

# 構造改革特別区域計画

## 1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

北海道虻田郡倶知安町

## 2 構造改革特別区域の名称

倶知安町 j a g a t a W T セダン特区

j a g a t a W T とは、倶知安町のマスコットキャラクター「じゃが太君」と、福祉輸送の英訳 (Welfare Transportation : ウェルフェア トランスポートーション) のことである。

## 3 構造改革特別区域の範囲

北海道虻田郡倶知安町の全域

## 4 構造改革特別区域の特性

倶知安町は、北海道の中央西部に位置する人口 15,956 人 (平成 17 年 10 月 1 日現在) の町である。町の総面積は 261.24 km<sup>2</sup> で、東西 25.1 km、南北 21.8 km の長方形の地形を形成している。

地形は後志地域のほぼ中央にそびえる羊蹄山の影響を受けているが、ほかに尻別川、倶知安川、ニセコ火山群、北東山岳部の影響も強く受け、町の総面積の 50% 強が森林地域となっている。

倶知安町の産業は農業と観光が盛んで、農業は男爵馬鈴しょが主産物で畑地帯は広く馬鈴しょの作付けが行われており、食用馬鈴しょのブランドとして北海道内外から高い評価を得ている。また、観光においては、北海道内でも特に積雪が多く特別豪雪地帯であるが、雪質が良いことから、スキーやスノーボードなどニセコ山系の冬季スポーツ・レジャーのメッカである。さらに、近年では娯楽が多様化し、国内だけではなく、国外からの観光客も増加し、四季を通しての新しいアウトドアスポーツの拠点となっている。その豊かで雄大なニセコ連峰は、道民にとっても魅力的な地域として「スキーとニセコ連峰」が北海道遺産に認定されている。

当町における現在の主要な交通状況は、国道 5 号線と国道 276 号線の 2 路線及び JR 北海道函館線に依存している。しかし、JR 北海道函館線は単線のうえ、乗り換えなしで札幌まで行く列車は 5 本と少なく、また町内における停車駅が 2 箇所

であり、倶知安駅が市街地西部にあるものの、比羅夫駅周辺は住民も少なく、またスキー場との距離もあり日常の交通手段としては十分な状態にあるとは言い難い。

また、バスは旧国鉄胆振線の代替バスが運行されているほか、町内・岩内町・小樽市間を結ぶ路線バスが運行されているが、主に国道に沿って運行されており、便数が少ないことや乗降場所が限られているなど利用者にとって十分な利便性が確保されているとはいえない状況にある。そのため、町民の多くは移動手段として自家用車に頼っている。

倶知安町における65歳以上人口は3,084人(平成17年10月1日現在)で高齢化率は19.3%であるが、年々増加してきており、全国平均の19.7%に迫ってきている。また、平成17年6月に民生委員による実態把握によると、独居高齢者が728人、高齢夫婦世帯が270世帯、595人となっており、高齢者人口の42.9%にあたる1,323人が高齢者のみの世帯となっている。さらに身体障害者906人、知的障害者98人、精神障害者56人が生活しており、高齢者や障害者等の移動に制約を受ける者が多数おり、こうした移動制約者に対する支援策を整備することが必要である。

#### (1) 移動制約者の状況

##### 介護保険サービス利用者

倶知安町では、平成17年8月31日現在で471人が要介護(要支援)認定を受けており、そのうち209人(44.4%)が居宅介護サービスを利用している。高齢者の在宅生活を送る上で、通院や買い物などの日常的な移動に関し、要介護3以上の方については福祉車両での輸送が主となるが、居宅介護サービス利用者のうち169人(80.9%)が身体機能の低下が軽度で、杖や歩行介助での移動が可能な要支援から要介護2の方であり、セダン型等の一般車両による援助が必要となる移動制約者と考えられる。

要介護（要支援を含む）認定者数（平成17年8月31日現在） 単位：人

	要支援	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	計
第1号被保険者	57	156	70	61	56	50	450
第2号被保険者	0	9	3	2	4	3	21
総数	57	165	73	63	60	53	471

