

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

京丹後市

2 構造改革特別区域の名称

京丹後市福祉有償運送特区

3 構造改革特別区域の範囲

京丹後市の全域

4 構造改革特別区域の特性

京丹後市は、京都府の北部に位置し、平成16年4月1日に周辺6町が合併し新たに誕生した人口65,592人（平成17年4月1日現在）、面積501.84k㎡の市域を有する市である。丹後ちりめんなどの織物産業で栄えてきた一方、豊かな自然を活かした農業や観光業も盛んであり、夏は海水浴などでにぎわう他、特に冬季のカニシーズンには、京阪神を中心に多くの観光客が訪れる。

一方で、他の地方自治体同様高齢化は年々進行しており、平成17年4月1日現在の65歳以上の人口は17,570人（高齢化率26.8%）で、市民の4人に1人が高齢者という状況になっている。世帯構成を見ても、平成17年4月1日現在京丹後市全体で21,799世帯であるのに対し、高齢者一人又は二人のみで構成される世帯が4,785世帯と全世帯の22.0%を占めており、日常における家族の支援が受けにくい世帯も多い。

一方、市民の移動手段に目を向けると、路線バスや鉄道はあるものの、路線本数や停留所、駅の不足等に加え、前述の広大な市域もあり、停留所や駅から離れた地域も多数あるため市内の移動手段として十分機能しているとは言えない。

そのような中、やはり自家用車による移動が市民の主な移動手段となっており、公

公共交通機関を利用できない移動制約がある人の移動については家族などの自家用車による送迎やタクシーに頼る状況にあるが、高齢者のみの世帯であったり、運転できる家族が勤めに出ており、必要なときに支援を求められる家族がない場合がある他、タクシー会社が近くにない地域の人は移動手段が確保しにくい現状である。

【移動制約者の状況】

ここでは、要介護高齢者、身体障害者、知的障害者、精神障害者を移動制約者になり得る人として位置づけ、本市の状況についてそれぞれ分析を行う。

介護保険の要介護・要支援認定者

京丹後市の65歳以上の人口17,570人に対し、13.7%の高齢者が介護保険の要介護・要支援認定を受けており（別表1参照）、要介護3以上の人は福祉車両による輸送が基本になると見込まれるが、必ずしも福祉車両による輸送を必要としない要介護1・2又は要支援の人についても、公共交通機関を利用する際の移動に制約がある人が多数あると思われる。

身体障害者

京丹後市で身体障害者手帳の交付を受けている人は3,326人あり（別表2参照）、そのうち主に視力障害者と肢体不自由者が移動制約者となりえるが、障害の程度により必ずしも福祉車両による輸送を要しない場合もあると思われる。また、重度の視覚障害者の場合は、ガイドヘルパー等の援助が不可欠となる。

知的障害者

京丹後市で療育手帳の交付を受けている知的障害者は508人あり（別表3参照）、肢体不自由など重度の重複障害を持つ場合は福祉車両での輸送が基本となるが、重複障害がなくても、公共交通機関の利用方法が十分に理解できない場合や、介護者や環境の変化によりパニックに陥るなど、公共交通機関を利用する際の移動には制約がある人もいる。ボランティアによるセダン型の福祉有償輸送であれば、特定の介護者で特定の車両による移動が可能となり、利用者にとっても使いやすい移動手段が確保できることになる。

精神障害者

京丹後市で精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人は207人あり（別表4参照）、肢体不自由など重度の重複障害を持つ場合は福祉車両での輸送が基本となるが、

それ以外の人は必ずしも福祉車輛による輸送を必要としていない。

ただし、引きこもり傾向のある人にとっては、信用している介護者でないと外出できず、公共交通機関を利用することが困難な人もいる。

【公共交通機関の状況】

京丹後市における公共交通機関は、鉄道が1路線7駅（別表5参照）、市営バスを含めた路線バスが20路線を35台（別表6参照）のバスを使用して運行されている。

鉄道については、市内にあるすべての駅で、反対ホームへの移動に陸橋の階段の昇降を伴うか、線路内を歩いて渡る必要があり、高齢者や障害者が利用しやすい状況とはいえない。また、運行本数が少ない上、駅から目的地までの連絡交通機関が不十分であるために、利用者、特に移動制約者にとって利用しやすい状況とはいえない。

バス路線においても、便数が少なく不便である他、乗降を容易にするためのワンステップ・ノンステップバスの台数も少なく（別表6参照）、移動制約者にとって利用しやすいとはいえない状況にある。

タクシーについては、5社（8営業所）が39台を所有して運行を行っている（別表7参照）が、このうち昇降装置を装備したいわゆる福祉タクシーはなく、移動制約者が利用しやすい状況ではない。

なお、京丹後市では、障害者の生活行動範囲の拡大及び社会参加の促進等社会生活行動の利便を図ることを目的として、一定の基準を満たす重度の障害者を対象としてタクシー券の交付による助成を行っている。（別表8参照）

