別添2

高齢者の移動手段の確保に関する検討会

中間とりまとめ　　参考資料

平成29年６月

高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成（本文1.（1）に対応）

○ 地方公共団体や交通事業者による、高齢者に対する公共交通機関利用促進施策について、持続可能な取組となるよう、対象範囲や支援の方法など各地の取組事例を収集・共有

○ 加えて、都道府県警察等の関係者と連携しつつ、地方運輸局・運輸支局を通じて、地方公共団体や交通事業者に対し、働き掛けを実施

■ 高齢者の公共交通利用促進策の例

高松市（ゴールドＩｒｕＣａ）

【概要】
「ゴールドIruCa」を利用することにより、IruCa（交通系ICカード）を導入している公共交通（電車・バス（コミュニティバスを含む。））の運賃が半額

【対象者】
高松市に在住する70歳以上の方

【負担金】
2,000円（半年間有効）

東京都（シルバーパス）

【概要】
シルバーパスにより都営地下鉄、都バス、東急バス、京王バス等の交通機関に東京都の区域内の停留所（駅）相互間を乗車可能

【対象者】
次の条件の全てを満たしている方
（ア）東京都の区域に住所を有する方
（イ）70歳以上の方
（ウ）寝たきり等で経常的なバス利用が困難でない方

【負担金】
20,510円（※）（１年間有効）
※ 区市町村民税課税の方の場合。非課税の方は1,000円。

鳥栖市（高齢者福祉乗車券）

【概要】
高齢者や運転免許を自主返納した方に対して、路線バス（市内のバス停で乗車又は下車するもの）で利用可能な乗車券を割安で販売

【対象者】
鳥栖市内の75歳以上の方
又は70歳以上74歳以下で
運転免許証を自主返納した方

【負担金】
5,000円分の乗車券を1,500円で販売

群馬県前橋市（移動困難者へのタクシー運賃助成制度）

【概要】
移動困難者向けにタクシー運賃の一部を支援する制度を実施。2人以上の相乗り利用の場合、1人1乗車につき最大500円を支援。単独利用の場合、2千円以下の場合は運賃の半額、2千円を超える場合は千円を支援

【対象者】
前橋市に住民登録しており、
次のいずれかの条件に該当する方
・75歳以上
・65歳以上で運転免許なし
・身体障害者、妊産婦等
・運転免許自主返納者

高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成（続き）（本文1.（1）に対応）

■ 高齢者の公共交通利用促進策の例

大阪府堺市（おでかけ応援制度）

【概要】
堺市内の路線バスや阪堺電車において、乗降場所のうち少なくとも一方が堺市内にある場合、「おでかけ応援カード（ICカード）」を提示すれば、1乗車100円で利用可能（年間240日まで）

おでかけ応援カード

【対象者】
65歳以上の堺市民

【負担金】
1,000円（カード発行時のみ）
※更新不要

利用方法

①乗車時にカードを読取機にタッチ

②降車時にカードを読取機にタッチ

③現金で100円支払う

愛知県田原市（多様なモードに対応した助成制度）

【概要】
毎年、鉄道・バス・タクシーで利用できる助成券等を交付
対象者が自らの利用ニーズに合わせて選択可能

・次の中からニーズに合った2つを選択
1.バス・電車回数乗車券（3,000円分）
2.タクシー券（3,000円分）
3.コミュバス回数券購入助成券（3,000円分）
（※）1又は2を単独で6,000円分にすることも可
（※）その他、民間事業者が発行する企画乗車券に対する助成券も選択可

【対象者】
70歳以上の田原市民

■年齢以外の観点も加味した公共交通利用促進施策の例

愛媛県愛南町

【概要】
バス停からの距離に応じて500円～1,500円のタクシー料金の一部を助成（年間50回まで。町内の移動に限る）

【対象者】
満70歳以上又は満65歳以上の身体障害者等で、乗合バスとコミュバスの停留所（フリー乗降できる区間はその路線）から300m以上家が離れている方

バス停からの距離

大阪府松原市

【概要】
タクシー利用に使える助成券を交付。
（申請月から1ヶ月当たり2枚を交付）
①福祉タクシー1乗車につき500円分の助成券（要支援2以上）
②福祉リフト付きタクシー1乗車につき1,400円分の助成券（要介護4，5の方が対象）

