

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、全自治体を取組を働きかけ

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
 ※地域交通実態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取組みを検討

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を位置付けつつ、定期的に進捗状況のフォローアップを実施

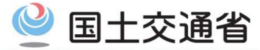
KPI

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と組む箇所数 100
- ✓ AIオンデマンド交通の活用にと組む自治体数 500
- ✓ 自家用有償旅客運送にと組む団体数 1,000

地域の公共交通リ・デザイン実現会議に基づく政府指針の発出



政府共通指針の策定（R6.6.28）

政府一体として、関係12府省庁の連名による「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」を策定し、全自治体を取組を働きかけ

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



各分野の指針の策定

分野ごとに、

- ・送迎への地域住民の混乗
- ・送迎車両の空き時間の活用
- ・送迎業務の交通事業者への委託／集約



等について、国土交通省と、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省等の関係省庁との連名で、自治体関係部局等へ指針を発出※

分野	関係省庁	指針の内容
教育・子育て・スポーツ	文部科学省	スクールバスの地域住民の利用（混乗）/車両の空き時間活用/交通事業者への委託/地域公共交通への集約に係る取扱いの明確化
	こども家庭庁	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
介護・福祉	厚生労働省	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/介護サービス事業所等と居住実態がある場所との送迎/車両の空き時間活用/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
農泊	農林水産省	農泊の推進における移動手段確保に係る周知
共通	総務省、農林水産省、経済産業省、中小企業庁	自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

事例1 スクールバスと路線バスとの連携【愛媛県大洲市】

区分 **A 交通空白地など** 地域における移動手段の集約による運行の効率化 教育×交通 官民連携

対象地域
 愛媛県大洲市
 肱川町・河辺町
 人口：2,359人
 世帯数：1,063世帯
 高齢化率：51.7%
 面積：116.5 km²
 (令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 路線バスの一部区間（鹿野川～西予大成）の廃止が検討され、地域住民の移動の足の確保が課題。
- これを受け、路線バスが廃止された平成26年10月より、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向けの運行を開始。

意思決定・実施主体

```

    graph TD
      A[実施主体  
大洲市地域振興課] -- 運行委託 --> B[運行主体  
大新東(株)  
(スクールバス・空き車両を運行)]
    
```

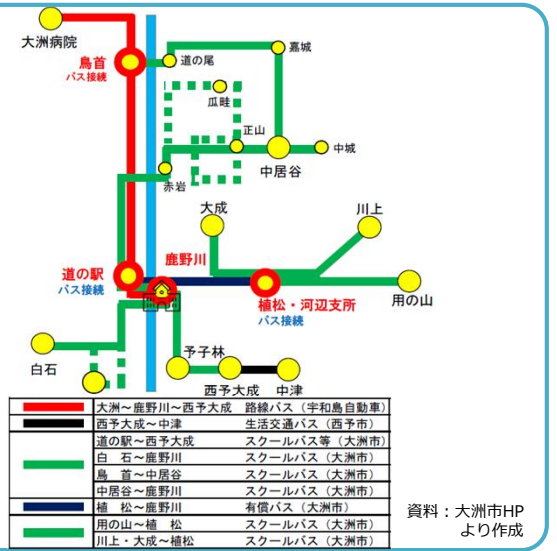
実施内容

<スクールバスの混乗>

- 小学校統廃合に伴って導入されたスクールバスについて、廃止された路線バスと同じルートになるようルートを延長するとともに、地域住民の混乗（予子林地区～肱川小・中学校）を実施。
- 混乗が可能なスクールバスを地域公共交通として位置づけ、路線バスとの乗り継ぎ拠点を設定する等、連携を強化。

<スクールバス車両の空き時間活用>

- スクールバスの空き時間において、地域住民のための運行（道の駅「清流の里ひじかわ」～西予大成間）を実施。
- 混乗及び空き時間の活用については、無償での運行。
 (令和7年度より混乗・空き時間活用を廃止して自家用有償旅客運送として運行予定)



実施による成果・効果

1日あたり運行便数の増加

- スクールバス混乗便と空き時間便とを合わせることで、地域住民の利用できる便数を概ね維持することができ、一定の移動需要を充足。
 (路線バス運行時4往復/日⇒3.5往復/日)

