

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

米子市及び境港市並びに鳥取県西伯郡日吉津村、大山町、南部町及び伯耆町並びに日野郡日南町、日野町及び江府町

2、構造改革特別区域の名称

鳥取県西部地域福祉輸送特区

3、構造改革特別区域の範囲

米子市及び境港市並びに鳥取県西伯郡日吉津村、大山町、南部町及び伯耆町並びに日野郡日南町、日野町及び江府町の全域

4、構造改革特別区域の特性

(1) 鳥取県西部地区の状況

鳥取県西部地区は、北は日本海に面し、南には中国地方の最高峰・大山をはじめ、中国山地の山々が連なっている地域に位置します。山地の多い地形ながら、大山より流れる日野川の流域に平野が形成され、米子市が流域の中心地として発達しています。気候は比較的温暖で、春から秋は好天が多く、冬には降雪もあるなど、四季の移り変わりは鮮やかです。また、台風などの自然災害が少なく、気候条件に恵まれています。

今回の合併特例法により、鳥取県西部2市10町1村のうち、平成16年10月1日には西伯郡西伯町、会見町が合併し「南部町」となりました。また、平成17年1月1日には岸本町、日野郡溝口町が合併し「伯耆町」となり、同年3月28日には中山町、名和町及び大山町が合併し「大山町」、3月31日には米子市、淀江町が合併し「米子市」となり、現在の2市6町1村となりました。総人口は249,223人（平成17年3月末）であり、行政区面積は1207.98km²となっています。

(2) 移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

平成17年3月末における高齢者数は60,716人、高齢化率は24.3%となっており、10,796人の要介護認定者がいます。要介護3以上、若しくは下肢に障害を持っている方を送迎する場合には福祉車両が基本となりますが、サービス利用者の74.1%を占める要支援、要介護1、要介護2の方については全員が必ずしも福祉車両を必要とする状況ではありません。

<要介護（要支援を含む）認定者数> (平成17年3月31日現在)

| | 要支援 | 要介護1 | 要介護2 | 要介護3 | 要介護4 | 要介護5 | 計 |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 人数 | 2,094 | 3,059 | 1,637 | 1,281 | 1,323 | 1,402 | 10,796 |

| | | | |
|--------------|--------|----------------|-------|
| 高齢者(65歳以上)人口 | 60,716 | 認定被保険者 / 高齢者人口 | 17.8% |
|--------------|--------|----------------|-------|

<居宅介護サービス受給者数> (平成17年3月サービス利用分)

| | 要支援 | 要介護1 | 要介護2 | 要介護3 | 要介護4 | 要介護5 | 計 |
|----|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|
| 人数 | 1,366 | 2,242 | 1,135 | 691 | 521 | 450 | 6,405 |
| | 4,743 | | | 1,662 | | | |

身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は平成17年3月31日現在で12,422人であり、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障害者は7,197人、視覚障害者は1,099人となっています。1級の肢体不自由障害者については福祉車両を必要とする方が多数ですが、2級以下の方及び視覚障害者についてはセダン型等の一般車両による対応が充分可能です。

<身体障害者手帳交付状況> (平成17年3月31日現在)

| | 肢体不自由 | 視覚 | 聴覚 | 内部 | 音声言語 | 免疫機能 | 計 |
|----|-------|-------|------|-------|------|------|--------|
| 1級 | 1,634 | 439 | 43 | 1,781 | 9 | 7 | 3,913 |
| 2級 | 1,703 | 296 | 237 | 25 | 17 | 4 | 2,282 |
| 3級 | 1,171 | 73 | 149 | 397 | 77 | 2 | 1,869 |
| 4級 | 1,595 | 68 | 215 | 602 | 43 | 1 | 2,524 |
| 5級 | 765 | 120 | 8 | 1 | 1 | 0 | 1,654 |
| 6級 | 329 | 103 | 506 | 0 | 1 | 0 | 939 |
| 計 | 7,197 | 1,099 | 1158 | 2,806 | 148 | 14 | 12,422 |

知的障害者

知的障害者の判定を受けている方は、平成17年3月31日現在で1,543人となっています。1人で外出するのが困難な重度以上の知的障害者は673人となっています。

知的障害者は、交通法規の理解、安全確認などが出来ない方が多く、また、介護者や環境が変わることで、たとえば初めて利用する自動車などに乗ることによってパニ

ックに陥ることも少なくありません。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会員の運転による有償福祉輸送が必要となります。

<療育手帳交付状況> (平成17年3月31日現在)

| 18歳未満 | | 18歳以上 | | 計 |
|-------|---------|-------|---------|-------|
| A(重度) | B(中・軽度) | A(重度) | B(中・軽度) | |
| 500 | 623 | 173 | 247 | 1,543 |

