

高齢者の移動手段の確保に 向けた最近の動きについて

令和元年7月24日

国土交通省 九州運輸局

交通政策部 交通企画課



九州運輸局

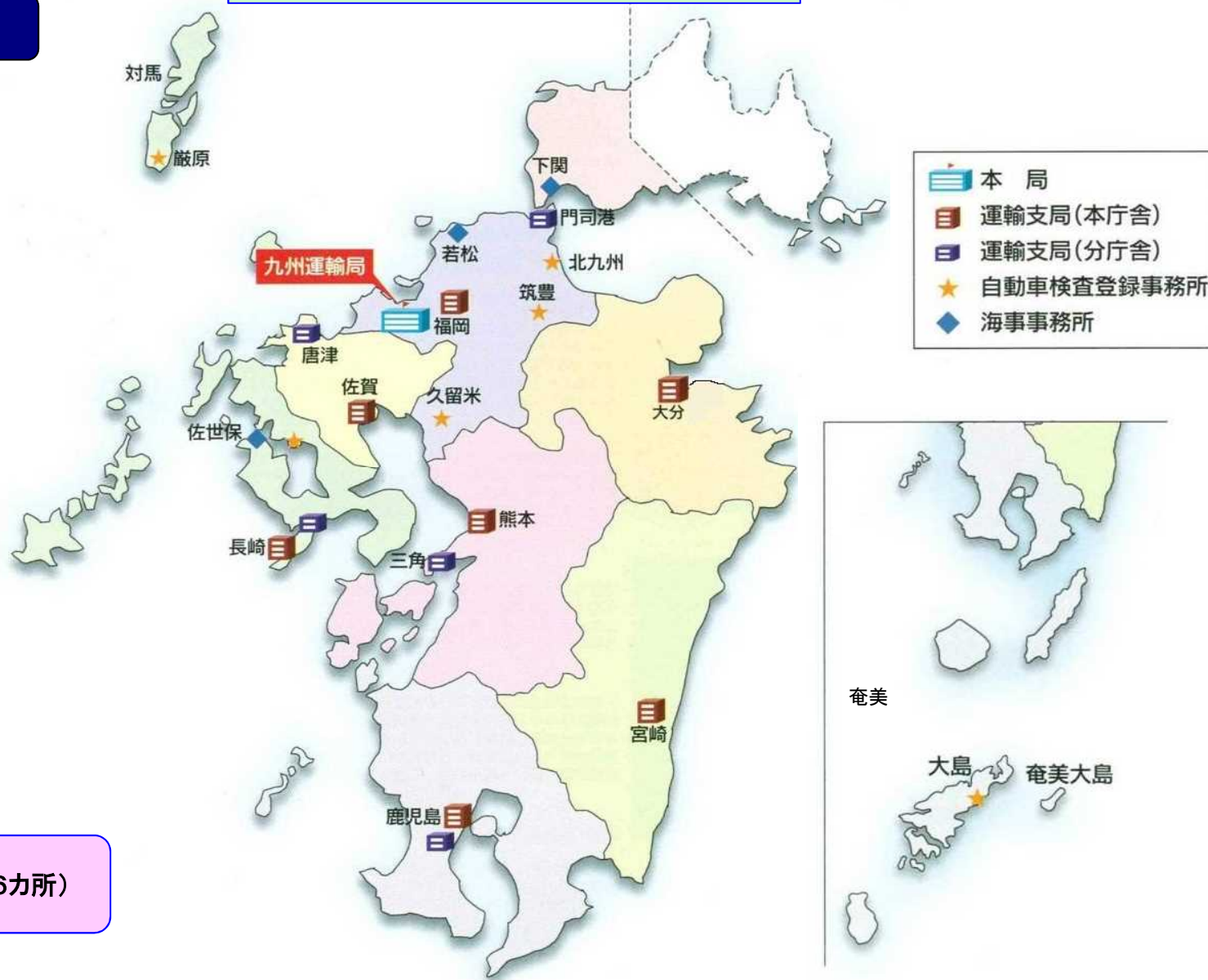
運輸と観光で九州の元気を創ります



九州運輸局の組織



九州運輸局の管轄区域及び位置

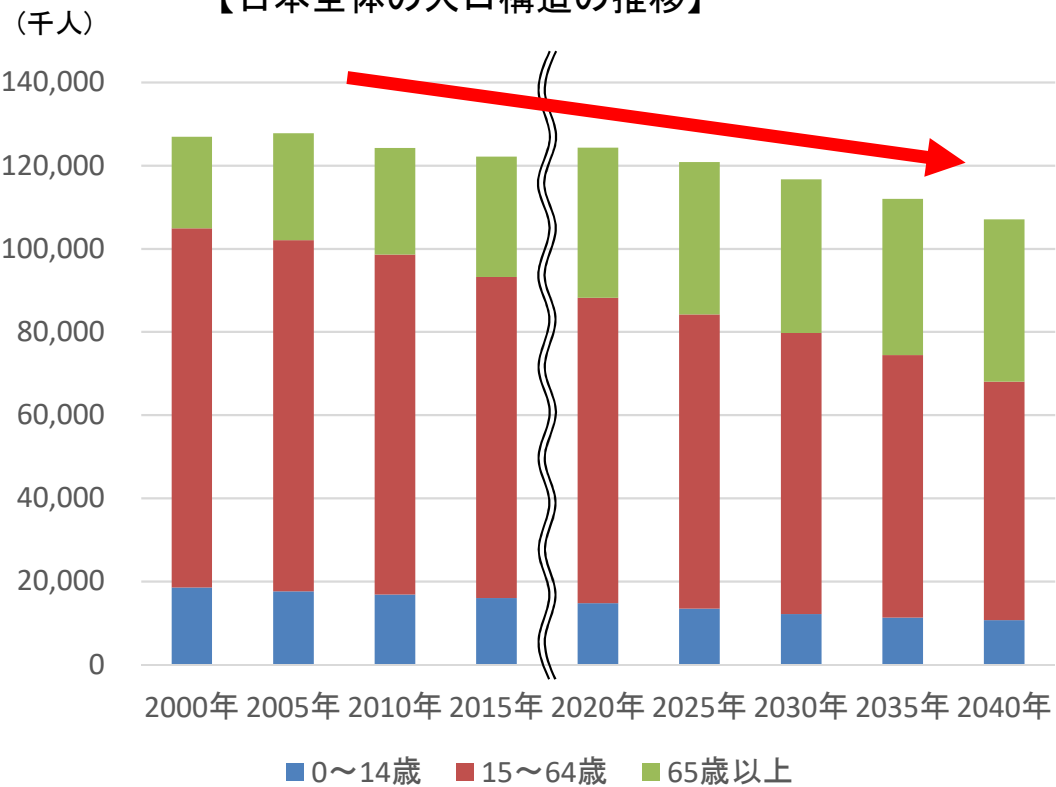


- I. 地域公共交通をめぐる諸課題**
- II. 高齢者の移動手段の確保に向けた最近の動き**
- III. 地域公共交通に対する取組**

- I. 地域公共交通をめぐる諸課題
- II. 高齢者の移動手段の確保に向けた最近の動き
- III. 地域公共交通に対する取組

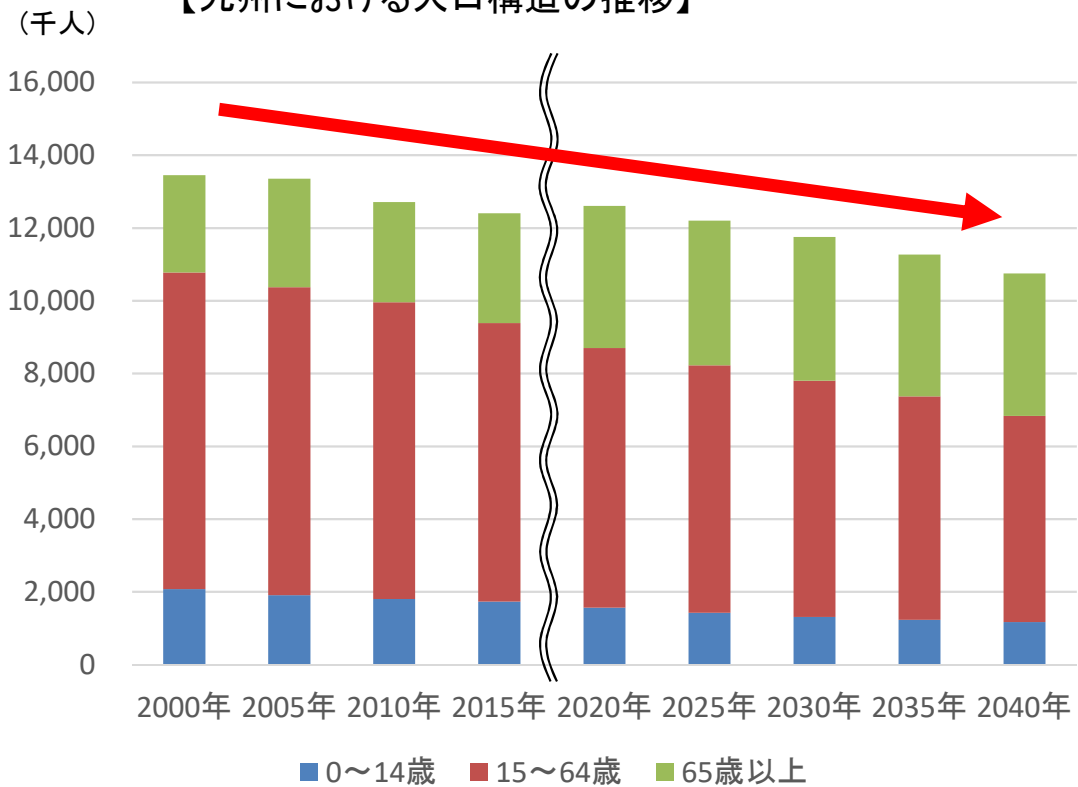
- 我が国は2008年が人口のピーク(約1億2,808万人)であったが、現在は人口減少、高齢化の局面。今後、人口減少が進み、2050年～2055年頃に1億人を切る見通し。
- 九州においては2001年が人口のピーク(約1,345万人)であり、以降は人口減少局面。他方、人口減少の早さは日本全体とほぼ等しい。

【日本全体の人口構造の推移】



| 2040年人口の対2020年比 | |
|-----------------|----------------|
| 総人口 : 86.1% | 生産年齢人口 : 78.2% |

【九州における人口構造の推移】

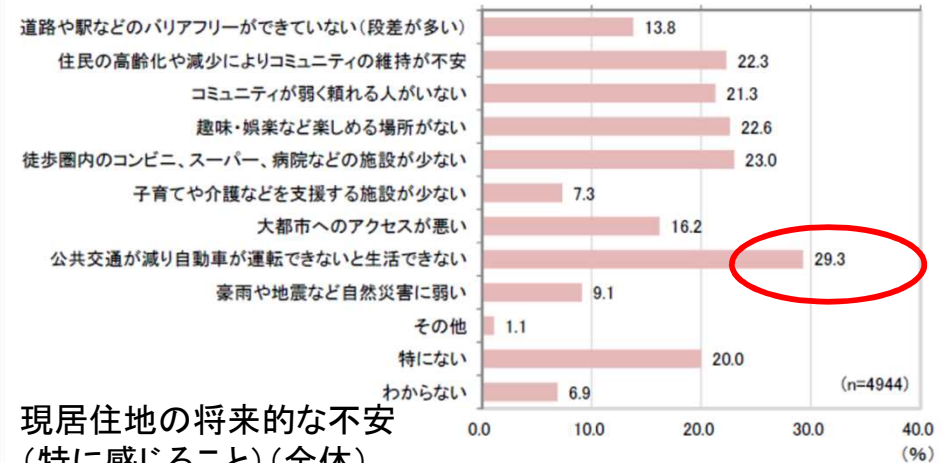
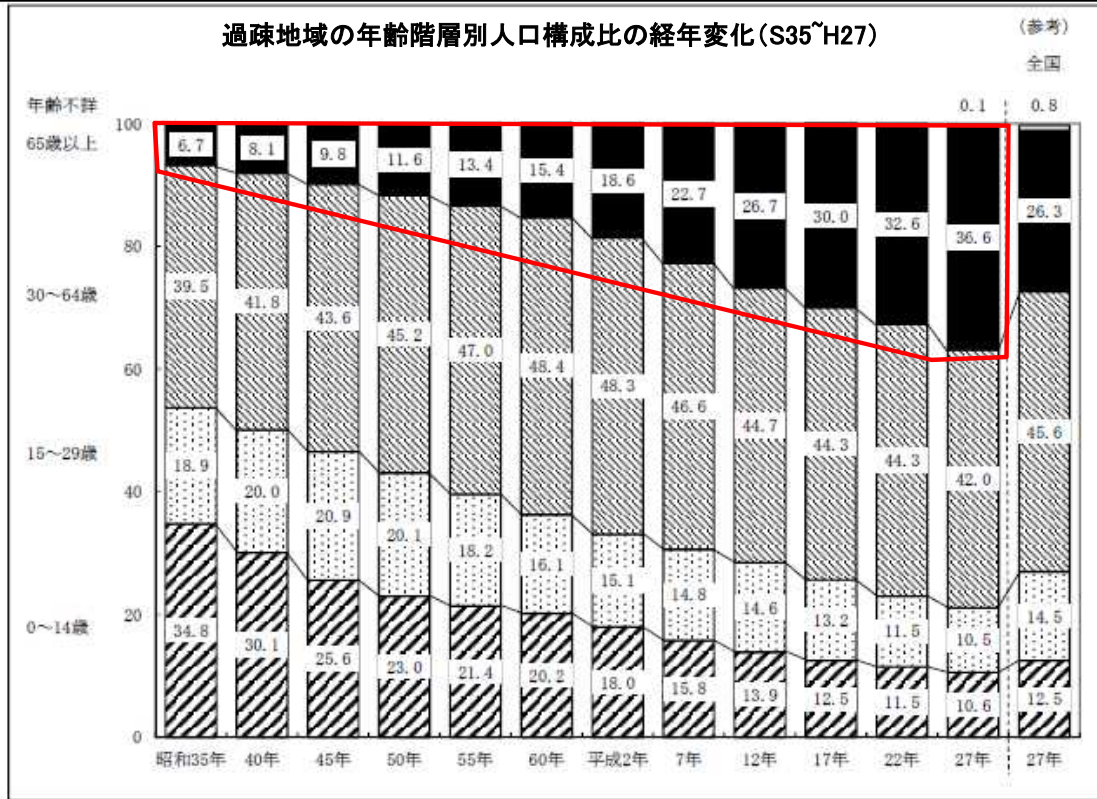


| 2040年人口の対2020年比 | |
|-----------------|----------------|
| 総人口 : 85.3% | 生産年齢人口 : 79.5% |

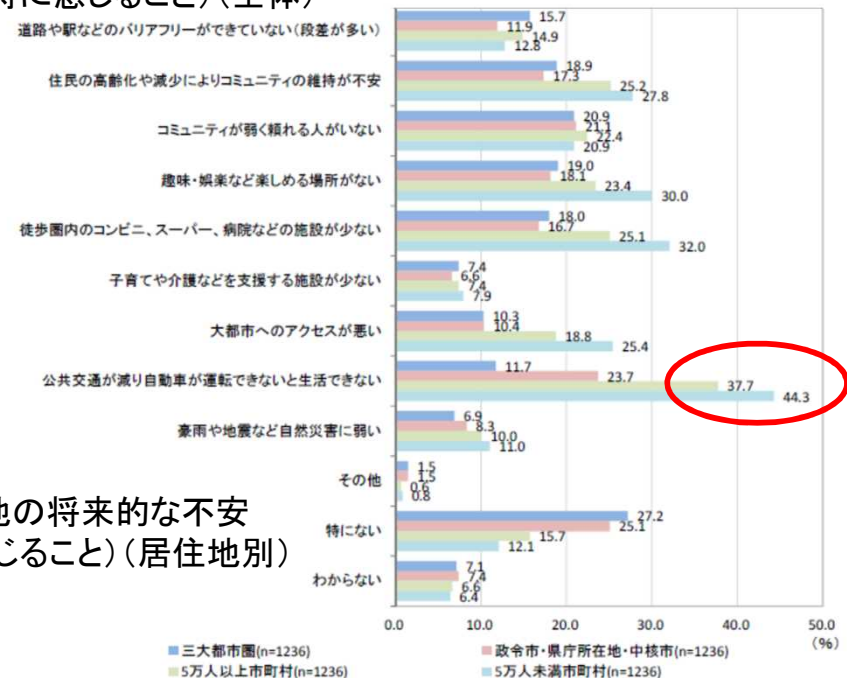
(注) 2015年までは実績、2020年以降は2013年時点の推計値。そのため、2015年と2020年とは厳密には接続していない。
 (出典) 人口推計(総務省)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、平成25年3月)等、九州運輸局調べ

