



国立市福祉交通支援基本方針

国立市





はじめに

人口の急激な減少や高齢化の進展等を背景として通勤・通学者などが減少し、特に地方部において路線バスを中心とした公共交通機関の規模の縮小やサービス水準の低下が顕著になってきています。

国では、平成25(2013)年11月に「交通政策基本法」が成立し、同法の基本理念に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通政策基本計画（平成27(2015)年2月）が閣議決定されました。令和3（2021）年5月には同計画が改訂され、計画期間が令和7（2025）年度までとなり、3つの基本的方針、A：「誰もがより快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」、B：「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク」、C「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通整備」が示されました。

市では、高齢者・しょうがい者（児）等の移動手段の確保のため、市単独の福祉有償運送運営協議会を設置し、平成30（2018）年度から一橋大学と提携して福祉有償運送の需要調査・分析を行うなど、福祉的な交通について継続して検討・協議を行っています。

また、市内の公共交通については、近年、コロナ禍と相まって利用者が減っていることから、バス路線の縮小や便数の減、タクシー車両の減少、営業時間の短縮など、公共交通にも変化が生じ、利用者に影響が出てきています。

今後、国立市においても急速に高齢化が進展すると見込まれることから、高齢者の外出機会とフレイル予防などの観点での交通施策や公共交通をはじめとする地域交通の充実とともに、高齢者、しょうがい者（児）や単独では公共交通を利用することが難しい移動制約者のために福祉交通による具体的な支援施策を図る必要があります。

また、高齢者、しょうがい者（児）だけでなく、子育て支援施策として、より多くの人々が市内で安心して子どもを産み、次世代を育成していくために子育て世代への移動支援が必要と考えます。

こうしたことから、国立市では、「新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム」を設置し、検討・協議を重ね、福祉的な観点から見た、福祉交通を利用する方に対する総合的な交通支援施策を具体的に検討・推進するため、国立市福祉交通支援基本方針を策定しました。



国立市福祉交通支援基本方針

目 次

1. 国立市内の移動・住宅改修に関するサービス	1
表1 移動サービスの対象者一覧	1
表2 交通手段一覧（電車・バス・一般タクシーを除く）	2
表3 移動支援事業一覧	3
表4 高齢者・しょうがい者（児）の住宅改修に関する市のサービス一覧	4
2. 移送の現状と課題	4
（1）高齢者・しょうがい者（児）を取り巻く移送の課題	4
① 外出による介護予防の重要性	4
② 交通施策と福祉施策の連携不足	4
③ 福祉有償運送の需要拡大	4
④ しょうがい者（児）数の増加	5
（2）福祉交通に関する制度の多様化	5
（3）交通不便地域での移動支援	5
（4）妊婦・子育て世帯に対する移動支援	5
（5）しょうがい児の小学校から学童保育所への移動手段	6
（6）移動支援事業者のヘルパー不足	6
3. 目的	6
〇市の目的	6
（1）適切な移動手段を選べることのできる交通環境づくり	6
① 高齢者・しょうがい者（児）（移動に困難を伴う人）	6
② 妊婦・子育て世帯	6
（2）希望する児童全員が学童保育所へ安全に登所できる環境づくり	7



○貢献する SDGs ゴール	7
4. 計画化	7
5. 対象	7
6. 新たな地域交通の位置付け	8
7. 取り組み方針	8
（1）適切な移動手段を選べることのできる交通環境づくり	8
① 「交通」と「福祉」の連携強化	8
② 総合交通相談窓口の設置	9
③ 福祉交通への公的支援等	9
④ デジタル化・新たなモビリティへの柔軟な対応	9
⑤ 妊婦及び子育て世帯への支援	10
⑥ 福祉交通利用者への広報・事業者PR	10
（2）希望する児童全員が学童保育所へ安全に登所できる環境づくり	11
① 学校から学童保育所までの移動	11
② 移動を支える人（ヘルパー）のサポート	12
③ 移動支援事業者等の連絡会設置	13
8. 基本方針の進捗管理	14
9. 資料編	15
（1）国立市新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム設置要綱	15
（2）新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム検討の経過	16
（3）新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム委員	16



