

住民参加による移動サービスの創出・発展と高齢者に及ぼす効果に関する調査研究

事業報告書

令和3年3月

NPO 法人 全国移動サービスネットワーク

住民参加による移動サービスの創出・発展と高齢者に及ぼす効果に関する調査研究
事業報告書

目 次

1. 事業の概要.....	P1
2. 「移動サービス提供団体の持続可能性に関するアンケート調査」結果...	P4
3. 先行研究のレビュー	
・資料を用いた移動支援関連事例の精査・抽出結果.....	P23
・レビューシート（論文）	P30
・レビューシート（調査研究）	P39
4. ヒアリング調査報告（詳細）	P42

別添

「事例に学ぶ運営支援のあり方 ～住民参加による移動サービスの創出・発展に向けて～」

1. 事業の概要

住民参加による移動サービスの創出・発展と高齢者に及ぼす効果に関する調査研究

◆事業の目的

外出して交流することは、介護予防や認知症予防に効果があることが、様々な研究によって明らかになってきた。しかし、一部の都市を除けば、高齢者の移動手段の大部分はマイカーであり、マイカーを利用できない高齢者は、移動・外出が困難な状況にある。地域公共交通の再編によって、移動手段を確保・維持する施策が行われているものの、地方財政はひっ迫し、公共交通も人材不足等により立ち行かなくなっている。そのような中、住民が主体となって、あるいは住民が参画して様々な移動サービス（自家用有償旅客運送や許可・登録不要の移動支援、住民による自主運行バスなど）が行われてきた。本事業では、住民主体・住民参画によって生まれた移動サービスの取り組みについて、高齢者の生活の維持や介護予防の視点からどのような役割や効果があるか、先行研究や事例などにより把握・分析するとともに、創出・発展・継続のためにどのような方策が必要かを、事例検討を通じて明らかにし、後発地域の取り組みのコンセプトづくりに生かすことが本事業の目的として実施した。

◆事業の内容

1. 調査研究計画

2006年以降、介護保険制度や道路運送法、地域公共交通活性化再生法等、移動サービスに関連する法制度が大きく転換した。それ以後に創出された、住民主体または住民参画の取り組み事例（創出の経緯等は把握済み）を素材として、次の5つの事業を行った。

(1) 住民の外出に寄与している事例の追跡調査（把握済み事例および会員関係者）

・下記の団体（計600余）にアンケート調査票を配布し、取り組みを継続できた理由・できなかった理由、行政等他の機関との関わり、今後何年継続できるか等の8項目と、取組の基本的な情報6項目を尋ねた。有効回答：266

- ①2010年時点の過疎地有償運送
- ②2010年時点の市町村運営有償運送、住民運営・事業者運行による自主運行バス
- ③2010年前後に発足した道路運送法上の許可・登録を要しない運送
- ④全国移動ネットの団体会員および地域ネットワーク組織に加盟している団体等

(2) 持続している理由についてのディスカッションと特徴的な事例の選定

・“高齢者の介護予防や生活支援” “地域コミュニティの維持・再生”といった観点から、各事例で得られた効果について協議した。維持継続性については、①のアンケート結果に基づき、周辺環境や人的リソース等の面から、モデル的な事例を訪問調査の対象として選定することとした。その後、アンケート調査で持続可能性の高い事例と判断された事例12カ所に追加アンケートを実施。

(3) 特徴的な事例への訪問調査

- ・ワーキングチームメンバー、全国移動ネット理事事務局が分担して、選定した事例への訪問調査を行い、発展ないし維持継続につながる要因考察した。(11 事例)

山形県鶴岡市、山形県川西町、東京都杉並区、東京都武蔵野市、神奈川県大和市、富山県氷見市、長野県中川村、静岡県御殿場市、愛知県一宮市、大阪府太子町、長崎県対馬市

(4) 外出や社会参加の効果については先行研究の成果をレビュー、とそれを裏付ける事例(2 事例)の訪問調査：島根県美郷町、岡山県吉備中央町

- ・移動サービスの健康づくり・介護予防への効果について、国内外の先行研究を収集した。外出することや社会活動に参加することが高齢者の介護予防につながることを、訪問調査により1～2の事例から実証した。

(5) ガイドブック作成(180 頁×500 部)

- ・成果物として、事例の分析結果をもとに冊子を作成した。行政職員が新たな施策やサービスの導入または再編を検討する際のガイドとなるよう、高齢福祉担当部署と交通担当部署の所管する事業をベースとして、考え方や手法を示した。

2. ヒアリング調査(19 回)

- 2020 年 12 月 3 日(木) 山形県川西町：NPO 法人はひとサービス川西
- 2020 年 12 月 6 日(日) 長崎県対馬市：田之浜・檜滝間予約制ミニバス運行協議会
- 2020 年 12 月 7 日(月) 山形県鶴岡市：生活協同組合共立社(コープくらしのたすけあいの会)
- 2020 年 12 月 8 日(火) (長崎県) 対馬市政策企画課
- 2021 年 12 月 8 日(火) (東京都) 武蔵野市高齢者支援課
- 2020 年 12 月 17 日(木) (岡山県) 吉備中央町地域包括支援センター、通所付添サポート協議会、ももカフェ
- 2020 年 12 月 21 日(月) (東京都) 杉並区保健福祉部管理課
- 2020 年 12 月 21 日(月) (山形県) 鶴岡市福祉課、長寿社会課
- 2020 年 12 月 22 日(火) (愛知県) 一宮市交通政策課
- 2020 年 12 月 23 日(水) (静岡県) 御殿場市長寿福祉課、運転ボランティアたんぼぼ、御殿場市社会福祉協議会
- 2020 年 12 月 24 日(木) (神奈川県) 地域と市との協働「のりあい」
- 2020 年 12 月 25 日(金) (山形県) 川西町福祉介護課
- 2020 年 12 月 25 日(金) (富山県) 氷見市地域振興課
- 2020 年 12 月 27 日(日) (東京都) NPO 法人 おでかけサービス杉並
- 2021 年 1 月 6 日(水) (大阪府) 太子町高齢介護課、寿喜菜の会、太子町社会福祉協議会

●2021年1月12日(火) (長野県) 中川村総務課、NPO法人ふるさとづくり・やらまい
か

●2021年1月20日(水) (東京都) 武蔵野市: 「レモンキャブ」

●2021年1月20日(水) (島根県) 美郷町健康福祉課

●2021年1月21日(木) (島根県) NPO法人別府安心ネット

3. 座談会の開催 (2回)

(1) 「移動サービス団体を中心とする多様な連携と工夫」

●2021年1月28日(木) 10:00-12:00/Zoom/参加者9名

(2) 「住民参加の移動サービスを推進する行政の効果的な支援とは」

●2021年1月30日(土) 13:30-17:00/Zoom及び一部集合/参加者12名

4. 委員会の開催

(1) ワーキングチーム会議:

・第1回ワーキングチーム会議: 2020年6月30日(火) 17:00-19:00 医療経済研究・社会
保険福祉協会3階会議室/出席者: 13名

・第2回ワーキングチーム会議: 2020年8月31日(月) 10:00-12:00 医療経済研究・社会
保険福祉協会3階会議室及びZoom/出席者: 12名

(2) 事例選定会議:

・第1回事例選定会議: 2020年9月6日(日) 14:00-17:00 医療経済研究・社会保険福祉
協会3階会議室/出席者: 18名

(3) 訪問調査候補選定会議:

・第1回訪問調査候補選定会議: 2020年11月25日(水) 13:00-17:00 全国移動ネット事
務局 多目的室/出席者: 4名

(4) ガイドブック編集会議:

・第1回ガイドブック編集会議: 2021年1月19日(火) 10:00-12:00 Zoom/出席者: 10
名

(5) 他、打ち合わせ:

・ワーキングチーム会議の事前打ち合わせ: 2020年6月26日(金) 10:00-11:30 Zoom/出
席者: 3名

・アンケート調査・ガイドブックの内容確認: 2020年7月10日(金) 10:00-11:00 Zoom/
出席者: 3名

・進行管理及び役割分担確認打ち合わせ: 2020年9月22日(火) 10:00-11:30 Zoom/出席
者: 2名

・ヒアリングシート作成打ち合わせ: 2020年12月3日(木) 18:00-19:30 Zoom/出席者:
2名

・ガイドブック構成案打ち合わせ: 2020年12月28日(月) 10:00-12:00 Zoom/出席
者: 2名

2. 「移動サービス提供団体の持続可能性に関するアンケート調査」結果

I. 調査の概要

【調査の目的】

住民が主体となって、あるいは住民が参画して様々な移動サービス（自家用有償旅客運送や許可・登録不要の移動支援、住民組織の運営による自主運行バスなど）が行われてきたが、先行事例の中には、年月を経て、活動を中止せざるを得ない事例も複数出てきている。継続していても持続可能性に不安を抱えている事例が少なくない。

行政等との連携や実施方法の変更によって持続可能性を高めている事例を選定し、訪問調査を行うことを目的として、「取り組みを継続できた理由」「できなかった理由」「行政等他の機関との関わりがどのようだったか」といったことを調査した。

【調査期間】 依頼文書および依頼メールの発送・配信は令和元年8月7日（金）。回答期限は2020年8月28日（金）としたが、8月31日（月）までに到着した回答は有効回答とした。

【調査の対象と配布数】 配布総数：833

- ①2010.2011年時点の過疎地有償運送（現：交通空白地有償運送） 66カ所
 - ②2010年時点の市町村運営有償運送、住民運営・事業者運行による自主運行バス 14カ所
 - ③2010年前後に発足した道路運送法上の許可・登録を要しない運送 11カ所
 - ④全国移動ネット会員および地域NW組織加盟団体、福祉有償運送 742カ所
- ※①は2011年時点に存在した過疎地有償運送の全数、②③④は把握できた範囲のみ

【調査の回答数】 有効回答：266

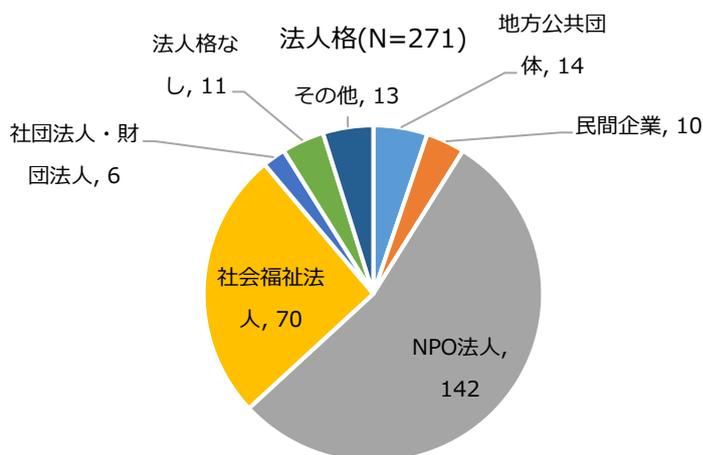
【調査の手法】 郵送またはメールで配信、回答はwebアンケートフォームで行った。
（一部に郵送およびFax回答あり）

II. 調査結果

（1）基本情報

法人格

N	266
地方公共団体	14
民間企業	10
NPO法人	142
社会福祉法人	70
社団法人・財団法人	6
法人格なし	11

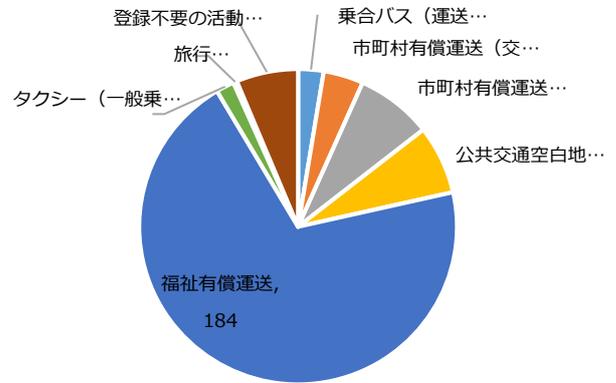


その他	13
-----	----

運行の根拠法規

N	265
乗合バス（運送法 4 条）	7
市町村有償運送（交通空白）	11
市町村有償運送（福祉）	21
公共交通空白地有償運送	19
福祉有償運送	184
タクシー（一般乗用）	5
旅行業法	1
登録不要の活動（無償運送）	17

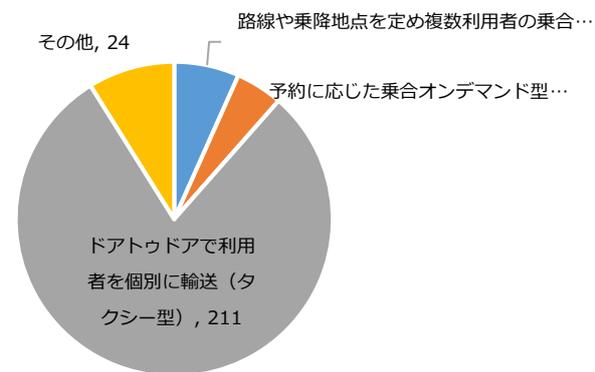
運行の根拠法規(N=270)



運行形態

N	266
路線や乗降地点を定め複数利用者の乗合での運行（路線バス型）	18
予約に応じた乗合オンデマンド型での運行（デマンド乗合タクシー型）	13
ドアトゥドアで利用者を個別に輸送（タクシー型）	211
その他	24

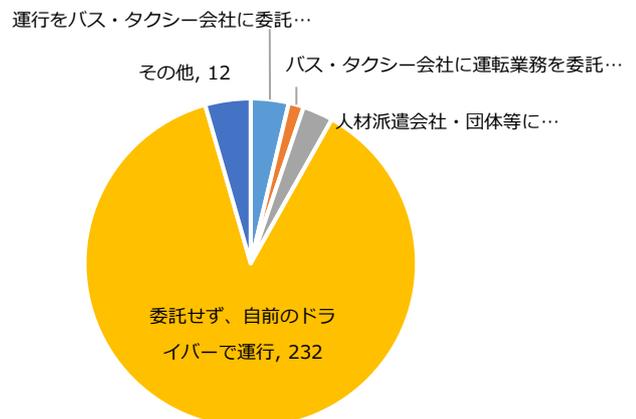
運行形態(N=271)



運行委託の有無

N	266
運行をバス・タクシー会社に委託（緑ナンバー車両）	10
バス・タクシー会社に運転業務を委託（白ナンバー車両）	4
人材派遣会社・団体等に運転業務を委託（白ナンバー車両）	8
委託せず、自前のドライバーで運行	232

運行委託の有無(N=271)



その他	12
-----	----

所在地（都道府県）

北海道	12	石川県	0	岡山県	22
青森県	2	福井県	0	広島県	4
岩手県	3	山梨県	3	山口県	2
宮城県	15	長野県	3	徳島県	3
秋田県	0	岐阜県	21	香川県	1
山形県	18	静岡県	1	愛媛県	2
福島県	0	愛知県	23	高知県	2
茨城県	6	三重県	16	福岡県	1
栃木県	5	滋賀県	2	佐賀県	3
群馬県	3	京都府	2	長崎県	2
埼玉県	14	大阪府	4	熊本県	0
千葉県	8	兵庫県	4	大分県	0
東京都	11	奈良県	1	宮崎県	0
神奈川県	31	和歌山県	1	鹿児島県	0
新潟県	4	鳥取県	1	沖縄県	0
富山県	5	島根県	5	計	266

(2) 単純集計

移動サービスの提供が続いている理由はなんですか？ 主なもの3つを選んでください

N	236	
行政が運行経費(全部もしくは一部)を負担	63	26.69%
団体や個人の寄付金あり	14	5.93%
運行収入が多いから	1	0.42%
ドライバーの確保	119	50.42%
代表者や責任者の確保	45	19.07%
運行用車両の確保	117	49.58%
行政等から運営に役立つ情報が得られたから	1	0.42%
利用ニーズあり	194	82.20%
その他	49	20.76%

移動サービスの提供に取り組みなくなった理由はなんですか？ あてはまるもの全てを選んでください

N	13	
行政の運行経費(全部もしくは一部)負担が少なくなったから	1	7.69%
団体や個人の寄付金が少なくなったから	0	0.00%
運行収入が少なくなった	1	7.69%
ドライバーが確保できなくなった	7	53.85%
代表者や責任者が確保できなくなったから	1	7.69%
運行に用いる車両が確保できなくなったから	0	0.00%
運営に役立つ情報が得られなかったから	0	0.00%
利用ニーズの減少	3	23.08%
その他	6	46.15%

移動サービスの提供以外の事業や活動を行っていますか？

N	265
移動サービス以外の事業や活動はおこなっていない	50
移動サービス以外に収入のある事業や活動を行っている	191
移動サービス以外に収入のない事業や活動を行っている	24
その他	0

移動サービスの提供を続けている中で、以下のようなことはありましたか？それぞれの項目についてもっともあてはまるものに○をして下さい

	N	増えた	変わらない	減った
ドライバー数の増減	266	55	89	122
ドライバー以外のスタッフの増減	266	34	170	62
利用者数の増減	266	102	55	109

移動サービスの提供を続けている中で、以下のようなことはありましたか？それぞれの項目についてもっともあてはまるものに○をして下さい

	N	増えた	変わらない	減った	元々ない
行政からの補助金の増減	266	29	63	14	160
団体や個人からの寄付の増減	266	14	60	26	166

移動サービスの提供を続けている中で、以下のようなことはありましたか？それぞれの項目についてもっともあてはまるものに○をして下さい

	N	あった	なかった
財政状況が逼迫したこと	266	148	118
ドライバーの世代交代	266	142	124
代表者や責任者の世代交代	266	119	147

移動サービスの提供はこの先いつくらいまで続けていけるとお考えですか？

N	265	100%
1～2年先まで	32	12%
3～5年先まで	72	27%
5～10年先まで	55	21%
10年以上	97	37%
すでにやめている	9	3%

移動サービスの提供の取り組みにあたって協力を受けている団体等がありますか？

	N	当初から 協力を受 けている	組み の途中か ら協力を 受けてい る	その団体 からの働 きかけで 組み を始めた	特に協力 を受けて いない
市町村（健康福祉担当部局）	266	74	27	6	159
市町村（交通・地域振興担当部局）	266	36	15	5	210
市町村（市民協働担当部局）	266	10	9	4	243
都道府県	266	19	11	2	234
市町村社会福祉協議会	266	52	18	5	191
社会福祉協議会以外の社会福祉法人	266	17	12	6	231
シルバー人材センター	266	7	0	1	258
医療法人	266	12	5	2	247
介護事業者	266	26	27	4	209
バス会社	266	8	5	0	253
タクシー会社	266	17	7	2	240
自治会・町内会	266	20	10	3	233
福祉領域以外のNPOなど	266	19	11	1	235

民間企業	266	16	16	2	232
------	-----	----	----	---	-----

ドライバーまたは運営・管理担当者の中にボランティア（有償無償を問わず）は含まれていますか？

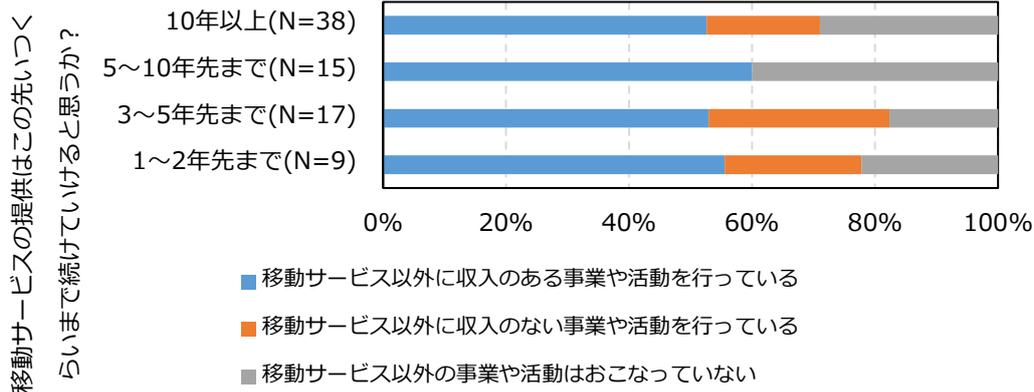
N	266
全員または大部分がボランティア	82
一部がボランティア	39
ボランティアはいない	145

(3) クロス集計

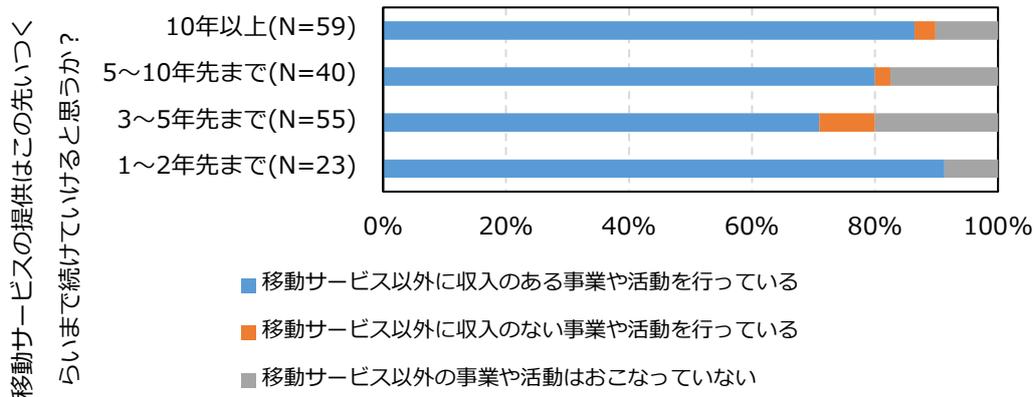
		サービス終了時期													
		2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	継続中	計
サービス開始時期	2000年以前	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	1	2	60	67
	2001年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
	2002年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
	2003年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12
	2004年	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	10	11
	2005年	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	26
	2006年	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	48	50
	2007年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	9	10
	2008年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9
	2009年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
	2010年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
	2011年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7
	2012年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
	2013年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
	2014年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
	2015年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7
	2016年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
	2017年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
	2018年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
	2019年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
2020年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	
計	1	0	0	1	0	0	2	1	1	1	2	3	252	264	

【問 5】 移動サービス提供の将来見通し × 【問 3】 移動サービスの提供以外の事業や活動を行っていますか？

他の活動の実施（福祉有償運送以外）



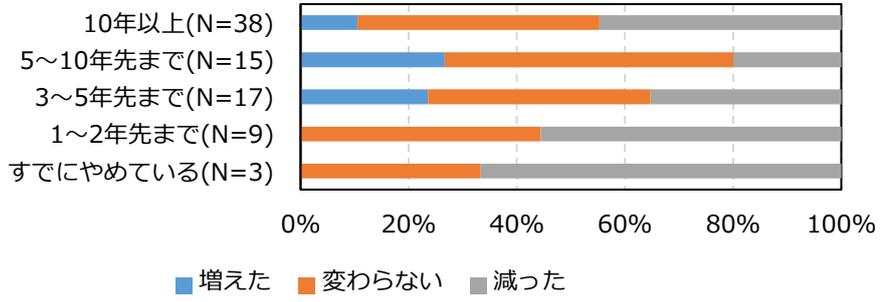
他の活動の実施（福祉有償運送）



【問 5】 移動サービス提供の将来見通し × 【問 4】 移動サービスの提供にあたって起きたこと

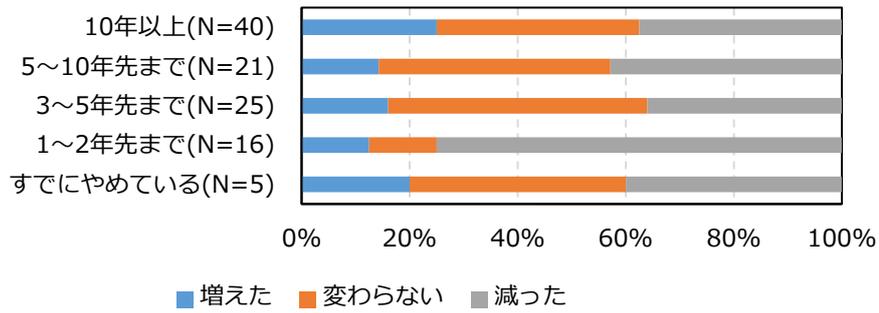
ドライバー数の増減（福祉有償運送以外）

移動サービスの提供はこの先
いつくらいまで続けていける
と思うか？



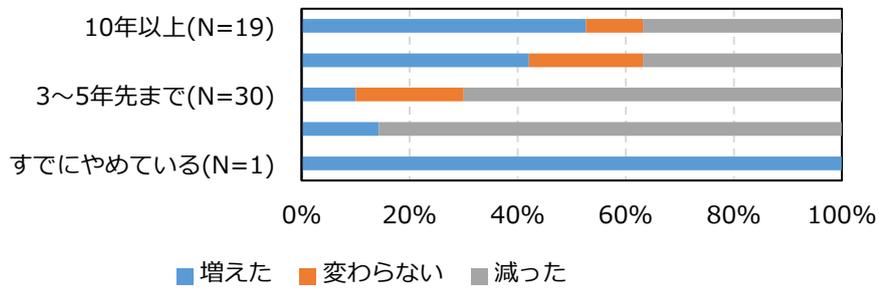
ドライバー数の増減（福祉有償運送・ボラなし）

多動サービスの提供はこの先
つくりたいまま続けていけると思
うか？



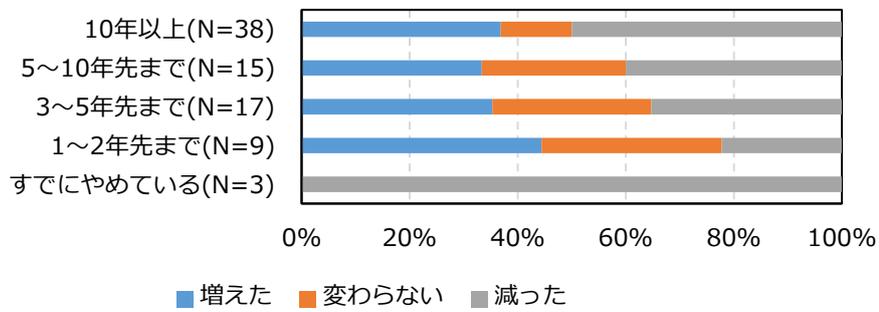
ドライバー数の増減（福祉有償運送・ボラあり）

多動サービスの提供はこの先
つくりたいまま続けていける
と思うか？



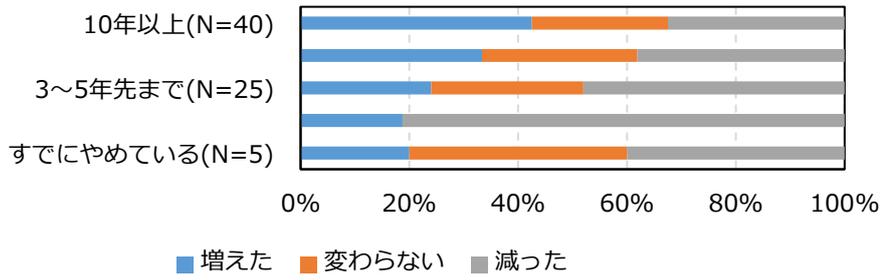
利用者数の増減（福祉有償運送以外）

多動サービスの提供はこの先
つくりたいまま続けていけると思
うか？



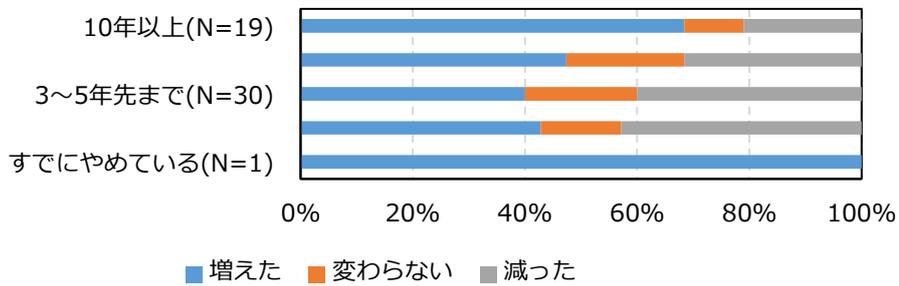
利用者数の増減（福祉有償運送・ボラなし）

移動サービスの提供はこの先
つくらいまで続けていける
と思うか？



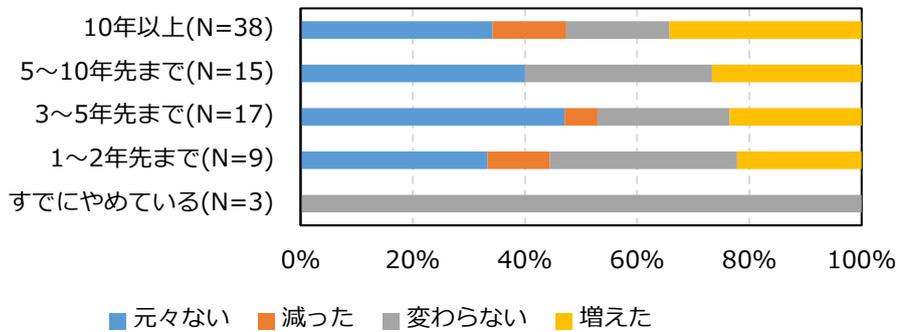
利用者数の増減（福祉有償運送・ボラあり）

移動サービスの提供はこの先
つくらいまで続けていける
と思うか？



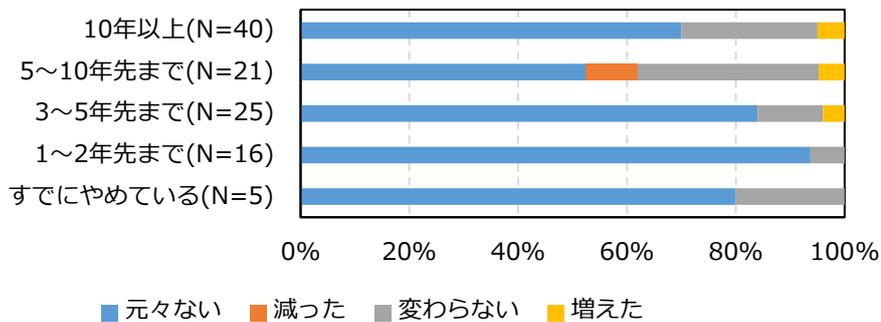
行政からの補助金の増減（福祉有償運送以外）

移動サービスの提供はこの先
つくらいまで続けていけると思
うか？

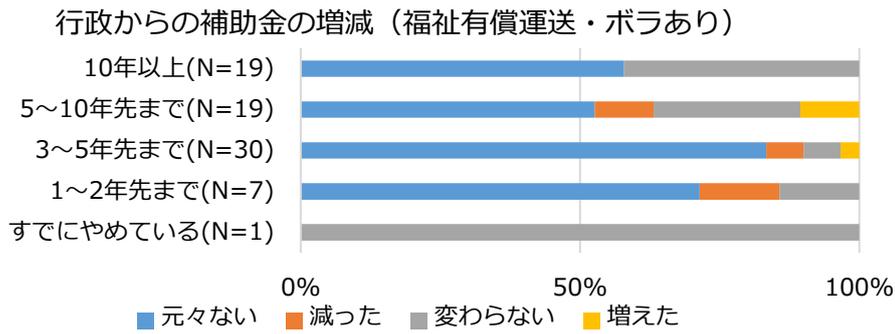


行政からの補助金の増減（福祉有償運送・ボラなし）

移動サービスの提供はこの先
つくらいまで続けていけると思
うか？

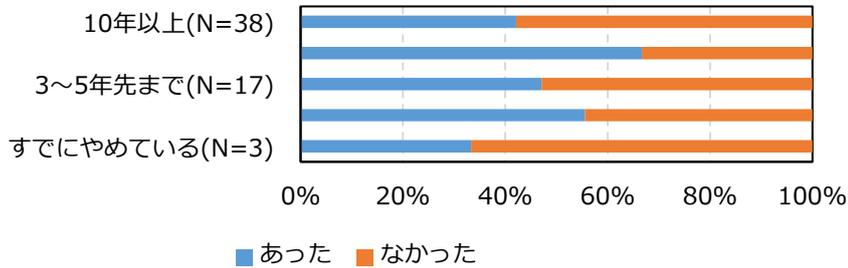


移動サービスの提供はこの先いつくらいまで
 続けていけると思うか？



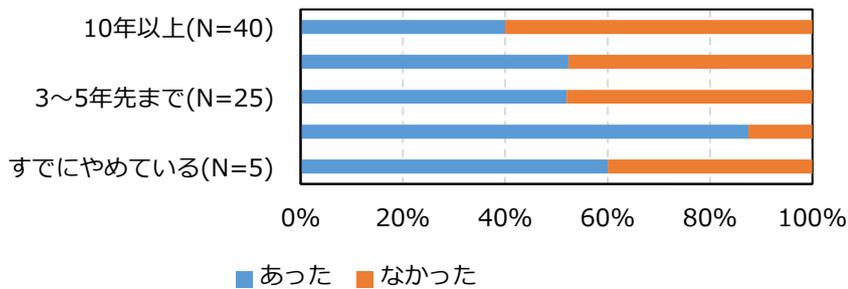
移動サービスの提供はこの先いつくらいまで続けていけると
 思うか？

財政状況が逼迫したこと（福祉有償運送以外）

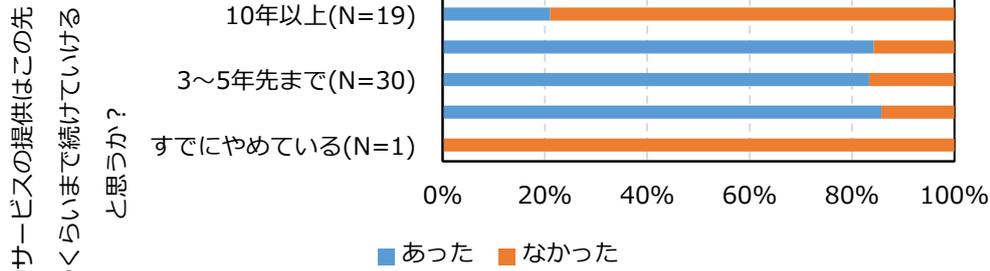


移動サービスの提供はこの先いつくらいまで続けていけると
 思うか？

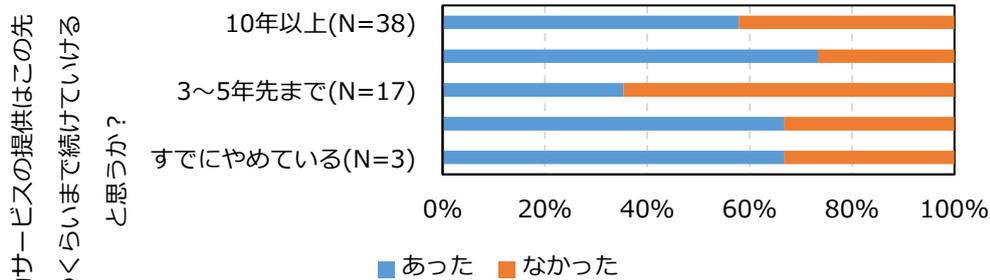
財政状況が逼迫したこと（福祉有償運送・ボラなし）



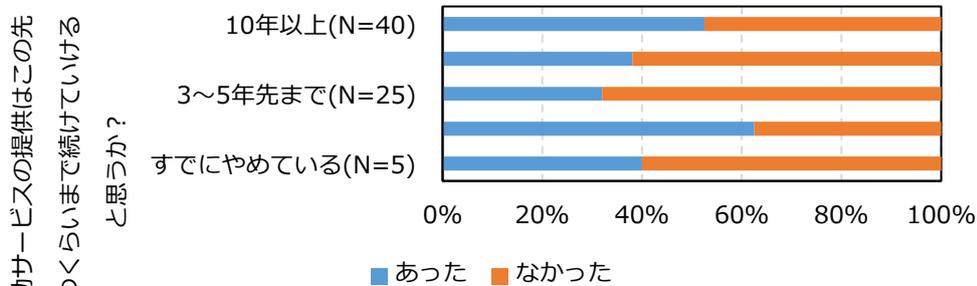
財政状況が逼迫したこと（福祉有償運送・ボラあり）



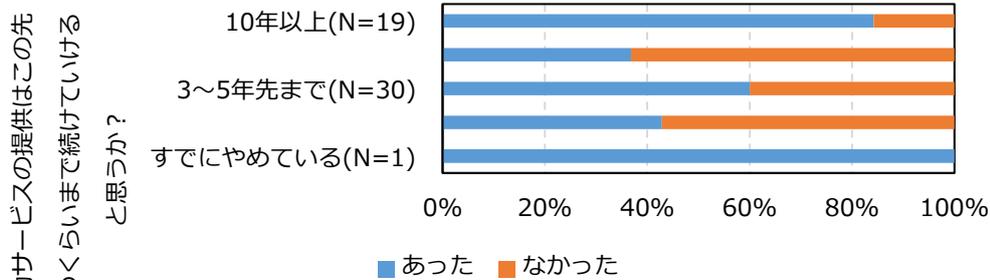
ドライバーの世代交代（福祉有償運送以外）



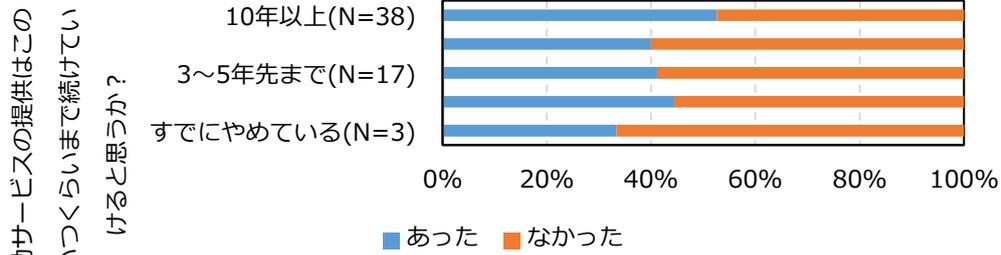
ドライバーの世代交代（福祉有償運送・ボラなし）



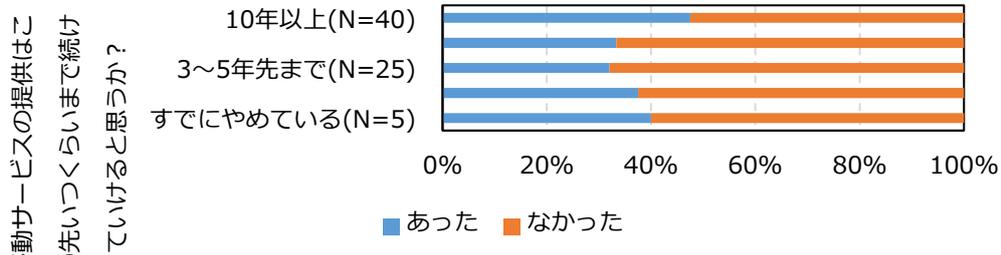
ドライバーの世代交代（福祉有償運送・ボラあり）



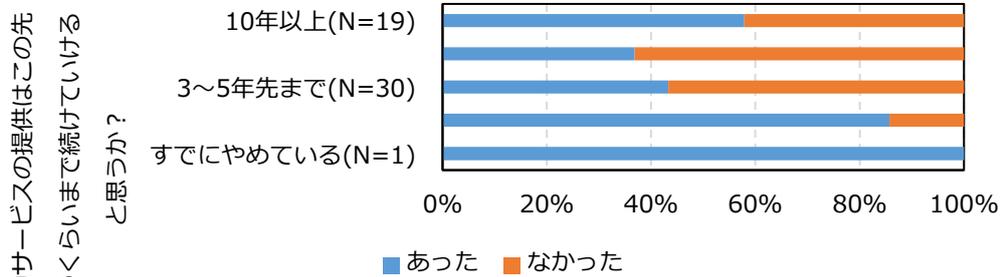
代表者や責任者の世代交代（福祉有償運送以外）



代表者や責任者の世代交代（福祉有償運送・ボラなし）



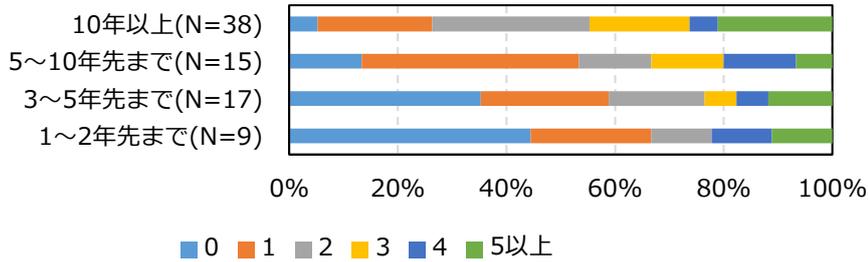
代表者や責任者の世代交代（福祉有償運送・ボラあり）



【問 5】 移動サービス提供の将来見通し × 【問 6】 協力を受けている団体

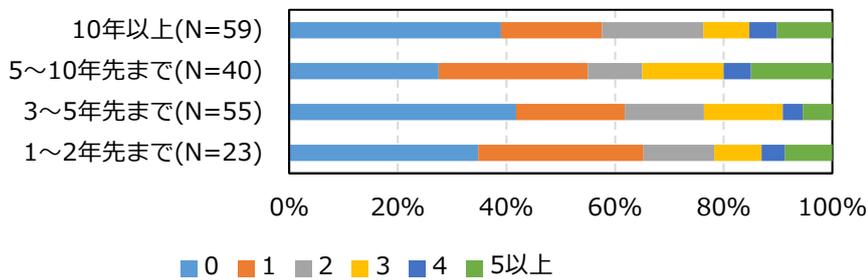
移動サービスの提供はこの先いつくらいまで続けていけると思うか？

連携している団体数（福祉有償運送以外）



連携している団体数（福祉有償運送）

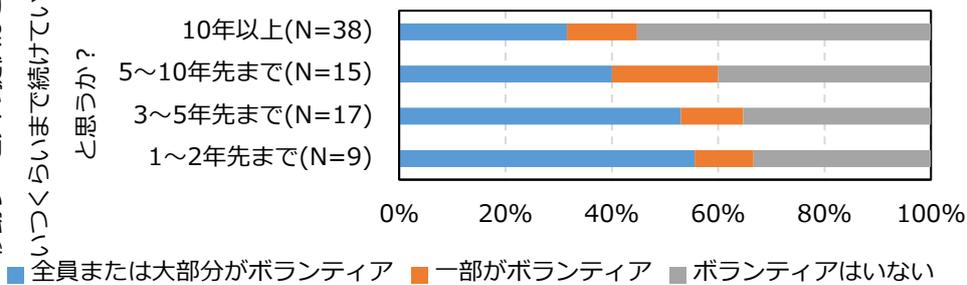
移動サービスの提供はこの先いつくらいまで続けていけると思うか？



【問5】 移動サービス提供の将来見通し × 【問7】 ボランティアスタッフ

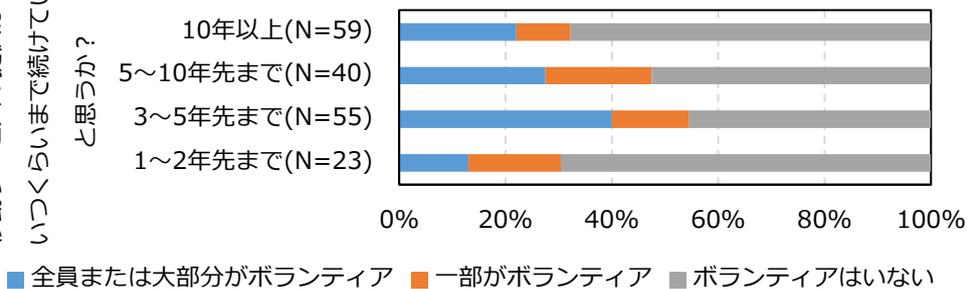
移動サービスの提供はこの先いつくらいまで続けていけると思うか？

スタッフに占めるボランティア（福祉有償運送以外）



移動サービスの提供はこの先いつくらいまで続けていけると思うか？

スタッフに占めるボランティア（福祉有償運送）



移動サービス提供団体の持続可能性に関するアンケート調査

ご協力をお願い

ご多忙のところ誠に恐縮ですが、調査回答にご協力下さいますようお願い申し上げます。

▼調査実施の背景

高齢化の進展に伴って自ら移動できない高齢者が増加し、各地で移動手段の確保が課題となっています。そのような中、住民が主体となって、あるいは住民が参画して様々な移動サービス（自家用有償旅客運送や許可・登録不要の移動支援、住民組織の運営による自主運行バスなど）が行われてきました。

しかし、先行事例の中には、年月を経て、活動を中止せざるを得ない事例も複数出てきています。継続していても持続可能性に不安を抱えている事例が少なくありません。取組に必要な人・モノ・お金・情報が確保でき、移動・外出が困難な人に情報やサービスが行き渡るためには、多様な地域資源の連携や、横断的な施策づくり、新しい事業展開等が必要です。

▼アンケート調査の目的

本アンケートでは、取り組みを継続できた理由・できなかった理由、行政等他の機関との関わりがどのようだったかをお尋ねします。ご回答を元に、行政等との連携や実施方法の変更によって持続可能性を高めている事例を選定し、訪問調査を行います。

■アンケート調査の対象

・次のいずれかに該当する事例を対象としています。（路線や拠点ごとでなく）1事例につき1つご回答ください。複数の組織が協働・連携している事例の場合は、企画・運営を担当している組織にてご回答ください。

1. 2010年当時、実施していた過疎地有償運送（現：公共交通空白地有償運送）
2. 2010年当時、実施していた福祉有償運送
3. 2010年当時、実施していた住民運営・事業者運行による自主運行バス
4. 2010年前後に発足した道路運送法上の許可・登録を要しない運送
5. 全国移動サービスネットワークの団体会員、および地域ネットワークに登録している団体等のみなさま（1～4に該当しない場合でもご回答ください）

■ご回答方法

・以下のURLもしくはQRコードからWEBアンケートフォームにてご回答ください
ットのホームページからもアクセス可能) <https://forms.gle/qb44YW8S63oTruf>



・回答期日：2020年8月28日(金)

・ご回答にかかる平均的な時間数：5分～10分程度（大部分が選択式です）

■調査についての問い合わせ先

※本調査は、一般財団法人 医療経済研究・社会保険福祉協会の調査研究事業の一環で実施しております。

※本アンケートの回答内容は、統計的に処理し、回答者が特定される形で公表されることはありません。

※調査結果については、今年度中をめどに全国移動ネットのホームページにて公表する予定です。

※全国移動ネットは、障がい者・高齢者等の公共交通機関の利用が困難な人を対象とした外出支援活動（＝移動サービス）の中間支援組織です。

※以下のアンケート調査項目は回答内容の検討にご利用いただくためのものです。回答は web アンケートフォームにアクセスして下さい。

★アンケートフォーム URL

<https://forms.gle/qb44YW8S63oTruPF8>



★スマホの方は QR コードを読み込み→

★「全国移動ネット」で検索し、ホームページからアクセスすることも可能です（URL : <http://www.zenkoku-ido.net/>）

※WEBでの回答が難しい場合に限り、FAX・郵送でご回答下さい。郵送・FAXの送付先は【問い合わせ先】にお願いいたします。

問 8 活動の継続に向けて意識的に取り組んでいる工夫等がありましたら、ご記入ください

--

団体の基本的な情報について教えてください

所在地	〔 〕 都 道 〔 〕 市 区	府 県 〔 〕 町 村	
法人格	1. 地方公共団体	2. 民間企業	3. NPO 法人
	4. 社会福祉法人	5. 社団法人・財団法人	6. 法人格なし
	7. その他 ()		
法人名	〔 〕		

問 1～問 8 でご回答いただいたサービスの法的位置づけ・運行形態

根拠法規	1. 乗合バス（運送法 4 条）	2. 市町村有償運送（交通空白）
	3. 市町村有償運送（福祉）	4. 公共交通空白地有償運送
	5. 福祉有償運送	6. タクシー（一般乗用）
	7. 旅行業法	8. 登録不要の活動（無償運送）
運行形態	1. 路線や乗降地点を定め複数利用者の乗合での運行（路線バス型）	
	2. 予約に応じた乗合オンデマンド型での運行（デマンド乗合タクシー型）	
	3. ドアトゥドアで利用者を個別に輸送（タクシー型）	
	4. その他 ()	
運行委託の有無	1. 運行をバス・タクシー会社に委託（緑ナンバー車両）	
	2. バス・タクシー会社に運転業務を委託（白ナンバー車両）	
	3. 人材派遣会社・団体等に運転業務を委託（白ナンバー車両）	
	4. 委託せず、自前のドライバーで運行	
	5. その他 ()	

回答内容について問い合わせをする場合がありますので、回答者の連絡先を記入下さい。

担当者氏名	
電話	
メールアドレス	
住所	

ご協力ありがとうございました

3. 先行研究のレビュー

資料を用いた移動支援関連事例の精査・抽出結果

神奈川県立保健福祉大学大学院ヘルスイノベーション研究科

田村元樹

【方法】

(1) 国内外の論文

論文検索には、Pubmed、Web of Science、Google Scholar、医中誌WEBを用いて、社会科学分野から医学分野までの論文について検索を行った。検索式には、英文は「transport (transportation)」、「MaaS」、「rideshare」、「Paratransit」、「Community transport」、和文は「歩行量」「交通手段」「外出頻度」「外出手段」「移動手段」を用いた。また、Journal of Transport & Healthを中心に海外の論文について調査を行った。いずれの論文についても高齢者を対象としている。

検索は2020年6月から10月にかけて行い、検索する論文は英文もしくは日本語で執筆され、2012年から2020年5月までに公開されたものを対象とした。本調査は移動支援による介護予防効果を目的としていることから、目的に沿わないと思われる論文は除外した（i. g. 公共交通と財政）。他に、検討委員会・ワーキンググループより推薦された論文について対象とした。

論文の検索は1名で行い、論文の精査および論文の情報の作成については同一の研究者が行った。

(2) 研究論文以外の資料

移動支援に関する好事例及び、そこから得られる知見は主に厚生労働省老人保健等事業・公衆衛生学関連の資料や研究事業報告書で取り上げられることを想定した。そこで、厚生労働省老人保健健康増進等事業（検索対象年：2012年から2019年）を検索した。

さらに、Googleの検索エンジンを用いたハンドリサーチを行った。資料や報告書の検索は、2020年6月から10月にかけて、「移動支援」のキーワードを用いて行った。

本調査研究事業では、地域在住の高齢者を対象とする移動支援による介護予防に関する好事例の収集を一つの目的としているため、本レビューでは①移動支援による介護予防の効果を対象としたもの②要支援・要介護を含む高齢者を対象としたもの③直接的・間接的に介護予防効果に関連した調査・報告の事例を選定し、それ以外のは検索後のチェックの段階で除外した。

【結果】

(1) 国内外の論文

【方法】の検索式を用いて文献検索を行った結果、論文34件をワーキンググループに推薦した。このうち、無作為化比較研究が1件、非無作為化比較研究が1件、混合研究が1件、前後比較研究が2件、コホート研究が9本、横断研究が12本、総説が1本、質的事例研究が7本であった。

(2) 研究論文以外の資料

厚生労働省老人保健健康増進等事業では、3件の報告書が掲載されていた（令和2年8月時点で厚生労働省老人保健健康増進等事業のHPにアップロードされている2012年から2019年の採択事業の報告書件数）。ワーキンググループで議論された1本の研究を加え、検索およびクオリティチェックの結果、4件の報告書をワーキンググループに推薦した。

移動と高齢者の健康について

文献レビューの中では、無作為化比較試験（以後、RCT : Randomized Control Trial とする）で行われた研究は1件であった。RCTの研究では、エージェントベースモデリング¹（以後、ABM : Agent-based model）を用いて、都市部における米国人高齢者のうつ病に対する日常の交通機関や近隣環境の寄与について分析している。モデルは、仮定の都市に住む65歳から85歳までの高齢者（エージェント）が対象である。評価項目にはうつ病の状態、収入レベル、運転免許証の状態、車の所有状況、雇用状況などが用いられ、モデルは実証研究を用いて介入群と非介入群に分けて検証している。この研究では、公共交通機関の利用を促進することが、日常の交通手段を増やし、うつ病を減少させるための有望な戦略である可能性を示唆している。その中でも、バス運賃の引き下げ、バスの待ち時間の短縮、バス路線と駅の増加を組み合わせた介入が、うつ病の軽減に最も効果的であるとされている。

非RCT研究では、1件が介入群とコントロール群で比較している非無作為比較研究、9件が対照群を設定しているコホート研究、1件が介入前後の評価をしている前後比較研究であり、2件が横断研究であった。加えて総説の一部をレビューしている。

コホート研究では、6件がイングランドで2006年に導入されたナショナル・バスパスによる公共交通機関の利用増加が高齢者（60歳以上）の健康に及ぼす影響について、英国高齢化縦断調査（以後、ELSA : The English Longitudinal Study of Ageing）を用いている。

高齢者のメンタルヘルスに与える影響（Erica Reinhardら, 2018）についての研究では、評価項目として抑うつ症状（Center for Epidemiologic Studies Depression Scaleスコア（CES-D））、孤独感、社会的孤立感、社会的関与をアウトカムにしている。結果、無料バスラベルの利用は、高齢者の抑うつ症状や孤独感の軽減と関連していることが明らかになっている。

公共交通機関の利用と肥満のレベルに与える影響（Elizabeth Webb, 2011）についての研究では、評価項目として公共交通機関の利用、ボディマス指数（BMI）、胴囲、総肥満および中心性肥満の変化をアウトカムにしている。結果、無料バスラベルは、公共交通機関の利用を増加させ、肥満に対する予防効果をもたらした可能性があるとしている。

身体活動、歩行速度、および脂肪率との関連（Elizabeth Webbら, 2016）についての研究では、評価項目として公共交通機関の利用（バスを含む種類）、スポーツなどの身体活動、歩行速度およびBMIを指標としている。結果、バスパス保持者は女性の退職者で車を所有していないため、公共交通機関の利用があり、身体的に活動的である可能性が高かった。バスパスを持っている人は、より身体的に活動的である。特に女性の間では、バスパスはより健康的な高齢化と関連していると報告している。

アクティブな交通手段（ウォーキング、サイクリング、公共交通機関の使用）や定期的な歩行の増加と関連しているか、また、異なる社会経済的地位（SES）グループがこのスキームから等しく恩恵を受けているか（Cronbergら, 2012）についての研究では、評価項目として、バスパス

¹ エージェント・ベースト・モデルとは近年、社会科学の諸領域で注目を集めているコンピューター・シミュレーションの方法である。エージェントと呼ばれる行為者を多数モデル化し、それらを相互作用させることで、どのような社会状態が帰結するのかを検証するためのツールである。（金澤, 2011）

所持者とアクティブな交通手段（歩行、サイクリング、公共交通機関の利用）、バスの利用、週3回以上の歩行との関連を評価した。結果、バスパス所持者は、SES（社会経済的地位）に関係なく、アクティブな交通手段やバスを使用し、使用しない人よりも定期的に歩いている可能性が高いことが報告されている。

脂肪率と身体活動に関連しているかの評価（Laverty AAら, 2018）をした研究では、評価項目として、身体活動と脂肪率の変化と公共交通機関利用の増加の関連性を検証した。結果、公共交通機関の利用開始と増加の両方が身体活動の増加と関連しており、女性の脂肪率の低下と関連している可能性があるとしている。

無料バストラベルとウェルビーイングの関係を調べ、これらの関係が、社会的孤立と身体活動という2つの重要な伝達物質 (mediator) によってどの程度説明できるかを評価（Sarahら, 2019）した研究については、評価項目としてバスパスの保持、利用頻度とウェルビーイングの3つの尺度（生活の質、生活満足度、抑うつ症状）との関連を検証し、その後媒介分析にて、バスパス保持/利用とウェルビーイングの各関連における社会的孤立と身体活動の影響を検証している。結果、バスパス保持と利用は、生活の質の向上、生活満足度の向上、抑うつ症状の減少と関連しており、無料バストラベルとウェルビーイングの関連は、身体活動の増加と社会的孤立の減少によって部分的に説明できると報告している。

これらの研究結果から、無料バストラベルの利用者は、生活の質の向上、生活満足度の向上、抑うつ症状の減少、孤独感の軽減と関連しており、交通政策は、高齢者の社会的関与を高め、結果的に精神衛生に大きな利益をもたらす可能性があることが示唆されているなど、心理的健康度との関連があることが明らかになっている。また、バスパスを持っている人と身体的健康度については、SES（社会経済的地位）に関係なく活動量が増えることや、女性の脂肪率の低下と関連している可能性、肥満に対する予防効果をもたす可能性が示唆されている。バスパスによって、交通機関の利用開始と増加の両方が身体活動の増加と関連しており、社会的孤立の危険性がある人を含め、交通手段を普遍的に利用できるようにすることに役立つことも挙げられている。更に、バスパスのように移動手段を持っている人は、より活動的であるとされ、アクティブな交通手段やバスを使用し、使用しない人よりも定期的に歩いている可能性が高いと報告されている。特に女性の間では、バスパスはより健康的な高齢化と関連しているとされる。

他4件のコホート研究では、65歳以上の日本人高齢者を対象に実施している。

運転中止と運転中止後の代替交通手段の利用が機能制限のリスクに与える影響を縦断的に検討した研究（平井ら, 2019）では、要介護認定を機能制限の指標として検証している。結果は、運転をやめても公共交通機関や自転車を利用している人においては、要介護認定のリスクが若干低かったとされており、フレイルの人に限定した分析でもほぼ同様の結果であったことが報告されている。

高齢者における近隣の食品店の利用可能性と運転状況別死亡率との関連を検討した研究（谷ら, 2018）では、介護保険データベースの死亡記録を指標に検証している。結果は、食品店の利用可能性の低さは、自動車を使用しない人の死亡率増加と関連しており、徒歩圏内で野菜や果物を調達する選択肢があることを示唆している。

高齢者が安全に自動車運転を継続するためのプログラム開発、安全運転を継続するためのシス

テム構築、運転継続の可否に関する適切な判断基準、高齢者の運転実態を各々検討することを目的とした研究（土井ら, 2017）では、高齢化率が高い（約 40%）地方農村地区の独居者における運転が社会活動に及ぼす影響を調べた結果、非運転群において社会参加低活動と有意に関連していた。移動手段として、自動車への依存度が高いと考えられる地方農村地区における研究においては、非運転群では認知的フレイルや社会的フレイルに該当する割合が高く、特に社会参加の制約になり得る可能性が示され、影響は独居者で顕著となることが示唆されている。