過疎化により地方部で深刻化する高齢化

- 過疎地域の高齢化率は昭和35年以降一貫して上昇し、全国平均を約10%上回る。
- 平成27年の過疎地域の年少人口は昭和35年の約1/6に減少する一方、高齢者は2倍以上に増加。
- 公共交通が減少し、**自家用車依存の生活を迫られることへの将来不安**が特に地方部で顕著。



現居住地の将来的な不安 (特に感じること) (全体)

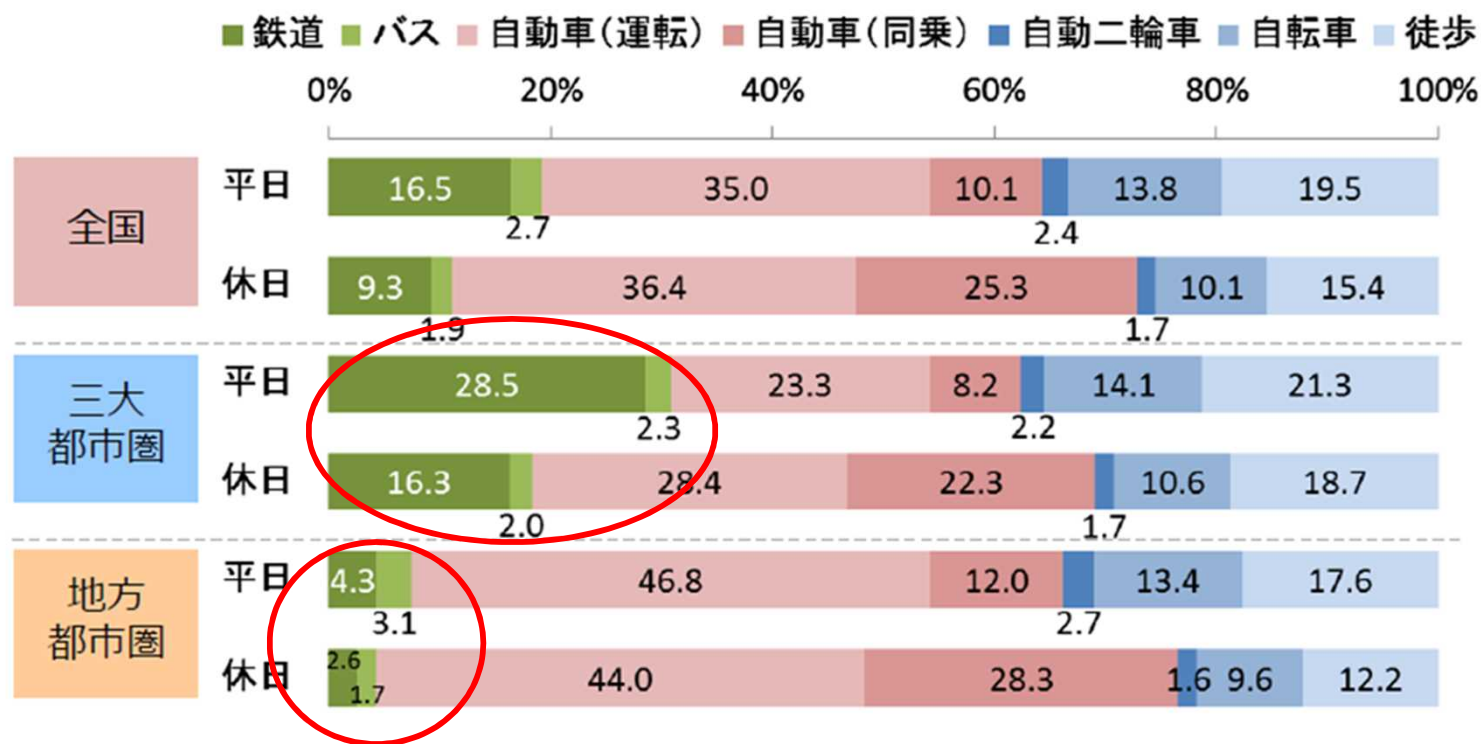


(備考) 1 国勢調査による。
2 過疎地域は、平成29年4月1日現在。

現居住地の将来的な不安 (特に感じること) (居住地別)

都市・地方部で格差のある交通機関分担率

- 分担率についても、鉄道・バスともに、三大都市圏の方が公共交通の割合が高い。
- 一方、地方都市圏では、公共交通の分担率が大きく下がる。



移動の交通手段別構成比

三大都市圏：さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市
 地方都市圏：札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市

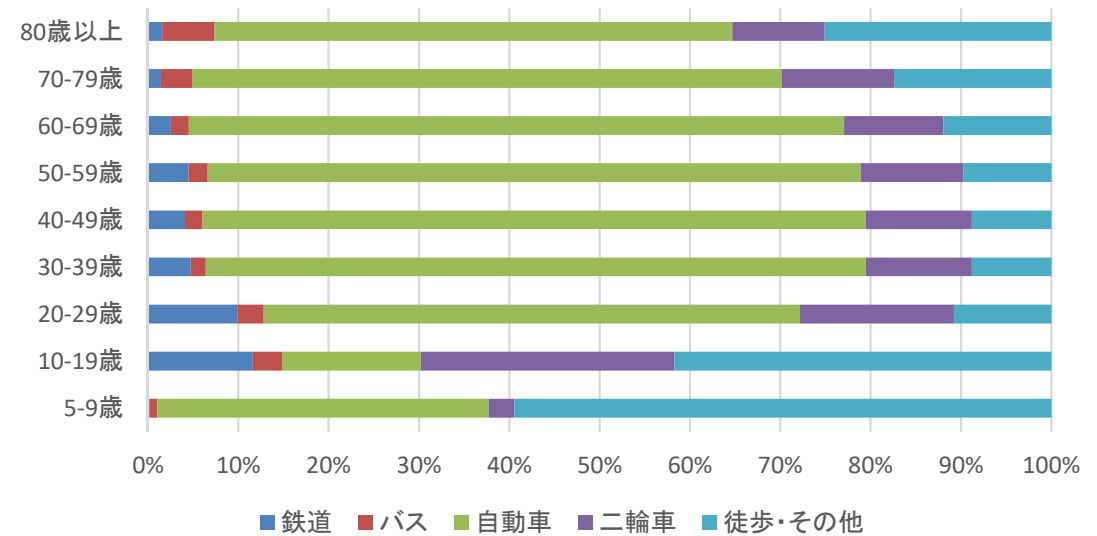
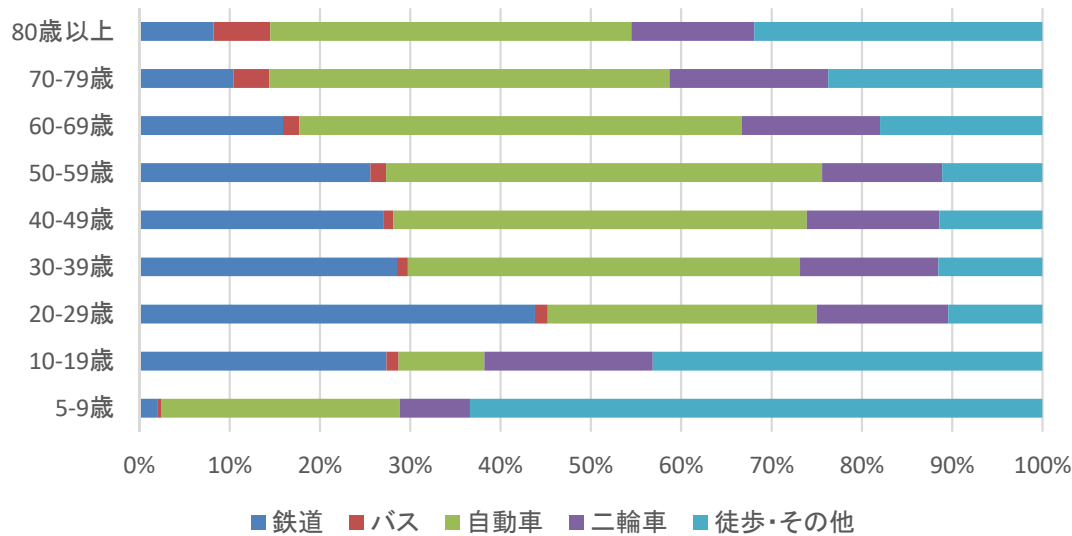
資料：国土交通省都市局「平成27年全国都市交通特性調査」

都市・地方部で格差のある交通機関分担率(年齢別) 国土交通省

- 年代問わず地方部における自動車分担率は高くなっている。
- 地方部では80歳以上においても5割を超える自動車分担率となっている。
- 一方で、地方部では70歳以上の高齢者のバス分担率が他の年代と比して高い。

三大都市圏

それ以外地方部

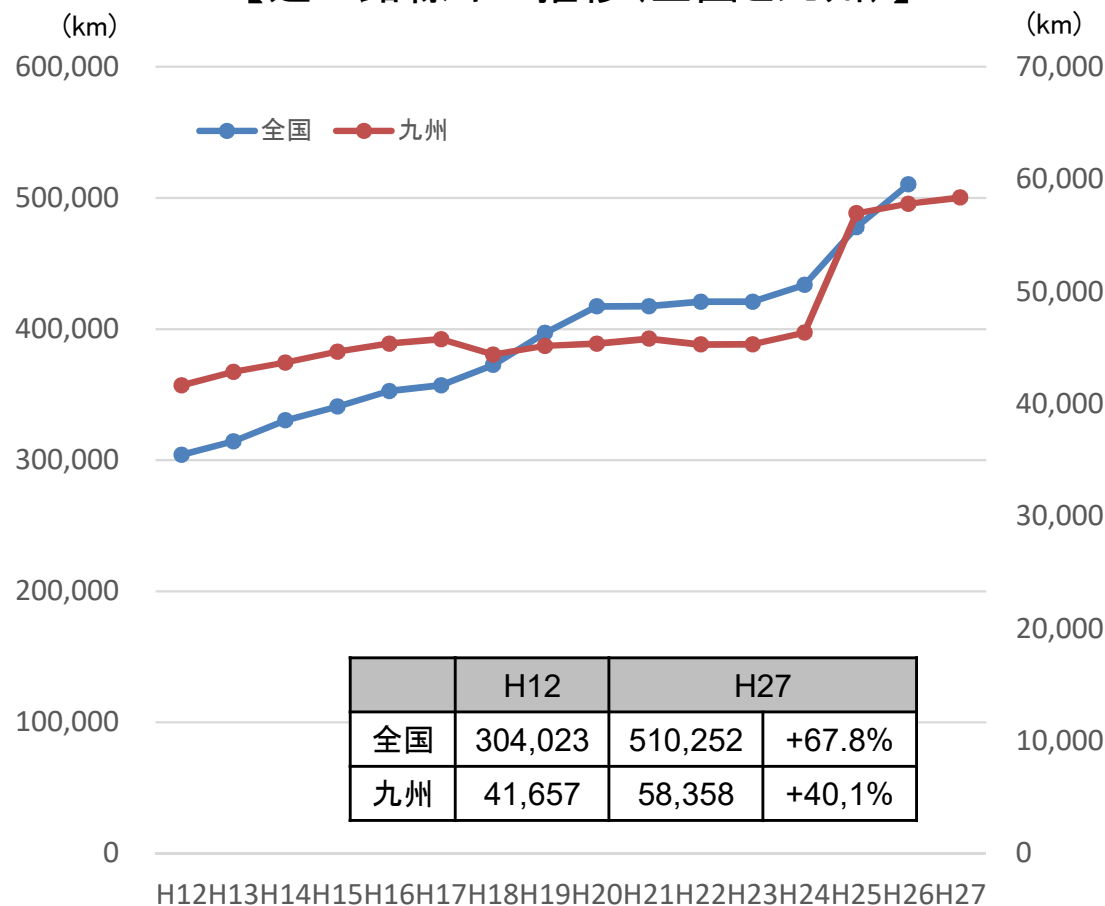


三大都市圏：さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市
 地方都市圏：札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、
 郡山市、松江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市

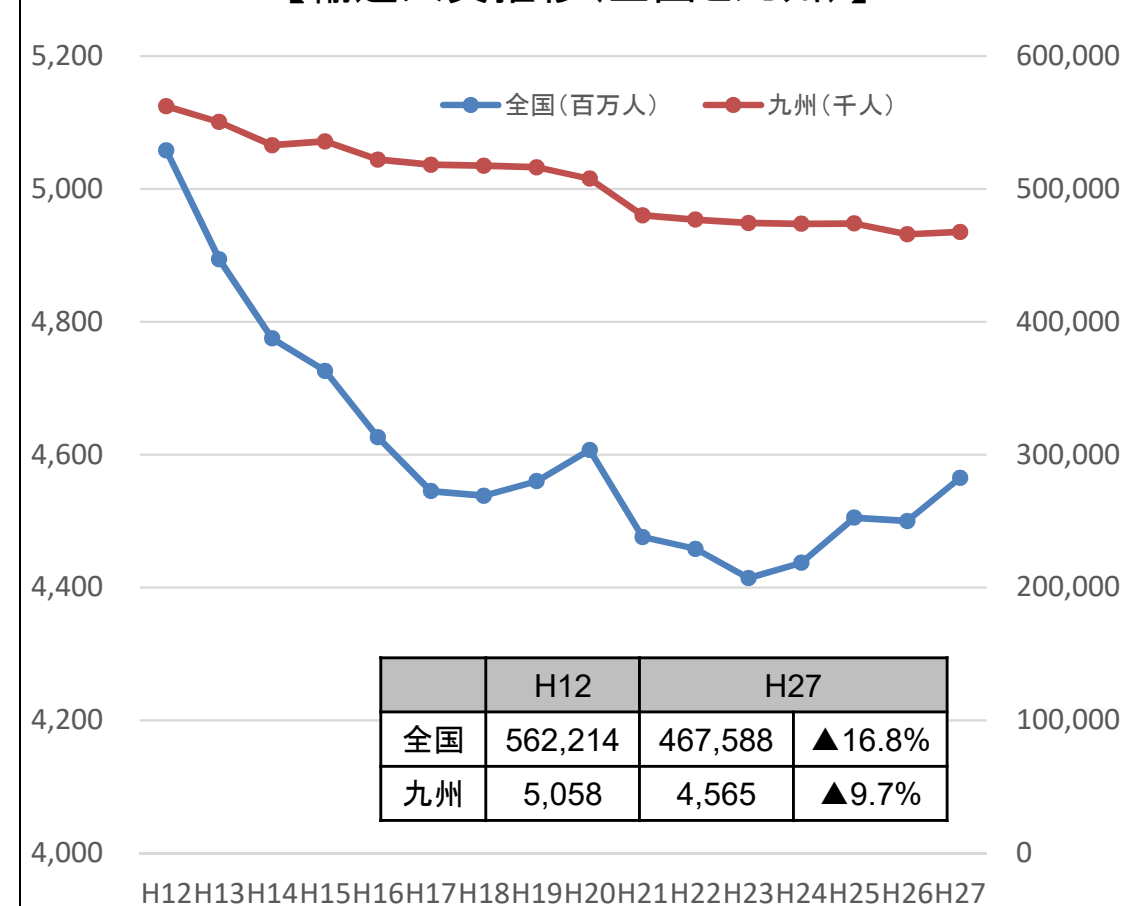
資料：国土交通省都市局「平成27年全国都市交通特性調査」

- 路線バスの延べ路線キロは全国・九州ともに増加傾向。九州は、平成27年は平成12年比で+40.1%となっている。
- 他方、輸送人員推移は減少傾向。全国では平成23年で底を打ち増加傾向にある一方、九州は一貫して減少傾向にある(減少のスピードはほぼ人口見合い)。ニーズに応じて増加してきた路線網に対して、利用がついてきていない状況(より一層の利用促進を図る必要)。

