

## 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

上越市

### 2 構造改革特別区域の名称

上越ボランティア輸送特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

上越市の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

上越市は、新潟県の南西部・日本海に面して位置し、平成 17 年 1 月 1 日に周辺 13 町村を編入合併し新たに誕生した人口 212,273 人(平成 17 年 1 月現在)、972.62 km<sup>2</sup>の市域を有する新潟県内 2 番目(平成 17 年 1 月現在)の都市である。古くから交通の要衝として栄え、重要港湾として発展を続ける直江津港や北陸自動車道、上信越自動車道のほか、J R 北陸本線、J R 信越本線、ほくほく線などを有している。さらに、北陸新幹線や上越魚沼地域振興快速道路などのプロジェクトも進行するなど、陸・海の交通ネットワークの整った地方都市である。気候は、四季の変化がはっきりしており、冬季には、日本海を渡ってくる大陸からの季節風の影響により大量の降雪があり、海岸部を除いた地域は全国有数の豪雪地帯となっている。

一方、市民の移動交通手段については、新潟県の自家用乗用車普及状況(平成 16 年 3 月末現在)で見ると、一世帯当たりの台数が全国 11 位、うち軽自動車の普及台数が全国 7 位であることが示すとおり、日常生活においては、路線バスや鉄道があるものの自家用車が生活必需品となっている。特に、移動制約がある人の移動については、家族などが運転する自家用車又はタクシーに頼る状況にあるが、家族の勤務等のための時間の制約や、中山間地(旧町村)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現状がある。

当市では、障害者本人や保護者、N P O 法人、学識経験者、行政などで構成される障害者福祉ネットワークの中で地域福祉のあり方や解決策を検討している。この検討において、移動手段の確保が高齢者及び障害者の自立と社会参加を促進するための重要な課題として位置づけられている。

## 【移動制約者の状況】

移動制約者とは、介護保険の要支援・要介護認定を受けている人、身体障害者手帳の交付を受けている人、知的障害者、精神障害者の中で、特に単独での移動が困難な人である。

### 高齢者

上越市の65歳以上の人口は49,621人。高齢化率は23.38%(平成17年1月1日現在)で全国平均より高い数値になっている。高齢者人口のうち16.7%(表1参照)、8,276人が介護認定を受けている。この中で、概ね要介護3以上の人は福祉車両での輸送が基本になるが、要支援1,113人、要介護1:2,519人、要介護2:1,293人については必ずしも全員が福祉車両を必要とする状況ではない。

### 障害者

#### ア 身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている人は7,437人(表3参照)である。このうち、視覚障害者と肢体不自由者が移動制約者といえる。この中で肢体不自由1・2級の判定を受けている人については福祉車両での輸送が基本になるが、それ以外の人には必ずしも全員が福祉車両を必要とする状況ではない。

なお、重度の視覚障害者が公共交通機関を利用するにはガイドヘルパーなどが必要になる。

#### イ 知的障害者

療育手帳の交付を受けている人は1,092人(表4参照)である。このうち、肢体不自由などの重度の重複障害を持つ人については福祉車両での輸送が基本になるが、それ以外の人には必ずしも全員が福祉車両を必要とする状況ではない。

#### ウ 精神障害者

精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人は701人(表5参照)である。このうち、肢体不自由などの重度の重複障害を持つ人については福祉車両での輸送が基本になるが全体の0.5%でありごく少数である。それ以外の人には福祉車両を必要とする状況ではない。

## 【公共交通機関の状況】

当市における公共交通機関は、鉄道では2社が3路線23駅(表6参照)で運行を行い、路線バスでは5社が51路線を126台(表7参照)のバスを使用して運行を実

施している。

鉄道においては、一部の駅ではバリアフリー化が進んでいるものの全体では高齢者や障害者が利用しやすい状況とはいえない。また、運行本数が少ないため乗車する電車が限られること、さらには、駅から目的地までの連絡交通機関が少ないなど、地域内を移動する利用者、特に移動制約者にとって利用しやすい状況とはいえない。

バス路線においても、市街地の幹線道路においては便数が多く運行されているものの、郊外では少ない状況にある。また、高齢者や肢体不自由などの障害を持つ人が乗降しやすいワンステップ・ノンステップバスの台数も少なく（表 7 参照）、移動制約者にとっては利用しやすいとはいえない状況にある。

