

地域の公共交通リ・デザイン実現会議/ 政府共通・分野別指針について

国土交通省

総合政策局モビリティサービス推進課

地域公共交通の「リ・デザイン」

○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

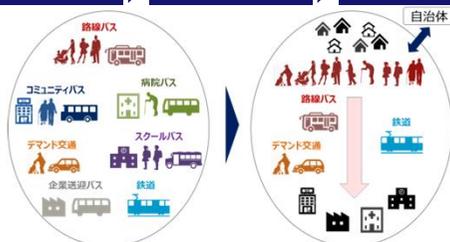


3つの共創

官民の共創

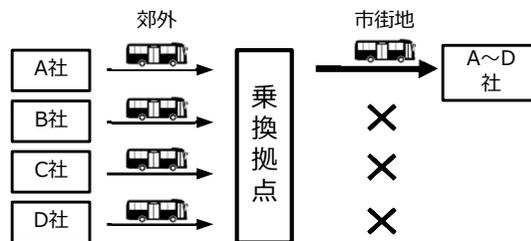
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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



地域の関係者との連携・協働の事例

A：交通空白地域など

スクールバスの活用（住民混乗・空き時間活用）

【愛媛県大洲市（4.3万人）】

- **スクールバスへの地域住民の混乗**や、スクールバスの**空き時間**での地域住民のための運行（2014年～）



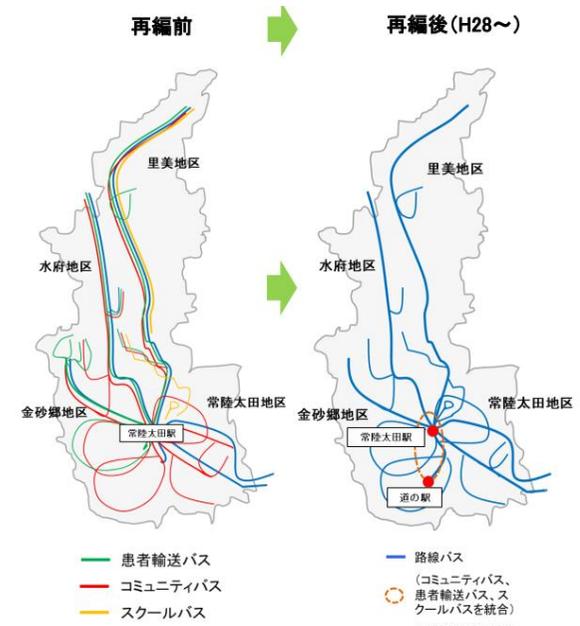
B：地方中心都市など

スクールバス・通院バス等を路線バスに一元化

【茨城県常陸太田市 人口：約5万人】

- 自治体が運行する、スクールバス、通院バス等を**民間路線バスに統合**。輸送リソースの効率化と公的負担抑制を実現。

- 運行日：毎日
- 運行本数（便/週）：601（H26）→673（R4）
- 利用実績：約23万人（H26）→約25万人（R4）
- 公的負担：約181円/km（H26）→約168円/km（H29）



出典：第3回 地域の公共交通リ・デザイン実現会議 常陸太田市発表資料



地域の公共交通リ・デザイン実現会議

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）	令和6年2月9日（金）	第4回 データ利活用・司令塔機能（自治体・事業者）
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）	4月5日（金）	第5回 とりまとめ骨子（案）
11月16日（木）	第3回 連携・協働に関する課題（自治体・事業者）	5月17日（金）	第6回 とりまとめ

（参考）第13回デジタル田園都市国家構想実現会議（2023/6/2）岸田総理発言（抜粋）

経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライフライン全国総合整備計画を策定するための会議と、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を、それぞれ設置してください。

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

検討の背景・必要性

- 人口減少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
- 地域によっ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限界

関係府省庁が連携し、交通のリ・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の十分な提供が困難
- ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化

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

B：地方中心都市など

- 公共交通と、各分野の送迎との需要の分散がみられ、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

- 内外から多くの来訪者が訪問（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拡充

D：地域間

- 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を検討

● 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）

● 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）

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

構成員12省庁の連名による政府としての共通指針を策定し、全自治体に取組を働きかけ

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

カタログ化による支援

連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化

取組の実装

法定協議会※のアップデート

多様な関係者の参画等による司令塔機能の強化
 ※地域交通法に基づいて設置される協議会

地域公共交通計画のアップデート

データの活用等により、地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ

施策のアップデート

新たな制度、技術の活用による、計画施策の充実・強化

都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

国によるサポート

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組みを検討

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を位置付けたうえで、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
- ✓ 他分野との連携・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

