

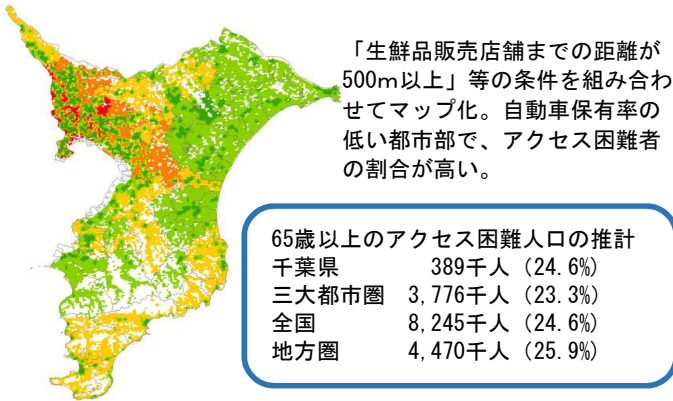
## 超高齢社会に対応した移動困難者対策促進事業

超高齢社会において、病院への通院や商店への買い物が困難な、いわゆる移動困難者を地域全体で支える仕組みづくりを検討し、実態調査の結果を基に、市町村における取組を促進します。

### 1. 背景・先行調査

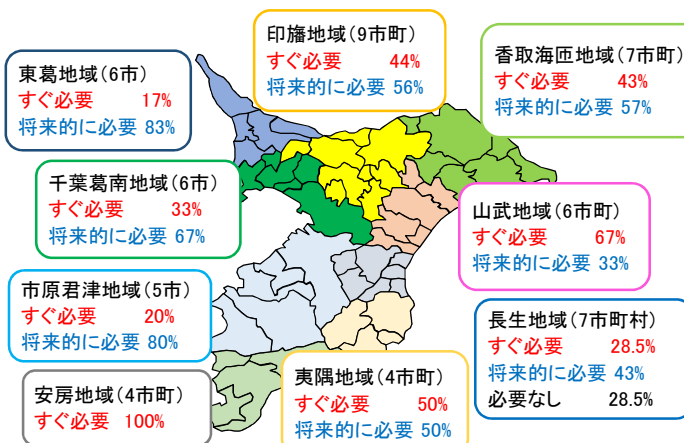
#### アクセス困難人口マップ

(平成30年度 食料品アクセス調査結果(農水省)より)



#### 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(平成30年度)

#### 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)
  - ✓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・商業施設への距離が遠い地域
- ◆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. 今後の課題と先進的な取組事例

#### 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②. 貨客混載(規制緩和)

自動車を利用できなか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③. 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。