【対象者】
在宅生活している65歳以上の方で介護保険制度における要支援2以上の認定を受けている方

要介護度

奈良県桜井市

【概要】
高齢者総合福祉センターを利用するため、同センターの最寄りバス停で乗降した際、運転手に入館証を提示することでコミュニティバスの片道の運賃が100円

【対象者】
高齢者総合福祉センターの利用者証所持者
（市内在住の60歳以上の方に発行）

特定施設の利用者

高齢者に利用しやすいサービス導入に向けた地方公共団体等との連携（乗合タクシー）（本文1.(2)に対応）

「乗合タクシー導入のための都道府県タクシー協会が行う自治体訪問活動及び情報交換等についてのご指導・ご支援のお願いについて（要望）」（抜粋）

（平成28年11月9日　全国ハイヤー・タクシー連合会より
国土交通省自動車局長あて要請）

一部の協会からは、「自治体の中には、地域交通を担当する部署が設置されていなかったり、担当者が配置されていないなどにより、地域公共交通としてのタクシーに対する理解が乏しく、乗合タクシー導入に関して思うような対応がいただけない。」との意見が寄せられております。

その一方で、**運輸局・支局のご支援を得ながら自治体訪問活動等を行っている協会**からは、**「自治体関係者に地域公共交通としてのタクシーの役割や、乗合タクシーへのご理解を深めていただくことができた。」**との報告も上がってきております。

弊連合会としては、乗合タクシーは、路線バス撤退後の地域における最後の公共交通機関としての役割が期待されていることから、引き続き、自治体に対して、その導入を働きかけて参る所存ではありますが、国土交通省におかれましては、上記の事情をご賢察いただき、都道府県タクシー協会が行う乗合タクシー導入のための**自治体訪問活動に対しての運輸局・支局を通じてのご指導・ご支援を賜りますようお願い申し上げます。**

「乗合タクシーに関する都道府県タクシー協会と自治体の情報交換等に係る協力について（依頼）」（抜粋）

（平成28年11月14日　国土交通省旅客課長より
地方運輸局自動車交通部長等あて通達）

乗合タクシーは、過疎地その他の交通不便地域における地域住民の移動手段の確保に有効な手段の一つです。一方で、各地域において乗合タクシー事業の提案をしたい事業者と自治体との**連携が十分に図られていない状況**にあります。このため、貴部におかれては、**交通政策部とも連携し、都道府県タクシー協会が行う乗合タクシーに関する自治体訪問活動等が円滑に進むよう同行等により支援願います。**

また、タクシー事業者の提案が地域の公共交通の維持・確保に有益であると考えられる場合は、地方公共団体に対し、地域公共交通会議等へのタクシー事業者の参画を促すよう働きかけ願います。

なお、本件に関し別添のとおり総合政策局公共交通政策部交通計画課から**各運輸局交通政策部あて通知**していることを申し添えます。

○乗合タクシー導入事例
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000067.html
http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/CaseStudies.pdf

