

# 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(素案) 説明資料

平成29年5月18日

# 1.(1) 高齢者の公共交通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、高齢者に対する公共交通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



その他、年齢以外の観点も加味した公共交通利用促進施策の事例についても収集し、積極的に共有  
ex.「病院、スーパー等の利用者割引」「要介護度に応じた割引」「高齢単身世帯割引」など

## 1.(2) 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)

「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、貴部におかれましては、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.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000067.html)

<http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/CaseStudies.pdf>

# 1.(3) タクシーの相乗り促進(配車アプリの活用)

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

ICTを活用した新しいタクシーサービスに係る実証実験

効果

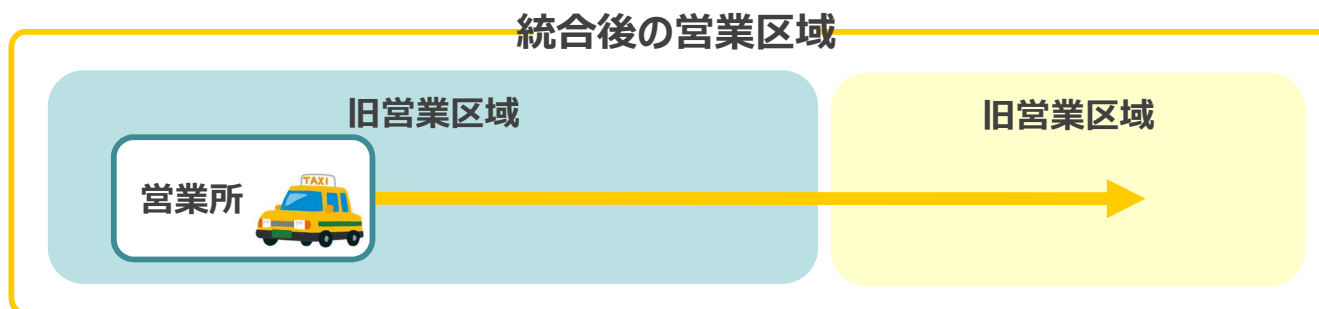
- 運送の効率化による生産性の向上・利用者の選択肢の増加・割安な運賃でのサービス提供



# 1.(4) 過疎地における移動手段の維持のための規制緩和

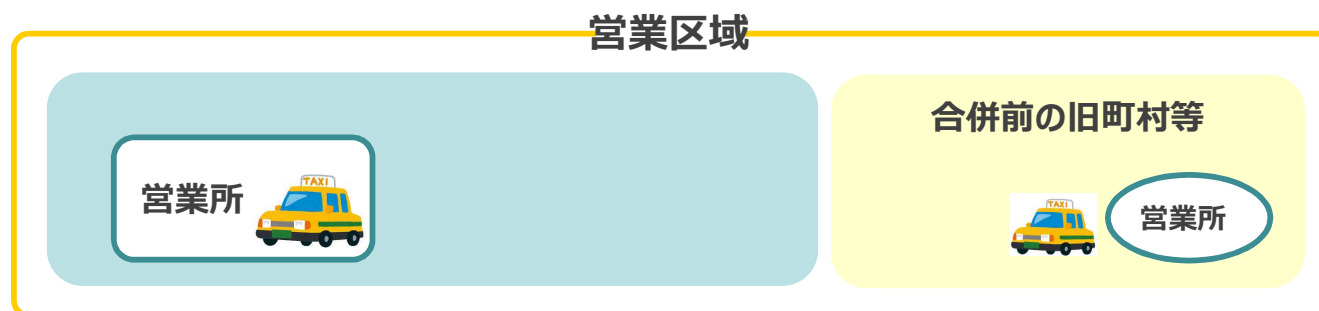
## □ タクシーの営業所あたりの最低車両数（原則5両）の維持が困難な場合の検討策

