

福祉交通充実のための取組方針（案）

平成28年11月

国立市地域公共交通会議

目次

1. 背景	1
2. 本方針の目的	1
3. 語句の定義	1
4. 福祉交通の目的及び対象者	2
5. 福祉交通充実のための4つの柱	2
6. 移動能力と利用できる交通の種類	3
7. 福祉交通手段の活用検討	5
8. 公的支援の検討	11
9. 実態把握と情報提供の検討	12
10. 推進体制の検討	12
11. スケジュール	13
別表1	14
別表2	15

福祉交通充実のための取組方針（案）

1. 背景

全国的に少子高齢化が進展し、国立市においても高齢化率が 21%を超え、超高齢社会に突入したことで、医療や介護の分野のみならず様々な課題が浮上している。また、これからの市を担う将来世代の育成は極めて重要な課題であり、切れ目のない子育て支援が求められています。さらに、平成 28 年 4 月 1 日より、障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）及び国立市誰もがあたりまえに暮らすための「しょうがいしゃがあたりまえに暮らすまち宣言」の条例が施行されたことを受け、しょうがいしゃ支援についても充実させていかなければいけません。

一方で、高齢者やしょうがいしゃの方の中には、移動について不自由さを抱えている人が多く見受けられます。これらの人が充実した市民生活を送るためには、移動支援を欠かすことはできません。そこで、市として移動支援のあり方について現状及びその課題を分析し、それらを解決するための取組方針を取りまとめ、今後の施策検討の方向性を定めます。

2. 本方針の目的

「福祉交通を必要とする人、及びその人たちが必要とする移動交通手段について調査・分析し、移動手段の確保及び支援を目的とした具体的な施策を検討するための指針となるものを定めること」を目的とする。

3. 語句の定義

福祉交通	高齢者及び移動制約者の移動手段となりうる交通機関等の総称
移動制約者	交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、さまざまな移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動に困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々
福祉タクシー	一般のタクシー事業のうち、福祉車両を使用した事業
介護タクシー	道路運送法に規定する、対象者を限定したタクシー事業
福祉車両	車いすリフト、スロープ等の乗降装置を備えた車両
セダン車両	福祉車両以外の乗用車
UD タクシー	ユニバーサルデザインタクシーと呼ばれる、車いすのまま利用でき、荷物が多い人や妊産婦など誰もが快適に利用できることをコンセプトとして設計されたタクシー車両
ドア・ツー・ドア	自宅玄関から目的地入り口まで直接輸送すること

4. 福祉交通の目的及び対象者

(1) 目的

- ①移動制約者の生活支援のための移動確保
- ②高齢者の介護予防のための移動確保

(2) 対象者

- ①65歳以上の高齢者
(平成28年10月1日現在：16,829人;市の人口の22.3%)
- ②しょうがいしゃ
(平成28年4月1日現在の手帳所持者：身体障害者手帳1,939人、
愛の手帳520人、精神障害者保健福祉手帳609人)
- ③①②以外の要介護者・要支援者・妊産婦などの移動制約者
(重複等を考慮し、最低でも2万人(市の人口の約26.5%)が対象となる)

5. 福祉交通充実のための4つの柱

福祉交通の充実を考える上での基本的な考え方を以下に整理する。取組内容を検討する際は、これら「4つの柱」を常に念頭においた検討を行う。

(1) 持続可能な事業運営

現在実施又は想定されている輸送サービス等について、官民間問わずその継続性が課題となっていることから、経済的、人的資源を有効活用し持続可能な事業運営に努めるものとする。

(2) 多様性の確保

移動制約者がその移動の目的や特性に応じて様々な輸送サービス等を選択することが可能となるよう、多種多様な事業の展開を支援するものとする。

(3) 安全性の担保

輸送サービス等の実施にあたっては、乗客の安全性の確保を第一に考え、必要な施策を講じるものとする。

(4) 情報の収集と提供

各事業の客観的な状況の把握と、市民に向けて適切な情報提供を行い、福祉交通の利便性向上に努めるものとする。

6. 移動能力と利用できる交通の種類（別表 1）

（1）普通に 15 分以上問題なく歩ける人

○特徴

- ・鉄道駅やバス停まで自宅から 1km 以内であれば自力で利用可能（時速 4km の場合、15 分で 1km 歩ける）
- ・階段等の昇り降りも自力で可能
- ・鉄道やバス相互の乗り換えも可能