運行費用の現状水準維持

- スクールバス車両を活用することで、路線バス運行時と比べても、市としての費用負担の大幅な増加を抑制。

基本指標

収支		1日あたり利用者数
収入	支出	3人/日
市負担 55,832千円 普通交付税措置、特別交付税措置を含む	運行経費(スクールバス) 33,735千円	年間利用者数/地域人口 32%
	運行経費(空き車両) 22,097千円	1日1台あたり利用者数 0.5人/日台
		利用者1人あたり行政経費 0円/人回
		地域人口あたり行政経費 0円/人

令和4年度実績

※利用者数は、肱川・川辺地域のスクールバス混乗の一般利用者数
 ※行政経費はスクールバスの混乗に要する経費であり、追加経費が無いため0円

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・PTA・路線バス事業者等の関係者間で相互に懸念があり、特に保護者等は、児童の安全確保に対する不安が存在。 ● 運行ダイヤが学校行事に依存。 ● 大洲市中心部への 	<ul style="list-style-type: none"> ● ワークショップ・地区別会合を重ね、地域住民の意見を計画に反映。 ● PTA意見による安全対策を実施。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 児童・生徒との着座位置分離 ➢ 防犯マニュアルの整備等 ● 地域住民がスクールバスを活用する際のルールを取り決め。 ● 学校行事に合わせたダイヤを月毎にHPで通知。 ● 路線バス(宇和島自動車・鹿野川線)と接続できる便を往路・復路をともに設定。

関連して実施した取組

- 路線バスとの連携強化
- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

- へき地児童生徒援助費等補助金
- スクールバスに関する普通交付税措置
- 地方バスに関する特別交付税措置

【実装フェーズ】(1) 施設送迎の積極的な活用<スクールバスへの混乗> 事例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】

区分 A 交通空白地など 地域における移動手段の集約による運行の効率化 教育・スポーツ・文化×交通 官民連携

対象地域

群馬県下仁田町
人口：6,576人
世帯数：2,808世帯
高齢化率：50.8%
面積：188.38km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 下仁田町では、平成23年時点で町営バス（4条バス）とスクールバスが個別に運行されていたが、ルートやダイヤが重複する等の課題が発生。
- 平成24年の小中学校統廃合による、スクールバスエリアの拡大を機に、町営バスを自家用有償旅客運送に変更して運用を統一し、通学時間帯の混乗を実施。

意思決定・実施主体

実施主体
下仁田町
(しもにたバス・スクールバス)

↓ 一括で委託

運行事業者
民間事業者（上信ハイヤー）

実施内容

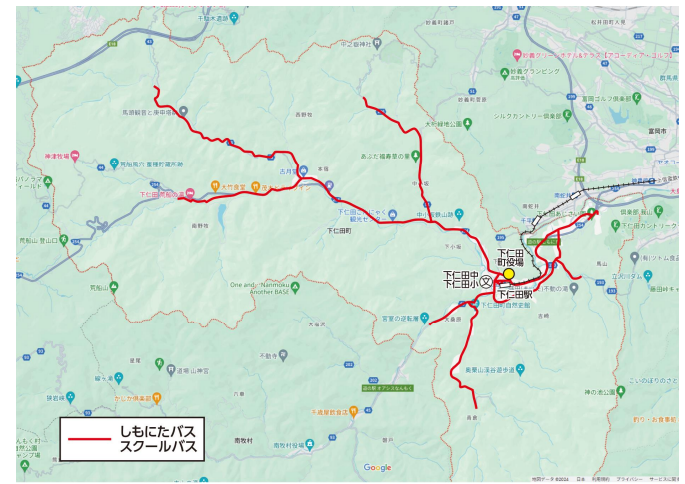
<スクールバスの混乗>

- 通学時間帯は、同一ルートで同一車両がスクールバスとして運行しつつ、一般の利用者の混乗も実施。
- スクールバス時の混乗は、座席に空きがある場合が可能。(運賃無料)

<スクールバス車両の空き時間活用>

- その他の時間帯は、自家用有償運送で行うコミュニティバス（しもにたバス）として運行。

	運行時間	運賃
スクールバス	平日3便（6～7時台・15～16時台）	無料
しもにたバス	平日2～3便(8時～13時台) 休日4便（7～16時台）	200円



資料：下仁田町HPを基に作成

実施による成果・効果

効率的な地域の足の確保

- 町営バス、スクールバスを統合後は、運行に投入する車両、運転手はほぼ変わらず、運行キロ当たり経費を抑制。
- スクールバス（企画課）・しもにたバス（教育課）の運行経費は所管課で分担し、支出。