### ① 営業区域の統合



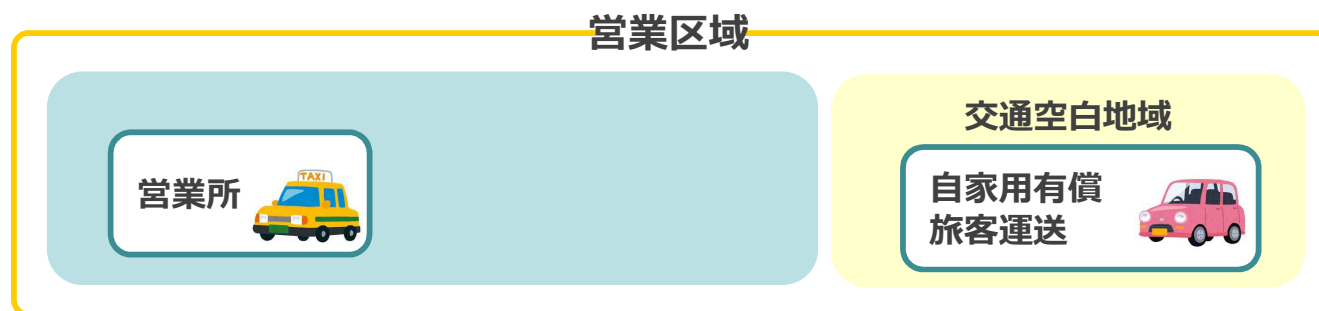
- サービスの維持が難しい地域を隣接区域内のタクシー事業者がカバーできるよう、営業区域を統合し、事業者が運送可能な地域を拡大