居宅介護（支援）サービス受給者数（平成17年8月31日現在） 単位：人

	要支援	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	計
第1号被保険者	29	99	34	24	8	6	200
第2号被保険者	0	6	1	2	0	0	9
総数	29	105	35	26	8	6	209

身体障害者 居宅介護

俱知安町における身体障害者手帳交付者は906人であり、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障害者は566人、視覚障害者は74人を数える。

公共交通機関が不便であるため、多くの者は通院などに家族の協力を得て自家用車を利用せざるを得ない状況となっている。

なお、重度（1級・2級）の肢体不自由障害者は、寝たきりであったり常時車イスを利用しているため福祉車両での輸送が必要となるが、軽度の者及び視覚障害者については、セダン型車両による対応が求められている。

身体障害者手帳交付状況（平成17年3月31日現在） 単位：人

	肢体不自由	視覚	聴覚	内部疾患	音声言語	計
1級	102	21	0	114	0	237
2級	127	18	15	0	1	161
3級	105	7	11	33	14	170
4級	124	8	16	33	2	183
5級	70	6	0	0	0	76
6級	38	14	27	0	0	79
計	566	74	69	180	17	906

## 知的障害者

倶知安町における療育手帳交付者は98人であり、このうち社会福祉法人が運営する知的障害者更正施設には24人が入所しており、その他は家族と同居またはグループホームなどで生活しながら、通所で更正施設を利用して自立訓練を行っている。

支援費制度の居宅支援サービスの利用者は4人いるが、それぞれ慣れ親しんだホームヘルパーにより生活支援や通院などの援助を受けている。

知的障害者は、介護者や環境の変化によりパニックに陥る場合があり、特に重度の者は公共交通機関の利用も単独では困難であり、通院などの輸送についても、できるだけ環境を変えずに普段のサービスと同じ介護者であることが有効である。体の障害を併せ持つ者については、重度の肢体不自由障害者と同様に福祉車両での輸送が必要であるが、体に障害のない重度の知的障害者については、慣れ親しんだホームヘルパーが運転・介助する、セダン型車両での輸送が求められている。

## 精神障害者

倶知安町における精神障害者通院医療費公費負担患者票の交付を受けている者は、平成16年12月31日現在で149名である。引きこもり傾向にある者は、心を許した介護者と一緒に初めて外に出ることが可能となったり、不安感の強い者は、環境の変化に対応できず公共交通機関の利用ができないなど障害の内容とその対応は多様であり、セダン型等の車両を利用したヘルパーの支援により通院や公共施設の利用を増やすことが求められている。

## (2) 公共交通機関の状況

### 路線バス

ニセコバス(株)が国道を中心に、ニセコ町～倶知安町～小樽市間を1日6往復運行し、北海道中央バス(株)が同路線を札幌市まで1日3往復運行している。また、道南バス(株)が、旧国鉄胆振線代替バスとして伊達市～倶知安町間を1日3往復、喜茂別町～倶知安町間を1日8往復、町内を走る路線が3便運行しており、生活の足として十分な状況ではない。

また、現在運行されている車両については、すべて低床バスが導入されているわけではなく、バス停留所も障害者対応にはなっていないため、移動制約者にとっては利用が困難な状態である。

## ハイヤー事業者

町内には、(有)美空ハイヤーと倶知安ハイヤー(有)の2社があり、(有)美空ハイヤーが21台、倶知安ハイヤー(有)が21台で営業している。介護タクシー等福祉車両を保有する事業者は、(有)美空ハイヤーがあるが、寝台型の車両が1台、回転シート付の車両が2台と少ない。

しかしながら、移動制約者にとってハイヤーは重要な交通手段の一つであり、町としても高齢者や障害者を対象に福祉ハイヤー利用助成事業を実施しているが、助成対象者が限定されており、すべての移動制約者の経済的負担を賄える状況にはなっていない。

