

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

京都府与謝郡伊根町

2. 構造改革特別区域の名称

交通弱者のための福祉有償運送事業特区

3. 構造改革特別区域の範囲

京都府与謝郡伊根町の全域

4. 構造改革特別区域の特性

伊根町は京都府北部、丹後半島の北端に位置し、東部から北部は日本海に面し、南部は宮津市に、西部は京丹後市に接し、町内で最高の「太鼓山」を中心とした山々により境をなしている。

内陸部は2級河川「筒川」を中心として、その流域に小集落が点在し、海岸部においては急峻な地形で、わずかな平地に漁業集落が形成れている。

明治22年4月町村制の施行により、伊根・朝妻・本庄・筒川の4村となり、昭和29年11月、4村が合併し伊根町となった。

農林漁業を主たる産業とする本町は、昭和30年代以降における国の高度経済成長政策の影響を受け、過疎化現象を引き起こすとともに若年層を中心に人口流出が依然として続いている。また、このことが要因となり65歳以上の高齢者比率も39%(平成17年4月1日現在)と高く、著しく高齢化が進んでいる。更に人口も、2,975人(平成17年4月1日現在)と昭和35年の6,958人に比べ57.2%も減少している状況である。

移動制約者の状況

移動制約者とは、介護保険の要支援・要介護認定者、身体障害者手帳保持者、知的障害者、精神障害者等の単独での移動が困難な者であって、公共交通機関を利用することが困難な者である。

・介護保険の要介護・要支援者

伊根町の介護保険の認定状況は、平成17年4月1日現在で221人となっており、そのうち65歳以上の第1号被保険者は219人で99%となっている。また、在宅介護サービスを利用している人は、153人となっている。これら、介護保険の要支援・要介護認定者で在宅支援移送サービスの運営主体である社会福祉協議会における利用者は平成16年実績で、その他の登録者数も含め55人で、町内の買い物は193回、町外の総合病院への通院は481回の利用となっている。これらの利用者は、身体的負担から一般セダン型車両が相応しい、要介護や要介護認定度

の低い高齢者であり、現在までの増加傾向からすると、これらのものは今後もますます増加すると見込まれ、本車両の利用ニーズは一層高まるものと予測される。

要介護(要支援)認定者数

平成 17 年 4 月 1 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	33	65	48	28	22	23	219
65 歳以上 75 歳未満	3	9	4	2	3	5	26
75 歳以上	30	56	44	26	19	18	193
第 2 号被保険者	0	0	2	0	0	0	2
総 数	33	65	50	28	22	23	221

資料 伊根町保健福祉課

居宅介護(支援)サービス受給者数

平成 17 年 4 月 1 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	19	53	32	20	14	13	151
第 2 号被保険者	0	0	2	0	0	0	2
総 数	19	53	34	20	14	13	153

資料 伊根町保健福祉課

・身体障害者手帳の交付者

身体障害者手帳の交付状況は平成 17 年 4 月 1 日現在で 250 人と人口の 8.4% である。また、更に肢体不自由者は身体障害者数の 50.8% を占め、移動の際に公共交通機関の利用は単独では困難であり、福祉車両の導入に加え、一般セダン型車両の利用ニーズが高い。

身体障害者手帳取得状況

平成 17 年 4 月 1 日現在、単位:人

等 級	視 覚	聴 覚	音声言語	肢体不自由	内 部	計
1	11	2	0	22	22	57
内 18 歳未満	0	0	0	0	0	0
2	4	4	0	24	1	33
内 18 歳未満	0	0	0	0	0	0
3	4	4	2	18	10	38
内 18 歳未満	0	0	0	0	0	0
4	2	4	1	34	22	63
内 18 歳未満	0	0	0	0	0	0
5	5	0	0	21	0	26
内 18 歳未満	0	0	0	0	0	0
6	4	21	0	8	0	33
内 18 歳未満	0	0	0	0	0	0
計	30	35	3	127	55	250
内 18 歳未満	0	0	0	0	0	0

資料 伊根町保健福祉課

・知的障害者及び精神障害者

知的障害者の状況については、平成 17 年 4 月 1 日現在で 34 名となっており、精神障害者福祉手帳交付者数も 11 名となっている。

これらの障害者の外出については、肢体不自由な状況とは異なり公共交通機関を利用しての外出は、さまざまな弊害や危険度が高いため、福祉車両とは異なる一般セダン型の車両が移送体制として最も適当であり、その必要性が高まっている。

知的障害者の状況

平成 17 年 4 月 1 日現在、単位:人

18 歳未満		18 歳以上		計
重度 A1・A2	軽度 B2	重度	軽度	
1	3	18	12	34
内更正施設入所者		内更正施設入所者		
0	0	3	0	3