タクシーの相乗り促進（配車アプリの活用）（本文1.(3)に対応）

利用者同士のネットワーク化による相乗り促進

○ スマートフォンやタブレットのアプリを通して、利用者をマッチングするサービスの例（タクシー利用を前提としたもので、自家用車による白タク行為は対象外）

「WithCab」

「相乗屋.net」

「AINORY」

高齢者にも使いやすいよう

スマートフォンやタブレットの操作性向上を図るとともに、

地域のコミュニティにおける普及を促進

ICTを活用した新しいタクシーサービスに係る実証実験

○ 新サービス実現に向け、制度設計のための実証実験等を実施【H29年度予算案】

配車アプリを活用し、効率的で割安な運送を可能とする**相乗りサービス**の実証実験等

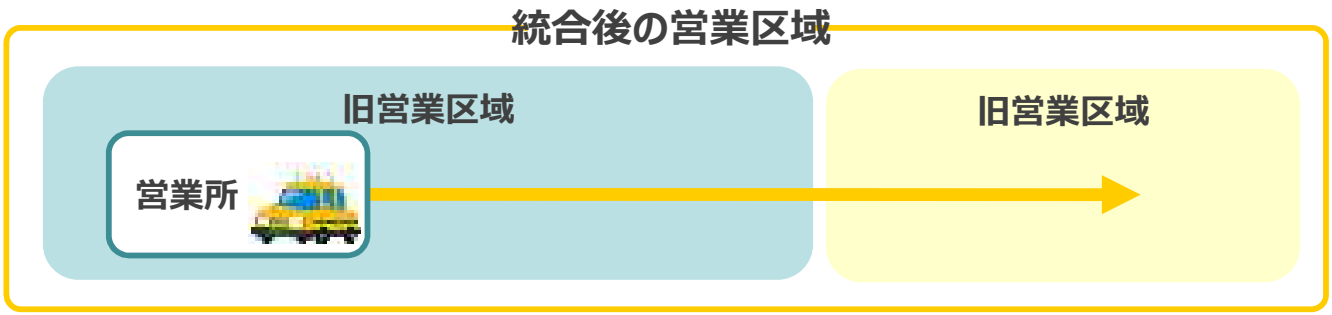
効果

●運送の効率化による**生産性の向上**・利用者の選択肢の増加・割安な運賃でのサービス提供

過疎地における移動手段の維持のための規制緩和（本文1.(4)に対応）

ロ タクシーの営業所あたりの最低車両数（原則５両）の維持が困難な場合の検討策

①営業区域の統合



■ サービスの維持が難しい地域を隣接区域内のタクシー事業者がカバーできるよう、営業区域を統合し、事業者が運送可能な地域を拡大

②営業区域内の一部地域（合併前の旧町村単位など）に対する限定的な最低車両数の緩和

■ 営業区域内の一部地域に限って最低車両数を緩和
（例：Ａ市の最低車両数５両
Ａ市内の旧Ｂ町区域２両に緩和）

③営業区域内の交通空白地域における交通手段の検討（自治体との連携による自家用有償旅客運送等）

■ 営業区域内のタクシー事業者が対応できない一部地域に自家用有償運送を導入

過疎地域における自動車運送業の生産性向上プラン（本文2.（1）に対応）

□ **自動車運送業の担い手不足**と**人口減少に伴う輸送需要の減少**により、**過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が**深刻な課題となっている。

➡ 自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、**サービスの「かけもち」を可能とする。**

現　状

【乗合バス】

350kg未満の荷物を運ぶことが可能
（道路運送法第82条）

【貸切バス・タクシー】

旅客運送に特化

【トラック】

貨物運送に特化

活用円滑化案

【乗合バス】

350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)
※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不要

【タクシー】

荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)
※過疎地域に限る

【貸切バス】

荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)
※過疎地域に限る

【トラック】

人を運ぶことを可能とする
（旅客自動車運送事業の許可を取得）
※過疎地域に限る

【自家用有償旅客運送者】

自家用有償旅客運送者が自家用自動車で350kg未満の荷物を運ぶことが可能
（道路運送法第78条第３号の許可を取得）**※過疎地域に限る**

スクールバス等への混乗（本文2.(2)に対応）

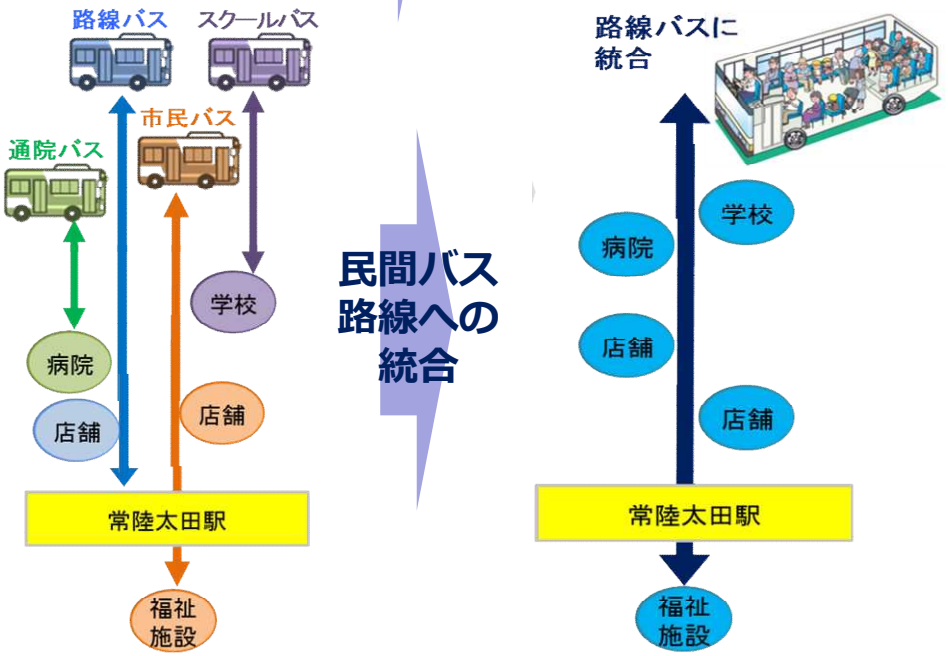
○ 限られた人的・物的資源の有効活用を図るため、スクールバス等について、路線バスやコミュニティバスとの統合や、混乗を目的とした自家用有償旅客運送への転換など、地域の実情に応じた役割分担を適切に行い、持続可能な移動手段の確保・維持を促進

