

まちづくり・地域づくりフォーラム
「地域づくり・資源開発をすすめるには」

懐かしくて新しい世界を。

医療・介護、福祉、教育等と交通の更なる統合連携から

令和7年11月

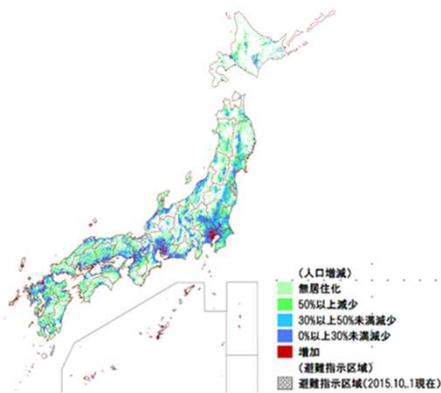
国土交通省 総合政策局
モビリティサービス推進課長

星 明彦

地域交通の現状

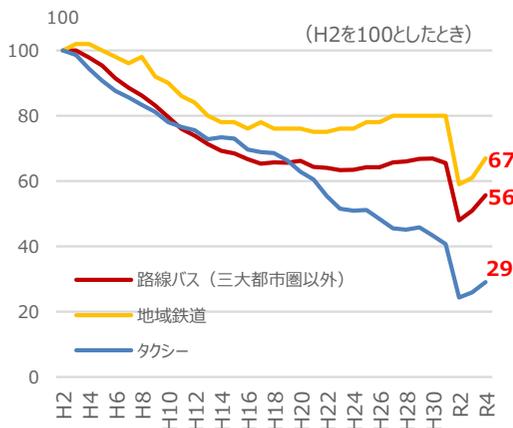
将来の人口増減状況

・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少** (2015年対比)



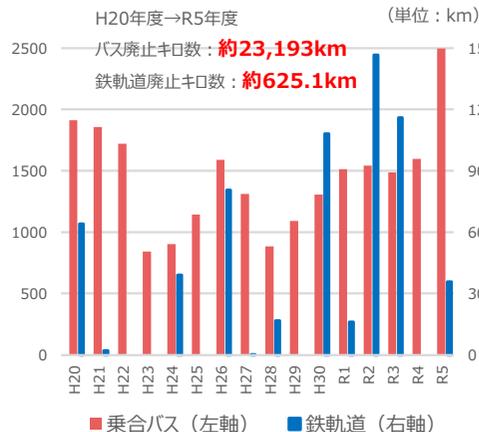
(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年統計)」等をもとに国土交通省作成

利用者の減少



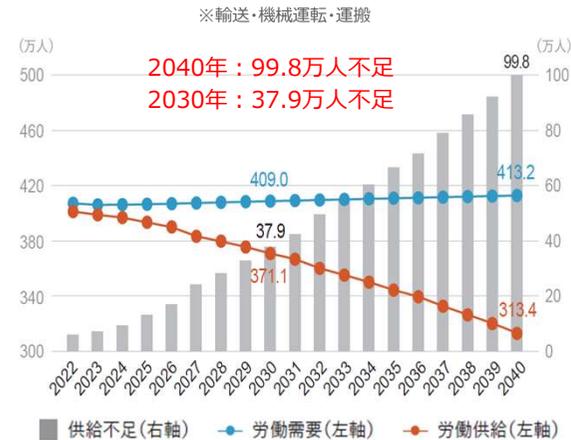
(出典) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」より国土交通省総合政策局作成

路線の休廃止



(出典) 国土交通省物流・自動車局・鉄道局公表資料より国土交通省総合政策局作成

運転手[※]の不足

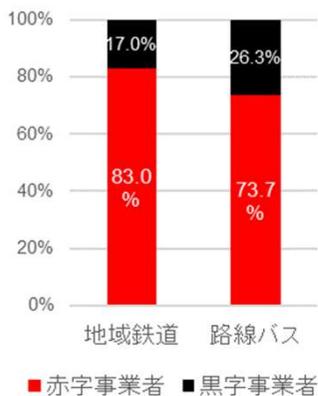


(出典) 「未来予測2040 労働供給制約社会がやってくる」(リクルートワークス研究所)より

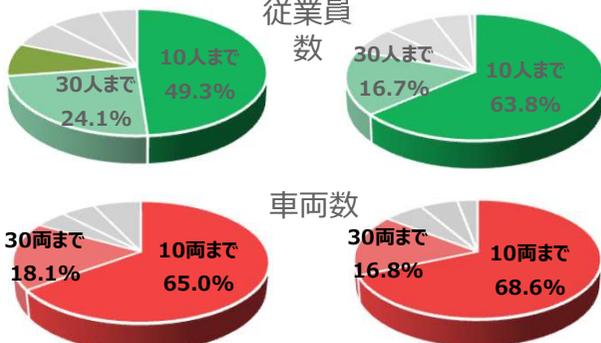
経営状況の悪化

中小零細事業者が多いバス・タクシー産業

(令和5年度)



(出典) 国土交通省鉄道局調べ、国土交通省物流・自動車局調べ

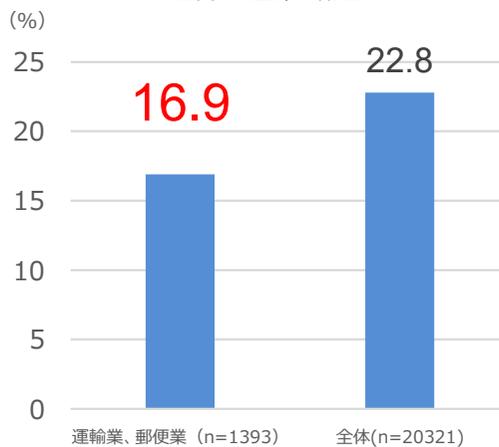


(出典) 「2022年度版 日本のバス事業」(公益社団法人日本バス協会)より国土交通省作成

(出典) 「TAXI TODAY in Japan 2024」(全国タクシー連合会)より国土交通省作成

デジタル化の遅れ

「DXの取組を実施している」と回答した企業の割合



(出典) 総務省 (2021) 「デジタル・トランスフォーメーションによる経済へのインパクトに関する調査研究」から国土交通省作成

自治体が必要としている支援策

「交通空白」の解消にあたり、自治体が必要としている支援策を調査票により集計 (R7.4)

- ・予算面の支援 **74.1%**
- ・制度に係る情報や知見の提供 **51.9%**
- ・担当者のマンパワー不足に対する支援 **40.5%**
- ・体制の構築 (広域調整・担い手づくり等) **38.6%**
- ・民間の技術・サービスに係る情報 **33.2%**
- ・事業者との調整にあたっての橋渡し **25.8%**

国土交通省における「交通空白」解消の取り組み

高市政権の基本方針 (R7.10.21閣議決定 抜粋)

2. 地方を伸ばし、暮らしを守る
地方の「暮らし」と「安全」を守るため、…地域公共交通の維持に取り組む。

本部長指示 (R7.5.30 抜粋)

- ・令和8年度予算要求等に向けて、万全の準備
- ・新たな制度的枠組みの構築の検討を直ちに開始し、地域交通法等の改正も念頭に、できるだけ早期に具体化
- ・「次期交通政策基本計画」に「取組方針2025」を十分に織り込むとともに、集中対策期間後も見据えた施策の充実
- ・「令和の国民運動」として、「交通空白」解消の取組を一層浸透させていく仕掛けを検討

国土交通省「交通空白」解消本部 (本部長：国土交通大臣)

- ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」
- ② 「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

R6. 7.17	第1回本部	R7. 2.25	第3回幹事会
R6. 8. 7	第1回幹事会	R7. 4.24	第4回幹事会
R6. 9. 4	第2回本部	R7. 5.30	第4回本部
R6.10.30	第2回幹事会	R7. 9.10	第5回幹事会
R6.12.11	第3回本部		

ローカル鉄道	バス
乗用タクシー	日本版RS
公共RS	乗合タクシー
AIオンデマンド	許可・登録を要しない輸送



「交通空白」解消に向けた取組方針2025 (概要) ※骨太の方針2025にも本施策を位置づけ

目今の「交通空白」への対応

地域の足
約2,000地区

実施中 548地区
準備中 854地区
検討中 655地区

観光の足
約460地点

早急に要対策 252地点
要対策 210地点

集中対策期間 (R7~9) 後

リストアップされたすべての地区・地点で
「交通空白」解消に目途

「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

集中対策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

体制構築基本目標
3か年で300市町村
都道府県ごとにモデル地域を創出

共同化目標
3か年で100件

都道府県目標
3か年で47都道府県

※ 未然防止が必要な地区 (要モニタリング地域の足1,632地区・観光の足146地点) にも先手先手で対応

国による総合的な後押し

地方運輸局等による 首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援

地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、交通事業者等との橋渡し・調整、都道府県と連携した説明会の開催等を実施



首長への訪問
(熊本県人吉市)



事業者への働きかけ
(山口県タクシー協会)

制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供



MOBILITY UPDATE PORTAL
(実務者向け支援ツール)



国土交通大学校での研修
(データやGISの活用等の研修)

実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築(広域調整、担い手づくり等)を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し



スクールバスへの地域住民の混乗に係る実証事業 (京都府京田辺市)



複数施設での共同送迎システムによる運行実証事業 (岡山県玉野市)

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム (R7.10.31 : 1,319会員)

第1回プラットフォーム発足 (R6.11.25)



発足時の総会に計500名超が参加

第2回プラットフォーム (R7.3.19)



平井鳥取県知事ほか各界からの講演



カタログによるマッチング支援



パートナー企業からのご発表

さらなる官民の取組 実装に向けて

パイロット・プロジェクトの展開 (5分野30プロジェクト程度)



新たな制度的枠組みの構築

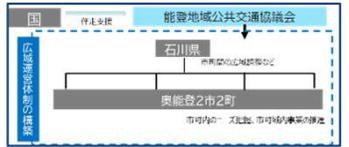
共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化等

バス協調・共創プラットフォームひろしま



・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム(一般社団法人)を立ち上げ、共同運営システムを構築
データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施

能登地域における広域連携のイメージ



・奥能登2市2町で広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
・広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

骨太の方針2025

(経済財政運営と改革の基本方針2025)

令和7年6月13日閣議決定

2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

(2) 地域における社会課題への対応

(持続可能で活力ある国土の形成と交通のり・デザイン)

「交通空白」解消に向けた取組方針2025」※に基づき、2027年度までの集中対策期間で、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術等の活用、国の伴走、**共同化・協業化や自治体機能を補完・強化する新たな制度的枠組み構築**等これまでを上回る国の総合的支援の下、「交通空白」の解消に取り組むとともに、省力化推進、担い手確保、自動運転の普及・拡大等、地域交通のり・デザインを全面展開する。

(※) 令和7年5月30日国土交通省「交通空白」解消本部決定。

地方創生2.0「基本構想」

令和7年6月13日閣議決定

6. 政策パッケージ

(1) 安心して働き、暮らせる地方の生活環境の創生
⑥交通・医療・介護・子育てなど生活必需サービスの維持・確保

i. 「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開

地方創生の基盤である地域交通が人口減少・少子高齢化や担い手不足の中においても地域の暮らしや経済を支えるため、「交通空白」解消に向けた取組方針※に基づき、まずは、集中対策期間（2025年度～2027年度）において、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局などによる伴走、**共同化・協業化や自治体機能の補完・強化を図る新たな制度的枠組みの構築**などこれまでを上回る国の総合的支援の下、「交通空白」解消を図るとともに、省力化の推進、担い手の確保、自動運転の普及・拡大等地域交通のり・デザインを全面展開する。

(※) 「交通空白」解消に向けた取組方針2025」（2025年5月30日国土交通省「交通空白」解消本部決定）

自治体をはじめとする地域が公共交通を自らデザインし、「交通空白」解消に取り組むための新たな制度的枠組みの構築を図る。

中間とりまとめ(素案)の内容

1. 共同化・協業化の推進

- 交通事業者や市町村を単独として捉えたままで、地域旅客運送サービスを確保又は維持することは困難であり、市町村がイニシアチブを發揮しつつ、交通以外の産業分野とも連携し、複数の主体による連携と協働を更に推進していくことが急務となっている。
- ①交通事業者の共同化(自動車分野、鉄道、航路事業)、②自治体の共同化(複数の市町村、広域自治体)、③交通事業者以外の関係者との共同化(輸送資源のフル活用)の3つの観点から、地域公共交通計画に共同化・協業化に係る取組を位置づけた上で、体制整備や設備投資を支援することにより、これらの取組を強力に推進すべきである。

2. 地方公共団体を支援する外部組織の活用

- 地方公共団体が地域交通施策に取り組む上で、人員やノウハウの不足が大きな課題となっている。
- ノウハウを有する外部組織が、地方公共団体の役割を補完する存在として地域の関係者に受容され、取組を円滑に実施することが可能になるよう、その役割や業務等について、地域公共交通計画に係る制度において何らかの形で位置づけることが必要である。

3. 公共ライドシェアの実施主体

- 学校や病院の統廃合による広域のエリアの対応や、担い手の拡大の必要性が高まっており、一部事務組合、広域連合、都道府県等も公共ライドシェアの実施主体に追加することを検討すべきである。

4. データの利活用

- モビリティ・データの利活用は重要であるため、データの外部組織への共有やアクセス範囲などのプロセスをガイドラインで明確化しつつ、地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を求めることができることを明確化する。

5. 法定協議会の運営

- 事業者が路線等の休廃止に係る情報提供を事前に行うように努め、代替交通の確保に係る協議を行うこととすることを、地域交通法の基本方針において明確化するなどの措置を検討すべきである。

6. 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

- 地域公共交通計画の策定に当たって、地域住民の移動とあわせて、観光客の移動のための需要を考慮する等、両者を複合的・統合的に捉える必要性が高まっており、これを促していくべきである。

<今後のスケジュール>

- 6月27日 第1回 地域公共交通の現状、本検討会での検討事項・論点、関係者ヒアリング
- 8月25日 第2回 検討事項・論点の整理、関係者ヒアリング
- 9月29日 第3回 中間とりまとめ(素案)、関係者ヒアリング

→ 年内に中間とりまとめを予定

独占禁止法特例法※の概要

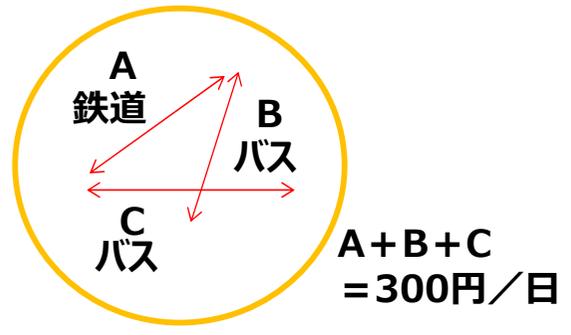
地域の基盤的サービスを提供する乗合バス事業者が、他の交通事業者（乗合バス、鉄軌道等）と連携した取組等により経営力の強化・生産性の向上等を図り、将来にわたってサービスの提供の維持の実現するため、国土交通大臣の認可を受けた共同経営（カルテル）に関する独占禁止法の特例等を定める。（令和2年11月施行）

共同経営の対象行為

共同経営の認可により、以下の行為について、乗合バス事業者が他の交通事業者と直接協議して行うこと等が可能

① 運賃・料金の設定

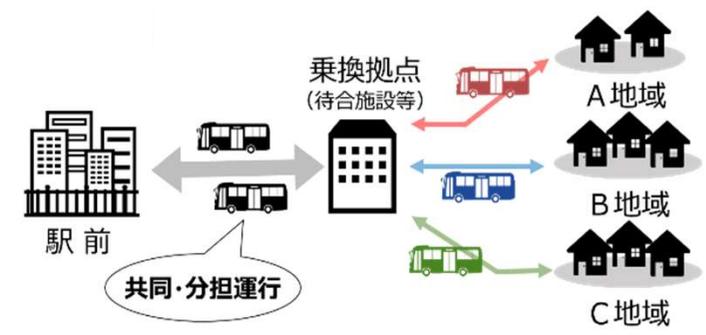
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

② 路線等の共同・分担運行

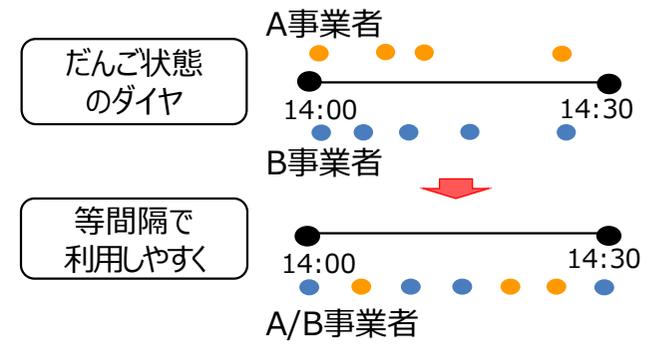
「ハブ＆スポーク型」のネットワーク再編、ループバスなど



【「ハブ＆スポーク型」のイメージ】

③ 運行回数・運行時刻の設定

等間隔運行、パターンダイヤなど



【等間隔運行のイメージ】

共同経営の認可

- 共同経営を実施する乗合バス事業者等は、法定協議会等へ意見聴取の上で、事業者間で「協定」の締結と「共同経営計画」の作成を行い、国土交通大臣の認可を受けることが必要。
- 国土交通大臣は、公正取引委員会に協議を行った上で、利用者に不当な不利益が生じるおそれがないか等の認可基準に適合すると認めるときは認可。 ※これまで9件の共同経営を認可(令和7年9月24日現在)
- 共同経営を実施する乗合バス事業者等は、毎年、共同経営の実施状況について国土交通大臣へ報告。

※地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和2年法律第32号）

共同経営計画の認可件名(1/3)

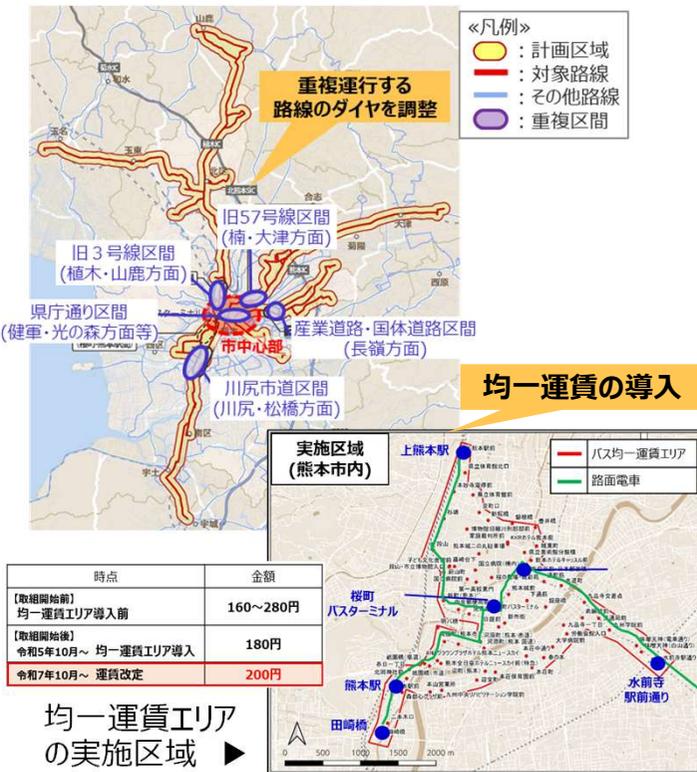
①熊本地域乗合バス事業共同経営計画

取組主体 九州産交バス、産交バス
熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス

計画期間 第1版 令和3年4月1日～令和6年3月31日
第2版 令和4年11月1日～令和7年10月31日
第3版 令和5年10月1日～令和8年9月30日

- 重複する区間において、運行事業者・運行便数の効率化、ダイヤ調整による待ち時間の短縮を実施
- 熊本市中心部に均一運賃を導入し、利用者の利便性を向上（R5年10月～）

