

地域の公共交通リ・デザイン実現会議

交通分野と様々な分野の連携・協働 に関する取組について

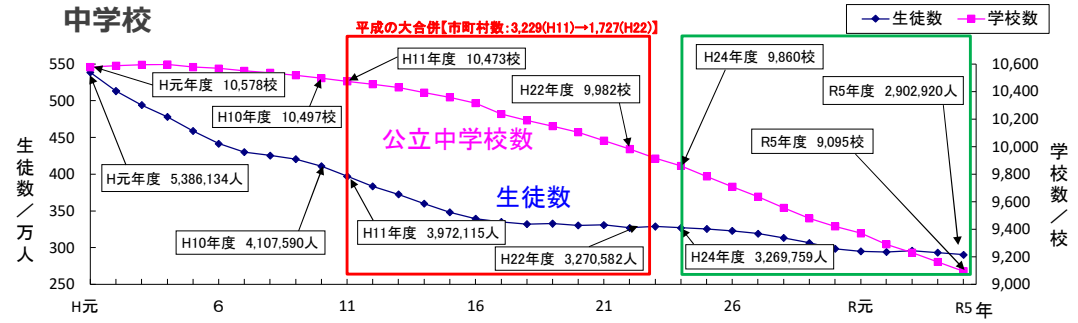
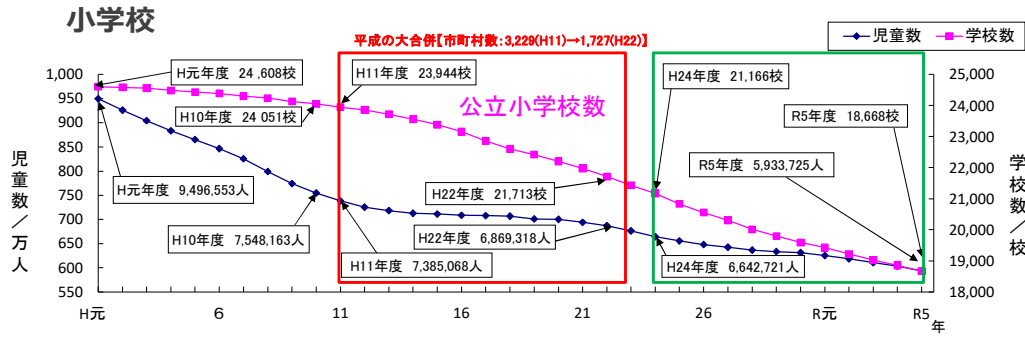
令和5年10月25日

文部科学省

地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第2回） 文部科学省発表資料

学校の取り巻く現状について

児童生徒数、学校数の動向について



(出典) 学校基本調査

学校の統廃合の状況について

■ 統合事例件数

平成31（令和元）年度～令和3年度の3年間：437件（1,055校 → 454校）

↳ 【統合して開校した年度】

- ・平成31（令和元）年度：111件
- ・令和2年度：168件
- ・令和3年度：152件

■ 統合に伴う交通手段

【スクールバスの導入件数】

- ・統合前 156件 → 統合後 325件

【統合後における通学時間が最も長い児童生徒】

- ・小学校：30分以上40分未満 31%、20分以上30分未満 29%
- ・中学校：30分以上40分未満 38%、40分以上50分未満 22%

スクールバスの活用状況について

■ 登下校中の安全確保のための手段としてスクールバスによる送迎を実施している公立学校

- ・小学校 3,125校（17.0%）
- ・中学校 1,493校（16.8%）

※（）内は、全国における各学校種の学校数に占める割合

（出典）学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査〔令和3年度実績〕

義務教育段階における通学手段の確保について

- 交通条件や自然条件等に恵まれない山間地や離島等に所在するへき地学校等における児童生徒の教育機会を確保するためには、通学に係る困難の解消・緩和を図ることが非常に重要

1 通学に係る課題について

- へき地学校等においては、通学距離が遠距離であることや、バス路線の廃止等により交通手段が確保できないことなどを踏まえ、児童生徒の通学を容易にするために必要な措置を講じることが必要

2 課題解決に向けた取組について

- へき地学校等における児童生徒の通学条件の緩和を図るため、「へき地児童生徒援助費等補助金」において、①スクールバス等の購入費や②遠距離通学費（定期代、スクールバス運行委託費等）などを支援

【R4補助実績】 ①スクールバス等購入費：89自治体 4.5億円、②遠距離通学費：144自治体 10.2億円

3 今後の課題について

- 各自治体からの要望に応えられるよう、引き続き十分な予算額を確保することが必要
- 人口減少に伴い、利用者の減少や運転手の確保が困難となる見込みであることなどを踏まえ、補助を受けて購入したスクールバスを児童生徒の通学に支障がない範囲で他の用途に使用したり、他の用途で運行しているバスをスクールバスに活用したりするなど、自治体の実情に応じて弾力的に運用することが必要
- なお、上記の課題は、今後、へき地学校以外でも生じ得ることを踏まえて、今後の検討が必要



へき地児童生徒援助費等補助金により補助を受けたスクールバスを他の用途にも活用している事例

<宮崎県串間市>

スクールバスを使用していない昼間の時間帯に、高齢者支援（買い物等）を実施している地域連携組織が住民からの依頼に応じて使用

<富山県黒部市>

スクールバスを使用していない土日開催される、地域イベント（マラソン大会）のシャトルバスとして使用



1. 趣旨

交通条件及び自然的、経済的、文化的諸条件に恵まれない山間地、離島等に所在するへき地学校等の教育の振興を図るため、へき地教育振興法等に基づいて所要の措置を講じる。

2. 補助内容

(1) スクールバス等購入費

616百万円(619百万円)

へき地学校、過疎地域等に係る小・中学校等の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・ボート等を購入する事業に対する補助

(2) 遠距離通学費

1,078百万円(1,088百万円)

①学校統廃合に伴う小中学校等への遠距離通学に要する児童生徒の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)

②激甚災害による校舎の破損等により、通学が困難となった小中学校等への児童生徒の通学に要する交通費を負担する都道府県及び市町村の事業に対する補助(補助期間：5年間)

(3) 離島高校生修学支援事業

238百万円(238百万円)

高校未設置離島の高校生を対象に、教育費負担が重くなっている通学費、居住費を支援する都道府県及び市町村に対する補助

(4) その他

204百万円(204百万円)

寄宿舍居住費、高度へき地修学旅行費(3～5級地)、学校間移動費、保健管理費

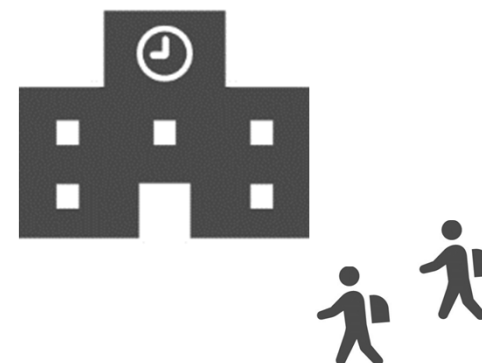
3. 実施主体

都道府県、市町村

4. 補助率

1/2

(高度へき地修学旅行費で過去3カ年の財政力指数0.4未満の市町村は2/3、保健管理費の心電図検診の実施に必要な経費については1/3)



部活動の地域連携や地域スポーツ・文化クラブ活動移行に向けた環境の一体的な整備について

- 少子化の中でも、将来にわたり我が国の子供たちがスポーツ・文化芸術に継続して親しむことができる機会を確保することが重要
- 子供や大人、高齢者や障害者の参加・交流を推進する地域スポーツ・文化芸術活動の中に部活動を取り込むことで、地域全体のウェルビーイングを実現するとともに、まちづくりを推進

1 部活動の地域連携・地域移行に伴う交通関係の課題について

- 複数の中学校の生徒が参加して合同部活動や地域クラブ活動を実施する場合には、他の中学校や公共施設に移動する必要があり、生徒の移動手段の確保が必要

2 課題解決に向けた取組について

- 令和4年12月に策定した「学校部活動及び新たな地域クラブ活動の在り方等に関する総合的なガイドライン」において、令和5年度から令和7年度までを「改革推進期間」として位置付け、国として地方自治体の取組を支援
- 令和5年度から「部活動の地域移行に向けた実証事業」を実施し、各自治体の実情に応じた多様な取組を支援しており、各自治体が生徒の移動手段を確保するため、地域の実情に応じて、公共交通機関、スクールバス、地域クラブのマイクロバスなどを活用

【取組事例】

📍 公共交通機関：長野県南佐久郡の6町村がJR小海線を活用、岐阜県下呂市が民間路線バスのダイヤ変更調整や運賃補助等の取組を実施、新潟県胎内市が市バスを活用

📍 スクールバス：山形県鮭川村、佐賀県多久市等が活用

📍 地域クラブのマイクロバス・借上げバス：新潟県村上市、福井県敦賀市が活用

3 今後の課題について

- 国土交通省と連携して、各自治体の実情に応じた多様な移動手段の確保に向けた取組を促進していくことが必要
- 令和6年度概算要求においても、地域クラブ活動への移行に向けた実証事業の中で地域公共交通の活用についても取り組む予定

部活動の地域連携や地域スポーツ・文化クラブ活動移行に向けた環境の一体的な整備

令和6年度要求・要望額
(前年度予算額)

49億円
28億円



方向性・目指す姿

- ✓ 地域の実情に応じた持続可能で多様なスポーツ・文化芸術環境を整備し、多様な体験機会を確保。
- ✓ 少子化の中でも、将来にわたり我が国の子供たちがスポーツ・文化芸術に継続して親しむことができる機会を確保。学校の働き方改革を推進し、学校教育の質も向上。
- ✓ 自己実現、活力ある社会と絆の強い社会創り。部活動の意義の継承・発展、新しい価値の創出。
- ✓ 子供や大人、高齢者や障害者の参加・交流を推進する地域スポーツ・文化芸術活動の中に部活動を取り込む。ウェルビーイングの実現、まちづくりの推進。
- ✓ 「地域の子供たちは、学校を含めた地域で育てる。」という意識の下、地域の実情に応じたスポーツ・文化芸術活動の最適化を図り、体験格差を解消。

事業内容

I. 地域クラブ活動への移行に向けた実証事業 27億円 (11億円) 委託・拡充

各都道府県・市区町村の地域スポーツ・文化芸術活動の推進体制等の下で、コーディネーターの配置を含む運営団体・実施主体等の体制整備、指導者の確保、参加費用負担への支援等に関する実証事業を実施し、国において事業成果の普及に努めるとともに、全国的な取組を推進する。

