

「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

平成 30 年度老人保健事業推進費等補助金(老人保健健康増進等事業分)

事業名: 中山間地域等(離島及び中山間地域)の小規模自治体における居住支援、移動支援のあり方と市町村、
県及び地方厚生局、地方整備局、地方運輸局の役割に関する調査研究事業

平成 31 年 3 月

 株式会社三菱総合研究所

ヘルスケア・ウェルネス事業本部

「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 目 次

1. 事業概要	6
1.1 事業の目的	6
1.2 事業の実施経過.....	6
1.2.1 検討委員会の開催.....	7
1.2.2 アンケート調査の実施	7
1.2.3 取り組み事例ヒアリング調査の実施	10
1.2.4 事業報告会の開催.....	11
1.3 高齢者に対する行政の居住支援、移動支援のあり方について（今後の方向性）	12
1.3.1 居住支援のあり方について	12
1.3.2 移動支援のあり方について.....	20
1.3.3 居住支援、移動支援に共通して求められること	26
2. 居住支援アンケート調査の結果	28
2.1 居住支援アンケート調査の概要	28
2.1.1 調査目的	28
2.1.2 調査対象・回収状況	28
2.1.3 調査時期	28
2.1.4 調査方法	28
2.1.5 調査内容	28
2.1.6 調査結果概要.....	29
2.2 居住支援アンケートの集計結果	30
2.2.1 高齢者の居住支援への課題認識.....	30
2.2.2 「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」を抽出する際に着目する属性.....	30
2.2.3 「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」が必要としている住まい	31
2.2.4 高齢者の居住支援についての取り組み.....	32
2.2.5 高齢者の居住支援における住宅部局と福祉部局の連携の課題	34
2.2.6 高齢者の居住支援について地域で工夫していること	34
2.2.7 高齢者の居住支援について地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、意見等.....	35
3. 移動支援アンケート調査の結果	36
3.1 移動支援アンケート調査の概要	36
3.1.1 調査目的	36
3.1.2 調査対象・回収状況	36
3.1.3 調査時期	36
3.1.4 調査方法	36
3.1.5 調査内容	36
3.1.6 調査結果概要.....	36

3.2 移動支援アンケートの集計結果	38
3.2.1 高齢者の移動支援を担当している部局	38
3.2.2 高齢者の移動支援への課題認識	39
3.2.3 高齢者の移動支援ニーズの把握方法	40
3.2.4 移動支援を必要としている高齢者数の把握状況	41
3.2.5 高齢者の移動支援についての取り組み	42
3.2.6 市町村境を含む地域における移動支援についての取り組み	44
3.2.7 高齢者の移動支援を進める際の課題	46
3.2.8 高齢者の移動支援について地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、意見等	47
4. 取り組み事例ヒアリング調査の結果	53
4.1 取り組み事例ヒアリング調査の概要	53
4.1.1 調査目的	53
4.1.2 調査対象	53
4.1.3 調査方法	54
4.1.4 調査内容	54
4.1.5 調査結果概要	55
4.2 鳥根県出雲市 ～社会福祉法人の公益事業「小地域相互ケアホーム ことぶきの里」の運営～	62
4.2.1 自治体の基本情報	62
4.2.2 高齢者の居住支援にかかわる体制	63
4.2.3 高齢者の居住支援に関わる取り組みを始めた経緯	64
4.2.4 高齢者の居住支援ニーズの把握	64
4.2.5 高齢者の居住支援の具体的な事業の内容	65
4.2.6 高齢者の居住支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ	66
4.2.7 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携	66
4.2.8 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたり工夫していること	66
4.2.9 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての課題	68
4.3 岡山県総社市 ～社会福祉法人の社会貢献活動「ふくしネットそうじゃ」による安心すまい応援事業～	69
4.3.1 自治体の基本情報	69
4.3.2 高齢者の居住支援にかかわる体制	71
4.3.3 高齢者の居住支援に関わる取り組みを始めた経緯	72
4.3.4 高齢者の居住支援ニーズの把握	73
4.3.5 高齢者の居住支援の具体的な事業の内容	73
4.3.6 高齢者の居住支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ	76
4.3.7 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携	76
4.3.8 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたり工夫していること	76
4.3.9 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての課題	77
4.4 広島県廿日市市 ～NPO 法人ほっと吉和による泊まりの見守り、日常の困りごと支	

援～	78
4.4.1 自治体の基本情報.....	78
4.4.2 高齢者の居住支援にかかわる体制	81
4.4.3 高齢者の居住支援に関わる取り組みを始めた経緯.....	81
4.4.4 高齢者の居住支援ニーズの把握.....	81
4.4.5 高齢者の居住支援の具体的な事業の内容	82
4.4.6 高齢者の居住支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ	86
4.4.7 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携.....	86
4.4.8 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたり工夫していること.....	86
4.4.9 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての課題	87
4.5 山口県 ～居住支援法人の生活支援の取り組み～	88
4.5.1 居住支援法人の基本情報.....	88
4.5.2 高齢者の居住支援にかかわる体制	88
4.5.3 高齢者の居住支援に関わる取り組みを始めた経緯.....	88
4.5.4 高齢者の居住支援ニーズの把握.....	88
4.5.5 高齢者の居住支援の具体的な事業の内容	89
4.5.6 高齢者の居住支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ	90
4.5.7 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携.....	90
4.5.8 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたり工夫していること.....	90
4.5.9 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての課題	90
4.6 鳥取県大山町 ～町内全域を対象とした自治体有償運送「スマイル大山号」～	92
4.6.1 自治体の基本情報.....	92
4.6.2 高齢者の移動支援にかかわる体制	95
4.6.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯.....	95
4.6.4 高齢者の移動支援ニーズの把握.....	96
4.6.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容	96
4.6.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ	102
4.6.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携.....	102
4.6.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること.....	102
4.6.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題	104
4.7 島根県安来市 ～「比田の地域交通を考える会」による自治会無償運送～	105
4.7.1 自治体の基本情報.....	105
4.7.2 高齢者の移動支援にかかわる体制	107
4.7.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯.....	107
4.7.4 高齢者の移動支援ニーズの把握.....	108
4.7.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容	108
4.7.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ	112
4.7.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携.....	113
4.7.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること.....	113
4.7.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題	114
4.8 島根県美郷町 ～比之宮連合自治会、NPO 法人別府安心ネットによる自治会有償運送	

～	116
4.8.1 自治体の基本情報.....	116
4.8.2 高齢者の移動支援にかかわる体制	118
4.8.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯.....	119
4.8.4 高齢者の移動支援ニーズの把握.....	119
4.8.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容	119
4.8.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ	123
4.8.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携	124
4.8.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること.....	124
4.8.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題	124
4.9 岡山県総社市 ～行政直営のデマンド交通「雪舟くん」～	126
4.9.1 自治体の基本情報.....	126
4.9.2 高齢者の移動支援にかかわる体制	128
4.9.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯.....	128
4.9.4 高齢者の移動支援ニーズの把握.....	129
4.9.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容	130
4.9.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ	132
4.9.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携	132
4.9.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること.....	132
4.9.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題	133
4.10 広島県三原市 ～住民主体の地域コミュニティ交通の運行、手引き作成～	134
4.10.1 自治体の基本情報.....	134
4.10.2 高齢者の移動支援にかかわる体制	136
4.10.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯	136
4.10.4 高齢者の移動支援ニーズの把握.....	137
4.10.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容	137
4.10.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ	146
4.10.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携	146
4.10.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること.....	146
4.10.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題	148
4.11 山口県萩市 ～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～	149
4.11.1 自治体の基本情報.....	149
4.11.2 高齢者の居住・移動支援にかかわる体制	150
4.11.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯	151
4.11.4 高齢者の居住・移動支援ニーズの把握.....	153
4.11.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容	153
4.11.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ	159
4.11.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携	159
4.11.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること.....	160

4.11.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題	160
5. 事業報告会の開催結果	162
5.1 事業報告会の概要	162
5.1.1 開催目的	162
5.1.2 主催・協力	162
5.1.3 日時・場所	162
5.1.4 プログラム	162
5.1.5 参加者	163
5.1.6 参加者アンケート結果	164
5.2 事業報告会資料	164
6. 資料編	165
6.1 アンケート調査票	165
6.2 事業報告会資料	171
6.3 中国 5 県所在市の高齢者の潜在的居住支援ニーズ推計	199

1. 事業概要

1.1 事業の目的

中山間地域等において、高齢者が重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、地域包括ケアシステムを構築するためには、介護・予防・保健医療といった直接的なサービス提供基盤の維持・確保だけでなく、地域生活課題としての安全・安心な住まいの確保や移動手段の拡大・発展が求められる。

しかし、こうした地域を有する市町村において、高齢者の住宅や移動手段に関するニーズは十分把握されておらず、居住支援や移動支援に関する課題の抽出や具体的な支援施策の検討は限定的にしか行われていない場合が多い。

さらに、高齢者の居住支援や移動支援は、市町村の高齢福祉、住宅、交通、市民活動、都市計画等の様々な部局が所管する政策を横断しており、庁内での一元化・総合化が難しいことに加え、単独市町村では効果的・効率的な取り組みが難しい課題でもある。

そこで、本事業では、検討委員会を設置して、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目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策を提示する。

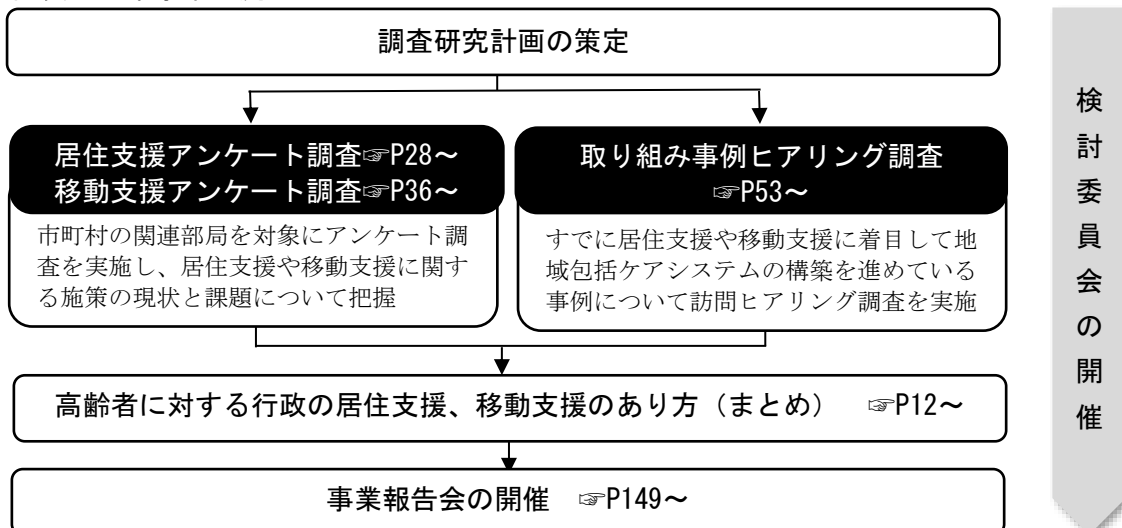
これらの成果を踏まえて、事業報告会を開催するとともに、市町村行政等に報告書を配布することで、今後の各地域における高齢者に対する行政の居住支援、移動支援の取り組みを促進させることを目的とする。

※「中山間地域等」は、過疎地域自立促進特別措置法で指定された地域を想定する。

1.2 事業の実施経過

本事業の概要と実施経過は以下の通りである。

図表 1 本事業の流れ



1.2.1 検討委員会の開催

事業企画、進捗管理、結果分析、報告書のとりまとめを行う委員会を構成し、運営した。

検討委員会の委員は、学識経験者、都道府県・市町村行政、関係団体から構成した（委員名簿については、巻末奥付を参照）。また、オブザーバーとして、中国四国厚生局、中国地方整備局、中国運輸局が参加した。

検討委員会の開催経過は以下の通りである。

図表 2 検討委員会の開催経過

回	日時	場所	議題
第1回	平成30年 9月28日(金) 13:00～16:00	中国四国厚生局 本局 鉄砲町庁 舎 2階会議室	(1) 開会 (2) 出席者紹介 (3) 研究計画について (4) 高齢者に対する行政の居住支援、移動支援のあり方について ○地域における居住支援、移動支援の課題 ○地域での居住支援、移動支援に関する取り組み ○今回の委員会で検討すべき論点・テーマ ○ヒアリング調査の候補地域 (5) 今後の進め方について ○アンケート調査 ○ヒアリング調査
第2回	平成31年 2月1日(金) 13:00～15:00	中国四国厚生局 本局 鉄砲町庁 舎 2階会議室	(1) 開会 (2) アンケート調査結果について (3) ヒアリング調査結果について (4) 事業報告会について (5) 高齢者に対する行政の居住支援、移動支援のあり方について
第3回	平成31年 2月19日(火) 13:00～15:00	中国四国厚生局 本局 鉄砲町庁 舎 2階会議室	(1) 開会 (2) 事業報告会について (3) 高齢者に対する行政の居住支援、移動支援のあり方について（報告書とりまとめ）

1.2.2 アンケート調査の実施

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は、高齢福祉、住宅、交通、市民活動、都市計画等の様々な部局が所管する政策を横断しており、庁内での一元化・総合化が難しいことに加え、単独市町村では効果的・効率的な取り組みが難しい課題である。

そこで、中国ブロック5県に所在する市町村の関連部局を対象にアンケート調査を実施し、居住支援や移動支援に関する施策の現状と課題について把握し、今後の行政の居住支援、移動支援のあり方検討の基礎資料とした。

(1) 居住支援アンケート調査

居住支援アンケート調査の結果概要は以下の通りである。

図表 3 居住支援アンケート調査の調査対象・回収状況

調査対象	平成 30 年 10 月 23 日に開催された中国四国厚生局、中国地方整備局共催の「福祉部局と住宅部局の連携に関する研修会～住まいの確保を通じた地域包括ケアシステムの構築に向けて～」に参加した市町村行政担当者
回収数	74 件
調査方法	研修会会場での手交配布・手交回収

図表 4 居住支援アンケート調査からみえた高齢者の居住支援に関する行政施策の現状と課題

<p>【総括】</p> <p>高齢者の居住支援に関する施策は福祉部局と住宅部局を横断しており、行政の取り組み主体が不明確である。このため、高齢者の居住支援を自身の所管における課題と受け止めている割合は半数に止まっている。</p> <p>また、課題認識があっても、居住支援を必要とする高齢者の人数やニーズが十分把握できていないため、どのような対策をとればよいか分からないという戸惑いがある。</p> <p>しかし、居住支援にかかわる庁内外の関係者の協議、高齢者の実態把握等の必要性は認識されているため、まずは協議の場を設け、関係者相互に、自身の組織は高齢者の居住支援において何ができるのか、今把握している高齢者の住まいに関する課題は何かを共有することが期待される。また、こうした課題共有を踏まえて居住支援の取り組みを検討する際の参考になる先行事例に関する情報を提供することが期待される。</p>
<p>○<u>高齢者の居住支援を課題と受け止めている割合は半数である</u></p> <p>居住支援に対して課題認識を有する割合は半数で、「大きな課題になっている」のは 20%であった。一方で、「分からない」とした市町村が 14%あった。</p>
<p>○<u>居住支援が必要な高齢者世帯は、低収入、健康不良、家族支援が希薄な世帯である</u></p> <p>居住支援における主たる支援対象は、「世帯の収入」が低く、「家族構成」から見て保証人等の家族の支援が得づらく、「心身の健康状態」が低下している高齢者世帯と考えられる。</p>
<p>○<u>居住支援として必要性が高いと考えられている取り組みは、庁内外関係者による協議の場の設定、相談窓口の設置、高齢者の実態把握、保証人に代わる仕組みの整備、県の居住支援協議会への参加である</u></p> <p>市町村が居住支援として実施している、または実施検討中の割合が高い取り組みは、「県の居住支援協議会への参加」30%、「庁内の関連部局による会議での協議」23%、「住まいに関する相談窓口の設置・運営」20%である</p> <p>また、必要性を感じながら実施していない市町村も含め、必要性が高いと考えられている取り組みは、まず庁内の関連部局や庁外関係者で協議する場を設置すること、協議の基礎情報を集めるために住まいに関する相談窓口を設置することや支援が必要な高齢者の実態を把握すること、喫緊の課題である保証人確保に代わる仕組みを整備する</p>

こと、県の居住支援協議会に参加することであった。

○居住支援における庁内連携の課題は、取り組み主体が不明確で、どのような対策をとればよいか分からないことである

居住支援における住宅部局と福祉部局の連携の課題は、担当部署が不明確で、業務多忙で対応する時間が取れないため、取り組み主体が不明確であること、また、どのような対象者にどのような対策をとればよいか分からないことであった。

(2) 移動支援アンケート調査

移動支援アンケート調査の結果概要は以下の通りである。

図表 5 移動支援アンケート調査の調査対象・回収状況

区分	調査対象数	抽出率	回収数	回収率
福祉関連部局	107	中国 5 県の 市町村全数	58	54.2%
交通関連部局	107		60	56.1%

図表 6 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

【総括】

高齢者の移動支援を自身の所管における課題と受け止めている割合は、福祉部局、交通部局とも 9 割に上り、各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際の参考になる先行事例に関する情報を提供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。

○高齢者の移動支援を課題と受け止めている割合は 9 割を占める

高齢者の移動支援に対して課題認識を有する割合は福祉関連部局、交通関連部局いずれも 9 割である。

○高齢者の移動支援ニーズを把握するために様々な方法がとられているが、定量的に把握している割合は 1 割前後である

移動支援ニーズの把握方法は、福祉関連部局と交通関連部局で異なっている。福祉関連部局では、主に、民生委員・地域住民からの情報、福祉関連部局が有する行政情報、医療介護事業者からの情報を活用していた。一方、交通関連部局は把握方法が多岐にわたり、独自にアンケート調査を実施したり、民生委員・地域住民からの情報、交通関連部局・福祉関連部局が有する行政情報、公共交通に関する公的な統計・データや交通事業者から提供される情報を活用していた。

移動支援を必要としている高齢者数を何らかの形で定量的に把握している割合は 1 割前後に止まっていた。

○移動支援として必要性が高いと考えられている取り組みは、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である

市町村が移動支援として実施している割合が高い取り組みは、交通事業者による移動手段の提供、行政計画への位置づけや地域公共交通会議の運営等で、全体に交通関連部局の実施割合は福祉関連部局に比べて高かった。

また、必要性を感じながら実施していない割合が高い取り組みは、移動支援が必要な高齢者の実態把握、移動手段の提供に止まらない生活支援サービスの提供、交通事業者以外のサービスの担い手確保、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といった行政内部の体制強化であった。

○市町村境を含む地域における移動支援について、隣接自治体や事業者との協議・調整、移動手段の確保・運営は行っているものの、その前提となる市町村境をまたぐ移動ニーズや生活実態の把握は必要性を感じながら実施できていない

市町村が市町村境を含む地域における移動支援として実施している割合が高い取り組みは、交通関連部局を中心に隣接自治体や事業者との協議・調整、市町村境をまたぐ移動手段の確保・運営が5割前後、実態把握、ニーズ把握は3割程度であった。

また、必要性を感じながら実施していない割合が高い取り組みは、市町村境をまたぐ移動ニーズや生活実態の把握であった。

○高齢者の移動支援における課題は、支援の対象地域・対象者・ニーズの明確化、支援の担い手確保、職員の業務多忙、法制度・規制に関する情報不足、関係者の連携、財源確保である

高齢者の移動支援を進める際の課題をみると、全体的に福祉関連部局は交通関連部局に比べて課題としている割合が高い。

両部局において最も大きな課題となっているのは、移動支援の対象地域・対象者・ニーズが明確化できていないこと、移動支援の担い手（ドライバー、オペレーター等）を確保できないこと、業務が多忙で対応する時間が取れないことであった。

さらに、法制度・規制に関する情報不足、庁内や交通事業者との連携の困難さ、財源確保も課題として提起された。

1.2.3 取り組み事例ヒアリング調査の実施

市町村における高齢者の居住支援については、まだ十分な取り組みがなされているとはいえない。また、移動支援については、一定の取り組みがなされてきたものの、従来の取り組み形態では対応に限界が来ており、次の対応が求められている。

そこで、中国ブロック5県の市町村において、すでに居住支援や移動支援に着目して地域包括ケアシステムの構築を進めている10件程度について訪問ヒアリング調査を実施し、今後の居住支援、移動支援のあり方検討の基礎資料とした。

図表 7 取り組み事例ヒアリング調査（居住支援）の調査対象・時期

No.	調査対象	所在地	調査時期
1	(福) ことぶき福祉会	島根県 出雲市	平成 31 年 2 月 5 日 (火) 10:00~12:00
2	総社市社会福祉協議会	岡山県 総社市	平成 31 年 1 月 23 日 (水) 13:00~15:00
3	(特非) ほっと吉和	広島県 廿日市市	平成 31 年 1 月 16 日 (水) 13:00~15:00
4	(有) フォーマックス	山口県 宇部市	平成 31 年 1 月 16 日 (水) 13:00~15:00
5	(特非) 優喜会	山口県 光市	平成 31 年 1 月 9 日 (水) 13:00~15:00

図表 8 取り組み事例ヒアリング調査（移動支援）の調査対象・時期

No.	調査対象	所在地	調査時期
1	大山町 企画課	鳥取県	平成 31 年 1 月 9 日 (水) 13:00~15:00
2	安来市 地域振興課	島根県	平成 31 年 1 月 8 日 (火) 13:00~15:00
3	美郷町 定住推進課	島根県	平成 31 年 1 月 15 日 (火) 13:30~15:30
4	総社市 交通政策課	岡山県	平成 31 年 1 月 22 日 (火) 13:30~15:30
5	三原市 生活環境課	広島県	平成 31 年 1 月 17 日 (木) 10:00~12:00
6	萩市 高齢者支援課	山口県	平成 31 年 1 月 8 日 (火) 15:00~17:00

1.2.4 事業報告会の開催

本事業で実施したアンケート・ヒアリング調査等の結果を報告するとともに、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、運輸局等との連携方策のあり方を関係者で考える機会とすることを目的として、事業報告会を開催した。

図表 9 事業報告会の開催概要

名称	平成 30 年度 厚生労働省 老人保健健康増進等事業「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」事業報告会
日時	平成 31 年 3 月 2 日 (土) 13:00~16:40
場所	TKP ガーデンシティ広島駅前大橋 4 階 ホール 4A (広島県広島市南区京橋町 1-7 アスティ広島京橋ビルディング 4F)
主催	株式会社三菱総合研究所
協力	厚生労働省中国四国厚生局、国土交通省中国地方整備局、国土交通省中国運輸局
参加者	自治体職員、医療・介護・福祉関係者、NPO 法人・事業者の方、住民自治組織の方 等 76 人
参加費	無料

1.3 高齢者に対する行政の居住支援、移動支援のあり方について（今後の方向性）

1.3.1 居住支援¹のあり方について

(1) 地域包括ケアシステムの前提となる居住支援

厚生労働省は、団塊の世代が75歳以上となる2025年を目途に、高齢者の尊厳の保持と自立生活の支援の目的のもとで、可能な限り住み慣れた地域で、自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、「地域包括ケアシステム」の構築を推進している。

地域包括ケアシステムとは、住まい、医療、介護、介護予防、生活支援が一体的・包括的に確保される体制である。これら5つの構成要素のうち、「すまいとすまい方」は、地域包括ケアシステムの姿の中心に位置し、地域包括ケアシステムの植木鉢図にあるように、生活の基盤となるものである。高齢者のプライバシーと尊厳が十分に守られ、本人の希望と経済力にかなった住まい方が確保されていることは地域包括ケアシステムの前提となる。

図表 10 地域包括ケアシステムの姿



出典：厚生労働省「政策について 地域包括ケアシステム」（最終閲覧日：平成 31 年 2 月 15 日）

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/hukushi_kaigo/kaigo_koureisha/chiiki-houkatsu/

¹ 「居住支援」の定義について、厚生労働省・国土交通省では「居住に課題を抱える人に対して、連帯保証人や緊急時の連絡先の確保、訪問などによる見守り支援などといったソフト面と住宅確保要配慮者の入居を拒まない低家賃の住宅の確保などといったハード面で連携した対応をすること」と整理している。「居住」を広義に捉えれば、居住支援は生活支援や移動支援も含めた概念になると言える一方、本委員会ではその定義は広すぎるとの課題提起もあった。居住支援の推進のためには「居住支援」の定義を明確化し、関係者が共通認識に基づき議論する必要があるが、この点は本委員会では十分に議論が尽くされなかったため、今後に残された課題といえる。

図表 11 地域包括ケアシステムの植木鉢図



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング「＜地域包括ケア研究会＞地域包括ケアシステムと地域マネジメント」（地域包括ケアシステム構築に向けた制度及びサービスのあり方に関する研究事業）、平成27年度厚生労働省老人保健健康増進等事業、2016年

(2) 厚生労働省と国土交通省が連携した居住支援施策の展開

厚生労働省が推進する地域包括ケアシステムにおいて高齢者の居住支援の重要性が指摘されているだけでなく、高齢者、低所得者、障害者など居住に課題を抱える人（住宅確保要配慮者）を幅広く対象として必要な支援が届くよう、厚生労働省と国土交通省が連携して取り組みを進めている。

高齢者の居住支援に関する具体的な施策としては、ソフト面で地域支援事業の一つである「高齢者の安心な住まいの確保に資する事業」の入居に係る支援等の内容をより明確にしたうえで事業の拡充を行ったり、新たな住宅セーフティネット制度に基づいて民間の空き家・空き室を活用した入居を拒まない賃貸住宅（住宅確保要配慮者円滑入居賃貸住宅）の供給を促進したり、専用住宅の改修費や家賃低廉化等への支援を実施したりしている。

また、国のみならず自治体においても福祉・住宅部局間での情報共有・連携強化を推進するために、福祉・住宅共通のプラットフォームとなる居住支援協議会の設置や居住支援法人の指定、特に福祉サイドで効果的なソフト支援ができる社会福祉法人、社会福祉協議会、NPO等への働きかけを促進している。

図表 12 居住に課題を抱える人（住宅確保要配慮者）に対する居住支援について

居住に課題を抱える人（住宅確保要配慮者）

居住に課題を抱える人とは

- ・低所得者、高齢者、障害者 など
- ・住セーフティネット法では「住宅確保要配慮者」と定義されている

現状と課題

- ・低家賃の住宅が少なく、住宅確保要配慮者には民間賃貸住宅において入居拒否の傾向がある。
- ・通学保証人、緊急時の連絡体制の確保や一定の生活支援が必要な住宅確保要配慮者もいる。

必要な対応

- ・通学保証人や緊急時の連絡先の確保、訪問などによる見守り支援などといったソフト面での対応
- ・住宅確保要配慮者の入居を拒まない低家賃の住宅の確保などといったハード面での対応

⇒ソフト面とハード面での連携した対応が必要

居住支援の全体像

図のみならず自治体においても、福祉・住宅部門での情報共有・連携強化を図るとともに、以下に記載している居住に係るハードソフトの両施策を一時的に実施するなどにより、居住に課題を抱える者へ必要な支援が届くよう取り組んでいく。

ソフト面の支援

【高齢者の安心な住まいの確保に関する取組】
 認知症の高齢者や住宅・生活支援に課題を抱える高齢者を対象として、生活支援、緊急時の対応などを行う生活支援活動を推進するなど、相談の体制を強化し、高齢者の安心な住まいを確保するための取組を行う。 ※相談支援事業のメニュー

【生活困窮者等地域性支援事業】
 地域に根拠をもち、緊急時の支援が求められる高齢者、若年者、子育て世代、生活困窮者等に対し、住居の確保や生活支援や訪問による見守り支援などを実施し、必要に応じて緊急時の対応を行う。 ※地域性支援事業として実施する中

ハード面の支援

【新たな住セーフティネット制度】
 高齢者、若年者、子育て世代、低所得者などの住宅確保要配慮者に対し、民間の空き家・空き家を活用した入居を拒まない賃貸住宅（住宅確保要配慮者専用賃貸住宅）の入居を促進する。併せて、専用住宅確保費や家賃低減化等への支援や、入居相談や見守りなどの生活支援を行う。 ※生活支援や居住支援事業や居住支援員への活動支援を行う。

新たな住セーフティネット制度の枠組み

※ 住宅確保要配慮者に対する専用住宅の供給の促進に関する法律（住セーフティネット法）の一部改正による法律（平成29年4月25日施行）

【新たな住セーフティネット制度のイメージ】

国と地方公共団体等による支援

- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）

国と地方公共団体等による支援

- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）

【新たな住セーフティネット制度のイメージ】

国と地方公共団体等による支援

- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）

国と地方公共団体等による支援

- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）
- ・改修費補助（国の補助）

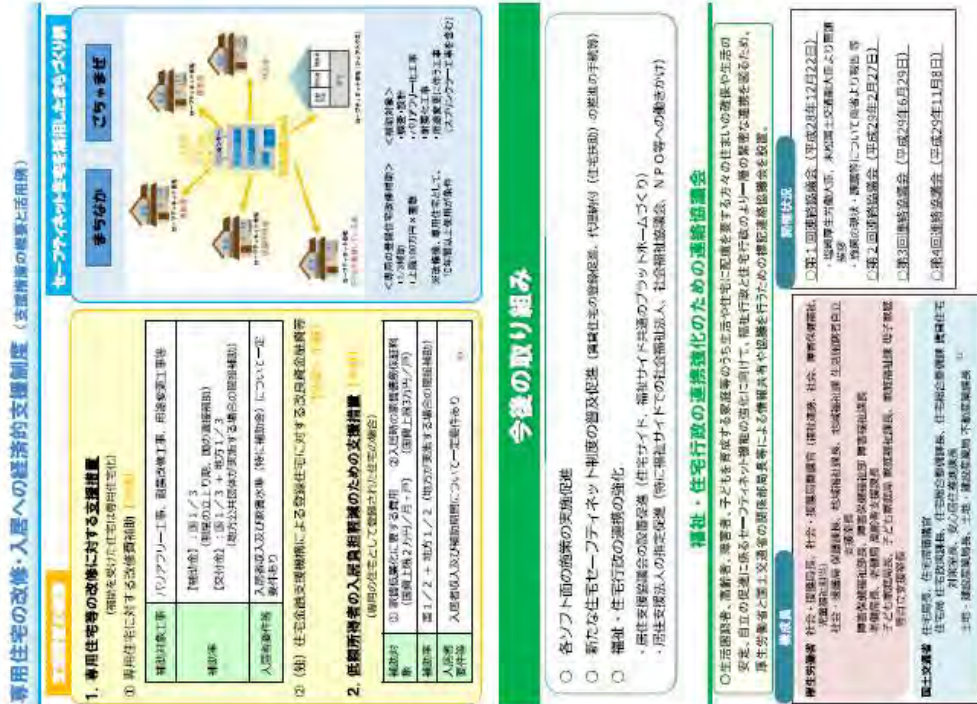
出典：平成 29 年度全国厚生労働関係部局長会議資料（平成 30 年 1 月 18 日）

14

図表 12 居住に課題を抱える人（住宅確保要配慮者）に対する居住支援について（続き）



出典：平成29年度全国厚生労働関係部局長会議資料（平成30年1月18日）



(3) 市町村における居住支援の実態

(1)でみた通り地域包括ケアシステムの前提としての居住支援の重要性が指摘され、(2)でみた通り厚生労働省と国土交通省が連携して居住支援施策が推進されているにもかかわらず、市町村レベルでみると、十分な取り組みが進んでいるとはいえない。

福祉部局は、高齢者の支援の中で住んでいたアパートが解体されることになり替わりの住まいが見つからない、入院後の住まいが見つからないといった課題に直面し対応に苦慮することがあるが、体系化して取り組むほどの業務量にならないため、支援ネットワークの構築に至らず事例が発生する都度の対応に止まっているところが多い。一方、住宅部局は、市町村の住宅施策という公営住宅の対応と限定的に捉えられがちで、高齢者の地域における生活の中での住まいという視座でのかかわりが難しい。

こうした状況を反映して、本事業で実施した居住支援アンケート調査において、市町村の福祉部局、住宅部局が高齢者の居住支援を自身の所管における課題と受け止めている割合は50%に止まっており、また、課題認識があっても高齢者の実態が把握できておらずどのような対策をとればよいか分からないという戸惑いがある。また、地域においてこうした課題について協議する福祉・住宅共通のプラットフォームとなる居住支援協議会の設置や居住支援法人の指定も市町村単位でみるとほとんど進んでいない。

図表 13 中国 5 県における居住支援協議会の設置状況（平成 30 年 12 月 25 日時点）

自治体名	協議会事務局
鳥取県	(公社) 鳥取県宅地建物取引業協会
島根県	(一財) 島根県建築住宅センター
岡山県	(一社) 岡山県宅地建物取引業協会
広島県	(公社) 広島県宅地建物取引業協会
山口県	(一社) 山口県宅地建物取引業協会
広島県広島市	広島市都市整備局住宅部住宅政策課

※全国の実況：都道府県は全数、市町村は 28 区市町村で設置済み。

出典：国土交通省「ホーム>政策・仕事>住宅・建築>住宅>住宅確保要配慮者居住支援協議会について」（最終閲覧日：平成 31 年 2 月 15 日）http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_fr3_000019.html

図表 14 中国 5 県における居住支援法人一覧（平成 30 年 12 月 27 日時点）

県名	法人名	業務エリア	業務内容
岡山県	(特非) おかやま入居支援センター	岡山県内	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、障害者、被虐待者（DV 被害者、児童虐待被害者など）、刑余者について、対象者ごとに支援ネットワークを形成し、市町村の福祉事務所等と連携し、継続的な居住支援を実施 岡山県居住支援協議会や市町村と連携し、住宅確保要配慮者等からの相談に対し、登録住宅や支援機関の紹介などの入居支援を実施
	ホームネット（株）	岡山県内全域	住宅確保要配慮者への <ul style="list-style-type: none"> 保証会社との連携による家賃債務保証

県名	法人名	業務エリア	業務内容
			<ul style="list-style-type: none"> ・住まい探しなど入居支援相談および入居後の健康相談・メンタル相談等 ・見守り（安否確認）
	(福) クムレ	倉敷市東部地区 (倉敷東、万寿、万寿東、菅生、帯江、豊洲、中庄、茶屋町、天城、庄小学校区) 及び水島地区	住宅確保要配慮者への <ul style="list-style-type: none"> ・不動産業者との連携による情報提供、相談対応、同行などの入居支援 ・緊急時仲介、見守り、各種サービス利用支援などの居住支援等
	(特非) ハーモニーネット未来	笠岡市、井原市、浅口市、里庄町、矢掛町	住宅確保要配慮者への <ul style="list-style-type: none"> ・不動産業者との連携による情報提供、相談対応、同行などの入居支援 ・緊急時仲介、見守り、各種サービス利用支援などの居住支援等
広島県	ホームネット（株）	広島県内全域	住宅確保要配慮者への <ul style="list-style-type: none"> ・保証会社との連携による家賃債務保証 ・住まい探しなど入居支援相談および入居後の健康相談・メンタル相談等 ・見守り（安否確認）
	(特非) 地域ネットくれんど	呉市（安浦町、川尻町、上蒲刈町、下蒲刈町、豊浜町、豊町）、東広島市（黒瀬地区、安芸津町）	住宅確保要配慮者への <ul style="list-style-type: none"> ・保険会社との連携による家賃債務保証 ・賃貸住宅への円滑な入居に関する情報提供・相談等住宅相談業務 ・見守り・安否確認、トラブル・苦情対応 ・空き家の確保、サブリース事業 ・食事サービス ・移送サービス、人材の養成 ・生活困窮者自立支援室等との連携による修繕支援 ・地域の支え合い体制づくり
山口県	ホームネット（株）	山口県全域	住宅確保要配慮者への <ul style="list-style-type: none"> ・国の登録規定を受けた（一財）高齢者住宅財団との連携による家賃債務保証 ・住まい探しなど入居支援相談および入居後の健康相談・メンタル相談等 ・見守り（安否確認）
	(有) フォーマックス	宇部市、山陽小野田市	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅確保要配慮者の住まい探しの支援 ・賃貸住宅の大家等への居住支援制度の普及啓発活動 ・住宅確保要配慮者の入居後の見守り及び安否確認、生活サポート ・住宅確保要配慮者への相談対応
	(特非) 優喜会	下松市、光市、周南市	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅確保要配慮者の住まい探しの支援 ・賃貸住宅の大家等への居住支援制度の普及啓発活動 ・住宅確保要配慮者の入居後の見守り及び安

県名	法人名	業務エリア	業務内容
			否確認、生活サポート ・住宅確保要配慮者の入居トラブルに関する 相談対応

※全国の指定状況：36 都道府県 175 法人が指定。

出典：国土交通省「ホーム>政策・仕事>住宅・建築>住宅>住宅確保要配慮者居住支援法人について」（最終閲覧日：平成 31 年 2 月 15 日）http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_fr7_000026.html

(4) 本研究から得られた示唆

1) 居住支援を地域全体の課題として共有するための取り組み

関係者の居住支援に対する課題認識、意識共有が十分でない状況で、居住支援協議会の設置を検討することは、その事務負担も考慮するとハードルが高い。一方で、地域に居住支援を必要とする高齢者が存在すること、その対応に苦慮している支援者が存在すること、その課題に気づいている行政担当者が一定割合いることも事実である。

a. 関係者が知り合い、課題を共有できる話し合いの場の設定

居住支援の取り組みの第一歩として、居住支援の課題に気づいた市町村の行政担当者が庁内外の関係者に呼びかけ、居住支援を地域全体の課題にできるような場を設定することが望まれる。そこでは、初めから居住支援協議会の設置、居住支援の施策立ち上げといった具体的な成果目標を設定する必要はなく、それぞれが現在把握している高齢者の住まいに関する課題を共有するとともに、それに対して自身の組織では何ができるのか相互に情報共有し、関係者が知り合うことが重要である。

なお、新たな場を設定することが難しい場合は、居住支援の課題が生じた場合に連絡を取り合う福祉部局、住宅部局の窓口を明確化すること、地域包括支援センターが運営する既存の地域ケア会議等に関係者を呼んで居住支援をテーマに話し合うことも有効である。

b. 居住支援を実施している現場・地域からの実態把握

高齢者の居住支援ニーズは顕在化しづらいが、いったん表面化すると即応の必要性が高く対応すべき課題が明確な場合が多いため、現場で居住支援を実施している関係者・機関等は具体的な支援事例を多数蓄積していることが予想される。

そこで、地域の関係者に居住支援の課題認識が共有された段階で、地域包括支援センター、介護保険事業者、民生委員、不動産業者、その他居住支援に取り組んでいる関係者・機関等から、具体的にどのような対象者がどのような課題を抱えているか、それに対してどのような対応を取り、どのような課題が残されているか、個別ケースを超え仕組みとして体系的に整備した方が良いことは何か等を聞き取り、その内容を踏まえて関係者間での役割分担等を検討することが望まれる。

c. 既存の統計調査データを活用したニーズ推計

高齢者の居住支援ニーズは医療、介護等のニーズに比べて顕在化しづらく、住まいのあり

方は個人の価値観や選択により多様性があるため、対象者やニーズを的確に把握することは難しい。また、実態把握データがないために、「自分のまちは持ち家率が高いので居住支援ニーズは低いのではないか」といった感覚的なイメージで居住支援の課題を過小評価する場合がある。

そこで、データ整備負荷が低い既存の統計調査（国勢調査、住宅・土地統計調査等）から、高齢単身または高齢者のみ、低所得、借家、住宅の老朽化リスク等のある世帯数を推計し、幅広い関係者が自身の地域の居住支援の課題を振り返るきっかけとして活用することが望まれる。先行研究において、国勢調査、住宅・土地統計調査データを活用した高齢者の潜在的居住支援ニーズ推計方法が示されているため、本事業ではこれを活用して中国 5 県所在市の高齢者の潜在的居住支援ニーズ推計を実施したので、適宜活用されたい（詳細は、資料編 P199～参照）。

さらに、居住支援ニーズを具体的に把握するために「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査」に独自項目を追加したり、ニーズに対応した対応の受け皿として空き家等の民間賃貸住宅がどの程度あるかを分析したり、企画部局における中山間地域の集落機能の維持に関する検討データ等を活用したり、避難行動要支援者名簿の作成時にあわせて居住支援ニーズを把握したりすることも有効である。

2) 課題共有を踏まえた具体的な居住支援の推進

a. 社会福祉法人の公益的な取り組みに基づく居住支援への期待

高齢者の居住支援の内容として、住まいの確保と専門性に基づく切れ目ない生活の支援が必要で、地域でその両方の担い手を円滑に確保することには困難が伴う。

そこで、平成 28 年改正社会福祉法で社会福祉法人の責務として位置づけられた「地域における公益的な取組」による対応が期待される。具体的には、どの地域にも存在する社会福祉法人が、法人が保有する建物等の一部を住まいとして貸し出したり、これまで培ってきた専門性やノウハウ、地域の関係者とのネットワーク等を生かしながら生活支援を進めることで、居住支援という新たな地域ニーズに積極的に対応することが望まれる。

b. 家主、不動産業者の居住支援に対する理解促進のための情報発信

居住支援を推進するためには、住宅確保要配慮者の生活を見守るソフト面での生活支援と合わせて、要配慮者の入居を拒まない住居を確保するハード面の取り組みが必要となる。しかし、現時点では、家主、不動産業者は、住宅確保要配慮者の生活実態やソフト面の支援についてのイメージを持ちづらいため、日常の近隣との関係や緊急時の対応に伴うリスクの影響度や発生可能性を過度に見積もり、住居の提供を躊躇している可能性が高い。

新たな住宅セーフティネット制度の施行を受けて、「大家さん向けパンフレット」等の情報発信が行われているが、今後は、住宅確保要配慮者の生活がより具体的にイメージできる動画など分かりやすいコンテンツの作成や、実際に地域で暮らす要配慮者やそれを受け入れている家主、不動産業者の話を直接聞ける場の設定等、居住支援に対する理解促進に向けた一層の情報発信が求められる。

また、家賃や改修費の補助制度は存在するが、家主や不動産業者が制度利用のメリットを

感じにくい様々な条件が付されているため、制度活用のインセンティブが高まるような費用補助のあり方を検討することが望まれる。

c. 居住支援の展開モデルとしての公営住宅の活用

高齢者の居住支援の展開には様々な方策が考えられるため、居住支援を仕組みとして整備するためには、地域の実情に応じた支援のあり方について実践を重ねながら検証するプロセスが必要となる。

そこで、その検証を行う場として、市町村の裁量で住宅改修や家賃設定、ソフト面の支援導入等を比較的柔軟に行うことができる公営住宅の活用が期待される。公営住宅の老朽化、更新に課題を抱えている市町村も多数存在するが、資源として活用できる市町村においては公営住宅の活用を前向きに検討し、行政が居住支援の展開モデルを示すことで、地域における多様な主体による居住支援の取り組みを活発化させる契機とすることが期待される。

1.3.2 移動支援のあり方について

(1) 厚生労働省と国土交通省が連携した移動支援施策の展開

国土交通省では、運転に不安を持つ高齢者が自家用車に依存しなくても安心して移動できる生活環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催し、平成 29 年 6 月には検討の中間とりまとめを行った。

そこでは、公共交通機関、ボランティア輸送等を通じて、高齢者の移動手段の選択肢を拡げ、そのサービスの提供を拡大するために示された具体的方策の一つとして、「福祉行政との連携」が掲げられている。

これを受けて、高齢者の移動手段の確保に向け、地方公共団体の交通部局と福祉部局の連携や相互理解を促進するため、国土交通省、厚生労働省からそれぞれの地方支分部局・地方公共団体関係部局に対し、以下のような通知が発出され、地域における分野横断的連携が進められている。

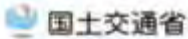
<国土交通省>

- 運輸局あてに「高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備」（通知）を発出し、地方公共団体に対し、交通部局と福祉部局の連携や、双方の協議会、協議体への構成員の相互参加等を周知・助言するよう指示
- 「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に、交通部局と福祉部局の連携に関する記載を追記

<厚生労働省>

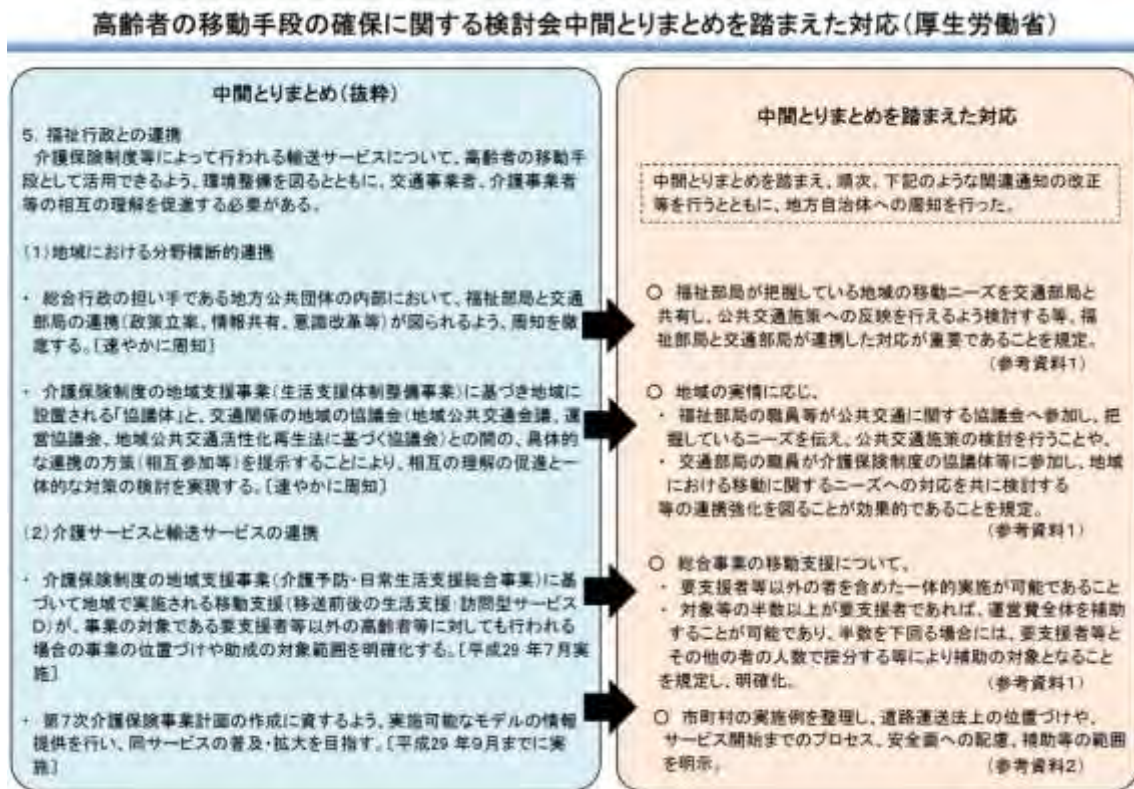
- 「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン」を改正し、福祉部局と交通部局の連携や、双方の協議体、協議会への構成員の相互参加等を追記

図表 15 国土交通省 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ（平成29年6月30日公表）の概要

 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要	
検討の背景	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題 ○ 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を著実にすすめる」との総理指示 ○ 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催
具体的方策	
1. 公共交通機関の活用	4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ ・ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携 ・ タクシーの相乗り促進 ⇒ 配車アプリを活用した実証実験 【平成29年度中実施】 ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルールの明確化 ⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、カーリン代替の他に一定の金額を受受することが可能な形態を明確化 【平成29年度中検討・結論】 ⇒ 差別を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示 【平成29年9月までに実施】 ・ 実施にあたっての条件整備 ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供
2. 貨客混載等の促進	5. 福祉行政との連携
<ul style="list-style-type: none"> ・ 貨客混載の推進 ⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけむち 【平成29年6月末までに結論】 ・ スクールバス等への混乗 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 介護サービスと輸送サービスの連携 ⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【速やかに周知】 ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大 【平成29年7月までに実施】
3. 自家用有償運送の活用	6. 地域における取組に対する支援
<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討プロセスのガイドライン化 ⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化 【平成29年度中実施】 ・ 市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化 ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方運輸局の取組強化 ・ 制度・手続等の周知徹底 ・ 地域主体の取組の推進

出典：国土交通省「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」（平成29年6月30日公表）
（最終閲覧日：平成31年2月15日）<http://www.mlit.go.jp/common/001190833.pdf>

図表 16 国土交通省 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめを踏まえた厚生労働省の対応



出典：国土交通省「第5回 高齢者の移動手段の確保に関する検討会」厚生労働省提出資料（平成30年4月25日）（最終閲覧日：平成31年2月15日）<http://www.mlit.go.jp/common/001233748.pdf>

図表 17 国土交通省 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめを受けた運輸局あて「高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備」（通知）抜粋

1. 地域公共交通施策に取り組むにあたっては、地方公共団体（市町村）の内部において、交通部局と福祉部局が十分に連携（政策立案、情報共有、意識改革等）するよう、地方公共団体（市町村）の交通部局に対して、周知・徹底されたい。
- (参考：市町村における交通部局と福祉部局の連携の例)
- 福祉部局と交通部局がそれぞれ把握している情報を共有し、施策の検討を推進。
 - ・ 交通部局が把握している運輸分野の制度や運用実態に関する知見の福祉施策への反映（福祉サービスとして実施される高齢者の運送に対する自家用有償運送制度など道路運送法上の制度紹介・運用実態の知見提供等）
 - ・ 福祉部局が把握している地域の高齢者等の移動に関するニーズの交通施策への反映（デマンド型交通の導入、バス停の位置の改善等）
2. 交通関係の地域の協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会等）の開催に際しては、高齢者の移動手段に関する視点が確保されるよう、会議出席の負担を考慮しつつ、必要に応じて、地方公共団体（市町村）の福祉・介護担当者や生活支援コーディネーター等を協議会の構成員として加えることを地方公共団体（都道府県・市町村）に助言されたい。
 3. 介護保険制度の地域支援事業（生活支援体制整備事業）に基づき地域に設置される協議体から、高齢者の移動手段の確保に関する検討のため、地方運輸（支）局の担当者又は地方公共団体（都道府県・市町村）の交通担当者の参加を求められた場合には、積極

的に応じるよう周知・徹底されたい。

4. 上記1～3をはじめとする高齢者の移動手段の確保に向けた取組がより実効的なものとなるよう、地方厚生局と十分な連携を図られたい。

出典：「高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備について」（平成29年7月20日付け国総計第59号総合政策局公共交通政策部交通計画課長通知）

図表 18 国土交通省 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめを受けた「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」（通知）抜粋

1. 道路運送法上の許可又は登録を要しない運送の態様についての考え方

道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第78条の規定により、自家用自動車は、原則として、有償の運送の用に供してはならず、災害のため緊急を要するときを除き、例外的にこれを行うためには、国土交通大臣の登録又は許可を受けるべきことが定められている。これは、自家用自動車による有償運送について許可又は登録が必要とされている趣旨が、自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が一般的には行われていないこと、自家用自動車による旅客運送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有していることを踏まえ、これらの措置が確実に行われていることについて、許可又は登録の際に確認する必要があるためである。

個々具体的な行為が、有償の運送として、許可や登録（法第78条第3号の許可、法第79条の登録、行為の態様によっては、法第4条第1項又は法第43条第1項の許可。）を要するか否かについては、最終的には、それぞれの事例に即して個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、主として、ボランティア活動における送迎行為等を念頭におきながら、許可又は登録が不要な場合の考え方及びこれに該当すると思われるケースの例を示せば、次のとおりである。

- (1) サービスの提供を受けた者（以下「利用者」という。）からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合 ～中略～
- (2) 利用者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合 ～中略～
- (3) 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用（同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるもの（ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金。以下「特定費用」という。）を負担する場合 ～中略～
- (4) 市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など ～中略～

2. その他留意事項について

- (1) 許可又は登録を要しない運送サービスは、道路運送法上の規制の対象外であることから、以下について当事者が認識したうえでサービスの提供及び利用が行われるよう明確に周知すること。
 - 1) 本運送は道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨（自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨）
 - 2) 事故が生じた際の責任の所在（仲介者は利用者と運転者を仲介するのみで運送責任を負わないのか、それとも運送責任を負うのか等）
 - 3) 損害保険の加入の有無及び補償内容
- (2) 許可又は登録を要しない運送サービスが、多様な移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力すること。

3. 運輸局及び運輸支局等による相談の受け入れ体制について

地域のボランティア活動を行っている団体等から有償の運送の相談を受けた場合には、積極的に応じるとともに、地域における助け合い活動、ボランティア活動による移動制約者の円滑な移動が過度に萎縮することのないよう十分配慮して適切に対応されたい。

なお、上記に示した事例は、あくまでも例示に過ぎないので、不明な場合は、その都度本省に照会されたい。

今後、地域における実情等を踏まえ、必要に応じて適宜見直しを行うこととする

出典：「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」（平成30年3月30日付け国自旅発第338号自動車局旅客課長通知）

図表 19 国土交通省 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめを受けた「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン」の改正内容

3 生活支援・介護予防サービスの開発・発掘のための取組

(6) その他

○地域における移動に対するニーズへの対応については、主として交通部局が公共交通施策として対応しているが、その対応を効果的に進めるため、政策立案、情報共有、意識改革等、福祉部局と交通部局が連携した対応が重要である。

○そのため、福祉部局が把握している地域の移動ニーズを交通部局と共有し、

- ・福祉有償運送等に分類される訪問型サービスDを実施しやすい環境の整備
- ・交通部局が把握している高齢者以外の移動ニーズと、福祉部局が把握している高齢者の移動ニーズを合わせた移動サービスの実施
- ・福祉部局が把握している地域の移動ニーズの公共交通施策への反映を行えるよう検討を行う等の対応が考えられる。

○また、地方公共団体（都道府県、市町村）が中心となり、交通事業者・道路管理者・利用者・学識経験者等から成る公共交通に関する協議会が設置されているので、交通部局と福祉部局による検討を進めたい。うで、

- ・市町村の介護保険担当職員や生活支援コーディネーター等が、上記の公共交通に関する協議会へ参加し、把握しているニーズを伝え、公共交通施策における検討を共に行う
- ・協議体や地域ケア推進会議に公共交通部局担当者を参画させ、地域における移動に関するニーズへの対応を共に検討する等の地域の実情に応じた段階的な連携の強化を図ることが効果的である。

出典：「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドラインの一部改正について」（平成30年5月1日付け老発 0510 第4号厚生労働省老健局長通知）

(2) 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受け止めている割合は、福祉部局、交通部局とも9割に上り、各部局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り組みを進めている場合もあれば、交通部局が地域に入り込み福祉的なニーズまでカバーしている場合もあるが、公共交通の運転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り組みが始まったものの、現時点では市町村までその取り組みが浸透し、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。

(3) 本研究から得られた示唆

1) 福祉部局と交通部局の連携通知の着実な実施

高齢者の移動手段の確保に向け、地方公共団体の交通部局と福祉部局の連携や相互理解を促進するため、国土交通省、厚生労働省からそれぞれの地方支分部局・地方公共団体関係部局に対して通知が発出されている。

ここには、交通部局が把握している運輸分野の制度や運用実態に関する知見の福祉施策への反映、福祉部局が把握している地域の高齢者等の移動に関するニーズの交通施策への反映、双方の協議会・協議体に構成員が相互参加すること等が示されているが、発出から間がないため市町村担当者レベルまで十分に浸透していない。

そこで、まずは通知の内容を市町村の福祉部局、交通部局双方に確実に届けること、その内容をできることから着実に実施することが求められる。

2) 福祉部局と交通部局のニーズ把握における視点の異同への配慮

本事業で実施した移動支援アンケート調査によれば、移動支援が必要な高齢者の実態を的確に把握し、限られた財源で持続可能な移動支援の仕組みを運営することは、福祉部局、交通部局に共通する課題である。また両部局が把握したいことは、誰が、いつ、どこに行くための移動支援を求めているかという点で共通している。

しかし、それを把握するために出発点とする視点は両部局で異なる。福祉部局は、住み慣れた地域で暮らし続けるために移動支援を必要とする高齢者個人に焦点を当て、その生活支援の一部として移動支援のニーズを抽出している。一方、交通部局は、地域公共交通を効率化するために、対象を限定しないで利用実態を総体として把握し、そこから移動支援のニーズを整理している。個別性を重視する福祉部局で抽出されたニーズが、汎用性の高い交通部局のニーズに相乗りすることはできる場合があるが、汎用性の高い交通部局のニーズで個別性の高い福祉部局のニーズすべてを網羅することは難しい。

そこで、福祉部局と交通部局は、この視点の異同とその結果としての両部局の施策の重複、競合の有無に十分配慮したうえで連携のあり方を協議する必要がある。

3) 介護予防・日常生活支援総合事業の活用

「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」中間とりまとめでは、高齢者の移動支援において、まずは公共交通機関の維持・充実が基本であり、これを補完するものとして貨客混載等の促進や自家用有償運送の活用、許可・登録を要しない「互助」による輸送の明確化の必要があると提起されている。このうち「互助」による輸送については、介護予防・日常生活支援総合事業として位置づけられる移動支援サービスが今後一定の役割を果たすことが予想される。

そこで、市町村は地域に対して公共交通を補完する移動支援サービスの先進事例や制度

上の位置づけ等について分かりやすく情報提供を行い、生活支援体制整備事業の協議体においてこうしたサービスが創出されやすい環境を整えるとともに、生活支援コーディネーターや地域住民をサポートすることが期待される。

1.3.3 居住支援、移動支援に共通して求められること

(1) 個別の施策・分野を俯瞰する「まちづくり」の視座に立った地域マネジメントの基盤構築

高齢者が住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるような地域包括ケアシステムを構築するためには、直接のサービス提供だけでなく、地域生活課題としての安全・安心な住まいの確保（居住支援）や移動手段の拡大・発展（移動支援）が不可欠な要素となる。

こうした地域生活課題を解決するためには、市町村の福祉部局、住宅部局、交通部局がそれぞれ所管する個別の施策での対応には限界があり、部局間の連携が必要である。また、行政にはできない多様で柔軟な実践を行うことができる介護保険事業者、不動産業者、公共交通事業者、地域住民、関係機関等の地域で活動する主体の力を結集する必要がある。

そのためには、今後の市町村の福祉部局、住宅部局、交通部局は、個別の施策や所管分野を俯瞰する「まちづくり」の視座に立ち、地域で活用できる資源をアセスメントしたうえで、市町村行政と地域の関係者・機関を有機的につなぎ、地域の実情に応じた新しい居住支援、移動支援サービスを創出する地域マネジメントの基盤構築に取り組むことが求められる。

(2) 都道府県、地方厚生（支）局の支援

市町村が「まちづくり」の視座に立ち居住支援、移動支援の基盤構築を進めるためには、行政内の部局連携、地域の多様な主体との官民連携、市町村域を超えた広域連携が必要であり、それを支援する都道府県、地方厚生（支）局の支援が重要となる。

地域包括ケアシステムの構築については、基礎自治体が中核的役割を担い、都道府県は広域の見地から市町村に対する支援を行う役割を担い、地方厚生（支）局は都道府県の役割を尊重しながら都道府県に対する支援を行うことを基本としてきた。これを踏まえて、地方厚生（支）局は、これまで地域包括ケアシステムの構築に向けた総論的な制度の周知、先進事例の提供等に取り組んできた。この取り組みには一定の成果があった一方で、特に小規模な自治体（中山間地域等）においては、マンパワーの課題もあり、何から始めどのように取り組めばいいのか示唆してほしいなどの声も出ている。

このため、今後は市町村が具体的な一歩を踏み出すために、地方厚生（支）局と都道府県の福祉部局が協働して、地域の状況に応じたきめ細かな個別的な支援を行うことが求められている。具体的には、地方厚生（支）局と都道府県の福祉部局は、地方整備局、運輸局や都道府県の住宅・交通等の関連部局の協力も得ながら、市町村ごとの実態を把握し、それを踏まえた課題抽出、支援の方向性を検討するとともに、地域の居住支援、移動支援サービスの創出ステージに応じて、現地に出向いて具体的な支援を行うことが求められる。また、市町村担当者を対象とした研修会やセミナーを実施する際には、一方的な情報提供だけでなく、受講者との双方向性を重視し、具体的な取り組み方策の検討等のグループワークを取り込むことが望ましい。このような取り組みを通して、行政のみならず関係する地域の多様な