▼重複区間のダイヤ等の見直し（熊本市中心部）



②岡山駅・大東間共同経営計画

取組主体 岡山電気軌道、両備ホールディングス

計画期間 令和3年4月1日～令和8年3月31日

- 両事業者が、重複して運行する区間において、共同で運行回数・運航時刻を設定
- 等間隔運行を実現するとともに、停留所の統一化を実施することにより、利便性を向上

▼共同経営実施区間（岡山駅～大東間）



▼ダイヤ調整による待ち時間の短縮

17時	05	20	50	最大間隔
	両備	岡電	岡電	30分

時刻を調整し、等間隔運行を実現

17時	00	20	40	00	最大間隔
	岡電	両備	岡電	両備	20分

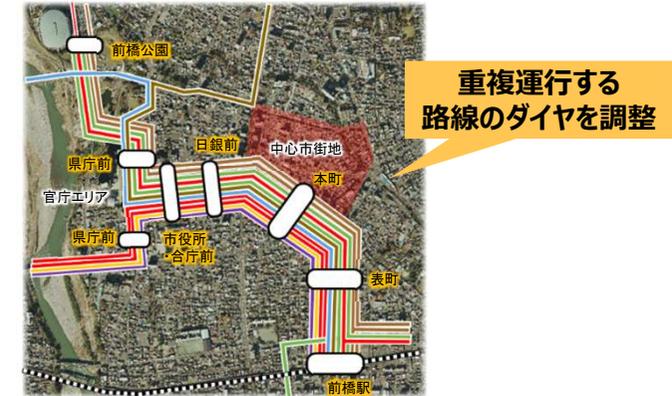
③前橋市乗合バス事業共同経営計画

取組主体 関越交通、群馬バス、群馬中央バス、上信観光バス、永井運輸、日本中央バス

計画期間 令和3年10月1日～令和8年3月31日

- 重複して運行する区間を経由する11路線において、協調してダイヤを調整
- JR両毛線のダイヤにあわせた15分間隔のパターンダイヤを導入し、利便性を向上

▼本町ライン（前橋駅～県庁前）も重複運行



▼JRの運行ダイヤにあわせたパターンダイヤ



共同経営計画の認可件名(2/3)

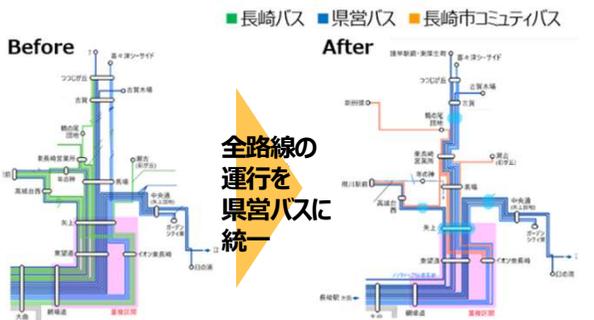
④長崎市域乗合バス事業共同経営計画

取組主体 長崎自動車、長崎交通局

計画期間 第1版 令和4年4月1日～令和7年3月31日
第2版 令和6年4月1日～令和9年3月31日

- 重複する7地区において、運行事業者の統一化や運行間隔の平準化を図るダイヤ調整を実施
- 効率化により生じたリソースを活用して、長崎市中心部の主要施設を循環する路線を新設

▼共同経営の実施地域と実施内容



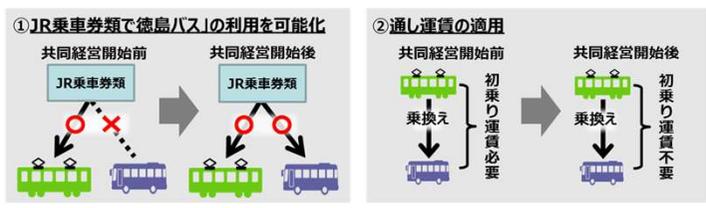
⑤徳島県南部における共同経営計画

取組主体 徳島バス、四国旅客鉄道

計画期間 令和4年4月1日～令和9年3月31日

- 徳島県南部地域の鉄道とバスが並行する区間において、共通運賃・通し運賃を設定
- JR牟岐線と並行するバスの乗継時の初乗り運賃が不要となり、利便性が向上

▼共同経営実施区間(阿南駅～阿波海南間)



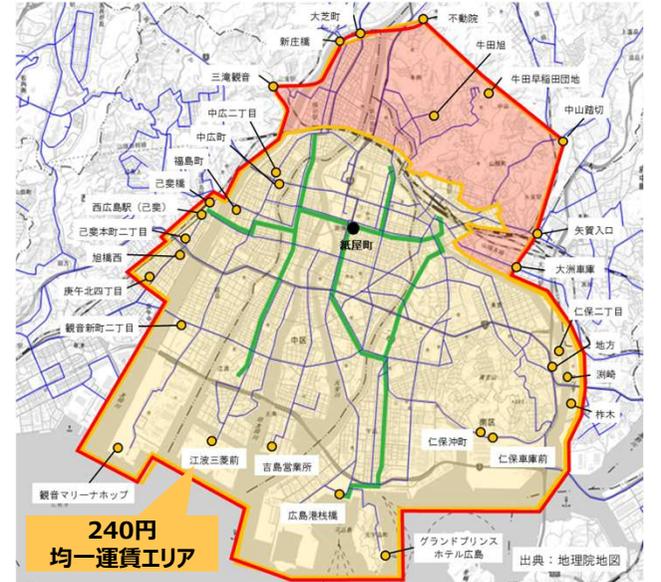
⑥広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画

取組主体 広島電鉄、広島バス、広島交通、中国ジェイアールバス、芸陽バス、備北交通、エイチ・ディー西広島

計画期間 令和7年2月1日～令和10年3月31日
※令和3年11月1日～令和7年3月31日計画から変更

- 事業者が連携して、路線バスの均一運賃エリアの拡大・路面電車と路線バスの運賃同額化を実施
- 交通モードの枠を超えた「路線バス・電車の共通サービス」を実現することにより、利便性を向上

▼均一運賃エリアの区域図(広島中心部)



	路線バス
	220円均一運賃エリア【変更前の計画】
	240円均一運賃エリア【変更後】
	240円均一エリアの境となるバス停
	電車市内線

共同経営計画の認可件名(3/3)

⑦ 岩手県県央部・沿岸部間における共同経営計画

取組主体 岩手県北自動車株式会社（岩手県北バス）
東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）

計画期間 令和7年4月1日 ~ 令和12年3月31日

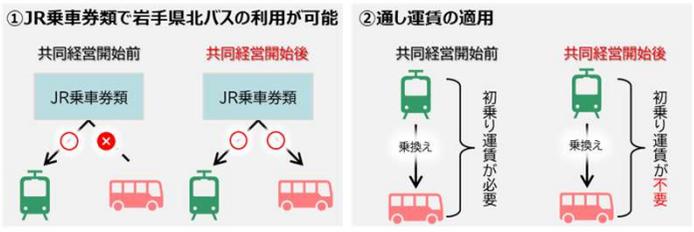
- JR山田線に並行して運行する岩手県北バスの「106バス」について、JR乗車券類による共通利用を実施。
- JR東日本が、JR乗車券類で「106バス」を利用した人数の実績に基づき、事業者間で定めた金額を岩手県北バスに支払いを実施。

▼共同経営の実施地域と実施内容

対象区域	
岩手県北バス	106特急・急行（盛岡～宮古線）盛岡駅前～宮古駅前間
JR東日本	盛岡～宮古（上盛岡駅、山岸駅、上米内駅を除く）各駅相互間



【取組イメージ】



⑧ 岡山市地域公共交通共同経営計画

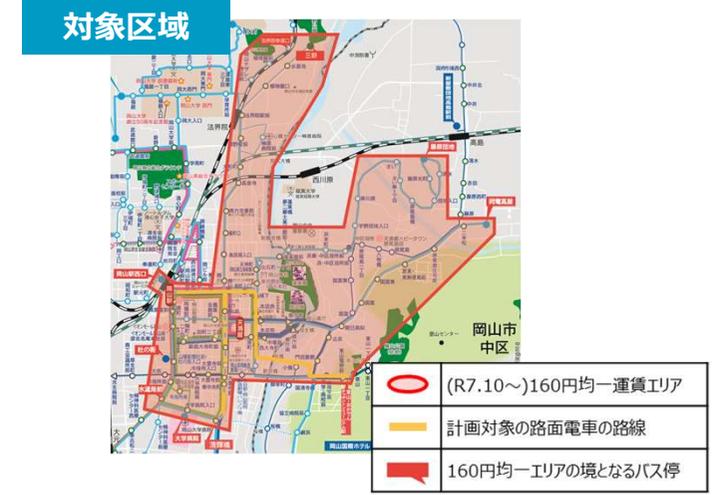
取組主体 岡山電気軌道(株)、岡備ホールディングス(株)
中鉄バス(株)、下津井電鉄(株)、備北バス(株)

計画期間 令和7年10月1日 ~ 令和12年3月31日

- 岡山市中心部において路線バスの均一運賃エリアを設定。
- 路線バスとあわせて路面電車の運賃を変更（運賃同額化）

▼共同経営の実施地域と実施内容

	交通モード	区域図	運賃額
現状	路面バス	赤線内	120～150円
	路面電車	黄線	120円・140円
令和7年10月～	路面バス 路面電車	赤線内 黄線	160円（均一）



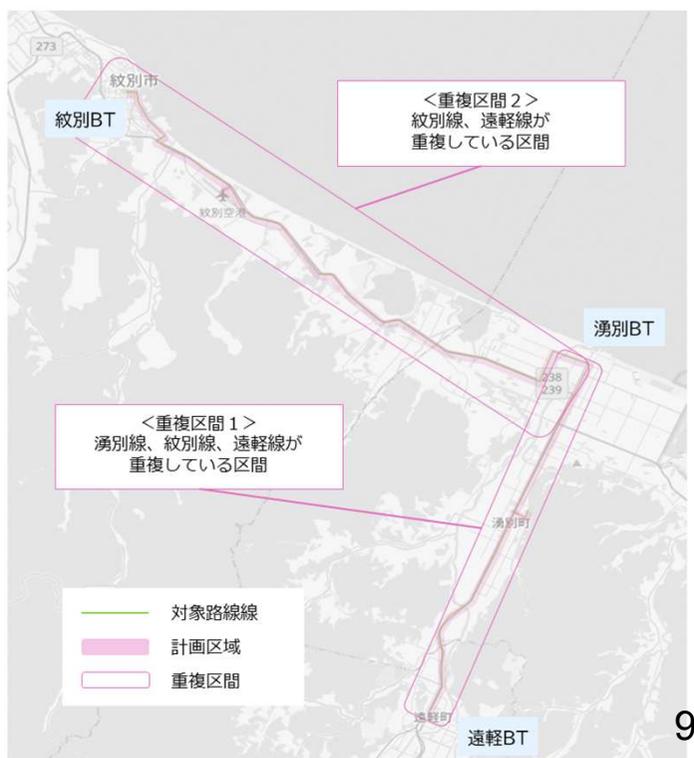
⑨ 遠紋地域乗合バス事業共同経営計画

取組主体 北海道北見バス株式会社（北見バス）
北紋バス株式会社（北紋バス）

計画期間 令和7年10月1日 ~ 令和10年9月30日

- 重複区間の事業者間の競合を解消し、各社の運行区域を分担。
- 湧別町の交通結節化に伴う接続ダイヤの調整および2社間での通し運賃、共通定期券、バスロケシステムの共同運用の実施。

▼共同経営の実施地域と実施内容



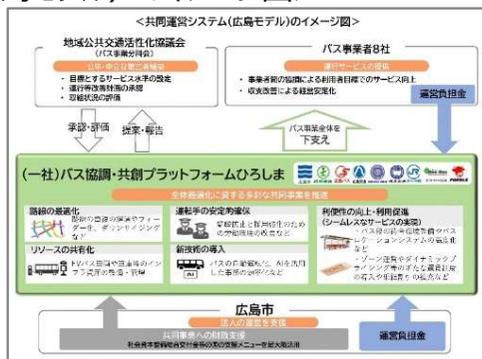
業者や自治体の更なる連携・協働の推進の取組事例①

【事業者や自治体の更なる連携・協働の推進】

バス協調・共創プラットフォームひろしま（広島県広島市）

- コロナ禍による収支悪化や運転者不足により事業者単独での事業の継続が困難であることを踏まえ、令和6年4月1日に、市とバス事業者が参画するプラットフォームを立ち上げ（令和7年法人化）。
- **データ分析に基づく路線の最適化や各社の人材のプラットフォームへの集約による企画立案の高度化等の共同事業**に加え、E/Vバス等導入・充電設備等整備計画の策定などの取組を進めている。

＜共同運営システム（広島モデル）のイメージ図＞

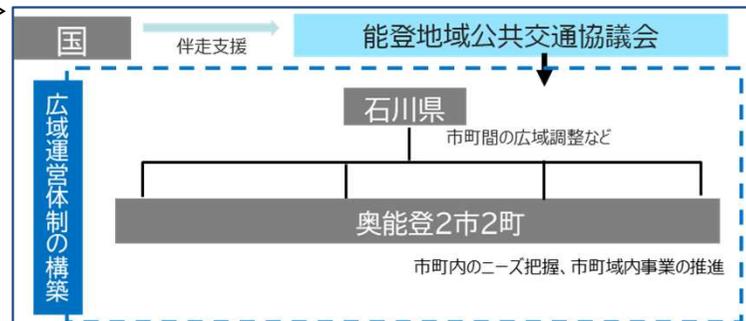


（出典）「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」

能登地域公共交通協議会（石川県等）

- **新たに社団法人を作る又は既存団体を活用し、限られた輸送資源を最大限に活用した持続可能な地域交通を実現するため、以下の業務を行う体制を確立。**
- ・交通ネットワークの統合・広域管理マネジメント
- ・**共同配車センター・コールセンターの運営**
- ・**運転手・車両の共同管理**
- ・財源の確保、民間投資の誘致、移動需要の喚起

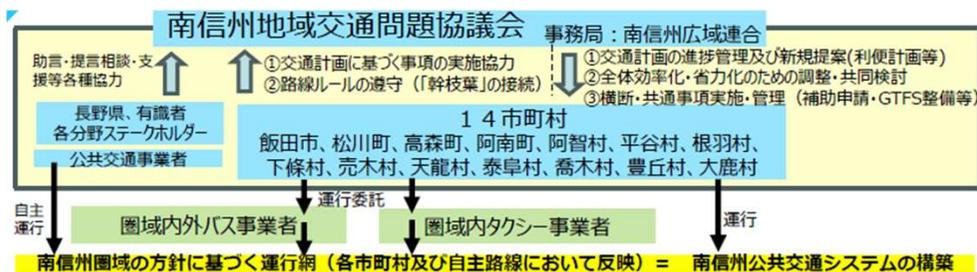
＜スキーム図＞



（出典）令和7年6月3日 馳浩 石川県知事記者会見資料

南信州広域連合（長野県南信州地域）

- **エリア運行管理組織に拠る共同運営化の推進**として以下の取組を実施
- ・圏域内のヒト・モノ・コトの集約化による効率性、利便性向上の可能性についての調査
- ・路線、サービスの見直し
- ・人材の斡旋、運転者確保
- ※圏域内の運営組織により一元的な運行管理、運転者管理、予約・配車

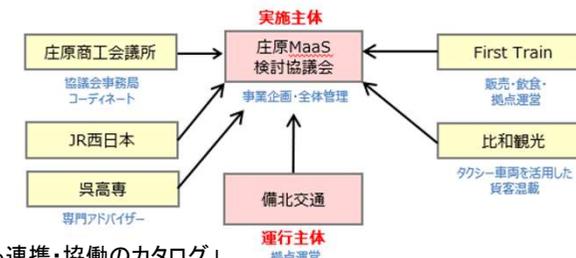


（事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成）

交通事業者間の連携による客貨混載・拠点整備事業（広島県庄原市）

- 次世代交通形態の創造・実装を目的に、**産学官のプラットフォーム「庄原MaaS検討協議会」が従前より活動しており、利便性向上と情報の見える化を具体化、地域活性化を図るために、以下の事業を実施。**
- ・**交通・観光など様々な情報を集約・提供する拠点「MaaSステーション」を駅前に開設。**客貨混載により運搬する商品の販売も実施。
- ・**タクシーと路線バスの接続拠点を整備。円滑な乗継を実現するとともに、地元生産野菜等をタクシー・バスの客貨混載により運搬。**

＜MaaSステーション＞



（出典）国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」

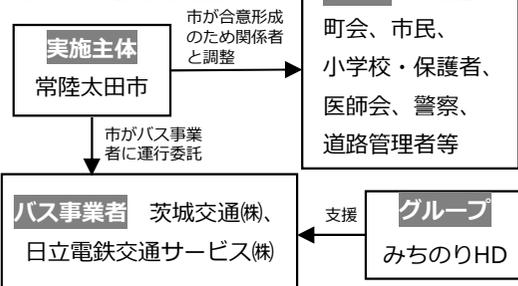
事業者や自治体の更なる連携・協働の推進の取組事例②

【事業者や自治体の更なる連携・協働の推進】

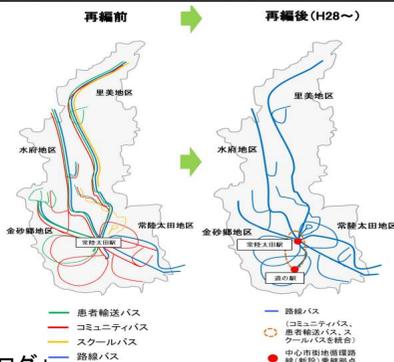
スクールバス・コミュニティバス等の集約（茨城県常陸太田市）

- 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。**

<意思決定・実施主体>

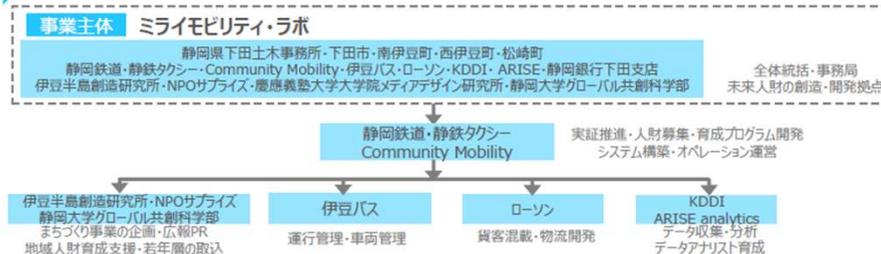


(出典)国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」



ミライモビリティ・ラボの創設（静岡県賀茂南西エリア）

- 交通に携わる人材の高齢化やドライバー不足などの課題に対し、地域や業種を“越境”し、ミライの地域交通をワンストップで支える**プラットフォーム構築と人材育成事業を実施するミライモビリティ・ラボを創設。**
- **自治体×企業・団体等の連携**によるリソース効率化と需要の創出として、以下の人材育成に係る取組を実施。
 - ・地域交通クルーの育成（運行・ドライバー）
 - ・地域交通オペレーターの育成（運行管理）等