(1) 地域クラブ活動への移行に向けた実証 ※取組例



- 体制整備**
 - 関係団体・市区町村等との連絡調整
 - コーディネーターの配置、地域学校協働活動推進員等との連携の在り方
 - 運営団体・実施主体の体制整備や質の確保
- 指導者の質の保障・量の確保**
 - 人材の発掘・マッチング・配置
 - 研修、資格取得促進
 - 平日・休日の一貫指導
 - ICTの有効活用
- 関係団体・分野との連携強化**
 - スポーツ協会、競技団体、文化芸術団体、大学、企業等
 - スポーツ推進委員、地域おこし協力隊
 - まちづくり・地域公共交通

- 面的・広域的な取組**
 - 地域クラブ活動の拡大
 - 市区町村等を越えた取組
- 内容の充実**
 - 複数種目、シーズン制
 - 体験型キャンプ
 - レクリエーション的活動
- 参加費用負担支援等**
 - 困窮世帯の支援
 - 費用負担の在り方
- 学校施設の活用等**
 - 効果的な活用や管理方法

※ 実証事業2年目となる地域クラブ活動は、原則、国費だけではなく、一定の割合の受益者負担や行政・関係団体の自主財源からの支出、企業等からの寄付などの組み合わせにより、持続的に活動することを前提とした仕組みを構築し、検証。
※ 平日・休日の一貫指導や市区町村を超えた取組など、地域の実情に応じた最適化・体験格差の解消を図る意欲的な取組を充実。

★ 重点地域における政策課題への対応

地域スポーツ・文化芸術環境の整備に先導的に取り組む地域を重点地域として指定し、政策課題への対応を推進する。

<主な政策課題>

- 多様なスポーツ・文化芸術体験の機会の提供
- 高校との連携やジュニアからシニアまでの多世代での取組
- スクールバスの活用や地域公共交通との連携
- 不登校や障害のある子供たちの地域の学びの場としての役割
- トレーナーの活用を含めた安全確保の体制づくり
- 体育・スポーツ・文化芸術系の大学生、パラアスリート等を含むアスリート・アーティスト人材等の活用
- 学校体育施設の拠点化や社会体育施設との一体化などによる地域スポーツの活動拠点づくり
- 企業版ふるさと納税等を含む民間資金の活用 等

(2) 課題の整理・検証、地域クラブ活動のモデル・プロセスの分析、地域クラブ活動の整備促進等

- 事業成果の普及方策、地域クラブ活動の整備の進展に伴う新たな課題の整理・解決策の検討
- 運営形態の類型や競技ごとの地域クラブ活動のモデル・プロセス、組織マネジメント等の分析・検証
- 単一自治体での対応が困難な場合の地域クラブ活動の整備促進方策の検討 等

※1 補助割合について、都道府県又は指定都市の場合は、国1/3、都道府県・指定都市2/3。

※2 コミュニティ・スクール（学校運営協議会）等の仕組みも活用

* 本資料における「スポーツ」には障害者スポーツを、「文化芸術」には、障害者芸術を、「中学校」には特別支援学校中学部等を含む。

体制例は、あくまでも一例である

II. 中学校における部活動指導員の配置支援 18億円 (14億円) 補助・拡充

各学校や拠点校に部活動指導員を配置し、教師に代わる指導や大会引率を担うことにより、生徒のニーズを踏まえた充実した活動とする。(補助割合：国1/3、都道府県1/3、市区町村1/3) ※1

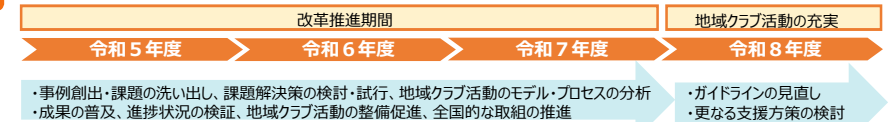
部活動指導員の配置を充実【16,500人(運動部：13,000人、文化部：3,500人)】

III. 地域における新たなスポーツ環境の構築等 4億円 (3億円) 補助・委託・拡充

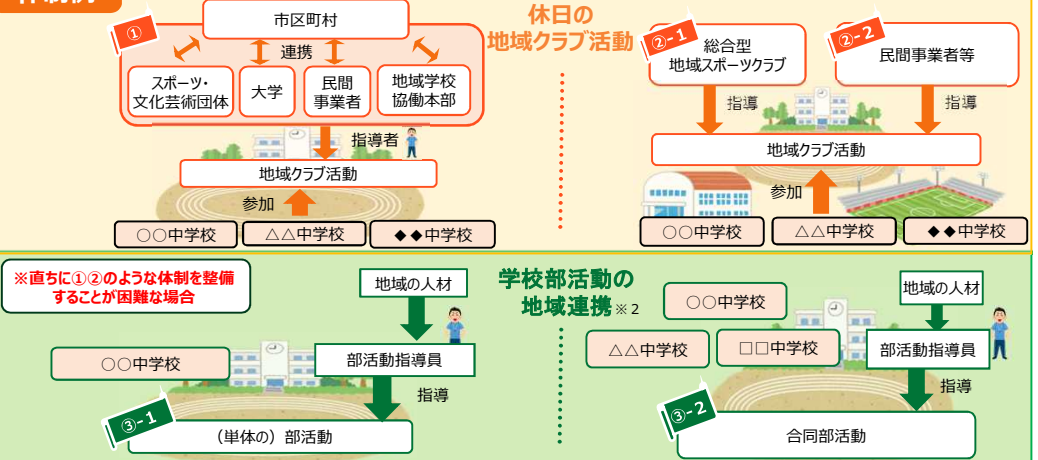
上記の施策を支える新たなスポーツ環境の構築のため、以下の取組を実施。

- 公立中学校の施設の整備・改修を支援(用具保管の倉庫設置、スマートロック設置に伴う扉の改修等)
- 指導者養成のための講習会や暴力等の根絶に向けた啓発活動の実施等。
- 大学生が卒業後も継続的に地域の中学生の指導に当たる仕組みを構築。
- 多様なコースに対応した中学生年代の都道府県大会等の創設・開催を支援。

方向性



体制例



(担当：スポーツ庁地域スポーツ課、文化庁参事官(芸術文化担当))

こども家庭庁

【こども家庭庁】【保育所等・放課後児童クラブ関係】

現状の施策

子育て支援の一環として、こども家庭庁においては、保育所等や放課後児童クラブへのこどもの送迎に関して、以下の取組等を実施している。

予算・制度・施策	関連予算／制度の概要
<p>○広域的保育所等利用事業 （保育対策総合支援事業費補助金）</p> <p>[令和5年度予算額457億円の内数 令和6年度要求額509億円＋事項要求の内数]</p> <p>【補助実績（変更交付決定）】 令和4年度：54市区町村</p>	<p>待機児童の解消に向けた取組として、近隣に入所可能な保育所等が見つからないこどもに対し、自宅から遠距離にある保育所等への通所を可能にするため、バス等を活用した送迎を実施するために必要な費用を補助するもの。</p> <p>※保育所等は保護者の利用ニーズに合わせて利用時間が異なることから、原則保護者が送り迎えをすることになっており、バス送迎については各地域のニーズ等に応じて、園の自前で運行されているケースが多い。</p>
<p>○放課後児童クラブ送迎支援事業 （子ども・子育て支援交付金）</p> <p>[令和5年度予算額1,046億円の内数 令和6年度要求額1,046億円＋事項要求の内数]</p> <p>【補助実績（変更交付決定）】 令和4年度：357市区町村</p>	<p>放課後児童健全育成事業（放課後児童クラブ）を学校敷地外で実施している場合に、児童の安全・安心を確保するため、授業終了後の学校から放課後児童健全育成事業所への移動時等に地域において児童の健全育成等に関心を持つ高齢者や主婦等による児童への付き添いや、バス・タクシー等による送迎を行うもの。</p>

広域的保育所等利用事業

<保育対策総合支援事業費補助金>

令和5年度当初予算額 457億円の内の数 (453億円) ※ ()内は前年度当初予算額

1. 施策の目的

- 送迎バス等を活用することにより、自宅から遠距離にある保育所等の利用を可能にするとともに、保育所等から遠距離にある屋外遊戯場に代わる場所（公園、広場、神社境内等。）の利用を可能とすることにより、児童の保育環境を確保し、児童を安心して育てることができるような体制整備を行う。

2. 施策の内容

(1) こども送迎センター等事業

市区町村が設置するこども送迎センター等から各保育所等への子どもの送迎を行うためのバス等の購入費、運転手雇上費、駐車場の賃借料、送迎センターの実施場所の賃借料及び子どもの送迎時に付き添う保育士等の雇上費等の補助を行う。

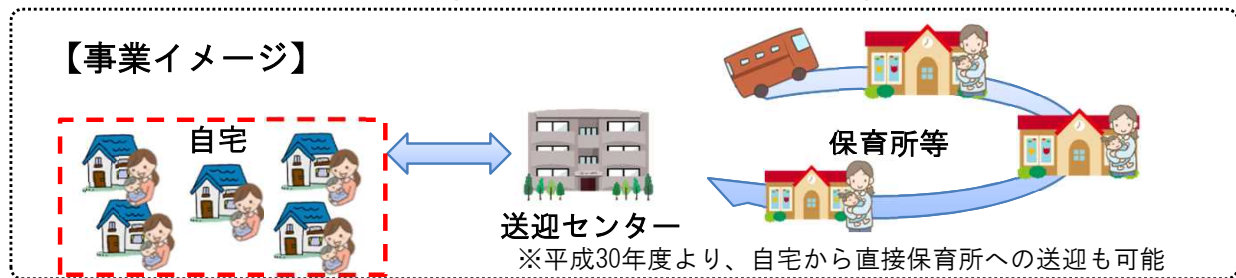
(2) 代替屋外遊戯場送迎事業

各保育所等から遠距離にある屋外遊戯場に代わる場所への児童の送迎を行うためのバス等の購入費、運転手雇上費、駐車場の賃借料及び子どもの送迎時に付き添う保育士等の雇上費等の補助を行う。

(3) こども送迎センター設置改修事業

既存の建物を改修してこども送迎センターを設置する場合、建物の改修に必要な経費の補助を行う。

【事業イメージ】



3. 実施主体等

【実施主体】市区町村 【補助割合】国：1／2、市区町村：1／2

【補助基準額】・保育士雇上費 5,000千円（加配数に応じて3,000千円を加算） ・運転手雇上費 5,000千円（加配数に応じて3,000千円を加算）
・事業費（損害賠償保険含む） 10,202千円（自宅送迎の場合 1,119千円） ・バス購入費 15,000千円
・バス借上費 7,500千円 ・改修費 7,270千円

