

高齢者の移動手段の確保 に向けた環境整備について

国土交通省 関東運輸局

交通政策部 交通企画課



関東運輸局

Kanto District Transport Bureau

1. 地域公共交通活性化再生法について

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年11月施行)の概要

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

目標

本格的な人口減少社会における
地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりなど関連施策と連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワーク
を再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

面的な公共交通ネットワークを再構築
するため、事業者等が地方公共団体の
支援を受けつつ実施

地域公共交通再編事業

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離) ...

地方公共団体が事業者
等の同意の下に策定

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画 ...

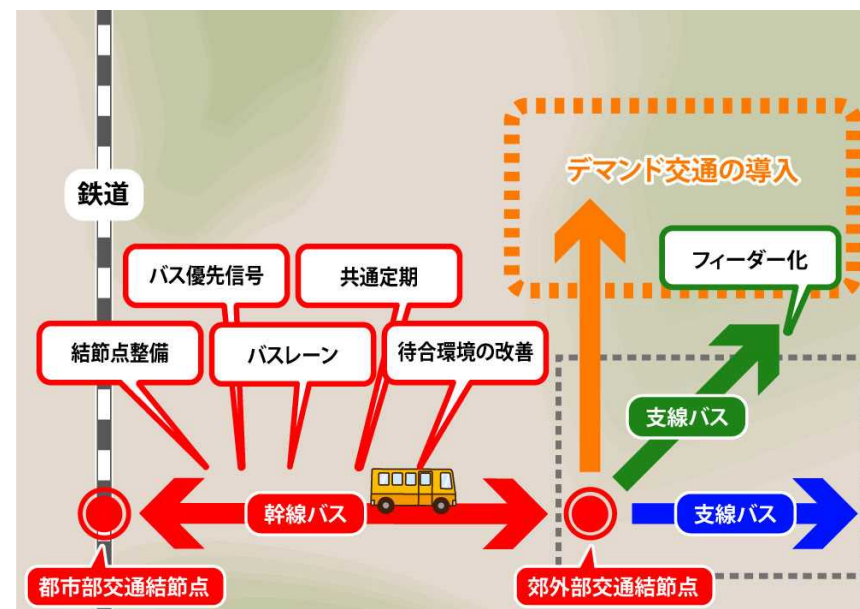
国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

地域公共交通網形成計画

公共交通ネットワークに関するビジョンを明確化するための計画

地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがたを明らかにし、まちづくりなどの関連分野と連携しつつ、面的なネットワークの形成に係る事業を記載

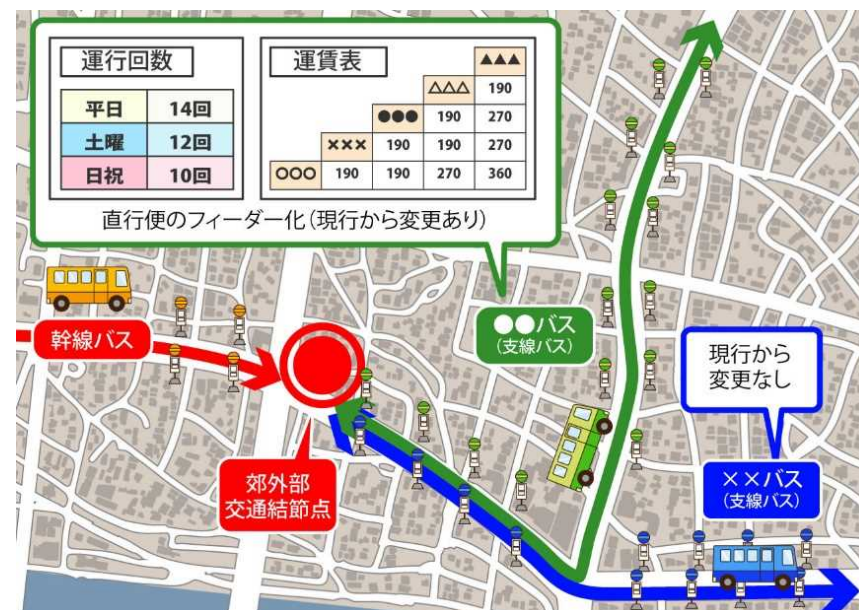
◇網形成計画は「ビジョン」と称されるが、網計画策定までに具体的バス路線網の改編や運賃体系等を合意しておくことが極めて重要！