主体との連携、福祉以外の領域との連携を深め、地域力が最大限に発揮できるよう支援していくことが重要である。

2. 居住支援アンケート調査の結果

2.1 居住支援アンケート調査の概要

2.1.1 調査目的

市町村における高齢者の居住支援に関する施策は、高齢福祉、住宅、都市計画等の様々な部局が所管する政策を横断しており、庁内での一元化・総合化が難しいことに加え、単独市町村では効果的・効率的な取り組みが難しい課題であるため、居住支援に関する行政施策の現状と課題を把握することを目的とした。

2.1.2 調査対象・回収状況

平成30年10月23日に開催された中国四国厚生局、中国地方整備局共催の「福祉部局と住宅部局の連携に関する研修会～住まいの確保を通じた地域包括ケアシステムの構築に向けて～」に参加した市町村行政担当者を対象に調査を実施した。回収数は74件であった。

※平成29年度厚生労働省老人保健健康増進等事業「中山間地域等（離島及び中山間地域）の小規模自治体（保険者）における地域包括ケアシステム構築の好事例の実態把握と都道府県、地方厚生（支）局の支援方策のあり方に関する研究事業」（実施主体：（公社）全国国民健康保険診療施設協議会）において、中国四国厚生局所管エリアに所在する市町村のうち、過疎地域自立促進特別措置法の規定に該当する自治体及び国保直診施設の所在する自治体（155件）に対する調査を実施済みである。そこで、本事業では、研修会に参加し、住宅部局と福祉部局の連携に関心を持っている市町村の実態を把握することとした。

2.1.3 調査時期

○平成30年10月23日：配布・回収

2.1.4 調査方法

研修会会場での手交配布・手交回収。

2.1.5 調査内容

調査内容は以下の通りである。詳細は、資料編 P165～参照。

図表 20 居住支援アンケート調査の調査項目

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">○高齢者の居住支援への課題認識○「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」を抽出する際に着目する属性○「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」が必要としている住まい○高齢者の居住支援についての取り組み |
|--|

- 高齢者の居住支援における住宅部局と福祉部局の連携の課題
- 高齢者の居住支援について地域で工夫していること
- 高齢者の居住支援について地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、意見等

2.1.6 調査結果概要

居住支援アンケート調査の結果概要は以下の通りである。

図表 21 居住支援アンケート調査からみえた高齢者の居住支援に関する行政施策の現状と課題

【総括】

高齢者の居住支援に関する施策は福祉部局と住宅部局を横断しており、行政の取り組み主体が不明確である。このため、高齢者の居住支援を自身の所管における課題と受け止めている割合は半数に止まっている。

また、課題認識があっても、居住支援を必要とする高齢者の人数やニーズが十分把握できていないため、どのような対策をとればよいか分からないという戸惑いがある。

しかし、居住支援にかかわる庁内外の関係者の協議、高齢者の実態把握等の必要性は認識されているため、まずは協議の場を設け、関係者相互に、自身の組織は高齢者の居住支援において何ができるのか、今把握している高齢者の住まいに関する課題は何かを共有することが期待される。また、こうした課題共有を踏まえて居住支援の取り組みを検討する際の参考になる先事例に関する情報を提供することが期待される。

○高齢者の居住支援を課題と受け止めている割合は半数である

居住支援に対して課題認識を有する割合は半数で、「大きな課題になっている」のは20%であった。一方で、「分からない」とした市町村が14%あった。

○居住支援が必要な高齢者世帯は、低収入、健康不良、家族支援が希薄な世帯である

居住支援における主たる支援対象は、「世帯の収入」が低く、「家族構成」から見て保証人等の家族の支援が得づらく、「心身の健康状態」が低下している高齢者世帯と考えられる。

○居住支援として必要性が高いと考えられている取り組みは、庁内外関係者による協議の場の設定、相談窓口の設置、高齢者の実態把握、保証人に代わる仕組みの整備、県の居住支援協議会への参加である

市町村が居住支援として実施している、または実施検討中の割合が高い取り組みは、「県の居住支援協議会への参加」30%、「庁内の関連部局による会議での協議」23%、「住まいに関する相談窓口の設置・運営」20%である

また、必要性を感じながら実施していない市町村も含め、必要性が高いと考えられている取り組みは、まず庁内の関連部局や庁外関係者で協議する場を設置すること、協議の基礎情報を集めるために住まいに関する相談窓口を設置することや支援が必要な高齢者の実態を把握すること、喫緊の課題である保証人確保に代わる仕組みを整備すること、県の居住支援協議会に参加することであった。

○居住支援における庁内連携の課題は、取り組み主体が不明確で、どのような対策をとればよいか分からないことである

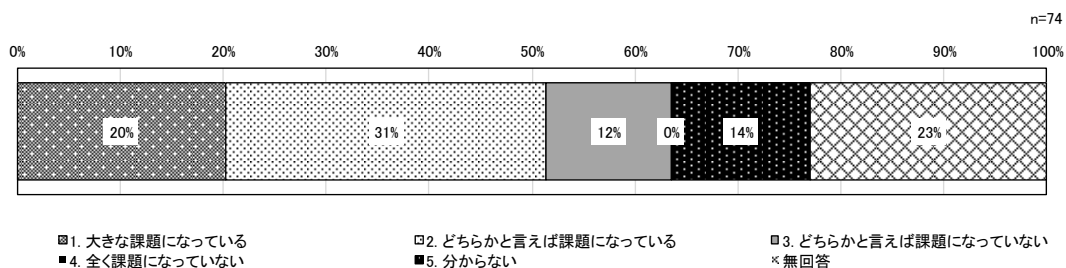
居住支援における住宅部局と福祉部局の連携の課題は、担当部署が不明確で、業務多忙で対応する時間が取れないため、取り組み主体が不明確であること、また、どのような対象者にどのような対策をとればよいか分からないことであった。

2.2 居住支援アンケートの集計結果

2.2.1 高齢者の居住支援への課題認識

高齢者の居住支援（住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者への対応）に対する課題認識をみると、「どちらかと言えば課題になっている」が31%、「大きな課題になっている」が20%であり、半数が課題認識を有していた。一方で、「分からない」が14%あった。

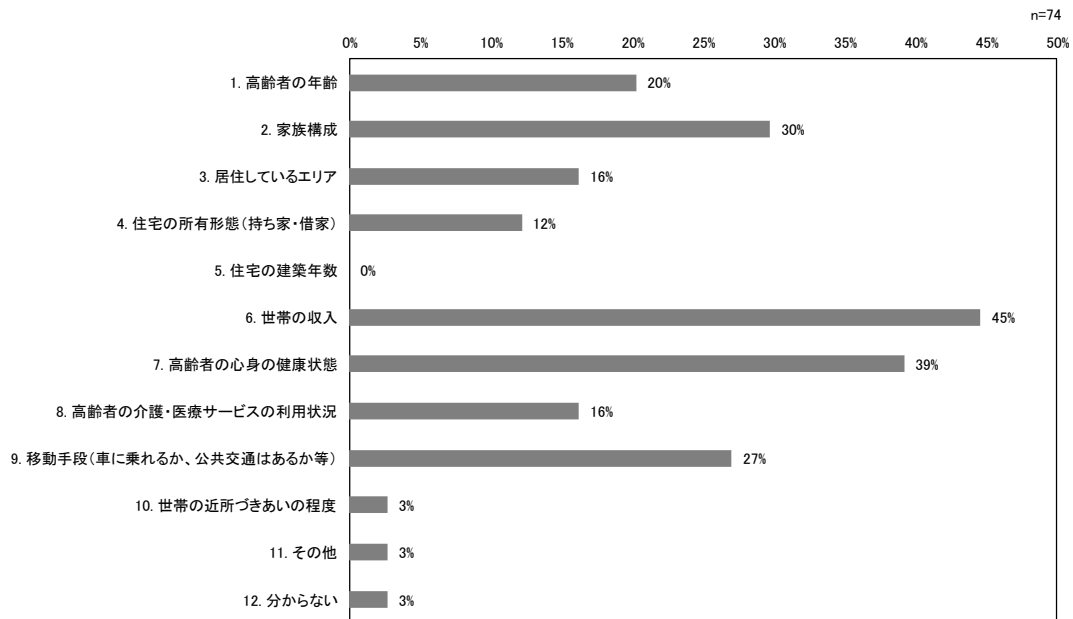
図表 22 高齢者の居住支援への課題認識



2.2.2 「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」を抽出する際に着目する属性

「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」を抽出する際に着目する属性をみると、「世帯の収入」が45%、「高齢者の心身の健康状態」が39%、「家族構成」が30%、「移動手段」が27%であった。

図表 23 「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」を抽出する際に着目する属性
(主なもの3つ以内)

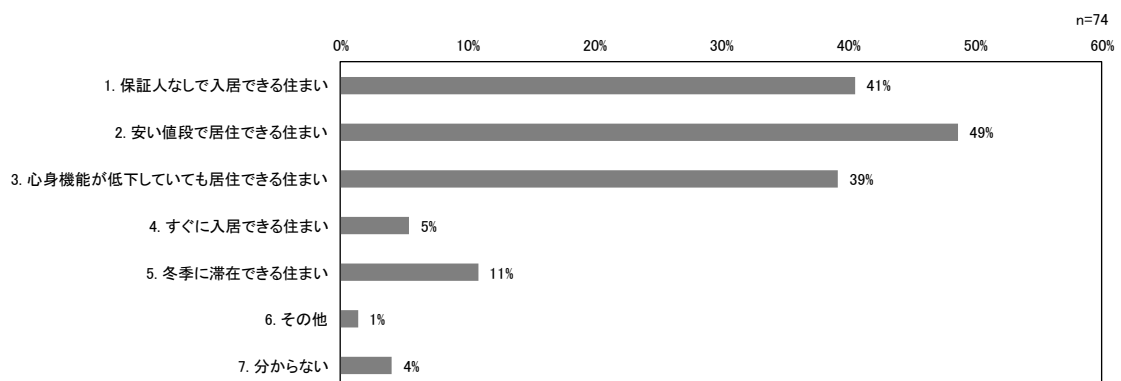


2.2.3 「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」が必要としている住まい

「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」が必要としている住まいをみると、「安い値段で居住できる住まい」が49%、「保証人なしで入居できる住まい」が41%、「心身機能が低下していても居住できる住まい」が39%であった。

これを前問と合わせてみると、「世帯の収入」が低く、「家族構成」から見て保証人等の家族の支援が得づらく、「心身の健康状態」が低下している高齢者世帯が、居住支援における主たる支援対象と見ている担当者が多い。

図表 24 「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」が必要としている住まい(主なもの2つ以内)



2.2.4 高齢者の居住支援についての取り組み

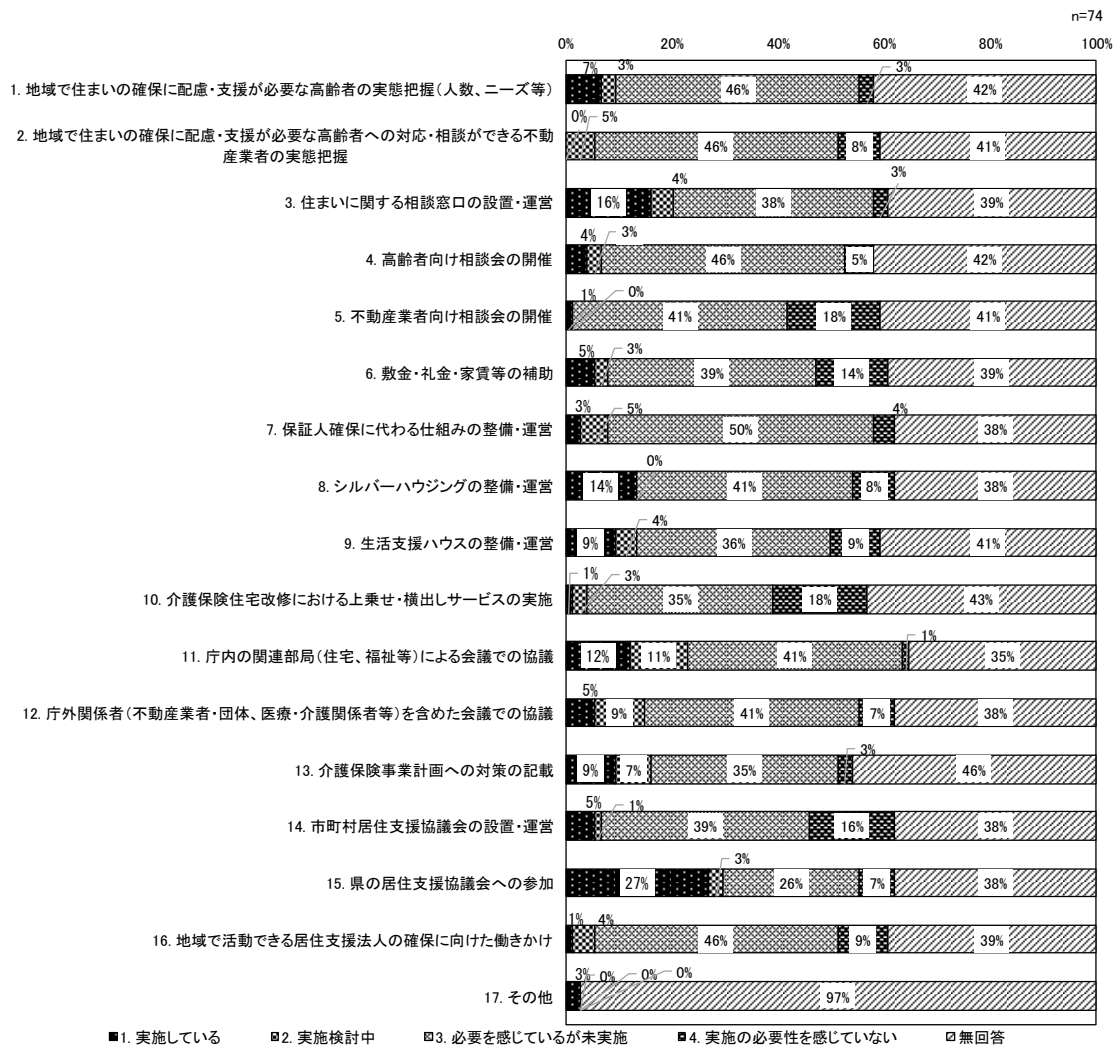
高齢者の居住支援についての取り組みをみると、実施している割合が高いのは、「県の居住支援協議会への参加」が27%、「住まいに関する相談窓口の設置・運営」が16%、「シルバーハウジングの整備・運営」が14%、「庁内の関連部局による会議での協議」が12%であった。

また、実施している、実施検討中を合わせた割合が高いのは、「県の居住支援協議会への参加」が30%、「庁内の関連部局による会議での協議」が23%、「住まいに関する相談窓口の設置・運営」が20%、「介護保険事業計画への対策の記載」が16%、「庁外関係者を含めた会議での協議」が15%、「シルバーハウジングの整備・運営」「生活支援ハウスの整備・運営」が14%であった。

一方、必要を感じているが未実施の割合が高いのは、「保証人確保に代わる仕組みの整備・運営」が50%、「地域で住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者の実態把握」「地域で住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者への対応・相談ができる不動産業者の実態把握」「高齢者向け相談会の開催」「地域で活動できる居住支援法人の確保に向けた働きかけ」が46%、「不動産業者向け説明会の開催」「シルバーハウジングの整備・運営」「庁内の関連部局による会議での協議」「庁外関係者を含めた会議での協議」が41%であった。

さらに、実施している、実施検討中、必要を感じているが未実施を合わせ、市町村が必要を感じている割合が高いのは、「庁内の関連部局による会議での協議」が64%、「住まいに関する相談窓口の設置・運営」「保証人確保に代わる仕組みの整備・運営」が58%、「県の居住支援協議会への参加」「庁外関係者を含めた会議での協議」「地域で住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者の実態把握」が55%であった。

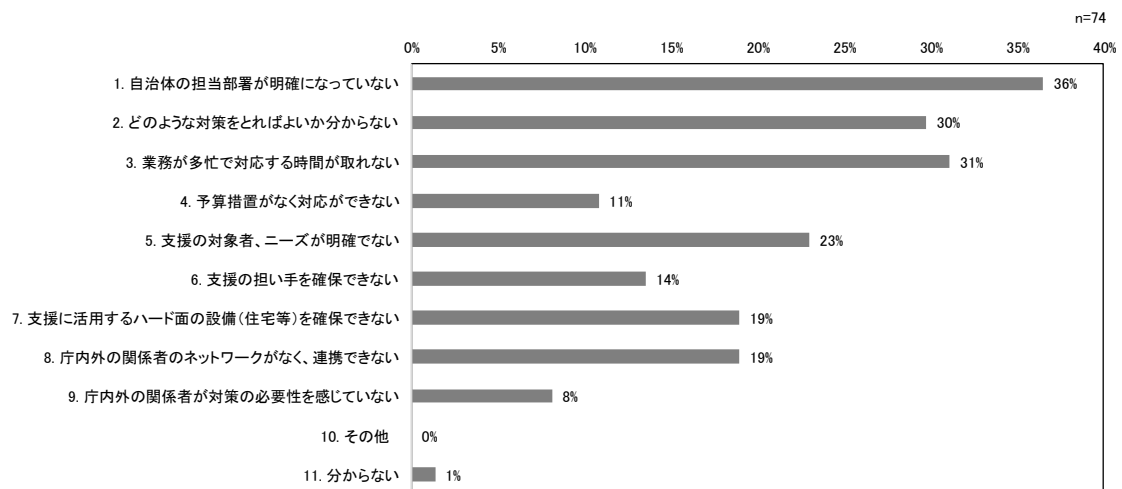
図表 25 高齢者の居住支援についての取り組み



2.2.5 高齢者の居住支援における住宅部局と福祉部局の連携の課題

高齢者の居住支援における住宅部局と福祉部局の連携の課題についてみると、「自治体の担当部署が明確になっていない」が36%、「業務が多忙で対応する時間が取れない」が31%、「どのような対策をとればよいか分からない」が30%、「支援の対象者、ニーズが明確でない」が23%であった。

図表 26 高齢者の居住支援における住宅部局と福祉部局の連携の課題（複数回答）



2.2.6 高齢者の居住支援について地域で工夫していること

高齢者の居住支援について地域で工夫していることについて、自由記述をみると以下の通りであった。

図表 27 高齢者の居住支援について地域で工夫していること

<p>【関係者による協議の場の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> 福祉部局（生活困窮・障害・高齢）と、建築部局、社協、権利擁護の要の社会福祉士会とで、「住まい部会」としての協議の場を設定している。要配慮者の住宅確保のため、宅建業者の参画を今年度予定している。 市の障害者地域自立支援協議会において、障害のある人で住宅確保要配慮者について、一般賃貸住宅への入居促進を目的とした仕組みづくりを進めている。これまでの取り組みにより、支援者が共有する支援ツールを開発し、共有を図っている。今後は、不動産業界との連携（つながりづくり）を進めていく予定にしている。 <p>【住まいの確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 除雪困難者向けの冬季限定シェアハウス。 現在老朽化し、狭小な障害者支援施設を新たに建設中である。福祉部門でないため、十分把握していないが完成後に居住支援も課題となってくると思われる。 <p>【情報発信】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市の居住支援の取り組みをとりまとめてHPに公開している。
--

2.2.7 高齢者の居住支援について地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、意見等

高齢者の居住支援について地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、意見等について、自由記述をみると以下の通りであった

図表 28 高齢者の居住支援について地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、意見等

【保証人制度】

- ・高齢者の孤独死や障害者の近隣トラブルに対する大家の不信を払拭するためには、身元保証制度の充実が必要だと思っているが、そこから先の展開方法が分からずに困っている。
- ・障害者の部署にいますが、公営住宅入居の際の保証人の確保が困難で課題となっている。関係部署と意見交換しているがなかなか進まない。
- ・連帯保証人の問題を解決する必要がある。今後、保証人を条件としないことも考慮する必要があると考える。

【居住支援に関連する制度の周知】

- ・住宅関係者の高齢者の居住支援について困っているのは担当者レベル。社会福祉協議会に住宅支援制度があるので、住宅困窮者はその窓口で相談しているが、そういったことを市民が知らないなので、相談者数は少ない。
- ・インフォーマルの取り組みでは限界がある。制度の周知、活用に市町村は取り組んでいただきたい。
- ・施設（医療介護）からの住宅への転用について、どのような制度が活用できるのかを知りたい。

【その他】

- ・関係部局の危機意識が低下している。関係部局の横の連携が取れない。
- ・ニーズ調査にどれだけ現実的な意味をもたせるのか、ニーズを把握することも大切であるが現実的な動きになると弱い一面があり困ることがある。
- ・保証人不在。ごみ屋敷の支援が必要で、独居困難であるが、低所得のため施設入所は難しい。ただ、生活保護申請できるほどの低所得ではない。月 10 万円程度の年金で独居が難しくなった人の住宅支援が難しい。
- ・本町では持ち家比率が高いが、どのように支援を進めていくべきか。
- ・トップの頭が固く、お金にこだわりすぎると感じている。

3. 移動支援アンケート調査の結果

3.1 移動支援アンケート調査の概要

3.1.1 調査目的

市町村における高齢者の移動支援に関する施策は、高齢福祉、交通、市民活動、都市計画等の様々な部局が所管する政策を横断しており、庁内での一元化・総合化が難しいことに加え、単独市町村では効果的・効率的な取り組みが難しい課題であるため、移動支援に関する行政施策の現状と課題を把握することを目的とした。

3.1.2 調査対象・回収状況

中国四国厚生局、中国運輸局の協力を得て、中国5県（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）の管内市町村の福祉関連部局、交通関連部局の全数を対象に調査を実施した。

なお、回答内容の重複を避けるため、福祉関連部局には自身の取り組みについて、交通関連部局には福祉関連部局を除く企画関連部局、地域振興関連部局等を含むすべての部局の取り組みを回答するよう依頼した。

調査対象数、回収数は以下の通りである。

図表 29 移動支援アンケート調査の調査対象・回収状況

区分	調査対象数	抽出率	回収数	回収率
福祉関連部局	107	中国5県の 市町村全数	58	54.2%
交通関連部局	107		60	56.1%

3.1.3 調査時期

- 平成30年12月12日：電子メール送信
- 平成30年12月21日：〆切
- 平成31年1月9日：回収受付〆切

3.1.4 調査方法

電子メールによる配布・回収。

3.1.5 調査内容

調査内容は、資料編 P167～参照。

3.1.6 調査結果概要

移動支援アンケート調査の結果概要は以下の通りである。

図表 30 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

【総括】

高齢者の移動支援を自身の所管における課題と受け止めている割合は、福祉部局、交通部局とも9割に上り、各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際の参考になる先行事例に関する情報を提供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。

○高齢者の移動支援を課題と受け止めている割合は9割を占める

高齢者の移動支援に対して課題認識を有する割合は福祉関連部局、交通関連部局いずれも9割である。

○高齢者の移動支援ニーズを把握するために様々な方法がとられているが、定量的に把握している割合は1割前後である

移動支援ニーズの把握方法は、福祉関連部局と交通関連部局で異なっている。福祉関連部局では、主に、民生委員・地域住民からの情報、福祉関連部局が有する行政情報、医療介護事業者からの情報を活用していた。一方、交通関連部局は把握方法が多岐にわたり、独自にアンケート調査を実施したり、民生委員・地域住民からの情報、交通関連部局・福祉関連部局が有する行政情報、公共交通に関する公的な統計・データや交通事業者から提供される情報を活用していた。

移動支援を必要としている高齢者数を何らかの形で定量的に把握している割合は1割前後に止まっていた。

○移動支援として必要性が高いと考えられている取り組みは、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である

市町村が移動支援として実施している割合が高い取り組みは、交通事業者による移動手段の提供、行政計画への位置づけや地域公共交通会議の運営等で、全体に交通関連部局の実施割合は福祉関連部局に比べて高かった。

また、必要性を感じながら実施していない割合が高い取り組みは、移動支援が必要な高齢者の実態把握、移動手段の提供に止まらない生活支援サービスの提供、交通事業者以外のサービスの担い手確保、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といった行政内部の体制強化であった。

○市町村境を含む地域における移動支援について、隣接自治体や事業者との協議・調整、移動手段の確保・運営は行っているものの、その前提となる市町村境をまたぐ移動ニーズや生活実態の把握は必要性を感じながら実施できていない

市町村が市町村境を含む地域における移動支援として実施している割合が高い取り組みは、交通関連部局を中心に隣接自治体や事業者との協議・調整、市町村境をまたぐ

移動手段の確保・運営が5割前後、実態把握、ニーズ把握は3割程度であった。
 また、必要性を感じながら実施していない割合が高い取り組みは、市町村境をまたぐ移動ニーズや生活実態の把握であった。

○高齢者の移動支援における課題は、支援の対象地域・対象者・ニーズの明確化、支援の担い手確保、職員の業務多忙、法制度・規制に関する情報不足、関係者の連携、財源確保である

高齢者の移動支援を進める際の課題をみると、全体的に福祉関連部局は交通関連部局に比べて課題としている割合が高い。

両部局において最も大きな課題となっているのは、移動支援の対象地域・対象者・ニーズが明確化できていないこと、移動支援の担い手（ドライバー、オペレーター等）を確保できないこと、業務が多忙で対応する時間が取れないことであった。

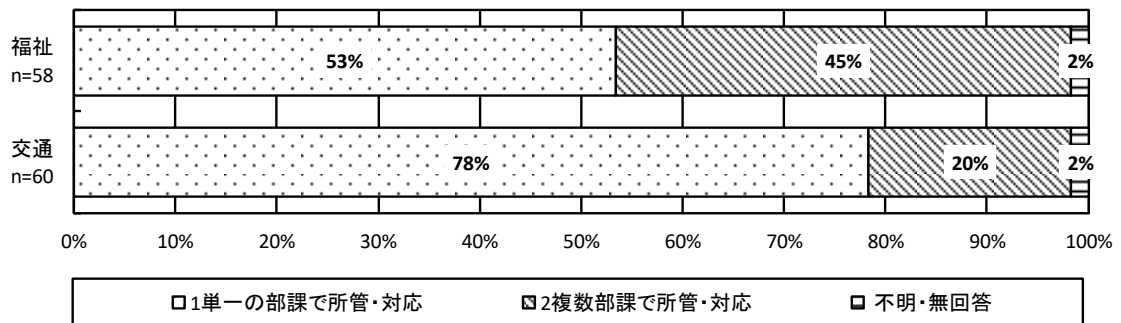
さらに、法制度・規制に関する情報不足、庁内や交通事業者との連携の困難さ、財源確保も課題として提起された。

3.2 移動支援アンケートの集計結果

3.2.1 高齢者の移動支援を担当している部局

高齢者の移動支援を担当している部局をみると、福祉関連部局では「単一の部課で所管・対応」が53%に対し、交通関連部局では「単一の部課で所管・対応」が78%であった。

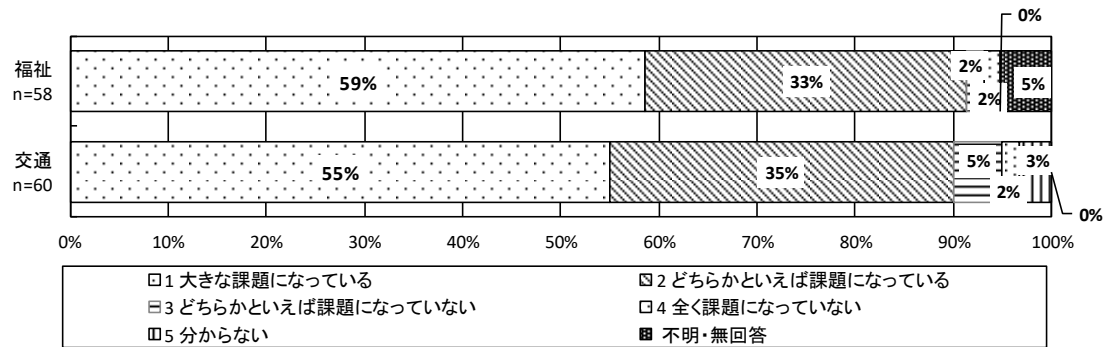
図表 31 高齢者の移動支援を担当している部局



3.2.2 高齢者の移動支援への課題認識

高齢者の移動支援に対する課題認識をみると、福祉関連部局、交通関連部局いずれも「大きな課題になっている」が50%を超え、「どちらかと言えば課題になっている」と合わせると9割が課題認識を有していた。

図表 32 高齢者の移動支援への課題認識



3.2.3 高齢者の移動支援ニーズの把握方法

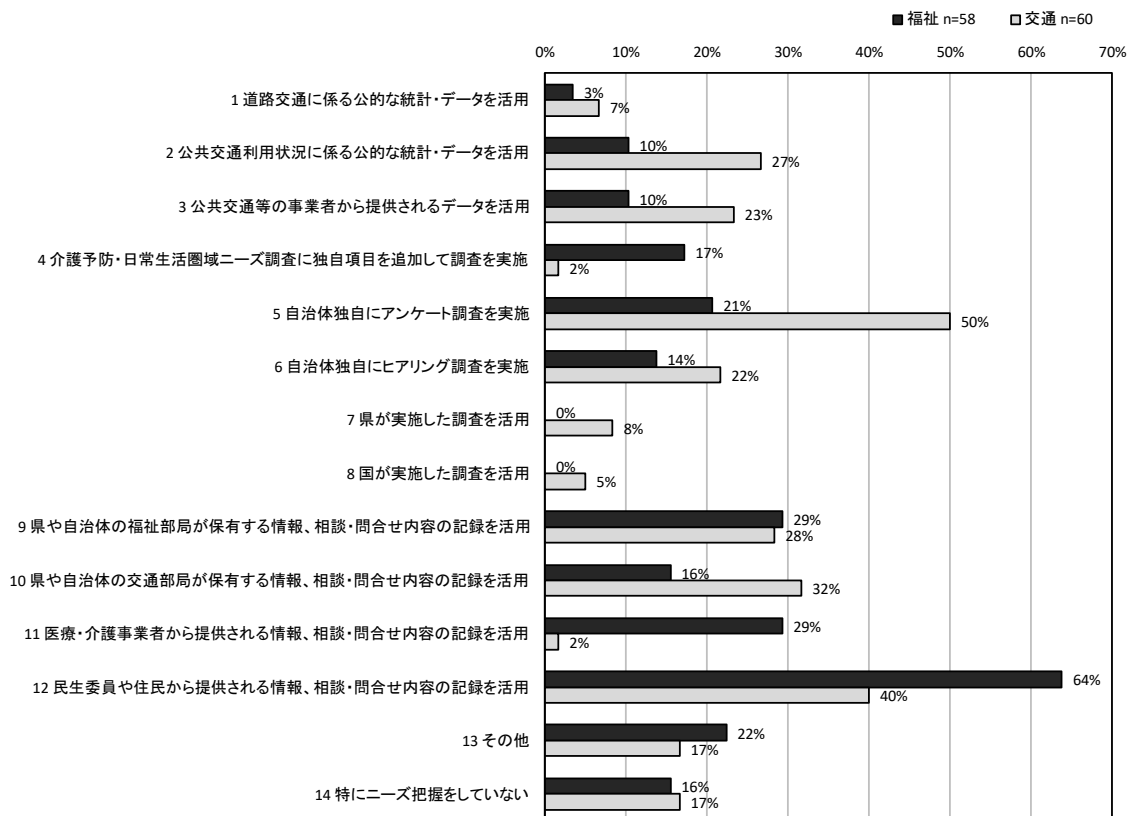
高齢者の移動支援ニーズの把握方法は、福祉関連部局と交通関連部局で異なっている。

福祉関連部局では、「民生委員や住民から提供される情報、相談・問合せ内容の記録を活用」が64%で最も多く、「県や自治体の福祉部局が保有する情報、相談・問合せ内容の記録を活用」「医療・介護事業者から提供される情報、相談・問合せ内容の記録を活用」が29%であった。

一方、交通関連部局では、「自治体独自にアンケート調査を実施」が50%、「民生委員や住民から提供される情報、相談・問合せ内容の記録を活用」が40%、「県や自治体の交通部局が保有する情報、相談・問合せ内容の記録を活用」が32%であり、福祉関連部局に比べて方法が多岐にわたっていた。

なお、福祉関連部局で16%、交通関連部局で17%が「特にニーズを把握していない」という回答であった。

図表 33 高齢者の移動支援ニーズの把握方法

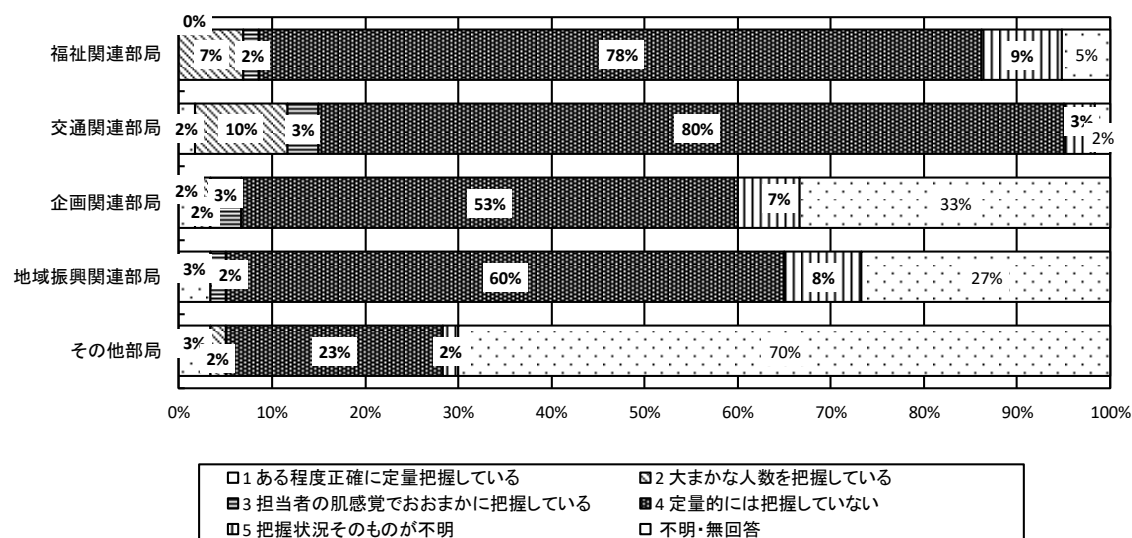


3.2.4 移動支援を必要としている高齢者数の把握状況

移動支援を必要としている高齢者（高齢の交通弱者）数の把握状況をみると、「ある程度正確に定量把握している」「大まかな人数を把握している」「担当者の肌感覚でおおまかに把握している」を合わせ、何らかの形で定量的には把握している割合は交通関連部局で15%、福祉関連部局で9%に止まっていた。

図表 34 移動支援を必要としている高齢者数の把握状況

福祉 n=58 交通、企画、地域振興、その他 n=60



3.2.5 高齢者の移動支援についての取り組み

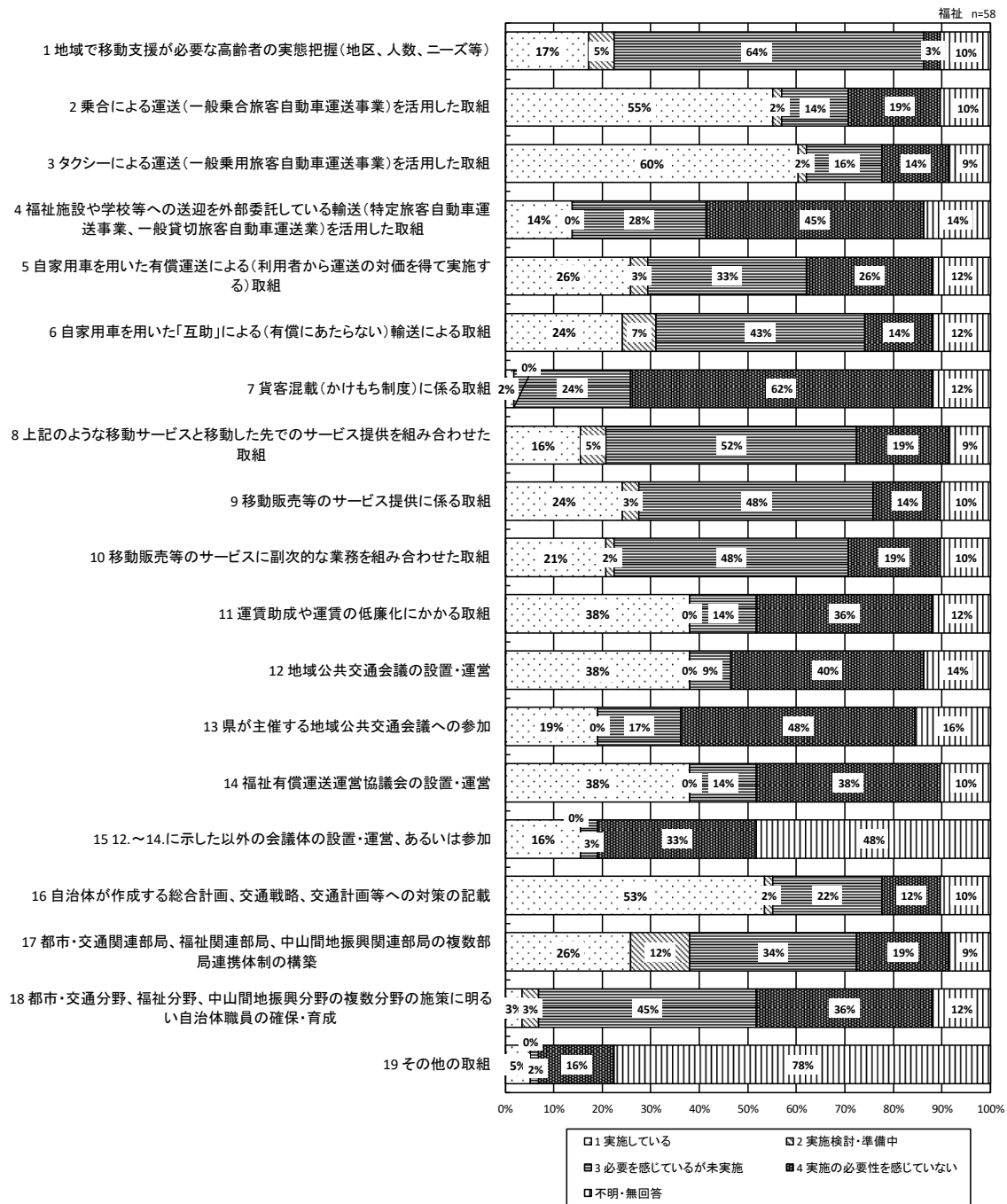
福祉関連部局における中山間地域等の高齢者の移動支援としての取り組みをみると、実施している割合が高いのは、「タクシーによる運送（一般乗用旅客自動車運送事業）を活用した取組」が60%、「乗合による運送（一般乗合旅客自動車運送事業）を活用した取組」が55%、「運賃助成や運賃の低廉化にかかる取組」が38%であり、交通事業者による移動手段の提供はその他の移動手段の提供に比べて実施割合が高かった。また、「自治体が作成する総合計画、交通戦略、交通計画等への対策の記載」が53%、「地域公共交通会議の設置・運営」が38%で、交通関連部局主導の計画や会議への参加も一定程度実施されていた。

福祉関連部局において必要を感じているが未実施の割合が高いのは、「地域で移動支援が必要な高齢者の実態把握」が64%、「移動サービスと移動した先でのサービス提供を組み合わせた取組」が52%、「移動販売等のサービス提供に係る取組」「移動販売等のサービスに副次的な業務を組み合わせた取組」が48%、「自家用車を用いた「互助」による（有償にあたらない）輸送による取組」が43%であり、移動手段の提供に止まらない生活支援サービスや交通事業者以外のサービスの担い手確保のニーズが高かった。また、「都市・交通分野、福祉分野、中山間地振興分野の複数分野の施策に明るい自治体職員の確保・育成」が45%で、施策展開する行政の体制の充実の必要性も指摘された。

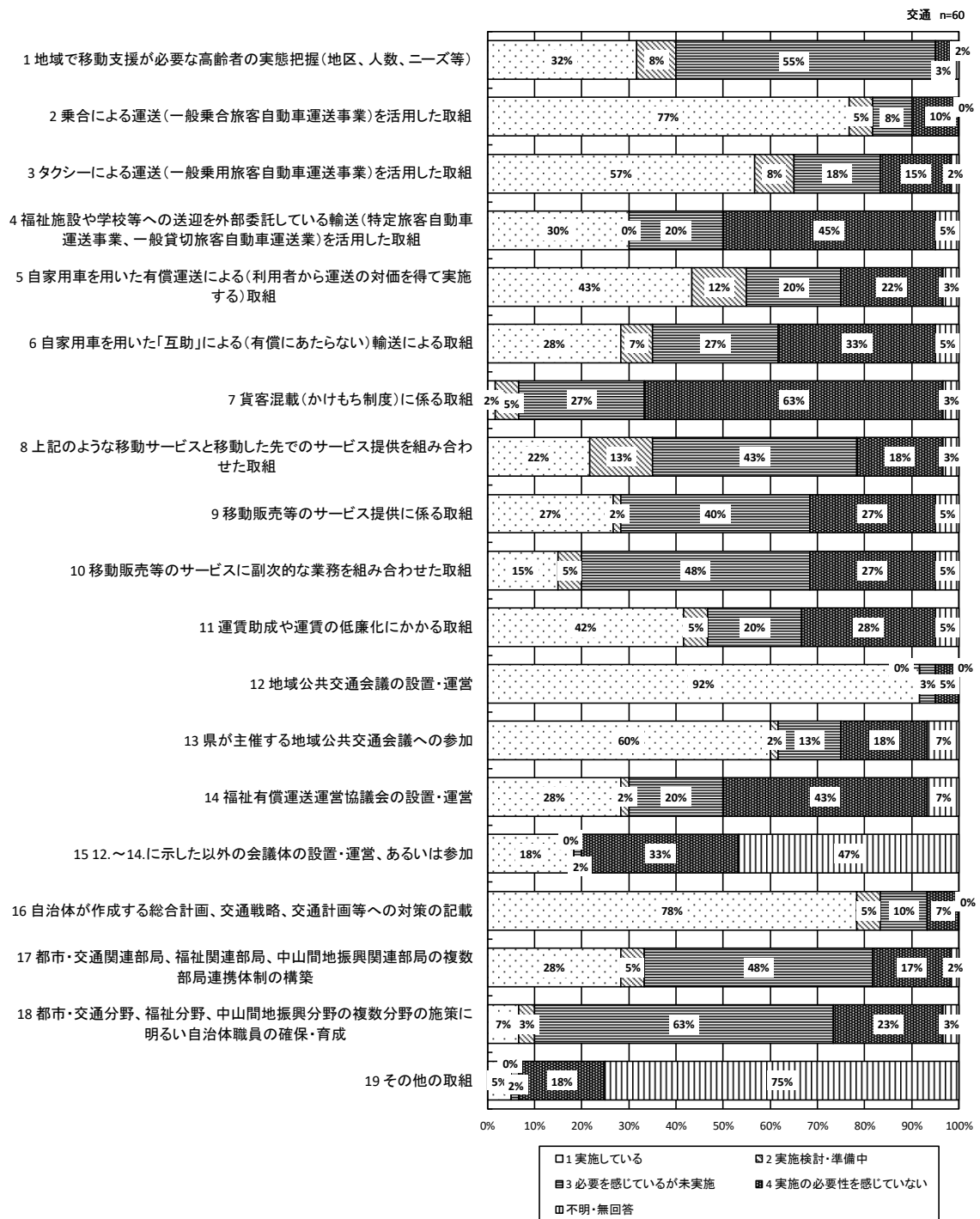
一方、交通関連部局における中山間地域等の高齢者の移動支援としての取り組みをみると、福祉関連部局に比べて全体に実施している割合が高い。具体的には、「地域公共交通会議の設置・運営」が92%、「自治体が作成する総合計画、交通戦略、交通計画等への対策の記載」が78%、「県が主催する地域公共交通会議への参加」が60%で、施策として計画等に位置づけられ、それを推進する組織も整っていることがうかがえる。また、「乗合による運送（一般乗合旅客自動車運送事業）を活用した取組」が77%、「タクシーによる運送（一般乗用旅客自動車運送事業）を活用した取組」が57%であり、交通事業者による移動手段の提供はその他の移動手段の提供に比べて実施割合が高かった。

交通関連部局において必要を感じているが未実施の割合が高い取り組みの傾向は福祉関連部局と類似しており、「地域で移動支援が必要な高齢者の実態把握」が55%、「移動サービスと移動した先でのサービス提供を組み合わせた取組」が43%、「移動販売等のサービス提供に係る取組」が40%、「移動販売等のサービスに副次的な業務を組み合わせた取組」が48%、「自家用車を用いた「互助」による（有償にあたらない）輸送による取組」が43%であった。また、「都市・交通分野、福祉分野、中山間地振興分野の複数分野の施策に明るい自治体職員の確保・育成」が63%、「都市・交通関連部局、福祉関連部局、中山間地振興関連部局の複数部局連携体制の構築」が48%であり、施策展開する行政の体制の充実の必要性も福祉関連部局以上に指摘された。

図表 35 福祉関連部局における高齢者の移動支援についての取り組み



図表 36 交通関連部局における高齢者の移動支援についての取り組み



3.2.6 市町村境を含む地域における移動支援についての取り組み

福祉関連部局における市町村境を含む地域における移動支援についての取り組みをみると、ニーズ把握、隣接自治体や事業者との協議・調整、市町村境をまたぐ移手段の確保・運営のいずれも2割前後の実施率であった。

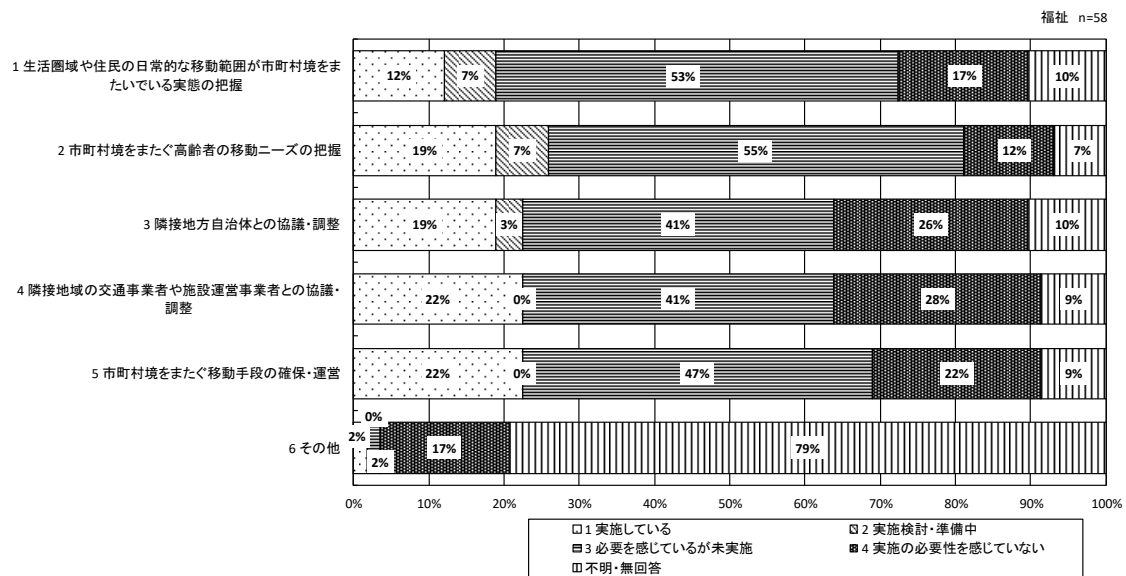
福祉関連部局において必要を感じているが未実施の割合が高いのは、「市町村境をまたぐ高齢者の移動ニーズの把握」55%、「生活圏域や住民の日常的な移動範囲が市町村境をまた

いでいる実態の把握」53%であった。

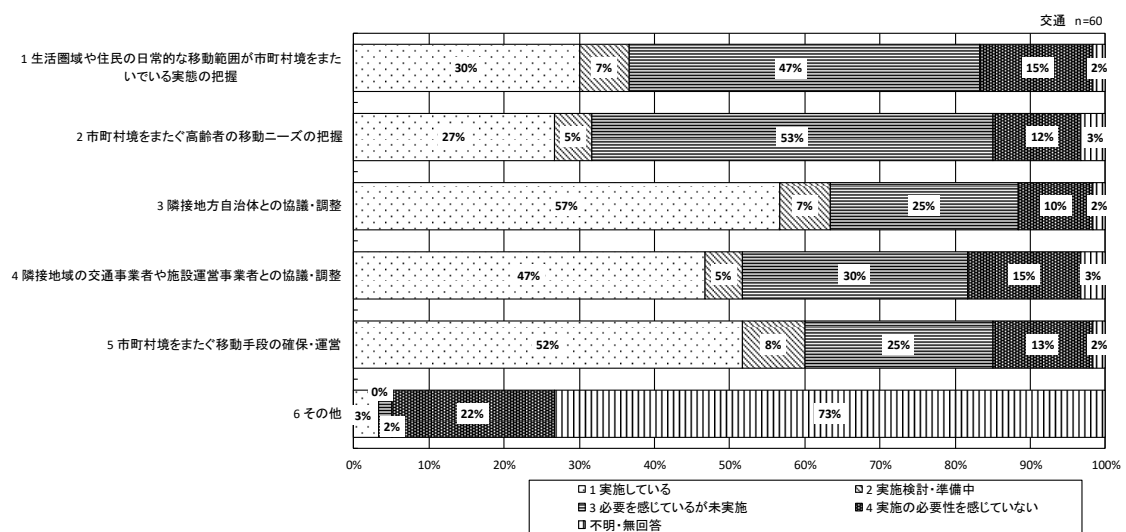
一方、交通関連部局における市町村境を含む地域における移動支援についての取り組みをみると、福祉関連部局に比べて全体に実施している割合が高い。隣接自治体や事業者との協議・調整、市町村境をまたぐ移動手段の確保・運営は5割前後、実態把握、ニーズ把握、は3割程度の実施率であった。

また、交通関連部局において必要を感じているが未実施の割合が高いのは、福祉関連部局と同じく、現在実施率の低い「市町村境をまたぐ高齢者の移動ニーズの把握」53%、「生活圏域や住民の日常的な移動範囲が市町村境をまたいでいる実態の把握」47%であった。

図表 37 福祉関連部局における市町村境を含む地域における移動支援についての取り組み



図表 38 交通関連部局における市町村境を含む地域における移動支援についての取り組み



3.2.7 高齢者の移動支援を進める際の課題

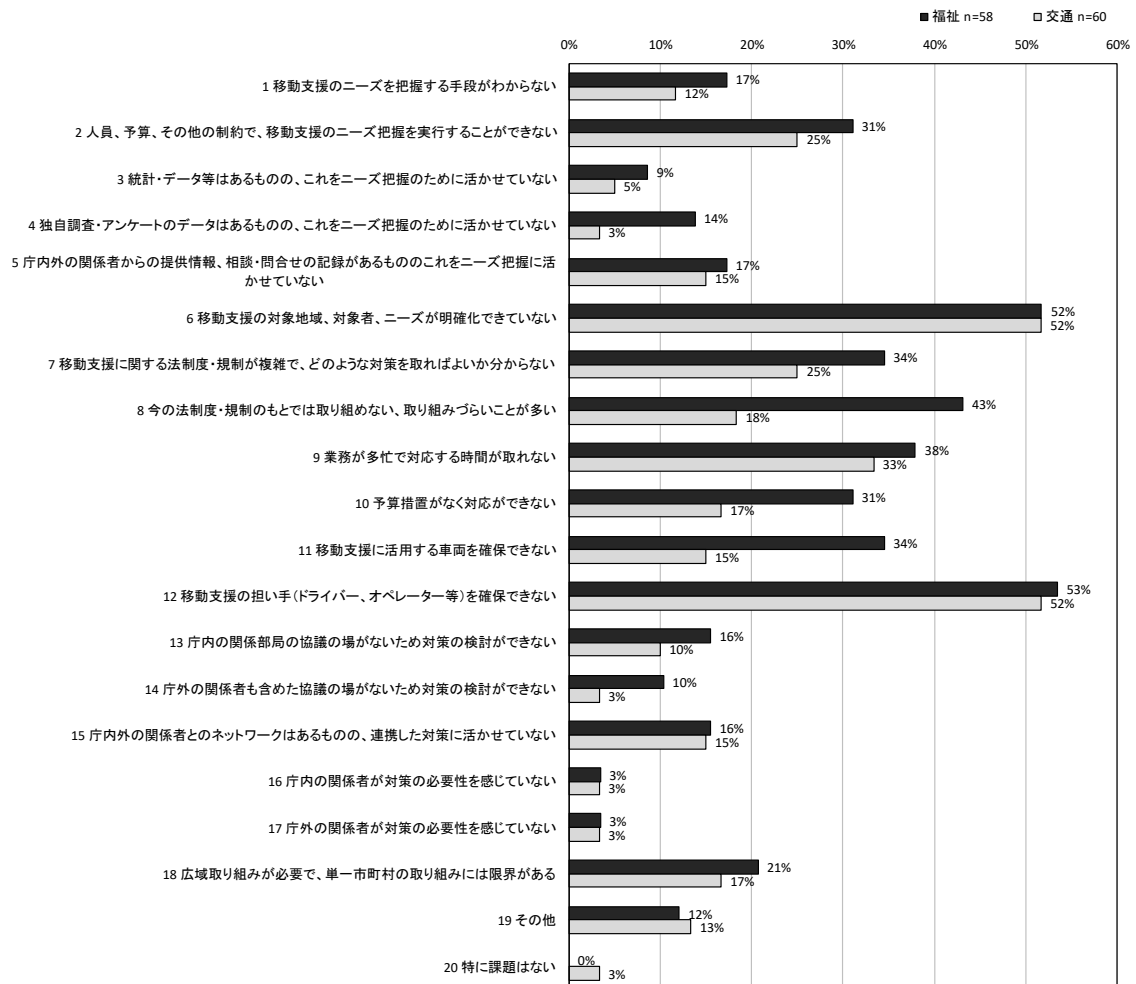
高齢者の移動支援を進める際の課題をみると、全体的に福祉関連部局は交通関連部局に比べて課題としている割合が高い。

その中で、両部局で大きな課題となっているのは、「移動支援の担い手（ドライバー、オペレーター等）を確保できない」「移動支援の対象地域、対象者、ニーズが明確化できていない」ことであった。

さらに、福祉関連部局では、「今の法制度・規制のもとでは取り組めない、取り組みづらいことが多い」が43%、「移動支援に関する法制度・規制が複雑でどのような対応を取ればよいか分からない」が34%あり、法制度・規制に関する情報不足の課題が明らかとなった。さらに予算不足や、それに伴う車両確保の困難さも課題としてあがっていた。

一方、交通関連部局では、「人員、予算、その他の制約で移動支援のニーズ把握を実行することができない」「移動支援に関する法制度・規制が複雑でどのような対応を取ればよいか分からない」が25%であった。

図表 39 高齢者の移動支援を進める際の課題（複数回答）



図表 40 その他の高齢者の移動支援を進める際の課題（自由記述）

<p>【予算確保が困難】</p> <ul style="list-style-type: none">・現在でも、公共交通関係経費が莫大であり、高齢者に特化した事業に予算を充てることは困難・タクシー助成制度を行っているが予算が増加傾向にあり、今後の継続性に不安がある・施策実施後の維持経費の確保と、交通施策実施の場合の運転手（実施事業者）確保が難しい <p>【関係機関の調整・連携、合意形成】</p> <ul style="list-style-type: none">・関係各所との調整が多く、実施に向けての担当者の負担が重い・庁内の都市・交通関連部局が実施している施策との連携・地域の合意形成・職員、議員といった関係者を含め住民全体の意識として、車が必要不可欠な地域であるため、実際に運転ができなくなるまで移動支援について自分事として捉えていない。また公共交通等の利便性・運賃についても自家用車との比較になり、理解が追い付かない。・既存のバス路線、デマンド交通等との兼ね合い。家族との兼ね合い。 <p>【利用の低迷】</p> <ul style="list-style-type: none">・特にデマンド交通では、地域からの要望、ニーズ調査でニーズありと判断し実際に走らせても利用者が極端に少ない事例がある。・H29 に導入した市営バスを持続可能な公共交通として維持するために一定の利用者数を確保することが課題である。 <p>【補助制度】</p> <ul style="list-style-type: none">・事業を実施するための国の補助制度がない。もしくは補助制度を把握できていない。 <p>【多様なニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none">・多様なニーズがあり、すべてに対応することが難しい・自宅から停留所までの移送をどうするか。
--

3.2.8 高齢者の移動支援について地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、意見等

高齢者の移動支援について地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、意見等について、自由記述をみると以下の通りであった。

図表 41 高齢者の移動支援について地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、意見等（福祉関連部局）

<p>【移動支援の担い手・車両の確保】</p> <ul style="list-style-type: none">・将来的には、現路線バスの運転手の高齢化により、路線バス維持そのものが困難となる。・福祉有償運送については、運営協議会の開催等実施する地域においても負担が大き

組織化も難しい。そのため、互助による移送の取り組みを推奨しているが、担い手・車両の確保・事故発生時の対応等様々問題があり進んでいない。

- ・「互助」による高齢者の生活支援、住民主体のサービスを推進する流れのなか、総合事業により様々な取り組みに対して運営資金を支援しているが、住民による移送サービスだけは運営に対する資金的な支援が法的に難しい。他の生活支援は互助を進め、交通のみは「公助」（コミュニティバスや運賃助成）というのは、移動支援に対する問題意識が高いだけに、住民に互助による生活支援の必要性を説く場合の障壁となっている。また、互助による無償運送を行っている方にとっては、活動の継続性に不安を感じながら行っている側面もあり、支援したい（する方法はある）が公共交通との兼ね合いで手を出さないでいる状況である。
- ・過疎高齢化により移動の担い手が減少しておりサービス提供を満足に行うことが困難と思われる。
- ・自治会内輸送については、運転手の確保が難しい。また、事故が発生した場合の責任などを必要以上に恐れ話が進まない。
- ・運転手の高齢化。
- ・小回りの利く車両の確保。

【多様なニーズへの個別対応】

- ・デマンドバスの運行を行っているため、ある程度の移動支援には対応できているが、さらに電話予約できない人や集落のバス停までも出かけることができない人、冬季の移動等の課題が残っている。
- ・本市は公共交通網が行き届いているわけではないため、移動支援について、一定数のニーズはあると思う。一方、個々の状況は千差万別であり、誰を対象にどの程度の水準まで支援するべきか判断しづらい。
- ・交通関連部局で路線バスに対する補助や、公共交通が行き届かない地域に対するコミュニティタクシーの運営費助成を実施しており、福祉部局では高齢者に対してコミュニティタクシーの割引証を発行している。そのような状態の中で、さらに個別支援を実施することは困難と思われるため、地域における共助の取り組みを進めていきたいと考えている。
- ・透析通院や住まいが中心部から離れている方への支援。

【財源確保】

- ・タクシー券の配布に必要な予算、規模、対象者の絞り込みの根拠が必要となる。
- ・ニーズがあっても、利用者が少ない場合の事業実施の財政的な問題がある。
- ・実施に係る予算措置、制度の整備等が描きにくい。
- ・充実した移動支援と運行経費のバランス。
- ・利用者の減少により運行経費が増えている。

【庁内連携】

- ・公共交通部局の取り組みと福祉部局の取り組みが別々に進行しており、類似事業ではあるが利用料が異なるなど、移動支援のベクトルが定まっていない。
- ・免許返納を考えている高齢者が1番課題を感じているも、協議の主担当が高齢者福祉

ではないため、なかなか課題が明確化しない。

- ・市における移動や住まい等の住環境の整備と医療、介護、保健等のサービス提供体制を一体的に考え、政策立案する機能をどの部署が担うかがはっきりしていない。このため、関係部署はそれぞれ高齢者の移動支援に必要性は感じていても事務分掌の範囲の取り組みにとどまり、横断的な展開まで至っていない。
- ・「高齢者の」移動支援と言った時に求められる役割に悩む（交通関連部門との役割分担）。