(事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成)

地域連携公共ライドシェア（茨城県つくば市等）

- **4市（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）共同で広域公共ライドシェアを運行**
- 運行管理業務、車両管理業務を一括で委託
- ドライバー募集から研修等も共同で実施

<スキーム図>



<ドライバー共同募集・共同育成>



(出典)「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第2回会合 Community Mobility社講演資料

とっとライドシェア（鳥取県）

- ねんりんピック期間中（10/18（金）～10/22（火）の期間中24時間）の競技者等の移動にあたり、タクシー車両の不足が見込まれることに対応するため、**鳥取県の申し出により日本版ライドシェア（とっとライドシェア）を導入。**
- 鳥取県内の7営業区域において、**タクシー会社が7社連携を行い、ライドシェアドライバーの共同募集を行った結果、74人のドライバーを確保し、105回運行を行った。**

<参画事業者>



日ノ丸ハイヤー(株) TEL:0857-22-2121 (中部)0858-22-3155 (西部)0859-34-3338	東 中 西	日本交通(株) TEL:0857-23-1121	東 中 西
(有)サービスタクシー TEL:0857-22-4813	東	鳥取自動車(株) TEL:0857-23-1121(日本交通)	東
米子第一交通 TEL:0859-48-0550	西	皆生タクシー(株) TEL:0859-21-0809	西
		(株)港タクシー TEL:0859-21-0809(皆生タクシー)	西

(出典)鳥取県ホームページ「とっとライドシェア」サイト

地域交通の役割、分野横断での統合施策推進の必要性

- 人口減少・高齢化が進む中で、特に地方部においては、買物、医療、教育など日常生活に不可欠なサービス（エッセンシャルサービス）の再編が急速に進んでいる。
- 都市部においても、三大都市圏等の一部を除き、人口減少局面に入っているため、今後、地方部と同様にエッセンシャルサービスの再編が進んでいくものと考えられる。
- 地域交通は、これら生活サービスへのアクセス役として欠かせない役割を担う。

買物



(出典) 農林水産政策研究所資料をもとに国土交通省作成

奈良県川上村

- 買い物には、自動車です30分以上かけて隣の吉野町まで行く必要。
- 日々の暮らしに不安を抱える高齢者が増加。



▲隣接する吉野町にあるスーパー

(出典) 吉野ストア株式会社HPより

※現在移動スーパー・個別宅配による買物支援の取組によって対応中

医療



(出典) 厚生労働省「医療施設調査」より

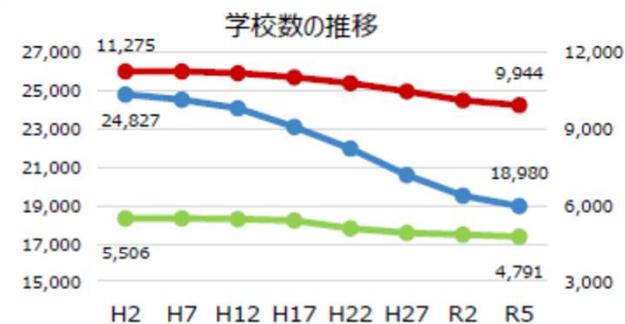
愛知県瀬戸市

- 瀬戸市本地地区・効範地区では地区内に病院がなく、住民は隣接する長久手市の病院を利用。
- 市外の病院までの移動手段の確保に課題があり、住民から多くの要望があがっている。



○ 当該地区
★ 病院

教育



(出典) 文部科学省「学校基本調査」より

熊本県玉名市

- 令和13年までの間に、小学校を15校から9校に再編する計画。
- 遠距離通学者が増加するため、移動手段の確保が課題となっている。



(出典) 第2次玉名市学校規模・配置適正化基本計画より

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。

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）等の地域に根ざ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。

介護福祉分野での対応例

老認発 1011 第 1 号
老高発 1011 第 1 号
老老発 1011 第 1 号
障企自発 1011 第 1 号
障障発 1011 第 1 号
国総地 第 134 号
国総モ 第 65 号
令和 6 年 10 月 11 日

各 都道府県
市町村
特別区
交通・介護保険・障害福祉部（局）長 殿

厚生労働省老健局 認知症施策・地域介護推進課長
厚生労働省老健局 高齢者支援課長
厚生労働省老健局 老人保健課長
厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部 企画課自立支援振興室長
厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部 障害福祉課長
国土交通省総合政策局 地域交通課長
国土交通省総合政策局 モビリティサービス推進課長

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

介護サービス事業所及び障害福祉サービス事業所（以下「介護サービス事業所等」という。）の送迎について、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ」（令和 6 年 5 月 17 日）及び「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」（令和 6 年 6 月 28 日国総モ 32 号等）に基づき、業務の効率化及び送迎車両等の有効活用を推進するため、交通部局及び介護保険・障害福祉部局の連携・協働のもと、活用に係る取組を推進する意義、具体的な実施方策及び留意いただきたい事項を下記の通り示す。

貴職におかれては、本通知を踏まえ、交通分野と介護保険・障害福祉分野の関係者が連携・協働し、地域交通の維持・確保、及び利便性・生産性・持続可能性の高

1

い地域交通への再構築（リ・デザイン）が図られるよう、主体的かつ積極的な対応をお願いします。

また、貴管内の関係団体及び関係施設に本通知を周知いただきたい。



『福祉』と『交通』が重なる現場の方々へ 高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット

このパンフレットは、高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度、事業モデルについて解説したものです。

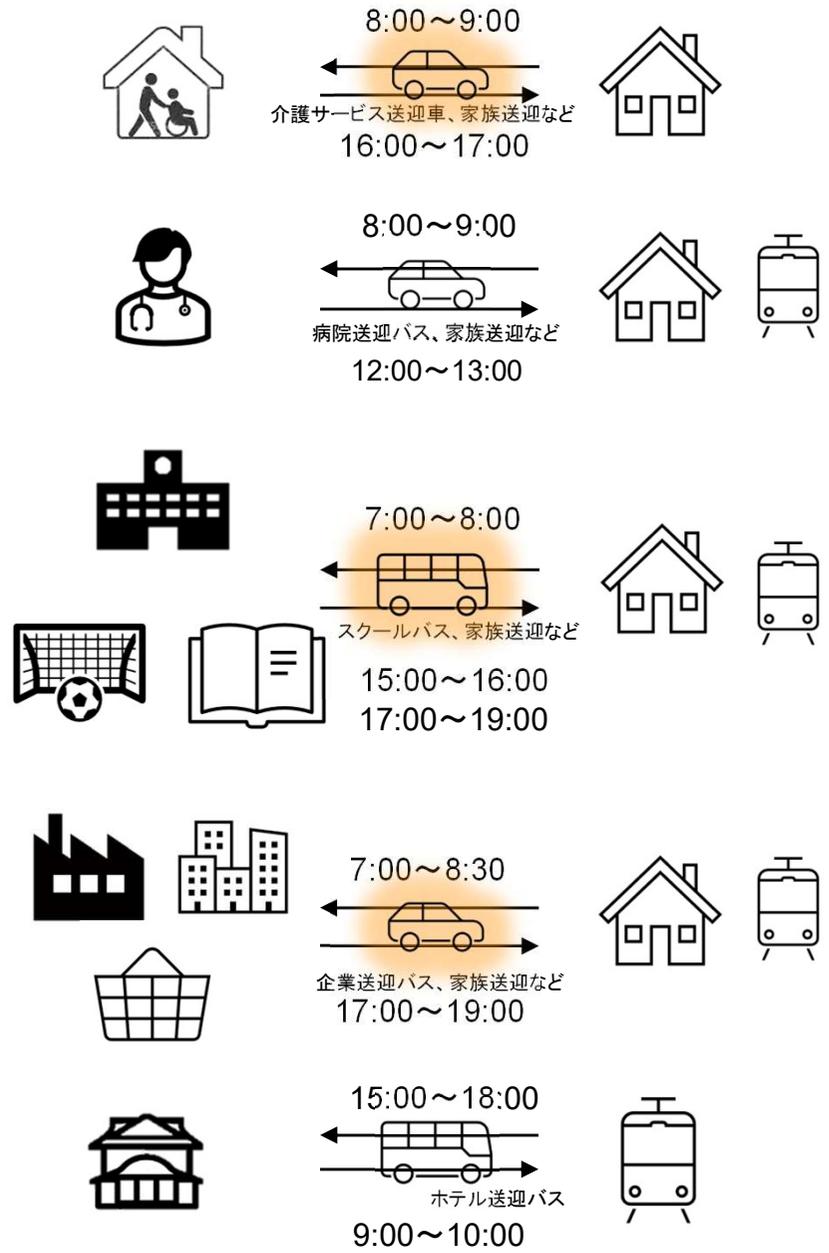
公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）や「許可・登録を要しない運送」など、さまざまな仕組みについて、事例と合わせて紹介しています。



2025年 3 月 国土交通省

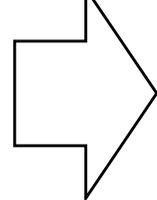
交通空白地域での対応例①： 公共ライドシェアによる共同化

介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、
 宿泊施設などの移動需要
 (施設毎の送迎や家庭送迎に依存)

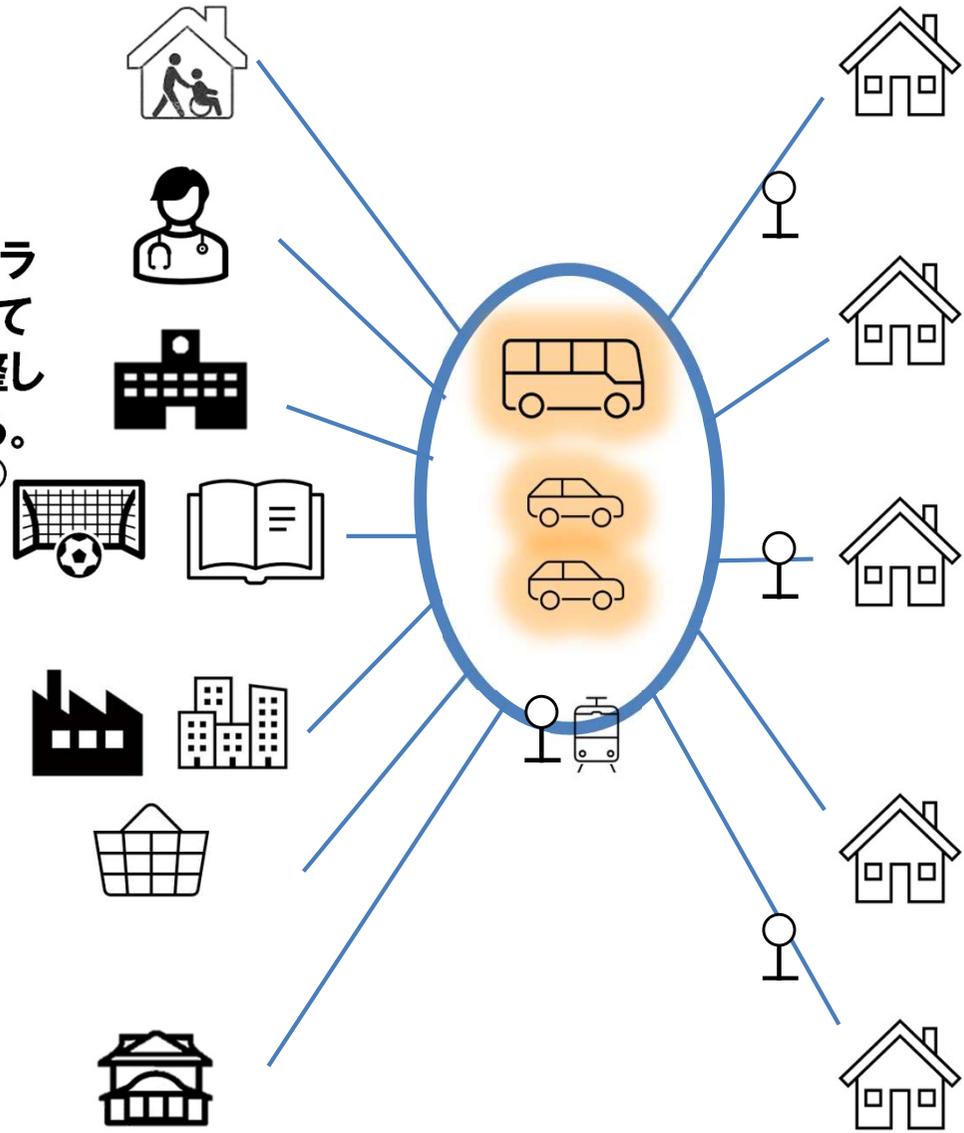


例えば、

既存の車両とドライバーを活用して
 需給を統合調整し
 共同運営にする。
 (拠点集約化を含む)



公共ライドシェアによる
 車両・ドライバーの共同利用・相乗り化など
 <路線・デマンド>

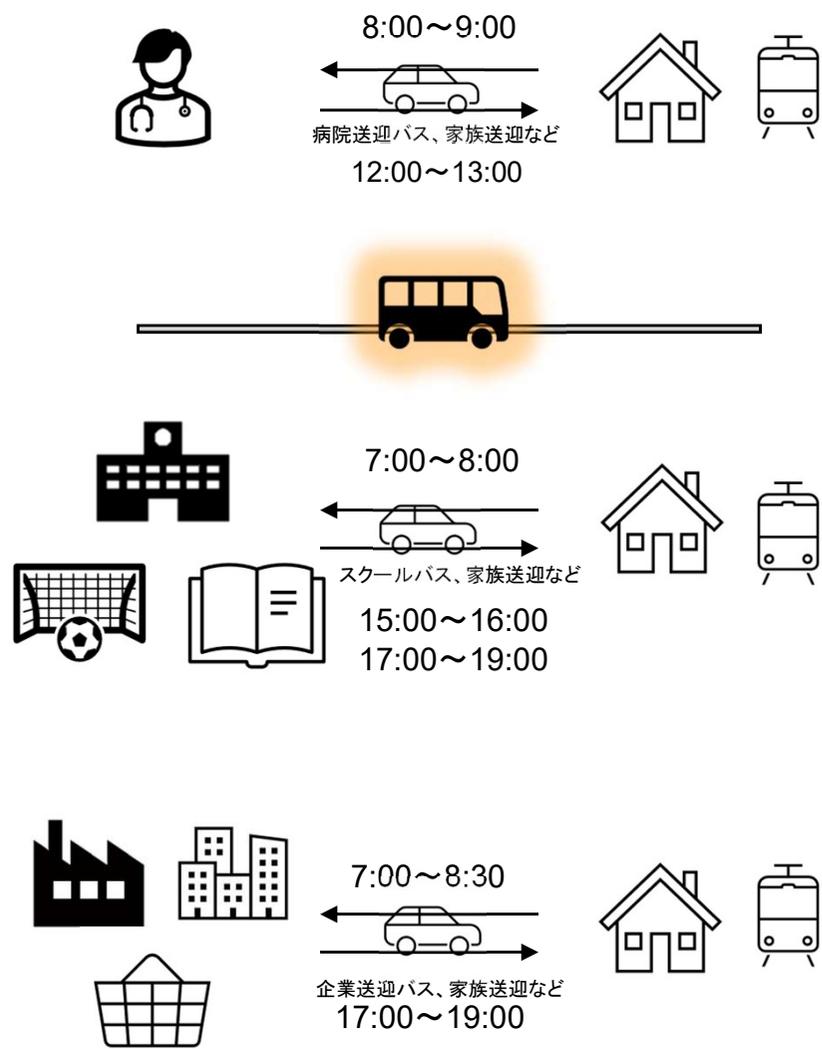


※ 自助交通(徒歩、自転車、高齢者用スローモビリティなど)とも組合せ

交通空白地域での対応例②： 需要を束ねて、バス、タクシーを積極活用

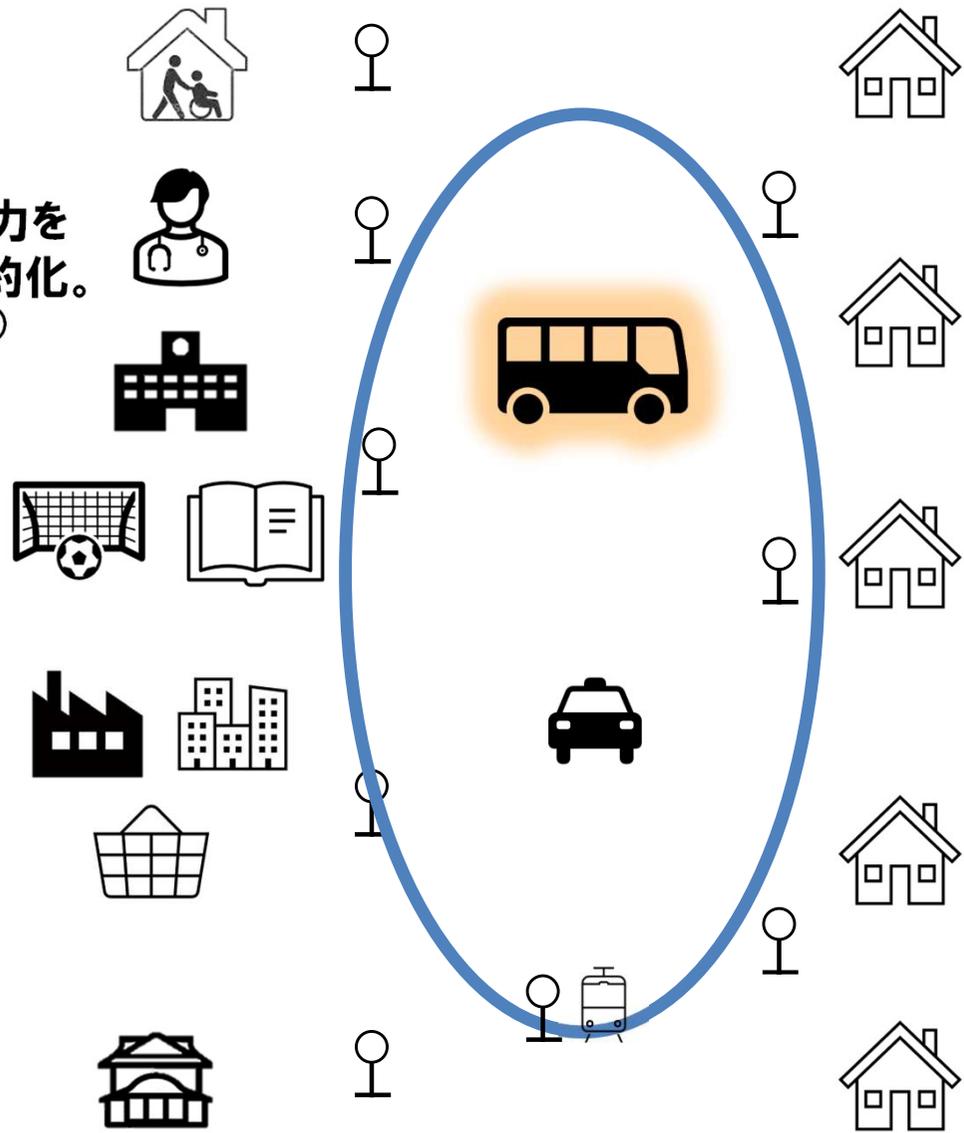
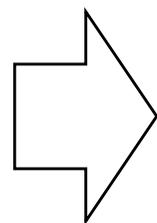
介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、
 宿泊施設などの移動需要
 (施設毎の送迎や家庭送迎に依存)