### 倶知安町内ハイヤー事業者の状況(平成17年11月30日現在)

会社名	車両保有台数	うち福祉車両台数
有限会社美空ハイヤー	21台	寝台型車両 1台
		回転シート付 2台
倶知安ハイヤー有限会社	21台	0台

## 鉄道

倶知安町を通る鉄道はJR函館線があり、函館から旭川を結ぶ路線がある。かつては特急や急行も運行されていたが、国道の整備による乗用車の利用や道外への交通アクセスとして飛行機が利用されるようになり、鉄道の利用者数は年々減少し、現在は冬期間のみ運行のリゾート特急を除き、普通列車のみで、小樽市や札幌市まで1日13本が運行されている。また、昭和61年10月までは旧国鉄胆振線が北海道の南西部、胆振地方の西部地域にある伊達紋別駅まで運行されていたが、赤字ローカル線のため廃線となった。

駅の施設はバリアフリー化されておらず、乗降の介助が必要な移動制約者の利用は困難な状態である。

### (3) ボランティア輸送の実績事業者

介護保険制度施行前から倶知安町社会福祉協議会が65歳以上の高齢者や身体障害者で、寝たきりや歩行困難な者を対象に移送サービスを実施しているが、移動制約者の中でも障害の程度等が比較的軽度な者の移送サービス希望が増えているため、セダン型車両の充実により移動制約者に対する移動支援の拡充が必要である。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

町内及び近隣市町村間の移動手段として、路線バスとJRが運行されているものの便数が少ないことや乗降場所が主に国道に限られていること、駅施設がバリアフリー化されていないことなどから、利用者にとって十分な利便性が確保できているとはいえず、日常生活では自家用車による移動が中心となっている。

特に移動制約者にとっては家族が運転する自家用車での移動に頼らざるを得ない状況である。

福祉車両による輸送サービスは、車イス等を常時利用している者や寝たきりの高齢者の移動手段としては有効であるが、居宅介護サービス利用者のうち約8割が要支援から要介護2の方であり、また身体障害者のうち肢体不自由障害者や視覚障害者の半数以上が3級以下の軽度の者であることから、輸送にはセダン型車両でのサービス提供が必要である。

特例措置を活用し、社会福祉法人やNPO等によるセダン型車両を使用した福祉輸送サービスを充実させることにより、介護等と一体化した輸送が実現し、高齢者、障害者が住みなれた地域での在宅生活を続けることが可能となり、地域福祉の充実を推進することができる。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

本計画の認定を受け、福祉車両に加えてセダン型車両による移動支援ができることにより、移動制約者の移動手段を拡大し、円滑に移送サービスを実施することで、高齢者や障害者が住み慣れた地域において、安心した生活を送れることを可能にする。

また、高齢者や障害者本人のみならず、その家族の介護負担を軽減することができ、介護者の健康維持、社会参加の機会を増やすこととなる。

さらに、高齢者や障害者の在宅生活を推進することで地域の中でともに暮らす一員として、お互いの生活を気軽に手助けできる近隣の関係構築や地域におけるボランティア活動の活発化等を図ることにより、第4次倶知安町総合計画(平成10年度～平成19年度)の福祉分野の基本目標の1つである「あったかく思いあう<sup>まち</sup>都市をつくる」ことの実現を目指すものとする。

## 7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

倶知安町は農業を基幹産業として地域振興に取り組み、男爵馬鈴しょのブランド「くっちゃんじゃが」を確立した。これらを担う農業者の大半が家族経営であり、介護者も農業経営の重要な担い手である。

また、北海道内でも有数の豪雪地帯であるが、雪質が良いことから、スキー場には豪州を中心とした外国人観光客が急増している。それらに対応すべく、本年度、地域再生計画「国際リゾート都市“くっちゃん”の確立」が認定を受け、地域の再生を図っているところである。