【延べ路線キロ推移(全国と九州)】



【輸送人員推移(全国と九州)】

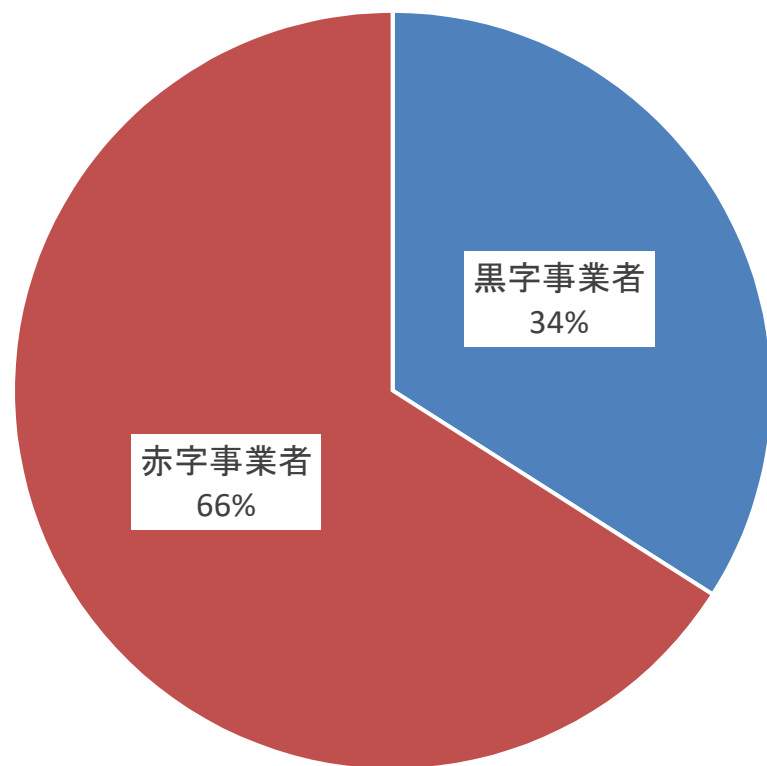


(注) 上記の数字は高速バスを含み、小規模事業者が行う乗合事業を含まないことに十分留意する必要がある。

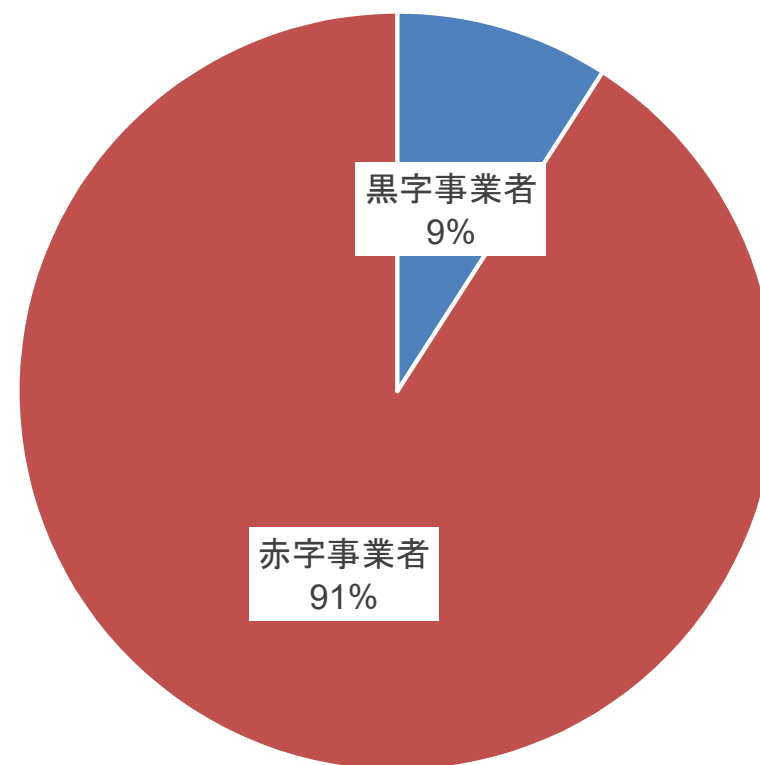
(出典) 延べ路線キロ推移: 数字で見る自動車2017、九州における乗合バスの概況 輸送人員推移: 自動車輸送統計年報、九州における乗合バスの概況

- 乗合バス事業については、全国では全体の約66%が赤字事業者。九州に限れば9割以上の事業者が赤字となっている。
- 乗合バスの確保維持に向けては、乗合バス事業の生産性向上の取組みとともに、真に、地域住民の方々が使うバスとなるため、利用促進を図ることが喫緊の課題。

【全国の乗合バス事業者の収支状況】

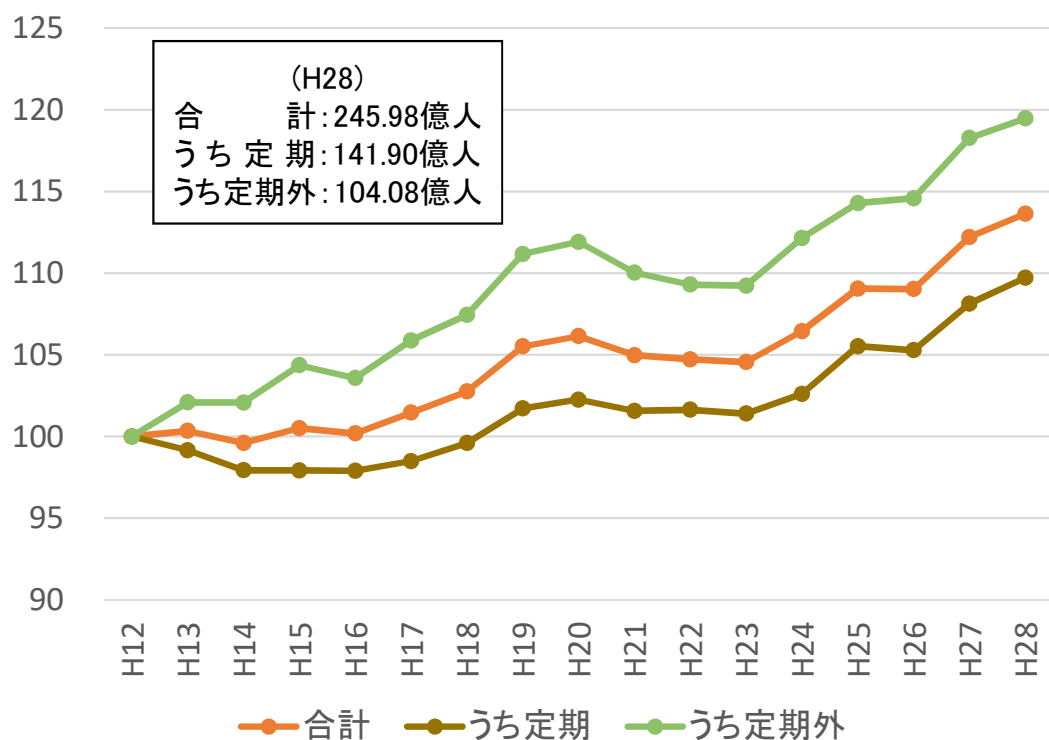


【九州の乗合バス事業者の収支状況】

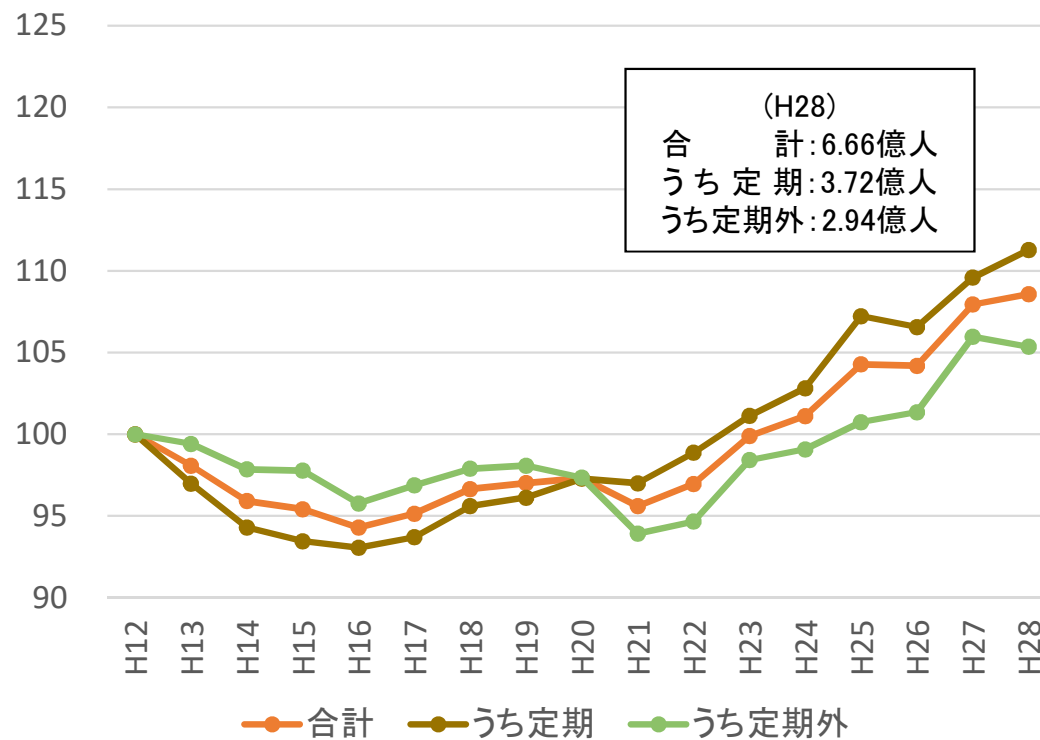


- 全国で見ると、鉄道旅客数量は平成12年以降増加傾向にある。特に定期外（通勤、通学以外）利用の利用増が目立って増加傾向。
- 九州においては、平成12年度以降、鉄道の旅客数量は減少傾向にあったものの、近年は持ち直している。なお、足許においては、定期利用が定期外利用を上回っている。

【全国の旅客数量推移（H12を100とした場合）】



【九州の旅客数量推移（H12を100とした場合）】



【参考】平成12年以降、九州における開業・廃止した鉄軌道

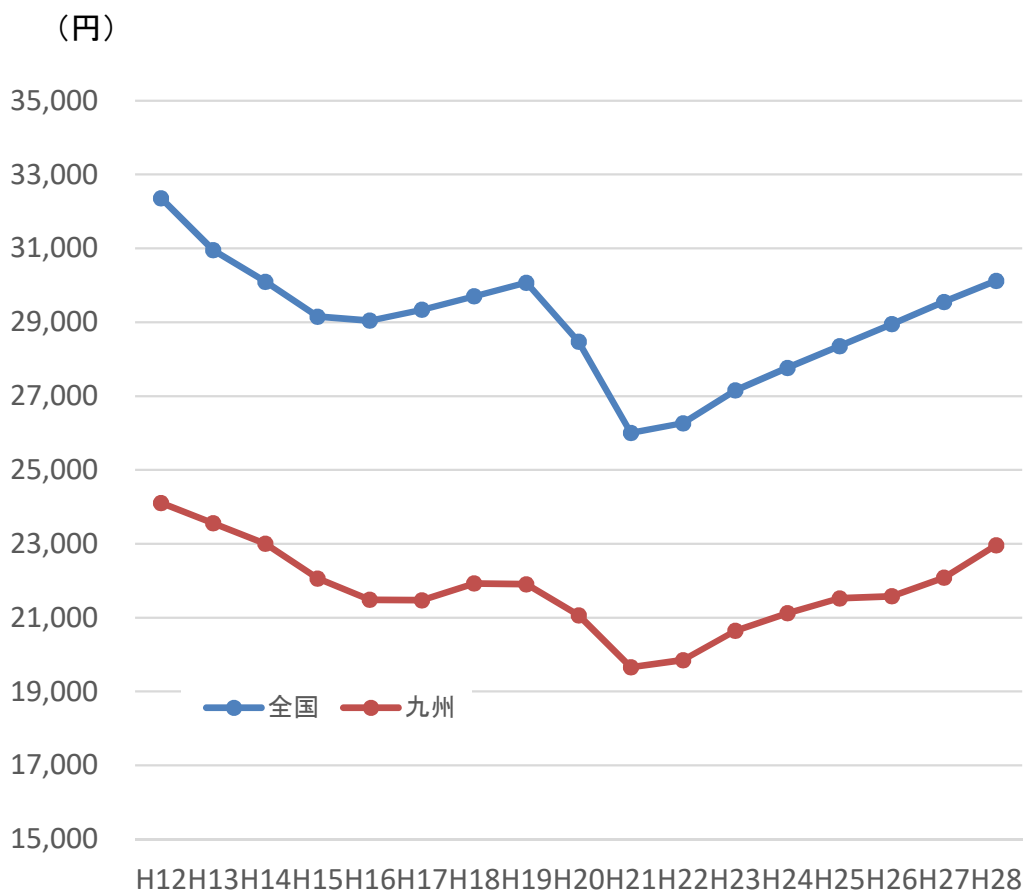
○開業: 九州新幹線 (H16.3.13 新八代～鹿児島中央、H23.3.12 博多～新八代)、福岡市営地下鉄七隈線 (H17.2.3)

○廃止: 西鉄北九州線 (H12.11.26 黒崎駅前～折尾)、西鉄宮地岳線 (H19.3.31 西鉄新宮～津屋崎)、高千穂鉄道高千穂線 (H19.9.6 延岡～槇峰、H20.12.28 槇峰～高千穂)、島原鉄道島原線 (H20.3.31 島原外港～加津佐)

