

# 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

広島市

## 2 構造改革特別区域の名称

広島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

広島市の全域

## 4 構造改革特別区域の特性

広島市は、広島県の南西部に位置し、総面積 905.01km<sup>2</sup>で広島県の行政及び経済の中心地であるとともに、海、山、川などの恵まれた自然環境とそれを生かした農林水産業、プロスポーツ、プロオーケストラをはじめとする文化・スポーツ活動、お好み焼や瀬戸の恵みによる豊かな食文化、自動車産業をはじめとする製造業など、多彩な魅力と活力にあふれた地域である。

中世以降城下町として発展してきた歴史をもち、明治 22 年に市制を施行、昭和 20 年 8 月 6 日の人類最初の原爆被爆という悲劇をのりこえ、廃墟となった町から「平和都市ひろしま」として復興した。昭和 55 年には全国で 10 番目の政令指定都市となり、8 区全体の平成 17 年 3 月 31 日現在の人口は 1,143,226 人で、65 歳以上人口は 186,174 人、高齢化率は 16.3% である。高齢者は毎年 6,000 人程度の増加があり、年々高齢化が進んでいる状況にある。

### 【移動制約者の状況】

#### (1) 介護保険の要介護・要支援認定者

平成 17 年 9 月 30 日現在の要介護者・要支援者数は、37,497 人（表 1 参照）であり、このうち要介護 3 以上の者は 11,693 人（要介護・要支援者数比 31.18%）である。要介護 3 以上の者については福祉車両での移動が見込まれるが、その他の介護度の軽い者（要介護 1・2）及び要支援と認定された者については、必ずしも福祉車両を必要とする状況ではなく、セダン等の一般車両による輸送でも十分対応可能である。

表 1 介護保険要介護度別・年齢別認定者数（平成 17 年 9 月 30 日現在 単位：人）

年齢 要介護度	65 歳未満		65 歳以上 70 歳未満		70 歳以上 75 歳未満		75 歳以上 80 歳未満		80 歳以上 85 歳未満		85 歳以上		合計
	65 歳未満	65 歳以上 70 歳未満	70 歳以上 75 歳未満	75 歳以上 80 歳未満	80 歳以上 85 歳未満	85 歳以上	85 歳以上	85 歳以上					
要支援	151	473	1,159	2,137	2,486	2,032	8,438						
要介護 1	432	675	1,300	2,364	3,103	4,104	11,978						
要介護 2	250	315	563	904	1,120	2,236	5,388						
要介護 3	196	258	407	656	911	2,040	4,468						
要介護 4	134	160	308	526	739	1,936	3,803						
要介護 5	140	140	293	462	637	1,750	3,422						
合計	1,303	2,021	4,030	7,049	8,996	14,098	37,497						

## (2)身体障害者

平成 17 年 9 月 30 日現在の身体障害者手帳所持者は、36,602 人(表 2 参照)であり、うち、肢体不自由者数は、19,663 人、視覚障害者数は、3,458 人、内部障害者のうち腎臓機能障害者数は、2,296 人である。これらの多くの者が、一人でバスや電車などの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であると推定されるが、このうち、輸送サービスにおいて福祉車両を必要とする者は重度の肢体不自由者等のごく少数であり、その他の者については福祉車両による輸送を必要としていない。

表 2 身体障害者手帳所持者状況(平成 17 年 9 月 30 日現在 単位:人)

等級	視覚障害	聴覚障害	音声言語障害	肢体不自由	内部障害	計
1	1,234	501	4	2,356	5,792	9,887
2	893	704	19	3,992	117	5,725
3	315	389	194	4,663	2,090	7,651
4	292	503	132	4,679	1,843	7,449
5	400	18	0	2,966	0	3,384
6	324	1,174	0	1,007	1	2,506
計	3,458	3,289	349	19,663	9,843	36,602