精神障害者

精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた方は、平成17年3月31日現在で1,017人となっています。このうち、1級の障害者で引きこもりの傾向等がある者にとっては、心を許した介護者と一緒であって初めて外に出ることが出来るようになるため、同じ条件で乗ることの出来る有償福祉輸送が必要となります。

<精神障害者保健福祉手帳交付状況> (平成17年3月31日現在)

| 等級 | 1級 | 2級 | 3級 | 計 |
|----|-----|-----|----|-------|
| 人数 | 207 | 714 | 96 | 1,017 |

(3) 公共交通機関等の状況

住民の移動交通手段としては、鉄道や一部の地域に路線バスがあるものの、自家用車が生活必需品であり、中でも本県における軽自家用乗用車の普及率は100世帯当たりの保有台数が93.5台と、全国第1位となっています。移動制約がある住民の移動については、家族などが運転する自家用車やタクシーに頼る状況にありますが、本県における女性就業率は全国第3位となっており、家族等の介助には時間的制約があります。また、中山間地においてはタクシー会社が近くにないなどの理由により、利用しにくい現状となっています。

鳥取県西部地域において、現在タクシー協会登録事業者数は16社、タクシーの登録台数が313台あり、福祉車両は11台が登録されています。また、民間バス路線会社は2社であり、路線系統は113系統ありますが、総車両台数が99両しかなく運行台数は少ない状況です。また、ノンステップバスやワンステップバス等障害者等の乗降の利便を図った車両は17台と少ない状況です。このように、移動制約者に対して十分な公共交通機関がなく、鳥取県西部地域内における移動制約者のニーズに十

分に対応できる状況にはありません。

現在の移送手段として各市町村がそれぞれ社会福祉協議会やタクシー業者へ委託し移動制約者に対して外出支援サービスを行っていますが、対象者が老人等に限定されています。また、障害児療育の観点からも必要とされている、障害児の施設や病院への移送は現状では保護者によって行われていることが多く、移送についての課題を解決できていない状況です。その解決策として、NPO 等による福祉有償運送は、今までのサービスに加えて新しい移送サービスを提供できるものとして有益であると考えるところです。

5、構造改革特別区域計画の意義

鳥取県西部地域の交通の状況は、主要国道の整備や米子自動車道といった高速交通網整備などの進展が図られました。しかしながら、地域の公共交通機関である鉄道やバスの利用者は減少の一途をたどっています。このため、路線バスの便数が少ないことや乗降場所が幹線に限られていることなどから、利用者にとって十分な利便性が確保できているとはいえない状況にあります。

また、冬には降雪、積雪があることから、冬期間において、移動制約者の安全な移動手段の確保については、家族などが運転する自家用車又はタクシーにたよらざるを得ない状況にあります。しかしながら、家族の勤務等のための時間の制約や、中山間地においてはタクシー会社が近くにないため利用しにくいのが現状となっています。

このような中、移動制約者の移動手段の確保という課題を解決するため、NPO 法人等が多くのボランティアの協力を得ながら地域において自ら取り組む輸送活動について、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ことで、輸送事業の体制を整備できるとともに事業が活性化し、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をはじめとした地域福祉の充実を推進することができると考えています。

6、構造改革特別区域計画の目標

鳥取県西部地域における移動制約者の輸送は、タクシーその他の公共交通機関等により担われてきました。そのような状況の中、既に移送サービスを利用している移動制約者に対して、従来のサービスの供給量を確保せねばならないことはもとより、要支援・要介護高齢者及び障害者の増加に伴う需要の増大に対しても、今後の移送の供給を確保する必要があります。そのためには供給主体としての非営利法人の参加が必要であり、運営協議会において地域でのニーズを反映した供給量の確保を検討すると共に、福祉有償運送における使用車両をセダン型一般車両に拡大することにより、個々のニーズに見合った移送手段、移送量の確保を図ることが出来ると考えています。

また、家族等の介助者の精神的な負担を軽減するとともに就労を促進させることに

より、地域の雇用が創出され、労働人口の拡大に資するものと考えられます。

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

これまでは、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ことがありましたが、福祉有償運送を実施することで、今まで介助に従事していた家族の健康状態やまた、福祉車両だけではなくセダン型等の一般車両を使用することにより、より多くの移動制約者の輸送を可能にするだけでなく、今後さらに多くのボランティアの参加を容易にすることで福祉有償運送の円滑な実施を推進し、地域福祉の増進に寄与するものと考えます。

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) 各市町村における外出支援サービス、福祉タクシー助成事業