○利用できる交通の種類

- ・路線バス、（一般の）タクシー、（自転車・徒歩）

○考慮すべき事項

- ・長い距離の移動は疲れるので、休憩施設が必要
- ・自力で可能ではあるが、昇降が楽である方がよい。

（2）普通に歩けるが 5 分以上歩くのは苦痛な人

○特徴

- ・自力で歩けるが、長い距離を歩けないので自宅付近（200m以内）にバス停があれば利用可能
- ・段差や坂道の昇り降りは苦痛
- ・鉄道やバス相互乗り換えは可能

○利用できる交通の種類

- ・路線バス、デマンド交通、地元発意の乗り合い交通、福祉バス、（一般的な）タクシー、（自転車・徒歩）

○考慮すべき事項

- ・自宅のごく近くに停留所等が必要
- ・昇降に負担の少ない構造が必要

（3）ゆっくりでしか歩けない人

○特徴

- ・歩行者用信号が青のうちに道路を渡りきることが難しい程度ゆっくりでしか歩けない。当然移動距離は限定される。
- ・条件次第ではバスを利用できなくはないが、自宅前まで来てくれることが理想

○利用できる交通の種類

- ・デマンド型交通、地元発意の乗り合い交通、福祉バス、（一般的・福祉的な）

タクシー、訪問型サービス D、(自転車)

○考慮すべき事項

- ・自宅から乗車できるサービスが必要
- ・要支援者相当と考えられるので、要介護者向けの介護サービスは受けられない。

(4) 家の中であればゆっくり移動できる人

○特徴

- ・単独で外出するのは転倒等が不安
- ・自宅前まで車が来てくれれば自力で乗り込めるが、移動先では介助等が必要

○利用できる交通の種類

- ・(一般的・福祉的な) タクシー、福祉有償運送、デイサービス等の送迎車、訪問型サービス D

○考慮すべき事項

- ・自宅から乗車できるサービスが必要
- ・乗降介助が必要なことが多い。

(5) 家の中でも単独で移動できない人

○特徴

- ・自宅前まで車が来てくれても自力で乗り降りできない。
- ・福祉車両を必要とする。

○利用できる交通の種類

- ・(福祉的な) タクシー、福祉有償運送

○考慮すべき事項

- ・乗降介助が必須
- ・介護サービスを受けている要介護者等が想定される。

(6) 寝たきりの人

○特徴

- ・ストレッチャーで移動

○利用できる交通の種類

- ・(福祉的な) タクシー、福祉有償運送

○考慮すべき事項

- ・ワゴン型の福祉車両が必要

7. 福祉交通手段の活用検討（別表 2）

具体的な交通手段を活用し、移動制約者の移動の確保に向けて検討を行う。

（本文中右矢印【→】で示す部署がその施策の担当課とする。複数ある場合は下線を付した課が主担当課とする。）

（1）ドア・ツー・ドアの個別輸送

①福祉有償運送（道路運送法第 79 条の登録）【→福祉総務課】

○一般的な特徴

- ・事業主体は、NPO 法人、一般社団法人又は一般財団法人、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、営利を目的としない法人格を有しない社団（町内会、管理組合等）などである。
- ・対象者が限定され、事前登録が必要（付添い、見守り等の介助なしには、タクシー等の公共交通機関の利用が困難である者）
- ・運送区域は運営協議会（法定）で協議が調った市町村で、発着のいずれかが運送区域にあること。
- ・運営協議会での合意が必要
- ・運送の対価はタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く）の概ね 1/2 の範囲内であること。（距離制、時間制、定額制がある）
- ・福祉車両の使用を原則とするが、一定の資格を保有した運転手が運転する場合はセダン車両の使用も可能

○市における課題

- ・実際に福祉有償運送を必要とする人数の把握が難しい。
- ・福祉有償運送事業者の広報（情報提供）が不十分
- ・運転者の確保が難しい。
- ・福祉車両の購入負担が大きい。
- ・多摩地域福祉有償運送運営協議会は福祉有償運送の運営に関する協議事項が主で、福祉交通の検討の場にはなっていない。

○今後取り組む内容

- ・既設団体の継続性の検証（評価）と運営支援の検討
- ・介護事業所など現場での意見を参考に、福祉交通の情報提供について検討
- ・運転手の募集支援や安全運転講習支援の検討
- ・福祉有償運送事業者の設立支援
- ・市単独の運営協議会設置の検討

