

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

京都府与謝郡与謝野町

2 構造改革特別区域の名称

与謝野町福祉有償運送特区

3 構造改革特別区域の範囲

京都府与謝郡与謝野町の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 特別区域の概況

与謝野町は、京都府北部、日本海に面した丹後半島の尾根を背景とし、平成18年3月1日に加悦町・岩滝町・野田川町の3町が合併し誕生した町である。

南は福知山市、東は宮津市、西は京丹後市などに接し、大江山連峰をはじめとする山並みに抱かれ、野田川流域には肥沃な平野が広がり、天橋立を望む阿蘇海へと続く。

総面積107km²、南北約20kmの間に町並みや集落が連なるといふまとまりの良い地域である。

本区域の総人口は、平成17年3月31日現在25,877人で、少子高齢化が急速に進行する中、特に高齢化率については26.2%と全国・京都府の平均を上回っており、府内でも高齢化が進んでいる地域である。

住民の移動交通手段は、路線バスや一部の地域に第3セクターによる鉄道があるが、自家用車が生活必需品となっており、特に移動に制約がある住民の移動については、家族等が運転する自家用車やタクシーに頼る状況にあり、地場産業の織物業の低迷が続く中、家族のサラリーマン化の進展により、日中独居や中山間地においてはタクシー会社やバス停が遠いなどの理由により、利用しにくい現状である。

(2) 特別区域の移動制約者の状況

本区域の移動制約者の状況は、表1から表4のとおりである。

移動制約者の総人数は、平成17年3月31日現在で2,833人であり、これは本地域人口の10.9%に上る。

介護保険の要支援・要介護認定者

要支援及び要介護認定者は、平成17年3月31日現在で1,098人となっており、その内65歳以上となる第1号被保険者については1,061人であり、高

齡者人口の 15.7%に上る。要支援及び要介護の認定を受けている者のうち、60%強の者は何らかの居宅介護(支援)サービスを利用している。

要支援、要介護 1 及び 2 の認定を受けている者は、福祉輸送が必要であっても、福祉車両が必要と見込まれる者は少数であり、一般車両による輸送が適していると考えられる。

また、要介護 3 以上の者についても、福祉輸送は必要であっても、訪問介護等の乗降介助により一般車両による輸送が可能であり、全ての者に福祉車両が必要な状況ではないと考えられる。

表 1 要支援・要介護認定者数（平成 17 年 3 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	82	380	192	124	134	149	1,061
65 歳以上 75 歳未満	10	62	26	16	18	17	149
75 歳以上	72	318	166	108	116	132	912
第 2 号被保険者	1	10	4	2	5	15	37
総 数	83	390	196	126	139	164	1,098

身体障害者

身体障害者手帳所持者は、平成 17 年 3 月 31 日現在で 1,470 人と総人口の 5.7%である。この内、視覚障害者と肢体不自由者は身体障害者数の 60.1%を占め、移動の際に単独で公共交通機関を利用することが困難であると思われる。

また、肢体不自由者については、1、2 級の者は基本的に福祉車両が必要と思われるが、比較的軽度の者については、一般車両による輸送が可能である。視覚障害者についても、ガイドヘルパー等が必要ではあるが、肢体不自由等の重複がなければ福祉車両の必要性はなく、内部障害者についても基本的には同様である。

表 2 身体障害者手帳所持者数（平成 17 年 3 月 31 日現在）（単位：人）

等級	視 覚	聴覚・平衡	音声・言語	肢体不自由	内 部	計
1	33	13	1	142	162	351
2	26	23	1	136	5	191
3	6	20	8	122	98	254
4	5	26	11	222	156	420
5	13	2	0	119	0	134
6	12	61	0	47	0	120
計	95	145	21	788	421	1,470

知的障害者及び精神障害者

平成 17 年 3 月 31 日現在の療育手帳所持者は 201 人、精神保健福祉手帳所持者数は 64 人である。

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福祉車両での輸送による必要性はなく、一般車両による輸送で対応できると考えられる。ただし、外出による環境変化により混乱状態に陥るなど、様々な弊害や危険度が高いため、ある一定の専門知識を有した運転手による運行や付添人の同乗等が必要である。

表 3 療育手帳所持者数（平成 17 年 3 月 31 日現在）（単位：円）

18 歳未満		18 歳以上		計
最重度・重度	中度・軽度	最重度・重度	中度・軽度	
15	26	84	76	201
内、施設措置者		内、施設措置者		
2	1	41	12	56

表 4 精神保健福祉手帳所持者数（平成 17 年 3 月 31 日現在）（単位：円）

等級	1 級	2 級	3 級	計
人数	16	37	11	64
内 18 歳未満	0	0	0	1

(3) 公共交通の状況

本区域の公共交通の状況は、表5から表7のとおりである。

鉄道

計画区域北端の一部に第3セクターによる鉄道が通っているが、1駅しかなく、区域内での移動には適さない。また、駅のバリアフリー化も進まず、高齢者や障害者が利用しやすい環境でない。

路線バス

計画区域内に2社15路線の路線バスが運行されているが、国府道や主要町道の一部での運行であり、区域全域を網羅できていないため、バスが運行されない地域やバス停までの距離が遠いなど、移動制約者の交通手段が十分に確保されていない。また、バス停に上屋やベンチが配備されていないため、高齢者や障害者にとっては、待ち時間の身体的負担が大きい。