《別表1》要介護・要支援認定者（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
75歳以上	265	715	332	282	248	279	2,121
65歳以上	46	103	35	34	32	38	288
40～64歳	4	20	17	7	16	15	79
計	315	838	384	323	296	332	2,488

《別表 2》身体障害者手帳交付状況（平成 17 年 4 月 1 日現在 単位：人）

	1 級	2 級	3 級	4 級	5 級	6 級	計
視覚障害	104	75	23	24	40	32	298
聴覚・平衡機能障害	9	53	48	69	7	168	354
音声・言語・そしゃく機能	1	7	15	21			44
肢体不自由	307	332	260	458	273	144	1,774
心臓機能障害	311	6	115	141			573
じん臓機能障害	115	1	5				121
呼吸器機能障害	19		29	23	1		72
膀胱又は直腸機能障害	1		3	84			88
小腸機能障害				2			2
免疫機能障害							0
計	867	474	498	822	321	344	3,326

《別表 3》療育手帳交付状況（平成 17 年 4 月 1 日現在 単位：人）

	A（最重度・重度）	B（中度・軽度）	計
18 歳以上	216	214	430
18 歳未満	40	38	78
計	256	252	508

《別表 4》精神障害者保健福祉手帳（平成 17 年 4 月 1 日現在 単位：人）

等級	1 級	2 級	3 級	計
人数	46	115	46	207

《別表 5》鉄道の概要

会社名	路線数	備考
北近畿タンゴ鉄道株式会社	1 路線：宮津線	7 駅

《別表 6》バス路線の概要

会社名	路線数	使用車両台数	ノンステップバス再掲	ワンステップバス再掲
丹後海陸交通株式会社	12	28	2	12
市営バス	8	7	0	0

丹後海陸交通株式会社の車両台数については、市外路線も含めた会社所有総台数。

《別表 7》タクシー会社の概要

会社名	所在地	所有車両台数	福祉車両再掲
久美浜タクシー	久美浜町 2877	3	0
丹和タクシー有限会社	峰山町杉谷 937-6	6	0
日本交通株式会社網野営業所	網野町網野 2692-1	9	0
日本交通株式会社木津営業所	網野町木津 798-3	2	0
日本交通株式会社間人営業所	丹後町間人 2734-1	2	0
峰山自動車株式会社本社営業所	峰山町杉谷 595	11	0
峰山自動車株式会社大宮営業所	大宮町口大野 181-4	3	0
有限会社弥栄タクシー	弥栄町溝谷 3415-2	3	0
計		39	0

所有車両台数には、特定大型（ジャンボ）車両 4 台を含む。

《別表 8》福祉タクシー利用券交付状況

年度	交付金額（円）
平成 15 年度	5,544,200
平成 16 年度	4,563,600

5 構造改革特別区域計画の意義

当市では、公共交通機関が未整備である地域が多いうえ、市内を走る鉄道や路線バスの利便性が高いとはいえ、日常生活においては自家用車による移動が中心になっている。

特に、移動に制約のある高齢者や障害者は、家族の運転による自家用車での移送に頼らざるを得ない状況であるが、一人暮らし高齢者、高齢者のみの世帯や日中独居世帯も増加しており移送を頼める家族がない場合も多い。

このような中、NPO法人等がボランティア等とともに取り組む輸送活動において、セダン型等の一般車輦も使用を認めることによる利用者の増加により事業が更に活性化し、福祉車輦での輸送が必要な方はもちろん、軽度の障害者や要介護者など、一般車輦の使用も可能な移動制約者の社会参加も促進できる。

そして、これまで、移動制約者は移動手段の確保が難しくなるにつれて外出をあきらめる傾向にあったが、一般車輦による外出支援を行うことで、利用者が生きがいを得ると共に地域福祉、ひいては地域社会全体の活性化につながる効果があると確信している。

6 構造改革特別区域計画の目標

高齢者や障害者の社会参加を支える基盤整備に資するための、公共空間や交通機関などにおけるバリアフリー化の推進と併せ、特例措置を導入することにより、支援が必要な高齢者や障害者の通院などに配慮した移動手段を確保し、京丹後市の基本理念である「ともに支え合い、安心して暮らせる健康・福祉のまちづくり」の実現を目指す。

また、都市部と違い、全ての生活機能が必ずしも便利とは言えない当市の状況において、移動制約者は社会活動から疎遠になってしまいかねないが、特例措置の導入により移動制約者の行動範囲の拡大を支援し、円滑に事業実施することで高齢者や障害者の社会参加を促進する。

なお、移動制約者の輸送については利用者数も多く、市民の関心も高まっており、社会的な影響が大きいことから、事業を実施するNPO法人等自体の活動の促進にもつながると期待される。

