

「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第3期／  
スマートモビリティプラットフォームの構築／  
「移動手段の手当てが地域作り・活動に与える福祉的効果の検証」

2025年4月

一般財団法人日本自動車研究所  
一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会

## 目 次

1. 背景・目的 .....	1
2. 研究開発の概要 .....	3
3. 成果・進捗状況 .....	6
3.1 養父市（JARI 実施分） .....	6
3.1.1 公共交通再構築に向けたデマンド交通実証実験の実施 .....	6
3.1.2 デマンド交通評価調査 .....	24
3.1.3 公共交通の利用実態調査 .....	30
3.1.4 地域活動を支える取り組み .....	49
3.1.5 進捗状況 .....	54
3.2 仁淀川町（JARI 実施分） .....	55
3.2.1 外出機会の創出と地域活動への参加を支える移動手段の検討 .....	56
3.2.2 まちなかの近距離輸送移動手段導入可能性の検討 .....	58
3.2.3 仁淀川町の「交通・まちづくり施策」との連携・協調 .....	71
3.2.4 進捗状況 .....	74
3.3 IHEP 実施分 .....	75
3.3.1 住民に対する介入 .....	79
3.3.2 地域包括支援センター、ケアマネジャー等専門職に対する介入 .....	84
3.3.3 効果の可視化 .....	87
(1) 新しい移動手段や社会参加機会の創出による高齢者への介護予防効果の検証 .....	87
(a) 悉皆調査 .....	87
(b) 対象者調査 .....	111
3.3.4 社会実装に向けた取組状況、社会実装及び波及効果の見込み、 対外発信状況、その他 .....	118
(1) 地域の特性に応じた社会実装のための実践的なアプローチ方法の整理 ...	118
(2) ロジックモデル .....	119
(3) 事業実施状況 .....	128

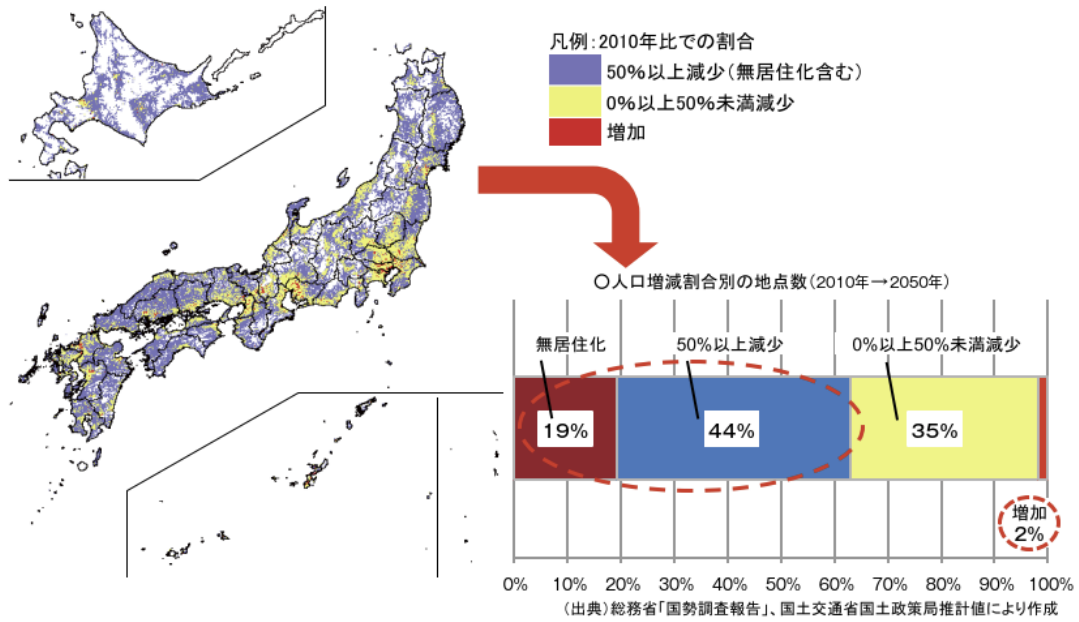
## 1. 背景・目的

日本が抱える大きな課題の一つに急速に進む少子高齢化と人口減少がある。2040年過ぎには高齢者人口が最大となる一方で、人口減少はさらに加速化する。この傾向は地方部においてはさらに深刻で、地域によっては「高齢化」だけでなく、地域の「継続居住可能性」に向き合う必要も出てくる。

こうしたなか、国は地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める「コンパクト+ネットワーク」の方針を示している。とくに地方部においては、心身ともに健康で幸せな暮らし、すなわち、ウェルビーイングな暮らしの実現に向けて「移動手段」の確保が重要となる。

「移動手段」の確保に向けて、地域公共ネットワークの再編と併せて、地域活動を支える地域内移動手段の構築が求められている。特に高齢者にとっては、外出や人との交流が重要であるといわれているが、そのための移動手段は自家用車に委ねられていることが多く、免許返納等により自家用車の運転が不可能になった後の「移動手段」が十分に用意されているとは言い難い。また、単に「移動手段」を用意するだけでは十分とは言えず、「行きたい場所」や「したいこと」「会いたい人がいる」などの「移動目的」と、そこにアクセスするための「移動手段」がセットで用意されることが必要である。こうした環境が整うことで、高齢者が社会参加する機会が増え、フレイル予防につながることとなり、結果として地域の活性化が進むと期待される。

このような社会的背景を踏まえて、当コンソーシアムでは、公共交通や地域住民による共助輸送を効果的に活用することで、交通格差（モビリティディバイド）を解消し、誰もが移動できる持続可能な地域社会を実現するための具体的な手法開発を目指すとともに、外出することによる効果を可視化するための手法を構築する。



(出典)国土交通省「国土のグランドデザイン 2050」

図 1-1 2010 年を 100 とした場合の日本の人口増減状況



(出典)国土交通省「国土のグランドデザイン 2050」

図 1-2 コンパクト・プラス・ネットワークにおける地域(集落)のイメージ

## 2. 研究開発の概要

兵庫県養父市と高知県仁淀川町の2地域では、住民の Well-being 向上を目指す取り組みとして、地域特性に適した持続可能な移動モデルを設計し、実証実験を繰り返した後に社会実装することで、地域での暮らしや活動を支える移動手段の確保に向けた公共交通の再編を目指している。さらに、地域コミュニティ活動を支援するための移動手段を拡充する。とくに、暮らしの継続や活性化を可能にする、コンパクトな移動手段の手当てに向けた仕組みを構築する。

地域住民が主体的に移動手段の確保に取り組んでいる4地域（北海道池田町、千葉県松戸市、静岡県函南町、静岡県藤枝市）では、健康状態が少し衰え始めたプレフレイル・フレイル高齢者を主な対象として以下の取り組みを行う。最初に、医療・介護を含む生活支援サービスと最新の移動サービス（スマートモビリティサービス）を連携させるために必要な地域要件の整理・類型化を実施する。つぎに、移動手段が確保されることで生まれる福祉面での効果を定量的に数値で示す指標や測定手法を確立する。

これらの取り組みを通じて、高齢者の外出機会を創出し、移動サービスを改良・再構築することで、地域を活性化させるノウハウを蓄積し、モビリティが果たす役割を明らかにする。モビリティの確保が与える効果については、福祉的な効果も含めて定量的に数値で示す指標や測定手法を確立し、今後新たに福祉・移動サービスを導入しようとする他地域へ横展開するための道筋を明らかにする。

(I) 工程表

①JARI 分

事業項目	2023年度				2024年度				2025年度				2026年度				2027年度			
	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期
①先行事例調査																				
②移動サービスのモデル検討																				
③モビリティ実装に向けた実証実験																				
【養父市】 ・デマンド交通実証実験 ・地域活動を支える移動手段の検討																				
【仁淀川町】 ・地域活動を支える移動手段の検討 ・「交通・まちづくり施策」との連携																				
④効果の可視化																				
⑤地域毎のアプローチの整理・類型化																				

関係者の意識合わせと合意形成  
 養父市 デマンド交通やコミュニティ活動を支える移動手段の検討  
 仁淀川町:住民共助の乗合移動サービスの試行・検証

【養父市】小さな拠点を中心とする地域交通再編のための仕組み構築と試験的導入

第Iフェーズ:受容性調査 第IIフェーズ:ビジネスモデル検討 第IIIフェーズ:システムの構築・検証

本格移行への最終検証

住民共助・介護保険活用等継続できる仕組み構築のための実証実験

軽自動車を活用した住民共助による乗合移動サービス仕組み構築

グリスロ実証実験(まちなか移動、フーダー交通の移動手段検討)

交通・まちづくり施策と連携した公共交通の再構築・フーダー交通の移動手段検討

【仁淀川町】地域活動をサポートする移動支援サービスの仕組み作りと、外出目的となる拠点作りの試行

【養父市】【仁淀川町】  
 外出機会創出がもたらす行動変容や主観的幸福感等の変化等についての評価方法の設計と試験的導入による効果の検証

移動手段の手当て等による福祉的な効果の可視化に向けた検証

3年間の研究開発により得られた知見や事例等を活用した他地域への横展開  
 他地域での移動手段の手当て・公共交通再構築等によるアプローチ方法の整理

②IHEP 分

事業項目	2023年度				2024年度				2025年度				2026年度				2027年度			
	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期
①先行的事例調査																				
②移動サービスのモデル検討																				
③参加機会創出																				
④モビリティの実装に向けた実証実験の実施																				
⑤-1効果の可視化:悉皆調査																				
⑤-2効果の可視化:対象者調査																				
⑥地域の特性に応じた社会実装のための実践的なアプローチ																				
⑦地域ごとのアプローチの整理・類型化																				

ヒアリング

先行的事例成果の把握・検証

全自治体で移動サービスの導入

・SC活動の活性化による地域の居場所増加  
 ・高齢者の移動手段活用による趣味活動参加者の増加  
 ・高齢者の社会参加による交友関係の増加

・介護予防事業参加者増加  
 ・自立支援型ケアプラン数の増加

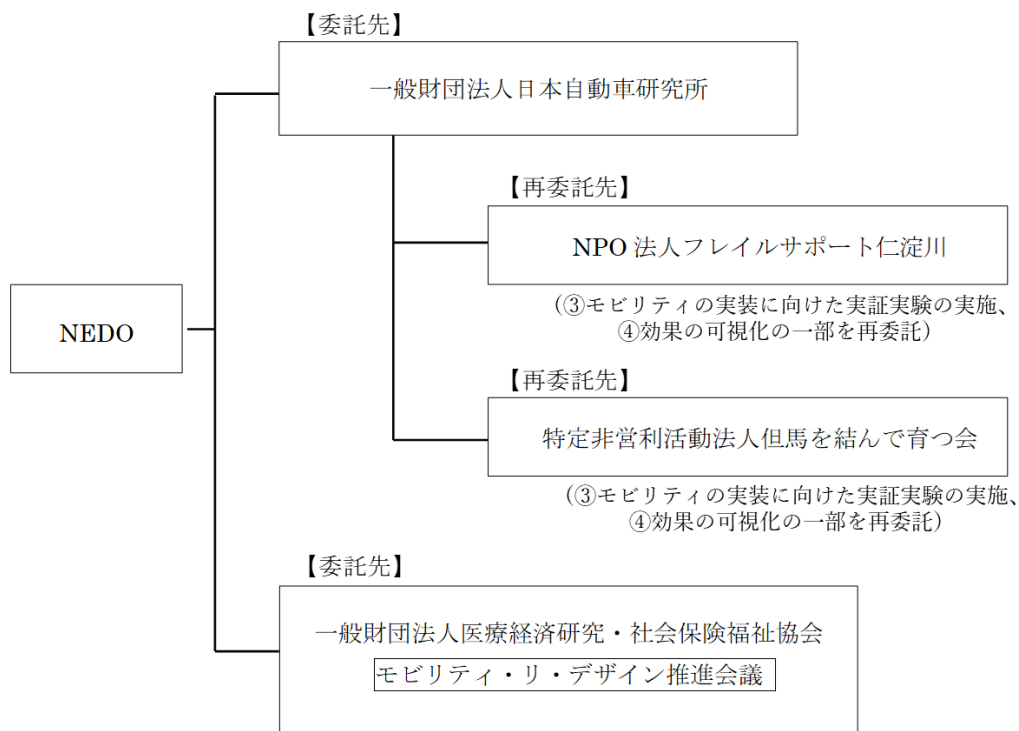
初回と6か月後にアンケート調査を実施

好事例のインタビュー調査を実施

ロジックモデルを活用し、継続的に政策形成&介入方法の整理

地域ごとのアプローチの整理・類型化

## (2) 実施体制



## (3) 目標設定

### ⑥タクティカル・モビリティ・リ・デザインの実践

<養父市>

【2025年度の間目標】モビリティ確保に向けた施策の策定とそれに伴う新しいモビリティの試験的導入の効果検証結果のとりまとめ

【2027年度の最終目標】新しいモビリティの実装と継続性に向けた提案とタクティカルモビリティデザインのとりまとめ

<仁淀川町>

【2025年度の間目標】モビリティ確保に向けた施策の策定とそれに伴う新しいモビリティの試験的導入の効果検証結果のとりまとめ

【2027年度の最終目標】新しいモビリティの実装と継続性に向けた提案とタクティカルモビリティデザインのとりまとめ

### ⑩地域モビリティ資源を生かした地域の類型化・特定に向けた実践的調査（アクションリサーチ）、普及展開活動

【2025年度の間目標】先進的事例の調査結果とりまとめ、対象地域における交通課題や住民意識の調査結果とりまとめ、調査結果を踏まえた地域モビリティ資源を活かした移動手段の試験的導入

【2027年度の最終目標】スマートモビリティの導入に向けた地域要件・人材要件の整理・類型化と他地域への横展開が可能となる提言（ガイドブックや論文）のとりまとめ

### 3. 成果・進捗状況(含:X-RL、KPI)

#### 3.1 養父市(JARI 実施分)

他の地方都市と同様に、養父市では過疎化や人口減少が進行している。その状況下で、生活の質を継続的に確保していくために「小さな拠点」の建設が進められており、医療や介護、商店などの施設整備と併せて、この拠点を地域住民のコミュニティの結節点とすることが予定されている。この小さな拠点へのアクセス手段の確保に向けた公共交通再構築の取り組みとして、昨年度に引き続き「デマンド交通」の実証実験を行った。さらに、地域活動を支援するための新たな移動手段を提供する取り組みも実施した。持続可能な公共交通システムの再構築と、住民のフレイル予防や Well-being な暮らしを実現するために、地域活動の支援と移動手段の整備という二つの側面からアプローチを進めている。

##### 3.1.1 公共交通再構築に向けたデマンド交通実証実験の実施

養父市および地域の交通事業者である全但バスと連携して、2024年10月26日から12月1日の37日間に渡って、昨年度に引き続き関宮地域全体でデマンド交通実証実験を実施した。これは養父市関宮地域における公共交通の再構築に向けた取り組みの一つである。

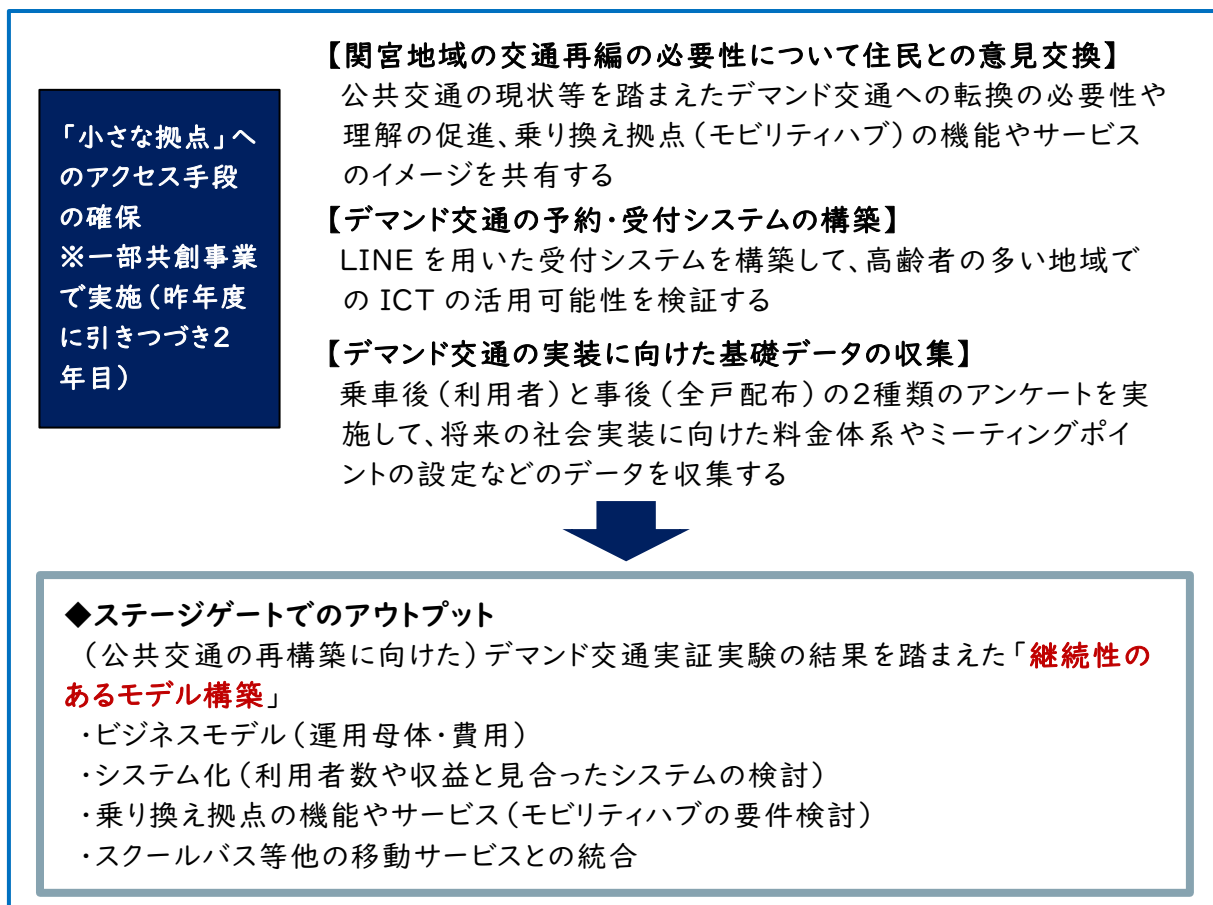
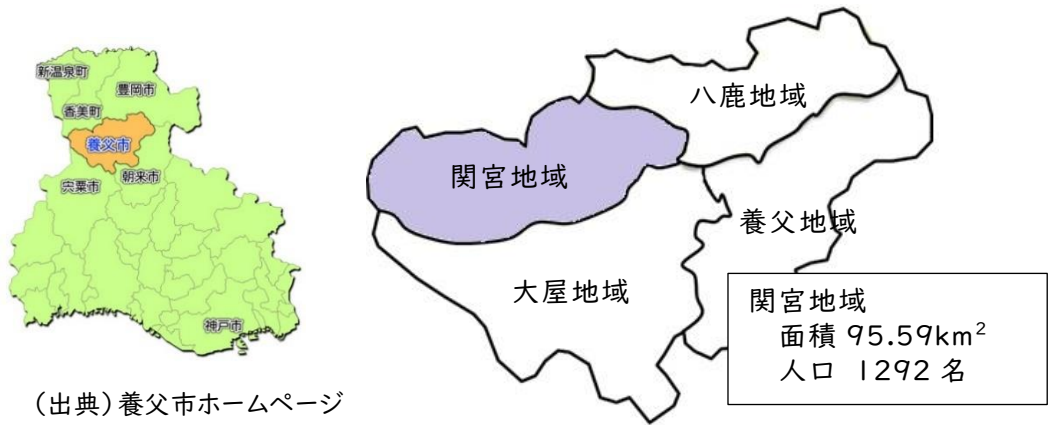


図 3.1-1 公共交通の再構築に向けた取り組みのスキーム

今回の実証実験の対象エリアとなる関宮地域の地勢と人口を図 3.1-2 に示す。



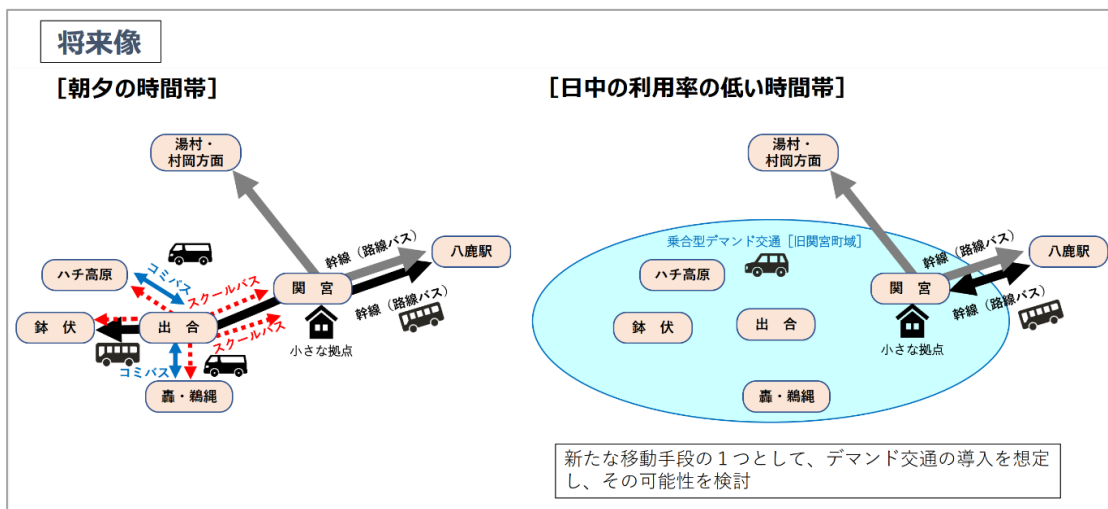
(出典) 養父市ホームページ

(出典) JARI 作成

図 3.1-2 養父市関宮地域の地勢と人口

デマンド交通の実装に向けた基礎データとして、1) デマンド交通利用時に取得したアンケートや運行記録、2) 実証実験終了後に今回の実証実験の対象地域である養父市関宮地域全戸に実施したアンケート、の二種類を収集した。収集したデータを分析することで、デマンド交通の利用傾向や支払い可能な利用料金などについて調べている。詳細については、3.1.2~3に詳述する。

昨年度の実証実験では、地域の住民にデマンド交通を体験してもらうことを第一の目的として、住民自治組織からの積極的な呼びかけや「お買物便」などを企画した。今年度の実証実験では、昨年度同様に利用料金は無料と設定したが、実装時の利用形態により近い形でデータ収集することを目的とし、積極的な働きかけや企画便は実施しないこととした。関宮地域における将来の交通体系としては、朝夕の利用者が多い時間帯については路線バス・スクールバス・コミュニティバスを従来通り運行し、日中の利用者の少ない時間帯にデマンド交通を導入するという方針を提示した。



(出典) 養父市小さな拠点交通配送会議資料

図 3.1-3 今後の関宮地域の交通体系(案)について

## (1) 住民説明会の実施

昨年度に引き続き、各地区協議会単位での住民説明会を実施した。各校区の人口・世帯数を表 3.1-1 に示す。

表 3.1-1 関宮地域の人口・世帯数(養父市提供、2023 年 2 月時点)

	世帯数	人口(65 歳以上)
大谷校区	293	681 (298)
関宮校区	597	1421 (580)
出合校区	230	519 (261)
熊次校区	172	405 (199)
4校区合計	1292	3026 (1338)

今回の実証実験では、以下の日程で住民との情報交換を実施した。

### ① 第 1 回実証実験に関する関宮地域の各校区への説明会

(2024 年 9 月 12 日、17 日開催)

実証実験の日程、デマンド交通検討の背景(現状の公共交通の状況等)を説明した。主な意見は次の通り。

- ・地域住民に説明するのが難しい。定期的に意見交換できる仕組みが必要。
- ・2回目の実証実験だが、今後、どのように進めるのか(→関宮の小さな拠点を中心にどのような交通体系が良いか見極めていきたい。方向性としてはデマンド交通を組み入れていくことになるかと考えている。)
- ・乗り換えとなったときに料金はどうなるのか(→通し運賃なども検討したい。)
- ・予約については協議会が代行しても良い
- ・減便になるということで危機感を出してもらったほうが良いように思う。

### ② 第 2 回実証実験に関する関宮地域の各校区への説明会

(2024 年 10 月 11 日~11 日、15 日開催)

前回(第 1 回)の住民説明会で要望があった、実証実験を踏まえた将来の関宮地域の交通体系(想定)について提示した。さらに、LINE を使った予約システム等について説明した。主な意見は次の通り。

- ・供用開始時期について(→小さな拠点の一部が供用開始となる R8 年を予定。)
- ・現在は診療所での診察終了後に移動手段がない。
- ・ドアツードアが良い(→サービス水準を上げれば利用料金はそれに伴って高くなる。バスとタクシーの中間のサービスということで理解して欲しい。)
- ・利用料金について(→今後も継続した行政の支えは必要と考えている。)
- ・観光客は利用可能か(→是非利用してもらいたい。)



図 3.1-4 住民説明会の様子

### ③ 第3回実証実験に関する関宮地域の各校区への説明会

(2024年12月18日～20日、23日開催)

実証実験の第一報として、実証実験の利用者数、利用実態等の速報を報告した。主な意見は次の通り。

- ・小さな拠点との兼ね合いはどうなっているのか(→令和8年度の春にはデマンド運行を実施できる予定。)
- ・バスの高齢者等優待乗車証(70歳以上の高齢者等が市内1乗車あたり150円で利用できる制度)は残して欲しい(→担当している健康福祉部門と検討したい。)
- ・利用者のなかに免許保有者はどれくらいの比率になっているのか(→来年度の実証実験では確認できるようにする。)
- ・関宮での乗り継ぎは保証されるのか(→予約時にそうした意向も伺うこととしたい。)
- ・LINE予約についてはサロン参加者に練習させてみたが、まだ難しいと思っている住民は少なくないかもしれない(住民)。

## (2) 運行記録の分析による利用状況

昨年度に引き続き、2回目の予約制乗合交通の実証実験を10月26日～12月1日の37日間で行った。今年度は利用者の利便性を上げるために、期間全体を通じてフルデマンド運行にて実施した。期間中における地域外からの外来者を含めた乗車人数はのべ233名であった。

### ① デマンド交通の利用回数(校區別)

校區別の利用回数を把握するために、出発場所となった乗降ポイントのみを集計した。なお、往復利用の場合には、往路の出発場所となった乗降場所(ミーティングポイント)のみカウントしたために、実際の運行本数とは異なる点に注意されたい。校區別の集計結果を表3.1-2～5に、地図にマッピングしたものを図3.1-5～8に示す。なお、各地域の地図の縮尺は異なり、地域間で円の大きさを比較することはできない。

表 3.1-2 乗降ポイント(出発場所)利用状況【大谷校区】

乗降場所	名称	利用回数
三宅団地	三宅団地玄関前	15
三宅①	6組消火栓	14
大谷⑧	大谷公会堂	11
大谷⑥	カタセ	5
三宅②	2組ゴミ収集庫前	4
三宅⑦	西谷輝江宅前	4
大谷③	西尾正夫宅前	3
三宅④	三宅バス停付近(八鹿方面行き)	3
万久里③	やすらぎ公園口	2
三宅③	三宅公会堂	2
大谷④	大谷バス停付近(八鹿方面行き)	1
まんの湯	まんの湯	1