②（福祉交通としての）タクシー

ア) 福祉タクシー（道路運送法第4条許可）

【→しょうがいしゃ支援課・交通課】

○一般的な特徴

- ・事業主体は一般乗用旅客自動車運送事業者（緑ナンバー）
- ・福祉設備（リフト、スロープなど）を備えたタクシー
- ・誰でもが利用できる。
- ・一般のタクシー料金が基本、貸し出し用車いすなどを利用する場合は別途料金が必要

○市における課題

- ・大型（ワゴン）であることから、燃料費などかかり、料金は大型タクシー料金になることから、一般の方の利用が少ない。
- ・通院などの回数がかさむと、経済的な負担が大きい。

○今後取り組む内容

- ・継続性の検証（評価）と運営支援（補助金の見直し）の検討
- ・福祉交通の情報提供の検討
- ・UDタクシーと併用検討
- ・車両購入補助金（バリアフリー化設備等整備事業、国から1/3補助）の検討（生活交通ネットワーク計画（生活交通改善事業計画）が必要）

イ) 介護タクシー（道路運送法第4条、第43条許可）

【→高齢者支援課・しょうがいしゃ支援課】

a) 一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送限定）（4条（限定）許可）

○一般的な特徴

- ・事業主体は一般乗用旅客自動車運送事業者（緑ナンバー）
- ・個人・法人ともに申請可能
- ・身体障害者手帳の交付を受けている者、介護保険法に規定する要介護認定・要支援認定を受けている者、そのほか肢体不自由、内部障害、知的障害及び精神障害その他の障害を有する者で単独で移動が困難な者であって、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者が対象
- ・運賃認可（距離制、時間制、定額制）を受ける必要がある。
- ・セダン型の自動車を運転する場合は、運転手が介護福祉士又は訪問介

護員又はサービス介助士の資格か全国福祉輸送サービス協会が実施する福祉タクシー乗務員研修を終了している必要がある。

- ・ 営業範囲は都道府県単位の営業区域
- ・ 民間救急（緊急性のない患者等輸送を行う。消防救急（119）と異なり医療行為は不可）もこの一形態

b) 特定旅客自動車運送事業（道路運送法第 43 条許可）

○一般的な特徴

- ・ 事業主体は特定旅客自動車運送事業者（緑ナンバー）で、指定訪問介護事業者等（介護保険法で介護事業の指定を受けている介護サービス事業者及び身体障害者福祉法、知的障害者福祉法、児童福祉法の支援事業の指定を受けている事業者）がこの形態の事業者となりうる。
- ・ 利用者は、要介護者であり申請者たる介護サービス事業者との間に介護サービスの利用に関する契約が必要で、特定の市町村から介護報酬の支払いを受ける資格がある者（介護保険法の場合）
- ・ 輸送範囲は、ケアマネージャーの作成したケアプランに基づく、病院・医療施設その他、介護施設、公的手続きのための施設等（介護保険法の場合）

c) 訪問介護事業者等の訪問介護員等による自家用自動車を用いた有償運送（道路運送法第 78 条許可）

○一般的な特徴

- ・ 事業主体は一般乗用旅客自動車運送事業者又は特定旅客自動車運送事業者かつ訪問介護事業所又は居宅介護事業所である事業者
- ・ 事業主体となる事業者の訪問介護員等が自家用自動車を用いて実施する輸送
- ・ 訪問介護員等是一種自動車運転免許があればよい。（白ナンバー）
- ・ 旅客の範囲は、指定介護事業者と契約を締結している介護サービス利用者で、ケアプランに基づいた輸送を実施する。
- ・ 介護保険が適用される。
- ・ 営業用の緑ナンバー車両が 1 台以上必要

a) ~c) について

○市における課題

- ・介護タクシーの実態把握ができていない。
- ・市民に情報が周知されていない。
- ・福祉タクシー券を利用できない事業者がある。

○今後取り組む内容

- ・既設団体の継続性の検証（評価）と運営支援の検討
- ・実態把握調査の検討
- ・情報提供の検討
- ・タクシー券の利用などの検討

(2) 乗合による輸送

①デマンド型交通（道路運送法第4条許可）【→交通課】

○一般的な特徴

- ・事業主体は一般乗合旅客自動車運送事業者
 - ・事前に予約が必要（予約受付センターなどの検討）
 - ・路線での運行許可又は区域での運行許可
 - ・定路線型、自宅近くのバス停から拠点施設までのドア・ツー・ドア型など
- ※武蔵村山市、檜原村などで運行