タクシーについては、6社が 217 台（表 8 参照）を所有し運行を行っている。このうち、特殊な装置を装備したいわゆる福祉タクシーは 15 台配備されているが、障害者数からみると十分な数とはいえない。

なお、市では、障害者や要介護者の社会参加を促進することを目的にタクシー券助成を行うとともに、障害者においては自家用車燃料費の助成との選択ができるようにしている。

**要介護認定**

(1) 要介護(要支援)認定者数(平成17年1月1日現在・単位:人) (表1)

	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	1,085	2,408	1,247	1,003	1,039	1,199	7,981
65歳以上75歳未満	170	393	195	156	151	151	1,216
75歳以上	915	2,015	1,052	847	888	1,048	6,765
第2号被保険者	28	111	46	34	36	40	295
総数	1,113	2,519	1,293	1,037	1,075	1,239	8,276

(2) 居宅介護(支援)サービス受給者数(平成17年1月1日現在・単位:人)(表2)

	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	674	1,957	1,015	713	612	500	5,471
第2号被保険者	15	74	37	23	21	20	190
総数	689	2,031	1,052	736	633	520	5,661

**手帳取得状況**

(平成17年1月1日現在・単位:人)

(表3)

等級	視覚	聴覚	言語音声	肢体不自由	内部	計
1	185			1,122	940	2,247
2	119	213		973	2	1,307
3	64	128	65	732	198	1,187
4	57	142	42	834	296	1,371
5	96	2		495		593
6	60	429		243		732
計	581	914	107	4,399	1,436	7,437

**知的障害者の障害別状況**

(平成17年1月1日現在・単位:人)

(表4)

18歳未満		18歳以上		計
A(最重度・重度)	B(中度・軽度)	A(最重度・重度)	B(中度・軽度)	
133	364	139	456	1,092

**精神障害者保健福祉手帳交付状況**

(平成17年1月1日現在・単位:人)(表5)

等級	1級	2級	3級	計
人数	159	457	85	701

市内公共交通

鉄道路線

(表6)

会社名	路線数	備考
東日本旅客鉄道株式会社	2路線：信越線・北陸本線	17駅
北越急行株式会社	1路線：ほくほく線	6駅

バス路線

(表7)

会社名	路線数	使用車両台数	ノンステップバス台数	ワンステップバス台数
頸城自動車株式会社	17	53	2	7
くびき野バス株式会社	8	19	-	3
頸北観光バス株式会社	8	16	2	1
頸南バス株式会社	11	25	-	4
東頸バス株式会社	7	13	-	-

上越市ハイヤー協会等

(表8)

会社名	所在地	所有台数	福祉タクシー	ジャンボタクシー
頸城ハイヤー株式会社	西本町 1-17-4	103	8	3
アイエムタクシー株式会社	大和 6-3-16	37	3	7
高田合同自動車株式会社	高土町 1-10-22	27	1	1
新井タクシー株式会社	新井市栄町 5-7	3		
直江津タクシー株式会社	中央 1-6-9	39	3	
有限会社浦川原タクシー	浦川原区長走 680-1	8		2

障害者タクシー助成状況 (制度説明後段)

(表9)

事業名	実施主体	助成金額(千円)	
		14年度	15年度
上越市タクシー利用料金等助成事業	上越市	14年度	18,713
		15年度	22,429

## 5 構造改革特別区域計画の意義

当市では、市街地においては都市基盤整備の進展にあわせ駐車場を有する大規模商業施設や文化施設の郊外化が進んでいること、また、中山間地(旧町村)においては路線バスが運行されているもの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ないとはいえず、日常生活においては自家用車による移動が中心になっている。

特に、移動制約者にとっては家族が運転する自家用車での移動に頼らざるを得ない状況である。

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。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

特例措置の導入によって移動制約者の移動手段を拡大し円滑に事業実施することで、高齢者や障害者の自立と社会参加の促進を図るとともに、地域福祉におけるNPO法人等やボランティア活動の活発化を促進する。

もって、上越市の市政運営の指針となる第5次総合計画の健康福祉分野における基本目標である「助け合い、支えあい、ともに作る安全・安心なまち」及び基本方向である「だれもが住み慣れた地域で安心して暮らせる自立と共生のまちをつくる」に寄与することを目標にする。