表 3.1-3 乗降ポイント(出発場所)利用状況【関宮校区】

乗降場所	名称	利用回数
関宮⑫	養父市関宮地域局	22
関宮①	ふれあいの郷	14
関宮⑦	但馬信用金庫関宮支店	11
関宮⑬	相地橋	8
和多田②	和多田バス停(鉢伏方面行き)	8
関宮⑭	関宮歯科診療所前	7
吉井③	ミニフレッシュ関宮店	7
関宮③	片岡バス停(鉢伏方面行き)	6
関宮⑤	JA たじま前	6
関宮⑩	福井診療所	6
関宮⑪	養父市農林漁業等健康増進施設	5
関宮⑮	関宮郵便局前	5
関宮⑳	菓子政前	5
八木谷①	八木谷広報掲示板前	4
関宮④	せきのみや薬局	3
関宮⑨	山田風太郎記念館	3
相地①	相地広報掲示板前	3
八木谷②	八木谷公会堂	3
吉井②	関宮学園校門前	3
吉井⑦	圓光寺	3
関宮⑥	但馬銀行関宮支店	2
関宮㉒	関宮22	2
中瀬④	足坂バス停付近	2
尾崎②	尾崎バス停付近(鉢伏方面行き)	1
尾崎③	尾崎公民館	1
中瀬③	中瀬公民館	1
関宮②	片岡バス停付近(八鹿方面行き)	1
吉井④	吉井公会堂前	1
吉井⑩	小田垣商店前	1
和多田①	和多田バス停付近(八鹿方面行き)	1

表 3.1-4 乗降ポイント(出発場所)利用状況【出合校区】

乗降場所	名称	利用回数
出合④	出合診療所	9
出合②	出合橋前	7
別宮②	別宮2	7
別宮③	別宮上バス停付近	5
安井①	安井バス停付近	4
葛畑④	葛畑 4	3
出合⑥	であいの里	1
出合⑦	出合バス停	1
轟①	轟バス停前	1

表 3.1-5 乗降ポイント(出発場所)利用状況【熊次校区】

乗降場所	名称	利用回数
ハチ高原①	スキーパトロールセンター	17
奈良尾①	熊次小学校	15
丹戸②	皇大神社	3
大久保②	鉢伏バス停	2
草出①	草出集会場	2
丹戸③	民宿白鹿前	2
丹戸①	丹戸橋上(三叉路)	1
梨ヶ原①	梨ヶ原バス停付近	1

## 大谷校区 乗降場所 利用状況

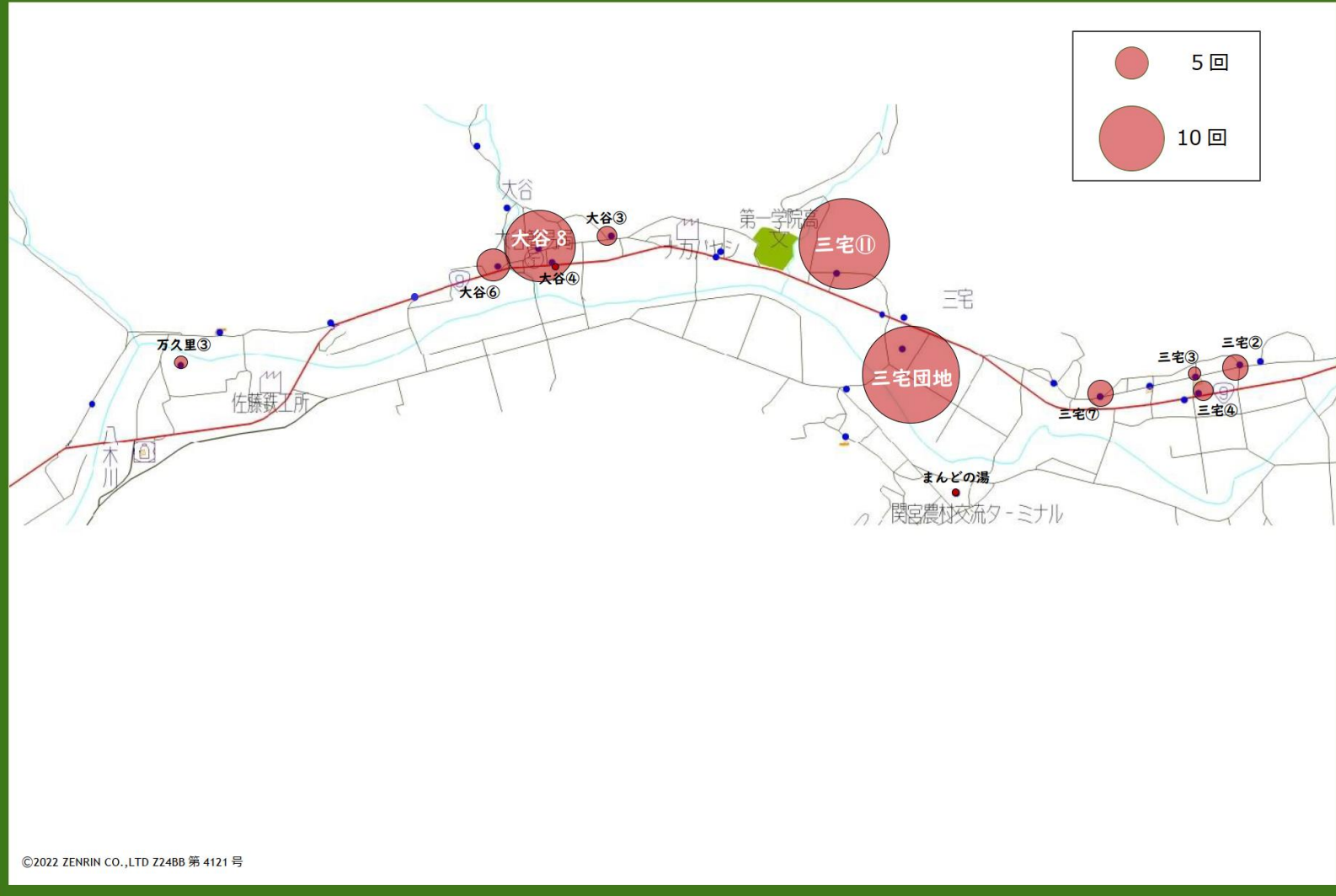


図 3.1-5 乗降ポイント(出発場所)利用状況【大谷校区】

## 関宮校区 乗降場所 利用状況

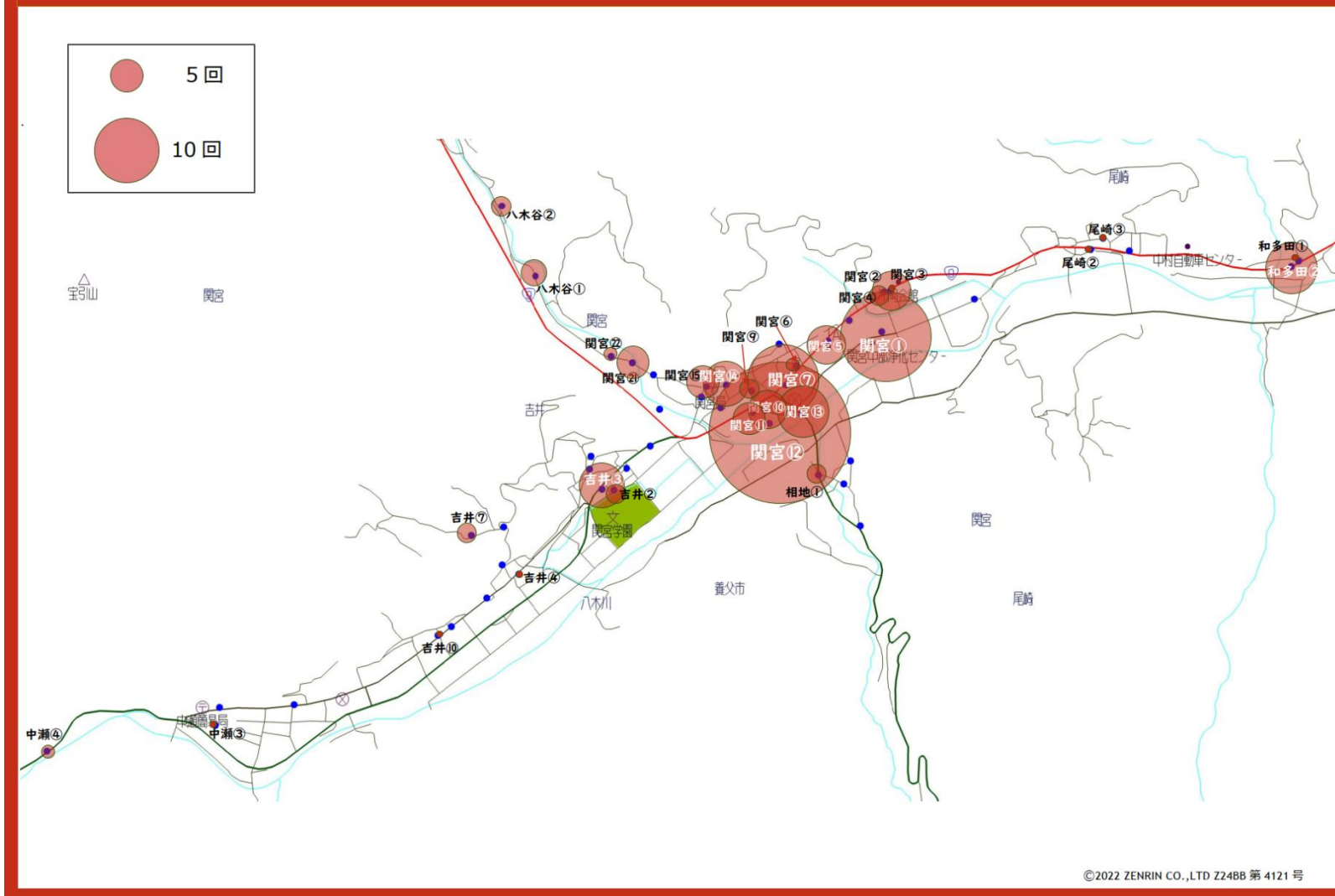


図 3.1-6 乗降ポイント(出発場所)利用状況【関宮校区】

### 出合校区 乗降場所 利用状況

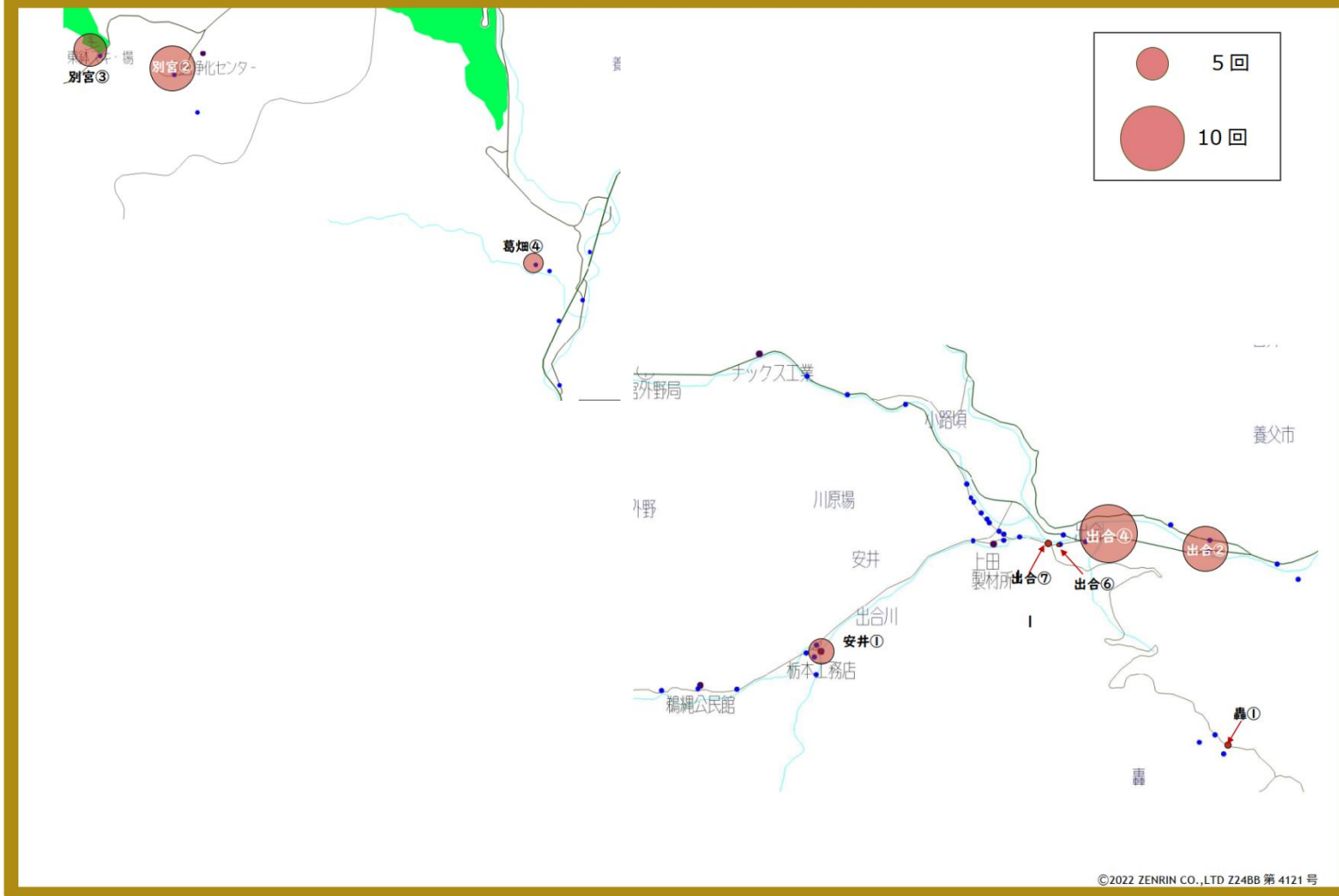


図 3.1-7 乗降ポイント(出発場所)利用状況【出合校区】

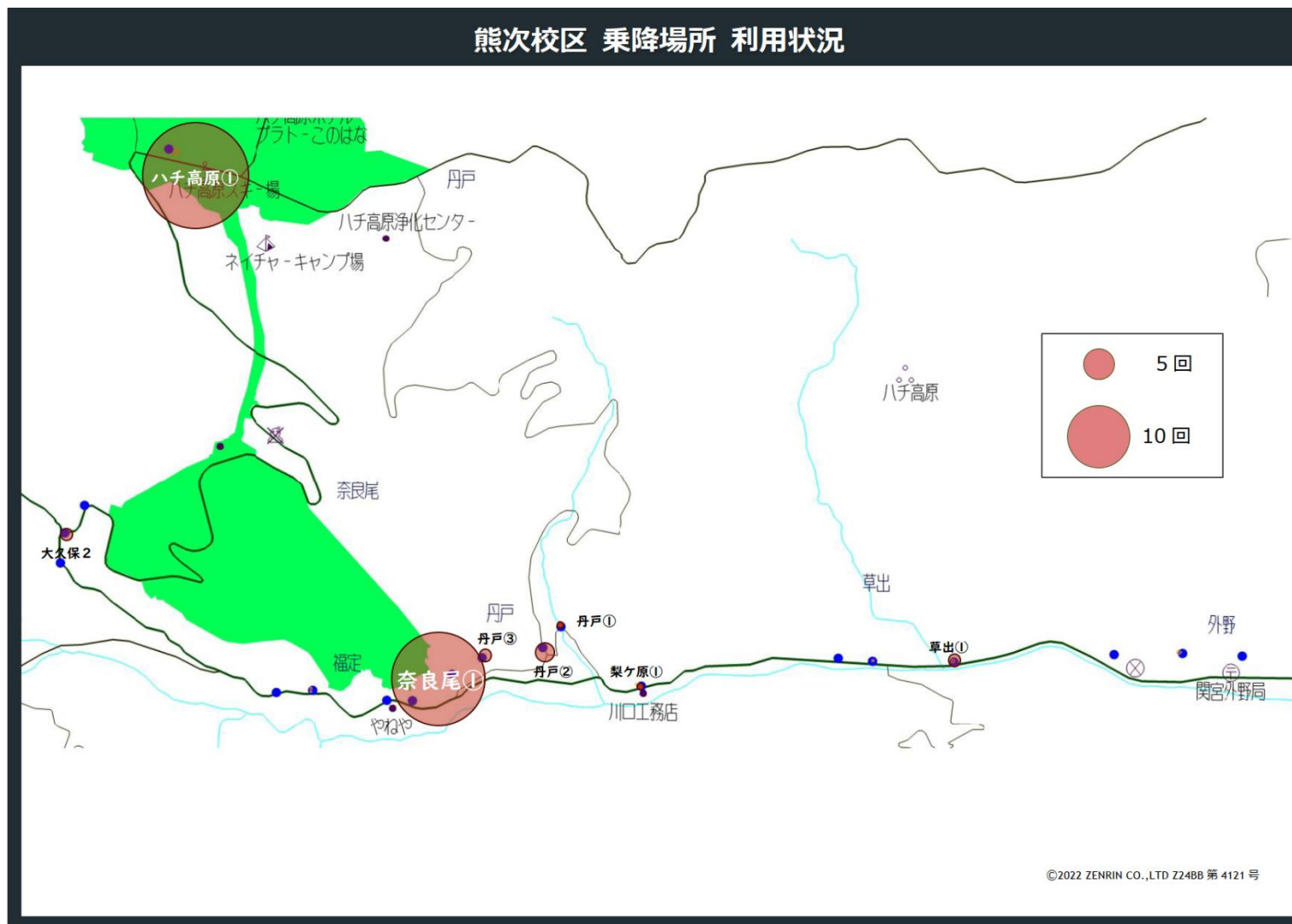


図 3.1-8 乗降ポイント(出発場所)利用状況【熊次校区】

② デマンド交通利用時の出発地・目的地(校区别)

校区别にデマンド交通を利用した主な外出先(目的地)を把握するために、運行ごとの出発地と目的地の組合せごとに利用回数を集計した。往復利用の場合には、往路の乗降場所(ミーティングポイント)のみカウントしたために実際の運行本数とは異なる。校区别の集計結果を表3.1-6~9に、地図にマッピングしたものを図3.1-9~12に示す。

表 3.1-6 デマンド交通利用時の出発地・到着地【大谷校区出発のみ】

出発地		目的地		件数
乗車場所 (MP No.)	乗車場所名称	降車場所 (MP No.)	降車場所名称	
大谷⑧	大谷公会堂	関宮①	ふれあいの郷	10
三宅団地	三宅団地玄関前	関宮③	相地橋	4
三宅団地	三宅団地玄関前	三宅⑪	6組消火栓	4
三宅⑦	西谷輝江宅前	三宅⑪	6組消火栓	3
三宅④	三宅バス停(八鹿方面)	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	3
大谷⑥	カタセ	尾崎②	尾崎バス停(鉢伏方面)	3
三宅②	2組ごみ収集庫前	三宅⑪	6組消火栓	2
三宅②	2組ごみ収集庫前	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	2
万久里③	やすらぎ公園口	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	2
大谷⑥	カタセ	関宮⑦	但馬信用金庫関宮支店前	1
大谷⑥	カタセ	関宮⑤	JA たじま前	1
三宅団地	三宅団地玄関前	関宮⑩	福井診療所	1
三宅団地	三宅団地玄関前	大久保②	鉢伏バス停	1
三宅団地	三宅団地玄関前	関宮⑤	JA たじま前	1
大谷④	大谷バス停付近(八鹿方面)	まんの湯	まんの湯	1
大谷⑧	大谷公会堂	吉井②	関宮学園校門前	1
大谷③	西尾正夫宅前	三宅⑪	6組消火栓	1
大谷③	西尾正夫宅前	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	1
三宅③	三宅公会堂	三宅⑪	6組消火栓	1
三宅③	三宅公会堂	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	1

表 3.1-7 デマンド交通利用時の出発地・到着地【関宮校区出発のみ】

出発地		目的地		件数
乗車場所 (MP No.)	乗車場所名称	降車場所 (MP No.)	降車場所名称	
和多田②	和多田バス停(八鹿方面)	関宮②	養父市関宮地域局	8
関宮⑦	但馬信用金庫関宮支店	奈良尾①	熊次小学校	5
関宮③	片岡バス停(鉢伏方面)	吉井③	ミニフレッシュ関宮支店	4
関宮⑫	菓子政前	関宮⑪	養父市農林漁業等健康増進施設	4
関宮⑨	山田風太郎記念館	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	3
関宮⑦	但馬信用金庫関宮支店	葛畑④	葛畑 4	3
関宮⑫	養父市関宮地域局	別宮②	別宮2	2
関宮①	ふれあいの郷	別宮②	別宮2	2
中瀬④	足坂バス停付近	関宮①	ふれあいの郷	2
八木谷①	八木谷広報掲示板前	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	2
関宮⑫	養父市関宮地域局	大谷④	三宅バス停(八鹿方面)	2
八木谷②	八木谷公会堂	奈良尾①	熊次小学校	2
関宮⑫	関宮 22	奈良尾①	熊次小学校	2
関宮⑬	相地橋	奈良尾①	熊次小学校	2
関宮⑬	相地橋	三宅団地	三宅団地玄関前	2
相地①	相地広報掲示板前	丹戸②	皇大神社	2
関宮⑫	養父市関宮地域局	和多田①	和多田バス停付近(八鹿方面)	1
関宮⑫	養父市関宮地域局	尾崎③	尾崎公民館	1
関宮⑫	養父市関宮地域局	関宮⑦	但馬信用金庫関宮支店	1
関宮⑮	関宮郵便局前	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	1
関宮⑮	関宮郵便局前	関宮⑫	養父市関宮地域局	1
関宮⑮	関宮郵便局前	三宅団地	三宅団地玄関前	1
関宮⑩	福井診療所	別宮③	別宮上バス停付近	1
関宮⑩	福井診療所	安井①	安井バス停付近	1
関宮⑩	福井診療所	関宮⑮	関宮郵便局前	1
関宮③	片岡バス停(鉢伏方面)	吉井③	ミニフレッシュ関宮支店	1
関宮③	片岡バス停(鉢伏方面)	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	1
関宮②	片岡バス停(八鹿方面)	吉井③	ミニフレッシュ関宮支店	1
関宮⑤	JA たじま前	関宮⑫	養父市関宮地域局	1
関宮⑤	JA たじま前	関宮⑩	福井診療所	1
八木谷①	八木谷広報掲示板前	関宮⑫	養父市関宮地域局	1
八木谷①	八木谷広報掲示板前	関宮⑪	養父市農林漁業等健康増進施設	1
吉井⑦	圓光寺	関宮⑩	福井診療所	1
吉井⑦	圓光寺	八木谷②	八木谷公会堂	1
吉井⑦	圓光寺	関宮⑤	JA たじま前	1
吉井③	ミニフレッシュ関宮支店	奈良尾①	熊次小学校	1
関宮⑫	菓子政前	関宮⑤	JA たじま前	1
吉井⑩	小田垣商店前	出合④	出合診療所	1
吉井④	吉井公会堂	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	1
吉井②	関宮学園校門前	大谷③	西尾正夫宅前	1
関宮⑥	但馬銀行関宮支店	丹戸①	丹戸橋上(三叉路)	1
中瀬③	中瀬公民館	草出①	草出集会所	1
関宮⑦	但馬信用金庫関宮支店	別宮③	別宮上バス停付近	1

表 3.1-8 デマンド交通利用時の出発地・到着地【出合校区出発のみ】

出発地		目的地		件数
乗車場所 (MP No.)	乗車場所名称	降車場所 (MP No.)	降車場所名称	
出合②	出合橋前	関宮④	関宮歯科診療所	7
出合④	出合診療所	別宮②	別宮2	3
別宮③	別宮上バス停	関宮④	関宮薬局前	3
安井①	安井バス停	出合④	出合診療所	2
出合⑦	出合バス停	関宮⑫	養父市関宮地域局	1
轟①	轟バス停前	出合⑥	であいの里	1
出合④	出合診療所	大久保②	鉢伏バス停	1
安井①	安井バス停	関宮⑫	養父市関宮地域局	1
葛畑④	葛畑4	関宮⑮	関宮郵便局	1

表 3.1-9 デマンド交通利用時の出発地・到着地【熊次校区出発のみ】

出発地		目的地		件数
乗車場所 (MP No.)	乗車場所名称	降車場所 (MP No.)	降車場所名称	
ハチ高原①	ハチ高原パトロールセンター	三宅④	三宅バス停(八鹿方面)	3
丹戸③	民宿白鹿前	関宮⑫	養父市関宮地域局	2
草出①	草出集会所	奈良尾①	熊次小学校	2
ハチ高原①	ハチ高原パトロールセンター	三宅②	2組ごみ収集庫前	2
ハチ高原①	ハチ高原パトロールセンター	大谷③	西尾正夫宅前	2
奈良尾①	熊次小学校	奈良尾①	熊次小学校	1
奈良尾①	熊次小学校	奈良尾①	熊次小学校	1
丹戸②	皇大神社	丹戸②	皇大神社	1
梨ヶ原①	梨ヶ原バス停	梨ヶ原①	梨ヶ原バス停	1
三宅③	三宅公会堂	三宅⑩	6組消火栓	1
三宅③	三宅公会堂	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	1

