

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

京都府船井郡京丹波町

2 構造改革特別区域の名称

京丹波町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

京都府船井郡京丹波町の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 京丹波町の状況

京丹波町は、平成17年10月11日丹波町、瑞穂町及び和知町の三町が合併し誕生した。

本町は、京都府のほぼ中央にあたる丹波高原の由良川水系上流部に位置し、南東は南丹市に、北は綾部市・福知山市に、西は兵庫県篠山市に接している。丹波高原にあつて、長老ヶ岳(917m)のほか標高400m～600mの山々に囲まれ、南側の山地は分水嶺の一部を成している。面積303.07km²の農山村で、このうち約83%を森林が占め、この間を縫って耕地が広がる。その中に集落が点在し、17,929人(平成12年国勢調査)の住民が暮らしている。

古くから、都と丹後・山陰地方を結ぶ交通の要衝として栄え、現在も京都縦貫自動車道(京都丹波道路)やJR山陰線をはじめ、国道9号、27号、173号などが交わり、京阪神など大都市圏への移動は1時間台で移動できるなど、比較的交通環境に恵まれた地域である。

将来は、京都縦貫自動車道(丹波綾部道路)、国道27号バイパス、JR山陰本線、府道の整備促進により、充実した交通ネットワークが形成され、工場誘致や水資源開発、都市との交流事業などの諸施策と相まって、大都市(京阪神)近郊及び山陰・北陸方面との中継地点の利便性の高い地域として、さらなる発展が期待されている。

平成17年12月1日現在の人口は17,920人で、そのうち65歳以上の人口は5,464人。高齢化率は30.49%になり、年々増加する傾向にある。

(2) 移動制約者の状況

①介護保険の要支援・要介護者

京丹波町の介護保険の認定状況は、平成17年10月31日現在で944人が要支援・要介護認定を受けており、65歳以上の高齢者5,464人の内第1号被保険者は16.9%である924人(表1)となっている。

また、居宅介護(支援)サービスを利用している人は、526人となっており、その内65歳以上の第1号被保険者は高齢者人口の9.6%で512人(表2)となっている。この中で要介護3以上の者の大部分は、外出時に福祉車両での移送が必要な移動制約者と推定される(120人)。また要支援、要介護1及び要介護2の者については、ほとんどが福祉車両を必要とする状況ではないが、公共交通機関を利用して外出することが難しい移動制約者と推定される(400人)。

②身体障害者における移動制約者

身体障害者手帳の交付状況は、平成17年10月31日現在で1,146人(表3)になっており、その中で主な移動制約者になると思われるのは、肢体不自由障害者(821人)、視覚障害者(100人)である。

肢体不自由障害者のなかでも、1・2級の者(229人)については福祉車両が必要になる。また、視覚障害者や、肢体不自由障害1・2級以外の人には必ずしも福祉車両を必要としないが、1人で公共交通機関を利用することは困難であり、セダン型車両による移送の需要者であると思われる。

③知的障害者における移動制約者

知的障害者の判定を受けている人は、平成17年10月31日現在で75人(表4)である。1人で外出するのが困難なA1・A2の重度の知的障害者は42人となっている。

知的障害者は、交通法規の理解、安全確認などが出来ない者が多く、また介護者や環境が変わることでパニックに陥る障害者も多い。そのため、肢体不自由との重複障害がない知的障害者、特に中度以上の者については、セダン型等に利用拡大した福祉有償移送サービスを行う必要がある。

④精神障害者における移動制約者

精神障害者保健福祉手帳交付状況は、平成17年10月31日現在で46人(表5)である。精神障害者のうち一部の人は、公共交通機関の利用が困

難であり、1級の障害者で引きこもりの傾向がある者にとっては、心を託した介護者と一緒に初めて外に出ることができるようになる。輸送に際しても特定の運転者が運転することで、引きこもりの傾向がある者の外出を促進できると考えられるため、特定の者が運転するセダン型車両を利用した輸送が望まれる。

(表1) 要介護(要支援)認定者数

	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	158	295	147	119	122	83	924
65歳以上75歳未満	21	37	14	9	16	8	105
75歳以上	137	258	133	110	106	75	819
第2号被保険者	1	9	6	2	0	2	20
総数	159	304	153	121	122	85	944

(表2) 居宅介護(支援)サービス

	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	102	189	105	59	41	16	512
第2号被保険者	0	4	6	1	1	2	14
総数	102	193	111	60	42	18	526

(表3) 身体障害者手帳取得状況 (京丹波町全体)

	総合判定	視 覚	聴 覚	音声言語	肢体不自由	内 部	計
1	237	24	4	1	85	121	235
内18歳未満		0	0	0	3	3	6
2	139	22	23	3	144	1	193
内18歳未満		0	0	0	2	0	2
3	203	13	18	12	117	71	231
内18歳未満		0	0	0	0	0	0
4	349	7	29	12	262	122	432
内18歳未満		0	0	0	2	2	4
5	111	15	3	0	133	0	151
内18歳未満		0	0	0	1	0	1
6	107	19	53	0	80	0	152
内18歳未満		0	0	0	1	0	1
計	1146	100	130	28	821	315	1394
内18歳未満		0	0	0	9	5	14

※ 身体障害者手帳所持者数 (実人数) 1、146名

※ 身体障害者手帳所持者数 (延人数) 1、394名

(表4) 知的障害者手帳

18歳未満		18歳以上		合 計
重 度 A1・A2	軽 度 B1・B2	重 度 A1・A2	軽 度 B1・B2	
10	7	32	26	75
内更生施設入所者		内更生施設入所者		
0	0	10	1	11