- 送迎センターのか所数によらず、送迎バスの台数や保育士の配置に応じて加算できる仕組みとする。
- こども送迎センター等事業を実施する委託事業者が損害保険等に加入した場合の保険料等を補助する。
- 保育所等への送迎後の空き時間を有効活用できるよう、保育所等への巡回以外の時間帯において、一時預かり事業等への巡回を可能とする。

4. 事業実績

<こども送迎センター等事業> R4：51自治体（88か所）

<代替野外遊技場送迎事業> R4：3自治体（4か所） いずれも交付決定ベース

放課後児童クラブ送迎支援事業（子ども・子育て支援交付金）

<子ども・子育て支援交付金>

令和5年度予算額 1,046億円の内数（981億円の内数）※（）内は前年度当初予算額

1. 施策の目的

- 授業終了後に学校敷地外の放課後児童健全育成事業を行う場所（放課後児童健全育成事業所）に移動する際に、児童の安全・安心を確保するため、地域人材の活用等による送迎支援を行うために必要な経費の補助を行う。

2. 施策の内容

- 放課後児童健全育成事業を、学校敷地外で実施している場合に、児童の安全・安心を確保するため、授業終了後の学校から放課後児童健全育成事業所への移動時や、放課後児童健全育成事業所からの帰宅時に、地域において児童の健全育成等に関心を持つ高齢者や主婦等による児童への付き添いや、バス等による送迎を行うものとする。

3. 実施主体等

【実施主体】 市町村（特別区及び一部事務組合を含む。）

※ただし、市町村が適切と認めた者に委託等を行うことができるものとする。

4. 補助率・補助基準額

【補助率】 国1／3、都道府県1／3、市町村1／3

【補助基準額】 1支援の単位当たり年額521千円

※本事業を実施するために必要な経費として、保護者から徴収した額を充当してはならない。

5. 補助実績

令和4年度（変更交付決定）：357市区町村

厚生労働省

【厚生労働省】【介護・医療・障害福祉関係】

1. 介護・医療・障害福祉における地域交通に関連した課題

①介護・障害福祉事業者：送迎業務の人手・車両の確保

【背景】○ 福祉・介護業界が全体的に人手不足という課題を抱えている中、普通自動車第一種運転免許の保有が条件となる送迎ドライバーの確保が必要

○ 送迎サービスを施設ごとに提供

②交通手段の減少に伴う、地域の通院や施設への通所等の移動が困難となる住民の増加

※地域交通事業者：利用者減少・人手不足におけるインフラの維持

2. 現状の施策

予算・制度・施策

関連予算/制度の概要

○介護事業者等におけるサービス利用者の送迎

・通所介護事業者において利用者の送迎を行う。基本報酬上に送迎の評価が含まれており、送迎を行わなかった場合は、片道につき約470円の減算が行われる。送迎を運送事業者等に委託した場合、減算は行われない。

○障害福祉サービス等事業者における利用者の送迎

・障害福祉サービス等事業者において利用者の送迎を行う。（一定の要件を満たした場合は加算により評価）

【厚生労働省】【介護・医療・障害福祉関係】

2.現状の施策

予算・制度・施策	関連予算/制度の概要
○介護予防・日常生活支援総合事業（介護保険制度）を活用した移動支援	・地域住民の互助活動として、要支援者等の通院・買い物等の支援の一環として車両を用いた移動支援を行う場合、当該活動に要する費用を補助する。
○地域生活支援事業（障害福祉制度）を活用した移動支援	・屋外での移動が困難な障害児・者を対象とした社会生活上必要不可欠や余暇活動等の社会参加のための外出の支援に対し、その費用を補助する。 ・市町村の判断により、車両を用いた移送も含め、柔軟な形態で実施することが可能である。
○保険者機能強化推進交付金	・自治体への財政的インセンティブとして、市町村や都道府県の様々な取組の達成状況を評価できるよう客観的な指標を設定し、市町村や都道府県の高齢者の自立支援、重度化防止等に関する取組を推進している。移動支援・送迎の取組についても、担い手不足の解消に向けて、外出支援ボランティアの養成等を実施する例もみられる。
○通所介護の送迎車両の取扱い	・通所介護事業所の送迎車両を未利用時間帯に送迎以外の目的で利用することについては、解釈通知において、「利用者へのサービス提供に支障がない場合は、共用が可能」としている。
○訪問介護による通院等乗降介助	・要介護者である利用者に対し、通院等のため、訪問介護員等が自らの運転する車両への乗車・降車の介助等を行った場合、通院等乗降介助として介護報酬が算定される。 ・介護保険給付の対象として適切と考えられる範囲であれば、行き先を限定していないほか、送迎の始点または終点が居宅となる場合、通所介護事業所等から複数の目的地（病院等）への移送であっても、同一の訪問介護事業所が行えば介護報酬の算定対象とした（令和3年度報酬改定）。

3.取組方針

- ・「介護予防・日常生活支援総合事業の充実に向けた検討会」（令和5年4月～）において、住民主体の活動の活性化のための方策等について検討
- ・地域における人手や車両の確保が困難な中で、送迎の適切なあり方を考えつつ、自治体の介護部門と交通部門の連携
- ・地域での介護サービス等の送迎業務に関する取組状況の把握の検討

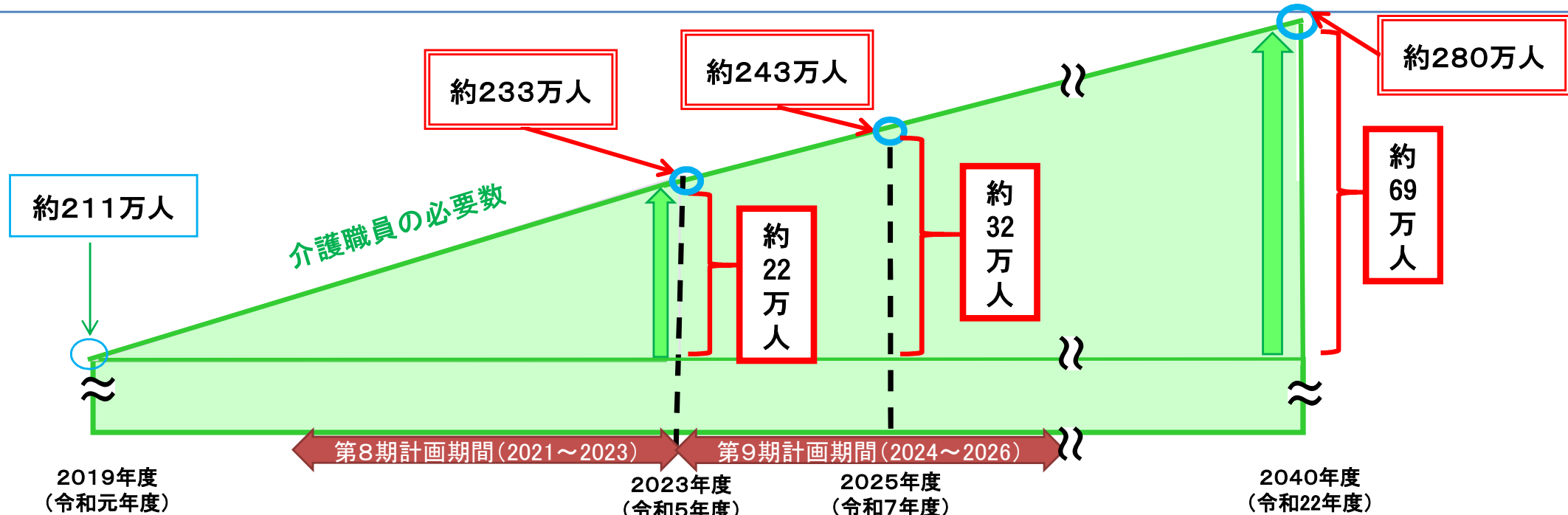
(参考資料) 第8期介護保険事業計画に基づく介護職員の必要数について

- 第8期介護保険事業計画の介護サービス見込み量等に基づき、都道府県が推計した介護職員の必要数を集計すると、
 - ・ 2023年度には約233万人（+約22万人（5.5万人/年））
 - ・ 2025年度には約243万人（+約32万人（5.3万人/年））
 - ・ 2040年度には約280万人（+約69万人（3.3万人/年））

となった。 ※（）内は2019年度（211万人）比

※ 介護職員の必要数は、介護保険給付の対象となる介護サービス事業所、介護保険施設に従事する介護職員の必要数に、介護予防・日常生活支援総合事業のうち従前の介護予防訪問介護等に相当するサービスに従事する介護職員の必要数を加えたもの。

- 国においては、①介護職員の処遇改善、②多様な人材の確保・育成、③離職防止・定着促進・生産性向上、④介護職の魅力向上、⑤外国人材の受入環境整備など総合的な介護人材確保対策に取り組む。



注1) 2019年度（令和元年度）の介護職員数約211万人は、「令和元年介護サービス施設・事業所調査」による。

注2) 介護職員の必要数（約233万人・243万人・280万人）については、足下の介護職員数を約211万人として、市町村により第8期介護保険事業計画に位置付けられたサービス見込み量（総合事業を含む）等に基づく都道府県による推計値を集計したものの。

注3) 介護職員数には、総合事業のうち従前の介護予防訪問介護等に相当するサービスに従事する介護職員数を含む。

注4) 2018年度（平成30年度）分から、介護職員数を調査している「介護サービス施設・事業所調査」の集計方法に変更があった。このため、同調査の変更前の結果に基づき必要数を算出している第7期計画と、変更後の結果に基づき必要数を算出している第8期計画との比較はできない。

