

# 地域交通施策と介護・福祉分野における連携について



中国運輸局交通政策部  
交通企画課長 鎌田 隆聖

中国運輸局

Chugoku Transport & Tourism Bureau

## 地域公共交通の「リ・デザイン」

中国運輸局

- 地域公共交通の需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創**の「**3つの共創**」、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。

### 交通DX

#### 自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

#### MaaS

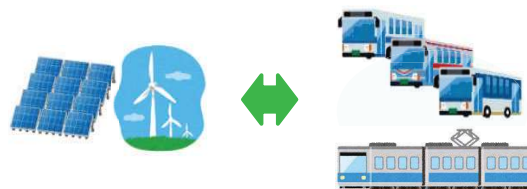
交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



### 交通GX

#### 交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進



### 3つの共創

#### 官民の共創

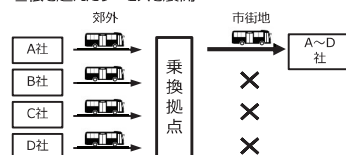
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



#### 交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



#### 他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の公共交通のリ・デザインを促進する。

構成員

議長 国土交通大臣

構成員（関係省庁）

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長  
内閣府 地方創生推進事務局 次長  
警察庁 交通局長  
こども家庭庁 成育局長  
デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）  
総務省 地域力創造審議官  
文部科学省 総合教育政策局長  
厚生労働省 政策統括官（総合政策担当）  
農林水産省 農村振興局長  
経済産業省 地域経済産業グループ長  
製造産業局長  
国土交通省 公共交通政策審議官  
都市局長  
道路局長  
鉄道局長  
物流・自動車局長  
観光庁 次長  
環境省 総合環境政策統括官

（府省庁建制順）

構成員（有識者）

阿部守一（長野県知事）  
越 直美（三浦法律事務所弁護士）  
富田哲郎（東日本旅客鉄道株式会社相談役）  
増田寛也（日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長）  
松本 順（株式会社みちのりホールディングス代表取締役グループCEO）  
椋田昌夫（広島電鉄株式会社代表取締役社長）  
森地 茂（政策研究大学院大学客員教授、名誉教授）  
山内弘隆（一橋大学名誉教授）  
吉田守孝（株式会社アイシン代表取締役社長）

（五十音順・敬称略）

スケジュール

令和5年9月6日（水）第1回 課題整理（国土交通省）  
10月25日（水）第2回 連携・協働に関する取組の実態（関係省庁）  
11月16日（木）第3回 連携・協働に関する課題（自治体・事業者）  
令和6年2月9日（金）第4回 データ活用・司令塔機能（自治体・事業者）  
4月5日（金）第5回 とりまとめ骨子（案）  
5月17日（金）第6回 とりまとめ

地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統合・移動、学校の統合等のほか、高齢者の免許返納の自主返納等により、日常生活における移動の問題が深刻化
  - 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在化
  - 地域においては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが困難
- 関係省庁が連携し、交通のデザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域公共交通の状況

＜将来の人口増減状況＞  
・全国の約半数の地域で人口が50%以上減少（2050年）  
・路線バス：約27kmの路線が廃止（2009年～2022年）  
・鉄軌道：約589km、170の路線が廃止（2009年～2022年）

＜路線廃止の状況＞  
・乗合バス：約129減少（2019年～2021年）  
・タクシー：約159減少（2019年～2021年）

＜居住地域に対する不安（地方部）＞  
・公共交通が最良の移動手段でない生活できない：約40%  
・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少なく：約30%（※2021年調査）

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など

- 公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難
- ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化

B：地方中心都市など

- 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題
- ⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用

C：大都市など

- 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）
- ⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充

D：地域間

- 人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要
- ⇒ 幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じた検討

連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要

●自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）

- ・自治体为主体となった取組が各地で進展中
- ・道路運送法に基づく地域公共交通会議について、運営手法の柔軟化を検討

●地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）

4月1日より取組開始

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成

政府共通指針の策定

政府一丸として、「地域交通を再構築（リ・デザイン）していくための多様な関係者による連携・協働に係る指針」（仮称）を策定し、全自治体に取組を働きかけ

- 地方公共団体における交通部長及び関連部局との連携推進
- 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
- 自家用有償旅客運送の積極的な活用
- 地域の輸送資源の活用推進

各分野の指針・通知の策定

各分野の送迎について、地域住民の提案、公共交通への乗降・集約、空室時間の活用等を推進するための事項を明確化

- ＜教育・子育て・スポーツ分野＞
- スクールバス
- 放課後児童クラブの送迎
- ＜介護・福祉分野＞
- 介護サービス事業所等の送迎
- ＜医療分野＞
- へき地患者輸送車の送迎
- ＜分野共通＞
- 自家用有償旅客運送の多様な関係者の参画
- 送迎活用等に際する乗客運送法の取扱い

カタログ化による支援

連携・協働のプロセスを例示し、データ・支離を揃えてカタログ化

連携体制

支離の支離（行政担当者等）

支離の支離（行政担当者等）

取組の実装

法定協議会のアップデート

多様な関係者が参画し、課題に先手先手で地域全体でできる司令塔機能の強化へ

- 多様な関係者の協議会参加
- モニタリングチーム（自治体と事業者等）
- デジタル活用による運営効率化等

※地域の実情に応じて協議会

地域公共交通計画のアップデート

データを活用し、可視化された課題に先手先手で地域全体で面的に捉えて取り組む計画へ

- 「モビリティ・エクスプレス（乗客専用）」に、データを活用した効率的な計画策定
- 移動に関するデータ（人口・施設動向、交通サービス、居住需要等）の作成・共有・活用等

施策のアップデート

新たな制度、技術も活用し、地域公共交通計画に位置付ける施策の充実・強化へ

- 自家用有償旅客運送、自家用車活用事業の活用
- 新技術・デジタル技術の活用
- 乗客混雑の抑制
- モビリティの機能強化
- 交通事業者の共同経営
- エリア一括協定運行

都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

○リ・デザイン（乗客運送、新技術等）を先導 ○デジタル（データ共有・活用）を推進 ○ヒト＆プレイス（人材育成、ネットワーキング）を推進

国によるサポート

伴走体制の構築

取組の加速化

多様な分野との連携・協働による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等を通じて、意識的に先行的に自治体において、関係省庁による重点的な支援を行う体制を構築

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、KPIを位置付け、定期的に進捗状況のフォローアップを実施

KPI

目標年次：2027年度（デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間）

各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数

100

各分野との連携・協働に先導して取組む自治体数

100

自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数

100

AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数

500

自家用有償旅客運送に取り組む団体数

1,000

今後の課題として提示された意見

- 地域の交通事業者の集約・統合
- 国と自治体の役割分担
- 地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方
- 地域交通の維持のための財源負担のあり方
- 鉄道における自然災害への対応