地域公共交通再編実施計画

運行事業者やダイヤなど具体的な運行内容を定めるための実行計画

策定した網形成計画にもとづき、再編に伴う各路線の運行事業者や運行経路・停留所、運行回数、運賃体系などまで記載



2. 高齢者の移動手段の確保に向けた 関係者との連携の重要性

- 高齢運転者による交通死亡事故の発生状況等を踏まえ、高齢運転者の交通事故防止対策に政府一丸となって取り組むため、以下の会議を開催

1. 高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議

- 日 時:平成28年11月15日
- 安倍総理からの3点の指示
 - ・改正道路交通法の円滑な施行
 - ・**社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備**
 - ・更なる対策の必要性の検討



2. 高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム

- 日 時:第1回 平成28年11月24日、第2回 平成29年1月18日、
第3回 平成29年 3月28日、第4回 平成29年6月30日
- 高齢運転者の交通事故防止について、関係行政機関における更なる対策の検討を促進し、その成果等に基づき早急に対策を講じるため、交通対策本部の下に設置
- 平成29年6月30日に「高齢運転者による交通事故防止に向けて」をとりまとめ、平成29年7月7日に交通対策本部において、WTのとりまとめ内容を推進していくことを決定。

凡例:◎既に開始
:○実施予定

1. 改正道路交通法の円滑な施行

- ◎ 医師の診断体制の確保に向けた警察と医師会等の連携強化 ～協力医師約4,800人を確保(29年5月末現在)～
- ◎ 認知症の早期診断・対応に向けた警察と地方公共団体福祉部局の連携強化

2. 高齢者の移動手段の確保など社会全体で生活を支える体制の整備

- 公共交通機関の利用促進 ～タクシー相乗りサービスの実証実験等～(29年度中に開始)
- 自家用有償運送の導入・活用の円滑化 ～使用車両や運行形態の拡大・手続の合理化等～(29年度中に開始)
- 介護サービスと輸送サービスの連携強化 ～介護保険制度の移動支援サービスの普及拡大等～(速やかに開始)

3. 高齢運転者の特性も踏まえた更なる対策

(1) 有識者会議の提言を踏まえた今後の方策

- 運転適性相談の抜本的見直し ～運転免許証の自主返納の促進等～(速やかに実施)
- 運転免許制度の更なる見直し ～80歳以上の運転リスクが特に高い者への実車試験の導入等～(速やかに検討開始)

(2) 「安全運転サポート車」(サポカーS)の普及啓発

- ◎ コンセプトの策定・公表
- ◎ 官民を挙げた普及啓発 ～広報活動の展開や体験機会の拡大等～
- 安全基準等策定・自動車アセスメント拡充による先進安全技術の普及促進(既に検討開始)

(3) 高速道路における逆走対策の一層の推進

- 逆走車両を警告・誘導する民間技術等の実道での実験(29年7月に開始)

【数値目標】

80歳以上の高齢運転者による事故死者数32年までに200人以下(29年中に250人以下)

※26～28年平均約270人
24～25年平均約250人

高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要

検討の背景

- 高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題
- 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実にすすめる」との総理指示
- 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催

具体的方策

1. 公共交通機関の活用

- ・ 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の働きかけ
- ・ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
- ・ タクシーの相乗り促進
⇒ 配車アプリを活用した実証実験 【平成29年度中実施】
- ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組

2. 貨客混載等の促進

- ・ 貨客混載の推進
⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち 【平成29年6月末までに結論】
- ・ スクールバス等への混乗

3. 自家用有償運送の活用

- ・ 検討プロセスのガイドライン化
⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化 【平成29年度中実施】
- ・ 市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
- ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底

4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ ルールの明確化
⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化 【平成29年度中検討・結論】
- ⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示 【平成29年9月までに実施】
- ・ 実施にあたっての条件整備
- ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供

