

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

福知山市

2 構造改革特別区域の名称

福知山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

福知山市の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 福知山市の状況

福知山市は、京都府の北西部、京都市から北西へ 60 km、大阪市から北へ 70 km に位置し、東西約 37 km、南北 34 km の市で、面積は 552.57 平方 km である。東は舞鶴市、綾部市、西は兵庫県朝来市、南は兵庫県丹波市、京都府京丹波町、北は与謝郡加悦町、宮津市、兵庫県豊岡市に接している。

市周辺の広域的な道路網は、国道 9 号をはじめとする多くの国道や近畿自動車道敦賀線、JR 山陰本線・福知山線および北近畿タンゴ鉄道(K T R)宮福線などが通る北近畿の交通の要衝となっている。

本市は、平成 18 年 1 月 1 日に近隣の 3 町(三和町、夜久野町、大江町)と合併し、酒吞童子をはじめとする幾多の伝説に彩られた大江山連峰に代表される豊かな自然環境、豊穡の大地、交通の要衝地としての地の利、長田野工業団地やエコートピア京都三和に見られる産業集積や優れた都市基盤整備を活かし、“21 世紀にはばたく北近畿の都 福知山”の理念のもと新たなスタートを切った。

人口は 84,136 人(平成 17 年 9 月 30 日現在)で、そのうち 65 歳以上の人口は 19,896 人、高齢化率は 23.65% になり、全国及び京都府の数値よりも高い。特に農山村部で高齢化率が高く、40% を超えている地域もある。

(2) 移動制約者の状況

ア 介護保険の要支援・要介護者

福知山市の介護保険の状況は、平成 17 年 9 月 30 日現在で 3,349 人が要支援・要介護認定を受けている。(表 1) また、2,135 人が居宅介護(支援)サービスを利用している。(表 2)

要介護 3 以上の認定を受けている者 1,249 人の大部分は、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。

一方、要支援、要介護 1, 2 の認定を受けている者 2,100 人は必ずしも福祉車両を必要としないものの公共交通機関を利用することが難しい移動制約者であると考えられる。

イ 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 18 年 1 月 1 日現在で 3,549 人（表 3）になっており、そのなか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 1,969 名、視覚障害者 263 名である。

肢体不自由者の中でも、1・2 級の者 693 名については福祉車両が必要になる。また、視覚障害者については、障害が重複していない限り必ずしも福祉車両を必要としないが、一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用者であると思われる。

ウ 知的障害者における移動制約者

療育手帳の交付を受けている者は、平成 18 年 1 月 1 日現在で 515 人（表 4）である。

知的障害者は、肢体不自由との重複障害がないかぎり、福祉車両による移送は必要としない。

また、知的障害者は、交通法規の理解、安全確認などができない者が多く、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ため、気心の知れた特定の運転者が移送サービスを行うことが望ましい。

エ 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 18 年 1 月 1 日現在で 214 人（表 5）である。精神障害者のうち一部の者は、公共交通機関の利用が困難であり、移動制約者と推定されるが、福祉車両による移送は必要としない。心を許した特定の運転者がセダン型車両で移送することが望ましい。

(3) 公共交通機関の状況

本市の交通網は、鉄道では J R 山陰本線・福知山線、北近畿タンゴ鉄道（K T R）宮福線、広域幹線道路で近畿自動車道敦賀線、国道 9 号、173 号、175 号、176 号、426 号、429 号が上げられる。

J R 及び K T R 線は京阪神と北近畿、中国地方を結ぶ広域の路線であり、当地域の基幹交通手段として利用されている。また、北近畿の主要市町を結ぶ地域内交通の要素をもち、日常生活に密着した交通手段としても利用されている。

また、市内のバス路線は民間経営による京都交通株式会社、丹後海陸交通株式会

社、西日本ジェイアールバス株式会社の3社11路線が運行している。また、廃止された路線の代替として、自主運行協議会バス3路線及び合併前の各町から引き継いだ市バス14路線を運行している。しかし、市全域を網羅したものではなく、バス停から数km以上離れた集落も多数ある。また、一部の路線を除き、運行間隔が2時間以上あり、利便性が高いとはいえない。すべての路線が赤字でバス会社の経営状況は厳しく、ノンステップバスの導入も進んでおらず、現在は2台のみの運行である。

さらに、タクシー会社は福祉タクシー2社を含めて4社あるが、営業所が市街地に中心として展開しているため、とくに周辺部地域においては、移動制約者にとっては、十分に利用しやすいとはいえない状況である。