	再編前	再編後
車両数	9台	10台
運転手数	12人	11人
運行経費	47百万円	58百万円
運行km	19.2万km	25.6万km

246円/km 228円/km

再編前 (H23年) 再編後 (H24年)

運行キロ当たり経費

データ出典：下仁田町提供資料

基本指標

収支		1日あたり利用者数
収入	支出	146人/日
町負担 7,320千円	運行経費 (スクールバス) 45,080千円	年間利用者数/地域人口
普通交付税 42,000千円 ※概算値	運行経費 (しもにたバス) 19,970千円	808%
特別交付税 16,000千円 ※概算値	運賃収入 257千円	1日1台あたり利用者数
運賃収入 257千円		12人/日台
		利用者1人あたり行政経費
		1,220円/人回
		地域人口あたり行政経費
		9,855円/人

令和4年度実績 ※利用者にスクールバス利用者含む

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"> ● 運行の設定や支出分担などについて多様な関係者間での調整が必要。 ● スクールバスへの一般住民の混乗に対して、安全面からの不安の声が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通会議にバス、スクールバスの部会を設置し、企画課を中心に関係者間で意見を集約し、調整。 ● 車内に防犯カメラを設置する等の安全対策を講じ、運行開始直後は町職員・保護者が同乗。

関連して実施した取組

〔 ● 地域公共交通計画に位置づけなし 〕

関連支援制度

- へき地児童生徒援助費等補助金
- 地方バスに関する特別交付税措置
- スクールバスに関する普通交付税措置

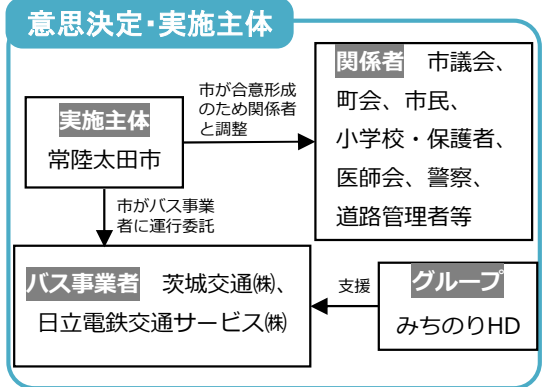
【実装フェーズ】(3) 公共交通の積極的な活用<公共交通への集約> 事例17 スクールバス・コミュニティバス・福祉バスの集約【茨城県常陸太田市】

区分 **A 交通空白地など** 移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用 医療・介護・福祉×交通 教育・スポーツ・文化×交通

対象地域
茨城県常陸太田市
人口：48,602人
世帯数：19,864世帯
高齢化率：38.7%
面積：372km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが運行していたが、運行ルート、運行時間が重複して非効率な状況で、市の負担額も年々増加。
- 平成28年10月から、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合し、運賃体系の見直しを行い、効率的な運行を実現。

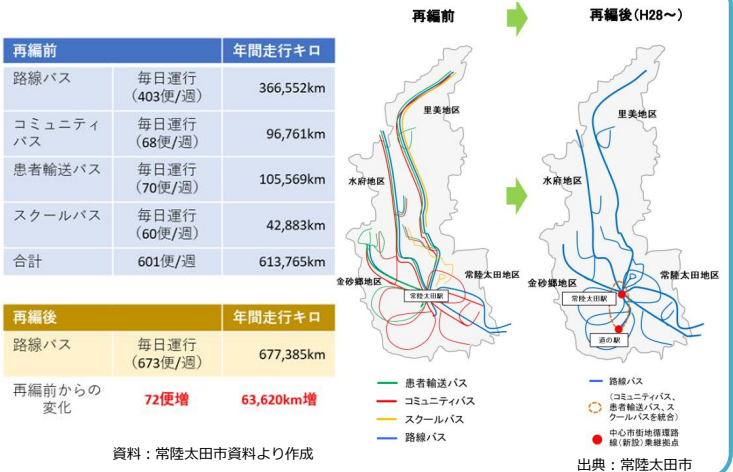


実施内容

- コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合。
- 対距離料金、固定料金、無料と各バスによって異なっていた運賃を、対距離料金で統一化し、学生は全額助成、75歳以上には半額助成を適用。
- 統合後の路線バスは、601便/週から673便/週に増便(+72便)。

	路線バス	コミュニティバス	患者輸送バス	スクールバス	見直し後路線バス	75歳以上の助成
約10km以内	170～490円	200円	無料	無料	200円	100円
約10km～約20km	500～790円				300円	150円
約20km以上	800円以上最大1,690円				500円	250円