## 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

本事業を導入し円滑に実施することによって、これまで移動手段が少なかった移動制約者が地域社会に容易に出掛けることが可能になり行動範囲が広がることで、社会参加や消費行動が促進されるとともに、介護者の負担を大幅に軽減することができる。また、例えば障害児を学校に送迎するために時間が制約され就労時間が制限されていた人をはじめ、介護等で就労できなかった人の就労が可能になるこ

とで地域経済に波及効果をもたらし、地域の雇用の創出と労働人口の拡大に資するものとする。

さらには、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、自家用車を持ち込んで自主的に有償輸送に参加するNPO法人等が増え、有償輸送の円滑な実施を推進しながら、地域経済及び地域雇用に大きな波及効果があると考えられる。

## 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) タクシー利用券等助成事業

【障害者】(タクシー券か自動車燃料費のいずれかを選択)

対象者

身体障害者手帳1～3級、療育手帳A、精神障害者保健福祉手帳1・2級のいずれかの交付を受けている人。

助成額(年額/人)

- ・ タクシー利用券：1枚620円の券を28枚交付  
(じん臓機能障害で人工透析治療を受けている人は36枚)
  - ・ 自動車燃料費：17,360円  
(じん臓機能障害で人工透析治療を受けている人は22,320円)
- \* 自動車燃料費は介護者が運転する場合も対象

【高齢者】

対象者

80歳以上の一人暮らしの人または高齢者(65歳以上)世帯に住む80歳以上の人。

助成額(年額/人)

- ・ タクシー利用券：1枚620円の券を12枚交付

(2) 福祉バス運行事業

(リフトつきバス、33人乗り1台、13人乗り1台を運行)

対象者

身体障害者及び知的障害者団体・施設など

利用料

無料(高速道路などの通行料金、駐車場の料金は利用者が負担)

(3) リフト付き乗用車貸し出し事業

(社会福祉協議会実施事業：ワンボックスや軽自動車を10台使用)

対象者

車いすを使用している人又は歩行不可能な人

・家族や介護者が運転

利用料

走行距離1kmにつき20円

## 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

特区内でセダン型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法人、医療法人、公益法人のうち運営協議会において認められた者

### 3 当該規制の特例措置の適用の開始日

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

上越市内に事務所を有する社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人

#### (2) 事業区域

上越市内を事業範囲とする。

#### (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、要介護認定を受けている人、身体障害者、知的障害者、精神障害者におい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事業実施主体登録された会員及びその同伴者に対し、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

現行では、福祉有償運送において使用できる車両は、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認め、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。

### (1) 上越市有償ボランティア輸送運営協議会

有償ボランティアによる輸送事業（以下「輸送事業」という。）を円滑に実施するため、上越市有償ボランティア輸送運営協議会（以下「運営協議会」という。）を設置し、輸送事業の必要性、課題、利用者の安全と利便の確保に係る方策等を協議する。

運営協議会は上越市が主宰し、事務局を上越市健康福祉部福祉課に置く。

#### 構成員

- ・ 国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局長が指名する職員
- ・ 輸送事業の利用者の代表
- ・ 上越市民の代表
- ・ 輸送事業に係るボランティア団体の代表
- ・ 上越市ハイヤー協会の代表
- ・ 上越市心身障害者福祉団体連合会の代表
- ・ 公共交通機関に関する学識経験者
- ・ 上越市長が指名する職員

#### 運営方法等

- ・ 苦情処理の窓口を運営協議会の事務局に設ける。事務局は必要に応じて臨時に運営協議会を開催し、苦情内容等を運営協議会に報告する。

### (2) 運送の条件

#### 運送主体

当該輸送の確保について上越市長名で具体的協力依頼を行うNPO法人、社会福祉法人、公益法人ほか営利を目的としない法人で、運営協議会の協議を経て許可を取得した事業者とする。

## 運送の対象者

運送の対象者は、下記のいずれかに該当し、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人。

## 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、適当と認められた人とする。

- ・ 申請日前 3 年間運転免許証停止処分を受けていないこと
- ・ 新潟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会等の講習を受講した人であること
- ・ 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人
- ・ 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人
- ・ 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

る人であること

#### 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 万円以上の及び対物 200 万円以上の任意保険若しくは共済（搭乗者障害を含むものに限る。）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ものではないこと。