生活機能の側面に着目した高齢者の健康の推移とその個人が利用している外出手段の関係を検討した研究（谷本ら, 2018）では、基本チェックリストと老研式活動能力指標を用いて評価している。公共交通については、都市と比べてサービス水準が低い地域を対象に検討したものの、多様な機能に関する貢献が認められたが、家族による送迎については、負の貢献が認められた。この研究では、機能的な健康維持の観点からは、家族による送迎手段を用いないことが適当という結論が報告されている。

これらの研究結果から、運転を中止した高齢者でも公共交通機関の利用や自転車を利用することができれば要介護認定のリスクが低下することが明らかになっている。さらに徒歩圏内もしくは自転車で移動できる範囲内に、食品を買い物できる環境があるか無いかで死亡率低下との関係があることも報告されている。また、地方農村地区では移動手段としての自動車への依存度が高く、特に独居者でその影響が指摘されている。一方で、外出手段として家族による送迎は生活機能に負の貢献をしている事が明らかになっている。

総説の一部ではあるが、自治体が運行するコミュニティバス路線を廃止した場合に、利用している高齢者の活動性が低下した結果、どの程度の介護給付費が増大するかを試算している研究（平井, 2019）もある。路線廃止により外出が減少する人口の試算について、要介護認定を受けていない高齢者を対象とし、目的変数は介護給付額、説明変数は外出頻度の低下とされている。この結果では、廃止の際の介護費用の増加試算額は、1年当たりで約100万～700万となったとされ、地域公共交通サービスの維持が介護給付費の抑制効果の試算額は、市町の負担額に対し一定の小さからぬ割合を示したことを明らかにしている。ただし、これには医療費が含まれておらず、実際には路線廃止による健康に関するコストはさらに大きくなると考えられると報告されている。

高齢者の移動手段と外出頻度の評価

高齢者の移動手段と外出頻度に関する国内の前後比較研究は1件、横断研究は10件、質的事例研究が7件、海外の混合研究が1であった。そのうち、外出頻度や移動手段について検討した研究が16件、身体活動について検討した研究が3件であった。

地域で生活する高齢者の外出の実態、外出頻度に関わる要因を免許の有無に焦点を当てて検討した（有田ら、2018）研究では、外出頻度を週3回以上と2回以下に分類し、免許の有無との関係を分析したところ、免許のない人はある人に比べ、外出頻度が週2回以下になるリスクが約4倍あることを明らかにしている。運転ができないことは特に郊外や農村地域においては外出を減少させる要因となりえる。この実態については、免許返納者の生活の実態、特に高齢者の主な外出目的である買物、通院行動に着目してその変化について居住地域による違いを把握し、返納して良かったと感じる要因や、返納後の生活で困っている要因を明らかにした研究（橋本、2018）がある。運転ができない高齢者の交通手段は家族等が運転する自家用車への同乗、公共交通ということになり、免許返納者は返納後の外出手段で同乗が最も高い割合であることを報告している。65歳以上の高齢者を対象に、外出頻度に影響を与える身体的要因、移動手段選択の要因を検討（柳原、2015）した研究では、外出頻度に最も影響を与える要因は移動手段であり、特に自分で車を運転するかどうかであったことを報告している。自分で運転しない場合は、年齢や手段的自立（IADL）が影響しており、公共交通や送迎・タクシー利用等は、外出頻度を増加させる要因ではなかったことを報告している。同じように都市部と地方部の差異を考察し、外出頻度に影響を与える要因が地区特性で異なるか（柳原、2017）を研究した結果では、高齢者の外出頻度に最も影響を与える移動手段が「バイク・自転車」であることが確認され、地方部では外出頻度に影響がみられなかった「公共交通」が、都市部で影響があることがわかったと報告されている。この理由について柳原らは、地方部では公共交通サービスレベルが低いために影響を与えなかったものではないかとしている。他にも、地方都市や農村部で比較した研究では、「閉じこもり」と交通手段の関連を検討（平井ら、2012）した結果、年齢、身体的要因、家族構成を考慮した上でも、自家用車が運転できるような有利な交通手段を持っている者に比べ、交通手段の乏しい者で「閉じこもり」が多いという関連が示されている。地方都市や農村地域においては、自動車やバイクという長距離を移動できる交通手段に比べると、徒歩や自転車でも外出できても外出先は限定的になる可能性があり、公共交通の運動頻度が小さい、バス停までの距離が遠い等のサービス水準が低い場合は時間が合わない、天候の影響を受ける等のため利用頻度が下がりやすいと考えられると報告されている。地方都市ではあるが、身近に買い物ができる場所がなく、移動能力が低いために買い物弱者となり、外出機会が減少している高齢者がみられる地域に対し、介入前後の効果を評価している（安村・平井、2013）前後比較研究がある。介入前後の比較から、買い物バス路線の沿線群で外出を「年数回」「していない」者の減少がみられ、「閉じこもり」が減少した可能性が示唆されている。また買い物のための外出頻度でみると非沿線群に比べて沿線群で頻度が増加していたことも報告され、事後評価のみの結果では、買い物バスの利用により「外出の機会が増えた」と回答した者は27名（利用した者の32.1%）みられたとされる。個人的要因だけでなく、地域の交通環境が個人の生活に影響を与えていると想定し、地域の交通環境が個人の健康関

連指標に影響を与えているか（佐々木、2017）を研究した結果では、交通アクセシビリティ指標を用い、買い物、通院、行政の各外出目的について2か所までの期待最小費用を一般化費用として計算し、地区の交通環境の指標として用いてアクセシビリティと活動性の関連を検討した。公共交通のアクセシビリティについて、診療所、病院へのアクセスが悪いと、主観的健康が悪く、外出頻度にも影響していることを明らかにしている。

交通環境の変化を捉えた研究もある。既存鉄道路線をライトレール化した事前事後の調査を行って変化を捉えている事例評価の研究（望月ら、2007）がある。これは、2006年4月に行われた富山港線のライトレール化にあたって、既存駅をバリアフリー化し、新しく4駅を開設、1時間に1本の運行頻度を15分に1本に増加させ、21時台の終電を23時台に繰り下げるといったサービス向上が行われた。この研究では、ライトレール開業前の2005年10月と開業後の2006年10月に調査を行い、ライトレール化の前後での交通量の変化を分析している。その結果、利用交通量は富山港線時と比べて平日で2.2倍、休日で5.3倍となったことや、自動車等からのライトレール利用への転換だけでなく、新たに利用が誘発され、特に高齢者・女性等の交通弱者の活動の活性化につながっていることが明らかになっている。このように、交通環境の変化の影響を検証した成果も報告されている。

これら研究結果をまとめると、高齢者の移動手段を確保する事は、以下のように健康や外出頻度と関連している可能性がある。

- ・高齢者の外出頻度と身体活動は、自家用車を運転できるといった選択肢があるかどうかにより大きく影響される。
- ・次に、外出頻度への貢献が大きいのは「バイク・自動車」であり、送迎・タクシー利用等は、外出頻度を増加させる要因ではなかったことを報告している。都市部では「公共交通」も影響を与えているとされる。
- ・生活機能の維持を目的としたときに、家族の送迎は負の貢献が指摘されている。
- ・しかし、移動手段が確保されていることは、抑うつ症状やウェルビーイングといった心理的健康度と関連している可能性があり、閉じこもりの予防的効果もある。
- ・公共交通機関の利用の促進については、心理的健康度以外に身体的健康度との関連も示唆されており、身体活動が増加することで肥満が予防できる可能性がある。

こうした背景から、自家用車の運転ができない高齢者への外出支援策として、移動支援が必要である。しかし、住民主体で移動支援を行うことによって、住民（担い手）および高齢者（支援される側）に及ぼす健康への影響は、これまでに明らかになっていない。

参考資料

1. 金澤 悠介, 朝岡 誠, 堀内 史朗, 関口 卓也, 中井 豊: エージェント・ベースト・モデルの方法と社会学におけるその展開 2011, Vol. 26, No. 1: 141-159

レビューシート（論文）

文献番号	論文タイトル	著者	年	研究デザイン	実施国	目的	調査方法	結果	結論
1	Public transport policy, social engagement and mental health in older age: a quasi-experimental evaluation of free bus passes in England (高齢者の公共交通政策、社会的エンゲージメント、メンタルヘルス：イングランドにおける無料バス利用資格の疑似実験的評価)	Erica Reinhard, Emilie Courtin, Frank J van Lenthe, Mauricio Avendano	2018	コホート研究	イングランド	社会的関与と社会的孤立は高齢者のメンタルヘルスの重要な決定要因であるが、公的政策が孤立を減らし、社会的関与を促進し、高齢者のメンタルヘルスを改善することのどのよう貢献できるかについてのエビデンスは限られている。本研究では、高齢者に優しい交通政策である無料バスパスの導入が、イングランドの高齢者のメンタルヘルスに与える影響を調査した。	無料バスパスの資格基準を使用した操作変数法 (IV) を用いて、公共交通機関の利用増加が抑うつ症状、孤独感、社会的孤立感、社会的関与に与える影響を推定した。イングランドに住む50歳以上を対象に、2002年から2014年の英国高齢化縦断調査 (ELSA) で回答を得た男女18,453名がベースで、2006年から2014年の間に60歳以上の男女18,164名を対象としている。利用者：男性5,243名(41.8%)、女性7,311名(58.2%)。非利用者：男性2,989 (53.3%)、女性2,621名 (46.7%)。	無料バスパスの資格は、高齢者における公共交通機関の利用の8% (95%CI 6.4%~9.6%) の増加と関連している。公共交通機関の利用者は、非利用者と比較して、女性、退職者、年金受給者である可能性が高いが、身体的な制限があり、社会的に孤立している、または抑うつ状態にある可能性は低かった。IVモデルは、公共交通機関の利用がCenter for Epidemiologic Studies Depression Scaleで0.952ポイント (95%CI -1.712~-0.192) の抑うつ症状を減少させることを示唆している。IVモデルはまた、公共交通機関の利用が孤独感を減少させ (β -0.794, 95%CI -1.528~-0.061)、少なくとも月1回のボランティア活動を増加させ (β 0.237, 95%CI 0.059~0.414)、子ども (β 0.480, 95%CI 0.208~0.752) および友人 (β 0.311, 95%CI 0.109~0.513) と定期的に接触することを増加させることを示唆している。	無料バスパスは、高齢者の抑うつ症状や孤独感の軽減と関連している。交通政策は、高齢者の社会的関与を高め、結果的に精神衛生に大きな利益をもたらす可能性がある。
2	Free bus passes, use of public transport and obesity among older people in England (無料バス資格、公共交通機関の利用とイングランドの高齢者の肥満度)	Elizabeth Webb	2011	コホート研究	イングランド	60歳以上のイングランドのすべての住民は、2006年4月1日にローカルバスでの無料バスパスを受ける権利を得た。本研究では、この政策がアクティブな交通手段である公共交通機関の利用と肥満のレベルに与える影響を調査した。	English Longitudinal Study of Ageingの3つのウェーブ (2004年、2006年、2008年) のデータを用いてロジスティック帰分析を行った。イングランドに住む50歳以上を対象に、2002年の英国高齢化縦断調査 (ELSA) で回答を得た11,305名がベースラインであり、3時点で調査に回答した8,773名が対象である。主なアウトカム指標は、自己申告による公共交通機関の利用、ボディマス指数 (BMI)、胴囲、総肥満および中心性肥満の変化であった。	無料バスパスの資格は、高齢者における公共交通機関の利用の増加 (調整オッズ比 (AOR) 1.51, 95%CI 1.14~2.00) と関連していた。公共交通機関を利用した高齢者は、そうでない人と比較して2008年に肥満であるオッズが減少した (AOR 0.75, 95%CI 0.65~0.86) が、無料のローカルバスパスを受けると資格があった人も同様であった (AOR 0.75, 95%CI 0.59~0.97)。公共交通機関を利用した高齢者は、2004年から2008年の間に肥満になるオッズが減少した (AOR 0.79, 95%CI 0.63~0.98)。	イングランドの高齢者のための無料バスパスの導入は、公共交通機関の利用を増加させ、肥満に対する保護効果を与えた可能性があると思われる。高齢者向けの無料バス資格の導入により、公共交通機関の利用が増加し、肥満に対する予防効果をもたらした可能性がある。無料バス資格の導入に関連した公共交通機関の利用の増加と総肥満の減少は小幅であったが、介入による人口レベルの健康上の便益は相当なものである可能性がある。
3	Free Bus Travel and Physical Activity, Gait Speed, and Adiposity in the English Longitudinal Study of Ageing (英国縦断的高齢化調査における無料バスパスと身体活動、歩行速度、脂肪率)	Elizabeth Webb, Anthony Lavery, Jenny Mindell, Chris Millett	2016	コホート研究	イングランド	英国の公的年金受給者を対象に、英国全土を無料でバスで移動できるバスパスを持つことと、身体活動、歩行速度、および脂肪率との関連を調査した。	バスパス保持者は女性 (オッズ比[OR]=1.67; 95%信頼区間[CI]=1.38, 2.02; P < 0.001)、退職者 (OR = 2.65; 95%CI = 2.10, 3.35; P < 0.001)、車を所有していない (OR = 2.78; 95%CI = 1.83, 4.21; P < 0.001)、公共交通機関の利用 (OR = 10.26; 95%CI = 8.33, 12.64; P < 0.001)、および身体的に活動的 (OR = 1.43; 95%CI = 1.12, 1.84; P = 0.004) である可能性が高かった。女性のバス保持者は、バスを持たない女性よりも歩行速度が速く (b = 0.06メートル/秒; 95% CI = 0.02, 0.09; P = 0.001)、1メートル乗あたりのBMIが1キログラム低い (b = -1.20; 95% CI = -1.93, -0.46; P = 0.001)、胴囲が3センチ小さい (b = -3.32; 95% CI = -5.02, -1.62; P < 0.001) であった。	高齢者のための無料バスパスは、社会的孤立の危険性がある人を含め、交通手段を普遍的に利用できるようにするの役立つ。バスパスを持っている人は、より身体的に活動的である。特に女性の間では、バスパスはより健康的な高齢化と関連している。無料バス資格を持っている人は、より身体的には活動的である。特に女性の間で、ヘルシーエイジングと関連付けられている。	
4	The impact of a free older person's bus pass on active travel and regular walking in England(イギリスにおける無料高齢者のバス資格がアクティブなトラベルと定期ウォーキングに及ぼす影響)	Coronini-Cronberg S, Millett C, Lavery AA, Webb E.	2012	コホート研究	イングランド	本研究の目的は、2006年に導入されたナショナル・バスパスが、イングランドの高齢者 (60歳以上) のアクティブな交通手段や定期的な歩行の増加と関連しているかどうか、また、異なる社会経済的地位 (SES) が、ウォーキングがこのスキームから等しく恩恵を受けているかどうかを検証することで、このスキームの公衆衛生上の利益を評価することであった。	無料バス資格であること、アクティブな交通手段(ウォーキング、サイクリング、公共交通機関の使用)、バスの使用、週に3回以上歩くこととの関連を評価。フリーバスを持っていることは、不利な立場にあるグループ (調整オッズ比[AOR]=4.06; 95%信頼区間[CI]=3.35, 4.86; P < .001) と有利なグループ (AOR=4.72; 95%CI=3.99, 5.59; P < .001) の両方でアクティブなトラベルの増加と有意に関連していた；バス利用の増加は両方のグループで認められた。001)；不利群と有利群の両方でバスの利用が多かった (AOR = 7.03; 95%CI = 5.53, 8.94; P < 0.001) およびAOR = 7.11; 95%CI = 5.65, 8.94; P < 0.001)；およびコホート全体でより頻繁に歩行する可能性が高かった (AOR = 1.15; 95%CI = 1.07, 1.12; P < 0.001)。	無料バス資格は、高齢者の抑うつ症状や孤独感の軽減と関連している。交通政策は、高齢者の社会的関与を高め、結果的に精神衛生に大きな利益をもたらす可能性がある。	

レビューシート（論文）

文献番号	論文タイトル	著者	年	研究デザイン	実施国	目的	調査方法	結果	結論
5	Associations of increases in public transport use with physical activity and adiposity in older adults. (高齢者における身体活動および肥満性との公共交通機関の利用の増加の関連)	Laverty AA, Webb E, Vamos EP, Millett C.	2018	コホート研究	イングランド	公共交通機関は、高齢者にとって特に重要な役割を果たす可能性がある。そこで、イングランドでの公共交通機関利用の増加を奨励する国の政策を考慮して、公共交通機関の利用を増加させている人々の社会・人口統計学的特徴を評価し、これらの増加が脂肪率と身体活動に関連しているかどうかを評価した。	①公共交通機関の利用の増加の予測値を評価するため、2008年と2012年の公共交通機関の全利用者データ(n=4,834) ②公共交通機関利用の導入を評価するために、ベースラインで公共交通機関を使用していないと報告した個人のためのサンプルに絞り込んだデータ(n=2,064)	身体活動、ボディマス指数(BMI)および腹囲とこれらの変化の関連。高齢者の無料バス/バスの対象となった人は、公共交通機関の利用を開始する可能性が増加する可能性の両方が高かった(例：公共交通機関の利用を開始する場合の調整済みオッズ比(AOR) 1.77、95%信頼区間1.35；2.33)。有給労働からの退職もまた、公共交通機関の利用開始と利用増加の両方と関連していた(例：公共交通機関の利用開始では AOR 1.57 (1.29；1.91))。公共交通機関の利用を増加させた女性は、そうでない女性よりもフロアアップ時の平均BMIが2.03kg/m ² 低かった(2.84、1.21)が、ベースラインのBMIを調整するとこれは減衰した(0.40kg/m ² 、0.82、0.01)。ベースラインの身体活動を調整した後、公共交通機関の利用を開始した人は、2012年に少なくとも何らかの身体活動を行う可能性が高かった(例：女性のAOR 1.67、1.03、2.72)。	公共交通機関の利用開始と増加の両方が身体活動の増加と関連しており、女性の脂肪率の低下と関連している可能性がある。これらの知見は、健康的な高齢化を促進するための効果的な手段として公共交通機関の利用を検討するケースを強化するものである。
6	Distance from public transportation and physical activity in Japanese older adults: The moderating role of driving status. (日本人高齢者における公共交通機関からの距離と身体活動；車の運転状況の緩和的役割)	Harada, K., Lee, S., Lee, S., Bee, S., Anan, Y., Harada, K., & Shimada, H.	2017	横断研究	日本	これまでの研究では、公共交通機関へのアクセスの良さが身体活動と正の関係にあることが示されているが、高齢者においては、この関係のモデレーターについては十分に検討されていない。車の運転状況がこの関係を修飾する可能性がある。本研究では、客観的に測定された公共交通機関から自宅までの距離が身体活動レベルと関連しているかどうか、また、この関連性が運転状況によって緩和されているかどうかを日本人高齢者を対象に検討した。	この横断的研究では、参加者(n=2,878)がアンケートに記入し、加速度計を少なくとも7日間装着し、1日の平均歩数と中等度から活発な身体活動に従事した分を測定した。自宅から最寄りのバス停または鉄道駅までの道路網の距離は、地理情報システムを使用して測定した。運転状況は質問紙を用いて評価した。ドライバーと非ドライバー間で比較している。	公共交通機関から離れた場所に住んでいると、運転者の身体活動レベルは低い。非運転者の身体活動レベルは高いことが明らかになった。効果の大きさが小さいにもかかわらず、公共交通機関からの距離と身体活動の関連の方向性は、現在の運転者とそうでない運転者では異なっていた。これらの知見は、公共交通機関へのアクセスの良さが、車を運転しない高齢者の身体活動への参加の増加と正の関係にはないことを示唆している。公共交通機関までの距離が短いと、高齢者が身体活動に従事する機会が減る可能性がある。	公共交通機関の利用を促進することが、日常の交通手段を増やし、うつ病を減少させるための有望な戦略である可能性を示唆している。バス運賃の引き下げ、バスの待ち時間の短縮、バス路線と駅の増加を組み合わせた介入が、うつ病の軽減に最も効果的である。低所得者層は公共交通機関を利用した介入に敏感である。低所得者層は、公共交通機関を利用した介入に敏感である。低所得者層は、公共交通機関を利用した介入に敏感である。低所得者層は、公共交通機関を利用した介入に敏感である。
7	Examining the possible impact of daily transport on depression among older adults using an agent-based model (エージェントベースモデルを用いた高齢者のうつ病に対する日常移動の影響の検討)	Yong Yang, Brent A. Langellier, Ivana Stankov, Jonathan Purtle, Katherine L. Nelson & Ana V. Diez Roux	2017	無作為比較試験	米国	都市部における高齢者のうつ病に対する日常の交通手段と近隣環境の寄与を調査するために、試験的なAgent-based modeling (ABM)を開発した。主な研究目的は、公共交通機関と近隣環境の歩行性の改善を求めめる政策が高齢者のうつ病有病率に及ぼす影響を検討することであった。	移動の介入が高齢者のうつ病にどのような影響を与えるか。バス運賃の引き下げ、バスの待ち時間の短縮、バス路線や駅の増加を組み合わせた介入が、うつ病の軽減に最も効果的である。低所得者層は公共交通機関を重視した介入に敏感である可能性がある。	高齢者のバスによる外出回数が増加し、行動範囲の広がりがみられた。交通行動の変化に伴いQOLやCapabilityも向上しており、本事業は郊外部で有用であった。	公共交通機関の利用を促進することが、日常の交通手段を増やし、うつ病を減少させるための有望な戦略である可能性を示唆している。バス運賃の引き下げ、バスの待ち時間の短縮、バス路線と駅の増加を組み合わせた介入が、うつ病の軽減に最も効果的である。低所得者層は公共交通機関を利用した介入に敏感である。低所得者層は、公共交通機関を利用した介入に敏感である。低所得者層は、公共交通機関を利用した介入に敏感である。
8	バス運賃の低廉化による高齢者の行動の多様化とQOLへの効果	安藤 昇太, 木村 一裕, 鈴木 雄, 日野 智	2014	質的事例研究	日本 (秋田県 秋田市)	秋田県秋田市では、高齢者の外出促進、社会参加の支援を目的として、2011(平成23)年10月1日よりバスを100円で利用できる「高齢者コインバス事業」を導入した。本研究では、より効果が大きいと考えられる秋田市中心部から離れた郊外部の河辺地区を対象にバス利用者へ調査を行った。	バス運賃の低廉化による外出回数が増加し、行動範囲の広がりがみられた。交通行動の変化に伴いQOLやCapabilityも向上しており、本事業は郊外部で有用なものであると考えられた。コインバス利用者への調査では外出回数や行動範囲などの交通行動の質的変化、QOLやCapability Approachの指標を用い、高齢者の行動が多様化したこととQOLなどへの関連が明らかになった。	高齢者のバスによる外出回数が増加し、行動範囲の広がりがみられた。交通行動の変化に伴いQOLやCapabilityも向上しており、本事業は郊外部で有用なものであると考えられた。コインバス利用者への調査では外出回数や行動範囲などの交通行動の質的変化、QOLやCapability Approachの指標を用い、高齢者の行動が多様化したこととQOLなどへの関連が明らかになった。	高齢者のバスによる外出回数が増加し、行動範囲の広がりがみられた。交通行動の変化に伴いQOLやCapabilityも向上しており、本事業は郊外部で有用であった。
9	高齢者の外出頻度と交通行動の地域間特性に関する一考察	柳原 崇男, 嶋田 真尚, 大藤 武彦	2017	横断研究	日本 (大阪府 生野区)	高齢者の外出頻度は、心身機能や社会活動性を包摂した健康指標の一つであり、外出頻度を交通施策等の評価に活用できる。本稿では都市部と地方部の差異を考察し、外出頻度に影響を与える要因が地区特性で異なるかを明らかにすることを目的としている。	決定木分析手法を用いて分析した結果、高齢者の外出頻度に最も影響を与える移動手段が「バイク・自転車」であることがわかり、地方部では外出頻度に影響がみられなかった「公共交通」が、都市部で影響があることがわかった。	決定木分析手法を用いて分析した結果、高齢者の外出頻度に最も影響を与える移動手段が「バイク・自転車」であることがわかり、地方部では外出頻度に影響がみられなかった「公共交通」が、都市部で影響があることがわかった。	外出頻度に影響を与える要因が地区特性で異なることから、地区特性に応じた交通施策等を行うことで、外出頻度が増え、健康的な生活の向上に寄与することが期待される。

レビューシート（論文）

文献番号	論文タイトル	著者	年	研究デザイン	実施国	目的	調査方法	結果	結論
10	移動のしやすさと高齢者の主観的幸福感の関係に関する研究	橋本 成仁, 厚海 尚哉	2015	横断研究	日本 (岡山県 倉敷市)	本研究では、高齢者の生活の質を表す概念として主観的幸福感に着目し、主観的幸福感尺度を用いて高齢者の幸福感を評価することで、その関連要因を明らかにする。その際に、高齢期の暮らしにおける幸福感の創出のために、必須活動や余暇活動の充実、移動のしやすさといった要素が関わりと想定する。また、共分散構造モデルを作成することによって、高齢者の主観的幸福感に関する要因がどのように関連しているのかを示し、高齢者の幸福な生活の実現に向けた知見を得ることを目的とする。	本研究で行ったアンケート調査は、倉敷市全域を対象として無作為抽出した住民への郵送配布、郵送回収によって行った。回収票は1706票であり、回収率は43.2%となった。定年退職に際し余暇時間が増え始める時期として、55歳以上をアンケート調査対象年齢としているが、本研究では前期高齢者である65歳以上の回答者（有効サンプル1,016票）を分析対象とした。調査項目としては、まず高齢者の日常生活における各種活動について、その実施状況や満足度について尋ねている。また、移動環境や移動状況に関して、免許や使える車の有無や、各種交通手段の利用頻度ならびにバスサービスに対する満足度について尋ねている。さらに、主観的幸福感尺度を用いた幸福感評価も行っている。以下ではこのアンケート調査で得られたデータを用いて分析を行う。	高齢者の主観的幸福感に関する共分散構造分析を行った。まず、使える車を持っていることや連続歩行可能距離が長いこと、バスサービスに満足であることなどが各種活動における移動の利便性を高めるために関係しており、各種活動における移動のしやすさに関係していることが示された。移動がしやすければ、主観的幸福感を高めるためにも示された。加えて、主観的幸福感を高めるためには余暇活動や通院の充実が関係しており、移動がしやすければ余暇活動や通院の充実に関係していることが示された。さらに移動がしやすければ、主観的幸福感を高めるためにも示された。加えて、主観的幸福感を高めるためには余暇活動や通院の充実が関係していることが示された。	バスサービスの上などを通し各種活動を行うために移動がしやすければ環境整備を進めていくことは、高齢者が幸福感を感じて生活出来るために重要な要素であるということが明らかとなった。各種活動における移動の利便性は日常生活における移動のしやすさに関係していることが示された。移動がしやすければ、主観的幸福感を高めるためにも示された。加えて、主観的幸福感を高めるためには余暇活動や通院の充実が関係していることが示された。
11	Evaluation of Effects of Salons and Community Bus on Activity and Health of the Elderly(地域サロン・コミュニティバスが高齢者の活動と健康に与える影響の評価)	平井寛, 近藤克則, 鈴木佳代	2012	前後比較	日本 (愛知県 知多郡南知多町)	本研究では対象地域において2010年度から開始される地域サロン、コミュニティバス（2010年10月）の2つの事業が環境を変化させる事業と捉え、両事業が高齢者の行動に与える効果を、事前調査（2010年8月）の実施済み）と事後調査（2013年）のパネルデータを用いて検証する。両事業について、開催拠点・コミュニティバスのバス停までのアクセスリテラチ利用、活動の変化の関連をみた。 （1）バス停等への距離と活動性 2010年8月に対象自治体の要介護認定を受けていない地域在住高齢者全数を対象に行ったアンケート調査の分析を行った。 （2）事業の利用と活動性の変化 2013年8月に対象自治体に住居する要介護認定を受けていない高齢者全数に調査票を送付し、8月中に回収した。	(1) バス停等への距離と活動性 バス停までの距離は、買い物物が自立していないこと、外出が自立していないことそれぞれについて有意な関連を示した。バス停までの距離 100m毎のオッズ比はそれぞれ、1.118 (95%CI 1.033-1.209) , 1.138 (95%CI 1.069-1.213) であった。また買い物物については、本研究により、小売店・バス停のいずれかまでの距離も有意な関連を示した(オッズ比1.136, 95% CI1.050-1.229)。 (2) 事業の利用と活動性の変化 バス停からの距離とバスの新規利用にはほとんど関連がみられなかったが、サロンからの距離とサロンの利用は強く関連しており、サロン参加の効果評価において、サロンから居住地区までの距離が操作変数として適当な可能性が示唆された。	地域サロン、バス停の利用しやすさと活動性・参加の関連、地域サロン参加と活動性の関連について検証することができた。居住地区がバス停や買い物施設に近い者に比べ、遠い者で外出、買い物物が自立していないと回答しやすいという関連が示された。バス停からの距離とバスの新規利用にはほとんど関連がみられなかった。地域サロンに近いほど参加割合が高く、サロン非参加者に比べて参加者で地域組織への参加をしやすいため、+N32:W34	
12	Modal Shift From Cars and Promotion of Walking by Providing Pedometers in Yokohama City, Japan (日本の横浜市内における歩数計の提供による自動車からの様態のシフトと歩行の促進)	Kimihiko Hino, Ayako Taniguchi, Masa michi Hanazato, Daisuke Takagi	2019	横断研究	日本 (神奈川県 横浜市)	モビリティ・マネジメントとは、人々の身体活動を増加させながら、自動車利用から持続可能な交通手段へと移動行動を変えることを目的とした交通政策である。公衆衛生の実践で行われている歩数計の提供と歩数の可視化は、モビリティ・マネジメントプログラムを構成する可能性がある。しかし、モビリティ・マネジメントの容易さや歩行習慣の変化のしやすさは、近隣環境によって異なる。	本研究では、2017年5月に横浜市内中高年参加者2,023名のアンケートデータを用いて、(1) 無料の万歩計の使用を志願した横浜ウォーキングポイントプログラム参加者の物理的・社会的環境と、車から徒歩や公共交通機関へのモビリティ・シフトに割り当てられている参加者は、徒歩や公共交通機関にシフトする傾向がある。このモビリティ・シフトは歩数の増加と強く関連していた。これらの結果は、公衆衛生や都市計画の専門家と協力してモビリティ・マネジメントを推進すべきであることを示唆している。	物理的環境特性については、駅から遠い地域やバス停密度の高い地域に住んでいる参加者は、徒歩や公共交通機関にシフトする傾向があった。また、モビリティ・シフトは歩数増加との関連性が圧倒的に高かった。挨拶や隣人との会話の頻度、健康の動機が様態のシフトと強く関連している。本研究の結果は、歩数計の介入が、より健康的でアクティブな都市を促進するMMプログラムの効果的な構成要素となり得ることを示唆している。	
13	The Risk of Functional Limitations After Driving Cessation Among Older Japanese Adults: The JAGES Cohort Study (日本人高齢者における運転中止後の機能制限のリスク：JAGESコホート研究)	Hiroshi Hirai, Masao Ichikawa, Naoki Kondo, Katsunori Kondo	2019	コホート研究	日本 (愛知県)	運転停止による健康への悪影響とその予防が懸念されている。そこで、日本の65歳以上の高齢者を対象にコホート研究を行い、運転中止と運転中止後の代替交通手段の利用が機能制限のリスクに与える影響を縦断的に検討した。	説明変数は運転中止、2010年時点で運転継続の有無であった。公共交通機関や自転車利用の有無2010年から2016年までの間に、645人に機能制限があり、現在の運転者、公共交通機関や自転車を利用していた元運転者、他人に運転されるだけの元運転者では、それぞれ1,000人あたり38人、82人、119人が含まれていた (ハザード比 1.69 ; 95%CI, 1.15~2.49, ハザード比 2.16 ; 95%CI, 1.51~3.10, 現在の運転者との相対的な比較)。	運転をやめても公共交通機関や自転車を利用している人においては、要介護認定のリスクが若干低かった (ハザード比: 1.69, 95%信頼区間1.15-2.49)。 フレイルの人に限定した分析でもほぼ同様の結果であった。運転停止は高齢者の機能制限リスクの増加と関連しているが、運転停止後に公共交通機関や自転車を利用して自立した移動を維持できれば、このリスクは軽減されるかもしれない。	

レビューシート（論文）

文献番号	論文タイトル	著者	年	研究デザイン	実施国	目的	調査方法	結果	結論
14	A study on the relationship between consciousness of participating for public transport by the local residents and subjective well-being(住民主体による生活交通運営活動への参加意識と住民の主観的幸福感との関係に関する研究)	橋本 成仁、恒藤 佑輔	2018	横断研究	日本 (岡山県 倉敷市)	本研究では、住民主体での生活交通に地域住民がどのような思いを抱いているかを確認したうえで、住民の生活環境やソーシャル・キャピタルに着目し、地域住民で生活交通を運営する活動に参加する意識が、住民の主観的幸福感とどのような関係性があるかについて明らかにすることを目的とする。	アンケート調査は、倉敷市の庄新町地区を対象とした。調査対象は地区に居住する18歳以上の居住者とし、生活満足度について質問する以外に、なかよし号の利用状況やその評価、主観的幸福感などについて質問している。アンケート回答者個人属性のうち、性別と年齢、配布・回収方法については、2016年12月21日に、各戸ごとの郵便受けに調査票を投函する形で戸別配布(各戸1部)とし、郵送回収とした。配布部数は780部で、回収票数は375部、回収率は48.0%となった。男性 127名(35.0%)、女性 236名(65.0%)であり、年齢は30代以下(4.2%)、40代(5.4%)、50代(8.8%)、60代(40.2%)、70代(32.3%)、80代以上(9.1%)であった。	本研究では住民主体での生活交通運営活動に関して、金銭的な負担を含めた住民側の運営活動そのものに着目し、住民主体での生活交通運営活動への参加意識と主観的幸福感の関係性を、生活満足度、ソーシャルキャピタルなどの総合的な観点から分析した。住民主体による生活交通運営活動への参加意識は、住民の主観的幸福感と結びついていて可能性を示した。「中心的な運営活動への参加」運行経費負担といった住民側の負担がある場合でも、それら参加意識が地域愛着と結びついており、主観的幸福感向上に寄与している可能性が明らかとなった。ただし、本研究のアンケート調査対象地区では、現在においてもすべての住民が運営活動に対し理解し関心を寄せているとは言いきれない状況にある。	ソーシャルキャピタルにおける地域社会への「信頼」が高まることで、「地域愛着」が向上し「主観的幸福感」向上へとつながる効果が見られる。「個人の健康と経済状況」の満足度が「地域愛着」および「主観的幸福感」につながっており、地域内生活の充実を与えるとともに、主観的幸福感向上に影響する可能性を示した。ソーシャルキャピタルにおける「規範」が向上することで、運営への理解が高まる。「ネットワーク」意識が高まることで、なかよし号必要意識が高まる。この「運営への理解」および「なかよし号必要意識」が、「なかよし号」運営活動への参加意識へ影響し、この「なかよし号」運営活動への参加意識が「地域愛着」を向上させ、「主観的幸福感」向上へいたる効果が可能性が示された。本研究では、地域住民の公共交通機関の管理活動への参加意識が主観的幸福感に良い影響を与えていることが明らかになった。
15	公共交通を利用できない高齢者・障害者の最低外出日数	藤井 直人、柳原 崇男、清水 弘子	2009	質的事例研究	日本 (神奈川県内)	①利用者の外出はどのようなように改善されてきたのか、さらに福祉有償運送を効果的に運営する支援方策として、②「情報センター」へのニーズはあるのかを検証することを目的にアンケートを実施した。このアンケート実施に当たり、移動制約者の外出状況を把握し、さらに必要最低限の外出日数を調査するために、アメリカ合衆国保健福祉省の国立疾病管理予防センター(Centers for Disease Control and Prevention ;CDC)が開発した精神的健康状況を調査するために開発されたCDC HRQL-4 を質問に入れることにより、外出状況が精神的健康にどの程度影響しているのかについて報告する。	調査対象者は神奈川県在住の移動制約者で、なかよし移動ネットワークの調査員が担当地域の施設や地域包括支援センターに出向き、調査を直接依頼した。この時、福祉有償運送利用者に偏らないように配慮された。実施期間は2009年9月下旬から10月末で、配布部数は644部で回収率が24.6部で回収率は39.2%であった。男性は50.4%で女性は49.6%。年齢は「60才未満」が37.8%で最も多く、「80歳代」が23.9%、「70歳代」が20.4%、「60歳代」が11.7%。	1ヶ月間の外出日数が10日以下にある人達には精神的につらい日が14日以上ある精神的困難者の占める割合が大きくなっている。外出日数が「0日」で60%、「1-4日」で27%、「5-9日」で27%と縮小していく。そして、「10-14日」では14%と大きく縮小していく。そして、「10-14日」以上では、17%、13%、10%とほぼ同一水準になっていく傾向が読み取れる。また、身体と精神がつかつたため出来なかったことがある日数が精神的困難者では平均10.2日あったことから、精神的困難者を減少させるには、1ヶ月間に10日程度の外出を保障することが適切であると判断できる。	1ヶ月間の外出日数が精神的な健康に影響している可能性を示唆し、10日以上の外出を保障することが必要であると考察した。精神的健康と1ヶ月間の外出日数について、1ヶ月間の外出日数が10日以下にある人達には精神的につらい日数が14日以上ある精神的困難者の占める割合が大きくなっている。外出日数が「0日」で60%、「1-4日」で27%、「5-9日」で27%と縮小していく。そして、「10-14日」では14%と大きく縮小していく。そして、「10-14日」以上では、17%、13%、10%とほぼ同一水準になっていく傾向が読み取れる。また、身体と精神がつかつたため出来なかったことがある日数が精神的困難者では平均10.2日あったことから、精神的困難者を減少させるには、1ヶ月間に10日程度の外出を保障することが適切であると判断できる。
16	高齢者の外出頻度から見た日常生活活動能力と移動手段に関する考察	柳原崇男	2015	質的事例研究	日本 (滋賀県 米原市)	本研究では、まず横断的なデータを収集し、外出頻度と移動手段、活動能力の関係を実証的データから検討し、今後の高齢者の介護予防や健康維持の観点から移動手段のあり方について考察する。具体的には、健康指標となる外出頻度に影響を与える要因について分析する。外出頻度と年齢や活動能力、移動手段の関連性を総合的に扱った研究はなく、外出頻度にとどのような要因が最も影響を与えているかは明らかになっていない。本研究では、65歳以上の高齢者を対象に、外出頻度に影響を与える身体的要因、移動手段選択の要因を総合的に検討することを目的としている。	配布回収は、米原市在中の65歳以上の高齢者を対象とし、無作為抽出により、1584票配布、1069票回収(回収率67%)であった。調査期間は、平成25年11月12日～11月22日である。車(自分で運転)、自転車・バイク、鉄道・路線バス、まいちゃん号・カモン号(デマンドタクシー)、家族送迎・タクシーについて、それらを利用している人の老研式点数を示している。	外出頻度に最も影響を与えるのは、移動手段であり、特に「車(自分で運転)」であった。自分で運転して外出しない場合は、年齢やIADL(手段的自立)が影響している。本研究により、地方部における外出頻度、移動手段、活動能力の関係が明らかになることが出来た。この結果より、外出頻度、健康および車の運転に関する関係性があることがわかった。車や自転車・バイクなど、自由な交通手段を持たない人の外出頻度に影響する項目について分析したところ、年齢やIADL(手段的自立)が影響しており、公共交通や送迎・タクシー等の交通手段は、外出頻度には影響していないことがわかった。	既往研究同様、活動能力の低い人は外出頻度が低い。また、活動能力と移動手段選択には関係があり、移動手段選択と外出頻度にも関係がある。 ・外出頻度に影響を与える身体的要因、移動手段選択を総合的に検討すると、外出頻度に最も影響を与えるのは、移動手段であり、特に「車(自分で運転)」であり、自分で運転しない場合は、年齢やIADL(手段的自立)が影響している。 ・本調査地域においては、公共交通や家族送迎・タクシー等の交通手段は、外出頻度に影響を与えていないことがわかった。
17	富山ライトレールが地域交通にもたらした効果に関する実証分析	望月 明彦、中川 大、笠原 勤	2007	質的事例研究	日本(富山県富山市)	本格的なLRT路線として、2006年4月29日に開業した富山ライトレールプロジェクトの、整備効果に関する実証分析の一環として、富山ライトレールのサービスレベルの向上が利用交通や沿線地域住民の交通行動にどのような影響を与えたかを、利用者実態調査、沿線住民の意向調査の結果を分析することにより明らかにした。	利用者OD調査(起終点調査)は、2005年10月2日(日)、6日(木)のそれぞれ始発から終発まで、各駅で乗降する4,988名を対象に行い、回収1,233部。2005年10月5日(木)、8日(日)同じく5,576名を対象に行い、回収725部であった。利用者アンケート調査は2006年10月12日(木)に行い、配布2,237通、回収870通、回収率は38.9%であった。2006年10月15日(日)の同調査では、配布1,925通、回収は596通、回収率31.0%であった。沿線住民アンケート調査は、「富山駅北」を除く富山ライトレール各駅から半径300Kmのエリアに居住する10,788世帯に配布しており、対象人口別では24,812名に配布、回収5,502部であった。	富山ライトレール開業後間もない状況で、社会経済状況に与える影響を分析するのは難しい。一定のサービスレベルを確保する事で、通勤、通学や買い物、通院といった私事等の交通が増加し、さらに、特に休日つを中心に、富山ライトレール利用自体を目的とした交通を誘発し、JR富山港線時と比較して平日で2.2倍、休日5.3倍という利用交通が発生している。特に顕著であったのは、多くの高齢女性が、買い物、通院等に方々の小規模な鉄道システムにおいてさえ、サービスレベルの画期的な向上が、地域の交通に対して大きな影響を及ぼすことが明らかとなった。	富山ライトレール開業後間もない状況で、社会経済状況に与える影響を分析するのは難しい。一定のサービスレベルを確保する事で、通勤、通学や買い物、通院といった私事等の交通が増加し、さらに、特に休日つを中心に、富山ライトレール利用自体を目的とした交通を誘発し、JR富山港線時と比較して平日で2.2倍、休日5.3倍という利用交通が発生している。特に顕著であったのは、多くの高齢女性が、買い物、通院等に方々の小規模な鉄道システムにおいてさえ、サービスレベルの画期的な向上が、地域の交通に対して大きな影響を及ぼすことが明らかとなった。

レビューシート (論文)

文献番号	論文タイトル	著者	年	研究デザイン	実施国	目的	調査方法	結果	結論
18	Neighborhood food environment and mortality among older Japanese adults: results from the JAGES cohort study(日本の高齢者における近隣の食環境と死亡率：JAGESコホート研究の結果)	Tani Y, Suzuki N, Fujiwara T, Hanazato M, Kondo N, Miyaguni Y, Kondo K.	2018	コホート研究	日本	これまでの研究では、果物や野菜を販売している食品店の利用可能性の低さと不健康な食生活との関連性が指摘されている。しかし、健康的な食品店の有無と死亡率との縦断的な関連は不明である。本研究では、高齢者における近隣の食品店の利用可能性と運転状況別死亡率との関連を検討した。	本研究は、日本老年学的評価調査 (Japan Gerontological Evaluation Study) の参加者を対象とした3年間の追跡調査をもとに行われた。65歳以上の日本人成人を対象とした集団ベースのコホート研究。2010年から2013年までの死亡率を分析したところ、49,511人の回答者であった。近所の食品店の有無は、果物を販売している食品店の数を定義され、野菜の摂取量を調査した。主観的 (参加者報告) とこの変数を評価するために、客観的な (地理情報システムに基づく) 測定値が使用された。コックス回帰モデルを用いて死亡率のハザード比 (HR) を推定した。	主観的な利用可能性の低さは死亡率の増加と有意に関連していた。食品店の利用可能性が最も高かったと報告した参加者と比較して、入手可能性が最も低かったと報告した参加者の年齢および性別調整後のHRは1.28 (95%CI: 1.04-1.58; p = 0.02) であった。この関連は、社会人口統計学的状態 (教育、所得、同居、婚姻状況、雇用状況) および環境の状態 (運転状況、公共交通機関の利用、および研究場所) を調整した後も有意であった (HR = 1.24, 95%CI: 1.01-1.53, p = 0.04)。この関連は、自動車を使用しない人の間でより強く、その中では、食品店の利用可能性が最も低いと報告した人は1.61 (95%CI: 1.08-2.41, p = 0.02) であった。対照的に、客観的な利用可能性と死亡率の間に有意な関連性が見られた。	主観的には測定されたが客観的には測定されなかった健康食品店の利用可能性の低さは、以下と関連していた。死亡率は、特に自動車を利用しない人の間で増加している。加齢に伴う運動能力の低下を考慮すると、近隣に健康的な老化のために、徒歩圏内で野菜や果物を調達する選択肢が多いことが重要かもしれない。
19	過疎地域におけるモビリティ確保と過疎地有償運送の果たす役割	吉田 樹, 秋山 哲男	2006年	質的事例研究	日本 (青森県 佐井村)	青森県佐井村における運行事例をもとに、過疎地域におけるモビリティの現状を考察するとともに、過疎地有償運送の会員特長の分析を行うことで、どのような層のモビリティ増進に寄与しているかを明らかにする。さらに、同村の運営協議会で検討した路線バスやタクシーなど他の交通モードとの役割分担に関する示唆、過疎地有償運送の適用における課題についても述べる。	自由車のない層は、年齢を経るに従って村内で買物を済ませる割合が高くなっていく。低院交通では、自由車のない層はむつ市への通院割合が高くなっている。村内には診療所しか存在しないため、専門的な診療が必要でも受けられない村民がいることも考えられ、自由車が無い人がある人 (自分で運転する割合が86%) よりも移動範囲が狭い傾向にある。過疎地有償運送の会員になる割合については、自由車を保有している層に比べて、保有していない層 (「世帯に自動車なし」世帯には自動車あり) の方が会員になる割合が高くなっていた。世帯における自動車の有無よりも個人における自動車所有の有無によって会員となるかどうかが決まる傾向にあった。	過疎地有償運送は、住民ボランティアによって支えられている輸送形態であることから、限られた輸送力で可能な限り市民のモビリティをカバーするためにも、既存のバスやタクシーの役割分担を明確にしておくことがきわめて重要であることが明らかになった。	
20	Frailty phenotype associated with traffic crashes among older drivers: A cross-sectional study in rural Japan(高齢運転者の交通事故に関連した frailty 表現型。日本の農村部における横断的研究)	Jue Liu, Yuya Fujii, Jaehoon Seol, Keisuke Fujii, Mijin Kim, Korin Tateoka, Tomohiro Okura,	2020	横断研究	日本	日本のような国では、急速な高齢化が進む中で、安全運転と frailty が緊密な課題となっている。しかし、高齢運転者の身体脆弱性が交通事故と関連しているかどうかに着目した研究は少ない。本研究では、日本の地域居住高齢者を対象に、frailty の表現型と過去1年間の交通事故との関連を調べることを目的とした横断的研究を行った。	ロバスト群と比較して、frailty フレイル群では、身体的な認知機能、5つの認知機能テスト (5-Cog) のスコアが低かった。うつ病と有意に関連していた。さらに、前恐怖症/恐怖症 (34.2%) は、コアスと有意に関連していた。交通事故は、ロバスト性 (18.0%) と比較しても、参加者は、交通事故への関与を報告していた。さらに、46名の参加者が、交通事故における過去1年間の事故のうち33件 (46件中33件が frailty フレイルフレイルフレイル) であった。年齢、性別を調整した後、5-Cogスコア、GDSスコア、走行距離、ヒヤリハット交通事故の合計値、frailty フレイルフレイルの参加者では、過去1年間の交通事故発生率と率がロバスト参加者に比べて高いことが示された。(OR: 3.74, 95%CI: 1.75~7.96)。	frailty と比較して、frailty フレイルフレイルが交通事故の増加と有意に関連していることが明らかになり、身体的 frailty ティが運転リスクがある人を予測するのに役立つ可能性が示唆された。frailty フレイル群の高齢運転者は、frailty フレイルに分類された人と比較して、経済的地位が低く、腰痛の臨床歴が多く、より多くの薬を使用している可能性が高かった。frailty の表現型は交通事故の発生率の増加と関連していることが示された。	
21	Retiring from driving and riding: Be safe and not a risk (運転・乗車からの引退：危険を冒さず、安全であること)	Boon Hong Ang, Shaun Wen Huey Lee, Won Sun Chen, Khai Khun Yap, Keang Peng Song, Jennifer Anne Oxley	2020	混合研究	マレーシア	元自動車運転手と元二輪車乗りの運転・乗車停止のプロセスを理解することを目的とし、運転・乗車停止の意思決定に影響を与える原動力として作用する動機、移行の間に直面する課題、運転・乗車のない生活に適応するために採用された戦略などを含む、元自動車運転手と元二輪車乗りの運転・乗車停止のプロセスを理解することを目的とした。	5つのテーマと16のサブテーマが明らかになった。[1]運転手・乗車停止のプロセスの意思決定を行うこと、[3]運転者の損失を経験し、[5]対処法の移行に重要な貢献をした。身体的、心理的、社会的要因が運転・乗車停止の重要な要因であった。バリエーションは、免許の更新、乗車から運転への移行、複数の代替交通手段の利用は、停止後の段階で採用された。二輪車は対処戦略であった。	高齢の自動車運転手と二輪車乗りの両方に必要とされる重要なスキルは、運転・走行能力の低下を認識し、適切な自己調節型の運転・走行方法を採用する能力であることが明らかになった。	

レビューシート（論文）

文献番号	論文タイトル	著者	年	研究デザイン	実施国	目的	調査方法	結果	結論
22	Social isolation and physical activity mediate associations between free bus travel and wellbeing among older adults in England (社会的孤立と身体活動は、イングランドの高齢者における無料バス移動とウェルビーイングの関連性を媒介する)	Sarah E. Jacksona, Josh A. Firthb, Joseph Firthd, Nicola Veroneseg, Trish Goreliyi, Igor Grabovacj, Lin Yangk, Lee Smithl	2019	コホート研究	イングランド	本研究の目的は以下の通りである。(i) 無料バストラベルとウェルビーイングの関係調べ、(ii) これらの関係が、社会的孤立と身体活動という2つの重要な伝達物質 (mediator) によってどの程度説明できるかを評価することである。	English Longitudinal Study of Ageing (ELSA) の第6波 (2012/13年) を用いた、イングランド在住の50歳以上の成人を対象としたコホート調査である。線形回帰モデルを用いて、(i) コホート・バス・サービス (CBP) の所有、(ii) CBPの利用頻度とウェルビーイングの3つの尺度 (生活の質、生活満足度、抑うつ症状) との関連を検証し、年齢、性別、配偶者の有無、社会経済的地位、長期にわたる病気の制限を調整した。媒介分析では、CBPの所有/使用とウェルビーイングの各関連において、(i) 社会的孤立と(ii) 身体活動の役割を検証した。	CBPの所有と使用は、生活の質の向上 (いずれも $p < 0.001$)、生活満足度の向上 (いずれも $p < 0.01$)、抑うつ症状の減少 (いずれも $p < 0.01$) と有意に関連していた。媒介モデルでは、CBPの所有 (すべて $p < 0.001$) と社会的孤立を介した使用 (すべて $p < 0.05$) のウェルビーイングへの有意な間接的関連 (すべて $p < 0.01$) と身体活動を介した使用 (すべて $p < 0.001$) のウェルビーイングに対する有意な間接的関連も認められた。社会的孤立は、無料バスとの関連性の7.7~20.1%を説明した。トラベルとウェルビーイング、身体活動は9.0~17.4%を説明した。	より良いウェルビーイングとの関連性の5分の1までが、高齢者が社会活動や人間関係に従事するのを容易にする可能性がある (バス/バス制度に起因していた)。より良いウェルビーイングとの関連の6分の1までは、高齢者がより身体的に活動的になることを奨励したり、促進したりする議論的バス制度に起因していた。老年期の精神的健康とウェルビーイングの低下は身体的健康のアウトカムと関連していることを考えると、バストラベルの政策は、高齢化に伴う罹患率の経済的負担を軽減するための費用対効果の高い方法である可能性が高い。イングランドにおいて、CBPの所有と利用は、生活の質の向上、生活満足度の向上、抑うつ症状の減少と関連している。無料バストラベルとウェルビーイングの関連は、身体活動の増加と社会的孤立の減少によって部分的に説明されている。
23	The relationship of car driving and bicycle riding on physical activity and social participation in Japanese rural areas (日本農村部における自動車運転・自転車走行と身体活動・社会参加との関係)	Takumi Abea, Jaehoon Seol, Mijin Kim, Tomohiro Okura	2018	横断研究	日本 (空間市)	交通手段の制限は活動の制限につながる。しかし、交通手段の種類の影響に注目した研究は少ない。本研究では、自動車運転と自転車に注目し、これらの交通手段と日本人、高齢者の身体活動や社会参加との関連を検討することを目的とした。	2009年から続いている地域密着型コホート研究の空間健康診断調査を使用している。空間市在住 (人口75,794人 (高齢者は30.0%、人口密度 315.3/km ²)) の介護保険を利用していない65歳以上日本人高齢者を対象とした2017年の横断的研究である。最終的に、374名の (93.5%) 農村部に住む日本人高齢者が対象となった。身体活動は高齢者身体活動尺度を用いて評価した。交通手段と4種類の社会参加に関するデータは自己申告式の質問紙から得た。共分散分析と多変量ポアンカレ回帰分析を行い、関連性を評価した。サンプルは、普段から車に乗っている304名と定期的に自転車に乗っている106名であった。	自動車の運転と自転車の乗車が身体活動や社会参加に及ぼす個人の関連性に焦点を当てた結果、自動車運転は身体活動とは関連していないが、自転車に乗ることは正の関連性があることが明らかになった。自動車運転と自転車の社会参加には、自動車運転は近隣にはない特定の場所で行われるスポーツや趣味のグループへの参加を促進し、自転車は近隣を中心とした町内会やボランティア団体への参加を促進するなど、自動車運転と自転車への参加には異なる関連性があることが明らかになった。	自動車運転と自転車の乗車が身体活動や社会参加に及ぼす個人の関連性に焦点を当てた結果、自動車運転は身体活動とは関連していないが、自転車に乗ることは正の関連性があることが明らかになった。自動車運転と自転車の社会参加には、自動車運転は近隣にはない特定の場所で行われるスポーツや趣味のグループへの参加を促進し、自転車は近隣を中心とした町内会やボランティア団体への参加を促進するなど、自動車運転と自転車への参加には異なる関連性があることが明らかになった。
24	高齢者の町施設利用の関連要因分析: 介護予防事業参加促進に向けた基礎的研究	平井 寛, 近藤 克則	2008	横断研究	日本 (東海地方)	本研究では、介護予防事業 (特定一般高齢者施設) の開催場所として想定される保健センター、老人福祉センター等の施設の利用状況に関連する要因としての交通手段と距離の重要性を明らかにし、介護予防事業の参加促進のために考慮すべきことを探ることを目的とする。	カイ二乗検定、年齢のみ調整の多重ロジスティック回帰分析とともに、身体・心理的要因が望ましい状態にある群に対し、良くない群で有意に町施設利用が少なかったことが示された。また町施設までの直線距離が短い者に比べ長い者で町施設の利用が少ない傾向が男女とも共通してみられた。多変量解析では、うつ・IADL との町施設利用との関連はみられなくなった。距離と町施設利用の関連は男女ともみられ、町施設までの距離が250m未満の群を基準とすると1,000m以上の群は、町施設利用のオッズ比は男女とも0.4前後に低下していた。交通手段と町施設利用の有意な関連は女性のみでみられた。	介護予防事業の開催場所として想定される、保健センター・老人福祉センター等の町施設の利用は男女とも、施設までの距離が短いほど有意に多かった。また女性では利用可能な交通手段が豊かであるほど利用が多いという有意な関連が見られた。介護予防事業やその他の健康増進のための事業への参加を促進するためには、距離や交通手段などアクセスのしやすさに配慮する必要があると考えられる。	介護予防事業の開催場所として想定される、保健センター・老人福祉センター等の町施設の利用は男女とも、施設までの距離が短いほど有意に多かった。また女性では利用可能な交通手段が豊かであるほど利用が多いという有意な関連が見られた。介護予防事業やその他の健康増進のための事業への参加を促進するためには、距離や交通手段などアクセスのしやすさに配慮する必要があると考えられる。
25	地域在住自立高齢者の「閉じこもり」と交通手段の関連の検討	平井 寛, 藺牟田 洋美, 山崎幸子, 藤田幸司, 安村誠司	2012	横断研究	日本 (秋田県にかほ市)	地方都市や農村部では、都市部と比較して徒歩圏に外出先があまりない場合が多いと考えられる。そのため、同じ身体状況でも利用可能な交通手段の違いによって外出のしやすさが異なると思われる。そこで本研究では、「閉じこもり」と交通手段の関連を検討することを目的とした。	秋田県にかほ市在住の65歳以上85歳未満のうち、要介護認定を受けていない6,074人を調査対象とした。2011年に調査し、回収数は5,598人 (回収率92.2%) であった。このうち4,049人を分析対象としている。説明変数には変数: 目的変数は「閉じこもり」の有無とし、主たる因子として考えられる年齢、性別、家族構成、健康度自己評価、骨粗しょう症の既往の有無、生活力指標を調整変数として用いている。多重ロジスティック回帰分析を行い、各交通手段カテゴリの「閉じこもり」についてのオッズ比 (以下OR) と95%信頼区間 (以下95% CI) を求めた。統計的有意水準は5%とした。	「自動車・バイク」群に対する「閉じこもり」についてのORは、「自転車・徒歩」で2.66 (95%CI1.61-4.42)、「公共交通」で7.84 (95%CI3.49-17.62)、「自家用車に乗せてもらう」で10.77 (95%CI5.99-19.37) だった。	年齢・身体的要因、家族構成を考慮した上でも、自家用車が運転できるような有利な交通手段を持っている者に比べ、交通手段の乏しい者で「閉じこもり」が多いという関連が示された。地方都市や農村地域においては、自動車やバイクという長距離を移動できる交通手段に比べると、徒歩や自転車でも外出まででも外出先は限定的になる可能性がある。また公共交通の運動頻度が低い、バス停までの距離が遠い等のサービス水準が低い場合は時間が合わない天候の影響を受ける等のため利用頻度が下がりがちと考えると、交通手段等、外出のしやすさや環境づくりが「閉じこもり」予防に有効である可能性が示唆された。