スクールバス等の民間バス路線への統合

○ 茨城県常陸太田市の事例

路線バスとスクールバス等の路線が重複して、運転手・車両の面から非効率な運送

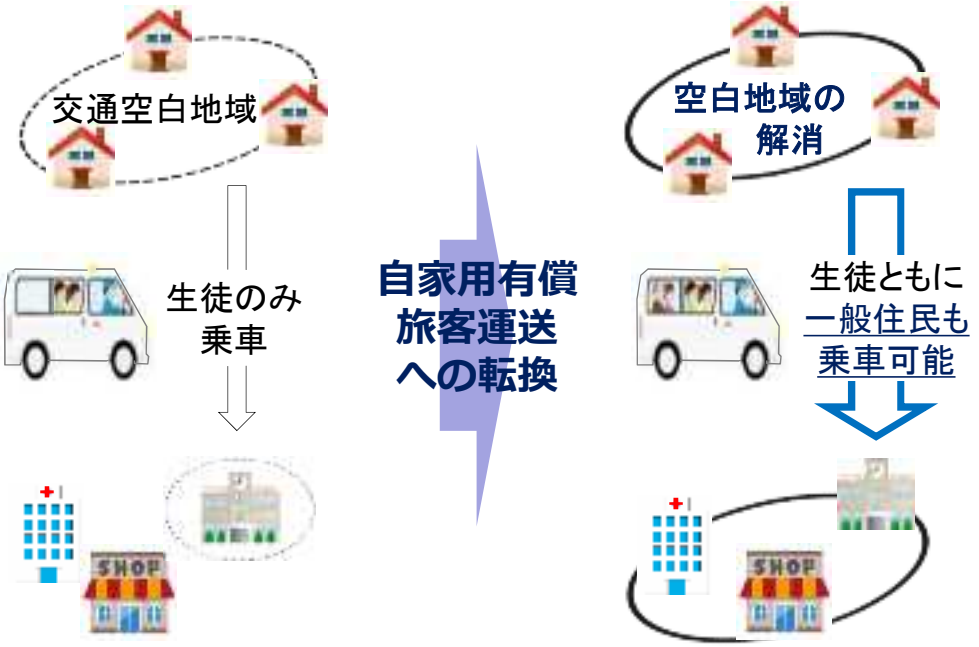
路線バスへの一本化による効率性向上とともに、ダイヤや運行本数など利便性向上も併せて図ることで、持続可能性を確保



自家用有償旅客運送への転換による混乗の実現

○ 長崎県対馬市の事例

小中学校が運営するスクールバスを、**自家用有償旅客運送に転換**することにより、一般住民も乗車することを可能とし、地域における移動手段としての機能確保を実現



検討プロセスのガイドライン化（本文3.（1）に対応）

□ 地域交通ネットワークの**担い手の仕分けを行うための検討プロセス**を**ガイドライン化**

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（イメージ）

1　交通事業者の活用の可能性の検討

市町村　地域住民等

①乗合タクシー等の導入について提案を求める →

← ②一定期間内に提案

地域の交通事業者

③提案を踏まえて協議・実施

2　上記1により地域交通の確保ができなかった場合

市町村　地域住民等

④自家用有償旅客運送の委託について検討 →

地域の交通事業者

一定期間内にまとまらなかった場合

自家用有償旅客運送の必要性に係る地域の関係者の合意がなされたものとみなす

□ 登録更新の際にも、上記１及び２を再検討

連 携

「互助」の組織化にあたっては、左記1及び2も並行して検討

「互助」による地域交通の確保

市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化（本文3.（2）に対応）

現行の取扱い		活用円滑化案
□地域公共交通会議等において個別に検討・合意	➡	●合理的・効率的な検討プロセスを定型化（ガイドラインを策定）
□地域公共交通会議等においてのみ検討	➡	●地域公共交通会議等と介護保険法の協議体とが連携
□持ち込み車両の活用はNPO等が主体である場合に限定	➡	●持ち込み車両の活用を市町村が主体である場合にも拡大
□市町村が運送主体となる場合は路線運行のみが可能	➡	●市町村が運送主体となる場合でも区域運行を可能とする