### 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）



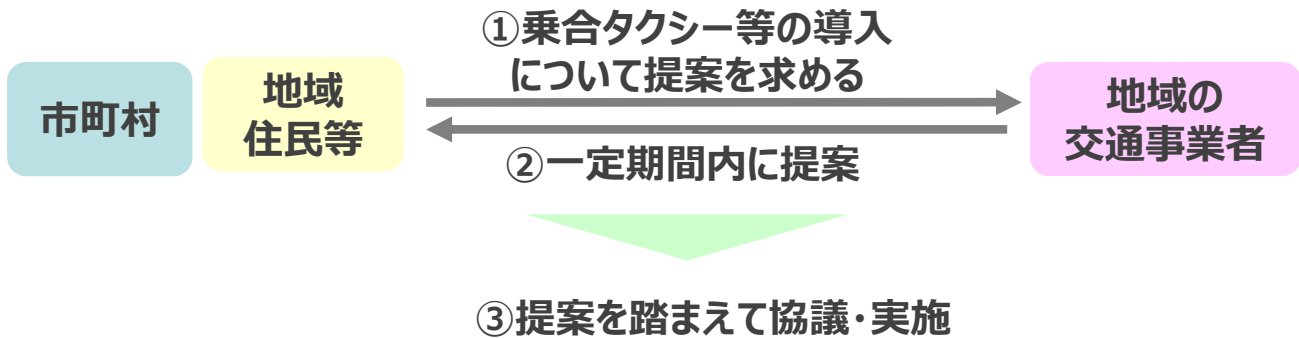
- 営業区域内のタクシー事業者が対応できない一部地域に自家用有償運送を導入

## 2.(1) 検討プロセスのガイドライン化

- 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



「互助」による  
地域交通  
の確保

「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

## 2.(2) 市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化

### 現行の取扱い

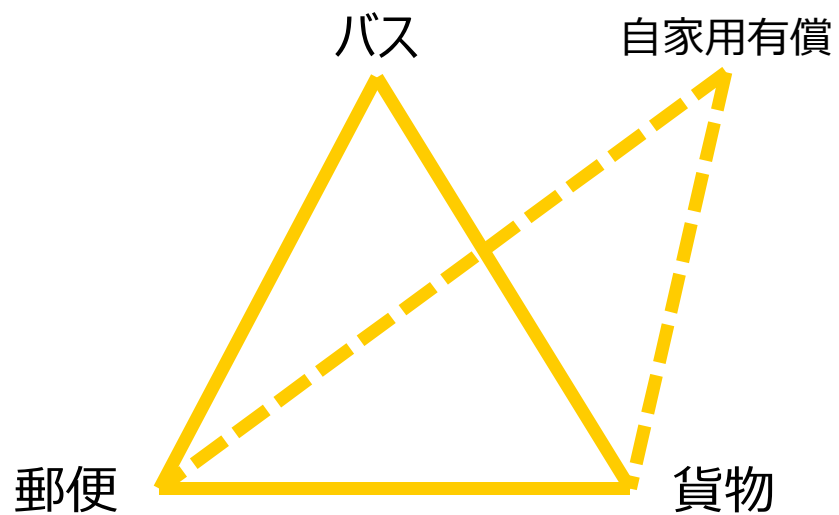
- 地域公共交通会議等において個別に検討・合意
- 地域公共交通会議等においてのみ検討
- 持ち込み車両の活用はNPO等が主体である場合に限定
- 市町村が運送主体となる場合は路線運行のみが可能

### 活用円滑化案

- 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と介護保険法の協議体とが連携
- 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でも区域運行を可能とする

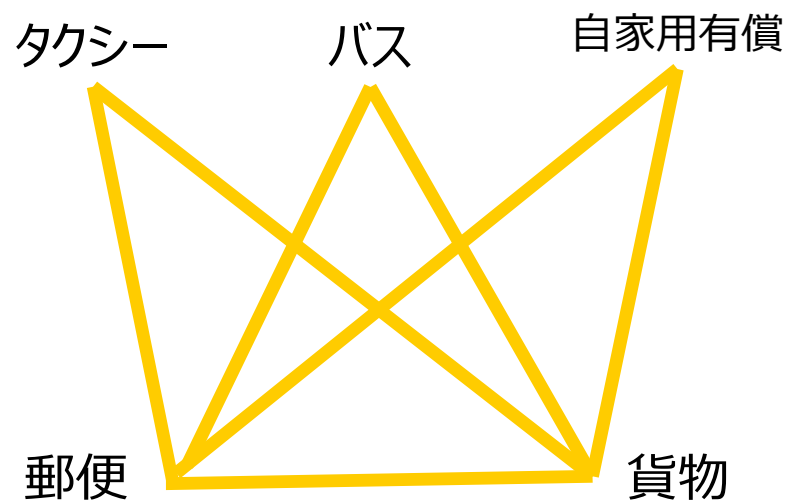
### 3.(1) 貨客混載の全体像

現在行われている形態



※ 平成29年3月29日に宮崎県において1件許可

今後行われる形態





### 3.(1) 過疎地域における自動車運送業の生産性向上プラン

#### 課題

- 過疎地域においては、人口減少に伴う輸送需要の減少・担い手の確保が深刻な課題。
- 過疎地域における人流・物流サービスの持続可能性の確保のためには、従来の自動車運送事業のあり方とは異なる新しい事業展開を可能とし、その生産性向上を図っていくことが必要。

#### 対策

- 旅客自動車運送事業者は旅客の運送に、貨物自動車運送事業者は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、過疎地域において事業の「かけもち」や自家用有償の仕組みの活用を可能とすることで、自動車運送業の生産性向上を図る。