<事業の目的>

高齢者や重度心身障害児者等の外出を支援することにより、福祉サービスの充実と健康の増進を目的とする。

<事業の概要>

重度心身障害者や高齢者に対して、各市町村の規定に基づいた援助を実施している。外出支援サービスについては、高齢者や重度心身障害者といった移動制約者を対象にしているものが多い。

<外出支援事業(移送サービス)>

| 市町村名 | 事業の名称 | 対象者 | 平成16年度実績 (利用者延人数) |
|------|---------------|--|----------------------|
| 米子市 | 重度身体障害者移動支援事業 | 車いす利用者や寝たきりの高齢者等 | 7,856人 |
| 境港市 | なし | | |
| 日吉津村 | 外出支援サービス事業 | 概ね65歳以上であって、一般の交通機関を利用することが困難な者及び概ね60歳以上であ | 4,685人 |

| | | | |
|-----|------------|--|--------|
| | | て、下肢が不自由な者で 福祉センターで行う介護予防事業を利用する者 医療機関を利用する者 | |
| 大山町 | 外出支援サービス事業 | 概ね 65 歳以上であって、一般の交通機関を利用することが困難な者及び概ね 60 歳以上であって、下肢が不自由な者で医療機関を利用する者 | 5,517人 |
| 南部町 | 外出支援事業 | 概ね 65 歳以上で一般の公共交通機関利用の困難な者 | 363人 |
| 伯耆町 | 外出支援サービス | 概ね 65 歳以上で要介護 1 以上の者 概ね 60 歳以上で下肢体幹障害等級 3 級以上の者 身体障害者手帳 1～3 級、療育手帳又は精神障害者手帳所持者で一般の公共交通機関を利用することが困難な者 | 2,265人 |
| 日南町 | なし | | |
| 日野町 | 外出支援サービス事業 | 下肢等が不自由で一般の交通機関を利用することが困難な者 | 199人 |
| 江府町 | 外出支援サービス事業 | 一般の交通機関を利用できない高齢者・身体障害者・知的障害者 | 134人 |

<福祉タクシー助成事業（タクシー料金の割引、交通費助成等）>

| 市町村名 | 事業の名称 | 対象者 | 平成 16 年度実績 (利用者実人数) |
|------|-----------------|---|------------------------|
| 米子市 | 心身障害者タクシー利用扶助事業 | 身体障害者手帳 1・2 級又は療育手帳 A 所持者で、市県民税所得割非課税世帯の者 | 480人 |
| | 人工透析患者通院費助成事業 | 人工透析のため通院している者で、市県民税所得割非課税世帯の者 | 31人 |
| 境港市 | 重度心身障害児(者) | 身体障害者手帳 1 級及び 2 | 191人 |

| | 福祉タクシー料金助成事業 | 級、療育手帳Aの所持者のうち市町村民税非課税の者 | |
|------|---|--|---|
| 日吉津村 | 重度心身障害者等社会参加促進事業 人工透析患者通院費助成 | 村内に住所を有し、身体障害者手帳1,2級及び療育手帳Aの所持者で、かつ住民税非課税者 在宅の人工透析患者（生活保護者及び所得税を納めるものを除く） | 21人 4人 |
| 大山町 | 福祉タクシー事業（タクシー料金割引） 人工透析患者通院費助成 通所・通院費助成 | <ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の者 ・60歳以上で下肢が不自由な者で公共交通機関の利用が困難な者 ・身体障害者手帳1・2級、療育手帳A、精神1級の者 人工透析のために通院している者 小規模作業所等通所者、精神疾患関連科通院者 | 63人 （平成16年度については旧中山町地区のみでの実施） 40人 9人 |
| 南部町 | 重度心身障害者福祉タクシー助成事業 人工透析患者通院費助成事業 | 身体障害者手帳1・2級療育手帳A所持者 人工透析のため通院している者 | 59人 5人 |
| 伯耆町 | 小規模作業所通所費助成事業 | 小規模作業所に交通機関を利用し通所している者 | 10人 |
| 日南町 | 福祉公用車レンタル事業 町単独福祉施策 | 要介護の高齢者又は障害者身障手帳1～3級、人工透析者、療育手帳A、B、通院公費利用者 | 63人 142人 |
| 日野町 | なし | | |
| 江府町 | 町単独福祉施策 | 人工透析患者、療育A・B | 8人 |