(4) 福祉輸送体制の状況

ア 福祉車両の状況

福知山市内に営業所を置くタクシー会社は4社あり、計82台が運行しているが、そのうち、福祉車両を有する事業者は3社で、車両数は3台である。また、NPO等では4団体が所有し、14台を運行している。

イ 本市の外出支援事業

本市が障害者福祉タクシー事業として契約するタクシー事業者は4社ある。重度障害者に対して、移動に要するタクシー料金の一部を助成し、精神的経済的負担の軽減を図り、もって、障害者福祉の増進に寄与し、一定の成果を上げている。

タクシー利用券の交付、利用状況（平成16年度）

交付者数	372人
事業費	2,733,200円

5 構造改革特別区域計画の意義

福知山市における福祉サービスの充実を図るため、規制緩和を行い、福祉有償運送事業を拡大することによってNPO法人等の活力を引き出し、移動制約者が健常者と同じように移動できるような体制を整備・維持しようとするものである。

福祉車両による輸送サービスは、車いす等の補装具を利用しなければならないなどの障害者に対する移動の支援として成り立つが、視覚障害者・知的障害者・内部障害者（人工透析患者等）に対してのサービス提供には、セダン型車両の利用が適しており、運行車両の拡大が望まれる。

また、身体的に衰えた高齢者は、公共交通機関の乗り換えなどに支障を感じ、外出を諦めがちになっている。特に一人暮らしの高齢者は家族による送迎が期待できないことから家に閉じこもる傾向にある。これらの方にも福祉車両よりもセダン型の車両

の方が適しており、輸送サービスが拡大することにより外出の機会が増加し、介護予防につながり、いきいきとした生活を送ることができると期待される。

6 構造改革特別区域計画の目標

本市では、平成 15 年 3 月に「第 3 次福知山市高齢者保健福祉計画」、平成 17 年 3 月に「福知山市新障害者計画」を策定し、すべての人が、住み慣れた地域社会の中で互いに尊重し支え合い、共に生活していく社会の構築を目指して、各種施策を総合的に展開している。

高齢者や障害者など外出が困難な移動制約者に対して、タクシー利用助成や外出支援サービスを実施してきたが、特例措置によるセダン型等の車両を使用した N P O 等による福祉有償運送サービスを実施することにより、移動制約者の生活の利便性を向上させ、家族の移動及びそれに伴う介護に要する負担を軽減できることになる。

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

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を拡大していくことにより、移動制約者が福祉や医療のサービスを今まで以上に受けやすくなるだけでなく、これまでは諦めていた余暇活動や地域活動への参加も可能となる。

また、移動制約者の外出する機会が増加することに伴い、買い物等による消費の拡大や福祉有償運送協力会員・ヘルパーなどの雇用拡大も図られ、経済的な効果が見込まれる。

さらには、家族の介護負担の軽減が図られ、家族の就労機会の増加も期待できる。

一方、セダン型車両の福祉有償運送が可能となることで、N P O 等が所有する車両だけでなく、自家用車を持ち込むことにより自主的な地域福祉への参加を促すことになり、福祉の担い手になるという意識の啓発にもつながる。

そして、福祉有償運送に係る運営協議会などを通じて、ボランティア輸送を行う N P O 等とタクシー事業者等が交流することにより、両者がそれぞれ得意分野を活かす形で移動制約者の外出支援に取り組むことができれば、様々な福祉事業などの拡大にもつながる可能性がある。

8 特定事業の名称

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
1 2 0 6 (1 2 1 6)

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) 障害者福祉タクシー事業

在宅の重度障害者の移動に要するタクシー料金の一部を助成し、精神的・経済的負担の軽減を図る。

ア 対象者

(ア) 身体障害者福祉法に基づき、身体障害者手帳の交付を受けている者で、次のいずれかの障害を有するもの

- ・視覚の障害程度が1級又は2級の者
- ・下肢又は移動の障害程度が1級又は2級の者。ただし、一上下肢の障害程度が1級又は2級の者で、一下肢の障害程度が3級のものは、下肢又は移動の障害程度が1級又は2級の者とみなす。
- ・大幹の障害程度が1級又は2級の者
- ・心臓、じん臓、呼吸器、ぼうこう又は直腸及び小腸の障害程度が1級の者

(イ) 療育手帳制度について(昭和48年厚生発児第156号厚生事務次官通知)に基づき療育手帳の交付を受けている者で、当該手帳の障害程度の表示がAのもの

イ 事業の内容

(ア) 額面200円のタクシー利用券の交付

(申請者1人につき、1カ月当たり5枚まで)