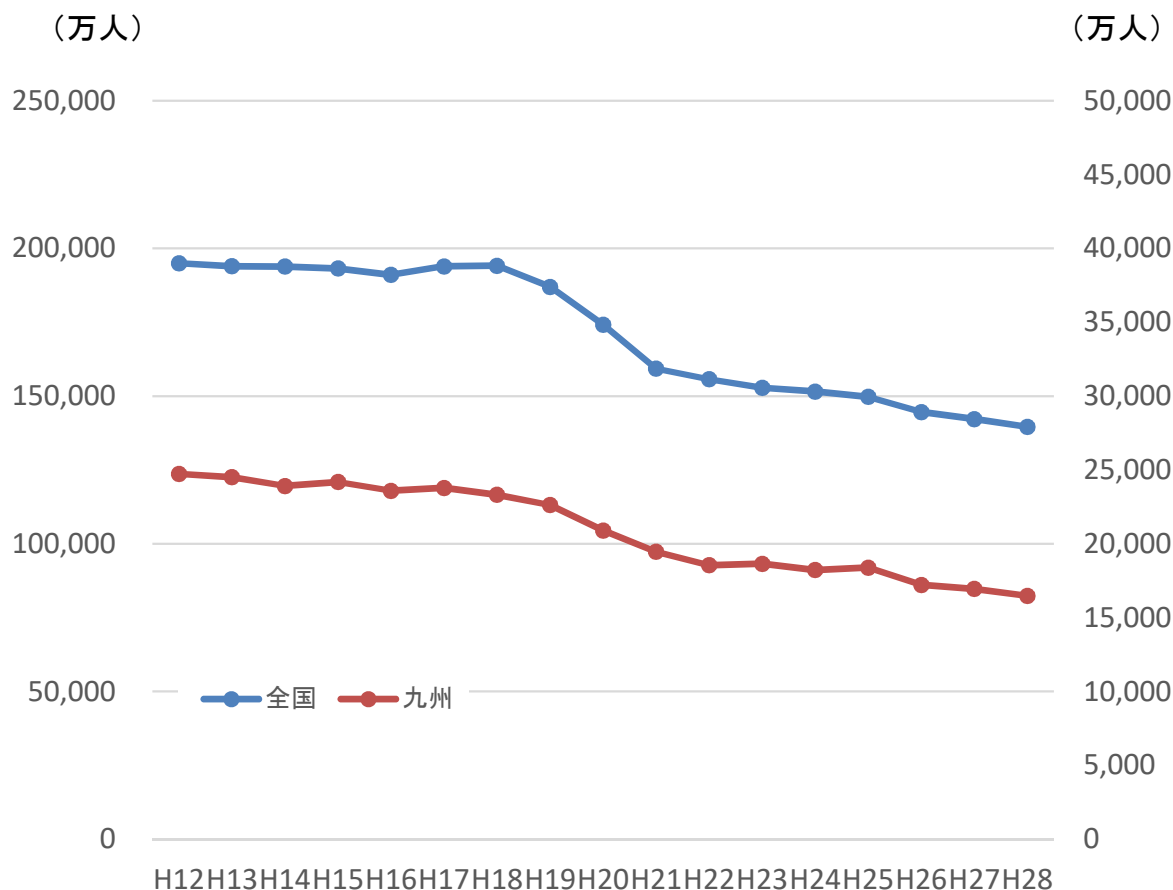
(出典) 鉄道輸送統計年報 (国土交通省)

- 全国、九州ともに、乗用タクシーの日車営収は近年回復傾向。他方、輸送人員については減少傾向にある。
- 需要サイドの状況変化に加え、供給サイドにおいても、稼働台数の減少、ドライバーの高齢化が進行している。

【日車営収推移(全国と九州)】

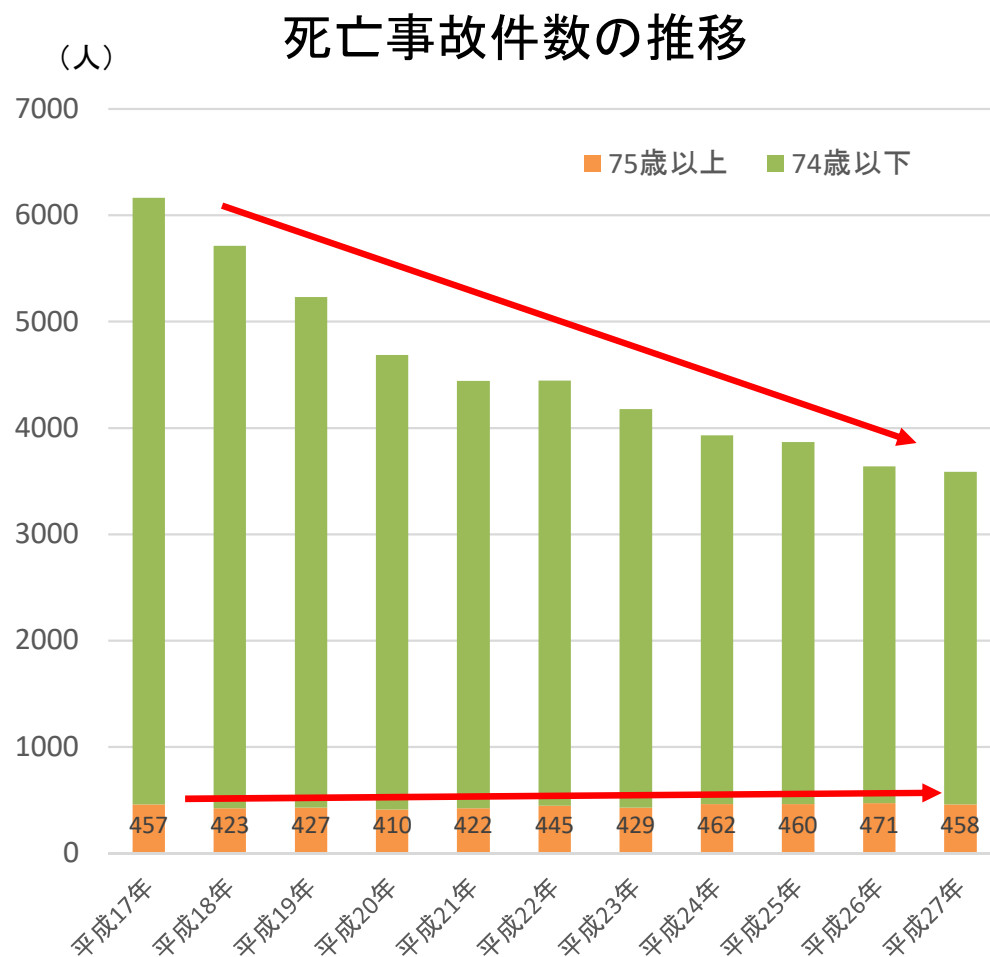
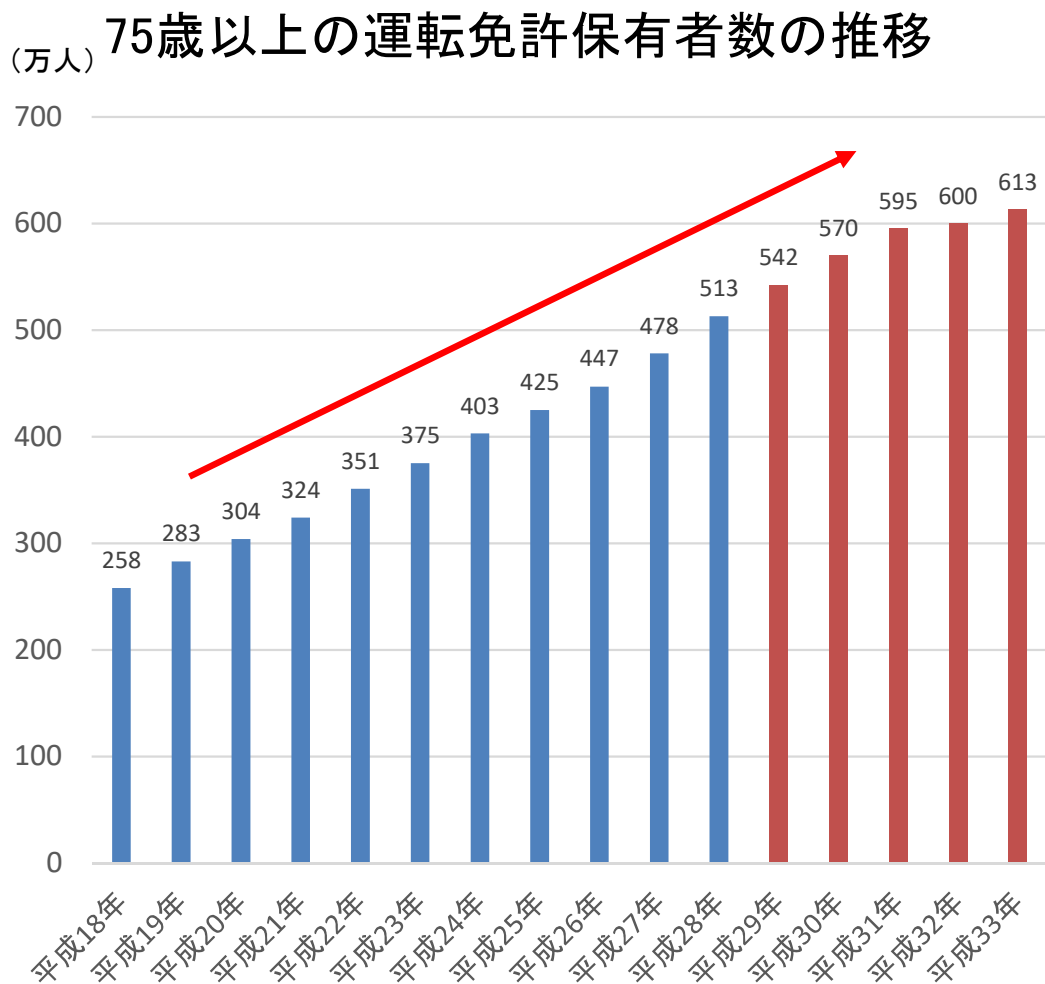


【輸送人員推移(全国と九州)】



(注) 法人タクシーのみ。
 (出典) ハイヤー・タクシー年鑑(全国)、九州運輸要覧(九州) 等

- 75歳以上の運転免許保有者数は年々増加してきており、今後も増加の見込み。
- 死亡事故件数が年々減少する中、75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は微増傾向。また、年齢層別免許保有者10万人当たりの死亡事故件数(平成27年)をみると、**75歳以上は9.6件と、その他の年齢平均(4.0人)の倍以上**となっている。



(出典) 高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議資料(第1回及び第3回、警察庁提出)、
 (注) 平成29年以降の数値については運転免許保有者数逡減率による推計(平成29年2月実施)

- 平成27年に道路交通法が改正。現在、75歳以上の運転者については①免許更新時の認知機能検査に加え、一定の違反行為があった場合は臨時で当該検査を実施し、②当該検査で認知症のおそれが認められた場合は医師の診断を受け、認知症と判断されれば免許取消しとなる。
- 法改正の内容に加え、免許返納者の増加も踏まえれば、高齢者の足の確保が一層の課題。

リスクの高い運転者への対策 高齢運転者 対策の推進

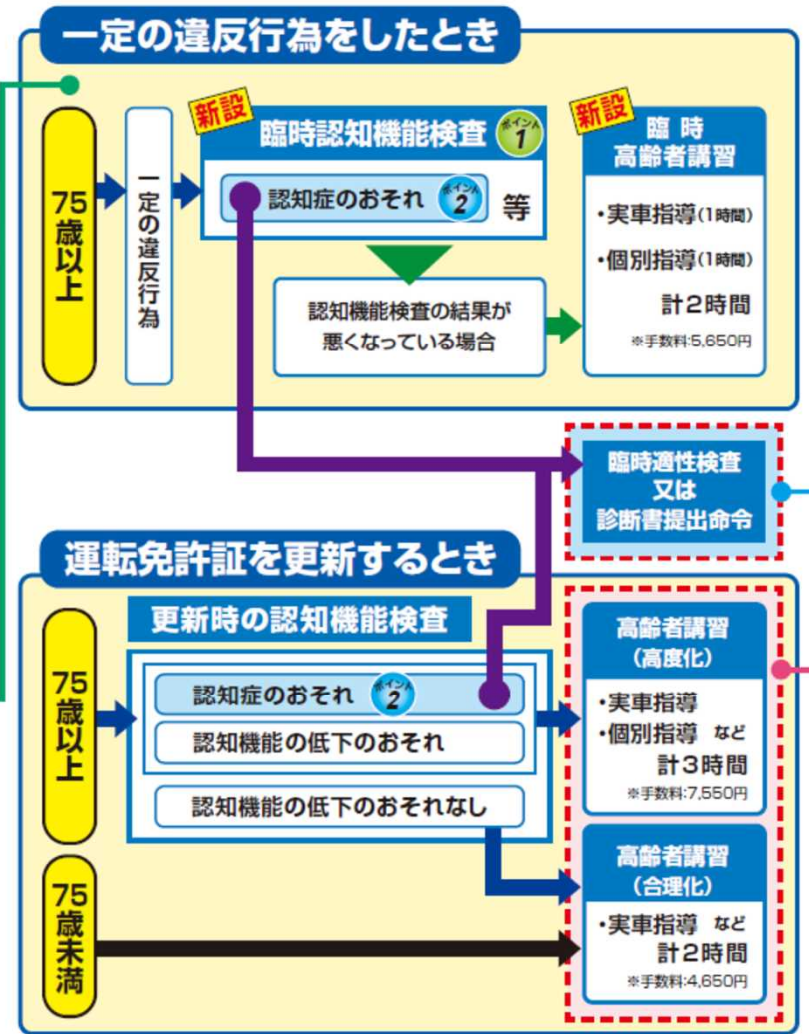
1. 新設 臨時認知機能検査・ 臨時高齢者講習

●臨時認知機能検査
改正前は3年に1度の免許証の更新のときだけ受けることとされていた認知機能検査について、一定の違反行為があれば、3年を待たずに、受けることになります。

75歳以上の運転者が、認知機能が低下したときに起こしやすい違反行為をしたときは、新設された「臨時認知機能検査」を受けなければなりません。

- 【一定の違反行為の例】**
- ・信号無視
 - ・通行区分違反
 - ・一時不停止等

●臨時高齢者講習
臨時認知機能検査を受け、認知機能の低下が運転に影響するおそれがあると判断された高齢者は、新設された「臨時高齢者講習」(個別指導と実車指導)を受けなければなりません。



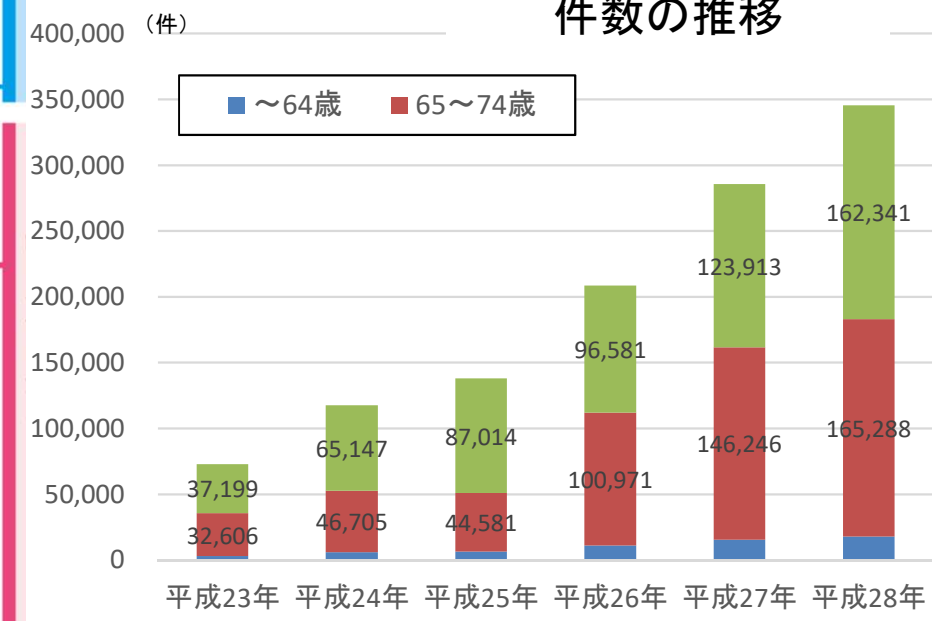
2. 臨時適性検査制度の見直し

改正前と異なり、認知機能検査で認知症のおそれがあると判定された方は、違反の有無を問わず、医師の診断を受けることになります。

更新時の認知機能検査又は臨時認知機能検査で認知症のおそれがあると判定された方は、臨時適性検査(医師の診断)を受け、又は、命令に従い主治医等の診断書を提出しなければなりません。