資料：常陸太田市資料より作成



実施による成果・効果

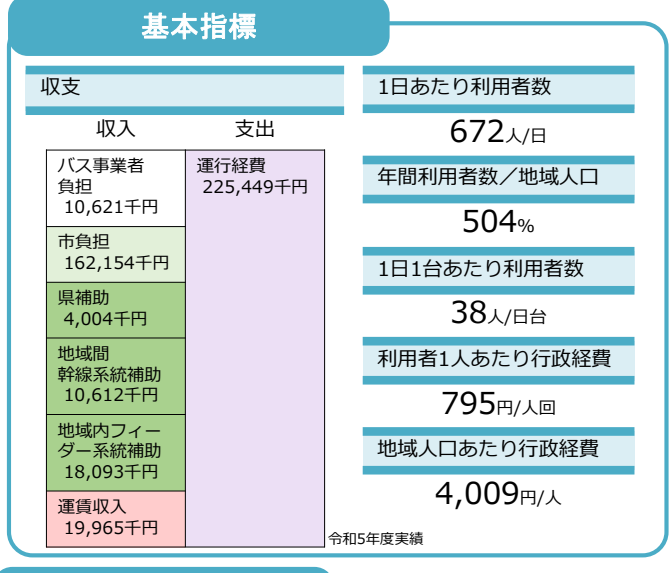
利用者数の増加

- 再編後、利用者数はコロナ過の影響で減少。令和4年の小学校統合により増加。

市負担額の減少

- 運行距離の延伸によりバス全体の市負担額は増加しているが、1kmあたりの公費負担は約13円減少。
- スクールバスを路線バスに移行することで運行経費が減少し、市の年間負担額が約1,400万円減少。

資料：常陸太田市資料より作成



取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
● 市民、既存利用者等に取組内容の理解促進が必要。	● 市民等との合意形成を図るため、計画段階から、約160回の説明会を実施。
● 事業者間だけの運賃調整は、価格カルテルとなる可能性。	● 運賃の統一のために2事業者と調整の際、独禁法に抵触しないよう個別に調整を実施。
● 学校関係者や保護者が子供の通学時に一般の人と同乗することを不安視。	● 学校関係者に説明し路線バス活用の理解を求めた。保護者向けに説明会の開催、試乗会、半年間の添乗員同乗を実施。

関連して実施した取組

- 通勤通学券の助成（平成23年4月1日～、令和5年4月1日～市外中高生を対象に拡充）
- 中学生フリー定期券配布（令和5年4月1日～、全国初）
- 運転免許自主返納支援事業（平成29年1月10日～）
- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

- 地域公共交通確保維持改善事業
- 茨城県バス対策費
- 隣接市補助
- 地域間幹線系統補助
- 地域内フィーダー系統補助

【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

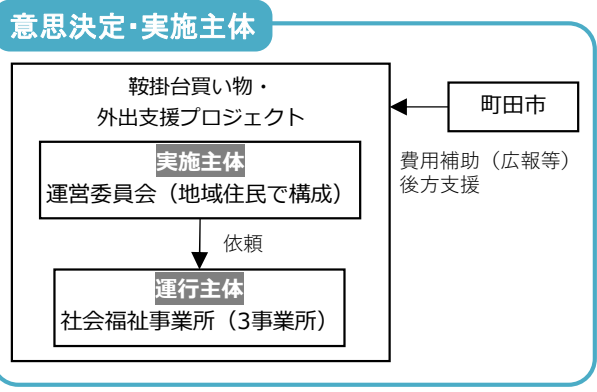
医療・介護・福祉×交通

官民連携

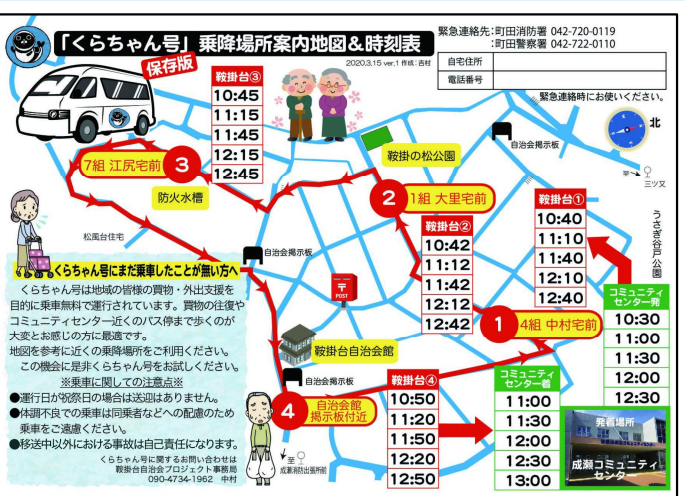
対象地域
 東京都町田市西成瀬
 (鞍掛台自治会)
 人口：740人
 世帯数：307世帯
 高齢化率*：27.3%
 面積*：0.22km²
 (令和6年3月末時点)
 *...町田市西成瀬1丁目の情報を参考値として掲載