農林水産省

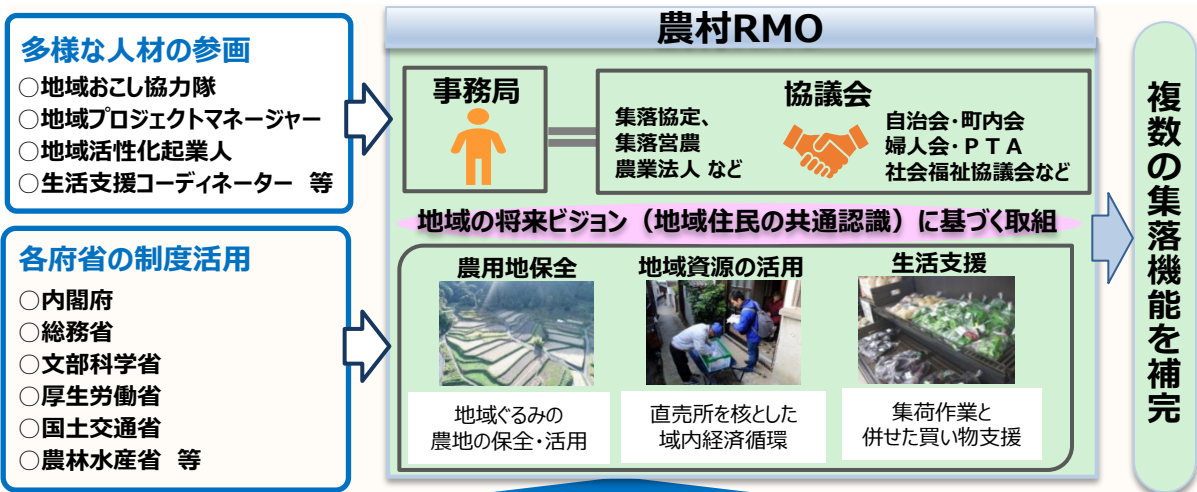
農業・農村地域における 地域公共交通の確保について

MAFF
Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries
農林水産省

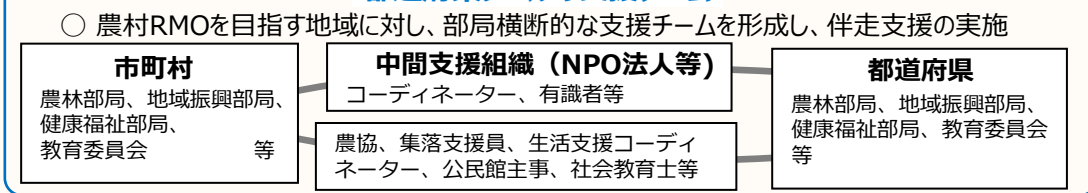
集落機能を補完する農村型地域運営組織（農村RMO）の形成推進

- 中山間地域では、人口減少や高齢化が急速に進行しており、農地や生活環境を維持していくために必要な集落機能が弱体化。
- このため、複数の集落の機能を補完して、農用地保全活動や農業を核とした経済活動と併せて、デマンド交通と連携した取組など、地域の状況に応じた生活支援の取組を行う農村RMOの形成を支援。
- また、デジタル技術を活用する農村RMO等を「デジ活」中山間地域として登録し、関係府省と連携して支援。

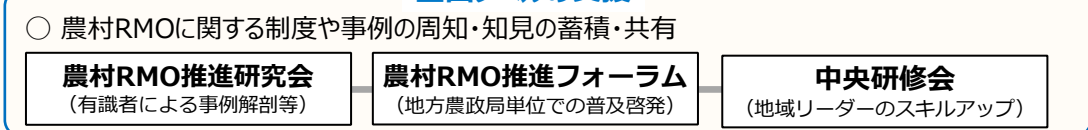
農村RMO形成に関する推進体制



伴走 都道府県レベルの支援チーム



全国レベルの支援



取組方針

農村RMOの形成を推進するため、協議会等が行う将来ビジョンの策定や実証事業等に対する支援のほか、市町村・都道府県・関係府省と連携した伴走支援を実施。

支援地区事例

よし えんぎむら
吉縁起村協議会（岡山県）

現状と課題

農用地保全

・新たな商品を開発するにあたり、必要な農用地や加工機器類が不足。

課題に対する対応方針

・農地面積の拡大、自走式草刈り機の導入実証。



地域資源活用

・協議会の拠点施設について更なる活用のための魅力向上。

・遊休農地を活用した特産品の開発。



生活支援

・地域のコミュニティバス運営組織（農村RMOの構成員の一員）がデマンド交通を実施。

・農産品の貨客混載や拠点施設での買い物希望者の送迎を検討。



「デジ活」中山間地域

○ デジタル技術等を活用し、地域課題の解決に取り組む農村RMO等を「デジ活」中山間地域として登録し、関係府省連携チームにより支援

農泊による農山漁村の所得向上と関係人口の創出に向けて

- 農泊とは、農山漁村地域に宿泊し、滞在中に地域資源を活用した食事や体験等を楽しむ「農山漁村滞在型旅行」。農山漁村の所得向上と関係人口の創出に向け、地域一体となって宿泊・食事・体験コンテンツを提供。
- 農泊地域への誘客増大、消費機会の拡大を図るためには、インバウンドなど自動車の運転ができない者でもアクセス可能な環境の整備が重要であるが、交通関係者との連携が不足。
- 農泊地域の関係者が、交通関係者と連携し、観光アクセス交通・周遊交通を確保できるような情報を提供していく。

農泊の取組



立ち寄るのみだと...

滞在時間：短 → 「通過型観光」



利益は限定・局所的

宿泊・体験コンテンツが

充実すると...

滞在時間：長 → 「滞在型観光」



地域の利益の最大化

農泊地域における取組事例

- 交通事業者と連携して地域への観光アクセスを確保している例
 なんたん みやま
 南丹市美山観光まちづくり協会（京都府）

・ 地域協議会の**中核法人(DMO)**が調整主体となって、構成員である**交通事業者**(京阪京都交通)と連携し、京都駅等からの**土日祝のバスアクセス**を確保。



JR京都駅からお越しの場合
所要時間 約2時間

・ 中核法人の**HPで公共交通利用の場合の周遊ルート**などを明瞭に案内。



- 自家用有償旅客運送をエリア内周遊に活用している例
 いね
 伊根町観光協会（京都府）

・ 観光客も地域内の周遊に活用できる**デマンド型**の自家用有償旅客運送「いねタク」を町が提供。**地域協議会の中核法人が仲介しHPや宿泊施設において乗り方を周知。**



伊根町
自家用有償運送車両
京交第8号

・ **1回300円、ネット予約可**、ふるさと納税返礼品「海の京都コイン」での支払いも可。泊食分離の観光地域づくりの前提として活躍。



▲宿泊施設各部屋にデマンド交通予約サイトのQRコードを配布

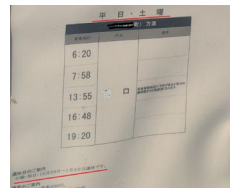
農泊における交通面での課題

・ 地域の交通事業者と関わりがある地域協議会は22%。一方、交通事業者が営利上の判断のみで農山漁村の観光需要に応じることは難しい。

地域協議会の関係者



- ・ インバウンドが使える移動手段がない。
- ・ 公共交通が不足しており、客が来ない。移動手段の確保が課題。タクシーは利用可能だが、高い。等



▲農泊地域においてバスが日曜運休となっている事例

➡ **地域協議会と、自治体交通部局等を含む交通関係者の連携が課題**

取組方針

先進事例について調査・分析を行うとともに、取組着手に必要な手順について整理し、農泊に取り組む地域の関係者に向けて情報発信

ラストワンマイル配送による食品アクセスの確保

- 高齢化や地元小売業の廃業、既存商店街の衰退等により、過疎地域のみならず都市部においても、高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる人が増えてきており、「食品アクセス問題」は社会的な課題。
- 地方公共団体や民間事業者等が食品アクセス問題の解決に向けた取組に役立てられるよう、先進事例等の情報を積極的に発信。

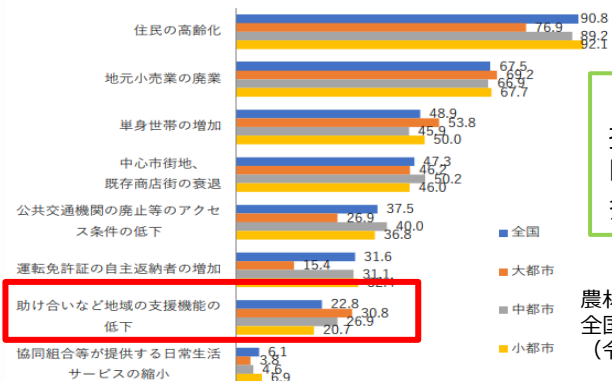
○ 食品アクセス困難人口※の推移

	2005年	2015年	増減
全国	678万人	825万人	+22%
三大都市圏	262万人	378万人	+44%
地方圏	416万人	447万人	+7%

出典：農林水産政策研究所

※スーパー等の店舗まで500m以上かつ自動車利用が困難な65歳以上高齢者

○ 対策を必要とする背景として挙げられた割合（%）



・「助け合いなど地域の支援機能の低下」を挙げた市町村の割合は大都市ほど多い。

農林水産省「食料品アクセス問題」に関する全国市町村アンケート調査結果（令和5年4月公表）

取組事例

大阪いずみ市民生活協同組合（大阪府堺市）

地域の課題

- 住民の高齢化により、来店手段を失い、買い物困難者が増加している状況が発生

実証内容

- 地域の交通、店舗の立地、買い物手段の状況の調査、サービス提供エリアの設定
- 生協2店舗（深阪・城山）において、毎週決まった曜日・時間に登録者宅と店舗間を無料送迎
- 送迎車には、専用車両（福祉仕様のバン）を使用

利用状況・効果

- 運行開始時(R3.6月)からR4.2月までで累計5,045名（2店舗計）の買い物サポートを実現
- 本協同組合において他店舗での展開に本調査・実証結果を利用



取組方針

- ・ 食品アクセス問題解決に向けた実証事業により、買い物のためのバス利用等が困難な者に対する取組への支援を行い、地域公共交通の機能を補完。
- ・ 実証・調査結果については、先進的な取組事例として積極的に発信。

警察庁

改正道路交通法の概要（特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等について）

公布日：令和4年4月27日 施行日：令和5年7月1日

(1) 最高速度、車体の大きさ

- ・ 車体の構造（性能上の最高速度）：一般的な自転車利用者の速度
- ・ 車体の大きさ：普通自転車相当

(2) 運転することができる者

- ・ 運転免許は要しないこととするが、16歳未満の者については運転を禁止
- ・ 特定小型原動機付自転車の販売やシェアリング事業を行う者に対して、特定小型原動機付自転車の利用者への交通安全教育を行う努力義務を課す

(3) 通行場所

- ・ 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
- ※ 歩行者の通行を妨げるおそれのない速度に性能上の最高速度を制御し、それに連動する表示をした場合には、例外的に一部の歩道又は路側帯の通行可



車道



普通自転車
専用通行帯



自転車道



歩道



路側帯

(4) 乗車用ヘルメット

- ・ 特定小型原動機付自転車の運転者に乗車用ヘルメット着用の努力義務を課す

(5) 違反者に対する措置

- ・ 交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする
- ・ 悪質・危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命令（命令違反には罰則）