## 政府共通指針の策定（6/28発出）

政府一体として、「地域の公共交通・デザイン連携・協働指針」を策定し、全自治体に取り組む働きかけ

交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性等を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全都道府県、全自治体等に周知

1. 交通部局及び関連部局との連携の推進
2. 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
3. 自家用有償旅客運送の積極的な活用
4. 地域の輸送資源の活用推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



## 周知ルート



※周知先によっては、本省より都道府県の関係部局に直接周知

| 発出元                  | 周知先                      |
|----------------------|--------------------------|
| 1 総務省                | 地域活性化（RMO）、地財措置を担当している部局 |
| 2 こども家庭庁             | 子育て部局                    |
| 3 文部科学省              | 教育部局、スポーツ・文化部局           |
| 4 厚生労働省              | 介護・福祉部局、医療部局             |
| 5 農林水産省              | 農林水産部局、農泊、JAを担当している部局    |
| 6 経済産業省              | 商工部局、商工会、商工会議所を担当している部局  |
| 7 国土交通省<br>公共交通政策審議官 | 交通部局                     |
| 8 都市局                | まちづくり部局                  |
| 9 観光庁                | 観光部局、DMOを担当している部局        |

## 介護・福祉事業の分野別指針①

各分野別（教育・福祉・農泊等）の送迎について、

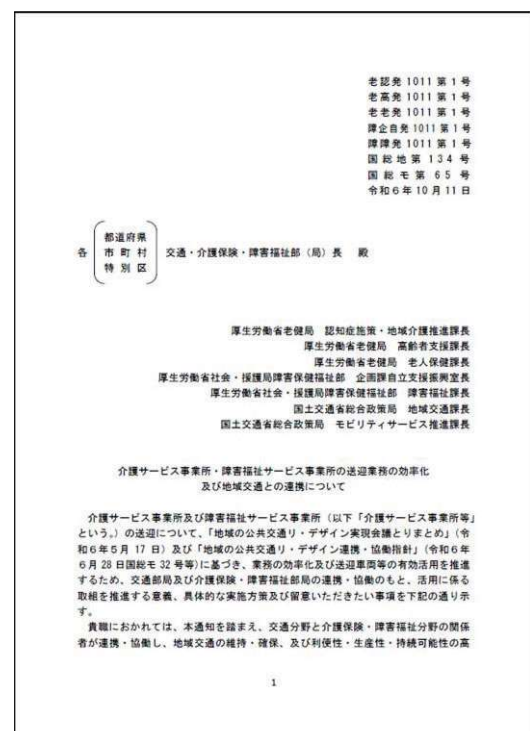
- ・地域住民の混乗
- ・公共交通への委託・集約
- ・空き時間の活用

等を推進するための事項を明確化するため  
分野別の指針・通知を策定



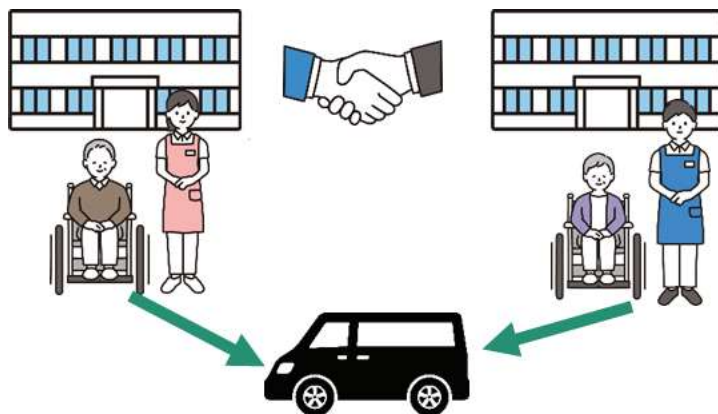
## 介護・福祉事業の分野別指針

「介護サービス事業所・障害福祉サービス事業所の  
送迎業務の効率化及び地域交通との連携について」  
を令和6年10月11日に発出



### 1) 運営主体が異なる介護サービス事業者等の利用者の同乗に係る取扱い

介護サービス事業所等の送迎車両に他法人の介護サービス事業所等の利用者が同乗しても、①両事業者間で、雇用契約又は委託契約を締結するなどして、同乗にかかる条件(費用負担や責任の所在等)を明確にし、②送迎範囲が利用者の利便性を損なうことのない範囲であり、かつ、各事業所の通常の事業実施の範囲内であることを満たせば、**介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となり、介護報酬については送迎減算が適用されず、障害福祉サービスに係る給付については送迎加算の対象となります。**



#### ポイント

複数の介護サービス事業者の利用者が同乗したとしても介護報酬や障害福祉サービスに係る給付の支給対象になり、障害福祉サービスに係る給付も送迎加算の対象になります。

### 2) 介護サービス事業所等と居住実態がある場所との送迎に係る取扱い

利用者の居住実態のある場所(親族の家等)と事業所間の送迎についても、①事業所のサービス提供範囲内である等、運営上支障がなく、②利用者と利用者家族それぞれの同意が得られている場合は、**介護報酬の支給対象となり、送迎減算が適用されません。**



### 3) 介護サービス事業所等の車両の空き時間活用に係る取扱い

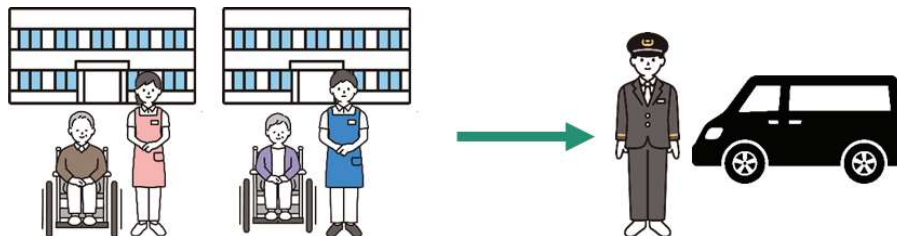
地域の介護サービス事業所等の送迎車両及びドライバーの空き時間を活用して、地域住民等を送迎する取組みは、介護サービス提供時間外など施設利用者の利用に支障がない範囲で行われる場合には、**介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付に影響なく実施可能**です。ただし、あくまでも車両の空き時間を利用することとしたもので、地域住民と介護・福祉サービス事業所の利用者との同乗を認めるものではありません。また、送迎サービスの提供にあたり利用者より実費を超えて対価を受け取る場合は、許可・登録が必要です。