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。



- 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

収支	1日あたり利用者数
収入	18人/日
支出	年間利用者数/地域人口
市負担 150千円	224%
社会福祉事業所負担 450千円	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】 |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| ● 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。 | ● 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。 |
| ● 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。 | ● 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)

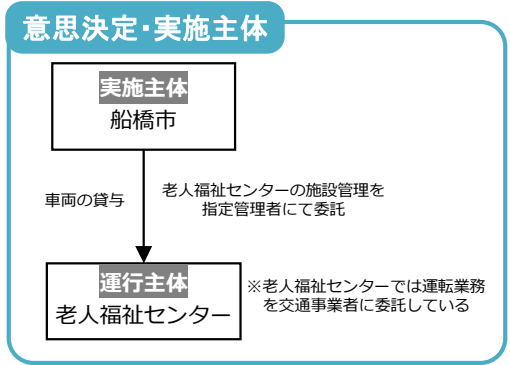
【実装フェーズ】(1) 地域における移動の足の集約による運行の効率化<各施設の送迎車両に係る空き時間活用>
事例8 福祉施設車両の医療アクセスへの活用【千葉県船橋市】

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
 千葉県船橋市
 人口：642,907人
 (152,773人)
 世帯数：289,916世帯
 高齢化率：24.3%
 面積：85.62km²
 (令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 船橋市では、公共交通不便地域の高齢者から、市立医療センターへの交通手段を求める声があった。
- 平成16年度から、これらの声に対応するため、市が管轄する老人福祉センターの送迎バスの空き時間を活用した移動支援事業を実施し、通院等の暮らしの足を提供。

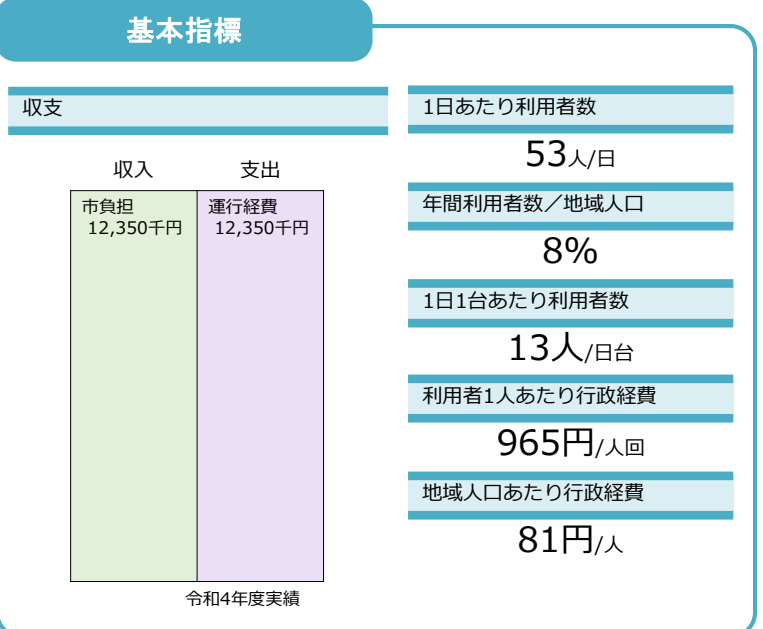
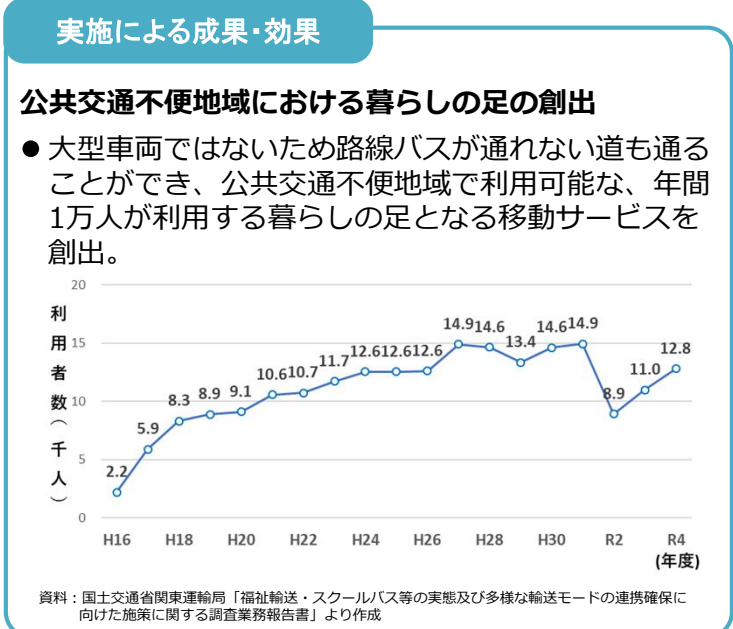