【行政職員の移動支援に対する意識】

- ・町職員は、ほぼ全員が自家用車を所持しており、持っていない方に対しての想像、対策ができない。町民がすべて自家用車を運行できる前提でいるように感じる。
- ・自身も高齢者の交通支援事業に取り組む機会がなければ、思い至ることはなかったと思う。
- ・田舎で高齢者も多く、不便さを都会と比較することがない。元々車に乗っていない高齢者から、声はあがらないだろう。車を所持しない方もいるが、高齢者がほとんど。
- ・交通事情だけでなく地域には様々な問題が埋没しており、行政としても人員不足、財源不足の中、問題を掘り起こすのが躊躇される状況にある気がする。

【交通事業者との連携】

- ・交通事業所との関係において、公共交通との連結が前提であり、真に住民の求める路線の設定ができない。
- ・デマンド交通やバス路線もほぼ市内を循環しており、既存の交通手段をまずは利用してもらおうこと。
- ・医療機関による送迎車・歯科医院による訪問治療車が走り、電動カーも普及している中、限られた財源・需要と供給・地理的条件・タクシー会社との競合等を考慮し、路線バスや乗合タクシーを運行している。エリアを網羅してはいないが、以上のような状況も取り組みが進まない要因の一つと思われる。
- ・タクシー券を配布すると、現状の路線バスの利用者減につながる恐れがある。
- ・住民ボランティアによる送迎を実施しているが、未実施地域の中には必要性を感じているものの既存バス路線と競合しないルート設定が難航し、実施に至っていない地域がある。利用者からの要望が無償運送に偏っている面がある。
- ・交通会議において、地元のタクシー業者や県の交通業者協会の反対が強く、住民が住民主体の移動支援（昇降介助・外出付き添い介助付き）を実施しようとしても困難な状況である。町の交通担当課は業者と地域住民の間の調整に苦労している。特に隣町の境に位置して、医療機関や商店がない地域では隣町への医療機関への受診や買い物に外出支援を希望する独居高齢者や高齢者世帯が全世帯の5割を占めていて、ニーズは高いが、交通事業者や町同士の調整が困難で、なかなか自治会や住民のニーズに応えられない現状がある。

【その他】

- ・高齢者の移動の確保は受診や買い物などの生活場面と一体的に推進されるとより効果的であると思うが、公共交通施策だけでは行うことができないため、個別のニーズを把

握し、ある一定範囲の地域をカバーできるような取り組みが様々な地域で展開されることが望ましいと考えている。しかし担い手確保や法規制への対応、市内外の旅客事業者との調整など課題も多く、取り組み開始には至っていない。

- ・ボランティア等による移動支援をしようとした場合、事故等による責任や人間関係のトラブルを懸念する声が強く、なかなか取り組みが進まない。
- ・効果的な施策が見出せない
- ・廃業されるタクシー業者がある。以前は最低でも1地域に1業者はタクシー業者があったが、ここ数年間でタクシー業者が0になった地域もみられる。タクシーを利用した町のサービスを利用できなくなる地域が出てくる可能性もあり困っている。

図表 42 高齢者の移動支援について地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、意見等（交通関連部局）

【移動支援の担い手・車両の確保】

- ・事業者において運転手の確保が難しい。
- ・買い物支援を目的とした住民主体の移送サービスの整備に向け、一部の地域にて検討を行ったが、ドライバーや事務処理（問い合わせ対応や経理等）に係るスタッフを確保できず、安定的なサービス提供体制の構築が困難であった。
- ・マンパワーの不足（役所、実際の運転手）。
- ・運行事業者の人手不足。
- ・町内に交通事業者が少数。
- ・中山間地域に運行事業者がいない。
- ・有償運送においても、担い手不足（高齢化、過疎化による）が進んできており、ボランティア的な視点での有償運送は厳しい現状にある。
- ・地域の高齢化が進み、運転手の確保も課題。
- ・高齢者の移動支援の一つとしてコミュニティバスの運行等をNPO法人や民間企業に実施してもらうことも考えられるが、資金や運転手の長期的な確保が難しい。
- ・交通空白地においては自家用車を用いた互助による輸送が望ましいが、これについても車両取得等の予算措置が難しい。

【ニーズ把握】

- ・地域で移動支援が必要な高齢者の実態（地区・人数、ニーズ等）の把握ができていない。
- ・ニーズ調査等を行っても、果たしてそれが現時点で本当に必要なニーズなのか、あるいは単なる「あったらいいな」という希望的なものなのかの判断が難しい。そのため、新たなサービス等の創設に着手できないでいる。
- ・地域で地域内交通を導入したい声があがっているが、移動ニーズや地域の意向がまとまっておらず、地域として何を支援してほしいかがまとまっていないため対応に苦慮している。

【多様なニーズへの個別対応】

- ・市の周囲が長く、複雑な形状をしており、狭い道も多いことから発着点やルートが決まりにくい。
- ・対象者が点在し、支援が非効率的。

【利用の低迷】

- ・事前のアンケート調査や意見交換会でニーズを把握したうえで市営バスを導入したが、実際には事前に想定した利用者数を大きく下回り、費用対効果の観点から持続性を担保することが課題になる。
- ・中山間地域であるため、移動支援が必要と感じている高齢者は確実にいるが、自治体の費用で運行している巡回バスの利用実績は芳しくない。今後、この事業をどのようにしていくのが課題である。

【財源確保】

- ・免許返納者が増えているが、それを上回るペースで免許所持する高齢者の絶対数が増加している。また、免許返納者へのバス・タクシー利用特典などの優待を県警などが進めているが、それにかかる費用は事業者や自治体に転嫁されており、運行維持の重荷となりつつある。
- ・本市では、バス停留所から 400m 以内に人口の 90%が集積している状況にあり、バス運賃の割引補助が有効になると考えているが予算措置が難しい状況にある。

【市内連携】

- ・福祉部門等、他部署との連携
- ・生活圏として町内で完結しないため、近隣市町村との連携・調整が必要。

【交通事業者との連携】

- ・当町を運行する既存の民間バス事業者との調整
- ・高齢者の移動の確保は公共交通の仕組みだけでは限界があるため、福祉・地域づくり部局との連携強化を行って検討を進めているが、法規制・旅客事業者との事業調整が必要となっており、事業実施が困難。
- ・地域住民や交通事業者等との調整、調査の分析に時間を要し、市全域での取り組みがなかなか進まない。
- ・再編実施計画の認定を得るためには、地域公共交通協議会の交通事業者等のすべての同意が必要であるため、全事業者との調整が困難である。

【住民の理解、合意形成】

- ・移動支援の対象地域について、バス停等からの距離要件をもとに設定するが、これにより不公平感を持つ住民もいる。
- ・地域住民の理解や協力が得られるよう、法的な側面からは専門部署以外の自治体担当者にも分かりやすい運用や指導が必要であり、市町村レベルではそれらをもとに住民に対する丁寧な説明や協議を続けていくことが必要。

【法規制、制度の見直し】

- ・道路運送法の制約があり、旅客は市民を基本としているが、日常用務のある者以外で「観光客」の乗車が認められていないため、グレーゾーンでの運用が強いられており、法規制の改正を求める。

- ・ 運送業の規制、手続き関係の煩雑さ
- ・ 福祉的観点からの「高齢者の移動支援」と、公共交通観点からの「だれでも利用できる移動手段」は、制度や効率性の観点から相容れない部分も多い。

【国の支援のあり方】

- ・ 国には財政支援の拡充や事業者登録の簡素化につながる施策の展開をお願いしたい。
- ・ 民間事業者の撤退に伴い、市内全域をコミュニティバスで運行を実施しているが、国の補助金の度重なる減額により、維持・確保が困難。
- ・ 中山間地域では集落・住居が点在しており、谷筋に狭隘な道路が通り、目と鼻の先であっても回り込まなければ到達できないような場所も多い。こういった地形での移動支援は効率化を行うことが難しく、高齢者にとって利用のしやすい支援は個別のものにならざるを得ないため非常に費用もかさみ、また事業者も中山間地においては他の事業等での収益が見込みにくいため確保に係る費用もかさむが、フィーダー補助などの補助額が人口に左右されるなど、国の施策ではそういった点は考慮されておらず、人口の少ない中山間地が多くを占めるような小さな自治体にとっての負担が大きいため進まない。
- ・ 国において高齢者事故防止対策として無償運送も検討されていたが、解釈は以前に比べて変化はみられるが、依然、釈然としない。

【その他】

- ・ 定時区域型による市町村運営有償運送により全町的に交通空白地域を解消（町内のすべての集落において、2～300m内で乗降場所にアクセス可）し、また身体状況に応じてドア・ツー・ドアの福祉有償運送や、タクシー運賃助成等、移動支援を重層的に実施しているが、どこまでを公的サービスとして保障するか、どこから地域的個別的ニーズとして共助交通等で担っていただくべきか、常に悩みながら取り組みを進めている。
- ・ 本市としては、高齢者を対象というわけではなく、あくまで公共交通施策として、公共交通サービスが行き届いていない中山間地域等において、乗合タクシー等の導入・運行支援を行っている。

4. 取り組み事例ヒアリング調査の結果

4.1 取り組み事例ヒアリング調査の概要

4.1.1 調査目的

市町村における高齢者の居住支援や移動支援は、まだ十分な取り組みがなされているとはいえない。

そこで、中国ブロック 5 県の市町村において、すでに居住支援や移動支援に着目して地域包括ケアシステムの構築を進めている 10 件程度について訪問ヒアリング調査を実施し、今後の居住支援、移動支援のあり方検討の基礎資料とした。

4.1.2 調査対象

事前に中国ブロック 5 県の県行政（地域包括ケア所管課）、県社会福祉協議会（地域福祉所管課）に対して、すでに居住支援や移動支援に着目して地域包括ケアシステムの構築を進めている先進事例を紹介いただき、地域、取り組み主体、内容等のバランスを考慮し、各県 2 事例程度を対象に調査を実施した。

ヒアリング対象者は、高齢者に対する居住支援、移動支援について、地域としての取り組み・事業全般を把握し、課題認識をお話いただける方に依頼した。主として、行政担当者を想定したが、事業の実施状況に応じて、事業実施主体の法人・団体等の担当者にも対応いただいた。

調査対象、調査時期は以下の通りである。

図表 43 取り組み事例ヒアリング調査（居住支援）の調査対象・時期

No.	調査対象	所在地	調査時期
1	(福) ことぶき福祉会	島根県 出雲市	平成 31 年 2 月 5 日 (火) 10:00~12:00
2	総社市社会福祉協議会	岡山県 総社市	平成 31 年 1 月 23 日 (水) 13:00~15:00
3	(特非) ほっと吉和	広島県 廿日市市	平成 31 年 1 月 16 日 (水) 13:00~15:00
4	(有) フォーマックス	山口県 宇部市	平成 31 年 1 月 16 日 (水) 13:00~15:00
5	(特非) 優喜会	山口県 光市	平成 31 年 1 月 9 日 (水) 13:00~15:00

図表 44 取り組み事例ヒアリング調査（移動支援）の調査対象・時期

No.	調査対象	所在地	調査時期
1	大山町 企画課	鳥取県	平成 31 年 1 月 9 日 (水) 13:00~15:00
2	安来市 地域振興課	島根県	平成 31 年 1 月 8 日 (火) 13:00~15:00
3	美郷町 定住推進課	島根県	平成 31 年 1 月 15 日 (火) 13:30~15:30

No.	調査対象	所在地	調査時期
4	総社市 交通政策課	岡山県	平成 31 年 1 月 22 日 (火) 13 : 30～15 : 30
5	三原市 生活環境課	広島県	平成 31 年 1 月 17 日 (木) 10 : 00～12 : 00
6	萩市 高齢者支援課	山口県	平成 31 年 1 月 8 日 (火) 15 : 00～17 : 00

4.1.3 調査方法

訪問ヒアリング調査。

4.1.4 調査内容

○基本情報

- ・人口、世帯数、面積、高齢化率
- ・地域特性
- ・高齢者を取り巻く社会資源の状況（地域包括支援センター、介護保険施設・サービス事業所等）
- ・地域包括ケア推進体制

○居住支援

- ・居住支援に関する庁内体制：主な所管部署、横断的な部署・庁内連絡会議の設置の有無
- ・居住支援事業を実施することにした経緯
- ・居住支援ニーズの把握状況：既存データの分析、独自調査の実施等
- ・高齢者の居住支援の具体的な内容：事業開始時期、実施主体、委託の有無、事業を実施するにあたっての関係機関の連携・役割分担、事業費、事業の成果
- ・居住支援を進めるに当たって工夫している点、課題

○移動支援

- ・移動支援に関する庁内体制：主な所管部署、横断的な部署・庁内連絡会議の設置の有無
- ・移動支援事業を実施することにした経緯
- ・移動支援ニーズの把握状況：既存データの分析、独自調査の実施等
- ・高齢者の移動支援の具体的な内容：事業開始時期、実施主体、委託の有無、事業を実施するにあたっての関係機関の連携・役割分担、事業費、事業の成果
- ・移動支援を進めるに当たって工夫している点、課題

4.1.5 調査結果概要

取り組み事例ヒアリング調査の結果概要は以下の通りである。

(1) 居住支援ヒアリング結果概要

取り組み名称	実施主体	所在地	人口(人)	高齢化率(%)	面積(km ²)	自治体所管部署	取り組みを始めた経緯	具体的な内容	工夫していること	課題
社会福祉法人の公益事業「小地域相互ケアホーム ことぶきの里」の運営	(福) ことぶき福祉会	島根県出雲市	175,165	29.1	624.4	—	<p>(既存の入所施設の限界) ことぶき福祉会では、住み慣れた家や地域で暮らし続けられるように、地域密着・小規模・多機能の福祉を提供している。その中で以下のような課題認識を持ち社会福祉法人の公益取組として小地域相互ケアホームを開設した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の制度では、介護が必要になり在宅で生活が難しい人は施設入所が選択肢としてあげられるが、戸建ての生活に慣れた人にとって介護施設で暮らすことには違和感を抱く傾向にある。 「介護が必要になっても安心して望む生活を送りたい」「できることなら自宅や自分が納得した場所で生活したい」と望んでも、地域で生活することが難しければその地域から離れ、介護施設等に入所するという選択を余儀なくされる人も少なくない。 介護施設では介護を受ける人が入所の対象であり、家族と一緒に入所することはその家族も要介護状態でサービスの対象でない限り認められない。福祉提供の場でありながら家族と生活を共にできない。 	<p>(新しい形の福祉サービス) 900坪の土地に9軒の戸建てと1軒の交流ハウスを建設し、お互いに支え合うことを前提とした新しい形の福祉サービスを提供している。</p> <ul style="list-style-type: none"> 戸建てによる個人のプライバシーを守る暮らしを整備している。 障害の有無や要介護度などを入居条件とせず、多様な形の住まいを提供している。 老若男女が相互に協力し、「緊急通報装置」を各住宅と交流ハウス、法人施設に設置し、24時間体制の見守りを提供している。 交流ハウスには、昼は職員が常駐し、各種の相談・援助活動を行っている。また、定期的にホーム内の住民同士や地域の人との交流事業を実施している。 必要な人には、介護保険サービスであるホームヘルプ・デイサービス・ショートステイ及び自主的な食事サービス等の提供を行っている。 	<p>(運営方針)</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢、障害といった分類ケアシステムから総合ケアシステムへ プライバシーの徹底した確保 世代間を超えた対等平等な人間関係の形成 生きがいづくり、役割の構築、自己表現 公益性及び非営利性 地域の中で、拠点はまちなかに 24時間体制の見守り <p>(地域の一員としてのまちづくりにおける社会福祉法人の専門性の発揮) 地域で支えあって暮らすという当たり前のことを実現するために、地域の一員である社会福祉法人も公益事業として建物を提供し、専門職による支援を実施している。</p>	<p>(重度化への対応) 戸建てによる個人のプライバシーを守る暮らしのため、認知症等が重度化し緊急通報装置が使えなくなると、近隣に専門職の支援拠点があっても支援継続が難しくなる。</p> <p>(家賃助成) 住まいは生活の基盤であるため、要介護か否かにかかわらず、低所得者には一定の家賃助成が行われることを期待する。</p> <p>(行政のマネジメント機能強化) 行政は地域全体の暮らしを支えるプラットフォームをどう整備・拡充するかという視点からのマネジメント機能を強化してほしい。介護保険導入以降、本件のような制度にない新しい取り組みに対する行政のスタンスが見えにくくなっている。</p>
社会福祉法人の社会貢献活動「ふくしネットそうじゃ」による安心すまい応援事業	総社市社会福祉協議会	岡山県総社市	69,142	27.8	211.90	総合政策部 政策調整課	<p>(行政の全国屈指福祉会議設置) 市では、全国屈指の福祉先駆都市を実現するため、総合政策部が所管して、既存の制度にとらわれない独自の福祉政策を検討する「全国屈指福祉会議」を立ち上げ、全庁の部長級職員と外部有識者で、障害者支援、ひきこもり支援、高齢者支援、医療体制整備、待機児童ゼロ、発達障害児支援、児童虐待等について検討している。</p> <p>(障がい者千人雇用と居住支援の必要性) 市では、H23年度から障がい者千人雇用の取り組みが進められ、雇用促進とともに詐欺や消費者被害への対応も必要になったため、H25年度に社協に委託して権利擁護センターを立ち上げ、仕事に就いた後の住居の確保や生活支援に取り組むようになった。 障害者がすぐにアパートで単身生活を</p>	<p>(ふくしネットそうじゃ 事業部会の取り組み) ふくしネットそうじゃ 事業部会の今年度の重点事業は以下の5つである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 安心すまい応援事業：DV等の緊急避難先や生活困窮者等の一時的な生活の場(宿泊等)として受け入れ(詳細後述) 暮らし応援事業：フードドライブやフードバンク、日用品の収集等を実施し、社協生活困窮支援センター等を行う子どもの貧困対策(学習支援・子ども食堂等)やひきこもり支援活動に協力 しごと応援事業：ひきこもりの人にボランティアや就労等を体験する場として福祉施設等で受け入れ 子育て応援事業：子どもの育ちや学びを支援するとともに、子育てに悩む親の相談・研修等を実施 新たな取り組み応援事業：子ども食堂 	<p>(施設法人と社協のコラボ) 福祉施設という社会資源を有し、多様な専門性を持ち合わせている施設法人の強みと、地域住民と密着し、ネットワークを使命として、地域づくりと個別支援を一体的に推進する社協の強みを生かしている。</p> <p>(総合的・ワンストップ対応ができる権利擁護センター) 地域包括支援センターや地域ケア会議など既存の仕組みを基本的に維持しつつ、「制度横断的に多問題重複ケースにも対応」できるよう、権利擁護センターがコントロールタワーのような形で機能する仕組みを構築している。 センターは、虐待対応、成年後見支援、犯罪被害者支援とともに、入居支援に取り組むこととなっており、入居支援委員会を立ち上げて、不動産業者向けの説明会や入居支援セミナー等を開催し、</p>	<p>(一時生活場所の確保) 現在、安心すまい応援事業の拠点は1か所であるが、実用中は利用できない等の制約がある。また、DV・虐待対応を視野に入れると、複数地域に拠点が必要である。 国・県の補助金で建てた施設や法定事業を実施している施設の空き部屋等を柔軟に活用して拠点数を増やしたい。</p> <p>(法人間の温度差の解消、意識統一) 法人の実施している事業種別、規模等から、人的、財政的な課題があり、公益的な取り組みに対する温度差がある。また、「制度の狭間」の問題への認識がずれていたり、社協生活困窮支援センターの取り組みへの理解が十分でないところがあるため、意識統一を図る必要がある。</p>

取り組み名称	実施主体	所在地	人口(人)	高齢化率(%)	面積(k㎡)	自治体所管部署	取り組みを始めた経緯	具体的な内容	工夫していること	課題
							<p>するのは難しいため、障害者支援施設の生活訓練棟で自立支援協議会メンバーが食事づくり等を支えて一人暮らし体験をし、次第にステップアップする取り組みをしていた。</p> <p>(社会福祉法改正と社会福祉法人のあり方検討) 社会福祉法の改正を受け、公益的な取り組みを1法人単独で実施することは困難と考え、平成28年6月に市内に拠点施設のある20法人に呼びかけ、社会福祉法人が得意分野、すでに実施している事業を生かして連携すべく、H29年度から総社市社会福祉法人社会貢献活動推進協議会(愛称:ふくしネットそうじゃ)を設置した。 協議会は調査・研修部会と事業部会からなり、加入法人はどちらかに所属して活動している。事務局は社協が担っている。 市内のほぼすべての法人(19法人)が参加しており、会費1万円/法人、事業負担金5000円/法人である。</p>	<p>等、先駆的取り組みで、公的助成の見込めない活動について、立ち上げ支援及び事業を継続実施するため、必要な経費の一部を助成</p> <p>(安心すまい応援事業) 派遣契約の解除による社宅の退去や賃貸住宅契約の退去事項に抵触し退去になった人等の次の居住先が確定するまでの間、障害者支援施設の生活訓練棟を一時生活場所として提供している。 受け入れ期間は原則2週間であるが、実習等で利用している期間は受け入れ不可である。 基本料金は1日あたり1,000円/世帯、朝食275円/食、昼食・夕食650円/食である。また、ベッドを利用する場合の寝具クリーニング代が1,447円である。 1年あたりの利用は4~5件で、高齢者の利用実績は虐待対応での家族分離の1件のみである。</p>	生活支援・見守りにかかわる関係者のネットワークを構築している。	
NPO法人ほっと吉和による泊まりの見守り、日常の困りごと支援	(特非)ほっと吉和	広島県廿日市市	117,456(H31.1)	29.3	489.42	高齢介護課	<p>(住民による議論を経て市に建設を要望、運営は住民が組織したNPOで) 第5期(H24年度~26年度)介護保険事業計画において、小規模特養を開所するよう計画し、事業者の公募を実施するも、職員の確保が困難である等の理由から応募がなかった。 H25年度から吉和地域で生涯暮らし続けられるようにするための座談会に100人以上の住民が参加し、さらにこの会が発展し、H26年度に「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」を立ち上げた。 防府市の小規模多機能ハウス等の視察やその後の検討を経て「泊まりの施設」を住民で運営していきたいということとなり建設を市に要望した。 H27年度より設計・建設し平成29年8月に開所した。事業費は約81百万円。施設の運営はつくる会を母体としてH28年度に設立したNPO法人「ほっと吉和」が行い、市からは事業費補助金を交付(H30年度補助金2,931,000円)。</p>	<p>(泊まりの見守り事業) 一人暮らし高齢者及び高齢者世帯等が在宅での生活が困難な状況等になった場合に一時的に高齢者福祉施設に滞在する高齢者の見守りを行う。 利用対象者は吉和地域の高齢者に限定している(旅館業法上の宿泊施設には当たらない)。一泊二食で2,700円で、食事は見守り者と宿泊者が一緒につくって食べる。 同時に泊まれる人数は最大5人(1人部屋×3、2人部屋×1)。</p> <p>(見守りはNPOメンバー17人が交替で実施) NPO法人「ほっと吉和」のメンバーで看護や介護の有資格者を含む17名が登録しており、一晩2名1組で1年間分のシフトを決めて運営している。見守り者の年齢は50歳代から最高齢は78歳。夫婦で登録している人も3組いる。見守り役には1晩1人5,000円が支払われる。</p> <p>(関係機関と連携して運営) 予約受付は1名で、同じNPOが実施している人材センターの受付とも兼務している。同じ敷地内にある診療所の医師と地域内のデイサービスの事業所とは宿泊者予約状況を共有している。場合により</p>	<p>(指針、規定類の整備) 施設の運営指針、運営規定は「広島県における指定通所介護事業所等提供する宿泊サービスの事業の人員、設備及び運営に関する指針」を参考に作成した。 ・廿日市市は「廿日市市吉和福祉センター内の高齢者福祉施設における高齢者見守り事業の運営に関する指針」を作成 ・NPO法人「ほっと吉和」は「高齢者福祉施設「ほっと吉和」見守り事業運営規定」を作成</p>	<p>(NPO法人としての事業展開と人材確保) NPO法人「ほっと吉和」は現在、泊まりの見守り事業に加えて、人材センター事業を実施している。今後は、福祉バスの運行事業の受託も目指しており、これらの3事業の運営に関わる会員の確保が課題となっている。</p> <p>(小さな拠点形成) 廿日市市中山間地域振興室としては市内の関係部局の横断的な取り組みを進めていきたい。 また、NPOは宿泊施設を、昼間に地域住民の交流のための場所としても活用できないか、小さな拠点形成とも併せて検討予定としている。</p>

取り組み名称	実施主体	所在地	人口(人)	高齢化率(%)	面積(km ²)	自治体所管部署	取り組みを始めた経緯	具体的な内容	工夫していること	課題
居住支援法人の生活支援の取り組み	(有) フォーマックス (特非) 優喜会	山口県宇部市 山口県光市					<p>(独自の取り組みを住宅セーフティネット制度に位置づけ)</p> <p>(有) フォーマックスは障害者の移動支援から出発して高齢・障害福祉サービス等を提供する事業所で、県西部を活動拠点にしていた。県東部への活動を展開するため、新たに(特非) 優喜会を立ち上げ、両法人の代表が相手法人の副代表をつとめる形で連携して事業を展開している。</p> <p>県内に有料老人ホームに入居できない低所得者、要支援や障害のある人を受け入れる施設が不足しており、こうした人からの相談が日常的にあったため(月3件程度)、5、6年前から法人独自にアパートを借り上げ、住居として提供していた。</p> <p>平成29年に住宅セーフティネット法が改正され、居住支援法人の制度ができたため、法人独自でサービスを行うよりもより良いサービスを提供できるのではないかと考え、居住支援法人の指定を受けることにした。</p>	<p>(有料老人ホーム、セーフティネット住宅の運営)</p> <p>生活保護受給者でも入居できる利用料が安価な有料老人ホーム(フォーマックス:定員14人、優喜会:定員21人)と、セーフティネット住宅として登録した自立型アパート(優喜会:定員8人)を運営している。</p> <p>両法人は15年以上の福祉事業の実績と行政機関や福祉・医療機関との信頼関係があり、各所から困難事例の相談が寄せられるため、いずれも満床利用で待機者がいる。</p> <p>(大家・不動産会社への居住支援制度の普及啓発)</p> <p>大家や不動産会社で所有している賃貸住宅のセーフティネット住宅登録に関する説明や手続き支援を行う。</p> <p>県内に登録実績がなかったため、基本的な流れを把握するため、優喜会が自立型アパートを県内第一号として登録した。</p> <p>(住宅確保要配慮者の入居後の見守り)</p> <p>セーフティネット住宅や法人が借り上げたアパートの入居者について、朝晩に在宅状況を確認している。法人の拠点から離れたアパートの居住者は、事業所に来てもらったり、携帯電話での連絡で法人の見守り負担を下げている。</p> <p>急な体調変化による診察の手配や通院介助を行ったり、入院時の必要なものや荷物の手配、管理、洗濯等のサービス、週1回程度の買い物サポートを行っている。</p> <p>(住宅確保要配慮者の入居トラブルに関する相談対応)</p> <p>入居者のトラブル解決にあたっては、ケアマネージャーや相談支援専門員との連携に加え、金銭取り立てや家族間トラブル等については顧問弁護士を通じての相談を実施したり、障害者や生活保護受給者の自立を促すための就労支援コーディネートも行っている。</p>	<p>(県の住宅部局への業務説明)</p> <p>県の住宅部局担当者は、入居後の見守り支援の大変さ、人材確保の大変さのイメージが持ちにくかった。このため、介護保険の訪問介護の単価やサービス内容を例に、事業として持続可能性を担保するために必要な人材、コスト等について説明し、理解を得よう努めた。特に、居住支援法人が、介護保険では対応できない短時間の見守り、公的サービスの隙間を埋める支援(近隣トラブルを惹起しやすいゴミ出し、火の元の確認、服薬確認等)を行うことで切れ目ないきめ細やかな支援が可能になることの重要性を説明した。</p> <p>(民間ネットワークを活用した不動産業者との連携)</p> <p>法人代表が有する異業種経営者とのネットワークを活用し、不動産業者を紹介してもらい、住宅セーフティネット制度の説明をしたうえで、住宅登録できる物件や大家の紹介を依頼し、不動産業界のネットワークを構築している。行政に不動産紹介を頼んでも宅地建物取引業協会の紹介にとどまるため、民間のネットワークを広げるようにしている。</p>	<p>(居住支援法人の活動エリア)</p> <p>県居住支援協議会が今年度重点的に取り組んでいる市と、2法人が活動している市が一致しておらず、居住支援法人として行政と連携することが難しかった。</p> <p>(市町村の意識向上)</p> <p>住宅確保要配慮者は多岐にわたり、市町村のどの部署が窓口となるか明確になっていないため、居住支援について連携の相談ができない。市町村担当者の住宅セーフティネット制度への理解や居住支援への取り組み意識の向上が必要である。</p> <p>(居住支援法人の活動に関する情報不足)</p> <p>社会的ニーズがあると考え居住支援法人の指定を受けたものの、どのような活動を求められているのか不明確である。国・県が求める居住支援法人の活動イメージを持ち、必要に応じた改善を行うため、全国の居住支援法人の動向や取り組み事例紹介等をしてもらいたい。</p> <p>(不動産業者、大家へのインセンティブ付与)</p> <p>現在の住宅セーフティネット制度は、不動産業者、大家にメリットが感じられないため、活用インセンティブが働いていない。</p> <p>家賃補助について、1件あたりの金額を減らしても対象者を拡大したり、セーフティネット住宅登録の条件(改修工事の負担割合、改修工事の補助金を受けた場合の転用制限期間等)を緩和し、メリットが実感できる仕組みに改善した方がよい。また、その仕組みについて直観的に理解してもらいやすいコンテンツで情報提供することが期待される。</p>

(2) 移動支援ヒアリング結果概要

取り組み名称	実施主体	所在地	人口(人)	高齢化率(%)	面積(km ²)	所管部署	取り組みを始めた経緯	具体的な内容	工夫していること	課題
町内全域を対象とした自治体有償運送「スマイル大山号」	大山町	鳥取県大山町	16,348 (H30.12)	38.5	189.83	企画課	<p>(巡回バスではニーズに対応できずにデマンド交通として再編)</p> <p>大山町では公共交通空白地域の移動ニーズに対応した巡回バスを運営していたが、目的地まで時間がかかる等、交通弱者の移動ニーズを充足させることが困難な状況が顕在化した。そのため、安心・安全、そして安定して可能な限り地域で暮らし続けることができるよう、町内のどこに住んでいても必要最低限の移動を確保するため、平成21年11月に公共交通の見直しに着手し、平成24年4月に新たなデマンド交通「スマイル大山号」の運営を開始した。</p>	<p>(大山町が運営し車両運行は外部委託する体制)</p> <p>大山町が実施主体となり、住民からの予約受付は町が行い、車両の運行はタクシー会社に委託している。</p> <p>(町を4ゾーンに分け、ゾーン内/ゾーン間料金を設定)</p> <p>町内をA,B,C,Dの4つのゾーンに分割し、出発地(自宅)と目的地の組み合わせで料金を設定。乗降場所(目的地)は各ゾーンで駅や医療・福祉機関、商店、公民館、郵便局等日常生活に必要な場所を設定している。個所数はA:25か所、B:26か所、C:28か所、D:1か所。</p> <ul style="list-style-type: none"> 各ゾーン内での利用の場合：500円 A→Bなど2ゾーンを移動する場合：1,000円 A→B→Cなど3ゾーンを移動する場合：1,500円 <p>(1時間単位で運行、車両はセダン型電気自動車)</p> <p>1時間単位で運行時間を設定しており、予約状況に応じて各ゾーンの発時刻と経路割当を作成して運行している。</p> <p>【集落発】7時、8時、9時、10時、11時、13時、14時</p> <p>【目的地発】9時30分、10時30分、11時30分、12時30分、15時30分、16時30分、17時30分、18時30分</p> <p>車両はセダン型普通自動車5台で運行し、1台に最大4人が乗車可能。電気自動車を中心に導入している。</p>	<p>(乗降場所は地域で検討)</p> <p>最もよい乗降場所を集落や住民で検討し、町が報告を受け要望に応じて修正をしている。ただし、町で定めた目的地以外の移動は、タクシー事業者を圧迫させるため利用できないこととしている。</p> <p>(町全体を区域運送する形式)</p> <p>町全体を対象とするデマンド交通は前例がなく運輸局から許可を得るため苦労したが、最終的には、申請上、各ゾーンで路線設定をして起点と終点を遠回りして輸送するという概念を理解してもらい許可された。</p> <p>(割引制度や広報で利用促進)</p> <p>複数乗車割引、乗継割引、高齢者非課税世帯や障害者割引、回数券、午後往復割引等の各種割引サービスを導入している。また、名刺サイズのカードの配布、有線放送で自作の番組を流す等の周知活動を行っている。</p>	<p>(多様な移動ニーズへの対応と運行効率化)</p> <p>若者の移動ニーズは大山町だけでは完結しておらず、多くは米子市へ行く。「タクシーよりも安くタクシー的に使えて大山町内を自由に移動できるもの」が行きつくところになるだろうとの考えを持ちながら、より良い公共交通のあり方、さらに効率的な運行の仕方、持続可能な収支システムなどについて検討を進めている。</p>
「比田の地域交通を考える会」による自治体無償運送	えーひだ交通運営協議会	島根県安来市	39,199 (H30.3)	35.57	420.93	地域振興課	<p>(民間バス撤退により広域生活バスを運行)</p> <p>平成16年の旧安来市、広瀬町、伯太町による合併に先立つ平成11年、当該地域で運行していた民間路線バスが撤退した。広域行政組合の枠組みで広域生活バス(通称：イエローバス)(自家用有償旅客運送事業)を自治体により運行開始した。</p> <p>(広域生活バスで運行できない空白地域の移動を補う自治体無償運送)</p> <p>イエローバスでは道が狭く運行できない公共交通空白地域の移動を補う手段として、自治体無償運送を住民主導で導入した。平成28年に宇波地区で、平成30年に比田地区で本格運行を開始した。</p>	<p>(市が車両を貸与し協議会が運営する体制で自治体無償運送を実施)</p> <p>比田地区の輸送サービスの運営主体は、えーひだ交通運営協議会で、市は車両を保有し協議会に無償貸与している。交流センターが運行の連絡やシフト作成等の事務と車両の管理を担当している。車両は軽自動車1台で、交流センターに整備した車庫で管理している。ドライバーは、地元地域の問題解決を目的とするえーひだカンパニー株式会社がボランティアを派遣し確保している。</p> <p>(自宅←→バス停 or 交流センターの輸送が対象)</p> <p>対象とする移動は、地域内の自宅から、最寄りのバス停や交流センターとの間の輸送で、前日までの完全予約制の乗</p>	<p>(地域主導の体制を前提に)</p> <p>宇波地区、比田地区いずれも自治会の連合会から市に対する提案から始まっている。あくまで自治体主導の体制で取り組んでいる。</p> <p>(ドライバーの負担に配慮)</p> <p>ドライバーの負担状況や、家族からの反対・不満等を把握できるように、市の職員が直接コミュニケーションをとり問題の解決に努めている。また安全確保のため事前に自動車教習所で講習を受講してもらっている。</p> <p>(タクシー事業者への配慮)</p> <p>対象地区に存在するタクシー会社との位置づけの違いを明確化している。(自宅と友人宅間や温泉施設等への利用は不</p>	<p>(有償運送化による運転手の雇用創出)</p> <p>ドライバーの確保、運行の継続性の観点から、無償運送のままでは限界があり、有償化の検討を進めている。県の補助事業(地域生活交通再構築実証事業補助金)の4年間の期間中に有償化し持続可能な仕組みを構築したい。</p> <p>(運送事業と合わせた混載便や関連事業への展開の検討)</p> <p>有償化後には、さらに買い物支援サービス、見守りサービス、安否確認サービス、農産物の集配などの新規事業の立ち上げについて検討予定。</p> <p>有償運送を見据えて協議会を運営主体としたが、事業の多角化に際して最適な運営体制の検討も必要。</p>

取り組み名称	実施主体	所在地	人口(人)	高齢化率(%)	面積(km ²)	所管部署	取り組みを始めた経緯	具体的な内容	工夫していること	課題
								合利用。料金は無料。実際の輸送は接続するイエローバスの発着時刻や、交流センターのイベント実施時間に合わせた予約がほとんど。 (事業費) 初年度の事業費は概算で350~400万円程度となる見込み。内訳は車両購入費、車庫建設費、実証実験期間中のレンタカー代、燃料費、ドライバー講習費用等となっている。	可) (直接訪問でニーズを把握) 市の職員は自宅訪問等により本当に移動を必要としている人のニーズ把握に努めている。(自治会の会合に出る人は必ずしも真の利用者ではないため)	
比之宮連合自治会、NPO法人別府安心ネットによる自治会有償運送	NPO法人別府安心ネット	島根県美郷町	4,689	46.7	282.92	定住推進課	(近隣市町村を含めた生活圏内の移動ニーズへの対応) 美郷町別府地区には地域内に商業施設や医療機関がほとんどなく、近隣市町村含めた生活圏を形成しているが、地域内を通る公共交通が貧弱であった。このため日常の移動手段を確保するために、連合自治会から行政へ提案したことがきっかけとなり有償運送事業の運行につながった。 (Uターン者等によりNPOを設立、福祉有償運送に取り組める体制を構築) 別府地区のNPO法人別府安心ネットによる有償運送がH22年度から検討され平成25年4月から運行を開始。 別府地区の自治会には、定年退職によりUターンで戻ってきた活発な人が多くいた。大手民間企業、バス運転手、民生委員、郵便局長、町議会議員、前副町長など、地域のリーダーとなりうる人材が多くいたことで自治体が主体となり自治会無償運送に取り組み、さらにNPO法人化し福祉有償運送にも取り組む体制を構築した。	(別府地区でNPOが地域内運送と近隣市町村の病院等への運送の2種類の運送を実施) ○公共交通空白地有償運送 ・別府地域から町中心部の診療所・商業施設等への区域内運行 ・車両3台(10人乗り・5人乗りワゴン、軽自動車) ○福祉有償運送 ・別府地域から大田市等の医療機関への区域外運行 ・車両2台(10人乗りワゴン、軽車椅子対応車) (料金は距離別に設定、電話で予約を受け付け) 2種類の運送いずれも距離別料金表を作成している。 ・400円~(別府地域~別府地域が最低金額) ・一人1回往復乗車の基本単価 ・料金表以外の移動は一律500円+1km50円 ・目的地が2か所以上の場合は1か所につき300円 利用者は電話で予約する。 運転手は2種類の輸送併せて8人(うち2種免許保持者が2人)である。 (事業費) 30年度予算ベースで支出は約290万円。内訳は給与手当約140万円、保険料・リース料・燃料費・修繕費で約80万円、その他経費で約70万円。	(NPO法人化により区域外運送を可能に) 地域内に資源がなく、近隣市町村の医療機関への区域外運行を実現するために、地域住民によるNPO法人化し、福祉有償運送の許可を得て取り組んでいる。	(運転手の後継者確保) 継続的な運航を維持していくために必要となる財源の確保、運行サービスを維持するための運転手の後継者確保が課題である。
行政直営のデマンド交通「雪舟くん」	総社市	岡山県総社市	69,142	27.8	211.90	市民生活部交通政策課	(バス路線維持→コミュニティバス→デマンド交通) 平成17年3月の合併時には、バス路線の維持確保に努める方針を確認していた。H21年度からは高齢化率の特に高い2地区4路線でコミュニティバスを導入したが、これと民間バス路線(5社8路線)では市内全域をカバーできておらず、利用者も非常に少なかった。	(実施体制：行政直営) 運営主体は市で、運行事業者は、市内のタクシー5社、バス2社である。5人乗りの車両9台で運行している。 (市内全域を対象としたデマンド交通) 市内全域を対象とした予約型、乗り合い方式のデマンド交通である。 平日8:00~16:30に1時間ごとに運行	(エリア設定) 市内を中心部と4つのエリアに分け、中心部と各エリアの往復を基本経路とし、目的地となる市の中心部まで乗り換えなしで送迎できるようにしている。市の中心が1か所に集中しているので、ルートが組みやすい。 (定期的なアンケートによるニーズ把握)	(利便性の向上と交通事業者との役割分担) 車両台数に限りがあり利用を断るケースがあったり、平日昼間だけでなく土日や定時の運行ニーズがあったり、利便性には課題がある。しかし、既存のバス・タクシーとの役割分担という観点に立つと、利便性向上のための大きな見直しは難しい。

取り組み名称	実施主体	所在地	人口(人)	高齢化率(%)	面積(km ²)	所管部署	取り組みを始めた経緯	具体的な内容	工夫していること	課題
							<p>このため、平成22年に議会が新交通システム調査特別委員会を設置し、その要望を受けて、平成23年4月に新たなデマンド交通を立ち上げた。</p> <p>交通体系の見直し方針は、公共交通空白地帯の解消、高齢者等の移動手段の確保、行政経費の見直しの3点である。</p>	<p>しており、運賃は1乗車300円(減免制度あり)である。</p> <p>(利用概況：高齢者への効果的な移動支援) 利用は市内居住者の登録制で、18,313人(人口の26.6%。H30 4月末時点)が登録している。 1日平均延利用者数は220人前後で推移している。利用者の7割は70代以上で、病院、商店への移動が6割である。 従来と同等の事業費(H29決算：6,821万円。うち運賃収入1,236万円)で、運転免許を返納した高齢者の日常生活に必要な移動手段として市民に浸透している。</p> <p>(福祉部局との連携) 「雪舟くん」の利用対象は、一人で乗り降りできる人としている。介助が必要な状態になった際は、ドライバーから情報提供を受けて福祉部局につなぎ、介護支援専門員の判断で介護タクシーの利用に切り替える。介護タクシーについては、年間1万円の助成券を交付している。</p>	<p>と見直し) 事業開始前に、65歳以上を含む世帯半数にアンケート調査を実施した。 その後も、毎年、利用の多い上位100人、60歳以上で利用登録しているが未利用の300人を対象にアンケート調査を実施している。 その結果を踏まえ、利用者が不便に感じていること、タクシー会社との共存のための見直しを進めている(午前便を増車、利用減免者の拡大等)。</p> <p>(交通事業者に配慮したバス・タクシー料金助成券の配布) 既存のバス・タクシーとの共存共栄のため、「雪舟くん」1乗車につき1枚バス・タクシー料金助成券(50円)を配布している。</p>	<p>(市域を超える移動) 岡山市、倉敷市の近接エリアは生活圏が2市と一体となっているが、市域を超えるため支援できない。</p> <p>(国の財政支援) 国には、複数自治体にまたがるバス路線維持のための補助はあるが、市内完結のデマンド交通の運営やタクシー業者への支援、ドライバー確保のための支援がないため、補助メニューの充実を期待する。</p> <p>(まちづくりと連携した計画策定) 都市計画マスタープランや立地適正化計画等の関連計画と整合を取りながら、現在「都市・地域総合交通戦略」を策定中である。将来の市のコンパクトシティ構想を踏まえ、それに合わせたまちづくり起点の交通計画の策定が求められている。</p>
住民主体の地域コミュニティ交通の運行、手引き作成	三原市、地域住民団体	広島県三原市	95,053	33.8	471	生活環境課	<p>(地域公共交通網形成計画に基づく取り組み) 平成22年に現在の地域公共交通網形成計画の前身となる計画が策定され、現行のH27年度策定版に引き継がれ、この計画に基づいて、継続して地域コミュニティ交通の運行に取り組んでいる。</p>	<p>(地域の実情に応じた多様なコミュニティ交通の展開) 地域の実情に応じ、地域公共交通を補完し、住民の生活移動を面的に支えるサービスとして、市、または地域住民団体が主体となって、デマンド方式の乗合タクシーが4地域で、路線運行型バスが2地域で実施されている。 デマンド方式の利用料は1乗車300円、路線運行型は200円である(敬老・障害者優待あり)。</p> <p>(地域コミュニティ交通の導入のための手引きを作成) 地域住民が主体的に地域コミュニティ交通の導入を進めることができるように、市が導入方法や流れを分かりやすく示した「手引き」を作成している。 この手引きをもとに、H28、30年度に各1地域で地域住民団体が運行主体となったタクシーの運行が始まった。</p>	<p>(住民の主体性を重視) 地域住民が主体であることを基本とし、市、交通事業者がそれぞれの立場・役割により支援し、3者共同で地域コミュニティ交通の導入に取り組んでいる。 導入時には概ね5人以上の住民で構成する「地域の検討・運営組織」を設立することとし、メンバーは導入検討の中心的な役割を担うほか、運行開始後も利用動向を継続してチェックし、利用の促進に努める。一方で、市は住民の負担が過重にならないよう書類作成等を支援し、密なコミュニケーションをとっている。</p> <p>(市域を超えた運行) 隣接市を生活圏とする住民が多い地域でバス運行が廃止になり、当該路線上の総合病院や周辺の郵便局、商店への移動手段を確保するため、隣接市と調整したうえで、市域外への運行を可能にしている。 町内会運営の乗り合いタクシーであること、隣接市内では目的地の病院以外での乗降を認めないことで隣接市との調整が果たした。</p>	<p>(担い手の確保) 地域にニーズがあることは確認しているが、新たな導入地域が出てこない。地域住民が主体となって小さな区域でも導入しようという機運を高める必要がある。</p> <p>(利用者減少への対応) 路線運行型で利用者数が年々減少しているため、デマンド方式による区域運行へ移行させていくべきか、検討が必要な地域がある。</p> <p>(生活支援体制整備事業での移動支援の検討) 現在、社協に委託した生活支援体制整備事業で地域の困りごとアンケートを実施しているため、今後その結果を踏まえて、福祉部局、交通部局が連携して新たな移動支援のあり方を検討したい。</p> <p>(財源の確保) 市が支出する運行支援や交通事業者への補助は増加の一途である(H29年度の路線バス・地域コミュニティ交通を維持するための市の負担額は1.3億円)。利用率を向上させるとともに事業費を削減し、持続可能性を担保することが課題で</p>

取り組み名称	実施主体	所在地	人口(人)	高齢化率(%)	面積(km ²)	所管部署	取り組みを始めた経緯	具体的な内容	工夫していること	課題
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	萩市	山口県萩市	47,691	41.8	698.3	高齢者支援課	<p>(福祉で地域づくりから移動支援を創出) 生活支援体制整備事業を社協に委託し、市内を16の生活圏域に分け、H27～29年度に全域で順次、二層協議体を立ち上げた。 ここで、将来の人口減少を見据えて地域コミュニティを維持するための持続可能な仕組みづくりを検討する中で、移動の課題が抽出され、3地域で通所B型、訪問B型として移動支援が立ち上げられ、H31年度にはさらに2地域で立ち上げ予定である。</p>	<p>(住民主体生活支援サービスへの補助金) 人口減少に伴いふれあいいきいきサロンも減少傾向であるため、小さな集いの場を増やすのではなく、活動団体は圏域に1つで全域をカバーする方針をとっている。 当該団体に構成員が10人以上おり、週1回以上の活動予定がある場合、訪問サービス8万円/年、通所サービス11万円/年、立ち上げ初年度に30万円の補助金を出している。</p> <p>(住民主体生活支援サービスへの車両貸出) 住民主体サービスを実施する団体がサロンの送迎等で車両が必要な場合、市の車両を無償で貸し出し、車両運行に必要な経費(ガソリン代、保険料、車検代等)も市が負担している。 H28年度に3地域に各1台、H29年度に3地域に各1台、H30年度に1地域に1台を配備した。 車両購入経費には、地域介護・福祉空間整備推進交付金、県の中山間地域づくりの補助金を活用した。</p>	<p>(行政と社協の協働) 協議体には、市の地域包括支援センター、健康増進課、高齢者支援課、在宅介護支援センターの職員と社協の生活支援コーディネーターが必ず協働でかかわっている。 行政は取り組み促進のため市内の先進事例や無料で活用できるサービス等の情報を提供する一方、社協は地域の実情やキーパーソンに精通しており、地域の特色を生かしながら多様な手法で住民の力を引き出している。</p> <p>(訪問型サービスB構築の基本的な考え方：地域の多様性の尊重) 行政側から利用料金の提示はしない。他地域の単価を参考情報として提供するが、協議体や担い手の団体内で話し合い、料金を決定する。 市内統一単価とせず、地域ごとに地域の実情や住民の価値観にあった単価を決めている。 サービスメニューを行政側から押し付けない。その地域で必要としているメニューは何か、協議体で協議し、担い手団体が検討の結果、サービスメニューを決定している。</p> <p>(持続可能で無理のない活動) 地域住民主体の移動支援サービスのため、いつでも誰でも利用できるシステムにはしていない。基本ボランティア主体で、無理をすると活動が長続きしないため、「できる人ができるときにできることをやる」ことをモットーとしている。</p>	<p>(公共交通網形成計画の策定) 市では交通弱者対策を最重要課題の一つと捉え、交通部局で公共交通網形成計画を策定中である。ここに福祉部局の取り組みをどう位置づけるかは今後の検討課題である。</p> <p>(地域による意識、満足度の違い) 地域によって住民の価値観が全く異なるため、自主的に様々なサービスが出てくる地域もあれば、行政が様々なサービスを用意する必要があると考える地域もある。受け身の地域での住民の自主性育成が課題である。</p> <p>(離島の移動支援) 離島の交通空白地域では地域コミュニティ交通が運行されているが、島から買い物、通院等で市中心部に出てきた際の島外での移動支援が課題となっている。</p>

4.2 島根県出雲市 ～社会福祉法人の公益事業「小地域相互ケアホーム ことぶきの里」の運営～

4.2.1 自治体の基本情報

(1) 基本データ

人口	175,165 人	高齢化率	29.1%
世帯数	63,920 世帯	面積	624.4 km ²
高齢者数	65～74 歳	75 歳以上	
合計	24,178 人	26,787 人	

出典) ヒアリング先提供資料

(2) 地域の特徴 (地域性、産業等)

出雲市は、島根県の東部、宍道湖の西側に位置し、北部は「出雲国風土記」の国引き神話で知られる島根半島、中央部は出雲平野、南部は中国山地で構成されている。東は松江市、西は大田市、南は雲南市・飯南町に接している。

また、「神話の国 出雲」として全国に知られているとともに、出雲大社、荒神谷遺跡、西谷墳墓群などの歴史・文化遺産を有し、観光客が多く訪れる地域となっている。

斐伊川と神戸川に育まれた豊かな出雲平野が広がる農業生産力の高い地域でもあり、日本海沿いには多くの漁港も有している。さらに、工業は山陰有数の拠点であり、商業集積も進み、各産業が調和した地域となっている。同時に出雲縁結び空港、河下港、山陰自動車道と環日本海交流の機能も担える交通拠点にもなっている。

出典) 出雲市ホームページ「市の概要」をもとに三菱総合研究所作成

<http://www.city.izumo.shimane.jp/www/genre/0000000000000/1179799507592/index.html>

図表 45 出雲市の位置



出典) 出雲市歴史文化基本構想 (平成 29 年 3 月)

<http://www.city.izumo.shimane.jp/www/contents/1489644540422/index.html>

(3) 介護・福祉サービスの概況

地域包括支援センターは、市内に7か所（出雲、平田、佐田、多伎、湖陵、大社、斐川）設置され、運営は社会福祉法人に委託されている。

なお、市内の主な介護・福祉施設・事業所数は以下の通りである。

図表 46 出雲市内の主な介護・福祉サービス施設・事業所数

区分	件数
訪問介護	46
通所介護	47
短期入所生活介護（ショートステイ）	22
特定施設入居者生活介護（養護老人ホーム）	10
認知症対応型共同生活介護（グループホーム）	35
介護老人福祉施設（特別養護老人ホーム）	15

出典) 出雲市ホームページ 高齢者福祉課 情報一覧

<http://www.city.izumo.shimane.jp/www/section/0000000000000/1107397190048/index.html>

(4) 医療サービスの概況

市内には、診療所が6か所、病院が11か所ある。また、出雲市立総合医療センターは、がん検診、人間ドック等による病気の早期発見、早期治療に取り組むとともに、1次及び2次救急医療や急性期・回復期・慢性期医療の提供及び在宅医療の推進に取り組んでいる。

(5) その他高齢者の地域生活を支える社会資源の概況（交通、商業施設、金融機関等）

道路は、本市の中央部を東西に横断する国道9号線を軸に、出雲、大社、平田地域を結ぶ国道431号、南部に山間地域を結ぶ国道184号などが通り、それらが道路網の骨格となっている。

また、国道9号と並行する山陰自動車道は、現在、西は出雲インターチェンジまで開通し、宍道ジャンクションからは松江自動車道が南方面に延び、中国自動車道、尾道自動車道と接続している。さらに、宍道湖西岸にある出雲縁結び空港からは東京（羽田）や大阪（伊丹）、名古屋（小牧）、福岡、隠岐、静岡、仙台への国内線が運航している。

鉄道は、JR山陰本線が東西に伸び、宍道湖の北側には松江市と出雲市（出雲市駅、出雲大社前駅）をつなぐ一畑電車が通っている。このほか、JR出雲市駅を中心に大社・湖陵・多伎・佐田地域を結ぶ路線バスが運行しており、地域ごとに生活バス、循環バスや福祉バスも運行している。

主な商業地は、出雲地域、平田地域の市街地の中心部に形成されているが、近年、中心市街地では空洞化が進んでいる。

出典) 出雲市「都市計画マスタープラン」（平成22年3月）をもとに三菱総合研究所作成

4.2.2 高齢者の居住支援にかかわる体制

社会福祉法人ことぶき福祉会（以下、「ことぶき福祉会」という）は、出雲市内で認知症グループホーム、訪問介護事業所、通所介護事業所を展開しており、社会福祉法人の公益事

業として小地域相互ケアホームことぶきの里（以下、「ことぶきの里」という）を運営している。

ことぶきの里は、900坪の土地に9軒の戸建てと1軒の交流ハウスを配置している。隣接地に同じ法人が運営するグループホーム、通所介護笑庵ことぶきがあり、ことぶきの里の居住者に対しても必要に応じて介護保険サービスや配食サービスを提供している。

ことぶきの里は24時間の見守り体制をとっており、平日の昼間は交流ハウスに法人事務職員が常駐、夜間・土日は隣接する笑庵ことぶきの職員が対応できるようにしている。

4.2.3 高齢者の居住支援に関わる取り組みを始めた経緯

ことぶき福祉会は、住み慣れた家や地域で暮らし続けられるように、地域密着・小規模・多機能の福祉サービスを提供している。法人は、昭和62年に小規模多機能型老人ホームことぶき園を開設したことから始まり、平成10年に第二ことぶき園を開設し通所介護、訪問介護事業所を運営している。平成20年には笑庵ことぶきグループホーム、小規模多機能ホーム笑庵ことぶき（平成24年には宿泊も可能な地域密着型通所介護に変更）を開設した。

ことぶきの里は、以下のような課題認識を持ったことをきっかけに、平成23年から構想を練り、敷地内の建物配置、設計段階から検討を重ね平成29年4月に開設した。

- ・現在の制度では、介護が必要になり在宅で生活が難しい人は介護施設やグループホームなどに入所することが選択肢としてあげられるが、戸建ての生活に慣れた人にとって介護施設で暮らすことには違和感を抱く傾向にある。
- ・「介護が必要になっても安心して望む生活を送りたい」、「できることなら自宅や自分が納得した場所で生活したい」と望んでも、地域で生活することが難しければその地域から離れ、介護施設等に入所するという選択を余儀なくされる人も少なくない。
- ・介護施設では高齢者も障害者もその介護を受ける人が入所の対象であり、家族と一緒に入所することはその家族も要介護状態でサービスの対象でない限り認められないという、福祉提供の場でありながら家族と生活を共にできない。

4.2.4 高齢者の居住支援ニーズの把握

開設前には地元紙と全国紙2紙に内覧会の記事が掲載され、200人以上が見学に訪れ、入居希望者も多かったため、入居選考委員会を設置し、住民一人ひとりが互いに助け合うということぶきの里の理念に共感してもらえる人や入居の必要性の高い人を選定した。高齢者の入居前の住所は、出雲市の中山間地域や近隣市で、子どもが出雲市に居住しているケースが多い。現在、待機者は受け付けているが満室のため断らざるを得ない状況であり、このような形態の住まいに対するニーズは高いと思われる。

多世代型住居であることから、安全・安心のために不可欠な医療情報は把握しているが、介護保険サービス利用者を除き、詳しい生活歴等を法人側から積極的に把握することはしていない。

4.2.5 高齢者の居住支援の具体的な事業の内容

(1) 社会福祉法人の公益事業「小地域相互ケアホーム ことぶきの里」の運営

1) 事業の具体的な内容

ことぶきの里の概要は以下の通りである。運営方針は、法人理事会が策定しているが、日常的には法人理事長、笑庵ことぶきの施設長、法人事務長の3人を中心に検討・実施している。

図表 47 ことぶきの里の概要

業務内容	<p>900坪の土地に9軒の戸建てと1軒の交流ハウスを建設し、お互いに支え合うことを前提とした新しい形の福祉サービスを提供している。</p> <p>①1～2人用が5軒、2～3人用が2軒、家族又はシェアハウス用が2軒と交流ハウスを建設し、戸建てによる個人のプライバシーを守る暮らしを整備している。</p> <p>②入居者は高齢者を中心としているが限定せず、また障害の有無や要介護度などを入居条件とせず、多様な形の住まいを提供している。</p> <p>③老若男女が相互に協力し、「緊急通報装置（「相談」、「緊急」の2種類設置）」を各住宅と交流ハウス、法人施設に設置し、24時間体制の見守りを提供している。</p> <p>④交流ハウスには、昼は法人事務職員が常駐し、各種の相談・援助活動を行っている。また、定期的にホーム内の住民同士や地域の人との交流事業を展開している。畑作り、作品づくり、食事づくりなどができる場も提供している。</p> <p>⑤必要な人には、介護保険サービスであるホームヘルプ・デイサービス・ショートステイ及び自主的な食事サービス等の提供を行っている。</p> <p>⑥地域住民に様々な会合、趣味の会等に提供している。</p>
実施場所	小地域相互ケアホームことぶきの里
利用対象者	高齢者を中心としているが限定はせず、入居選考委員会で選んでいる。
受け入れ期間	特に定めていない
利用料金	<p>下記のような家賃を設定している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1～2人用（13坪）：55,000円／月 ・2～3人用（18坪）：65,000円／月 ・家族又はシェアハウス（30坪）：75,000円／月 ・共益費1,000円/月 敷金なし <p>※収入に応じた減免制度を検討している。</p>
受け入れ実績	現在、戸建ての9軒はすべて入居者がおり、3歳から95歳まで幅広い世代が居住している。

出典) ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

2) 事業費

ことぶきの里の所在地の土地は法人が4500万円で購入し、建物は1.9億円で建築した。費用は法人からの繰入で30年返済の予定であり、社会福祉法人の公益事業として赤字にはならない目途が立っている。

3) 事業の成果

(地域の一員としてまちづくりで社会福祉法人の専門性を発揮)

地域で支えあって暮らすという当たり前のことを実現するために、地域の一員である社会福祉法人もまちの一員として、公益事業で建物を提供し、専門職による支援を実施している。

法人の理念に賛同する人なら高齢者でなくても世帯で入居でき、現在は、3歳～95歳の17人がプライバシーを徹底した戸建てでゆるやかなつながりを持ち、支えあいながら暮らしており（高齢者は5人、うち要介護者3人、高齢者ではない要支援者2人）、これまでの福祉制度にはない新しい暮らしの場として今後の発展が期待される。

また、ことぶきの里がある地区では町内会が廃止されていたが、交流ハウスでそれに代わる地域の話し合いの場がもたれるようになり、地域のつながりが戻りつつある。また、敷地内の広場には地域の高齢者が散歩に来たり、子どもが遊んだり、交流ハウスでは地域住民と社交ダンスや詩吟の会や台所を活用した喫茶も開催されるようになっている。

さらに、交流ハウスは、高齢者夫婦世帯で妻の入院中、自宅で一人で過ごすことに不安がある夫を1泊2,500円で1か月程度受け入れるなど、生活支援ニーズに応じた柔軟な対応ができる場としても活用している。