資料 保健福祉課

精神保健福祉手帳交付の状況

平成 17 年 4 月 1 日、単位:人

等級	1 級	2 級	3 級	計
人数	2	4	5	11
内 18 歳未満	0	0	0	0

資料 保健福祉課

医療等の状況

町内の医療機関の状況は内科系医師 2 名で 2 箇所の診療所及び毎週 2 回の歯科診療、月 1 回の眼科・外科診療を行っており、これも本町の要請により町外からの医師の派遣によるもので十分な医療体制となっていない。このため、約 35 km ~ 約 60 km 遠方の総合病院への通院は移動制約者である交通弱者にとって大きな不安と身体的負担をかける状況となっている。また、生活必需品の購入店舗にあっては、町内に数箇所あるだけで日常生活に不便を感じている状況であり、通院や生活のための移動の確保が課題となっている。

公共交通機関の状況

町内の公共交通機関は国道を中心として運行する路線バスしかなく、タクシー会社も約 30 km 離れた場所にしかなく、交通過疎地となっている。平成 16 年度から幹線を運行する丹後海陸交通の路線バスに繋ぐための町営バスの運行を実施したところであるが、移動制約者にとっては、福祉移送サービスの運営主体である社会福祉協議会のボランティアに頼らざるを得ない状況となっている。

このような状況の中、町外の総合病院への交通手段は、町営バスから路線バスに乗り換え通院できるが、更に遠くの病院への通院では、電車を利用するより交通手段がなく、移動制約者にとっては身体的、精神的負担が大きい。

町営バスの利用状況については、福祉バスやスクールバスへの一般混乗化など 7 系統の運行を実施しており、平成 16 年度乗車実績は約 7 千人となっているが

移動制約者の増加による移送には適さず、移動手段が課題となっている。

このため、民間路線バス及び町営バスと福祉関係車両との役割分担による輸送体制を確立する必要がある。

このような状況のもと、障害者の移動支援策として、福祉サービス活動を主とする社会福祉協議会や NPO 法人等が、バスや遠方に営業所を持つタクシーではカバーできない移動制約者を福祉移送サービスで補完することにより、町外病院への通院、日常生活の買い物、各種行事への参加など利便性の向上と社会参加が促進され、誰もが安心して暮らせるまちづくりの実現に繋がり、地域福祉の充実が図れる。

5. 構造改革特別区域計画の意義

伊根町第4次伊根町振興計画の目指す「長寿健康の郷」の一環である「安心のまちづくり」を実現するため、ノーマライゼーションを基本理念とし、福祉サービスの量的拡大、社会参加の促進、自立支援などの実現を目指しているが、その基盤ともなる交通政策については、移動制約者と言われる交通弱者の移動の確保という点においては、解消しきれない大きな課題となっている。この課題を解決するため、既存の社会福祉協議会や NPO 法人等の町民団体の自らの活動として実施する「交通弱者のための福祉有償運送事業」は行政の補完的役割を担う重要な取組みであり、このことを実施することにより、移動制約者が健常者と同じように移動できる体制が確立され、地域福祉の向上とともに、町民の福祉への活力拡大に繋げていくことが大きく期待されることである。

このため交通弱者のための福祉有償運送事業特区を設定し、福祉有償運送事業を実施することで、高齢者や障害者等の日常生活の利便性の向上と社会参加が促進され、公平・公正なまちづくりに繋がる。

6. 構造改革特別区域計画の目標

過疎地において、高齢者や障害者等が住み慣れた地域で生活を続けていくためには、本町の目指す「安心のまちづくり」の一環として医療の充実と交通のネットワーク化が重要である。また、今後は地域住民の共助の精神を促進することが必要であり、社会福祉協議会や NPO 法人等による福祉輸送等サービスを行うことにより、介護保険の要支援者、軽度の要介護者が手軽にサービスを利用し外出することが可能となり、介護度の重度化を予防することにつながり、地域全体で支援する福祉体制が確立し、本町が目指す「長寿健康の郷」の実現の一助となり一層、充実した福祉のまちづくりを行うことが期待されるものである。

また、本町の福祉移送サービスは距離的にみて利用者側からは高額負担となり、一部の民間参入も困難な環境にある。しかし、行政が直接運営するには厳しい財政状況であり、このような状況の下、社会福祉協議会や NPO 法人等と行政が協働することにより、行政が行ってきた福祉施策に、地域団体や地域住民自らが福祉の充実に参画するという機運が高まり、医療、保健、福祉を地域全体でとらえ

なおし、ボランティア活動の活性化と共助社会の実現を目指す。

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

移送サービス事業は、一般の交通機関が利用できない者で、心身障害者及び65歳以上の高齢者で下肢等不自由な者を対象に民間によるサービスが実施されているが、事業所が町内に存在しないため、高額な費用負担となっている。このため、身内による送迎や買い物を余儀なくされている。

従って、医療機関への通院や買い物等の利用ニーズが高い本町における在宅高齢者及び障害者等の意向を踏まえ、福祉輸送が実施されることで、この人たちが、制限等なく、通院や日常生活用品購入等の外出機会が増え、輸送利用が見込まれ、輸送従事者の雇用の拡大と買い物等による経済的効果が見込まれる。