送迎車両及びドライバーの空き時間の活用

#### 4) 介護サービス事業所等による送迎の委託に係る取扱い

介護サービス事業所等が単独で交通事業者へ委託することに加え、運営法人が同一であるか否かに関わらず、複数の介護サービス事業所等が共同で、それぞれの送迎業務を一括して交通事業者へ委託しても、①事業者間で、同乗にかかる条件（費用負担や責任の所在等）を明確にし、②送迎範囲が利用者の利便性を損なうことのない範囲であり、かつ、各事業所の通常の事業実施の範囲内であることを満たせば、介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となり、介護報酬については送迎減算が適用されず、障害福祉サービスに係る給付については送迎加算の対象となります。



#### 5) 総合事業における通所型サービス等の送迎の委託に係る取扱い

総合事業における指定相当通所型サービス事業所への利用者の送迎について、総合事業の実施主体としての市町村が、地域全体で高齢者の移動手段を確保するという視点に立ち、地域の公共交通事業者等に外部委託を行うなど、様々な形で実施することも可能です。また、指定相当通所型サービス以外の通所型サービスにおける送迎についても、指定相当通所型サービスの内容を踏まえて市町村が定める基準等に従って柔軟に実施することが可能です。

#### 6) 介護保険法等に基づく移動支援等に係る道路運送法の取扱い

移動支援等については、法制度上、運送サービスに対する報酬が支払われていないと扱われるものは、有償の運送に該当せず、道路運送法上の許可・登録は不要です。

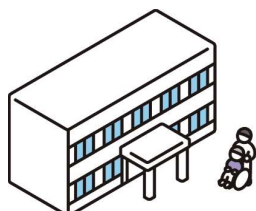
##### (1) 訪問介護等における運送

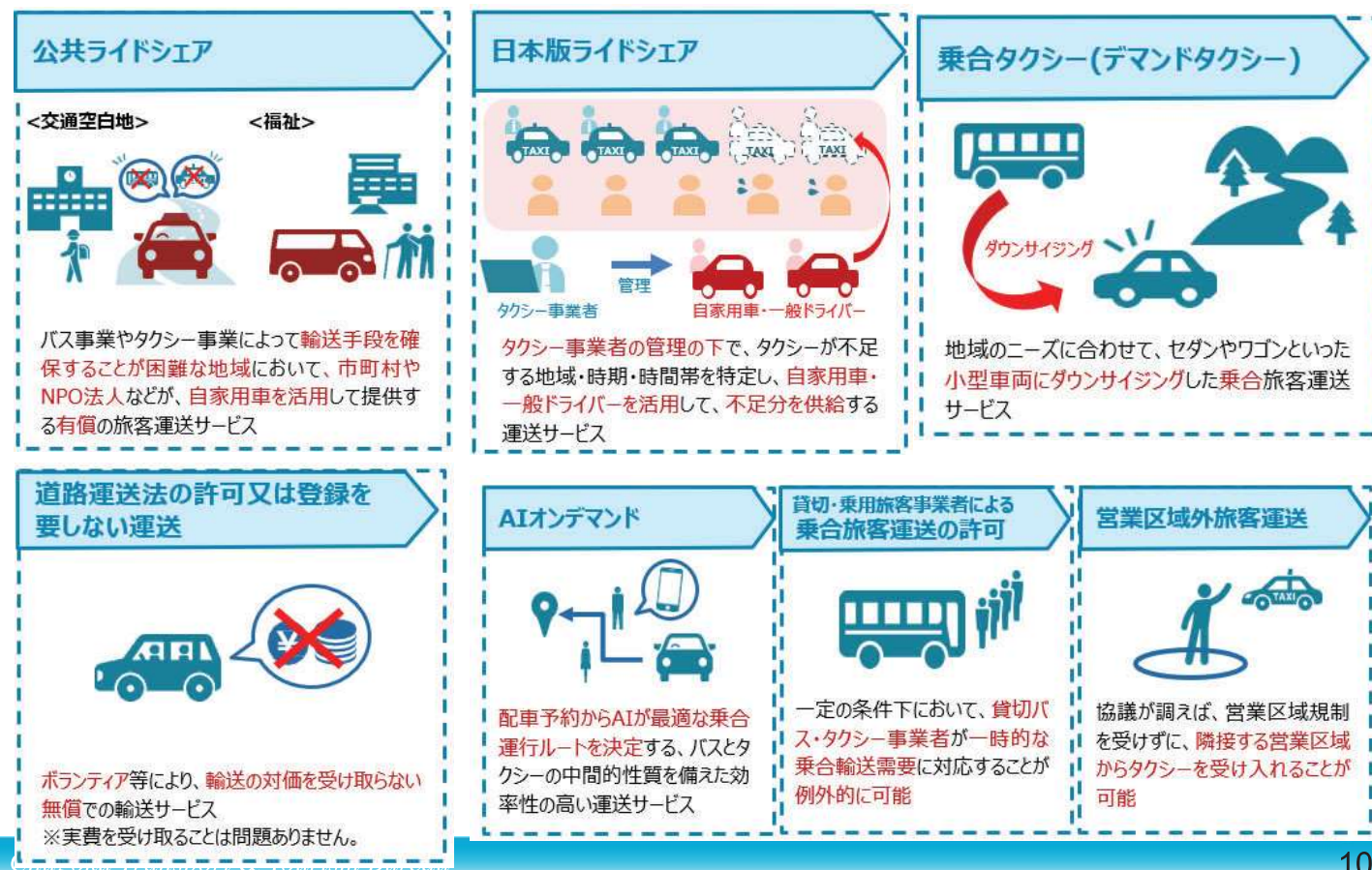
- 乗降介助が介護報酬の対象となっている場合でも運送は介護報酬の対象外であり、利用者から運送の反対給付として金銭を収受しない場合は許可・登録は不要です。
- 障害者総合支援法に基づく居宅介護、行動援護、同行援護、重度訪問介護、重度障害者等包括支援及び地域生活支援事業の移動支援事業において運送を行うことがある場合についても同様です。

##### (2) 総合事業における訪問型サービスB・D及び一般介護予防事業の一環として行う運送

以下の場合、許可・登録は不要です。

- 当該運送に特定した反対給付がない場合
- 地域支援事業交付金等から補助されるガソリン代等の実費並びにボランティア（運送を行う者を含む。）に対するボランティアポイント及びボランティア奨励金のみを収受する場合





10

## (参考)乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

## 背景・必要性

- AI配車システムなどのDXの進展により、デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送サービスは、利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後益々期待が掛かる。
- 他方、乗合タクシー（区域運行型乗合事業）の導入が必要な交通不便地域において、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在。

## 概要

- 過疎地域において、予め定められた地域を運行する乗合タクシーを展開するに当たって、地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用することができることとする。
- その際、運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。

- ◆ U町では、地域公共交通会議で乗合タクシーによるサービスの導入が望ましいとされた。
- ◆ しかし、乗合タクシー事業者Xに十分な車両等がないため、C地区へのサービス提供は厳しかった。
- ◆ そこで、Xが保有する事業用自動車2台に加えて、自家用自動車1台を使用してサービス提供を行うこととした。