道路交通法下位法令の規定の概要（令和5年3月17日公布）

■ 道路交通法施行令の一部改正（概要）

➤ 特定小型原動機付自転車運転者講習の受講命令の対象となる行為を次のとおり定める。

①信号無視、②通行禁止違反、③歩行者用道路徐行違反、④通行区分違反、⑤歩道徐行等義務違反、⑥路側帯進行方法違反、⑦遮断踏切立入り、⑧優先道路通行車妨害等、⑨交差点優先車妨害、⑩環状交差点通行車妨害等、⑪指定場所一時不停止等、⑫整備不良車両の運転、⑬酒気帯び運転等、⑭共同危険行為等、⑮安全運転義務違反、⑯携帯電話使用等、⑰妨害運転

※ 自転車を対象としていない違反行為である⑭及び⑯以外は、自転車運転者講習の受講命令に係る危険行為と同一又は類似のもの

■ 道路交通法施行規則の一部改正（概要）

➤ 特定小型原動機付自転車の大きさ及び構造の基準を次のとおり定める。

車体の大きさ	車体の構造
長さ：190cm以下	原動機として、定格出力が0.6kW以下の電動機を用いること
幅：60cm以下	20km/h を超える速度を出すことができないこと
	構造上出すことができる最高の速度を複数設定することができるものにあつては、走行中に設定を変更することができないこと
	道路運送車両の保安基準に規定する最高速度表示灯が備えられていること 等

➤ 特例特定小型原動機付自転車の歩道通行に関する基準を次のとおり定める。

表示の方法	最高の速度	車体の構造
道路運送車両の保安基準に適合する最高速度表示灯を点滅させることにより表示する方法	6 km/h	側車を付していないこと
		制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること
		歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと

■ その他

➤ 「国家公安委員会関係産業競争力強化法第十二条の規定に基づく内閣府令の特例に関する措置を定める内閣府令」を廃止する。

特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン骨子

背景

令和4年4月に公布された道路交通法の一部を改正する法律により、特定小型原動機付自転車の交通ルールが定められ、幅広い年代での手軽な移動手段として特定小型原動機付自転車の普及が見込まれている。他方、近年、電動キックボード利用者による交通事故・違反が増加傾向にあり、同法の国会審議では、新たな交通ルールの周知を図ること、関係省庁と事業者が連携し、効果的な交通安全教育の在り方について速やかに検討し、早期に実施すること等を内容とする附帯決議がなされた。これらを踏まえ、特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するために関係事業者が取り組むべき交通安全対策についてガイドラインとして示すもの。

目的

子供や高齢者、障害者等を含む多様な道路利用者が通行する道路において、新たな交通主体である特定小型原動機付自転車及び他の交通主体の双方の安全を十分に確保するためには、特定小型原動機付自転車に関係する事業者が十分な交通安全対策を講ずるべきであるところ、交通の安全と円滑を図る観点から、販売事業者、シェアリング事業者及びプラットフォーム提供事業者がそれぞれ取り組むべき交通安全対策に関する事項を示すことにより、特定小型原動機付自転車の適正かつ安全な利用を促進することを目的とする。

位置付け

本ガイドラインは、各事業者が最低限遵守すべき事項を示すものとして定め、各事業者は、ガイドラインに準拠した自主ルールを策定し、それぞれ必要な交通安全対策を講ずるものとする。

販売事業者が 取り組むべき交通安全対策	シェアリング事業者が 取り組むべき交通安全対策	プラットフォーム提供事業者が 取り組むべき交通安全対策
<ul style="list-style-type: none">○ 購入者に対する交通ルール等の周知○ 購入者の年齢確認の徹底○ 貸出し及び転売防止対策の実施○ 乗車用ヘルメット着用の促進○ 保安基準に適合した車体の販売○ 自賠責保険等の加入対策の実施○ 車体の点検・整備の支援○ 交通事故発生時の対応○ 相談窓口の設置○ 関係行政機関等との連携	<ul style="list-style-type: none">○ 利用者に対する交通ルール等の周知○ 利用者の年齢確認の徹底○ 又貸し対策の実施○ 乗車用ヘルメット着用の促進○ 悪質・危険運転者対策の実施○ 放置車両対策の実施○ 車体の点検・整備の徹底○ 交通事故発生時の対応等○ 相談・連絡窓口の設置○ 関係行政機関との連携	<ul style="list-style-type: none">○ プラットフォームを利用する販売事業者等への働き掛け○ プラットフォームを利用する販売者への働き掛け○ 相談・連絡窓口の設置○ 関係行政機関等との連携

第二種免許制度の概要

- 旅客自動車を旅客を運送する目的で運転するときには、第二種免許を受けている必要
- 旅客自動車の運転者は、
 - ・ 営利を目的として旅客の輸送を行うものであることから、旅客の安全に対して責任を負っており、高い安全意識とともに高度の運転技能と知識が求められること
 - ・ 旅客自動車による事故は多くの人命を損ないかねないことから、第二種免許の運転経験や取得の要件は、第一種免許よりも厳格

普通第一種免許・準中型第一種免許



受験資格
○ 18歳以上

普通第二種免許

(旅客自動車運送事業)



受験資格

- **21歳以上**
- 普通免許等保有 **3年以上**
(外国の運転免許を受けていた期間を含む。)

※ 赤字の年齢・運転経験の要件については、特別な教習を受けることを条件に19歳以上、普通免許等保有1年以上に緩和（令和2年道路交通法改正（令和4年5月13日施行））

第二種免許等の受験資格の見直し

- 特別な教習を修了した者について、第二種免許・大型免許・中型免許の受験資格を緩和する。
(19歳以上、普通免許等1年以上に)
- 21歳(中型免許は20歳)に達するまでの間(若年運転者期間)に、基準に該当する違反を行った場合(※)は、講習の受講を義務付ける。(受講しなかった場合及び受講後に再び基準に該当する違反を行った場合は、特例を受けて取得した免許を取り消す。)
※ 違反の合計点数が3点以上となった場合
(1回の違反で3点となる場合を除く。)

改正前

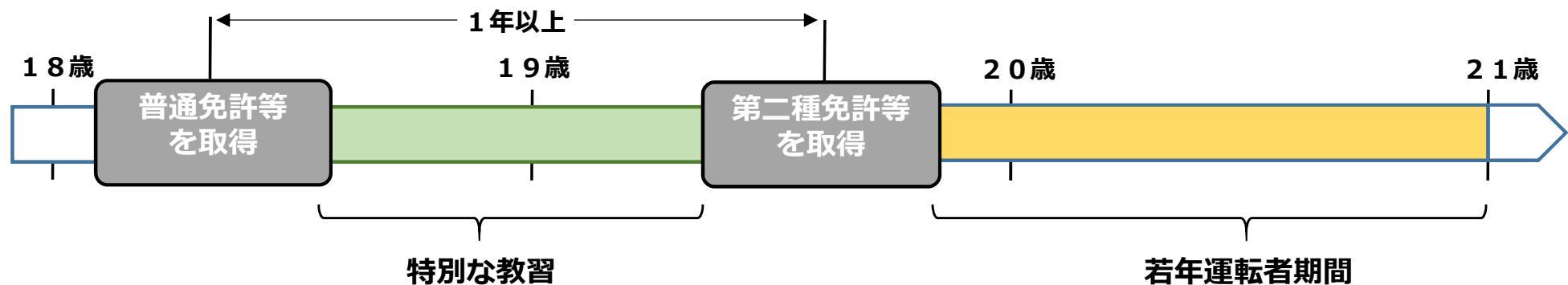
○ 受験資格

- ・ 第二種免許・大型免許
…21歳以上かつ普通免許等保有3年以上
- ・ 中型免許
…20歳以上かつ普通免許等保有2年以上

○ 受験資格の特例

- ・ 旅客自動車教習所の教習修了者等(第二種免許)
…21歳以上かつ普通免許等保有2年以上
- ・ 自衛官(大型免許・中型免許)
…19歳以上(普通免許等の保有不要)

改正の概要



- 現行のA T限定免許は、普通免許及び普通第二種免許についてのみ存在。
- これまで警察庁では、トラックやバスにおけるA T車の普及を受け、大型第二種免許をはじめ、A T限定大型免許等を導入した場合の課題等を検証すべく、調査研究を実施してきたところであり、令和4年に出された報告書を踏まえ、現在、A T限定免許の在り方について検討を進めているところ。
- なお、その導入に当たっては、A Tの大型トラック・バスの試験・教習車両が必要であり、その開発・整備等についても関係機関等との調整を進めているところ。

デジタル庁

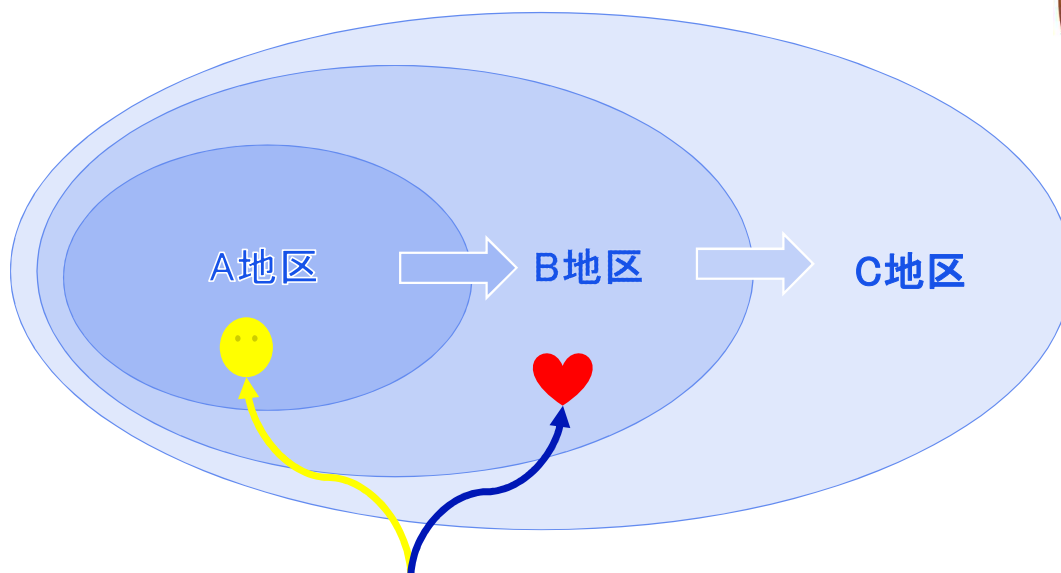
地域の公共交通リ・デザイン実現会議 ご説明資料

モビリティ・サービスのアップデート

2023/10/25 デジタル庁

人口が減り、サービス密度が下がると言うことは・・・

- 例えば、牛乳配達は今
 - A地区が廃業して、B地区に統合
 - B地区が廃業して、C地区に統合
 - ⇔ 営業密度は、どんどん下がる。
 - ⇔ 一方、やめるにやめられない基盤的な施設は残存。