・認知症と診断
・診断書提出命令違反
→ 免許停止・取消し

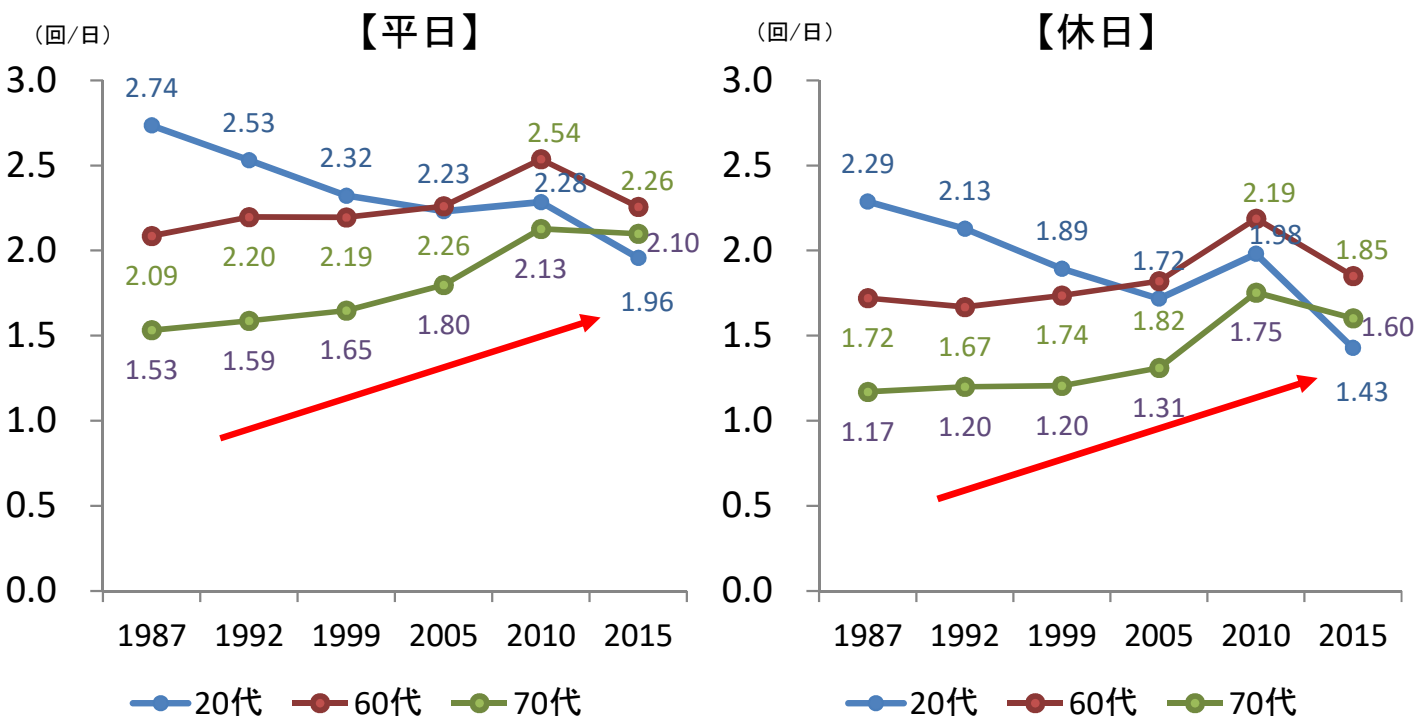
運転免許自主返納
件数の推移



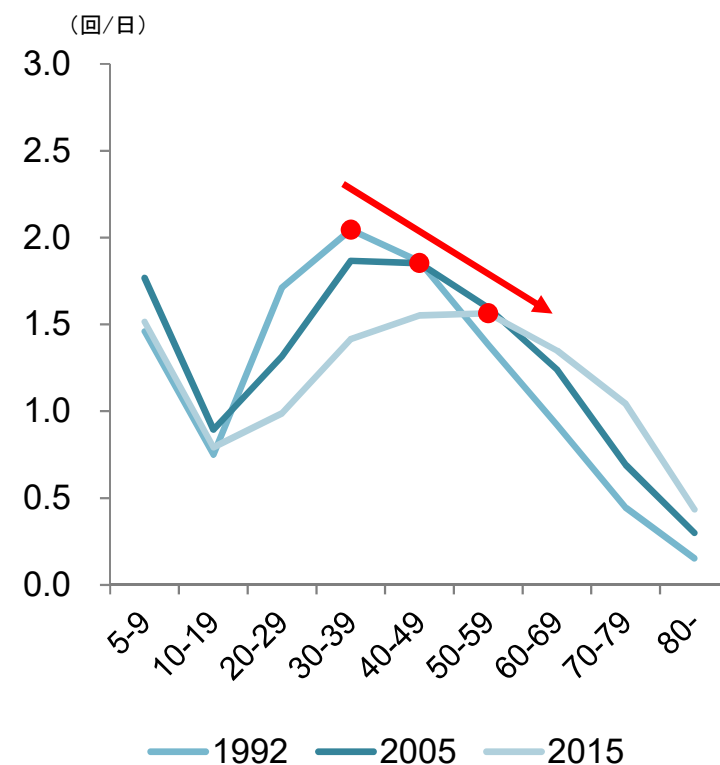
(出典) 福岡県警察資料、運転免許統計(平成28年度版)

- 1日あたり移動回数を見ると、20代のトリップは減少傾向にあるのに対し、60代、70代のトリップは増加傾向。人口の4割を占める高齢者がアクティブに生きることが、我が国の活力に直結。
- 地方都市圏において自家用車を利用する回数の多い50代の世代は、今後高齢世代に移行していくこととなるが、これらの世代の外出回数を維持しながら公共交通利用にシフトするためにも、免許返納対策の取組みや地域公共交通の維持活性化が特に重要。

1日あたり移動回数の推移(全国)



年齢階層別・1日あたり自動車移動回数の推移(地方都市圏、休日)



(出典)都市における人の動きとその変化～平成27年全国都市交通特性調査集計結果より～(国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室)
 (注)統計上、「地方都市圏」には、九州内の都市として、北九州市、福岡市、太宰府市、熊本市、鹿児島市、諫早市、臼杵市、人吉市が含まれる。

- I. 地域公共交通をめぐる諸課題
- II. 高齢者の移動手段の確保に向けた最近の動き
- III. 地域公共交通に対する取組

2016年11月

- ・ 高齢運転者の関わる重大事故が相次いで発生 → 対策の検討が急務に

2016年11月

- ・ 関係閣僚会合開催（警察庁、国土交通省、厚生労働省、総務省等 参加）
- ・ 総理指示において『高齢者の移動手段の確保』がテーマに

【総理指示】以下の点について、対策を早急に講じるよう指示

- ① 改正道路交通法の円滑な施行
- ② **社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備**
- ③ 更なる対策の必要性の検討

2017年3月

- ・ 国土交通省内に「**高齢者の移動手段の確保に関する検討会**」設置

2017年6月

- ・ 「**検討会**」**中間とりまとめ公表**
→ 高齢者の移動手段の選択肢を増やす視点から取組施策を提案

- 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
- 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。

「高齢運転者による交通事故防止対策について」(交通対策本部決定) に基づく30年度中の取組状況に関するフォローアップ(概要)

平成31年4月24日
高齢運転者交通事故防止対策
ワーキングチーム

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6,600人を確保(30年末現在)～
- 認知症早期診断・対応に向け、警察(一部府県)と地方公共団体福祉部局との情報提供制度の運用等を実施

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

- **介護・福祉と関連した輸送サービスの制度整理のためのパンフレットの改訂に取り組む等、介護サービスと輸送サービスの連携強化を推進**
- 地方公共団体及び運送事業者と連携したマイナンバーカードを活用した公共交通の割引料金計算、精算等の自動化について一部市町村で実運用開始

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

- 運転適性相談窓口の役割を拡充し、安全運転の助言等を実施・運転免許証を自主返納しやすい環境の整備
- 運転リスクが特に高い者への実車試験・限定免許制度の導入の可否等についての調査研究を実施

(2) 「安全運転サポート車」(サポカーS)の普及啓発

- サポカーSの広報活動・体験機会等の拡充(「サポカーポータルサイト」におけるコンテンツの充実等)
- 衝突被害軽減ブレーキについて、我が国が国際基準化を主導し、今年6月に国連で国際基準が採択される見込み。併せて、乗用車を対象とした性能認定制度を創設。
- ペダル踏み間違い時加速抑制装置について、自動車アセスメントにおける評価開始

(3) 高速道路における逆走対策の一層の推進

- 新たな逆走対策技術について現地展開を開始

(4) 普及啓発の推進

- 新たに「高齢運転者交通安全推進事業講習会」を実施

<今後に向けて>

「平成32年までに200人以下」との目標達成に向け、人的要因として操作不適が多い等の最近の高齢運転者による交通事故の特性等を踏まえつつ、政府一体となって高齢運転者の交通事故防止対策を更に推進、継続的にフォローアップを行うとともに、施策の推進状況を踏まえワーキングチームを開催

【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

平成30年中の事故死者数は266人 (平成29年中は242人)

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】
⇒ 介護保険制度と連携した輸送サービスの明確化・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

道路運送法の趣旨

(目的) 道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること

◆ 道路運送法が定めるもの

- 旅客自動車運送事業
 - 事業の種類、許可制度、運賃・料金
 - 事業者の責務（運行計画の届出等）
 - 安全運行の確保（運行管理者制度、遵守事項等）、事業改善命令制度
 - 路線の休廃止、取消手続 等
- 自家用自動車の使用

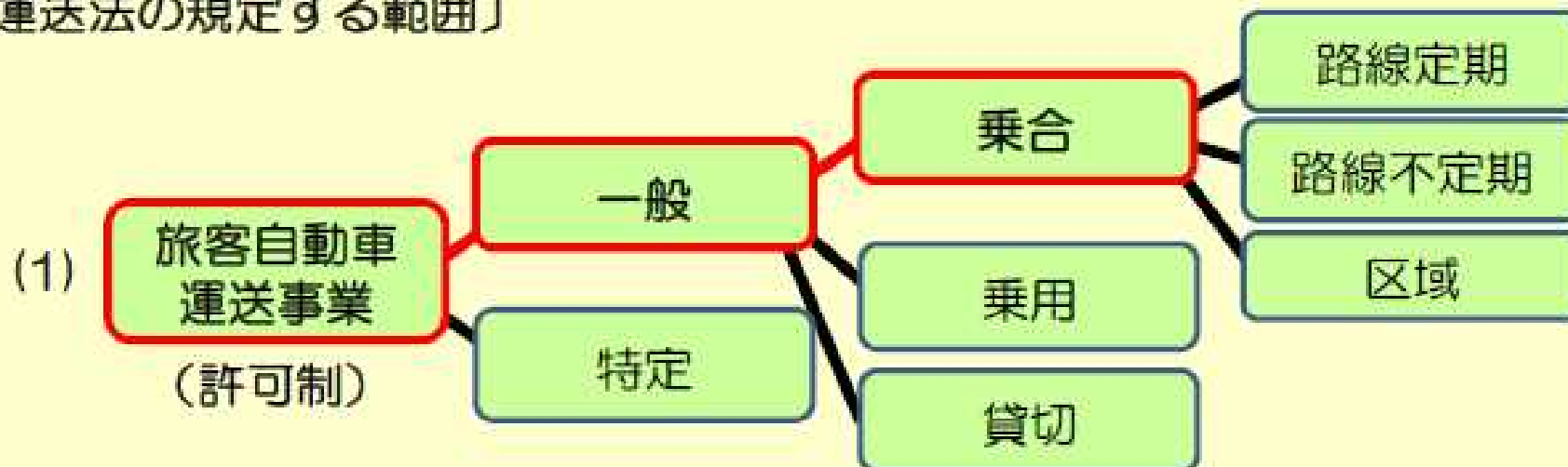
◆ 道路運送法が守るもの

- 守っているもの → [安全の確保、利用者の保護（運賃・料金等）]
- そのために必要なもの → [許可制度、2種免許、運行管理者制度 等]

※法の対象ではない場合、法律上の保護は確保されない

→ (自己責任：何かあったときにも保障がない)

〔道路運送法の規定する範囲〕



- 2006年改正で本格化
- 2015年改正で主体の弾力化、利用者範囲拡大



〔道路運送法の規定範囲外〕

(3) **有償にあたらなない/許可・登録を要しない輸送** (=「互助」による輸送)

自家用有償旅客運送の概要

- ◆2006年道路運送法改正で新規に位置づけ
 - ・既存のバス・タクシー事業者で輸送サービスが提供されない場合に、
 - ・登録を受けた市町村/NPOが、
 - ・自家用自動車（白ナンバー）を用いて、
 - ・有償で運送することを可能とする制度
- ◆安全・安心を確保するための措置：〔登録制度〕
 - ・安全確保 = 2種免許 または 1種免許+講習、運行管理の責任者の選任等
 - ・利用者保護 = 対価揭示、損害賠償措置

自家用有償旅客運送の種類

市町村が実施

交通空白地

福祉

NPO等が実施

交通空白地

福祉

実施の要件

地域公共交通会議の合意

運営協議会の合意

高齢者にやさしい公共交通の実現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
⇒ 自治体の施策情報を収集し、運輸局を通じ情報を共有
- ・ 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
⇒ 全国で4000台以上の乗合タクシーが運行中（平成28年度末調べ）。事業者・自治体の連携を引き続き促進
- ・ タクシーの相乗り促進
⇒ 配車アプリを活用した実証実験を実施（平成30年1月～3月）
- ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組

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との事業の「かけもち」を可能とする措置を実施（平成29年8月通達、同年9月施行）
- ・ スクールバス等への混乗
⇒ 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針に追記（平成30年4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

- 地方公共団体や交通事業者による、高齢者の利用促進策(対象範囲や支援の方法など)の事例を収集
- 都道府県警察等と連携しつつ、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)

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

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。

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)

■ 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

【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



おでかけ応援カード

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。)

【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)

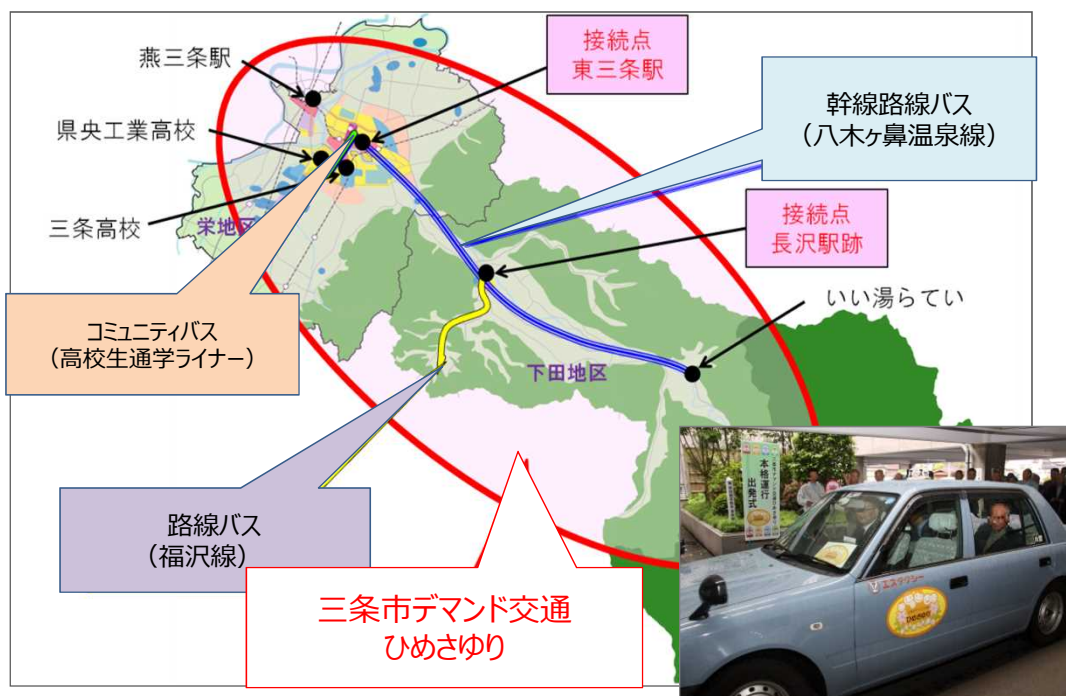
特定施設の利用者

地方部における乗合タクシーの導入

○ 地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が地方自治体と連携して乗合タクシーの運行に積極的に取り組んでいる。
(H28年度末:4,174コース 国土交通省調べ)

