

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

京都府綾部市

2 構造改革特別区域の名称

綾部市福祉有償運送特区

3 構造改革特別区域の範囲

綾部市の全域

4 構造改革特別区域の特性

綾部市は、昭和25年8月綾部町を中心に1町6村の合併により市制を施行し、347.11km²の1郡1市を実現、現在に至っている。

府内有数の農業地域として発展し、明治期には養蚕が盛んとなり、日本を代表する繊維企業のグンゼ（郡是）は当市の農家が組合組織を発展させ創業したものであり、関連企業群の生産活動もあいまって工業都市としての側面も持ちながら発展してきた。しかし、繊維産業の衰退による従業者数の減少や、若年層の都市流出、少子高齢化などにより人口の減少が続いている。市域人口は、合併当時の54,055人（旧何鹿郡域）をピークに減少を続け平成17年3月31日現在38,735人にまで減少、減少率は近年鈍化しているものの依然として減少傾向にある。

少子化・高齢化が急速に進行する中、特に高齢化率については29.66%と全国平均を大きく上回っており、平成19年度には30.1%に達すると予測される。

移動制約者の状況

総人口のうち移動制約者は5,109人（表1参照）にのぼり、通院など外出する際の支援を必要としている。市内における公共交通機関は鉄道がJR2路線、市民バス及びタクシー2社が運行しているが、市域が広域であり中山間地域が多く、市街地を除いてはタクシー会社から距離があり、またバス停から数キロ以上離れている集落も多く、市内移動制約者のニーズに必ずしも十分に対応できている状況にはないものと考えられる。このような状況からも日常生活においては、公共交通機関よりも自家用車による移動が中心となっている。

移動制約者のなかでも要支援、要介護1及び要介護2の者、視覚障害者や座位の保持が可能な肢体不自由者については、その多く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移動することが困難であると考えられる。そのため、ニーズに対する具体的な移送手段の確保が課題となっている。

表1 市内移動制約者の状況（平成17年3月31日現在）

移動制約事由の内容	人数	内訳	人数
要支援・要介護認定者	2,053	要支援	244
		要介護1	677
		要介護2	330
		要介護3	251
		要介護4	285
		要介護5	266
身体障害者手帳交付者	2,684	視覚障害	241
		聴覚・平衡機能障害	413
		音声・言語・そしゃく機能障害	37
		肢体不自由	1,381
		内部障害	612
療育手帳交付者	266	最重度・重度	114
		中度・軽度	152
精神障害者保健福祉手帳交付者	106		106
合計（重複あり）	5,109		5,109

表2 鉄道

会社名	路線数	備考
西日本旅客鉄道株式会社	2路線：山陰本線・舞鶴線	5駅

表3 バス路線

会社名	路線数	備考
あやバス（綾部市）	7	貸切バスの乗合利用による市民バス
京都交通	1	
福知山市バス	1	

表4 ハイヤー協会等

会社名	所在地	所有台数(うち福祉車両)	備考
京丹タクシー株式会社	綾部市湊垣町	25台 (2台)	市内営業所のみ
日本交通株式会社	綾部市駅前通	24台 (1台)	市内営業所のみ

表5 重度心身障害者移動支援事業利用状況(制度説明後段)

事業名	実施主体	実績	
綾部市在宅重度心身障害者移動支援事業	綾部市	H16年度	883,000円
			254人

表6 在宅高齢者移送サービス事業(制度説明後段)

事業名	実施主体	実績	
綾部市在宅高齢者移送サービス事業	綾部市	H16年度	7,920,000円
			573人

5 構造改革特別区域計画の意義

要支援・要介護認定者や身体障害者等、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維持整備することにより、地域福祉の増進を図ろうとするものである。

市域が広域で中山間地域が多いという地理的要因から、駅やバス停が遠く、公共交通機関の利用が困難な移動制約者にとって、高額な料金となってもタクシーを利用するか、家族の送迎に頼ることが主な移動手段となっている。しかし、高い高齢化率が示すように、高齢者のみの世帯や一人暮らし高齢者が増加するなか、家族の送迎を頼むことができない場合は外出しないことが多く、閉じこもりの要因となっている。これらの方にとっては必ずしも福祉車両は必要ではなく、車両台数の少ない福祉車両だけでなくセダン型車両を使用した移送サービスがニーズに対し有効である。

また、外出の促進は、閉じこもりを予防し、早期受診による重症化防止や介護予防の効果期待できる。使用車両を拡大することにより、移動手段の選択肢を増やし、移動制約者の自立支援と利便性の向上を図ろうとするものである。

6 構造改革特別区域計画の目標

本市においては、平成15年3月に第3次高齢者保健福祉計画を策定し、「すべての市民が、健康で自己の能力を活用し、自己実現と社会的な貢献を果たすことがで

きるとともに、高齢者が、それぞれの健康状態やライフスタイルなどに応じて、生き生きと社会参加でき、安心、安全で快適に暮らせる地域社会を目指す」ことを基本目標に、「高齢者の立場に立った保健・医療・福祉の一体的サービスの提供」「高齢者の自立支援」「高齢者を地域で支える社会システムの構築」「高齢者の人権の尊重」の4点を基本的視点として各種施策を展開してきたところである。