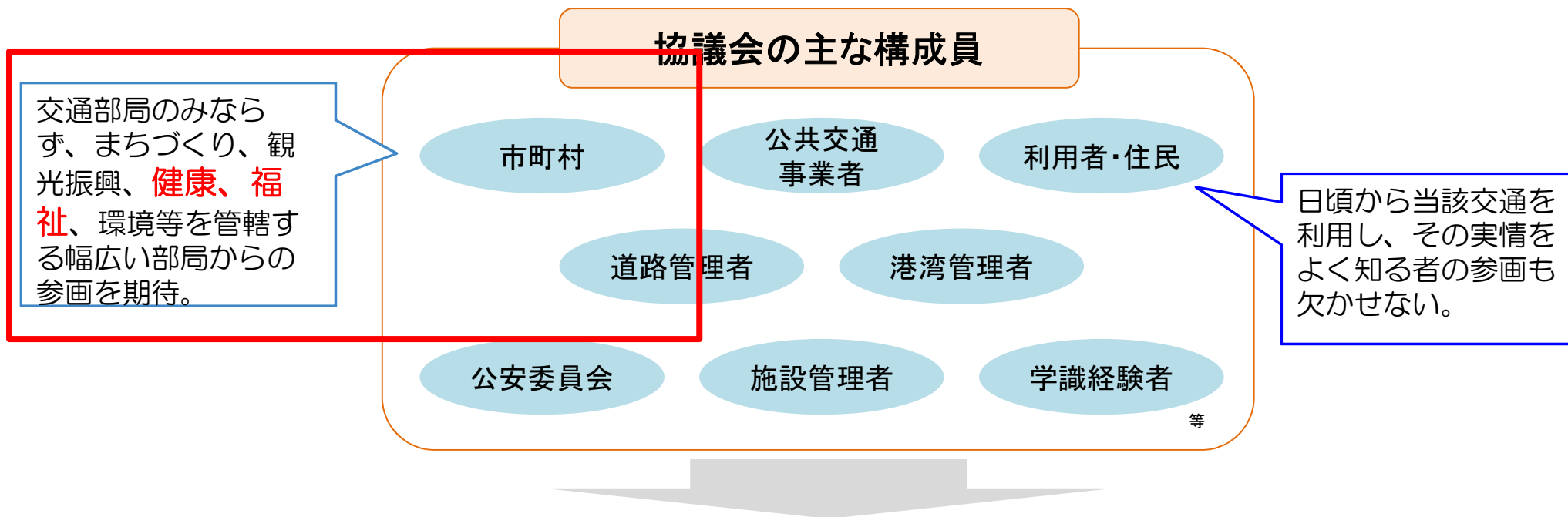
5. 福祉行政との連携

- ・ 介護サービスと輸送サービスの連携
⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【速やかに周知】
- ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大 【平成29年7月までに実施】

6. 地域における取組に対する支援

- ・ 地方運輸局の取組強化
- ・ 制度・手続等の周知徹底
- ・ 地域主体の取組の推進

- 構成員は、地方公共団体の判断により柔軟に追加可能。
(例：商業施設、地元企業、**病院**、学校、観光事業者等)



