

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
南丹市
- 2 構造改革特別区域の名称
南丹市福祉有償運送セダン型車両特区
- 3 構造改革特別区域の範囲
南丹市の区域の一部（旧園部町及び旧八木町）

4 構造改革特別区域の特性

（1）南丹市の状況

南丹市は、平成 18 年 1 月 1 日に園部町、八木町、日吉町及び美山町の四町の合併により誕生し、京都府のほぼ中央部に位置するとともに、北は福井県と滋賀県、南は兵庫県と大阪府、西は綾部市、京丹波町、東は京都市、亀岡市に隣接する面積 616.31 km²（京都府の 13.4%）の市である。

また、緑豊かな自然に恵まれた地域で、大半を丹波山地が占め、北部を由良川が、中・南部を桂川水系の大堰川が流れ、その間にいくつかの山間盆地が形成され、南部は亀岡盆地につながっている。道路基盤については、北部に国道 162 号、南部に国道 9 号、国道 477 号、国道 372 号、京都縦貫自動車道が走っており、区域内を走る各府道が国道へのアクセス道路となっている。鉄道については、本市の南東にあたる京都市から北西にかけて J R 山陰本線が走っており、京都市などの通勤圏にあり、今後、J R 山陰本線京都・園部間の完全複線化が実施される予定である。

平成 18 年度 4 月 1 日現在の人口は、36,175 人で、そのうち 65 歳以上の人口は 9,979 人、高齢化率は 27.59%にまで上昇しており、年々増加する傾向にある。

（2）移動制約者の状況（表 1）園部地域、八木地域の移動制約者の状況参照）

介護保険の要介護・要支援認定者における移動制約者

園部・八木地域の介護保険の認定状況は、平成 18 年 2 月末現在、901 人であり、このうち要介護 3 以上に該当する者は 405 人である。要介護 3 以上の者については福祉車両での移動が見込まれるが、その他の介護度の軽い者（要介護 1・2）及び要支援と認定された者については、必ずしも福祉車両を必要とする状況ではなく、セダン型等の一般車両による輸送でも十分対応可能である。

身体障害者における移動制約者

園部・八木地域の身体障害者手帳所持者は、平成 17 年 3 月 31 日現在、1,723 人である。

このうち多くの方が移動制約者であると推定されるが、肢体不自由障害 1・2 級以外の方については、必ずしも福祉車両を必要とする状況ではなく、セダン型等の一般車両による輸送でも十分対応可能である。

知的障害者における移動制約者

園部・八木地域の療養手帳所持者（知的障害者）は、平成 17 年 3 月 31 日現在、174 人である。

知的障害者の中には交通法規の理解、安全確認などが出来ない障害者、介護者や環境が変わることでパニックに陥る障害者もいる。このため、肢体不自由との重複障害がない知的障害者については、福祉車両による移送は必要ではないため、セダン型等の一般車両の輸送を可能とし、信頼関係のある特定の介護者、ヘルパーによる輸送が望まれる。

精神障害者における移動制約者

園部・八木地域の精神障害者保健福祉手帳所持者は、平成 17 年 3 月 31 日現在、76 人である。

精神障害者のうち引きこもりの傾向がある者は、心を許した介護者に付き添われることで、外に出ることが出来るようになる場合があるため、特定の介護者、ヘルパーが運転するセダン型等の一般車両を利用した輸送が望まれる。

(表1) 園部地域、八木地域の移動制約者の状況

移動制約事由の内容	人数	内訳	人数
要支援・要介護認定者数	901	要支援	131
		要介護1	216
		要介護2	149
		要介護3	168
		要介護4	148
		要介護5	89
身体障害者手帳 交付者数	1,723	視覚障害	146
		聴覚障害	202
		言語障害	31
		肢体不自由	851
		内部障害	493
療育手帳交付者数	174	A(重度)	76
		B(軽度)	98
精神障害者保健福祉 手帳交付者数	76	1級	17
		2級	39
		3級	20
合計(重複あり)			2,874

(3) 南丹市の輸送の状況

園部・八木地域における公共交通機関としては、鉄道及びバス路線がある。鉄道においては、利用できる地域が限られている、駅から人家まで離れている、バスにおいても、便数が不足している、バス停から人家まで離れている、などの問題を抱えている。

その結果、高齢者や障害者等の交通弱者にとっては交通手段が十分でない状況にあり、とりわけ車の運転ができない者の移動手段の確保が日常生活で大きな問題になっている。

また、タクシー事業者4社が24台程度の車両を用いて、園部・八木地域を運行している。なお、福祉事業に使用されている車両は1台である。

そのほか、南丹市社会福祉協議会等が介護予防事業(地域支え合い事業)による外出支援サービスを実施している。

5 構造改革特別区域計画の意義

障害者や要介護・要支援認定者等、公共交通機関を利用して移動することが困

難な人を対象に実施する福祉有償運送について、福祉車両のみならずセダン型等の一般車両の使用を可能とするボランティア輸送体制を整備することで、移動制約者の円滑な日常生活を支援し、自立につなげていくものである。

特に、座位の保持が容易で乗降可能な移動制約者にとっては、車両台数の少ない福祉車両ではなく、セダン型等の一般車両を使用した移送サービスが有効であると考えられる。

6 構造改革特別区域計画の目標

社会福祉法人やNPO法人等が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、軽度の要介護者等が手軽にサービスを利用し外出することが可能になる。その結果、介護度の重度化を予防することなどにつながり、地域全体で支援する福祉体制が確立し、本市が目指す「ふるさとに誇りと希望をもち、安心して暮らせる、“ぬくもりのあるまち”」の実現の一助となることが期待される。