「協議体」と「協議会」等との連携（本文5.（1）に対応）

○ 高齢者に必要不可欠な「移動」について、交通・福祉双方の関係者が協働して議論できるよう、地域の実情や相互理解の進捗を踏まえつつ、各関係組織の市町村レベルでの連携を促進

○ 国としては、具体的な連携イメージが湧くよう、通知やガイドラインの発出等、周知を徹底

協議体（介護保険制度）

（構成員例）

市町村の福祉部局	ＮＰＯ	社会福祉法人	社会福祉協議会
ボランティア団体	介護サービス事業者	シルバー人材センター	生活支援ｺｰﾃﾞｨﾈｰﾀｰ

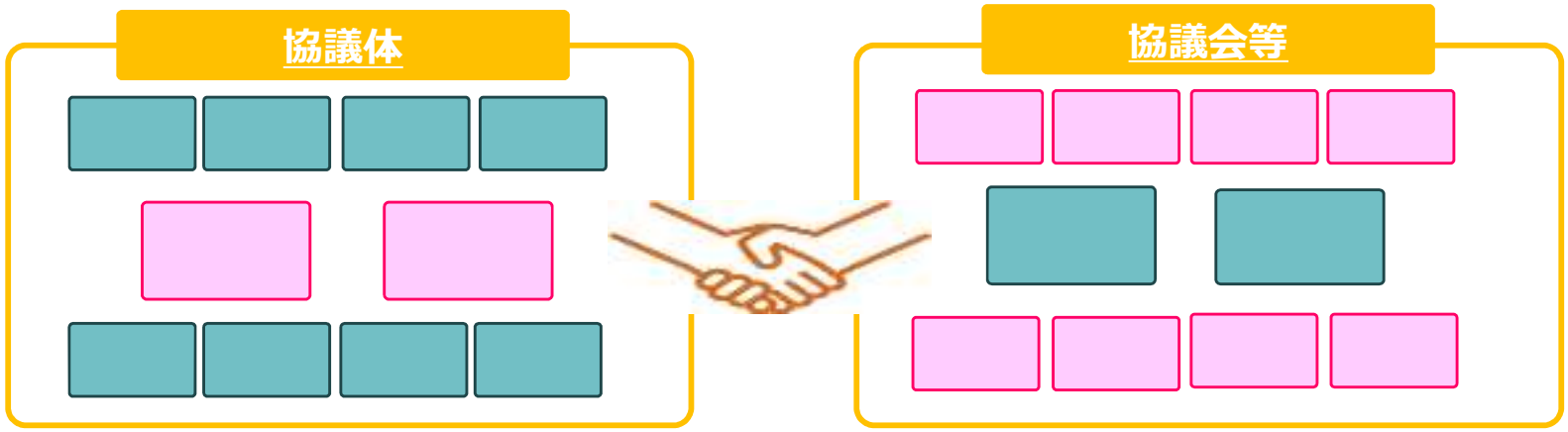
- **協議会**（地域公共交通活性化再生法）
- **地域公共交通会議**
- **運営協議会**（自家用有償旅客運送）

（構成員例）

市町村の交通部局	バス事業者	タクシー事業者	鉄道事業者
利用者	公安委員会	道路管理者	地方運輸局（運輸支局）

市町村レベルでの連携イメージ

【構成員の相互参加】



介護保険制度に関する移動支援サービスの活用（本文5.（2）に対応）

○ 介護保険制度の介護予防・日常生活支援総合事業に基づいて実施される「訪問型サービスD（移動支援・移送前後の生活支援）」について、事業の対象者以外に対して支援を行う際の考え方を明確化するとともに、取組事例の収集・提供を行うことにより、移動支援の普及・拡大を促進