レビューシート（論文）

文献番号	論文タイトル	著者	年	研究デザイン	実施国	目的	調査方法	結果	結論
26	高齢者に着目した食料品購買行動と利便性の意識に関する研究	崔 唯爛, 鈴木 勉	2012	質的事例研究	日本 (大阪府 泉北ニュータウン)、韓国 (ソウル市)	本研究では、食料品購買行動として社会問題となっている高齢者の食料品の購買行動について、非高齢者と比較して高齢者の身体的・知覚的な違いを明らかにすることを目的としている。	本研究では、店舗までの距離などの買い物環境の影響を調べたため、小売業が減少している地域と近隣地域との比較分析を行った。比較対象は、オールタウン化が進んでいる地域として泉北NTとソウル市4地区を選定し、食料品店における購買行動の特徴を把握した。対象者は日本の大阪府泉北ニュータウンの65歳以上の高齢者（割合は約44.5%）、韓国ソウル市の65歳以上高齢者（割合は約20.2%）であった。	(i)徒歩での買い物頻度は、年齢や店舗の密度に依存している。 (ii)高齢者の旅行は、一般的に非高齢者に比べて距離に敏感であるが、徒歩での旅行の場合、非高齢者は高齢者よりも遠くまで移動できるにもかかわらず、より近い店舗を選択する。高齢者の不満足は、移動時間15分から急激に増加している。	利用する交通手段および移動時間・利用回数などの購買行動に年齢・地域による差が見られることが明らかになった。人口減少を考慮したまちづくりでは、一点集中型の施設配置よりも、多数の施設が分散的に立地するほうが望ましい。泉北NTの店舗の位置情報に基づいた分析の結果、地区別に年齢・交通手段により買い物移動距離に違いがあり、泉北NTでは平均移動距離が極めて大きいことが明らかになり、高齢者の最大移動距離が比較的に短いことが分かった。さらに、非高齢者はより長距離まで移動可能ではあるが、短距離で買い物に行くことを選好することが明らかになった。食料品買い物環境における不満足の原因分析の結果、高齢者の不満足は移動時間および移動手段に敏感であり、特に徒歩の場合、15分以上になると不満足が急増することが分かった。
27	高齢者の運転中止基準および安全運転の延伸に関する研究 (平成29-31)	土井 剛彦	2017	非無作為比較試験	日本	高齢者が安全に自動車運転を継続するためのプログラムの開発、安全運転を継続するためのシステム構築、運転継続の可否に関する適切な判断基準、高齢者の運転実態を各々検討することを目的とした。	National Center for Geriatric and Gerontology-Study of Geriatric Syndromes (NCGG-SGS) のデータベースより、60歳以上の対象者20,393名のうち、各除外基準にしたがって解析を行った。地方の農村地区でのコホート研究については、2018年に実施した垂水研究2018をもとに実施し、65歳以上の参加者のうち、脳卒中、パーキンソン病、認知症（脳の疾患含む）の既往がなく、運転委実施状況に関する回答の得られた790名を分析対象とした。プログラムの介入効果検証とあわせてプログラムの内容を精査した。プログラムの介入効果検証とあわせてプログラムの内容を精査した。プログラムの介入効果検証とあわせてプログラムの内容を精査した。プログラムの介入効果検証とあわせてプログラムの内容を精査した。	認知機能と事故経験との関連性を検討したところ、習慣的に1日の運転距離が長い（30km以上）者において、認知機能低下と事故経験との関連性がみられた。運転の継続ないし中止に関連する因子の検討において、運転を中止する要因として、高齢者、女性、高BMI、低教育年数、多種服薬、低握力、低歩行速度、多転倒経験、高GDS、低MMSE、低生活機能、同居者ないが潜在的な関連因子として抽出された。事故経験と関連するヒヤリハット経験の検討としては、一時停止時から出合い頭の衝突、右折時に対向の直進車との衝突、車線変更時の多車両への衝突、前方車両への衝突、アケセルとブレーキの踏み間違い、対向車線へのはみ出し、前方車両への追突、坂道発進時の衝突、バック駐車時の衝突、歩道縁石への乗り上げが、それぞれ独立して抽出された。運転を実施している者（運転群）と実施していない者（非運転群）で基本属性を比較すると、運転群で有意に年齢が若く、群間での男女差が顕著であり、非運転群では90%以上が女性であった。また、非運転群では、認知的フレイルの該当者が有意に多く、同様に社会的フレイルに該当する者も多かった (all p < 0.05)。	高齢化率が高い（約140%）地方農村地区における調査においては、独居者における運転が社会活動に及ぼす影響を調べた結果、非運転群において社会参加低活動と有意に関連していた。移動手段として、自動車への依存度が高いと考えられる地方農村地区における研究においては、非運転群では認知的フレイルや社会的フレイルに該当する割合が高く、特に社会参加の制約により得る可能性が示された。さらに、その影響は独居者で顕著となることが示唆された。
28	居住地区のアクセシビリティと個人の運動頻度・健康・生活満足度の関係性に関する基礎分析	佐々木 邦明	2017	横断研究	日本	個人的要因だけでなく、地域の交通環境が個人の生活に影響を与えていると想定し、地域の交通環境を指標化し、健康にかかわることが指摘されている運動頻度や生活満足度、および主観的な健康評価に関するアンケート調査データを用いて、地域の交通環境が個人の健康関連指標に影響を与えているかの分析を行うことを目的とする。	地域の交通環境としてアクセシビリティを用いて、運動頻度、主観的健康度、生活満足度等との関係性を検討した。アクセシビリティは国土交通省の定義に従い、公共交通と自動車について、医療、買い物、公的サービスそれぞれ2種類の6種について計測を行った。さらにある市において6地区を選択し、全世帯を対象としたアンケート調査を行い、住民の運動頻度や健康状態、生活満足度を計測した。これらの二つのデータの関係をロジスティック回帰を用いて分析した。さらに地区を選択しての抽出であることや、アクセシビリティを地区で共通にしたことから、マルチレベル分析を行った。	公共交通の診療所や病院へのアクセスが悪いことは、健康状態の悪くなる確率を高めていることが示された。また、外出頻度等にも有意な影響を持っており、公共交通や自動車による医療機関へのアクセシビリティが外出の頻度やそれらを通じて、健康状態、生活満足度に影響を与える可能性を示唆している。	

レビューシート（論文）

文献番号	論文タイトル	著者	年	研究デザイン	実施国	目的	調査方法	結果	結論
29	Use of alternative sources of transportation among older adult drivers (高齢者ドライバーにおける代替交通手段の利用)	Vanya C. Jones, Renee M. Johnson, George W. Rebok, Kimberly B. Roth, Andrea Gielen, Lisa J. Molnar, Samantha Pitts, Carolyn DiGiuseppi, Linda Hill, David Strogatz, Theima Mielenz, David W. Eby, Guohua Li	2018	横断研究	米国	本研究の目的は、高齢ドライバーが利用する代替交通手段の種類と数を説明し、高齢ドライバーが運転する距離が代替交通手段の利用によって異なるかどうかを探ることである。	これは、65～79歳の健康なドライバー（n=2,990）を対象とした Longitudinal Research on Aging Drivers (Long ROAD) コホート研究のベースラインデータを横断的に分析したものである。この調査自体は多施設を対象とした前向きコホート研究である。なお、回答した参加者が、UberやLyftなどの商用ライドシェアを利用したことがあると回答した場合には、タクシーを利用したことがあるとしている。利用した代替交通手段の数を合計して、利用しなかった、1つ、2つ、3つ以上に分類することで、利用した代替交通手段の数を測定した。	ほとんどの高齢ドライバーが少なくとも1つの代替交通手段を持っていることが示唆された。同乗者（OR=0.69 [95% CI: 0.54-0.87]）、電車（OR=0.63 [95% CI: 0.49-0.81]）、タクシードライバー（OR=0.75 [95% CI: 0.58-0.96]）、バス（OR=0.75 [95% CI: 0.56-0.99]）を利用した人は、短距離の運転をする可能性が低いことが示された。	短距離のみを運転するオッズは、1、2、または3種類以上の代替交通手段を報告した人では、報告しなかった人と比較して有意に低かった。地域社会は、運転を制限することによる健康および社会への悪影響を緩和するために、高齢者の代替交通手段へのアクセスを改善する方法を検討すべきである。ほとんどの高齢ドライバー（89%）が少なくとも1つの代替交通手段を利用しており、利用している人は短距離の運転に制限している傾向が強いことが明らかになった。女性は、世帯年収が5万ドル未満の人と同様に、少なくとも1つの代替情報源を利用する可能性が男性よりも高かった。
30	地域在宅高齢者の外出の実態と関連要因	有田広美,堀江富士子,交野好子	2018	質的事例研究	日本（福井県 嶺北地方）	外出頻度は心身の機能や社会関係だけでなく、交通手段などの環境にも左右されると考えられる。そこで、本調査では地域で生活する高齢者の外出の実態、外出頻度に関わる要因を免許の有無に焦点を当てて検討することを目的とした。	平成21年2～3月にかけて自己記入式無記名調査票を郵送にて配布・回収した。回収数は767票（回収率57.3%）であったが、欠損値の多いものは除外し、さらに高齢者の定義に従って65歳以上と記載された有効回答の550票を分析対象とした。	免許を保有する高齢者において、65-84歳の「毎日外出」は約50%を維持していたが85歳以上になると14.3%に減少する傾向があった。「ほとんど外出しない」割合は、85歳未満では3%以下で、85歳以上になると10%を超えていた。一方、免許を保有しない高齢者の「毎日外出」はどの年齢階級においても約10～20%であった。「ほとんど外出しない」割合は70歳以上で10%を超え、その後増加する傾向があり85歳以上では28.3%であった。高齢者の外出目的は、「買い物」、「通院」、「趣味」や「農作業」等であった。免許保有者の外出手段は「自分の車」が約50%で、次いで「徒歩」、「自転車」などが占め、免許を保有しない高齢者では「他者の車に同乗」が約30%で最も多かった。免許を保有しない高齢者では外出頻度が少ない人は多い人に比べて満足度が有意に低く、不満足の原因として「疲れ」、「公共交通機関が使いにくい」、「人の手を借りにくい」が上位を占めていた。免許保有者では、外出の多い群と少ない群において満足度の差は見られなかった。外出頻度の低さに影響を与える要因は、「免許を保有していない」、「主観的健康感が悪い」あるいは「85歳以上」であった。	介護予防の観点から今後は「免許を保有しない」、「70歳以上」、「ほとんど外出しない」高齢者に注目する必要性があることが示唆された。
31	地方における高齢者の外出手段と機能的健康の維持に関する実証分析	谷本 圭志	2018	コホート研究	日本（鳥取市）	介護予防のために国や自治体が把握に努めている高齢者の多様な生活機能について、公共交通を含めた外出手段がそれらの維持にどれだけ影響を及ぼしているのかに関しては検証がなされていない。そこで本研究では、地方都市を対象に、生活機能の側面に着目した高齢者の健康の推移とその個人が利用している外出手段の関係を大規模なデータを用いて実証的に検討する。	基準年としては、鳥取市が平成23年度に65歳以上の要介護・要支援者を除いた高齢者を対象に実施した日常生活圏域二重調査を、また、将来時点として、平成24年度に同じ層（65歳以上の要介護・要支援者を除いた高齢者）を対象に実施したエックリストの2種類のアンケートデータを用いる。日常生活圏域二重調査は個別配布・郵送回収で実施されており、上記の対象者の総数が44,711人に対して配布数8,799人、回収率75.7%である。	自家用車と公共交通については、手段的自立といういくつかの動作を複合して実施する応用的な機能について貢献が認められる。有意水準を10%まで緩めると、機能への貢献が認められる。一方、公共交通はこれらに加え、基礎的な動作を担う機能についても貢献が認められる。さらに、有意水準を10%まで緩めると、物忘れという認知的な機能への貢献もあがる。このように、自家用車と比べて公共交通は多様な機能への貢献があると言える。一方、家族による送迎については機能の維持に何ら貢献しない。	公共交通については、都市と比べてサービス水準が低い地域を対象に検討したものの、多様な機能に関する貢献が認められた。特に、基礎的な機能から応用的な機能まで幅広い貢献があった。ただし、鳥取市は県庁所在地であり、一般の中山間地域のようにサービス水準がより低い地域にも同様の結果が見られるのについては今後の検証を待つ必要がある。家族による送迎については、負の貢献が認められた。このため、機能的な健康維持の観点からは、この手段を用いにくいことが適当という結論を得た。

レビューシート（論文）

文献番号	論文タイトル	著者	年	研究デザイン	実施国	目的	調査方法	結果	結論	
32	免許返納者の生活及び意識と居住地域の関連性に関する研究	橋本成仁, 山本和生	2018	横断研究	日本（岡山県）	本研究では、都市部、郊外部、中山間地域を有する岡山県を対象に、免許返納者の生活の実態、特に高齢者の主な外出目的である買物、通院行動に着目してその変化について居住地域による違いを把握する。その上で、返納して良かったと感じる要因や、返納後の生活で困っている要因を明らかにすることを目的とする。	岡山県では、運転免許証自主返納促進事業として、2009年11月25日より、運転免許証を自主返納した高齢者の方からの申請により「おかやま愛カード」を無料で発行している。愛カード取得者は、県内すべての民間路線バスの運賃が半額になる他、一部タクシー会社のタクシー運賃1割引、協賛店での割引やポイントサービスが提供されている。アンケート調査は愛カード取得者を対象に行い、調査は岡山県警察と共同で実施した。第1回調査では、愛カード取得者の中から警察署ごとに30サンプル程度、性別や年齢、居住地域に偏りが生じないように抽出し、聞き取り調査を行った。第2回調査は第1回調査対象者に行っており、両調査のデータは比較可能なパネルデータとなっている。	もともと運転していた人では、返納後自由に移動することが難しくなったり考えられる場合、運転していない人が多かった人では、身分証がなく困っている場合に良くなかったと感じる傾向があることを示した。また、都市部に比べて郊外部、中山間地域では生活に困っている人が多いこと、また、生活に困る要因は地域によって特徴が異なり、都市部では通院距離が遠いこと、郊外部と中山間地域では、買物に行けなくなったことや送迎を利用できる環境にないことが大きく影響していることを示した。	公共交通の充実度は郊外部では大きな影響を与えているが、中山間地域では影響は小さく、タクシーを利用する人ほど生活に困る傾向にある。中山間地域では公共交通が充実していないと感じている人の割合が高く、移動手段の選択肢の中に公共交通が含まれていない人が多いのではないかと考えられる。	
33	The Development and Examination of Comprehensive Preventative Care Programs for High-Risk elderly people of Preventative Care（介護予防ハイリスク者に対する包括的介護予防プログラムの開発と検証）のうち、(2)を抜粋	安村 誠司, 平井寛	2013	前後比較	日本（岩手県盛岡市松園地区）	身近に買い物ができる場所がなく、移動能力が低い高齢者に買物弱者となり、外出機会が減少している高齢者がみられる地域に対し、地域住民と行政その他の主体の協働による介入を行い、効果を評価した。	①2012年10月、盛岡市の民生児童委員を対象とした調査を実施してモデル地区の絞り込みを行い、モデル地区として選定した。②2013年3月、40歳以上を対象に、盛岡市松園地区での介入前の全世帯調査、③2013年7月、モデル地区へ介入実施、④同地区での介入後の全世帯調査を行った。2014年1月～2月にかけて買い物バスの試行運行を行った。	事後評価のみの結果から、買い物バスの利用により「外出の機会が増えた」と回答した者は27名（利用した者の32.1%）みられた。事前事後調査の比較から、買い物バス路線の沿線群で外出を「年数回」「していない」者の減少がみられ、「閉じこもり」が減少した可能性が示唆される。また買物のための外出頻度でみると非沿線群に比べて沿線群で頻度が増加していた。試行期間が1か月程度であったために、買い物頻度の増加が外出頻度の質問項目への回答に十分に影響しなかった可能性がある。	①約3分の2の地域で買い物不使用者がおり、さらに「50人以上」と回答した地域が5.5%みられた。一方で、地域で現在の問題と指定認識しているのは3割弱程度であった。②介入事前調査の結果、外出頻度の低さと有意な関連したのは男女共通して自家用車またはバイクの運転ができないこと（ $p<.05$ ）、歩行可能距離内に小売店舗がないこと（ $p<.05$ ）であった。また女性について変化のみ宅配サービスを利用していないこと（ $p<.05$ ）も有意な関連を示した。③地域の買い物・外出不便の問題への取組への参加者の募集を行い、意見交換会、町内会長との打ち合わせにより買い物バスの試行運行を行うこと決定し、2014年2月から3月にかけて、2つの路線で試行運行した。延べ利用回数は2路線の合計で673回であった。④買い物バスの利用者は、回答者に占める割合は約7%であった。地区別にみると、小売り売店から遠い南部に利用者が多くなっている。買い物バスを利用したことによる変化で最も多かったのは「人と会う機会が増えた（57.1%）」、次いで「買物の頻度が増えた（38.1%）」「外出の機会が増えた（32.1%）」であった。「外出の機会が増えた」と回答した者（27名）については、「ほぼ毎日」が8名、「週2～3回」が13名、「週1回程度」が6名であった。この頻度が買い物バスの効果が反映されたものとすると、13名は「週1回程度」以下から「週2～3回」へ、6名は「週1回未満」以下から「週1回程度」へと変化した。また買い物バスの利用回数別にみると、利用回数の多い人ほど変化があった割合が高い。	公共交通の充実度は郊外部では大きな影響を与えているが、中山間地域では影響は小さく、タクシーを利用する人ほど生活に困る傾向にある。中山間地域では公共交通が充実していないと感じている人の割合が高く、移動手段の選択肢の中に公共交通が含まれていない人が多いのではないかと考えられる。
34	地域公共交通サービスの維持と高齢者の健康（5. コミュニティバス路線の介護給付費の抑制効果の試算を抜粋）	平井寛	2019	総説	日本（愛知県知多地域）	自治体が運行するコミュニティバス路線を廃止した場合に、利用している高齢者の活動性が低下した結果どの程度の介護給付費が増大するかを試算している。	1999年から実施されているJAGES（日本老年学的評価研究）プロジェクトの一環として行われた調査データを用いて分析を行った。（1）路線廃止により外出が減少する人口の試算分析対象は2013年に愛知県の7市町で要介護認定を受けていない高齢者31,693名に配布した調査票に回答した23,349名とした。（2）外出頻度の低下による介護給付費増加額の評価は、2回の目録式調査データから作成したパネル調査データに要介護認定に関する追跡データを付加したデータを分析に用いた。2003年度、2006年度の2回にわたって愛知県の4自治体の要介護認定を受けていない65歳以上の高齢者を対象に調査を行い、歩行・入浴・排泄が自立した者について、第2回の調査回答後2,220日間（約6年、全自治体で揃えた）を追跡した。目的変数は介護給付費とした。説明変数は外出頻度の低下の有無とした。（3）路線廃止による介護給付費の増額分の試算は、2013年時の外出頻度別に算出された、「路線廃止により外出が減少する人口」に、「外出頻度の維持と低下群の介護給付費増加額の差」をかけて、市町村別に路線廃止による介護給付費の増額分を算出した。	コミュニティバスの中には実質上廃止路線の代替運行として行われ、評価を行っていない事例もみられる。地域公共交通サービスの維持が介護給付費の抑制効果の試算額は、市町の負担額に対し一定の小さからぬ割合を示したが、これには医療費が含まれておらず、実際には路線廃止による健康に関するコストはさらに大きくなると考えられる。		

レビューシート (調査研究)

文献番号	タイトル	実施主体	年	目的	アンケート調査結果	ヒアリング調査	結果
1	「中山間地域等の高齢者に対する行政の居住支援、移動支援のあり方に関する調査研究」報告書	株式会社三菱総合研究所	2019	市町村における高齢者の居住支援や移動支援に関する施策の実施状況を把握するとともに、居住支援や移動支援に着眼した地域包括ケアシステムの構築事例を収集する。これら等の調査結果をもとに、中山間地域等の高齢者に対する居住支援、移動支援における市町村・都道府県の高齢福祉所管部局や地方厚生局の役割、及び庁内他部署や地方整備局、地方運輸局等との連携方を提示する。市町村行政等に報告書を配布することで、今後の各地域における高齢者に対する行政の居住支援、移動支援の取り組みを促進させることを目的とした。	<p>● 移動支援アンケート調査からみえた高齢者の移動支援に関する行政施策の現状と課題として、高齢者の移動支援を自身の所管における課題として、高齢者部局で様々な取り組みが展開されている。しかし、高齢者の実態把握、移動に止まらない生活支援サービスの提供、事業者以外の担い手確保、複数分野の施策に明るい自治体職員の確保・育成や複数部局連携体制の構築については、必要性を感じながら実施できていない割合が高いため、取り組みを検討することが期待されている。また、市町村域を超える移動支援における関係者の連携・合意形成や市町村単独では限界のある移動支援に係る財源確保等については、国・県の支援が求められている。</p>	<p>● 町内全域を対象とした自治体有償運送「スマイル大山号」 (実施主体：大山町) ● 「比田の地域交通を考える会」による自治体無償運送 (実施主体：エーひだ交通運営協議会) ● 比之宮連合自治会、NPO法人別府安心ネットによる自治体有償運送 (実施主体：NPO 法人別府安心ネット) ● 行政直営のデマンド交通「雪舟くん」 (実施主体：総社市) ● 住民主体の地域コミュニティ交通の運行、手引き作成 (実施主体：三原市) ● 協議体における「福祉でまちづくり」から生まれた移動支援 (実施主体：萩市)</p>	<p>● 市町村における移動支援の実態 高齢者の移動支援を自身の所管における課題として、各部署で様々な取り組みが展開されている。その形態としては、市町村規模によって、福祉部局、交通部局がそれぞれに取組みを進めている場合もあるが、公共の運送手不足や高齢化の進展による移動支援ニーズの高まりを受けて、従来の取り組み形態では対応に限界が来ている。 また、移動支援が必要な高齢者の実態把握、移動に止まらない生活支援サービスの提供、事業者以外の担い手確保、複数分野の施策に明るい自治体職員の確保・育成や複数部局連携体制の構築については、必要性を感じながら実施できていない割合が高い。そこで、厚生労働省と国土交通省が連携し地域の移動支援における分野横断的連携の促進に向けた取組みが始まったものの、現時点では市町村までその取組みが浸透し、福祉部局と交通部局が円滑に連携できる段階には至っていない。</p>
2	超高齢社会における地方機関等との連携による農福連携、移動支援、居住支援のあり方に関する調査研究報告書	株式会社野村総合研究所	2020	現状、厚生労働省関東信越厚生局では、管内450の自治体の農福連携や移動支援、居住支援に関する取組の実態の十分な把握ができていない。 そこで、本調査研究事業では、関東信越厚生局管内の自治体か実施している農福連携や移動支援、居住支援に関する取組の実態を把握し、今後の他省庁との連携強化に向けた一助とした。さらに、自治体か新たな取組を実施し、既存の取組を充実させる際の参考となる資料として、取組の実態や課題を類型別に整理した事例集を取りまとめることを目的とした。	<p>● 文献調査の結果について、移動支援の取組みが管内である郡県のうち、リストには39事例が挙げられている。そのうち、高齢者を対象としている移動支援は27事例であった。 ● アンケート調査により、移動支援の取組状況の詳細に目を向けると、既存の公共交通機関を最大限活用する形で移動支援を実施している状況がうかがえた。人口規模別に見ると、ほぼすべての自治体で移動支援に関わる取組を実施している様子がうかがえるが、高い水準の中であった人口規模が大きくなるにつれ、取組の実施状況は、他の人口規模と比べポイントほど低下する。この背景には、自治体規模が大きくなるほど、交通の利便性は元来より高く、対策を講じなくとも十分に買い物や外出ができる環境が整っていることが考えられる。</p>	<p>● 長野県松本市 5タイプの移動支援を地域の中で実施している。これらの取組は必ずしも高齢者の移動支援のみを目的として整備されているわけではない。周遊バスなどは高齢者の移動支援だけでなく、観光客や地域住民全体を対象とした取組である。 ● 神奈川県秦野市 2タイプの移動支援を地域の中で実践している。いずれも高齢者の外出・移動を支援するものであるが、事業の枠組みによって提供できるサービスの範囲が異なる点に留意が必要である。一方は総合事業に位置づく訪問型サービスDと組み合わせた通所型サービスBによる通いの場を開催する際の移動支援、他方は高齢者の買い物・通院等の外出支援に向けた取組でボランティアを中心とした市民協働型の移動支援である。</p>	<p>● 移動支援に関しては、市区町村の取組率が88.7%と高く、なかの形で高齢者に対する支援が行われている。乗合バス・タクシーの整備、デマンド型乗合バス・タクシーの整備が4割近い市区町村で行われていること、買い物支援が3割強の市区町村で提供されていることが明らかになったが、地域ニーズに応えられているかは定かではない。移動支援に関しては公共交通機関を活用したものと、公共交通機関を活用しないものの2つに分類される。公共交通機関を活用しない移動支援は、その実施に際して多様な機関・事業者との調整を要するだけでなく、地域においても住民に対し一定の責任をもたせた仕組みを構築しなければ持続可能な支援サービスの提供が難しいことが明らかになった。デマンド型バスや乗合タクシー、地域コミュニティバスを走らせるにしても、既存の公共交通機関や民間タクシー会社などの業務を圧迫しないことが第一に求められる。そのため、安易なサービス施策の展開は難しい。また、道路運送法などの兼ね合いもあり、移動支援を展開は難しい。実施するにしても、対応すべき事項やその難易度は低くない。移動支援サービスを利用する高齢者も多くなり、脚が不自由な方や、何らかの持病を持たれている方も多くなり、サービスの拡充は、塞きこみや引きこもりがちな高齢者の外出量増加につながるという効果のほか、生活の質の向上を支援していく過程で、自ずと地域見守りの仕組みが構築されるなど、移動支援サービスの提供を通じて、副次的な効果ももたらす。結果的に、地域の支え手・受け手の関係構築につながり、地域コミュニティの維持・活性につながる可能性が示唆されるなど、サービス実施の効果も高い。</p>

レビューシート (調査研究)

文献番号	タイトル	実施主体	年	目的	アンケート調査結果	ヒアリング調査	結果
3	介護保険制度等に基づく移動支援サービスに関する調査研究報告書	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社	2020	●主に各市町村の総合事業担当者、「総合事業を活用した」高齢者の移動支援・送迎の仕組みづくりについて検討をする際、その参考資料として活用いただくことを想定して作成されている。全国の市町村の協議体、および地域ケア会議での議論における「高齢者の移動手段の確保」に関する、問題提起の状況を調査した結果、回答のあった市町村のうち、協議体では約52.5%、地域ケア会議では約39.9%が、「高齢者の移動手段の確保に関する問題提起」がある」と回答している。さらに、「ある」とは「たまたまある」との回答は、いずれも約80%程度となっている。多くの地域では、協議体や地域ケア会議において「高齢者の移動手段の確保」が課題の1つと認識されている。	●総合事業等に基づく移動支援サービスに係る取組・提供実態、実施に向けた問題・課題等を把握。なほびに全国の市区町村および市区町村社会福祉協議会から提供された移動支援サービス・送迎のアンケート調査。 ●高齢者の移動手段の確保に係る問題認識については、「問題と感ずる」が最も高く59.5%であった。 ●地域ケア会議における、移動手段の確保に関する問題提起の有無は、「ある」の割合が最も高く39.9%であった。 ●総合事業による補助等を行う移動支援サービス・送迎等の現状は1万人未満の市区町村では、「過去に検討をして実施を断念したことがある」の割合が9.5%と最も高かった。 ●移動支援サービス・送迎を実施するためにしている他の収入を得る事業について、「実施している」割合は、17.1%であった。具体的な事業としては、地域活動や地域からの協賛金によるものが多く、次いで介護保険制度に関連する事業、サロン活動・生活支援などが多くみられた。 ●移動支援サービス・送迎で市区町村などからの補助・助成等についてみると、「補助・助成、委託は、受けていない」が44.3%で最も多かった。	●総合事業等に基づく移動支援・送迎を行う先行自治体へのインタビュー調査。 ●それぞれの自治体のサービス形態のみ資料。 ●東京都八王子市 移動支援サービス形態：訪問B ●岩手県花巻市 移動支援サービス形態：訪問B ●岡山県吉備中央町 移動支援サービス形態：一般介護予防事業 ●大分県国東市 移動支援サービス形態：一般介護予防事業 ●神奈川県秦野市 移動支援サービス形態：訪問D ●山口県防府市 移動支援サービス形態：訪問D ●大阪府太子町 移動支援サービス形態：訪問D	●各地域の実情にあった問題解決に向けては、総合事業の補助等を活用しないという選択もあり、高齢者に限らず、地域住民の移動手段は、鉄道や民間運営の路線バス・タクシー、市町村が運営するコミュニティバス・デマンドタクシー、NPOや住民主体の送迎など、各地域の実情に応じた多様な移動手段が1つのネットワークとして形成されて、はじめて有機的に機能するものである。特に、移動手段・送迎の問題については、道路運送法をはじめ、関係する法制度が複雑であることから、庁内においては公共交通担当部署との連携は欠かせない。多様な主体と、多様な移動手段が関係する「地域の交通ネットワーク」の問題解決に向けては、その検討の過程においても、できるだけ多くの主体（庁内の他の関係部署も含めて）を巻き込んだ検討を進めることが重要。 ●全国の市町村の「総合事業による補助等を行う移動支援・送迎の有無」を調査した結果によれば、回答のあった市町村のうち約19.0%が、「既にサービスがある」とは「実施することが概ね決まっている」と回答している。「具体的な予定はないが、検討している」市町村が約25.9%と多くもっている。さらに、「過去に検討をして実施を断念したことがある」市町村も約6.4%あった。高齢者の移動支援・送迎については、課題として認識されているものの、「具体的な対策につなげることができていない」市町村も一定数ある状況と考えられる。
4	長寿時代の人生設計と社会創造 - フレイル予防と100歳までの人生設計 -	東京大学高齢社会総合研究機構 教授 飯島勝矢氏	2018	●フレイル予防を通じた健康長寿のまちづくり ①自立高齢者の約10%が該当、約50%が予備軍 ②多面的なフレイルがそれぞれ独立して要介護新規定のリスクを高める ・身体的フレイルは要介護新規定定リスクが3.7倍高い ・軽度認知機能低下が併存するとさらに1.5倍高まる ・オーラルフレイルは要介護新規定定リスクが2.4倍高い ※主観的指標・客観的指標を含めた検証	●フレイルチェック-特徴とこだわり ①Eビデンスから構築したチェック：サルコペニアのリスク、要介護のリスク ②健康長寿/フレイル予防のための3つの柱（栄養・運動・社会参加） ③フレイルサポーター（地域の元氣シニア）・フレイルトレーナー（現役専門職）の養成システムで構築（研修は2日間） ④赤青シールを参加市民が自分で貼る：自分の立ち位置を見える化 ⑤楽しくワイワイ笑いながら、かつ、まっすぐに測定してあげる ⑥フレイルサポーターが「ツボ」を「目からウロコ」の情報に参加市民と一緒に共有、さらに自治体内の既存活動にもつなげる	●市民主体(フレイルサポーター)によるフレイルチェックの影響・効果 ①参加者の多くはフレイル予防に目覚め、青信号数が増加 ②サポーター自身の意識や行動変容にも良い影響。健康観の向上も。 ●フレイルチェック参加後の変化：全国のフレイルチェックデータより ・半年後、参加者の72%が「フレイルにならないうように気をつけるようになった」と回答 ・青が多かった参加者は青信号数を維持。少なかった人は増加の傾向 ●フレイルチェック参加で改善した項目と要介護認定リスクとの関係 ・口腔：滑舌（夕音）が改善	●フレイル予防には「人とのつながり」が重要 ・千葉県柏市における自立高齢者に対する悉皆調査(N=49,238)で、フレイルに対するリスクを分析を行った。身体活動、文化活動、ボランティア、地域活動といった活動のうち、①身体活動のような運動習慣なしかつ他の活動あり②身体活動のような運動習慣ありかつ他の活動なしを比較したところ、①のリスクが2.2倍であり、②のリスクは6.4倍とそ ●フレイルチェックを基軸とした健康長寿なまちづくり、専門的な受け皿の開発 ・フレイルチェックを基軸とした健康長寿なまちづくり：ポピュレーションアプローチ ・庁内連携を組み、マルチステークホルダーでフレイル予防を大きなムーブメントに ・簡易チェック（指輪つかテストやフレイルチェック）を活用したフレイルの普及啓発も

レビューシート (調査研究)

文献番号	タイトル	実施主体	年	目的	アンケート調査結果	ヒアリング調査	結果
				<p>・社会的フレイルは要介護新規認定リスクが2.8倍高い ※身体的フレイルを除外しての解析結果</p>	<p>⑦必ず「継続」というレベルに乗り、半年単位の定期的チェック ⑧ 悪いデータ (赤シールが多い) 方に対してトリアージも ⑨ フレイルサポーター自身の達成感、次回にむけて進化と成長 ⑩ チェックの半年間に市民をどのように意識変容・行動変容できるのか、各自治体で工夫を凝らす【腕くらべ】</p>	<p>・社会性：外出頻度が改善 ・もの忘れが青信号に ●フレイルサポーターの変容 ・サポーターの主観的健康観が向上 (WHO-QOL尺度)</p>	<p>●オーラルフレイル簡易スクリーニング法を開発 4点以上でオーラルフレイルリスクが特に向上。歯科や改善プログラムに つなげる。 ●歯科による専門的な受け皿の開発と有効性の検証：オーラルフレイル改善プログラム ・歯科は特に専門的な対応が必要。フレイルチェックや歯科医院等で 見つけたハイリスク者向けの改善プログラムを開発 ・介入群は、非介入群と比較して「オーラルフレイル該当項目数」が有意に減少 ・介入終了のさらに12週間後も、介入効果を維持 ・オーラルフレイル該当項目数がさらに減少 ・オーラルフレイル (3項目以上) が-29%減 ・更なる有意な改善傾向も確認</p>

4. ヒアリング調査報告（詳細）

■掲載事例一覧

No.	市町村名	運送主体、運行団体	運送形態	持続可能性のヒント ／地域性
1	山形県鶴岡市	生活協同組合共立社（コープくらしのたすけあいの会）	福祉有償運送	実施団体の頑張り ／地方都市
2	山形県川西町	NPO 法人はーとサービス川西	福祉有償運送、許可・登録不要の移動支援	実施団体の頑張り ／過疎地
3	東京都武蔵野市	「レモンキャブ」（武蔵野市）	福祉有償運送	行政と地域の協働 ／都市部
4	東京都杉並区	NPO 法人おでかけサービス杉並	福祉有償運送	行政と地域の協働 ／都市部
5	神奈川県大和市	地域と市との協働「のりあい」（大和市）	許可・登録不要の移動支援から住民運営事業者運行へ移行	行政と地域の協働 ／都市部
6	長野県中川村	NPO 法人ふるさとづくり・やらまいか	交通空白地有償運送	行政と地域の協働 ／過疎地
7	富山県水見市	NPO 法人八代地域活性化協議会	交通空白地有償運送	行政と地域の協働 ／過疎地
8	静岡県御殿場市	運転ボランティアたんぽぽ	許可・登録不要の移動支援	社協と地域の協働 ／地方都市
9	愛知県一宮市	「ニコニコふれあいバス」（一宮市）	住民運営事業者運行	行政と地域の協働 ／地方都市
10	大阪府太子町	寿喜菜の会	許可・登録不要の移動支援	行政と地域の協働 ／地方都市
11	島根県美郷町	NPO 法人別府安心ネット	交通空白地有償運送、福祉有償運送	介護予防効果 ／過疎地
12	岡山県吉備中央町	通所付添サポーター協議会	許可・登録不要の移動支援	介護予防効果 ／過疎地
13	長崎県対馬市	「こんどろバス」（対馬市）	交通空白地有償運送	行政と地域の協働 ／過疎地

1. コープくらしのたすけあいの会（生活協同組合共立社）

- 所在市町村名 山形県鶴岡市
- 実施組織名 生活協同組合共立社（コープくらしのたすけあいの会）
- 市町村担当課 鶴岡市長寿介護課、福祉課

【特徴】

運転者や運営・事務局担当者の属性（母集団等）、増減とその原因

運転者はコープくらしのたすけあいの会（県内5地域）の活動会員で、主婦の方が中心。医療生活協同組合やまがたの元職員など、たすけあいの会を共同運営している関連団体（共立社を含む4団体）からの参加もある。

運転者数は28名（2020年6月現在、庄内地域）、会員同士の口コミや活動説明会などで人員は安定的に確保できている。

鶴岡地域のたすけあいの会は、運営委員、事務局コーディネーターを運営4団体から選出。任期があり数年単位で入れ替わる。山形県内のたすけあいの会統括事務局の担当者は設立当初より同じ方が業務についている。

利用状況の変化（利用者の状態、利用者数）とその原因

2006年に福祉有償運送事業として許可を受けた時点で登録者は70名（2市2町）、現在に至るまで山形県内にサービス提供地域を拡大、2019年の登録者は222名（10市7町）となっている。拡大の背景として、山々に囲まれた地理的な理由からもともと移動のニーズが強かったということと、鶴岡地域の実績を知って、他地域のたすけあいの会からも移動サービスを始めたいという要望が出てきたことが考えられる。

鶴岡地域の実績は2006年の70名（2市2町）、2019年は140名（2市3町）と2倍に増えている。鶴岡地域は運営団体に医療生協があることで、ケアマネージャーなど専門職からの紹介が多く、利用者は要介護者が多い。

1. 財政状況の変化とその原因

福祉有償運送のみを切り分けて計算すると赤字になるが、くらしのたすけあいの会全体の収支では黒字となる。主な収入にサービス利用料、年会費（1,000円×393人）と運営協力費などがある。

支出のうち、事務局コーディネーターの人件費は共立社の介護保険事業（福祉用具貸与・販売）の利益から支払われるため、たすけあいの会の会計に反映されていない。

福祉有償運送の他に家事型、介護型などのサービスがあるが、利用料金が一律1時間650円で、そのうち50円がたすけあいの会の運営協力費となる。

2. 行政や社会福祉協議会等との関係、地域の反応とその原因

福祉有償運送運営協議会の窓口となっている福祉課とは事務局（酒田市と鶴岡市が2年交代で担当）構成員の関係のみで、支援や具体的な助言は受けていない。運営協議会に対する共立社からの要望・提言には理解を示しているが、交通事業者との調整に苦慮している。

長寿福祉課とは、たすけあいの会が介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービスBを始めるとまでは大きな接点がなかったが、その後「認知症高齢者の見守りサービス」の事業受託や災害時の

協定などでつながりができている。

見どころと課題

見どころ

共立社（購買生協）をはじめ、医療生協、高齢者生協、社会福祉法人の4団体による運営で、組織率70～80%という共立社の組合員を中心に利用者、担い手が存在する、他者に依存しない自己完結型のサービスモデル。

団体の中で情報共有と緊密な連携がとれているので、利用者の健康状態など、細かな変化を察知し、対応することができる。

課題

会活動会員（運転者 他）の高齢化と人数の減少、統括事務局担当者の育成（たすけあいの会設立より担当している方が今年度で退職、事務作業が複雑な福祉有償運送部門にはアドバイザーとしてしばらく残る意向はあるが、全体を管理できる後任が育っていない。

調査概要

団体名	生活協同組合共立社（コープくらしのたすけあいの会）		事業形態	生活協同組合				
開始年次	2006年	運送形態	福祉有償					
予約	必要	利用者 居住地域	山形市、上山市、天童市、山辺町、村山市、東根市、尾花沢市、大石田町、寒河江市、河北町、鶴岡市、酒田市、三川町、庄内町、遊佐町、新庄市及び周辺地域					
乗客限定	あり							
降車場所設定	なし		設定場所	なし				
居住地域と降車場所の関係	居住地域に隣接する市町村、及びその先にも降車場所あり							
運行車両情報	団体所有1台（軽）、運転者自家用26台（セダン普通12、軽14） 庄内地域							
運転者 情報	合計	65人全 県	～64歳	18人	65-74歳	43人	75歳～	4人
	稼働人数（2020.3）	39人全 県	雇用形態	有償ボランティア				
	謝礼報酬	1時間/600円、1km/20円（ガソリン代）						
利用形態	介助者同乗	同乗することもあり		複数乗車	なし			
運送対価	1時間/650円、1km/20円（ガソリン代） ※左記のうち、50円は団体の運営協力費							
収入状況	運送対価	あり（1位）		会費収入	あり（3位）			
	補助金・助成金	なし		業務委託費	なし			
	自治体からの補助助成	なし		寄付金・協賛金	なし			
	町内自治会費	なし		自己負担金	なし			
	その他収入	ある（2位）生協より事務局コーディネーター人件費支給		収入総額（直近年度）	12,500,000円 全県			
運送実績（2020.6）	稼働日数	26日全 県		利用者数	234人全県			
運転者	実施した施策	報酬面の待遇改善、知人からの紹介・口コミ						

求人	効果があった施策	知人からの紹介・口コミ
収支改善	実施した施策	なし
	効果があった施策	なし

【特記事項】

- ・ たすけあいの会の地域区分（鶴岡、酒田、新庄、村山、南陽※南陽地域は福祉有償運送なし）と山形県の福祉有償運送運営協議会設置区分が異なる。
- ・ 取材対象（鶴岡地域）の活動地域は鶴岡市と遊佐町の一部、庄内町については酒田地域と両方で対応している。
- ・ 運行車両台数は福祉有償運送運営協議会設置区分の庄内地域のみ台数。自家用車2台持ち込みの運転者や運転者のみの登録もある。
- ・ 運転者および運転者加増人数は、たすけあいの会（山形県）全体の人数。運転者は女性（主婦）の割合が多い。
- ・ 運送実績はたすけあいの会（山形県）全体での実績。
- ・ 収入状況その他の事務局コーディネーター人件費は、共立社が行っている介護保険事業（福祉用具貸与・販売）の収入から充当されている。
- ・ 運転者求人の実施施策「報酬面の待遇改善」については2020年12月に福祉有償運送運営協議会に対価変更の申請（1時間／650円、1km／20円（ガソリン代）→1時間／750円、1km／30円（ガソリン代））を行っており、取材当時は認可待ちの状態。

調査対象団体の沿革

1955年 鶴岡生活協同組合 創立

共立社の前身、鶴岡生活協同組合が創立、組合員1,200名・出資金24万円。その後1979年に名称を生活協同組合共立社に変更する。

1992年 コープくらしのたすけあいの会 発足

鶴岡地域でコープくらしのたすけあいの会を発足。四団体（生活協同組合共立社・医療生活協同組合やまがた・山形県高齢者福祉生活協同組合・社会福祉法人山形虹の会（かけはし））による運営。地域生協の家事型の生活支援を中心にボランティア活動を展開。2000年の介護保険法施行より、もともとニーズの高かった移動サービスを提供し始める。その後、コープくらしのたすけあいの会は2005年村山地域、2006年酒田地域、2007年南陽地域、新庄・最上地域に拡大。

2006年 福祉有償運送事業 開始

10月の改正道路運送法施行に伴い、これまで提供してきた移動サービスを福祉有償運送事業として許可を受ける。当初は福祉車両（車いす乗車対応）を保有、その後は一般乗用車両のみでサービスを展開。

2020年～2021年 運転者の高齢化・運営統括担当者の退職 ★ サービス維持の危機

活動会員（運転ボランティア）の高齢化により、人員の確保が難しくなってくる。2000年以来更新していなかった利用料金の改定を福祉有償運営協議会へ申請。また、会の設立時より運営統括を行ってきた星 光興氏が2021年3月に退職する予定で、後任を選定中（取材当時）。今後長期に渡り潜在

的なサービス維持の危機を内包している。

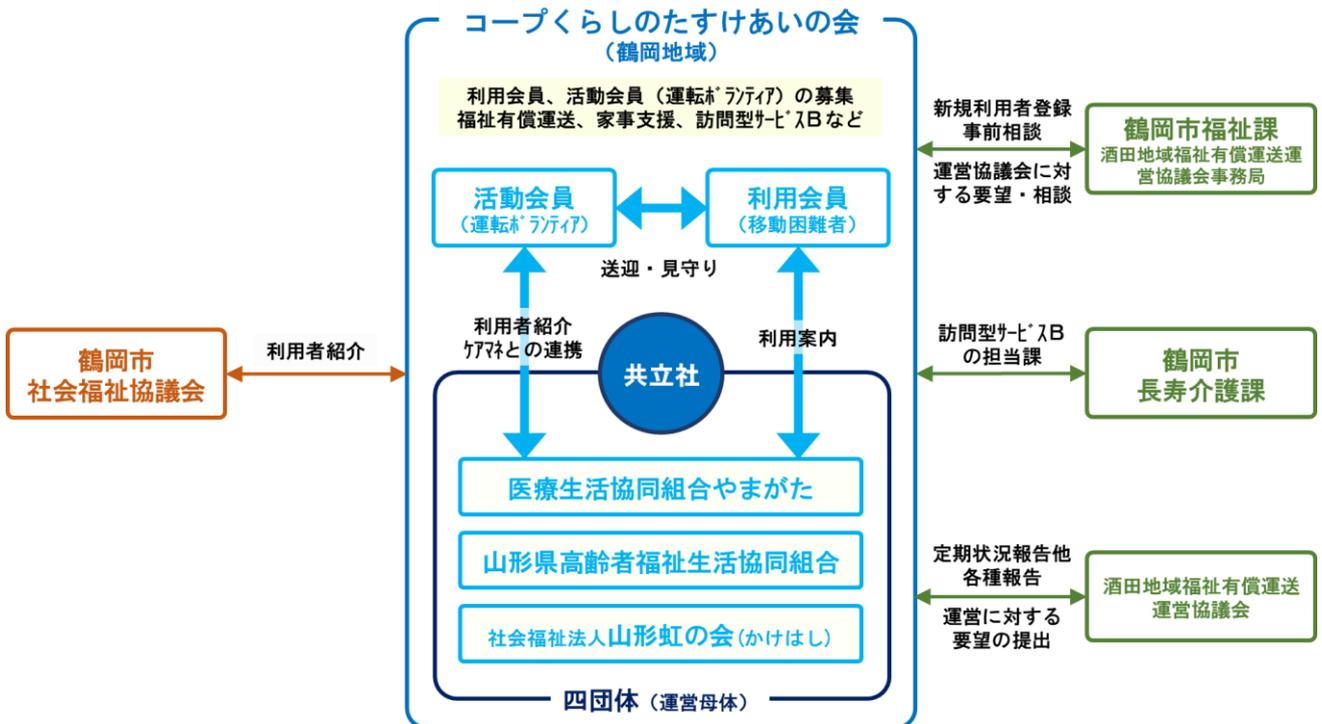


たすけあいの会サービス対応地域



福祉有償運送運営協議会区分による
サービス対応地域（庄内町は鶴岡・酒田両地域で対応）

調査対象団体の相関図



ヒアリング内容

対象者	星 光興 様（たすけあいの会全県 事務局、やまがた福祉移動サービスネットワーク 副代表） 加藤 咲 様（協立ケアプランセンターわかば センター長・主任ケアマネジャー・看護師） 荻原 一男 様（運転者、活動会員、鶴岡地域たすけあいの会 代表） 佐藤 恭子 様（鶴岡市福祉課地域福祉係 主任、庄内地域福祉有償運送運営協議会事務局） 石井 美喜 様（鶴岡市長寿介護課 主査、保健師）
ヒアリング担当	伊藤、滝口

1. 運営または運行団体へのヒアリング 【星様】

① 現在の移動サービスの実施体制と構成メンバーの役割分担、集め方

- 1) 運転者：どのように集まったか、どのような役割（サービス内容等）を果たしているか
 - ・ 中心はコープくらしのたすけあいの会（以下、たすけあいの会）の活動会員。家事支援をしている主婦の皆さんが運転者講習を受けて運転者になってくれることが多い、そこからさらに口コミで運転者が増えることもある。
 - ・ 鶴岡地区に関しては助け合いの会を運営している四団体の中から、活動説明会などをきっかけに運転者になっていただける方もいる。
- 2) 事務局担当：どのように集まったか、どのような役割を担っているか
 - ・ 全県のたすけあいの会事務局については、発足当初より星さんが統括している。業務の内容は会議資料、提案書などの作成、行政担当課、福祉有償運送運営協議会などの窓口担当。
 - ・ 事務局コーディネーターは各地域（5地域）に1名設置、利用者と活動会員の新規登録と登録情報の管理、活動調整、スケジュール調整などを担当している。人件費は共立社の介護保険事業（福祉用具貸与・販売）の収益より充当している。
 - ・ 地域コーディネーターは活動会員が担当、会員登録や利用者と活動会員のスケジュール調整を行う。人件費は入会金、運営協力費など会の一般会計から支給されている。
- 3) 利用者：どのように集まったか、登録者と実利用者はそれぞれ何人か
 - ・ 利用者は、たすけあいの会利用会員。共立社の組合員（鶴岡地区の組織率70～80%）から利用者を募集している。四団体のうち、主に医療生協や山形虹の会などのケアマネジャーから移動が必要な方の紹介を受けている。最近、市内の包括支援センターや四団体以外のケアマネ事業所からの依頼がある。
 - ・ 福祉有償運送の利用者数は2019年度実績で会員数222名、延べ利用人数（回数）は4,408回（※全県実績）
- 4) 法人の組織運営体制について、誰がどのような役割を担っているか
 - ・ 四団体…たすけあいの会鶴岡地域 運営委員会を組織 ⇒ 意思決定・決裁
 - ・ 星さん…たすけあいの会（全県および鶴岡地域） 事務局員 ⇒ 資料・提案書作成、外部調整窓口

- ・ 事務局コーディネーター、地域コーディネーター ⇒ 会員管理、サービス調整、活動集計など

② スタート時から今までの変化、理由、影響

1) 利用者

- ・ 福祉有償運送の利用者は、サービス提供地域の拡大に伴い、開始時の 2006 年の 70 名から 2019 年は 222 名と約 3 倍に増えている。
- ・ サービス提供地域は 2006 年当初鶴岡地域の 2 市 2 町から 2019 年は県内 10 市 7 町に拡大している。
- ・ 庄内地域のみの実績は、2006 年 70 名から 2019 年 140 名と約 2 倍、サービス提供地域は 2 市 2 町から 2 市 3 町に拡大している。
- ・ 利用者・地域の拡大の背景は、もともと山形県は地理的な理由から移動の要望が強かったこともあり、鶴岡地域でスタートした福祉有償運送事業が他地域の生協に認知され、たすけあいの会会員から、自分たちの地域でも移動サービス（福祉有償運送事業）を始めたいという声があったため。
- ・ 鶴岡地区においては要介護者の利用が多い傾向にあるが、これは四団体関連のケアマネなど専門職から依頼が多いことが理由。

2) 運転者

- ・ たすけあいの会の活動会員で女性が中心の構成に変化はない。
- ・ 四団体の元職員など、関連団体から運転者登録をする方も多く、男性の場合は運転者ボランティアになる目的で活動会員となる方が多い。
- ・ 年々高齢化が進み、運転者の確保が課題になってきている。

3) 代表等、運営担当者

- ・ たすけあいの会、全県事務局の星さんは設立当初から業務を担当。全体を把握している唯一の人物。
- ・ たすけあいの会 運営委員会のメンバーは四団体から選出されたメンバーのほか、市内 6 地区で実施しているたすけあいの会「食事会」の調理ボランティア、外部の専門職などで構成される。
- ・ 運営委員、事務局コーディネーターには任期があり、数年単位で入れ替わる。

4) 運行主体の組織体制

- ・ 発足時より特筆すべき変化はない。

5) 事業・活動の種類

- ・ 発足時より特筆すべき変化はない。

・

6) 運行車両の車種・台数

- ・ 発足当初は助手席シート回転の福祉車両（ウェルキャブ）を 1 台所有していたが、現在は一般乗用車両のみで構成している。庄内地域福祉有償運送運営協議会管内（たすけあいの会鶴岡地域、酒田地域）においては、2006 年 2 台から 2019 年 27 台という推移。
- ・ 車いすを畳んで収納できる車両と、そのほかの車両で 2 台登録している運転者や、車両登録のな

い運転者がいる。

7) 移動サービスの仕組み

- ・ 福祉有償運送事業をスタートする以前（2000年～2005年）、たすけあい輸送時代の対価は1時間350円～600円の範囲で変動していたが、福祉有償運送事業開始時より650円/時間+ガソリン代20円/kmで固定している。
- ・ 輸送対価はたすけあいの会で提供しているサービス（家事型、介護型など）と同じ単位で設定している。

8) 組織の財政状況

- ・ たすけあいの会の福祉有償運送事業のみを切り分けて計算すると、赤字が続いている状況だが、たすけあいの会全体では黒字収支となっている。
- ・ 事務局員（星さん）および事務局コーディネーターの人件費は共立社の介護保険事業（福祉用具貸与・販売）の収入より充当されるため、たすけあいの会の収支には反映されていない。

9) 市町村行政やほかの団体等との関係

- ・ 鶴岡市福祉課（庄内地域福祉有償運送運営協議会事務局）
開始当初は良好な関係とは言い難かった。運営協議会事務局と構成員としての関係性が強く、実施団体としての要望などをあげているが、福祉課の担当者はこちらの意図を理解してくれている。しかし、交通事業者との兼ね合いもあり、調整が難しい立場であることが伺える。
- ・ 鶴岡市長寿介護課
2002年にスタートした鶴岡市独自サービス（保険外）である「認知症高齢者の見守りサービス」をたすけあいとして受託し、見守り支援員の研修会等で協力関係を作ってきた。介護予防・日常生活支援総合事業の発足後、それまでの長年の実績評価もあり、2019年4月より訪問型サービスBを受託し連携している。
- ・ 鶴岡市社会福祉協議会
鶴岡市内で在宅者を対象とした福祉有償運送事業は、たすけあいの会鶴岡地区と社会福祉協議会の2事業者のみで、福祉車両を保有する社会福祉協議会とは一部の利用者を紹介しあう関係。利用者の紹介や運転者の確保は、主にたすけあいの会運営四団体の中で行っており、行政や外部団体との密接な連携はなく、ほぼ独立した運営となっている。ただ、最近は市内の包括支援センターや四団体以外のケアマネ事業所からの依頼がある。

10) 実施している移動サービスの持続可能性につながったと捉えている取り組み

- ・ 四団体で開催されるイベントや勉強会での活動報告
たすけあいの会を運営する四団体それぞれで開催されるイベントや勉強会などで、たすけあいの会の活動紹介を行い、会員（利用会員・活動会員）を募集。運転者の確保につながっている。機会があれば活動紹介を行いたい。
- ・ 「庄内まちづくり協同組合 虹」理事会での情報共有
鶴岡地域たすけあいの会を運営する四団体が中心となって発足した「庄内まちづくり協同組合虹（事業協同組合）」の理事会（現在7団体の代表が集まる会）で、たすけあいの会の状況及び課題について情報共有することで、たすけあいの会運営員会での方針決定を迅速に行うことができ

る。

・ 運転ボランティアの報酬増額

2020年12月開催予定の福祉有償運送運営協議会に運送対価の改定を申請、1時間/650円、1km/20円（ガソリン代）→1時間/750円、1km/30円（ガソリン代）へ増額することで、1時間につき100円、ガソリン代が10円プラスされるが、それだけで運転者確保（サービス持続）につながるという期待は乏しい。

11) 移動サービスに存続の危機はあったか

- ・ 生活協同組合が母体ということもあり、安定した運営ができています。ただ、運転者を含む活動会員の高齢化、減少と事務局担当者の育成が課題となる見通し。

③ ご意見

1) 組織の内外から、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関する意見が出ているか。

- ・ たすけあいの会5地区を統括している全県の事務局担当である、星さんが今年度末を以て退職されるにあたり、事務局作業の引継ぎ担当者が必要（取材当時は後任未定）。福祉有償運送事業に関しては、しばらくアドバイザーとして残る意向だが、今後は全体を把握できる専任の担当者が必要。
- ・ 福祉有償運送運営協議会では、構成員が全員で地域の移動の問題を解決するという意識で課題と向き合えるようになってほしい。交通事業者（タクシー会社）は福祉有償運送事業者を競合と思わずに、連携対象としてとらえて、建設的な議論をしてほしい。

2) 住民参加の移動サービスに持続可能性はあるか、持続とは何年をイメージするか。

- ・ 高齢化で移動サービスの需要はさらに高まっていくので、サービスを持続させることは大切。山形県内のどの地域でも「移動」が課題になっている。必要としている人がいる限り、継続は必要。
- ・ 住民主体の活動を支えるのは「組織」、地域でどれだけしっかりとした組織を作ることができるかが、サービス持続化のポイントとなると思う。

3) 後発の団体へのメッセージ

- ・ 団体で福祉有償運送事業を検討する際、交通事故について懸念される方が多い。住民主体の移動サービスは気持ちのある方が運転するので、タクシーに比べ事故は少ないと思う。もし事故が起きたときは事務局がきちんと対応できるようにすれば良い。移動という地域の課題にもっと向き合って欲しい。

④ 中間支援組織（全国移動ネットや地域ネットワーク組織）への期待や要望

- ・ 福祉有償運送事業の立ち上げの際、全国移動ネットに相談させてもらった。全国の好事例など紹介してもらい、とても参考になった。大変助かっている。

2. 運営団体とのかかわりの深い支援者、利用者、利用家族等 【加藤様（ケアマネジャー）】

加藤さんはコープくらしのたすけあいの会を共立社とともに運営する「医療生活協同組合やまがた」の「協立ケアプランセンターわかば」センター長、看護師。

① 移動サービスにかかわるようになったきっかけ（利用でも支援でも）

- ・ 介護保険制度が始まる2000年よりも前から移動支援の取り組みをしていたということを知らなかったが、たすけあいの会の運営委員を担当したとき、はじめてその存在を知り、素晴らしい活動をしていると感銘した。
- ・ 活動を知って、移動支援が必要な方に積極的に勧めていこうと思った。

② どのような関わりがあるか（利用でも支援でも）

- ・ 介護認定を受けた方から認定前の方まで、必要な方を紹介している。
- ・ 介護認定のない方（障害のある方や医師からの必要性のコメントがある方、難病患者など）でも福祉有償運送が利用できることを運営委員会で勉強して、対象者へ案内している。
- ・ 軽度の認知症で独居の方など、家族の援助がない場合は、自分が利用者と顔見知りの関係となって利用につなげた方もいる。
- ・ たすけあいの会の地域コーディネーターや活動会員（運転者）と連携して、情報共有ができている。