## 乗合タクシー事業者X



## <智頭町における交通課題>

### ▶ドライバー不足・高齢化

- 住民や利用者のニーズを踏まえ、公共交通のサービス改善・向上を図りたくても、**担い手不足**等のサービス供給側の事情により実現できない。

### ▶地理的特性による公共交通不便地域の存在

- バス停が自宅から離れている世帯が存在し、公共交通を利用しにくい地域が多数ある。

### ▶公共交通利用者の減少・財政負担の悪化

- 自家用車の普及や人口減少に伴い、公共交通の利用者はごく一部に限られる。高齢者、児童・生徒、一部の観光客に限定されており、運行継続のためには**利用者層の拡大**が必要。
- 公的資金投入額の増加**（バス運行・タクシー助成）



## 公共ライドシェアにより移動需要に対応している事例～鳥取県智頭町～②

地域住民が自家用車を活用し、**ドライバーとして運行**を実施するAI乗合タクシー「のりりん」の運行を開始。地域住民主体の運行体制により、地域への貢献度アップ、やりがいづくりに貢献。また雇用の促進に寄与。（令和7年2月1日時点 町民ドライバー：26名）

### <取り組み概要>

- 運行エリア：智頭町全域
- 運用開始：令和5年度本格導入
- 運行時間：平日/土日祝/6時～19時  
（※年末年始：12/30～1/3は運休）
- 車両について：  
台数/10～12台程度で運行実施  
運行車両/自家用車を活用  
※普通車・軽自動車は問わない。ただし軽トラックは不可。
- 予約方法：IP告知端末、電話
- 運賃：500円/乗車（乗合時は400円）
- 決済方法：回数券または定期券
- 使用システム・関連企業：  
AI運行バス（NTTドコモ）  
IP告知端末（京セラみらいエンビジョン）  
遠隔点呼（日野自動車）
- 運行事業者：智頭町共助交通運営協議会  
（智頭町、智頭町観光協会、各地区振興協議会、  
智頭町シルバー人材センターで構成）

### <運行車両・ドライバー>



### <運行エリア（智頭町全域）>

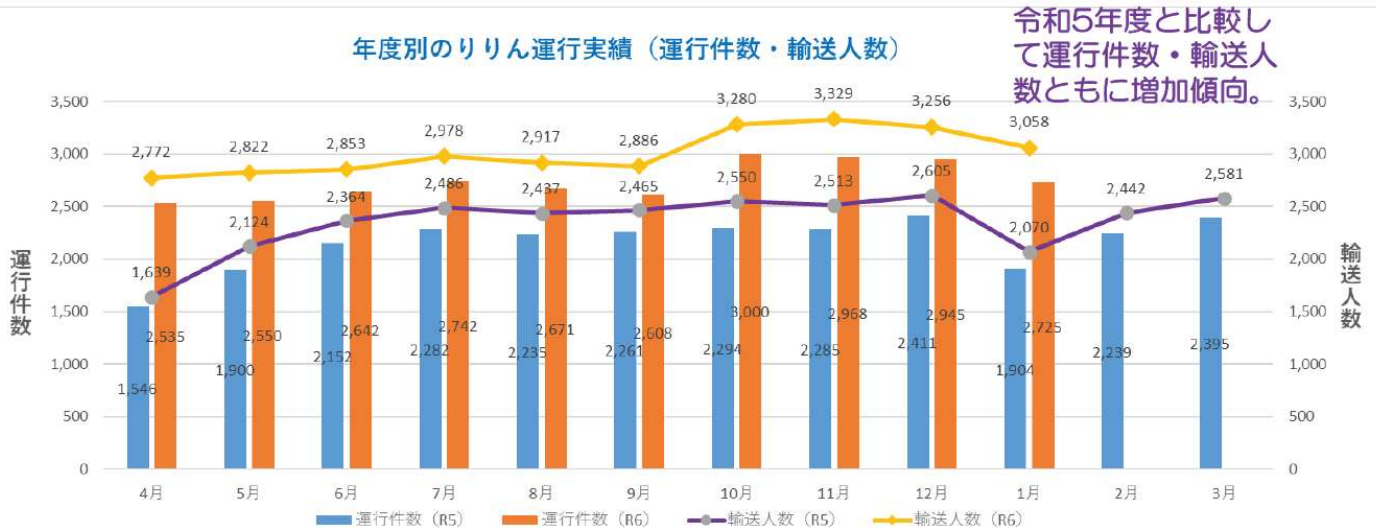


## ■ 運行開始からの実績（利用状況）

今の流れでいくと年度末時点の輸送実績（人数）は約35,000人にのぼる見込み！

年度別AI乗合タクシー「のりりん」月別運行・輸送実績一覧

| 年度    | 実績項目 | 4月    | 5月    | 6月    | 7月    | 8月    | 9月    | 10月   | 11月   | 12月   | 1月    | 2月    | 3月    | 合計     |
|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 令和5年度 | 運行件数 | 1,546 | 1,900 | 2,152 | 2,282 | 2,235 | 2,261 | 2,294 | 2,285 | 2,411 | 1,904 | 2,239 | 2,395 | 25,904 |
|       | 輸送人数 | 1,639 | 2,124 | 2,364 | 2,486 | 2,437 | 2,465 | 2,550 | 2,513 | 2,605 | 2,070 | 2,442 | 2,581 | 28,276 |
| 令和6年度 | 運行件数 | 2,535 | 2,550 | 2,642 | 2,742 | 2,671 | 2,608 | 3,000 | 2,968 | 2,945 | 2,725 |       |       | 27,386 |
|       | 輸送人数 | 2,772 | 2,822 | 2,853 | 2,978 | 2,917 | 2,886 | 3,280 | 3,329 | 3,256 | 3,058 |       |       | 30,151 |



## 運行開始から1年間の実績（利用状況・登録者数、経費など）

●登録者数：1,583人（令和7年2月1日時点） ※ちなみに4月1日時点は1,374人

●経費：（令和5年度ベース）

①運行管理業務：3,000,000円（日野自動車：7月～）

②運行業務：28,000,000円（共助交通運営協議会）

【内訳】運転手・オペレーター報酬（人件費）、消耗品費、通信運搬費、手数料、施設賃借料、備品購入費、光熱水費、共助交通保険等、認定講習費用

③AIデマンドバス使用料：12,500,000円（京セラみらいエンビジョン）

※AIデマンドバスシステムは京セラ整備のIP告知端末と外部連携させるため、契約相手は京セラとなる。

合計（①+②+③）=43,500,000円

県補助制度あり！

⇒運行収入：約7,000,000円（R4すぎっ子バスの2倍以上！）

※参考：R4すぎっ子バス運行管理委託：42,000,000円

⇒運行収入：約3,000,000円

## ■今後の展望について

### ●＜システム＞

現時点では当日予約のみの運用となっているため、今後住民ニーズに対応した予約体制の充実を図らなければならない。（前日予約等）

また、スマホ普及率も高くなってきていることから、スマホアプリの開発・運用による利用者登録やキャッシュレス決済など、利便性向上に努めなければならない。（観光客などの二次交通対応）