4.2.6 高齢者の居住支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ

出雲市では、第3次出雲市地域福祉計画・地域福祉活動計画（平成30年3月）の中で、福祉事業者の提供するサービスに関する積極的な情報発信の促進、新規福祉施設建設費への補助金交付などを通じた福祉分野への事業者の新規参入支援について、「2-2.社会福祉事業の推進」の中で記載されている。また、「3-3.地域社会の支え合いの推進」では、住民による生活支援活動の促進等により地域の問題を解決に結びつけるための取り組みを進めることについて記載している。

4.2.7 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携

社会福祉法人の公益事業として実施しているので、制度的には国、県、市との連携はないが、行政とのパイプは常に保持している。

4.2.8 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたり工夫していること

(分類ケアシステムから総合ケアシステムへ)

障害の状況や夫婦それぞれで状況によって住まう場所が変わってしまうなどの分類ケアシステムではなく、高齢者も子ども社会の中で様々な方が暮らしている状況が本当の暮らしであるとの考えから総合ケアシステムへの転換に取り組んでいる。介護施設は、高齢者も

障害者もその介護を受ける人が入所の対象となるため、夫婦で要介護度などの状態が異なれば別居を余儀なくされるが、ことぶきの里では、要介護状態になっても家族と生活することが可能である。

(プライバシーの徹底した確保)

これまでの高齢者福祉施設は集合住宅で共同生活をする形が基本であったが、隣室や職員の声やテレビの音が聞こえたり、四六時中職員に干渉される環境で生活することは、本来の暮らし方ではないと考え、ことぶきの里では徹底してプライバシーを守る生活が送れるように戸建ての暮らしの場を整備している。

(世代間を超えた対等平等な人間関係の形成)

お客様と職員という関係ではなく、平等な人間関係を築ける場を目指している。そのため、例えば施設での催し物への参加の可否について自己決定権を大切にし、個人が大切にされる場になるように留意している。

(生きがいつくり、役割の構築、自己表現)

ことぶきの里の居住者が生きがいや自己表現ができる場所にしていく。現在は、1坪農園で皆で作分け合うような自然な形での生きがいつくりに取り組んでいる。

(公益性及び非営利性)

住民目線に立った社会福祉本来の姿を目指し、利益を追求する場になってはいけないと考えている。常に公益性、非営利性を意識しており、ことぶきの里の居住者であっても必ずしもことぶき福祉会の介護保険サービス等を利用する必要はなく、個人の選択にゆだねている。また家賃の設定も減価償却に関わる費用であり、利益を求めてはいない。交流棟使用料も実費設定で安価にしている。

(地域の中でまちづくりを志向)

中山間地など誰も近寄らないような場所ではなく、まちなかにホームをつくり、地域と関わり、様々な人が歩いて来られるような場を目指している。同法人が運営するデイサービスやグループホームが隣にあり昼夜問わず職員が気にかけていることのほか、住民一人ひとりが互いに助け合うという相互扶助による福祉の場がつくられていることにより成り立っているといえる。

(24時間体制の見守り)

住民相互の助け合いの精神をもととし、24時間体制で見守りを行っている。具体的には、「相談」「緊急」の2つのボタンがある緊急通報装置を各戸と交流ハウス、隣接する笑庵ことぶきに設置し、「相談」のある人がボタンを押すと、平日の昼間は交流ハウスなどで職員が、夜間・土日は笑庵ことぶきの職員が相談対応する。「緊急」の際は緊急通報システムが作動し住民含めて対応している。

4.2.9 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての課題

(入居者の心身状況の重度化への対応)

戸建てによる個人のプライバシーを守る暮らしのため、認知症等が重度化し緊急通報装置が使えなくなると、隣接して専門職の支援拠点があったとしても支援継続が難しくなる。

できるだけ住み慣れた家や地域で暮らし続けられるよう支援したいが、認知症が進み緊急通報装置の「相談」「緊急」の認識が難しくなり退居し、施設入所したケースがある。

(家賃助成)

ことぶきの里の家賃設定は、民間賃貸住宅よりは割安だが、年金生活の高齢者等にとっては負担が大きい。住まいは生活の基盤であるため、海外の制度等も参考にし、要介護か否かにかかわらず、低所得者には一定の家賃助成が行われることを期待する。

(行政のマネジメント機能強化)

行政は地域全体の暮らしを支えるプラットフォームをどう整備・拡充するかという視点からのマネジメント機能を強化してほしい。介護保険導入以降、本件のような制度にない新しい取り組みに対する市町村レベルでの行政のスタンスが見えにくくなっている。

※本事例は、成果報告会でも報告いただいた。報告資料は資料編を参照。

4.3 岡山県総社市 ～社会福祉法人の社会貢献活動「ふくしネットそうじゃ」による安心すまい応援事業～

4.3.1 自治体の基本情報

(1) 基本データ

人口	69,142 人	高齢化率	27.8%
世帯数	27,762 世帯	面積	211.90 km ²
高齢者数	65～74 歳	75 歳以上	
合計	9,754 人	9,462 人	

出典) 総社市提供資料

(2) 地域の特徴 (地域性、産業等)

総社市は、岡山県の南西部に位置し、東部は岡山市、南部は倉敷市の県下の 2 大都市に隣接し、西部は井原市及び矢掛町に、北部は高梁市及び吉備中央町に接している。

市内中心部には、北から南に、岡山県の三大河川のひとつである高梁川が貫流している。縄文時代以前から続いているとみられる吉備文化、高梁川をはじめとする豊かな自然環境などを背景に、住宅都市・学園都市として発展している。また、岡山空港や高速道路、市内に 7 つの駅がある鉄道などの広域交通網が形成され、岡山市や倉敷市に隣接していることから、物流や製造業などの企業も設置され、人口も増加している。市全体の高齢化率は 27.8% であるが、高梁市に隣接する地区では 50% と高いなど地域ごとに違いがみられる。

第 2 次総社市総合計画 (平成 28 年 4 月策定) では、「全国屈指の福祉文化先駆都市」を総社市の目指す都市像としており、総社市独自に福祉を重視した政策・事業が進められている。

出典) 総社市提供資料

図表 48 総社市の位置



出典) 総社市ホームページ

http://www.city.soja.okayama.jp/seisakutyousei/siseizyouhou/sojashi_puro/ichi.html

(3) 介護・福祉サービスの概況

地域包括支援センターは、市内に6か所（中央部北、中央部南、東部南、東部北、西部、北部）設置されており、それぞれ社会福祉法人に委託して運営されている。

なお、市内の主な介護・福祉施設・事業所数は以下の通りである。

図表 49 総社市内の主な介護・福祉サービス施設・事業所数

区分	件数
訪問介護	11
通所介護	32
短期入所生活介護（ショートステイ）	6
特定施設入居者生活介護（養護老人ホーム）	2
認知症対応型共同生活介護（グループホーム）	10
介護老人福祉施設（特別養護老人ホーム）	6

出典）総社市「介護保険事業者等一覧（平成31年2月1日現在）」をもとに三菱総合研究所作成

(4) 医療サービスの概況

市内には診療所が48か所、病院が3か所、歯科医院27か所ある。

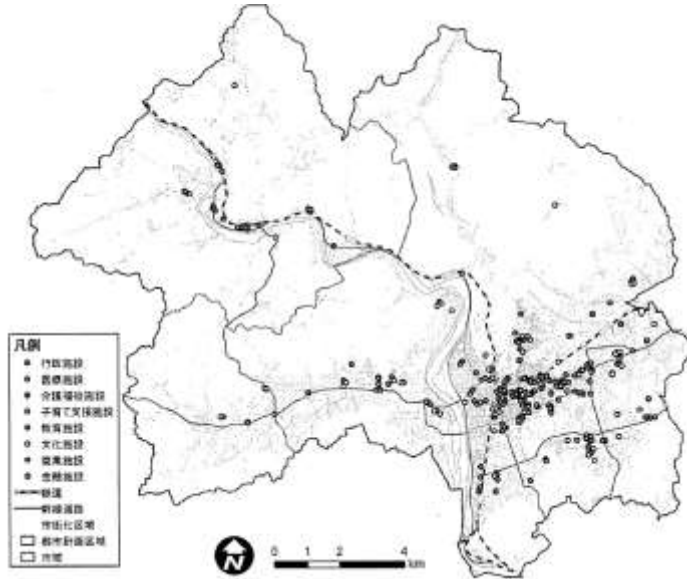
市では、救急の搬送体制の強化（高規格救急車の増車、救急救命士の増員など）、急病やケガによる外来受診の診療時間の拡大など受け入れ体制の強化に取り組み、市民がより安心して暮らせるよう医療環境の充実を図っている。

(5) その他高齢者の地域生活を支える社会資源の概況（交通、商業施設、金融機関等）

市内には、JR 伯備線・吉備線や井原鉄道井原線等の鉄道網、国道180号や国道429号等の広域幹線道路、岡山総社インターチェンジが位置していることから、総社市は中国地方の広域交通の結節点としての役割を担っている。また、市内の南東部にJR 総社駅が位置しており、その周辺に市街地が形成されている。市全体の都市機能283施設のうち、約半数の124施設が市街地に集中している一方で、市北部や西部は平地や山間地となっており、都市機能を有する施設は少なくなっている。

出典）総社市提供資料

図表 50 総社市内の都市機能の分布



出典) 総社市提供資料

4.3.2 高齢者の居住支援にかかわる体制

(1) 行政の庁内体制

市では、全国屈指の福祉先駆都市を実現するため、総合政策部が所管して、既存の制度にとらわれない独自の福祉政策を検討する「全国屈指福祉会議」を立ち上げ、全庁の部長級職員と外部有識者で、障害者支援、ひきこもり支援、高齢者支援、医療体制整備、待機児童ゼロ、発達障害児支援、児童虐待等について検討している。

高齢者の生活支援や介護予防、要介護・要支援認定については長寿介護課が所管しているが、「全国屈指福祉会議」等の取り組みを通じて居住支援においても必要に応じた庁内連携が可能である。

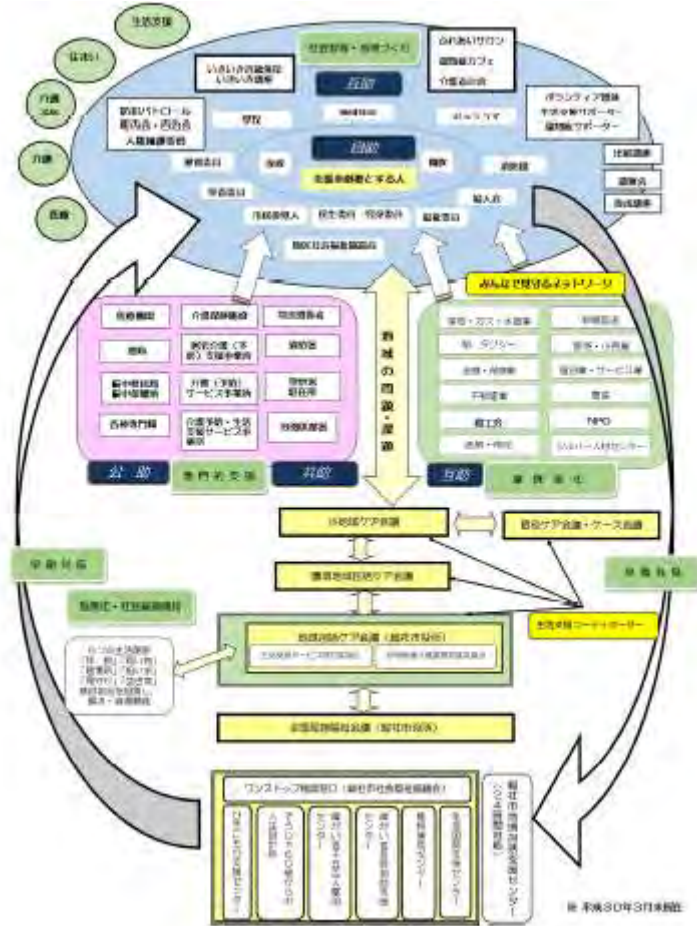
(2) 高齢者の居住支援のあり方、仕組みづくりについて検討する体制

福祉政策の最上位の協議の場は、前述の「全国屈指福祉会議」である。

高齢者の居住支援のあり方について検討する実務的な場は地域包括ケア会議で、圏域地域包括ケア会議を通じて小地域ケア会議から出された地域課題を中心に、解決困難な問題や広域的な課題について検討する。

地域包括ケア会議内で解決が難しく、幅広い関係者・機関の連携が必要な場合には、社会福祉協議会に設置されたワンストップ相談窓口（権利擁護センター）につないで対応している。

図表 51 総社市地域包括ケアシステム構想図 2017 版



出典) 総社市ホームページ

<http://www.city.soja.okayama.jp/data/open/cnt/3/4021/1/houkatukeasisutemu.pdf>

4.3.3 高齢者の居住支援に関わる取り組みを始めた経緯

総社市は新設の県立支援学校誘致のため、市有地の無償提供を計画するも、最終的には倉敷市に建設が決まったため、総社市は「支援学校を卒業した後の、働く場所は総社市が担う」という考えにシフトし、平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間で障害者 1,000 人の雇用を目指す「障がい者千人雇用」プロジェクトに取り組んだ。障害者雇用数は現在 1,000 人以上となり、そのうち 500 人以上が市内で働いている。

雇用促進とともに詐欺や消費者被害への対応も必要になったため、平成 25 年度に総社市社協に委託して「権利擁護センター『しえん』」を立ち上げ、仕事に就いた後の住居の確保や生活支援に取り組むようになった。その一環として、障害者がすぐにアパートで単身生活をするのは難しいため、障害者支援施設の生活訓練棟で自立支援協議会メンバーが食事づくり等を支えて一人暮らし体験をし、次第にステップアップする実践を重ねていた。

この実践が、平成 29 年度に立ち上げられた、総社市社会福祉法人社会貢献活動推進協議会（愛称：ふくしネットそうじゃ。詳細後述）の事業の一つとして位置づけられ、高齢者の居住支援にも活用されるようになっていく。

4.3.4 高齢者の居住支援ニーズの把握

社協権利擁護センターでは、現在、高齢者の居住支援が切実な地域課題であるという認識はないが、真のニーズを把握できていない可能性もあるため、ワンストップ相談窓口での相談対応や地域包括ケアセンター等の関係機関との連携を通じた的確にニーズ把握していくことは今後の課題である。

4.3.5 高齢者の居住支援の具体的な事業の内容

(1) 社会福祉法人の社会貢献活動「ふくしネットそうじゃ」による安心すまい応援事業

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

平成 28 年 3 月に社会福祉法等の一部が改正され、社会福祉法人が「地域における公益的な取組を実施する責務」を持つこととなった。しかし、一法人での取り組みには限界があることから、平成 28 年 6 月に社協が市内に拠点施設のある 20 法人に、各法人が得意分野、すでに実施している事業を生かして連携することを呼びかけた。その結果、19 法人が協議に参加して「社会福祉法人の社会貢献活動を考える研修会・連絡会」が開かれ、市内法人へのアンケート等をもとに、同年 7 月に「総社市社会福祉法人連絡協議会設立準備会」を立ち上げ、同年 10 月から平成 29 年 2 月にかけて 4 回の幹事会を開催し、平成 29 年 3 月に「総社市社会福祉法人社会貢献活動推進協議会（愛称：ふくしネットそうじゃ）」を設置することとなった。

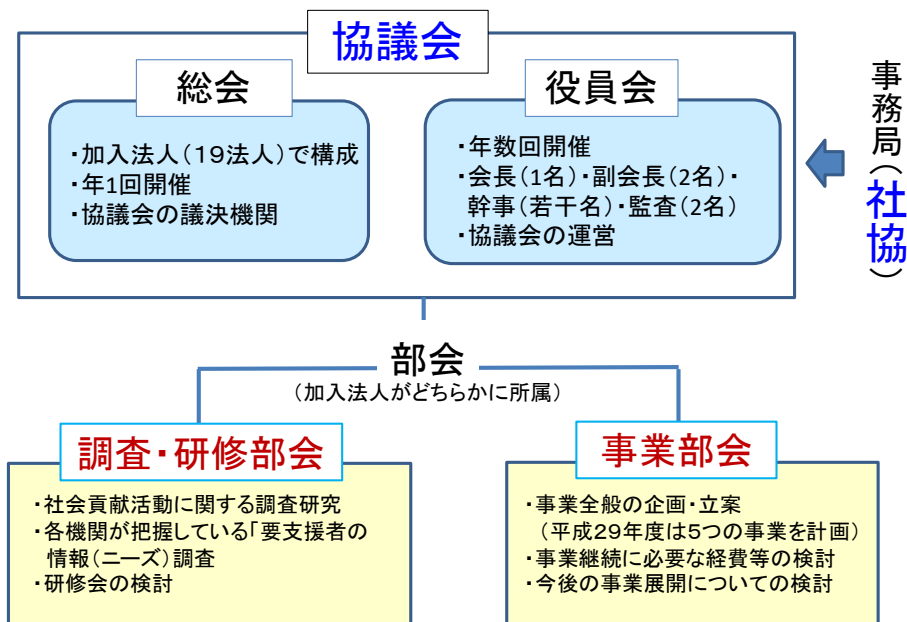
図表 52 社会福祉法人社会貢献活動推進協議会（ふくしネットそうじゃ）の設立経緯

平成 28 年 6 月	社会福祉法人の社会貢献活動を考える研修会・連絡会の開催	・講演「改正社会福祉法と安来市社会福祉法人連絡会の取組について」の開催。 ・市内法人へのアンケートの実施など。
平成 28 年 7 月	総社市社会福祉法人連絡協議会設立準備会を設置	・第 1 回全体会の開催。
平成 28 年 10 月～ 平成 29 年 2 月	総社市社会福祉法人連絡協議会設立準備会幹事会 4 回実施	・県社協から助言、役員を選任、会則、事業計画・予算等について協議。
平成 29 年 3 月	第 2 回全体会の開催	・平成 29 年度から「総社市社会福祉法人社会貢献活動推進協議会（ふくしネットそうじゃ）」を設置することを決定。
平成 29 年 7 月	総社市社会福祉法人社会貢献活動推進協議会（ふくしネットそうじゃ）設立総会の開催	・社会福祉法人が果たす役割と、連携し取り組むことのメリット・意義を確認し今後の方向性を確認。

出典) 総社市社会福祉協議会提供資料

協議会には、加入法人（19 法人）で構成される「総会」と会長（1 人）、副会長（2 人）、幹事（若干名）、監査（2 人）で構成される「役員会」が設置されている。また、その下に「調査・研修部会」と「事業部会」があり、加入法人はどちらかの部会に所属することとなっている。事務局は総社市社協が担っている。

図表 53 ふくしネットそうじゃの組織図



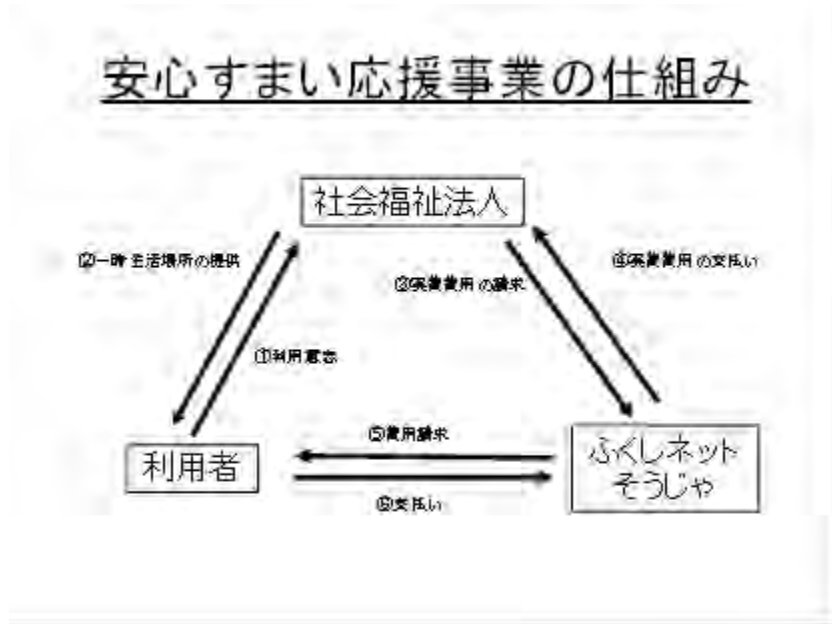
出典) 総社市社会福祉協議会提供資料

居住支援については、「ふくしネットそうじゃ」の事業の一つとして「安心すまい応援事業」を立ち上げ、DV などの緊急避難先や生活困窮者等の一時的な生活の場として受け入れを実施している。具体的な受け入れの場所は現在 3 か所で、市内の障害者支援施設（吉備路学園）を運営する法人が所有する生活訓練棟の部屋を訓練や実習生の受け入れがない期間に提供している。

2) 事業の実施体制

社協権利擁護センターに住まいに関する相談が寄せられ、「安心すまい応援事業」の活用が望ましいと判断した場合、「ふくしネットそうじゃ」を窓口として社会福祉法人と施設提供の期間等の調整をする。法人は利用者に場所を提供し、「ふくしネットそうじゃ」は利用者から費用を徴収して法人に支払いを行っている。

図表 54 安心すまい応援事業の実施体制



出典) 総社市社会福祉協議会提供資料

3) 事業の具体的内容

安心すまい応援事業の具体的な内容は以下の通りである。

図表 55 安心すまい応援事業の具体的内容

業務内容	派遣契約の解除による社宅の退去や賃貸住宅契約の退去事項に抵触し退去になった方等へ次の居住先の確定までの間、吉備路学園の生活訓練棟を一時生活場所として提供する。高齢者に限らず、障害者や生活困窮者の一時生活場所を確保するための取り組みである。
実施場所	吉備路学園（生活訓練棟） ※実習等で生活訓練棟利用中は受け入れ不可としている。
利用対象者	総社市在住の住民
受け入れ期間	原則2週間 ※利用者が自立するまでの期間としており、あくまでも目安である。
利用料金	<ul style="list-style-type: none"> 基本料金として1日1,000円（世帯） 食事代：朝食275円、昼食及び夕食：650円/1食 寝具クリーニング代：1,447円（ベッド使用しない場合は不要）
受け入れ実績	<ul style="list-style-type: none"> 受け入れ実績は年間4～5件程度である。 高齢者の受け入れ実績は、虐待の一時避難場所として利用した1件である。

出典) ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

4) 事業費

年間 50 万円程度で運営している。

事業費は、利用者からの利用料と、「ふくしネットそうじゃ」の会員法人からの会費・事業費（1 法人あたりの年間会費 1 万円、事業負担金 5000 円）で賄っている。また、岡山県社会福祉協議会から、社会福祉法人の貢献活動に対する助成金 10 万円／年を受けている。

5) 事業の成果

（多様な社会福祉法人とのつながりで視野が広がった）

19 もの社会福祉法人が会員となり、市内の福祉に関する多様な問題に皆で取り組むことで、仲を深めることができたとし、お互いに困ったときにも助け合うことができるとしている。

また、高齢者福祉だけでなく障害者福祉や子育て福祉など多様な視点で検討されることから、今まで見過ごしていた課題に気が付くことができるとしている。

（地域にも目を向けることで職員の視野も広がった）

吉備路学園での一時生活場所の受け入れを通じて、地域の中で様々な事情で生活に行き詰まっている方がいることに気が付くことができた。施設の利用者だけでなく地域にも目を向けるように、職員の視野も広がったとしている。

4.3.6 高齢者の居住支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ

居住支援については、所管課が不明確であるため、行政計画への位置づけはない。

4.3.7 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携

岡山県社会福祉協議会や岡山県居住支援協議会と随時連携している。

4.3.8 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたり工夫していること

（施設を有する社会福祉法人と社協の連携）

施設という社会資源を有し、多様な専門性を持ち合わせている社会福祉法人の強みと、地域住民と密着し、ネットワークを使命として、地域づくりと個別支援を一体的に推進する社協の強みを生かし、両者が連携することで効果的な居住支援の取り組みを進めている。

（総合的・ワンストップ対応ができる権利擁護センター）

地域包括支援センターや地域ケア会議など既存の仕組みを基本的に維持しつつ、「制度横断的に多問題重複ケースにも対応」できるよう、社協権利擁護センターがコントロールタワーのような形で機能する仕組みを構築している。

センターは、虐待対応、成年後見支援、犯罪被害者支援とともに、入居支援に取り組むこととなっており、入居支援委員会を立ち上げて、不動産業者向けの説明会や入居支援セミナー等を開催したり、民生委員をはじめとした生活支援・見守りにかかわる関係者のネットワークを構築したりしている。

4.3.9 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての課題

(受け入れ施設の確保)

現在、社会福祉法人から提供を受けているのは、法人が独自に所有する自立訓練棟1か所であり、実習生の宿泊等がない期間に限って利用可能である。居住支援の緊急一時受け入れは頻繁に発生するニーズではないが、いつ発生するか分からず、今後ニーズが拡大する可能性もあるため、複数施設を確保し、いつでも受け入れられる基盤を整えたい。しかし、国や県の補助金で建てられた施設や法定事業を実施している施設は用途制限があり空き部屋等を柔軟に活用しにくいいため、事業目的に照らして制限が緩和されることが望まれる。また、虐待対応等を視野に入れると、利用者の居住地から離れる必要があるため、市内に点在して施設を確保することも必要と考えている。

(法人間の温度差の解消、意識統一)

社会福祉法人が実施している事業種別、規模等から、人的、財政的な課題があり、公益的な取り組みに対する温度差がある。また、「制度の狭間」の問題への認識がずれていたり、生活困窮等の取り組みへの理解が十分でないところがあるため、意識統一を図る必要がある。

4.4 広島県廿日市市 ～NPO 法人ほっと吉和による泊まりの見守り、日常の困りごと支援～

4.4.1 自治体の基本情報

(1) 基本データ

人口	117,456 人	高齢化率	29.3%
世帯数	51,896 世帯	面積	489.42 km ²
高齢者数	65～74 歳	75 歳以上	
合計	18,004 人	16,422 人	

出典) 廿日市市提供資料

(2) 地域の特徴 (地域性、産業等)

廿日市市は、広島県の西部に位置し、大別して沿岸部の廿日市地域、大野地域、島しょ部の宮島地域、内陸部の佐伯地域、市北部の山間部の吉和地域の 5 地域から成っている。面積の約 86%が山林で占められており、広島湾沿岸から西中国山地に至る変化に富んだ拡がりをも有しており、自然環境に恵まれた市となっている。

吉和地域は、廿日市市の北部に位置し、標高 500m～1,300m の西中国山地の山あいであり、面積の 97%が山林となっている。吉和地域の西には広島県で 2 番目に高い冠山がそびえ、地域の中心を太田川の支流が流れている。

夏の朝晩は、涼しく過ごしやすいが、冬は寒く平均気温は氷点下 2～4 度を示す日も多い。また、日本最南の豪雪地ともいわれられており、降雪量は 10～30 センチ前後、多いときの積雪量は 60 センチ以上になることもある。

中国自動車道の吉和インターチェンジと吉和サービスエリアがあり、広島市からの車でアクセスしやすい場所となっている。

少子高齢化、人口減少が著しく、高齢化率は 49%を超えている過疎地となっている。

産業は、スキー場や美術館、宿泊施設、温泉といった観光業と、特産品のわさびをはじめとする農業がある。昭和 30 年頃までは林業が栄えていたが、その後衰退し農業を中心に発展した。

出典) 廿日市市提供資料

図表 56 廿日市市と吉和地域の位置



出典) 廿日市市ホームページ : <https://www.city.hatsukaichi.hiroshima.jp/site/citypromotion/23088.html>

廿日市市地域公共交通網形成計画 (平成 28 年 3 月) :

<https://www.city.hatsukaichi.hiroshima.jp/uploaded/attachment/11739.pdf>

(3) 介護・福祉サービスの概況

地域包括支援センターは、市内に 3 か所 (廿日市地域、佐伯・吉和地域、大野・宮島地域) 設置されており、それぞれ廿日市市、佐伯支所、大野支所内で運営している。

吉和地域では吉和福祉センター内で社会福祉法人が運営しているデイサービスが 1 か所あるのみとなっている。その他、訪問介護・訪問看護・福祉用具・訪問入浴などは、吉和地域以外に事業所を設置している事業者がサービス提供を行っている。ショートステイや入所施設はないため、車で 30 分程度かかる隣接地域の施設に依存している。

市の生活支援サービスとしては、配食サービス、見守りホットラインなどがある。

(4) 医療サービスの概況

医療機関は、市営の無床診療所 (診療科は内科、歯科のみ) があり、一昨年 (平成 29 年) から吉和福祉センターの敷地内に移転開設している。内科は、月曜日から金曜日 (水曜日は第 2・4 の午前のみ) 診療を行い、終末期医療にも対応している。歯科は、週 2 日 (木曜日・土曜日) の診療のみとなっている。

その他の診療科受診や入院が必要な場合は、車で 30 分~1 時間の佐伯地域や廿日市地域・広島市等へ行く必要がある。

(5) その他高齢者の地域生活を支える社会資源の概況 (交通、商業施設、金融機関等)

中国自動車道が吉和地域の東側を南北に通っており、中央付近に吉和インターチェンジが配置されている。

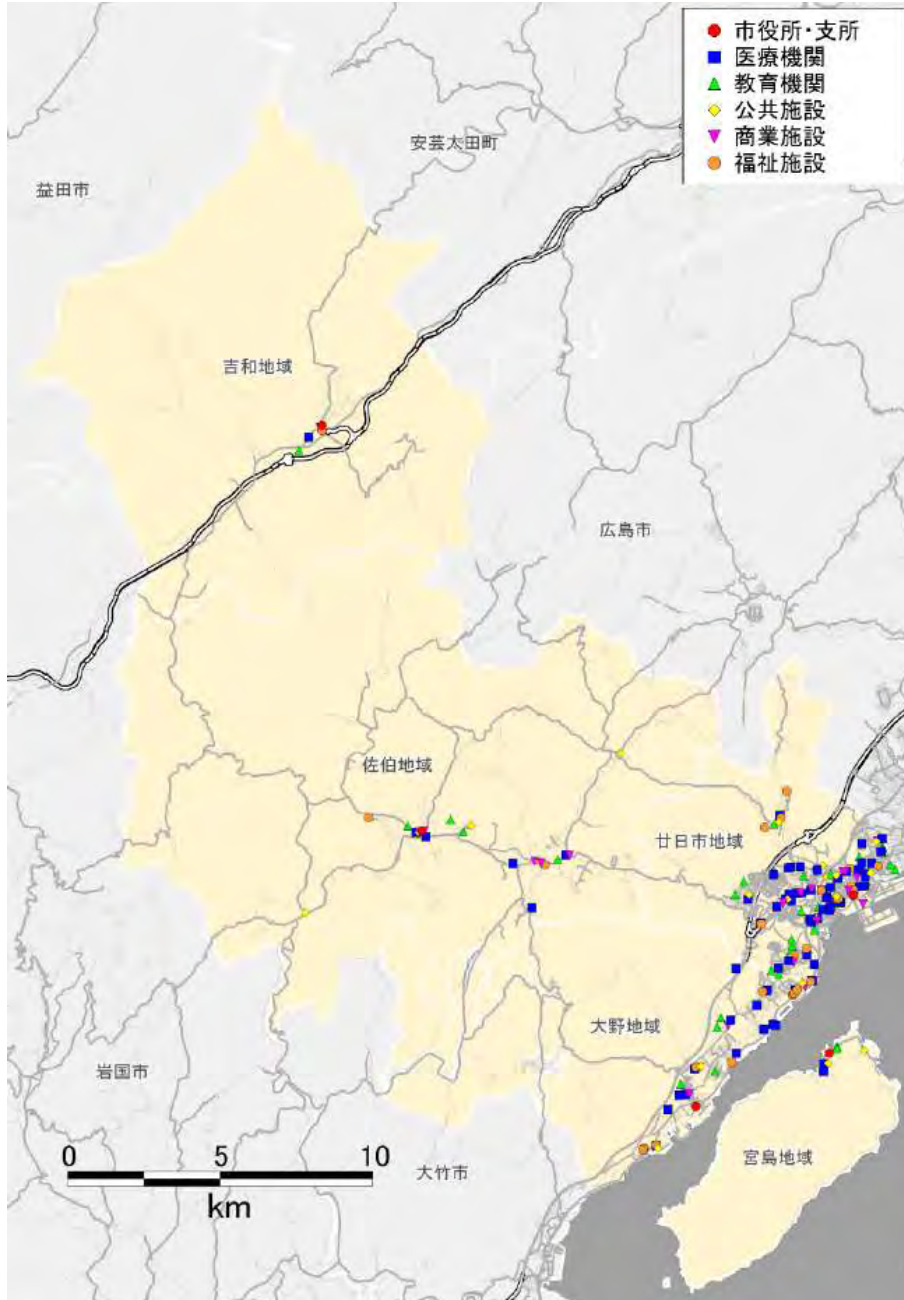
公共交通は、1 日 3 便運行していた広島電鉄バスが平成 31 年 1 月 27 日に撤退することになり、1 月 28 日からは、廿日市市による自主運行バス (17 人乗り) が吉和・佐伯地域間を 1 日 7 往復、土日は 5 往復運行している。また、吉和サービスエリアに停車する石見交通 (株) の高速バスが、広島駅新幹線口と益田市を結んでおり、1 日 6 往復運行している。さらに、吉和地域内で予約型のデマンドバスも運行されており、吉和診療所の通院等に利用されており、1 回 200 円で月曜日から土曜日まで 1 日 9 便運行している。

商業施設としては、吉和地域に 2 件程度あるが、食料品を取り扱う店舗は 1 件のみとなっており、買い物の際には市内の佐伯地域や沿岸部（南部）の市街地、広島市へ出る人が多い。金融機関は、農協と郵便局があるが、郵便局は郵政民営化により窓口のみ設置されている。

市営住宅は、若者世代を対象とした定住促進住宅が 10 棟と、単身者向け住宅が 4 棟設置されている。

出典) 廿日市市提供資料

図表 57 廿日市市の都市機能の集積



出典) 廿日市市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月）

<https://www.city.hatsukaichi.hiroshima.jp/uploaded/attachment/11739.pdf>

4.4.2 高齢者の居住支援にかかわる体制

(1) 行政の庁内体制

中山間地域の振興に関する施策を総合的かつ戦略的に実施するため、平成 29 年 4 月に中山間地域振興室を設置し、庁内の連携を図りながら各施策に取り組んでいる。

高齢者福祉については、福祉保健部高齢介護課が主管となり、吉和地域における施策は、吉和支所の「地域づくりグループ」と「市民福祉グループ」が携わり、高齢者や障害者支援などに取り組んでいる。

(2) 高齢者の居住支援のあり方、仕組みづくりについて検討する体制

廿日市市では第 2 層協議体を合併前の旧行政区 5 地域で区分することを定めている。吉和地域においては、平成 26 年 9 月に民生児童委員、老人クラブ、女性会、住民自治組織、事業所・団体などの地域住民により、なるべく長く吉和で暮らし続けるためにはどうすればよいかを考えていく「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」が立ち上がり、吉和地域の第 2 層協議体と位置づけている。現在、診療所医師、社会福祉協議会、吉和支所職員などがオブザーバーで参加することで行政と連携した地域づくりを進めている。

また、地域包括支援センターさいきが吉和地域を担当しているが、そのランチ（窓口）の機能を社会福祉法人佐伯さつき会よしわせせらぎ園が担い、高齢者支援に携わっている。

4.4.3 高齢者の居住支援に関わる取り組みを始めた経緯

吉和地域の人口減少は著しく、高齢化が進む中で、住民は病気や高齢のため生活が困難になると他の圏域の病院へ入院したり、特別養護老人ホーム、グループホーム等の施設に入所するしか手段がないとの思いは強く、これからの生活に対して不安はあったが、行政が取り組むべき課題との認識もあり、住民自ら具体的に考えることはなかった。

しかし、今後さらに高齢化と人口減少が進むことが予想され、1 人暮らしの高齢者等が最後まで住み慣れた吉和地域で生活するには限界がある。そのため、その限界を少しでも伸ばしていこうという思いから、地域住民の理解と協力はかせないと認識のもと、住み続けられる地域づくりについて協議が始まった。

また、第 5 期介護保険事業計画（平成 24 年度～平成 26 年度）において、小規模特別養護老人ホームを平成 26 年度に開所するよう計画し、事業者の公募を実施したが、事業者を確保することができなかった。

こうした状況から、平成 25 年度に延 100 人以上の地域住民が参加する話し合いの場を設け、平成 26 年度に「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」を発足し、検討を重ねていき、現在の高齢者福祉施設「ほっと吉和」の設置、その運営を住民で行うため NPO 法人ほっと吉和が発足するに至っている。

4.4.4 高齢者の居住支援ニーズの把握

市で住民アンケートを実施し、定住意向などについて調査を行っている。また、地域包括支援センターさいきが吉和地域に関する調査を実施している。

4.4.5 高齢者の居住支援の具体的な事業の内容

(1) NPO 法人ほっと吉和が運営する高齢者福祉施設

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

社会福祉協議会の会長が吉和地域の課題に強い関心を持ったこと、またこうした課題を地域住民に絶大な信頼を得ている吉和診療所の医師とも共有していたこと、市による住民アンケートから吉和地域への定住意向が強い結果が出たことなどをきっかけとして、平成 24 年 11 月、廿日市市吉和支所、市社会福祉協議会、市社会福祉協議会吉和事務所、吉和診療所医師により構成された「生涯住み続けられる環境づくり検討会」を開催した。

また、平成 25 年には吉和地域にいる 26 人の看護職や介護職などによる有資格者懇談会や地域住民が参加する福祉座談会を開催して多くの方の意見を集めるとともに、山口県防府市への視察も実施した。

その後、座談会を繰り返し行い、平成 26 年 2 月に「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」（任意団体）が結成され、同年 8 月には「泊まりの施設」の建設を市に要望することを決め、平成 27 年 3 月には第 6 期介護保険事業計画に盛り込まれるに至った。

平成 27 年 7 月には施設部会を設け、建設する建物の具体的な施設や設備について検討を始め、11 月には運営部会も設けられている。

平成 28 年には、任意団体のままでは補助金の獲得も難しいとのことから NPO 法人化に向けた検討も行われ、同年 9 月に定款等をまとめ、10 月に NPO 法人「ほっと吉和」設立総会を開催し、平成 29 年 2 月に法人設立登記が完了している。

高齢者福祉施設「ほっと吉和」の建物は、廿日市市吉和福祉センターの敷地内に、福祉センターを増設する形で、平成 28 年度に建設された。

図表 58 NPO 法人ほっと吉和の設立と高齢者福祉施設「ほっと吉和」の設置までの経緯

平成 24 年	11月	「生涯住み続けられる環境づくりの検討会」を開催（月1回） ・ 廿日市市役所吉和支所、市社会福祉協議会、市社会福祉協議会吉和事務所、吉和診療所医師により構成。 ・ 地域住民の「ダントツに高い地域愛着度」（市が実施したアンケート調査）を生かし、住民主体で実施する取り組みについての長期ビジョンを具体的に計画するために、座談会の意見など常に目標を共有し活動がぶれていかないように進めることを確認。
平成 25 年	2月	有資格者懇談会を開催 ・ 地域住民で看護職・介護職などの資格を有する人26人に声をかけ、11人の参加を得て実施。
	9月	第1回福祉座談会開催 ・ 参加者45人、うち地域住民は33人が参加。
	12月	第5期介護保険事業計画に地域密着型特別養護老人ホームの建設計画があり、防府市の小規模多機能ハウス、特別養護老人ホームなどを視察（参加者は29人）
平成 26 年	2月	第3回福祉座談会開催 ・ 参加者32人、うち地域住民は23人が参加。 ・ 「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」を結成。
	6月	第1回「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」を開催 ・ 会長、副会長の決定。
	8月	第2回「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」を開催 ・ 「泊まりの施設」の建設を市へ要望することを決める（誰もがいざというときに泊まれる施設とする考えで要望）。
平成 27 年	3月	第4回福祉座談会開催 ・ 第6期介護保険事業計画に「泊まりの施設」の建設を盛り込むことを報告。
	7月	「施設部会」を設け、施設の規模、内容、設備などについて協議（以後、3回実施）
	11月	第6回「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」を開催 ・ 「運営部会」を設けることを決定する。
平成 28 年	1月	第1回「運営部会」を開催 ・ 利用者、管理、運営、NPO法人などについて協議（以後、4回実施）。
	9月	NPO法人の定款等をまとめ決定する。
	10月	NPO法人ほっと吉和 設立総会開催（30人が出席） 県知事へ申請
	11月	第6回福祉座談会を開催し、これまでの経緯を説明
平成 29 年	1月	NPO法人ほっと吉和が設立認証される
	2月	広島法務局へ法人設立登記申請書を提出
	8月	高齢者福祉施設「ほっと吉和」を廿日市市吉和福祉センター内にて開所

出典) ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

2) 事業の実施体制

高齢者福祉施設「ほっと吉和」の事業運営は廿日市市から使用許可を受けた NPO 法人ほっと吉和が行い、市は運営事業費の補助などを通じて NPO 法人ほっと吉和の支援をしている。

「ほっと吉和」における高齢者見守り事業も NPO 法人ほっと吉和により運営されており、正会員 50 人のうち、17 人が見守り事業のスタッフとして従事している。見守りは 2 人体制とし、17 人が順に当番を担当することとし日ごとの見守り担当者を 1 年分決めているが、泊まりの予約がない日は見守りは行わない。見守りを実施した場合には 1 人 1 回あたり 5,000 円を謝礼として支払う。また、正会員とは別に電話での予約受付などを行う事務員を 1 人雇い運営している。

一方で、人材センター事業にも取り組んでおり、草刈りや農作業、電球の交換などの生活支援を行っている。正会員 50 人のうち 33 人が担当となっている。

3) 事業の具体的内容

(高齢者見守り事業の具体的内容)

業務内容	<p>【概要】 一人暮らし高齢者等が一時的に夜間の在宅生活が不安になったときに NPO 法人ほっと吉和が高齢者福祉施設（廿日市市吉和福祉センター内）で見守りをする事業である。</p> <p>【見守りの体制】 原則 2 人体制で、正会員 17 人（看護職やヘルパーなどの免許を取得している人が中心）が見守りが必要な日を順番に回す当番制で行う。</p> <p>【取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夕方 16 時頃に見守りの当番の人が自宅へ車で迎えに行く。 ・旅館業法や食品衛生法などの制約から、夕食は利用者と見守り担当が一緒に作ることにしている。 ・翌朝、朝食も一緒につくり食事をし、8 時 30 分に自宅へ送る。 ・送迎用の車両については、社会福祉協議会が所有する福祉車両（車椅子付属）を NPO 法人ほっと吉和が年会費を支払い利用している。燃料費は使った分を NPO 法人ほっと吉和が支払うことにしている。
実施場所	廿日市市吉和福祉センター内の高齢者福祉施設 (福祉センターとの間は、外へ出ずに行き来できる構造となっている)
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・吉和地域に住む高齢者 ・定員は 5 人までと定めている（2 人部屋×1、1 人部屋×3）。
受け入れ期間	施設の利用時間として、17 時から翌朝 8 時 30 分までとしている (16 時頃に車で自宅へ迎えに行く)。
利用料金	利用料 2,000 円 食事が必要な場合は、夕食代 400 円、朝食代 300 円が追加される (見守り当番には、1 回 1 人 5,000 円を支払っている)。

受け入れ実績	概ね週に2日程度は予約が入り稼働している。 定常的な利用者が2人ほどおり、それ以外にも利用する人がいる。開設当初はお試しでの利用もあった。
--------	--

出典) ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

4) 事業費

平成29年度事業費は以下の通りである。

図表 59 平成29年度事業費

収入	入会金	264,000 円 (正会員：入会金1人1,000円 年会費2,000円) (賛助会員：一口500円) ・個人会員603口 301,500円 ・法人会員132口 66,000円
	NPO立上寄付金	1,182,000 円
	市補助	2,107,733 円
	事業収益	2,456,614 円
	小計	6,377,847 円
支出		4,711,703 円
収支		1,666,144 円

出典) ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

図表 60 高齢者福祉施設「ほっと吉和」の建設事業費

平成27年度	実施設計	1,944,000 円
平成28年度	建設工事	27,380,000 円
平成29年度	建設工事	51,814,240 円
合計		81,138,240 円

出典) 高齢者福祉施設『ほっと吉和』視察資料 別紙3

5) 事業の成果

(地域住民が積極的に協議に参加したことで事業が実現した)

地域住民が危機感をもって積極的に協議に参加したことで、「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」が発足し、「泊まりのできる施設」の建設も実現し、「NPO法人ほっと吉和」の設立を通じて地域住民自ら事業運営を行うことができている。これが地域住民の安心した暮らしにつながっている。

また運営側の見守り担当者やスタッフも利用者との交流を通じ、自らの生きがいにつながっている。

(地域住民が安心できる場ができた)

高齢者福祉施設「ほっと吉和」ができたことで、「昨夜はよく眠れた」と言う利用者や、利用者の家族から「認知症の親を一人にできないので良かった」といった声を聞くことができている。

平成 30 年 4 月から 12 月の利用者は計 88 日運営し累計 207 人（1 日平均 2.5 人）という結果からみても、吉和地域の住民にとって安心して暮らせる場を確保することができたといえる。

4.4.6 高齢者の居住支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ

へき地医療の維持や福祉施設の整備について、第 6 次廿日市市総合計画（平成 28 年度～平成 37 年度）における「方向性 1.くらしを守る」の「重点施策 4.いつまでも住み続けられるまちをつくる」で位置づけられている。

4.4.7 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携

高齢者福祉施設の運営にあたり、事業の運営に関する指針作成時やほっと吉和での食品衛生法に関する対応などについて、広島県から支援、アドバイスを受けた。

4.4.8 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたり工夫していること

（高齢者福祉施設「ほっと吉和」の運営に関する指針や規定を作成）

市が「廿日市市吉和福祉センター内の高齢者福祉施設における高齢者見守り事業の運営に関する指針」を作成し、NPO 法人ほっと吉和でも「高齢者福祉施設「ほっと吉和」見守り事業運営規定」を作成している。しっかりとした運営方針を定めることで、日々の行動や迷ったときにも立ち返ることができるようにしている。

（同じ敷地内にある診療所医師との連携体制の構築）

廿日市市吉和福祉センター内にある診療所の医師は、NPO 法人ほっと吉和やケアマネージャーなどと連携体制を構築しており、ほっと吉和の予約状況や泊まる人の状態、デイサービスに通っているのかなど、利用者個人の状態を宿泊する前に把握している。また、場合によっては泊まりの利用者がある夜に、医師が自らの判断で診療所に泊まるなど、利用者にかあった時にもすぐに対応ができるように積極的に事業へ協力しており、地域住民から絶大な信頼を得ている。

（介護保険法や旅館業法、食品衛生法、消防法との関係に配慮した運営）

地域住民による運営で、要介護認定者でも認定されていない人も吉和地域に住んでいる高齢者が泊まることのできる施設にするために、介護保険法や旅館業法、食品衛生法などの法律上の調整をする際に工夫をしている。

図表 61 ほっと吉和の運営において法律上で工夫した主な点

介護保険法 老人福祉法	法の適用を受ける施設にすると看護職や介護職などの専門職の配置が必要になるなどの基準があるため、法の適用を受けない高齢者福祉施設として位置づけている。
旅館業法	旅館業法の営業許可を必要としないよう吉和地域の住民のみ利用ができる施設にしている。
食品衛生法	食事をつくり提供するの食品衛生法における営業行為に該当する。営業

	行為に該当する場合見守り担当者の資格要件や設備などに制約を受ける。そこで、利用者と見守り担当者が一緒に食事をつくって食べる運用とした。（食品衛生法上の営業行為には当たらない）
--	---

出典) ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

(利用者の送迎は、ほっと吉和の利用日の前後の日の予定に応じて臨機応変に対応)

利用者の中には、ほっと吉和だけでなく、次の日はデイサービスやショートステイと併用して利用している。例えば、ほっと吉和に泊まる前日にデイサービスやショートステイを利用している場合は、自宅ではなく施設に迎えに行き、直接ほっと吉和まで送っている。逆にほっと吉和に泊まり次の日にショートステイなどの施設に行く場合は、ほっと吉和から直接施設へ送るなど、移動について臨機応変に対応している。

4.4.9 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての課題

(移動支援に関する事業に新たに取り組むために検討を進めている)

現在、吉和地域で運行しているデマンドバスの運営を NPO 法人ほっと吉和が引き受けたいとの要望を市に提出している。ただし、吉和地域の住民は予約をするのが億劫などの意見が強く、デマンド型ではなく、以前も運行していた巡回バスの方が使いやすいとの意見がある。新たに移動支援を NPO 法人ほっと吉和で運営することになることを想定し、デマンドバスか巡回バスにするかを再度検討する必要がある。

(高齢者だけでなく誰でも泊まれる施設へと発展させていくために検討が必要)

検討段階から高齢者だけでなく障害者も含めて誰でも利用可能な施設をつくる、ということが本来の目的ではあったが、行政の担当課が異なることで施設を自由に使うことが難しくなるなどを理由に、現在は高齢者のみを対象としている。

将来的には、誰でも泊まれる施設にしていきたいとの思いはあり、市などと協議しながら発展させていきたい。また、泊まれる場のほかにも、昼間にお茶を飲みながら話ができるような交流・憩いの場にもしていきたい。

4.5 山口県 ～居住支援法人の生活支援の取り組み～

4.5.1 居住支援法人の基本情報

法人名	NPO 法人優喜会	有限会社フォーマックス
設立年	平成 15 年	平成 14 年
実施事業	高齢者福祉事業 防犯パトロール事業 障害福祉事業	医療・福祉コンサルティング事業 高齢者福祉事業 居宅サービス事業 障害福祉事業
活動圏域	周南市、光市、下松市を中心とした山口県東部	宇部市、山陽小野田市を中心とした山口県西部

4.5.2 高齢者の居住支援にかかわる体制

山口県では、平成 27 年 7 月に県居住支援協議会が設置され、（一社）山口県宅地建物取引業協会が事務局を担っている。構成団体は、不動産関係団体、居住支援団体である山口県社会福祉協議会、県内市町 13 市 6 町の住宅部局、福祉部局、県の住宅課、長寿社会課、障害者支援課等の関係各課である。

4.5.3 高齢者の居住支援に関わる取り組みを始めた経緯

フォーマックスは障害者の移動支援から出発して高齢・障害福祉サービス等を提供する事業所で、県西部を活動拠点にしていた。県東部への活動を展開するため、新たに優喜会を立ち上げ、両法人の代表が相手法人の副代表をつとめる形で連携して事業を展開している。

県内では、有料老人ホームに入居できない低所得者、要支援や障害のある人を受け入れる施設が不足しており、こうした人からの相談が日常的にあったため（月 3 件程度）、5、6 年前から法人独自にアパートを借り上げ、住居として提供していた。

平成 29 年 10 月に住宅セーフティネット法が改正され、居住支援を行う NPO 法人、株式会社、有限会社等を、賃貸住宅への入居に係る情報提供・相談、見守りなどの生活支援、登録住宅の入居者への家賃債務保証等の業務を行う居住支援法人として指定できる制度ができたため、法人独自でサービスを行うよりもより良いサービスを提供できるのではないかと考え、居住支援法人の指定を受けることにした。

4.5.4 高齢者の居住支援ニーズの把握

福祉サービスの長年の提供実績があり、地域の福祉関係者とネットワークがあるため、高齢者や障害者で住まい確保が難しい人の情報は比較的入手しやすい。現状、フォーマックスでは月に 3 件程度の相談の連絡が寄せられるが、事業を始めた頃は周囲に低所得者対応の施設がなかったことに加え、平成 27 年 4 月前までは生活困窮者自立支援制度がなかったため、今よりも数多くの相談が寄せられていた。地元の行政機関からの依頼もあり、身寄りのない生活困窮者や住宅の住み替えが発生した保証人のいない高齢者の相談を受けることもある。

4.5.5 高齢者の居住支援の具体的な事業の内容

(I) 居住支援法人の生活支援の取り組み

有限会社フォーマックスが県西部（宇部市）、NPO 法人優喜会が県東部（周南市、光市、下松市）で活動している。

1) 事業の具体的内容

（有料老人ホーム、セーフティネット住宅の運営）

生活保護受給者でも入居できる利用料が安価な有料老人ホーム（フォーマックス：定員 14 人、優喜会：定員 21 人）と、セーフティネット住宅として登録した自立型アパート（優喜会：定員 8 人）を運営している。

両法人は 15 年以上の福祉事業の実績と行政機関や福祉・医療機関との信頼関係があり、各所から困難事例の相談が寄せられるため、いずれも満床利用で待機者がいる。

（大家・不動産会社への居住支援制度の普及啓発）

大家や不動産会社で所有している賃貸住宅のセーフティネット住宅登録に関する説明や手続き支援を行っている。

県内に登録実績がなく、基本的な流れを把握するため、優喜会が自立型アパートを県内第一号として登録した。

（住宅確保要配慮者の入居後の見守り）

セーフティネット住宅や法人が借り上げたアパートの入居者について、朝晩に在宅状況を確認している。法人の拠点から離れたアパートの居住者は、事業所に来てもらったり、携帯電話での連絡で法人の見守り負荷を下げている。

急な体調変化による診察の手配や通院介助を行ったり、入院時の必要なものや荷物の手配、管理、洗濯等のサービス、週 1 回程度の買い物サポートを行っている。

（住宅確保要配慮者の入居トラブルに関する相談対応）

入居者のトラブル解決にあたっては、ケアマネージャーや相談支援専門員との連携に加え、金銭取り立てや家族間トラブル等については顧問弁護士を通じての相談を実施したり、障害者や生活保護受給者の自立を促すための就労支援コーディネーターも行っている。

2) 事業費

平成 30 年度が初年度のため、未定である。

3) 事業の成果

セーフティネット改正法施行後、山口県内にセーフティネット住宅の登録が 1 件もなかったため、優喜会が平成 30 年 10 月に 8 戸登録した。1 戸につき家賃 28,000 円で貸し出し、現在は満室であり、大家への登録勧奨に活用できる実績となっている。

4.5.6 高齢者の居住支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ

現時点で、県や2法人が活動する市において、居住支援法人の活動について明確に位置づけられた行政計画はない。

4.5.7 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携

県の住宅課とは居住支援法人としての活動を進めるうえで随時連携しており、中国地方整備局とも活動に関する情報共有を行っている。ただ、それ以外の部局とは具体的な連携は行っていない。

県では、平成30年度に山口市、岩国市で居住支援協議会の立ち上げ支援を進めているが、2法人の活動市域とは重なっていないため、市町行政との居住支援法人としての連携は難しい（2法人の活動市域の行政とは福祉サービス事業所として日常的に連携している）。

4.5.8 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたり工夫していること

（県の住宅部局への業務説明）

県の住宅部局担当者は、入居後の見守り支援の大変さ、人材確保の大変さのイメージが持ちにくかった。このため、介護保険の訪問介護の単価やサービス内容を例に、事業として持続可能性を担保するために必要な人材、コスト等について説明し、理解を得るよう努めた。特に、居住支援法人が、介護保険では対応できない短時間の見守り、公的サービスの隙間を埋める支援（近隣トラブルを惹起しやすいゴミ出し、火の元の確認、服薬確認等）を行うことで切れ目ないきめ細やかな支援が可能になることの重要性を説明した。

（民間ネットワークを活用した不動産業者との連携）

法人代表が有する異業種経営者とのネットワークを活用し、不動産業者を紹介してもらい、住宅セーフティネット制度の説明をしたうえで、住宅登録できる物件や大家の紹介を依頼し、不動産業界のネットワークを構築している。行政に不動産紹介を頼んでも宅地建物取引業協会の紹介にとどまるため、民間のネットワークを広げるようにしている。

4.5.9 高齢者の居住支援に関わる取り組みにあたっての課題

（市町村の意識向上）

住宅確保要配慮者は多岐にわたり、市町村のどの部署が窓口となるか明確になっていないため、居住支援について連携の相談ができない。市町村担当者の住宅セーフティネット制度への理解や居住支援への取り組み意識の向上が必要である。

（居住支援法人の活動に関する情報不足）

社会的ニーズがあると考え居住支援法人の指定を受けたものの、どのような活動を求められているのか不明確である。国・県が求める居住支援法人の活動イメージを持ち、必要に応じた改善を行うため、全国の居住支援法人の動向や取り組み事例紹介等をしてもらいたい。

(不動産業者、大家へのインセンティブ付与)

現在の住宅セーフティネット制度の家賃補助や改修費補助には、様々な条件が課されているため、不動産業者、大家にとって活用メリットが感じられない。

家賃補助について、1件あたりの金額を減らしても対象者を拡大したり、セーフティネット住宅登録の条件(改修工事の負担割合、改修工事の補助金を受けた場合の転用制限期間等)を緩和し、メリットが実感できる仕組みに改善した方がよい。また、その仕組みについて直観的に理解してもらいやすいコンテンツで情報提供することが期待される。

4.6 鳥取県大山町 ～町内全域を対象とした自治体有償運送「スマイル大山号」～

4.6.1 自治体の基本情報

(1) 基本データ

人口	16,348 人	高齢化率	38.5%
世帯数	5,727 世帯	面積	189.83 km ²
高齢者数	65～74 歳		75 歳以上
合計	2,921 人		3,379 人

出典) 大山町提供資料 (平成 30 年 12 月 31 日現在)

(2) 地域の特徴 (地域性、産業等)

大山町は、鳥取県の西部に位置し、東は琴浦町、西に米子市と伯耆町、南に江府町と接し、北は日本海に面している。また、中国地方最高峰の大山が町の南にそびえている。

町の北部は大山の裾野が日本海に向かってゆるやかに傾斜が広がっており、南部は山地が広がり、地形の変化に富んだまちとなっている。

産業としては、第3次産業従事者に次いで農林水産業従事者が多く、大山町は西日本を代表するブロッコリーの産地であるほか、芝、梨の出荷も多い。また、肉牛は全国肉質1位を獲得する大山黒牛やブランド鳥の大山どり、さくら卵など畜産業も盛ん。さらに、水産業はワカメ、ウニ、アワビを始め沿岸漁業の水揚げも豊富である。

少子高齢化が進んでいるが、関西圏を始め移住者も増え始めているほか、大山口駅周辺では宅地開発が進み、米子市等へのベッドタウン化も進んでいる。また、フランスや南アフリカなどの外国人が生活のしやすさや自然環境の良さなどを理由に移住してきたケースもみられる。

風光明媚で自然災害が少なく、高齢者に優しいまちである。

出典) 大山町提供資料

図表 62 大山町の位置



出典) ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

(3) 介護・福祉サービスの概況

地域包括支援センターは、「大山町保健福祉センターなわ」内に1か所配置されており、大山町福祉介護課が運営している。

なお、町内の主な介護・福祉施設・事業所数は以下の通りである。地区別で見ると、大山地区に施設が集中しており、中山地区では施設数が少なくなっている。

図表 63 大山町内の主な介護・福祉サービス施設・事業所数

区分	件数			
	大山地区	名和地区	中山地区	大山町全体
訪問介護	2	2	1	5
通所介護	3	2	1	6
短期入所生活介護（ショートステイ）	1	1	0	2
特定施設入居者生活介護（養護老人ホーム）	0	0	0	0
認知症対応型共同生活介護（グループホーム）	1	0	1	2
介護老人福祉施設（特別養護老人ホーム）	2	1	0	3

出典）「大山町内介護保険サービス提供事業者」をもとに三菱総合研究所作成

(4) 医療サービスの概況

町内には医療機関が12か所ある。診療所3か所（名和・大山・大山口）、菅医院、キマチ・リハビリテーション医院（入院）、小谷医院（入院）、佐々木医院（入院）、そのほかに歯科医が5か所となっている。

住民は、かかりつけ医としては町内医療機関のほか近隣市町村の医療機関に、急性期の入院等については米子市の総合病院、回復期～慢性期の入院等については、町内医療機関のほか近隣市町村の医療機関を活用している。