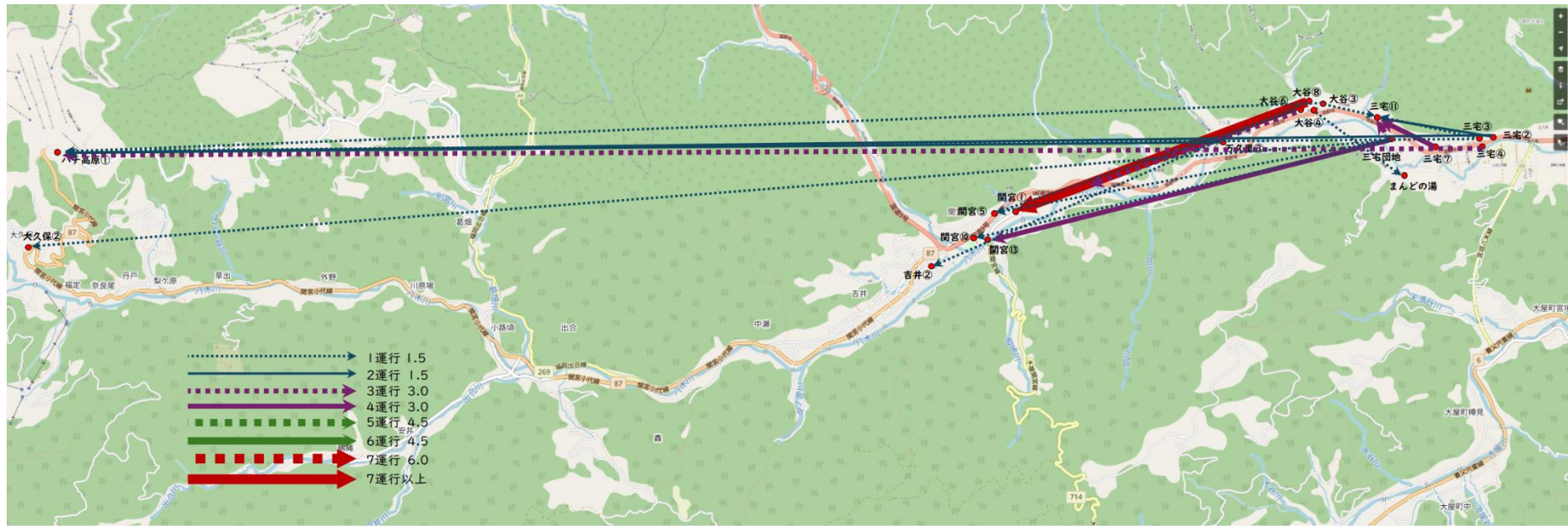


図 3.1-9 デマンド交通利用時の出発地・到着地【大谷校区出発のみ】

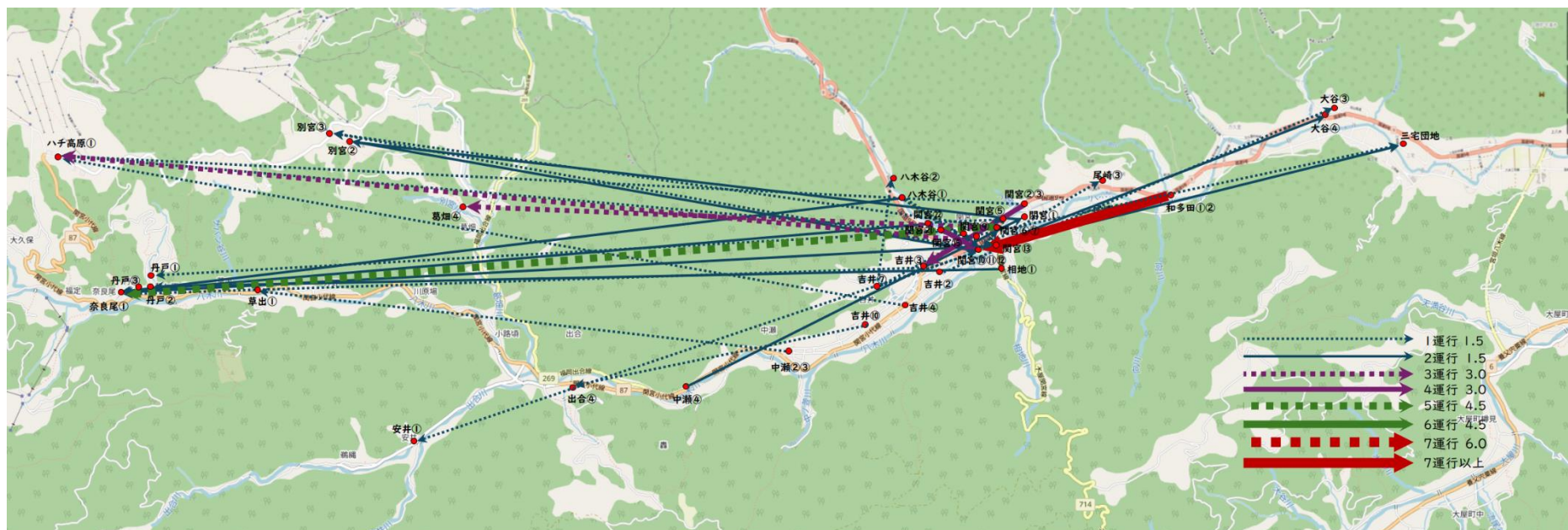


図 3.1-10 デマンド交通利用時の出発地・到着地【関宮校区出発のみ】

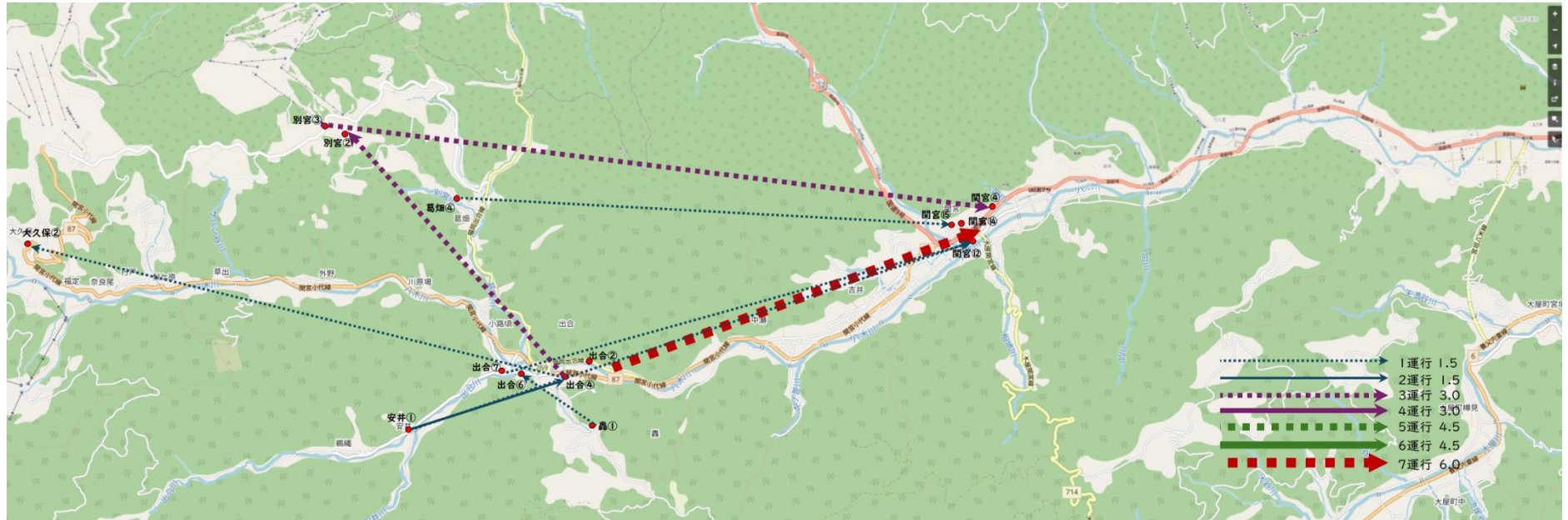


図 3.1-11 デマンド交通利用時の出発地・到着地【出合校区出発のみ】

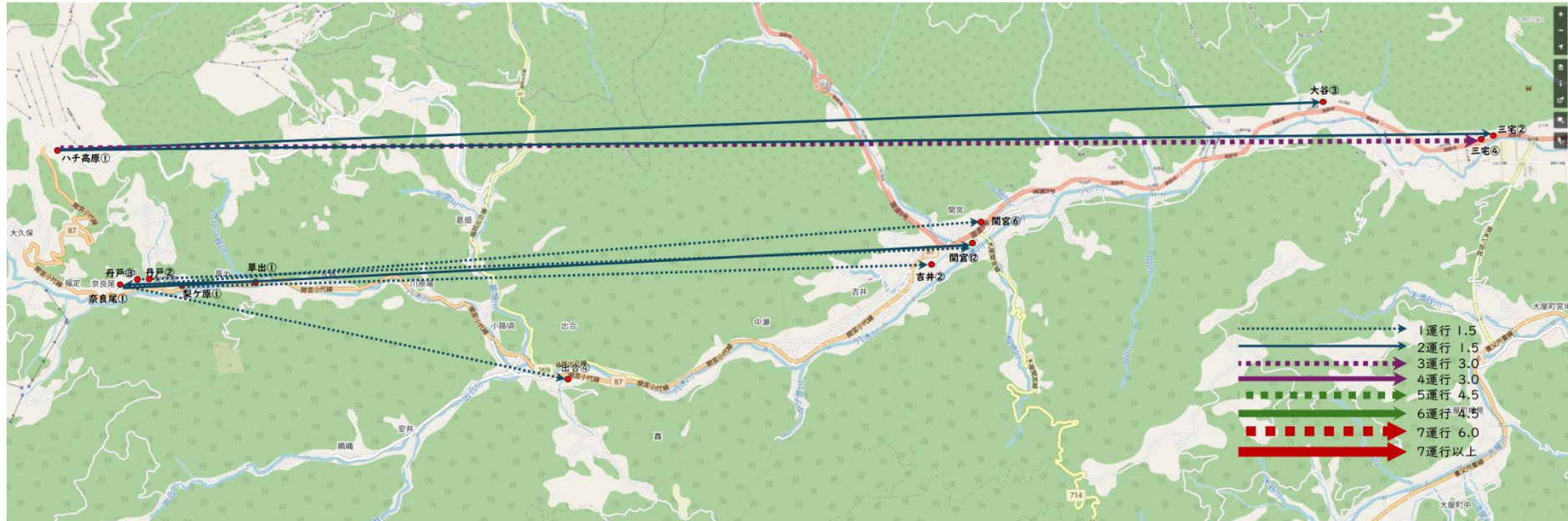


図 3.1-12 デマンド交通利用時の出発地・到着地【熊次校区出発のみ】

### (3) 考察

今年度の実証実験の結果を総括する。丁寧な説明を重ねてきたことで、住民側との協議における当初の既存路線を改変することに対する反対や無関心な様子が徐々に薄れ、公共交通維持の困難さに対する理解が深まり、デマンド交通への切り替えに対する理解が得られるようになってきた。運行方法に関しては、関係者間でほぼ共有できており、運用体制等の検討を踏まえて、実装を見据えた実証実験を来年度実施予定である。

令和7年度完成予定の「小さな拠点」を基幹交通とフィーダー交通の乗り換え拠点とすることは、設計図に反映された形で進んでおり、拠点の完成に合わせて関宮地域の交通体系を構築できる予定である。また、乗り換え・待合室(図 3.1-13)に必要な機能についても、設計者への要望を提出しており、今後詳細な検討に入る予定となっている。



図 3.1-13 「小さな拠点」での乗り換え・待合室のイメージ

また、デマンド交通の利用状況を見ると、いくつか特徴的な使い方がされている。たとえば、「大谷⑧ 大谷公会堂」を出発して「関宮① ふれあいの郷」に向かった11月10日運行の10件は、ふれあいの郷で開かれたイベントに参加するために、デマンド交通を利用して大谷校区の住民で誘い合っけて出かけた運行であった。また、目的地として「三宅⑩ 6組消火栓」となっている10件についても、大谷校区の地域活動である「ふれあいサロン」に参加するためにデマンド交通を利用した運行であった。

住民同士でお出かけを企画した例もみられた。たとえば、関宮校区では、「ハチ高原 ① スキーパトロールセンター」へのグループのお出かけ企画を立てたり、熊次地区自治協議会で取り組まれている「熊次ラーメン」を食べに行くために「奈良尾 ① 熊次小学校」までの移動に利用されたりした。

以上のように、デマンド交通が生活に必要なお買物や通院だけでなく、「地域活動」や「楽しみ事」のために利用されることの意義を考える必要がある。友人・知人と誘いあって企画を立て、同じ車両に乗り合っけて外出する機会が増えることは、個人の活動範囲や機会が広がるだけでなく、地域間の交流も生まれ、外出することによるフレイル予防効果など、様々な効果が期待される。今後は、これらの効果を可視化し、「移動手段」を確保することの重要性を示していきたい。

### 3.1.2 デマンド交通評価調査

今回の実証実験にあたって、実証実験期間中にデマンド交通を実際に利用した人からファーストインプレッションとしての感想を収集することで、デマンド交通に対する住民の受容性や将来の料金設定に関する意見を調査した。

#### (1) アンケート調査の概要

##### ① 調査方法

デマンド交通の利用者に対して、乗車中にアンケート用紙を手渡して記入を依頼し、目的地到着後に回収した。複数回乗車した人は、初回乗車時の回答のみを集計した結果となっている。

##### ② 調査期間

調査期間は、実証実験期間中となる 2024 年 10 月 26 日～12 月 1 日の 37 日間である。

##### ③ 回収結果

回収数: 109 件 (回収率: 約 47%) (延べ利用者数 233 人)

##### ④ アンケート調査票

アンケートの調査項目は JARI が原案を作成し、養父市、全但バスの実証実験関係者と協議のうえ、図3.1-14 に示す調査票を最終版とした。

予約制乗り合い交通・乗車アンケート

乗車日： 月 日

予約番号

乗車場所：  
降車場所：

今回のご乗車に関して、当てはまる項目に☑をつけて下さい

1. 予約方法について

<input type="checkbox"/> 簡単だった	<input type="checkbox"/> 普通	<input type="checkbox"/> 難しかった
--------------------------------	-----------------------------	--------------------------------

2. 乗降場所について

<input type="checkbox"/> 分かりやすかった	↔	<input type="checkbox"/> 分かりにくかった
-----------------------------------	---	-----------------------------------

<input type="checkbox"/> 便利だった	↔	<input type="checkbox"/> 不便だった
--------------------------------	---	--------------------------------

3. 自宅から乗降場所までは徒歩何分ですか？

<input type="checkbox"/> 3分以内	<input type="checkbox"/> 4~9分	<input type="checkbox"/> 10~15分	<input type="checkbox"/> 15分以上
-------------------------------	-------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

4. 運賃として、どの程度なら負担可能でしょうか？

<input type="checkbox"/> 100円未満	<input type="checkbox"/> 100円	<input type="checkbox"/> 200円	<input type="checkbox"/> 300円
<input type="checkbox"/> 400円	<input type="checkbox"/> 500円	<input type="checkbox"/> 600円以上	<input type="checkbox"/> 無料

5. 今回の実験で改良すべき点を教えてください

<input type="checkbox"/> 予約方法	<input type="checkbox"/> 乗降場所	<input type="checkbox"/> 運行時間	<input type="checkbox"/> 説明資料
<input type="checkbox"/> 車両	<input type="checkbox"/> 予約締切時間	<input type="checkbox"/> その他( )	

6. ご年齢を教えてください。

<input type="checkbox"/> 10代	<input type="checkbox"/> 20代	<input type="checkbox"/> 30代	<input type="checkbox"/> 40代	<input type="checkbox"/> 50代
<input type="checkbox"/> 60代	<input type="checkbox"/> 70代	<input type="checkbox"/> 80代	<input type="checkbox"/> 90代	<input type="checkbox"/> 100~

7. その他（自由記述）

--

ご協力ありがとうございました。

〔アンケート実施者〕

養父市・全但バス(株)・(一財)日本自動車研究所・兵庫県立大学

図 3.1-14 デマンド交通評価調査アンケート調査票

## (2) アンケート調査結果

### ① 予約方法について

電話での予約方法について「簡単だった」、「普通」、「難しかった」の三択で質問した結果を図 3.1-15 に示す。「簡単だった」との回答が 60%となり、昨年度の回答(54%)から微増した。また、昨年度「難しかった」との回答は4%あったが、今年度「難しかった」と回答した人はいなかった。昨年度は電話のみでの予約受付を行ったが、今年度は電話と LINE(予約フォームへの入力)を併用した。しかし、この結果からは、ICT を利用することのハードルはそれほど高くないように思われる。

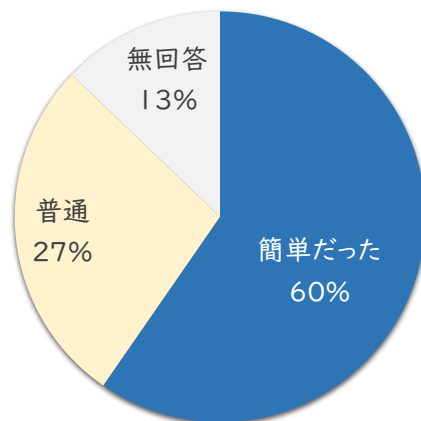


図 3.1-15 電話での予約方法について(N=109)

### ② 乗降場所について

デマンド交通の発着地となる乗降場所について、「分かりやすさ」と「便利さ」の2点の設問を用意した。それぞれの回答結果を図 3.1-16 に示す。どちらについても、「分かりやすい」と「便利」という回答が大半を占めたが、利便性の内訳として不便と回答した人が数名いたため、今後、住民説明会等でのヒアリングで原因を見極めることが必要と思われる。

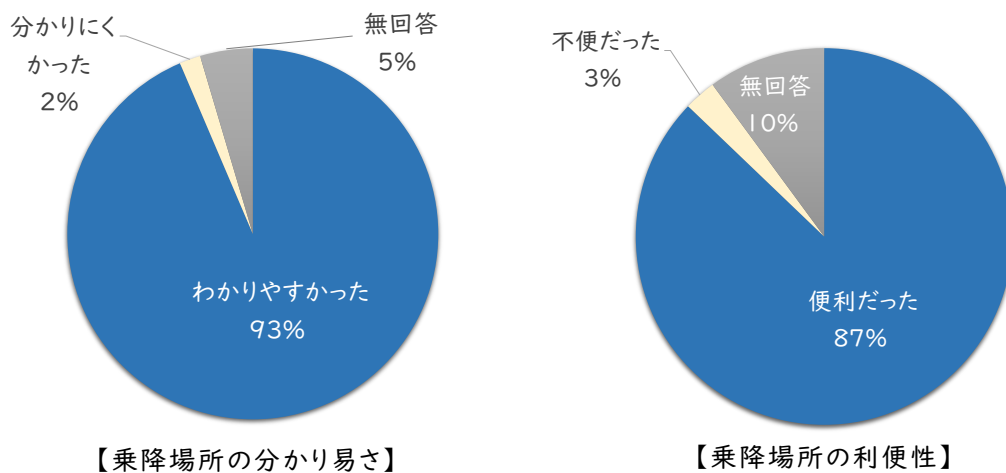


図 3.1-16 乗降場所について

### ③ 運賃としての負担額

将来的にデマンド交通が実装、有料化された場合の負担可能額について質問した結果を図 3.1-17 に示す。200 円と 300 円とする回答が多く、次いで 500 円との回答となり、昨年度と同じ傾向となった。養父市では 70 歳以上の高齢者、65 歳以上の運転免許証返納者などを対象に、養父市内のほとんどのバスを 1 乗車 150 円で利用できる高齢者等優待乗車証の料金制度がある。この制度が今回の結果に影響しているのではないかと推察される。住民説明会等でもデマンド交通実装時の料金を決定するうえで、この高齢者等優待乗車証の料金制度が基準にして欲しい旨の意見が複数出た。

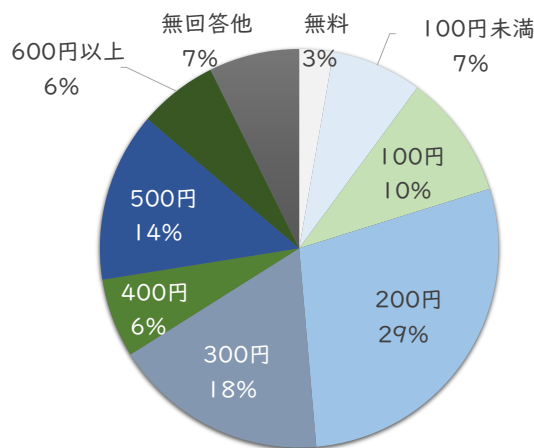


図 3.1-17 運賃の負担額について(N=109)

### ④ 実験で改良すべき点について

今回の実証実験を体験したうえで、改善が必要と思われる事項について質問した結果を図 3.1-18 に示す。図に示すように、予約方法という回答が 11% で最多となった。他には、運行時間、乗降場所、説明資料等などが続いた。昨年度は、予約方法についての改善要望が 27%、予約締切り時間が 22% であったが、今年度は同じ項目で大幅に減少していることがわかる。また、無回答が多くなったのも、選択肢に改善要望なし、という選択肢がなかったことで、無回答が多くなったのではないかと推察できる。

今年度の実証実験において満足度が高くなった要因としては、電話での予約締切り時間を乗車当日までとしたことや、予約確定を予約申込時に伝えることで利便性を向上するための変更が影響したのではないかと考えられる。一方で、利用申込みを行った時期について集計すると、当日予約は 14% に過ぎず、最も多かったのが 6 日前であったことを踏まえると、実際には当日予約をあまり使わなくても、「当日でも予約できる」という安心感が大きく作用したのではないかとと思われる。

また、その他の回答のなかには、

- ・運行が 1 か月あると知らなかった(10/26-27 だけだと思っていた)。
- ・予約時間を 8:30~とか、早めにしてほしい。
- ・もう少し人が乗れる車両が良い。

などの回答もあり、周知活動については住民説明会以外の方法も今後検討予定である。

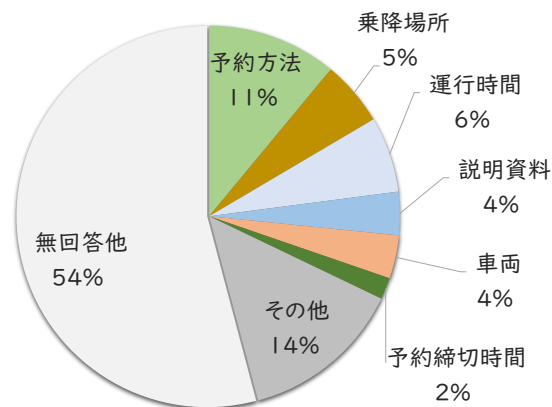


図 3.1-18 実験で改良すべき点について (N=109)

#### ④ 利用者の年代について

実証実験利用者の年代を図 3.1-19 に示す。70 歳代が約半数となり、次いで 80 歳代、60 歳代となった。昨年度の実証実験では、60 歳代と 80 歳代がそれぞれ 27%、70 歳代が 32% であったことから、70 歳代の利用が大きく伸びていることがわかる。将来の免許返納などを見据えて、利用を試した人が多かった可能性もあるが、使いやすい移動手段が用意されることで、この年代層にとって「お出かけ」の機会を増やすことにつながった可能性もあると考える。

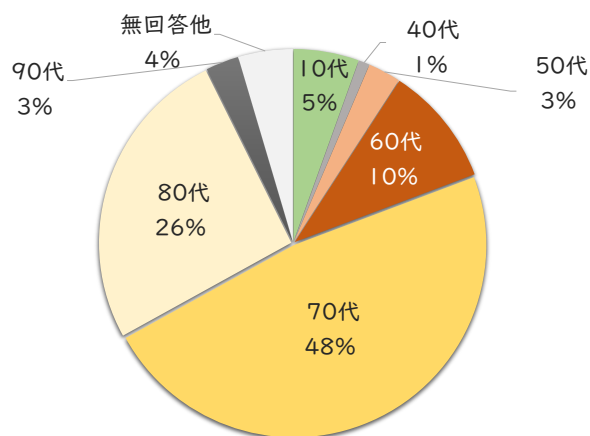


図 3.1-19 利用者の年代 (N=109)

#### ⑥ その他(自由記述)

自由記述欄の内容を以下に示す。出発地で分類して記載する。

##### 【大谷校区(出発地)】

- ・本格的に運行してもらいたい。
- ・車の運転が無理なときに利用したい。
- ・乗降場所には雨風のしのげる場所を作って欲しい(乗降ポイントを少なくしても良い)。
- ・本当に助かりました。
- ・楽しい思い出が作れた。

### 【関宮校区（出発地）】

- ・土曜・日曜日のバスの本数が少なくなった。
- ・これからも取組みを続けてもらいたい。
- ・3回目の利用。運賃に関係なく継続してもらいたい。
- ・バスの本数が少なく家族の送迎もできないときがある。そういうときに有難いサービス。
- ・当日予約ができると便利。
- ・便利、これからも利用したい。
- ・もっと大きく宣伝しても良い。
- ・アプリなどでキャンセルも簡単だと嬉しい。
- ・LINE 予約出来るようになり予約しやすくなった。
- ・もう少し家に近いところで乗車できると良い。
- ・便利で何度も利用している、これからも利用していきたい。
- ・バスと違い自分の時間に合わせて利用ができ、すごく助かった。
- ・運転手さんも親切で有難かった。
- ・大変温かく、優しく対応いただきとても良かった。
- ・楽しい時間が過ごせた。
- ・ドライバーの方が大変親切だった。
- ・ただただ有難い。
- ・圓光寺の下、公園あたりにバス停（乗降場所）あっても良い。

### 【出合校区（出発地）】

- ・八鹿行きの直通バスの存続を望む。
- ・有償になってもいいので実験で終わってほしくない。
- ・診察が長引いてバスに間に合わず、このデマンドがちょうど空いていて良かった。

### 【熊次校区（出発地）】

- ・これなら高齢者は外出が楽しみになる。
- ・実験で終わることがないよう運行してほしい。
- ・自転車にも乗れなくなり、大変ありがたい。是非、継続して欲しい。
- ・近いところへの利用には気が引ける。
- ・買い物にも利用したい。
- ・とても助かった。
- ・予約の確認のラインの返信が少し遅くて予約できているか困った。
- ・通院に他の交通手段を利用すると費用が高む。このデマンドの実証を非常に嬉しく思っている。

### 3.1.3 公共交通の利用実態調査

実証実験後、現在の公共交通（路線バス、コミュニティバス、やぶくる）の利用状況、外出の傾向、デマンド交通の認知度などを把握することを目的として、実証実験の対象地域である関宮地域にある4校区全戸にアンケートを配布し調査を行った。

#### (1) 調査方法

関宮地域局からの市広報紙の配布と併せて、関宮地域全戸（1204世帯）にアンケート用紙を2024年12月13日に配布した。回収は2025年1月10日までに返信用封筒により全但バス本社に返送するように依頼した。

#### (2) 調査期間

調査期間は、2024年12月13日のアンケート配布後から、翌年1月9日頃までの約1か月とした。

#### (3) 回収結果

発送数：1204世帯（件）

回収数：322件（回収率：約25%）

#### (4) アンケート調査票

アンケートの調査項目については、JARIが原案を作成し、養父市、全但バスの関係者にて審議のうえ、図3.1-20に示す調査票を最終版とした。

## アンケート調査ご協力をお願い

養父市では、今秋10月26日～12月1日の間、昨年度に引き続き関宮地域において、**予約制乗合交通（以下、デマンド交通）の実証実験**を実施いたしました。この実証実験は、関宮に建設予定の「小さな拠点」の活用を想定し、様々な世代の方が利用しやすいアクセス手段の確保を図ること、将来にわたって、関宮地域の公共交通を確保していくために、住民と行政、交通事業者などすべての関係者の間で地域の公共交通の姿を検討することを目的に実施したものです。

今回お願いするアンケートは、実証実験に参加された方だけでなく、されなかった方も含めて、デマンド交通についての感想やご意見をお伺いし、今後の検討の参考とすることを目的に実施するものです。

お忙しいところ恐れ入りますが、是非、皆さまからの多くのご意見を頂戴したいと願っております。ご協力のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

なお、今回の実証実験は、以下の実施者、各地区協議会の皆様のご協力のもと、実施いたしました。

回答締切日 令和7年1月10日

### 実証実験実施団体

養父市、全但バス株式会社、一般財団法人日本自動車研究所  
NPO法人養父市マイカー運送ネットワーク、社会福祉法人養父市社会福祉協議会、  
NPO法人但馬を結んで育つ会、セイノーホールディングス株式会社

### ご協力

大谷校区協議会、関宮まちづくり協議会、出合校区協議会、熊次地区自治協議会

※この実証実験は、国土交通省「令和6年度共創・MaaS実証プロジェクト」の支援を受けて実施しました。

※このアンケートでご記入いただいた個人情報は、プレゼント贈呈（ご希望者のみ）の利用目的のみに使用し、他の目的使用や第三者に提供することはありません

以下、該当するものにチェック(✓)または○をつけてください。

## 1. 公共交通の利用状況についてお聞かせください。

### 1-1 あなたは、日常的に下記交通機関を利用していますか。

#### (1) 路線バス

- ① 利用していない ② 今利用している ③ 過去に利用したことはある  
上記②「今利用している」と回答された方、利用の頻度を教えてください。  
□ 毎日～1週間に数回 □ 1週間に1回 □ 1カ月に1回 □ 1カ月に1回以下

#### (2) コミュニティバス

- ① 利用していない ② 今利用している ③ 過去に利用したことはある  
上記②「今利用している」と回答された方、利用の頻度を教えてください。  
□ 毎日～1週間に数回 □ 1週間に1回 □ 1カ月に1回 □ 1カ月に1回以下

### 1-2 将来、下記交通機関を利用したいですか。

#### (1) 路線バス

- ① 利用しないと思う ② 5年以内には利用する可能性がある  
③ 利用するのは5年後より先だと思う ④ 自分は利用しないが、家族は利用する

#### (2) コミュニティバス

- ① 利用しないと思う ② 5年以内には利用する可能性がある  
③ 利用するのは5年後より先だと思う ④ 自分は利用しないが、家族は利用する

### 1-3 あなたのお住まいから、路線バスもしくはコミュニティバスに乗車できる場所までの距離をおしえてください。

- ① 徒歩3分以内（およそ100m以内）  
② 徒歩4～9分（およそ100m～300m）  
③ 徒歩10～15分（およそ300m～500m）  
④ 徒歩15分以上（およそ500m以上）  
⑤ わからない



