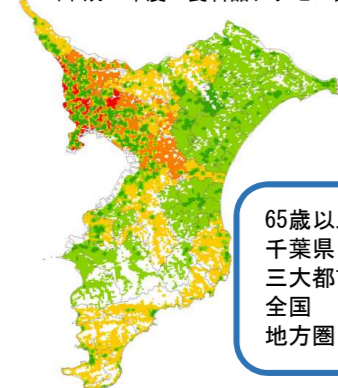


1. 背景・先行調査

アクセス困難人口マップ

（平成30年度 食料品アクセス調査結果（農水省）より）

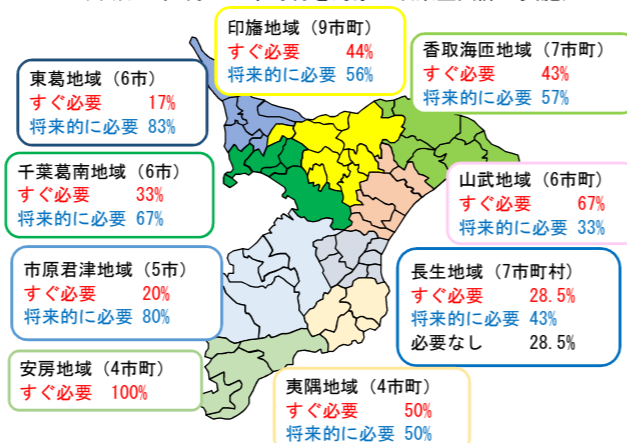


「生鮮品販売店舗までの距離が500m以上」等の条件を組み合わせ、マップ化。自動車保有率の低い都市部で、アクセス困難者の割合が高い。

千葉県	389千人 (24.6%)
三大都市圏	3,776千人 (23.3%)
全国	8,245千人 (24.6%)
地方圏	4,470千人 (25.9%)

移動困難者対策の必要性に関する意識調査

（平成30年6月に全市町村を対象に政策企画課が実施）



2. 現場・事業者へのヒアリング・住民へのアンケート調査結果

2-1. 現場へのヒアリング結果（6市町の担当部署、地域包括支援センター等）

◆地方部

- ✓コミュニティバスやデマンドタクシーなどの地域公共交通はほとんど利用されていないが、高齢者は生活の多くの場面で自動車を利用しており、移動や買い物に困っているという声はそれほど強くない。
- ✓市町内の個人商店や社会福祉法人等の自主的な取組（車両貸出、移動支援、移動販売、配達等）は存在するが、個々の取組に止まっており、集客や採算性、担い手の高齢化により撤退したサービスも多い。

◆都市部（高齢化団地）

- ✓大型商業施設や病院等のバスが巡回しており、バスに乗ることができる高齢者であれば、移動に不便を感じる人は少ない。
- ✓市内の民間事業者や社会福祉法人等の自主的な取組（配達、商業施設への移動支援等）については、個別的に情報は入るが、担当部署において全て網羅しているわけではない。

2-2. 事業者へのヒアリング結果

◆社会福祉法人

- ✓現在、デイサービスで利用している車両を、過疎地域の地区社協に無償貸与している。大きな負担は感じておらず、他地域からも利用希望があれば対応する方針であるが、現時点で特に要望は無い。

◆地元スーパー

- ✓以前、移動販売を実施していたが、集客・採算性に苦勞し、1年で撤退した。ドライバーの質を高めることと、行政との連携が必要と感じた。企業として、移動販売を再開したい気持ちもある。

◆ラストワンマイルに取り組む事業者

- ✓他県（過疎地域）で実施しているが、人に恵まれること（ネットワークを築くこと）と、何より行政（特に福祉部門）の理解・協力が不可欠。これらの環境が揃えば、条件が厳しい地域でも事業継続可能。

2-3. 住民へのアンケート結果（6市町の65歳以上の高齢者約12,000人を対象）

- ◆2～3割程度の高齢者が移動に関して不便さを感じており、全国的に見ても低い割合とは言えない。生活インフラや交通網が整っている都市部でも、家族構成などの条件が重なる場合には、同様の傾向が見られる。（買い物に不便さを感じる割合 平均25.4%、地方部26.1%、都市部22.0%）
- ◆車を運転できない高齢者の主たる移動手段は「地域・親族などの自動車の乗り合い」であり、バス停が近い地区でも公共交通機関の利用率は低く、地域公共交通が移動困難者の受け皿となっていない。
- ◆以下の条件に該当する地域では、不便さを感じる割合が高い傾向が見られる。
 - ・高齢者のみ居住する世帯が多い地域
 - ・車を運転しない世帯が多い地域
 - ・病院・商業施設からの距離が遠い地域
- ◆将来に不安を感じる割合は、約8割と高く、地方部と都市部の差異は見られない。