バス、タクシー等を積極活用し、持続
 可能な公共交通サービスに再構築。
 <路線・デマンド>



例えば、

路線バスの輸送力を
 増強し、需給を集約化。
 (拠点集約化含む)



※ 自助交通(徒歩、自転車、高齢者用スローモビリティなど)とも組合せ

データ稼働型地域公共交通計画の策定と機動的な実践

データ活用の従来課題

データ共有の目的・範囲・条件・体制等が曖昧、未整備

- 交通事業者等が保有するデータを「何のために」「どのように」活用するのかが曖昧。データ提供者側にリスクも。
- データ取扱いのルール、アクセス範囲などが不明確。個別調整・協議に膨大な時間がかかる。

⇒何のためにどんなデータが必要か、その取扱い等について共通理解を醸成し、その「ガイドライン化」を行うことが望まれるか。

アナログデータしかない／データが放置されている

- バス運行情報（GTFS）など一部でデジタル化が進展も、地方部などでは乗降実績や輸送実績などはデジタルとアナログが混在。
- データが活用されず放置されている事例や、解像度の高いデータや鮮度の高いデータが不足している事例が散見される。

⇒ 低コストで、データ連携・活用が容易な標準DXツールの開発とその普及促進が望まれるか。

データ共有のフォーマットがバラバラ

- 同種のデータでも事業者により出力されるデータフォーマットがバラバラ。
- 活用のためのデータ処理等に、多くの時間、労力を要する。

⇒ データ標準化や地域公共交通計画策定支援ツールの開発推進が望まれるか。

課題>モビリティ・データの流れ

- 公共交通の課題を可視化し、施策の解像度を高めるためにはモビリティ・データの活用が必要不可欠。また、活用の仕組み(システム・体制)を構築することにより、作業効率化や生産性を高めることも重要。
- しかしながら、データの作成段階やデータ共有段階において阻害要因が生じており、モビリティ・データの活用が進められないのが実態。



課題1: データがアナログで管理/放置されている
課題2-①: データ共有の目的・範囲・条件・体制等が曖昧、未整備
課題2-②: データ共有のフォーマットがバラバラ
共通課題: データ利活用を担う人材が不足

【データ提供/データ活用の環境整備】 どのデータをどう活用するのか(共通理解の醸成)

定量的な目標を伴う、質の良い「地域公共交通計画」の策定及び実行に必要なものとして、地方公共団体が交通事業者等に対し提供を求めることが想定されるデータ(=官民共創・協業による共有価値創出への貢献が期待されるデータ ※)とは、何か。

※ その地域における「地域公共交通計画」の策定及び実行に必要不可欠なものであることが前提。

計画との関係	大都市圏のイメージ (例: 地域社会及び交通事業の生産性向上、沿線/路線価値の向上、混雑解消などオーバーツーリズム対策)	地方部の例 (例: 地域の持続可能性及びQOLの向上(教育、介護・医療、買い物などのアクセシビリティの確保))
地域公共交通計画の策定にエッセンシャルなもの(静的データ)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅・停留所、運賃、運行ダイヤ/回数 ・路線別・駅別等の乗降客数 ・タクシー営業区域、公共RS、シェアサイクル等提供エリア及び利用客数 など 	左記+ 線区・路線別の収支 など
地域公共交通計画の実行にエッセンシャルなもの(鮮度の高いデータ、動的データ)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降記録(匿名化された動態データ) ・タクシー、公共RS等の乗降データ ・バスの運行・渋滞データ(GTFS-RT) ・移動需要予測に資するデータ(季節変動、イベント時輸送実績) など 	左記(必要に応じ)
地域の個別課題や目指す理念・KPI等に応じ、必要となるもの ※ 交通事業者以外の主体に提供を求めるものを含む	<ul style="list-style-type: none"> ・入域観光客数(統計、予測) ・宿泊者数、観光客の動態・消費データ ・生活者の動態・消費データ ・住民や観光客の満足度、アクセシビリティ など 	<ul style="list-style-type: none"> ・医療、介護、教育、買い物などエッセンシャルサービスにかかるデータ(需要変動、動態、属性など) ・地域の輸送資源情報(スクールバス、法人車両、公共車両、介護車両など+ドライバー) ・住民の満足度、アクセシビリティデータ など
(参考)その他地域公共交通計画に関連する調査で必要となるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・共同経営や、更なる人員・車両の共通化検討、交通事業の生産性向上検討のためのデータ(乗員・車両台帳、輸送実績、点検整備情報、売上・収益実績など) など 	

個別に協議

※1) 個人情報保護、データの外部組織等への共有やデータの保秘、アクセス範囲などの標準的なプロセスについて、十分な協議の上、合意形成・ガイドライン化されていることが前提か。

※2) 地域公共交通計画の策定に際しては、上記以外に、人口動態、経済活動、土地利用、人の流動等に関する公的データのほか、地域課題(介護・医療、教育等)に応じたデータが必要となる(詳細については、「地域公共交通計画のアップデートガイダンス/データ活用の手引き」を参照)。

これまでの取組と課題

- MaaSアプリや配車アプリなど、デジタル技術を活用したモビリティサービスは一定程度普及。
- 他方、事業者や地域ごとに、業務やシステムなどを独自に構築してきたため、それぞれのサービスやデータが連携していない「サイロ化」の業界構造が生じ、サービス品質改善や業務生産性向上、データに基づく政策立案などを進めるうえでの障害となっている。



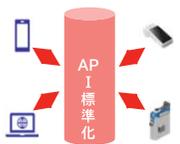
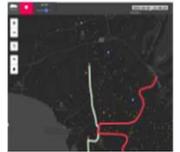
新たな取り組み

- 「サイロ化」を打破し、連携・協働を軸とした地域交通のDXを体系的に推進するため、サービス、データ、マネジメント(政策)、ビジネスプロセスの4つの柱でデジタル活用の①優良事例(ベストプラクティス)創出と②標準化を一体的に推進し、横展開。
- 生み出された標準仕様や技術仕様を社会の共通財産として公開・普及させることにより、サービス、データ、政策、ビジネスの高度化や相互運用性確保を推進。利用者利便向上や事業生産性改善、データに基づく政策など、持続可能な地域交通を実現する。



地域交通DX推進プロジェクト
「COMmmONS」(コモンズ) を始動
 (コモンズ: Code for Mobility Common Society)

COMmmONSのプロジェクト例

<p>サービス品質の向上</p>	<p>他分野連携や移動需要の惹起など、地域交通の課題を解決するモビリティサービスの品質向上を推進</p>	<p>MaaSアプリの標準化推進プロジェクト</p> <p>鉄道、バス、デマンドバスなどのチケット認証や販売システムの技術仕様を標準化し、一つのアプリで様々なサービスに接続可能に</p> 
<p>データ取得環境の構築</p>	<p>バラバラに存在する地域交通に関するデータを標準的、総合的、横断的に取得可能とする環境を整備</p>	<p>モビリティデータの標準化プロジェクト</p> <p>利用実績データや運行情報データの仕様を標準化し、地域におけるデータ活用のコスト低減・利便性向上</p> 
<p>データに基づく地域交通政策</p>	<p>データ分析技術の開発や路線再編を円滑化する仕組み作りなど、データに基づく地域交通政策を推進</p>	<p>データ分析ソリューションの高度化プロジェクト</p> <p>地域交通再編によるサービスレベルや収支率の変化を予測するシミュレーション技術を開発し、地域交通の再構築を推進</p> 
<p>事業生産性の向上</p>	<p>業務モデルの標準化やシステムインターフェースの共通化など、地域交通の生産性向上を推進</p>	<p>バス業務の標準化プロジェクト</p> <p>業界連携によりバス事業の業務プロセスを標準化し、データ活用や業務効率の向上を実現</p> 

地域輸送資源のフル活用

- 地域には、介護施設、宿泊施設、学校・塾等に送迎車両が存在も、現在バラバラに運用されている状況。
- 近年では、各施設がドライバーや送迎車両を維持することも、限界に。



10台以上の送迎車両を運用している大規模な施設も存在。

福祉・観光・教育(学校、学童、塾、部活動など)の共同送迎を実現。

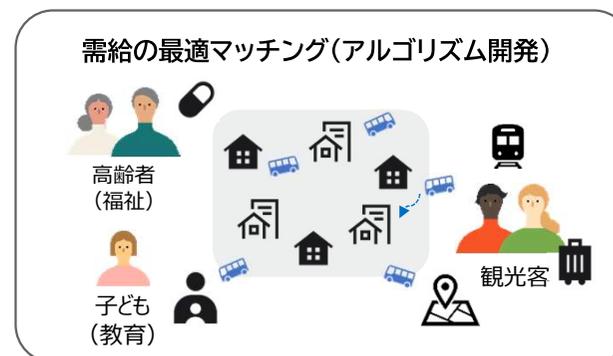
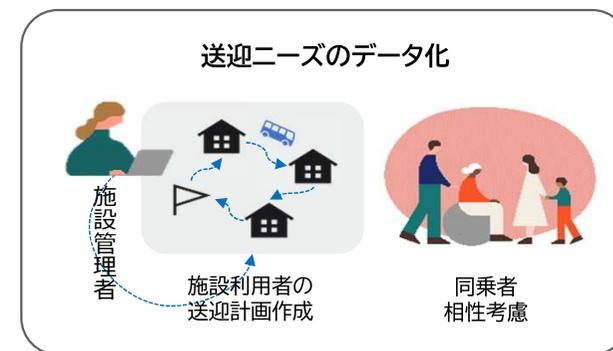
- 各施設の送迎計画を統合調整し、車両・ドライバーを一体的に運用。複数施設の送迎リソースを効率的に共用。
- 誰でも簡易に予約でき、需要データを見ながら最適に組合せ配車・運行できる管理システムを開発し、地域で実証運行。

各施設の送迎車両・ドライバーを地域の輸送資源として捉え、タクシーや複数施設の車両を統合的に活用した乗合運行を行うことにより、交通空白を解消。

- ① 生活・観光の足を合理的に確保。直行直帰に加え、塾、買い物、病院等への立ち寄りも可能に。
- ② 家族送迎の負担や各施設の業務負担を、可能な限り軽減。

令和7年度 地域交通DXプロジェクト

データ活用による 車両と運転手の高効率運用



今年度、岡山県玉野市のほか全国数カ所(群馬県水上町・前橋市、兵庫県豊岡市)で、共同開発・実証。令和8年度以降、成果を横展開しエリアや連携領域を拡大していく考え。

(参考)「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開
(令和6年度補正・令和7年度予算)

地域公共交通確保維持改善事業等	
令和6年度補正	326億円、令和7年度 209億円
・社会資本整備総合交付金(地域交通関係)	
: 令和6年度補正	612億円の内数、令和7年度 4874億円の内数
・鉄道施設総合安全対策事業費	
: 令和6年度補正	69億円の内数、令和7年度 45億円の内数
・訪日外国人旅行者受入環境整備	
: 令和6年度補正	158億円の内数、
: 令和7年度	6億円の内数、国際観光旅客税充当額 25億円の内数

「交通空白」の解消、多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、
 - ・ 「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し
(調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援)
 - ・ 地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援
 - ・ 『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」パイロットプロジェクト推進
(官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)



- 訪日外国人旅行者受入環境整備(観光庁予算)
訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、
 - ・ 公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
 - ・ 乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
 - ・ 多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備

- 交通DX・GXによる省力化・経営改善支援
配車・運行管理システムの導入・共通化、キャッシュレス決済の導入等支援

- 自動運転の社会実装に向けた支援
自動運転大型バス等への支援を強化

- 交通分野における人材確保支援
2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援
- 財政投融资(鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資)
(令和7年度:135億円)

- 地域公共交通計画・協議会のアップデート支援
「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの利活用等の支援
- ローカル鉄道再構築
再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援

- 地域公共交通再構築(社会資本整備総合交付金)
地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援


地域公共交通の維持・確保等

- 生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等
 - 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
 - バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援
 - 地域鉄道における安全対策(鉄道施設総合安全対策事業費等)
 - 安全に問題があるバス停の移設等

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費(自動運転の走行環境整備等)、都市・地域交通戦略推進事業(公共交通に係る支援等)がある。

**地方部での
人口減少や担い手不足の加速に伴う
分野横断での統合ソリューションの必要**

※令和6年12月18日新たな地域医療構想等に関する検討会とりまとめより作成

医療提供体制の現状と目指すべき方向性

85歳以上の増加や人口減少がさらに進む2040年とその先を見据え、全ての地域・世代の患者が、適切に医療・介護を受けながら生活し、必要に応じて入院し、日常生活に戻ることができ、同時に、医療従事者も持続可能な働き方を確保できる医療提供体制を構築

- ・「治す医療」と「治し支える医療」を担う医療機関の役割分担を明確化し、地域完結型の医療・介護提供体制を構築
- ・外来・在宅、介護連携等も新たな地域医療構想の対象とする

新たな地域医療構想

（1）基本的な考え方

- ・2040年に向け、外来・在宅、介護との連携、人材確保等も含めたあるべき医療提供体制の実現に資するよう策定・推進
(将来のビジョン等、病床だけでなく医療機関機能に着目した機能分化・連携等)
- ・新たな構想は27年度から順次開始
(25年度に国でガイドライン作成、26年度に都道府県で体制全体の方向性や必要病床数の推計等、28年度までに医療機関機能に着目した協議等)
- ・新たな構想を医療計画の上位概念に位置付け、医療計画は新たな構想に即して具体的な取組を進める

（2）病床機能・医療機関機能

- ① 病床機能
 - ・これまでの「回復期機能」について、その内容に「高齢者等の急性期患者への医療提供機能」を追加し、「包括期機能」として位置づけ
- ② 医療機関機能報告（医療機関から都道府県への報告）
 - ・構想区域ごと(高齢者救急・地域急性期機能、在宅医療等連携機能、急性期拠点機能、専門等機能)、広域な観点(医育及び広域診療機能)で確保すべき機能や今後の方向性等を報告
- ③ 構想区域・協議の場
 - ・必要に応じて広域な観点での区域や在宅医療等のより狭い区域で協議（議題に応じ関係者が参画し効率的・実効的に協議）

（3）地域医療介護総合確保基金

- ・医療機関機能に着目した取組の支援を追加

（4）都道府県知事の権限

- ① 医療機関機能の確保（実態に合わない報告見直しの求め）
- ② 基準病床数と必要病床数の整合性の確保等
 - ・必要病床数を超えた増床等の場合は調整会議で認められた場合に許可
 - ・既存病床数が基準病床数を上回る場合等には、地域の実情に応じて、必要な医療機関に調整会議の出席を求める

（5）国・都道府県・市町村の役割

- ① 国(厚労大臣)の責務・支援を明確化（目指す方向性・データ等提供）
- ② 都道府県の取組の見える化、調整会議で調った事項の実施に努める
- ③ 市町村の調整会議への参画、地域医療介護総合確保基金の活用

（6）新たな地域医療構想における精神医療の位置付け

- ・精神医療を新たな地域医療構想に位置付けることとする

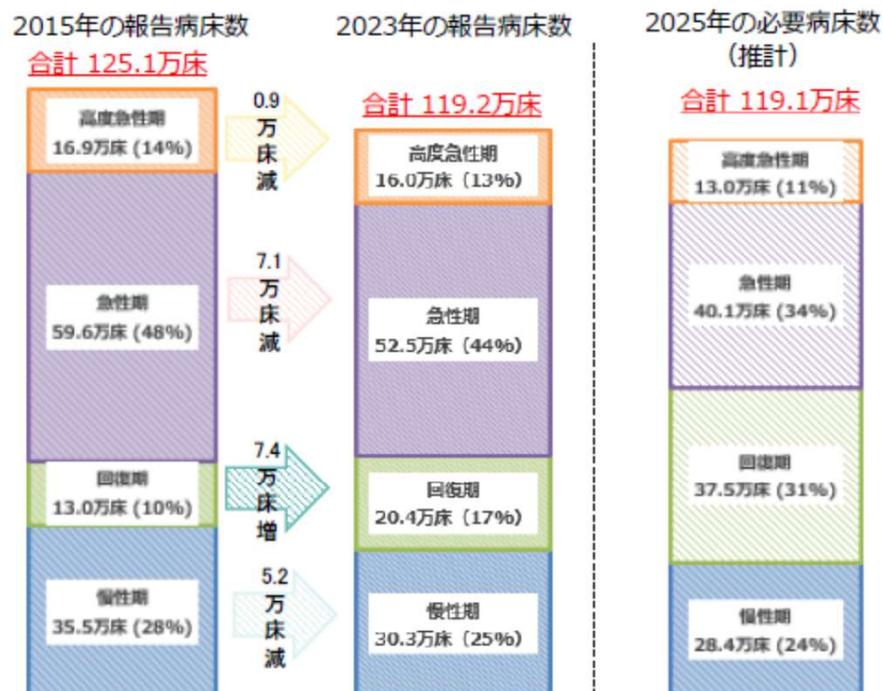
新たな地域医療構想①（概要）

現行の地域医療構想

病床の機能分化・連携

- 回塊の世代が全て75歳以上となる2025年に向けて、高齢者の医療需要が増加することが想定される。
- 約300の構想区域を対象として、**病床の機能分化・連携を推進**するための2025年に向けた地域医療構想を策定。