-1-

## 2. 日常的な外出についてお聞かせください。

### (1) おもな外出先について教えてください（該当するものを全部に○をつけてください）。

- ① お買い物 ② 病院・診療所・薬局 ③ デイサービスなど介護予防のための通いの場  
④ 仕事場 ⑤ 趣味の集まり ⑥ 家族・友人の家 ⑦ 自治会等の活動  
⑧ その他（具体的に）

### (2) 普段の外出頻度について教えてください。

- ① 毎日2回以上 ② 毎日1回 ③ 2～3日に1回程度 ④ 1週間に1回程度  
⑤ 月に1～2回程度 ⑥ ほとんど外出しない

### (3) 外出する際の移動手段を教えてください（該当するものを全部に○をつけてください）。

- ① 徒歩 ② 自転車 ③ バイク ④ 自動車（自分で運転）  
⑤ 自動車（同居家族にらせてもらう） ⑥ 自動車（別居家族、友人にらせてもらう）  
⑦ 電車 ⑧ 路線バス ⑨ 病院や施設のバス ⑩ タクシー ⑪ やぶくる  
⑫ その他（具体的に）

## 3. デマンド交通実証実験について

今秋10月26日～12月1日に関宮地域において実施したデマンド交通実証実験についてお聞かせください。

### 3-1 今回、デマンド交通を利用した方にお伺いします。

#### (1) デマンド交通に何回ご乗車いただけましたか（往復の利用は2回とします）。

- ① 1回 ② 2回 ③ 3回 ④ 4回 ⑤ 5回以上

#### (2) デマンド交通を利用してお出かけされた場所を教えてください（該当するものを全部に○をつけてください）。

- ① お買い物 ② 病院・診療所・薬局 ③ デイサービスなど介護予防のための通いの場  
④ 仕事場 ⑤ 趣味の集まり ⑥ 家族・友人の家 ⑦ 自治会等の活動  
⑧ その他（具体的に）

#### (3) デマンド交通利用の際の予約の申し込み時期を教えてください。

- ① 当日予約 ② 前日に予約 ③ 2～4日以上前に予約  
④ 5日～1週間前以上に予約

#### (4) 予約方法について教えてください。

- ① 本人が電話で予約 ② 本人がLINEで予約 ③ 関宮の待合所で予約  
④ 家族が代行して予約（電話） ⑤ 家族が代行して予約（LINE）  
⑥ 知人が代行して予約（電話） ⑦ 知人が代行して予約（LINE）  
⑧ その他（具体的に）

#### (5) 乗降場所の数はどうでしたか？

- ① 乗降場所を増やしてほしい  
② 乗降場所は十分  
③ 乗降場所は少なくとも良い

#### (6) デマンド交通の乗降ポイントは、路線バス停より使いやすかったですか？

- ① 使い易かった  
② 使い難かった

上記で回答された理由を教えてください。

（具体的に）

#### (7) 乗降場所に関して、要望があれば教えてください（何でも構いません）。

#### (8) デマンド交通の満足度はどうでしたか？

- ① 大変満足 ② 満足 ③ 普通 ④ 不満 ⑤ かなり不満

#### (9) (8)でそのように回答された理由を教えてください。

-2-

図3.1-20 公共交通の利用実態調査アンケート調査票(その1)

(10) 今回のデマンド交通実証実験を利用することで変化があったと思うことを教えてください(該当するものを全部に○をつけてください)。

- ① 外出の範囲が広がった
- ② (気楽に)一人でも外出できるようになった
- ③ 外出回数や外出時間が増えた
- ④ 通院が楽になった
- ⑤ 買物が楽になった
- ⑥ 家族での外出が増えた
- ⑦ 友人や知人との外出が増えた
- ⑧ 友人や知人と会うことが増えた
- ⑨ 路線バスの利用回数が増えた
- ⑩ 特に変わったことはない

(11) 本格運用となったとき支払っても良いと感じた運賃を教えてください。また日常的に利用が想定される、もっとも短い利用区間ともっとも長い利用区間と思われるものを書いてください。

- ① 利用区間 ( ) ~ ( )
- ② 支払っても良いと思う運賃  
 100 円未満  100 円  200 円  300 円  400 円  
 500 円  600 円以上  無料  その他 ( )

- ① 利用区間 ( ) ~ ( )
- ② 支払っても良いと思う運賃  
 100 円未満  100 円  200 円  300 円  400 円  
 500 円  600 円以上  無料  その他 ( )

(12) 定額制のサービス(1 カ月定額、使い放題)であれば、いくらであれば使いたいですか?

- ① 3000 円以下
- ② 3000 円
- ③ 5000 円
- ④ 5000 円以上
- ⑤ 定額制サービスは使わない、使いたくない
- ⑥ わからない

(13) 昨年度もデマンド交通の実証実験を実施しましたが、ご利用いただけましたか?

- ① 昨年度も利用した
- ② 昨年度は利用していない
- ③ 知らなかった
- ④ わからない

(14) 今回 LINE アプリを活用した WEB 予約を実施しましたがその使用感はいかがでしたか?

- ① WEB 予約が良い
- ② 電話予約が良い
- ③ どちらともいえない

(15) 今回の実証実験でデマンド交通を利用されたうえでのご感想や改善点を何でも構いませんのでお聞かせください。

### 3-2 今回の実証実験でデマンド交通を利用しなかった方にお伺いします。

デマンド交通を利用しなかった理由を教えてください。

- ① 知らなかった
- ② 利用の仕方がわからなかった
- ③ 予約が面倒に感じた
- ④ 必要がなかった
- ⑤ その他(具体的に )

### 4. 関宮「小さな拠点」の機能について

養父市で進めている「関宮小さな拠点」では、さまざまな種類の移動手段が乗り入れるような乗り換え拠点としての運用を想定しています。こうした拠点で、路線バスからデマンド交通、路線バスからやぶくるなどの乗り換えを行うことについて、どのような工夫が必要だと思われますか。

- ① 乗り換えの時間を快適に過ごせる場所の確保
- ② ポイントや割引などのインセンティブ
- ③ 乗降時のサポート
- ④ 分かり易い乗り換えの案内
- ⑤ わからない
- ⑥ その他(具体的に )

### 5. 最後にあなたご自身のことについてお答えいただける範囲で結構ですのでお聞かせください。

(1) あなたの性別と年代について教えてください。

性別: 男 / 女 / その他

年齢: 10 代 / 20 代 / 30 代 / 40 代 / 50 代 / 60 代 / 70 代 / 80 代 / 90 代以上

(2) お住まいの地域を教えてください。

- ① 大谷校区 (よろしければ区名を教えてください) ( )
- ② 関宮校区 (よろしければ区名を教えてください) ( )
- ③ 出合校区 (よろしければ区名を教えてください) ( )
- ④ 熊次校区 (よろしければ区名を教えてください) ( )

(3) 免許返納のお考えについてお聞かせください。

- ① 現在は返納を考えていない
- ② 免許を持っていない
- ③ 近い内に返納する予定である
- ④ 返納を考えているが、時期は未定である
- ⑤ 今後返納を考えたい
- ⑥ 自分は返納を考えていないが、家族に返納してもらいたい方がいる
- ⑦ 分からない

(4) 上記(3)の設問で⑥と回答された方に伺います。その方の年齢を教えてください。

- ① 70 歳前半
- ② 70 歳後半
- ③ 80 歳前半
- ④ 80 歳後半
- ⑤ 90 歳前半
- ⑥ 95 歳以上
- ⑦ 上記以外 ( )

ありがとうございました。アンケートは以上となります。

アンケートの集計結果については、養父市のホームページ等でお知らせする予定です。

■ 今回のアンケート調査ご回答者の中から抽選で「全但特急バスの優待乗車券」を 3 名の方にプレゼントいたします。

ご応募される方は下記に住所・氏名・連絡先のご記入をお願いいたします。

ご氏名 ( )

ご住所(〒 - )

連絡先 ( )

※プレゼントの当選発表は発送をもって代えさせていただきます。予めご了承ください。

図3.1-20 公共交通の利用実態調査アンケート調査票(その2)

## (5) アンケートでの調査内容

アンケート調査項目とその内容を表3.1-10に示す。

表3.1-10 アンケート調査項目と内容一覧

アンケート調査項目	集計項目
1. 公共交通の利用状況	1-1 日常的な利用の有無
	1-2 将来の公共交通を利用する見込みの有無
	1-3 居住場所からバス停までの距離
2. 日常的な外出先や移動手段	2-1 主な外出先
	2-2 外出頻度
	2-3 外出する際の移動手段
3. デマンド交通実証実験について ・3-1~3-12は、デマンド交通利用した方への設問 ・3-13はデマンド交通を利用しなかった方への設問	2-1 デマンド交通の利用回数
	2-2 デマンド交通を利用した外出先
	2-3 予約申し込み時期
	2-4 予約方法
	2-5 乗降場所の数
	2-6 乗降ポイントの使いやすさ・要望
	2-7 デマンド交通の満足度・理由
	2-8 デマンド交通利用による変化
	2-9 本格運用の際の運賃
	2-10 定額制のサービス
	2-11 昨年度の利用の有無
	2-12 LINEアプリの使用感
	3-13 デマンド交通を利用しなかった理由
4. 関宮「小さな拠点」について	4-1 乗り換え拠点として必要な工夫・機能
3. 属性	3-1 性別・年代・住まいの地域
	3-2 免許保有の有無、免許返納の意思の有無

(6) アンケート調査結果

① 公共交通の利用状況(路線バス、コミュニティバス)

(i) 日常的な利用の有無

路線バスについては、「現在利用している」、「利用したことがある」と回答した人を合わせると約40%が利用経験はあるものの、コミュニティバスについては90%近くが利用したことがないと回答した(図3.1-21)。この傾向は昨年度とほぼ同じである。

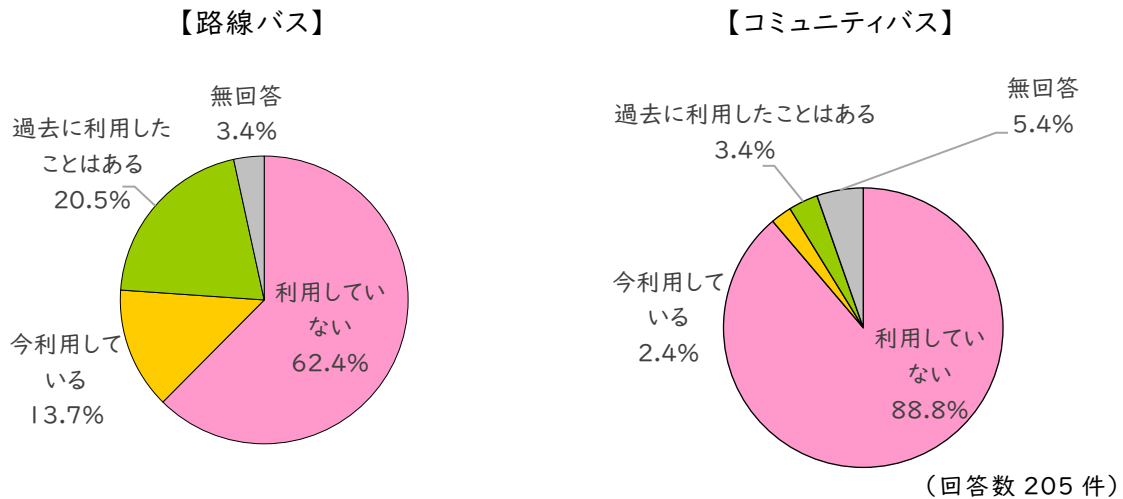


図3.1-21 公共交通(路線バス、コミュニティバス)の利用状況について

上記質問で公共交通機関を「今利用している」と回答した人の利用頻度を図3.1-22 に示す。昨年度と比較すると、路線バスの利用で「毎日～1週間に数回」という回答が6%程度増えたが大きな変化は見られない。一方で、コミュニティバスについては、「利用していない」との回答が昨年度90%を超えていたが、今年度のアンケートでは、「毎日～1週間に数回」という人が20%、「1カ月に1回程度」という方が60%となり、コミュニティバス利用者の回答が大幅に増加したことがわかる。

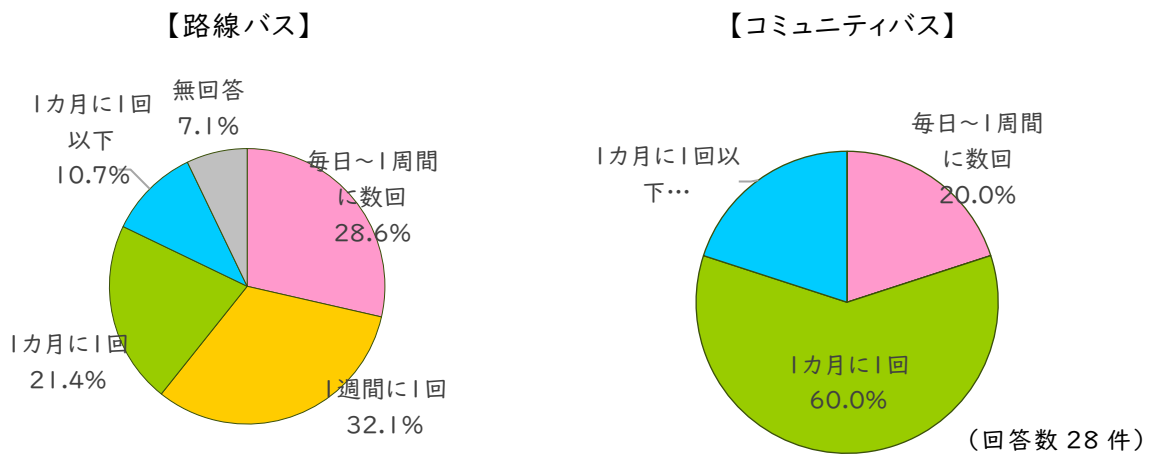
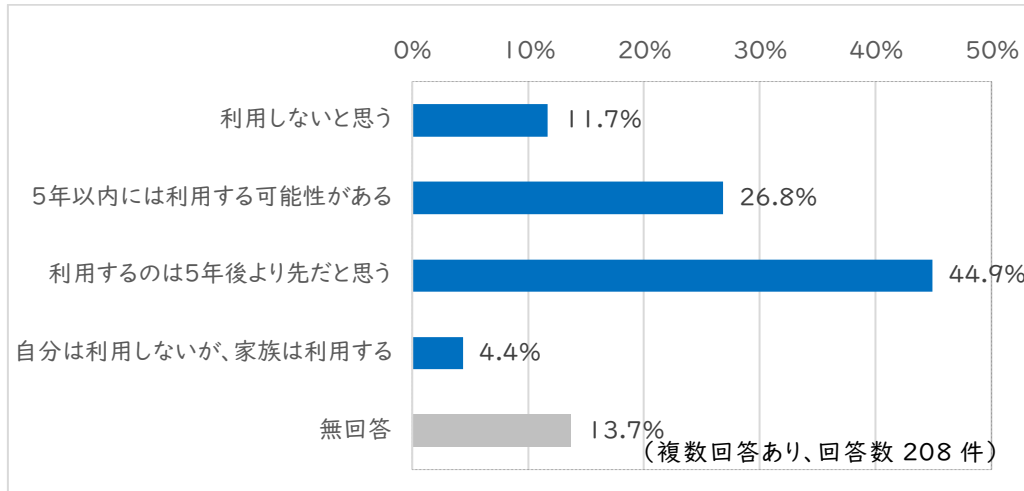


図3.1-22 「現在公共交通を利用している」と回答した人の「利用頻度」

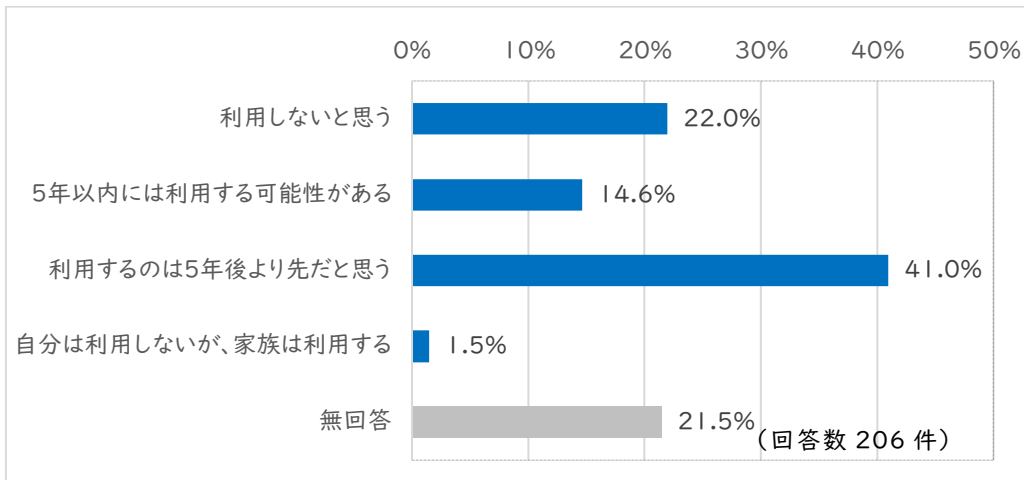
(ii) 将来の公共交通を利用する見込みの有無

「5年以内には利用する可能性がある」という回答が、路線バスで約 27%、コミュニティバスでは 15%程度の回答となった。「5年後より先」との回答は路線バスもコミュニティバスも 40%を超えており、公共交通の利用はまだ遠い先と考えている住民が多い。



※%は回答者数(205件)を分母とした

図3.1-23 将来の公共交通を利用する見込みの有無(路線バス)



※%は回答者数(205件)を分母とした

図3.1-24 将来の公共交通を利用する見込みの有無(コミュニティバス)

(iii) 住まいからバスに乗車できる場所(バス停等)までの距離

この設問は、公共交通の利用が進まないことの理由に「バスに乗車できる場所までの距離」が原因となっている可能性があると考えて設定したものである。「徒歩3分以内」にバスに乗車できる場所(バス停)が設定されているとの回答が約半数で最も多い。また、徒歩 4~9 分(100m~300m)という回答も 36.1%となっており、これらの傾向は昨年度と同様である。一方で、10分以上かかるという回答も 10%程度あることから、高齢者や冬場等の季節の厳しい時期には利用しにくい環境の人も一定数いることがわかる。

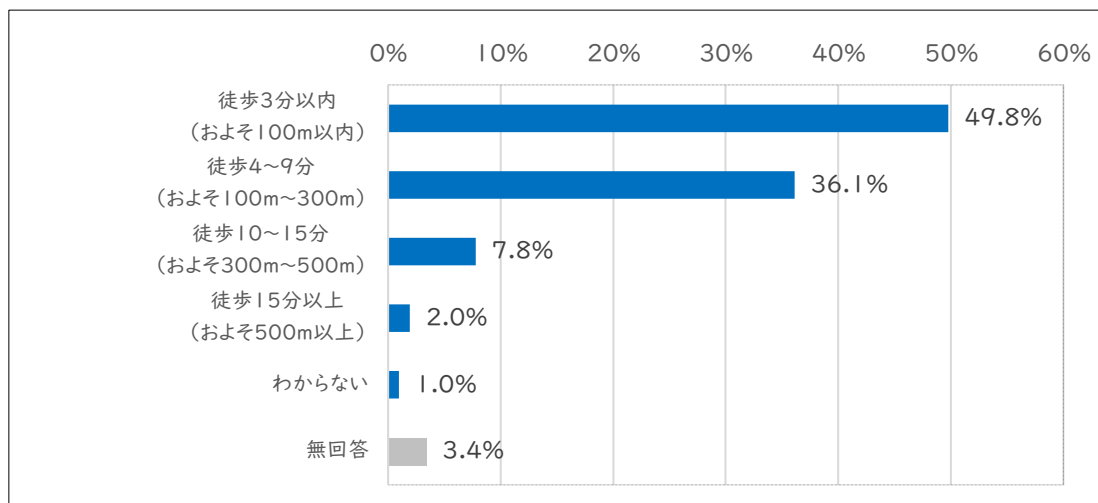
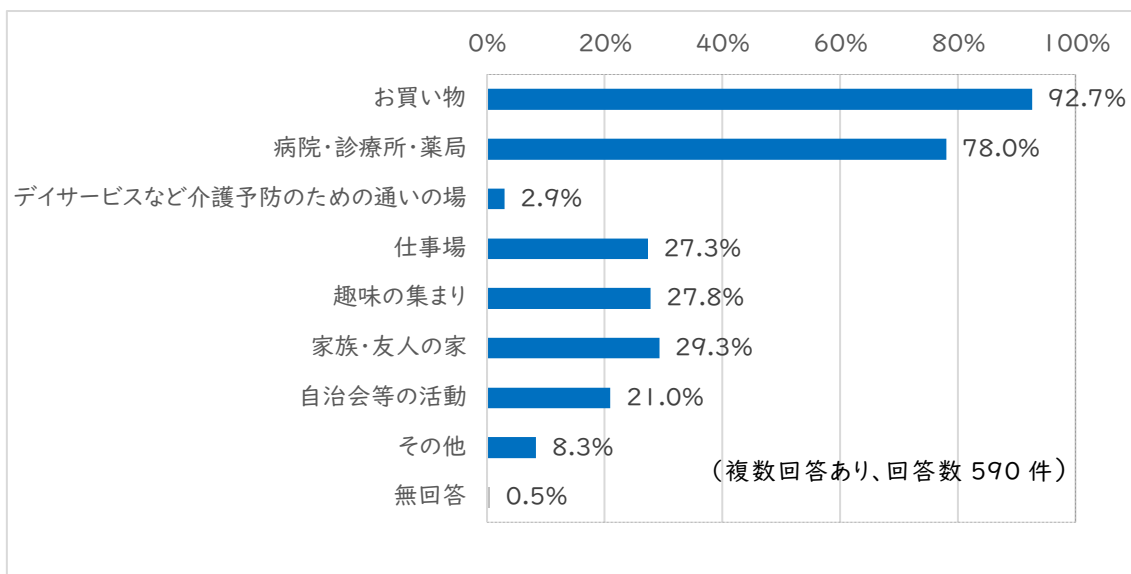


図3.1-25 バスに乗車できる場所(バス停等)までの距離

② 日常的は外出先や移動手段

(a) 日常的な外出先

日常の主な外出先について質問した。買物や通院など生活に必要な外出以外の娯楽・楽しみごとに関する選択肢を用意した。「趣味の集まり」「家族・友人の家」「自治会等の活動」はそれぞれ20%台となった。一方で、その他は8.3%であり、アンケートで用意した選択肢以外の外出先がそれほど多くないことがわかる。



※%は回答者数(205件)を分母とした

図3.1-26 日常の主な外出先

(b) 外出頻度

普段の外出頻度について質問した。毎日外出するという回答が合計で約35%である一方で、1週間に1回程度～ほとんど外出しないという回答も合計で約20%あった。外出という設問の捉え方が人により異なることも考えられる(例えば家の前にある畑に行くことは外出としないなど)が、外出しない日がある人がほとんどであることがわかる。

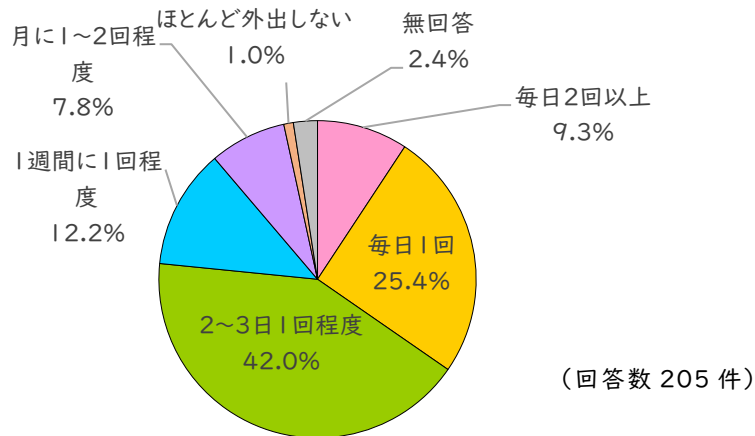
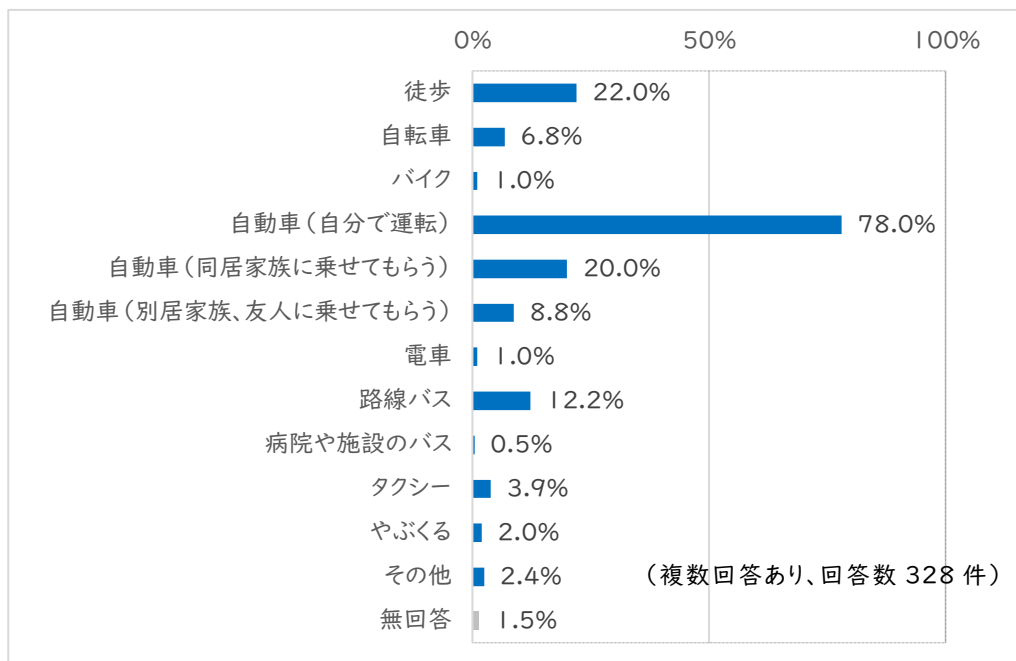


図3.1-27 普段の外出頻度

(c) 外出する際の移動手段

外出する際の移動手段について質問した。自分で自動車を運転する人が78%と殆どを占めており、家族や知人の自動車に乗せてもらうという回答がその次に多い。公共交通機関としては路線バスを利用すると回答した人が12%いる一方で、タクシーが4%、やぶくるが2%となっており、全体と比較してはあまり多くないことがわかる。



※%は回答者数(205件)を分母とした

図3.1-28 外出する際の移動手段

### ③ デマンド交通実証実験について

関宮地域で実施したデマンド交通実証実験について質問した。デマンド交通を利用した人には利用回数や外出先などを、利用しなかった人には利用しなかった理由を質問した。

#### (a) 実証実験期間中のデマンド交通利用回数

デマンド交通を利用した人を対象に、デマンド交通の利用回数について質問した。複数回以上の利用者も多く、5回以上というヘビーユーザーもいることから、一度利用して利便性を体験すると、予約の手間に対するハードルも下がるのではないかと推察される。