実施内容

- 老人福祉センターの送迎のために市が貸与している車両の空き時間を活用し、65歳以上の市内在住者を対象に、公共交通不便地域と周辺鉄道駅や医療センター等を結ぶ高齢者支援協力バスを、12路線、無償で運行。
- 運転手も、老人福祉センターの送迎の時間外（主に9時台、10時台、14時台、15時台を除いた時間帯）に、当該送迎の運転手を活用。
- 交通部局（道路計画課）と福祉部局（高齢者福祉課）が連携し、人件費、燃料費等の実費分を交通部局が、送迎バスの管理、保険を含む施設管理委託費を福祉部局が拠出。
- 福祉部局はアンケート等で住民ニーズや利用状況を把握している。交通部局は利用者からの要望に応えるため、ルート改善や見直しを定期的を実施。

運行団体	運行方面	運行日	運行便数/日
東老人福祉センター	葉山台・飯山満方面	週1日	6便/日
	飯山満・芝山方面	週1日	6便/日
	西習志野・芝山方面	週1日	6便/日
	西習志野・新高根方面	週1日	6便/日
	高根台・松が丘方面	週1日	6便/日
西老人福祉センター	行田・前貝塚方面	週1日	2便/日
	馬込方面	週5日	5便/日※最大
北老人福祉センター	坪井方面	週1日	8便/日
	大穴方面	週4日	4便/日※最大
	二和方面	週2日	2便/日
中央老人福祉センター	前貝塚方面	週4日	6便/日
	緑台・二和方面	週1日	3便/日

資料：船橋市「交通不便地域支援事業（高齢者支援協力バス）利用手引き」より作成



取組にあたっての課題・工夫

<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 既存の路線バスと競合しないようにする必要。 ● 公平性、費用対効果の観点から、コミュニティバスの導入は、難しいとの議論が存在。 	⇒	<p>【工夫した点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● バス事業者の説明を行い、既存バス路線と重複する区間みの利用は不可に設定。 ● 地域の既存の交通資源に着目し、活用することから、市民の理解を獲得。
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

関連して実施した取組

- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度
 (特になし)

事例14 複数の介護施設による送迎の共同委託(香川県三豊市)

区分	A 交通空白地など	移動制約者(高齢者・こども等)の送迎等における交通事業の活用	医療・介護・福祉×交通
対象地域	<p>香川県三豊市</p> <p>人口：61,857人</p> <p>世帯数：23,083世帯</p> <p>高齢化率：36.6%</p> <p>面積：222.70km²(令和2年国勢調査)</p>		
背景・経緯			
意思決定・実施主体			

実施内容	■ 実施工エリア*	■ 事前説明会・運転手講習*
<ul style="list-style-type: none"> 市内2事業所が三豊市社会福祉協議会に運行を委託。同協議会からタクシー事業者1社に再委託し、複数事業者の送迎を一括して行う共同送迎を実施。 車両は社会福祉協議会所有の車両5~7台を利用し、タクシー事業者への委託料は、特定・準特定地域外のため協議で決定。 共同送迎の利用時も、介護保険制度における送迎減算の対象外。 送迎計画の作成には、民間事業者によるシステムを活用して業務の効率化を実施。 		
		■ 共同送迎の状況*

※令和3年実証事業時
出典：共同送迎プレ運行結果と本格運行に向けた取組み状況(三豊市共同送迎推進チーム、R4.2.28)