新潟県三条市 ひめさゆり

- バス路線の縮小・廃止により拡大した公共交通空白地域等において、デマンド交通を本格運用 (H23年6月～)
- デマンド交通の停留所を614か所に設置 (半径300mに1か所)
- 三条タクシー等市内のタクシー事業者4社が連携して運行。**
- 高齢者の外出機会を増大。停留所まで歩くことにより健康増進にも寄与。
- 複数乗車の場合、1人当たり400円または800円に設定。(一人乗車の場合、距離に応じて500円～3,000円)
- 利用状況は、1日当たり286人。(H29年4月～11月までの平均値)

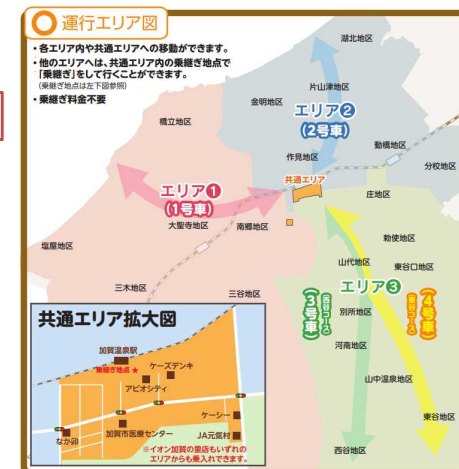
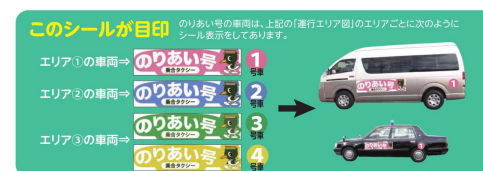


第一交通産業の取組

- 交通不便地域での外出支援策として積極的に「おでかけ乗合タクシー」を推進しており、**38市町村122ルート**で運行 (H28年11月末時点)

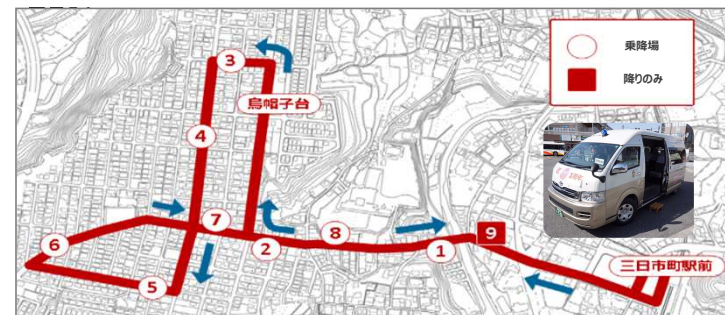
石川県加賀市 のりあい号

- 運行ダイヤの中から乗りたい便を電話で予約。ジャンボタクシーで各町にある停留所と病院・スーパーなどの施設を毎日運行。1回500円。(H27年12月～)
- タクシー事業者 (加賀第一交通) が運行を担っている。**



大阪府河内長野市 くすまる

- 急峻な坂も多く、道幅も狭い楠ヶ丘地域において、地域、事業者、行政の3者協働の取組により乗合交通 (コミュニティ交通) を実現。(H23年11月～)
- 1回200円。
- タクシー事業者 (大阪第一交通) が運行を担っている。**
- H26～H28年度の平均収支率は



- 急峻な坂が多く道幅も狭い
- 高齢化も進行
- 商業施設は駅前に集中

- 配車アプリを活用して、目的地が近い旅客同士をマッチングし、1台のタクシーに複数の旅客が相乗りすることで、割安にタクシーを利用できるサービス。運送の効率化による生産性の向上も目指す。

実証実験の概要

- **期間**：平成30年1月22日 ~ 3月11日
- **地域**：東京特別区・武蔵野市・三鷹市
- **実証実験概要**：
 - ・ 協力事業者が道路運送法第21条の乗合旅客運送許可を取得
 - ・ 旅客は配車アプリ上で乗降車地を設定し、配車アプリでマッチング
 - ・ 車両は乗車定員8名以下に限定。後部座席の中央席は使用しない
 - ・ 「相乗り基準運賃」= 総運行ルート^①の推計距離 × (実車1キロあたりの運送収入額 × 1.2)
 - ※実車1キロあたりの運送収入…通常時間帯 435円、22時~5時 450円
 - ・ 「相乗り運賃」(1人あたりの運賃)は、「相乗り基準運賃」を各旅客が単独利用した場合の推計走行距離で按分して算出
 - ・ 「相乗り運賃」は、各旅客が単独利用した場合の推計運賃を上回らないものとする
 - ・ 「相乗り運賃」の最低額は、タクシーの初乗り運賃額(410円)
 - ・ 協力タクシー事業者各社において運行開始後のキャンセル等があった場合のキャンセルポリシーを定める

- **規模**：2グループ15社(949両)
 - ※日本交通G：11社(300両)
 - 大和自動車交通G：4社(649両)

想定される利用シーン

- 終電後の深夜時間帯の帰宅
- 朝の通勤時間帯の利用
- イベント時の利用
- 空港へのアクセス
- 塾、病院への送迎 など

参加車両のステッカー
ロゴマーク



○相乗り運賃算定の基準となる額：**11,490円** (タクシー推計運賃：9,140円)
 ※435円(日中1キロあたり運送収入)×22km(図のルートの総距離)×1.2

○利用者①の相乗り運賃：**6,190円** (単独利用の場合：**8,770円**)
 ※11,490円×(21km(新橋~三鷹)/(21km+18km(虎の門~吉祥寺)))

注) 距離は各旅客が単独で利用した場合の最短距離

○利用者②の相乗り運賃：**5,310円**

(単独利用の場合：**7,570円**)
 ※11,490円×(18km/(21km+18km))

注) 有料道路料金は除く

運賃のイメージ

過疎地域における貨客混載の導入円滑化に向けた規制緩和

- 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を踏まえ、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」を可能とした。(平成29年8月～)

従来

【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

改正後

【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**

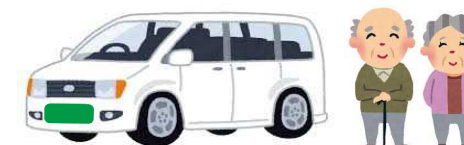
【貸切バス】



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**

従来通り

【自家用有償旅客運送】



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**

平成30年3月現在、貨客混載許可等申請は5件提出されており、そのうち1件は、認可済

○持続可能な移動手段の確保・維持を促進する観点からは、スクールバスについて、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の見直しが重要。

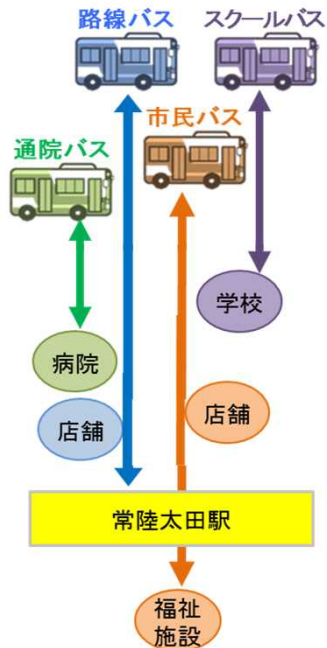
※「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」には、スクールバス等の路線バスへの一本化等により効率化を図ることが重要である旨を追記。

スクールバス等の民間バス路線への統合

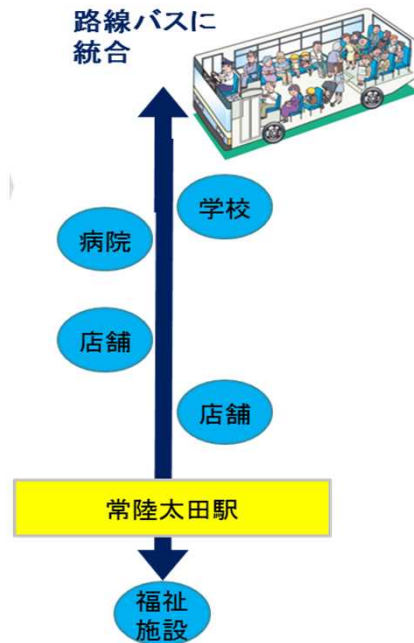
○ 茨城県常陸太田市の事例

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



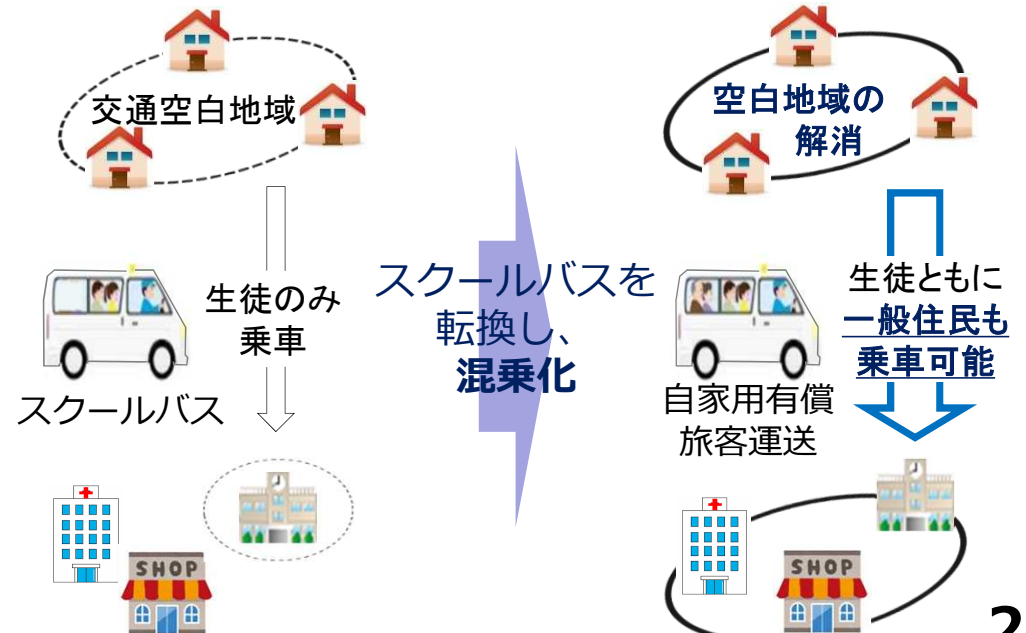
民間バス路線への統合



スクールバスの一般住民も乗車可能な形態への転換

○ 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



スクールバスを転換し、混乗化

自家用有償運送の活用

○検討プロセスのガイドライン化

⇒ 自家用有償運送を円滑に導入するための検討プロセスをガイドライン化（平成30年3月通達）

○市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化

⇒ 持込み車両の使用や区域運行を可能とする規制緩和（平成29年8月通達）

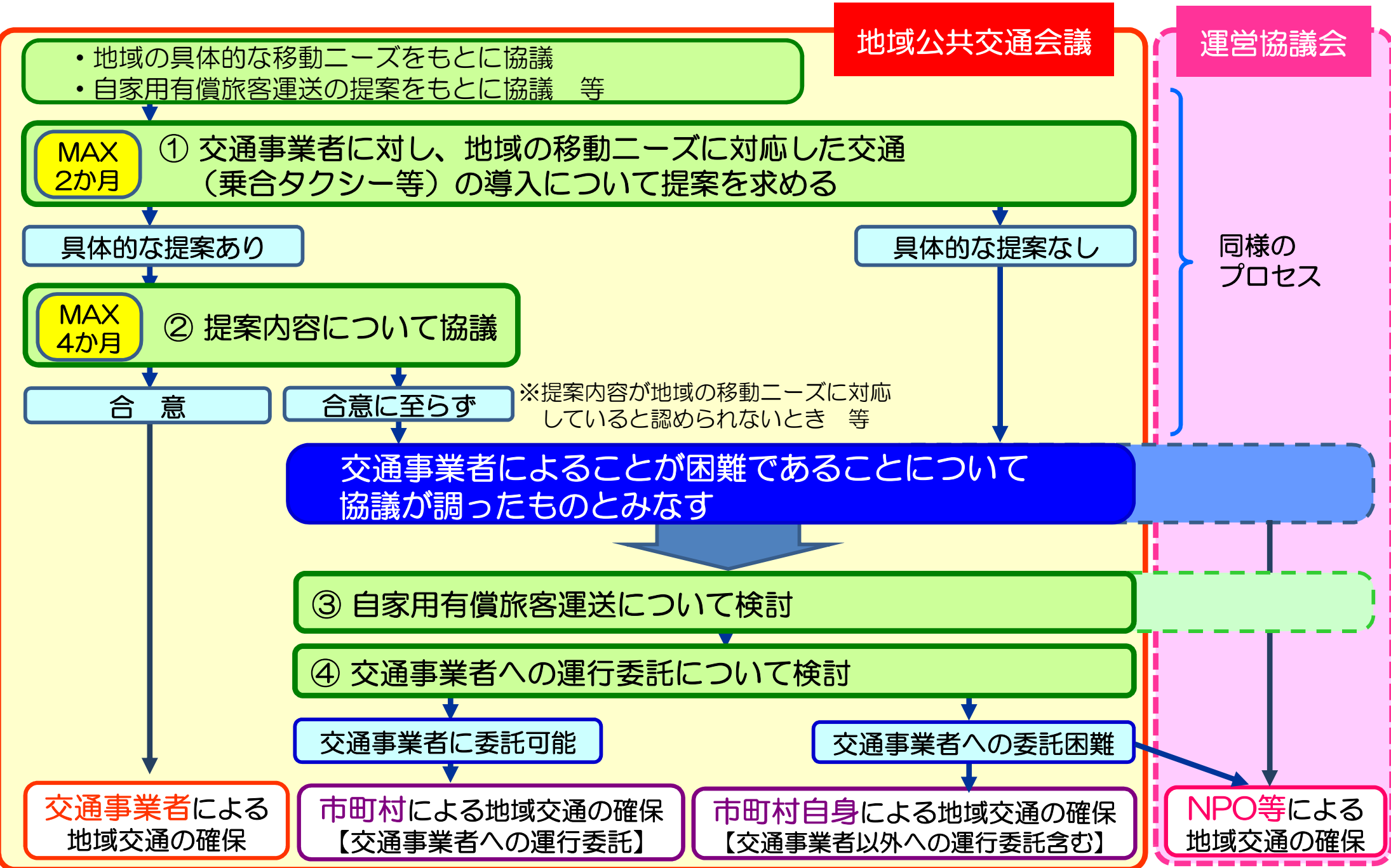
許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

○ルール of 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収受することが可能な範囲を明確化（平成30年3月通達）