地域公共交通網形成計画の作成・実施

協議応諾義務

：公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

結果尊重義務

：協議が調った事項については、構成員はその協議結果を尊重しなければならない

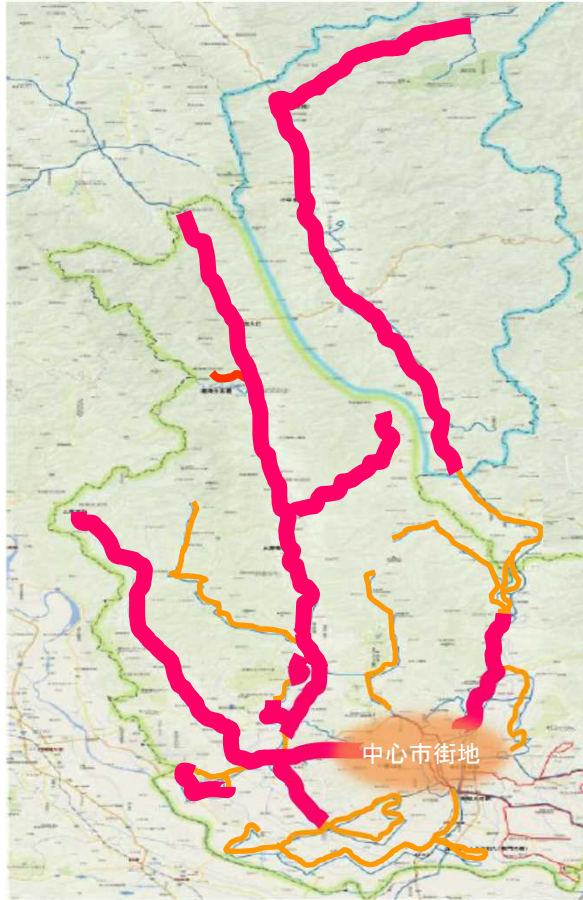
○ 公共施設等が集積する常陸太田地区への持続可能な移動手段を確保するため、民間事業者への路線の統合を図り、効率的で一体的な交通サービスの提供を実現

背景・課題

- ✓ 路線バス、コミュニティバス(市民バス)、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日(週1~7日)、ダイヤ・本数、運賃体系(距離制、200円均一、無料)の棲み分けがなされておらず、非効率な運行

具体的な事業

- ◆ 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合
- ◆ 運行日を毎日(平日)とし、ダイヤ・本数も調整
- ◆ 運賃体系も分かりやすい3段階制に変更(200円、300円、500円)



- 路線バス・市民バス・みどり号が重複していた路線
- 路線バス・市民バスが重複していた路線

- ①地方公共団体（市町村）の内部において、交通部局の担当者と福祉部局の担当者が直接相互に情報を交換できる体制（カウンターパートとしての連絡先の把握、各部局内部の担当者に繋ぐための窓口の設定等）を整備すること
- ②交通部局においては、高齢者の移動手段の確保を図ることが地域公共交通政策において重要であることを踏まえ、福祉部局の有する高齢者の移動ニーズ、介護保険等の福祉制度等の知見・情報の提供を受けること
- ③福祉部局として、福祉サービスの一環としての旅客輸送の実施をする際に、道路運送法その他の交通政策に関する制度や運用について知見・情報を受けることが必要となるため、福祉部局の担当者から情報提供・会議参加等の依頼を受けた場合は、可能な限り対応に努めること

公共交通への支援をどのように捉えるか

- また、サービスの提供、取組の促進のための資金の確保に当たっては、地域公共交通の持つ多面的な効果（「クロスセクター効果」）に着目・明確化し、必要な経費の確保につなげる

地域公共交通は、支出と収入の差を、補助金で補填することで運行を継続しているが、補助金を減らそうとすると…

費用の削減→サービス水準の低下→利用者減少
という、負のスパイラルに。



変動費＋固定費

【支出】

補助金

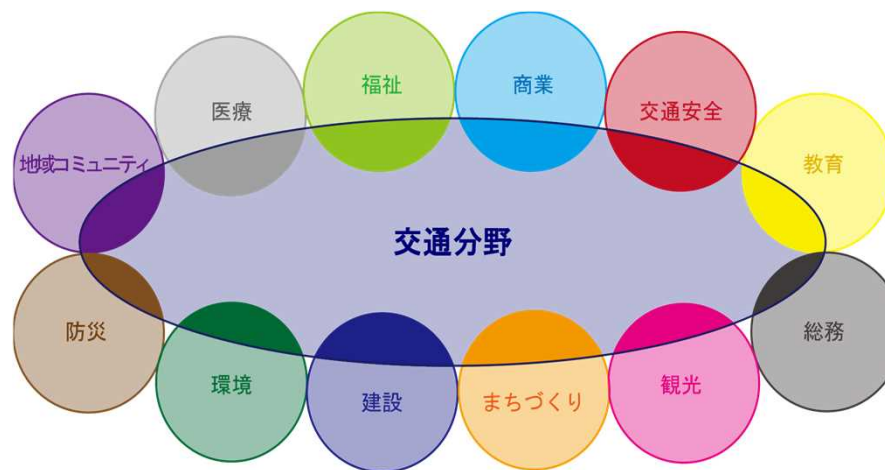
運賃収入

【収入】

クロスセクター効果

クロスセクター効果

地域公共交通サービスの確保により、医療や福祉、まちづくり等の多様な行政施策の費用を節約できる。



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、2千円以下の場合には運賃の半額、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