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

本特例措置の導入で広く移動制約者の移動を支援することにより、移動手段がない

ためにこれまで外出を控えざるを得なかった方々の行動範囲が広がり、社会参加や消費行動が増加することを通じた経済効果が期待できる。

また、移動制約者の輸送を支援するために、就業の選択や外出に制限のあった支援家族等の介護負担の軽減にもつながるため、支援家族がより安定した就労に就くことが可能になるなどの地域経済への波及効果が得られる。

そして、移動手段が確保できないために必要な医療措置を受けられない人が、気軽に利用できる通院手段の確保により適切な処置を受けることで重症化への進行を防ぐなど、地域福祉の向上にも寄与するものと期待できる。

8 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)

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

【福祉タクシー利用券交付事業】

対象者

- ・ 身体障害者手帳の交付を受けている者で次の障害を有するもの
 - ア 視覚の障害程度が1級又は2級の者
 - イ 下肢又は移動機能の障害程度が1級又は2級の者(上肢又は上肢機能の障害程度が1級又は2級の者で、下肢又は移動機能の障害程度が3級の者を含む。)
 - ウ 体幹機能の障害程度が1級又は2級の者
 - エ 心臓、じん臓、呼吸器、ぼうこう、直腸及び小腸の各機能の障害程度が1級の者
 - オ ヒト免疫不全ウイルスによる免疫機能の障害程度が1級又は2級の者

- ・ 療育手帳の交付を受けている者
- ・ 精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者で障害の程度が1級又は2級のもの

交付額

福祉タクシー利用券は、1箇月に100円券10枚とし、申請の属する月から当該年度分をまとめて交付する。

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

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

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、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

- ・ 事業主体

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

- ・ 事業区域

出発地又は到着地が京丹後市内

- ・ 事業行為

事業実施主体が道路運送法第80条第1項の許可を得て、要介護認定を受けてい

る人、身体障害者、知的障害者、精神障害者において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事業実施主体に登録された会員及びその同伴者に対し、セダン型等の一般車両を用いて有償で送迎サービスを提供する。

5 当該規制の特例措置の内容

道路運送法第80条第1項の許可により実施する福祉有償運送において使用できる車両は、車いす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に限定されているが、特例措置としてセダン型等の一般車両の使用を認め、民間の自主的な活動による移動制約者の移動手段の確保と、実施主体であるNPO法人等の活動を活性化し、地域福祉の充実に資する。

- ・ 京丹後市地域交通会議における協議

京丹後市の生活交通の確保や高齢者・障害者等の輸送について、協議・調整を行うことを目的に設置されている京丹後市地域交通会議（以下「交通会議」という。）において、福祉有償運送事業（以下「事業」という。）の必要性、課題、利用者の安全と利便の確保に係る方策等を協議する。

交通会議は京丹後市が主宰し、事務局は京丹後市生活環境部市民課に置く。

構成員

- ・ 国土交通省近畿運輸局京都運輸支局長又はその指名する職員
- ・ 地域住民の代表者
- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業者
- ・ 道路管理者
- ・ 所轄警察署
- ・ 関係交通機関の代表者
- ・ 利用者の代表者
- ・ 京都府丹後広域振興局企画総務部の職員

- ・ 京都府丹後広域振興局健康福祉部の職員
- ・ 京丹後市長が指名する職員
- ・ その他市長が必要と認める者

運営方法

- ・ 会議は、会長が召集し、会長が議長となる。
- ・ 会議は、委員定数の過半数が出席しなければ開くことができない。
- ・ 会議の議事は、委員の合議で決するが、協議が調わないときは、会長以外の委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

- ・ 事業主体

事業主体は、交通会議での協議を経て、京丹後市長から事業実施依頼を受けた社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人等の非営利法人で、京都運輸支局長の許可を得た事業者とする。

- ・ 運送の対象

運送の対象は、下記のいずれかに該当する、登録会員及びその付添人とし、運送主体においては、会員の氏名、住所、年齢及び移動制約者・住民等であること
の事実その他必要な事項を記入した会員登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

- ・ 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ている場合を含む。）知的障害、精神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もの。

- ・ 使用車両

使用車両は、下記の条件を満たす福祉車両ならびにセダン型等の一般車両とする。

- ・ 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こと。この場合において、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、以下の事項に適合することを要するものとする。

ア 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係る契約が締結され、当該契約の内容を証する書面が作成されていること。

イ 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。

ウ 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、車いす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。
- ・ 交通会議の協議によって認められたセダン型等車両であること。
- ・ 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を表示すること。

- ・ 運転者

普通第二種免許を有することを基本とする。これによりがたい場合は交通会議において以下の点について協議をし、適当と認められた者とする。

- ・申請日前3年間運転免許停止処分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 等

- ・ 損害賠償措置

事業に使用する車両全てについて、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。

- ・ 運送の対価

運送の対価については、京丹後市における一般乗用旅客自動車運送事業及び公共交通機関の状況等地域の特性を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定するものとし、京丹後市における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を目安に設定するものとする。

- ・ 管理運営体制

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。

- ・ 法令遵守

許可を受けようとする者が、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。