③ 運行団体に対する評価、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関するご意見

- ・ とても良い活動をしていると思う。運転者は専門職ではないが、もともとそれは知っていたので、お互いの役割を認識してお願いをすれば特に問題は起きない。
- ・ 運転者の気づきや見守りを評価している。以前、利用者（認知症＋糖尿病の女性）の血糖値が急激に上がり、体調が悪化したときに様子がおかしいことに気づいたのも運転者だった。確認したところ、3ヶ月間処方薬を受け取っていなかったことが分かり、それ以降、処方箋の提出と薬の受け取りについて、関係各位で注意を行うようになった。

④ 利用していることによる効果、変化、利用できなかつたらどうか

- ・ 運営委員として関わることがなければ、福祉有償運送をここまで活用できるようにはならなかったかもしれない。
- ・ 利用者の健康を考えると、移動サービスを利用できなければ、閉じこもりによるうつ病やその他の病気の発症につながってしまう。都市部から離れた場所にお住まいの方には特に必要だと思う。外出は気持ちを上向きにして、QOLを高めると思うので、福祉有償運送は必要。

3. 運転者（ボランティア） 【荻原様（運転者）】

荻原さんは、農業従事者でヘルパー2級取得、たすけあいの会の運営団体「医療生活協同組合やまがた」の役員でもある。鶴岡地域たすけあいの会 代表。

① 移動サービスにかかわるようになったきっかけ

- ・ 10年くらい前、医療生協の交流会で、星さんがたすけあいの会の説明をしてくれた時、活動会員（運転者）が少ないと聞いたので、自分がやってみようと思い、会員になった。
- ・ 医療生協のデーサービスで送迎を行っていたので、業務について理解もあり、不安がなかった。

② 運行団体に対する評価、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関するご意見

- ・ 担当ケアマネジャーと利用者の状況など気軽に話ができる環境が良い。
- ・ 個人的には現在70歳なので、利用者の安全を考えあと5・6年で運転ボランティアを引退しよう

と思っている。

- ・ 長年携わってきて利用者が少なくなっているように感じる。
- ③ ご自身が活動されていることについて、家族からの反応はどうか
- ・ 車を妻と共有しているので、稼働スケジュールは伝えている。その他のことについては、お互いあまり干渉しないようにしている。
- ④ ご自身の生活スタイルの変化、地域の人たちとのかかわり方の変化、運行団体にかかわることがなかったら、やりがいを感じていること。
- ・ 車内で会話することをできるだけ心がけているが、初めて担当する利用者の場合、その人の生い立ちや性格、気持ちが分かっていないので、対応が一番難しい。そうやって対応した方からリピートがあると、やっていて良かったな、とやりがいを感じる。

4. 運行団体とかかわりの深い行政関係者

【佐藤様（鶴岡市福祉課、庄内地域福祉有償運送運営協議会事務局）】

佐藤さんは運営協議会事務局担当1年目。庄内地域の運営協議会は、鶴岡市と酒田市が2年交代で事務局を担当する運用で、取材当時鶴岡市は事務局2年目で、後半の1年を担当。

- ① コープくらしのたすけあいの会（以下、共立社）などの実施団体との関係
- ・ 2006年の運営協議会立ち上げの時から関係。市としては福祉有用運送を含めた移動支援を推進する立場ではあるものの、共立社を含む実施団体に対して当課として積極的な関わりはあまりない。
 - ・ 実施団体へ書類のアドバイス、運営協議会へのニーズの聞き取りは行っている。
- ② 輸送の需要に対して供給は足りていると思うか
- ・ 鶴岡市内で一般利用者登録を行っている実施団体は鶴岡市社会福祉協議会と共立社のみで、午前中など予約が取りにくい状況もあると聞いているため、十分とは言えない状況にあると捉えている。
- ③ 運営協議会への団体からの要望について把握しているか
- ・ 当運営協議会での定期状況報告の提出とその内容について構成員から細かな質問や意見が出され、質疑応答に負担を感じていることについて把握している。こうしたことに対し事務局及び協議会会長である庄内総合支庁と情報共有し、改善に向けた検討を行っている。
- ④ 庄内地域では要支援1の利用者登録ができるようになっているが、どのような対応をしているのか
- ・ 事務局で記述式のチェックシートを作成、各団体で共有している。チェックシートには利用者の身体状況、タクシーの利用が困難、見守りの必要性など特記事項を記載するようになっており、運営協議会への提出資料として合意形成に役立っている。
- ⑤ 新規利用者の登録はどのようなフローで行っているのか

- ・ ケアマネ、利用希望者が各団体へ連絡、チェックシートを使用して団体が利用希望者の状況を記載、各市町福祉有償運送担当課に提出するという流れ。申請は随時受け付けている。
- ・ 団体は年2回（6・12月）に開催される運営協議会に旅客情報を一覧にして提出する。

⑥ 鶴岡市としての共立社の活動に対する評価

- ・ 旅客を当該法人の介護や障害サービス利用者に限定しない2団体のうち、鶴岡市社会福祉協議会は運行区域が鶴岡市のみで、庄内地域全体をカバーしているのは共立社だけという状況であるため、幅広い活動を評価している。

⑦ 福祉有償運送運営協議会における今後の課題

- ・ 団体の報告業務が煩雑。国土交通省に提出する様式とは異なる様式で年2回輸送実績・収支状況をまとめた「定期状況報告」の事務作業が負担になっていることは確か。
- ・ 構成員のタクシー会社から団体の活動状況に関して細かな指摘が多く、団体が対応に苦慮している。競合としてみるのではなく、お互いが歩み寄り連携する関係になって欲しい。
- ・ 事務局が酒田市と鶴岡市で2年交代制となっているので、過去資料の読み込みや競技資料の確認などに時間がかかっている。
- ・ 運営協議会に予算措置がなく、構成員がボランティアで会議に参加している。

5. 【石井様（鶴岡市長寿介護課）】

石井さんには、コープくらしのたすけあいの会が行っている介護予防・日常生活支援総合事業における訪問型サービスBについてヒアリング。送迎サービス（訪問型サービスD）の取り組みについても聞いた。

① 人口、高齢者数、高齢化率、要介護認定率、要介護の状況

- ・ 人口 124,697 人、高齢者数 43,416 人、高齢化率 34.82%、要介護認定率 19.3% ※2020年3月末現在

② 訪問型サービスBの提供団体はコープくらしのたすけあいの会（以下、たすけあいの会）を含めていくつあるのか

- ・ たすけあいの会の他に鶴岡市シルバー人材センターと、担い手研修を修了したメンバーで立ち上げた「いやさ会」の3団体。団体は市が指定する担い手研修を修了したメンバー5名以上で立ち上げることができる。「いやさ会」は担い手研修で盛り上がったグループで作られた団体。
- ・ 活動内容は家事支援で、掃除、買物代行、ゴミ出し、薬の受け取りなど。

③ 訪問型サービスDを行っていないのはなぜか

- ・ 2017年度の総合事業開始の時は、訪問Dの要綱は整備されていたが、訪問Dの単独の補助金を設定していないことなど課題があるため、現在は要綱を取り下げ運用していない。
- ・ 通所Bのサービス提供団体（4団体）で送迎にも対応しているところもある。送迎にかかるガソリン代などは通所Bの補助金の中で対応している。

④ 訪問型サービスBはニーズに対して足りているのか

- ・ 訪問Bの対象者となる方は、介護認定者のうちの28.6%（要支援・チェックリスト対象者）で、

専門職による専門的な介護が必要なレベルより軽度な方になる。その方々に対してサービスが足りているかという点、十分ではないと思う。また、サービスの不足というよりは、ケアマネジャーへの周知が不十分でサービスの概要を把握していない、また、市民周知が不十分という状況で、運用がうまくいっていない。

- ・ たすけあいの会は医療生協との関係も深いので、地域包括ケアセンターと日常的なやり取りがあり、利用の受付がスムーズに行われている。この点において大変助かっている。
- ・ たすけあいの会とシルバー人材センターは担い手が市内広域にいるので、利用希望者の近くにいる方をお願いしやすい。広くカバーしてくれているのが有難い。

⑤ 担い手研修にはどのくらいの人が集まるのか

- ・ 担い手研修は年に2回、1回あたり50名の定員で開催しているが、定員を割ることが多い。研修を修了した人がすべて担い手となっているわけではなく、実際に活動してくれる方は少ない。担い手研修修了者と利用希望者のマッチングが当面の課題。

⑥ 訪問型サービスDを今後再開する予定はあるのか

- ・ 移動のニーズは把握しているが、担い手がない。担い手の年齢は高く、人を乗せて運転することへの心配や不安がある。通所Bの送迎は行っているが、固定された地点間の送迎なのでハードルは若干下がる。現在のところ、第8期の介護保険事業計画の中に訪問Dを盛り込む予定はないが、訪問B・通所Bの住民主体によるサービスは推進していく。

⑦ たすけあいの会を運営する共立社と長寿介護課のかかわりは？

- ・ たすけあいの会を通じて訪問B及び認知症見守りサービスでの関りである。生活支援体制整備事業の生活支援コーディネーターや協議体の主管課は2019年度（令和元年度）から地域包括ケア推進室となっており、共立社関連の代表が、協議体の構成員になっている。

⑧ 鶴岡市の介護予防・日常生活支援総合事業における今後の課題と高齢者の移動サービスについて

- ・ 総合事業が開始しても従前サービス利用が多い状況なので、介護予防ケアプランを作成する地域包括支援センターやケアマネジャーに、更なる事業の周知を行っていきたい。
- ・ 住民主体のサービス（訪問B・通所B）については、地域で補助金を柔軟に運用していただき、どちらのサービスも横断的に行う団体が出てきて欲しい。
- ・ 高齢者の移動については、明確な課題として認識している。介護認定者を対象としたものにとどまらず、免許返納高齢者の移動ニーズも考える必要があり、庁内で公共交通等に係る関係課意見交換会を開催している。担当課は地域振興課になるが、長寿介護課、福祉課を含む関連部署を横断して情報共有しながら進めていく必要がある。

2. NPO 法人 は一とサービス川西

- ・ ■所在市町村名 山形県東置賜郡川西町
- ・ ■実施組織名 NPO 法人は一とサービス川西
- ・ ■市町村担当課 川西町福祉介護課・まちづくり課

・【特徴】

運転者や運営・事務局担当者の属性（母集団等）、増減とその原因

- ・ 過疎地有償運送を開始した 2006 年当初、運転者は 7 名だった。その後増減はあるが徐々に増えていき、2018 年に 14 名体制となり、取材当時は 12 名だった。高齢で引退する方がいる中で、理事長からの勧誘、折込チラシなどで追加人員を確保した。
- ・ 事務局運営は 2016 年まで理事長が担当していたが、事務作業量が多く苦勞していた。2017 年に女性の事務員（運転者兼務）が加入したことで事務作業を分担できている。

利用状況の変化（利用者の状態、利用者数）とその原因

- ・ 過疎地有償運送（2006～2010 年）は 21 名→26 名まで増えて終了。福祉有償運送（2007 年～現在）は知的障害者を中心に 32 名→68 名と大幅に増えている。行政と障害者の移動支援事業委託契約を交わしているため、障害者は 1 割負担で移動サービスが利用できた。利用する障害者の数が増えたことが増加の原因である。
- ・ 2010 年に過疎地有償運送の対象地域から除外された際、移動制約者となった方を対象に始めた、許可登録不要の運送（2010 年～現在）については、開始当初 22 名の利用者から 38 名に増えている。高齢化が進み、移動が困難となった方が増えていることが理由であるが、川西町では要支援 1・2 の方は（福祉有償運送運営協議会の判断で）福祉有償運送を利用できない場合が多く、許可登録不要の運送を利用している方も多い。

財政状況の変化とその原因

- ・ 登録会員の会費、福祉有償運送の運送対価が収入の中心。福祉有償運送の殆どが、移動支援事業委託契約に基づく知的障害者の定期輸送となっている。
- ・ 知的障害者の定期輸送で安定した収入（運転者平均 10 万円）が確保できているため、実費程度の許可登録不要の運送ができている。

行政や社会福祉協議会等との関係、地域の反応とその原因

- ・ 福祉有償運送の担当課である川西町介護福祉課には、新規利用希望者の相談（特に要介護者）を都度行っている。「川西町の障がい者福祉ガイドブック」の移動支援事業者として、は一とサービス川西が掲載されている。福祉課から新規利用者の紹介・相談も受けているが、団体の運営について具体的な支援・助言をもらったことはない。
- ・ まちづくり課には許可登録不要の運送を始めるにあたり、相談に行ったが支援・助言等がなかった。また、課が管轄する町営のデマンドタクシーと競合すると認識されていて、関係性はあまりよくない。

見どころと課題

見どころ

- ・ 障害者の定期輸送を担当することで、運営の基盤となる収入を確保している。その基盤があることで、高齢移動制約者の通院、買い物の足として許可登録不要の運送を運営できている。
- ・ 町内唯一の福祉有償運送事業者として、障害者施設、教育委員会、特別支援学校の関係者と利用者の情報を共有、連携している。

課題

- ・ 許可登録不要の運送の需要が増えてきているが、ボランティア送迎のため車両・人員を増やすと、運転者の収入が下がってしまう。需要に応えたいが、対応が難しい状況となっている。現在おこなっている通いの場への送迎などを総合事業の訪問型サービスDとして、介護保険財源からの支援を希望しているが、町の総合事業計画では訪問Dの実施予定はない。
- ・ サービスを継続するために組織の若返りを目指しているが、世代交代が進まない。理事の報酬を見直すなどして、意欲のある方に引き継いでいきたい。

調査概要

団体名	NPO 法人はーとサービス川西			事業形態	NPO 法人			
開始年次	2006 年	運送形態	公共交通空白地有償（現在は実施なし）、福祉有償、許可登録不要					
予約	必要	利用者 居住地域	長井市、西置賜郡（白鷹町・飯豊町）、南陽市、米沢市、東置賜郡（高島町・川西町）					
乗客限定	あり							
降車場所設定	なし		設定場所	なし				
居住地域と降車場所の関係	居住地域に隣接する市町村、及びその先にも降車場所あり							
運行車両情報	団体所有 1 台（一般）、運転手自家用 12 台							
運転者 情報	合計	12 人	～64 歳	1 人	65-74 歳	10 人	75 歳～	2 人
	稼働人数（2020.3）	12 人		雇用形態	有償ボランティア、無償ボランティア			
	謝礼報酬	許可登録不要：実費程度、福祉有償運送：庸車料の 80%						
利用形態	介助者同乗	なし		複数乗車	常に実施			
運送対価	【福祉有償運送】 1 人乗車：初乗り 1.5km/300 円、以降 1km 毎/100 円 複数乗車：960 円/30 分、以後 30 分毎 960 円 【許可登録不要】 25 円/km							
収入状況	運送対価	あり（1 位）		会費収入	あり（3 位）			
	補助金・助成金	なし		業務委託費	あり（2 位）			
	自治体からの補助助成	なし		寄付金・協賛金	なし			
	町内自治会費	なし		自己負担金	なし			
	その他収入	なし		収入総額（直近年度）	12,107,352 円（R1.5 末）			
運送実績（2020.6）	稼働日数	30 日		利用者数	延べ 1,150 人			
運転者 求人	実施した施策	広告等での募集、知人からの紹介・口コミ						
	効果があった施策	広告等での募集、知人からの紹介・口コミ						
収支改善	実施した施策	対象とする利用者を設定している						
	効果があった施策	対象とする利用者を設定している						

【特記事項】

- ・ 団体所在の川西町東沢地区は、町内7地区で最も高い高齢化率43.73%、山間部の豪雪地帯で散居集落といった、障害者、高齢者にとって外出が困難な地域。買い物も川西町を始め、近隣の米沢市や長井市など、概ね片道10~15kmの場所まで移動する必要がある。
- ・ 高齢者世帯の通路除雪、屋根の雪落とし、買物代行配達などに対応しているが、単体の利用は少なく、移動サービスの利用者からの依頼が多い。
- ・ 移動支援事業委託契約に基づいて行っている、知的障害者の施設、学校への定期運送（利用者1割負担分+行政への代理請求）が収入の大部分を占めている。
- ・ 運転者求人で実施した広告は新聞折込（山形新聞5,000世帯）、地域おこし協力隊がチラシを作成、実施費用は概算で3万円。
- ・ 団体所有車両のリース料（月額26,000円）は、主たる使用者の森谷理事長が自費負担している。

調査対象団体の沿革

2005年 川西町東沢地区にて過疎地有償運送（公共交通空白地有償運送）の実証実験実施

実施を担ったのは川西町社会福祉協議会東沢分会、住民ボランティア会（当時の会長が理事長の森谷氏）だった。

これまで町営バス3台、スクールバス2台、東沢地区のスクールバスは1日7便、一般客も乗車できる混乗型で運行していたが、利用者がほとんどいない状況で、「空気バス」と揶揄されていた。1週間の実証実験はバス停までの歩行が困難だった高齢者などから大変好評で、運転ボランティアも世の中の役に立ち、移動制約者の手助けをすることに大きなやりがいを感じていた。

2006年 NPO法人はーとサービス川西設立

実証実験終了後、利用者・運転ボランティアから大変好評だったことから、協議を経て「はーとサービス川西」を立ち上げる。過疎地有償運送に加え、2007年には福祉有償運送も開始する。

2010年 過疎地有償運送の対象地域から除外される ★ サービス維持の危機

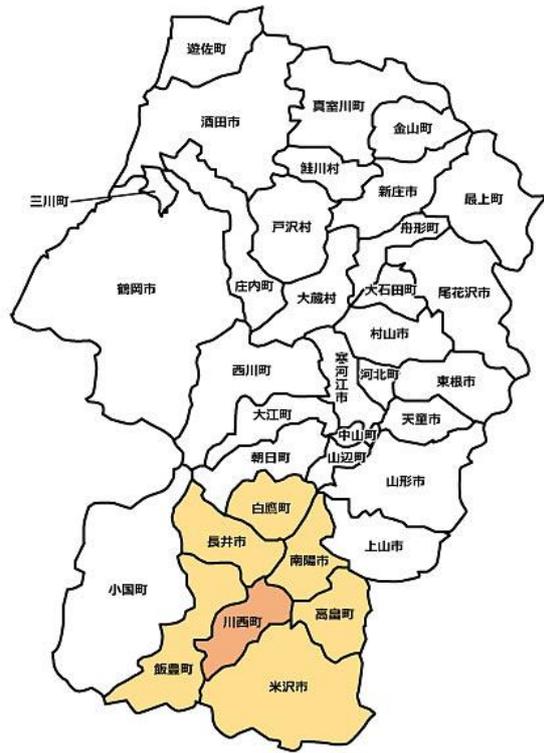
事業の更新が認められなくなり、団体の運営が行き詰まる。

全国移動ネット、やまがた移動ネットへ相談して許可登録不要の運送の実施を検討。

福祉有償運送において一定の収入があったことと、当時の運転者が、実費支払いのみの登録を要しない運送（許可登録不要の運送）であっても地域のためになるのなら行った方がよいと考えていたため、皆の理解を得て福祉有償運送と許可登録不要の運送でサービスを継続することを決めた。

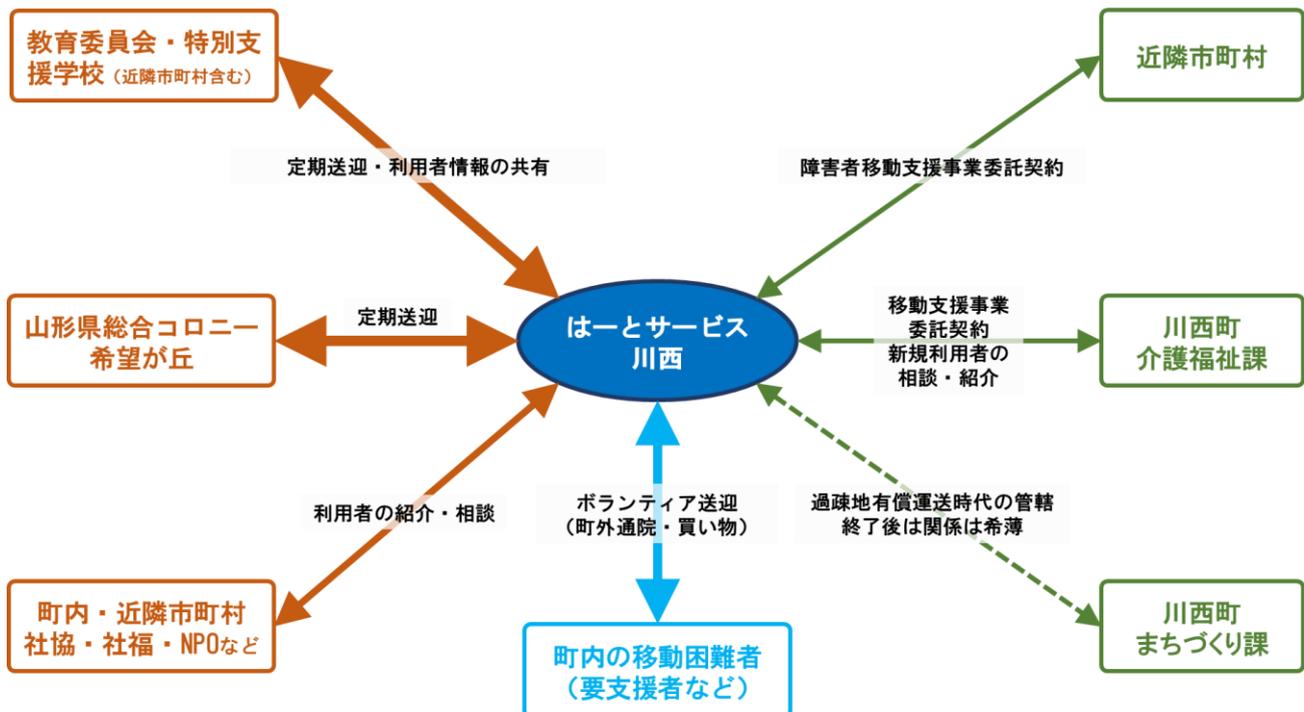


川西町 (7地区)



はーとサービス川西サービス提供地域 (3市4町)

調査対象団体の相関図



ヒアリング内容

対象者	森谷 孝男 様（NPO 法人は一とサービス川西 理事長） 神尾（かお） めぐみ 様（利用家族、NPO 法人は一とサービス川西 運転手・サービスコーディネーター・事務員） 大滝 治則 様（川西町福祉介護課 課長、） 高橋 和恵 様（川西町福祉介護課 福祉主幹）
ヒアリング担当	伊藤、滝口

1. 運営または運行団体へのヒアリング 【森谷理事長】

① 現在の移動サービスの実施体制と構成メンバーの役割分担、集め方

- 1) 運転者：どのように集まったか、どのような役割（サービス内容等）を果たしているか
 - ・ 過疎地有償運送（公共交通空白地有償運送）実証実験の運転を担当した「ボランティアの会」のメンバー7名でサービスを開始する。
 - ・ その後人員の出入りがあり、現在は森谷理事長を含む12名の運転者がいる。
 - ・ 追加の人員は折込チラシの求人、知人からの紹介・口コミで確保した。
 - ・ 12名のうち10名が専門の運転者、森谷理事長が事務・会計業務を兼務、神尾さんがサービスコーディネーターと事務・会計業務を兼務。
 - ・ 運転者全員が福祉有償運送、許可登録不要運送を担当。
- 2) 事務局担当：どのように集まったか、どのような役割を担っているか
 - ・ 現在の事務局担当は神尾さん。利用者家族として、は一とサービス川西の活動を知り、事務局兼ドライバーとなる。
 - ・ 依頼の調整を行うサービスコーディネーターも担当、会員登録手続き事務などを担当。
 - ・ 森谷理事長は契約関係の事務処理を担当。
 - ・ 会計業務は森谷理事長、神尾さんで分担して行う。
- 3) 利用者：どのように集まったか、登録者と実利用者はそれぞれ何人か
 - ・ 福祉有償運送については高島町の「NPO かたくりの会」からの斡旋で知的障害者コロニー（山形県総合コロニー希望が丘）から就労施設までの定期運送を始めたことがきっかけで、教育委員会や社会福祉協議会などからも紹介を受けている。
 - ・ 川西町及び近隣地域の養護学校にはスクールバスがなかったため、各行政との移動支援事業委託契約を通学にも適用できた。
 - ・ 許可登録不要の運送については、過疎地有償運送の対象地域から除外されたことで移動に困る高齢者がいたことから、過疎地有償運送の利用者がスライドして当初の利用者となった。
 - ・ 福祉有償運送の利用者は、（福）山形県社会福祉事業団が運営する「多機能型事業所だいまち」からの紹介や、川西町健康福祉課の地域包括支援センターからも紹介・相談がある。
 - ・ 直近の登録者数は、福祉有償運送 48名、許可登録不要の運送 38名となっている。
 - ・ 福祉有償運送の実利用者は2020年6月実績で1,150名（延べ実数）
 - ・ 許可登録不要の運送利用者の計測は行っていない。
- 4) 法人の組織運営体制について、誰がどのような役割を担っているか

- ・ 森谷理事長…決裁者、運行管理者
- ・ 神尾さん…サービスコーディネート（予約配車管理）、登録者管理

② スタート時から今までの変化、理由、影響

1) 利用者

- ・ 過疎地有償運送は4年間で21名から26名に増えて終了した。
- ・ 福祉有償運送は2007年開始時に知的障害者を中心に計32名、その後は2010年から2012年にかけてコロニーからの定期運送が減少したことで利用者が目減りしたが、現在に至るまで登録者数は増加している。
- ・ 2015年に透析患者の輸送を始めたことで利用者はさらに増加、2019年現在は計68名となっている。
- ・ 定期運送を請け負っていることで、利用者は知的障害者の占める割合が多い。
- ・ 現在、コロニーからの送迎は12名、養護学校への送迎は10名を担当している。
- ・ 許可登録不要の運送の利用者は開始時の22名から現在38名まで増えている。要支援以前または要支援の高齢者の買い物、通院需要が高まっている背景がある。
- ・ 置賜地域福祉有償運送協議会（米沢市、長井市、南陽市、高畠町、川西町、小国町、白鷹町、飯豊町）では、要支援1の利用者登録は原則不可、要支援2は要検討となり（森谷理事長の所感。後日、川西町役場の取材で、実際は明確な取り決めがないことを確認）、福祉有償運送の利用が難しいため、許可登録不要の運送の利用者が多くなっている。
- ・ 町営のデマンドタクシーは利便性に乏しく、町外へ出る利用ができないため、長井市、米沢市などへの通院、買い物に関しては許可登録不要の運送を利用する方が多い。

2) 運転者

- ・ 事業開始当初の7名から最大14名まで増加、現在は12名となっている。
- ・ 運転者の属性は定年退職者の65歳以上が中心で、男性9名、女性3名という構成、このうち2名は現役の大工と農業従事者で、冬季のみ活動している。
- ・ 事業開始時のメンバーのうち、森谷理事長含む2名が現在も活動している。
- ・ 年齢、状況に大きな変化はない。

3) 代表等、運営担当者

- ・ 現在の森谷理事長は2代目（2008年～）、法人設立時は副理事長だった。
- ・ 森谷理事長が代表としての業務、運営担当者、そして運転者としても兼務している。

4) 運行主体の組織体制

- ・ 森谷理事長（決裁、事務、会計、運行管理、運行）、神尾さん（事務、サービスコーディネート、会計、運行）を担当。
- ・ 2016年度までは森谷理事長が事務作業を一人で担当していたが、事務作業量が多く大変だった。2017年度に神尾さんが加わってくれたので事務作業を分担して行っている。

5) 事業・活動の種類

- ・ 設立当初は過疎地有償運送、その後福祉有償運送をスタート。
- ・ 川西町が公共交通空白地の指定から除外されたことで、過疎地有償運送（公共交通空白地有償運

送)を終了せざるを得なくなり、サービス継続の代替として許可登録不要の運送を開始する。

- ・ 地域の高齢者の支援を目的に、運送利用者を中心に屋根の雪落としなどの生活支援事業を開始する。

6) 運行車両の車種・台数

- ・ 法人所有の車両が1台(1BOX)、残りの車両は運転者の自家用車を利用している。したがって運転者の増減によって運行車両も増減しているが、事業の継続に影響を及ぼす変化はこれまで起きていない。

7) 移動サービスの仕組み

- ・ 福祉有償運送は知的障害者(児)の通所、通学の定期利用が中心。
- ・ 許可登録不要の運送については川西町在住の方に利用者を限定して、福祉有償運送に影響が出ない範囲で予約の受け入れを行っている。新規利用者の受け入れが困難なため、サービスの告知はしていない。
- ・ 2010年に過疎地有償運送が終了したこと以外で、移動サービスの仕組みに変化は起っていない。

8) 組織の財政状況

- ・ 登録会員の会費、福祉有償運送の運送対価が収入の中心。福祉有償運送のなかでは、地域行政との移動支援事業委託契約に基づく知的障害者の定期運送の占める割合が多い。
- ・ 福祉有償運送の利用者の増加に伴い、収入は増加している。

9) 市町村行政やほかの団体等との関係

- ・ 川西町まちづくり課

過疎地有償運送の終了に伴い、許可登録不要の運送を開始することを検討した際に、支援・助言がなかった。また町営のデマンドタクシーと競合することから関係性が良くなかった。

- ・ 川西町福祉介護課

福祉有償運送を開始した当初は、その存在をあまり知られていなかったが、徐々に認知されていった。現在では川西町身体障害者福祉協議会発行の「川西町の障がい者福祉ガイドブック」の移動支援事業所に掲載されるなど、団体の活動を頼りになると評価している。新規利用者の紹介・相談はあるが、団体運営に対して具体的な支援・助言等をもたらしたことはない。

- ・ 教育委員会、特別支援学校

通学利用者の紹介・相談、利用者の障害の状態に合わせた移動支援の連携を行っている。特別支援学校とはいつでも連絡を取って情報の共有ができる体制が整っている。

- ・ 社会福祉協議会、社会福祉法人、NPO法人
利用者の紹介・相談を受ける。

10) 実施している移動サービスの持続可能性につながったと捉えている取り組み

- ・ 運転手の収入確保

福祉有償運送で知的障害者の定期運送を行うことで、運転者に平均 10 万円の報酬を支払うことができている。許可登録不要の運送に対する需要が高まっているが、実費支払いのみの許可登録不要の運送のために運転手を増やすと福祉有償運送の収入が目減りすることになるため、現在の人員が適正と考えている。

- ・ 求人広告で運転者を確保
山形新聞 5,000 世帯への新聞折込チラシで 4 名の応募者を獲得した。うち 3 名を採用することができた。

11) 移動サービスに存続の危機はあったか

- ・ 2010 年の過疎地有償運送終了時が大きな危機となった。代わりに許可登録不要の運送を開始する際に、運転者が実費支払いのみの対価であっても、困った人の助けになるのであれば、と受け入れてくれたことが大きい。
- ・ 過疎地有償運送が終了する際に、すでに福祉有償運送を始めていたことも団体の存続に大きく影響した。許可登録不要の運送だけでは事業継続が困難だったと思う。

③ ご意見

1) 組織の内外から、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関する意見が出ているか。

- ・ サービス継続を目的とした理事改選（組織の若返り）、理事の報酬について見直しを行いたい。
- ・ 許可登録不要の運送に対する需要にこたえるために、東沢地区交流センターより依頼を受けている健康教室、体操教室、敬老会の送迎を、介護予防・日常生活支援総合事業における「訪問型サービス D」として介護保険の財源から支援を受けられるようにしたい。

2) 住民参加の移動サービスに持続可能性はあるか、持続とは何年をイメージするか。

- ・ は一とサービス川西は前身のボランティア会より地域に根差した活動を続けている。いかにして相談しやすい環境を作るか、地域との密着度を上げていくかで持続可能性は上がっていくと考えている。
- ・ 地域における存在感は年々増してきている。それだけに事業継続というかたちで要望に応えていかなければならない。そのために理事改選や組織改革を行う必要がある。需要がある限り続けることが大切だと考えている。

3) 後発の団体へのメッセージ

- ・ やる気のある理事を選任して、確かな組織を作ることが大切。運転者への備車料は少ないので、半分は社会貢献で活動してくれる人を集めた方が良い。

4) 中間支援組織（全国移動ネットや地域ネットワーク組織）への期待や要望

- ・ 介護予防・日常生活支援総合事業についてなど、利便性向上と団体の収支改善にかかわるアドバイスがほしい。

2. 運営団体とのかかわりの深い支援者、利用者、利用家族等 【神尾様（利用家族）・匿名利用者】

ヒアリングに応じていただいたのは神尾さんだったが、後日、利用者（匿名）からのコメントをいただいたので、掲載する。（コメントの後に「利用者」と記載）

① 移動サービスにかかわるようになったきっかけ（利用でも支援でも）

- ・ 妹（同居家族）が通っている施設が、は一とサービス川西を利用していた。（神尾）
- ・ 免許証を返納したのでは一とサービス川西を利用するようになった。（利用者）

② どのような関わりがあるか（利用でも支援でも）

- ・ 利用者の同居家族、見送り。（神尾）
- ・ 利用本人（利用者）

③ 運行団体に対する評価、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関するご意見

- ・ 私の家は団体の事務所よりさらに雪深い地域だったが、森谷さん（担当は森谷理事長だった）は雪の日でも苦にせず毎朝迎えに来てくれた。とてもありがたいと思った。（神尾）
- ・ 時間指定を守って迎えに来てくれる。病院への送迎だけでなく、買い物なども親切に付き合ってくれる。（利用者）

④ 利用していることによる効果、変化、利用できなかったらどうか

- ・ 利用できなければ移動に困る方が大勢いたと思う。（神尾）
- ・ 移動サービス以外でも気にかけていただき、生存確認してもらっている。（利用者）

3. 運転者（ボランティア） 【神尾様（運転者・サービスコーディネーター） 他】

ヒアリングに応じていただいたのは神尾さんだったが、後日、その他複数の運転者からのコメントをいただいたので、神尾さん以外の運転者のコメントも掲載する。（コメントの後に名前を記載）

① 移動サービスにかかわるようになったきっかけ

- ・ 利用者家族として、は一とサービス川西を知っていた。当時専業主婦だったが、団体の仕事に興味があり、息子の高校卒業を機に活動に参加した。（神尾）
- ・ は一とサービス川西を設立して過疎地有償運送を始める時、前理事長から誘われた。（佐々木）
- ・ 理事長に誘われて。（金子・小方）
- ・ 定年退職と同時期にあった求人に応募（嵐田）
- ・ 希望しては一とサービス川西の運転者になった（峯田）

② 運行団体に対する評価、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関するご意見

- ・ 利用者増に伴い、状況の把握（特に透析患者）をしっかりとる必要がある。車いす対応車両も必要。（神尾）
- ・ これから利用者はもっと増えると思うので、運転者の育成が必要。（佐々木・金子）
- ・ 対価が低すぎる。（嵐田）
- ・ 今後も利用者が増えることが予想できるが、運転者の高齢化、対価の少なさから運転者不足になると思う。（小方）
- ・ 新型コロナウイルス感染対策として、車内の3密を防ぐ方法。（峯田）

③ お知り合いやご友人をこの活動に誘ったことがあるか、誘ってもいいと思うか

- ・ 誘っていない。いまの人数でめいっぱいではあるが、人員を増やすほどではない。人を増やすことでほかの運転者の仕事が少なくなってしまうので、新しい人を活動に誘うつもりはない。(神尾)
- ・ 誘った方が今も運転者として活動している。(佐々木)
- ・ 誘ってみたい、誘ってもよい。(金子・嵐田)
- ・ 対価が少ないので誘ったことはない。誘おうと思ったこともない。(小方)
- ・ 誘ったことはないが、移動サービスの仕事があれば誘ってもよいと思う。(峯田)

④ ご自身が活動されていることについて、家族からの反応はどうか

- ・ 協力的だ。(神尾・小方)
- ・ 体を動かして働くことは良いことだと言われる。(佐々木)
- ・ 大変良いと言われる。(金子)
- ・ 運転業務のため、事故を心配している。(峯田)

⑤ ご自身の生活スタイルの変化、地域の人たちとのかかわり方の変化、運行団体にかかわることがなかったら、やりがいを感じていること。

- ・ 運転者とサービスコーディネーターの掛け持ちはあまり苦にならない。どちらの仕事にもやりがいを感じている。利用者から「助かる」「ありがとう」と感謝の言葉をもらえることが大きなやりがい。(神尾)
- ・ 現在無職なので、運転者として活動していなければ家でテレビを見るくらいしかなかったと思う。運転者として活動することで規則正しい生活が送れている。(佐々木)
- ・ 大変喜ばれているのでやりがいがある。(金子)
- ・ 規則正しい生活が送れている。(嵐田)
- ・ 退職後、あまり世間との関りがなかったが、この活動を始めてから利用者や活動仲間との関りができて、いろいろな情報を聞くことができて良かった。やりがいも感じている。(小方)
- ・ 免許返納の高齢者が利用してくれる。安全運転で安心して利用してもらえるよう心がけている。(峯田)

4. 運行団体とかかわりの深い行政関係者 【大滝課長・高橋様(川西町福祉介護課)】

大滝課長は着任2年目。福祉主幹の高橋様は、着任1年目。介護福祉課は福祉有償運送事業、高齢福祉、障害福祉をすべて担当している。

① 高齢者福祉の状況

1) 人口、高齢者数、高齢化率、要介護認定率、要介護の状況

- ・ 人口 14,901 人、高齢者数 5,567 人、高齢化率 37.36%、要介護認定率 18.3% (高齢者の認定者数 1,019 人) ※2019年3月末現在
- ・ 2019年3月末現在、は一とサービス川西が所在する東沢地区は山間部ということもあり、川西町7地区のうち最も人口が少なく、高齢化率も高い。

(参考) 川西町各地域の人口と高齢化率

小松 (4,687 人・34.86%)、大塚 (2,031 人・36.73%)、犬川 (1,735 人・33.43%)、中郡 (2,738 人・38.88%)、

玉庭 (854 人・43.68%)、**東沢 (526 人・43.73%)**、吉島 (2,330 人・39.14%)

- ・ 年間の要介護認定者数は約 1,000 人、そのうち要支援は 200 人程度 (前年実績は 220 人)。基本チェックリスト該当者数は 5,564 人※2020 年 3 月末現在

2) 高齢福祉、障害福祉への取り組みについて

- ・ 町としての総合計画を立てているが、町内各地区の地域づくり計画は別に存在する。地区によって内容も力の入れ方も異なる。吉島地区の NPO きらり吉島ネットワークの移動販売「きらり便」などは全国的にも有名。
- ・ 東沢地区はもともと障害福祉の需要が高いわけではない。地区内に、はーとサービス川西があつて、広域のサービスを提供しているという認識。
- ・ 川西町犬川地区には知的障害者の支援施設「山形県総合コロニー希望が丘」があり、寮生 300 名が入所している。関連するグループホームから作業所などへの移動をはーとサービス川西が担当している。近隣の長井市や米沢市にも送迎を行っているので、地区の地域づくり計画には直結していない。

② 町内の交通概況

- ・ 東沢地区はデマンドタクシーの整備により公共交通空白地有償運送の対象ではなくなり、はーとサービス川西は福祉有償運送として運用している。
- ・ デマンドタクシーは自宅から目的地までのフルデマンド、町内で年間 8,000 件以上の利用実績がある。ただ、利用地域が町内に限定されていて、前日までに予約しなければならないという点など、利便性において課題がある。
- ・ 町内の福祉有償運送事業者は、はーとサービス川西のみ。障害者の移動支援が中心で要介護者の方は一部。福祉有償運送事業者に対して、川西町として運営の経済的・人的支援、アドバイスなどは行っていない。

③ 障害者移動支援事業のしくみについて

- ・ 町内で障害者の移動サービスを提供している事業者は、はーとサービス川西のみ。その他町外の 5 事業者が町内でサービスを提供している。
- ・ 川西町社会福祉協議会は移動支援をおこなっていない。
- ・ サービスの利用方法は、利用者が川西町の委託事業者と契約、その後町へ利用申請してもらう。
- ・ 令和 2 年度川西町の障がい者福祉ガイドブック「生活支援事業>移動支援事業」記載のサービス提供事業者 7 事業者のうち、はーとサービス川西は山形県の指定障害福祉サービス事業所ではないが、地域資源が少ない川西町において、委託事業者は指定障害福祉サービス事業所で、という厚労省の方針通りではなく、「川西町障害者地域生活支援事業実施規則」にて福祉有償運送事業者も委託事業者となるよう柔軟な体制を作っている。(実施要綱はなく、上記規則のみを根拠に実施)

④ 高齢者の移動支援についての施策と今後の見通し

1) 高齢者移動支援の現状

- ・ 町の施策はデマンドタクシーが中心。その他、介護予防・日常生活支援総合事業における通所型サービス A で、町の委託によるものは送迎を町内のタクシー会社へ委託している。その他の介護予防事業において、送迎が必要な場合はタクシー会社へ委託している。

2) は一とサービス川西がおこなっているボランティア送迎について

- ・ 地域主体で活動してもらっているが、デマンド以外の移動手段として、町としては助かっている。
- ・ 団体の工夫でサービスを維持できていること、障害者移動支援事業を行っているからボランティア送迎が成り立っていることは認識している。
- ・ デマンドタクシーだけでは対応しきれない部分もあるということは認識しているが、町の交通計画は別部署（まちづくり課）になる。介護にかかわる部分については、介護保険指定事業者などと相談して個別対応している。

3) 高齢者の移動支援について、ニーズの集約

- ・ 生活支援体制整備事業の協議体を 1 層（川西町）にて設置、生活支援コーディネーターを配置しているが、高齢者の移動のニーズの集約までは至っていない。2 層（各地区）においては協議体の設置をめざして、各地域の交流センター職員などを中心に、生活支援コーディネーターを配置している・ニーズの集約はこれから適宜行っていきたい。
- ・ 第 8 期介護保険事業計画において、通いの場（現在町内に 53 ヶ所）を作ることに伴い、高齢者の移動支援の必要性を感じているが、来期の計画では総合事業の訪問 D について実施する予定はない。

4) 置賜地区福祉有償運送運営協議会との関係について

- ・ （要支援 1 は不可、2 は要検討という認識を、は一とサービス川西が持っているという説明に対して、）協議会で特に明確な基準を設けていない。
- ・ は一とサービス川西は特に要介護者の新規登録者について、都度相談に来てくれている。利用できるか否かについて、近隣市町村居住者の場合は、川西町で照会を行うなど、個別に対応している。
- ・ 運営協議会において、市町村が利用者の状況把握しているのか、と聞かれることもあるので、登録者の情報を共有するよう心がけている。
- ・ 希望としては適切に利用対象者を広げていきたいが、地域の交通事業者との兼ね合いや、利用資格についての精査などで、積極的に進めていくことが困難な状況にある。

5) 高齢者移動支援の今後の見通しについて

- ・ （将来的に利用者が増えていくことについて、）現在町内に福祉有償運送事業者が 1 事業所のみという状況なので、他にいろいろな移動手段が出てくることで、選択肢が広がればよいと思う。
- ・ （予算が拡大していくことについて、）年々、高齢者給付・障害者給付の予算額が増えており、どこかで限界がやってくる。新しい取り組みを始めるには、既存のサービスも含めて選択していく必要がある。とはいえ、町内の移動手段が乏しいので、何らかの取り組みが必要だと考えている。

⑤ は一とサービス川西の活動に対する評価と連携

1) は一とサービス川西の活動について

- ・ 助かっている。団体の努力でボランティア送迎を維持して、デマンドでは行き届かない高齢者の移動ニーズに応えてもらっている。

2) は一とサービス川西との連携について

- ・ 関係は良好。新規登録者の個別相談、町へ相談があった利用者の紹介など、関係性はできている。たまに町から無理なお願いをすることもあり、申し訳なく思っている。
- ・ 利用希望者個々についての情報共有はできているが、移動支援事業についての総体的な課題、要望などの共有はできていない。

3. レモンキャブ（武蔵野市高齢者支援課, 武蔵野市民社会福祉協議会）

- 所在市町村 東京都武蔵野市（人口 14 万 7, 662 人、高齢化率 22. 2%）
- 実施組織名 武蔵野市（直営）
- 市町村担当課 武蔵野市健康福祉部高齢者支援課（実施主体）
武蔵野市民社会福祉協議会レモンキャブ事務局担当（受託先）

【概要】

平成 7 年にバス停まで歩いて行けることが前提のコミュニティバスが稼働し、重度障害者向けの移動サービスなどもすでに始まっていたが、なお外出困難な高齢者等が一定程度おり、違う形の移動支援が求められていた。そうした中、知人等の移動支援や買い物支援を個人的に行っていた米屋さんの発案を受け、市長が「誰もが気軽に外出できるまち」を目指すレモンキャブ（市町村福祉輸送）の実施を決定。平成 12 年から本格運行がはじまった。実施主体は武蔵野市で、運営を社協（事業開始当初は武蔵野市福祉公社）が受託し、運行管理は市民が担うという公設民営の取り組みである。レモンキャブは、①外出困難者の生活利便性を高め、閉じこもり防止・生きがい増進を図ることを目的とするとともに、②事業の活動を通じて、地域の結びつきを深め、「地域力」を高めることを事業の目的としており、後者がミソになっている。また、各種行政計画に明確に位置づけられ、当たり前の社会インフラとして公的に担保されている。

【特徴】

運転者や運営・事務局担当者の属性、増減とその要因

1. チームで運行にあたる公設民営の仕組み

武蔵野市高齢者支援課が実施主体で、同課の直営事業である。利用者の会員登録や年会費、利用料の管理、請求業務、車検や保険を含む車理などの運営は、社協に委託されておこなった担当職員も配置されている。

一方、利用者からの予約受付、「運行転手」（現在 45 人）のコーディネート、ル調整、配車・車両管理といった実務民が担う運転協力員の代表である「運（9 人）が行う。運行協力員および運行社協が面接を行い、決定する。運行管理行管理者が各地区の車両ごとに置かれ、運行協力員がいる体制となっている。要するに、行政等と住民がチームで運行にあたる公設民営の仕組みである。



認知度が高まるよう目立つ色合いのレモンキャブ

両の維持管
り、専任的

協力員（運
スケジュール
は、地域住
行管理者」
管理者は、
者と副運
その下に

2. 運行協力員および運行管理者は口こみで確保、マインド高い元消防団員が多い

市長に進言してレモンキャブの実施に漕ぎつけた米屋さんは、地域への帰属意識が高くとても気概のある人物。個人的に移動支援を開始し、地域ニーズを踏まえ、必要性を市長に提案した。気心の知れた仲間に積極的に声をかけ、運行協力員や運行管理者を募り、自身も長年それらを務めた。現在、運行協力員と運行管理者は、地元を良く知る商店主などの自営業者が多く担っており、中には店を継いだ二代目が運行管理者を受け継いでいる例もある。

当初は、元消防団員が多く参加していたことから、運行協力員や運行管理者の多くが消防団OBだった時期もあったが、新規希望者が減って一時、担い手不足に陥ったことがあり、市報で募集をしたことがあった。地域のために自身の生活や生業の時間を削って貢献する消防団員が担い手の中にいた点が取り組みの公共性、継続性を担保するのに大きな影響を与えている。

しかし、パブリックマインドがあり、志がある人でないと謝金が必ずしも高くないこともあって長続きしないことがわかり、現在は、現任者の口こみで紹介された人物を社協が面接の上、運行協力員として採用することになっている。そうした人物は、運行管理者の長年のつきあいの中で人柄も熟知されているので、志もあり、活動が長続きするという。いわば、運行管理者と社協がサービスの質の管理を行っているような形である。また、親子で運行管理者を引き継いでいるケースもある。「親の姿を見てきて、引き継いでいいよ、という感じで継いでいる親子もいる」（社協）という。

なお、運行協力員と運行管理者の年齢の上限は、75歳。健康管理の動機づけの意味も込め、健診を義務づけており、とくに70歳以上では年2回受診としているという。

3. 最近ではママさんの運行管理者が増加、合間に家事や育児もできると好評

最近では、子育てママさんの運行協力員が増え、計6人（いずれも40歳前後）もいる。このうち一人は、二代目の米屋さんのお客さんで、地域の福祉活動をしていたママさん。親の代からの知り合いでもあったため、担い手の打診を行い、快諾を得たという。移動支援の仕事には空き時間が多く、その間に家事・育児などもこなせる利点があるとの理由で、ママさんたちにはとても好評なのだと言う。

4. 運行管理者の会議で利用者の対応方法等を共有、次世代の育成も重要な役割

運行管理者の会議が毎月開催されており、前月の利用実績や利用者の傾向や状況、事例の対応などの情報交換を行い、情報共有を図っており、「LGBTの利用者さんの対応や新型コロナの対応をどのように行ったかなど、運行上の課題などについて話し合っている」（社協）という。運行管理者は、運行協力員の経験者が担うことになっており、活動上のノウハウなどを教えながら、次世代の運行管理者を育成している。運行管理者の会議では、そうした次世代の候補についても議論している。

また社協では、運行協力員、運行管理者の安全運転への意識向上や利用者の特性に関する知識の習得が重要と認識し、運転に関することや接遇の仕方、情報交換を目的とした研修を年に数回程度、実施している。

利用状況の変化とその要因

① 利用者は10歳代～100歳代と幅広い

運行時間は、祝日を除く月曜～土曜日の8～18時で、運行範囲は市内全域と隣接市区（発着地のいずれかが武蔵野市内であることが条件）となっている。

利用者は、バスやタクシーなどの公共交通の利用が困難な高齢者（重度の介護を要しない人）や障害者。年齢は10歳代～100歳代までおり、平均年齢は83歳。高齢者が圧倒的に多く、最近では認知症の利用者が増えている。20年近く利用し続けている人もおり、「自分の状態像を把握してくれているので、タクシーより安心して利用できる」「外出できて気持ちがいい」といった声が多い。

利用内訳としては、通院や買い物が多く、デイサービスや駅、公共施設、知人宅などへの送迎が続く。

② 利用料は1回30分まで800円、車両を増やし、利用が増加

利用料は1回の乗車につき、30分まで800円（以降30分ごとに800円）である。

利用者は社協に登録後、2日前までに住民が担う「運行管理者」に予約の連絡を入れる完全予約制である。利用者への請求書は社協から送付されるが、安否確認の意味もあり、利用料が0円でも送付されている。

車両は、高齢者・障害者に適した福祉型軽自動車を採用。5台でモデル事業を開始し、本格稼働した平成12年度中に2台増え、計7台となり、平成14年と平成16年にそれぞれ1台が追加されて現在、計9台が地区ごとに稼働している。



③ 年間総利用件数は1万8000件、月平均1500件前後で推移

本格稼働の翌年となる平成13年度は利用会員555人、運行協力員35人、車両7台、総利用件数1万1733件だったが、車両が9台となった平成16年度は利用会員748人、運行協力員43人、車両9台、総利用件数1万6447件となり、平成22年度は利用会員860人、運行協力員43人、車両9台、総利用件数1万9091件と増加した。

その後も、総利用件数は1万7000～1万8000件を推移しており、事業開始19年目にあたる令和元年は利用会員915人、運行協力員45人、車両9台、運行日数289日、総利用件数1万7544件となっている。

令和2年は、新型コロナウイルス感染症対策に伴う自粛で減っているが、それでも1か月あたりでは概ね26日程度運行し、1176人が利用している。

年間の運行回数や会員数は、スタート時から少しずつ増えており、今のところ車両は9台だが、今後の急速な高齢化の進展、それに伴う社会参加の重要度を考えると、若干の台数拡大の検討も必要、と社協は見ている。

財政状況の変化とその要因

令和元年度の事業規模は、市からの委託金2274万円、レモンキャブ利用料1429万円、レモンキャブ年会費91万円、収入は計3796万円ほど。一方、支出は、事業費（協力員研修、協力員謝礼、車両整備費、車両燃料費、車両修繕費）3102万円、人件費642万円、管理費45万円などで、計3790万円ほどである。

行政や社会福祉協議会等との関係、地域の反応とその要因

① 市高齢者支援課の直営事業、運営は社協に委託

武蔵野市高齢者支援課が予算を組み、車両を購入し、運営を社協に委託している事業である。社協の役割は、①利用者の登録・管理（年会費、利用料）、②運行管理者との連絡・調整、③運行協力員の教育、④広報・啓発などとなっている。社協は、運行管理者が集約する利用伝票を回収する際にも頻繁に活動状況等を把握するとともに情報交換を活発に行っている。

市の直営事業で運営を社協が受託する形ではあるが、社協が行政との間の調整を担っており、運行管理者等の意見や考え方はかなり尊重されている。

「例えば、新型コロナ禍であっても、移動を望む人は多数いるので、休止にせず、感染予防を徹底

して継続すべき、といった意見を運行管理者さんたちは、出される。そうした意見を大事にし、三者協働で防護の方法などを関係者で考え、予算措置をして、運行継続を実現させた」と社協は話す（写真）。

元消防団員をベースとした熱心な運行協力者・運行管理者（市民）と、高齢者対策を重視する行政の間に社協が入り、一緒になって解決策を適宜模索してきた歴史が、長期継続を担保していると言えそうだ。

② ケアマネなどの高い認知度も利用件数を担保

市内における認知度も非常に高く、市が実施した福祉施策に関する調査結果では、レモンキャブ事業を「知っている」という市民は61.4%に上り、施策として「重要」と認識する市民の割合も80.3%に達していた。

ケアマネジャー研修会等でも周知されてきたこともあって、ケアマネやヘルパーなど支援者らのレモンキャブの認知度は高く、本人・家族はもちろん、ケアマネや地域包括支援センターなどから利用申請が上がるケースも少なくない。支援者から利用申請が上がってくるということは、買い物や通院などが重要な社会参加であり、移動支援がそのための重要なインフラとして認知されていることの証と言って良いのではないだろうか。

市役所の事業評価においても、マイナス評価もなく、異論も出ないという。この事業がなければ外出、社会参加の機会が減り、介護保険の給付が高騰してしまう、というコンセンサスが庁内で形成されており、当たり前インフラと認識されているためである。

見どころと課題

見どころ

1. 立ち上げ時に多様なセクターでコンセンサスを得たことが長期継続に寄与

武蔵野市役所では、介護保険制度の導入前夜にセクターを超えた熱心な議論が重ねられた経緯があり、その結果、要介護状態や認知症にならないように外出機会を増やそう、共助の力を活用しよう、措置制度だった介護が保険化されることで浮く予算を高齢者対策に回して充実させよう、という全庁的なコンセンサスが得られていた。

そうした流れを受け、レモンキャブ事業の立ち上げ前にも市、社協、社会福祉法人、警察署、米穀小売組合（発案者の米屋さん所属組織）などからなる「新たな移送サービス事業研究会」（平成11年）が設置され、具体的なフレームについて協議、考え方が関係機関で共有されるなどしており、公的なインフラを実現するという市としての強い意志が感じられる。

実際、「出だしでコンセプトを全庁的に共有していたことが奏功した。そのため、市の主体事業とし、委託という手法がとられたのだと思う」と市の担当者は話している。

一方、市交通部局が主催する地域公共交通会議においても、車両の拡大などに対する異論等はない。合意形成が図られているため、仕組みの骨格にも大きな変化はない。

2. 各種行政計画に位置づけられており、公共性、継続性が担保されている

市の長期計画、高齢者福祉計画（介護保険事業計画）、地域公共交通網形成計画などにも明確に位置づけられており、社会インフラを担保する“公的責任”が伺える。

3. 志ある運行協力員・運行管理者の品質管理を協働で実施し、担い手を確保

立ち上げ時に議論を重ねてコンセプトを共有し、すでに20年の実績がある中、高い認知度を誇っているため、運行管理者等の代替わりもスムーズに進んでいる。最近では、子育てママさんも参入するなど、担い手の基盤も安定している。

課題

1. 利用者の重度化が進み、業務が複雑化

活動の歴史が20年にもなるため、利用者が全体的に高齢化、重度化、多様化しており、最近とくに認知症患者、老人性うつ、精神障害者などが増えて、移動支援の業務が複雑化している、という点である。

利用問い合わせ時に、社協が利用の是非について判断しており、「かなりの重度者の場合、別の手段を勧めている。基本は運行協力員1人での対応なので、ヘルパーや家族を介助につけてもらう形にしている」（社協）。

しかし、それでも長年の利用者が重度化してきたケースも少なくない。そのため、「迎えに行っても玄関まで出てきてくれないとか、いつもの運行協力員じゃないから嫌だ、という事例も増えている」と社協職員。対応の方法については、運行管理者の会議で共有し、解決を図っている。

2. 継続年数が長いために生じた運用上のバラツキのルール化も課題

また、運行管理者の代替わりが進み、キャンセル料の考え方などについてバラツキが出ているため、それらを明文化し、混乱が生じないようにすることも継続のための課題である。

4. NPO 法人 おでかけサービス杉並 & 杉並区

- 所在市町村 東京都杉並区（人口 56 万 3, 997 人、高齢化率 20. 83%）
- 実施組織名 NPO 法人おでかけサービス杉並
- 市町村担当課 杉並区保健福祉部管理課 保健福祉支援担当係

【概要・特徴】

NPO 法人おでかけサービス杉並は、2005 年に開始した外出支援、2006 年からはじめた福祉有償運送を中心に、生活支援や、地域包括支援センターや保健師等と連携した通いの場といったサービスを展開するとともに、杉並区からの委託で「杉並区外出支援相談センターもび〜る」と呼ばれる外出・移動に関する相談窓口を開設している。外出支援活動の歴史が長い杉並区の福祉有償運送団体等の緩やかなネットワークと行政の二人三脚で作り上げた杉並区の取り組みには、持続可能性を考える上で大切なエッセンスが溢れている。



運転者や運営・事務局担当者の属性、増減とその要因

1. 運転者、利用会員ともに増加

立ち上げ時の 2005 年に 6 人、39 人だった「おでかけサービス杉並」の運転者（運転協力員）、利用会員はそれぞれ、2019 年度に 22 人、282 人へと拡大している。

2. ハードルを低くして「持ち込み車両」を積極的に増やしてきた

車両は、現在 20 台。うち 6 台が、福祉車両（2 台は法人所有、4 台は障害者を抱える運転者の持ち込み車両）で、そのほかは、運転者のセダン型持ち込み車両である。