○一般的な課題（市では現在実施していない）

- ・事前予約制のため利用者の利便性がよくない。
- ・利用者1人当たりの運行経費が、定時定路線型の乗合交通と比べ高くなる傾向がある。
- ・需要が多いとその分の経費がかさむ。実施している市町村の殆どが赤字経営である。

○今後取り組む内容

- ・他市の状況を調査・研究を行い、専門家の意見等を聴き、慎重に検討を行う。導入に当たっては導入についてのガイドラインを明確にする。

②福祉バス（小型バス、ワゴン）（道路運送法上の許可・登録不要の場合あり）

【→地域包括ケア推進担当・交通課】

○一般的な特徴

- ・事業主体は市や社会福祉協議会などの公的機関

- ・登録制
- ・料金無料
- ・利用者限定（65歳以上、子ども連れなど）
- ・公共施設、駅を循環

※福生市、あきる野市などで運行

- 一般的な課題（市では現在実施していない）
 - ・登録制の場合利用者が限定される。
 - ・利用料が無料であることから、殆ど市の持ち出しになり、運行コストがかさむ。
 - ・路線延長が長くなる傾向がある。
- 今後取り組む内容
 - ・他市の状況などを調査・研究し、利用対象の実態調査など慎重な検討
 - ・介護予防の観点から介護予防施設利用のための運行及び補助金充当の検討

③地域・地元発意による乗り合い交通（ワゴン、乗用車）（道路運送法上の許可・登録不要の場合あり）【→交通課】

- 一般的な特徴
 - ・事業主体は自治会、町内会、老人会など
 - ・共助を基本とする。
 - ・会費での運行（交通の対価ではない。基本無料）
 - ・ボランティアによる運行管理
 - ・継続可能な範囲での運行
- 一般的な課題（市では現在実施していない）
 - ・担い手の育成
 - ・事業の継続性
- 今後取り組む内容
 - ・地元の発意で行うことが肝要であり、意識の醸成のための施策を検討
 - ・居場所づくりなど移動の目的づくり及び支援の検討
 - ・市の支援内容の明確化

④病院・デイサービス施設等の送迎（道路運送法上の許可・登録不要の場合あり）

【→高齢者支援課・しょうがいしゃ支援課】

- 一般的な特徴

- ・事業主体は病院、デイサービス等の施設運営者
- ・施設利用者を自宅等から施設へ送迎するための輸送
- ・多くの場合、無償運送の形態を取る。

○市における課題

- ・実態把握ができていない。
- ・無償運送の場合、道路運送法の規制外となるため、特に利用者の安全性についての担保が難しい。

○今後取り組む内容

- ・実態把握調査の検討
- ・安全運転者講習費用助成等の検討
- ・利用者・事業者のニーズにより、福祉有償運送等へ移行する場合の支援の検討

⑤介護保険における地域支援事業による移動支援（介護保険法第 115 条の 45）

【→高齢者支援課・地域包括ケア推進担当】

○一般的な特徴

- ・共助を基本とする。
- ・ボランティアによる運行管理
- ・移送及び移送前後のサービスを提供する。（訪問型サービス D）
- ・対象は、基本チェックリスト該当者及び要支援認定者
- ・間接経費のみの補助
- ・持続可能な範囲での運行
- ・無償・有償ともに可能（道路運送法の規定は遵守する必要あり）