(5) その他高齢者の地域生活を支える社会資源の概況（交通、商業施設、金融機関等）

大山町は、旧町エリアごとに資源が集積されている。旧大山町地域（西部～南部）では大山口駅がJRと路線バスの結節点となるほか、同駅付近に飲食店、金融機関、JA、行政機関、理髪店、スーパーマーケット等が集積する。佐摩地区には、JA、食料品店、理髪店、郵便局が集積されている。観光地となっている大山寺地区は、飲食店、郵便局等の集積がある。このほか旧大山町地域内に飲食店が散在する。

旧名和町地域（北部）では、御来屋地区の東寄りに飲食店、金融機関、郵便局、JA、行政機関、理髪店、スーパーマーケット、ホームセンター、ガソリンスタンドが集積している。

旧中山町地域（東部）は、赤坂地区に金融機関、JA、行政機関、スーパーマーケット等が集積するほか、国道9号線沿いに飲食店、郵便局等が散在している。

交通機関としては、旧大山町地域に3方面の路線バス、旧名和地区・旧中山地区西端に国道9号線を走る路線バスが1方面ある。町内沿岸部を東西にJRが貫通している。

こうした公共交通に加えて、町内全域を区域運行するデマンドバスのスマイル大山号が運行している。なお、スマイル大山号において設定しているエリアは、旧町エリアごとに区

分されている。

出典) 大山町提供資料

図表 64 町内の施設分布



出典) 大山町ホームページ: <https://www.daisen.jp/p/1/11/2/>

図表 65 大山町内の交通機関 (平成 30 年 12 月 10 日現在)

種別	対象地域	対象者	保有車両数	運営主体	利用方法	備考	
1	スマイル大山号 (デマンド)	町内全域	一般	5	大山町	デマンド	登録制 日興タクシーに委託
2	スクールバス	町内全域	小中学生	11	大山町	随時	
3	日交バス	9号線沿・ 観光道路・佐摩 線等沿	一般	-	日本交通	随時	
4	日興タクシー	町内全域	一般	4	日興タクシー	デマンド	
5	JR	町内全域	一般	-	JR 西日本	随時	
6	外出支援 (介護 予防・地域支 合事業)	町内全域	要介護 者・障害 者等	6	大山町	デマンド	社協委託

種別		対象地域	対象者	保有 車両数	運営 主体	利用方法	備考
7	介護タクシー	町内全域	要介護者・障害者等	-	介護タクシーなわ	デマンド	民間

出典) 大山町提供資料

4.6.2 高齢者の移動支援にかかわる体制

(1) 行政の庁内体制

町全体に関するモビリティ確保の施策については企画課が主管している。大山町の公共交通として、①誰でも利用可能なデマンド型交通、日交バス、JR、タクシー、②身体状況に応じて利用できる「外出支援サービス事業」、③身体状況に応じた移動助成「タクシー助成制度」の3種類の事業・制度を運用しており、利用者の身体状況に応じて適した交通手段を利用できるように、福祉介護課と必要に応じて連携している。

具体的には、「スマイル大山号」の乗降ポイントを修正する際に、福祉介護課が介護の現場や民生委員からあがって来た意見・提案を受け付け、企画課と協議を行った。また、利用者の心身状況を踏まえて、福祉介護課と企画課が外出支援サービス事業とスマイル大山号どちらの利用が適切か協議したうえで利用者に助言した実績がある。

(2) 高齢者の移動支援のあり方、仕組みづくりについて検討する体制

町内における公共交通のあり方等の検討は、企画課が主管する大山町地域公共交通会議が総合的な検討を行う。公共交通を補完する各種助成制度等については、それぞれの趣旨に応じて所管課が担当することとしている。

町の管轄を超える広域の公共交通のあり方については鳥取県主催の協議会に大山町企画課が参画し、また、福祉有償運送に関しては県西部地域の市町村が広域的に設置する運営協議会に大山町福祉介護課が参画することで、検討を行っている。

なお、大山町では国の補助金を活用した地域公共交通連携計画を策定していないが、大山町では独自でアンケート調査などの分析を行い、交通体系の見直しを行っている。

さらに、外出支援サービス事業（福祉有償運送）については、鳥取県と連携した鳥取県西部地域福祉輸送特区（セダン特区）を取得し、介護車両ではないセダンタイプの車両を用いた要介護者の輸送が可能となっている。

4.6.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯

大山町は、大山を頂点として日本海へ向けてなだらかに広がる扇状地的な地勢となっている。集落の多くは海岸部付近に集中しているが、大山町の特徴的な地勢により、町内全域に小規模な集落が散在している。

従来の公共交通体制では、こうした散在する集落への交通サービスが届かなくなったほか、集落が集積する海岸部においても公共交通の本数が少なくなり、公共交通空白地が広がってきた。少子高齢化の進行も進んでおり、利便性に劣る巡回バスのみでは、どうしても車に頼らざるを得ない高齢者を始めとする交通弱者の移動ニーズを充足させることができない

い状況が顕在化し始めた。

このため、安心・安全、そして安定して、可能な限り地域で暮らし続けることができるよう、町内のどこに住んでいても必要最低限の移動を行政が保障するため、平成 21 年 11 月に公共交通の見直しに着手し、平成 24 年 4 月にスマイル大山号という町内全域を網羅するデマンドバスを新たに開始することとなった。

4.6.4 高齢者の移動支援ニーズの把握

平成 22 年の検討時期には、町内全世帯を対象とした調査を通じて、生活に最低限度必要な目的地を選定し、また、乗降ポイントとして設定する場所を地域よりあげてもらい、デマンドバス導入の計画を策定したうえでパブリックコメントを実施し事業を開始している。また、高齢者の自宅から集落の乗降ポイントまでの身近な移動を、所謂老人車を用いて支援が行えないか、平成 24 年度に高齢者の移動に係る実態調査を鳥取大学と連携し実施している。

現在も、スマイル大山号の利用者や運行委託事業者（タクシー事業者）から随時ニーズ、意見を把握している。その他、大山町内の 7 つの地域自主組織（3 つは立ち上げ準備中で、計 10 組織となる予定）や関係機関を通じて寄せられる意見を参考にしている。

4.6.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容

(1) 自家用車を用いた有償運送による（利用者から運送の対価を得て実施する）「スマイル大山号」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

町内において少子高齢化が進むとともに公共交通空白地が広がり、従来の巡回バスのみでは交通弱者の移動ニーズを充足させることが困難な状況が顕在化した。そのため、安心・安全、そして安定して、可能な限り地域で暮らし続けることができるよう、町内のどこに住んでいても必要最低限の移動を行政が保障するため、平成 21 年 11 月に公共交通の見直しに着手し、平成 24 年 4 月にスマイル大山号という町内全域を網羅するデマンドバスを新たに開始することとなった。

図表 66 「スマイル大山号」開始までの経緯

平成 21 年	11 月	「新公共交通のあり方」取り組みの開始
平成 22 年	5 月	交通会議委員増員、検討強化・全世帯アンケートの実施
	11 月	アンケート結果に基づく区域運行の予約型交通を中心とした見直し事務局案の決定
	12 月	交通会議法定協議会化、見直し事務局案は制度上の問題により国から再考要請を受ける
平成 23 年	3 月	交通会議で見直し 2 案（路線予約型中心の見直し 1 案（現制度で実現可）、区域運行の予約型交通中心の見直し 2 案（特区制度利用）決定
	4 月	1 案について住民意見を募集
	7 月	2 案は特区に提案

	8月	国より2案が可との見解が得られ、交通会議で2案の採用を確認
	12月	交通会議で2案をもとにした町全域を区域運行する予約型交通を中心とした新見直し案を決定
平成24年	1月	住民意見を募集
	2月	交通会議で住民意見に基づく修正案を決定
	4月	スマイル大山号（予約型交通）開始

2) 事業の実施体制

企画課が主管となり乗降ポイントの修正や問い合わせの対応、その他スマイル大山号に関わることについて担っている。また、福祉介護課にあがってきたケアマネージャーやヘルパーなどからの意見について、常に共有できる体制が整っている。

利用者が予約する予約センター及び実際の運行はタクシー事業者へ委託している。

3) 事業の具体的内容

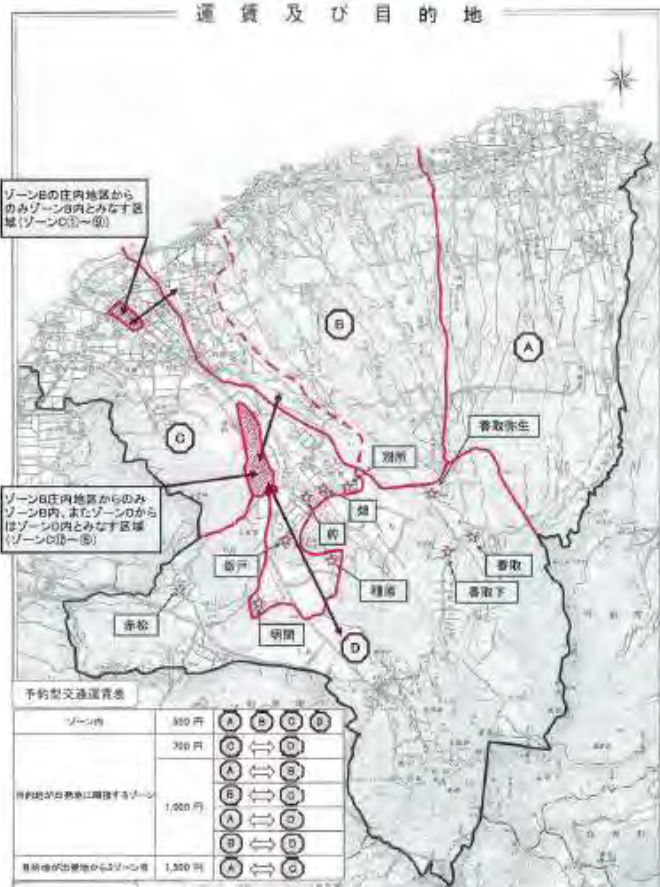
スマイル大山号の事業の具体的内容は以下の通りである。

図表 67 スマイル大山号の概要

運行形態	町内全域を対象とした市町村運営による予約型有償運送
実施主体	大山町
運行事業者・運転手	タクシー事業者へ委託
車両	車両タイプ：輸送量及び乗降性、乗車性からセダン型普通自動車を採用。また、運行に係るランニングコストの圧縮、環境負荷の低減にも貢献することも目指しており、電気自動車を中心に導入している。 台数：5台（行政で所有）
利用対象者	町内全域の一般住民のうち、企画課、各支所総合窓口室、保健福祉センターなどで事前登録申請及び手続を完了した者
運行範囲	大山町全域 ただし、基本的に自宅のある集落と町で定めた目的地間の移動以外（例えば集落と集落の間の移動）は、タクシー事業者を圧迫させるため利用できないこととしている。
運行時間・曜日	【集落発】7時、8時、9時、10時、11時、13時、14時 【目的地発】9時30分、10時30分、11時30分、12時30分、15時30分、16時30分、17時30分、18時30分 ※日・祝日、12月31日～1月3日は運休 ※各時間に5台が運行するため、最大で毎時20人が利用可能 ※予約状況に応じて各ゾーンの割当を作成
利用料金	町内をA,B,C,Dの4つのゾーンに分割して料金を変動。 ・各ゾーン内での利用の場合：500円/回 ・AからBなど2ゾーンを移動する場合：1,000円/回 ・AからCなど3ゾーンを移動する場合：1,500円/回

利用方法	<p>①事前に「利用登録」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企画課、各支所総合窓口室、保健福祉センターなどで手続き可能 ・家族の代理記入でも可能 <p>②予約センターに電話で利用予約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行きの予約と同時に帰りの便の予約も可能 <p>③予約センターから連絡のあった出発時間、乗降場所で待機</p> <p>④スマイル大山号が迎えに行き乗り合いで目的地へ送迎</p> <p>⑤行きの利用と同様に利用予約を行う</p> <p>(乗降場所・乗降場所の決め方)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所は、各ゾーンで決められており、主に駅や医療・福祉機関、行政機関、スーパーマーケット、公民館、郵便局といった日常生活に必要な場所を設定している。中にはゲートボール場を設定しているゾーンもみられる。 ・Aゾーンは25か所、Bゾーンは26か所、Cゾーンは28か所、Dゾーンは1か所定めている。 ・最もよい乗降場所を集落や住民で検討し、町が報告を受け要望に応じて修正をする。
-------------	---

図表 68 「スマイル大山号」の運行範囲及び利用料金



Aゾーン	①中山口駅 ②色々木通駅 ③江戸原南科医局 ④延木倉科医局 ⑤平塚医局 ⑥投機中山支所 ⑦馬場中山出張所 ⑧ア中山広場 ⑨丸倉中山店 ⑩下市駅前 ⑪合徳中山 ⑫下市郵便局 ⑬下市入口バス停 ⑭中山郵便局 ⑮舟橋橋立 ⑯野の花薬局 ⑰中山公民館 ⑱新藤原本館 ⑲中山図書館 ⑳中山ふれあいセンター ㉑ふるさとフォーラム内ゲートホール場 ㉒福祉センターなごやま ㉓中山トレッセン ㉔はまなす ㉕賑だまりの駅なごやま
Bゾーン	①新中野駅 ②新中野駅前 ③鳥居名花売店 ④合徳名物売店 ⑤明石南科医局 ⑥国谷南科医局 ⑦名取医局 ⑧投機本庁 ⑨お谷薬局 ⑩Aコープ名物店 ⑪キマチリハビリテーション医局 ⑫いなほ薬局 ⑬新藤原内支所 ⑭名取駅前 ⑮名取駅前 ⑯児童福祉センター ⑰名取公民館 ⑱人権学習センター ⑲山崎荘 ⑳名取トレッセン ㉑お納箱 ㉒ふ・ソラリオン名取 ㉓玉置園 ㉔ケアハウスかすき ㉕サンライズ名取 ㉖林本村
Cゾーン	①大山山頂 ②湯殿山山口売店 ③大山山頂売店 ④小山の科医局 ⑤合徳山山頂売店 ⑥大山山頂手帳売店 ⑦合徳山山頂売店 ⑧Hマート ⑨湯殿山山頂 ⑩曹洞院 ⑪おきばんだ遊歩公園（米子峠江原田バスどんぐりコロコロ接触地） ⑫大山山頂売店 ⑬アコープ大山山頂 ⑭白岩バスを乗りバス停 ⑮湯殿山山頂売店 ⑯大山山頂売店 ⑰高麗郵便局 ⑱大山山頂売店 ⑲大山山頂売店 ⑳高麗コミュニティセンター ㉑大山山頂売店大山山頂 ㉒甲高ふれあい文化センター ㉓新藤原福祉センターだいせん ㉔仁王堂公園 ㉕大山やすらぎの館 ㉖大山やすらぎの集まりあ前 ㉗おきばんだの集 ㉘おきばんだの集りところこ
Dゾーン	①大山山頂売店

出典）広報だいせん（平成24年3月号）：<https://www.daisen.jp/p/1/17/1/7/17/>

4) 事業費

平成31年当初の事業費は50,284千円である。

5) 事業の成果

町内から交通空白地域を解消することができ、必要最低限度の生活が大山町内で維持できるための移動の機会を低廉に確保することができた。

1,000人以上が利用登録し、平成29年度の利用者数は6,670人となっている。

(2) 自家用車を用いた有償運送による（利用者から運送の対価を得て実施する）「外出支援サービス」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

社会福祉協議会が主管となって行っていた事業を、平成22年（市町村合併した時）より市町村運営有償運送として事業を実施することとなった。

2) 事業の実施体制

主管は福祉介護課となり、運行業務は社会福祉協議会へ委託している。

3) 事業の具体的内容

外出支援サービスの事業の具体的内容は以下の通りである。

図表 69 外出支援サービスの概要

運行形態	要介護認定のある方や障害者等で、単独での移動が困難な者を対象に福祉車両で利用者の居宅と医療機関との間を送迎する。
実施主体	大山町
運転事業者・運転手	7人（行政職員が兼務している人がほとんど）

車両	6台（回転シート3台、車椅子車：3台）																								
利用対象者	町内に住所を有する在宅生活者で、次のいずれかに該当する者。 (1) 介護保険法（平成9年法律第123号）に規定する要介護認定者であって、単独での移動が困難であると認められ、かつ、単独で一般の交通機関を利用することが困難な者。 (2) 身体障害者福祉法（平成24年法律第283号）による身体障害者1級・2級（その他下肢機能障害については3級、4級を含む）、精神障害、知的障害等により、単独での移動が困難であると認められ、かつ、単独で一般の交通機関を利用することが困難な者。 (3) 経済的な困窮者（町民税非課税世帯）で、介護保険の要介護認定者ではないが、下肢が不自由なため自宅から「スマイル大山号」の乗降場所まで歩いて出ることができず「スマイル大山号」が利用できないと判断される者。 ※「タクシー助成制度」に利用登録している人は外出支援の登録をすることはできないものとしている。																								
運行範囲	大山町全域																								
運行時間・曜日	8：30～17：00（土・日、年末年始以外）																								
利用料金	距離に応じた利用料を設定 <table border="1"> <tr> <td>0～5km未満</td> <td>300円</td> <td>30～35km未満</td> <td>1,300円</td> </tr> <tr> <td>5～10km未満</td> <td>400円</td> <td>35～40km未満</td> <td>1,500円</td> </tr> <tr> <td>10～15km未満</td> <td>600円</td> <td>40～45km未満</td> <td>1,600円</td> </tr> <tr> <td>15～20km未満</td> <td>800円</td> <td>45～50km未満</td> <td>1,800円</td> </tr> <tr> <td>20～25km未満</td> <td>1,000円</td> <td>50～55km未満</td> <td>2,000円</td> </tr> <tr> <td>25～30km未満</td> <td>1,100円</td> <td>55～60km未満</td> <td>2,200円</td> </tr> </table> ※複数乗車（人工透析の通院のみ）の場合は片道300円	0～5km未満	300円	30～35km未満	1,300円	5～10km未満	400円	35～40km未満	1,500円	10～15km未満	600円	40～45km未満	1,600円	15～20km未満	800円	45～50km未満	1,800円	20～25km未満	1,000円	50～55km未満	2,000円	25～30km未満	1,100円	55～60km未満	2,200円
0～5km未満	300円	30～35km未満	1,300円																						
5～10km未満	400円	35～40km未満	1,500円																						
10～15km未満	600円	40～45km未満	1,600円																						
15～20km未満	800円	45～50km未満	1,800円																						
20～25km未満	1,000円	50～55km未満	2,000円																						
25～30km未満	1,100円	55～60km未満	2,200円																						
利用方法	利用したい日の1週間前までに予約 【利用制限】 週1回まで（人工透析のための通院は週3回を限度とする）																								

4) 事業費

平成30年度当初予算額は8,533千円である。

5) 事業の成果

平成29年度の利用実績は、利用登録者数85人、年間延利用者422人である。

(3) 運賃助成や運賃の低廉化にかかる「タクシー助成制度」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

平成24年以前は、「福祉タクシー事業」という名称で「高齢者の方や障がいのある方を対象に、住み慣れた地域社会で自立した生活が送れるよう支援する」ことを目的とした事業で、対象者がタクシーを利用したときに、料金の3分の2を補助するものとなっていた。

平成24年4月以降、「タクシー助成制度」に変更し、住民の交通をデマンドバスを含む公共交通機関を基本とし、これに(2)で紹介した「外出支援サービス事業」を加えた仕組み

みに変更し、「タクシー助成制度」はこれらを補完するものという位置づけとして再構築することとなった。

平成 30 年度には、制度改正を行い、これまで助成対象ではなかった部分も緩和するなど、その時の状況に応じて制度の見直しは行われている。

2) 事業の実施体制

主管は福祉介護課としている。

3) 事業の具体的内容

タクシー助成制度の事業の具体的内容は以下の通りである。

図表 70 タクシー助成制度の概要

運行範囲	町内は利用制限なし。町外は、医療機関の受診に限るものとしている。
実施主体	福祉介護課
運行事業者・運転手	タクシー事業者
利用対象者	町内に住み、一般の交通機関の利用が困難な方で、次のいずれかに該当する方。 ①高齢者のみの世帯、又はこれに準ずる世帯構成であると認められる世帯に属し、かつ次のいずれかに該当する人 ア) 65 歳以上の方 イ) 60 歳以上の方で、下肢が不自由な方 ②障害者のみの世帯、又はこれに準ずる世帯構成であると認められる世帯に属し、かつ次のいずれかに該当する人 ア) 身体障害者手帳をお持ちの方で、手帳の総合等級が 1 級又は 2 級（下肢機能障害 3 級又は 4 級を含む）である方 イ) 療育手帳をお持ちの方 ウ) 精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方
運行範囲	大山町全域
運行時間・曜日	特に指定はない。
利用料金	・平成 24 年当初は、町内外にかかわらず、タクシー代金が 1,000 円を超過する部分の 2 分の 1（1,000 円以下の場合は助成なし）としていた。 ・現在は、タクシー料金の 2 分の 1 を助成（利用料金が 1,000 円未満の場合は、利用料金から 500 円を差し引いた額を助成）する仕組みとなっている。
利用方法	【利用制限】 週 1 回まで(そのうち医療機関以外の目的地への利用は月 2 回まで) 「外出支援サービス事業」との併用はできないものとしている。

4) 事業費

平成 30 年度当初予算額は 2,437 千円である。

5) 事業の成果

平成 29 年度の利用実績は、利用登録者数 188 人、年間延利用者 667 人である。

4.6.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ

大山町総合計画の基本計画「生活環境 1.安心安全を感じる暮らしのために」の中にデマンドバスについて位置づけている。

また、電気自動車を導入している点については、町総合計画の基本計画「環境整備 2.人にも自然にもやさしいまちを実現するために」と関連させている。

4.6.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携

公共交通の見直しを行った平成 23 年度においては、運輸局と積極的に相談をするとともに、内閣府とも連携し実現に至った。

現在は、再度、公共交通の見直しを計画しており、鳥取県や大学関係者と協力しながら、内閣府や国土交通省などの関係機関と連携した新たな事業に取り組もうとしている。この一環として国や県と連携を図るにあたり、市町村における試行的な取り組みや予備調査に容易に取り組めるような予算措置、大学教員や運輸局の管理職など政策判断ができる人材・専門家の市町村への派遣・現地での共同検討等を要望している。

4.6.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること

（利用者のニーズや状況に応じた制度改正）

スマイル大山号を導入時、「福祉タクシー事業」として、タクシー利用者に対して料金の 3 分の 2 を補助していたが、利用の多くはワンメーターの近距離利用者であり収益につながらないという声がタクシー事業者から出てきた。そのため、スマイル大山号の導入に合わせて、「福祉タクシー事業」を「タクシー助成制度」に変更し、65 歳以上の高齢者などがタクシーを利用する際、料金が 1,000 円以上となった場合のみ料金の 2 分の 1 を助成するという制度に変更し、近距離のタクシー利用者をスマイル大山号の利用へ誘導する工夫をした。

しかし、現在はタクシーのニーズ自体が減ってきており、タクシー事業者からは顧客確保のために 1,000 円未満の利用者も助成対象にしたいとの声が出てきており、タクシー助成制度の再見直しを行っている。

交通施策を所管する企画課とタクシー助成制度を所管する福祉介護課の連携体制が構築できているため、町の状況やニーズの変化に応じて、タクシー事業者とスマイル大山号が共存できるような随時の制度見直しが可能である。

（大学等の専門家との連携）

交通環境の見直しや利便向上、諸支援については、住民などからあげられる意見への対応に加え、将来を見据えたものとなるように、大学などの専門家との意見交換ができる場を設けている。

（町全体を区域運送するという形で運輸局からの登録許可を獲得）

スマイル大山号の計画段階の頃は、大山町としては町全体に定時区域運行するデマンド

型交通を導入しようとしたが、ほかに先行事例もなく、運輸局からも良い回答が得られず試行錯誤を繰り返した。

町全体を対象とするデマンド交通で運輸局から登録許可を得るために、申請上では各ゾーンに「駅から役場まで」といった便宜上の基軸路線設定をしている。起点を出発して迂回して利用者のところを回り目的地へ輸送し、その後は回送として路線に戻るが、回送する便は運休するという形にすることで、町全体をデマンド交通とする現在のシステムとなった。

（電気自動車を導入し快適に運行）

平成 24 年のスマイル大山号導入当初から町として太陽光発電や風力発電などの再生可能エネルギーの活用を推進しており、公共交通においてもクリーンで快適な低炭素社会になるように電気自動車を採用している。

なお、EV 用充電設備は、町内に 10 か所（12 基）配置されている。

（各種割引サービスを導入し効率的な乗合を促進）

複数乗車、乗継、高齢・障害者、回数券、時間帯による各種割引サービスを導入し、効率的な乗合を促している。

図表 71 スマイル大山号の運賃割引制度

複数乗車割引	予約時において代表者が、同一便に複数人まとめて予約をした場合、乗車される方全員に 100 円の割引（回数券使用の場合は 100 円乗車券 1 枚を交付）
乗継割引	日交佐摩バス停から、スマイル大山号に乗り継ぐ場合は、300 円の割引
割引証	要件に該当する者は申請により 200 円割引される割引証が交付される ①65 歳以上で非課税世帯の者（有効期限は翌年の 6 月 30 日まで） ②身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳を持っている者
回数券	2,500 円で 6 回分（3,000 円）の乗車券が購入可能
午後往復割引	集落発 13：00、14：00 便で出発し、往復利用される場合は、200 円の割引

出典）ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

（利用者が余裕をもてるよう集落と目的地の出発時刻設定に配慮）

集落発と目的地発で 30 分ずつ運航時刻をずらし、利用者が余裕をもって用事を済ませられるように配慮している。例えば、集落を 7 時に出発し病院で診療を終えて帰路につくのは 9 時 30 分発というように、集落発と目的地発で 30 分ずつ運行時刻をずらしてダイヤを組んでいる。

（スマイル大山号の周知活動）

時刻や予約センターの電話番号を記載した名刺サイズのカードを配布している。また、ケーブルテレビで職員独自で手作りした番組を繰り返し放送するなどの周知活動を行っている。

高齢者以外の現在免許を持っている人にも、高齢になった時やいざとなったときにも活用できるように、関心を持ってもらえるように周知活動にも力を入れている。

また、目的地の各施設が利用者の予約代行できるよう、施設に対してスマイル大山号の制度周知を行い、協力を依頼している。

4.6.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題

（長期的な視点でのビジョンの設定が困難）

行政の責務として、地域に暮らす人の最低限の移動が確保されるように図る必要があると考えているが、どこまでの範囲を社会的インフラとして対応すべきか、住民一人ひとり、集落によって価値観が異なるため、必要と需要の選別は常に悩むところだとしている。また、現状ではスマイル大山号を必要最低限の交通として維持していく方向ではいるが、20～30年後も続けるべきか、地域のあり方や目指すビジョンを含めて今後も検討が必要である。

また、現在のスマイル大山号の運行が最適の方法かは常に自問自答している。たとえば、若者の日常生活は大山町だけでは完結しておらず、多くは米子市へ行く。こうした若者も含め、すべての人にとって「タクシーよりも安くタクシー的に使えて大山町内を自由に移動できるもの」が究極のニーズであろうとの考えのもとで、より良い公共交通のあり方、さらに効率的な運行の仕方、持続可能な収支システムなどについて検討が必要である。

（共助交通や ICT 活用など、新たな事業に関する検討）

スマイル大山号については、予約受付事務や予約数に応じた運行計画作成に係るコストの増加、平均乗車率の低迷、空き時間の発生などの運行に関する課題が見えてきている。こうした課題に対して、ICT 活用による運行管理を効率化したり、貨客混載での運行を導入して旅客輸送の空き時間を有効活用するなど、デマンド型交通を活用した新たな事業展開に向けた検討が進められている。

また、町内7つの地域自主組織のうちのひとつから、高校生の部活帰りの時間に路線バスが走っていないため共助交通ができないか、共助交通を高齢者にも応用できないだろうか、これを市町村有償運送でできないか、といったニーズがあげられている。行政としても、こうしたニーズはまちづくりの視点から重要な意味を持つものと認識しており、検討を進めている。

※本事例は、成果報告会でも報告いただいた。報告資料は資料編を参照。

4.7 島根県安来市 ～「比田の地域交通を考える会」による自治会無償運送～

4.7.1 自治体の基本情報

(1) 基本データ

人口	39,199 人	高齢化率	35.57%
世帯数	14,267 世帯	面積	420.93 km ²
高齢者数	65～74 歳	75 歳以上	
合計	6,379 人	7,566 人	

出典) 安来市提供資料

(2) 地域の特徴（地域性、産業等）

安来市は島根県の東部、鳥取県との県境に位置し、北は中海、東は米子市、南部町、南は奥出雲町、日南町、西は松江市、雲南市と隣接している。市の北部は、国道9号線やJR山陰本線が東西に走り市街地を形成している。また、山陰自動車道の安来インターチェンジがあり、島根県の東の玄関口となっている。南部は中国山地に連なる豊かな緑が覆い、そこを源流とする飯梨川、伯太川が借る雨域に広大な三角州平野を形成している。

中核産業としては、たたら製鉄の流れを汲む金属関連製造業（日立金属など）また、観光産業として横山大観コレクションと日本庭園で有名な足立美術館がある。

本事業の対象である比田地区は、安来市の南部に位置し標高が高い山間部となっており、高齢化率が高い地域となっている。

出典) 安来市提供資料

図表 72 安来市の区域区分



図表 73 安来市の高齢化率の分布



出典) 2図表とも安来市地域公共交通連携計画（平成26年3月）

(3) 介護・福祉サービスの概況

地域包括支援センターは、市内に3か所（広瀬、伯太、安来）あり、社会福祉法人安来市社会福祉協議会に委託されている。

なお、市内の主な介護・福祉施設・事業所数は以下の通りである。圏域別で見ると、市北部の市街地部である安来圏域に施設が集中している。比田地区は広瀬圏域に属する。

図表 74 安来市内の主な介護・福祉サービス施設・事業所数

区分	件数			
	安来圏域	広瀬圏域	伯太圏域	安来市全体
訪問介護	5	1	1	7
通所介護	6	4	1	11
短期入所生活介護（ショートステイ）	4	1	1	6
特定施設入所者生活介護（養護老人ホーム）	1	0	0	1
認知症対応型共同生活介護（グループホーム）	6	1	1	8
介護老人福祉施設（特別養護老人ホーム）	2	1	1	4

出典）第7期安来市高齢者福祉計画 介護保険事業計画（平成30年3月）

(4) 医療サービスの概況

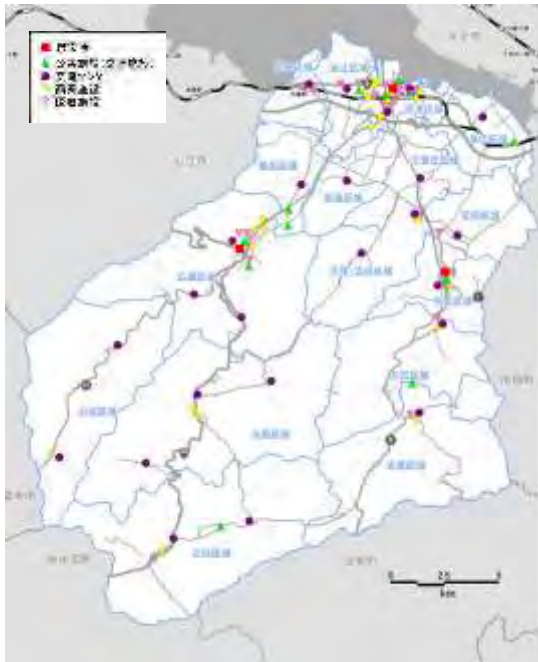
安来市立病院が2次救急病院となっているほか、民間の総合病院として安来第一病院と日立病院の2つが立地している。いずれも市の北部市街地部に集積し比田地区は皆無となっている。

(5) その他高齢者の地域生活を支える社会資源の概況（交通、商業施設、金融機関等）

市内北部をJRが横断する形で運行し、駅は2駅ある。JR路線に沿う形で国道9号線が通り、日ノ丸自動車株式会社によるバスが運行している。ただし、これは米子駅と松江駅を結ぶ路線が安来市内を通過しているものであり、安来市としては運営に関わっていない。安来市としてはイエローバス（コミュニティバス）を運営している。

また、比田地域に奥出雲交通、井尻地区に南部町営バスが一部乗り入れを行っている。その他、民間タクシー会社が5社ある。

図表 75 市内の施設分布



出典) 安来市地域公共交通連携計画 (平成 26 年 3 月)

4.7.2 高齢者の移動支援にかかわる体制

(1) 行政の庁内体制

交通や移動施策についてはすべて地域振興課が所管している。

(2) 高齢者の移動支援のあり方、仕組みづくりについて検討する体制

安来市の公共交通サービスにおける課題解決や今後のあり方などについて協議、調整を行う場として地域公共交通会議を設け、これを地域振興課が担当している。有償運送を導入する場合は、同会議での承認が必要となっている。また、福祉運送についても地域振興課が担当する福祉有償運送運営協議会を設け、ここにボランティア団体も参加している。

4.7.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯

現在の安来市は平成 16 年に旧安来市、広瀬町、伯太町の合併により誕生した。広瀬町と伯太町は合併前から広域行政組合でゴミ収集や火葬場の運営で連携していた。こうした広域連携の実績を背景に、この地域を走る民間路線バスが平成 11 年度末に撤退した際も、広域行政の視点から、広域生活バス (通称: イエローバス) (自家用有償旅客運送事業) に取り組むこととなった。このイエローバスが合併後も継続しており、現在 27 台のマイクロバスを安来市が所有している。

しかし、イエローバスでは道路幅の制約等で運行できない公共交通空白地域が宇波地区で発生した。そこで、平成 28 年に自宅から最寄りのバス停までの輸送、交流センターイベント時に自宅から交流センターまでの輸送を完全予約制で行う自治会無償運送サービスが住民主導で導入された。

図表 76 宇波地区での自治会無償運送サービス導入までの経緯

平成 26 年 9 月	交通を切り口とした地域おこし、小さな拠点づくりの取り組みとして「うなみの里創生プロジェクト」を立ち上げ
平成 26 年 12 月	社会実験運行の開始（平成 27 年 2 月まで）
平成 27 年 10 月	社会実験運行（2 回目）の開始
平成 28 年 3 月	本格運行開始

図表 77 宇波地区での自治会無償運送サービスの概要

運行形態	ボランティア運転手による地域内輸送
実施主体	うなみの里創生プロジェクト
運行事業者・運転手	無償ボランティアドライバー 全 15 人（主に 4 人で運行）
車両	市から無償貸与
利用対象者	宇波地区の住民 （参考：運行区域内の人口は、260 人（平成 29 年 3 月末）世帯数 98 軒）
運行範囲	宇波地区における自宅から最寄りバス停 or 交流センター
運行時間・曜日	予約の都度運行（バスの時刻 or 交流センターイベント時間）
運賃体系	無料
運行利用	前日までの完全予約制の乗り合い利用としている。 予約した人の中で遠い順に回るよう、利用者と自宅を出る時間を調整し運行している。

4.7.4 高齢者の移動支援ニーズの把握

高齢者に特化したものではないが、地域のほとんどをカバーする路線バス（イエローバス）を運行しており、乗車実績データを中心に移動ニーズの把握を行っている。

そのほか、交流センターで自治会輸送サービスの乗客情報を把握しているため、イエローバスに乗らない方のデータについては、交流センターに聞き取り調査を行い、個人レベルでのニーズを把握している。

4.7.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容

(1) 自家用車を用いた「互助」による（有償にあたらぬ）輸送による「『比田の地域交通を考える会』による自治会無償運送」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

過疎化と高齢化が進む地域を将来にわたって住み続けていける地域とするための将来像を共有し、地域課題解決の取り組みを行うために比田地域ビジョン（全 88 項目）を平成 28 年 3 月に策定し、その中で地域交通に関する課題も位置づけられた。

この比田地域ビジョンを実現するため、比田地域の住民たちによる法人「えーひだカンパニー（株）」が平成 28 年 8 月に設立された。

地域内では安来市広域生活バス（イエローバス）が運行されていたが、バス停から離れた居住地・集落が点在し、公共交通空白地が多く存在していた。公共交通空白地における高齢者の交通手段を確保するため、「比田の地域交通を考える会」を組織し、事業化に向けた検討を開始した。

その後、安定して運営ができるように本格運行に向けて「えーひだ交通運営協議会」を設立し、先行する宇波地区の取り組みも参考にしながら、平成 30 年 10 月より本格運行を開始している。

図表 78 比田地区での自治会無償運送の事業開始までの経緯

平成 28 年 3 月	比田地域ビジョンの策定
平成 28 年 8 月	任意組織「えーひだカンパニー」の設立
平成 29 年 3 月	えーひだカンパニー（株）として法人化
平成 29 年 4 月	比田の地域交通を考える会の設立
平成 30 年 3 月	実証実験運行を開始
平成 30 年 9 月	えーひだ交通運営協議会設立
平成 30 年 10 月	本格運行開始

図表 79 車両貸与式の様子



出典) 安来市提供資料

図表 80 実証実験出発式の様子



出典) 安来市提供資料

2) 事業の実施体制

比田地区での自治会無償運送の事業実施体制は以下の通りである。

図表 81 比田地区での自治会無償運送における関係機関の役割

安来市	自治会無償運送に関する各種支援のほか、車両の貸与、維持費用の補助を行っている。
えーひだ交通運営協議会（比田の地域交通を考える会）	自治会無償運送の運営主体として実際に運行を行う。 協議会の前身の組織として「比田の地域交通を考える会」という任意団体があり、実証実験時にはここが運営主体となっていた。しかし構成員が自治会長等の任期付きの充て職が多く、長期的な視野での運行計画に不安があったため、本格運行開始に伴い、平成 30 年 9 月「えーひ

	<p>だ交通運営協議会」を立ち上げ、ここが運営を担うこととなった。</p> <p>将来、サービスを有償化する際に運輸局の許可が必要となることを見据え、株式会社ではなく、任意組織である協議会を運営主体とした。</p> <p>(構成員)</p> <p>比田交流センターから 1 人、東比田交流センターのセンター長もしくはセンター長が 1 人推薦する者、社会福祉協議会会長、3 地区（東比田、西比田、梶福留）から 1 人ずつの代表者、地域のタクシー会社（個人経営）1 人、えーひだカンパニー社長、えーひだカンパニーが推薦する者、安来市地域振興課から 1 人。</p>
えーひだカンパニー株式会社	<p>比田地域の問題解決を目的とした組織であり、交通をはじめ、様々な地域課題の解決に取り組んでいる。自治会無償運送に関してはドライバー派遣などの人的支援を行っている。</p> <p>自治会や公民館長（住民の代表）など比田地域の住民約 70 人により構成され、メンバーは皆それぞれでほかに仕事をしており、ボランティアで取り組んでいる。</p> <p>平成 29 年 3 月発足時はメンバーから集めた 5 万円の出資金で始まり、現在は比田地区以外の住民や比田に居住経験がある人からも出資を受けている。</p> <p>常勤は 2 人。そのうち 1 人は平成 28 年度まで 3 年間比田地域で活動していた地域おこし協力隊出身者であり、任期後えーひだカンパニーの常勤となっている。</p>
東比田交流センター（公民館）	<p>自治会無償運送に関する事務局を担う。利用者からの申し込みの窓口、運行予定の連絡、シフトの作成、車両・車庫の管理、運転手の手配などを行っている。</p>

3) 事業の具体的内容

比田地区での自治会無償運送の事業の具体的内容は以下の通りである。

図表 82 比田地区での自治会無償運送サービスの概要

運行形態	ボランティア運転手による地域内輸送
実施主体	えーひだ交通運営協議会
運行事業者・運転手	<p>比田地区住民による無償ボランティアが運転手を担う。</p> <p>ボランティア講習会出席者は 40 人、実際に運転手として従事しているのは数人である。</p> <p>2 種免許所有者を除き、市町村運営有償運送等運転者講習を受けているものは運転可能としている。</p>
車両	<p>市から無償貸与された軽自動車 1 台で運営している。</p> <p>車庫は交流センターに設け、管理している。</p>
利用対象者	<p>平成 30 年 3 月から 10 か月で 200 人（延人数）程度。予約が重なり対応できないということはほとんどない。朝自宅を出て昼に帰宅する場合でも、朝は家族に送ってもらい、帰りだけ利用するという人もいる。</p> <p>※参考：運行区域内の人口は 465 人（平成 29 年 3 月末）、世帯数 182 軒、高齢化率 50.97%</p>

運行範囲	東比田地区及び西比田地区の一部。利用者の自宅から、最寄りのバス停 or 交流センター等の公共施設との間 ※西比田地区にはタクシー会社が1事業者あり幹線道路沿いに居住地があるため、自治会無償運送は一部の地域に限定している。
運行時間・曜日	予約の都度運行している。 イエローバスと接続できる時刻や交流センターイベント実施の実施時間に合わせた予約のみ。
利用料金	無料
利用方法	前日までの完全予約制の乗り合い利用としている。 予約した人の中で遠い順に回っていくように、利用者と自宅を出る時間を調整して運行している。

図表 83 比田地区 自治会無償運送のイメージ



出典) 安来市提供資料

4) 事業費

比田地区での自治会無償運送の平成30年度の概算事業費は以下の通りである。なお、平成30年度から本格運行を開始している。

図表 84 比田地区での自治会無償運送の平成30年度の概算事業費

費目	金額	備考
車両購入費	100万円	平成30年に購入したため車検はなし
車庫建設費	100万円	東比田交流センターに設置
実証実験時のレンタカー (2台) (3月～9月)	90万円	車種や車高の高さ、荷物などのニーズに合わせるため軽自動車と箱バンの2タイプで実証実験を実施。
燃料費	数万円	市で負担。現在は地域での負担への移行を検討している。

費目	金額	備考
ドライバー講習負担金（40人）	40万円	米子駅周辺の自動車学校での講習費用の支払い
その他消耗品等	10万円	ステッカー等
合計	350～400万円	

※修繕費や自動車損害賠償責任保険料、任意保険料については市が負担している。
出典）ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

5) 事業の成果

自治会輸送を導入したことで地域住民が生活できる手段が確保できたほか、地域住民の生きがい対策や交流センターで住民相互がふれあう機会の増加にもつながっている。宇波地区については、交流センターの利用者数が自治会輸送を導入する前と後で2倍に増加し、交流センター側もイベントを充実させることにつながった。

また、輸送現場での住民の様々なニーズを拾えるようになったことも成果の一つとしてあげられる。これまで公共交通はイエローバスのみだったため、きめ細かに様々なニーズを拾うことが難しかったが、自治会輸送サービスを導入したことで利用者やタクシー業界との距離が近くなった。タクシー事業者側のニーズも直接聞くことができるようになり、自治会輸送が導入されることで、タクシー事業者の情報も入ってくるようになった。

4.7.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ

安来市総合計画に安来市地域公共交通連携計画が位置づけられている（下図）。

安来市地域公共交通連携計画（平成26年～30年）においては、「方針2.交通空白地域における移手段の確保」の中に、高齢者には限定しないものの「バス停から離れた地域の集落・居住者の移手段を検討します。検討にあたっては、人口集積や移動ニーズ、運営主体の状況など各地域の特性に見合った方策を検討します。」という記載がある。

図表 85 安来市地域公共交通連携計画の位置づけ



出典）安来市地域公共交通連携計画（平成26年3月）

4.7.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携

平成 30 年度については、本格運行開始の事業費の一部を島根県の補助事業（地域生活交通再構築実証事業補助金）で賄っている。

4.7.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること

（小さな拠点づくりとの連携）

当該地域には、東比田交流センターといきいき交流館の 2 つの施設が設置されている。共に自治会輸送サービスにより行き来することが可能であり、2 つの施設を小さな拠点として人の集約を図る取り組みを行っている。

東比田交流センターには自治会輸送サービスの事務局を設置し、いきいき交流館は周辺に市場やえーひだカンパニー（株）の事務所、JA、精米所なども集約されており、地域住民が集まれる場となっている。また、いきいき交流館にはバス停があり、イエローバスと奥出雲交通バスとも接続させている。これにより、比田地区内だけでなく広瀬方面や奥出雲方面と行き来することも可能となっている。

さらに、イエローバス等のダイヤを調整する等、いきいき交流館に人が集まるような工夫もされている。

（車の乗降に介助が必要な人は対象外としている）

自分で車に乗れない人（介助が必要な人）は、介護タクシーがあること及び、ボランティアドライバーへの過大な負荷を回避するため対象外としている。

（ボランティアドライバーの技術によってサービスに差が出ないように工夫している）

冬季以外の時期は家の前まで行くことにしているが、冬季の積雪時は利用者に道路まで出してもらうようにしている。これは、ドライバーの雪道での運転技術によって家の前まで行く場合と行かない場合がある、といったようにサービスに差が生じてしまうことがないようにするとともに、ドライバーへの負担を軽減しボランティアドライバーの増加に向けた対策としている。また、チェーン規制がかかる日は運休としている。

車両を軽自動車としているのも、どのようなドライバーでも運転が可能なものにするためである。

（自治会（住民）主導による運営）

宇波地区、比田地区いずれも自治会の連合会が事業のきっかけとなる提案を市にしたことから始まっている。地域でニーズがないと実施する必要性もないため、あくまで地域主導で行うという体制で取り組まれている。

また、無償運送サービスのため、地域公共交通会議で承認を得る必要がなく、地域のニーズへの即時対応が可能としている。ただし、比田地区においてはタクシー会社が存在するため、検討会の段階において代表にも参加してもらい、タクシー事業に影響の少ない範囲での事業検討・承認をもらっている。

（ボランティアドライバーのための講習会の開催）

ドライバーは地元住民のボランティアで構成されているが、実際の運行前に自動車教習

所で講習会を受講し、特に利用されると思われる高齢者の自宅及び道路状況を確認したうえで取り組んでもらっている。

(タクシー事業者への配慮)

宇波地区にはタクシー業者がないが、比田地区には存在するため、タクシー会社とのすみ分けに配慮している。具体的には、無償運送サービスの利用者は地区内に限定し、利用区間は自宅と、最寄りのバス停もしくは交流センター（イベント時のみ）に限定し、タクシー事業者に対する営業妨害とならないように配慮している。たとえば、自宅から友人の家や温泉施設などへは利用できないこととしている。

(移動支援を実際に必要としている人とのコミュニケーション)

現実のニーズに合わせないと利用されないため、自治会の集会などに出席している方ではなく、本当にサービスを必要としている人（主に高齢者）と直接コミュニケーションが取れるよう、市の職員が可能な限り現場に行くようにしている。

また、ドライバーからも、ドライバーになることに対して家族から反対されたり、シフトの問題で特定個人に負荷がかかってしまうなどの不満があげられるため、市の職員が直接ドライバーともコミュニケーションをとり、問題の解決に努めている。

(将来の有償化に備えた体制づくり)

実証実験の際に実施主体となった「比田の地域交通を考える会」は構成員が自治会長等の任期付きの充て職が多く長期的な視野での運行計画に不安があったことから、平成30年の本格運行開始に伴い「えーひだ交通運営協議会」を新たに立ち上げている。

この協議会は、将来、有償化することも踏まえて立ち上げており、道路運送法78条許可（地域内輸送）において株式会社では運送許可取得が不可能なため、えーひだカンパニー（株）とは別の組織を立ち上げた。

(ドライバー用にジャンパーを配布しPR)

ボランティアドライバー用にジャンパー作成し各ドライバーに配布。地域の中でボランティアに参加しているというPRにつなげている。

4.7.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題

(有償運送化・運転手の雇用創出)

ドライバーの確保、運行の継続性、地域の活性化などの観点から、無償運送のままでは限界があると感じており、有償運送化に向けた検討、有償化した際の市のかかわり方について検討を進めている。

島根県の補助事業（地域生活交通再構築実証事業補助金）の補助優遇期間は4年間であるため、必要な運営資金を確保する等、持続可能な仕組みをこの4年間で作る必要があるという観点からも有償化が必要である。

(現在の運送事業と合わせた混載便に関する新規事業の検討)

西比田地区には買い物ができる商店があり、買い物支援サービスや見守りサービス、安否確認サービスなどの新規事業の立ち上げについて検討している。

こうしたサービスを事業として取り組むにあたり、下記のような課題について検討を進めている。

- 農産物などの軽微な集配を自治会輸送サービスの中でできるのか
- 買い物支援には車両は別にすべきなのか
- 有償運送に向けて協議会を発足したが買い物支援に取り組む場合は、逆に株式会社では運送許可が得られるが協議会でも可能なのか

(運転手の確保)

一般の勤め人も退職の年齢があがっており、65歳以上になってからドライバーとなっても安全に運べる時期が短くなるため、運転手を確保することが困難になっている。

また、ボランティアドライバーとして講習会を受講したのは40人ほどいたが、「乗客も知った人であるため何かあったときの責任が怖い」、「ある程度の給料が得られないとできない」といった家族からの反対があるという点からも運転手の確保が難しくなっている。

上記、有償化や買い物支援サービスの新規導入などの取り組みも含めて、家族の理解をどのように得ていくかが、課題となっている。

4.8 島根県美郷町 ～比之宮連合自治会、NPO 法人別府安心ネットによる自治会有償運送～

4.8.1 自治体の基本情報

(1) 基本データ

人口	4,689 人	高齢化率	46.7%
世帯数	2,220 世帯	面積	282.92 km ²
高齢者数	65～74 歳		75 歳以上
合計	894 人		1297 人

出典) 美郷町提供資料 (平成 31 年 3 月 1 日現在)

(2) 地域の特徴 (地域性、産業等)

美郷町は、島根県のほぼ中央に位置し、町内を江の川が大きく蛇行しながら貫流している。江の川の沿岸部およびその支流の浸食によって形成された急峻な地形が多いことから、総面積の大半を山林が占め、居住可能な面積はわずかとなっている。

古くは石見銀山の精錬に必要な炭の供給地として、また銀や物資を運ぶ陸路の宿場町や江の川舟運の中継地として発達したが、若年層の流出や少子化の進行による人口減少と高齢化により、農業など地場産業等の後継者不足、集落機能の低下などが顕著にみられ、地域を取り巻く環境は厳しい状況にある。

なお、別府地区は人口 342 人、高齢化率 40%、比之宮地区は人口 306 人で高齢化率は 55% と非常に高い。

出典) 美郷町提供資料

図表 86 美郷町の位置と別府地区、比之宮地区の位置関係



出典) 美郷町提供資料

図表 87 美郷町内の連合自治会の高齢化率



出典) 美郷町提供資料

(3) 介護・福祉サービスの概況

地域包括支援センターは、美郷町役場健康福祉課内に設置している。
 なお、町内の主な介護・福祉施設数は以下の通りである。

図表 88 美郷町内の主な介護・福祉サービス施設・事業所数

区分	件数
訪問介護	1
通所介護	4
短期入所生活介護 (ショートステイ)	2
特定施設入居者生活介護 (養護老人ホーム)	1
認知症対応型共同生活介護 (グループホーム)	1
介護老人福祉施設 (特別養護老人ホーム)	2

出典) ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

(4) 医療サービスの概況

町内の医療施設は、病床のない診療所が3か所、歯科医が1か所のみで、住民への医療サービス体制は脆弱であることから、2次医療圏的に県外も含めて近隣市町村の総合病院(大田市立病院、川本町の加藤病院(病床、老健)、邑南町の公立邑智病院、広島県三次市の市

立三次中央病院、飯南町の飯南病院など)に依存している。

(5) その他高齢者の地域生活を支える社会資源の概況(交通、商業施設、金融機関等)

昨年度までは、江の川に沿う形で JR 三江線が運行されており、美郷町内にも 10 の駅があったが、平成 30 年 4 月 1 日に三江線が廃止されたことで、交通利便性が低下している。

町内におけるバス交通は、民間事業者 3 路線、町営 3 路線、飯南町営 1 路線の計 7 路線が運行されている。タクシー事業者は町内に 3 事業所あるが、町の中心部にあり、自宅までの迎車に時間と費用がかかる等、住民生活に多大な影響を及ぼしている。また、商店についても町内 13 連合自治会のうち 5 つの連合自治会に商店がなく、移動や買い物などの日常生活機能は十分とはいえない。

なお、別府地区は商業施設や医療機関がなく、近隣の大田市が生活圏であるが、公共交通手段は便数の少ない路線バスのみとなっている。

比之宮地区は、町が町内のタクシー会社に運営委託したバス路線が隣の都賀地域から邑南町との町境まで運行しているが、便数が少ない。また、同じ路線を予約制の区域運行のタクシーが週 2 回運行しているが、地域内の主要道路しか通らないため、主要道路まで出られない高齢者には使いにくい。

4.8.2 高齢者の移動支援にかかわる体制

(1) 行政の庁内体制

公共交通、地方交通対策、交通空白地有償運送、自治会輸送バス、運賃助成など公共交通に関するものは定住推進課が主管となっている。高齢者、障害者の介護、福祉については健康福祉課が主管となっており、交通部門と福祉部門で定期的な会議は開催していないが、住民による移送支援事業の支援などを通して、2 つの課が支援の役割分担や情報共有、相談しながら、連携して連合自治会や NPO など地域住民の活動を支援している。

(2) 高齢者の居住・移動支援のあり方、仕組みづくりについて検討する体制

(美郷町有償運送運営協議会)

美郷町有償運送運営協議会は定住推進課が担っている。協議会のメンバーとしては、美郷町、運輸局、島根県、島根県旅客自動車協会、民間事業者から 5 交通事業者、島根県交通運輸産業労働組合協議会、町内会 4 団体、NPO 法人別府安心ネット、社会福祉法人、県警察署となっている。なお、美郷町内では定住推進課のほか、健康福祉課もメンバーとなっている。

(比之宮地区有償運送の実施に向けた検討体制)

比之宮地区における有償運送の実施に向けて、連合自治会の役員や役場の地域担当制の職員などで構成した「小さな拠点づくりのための生活交通・買い物部会」プロジェクトチームを設置している。この中で、役場からは企画財政課、定住推進課、健康福祉課、総務課の 4 課がそれぞれの立場で連合自治会と検討・支援を行い、自治会有償運送の実施につなげている。

(別府地区有償運送の実施に向けた検討体制)

NPO 法人別府安心ネットの設立（平成 24 年）当時は、企画担当と定住推進担当が企画財政課の一課にまとめられていたため、企画財政課が窓口となり補助制度（上限 150 万円／年最長 5 年間）によって自治会有償運送の立ち上げ時の支援を行った。

その後、介護予防日常生活支援総合事業が開始されることを踏まえて、実際の運営は健康福祉課が引き継ぎ、事業運営にあたっている。

4.8.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯

別府地区、比之宮地区いずれも高齢化率が高い。また地域内に商業施設や医療機関がほとんどないため、近隣市町村を含めた生活圏を形成している。地域内を通る公共交通サービスの提供体制は脆弱で、日常の移動手段を確保するために連合自治会が立ち上がり、行政へ提案したことがきっかけとなって有償運送事業の運行につながっている。

一方で、行政が毎年実施するニーズ調査などの結果から住民の移動手段の確保の必要性については役場でも把握しており、有償運送事業について検討・支援に取り組むこととなった。

なお、別府地区の NPO 法人別府安心ネットによる有償運送は、平成 22 年度から検討され始め平成 25 年 4 月に本格運行が開始、比之宮地区の有償運送事業は平成 28 年 4 月から検討を始め平成 30 年 5 月に本格運行が開始されている。

4.8.4 高齢者の移動支援ニーズの把握

企画財政課が毎年自治会に対して、交通だけではなく多分野にわたる住民のニーズ調査を実施している。また、比之宮地区については、交通に関するニーズ調査も実施している。

4.8.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容

(1) 自家用車を用いた有償運送による「NPO 法人別府安心ネットによる有償運送事業」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

別府地区の有償運送事業については、地域内に商店や医療機関が全くないため、地域外への移動手段を確保したいという住民からの強いニーズがあった。特に、近隣の大田市へ路線バスが走っているが、平日は 7 往復（別府地域から大田市）あるものの、その一部しか別府地区を通らないため、大田市へのアクセスを確保したいというニーズが強かった。さらに、居宅からバス停までもかなり距離があり、バス停まで行くことが難しい高齢者が多く住んでいた。

そこで、平成 22 年 4 月から別府地区の自治会がバス停までの輸送を行う自治会無償運送（ガソリン代のみ徴収）に取り組み始めた。地域おこし協力隊 3 人を別府地域連合自治会に配置し運転手（その他、草刈りや農作業等の生活支援、地域行事の参加支援等に従事）として登録し、車両は島根県のモデル事業により導入した。

その後、平成 24 年 3 月に地域おこし協力隊の任期が終わり運転手がいなくなっても、近隣の市町村までの移動サービスを持続的に運営するため、地域住民による NPO 法人別府安

心ネットを設立し、平成 25 年から過疎地有償運送と福祉有償運送の運行を開始するに至った。

別府地区の自治会には、定年退職により U ターンで戻ってきた地域活動に活発な人が多くいた。大手民間企業、バス運転手、民生委員、郵便局長、町議会議員、前副町長など、地域のリーダーとなりうる人材が多くいたことで、地域住民主体による自治会無償運送に取り組み、さらにその後 NPO 法人を設立して福祉有償運送などに取り組むことができた。

図表 89 NPO 法人別府安心ネットによる有償運送事業の開始までの経緯

平成 21 年 10 月	少子高齢化により地域力が低下し地域の存続が危惧され、将来にわたって地域が持続していくため担い手となる人材の確保が必要という課題が浮き彫りになり、平成 21 年 10 月地域おこし協力隊 3 人を別府地域連合自治会に配置することとなる。
平成 22 年 3 月	島根県自治会など輸送活動支援モデル事業により自治会輸送バスを導入
平成 22 年 4 月	自治会無償運送バスの運行開始（地域おこし協力隊が運転手）
平成 23 年 12 月	NPO 法人設立認定申請
平成 24 年 3 月	NPO 法人別府安心ネット設立認可
平成 24 年 4 月	NPO 法人別府安心ネット運営開始 NPO 法人別府安心ネットへ補助金交付（上限 150 万円／年 最長 5 年）
平成 24 年 12 月	過疎地有償運送及び福祉有償運送認可に向け第一回美郷町地域交通会議開催
平成 25 年 2 月	美郷町有償運送運営協議会
平成 25 年 3 月	過疎地有償運送及び福祉有償運送認可
平成 25 年 4 月	過疎地有償運送及び福祉有償運送の開始

2) 事業の実施体制

NPO 法人別府安心ネットが主体となり実施している。

町は、通院や買い物の移動支援を、介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービス B 及び D として補助している。

別府地区に住む世帯は全員会員となっている（平成 30 年 6 月時点で約 126 世帯）。

予約受付のオペレーター（30 代子育て世代の女性 1 人）が午前中常駐し、午後は役員や運転手に電話が転送されるようにしている。

3) 事業の具体的内容

NPO 法人別府安心ネットによる有償運送の事業の具体的内容は以下の通りである。

図表 90 NPO 法人別府安心ネットによる有償運送の概要

	過疎地有償運行	福祉有償運送
運行形態	NPO 法人による公共交通空白地有償運送による別府地域から町中心部の医療機関や商業施設への区域内運行（居宅から目的地までドア・TO・ドアで実施）	別府地域から大田市等の医療機関への区域外運行 （居宅から目的地までドア・TO・ドアで実施）

	過疎地有償運行	福祉有償運送
実施主体	NPO 法人別府安心ネット	
運行事業者・運転手	NPO 法人別府安心ネットのメンバー8人（うち2種免許保持者：2人）	
車両	3台 （10人乗りワゴン、軽自動車、5人乗りワゴン）	2台 （10人乗りワゴン、軽車椅子移動車）
利用対象者	143世帯 （運行区域内の人口） 690人、264世帯、高齢化率46.8%（平成30年3月末）	31人
運行範囲	別府地域内	別府地域内～近隣市町の病院等
運行時間・曜日	月～金曜日 8時30分～17時	
利用料金	距離制で料金表を作成（別府地域～別府地域は400円等） ※一人1回往復乗車の基本単価 ※料金表以外の移動は一律500円+1km50円 ※目的地が2か所以上の場合は1か所につき300円	
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・事前登録制：年額2,000円、新規登録の場合は+2,000円 ・予約時間：24時間対応（時間外は留守番電話対応） ・予約方法：電話 ・予約期間：利用日の2日前まで 	