やめるにやめられない施設
⇔ 社会的に必要な基盤施設
(例: 学校、介護施設等)

供給側が需要側の事情に合わせる => 需要側の情報を集約するためにデジタル化がカギ

■ 人口増加局面では、バス停に来るバスを待つなど、需要が供給に合わせる。しかし、人口減少局面では、迎える車が顧客の都合に合わせて動くなど、供給が需要に合わせることになる。

人口増加局面

(国内消費拡大局面)

需要が供給に合わせる経済

交通	乗客がバス停で時刻表のバスを待つ
労働	雇用先の就業ルールに従業員が合わせる
買い物	消費者が売っている店まで買いに行く
教育	特定の学校・カリキュラムに生徒が集まる
医療	特定の医療機関とかかりつけ医に通う
物流	供給者側の指示で物流が動く
行政サービス	市役所に行って、手続きを申請する

- 人口も市場も増えるなら、供給からバリエーションを増やして、積極的に需給を調整できる。
(バスの本数が増える局面なら、調整のしようもある。)
→ 供給が需要に働きかけ、需要がそれに合わせる

人口減少局面

(国内消費縮小局面)

供給が需要に合わせる経済

迎える車が乗客の都合に合わせて
従業員の暮らしに就業ルールが合わせる
商品が消費者の家に届けられる
生徒の側が学校・カリキュラムを選ぶ
患者が医療機関と医師を選ぶ
需要動向に合わせて自動的に物が動く
通知を受け取り、手続きが自動的に行われる

- 人口も市場も減る局面では、供給はバリエーションを削るしかなく、需要のバリエーションにあわせようがない。
(バスの本数が減る局面では、需要にあわせようがない。)
→ 需要が供給に働きかけ、供給がそれに合わせる

街づくりの再設計 (供給 : $N \times$ 需要 : M から $N \times 1 \times M$ へ)

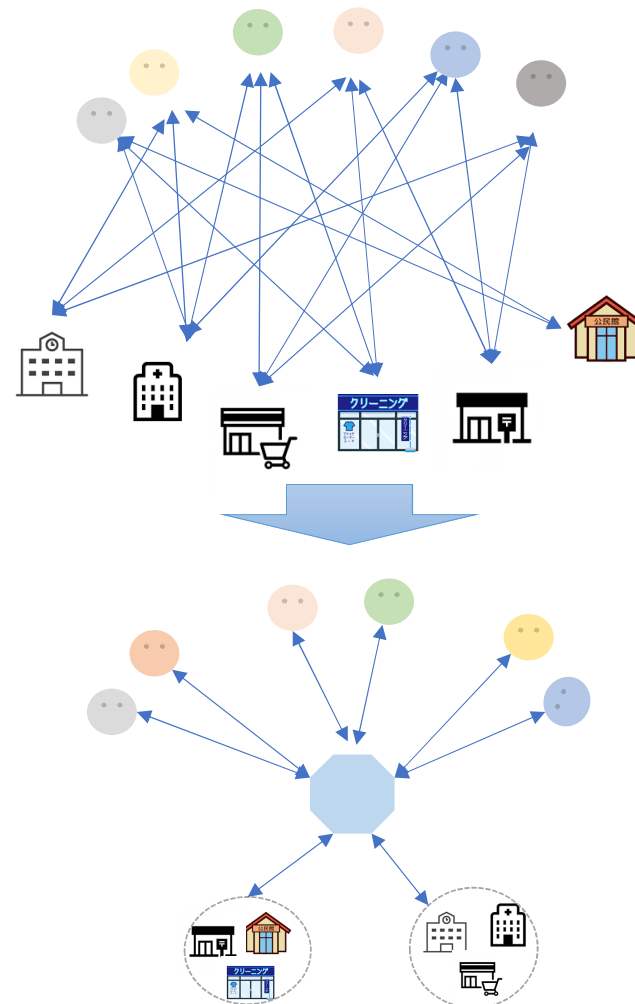
理想的には、需要と一体的にモビリティ・サービスを再設計
(そのときは、ドローンもサビロボも一体か)

更に理想的には、まちの機能ごと再設計

- ① 機能を集約し、土地・建物の効率を上げる
- ② 動線を集約し、移動の効率を上げる
- ⇔ サービス密度が、上がっていく。



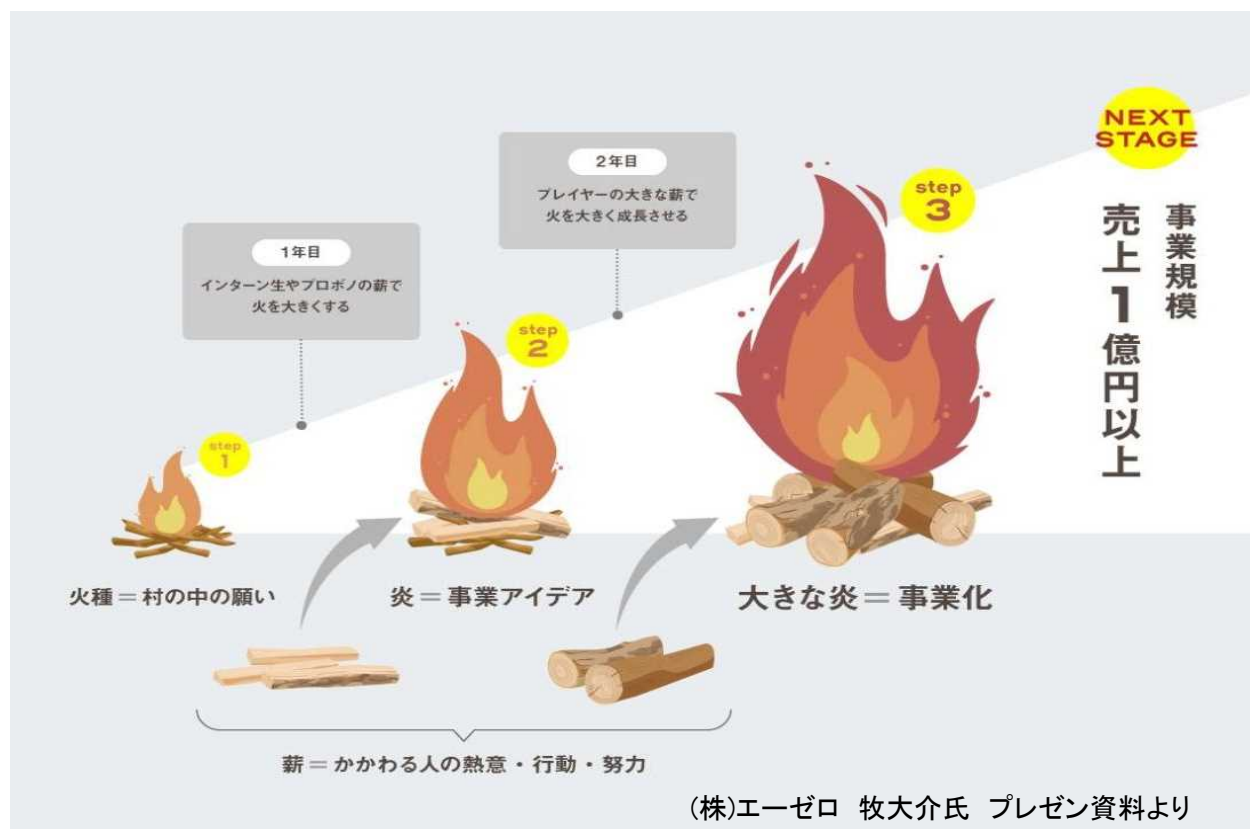
- ① まちには色々な機能があるが…
- 集約した方が土地・建物の効率はあがる



- ② 動線が集約できれば、移動の効率も上がる

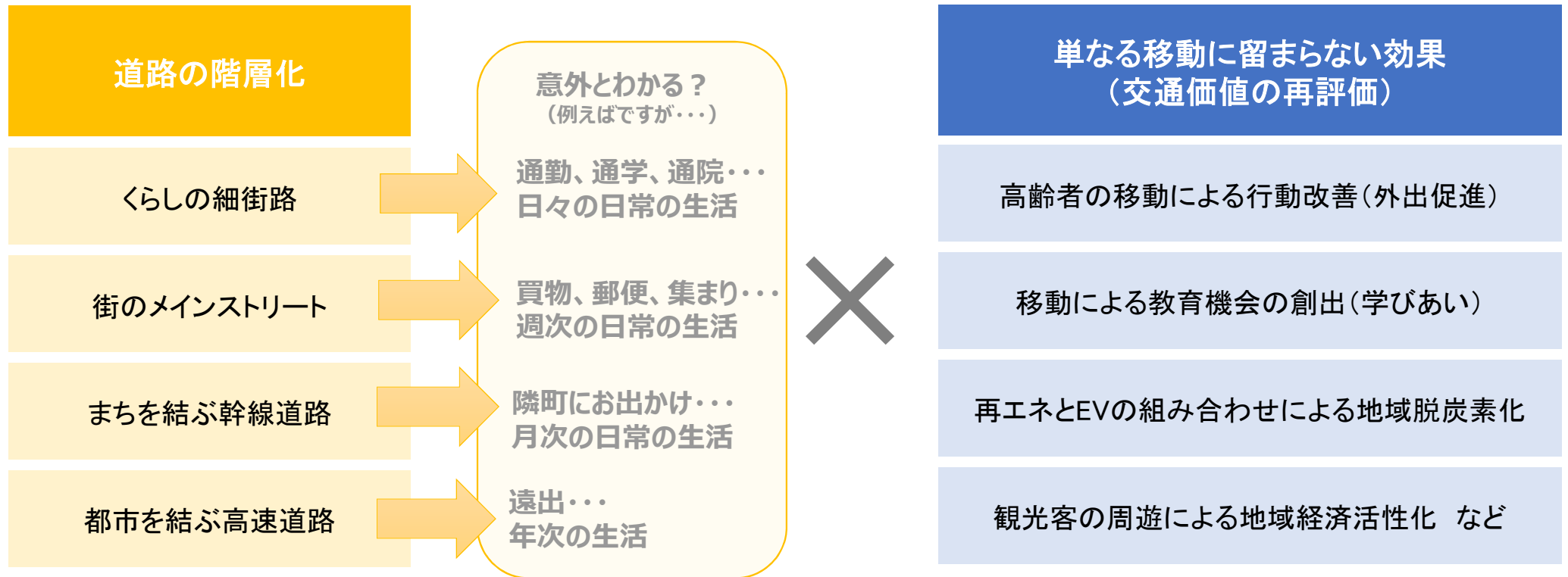
共通のコンセプト（ビジョン）を持ちながら、取組の輪を徐々に広げる

- 問題は、何を、どこから、誰がはじめるか？ そこで必要となるのは、デジタル/データ/みんなのやる気。
- その過程では、地元側のやる気と行動を、焚き火を育てるように徐々に育てることが必要。
- それを、既存の交通側からどう働きかけることができるか？ 需要側とどう話していけば良いか？ デジ田？