○一般的な課題（市では現在実施していない）

- ・担い手の育成
- ・事業の継続性

○今後取り組む内容

- ・地域支援事業への理解を広げる取組について検討
- ・市の支援内容の明確化

（3）その他の交通手段

①（公共交通としての）タクシー（道路運送法第 4 条許可）【→交通課】

○一般的な特徴

- ・事業主体は一般乗用旅客自動車運送事業者
- ・一般的な公共交通
- ・ドア・ツー・ドアの個別輸送
- ・誰でもが利用できる。

○市における課題

- ・交通不便地域などで予約しようとしても配車できないことがある。
- ・どこに連絡すればいいのかわからない。

○今後取り組む内容

- ・UD タクシーの導入支援の検討
- ・交通不便地域への配車について市又は地域自治会などと事業者との協定を検討
- ・情報提供の検討

②路線バス（道路運送法第4条許可）【→交通課】

○一般的な特徴

- ・事業主体は一般乗合旅客自動車運送事業者
- ・一般的な公共交通
- ・バス停まで徒歩等で移動する必要があり、乗降も基本的に独力
- ・誰でもが利用できる。

○市における課題

- ・道路運送法の規定上、市内では運行できない道路が多い。
- ・既存路線が人口密集地域に集中している。
- ・バス停までの距離が遠く感じる高齢者が多くいる。

○今後取り組む内容

- ・ベンチ、バス停における上屋の設置について、道路法等の規定上整備可能な箇所について、整備を検討
- ・路線バスの路線情報等の適切な提供の検討（公共交通マップ等）
- ・サイクルアンドバスライドの実施の検討

8. 公的支援の検討【→福祉総務課・高齢者支援課・しょうがいしゃ支援課・交通課】

○市で行っている主な支援

- ・福祉タクシー券の交付（高齢者、しょうがいしゃそれぞれ条件有）
- ・ガソリン費助成制度（しょうがいしゃのみ、タクシー券との選択）
- ・福祉有償運送事業及び運転手の安全講習受講費用に対する補助金・助成

○市における課題

- ・補助の条件が厳しく、受けたくても受けられない。
- ・平成 29 年 3 月 12 日施行の道路交通法改正に伴い、75 歳以上の運転免許保有者に対する制度が変更され、自主返納者（→移動に不自由を感じる高齢者）が増えることが予想される。
- ・財政状況が厳しく、補助を無制限に増やすことはできない

○今後取り組む内容

- ・ボランティア等による自家用運送（有償・無償）の支援（会の設立支援、車両導入支援、運転手及び会員募集支援、事務支援）の検討
- ・補助金、助成、タクシー券制度の拡充の検討
- ・移動困難者の送迎等に、福祉設備を備えた車（リフトカー）の貸出の検討

9. 実態把握と情報提供の検討【→各課】

○市における現状・課題

- ・事業者、当事者ともに市での実態把握が不十分
- ・福祉交通に関しての情報提供が不十分
- ・福祉交通に関する知識の不足

○今後取り組む内容

- ・事業者の客観的な実態把握の検討
- ・当事者の客観的な実態把握の検討
- ・福祉交通に関する制度・事例の調査・研究の検討
- ・福祉交通に関する情報提供の体制づくりの検討

10. 推進体制の検討【→福祉総務課・交通課】

○市における現状

- ・公共交通については地域公共交通会議で検討・推進
- ・福祉有償運送の運営に関する協議事項については、多摩地域福祉有償運送運営協議会で検討

○市における課題

- ・地域公共交通会議と多摩地域福祉有償運送運営協議会の連携がない。
- ・福祉交通の計画・実行する部署が明確になっていない。

○今後取り組む内容






- ・市単独の運営協議会の設置を検討し、福祉有償運送の運営に関する協議事項

- だけでなく、福祉交通の施策立案の検討を行う。
- ・市単独の運営協議会と地域公共交通会議の情報交換・同一議題の検討を行うことで、福祉交通と公共交通との連携強化を図る。
- ・福祉交通に関する取組及び本方針について、定期的に評価及び見直しを行い、情勢や環境の変化に対応し、改善を重ねることができる体制を検討する。

11. スケジュール

- ・この方針に基づき、具体的な取組内容について各所管課において検討を行う。
平成 29 年度に予算化・事業化を含めた詳細な検討を行い、平成 30 年度以降準備が整い次第実施していく。なお、特段の予算を必要としない取組については平成 29 年度中から実施していく。
- ・各取組内容の検討の進捗状況を庁内で共有し、総合的な施策の推進に取り組む。

福祉交通の検討の流れ

- ① 福祉交通検討部会で検討した「福祉的な交通の方向性について（素案）」を交通会議に報告（平成 28 年度第 4 回地域公共交通会議）
 ・パブコメを実施（平成 28 年 11 月）
- ② 福祉交通充実のための取組方針（案）作成（平成 29 年 2 月）