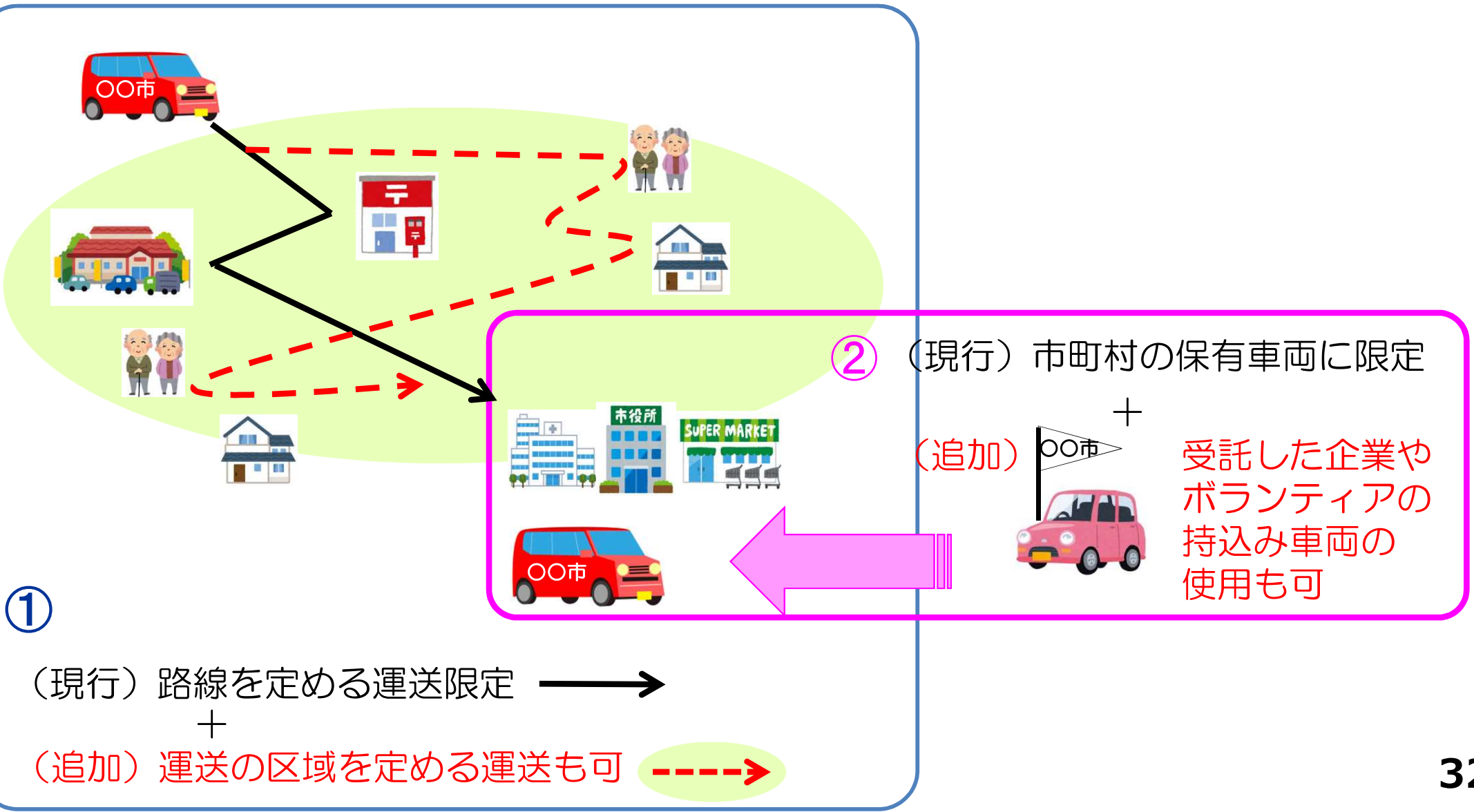
⇒ NPO等が自治体の車両を活用する場合について、「許可・登録を要しない輸送」に当たることを明確化（平成29年8月通達）

自家用有償旅客運送の導入の円滑化



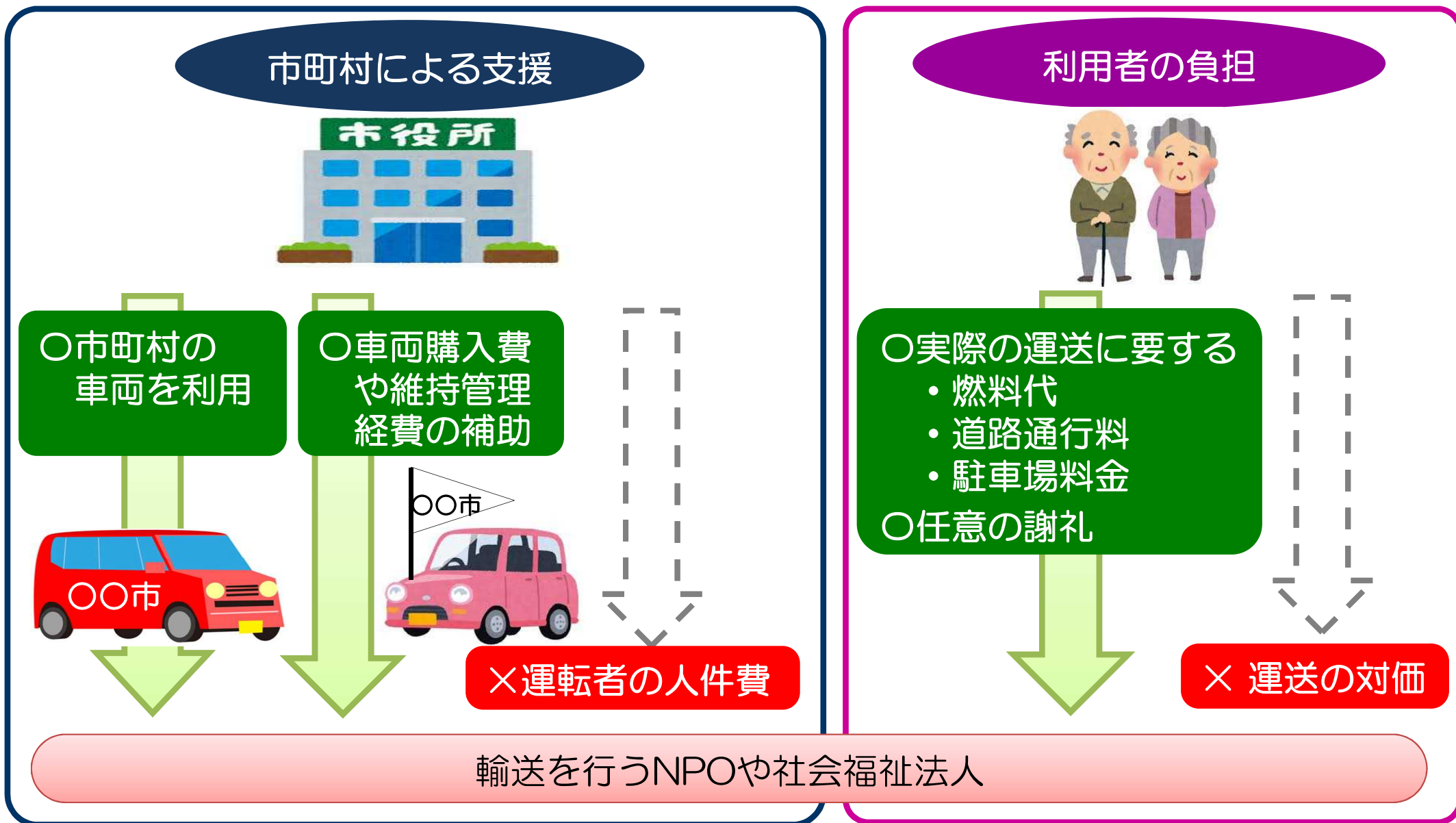
自家用有償旅客運送の運用の柔軟化

- 市町村が主体となる場合には、路線運行しか認められてこなかったが、**区域運行も可能に**
- **持込み車両の使用はNPOが主体の場合に限られてきたが、市町村が主体となる場合も可能に**



「互助」による輸送(ボランティア輸送)の明確化

許可・登録を要しない輸送の「**運送の対価に当たらない市町村による支援や利用者の負担**」



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を図るため、国交省・厚労省より通達を
発出（平成29年7月通達）

⇒ 介護保険制度と連携した輸送サービスについて、関係する制度を整理したパンフレッ
トを作成・公表（平成30年3月）

高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送

～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～

平成 30 年 3 月

国土交通省
総合政策局公共交通政策部交通計画課
自動車局旅客課

「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ

～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～

平成 30 年 3 月

国土交通省
総合政策局公共交通政策部交通計画課
自動車局旅客課

厚生労働省
老健局振興課

福祉分野・公共交通分野の横断的連携の形成に向けた取組

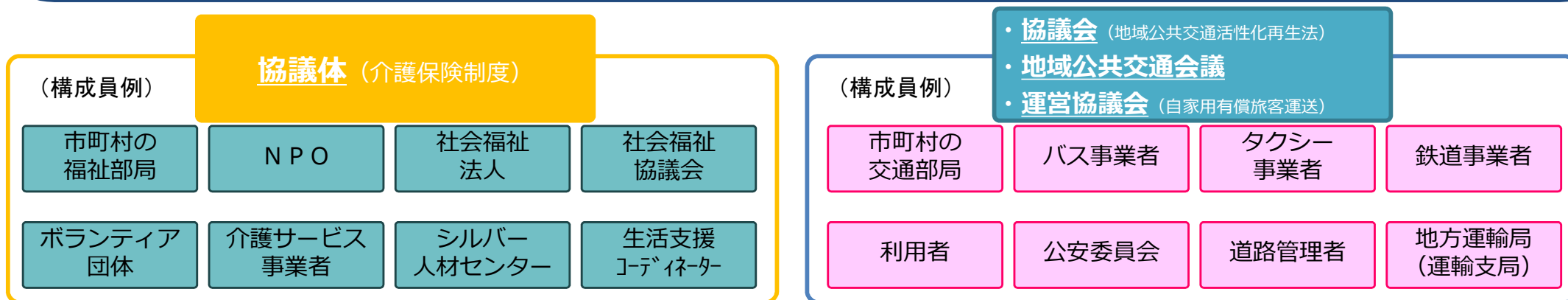
○ 地方公共団体の交通部局と福祉部局の連携や相互理解を促進するため、国交省及び厚労省からそれぞれの地方支分部局・地方公共団体関係部局に対し、以下のような通知を発出。

<国土交通省>

- 運輸局あてに「高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備」(通知)を発出し、地方公共団体に対し、交通部局と福祉部局の連携や、双方の協議会、協議体への構成員の相互参加等を周知・助言するよう指示
- 「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に、交通部局と福祉部局の連携に関する記載を追記

<厚生労働省>

- 「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン」を改正し、福祉部局と交通部局の連携や、双方の協議体、協議会への構成員の相互参加等を追記



【構成員の相互参加】

市町村レベルでの連携イメージ



- 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
- 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、地域公共交通施策において重要であることを踏まえ、必要に応じて、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
- 福祉部局としても、福祉サービスの一環としての旅客運送の実施をする際に、道路運送法その他の交通施策に関する制度や運用について知見・情報の提供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

- ① 道路運送法の許可・登録を要しない地域のボランティア等を活用した「互助」による輸送サービス
 - ② 介護保険制度による移動支援への補助を活用する輸送等の交通分野と福祉分野が連携したサービス
- それぞれの円滑化を図るため、関係する制度を整理し、パンフレットとして公表し、情報提供を実施。

(平成30年3月公表)

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000077.html

「互助」による輸送サービス

「高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～」

【対象】

- ・地方公共団体(特に市町村)の担当者
- ・社会福祉法人、NPO 法人や地域住民

【内容】

- ・道路運送法の許可・登録を要する有償運送の検討の必要性・可能性
- ・輸送モデルの例示
- ・実施の際の留意点

等

交通分野と福祉分野が連携したサービス

「「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～」

【対象】

- ・福祉関係者
- ・市町村の介護保険・高齢者担当部局担当者
- ・交通事業者
- ・地方公共団体(特に市町村)の交通部局担当者

【内容】

- ・道路運送法上の輸送サービスの類型とそれぞれのモデルの例示
- ・介護保険制度における移動支援の類型
- ・実施の際の留意点

等

- I. 地域公共交通をめぐる諸課題
- II. 高齢者の移動手段の確保に向けた最近の動き
- III. 地域公共交通に対する取組

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

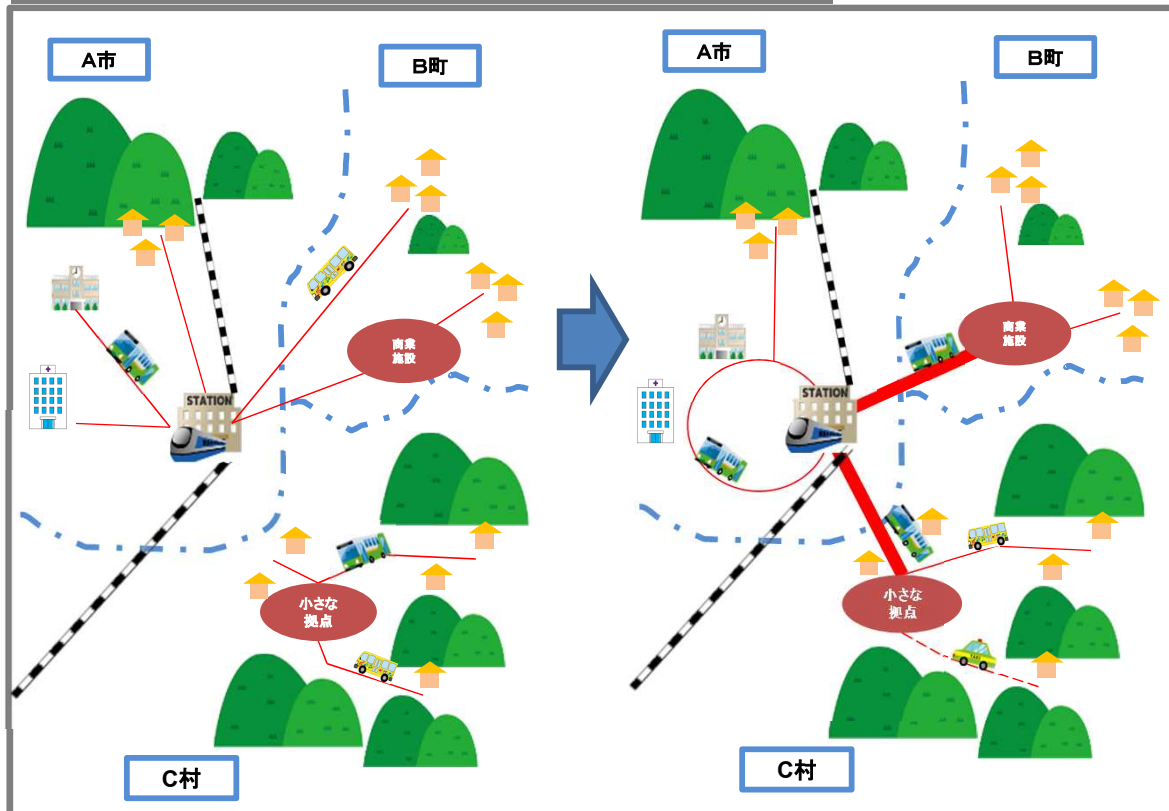
日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

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

地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。(A市・B町・C村全体で取り組む)
- ◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

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(都道府県、市町村)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

地域公共交通網形成計画
= 地域公共交通に関するマスタープラン

事業者と協議の上、**地方公共団体**が関係者と協議会を開催し策定

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの実現に向けた**まちづくり**との連携しつつ地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワーク**の方向性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