「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>

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

- 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

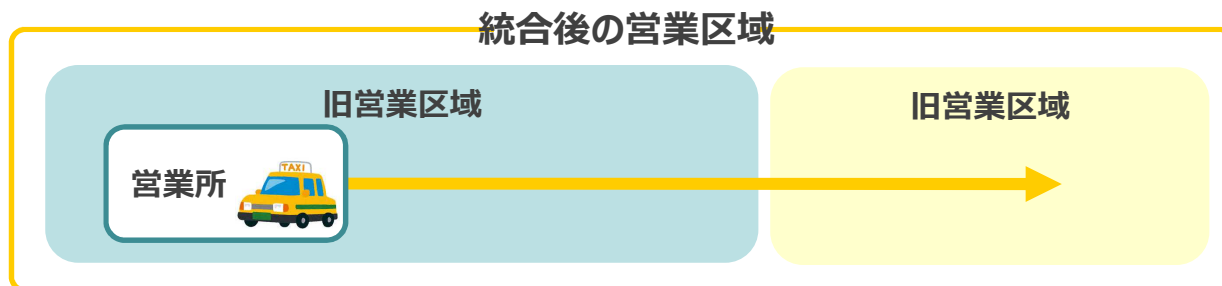
- 運送の効率化による生産性の向上・利用者の選択肢の増加・割安な運賃でのサービス提供



ICTを活用した
新しい
タクシーサービス
に係る
実証実験

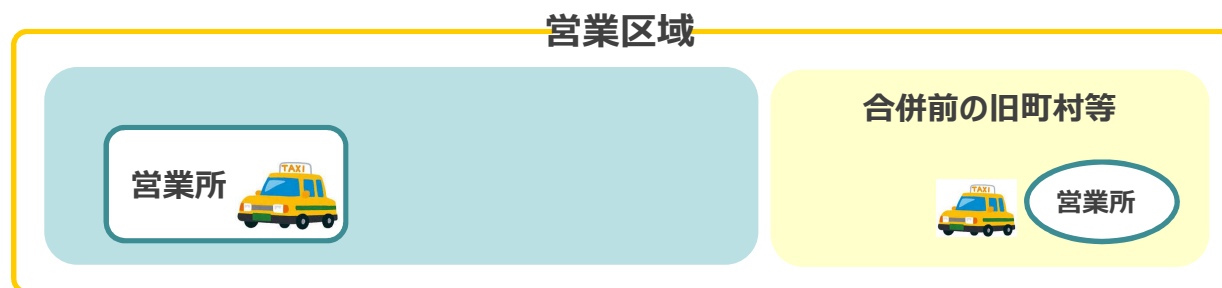
□ タクシーの営業所あたりの最低車両数（原則5両）の維持が困難な場合の検討策

① 営業区域の統合



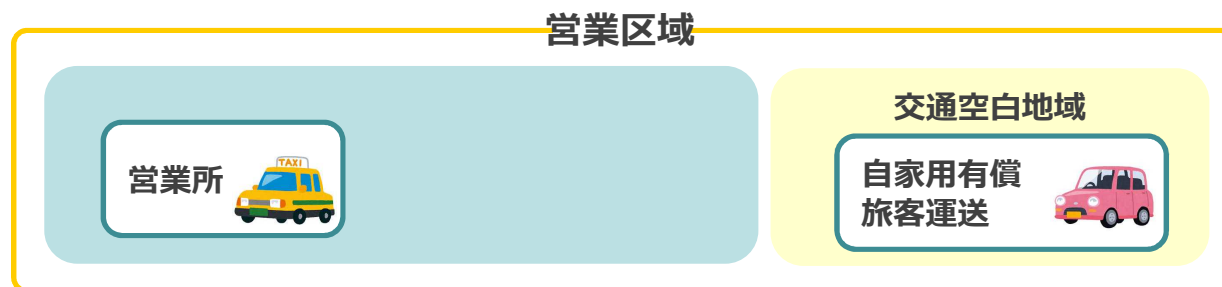
- サービスの維持が難しい地域を隣接区域内のタクシー事業者がカバーできるよう、営業区域を統合し、事業者が運送可能な地域を拡大