また、社会福祉法人やNPO法人等と行政が協働してボランティア輸送体制を整備することにより、これまで行政が行ってきた福祉施策に、地域団体や地域住民などが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の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

高齢化の進展により、今後これまで以上に移動制約者が増えることが予想されるため、市内公共交通機関では対応できない隙間を社会福祉法人やNPO法人等のボランティア輸送で補完することにより、移動制約者の外出が促進されるとともに、移動制約者本人の活動範囲を拡大させることが可能となる。

さらに、移動支援のため労働時間が制約されている家族にとっては、ボランティア輸送の実現により、負担が軽減されるとともに就労の継続が可能となる。

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(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) 外出支援サービス事業

目的

一般の交通機関を利用することが困難な高齢者又は心身に障害がある者に対し、利用者宅と福祉サービスを提供する場所、医療機関の間を送迎する。

実施主体

南丹市社会福祉協議会、南丹市福祉シルバー人材センター

利用者数（平成 17 年度実績）

159人

利用件数（平成 17 年度実績）

2,836件

（2）福祉タクシー事業

目的

外出困難な身障手帳（重度）保持者、療育手帳保持者に対し、タクシー料金の一部を助成することにより、障害者の生活行動範囲の拡大及び社会参加の促進を図り、福祉の増進に寄与する。

実施主体

南丹市福祉部福祉事務所

利用者数（平成 17 年度実績）

54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

1、特定事業の名称

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

1206(1216)

2、当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

特区内において、セダン型等の一般車両を用いて輸送サービスを実施する社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益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) 事業に関与する主体

南丹市内で活動を行う社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人等の非営利法人

(2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が南丹市(園部・八木地域)

(3) 事業により実現される行為

要介護認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の移動制約者で、あらかじめ運送主体に登録をした会員及びその同伴者に対し、一般車両を用いて有償で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

社会福祉法人等による、福祉有償運送の使用車両は、一定の条件のもとで許可されることになったが、必ずしも福祉車両を必要としない移動制約者(軽度の要介護者、視覚障害者、知的障害者等)については、セダン型車両に運行車両を拡大することによって、移動制約者の外出の機会を増やし、活動範囲を広げるものである。

(1) 南丹市福祉有償運送運営協議会の設置

南丹市(園部・八木地域)における社会福祉法人等による福祉有償運送の必要性や、福祉有償運送の実施に伴う安全の確保、旅客の利便の確保について協議するために、南丹市が主宰者となり、南丹市福祉有償運送運営協議会を設置し、平成18年3月6日第1回運営協議会を開催した。

運営協議会の委員構成

次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- 1) 近畿運輸局京都運輸支局長又はその指名する職員
- 2) 公共交通機関等の代表
- 3) 福祉運送の利用者代表
- 4) 地域代表者
- 5) 学識経験者
- 6) その他市長が必要と認める者

運営協議会の開催

- ・協議会は、会長が招集し、議長となる。
- ・協議会は、過半数以上の委員が出席しなければ会議を開くことができない。
- ・協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- ・会長が必要と認めるときは、委員以外の者を出席させ、意見又は説明を求めることができる。

運営協議会の事務局

- ・運営協議会に関する事務は、南丹市福祉部福祉事務所において処理する。

(2) 有償運送の条件

運送主体

南丹市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等の非営利法人で、運営協議会の協議を経て道路運送法第80条第1項の許可を取得した事業者とする。

運送の対象者

下記の条件のいずれかに該当し、運営協議会において、認められた者及びその介護人

- ・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」
- ・その他下肢不自由、内部障害者（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。

使用車両

以下の条件を満たす福祉車両並びにセダン型等の一般車両とする。

1) 使用権原

運送主体が使用権原を有している車両、又は運転者等から提供される自家用自動車で、以下の条件を満たす車両。

- ・ 運送主体と自家用自動車を提供し当該運送に携わる者との間に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特に事故発生、苦情等への対応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。

2) 車両の表示

外部から見やすいように使用自動車の車体の側面に有償運送の許可を受けた車両である旨、次のとおり表示すること。

- ・ 氏名、名称又は記号
- ・ 「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字
- ・ 文字はステッカー、マグネットシート等による横書きとし、自動車の両側面に行う。
- ・ 文字の大きさは、縦横 50mm以上とする。

3) 運送主体は、使用する自動車の形式、自動車登録番号及び初年度登録年、損害賠償措置、関係する設備又は装置その他必要な事項を記入した自動車登録簿を作成し、適切に管理する。

運転者

1) 自動車免許の種類及び講習等

普通第二種免許を有することを基本とする。これによらない場合は以下の条件などにより有償運送に十分な能力及び経験を有していると認められた者とする。

- ・ 申請日前一定期間運転免許停止処分を受けていない者。
- ・ 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会等の講習を受講した者。
- ・ 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。
- ・ 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修了した者
- ・ その他移動制約者の輸送の安全確保に関し、必要な知識又は経験を有する者。

2) 運転者名簿の作成

- ・ 運送主体においては、運転者の氏名、住所、年齢、自動車免許の種別、交通事故その他交通法(昭和35年法律第105号)違反に係る履歴、安全運転等に係る講習等の受講歴及び適正診断等の受診歴その他必要な事項を記入した運転者名簿を作成し、適切に管理する。

損害賠償措置

運送する車両全てについて、対人8000万円以上及び対物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又はその計画があること。

運送の対価

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とし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上限運賃額のおおむね2分の1を目安に設定する。

運営管理体制

運営主体において、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係る体制その他の安全確保及び旅客の利便確保に関する体制が明確に整備されていること。

法令遵守

許可を受けようとする人が、道路運送法第7条の欠格自由に該当する者でないこと。