移動ニーズの高まりを想定して、積極的な広報等を行い、運転者を持ち込み車両とともに増やしてきた。「家族ができる程度のお手伝いをしてください、介助が必要になったら福祉輸送事業限定タクシー（以下、福祉限定タクシー）をお願いします、と声をかけて増やしてきました」と言う。このようにハードルを下げた呼びかけができるのは、後述する「杉並区福祉有償運送団体連絡会」と「杉並

区外出支援相談センターもび〜る」の存在が大きく関わっているからと思われる。

今のところ、運転者と事務局のマンパワーに大きな不足感はない。運転者を辞める年齢は 72～73 歳くらいなので、辞めた分だけ補充できれば問題はない、と言う。

利用状況の変化とその要因

1. 利用件数は 1 か月当たり 500 件ほど
2. 利用件数は 1 か月当たり 500 件ほどで、通院等（300 件）のほか、楽しみのための外出（54 件）もある。年会費 2000 円、基本料金 1 km まで 205 円、運行収入は増加

年会費は 2000 円。基本料金は 1 km まで 205 円（以降、1 km ごとに 171 円）で、迎車料金 315 円、乗降介助料 210 円、また待機料金は 15 分ごとに 158 円、軽介助料金は 15 分ごとに 262 円となっている。

実利用における運行距離は、2005 度が 429km で 2019 年度は 3 万 4882km と伸びており、年間の運行収入も、距離と同様、2005 年度は 1, 224, 626 円であったが、2019 年度は 9, 532, 894 円と増えている。

利用者が増えたのは、運転者と車両の増加が大きな要因である。

3. 利用件数が多く、収入が良いことが運転者確保にプラス

運転者には、運行料の 50% が入る。持ち込み車両の場合、さらに 25% が追加される。したがって、7 割（時給にして 700～800 円）ほどが運転者に入ることになる。

「月平均で 4～5 万円の収入となり、中には 10 万円を超える協力員もいる」と「おでかけサービス杉並」の事務局が話すように、利用の多さが収入面にプラスの影響を与え、それも運転者の確保にプラスに作用している。

なお、持ち込み車両の増加には、行政の英断も作用している。それまで福祉有償運送に使用できる車両は、福祉車両に限定されていたのだが、杉並区は、移動ニーズの将来の増加を見据え、セダン型一般車両の使用を可能とする構造改革特区の申請を 2005 年に行ったのだ。その普及に取り組んだことが、運転者と車両の確保に大きく関係している。

状況の変化とその要因

1. 立ち上げ時には福祉団体の参入促進のための補助金を活用

杉並区では、介護保険制度導入時に福祉団体の参入を促進するため、「地域福祉活動立ち上げ支援事業補助金」を創設。設立当初から“福祉のまちづくり”を展望し、誰もができるだけその人らしく住み慣れた地域で暮らせることをめざして活動してきた「おでかけサービス杉並」も、草創期にはそれを活用（1 年目 303 万円、2 年目 193 万円、3 年目 207 万円）し、運営基盤を整えた。

2. さらに、公共施設の運営管理受託で財政安定化をはかる

設立の趣旨を踏まえて開始した移動サービスだったが、これだけでは成り立たないと考え、運営安定化の一環で、学びやふれあいを目的とした区施設「ゆうゆう館（旧敬老館）」2 か所の運営業務を受託している。

その上で、設立趣旨の実現を目指して、生活支援サービス「NEKO の手サポート」や、個人宅を使った多世代交流の場「けやきの見える家」を地域包括支援センターと連携しながら提供するなど、活動を広げていった。

居場所と移動のツールを持って地域包括ケアを支えるという設立当初からの意気込みが、区の信頼獲得につながることになる。

行政や社会福祉協議会等との関係、地域の反応とその要因

1. 外出促進を重視する区の福祉有償運送団体への手厚い補助金を活用

杉並区は、QOL向上や介護予防などの観点から、社会参加・外出を促進する外出支援を重視しており、福祉有償運送団体への補助金等が手厚い。具体的には、所有車両や持ち込み車両の整備費や自動車保険料、駐車場代、運行管理のための経費等が補助されており、各団体とも、これを活用している。

2. 「杉並区外出支援相談センターもび〜る」を受託し、サービスの紹介・調整など担う

杉並区では、急速な高齢化の進行に備えて、区民の外出・移動を支援するための情報提供や相談機関の必要性が区議会で取り上げられ、「杉並区外出支援相談センター もび〜る（当時の名称は杉並区移動サービス情報センター）」が設置された。設置主体は、杉並区保健福祉部管理課である。

プロポーザル方式の入札により、さまざまな企画提案を行った「おでかけサービス杉並」が受託することになり、その後、福祉有償運送団体としての地道な活動を継続しつつ、「もび〜る」の事務局として、地域にあるすべての外出に関する社会資源を活用する視点で、より俯瞰的な活動を展開するようになる。

「もび〜る」では、福祉限定タクシー、住民主体の福祉有償運送（現在6団体）、介護保険および障害者総合支援法対応のタクシー、ユニバーサルデザインタクシー等を持つ一般タクシー、福祉ハイヤーといった5つのタイプの協力事業者（88社）の中から、相談者に適した移動手段を紹介するとともに、予約代行も行う。また、外出時の付き添いサービスの案内、福祉タクシー券といった各種制度等の情報提供を行うなど、ユーザーフレンドリーな仕組みも磨き上げてきた。

3. 地域包括支援センターやケアマネ協会などとも連携

「もび〜る」では、このほか、杉並区からの要請もあり、高齢者の外出を支える介護系の支援者ら向けの講座を行うなどして、外出支援サービスの情報提供を行ってきた。

こうしたアプローチは、必要な利用者に必要なサービスを結びつける近道にもなる。とくに地域包括支援センターとは、積極的に連携し、そこを介した外出支援サービスの普及促進も図ることができた。また当初は、ケアマネ協会にも頻繁に顔を出し、同じように移動支援サービスの周知を図るなどした。

4. 福祉有償運送団体同士の緩やかなネットワーク組織で底上げ

一方、「もび〜る」の取り組み前から、杉並区では、福祉有償運送運営協議会とは異なる任意組織である「福祉有償運送団体連絡会」が自主的に開催されており、現在、年4回の会合が行われている。ここでは、利用件数や利用者の推移や変化、対応方法などについての情報交換や、補助金の交渉に関する協議などを行っているという。また、杉並区保健福祉部管理課の職員も参加しており、「各団体の様子や福祉有償運送の現状が把握でき、貴重な機会」と職員は話している。

地域の福祉有償運送団体が組織の壁を越えて、このように緩やかなネットワークを構築しながら、地域の外出支援サービスの底上げを図ってきたことが、地域全体をカバーする俯瞰的な仕組みづくりの実現に間接的に作用してきたのではないだろうか。



見どころ

1. 行政施策を上手く、積極的に使いこなしている

外出支援サービスの運営の安定化のため、「もび〜る」運営や「ゆうゆう館」の受託などを行い、財政基盤を確かなものになっている。

2. 生涯学習施策「すぎなみ地域大学」で福祉車両運転協力員講座を行い、人員確保

運転者の増加に貢献している取り組みの一つが、地域サービスを住民自らが担うために必要な知識・技術を学び、具体的なサービスの供給に結びつける生涯学習施策「すぎなみ地域大学」で行われる福祉車両運転協力員講座である。

この講座は、住民主体の外出支援の主管課である保健福祉部管理課のプッシュによって実現した。一団体が移動支援の普及啓発や担い手・財源確保、サービス実施等をすべて担えれば良いのかもしれないが、そのような十分な体力がある団体は、そもそもそれほど多くはない。移動支援サービスをパブリックな社会基盤と捉えれば、公的な機関の関与は必須であり、公的な機関と活動団体とが役割を分担すれば、活動はより効率的になる。

「必ずしもすぐに運転協力員の登録につながるわけではないが、受講者が一定程度、地域にいれば、何年か経って登録につながることもあり、メリットは小さくない」と「おでかけサービス杉並」の事務局スタッフは、協働体制による利点を強調する。

3. 「もび〜る」でPRと必要な高齢者への利用促進、移動サービス事業者のすみ分け

「もび〜る」が、前述の事業者・団体間の緩やかなネットワークをベースとし、利用者や支援者に外出支援サービスに関する情報提供や予約代行などを行う中で、移動支援サービスが当たり前の社会インフラであるというアピールを行うとともに、住民主体の福祉有償運送団体や福祉限定タクシーなどの事業者・団体間の役割分担やすみ分け、機能分化を促進している側面がある。杉並区も「もび〜る」の受託先であるおでかけサービス杉並が利用方法などの説明を丁寧にしてくれるので、事業者・団体間のすみ分けができてきた」と評価している。



そのような取り組みの結果、より利用者にマッチしたきめ細かい移動支援サービスが地域に育つことになる、と思われる。

4. 団体解散という危機にも活きた緩やかなネットワークを背景とした「もび〜る」

こうしたネットワーク基盤が存在したことが奏功した出来事があった。福祉有償運送団体の一つがやむなく解散する事態に、このネットワークが活きた。すなわち、その利用者195人と運転者をセットで、迅速に各団体に振り分けることができたのだ。

「代表者が亡くなり、家族が受け継いだものの、上手くいかず、解散に至った際、もび〜るの機能として想定されてはいなかったけれど、区にも報告を行いながら、もび〜るとして団体間の調整を行って移籍を支援した」と担当者は振り返った。

団体同士の連携は、経営が必ずしも安定的でない外出支援サービスのこのような危機管理に際しても機能する重要な基盤なのである。

課題

1. 需要に見合う福祉有償運送の供給量をどのように確保するか！？

順調な経過をたどっているが、課題がないわけではない。

その課題とは、2040 年をピークとした一層の高齢化と、それに伴い増加する移動困難者の拡大である。

杉並区によれば、令和元年度の移動困難者は 3 万 3651 人（要介護認定者 2 万 2312 人、身体障害者 4376 人、知的障害者 2636 人、精神障害者 4325 人。福祉車両必要者 7922 人、セダン車可能者 2 万 5729 人）。総人口に占める割合は 5.8% で、年々増加している。一方、同年度の移動サービス供給量（件）は、19 万 7652 件で、これを移動困難者数で割り返すと、移動困難者一人当たりの移動サービスの年間利用回数は、約 5.9 回となる。1 回の外出には往復の利用が必要なので、年間の外出機会はわずか 3 回ということになる。

しかも、移動支援サービスの総供給量に占める福祉有償運送等の割合はそれほど高くはなく、実はタクシー券が圧倒的な割合を占めている。タクシー券は、手帳等級のみを支給要件とし 1 か月 5300 円（燃料費助成との選択可）支給されており、その額は東京 23 区内でも高い。ほかにも、リフト付タクシー補助券（予約料・迎車料・スタッチャー使用料を補助）が支給されており、これらが外出を後押ししている側面がある。

杉並区では、超高齢化に伴う今後の移動困難者の増加に対応するには、民間タクシーや介護事業者等を含め、福祉有償運送によるサービスのさらなる供給の充実が必要となると見ている。そのため杉並区は、移動支援を保健福祉計画の重点事業として位置づけている。

需要に見合う移動支援サービス供給をどのように効率的に、また人とのつながりを重視しながら図れるかが、これからの避けられない重要な課題と言えるだろう。

5. 地域と市との協働「のりあい」&大和市

- 所在市町村名 神奈川県大和市
- 実施組織名 地域と市の協働「のりあい」
- 市町村担当課 大和市街づくり総務課

【特徴】

運転者や運営・事務局担当者の属性（母集団等）、増減とその原因

- ・ 運転者は住民運行から交通事業者への業務委託に変更となったため、現在は相鉄バス（株）の乗務員が担当している。
- ・ 添乗支援活動（有償ボランティア）は、サービス開始当初から現在も継続している。
- ・ 添乗者は事務局員を兼務している地域の女性を中心に、家族の介護などを理由に数名が活動から引退しているが、新しいメンバーが加わっている。
- ・ 団体の会長は町内会長経験者で、準備段階から現在に至るまで職務を継続している（今年度末で引退）。役員、事務局長をはじめ事務局担当者（添乗者）に若干の変更があったが、コアメンバーはサービス開始当初から変わっていない。

1. 利用状況の変化（利用者の状態、利用者数）とその原因

- ・ サービス開始の2010年は8,672名、直近の2019年はおよそ2.8倍の26,849名が利用している。2015年を除くすべての都市で利用者数が増加している。
- ・ おもな利用目的は通院と買い物。
- ・ もともと一部の停留所で乗り残しが発生する状況であったが、2012年・2015年・2019年に増便しているため、輸送力がアップしている。

2. 財政状況の変化とその原因

- ・ 運営経費は大和市からの協業事業負担金、団体所属自治会員からの基礎支援金、利用者からのカンパ、地域の祭りやバザーの出店売上、個人・法人からの寄附金で賄っている。
- ・ 利用者からのカンパについては、サービス開始当初は1回200円を目安に乗車時に募っていたが、神奈川運輸支局より「運賃にあたる」と指摘を受け中止し、事務局員が利用者宅を訪問してカンパを募る方法に変更した。

3. 行政や社会福祉協議会等との関係、地域の反応とその原因

- ・ 市からの提案で2019年より住民運行の許可登録不要の運送から、運行を相鉄バスに委託することになった。現在も継続している添乗支援活動についてはサービス開始当初、前向きな理解があったものの、現在は自律的な（市の予算に依存しない）運営を促されている。

見どころと課題

見どころ

- ・ 住民発意で企画・運営、行政の支援を受けて運行を開始。後に行政が交通事業者へ運行部分を委託（添乗支援部分は住民で継続）した事業モデル。
- ・ 住民ボランティアが添乗して乗降補助、車内のコミュニケーションを促し、高齢者の見守りなど

を行っており、地域に根差した温かみのある路線として活躍している。

- ・ 年1回開催される「のりあい」主催の地域交流会では、関係者を集めた事業報告、意見交換、地域の催し物で盛り上がり、添乗支援活動と合わせて地域のコミュニティづくりに貢献している。

課題

- ・ 一部の停留所で乗り残しが発生している。住民運行時代は運転者が待機して、乗り残った乗客を自家用車で目的地まで運んでいたが、現在は行っていない。2019年度は362名の乗り残しがあった。増車・増便など対策が求められているが、予算の関係で市は難色を示している。
- ・ 添乗支援活動について、必要性を感じ謝礼の増額など市に理解と支援を求めている団体に対して、自立運営を促す大和市担当課との間に考え方の相違がある。添乗支援活動を継続させるためにどのような施策が必要か考える必要がある。
- ・ 団体の役員、事務局員の高齢化で代替わりが円滑に進んでいない。今年度で引退する会長の後任も取材当時は決まっていなかった。

社福協調査研究事業 ヒアリングレポート（2020.12.24実施）

調査概要

団体名	地域と市との協働「のりあい」		事業形態	市町村と地域住民（2018年～バス会社が加わる）					
開始年次	2010年	運送形態	一般乗合旅客自動車運送事業＋団体による添乗支援						
予約	なし	利用者 居住地域	大和市西鶴間、上草柳を中心に、鶴間、下鶴間、南林間などの周辺地域						
乗客限定	なし								
降車場所設定	あり	設定場所	定時定路線で大和市内の西鶴間、上草柳、鶴間、下鶴間、南林間地区を運行						
居住地域と降車場所の関係			「居住エリア」の外にも「降車場所」があるが、「居住エリア」も「降車場所」も全て1つの市町村の中にある						
運行車両情報		ハイエース（旅客定員9名）3台（2台稼働・1台予備） ※大和市所有							
運転者 情報 一部添乗者 情報あり	合計 ※添乗者	14人	～64歳	-	65-74歳	-	75歳～	-	
	稼働人数（2020.3） ※添乗者	不明	雇用形態	運転者：大和市が運転業務を相鉄バス（株）に委託 添乗者：有償ボランティア					
	謝礼報酬	運転者：業務委託費より相鉄バス（株）が給与支払 添乗者：1便あたり300円							
利用形態	介助者同乗	添乗者としてほとんどの便に乗車				複数乗車	あり		
運送対価	150円／回								
収入状況	運送対価	交通事業者へ支払		会費収入		なし			
	補助金・助成金	なし		業務委託費		なし			
	自治体からの補助	なし		寄付金・協賛金		あり（3位・バザー出店）			

	助成			
	町内自治会費	あり（2位）	自己負担金	なし
	その他収入	あり（1位）	収入総額（直近年 度）	1,538,087円
運送実績 (2020.12)	稼働日数	30日	利用者数	2,367人
運転者 求人 添乗者含 む	実施した施策	運転者ボランティアで実施していた時は、添乗者が必ず同乗することを条件に、地域の住民・知人からの口コミで募る（のりあいNEWSで報告）。		
	効果があった施策	添乗者が全便同乗することで、広範囲での広報、知人からの口コミ等、求人効果があった。		
収支改善	実施した施策	なし		
	効果があった施策	なし		

【特記事項】

- ・ 「のりあい」は、地域内の狭い道路も通行できるワンボックス車を採用、住宅街と鶴間駅、大型商業施設「大和オークシティ」、市役所、市立病院など生活に必要な場所を結ぶ乗合交通で、多くの地域住民が利用している。
- ・ 本格運行開始は2010年だが、2007年から住民の動きがあり、2009年に準備委員会を立ち上げている。
- ・ 運転者は市が委託している運行会社（相鉄バス）の乗務員が担当しているため、詳細データは不明。
- ・ のりあいの運行は、大和市と地域の協働事業として1期3年の協定を結んでいる。取材当時は4期目の2年目。
- ・ 添乗者への謝礼報酬は市から団体に支払われる協働事業負担金（表中の「その他収入」）を中心に、自治会支援金などから充てられている、支払の名目は添乗支援活動に対してではなく、バス停の清掃など環境整備活動に対して支払われている。
- ・

調査対象団体の沿革

2010年 のりあい運行開始（乗合バス運行準備会→のりあい運行委員会）

2007年、交通不便地域の解消に向け、地域住民から提起があったことを受け、2008年に神奈川県とNPO かながわ福祉移動サービスネットワークが、神奈川県の協働事業に応募、採用され、西鶴間・上草柳地区を対象に地域交通創出のワークショップを実施。川崎市宮前区の「野川南台コミュニティバス『みらい』」の視察など、ワークショップを経て地域住民によるバス運行を目指す「乗合バス運行準備会」を発足。その後、ルートの再確認、地域への広報を兼ね、1週間・1ヶ月・1ヶ月と検証を行い、3期に渡る試験運行と協議を重ね、2010年に大和市との協働事業として「のりあい」の運行を開始（運転・添乗は地域住民、車両や維持費は市が負担）、団体を「のりあい運行委員会」に改組した。

2012年 参加自治体の拡大、増便、増車を実施（のりあい運行委員会→地域と市の協働「のりあい」）

運行開始から3年、団体を「地域と市との協働「のりあい」」に改組し、活動をさらに拡大。新たに2自治会が活動に参加し（7自治会→9自治会）、運行便数を1日10便から15便に増便、路線も一部

変更した。乗り残し対応としてボランティアがマイカーで待機する体制をつくと同時に市へ要望を続け、運行車両台数を1台から2台へ増車。

2019年～ 交通事業者による運行委託に移行 ★ サービス維持の危機

月～金曜にかけて毎日18便を運行していた2015年、神奈川運輸支局より大和市へ、「のりあいの」運行形態を許可登録不要の運送として継続させることは困難であるという指摘があり、交通空白地有償運送も検討したが、市から交通事業者を使って運行を継続する提案を受ける。半年にわたる協議の結果。運行を相鉄バス(株)へ委託することが決定。地域住民が参加するバス運行終了の危機を迎えたが、地域づくりや高齢者見守り活動は続けたいという団体の強い要望で、これまで行っていた添乗支援活動については、今後も継続するという事で大和市と合意、現在に至る。相鉄バスは、のりあいの特徴を生かして、コミュニケーション能力の高い運転手を付けるよう努力してくれている。



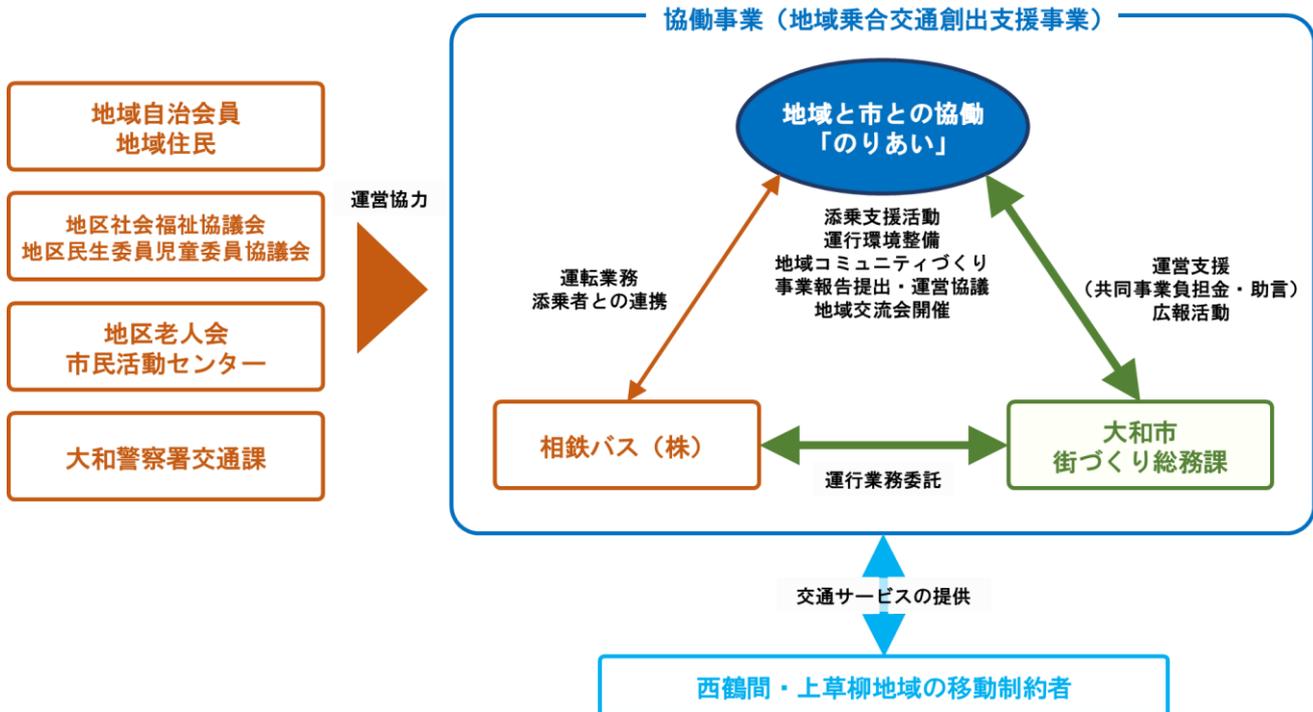
大和市の立地と「のりあい」運行エリア

「のりあい」運行ルート



「のりあい」運行ルート

調査対象団体の相関図



ヒアリング内容

対象者	滝沢 誠 様 (地域と市との協働「のりあい」 代表) 入澤 牧子 様 (地域と市との協働「のりあい」 事務局長) 箱崎 淳 様 (大和市街づくり総務課街づくり調査係) ※書面による回答
ヒアリング担当	河崎、滝口

1. 運営または運行団体へのヒアリング 【滝沢会長 入澤事務局長】

滝沢会長、入澤事務局長はのりあい運行準備会からのコアメンバー。当時滝沢会長は南鶴間自治会会長、入澤事務局長は、のりあい運行委員会発足時は事務局次長として会の運営に携わる。

① 現在の移動サービスの実施体制と構成メンバーの役割分担、集め方

- 1) 運転者：どのように集まったか、どのような役割（サービス内容等）を果たしているか
 - ・ 地域住民、福祉有償運送団体などへの呼びかけで、車の運転が好きな退職者男性を中心に 11 名集まった。運行開始当初、運転は午前 2 名・午後 1 名のローテーションで行っていた。
 - ・ 事業内容変更により、2019 年より運転は相鉄バス（株）の乗務員が担当している。
 - ・ 添乗者は、ほとんどが事務局員を兼務しており、住民発意のメンバー（おもに地域の女性）が担当している。役割は乗降のお手伝い、車内での見守り、コミュニケーション、電話連絡（道路状況・乗り残しの確認）、バス停及び運行ルートの整備・環境美化など。
- 2) 事務局担当：どのように集まったか、どのような役割を担っているか
 - ・ 公共交通不便地域（市の定義：駅から 700m、バス停から 500m の地域）の解消を求めた住民発意のメンバー（おもに地域の女性）で構成。
 - ・ 事務局担当は運転者、添乗者、電話担当のシフト作成（現在は添乗者・電話担当のみ）、会計、輸

送実績の集計・分析、添乗支援活動の推進管理、広報活動、連絡調整等を行う。

- 3) 利用者：どのように集まったか、登録者と実利用者はそれぞれ何人か
 - ・ もともと移動に不便を感じていた地域住民に加え、大和市広報、複数のメディア紹介などで地域の移動制約者に認知され、利用者が集まった。
 - ・ 乗合交通のため登録制をとっていない。(発足当初は許可登録不要の運送、現在は一般乗合旅客自動車運送)
 - ・ 利用者は年間で延べ 26,849 人(2019 年度実績)、1 便当たりの平均利用者数 4.6 人、利用者の 31.6%が杖や買い物カート、シルバーカー(押し車)を利用している高齢者。
- 4) 法人の組織運営体制について、誰がどのような役割を担っているか
 - ・ 役員会(18名) ⇒ 意思決定・決裁(役員・事務局員で構成)
 - ・ 運営会議(13名) ⇒ 「のりあい」運営の重要基本事項を協議(役員・事務局員で構成)
 - ・ 担当者会議 ⇒ 実務を中心に課題、調整共有、意見交換(事務局員・住民ボランティアなどで構成)
 - ・ 三社連絡調整会議 ⇒ 地域(住民組織)と大和市(まちづくり総務課)、交通事業者(相鉄バス)による実務協議

② スタート時から今までの変化、理由、影響

- 1) 利用者
 - ・ 運行開始の 2010 年度は利用者数延べ 8,672 人。その後利用者は年々増加、直近の 2019 年度は、およそ 2.8 倍の延べ 26,849 人が利用した。
 - ・ 利用者増の背景としては、人口の微増+高齢化率の増加(2010 年 18.52%→2020 年 23.91% ※大和市全域)が考えられる。また、2012 年度に 2 自治会が「のりあい」に参加、増便、増車、ルート変更の実施、2015 年度にはさらに増便、ルートの拡大、2019 年にはこれまで平日 18 便運行のみだった運行に土日休 12 便を追加した。増え続ける需要に対応して利用者が増えてきている。
- 2) 運転者
 - ・ のりあい運行委員会発足時は 11 名の運転ボランティアが活動に参加していた。その後増便に伴い人員も増加、運転ボランティアが終了する 2018 年には 13 名の運転者が活動に参加していた。退職者男性高齢ドライバーが中心で、2019 年に相鉄バスに運行業務委託後は、ほとんどの方が「のりあい」の活動を引退した。
 - ・ 添乗者に関しては、のりあい運行委員会発足時 16 名、10 年間で増減はあったが、現在は 14 名体制で添乗支援活動を行っている。添乗者に関しては高齢化が進み、家族の介護等で多忙になり引退する者も出てきた。若返りが課題のなかで、30 代女性が新たに添乗者として参加するなど、徐々にではあるが世代交代ができてきている。
- 3) 代表等、運営担当者
 - ・ 滝沢会長は準備段階から運営にかかわっており、現在に至るまで代替わりは起っていない。現在事務局長の入澤さんは、のりあい運行委員会発足当時は事務局次長だった。発足から現在に至るまで、団体のコアメンバーに大きな変更はない。

4) 運行主体の組織体制

- ・ 運行開始時の住民組織は7自治会で構成されていたが、近隣自治会から参加の要望があり、協働事業開始3年目の2012年度に2自治会増えて9自治会での運営体制となった。
- ・ 2010年から2018年までは住民組織の中に運転ボランティア、運行車両管理が含まれていたが、2019年以降は大和市が運行部分を相鉄バスに委託したことで、組織変更があった、

5) 事業・活動の種類

- ・ 運行開始より年1回の開催を継続している地域交流会に加え、2013年度より地域自治会、団体の祭り、バザー等に参加、地域のコミュニティに関わることで、のりあいの認知向上と事業収益の一部を賄うことができている。
- ・ 2014年度より「編み物教室、ホッと！な集い」を月1~2回定例で開催、地域のコミュニティづくりに貢献している。

6) 運行車両の車種・台数

- ・ 2009年度実施の試験運行ではレンタカーを使用、運行開始の2010年からは大和市の「のりあい」専用車両を使用している。2012年度からは専用車両を1台追加して2台体制で運行していた。
- ・ 2019年度より相鉄バスが車両運行を担当、2台の稼働車両に1台の予備車を追加、車内設備も路線バスと同様の架装を施した専用車両の3台体制で運行している。

7) 移動サービスの仕組み

- ・ 運行便数が需要とともに平日10便（2010~2011年度）、平日15便（2012~2014年度）、平日18便（2015~2018年度）、平日18便+土日休日12便（2019年度~）と段階的に増加した。
- ・ 運行開始当初は許可登録不要の運送であったため、運賃としてではなく任意で1回の利用当たり200円のカンパをお願いしていたが、2015年に大和市を通じて神奈川運輸支局より「運送対価に相当する」という指摘があり、車内での徴収を中止した。
- ・ 2011年度から2018年度まで、バス停で乗り切れなかった「乗り残し」への対策として、運転者の自家用車を使用して、乗り残し利用者を目的地まで運ぶ輸送補完を行っていたが、2019年度より相鉄バスに運行委託を開始したことに伴い、対応を終了している。

8) 組織の財政状況

- ・ 活動資金の中心は大和市より支給される協働事業負担金（80万円）で、その他に地域と市の協働「のりあい」の活動に参加している9自治会で、1世帯当たり年間120円を基礎支援金として、自治会費とともに徴収している。
- ・ 相鉄バスへの運行委託費を含めた市の事業総予算は年間約4,100万円、協働事業負担金はその中から支払われている。
- ・ 地域の祭りやバザーの出店売上、編み物教室の参加費、個人・法人などからの寄附金も活動財源となっている。
- ・ 2015年に市担当課より中止の指導を受けた、乗車時に利用者から支援してもらっていた1回200円のカンパについては、事務局スタッフが毎月利用者宅（850世帯）を回り、個別にカンパをお願いしていた。それが個々人の実情を知ることになり、見守り活動につながっていった。

9) 市町村行政やほかの団体等との関係

- ・ 大和市街づくり総務課
計画段階から協力関係にある。のりあい運行事業全般の管理、関係機関との連絡調整、事業予算の確保などを行う。担当課職員も住民組織の会合に参加、市内他地域へ同じ事業モデルの展開を模索するなど、運行開始当初から事業に力を入れていたが、乗車カンパについて中止の指導や交通事業者への運行委託実施など、徐々に関係性が変化する。現在は事業予算削減を名目に添乗支援サービスの自立的な（市の予算を使わない）運用を求めている。
- ・ 相鉄バス株式会社
2019年度の運行業務委託からの関係。住民組織との契約ではなく、大和市が相鉄バスと業務委託契約を交わしている。運営上の接点は添乗者と乗務員による現場のコミュニケーションと、年1回開催している地域交流会（2018年・2019年開催時に参加、2020年は新型コロナウイルスの影響で開催中止となった）。
- ・ その他、準備段階から大和警察署が運行ルートや停留箇所の設定についての助言をおこない、運転者・添乗者・電話担当への交通安全教室を開催するなど、協力関係にある。

10) 実施している移動サービスの持続可能性につながったと捉えている取り組み

- ・ 添乗支援活動の継続
運行当初から行っている添乗支援活動を継続することで、組織の活動意欲を維持することができている。運行業務が交通事業者へ移管された後でも「地域住民参加型」の交通として持続できている。
- ・ 年1回の地域交流会
市長を含むのりあい関係者、地域住民が集まる地域交流の場となっている。地域学校の部活動やサークル活動の発表など、参加者が楽しめるイベントも催されるなど、「のりあい」が地域に根差した活動を継続していくために必要な行事となっている。

11) 移動サービスに存続の危機はあったか

- ・ 2015年に大和市を通じて神奈川運輸支局より、「のりあい」の当時の運営方法（乗車時にカンパを集めて許可登録不要の運送を1日18便実施していること）について、継続させることが困難である、と改善を要求された時がサービス存続の危機だった。
- ・ 2016年には大和市、神奈川運輸支局、交通事業者、かながわ移動ネットなどと「のりあい」今後に関する検討会を3回実施、議論を重ね、大和市より「のりあい」に交通事業者を加えて持続するという提案があった。
- ・ 滝沢会長はじめ「のりあい」のメンバーは、住民による運営が何とか継続できないものか検討し、これまで過疎地を対象としていた過疎地有償運送が、2015年4月より都市部でも地域で合意があれば実施できるように改正された「公共交通空白地有償運送」について、「のりあい」運行地域が適用となるかを模索、調査したが、適用が難しいということが分かり、運行を交通事業者に委託する市の提案を受け入れることとなった。
- ・ 協議の結果、2019年4月から「のりあい」の事業主体は大和市が担い、相鉄バスが運行部分を担当することとなったが、「のりあい」の住民組織は、これまで通り市との協働事業（地域乗合交通創出支援事業）として、添乗支援活動などの運営部分を引き続き担当することとなった。

③ ご意見

- 1) 組織の内外から、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関する意見が出ているか。
 - ・ 乗車が集中する停留所での乗り残し解消。2019年度は362名の乗り残しがあった。住民運行を行っていた時は、乗り残しに対して運転者の自家用車を使った即対応を行っていたが、相鉄バスに運行委託を開始してからは対応していない。相鉄バスも課題として認識しており、大和市へ増車の打診をしている。2021年6月までに市と相鉄バス、住民組織の3者で対策をまとめ、2022年の事業計画に盛り込む予定。
 - ・ 大和市にもっと添乗支援活動の意義を分かって欲しい。添乗者に会いたくて「のりあい」を利用する人もいる。乗降のお手伝いや外出促進、車内のコミュニティづくり、見守りによって、今後の介護保険事業予算にどれほどの効果をもたらすかを、福祉の視点からも検証して欲しい。
 - ・ 添乗支援活動に行政の予算を付けてほしい。現状、市からの協働事業負担金(80万円)は「のりあい」のルートおよび停留所の環境整備費用の名目で支払われていて、添乗支援活動に対してではない。現在は1便300円の謝礼だが、適正な対価を提示できれば活動に参加する人の輪を広げることができる。私たちは乗り物に係る活動をしているが、乗り物としての対価を受け取ることができない。だからこそ行政の支援が必要。
 - ・ 参加自治会との合意形成が難しくなっている。自治会役員が代替わりすると、1世帯当たり年間120円の支援金に徴収についての反対意見も出てくる。「のりあい」の必要性を地域住民に理解してもらえないと事業継続は難しい。
 - ・ 現在、「のりあい」運行地域(西鶴間・上草柳地区)には生活支援体制整備事業における第2層協議体の設置が大幅に遅れており、高齢化など地域の課題を話し合う場がない。
 - ・ 買い物カートやシルバーカーの利用者(現在乗客の約30%以上)が増えたことで、車内スペースが圧迫されている。酸素ボンベを携帯して乗車する方もいるため、解決策が必要。
 - ・ 役員、事務局員、添乗者の高齢化についての若返りが課題。
- 2) 住民参加の移動サービスに持続可能性はあるか、持続とは何年をイメージするか。
 - ・ 「のりあい」が現在の運営形態でなく、単なる行政運営のコミュニティバスとなったとしても、地域に必要な交通が存在し続けなければならない。添乗支援活動の効果など、住民参加であることの効果は大きいですが、最も必要なのは移動の足の確保継続であって、手段や手法はその後のこと。
 - ・ 現在の運営形態は、意欲のある地域住民と、住民主体の交通コミュニティづくりの重要性について理解のある行政が同じ方向を向いて進んでいくことで継続できていると思っている。
- 3) 後発の団体へのメッセージ
 - ・ 行政や地域に住民主体の移動サービスの必要性を知ってもらい、考え方を改めてもらうための活動が大切。いま必要ではない方であっても、10年後・20年後を考えて活動を継続して欲しい。
- 4) 中間支援組織(全国移動ネットや地域ネットワーク組織)への期待や要望
 - ・ NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワークとは準備段階から深い関りがあり、現在も「のりあい」の顧問に就いてもらっている。今後も継続してご指導いただきたい。

2. 運営団体とのかかわりの深い支援者、利用者、利用家族等 【メディア掲載記事 他より】

該当者のヒアリングができなかったため、団体の広報「のりあいNEWS」、講演会資料、メディア掲載記事などから該当箇所を抜粋している。

① 移動サービスにかかわるようになったきっかけ（利用でも支援でも）

- ・ 足が悪くなって駅まで徒歩で向かうことが困難になった。（利用者）
- ・ 夫が数年前に足をけがしてから夫婦で利用している。（利用者）

② どのような関わりがあるか（利用でも支援でも）

- ・ 食事と買い物に利用している。（利用者）
- ・ 通院や買い物でほぼ毎日利用している。（利用者）
- ・ 買い物と通院で週に2・3回利用している。（利用者）

③ 運行団体に対する評価、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関するご意見

- ・ 家の近くで乗降できるのが一番ありがたい。外出が楽になって人と話せて楽しい。車内での出合いがきっかけで、カラオケやダンス、お茶の教室など一緒に通うようになった。（利用者）
- ・ 一人暮らしだと話す相手がないから、「のりあい」でいろいろと話ができて嬉しい。（利用者）
- ・ ずっと継続して走ってもらわないと困る。（利用者）
- ・ この歳で親友ができた。（利用者）

④ 利用していることによる効果、変化、利用できなかったらどうか

- ・ ほとんど家にいて足が弱っていた。（利用者）
- ・ もう歩けなくなっていたと思う。（利用者）

3. 運転者（2018年までの運転者・添乗者・相鉄バス乗務員） 【入澤様（添乗者）・メディア掲載記事 他より】

事務局長の入澤さんは添乗ボランティアとしても活動している。その他、メディア掲載記事などから運転ボランティア（当時）、運行業務委託先の相鉄バスの乗務員のコメントを抜粋している。

① 移動サービスにかかわるようになったきっかけ

- ・ もともと地域の高齢者支援活動をしていた。乗合バス運行準備会発足前、最終3回目のワークショップに誘われて参加したことがきっかけ。（入澤様）
- ・ 妻の後押しを受け、運転者になった。会社員時代に先輩から退職後の地元づきあいの難しさを説かれていたが、活動で顔見知りになり、地域活動にすんなり入れた。（運転者）
- ・ 働いていた時は朝会社に行き、夜家に帰る生活。地域の人と交流できればと思い始めた。将来自分もバスが必要になる。そのために今できることをしている。（添乗者）

② 運行団体に対する評価、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関するご意見

- ・ 妊婦さんが乗ってきた時、車内は大盛り上がり。乗客みんなで祝福！世代の違う人がすぐに打ち解けられるのも「のりあい」の特徴。（添乗者）
- ・ 降りる場所がフッと分からなくなる方がたまにあり、家族や近所の方へ連絡が取れた方が良くと思い、地域の商店や民生委員との連絡体制を作った。（添乗者）

- ・ この路線は大好き。利用者に「〇〇さんお久しぶり」と名前と呼ばれて驚いた。一般路線に比べ利用者との距離が近く、親近感がわく。乗客同士の会話が弾み、90歳代の方もお一人で乗降されている。安全な乗降確保に一番気を配っているが、添乗員の存在がとても大きい。(相鉄バス乗務員)
- ・ 乗車人数と降車人数に差があるので、「のりあい」を利用した方の一部はタクシーなど別の交通機関を利用している可能性が高い。「のりあい」は他の交通機関の利用促進にも貢献していると思う。(入澤様)
- ・ (添乗者の)謝礼をもっと手厚くして若い人も安定的に参加できるようになってほしい。(入澤様)

4. 運行団体とかかわりの深い行政関係者

【箱崎様(大和市役所 街づくり総務課 街づくり調査係)】

文書によるによる回答。

① 取り組みの背景

1) 移動支援ニーズ

- ・ 人口、高齢者数、高齢化率、要介護認定率、要介護の状況
 - 全市(人口:240,853、高齢者数:57,593、高齢化率:23.91%、要介護認定者数:10,079、要介護認定率:16.98%)
 - 西鶴間地区(人口:22,419、高齢者数:5,982、高齢化率:26.68%、要介護認定者数:1,048)
 - 上草柳地区(人口:15,344、高齢者数:3,284、高齢化率:21.40%、要介護認定者数:641)
 - 南林間地区(人口:29,110、高齢者数:7,181、高齢化率:24.67%、要介護認定者数:1,304)
- ・ 高齢者の移動に関する課題
 - 西鶴間・上草柳地域は、路線バスやコミュニティバス(小型バス「のろっと」)の運行エリア外であり、交通サービスが不足するエリアだった。

② 取り組みの経緯・支援の概要

1) 経緯や概要

- ・ 開始時期
 - 2008年頃より、地域住民が主体となった地域交通運行に向けた検討が始まり、2010年に地域の住民組織と市との協働事業として「のりあい」の運行を開始。
- ・ 開始のいきさつ
 - 2008年、神奈川県とNP0(かながわ福祉移動サービスネットワーク)の協働事業により、西鶴間・上草柳地域でワークショップを3回実施。
 - 西鶴間・上草柳地域は交通不便地域であるという認識があり、不便解消のための交通サービスが必要と考えた、鶴間駅西側の自治会区域の住民が中心となって組織する「地域と市の協働「のりあい」(旧「のりあい運行委員会」)」が主体となり、10人乗りのワゴン車で地域と鉄道駅・商業施設を結ぶ交通手段の提供を開始した。

- ・ 概要、ゴール

協働事業開始当初は道路運送法上の許可や登録を要さない、ボランティアによる無償運送。現在は運行委託先の相鉄バス（株）による一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法第4条許可）。

住民組織と市の協働事業（大和市地域乗合交通創出支援事業）として協定を締結。ゴールは交通不便地域の解消。

2) 取り組みの概要

- ・ 具体的な内容

市役所を起点・終点到 7.58km、26 停留所を 1 周 37 分で循環、平日 18 便、土休日は 12 便で運行。車両は旅客定員 9 名のワゴン車、相鉄バス（株）に運行委託している。

添乗員が同乗し、乗降補助や車内でのコミュニケーションを行う。

- ・ 行政計画への位置づけ

地域公共交通網形成計画（網形成計画以前は「大和市総合交通政策」）、大和市健康都市プログラム、高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画にて、展開施策の一つとして搭載している。

- ・ 支援の具体的な概要

許可登録不要の運送を行っていた時期は、車両の確保（ハイエース 2 台）、管理と広報活動。（市報・HP など）

交通事業者への委託後は、委託契約と広報活動。

③ 取り組みの拡大や維持に向けて

1) 転換点の支援

- ・ 取り組みの転換点

地域団体メンバーの高齢化が進み、事業の継続性に対する懸念が顕在化。

- ・ 転換点への対応

当該地域における乗合交通の必要性を再確認するとともに、他地域でのワゴン車両によるコミュニティバス運行の事例を踏まえ、当該地域に対しても市として交通サービスの提供が必要と判断し、安全性を確保する観点から、運行を住民から市の役割に変更、交通事業者へ委託する方針を決定した。

添乗については、地域の役割として事業継続することを地域団体と共有。

④ 取り組みの効果

- ・ 個別および全体的な効果

主観的・客観的な効果

- ・ 2013 年より運行開始したワゴン車両による市のコミュニティバス「やまとん GO」運行の先行事例として評価。
- ・ 市と地域の協働「のりあい」事務局主催の地域交流会開催など、地域コミュニティづくりに貢献。
- ・ 地域住民が当事者として関わり、関係者と顔の見える関係を作ってきたからこそ実現してきた。
- ・ 運行にあたっての周辺環境（バス停環境の美化や走行に対する地域の理解等）について、地域の

協力があることは、地域に支えられる交通を実現していく上で評価している。

⑤ 取り組み継続に向けた今後の課題

1) 今後の課題と支援

・ 今後の方針等

協働事業として、地域と市との役割分担・費用負担の在り方については、継続的に地域と検討していく必要がある。

添乗については、地域の役割としてより自立的な運営に移行することを期待している。

今後も、地域団体と協働のもと、地域に愛される交通サービスとして継続していきたい。

2) 「のりあい」と同様の交通サービスを、他地域で展開する可能性について

定時定路線運行に関しては、(住民主体で)企画・運営を行うには相当な労力が必要であり、取り組む意欲のある地域は想定できない。

地域包括ケアシステム構築を目指す、地域における生活支援等に向けた活動にあつては、買い物支援のための互助による移動など、より小規模な取り組みが生じつつある。

6. NPO 法人ふるさとづくりやらまいか&中川村

- 所在市町村名 長野県下伊那郡中川村
- 実施組織名 NPO 法人ふるさとづくり・やらまいか
- 市町村担当課 中川村総務課

【特徴】

- 1. 路線バスの廃止、タクシー事業者の営業所の撤退等に伴い、地元建設業者7社が設立したNPO 法人が地域の足の担い手に**
 - ・ バス路線の廃止、タクシー事業者の営業所の撤退後は、村が費用負担し代替路線の運行をしていたが、利便性の向上が課題であった。
 - ・ そのような中、地元建設業者7社が連携し、「NPO 法人 ふるさとづくり・やらまいか」を設立（2004年3月）。平成16年に村が検討した新交通システムのうち、市町村運営有償運送・交通空白輸送の委託運行（巡回バス）と、過疎地有償運送（現：公共交通空白地有償運送）（NPO タクシー）を担うこととなった。
- 2. NPO タクシーの利用は減少傾向。減少の要因は、「徐々に外出しなくなる・できなくなる」、「家族の送迎のみになる」など。新しい層の利用は増えない**
 - ・ NPO タクシー「ぽかぽか」については、平成16年から運行している。当時は、利用者は2,000人/年ほどであったが、令和元年度は1,880人と徐々に利用者は減少傾向にある。利用者の減少の背景には人口減少もあるが、新しい層の利用が増えていないことが大きいように感じる。同じ人が継続して利用している中で、「徐々に外出しなくなる・できなくなる」といったことや、「家族の送迎のみになる」といったことで利用者数が減少しているように思われる。
 - ・ 体調が悪くなり、社会福祉協議会の福祉有償運送に切り替える人もいる。利用者の掘り起こしは、広報に掲載するなど村が担当してやっている。ただし、免許の取得率が高く、ギリギリまで自分で運転する人が多く、切り替えるタイミングが難しいという声も聞く。自分で運転ができなくなったころには、NPO タクシーも利用できないということが少なくない。免許返納は、あまり進んでいない。
- 3. NPO タクシーは専属の運転者1名、巡回バスは観光バスの運転の経験者など7名が運転を担当**
 - ・ NPO タクシー「ぽかぽか」については、1名が専属で運転している。手が足りないときは、有償運送の講習を受けた会社の事務職員4名がサポートする。専属で運転をしている1名は、もともと飲食店を営んでいたが、店を辞めたこともあり、現在は専属で運転をしている。
 - ・ 多い日で1日に5件程度、少ない時は1日1件のときもあり、忙しすぎるということはない。
 - ・ 巡回バスの運転者は、NPO タクシーの運転者の紹介で、観光バスを運転していた経験者（50歳代）の方に入っていた。現在は、運転者は7名いる。高齢者は、担当時間を減らしたりなどの工夫をしている。5名が主力で、2名がサポートといった体制で回している。
 - ・ 観光バスの運転者は、コロナ禍の影響で仕事がなくなったことが理由で来てもらったという背景もあることから、今後も運転者を確保できるとは限らないと考えている。

4. 地域公共交通会議には運転者代表として NPO タクシーの運転者がメンバーに。利用者のニーズを直接伝え、運行の見直しにもつながる
- ・ 巡回バスと NPO タクシーについては、利用者のニーズを一番良く知っている運転者の意見を尊重し、その内容を行政として確認しながら、全体的な設計をしている。
 - ・ 利用者から聞いているニーズについては、運転者が地域公共交通会議で伝えることにより、巡回バスの再編に直接結びついている。NPO タクシーについては、大半が高齢者であるので、利用している高齢者のニーズを把握している。
5. NPO タクシーと福祉輸送の狭間のニーズを如何に埋めるか、如何にマイカーからスムーズに移行してもらい利用者を増やすかが課題
- ・ 来年度に地域公共交通計画を策定する予定である。
 - ・ NPO タクシーについては、ドア・トゥ・ドアのニーズ（もしくは、自家用車の運転を止めて NPO タクシーを利用した方が良くと思われる人）が増えてくるのではないかと考えている。一方で、ギリギリまで自分で運転をする方が多く、免許返納や NPO タクシーの利用が進まないという問題もある。高齢者の移動手段について、以下にスムーズに移行していくかということが課題である。
 - ・ 現状では、「NPO タクシー」と「社協が担う福祉有償運送」の間のニーズを対象に、何かやる必要があるのではないかと問題提起はされている。そのためには、総務課と保健福祉課との連携が必要ではないかと感じている。
 - ・ 検討の中で、他の NPO 法人（社会福祉法人など）にも NPO タクシーを担ってもらってはどうかという案は出ている。そこで、福祉有償運送まではいかないけれども、少し介助が必要な人の移動支援を行えないかと考えている。

社福協調査研究事業 ヒアリングレポート（2021. 1. 12 実施）

調査概要

団体名	NPO 法人 ふるさとづくり・やらまいか		事業形態	NPO 法人				
開始年次	2005 年	運送形態	交通空白地有償運送					
予約	予約あり	利用者居住地域	中川村に住所のある方のみ利用可能					
乗客限定	あり							
降車場所設定	特定の地点に限定	設定場所	病院・医療施設、駅・バス停、村内はどこでも乗降自由、村外は 6 箇所に限る					
居住地域と降車場所の関係		「居住エリア」の市町村に隣接する市町村やそれより先にも「降車場所」がある						
運行車両情報		ステップワゴン（中川村役場所有）、ポルテ（中川村役場所有）						
運転者情報	合計	5 人	～64 歳	5 人	65-74 歳	0 人	75 歳～	0 人
	稼働人数（2020. 3）	4 人	雇用形態		雇用運転手			
	謝礼報酬	1 か月 12～13 万円程度						
利用形態	介助者同乗	なし	複数乗	時々実施している				

		車			
運送対価	村巡回バスの定期乗車券を保有する会員のみ片道定額 200 円、その他会員はエリア料金制で片道 400 円～1500 円				
収入状況	運送対価	あり (2 位)	会費収入	なし	
	補助金・助成金	なし	業務委託費	あり (1 位)	
	自治体からの補助助成	なし	寄付金・協賛金	なし	
	町内自治会費	なし	自己負担金	なし	
	その他収入	なし	収入総額 (直近年 度)	17,818,826 円	
運送実績 (2020 年 6 月)		稼働日 数	21 日	利用者数	延べ 157 人
運転者 求人	実施した施策	特に実施していない			
	効果があった施策	—			
収支改善	実施した施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動サービス以外の事業・活動の収入増 ・ 行政から支援を得る ・ 運行効率化のため、行き先を限っている ・ 対象とする利用者を限定している ・ 複数乗車を増やす・できるようにする 			
	効果があった施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動サービス以外の事業・活動の収入増 ・ 行政から支援を得る ・ 運行効率化のため、行き先を限っている 			

調査対象団体の沿革

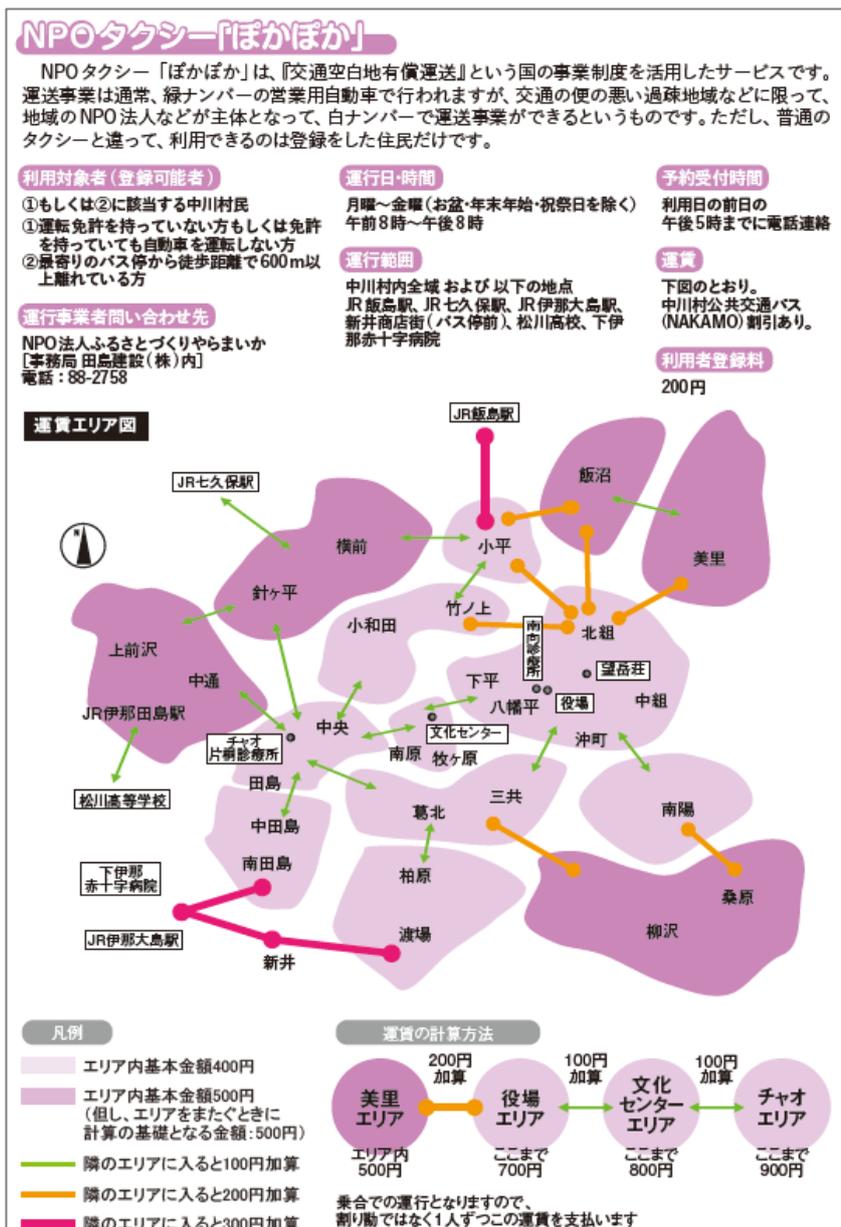
1994 年 民間バス路線が廃止

2000 年 タクシー事業者の営業所が撤退

2004 年 NPO 法人「ふるさとづくり・やらまいか」の設立と、タクシーの運行開始

- ・ バス路線・タクシー事業者の営業所の撤退後は、村が費用負担し代替路線の運行をしていたが、スクールバス・通院バスなどと目的別に整備された路線が 9 路線あり、利便性の向上が課題であった。
- ・ そのような中、地元建設業者 7 社が連携し、「NPO 法人 ふるさとづくり・やらまいか」を設立 (2004 年 3 月)。平成 16 年に村が検討した新交通システムのうち、市町村運営有償運送・交通空白輸送の委託運行 (バス) と、過疎地有償運送 (現：公共交通空白地有償運送) (タクシー) を担うこととなった。
- ・ 交通空白地有償運送 (タクシー) は、「NPO タクシー「ぽかぽか」」という愛称で運行されている。

NPO タクシー「ぼかぼか」運行エリア図



(出典) 中川村ホームページ

ヒアリング内容

対象者	小林正明 様、古田亘 様、矢澤秀雄 様(運転者代表)(NPO 法人「ふるさとづくり・やらまいか」) 高橋明德 様(中川村役場総務課総務係巡回バス、NPO タクシー運行事業担当)
ヒアリング担当	笹沼、伊藤、鈴木

1. NPO 法人「ふるさとづくり・やらまいか」

① 概要

1) 利用の状況

- ・ NPO 法人「ふるさとづくり・やらまいか」は、地元建設業者7社が連携し設立されたが、事務局は田島建設の中にある。

- ・ NPO タクシー「ぽかぽか」は、一対一の送迎で予約の時間が一緒になった場合は乗り合うこともあるが、多くの場合は一対一対応である。利用者の大半は高齢者であり、利用の目的は、買い物や病院・診療所への通院が主である。
- ・ 行き先は大半が村内であるが、隣の町の大きな病院に行く人もいる。
- ・ 利用者は高齢者には限定しておらず、稀に「(車を持っていない人が) 職場に送ってほしい」といったことや、高校生の利用もある。
- ・ 乗降に介助が必要な人はほとんどおらず、利用者の大半が一人で歩ける・外出できる人である。

2) 利用者が減少している要因

- ・ NPO タクシー「ぽかぽか」については、平成 16 年から運行している。当時は、利用者は 2,000 人/年ほどであったが、令和元年度は 1,880 人と徐々に利用者は減少傾向にある。なお、令和 2 年度については 12 月末時点で 1,237 人の利用となっている。
- ・ 利用者の減少の背景には人口減少もあるが、新しい層の利用が増えていないことが大きいように感じる。同じ人が継続して利用している中で、「徐々に外出しなくなる・できなくなる」といったことや、「家族の送迎のみになる」といったことで利用者数が減少しているように思われる。
- ・ 体調が悪くなり、社会福祉協議会の福祉有償運送に切り替える人もいる。
- ・ 利用者の掘り起こしは、広報に掲載するなど村が担当してやっている。ただし、免許の取得率が高く、ギリギリまで自分で運転する人が多く、切り替えるタイミングが難しいという声も聞く。自分で運転ができなくなったころには、NPO タクシーも利用できないということが少なくない。免許返納は、あまり進んでいない。
- ・ NPO タクシーの使い方が、分からないという声を聞くこともある。

② 運転者の確保について

1) タクシー

- ・ NPO タクシー「ぽかぽか」については、1 名が専属で運転している。
- ・ 10 年前くらいまでは 3～4 名いたが、現在は主に運転しているのは 1 名（田島建設の社員ではない）であり、手が足りないときは、有償運送の講習を受けた会社の事務職員 4 名がサポートできる体制となっている。
- ・ NPO タクシーに使用する車両として登録している社用車もあり、サポートする職員はその社用車を使用している。
- ・ 専属で運転をしている 1 名は、もともと飲食店を営んでいたが、店を辞めたこともあり、現在は専属で運転をしている。
- ・ 多い日で 1 日に 5 件程度、少ない時は 1 日 1 件のときもあり、忙しすぎるといったことはない。
- ・ NPO タクシーは村から補助金をもらって運営・運行しているが、別途、バスの運行を受託している（村営の「交通空白地有償運送」）ことで NPO タクシーを運営できているという側面もある。