実施による成果・効果
<p style="background-color: #e0f2f1; padding: 5px;">送迎の人的・費用的負荷の軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> 送迎業務の共同化・外注化により、デイサービス施設の送迎時間帯の職員数の削減、職員の時間外手当や車両関連費用・人件費等を削減。 <p style="background-color: #e0f2f1; padding: 5px;">参加施設拡大等による持続可能な運営</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在は参加施設が少なく収支は赤字だが、参加施設の拡大・運用見直しによる黒字化を目指し、事業を継続。(150人/日が黒字化の目標値)
<p>▲将来的にはスケールメリットによりコスト削減をめざしている。 出典：ゴイッショ説明資料(ダイハツ工業株式会社、R5.8)</p>

基本指標																			
<table border="1"> <tr> <th colspan="2">収支</th> </tr> <tr> <td>収入</td> <td>支出</td> </tr> <tr> <td>介護事業所負担 12,000千円</td> <td>運行経費 20,400千円</td> </tr> <tr> <td>市負担 8,400千円</td> <td></td> </tr> </table> <p>※令和5年の1か月の概算値より作成</p>	収支		収入	支出	介護事業所負担 12,000千円	運行経費 20,400千円	市負担 8,400千円		<table border="1"> <tr> <td>1日あたり利用者数</td> <td>30人/日</td> </tr> <tr> <td>年間利用者数/地域人口※</td> <td>6,556% ※2施設の通所者135人</td> </tr> <tr> <td>1日1台あたり利用者数</td> <td>4~6人/日台</td> </tr> <tr> <td>利用者1人あたり行政経費</td> <td>949円/人回</td> </tr> <tr> <td>地域人口あたり行政経費</td> <td>136円/人</td> </tr> </table>	1日あたり利用者数	30人/日	年間利用者数/地域人口※	6,556% ※2施設の通所者135人	1日1台あたり利用者数	4~6人/日台	利用者1人あたり行政経費	949円/人回	地域人口あたり行政経費	136円/人
収支																			
収入	支出																		
介護事業所負担 12,000千円	運行経費 20,400千円																		
市負担 8,400千円																			
1日あたり利用者数	30人/日																		
年間利用者数/地域人口※	6,556% ※2施設の通所者135人																		
1日1台あたり利用者数	4~6人/日台																		
利用者1人あたり行政経費	949円/人回																		
地域人口あたり行政経費	136円/人																		

取組にあたっての課題・工夫	
<p style="background-color: #e0f2f1; padding: 5px;">【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 導入時点において、地域の交通事業者との合意形成が必要。 	<p style="background-color: #e0f2f1; padding: 5px;">【工夫した点】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者に対して個別の事業説明や合同説明会を実施。令和3年以降は、タクシー事業者に運行を委託。

関連して実施した取組
<p style="border: 1px solid black; padding: 5px;">地域公共交通計画に位置づけなし</p>
関連支援制度
<ul style="list-style-type: none"> 地域新MaaS創出推進事業「スマートモビリティチャレンジ事業」 ※令和2年の実証事業時のみ活用

区分

B 地方中小都市など

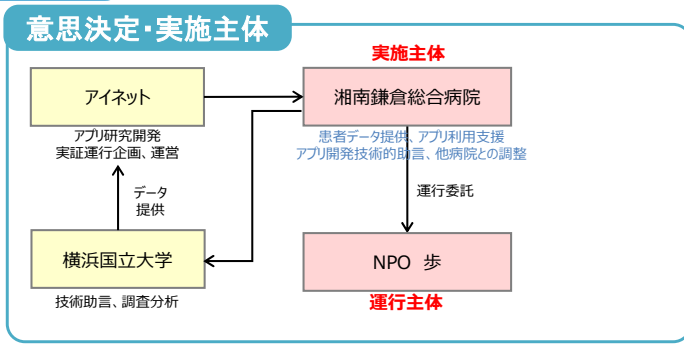
移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用

医療・介護・福祉 × 交通

対象地域
神奈川県 鎌倉市・藤沢市・逗子市・葉山町
鎌倉市人口：172,710人（高齢化率31.1%）
藤沢市人口：436,905人（高齢化率24.8%）（令和2年国勢調査）

背景・概要

- 介護タクシーの手配は、利用者の介護度に応じた車両手配が必要となり、各事業者ごとに手配する場合、1台あたり30分以上を要している。そのため、医療現場が疲弊するとともに、利用者も待ち時間が長い状況。
- 配車手配をデジタル化した介護タクシーサービスを構築し、医療機関や患者の負担軽減、介護タクシーの稼働率向上、地域住民の自由な外出を可能とする“四方よし”の社会の実現を目指す。