- ③ 福祉交通充実のための取組方針（平成 29 年 3 月）
 （平成 29 年第 1 回市議会定例会建設環境委員会報告）

- ④ 福祉交通の施策を推進する組織の検討

- ⑤ 取組方針に基づき、具体的な施策について検討（H29 年度～）

- ⑥ 各施策について、予算化及び事業化

自動車交通手段→ ↓移動能力	公共交通機関利用の可否	乗り合いによる輸送		単独で利用(個別輸送)	
		緑ナンバー	白ナンバー(自家用車の利用)	緑ナンバー	白ナンバー(自家用車の利用)
<p>(1) 普通に15分以上問題なく歩ける人</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅やバス停まで自宅から1km以内であれば自力で利用可能(時速4kmの場合、15分で1km歩ける) ・階段の昇り降りも自力で可能 ・鉄道やバス相互の乗り換えも可能 	自公力で交通機関を利用可能	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス(立川バス・京王バス) 大型バス(定員約80人) 中型バス(定員約60人) 	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村運営有償運送の交通空白輸送(過疎・交通空白地帯でバス事業者による旅客輸送が確保困難な場合)(国立市無) 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー(「流し」や駅前のタクシー乗り場から乗る場合は予約不要) 	<ul style="list-style-type: none"> ・自分で運転する自家用車 
<p>(2) 普通に歩けるが5分以上歩くのは苦痛な人</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自力で歩けるが、長い距離を歩けないので自宅付近(200m以内)にバス停があれば利用可能 ・段差や坂道の昇り降りは苦痛 ・鉄道やバス相互の乗り換えも可能 		<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス「くにっこ」(定員約30人) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地帯有償運送(公共交通空白地帯においてバス事業者による旅客輸送が困難な場合に市町村やNPO等が地域の生活に必要な旅客輸送を確保)(国立市無) 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー(車両がユニバーサルデザインのもの、リフト付などの福祉タクシーや運転手がヘルパー資格を持っているもの) 	
<p>(3) ゆっくりでしか歩けない人</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者用信号が青のうちに道路を渡りきることが難しい程度ゆっくりでしか歩けない。当然移動距離は限定される ・条件次第ではバスを利用できないが、自宅前まで来てくれることが理想 	乗降介助必要	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティワゴン試行運行「くにっこミニ」:ワゴン車(定員10人) 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線を設定しないデマンドバス(要予約=乗合の形態としては特殊) 複数の利用者の乗車地と降車地が同じになることは極めて少ないので乗合になる確率は低い(国立市無) 	<ul style="list-style-type: none"> ・介護タクシー(タクシーのうち福祉輸送事業に限定しているもの。訪問介護事業者などが許可を受けることもある) 	<ul style="list-style-type: none"> ・家族などが運転する自家用車 ・NPO,自治会などが登録をうけて実施する福祉有償運送。 ・市町村が実施する市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)(国立市無)(利用するにはいずれも登録が必要) 
<p>(4) 家の中であればゆっくり移動できる人</p> <ul style="list-style-type: none"> ・単独で外出するのは転倒等が不安 ・自宅前まで車が来てくれれば自力で乗り込めるが、移動先では介助等が必要 		原則としてドア・ツー・ドアの交通手段	<p>(なし)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自治会などが無償で運行する乗合交通(運賃無償)(国立市無) 	
<p>(5) 家の中でも単独で移動できない人</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自宅前まで車が来てくれても自力で乗り降りできない ・福祉車両を必要とする 	乗降介助必須		<p>(なし)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・複数の利用者宅を回るデイサービスやクリニックなどの送迎車(運賃無償)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー事業許可の介護保険事業者等の訪問介護ヘルパーが有償で要介護者等を運送する車両(介護保険の適用が前提、いわゆる「ぶらさがり」)
<p>(6) 寝たきりの人</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ストレッチャーで移動 		<p>(なし)</p>	<p>(なし)</p>	<p>(なし)</p>	<p>(なし)</p>