(イ) じん臓の障害が1級の者で、在宅し、通院により人工透析療法を受けているものであるときは、(ア)の額面200円の利用券に加えて、額面100円の利用券を交付

(2) 福知山市交通バリアフリー基本構想

現在、福知山駅周辺において、「福知山駅付近連続立体交差事業」を核とした「福知山駅周辺整備事業」を行っており、南北市街地の一体化を図るとともに駅周辺を“北近畿の都”にふさわしい玄関口として、商業・流通・情報・文化等の受け皿となる新しいまちづくりを進めている。

福知山駅周辺整備事業は、本市にとってまちづくりの根幹を成す事業でもあり、交通バリアフリー法に基づいた整備を進めていく必要がある。

このため、基本構想策定にあたっては、市民等の意見を広く聞きながら進めていくよう委員会を設置し、多数の団体等から委員・オブザーバーとして参画いただき検討を行った。そして、今回取りまとめた基本構想をこれらの事業に反映し、可能な限りバリアフリー化を図り、次世代に向かって質の高い基盤整備を目指していくものである。

平成17年11月26日にJR福知山駅が高架開業し、本バリアフリー構想を反映した整備を行った。今後、事業を進めていく中で、さらにバリアフリー化を図っていく予定である。

ア 基本構想の概要

- (7) 作成日：平成15年3月24日
 - (イ) 公表日：平成15年8月8日
 - (ロ) 重点整備地区の中心となる旅客施設の名称：
西日本旅客鉄道(JR西日本)福知山駅、北近畿タンゴ鉄道(KTR)福知山駅
 - (ハ) 重点整備地区内において移動の対象となる主な施設
《JR西日本・KTR福知山駅》周辺
福知山市役所、福知山市民病院、福知山市総合福祉会館
福知山郵便局、京都府・国の施設 他
 - (ニ) 基本構想において計画した主な移動円滑化に関する事業：
JR西日本・KTR福知山駅におけるエスカレーター及びエレベーターの設置
重点整備地区内の特定経路における歩道の有効幅員の確保
高齢者、障害者等が使いやすいバス・タクシー乗降場の設置
総合案内所等の設置 他
 - (ホ) 移動円滑化に関する各種事業計画の完了予定年度：
平成22年度
- (3) 福知山市公共交通のあり方を考える懇話会
公共交通の利用促進を図り、地域の利用者・事業者の視点を踏まえ、公共交通ネットワークのあり方を検討するため設置した。
委員は、学識経験者、市民、市民団体、民間事業者及び行政機関の代表者30名で構成され、平成17年度中に5回開催し、年度末には提言をまとめる。

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

(表1) 要介護(要支援)認定者数

平成17年9月30日現在 単位:人

区分	要支援	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	計
三和町	42	103	37	30	27	40	279
夜久野町	31	108	47	51	25	42	304
大江町	51	134	61	43	36	47	372
福知山市	315	799	372	369	305	234	2394
総数	439	1,144	517	493	393	363	3,349

(表2) 居宅介護(支援)サービス受給者数 平成17年9月30日現在

区分	人数
三和町	159
夜久野町	188
大江町	243
福知山市	1,545
総数	2,135

(表3) 身体障害者手帳交付状況

平成18年1月1日現在 単位:人

区分	1級	2級	3級	4級	5級	6級	計
視覚障害	78	104	17	13	26	25	263
聴覚障害	19	55	53	103	0	201	431
平衡機能障害	1	0	2	0	2	0	5
音声障害	0	1	20	7	0	0	28
言語障害	0	0	3	4	0	0	7
肢体不自由	330	363	335	564	252	125	1,969
心臓機能障害	283	2	104	129	0	0	518
じん臓機能障害	136	1	10	1	0	0	148
呼吸器機能障害	10	1	28	14	1	0	54
ぼうこう機能障害	0	0	1	36	0	0	37
直腸機能障害	1	0	3	69	0	0	73
小腸機能障害	0	0	0	1	0	0	1
その他	3	5	0	5	2	0	15
計	861	532	576	946	283	351	3549

(表4) 療育手帳の交付状況

平成18年1月1日現在 単位:人

	重度	中度	軽度	合計
18歳未満	56	59	0	115
18歳以上	171	229	0	400
合計	227	288	0	515

(表5) 精神障害者保健福祉手帳交付状況

平成18年1月1日現在 単位:人

障害者等級	1級	2級	3級	合計
人数	62	107	45	214

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「福知山市福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る運営協議会」において認められた社会福祉法人・NPO法人等の非営利法人