出典）ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

4) 事業費

NPO 法人別府安心ネットによる有償運送の平成30年度の概算事業費（見込み）は以下の通りである。

図表 91 NPO 法人別府安心ネットによる有償運送の平成30年度の概算事業費（見込み）

移動支援料金（補填補助金）	100万円	年880人の利用者を想定
利用料金収入	63万円	
協力隊委託料	81万6,000円	安心ネット、移動サポート、生活サポート（草刈りなど）、日常生活支援（訪問B/D）の4事業で分割
合計	250万円	

※NPO 法人別府安心ネットでは、移動サポートのほか、生活サポート（草刈り、農作業等）と日常生活支援（訪問型サービス B/D の介護予防事業）の計3つの事業に取り組んでいる。

出典）ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

5) 事業の成果

利用者数は、平成30年には1,000人を超えている。平成30年は、1日8往復中心部まで走っていた町営バスを見直し、朝と夕方の2往復（通学時のみ）としたことで、利用者数が増加した。

独居、高齢者世帯に対して、買物、通院の際の交通が確保できたとともに、居宅から目的地までドア TO ドアの運行により利便性の高い交通が確保できたとしている。

図表 92 NPO 法人別府安心ネットによる有償運送の利用者数の推移

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	・・・	平成 30 年
年間利用者数	892 人	790 人	778 人	576 人		1,000 人 以上
過疎地有償運送	892 人	153 人	91 人	57 人		1 割
福祉有償運送	—	637 人	687 人	519 人		9 割

(2) 自家用車を用いた有償運送による「比之宮地区有償運送」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

比之宮地区の公共交通手段は、町内のタクシー会社へ町が委託したバス路線が隣の都賀地域から邑南町との町境まで運行し、同じ路線を予約制の区域運行のタクシーが週 2 回都賀地域間を運行しているのみであった。しかし、この委託バスは便数も少なく、地域内の主要道路を運行しているため、高齢者には利用しにくい交通となっていた。特に、役場の出先機関としての機能を有し、また、週 1 回の診療所開設や自治会・公民館主催の行事が行われている地域内の拠点である「比之宮交流センター」への交通が脆弱な状況であった。

そこで、連合自治会の役員や役場の地域担当制の職員などで構成した「小さな拠点づくりのための生活交通・買い物部会」プロジェクトチームを設置し、地域住民からの意見聴取のためのアンケートを実施し、各自治会で住民への実態調査を行い、住民の生活実態を把握するとともに課題や困りごとなどについて住民から聞き取り調査を行った。

平成 28 年 4 月より検討を開始し、平成 30 年から公共交通空白地有償運送の運行を開始することとなった。

図表 93 比之宮地区有償運送事業の開始までの経緯

平成 28 年 4 月	地域の課題解決に向けて検討開始
平成 29 年 12 月	美郷町有償運送運営協議会にて運行の同意
平成 30 年 4 月	公共交通空白地有償運送登録
平成 30 年 5 月	公共交通空白地有償運送 運行開始

2) 事業の実施体制

比之宮連合自治会（助け合い部会）が実施主体となって比之宮交流センターを拠点とした地域内の移送支援や地域内の見守りや軽度生活支援事業に取り組んでいる。

そこで、町としては別府地域と同様に、介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービス B 及び D として、活動への補助を行っている。

予約の受付は比之宮交流センターの職員（及び自治会役員）が担っていて、移送サービスの調整を行っている。

3) 事業の具体的内容

比之宮連合自治会による有償運送の事業の具体的内容は以下の通りである。

図表 94 比之宮連合自治会による有償運送事業の概要

運行形態	連合自治会による比之宮交流センターへの公共交通空白地有償運送（居宅から目的地までドア・TO・ドアで実施）
実施主体	比之宮連合自治会
運行事業者・運転手	比之宮連合自治会住民（自治会役員含）16人（2種免許者1人）
車両	1台（ミニワゴン1000cc 5人乗り 4WD）
利用対象者	比之宮地区の住民 ※参考：運行区域内の人口297人、133世帯、高齢化率53.8%（平成30年3月末）
運行範囲	比之宮地区内の居宅から地域の拠点施設である比之宮交流センターまでの運行
運行時間・曜日	比之宮交流センターを発着点として、比之宮地区内を2つの系統により運行 毎日運行（予約制）
利用料金	1乗車100円

出典）ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

4) 事業費

比之宮連合自治会による有償運送の平成30年度の概算事業費（見込み）は以下の通りである。

図表 95 比之宮連合自治会による有償運送の平成30年度の概算事業費（見込み）

収入	行政支援	90万円
	運賃収入	7.5万円
	合計	98万円
支出	車両減価償却	39万円
	運転手人件費	32万円
	燃料費	15万円
	任意保険料	12万円

出典）ヒアリング結果資料をもとに三菱総合研究所作成

5) 事業の成果

地域の拠点施設である比之宮交流センターへの交通手段が確保されたこと、公共交通不便地域が解消されたこととしている。

4.8.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ

第2次美郷町長期総合計画「I. 生活基盤～利便性の高い快適な暮らしを実感できるまち」及び美郷町まち・ひと・しごと創生総合戦略「目標4. 時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する（3）利用しやすい公共交通の確立」に乗合タクシーの導入について記載している。

また、福祉有償運送については、高齢者福祉計画の生活支援の充実、外出支援との位置づけで記載されている。

4.8.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携

別府地区、比之宮地区の有償運送については、平成31年度から県の補助制度で実施することとなっており、運輸局とは随時相談、確認を行っている。

その他、事業の立ち上げ時の検討には、中山間研究センターや西部県民センターなどの協力を受けた。

4.8.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること

（生活支援に関するサービスにも対応）

高齢者が多く様々な相談を受けるため、行ったついでに買い物などを頼まれることもあり、結果的に生活支援サービスに広がっている。別府地区ではNPO法人別府安心ネットの事業の一つである日常生活支援事業の中で訪問サービスBと合わせて取り組まれており、比之宮地区では買い物支援のためのボランティア団体が別途立ち上がっており取り組まれている。

（役場、NPO、民生委員との連携体制を構築）

緊急で病院に運んでほしいなどの緊急事態が起きたときのために、家族と役場、NPO法人別府安心ネット、民生委員などと連絡がスムーズにとれるように、連絡体制フロー図を作成している。

（行政が各地域に担当者を配置し住民と近い関係で検討を実施）

地域内に医療機関がなく、近隣市町の医療機関への区域外運行を実現するために、地域住民が主体となって積極的に検討を重ねNPO法人を立ち上げ、福祉有償運送の許可を得て取り組んでいる。定住推進課が各地域に担当者を配置して、住民と近い距離で地域の課題について検討する関係を築いていることも、住民が地域のこれからの危機感を持ち自ら動く原動力になっている。

4.8.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題

（後継者不足と財源の確保）

別府地区も比之宮地区も事業継続のための後継者不足と財源の確保が課題となっている。NPO法人別府安心ネットは、有償運送ではあるが運賃収入のみでは事業が成り立たないため、行政の支援が必要な状況が続いている。NPO法人としての自主財源をどのように確保するかが課題である。また、比之宮地区については、町外（邑南町など）の病院への移動、買物支援に関するニーズが強いため、その対応が今後の課題であるとしている。

（タクシー助成制度の導入なども踏まえた町全体を対象とする運行事業化への検討）

NPO法人別府安心ネットの立ち上げの時は、地域にリーダー的な人が多く存在していたため、地域住民主導で検討し事業実現に至った。しかし、同じようなことが他の地域でもできるかという点で難しく、リーダーがいても地域がバラバラではできないこともあった。行政としては町全体を対象として事業を行うことが住民にとって良いとは思いますが、現実的には地域のタクシー事業者との調整が必要になる。

島根県ではタクシー助成制度に力を入れているため、美郷町としても導入について前向

きに検討し活用しながら、より良い事業の形態を模索している。

4.9 岡山県総社市 ～行政直営のデマンド交通「雪舟くん」～

4.9.1 自治体の基本情報

(1) 基本データ

人口	69,142 人	高齢化率	27.8%
世帯数	27,762 世帯	面積	211.90 km ²
高齢者数	65～74 歳	75 歳以上	
合計	9,754 人	9,462 人	

出典) 総社市提供資料

(2) 地域の特徴 (地域性、産業等)

総社市は、岡山県の南西部に位置し、東部は岡山市、南部は倉敷市の県下の2大都市に隣接し、西部は井原市及び矢掛町に、北部は高梁市及び吉備中央町に接している。

市内中心部には、北から南に、岡山県の三大河川のひとつである高梁川が貫流している。

縄文時代以前から続いているとみられる吉備文化、高梁川をはじめとする豊かな自然環境などを背景に、住宅都市・学園都市として発展している。また、岡山空港や高速道路、市内に7つの駅がある鉄道などの広域交通網が形成され、岡山市や倉敷市に隣接していることから、物流や製造業などの企業も設置され、人口も増加している。市全体の高齢化率は27.8%であるが、高梁市に隣接する地区では50%と高いなど地域ごとに違いがみられる。

第2次総社市総合計画(平成28年4月策定)では、「全国屈指の福祉文化先駆都市」を総社市の目指す都市像としており、総社市独自に福祉を重視した政策・事業が進められている。

出典) 総社市提供資料

図表 96 総社市の位置



出典) 総社市ホームページ

http://www.city.soja.okayama.jp/seisakutyousei/siseizyouhou/sojashi_puro/ichi.html

(3) 介護・福祉サービスの概況

地域包括支援センターは、市内に6か所（中央部北、中央部南、東部南、東部北、西部、北部）設置されており、それぞれ社会福祉法人に委託して運営されている。

なお、市内の主な介護・福祉施設・事業所数は以下の通りである。

図表 97 総社市内の主な介護・福祉サービス施設・事業所数

区分	件数
訪問介護	11
通所介護	32
短期入所生活介護（ショートステイ）	6
特定施設入居者生活介護（養護老人ホーム）	2
認知症対応型共同生活介護（グループホーム）	10
介護老人福祉施設（特別養護老人ホーム）	6

出典) 総社市「介護保険事業者等一覧（平成31年2月1日現在）」をもとに三菱総合研究所作成

(4) 医療サービスの概況

市内には診療所が48か所、病院が3か所、歯科医院27か所ある。

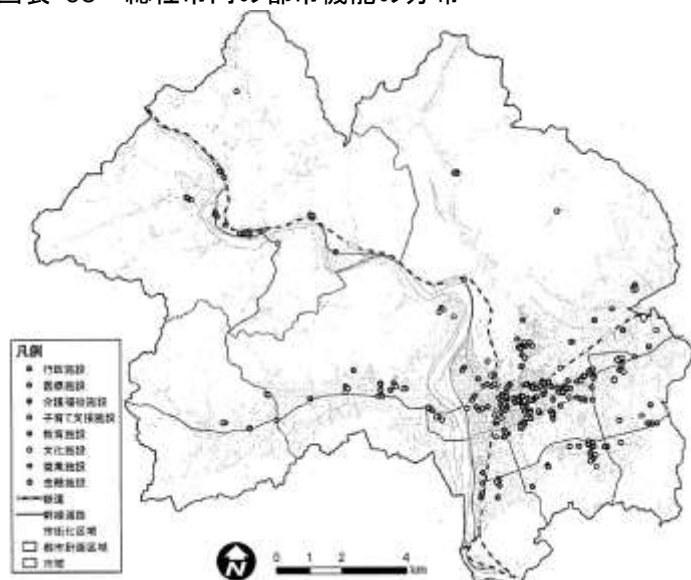
市では、救急の搬送体制の強化（高規格救急車の増車、救急救命士の増員など）、急病やケガによる外来受診の診療時間の拡大など受け入れ体制の強化に取り組み、市民がより安心して暮らせるよう医療環境の充実を図っている。

(5) その他高齢者の地域生活を支える社会資源の概況（交通、商業施設、金融機関等）

市内には、JR 伯備線・吉備線や井原鉄道井原線等の鉄道網、国道180号や国道429号等の広域幹線道路、岡山総社インターチェンジが位置していることから、総社市は中国地方の広域交通の結節点としての役割を担っている。また、市内の南東部にJR 総社駅が位置しており、その周辺に市街地が形成されている。市全体の都市機能283施設のうち、約半数の124施設が市街地に集中している一方で、市北部や西部は平地や山間地となっており、都市機能を有する施設は少なくなっている。

出典) 総社市提供資料

図表 98 総社市内の都市機能の分布



出典) 総社市提供資料

4.9.2 高齢者の移動支援にかかわる体制

(1) 行政の庁内体制

行政直営のデマンド交通「雪舟くん」をはじめとする交通政策全般については、市民生活部交通政策課が所管している。一方、要支援、要介護高齢者の移動支援（介護タクシー等）については、保健福祉部長寿介護課が所管している。

「雪舟くん」の対象は一人で乗降ができる者が基本であるが、「雪舟くん」の運転手からの乗客情報で一人で乗降が難しい利用者がいた場合には、交通政策課から長寿介護課に情報を提供し、ケアマネージャーに「雪舟くん」と介護タクシーのどちらを利用することが適切か検討するといった、個別ケースごとのゆるやかな連携がある。

(2) 高齢者の居住・移動支援のあり方、仕組みづくりについて検討する体制

総社市全体の公共交通に関する施策・方向性を検討する場として、総社市地域公共交通会議を設置している。会議は、運輸局、岡山県、総社警察署、交通事業者、住民代表、大学教授などで構成されている。「雪舟くん」を含めた公共交通全般に関する検討は、年に1～2回行われている。

4.9.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯

平成17年の合併時の地域公共交通のあり方に関する方針は、バス路線の維持確保に努めるというもので、路線バス等対策協議会の設置、利用促進を促す啓発活動等の実施、市内の循環バスのルート変更、停留所の移設、「総社市高齢者バス・タクシー料金助成事業」を実施してきた。また、平成21年には、高齢化率の特に高い2地区4路線でコミュニティバス「こまわりくん」の運行を始めた。しかし、利用者数が伸びない状況が続いたため、平成22年3月に議会が「新交通システム調査特別委員会」を設置し、これからの交通体系のあり方

について検討することになり、この年6月に市長からデマンド交通を「平成23年4月に導入する」ことが表明された。

交通体系の見直し方針は、以下の3点である。

- ①公共交通空白地帯の解消：市内全域を「面」でカバーできる公共交通システムの実現
- ②高齢者等の移動手段の確保：地域公共交通に不便を感じている高齢者が市内での買い物や通院に利用しやすいサービスの提供
- ③行政経費の見直し：平成22年度の地域公共交通の対策等にかかっている予算の範囲内で見直し

この方針にそって、路線バス（5社8路線）のうち広域路線は存続、市内完結路線は減便・または廃止するとともに、コミュニティバス（4路線）、高齢者バス・タクシー料金助成事業は廃止し、平成23年3月にデマンド交通「雪舟くん」の試行運行を実施し、4月から本格運行を開始することとなった。

図表 99 「雪舟くん」導入までの経緯

平成17年3月	合併により新たな総社市のもと「現行のまま新市に引き継ぎ、バス路線の維持確保に努める。」との方針が定まる。
平成17年	総社市路線バス等対策協議会の設置 バス路線等のあり方の大綱を市長に答申
平成18年度	バスの利用促進を促す啓発活動等の実施
平成19年度	市内の循環バスのルート変更、停留所の移設 「総社市高齢者バス・タクシー料金助成事業」の実施
平成21年度	コミュニティバス「こまわりくん」の導入 ※高齢化率の特に高い2地区4路線で運行
平成22年3月	新交通システム調査特別委員会を議会が設置
平成22年6月	市長が6月議会でデマンド交通を「来年4月導入」を表明
平成23年3月	「雪舟くん」試行運行実施
平成23年4月	「雪舟くん」本格運行開始

出典) ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

4.9.4 高齢者の移動支援ニーズの把握

「雪舟くん」の事業開始前に、65歳以上を含む世帯全数にアンケート調査を実施した。

その後も、毎年、利用の多い上位100人、60歳以上で利用登録しているが未利用の300人を対象にアンケート調査を実施している。

その結果を踏まえ、利用者が不便に感じていること、交通事業者との共存のための見直しを進めている（午前便を増車、運行時間の見直し等）。

4.9.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容

(1) タクシーによる運送を活用した取り組み「雪舟くん」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

平成 17 年の合併以降、市内では路線バスやコミュニティバスが運行されていたが、利用者が少ないうえに、公共交通空白地帯が多数発生したことから、平成 22 年 3 月の議会において「新交通システム調査特別委員会」を設置し、これからの公共交通のあり方について検討することとなった。議会からの提案もあり、平成 22 年 6 月には市長から「平成 23 年 4 月にデマンド交通を導入する」ことが表明され、デマンド交通の具体的なシステムについて検討し、高齢者に対する公共交通のニーズ調査の結果を踏まえ、平成 23 年 4 月より「雪舟くん」が本格運行されることとなった。

2) 事業の実施体制

総社市が運営主体となり、「雪舟くん」の運行の見直しや目的地の設定などについて検討を行う。実際の運行は、タクシー事業者 5 社、バス事業者 2 社、計 7 社（総社市内の全事業者）に委託している。利用者が予約するための予約センターは総社市庁舎内に設置し、オペレーターが午前中は 5 人、午後は 3 人体制で対応している。

3) 事業の具体的な内容

「雪舟くん」の事業の具体的な内容は以下の通りである。

図表 100 「雪舟くん」の具体的な内容

運行形態	市内全域を対象とした市町村運営による予約型有償運送
実施主体	総社市
運行事業者・運転手	タクシー事業者 5 社及びバス事業者 2 社
車両	5 人乗りワゴンタイプを 9 台 ※車両は市で購入 ※保険料、メンテナンス費用などは事業者負担
利用対象者	総社市に居住しており、事前登録を行っている人
運行範囲	・市内全域を対象とし、基本的に自宅の玄関から目的地までドア TO ドアで運行している。 ・東部、西部、昭和、池田の 4 エリアと、行政や医療施設、介護福祉施設が集中する「共通エリア」を設定し、①各エリア内の移動、②各エリアと共通エリアの移動、③各エリアから別のエリアへの移動（共通エリアでの乗り換えが必要）の 3 種類のパターンで運行している。

	<p>出典) 総社市提供資料</p>																				
運行時間・曜日	<p>【運行時間】</p> <table border="1" data-bbox="528 667 1353 846"> <tr> <td>行き(各エリア→共通エリア)</td> <td>8時</td> <td>9時</td> <td>10時</td> <td>11時</td> <td>12時</td> <td>13時</td> <td>14時</td> <td>15時</td> <td>16時</td> </tr> <tr> <td>帰り(共通エリア→各エリア)</td> <td>8時半</td> <td>9時半</td> <td>10時半</td> <td>11時半</td> <td>12時半</td> <td>13時半</td> <td>14時半</td> <td>15時半</td> <td>16時半</td> </tr> </table> <p>※時刻は最初の利用者が乗車する時間である。</p> <p>【運行曜日】 月曜日～金曜日の平日のみ運行している。</p>	行き(各エリア→共通エリア)	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	帰り(共通エリア→各エリア)	8時半	9時半	10時半	11時半	12時半	13時半	14時半	15時半	16時半
行き(各エリア→共通エリア)	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時												
帰り(共通エリア→各エリア)	8時半	9時半	10時半	11時半	12時半	13時半	14時半	15時半	16時半												
利用料金	<p>①各エリア内での移動：1乗車 300円 ②各エリアから共通エリアへの移動：1乗車 300円 ③各エリアから別のエリアへの移動：600円(各エリアから興津エリアで乗り換え、別のエリアへ行くため2乗車として計算する)</p>																				
利用方法	<p>①事前に市庁舎や出張所等で利用登録(無料)を実施 ②利用したい時に、予約センターへ電話で予約 ③迎える場所と時間に合わせて利用 ④乗り合い方式で目的地まで移動 ⑤帰りの便で自宅まで移動</p> <p>※予約可能な期間は、利用したい日の1週間前から当日の運行時間の1時間前までとしている。ただし、月曜日の8時、8時半の便は、当日の朝7時から7時半まで受け付けることとしている。</p>																				

出典) ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

4) 事業費

平成29年度の事業費は6,800万円で、そのうち1,200万円を運賃収入で賄っている。

なお、「雪舟くん」導入前(平成22年度)の路線バス運行補助や高齢者を対象としたタクシー料金助成事業等にかかっていた事業費は6,000万円、「雪舟くん」を導入した平成23年度の事業費は約5,700万円であり、この時点では予算は削減できた。その後、事業の見直し等を行い事業費は増加しているが、利用者も増加しているため、利用者1人あたりのコストで見れば効率のよい運行に移行することができたといえる。

5) 事業の成果

利用は市内居住者の登録制で、18,313人（平成30年4月末時点）が登録している。

1日平均延利用者数は、「雪舟くん」を導入した平成23年度で192人、翌年の平成24年度には228人へと増加し、それ以降、平成29年度まで概ね220人前後で推移している。

利用者の7割は70代以上で、病院、商店への移動が6割である。運転免許を返納した高齢者の日常生活に必要な移動手段として市民に浸透し、利用者へのアンケート調査でも満足度は高い。

4.9.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ

総社市の最上位計画である「第2次総社市総合計画」の「基本目標1.だれもが住みたくなる総社」において、「雪舟くんの利便性強化」について位置づけている。

また、すでに策定されている都市計画マスタープラン（平成20年策定）や平成31年度策定予定の立地適正化計画との調和を図りながら、今後、都市地域総合交通戦略を策定予定である。具体的には、10年後、30年後、50年後の将来像を見据えコンパクトシティ化するというまちづくりの方針を見据えながら計画を策定する予定である。

4.9.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携

事業立ち上げ時には国に制度等の照会、相談を行い、その後も随時相談している。

国には、複数自治体をまたぐバス路線の維持に対する補助制度はあるが、市内完結のデマンド交通で活用できる補助制度がない。また、タクシーの維持に関する補助制度がないことが課題である。

岡山県では、来年度に運転手不足を解消するための第二種運転免許取得を補助する事業を創設予定である。

4.9.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること

（バス・タクシー事業者との共存への配慮）

「雪舟くん」の導入当初、バス、タクシー事業者からの反発があり、実際にタクシーの利用が減少したというデータもあったことから、定期的に事業者会議を実施したり、バス・タクシー料金助成券を導入し、利用促進を図るなど、バス・タクシー事業者と「雪舟くん」が共存できるよう市として日頃から配慮するよう心掛けている。

「雪舟くん」に乗った際にバス・タクシー料金助成券（50円）を1枚配布することとしており、雪舟くんが運行していない土日や平日の早朝や遅い時間にバスやタクシーを利用する際に活用してもらえるようにしている。

（市外病院への路線バスは唯一市外への運行手段として継続）

市として市外への移動ニーズは把握しているが、エリア拡大による関係市町村との調整負担や事業者への配慮などから、「雪舟くん」は基本的に市内を対象としている。

ただし、倉敷市の大病院への路線はニーズが高いため、合併前の旧山手村によって運営されていた路線を総社市として引き継ぎ、「雪舟くん」とは別に現在も運行している。

(市内金融機関や商業施設のサービスと連携した「雪舟くん」の利用促進)

市は、市内の金融機関や大型商業施設、食品スーパーなどと「雪舟くん相互支援に関する協定」を締結し、締結先の店舗に「雪舟くん待合所」を設置することで「雪舟くん」の利用促進につなげている。

(「雪舟くん予約お願いカード」で利用者ニーズに対応)

通院している人から「診察時間が終わるのが何時になるか分からないので帰りの便の予約ができない」という声があったため、「雪舟くん予約お願いカード」を病院の受付に提示することで、病院の受付が診察の時間を見計らい本人に代わって予約してもらうサービスを実施している。このサービスに協力している医療機関は 66 件となっている。

4.9.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題

(「雪舟くん」の台数増加)

現在 9 台で運行しているが、ニーズが多く、予約を断らざるを得ない場合も出ている。公共交通として利用者が利用したいときに利用できる環境にするため、台数を増やしたり、運行エリアの見直しなど効率的な運行を目指し検討していく必要がある。

(「雪舟くん」の事業見直し)

「雪舟くん」は乗り合いのため、予約順ではなく効率的に回れるルートを組んで運行している。そのため、「病院の診察時間に間に合わない」といった声があがっている。現状では余裕を持った便を選んで利用してもらうしかないが、より良い公共交通となるよう見直しの必要性を感じている。

また、利用者増により事業費が拡大した場合、利用料金の値上げも視野に入れる必要がある。サービスの質の向上、自動運転の導入など、この先の情勢を見ながら、事業を見直す必要がある。

4.10 広島県三原市 ～住民主体の地域コミュニティ交通の運行、手引き作成～

4.10.1 自治体の基本情報

(1) 基本データ

人口	95,053 人	高齢化率	33.8%
世帯数	43,844 世帯	面積	471 km ²
高齢単身世帯数	5,229 世帯	高齢者のみ世帯数	11,169 世帯
高齢者数	65～74 歳	75 歳以上	
合計	15,195 人	16,954 人	

出典) 三原市提供資料 (平成 30 年 3 月 31 日現在)

(2) 地域の特徴 (地域性、産業等)

三原市は、平成 17 年に 1 市 3 町 (旧三原市、旧豊田郡本郷町、旧御調郡久井町、旧賀茂郡大和町) が合併してできた市である。広島県の中心部に位置し、東西約 29km、南北約 31km の広がりを持ち、面積は 471 km²で広島県の 5.6%を占めている。

中国・四国地方のほぼ中心に位置し、広島空港をはじめ、JR 山陽新幹線・山陽本線、三原港、山陽自動車道など主要交通が整う広域交通網の結節拠点で、県内外の各地域と連携できる地理的特性がある。

こうした地理的特性を背景に、大手企業の工場を中心とした産業集積地として発展してきた。また、久井・大和地域を中心とした地域では、温暖で多照寡雨という気候・風土を生かした農林水産業が行われてきた。

人口は平成 2 年以降減少を続けており、今後も減少していくと予測されている。また、高齢化率は広島県平均と比べて高く、年少人口 (15 歳未満) の割合は低く、速いスピードで人口減少社会の課題が顕在化する見込みである。

出典) 三原市提供資料

図表 101 三原市の位置



出典) 三原市地域公共交通網形成計画 (平成 27 年 3 月)

(3) 介護・福祉サービスの概況

地域包括支援センターは、市内に5か所（中央部、南部、東部、西部、北部）設置しており、運営は医療法人、社会福祉法人等に委託している。

なお、市内の主な介護・福祉施設・事業所数は以下の通りである。

図表 102 三原市内の主な介護・福祉サービス施設・事業所数

区分	件数				
	久井 地域	大和 地域	本郷 地域	三原 地域	三原市 全体
訪問介護	3	1	2	23	29
通所介護	3	2	4	28	37
短期入所生活介護（ショートステイ）	2	1	2	9	14
小規模多機能型居宅介護事業所	1	1	1	9	12
特定施設入居者生活介護（養護老人ホーム）	1	-	-	2	3
認知症対応型共同生活介護（グループホーム）	1	-	-	5	6
介護老人福祉施設（特別養護老人ホーム）	1	1	1	6	9

出典）三原市提供資料（平成30年12月31日現在）

(4) 医療サービスの概況

医療機関は、久井地域に2か所、大和地域に1か所、本郷地域に4か所ある。また、中心市街地となる三原地域には、総合病院をはじめ多くの医療機関がある。

(5) その他高齢者の地域生活を支える社会資源の概況（交通、商業施設、金融機関等）

鉄道は、JR山陽新幹線、JR山陽本線、JR呉線が運行している。また、三原駅は鉄道と路線バスの交通結節点となっており、三原駅を起点とする路線バスが各方面と連絡している。

バスは、広域的な移動を支える高速バスが3路線、市内や近隣地域間での連絡を支える路線バス（路線数14路線、45運行系統）があり、民間事業者により国道、主要地方道、県道などを中心に運行している。

また、こうした鉄道や路線バス等のサービスを享受できない地域などにおいて、これらの地域公共交通を補完し、住民の生活移動を面的に支えるサービスとして地域コミュニティ交通を6地域で運行している。

出典）三原市提供資料

図表 103 三原市内の主な公共交通



図表 104 地域コミュニティ交通の運行エリア



出典) 2 図表とも三原市地域公共交通網形成計画（平成 27 年 3 月）

4.10.2 高齢者の移動支援にかかわる体制

(1) 行政の庁内体制

高齢者の移動支援を含めた生活交通については、生活環境課が所管している。介護保険の生活支援体制整備事業については高齢者福祉課が所管している。

両課の取り組みが重複する高齢者の移動支援について明確な連携体制はないが、個別ケースで必要に応じて共同で対応する等のゆるやかな連携実態はある。

(2) 高齢者の移動支援のあり方、仕組みづくりについて検討する体制

将来にわたり持続可能な公共交通について協議するため、住民代表、公共交通事業者、道路管理者、警察、国・県等の関係機関、学識経験者で構成される「三原市地域公共交通活性化協議会」が設置されている。

4.10.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯

平成 17 年の市町合併以前の平成 15 年 12 月から、旧大和町では大和町自治振興連合会による「大和ふれあいタクシー」が運行されていた。

平成 22 年に現在の地域公共交通網形成計画の前身となる計画が策定され、その中で大和ふれあいタクシーの運行等を含めた地域コミュニティ交通が位置づけられ、現行の平成 27 年度策定版でそれを引き継ぎ、地域コミュニティ交通の運行を推進している。

この計画に基づき、平成 22 年に佐木島と幸崎町渡瀬・奥三地区、平成 23 年に久井地域、平成 28 年に本郷地域、平成 30 年に八幡地域で地域コミュニティ交通が導入されている。

4.10.4 高齢者の移動支援ニーズの把握

基本的には各地域に対するアンケート調査を実施することでニーズを把握している。ただ、交通に特化した調査というよりは、市の総合的な調査の一環として交通に関するニーズを把握するケースが多い。

民生委員やタクシー事業者などから個別に相談を受けることもあるが、多様な主体から意見を把握し集約するような仕組みが整っているわけではない。

平成 30 年度から、介護保険の生活体制整備支援事業の一環として、移動支援ニーズを把握するためのアンケート調査を開始した地域があり、今後結果を分析予定である。

4.10.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容

(1) タクシーによる運送（一般乗合旅客自動車運送事業）を活用した「本郷ふれあいタクシー」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

本郷地域は、元々路線定期運行型のバスが運行していたが、利便性が悪くバス停から離れている住民が利用できず、中には存在自体を知らないという住民もおり、利用も低調だった。そのため、見直しを図り、平成 28 年 10 月から予約制で自宅近くから目的地の間を概ねドア TO ドアにより運行するデマンド型乗合タクシーを導入することとなった。

2) 事業の実施体制

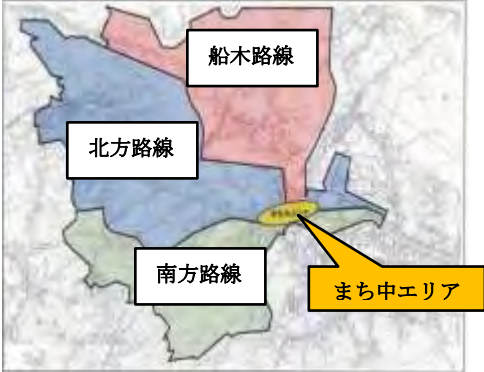
本郷町町内会長連合会が実施主体となり、利用者の予約の受付や事業の方針や修正に関する検討などを行っている。運行は、本郷地域にあるタクシー事業者 3 社が担っている。利用者からの予約に応じて連合会から各事業者へ情報が共有され運行している。

3) 事業の具体的な内容

本郷ふれあいタクシーの事業の具体的な内容は以下の通りである。

図表 105 本郷ふれあいタクシーの概要

運行形態	タクシーによる運送を活用した自宅と目的地を概ねドア TO ドアで送迎するデマンド交通
実施主体	本郷町町内会長連合会 (予約の受付、サービス内容、計画づくりなどを行う)
運行事業者・運転手	双葉タクシー、本郷タクシー、やっさタクシー (予約が発生したら連合会から共有)
車両	運行事業者所有の 10 人乗りワゴン車 3 台
利用対象者	本郷地域の居住者
運行範囲	・本郷町を 3 区域（船木、北方、南方）に分け、各区域に 1 台のジャンボタクシーを配置。 ・各区域内での運行を基本とするが、本郷地域の本郷駅や公共施設、病院、スーパー等が集まる「まち中エリア」へほどの区域からも乗り入れ可能としている。

	<p>・居住地区から他地区へ行く場合は、「まち中エリア」で乗り換えることとしている。</p> <p>本郷ふれあいタクシーの運行範囲</p>  <p>出典) 地域コミュニティ交通利用実績 (平成 29 年度)</p>																
運行時間・曜日	<p>【運行時間】</p> <table border="1"> <tr> <td>往路</td> <td>8:15</td> <td>9:00</td> <td>9:45</td> <td>11:15</td> <td>13:30</td> <td>14:30</td> <td>15:30</td> </tr> <tr> <td>復路</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>10:30</td> <td>12:00</td> <td>14:00</td> <td>15:00</td> <td>16:00</td> </tr> </table> <p>【運行曜日】</p> <p>週 3 日 (月・水・金) で上記の時刻に運行。</p>	往路	8:15	9:00	9:45	11:15	13:30	14:30	15:30	復路	-	-	10:30	12:00	14:00	15:00	16:00
往路	8:15	9:00	9:45	11:15	13:30	14:30	15:30										
復路	-	-	10:30	12:00	14:00	15:00	16:00										
利用料金	1 乗車 300 円 ※敬老優待：200 円、障害者優待：無料																
利用方法	<p>①利用者が電話で予約 (希望する便の出発 30 分前まで受付)</p> <p>※帰りの便も予約可能</p> <p>②予約受付が完了し、自宅付近にお迎え</p> <p>③まち中エリアなどの目的地に到着</p> <p>④外出先から予約し外出先から自宅付近へ送迎</p>																

4) 事業費

本郷ふれあいタクシーの平成 29 年度事業費は以下の通りである。

図表 106 本郷ふれあいタクシーの平成 29 年度事業費

事業費 (A)	12,151,151 円
所定運賃収入 (B)	1,598,400 円 (優待乗車補填金相当額含む)
収支率 (B/A)	13.2%
市支出額	11,157,000 円 (延利用者数 5,328 人 利用者 1 人あたり 2,094 円)

出典) 三原市提供資料

5) 事業の成果

平成 29 年 4 月から平成 30 年 3 月までの延利用者数は、143 日運行し 5,328 人となっている。1 日平均利用者数は 37.3 人、1 便平均利用者数は 1.8 人となっている。

平成 28 年以前まで運行していた路線バスの運行事業費は、年間 800 万円と現在よりも安価であったが、利用者も少なく非効率であった。本郷ふれあいタクシーを導入したことで、事業費としては増加したものの、利用者数は増加しているため、効率的な運行が可能となっている。

(2) 乗合による運送（自家用有償旅客運送）を活用した「久井ふれあいバス」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

久井地域では、平成 17 年の合併前は、患者輸送バスという無償運送が運行されていた。これを平成 23 年に誰でも利用ができる形態に改定し、現在もその形態で運行されている。

2) 事業の実施体制

実施主体は三原市となっている。運行は、タクシー事業者、ガソリンスタンドに委託し、運行路線に合わせて乗り合いで地域と診療所などの目的地までを運行している。

3) 事業の具体的内容

久井ふれあいバスの事業の具体的な内容は以下の通りである。

図表 107 久井ふれあいバスの概要

運行形態	行政主体による路線定期型での有償運送																				
実施主体	三原市																				
運行事業者・運転手	向谷商店（ガソリンスタンド）、（有）久井交通																				
車両	市所有のマイクロバス（14 人乗り）2 台																				
利用対象者	久井地域の住民																				
運行範囲	<p>久井地域内を 5 つの路線を設定し運行している。</p> <p>【運行路線】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>コース</th> <th>運行曜日</th> <th>経路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>吉田・筋原コース</td> <td>月・金曜日</td> <td>吉田・筋原⇄公立くい診療所等</td> </tr> <tr> <td>泉・和草コース</td> <td>火・木曜日</td> <td>泉・和草⇄公立くい診療所等</td> </tr> <tr> <td>羽倉コース</td> <td>水・金曜日</td> <td>羽倉⇄公立くい診療所等</td> </tr> <tr> <td>坂井原・下津コース</td> <td>火・木曜日</td> <td>坂井原・下津⇄公立くい診療所等</td> </tr> <tr> <td>小林・山中野・土取コース</td> <td>月・水曜日</td> <td>小林・山中野・土取⇄公立くい診療所等</td> </tr> </tbody> </table> <p>久井ふれあいバス」の運行範囲</p>  <p>出典) 地域コミュニティ交通利用実績 (平成 29 年度)</p>			コース	運行曜日	経路	吉田・筋原コース	月・金曜日	吉田・筋原⇄公立くい診療所等	泉・和草コース	火・木曜日	泉・和草⇄公立くい診療所等	羽倉コース	水・金曜日	羽倉⇄公立くい診療所等	坂井原・下津コース	火・木曜日	坂井原・下津⇄公立くい診療所等	小林・山中野・土取コース	月・水曜日	小林・山中野・土取⇄公立くい診療所等
コース	運行曜日	経路																			
吉田・筋原コース	月・金曜日	吉田・筋原⇄公立くい診療所等																			
泉・和草コース	火・木曜日	泉・和草⇄公立くい診療所等																			
羽倉コース	水・金曜日	羽倉⇄公立くい診療所等																			
坂井原・下津コース	火・木曜日	坂井原・下津⇄公立くい診療所等																			
小林・山中野・土取コース	月・水曜日	小林・山中野・土取⇄公立くい診療所等																			
運行時間・曜日	<p>週 2 日 (月～金)</p> <p>1 日 4 便 (往路 2 便、復路 2 便)</p>																				

利用料金	200 円（定額制） 敬老優待：100 円 障害者優待：無料 通院目的での利用：無料（乗務員へ申告） ※通院目的の利用が 9 割を占めている。
利用方法	路線定期型のため、利用者は利用したい乗降ポイントと運行路線、 運行時間に合わせて利用する。

4) 事業費

久井ふれあいバスの平成 29 年度事業費は以下の通りである。

図表 108 久井ふれあいバスの平成 29 年度事業費

事業費 (A)	6,014,865 円
所定運賃収入 (B)	678,400 円（優待乗車補填金相当額含む）
収支率 (B/A)	11.3%
市支出額	5,999,265 円（延利用者数 3,392 人 利用者 1 人あたり 1,769 円）

出典) 三原市提供資料

5) 事業の成果

平成 29 年 4 月から平成 30 年 3 月までの延利用者数は、244 日運行して 3,392 人となっている。1 日平均利用者数は 13.9 人、1 便平均利用者数は 1.7 人となっている。

平成 25 年以降、1 日平均利用者数が減少傾向にあり、システムの見直しを検討している。

(3) タクシーによる運送（一般乗合旅客自動車運送事業）を活用した「大和ふれあいタクシー」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

平成 15 年 12 月から大和地域の商工会が主体となり運行していた。現在は、大和町自治振興連合会が引き継ぎ運行している。

2) 事業の実施体制

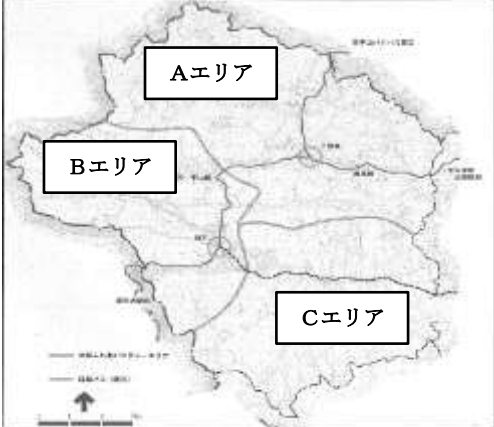
実施主体は大和町自治振興連合会となっており、利用者の予約の受付や事業の方針や修正に関する検討などを行っている。運行は、タクシー事業者 3 社が担っており、利用者からの予約に応じて、連合会から各事業者へ共有され運行している。

3) 事業の具体的内容

大和ふれあいタクシーの事業の具体的な内容は以下の通りである。

図表 109 大和ふれあいタクシーの概要

運行形態	タクシーによる運送を活用した自宅と目的地を概ねドア TO ドアで送迎するデマンド交通
実施主体	大和町自治振興連合会
運行事業者・運転手	徳良タクシー、神田タクシー、奥田タクシー
車両	運行事業者所有の 10 人乗りワゴン車 3 台

利用対象者	大和町の住民																
運行範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・大和地域を、A エリア（神田路線）、B エリア（樫梨・和木路線）、C エリア（大草路線）の3つのエリアに区分し、各区域に1台のジャンボタクシーを配置。 ・各区域内での運行を基本とするが、和木地区と徳良地区の中心部に他のエリア（路線）からの乗り入れが可能な「まち中エリア」を設定している。 ・居住地区から他地区に行く場合は、「まち中エリア」で乗り換えることとしている。 <p>「大和ふれあいタクシー」の運行範囲</p>  <p>出典) 地域コミュニティ交通利用実績 (平成 29 年度)</p>																
運行時間・曜日	<p>【運行時間】</p> <table border="1"> <tr> <td>往路</td> <td>8:00</td> <td>9:00</td> <td>10:00</td> <td>11:00</td> <td>13:30</td> <td>14:30</td> <td>15:30</td> </tr> <tr> <td>復路</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>10:30</td> <td>11:30</td> <td>14:00</td> <td>15:00</td> <td>16:00</td> </tr> </table> <p>【運行曜日】</p> <p>週3日（月・水・金）で上記の時刻に運行。</p>	往路	8:00	9:00	10:00	11:00	13:30	14:30	15:30	復路	-	-	10:30	11:30	14:00	15:00	16:00
往路	8:00	9:00	10:00	11:00	13:30	14:30	15:30										
復路	-	-	10:30	11:30	14:00	15:00	16:00										
利用料金	1 乗車 300 円 ※敬老優待：200 円、障害者優待：無料																
利用方法	<ol style="list-style-type: none"> ①利用者が電話で予約 ②予約受付が完了し、自宅付近にお迎え ③まち中エリアなどの目的地に到着 ④外出先から予約し外出先から自宅へ送迎 																

4) 事業費

大和ふれあいタクシーの事業の平成 29 年度事業費は以下の通りである。

図表 110 大和ふれあいタクシーの平成 29 年度事業費

事業費 (A)	12,235,255 円
所定運賃収入 (B)	1,824,600 円 (優待乗車補填金相当額含む)
収支率 (B/A)	14.9%
市支出額	11,291,000 円 (延利用者数 6,082 人 利用者 1 人あたり 1,856 円)

出典) 三原市提供資料

5) 事業の成果

平成 29 年 4 月から平成 30 年 3 月までの延利用者数は、144 日運行し 6,082 人となっている。1 日平均利用者数は 42.2 人、1 便平均利用者数は 2.2 人となっている。

平成 27 年以降、1 日平均利用者数は減少傾向にあり、今後の課題となっている。

(4) 乗合による運送（自家用有償旅客運送）を活用した「佐木島循環バス」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

平成 22 年 10 月から事業を開始し、平成 27 年 10 月に運行内容の見直しを行っている。


2) 事業の実施形態

実施主体は三原市である。運行は、鷺浦町しまばす運行協議会に委託しており、佐木島内を循環する路線で運行している。

3) 事業の具体的内容

佐木島循環バスの事業の具体的な内容は以下の通りである。

図表 111 佐木島循環バスの概要

運行形態	市主体による佐木島内の循環バス
実施主体	三原市
運行事業者・運転手	鷺浦町しまばす運行協議会
車両	市所有 10 人乗りワゴン車 1 台
利用対象者	佐木島の住民だけでなく観光等で訪れた人も利用可能としている。
運行範囲	佐木港～大番神社前～JA 営農センター前～さぎしまふるさと館～向田港～佐木港 ※全経路上でフリー乗降可 「佐木島循環バス」の運行範囲 
運行時間・時間	週 5 日（月～金） 1 日 5 便
利用料金	200 円（定額制） 敬老優待：100 円、障害者優待：無料
利用方法	路線定期型のため、利用者は利用したい乗降ポイントと運行路線、運行時間に合わせて利用する。

出典）地域コミュニティ交通利用実績（平成 29 年度）

4) 事業費

佐木島循環バスの平成 29 年度事業費は以下の通りである。

図表 112 佐木島循環バスの平成 29 年度事業費

事業費 (A)	1,718,005 円
所定運賃収入 (B)	430,800 円 (優待乗車補填金相当額含む)
収支率 (B/A)	25.1%
市支出額	1,512,705 円 (延利用者数 2,154 人 利用者 1 人あたり 702 円)

出典) 三原市提供資料

5) 事業の成果

平成 29 年 4 から平成 30 年 3 月までの延利用者数は、243 日運行し 2,154 人となっている。1 日平均利用者数は 8.9 人、1 便平均利用者数は 1.8 人となっている。

運行時間を船の時間に合わせるように修正をしたことで、佐木島住民だけでなく、観光などで佐木島を訪れた人も利用するようになり、結果的に利用者数は増加している。

(5) タクシーによる運送 (一般乗合旅客自動車運送事業) を活用した「幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

平成 22 年 9 月から運行が開始されている。

2) 事業の実施体制

幸崎町町内会連合会が実施主体となっており、事業の方針や修正に関する検討、などを行っている。予約・運行は、タクシー事業者 1 社が担っており、連合会で定めた路線、乗降ポイント、運行時間に合わせて運行している。

3) 事業の具体的内容

幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の事業の具体的な内容は以下の通りである。

図表 113 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の概要

運行形態	住民主体による路線定期型運行
実施主体	幸崎町町内会連合会
運行事業者・運転手	幸崎タクシー
車両	運行事業者所有の 10 人乗りワゴン車 1 台
利用対象者	幸崎町渡瀬・奥三地区の住民
運行範囲	①渡瀬地区～安芸幸崎駅～栄橋～阪田医院 ②奥三地区～安芸幸崎駅～栄橋～阪田医院 ※一部の乗降場所では事前予約が必要

	<p>「幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号」の運行範囲</p> <p>出典) 地域コミュニティ交通利用実績 (平成 29 年度)</p>
運行時間・曜日	週 2 日 (月・金) 1 日 7 便 (往路: 渡瀬 2 便、奥三 2 便 復路: 区間混合で 3 便)
利用料金	200 円 (定額制)、敬老優待: 100 円、障害者優待: 無料
利用方法	連合会で定めた路線、乗降ポイント、運行時間に合わせて利用する。なお、一部予約が必要な乗降ポイントを設定しており、この乗降ポイントを利用する際は、運行事業者へ予約をして利用することとしている。

4) 事業費

幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の平成 29 年度事業費は以下の通りである。

図表 114 幸崎町渡瀬・奥三地区おでかけ号の平成 29 年度事業費

事業費 (A)	3,202,600 円
所定運賃収入 (B)	562,800 円 (優待乗車補填金相当額含む)
収支率 (B/A)	17.6%
市支出額	2,997,000 円 (延利用者数 2,814 人 利用者 1 人あたり 1,065 円)

出典) 三原市提供資料

5) 事業の成果

平成 29 年 4 月から平成 30 年 3 月までの延利用者数は、100 日運行し 2,814 人となっている。1 日平均利用者数は 28.1 人、1 便平均利用者数は 4.0 人となっている。

平成 25 年度から 1 日平均利用者数は横ばいに推移し、毎年度、安定して利用されている。また、利用者はすべて敬老・障害者優待利用者で一般の人の利用は皆無である。

(6) タクシーによる運送（一般乗合旅客自動車運送事業）を活用した「八幡町民タクシーさくら号」

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

元々地域内を路線バスが運行していたが、平成30年9月末に廃止することが決まり、地域コミュニティ交通の導入手引きに沿って検討が進められ、地域住民主導による乗り合いタクシーを平成30年10月1日から運行することとなった。

2) 事業の実施体制

実施主体は八幡町内会となっており、事業の方針や修正に関する検討などを行っている。予約・運行は、タクシー事業者（有）久井交通が担っており、利用者からの予約に応じて、町内会で定めた運行時間で運行している。

3) 事業の具体的内容

（八幡町民タクシーさくら号の概要）

運行形態	タクシーによる運送を活用した自宅と目的地を概ねドア TO ドアで送迎するデマンド交通																																						
実施主体	八幡町内会																																						
運行事業者・運転手	（有）久井交通																																						
車両	運行事業者所有の10人乗りワゴン車1台																																						
利用対象者	八幡地域の住民																																						
運行範囲	八幡地域と尾道市御調町の一部 「八幡町民タクシーさくら号」の運行範囲  出典）三原市提供資料																																						
運行時間・曜日	【運行時間】 <table border="1"> <thead> <tr> <th>便数</th> <th>時刻</th> <th>出発地</th> <th>行き先</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>8:30</td> <td>自宅</td> <td>八幡町内、御調町内</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>9:15</td> <td>自宅</td> <td>八幡町内、垣内バス停</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>10:00</td> <td>自宅</td> <td>八幡町内、御調町内</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>11:00</td> <td>御調町</td> <td>自宅</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">5</td> <td rowspan="2">12:30</td> <td>御調町</td> <td>自宅</td> </tr> <tr> <td>自宅</td> <td>垣内バス停</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">6</td> <td rowspan="2">13:15</td> <td>垣内バス停</td> <td>自宅</td> </tr> <tr> <td>自宅</td> <td>八幡町内、御調町内</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>14:00</td> <td>御調町</td> <td>自宅</td> </tr> </tbody> </table>			便数	時刻	出発地	行き先	1	8:30	自宅	八幡町内、御調町内	2	9:15	自宅	八幡町内、垣内バス停	3	10:00	自宅	八幡町内、御調町内	4	11:00	御調町	自宅	5	12:30	御調町	自宅	自宅	垣内バス停	6	13:15	垣内バス停	自宅	自宅	八幡町内、御調町内	7	14:00	御調町	自宅
便数	時刻	出発地	行き先																																				
1	8:30	自宅	八幡町内、御調町内																																				
2	9:15	自宅	八幡町内、垣内バス停																																				
3	10:00	自宅	八幡町内、御調町内																																				
4	11:00	御調町	自宅																																				
5	12:30	御調町	自宅																																				
		自宅	垣内バス停																																				
6	13:15	垣内バス停	自宅																																				
		自宅	八幡町内、御調町内																																				
7	14:00	御調町	自宅																																				

	8	14:30	自宅	八幡町内、御調町内
	9	15:00	御調町	自宅
	10	15:30	自宅	垣内バス停
	11	16:30	垣内バス停	自宅
	【運行曜日】 月・水・金曜日（祝日、年末年始（12/29～1/3）は運休）			
利用料金	1 乗車 300 円、敬老優待 200 円、障害者優待：無料			
利用方法	運行時間に合わせて、運行事業者に予約をし、予約した場所から乗車する。帰りも同様に予約をし、予約した場所から乗降し自宅へ帰宅する。			

4) 事業費

運行開始から間もないため、情報がない。

5) 事業の成果

平成 30 年 10 月から 2 月の 5 か月間で、利用者数は 342 人となっている。1 日平均利用者数は 5.9 人、1 便平均利用者数が 1.6 人となっている。

また、尾道市御調町の一部（病院や郵便局、スーパーなど）まで運行が可能となり、生活のための移動手段が確保できた。

4.10.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ

三原市長期総合計画（平成 27 年策定）では、『基本目標 5.安心して快適・安全に住み続けられるまち「4-6. 持続可能な地域公共交通網の形成」』において、地域コミュニティ交通や路線バスの維持について記載されている。

三原市都市計画マスタープラン（平成 22 年策定）では、『2-5.分野別方針（2）交通施策の整備方針 2.公共交通機関の機能強化』において、路線バス利用不便地区の対応としてコミュニティ交通の導入について言及している。

また、地域公共交通網形成計画（平成 27 年策定）では、鉄道・高速バス、航路、路線バスと並んで、地域コミュニティ交通についても持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた対応方針が示されている。

4.10.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携

運輸局には随時相談している。県からは一部運行に対する補助金の交付などで支援を受けている。

4.10.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること

（地域コミュニティ交通の導入のための手引きを作成）

少子高齢化が急速に進む中、これからは、できるだけ居住地の近くで乗降でき、ニーズが少ない地域でも対応可能な地域コミュニティ交通の役割が高まると考えられる。また、地域コミュニティ交通の導入や導入後も維持していくためには、地域で十分に支え・守るといっ

た強い意識が不可欠である。そこで、市では「自分たちで考え守り育てるので、地域コミュニティ交通を運行したい」と考える地域住民が、主体的に導入を進めることができるように、導入方法や流れを分かりやすく示した「手引き」を作成した。

現在運行している本郷ふれあいタクシー（平成 28 年度）、八幡町民タクシーさくら号（平成 30 年度）の 2 地域については手引きを活用して導入されている。

図表 115 地域コミュニティ交通導入の流れ



出典) 三原市地域コミュニティ交通導入の手引き (平成 30 年度版)

(住民の主体性を重視)

地域住民が主体であることを基本とし、市、交通事業者がそれぞれの立場・役割により支援し、3者共同で地域コミュニティ交通の導入に取り組んでいる。

導入時には概ね 5 人以上の住民で構成する「地域の検討・運営組織」を設立することとし、メンバーは導入検討の中心的な役割を担うほか、運行開始後も利用動向を継続してチェックし、利用の促進に努める。一方で、市は住民の負担が過重にならないよう書類作成等を支援し、密なコミュニケーションをとっている。

図表 116 地域コミュニティ交通の運行に関する役割分担



出典) 三原市地域コミュニティ交通導入の手引き (平成 30 年度版)

(市域を超えた運行)

「八幡町民タクシーさくら号」の運行では、隣接市を生活圏とする住民が多い地域でバス路線が廃止になり、当該路線上の総合病院や周辺の郵便局、商店への移動手段を確保するニーズが大きかったため、三原市が隣接市と調整したうえで、市域外への運行を可能にしている。

隣接市への乗り入れについては、隣接地の市やタクシー事業者と事前協議により調整し、同意を得た（市域を超えた運行を実現させた「八幡町民タクシーさくら号」）。

4.10.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題

(担い手の確保)

地域に移動支援のニーズがあることは確認しているが、新たな導入地域が出てこない。地域住民が主体となって小さな区域でも導入しようという機運を高める必要がある。

(利用者減少への対応)

路線運行型で利用者数が年々減少しているため、デマンド方式による区域運行へ移行させていくべきか、検討が必要な地域がある。地域の特性や住民のニーズに応じた地域コミュニティ交通の運営方法等について柔軟に見直しを図っていくことが今後の課題である。

(生活支援体制整備事業での移動支援の検討)

現在、社協に委託した生活支援体制整備事業で地域の困りごとアンケートを実施している地域もあり、今後その結果を踏まえて、福祉部局、交通部局が連携して新たな移動支援のあり方を検討したい。

(財源の確保)

市が支出する運行支援や交通事業者への補助は増加の一途である（平成 29 年度の路線バス・地域コミュニティ交通を維持するための市の負担額は 1.3 億円）。利用率を向上させるとともに事業費を削減して持続可能性を担保すること、状況に応じた利用料のあり方検討が課題である。国や県の補助制度を活用しているが、いつまで活用できるか不透明である。

4.11 山口県萩市 ～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～

4.11.1 自治体の基本情報

(1) 基本データ

人口	47,691 人	高齢化率	41.8%
世帯数	23,536 世帯	面積	698.3 km ²
高齢者数	65～74 歳	75 歳以上	
合計	9,240 人	10,690 人	

出典) 萩市提供資料

(2) 地域の特徴（地域性、産業等）

萩市は、平成 17 年に 3 月に旧萩市と周辺の 2 町 4 村が合併して現在の新萩市となった。

萩地域の高齢化率は 38.8%で、その他の地域の高齢化率は 50%を超えており、年間の出生数は 300 人を切る超少子高齢化社会となっており、過疎自治体として深刻な問題を抱えている。萩市の人口の 8 割弱が萩地域に集中しており、残りの 2 割がその他の 6 地域（川上、田万川、むつみ、須佐、旭、福栄）に居住している。また、人が住んでいる離島が 3 つある。

図表 117 萩市の位置



出典) 萩市提供資料

(3) 介護・福祉サービスの概況

市内には直営の地域包括支援センターが 2 か所設置されている。東地域包括支援センター（須佐総合事務所内）は須佐、田万川を担当、西地域包括支援センター（萩市役所内）は萩、川上、むつみ、旭、福栄地域を担当している。

萩市は、高齢化率の高い地域が多く、約 700 km²の広大な市域を 2 か所の地域包括支援セ

ンターでカバーすることは難しいため、市内 16 か所にランチの役割を果たす在宅介護支援センターを設置し、市内の社会福祉法人等に委託し、各 1 人（1 か所のみ 2 人）の相談員を置いている。地域包括支援センターと在宅介護支援センターは共通のネットワークでつながり、在宅介護支援センターの記録を地域包括支援センターからも確認できるようにしている。

市内に設置されている主な介護・福祉施設数は以下の通りである。

図表 118 萩市内の主な介護・福祉サービス施設・事業所数

区分	件数
訪問介護	8
通所介護	25
短期入所生活介護（ショートステイ）	8
有料老人ホーム等	6
認知症対応型共同生活介護（グループホーム）	6
介護老人福祉施設（特別養護老人ホーム）	8

出典）萩市高齢者支援課「ずっと安心みんなの介護保険」（平成 30 年 11 月 1 日版）

(4) 医療サービスの概況

二次医療機関として 4 病院があるほか、旧町村にはそれぞれ診療所が設置されている。須佐・田万川地区は、県境になるため隣接した島根県益田市の総合病院を利用することが多い。

(5) その他高齢者の地域生活を支える社会資源の概況（交通、商業施設、金融機関等）

市内北部を JR が横断する形で運行し、駅は 9 駅ある。バスは、東萩駅前と萩バスセンターを中心に路線バスは、市内全域を防長交通が、市中心部から山口駅方面を中国 JR バスが、須佐、田万川地域は石見交通が運行している。また、コミュニティバスとして、萩循環まあるバスが 2 コースの循環コースで 1 乗車 100 円、23 便で運行している。

金融機関は市内に銀行、金融公庫をはじめ郵便局や JA（農協）、JF（漁協）が点在し、商業施設は旧萩市内にショッピングセンターがあるほか、各地に JA（農協）の店や個人商店がある。店舗のない地域には、JA が移動販売車で回っていたり、生活協同組合が週 1 回来ているが、買い物に不便を感じている高齢者が存在している。

4.11.2 高齢者の居住・移動支援にかかわる体制

(1) 行政の庁内体制

交通政策は商工振興課が所管しているが、移動も含めた高齢者の生活課題について検討する生活支援体制整備事業は介護保険法に基づく事業であることから、高齢者支援課が所管している。平成 27 年度に生活支援体制整備事業が本格的に開始されたことを受け、平成 28 年度から高齢者支援課高齢福祉係は 1 人増員されて 5 人体制となっている。

国の交通政策関係の通知が商工振興課に届いた際に、高齢者支援課に情報提供してもらっている。

現在、商工振興課が所管して地域交通網形成計画を策定中で、オブザーバーとして高齢者支援課次長が参画している。今後、この場で高齢者の移動支援について検討することがあれば、連携のあり方を検討することになる。

(2) 高齢者の移動支援のあり方、仕組みづくりについて検討する体制

生活支援体制整備事業を社協に委託し、市内を16の生活圏域に分け、平成27～29年度に市内全域で順次、地域ささえあい推進員（生活支援コーディネーター）を配置するとともに、二層協議体を立ち上げた。

協議体の構成メンバーとして、必ず地域包括支援センター、市の健康増進課、高齢者支援課の職員、在宅介護支援センターの相談員が参画している。その他のメンバーは地域の状況に応じて声かけしており、民生委員・児童委員、元市職員、婦人会、保健推進員、地域福祉活動推進委員、地域サロン関係者、地域ボランティアグループ、農業団体（JA、農事組合法人）、JA 婦人部、漁協、漁協婦人部、小地域福祉活動委員会、活動実施団体、介護保険サービス提供事業所、薬局、老人クラブ、健康づくり団体、女性団体連絡協議会、食生活改善推進協議会、NPO 法人、漁業集落住民、公民館長、地域運営協議会、青年有志の会、町内会、消防団、子ども会、保育園、道の駅、海運会社など多岐にわたっている。