地域公共交通再編実施計画

= 地域公共交通を再編するために、具体的に行う取組

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

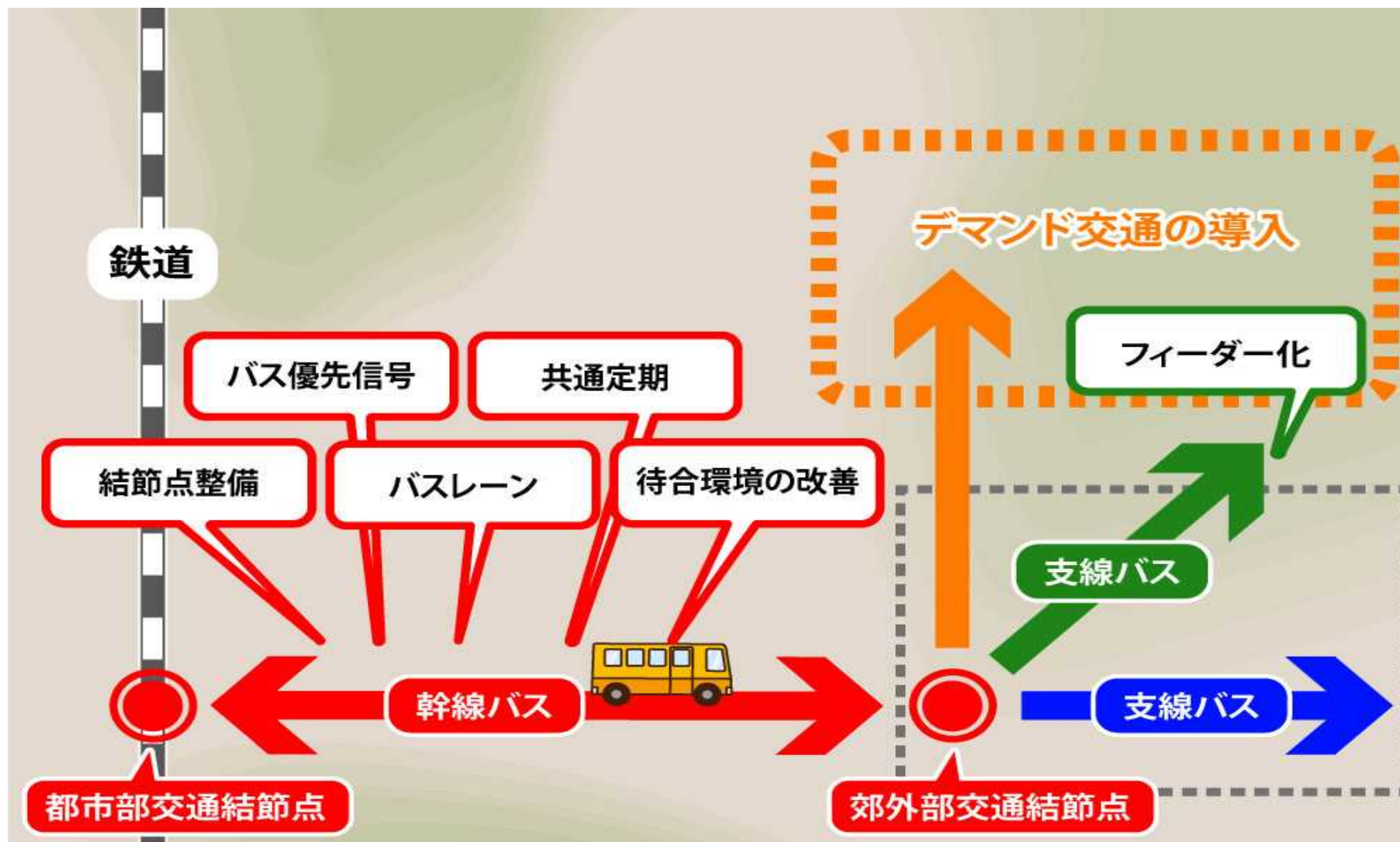
国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

⇒国土交通大臣の認定を受けたものについては、**重点的な支援**

※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた具体的な事業もあり。

公共交通ネットワークを具体化・明確化する計画

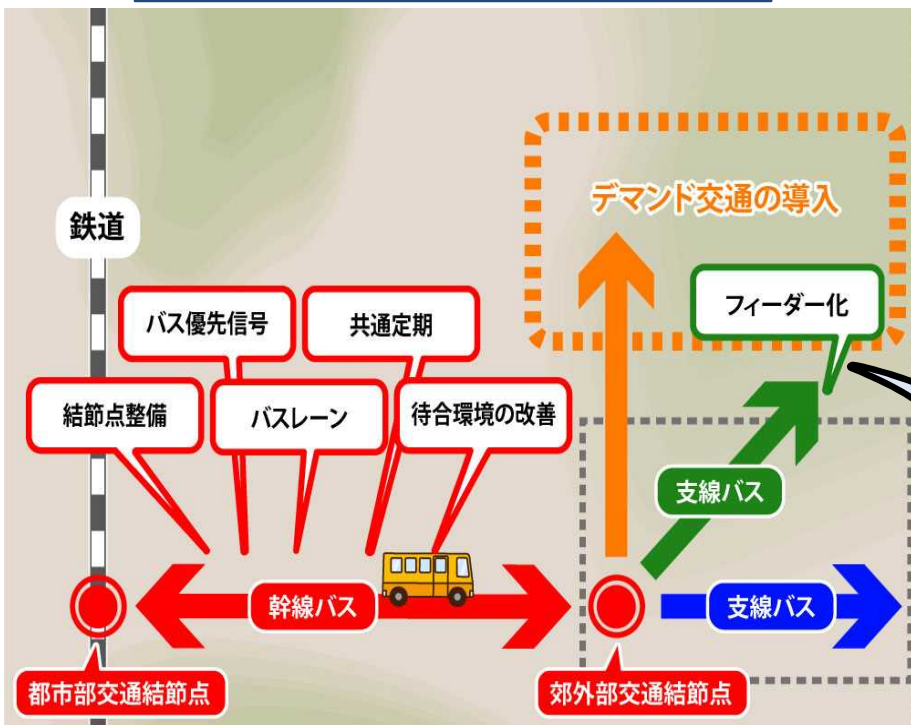
地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがたを明らかにし、まちづくりなどの関連分野と連携しつつ、面的なネットワークの形成に係る事業を記載



具体的な運行事業者やダイヤなど運行計画を定める計画

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

地域公共交通網形成計画



協議会を通じた関係者との連携

- 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)

協議会の主な構成員

交通部局のみならず、まちづくり、観光振興、**健康、福祉**、環境等を管轄する幅広い部局からの参画を期待。

市町村

公共交通事業者

利用者・住民

道路管理者

港湾管理者

公安委員会

施設管理者

学識経験者

等

日頃から当該交通を利用し、その実情をよく知る者の参画も欠かせない。

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

【まちづくり、観光】唐津地域公共交通再編実施計画

- **新病院設立に伴う日常生活の移動需要に対応し、路線の新設・延伸を実施**
- 来訪者の観光資源への移動需要にも対応
- 利用実態を踏まえた幹線路線の統合や支線分割化を実施し、効率化を実現

【主な事業内容】

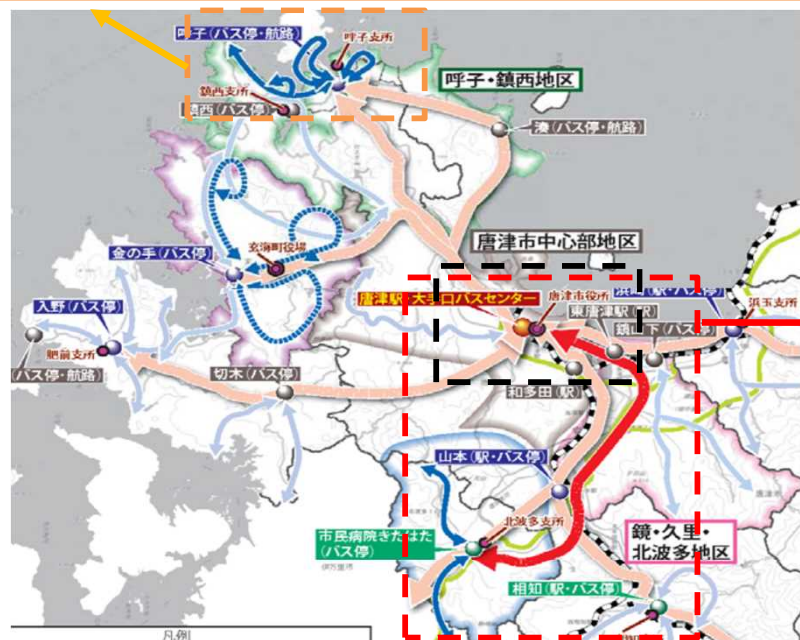
呼子エリア

既存路線の延伸、運行回数の増加により、観光資源集積地への観光客の利便性や離島航路乗場への接続を向上



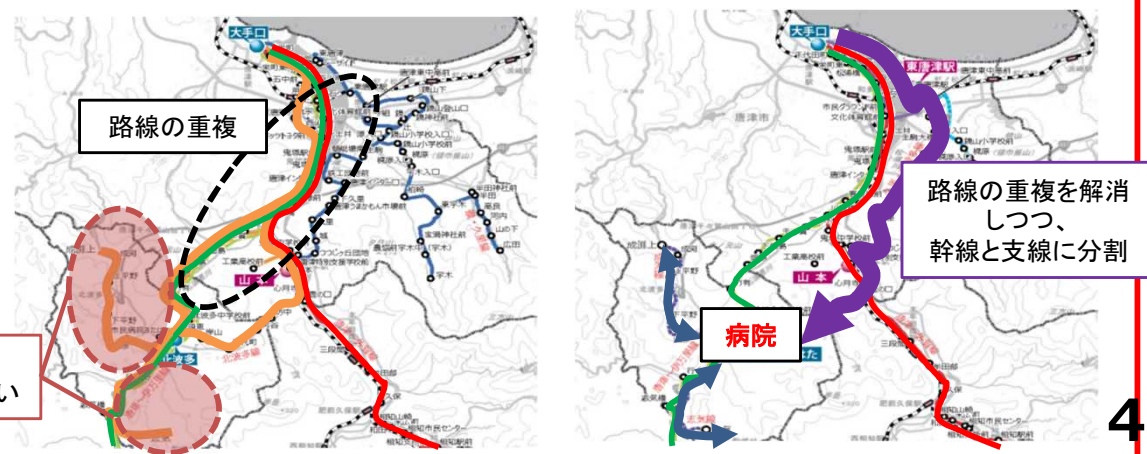
唐津市中心部

生活需要及び観光需要にあわせた適正な運行回数、ルートへの見直し



北波多エリア

病院を乗継拠点として、利用者数に合わせて枝線に分割



- ・**地域住民の中でも「真の利用者」自らが「地域検討会」において運行計画を策定・見直し。**
- ・平成29年度より、**市内の全ての交通不便地域において導入可能にし、路線バスとのネットワークを構築。**
- ・開始時より、**運行ルートが大きく増加し、地域住民の「おでかけ」の手段として定着。**

取組の概要

○高齢化が進展し、交通不便地域が多数点在する大分市において、平成16年から登録制・予約制の乗合タクシーを運行開始。平成24年から「ふれあい交通」として本格化。

1. 取組主体

○大分市地域公共交通協議会

2. 多様な主体の実質的参画

○各ルートにおいて、地域住民が主体となり、大分市と運行計画の策定・見直しを行う「地域検討会」を開催。地域住民の中の「真の利用者」のニーズを受け止め、運行の改善につなげていく仕組みを構築。

3. 創意工夫

○各ルートごとに利用登録者数に応じた便数の上限(1週6~20便)を設定。

4. 自立的・継続性

○平成16年に4ルートから開始した取組みが現在は23ルートに横展開。利用者増加の系統もみられる。

5. 運輸局の取組

○地域内フィーダー系統確保維持費補助金により運行費の支援

「テマ・ヒマ・オジャマ」の精神



地域住民主体の地域検討会



「おでかけ」を誘発

- ・住民代表の高岡地区乗合タクシー運行協議会が、高齢者等の交通手段の確保のため運営。
- ・予約を受けてから自宅や高岡中心部を運行するデマンド(予約制)タクシー。
- ・住民アンケートにより行き先や運行ルートを決定し、順調に利用者が増えている。

取組の概要

- 平成24年に高齢者等の交通手段の確保を目的に地域住民が運行協議会を設立。自治体、交通事業者と協議を重ね平成24年10月の試験運行を経て、翌年4月より本格運行を開始。
- 運行開始前に1,000人の住民に対してアンケート調査を行い、行き先、運行ルートを決

1. 取組主体

- 高岡地区乗合タクシー運行協議会、宮崎市、宮崎第一交通株式会社

2. 多様な主体の実質的参画

- 運行協議会が中心となって運営し、交通事業者と運行委託を締結。自治体は運行経費の一部を補助するとともに、事務局機能を担っている。

3. 創意工夫

- 運行ダイヤは、市中心部行きの路線バスに乗り継げるよう設定し、待ち時間が少なくなるよう工夫。
- 地元警察署と運転免許証返納メ리트制度の覚書を締結。
- 待合所はスーパー、病院等の協力により施設内の待合スペースを活用。

4. 自立性・継続性

- 利用実績は年々増加しており、継続的に利用される公共交通として機能している。(H25年度:1,379人→H29年度:4,009人)

5. 運輸局の取組

- 宮崎市地域公共交通会議に参画しアドバイス。



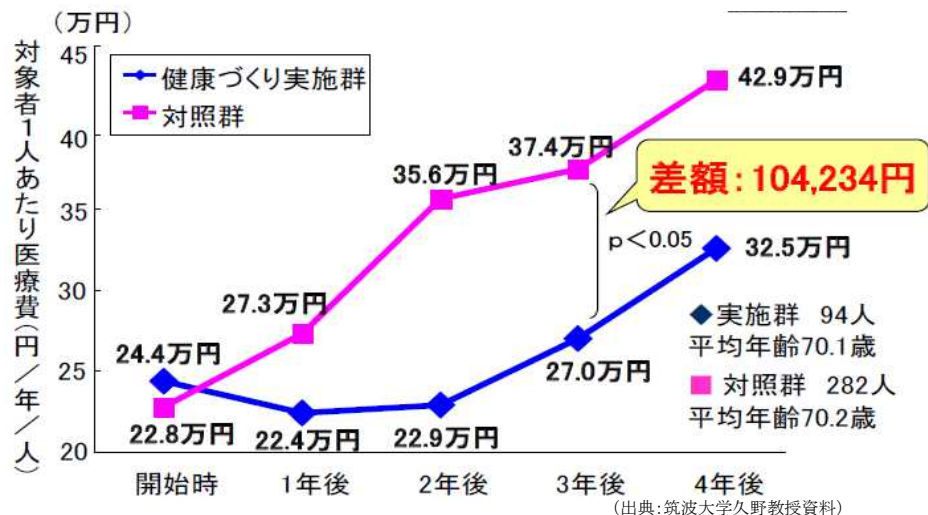
高岡きずな号



待合所

○ 公共交通には、交通便利の確保以外にも、福祉や教育面等様々なメリットが存在。

健康になる(医療費の削減)



コミュニティ形成につながる

福岡県南区柏原3丁目にバスが乗り入れたことに伴い、地区内でバスを定期的にご利用するようになった方々から

- ・これまで挨拶したこともなかった人と知り合いになることができた
- ・日々、お互いの確認・声かけをするようになった

等の効果が聞かれる

※平成29年度国土交通省大臣表彰案件



○運動する人は、運動しない人より年間10万円も医療費が低い

○公共交通への取組みが、地域のコミュニティ形成にも波及

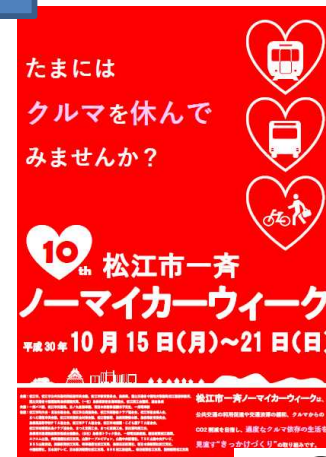
おでかけを誘発し、消費が増える

【富山市におけるマイカー利用者と公共交通利用者の消費行動比較】

| | マイカー | 公共交通 |
|----------------------|--------|---------|
| 中心市街地での平均滞在時間(分/日) | 113分 | 128分 |
| 来街時に2店舗以上立ち寄る人の割合 | 30% | 47% |
| 中心市街地での平均消費金額(円/日・人) | 9,207円 | 12,102円 |

その他(松江ノーマイカーウィーク参加者の感想)

- 電車、バスの車窓から眺める景色が新鮮で、松江の良さを再発見できた。
- 移動中に秋の気配など自然の趣を感じた。また、交通事故の心配がなく、ゆったりと移動できた。
- 車だと、ついカーナビや音楽に気を取られてしまうが、徒歩で出かけると会話が増え、親子の触れ合いにつながってよかった。



○公共交通利用者はまちなかでの滞在時間が長く、消費が多い

○公共交通に興味をもっていたく