実施内容

【交通モード】福祉輸送事業限定許可（道路運送法4条）

- 利用者情報（必要な医療器材等）を入力可能なアプリを使用することにより、病院と介護タクシードライバー間の効果的な調整により、業務の効率化と円滑なサービス提供を実現。

【予約方法】

- 医療機関が利用者情報を、介護タクシーアプリに入力
- 介護タクシー会社が利用者情報を確認し、送迎（対応）可能なタクシーから応答
- 応答内容を予約者が比較し、依頼先を決定

【システム利用料】
1回300円
（介護タクシー会社が負担、タクシー料金は利用者負担）



基本指標

事業実施に係る費用（実証期間）	【実証期間：2/1~2/14（14日間）】 【利用者数：83人】
イニシャルコスト： - ランニングコスト： -	1日あたり利用者数 5.9人/日
	地域人口に対する利用者数比率 -
	1日1台あたり利用者数 -
	利用者1人あたり行政経費 -
	地域人口あたり行政経費 -

※実証事業の結果を踏まえ、全国展開を見据えたシステムの機能拡充と広告宣伝等を図る。

今後の事業展開

- 令和7年度以降は関東近隣県へのサービス拡大を検討。
- 介護タクシーの利用実態に関するデータを研究等に活用するとともに、移動困難者支援のための公的データとして活用。

区分

B 地方中心都市など

移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用

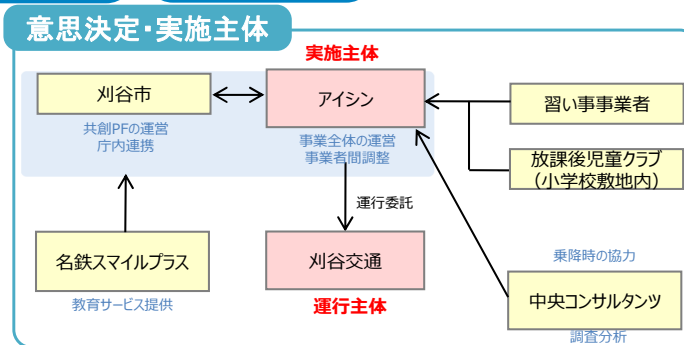
子ども・子育て × 交通

教育・スポーツ・文化 × 交通

対象地域
愛知県刈谷市
人口：153,834人
世帯数：67,646世帯
高齢化率：20.6%
面積：50km²
（令和2年国勢調査）

背景・概要

- 習い事への交通手段を保護者の送迎に依存しており、約8割が送迎に負担を感じている状況。送迎負担のため、希望する習い事ができない実態や、保護者が働かなくても働けない実態、また、特に低学年の保護者からは子供に合った習い事を見つけ、質の高い教育を受けさせたいニーズがある。
- 地域課題の解決に向けて、地域課題の解決に向けて、市中心部の2つの小学校を選定し、子ども相乗りタクシーの運行と、教育拠点の運営の実証を開始。



実施内容

【交通モード】相乗りタクシー（許可登録を要しない運送）
＜16台（タクシー会社37台のうち、アプリ対応車両）＞

- 送迎の課題を解消するため、教育拠点を中心に、放課後児童クラブ（小学校）、習い事先、自宅を結ぶタクシーでの子ども相乗り送迎を運行
- 市が提供する施設内に相乗りタクシーの拠点と教育拠点「つながりステーション」を集約し、宿題サポートや教育プログラム等の質の高い教育サービスを提供。

■事業の実施エリア ■タクシー送迎の様子

基本指標

事業実施に係る費用（実証期間）	【実証期間：1/15~2/16（33日間）】 【利用者数：699名（283運行）】
イニシャルコスト：5,000千円 ランニングコスト：5,000千円	1日あたり利用者数 21.2人/日
	地域人口に対する利用者数比率 -
	1日1台あたり利用者数 一人/日台
	利用者1人あたり行政経費 -
	地域人口あたり行政経費 -

※実証事業に係る費用 ※全体的なコスト削減を図りながら、利用者・地域の関係者・自治体それぞれの負担により維持できるよう継続して実証（令和6年度以降、有償化することにより、利用者負担額について検証）

今後の事業展開

- 送迎と教育を統合したサービスの需要を確認したため、今後は企業や習い事事業者と連携・協働するとともに、官民の役割分担を図った事業スキームの構築を検討
- 乗合率向上によるコスト削減を図るため、車両の大型化による輸送率向上を検討。