1. 国立市内の移動・住宅改修に関するサービス

表1 移動サービスの対象者一覧

- ◎ 利用可能・対象 ○ 利用に制限がある
 ● 利用可能だが身体的負担が大きい △ 利用可能だが経済的負担が大きい
 — 利用不可・非対象

私：自身で運転 公：公共交通機関 市：市の委託事業 補：市の補助あり 民：民間事業者が運行

※高齢者の年齢は、シルバーバスの対象となる70歳以上としました。

交通手段・移動サービス		対象者	一般 (70歳 未満)	妊婦・子 育て世帯	高齢者 (70歳 以上※)	高齢者 (要支援)	高齢者 (要介護)	しょうが い者 (児)
私	交通手段	自家用車	◎	●	●	●	●	●
公		電車	◎	●	◎	●	●	●
公		バス	◎	●	◎	●	●	●
市		コミュニティバス (くにっこ)	◎	●	◎	●	●	●
市		コミュニティワゴン (あおやぎっこ)	◎	●	◎	●	●	●
公		一般タクシー	◎	◎	◎	◎	●	●
民補		福祉有償運送事業	—	—	—	◎	◎	◎
民		福祉タクシー(リフト 付きタクシー)	◎	◎	◎	◎	◎	◎
民		介護タクシー・民間救 急	—	—	—	△	△	△
民		介護保険タクシー	—	—	—	—	○	—
市		リフトカー運行事業 (おおぞら号)	—	—	—	—	—	○
補		移動支援サービス	外出支援サービス事業 (高齢者のタクシー 券)	—	—	—	—	○
補	リフト付乗用自動車運 行支援事業(タクシー 会社への補助)		—	—	—	—	—	—
補	身体障害者自動車運転 支援事業		—	—	—	—	—	◎
補	移動支援事業 (ヘルパー給付)		—	—	—	—	—	◎
補	身体障害者自動車ガソ リン費助成事業 (タクシー券と併用不 可)		—	—	—	—	—	○
補	福祉タクシー利用助成 事業(タクシー券) (ガソリン費助成と併 用不可)		—	—	—	—	—	○



表2 交通手段一覧（電車・バス・一般タクシーを除く）

交通手段（種類）	特徴	支援の有無
コミュニティバス （くにっこ）	対象 ：誰でも利用できる。 料金 ：大人180円、小児90円、シルバーパス利用可、しょうがい者半額 概要 ：北・北西中ルートを47分間隔で往復するバス	市委託事業
コミュニティワゴン （あおやぎっこ）	対象 ：誰でも利用できる。 料金 ：大人200円、小児100円、70歳以上100円、しょうがい者半額 概要 ：矢川駅を起点に青柳地域と市役所を30分間隔で往復するワゴン車	市委託事業
福祉有償運送事業 【自家用自動車有償運送（道路運送法第78条2号第79条の登録）（白ナンバー）】	対象 ：要介護認定・要支援認定者・しょうがい者（児）等 料金 ：市内500円、市外800円～ 概要 ：福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両とセダン型による運行も可能。NPO法人など営利を目的としない法人もしくは法人格を有しない社団（町内会、管理組合等）などが運輸局に登録することで自家用車にて運行ができる。	市補助有
福祉タクシー（リフト付きタクシー） 【一般乗用旅客自動車運送事業：道路運送法第4条許可】（緑ナンバー）	対象 ：誰でも利用できる。 料金 ：一般のタクシー料金が基本であり、貸し出し用車いす等を利用する場合は別途料金が必要 概要 ：福祉設備（リフト、スロープなど）を備えたタクシー	一部市補助有
介護タクシー 【一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業）：道路運送法第4条許可】（緑ナンバー） 民間救急 ※介護タクシー許可の他に、消防署による認定が必要	対象 ：身体しょうがい者（児）、要介護認定・要支援認定者、肢体不自由、内部しょうがい、知的しょうがい及び精神しょうがい等 料金 ：一般のタクシー料金を基本にした運賃に介助料と貸し出し用車いす等を利用する場合は別途料金が必要 概要 ：福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両が多く、医療継続やストレッチャーに対応している車両もある。運転手は介護福祉士・訪問介護員等の資格又は福祉タクシー乗務員研修等を終了している必要があり、乗降介助等を行う。	無
介護保険タクシー（通院等乗降介助） 【一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業）：道路運送法第4条許可】（緑ナンバー） 【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） 【自家用自動車有償運送（道路運送法第78条3号許可4条43条ぶら下がり）（白ナンバー）】	対象 ：要介護認定者 料金 ：一般のタクシー料金を基本にした運賃に介護保険サービスの本人負担分と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 概要 ：福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両が多い。事業者は都道府県から訪問介護事業者としての指定が必要。また、目的地は、ケアプランに基づく、病院・医療施設等	介護保険の適用有
リフトカー運行事業 （おおぞら号）	対象 ：市内在住の身体障害者手帳・愛の手帳を所持している重度の心身しょうがい者（児） 料金 ：一回300円（手数料） 概要 ：福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両で、近隣市まで通院を優先として相乗り予約制による運行をしている。	市委託事業