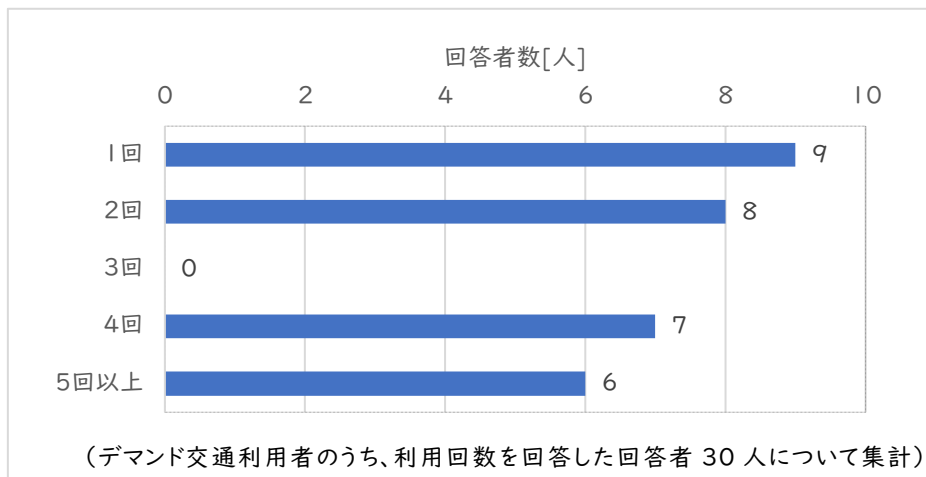
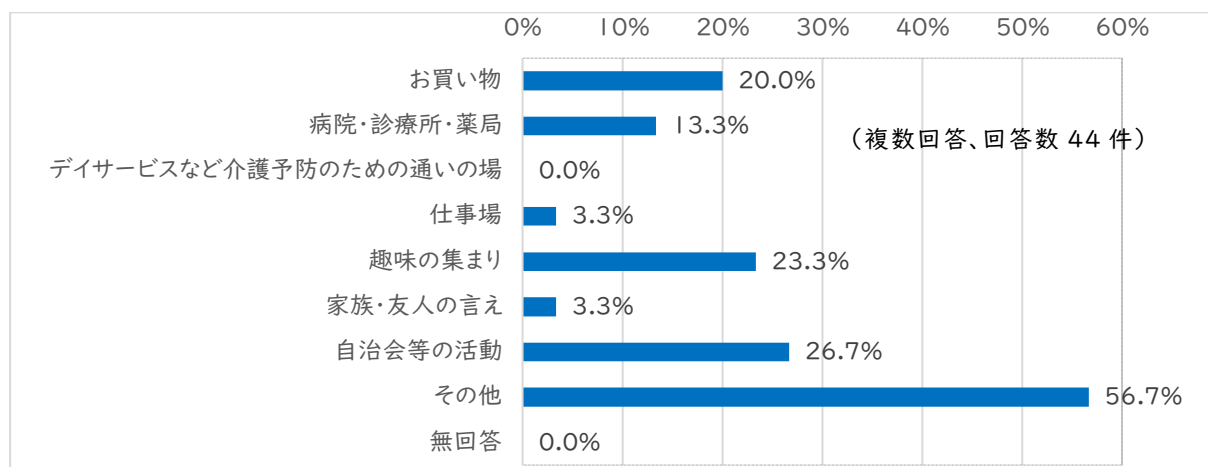


図3.1-29 デマンド交通の利用回数

#### (b) デマンド交通を利用したお出かけ先

デマンド交通を利用した目的地・お出かけ先について質問した。日常的な外出先と同じ設問としたが、日常のお出かけ先として上位にきていた買物や通院はそれほど多くはなく、その他の外出先が半数を超えた点に大きな違いがあり、興味深い結果となった。今回の実証実験では、普段とは異なる目的地への外出が創出されたのではないかと推察される。

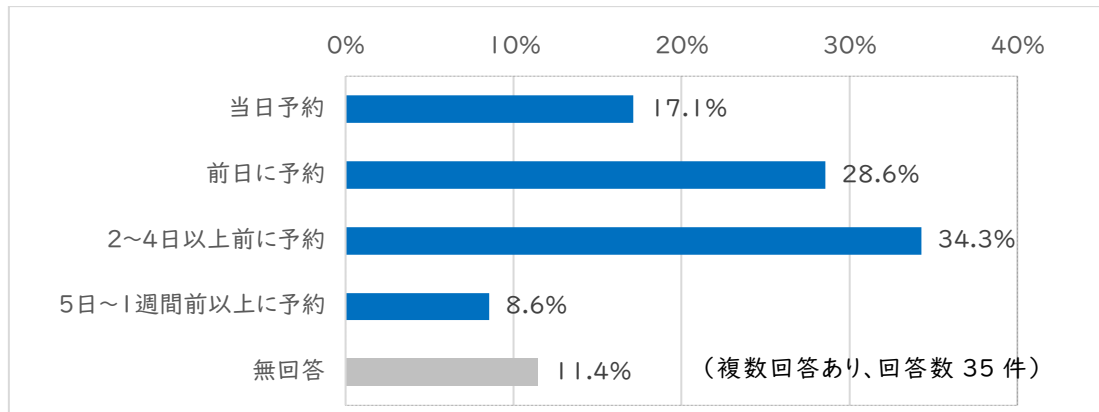


※%は、デマンド交通の利用者(30人)を分母とした

図3.1-30 デマンド交通を利用したお出かけ先

(c) 予約の申込み時期について

予約の申込み時期について質問した。昨年度は予約締切りが前日だったことで使い勝手が悪いという声があったため、今年度の実証実験では当日予約も可能とした。しかし、実際に当日予約で利用したのは17%であり、2日から1週間以上前の予約は40%を超える結果となった。

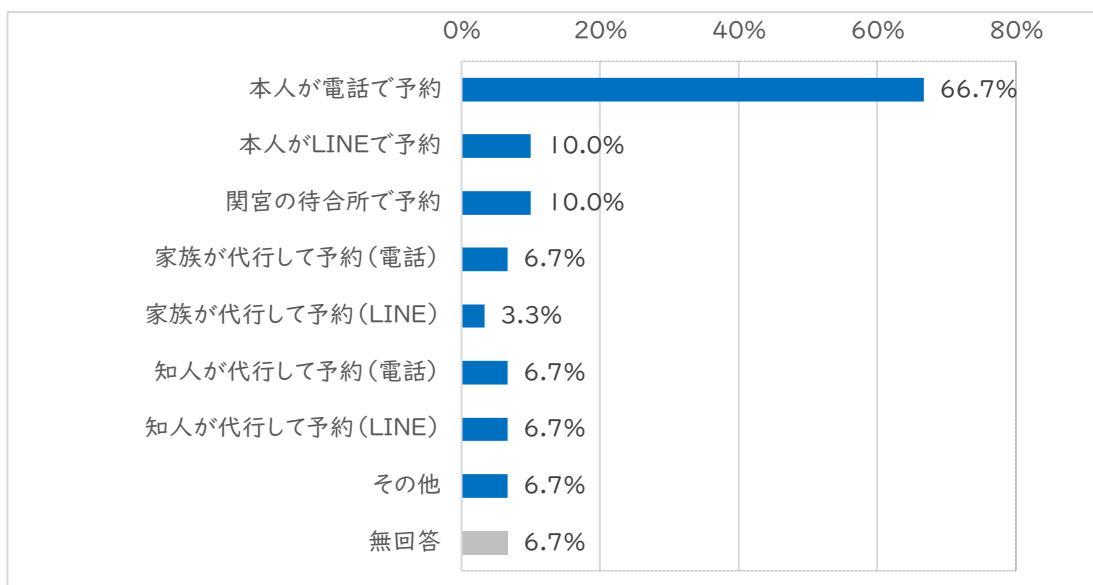


※%は、デマンド交通利用者(30人)を分母とした。

図3.1-31 デマンド交通予約の申込み時期

(d) 予約方法について

今回はLINEを用いた簡易な予約システムを構築した。この設問では誰が予約をしたのか質問した。本人が電話で予約したという回答が全体の約2/3となり、もっとも多かった。しかし、LINE経由の予約については、利用者本人がLINEを使うことができなくても、家族や知人が代行するケースも一定程度あった。

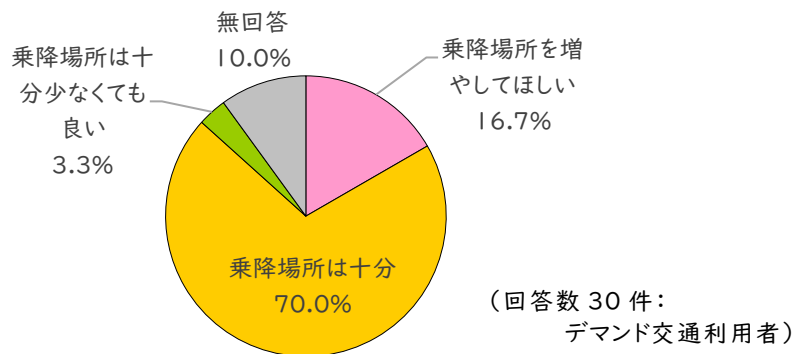


※%は、デマンド交通利用者(30人)を分母とした。

図3.1-32 デマンド交通の予約方法

(e) デマンド交通の乗降場所の数について

乗降場所の数について、現状で良いという回答が 70%で大半を占めたが、増やして欲しいという要望も約 17%あった。

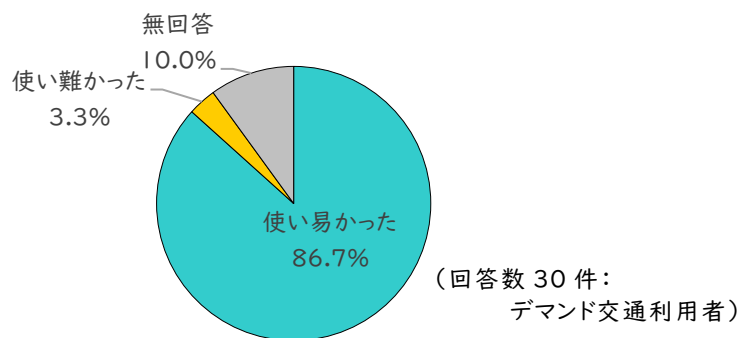


※%は、デマンド交通利用者 (30 人) を分母とした。

図3.1-33 デマンド交通の乗降場所の数

(f) 乗降ポイントの使い易さ

デマンド交通の乗降ポイントの使い易さについて、路線バス停と比較して質問した。無回答者を除くと大多数となる 87%の利用者が路線バスよりも使い易いとの回答となった。

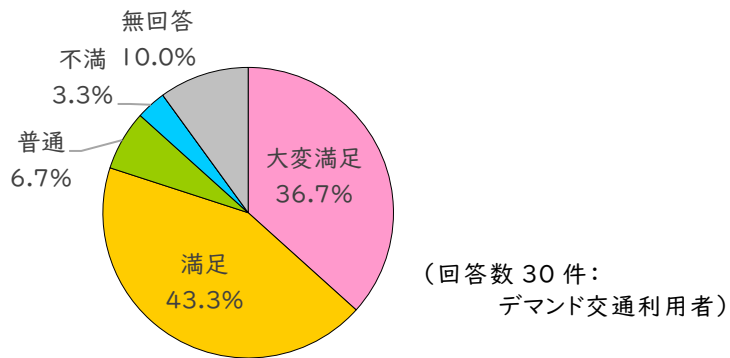


※%は、デマンド交通利用者 (30 人) を分母とした。

図3.1-34 デマンド交通の乗降ポイントの使い易さ

(g) デマンド交通の満足度

デマンド交通を利用した上での満足度について質問した。大変満足と満足の回答あわせて約 80%の利用者が満足と回答しており、実証実験での取り組みについては一定の評価を得たといえよう。

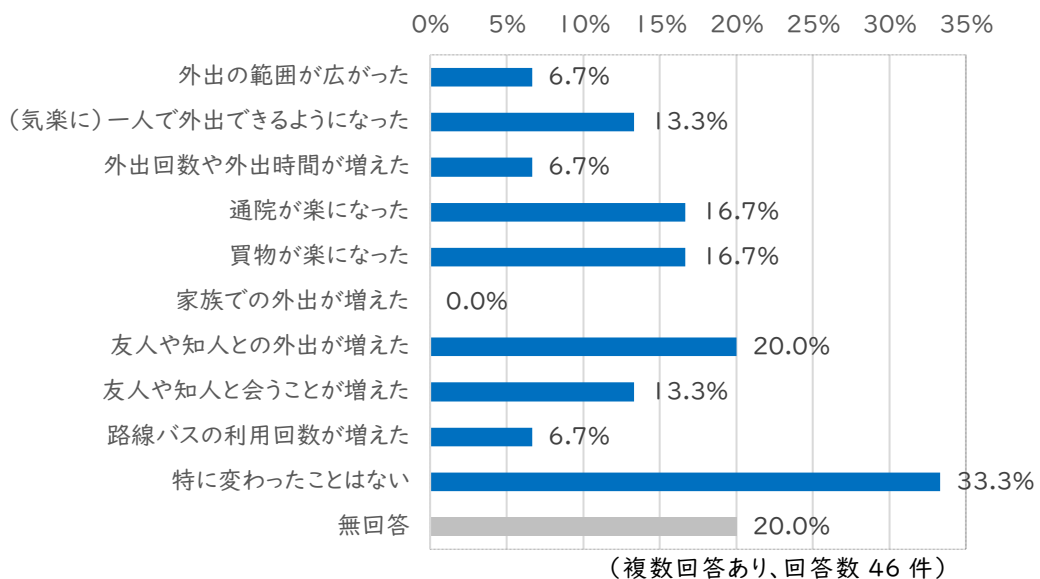


※%は、デマンド交通利用者(30人)を分母とした。

図3.1-35 デマンド交通の満足度について

(h) デマンド交通実証実験を利用することによる変化

今年度のデマンド交通実証実験を利用したことによる変化について質問した。特に変わらないという回答も 33%あったが、友人や知人との外出が増えたという回答が 20%あっただけでなく、通院や買い物が楽になった、一人で外出できるようになったなど、路線バスとは異なる利用価値や日常生活の利便性向上などの効果が得られることが示唆される結果となった。



※%は、デマンド交通を利用した方(30人)を分母とした。

図3.1-36 デマンド交通実証実験を利用したことによる変化について

(i) 本格運用の際の運賃

本格運用となったときに支払っても良いと考える運賃について質問した。今回は、日常的に利用が想定される、もっとも短い利用区間ともっとも長い利用区間ごとに質問した。しかし、地区を特定できる回答が 67 件であり、そのうち 35 件が関宮地域外の施設や地名の回答であった。八鹿駅や和田山、豊岡病院など、現時点ではデマンド交通の運行を想定していないエリアの回答が見ら

れたため、質問設定に再考の余地があると言わざるを得ない。今回は、関宮地域内の区間で完結する回答と、関宮地域外を含む回答を分けて集計した。

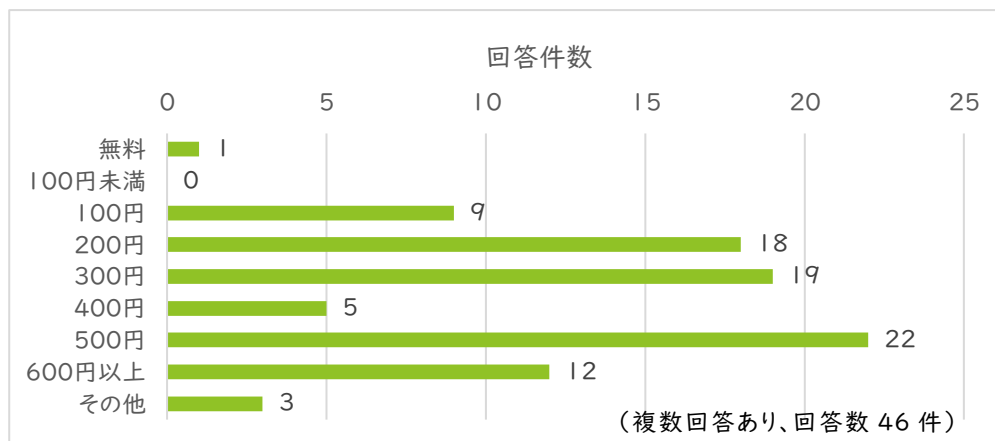


図3.1-37 本格運用となった際に支払っても良い運賃(全体)

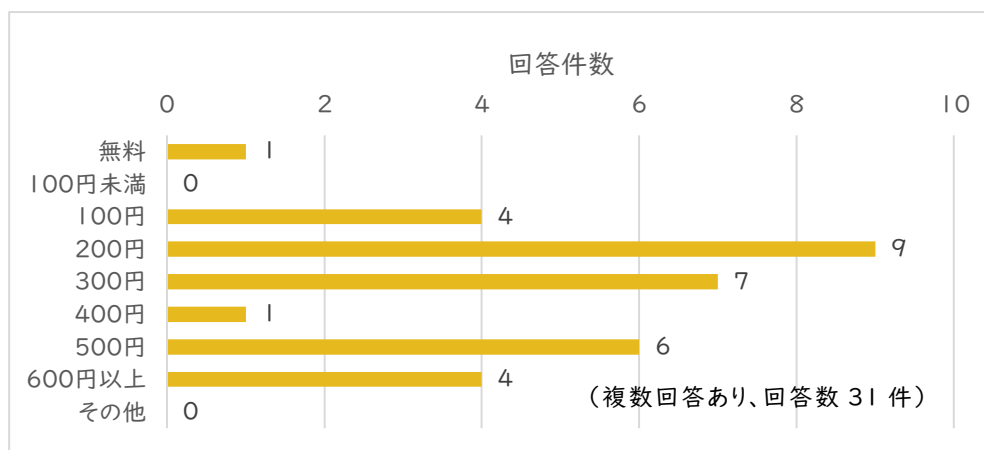


図3.1-38 本格運用となった際に支払っても良い運賃(関宮地域内)

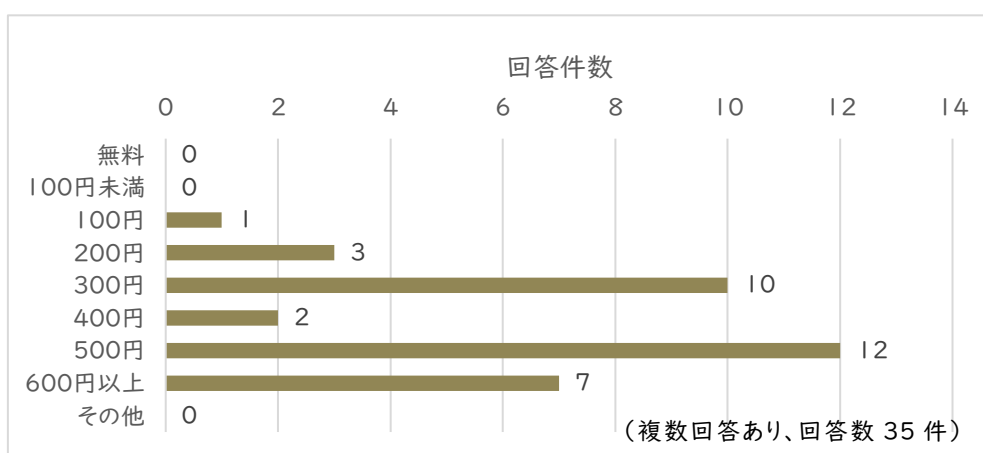


図 3.1-39 本格運用となった際に支払っても良い運賃(関宮地域外を含む区間)

支払ってもよいと思う運賃と利用が想定される区間の関係を図 3.1-40 に示す。ここでは、回答があった区間のうち、関宮地域内で完結する回答 30 件を対象とした。回答には、地区(行政区)名が多かったため、各回答を地区ごとに分類し、地区単位で代表地点を定めたいうえで、

各回答を対応する代表地点に置き換えた。ただし、「自宅」やこれに類する回答は居住地域の回答がない場合は除外し、回答がある場合は居住地域の代表地点に置き換えた。また、同じ地区内で完結する区間の移動距離は 1 km と仮定した。地区名と代表地点を表 3.1-11 に示す。

図に示すように、相関係数 0.57 ( $R^2=0.3314$ ) となり中程度の相関が得られた。ただし、距離を算出する過程で代表地点を用いているため不確かさが含まれた結果であることを考慮しなければならない。アンケートの選択肢には「100 円未満」および「600 円以上」があるが、距離を算出できた回答者の中には「100 円未満」を選択した者はいなかった。「600 円以上」を選択した 2 件分については 600 円として処理した。

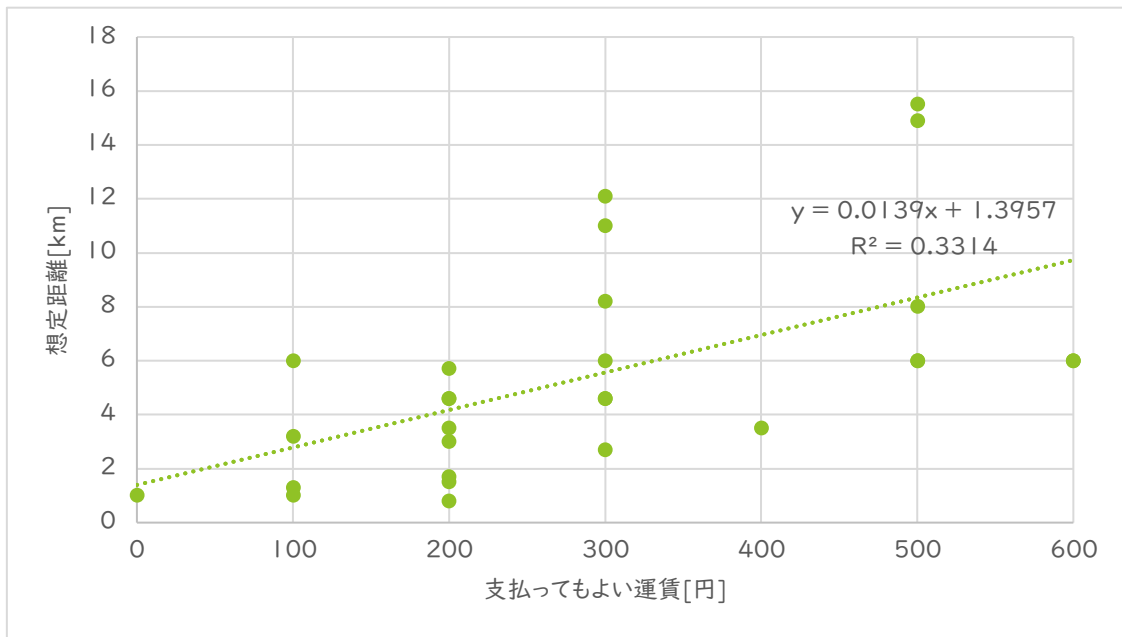


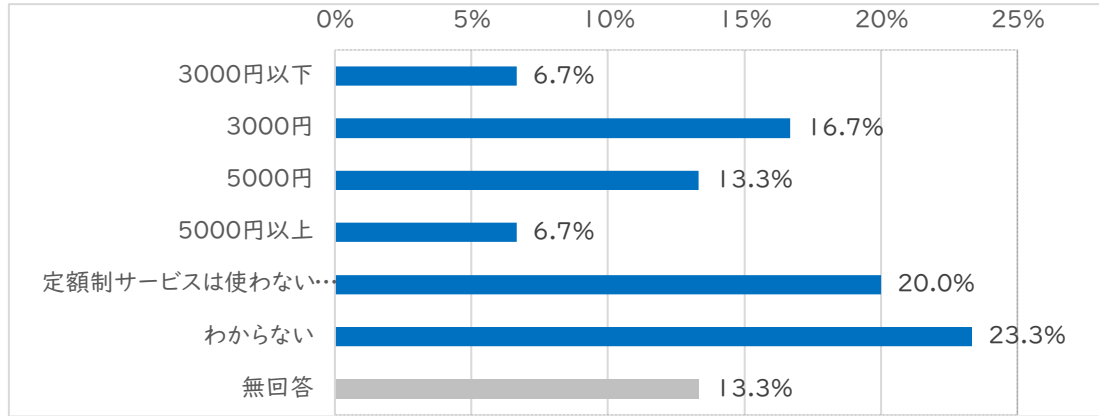
図3.1-40 本格運用となった際に支払っても良い運賃と利用が想定される距離(関宮地域内)

表 3.1-11 関宮地域内の地区名と代表地点

回答地区名	代表地点	代表地点名	代表地点の緯度経度
三宅	三宅③	三宅公会堂	35.384518, 134.702752
大谷	大谷①	ポッポ	35.3873134, 134.689605
尾崎	尾崎③	尾崎公民館	35.3815595, 134.6589469
関宮	関宮⑫	関宮地域局	35.3753044, 134.6448254
吉井	吉井③	ミニフレッシュ関宮店	35.3731058, 134.6376515
中瀬	中瀬③	中瀬公民館	35.3650377, 134.6212946
足坂	中瀬④	足坂バス停	35.3643124, 134.6143424
八木谷	八木谷②	八木谷公会堂	35.3826619, 134.6335033
出合	出合⑥	であいの里	35.3619748, 134.5929142
鶺鴒	鶺鴒②	鶺鴒公民館	35.3545878, 134.5700784
葛畑	葛畑⑥	葛畑バス停付近	35.3777384, 134.5856695
轟	轟①	轟バス停前	35.3516748, 134.6035944
丹戸	丹戸②	皇大神社	35.3715174, 134.5455694
大久保	大久保②	鉢伏バス停付近	35.3743736, 134.530883
ハチ高原	ハチ高原①	スキーパトロールセンター	35.3841209, 134.5340562

(j) 定額制の運賃

定額制サービス（1 カ月定期、使い放題）の利用料金について質問した。3000 円から 5000 円程度であれば支払っても良いという回答が 30%程度となったが、定額制サービスは使わないという回答も 40%を超えており、今後導入する場合には、サービスの説明や「お得感」などを丁寧に周知していくことが必要になるとと思われる。

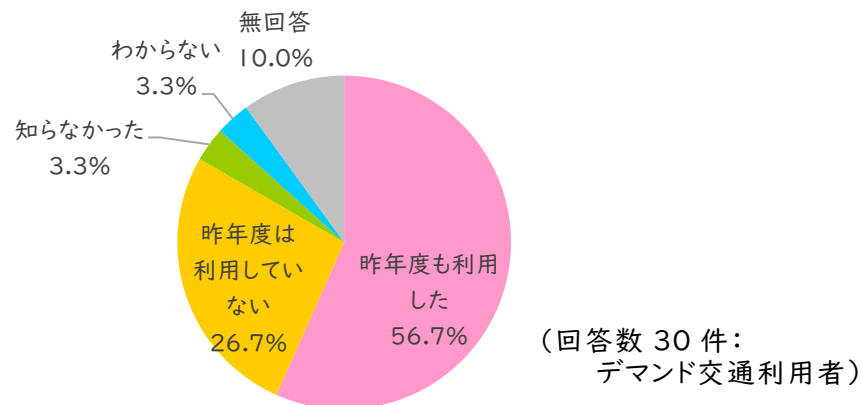


(回答数 30 件: デマンド交通利用者)

図3.1-41 定額制サービスとして支払っても良い運賃

(k) 昨年度の実証実験でのデマンド交通利用の有無

昨年度（2023 年度）のデマンド交通実証実験時の利用実態について質問した。昨年度も利用したとの回答が半数を超えていることから、一度利用してデマンド交通の便利な点などを体験することで、事前予約のハードルを下げることは可能ということだと思われる。

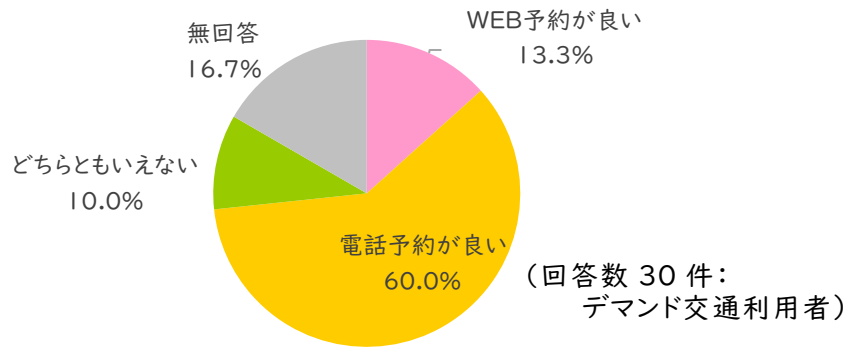


(回答数 30 件: デマンド交通利用者)