タクシー事業者

計画区域に2社21台が配備されているが、区域内で広域的な営業活動を行っているため、移動制約者の輸送ニーズに十分に応えられている状況でない。

一般車両の使用を可能とした輸送体制を確保することで、その輸送ニーズに応えられるものとする。

表5 鉄道

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	1駅

表6 路線バス

会社名	路線数	備考
丹後海陸交通株式会社	1路線	
加悦フェローライン株式会社	14路線	

表7 タクシー事業者

会社名	所有台数		備考
	一般車両	福祉車両	
京都タクシー株式会社	7台	1台	町内営業所 2箇所
日本交通株式会社	12台	1台	町内営業所 3箇所

他市町営業所で所有するが、計画区域において使用可能な台数

5 構造改革特別区域計画の意義

障害者や要支援・要介護認定者等、公共交通機関を利用して移動することが困難な者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輸送体制を整備することで、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、地域福祉の充実を推進することができる。

特に、座位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輸送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

本町におけるまちづくりの主要課題の1つとして、「安心していきいきと暮らせる少子高齢社会への努力」を掲げ、「安心とはりあいのある福祉社会づくり」の実現を目指すことを基本目標としている。

誰もが安心して元気に暮らせる地域社会を築くためには、地域住民の福祉意識の高揚を図り、高齢者や障害者を地域で支えることへの理解を進めるとともに、ノーマライゼーションの理念に基づいたまちづくりが必要である。

福祉タクシー利用助成事業に加え、「与謝野町福祉有償運送特区」の認定を受けることで、移動制約者の移動手段を拡大し、あらゆる移動制約者の移動ニーズに対応できる輸送体制を整備することで、社会参加の促進や地域福祉サービスの充実を図り、本町基本目標の実現を目指す。

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

家族等の介助が得られない移動制約者は、単独で外出することが出来ず閉じこもりがちになる傾向が見受けられるが、福祉有償運送の実施による外出の機会により、十分な医療サービスと福祉サービスの受益が可能となり、症状の改善、精神面のケアや日常生活の向上に寄与することができる。

また、介助している家族の健康状態や精神的な負担を軽減し、介助のため労働時間が制約されている家族には就労の継続が可能となる。

さらには、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・治療につながり医療費の低減につながる。

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

与謝野町福祉タクシー利用助成事業(担当窓口:与謝野町福祉課障害者福祉係)

目的

外出困難な障害者に対し、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る。

対象者

身体障害者手帳の交付を受け、次の障害程度を有する者。ただし、町民税非課税世帯に属するものに限る。

- ・視覚障害1級、2級
- ・下肢又は移動機能障害1級、2級
- ・体幹機能障害1級、2級
- ・療育手帳A級

助成の方法

タクシー利用券(1月あたり1,000円、年間12,000円)を対象者に交付。

適用されるタクシー会社

- ・京都タクシー
- ・日本交通タクシー
- ・ハート急便

手続きに必要な書類

身体障害者手帳または療育手帳

福祉タクシー券利用状況

事業名	実施主体	助成金額(円)	
		H15年度	H16年度
福祉タクシー利用助成事業	与謝野町	H15年度	322,900
		H16年度	303,800

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)

N P O 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、N P O 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) 事業主体

与謝野町内で活動を行う社会福祉法人、N P O 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与謝野町

(3) 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、要支援・要介護認定を受けている人、身体障害者、その他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。

5 当該規制の特例措置の内容

福祉有償運送の使用車両については、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可能とすることで、非営利法人等による移動制約者の福祉有償運送を確保しようとするものである。

(1) 与謝野町福祉有償運送等運営協議会

道路運送法第 80 条第 1 項の許可を得て行う福祉有償運送について、区域の移動制約者と公共交通機関の状況等を勘案し、その必要性、運送の安全の確保及び利便性の確保に係る方策等を協議するため、与謝野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。運営協議会は与謝野町が主

催し、事務局は与謝野町福祉課に置く。

構成員

- ・学識経験を有する者
- ・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
- ・利用者の代表者
- ・ボランティア団体の代表者
- ・関係交通機関の代表者
- ・行政機関の職員

運営方法

会長及び副会長各 1 人を置く。

委員の過半数の出席により運営協議会を開催し、議事は委員の合議で決する。協議が整わない場合は、会長、副会長及び委員の過半数で決し、可否同数の場合は会長の決するところによる。

会議の運営上必要があると認めるときは、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。

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、苦情内容等を報告する。

(2) 有償運送の条件

運送主体

与謝野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活動を行うことを主たる目的とするものに限る。）等の非営利法人で、運営協議会の協議を経て許可を得た事業者とする。

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登録会員及び同伴者とする。

- ・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、年齢及び移動制約者であることを確認

できる証明等、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。ただし、個人情報保護の重要性を認識し、個人情報の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。

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、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おり、有償運送の管理及び運営、特に事故発生、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。
- ・運営協議会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には、運営協議会において以下の点について協議し、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会等の講習を受講した者であること。
- ・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確保に関し、必要な知識又は経験を有する者であること。

また、運送主体においては、運転者の氏名、住所、年齢、自動車免許の種類、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。

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。

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を目安に設定するものとする。

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者が、道路運送法第7条の欠陥事由に該当するものでないこと。