表3 移動支援事業一覧

移動支援サービス	説明	担当部署
外出支援サービス事業 (高齢者のタクシー券)	<p>対象:在宅で要介護1以上であり、かつ、下肢等にしょうがいがあるため電車・バス等の交通機関の利用が困難な方</p> <p>概要:外出支援サービス利用券(タクシー券)を1カ月につき300円相当を9枚支給。※市民税が非課税世帯であること。</p>	高齢者支援課
リフト付乗用自動車運行支援事業(福祉タクシー補助)	<p>対象:市内でリフト付乗用自動車を運行している事業者</p> <p>概要:東京都とあわせて補助金を交付している。</p>	しょうがいし や支援課
身体障害者自動車運転支援事業	<p>○自動車改造経費助成 対象:1級および2級の下肢・上肢または体幹機能しょうがいで、自ら車を所有し、運転する方 概要:自ら所有する自動車のハンドルやペダル等の改造に要する費用を助成(限度額は13万3,900円) ※ただし、所得等の制限があり。</p> <p>○運転免許取得経費助成 対象:身体しょうがい者(児)は3級以上(内部しょうがい者(児)は4級以上、下肢または体幹しょうがいは5級以上で歩行困難であること)知的しょうがい者(児)は4度以上の方 概要:しょうがいのある方が運転免許を取得する際、教習に要した経費を助成する(前年の所得税額により異なる)。 ※ただし、所得等の制限があり。</p>	しょうがいし や支援課
移動支援事業(ヘルパー給付)	<p>対象:しょうがい者(児)</p> <p>概要:社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動や社会参加のため、外出時に移動支援事業者からヘルパーの給付を受け、移動の介助及び外出に伴って介護を受ける。利用者は、サービス応じた費用を移動支援事業者に支払い、市は利用者とその90%を給付する。</p>	しょうがいし や支援課
身体障害者自動車ガソリン費助成事業 (タクシー券と併用不可)	<p>対象:身体障害者手帳上肢1級、下肢1・2・3級、体幹1・2・3級、内部1級、視力1・2級、視野2級、愛の手帳1・2度</p> <p>概要:日常生活のために利用している車のガソリン費用のうち月額2,400円を補助</p>	しょうがいし や支援課
福祉タクシー利用助成事業(タクシー券) (ガソリン費助成と併用不可)	<p>対象:身体障害者手帳上肢1級、下肢1・2・3級、体幹1・2・3級、内部1級、視力1・2級、視野2級、愛の手帳1・2度</p> <p>概要:福祉タクシー利用券(タクシー券)を1カ月につき300円相当を9枚支給</p>	しょうがいし や支援課



充のため、今後、市が主体となった施策の検討が必要です。

④しょうがい者（児）数の増加

しょうがい者（児）の移動支援の施策については、身体障害者手帳所有者数、愛の手帳所持者数、精神障害者保健福祉手帳所持者数ともに平成23（2011）年から令和2（2020）年までの推計をみると年々増加しています。（第6期国立市しょうがい福祉計画、第2期国立市しょうがい児福祉計画より）今後、容態や利用者の生活実態にあった、きめ細かい移動支援を検討する必要があります。

（2）福祉交通に関する制度の多様化

1ページの表1にあるとおり、歩行が困難な方はドア・ツー・ドアでの個別輸送が基本になり、気軽に利用できる公共交通手段がなくなりますが、市には様々な交通手段や移動サービスが存在し、誰が使えるのか、目的地までいくらかかるのかなど、利用者にとって分かりづらい状況です。また、民間で行っている一部の業態について、情報が不足していることもあり、その方に合った適切な情報提供ができていません。

（3）交通不便地域での移動支援

今までに「くにっこミニ」や「デマンド交通」などの試行運行を交通不便地域に対して実施してきましたが、道路事情などのため、希望するルートや停留所の設置が難しかったことからいずれも利用率が低迷し、本格導入に至らず路線を廃止してきた経緯があります。今後は、定期路線の公共交通ではなく、より困難を伴う人への移動支援の観点からの交通手段・移送サービスを中心に、検討する必要があります。

（4）妊婦・子育て世帯に対する移動支援

国立市では、子育て世帯に令和2年（2020）度から令和6年（2024）度まで実施予定のファーストバースデーサポート事業でタクシーも利用できる子ども商品券を送付していますが、1ページの表1のとおり、妊娠期の女性や生後間もない子どもがいる子育て世帯には、病院や保健センターに通うための負担を軽減する制度がありません。高齢者等と同様に福祉交通の一環として妊婦・子育て世帯の移送について支援を検討する必要があります。



(5) しょうがい児の小学校から学童保育所への移動手段

一人での登所が困難なしょうがい児が小学校から学童保育所へ通うにあたっては、保護者が移動支援事業所に付き添いのヘルパーの派遣を依頼し、しょうがい児一人につき、一人のヘルパーが付き添い、学童保育所まで通う個別移送が基本です。

しかし現状としては、移動支援事業所において、しょうがい児の移送は、他のサービスに比べて対応が難しく、また、短時間での業務であり収益も少ないことから派遣の依頼を受けられないケースがあります。

このため、しょうがい児の保護者は学童保育所へ通わせるために、市のケースワーカーを通じて多くの移動支援事業者と連絡してヘルパーを探さなければいけない状態になっており、保護者の負担が大きいためヘルパーによる個別移送以外の移送手段についても検討する必要があると考えます。