#### 現状



【旅客運送事業の許可のみ取得】  
＜旅客運送に特化＞

- 需要減により採算が悪化
- 担い手の減少



生産性向上が  
重要課題



【貨物運送事業の許可のみ取得】  
＜貨物運送に特化＞

#### 活用円滑化案

#### 旅客・貨物双方の運送を実施



【旅客運送事業・貨物運送事業両方の許可取得】\*



自家用有償旅客運送者

【自家用有償旅客運送者の貨物運送許可取得】\*

旅客運送事業者、貨物運送事業者等が各々の資産・人材を活用し、互いに補完しあうことで生産性の向上を図り、過疎地域における人流・物流の持続可能性を確保

\*乗合バス事業者が少量の貨物を運送する場合には許可は不要（道路運送法第82条）

\*道路運送法第78条第3号に基づく許可により現行制度上も可能

### 3.(2) スクールバス等への混乗

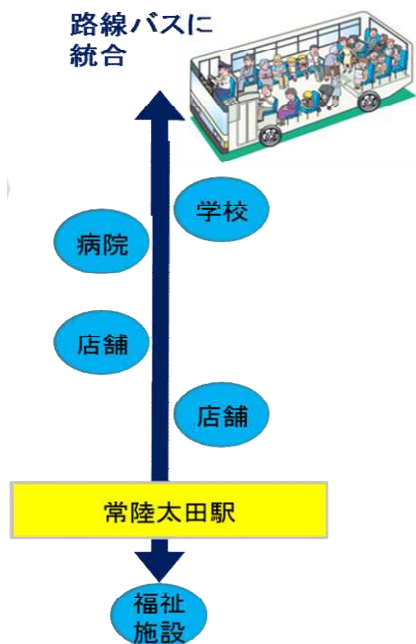
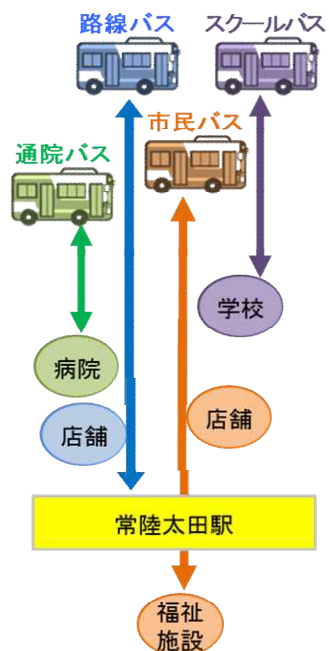
- 限られた人的・物的資源の有効活用を図るため、スクールバス等について、路線バスやコミュニティバスとの統合や、混乗を目的とした自家用有償旅客運送への転換など、地域の実情に応じた役割分担を適切に行い、持続可能な移動手段の確保・維持を促進

#### 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

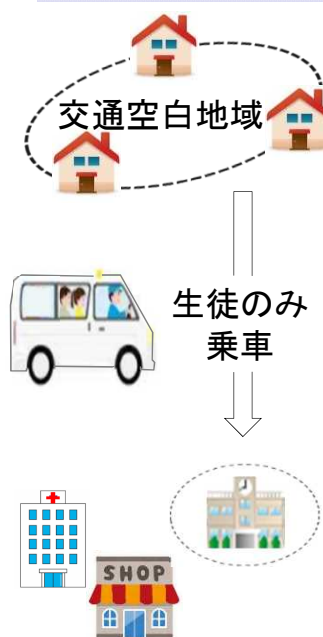
**路線バスへの一本化**による効率性向上とともに、ダイヤや運行本数など利便性向上も併せて図ることで、持続可能性を確保