(5) 精神障害者手帳

等 級	人 数
1	7
2	22
3	17
合 計	46

(3) 公共交通機関の状況

鉄道は、JR山陰本線が町の北部を通っており、町外への移動交通手段として活用され、特に京都市内方面への通勤・通学の利用が多い。

バス路線については、京都交通バスとJRバスがほぼ全域をカバーする形で運行されていたが、その後、昭和40年代前半をピークに自家用車の普及により、全国的な傾向として公共交通機関の利用者が減少し続けたため、運行回数が減便となり、バス会社の合理化が進められた。

現況においては、住民の生活交通手段の確保のために、撤退路線を継承する形で、町営バス運行事業を実施しているが、福祉バスではなくスクールバスを兼ねた一般混乗化の状況であるため、移動制約者にとっては身体的、精神的負担が大きい。このような状況から、移動制約者の移送には適さず、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とから、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法人が、バスや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を促進し、誰もが安心して暮らせるまちづくりの実現を図る必要がある。

平成16年度町営バス運行状況及び利用者数

(丹波地区)

① 南部西部線	(中央公民館——上豊田住民センター)	1,034名
② 東部北部線	(中央公民館——下山駅)	2,880名

(瑞穂地区)

① 瑞穂病院線	(桧山駅——瑞穂病院)	668名
② 中台線	(桧山駅——グリーンランドみずほ)	276名
③ 小野鎌谷線	(桧山駅——鎌谷駅)	12,835名
④ 猪鼻戸津川線	(桧山駅——戸津川)	14,896名
⑤ 質美線	(桧山駅——質美——下山駅)	18,332名

(和知地区)

① 仏主線	(和知駅——仏主)	17,198名
② 長瀬線	(和知駅——長瀬——大野ダム)	16,022名
③ 才原大簾線	(和知駅——安栖里——大簾——才原)	24,246名

(4) 福祉輸送体制の状況

①福祉車両の状況

京丹波町内に営業所を置くタクシー会社は1社あり、計5台が運行している。又、京丹波町社会福祉協議会が16台、NPOでは3団体が11台所有し、運行している。

②町の外出支援事業

重度心身障害者（児）で一般の交通機関を利用することが困難な方に対して、医療機関等への往復に、京丹波町社会福祉協議会とNPO1社に委託をし、スムーズに事業が進んでいる。

平成16年度外出支援サービス利用状況

送迎者数	延べ送迎者数	8,106人
	実送迎者数	270人

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の一般車両の使用を可能としたボランティア輸送体制を整備することで、地域福祉の増進を図ることができる。

特に、座位の保持が可能で容易に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よりもセダン型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

京丹波町において、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「安心の街づくり」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「すべての人が健康で安心して暮らせる街づくり」の実現の一助となり一層、充実した福祉の街づくりを行うことが期待されるものである。

また、行政が直接運営するには厳しい財政状況であることから、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

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と予想される。町内公共交通機関では対応できない隙間を社会福祉協議会やNPO法人等のボランティア輸送により補完することで、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、有償ボランティア輸送の実現により、家族の負担を軽減す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

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

（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。

- ・ 利用対象者は、おおむね65歳以上の高齢者又はおおむね60歳以上の高齢者であって下肢が不自由な者。

- ・ 助成額については、NPO 法人等が実施する移送サービスを利用した場合の費用のおおむね2分の1の額。
- ・ 利用回数は、1月当たり4回程度。

(3) 地域支援の仕組みづくり

高齢化比率30.49%と高齢者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

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, 当該規制の特別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京丹波町福祉有償運送等運営協議会において認められた社会福祉協議会・NPO法人等の非営利法人

3, 当該規制の特別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) 事業主体

京丹波町内で活動を行う社会福祉協議会・NPO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京丹波町

(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、難病患者等の単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者で、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行為。

5, 当該規制の特別措置の内容

福祉有償運送の使用車両については、車椅子も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可能とすることで、地域福祉の増進を図ることができる。

(1) 京丹波町福祉有償運送等運営協議会の設置

京丹波町における社会福祉協議会・NPO法人等の非営利法人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、京丹波町が主宰者となり、京丹波町福祉有償運送等運営協議会を設置する。運営協議会に関する事務は、京丹波町保健福祉課において処理する。

① 運営協議会の委員構成

次に掲げる者の内から町長が委嘱または任命する。

- 1) 国土交通省近畿運輸局京都運輸支局輸送課職員
- 2) 町内交通機関の代表者
- 3) 住民及び利用者の代表
- 4) 交通関係又は福祉関係の学識経験者
- 5) 京都府南丹保健所企画調整室の担当職員

② 運営協議会の開催

協議会は、次の場合に開催する。

- 1) 道路運送法第80条第1項の許可及び更新の申請が予定されている場合。
- 2) 重大事故等問題が発生した場合。
- 3) その他有償運送事業の適正実施に必要な場合。

(2) 有償運送の条件

① 運送主体

京丹波町内で活動する社会福祉法人、NPO法人で運営協議会の協議を経て許可を取得した事業者とする。

② 運送の対象者

要介護者、要支援者、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ものであって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者。

③ 運送対象者の報告

運送主体者は、決められた内容を町に報告しなければならない。

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運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。これに該当しない場合は以下の点についてクリアした者とする。

- ・ 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会等の講習を受講した者であること。
- ・ 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であること。

尚、普通二種免許の取得については、運送主体において、一定の目標を立て体制の整備を図ることを検討することとする。

また、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、交通事故その他道路交通法違反に係る履歴、安全運転等に係る講習等の受講歴及び適性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、適切に管理するものとする。

⑥ 損害賠償措置

運送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又はその計画があること。

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として設定するものとし、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 を目安に町が設定する。

⑧ 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た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。

⑨ 法令遵守

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