閣 副 第 339 号
 府 地 事 第 478 号
 警 察 庁 丙 交 企 発 第 61 号
 こ 成 総 第 70 号
 テ 国 第 556 号
 総 行 政 第 134 号
 6 文 科 教 第 626 号
 政 総 発 0628 第 1 号
 6 農 振 第 1089 号
 20240617 地 局 第 1 号
 20240617 製 局 第 2 号
 国 総 モ 第 32 号
 国 都 街 第 40 号
 国 道 企 第 53 号
 国 鉄 総 第 121 号
 国 自 旅 第 113 号
 観 観 戦 第 10 号
 環 政 総 発 第 2406192 号
 令 和 6 年 6 月 28 日

地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針

地域公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤であるが、人口減少等による輸送需要の減少、また、近年の担い手不足の深刻化によって大変厳しい状況に置かれている。特に地方部においては、これまでのように公共交通事業者の自助努力のみに委ねては、将来にわたって輸送サービスを維持・確保していくことは困難となっている。

一方、移動の担い手不足の課題は、地域公共交通のみならず、各地域における学校や病院、介護施設等の送迎においても深刻な課題となっている。特に、人口減少等を背景に、地方部を中心として、これら施設の統廃合の動きが本格化しており、児童生徒、患者、高齢者等といった、いわゆる交通弱者が、より遠距離の移動を日々強いられる事態が全国各地で生じている。

各地域で深刻化しているこのような移動手段の維持・確保に係る課題に対し、公共交通事業者、学校、病院、介護施設等の各主体が個別に対応することには限界があり、根本的な解決にもつながらないことから、住民の理解・参加も得ながら、地方公共団体を中心として、多様な関係者が本格的に連携・協働して対応していくことが必要となる。

このような考え方は、昨年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域交通法」という。）の一部改正において、同法の目的規定に「地域の関係者の連携と協働の推進」が盛り込まれ、また、国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」が規定されたところである。

こうした流れを受け、昨年6月のデジタル田園都市国家構想実現会議において、岸田内閣総理大臣から斉藤国土交通大臣に対し、「関係大臣と連携し、本会議の下に、交通のり・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を設置する」よう指示があり、同年9月、国土交通大臣を議長とする「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」が設置され、6回にわたる議論を重ね、本年5月、最終とりまとめがなされた。

本指針は、同会議における議論・とりまとめを踏まえ、地域の移動手段の維持・確保に向け、多様な関係者の連携・協働を具体的な取組に結び付けていくに当たって、留意すべき基本的な事項をまとめたものである。

貴職におかれては、本指針を踏まえ、多様な関係者の連携・協働を通じ、地域の移動手段（地域交通）の維持・確保、さらには、より利便性・生産性・持続可能性の高い姿への再構築（リ・デザイン）に向け、格別の取り計らいをお願いする。

また、貴管内市町村及び関係団体に本指針を周知いただくとともに、市町村、関係団体等との連携を一層推進するようお願いしたい。

なお、分野毎の連携・協働の実施方針については、別途発出する指針・通知を参照されたい。

記

1. 交通部局及び関連部局との連携の推進

地域の移動手段の確保は、「誰もが、行きたいときに行きたいところへ行くことができる社会」の実現のために、また、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動にとって、不可欠であるとの認識に立ち、各地域において、将来にわたり、利便性・生産性・持続可能性の高い移動手段が確保されるよう、交通部局とともに、教育部局、子育て部局、スポーツ・文化部局、介護・福祉部局、医療部局、農業部局、商工部局、観光部局、まちづくり部局等のあらゆる関連部局が連携し、組織の総力を挙げてこの課題に対処するようお願いする。

また、地域における、あるべき地域交通ネットワークや移動手段の確保に向けた取組を議論する場である、地域交通法に基づいて設置される法定協議会の構成員について、地域の実情を踏まえつつ、より多角的な検討が可能となるよう、関連部局の参画をはじめ、より広範な形を追求するようお願いする。

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

あるべき地域交通ネットワークや移動手段の確保に向けた取組の検討及び具体化にあたっては、交通部局及び関連部局が、担当する制度・予算等の内容やそれらの運用に関する情報を相互に共有することが重要であり、その実施に努めるようお願いする。特に、各部局のみならず、公共交通事業者をはじめとする様々な関係者が有する地域交通に関連するデータを相互に共有し活用することは重要であり、そのための基盤・仕組みづくりに努めるようお願いする。

また、AIオンデマンド交通や自動運転をはじめ、地域交通に関連する新技術・デジタル技術及びそのノウハウを、各部局が最大限に活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通の実現に努めるようお願いする。