図3.1-42 昨年度の実証実験でのデマンド交通利用の有無

(l) LINE 予約システムの使用感

今回新しく構築した LINE 予約システムの使用感について質問した。60%の利用者が「電話予約が良い」と回答した。この結果は高齢者が多い他地域と同じ傾向となっている。ただし、今回の LINE 予約システムについては、周知の期間も短かったこと、13%の利用者は LINE が良いと回答していることなどを踏まえると、LINE 予約システムの使い易さの改善、周知活動を丁寧に重ねることで、利用を増やしていくことは可能だと考える。

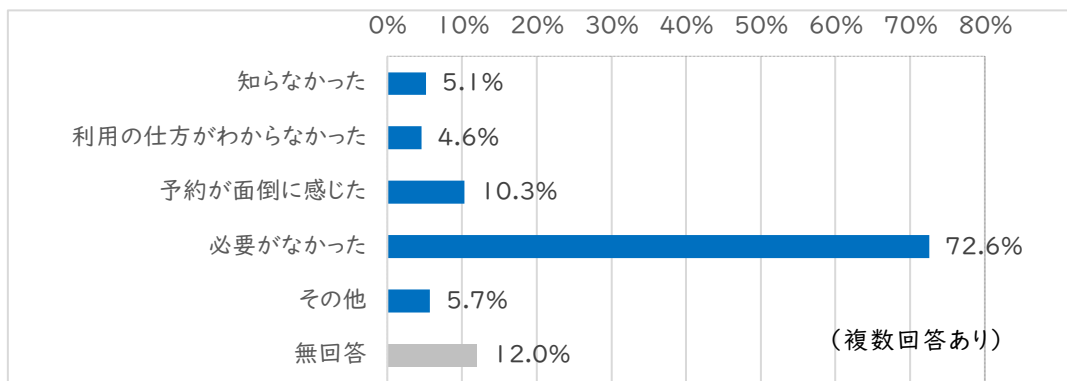


※%は、デマンド交通を利用した方(30人)を分母とした。

図3.1-43 LINE アプリの使用感

(m) 実証実験でデマンド交通を利用しなかった理由

実証実験でデマンド交通を利用しなかった理由について質問した。「必要がなかった」という回答が大半で、「知らなかった」「予約が面倒だった」という回答はそれぞれ5%程度となった。実証実験の周知はある程度できたと考えられるが、「必要がなかった」という大半の方に一度体験してもらうことの課題は残っているように思われる。



※%はデマンド交通を利用していない人(175人)を分母とした

図3.1-44 実証実験でデマンド交通を利用しなかった理由

④ 「小さな拠点」の機能について

(a) 公共交通の「乗り換え」に必要な機能

路線バスからデマンド交通、路線バスからやぶくるなどの乗換えを行う際に必要な機能や工夫する点について質問した。乗換えの時間を過ごす快適な場所の確保と分かり易い乗換えの案内が必要との回答が多かった。この点については、関宮に建設予定の「小さな拠点」を、乗換えターミナルとして整備する際の重要なポイントになると考えており、今後、関係者間で認識を共有していくことが重要と思われる。

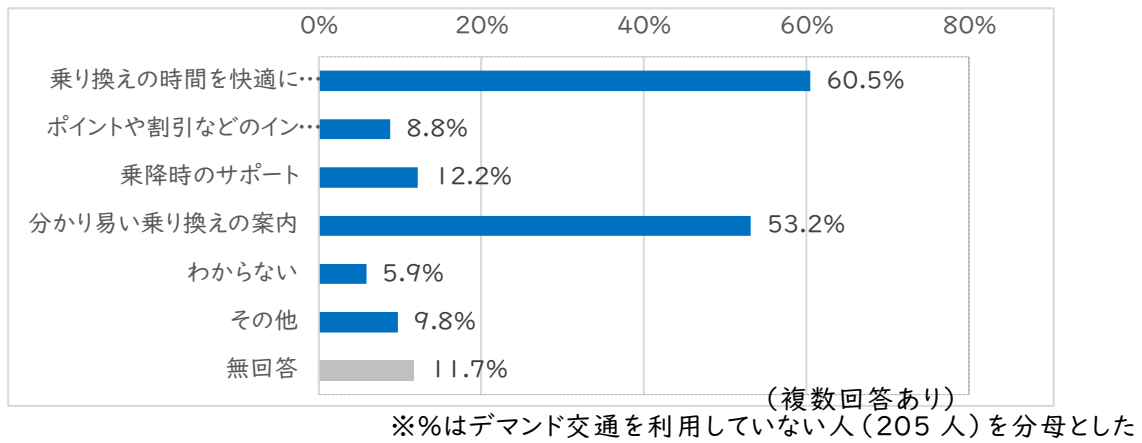


図3.1-45 交通乗換え拠点として必要な機能

⑤ 属性

(a) 性別

男女比はほぼ 1:1 と結果となった。

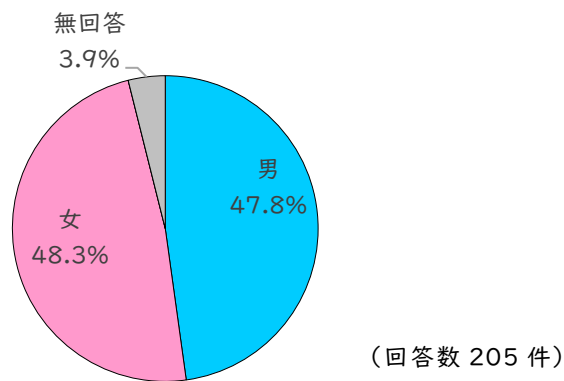
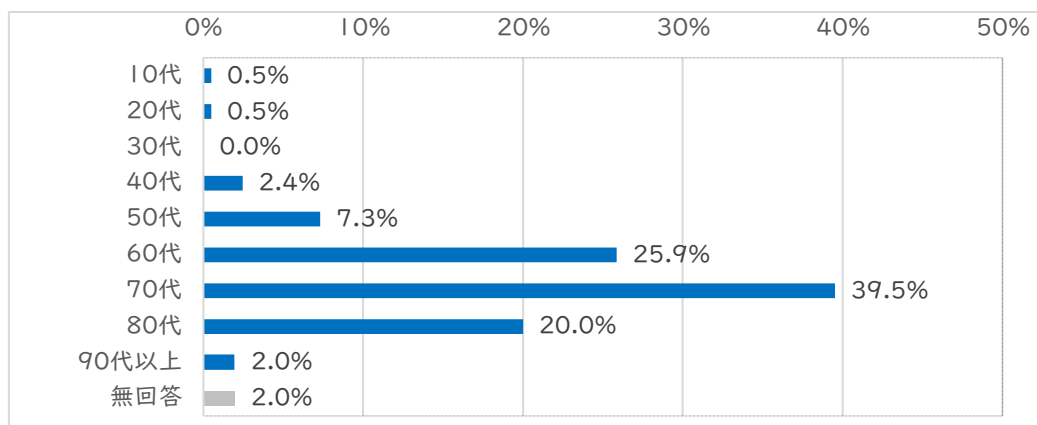


図3.1-46 回答者の性別

(b) 年齢

回答者の年代は 70 歳代が 40% 近くとなっている。次いで 60 歳代、80 歳代で、この比率は養



父市全体の高齢者割合と同じ傾向となっている。

図3.1-47 回答者の年齢

(c) 回答者の居住地

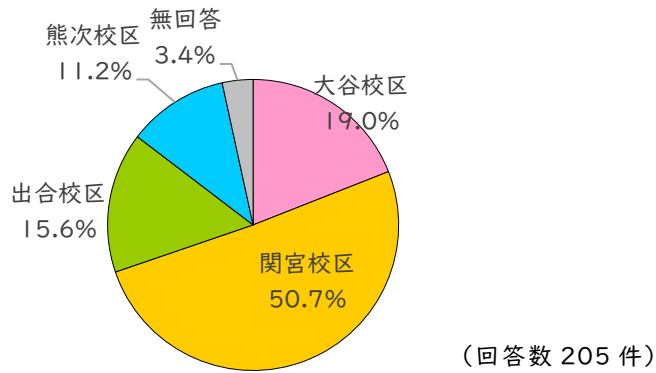
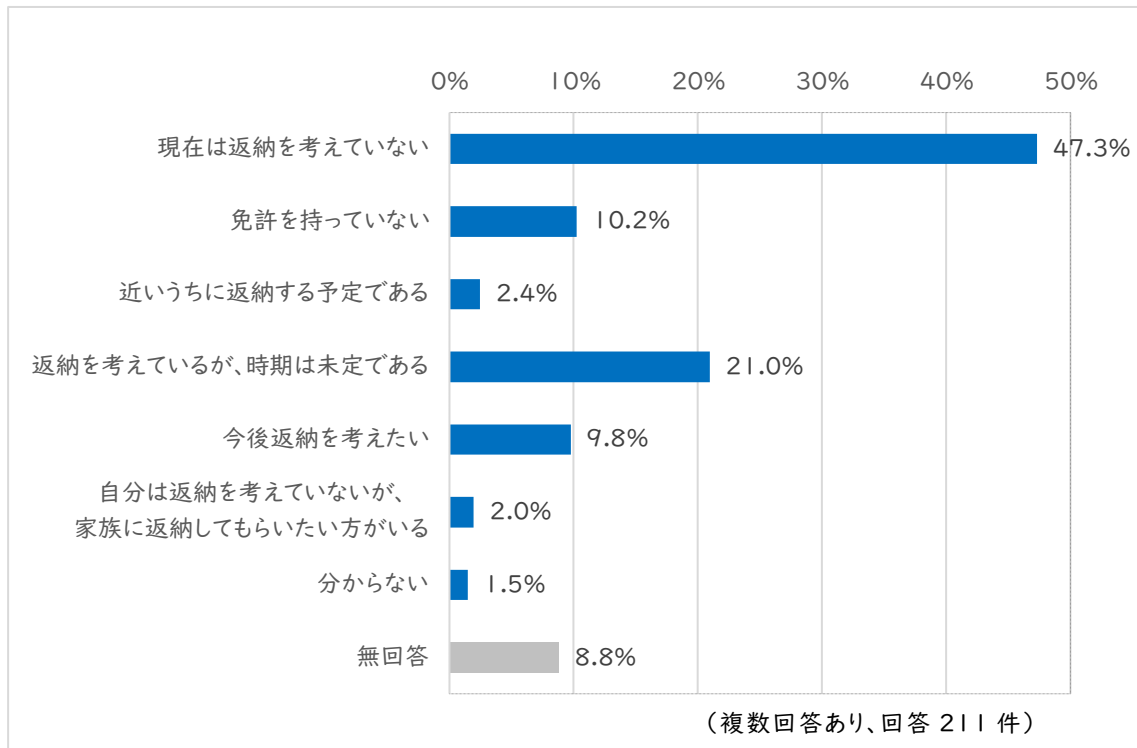


図3.1-48 回答者の居住地

(d) 免許返納について

免許の返納や保有の状況について質問した。回答者の60%が70歳代以上であるなかで、現在返納を考えていないという回答が47%となっている。一方で、今後返納を考えたい、近いうちに返納予定であるという回答は23%であり、免許返納時に移動しやすい仕組みの手当てが喫緊の課題となっていることがわかる。



※%はアンケート回答者(205人)を分母とした

図3.1-49 免許返納の時期や保有状況

(e) 免許返納をしてもらいたい年齢

上記④の質問にて、家族に免許を返納してもらいたい人がいる、と回答した人に、その返納してもらいたい家族の年齢について質問した。家族がいても80歳代になっても運転を続けている人がいることがわかる。この結果から、独居で家族の送迎に頼ることができない人は自ら運転しないと生活ができないという理由で、高齢になっても運転を続けているのではないかと推察できる。

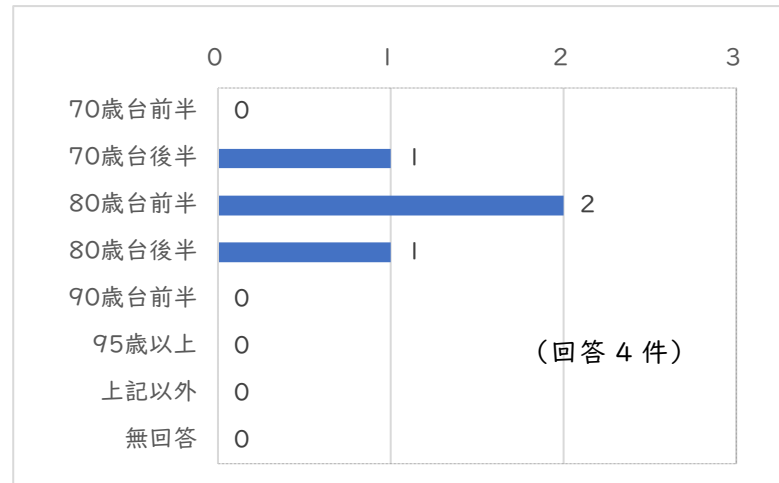


図3.1-50 免許返納をしてもらいたい家族の年齢

### 3.1.4 地域活動を支える取り組み

#### (1) 背景・目的

養父市関宮地域の東側に位置する大谷校区では、大谷校区自治協議会の主催により地域住民の憩いの場となる「プチサロン万灯」を2023年10月から実施している。参加費用は100円で、地域住民であれば誰でも参加可能である。大谷校区自治協議会から、サロン参加者の移動手段として自家用車以外の手段を用意したいと要望・相談を受け、参加者の送迎用として借り上げ車両によるデマンド運行を2024年3月から実施している。

送迎車両運行前は、徒歩圏内に居住しているか、もしくは自分で自動車を運転することが可能でないとサロン参加が難しいという状況であった。そこで、サロン開催に合わせて「移動手段」を準備することで、家に引きこもりがちになる高齢者（サロンを最も活用して欲しいと考えている対象）や移動手段がないために参加を諦めざるを得ない地域住民の参加が可能になることを期待して実施した。このような地域の集いに参加することによる参加者の変化や、地域活動を支援する移動手段確保に向けた「道筋」を明らかにすることで、その手法を他地域にも適用可能なものとしていくことを目標として実施した。

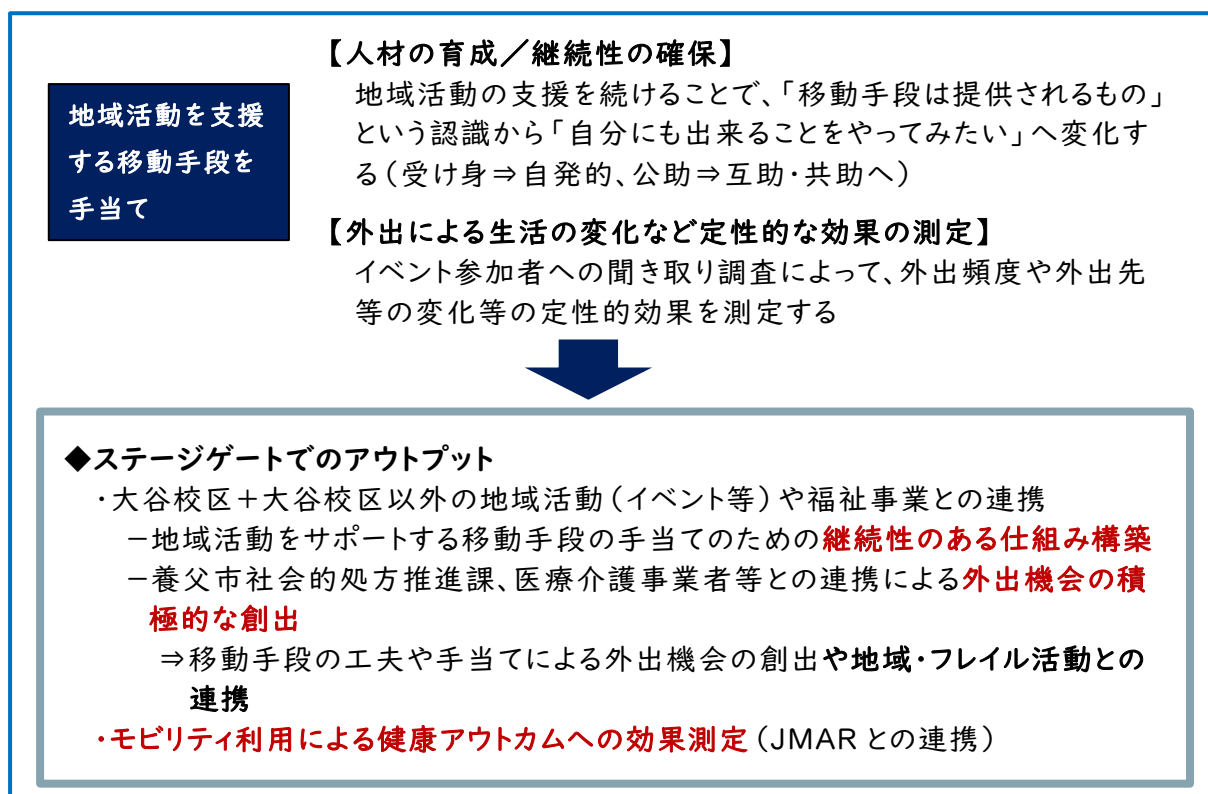


図 3.1-51 地域活動を支援する移動手段の手当てのスキーム

#### (2) 人材の育成・継続性の確保

サロンは開始当初から協議会の役員が運営を担っている。また、送迎用車両の利用者の予約や配車も当初から、協議会役員自らが担っており、できることから自分達でやってみる、という

新しい形の住民共助の移動サービスとなっている。その後も、サロン開催時に地元農家による野菜販売や、移動販売車での食品や生活用品などの販売が行われるようになった。さらに新たな取り組みとして、保健師がサロンに同席し、住民と会話をしながらの日常の観察が可能となり、サロンに参加する「楽しさ」に加えて、「生活支援」や介護面からの効果も期待できる取り組みとなっている。

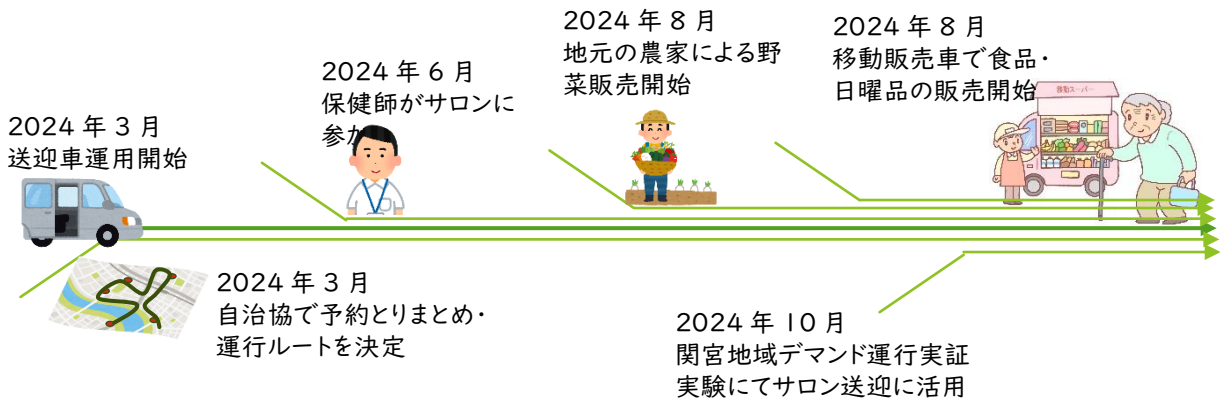


図 3.1-52 大谷校区でのサロン送迎車手当てによる変化や効果



図 3.1-53 送迎の様子



図 3.1-54 移動スーパーでの買い物

### (3) 外出による生活の変化など定性的な効果の測定

大谷校区サロン参加者に移動手段を用意するようになったが、その効果や暮らしぶりに与える影響を長期にわたって観測するために、図 3.1-56 に示すアンケートを定期的実施している。現時点でのアンケート実施回数が少なく、個人の変化を確認することはできないが、サロン参加者が単に増加するだけでなく、今まで参加がなかった地域からの参加が増えている。

以下に、現時点でのアンケートで見えてきたサロンへの参加者の属性や暮らしぶりについて以下に紹介する。アンケートは2024年9月30日、11月18日、12



図 3.1-55 サロンでのアンケート回答の様子

月 16 日の 3 回実施し、回答者はサロン参加者のうち、アンケートの回答を承諾した延べ 39 名の集計となっている。

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">JARI 使用欄</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;">管理番号</td> <td style="width: 50%;">240930_1</td> </tr> <tr> <td>回収後記入欄</td> <td></td> </tr> </table> <p>本調査票にお名前をご記入いただく必要はございません。</p> <p style="text-align: center;"><b>移動と健康に関するアンケート</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>➤ ご回答はすべて個人を特定しうる情報と切り離して統計的に処理しますので、個人情報外部に漏れることはありません。</p> <p>➤ 回答に迷うところや意味のわかりにくい質問は、選択肢の間に○をつけたり回答を飛ばさずに直感で最も近いものをご回答ください。</p> <p>➤ ご記入が終わりましたら、記入漏れがないか確認をお願いいたします。</p> <p>➤ ご不明な点等ございましたら、下記に記す問合せ先までご連絡ください。</p> <p>事業名：「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第3期/スマートモビリティプラットフォームの構築/移動手段の手当てが地域作り・活動に与える福祉的効果の検証」</p> <p>研究責任者：國弘 由比 (一般財団法人日本自動車研究所新モビリティ研究部)</p> <p>研究実施者：浅田 崇之 (一般財団法人日本自動車研究所新モビリティ研究部)</p> <p>問合せ先 : 080-1270-1129 (浅田)</p> </div> <p style="text-align: center;">1</p>	JARI 使用欄		管理番号	240930_1	回収後記入欄		<p>問 1. あなたの性別と年齢を教えてください。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width: 50%;">性別</td> <td style="width: 30%;">1. 男性 2. 女性 3. その他 4. 回答たくない</td> <td style="width: 20%;">年齢 ( ) 歳</td> </tr> </table> <p>問 2. 現在、一緒に住んでいる(同じ敷地内に住んでいる)方は、あなたからみでの続柄の方ですか。(あてはまるものすべてに○)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td colspan="3">1. 一人暮らし(一緒に住んでいる人はいない)</td> </tr> <tr> <td style="width: 33%;">2. 夫または妻</td> <td style="width: 33%;">3. 息子・娘</td> <td style="width: 33%;">4. 子の配偶者(婿、嫁)</td> </tr> <tr> <td>5. あなたの父母</td> <td>6. 孫</td> <td>7. その他 (具体的に )</td> </tr> </table> <p>問 3. ふだん、買い物、散歩、通院などで外出する頻度はどれくらいですか。(○は1つ)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width: 50%;">1. 毎日2回以上</td> <td style="width: 50%;">2. 毎日1回</td> </tr> <tr> <td>3. 2~3日に1回程度</td> <td>4. 1週間に1回程度</td> </tr> <tr> <td>5. 月1~2回程度</td> <td>6. ほとんど外出しない</td> </tr> </table> <p>問 4. 外出する際の移動手段は何ですか。(あてはまるものすべてに○)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width: 33%;">1. 徒歩</td> <td style="width: 33%;">2. 自転車</td> <td style="width: 33%;">3. バイク</td> </tr> <tr> <td>4. 自動車(自分で運転)</td> <td>5. 自動車 (同居家族に乘せてもらう)</td> <td>6. 自動車 (別居家族・友人に乘せてもらう)</td> </tr> <tr> <td>7. 電車</td> <td>8. 路線バス</td> <td>9. 病院や施設のバス</td> </tr> <tr> <td>10. タクシー</td> <td>11. やぶくる</td> <td>12. その他 (具体的に )</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">2</p>	性別	1. 男性 2. 女性 3. その他 4. 回答たくない	年齢 ( ) 歳	1. 一人暮らし(一緒に住んでいる人はいない)			2. 夫または妻	3. 息子・娘	4. 子の配偶者(婿、嫁)	5. あなたの父母	6. 孫	7. その他 (具体的に )	1. 毎日2回以上	2. 毎日1回	3. 2~3日に1回程度	4. 1週間に1回程度	5. 月1~2回程度	6. ほとんど外出しない	1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク	4. 自動車(自分で運転)	5. 自動車 (同居家族に乘せてもらう)	6. 自動車 (別居家族・友人に乘せてもらう)	7. 電車	8. 路線バス	9. 病院や施設のバス	10. タクシー	11. やぶくる	12. その他 (具体的に )																																																														
JARI 使用欄																																																																																																			
管理番号	240930_1																																																																																																		
回収後記入欄																																																																																																			
性別	1. 男性 2. 女性 3. その他 4. 回答たくない	年齢 ( ) 歳																																																																																																	
1. 一人暮らし(一緒に住んでいる人はいない)																																																																																																			
2. 夫または妻	3. 息子・娘	4. 子の配偶者(婿、嫁)																																																																																																	
5. あなたの父母	6. 孫	7. その他 (具体的に )																																																																																																	
1. 毎日2回以上	2. 毎日1回																																																																																																		
3. 2~3日に1回程度	4. 1週間に1回程度																																																																																																		
5. 月1~2回程度	6. ほとんど外出しない																																																																																																		
1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク																																																																																																	
4. 自動車(自分で運転)	5. 自動車 (同居家族に乘せてもらう)	6. 自動車 (別居家族・友人に乘せてもらう)																																																																																																	
7. 電車	8. 路線バス	9. 病院や施設のバス																																																																																																	
10. タクシー	11. やぶくる	12. その他 (具体的に )																																																																																																	
<p>問 5. 以下のような会・グループ等にどのくらいの頻度で参加していますか。現在の参加状況それぞれに○をつけてください。</p> <p>(○は1つずつ) 参加していない場合は、4に○をつけてください</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th></th> <th>週1回以上</th> <th>月に1~3回</th> <th>年に数回</th> <th>参加していない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1) ボランティアのグループ</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td>(2) スポーツ関係のグループやクラブ</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td>(3) 趣味関係のグループ</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td>(4) 学習・教養サークル</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td>(5) 介護予防のための通いの場(高齢者サロン等)</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td>(6) シニアクラブ(例:老人クラブ など)</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td>(7) 町会・自治会</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td>(8) 特技や経験を他者に伝える活動</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td>(9) 収入のある仕事</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td>(10) その他 ( )</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> </tbody> </table> <p>問 6. 別居のご家族や親戚と、会ったり、一緒に出かけたりすることはどのくらいありますか。(○は1つ)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width: 33%;">1. 週に6,7回(ほぼ毎日)</td> <td style="width: 33%;">2. 週に4,5回</td> <td style="width: 33%;">3. 週に2,3回</td> </tr> <tr> <td>4. 週に1回くらい</td> <td>5. 月に2,3回</td> <td>6. 月に1回くらい</td> </tr> <tr> <td>7. 月に1回より少ない</td> <td>8. まったくない</td> <td>9. いない</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">3</p>		週1回以上	月に1~3回	年に数回	参加していない	(1) ボランティアのグループ	1	2	3	4	(2) スポーツ関係のグループやクラブ	1	2	3	4	(3) 趣味関係のグループ	1	2	3	4	(4) 学習・教養サークル	1	2	3	4	(5) 介護予防のための通いの場(高齢者サロン等)	1	2	3	4	(6) シニアクラブ(例:老人クラブ など)	1	2	3	4	(7) 町会・自治会	1	2	3	4	(8) 特技や経験を他者に伝える活動	1	2	3	4	(9) 収入のある仕事	1	2	3	4	(10) その他 ( )	1	2	3	4	1. 週に6,7回(ほぼ毎日)	2. 週に4,5回	3. 週に2,3回	4. 週に1回くらい	5. 月に2,3回	6. 月に1回くらい	7. 月に1回より少ない	8. まったくない	9. いない	<p>問 7. 友人やご近所の方と、会ったり、一緒に出かけたりすることはどのくらいありますか。(○は1つ)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width: 33%;">1. 週に6,7回(ほぼ毎日)</td> <td style="width: 33%;">2. 週に4,5回</td> <td style="width: 33%;">3. 週に2,3回</td> </tr> <tr> <td>4. 週に1回くらい</td> <td>5. 月に2,3回</td> <td>6. 月に1回くらい</td> </tr> <tr> <td>7. 月に1回より少ない</td> <td>8. まったくない</td> <td>9. いない</td> </tr> </table> <p>問 8. 各項目について、あなたの今日の健康状態を最もよく表している番号に○をつけてください。(○は1つ)</p> <p>1) 移動の程度</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width: 50%;">1. 歩き回るのに問題はない</td> <td style="width: 50%;">2. 歩き回るのに少し問題がある</td> </tr> <tr> <td>3. 歩き回るのに中程度の問題がある</td> <td>4. 歩き回るのにかなり問題がある</td> </tr> <tr> <td>5. 歩き回ることができない</td> <td></td> </tr> </table> <p>2) ふだんの活動(例:仕事、勉強、家事、余暇活動)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width: 50%;">1. ふだんの活動を行うのに問題はない</td> <td style="width: 50%;">2. ふだんの活動を行うのに少し問題がある</td> </tr> <tr> <td>3. ふだんの活動を行うのに中程度の問題がある</td> <td>4. ふだんの活動を行うのにかなり問題がある</td> </tr> <tr> <td>5. ふだんの活動を行うことができない</td> <td></td> </tr> </table> <p>問 9. あなたの現在の健康状態はいかがですか。(○は1つ)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width: 20%;">1. よい</td> <td style="width: 20%;">2. まあよい</td> <td style="width: 20%;">3. ふつう</td> <td style="width: 20%;">4. あまりよくない</td> <td style="width: 20%;">5. よくない</td> </tr> </table> <p>問 10. 本日のプチサロン「万灯」にはどのような交通手段で来られましたか?(○は1つ)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width: 25%;">1. 徒歩のみ</td> <td style="width: 25%;">2. バス</td> <td style="width: 25%;">3. 自家用車</td> <td style="width: 25%;">4. 家族・友人などの送迎</td> </tr> <tr> <td colspan="4">5. デマンド交通 6. その他 ( )</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ご回答ありがとうございました。 お手数ですが、記入漏れがないか、お確かめください。</p> <p style="text-align: center;">4</p>	1. 週に6,7回(ほぼ毎日)	2. 週に4,5回	3. 週に2,3回	4. 週に1回くらい	5. 月に2,3回	6. 月に1回くらい	7. 月に1回より少ない	8. まったくない	9. いない	1. 歩き回るのに問題はない	2. 歩き回るのに少し問題がある	3. 歩き回るのに中程度の問題がある	4. 歩き回るのにかなり問題がある	5. 歩き回ることができない		1. ふだんの活動を行うのに問題はない	2. ふだんの活動を行うのに少し問題がある	3. ふだんの活動を行うのに中程度の問題がある	4. ふだんの活動を行うのにかなり問題がある	5. ふだんの活動を行うことができない		1. よい	2. まあよい	3. ふつう	4. あまりよくない	5. よくない	1. 徒歩のみ	2. バス	3. 自家用車	4. 家族・友人などの送迎	5. デマンド交通 6. その他 ( )			
	週1回以上	月に1~3回	年に数回	参加していない																																																																																															
(1) ボランティアのグループ	1	2	3	4																																																																																															
(2) スポーツ関係のグループやクラブ	1	2	3	4																																																																																															
(3) 趣味関係のグループ	1	2	3	4																																																																																															
(4) 学習・教養サークル	1	2	3	4																																																																																															
(5) 介護予防のための通いの場(高齢者サロン等)	1	2	3	4																																																																																															
(6) シニアクラブ(例:老人クラブ など)	1	2	3	4																																																																																															
(7) 町会・自治会	1	2	3	4																																																																																															
(8) 特技や経験を他者に伝える活動	1	2	3	4																																																																																															
(9) 収入のある仕事	1	2	3	4																																																																																															
(10) その他 ( )	1	2	3	4																																																																																															
1. 週に6,7回(ほぼ毎日)	2. 週に4,5回	3. 週に2,3回																																																																																																	
4. 週に1回くらい	5. 月に2,3回	6. 月に1回くらい																																																																																																	
7. 月に1回より少ない	8. まったくない	9. いない																																																																																																	
1. 週に6,7回(ほぼ毎日)	2. 週に4,5回	3. 週に2,3回																																																																																																	
4. 週に1回くらい	5. 月に2,3回	6. 月に1回くらい																																																																																																	
7. 月に1回より少ない	8. まったくない	9. いない																																																																																																	
1. 歩き回るのに問題はない	2. 歩き回るのに少し問題がある																																																																																																		
3. 歩き回るのに中程度の問題がある	4. 歩き回るのにかなり問題がある																																																																																																		
5. 歩き回ることができない																																																																																																			
1. ふだんの活動を行うのに問題はない	2. ふだんの活動を行うのに少し問題がある																																																																																																		
3. ふだんの活動を行うのに中程度の問題がある	4. ふだんの活動を行うのにかなり問題がある																																																																																																		
5. ふだんの活動を行うことができない																																																																																																			
1. よい	2. まあよい	3. ふつう	4. あまりよくない	5. よくない																																																																																															
1. 徒歩のみ	2. バス	3. 自家用車	4. 家族・友人などの送迎																																																																																																
5. デマンド交通 6. その他 ( )																																																																																																			