## (3)知的障害者

平成 17 年 9 月 30 日現在の療育手帳所持者(知的障害者)は、5,643 人であり、そのうち中度以上の者は 4,180 人である。

知的障害者の中には、交通ルールの理解や安全確認ができない者もあり、また、介護者や環境が変わることにより、パニックに陥る者もいる。肢体不自由との重複障害のない知的障害者については、福祉車両による移送は必要ではないため、輸送サービスにおいて、セダン型車両等の利用を可能とし、信頼関係のある特定の介護者、ヘルパーによる輸送が望まれる。

表 3 療育手帳所持者(知的障害者)状況(平成 17 年 9 月 30 日現在 単位:人)

区分	最重度	重度	中度	軽度	計
18 歳以上	430	1,476	1,088	777	3,771
18 歳未満	184	543	459	686	1,872
計	614	2,019	1,547	1,463	5,643

## (4)精神障害者

平成 17 年 9 月 30 日現在の精神障害者保健福祉手帳所持者は、5,653 人であり、そのうち引きこもりの傾向がある者は、心を許した介護者と一緒の行動により外に出ることが可能になる場合が多いため、輸送サービスにおいて、セダン型車両等の利用を可能とし、信頼関係のある特定の運転者による輸送が望まれる。

表 4 精神障害者保健福祉手帳保持者状況(平成 17 年 9 月 30 日現在 単位:人)

等級	1 級	2 級	3 級	計
人数	1,099	4,171	383	5,653

## 【公共交通機関の状況】

広島市域の鉄道は、ＪＲ山陽本線、呉線、芸備線及び可部線があり、市内８区の全ての区に鉄道が敷設されているが、郊外部では駅間距離が長く、徒歩などで利用できる地域は限定されており、ＪＲ線を利用するためには、バスやタクシー等により最寄りの駅に行かなければならない状況である。

西部方面では、ＪＲ山陽本線とほぼ並行して西広島駅から宮島口までを運行する広島電鉄の宮島線があり、比較的駅間距離は短い、駅のバリアフリー化が進んでいない。

また、広島電鉄の路面電車（市内線）が都心部に紙屋町を中心として放射状に軌道が伸びており、広島駅、西広島駅、横川駅、広島港など主要な交通結節点を結び、８系統が運行されている。本市では、都心部が鉄道駅から離れていることから、バスと並んで、この路面電車が都心部を中心としたデルタ市街地の主要な交通機関となっているが、電停のバリアフリー化等が十分に図られていない。

なお、広島電鉄の宮島線及び市内線を走行する車両のうち、バリアフリー化された低床路面電車は、平成１６年度末で１３編成（導入率１０．５％）である。

都心部と本市北西部の広域拠点である「西風新都」を結ぶ新交通システムとして、アストラムラインが運行されているが、沿線住宅団地等の多くは、傾斜地に開発されており、最寄りの駅への道のりは坂道が多く、高齢者等が徒歩で駅まで移動することは難しい状況である。

市内のバスは、全て民間事業者により運行され、都心部から郊外部への放射型の路線網を形成しており、周辺郊外部間の連絡性が悪いことや、交通渋滞等により定時性が確保されにくくなっている。

なお、主に市中心部を運行する路線におけるノンステップバスは、平成１６年度末で３７台（導入率１０．６％）となっている。

また、タクシー事業者については、平成１６年度末で、広島交通圏（広島市、廿日市市、府中町、海田町、熊野町及び坂町）のタクシー事業者が８８社、車両数３，２８２台、１人１車制個人タクシーが１，０９７事業者となっている。なお、個人タクシーも含めた車両数計４，３７９台のうち、福祉事業に使用されている車両は２１７台（車両率４．９％）となっている。

## 【福祉輸送体制の状況】

本市では、障害者公共交通機関利用助成として、心身障害者（児）または精神障害者が公共交通機関を利用する場合に運賃の一部を助成している。

また、この制度を利用しない重度の心身障害者（児）及び精神障害者については、タクシーを利用する際にタクシー料金の一部を助成する福祉タクシー利用助成制度を実施している。（現在の契約タクシー事業者は３５社、平成１６年度の利用券交付実績は７，７０１人である）このほか、身体障害者団体等が集団で各種活動に参加する場合などに、車いす用リフト付の障害者福祉バスの無料運行を行っている。