3. 先行事例を踏まえた市町村への提言

移動困難者対策への取組のステップ・具体例

【ステップ】 《第一段階》

- 【取組内容】
- 地区ごとの実態把握
 - 短期的に導入可能な取組の検討・準備
- 【仕組みづくり】
- ◇役場内間の連携体制構築

《第二段階》

- 【取組内容】
- 短期的に導入可能な取組の実施
 - 中長期的な取組の検討・準備
 - 次世代技術や規制緩和に関する取組の検討・準備
- 【仕組みづくり】
- ◇モデル的かつ自主的な取組に関心を持つ地域のリーダーや企業・団体等との連携強化

《第三段階》

- 【取組内容】
- 中長期的に導入可能な取組の実施
 - 次世代技術や規制緩和に関する取組の実施
 - 超長期的な次世代技術や規制緩和に関する取組の検討
- 【仕組みづくり】
- ◇外部（他の地域）からの協力・参画者を地域で受け入れる土壌づくり
 - ◇行政、地域住民のリーダー、モデル的取組に積極的な関係機関が核となり、移動困難者を地域全体で支える仕組みを構築

【取組内容と具体的な取組例】

- 【取組内容】
- 各部署の情報・ノウハウを持ち寄り、地区ごとの移動困難者の実態とニーズを把握
 - 実態を各部署で情報共有し、地域の実情に適合する取組を検討し、地域住民のリーダーや取組に積極的と思われる主体をピックアップ
- 【仕組みづくり】
- ◇企画・商工・福祉・交通・市民協働等の関係部署間での連携体制を構築

- 【取組内容】
- 短期的に導入可能な取組の効果、コスト、プロセス、地域での影響などを検討した上で、取組に着手
 - 地域住民や関係機関の幅広い協力・参画が必要な中長期的な取組の導入可能性を検討。この段階でもできることがあれば徐々に実行していく
- 【具体的な取組例】
1. 社会福祉法人の所有する車両の有効活用
 2. 企業の送迎バスなどの有効活用
 4. 移動販売と福祉分野の融合
- ※第三段階の3、5、6についても先行着手を検討

- 【仕組みづくり】
- ◇行政、地域住民のリーダー、関係機関（民間事業者・社会福祉法人等）の中でもモデル的な取組に積極的な主体との連携・協力体制を構築

- 【取組内容】
- 中長期的に導入可能な取組の効果、コスト、プロセス、地域での影響などを検討した上で、地域住民全体や関係する主体の理解を得た上で、取組に着手
- 【具体的な取組例】
3. 自治会やNPO法人による乗合交通の運営
 5. 行政、民間事業者、地域住民の連携による買い物環境の整備
 6. 民間事業者による配食を中心としたラストワンマイル事業
- 次世代技術や規制緩和に基づく取組の導入可能性を検討（国の財政支援の確保が前提）

- 【具体的な取組例】
7. AI運行バス
 8. グリーンスローモビリティ
 11. 自動運転
 12. 貨客混載 など

- 【仕組みづくり】
- ◇外部（他の地域）からの協力・参画者を地域で受け入れる土壌づくり
 - ◇ステップ2で連携・協力体制を構築した主体（行政、地域のリーダー、モデル的取組に積極的な関係機関）が核となり、地域住民全体、多様な主体が参画・協力する分野横断的な幅広い体制を構築（センター機能を有する組織・場の設置が必要）
 - 移動困難者を地域全体で支える仕組み

事例1. 社会福祉法人の所有する車両の有効活用

社会福祉法人がデイサービス等で利用している車両の未利用時間帯に民間事業者やNPO法人などに無償貸与し、移動困難者の移動支援を行うサービス。



事例12. 貨客混載（規制緩和）

自動車が利用できなくなった高齢者を対象に、既存の交通資源（バス、タクシー等）を利用した物資の運搬支援。コミバスを利用する例もある。



事例6. 民間事業者による配食を中心としたラストワンマイル事業

高齢者向けの「配食サービス」とラストワンマイルの範囲での住民課題（電球交換や草刈りなど）への対応を組み合わせ、行政サービスの隙間を埋める買い物支援サービスモデル。先進地では、行政（地域包括支援センター）も高齢者への事業者紹介や同行など、事業者の活動を全面バックアップし、事業を継続（黒字化）させている。