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

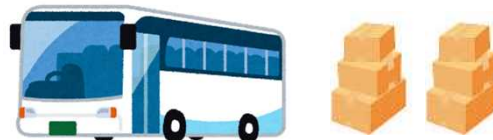
【乗合バス】



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

【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

【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

【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)

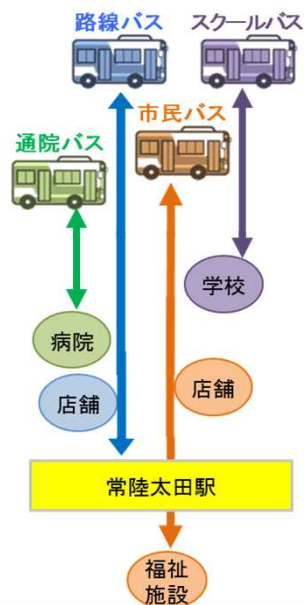
○ 限られた人的・物的資源の有効活用を図るため、スクールバス等について、路線バスやコミュニティバスとの統合や、混乗を目的とした自家用有償旅客運送への転換など、地域の実情に応じた役割分担を適切に行い、持続可能な移動手段の確保・維持を促進

スクールバス等の民間バス路線への統合

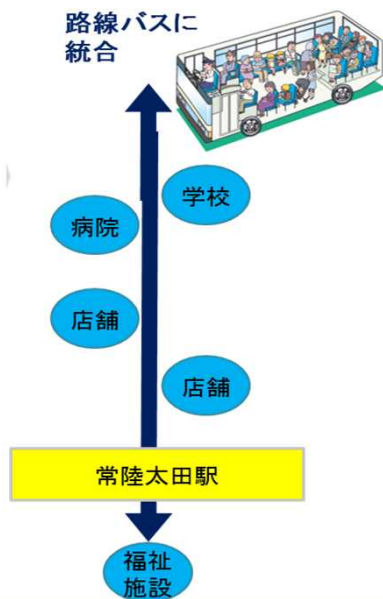
○ 茨城県常陸太田市の事例

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



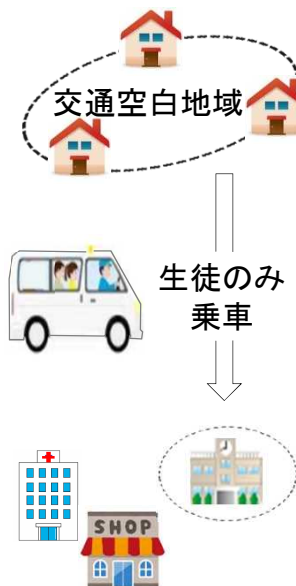
民間バス
路線への
統合



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



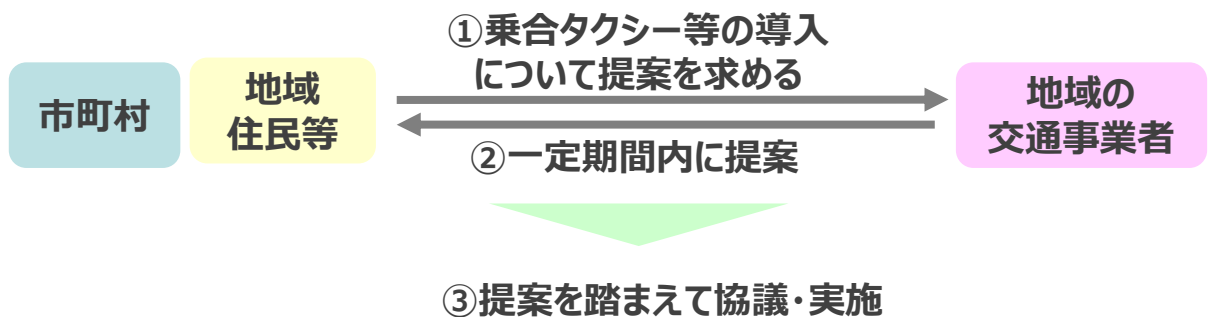