(2) 知的障害者デイサービス事業及び障害児デイサービス事業

<事業の目的>

地域において就労が困難な在宅の知的障害者の自立を図るとともに生きがいを高

める。また、障害のある就学前の子どもたちに対して集団の中で指導を行い、親子の遊びなどを通じて、その子の健やかな成長を促す。

<事業の概要>

知的障害者が通所することにより、文化的活動を行い、併せて自立のための機能訓練等を実施する。また、障害のある就学前の子どもたちに対して、日常生活に関し、親子の遊びなどを通じて、集団の中で指導を行っている。通所時の移動手段においては単独で公共交通機関が利用できる者は利用し、それ以外の者は現在は保護者や介護者、若しくはNP0等の事業主体により行われている。事業の実施費用は、国が2分の1、県と市町村が4分の1の費用負担で実施されている。

<事業の実績>

- ・身体障害者デイサービス事業（平成16年度実績）
利用市町村：米子市、境港市、大山町、南部町、伯耆町、日野町、江府町
利用者延人員：308人（各月の実利用人員の総計）
- ・知的障害者デイサービス事業（平成16年度実績）
利用市町村：米子市、境港市、日吉津村
利用者延人員：229人（各月の実利用人員の総計）
- ・障害児デイサービス事業（平成16年度実績）
利用市町村：米子市、境港市、日吉津村、大山町
利用者延人員：697人（各月の実利用人員の総計）

（3）障害児（者）家族支援事業

<事業の目的>

障害児（者）の放課後・休日デイサービスや外出支援等の地域生活支援に取り組むことにより、児童の健全育成と介護者の負担の軽減を図る。

<事業の概要>

平日の放課後や夏休み期間中に、養護学校等の児童生徒について、施設等での一時預かりを実施し、当該児童生徒の通学・通所等に付き添って移動の介助等を実施する。市町村に対して県から2分の1補助。

<事業の実績>

事業実施市町村：米子市・境港市・日吉津村・大山町

利用者延人数（登録人数110人）（平成16年度）

市：376人

町村：235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

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、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の認定日

4、特定事業の内容

(1) 運送主体

鳥取県西部地域内で活動を行う社会福祉法人、NPO、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鳥取県西部地域内

(3) 事業により実現される行為

事業実施主体が道路運送法第80条第1項の許可を得て、要介護認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者及び難病患者等であっ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。

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、現行制度では車椅子のためのリフト等特殊な設備を設けた自動車、又は、回転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、知的障害児者や人工透析患者、座位を保てる高齢者に対しては、福祉車両を必ずしも用いる必要がなく、一般車両を用いてサービスを実施することにより、より多くの移動制約者の輸送を可能にするだけでなく、今後さらに多くのボランティアの参加を容易にすることで福祉有償運送の円滑な実施を推進し、地域福祉へ寄与するものである。

(1) 福祉有償運送運営協議会の設置・設置準備

特定非営利活動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、福祉有償運送運営協議会（以下「協議会」という）を設置する。米子市においては単独設置。境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町は共同設置に向けて準備会を開催。

協議会の主宰者

協議会は、交通圏、経済圏の状況に応じ、単独又は複数市町村が主宰する。

構成員

協議会の構成員は、当該地方公共団体の長又はその指名する職員を含む関係者であることを基本として主宰者が定めるものとする。

なお、標準的なものとして想定される関係者を例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・関係する地方公共団体の長又はその指名する職員
- ・地方運輸局長若しくは運輸支局長又はその指名する職員
- ・想定される有償運送の利用者の代表
- ・タクシー事業者の代表者、運転者の代表者

また、運送主体となるNPO等については、必要に応じて適宜説明を求めることができるものとする。

(2) 運送の条件

運送主体

鳥取県西部地域内で活動する社会福祉法人、NPO、医療法人及び公益法人等の非営利法人で、運行体制や料金などについて協議会の協議を経て、道路運送法第80条第1項の許可を受けた事業所とする。

運送の対象者

運送の対象者は、下記のいずれかに該当し、協議会において認められた登録会員及び付添い人とする。

- ・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は公共交通機関を利用することが困難な方。

運送対象者の管理

運送主体では、会員の氏名、住所、年齢及び移動制約者等であることの実態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。

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

自動車を提供した当該輸送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。
- ・協議会の協議によって認められたセダン型等の一般車両であること。
- ・外部から見え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が、これによりがたい場合には、第一種免許を有している者のうち運営協議会において次の事項について検討し、十分な能力及び経験を有していると認められた場合は、これによらないことができる。

- ・道路運送法第80条第1項但し書きに基づく許可申請の日前2年間において運転免許停止以上の処分を受けていないこと。
- ・鳥取県公安委員会の認定を受けた自動車教習所が実施する実車の運転を伴う特定任意講習を受講した者
- ・独立行政法人自動車事故対策機構が実施する適正診断を受診したもので、運転に関し特に支障が認められないもの。
- ・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
- ・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と福祉有償運送に係る協力依頼を行った地方公共団体の長が認めた者

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。

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。