<全国の報告病床数と必要病床数>



※ 病床機能報告の集計結果と将来の病床の必要量は、各構想区域の病床数を機械的に足し合わせたものであり、また、それぞれ計算方法が異なることから、単純に比較するのではなく、詳細な分析や検討を行った上で地域医療構想調整会議で協議を行うことが重要。

新たな地域医療構想

入院医療だけでなく、**外来医療・在宅医療、介護との連携、人材確保等を含めた地域の医療提供体制全体の課題解決を図る地域医療構想へ**

- 2040年頃に向けて、医療・介護の複合ニーズ等を抱える85歳以上の増加、人材確保の制約、地域差の拡大が想定される。
- 増加する高齢者救急・在宅医療の需要への対応、医療の質や医療従事者の確保、地域における必要な医療機能の維持が求められる。
- 病床の機能分化・連携だけでなく、**外来医療・在宅医療、介護との連携、人材確保等を含めたあるべき医療提供体制の実現**に資する新たな地域医療構想を策定。
- 2040年やその先を見据えて、地域の実情に応じて、「治す医療」を担う医療機関と「治し支える医療」を担う医療機関の役割分担を明確化し、**医療機関の連携・再編・集約化**を推進することが重要。
このため、病床の機能分化・連携に加え、
 - ・ **地域ごとの医療機関機能**（高齢者救急の受入、在宅医療の提供、救急・急性期の医療提供等）
 - ・ **広域な観点の医療機関機能**（医育及び広域診療等の総合的な機能）の確保に向けた取組を推進。

<今後のスケジュール>

- 令和7年度 新たな地域医療構想に関するガイドラインの作成（国）
- 令和8年度～ 新たな地域医療構想の策定（県）
- 令和9年度～ 新たな地域医療構想の取組を順次開始（県）

人口の少ない地域における構想区域の見直しの例（圏域の広域化）

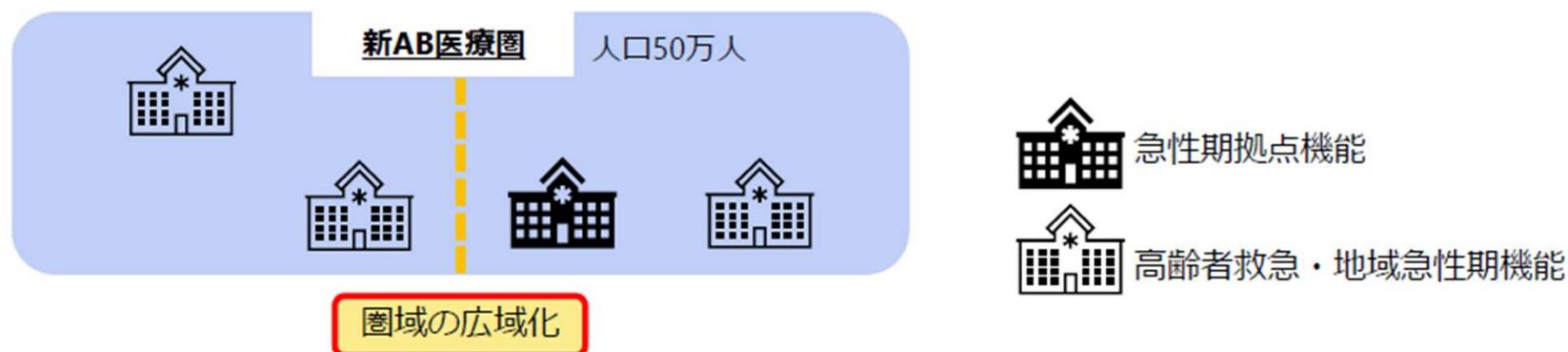
- 人口20万人未満の区域等において、持続可能な医療提供体制の確保に向けて、周囲の区域の人口や医療資源等も踏まえて点検、見直しが必要。一定の医療提供の確保が困難な区域については、当該区域内での連携・再編・集約化だけでなく、隣接する区域との合併等も含めて検討が必要。

現状



見直し後

- A医療圏単独では、急性期医療を確保できないと考えられることから、B医療圏と統合し、全体で急性期拠点機能を確保。
- 急性期を担っていた医療機関について、地域全体で、急性期を集約するとともに、その他の医療機関については高齢者救急・地域急性期を担う。
- 旧A医療圏においては、高齢者救急・地域急性期機能を確保した。



人口の少ない地域における患者の医療へのアクセス確保に向けた取組

- これまで人口の少ない地域においても、医療資源を多く必要とする手術等の医療や診療所による外来医療などの提供が行われてきたが、2040年を見据え、区域の見直し、急性期医療の連携・再編・集約化を進めていく必要がある。
- そういった中、患者の医療へのアクセスを維持する観点から、地域の医療資源の状況や以下のような取組事例を把握し、地域医療構想調整会議で検討を行うことが重要。

手段	実施主体の例	具体例
オンライン診療① D to P	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 外来・在宅医療を受けている患者について、通院の必要がない状態の場合等に、外来や在宅医療の代わりにオンライン診療を実施
オンライン診療② D to P with N	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 例として、山口県岩国市柱島においては、本土から来た看護師が患者のオンラインによる受診を支援し、患者が受診できる機会を増やす取組が行われた。看護師が患者のそばにいる状態で行われるオンライン診療についての有用性が指摘されている。
オンライン診療③ D to D	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 遠隔放射線画像診断、遠隔病理画像診断、遠隔コンサルテーション等により、医療資源の少ない地域等における医師の診療を支援
巡回車	地方自治体	<ul style="list-style-type: none"> へき地の患者が、近隣の医療機関まで受診するにあたり、その負担を軽減するための事業が行われている。例として北海道では、無医地区等から、市街地へ向かう公共交通機関として「へき地患者輸送バス」の整備等が行われている。
医師の派遣	都道府県・医療機関	<ul style="list-style-type: none"> へき地等へ代診医等を派遣。
巡回診療	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 医療従事者が乗車した移動診療車が出向き、車内のテレビ会議システムを用いて診療所の医師とオンライン診療を実施。
宿泊施設の整備	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 遠方の妊産婦や小児慢性疾患の患者が宿泊可能な設備を整備。
交通費・宿泊費補助	地方自治体	<ul style="list-style-type: none"> 遠方の分娩取扱施設で出産する必要がある妊婦に、分娩取扱施設までの移動にかかる交通費および出産予定日前から分娩取扱施設の近くで待機するための近隣の宿泊施設の宿泊費を助成。
有床診療所	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 医療需要の少ない地域等で病院を設置するほどの医療需要がない場合などに、医療需要の多寡にあわせて柔軟に医療を提供。
隣接する都道府県との連携	都道府県	<ul style="list-style-type: none"> 地理的条件や交通事情により、医療資源の豊富な最寄りの医療圏までのアクセスが、当該都道府県以外の場合があり、県をまたいだ連携を行う。

アクセスの確保について

- 今後の医療需要の減少等に向け、人口の少ない地域でも効率的に一定の医療の質を確保するためには、ICTの活用も含めた取り組みが必要となる。地域ごとの特性に応じて、集約して一定の機能を有する病院を圏域で確保することのほか、日常的な診療について、D to P with Nも含めたオンライン診療の活用をすること、地域で確保が難しい医療サービスについて、通院等の負担軽減施策を講じること等が考えられる。

離島へき地におけるオンライン診療(D to P with N)の活用事例

【研究班の実証ケース】 岩国市立柱島診療所（常勤医なし）
 ・河津漁園のへき地医療拠点病院から月2回、医師が派遣される。島民は診療日を増やしてほしいと要望。
 ・令和2年から実証開始。本土から看護師のみ柱島にわたり、オンライン診療を支援し、診療日を増やす。

へき地医療拠点病院 岩国医療センター（500床）

【実施内容】
 ① 診療日を増やす（天候不自由も）
 ② 医師派遣・処方
 ③ 患者の来院
 ④ 患者の来院
 ⑤ 患者の来院

医師派遣として定期的に往島に行っている医師

クラウド型電子カルテ

オンライン診療中心、診療者の派遣（渡航）

柱島診療所や自宅

看護師がオンライン診療を支援

・オンライン診療「D to P with N」は、患者の同意の下、看護師が患者のそばにいる状態での診療である。医師は診療の補助行為を看護師等に指示することで、予測された範囲内における治療行為や予測されていない新たな症状等に対する検査や看護師等を通じて可能となる（オンライン診療の適切な実施に関する指針）。

・離島等の診療所においては、荒天等により医師及び薬剤師がやむをえず不在となる場合に、一定の条件のもと医師又は薬剤師が確認しながら看護師が一定の薬剤を患者に処方することができる（令和4年8月21日厚労省事務連絡）。

【オンライン診療において「with N（看護師）」のメリット】
 ① 医師が現地にいなくても、通常のオンライン診療に比べて、質の高い診療（検査、処置）を届けられる。
 ② デバイス操作が困難、難聴、認知症などの高齢者にも対応できる。
 ③ 急患対応時の看護師の精神的な不安を軽減、特に緊急オンライン診察には看護師は必須。

課題
 ・デバイスの操作など、オンライン診療支援に必要なスキルの習得、普及からの医師とのコミュニケーション。
 ・看護師によるオンライン診療支援には多大な人的コストやスキルが必要。

33

岩国市柱島において、本土から来た看護師が患者のオンラインによる受診を支援し、患者が受診できる機会を増やす取組が行われた。看護師が患者のそばにいる状態で行われるオンライン診療についての有用性が指摘されている。

へき地における患者の通院負担軽減に関する事業の例

へき地患者輸送車（艇）事業について

へき地患者輸送車（艇）運行支援事業：令和7年度当初予算額 **14.5億円**（26.4億円）
 へき地患者輸送車（艇）整備事業：令和7年度当初予算額 **22.8億円**（17.8億円）

1 事業の目的

へき地の患者を近隣の医療機関まで輸送する「へき地患者輸送車（艇）」の運行に対する財政支援を行うことで、へき地における住民の医療を確保する。

【運行支援事業】
 ○実施主体：市町村、へき地医療拠点病院、へき地診療所等
 ○補助率：1/2
 ○対象経費：人件費、燃料費等
 ○基準額：1台当り765千円（患者輸送車）、1台当り1,289千円（患者輸送艇）

【整備事業】
 ○実施主体：市町村、へき地医療拠点病院、へき地診療所等
 ○補助率：1/2
 ○対象経費：購入費
 ○基準額：マイクロバス1台当り2,829千円、ワゴン車1台当り1,474千円、艇1隻当り10,196千円

無医地区等

へき地医療拠点病院

へき地診療所

車輿協力医療・診療所

へき地の患者が、近隣の医療機関まで受診するにあたり、その負担を軽減するための事業が行われている。北海道では、無医地区等から、市街地へ向かう公共交通機関として「へき地患者輸送バス」の整備等が行われている。

巡回診療の取組例

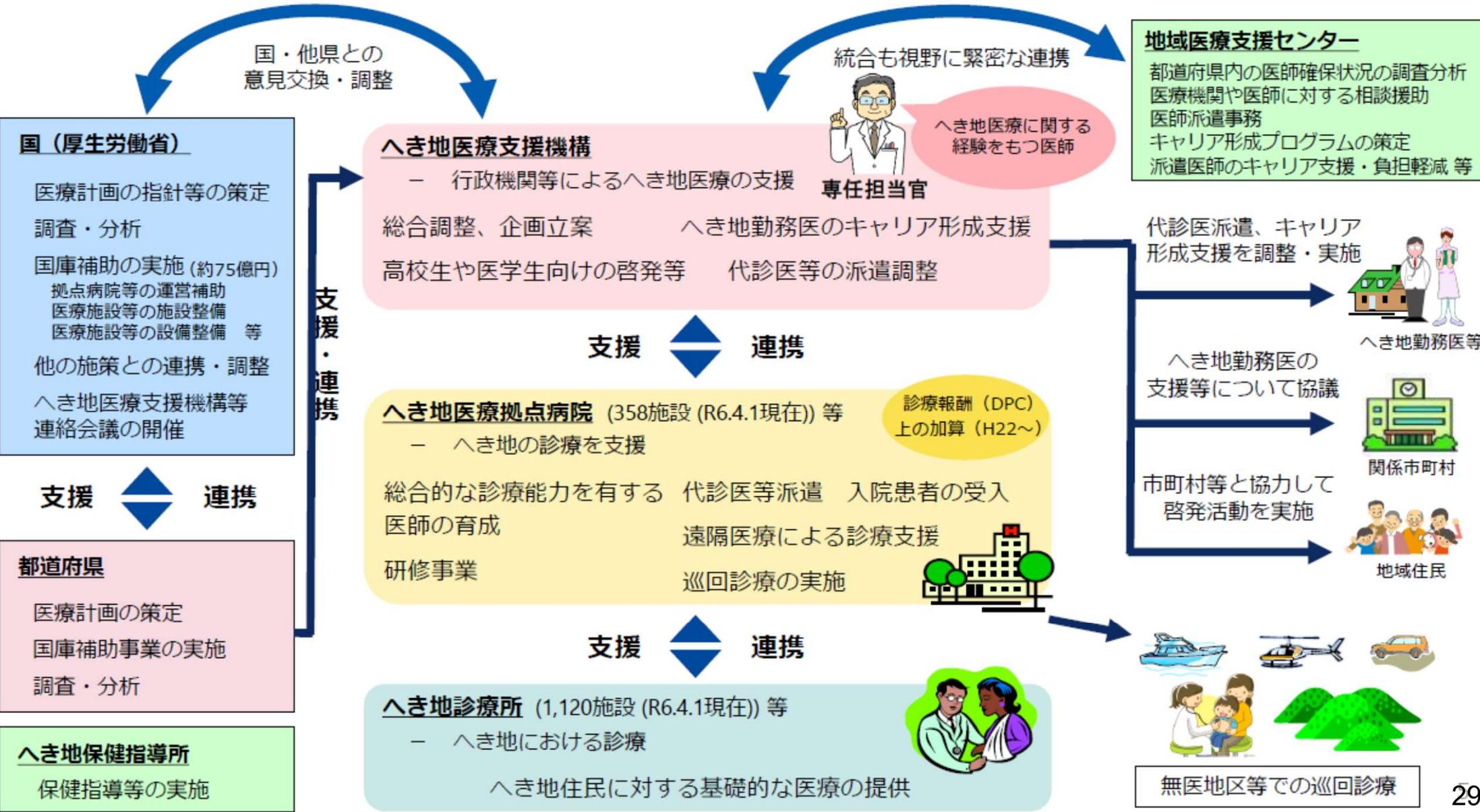
- 定期的に通院を必要とする高齢者が移動困難者等に対し、医療Maasを活用することにより効率的な医療提供を行っている例がある。



- 自宅等へ、看護師等の医療従事者が乗車した移動診察車が出向き、車内のテレビ会議システムを用いて診療所の医師とオンライン診療を実施。
- 患者は遠方への通院の必要がない。
- 医師はこれまで訪問診療のために要していた移動時間を、外来の患者や緊急性の高い患者の対応に充てることが可能となる。

へき地における医療の提供体制

- へき地においては、へき地診療所による基礎的な医療の提供・無医地区への巡回診療の実施など、患者の医療へのアクセス維持のため、様々な取組が行われている。





②小豆島中央病院
(ヒアリング先：小豆島中央病院)

アクセス不安の解消（香川県小豆島）

■ 島全体でのバス路線の整備

- 小豆島では、平成28年の小豆島中央病院開院予定に加え、瀬戸内国際芸術祭の開催による観光客増加、平成29年の統合高校の開校予定等もあり、島全体で公共交通基盤の整備が必要な状況であった。
- そのため、自治連合会会長や社会福祉協議会等の小豆島の関係者や、有識者で構成される小豆島地域公共交通協議会を設置し、平成28年度から令和2年度の小豆島地域公共交通網形成計画を策定。
- 小豆島中央病院を中心とした路線については、路線の延長や病院の診療時間に合わせた乗り入れ時間の設定を行った。
- 高齢者を中心とした患者のバス利用を想定し、新しい車輛を導入する際にはノンステップバスにする等、ユニバーサルデザインの対応も進めている。
- 小豆島は車社会ではあるものの、高齢者の運転免許返納や、高齢者の独居・老老世帯が増加している状況もあるため、今後もバス利用のニーズは減少することなく維持される見込みである。

■ バス運賃の引き下げ

- 島内の路線バスの運賃は元々最大で1,180円であったが、上限を300円まで引き下げる対応を行い、バス運賃の上限引き下げによるバス会社の減収に対しては財政措置を行った。

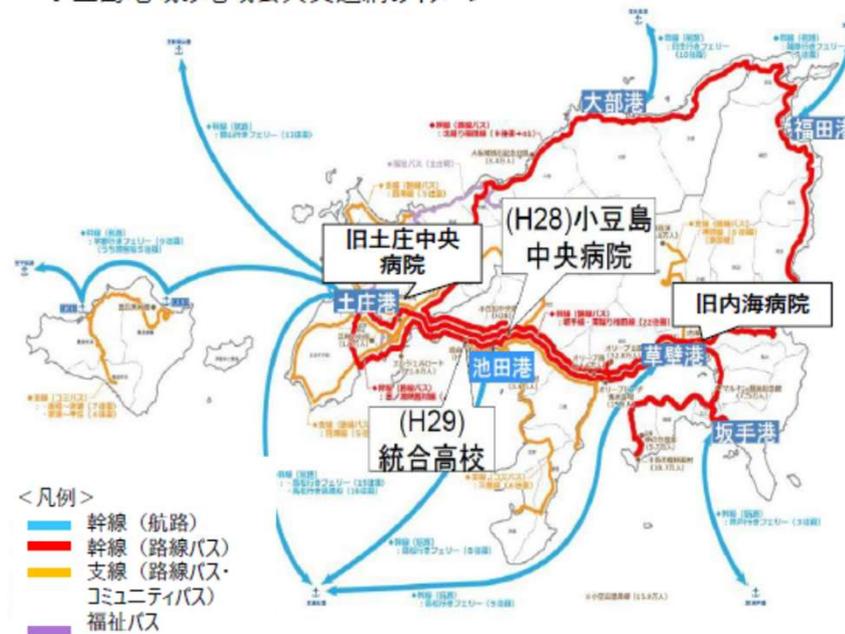
※コロナ禍になるまでの数年は大きな補助額ではなかったが、コロナ拡大後の2年程は観光客の減少も影響し、年間3~4千万円程の補助額となっている。