3. 自家用有償旅客運送の積極的な活用

交通空白地で活用されている自家用有償旅客運送は、大幅に制度の見直しが行われたところ、農業協同組合（JA）、商工会、観光地域づくり法人（DMO）、地域運営組織（RMO）等の地域に根差した事業を展開している各組織を担当する部局におかれては、各組織が運送主体に車両や運転手を提供することを含め、本制度の積極的な活用に努めるようお願いする。

4. 地域の輸送資源の活用推進

「地域にある輸送資源を徹底的に有効活用する」という考え方に立ち、各施設による送迎をはじめとする、地域のあらゆる輸送資源について、本来の用途を妨げない範囲で地域住民等の利用（混乗）や空き時間の車両活用を可能とすることや、地域公共交通の再評価・利活用を推進することについて、前向きな検討に努めるようお願いする。

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 大臣官房地域力創造審議官
 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
 経済産業省 製造産業局長
 国土交通省 大臣官房公共交通政策審議官
 国土交通省 都市局長
 国土交通省 道路局長
 国土交通省 鉄道局長
 国土交通省 物流・自動車局長
 観光庁 次長
 環境省 総合環境政策統括官

政府共通指針(概要)

政府共通指針の策定 (6/28発出)

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

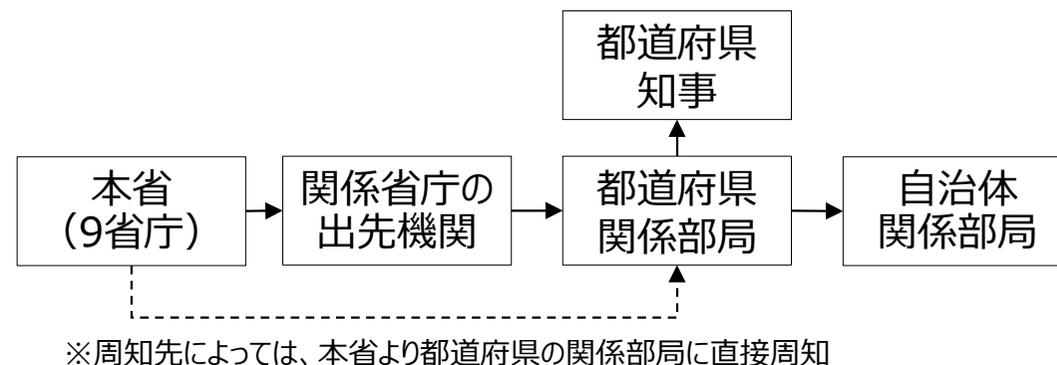
交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性等を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全都道府県、全自治体等に周知

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



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 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

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要(再掲)

検討の背景・必要性

- 人口減少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
- 地域によっ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限界

関係府省庁が連携し、交通のリ・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

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

<p>A : 交通空白地など</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通事業者だけでは移動手段の十分な提供が困難 ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化 	<p>B : 地方中心都市など</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通と、各分野の送迎との需要の分散がみられ、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 	<p>C : 大都市など</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 内外から多くの来訪者が訪問（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拡充 	<p>D : 地域間</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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を検討
<p>● 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)</p>		<p>● 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)</p>	

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

連携・協働の推進に向けた環境整備

<p>環境の醸成</p>			<p>取組の実装</p>		
<p>政府共通指針の策定</p> <p>構成員12省庁の連名による政府としての共通指針を策定し、全自治体に取組を働きかけ</p>	<p>各分野の指針・通知の策定</p> <p>各分野の送迎について、 ・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</p>	<p>カタログ化による支援</p> <p>連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化</p>	<p>法定協議会※のアップデート</p> <p>多様な関係者の参画等による司令塔機能の強化 ※地域交通法に基づいて設置される協議会</p>	<p>地域公共交通計画のアップデート</p> <p>データの活用等により、地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ</p>	<p>施策のアップデート</p> <p>新たな制度、技術の活用による、計画施策の充実・強化</p>
			<p>都道府県によるサポート (中小市町村との連携・協働)</p>		<p>国によるサポート</p>

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組みを検討

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を位置付けたうえで、定期的に進捗状況のフォローアップを実施

<p>KPI</p> <p>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)</p>	<p>✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100</p> <p>✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100</p>	<p>✓ 自動運転移動サービスの活用にと組む箇所数 100</p> <p>✓ AIオンデマンド交通の活用にと組む自治体数 500</p> <p>✓ 自家用有償旅客運送にと組む団体数 1,000</p>
--	--	--