3 当該規制の特例措置適用の開始日

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

福知山市内で活動を行う社会福祉法人・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福知山市

(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 当該規制の特例措置の内容

平成16年度から規制緩和を受け、一定の条件を付して許可されることとなったNPO等による福祉有償運送は、車いす対応や寝台車両などの福祉車両を用いるボランティア輸送に限定している。人工透析患者や知的障害者、座位を保てる高齢者等に対しては、福祉車両を用いる必要がなく、一般車両を用いてサービスを提供することが適しているため、福祉有償運送の運行車両を拡大しようとするものである。

(1) 「福知山市福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る運営協議会」の設置

福知山市における社会福祉法人・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、旅客の利便確保について協議するために、福知山市が主宰者となり、「福知山市福祉有償運送及び過疎地有

償運送に係る運営協議会」を設置する。運営協議会に関する事務は、福知山市市民人権部生活交通課において処理する。

ア 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。

- (ア) 学識経験を有する者
- (イ) 国土交通省京都運輸支局長またはその指名する職員
- (ウ) 地域住民の代表者
- (エ) 利用者の代表者
- (オ) ボランティア団体の代表者
- (カ) 関係交通機関の代表者
- (キ) 行政機関の職員

イ 運営協議会の設置

- (ア) 協議会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。
- (イ) 会議は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- (ウ) 会長が必要と認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、意見又は説明を求めることができる。

(2) 運送主体

福知山市で活動する社会福祉法人・NPO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項の許可を受けた事業者とする。

ア 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者及び介護人とする。

- (ア) 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」
- (イ) 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」
- (ウ) その他肢体不自由、内部障害（人工輸血透析を受けている者を含む）精神障害、知的障害等により単独での移動が困難であり、かつ単独で公共交通機関を利用することが困難な者

イ 対象者の管理

運送主体は、会員の氏名、住所、年齢及び移動困難者であることの実態その他必要な事項を記入した「利用会員名簿」を作成し、適切に管理する。

(3) 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。

ア 使用権原

運送主体が使用権原を有しており、少なくとも1両の車両を所有していること。運転者等から提供される自家用自動車を使用する場合は、次の事項に適合すること。

- (ア) 運送主体が提供者と当該使用に係る契約について書面をもって締結すること。
- (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。

イ 車両の表示

- (ア) 有償運送の許可を得た車両であることを、使用自動車の車体の両側面に外部から見やすいように表示すること。
- (イ) 運送主体団体名及び「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字をステッカー、マグネットシート等で表示すること。なお、文字の大きさは縦横50ミリメートル以上とし、横書きとすること。

(4) 運転者

普通第二種免許保有者を基本とする。これにより難しい場合は、当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有していると認められる次に掲げる者とする。

ア 運転歴3年以上の者で、かつ過去3年間運転免許停止処分を受けていないこと

イ 都道府県公安委員会が実施する「実車運転を伴う特定認定講習」、
「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」、
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」、又はこれに準ずる研修のいずれかを修了した者

なお、旅客サービス・事故防止に関する指導教育研修・講習会等を毎年計画的に実施すること。

(5) 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、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（なお、当該保険等が有償運送に対応するもの

かどうか、各保険会社に確認のこと。

(6) 運送の対価

当該地域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を目安に地域の特性などを勘案して定める。

(7) 管理運営体制

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の確保に関する体制が明確に整備されていること。

- (ア) 運行管理に係る責任者が選任されており、責任者が不在の場合の対応が決められているなど、組織体制が整っていること。
- (イ) 運転者に対する監督、指導、点呼、報告、記録等について、複数の指揮命令システムが存在したり、途絶したりすることがないなど、指揮命令システムが明確にされていること。
- (ウ) 毎日の運行に当たっては、必ず対面により点呼を行うこと。ただし、運転者が自家用自動車を提供している場合であって、運転者の自宅から利用者の自宅等へ直接出向くことが適当である場合にあっては、電話により点呼を行うこともやむを得ないものとする。
- (エ) 運行の都度、運転者自ら点検を行うとともに、法定点検を受けるなど、使用する車両の点検・整備及び安全管理が適切に行われている体制が整っていること。特に、運転者が提供している自家用自動車については十分に配慮すること。
- (オ) 事故防止、安全確保に関し必要な研修等（公的機関又は事業者が加入する協会等が主宰するものに限る。）が行われること。
- (カ) 福知山市と運送主体双方において、事故発生時における緊急の連絡体制が確保されているとともに、対応に係る責任者が明確にされていること。
- (キ) 福知山市と運送主体双方において、利用者等からの苦情に対し適切に対応し、記録する体制が整っているとともに、責任者が明確であること。

(8) 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者でないこと。