図 3.1-56 アンケート用紙

以下にアンケートのうち暮らしぶりや活動状況等がわかる代表的なものを紹介する。

① サロン参加者の属性

延べ 39 名（内、男性 6 名、女性 33 名）

平均年齢 81 歳（男性 78.2 歳、女性 81.7 歳）

② 現在の家族構成

現在の家族構成については、一人暮らし、または配偶者のみの構成が全体の半数近くを占めている。外出時の移動手段だけでなく、生活を維持していく際に家族の手助けが望めない可能性があることを示唆しており、引きこもりなどを防ぐ手立てが必要である。そのためにも、大谷校区で進めている移動手段の手当てだけでなく、地域活動や娯楽を他の地域住民たちと一緒に過ごせる場所を整えていくことが重要と考える。

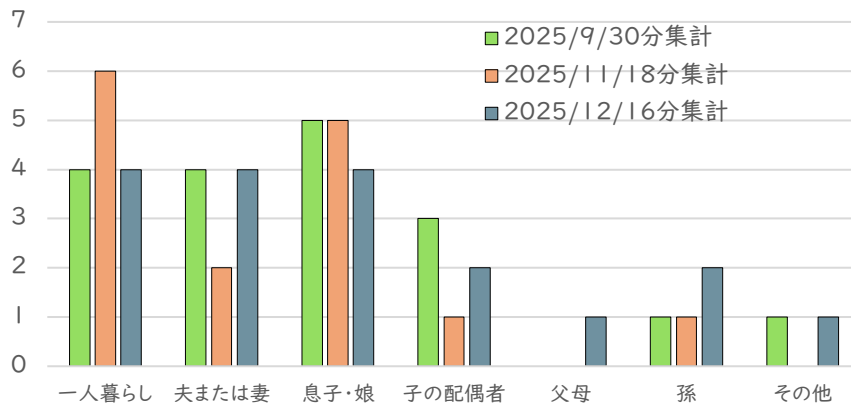


図 3.1-57 現在の家族構成

③ 外出頻度

外出頻度については、1日に1回以上外出する人が3割以上いるが、逆に月に1~2回程度しか外出しない人も3割いる。サロン参加者に対するアンケートということを踏まえると、サロン以外に外出する機会が殆どないという住民がいる可能性がある。

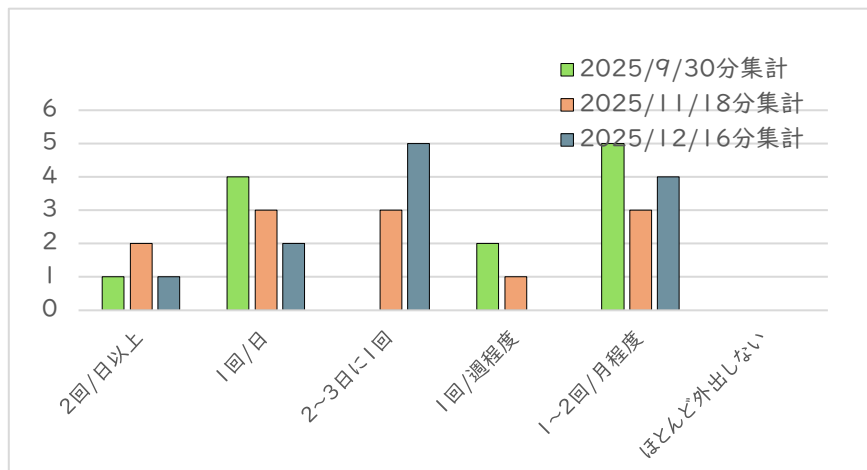


図 3.1-58 外出頻度

#### ④ 外出する際の移動手段

普段外出する際の移動手段については「自分で運転する」という回答が最も多く、4割近くになっているが、家族や友人などの送迎で移動しているという人も3割存在している。移動するために誰かの手を借りるというのではなく、外出したいときに外出できる移動手段の整備が必要ということが伺える。

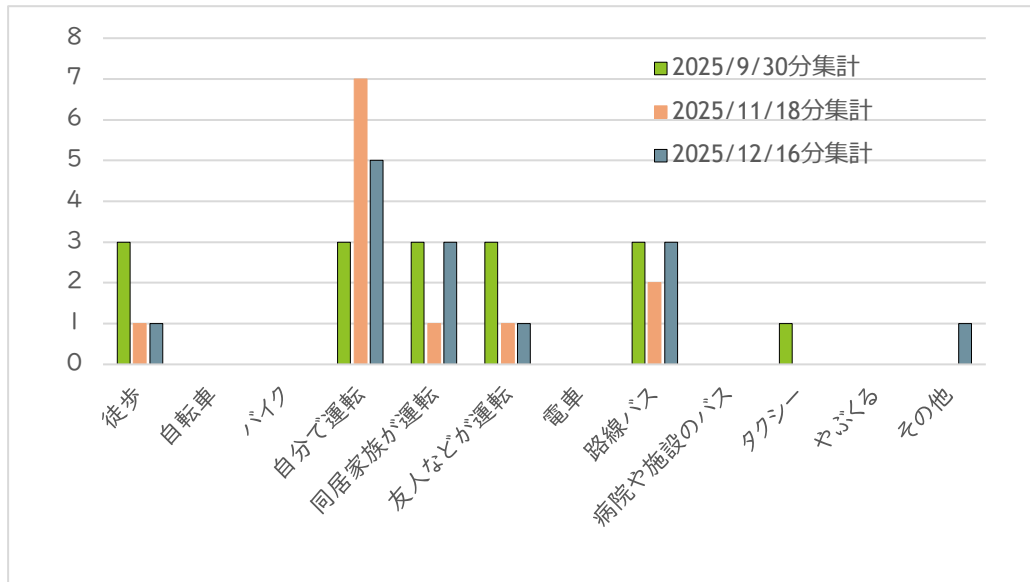


図 3.1-59 外出する際の移動手段

#### (4) 考察と今後の進め方

大谷校区サロン参加者のための送迎車両を用意し始めてから約1年が経過した。その間に協議会役員が送迎車の予約や運行ルートのとりまとめを実施するようになっただけでなく、地域毎のとりまとめを参加者自身が行うようになってくるなど、すでに住民の変化が見えてきている。今回の大谷校区の例では、イベントがすでに存在していたところに、後から移動手段を用意することによる変化や効果を継続して観察中である。この取り組みが契機となって、他地域においても、地域活動を支援するような移動手段の確保に向けた検討を始めようと準備が進んでいる。たとえば、熊次地区では、高低差、人口減少、高齢化などの理由でフレイル予防活動等の地域活動が中止に追い込まれている。そこで、移動手段を手当てすることによって地域活動を再開しようという動きが起きている。次年度は、移動手段を用意することからスタートして、地域で継続できる仕組みを検討し、構築する予定である。

#### 3.1.5 進捗状況「(S(C)RL (Social (Communal) Readiness Level) 社会(コミュニティ)成熟度レベル)

- ・本事業実施計画書に記載している目標：SRL6以上
- ・現時点での到達度：SRL5

【理由】2023年度から公共交通やデマンド交通に関する周知、説明活動を行っており、実証実験を通じて行政・交通事業者・住民との間で前向きな議論が実施できている。また、住民からはデマンド交通や地域内交通に関する前向きなフィードバックがもらえる環境も構築できつつ

あり、当初、目指していた交通を自分事として捉えるという点においては、認知度や受容性は高まってきている。また、2026年度「小さな拠点」の完成に向けて工事も始まっており、住民の機運の高まりやデマンド交通の実装に向けたステップを重ねることでSRL6以上の当初目標は十分に達成できると考えている。

### 3.2 仁淀川町 (JARI 実施分)

仁淀川町の成り立ちとして、吾川村、池川町、仁淀村の3町村が平成17年に合併してできた町ということもあり、行政サービスだけでなく、住民主体の活動についても旧町村単位で実施されることが多い。そのため、地域間の交流や繋がりは少ない。人口は2024年調査(e-Stat)で、4827人、そのうち65歳以上は2685人であり、高齢化率は56%となっている。この値は、集落活動が維持できなくなる限界集落と言われる50%を超えている。高齢者の増加に伴い、世帯数2445世帯のうち、高齢者夫婦のみの世帯(夫65歳以上、妻60歳以上)は509世帯、高齢者(65歳以上)のみの単独世帯は802世帯である。すなわち、全体の約半分の世帯が高齢者夫婦のみ、または高齢者単独世帯ということになる。今後高齢化や人口減少がさらに進むと、日常の暮らしの維持や地域活動への参加などが困難になるだけでなく、従来の姿のままで地域コミュニティを維持していくことも難しくなってくる。

このような背景のもと、仁淀川町では、地元NPOを中心としたフレイル予防活動、有志による拠点での「共食」、これからの自分の生き方を記す「心づもりノート」の作成などのコミュニティ活動が盛んに行われている。このように、住民自らが主催する「ことづくり」によって、「新しい絆」の構築が活発に行われていることが仁淀川町の特徴の一つである。また、仁淀川町はフレイル予防活動のトップランナーとしても注目されている。フレイル予防活動を通じた近隣自治体との連携も始まっており、この地域活動を支える移動手段の確保と移動手段を確保することによる効果の測定・評価手法を検討することとした。

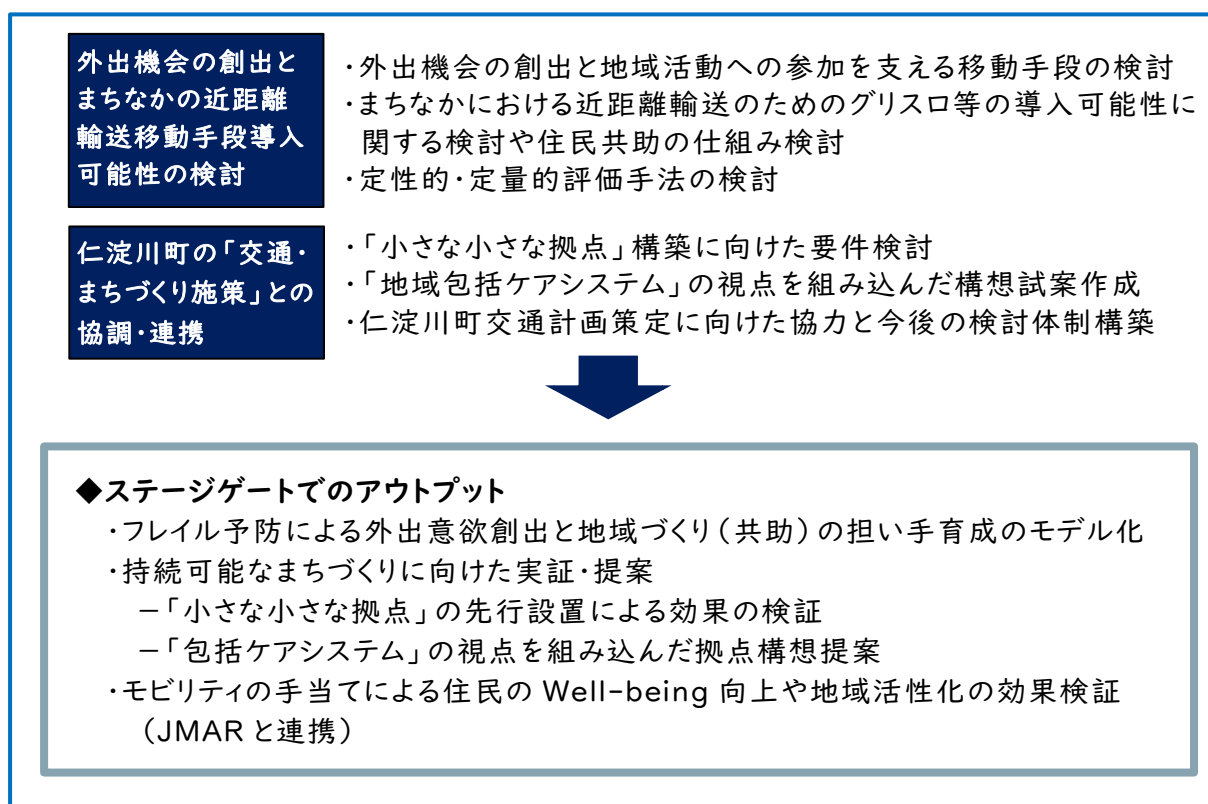


図 3.2-1 仁淀川町の活動のスキーム

### 3.2.1 外出機会の創出と地域活動への参加を支える移動手段の検討

現在、NPO を中心としたフレイル予防活動や有志が主催する集いに参加するためには、自家用車やご近所同士の乗り合いを利用している。しかし、高齢化と人口減少が進むことで、徐々にそうした移動も難しくなっており、自家用車以外の移動手段の手当では喫緊の課題となっている。

外出を諦めることがフレイル進行のきっかけとなることを踏まえて、地域や年齢に関係なく「お出かけ」を諦めない仕組みの構築を目指し、外出の機会作りと、日々の活動に沿った移動手段の確保に向けて、電動軽乗用車を 2023 年度から NPO に貸与している。フレイル予防活動については体力などの定量的な効果測定は可能だが、様々な外出機会を創出することによる効果については、定量的な効果測定は難しく、行動や意識などの個人の変化を日々観察することとした。

#### 【運行実績】

- ・期間：2024 年度（2024 年 4 月～2025 年 2 月 11 日）
- ・走行距離：4289km
- ・運行回数：74 回
- ・利用人数：延べ156人（実51人）
- ・1人当たり最大利用回数：27回（ハツラッツ1クール試験送迎）  
17回（ 〃 ）
- ・1回あたり最大走行距離：175km

電動小型乗用車活用の事例を以下に紹介する。

- ① 車両をラッピングすることで認知度をアップし、運転している人も同乗者も「楽しく」外出ラッピングが可愛く、車名も可愛く、みんなから「サクラちゃん」と呼ばれて、愛着を持たれている。一般住民にもサクラの存在が知られており、走っているのを見かけるだけで「元気になる」、「明るい気分になる」と言った声もよく聞く。

サクラで出かけることは、誰かの車に乗せ得てもらうのとは違うワクワク感（サクラに乗ること自体が楽しい）があり、高齢になって他人と遊びに出かけることの心理的ハードルを下げる効果もある。結果として、「お出かけ好き」が増えている。一度同乗で出かけた経験があると、その後に自分たちの運転で出かけるようになるなど、楽しいお出かけ先を自分たちで考えるパワーもついた。



図 3.2-2 ラッピングされた EV 車両

## ② 92歳の超高齢者 A さんの場合

運転自体が疲労困憊の原因になりながら、他人に迷惑をかけまいと自分の運転にこだわっていた。その気持ちに変化を起こすきっかけとして「サクラ」を活用した。運転を交代しながら一緒にハツラツに通ってきていた90年来の親友の病状が悪化し、ハツラツに来られなくなり、本人の運転での疲労困憊ぶりを周囲が心配していた時期でもあったことから、送迎実験を実施した。「サクラの稼働日数を上げたいから、今度のハツラツ1クール(3か月間)、サクラに乗せて来てもらう実験に協力してほしい。」という声掛けに、「サクラちゃんなら乗せてもらおうか。」と答えて、結果としてハツラツに1クール(3か月)通うことができた。

上述した親友がハツラツ送迎テスト期間中に逝去されたため、ショックのあまり一時は閉じこもってしまうかと心配したが、近所に住む仲間の声掛けと送迎を行った結果、「毎日話をしてきた親友が亡くなって、寂しくて堪らない。」と言いつつも、休まずにハツラツで頑張っておられる姿は、他のサポーターたちの励みにもなっている。

現在は、同じ地域に暮らす年下男性の自家用車に同乗させてもらってハツラツに通っている。サクラでの送迎を経験しなければ、今でも自分で無理をしながら運転してハツラツに通っていたか、体力的に運転が厳しくなり、休みがちになっていたのではないと思われる。

## ③ 80歳の中学校同級生の場合

中学校の同級生とハツラツで再会したものの、一緒に遊びに行くことなどはなかった2人が、サクラを使って一緒に出かけたことがきっかけになり、その後は、他の方も誘って、自分たちの運転で花見などに出かけている。サクラでの外出を機に友人と出かけることに積極的になっている。



図 3.2-3 サクラによる外出の様子

## ④ 97歳の夫と2人暮らしの91歳・女性

この女性の日常における移動は専ら夫が運転する自家用車を使っていた。夫への依存度が非常に高く、何をするにも、「お父さん、お父さん」と判断を夫に任せており、ハツラツ教室でも常に隣に座っていて離れることができなかった。

1回目のお出かけ先となる中土佐町(鯉のタタキ)に誘っても、「行きたいけれど、お父さん(夫)に聞いてみないと。」と答えていた。しかし、2回目のお出かけ(高知市)を誘った際は、「行きたい。行く!」と即答した(目の前に夫がいたが事前相談せず)。



家族以外との遠出は30数年ぶりだったとのこと。このことが本人の自信になったようで、お出かけ以降は、ハツラツ会場でも夫から離れて行動するようになり、夫婦それぞれが仲間との会話を楽しむことができるようになった。

夫からの自立とも言える変化は、ハツラツ教室以外でも起こっており、夫婦それぞれが単独で行動することが日常的になっている（仲は変わらず良好）。昨年 11 月に試験走行したグリスロの走行エリアに居住していることもあり、夫婦がそれぞれ別々にほぼ毎日、友人たちとグリスロに乗り、買い物やドライブを楽しんでいた。

#### ⑤ 82歳の一人暮らしの女性

車の運転経験がなく、夫が亡くなってからは、高知市内に暮らす娘の送迎に頼っていた。元々は快活なタイプだが、4年前に夫と死別した後から自宅に籠りがちとなった。毎月 1 週間程度、高知市内の娘一家の世話をするために泊りがけて出かける生活を送っていた。

これまでは家族の送迎がないと町外に出られないと思い込んでいたが、JR と併用したお出かけをみんなと経験したことで、高知市内の家族のもとへ、バスとJR を利用して 1 人で行くことができた。このことは「いざとなったら、1 人で公共交通機関を利用して出かけられる!」という自信と安心感を獲得できて嬉しいと語ってくれた。（バスの乗車経験すらなかった。バス停は自宅から徒歩圏内）

### 3.2.2 まちなかの近距離輸送移動手段導入可能性の検討

日々の移動や社会参加の機会がフレイル予防には大切であるが、仁淀川町のような高齢化、過疎化が進行する地域においては、その移動すべてを公共交通で賄うことは、昨今の状況から鑑みても難しい。そこで、近距離移動の一部をボランティアや地域の支え合いで維持していく住民共助による移動支援サービスの検討が日本全国の様々な地域で行われている。

今年度、NPO フレイルサポート仁淀川のサポーターが中心となって、2024 年 11 月 11 日（月）～2024 年 12 月 10 日（火）の 29 日間、池川地域中心部の公共施設や店舗間をグリーンスローモビリティ車両で周遊する試験運行を行った。

#### (1) 運行の目的

地域活動や生活の維持に向けた移動手段として、次の視点で試験運行を行った。

まず、公共交通を補完する地域の移動手段としての条件として、高齢者が多い地域において乗降のしやすさ、天候の影響の有無、運転のしやすさを検証した。地域に対する親和性の有無については、低速（最高速度 20 km/h）車両が走行することによる他の交通への影響も観察した。さらに住民互助による移動支援サービスとしての安全性や継続性が担保できるかという運用側としての視点についても検証した。



図 3.2-4 グリーンスローモビリティの走行場所

## (2) 車両

公益財団法人エコロジー・モビリティ財団からヤマハ製のグリーンスローモビリティ車両（AR-07）が無償貸与された。定員は7人であり、低床フロアであることで高齢者の乗降には適していること、ゴルフカートがベースとなっていることでドアや窓がないという解放感、電気自動車ということで電力の100%を水力発電で賄っている仁淀川町には親和性が高い、といった特徴を有しており、仁淀川町における移動支援に適した車両と判断した。



図 3.2-5 試験走行に使用したグリーンスローモビリティ車両

## (3) 運行地域・運行ルートの検討

仁淀川町の中心部から少し離れた池川地域には、仁淀川の支流である「土居川」が流れている。土居川沿いには「仁淀川町ふれあい公園」、川を渡る「北浦橋」などの観光スポットと併せて、地元だけでなく観光客も楽しめる施設として「いけがわ 439 交流館」やお茶スイーツが売りの「池川茶園」、カヌー体験ができる「仁淀川アウトドアセンター」などの施設が約 1.2km 四方の地域にコンパクトにまとまっている。このような理由から、池川地域中心部を運行地域として選定した。



図 3.2-6 仁淀川ふれあい公園



図 3.2-7 北浦橋



図 3.2-8 アウトドアセンター

運行ルートについては、安部病院から交流館を結ぶコース、交流館から池川茶園、竹ノ谷の住宅街を回って池川支所に戻ってくるコース、池川支所と安部病院を結ぶコースなどを検討した。



図 3.2-9 事前検討したルート

検討の結果、生活に必要な施設と、竹ノ谷地区（丘の上にある町で急な坂道がある）、地元の商店サニーマーケット、安部病院、交流館、池川茶園を經由する以下のルートを最終的なグリスロ走行ルートとした。



図 3.2-10 グリスロの走行ルート

(4) 運用方法と周知活動

フレイルサポート仁淀川のサポーターが運転を担うことを踏まえて、ドライバー以外に安全性確保のための添乗員（コンパニオンと名付けて楽しく参加）を1名乗車させて、合計2名体制で運行することとした。添乗員は、運転中の安全確認だけでなく、利用者が乗降する際の安全確保や、乗客の属性（池川町内、仁淀川町内、仁淀川町外）などの記録を行う。運行スケジュールやシフト、乗客の人数等はグループラインで共有することで進めた。

グリスロ ドライバー・コンパニオン シフト表

シフト	午前部 9:00~11:00		充電タイム 11:00~12:30		午後部 12:30~15:00	
	11/20~	11/26~	11/19~	11/26~	11/19~	11/26~
ドライバー	渡辺 悠希	藤原 悠希	藤原 悠希	藤原 悠希	藤原 悠希	藤原 悠希
コンパニオン	藤原 悠希	藤原 悠希	藤原 悠希	藤原 悠希	藤原 悠希	藤原 悠希