モビリティ・サービスの再評価とアップデート

- 道路を需要特性ごとに階層化すれば、データは意外と集まるか？誰がどうやって共有するか？
- 暮らしの動線と、移動にとどまらない社会的意義（Social Impact）が明らかになれば、モビリティ・サービスの価値が再評価でき、その再設計（アップデート）が可能となるのではないか。
- モビリティ・サービスを支えるのは利用料金を支払う利用者だけか？地域ごとに支え方は違うのか？



モビリティ・サービスに対する需要の可視化

- 持続可能な交通体系を維持するためには、デジタルの力で複合的な需要を可視化し、**真の需要**を踏まえて公共交通の価値を見直す必要がある。

< 交通需要の可視化イメージ >



現在の需要の可視化

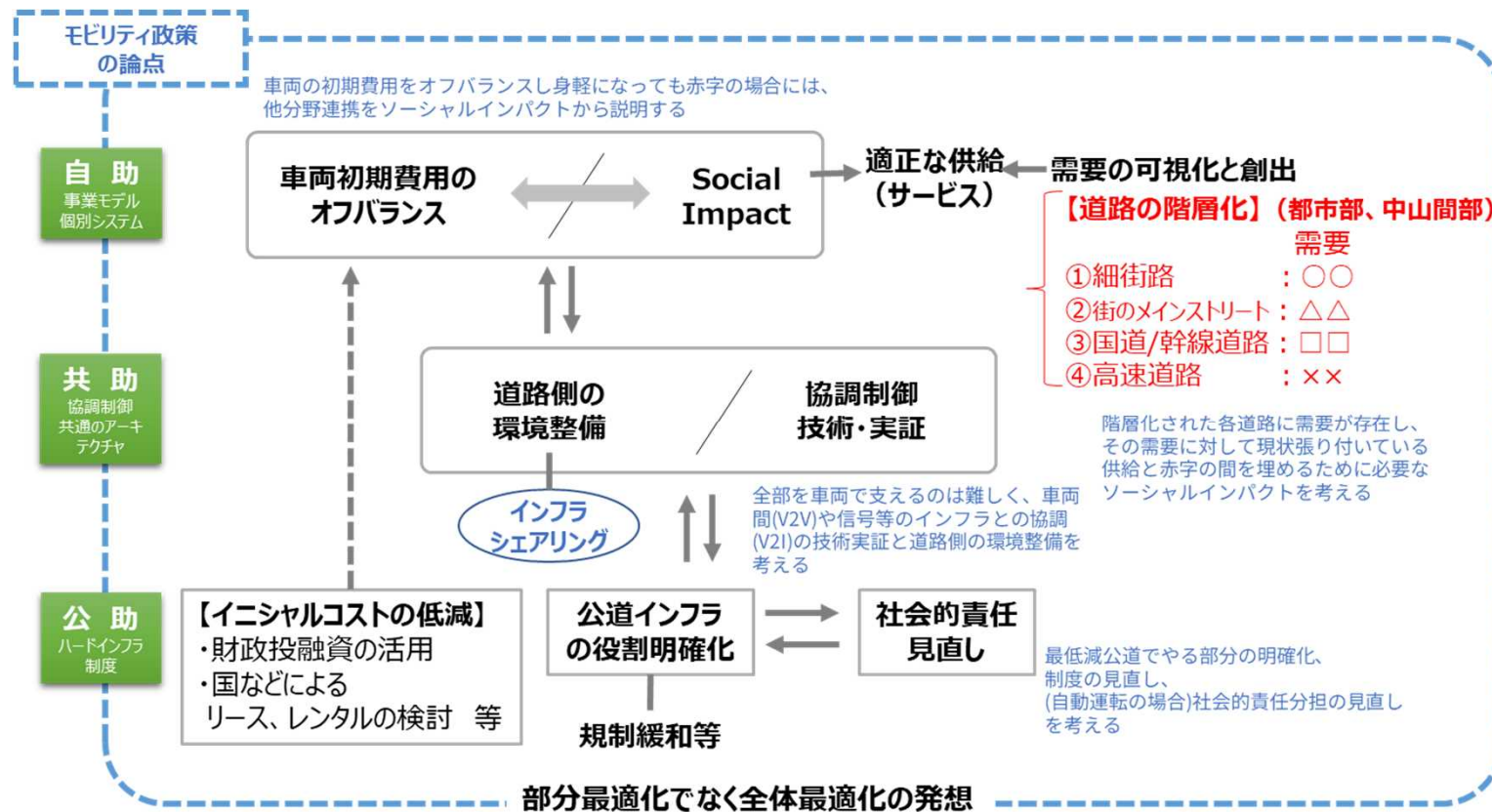
隠れた需要の顕在化

モビリティ・サービス
に対する真の需要

オンデマンドサービスの具体化

モビリティ・ロードマップ

- 自動走行車両、ドライバーの人手不足問題といった喫緊の課題を早急に解決する一方、中長期的には、時に相互依存、時にトレードオフの関係にあるモビリティ・サービスの諸課題を、同期を取って解決していく必要有。
- デジタル庁では、官民ITS構想・ロードマップの後継作業として、各府省と連携しながら、採算性のとれる事業化に向けた各課題の解決の方向について、来春にも「モビリティ・ロードマップ」としてとりまとめ予定。



デジタル庁

Digital Agency

内閣官房

デジタル田園都市国家構想交付金のR6概算要求

R6概算要求：1,200億円（R5当初：1,000億円／R4補正：800億円）

デジタル田園都市国家構想交付金 R5当初：1,000億円、R4補正：800億円

① デジタル実装タイプ

R4補正：400億円

- デジタルを活用した地域の課題解決や魅力向上の実現に向けて、デジタル実装に必要な経費を支援。

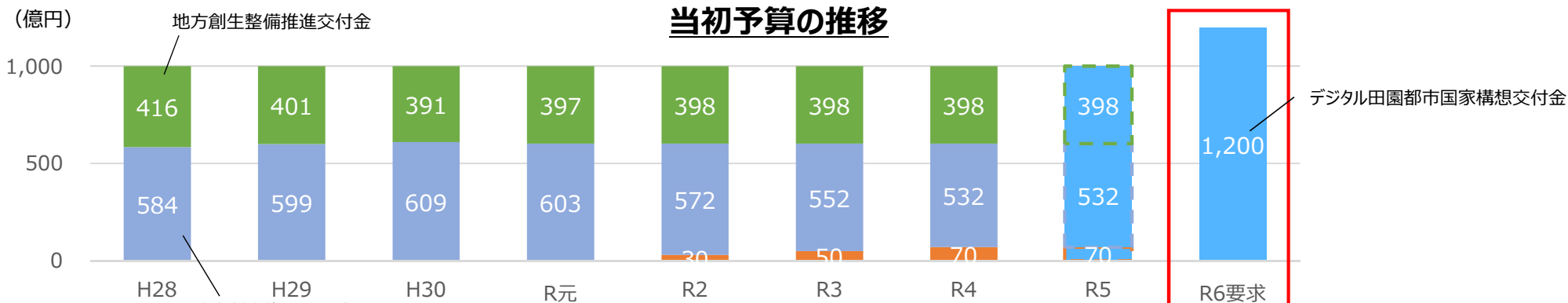
② 地方創生拠点整備タイプ

R5当初：70億円、R4補正：400億円

- デジタルの活用などによる観光や農林水産業の振興等の地方創生に資する取組や拠点施設の整備などを支援。
 - ・ 自立性、官民協働、地域間連携、政策間連携、デジタル社会の形成への寄与等の要素を有する取組や施設整備等（最長5年間）
 - ・ 東京圏からのUIターン促進及び地方の担い手不足対策
 - ・ 省庁の所管を超える2種類以上の施設（道・污水处理施設・港）の一体的な整備

③ 地方創生推進タイプ

R5当初：930億円



補正予算の推移



デジタル田園都市国家構想交付金（当初・補正）

地方創生整備推進交付金（当初・補正）

地方創生推進交付金（当初）

地方創生拠点整備交付金（当初・補正）

（注1）R2補正で地方創生テレワーク交付金を100億円措置。

（注2）R3補正でデジタル田園都市国家構想推進交付金を200億円措置。

当初+補正

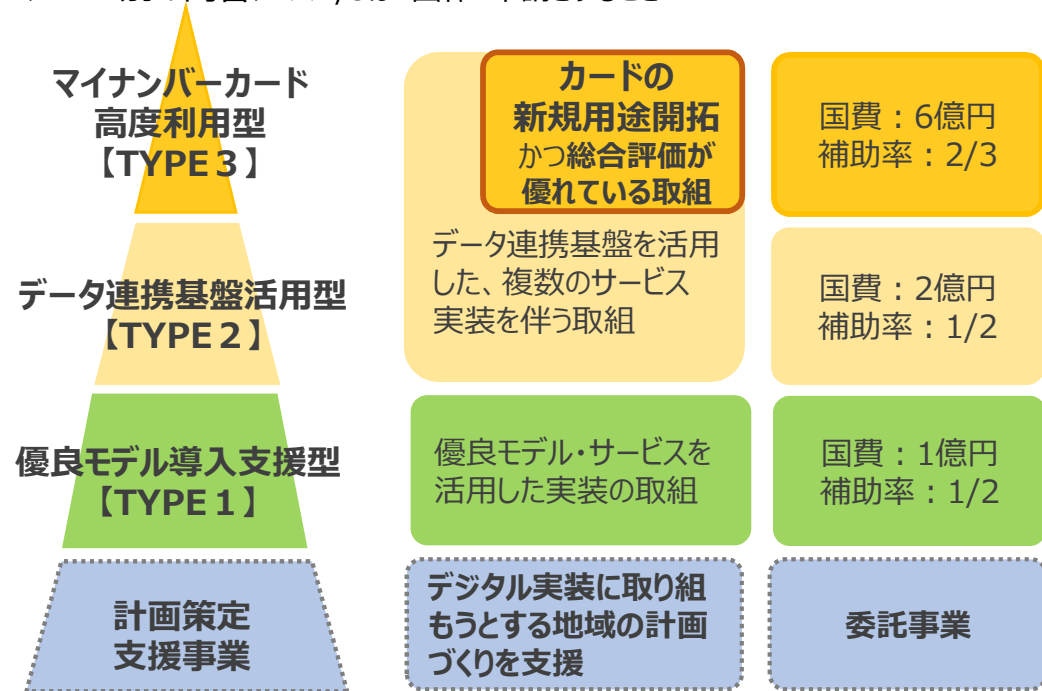
1,900億 1,600億 1,600億 1,600億 1,600億 1,660億 1,800億