- 島内住民の反応としては、従来からバス運賃が高い印象があったため、使いやすくなったと歓迎されている。

■ ロータリーの整備

- 患者安全の観点から、病院の玄関前までバスが乗り入れられるよう、小豆島中央病院のロータリーの整備を行った。

<小豆島地域の地域公共交通網のイメージ>



【ポイント】

- 小豆島全体の公共交通網形成計画の中で、病院を中心としたバス路線の整備に取り組んだ。
- 患者のアクセス手段確保のためバスの運賃の引き下げを行い、バス会社の減収に対しては財政措置を行った。
- 病院の玄関前までバスで移動できるよう、病院敷地内の整備も行った。

厚生労働省医政局 令和6年度 地域医療連携推進法人が行う取組に関する調査研究報告書より

湖南メディカル・コンソーシアム（滋賀県草津市）

認定日

2020年4月1日

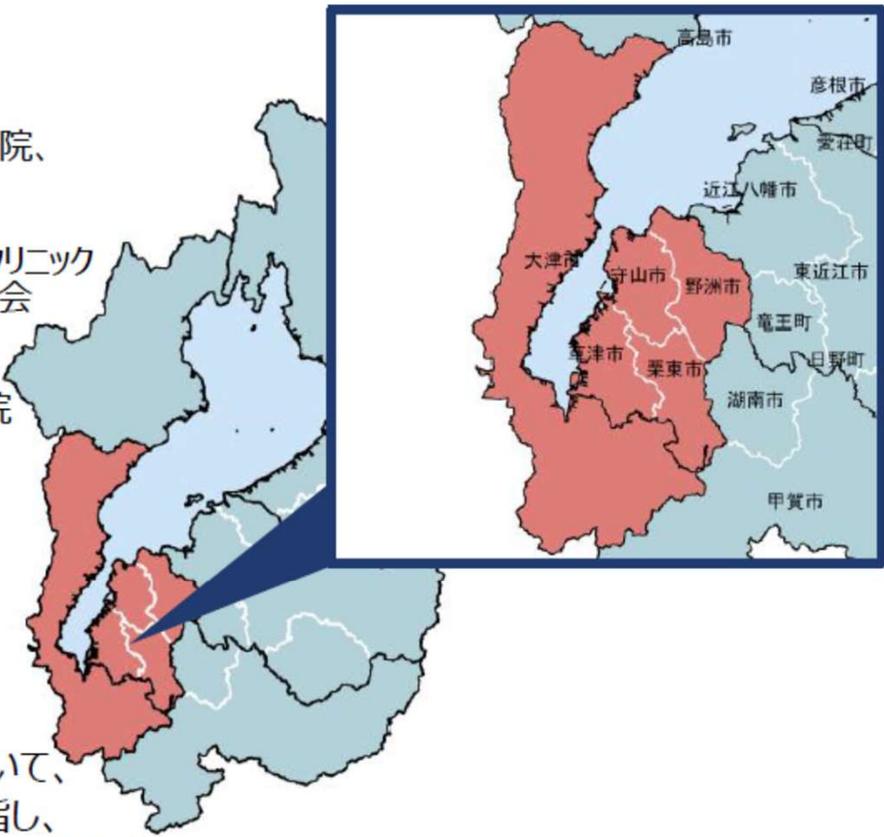
参加法人等

社会医療法人誠光会（淡海医療センター、淡海ふれあい病院、草津介護医療院）、医療法人芙蓉会（南草津病院）
 医療法人社団加藤内科医院、医療法人社団水谷医院
 医療法人いなぎハートクリニック、医療法人金沢整形外科クリニック
 医療法人小西醫院、医療法人ごとう医院、医療法人こまくさ会
 医療法人翔誠会、医療法人スマイル、医療法人拓翔会
 医療法人にじいる会、医療法人ハートセンター
 医療法人藤寿会、医療法人平和の森、医療法人ほりで医院
 社会福祉法人誠光福祉会、社会福祉法人よつば会
 社会福祉法人慈恵会、社会福祉法人友愛
 特定非営利活動法人オリーブの実
 特定非営利活動法人ゆうらいふ
 NPO法人ふれあいワーカーズ、10クリニック（個人）

※参加施設については病院のみ掲載
 ※2020年4月に74施設で発足。
 現在の参加施設数は127施設（2024年12月時点）

特徴

大津市、草津市、栗東市、守山市、野洲市域において、
 地域医療構想と地域包括ケアシステムの実現を目指し、
 地域完結型医療の推進及び経営効率化等に取り組む連携法人である。



出所：PAREA-Medical(2023)/国際航業、ArcGIS/Esri Japan

湖南メディカル・コンソーシアムの連携推進業務

1 医療従事者の相互派遣 (出向)	2 共同研修	3 介護従事者等の資格取得支援
4 「びわ湖あさがおネット」の活用と 地域包括ケアシステムの支援	5 価格交渉代行 (購買業務委託)	6 共同購買
7 給食セントラルキッチン	8 事務業務の効率化	9 全体の見える化（予測含む） コマンドセンター

【取組例】 車両管理の効率化

- 当連携法人では、参加法人から業務委託を受け、地域包括ケアシステムの円滑な運用のため、施設間移動の手段として、サポートカー注・ドクターカーの運営を行っている。また、**従来より各施設において、送迎バス等患者・利用者の施設間移動の手段として利用されている車両が多数存在する。**

注：サポートカーとは、介護施設への移送や、救急搬送を必要としない患者移送に用いる車両を指す

- **これらの車両について、連携法人に「車両管理部」を置き、20人のドライバーを直接雇用し、約80台の車両の車両管理・共同運行を一元化し、効率化を図っている。**
- 車両管理に関する業務委託料については、運行ルートごとの距離から所要時間を算出し、これにかかる人件費について参加法人から支払いを受けている。
- 車両については連携法人が所有するのではなく、各法人の所有としているが、車両のリース会社との契約における価格交渉は連携法人が一括して行うことで「規模の経済」によるコスト削減効果を創出している。



国土交通省では、医療アクセスの確保のための地域公共交通会議での公共交通再編、地域医療連携推進法人を活用した送迎の共同化の後押しなどに加え、以下のような取組を令和6年度予算で支援。

小規模病院送迎の共同化と生活利便の融合

新栄病院ほか10の医療機関（札幌市清田区）

地区内の小規模医療機関を互いに結ぶデマンド乗合バスを共同運営。利用者の声を受け、交通結節点となる公共施設やスーパー等への立寄も可能に。



清田区内の病院間を結ぶ乗合バスを運行します

(対象病院)
 ・札幌美しが丘脳神経外科病院
 ・札幌整形循環器病院
 ・札幌清田整形外科病院
 ・札幌清田病院
 ・真栄病院
 ・北野病院
 ・美しが丘病院

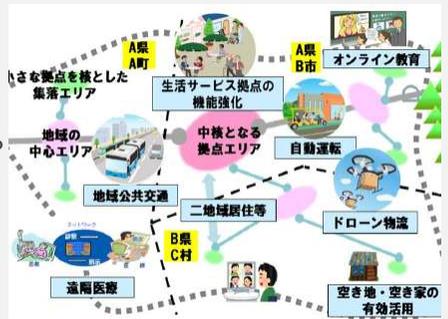
R 6 国交省「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト-共創モデル事業

データ活用による医療アクセス改善 & 生活交通の再構築

帯広圏官民連携プラットフォーム

(帯広市、音更町、幕別町、芽室町、北海道、十勝地区バス協会、十勝地区ハイヤー協会ほか)

住民の健康増進及び生活の質の向上のため、医療機関へのアクセスや生活人流データを可視化。データに基づき持続可能な交通ネットワーク・運営体制へ再構築。

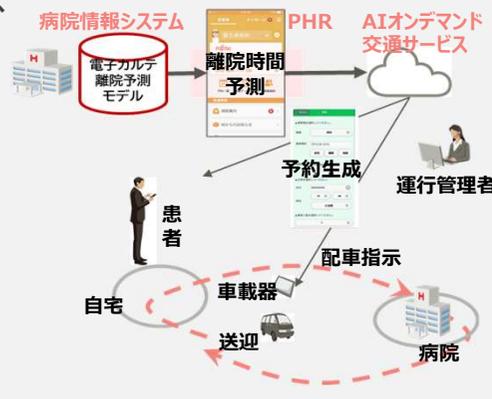


R 6 国交省 地域生活圏形成リーディング事業

診療予約と医療アクセスの自動連携

徳島県立中央病院（徳島県徳島市）

受診予約システムとデマンドバス配車システムを連携。診療内容に応じ、診察終了時刻を予想。最適な往路・復路送迎、商業施設等への立寄りを自動で提案、予約可能に。



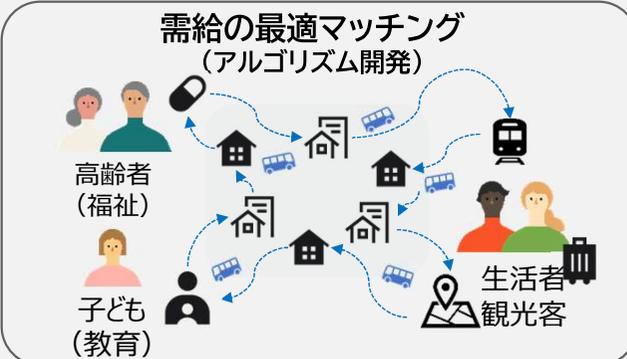
病院情報システム
 電子カルテ
 離院予測モデル
 PHR
 離院時間予測
 AIオンデマンド交通サービス
 予約生成
 運行管理者
 患者
 自宅
 車載器
 送迎
 病院
 配車指示

R 6 国交省 地域交通DX COMmmONS

地域輸送資源のフル活用（介護、教育、生活連携）

岡山県玉野市のほか全国数カ所で同時実証

福祉・観光・教育施設等の送迎車両の運用を共同化。簡素に操作できる共通システムの活用により、配車調整を自動化・省力化。各施設の運営負担を軽減、介護、教育、生活の質を同時向上。



需給の最適マッチング (アルゴリズム開発)

高齢者(福祉)
 子ども(教育)
 生活者(観光客)

R 6 国交省 地域交通DX COMmmONS

公立小中学校の統廃合をお考えの皆さまへ

～児童生徒のより良い教育環境の確保に向けて～

少子化の急速な進行など社会が大きく変化している中、公立学校を取り巻く状況の変化とあわせて、公立学校の統廃合に関する検討が求められている自治体が多くなっています。

本パンフレットは、文部科学省において平成27年に取りまとめた「公立小学校・中学校の適正規模・適正配置に関する手引～少子化に対応した活力ある学校づくりに向けて～」(以下「手引」という。*)を基に、小中学校の統廃合の検討を進めようとする皆様に対してそのポイント等を分かりやすくまとめたものです。

各市町村におかれては、地域ごとの様々な実情や課題等を踏まえ、保護者や児童生徒、教職員、地域住民等の関係者と合意を図りながら検討いただく際の参考資料として、是非ご活用ください。

令和7年3月 文部科学省初等中等教育局初等中等教育企画課教育制度改革室



1 小中学校の適正規模・適正配置の基本的な考え方

1. 適正規模・適正配置の検討が求められる背景

子供たちを取り巻く環境の大きな変化の中で、適正規模・適正配置の検討が求められることが増えています。



2. 適正規模・適正配置の基本的な考え方

義務教育段階の学校の目的は、児童生徒の能力を伸ばしつつ、社会的自立の基礎、国家・社会の形成者としての基本的資質を養うことであり、学校では、児童生徒が集団の中で、多様な考えに触れ、認め合い、協力し合い、切磋琢磨することを通じて思考力や表現力、判断力、問題解決能力などを育み、社会性や規範意識を身に付けさせることが重要であることから、**学校は一定の規模を確保することが重要です。**

学校規模の適正化の検討は、あくまでも**児童生徒の教育条件の改善の観点を中心に据え**、学校教育の目的や目標をより良く実現するために行うべきものです。

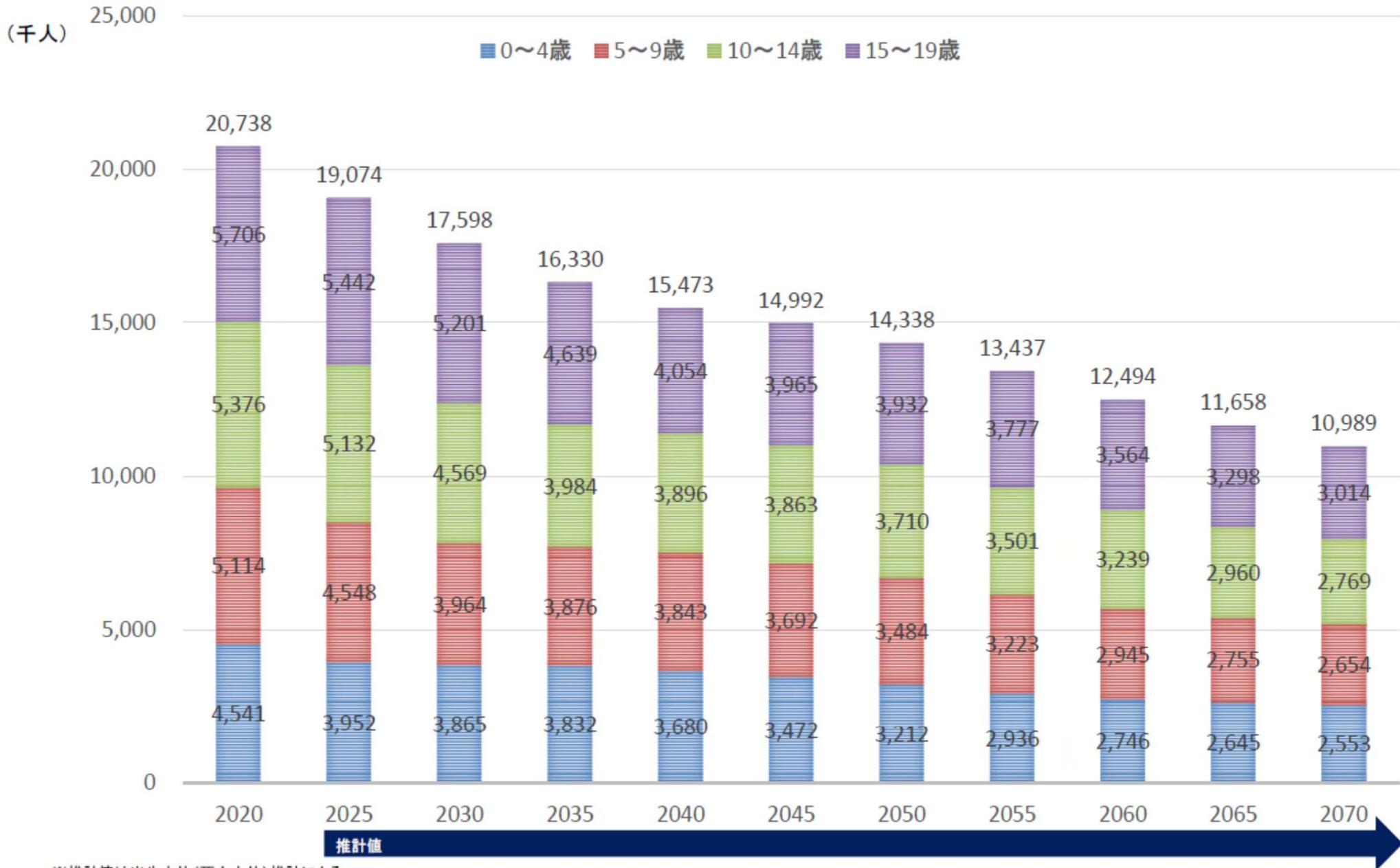
また、学校は地域のコミュニティの核として、防災・保育・地域の交流の場等の機能を併せ持ちます。地域の実情により、学校統廃合が困難な場合や小規模校として存続させることが必要な場合もあり、こうした判断も尊重される必要があります。

※1:「公立小中学校・中学校の適正規模・適正配置に関する手引～少子化に対応した活力ある学校づくりに向けて～」(平成27年1月27日)
 ※2:人口動態統計速報(令和6年12月分)(厚生労働省)



子供の人口の将来推計

◆ 国立社会保障・人口問題研究所の予測では、19歳以下の人口は2045年には1,500万人を下回り、2070年には約1,100万人となる。



※推計値は出生中位(死亡中位)推計による。

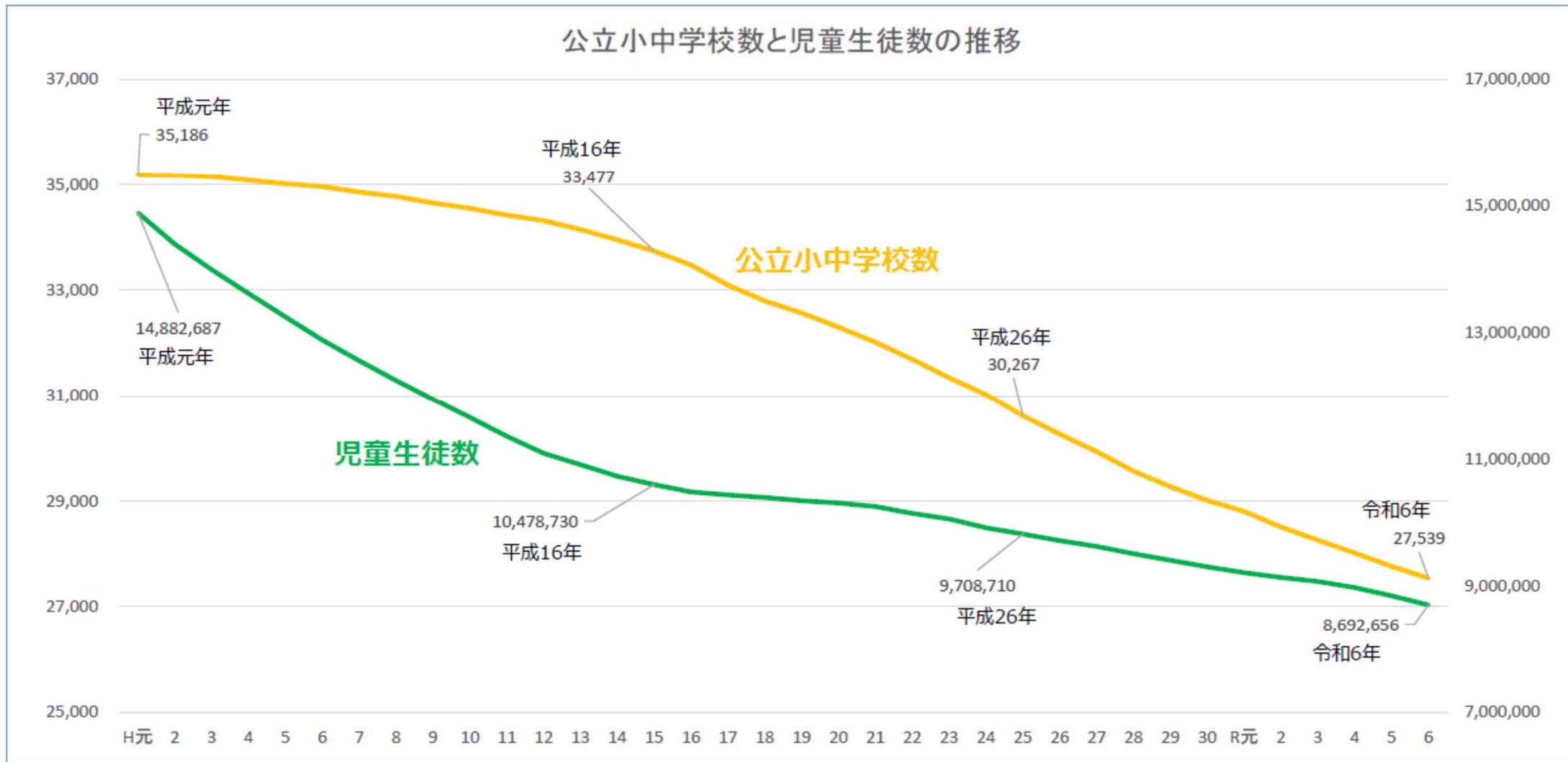
各年10月1日現在の総人口(日本における外国人を含む)令和2年(2020)年は、総務省統計局『令和2年国勢調査 参考表:不詳補充結果』による。