自家用有償
旅客運送
への転換



- 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



2 上記1により地域交通の確保ができなかった場合



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

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



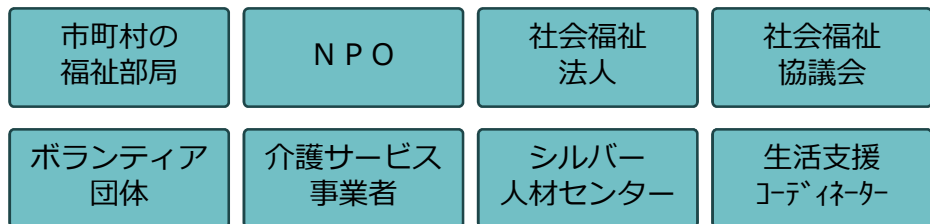
●市町村が運送主体となる場合でも区域運行を可能とする

「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)

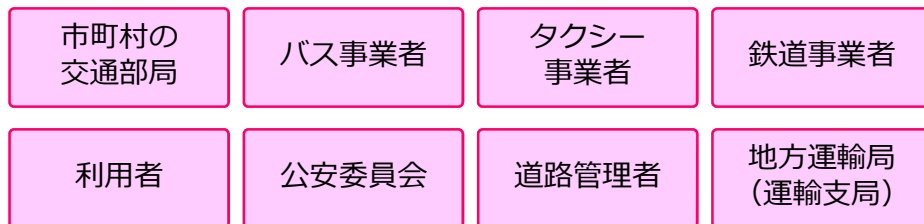


・ **協議会** (地域公共交通活性化再生法)

・ **地域公共交通会議**

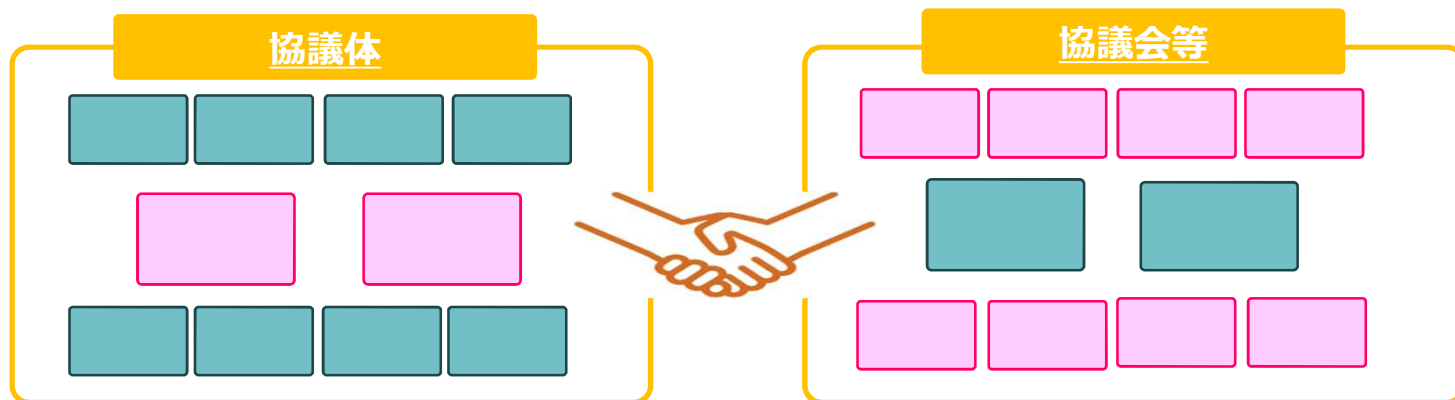
・ **運営協議会** (自家用有償旅客運送)

(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十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(買い物等の送迎時也可)
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

- 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)の一角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。