(6) 移動支援事業者のヘルパー不足

小学校から学童保育所への移送を考える中で、しょうがい児の保護者の中には、徒歩での移動の中で子どもに社会性を学んでほしいという声もあり、そのためには、ヘルパーによる付き添いを維持する必要があります。また、移動が困難な方への付き添いの需要も増える中で、移動支援事業者では、ヘルパー不足が大きな課題となっており、移動支援を維持していくためにも、ヘルパー不足を解消するための支援が必要となります。

3. 目的

○市の目的

(1) 適切な移動手段を選べることのできる交通環境づくり

① 高齢者・しょうがい者（児）（移動に困難を伴う人）

- ・容態や症状に合わせて交通手段を選択出来る。
- ・家から目的地までの交通手段がワンストップで相談出来る。
- ・体のことを気にせず安心して出かけることが出来る。
- ・日常的な場所から非日常の場所に気楽に安心して出かけることが出来る。
- ・バス停や駅まで行かなくても廉価な交通手段が利用出来る。

② 妊婦・子育て世帯

- ・出産する前も後も、一定期間、経済的負担が軽減され、安心して出かけるこ



とができる。

(2) 希望する児童全員が学童保育所へ安全に登所できる環境づくり

- ・特別な配慮が必要な児童が、安全に学校から学童保育所へ、また学童保育所から自宅へ移動することができる仕組みづくり。

(第2期国立市放課後子ども総合プラン 参照)

○貢献するSDGsゴール



(ゴール 11)

「包括的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間住居を実現する」

(ターゲット 11.2)

「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」

4. 計画化

令和5(2023)年度の国立市地域交通計画の見直しに伴い、本基本方針を地域交通計画に反映します。ただし、令和4(2022)年度から実施可能な施策については、随時予算化を図っていきます。

5. 対象

高齢者及びしょうがい者(児)の移動に困難を伴う人、妊婦及び子育て世帯



6. 新たな地域交通の位置付け

- ・福祉交通の位置付けと公共性（「地域公共交通」の考え方）

「公共」という言葉は、「社会的視点に立ち、無料若しくは十分に廉価な価格で、十分な量と質が提供されるべき財やサービス」を意味することが多いようですが、その一方で、我が国では、主として民間事業者により供給される「旅客運送契約の下で運賃を払えばだれもが利用可能な運送サービス」を「公共交通」と呼んでいます。（国土交通省：交通政策基本計画より）

市では、既設バス事業者が行っている「公共交通」だけでは、地域のニーズに応えることが難しいことから、コミュニティバス事業により地域公共交通の補完を行っています。

また、地域公共交通としてのバス・タクシー事業を補完する形で福祉交通（福祉有償運送等）があり、市等から公助（補助金）を受け廉価な旅客から収受する対価で運行を行っています。

本基本方針では、福祉交通について、公共交通を単独で利用できない高齢者・しょうがい者（児）等を対象とした交通手段としていますが、だれもが将来利用する可能性のある交通であることから、福祉交通を第二の地域公共交通と位置付け、安心して利用できる身近な交通手段であるという市民意識の醸成を図ることで、公的な支援等についての理解を得るよう図っていきます。

7. 取り組み方針

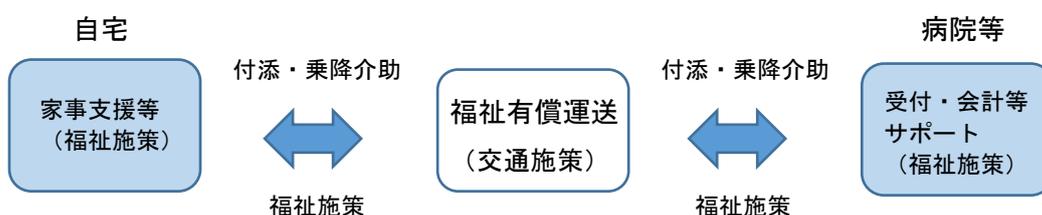
（1）適切な移動手段を選べることのできる交通環境づくり

①「交通」と「福祉」の連携強化

- ・道路運送法と介護予防・日常生活支援総合事業、介護保険

令和2（2020）年度から要支援者等の生活支援と移送に係る支援が、福祉有償運送のサービスと併せて受けられるようになりました。今後、更なる需要増が見込まれることから、福祉施策と連携してより使いやすく、また、分かりやすい利用案内や幅広い方へ広報して利用促進を図っていきます。

○「交通」・「福祉」の一連のサービス例





②総合交通相談窓口の設置

現在、移動サービスや移動手段の紹介は各担当部署で行っており、また、交通に関するニーズも様々であることから、市民にとっては複雑で分かりにくい状態となっています。そのような状態を解決するために、移動支援についての総合的な相談をワンストップで行えるような窓口設置の検討を行っていきます。