2) バス

- ・ バスの運転者は、NPO タクシーの運転者の紹介で、観光バスを運転していた経験者（50 歳代）の方に入ってもらった。現在は、運転者は 7 名いる。路線は 3 路線であるが、7 名いれば連続運転を避けることもできる。
- ・ バスの運転については、時給である。高齢者は、担当時間を減らしたりなどの工夫をしている。

5名が主力で、2名がサポートといった体制で回している。

- ・ バス会社で運転をしていた経験者が多い。皆さん、出身が中川村の方で、顔なじみの方である。
- ・ 年齢層は、75歳に近い方が2名、70歳が1名、60歳代後半が2名、60歳代前半が1名、50歳代半ばが1名といった構成である。
- ・ ただし、観光バスの運転者は、コロナ禍の影響で仕事がなくなったことが理由で来てもらえたという背景もあることから、今後も運転者を確保できるとは限らないと考えている。
- ・ NPO タクシーは利用者が減少傾向であるが、バスの方は小学生と高校生を対象に、利用しやすい運行時間を調査して東西の路線の本数を増やすなど対応をし、利便性を高めている。
- ・ 4月から子供たちに聞き取りして、便を増やしてほしいという声があり、走らせるようにしたら利用が増加している。
- ・ バスのドライバーの代表として地域公共交通会議に出席しており、ドライバーが把握している利用者のニーズなどを地域公共交通会議の場に直接届けることができる。
- ・ 車両は、マイクロ3台（ローザが2台と予備にもう1台）と、ハイエースが1台（14人乗り1台）である。

3) その他

- ・ 巡回バスを受託した当時は、建設業としての仕事が減少し、大型ダンプの運転者の仕事がないということで、そういった方々がバスの免許を取ってバスの運行を受注したという背景があった。現在は、専属の運転者が担当するという体制であり、運転のために建設会社の仕事に制約がでるということにはなっていない。
- ・ 昔から継続して運行を担当しているということもあるが、地域づくりの一環として、お手伝いしているという感覚である。
- ・ NPO 法人として収入のある事業としては、農産物加工施設の指定管理者の受託、木野駅プロジェクト（森林整備に関する事業）の事務局などがあるが、事業規模としてはバス・タクシーが最も大きい。

2. 中川村役場総務課総務係

① 概要

- ・ 巡回バスとNPO タクシーについては、利用者のニーズを一番良く知っている運転者の意見を尊重し、その内容を行政として確認しながら、全体的な設計をしている。
- ・ 地域公共交通会議は、中川村単独である。構成メンバーは、タクシー事業者3者、小中学校のPTA会長、役場内の建設課、運輸支局、警察、村内のショッピングセンターの会長、NPO 法人ふるさとづくり・やらまいかの理事、運転者の代表、総代会の会長が入っている。
- ・ 利用者から聞いているニーズについては、運転者が地域公共交通会議で伝えることにより、巡回バスの再編に直接結びついている。NPO タクシーについては、大半が高齢者であるので、利用している高齢者のニーズを把握している。
- ・ 利用者以外のニーズについては、5年前に網形成計画を作成したが、その際に1,000人を対象にアンケート調査を行った。

② 運行費用

- ・ 巡回バス・NPO タクシーの委託費は、約1,200～1,300万円（うち、250～350万円がフィーダー

システムの補助)である。バス事業全体としては、維持費などを加えて、年間約 1,400~1,500 万円程度である。運賃収入は、年間定期券の購入によるものが、年間 150~180 万円程度である。

- ・ 巡回バスの利用者数は、令和元年度は 22,045 人、今年度は 16,200 人(12 月末時点)である。

③ 課題認識と今後の方針について

- ・ 来年度に地域公共交通計画を策定する予定であり、村としては丁度今後の方針を検討しているところである。
- ・ NPO タクシーについては、ドア・トゥ・ドアのニーズ(もしくは、自家用車の運転を止めて NPO タクシーを利用した方が良いと思われる人)が増えてくるのではないかと考えている。一方で、ギリギリまで自分で運転をする方が多く、免許返納や NPO タクシーの利用が進まないという問題もある。高齢者の移動手段について、以下にスムーズに移行していくかということが課題である。
- ・ 地域公共交通計画は、複数の課で検討をしている。巡回バスと NPO タクシーについては総務課の所管であるが、交通政策・地域公共交通計画になると地域政策課が担当である。また、公共交通会議の事務局には地域政策課と保健福祉課、商工観光課も入っている。
- ・ 村として、少子高齢化が進むということは共通認識であるが、保健福祉課では、まだ保健福祉課として移動支援を行うという認識は強くはない。福祉有償運送は、保健福祉課である。
- ・ 現状では、「NPO タクシー」と「社協が担う福祉有償運送」の間のニーズを対象に、何かやる必要があるのではないかと問題提起はされている。そのためには、総務課と保健福祉課との連携が必要ではないかと感じている。
- ・ 保健福祉課の事業で、タクシー券を扱っているが、一般のタクシー向けで NPO タクシーには利用できない。NPO タクシーに利用できるようになると、一般のタクシー利用者がいなくなるのではないかと懸念もある。
- ・ 対象者は 65 歳以上で日中独居の方である。発行数は増えているが、利用数は増えてはいない。土日については、公共交通は全く動いていないので、一般のタクシーのみになってしまう。
- ・ 検討の中で、他の NPO 法人(社会福祉法人など)にも NPO タクシーを担ってもらってはどうかという案は出ている。そこで、福祉有償運送まではいかないけれども、少し介助が必要な人の移動支援を行えないかと考えている。このような、如何に隙間を埋めるかという議論は、総務課と保健福祉課の間でなされている。
- ・ 民間のバスが廃止されたことや、タクシー事業者の営業所が撤退したことなどを背景に、「NPO 法人ふるさとづくり・やらまいか」が巡回バスや NPO タクシーを担ってきたという経緯があることから、「NPO 法人ふるさとづくり・やらまいか」の移動サービスは、村の公共交通システムの一部として機能していると考えている。

④ その他

- ・ NPO タクシーの利用者数が伸びていないのは問題であると考えている。来年の地域公共交通計画で住民から意見をもらってどうするかを考えたい。無料乗車を月に 1 回行う計画を立て実施したが、コロナ禍で外出自体を控えているということもあり、あまりデータはとれなかった。
- ・ 「中川チャオショッピングセンター」は、高齢者のライフラインである。バスの乗り換えもできる場所であり、買い物へ行きたいという人は多い。
- ・ 上述の無料乗車は、チャオの特売日にするなどの工夫はした。しかし、基本的には自分の車で買い物へ行く人が多い。

7. NPO 法人八代地域活性化協議会 & 氷見市

- 所在市町村名 富山県氷見市
- 実施組織名 NPO 法人八代地域活性化協議会
- 市町村担当課名 氷見市地域振興課

【特徴】

- 1. 路線バスが廃止された後の代替バスを含めて、3つのNPO法人が各々に運営する「NPOバス（交通空白地有償運送）」が過疎地の移動手段を担う**
 - ・ 氷見市には、民営の路線バスが廃止された後の代替バスを含めて、NPO法人が運営する「NPOバス」に補助をする仕組みがあるが、いわゆる民間バス事業者へ委託する市営のコミュニティバスはない。
 - ・ 現在、氷見市内には、「NPO法人八代地域活性化協議会（2005年～）」、「NPO法人余川谷地域活性化協議会（2010年～）」、「NPO法人上庄谷地域協議会（2016年～）」の3つのNPO法人がNPOバスを運営している。
- 2. NPOバスは、「八代地域」が運営していた方式を他の地域にも展開したもので、いずれも運営費用は会費と運送の対価を基本として賄われている**
 - ・ 運賃体系については、地域ごとに、運営しながら徐々に変更をしているが、「八代地域」がバス利用者から5,000円の法人会費と居住地によって異なる運送の対価を得ているのとは異なり、後発の「余川谷地域」と「上庄谷地域」は、法人会費は地域内の全世帯からそれぞれ1,000円、2,000円ずつ集め、バス利用者から運送の対価を得る方法となっている。薄く広くとる方法であり、八代地域よりも収入が安定している。
 - ・ ただし、余川谷地域については、最も定期券が高額の地域で5,000円/月であることから、年間では60,000円となり負担額が大きくなっている。
- 3. NPOバスを対象とした市の補助制度は、代替路線では40%、生活路線では50%以上を運行収入等で賄う必要がある仕組み**
 - ・ 氷見市の補助制度では、補助対象は「代替路線」と「生活路線」の2種類があり、前者は「廃止される企業路線バスの代替として必要な路線で、かつ、運行収入等が運行経費の40%以上の路線」であり、後者は「地域住民の生活に必要な旅客自動車輸送の確保のために必要な路線で、かつ、運行収入が運行経費の50%以上の路線」とされる。
 - ・ したがって、代替路線では40%、生活路線では50%以上を運行収入等で賄う必要がある仕組みとなっている。法人からは、この割合は負担が大きいといわれている。
 - ・ このような仕組みであることから、運行費用が一定であれば、地域の人口が減少するに当たって、会費を値上げをする必要が生じることになる。
- 4. 「八代地域」のNPOバスについて、利用者の減少要因は「高齢者の介護施設等への入所」や「死亡」など。現状は、会費の値上げなどで運営を維持**
 - ・ 2018年度と2019年度の利用者数を比較すると、八代地域の磯辺線については利用者数の減少が課題となっている（約10,000人→約9,000人 ※なお、2015年度の利用者数は約17,000人）。

- ・ 八代地域の利用者の減少要因の1つは、利用者である高齢者が介護施設に入所したり、亡くなったりすることで利用がなくなるケースが多いとのことである。
- ・ 現場の方に聞いてみると、バスの利用者の方が徐々に弱ってくるのが分かるとのことである。段々と身体機能が低下し、3年くらい経つとバスに乗らなくなるということが多いそうである。
- ・ 現状では会費を上げることで運営を維持しているが、限界があると感じている。

5. 担い手は「何とか見つかった」状態。NPOバスを含めた、市の地域公共交通全体の中長期的なビジョンの明確化が課題に

- ・ バスの運転手等の担い手については、現在のところは、地域の中で何とか見つかったという状況である。
- ・ 誰でも良いという訳ではなく、バスの発着地が各地域の中にあるので、その地域の方で運転してくれる人がいるのが一番良い。全然違う地域の人が運転手になっても、知っている人がいない。
- ・ NPOバスがあるから、氷見市内には移動手段があると言っている現状であるが、利用者も減少し、担い手の減少も懸念される。
- ・ NPO法人からは、市に対して今後のビジョンを示して欲しいと言われるが、他の法人との運賃体系や法人運営の考え方の違いもあり、これらを整理していく必要があると考えている。
- ・ 市の地域公共交通全体の中長期的なビジョンを、明確化することの必要性を感じている。

社福協調査研究事業 ヒアリングレポート（2020.12.25実施）

調査概要

団体名	NPO法人八代地域活性化協議会			事業形態	NPO法人			
開始年次	2005年	運送形態	交通空白地有償					
予約	予約なし	利用者 居住地域	氷見市八代地域、灘浦地域、市街地					
乗客限定	あり							
降車場所設定		なし	設定場所	病院・医療施設、福祉施設、商業施設、学校、駅・バス停など。降車場所はバス停を一応指定してありますが、本人の希望により路線上自由。				
居住地域と降車場所の関係		居住地域に隣接する市町村、及びその先にも降車場所あり						
運行車両情報		トヨタ・ハイエース(14人乗)3台(持ち主：八代地域活性化協議会) 三菱・ローザ1台(持ち主：八代地域活性化協議会)海峰小学校・北部中学校スクールバス						
運転者情報	合計	6人	～64歳	0人	65-74歳	6人	75歳～	0人
	稼働人数(2020.3)	6人	雇用形態		有償ボラ			
	謝礼報酬	最低賃金程度(1か月12万円または日給)						
利用形態	介助者同乗	なし	複数乗車		実施していない			
運送対価	年定額で5,000円、10,000円、15,000円、20,000円、25,000円または30,000円(住所地による)							
収入状況	運送対価	あり(2位)		会費収入		あり(3位)		

	補助金・助成金	あり（1位）	業務委託費	なし
	自治体からの補助助成	なし	寄付金・協賛金	あり（4位）
	町内自治会費	なし	自己負担金	なし
	その他収入		収入総額（直近年 度）	10,992,664円
運送実績（2019年度）		稼働日 数	平日5回、土・祝 日3回	利用者数 延べ13,507人
運転者 求人	実施した施策	広告等での募集、知人からの紹介・口コミ		
	効果があった施策	広告等での募集、知人からの紹介・口コミ		
収支改善	実施した施策	・会全体の運営安定化のための会費による収入増・行政から支援を得る ・運行効率化のため、行き先を限っている・運行する時間帯を定めている ・対象とする利用者を設定している		
	効果があった施策	・会全体の運営安定化のための会費による収入増・行政から支援を得る ・運行効率化のため、行き先を限っている・運行する時間帯を定めている ・対象とする利用者を設定している		

【特記事項】

- ・ 氷見市には、民営の路線バスが廃止された後の代替バスを含めて、NPO法人が運営する「NPOバス」に補助をする仕組みがあるが、いわゆる民間バス事業者へ委託する市営のコミュニティバスはない。
- ・ 現在、氷見市内には、「NPO法人八代地域活性化協議会（2005年～）」、「NPO法人余川谷地域活性化協議会（2010年～）」、「NPO法人上庄谷地域協議会（2016年～）」の3つのNPO法人がNPOバスを運営している。
- ・ 上記のデータは、この内の「NPO法人八代地域活性化協議会」についてのものであるが、当法人は磯辺線「ますがた」（2005年～）と灘浦線「なだうら」（2012年～）の2路線を運営している。
- ・ これらの運営方法は、八代地域での方法を基本として他地域に横展開したものであるが、各地域の実情やNPO法人の運営方針などに応じて、路線ごとに会費や仕組み等の細部は異なる。

調査対象団体の沿革

2000年 小中学校の統廃合に伴い路線バスが廃止。同年4月より市営バスを運行

- ・ 2000年3月の氷見市立八代小中学校の統廃合に伴い、八代地区を運行していた加越能鉄道の路線バスが廃止となった。
- ・ 同年4月より小中学校の統廃合後の通学の足を確保するため、廃止代替路線として、スクールバスを兼ねた市営バスの運行が開始された。

2001年 「八代環境パトロール隊」の活動開始

- ・ 2001年より、「八代環境パトロール隊」の地域活動が開始された。活動内容は、地域のゴミ拾いや不法投棄の防止、定期的なパトロール、市から請け負った林道の草刈りなどである。
- ・ 八代環境パトロール隊は、後述のNPO法人八代地域活性化協議会の森杉理事長が個人として行

っていた活動に賛同する仲間が加わったものであった。現在も、環境パトロール事業として継続して活動をしている。

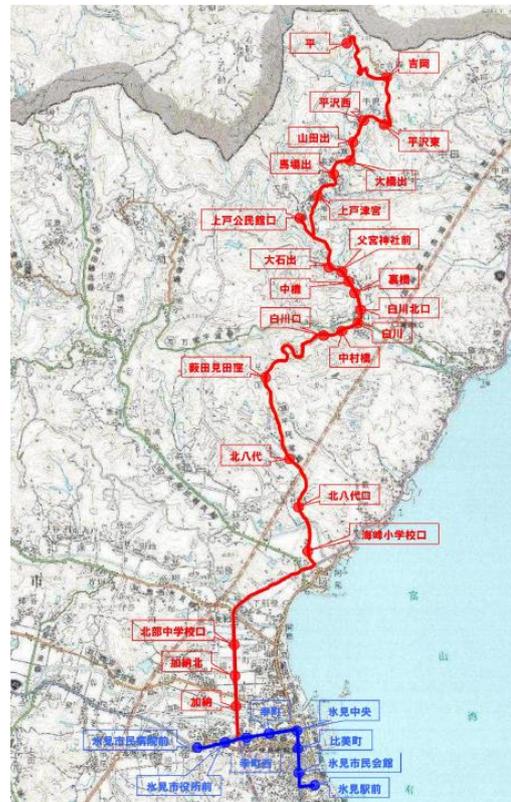
2005年 NPO 法人八代地域活性化協議会の設立と、バスの運行開始

- ・ スクールバスを利用する児童・生徒が減少し、市営でのバス路線の維持が困難となったことから、2005年8月に「NPO 法人八代地域活性化協議会」を設立し、同年10月からNPOバスの磯辺線「ますがた」の運行が開始された。
- ・ さらに、2012年4月からはNPOバス灘浦線「なだうら」の運行が開始された。なお、灘浦線の運行は灘浦地域からNPO 法人八代地域活性化協議会にNPOバスを運行してもらいたいとの要望を受け運行を開始したもので、将来的には灘浦地域が自主的に運行する体制を整えることを目指している。

磯辺線「ますがた」



灘浦線「なだうら」



(出典) 氷見市提供資料

ヒアリング内容

対象者	林 美湖 様 (氷見市役所 企画政策部 地域振興課) 森杉國作 様 (NPO 法人八代地域活性化協議会 理事長)
ヒアリング担当	笹沼、鈴木

1. 運行団体とかかわりの深い行政関係者 【林 様 (氷見市地域振興課)】

① 氷見市のNPOバスの概要

- 1) ・NPOバスを運営する3つのNPO法人について

現在、氷見市内には、「NPO 法人八代（やしろ）地域活性化協議会（2005 年～）」、「NPO 法人余川谷（よかわだに）地域活性化協議会（2010 年～）」、「NPO 法人上庄谷（かみしょうだに）地域協議会（2016 年～）」の 3 つの NPO 法人が NPO バスを運営している。

「八代地域」は、磯辺線「ますがた（5 便/日）」と灘浦線「なだうら（2 便/日）」の 2 路線（NPO バスとは別に委託のスクールバスが 1 路線）、「余川谷地域」は基石線「やまびこ」の 1 路線、「上庄谷地域」は久目線「くめバス」、速川線「はやかわバス」と熊無線「くまなしバス」の 3 路線を運営している。

もともと、2005 年から「八代地域」が運営していた NPO バスの方式を他の地域にも展開したもので、いずれも運営費用を賄う収入は会費が基本となっているが、その仕組みや費用は地域や各法人の運営方針などによって異なる。

八代地域は「年会費制」、余川谷地域は「1 か月定期券制」、上庄谷地域は「年会費・回数券併用制」である。

運賃体系については、地域ごとに、運営しながら徐々に変更をしているが、「八代地域」が一部の世帯から 5,000 円の法人会費を得ているのと異なり、後発の「余川谷地域」と「上庄谷地域」は、法人会費は全世帯からそれぞれ 1,000 円、2,000 円ずつ得る方法となっている。薄く広くとる方法であり、八代地域よりも収入が安定している。

ただし、余川谷地域については、最も定期券が高額の地域で 5,000 円/月であることから、年間では 60,000 円となり負担額が大きくなっている。

（運賃体系）

八代地域活性化協議会	
磯辺線「ますがた」	灘浦線「なだうら」
<p>■年会費制</p> <p>(1) 正会員（バス利用者） ①+②</p> <p>①法人会費 5,000 円</p> <p>②バス会費（住所地ごとに設定） 15,000 円、25,000 円、30,000 円 の 3 種</p> <p>(2) 賛助会員（事業賛同者） 5,000 円/口</p>	<p>■年会費制</p> <p>(1) 正会員（バス利用者） ①+②</p> <p>①法人会費 5,000 円</p> <p>②バス会費（住所地ごとに設定） 5,000 円、10,000 円、15,000 円、20,000 円 の 4 種</p> <p>(2) 賛助会員（事業賛同者） 5,000 円/口</p>

余川谷地域活性化協議会	
基石線「やまびこ」	
<p>■1 か月定期券制</p> <p>(1) 正会員（バス利用者） ①+②</p> <p>①法人会費 1,000 円/世帯（地域内全世帯）</p> <p>②定期券（住所地ごとに設定） 5,000 円/月、4,000 円/月 の 2 種、1 回のみ利用 1,000 円/回</p> <p>(2) 賛助会員（事業賛同者） 1,000 円/口</p>	

上庄谷地域活性化協議会	
久目線「くめバス」	速川線「はやかわバス」

<p>■年会費・回数券併用制</p> <p>(1) 正会員（バス利用者） ①+②</p> <p>①法人会費 2,000 円（地域内全世帯）</p> <p>②バス会費（住所地ごとに設定）</p> <p>年会費 45,000 円、回数券 700 円</p> <p>年会費 40,000 円、回数券 600 円</p> <p>年会費 35,000 円、回数券 500 円</p> <p>年会費 30,000 円、回数券 400 円</p> <p>（全地域内移動→回数券 100 円、久目地域外に住所を有し、上記以外の区間を利用→回数券 100～700 円）</p> <p>(2) 賛助会員（事業賛同者）</p> <p>5,000 円/口</p>	<p>■年会費・回数券併用制</p> <p>(1) 正会員（バス利用者） ①+②</p> <p>①法人会費 2,000 円（地域内全世帯）</p> <p>②バス会費（住所地ごとに設定）</p> <p>年会費 35,000 円、回数券 500 円</p> <p>年会費 30,000 円、回数券 400 円</p> <p>年会費 25,000 円、回数券 400 円</p> <p>（全地域内移動→回数券 100 円、久目地域外に住所を有し、上記以外の区間を利用→回数券 100～700 円）</p> <p>(2) 賛助会員（事業賛同者）</p> <p>5,000 円/口</p>
熊無線「くまなしバス」	
<p>■年会費・回数券併用制</p> <p>(1) 正会員（バス利用者） ①+②</p> <p>①法人会費 2,000 円（地域内全世帯）</p> <p>②バス会費（住所地ごとに設定）</p> <p>年会費 30,000 円、回数券 400 円</p> <p>年会費 25,000 円、回数券 300 円</p> <p>年会費 20,000 円、回数券 300 円</p> <p>年会費 15,000 円、回数券 200 円</p> <p>（全地域内移動→回数券 100 円、久目地域外に住所を有し、上記以外の区間を利用→回数券 100～700 円）</p> <p>(2) 賛助会員（事業賛同者） 5,000 円/口</p>	

2) 氷見市の「NPO バス」補助制度について

- ・ 氷見市には、民営の路線バスが廃止された後の代替バスを含めて、NPO 法人が運営する「NPO バス」に補助をする仕組みがあるが、いわゆる民間バス事業者へ委託する市営のコミュニティバスはない（小中学校統廃合後のスクールバスが、一時的に市営バスであった）。
- ・ 氷見市では、NPO 法人が行う「公共交通空白地有償運送」のバスを NPO バスと位置付け、その運行等を「氷見市 NPO 公共交通空白地バス路線支援事業費補助金」等で支援している。
- ・ 氷見市の補助制度では、補助対象は「代替路線」と「生活路線」の 2 種類があり、前者は「廃止される企業路線バスの代替として必要な路線で、かつ、運行収入等が運行経費の 40%以上の路線」であり、後者は「地域住民の生活に必要な旅客自動車輸送の確保のために必要な路線で、かつ、運行収入が運行経費の 50%以上の路線」とされる。
- ・ したがって、代替路線では 40%、生活路線では 60%以上を運行収入等で賄う必要がある仕組みとなっている。法人からは、この割合は負担が大きいとされている。
- ・ このような仕組みであることから、運行費用が一定であれば、地域の人口が減少するにしたがつ

て、会費を値上げする必要が生じることになる。

- ・ また、富山県には「富山県NPO公共交通空白地バス路線支援事業費補助金」があり、公共交通空白地有償運送を行うNPO等に対して、運送費を補助する市町村が補助対象となっている。富山県の補助対象も、通勤路線とその他路線に分かれており、市の補助制度はこの影響を受けている。
- ・ 市内の3つのNPO法人が運営するNPOバスを対象とした補助金は、約3,000万円/年であり、そのうち約500万円/年は県からの補助金である。
- ・ 運行距離や便数が異なるので、1路線当たりの補助額には濃淡がある。補助額が最も多いのは、上庄谷地域の久目線である。
- ・ なお、高岡市と結ぶ地域間幹線系統が5路線あるが、市の負担額は約5,000万円である。

(令和元年度収支) ※「NPO法人八代地域活性化協議会」が運営する2路線について

磯辺線「ますがた」

灘

磯辺線「ますがた」				灘							
収入	%	支出	%	収入	%	支出	%				
法人会費	750,981	10	運転手給料	4,196,966	57	法人会費	784,928	21	運転手給料	1,964,860	54
バス会費	2,177,500	30	事務員給料	480,000	7	バス会費	1,030,000	28	事務員給料	265,876	7
地元負担等	0	0	労働保険料	0	0	補助金	1,856,534	51	福利厚生費	1,552	0
補助金	4,392,721	60	福利厚生費	6,824	0		0	0	燃料費	725,348	20
			0	燃料費	1,306,230	18			修繕費	541,606	15
				修繕費	272,424	4			車両保険料	49,370	1
				車両保険料	168,820	2			諸税	33,000	1
				車庫保険料	8,900	0			車庫賃料	60,770	2
				諸税	68,550	1			光熱費	0	0
				事務所費	220,807	3			通信運搬費	20,280	1
				電気料	158,827	2			印刷製本費	0	0
				通信運搬費	81,542	1			備品・消耗品費	8,800	0
				会議費	216,890	3	計	3,671,462	計	3,671,462	
				備品・消耗品	134,422	2					
計	7,321,202		計	7,321,202							

(出典) 氷見市提供資料

3) その他の支援

- ・ NPOバスの担当課は、且つてはコミュニティデザイン応援課にあったが、当該課がなくなったのちは都市計画課に移り、その後に地域振興課が所管するようになった。バスと鉄軌道は、地域振興課の所管である。
- ・ 補助金のみでなく、役員を変更した際の行政手続きや免許の登録の変更の事務手続きなどは市が行うなど支援している。NPOバスと市で2~3か月に1回情報共有の場を持っていたが、現在はコロナでやっていない。

② NPOバスが抱える課題

1) 利用者の減少

- ・ 地域ごとの人口の推移は集計が難しく、算出はしていないが、市の南部に位置する高岡市に近い地域では人口が増えている地域もあるが、八代地域は市の北部であり、人口減少の速度が速い。
- ・ 免許返納者が増えることで、利用者が増加するのではないかといった見込みも持っていたが、人口減少に合わせて利用者数も減少している。

- ・ 免許を返納した場合は、タクシー券か NP0 バスが利用できる券を 2 万円配布しており、市全体で年間に 70 人程度が返納している。八代地域では、例えば、家から畑まで軽トラを乗るから免許を返納しないというような人が多くいるとのことである。
- ・ ただし、年間定期券の路線が多いので、収入も民間バスほどには落ち込んでいない。
- ・ 2018 年度と 2019 年度の利用者数を比較すると、八代地域では、磯辺線（約 10,000 人→約 9,000 人 ※なお、2015 年度の利用者数は約 17,000 人）、灘浦線（約 4,400 人で変わらず）、余川谷（約 7,500 人→約 7,900 人）、上庄谷の久目線（約 15,000→約 16,000 人）となっており、八代地域の磯辺線の利用者の減少が目立っている。その他の地域では、利用者は増加している。
- ・ 八代地域の利用者の減少要因の 1 つは、利用者である高齢者が介護施設に入所したり、亡くなったりすることで利用がなくなるケースが多いとのことである。
- ・ 現場の方に聞いてみると、バスの利用者の方が徐々に弱ってくるのが分かるとのことである。段々と身体機能が低下し、3 年くらい経つとバスに乗らなくなるということが多いそうである。
- ・ NP0 バスは、移動手段としてのみでなく、バス利用の有無が安否確認になっていたり、「走る公民館」などと言われており、とても良いものと思っている。これを維持できればと思っている。

2) 担い手の確保

- ・ 現在のところは、地域の中で何とか見つかっているという状況である。
- ・ 誰でも良いという訳ではなく、バスの発着地が各地域の中にあるので、その地域の方で運転してくれる人がいるのが一番良い。全然違う地域の人が運転手になっても、知っている人がいない。
- ・ 路線バスがなくなるので、それに伴って新しく NP0 バスが走るというタイミングでは、広報でも大きく取り上げられるが、それ以外の時は露出が少ない。
- ・ 上庄谷地域に、「チラシを作成して収支を報告したり、課題を報告したりしたらどうか」と助言したところ、継続して年に 1 回チラシを全戸に配布している。
- ・ 八代地域活性化協議会の森杉理事長は、カリスマ性があり、なかなか後継者が出てこない。上庄谷地域は人口も多いこともあり、昨年に理事長は代わった。あまり同じ人が長くやらずに、交代した方が持続可能性の点から良いように思った。

3) 今後の課題

- ・ NP0 バスがあるから、氷見市内には移動手段があると言っている現状であるが、利用者も減少し、担い手の減少も懸念される。
- ・ NP0 法人からは、今後のビジョンを示して欲しいと言われるが、市からは示すことができていない。

令和 4 年度に市単独で地域公共交通の計画を策定する予定であり、その中で移動手段のひとつとして NP0 バスを取り上げ検討していく。

2. NP0 法人 八代地域活性化協議会 【森杉 様（理事長）】

- ・ 住民の負担金（高い地区で年間 3 万円）は、これ以上値上げできない
- ・ 運転者もぎりぎりのところでやってもらっているのだから、報酬（月 12 万円）を下げることも考えられない。
- ・ 本当は、免許返納高齢者が増えて乗客は増えると思っていたがその通りにはならなかった。実際には免許を手放さない人が多いし、「さすがた」についての認知度も高まっていかない。行政サ

ービスか、何かだと思っている住民もいるような気がする。

- ・ 運転者は、あと2~3年で全員が75歳になる。市のスクールバスの運転手は70歳が定年であり、その人も現在69歳である。その人には、「ますがた」の運転手には、なってもらえるかわからない。
- ・ 隣近所に出かけていくことはできないけれど、バスで親しい人たちと会えるのが良いという、長く使っている人のご意見を大事にして、人数が減っても続けていきたい。
- ・ 消防団等も人が足りず、どの組織も世代交代ができない。防犯パトロール（安否確認等）を行っている、自主防災組織から除雪の依頼が来る。
- ・ 自治会はあるけれど年3回ぐらい会議をするだけ、AEDを「ますがた」に車載したいと思う場面もあるが、AEDは自治会の倉庫に入って夜は鍵がかかって使えない。そういうことが多い。

8. 運転ボランティアたんぽぽ&御殿場市社会福祉協議会

- 所在市町村名 静岡県御殿場市
- 実施組織名 運転ボランティアたんぽぽ、御殿場市社会福祉協議会
- 市町村担当課 御殿場市長寿福祉課・社会福祉課

【特徴】

1. 運転者や運営・事務局担当者の属性（母集団等）、増減とその原因

- ・ 取材当時の運転者数は52名で、これまで増減はあるものの50名前後を維持している。御殿場社協が開催する運転ボランティア入門講座で運転者を募っている。
- ・ 御殿場社協の福祉車両貸出事業に付随して運転ボランティア活動を行っていたグループが独立して運転ボランティアたんぽぽとなった。現在の会長は、たんぽぽ設立メンバーで、2代目の会長となる。一部の役員は健康上の理由で交代している。
- ・ 事務局は御殿場社協が担当、車両管理、新規利用者の登録や運転ボランティア入門講座の告知などを行っている。

2. 利用状況の変化（利用者の状態、利用者数）とその原因

- ・ 利用者は車いすの利用者を除き、自分で乗降ができる方を対象としている。運転者は申し出がない限り乗降介助等を行わない。
- ・ 地域のケアマネージャー、ヘルパーからの紹介依頼が多く、ピーク時は月に110件ほどの依頼をこなしていたが、ここ最近は月50件程度に減少している。理由としては介護度が上がり施設入居された方や亡くなられた方が増えたのではないかと推測している。

3. 財政状況の変化とその原因

- ・ 無償ボランティアのため、市外へ輸送時のガソリン代以外、運送対価は発生しない。御殿場社協が年1回開催する「運転ボランティア入門講座」の講師としてたんぽぽの運転者が講義をするので、その謝礼として5万円が支払われている。（2020年度よりNPOかながわ福祉移動ネットワークによる「福祉車両運転者講習」を開催）

4. 行政や社会福祉協議会等との関係、地域の反応とその原因

- ・ 御殿場市行政担当課とは、市から御殿場社協への福祉車両貸与と毎年の輸送実績報告（本来、福祉有償運送ではないので報告不要だが実施している）以外のやり取りはないが、御殿場社協を通して御殿場市が支援する買い物支援プロジェクトのドライバーを担当することもある。
- ・ 御殿場社協は、たんぽぽの車両管理と新規利用者登録などの事務局業務を担当しているので、関係性は深い。
- ・ 御殿場社協は2020年度より生活支援体制整備事業の枠組みで、たんぽぽ及び市内の買い物支援プロジェクトの運転者、担い手を確保するための認定福祉車両運転者講習の開催を担当している。

見どころと課題

見どころ

- ・ 社協のボランティア事業部門から独立、社協が事務局を担い、協働している運転ボランティアグ

ループ。

- ・ 運転ボランティア入門講座を企画、開催を通じて担い手を確保している。
- ・ 旅行やレクリエーションでボランティア同士の親睦を深め、活動の輪を広げている。
- ・ たんぼぼの活動が軸となって、市が支援する買い物支援プロジェクトの運転者が集まるなど、行政施策の手助けになっている。

課題

- ・ 担い手不足の解消が課題である。運転者として登録があってもほとんど活動しない運転者もいるため、特定の運転者に業務が集中することがある。
- ・ 予約に合わせて利用者と運転者をマッチングするコーディネーターの負担も大きい。現在は会長をはじめ役員が担当することが多く「負担に感じては続けられない」という高い意識で取り組んでいるが、この意識を代替わりしても継続できるかが問題。

社福協調査研究事業 ヒアリングレポート（2020.12.3実施）

調査概要

団体名	運転ボランティアたんぼぼ				事業形態	ボランティアグループ		
開始年次	2003年	運送形態	許可登録不要					
予約	必要	利用者 居住地 地域	御殿場市内					
乗客限定	あり							
降車場所設定	あり	設定場所	生活、社会参加に必要な場所（利用申請時に社協が判断）					
居住地域と降車場所の関係	居住地域も降車場所も御殿場市内が中心。市外の場合もあり。							
運行車両情報	福祉車両3台（スロープ車2台、リフト車1台）							
運転者情報	合計	52人	～64歳	10人	65-74歳	32人	75歳～	10人
	稼働人数（2020.3）	20人		雇用形態	無償ボランティア			
	謝礼報酬	なし						
利用形態	介助者同乗	なし		複数乗車	時々実施			
運送対価	市内無料、市外はガソリン50分を負担							
収入状況	運送対価	なし		会費収入	なし			
	補助金・助成金	あり（1位）		業務委託費	なし			
	自治体からの補助助成	なし		寄付金・協賛金	なし			

	町内自治会費	なし	自己負担金	なし
	その他収入	なし	収入総額（直近年 度）	50,000 円
運送実績 (2020. 6)	稼働日数	25 日	利用者数	50 人
運転者 求人	実施した施策	広告等での募集、知人からの紹介・口コミ、マイカーではない車両の使用		
	効果があった施策	社協だより、市報などで年 1 回の運転ボランティア入門講座の参加者募集		
収 支 改 善	実施した施策	なし		
	効果があった施策	なし		

【特記事項】

- ・ 御殿場市社会福祉協議会が事務局機能を果たして、新規利用者の受付を行っている。
- ・ 車いすの方を除いて、利用者は自分で乗降できる方が中心。基本的に運転者は介助等のサポートは行わない。介助が必要な重度の方については事前に担当ケアマネジャーから連絡があり、ヘルパーが同乗する。
- ・ 利用者は独居の高齢者が中心、用途は通院と買い物がほとんど。
- ・ 運転車両のうち、福祉車両（リフト車）は御殿場市からの貸与車両（キャラバン）、車検及び点検費用などの車両維持費は御殿場市社会福祉課が負担。
- ・ 運転ボランティア入門講座は、2019 年度より御殿場社協からの委託で NPO 法人かながわ福祉移動サービスネットワークによる国土交通大臣認定の「福祉車両運転者講習」が開催されるようになったことを受けて、2020 年度で終了する。
- ・ 収入総額の 50,000 円は運転ボランティア入門講座の講師謝礼として、御殿場市社会福祉協議会より支給されたものだが、2021 年度より「福祉車両運転者講習」のみとなったため、こちらの講習の講師謝礼として支給される予定。

調査対象団体の沿革

1996 年 御殿場市社会福祉協議会にて福祉車両貸与事業開始

御殿場ライオンズクラブより福祉車両（軽リフト車・ホンダアクティ）の寄贈を受けたことをきっかけに福祉車両の貸与事業を開始、車両のみの貸し出しが中心で、当時は運転ボランティア組織がなかった。車両のみの貸し出しが中心だった。運転者が必要な時は御殿場社協の職員が担当していた。その後、増加する需要に対応すべく、運転ボランティアの募集、紹介も行うようになった。当初は、1 回につき 100 円の謝礼を利用者から収受していたが、市の社会福祉課より指摘があり、1997 年以降は無料に対応している。

2001 年 御殿場市より御殿場社会福祉協議会へ福祉車両の貸与開始

地域の福祉ネットワーク、静岡県車椅子友の会などの働きかけで、福祉車両（キャラバン・リフト車⇒2019 年に同車種へ代替）1 台を御殿場市より御殿場社協へ貸与される。

2003 年 運転ボランティアたんぼぼ 発足

御殿場社協のボランティア活動から独立して運転ボランティアたんぼぼを発足。御殿場市社会福祉

協議会に事務局を置き、御殿場社協保有の福祉車両の運転者としてボランティア会員を募集。

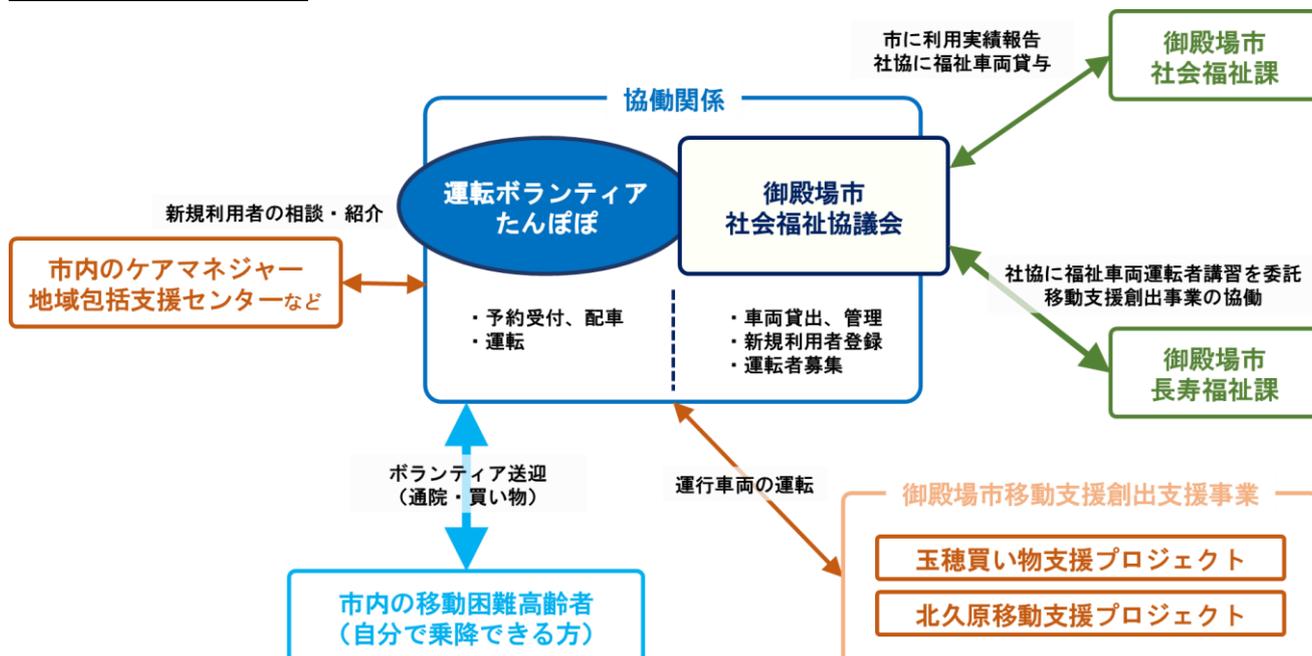
～2020年 運転ボランティアの確保に苦慮／後継者の不在 ★ サービス維持の危機

運転ボランティア登録者数は約50名だが、稼働する運転者が1/3程度となり、かつ送迎件数も減少傾向にある。稼働できる人数と日数を増やすことと並行して、登録者の確保が課題になっている。また、現会長は76歳で世代交代が必要だが、後継者が不在の状況で、後継者が見つかるまでは現会長が継続して職務に就かなくてはならない状況。



運転ボランティアたんぽぽ提供地域（御殿場市全域）

調査対象団体の相関図



ヒアリング内容

対象者	早川 孝一 様（運転ボランティアたんぽぽ 会長、運転手） 大窪 民主 様（運転ボランティアたんぽぽ 副会長、運転手） 横山 重夫 様（運転ボランティアたんぽぽ 運転手） 長山 太亮 様（社会福祉法人御殿場市社会福祉協議会 地域福祉課 主事補） 岩岡 俊峰 様（御殿場市役所 健康福祉部 長寿福祉課 課長） 宮代 志穂 様（御殿場市役所 健康福祉部 長寿福祉課 長寿福祉スタッフ 副参事） 石田 萌乃 様（御殿場市役所 健康福祉部 長寿福祉課 長寿福祉スタッフ 副主任）
ヒアリング担当	伊藤、徳田、滝口

1. 運営または運行団体へのヒアリング 【早川会長・大窪副会長】

早川会長は 1973 年に東京都より御殿場市へ転入、長年児童福祉・障害者福祉に関わる。大窪副会長は元自衛隊員で、2020 年 2 月まで 2 期 8 年、御殿場市議会議員を務めていた。

① 現在の移動サービスの実施体制と構成メンバーの役割分担、集め方

- 1) 運転者：どのように集まったか、どのような役割（サービス内容等）を果たしているか
 - ・ 御殿場市社会福祉協議会（以下、御殿場社協）主催で運転ボランティア入門講座を開催、受講者に運転ボランティアとしての活動を勧めて会員になってもらった。
 - ・ 運転ボランティア入門講座は年 1 回（発足当初は年 2 回）実施、講座の告知は御殿場社協の広報紙「ひだまり」、御殿場市報、ホームページ、地方新聞（無料で掲載）などの媒体を使って行っている。
 - ・ 運転ボランティアたんぽぽ（以下、たんぽぽ）発足当初は、運転ボランティア会員募集のチラシを市内のスーパー、個人商店を回って掲示してもらった。チラシを見て来てくれた人も多かった。
 - ・ たんぽぽは、自分で乗降できる方へのサービス提供を基本としている。自分たちはボランティアであり、（一部の運転者を除いて）ヘルパーなど専門的な資格を持っていないので、車いす乗降を除き、乗降介助や荷物の積み下ろしなどは行っていない。利用者から申し出がある、もしくは運転者が必要であると判断した場合は介助等対応している。
- 2) 事務局担当：どのように集まったか、どのような役割を担っているか
 - ・ 新規の利用者登録などの事務作業は御殿場社協にお願いしている。
 - ・ 利用希望日に合わせて運転者をマッチングする業務を行うコーディネーターは現在 14 名、たんぽぽの会員が月に 1 回程度担当している。コーディネーターの稼働日（予約受付日）は月・水・金の 3 日間で、1 ヶ月～1 週間前までの予約を受け付けている。
 - ・ コーディネーターも運転者同様、無償ボランティアで、会長はじめ役員も業務を担当している。
- 3) 利用者：どのように集まったか、登録者と実利用者はそれぞれ何人か
 - ・ 御殿場社協、御殿場市の広報、ホームページなどで利用者を募集。利用者本人やケアマネジャーから利用申請がある。たんぽぽの利用登録者、運転者からの紹介も多い。
 - ・ 利用者は独居の高齢者で、自宅からバス停留所までの移動が困難な方、車いす利用の方など。
 - ・ 利用登録者は 210 名、約 6 割の方が実利用者で、利用頻度が異なる。月平均にすると概ね 50 件

程度の送迎を行っている。

4) 法人の組織運営体制について、誰がどのような役割を担っているか

- ・ 早川会長、大窪副会長、杉山副会長の3役…決裁者、コーディネーター（予約配車管理）
- ・ コーディネーター（14名）…予約配車管理
- ・ 御殿場社協…新規利用者募集・登録、運転ボランティア入門講座（現在は福祉車両運転者講習）の開催、受講者募集

② スタート時から今までの変化、理由、影響

1) 利用者

- ・ 介護保険法施行（2000年）に伴い、地域のケアマネジャー、ヘルパーからの利用者紹介が多くなった。
- ・ 2・3年前までは利用者が増加傾向だったが、最近は若干減少してきている。依頼が多いときは月に110件程度の予約があったが、現在は50件程度に減少している。
- ・ 減少の理由としては、介護度が上がり施設入所された方や、亡くなられた方がいるのではないかと考えている。実際利用登録者、運転者に送付しているたんぽぽの広報紙「たんぽぽだより」も約250件に発送して20件は宛所不明で戻ってきている。不達の状態が続く場合は名簿から削除している。
- ・ 利用できなくなったことについて、本人・家族などから連絡があることはごく稀で、たんぽぽへ連絡が来ない。

2) 運転者

- ・ 発足当初は運転ボランティア入門講座に現役の病院職員、施設職員など120名を超える受講者がいたが、現職の方が多く、運転者として活動する方は20名程度だった。
- ・ 現在は52名の運転者登録があるが、実際活動しているのは1/3程度で、活動頻度も少ない人が多い。年1・2回の人もある。供給が足りない部分は中心メンバーで補っている。
- ・ 安定的とは言えないが、運転者登録が50名を超えれば何とかやっていける。高齢で退会される方もいるので、運転ボランティア入門講座（現在は福祉車両運転者講習）などを通じて募集を継続する必要がある。
- ・ ボランティアなので強制はできないため、予約申し込みに合わせてコーディネーターが運転者へ連絡して活動をお願いしている。

3) 代表等、運営担当者

- ・ 初代会長（鈴木 栄一氏）は高齢で健康上の理由から退会、現在の早川会長は2代目でたんぽぽ発足メンバー。

4) 運行主体の組織体制

- ・ 発足時より特筆すべき変化はない。

5) 事業・活動の種類

- ・ たんぼぼの協力のもと、2019年7月に玉穂地区中畑北にて「玉穂買い物支援プロジェクト」が始まり、2020年9月には大窪副会長を中心に御殿場市北久原地区に新たな移動サービス事業「北久原移動支援プロジェクト ひまわり」がサービスを開始。社会福祉法人十字の園が保有する福祉車両を、使用していない時間帯に借り受け、運転ボランティアがスーパーまで送迎する買い物支援を実施している。

6) 運行車両の車種・台数

- ・ 御殿場社協保有の3台で運用は現在も変わらず。3台のうち1台は御殿場市から貸与を受けているキャラバン（リフト車）で、2019年10月に同車種新型車両に代替。
- ・ 2013年には御殿場社協所有のラウム（スロープ車）をシエント（スロープ車に代替）、に代替。車両購入資金の一部として80万円を目標に寄付を募り、91万円の寄付金を集めた。御殿場社協のキャラクターと寄付支援者の名前をラッピングした「ふくっぴー号」として運行している。

7) 移動サービスの仕組み

- ・ 発足時より特筆すべき変化はない。

8) 組織の財政状況

- ・ 発足時から現在に至るまで、無償ボランティアで活動している。

9) 市町村行政やほかの団体等との関係

・ 御殿場市社会福祉協議会

発足時より市の予算で運転ボランティア入門講座を開催していたが、2019年度より、福祉車両運転者講習（国土交通大臣認定）を実施している。（2020年度より、市から受託している生活支援体制整備事業の一環として予算化）

・ 御殿場市健康福祉部社会福祉課（福祉有償運送の担当課）

御殿場社協へ福祉車両の貸与を行っている。また福祉有償運送ではないが、毎年の利用実績報告を行っている。

・ 御殿場市健康福祉部長寿福祉課

これまで御殿場社協で開催していた運転ボランティア入門講座に代えて、2020年度から国土交通大臣認定の福祉車両運転者講習を開催するようになった。（2019年度は御殿場社協が開催している。）

10) 実施している移動サービスの持続可能性につながったと捉えている取り組み

・ 運転手の確保

年1回の運転ボランティア入門講座（2020年度を以て終了、2021年度より福祉車両運転者講習に一本化）で運転者を確保している。2020年はコロナ禍ではあったが、7月に開催。定員15名に対して10名の応募があり、6名が運転ボランティアに登録した。

11) 移動サービスに存続の危機はあったか

- ・ 現在において。運転者、役員の高齢化が懸念事項。
- ・ 運転者の稼働人数、日数が少ないため、会長・副会長が複数回の送迎をこなしている、
- ・ 1日に複数回の送迎を依頼しても、年齢により安全運行に自信が持てないという理由で、対応してくれる運転者が少なくなっている。
- ・ 活動頻度が少ないので、車いす利用者対応の機器操作など、一度研修したことを忘れてしまい、対応ができる人が少なくなっている。
- ・ 現在 76 歳の早川会長の後継者もない状況で、現在抱えている課題を整理すると、ある意味現在からこの先数年に渡り、持続化の危機を迎えている状況といえる。

③ ご意見

- 1) 組織の内外から、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関する意見が出ているか。
 - ・ コーディネーターの業務負荷が大きい。1 件の予約に対して、対応可能な運転ボランティアをマッチングするのに 15 件近く電話で打診することもある。
 - ・ 活動できるスケジュールを事務局に FAX してもらうよう運転ボランティアにお願いしているが、協力を得られない。
 - ・ 運転ボランティアの活動頻度に差があるので、依頼が多いときは役員が 1 日に 5 件の送迎を行うこともあった。運転者の稼働をどう上げていくかが課題。
- 2) 住民参加の移動サービスに持続可能性はあるか、持続とは何年をイメージするか。
 - ・ 活動を負担に感じている状況では絶対に持続することはできない。あきらめずずっと続けること、自分が動けなくなっても後に誰かが続いてくれる。そういう環境、風土ができれば持続できる。
- 3) 後発の団体へのメッセージ
 - ・ 運転者ボランティアとして、まったく知らない人を送迎することへの抵抗感や不安感はある人それぞれにあると思う。ボランティア活動保険や送迎サービス補償など、安全をしっかりと担保すれば、あとは気持ちの問題だけ。みんな今まで誰かに支えられて生きてきている。支えてくれた人に恩返しをする気持ちで、移動サービスに取り組んで欲しい。
- 4) 中間支援組織（全国移動ネットや地域ネットワーク組織）への期待や要望
 - ・ 2019 年度より NPO 法人かながわ福祉移動サービスネットワークに福祉車両運転者講習を委託、情報提供をしてもらっている。今後も移動サービスに係る情報提供をお願いしたい。

2. 運営団体とのかかわりの深い支援者、利用者、利用家族等

【佐藤 様（利用者）】

佐藤さんは、一人暮らしの女性、杖歩行の方で、今回許可を得て自宅から通院先のフジ虎ノ門整形外科病院まで同行させていただいた。

① 移動サービスにかかわるようになったきっかけ（利用でも支援でも）

- ・ 御殿場社協のケアマネジャーからの紹介で利用を開始した。

② どのような関わりがあるか（利用でも支援でも）

- ・ 利用本人。たんぼぼは月に1回利用していたが、現在はコロナの影響で3ヶ月に1度の頻度で通院に利用している。

③ 運行団体に対する評価、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関するご意見

- ・ 病院まで路線バスを使って移動すると、バスを2台乗り継いで1時間半ほどかかる。たんぼぼを利用すると5分程度で移動できるので大変助かっている。
- ・ 通院以外の外出ではたんぼぼの利用はしていない。デイケアセンターにはタクシーで、買い物は近所のショッピングセンター「エピ・スクエア」の宅配サービス（月2回）を利用している。
- ・ たんぼぼは大変便利だが、何度も利用するのは申し訳ない。

④ 利用していることによる効果、変化、利用できなかつたらどうか

- ・ たんぼぼを利用する前は、通院に時間がかかり大変だった。

【長山様（御殿場市社会福祉協議会 地域福祉課 主事補）】

① どのような関わりがあるか（利用でも支援でも）

- ・ たんぼぼと協働の立場で新規利用者登録などの事務局業務、運転ボランティア入門講座の開催で、運転者募集、利用告知をしている。
- ・ 福祉車両貸出事業の一環として、ガソリン代、車検・点検整備費などの費用を負担している。（御殿場市から貸与されているキャラバンの車検・点検費用は御殿場市社会福祉課が負担）

② 運行団体に対する評価、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関するご意見

- ・ 今後も必要なサービス、高齢化に伴い需要も高まっていく見通しがある。社協で台数を増車して拡充することについては、担い手（たんぼぼの運転者）不足とコーディネーターの配車業務に負荷がかかるので、今の段階では考えていない。
- ・ 運転ボランティアの人数維持については、2020年度以降は、まずたんぼぼに入会してもらい、活動を通して運転者となってもらえるよう、働きかけをしている。
- ・ 北久原地区に立ち上がった「北久原移動支援プロジェクト ひまわり」のように、たんぼぼの運営ノウハウを生かして、住民主体で横展開していくのをサポートしていきたい。

3. 運転者（ボランティア） 【横山様・大窪副会長】

横山さんは70歳、運転ボランティアとして年に1・2回程度運転手として活動している。大窪副会長のコメントで一部回答に当たる内容があったため、記載している。

① 移動サービスにかかわるようになったきっかけ

- ・ 岳麓新聞（地方新聞）で福祉車両取り扱い入門講座の告知を見て、申し込んだ。講座終了後、運転ボランティアたんぼぼの勧誘があったので、参加した。
- ・ 福祉車両取扱い入門講座に参加したのは、足が不自由な母のサポートを考えていたから。
- ・ 運転ボランティアとしての参加は、退職して時間があつたということもあるが、もともと在職中からボランティアサークルで活動していて、ボランティア活動に興味・関心が高かった。

② 運行団体に対する評価、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関するご意見

- ・ 活動に参加してから分かったことだが、母が参加していた在宅介護の会の定例会会場までの送迎をたんぽぽが担当していた（当時は在宅介護の会が送迎していると思っていた）。活動の幅が広いことに驚いた。
- ・ 広報紙「たんぽぽだより」が素晴らしい。ボランティアは裏方のイメージが強いが、「たんぽぽだより」はカラーでしっかり作られている。ボランティア活動のイメージが変わった。
- ・ 一泊旅行、ボーリング大会、バーベキューなど、ボランティア同士の親睦に力を入れているところも評価できる。
- ・ 活動に対する意見等は特にない。
- ・ 忙しい毎日を過ごしているが、とても充実している。（大窪副会長）

③ お知り合いやご友人をこの活動に誘ったことがあるか、誘ってもいいと思うか

- ・ 活動に加わったとき、すでに自衛隊出身者が何名かいたので、自分も隊友会（自衛隊 0B の会）で後輩を誘って活動に加わってもらった。（大窪副会長）

④ ご自身の生活スタイルの変化、地域の人たちとのかかわり方の変化、運行団体にかかわることがなかったら、やりがいを感じていること。

- ・ 活動に参加して、私の父と母が早川会長に送迎でお世話になっていたことを知り、恩返しがしたいと思った。たんぽぽに加わって、今まで見えなかった人とのつながりを教えてもらえた。
- ・ ボランティア会員同士親睦を深めることができた、最後の一泊旅行は私が企画担当だった。たんぽぽに参加していなければこれだけ多くの人とつながることはなかった。
- ・ 行政区長や市議会議員の方が活動に参加されていると知って、たんぽぽの活動意義を再認識した。自分も元気できるうちは活動を頑張りたい。
- ・ 「ありがとう」という感謝の言葉で報われる。それが一番のやりがい。

4. 運行団体とかかわりの深い行政関係者

【岩岡課長・宮代副参事・石田副主任（御殿場市健康福祉部 長寿福祉課）】

① 取り組みの背景

1) 移動支援ニーズ

(ア) 人口、高齢者数、高齢化率、要介護認定率、要介護の状況

- ・ 人口 88,268 人、高齢者数 21,648 人（内 75 歳以上：10,938 人）、高齢化率 24.5%、要介護認定率 14.5%

※要介護認定率のみ 2019 年 9 月実績、その他は 2019 年 10 月実績

- ・ 要介護認定者全体に占める各区分の割合は、要支援 1（11.7%）、要支援 2（9.6%）、要介護 1（24.9%）、要介護 2（15.3%）、要介護 3（14.8%）、要介護 4（15.1%）、要介護 5（8.6%） ※ 2019 年 10 月実績

(イ) 高齢者の移動に関する課題

- ・ 移動に関して高齢者が困っているという現状はかなり前から認識していたが、なかなか具体的な施策につながっていなかった。その状態を打破すべく 2019 年度の、静岡県の移動支援モデル事

業に手を挙げた。

- ・ 市内の公共交通は民間の路線バス、タクシー及び JR 御殿場線によって構成。路線バスは事業者単独では継続困難な路線が多いため、行政が支援する形で路線の確保維持を図っている。
- ・ 移動手段を持たない高齢者等の交通弱者に対しては、バス及びタクシー利用料金助成制度により外出支援を実施。年間最大 10,000 円分のバス・タクシー（介護タクシーを含む）利用助成券を交付している。
- ・ もともとバス・タクシー利用助成券の取り扱いは公共交通担当部署がおこなっていたが、利用者の大半が高齢者ということもあり、長寿福祉課に移管された。
- ・ バス・タクシー利用助成券の交付対象者数（70 歳以上で一定の要件を満たす方）と利用率は以下の通り。
 - 2017 年度（H29）…対象者 1,182 名（利用率：83.7%）
 - 2018 年度（H30）…対象者 1,371 名（利用率：84.4%）
 - 2019 年度（H31・R1）…対象者 1,504 名（利用率：81.9%）
- ・ 一方、高齢者からは、バスの本数が少ないことや、バス停まで歩いていくことが困難、等の意見がある。また、バス・タクシー利用助成券についても郊外から市街地への移動に使用するとタクシーで片道 2,000 円程度かかるので、十分とはいえない。
- ・ コロナ禍で交通事業者の経営が厳しくなり、バスの運行本数が間引きされていて、移動困難者にとってさらに厳しい状況になっている。