#### 『のりりんスマートアプリ』

登録から利用・支払いまで、スマートフォンで完結



### ●＜全体＞

まだ運行開始から1年ということもあり、完成形ではないと考えている。今後多くの課題が浮き彫りになると思われるため、少しずつマイナーチェンジを繰り返しながら、住民ニーズに沿った智頭町らしい交通体系を構築・維持する必要がある今後の課題として挙げられる。

## 病院送迎と公共交通を統合した事例～山口県周防大島町～①

### ● 周防大島町の課題

- ・ 町内では民間バスと町営バスに加えて、町立病院への送迎バスやスクールバスが運行しているが、これらが**時間的・空間的に重複して運行しており、利用者を奪い合っている状態にある。**
- ・ また、**地域によっては送迎バスしか運行しておらず、移動環境が不十分な状況である。**



令和6年度共創・MaaS実証プロジェクトを活用し、路線バスと送迎交通の統合・再編に着手



周防大島町における公共交通・送迎交通の運行経路図

公共交通と送迎交通の運行ダイヤの一例(出典：周防大島町地域公共交通計画)

### 奥畑線乗合タクシー

- 決められた**停留所(20カ所)**で乗降
- 決められた時間**に運行
- 運賃は乗車区間によって異なる
- 一部半クローズ制のため、相互乗降利用できない区間がある

### 大島病院患者輸送バス

- 決められた停留所で乗降
- 決められた時間に運行
- 無料で乗車**できるが、**通院する患者さんしか利用できない**
- 帰りの便を利用する際は、他の患者さんが終わるのを待たなくてはならない

奥畑線乗合タクシーに統合・再編



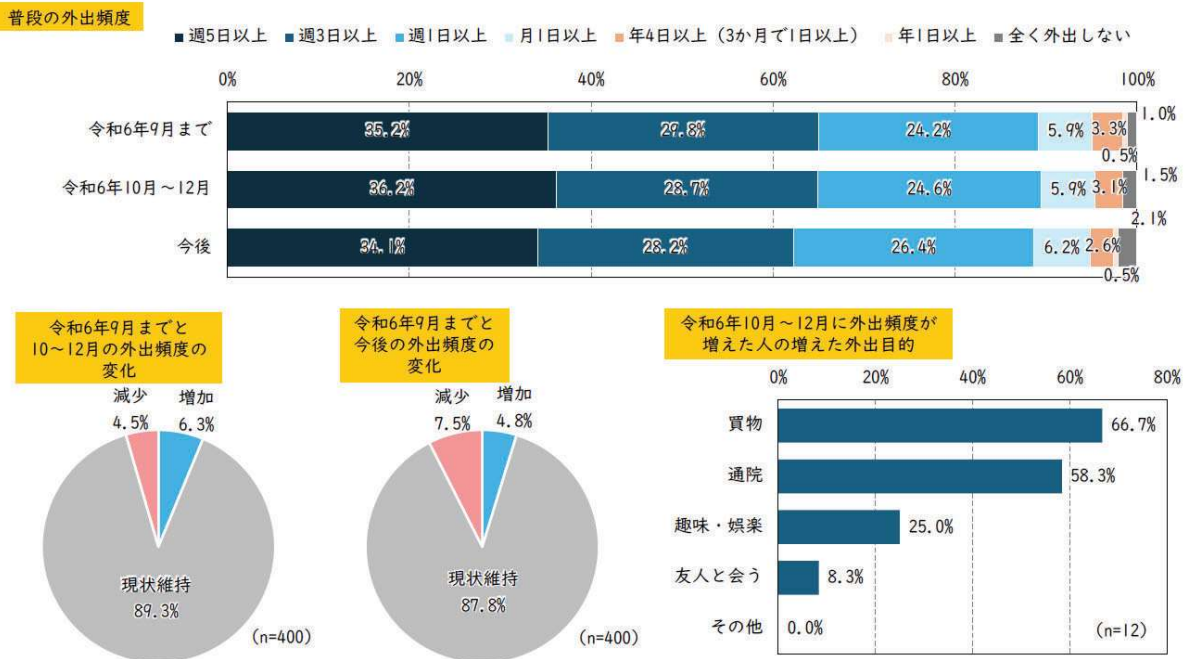
### 奥畑線乗合タクシー(2024年10月以降)

- 予約に応じて**運行
- 44カ所の乗降場所**で乗降可能
- スーパー、町立病院の敷地内まで乗り入れ
- 民間バスへの乗り継ぎにより、島外まで移動可能
- 1乗車500円均一
- 町立病院への**通院患者**は、今までどおり**無料**で利用可能

|           |                                                                                                                                                                          |      |           |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------|
| 運行区域      | 小松港(町立大島病院)～西屋代地区～東屋代地区                                                                                                                                                  |      |           |
| 運行主体      | 大島観光タクシー株式会社                                                                                                                                                             |      |           |
| 運行日       | 毎日(12/29～1/3は運休)                                                                                                                                                         | 運行車両 | 1台(現在の車両) |
| 運行時間      | <b>【平日】9:00乗車～17:00降車</b><br><b>【土日祝日】9:00乗車～16:00降車</b> で利用者の予約に応じて運行<br>※朝の1便目は大島庁舎(9:39発の防長バスに接続)経由大島病院行きとして運行します<br>※ただし <b>12:00～13:00はドライバーの昼休憩のため運行しません</b>       |      |           |
| 乗降場所      | 44カ所の乗降場所                                                                                                                                                                |      |           |
| 運賃        | ・1乗車 大人500円／小学生以下250円<br>・定額乗り放題プラン 月額3,000円<br>(障害者手帳又は障害者手帳アプリ「ミライロID」の提示で半額)<br>※ <b>いずれも車内にて乗務員へお支払い</b>                                                             |      |           |
| 予約受付方法と時間 | ・ <b>1週間前～利用の1時間前まで</b> に電話またはスマートフォンから予約<br><b>【電話受付時間】</b> 平日のみ9:00～17:00<br><b>※土日祝日利用の場合は直前の平日17:00まで</b><br><b>【WEB受付時間】</b> 24時間<br><b>※土日祝日利用の場合も当日1時間前まで予約可能</b> |      |           |
| 事前登録      | 円滑な予約のため事前の会員登録を行う(WEBでも登録可能)                                                                                                                                            |      |           |

● 統合後の住民アンケート調査結果(普段の外出頻度)