なお、タクシー事業者により、身体障害者手帳または療育手帳所持者の方を対象とした１割のタクシー料金割引も行われている。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

要介護・要支援認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の移動について、バス、タクシー等の従来の公共交通機関に加え、NPO 法人等がボランティア活動として行う輸送サービスを整備することにより、移動制約者の円滑な日常生活や自立を支援しようとするものである。

福祉車両による移動サービスは、車いすやストレッチャー等を利用しなければならない移動制約者にとって必要であるが、福祉車両を必要としない要支援認定者や一部の要介護認定者、視覚障害者、知的障害者等の移動ニーズに対してまで、車両台数の少ない福祉車両で対応することは困難である。

したがって、特別措置の適用によりセダン型車両による移動サービスを可能とすることにより、すべての移動制約者の移動ニーズに対応することを可能とするものである。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

NPO 法人等が、要介護・要支援認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等に対して福祉有償運送サービスを実施するにあたり、福祉車両のほか、一般的なセダン型車両も使用できるようにすることにより、移動制約者がバス、タクシー等の従来の公共交通機関のほかに NPO 法人等の福祉有償運送サービスから、それぞれの実情に合わせて移動手段を選択できる体制を目指す。

また、このような福祉有償運送の円滑な実施が可能となることにより、移動制約者の生活の利便性を向上させ、家族の介護負担の軽減を図るとともに、移動制約者の社会参加や介護者の就労機会を促進することを目指す。

## 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

移動手段に制約があった者が、福祉有償運送により通院・通所が円滑になるため、医療や福祉サービスを十分に受けることが可能となり、病状の改善等につながるほか、街に出る移動手段が増えることにより、移動制約者の社会参加や消費行動が促進される。さらに、介護に従事してきた家族の介護負担が軽減されることにより、家族が就業することを可能とし、地域社会や地域経済に新たな波及効果をもたらすものと考えられる。

また、NPO 法人等の活動が促進され、市民のボランティアや福祉への関心を高めることができると考えられる。

さらに、利用者、交通機関関係者、ボランティア団体、学識経験者、行政職員等で構成される有償運送運営協議会では、移動制約者の実情を知ることにより、障害者に対する理解が深まり、今後の障害者行政の推進につながるものと考えられる。

## 8 特定事業の名称

1206(1216) NPO 法人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

福祉タクシー

本市に住所がある重度の心身障害者（児）及び精神障害者が、タクシーを利用する際に利用券を提出することにより、運賃の一部が助成される。年間48回分交付。

【対象者】

身体障害者

ア 次の表の左欄の障害区分ごとに、右欄の程度の身体障害者手帳の交付を受けている者

障 害 区 分	障 害 の 程 度
視覚障害	1・2級
心臓、じん臓、呼吸器、ぼうこう又は直腸、小腸、免疫の各機能障害	1・2級 (それぞれの機能障害ごと)
肢体不自由	第1種

イ ア以外で補装具として車いすの交付を受けている者

知的障害者 療育手帳 A・A の所持者

精神障害者 精神障害者保健福祉手帳 1 級所持者

【実績】表のとおり

福祉タクシー等利用実績（平成16年度）

区分	福祉タクシー利用券
利用券交付者数（人）	7,701
延利用人数（人）	229,321

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 特定事業の内容

1206(1216) NPO 法人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

特例区域内で活動する広島市有償運送運営協議会において認められた NPO 法人、社会福祉法人、医療法人及び公益法人

### 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) 事業に関与する主体

広島市内で活動を行う営利を目的としない NPO 法人、社会福祉法人、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広島市

#### (3) 事業により実現される行為

要介護・要支援認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の移動制約者であって、あらかじめ運送主体に登録した会員及びその同伴者に対し、有償での送迎サービスを提供するものである。

### 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、車いす利用者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。しかし、移動制約者の大半はセダン型車両等の一般車両での対応が可能であり福祉車両を必要としていない。そこで、特例措置として、セダン型車両等の一般車両の使用を可能とすることにより、多数の対応を可能にするものである。