また、医療機関への早期の受診機会が増えることにより、病気の早期発見・早期治療につながり医療費の低減にもつながるなど相乗効果も期待される。

8. 特定事業の名称

(1206) 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) ボランティア養成事業

ボランティアの運転技術向上のための研修会及び高齢者や障害者の身体的負担を理解し、ケア技術の向上を図るための研修会を開催し、ボランティアの育成を図る。

(2) NPO法人等支援事業

NPO法人等に対して、福祉移送サービス事業に関する指導・助言等を行うことにより、長期的・安定的な福祉移送サービス事業が可能となるよう支援を行う。

(3) 地域支援の仕組みづくり

高齢者比率39%と高齢化社会となっている本町にとって介護を要する高齢者が今後も増加することが見込まれる。このようなことから家族だけでは十分な介護ができないため、自助・共助・公助の三助の精神により地域全体で高齢者や障害者等を助け合う仕組みづくりを構築する。

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

1. 特定事業の名称

番号 1206

名称 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

特区内で活動する運営協議会において認められた社会福祉法人、NPO法人
等の非営利法人

3. 当該規制の特例措置の適用の開始日

構造改革特別区域計画認定日

4. 特定事業の内容

本町に事務所を有し、出発地または到着地を伊根町として、一般セダン型車
両を利用し、社会福祉法人やNPO法人等が要介護者、障害者、肢体不自由者
等の移動制約者の支援のため、福祉有償運送事業を行う。また、今後は適合車
両の導入と運転手の確保を図りつつ、事業の拡大を目指す。

5. 当該規制の特例措置の内容

伊根町は62.19K²m²で小集落が散在し、公共交通機関として国道を走行する
1路線の路線バスしかなく、路線バスへのアクセスが不十分であったため、平
成16年から町営バスを運行し、町内の診療所への通院や町外総合病院への通院
などに寄与してきたが、要介護者や障害者、肢体不自由者等の移動制約者の輸
送について、十分にカバーできない状況であり、本町が適合車両を保有する社
会福祉協議会に移送サービスを委託実施してきたが、一層、増加する高齢者、
要介護者、障害者等に対応することがますます厳しい状況となってきた。

本町における地理的環境下から移動制約者がタクシーを利用することとして
も障害者への対応経験の少ないタクシー運転手では対応が困難な状況であり、
また約30km以上離れた地域に営業所がある関係上、実質的な利用は負担の増額
の関係で極めて困難である。

そこで、タクシーや福祉車両で賄えない福祉車両を必要としない移動制約者
について、福祉有償輸送事業の使用車両をセダン型等の一般車両にまで適用の
拡大を行うことにより、移動制約者の社会参加を促進し、福祉の向上に寄与す
るものである。

(1) 伊根町地域福祉有償運送運営協議会の設置

福祉有償運送事業の許可及び更新の内容、有償運送事業の課題と問題点、有償運送の適正実施など円滑で効果的な事業実施のため、利用者・交通関係機関、行政、学識経験者を構成員とする運営協議会を設置し、福祉輸送の必要性を協議する。

(2) 運送主体

伊根町内で活動する社会福祉法人、NPO法人等（福祉の増進を図る活動を行うことを主たる目的とするものに限る。）で、かつ以下に示す要件を満たす場合において、運営協議会の決議を経て、近畿運輸局京都運輸支局長の許可を与えた事業者とする。

運送の対象者

運送の対象者は下記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とする。

- ・介護保険法（平成9年法律第123号）第7条第3項にいう「要介護者」及び第4項にいう「要支援者」
- ・身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第4条にいう「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る場合を含む。）精神障害、知的障害者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。

但し、運送主体は、個人情報保護の重要性を認識し、個人情報を目的外利用や個人情報の漏えい、滅失及び棄損の防止に最善の措置を講じる。

苦情処理

運送主体では、利用者の苦情受付について、会員登録時に説明し対応する。

(3) 福祉有償運送の使用車両

・使用する車両については、運送主体が使用権原を有しているものとする。この場合において、運転手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ことを要するものとする。

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。

- ・福祉車両は、車椅子若しくはストレッチャーのためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を設けた自動車、又は回転シート、リフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた自動車であること。
- ・運営協議会の協議で認められたセダン型車両であること。
- ・外部から見やすいように使用車両の車体の側面に有償輸送の許可を受けた車両である旨を表示すること。

(4) 運転者

普通二種免許を有することを基本とするが、これによらない場合は次の点について、運営協議会で協議し、適当と認められる研修等のいずれかの研修を受講した者とする。但し、京都府公安委員会が実施する実車の運転を伴う特定任意講習等の講習については必須の研修項目とする。

- ・申請日前3年間運転免許停止処分以上を受けていないこと
- ・京都府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終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う福祉輸送に関する研修を終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

(5) 損害賠償措置

輸送に使用する車両すべてについて、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。

(6) 運送の対価

運送の対価については、一般旅客自動車運送事業及び地域公共交通機関の状況等の地域特性を勘案し、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、一般旅客自動車運送事業の半額とする。

(7) 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。

(8) 法令遵守

許可を受けようとするものが、道路運送法第7条の欠格事項に該当するものでないこと。