② 取り組みの経緯・支援の概要

1) 取り組みの開始時期・狙い・経緯・政策ゴールなど

- ・ 平成 6 年（1994 年）から事業を開始したと聞いているが、事業開始に至った経緯等は把握していない。（御殿場社協によると、事業開始は平成 8 年（1996 年）となっている。）

2) 取り組みの概要

（ア） 具体的内容

- ・ 3 台の福祉車両を活用し、自力での外出が困難な高齢者や障害者を運転ボランティアたんぼぼの会員が買い物や通院で送迎する取り組み。利用登録者は 210 名で、令和元年度の稼働実績は 695 件。

（イ） 行政計画への位置づけ

- ・ 運転ボランティアたんぼぼ自体の活動は計画に載せていないが、活動に関わる部分として、現在策定中の「御殿場市第 9 次高齢者福祉計画及び第 8 期介護保険事業計画」内の「高齢者を支えるボランティア活動の支援」「交通弱者への外出支援」という部分が該当する。
- ・ たんぼぼの活動以外では、市が支援している移動サービス創出支援事業について、行政計画に目標等記載される予定。
- ・ 長寿福祉課の管轄ではないが、御殿場市地域公共交通計画においても移動支援事業（運転ボランティア）について取り上げる予定。（所轄は企画部未来プロジェクト課…令和元年度の移動サービス創出支援事業をきっかけに連携を強化）
- ・ 公共交通担当部署とは、モデル事業がきっかけで、「公共交通でカバーできない部分は福祉で補う。」という認識を共有していて、連携がとれている。

(ウ) 期待した効果

- ・ 外出困難な高齢者や障害者の生活の利便性を向上させていると認識している。

3) 支援にあたって重視した点

- ・ 2001年より福祉車両を1台貸与、2019年10月に車両を更新している。社会福祉課の担当より、貸与開始に当たっては、車椅子友の会など複数の団体から要望があったと聞いている。
- ・ 運転ボランティア養成に関し、これまで御殿場社協が運転ボランティア養成講座を実施してきたが、2019年(令和元年)12月に静岡県から受託したモデル事業の一環として福祉車両運転者講習(国土交通大臣認定)を実施。2020年(令和2年)以降も社協が運転ボランティア入門講座と並行して、活支援体制整備事業(御殿場市から御殿場社協に委託)の一環として福祉車両運転者講習を実施している。2021年(令和3年)より運転ボランティア入門講座を廃止して、福祉車両運転者講習に一本化する予定。

③ 取り組みの拡大や維持に向けて

- ① 取り組みの転換点・転換点への対応
- ・ 取り組みの転換点については把握していない。

④ 取り組みの効果

1) 個別および全体的な効果

(ア) 主観的・客観的な効果

- ・ 客観的なデータはないが、様々な研究でも明らかにされている通り、高齢者が外出することによりフレイル予防になると考えている。
- ・ 2019年度に静岡県のモデル事業となった、高齢者を買物にお連れする事業(移動サービス創出支援事業)において、利用者から「実際に物を見て選べるのがうれしい」等の声があり、サービス利用者同士が楽しそうに話しているのを見るにつけ、高齢者が外出する意義を感じている。
- ・ 地域振興面での効果検証は行っていない。自治体が行う公助には限界があり、また高齢化・高齢者単独世帯が増加していく中、住民同士で支え合うサービスは今後ますます重要になると考えている。

⑤ 取り組みの継続に向けた今後の課題

1) 今後の課題と支援

(ア) 推計利用者・必要担い手数

- ・ 当市ではそのような推計をとっていない。移動支援が必要だという高齢者の声は聞こえてくるが、数を把握できていない。データの収集は今後の課題。
- ・ 担い手の育成については2019年度と2020年度に実施した福祉車両運転者講習の申し込みも多く、2019年は35名、2020年は20名で定員に達し、キャンセル待ちが出るほどだった。
- ・ 御殿場社協とたんぼぼで実施していた運転ボランティア養成講座の参加率が悪くなってきていたので、2021年度以は年2回の福祉車両運転者講習開催を計画している。
- ・ 開催にかかる費用は生活支援体制整備事業の事業費より市が負担している。受講者の費用負担はなく、無料で受講できる。

(イ) 現実との差を埋める

- ・ 今後、移動支援を必要とする方は増加すると考えている。当市は生活支援体制整備事業を御殿場市社会福祉協議会に委託しており、その一環として福祉車両運転者講習を昨年（2020年）から実施している。
- ・ 講習は好評で今年は応募人数に数日で達し、キャンセル待ちが出るほどだった。今後はニーズに見合うだけの担い手を育成できるかが課題となる。
- ・ 地域で活躍する意欲のある方を運転者講習につなげ、ボランティアを育成し、事業とマッチングさせる生活支援コーディネーターの役割が非常に重要であるととらえている。
- ・ 生活支援体制整備事業として、運転者講習の他に社会福祉法人の車両の借り受け、地域の運転ボランティアの運転で、買い物支援に活用する取り組みを始めている。現在市内2か所で取り組みが実施されている。
- ・ 担い手の確保という点では、今後運転者講習を活用して、修了者に買い物支援プロジェクトやたんぽぽの運転者になってもらうよう働きかけを行っていく。

(ウ) 今後の支援と方向性

- ・ 運転ボランティアたんぽぽについては、財政的な支援を行うことは難しいが、何らかの体裁で市の評価、計画の位置づけが必要だと考えている。そうすることで活動をより魅力的なもの、やりがいを感じるものにしていきたい。
- ・ 静岡県モデル事業として取り組んだ「社会福祉法人の車両×運転ボランティア」による買い物支援事業は、今後他の地域でも展開していきたい。
- ・ （北久原移動支援プロジェクトの中心人物で、たんぽぽ副会長の大窪さんが、社会福祉法人の車両ではデイサービスの送迎の時間帯の利用ができないことから、将来的に御殿場財産区の財源を使って専用車両を購入、福祉有償運送事業を展開していきたいという構想について…）ゆくゆくはそのような形態になっていく方が良いかもしれない。
- ・ 高齢者に対する移動支援の必要性について、もっとニーズを把握する必要がある。そのためには「高齢者の保健事業と介護予防の一体化事業」の取り組みによるデータをはじめ、様々なデータを収集、分析していかなければならない。
- ・ 情報の収集という点では、静岡県の移動サービス後方支援体制整備事業を利用し、全国移動サービスネットワークがアドバイザーになってくれているのは大変助かっている。ここ2年間で、御殿場市は、移動支援の分野について急激にレベルが上がってきている。

9. ニコニコふれあいバス（愛知県一宮市）

- 所在市町村 愛知県一宮市
- 団体名 萩原町連区交通協議会
- 市町村担当課 一宮市交通政策課

【概要】

萩原町の東部地域では、路線バスが 2000 年に廃線となり、公共交通手段の無い地域となったため、「子供からお年寄りまで暮らしやすい地域にしたい」という思いから、路線沿線の自治会を中心にバス導入を検討。2006 年に「萩原町連区交通協議会」が発足し、バスの運行についての勉強会を経て、バス運行ルートやバス停の位置、運行ダイヤなどを地域住民の協議により決定した。2007 年に市が交通事業者に委託運行する形で運行を開始。地域の企業からの協賛金を集めたり、アンケート調査で利便性について見直しを図ったり、地域の祭り行事などで PR をしたりしながら、地域住民と地域の企業が支えるバスとして運行を続けている。

【特徴】

運転者や運営・事務局担当者の属性（母集団等）、増減とその原因

協議会は役員と町内会長から構成されており、役員 10 名ほどはバスの運行当初から関わっているメンバー、町内会長は 2 年任期の当職である。町内会長の中にめぼしい人がいた場合、会長が指名して役員になってもらう仕組みとなっているが、あまり入れ替わりがなかったため、昨年から年に 2 人ずつ新たな役員を入れる形にしている。人数の増減はない。

なお、協議会の人事について市役所から口出しは一切していない。

運転業務はスイトトラベルに委託しており、専門チームが担当している。

利用状況の変化（利用者の状態、利用者数）とその原因

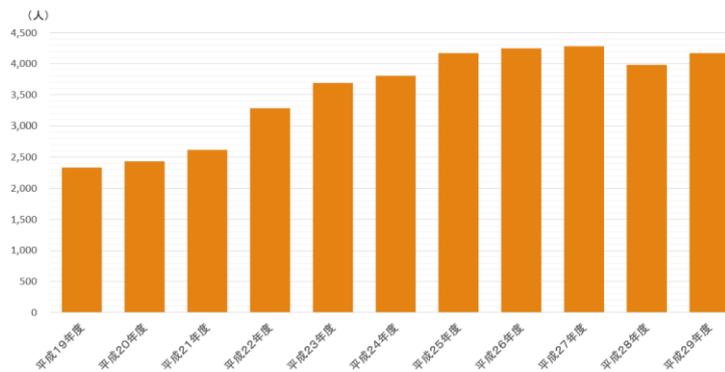
H19 年の運行開始以来順調に増加傾向が続いている。H19 年度には月平均 2300 人程度の利用であったが、近年は月平均 4000 人程度になっている。

主な利用は通院と買い物であり、変化ない。

利用のピークは H27 年度であり、当時の会長が利用促進に積極的に取り組み史跡巡りをした結果である。

今年は新型コロナの影響で利用が落ち込んでおり、4～5 月に 6 割減となった。6 月以降は回復しているが、通年で前年比 6～7 割程度の見込み。

ニコニコふれあいバス 月平均利用者数の推移



萩原町連区交通協議会

15

出典：愛知県主催 平成 29 年度「エコ モビリティ ライフ推進表彰」表彰式 取組発表資料より

財政状況の変化とその原因

運行経費は、運賃、沿線企業の協賛金、市の補助金でまかなっており、変化はない。協賛金は出入りがあるが、協議会で企業を回って集めている。

行政や社会福祉協議会等との関係、地域の反応とその原因

協議会の運営は自主的に行われており、市は助言する程度。

見どころと課題

見どころ

バスの出発式を行ったことがきっかけとなり、毎年、地域でお祭り（記念感謝デー）が行われるようになるなど、地域活動が行われるようになったことが最大の特徴。

10 周年の際には記念感謝デーにおいて、協賛企業や協力者を表彰したほか、10 周年記念誌を発行するなどの取り組みも行われている。

利用実態調査は協議会メンバーが車内に乗り込み、利用者のアンケート調査を行っている。

課題

ダイヤ・ルートは運行当初から変更がないが、朝夕の増便要望や、萩原駅への結節の要望はある。ただし、費用の関係から実施は困難である。

運行日 毎日（12月29日～1月3日までは運休）

運賃 1乗車大人 200（※100円）・小学生 100円（※50円）（小学校入学前は無料）

※（ ）内は身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方で、降車時に手帳を提示された方及び介添えのための付き添い者（介添えが必要な方1名に対して1名まで）の運賃

車両 車いす対応 1台

回数券 100円券で11枚つづりを1000円で販売

運行事業者 スイトラベル（株）

10. 寿喜菜の会 & 太子町 & 太子町社会福祉協議会

■所在市町村名 大阪府南河内郡太子町

■実施組織名 寿喜菜の会

■市町村担当課 太子町健康福祉部高齢介護課、社会福祉法人太子町社会福祉協議会

【特徴】

- 1. 地域住民を巻き込んだキメの細かい「勉強会」「研究会」、成果重視の「円卓会議」、有志の住民が参加する「第1層協議体」など、丁寧な生活支援体制整備事業の取組により、地域の「移動支援」の活動を具体化**
 - ・平成28年6月から「地域づくりからの支え合い勉強会」を実施。計37回、約700名が参加。さらに、勉強会に参加した方から構成される研究会を3回開催。その研究会での検討を通じて第1層協議体「SASAE 愛 太子」が設立された。
 - ・「SASAE 愛 太子」には、勉強会から参加した「太子の町を良くしたいという意欲のある住民」が参加。勉強会で得られたご意見の中から、研究会において、優先的な生活課題のうちの1つが「移動手段・外出支援」。具体的な検討は、目標達成のために短期集中で検討する「円卓会議」の場で行い、モデル事業の実施、制度の設計につなげている。
 - ・要綱の作成にも住民の意見を反映するなど、キメの細かいボトムアップでの取組を行っている。
- 2. 「高齢者交流サロン交流会」に参加する「第3層コーディネーター」が、「第1層協議体」にも参加**
 - ・地域で「高齢者交流サロン（一般介護予防事業）」を行っている実施者を、第3層と見なしており、3か月に1回（年4回）開催される「高齢者交流サロン交流会」で情報交換等が行われている。
 - ・また、この「高齢者交流サロン交流会」に出席するメンバのうち何人かは、「SASAE 愛 太子（第1層協議体）」にも参画しているなど、太子町的生活支援体制整備事業の取り組みのポイントは、交流サロンの実施主体を第3層コーディネーターとして、第1層コーディネーターや協議体とつながっているところである。
- 3. 町は、「運転協力者講習会」の実施により運転者を、「公用車貸出事業」により車両を確保し、住民が参加する移動支援の活動を支援**
 - ・モデル事業を通じて、「事務が苦手」、「人材の確保が困難」、「採算が取れない」などの課題が出てきたため、「書類の簡素化、時間単位の一律料金の設定」、「生活支援体制整備事業による、運転協力者講習会の実施、勉強会を通じた担い手の発掘」、「生活支援との一体型」としてサービスをシンプルに」するなどの工夫を講じた。
 - ・地域の中に「もともとある活動」があり、そこで「困りごとを助け合う活動」があれば、補助金などの形でバックアップすることで、住民主体の移動支援を実現することができるケースは多い。
 - ・運転者講習会と公用車が揃ったことで、人と車が確保できれば移動支援・外出支援の取組を促進できる。公用車貸出事業の開始を契機に、寿喜菜の会の運転者は5名から9名に増加。
- 4. 地域公共交通会議では、ボランティアによる移動支援も含めて一体的に検討。生活支援体制整備事業で（移動のための）「相談窓口」を設置**

- ・ 令和2年6月に公共交通網を再編。高齢者の外出支援施策であった「予約型乗合ワゴン」を休止し、(定時定路線の)公共交通を充実する方向で再編を行ったが、それまで予約型乗合ワゴンを利用していた人については、相談窓口を設置し、新しい公共交通で(福祉有償運送、ボランティア輸送を含めて)どのようにお出かけすれば良いかを「一人ひとりご案内する」など、きめの細かく対応。
- ・ こういった話は、地域公共交通会議でもなされている。
- ・ 相談窓口は高齢介護課にあり、「生活支援体制整備事業」で設置している。毎日対応している。相談件数は多くはないが、一人ひとりへの説明にかなりの時間を要する。

5. 運転者(9人)の平均年齢は74歳以上。役員、運転、サロンの当番を担当するなど負担が大きく、世代交代ができるかが課題

- ・ 移動支援の需要はたくさんあるが、ボランティアが増えても車が増えないと対応できないこともあり対応には限界もある。また、サポート会員の平均年齢は74歳であるが、運転者でみると平均年齢はもう少し高い。一番高齢の運転者は、81歳である。
- ・ 役員の仕事、運転手、生活支援、事務所の当番をするということでサポート会員の負担は小さくない。世代交代が課題であるが、その点からも新しい人を探すのは難しい。
- ・ 寿喜菜の会の知名度も上がっているが、知らない人もまだ多い。役場が紹介してくれることで、信用を得ることができる。役場からの紹介を通じて、人を集めていくのが効果的と考えている。

社福協調査研究事業 ヒアリングレポート (2021. 1. 6 実施)

調査概要

団体名	暮らしの困りごとサポーター 寿喜菜の会			事業形態	任意団体			
開始年次	2018年	運送形態	許可・登録不要の運送					
予約	予約あり	利用者 居住地 域	南河内郡太子町					
乗客限定	あり							
降車場所設定		限定していない	設定場所					
居住地域と降車場所の関係			「居住エリア」の中に、全ての「降車場所」がある 「居住エリア」の市町村に隣接する市町村やそれより先にも「降車場所」がある					
運行車両情報		運転者のマイカー 5台、普通乗用車 公用車(太子町) 2台 軽乗用車 (車いす収納 助手席転回)						
運転者情報	合計	9人	~64歳	1人	65-74歳	5人	75歳~	3人
	稼働人数 (2020.3)	5人	雇用形態	有償ボランティア				
	謝礼報酬	最低賃金の半分程度の謝礼						
利用形態	介助者同乗	なし	複数乗車	時々実施している				
運送対価	・乗車1回につき800円(12kmまで/1時間以内)なお、6kmまで/30分以内の場合は400円 ・駐車場代等は実費 待機料金は15分ごとに200円但し待機は1時間まで							
収入状況	運送対価	あり(1位)	会費収入	あり(3位)				
	補助金・助成金	あり(2位)	業務委託費	なし				
	自治体からの補助助成	なし	寄付金・協賛金	なし				
	町内自治会費	なし	自己負担金	なし				
	その他収入	なし	収入総額(直近年度)	1,744,000円				
運送実績(2020年6月)		稼働日数	20日	利用者数	延べ29人			
運転者求人	実施した施策	・広告等での募集 ・知人からの紹介・口コミ ・市町村の協力 ・事故等の保険の充実 ・マイカーでない車両の使用						
	効果があった施策	・市町村の協力 ・マイカーでない車両の使用						
収支改善	実施した施策	・移動サービス以外の事業・活動の収入増 ・行政から支援を得る						
	効果があった施策	・行政から支援を得る						

調査対象団体の沿革

2009年 「安心太子見守りネットワーク事業」の開始

- ・ 太子町において「安全太子見守りネットワーク」事業が開始され、ゆるやかな見守り（郵便物・新聞、窓・雨戸、洗濯物の確認など）を行っていた。

2011年 「寿喜菜の会」を設立

- ・ 見守り協力員の有志が、もう1歩踏み込んで日常のちょっとした困りごとの生活支援を行うための「寿喜菜の会」を設立（4月）。当時は事務所もなく、受付窓口は役場であった。

2013年 太子町地域支え合い体制づくり事業に応募、交付決定

- ・ 高齢者の支援を目的とする団体への立ち上げ支援を行う「地域支え合い体制づくり事業（国の施策）」に応募し、交付決定を受け、事務所を開設。事務所にとって必要な備品や作業に必要な草刈機、大工道具などの物品を購入し、事務所としての体制が整う。

2014年 有償ボランティアとして生活支援事業を開始

- ・ 無償で行っていたボランティア活動について、利用者の気遣いの軽減、寿喜菜の会事業の維持、サポート会員の確保のため有償化。

2018年 「高齢者生きがい活動促進事業」の補助金交付を受け、移動支援をスタート

- ・ 2018年に訪問型サービスD、さらに2019年には訪問型サービスB（モデル実施）を開始

2020年 「太子町公用車貸出事業」開始

- ・ 太子町が新しい公用車（2台）を、移動支援を行う2団体を対象に貸し出し
- ・ 車両の維持管理、予約等は太子町高齢介護課が担当
- ・ 公用車の貸し出しの開始により、運転を行うサポート会員は増加

太子町で貸し出しを始めた公用車



（出典）寿喜菜の会資料

ヒアリング内容

対象者	土井 勝 様（寿喜菜の会 代表） 辻田政治 様（寿喜菜の会 副代表） 貴瀬昌義 様（寿喜菜の会） 武部勝浩 様（太子町健康福祉部高齢介護課 課長） 磯 美月 様（太子町健康福祉部高齢介護課 主事） 林 寿子 様（太子町健康福祉部高齢介護課 地域包括支援センター 保健師） 貝長誉之 様（社会福祉法人太子町社会福祉協議会 地域包括推進室長 生活支援コーディネーター） 吉高賢司 様（社会福祉法人太子町社会福祉協議会 生活支援コーディネーター）
ヒアリング担当	服部、伊藤、鈴木

1. 寿喜菜の会

① 概要

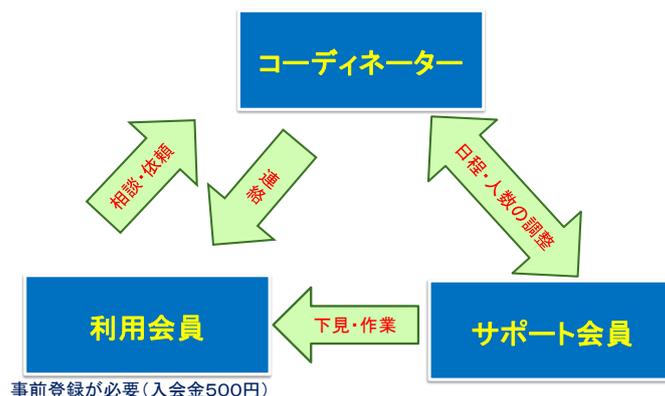
沿革

- ・ 利用料金は、一人1時間800円とした。内訳は事務費として200円残りの600円はサポート会員への謝礼に充てている。有償ボランティアの800円という料金は、「NPO 法人寝屋川あいの会」での取組を参考に決めた。
- ・ 移動支援についても、1時間800円である。移動距離は、12km（1時間）を上限にしているが、実際には平均すると10km程度である。6km以内（30分）の場合は、は400円である。
- ・ 太子町の人を利用する医療機関は、12km以内にある。診察が終わった後の帰りは、ご連絡をもらってお迎えに行く。会計が終わってから薬をもらうまでに20分くらいあるため、連絡をもらってからお迎えに行けば丁度良い時間になる。病院の中まで付き添うケースはほとんどないが、車椅子を押して病院内へ行くこともある。
- ・ 移動支援の対象者は、手助けをすることで、ご自身で車に乗ることができる方を対象にしている。
- ・ その他の生活支援は、どなたでも対象である。

② サービス利用に係るコーディネート

- ・ 利用会員は、生活支援を利用したい場合、コーディネーターに依頼をし、コーディネーターがサポート会員との間の調整を行う。サポート会員は訪問して、下見をし、見積もりを取る。
- ・ コーディネーターは特定の人でなく、その時々事務所の当番の人が対応している。寿喜菜の会の代表と副代表、事務局の幹事など役を持っている人は必ず当番にあたる。なお、コーディネーターとしての手当はない。当番をした人には、1日100円を支払っている。
- ・ 午前（10時～13時）、午後（13時～16時）のそれぞれ3時間については、事務所には最低2人以上いるようにしている。依頼をしてくる利用会員も、リピーターの人が多いため、コーディネーターは相手の様子は良く分かっている。
- ・ 当番は、多い人で月6回程度。少ない人で月1回程度である。1か月で24人程度が当番になっている。

図表 サポート活動の流れ



(出典) 寿喜菜の会資料

③ 収支の状況

- ・ 家賃は、現在は2万円である。立上げ時の家賃は、H26年12月～3月は4万円だったが、立上げ時の補助金がなくなったため、安くしてもらった。現在は交流サロンの補助金で家賃補助月2万円出している。
- ・ 表の中の受取寄付とは、上乘せして支払ってくれた料金などである。
- ・ 補助金は、「高齢者交流サロン」という別の活動に対して、町から補助金をもらっているものである（平成27年度より）。事務所は、高齢者の交流の場として機能しており、そのような活動が対象になっている。実態としては、この補助金で家賃を支払っており、この補助金がなければ活動していくことは難しい。
- ・ 補助金は一般介護予防事業で、年間4万8千円（上限）＋家賃（24万円）である。平成31年度からは、健康増進加算を付けている。対象となっている「高齢者交流サロン」は、町内に8か所ある。
- ・ 体操をしているところもあれば、お茶を飲んで終わりというところもある。寿喜菜の会だけが常設で、会員外の人でも利用することができる。料金は、コーヒーが100円である。
- ・ 平成30年度の「高齢者生きがい活動促進事業」の補助金は、83万円であった。移動支援に係るものとしては、申し込み用の電話やタブレット、ドライブレコーダー、車両に貼るマグネット、ステップなどに使った。
- ・ 今は、主に公用車を使用している。足りない場合は、マイカーを使用している。なお、土曜日は公用車が使えないので、マイカーを使用する。医療機関は、土曜日のニーズもあるので、希望があればマイカーで対応する。
- ・ 訪問Dの補助金は、1回では1,200円であるが（行き帰りの乗降計4回支援の場合）、補助の対象者が少ない。月では6,000円くらいである。
- ・ 訪問型サービスDの補助金は少ないが、訪問型サービスBの補助金はそれと比較すると多い。

④ 担い手の確保

- ・ 活動を開始した当時は、基盤となる事務所もなく、受付窓口は役場であり、思うような活動がなかなかできない状況であった。「場」がないと、人が集まるのが難しい。

- ・ 集まったメンバは、地元の人ではなく新興住宅の人が多。もともと、知り合いではなかった。
- ・ サポート会員は、太子町の広報で募集をしている。あとは、知り合いの伝手を頼っている。
- ・ ただ、70 歳くらいまで仕事をする人が多く、65 歳で定年退職して暇という人は少ない。年齢が上がって引退をする人もいれば、新しく参加する人もいる。
- ・ 運転者については、運転協力者講習会を太子町で実施しており、講習を受けた人が、ボランティアで送迎をしている。
- ・ 受講生にはいずれかの団体に所属して欲しいというお願いをしている。
- ・ 移動支援をする前も、買い物の代行はあった。ただ、品物を届けるだけでなく、自分で買い物に行けた方がその人の生きがいにもつながるため、移動支援をはじめた。
- ・ サポート会員のうち、運転をしているのは9人である。生活支援だけであればやりたいという人もいるが、太子町の公用車の貸出事業が始まったので、運転者が増えた。これまではマイカーを使っていたので、自分の車を使っても良いという5名だけであったが、公用車が利用できるようになり、運転者は4名増えた。
- ・ 需要は、たくさんある。ボランティアが増えても車が増えないと対応できないが、少ないとある意味で断る理由にもなる。
- ・ サポート会員の平均年齢は74歳であるが、運転者でみると平均年齢はもう少し高い。一番高齢の運転者は、81歳である。
- ・ 役員は、役員の仕事、運転手、生活支援、事務所の当番をするということで負担は小さくない。世代交代が課題であるが、その点からも新しい人を探すのは難しい。
- ・ 寿喜菜の会の知名度も上がっているが、知らない人もまだ多い。役場が紹介してくれることで、信用を得ることができる。役場からの紹介を通じて、人を集めていくのが効果的と考えている。

2. 太子町健康福祉部高齢介護課・社会福祉協議会（生活支援コーディネーター）

① 総合事業の活動・サービスの概要

- ・ 総合事業開始は、平成29年度からである。
- ・ 従前相当（介護相当）を基本とし、緩和した基準であるサービスAは行なわない（実施予定なし）予定である。
- ・ また、住民主体のサービスBは、訪問型についてモデル事業として実施しており（寿喜菜の会）、通所型については実施していない。
- ・ 短期集中予防であるサービスCについては、二次予防事業の通所介護予防事業（いきいきトレーニング）を通所型Cとして実施し、平成30年度から専門職による訪問型Cを実施している。
- ・ もともとは集いの場をやろうとして地域に入っていったが、地域のニーズを聞くと移動支援を希望する人が多かったため、「SASAE 愛 太子」や「円卓会議」での協議と、モデル事業の実施を経て、訪問型サービスDを実施した。
- ・ 集いの場の利用者は、認定を持っていない方がほとんどで、要支援者は0～1人程度であったため、通所型サービスBではなく一般介護予防事業として運営している。事務的に繁雑になり、補助を受ける住民の負担が増えることを避けたかったという理由もある。
- ・ 訪問型サービスDについては現在、3団体への補助を行っている。
- ・ 一般介護予防事業としては、「元気ぐんぐんトレーニング」や「高齢者交流サロン」等が地域で実施されている。
- ・ 「高齢者交流サロン」は週1回2時間以上の要件だが、週2回以上開催しているところもある。

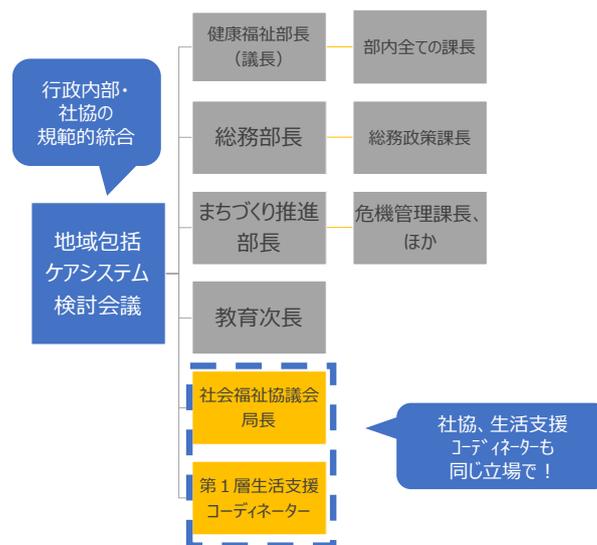
介護予防体操を行う「元気ぐんぐんトレーニング」は週1回活動をしている。

② 実施体制（生活支援体制整備事業）

1) 庁内会議

- ・ 実施体制としては、行政内部や社協との規範的統合を目的とした「地域包括ケアシステム検討会議」や、町直営にて第1層協議体である「SASAE 愛太子」や「円卓会議」、地域に出向いての「勉強会」等を行っている（日常生活圏域が一つであるため、第1層は第2層も兼ねている。）
- ・ 平成28年8月には、地域包括ケアシステムの構築に向けた庁内検討会議「地域包括ケアシステム検討会議」が設置された。健康福祉部局のみでは地域包括ケアシステムの構築を実現することはできないため、組織横断的な会議メンバとなっている。
- ・ また、庁内のメンバのみでなく、社会福祉協議会や、社会福祉協議会に所属する第1層生活支援コーディネーターも参加することで、外部の組織の人であっても同じ立場で意見交換ができる体制となっている。
- ・ 地域公共交通での検討内容や、ボランティアによる移動支援の進捗などの内容も、ここで報告・共有される。部を超えた職員間の情報共有が円滑になった。

図表 地域包括ケアシステム検討会議



(出典) 太子町資料

2) 第1層協議体「SASAE 愛太子」

- ・ 平成28年6月から「地域づくりからの支え合い勉強会」を実施。計37回、約700名が参加した。
- ・ さらに、勉強会に参加した方から構成される研究会を平成28年12月から3回開催した。その研究会での検討を通じて第1層協議体「SASAE 愛太子」が設立された。勉強会や研究会では、「何がしたいか」、「何が必要か」を聞いており、サービスBやサービスDといった話はしていない。
- ・ 「SASAE 愛太子」には、勉強会から参加した「太子の町を良くしたいという意欲のある住民」が参加している。
- ・ 勉強会で得られた意見を、研究会で掘り下げて検討し、「SASAE 愛太子」で「移動手段」、「集い

の場」、「買い物支援」、「町会自治会の活性化」を4大テーマに設定し、さらにそれらの課題について短期集中で検討するための「円卓会議」が設置される。

- ・ 町会加入率が50%程度と低い。新興住宅地は、加入者が多い傾向にある。
- ・ 社協としては委託事業で「地域支え合いマップ」を作成しており、地域に足りない資源についての勉強会を行っている。そこには、勉強会や研究会に出席した人以外も参加しており、全然知らない人と出会う場として機能している。

図表 第1層協議体「SASAE 愛 太子」の構成

名称	頻度	概要
① 地域づくりからの支え合い勉強会	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内に48ある町会・自治会で順番にWSを開催 ・ 勉強会では「知る」・「考える」の2つを実施 ・ 研究会（有志）で、優先的な生活課題を「移動手段」、「集いの場」、「買い物支援」、「町会自治会の活性化」の4つに設定
② SASAE 愛 太子	2か月に1回	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第1層協議体の位置付け（町営） ・ コアメンバーは約30名。第1層SCは社協に委託 ・ ①で把握された課題を共有し、③の円卓会議につなげる。
③ 円卓会議	短期集中	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「② SASAE 愛 太子」の中に、課題ごとに設置。共通の課題を抱えるメンバーに、外部から有識者や専門家を加えて構成 ・ 短期集中的に検討を行い、目標達成後に解散 ・ 同時に、最大3つまで設置することができる

（出典）三菱UFJ リサーチ&コンサルティング「介護保険制度等に基づく移動支援サービスに関する調査研究事業報告書」, 令和元 年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

3) 円卓会議

- ・ 円卓会議は、解決すべき課題ごとに設置され、目標達成後に解散する会議体である。
- ・ テーマとして「外出支援」、「情報発信」などの円卓会議が設置された。

4) 第3層協議体

- ・ 地域で「高齢者交流サロン（一般介護予防事業）」を行っている実施者を、第3層と見なしている。
- ・ 2か月に1回、「高齢者交流サロン交流会」が開催されており、それぞれの場の情報交換等が行われている。
- ・ なお、この「高齢者交流サロン交流会」に出席するメンバーの一部が、「SASAE 愛 太子（第1層協議体）」にも参画している。
- ・ このように「高齢者交流サロン」は、太子町における「生活支援体制整備」や「集いの場づくり」において非常に重要な役割を担っている。太子町的生活支援体制整備事業の取り組みのポイントは、交流サロンの実施主体を第3層コーディネーターとして第1層コーディネーターや協議体とつながっているところである。

図表 住民主体の活動の状況

団体名等	サロン名	3層 S C	生活 支援	移動支 援	配食支 援	備 考
寿喜菜の会	いきいきクラブ	○	○ 訪問B	○ 訪問D		訪問Bはモデル
(プラスワンサービス)	朝子庵	○	○	○ 訪問D	○	社協バックアップ
	太子さんさん	○				
桜草クラブ	桜草クラブ	○		○ 訪問D		元気くんくんと レーニングから
磯長台 福祉を考えるつどい	きたじりさんち	○		△		地域独自活動から
布遊び工房・咲	布遊び工房・咲	○				個人
ふれあいサロン ふたがみ	ふれあいサロン ふたがみ	○				個人
にじいろはうす	にじいろはうす	○				個人(町会派生)

(出典) 太子町資料

③ 移動支援・外出支援の取組

1) モデル事業の実施

- ・ 「円卓会議」では、「移動支援・外出支援」について、以下のような4つのステップで進めた。
- ・ 平成29年11月から開始したモデル事業では、地域で交流サロン(週1回)を実施していた「桜草クラブ」から手が挙がった。
- ・ 「桜草クラブ」は、自治会区域を中心とする住民12名が会員となる取組で、交流サロンのみでなく、元々助け合い活動の中で病院等への送迎を行っていた。
- ・ 11月から実施したモデル事業では、3名の方を対象に移動支援を行った。
- ・ モデル事業を通じて、「事務が苦手」、「人材の確保が困難」、「採算が取れない」などの課題が出てきたため、「書類の簡素化、時間単位の一律料金の設定」、「生活支援体制整備事業による、運転協力者講習会の実施、勉強会を通じた担い手の発掘」、「生活支援との一体型」としてサービスをシンプルにするなどの工夫を講じた。
- ・ 地域の中に「もともとある活動」があり、そこで「困りごとを助け合う活動」があれば、補助金などの形でバックアップすることで、住民主体の移動支援を実現することができるケースは多い。
- ・ 運転者講習会と公用車が揃ったことで、人と車が確保できれば移動支援・外出支援の取組を促進できる。
- ・ 要綱についても、住民からの意見を反映して作成している。公用車貸出事業の要綱を作成する際にも住民が参加しており、要綱には住民の希望を反映している。公用車を使用するのは住民であるので、住民が参加して考えるのは当然と考えている。

2) 地域の公共交通の概要

- ・ 平成30年4月に「地域公共交通網形成計画」と「地域公共交通再編実施計画」が策定され、その計画を反映する形で、令和2年6月から新しい地域公共交通がスタートしている。
- ・ もともと2路線であった路線バスについて、新たに3路線を追加(合計5路線)、さらに町として新たにコミュニティバス2路線を運行することにより、計7路線となった。なお、再編の中では、高齢者外出支援として実施されていた「予約型乗合ワゴン」の運行を一時休止し、定時定路線の公共交通を充実させる方向で行われた。
- ・ 一方で、それまで「予約型乗合ワゴン」を利用していた人(延べ700人/月)については、相談

窓口を設置し、新しい公共交通で（福祉有償運送、ボランティア輸送を含めて）どのようにお出かけすれば良いかを「一人ひとりご案内する」など、きめの細かい対応を行っている。

- ・ こういった話は、地域公共交通会議でもなされている。
- ・ 相談窓口は高齢介護課と社会福祉協議会にあり、生活支援体制整備事業で設置して対応している。相談件数は多くはないが、一人ひとりへの説明にかなりの時間を要する。
- ・ 令和3年6月に、新しい公共交通システムの検証を行う予定であり、検証内容に合わせ、サロン送迎及び地域支え合い型の移動サービス等も含め、見直しが必要なものについては、見直しし検討を行う。

11. NPO 法人 別府安心ネット & 島根県美郷町健康福祉課

- 所在市町村 島根県美郷町（人口 4,900 人、高齢化率 45.1%）
- 実施組織名 NPO 法人 別府安心ねっと
- 市町村担当課 島根県美郷町健康福祉課
島根県美郷町企画推進課

【特徴・概要】

NPO 法人別府安心ネットは、移動サポート（公共交通空白地有償運送、福祉有償運送、町営バス代行）、生活サポート（草刈りや生活弱者への支援）、軽度生活支援（介護保険認定外者への買い物・通院等の付添、清掃など）、6 次産業研究などを柱に活動する組織で、平成 24 年に町内 8 エリアのうち、人口密度が 12.8（全国平均 336.3）と低い過疎地域である別府地区の別府連合自治会の役員ら熱心な U ターン組によって設立された。

運転者や運営・事務局担当者の属性、増減とその要因

1. 別府連合自治会の全世帯を会員とする別府安心ネット

別府安心ネットの会員は、別府地域の連合自治会（8 自治会）の全 138 世帯、全 338 人。一方、移動サポート事業の運転協力員は、理事長を含む計 8 人。年齢は 67～78 歳で、平均年齢は 72 歳。この 8 人で、生活サポートを含め、すべてに対応。最近、予約受付やコーディネーター役、事務全般を担う公民館兼務のパートが一人加わり、人数は足りている。

2. 法人所有の車両は 4 台

車は、車いす仕様の福祉車両のほか、10 人乗り車両、5 人乗り普通車両など計 4 台で、マイカーボランティアはいない。

3. 運転協力員は当初の 5 人から 8 人へ増加

住民主体の取り組みは、生活支援などからはじまることが一般的だが、別府安心ネットは、移動支援からスタートした。

というのも美郷町は、バス停まで 400m 以上離れている交通不便地域が 12 エリアも点在し、町内 13 の連合自治会の 5 つには商店もない上、診療所が 3 つしかなく、病院は隣接市町村まで出向くしかないためだ。また、高齢化率も非常に高く、5 割を占める独居世帯と高齢者のみ世帯への対応、軽度の家事ができない要介護認定外の高齢者の増加が深刻化しており、早くから「通院や買い物に困る」という声が上がっていた。

そうした要請に応え、別府連合自治会活動の一環で平成 22 年から、役場による地域おこし協力隊の配置や補助金などの支援を受け、最寄りのバス停や診療所等までの移動支援（自治会等輸送事業）の取り組みを開始。地域おこし協力隊の任期間終了を機に「活動を継続させたい」という同連合自治会の役員が中心となり、役場の手厚い支援を受ける形で、別府安心ネットを発足させた。当初の運転協力員は、5 人ほどだった。

利用状況の変化とその要因

1. 移動支援の利用人数は年間 850～900 人

年間利用者数は、別府連合自治会の頃の自治会等輸送事業で 609 人、NPO 化した平成 24 年は 892 人、現在は 850～900 人（実人数 332 人）と増加している。令和元年度の利用者の内訳は、空白地有

償運送 146 人、福祉有償運送 732 人。年間 225 日とほぼ毎日運行しており、一日当たりの利用者数は 3.7 人で、一回当たりの運行距離は 14~15 kmほどになる。町外の総合病院等への通院をはじめ、町外への移動支援が圧倒的に多くなっている。

2. 別府安心ネットがハブとなり、ネットワークによる広域移動支援を実現

別府安心ネットでは現在、公共交通空白地有償運送（町内のみ）、福祉有償運送（町外可）、介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービス B・D を組み合わせた移動支援を行っている。

特筆すべきは、別府安心ネットの取り組みを真似て、ほかの複数の連合自治会が町や県の補助金等を活用しながらはじめた各戸から診療所や公民館等を結ぶ地域内限定の公共交通空白地有償運送や、ホームセンター等を経由するドアツードアの登録不要の自治会輸送バスの取り組みと連携し、近隣市町村にある大学病院を含む町外エリアの通院や買い物等をサポートするという広域的な移動支援の仕組みをつくり上げている点である。

3. 通院帰りの買い物付添など外出の機会が拡大、サロン送迎も増加

総合病院への通院の際、会計やその帰りに寄る買い物の付添を要するケースが増加しており、外出付添が増えている。

また最近では、サロン（週 1 回、10 人程度が参加）の運営をはじめたため、サロン送迎の件数も増加している。サロン送迎自体は、別府安心ネットは町外の輸送で手一杯となってしまう、サロンスタッフのマイカー送迎に最近では移行。サロン後、そこから役場の脳トレ教室や買い物に行く際に別府安心ネットが動く形で、役割分担をしている。サロンを開始したことで利用者が買い物をして帰るようになるなど、行動が拡大した。また、車中での利用者のおしゃべりも増加した。

財政状況の変化とその要因

事業報告によると収益は、生活サポート事業 115 万円ほど、移動サポート事業 248 万円ほど、軽度生活支援事業 158 万円となっている。

これらの収入だけでは、長期的な運営の維持が困難なので、理事長は週 3 日は役場企画推進課、健康福祉課、美郷くらし推進課等に足を運び、補助金の類いを探している。

行政や社会福祉協議会等との関係、地域の反応とその要因

1. 別府安心ネットを各連合自治会の取り組みのけん引役とし、財政支援など

美郷町は、専門職が少なく、社会資源が十分でないため、高齢者の生活を把握、理解している顔なじみの地域住民が身近な相談相手となり、移動支援や生活支援を支え合いの形で提供することが最もふさわしいと考え、その基盤となる連合自治会を支援し、さらにそこから派生した別府安心ネットを各連合自治会の取り組みのけん引役、モデル的存在として位置づけ、地域全体へ横展開する、という方針を持った。

そこで、パブリックな役割を果たし得る NPO に「ともに公共を担う」というスタンスで手厚い支援を行うことにした。その一例が、地域課題の解決等に向け、住民の結束を結集した地域づくりを促進する「NPO 法人等活動支援事業」（上限 150 万円）で、別府安心ネットにも交付された。このような金銭的支援の期限が迫ると、さまざまな補助制度等の情報を適切なタイミングで提供するなど、途切れないようにも配慮してきた。

2. 平成 29 年度から介護予防・日常生活支援総合事業に切り替え

こうした中、別府安心ネットが活用してきた「NPO 法人等活動支援事業」補助金が平成 28 年度末に期限を迎えた。このとき、別府連合自治会と定住推進課、健康福祉課などで議論を重ね、移動支援

については、有償運送事業補助金を新たに創設し、30年度から別府安心ネットに適用するとともに、それまでの生活支援などの取り組みについては、平成29年度から介護予防・日常生活支援総合事業に切り替えることにした。すなわち、住民主体の自主活動として生活援助等を提供する訪問型サービスB、および移送前後の生活支援を提供する訪問型サービスDの財源と理念にシフトさせ、コーディネーターの人件費を含む補助金を出すことにしたのである。

3. 車両を町で購入の上、無償貸与、メンテナンスも町で負担

有償運送事業補助金（5年間）を前向きに見直した。従来は、送迎を行う連合自治会を対象とし、新規に車両を購入・更新する際に補助を適用してきたが、対象期間が最長で5年間で、以降は過疎債がもととなる事業であるため、車両のメンテナンスなどの経費に適用できず、地域団体には大きなネックとなっていた。そこで美郷町では、車両を町で購入の上、移動支援団体に無償で貸すこととし、メンテナンス費用も町で負担することとした。さらに、連合自治会がNPOを設立した場合には、引き続き、車両の無償貸与やメンテナンス費用等の補助金を適用できるようにもした。

見どころ

1. 過疎地ゆえの連合自治会への手厚い人的支援「集落支援員」で行政との連携強化

美郷町は、人的支援も非常に手厚い。いくつかの連合自治会を管轄する町内8つの公民館エリアに、地域・関係団体と役場が連携できるようアドバイザーあるいはコーディネーターとして、元役場職員や元農協職員、会社勤務経験者などの「集落支援員」を1人、また連合自治会役員にも嘱託で1人配置する計2人体制の支援と、すべての連合自治会を複数の役場職員が分担して担当する「地区担当制」（平成の大合併後に県が導入）という二つの仕組みを整備している。これらの公的な人材は、ニーズ把握とともに、各種施策や補助金などに関する情報提供、補助金等の申請手続きや書類作成といったきめ細かな支援まで担っている。

2. 「地域コミュニティ計画」の制度化で活動の継続性を担保

美郷町の連合自治会では、各地域が目指す姿やそのための実践活動を明記する「地域コミュニティ計画」が地域単位で策定され、さらに行政が連携してその推進にあたることで町の長期総合計画に位置づけられている。つまり、連合自治会が計画に必要な取り組みを書き込めば、予算が出るという仕組みである。連合自治会の役員等が代わっても、町長や役所の担当者が代わっても、地域の取り組みが継続できるように担保されるわけである。実際、移動支援の取り組みに使っている車両の経費は、この計画に書き込まれ、県の助成等の対象となった。

これらは、島根県の中山間地域活性化基本条例にもとづく取り組みで、前述の金銭的支援もこれにもとづく。

「集落支援員」「地区担当制」「地域コミュニティ計画」は、パブリックな活動の継続性の担保といった点から、とても重要な仕組みと言える。

効果

1. ほかの連合自治会に伝播し、サロンがはじまり、移動支援も動き出した

別府安心ネットがモデルとなり、ほかの連合自治会でも、それを真似て、移動支援や生活支援のサービスが創出された。社会参加を促進する「通いの場」の必要性についても理解が深まり、いくつかの連合自治会では、一般介護予防事業を活用した「グループ支援事業」（町単独事業）で、空き家や集会所などの場を活用した「通いの場」「居場所」が立ち上がり、サロン活動がはじまった。移動支援活動がはじまっている地区では、自治会のバスでサロンへの移動支援がなされ、移動支援がない地

区でもタクシーを利用して足を運ぶ高齢者が増えてきたし、老人会が月 1 回、地域住民の買い物のオーダーを受けて買い出しをするようになったり、個人的な移動支援が行われるようになるなど、さまざまな試みが生まれて、上手く地域が動きはじめた。体制整備事業の協議体を活用した成果でもある。

2. 住民主体の移動支援などを通じ、地域の支え合いの気持ちが強化

「生活機能が低下した高齢者がタクシーやバスを利用する際には、十分な介助が見つからないので、不安を抱いてしまうけれど、住民主体でつくられた移動支援の活動では、付き添いがつくので、本人はもちろん安心だし、家族も安心して送り出せるようになった。また、地区の行事にも参加しやすくなったという声も聞かれる。買い物やサロン活動などと相まって、閉じこもり予防につながっている。その意味で、総合事業がめざすものが実現しつつあると感じる。また、別府安心ネットとその他の連合自治会の移動支援が連携し、町外に出られる仕組みが整えられたことで地域が明るくなったと思う。こうした取り組みを通じ、豪雪時の雪かきなどの支え合い、地域的なまとまりも強くなってきた。防災活動にも影響を与えており、地域力も上がってきている」と町保健師は見ている。

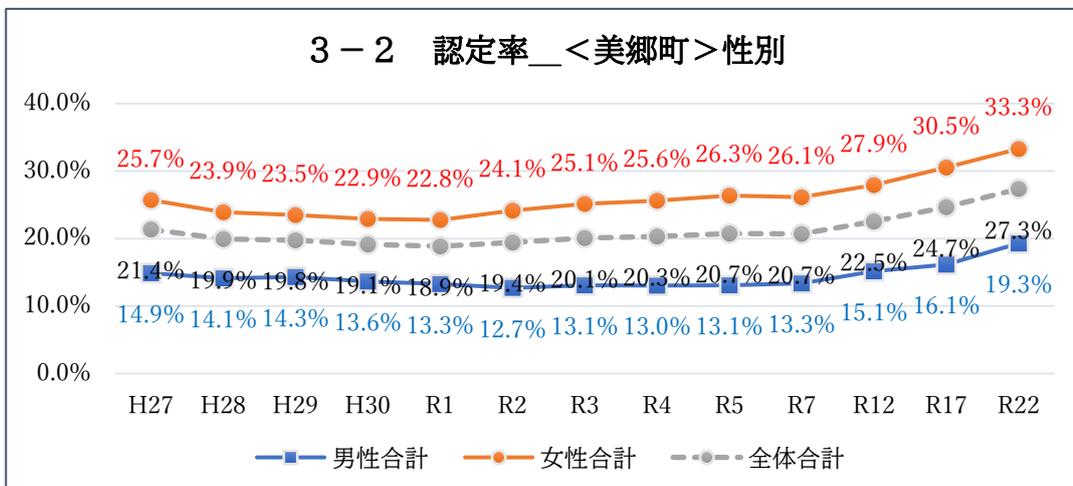
3. 要介護認定率が下がるとともに、閉じこもりや認知機能低下も抑制

その結果、図のように要介護認定率が下がり、介護給付費も下がってきた。また、閉じこもり傾向の高齢者、認知機能が低下した高齢者が減ってきた。「サロンと移動支援をセットで行わないと、外に出てこれないので、中山間地域では移動支援は重要。顔見知りがあるサロンであれば、さらに意欲が高まる。孤立しがちな高齢者がサロンに移動支援を使って来るようになり、気持ちが前向きになったケースもある。行きたいと思えるサロンにすることが大事。それに向けて、補助金を出しながら介入していく。食事を出しながら話ができる、そんな楽しいサロンを地域と一緒につくっていく」と保健師は話している。

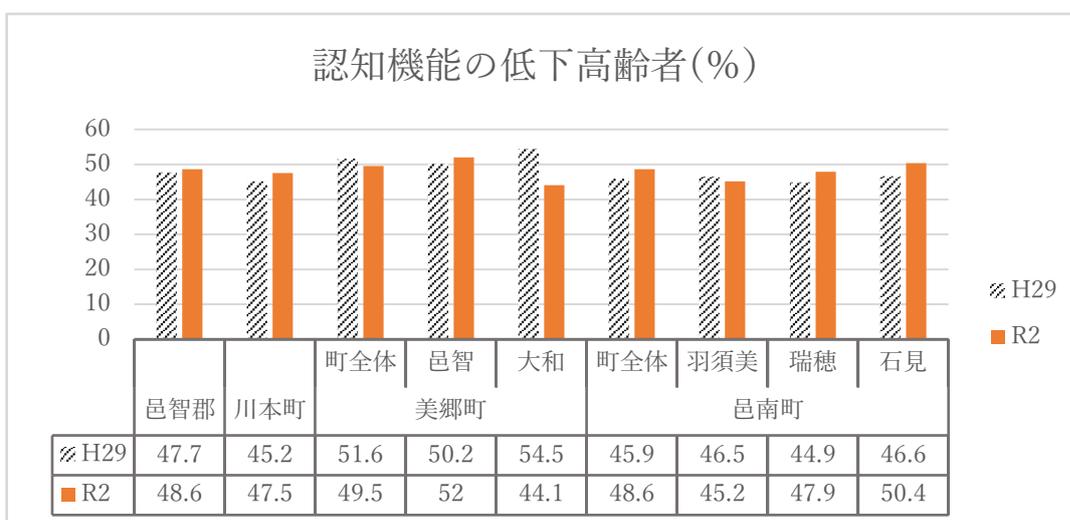
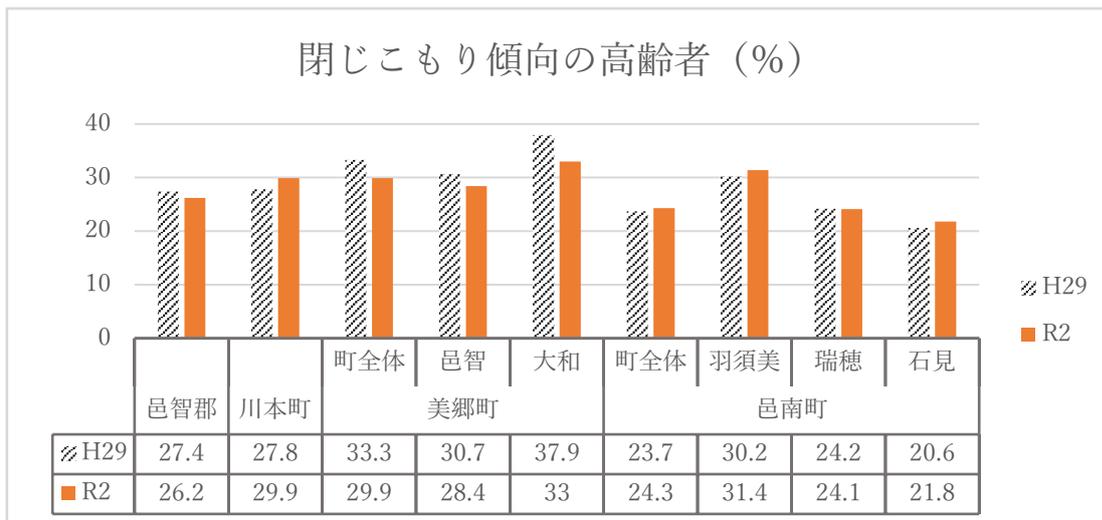
こうした動きをさらに加速させるため、保健師の配置を地区担当制に変更した。

4. 周辺の動きも活発化

買い物困難な状況に対し、コープや移動販売のつくし丸がやる気を見せ、移動販売が実現できそう。また、町が整備を進める I P 端末の導入を活用し、タッチパネルで簡単に買い物の注文ができるシステムも導入し、ICTを活用した基盤をつくることになった。住民同士のコミュニケーションをはかるツールとしても活用する。



(実績は9月末 (R2は7月末)、推計は見える化システム推計ツールによる)



課題

① 現時点では担い手に課題はないが…

一昨年は、利用件数が1000件を超えた。担い手が不足してきた。時給1000円を出しているが、オンデマンドなので、運転のない日があり、日中の仕事なので、若い人の成り手がない。年金生活者でないと時間的に担い手になれない。当面は、大丈夫だが、後期高齢者が増えてくると、マンパワー不足になるし、利用者が高齢化すれば、運転者がヘルパー的な介助をせざるを得ない状況となる。この辺りが課題となる。

② 交通事業者の意識変容も課題

タクシー事業者等の意識変容も課題だ。スクールバス事業の委託を受けている事業者は、付き添い介助付きのタクシー助成の委託を打診してもニーズが高い介護タクシー化に動いてくれない。また、買い物代行の事業をはじめても、別府安心ネットは利用が多いが、タクシー事業者は利用が少ないという。引き続き、タクシー事業者等には、少しずつメリットのある提案を行い、超高齢化に必要なイノベーションをはかってもらえるよう働きかけていくとしている。

③ 住民主体の移動支援活動を地域公共交通計画に位置づけたものの、連携が課題

「移動支援を使い出してから要介護認定が先送りされ、介護給付も抑えられています」と健康福祉

課が話すように、介護予防に資するばかりか、地域の活性化にも寄与している。そのため、健康福祉課も交通を担当する企画推進課も、「住民主体の移動支援の取り組みで制限のかけようがないし、町にとってのメリットも大きく、制限をかける考えなど一切持っていない」と口を揃える。その意気込みの強さは、「別府安心ネット」らの活動がタクシー事業、バス事業、予約型乗合バスなどと同列で地域公共交通計画に位置づけられていることから伺える。

とはいえ、タクシー事業者等は、住民主体の広域輸送が拡大していることに警戒感を示しており、地域交通会議で取り上げられる機会も増えているという。広がりつつある地域住民による移動支援と、地域公共交通との共存、連携のあり方については今後の大きな課題である。

12. 吉備中央町通所付添サポーター協議会&ももカフェ&吉備中央町

- 所在市町村 岡山県吉備中央町（人口1万971人、高齢化率40.8%）
- 実施組織名 吉備中央町通所付添サポーター協議会
- 市町村担当課 吉備中央町福祉課（地域包括支援センター）、保健課

【概要】

吉備中央町では、通いの場へのサロン送迎（通所付添）に特化した「岡山県通所付添サポート事業」を活用した2人1組の移動支援体制を整備し、「集いの場」「体操の場」といった通いの場への足を公的に確保した。そして、「吉備中央町通所付添サポーター」は、単に通いの場に利用者を運ぶだけにとどまらず、地域づくりへの想いを利用者との交流を通して高め、自立支援の担い手、さらには地域包括ケアシステムの担い手として、行政や地域包括支援センター、社会福祉協議会などと連携しながら大活躍している。さらに、外出先ができ、移動支援の仕組みが整い、地域の高齢者が集まる場ができたことで、そこに移動販売車や移動図書館車なども立ち寄るようになり、社会参加の機会がこれまで以上に増加した。その結果、因果の検証はまだだが、要支援認定者の減少と予防給付などの費用の圧縮までが実現できた。

【特徴】

運転者や運営・事務局担当者の属性、増減とその要因

1. 「集いの場」8か所、「体操の場」22か所整備したけれど…

吉備中央町では、一般介護予防事業として、住民主体の「集いの場」や、はつらつ元気体操（100歳体操）を行う「体操の場」づくりに力を入れ、町内10地区に前者を8か所、後者を22か所整備してきた。こうした環境を整える中で、出掛けたくても移動手段がないという利用希望者の声を受け、担い手たちの中から自主的に送迎を開始する人が現れるようになったのだが、善意だけで続けることはなかなかむずかしかった。

2. 「岡山県通所付添サポート事業」で、移動手段がない利用希望者の送迎体制を確立

そんな中、町は、介護予防・日常生活支援総合事業のスタートに向け、平成28年度からワークショップを開催し、それらの課題を地域で共有した。一方、岡山県長寿福祉課からは、市町村では単独開催がむずかしい運転者講習等がパッケージ化された「岡山県通所付添サポート事業」の打診があった。

渡りに船とばかりに、翌29年度から吉備中央町は、これを事業化。すでに稼働していた集いの場5か所の世話人が声をかけて集めた16人に、一般応募の1人を加え、「岡山県通所付添サポーター養成講座」を開催し、計17人の通所付添サポーターを確保し、実施に向けた会合を重ねて、組織的なサロン送迎をスタートさせた。