■ 訪問型サービスDの導入事例

神奈川県秦野市
（秦野市訪問型移動支援サービス事業）

【内容】
住民主体の通所型サービスに係る移動支援

【対象者の要件】
次の要件のすべてを満たす人
① 要支援者、基本チェックリスト該当者
② ケアマネジメントの結果、送迎を必要とする人

【サービス提供者の要件】
・ 福祉有償運送登録事業者
・ 通所サービスの送迎を実施するなど、高齢者の送迎に対して充分な知識と経験を有する団体

【補助の対象】
コーディネーターに係る人件費、消耗品、通信費、車両保険料などの間接経費

【利用者負担】
なし

■ 訪問型サービスDの概要

事業の対象者	要支援者 及び 基本チェックリスト該当者
主な担い手	自家用有償旅客運送 及び 「互助」による運送を提供する者
サービスの内容	・通所型サービス等における送迎のみを別主体が実施する場合（移動支援） ・通院等における送迎の前後に行われる付き添い支援（買い物等の送迎時も可）
実施方法	事業に関する間接経費補助 等
その他	事業の対象者以外に対して 移動支援等を行うことも可能 （但し、その際の間接経費補助額は 費用按分等により算出）

地域主体の取組の促進（本文6.(3)に対応）

○ 持続可能な地域公共交通の実現を目指す地方公共団体に対し、企画立案段階から実施段階まで、制度活用における助言や関係者間の調整、優良事例の情報提供など、幅広く支援中

○ 更なる取組強化に向け、対象市町村の拡大とともに、連携の双方向からの深度化を推進

■ 高齢者の移動手段の確保に関する取組への支援例（抜粋）

がんばる地域応援プロジェクト（関東運輸局）

○ 茨城県常陸太田市

バス路線における複数運行者の競合を解消することで、高齢者にも分かりやすいネットワークやダイヤ、運賃に一元化

地域連携サポートプラン（近畿運輸局）

○ 大阪府大東市

公共交通空白地の解消に向けた地域コミュニティ型交通として、乗合タクシーの導入

みんなの交通応援プロジェクト（中部運輸局）

○ 岐阜県恵那市

自治区協議会が主体となって交通空白地有償運送を導入

○ 愛知県瀬戸市

バス事業者と連携し、高齢者向け乗り方教室を開催し、不安感を解消

その他の運輸局における取組支援

○ 岡山県久米南町

停留所やダイヤに制約がある町営バスを見直し、ドアtoドアでの移動が可能で高齢者に優しいデマンド型交通を導入

○ 佐賀県神埼市

市内巡回バスの本格運行にあたり、高齢者に的を絞った運行計画へ転換し、利用者増を実現

持続可能な地域公共交通の形成の一環として、高齢者の移動手段の確保を実現

地域主体の取組の促進（高齢者移動手段確保への地方財政措置）（本文6.(3)に対応）

○　平成29年度地方財政計画において地方交付税措置を講じている「高齢者の生活支援等の地域のくらしを支える仕組みづくり（500億円）」について、同措置が地域運営組織等による高齢者移動手段確保の取組も対象としていることを明確化・周知することにより、地方公共団体の取組を後押し。

■　地域における取組事例

波多コミュニティ協議会（島根県雲南市）

○　地区内に唯一あった商店が閉店したことを受け、波多交流センター（旧波多小学校）の一画に店舗を開設し運営を開始。

○　店舗の隣に喫茶スペースを用意したことで、地域住民同士や来訪者との交流が進んでいる。同センター職員が店員を兼ねることで人件費などを節約し、小規模かつ効率的な運営を行っている。

○　また、地区内にはタクシー会社が1社しかないため、協議会が法人格（認可地縁団体）を取得したうえで車両を購入し、高齢者の送迎等を実施している。

■　平成29年度における地方財政措置（市町村分）

（1）地域運営組織の運営支援のための経費

地域の生活や暮らしを守るための組織である地域運営組織が持続可能な活動を継続できるよう、地域運営組織の運営に係る所要の経費について地方交付税措置を講ずる。

①運営支援に関する経費（運営交付金等）…*（普通交付税）*

②形成支援に関する経費（施設改修、ワークショップ開催等）…*（特別交付税）*

（2）高齢者等の暮らしを守る経費

地域における住民同士の支え合いによる高齢者支援の取り組み（高齢者交流、声かけ・見守り、買物支援、弁当配達・配給食、送迎等）に係る所要の経費について、地方交付税措置を講ずる。・・・*（普通交付税）*

※（1）①及び（2）において、一般財源充当額のうち、普通交付税算定額を上回る経費について特別交付税により措置。

高齢者の移動手段確保は地域における高齢者の暮らしを守る施策であることを踏まえ、積極的に取り組むよう、各地方公共団体に周知。