複雑な例：福祉有償運送について

- ① 利用受付・ヒアリング ⇒ 各福祉担当部署
- ② 福祉有償運送事業者への紹介 ⇒ 交通担当部署
- ③ 面談・詳細な対価等の説明 ⇒ 福祉有償運送事業者

①～③を経て、福祉有償運送事業者と利用希望者がお互いに合意した場合、利用希望者は福祉有償運送事業者の登録者となり、利用を開始する流れとなっています。

また、利用希望者の容態や利用条件によっては、公共交通や福祉有償運送以外の福祉交通が適している場合や、ヘルパーなどの付添いが必要であるケースもあるため、そのような場合に利用できる制度の情報も必要になります。

③福祉交通への公的支援等

福祉交通は、自家用車やタクシーの様に、基本的にはドア・ツー・ドアの個別輸送で、利便性に優れ、公的支援を受けているものもありますが、更に、利用し易くなるよう市民ニーズに合った支援の方法について、検討を行っていきます。

また、福祉交通ニーズの多様化や需要の増加が予想され、現状の福祉有償運送事業による移送サービスだけでは、潜在的需要に対応することが難しいと考えられることから、コミュニティバス事業と同様に、市が主体となって民間と協働したドア・ツー・ドアでの移送制度や補助の在り方を検討します。

④デジタル化・新たなモビリティへの柔軟な対応

○事例

・MaaS

MaaSは、飛行機、鉄道、バス、タクシーなど目的地までの交通手段や移動ルートの情報だけでなく、カーシェアリングサービスなどのシェアリン



グサービスについての検索、予約、運賃支払いなどもスマートフォン等から一度で行えるサービスです。MaaSによって、移動の効率性向上だけではなく、マーケティングなどの波及的効果も期待できることから、民間事業者が中心で行っている実証実験の結果や進捗状況を注視し、民間事業者との協働や市からの情報提供サービスとして利用ができないか検討を行ってまいります。

- 超小型モビリティ等

コンパクトで小回りが利き、環境性能に優れた4人乗り程度の車両であり、新たな移動ニーズへの対応が期待されています。国はこのようなグリーンスローモビリティと呼ばれるサービスの導入に向けた支援事業を展開していて、観光や高齢者等の移動手段として利用を図るため、実証事業や車両購入費補助により普及を推進しています。事業機会を捉え、市でも民間事業者との協働のもと普及を図ってまいります。

また、市では民間事業者と協働でシェアサイクルの普及に努めていますが、今後、高齢者などが利用しやすい環境整備についても事業者と検討を行ってまいります。

⑤妊婦及び子育て世帯への支援

- 病院や保健センターなどへの移動支援について、タクシー等の利用補助の検討を行ってまいります。

⑥福祉交通利用者への広報・事業者PR

- 地域交通（福祉交通）たよりの発刊

年2回程度、地域交通について情報提供を行ってまいります。また、福祉有償運送の利用登録の促進やボランティアの募集、介護タクシー等のPR及びヘルパー研修の案内（パンフレット作成・掲示）などを行ってまいります。