4.11.3 高齢者の移動支援に関わる取り組みを始めた経緯

萩市では、各生活圏域で協議体が概ね1か月に1回開催され、将来の人口減少を見据えて地域コミュニティを維持するための持続可能な仕組みづくりを検討する中で、生活課題の一つとして移動の課題も抽出された。これを受けて、現在、3地域で訪問型サービスBに位置づけられる移動支援が実施されており、平成31年度にはさらに2地域で実施予定である。

図表 119 地域ささえあい協議体で創出されたサービス一覧

地 域	訪問型サービス（家事援助等）	通所型サービス（サロン活動等）
① 川 上	実施準備中（1月開始予定）	名 称：あぶ川サロン 実施団体：川上あぶ川サロン運営委員会 活動内容：サロン活動（団体当番制） 実施回数：月1回 移動理美容室：2か月に1回
田 万 川	② 江 崎 名 称：たまらぼ 実施団体：NPO 法人田万川地域サポート21 活動内容：受診介助、買物支援・代行、等 実施回数：随時	名 称：おとなの部活 実施団体：江崎ささえ隊 活動内容：外出支援、サロン等 実施回数：月1回
	③ 小 川 名 称：ちょこっとサービス 実施団体：小川ささえ隊 活動内容：安否確認、室内清掃等 実施回数：随時	名 称：みのりの広場 実施団体：小川ささえ隊 活動内容：サロン活動、出張美容室等 実施回数：月2回
④ む つ み	名 称：むつみ愛サービス 実施団体：むつみ元気支援隊 活動内容：買い物、草取り、移動支援等 実施回数：随時	名 称：月曜サロン、男性サロン等 実施団体：むつみ元気支援隊 活動内容：サロン活動、世代間交流等 実施回数：週1回（男性サロンは月1回）

地 域		訪問型サービス（家事援助等）	通所型サービス（サロン活動等）
須佐	⑤ 須佐	名 称：もやいサービス 実施団体：NPO 法人須佐元気なまちづくりネット 活動内容：住居清掃、調理、ゴミ出し等 実施回数：随時	名 称：須佐ふれあい広場「和」 実施団体：須佐地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動、世代間交流等 実施回数：月1回
	⑥ 弥富	名 称：ちょっとサービス 実施団体：弥富でっぴん会 活動内容：買物、雪かき、移動支援等 実施回数：随時	名 称：ちょっとひと休み 実施団体：弥富でっぴん会 活動内容：サロン（団体当番制）、外出支援 実施回数：週1回（火曜日）
旭	⑦ 明木		名 称：たいやきサロン 実施団体：明木地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動 実施回数：月1回
	⑧ 佐々並	名 称：おたすけクラブ 実施団体：佐々並地区社会福祉協議会 活動内容：買い物、草刈り、ゴミ出し等 実施回数：随時	名 称：ほっとサロン・ささなみお気楽サロン 実施団体：佐々並地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動（団体当番制） 実施回数：月2回
福栄	⑨ 福川	—	名 称：ふくふくサロン 実施団体：福川地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動、園児との交流等 実施回数：月2回
	⑩ 紫福	—	名 称：ほほえみサロン 実施団体：紫福地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動 実施回数：月2回
⑪ 三見	名 称：訪問型サービス 実施団体：三見地区社会福祉協議会 活動内容：買い物、草刈り、ゴミ出し等 実施回数：随時	名 称：花いちもんめ 実施団体：三見地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動 実施回数：月1回	
⑫ 大井	名 称：ちょこっと手助け 実施団体：大井地区社会福祉協議会 活動内容：買い物、草刈り、ゴミ出し等 実施回数：随時	名 称：お〜い 元気かい！ 実施団体：大井地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動 実施回数：月1回	
⑬ 大島	実施検討中	名 称：サロンかもめ 実施団体：サロンかもめ 活動内容：サロン活動 実施回数：月1回	
⑭ 相島	実施検討中	実施検討中	
⑮ 見島	実施検討中	名 称：わくわく見島 実施団体：見島ささえあい協議体 活動内容：サロン活動 実施回数：2か月に1回おためし実施中	
⑯ 萩	田町 —	名 称：みんなのジョイでレッツエンジョイ 実施団体：田町商店街振興組合+町内会 活動内容：サロン活動 実施回数：2か月に1回おためし実施中	

地 域		訪問型サービス（家事援助等）	通所型サービス（サロン活動等）
	木間	—	—
	長山	—	—

出典) 萩市提供資料

4.11.4 高齢者の居住・移動支援ニーズの把握

協議体では、地域の状況に応じて、事例検討、マップでの確認、聞き取りアンケート調査を実施し、まず生活福祉課題を発見し、整理する。次に、これに対応した地域資源（人材、公的・民間サービス、企業、環境（自然））を整理する。これを踏まえて実施団体を検討し、住民主体サービスを開発している。

ニーズ把握にあたっては、他事業と連携して大学教授や大学生に協力を得ている地域もある。

4.11.5 高齢者の移動支援の具体的な事業の内容

(I)住民主体の生活支援サービスに対する市の支援策

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

平成 27 年度から順次立ち上げていった地域ささえあい協議体における話し合いを通して、住民主体の生活支援サービスが各地域に誕生した。市はこの活動を支援するため、いくつかの支援策を準備した。

2) 事業の実施体制

萩市が実施している。

3) 事業の具体的内容

a. 住民主体生活支援サービス実施団体補助金

補助対象	地域住民による団体が実施する家事援助等の訪問サービス、サロン活動等の通所サービスの人件費以外の事業実施に必要な経費。 食費等実費は利用者負担、ほかに利用者負担を設定することも可能。		
補助金額	訪問型サービス	通所型サービス	立ち上げ経費
	年額（上限） 80,000 円	年額（上限） 110,000 円 ※経過措置 月 1 回開催： 年額 27,500 円 隔週開催： 年額 55,000 円	立ち上げ時のみ 300,000 円
補助要件	① 協議体の設置圏域（基本小学校区）をすべてカバーする活動であること ② 協議体において、適当であると認められた団体であること（原則協議体ごとに、各サービス 1 団体） ③ 週 1 回以上の活動予定があること（通所サービスは経過措置として月 1 回、隔週も当面認める） ④ 団体の構成員は概ね 10 人以上であること		

出典）ヒアリング結果をもとに三菱総合研究所作成

b. 住民主体生活支援サービス車両貸し出し

実施内容	住民主体生活支援サービス実施団体の活動を支援するため、新たに活動支援車両を購入し、サロン活動の送迎等で車両が必要な時に無償で貸し出す。 公用車なので、地域住民団体が使用しない時間帯は市が使用するが、住民主体団体の利用を優先している。
車両の配備状況	平成 28 年度：田万川総合事務所（10 人乗り） むつみ総合事務所と旭総合事務所（8 人乗り）各 1 台 平成 29 年度：川上総合事務所、弥富支所、福栄総合事務所（8 人乗り）各 1 台 平成 30 年度：大井出張所（8 人乗り）1 台
費用負担	車両運行に必要な経費（ガソリン代、保険料、車検代）は市がすべて負担。
活用している交付金	車両の購入に際し、平成 28 年度は地域介護・福祉空間整備推進交付金、平成 29、30 年度はやまぐち元気生活圏活力創出事業補助金（山口県補助金）を活用している。
工夫していること	車両購入後は、地域住民への PR として、車両お披露目式を開催している。

と	る。市長もしくは副市長も出向いて、テープカットを行い、地域住民に積極的な活用を呼びかけている。
---	---

図表 120 車両お披露目式の様子



出典) 萩市提供資料

c. 住民主体生活サービス活動拠点整備

実施内容	活動拠点施設のトイレの一部洋式化や調理施設の改修を実施。 例) むつみ地域では、むつみ地域世代間交流拠点施設に十分な調理設備がなかったため、調理スペースの改修を行いキッチンを拡張した。
整備対象	16 の生活圏域にある支所、出張所あるいは公民館など公的な建物内。

図表 121 むつみ地域世代間交流拠点施設の改修例
(改修前)



(改修後)



出典) 萩市提供資料

(2) 移動支援サービス事例①：元気の手 たまらぼ 通院支援サービス

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

通院支援を平成 30 年 9 月に訪問型サービス B として開始した。

並行して、サービス拠点として「道の駅たまがわ」にある空き店舗を活用した高齢者の集いの場を作ることを計画し、平成 30 年 12 月に通所型サービス A の指定を受けた。店舗の改修費用は（一社）地域活性化センター「平成 30 年度地方創生に向けて“がんばる地域”応援事業」に応募して確保した（申請 78 件、採択 44 件。補助金 150 万円）。

図表 122 たまらぼサービスイメージ



出典) 萩市提供資料

2) 事業の実施体制

NPO 法人田万川地域サポート 21 が実施している。この法人は、田万川地域で平成 16 年 3 月からグループホームと小規模多機能居宅介護事業所を運営している。従業員は 15 人で、訪問型サービス B は 5 人で運営している。

3) 事業の具体的内容

運行形態	田万川地域サポート 21 関係者及び地域住民ボランティアによる輸送
実施主体	NPO 法人田万川地域サポート 21
利用者数	延 8 人（平成 30 年 9～12 月）
利用料	500 円／30 分（掃除、草取り、洗濯支援も同料金）
運行頻度	予約の都度
運行範囲	田万川地域内及び益田市内（実績）
予約方法	事前予約 ただし、スタッフの確保ができる範囲で実施
車両・車庫	市から公用車を無償貸与（10 人乗り 1 台）及び法人所有の車両
維持費	貸し出し公用車の燃料費、修繕費、自賠責保険、任意保険は市が負担
運転手	地域住民ボランティア
その他サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅たまがわ 味番地」でのカフェ営業 ・コインランドリーを使った洗濯支援 ・洗濯中の待ち時間でのカフェ利用 ・買い物支援や通院支援、家事援助などの相談窓口の設置 ・介護者家族の交流会実施 ・定期的な趣味の会や健康体操の実施 ・世代間交流の取り組み実施

4) 事業費

平成 30 年度概算事業費（市補助金）は以下の通りである。

費目	金額
補助金	8 万円

5) 事業の成果

地域住民ボランティアと協力し、徐々に利用者が増えてきている。

(3) 移動支援サービス事例②：むつみ元気支援隊

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

平成 25 年 7 月の萩市東部の集中豪雨災害をきっかけに、同年 8 月に地域住民から構成されるむつみ元気支援隊が発足した。最初の活動はこの災害の支援活動。

生活支援体制整備事業が始まる前から、助け合いの活動「むつみ愛サービス」を実施しており、平成 28 年 4 月からは住民主体の生活支援サービスとして通所型サービス B と訪問型サービス B を開始した。

2) 事業の実施体制

むつみ元気支援隊が実施している。この団体は、構成員 50 人でむつみ地域世代間交流拠点施設を活動拠点としている。サービス利用者もサービス提供者ともにむつみ元気支援隊に入会し、年会費 500 円で会員相互の助け合いを行っている。

3) 事業の具体的内容

運行形態	むつみ元気支援隊隊員による輸送
実施主体	むつみ元気支援隊
利用者数	延 16 人（平成 30 年 4～12 月）
利用料	通院支援：100 円／30 分 買物支援：無料
運行頻度	買物支援は 2 か月に 1 回、受診送迎は予約の都度
運行範囲	萩市内及び山口市内（実績）
予約方法	事前予約 ただし、スタッフの確保ができる範囲で実施
車両・車庫	市から無償貸与（8 人乗り 1 台）及び団体保有車両
維持費	貸出公用車の燃料費、修繕費、自賠責保険、任意保険は市が負担
運転手	地域住民ボランティア
その他サービス	・会員を対象にした月曜サロン（週 1 回）、男性サロン（月 1 回）の開催 ・地域全体を対象にイベント等の地域の交流活動 ・掃除、ゴミ捨て、雪かきなどの訪問による生活支援サービスの

	実施（サービス利用料は 100～500 円／30 分）
備考	偶数月の 20 日は買い物支援の日として、先着 6 人まで支援を受け付けている。

4) 事業費

平成 30 年度概算事業費（市補助金）は以下の通りである。

費目	金額
補助金	8 万円（訪問型サービス B） 11 万円（通所型サービス B）

5) 事業の成果

むつみ元気支援隊の取り組みは、厚生労働省が実施している「健康寿命」の延伸に資する優れた取り組みを表彰する制度「第 3 回健康寿命をのばそう！アワード」において、厚生労働大臣最優秀賞を受賞し、市内の他地域にとっての先進事例となり、他地域での類似の活動創出の一助となっている。

(4) 移動支援サービス事例③：弥富でっぴん会

1) 事業開始時期、立ち上げの経緯

平成 28 年以前は、弥富地域全体を対象にしたサロンがなかったので、住民の集まる場が必要と考え、平成 28 年 2 月から地域住民から構成される弥富でっぴん会が主体となって月 1 回のサロンを開始した。

生活支援体制整備事業の協議体を立ち上げる際、この地域では弥富でっぴん会が中心となり、住民主体生活支援サービスとして平成 29 年 6 月に通所型サービス B、平成 30 年 4 月に訪問型サービス B を開始した。

2) 事業の実施体制

弥富でっぴん会が実施している。この団体は、構成員 38 人で、訪問型サービス利用者は利用会員として弥富でっぴん会に入会し、年会費 1,000 円を支払っている。

3) 事業の具体的内容

運行形態	弥富でっぴん会会員による輸送
実施主体	弥富でっぴん会
利用者数	延 39 人（平成 30 年 4～12 月）
運賃体系	500 円／30 分
運行頻度	予約の都度 ただし、スタッフの確保ができる範囲で実施
運行範囲	須佐地域及び益田市内（実績）

予約方法	事前予約
車両・車庫	市から無償貸与 8人乗り1台
維持費	燃料費、修繕費、自賠責保険、任意保険は市が負担
運転手	地域住民ボランティア
その他サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・「ちょっとひと休み」の開催 毎週火曜日の10:00～15:00の間、弥富老人憩の家を開放。誰でも気楽に立ち寄れるよう、開放日には外に旗を立てて知らせている。無理のないように、集まったメンバーで何をするか等、活動内容は自由。 ・外出サロンの開催 山口県内の様々な場所に行く、月1回の外出サロンを行う。毎月10人弱の参加者がいる。 ・簡単な大工仕事、草刈り、雪かき、家周りの作業、草取り、ゴミ出し、灯油入れの代行サービス 利用料は、ゴミ出し、灯油入れが300円/30分、大工仕事、草刈り、雪かき等のサービス利用料は500円/30分である。

4) 事業費

平成30年度概算事業費（市補助金）は以下の通りである。

費目	金額
補助金	8万円（訪問型サービスB） 11万円（通所型サービスB）

5) 事業の成果

地域で利用できるタクシーがないことから、このサービスの果たす役割は大きい。

4.11.6 高齢者の移動支援に関わる取り組みの行政計画への位置づけ

現時点で高齢者の移動支援について明確に位置づけた行政計画はない。

4.11.7 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての県、国（地方局）との連携

貸し出し車両の財政的支援を探している中で、企画政策課から県が実施している中山間地域づくりの補助金の紹介があり、事業につながることができた。

また、運輸支局には制度適用の可否等について個別具体的に随時照会している。先般、運輸支局に出前講座を依頼したところ快諾してもらい、今後、地域の研修会で講座を開催する予定である。

4.11.8 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたり工夫していること

(行政と社協の協働)

協議体には、市の地域包括支援センター、健康増進課、高齢者支援課、在宅介護支援センターの職員と社協の生活支援コーディネーターが必ず協働でかかわっている。

行政は取り組み促進のため市内の先進事例や無料で活用できる出前講座等の情報を提供する一方、社協は地域の実情やキーパーソンに精通しており、地域の特徴を生かしながら多様な手法で住民の力を引き出している。

(行政から押し付けず、地域の多様性を尊重)

訪問型サービス B を構築する際、行政側から利用料金の提示はしない。他地域の単価を参考情報として提供するが、協議体や担い手の団体内で話し合い、料金を決定する。

市内統一単価とせず、地域ごとに地域の実情や住民の価値観にあった単価を決めている。

サービスメニューを行政側から押し付けない。その地域で必要としているメニューは何か、協議体で協議し、担い手団体が検討の結果、サービスメニューを決定している。

(持続可能で無理のない活動の展開)

地域住民主体の移動支援サービスのため、いつでも誰でも利用できるシステムにはしていない。ボランティア主体で無理をすると活動が長続きしないため、例えば、むつみ地域では「できる人が できるときに できることをやる」ことをモットーとしている。

(通院支援サービス利用前に専門職が関与、振り分け)

地域住民主体の移動支援サービスのため、担い手に過度な負担とならないように専門職が関与している。具体的には、実施主体に利用希望の相談が寄せられた場合は、実施主体からいったん在宅介護支援センターに連絡を入れてもらい、センター相談員が利用希望者の状態像を確認し、住民ボランティアで担えるか、本来プロが提供すべきサービスの代替となっていないか、子どもなど家族で支援可能な人がいないかを確認したうえで、状況に応じて家族の支援、タクシーの利用、介護サービスの利用につなぐようにしている。

4.11.9 高齢者の移動支援に関わる取り組みにあたっての課題

(地域による意識、満足度の違い)

地域によって住民の価値観やサービスに対する満足度が全く異なるため、サービス内容や利用料金は一律ではない。また、移動支援サービスの創出に積極的な地域もあれば、そうでない地域もある。地域の方の移動を支援したいという気持ちがあるものの、顔なじみであるからこそ、万が一の場合のことを考えると、積極的になれないという地域住民の思いは、行政としても十分に理解できる。だからこそ、行政や社協のコーディネーターから積極的に移動サービスの実施を投げかけることはしていない。

(離島における移動支援の取り組み)

離島の交通空白地域ではデマンド方式による外出支援サービス事業を実施しているが、島から買い物、通院等で市中心部に出てきた際の島外での移動支援が課題となっている。島内の移動支援であれば地域住民主体のサービス創出の可能性はあるが、島外での移動支援

は現状では公共交通以外の方策がない。

※本事例は、成果報告会でも報告いただいた。報告資料は資料編を参照。

5. 事業報告会の開催結果

5.1 事業報告会の概要

5.1.1 開催目的

本事業で実施したアンケート・ヒアリング調査等の結果を報告するとともに、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、運輸局等との連携方策のあり方を関係者で考える機会とすることを目的として、事業報告会を開催した。

5.1.2 主催・協力

- 主催：株式会社三菱総合研究所
- 協力：厚生労働省中国四国厚生局、国土交通省中国地方整備局、国土交通省中国運輸局

5.1.3 日時・場所

- 日時：平成31年3月2日（土）13:00～16:40
- 場所：TKP ガーデンシティ広島駅前大橋4階 ホール4A（広島県広島市南区京橋町1-7 アスティ広島京橋ビルディング4F）

5.1.4 プログラム

事業報告会の具体的なプログラム内容は以下の通りである。

図表 123 事業報告会のプログラム

時間	内容
13:00～13:05	開会
13:05～13:20	事業報告 谷本圭志 氏（鳥取大学 工学部 教授、本事業研究委員会 委員長）
13:20～14:05	事例紹介 梶谷和夫 氏（社会福祉法人ことぶき福祉会 理事長） 山本真琴 氏（萩市社会福祉協議会 地域福祉課 主幹） 林原壮太 氏（鳥取県大山町 企画課 主幹）
14:05～14:45	講演「高齢者の居住支援と移動支援、今後の方向」 大島一博 氏（厚生労働省 老健局長）
【休憩】	
15:00～16:35	パネルディスカッション「中山間地域を支えるネットワーク」 《パネリスト》 事例提供者（前出） 中村一朗 氏（防府市 高齢福祉課 主幹、本事業研究委員会 委員） 大島一博 氏（前出）

時間	内容
	≪指定発言：本事業研究委員会 委員≫ 安部聖 氏（島根県中山間地域研究センター 企画情報部 地域研究 スタッフ 専門研究員） 藤原薫 氏（広島県 健康福祉局地域包括ケア・高齢者支援課 参 事） 山田和孝 氏（広島県 地域政策局地域力創造課 課長） 唐川平 氏（府中市健康福祉部長寿支援課 課長） 寺坂弘昭 氏（岡山県社会福祉法人経営者協議会、(福)津山みのり学 園 障害者支援施設ココロみのり 施設長） ≪コーディネーター≫ 谷本圭志 氏（前出）
16:35～16:40	閉会

5.1.5 参加者

事業報告会の参加者は合計 76 人であった。

所属区分別にみると、市町村行政（福祉部局）、社会福祉法人（社協以外）の参加割合が高かった。

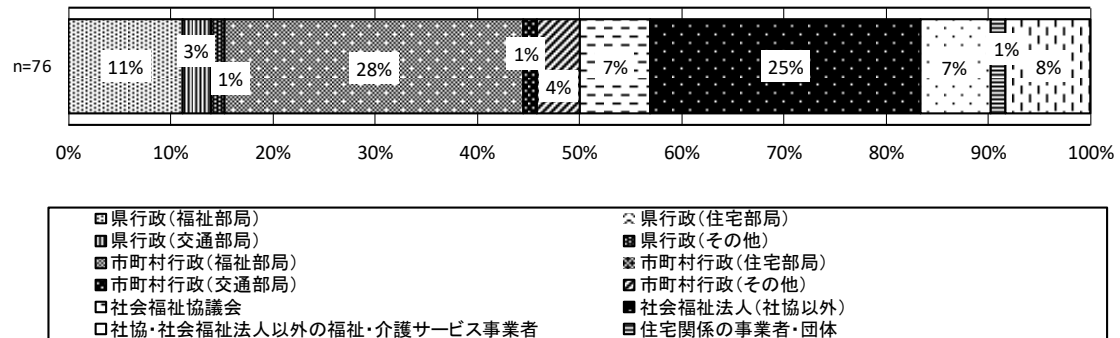
図表 124 事業報告会の参加者数；所属区分別

所属	人数	割合
合計	76	100%
県行政（福祉部局）	7	9%
県行政（住宅部局）	0	0%
県行政（交通部局）	2	3%
県行政（その他）	0	0%
市町村行政（福祉部局）	19	25%
市町村行政（住宅部局）	0	0%
市町村行政（交通部局）	1	1%
市町村行政（その他）	5	7%
社会福祉協議会	6	8%
社会福祉法人（社協以外）	22	29%
社協・社会福祉法人以外の福祉・介護サービス事業者	4	5%
住宅関係の事業者・団体	0	0%
交通関係の事業者・団体	0	0%
一般市民	2	3%
その他	8	11%

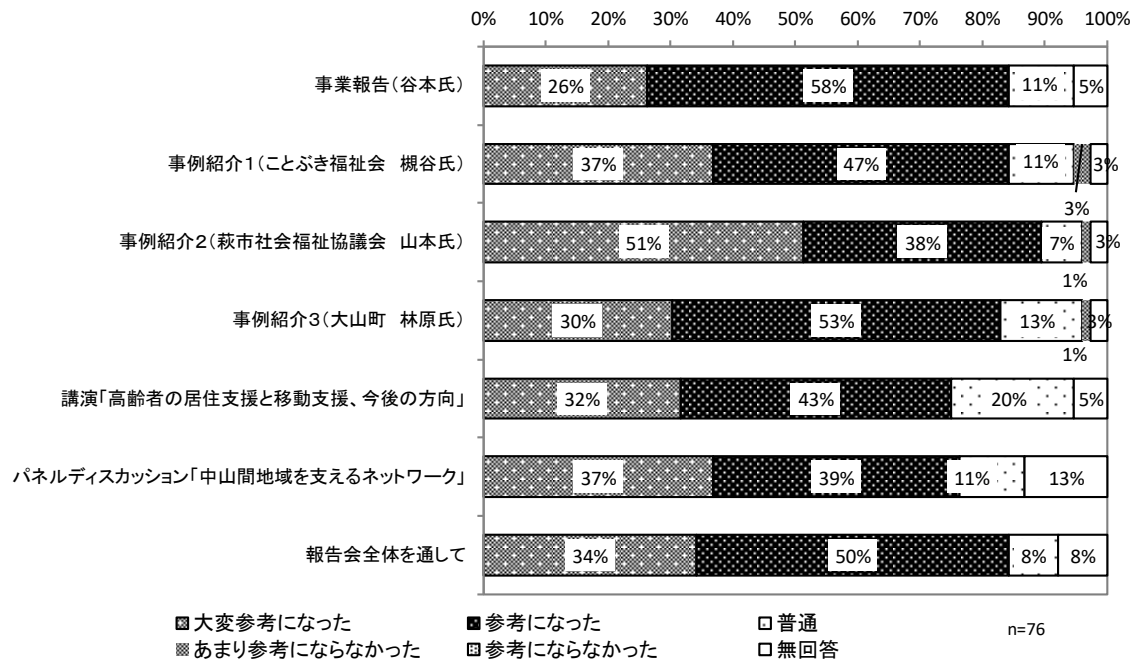
5.1.6 参加者アンケート結果

成果報告会の参加者アンケートの結果をみると、どのプログラムも「大変参考になった」「参考になった」を合わせた割合が7割を超えており、概ね好評であった。

図表 125 事業報告会の参加者の所属



図表 126 事業報告会プログラム内容について



5.2 事業報告会資料

事業報告会で講師が使用した資料は、資料編 P171～参照。

6. 資料編

6.1 アンケート調査票

(1) 居住支援アンケート調査票

福祉部局と住宅部局の連携に関する研修会アンケート		
Q1. あなたの所属を一つ、お選び下さい。		
1 地方公共団体(住宅関係)	4 地方公共団体(高齢者関係)	7 社会福祉法人(社協以外)
2 地方公共団体(生活保護関係)	5 地方公共団体(その他福祉関係)	8 NPO 法人
3 地方公共団体(生活困窮者関係)	6 社会福祉協議会	9 その他()
Q2. 本日の研修会の項目毎に該当するものをお選び下さい。		
① 情報提供(中国地方整備局)		
1 大変参考になった	2 参考になった	3 普通
4 あまり参考にならなかった	5 参考にならなかった	
② 事例紹介「大牟田市における居住支援について」(福岡県大牟田市)		
1 大変参考になった	2 参考になった	3 普通
4 あまり参考にならなかった	5 参考にならなかった	
③ 事例紹介「府中市の居住支援と連携の取組みについて」(広島県府中市)		
1 大変参考になった	2 参考になった	3 普通
4 あまり参考にならなかった	5 参考にならなかった	
④ 事例紹介「先進事例から学ぶ居住支援の進め方」(一財)高齢者住宅財団		
1 大変参考になった	2 参考になった	3 普通
4 あまり参考にならなかった	5 参考にならなかった	
⑤ 意見交換・質疑応答		
1 大変参考になった	2 参考になった	3 普通
4 あまり参考にならなかった	5 参考にならなかった	
Q3. 本日の研修会の狙いである住宅部局と福祉部局の連携の必要性について		
1 大変理解できた	2 おおむね理解できた	3 普通
4 あまり理解できなかった	5 理解できなかった	
Q4. 今後、研修会で取りあげて欲しい内容等ありましたら、ご記入下さい。		
Q5. その他、お気づきの点や感想等ありましたら、ご記入下さい。		
【以下の設問は市町村行政から参加された方のみ回答ください。それ以外の方はここでアンケートは終わりです。】		
<p>中国四国厚生局では、平成 30 年度老人保健事業推進費等補助金(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)(実施主体(株)三菱総合研究所)を当団体と協力して進めています。ここからの質問は、住宅部局と福祉部局の連携に関心をお持ちの市町村行政の皆様に、高齢者の居住支援の現状と課題についてご意見をうかがい、この調査研究の基礎資料として活用させていただきたく、ご協力よろしくお願いいたします。ご回答いただいた内容は、三菱総合研究所に提供いたしますので、ご了解の上でご記入下さい。</p>		
Q6. あなたの地域では、高齢者の居住支援(住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者への対応)は課題になっていますか。		
1 大きな課題になっている	3 どちらかと言えば課題になっていない	5 分からない
2 どちらかと言えば課題になっている	4 全く課題になっていない	
Q7. あなたの地域で「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」を抽出するとしたら、どのような属性に注目しますか。主なものを 3 つを選んで○をつけて下さい。		
1 高齢者の年齢	5 住宅の建築年数	9 移動手段(車に乗れるか、公共交通はあるか等)
2 家族構成	6 世帯の収入	10 世帯の近所づきあいの程度
3 居住しているエリア	7 高齢者の心身の健康状態	11 その他()
4 住宅の所有形態(持ち家・借家)	8 高齢者の介護・医療サービスの利用状況	12 分からない
Q8. あなたの地域では、「住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者」はどのような住まいを必要としていると思えますか。主なものを 2 つを選んで○をつけて下さい。		
1 保証人なしで入居できる住まい	5 冬場に滞在できる住まい	
2 安い値段で居住できる住まい	6 その他	
3 心身機能が低下していても居住できる住まい		
4 すぐに入居できる住まい	7 分からない	

※裏面につづきます※

Q9. あなたの地域では、高齢者の居住支援についてどのような取り組みをしていますか。各項目1つに○をつけて下さい。

	1 実施 している	2 実施 検討中	3 必要を感じ ているが 未実施	4 実施の必 要性を感 じていない
【記入例】	1	2	③	4
1. 地域で住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者の実態把握(人数、ニーズ等)	1	2	3	4
2. 地域で住まいの確保に配慮・支援が必要な高齢者への対応・相談ができる不動産業者の実態把握	1	2	3	4
3. 住まいに関する相談窓口の設置・運営	1	2	3	4
4. 高齢者向け相談会の開催	1	2	3	4
5. 不動産業者向け相談会の開催	1	2	3	4
6. 敷金・礼金・家賃等の補助	1	2	3	4
7. 保証人確保に代わる仕組みの整備・運営	1	2	3	4
8. シルバーハウジングの整備・運営	1	2	3	4
9. 生活支援ハウスの整備・運営	1	2	3	4
10. 介護保険住宅改修における上乗せ・横出しサービスの実施	1	2	3	4
11. 庁内の関連部局(住宅、福祉等)による会議での協議	1	2	3	4
12. 庁外関係者(不動産業者・団体、医療・介護関係者等)を含めた会議での協議	1	2	3	4
13. 介護保険事業計画への対策の記載	1	2	3	4
14. 市町村居住支援協議会の設置・運営	1	2	3	4
15. 県の居住支援協議会への参加	1	2	3	4
16. 地域で活動できる居住支援法人の確保に向けた働きかけ	1	2	3	4
17. その他 ()	1	2	3	4

Q10. あなたの地域では、高齢者の居住支援、住宅部局と福祉部局の連携についてどのような課題がありますか。主なものを3つを選んで○をつけて下さい。

1. 自治体の担当部署が明確になっていない	7. 支援に活用するハード面の設備(住宅等)を確保できない
2. どのような対策をとればよいか分からない	8. 庁内外の関係者のネットワークがなく、連携できない
3. 業務が多忙で対応する時間が取れない	9. 庁内外の関係者が対策の必要性を感じていない
4. 予算措置がなく対応できない	10. その他
5. 支援の対象者、ニーズが明確でない	()
6. 支援の担い手を確保できない	11. 分からない

Q11. 高齢者の居住支援についてあなたの地域で工夫していることがありましたらご自由に記入して下さい。

Q12. 高齢者の居住支援についてあなたの地域で困っていること、市町村で取り組みが進まない理由、ご意見等ありましたらご自由に記入して下さい。

■最後に差し支えなければ、あなたの自治体名を記入して下さい。

県	市・町・村
---	-------

※アンケートは以上です。お忙しいところご協力ありがとうございました※

(2) 移動支援（交通）アンケート調査票

平成30年度厚生労働省老人保健健康増進等事業 中山間地域等における高齢者の移動支援に関するアンケート調査 【交通関連部向け調査票】

【アンケート回答に際してのお願い】
 今回のアンケートは、自治体の職員の職務分野に関する調査に用いるため、必要な情報を正確に収集するため、必要が情報を正確に回答するようお願いしております。
 交通関連部の回答が完了後は、中山間地域の移動支援に関する中山間地域の高齢者の移動支援に関するアンケート調査票（中山間地域等における高齢者の移動支援に関するアンケート調査票）の調査結果、取組等が発表されます。ご回答いただきましたこと、大変感謝いたします。
 なお、中山間地域等における高齢者の移動支援に関するアンケート調査票（中山間地域等における高齢者の移動支援に関するアンケート調査票）の調査結果、取組等が発表されます。ご回答いただきましたこと、大変感謝いたします。

■記入にあたっての注意
 □：左記の欄が回答が不要な場合があります。
 ■：回答が必須です。
 ○：左記の欄は任意で記入してください。

ご回答後、下記メールアドレスにご返信ください。
 ■回答期限について
 ・2018年12月21日（金）17:00まで
 ■お問い合わせ先
 中山間地域等における高齢者の移動支援に関するアンケート調査事務局
 株式会社三郷総合研究所 ヘルプデスク/ヘルプデスク事務局
 電話：027-252-1111
 Email：helpdesk@sankei.co.jp

Q1. 貴自治体で中山間地域等における高齢者の移動支援を担当している部署（中山間地域等における高齢者の移動支援に関するアンケート調査票）の部署名についてお答えください。（1、2いずれか一つお選びください）

1	中山間地域等における高齢者の移動支援を担当している部署（中山間地域等における高齢者の移動支援に関するアンケート調査票）の部署名についてお答えください。	⇒人数がいくつ	約
2	中山間地域等における高齢者の移動支援を担当している部署（中山間地域等における高齢者の移動支援に関するアンケート調査票）の部署名についてお答えください。	⇒人数	約

Q2. 貴自治体で中山間地域等における高齢者の移動支援は課題になっていますが、（いずれか一つお選びください）

1	大変な課題になっています	⇒人数がいくつ	約
2	多少の課題はありますが、概ね解決済みです	⇒人数	約
3	全く課題はありません	⇒人数	約
4	不明です	⇒人数	約

Q3. 貴自治体における中山間地域等における高齢者の移動支援サービスの提供方法についてお答えください（あてはまるものすべてお選びください）

1	公共交通機関（バス、タクシー）	⇒人数がいくつ	約
2	公共交通機関（バス、タクシー）と民間事業者が連携したサービス	⇒人数	約
3	公共交通機関（バス、タクシー）と民間事業者が連携したサービスと民間事業者が連携したサービス	⇒人数	約
4	民間事業者が連携したサービス	⇒人数	約
5	民間事業者が連携したサービスと民間事業者が連携したサービス	⇒人数	約
6	民間事業者が連携したサービスと民間事業者が連携したサービス	⇒人数	約
7	民間事業者が連携したサービスと民間事業者が連携したサービス	⇒人数	約
8	民間事業者が連携したサービスと民間事業者が連携したサービス	⇒人数	約

Q4. 貴自治体では、中山間地域等における高齢者の移動支援を必要としている高齢者（高齢者の移動支援）の人数を把握していますか（いずれか一つお選びください）

※本調査票の回答にあたっては、関係部署それぞれ把握状況について回答をお願いします

① 交通関連 部門 ⇒ 部署名：

1	ある程度正確に把握している	⇒人数がいくつ	約
2	大まかな人数を把握している	⇒人数	約
3	担当者の感覚で把握している	⇒人数	約
4	定量的には把握していない	⇒人数	約
5	把握状況そのものが不明	⇒人数	約

② 企画関連 部門 ⇒ 部署名：

1	ある程度正確に把握している	⇒人数がいくつ	約
2	大まかな人数を把握している	⇒人数	約
3	担当者の感覚で把握している	⇒人数	約
4	定量的には把握していない	⇒人数	約
5	把握状況そのものが不明	⇒人数	約

③ 地域関連 部門 ⇒ 部署名：

1	ある程度正確に把握している	⇒人数がいくつ	約
2	大まかな人数を把握している	⇒人数	約
3	担当者の感覚で把握している	⇒人数	約
4	定量的には把握していない	⇒人数	約
5	把握状況そのものが不明	⇒人数	約

④ その他 部門 ⇒ 部署名：

1	ある程度正確に把握している	⇒人数がいくつ	約
2	大まかな人数を把握している	⇒人数	約
3	担当者の感覚で把握している	⇒人数	約
4	定量的には把握していない	⇒人数	約
5	把握状況そのものが不明	⇒人数	約

Q7. 上記の項 (Q5、Q6) で実施して58, 62を実施しない地区の区分
 ○ 非該当地区 (今後実施する地区) を指定する
 ○ 非該当地区と併記する地区を指定する
 ○ 非該当地区と併記する地区を指定しない (1つ以上、3つ以内)
 のいずれかを選択するの表を、具体的な期間についてお答えください。
 ※お答えいただいた内容については、後日ウェブサイトで公開させていただきます。

取	1.	地区番号	Q	の地区内容NO.
り	2.	事業名称		
組	3.	実施年次	年度	年度
1	4.	概要		
	5.	添付資料の有無	★	添付資料のID

取	1.	地区番号	Q	の地区内容NO.
組	2.	事業名称		
1	3.	実施年次	年度	年度
1	4.	概要		
	5.	添付資料の有無	★	添付資料のID

取	1.	地区番号	Q	の地区内容NO.
組	2.	事業名称		
1	3.	実施年次	年度	年度
1	4.	概要		
	5.	添付資料の有無	★	添付資料のID

Q8. 興味を持たず、中山間地等における活動の促進を阻害する恐れがあると思われる活動は、どのような理由が考えられますか (あくまでもお返事ください)

- 1 移動支援の一環として実施するが、利用者が少ない
- 2 人員、手簿、その他制約で、移動支援の一部を実施している
- 3 居住、子育て等があるため、これを一時的に実施している
- 4 移動支援の目的が不明である
- 5 移動支援の目的が不明である
- 6 移動支援の目的が不明である
- 7 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 8 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 9 移動支援の目的が不明である
- 10 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 11 移動支援の目的が不明である
- 12 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 13 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 14 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 15 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 16 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 17 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 18 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 19 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している
- 20 今回の実施は、地域の課題を解決するための活動であり、期待している

Q9. 中山間地等における活動の促進を阻害する恐れがあると思われる活動は、どのような理由が考えられますか (あくまでもお返事ください)

1	活動の促進を阻害する恐れがあると思われる活動
2	中山間地等における活動の促進を阻害する恐れがあると思われる活動
3	中山間地等における活動の促進を阻害する恐れがあると思われる活動

「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」事業報告

平成30年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

2019年3月2日

鳥取大学 工学部 教授、本事業研究委員会 委員長
 谷本 圭志

Copyright (C) Mitsubishi Research Institute, Inc.

株式会社三菱総合研究所

事業の目的

- 中山間地域等における地域包括ケアシステム構築のためには、介護・予防・保健医療といった直接的なサービス提供基盤の維持・確保＋地域生活課題としての安全・安心な住宅や移動手段の確保が必要。
- 市町村において、高齢者の住宅や移動手段に関する課題抽出や支援施策の検討は限定的。
- 市町村の高齢福祉、住宅、交通、市民活動、都市計画等のさまざまな部局が所管する政策を横断しており、市内での一元化・総合化が難しい。

▶ そこで、本事業では…

- アンケート調査：市町村における施策の実施状況を把握
- ヒアリング調査：居住支援や移動支援に着目した地域包括ケアシステムの構築事例を収集
- 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、及び市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。

Copyright (C) Mitsubishi Research Institute, Inc.

株式会社三菱総合研究所

居住支援アンケート調査 結果概要

調査対象	中国四国厚生局、中国地方整備局共催 「福祉部局と住宅部局の連携に関する研修会～住まいの確保を通じた地域包括ケアシステムの構築に向けて～」に参加した市町村行政担当者
回収数	74件
調査時期	平成30年10月23日
調査方法	研修会会場での手交配布・手交回収

Copyright (C) Mitsubishi Research Institute, Inc.

株式会社三菱総合研究所

高齢者の居住支援への課題認識

高齢者の居住支援を課題と受け止めている割合は半数

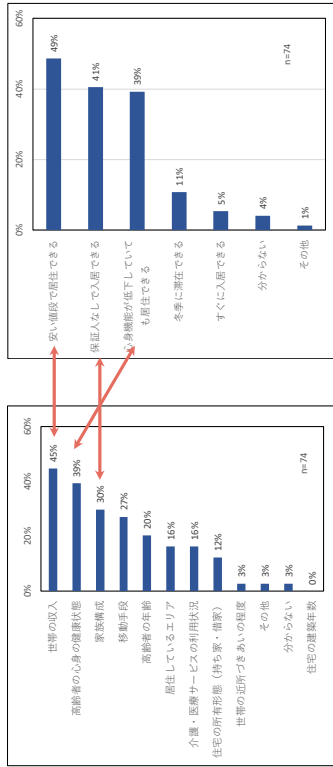
- ✓ 「大きな課題になっている」のは20%
- ✓ 「分からない」とした市町村が14%

認識	割合
大きな課題になっている	20%
どちらかと言えは課題になっている	31%
どちらかと言えは課題になっていない	12%
全く課題になっていない	14%
分からない	0%
無回答	0%

Copyright (C) Mitsubishi Research Institute, Inc.

居住支援が必要な高齢者の属性・必要とする住まい

- 居住支援が必要な高齢者世帯は、低収入、健康不良、家族支援が希薄な世帯
- 居住支援が必要な高齢者で着目する属性

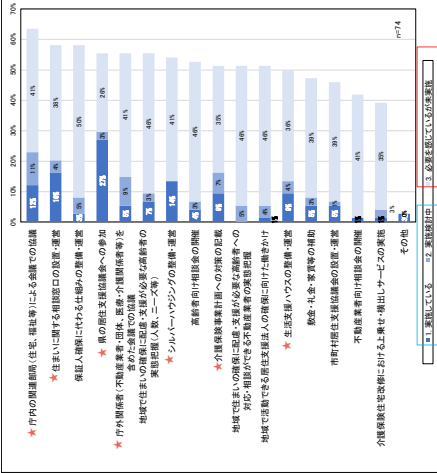


居住支援における主たる支援対象は、「世帯の収入」が低く、「家族構成」から見て保証人等の家族の支援が得づらく、「心身の健康状態」が低下している世帯

高齢者の居住支援についての取り組み

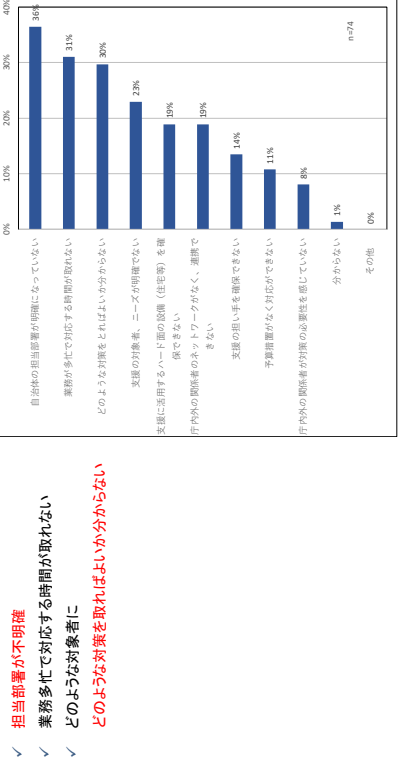
- 実施・検討中の割合が高い取り組み
- 「県の居住支援協議会への参加」30%
- 「庁内の関連部局による会議での協議」23%
- 「住まいに関する相談窓口の設置・運営」20%

- 必要性が高いと考えている取り組み
- 庁内の関連部局や庁外関係者と協議する場の設置
- 住まいに関する相談窓口の設置
- 支援が必要な高齢者の実態把握
- 保証人確保に代わる仕組みの整備
- 県の居住支援協議会への参加



高齢者の居住支援における庁内連携の課題

庁内連携の課題は、取り組み主体が不明確で、どのような対策を取ればよいか分からないこと



- 担当部署が不明確
- 業務多忙で対応する時間が取れない
- どのような対象者に
- どのような対策を取ればよいか分からない

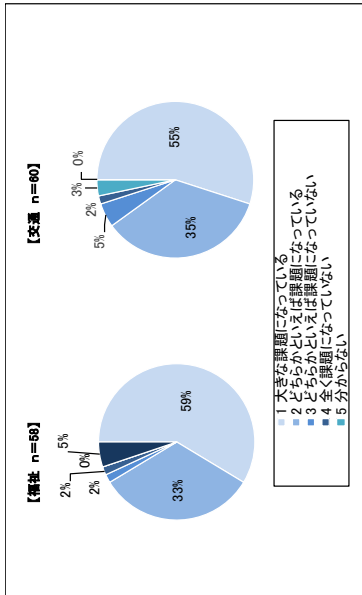
移動支援アンケート調査 結果概要

調査対象	中国5県（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）の市町村の福祉関連部局、交通関連部局
配布・回収数	福祉関連部局：107件配布、58件回収(54.2%) 交通関連部局：107件配布、60件回収(56.1%)
調査時期	平成30年12月12日：電子メール送信 平成30年12月21日：不切 平成31年1月9日：回収受付不切
調査方法	電子メールによる配布・回収

高齢者の移動支援への課題認識

高齢者の移動支援を課題と受け止めている割合は9割

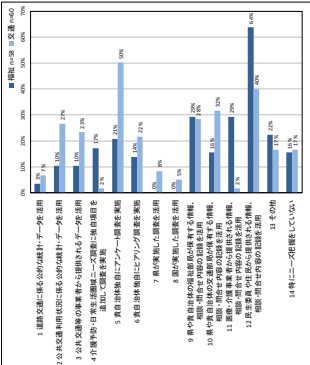
- ✓ 居住支援(半数)に比べると課題認識は高い
- ✓ 既に様々な取り組みも...



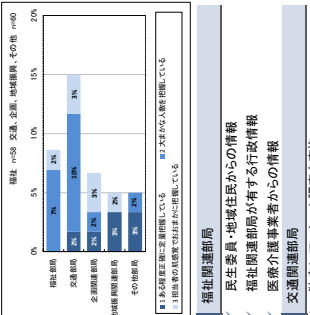
高齢者の移動支援ニーズの把握方法

ニーズを把握するために様々な方法があるが、定量的に把握しているのは1割前後

ニーズの把握方法



ニーズの把握状況

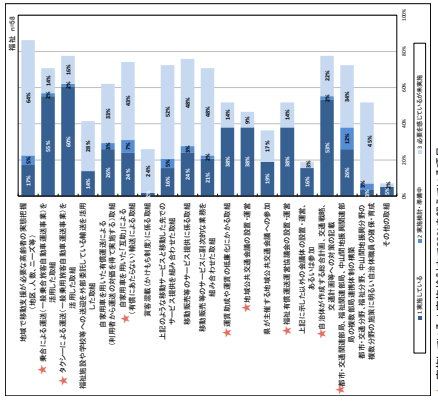


- ✓ 福祉関連部署
- ✓ 民生委員・地域住民からの情報
- ✓ 福祉関連部署が有する行政情報
- ✓ 医療介護事業者からの情報
- ✓ 交通関連部署
- ✓ 独自にアンケート調査を実施
- ✓ 地域住民からの情報
- ✓ 交通関連部署・福祉関連部署が有する行政情報
- ✓ 公共交通に隣接する公的な統計・データ
- ✓ 交通事業者から提供される情報を活用

高齢者の移動支援についての取り組み

福祉関連部署の取り組み

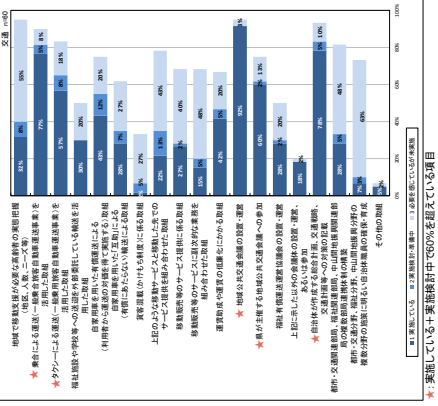
- 実施・検討中の割合が高い取り組み
 - ✓ 「集合」による運送を活用 162%
 - ✓ 「タクシー」による運送を活用 157%
 - ✓ 「自治体の計画」への対策記載 155%
- 必要性が高いと考えている取り組み
 - ✓ 地域で移動支援が必要な高齢者の実態把握
 - ✓ 自家用車を用いた「互助」による輸送
 - ✓ 移動した先でのサービス提供との組み合わせ
 - ✓ 移動販売等のサービス提供+創発的な業務
 - ✓ 複数部署連携体制の構築
 - ✓ 複数分野の施策に明るい自治体職員の確保



高齢者の移動支援についての取り組み

交通関連部署の取り組み

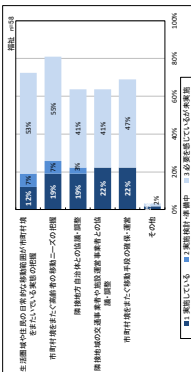
- 実施・検討中の割合が高い取り組み
 - ✓ 「集合」による運送を活用 162%
 - ✓ 「タクシー」による運送を活用 165%
 - ✓ 「地域公共交通会議の設置・運営」192%
 - ✓ 「県が主催する地域公共交通会議」への参加 162%
 - ✓ 「自治体の計画」への対策記載 162%
- 必要性が高いと考えている取り組み
 - ✓ 地域で移動支援が必要な高齢者の実態把握
 - ✓ 移動した先でのサービス提供との組み合わせ
 - ✓ 移動販売等のサービス提供+創発的な業務
 - ✓ 複数部署連携体制の構築
 - ✓ 複数分野の施策に明るい自治体職員の確保



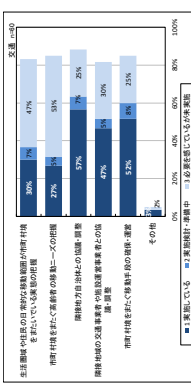
市町村境を含む地域における移動支援についての取り組み

隣接自治体や事業者との協議・調整、移動手段の確保・運営は行っているものの、その前提となる市町村境をまたぐ移動ニーズや生活実態の把握は実施できていない

福祉関連部署の取り組み



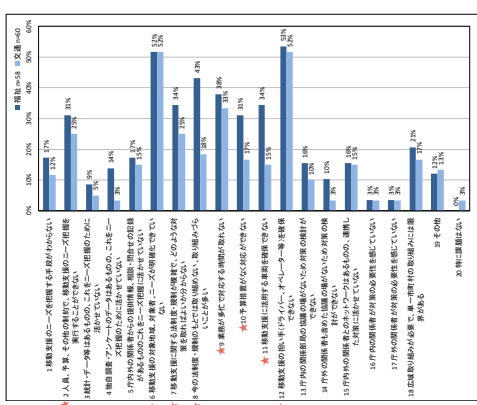
交通関連部署の取り組み



高齢者の移動支援を進める際の課題

- ✓ 移動支援の**対象地域・対象者・ニーズが明確化**できていない
- ✓ 移動支援の**担い手(ドライバー、オペレーター等)**を確保できない
- ✓ **業務多忙、予算不足**で対応できない
- ✓ **法制度・規制に関する情報**が不足している
- ✓ 庁内や交通事業者との**連携**ができない

課題：
福祉関連部署 > 交通関連部署



ヒアリング調査 概要

- 居住支援
 - ✓ **社会福祉法人の公益事業「小地域相互ケアホームことぶきの里」の運営(福)ことぶき福祉会(島根県出雲市)**
 - ✓ **社会福祉法人の社会貢献活動「ふくしネットそうじや」による泊り見守り事業(特非)ほっと吉和(広島県廿日市市)**
 - ✓ **NPO法人「ほっと吉和」による泊り見守り事業(特非)ほっと吉和(広島県廿日市市)**
 - ✓ **居住支援法人の取り組み(有)フォーマックス(山口県宇部市)、(特非)優喜会(山口県光市)**
- 移動支援
 - ✓ **町内全域を対象とした自治体有償運送「スマイル大山号」:大山町(鳥取県大山町)**
 - ✓ **「比田の地域交通を考える会」による自治会無償運送:えーひだ交通運営協議会(高根県来安市)**
 - ✓ **NPO法人による有償運送:NPO法人別府安心ネット(鳥取県美郷町)**
 - ✓ **行政運営のデマンド交通「雪舟くん」:総社市(岡山県総社市)**
 - ✓ **住民主体の地域コミュニティ交通の運行、手引き作成:三原市、地域住民団体(広島県三原市)**
 - ✓ **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:萩市(山口県萩市)**

今日考えたいこと

居住支援、移動支援で取り組み熟度に差はあるが、課題は共通

- 1 市町村の福祉/住宅・交通部署の連携をどう進めるか？
- 2 要支援者の実態・支援ニーズをどう把握するか？
- 3 一緒に取り組む仕組み・地域関係者・機関とどうネットワークを組むか？

【居住支援の文脈】
・どうやってスタートするか？
【移動支援の文脈】
・二周目をどうやって進めていくか？

委員会体制

谷本 圭志	鳥取大学 工学部社会システム土木系学料 教授
岡部 真智子	福山平成大学 福祉健康学部福祉学科 准教授
安部 聖	鳥取県中山間地域研究センター 企画情報部 地域研究スタッフ、専門研究員
藤原 薫	広島県 健康福祉局地域包括ケア・高齢者支援課 参事
山田 和孝	広島県 地域政策局地域力創造課 課長
藤川 平	府中市健康福祉部長寿支援課 課長
中村 一朗	防府市健康福祉部高齢福祉課 主幹(政策担当)
寺坂 弘昭	岡山県社会福祉法人経営者協議会、(獨)津山みのり学園 障害者支援施設コロナのみり 施設長

～2018年度(平成30年度)事業報告会～



2019年3月2日
島根県出雲市 社会福祉法人
ことぶき福祉会
理事長 槻谷和夫

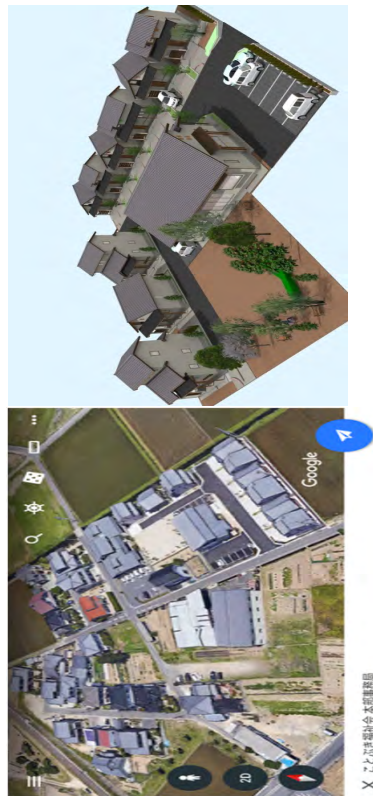
はじめに

1. 「小地域相互ケアホーム」ことぶきの里 について

一何を目指して2017年4月に開設したかー

2. 公的介護保険制度への私的提言 (憲法25条を基本に考える)

1. 「小地域相互ケアホーム」ことぶきの里について(全景)



X ことぶき福祉会本部事務局

理念と実践

- ①大規模分類ケアシステムから小規模総合ケアシステムへ
高齢者、障がい者、同居する家族等を分離しない
隔離化からオープン化へ
- ②世代間を超えた対等平等な人間関係の形成と助け合い
交通手段(買い物、通院)＝ 必要性と自立化
自発的な日常的交流・助け合い イベント交流
24時間体制での見守り(緊急通報設備)
- ③プライバシーの徹底した確保
戸建の建物と個人歴

④公的福祉、医療の活用(一つの機関が抱え込まない)

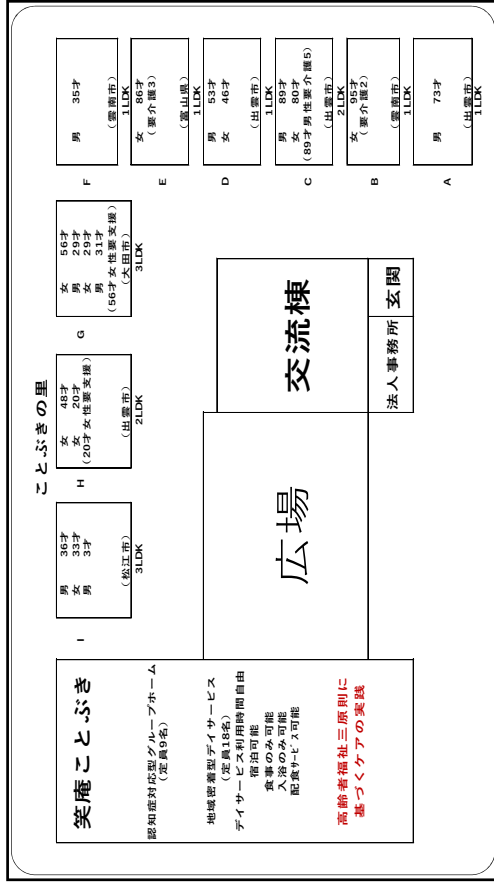
デイサービス、ホームヘルプ、配食サービス、訪問医療・看護

⑤住民の集いの場の提供～交流棟(100名まで可能)を地域に開放

学習会、合宿、趣味の会、コンサート、周辺自治会の会合
 駐車場・広場の利用、宿泊可、台所、シャワー、身障トイレ有
 利用料(1時間200円、宿泊1泊2,000円)、飲食自由(お酒可)

⑥これらを通して、生きがい、役割の発揮、有用性、自己実現

⑦公共性と非営利性を前提にした建設費・家賃補助の制度化へ



2. 公的介護保険制度への私的提言

①公益性と非営利性に立却した社会福祉の確認と実践


- イ) 営利主義を排し福祉理念に基づく運営を図る
経営者と施設長等の資格要件（福祉観と知識・経験・実績）
資金体系の公平化と公表
- ロ) 現場で働く人々が希望を持って働ける場にしていく
「介護労働者」から「福祉労働者」へ
心根が優しく献身的奉仕的精神 考えること学ぶこと
⇒ 研究心、向上心、創造力への喜びを知る労働者の形成
人材・休日・賃金の確保
- ハ) 「専門性」と「非専門性」を考える

②「区分支給限度額制度」と「ケアマネージャー制度」を考える

- イ) ケアマネージャー（管理）からケアコーディネーター（調整）へ
事業所配置を廃止し、コーディネーターとして市町村の責任で設置する
公平、中立性と必要性の確保により無駄な税金、保険料支出をなくす
 - ロ) ケアプラン作成は利用者、家族と日常的に接している実践現場
が実施する（文書量の大幅削減の可能性）
 - ハ) これらにより現行費用の数千億円の経費削減の可能性
- ③遠くない将来の認知症患者の飛躍的な減少の可能性と
今後の高齢者福祉のあり方について考える

『住民主体の地域づくり!』
～ 協議体から住民主体のサービスへ～

中山間地域等の高齢者に対する行政の住居支援
移動支援のあり方に関する調査研究事業 報告会
平成31年3月2日(土)



萩市のキャラクター
虫蔵の猫
萩にやん。

萩市社会福祉協議会
地域福祉課 山本真琴



150th ANNIVERSARY
HAGI
MOTHER OF MODERN JAPAN
HAGI
明治維新胎動の地へ

城下町の街並み



世界遺産登録



松下村塾






萩市 平成17年3月 1市2町4村合併

人口 47,691人 (男: 21,991人 女: 25,700人)
世帯数 23,563 世帯
高齢化率 41.8% (男: 37.2% 女: 45.8%)

面積: 69.8km²

自治会 381自治会
福祉員 491名
地区民協 15地区
地区社協 15地区

萩市民生委員児童委員協議会 15地区民協
民生児童委員 183人
主任児童委員 30人

小学校 13校
中学校 8校
小中学校 6校
高等学校 3校

人口 高齢化率
① 1,585人 ② 52.4%

旭事務所

川上事務所
① 834人 ② 50.5%

福栄事務所
① 1,431人 ② 55.8%

須佐事務所
① 2,498人 ② 51.4%

田万川事務所
① 2,617人 ② 50.6%

萩島3島
① 37,026人 ② 38.8%

本所
① 1,700人 ② 53.4%

少子高齢化

*平成30年11月末日現在

平成27年度より

萩市からの委託を受けて…

地域ささえあい協議体(第2層)設置

* おおむね、小学校区に1カ所の協議体を立ち上げ



おおむね、小学校区に1カ所の協議体を立ち上げ (16協議体)