NPO法人のボランティアによる移送事業については、本市としても、移送サービス事業の委託という形で、移動制約者の支援を積極的に行ってきたところであるが、平成16年3月16日付け国土交通省自動車交通局長通知(国自旅第240号)により、福祉有償運送を実施するにあたっては福祉車両に限定されているため、現にNPO法人による移送サービスを受けている移動制約者の不利益にならないよう、移動手手段の確保が必要となっている。

平成17年度末までの重点指導期間後も、セダン型の一般車両での輸送を可能とすることにより、それぞれの健康状態やライフスタイルに応じた移動手手段を選択できる体制を整備し、移動制約者の外出支援を図り、通院しやすい環境や、社会参加を促進することにより、要介護度の重度化を予防し「安心、安全で快適に暮らせる地域社会」の実現に寄与することが期待できる。

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

高齢化の進行により、今後も移動制約者が増えると予想される中、地域福祉の向上には、NPO法人等のボランティアとの協働が不可欠である。NPO法人による福祉有償運送等、利用者ニーズに合った移動手手段を整備することにより、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。

その他にも運行車両の拡大を行うことにより、必要なときに必要なだけ、福祉や医療サービスを受けることが可能となり、住み慣れた地域で安心して生活できるようになり、疾病の重度化防止や介護予防等、住民の健康増進に大きく寄与すると期待できる。

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

(1) 綾部市在宅重度心身障害者移動支援事業 (担当窓口 : 綾部市福祉課)

外出困難な在宅重度心身障害者に対し、タクシー利用券を交付し、移動の手段を確保する為の支援を行うことにより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。

- ・視覚障害 1 級、2 級
- ・下肢又は移動障害 1 級、2 級
- ・体幹機能障害 1 級、2 級
- ・じん臓機能障害 1 級

助成の方法

タクシー利用券 (年間 5 , 0 0 0 円) を対象者に交付。

適用されるタクシー会社等

- ・京丹タクシー
- ・日本交通
- ・特定非営利活動法人あやべ福祉フロンティア

手続きに必要な書類

身体障害者手帳

(2) 綾部市在宅高齢者移送サービス事業 (担当窓口 : 綾部市高齢者介護課)

自ら外出することが困難な在宅の高齢者に対し、移動の手段を確保するための支援を行うことにより、介護予防に資するとともに社会的孤立感を解消し、在宅の高齢者の保健福祉の増進を図る。

対象者

本市に住所を有する者で、身体的理由等 (介護保険要支援以上の認定者、又は訪問調査により要支援以上と認められる者) により一般の交通機関を利用することが困難であり、かつ、次の各号のいずれかに該当する者とする。

- (1) おおむね 6 5 歳以上のひとり暮らしの高齢者
- (2) 6 5 歳以上の者のみで構成する世帯に属する者
- (3) その他市長が特に必要と認める者

利用範囲

- (1) 市内の医療機関を利用するとき。

- (2) 市内の福祉施設を利用するとき。
- (3) 市内の公的機関を利用するとき。
- (4) その他市長が特に必要と認めたとき。

事業委託先

特定非営利活動法人あやべ福祉フロンティア

手続きに必要な書類

介護保険被保険者証等

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

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

綾部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

(2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が綾部市

(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・要支援認定者、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、地域福祉の増進を図るもの。

なお、福祉有償運送の必要性等を協議するための運営協議会については、市が主宰することとし、設置の準備を進めている。

(1) 綾部市有償運送運営協議会

ボランティア輸送としての有償運送を円滑に実施するため、綾部市有償運送運営協議会(以下「運営協議会」という。)を設置し、福祉有償運送における利用者

の安全性と利便性の確保に係る方策等を協議する。

運営協議会は綾部市が主宰し、事務局を綾部市市民生活課に置く。

構成員

- ・地域住民の代表
- ・利用者の代表
- ・ボランティア団体の代表
- ・関係事業者の代表
- ・関係行政機関の職員
- ・市職員
- ・その他市長が必要と認める者

(2) 有償運送の条件

運送主体

綾部市内で活動する社会福祉法人、医療法人、NPO法人、公益法人で、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。

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。

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、市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。

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ものとする。この場合において、運転手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ことを要するものとする。

- ・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

の使用にかかる契約が締結され、当該契約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。
- ・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。
- ・運営協議会の協議で認められたセダン型車両であること。
- ・外部から見やすいように使用車両の車体の側面に有償輸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運営協議会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会等の講習を受講した者であること。
- ・自動車事故対策センターが実施する適性診断を受診した者で、運転に関し特に支障が認められない者であること。
- ・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以下を目

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人が、道路運送法第7条の欠陥事由に該当する者でないこと。