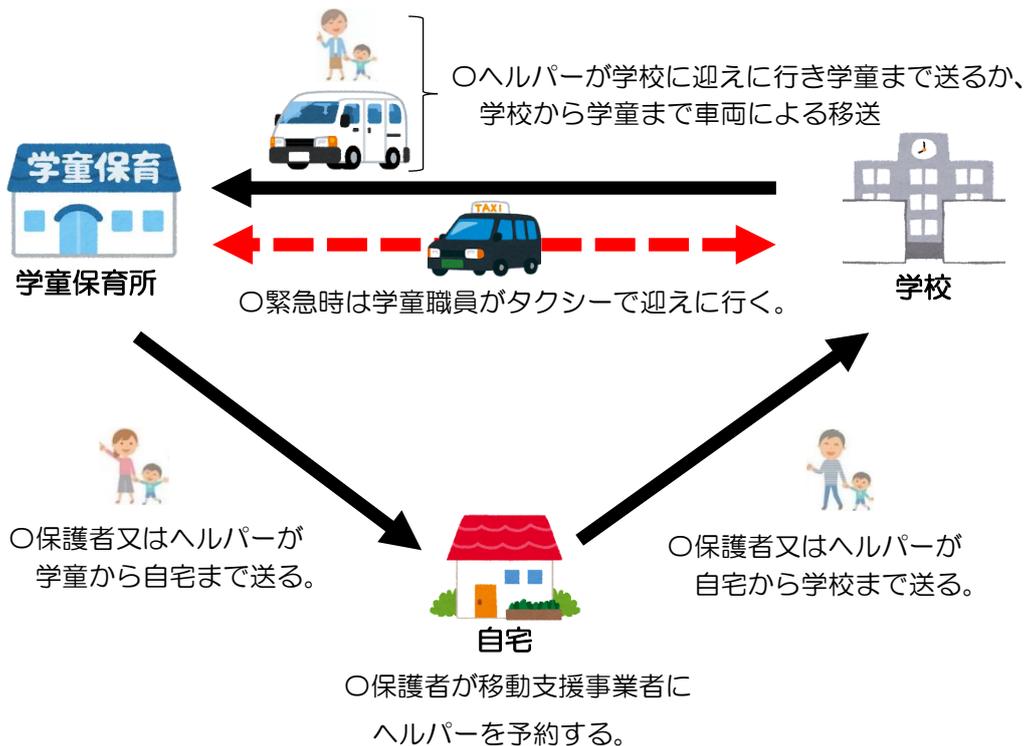
(2) 希望する児童全員が学童保育所へ安全に登所できる環境づくり

①学校から学童保育所までの移動

全体的にヘルパーが不足しており、特にガイドヘルパーの人数は少ない現状です。市は、現在、しょうがい児一人につきヘルパー一人が付いて移動を行う形の個別移動サービス（移動支援補助）を行っています。

学校建替に伴い敷地内に学童保育所を確保することで移動の問題は解決されますが、それまでの間も共働き世帯が増えることが予想され、ヘルパー不足は年々深刻化していくと考えることから、ヘルパー人員を増やす長期的な施策の他に、車両による移送や集団での移動について具体的な検討を行っていきます。