※この表は、わかりやすく表現するため記述を簡潔にまとめている箇所があります。詳細は当該法規、政令、規則、通達等を参照のこと。

福祉的交通の活用検討対象	交通手段の種別	事業主体	交通手段の特徴・現状	課題	今後の取組方針	検討に必要な情報	担当課	
(1) 個別輸送 (ドア・ツー・ドア)	①福祉有償運送(道路運送法第79条の登録) ※白ナンバー	NPO法人、医療法人、社会福祉法人商工会、営利を目的としない法人格を有しない社団(町内会、管理組合等)等	<ul style="list-style-type: none"> ○対象者が限定され、事前登録が必要 ○運送区域は運営協議会(法定)で協議が調った市町村で、発着のいずれかが運送区域にあること ○運営協議会での合意が必要 ○運送の対価はタクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であること ○福祉車両の使用を原則とするが、一定の資格を保有した運転手が運転する場合はセダン車両の使用も可能 	<ul style="list-style-type: none"> ○実際に福祉有償運送を必要とする人数の把握が難しい ○福祉有償運送事業者の広報(情報提供)が不十分 ○運転手の確保が難しい ○福祉車両の購入負担が大きい ○多摩地域福祉有償運送運営協議会は福祉有償運送の運営に関する協議事項が主で、福祉交通の検討の場にはなっていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○既設団体の継続性の検証(評価)と運営支援(補助金見直し)の検討 ○介護事業所など現場での意見を参考に、福祉交通の情報提供について検討 ○運転手の募集支援や安全運転講習支援の検討 ○福祉有償運送事業者の設立支援 ○市単独の運営協議会設置の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○需要者数 ○利用者数 ○収支状況 ○他自治体事例 	福祉総務課	
	②福祉交通としてのタクシー	ア)福祉タクシー (道路運送法第4条許可) ※緑ナンバー	タクシー事業者(一般乗用旅客自動車運送事業者)	<ul style="list-style-type: none"> ○一般のタクシーに福祉設備(リフト、スロープなど)を備えたタクシー ○誰でもが利用できる。 ○一般のタクシー料金が基本、プラス貸し出し用車いすなどを利用する場合は別途料金が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○大型(ワゴン)であることから、燃料費などかかり、料金は大型タクシー料金になることから、一般の方の利用が少ない。 ○通院などの回数がかさむと、経済的な負担が大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○継続性の検証(評価)と運営支援の検討 ○福祉交通の情報提供の検討 ○UDタクシーと併用検討 ○車両購入補助金(バリアフリー化設備等整備事業、国から1/3補助)の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者数 ○収支状況 ○補助金交付要件 	しょうがいしや支援課 交通課
	イ)介護タクシー	a)一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送限定)(道路運送法第4条(限定)許可) ※緑ナンバー	タクシー事業者(一般乗用旅客自動車運送事業者)	<ul style="list-style-type: none"> ○身体障害者、要介護認定・要支援認定者、そのほか身体不自由、内部障害、知的障害及び精神障害その他の障害を有する者で単独で移動が困難な者であって、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者が対象 ○運賃認可を受ける必要がある。 ○セダン型の自動車を使用する場合は、介護福祉士等の資格が必要 ○営業範囲は都道府県単位の営業区域 	<ul style="list-style-type: none"> ○実態が把握できていない ○市民に情報が周知されていない ○福祉タクシー券を利用できない事業者がある 	<ul style="list-style-type: none"> ○既設団体の継続性の検証(評価)と運営支援の検討 ○実態把握調査の検討 ○情報提供の検討 ○タクシー券の利用などの検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○福祉タクシー券利用状況 ○事業者の有無(周辺市含む) 	高齢者支援課 しょうがいしや支援課
		b)特定旅客自動車運送事業(道路運送法第43条許可) ※緑ナンバー c)訪問介護事業者等の訪問介護員等による自家用自動車の有償運送(道路運送法第78条許可) ※白ナンバー(ぶら下がりに)	タクシー事業者(指定訪問介護事業者等かつ特定旅客自動車運送事業者である事業者) 訪問介護事業所又は居宅介護事業所であって、かつ一般乗用旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業の許可を取得している事業所の訪問介護員等	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者は、要介護者であり申請者たる介護サービス事業者との間に介護サービスの利用に関する契約が必要で、特定の市町村から介護報酬の支払いを受ける資格がある者 ○輸送範囲は、ケアマネージャーの作成したケアプランに基づく、病院・医療施設その他、介護施設、公的手続きのための施設等 ○旅客の範囲は、指定介護事業者と契約を締結している介護サービス利用者で、ケアプランに基づいた輸送を実施 ○介護保険が適用される ○営業用の緑ナンバー車両が1台以上必要 				