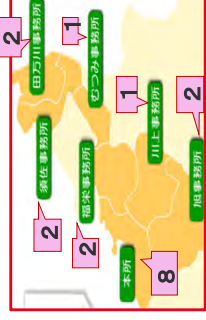
平成27年度	6地域	江崎・小川・むつみ・川上・明木・佐々並
平成28年度	8地域	須佐・弥富・福川・紫福・見島・相島・大島・三見
平成29年度	2地域	大井・その他の萩地域
平成30年度	2地区	田町商店街・木間
平成31年度	3地区	山田・越ヶ浜・椿 (予定の3地区)

生活支援コーディネーターの配置

協議体の進行

毎月1回の協議体を開催

(地域によっては、2～3ヶ月に1回)



地域ささえあい協議体 委員構成

- ・民生委員児童委員
 - ・個人、団体ボランティア
 - ・女性団体(婦人会、JA、JF、食推、保推)
 - ・老人クラブ
 - ・小地域福祉活動団体
 - ・福祉施設
 - ・関係機関
- 10～20名
- ・福祉員
 - ・町内会長
 - ・地域おこし協力隊
 - ・地域の神社やお寺
 - ・地区社協
 - ・郵便局
 - ・地域の商店 など
- 萩市高齢者支援課、健康増進課、包括支援センター、在宅介護支援センター、総合事務所、支所職員・公民館・診療所など

話し合う手順

- ① 生活福祉課題の発見
 - ・事例検討、マップでの確認、聞き取りアンケート調査
- ② 生活福祉課題の整理
- ③ 地域資源の整理
 - ・人材、サービス(公的、民間)、企業、環境(自然)
- ④ 住民主体サービスの開発
 - ・実施団体(グループ)の検討
- ⑤ 住民主体サービスの実施

お宝がたくさんあります

事例での検討

Aさんが、地域で暮らし続けるために…？



地域の現状を共有

住宅地図を広げて



地域の聞き取りアンケート調査 (実態の把握)

高齢者が困っていることは何？

- ・買い物
- ・通院
- ・家事
- ・力仕事

通いの場は必要？

- ・月に何回
- ・男性の興味は？

サービスを利用する時の利用料は？

- ・有料か無料か？

何かお手伝いできることは？

- ・ゴミだし
- ・調理
- ・運転？

他の事業とコラボして、大学教授や大学生にも協力依頼をしている地域もある。

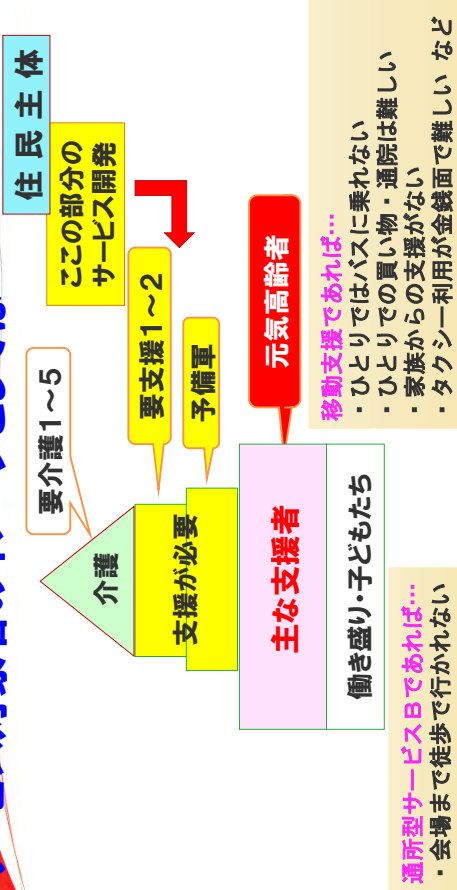


どの地域も共通して見えてきたこと

- ☆「介護予防」が必要！
- ☆ 公的なサービスの他に「ささえあいの仕組み」が必要！
- ☆ 買い物や通院など「移動手段の仕組み」が必要！



サービス対象者のイメージとしては…



公用車の利用について

使用できる活動は？
 (通所型サービスB・訪問型サービスB)
 運転・乗車できる方は？
 貸し出し条件って？
 もしもの事故・・・保険は？



お披露目式



登録運転ボランティア 運転講習会



住民主体サービス団体へ 萩市からの支援

補助区分	補助金上限(年額)
訪問型サービスB	80,000円
通所型サービスB	110,000円 * おおむね週1回
立上げ経費補助	300,000円

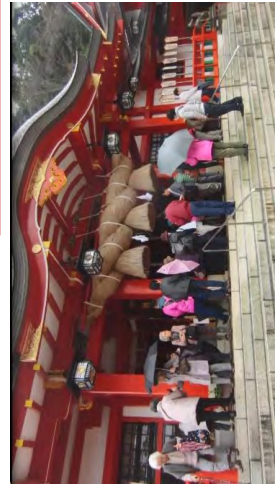
- ・公用車(萩市)の貸し出し(8~10人乗りワゴン車)
 通所型...送迎 訪問型...訪問 研修会への参加
- ・萩市のマイクロバスの利用(年に4回まで)
 通所型...お出かけサロン
- ・萩市のぐるっとバス(デマンド便)の利用
 通所型...送迎
- ・施設整備
 通所型...調理場の整備等



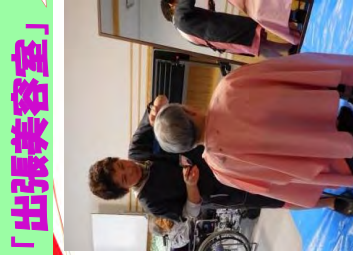
住民から声を挙げる
 行政担当者の協議体出席

「おでかけサロン」

初詣 お花見
 美術館 博物館
 くだもの狩り
 生活支援(お買いもの)



「出張美容室」



送迎付き



場所 小川交流センター 小会議室
 時間 10:00 受付(送迎サービスあり)
 月1回(木曜日) カットのみのみ
 代金 (女性)1,500円(男性)1,000円

地域資源の活用
JAあぶらんど菰
移動販売車
近隣の商店(衣類)
移動販売



JA移動販売車(買物支援)
・昼食時に、「みのり」駐車場でお買物
・「みのり」厨房内冷蔵庫に食品を一時保管

衣類の販売(買物支援)
・休憩時に、「みのり」会場でお買物
・隣の地区の呉服店に協力していただいています。



訪問型サービスB ~ 困りごとのお手伝い ~

＊ひとり暮らし高齢者などの日常生活支援
例えば…買い物代行、買い物支援、通院支援、ゴミだし、掃除
電球の取り換え、布団干し、草刈り、草刈り、簡単な大工仕事など

《活動の流れ》



訪問型サービスB ~ 移送サービス ~

＜事例＞
◎ 親子2人暮らし 生保家庭、自立安心サポート事業利用
自宅からバス停まで2kmある。タクシーでの外出は金銭面で難しい。
親戚や近所から見放されている。
Aさん(90歳)
要介護1、デイサービス週2回、ショートステイ14日
歩行は押し車か杖で4～5m可能。施設内や外出は車イス。
息子(54歳 発達障害?)
屁理屈が多く、嘘をつくなどから交友関係がない
◎ 定期的な受診 救市内の皮膚科 1回/月
山口市の脳神経外科 1回/月

むつみ愛サービス (むつみ元氣支援隊)
通院介助 自宅から病院の送迎と院内での付添い
100円/30分

むつみ愛サービス実施中!
ちよとした事だけとお役に立てれば幸いです。
お一人暮らしや、高齢世帯の戸建て暮らしの中で、
ちよとした困りごとや手助けが必要の時、ご連絡下さい。
むつみ元氣支援隊がお手伝いします。

買い物、ゴミ出し(日割)、
電球交換、トイレ掃除、
介助、話し相手、お茶の淹め、
おまかせの支援は100円
とびきり

30分単位の手配
お電話でお申し込み
お電話で出来る事

掃除・お風呂・洗濯
ゴミ出し(大型)
簡単な大工仕事などは、
内割により300～500円

困りごとやお悩みからまずは、
お電話ください。
基本料 500円(別途料金)
延長料 100円/30分

連絡先 むつみ元氣支援隊
(むつみ元氣事務局 むつみ元氣の里内)

移動支援の場合 (通院)

相談を受ける (社協、専門機関等)

ささえあい協議会で検討する
公的サービス、民間サービスは?
家族や近所の支援は?
むつみ愛サービスに決定

サービスの実施

おわりに

自立型の地域、行政や社協に依存型の地域
石橋を叩いて事業を進める地域、やりながら考える地域
勢いのある地域、他の地域を伺いながらゆっくりな地域
気持ちにゆとりのある地域、「仕事」優先(生涯現役)地域

***各協議体、同じシナリオで進めることはできません**
結果がでるスピードも違います



コーディネーターとして根気強く地域に関わる

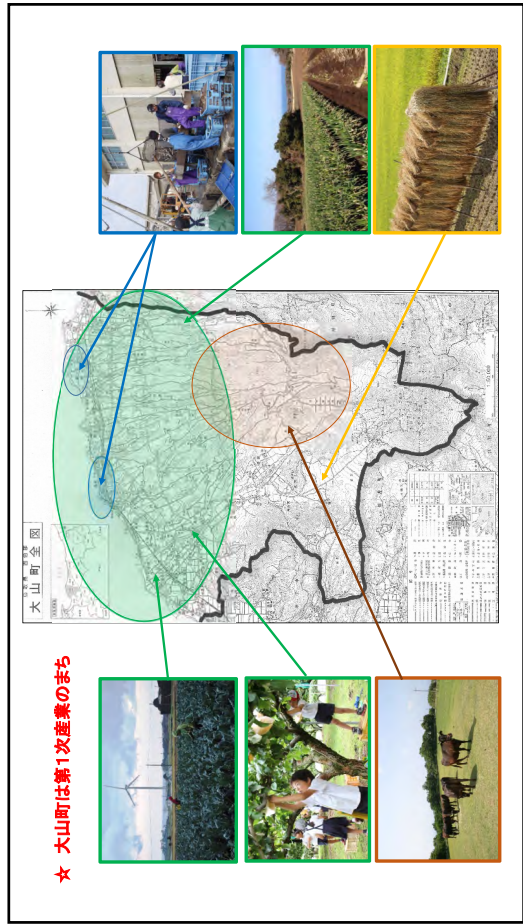
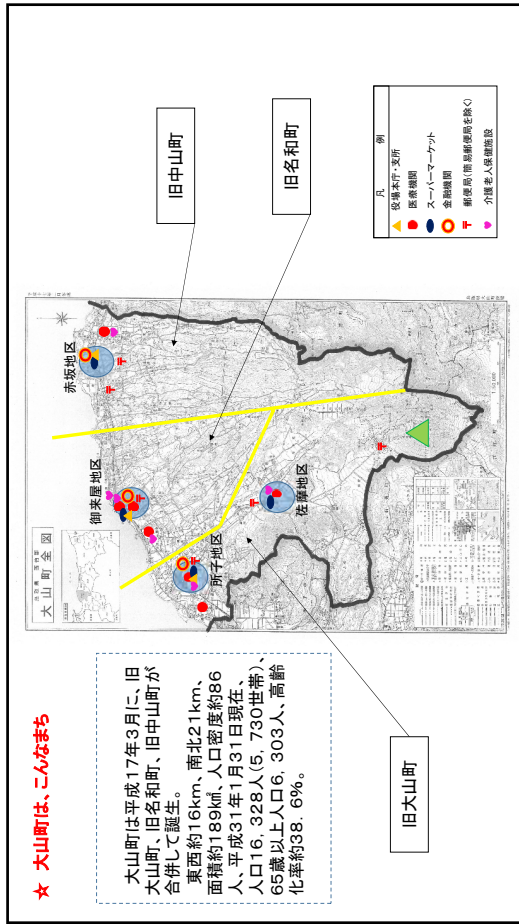
住民主体サービスは、社協の事業ではなく
地域の力を引き出し、形にするお手伝い

ふっらの
くらしの
縁



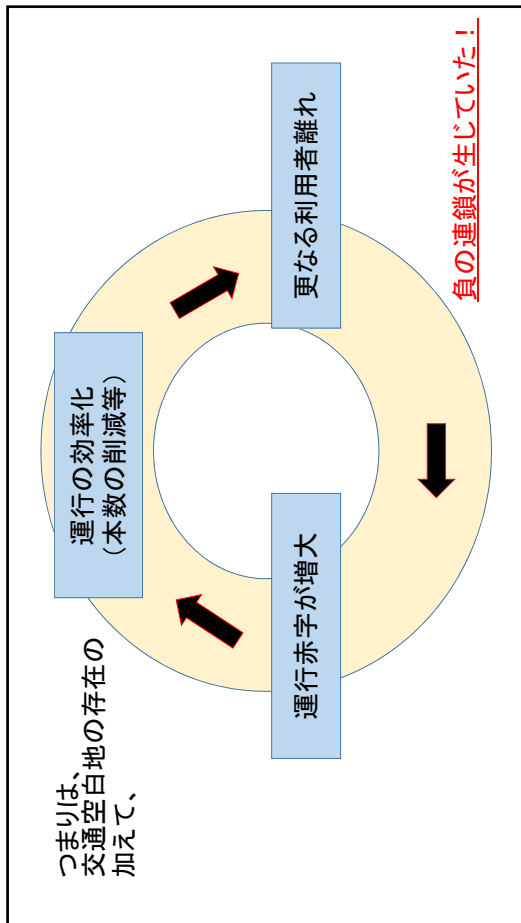
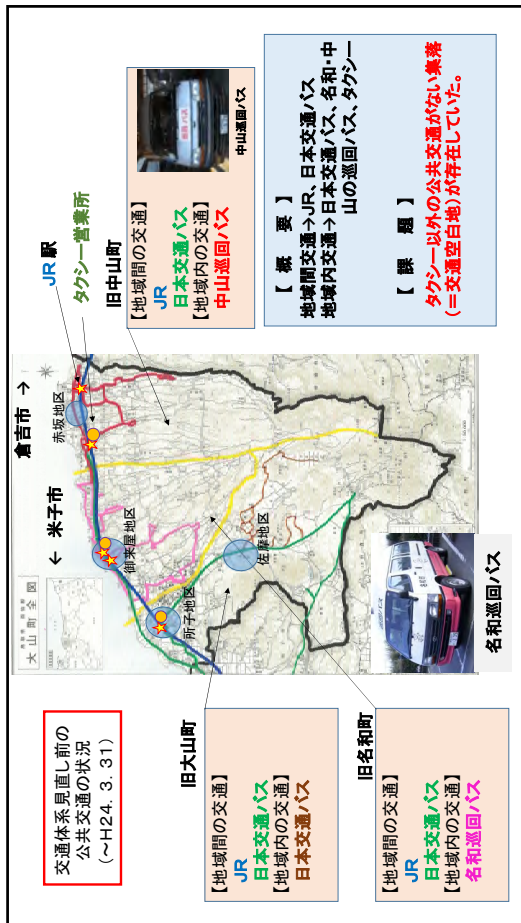
ご縁ちゃん

萩市社会福祉協議会



交通体系見直し
(平成22.1～平成24.3)

【背景】	交通空白地の存在、低サービス(本数、ダイヤ、路線等)による移動格差の発生。
【目標】	交通空白地域の解消と移動格差の解消。
【課題】	1. ニーズ(必要最低限度の生活を維持する移動)は何かを明らかにする。 2. 既存運輸事業者との競合を回避する。
【施策】	1. デマンドバスによる交通空白地域の解消。 2. 個別の輸送機関ごとの役割の明確化と体系化。
【留意点】	大山町地域公共交通会議に福祉担当課、教育委員会担当課を参画を要請。
【問題】	不特定多数の旅客を対象とするため、個別的なニーズに対応することが困難。
【その他】	公共交通に至るまでの間の間のモビリティ確保を検討。



【目指す方向性】
町内のどこの集落に暮らしても、安心・安全、そして安定した生活が送れる地域内の交通機関を整備する。(交通空白地の解消・移動格差の解消)

【具体的目標】

1. 町内のどの集落に住んでいても、日常生活を維持するための移動を確保する。
→ 役場がインフラとして、日常生活の移動を保障
2. 日常生活上の移動の実態に即した移動を確保する。 → 効率性の確保
3. 便利さを実感できる公共交通機関を整備する。 → 反復利用の培養
4. 既存の旅客運送事業者との棲み分けを行う。 → 競合ではなく、補完
5. 将来に渡り、公共交通機関を維持確保するため、適当な利用者負担を求める。
→ 収支改善(適切な応益負担。ただし所得による応能負担を併用。)
6. 環境に配慮した交通機関を整備する。 → 交通機関の付加価値化

そして取り組んだのが...

これからの赤山町の公共交通

大山町の交通の構想は...

【予約型交通の内容】

1. 町営で運行を行う。
(市町村運営有償運送・交通空白地)
2. 予約応答型(デマンド)の運行をする。
3. 業合をする。
4. 町内全集落で利用できる。(交通空白地域の解消)
5. 集落内は概ね300m以内に乗降場所を設置。
6. 日常生活の維持に必要な目的地に行くことができる。
7. 通院・買い物等の利便性を考慮したダイヤ・運行本数の確保
8. 需要量に適した車両・台数の導入。

実現に向け連携

国土交通省	...	事業免許登録申請に係る相談・国道に隣接する道の駅への充電器の設置工事協議。
内閣府	...	免許登録申請に係る調整
環境省	...	国立公園内の充電設備設置の協議
経済産業省	...	電気自動車・急速充電器等の購入費補助
鳥取県	...	運行経費に対する補助。県有地への充電器設置協議
交通事業者	...	運行に係る調整
自動車メーカー	...	技術協力。事業者への運転指導
町内事業者	...	代行予約の協力要請

そして走り始めたのが...

今回の交通体系見直しの際となるのがスマイル大山号です。

【概要】
 スマイル大山号は、大山町をひとつの区域とし、デマンドによる定時・区域運行する市町村運営有償運送バス、町内全167の集落、合計392か所の乗降場所と80か所の目的とを結ぶ。
 車両は環境に配慮して電気自動車を5台整備。併せて町内各所に充電設備を整備し、充電器は一般にも無料開放している。
 スマイル大山号の名称とイラストデザインは、町民からの公募による。

五輪だいせん2012年5月号

▲左から小谷茂樹県議会議員、今谷三朗国土交通省中国運輸局長、野口俊野大山町議会議員、森田博樹大山町長、平井伸治鳥取県知事、荒井伸国土交通省中国運輸局長、平井敏文日産自動車株式会社執行役員、上村忠宏鳥取県議員

交通体系見直し後の公共交通の状況
 (~H24.4.1)

旧大山町
 【地域間の交通】
 JR
 日本交通バス
 【地域内の交通】
 スマイル大山号

旧名和町
 【地域間の交通】
 JR
 日本交通バス
 【地域内の交通】
 スマイル大山号

旧中山町
 【地域間の交通】
 タクシー営業所
 JR
 日本交通バス
 【地域内の交通】
 スマイル大山号

【概要】
 地域間交通 → JR、日本交通バス
 地域内交通 → スマイル大山号、タクシー

【課題】
 スマイル大山号が全町内を網羅(区域運行)するため、公共交通がない集落(=交通空白地)が解消された。

いま考えていること	
【背景】	少子高齢化に伴う利用者の減少と運輸業界の人材不足による公共交通存続の危機。高齢化による更なる移動ニーズの多様化。地域における未活用人材の増大。
【目標】	1. デマンドバス、タクシーの維持確保。(自動運転技術の普及までの間) 2. 多様な移動ニーズの充足及び輸送で成り立つ現状サービスの維持確保。
【課題】	1. ニーズとウォンツ(必要と需要)の明確化と棲み分け。 2. まちづくり視点での交通施策の推進。 3. 移動権の確保。安全性の安否。
【施策】	1. デマンドバスの体力強化(密着混載) 2. タクシーの体力強化(密着混載) 3. 共助交通実践団体の育成 4. ICTの活用による省力化と利便性の向上
【留意点】	まちづくりを担う地域団体の育成と施策への参画化。機運醸成。
【問題】	民間貨物輸送事業者との提携内容の調整。 法的規制。 国・県・市町村を含む行政(交通、まちづくり、福祉等)チームと集落、民間団体等によるアウトリーチ型でオーダーメイド型のまちづくり。 財源問題。

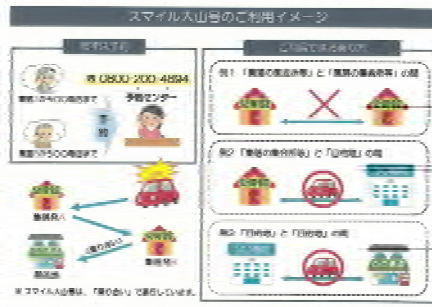
参考資料1
スマイル大山号
ご利用ガイド
(抜粋)

利用には、利用登録が必要。
運賃は旧町単位(旧大山町は2区域に分割)に設定。
運賃は路線バス、タクシーと競合しない価格を設定。



スマイル
大山号

乗降場所を示すシール



スマイル大山号の運行時刻

運賃	所要時間
7区	9分30分
8区	10分30分
9区	11分30分
10区	12分30分
11区	13分30分
12区	14分30分
13区	15分30分
14区	16分30分
15区	17分30分
16区	18分30分

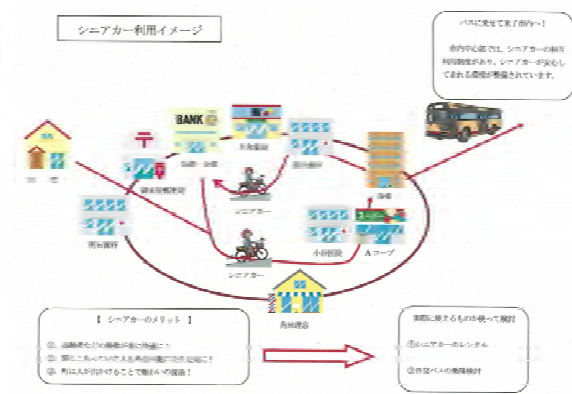
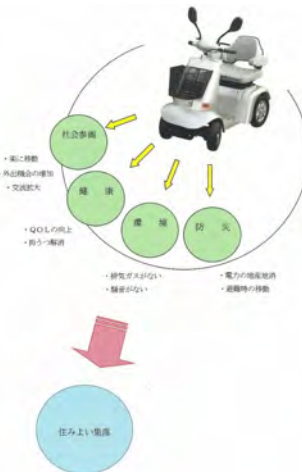
予約センター ☎ 0800-200-4894 (受付時間 7:30 ~ 18:30)
※ 祝日・祭日・12月31日・1月3日は受付していません。

Aゾーン	【中山区】 中山区本町 中山区南町 中山区北町 中山区東町 中山区西町 中山区南町 中山区北町 中山区東町 中山区西町 【大田区】 大田区本町 大田区南町 大田区北町 大田区東町 大田区西町 大田区南町 大田区北町 大田区東町 大田区西町
Bゾーン	【目黒区】 目黒区本町 目黒区南町 目黒区北町 目黒区東町 目黒区西町 目黒区南町 目黒区北町 目黒区東町 目黒区西町 【品川区】 品川区本町 品川区南町 品川区北町 品川区東町 品川区西町 品川区南町 品川区北町 品川区東町 品川区西町
Cゾーン	【目黒区】 目黒区本町 目黒区南町 目黒区北町 目黒区東町 目黒区西町 目黒区南町 目黒区北町 目黒区東町 目黒区西町 【品川区】 品川区本町 品川区南町 品川区北町 品川区東町 品川区西町 品川区南町 品川区北町 品川区東町 品川区西町
Dゾーン	【大田区】 大田区本町 大田区南町 大田区北町 大田区東町 大田区西町 大田区南町 大田区北町 大田区東町 大田区西町

参考資料2 シニアカーの活用検証

- いっゆる老人会等の活動導入実施表 1124、8、3
- 目的
 - 高齢者を中心とした、居住する地域コミュニティ内での身近な移動にも活躍・不便を感じている方、いっゆる老人会等の高齢者でのシェアリング活用を通じ、社会参加機会の確保・充実を図るとともに、災害時の避難手段にも活用することによって「安心」「安全」そして「安定」した、住みよい場所づくりの支援を目的とする。
 - 内容
 - 老人会等のシェアリング
 - 太陽光発電システム一体型移動システムの設置
 - その他
 - 期待される効果
 - 身体的機能低下等における社会参加機会の(公共交通への乗り継ぎ含む)の改善
 - 上記による地域コミュニティの活性化
 - QOLの向上
 - 災害時の不安軽減
 - 備後への貢献
 - 導入実施方法
 - 高齢者大学との連携事業として導入実施を行う。
 - モニター地域の選定 (自治体地域から3箇所程度)
 - モニター地域への巡回実施
 - 老人会等使用モニターの候補及び選別調査
 - スケジュール

8月3日	モニター候補地現地視察 (御茶屋地区・日野和地区・高瀬地区)
並行して	高齢者とのヒアリング(調査内容のすり合わせ・調査方法の決定・業務分担の決定)
9月初旬	アンケート実施 (～9月中旬)
10月	アンケート集計・分析 (集計)
11月初旬	アンケート結果検討 (好/悪両方の確認・決定)
11月中旬	必要に応じて予算措置 (12月補正または新年度)
2016年度	モニター巡回調査 モニター評価



参考資料3 共助交通の取り組み

高校生の通学に係る共助交通の試行概要について

H30.11.8
大山町企画課

大山町大山地区の高校生は、高校のある車子市等へ通学するためには、基本的に自宅からバス停へ移動し、路線バスを経てJR大山口駅で列車に乗り換える必要がある。ところが路線バスは通称バスのため運行本数が少なく、特に部活をする生徒を中心にバスの利用は著しく低く、併せて自宅からバス停間において自動車送迎が必要であったことから、各世帯において自宅からJR大山口駅まで直線自動車による子どもの送迎が実態化していた。

しかしこの送迎送迎は、各世帯における日常生活のなかでの負担感が大きく、次第に地域で解決したい課題として認識されるに至った。

このため地域自治組織まちづくり大山が中心となり、高校生を持つ世帯の共助により、課題解決を模索することとなった。

1. 基本情報

(1) 試行主体

まちづくり大山（地域自治組織）

(2) 試行エリア

大山町大山地区のうち、佐原集落以南の集落。

(3) 対象世帯

エリア内在住の高校生を持つ30世帯のうち、試行に賛同した10世帯で試行。

※メインターゲットは種別・歳別・あけまの森の各集落の居住世帯

(4) 直接送迎が必要理由（共助交通の試行に至った課題）

① 自宅からバス停間に相当の距離があり、バスに乗車するにも自動車送迎が必要であった。

② 路線バスの運行本数は少なく、終バス時刻も早いので、部活をする生徒はバスに乗れない。

③ そもそも各自宅最寄りバス停からJR大山口駅間で自動車移動に要する時間は最大でも15分程度であり、上記①と②を合わせて考えると、不便なバスを利用するメリットがなかった。

(5) 試行概要

- ① 目標：高校生を持つ親の送迎負担の軽減
 - ※少しでも保護者世帯の送迎負担の軽減を図る。
- ② 目的：通学に係る共助交通システムの立ち上げ
- ③ 区間：まちづくり大山（地域自治組織）の居る大山公民館大山分館～JR大山口駅の6.6Kmの区間。
 - ※大山公民館大山分館～自宅は基本的に各世帯による送迎。大山公民館大山分館は各世帯の最大公約数となる始発点。同様に家族の迎えが来るまでの間、自習等の居場所としても機能。
- ④ 時間：下校に対応する時間のみ運行
- ⑤ 車両：試行に参加する各世帯の自家用車を使用

- ⑥ 対象：なし
- ⑦ 保険：試行に参加する各世帯が加入している自動車保険のみ
- ⑧ マッチング方法：試行に参加する世帯を共通グループ設定したラインを活用
 - ※子どもが〇時着のJ車で帰ります。親が私が迎えに行きます。空席は〇席です。子供が「私も乗せてください」となどラインでやり取りし、ニーズを充足。なおノーマッチングは先着順。
- ⑨ 試行期間：平成30年10月9日～約2か月間。（最大平成30年度末）
- ⑩ PDCA：試行期間中は概ね2週間ごとに課題・問題点等の洗い出しを行い、改善・見直し等につなげる。

2. 試行実績

- (1) 輸送実績： 累計中
- (2) 運行実績： 累計中
- (3) 得られた課題（H30.10.31現在）

【高校生の意見】

- ① 一人で帰りたい時がある。
 - ② ラインでも人に送迎を頼むのは、親に頼むより気を使う。
- 【親の意見】
- ① 冬になったら（家族の会議の事情から送迎ができないので）絶対にお世話にならなければならないため、今のうちに（他の子どもも送迎することができるので）利用して欲しい。

3. その他

本試行を通じて、通学に係る共助交通の仕組みを立ち上げ、また通学に係る共助交通で得られた知見を高齢者の移動ニーズに即した共助交通等へ活用発展させることを検討。

※本取組は、鳥取県元気づくり総本部ととり元気戦略課、鳥取県西部総合事務所地域振興局中山間地域振興チーム、日本財団鳥取事務所、大山町企画課と地域自治組織まちづくり大山が協働して行っているものである。



参考資料4

まちづくりと連動した取組み(案)

集落自主組織(集落組織)概要

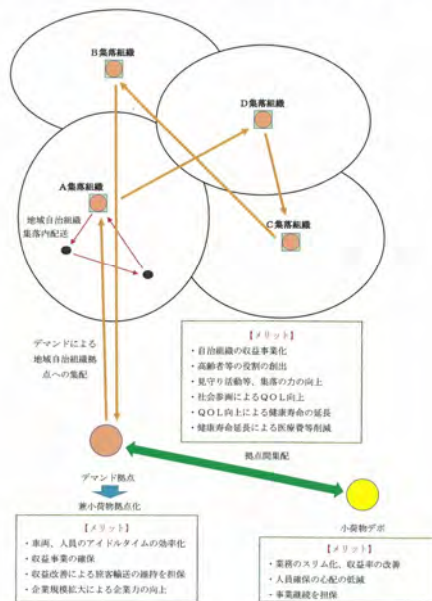
大山町では、10ある旧小学校区単位ごとに、集落の連合組織である集落自主組織の設置を進めている。

現在、7つの集落自主組織が立ち上がり、集落自主組織管内の集落に共通する課題解決などに取り組んでいる。

集落自主組織の活動財源は、大山町からの補助金収入が主で、今後さらなる活動の推進のためには、地域自主組織の自主財源の確保が求められている。

デマンドバスを使用した小荷物輸送のイメージ

大山町企画課（30.11.6）作成



タクシー・デマンドバス受託事業者の現況

タクシー・デマンドバスの利用者は年々減少し、事業を継続するための環境は年々厳しさを増している。

小荷物事業者の現況

ドライバーを中心とした人材確保が年々厳しさを増している。このため、将来に渡る配送サービスの維持が困難になりつつある。

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
調査研究事業

今後の高齢期施策の動向

(高齢者の居住支援と移動支援に関連して)

平成31年3月2日
厚生労働省老健局長
大島 一博

0

2040年に向けた社会経済の変化

これまで

- 高齡化(人口) 1970年代以降
- 単身化(家族) 1980年代以降
- 非正規化(雇用) 1990年代以降

これから

- 人口減少(地域)(支え手)
- IT化
- グローバル化
- 人生100年時代(生き方)

1

人口減少の進み方

2015を100とした指数

年少人口
生産年齢人口
高齢人口
総人口

第一段階
高齢者増加
年少→現役減少

第二段階
高齢者維持・減少
年少→現役減少

第三段階
高齢者減少
年少→現役減少

2015 2040 2060 2090

(備考)国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)」より作成。

2

「若返る」高齢者

新体力テストの合計点の年次推移
(出典)文部科学省「平成26年度体力・運動能力調査」

(点)

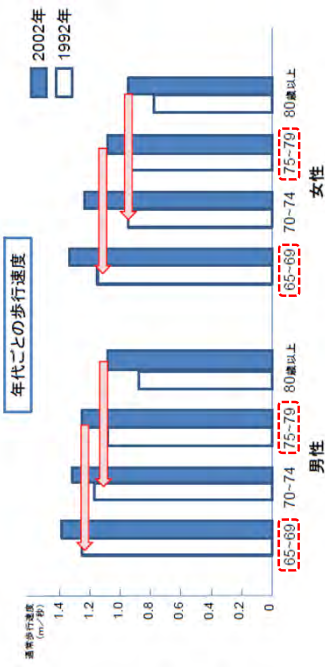
65~69歳男子
65~69歳女子
70~74歳男子
70~74歳女子

•高齢者が若返っている。この15年前で比べても5歳以上。

3

高齢者の身体機能の変化

○ 高齢者の通常歩行速度は、10年で10歳程度速くなる（2002年の75～79歳は、1992年の65～69歳と同じ歩行速度）など、高齢者の身体機能は若くなっている。



（出典）防務省健康総合研究所「日本人高齢者における身体機能の断続的・構造的変化に関する研究」（第53巻第4号「厚生」2006年4月号17より引用）

4

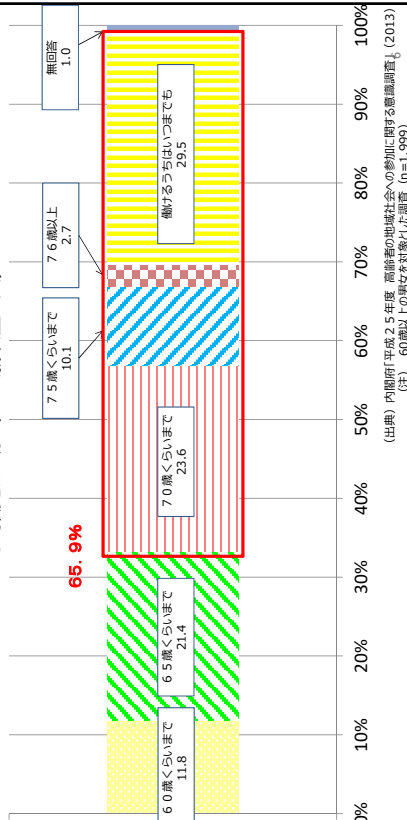
75～84歳	
20歳以上保有者割合	平均歯数
平成5年	6.2
平成11年	8.6
平成17年	10.1
平成23年	14.2
平成28年	16.9

※「8020運動」が平成元年から始まる。

65歳は65歳を超えても働くことを希望

高齢者の就労意向と就労希望年齢

いつまで働きたいか（60歳以上の人）

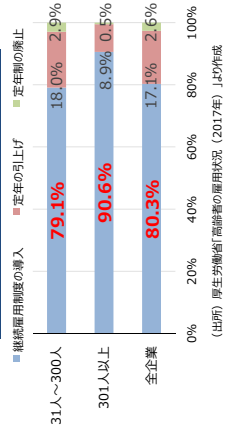


（出典）内閣府「平成25年度 高齢者の地域社会への参加に関する意識調査」（2013）（注）60歳以上の男女を対象とした調査（n=1,959）

現在の高齢者雇用制度

- **60歳未満の定年禁止**（高齢者雇用安定法8条）
事業主が定年を定める場合は、その定年年齢は60歳以上としなければならない。
- **65歳までの雇用確保措置**（高齢者雇用安定法9条）
以下のいずれかの措置（高齢者雇用確保措置）を講じなければならない。
① 65歳まで定年年齢を引き上げ
② 65歳までの継続雇用制度（再雇用制度・勤務延長制度等）を導入
③ 定年制を廃止

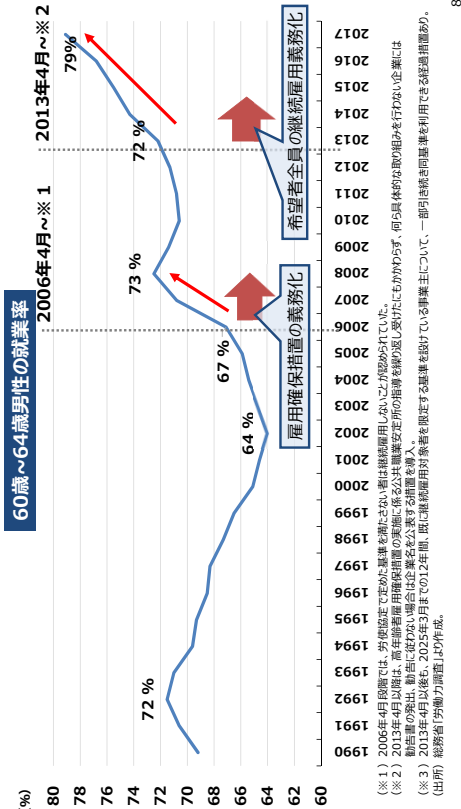
企業の雇用確保措置の内訳



9

法改正による60代前半の就業率の変遷

○ 2006年・2013年の高齢者雇用安定法の改正を受けて、近年、60代前半の就業率が上昇。

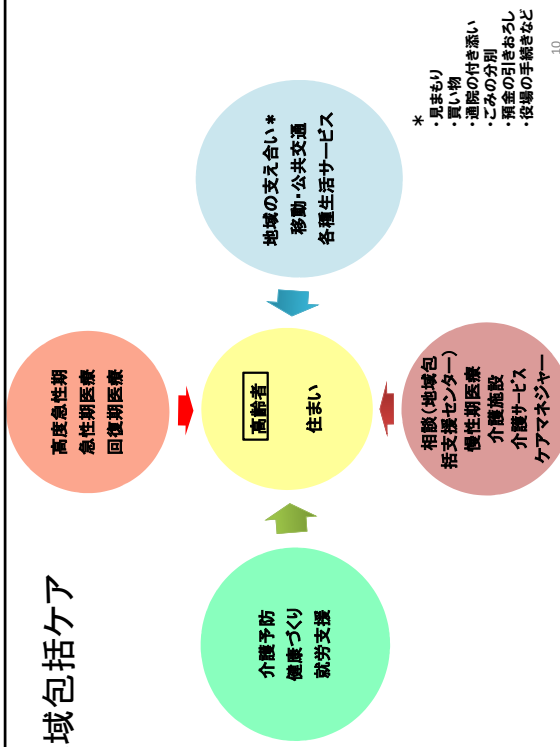


○地域包括ケア

○コンパクトシティ・アード・ネットワーク

○ICT等テクノロジーの活用

地域包括ケア



名張市における地域づくりの基盤づくり

第1ステージ 「交付金化」	第2ステージ 「組織創出し」	第3ステージ 「地域ビジョンの策定」	第4ステージ 「市民センター化」
○2003年3月に「名張市ゆめづくり地域交付金」の交付に関する条例を制定。 夢づくり地域交付金の概要 1. 地域づくり組織の活動支援として交付 2. 従来自由で補助率や事業の実施、交付金を活用 3. 住民会費でまちづくり事業を実施し、ソフトは開かない。ただし、宗教活動、政治活動に使用してはならない。 2013年度実績：5,000万円 2018年度実績：1億6000万円	○昭和30年代から始まった「区割制度」を廃止し、自治会である「基礎的コミュニティ」と、それを包含する小学校区を単位とする「地域づくり組織」を整理。 地域づくり組織の組織図 一般社団法人格をもち地域づくり 総会（清沢機関） 監査委員会 理事会（執行機関） 執行役員会 事務局 市民センター 特別委員会 コミュニティ（市民会館） 専門部会（市民会館）	○15地域が個性ある将来のまちづくりのための基本方針、将来像、それに基づく実施計画を策定。 2009年～ 市民センターの準備 各地域にて策定委員会を組織 2012年3月 地域ビジョン発表会 2018年 市民会館計画の地域計画に位置づけ	○地域づくり組織に指定管理委託した市民センターを市民センター化し、地域づくり活動・生涯学習活動・地域福祉活動の拠点としてスタート 2016年4月～ 市民センター 2018年5月～ 市民センター一棟で地域づくり組織によるレストラ運営開始

未定稿
(厚生労働省において作成中)

これからの 地域づくり戦略

集い・互い・知恵を出し合い
3 部作 0.2版

これからの
地域づくり戦略 集い編
0.2版

高齢者が集えば、地域が変わる

地域の実情に応じた工夫
皆さんの思いや工夫を教えてください。

- 中山間地では**
集いの集まりやすさを高める。
- 中山間地では**
有線放送やCATVで自宅での集いで代用する。
- 集い場では**
大規模回場では
団体の集いの場や交流スペースを確保する。
- 都市では**
ショッピングモール、カフェ等の民間のスペースを活用して集い場を確保する。

具体的な方法

体操等の「通いの場」が、まちを変える。

- 参加することで、体操することで、元気になる
- 集まることで、地域がつながる
- つながる地域が、まちを変える

13

「通いの場」について

熊本県長洲町
町内の各行政区ごとに公民館、介護予防活動の拠点として積極的に活用。参加者数も6年間で7倍に。

岡山県総社市
元気が高齢者と要支援・要介護認定を受けている高齢者が一緒に行う住民層別の体操の集いを、徒歩圏内の公民館や個人宅に広く設置。




介護予防活動等の増加に伴い認定者（率）が低下。給付員も減少、幅広いで推移

年度	認定者数	認定率
2010	1,400	19.0%
2011	1,450	19.5%
2012	1,500	20.0%
2013	1,550	20.5%
2014	1,600	21.0%
2015	1,650	21.5%
2016	1,700	22.0%
2017	1,750	22.5%
2018	1,800	23.0%
2019	1,850	23.5%
2020	1,900	24.0%

→

高齢者の1割以上が体操の集いに参加、要介護比率も低下。

年度	参加者数	参加率
2010	1,400	17.1%
2011	1,450	17.6%
2012	1,500	18.1%
2013	1,550	18.6%
2014	1,600	19.1%
2015	1,650	19.6%
2016	1,700	20.1%
2017	1,750	20.6%
2018	1,800	21.1%
2019	1,850	21.6%
2020	1,900	22.1%

高齢者の低栄養防止・重症化予防等の推進（介護予防との一体的な実施）

通いの場の数と参加率の推移 (参加率%)

年度	参加者数	参加率
2010	43,334	2.7%
2011	55,571	3.2%
2012	70,134	3.9%
2013	76,492	4.2%
2014	76,492	4.2%
2015	76,492	4.2%
2016	76,492	4.2%
2017	76,492	4.2%
2018	76,492	4.2%
2019	76,492	4.2%
2020	76,492	4.2%

通いの場の主な内容内訳

内容	割合
体操	49%
茶話会	23%
健康講座	18%
その他	10%

15

これからの 地域づくり戦略

0.2版
互助を見つける、互助を育む



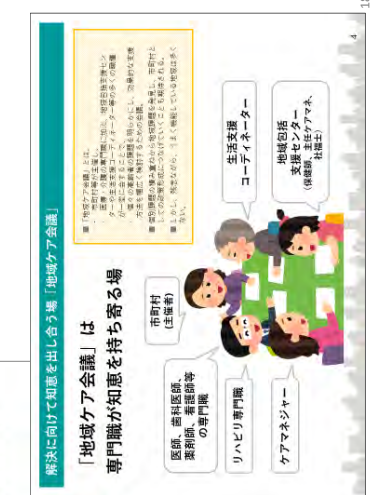
互い編 (一部抜粋)

住民同士の支え合い(互助)・社会参加

- ・すでにある地域の取り組みを広げる
民生委員、社協、NPO、自治組織 等々のベース
- ・国の制度を活用して互助を広げる
 - ー「介護支援ボランティア」(介護ポイントと連動)
 - ー「認知症サポーター」でステップアップ講座の受講者による近所支援
 - ー「介護サービス相談員」
- ・オランダでは、近隣の中で、助けられる側と助ける側を専門家によるチームがマッチングする「社会近隣チーム」が活動中

これからの 地域づくり戦略

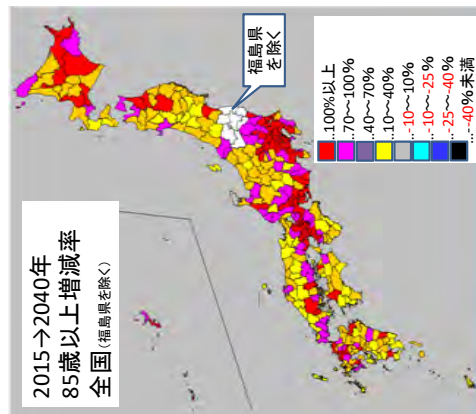
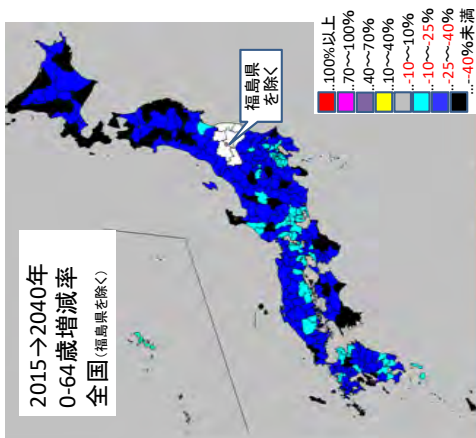
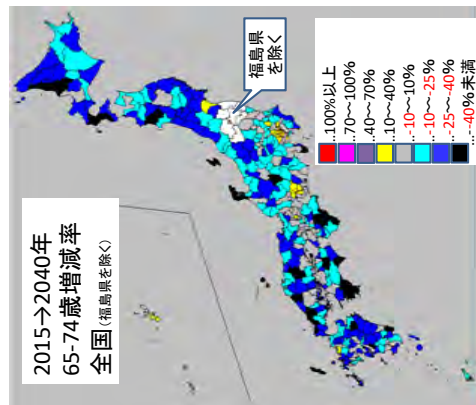
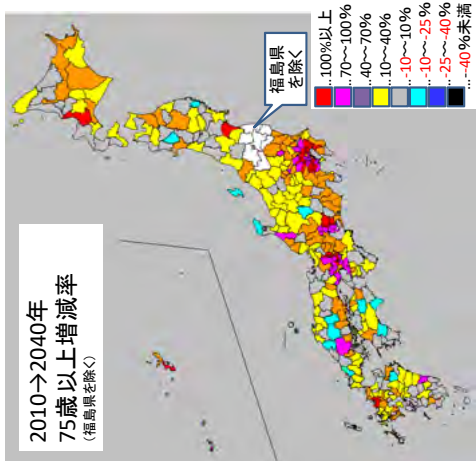
0.2版
多職種が知恵を出し合い、地域の課題を解決する



知恵を出し合い編 (一部抜粋)

生活課題全般の視点・地域共生の視点

- ・生活課題を意識した多職種によるケアプランのレベルアップ
 - ー生活の目標・課題の確認
 - ーその解決に役立つプランとなっているか検討
 - ー欠けているサービスは行政が改善や創設を検討
- ・介護以外の隠れたニーズの発見と対応
- ・高リスク世帯の把握や訪問、地区担当者
 - * 他分野にも共通する手法 → 地域共生社会



○（「小さな拠点」の中の）専門支援拠点

- ・介護保険の活用（小規模多機能型居宅介護など）
- ・共生型の視点

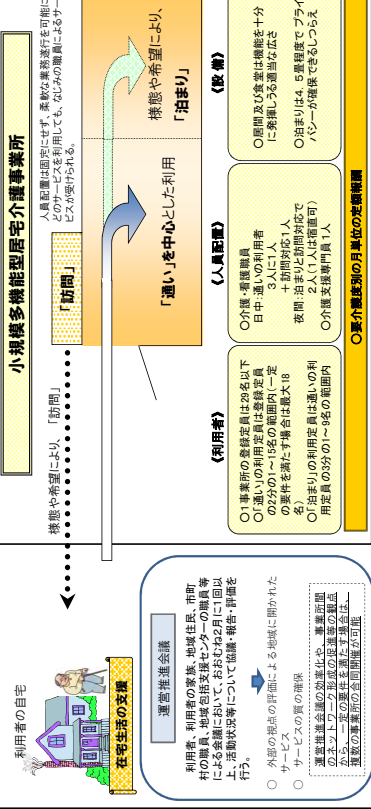
小規模多機能型居宅介護

定義

○「小規模多機能型居宅介護」は、利用者（要介護者）の心身の状況や置かれている環境に応じて、利用者の選択に基づき、居宅に訪問し、または施設に運ばせ、もしくは施設に短期間宿泊させ、入浴・排せつ・食事等の介護、調理・洗濯・掃除等の家事等や機能訓練を行うものをいう。

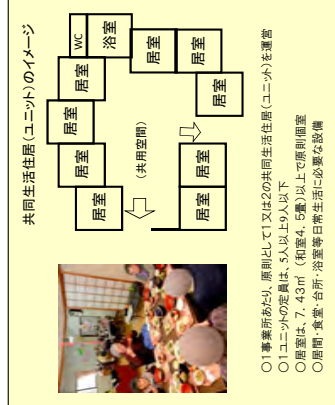
経緯

○「通い」を中心として、要介護者の様態や希望に応じて、随時「訪問」や「泊まり」を組み合わせてサービスを提供することで、中重度ながらも自宅で生活が継続できるよう支援するため、小規模多機能型居宅介護が創設された（平成18年4月創設）。



認知症グループホーム

認知症（急性を除く）の高齢者に対して、共同生活住居で、家族的な環境と地域住民との交流の下、入浴・排せつ・食事等の介護などの日常生活上の世話を提供し、能力に応じ自立した日常生活を営めるようにする。



- 住宅地等に立地
- 利用者一人一人の人格を尊重し、家族的な環境の下で日常生活ができるよう、以下の職員を配置してサービスを提供

＜地域との関わり＞

- 、利用者・家族・地域住民、外部有識者等から構成される運営推進会議を設置するとともに、外部の視点からも運営を評価する仕組みとなっている。

6.3 中国 5 県所在市の高齢者の潜在的居住支援ニーズ推計

No.	都道府県	市区町村	65歳以上の世帯数	見守りが必要な高齢者世帯数 (75歳以上単身、夫婦のみ)	潜在的住宅確保要配慮者世帯数 (65歳以上単身、夫婦のみで低所得) ①		①のうち、住宅の老朽化に伴い早い段階で転居・住まい確保等支援が必要な世帯		腐朽・破損のない賃貸用空き家戸数④	②+③/④
					持ち家	借家	持ち家②	借家③		
1	鳥取県	鳥取市	32,447	7,477	1,723	564	167	138	4,070	7.5%
2	鳥取県	米子市	25,513	6,400	1,757	981	187	269	4,110	11.1%
3	鳥取県	倉吉市	9,513	2,494	654	324	108	101	570	36.7%
4	鳥取県	境港市	6,671	1,769	565	201	60	101	450	35.8%
5	鳥根県	松江市	34,937	8,902	1,925	1,141	192	350	4,350	12.5%
6	鳥根県	浜田市	12,365	4,020	1,285	391	248	176	510	83.1%
7	鳥根県	出雲市	30,232	5,737	1,515	607	238	154	2,820	13.9%
8	鳥根県	益田市	10,462	3,184	1,214	287	249	134	390	98.1%
9	鳥根県	大田市	8,483	2,578	1,038	114	300	46	730	47.4%
10	鳥根県	安来市	8,198	1,593	517	63	105	21	250	50.3%
11	鳥根県	江津市	5,814	2,020	632	200	145	84	230	99.4%
12	鳥根県	雲南市	8,529	1,654	582	51	153	48	420	48.0%
13	岡山県	岡山市	111,832	32,264	6,610	6,149	556	1,362	24,190	7.9%
14	岡山県	岡山市北区	45,679	14,257	2,921	3,155	314	509	15,400	5.3%
15	岡山県	岡山市中区	22,744	6,840	1,062	1,021	56	452	3,990	12.7%
16	岡山県	岡山市東区	17,185	4,719	1,105	864	114	126	1,060	22.7%
17	岡山県	岡山市南区	26,224	6,448	1,520	1,092	86	284	3,740	9.9%

No.	都道府県	市区町村	65歳以上の世帯数	見守りが必要な高齢者世帯(75歳以上単身、夫婦のみ)	潜在的住宅確保要配慮世帯数(65歳以上単身、夫婦のみ)		①のうち、住宅の老朽化に伴い早い段階で転居・住まい確保等支援が必要な世帯		腐朽・破損のない賃貸用空き家戸数④	②+③/④
					持ち家	借家	持ち家②	借家③		
18	岡山県	倉敷市	76,164	20,198	4,551	3,884	353	765	9,820	11.4%
19	岡山県	津山市	18,658	5,103	1,377	603	218	166	3,650	10.5%
20	岡山県	玉野市	13,385	4,308	1,090	277	138	316	910	49.8%
21	岡山県	笠岡市	10,655	3,366	809	290	156	301	970	47.1%
22	岡山県	井原市	8,952	2,395	725	187	200	105	310	98.4%
23	岡山県	総社市	11,241	2,591	664	217	71	60	2,220	5.9%
24	岡山県	高梁市	7,465	2,595	658	76	225	45	1,720	15.7%
25	岡山県	新見市	7,341	2,281	717	79	237	38	510	54.0%
26	岡山県	備前市	8,073	2,558	667	148	101	132	420	55.5%
27	岡山県	瀬戸内市	7,551	2,244	489	53	77	121	320	61.9%
28	岡山県	赤磐市	8,446	2,313	692	112	89	195	200	142.1%
29	岡山県	真庭市	10,399	2,708	745	135	220	70	570	50.9%
30	岡山県	美作市	6,880	2,257	671	109	186	78	750	35.2%
31	岡山県	浅口市	7,487	1,959	580	145	112	40	480	31.7%
32	広島県	広島市	182,367	56,236	8,784	11,923	398	4,095	36,370	12.4%
33	広島県	広島市中区	22,612	7,977	758	2,375	51	1,380	9,340	15.3%
34	広島県	広島市東区	19,305	6,153	1,069	1,285	36	550	3,540	16.6%
35	広島県	広島市南区	21,958	7,125	941	2,457	50	638	5,220	13.2%
36	広島県	広島市西区	27,152	8,824	937	2,123	36	746	7,490	10.4%
37	広島県	広島市安佐南区	30,342	8,777	1,439	1,686	40	324	5,190	7.0%

No.	都道府県	市区町村	65歳以上の世帯数	見守りが必要な高齢者世帯(75歳以上単身、夫婦のみ)	潜在的住宅確保要配慮者世帯数(65歳以上単身、夫婦のみ)		①のうち、住宅の老朽化に伴い早い段階で転居・住まい確保等支援が必要な世帯		腐朽・破損のない賃貸空き家戸数④	②+③/④
					持ち家	借家	持ち家②	借家③		
38	広島県	広島市安佐北区	27,495	7,702	1,937	448	116	360	1,500	31.7%
39	広島県	広島市安芸区	12,266	3,457	712	592	46	132	1,750	10.2%
40	広島県	広島市佐伯区	21,237	6,221	1,056	953	39	170	2,340	9.0%
41	広島県	呉市	49,691	17,921	3,551	2,291	421	1,076	6,960	21.5%
42	広島県	竹原市	6,363	2,230	527	136	74	86	380	42.0%
43	広島県	三原市	19,926	6,648	1,474	542	209	255	2,150	21.6%
44	広島県	尾道市	30,404	10,045	2,361	1,232	445	544	2,180	45.4%
45	広島県	福山市	78,607	19,861	3,718	3,274	366	722	11,530	9.4%
46	広島県	府中市	8,697	2,362	536	297	112	109	1,010	21.8%
47	広島県	三次市	11,457	3,686	773	256	212	51	870	30.2%
48	広島県	庄原市	9,172	3,082	748	225	328	109	740	59.1%
49	広島県	大竹市	5,779	1,964	367	148	39	229	850	31.5%
50	広島県	東広島市	26,450	7,192	1,724	650	161	94	8,650	2.9%
51	広島県	廿日市市	20,321	6,114	1,170	641	56	212	970	27.6%
52	広島県	安芸高田市	6,837	2,339	529	79	124	23	380	38.8%
53	広島県	江田島市	6,519	2,611	628	216	121	129	510	49.0%
54	山口県	下関市	56,484	18,972	4,202	3,301	524	1,583	7,010	30.1%
55	山口県	宇部市	32,405	10,380	2,482	1,793	212	718	4,380	21.2%
56	山口県	山口市	33,212	10,565	2,379	754	268	239	6,310	8.0%
57	山口県	萩市	12,721	4,396	1,131	588	264	321	810	72.2%

No.	都道府県	市区町村	65歳以上の世帯数	見守りが必要な高齢者世帯(75歳以上単身、夫婦のみ)	潜在的住宅確保要配慮者世帯数(65歳以上単身、夫婦のみ)		①のうち、住宅の老朽化に伴い早い段階で転居・住まい確保等支援が必要な世帯		腐朽・破損のない賃貸空き家戸数④	②+③/④
					持ち家	借家	持ち家②	借家③		
58	山口県	防府市	21,439	6,704	1,576	654	149	288	2,040	21.4%
59	山口県	下松市	10,248	3,274	772	304	62	171	690	33.7%
60	山口県	岩国市	28,948	10,642	2,456	1,500	329	600	2,670	34.8%
61	山口県	光市	10,746	3,358	770	305	56	160	670	32.3%
62	山口県	長門市	8,896	2,903	786	211	151	73	700	32.1%
63	山口県	柳井市	7,789	2,802	731	245	131	214	550	62.7%
64	山口県	美祢市	6,131	1,850	499	132	99	76	620	28.2%
65	山口県	周南市	28,279	9,015	2,128	1,462	217	722	3,220	29.2%
66	山口県	山陽小野田市	12,652	4,017	1,066	551	110	274	1,390	27.6%

出典：(一財)高齢者住宅財団が公開している「高齢者の潜在的居住支援ニーズ推計シート」、平成29年度厚生労働省老人保健健康増進等事業「中山間地域等(離島及び中山間地域)の小規模自治体(保険者)における地域包括ケアシステム構築の好事例の実態把握と都道府県、地方厚生(支)局の支援方策のあり方に関する研究事業」(実施主体：(公社)全国国民健康保険診療施設協議会)の「高齢者の居住等に係る基礎データの把握」をもとに、平成27年国勢調査、平成25年住宅・土地統計調査データを用いて三菱総合研究所にて推計。

「高齢者の潜在的居住支援ニーズ推計シート」は、国勢調査、住宅・土地統計調査の調査結果から取得したデータをコピー&ペーストするだけで、自治体内で居住支援を必要とする方の大まかな人数と、資源の数を把握できるツールであり、(一財)高齢者住宅財団が、平成29年度老人保健健康増進等事業「低所得高齢者等住まい・生活支援の取組に関する普及啓発事業」の一環で作成されたものである。ウェブサイト(<http://www.koujuuzai.or.jp/news/suikai-sheet/>)で、無料でダウンロードできる。

**「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」
検討委員会名簿**

【委員】

氏名	所属等
◎ 谷本 圭志	鳥取大学 工学部社会システム土木系学科 教授
岡部 真智子	福山平成大学 福祉健康学部福祉学科 准教授
安部 聖	島根県中山間地域研究センター 企画情報部 地域研究スタッフ、専門研究員
藤原 薫	広島県 健康福祉局地域包括ケア・高齢者支援課 参事
山田 和孝	広島県 地域政策局地域力創造課 課長
唐川 平	府中市健康福祉部長寿支援課 課長
中村 一朗	防府市健康福祉部高齢福祉課 主幹（政策担当）
寺坂 弘昭	岡山県社会福祉法人経営者協議会、(福)津山みのり学園 障害者支援施設ココロみのり 施設長

◎は委員長。

【オブザーバー】

氏名	所属等
高原 伸幸	厚生労働省中国四国厚生局 健康福祉部 地域包括ケア推進課長
高橋 孝一	〃 地域包括ケア推進課 地域包括ケア推進官
木下 友里	〃 地域包括ケア推進課 係員
住田 雪音	〃 地域包括ケア推進課 係員
国土交通省	中国地方整備局、中国運輸局

【事務局】

氏名	所属等
高森 裕子	三菱総合研究所 ヘルスケア・ウェルネス事業本部 主任研究員
横山 聡	三菱総合研究所 地域創生事業本部 主任研究員
小室 佐知子	三菱総合研究所 ヘルスケア・ウェルネス事業本部 リサーチアソシエイト

※所属等は、平成 31 年 3 月 31 日現在

平成 30 年度老人保健事業推進費等補助金（老人保健健康増進等事業分）
「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

事業名：中山間地域等（離島及び中山間地域）の小規模自治体における居住支援、移動支援のあり方と市町村、県及び地方厚生局、地方整備局、地方運輸局の役割に関する調査研究事業

発行：平成 31（2019）年 3 月

発行者：株式会社三菱総合研究所 ヘルスケア・ウェルネス事業本部

〒100-8141 東京都千代田区永田町 2-10-3

電話 03-5157-2111（代表）