#### (1) 市有償運送運営協議会の設置

有償ボランティア輸送事業の円滑な実施が確保されるよう関係機関による広島市有償運送運営協議会（以下「運営協議会」という。）を設置する。

運営協議会は、広島市が主宰し、庶務は、広島市社会局社会企画課及び道路交通局都市交通部において処理する。

運営協議会においては、有償運送の必要性及びこれを行う場合における安全の確保及び旅客の利便の確保に係る方策等を協議する。

#### 委員

- ・ 中国運輸局広島運輸支局長が指名する職員
- ・ 有償運送の利用者又は関係者
- ・ ボランティア団体の代表

- ・ バス、タクシー等関係交通機関の代表者
- ・ 学識経験者
- ・ 広島市長が指名する職員

#### 運営方法

運営協議会は、構成員の過半数が出席しなければ成立しない。

議事は、出席運営委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

### (2) 運送主体

広島市長から協力依頼を受けた、広島市内で活動する営利を目的としない NPO 法人、社会福祉法人、医療法人及び公益法人等（保健、医療又は福祉の増進を図るための活動を行うことを主たる目的とするものに限る。）で、かつ(3)以降に示す要件を満たす場合において、運営協議会の決議を経て許可を受けた者とする。

### (3) 運送の対象

運送の対象者は、会員として登録された下記の条件のいずれかに該当する者及びその介護人とする。

- ・ 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。）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

出発地又は到着地のいずれかが広島市内にあることを要する。運送主体においては、会員の氏名、住所、年齢及び移動制約者・住民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、適切に管理するものとする。

### (4) 使用車両

#### 運送の使用車両

- ・ 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。

#### 使用権原

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を要するものとする。

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、以下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。

#### 車両の表示等

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が次のとおり表示されていること。

- ・ 氏名、名称又は記号
  - ・ 「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字
  - ・ 文字はステッカー、マグネットシート又はペンキ等による横書きとし、車体の両側面に行うこと。
  - ・ 文字の大きさは、縦横50ミリメートル以上とする。
- また、運送主体においては、使用する自動車の型式、自動車登録番号及び初度登録年、損害賠償措置、関係する設備又は装置その他必要な事項を記入した自動車登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

#### (5) 運転者

普通第二種免許を有することを基本とする。これによりがたい場合は、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ことを要するものとする。

この場合において「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」かどうかの判断に当たっては、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。

その際、具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりである。

- ・ 申請日前一定期間運転免許停止処分を受けていないこと
- ・ 都道府県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等の講習を受講した者であること
- ・ 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
- ・ その他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（昭和35年法律第105号）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。

#### (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、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、公共交通機関の状況等地域の特性等を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定されるものであることを要するものとする。

この場合において、「営利に至らない範囲」については、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（輸送の実態を踏まえ時間制によるものを含む。）のおおむね2分の1を目安に、地域の特性等を勘案しつつ定めるものとする。

#### (8) 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

とを要するものとする。

この場合において、上記に適合しているかどうかの判断に当たっては、運営協議会の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。

その際、具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりである。

- ・ 運送主体において、運行管理に係る責任者が選任されており組織体制が整っていること、点呼、報告、指示、記録等に係る指揮命令系統が明確にされていること。
- ・ 特に、運転者が自家用自動車を提供し運転者の自宅から利用者の自宅等へ直接出向く場合にあっては、電話等により運行管理に関する事項について指示、伝達、報告が確実に実施できる体制が整っていること。
- ・ 運送主体において、使用する自動車の整備管理が適切に行われていること。
- ・ 運送主体において、事故防止、安全確保について必要な研修等を行う計画があること。
- ・ 地方公共団体、運送主体の双方において、事故発生時において緊急の連絡体制が整備されており、対応に係る責任者が明確であること。
- ・ 地方公共団体、運送主体の双方において、利用者からの苦情に対し適切に記録、対応する体制となっており、対応に係る責任者が明確であること。
- ・ 地方公共団体、運送主体の双方において、その他有償運送の条件が常時確保されているかどうかについての管理体制が整っており、責任者が明確であること。

#### (9) 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ものでないこと。