#### 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



自家用有償旅客運送への転換

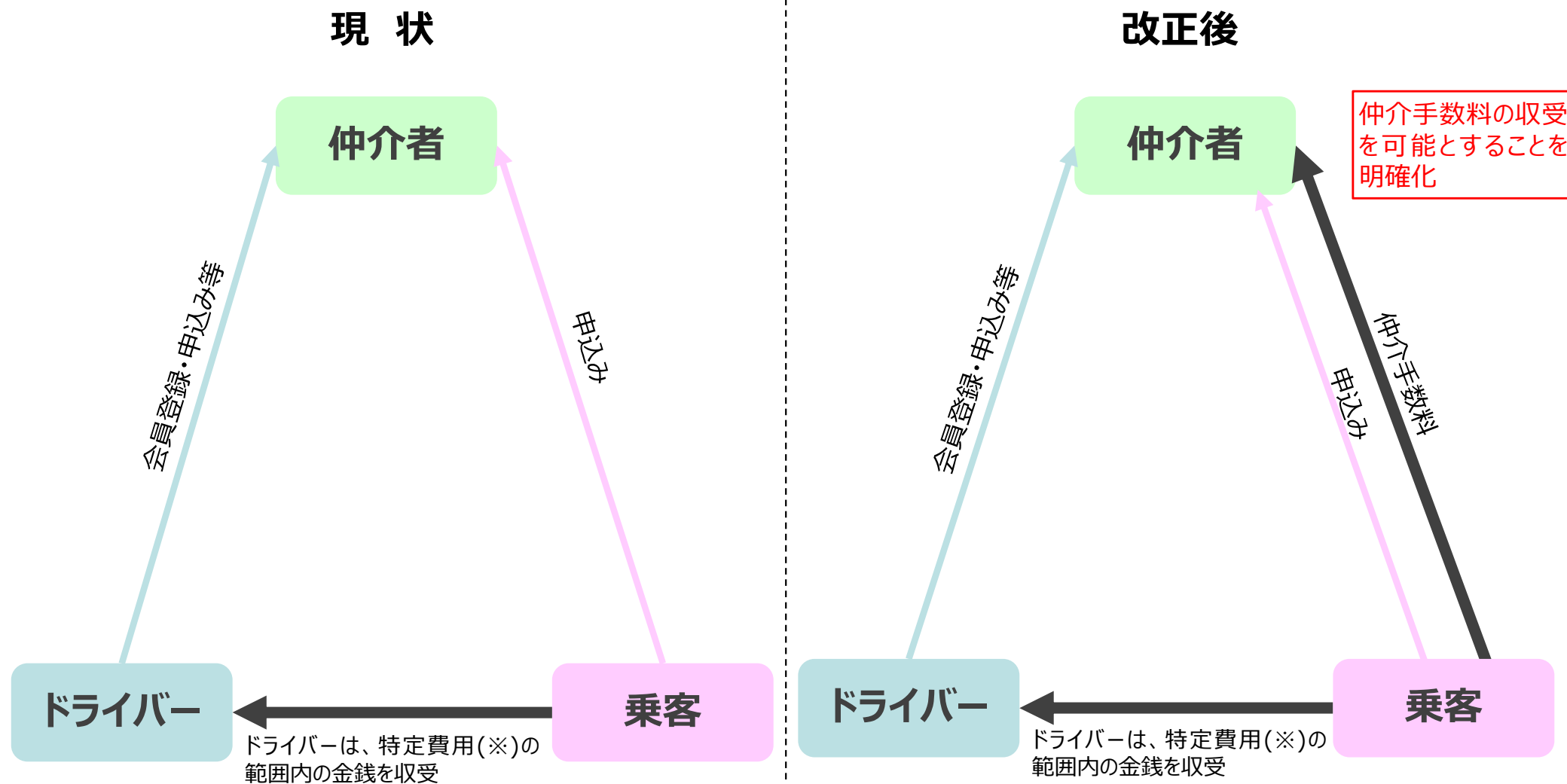


## 4. 旅客を運送する場合に収受可能な費用等について

		収受対象
有償	許可 【バス・タクシー事業】	○適正原価・適正利潤の範囲内  道路運送法第9条、第9条の3
	登録 【自家用有償旅客運送】	○実費の範囲内 (下記費用のほか、人件費・事務所経費等を含む)  道路運送法第79条の8
許可・登録不要		○ガソリン代・道路通行料・駐車場料金の範囲内  道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について (H18.9.29事務連絡)

## 4.(1) 許可・登録を要しない運送

- 乗客とドライバーとの仲介者が、乗客から仲介手数料を収受することが可能であることを明確化



(注) 上図のほか、ドライバーは任意の謝礼を収受することも可能

(※) 特定費用とは、運送行為が行われなかった場合には発生しない費用（ガソリン代、道路通行料、駐車場代）のこと

# 5. (1) 「協議体」と「協議会」等との連携

- 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)