①デジタル実装タイプ（TYPE1/2/3等）の概要

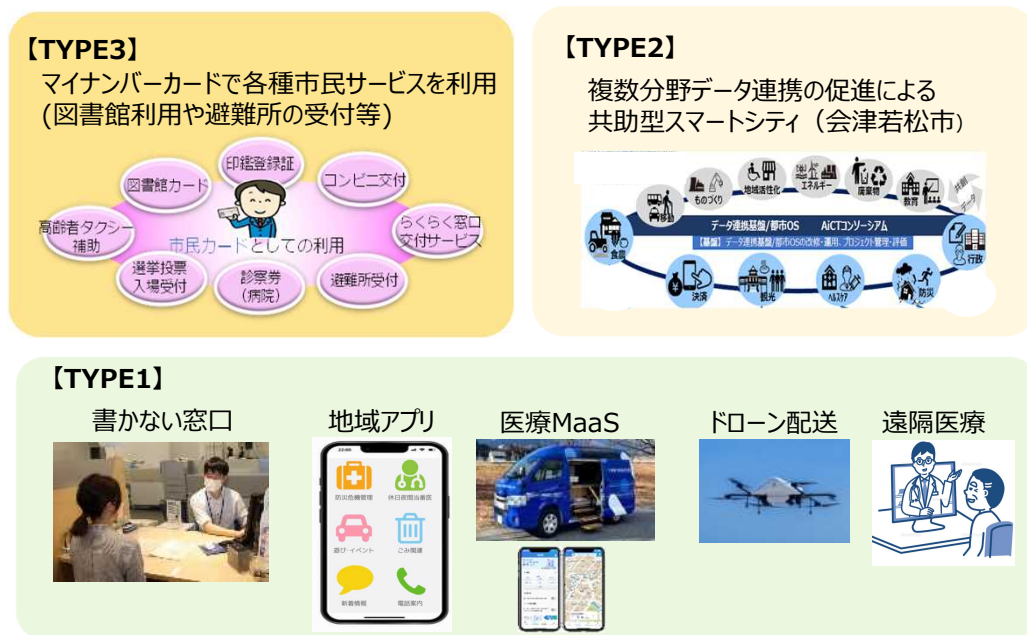
- デジタル実装タイプの基本的な制度設計は継続し、デジタル実装に後れをとっている地方公共団体における実装に向けて、
 - 国の出先機関（地方整備局など）を活用するとともに、国の幹部・職員が全国各地の現場に赴き、強力に後方支援し、案件の掘り起こしを行うアウトリーチ活動に加えて、
 - デジタル実装が進んでいない地方公共団体の伴走支援を行う「デジタル実装計画策定支援事業」について、都道府県と連携し、管内市町村の底上げやサービスの共通化・地域間連携等を図るメニューを拡充する。
- **令和6年度における具体的な内容については、予算編成過程において検討を進めていく。**

現行のデジタル実装タイプ（TYPE1/2/3等）の概要（R4補正：400億円）

<TYPE別の内容> ※2/3は1団体1申請とすること



<対象事業（一例）>



※上記の他、R4補正限りの時限措置として、マイナンバーカード利用横展開事例創出型を創設（国費3億円、補助率10/10）

※申請上限数（上記TYPEの合算値）：都道府県9事業 市町村5事業

<その他の新規要素>

- マイナンバーカードの利活用促進、スタートアップの活用促進など、国の重要施策を推進する観点からの一定の優遇措置
- KPI（デジタル実装1,500団体）達成に向けたボトムアップ支援

②地方創生拠点整備タイプ／③地方創生推進タイプの概要

(先駆型・横展開型・Society5.0型)

➤ デジタルの活用などによる観光や農林水産業の振興等の地方創生に資する取組や拠点施設の整備などを支援。

➤ 地方創生拠点整備タイプ ⇒ 主にハード事業を支援。

➤ 地方創生推進タイプ(先駆型・横展開型・Society5.0型) ⇒ 主にソフト事業を支援。

<支援対象> 目指す将来像及び課題の設定等、KPI設定の適切性に加え、自立性、官民協働、地域間連携、政策間連携、デジタル社会の形成への寄与等の要素を有する事業。

<対象事業例> 観光振興、移住促進、ローカルイノベーション、地方創生人材の確保・育成、ワークライフバランスの実現、商店街活性化 等

➤ 令和6年度における具体的な内容については、予算編成過程において検討を進めていく。

現行の地方創生拠点整備タイプの概要 (R5当初：70億円、R4補正：400億円)

事業類型	対象	上限額補助率
当初予算分	原則3年間の事業	国費： 都道府県15億円 中枢中核都市10億円 市区町村5億円
補正予算分	単年度の事業	補助率：1/2 ※補正予算分も同一

<制度拡充(R4補正～)>

民間事業者等が一定の要件を満たす公共性・公益性を有する拠点施設等を整備する取組に対し、地方公共団体が整備費の全部又は一部を補助した場合に、国が当該補助経費の1/2を交付することを可能とする。

現行の地方創生推進タイプ(先駆型・横展開型・Society5.0型)の概要 (R5当初：930億円の内数)

事業類型	対象	上限額補助率
先駆型	先駆性の高い 最長5年間の事業	国費： 都道府県3.0億円 中枢中核都市2.5億円 市区町村2.0億円 補助率：1/2
横展開型	先駆的・優良事例の横展開を 図る最長3年間の事業	国費： 都道府県1.0億円 中枢中核都市0.85億円 市区町村0.7億円 補助率：1/2
Society5.0型	地方創生の観点から取り組む、 未来技術を活用した新たな 社会システムづくりの全国的な モデルとなる最長5年間の事業	国費：3.0億円 補助率：1/2

(注) 申請上限件数は以下の通り

・地方創生拠点整備タイプ 当初：2023～27年度(デジ田総合戦略の期間)を通じて1事業、補正：上限なし

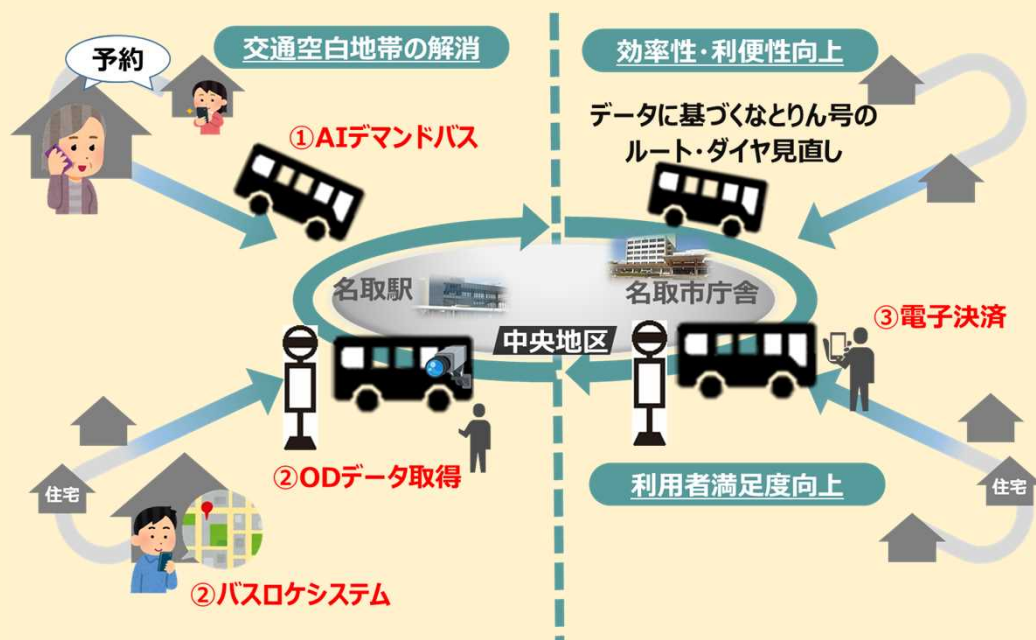
・地方創生推進タイプ 都道府県：6事業、中枢中核都市：5事業、市区町村：4事業 ※Society5.0型は申請件数の枠外

デジタル実装タイプ

宮城県名取市 「名取市地域公共交通DX導入事業」

路線バスの再編と合わせ、AIデマンド交通およびコミュニティバス「なとりん号」へのバスロケーションシステム・電子決済・ODデータシステム等を導入。「誰もが自由に移動できる利便性の高い快適な生活の充実」を図るとともに、利用者数拡大による持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

<交付対象事業の導入サービス例>



主なKPI	設定値
AIデマンド交通の利用者数	2025年度：32,175人/年 (2023年度：14,625人/年)
バスロケーションシステムの利用者数	2025年度：54,500人/年 (2023年度：18,200人/年)

地方創生推進タイプ

岐阜県白川町 「くらしの足から地域としごとを創る公共交通トライアングル事業」

目的（効果）

- ◆ 地域・事業者・行政の三者における協働が可能となり、相互の負担を軽減させることで、小さな組織でも持続力の維持が可能となる
- ◆ 地元の交通事業者を作ることで、地域貢献度の高いやりがいのある仕事場が生まれるとともに、企業として人材育成を計画的に実施することで、持続可能な事業体を作ることが可能となる

事業概要

- ◆ 地域・事業者・行政の三位一体で、雇用が創出できる持続可能な公共交通の構築と、公共交通を切り口とした地域運営組織の活動加速化を図る
- ◆ 市町村運営有償運送の運行形態で、町営のコミュニティバスやデマンドバスを自家用ナンバーで運行することにより、「しごとの創生」につなげる
- ◆ 交通事業者や地域部会が運営可能な買物支援や代行サービスなどビジネスにつながる付帯サービスの実施を推進

KPI

- ① 1年間（年度）のコミュニティバス等利用者延べ人数
- ② 町内の交通事業者の雇用者数
- ③ 地域運営組織が新規に取り組む課題・事業の件数
- ④ コミュニティバスを利用する70歳代の実人数

（事業年度：H30～ R2/まちづくり分野）