文部科学省「令和の日本型学校教育」を推進する学校の適正規模・適正配置の在り方に関する調査研究協力者会議」資料より

【出典】国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」をもとに作成

公立小中学校数と児童生徒数の推移（H元～R6）

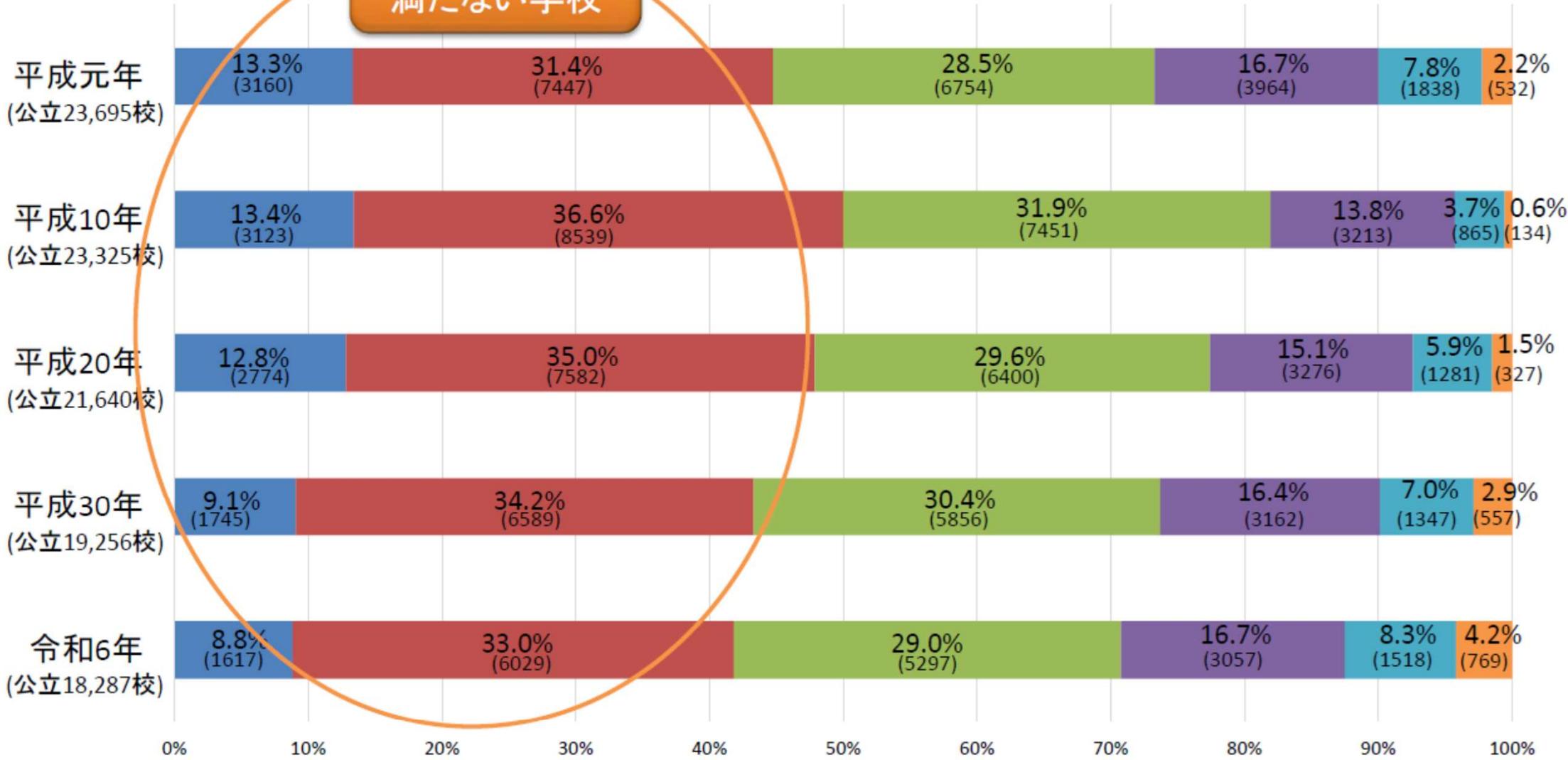
- 令和6年度の公立小中学校の学校数は、平成元年度と比較して21.7%(7,647校)減少、10年前(平成26年)と比較して9.0%(2,728校)減少。
- 令和6年度の公立小中学校の児童生徒数は、平成元年度と比較して41.6%(6,190,031人)減少、10年前(平成26年)と比較して10.5%(1,016,054人)減少。



公立小学校の約4割が標準規模を下回る

※グラフ中の（ ）内の数字は全体の学校数（0学級の学校数を除く）に占める割合
 ※学校数は本校の数、分校を含まない
 ※特別支援学級を含む

標準規模に
満たない学校



■ 5学級以下 ■ 6～11学級 ■ 12～18学級 ■ 19～24学級 ■ 25～30学級 ■ 31学級以上

標準規模

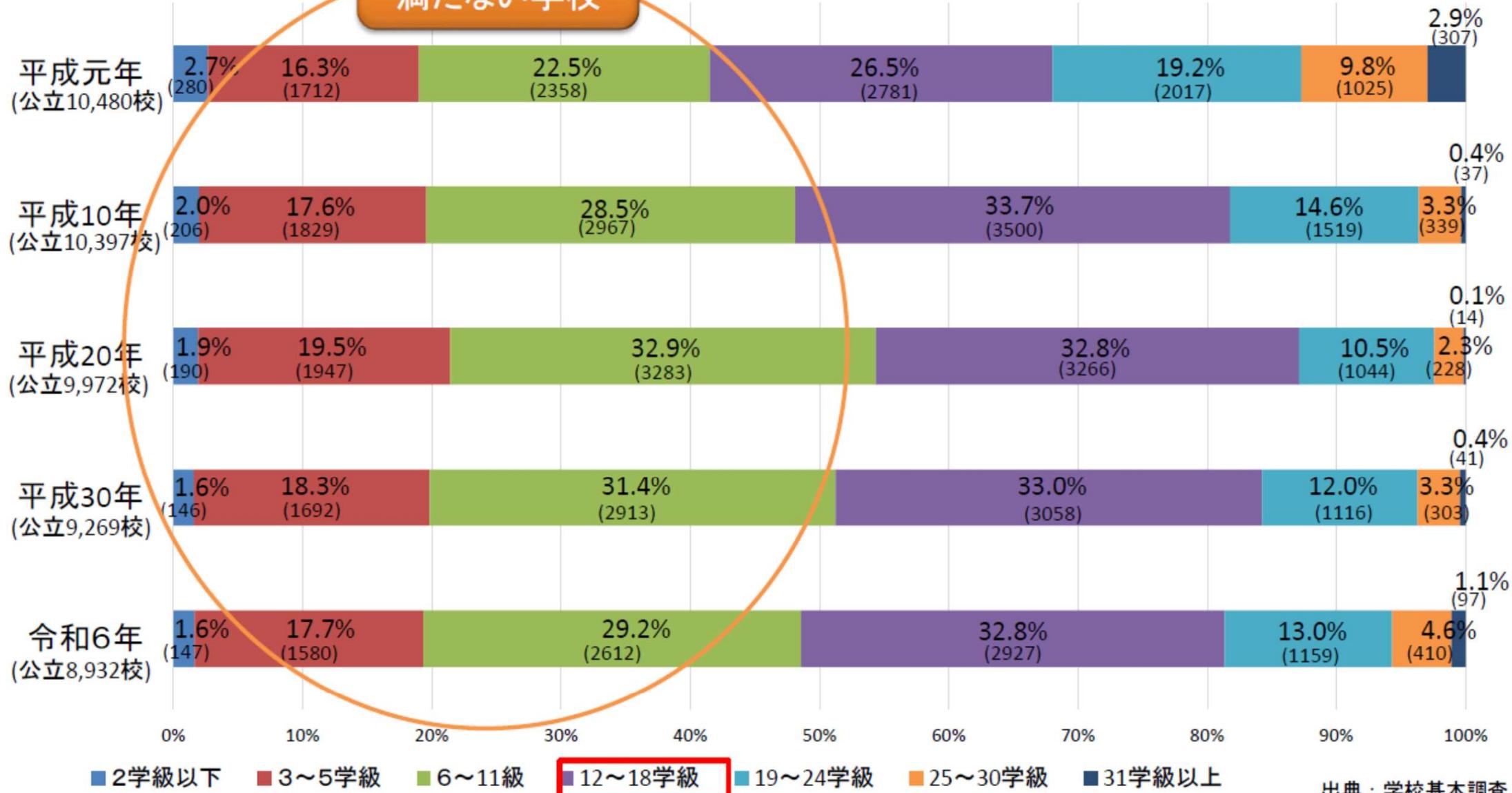
出典: 学校基本調査

【学校教育法施行規則第41条】
 小学校の学級数は、12学級以上18学級以下を標準とする。ただし、地域の実態その他により特別の事情のあるときは、この限りでない。

公立中学校の約5割が標準規模を下回る

標準規模に
満たない学校

※グラフ中の（ ）内の数字は全体の学校数（0学級の学校数を除く）に占める割合
 ※学校数は本校の数、分校を含まない
 ※特別支援学級を含む

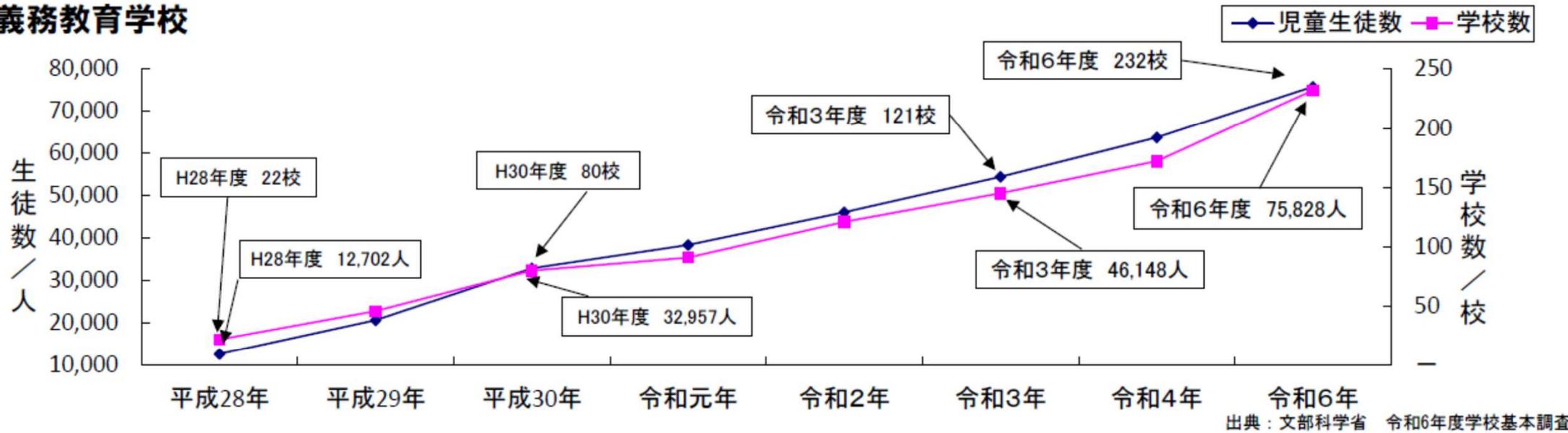


出典：学校基本調査

【学校教育法施行規則第79条(同規則第41条を準用)】
 中学校の学級数は、12学級以上18学級以下を標準とする。ただし、地域の実態その他により特別の事情のあるときは、この限りでない。

公立義務教育学校の数と児童生徒数の推移

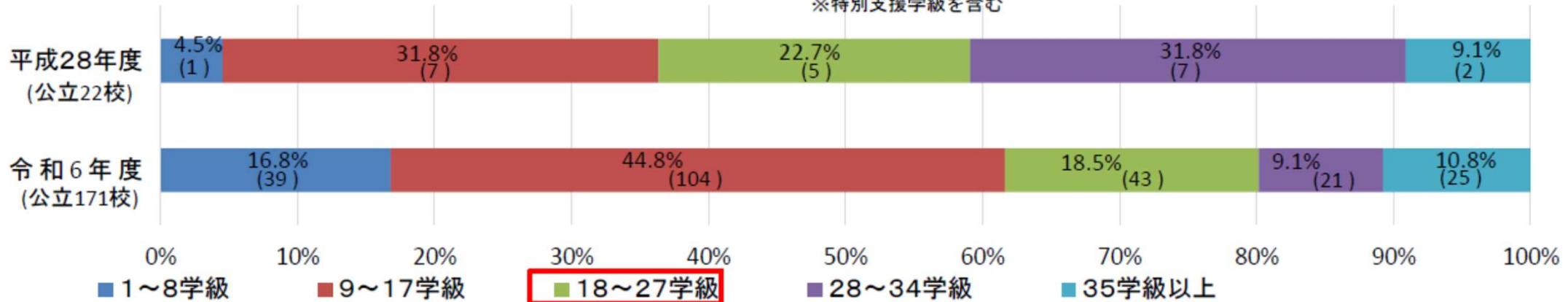
義務教育学校



公立義務教育の学級規模別学校数(割合)の推移

義務教育学校

※グラフ中の () 内の数字は全体の学校数 (0学級の学校数を除く) に占める割合
 ※学校数は本校の数、分校を含まない
 ※特別支援学級を含む



標準規模

出典：文部科学省 令和6年度学校基本調査

【学校教育法施行規則第79条の3】

義務教育学校の校の学級数は、18学級以上27学級以下を標準とする。
 ただし、地域の実態その他により特別の事情のあるときは、この限りでない。

適正規模・適正配置に関する基本的な考え方

- 児童生徒が集団の中で、多様な考えに触れ、認め合い、協力し合い、切磋琢磨することを通じて一人一人の資質や能力を伸ばしていくという特質を踏まえると、学校については、一定の規模を確保することが望ましい。

※小規模の場合には、例えば、以下のような課題が生じる

- ・クラス替えができない、クラス内で男女の偏りが生じる、人間関係が固定化する
- ・多様な意見に触れることが難しくなる、スポーツ実技や合唱・合奏などが困難になる



- そのため、文部科学省では、小中学校の学校規模（学級数）の標準等を設定。
(学校教育法施行規則において、学校規模の標準は、小中学校ともに、**12学級以上18学級以下**)

- 学校規模の適正化の検討は、あくまでも児童生徒の教育条件の改善の観点を中心に据え、学校教育の目的や目標をより良く実現するために行うべきもの。

※学校には一定の規模が必要な一方で、統廃合の結果、極端に長距離の通学が求められることなども問題。

- また、学校は地域のコミュニティの核として、防災・保育・地域の交流の場等の機能を併せ持つ。地域の事情により、学校統廃合が困難な場合や小規模校として存続させることが必要な場合もある。

 統廃合することも、小規模校として存続させることも、設置者である自治体が判断。

※小規模校として存続させる場合、メリットを最大化するとともに、デメリットを最小化するような工夫が必要。

学校施設の複合化に関する現状

学習環境の向上に資する学校施設の複合化の在り方について（平成27年11月）

学校施設の複合化に係る基本的な考え方と計画・設計上及び管理・運営上の留意事項について取りまとめた報告書

※学校施設の在り方に関する調査研究協力者会議（部会長：上野淳 首都大学東京学長）において検討

○ 学校施設の複合化に関する現状

公共施設全体の背景

- ・人口構成や社会構造の変化等により、公共施設の利用需要が変化している。
- ・増大する維持管理費について、計画的整備により財政負担を平準化する必要がある。

学校施設に関する背景

- ・老朽化対策の検討にあたり、より効果的・効率的な学校施設の整備・活用が求められる。

➔ 学校施設と他の公共施設との複合化の需要が高まっている。



学校を中心とした他の公共施設との複合化・共用化について

学校施設の複合化・共用化を行うことにより、施設機能の高機能化・多機能化に伴う児童生徒や地域住民の多様な学習環境の創出、公共施設の有効活用、財政負担の軽減等につながることが期待される。

公立小中学校等の複合化事例数

全国で**11,450校**（約39%）

複合化した公共施設等の種類別件数（延べ数）

文教施設		社会福祉施設		文教施設・社会福祉施設以外の施設	
体育館	843件	放課後児童クラブ	6,870件	地域防災備蓄倉庫	7,475件
公民館	608件	児童館等	170件	給食共同調理場	409件
図書館	75件	保育所	88件	行政機関	55件

（令和4年9月1日時点 文部科学省調べ）

■ 学校施設と公共施設との複合化のイメージ

他の公共施設（図書館等）との複合化・共用化を図り、多様な「知」を集積する共創空間としていく姿



「新しい時代の学びを実現する学校施設の在り方について（最終報告）」
（令和4年3月）より



- 学校規模 / 50学級1,140名 (特別支援学級 / 16学級 (94名)) ※令和7年4月現在
- 複合施設 / 義務教育学校 (20,895㎡) 豊中市庄内コラボセンター (9,195㎡)
- 整備時期 / 令和5年
- 構造 / RC造一部S造 地上4階

施設整備の背景

- * 義務教育学校と、子育て支援センター・図書館・市役所出張所・介護予防センター・公民館等の機能が複合した施設である庄内コラボセンターを同一敷地内に併設
- * 義務教育学校は、学校施設の老朽化・少子化の状況を踏まえ、南部地域の3小学校と2中学校を統合
- * 庄内コラボセンターは、南部地域に散在する、学校以外の老朽化した公の施設等と、少子高齢化が進み、活気に陰りが見えはじめているまちの状況も踏まえ地域の活性化と課題解決のために生活・学習等支援拠点機能などをもつ複合施設として整備