3. 「吉備中央町通所付添サポーター協議会」も発足、品質管理を担う

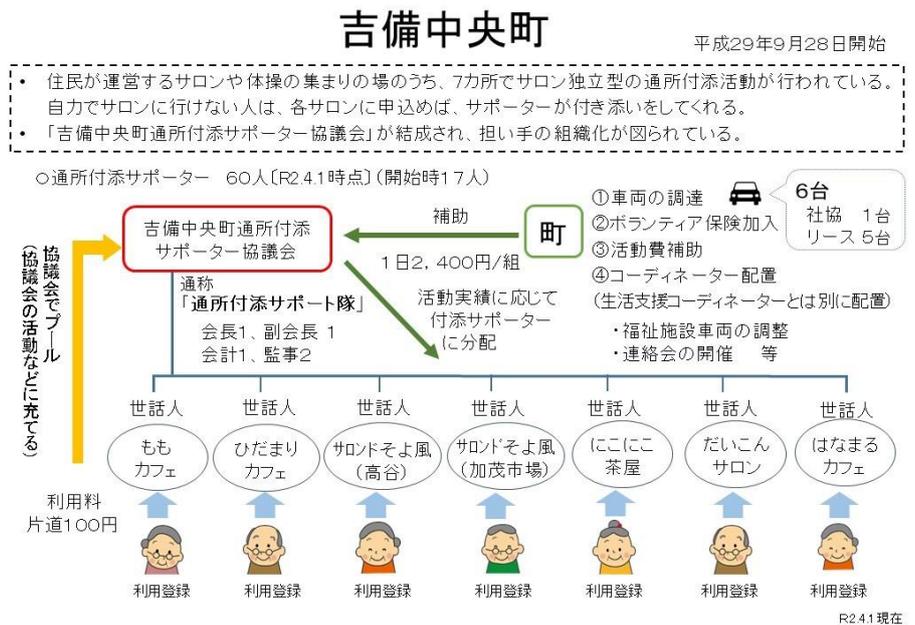
と同時に、地域の高齢者がたとえ足腰が弱ってもあきらめずに社会参加できるよう、相互交流を深め、学び、高め合いながら、支え合いの地域づくりに寄与することを目的とし、「吉備中央町通所付添サポーター協議会」を発足させた。以後、現場レベルでの通所付添に関する問題について、3か月に一度開催するこの協議会で共有し、解決策を探っている。

この事業により、通所付添サポーターが通いの場に2人1組で付き添う体制が確立した。

4. 平成29年度のスタート時に17人だったサポーターは現在66人に増加

2人1組になり、負担感が軽減された上、活動への手当ても公的に担保されたことで、担い手確保のハードルが一気に低くなった。その結果、平成29年度のスタート時に17人だった「通所付添サポーター」の数は、66人にまで増えた。60歳代、70歳代が圧倒的だが、20～40歳代もそれぞれ数人ずつおり、運転と付添をペアで担う夫妻もいるという。

「集いの場」や「体操の場」のうち、単独で通所付添サポーターを有するサロンも、図の通り、計7か所へと拡大した。サロンの運転・付添者の都合がつかない場合、「協議会」のメンバーである別のサロンの担い手が助っ人に入るような一体感も醸成された。さらに、必要に応じ、「体操の場」への送迎までカバーできるようにもなった。



5. 事業化でマンパワーが確保され、負担感が解消

通所付添サポーター協議会の会長は、「自力で来られる利用者はシニアカーなどを使って一人で来るので、送迎のマンパワーは十分に足りています。養成講座を含む、通所付添サポート事業をきっかけにサポーターを増やせて、ありがたかった」と述懐。当初は、サロン開催日に何か別の用事が入ったらどうしようという不安もあったそうだが、そうした負担感が事業化で解消されたことが、マンパワー確保に寄与したとみている。

6. 通所付添サポーターらがさまざまな機会を通じ、マンパワー確保の声掛け

「通所付添サポーター」は当該サロンに住む地元住民が担い、毎回同じサポーターが送迎を担当する。利用者が安心でき、そしてちょっとした体調の変化を察知できるようにという配慮からだ。いずれも、各世話人等が気配りのできる人などに一本釣りで声をかけ、スカウトしたものだ。

声掛けの方法について、通所付添サポーター協議会の前会長は、「公民館活動をしていたこともあって、パソコン教室や料理教室、ちぎり絵教室などの参加者に積極的に声をかけて歩きました。活動に興味を持ってくれる人は、地域に必ず存在しますので、声掛けは大事」と語る。当初は、このように世話人らが、目配りの利く人などを一本釣りで引っ張った。足腰が弱くなって、今はそのまま利用者となっている人も、と言う。

人のつながりを育て、支え合いの地域をつくらうという当時の世話人らの想いに感化され、現在の通所付添サポーターたちも、「誰か良い担い手はいないか、と常に頭の片隅で考えるようになりました」と話しており、マインドも伝播しているようである。

吉備中央町地域包括支援センター所長は、「集いの場単位で活動できるほうが良いだろうという判断で地元で声をかけてもらっています。地区ごとに顔の見える関係がつけられるというメリットが何より大きい。担い手にとってもいつもありがとうと言われるのがモチベーションになりますし、利用者も顔見知りですぐ安心できますから」と話す。

利用状況の変化とその要因

1. ハードルの低い「体操の場」から「集いの場」の拡張する流れ

「集いの場」の中心的なプログラムは、「体操+食事+おしゃべり」である。

町としては、これを全地区に設ける意向で、「まずはハードルの低い体操の場をつくってもらい、できそうだという感触を得たら、集いの場にしてもらおう計画」と社会福祉協議会の担当者。そして、「そこで食事も提供していただく。そうなった段階で、一般介護予防事業の補助金を出す形です」（町福祉課）。通所付添サポーターがいる前述の7つの「集いの場」は、いずれも町から補助を受けている。

2. 実利用者の半数が「通所付添サポーター」を活用、「送迎付き」が大きな武器に

これらのうち、平成28年10月から活動しているのが「ももカフェ」（週1回。10～15時。福祉センターの一部を改修）である。当初の利用者は10人だったが、現在の利用者数は、登録者40人、実人数20～30人ほどで、数十人も増加した。徒歩の利用者の中に足腰に痛みを持つ人が出たため、一時は自主的に送迎を行ったが、運転者等の調整が困難となり、行政等に相談。「通所付添サポート事業」の導入につながった側面もある。送迎体制を整えたことが、利用者の増加、とくにハイリスクの利用者の増加にも直結している。

現在は、20～30人ほどの利用者の半分以上にあたる16～17人が足腰に痛みがあるなどの理由から、通所付添サポーター4人2組（36～73歳、送迎車両2台）の支援を受けている。大半が独居者で、カフェまでの距離は近い人で500m、遠い人で7～8kmほどだという。

「ももカフェ」での通所付添サポーターの活動は、拠点に8:30に来て、町提供のリース車両で利用者を迎えに行き、そして10時から体操、12時から食事、午後はおしゃべりを中心に楽しみ、15時に終了という流れである。なお食事については、カフェスタッフが別に5人（35～75歳。うち1人は60歳代の男性議員）おり、自家栽培の野菜などを持ち込み、毎回3人でメニュー考案、調理、配膳・雑用を行い、一人200円で提供されている。

利用者は、口コミや通所付添サポーターらの声掛けで増やしてきた。「迷っている人に積極的に声をかけ、足腰が痛ければ、送迎がつくよと話しています」と、「ももカフェ」の世話人で、通所付添サポーター協議会の会長は話す。「送迎付き」というのは、やはり大きな売りになるようである。

財政状況の変化とその要因

1. 「通所付添サポーター協議会」の収入源は、利用料と補助金

「通所付添サポーター協議会」の主な収入源は2つあり、一つは利用者が支払う片道100円の利用料で、もう一つは送迎1組につき1日当たり2400円という町からの補助金。前者は協議会でプールして活動費に充てており、後者は活動実績に応じて付添者に分配される。

行政や社会福祉協議会等との関係、地域の反応とその要因

1. 福祉課、地域包括支援センター、保健課との情報交換は緊密

町の福祉課、地域包括支援センター、保健課とは緊密に情報共有を図っている。

「足腰に痛みがあったり、認知症の利用者もいるので、気をつけるべき点は、地域包括支援センターなどと情報を共有し、状態を把握しています。とくに新規利用者は、既往などを含め、連絡を密にしています」と通所付添サポーター協議会の会長は、説明する。

2. 通所型サービスAの事業所にも送迎し、早期に利用者との関係性を構築する戦略

吉備中央町が実施している介護予防・日常生活支援総合事業は、通所型サービスAのみで、特別養

護老人ホーム等を運営する3つの法人に委託している。A型だが、目標を設定し、6か月で卒業するというユニークな手法で、その卒業生の受け皿を「集いの場」と位置づけている。そのため、通所付添サポーターは、これら通所型サービスAの事業所にも送迎を行っているのだが、「いずれ集いの場に来るので、送迎を通じて早期に関係性をつくってしまおうというのが、その理由でもあります」（通所付添サポーター協議会の会長）。

このような戦略の共有も、地域経営においては重要となろう。

3. 行政は車両の到達やボランティア保険の加入といった舞台設定に専念

吉備中央町ではこのほか、車の調達とボランティア保険の加入、さらに相談窓口としてコーディネーターの配置を行っている。

車の調達については、当初は町福祉課が町内の社会福祉法人と交渉し、法人所有車両を空き時間に貸してもらっていた時期があったが、使用時間が重複することが多いため、現在は、町福祉課でリースした車両5台と社会福祉協議会でリースした車両1台の計6台を確保。「総合事業をスタートさせたときに、従来型を残さず、特養等に委託する形でA型のみ事業化したので、予算を圧縮できたので、その浮いたお金を介護予防のための活動で頑張っていただけける住民のみなさんに使おうと考え、一般介護予防事業に回しました」と地域包括支援センター所長は、述懐する。

一方、地域包括支援センターには、連携強化のため、看護職を配置した。介護保険サービスを利用するほどではないが、「集いの場」の利用が推奨される高齢者が地域に散見されており、民生委員等からも寄せられるそうした情報を、このコーディネーターが通所付添サポーターらと共有し、連携して「集いの場」などの利用を促すようにしている、と担当者は言う。通所付添サポーターは、単に移動が必要な高齢者を車で運ぶだけでなく、いわば地域包括ケアの一端を担っている、というわけである。

また行政は、活動に伴う事故等に備える保険の加入等に関する手続きも担当している。サポーター活動に家族が心配して反対するケースも少なくないので、保険がつくよと言えるのは大きいだろう。

4. 社会福祉協議会は、体操の効果を半年ごとに計測、モチベーション維持にも奏功

一方、社会福祉協議会では、体操の効果を見るため、「集いの場」「体操の場」の利用者に対し、タッチ&ゴーや歩幅、握力といった体カテストを半年ごとに実施している。それによると、9割以上の利用者が維持・向上していた。結果は、利用者はもちろん、サポーター等の担い手にも還元されており、モチベーションの維持にもつなげている。

5. 揃いのベストと車両のロゴで地域における認知度もアップ

通所付添サポーターは、お揃いの赤いベストを着用して活動している。こうしたブランド経営も、体操の効果の広報などと相まって、地域での認知度を高めている。目立つ赤いベストは、例えば認知症の利用者のもとに迎えに行った際にも、一目で「今日はカフェの日だ」と認識される効果もあり、有効だと通所付添サポーター協議会の会長は話している。

見どころ

1. サポーター協議会の会長が元看護師、前会長も特養勤務経験あり、マインドが高い

「集いの場」では、認知症患者や要介護者レベルの利用者が混じっていたり、その状態像はさまざま。そんな中、通所付添サポーター協議会の会長の元看護師の視点が有効に機能している。「認知症の利用者を迎えに行くと寝ていたりすることもあるので、声をかけて起こして準備を促してね」「ひざに痛みを抱えている利用者には玄関まで迎えに行っておいてあげてね」と具体的なアドバイスを送っている。初回の送迎時には同行して、地域包括支援センターなどから事前に得ている情報を伝えなが

ら、対応をレクチャーしている。もともと医療法人でオレンジカフェ（認知症カフェ）を動かしてきた経験もあり、パブリックマインドも豊かと言える。また前会長も、特別養護老人ホームの職員経験があり、そのキャリアを地域に恩返ししたいと「集いの場」に関わった経緯があって、自身の拠点等でも同様のサジェッションを送っていたという。

こういったパブリックマインドあふれるキーパーソンの存在も、サポーター活動の質の維持はもちろん、継続性の担保にも欠かせないのであろう。

2. 介護予防のための“付添”とした「岡山県通所付添サポート事業」の意義

送迎体制の整備、その持続可能性を担保する大きなターニングポイントとなったのが、前述の「通所付添サポート事業」であった。町の介護保険事業計画に掲載した介護者の不安のトップは「外出の付き添い、送迎など」で、介護者の 34.3%が不安を抱いていたが、なかなか町単独で移動支援の取り組みに着手するのはハードルが高く、これがまさしく救世主となった側面がある。

「サポート事業」は、岡山県長寿社会課が市町村支援の一環で開始したもので、市町村が手を挙げると、活動の立ち上げに必要な経費等の補助を 300 万円を上限に受けられ、移動支援に関わる中間支援組織のアドバイスや支援を準備段階から得られるというもの。岡山県内では、すでに 10 市町村がこれを活用し、サロン送迎をスタートさせている。通常、移動支援のための運転者講習の講師を確保することなどは、市町村単独ではハードルが高いのだが、県がコーディネートしてくれる上、必要経費も面倒を見てくれるので、市町村にとっては非常にメリットが大きい。

しかも、この事業では県庁長寿社会課が、公共交通事業者や当局等に対し、通院等の送迎はしない、送迎ではなく、介護予防のための通いの場等への“付添”であり、法律上の問題は一切ない、といった交渉を済ませているのが大きな特徴だ。町福祉課担当者も、「外出先を通いの場に絞ったことが良かった。通院や買い物などを入れていたら、交通事業者等との調整に時間を要し、今の形すら実現しなかったかもしれない」と振り返っている。

効果

利用者への効果

1. サロン送迎で「体操、食事、おしゃべりが楽しく、天国のよう」と気持ちが前向きに

「通所付添サポーター」の体制が整備され、サロン送迎がある程度、確立できた結果、よりハイリスキな高齢者を「集いの場」につなげることが可能になり、これまで以上に要介護化をブロックできるようになった。

「みなさんとの体操やおしゃべりを楽しみにしている」と話す 70 歳代後半の女性は、「膝を痛めていたのだけれど、痛みが軽くなり、立ち上がるのが楽になりました」と笑顔を見せた。以前は自分で車を運転していたが、「今は迎えに来てくれるので、免許を返納しました。買い物は生協を使い、通院は病院の送迎バスがあり、ももカフェで友だちもできて、楽しいので、全然困っていません。送迎時のサポーターや同乗者のとの賑やかなおしゃべりも楽しみ」と話してくれた。

また、サポーターに誘われ、昨年 7 月から「ももカフェ」を利用するようになった女性は、「別の地区のサロンに月 1 回、送迎してもらっていましたが、ももカフェにもお誘いいただきました。体操、食事、おしゃべりが楽しく、天国のよう。みなさんと会えるのが待ち遠しい」と言う。買い物は移動販売で済ませ、通院は娘さんに送迎してもらっており、不便はないそう。「お友だちの家は遠くて会えないけれど、ここで会えるので、気持ちが前向きになりました。自宅でも体操をやるようになり、健康状態が良くなりました。膝と腰に痛みがありますが、ここへ来れば、それも忘れてしまいます」とも話し、かけがいのない場所になっていることを明かしてくれた。

2. 通所付添サポーターの誘い出しで認知症患者が曜日感覚を取り戻す

通所付添サポーター協議会の会長は、「杖をついて来ていた利用者が杖なしで来られるくらい元気になりました。元気体操と食事、それから楽しい時間を共有できるのが良いようです。また、利用者の中には認知症患者もいるのですが、通所付添サポーターが揃いの赤いベストを着ていくので、今日はカフェの日だと理解できるようになり、楽しそうに過ごされています。体操で適度に疲れ、良く眠れるようになって、夜中の問題行動や徘徊などもなくなったと聞いています」と手応えを語る。

「集いの場」の1つ「ひだまりカフェ」の代表で、通所付添サポーター協議会の前会長も、サポーターによる通所付添と「集いの場」への通いが認知症患者の曜日感覚を呼び戻し、声掛けや交流がその表情を明るくしている、と評価している。実際、パジャマで来ていた利用者が毎服用を変えてくるようになったりもしている、と言う。

担い手への効果

1. 体調管理の意識の高まりと、地域への想いの強化

通所付添サポーターら担い手自身にも、大きな変化を与えている。

通所付添サポーター協議会の会長に骨密度検診の会場で声をかけられ、一緒に地域をつくるという思いに共感してサポーターになった60歳代前半の女性は、「6人乗りワンボックスカーで週1回送迎していて、利用者が増えたので、2便、3便になることもあります。夫婦で行っていることもあって、負担感は全然ありません。それどころか、車中でカフェがなかったら行くところがなかった、と話す利用者の感謝の言葉を聞く度に、やりがいを感じます。人を運んでいるだけじゃなく、地域で何かを育てている感じ。その大切さを実感しますし、顔なじみの利用者が休みだったりすると、どうしたんだろう、体調が悪いのかな、と気になります。今や情すら湧いています」と話し、移動支援の活動を通じた気持ちの変化に言及した。

また、大切な利用者をきちんと送り届けられるよう、自身の体調管理にこれまで以上に気をつけるようにもなった、と話す。

こうした気持ちが持てるようになるには、「活動を楽しむことだ」と言うのは、通所付添サポーター協議会の前会長。「戸惑いながらはじめて人も、利用者などとの時間やおしゃべりを楽しむようになってから、人や地域の役に立っていると実感できるようになったと言っています。体調管理をしながら楽しむこと、自分が楽しむことが大事」と話す。

利用者のための移動支援が結果として、身体活動量を高め、コミュニケーションに伴い、認知的機能も高まれば、担い手自身の介護予防効果も期待できよう。

地域への効果

1. 安否確認を含め、生活状況の把握も容易—地域包括ケアシステム構築の一助にも

移動支援の仕組みとセットで「集いの場」が整備されたことで、ハイリスク者もカバーできるようになったため、「一人暮らしの高齢者の安否確認を含め、生活状況がかなり把握できるようになりました」と、町保健課の保健師は評価している。

通所付添サポーターや「集いの場」スタッフと地域包括支援センター等で数か月に1回程度、情報交換の場を持つようになったことで、さまざまな情報が早期に入るようになったのだ。「多くの情報が把握でき、困り事の実際も随分とわかるようになりました」と語る。

そうした連携体制は、「集いの場」での利用者の個々の様子を関係者が共有するのを容易にした。「例えば、いつもより体調が思わしくなかったといった情報は、サポーターから地域包括支援センタ

一、かかりつけ医療機関などにバトンされ、早期対応に結びつけられるし、必要があれば、生活支援サービスなどにもつなげたりもできます。場合によっては、離れて暮らすご家族に状況を伝えることができたりもします」(保健師)。

文字通り、通所付添サポーターは地域包括ケアシステム的一端を担っている。

2. 移動販売車や移動図書館車なども立ち寄るようになり、副次的な効果も

また、「集いの場」に多くの高齢者が集まってくることから、移動販売車が寄るようになったり、ヤクルトの訪問販売員がパンや飲料等を販売しに来たり、さらには隔週で移動図書館車がやってくるようになったりした。

「サポーターの活動の中で買った物を車で本人と一緒に運ぶこともでき、買い物支援にもなっているのかなと思います」と保健師が説明するように、副次的な効果も見られるようになったという。

3. 因果は未検証も、要支援認定者数が減少傾向を示し、財政効果も

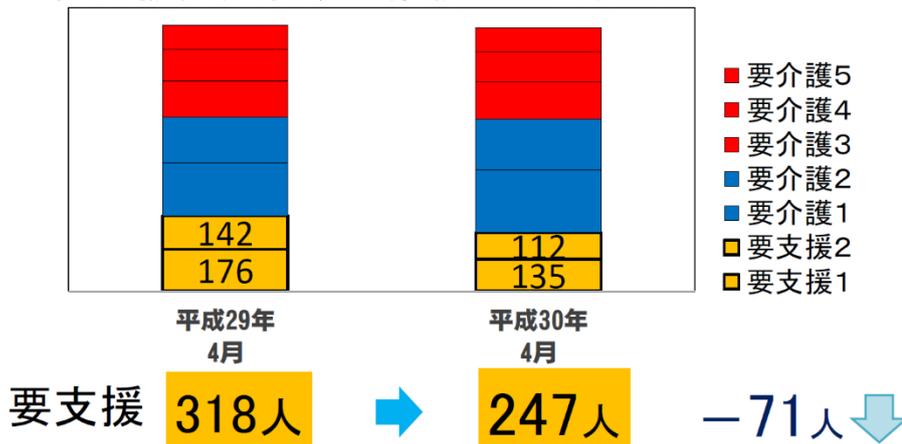
何といても最大級の効果と言え、図のように要介護認定者数が減少してきたことが挙げられるだろう。

「通所付添サポート事業」が本格的にはじまった平成29年4月時点の吉備中央町の要支援1および2の認定者数は、それぞれ176人、142人で計318人だったが、翌30年には、それぞれ135人、112人で計247人と、71人も減少した。令和2年4月時点でも、それぞれ126人、116人で計242人で、さらに減少傾向が続いている。

当然のことながら、それ伴う支出も図のように減っている。平成29年度の吉備中央町の予防給付および総合事業の総額は7012万円だったが、翌30年度には5724万円と1287万円も低くなった。

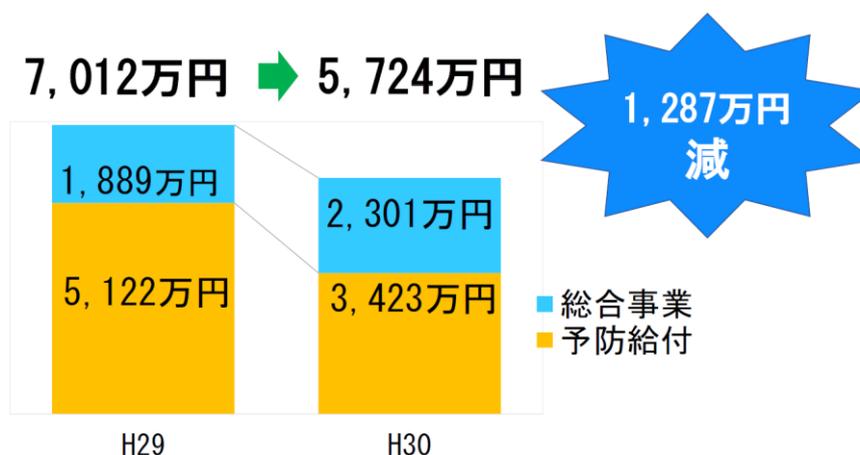
通いの場と移動支援がセットで整備されたことで、より早期に体操や食事や交流などが提供され、適度な社会参加が確保されるようになり、またサポーターをはじめとしたソーシャルネットワークがより機能に機能するようになって、このような成果が生まれた、と言えるのではないだろうか。

要支援認定者数の推移 —吉備中央町—



(出典)厚生労働省「介護保険事業状況報告」月報

予防給付及び総合事業の費用総額の推移（吉備中央町）



課題

1. 介護予防・日常生活支援総合事業とのすみ分け

現在、「集いの場」は前述の通り、一般介護予防事業で実施している。しかし、内容的には、介護予防・日常生活支援総合事業の住民主体の通所型サービスB、移動支援についても、移送前後の付添や生活支援を行う訪問型サービスDに相当するレベルで展開されている。そのため、福祉課では、「まだ走り出して軌道に乗りつつある段階なので、無理強いはしないが、遠くない段階で総合事業に移行したい」と考えており、これも課題であろう。

2. 「集いの場」への通所付添の空白地の克服

「集いの場」「体操の場」が拡大し、送迎の体制もできてきたが、町内にはまだその空白地域があるのも事実。その克服のため、介護保険事業計画には、その充実について記載し、「生活支援コーディネーターなどと、できることから導入していく」としている。

3. 買い物や通院などへの移動支援の仕組みづくり

介護予防に資するサロン送迎については、介護保険事業計画に明記されている一方、通院や買い物の移動支援に関しては、地域公共交通会議の中で折り合いがつかず、いまだ大きな課題として残っている。商店などがさらに減ってくれば、離れた場所にある道の駅か、岡山市辺りまで買い物のために遠出することが不可欠だ。しかし、今のところ、買い物などについては、町内のデマンドタクシーと委託バスで対応するしかない。

福祉課は、「通所付添サポート事業の導入に当たって、県庁がこの送迎はサロン送迎限定、すなわち介護予防のための付添が目的であって、通院や買い物などの支援ではない、と陸運局と交渉してくれたのは、大きかった。通いの場への付添という一点突破で、できることから着手したのが功を奏した」と振り返ったが、今後は、交通事業者を含めた関係者に移動支援活動に伴う幅広い効果等について周知しながら、介護予防のため、社会参加のための移動支援についてのコンセンサスを得ることも重要な課題となると話している。

タクシー・バスなどの公共交通業界からは当初、圧迫になるとして反発もあったようだが、介護予防のための付添の必要性と重要性は理解されている。だからこそ、介護保険事業計画に移動支援の充実が明記され、それにもとづいて予算づけもなされているわけなので、社会参加としての意味合いもある買い物や通院などのための住民主体の移動支援の実現に向けて、業界に対しても必然性を訴え続けることは、やはり重要と言えるだろう。

4. より幅広い層への周知

高齢化率の高まりを考えると、サロン送迎を含む、移動支援ニーズは今後、ますます高まると予想される。したがって、さらなる担い手の確保と、それを左右する移動支援の地域の認知度の向上も、課題と言えば課題だろう。

通所付添サポーター協議会の前会長は、「サポーターとして活動する実人数が登録人数より少なくなってきたのが、心配。もう少し若い世代が定年退職後すぐに取り組んでくれれば、嬉しい。周囲の人がやっているから自分もやろう、というのが当たり前みたいな空気になればいい」と言う。そのためには、より幅広い層への活動の周知が大事になる。高齢者層への周知に関しては、「揃いの赤いベストに車両にも赤いロゴを入れ、目立つようにしているので、認知されている」一方、若い層にも積極的に周知し、さらに知名度を上げることも必要だと話している。

13. こんどろバス（田ノ浜桜滝間予約制ミニバス運行協議会&対馬市）

- 所在市町村名 長崎県対馬市
- 団体名 田ノ浜桜滝間予約制ミニバス運行協議会（法人格無し）
- 市町村担当課 対馬市政策企画課

【特徴】

市町村運営有償運送（路線不定期運行）の形態をとりつつ、市が10人乗りワゴン車を地元協議会に無償貸与し、運行を委託するというスキーム。

- 1. 外部集落支援員の尽力によってスタート、地域振興を目的とした一般社団法人も参加しており、運転者・運営・事務局担当者に不足がない**
 - ・ 田ノ浜・桜滝間予約制ミニバス運行協議会は、地元9地区で構成され、それぞれから委員（兼役員）を出してもらっている。
 - ・ 運行開始前に事務局を担っていたのは外部集落支援員であった菅田奈緒美さん。28歳、実践塾の塾生として対馬に来た人。運行開始1年目（2016年）から志多留地区の大場憲子さん（2014年に移住）にバスの電話予約受け付けを担当。菅田さんは本土へ。
 - ・ 運転者は現在7名で、うち5名が男性。いずれも菅田さんが一本釣りをお願いして集めた人で、自営業など普段は仕事を持っている人もいる。残り2名は女性で20代。（一社）対馬里山繋ぎ塾の方であり、今は、月に1回ずつ程度入る形で、地元協力している。（1往復1,500円または2,500円の報酬あり（路線による））
 - ・ 立ち上げは菅田さんの尽力が大きかったが、現在は大場さんが要となっている。（集落支援員はずっといるわけではないため、事務局を探して引き継いだ）月8万円。
- 2. 課題は、75歳以上の女性が利用者の中心、前期高齢者の女性は免許返納しないためか、利用は減少している**
 - ・ 地域内住民＋島外の方も利用可だが、ほとんどが地域住民。現在は、75歳以上の単身の女性が中心。
 - ・ 2020年に入ってから、コロナ禍の影響からか、利用者が減少し、かつ、同じ人が月に何度も利用するパターンが減ってきている。1便（1往復）当たりの利用者人数は、2019年度の場合、桜滝線1.7人、越高線2.8人、佐賀線3.7人であった。
 - ・ 利用者減少は、現行の利用者が死亡、転出により減っていくのに、新しく加わる人がほとんどいないためだと思われる。予約が面倒な人。電話が苦手な人一度使って合わなくて利用をやめた人もいる。
 - ・ 利用者が桜滝の小さなスーパーに電話して買いたいものを予め指定し、運転手がそれを受け取るというような仕組みが念頭に置かれていた。しかし、これは運転手同士の話し合いを通じて、「そこまではできない」という話になり、頓挫した。
- 3. 収益率は1割あまり**
 - ・ 毎年、市からの委託料は230万円程度（上限）＋運賃収入24万円程度。2019年度の決算では、市の委託費が185万8466円、運賃収入は、22万3203円。

4. 市が「小さな拠点」を推進する中で、実施できる地域を探して立上げ支援した。

- ・ 総合計画、総合戦略の中で「小さな拠点」を推進しようとしていて、やる地域がないかを探していた。地元からは概ね好意的に受け入れてもらえた。
- ・ 元々、目的としては、移動手段の確保、高齢者の配食サービスによる見守り、買い物支援を考えていたが、配食と買い物支援は実施されていたので、移動支援のみが目的となり、外出機会の提供、高齢者同士の交流による元気な高齢者を創り出すといったことがゴールとなった。
- ・ 市は、説明会、運転手募集（チラシ）、委託費、車両無償貸与、アンケート調査（実証運行開始時に1回、今年度中に2回目を実施（予定）。実証運行前の講習受講費用も負担。

見どころと課題

【見どころ】

- ・ 対馬市では、「行政側にやってもらう」という意識が住民の中で根強いが、こんどろバスの活動を通じて、地域に自律的な意識が醸成されたという面は大きい。
- ・ ①委託なので自己負担金が発生しない、②ドライバーや事務局以外は、役員も総会への出席程度で特に新たな負担は生じない、③従前よりも利便性が高まるし、④「トリガー方式」もとっていない（乗らないとなくなるということはない）

【課題】

- ・ 第1に、運行主体たる協議会の継続性の問題、第2に、事務局の大場さんに何かがあった場合の問題。第3に、利用者が続くかどうかの問題
- ・ 市は当初、「赤字削減」にもつながれば、と考えていたが、逆になってしまった。それまでの赤字（当該地域のバス補助金）は年150万円だったが、委託費230万円に増えた。

田ノ浜・桎滝間予約制ミニバス運行協議会（こんどろバス）ヒアリングのまとめ

（2020年12月6日15時30分～17時30分、於：志多留地区多目的研修集会施設、参加者：原田義則会長、大場憲子事務局長）

1. 概要

1-1 全体取り組み概要

長崎県対馬市では、市町村運営有償運送（路線不定期運行）の形態をとりつつ、市が10人乗りワゴン車を地元協議会に無償貸与し、運行を委託するというスキームをとっている。

↓

2015年から検討を始め、2016年11月1日から予約制コミュニティバス「こんどろバス」の実証運行を開始（*2017年10月から本格運行）。

なお、「こんどろ」とは、この地域で「亀」を意味する言葉。地域の方々を乗せて安全に楽しく走ってほしいという願いからつけられたという。

1-2 運行主体

田の浜・榎滝間予約制ミニバス運行協議会（地元 9 地区（田ノ浜、志多留、伊奈、越高、御園、犬ヶ浦、越ノ坂、榎滝、飼所で構成）＊法人格なし。

＊構成地区全体の人口は、検討をし始めた 2015 年段階で 820 人。高齢化率 35.4%であった。2020 年 4 月現在では 733 名。高齢化率 40%。

9 地区それぞれから委員（兼役員）を出してもらっている。

会長は、当初から原田義則さん。副会長は、米田耕喜さん。

＊当初は飼所を除く 8 地区で構成されていた。2018 年 10 月から飼所が加わった。

1-3 路線と運行頻度

「田ノ浜⇒志多留⇒伊奈⇒越高⇒御園⇒犬ヶ浦⇒越ノ坂・榎滝⇒窓口センター⇒飼所⇒マルミヤ⇒仁田診療所⇒ザラゴ」というバス停があり、田ノ浜を起点とする点では同じであるが、(A) 運行日、(B) どこまで行って戻ってくるかによって、便の種別が分けられている。

↓

①平日毎日 3 便運行→仁田診療所まで（所要時間 37 分）⇒運賃は、100～300 円。

⇒「1 便」（8 時 10 分発→8 時 47 分着、8 時 49 分発→9 時 26 分着）、「2 便」（13 時 4 分発→13 時 41 分着、13 時 43 分発→14 時 20 分着）、「3 便」（14 時 38 分発→15 時 15 分着、15 時 17 分発→15 時 54 分着）

②月曜のみ 1 便運行→ザラゴまで（所要時間 57 分）⇒運賃は、100～500 円。

⇒「ザラゴ（ハートランド）便」（=買い物便）（9 時 10 分発→10 時 7 分着、11 時 7 分発→12 時 4 分着）

③火曜・水曜のみ 1 便運行→仁田診療所まで（所要時間 37 分）⇒運賃は、100～300 円。

⇒「仁田診療所便」（10 時 50 分発→11 時 27 分着、11 時 29 分発→12 時 6 分着）

＊要するに、火曜・水曜は、1 便と 2 便の間の時間帯にもう 1 便が運行するということ。

④木曜のみ 1 便運行→越高まで（所要時間 13 分）⇒運賃は、100～200 円。

⇒「伊奈診療所便」（10 時 50 分発 11 時 3 分着、11 時 8 分発→11 時 22 分着）

＊ただし、デマンドなので、いずれの便も予約がなかった場合は運休する。

＊いずれも往復（終点への到着から折り返し運行までの所要時間は、ザラゴ便は 1 時間、伊奈診療所便は 5 分、他はすべて 2 分）。

＊各運転手がシフトに基づき、その日 1 日すべての便を担当する。ただし、里山繋営塾の方については、内部で調整し、誰かが担当するという形になっている。

＊仁田診療所まで運行する便を「田ノ浜・榎滝線」、ザラゴまで運行する便を「田ノ浜・佐賀線」、越高まで運行する便を「田ノ浜・越高線」と呼ぶ。「佐賀線」は、運転手の報酬が異なる。

＊お盆と年末年始は運休。

＊対馬交通のフリーパスも使える。

1-4 実際の運行頻度

2020 年 5 月の実績で言うと…

（イ）ザラゴ便（買い物便＝田ノ浜・佐賀線）は、運行しうる 3 回すべて運行している（＝100%）。

(ロ) 他の便 (=田ノ浜・桜滝線) は、運行しうる 60 回のうち 7 回運行している (=11.7%)。

2020 年 10 月の実績で言うと…

(Ⅰ) ザラゴ便 (買い物便 = 田ノ浜・佐賀線) は、運行しうる 4 回のうち 2 回運行している (=50%)。

(Ⅱ) 他の便 (=田ノ浜・桜滝線) は、運行しうる 83 回のうち 21 回運行している (=約 25%)。

⇒詳しくは、令和元年度および令和 2 年度の「こんどろバス利用実績集計」を参照。

1-5 利用者

⇒地域内住民+島外の方も利用可。前日 18 時まで予約さえしてくれれば乗れる。

*実際にはそこに住んでいる方の家族で普段島外に住んでいる方がたまに利用することがあるくらいで、ほとんどは、その地域に実際に住んでいる方が利用している。

↓

①現在の利用者の中心は、75 歳以上の単身の女性だと思われる。

②伊奈、志多留、御園から乗ってくる方が多い。

③多い月であれば、36、7 名程度の利用者 (2019 年度)。

④ただし、2020 年に入ってから、コロナ禍の影響からか、利用者が減少し (最も利用者が多かった月でも 26 名)、かつ、同じ人が月に何度も利用するパターンが減ってきている。

⑤1 便 (1 往復) 当たりの利用者人数は、2019 年度の場合、桜滝線 1.7 人、越高線 2.8 人、佐賀線 3.7 人であった。

1-6 運転手

1-6-1 運転手の人数

⇒2020 年 12 月現在 7 名

男性 5 名 (62 歳、71 歳、70 歳、42 歳、68 歳)

*2020 年 4 月段階では、もう 1 名 74 歳の方がいたが、腰痛のためリタイア。

女性 2 名 (24 歳、28 歳)

*2020 年 4 月段階では、もう 1 名 41 歳の方がいたが、出産のためリタイア。

*上記女性 2 名は、(一社) 対馬里山繋営塾の方であり、今は、月に 1 回ずつ程度入る形で、地元で協力している。

**運転登録者としては 18 名いる。実際の運転手は上記の 7 名。

1-6-2 運転手の報酬

⇒田ノ浜・桜滝線および越高線 (1 往復 1500 円)、田ノ浜・佐賀線 (1 往復 2500 円)

*年に 2 回の運転手だけを集めた意見交換会を開き、運行についての意見を聴いている (今年はコロナ禍で実施できていない)。

1-7 事務局

1-7-1 事務局担当者

⇒運行開始前から、外部集落支援員であった菅田奈緒美さんが事務局を務めていた。運行開始 1 年目（2016 年）から志多留地区の大場恵子さん（2014 年に志多留地区に移住）がバスの電話予約受け付けを担当する形で関わるようになった。

2019 年 4 月から、大場さんが事務局長を引き継いだ。

1-7-2 事務局の役割

事務局長は大場さん（事務局は大場さん一人）。彼女が、シフトの設定（前の月に設定）、予約（前日 18 時まで）、（予約がなくても運転手に）連絡、配車、支払い等、全ての事務を行っている。

1-7-3 事務局の処遇

大場さんの給与は、8 万円/月（従前は 6 万円だったが、2020 年 4 月から事務局が大場さん一人になったので、プラス 2 万円とした。）

1-8 委託費

⇒委託費は、上限額内で実施。（2019 年度上限額 231 万 8000 円）

* 運賃収入、国からの補助金は全て市に納付している。

1-9 保険料

⇒委託費の中から協議会より支出（労働保険 422 7 円、車両保険 4 万 3610 円（2019 年度））

* 保険料は、協議会より支出されているが、委託費に保険料相当経費を盛り込んでいる（＝実質的に市が保険料を負担している）。

1-10 車両と車庫

⇒10 人乗り。

地方創生推進交付金を活用して市が購入し、協議会へ無償貸付。

↓

車庫は、市が域学連携等のために以前整備した駐車場。

→大場さんの家（兼事務所。ただし、形式上の事務所は原田会長宅となっている。）の近くなので、原則として、毎回、大場さんが、運転手さんに鍵等を渡し、対面点呼、車の点検等を行っている。

2. 現在の移動サービスの実施体制と構成メンバーの役割分担、集め方

① 2-1 運転者～どのように集まり、どのような役割（サービス内容等）を果たしているか

⇒声掛け+里山繋ぎ塾の協力

- ・ 40 代～50 代は、普段仕事があるので運転手は難しい。
- ・ 自営業をしているなど、時間に自由がきく人でないと難しい。
- ・ U ターンで仕事を止めて帰ってきた人か、I ターンの方が多い。

↓

役割としては、運転のみ。

② 事務局担当～どのようにして集まり、どのような役割を担っているか

⇒既述の通り。

③ 利用者～どのようにして集まった人か、登録者と実利用者はそれぞれ何人か

⇒あくまで利用したい方のみが利用する。その他は既述の通り。

④ 法人の組織運営体制～誰がどのような役割を担っているか

⇒委員（役員）は、年に1回の総会が主な役割。ただし、原田会長は、視察応答などの業務もされている。

基本的に、事務局長である大場さんが実務的な部分は一手に引き受けている。

3. スタート時から今までの変化、理由、影響

① 利用者はどのくらい入れ替わったか、人数、年齢、状況等に、どのような変化があったか。その要因はどこにあると捉えているか。

⇒利用者の入れ替わりはないが、当初と比べると利用者は減っている。

運行開始2年目、3年目までの増加傾向は、地域の方の認知度上昇によるもので、その後の減少は、現行の利用者が死亡、転出により減っていくのに、新しく加わる人がほとんどいないためだと思われる。

一度使って合わなくて利用をやめた人もいる。

↓

「合わなかった人」というのは、予約することが面倒な人。電話することが苦手な人もいる。一人の人がほかの人の予約をまとめて電話してきたり、電話が嫌で直接家に来て予約をする方もいる。逆に、まとめて予約してくれる人がいれば、利用者が増えるかもしれない。

② 運転者はどのくらい入れ替わったか、人数、年齢、状況等に、どのような変化があったか。その要因はどこにあると捉えているか。

⇒2019年4月と比較すると、マイナス3人、プラス2人で、差し引きマイナス1人。

↓

腰痛、出産など。

③ 代表等、運営担当者はどのくらい入れ替わったか、人数、年齢、状況にはどのような変化があったか。その要因はどこにあると捉えているか。

⇒代表は変化なし。事務局長については既述の通り。

④ 運行主体の組織体制（または運行主体そのもの）が変化した場合、どのような経緯で、どのような変化があったか。その要因はどこにあると捉えているか。

⇒変化なし。

⑤ 事業・活動の種類が増えたり減ったりしたか。変わった場合は、どのような経緯で、どのような変化があったか。その判断をした理由と目的は何か。

⇒飼所も運行エリアに含むことになったこと以外は変化なし。

⑥ 運行車両の車種・台数に変化があったか。変化があった場合、どのような経緯で、どのような変化があったか。その判断をした理由と目的は何か。

⇒変化なし。

⑦ 移動サービスの仕組みが変わったか。変わった場合は、どのような経緯で、どのような変化があったか。その判断をした理由と目的は何か。

⇒結果的に変わっていないが、一時期、対馬市の方から買い物委託（買い物サービス）も合わせてやってみてはどうかということで提案があり、検討したことがある。

↓

利用者が桧滝の小さなスーパーに電話して買いたいものを予め指定し、運転手がそれを受け取るというような仕組みが念頭に置かれていた。しかし、これは運転手同士の話し合いを通じて、「そこまではできない」という話になり、頓挫した。

* 宅配サービスをやっている業者がいるので、そこに働きかけて取り組みを強化してもらった方が良いのではないかとの判断が、その背景にある。

⑧ 組織の財政状況はどのように変化してきたか。

⇒変化なし。

↓

毎年、市からの委託料は 230 万円程度（上限であり、余った額は返還）＋運賃収入 24 万円程度。

↓

決算ベースで言えば、2019 年度の場合、市の委託費は、185 万 8466 円、運賃収入は、22 万 3203 円。

* 一日フリーパスの場合は、対馬市交通に運賃収入が行くので、運賃収入には含まれない。

** 市からの委託なので、運賃収入は、市の方に収める。

⑨ 市町村行政や他の団体等との関係に変化はあったか。どのような団体等と、どのような関係があり、どのように関係が変化してきたか。

⇒変化なし。総会には課長以下、担当者が出席する。そのほか、要望等があったときには、随時、市の方に出している。

* 「要望」の例としては、運行便を上対馬病院からの帰りにつき、路線バスがあり、それがこんどろバスと接続するようになっているのだが、診療が遅れた場合にその接続がうまくいかなくなり、数時間も待たねばならなくなる、という問題が生じているので、便数を増やすなどの対応をお願いしたい旨を要望した。

↓

これは、他の地区とのバランスで便数を増やすことはできないという理由で却下された。

⇒このように、「市全体を見ると…」といった公平性等の理由から却下されることは珍しくない。

⑩ 実施している移動サービスの持続可能性につながったと捉えている取り組みは何か。運転者、車両、お金、運営担当者確保のために役立ったと感じること（きっかけ）を具体的に。たとえば、担当課の人事異動があったら挨拶にいくようにしている、女性のサークル活動団体を通じて夫の運転者を募っている、事務局担当者確保した（別事業で雇用）など。

⇒比較的順調なので、今のところは特にはない。ただし、これから先（4~5年後）、運転手の高齢化に伴って運転手確保は課題となる。

運転講習の費用は、委託費の中に含まれており、協議会から支出されるので、基本的に本人に負担が生じないようにしている。

⑪ 移動サービスは存続の危機はあったか。あった場合、その危機をどのようにして乗り越えたか。まだ乗り越えられていない場合は、何が必要だと思うか。

⇒危機に陥ったことはない。

4. ご意見

① 組織の内外から、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関する意見が出ているか。

- ・運転手さん自身がいつまで続けられるかは分からないとおっしゃっている。
- ・会長の交代をどういうタイミングで行っていくか？一人の人間があまり長く会長をすると、それ以外の者が、協議会の必要性を認識しにくくなる。自分の組織だと思ってくれているかどうか問題。委員・役員を1年間務めればおしまいだという認識を持っている人が多いのではないか。次の会長は米田さんでいけるとしても、副会長を誰が務めるかという点不明である。会長は当面の間務めるとしても、副会長は毎年変わるといった形をとらないといけないかなと思っている。⇒協議会の継続性の問題。

② 住民参加の移動サービスに持続可能性はあるか、持続とは何年をイメージするか。

⇒運転手の確保、資金の確保はいずれも当面問題はない。

↓

むしろ懸念しているのは、第1に、運行主体たる協議会の継続性の問題、第2に、事務局の大場さんに何かがあった場合の問題。

↓

特に最大の懸念点は、後者。大場さんはまだ若いので大丈夫だと思うが。

加えて、第3に、利用者が続くかどうか問題。

③ 後発の団体へのメッセージ

運転手の確保はどうにかなると思うが、一番大変なのは、事務局の確保。

⇒これができないから、後続の団体が増えないのではないかと？事務局が確保できないなら、タクシー事業者任せの方が楽。

*（菅田さんが外部集落支援員を2年間延長して同様の仕組みを導入しようとした）対馬市上県町鹿見（ししみ）地区で結局実現できなかったのは、これがネックだった。

*市の外部集落支援員が事務局を務めるという方法があり得たのではないかとこの点については、「市が運行を委託をしている地域の協議会の事務局を市の外部集落支援員を務めるというのは、立ち上げの時はともかく、利益相反的にみていつまでもそれをするわけにはいかない、との判断もあつ

たのではないか」とのこと。

*電話の受け付けを行うには、「どこに住んでいる方からの電話なのか」が分かる必要がある。それゆえ、複数地域をまとめる形で、自治体職員OB等が事務局を担うというの、容易ではない。

④ 中間支援組織（全国移動ネットや地域ネットワーク組織）への期待や要望

⇒今のところ問題がないので、特にない。

5. その他有益だった指摘

① 地域の協力を得る際のポイント

⇒①委託なので自己負担金が発生しないし、②ドライバーや事務局にならなければ、役員も総会への出席程度で特に新たな負担は生じないし、③従前よりも利便性が高まるし、④「トリガー方式」をとる場合に、「必ず乗らなきゃなくなるよ」と言われると、「確約できない」などとして議論が進まなくなったりするが、そういうこともなかったので、話し合いはスムーズであったという。

↓

行政には、これらの点を意識した対応が期待される。

② 車のサイズ

⇒車の大きさ（10人乗り）がネックになっている可能性もある。

↓

①利用者の尻込み問題

→せっかく予約の電話をしても、「自分一人では申し訳ない」と尻込みされる方が多く、結局は予約せずに電話を切られる方もいる。

*「ごくまれに、一度に4人以上の方が乗ることもあるが、ほとんど2人以下であるため、乗り心地は劣るかと思われるが、7人乗りの車にしておけば、車の維持費等のコスト削減の面でも、良かったかもしれない」とのこと。

②運転手確保面での制約

→車のサイズが大きいと、特に女性の運転は難しく、運転手確保にとってマイナスとなる。

③ 立ち上げ直後の運転手のモチベーション維持

→市役所、協議会から懇願されて運転手を引き受けたが、始まってみれば、月に1回、1人を乗せて運転しただけ、そんな状況が何度もあって、自分は必要なんだろうかと思われたこともあったのではないと思われる。しかし、主体となってくださった、3人（名田谷さん、乙成さん、平間さん）が「辞める」とは言わないでくれたことが、今日まで続いている最大の理由である。

↓

利用者確保の大事さ。

④ 女性の自動車免許取得者の増加によるマイナスをプラスに転じる

既述の通り、現在の利用者の中心は、75歳以上の単身の女性だと思われるが、60歳から70歳前半になると、「夫が死んだら、自分もそうなる…」と考えて、免許を取った人が増えてくる。そして、今も自分で車を運転し、一人で病院・買い物などに出かけている。

↓

そのため、新しい利用者の参入がなく、このままでは減少の一途となるのではないかと？現在の利用者が複数残っている間に 70 代女性が免許返納をしてくれること、これが存続の鍵となる。

↓

そのために、利便性の向上だけでなく、免許返納推進にも組んでいかなければならない。

⑤ 非固定ダイヤ型への転換可能性

⇒今、バスを利用している方の利用目的は、主として、①いづはら病院または上対馬病院からの帰りに、仁田（檜滝・窓口センター）から自宅まで、②仁田診療所または伊奈診療所への送迎、③ザラゴでの買い物（月曜日のみ）の送迎である。

↓

路線バス（対馬交通）との乗り継ぎが大半をしめる現状なら、時刻表を撤廃して、「お客さんの希望時間に迎えに行きます」という形はとれないか？前日までに予約が必要で、『時間調整、相乗りの場合もあります』という留保付きで。

（利用者の数が限定的なので、便数自体は増やさなくても、上記の方法は可能とのこと。）

こんどろバスに関する対馬市政策企画課（小島亮さん）ヒアリングのまとめ

（2020年12月8日10時～11時半、於：対馬市交流センター4階研修室）

1. 開始のいきさつ

総合計画、総合戦略の中で「小さな拠点」を推進しようとしていて、その中で地域公共交通の部分で、やる地域がないかを探している中で、（一社・MIT が関わってくれそうだし）当該地域が良いのではないかという話になった。公共交通網計画の方もそのような方向で検討しており、両方の動きが合致した。地元からは、1日2便しかなく、病院や商業施設に行くための幹線系統への接続も悪いということで不満の声が出ていた。まず「小さな拠点」として整備しようということになり、地元からは（「事前予約が面倒だ」などの声はあったものの）概ね好意的に受け入れてもらった。

2. 狙い、ゴール

元々、目的としては、移動手段の確保、高齢者の配食サービスによる見守り、買い物支援を考えていたが、配食サービスについては大場さんたちのグループがやってくれるし、買い物支援についても、隣町の事業者が配達サービスをするということで、移動支援のみが目的となり、外出機会の提供、高齢者同士の交流による元気な高齢者を創り出すといったことがゴールとなった。

3. 行政計画への位置づけ

地域公共交通網計画、介護保険事業計画、総合戦略、総合計画、立地適正化計画などに位置づけられている（もしくは位置づけられることになる予定）。

4. 支援に当たって重視した点

説明会、運転手の募集（チラシ）、委託費、車両の無償貸与、アンケート調査（実証運行開始時に 1

回、今年度中に2回目を実施する予定。

↓

実証運行前の講習受講費用もが負担。

<嶋田のコメント>

今年度実施予定のアンケートについては、こんどろバスのことをなんとなくしか知らない住民の方がおられるので、「こんな乗り方になっているのですが、ご存知ですか？」というような質問項目を設け、全戸調査とすることができれば、今一度こんどろバスのことを周知し、利用促進をすることにつながると思う (by 嶋田)

↓

地元の協議会の方からもそのような要望を受けている (by 小島)。

期待した効果 ～赤字削減～

当初は、「赤字削減」にもつながれば、と考えていた。しかし、それまでの赤字（当該地域のバス補助金）は年150万円だったが、委託費230万円に増えた。

タクシーと比べても、こんどろバスの地元協議会への委託費は230万円（ただし、決算額では、186万円程度（2019年度））くらいであるが、タクシー事業者への委託は、高いところでも「椎根一蔵原間」の207万円くらい。「椎根一蔵原間」は、タクシー事業者に委託しているが、2692便（片道で。往復換算だと、1346便）あっても、委託費は207万円ほど。タクシー事業者への対馬市の支払い207万円は、①1346便それぞれの運行単価（2130円（7.3キロの場合）～5370円（20.6キロ場合）：1往復あたり）を積み上げたもの。なお、これに加えて運賃収入52万円もタクシー事業者の収入となる。

↓

1346便で207万円（タクシー）と405便で166万円（＝委託費（決算額）186万円－運賃収入22万円（2019年度））（こんどろバス）を比較すると、1便当たりの単価は、タクシーの方が安い（1500円対4100円くらい）。

他方で、人件費だけでいけば、タクシーの運行単価は、1往復当たり、2130円（7.3キロの場合）～5370円（20.6キロ場合）であり、他方、こんどろバスは、1500円（買い物便のみ2500円）であるから、圧倒的にこんどろバスの方が有利であるはずである。

↓

⇒事務局経費、保険料、車検等がネックか？

↓

事務局経費は仕方ないとして（*これについては、雲南市波多コミュニティ協議会の事務局のように「合わせ技」で他の仕事をしてもらうことで、支出の合理的根拠を構築する必要があるように思われる。）、車両をリースにした上で、車体のサイズを小さくしては？そうすれば、保険料や車検の費用が掛からなくなるので、経費削減になる可能性もあるのでは？ (by 嶋田)

*こんどろバスには、市営バスの運行委託という形で支出。

*国からの地域内フィーダー系統確保維持費補助金は、路線ごとの赤字の半額が入ってくるようになっており、こんどろバスに関しては2019年度の実績で82万3000円（＝約166万円（＝委託費（決算額）186万円－運賃収入22万円）÷2）ほどであった。

～介護予防・フレイル予防的な効果～

⇒75歳人口のうち要介護度には特に変化がなかった。

～地域全体あるいは地域振興・産業振興の面での効果～

対馬市では、「行政側にやってもらう」という意識が住民の中で根強い。

↓

こんどろバスの活動を通じて、地域に自律的な意識が醸成されたという面は大きい。

5. 取り組みの継続に向けた今後の課題

① 推計利用者・必要担い手数

対象者は増えていくと考えているが、実数は把握していない。

② 現状と今後の必要数のギャップを埋める支援策・課題

運転手の確保をめぐることは、事業者等がない地域で同様の取り組みができるかどうかは課題。社会福祉法人もあまりない。そのため、①漁師など第1次産業従事者との連携、②日常生活の軽易な援助を実施する「対馬市ちょこっとサービス」、③シルバー人材センターなどとの連携が考えられる。そのほか、④自動運転の可能性もありうるということ。

*「ちょこっとサービス」は、対馬市独自の仕組みで福祉課所管。75歳以上の高齢者のみの世帯や障がい者のみの世帯などを利用者とする（ただし、介護保険の訪問介護サービス、予防給付型訪問サービスを利用している者、障害福祉サービスの居宅介護を利用している者又は本事業により受けようとするサービスと同様の支援を親族等から受けることができる者は、対象外）。利用は、1世帯当たり1日1回30分以内とし、月4回が限度とされている。サービス提供者は、30分あたり利用者の自己負担分100円+市負担分400円がもらえる。）

③ 今後の支援の視点

事務局育成

事務局については、集落支援員の活用が考えられるのではないかと。しかし、広域で事務局を置くとすると、地元の方との面識が薄くなるので、利用者にとっても申し込みづらく、受け付ける方もどこの誰からの申し込みなのかが定かでなくなる。そのため、集落支援員が広域で事務局機能を担うというのは難しい。

↓

それゆえ狭域で事務局を置かざるを得ないが、その場合でも、集落支援員に事務局をお願いするすれば、委託内容の精査が必要。というのも、運行を地域に委託しておきながら、事務局を再び行政職員が担うというのは、問題があるように思えるから。その場合、厳密に言えば、運転業務のみを地元委託するような内容で委託を考えないとまずいのではないかと（by 嶋田）。

↓

もっとも、それも一つの筋だが、むしろ、各地区には必ず自治体職員OBがおられると思うので、そういう方に声掛けをして、「立ち上がって欲しい各地区に一つずつ事務局を要請すること」を目的

とした、「事務局育成講座」を開いてはどうか？

⇒大場さんに事務局が行わなければならない作業を網羅的に整理してもらい、その具体的な作業内容をレクチャーしてもらおう (by 嶋田)。

↓

事務局を担う際に背負うことになる負担が具体的に分からないからこそ、不安が先立ち、事務局の担い手が出てこない面も大きいのではないか？だとすれば、こうした講座でそこを解消することには意味がある。また、自治体職員 OB も講座で学んだならば、せっかくなのでやろうかという気持ちになるはず。また、自治体職員 OB は「地域の顔役」であることも多いことから、彼らが動けば、地域も動く可能性が高まる (by 嶋田)。

↓

「事務局」から立ち上げを促進するという発想。

車両

by 嶋田リースにした方が良いというのは、すでに述べたとおりだが、その際、車両のサイズも小さくすると、かなり安くなると思うし、運転手確保も容易になると思う。利用者にとっても、10人乗りだと、「自分一人のために申し訳ない」ということになりやすいため、小さい方が良い。これまでの実績で乗る人数は分かっているので、それを根拠に小さい車にすることはできるのでは？ (by 嶋田)

↓

「平均乗車数からいっても、運転手にとっても運転のしやすさという点を考えても、サイズを小さくした方がよいかも。ただし、空き時間に子どもたちを乗せたりもしているようなので、そこに関して問題がなければ、その方向で考えていけばよいのではないか？」 (by 小島)

利用者の掘り起こし

⇒母数として減るが、利用されている人も半数以上いるので、どうやって声掛けをするのかがポイント。

→「維持していくためには、地域全体の掘り起こしするというのは必要だと思う。アンケート調査は、その手段となりうる。満足度を検討して、サービスに反映していくのも必要かもしれない。

また、利用目的を作ることで利用者を増やしていくことも大事である。

→新たな便として「やまねこ体操便」を作り、小学校の体育館、出張所の空いている会議室、公民館などで、健康体操をするというような取り組みは考えられる (=福祉との連携)。

本調査研究は、一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会からの委託により実施いたしました。

発行元：特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

(略称：全国移動ネット)

所在地：〒156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル 204 号

Tel : 03-3706-0626

Fax : 03-3706-0661

Mail : info@zenkoku-ido.net

URL : <https://www.zenkoku-ido.net/>