本計画の実施によって介護者の負担軽減が図られることにより、農業における生産性の向上や労働力の確保、観光リゾート地としての通年観光への労働力確保が期待できる。また、移動制約者の安全・安心な移動手段が確保され、転倒や交通事故など危険を回避することができ、買い物や外食など外出の機会が増えることにより、高齢者や障害者本人が住み慣れた地域で自立した生活を送ることや生きがい活動に取り組むことで、介護予防の効果も期待できる。

## 8 特定事業の名称

1206(1216)NPO等によるボランティア輸送としての有償運送における使用車両の拡大事業

## 9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

### (1) 移送サービス事業

実施主体：倶知安町社会福祉協議会

対象者：おおむね65歳以上の高齢者や身体障害者で、寝たきり、若しくは歩行困難なため、他の交通機関で保健・医療・福祉施設等へ移送することが困難な者

内容：自宅から保健・医療・福祉施設までの移送

利用料：町内無料、町外30円/km

車両：福祉車両

利用者：68人 延べ5,008回利用（平成16年度実績）

(2) 移送サービス事業

実施主体：社会福祉法人 黒松内つくし園

倶知安訪問介護ステーション つくしんぼ

対象者：在宅高齢者で介護保険法の要介護（要支援）者及び身体障害者

内容：自宅から医療機関までの移送

利用料：20円/km

車両：福祉車両

利用者：10人 延べ345回利用

（平成17年7月から平成17年11月までの実績）

(3) 福祉ハイヤー・バス利用助成事業

実施主体：倶知安町

対象者：在宅で生活をしている満70歳以上の単身世帯、夫婦のどちらかが満70歳以上の夫婦世帯及び身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者で、視覚障害では1級、下肢障害は1～3級、体幹障害は2級まで、心臓機能・じん臓機能障害・精神障害は1級、知的障害はA判定の者を対象に料金の一部を助成。

内容：老人福祉ハイヤー助成は利用券を年20枚交付（1枚当りの料金はハイヤーの初乗り料金）、バスを利用する場合は、ハイヤー利用券と同額の回数券を交付。

身体障害者福祉ハイヤー助成は1人一冊30枚を交付。

人工透析の治療を受けている者は、医師が証明する書類を提出することにより必要枚数を交付。

利用料：ハイヤー利用券、バス回数券の金額を越えた分を自己負担

車両：ハイヤー事業者車両及びバス事業者車両

利用者：利用券交付者 老人 903人（延べ利用者数 14,720人）  
障害者 197人（延べ利用者数 7,791人）

別紙 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業の内容、実施主体及び開始の日並びに特定事業ごとの規制の特例措置の内容

## 別 紙

構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業の内容、実施主体及び開始の日並びに特定事業ごとの規制の特例措置の内容

### 1 特定事業の名称

1206(1216) NPO等によるボランティア輸送としての有償運送における使用車両の拡大事業

### 2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

運営協議会において認められた、構造改革特別区域内で活動する社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人

### 3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

構造改革特別区域計画認定日

### 4 特定事業の内容

#### (1) 事業に関する主体

倶知安町内で活動を行なう社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人

#### (2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が倶知安町

#### (3) 事業により実現される行為

事業に関する主体がセダン型等の車両を用いて、要介護(要支援を含む)認定を受けている者や身体障害者、知的障害者、精神障害者などのうち単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者で、あらかじめ運送主体に登録した会員及びその同伴者に対し、有償での送迎サービスを提供するもの。

## 5 当該規制の特例措置の内容

### (1) 必要性等

平成16年度から規制緩和されたNPO法人等による有償ボランティア輸送では、車両が福祉車両に限定されている。しかし輸送実施事業者の福祉車両の導入が移動制約者の増加に対応できず、保有台数も限られていることから、車イス等を使用しない移動制約者に対する移動サービスは十分に提供できていない現状にある。そこで、使用車両をNPO等が所有するセダン型車両にまで運用の拡大を行なうことによって、高齢者や障害者の通院や社会参加が容易にできるよう対応を改善する。