分野別指針一覧

分野	内容	指針名	発出元
① 教育・子育て・スポーツ	スクールバスへの地域住民の利用（混乗）に係る取扱いの明確化	児童生徒等及び地域住民の移動手段の確保に向けたスクールバスと地域交通の効果的な活用について(R6.10.11発出)	文科省 国交省
	スクールバス車両の空き時間活用に係る取扱いの明確化		
	スクールバスの交通事業者への委託に係る取扱いの明確化		
	スクールバスの地域公共交通への集約に係る取扱いの明確化		
	放課後児童クラブへの送迎の交通事業者への委託に係る取扱いの周知		
②	部活動の地域連携・地域クラブ活動移行における移動手段の確保	放課後児童クラブの送迎支援事業について(R6.10.11発出)	国交省
③ 介護・福祉	運営主体が異なる介護サービス事業所等の利用者の同乗に係る取扱いの周知	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(R6.10.11発出)	厚労省 国交省
	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の周知		
	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の明確化		
	介護サービス事業所等による送迎の委託に係る取扱いの周知		
	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の明確化		
	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の周知		
④ 医療	へき地患者輸送車の空き時間活用等に係る取扱いの明確化	調整中	
	へき地患者輸送車の運行の共同委託に係る取扱いの明確化		
⑤ 農泊	農泊の推進における移動手段確保に係る周知	農泊の推進における移動手段確保に係る周知について（R6.6.28発出）	農水省 国交省
⑥ 共通	自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画	自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画について（R6.7.8発出）	総務省 農水省 経産省 中小企業庁 国交省
⑦	各施設による送迎の活用に係る道路運送法の取扱いの明確化	調整中	国交省
	各施設による送迎の交通事業者への委託に係る対価の取扱いの明確化		

教育分野の指針

A：交通空白地域など

スクールバスを地域の輸送資源と捉え、空き時間活用・地域住民の混乗について、本来の用途を妨げない範囲で、交通部局と教育部局及びスポーツ・文化部局との連携の下、推進することが明記。

B：地方中心都市など

教育委員会や学校における業務負担軽減等の観点から、スクールバスの交通事業者への委託や、スクールバスを廃止して地域公共交通に集約することが望ましい場合、交通部局と教育部局及びスポーツ・文化部局との連携の下、推進することが明記。



以下の工夫等により、保護者や地域住民の理解を得ることが重要

- ・地域公共交通会議等にてPTAや地域住民の意見を集約
- ・防犯カメラの設置等の安全対策等を実施

スクールバスの空き時間活用における支援制度

地方公共団体が整備し所有するスクールバス車両の空き時間に地域住民等を送迎する場合に
対象となり得る支援制度（令和6年度時点）

対象	運送主体	費目	運行条件	道路運送法の許可・登録	補助金		地方交付税措置
					へき地児童生徒援助費等補助金※2	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金※5	
スクールバス運行時間部分	地方公共団体(直営)	車両購入費	—	—	○※3	×	×※6
		運行費	—		×	×	○※7
	交通事業者(委託)	車両購入費	—		×	×	×
		運行(委託)費	—		○※4	×	○※7
空き時間部分	—	運行(委託)費※1	有償	自家用有償旅客運送(78条2号)	×	○	○※8
			無償	不要		×	×

※1 空き時間活用により増加した費用であり、かつスクールバス運行時間部分の運行（委託）費と明確に区別可能な費用に限る

※2 補助要件等の詳細は「へき地児童生徒援助費等補助金交付要綱」を参照

※3 へき地、学校統廃合及び過疎地域等の小・中学校の遠距離通学児童生徒の通学条件の緩和を図るために都道府県及び市町村がスクールバスを購入する場合

※4 ①スクールバス運行に係る経費に限り補助対象（地域住民の利用に係る経費は補助対象外） ②運行委託費に、委託先における車両調達代金を含めることは可能 ③地方公共団体が保有するスクールバス車両を用いて運行委託する場合は補助対象外 ④学校統廃合に係る小・中学校の遠距離通学（小学校4km以上、中学校6km以上）の児童生徒の通学に要する交通費を負担する市町村の事業に対する補助（補助期間5年間）

※5 補助要件等の詳細は「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」を参照

※6 各種地方債について、要件を満たす場合には当該地方債を活用可能

※7 普通交付税に関する省令等又は特別交付税に関する省令等に基づき算定

※8 地方バス路線の運行維持に要する経費について、特別交付税に関する省令に基づき算定

スクールバスに地域住民が混乗する場合における支援制度

スクールバスに地域住民が混乗する場合に対象となり得る支援制度 (令和6年度時点)