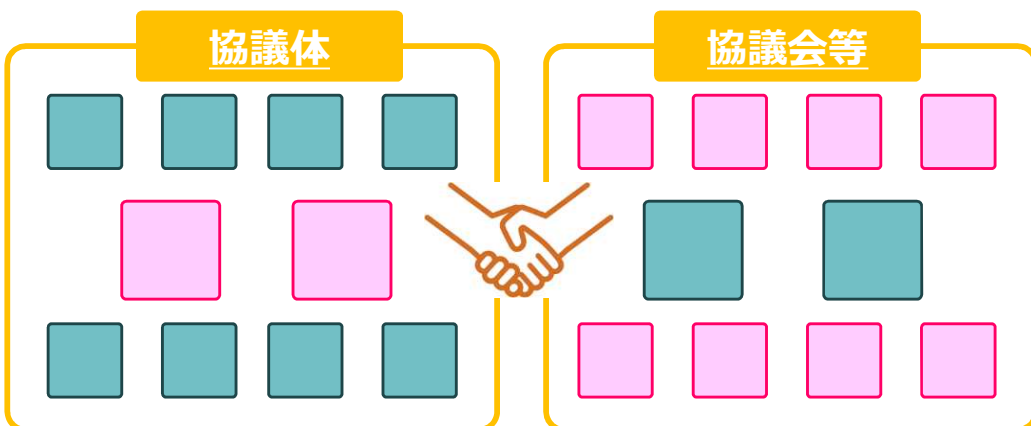
- ・ **協議会** (地域公共交通活性化再生法)
- ・ **地域公共交通会議**
- ・ **運営協議会** (自家用有償旅客運送)

(構成員例)

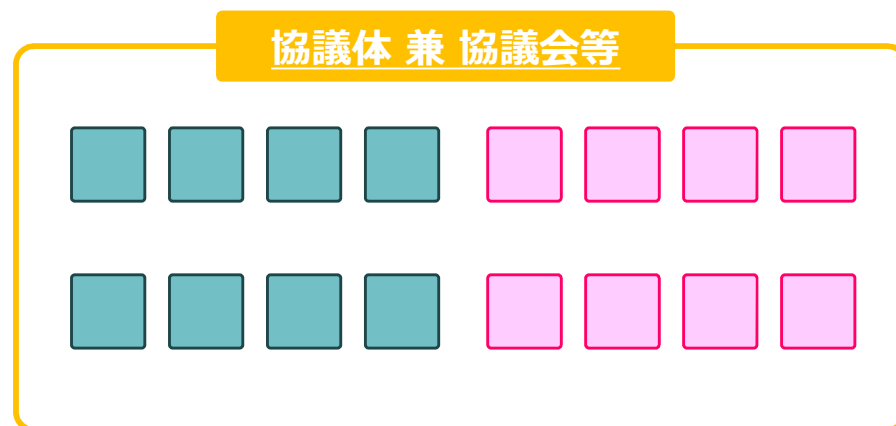


## 市町村レベルでの連携イメージ

### 【構成員の相互参加】



### 【合同開催】



## 5.(2) 介護保険制度に関する輸送サービスの活用

- 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】

住民全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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>
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 )

## 6.(3) 地域主体の取組の促進

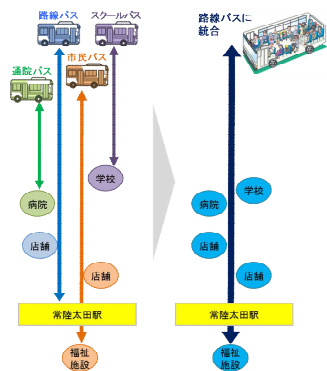
- 持続可能な地域公共交通の実現を目指す地方公共団体に対し、企画立案段階から実施段階まで、制度活用における助言や関係者間の調整、優良事例の情報提供など、幅広く支援中
- 更なる取組強化に向け、対象市町村の拡大とともに、連携の双方向からの深度化を推進

### ■ 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争を解消することで、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