イメージ図



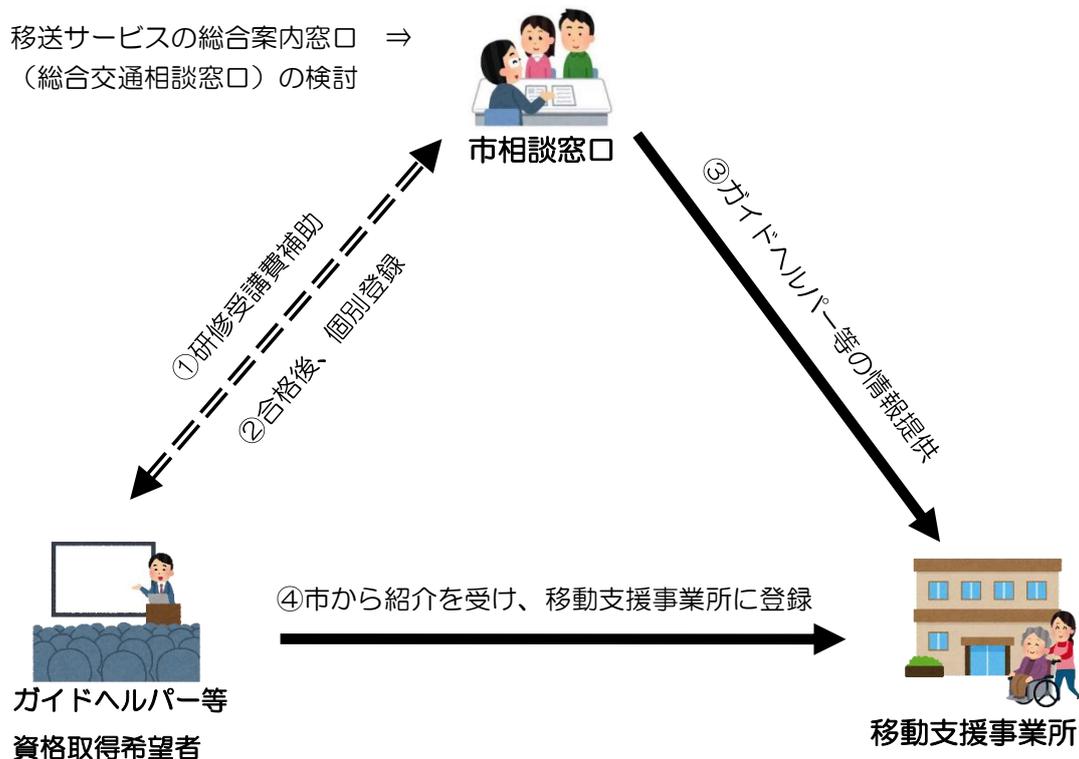


②移動を支える人（ヘルパー）のサポート

○ヘルパーの養成と、働きたい人を必要とする人に橋渡しできるように検討していきます。

イメージ図

ガイドヘルパー等資格取得希望者に資格取得に関する研修の受講費を補助し、合格した場合、市に個別登録し、市は必要とする事業所へ情報提供します。



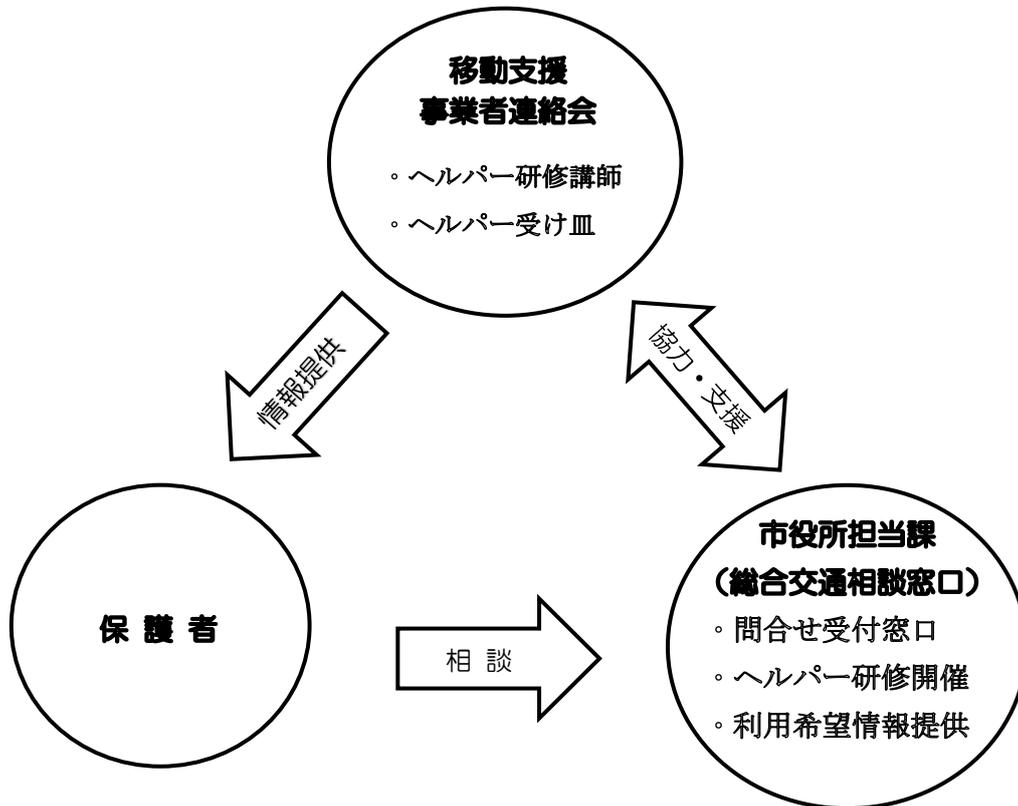
ガイドヘルパー等の確保を目的とし、ガイドヘルパー等の資格取得の助成（国立市介護職員初任者研修受講費助成制度を活用）を行うことで、移動支援事業所への登録者を増やすことと、市にも個人契約（地サポ）の承諾の有無を確認し、ヘルパーと利用者（しょうがい児等）とをマッチングするシステムの検討を行っていきます。

なお、個人的契約を希望する場合は「国立市しょうがい者（児）地域参加型介護サポート事業（地サポ）」の活用について検討を行っていきます。



③移動支援事業者等の連絡会設置

○移動支援のガイドヘルパーを派遣している事業者同士がヘルパー不足などの問題解決に関する情報交換を行える場として、移動支援事業者と協力して連絡会の開催を検討します。