運送主体	費目	運行条件	道路運送法の許可・登録	補助金		地方交付税措置
				へき地児童生徒援助費等補助金※2	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金※5	
地方公共団体(直営)	車両購入費	—	—	○※2	×	×※6
	運行費	有償	・自家用有償旅客運送(78条2号) ・一般乗合旅客自動車運送事業(4条1項)	×	△※5	○※7
		無償	不要		×	○※7
交通事業者(委託)	車両購入費	—	—	×	×	×
	運行(委託)費	有償	・自家用有償旅客運送(78条2号) ・一般乗合旅客自動車運送事業(4条1項)	○※3	△※5	○※7
		無償	不要		×	○※7

※1 補助要件等の詳細は「へき地児童生徒援助費等補助金交付要綱」を参照

※2 へき地、学校統廃合及び過疎地域等の小・中学校の遠距離通学児童生徒の通学条件の緩和を図るために都道府県及び市町村がスクールバスを購入する場合

※3 ①スクールバス運行に係る経費に限り補助対象(地域住民の利用に係る経費は補助対象外) ②運行委託費に、委託先における車両調達代金を含めることは可能 ③地方公共団体が保有するスクールバス車両を用いて運行委託する場合は補助対象外 ④学校統廃合に係る小・中学校の遠距離通学(小学校4km以上、中学校6km以上)の児童生徒の通学に要する交通費を負担する市町村の事業に対する補助(補助期間5年間)

※4 補助要件等の詳細は「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」を参照

※5 市町村が生活交通路線維持のため道路運送法第4条(法第3条第1号イに係るものに限る。)又は第79条の規定に基づいて運行又は業務委託している場合、申請可能。

※6 各種地方債について、要件を満たす場合には当該地方債を活用可能

※7 普通交付税に関する省令等又は特別交付税に関する省令等に基づき算定

介護・福祉分野の指針

介護送迎の外部委託に関する課題(前橋市)

③他分野との共創における課題と検討事項

デイサービスのタクシー送迎では、タクシー認可運賃による業務の受託と連携先のコスト感がマッチしない課題が発生



▶柔軟な運賃設定を可能とする必要があるのではないか

論点①

これまでの一般利用者との個々の契約ではなく、法人や団体との運行契約が他分野連携の1つの形態になりうると考えられる。

様々な分野と連携する上で、それぞれに応じた多様な運賃の形が必要であり、運行の安全性を失わない前提で双方にメリットがでる運賃設定が必要（認可運賃制度の改善）



▶共同送迎委託によるコストダウンが考えられるが

論点②

複数デイサービスが共同で送迎することで、送迎コストの縮減が期待できるが、デイサービス送迎の場合は、介護報酬制度が関係

介護報酬制度に関する通達等で、共同で外部（タクシー）に委託した場合の取扱いが明確ではない。

（送迎に公共交通を活用した際の介護報酬費減算制度の明確化）

※他分野側（教育・福祉等）にも公共交通利用を促せるような制度、通達等の取扱いを検討願いたい。



運賃・料金(委託費用)設定に関する道路運送法のルール

委託先の交通事業者に係る許可区分 (道路運送法)	適用される運賃・料金(委託費用)に関するルール	
一般貸切	原則	一般貸切旅客自動車運送事業者が国土交通大臣に届け出た運賃及び料金の下限額以上。
	例外	<p>【年間契約における運賃料金】 以下の計算方法により算出した年間運賃額により、実働日数に1.4を乗じた日数にわたって運行可能を行うことも可能。</p> <p>● 年間運賃額 = 1日あたりの貸切運賃 × 実働日数 (365日 × 実働率)</p>
一般乗用	原則	<p>総括原価方式に基づき、運賃ブロックごとに設定される上限と下限の範囲内(特定・準特定地域以外における自動認可運賃制度)又は国土交通大臣が指定した運賃の範囲内(特定・準特定地域における公定幅運賃制度)であるとして認可を受けて設定される運賃として、以下の各種運賃が規定。</p> <p>① 距離制運賃(時間距離併用制運賃を含む。) ② 時間制運賃 ③ 定額運賃</p>
	例外	<p>【協議運賃(特定・準特定地域以外)】 地域の関係者間において協議が調った場合について、国土交通大臣への届出を経て設定される運賃。</p> <p>【福祉輸送サービス(介護タクシー)に係る運賃】 以下の①～③に例示する運賃等、距離制によらない運賃のみを設定することが可能であり、距離制による運賃を設定する場合を含め、審査基準及び処理期間等が弾力的に取扱われる。</p> <p>① 時間制運賃を基本として、15分又は30分単位など細分化した時間に対応して設定するもの ② 一定の幅で運賃を設定し認可を受け、その範囲内で送迎サービスの内容等に応じて運賃を収受するもの ③ 一定の輸送範囲において定額運賃を設定するもの</p> <p>※ 運賃の割引、料金の設定については、輸送の実績に応じた弾力的な取扱いが可能であり、介護料金等旅客の運送に直接伴うものではない料金は認可・届出いずれも不要。</p>
特定旅客	運送の態様に応じて、 需要者と運送事業者間で決定。	