- 普段の外出頻度は時期別であり大きな違いはみられない。
- 増減の状況を見ると、令和6年9月までと、10月～12月の外出頻度の変化ならびに今後の外出頻度の変化の見通しについては、現状維持(回答項目に変化なし)の人が90%程度を占めており、減少と増加はほぼ同じ割合であった。
- 外出頻度が増えた人の外出目的は、買い物や通院と回答する人が多い。



● 統合後の住民アンケート調査結果(改善点の具体例)

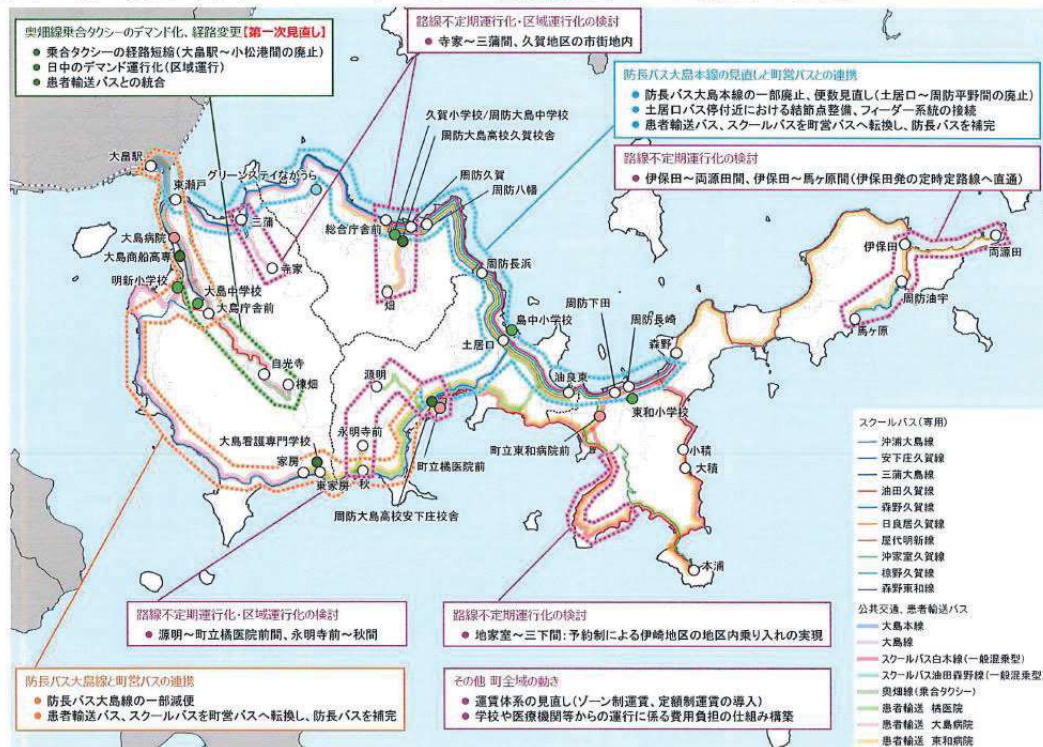
- 改善点の具体例として記載のあった内容はテーマ別に以下のとおり。
- ニーズの多かった予約や会員登録の改善点としては、会員登録の手続き簡素化や、スマホ等を持たない人への代理予約、ワンクリックでの予約等が挙げられている。
- 運行時間の拡大では、8時ごろから18時ごろまでを希望する意見が挙げられている。

|               |                                                                                                                                |         |                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 乗降場所を増やす      | <ul style="list-style-type: none"> <li>できるだけ自宅の近くにしてほしい。</li> <li>県道沿いはフリー乗降にしてほしい。</li> <li>日陰で待てる乗降場所をつくってほしい。</li> </ul>    | 予約をしやすい | <ul style="list-style-type: none"> <li>スマホが無い、使用出来ない人向けに店舗の人が代わりに予約する。</li> <li>予約締切時間の後ろ倒し。(配車までの時間を短く)</li> <li>急の場合に利用しやすいようにしてほしい。</li> <li>予約時のTELで耳の悪い人が困っている話をよく聞く。TEL以外の申し込み方法を検討してほしい。</li> <li>よく使う予約内容を事前に登録しておく、使いたいときにワンクリックで使えるようにする機能。</li> </ul> |
| 運行開始時間を早くする   | <ul style="list-style-type: none"> <li>大島病院の受付開始時刻に間に合わない。</li> <li>通院の時には、8時から利用したい。</li> </ul>                               |         |                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 運行終了時間を遅くする   | <ul style="list-style-type: none"> <li>PM6時ごろまで。</li> <li>予約の時間を朝8:30～夕方5:30くらいにしたい。</li> </ul>                                |         |                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 乗降場所を分かりやすくする | <ul style="list-style-type: none"> <li>邪魔にならない場所にボールの設置(みかん色で)。</li> <li>乗降場所に電話番号を記載してほしい。</li> </ul>                         | その他     | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用手順をもう一度分かりやすく表示してほしい。</li> <li>奥畑線が大島駅まで乗り入れしなくなり、利用しにくくなった。</li> <li>電子決済の導入。</li> <li>料金値下げ、無料にする。</li> <li>例えば大島病院からの帰りにマルキュウで買い物したり、役場で手続きができるなど。</li> </ul>                                                        |
| 利用登録をしやすい     | <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者が利用しやすいように</li> </ul>                                                                |         |                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 車両を小型化する      | <ul style="list-style-type: none"> <li>車両を小型化して細かく回れるようにしてほしい。</li> <li>燃費の安い電気にしてほしい。</li> <li>あまり乗らないなら小型化してはどうか。</li> </ul> |         |                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 会員登録を簡単にする    | <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者に対応し、できるだけ簡単な手続きで利用できるほうがよい。</li> </ul>                                              |         |                                                                                                                                                                                                                                                                  |

⇒丁寧な講習会を実施することで、90代の高齢者でもスマホから乗車予約ができるようになった事例もあり、

デマンド化やオンライン予約自体は高齢者利用の妨げとならない可能性がある。

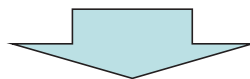
- 周防大島町の新たな交通体系へのリ・デザインの全体像は、以下を予定している。
- 町内全域にわたる広域の見直しであるため、3か年にわたって順次見直しをしていく。
- 第二次、第三次の見直し箇所については、地域との協議状況等により決定する予定。