管理・運営の体制

施設	所管	管理・運営
義務教育学校	教育委員会	教育委員会
庄内コラボセンター (子育て支援センター・図書館・市役所出張所・介護予防センター・公民館等)	市長部局 教育委員会(図書館)	市長部局 教育委員会(図書館)



2階デッキ



あいさつロード (左側が庄内コラボセンター、右側が庄内さくら学園)

○義務教育学校と地域拠点施設の一体的整備

- ・ 豊中市立の義務教育学校 (庄内さくら学園) と地域拠点施設 (庄内コラボセンター) を同敷地に一体で計画。学校と地域が一体となり、子供から大人まで多様な関係のなかで、子供たちの活動、学び、成長を育み、子育てや地域活動などを支援できる場としている。
- ・ 両施設の間には誰もが通行できる「あいさつロード」を通し、また2階には学校と地域拠点施設を相互に行き来できる連絡橋を設け、地域とともに関わる領域を創出(あいさつロードで地域のお祭りなどを開催)



あいさつロード沿いの昇降口 ※登下校中は警備員を配置。その他の時間は電子錠で施錠管理



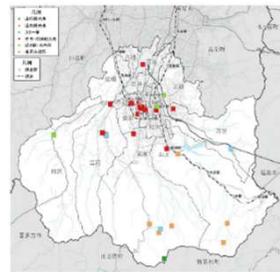
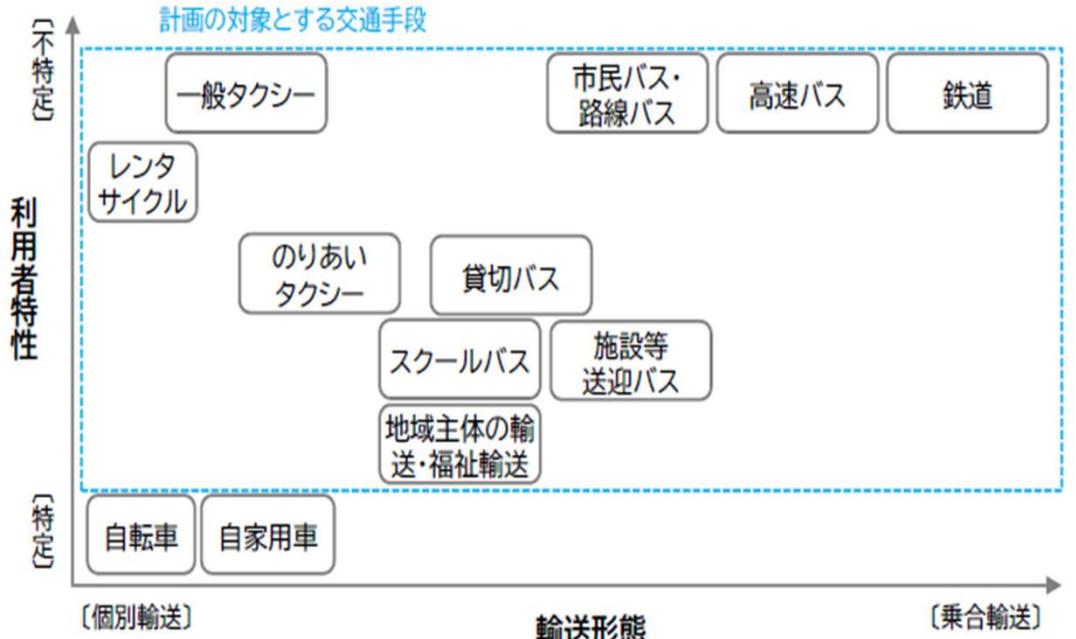
学級間での交流を可能とする多目的スペース



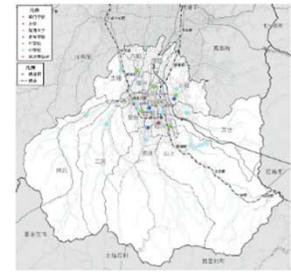
異なる学年が交わるスペース

- 米沢市においては、公共交通に加え、**スクールバス・医療機関送迎バス・観光送迎バス等の輸送サービスについても、網羅的に運行状況を調査・把握。自転車を含む全ての地域輸送資源を統合的にフル活用。**
- **市立病院や屋内遊戯施設、小中学校等他分野施設の分布・統廃合などの情報を整理分析し、地域交通の今後の需要・供給の見通し等を立て、交通計画の再編に反映。**

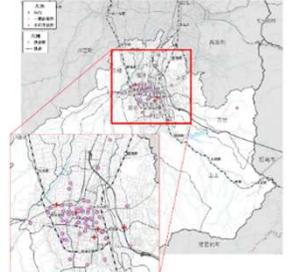
区分	運行主体						
		スクールバス	市民バス	山交バス	のりあいタクシー	借上げタクシー	
スクールバス (小・中学校) ※市民バス等の利用を含む	小学校	万世小		○			
		南原小			○	○	
		三沢東部小					○
		上郷小	○				
		松川小				○	
	中学校	二中	○				○
		三中			○	○	
		四中			○		
		五中				○	
		七中		○			
※一部冬期のみ利用を含む ※南原小について、関地区は登校時:山交バス、下校時:借上げタクシー 李山地区は登下校:借上げタクシー							
スクールバス (高等学校)	米沢中央高校、九里学園高校						
医療機関送迎バス	米沢こころの病院 [※] 、米沢駅前クリニック [※] 、しおいクリニック、ふくろう薬局 ※デイケア対象者のみ						
観光送迎バス	小野川温泉 河鹿荘、鈴の宿 登府屋旅館、高砂屋旅館、うめや旅館、旭屋旅館、宝寿の湯、名湯の宿 吾妻荘、やな川屋旅館、湯杜 匠味庵 山川 白布温泉 東屋旅館、中屋別館 不動閣、湯滝の宿 西屋、別邸 山の季 湯の沢温泉 時の宿すみれ 滑川温泉 福島屋旅館 姥湯温泉 榊形屋 大平温泉 滝見屋						
レンタサイクル	米沢観光コンベンション協会、サイクルハウス前山、米沢駅置賜広域観光案内センターASK、道の駅米沢、上杉記念館						



(観光施設)



(小・中学校、高校、大学等)



(医療施設)

出典: R2 米沢市地域公共交通計画策定調査業務 施設等・団体等調査 (R3.2月実施) から時点修正



令和5年度から、休日の部活動の地域連携・地域移行が始まります



これから、だんだんと、休日の部活動は学校単位ではなく、地域クラブ活動として地域で実施するようになります。これは、子どもたちのための大改革です。部活動のこれまでの「当たり前」から抜け出し、地域で行うクラブ活動として、新しい「当たり前」を創り出しましょう。

どうして部活動改革を進めるの？

全国で少子化が深刻化

1運動部あたりの人数の減少

特にチームスポーツなど部員数が足りない団体戦に出られない・練習試合ができない！

中学校における部活動設置数の減少

やりたい部活が学校にない！



(出典) 中学校在学者数：「学校基本調査」/1運動部あたりの人数・運動部活動数：日本中学校体育連盟による調査

他にも…

- ✓ 専門的な指導を受けられない
- ✓ いろんなスポーツを体験してみたい
- ✓ 引退後、続けられる場所がない

子供のスポーツ機会を守る

地域の子供は、学校を含めた地域で育てる

- ✓ 地域で多様な活動を楽しめる
- ✓ 有資格者・専門性のある指導者
- ✓ 学校を越えた仲間の獲得
- ✓ スポーツに限らない多様な体験
- ✓ 多様な世代との豊かな交流
- ✓ 引退後も継続したスポーツ機会

部活動改革ポータルサイト～学校部活動の地域連携・地域クラブ活動への移行に向けて～

https://www.mext.go.jp/sports/b_menu/sports/mcatetop01/list/1372413_00003.htm

室伏長官からのメッセージや部活動に関するガイドライン、全国の事例、各種制度、FAQ、広報素材等を紹介しています。

部活動改革



部活動の地域連携って？

複数校でまとまって一つの部活動とする合同部活動の導入や、部活動指導員等の地域の人材を活用することにより、あくまで学校で運営・実施しつつも、生徒の活動機会を確保するものです。



部活動の地域移行って？

地域の多様な主体が運営・実施する地域クラブ活動によって、部活動を代替するものです。学校とも連携しながら、多様な活動を、可能な限り低廉な会費で実施します。



部活動と「地域クラブ活動」はどこが違うの？

学校部活動	地域クラブ活動
<ul style="list-style-type: none"> ・学校が主体となって行われる部活動 ・学校の中で実施 ・複数校でまとまって一つの部活動を行う合同部活動の導入や、部活動指導員等の地域の人材を活用すること(地域連携)を推奨 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域が主体となって行われる活動 ・市民体育館、公民館、学校体育施設など、多様な場所で実施 ・多世代・多様な活動
<p>学校単位での部活動 例：○○中学校での部活動</p>	<p>地域クラブ活動 例：○○市町村での地域クラブ活動</p>



くまがしmobi「部活動MaaS」実証運行事業

共創モデル実証運行事業

こども・子育て ・ 教育・スポーツ・文化 ・ 観光・まちづくり

事業者提出資料

事業実施主体

- 【共創プラットフォーム】
平群町こども達がつくる未来のまちづくりプラットフォーム
- 【実施主体】一般社団法人くまがしクラブ
- 【運行主体】奈良交通グループ エヌシーバス株式会社
- 【事業主体】平群町（まち未来推進課・総務防災課・こども支援課）
平群町教育委員会、平群町商工会青年部、平群町長寿会連合会

地域課題

- ・ 路線バスの経路廃止や再編による便数の減少により既存の地域交通網では地域住民の移動ニーズを満たせていない
- ・ 放課後のこども達の居場所としての学童保育や習い事、部活動において
- ・ 保護者の送迎に大きく依存している状況
- ・ 令和8年度4月から始まる「部活動の地域展開」において従来「中学校」で行われていた部活動が「地域へ移行」される為、保護者の送迎負担が更に大きくなることが予想され、生徒たちの移動手段の確保が急務

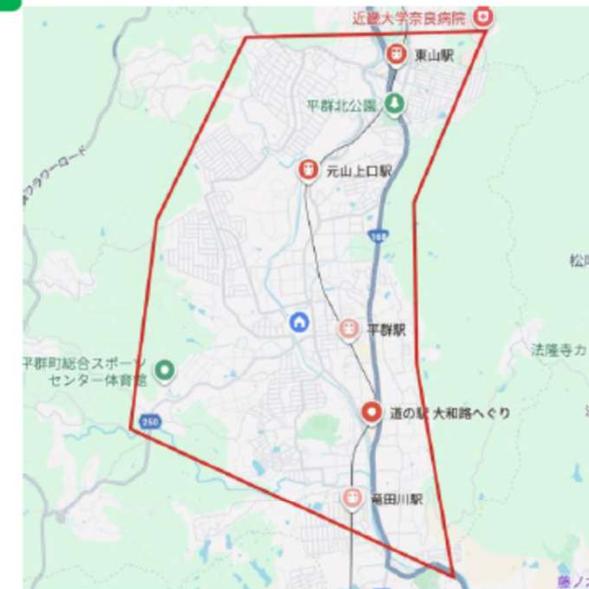
実証事業の概要

- (1)部活動MaaS全体会議
- (2)公共スポーツセンター内にmobiセンターシステム設置
- (3)町内34ヶ所にmobiスポット看板設置
- (4)運行支援員の配置(オペレーション、添乗員、サポート)
- (5)区域運行型乗り合い事業「くまがしmobi」と平群住宅線(路線便)を組み合わせた実証運行(平日67回・休日25回)
- (6)実証運行PRイベント
- (7)広報PR活動(地域住民向け説明会やSNS配信等)
- (8)くまがしmobi利用者アンケート実施、分析、効果検証

実証事業開始時期

令和8年1月

事業実施地域



事業イメージ



事業費

29,459千円

公共ライドシェア
 (市役所公用車(バス)の活用)
 による部活動地域移行支援
 (長崎県雲仙市)

送迎バスに乗り込むFCクローザーの部員



雲仙市瑞穂総合支所

8/21 長崎

部活地域移行へ送迎バスを

雲仙市など実証事業

雲仙市の学校部活動の本格的な地域移行に備え、地元の中学生サッカークラブチーム「FCクローザー」(28人)をバスで送迎する実証運行事業が19日、始まった。

学校部活動の地域移行は、これまで学校が担ってきた部活動の指導を、地域のクラブや団体に移す取り組み。少子化が進む中、子どもたちにとって持続可能な活動環境を整えるとともに、教員の負担軽減にもつなげる狙いがある。

実証事業は、交通空白解消を目指す国土交通省のプロジェクト(最長3年)採択を受け、一般社団法人地域イノベーション推進機構(小浜町)や市など4団体が実施。部活動の地域展開に向けた移動手段確保の先進的取り組みとして全国5カ所、県内初のパイ

学区外からも通いやすく 国見で活動のサッカークラブ

ロットプロジェクトに選ばれた。総事業費は524万円。昨年発足したFCクローザーは国見、瑞穂、吾妻の市立3中の生徒が所属し、国見中グラウンドで活動。保護者アンケートによると、国見中以外の部員が通いにくく不便だという声が上がっていた。

実証事業では、市所有のバスを使い、市国見総合運動公園の指定管理者「NSP」が12月28日までの月、水、金曜に運行。行きは吾妻中を出発し市瑞穂総合支所を経由して国見中へ。帰りは逆ルートになる。FCクローザー部員だけが乗車でき、無料。実証運行を経て、有料化や他のクラブチームの利用などを検討する。

初日は出発式があり、子どもたちがバスに乗り込んだ。同機構の林田真明代表理事は「移動手段を確保すること、子どもたちにサッカーに打ち込んでほしい」と期待を語った。

(関根めぐみ)

**なぜこんなことをやるのか。
目指す(目指したい)姿とは。**

（イメージ試案）

広域拠点

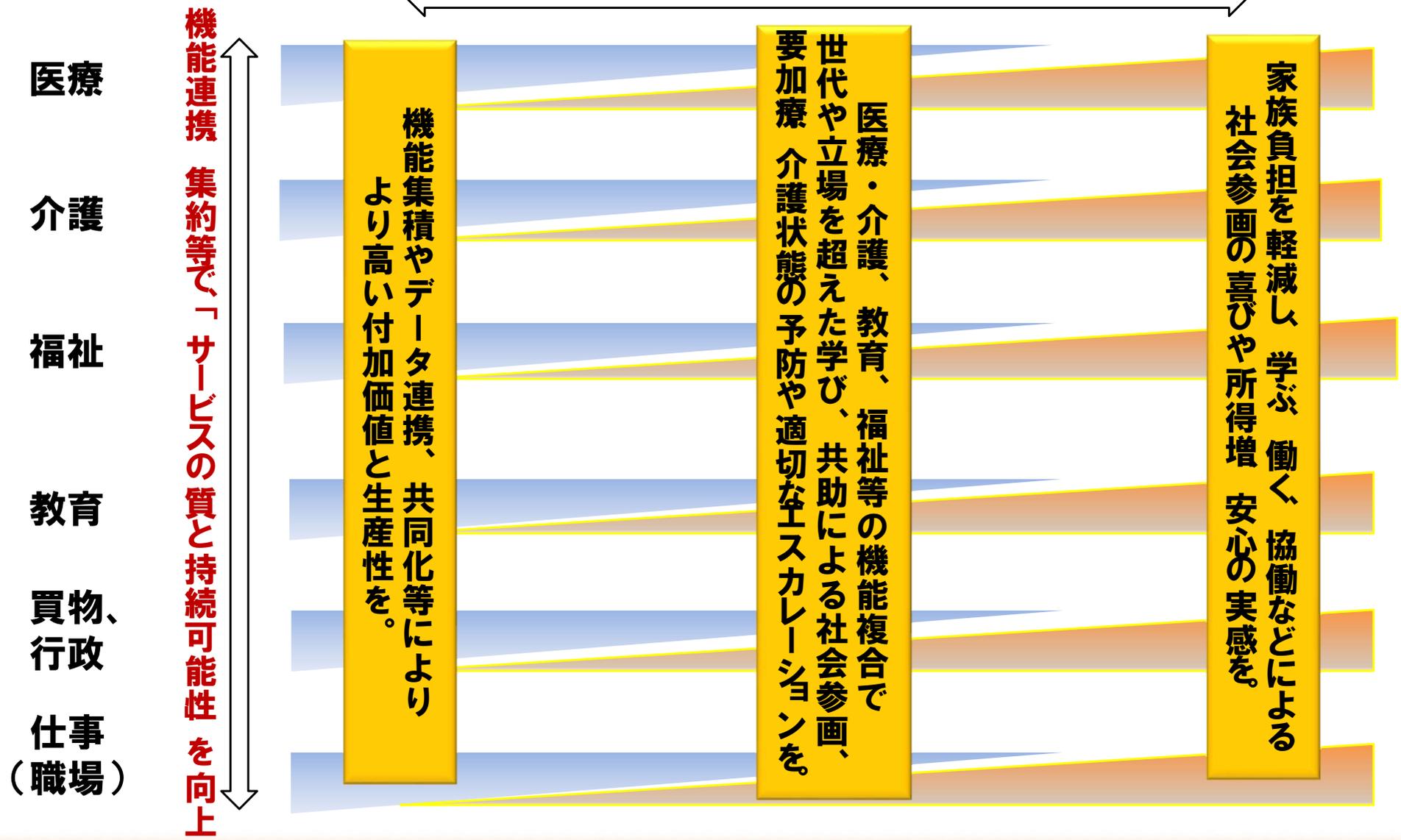
、病院、介護・福祉施設、学校、図書館、商業施設。職場、役所など）

小さな拠点

（一次病院・診療所、介護拠点、図書館、小中学校、職場など）

（特に地方部の）
家庭、地域社会

テクノロジーやデータ、輸送資源のフル活用で、「アクセスの質や効率」を向上。



- **人と人を繋ぎ、「信頼と愛情に基づく深い相互の関係性」を再構築したい。**
- **各分野の移動需要の統合調整・集約と、地域輸送資源のフル活用で、家族(特に働く世代)の送迎負担を軽減したい。地方部における医療、教育、仕事などのアクセスや質の向上に貢献したい。**
- **何よりも、人と人の繋がりと多様な交わりにより、地方部の人口減少に歯止めをかけ反転させたい。どんな場所でも、どんな世帯でも、格差の少ない包摂的な社会と心豊かな成長(明日の確かな安寧)を実現できることを、形にしたい。諦めを希望に変えたい、人が喜びを感じて働き育つことができる実感を届けたい。**

本日ご参加の皆さんと共に、みんなで、明日の確かな安寧に繋がれたらと思います。