送迎業務の共同委託に関する明確化

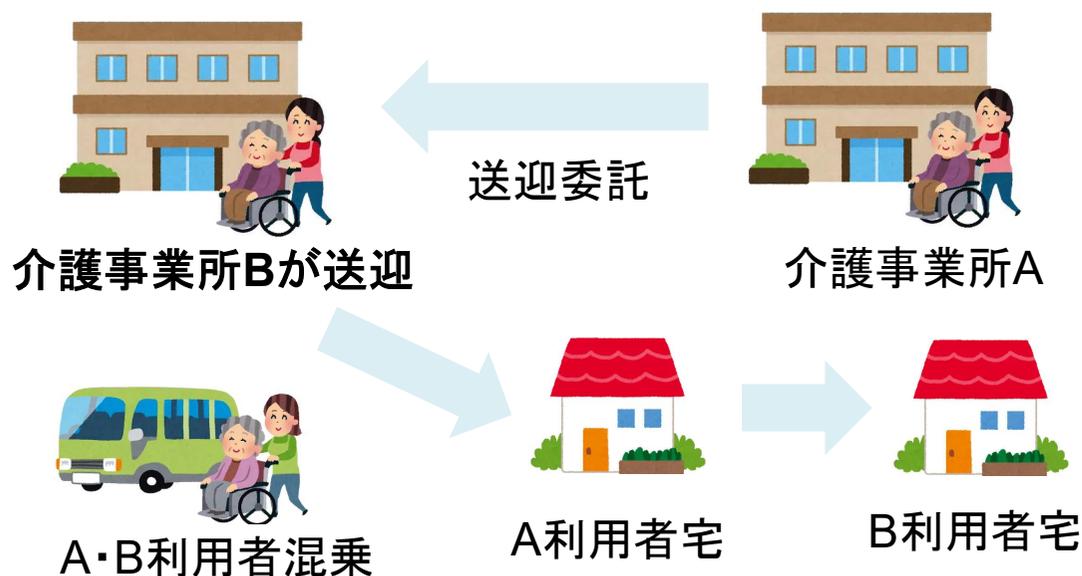
別の事業所へ委託する場合や複数の事業所で共同委託を行う場合も、事業者間において同乗にかかる条件（費用負担、責任の所在等）をそれぞれの合議のうえ決定している場合には、利用者を同乗させることは差し支えない。

※令和6年度介護報酬改定に関するQ & A (Vol. 1) (令和6年3月15日) 問67の答 (共同委託について)

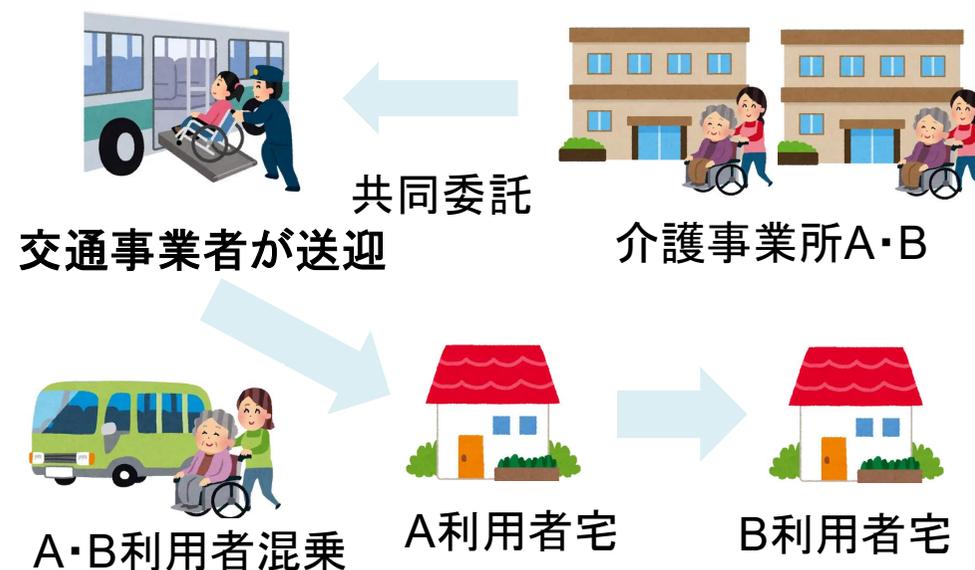


以下のいずれのパターンも送迎減算されないことが明確化

①他の介護事業所への送迎委託



②交通事業者への送迎共同委託



通所送迎の範囲明確化

利用者の送迎については、利用者の居宅と事業所間の送迎を原則とするが、**利用者の居住実態がある場所**において、事業所のサービス提供範囲内等運営上支障がなく、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に限り、**事業所と当該場所間の送迎については、送迎減算を適用しない。**