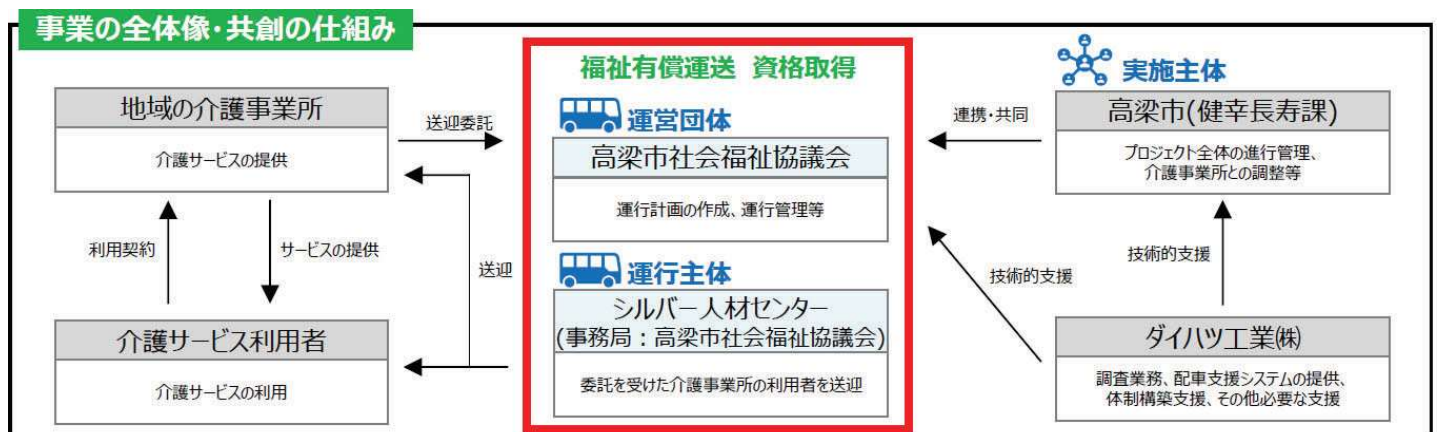
## 送迎サービスを共同委託した事例～岡山県高梁市～①

### 送迎業務の実情

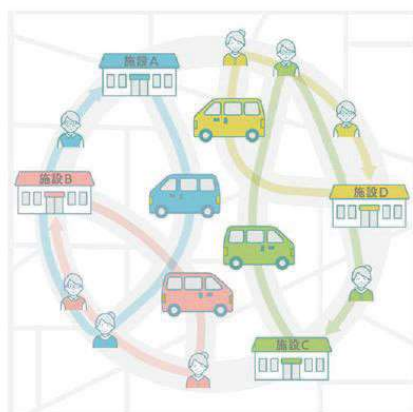
- ・ 介護士の業務時間のうち、**約3割**を送迎に費やしており、かつ4割の職員が負担を感じている。
- ・ 一方で、**送迎業務に関する悩み・苦労は顕在化しにくい。**



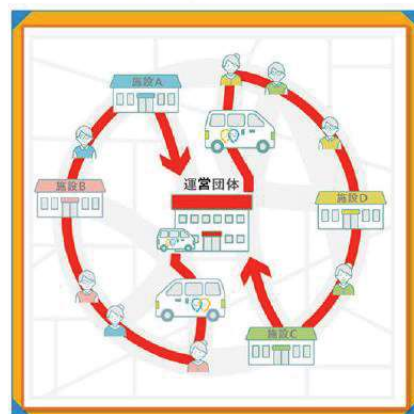
令和6年度共創・MaaS実証プロジェクトを活用し、通所施設の共同送迎サービスを実施



従来のデイサービスの送迎



共同送迎



効果1



介護現場から送迎業務を切り離すことで  
介護職員の負担軽減に繋がる

効果2



送迎を地域一体で共同化することで  
送迎業務の更なる効率化ができる

さらに！

送迎を行っていない時間帯での車両の有効活用

地域内の協議の上で  
発展の可能性あり



病院への送迎



買物への送迎



食事のお届け



生活用品のお届け

● 共同送迎実証実験の概要（実施概要）

|            |                                                                                                |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的         | 25年度の本格運行に向け、実装を見据えた体制での運行を実施し、①運営体制、②安全性、③利用者満足度、④事業収支の評価を行い、実装に向けた課題の洗い出しと、ノウハウ獲得を行うことを目的とする |
| 実証内容       | 介護事業所が単独で行っている送迎業務を集約し、地域一体で共同運行する                                                             |
| 実施期間       | 2024年11月11日(月)～12月13日(金)（※日曜日を除く）                                                              |
| エリア・規模     | 市内2エリア<br>参加事業所：7事業所、登録利用者数：41名<br>送迎人数：約18名/日、運行車両：3～5台/日                                     |
| 利用者の条件     | ・手引きで自力歩行ができる方<br>・送迎中、お一人で座席に座っていただける方<br>・施設職員以外の送迎が受け入れてもらえる方<br>・他施設の利用者と同乗が可能な方 など        |
| 送迎における諸条件  | ・杖、歩行器、シルバーカーの持ち込みは可能<br>・玄関内までの歩行サポートは可能（自宅内には上がらない）                                          |
| 本事業で活用した制度 | 令和6年度共創・MaaS実証プロジェクト 共創モデル実証運行事業（国土交通省）                                                        |

## ● 利用者満足度の評価アンケートまとめ

- 以下の項目について、経営層/職員/利用者/利用者家族にアンケートを実施した
- 本格運行の利用意向については、**おおむね前向きな回答**を得ることができた
- 職員アンケートでは、特に「**送迎の質**」について、多くのご意見(改善点など)をいただいた

| 項目                                                              | 経営層                  | 職員                    | 利用者                   | 利用者家族                 |
|-----------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>業務負担の軽減度合</b><br>(※「負担軽減した」と回答した割合)                          | <b>86%</b><br>(6/7)  | <b>75%</b><br>(27/36) |                       |                       |
| <b>送迎の質</b><br>(※「問題なし」と回答した割合)                                 | <b>86%</b><br>(6/7)  | <b>28%</b><br>(10/36) | <b>97%</b><br>(29/30) | <b>94%</b><br>(15/16) |
| <b>本格運行の利用意向</b><br>(※「利用したい(条件付き含む)」もしくは「問題ない・どちらでもよい」と回答した割合) | <b>100%</b><br>(7/7) | <b>50%</b><br>(18/36) | <b>87%</b><br>(26/30) | <b>94%</b><br>(15/16) |

## ● 本格運行に向けた課題

|            |                                                                                                                      |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ドライバーの確保   | 今回、送迎業務を担ったシルバー人材センター会員の皆さんは、他の業務も兼務していることから、シフト調整が難しい状況が見られた。安定的にサービスを提供するため新規ドライバーの確保が必要。                          |
| 接客技術の向上    | 施設職員からのアンケート結果から、施設送迎の質と比較した際に多くの課題点があるとの指摘を多くいただいた。利用者に安心・安全に利用していただくためドライバーの研修等を行い接客技術の向上を図る必要がある。                 |
| 利用者の受け入れ条件 | ドライバーの介助技術、福祉車両の不足などの理由から、利用者の安全確保の観点から「手引きで自力歩行ができる方」「送迎中、お一人で座席に座っていただける方」等の受け入れ条件としたが、参加事業所から受け入れ条件の拡充を求める意見があった。 |
| 送迎車両の確保    | 今回の実証実験では既存の車両を使用した。他の移送事業との兼用によりシフト調整が難しい状況が見られた。安定的にサービスを提供するため専用車両の調達を検討する必要がある。                                  |
| 事業収支計画     | 今回の実証実験の結果から、持続可能な事業とするために必要となる「平均乗車人数」「車両コストの想定」「事業所からの委託単価」等を推測し、本運行に向けた事業収支計画の作成が必要。                              |