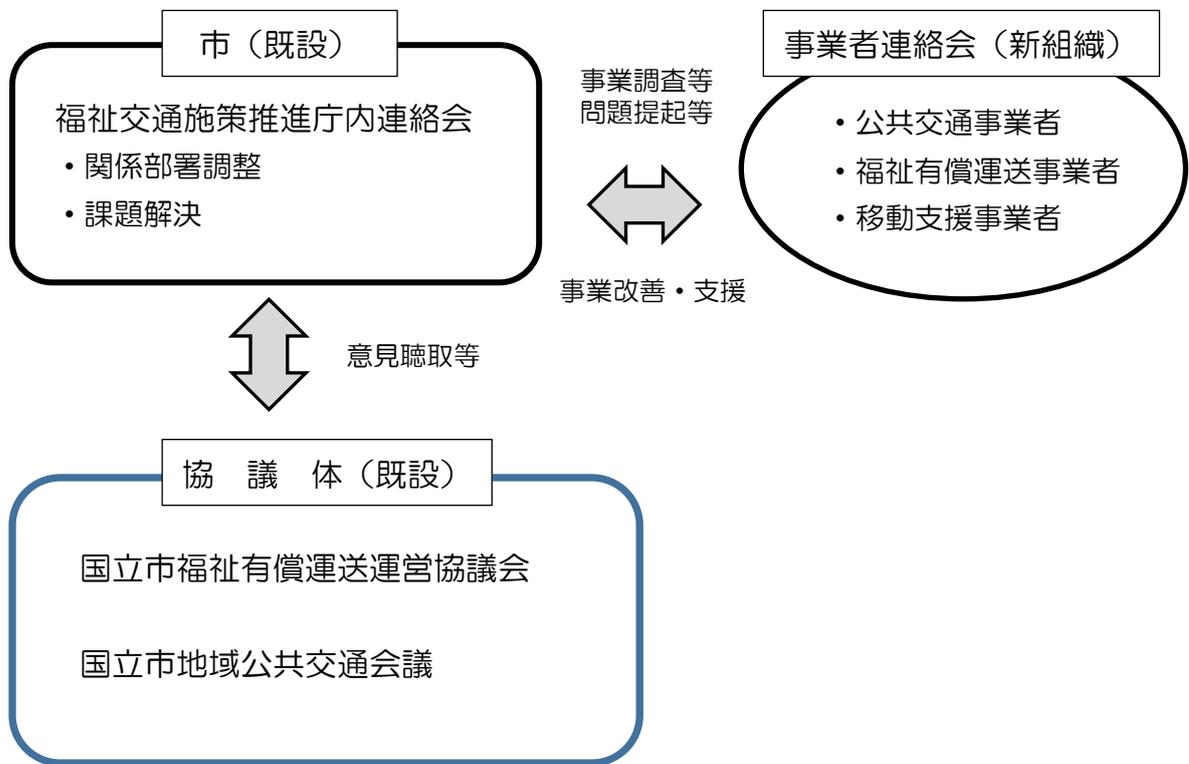




8. 基本方針の進捗管理

今後、基本方針に基づき事業化するにあたり、庁内検討や協議会などに回り、検討・協議を行っていきませんが、公共交通と福祉交通についての協議を緊密化する必要があることから、国立市福祉有償運送運営協議会と国立市地域公共交通会議の連携強化を図っていきます。

- 庁内検討会：国立市福祉交通施策推進庁内連絡会
- 協議会等：国立市福祉有償運送運営協議会
：国立市地域公共交通会議





9. 資料編

(1) 国立市新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム設置要綱

(設置)

第1条 地域公共交通の利用が困難な者が日常生活を営む上で必要とする移動手段について、交通の視点から重点的かつ集中的に調査及び検討を行い、将来を見据えた新たな福祉交通システムを構築するため、国立市プロジェクトチームの設置及び運営に関する規程（昭和51年7月国立市訓令（甲）第15号）第3条第1項の規定に基づき、国立市新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム（以下「チーム」という。）を設置する。

(任務)

第2条 チームは、次に掲げる事項について重点的かつ集中的に調査等を行い、その成果を市長に報告する。

- (1) 高齢者、しょうがい児等が抱える移動に関する問題を解決するために必要な事項
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の移動支援事業に関する事項

(編成)

第3条 チームは、メンバー11人以内をもって組織する。

2 メンバーは、福祉交通等に関連する部署に所属する職員の中から市長が任命する。

(任期)

第4条 メンバーの任期は、第2条の規定による報告のあった日をもって終了する。

(運営)

第5条 チームにリーダーを置き、市長がメンバーの中からこれを指名する。

2 リーダーは、チームを統括する。

3 チームにサブリーダーを置き、リーダーがメンバーの中からこれを指名する。

4 サブリーダーは、リーダーを補佐する。

(庶務)

第6条 チームの庶務は、都市整備部道路交通課において処理する。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、チームの運営について必要な事項は、チームのリーダーが定める。



付 則

この訓令は、令和3年4月26日から施行する。

(2) 新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム検討の経過

- ①福祉交通事業者（4者）へのヒアリング
- ②小学校の特別支援学級（3校）へのヒアリング
- ③移動支援事業者（4者）へのヒアリング
- ④プロジェクトチーム6回開催（令和3（2021）年5月～11月）
 - 1.既設の移動サービスの洗い出し
 - 2.学校から学童までの移送支援の検討
 - 3.移送サービスの現状と課題
 - 4.高齢者の移送サービスの検討
 - 5.基本方針（案）に関して検討
 - 6.基本方針（案）に関して検討

(3) 新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム委員

都市整備部 道路交通課長	中島 広幸
健康福祉部 福祉総務課長 兼福祉交通担当課長	伊形 研一郎
政策経営部 政策経営課課長補佐	山本 淳
健康福祉部 しょうがいしゃ支援課長	関 知介
健康福祉部 しょうがいしゃ支援課課長補佐 兼手当・給付係長 兼道路交通課課長補佐	長田 健
健康福祉部 高齢者支援課介護保険係長 兼交通係主査	深谷 夏人
健康福祉部 地域包括ケア推進担当課長	加藤 尚子
子ども家庭部 施策推進担当課長	清水 周
子ども家庭部 児童青少年課課長補佐兼児童青少年係長	畠山 雄一郎
教育委員会 指導担当課長	川畑 淳子
社会福祉協議会 福祉事業課長	小鷹 学

（令和3年4月1日現在）

国立市福祉交通支援基本方針
2022（令和4）年1月

発行 国立市
編集 国立市都市整備部道路交通課
〒186-8501
国立市富士見台2丁目47番地の1
Tel042-576-2111（代表）