### (2) 倶知安町福祉有償運送等運営協議会の設置

有償ボランティア輸送事業の円滑な実施のために、関係機関による倶知安町福祉有償運送等運営協議会（以下「運営協議会」という。）を設置する。運営協議会の事務局は、倶知安町福祉課に置く。

運営協議会は、倶知安町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・ 倶知安町長の指名する職員
- ・ 北海道運輸局札幌運輸支局長の指名する職員
- ・ 福祉有償運送の利用者
- ・ 地域住民の代表
- ・ 社会福祉法人等の職員
- ・ ハイヤー事業者等交通機関関係者

#### 苦情処理

苦情処理の窓口を運営協議会事務局に設ける。事務局は、必要に応じて臨時に運営協議会を開催し、苦情内容を報告する。

### (3) 運送主体

倶知安町内で活動する社会福祉法人、NPO法人（保健、医療又は福祉の増進を図ることを主たる目的として活動を行なうものに限る。）、医療法人及び公益法人で、次の要件を満たし、運営協議会の決議を経て道路運送法第80条第1項の許可を受けた事業者とする。

### 運送の対象者

運送の対象者は、次の条件のいずれかに該当し、運営協議会において認められた者及びその介護者とする。

介護保険法(平成9年法律第123号)第7条第3項に規定する「要介護者」及び第4項に規定する「要支援者」

身体障害者福祉法(昭和24年法律第283号)第4条に規定する「身体障害者」

その他肢体不自由、内部障害(人工血液透析を受けている場合を含む。)、精神障害、知的障害等により単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者

### 対象者の管理

運送主体では、会員の氏名、住所、年齢、要介護認定等の対象者となる証明書類の写し、その他必要な事項を記入した会員登録簿を作成し、適切に管理する。

### 苦情処理

運送主体では、利用者の苦情処理について会員登録時に説明し対応する。

## (4) 使用車両

使用する車両は、運送主体が使用権原を有しているものとし、外部から見やすいように車体側面に有償運送の許可を受けた車両であることを表示するものとする。

また、運転者等から提供される自家用自動車を使用するときは、次の事項に適合するものとする。

運送主体と自家用自動車を提供し当該輸送に携わる者との間に当該車両の使用にかかる契約が締結され、当該契約の内容を証する書面が作成されていること。

当該契約において、有償運送の管理及び運営、特に事故発生、苦情等への対応について運送主体が責任を負うことが明確化されていること。

利用者に対し、事故発生、苦情等の対応に係る運送主体の責任者及び連絡先が明瞭に表示されていること。

(5) 運転者

普通第二種免許を有することを基本とするが、運営協議会において次の事項について検討し、十分な能力及び経験を有していると認められた場合は、これによらないことができる。

申請日前2年間運転免許停止以上の処分を受けていないこと。

北海道公安委員会等が実施する実車の運転を伴う特定任意講習等の講習を受講した者であること。

社団法人全国乗用自動車連合会等が実施するケア輸送サービス従事者研修を修了した者であること。

移送サービス運営マニュアル編集委員会が発行するテキスト等に基づき運送主体が自主的に行なう福祉輸送に関する研修を修了した者であること。

その他移動制約者の輸送の安全の確保に関し必要な知識又は経験を有する者であること。

(6) 損害賠償措置

運送に使用する車両総てについて、対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険若しくは共済(搭乗者傷害を対象に含むものに限る)に加入していること。

(7) 運送の対価

運送の対価については、一般乗用旅客自動車運送事業及び地域の公共交通機関の状況等の地域特性を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定するものとする。上限については、一般乗用旅客自動車運送事業の概ね1/2とする。

(8) 運営管理体制

運行管理、指揮命令、運転者に対する監督及び指導、事故発生時の対応並びに苦情処理にかかる体制その他の安全の確保及び旅客の利便の確保に関する体制が明確に整備されていること。

(9) 法令遵守

運送主体が、道路運送法第7条の欠格事由に該当するものでないこと。