## ● 事業の今後の方向性

### 実証実験の結果から

- ・ドライバー、専用車両の確保など解決すべき課題はあるものの、当市のような中山間地域においても、ダイハツ工業株式会社の提供するAIを活用して複数の事業所や多方面の利用者を対象とした送迎計画を作成することのできるシステムにより、仕組みとしては実装可能であると考えられる。
- ・実証実験参加事業所からも、引き続きの参加意向やご期待をいただいた。
- ・行政としても、市内通所事業所の安定的な運営確保・介護職の負担軽減や市民への支障のないサービス提供の観点から継続すべき事業と判断した。

### 今後の方針

- ・実証実験の結果で明らかになった課題・問題点について、引き続き、ダイハツ工業株式会社の助言・協力をいただきながら、運営団体である高梁市社会福祉協議会とともに対応策を検討し、令和7年度中の本運行開始に向けて調整を行う予定。

## 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和7年度）

### 「交通空白」解消緊急対策事業

【担当部署】  
・総合政策局（地域交通課）  
・物流・自動車局（旅客課）

何らかの対応が必要な「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援します！

#### 補助対象事業者

公共ライドシェア・日本版ライドシェア等、新たに導入する交通サービスの運行主体（運行委託する場合を含む）となる地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等又はそれらを含んだ協議会 ※

#### 補助対象経費

- ①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用  
（悉皆ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料 等）
- ②サービス提供のために必要となる車両の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集等に要する費用（車両の購入・リースによる取得、仕切板、ドライブレコーダー等の設置、運転者を募集するための広告費用 等）
- ③実証事業に要する費用（運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討 等）



#### 【事業イメージ例】 以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについて、ワンストップの支援を想定

- 公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション 等
- 実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域内調整
- 実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改装・ラッピング、運転者募集 等
- 実証運行経費・実証運行後の利用データの分析・検証 等
- 本格運行に向けた住民説明会



▲公共ライドシェアの立ち上げ（イメージ）

#### 補助率

500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3（上限1億円）

※車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限り）

※都道府県が主導するなど複数市町村が共同してサービスを提供することを予定している場合、補助対象経費のうち①については定額の引き上げ（調整中）

※一度本補助を受けた同一自治体内において同一類型の別の事業（別地域での実施）への補助を受ける場合、2件目以降の補助については1/2

#### 問合せ先

各地方運輸局交通政策部交通企画課 等（別紙参照）

#### 公募期間

令和7年3月10日（月）～4月7日（月）

【採択時期目安：令和7年4月中（予定）（先着順）】

※応募にあたっては、自治体が「交通空白」と認める地域で実施することが要件となります。  
※自治体については、「交通空白」官民・連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

※既存路線の廃止・減便等を受けた代替交通の導入であって、かつ緊急的な取組の必要性が高いものに限り、先んじて採択を行う場合があります 29

交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む  
実証事業、人材育成を支援します！ ※「共創」:「官民共創」・「交通事業者間共創」・「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

## 1. 共創モデル実証運行事業

## 補助対象事業者

交通事業者等※を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等（共創プラットフォーム）

※交通事業者等:一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体 等

(注) 単一の事業者のみでは補助対象となりません。

## 補助対象経費

新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費対して支援を実施

- ①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料 等）
- ②システム構築（配車・運行管理・AIオンデマンド 等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費
- ③実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備 等）

## 補助率

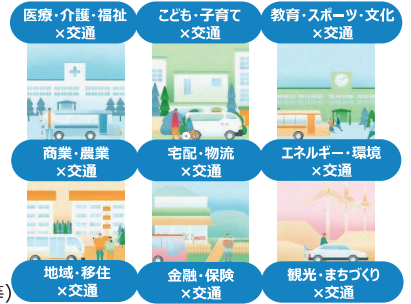
| A 中小都市、過疎地など<br>(人口10万人未満の自治体) | B 地方中心都市など<br>(人口10万人以上の自治体) | C 大都市など<br>(東京23区・三大都市圏の政令指定都市) |
|--------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| 500万円以下は定額、<br>500万円超部分は2/3    | 補助率2/3                       | 補助率1/3                          |

【事業例】 ※R5年度:77事業、R6年度:256事業を支援

- スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用
- 介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進（介護予防財源の活用）
- 教育委員会との連携による児童の登下校・部活動送迎にあわせたデマンド交通等の実証運行
- 商工会議所・商工会や社会福祉協議会、観光協会、地域金融機関、農協等の地域経済界による取組 等



▲他分野共創の分類例



## 2. モビリティ人材育成事業

(定額: 上限3,000万円)

## 補助対象事業者

地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う都道府県、市町村・民間事業者等

## 補助対象経費

地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費

(注) 市町村域を超えた広域的な取組に限りません。

問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課 等（別紙参照）

公募期間

令和7年3月10日（月）～4月7日（月）

【採択時期目安: 令和7年5月上旬（予定）】

※応募にあたっては、自治体又は運輸局の推薦を受けていることが要件となります。

※自治体については、「交通空白」官民・連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

30

## 参考となる資料

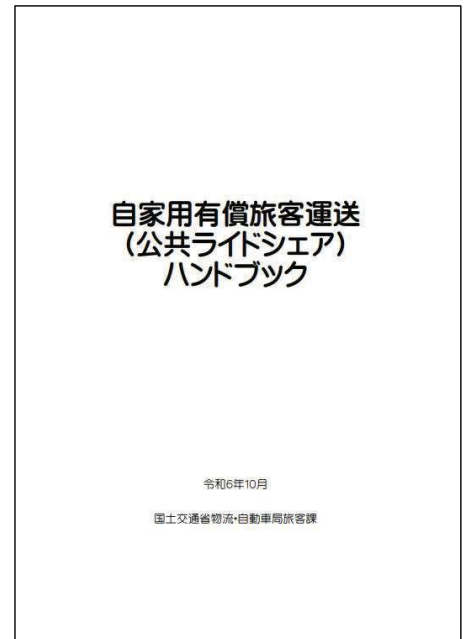


<https://www.mlit.go.jp/redesign/>



※昨今の制度改正等を反映した最新版を作成中

<https://www.mlit.go.jp/redesign/>



[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000012.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html)