※令和6年度介護報酬改定に関するQ & A (Vol. 1) (令和6年3月15日) 問65の答 (送迎の範囲について)



自宅以外の場所（親族の家等）にも送迎可能であることが明確化



介護事業所



親族の家

A : 交通空白地域など

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は、特に交通事業者によるサービス提供が不足している地域において有効な輸送資源となる場合があるところ、当該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は、介護サービス事業所等の利用者の送迎が行われない時間及び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等報酬に影響なく実施可能である。

※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（本指針）

検討の背景・必要性

- 人口減少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
- 地域によっ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限界

関係府省庁が連携し、交通のリ・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の十分な提供が困難
- ⇒ 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

- 公共交通と、各分野の送迎との需要の分散がみられ、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

- 内外から多くの来訪者が訪問（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拡充

D : 地域間

- 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を検討

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)

● 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)

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

構成員12省庁の連名による政府としての共通指針を策定し、全自治体に取組を働きかけ

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

カタログ化による支援

連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化

取組の実装

法定協議会※のアップデート

多様な関係者の参画等による司令塔機能の強化
 ※地域交通法に基づいて設置される協議会

地域公共交通計画のアップデート

データの活用等により、地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ

施策のアップデート

新たな制度、技術の活用による、計画施策の充実・強化

都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

国によるサポート

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組みを検討

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を位置付けたうえで、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
- ✓ 他分野との連携・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

地域の関係者による連携・協働のカタログ

地域の関係者による
連携・協働のカタログ



カタログ【実装フェーズ】～目次～

	A 交通空白地など
	B 地方中心都市など
	C 大都市など
(1) 地域の輸送資源の総動員	
<スクールバスへの混乗>	
1. スクールバスと路線バスとの連携	【愛媛県大洲市】 P.7
2. コミュニティバスとの車両の共通使用	【群馬県下仁田町】 P.8
<民間施設による送迎への混乗>	
3. 病院・自動車教習所の送迎への混乗	【沖縄県糸満市】 P.9
4. 病院・自動車教習所の送迎への混乗	【千葉県我孫子市】 P.10
5. 介護施設の送迎への混乗	【兵庫県豊岡市】 P.11
<各施設の送迎車両に係る空き時間活用>	
6. スクールバス車両の地域催事に係る送迎への活用	【富山県黒部市】 P.12
7. 福祉施設車両の買い物アクセスへの活用	【東京都町田市】 P.13
8. 福祉施設車両の医療アクセスへの活用	【千葉県船橋市】 P.14
(2) 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画	
9. 農業協同組合 (JA) による取組	【群馬県嬉野村】 P.15
10. 商工会による取組	【愛知県設楽町】 P.16
11. 観光協会による取組	【愛知県南知多町】 P.17
12. 地域運営組織 (RMO) による取組	【岡山県笠岡市北木島】 P.18
13. 地域運営組織 (RMO) による取組	【愛媛県八幡浜市】 P.19
(3) 地域の公共交通の再評価・徹底活用	
<交通事業者への委託>	
14. 複数の介護施設による送迎の共同委託	【香川県三豊市】 P.20
15. 自治体運行による送迎事業 (複数) の一括委託	【鳥取県伯耆町】 P.21
16. 複数の企業による送迎の共同委託	【京都府京都市】 P.22
<公共交通への集約>	
17. スクールバス・コミュニティバス・福祉バスの集約【茨城県常陸太田市】	P.23
18. 病院送迎・大学送迎・団地内輸送の集約	【北海道当別町】 P.24
19. 大学送迎の集約	【茨城県つくば市】 P.25
<公共交通の活用>	
20. 病院送迎に係る路線バスの活用	【福岡県福岡市】 P.26
21. スクールバスに係るデマンドバスの活用	【福岡県筑前町】 P.27
22. 企業送迎に係る路線バスの活用	【千葉県八千代市】 P.28
23. 遠距離通学に係る路線バスの活用	【鹿児島県鹿児島市】 P.29

地域の関係者による連携・協働のカタログ 事例

【実装フェーズ】(1) 地域における移動の足の集約による運行の効率化<各施設の送迎車両に係る空き時間活用>
事例7 福祉施設車両の買い物アクセスへの活用【東京都町田市】