福祉的交通の活用検討対象	交通手段の種別	事業主体	交通手段の特徴・現状	課題	今後の取組方針	検討に必要な情報	担当課
(2) 乗り合いによる輸送	①デマンド型交通（道路運送法第4条許可：路線不定期運行又は区域運行） ※緑ナンバー	バス事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）	○事前に予約が必要（予約受付センターなどでの対応） ○区域での運行許可（車両制限令の幅員以下でも運行可能になる場合がある） ○定路線型、自宅近くのバス停から拠点施設までのドア・ツー・ドア型などがある	○事前予約制のため利用者の利便性がよくない。 ○利用者1人当たりの運行経費が、定時定路線型の乗り合い交通と比べ高くなる傾向がある。 ○需要が多いとその分の経費がかさむ。実施している市町村の殆どが赤字経営である	○他市の状況を調査・研究を行い、専門家の意見等を聴き、慎重に検討を行う。導入に当たっては導入についてのガイドラインを明確にする。	○需要者数 ○他自治体事例	交通課
	②福祉バス（小型バス、ワゴン）（道路運送法上の許可・登録不要の場合あり） ※白ナンバー	公的機関（市、社会福祉協議会等）	○登録制 ○料金無料 ○利用者限定（65歳以上、子ども連れなど） ○公共施設、駅を循環	○登録制の場合利用者が限定される。 ○利用料が無料であることから、殆ど市の持ち出しになり、運行コストがかさむ。 ○路線延長が長くなる傾向がある。	○他市の状況などを調査・研究し、利用対象の実態調査など慎重な検討 ○介護予防の観点から介護予防施設利用のための運行及び補助金充当の検討	○需要者数 ○他自治体事例	交通課 地域包括ケア推進担当
	③地域・地元発意による乗り合い交通（ワゴン、乗用車）（道路運送法上の許可・登録不要の場合あり） ※白ナンバー	自治会、町内会、老人会等	○共助を基本とする。 ○会費での運行（交通の対価ではない。基本無料） ○ボランティアによる運行管理 ○継続可能な範囲での運行	○担い手の育成 ○事業の継続性	○地元の発意で行うことが肝要であり、意識の醸成のための施策を検討 ○居場所づくりなど移動の目的づくり及び支援の検討 ○市の支援内容の明確化	○実現性の高い地域	交通課
	④病院・デイサービス施設等の送迎（道路運送法上の許可・登録不要の場合あり） ※白ナンバー	病院、デイサービス等の施設運営者	○施設利用者を自宅等から施設へ送迎するための輸送 ○多くの場合、無償運送の形態を取る	○実態把握ができていない ○無償運送の場合、道路運送法の規制外となるため、特に利用者の安全性についての担保が難しい	○実態把握調査の検討 ○安全運転者講習費用助成等の検討 ○事業者・利用者のニーズにより、福祉有償運送等へ移行する場合の支援の検討	○事業者数 ○利用状況 ○費用負担 ○事故状況	高齢者支援課 しょうがいしゃ支援課
	⑤介護保険における地域支援事業における移動支援（介護保険法第115条の45） ※白ナンバー	地域のボランティア団体等	○共助を基本とする ○移送及び移送前後のサービスを提供する（訪問型サービスD） ○対象は、基本チェックリスト該当者（要支援認定相当） ○間接経費のみの補助 ○持続可能な範囲での運行 ○無償・有償ともに可能（道路運送法の規定は遵守する必要あり）	○担い手の育成 ○事業の継続性	○地域支援事業への理解を広げる取組について検討 ○市の支援内容の明確化	○介護保険事業全体の財政の見通し ○担い手になりうる団体の有無	高齢者支援課 地域包括ケア推進担当
(3) その他の交通手段	①（公共交通としての）タクシー（道路運送法第4条許可） ※緑ナンバー	タクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者）	○一般的な公共交通 ○ドア・ツー・ドアの個別輸送 ○誰でもが利用できる。	○交通不便地域などで予約しようとしても配車できないことがある。 ○どこに連絡すればいいのかわからない。	○交通不便地域への配車について市又は地域自治会などと事業者との協定を検討 ○情報提供の検討	○事業の実態 ○運送需要の頻度	交通課
	②路線バス（道路運送法第4条許可） ※緑ナンバー	バス事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）	○一般的な公共交通 ○バス停まで徒歩等で移動する必要があり、乗降も基本的に独力 ○誰でもが利用できる	○道路運送法の規定上、市内では運行できない道路が多い。 ○既存路線が人口密集地域に集中している。 ○バス停までの距離が遠く感じる高齢者が多くいる。	○ベンチ、バス停における上屋の設置について、道路法等の規定上整備可能な箇所について、整備を検討 ○路線バスの路線情報等の適切な提供の検討（公共交通マップ等） ○サイクルアンドバスライドの実施の検討	○バス停周辺の現状 ○正確な路線バス系統等の情報	交通課