区分 B 地方中心都市など 地域における移動手段の集約による運行の効率化 医療・介護・福祉×交通 官民連携

対象地域

東京都町田市西成瀬(鞍掛台自治会)
 人口：740人
 世帯数：307世帯
 高齢化率*：27.3%
 面積*：0.22km²
 (令和6年3月末時点)
*：町田市西成瀬1丁目の情報を参考値として掲載

背景・経緯

- 坂の多い鞍掛台地区で、高齢者の外出支援サービスを求める声が増加。
- 平成30年から、近隣の社会福祉事業所、住民、高齢者支援センターで、新たな移動手段の導入を目指すプロジェクトを立ち上げ、取組の試行・検証を経て、令和2年4月より、社会福祉事業所の遊休時間帯の車両、運転手を活用した無料巡回バスの運行を実現。

意思決定・実施主体

実施内容

- 鞍掛台地区の近隣3箇所の社会福祉事業所の送迎車・運転手を活用し、無料巡回バス「くらちゃん号」を運行。
- 平日週2回、地区とコミュニティセンター、スーパーを結ぶ定時定路線で、1日5便運行。
- 運転手の人件費、燃料等の経費は、地域公益事業として社会福祉事業所が負担。
- 町田市から支えあい交通補助金が拠出されており、バス停の設置やチラシの発行に利用。

実施による成果・効果

住民と社会福祉事業所の連携による地域の足の創出

- 年間1,600人以上が利用する、新たな交通手段が実現。
- 社会貢献活動が求められている社会福祉事業所において、本取組を社会貢献活動に位置づけ。

住民と社会福祉事業所等による共創取組の横展開

- 町田市は、自治会や社会福祉事業所等の共創による移動支援に関して、手引きの発行や財政的・技術的支援等の横展開を実施。

基本指標

収入		支出	
市負担 150千円	広報等経費 150千円	社会福祉事業所負担 450千円	運行経費 450千円

- 1日あたり利用者数 18人/日
- 年間利用者数/地域人口 224%
- 1日1台あたり利用者数 18人/日台
- 利用者1人あたり行政経費 91円/人回
- 地域人口あたり行政経費 208円/人

令和4年度実績

基本指標

収入		支出	
市負担 150千円	広報等経費 150千円	社会福祉事業所負担 450千円	運行経費 450千円

- 1日あたり利用者数 18人/日
- 年間利用者数/地域人口 224%
- 1日1台あたり利用者数 18人/日台
- 利用者1人あたり行政経費 91円/人回
- 地域人口あたり行政経費 208円/人

令和4年度実績

取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
<ul style="list-style-type: none"> ● 地域住民の需要と、社会福祉事業所の供給をマッチングする機会の創出。 ● 乗車中や乗降時の事故・けがに対する補償の範囲が課題として顕在化。 	<ul style="list-style-type: none"> ● プロジェクト立ち上げ時に、地域連携促進のための補助金を活用し、地域住民と社会福祉協議会による準備会を立ち上げ議論。 ● ボランティア輸送であり、乗降時の転倒等は自己責任である旨を広報チラシに明示。

関連して実施した取組

- 高齢者支援センター主催イベントでのPR (地域公共交通計画に位置づけなし)

関連支援制度

(特になし)

公共交通政策



[ホーム](#) > [政策・仕事](#) > [総合政策](#) > [公共交通政策](#) > 地域の公共交通リ・デザイン実現会議

地域の公共交通リ・デザイン実現会議

印刷用ページ



基礎情報

- [組織\(PDF形式:51KB\)](#)
- [関連法令](#)
- [予算](#)
- [交通政策基本計画](#)
- [交通政策白書](#)
- [検討会等](#)
- [大臣表彰](#)
- [大都市交通センサス](#)
- [リンク](#)

国土交通省では、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するため、「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下に「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（議長：国土交通大臣）を立ち上げ、関係する12の府省庁が参画し、これまで6回にわたり議論してまいりました。

[地域の公共交通リ・デザイン実現会議の開催について（令和6年4月1日改定）](#)

地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ

地域の公共交通リ・デザイン実現会議においては、移動手段の維持・確保に係る課題には、公共交通事業者だけで取り組むのではなく、地域のあらゆる関係者が連携し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通への再構築を実現する必要があるとの認識の下、多様な関係者の連携・協働の推進に向けた環境整備のための方策について、とりまとめました。

- [地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ](#)
- [地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ 概要](#)
- [地域の関係者による連携・協働のカタログ](#)
- [地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針](#)



https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000211.html