図 3.2-11 シフト表

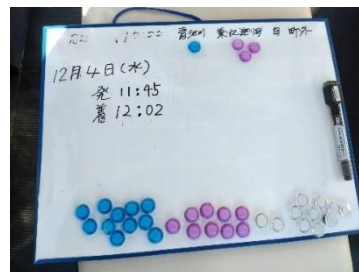


図 3.2-12 乗客の属性記録



図 3.2-13 グループライン



図 3.2-14 町内に掲示したポスター

(5) 乗車実績

図3.2-8に示すコースを1周約30分間で運行した。当初の予定では、休憩なしで9時～15時までの間を30分間隔で14便運行する予定だったが、1回の充電で14便運行するだけのバッテリー容量がないことが事前テストで判明したために、昼間に休憩自家を設けて充電した。運行期間後半で気温が一桁台になり、利用者が少なくなった時間の運行を取りやめるなどの対応も実施した。最終的には、全日程で201便を運行し、利用者数の合計は689人となった。

表 3.2-1 グリスロの利用状況

月日	運行便数	利用者の属性			合計	1便あたりの 利用人数
		池川町内	仁淀川町内	仁淀川町外		
11月13日	7	20	10	2	32	4.6
14日	8	25	0	2	27	3.4
15日	7	24	1	1	26	3.7
16日	8	23	0	4	27	3.4
17日	8	30	0	11	41	5.1
18日	8	12	0	4	16	2.0
19日	9	35	4	2	41	4.6
20日	8	30	0	3	33	4.1
21日	4	20	0	0	20	5.0
22日	6	6	0	0	6	1.0
23日	8	16	0	6	22	2.8
24日	7	14	0	5	19	2.7
25日	8	8	0	2	10	1.3
26日	8	12	0	0	12	1.5
27日	8	19	4	0	23	2.9
28日	8	21	3	0	24	3.0
29日	7	11	0	2	13	1.9
30日	7	8	0	4	12	1.7
12月1日	8	13	8	16	37	4.6
2日	8	20	6	6	32	4.0
3日	8	16	10	12	38	4.8
4日	8	24	20	0	44	5.5
5日	8	9	1	3	13	1.6
6日	5	6	7	7	20	4.0
7日	7	12	12	6	30	4.3
8日	8	23	0	11	34	4.3
9日	7	28	6	3	37	5.3
合計	201	485	92	112	689	3.4



図 3.2-15 竹ノ谷地区での運行の様子



図 3.2-16 ワンコも一緒に…



図 3.2-17 ラストランに向けて作られた看板(サポーター作)



図 3.2-18 ラストランの様子

#### (6) 利用者からの声

利用者からの声の一部を紹介する。

- ・ 雨の日など 439(北浦橋沿いの交流館)やスーパーのお買い物に出かけるのに助かる。
- ・ 遊覧船みたい(→実際にグリスロのことを「あの遊覧船」と呼ぶおばあちゃんたちが結構いたとのこと)。
- ・ 年をとって、もう何十年も行ったことがないところ(竹ノ谷)へ来られて嬉しい。竹ノ谷が立派になっていて嬉しい(他の地区は寂れたが竹ノ谷は勢いがある)。
- ・ 散歩で行く範囲が広がった(行きはグリスロ、帰りは徒歩)。
- ・ 久しぶりに(墓参りで)故郷に戻り、グリスロでゆっくり町を見られて嬉しい、懐かしい。
- ・ (県外客)町を味わえて楽しかった。良いね。
- ・ 友達とグリスロでぐるっと一周という楽しみができた(約束して待ち合わせ)。

(7) サポーターのアンケート結果

今回のグリスロの運行にあたってドライバーや安全保安要員（コンパニオン）として協力したサポーターに対し、1月17日に図 3.2-19～20 に示すアンケートを実施した。ドライバー役には、運転中の「ヒヤリハット」の有無と車両の操作や機能について、添乗員には、ドライバーが運転している際の「ヒヤリハット」の有無や添乗員として配慮したことなどを質問した。

ドライバー役の方への質問	
<p>Q1. グリスロ運転中に「ヒヤリハット」はありましたか？（注：ヒヤリハットとは、幸い事故には至らなかったが、「ヒヤッとした」「ハッとした」ような危険な事象です）</p> <p><input type="checkbox"/> はい <input type="checkbox"/> いいえ</p> <p>Q2. Q1で「はい」と回答した方にお尋ねします。具体的にはどのような場面でのようなことが起きたのか説明してください。</p> <p>( )</p> <p>Q3. グリスロ車両の運転操作についてお尋ねします。普段運転している（もしくはこれまで運転してきた）ご自身の車両と比較して、どうだったでしょうか？</p> <p><input type="checkbox"/> 自分の車両よりも運転操作が簡単だった <input type="checkbox"/> 自分の車両と同じくらいの運転操作だった <input type="checkbox"/> 自分の車両よりも運転操作が難しかった</p> <p>Q3. Q2で「自分の車両よりも運転操作が難しかった」と回答した方にお尋ねします。具体的にどのような点が難しかったのでしょうか？</p> <p>( )</p> <p>Q4. Q3で回答したような点は、グリスロを運転し続けて、慣れていけば解消されると思えますか？「思わない」と回答される方は、その理由についてもお書きください。</p> <p><input type="checkbox"/> 思う <input type="checkbox"/> 思わない（理由： )</p>	<p>Q5. グリスロ車両にあった方が良いと思う機能を選択してください。</p> <p><input type="checkbox"/> ハザードランプ <input type="checkbox"/> エアコン <input type="checkbox"/> ナビ <input type="checkbox"/> 衝突被害軽減ブレーキ（いわゆる自動ブレーキ） <input type="checkbox"/> バックモニター <input type="checkbox"/> アダプティブクルーズコントロール （設定速度を守りつつ、先行車に追従する機能） <input type="checkbox"/> レーンキープアシストシステム （白線を認識して、自動で車線を維持する機能） <input type="checkbox"/> その他 ( )</p> <p>Q6. 将来、仁淀川町でグリスロ車両の本格運行が開始された場合に、ドライバーになっていただけますか？</p> <p><input type="checkbox"/> はい <input type="checkbox"/> いいえ</p> <p>Q7. Q6で「はい」と回答した方にお尋ねします。その場合に、ご自身が受け取る対価（報酬）はどれくらいが適切だと思いますか？</p> <p>1運行/1時間/1日（どれかに丸をつける）あたり ( ) 円</p> <p>Q8. Q6で「はい」と回答した方にお尋ねします。その場合に、どの程度の頻度で運転してもらえますか？</p> <p>1日あたり ( ) 時間程度で、1週間あたり ( ) 日</p> <p>Q9. Q6で「いいえ」と回答した方にお尋ねします。その理由を教えてください。</p> <p>( )</p>
<p>Q10.最後にあなたご自身のことについて教えてください。</p> <p>・あなたの年齢を教えてください ( ) 歳</p> <p>・性別（男性・女性・答えない）</p> <p>・グリスロの実証実験期間中、何回くらい運転士として乗車しましたか？ (おおよそ、 ) 回くらい)</p> <p style="text-align: center;">質問は以上です。ありがとうございました。</p>	

図 3.2-19 ドライバーへのアンケート用紙

**添乗員役のかたへの質問**

Q1. グリスロに乗車していて、ドライバーの方の運転が「危ない、危なかしい」と感じた場面はありましたか？

[ ] はい  
[ ] いいえ

Q2. Q1で「はい」と回答した方にお尋ねします。具体的にはどのような場面でのようなことが起きたのが説明してください。(例:「橋の上のすれ違いで、対向車と接触しそうになった」など)

( )

Q3. 乗客の乗降時に特に配慮したこと、気をつけたことがあれば教えてください。

( )

Q4. 乗客乗降時以外に、グリスロ運行時に特に配慮したこと、気をつけたことがあれば教えてください。

( )

Q5. 利用者の方で印象に残ったことを可能な限り教えてください。(例:「竹ノ谷からサニーマートへのお買物に来ることができて楽しかった」と仰った方がいた、など)

( )

Q6. 将来、仁淀川町でグリスロ車両の本格運行が開始された場合に、添乗員になっていただけますか？

[ ] はい  
[ ] いいえ

Q7. Q6で「はい」と回答した方にお尋ねします。その場合に、ご自身が受け取る対価（報酬）はどれくらいが適切だと思いますか？

1運行/1時間/1日（どれかに丸をつける）あたり（ ）円

Q8. Q6で「はい」と回答した方にお尋ねします。その場合に、どの程度の頻度で添乗員として同乗してもらえますか？

1日あたり（ ）時間程度で、1週間あたり（ ）日

Q9. Q6で「いいえ」と回答した方にお尋ねします。その理由を教えてください。

( )

Q10.最後にあなたご自身のことについて教えてください。

- ・あなたの年齢を教えてください（ ）歳
- ・性別（男性・女性・答えない）
- ・グリスロの免許試験期間中、何回くらい添乗員として乗車しましたか？  
(おおよそ、 回くらい)

質問は以上です。ありがとうございました。

図 3.2-20 添乗員へのアンケート用紙

① アンケート回収数

- ・ ドライバー : 6名 (全ドライバー12名)
- ・ 添乗員 : 9名 (全添乗員18名)

② ドライバーへの質問

(a) 回答者の属性

- ・ 男性 4名 (平均年齢:74.5歳)
- ・ 女性 2名 (平均年齢:70.5歳)

(b) 「ヒヤリハット」の有無

「あった」と「なかった」の回答はそれぞれ3名ずついた。半数のドライバーが「ヒヤリハット」の場面に遭遇したことになる。具体的な場面として、次の回答があった。

- ・ 急角度のカーブで車両の底が地面につき、亀状態になった。
- ・ 走行中、後方からの車の接近に気づかず慌てた(煽りかも)。

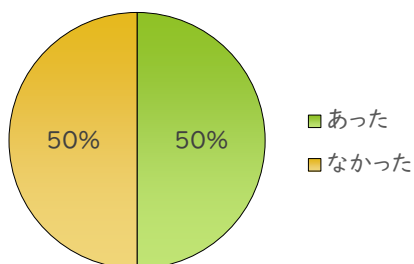


図 3.2-21 「ヒヤリハット」の有無

(c) 普段運転している車両と比較したグリスロの運転のしやすさ

2/3 のドライバー役が操作自体は簡単と回答した。難しいと回答したドライバーは、その理由として「ハンドルが重い、左ハンドルに慣れない」、「ウイカーも普段運転している車と逆」と回答した。また、運転に慣れば問題ないかという問いに対しては、一人が「運転には慣れない、ハンドルが重いと急な回避ができない」と回答した。

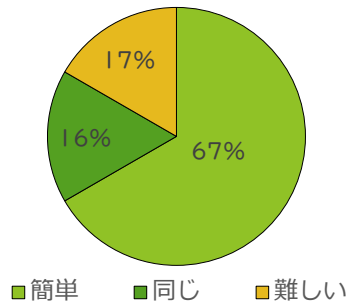


図 3.2-22 運転のしやすさ

(d) グリスロに装備してもらいたい機能

今回使用したグリスロ車両に装備されていない機能のうち、装備を望む機能について質問した（複数回答）。寒い時期でもあったにも関わらず「エアコン」を望む声はまったくなく、一番多かったのは「ハザードランプ」で、次いで自動ブレーキや ACC、LKS のような安全運転支援システムとなった。「ハザードランプ」は、街中で停車したり、追い越しをしてもらう際の伝達手段としての機能であることから最上位にきたものと考えられる。その他の回答としては、シートベルト、固定的な手すり、半オープンくらいの腰高が欲しい（雨・寒さ対策）、ワイパーの操作を使い易くして欲しい、という回答があった。

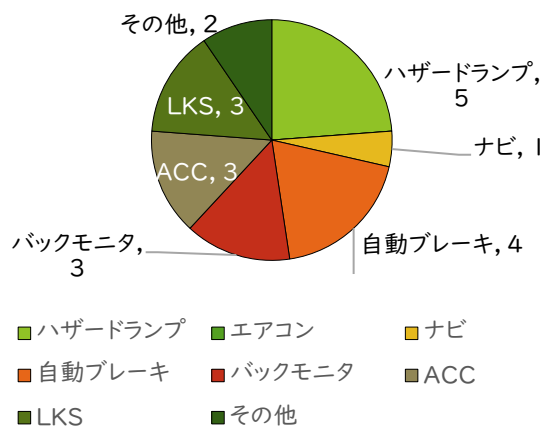


図 3.2-23 グリスロ車両に欲しい機能

(e) 本格運用になったときのドライバーになる可能性

将来、本格運用になった際に、ドライバーになるかどうか質問した。6名全員がドライバーに「なりたい」と回答している。地域の外出支援として利用者がメリットを受けるだけでなく、誰かのために、我が町のために、という自らの意思でドライバー役を務めることは、社会に貢献してい

るという充足感、自己肯定感、地域社会とのつながりなどを実感し、何より人と関わることに對して楽しさを見出すことができる効果的な「ツール」になっているように思われる。

(f) ドライバーになった際の報酬

ドライバー役を務める際の報酬について質問した。報酬の単位は1運行、1時間、1日と選択可能とした。6名中5名が時間単位で回答し、3名が1000円/時間、残る2名が700円/時間と1500円/時間と回答した。もう1名は1日あたり2000円という回答であった。高知県のアルバイトの最低賃金は「時間額 952円」であることから、ほぼこれと同等の金額となっている。

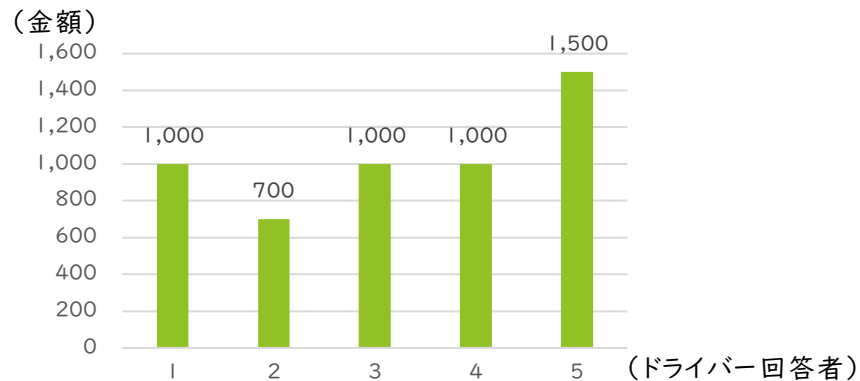


図 3.2-24 ドライバーとして望む報酬(時間単価の場合)

(g) 運転可能な頻度

ドライバーとして運転可能な頻度について質問した。質問は1日あたり何時間程度で、1週間に何日可能か、という設問とした。下記のグラフでは、時間数×日数にて1週間で勤務可能な時間を計算したものをグラフ化した。平均は1週間あたり5時間程度であれば運転可能という結果となった。

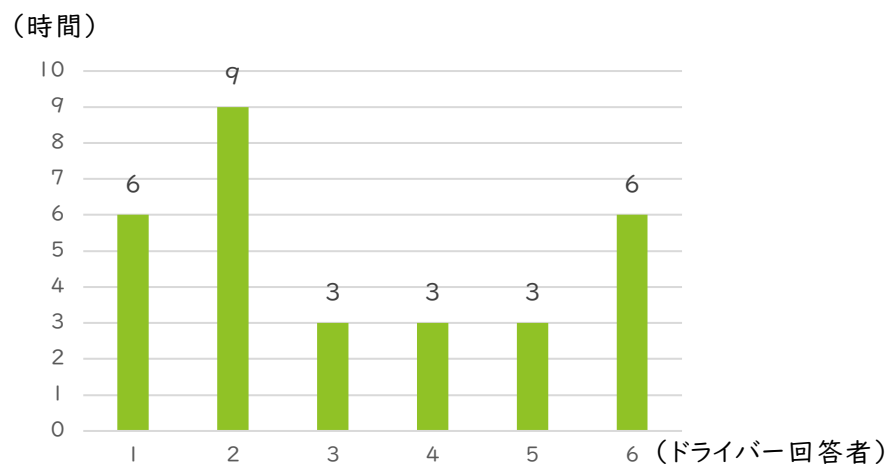


図 3.2-25 ドライバーとして運転可能な時間(1週間あたり)

③ 添乗員への質問

(a) 回答者の属性

- ・ 女性 9 名 (平均年齢: 77 歳)

(b) ドライバーの運転について「危ない」と感じた場面の有無

ドライバーの運転について「危ない」と感じたことがあった人は 0 人であった。ドライバーの回答との差があるが、グリスロ車両が 20km/h未満の走行であるという点が大きいように思われる。

(c) 乗客の乗降時に気をつけたこと

乗客の乗降時に気を付けたことに関して下記のような回答があった。高齢者が添乗員を務めることで日頃、自分自身が気をつけていること、配慮してもらいたいと感じていることが、乗客に対しての心配りとして十分に活かされていると感じられる。

- ・ 客の乗降の際、手すりを持つように指示をしたり、チェーンをかけるなどした。
- ・ 完全に降りたか、着席したかの確認。手すりをしっかり握ることの注意喚起。
- ・ 完全に停車してからお客さんを降ろすこと。
- ・ 乗降口のベルト着用の徹底（確認・声掛け）。
- ・ 乗客の足元。
- ・ 前後の車。ベルト着脱の確認。慌てない。

(d) 乗降時以外で気をつけたこと

- ・ 運行時間遵守の励行（発車、途中の乗り場）。
- ・ 寒さ対策。
- ・ 子どもたちが乗った際には、少し動きを（言葉で）抑えた。
- ・ 他車との行き違い、歩行者の動き。
- ・ 地域の方々への声掛け。
- ・ 後続車（の接近）。

(e) 利用者の方で印象に残ったこと

- ・ スーパーに行くのが助かるとおっしゃる方が何人もいた。
- ・ 同じ地域に暮らしていても（加齢により）長い間通ったことのない道を（グリスロで）通り、何十年ぶりかで周囲を見渡すことができた。私もその1人。
- ・ バラや桜の時期だったらもっと良かったね。買い物ができて良かった、など。
- ・ 高知市内から来たお客さんが、行ったことのない所を回れたことや、子どもや犬とも乗れたことをとても喜んでいた。
- ・ 自分の目で見て、買い物ができる喜び!とても嬉しい!（移動販売や家族に買い物を頼んでいた日々から、グリスロで毎日、スーパーへ行くようになった）
- ・ 音楽が流れると良いなあ（近くに来ていることが音楽でわかる）。

(f) 本格運用になったときに添乗員になる可能性

将来、本格運用になった際に、添乗員になるかどうか質問した。「いいえ」との回答した4名の平均年齢は 82 歳、「はい」と回答した5名は 73 歳となっており、寒い時期と重なったため、高齢の女性にとっては「きつい」と感じられた可能性がある。

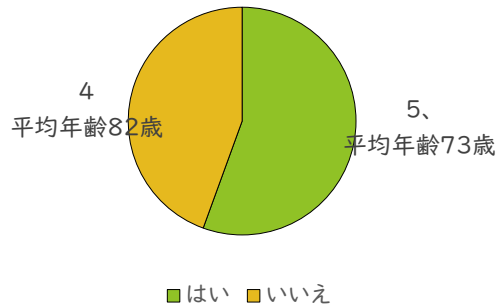


図 3.2-26 本格運用時に添乗員になる可能性

(g) 添乗員になった際の報酬

添乗員になっても良いと回答した人に、その際の報酬について質問した。回答者は2名のみで、1時間あたり200円と1000円という回答になった。

(h) 添乗員として乗務可能な頻度

添乗員として乗務可能な頻度について質問した。質問はドライバーと同様、1日あたり何時間程度で、1週間に何日可能か、という設問としたため、時間数×日数にて1週間で勤務可能な時間を計算したものをグラフ化した。単位が明確でない回答については、1日を6時間、半日を3時間（今回の試験運行の平均拘束時間）とした。平均すると8時間になるが、一人突出して乗務可能と回答した人を除けば、ドライバーと同様に1週間あたり5時間程度であれば乗務可能ということになる。

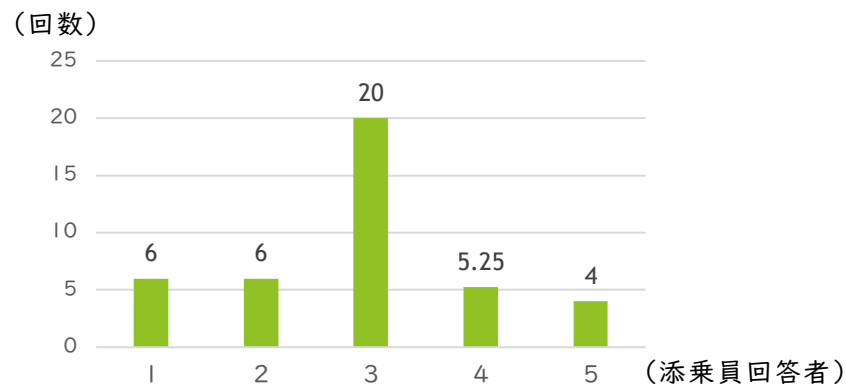


図 3.2-27 本格運用時に添乗員として乗務可能な頻度

(8) 考察

今回のグリスロの試験運行では、

- ・ 高齢者が多い地域における車両の乗降しやすさ、天候の影響、運転のしやすさ
- ・ 地域に対する親和性の有無（低速車両が走行することによる他の交通への影響）
- ・ 住民互助による移動支援サービスとしての安全性や継続性

などについて検証した。

今回の試験走行は、フレイルサポート仁淀川のサポーターが中心となって運営し、ドライバー、添乗員とも70歳以上の人が大半であった。乗降性については、ステップが低いことで乗降しや

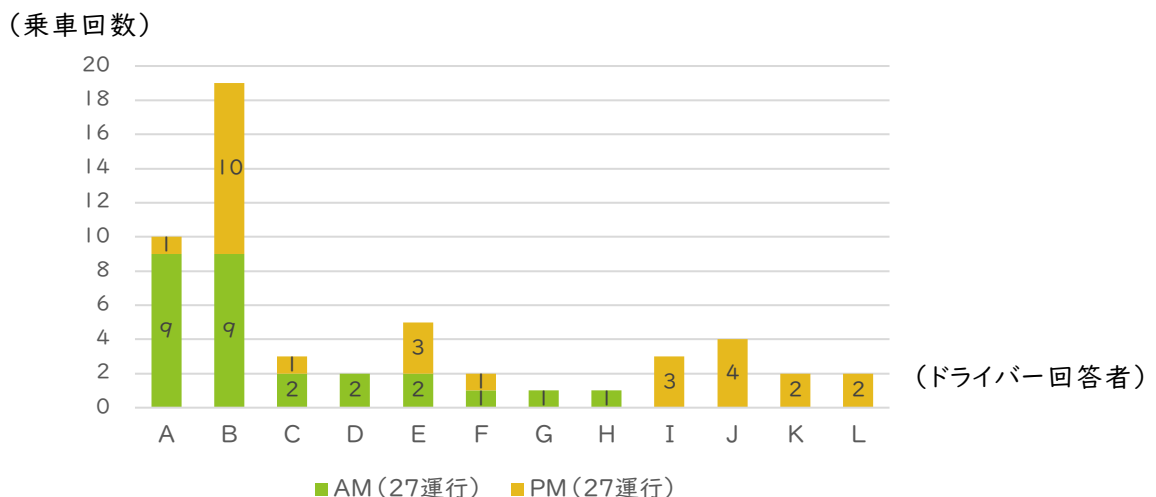
すいという評価となり、天候の影響については降雨や寒さ対策が必要であることが明らかになった。運転のしやすさについては、ハザードランプがないために、街中を低速で走行する際に他車両に対する意思疎通がしにくいという意見が出た。一方で、今回用いたグリスロ車両は構造的に開放感があり、乗員同士または乗員と車外の人とのコミュニケーションをとりやすいという特徴は、寒さや雨の影響は受けやすいなどのマイナス面を補うに十分なメリットになっている。

また、今回の試験運行では、フロントウィンドウに設置したドライブレコーダーによって前方と後方の様子を動画で記録している。不具合や記録容量の都合などで記録されていない日や時間帯があるが、合計で約 9 日分（終日記録できた分）の運行を記録することができた。対向車や後続車の挙動、乗員乗客の様子を映像で確認することができるため、グリスロ車両の低速走行が周囲の交通に与える影響や乗降の様子を分析可能である。アンケート等で挙げられた課題について、今後、事例を抽出して分析を進めていく予定である。

コース 1 週に要する時間は、乗客が少ない場合だと 25 分程度であり、多い場合だと 35 分程度になる様子が見られ、多くの場合は 30 分以内に運行することができていた。

住民互助による移動支援サービスの安全性を確保するために、1) ドライバー以外に添乗員を同乗させる、2) ボランティア運転の講習会を実施する、3) グリスロの講習会を受講する、などの対策を行った。運行期間中、急峻な坂道で車両と縁石の接触が 1 件発生したが、それ以外には事故は発生しなかった。以上より、一定程度の安全性を確保できたと判断する。

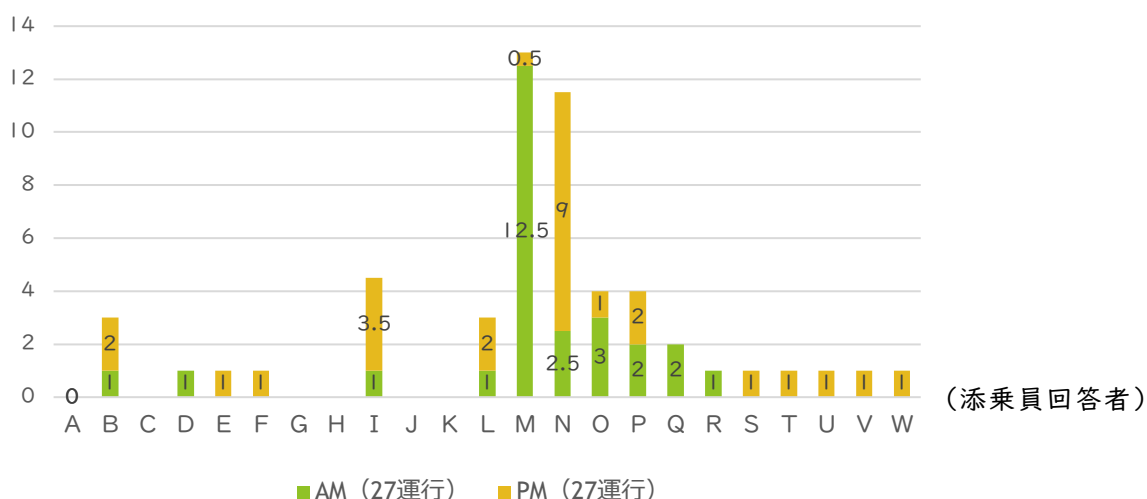
一方で、運行の継続性については、課題が残った。図 3.2-25～26 に示すように、ドライバーも添乗員についても一部のサポーターに偏った運用となった。ドライバーと添乗員とも 2 人のサポーターが全体の運行の半分近くを担っている。本格運用にあたっては、交通事業者との協力体制の構築や広く要員を募る仕組み作りが必須になると思われる。



※午前と午後にて要員の入れ替えを行ったため、グリスロの運行回数とは異なる

図 3.2-28 ドライバーの乗車回数

(乗車回数)



※午前と午後にて要員の入れ替えを行ったため、グリスロの運行回数とは異なる

図 3.2-29 添乗員の乗車回数

今回の試験走行において本格運用に向けての気づきがあった。今回設定した経路では、1周(4 km, 30分)で池川総合支所(役場)やサニーマート(スーパーマーケット)を2回通過する。そのため、10分程度の買い物であれば初回通過時に下車し、2回目に通過する際に乗車することで待ち時間なく帰宅することも可能である。2回目通過時点では買い物は終了していなかったが、仁淀川町池川保健福祉センター敷地内で数分待つことにより、再度乗車させることができたケースがあった。このような利用方法はさくらま百貨店(日用品店)やサンファミリーきりやま(製パン店)、池川電機、池川郵便局、高知銀行池川支店、高知信用金庫池川出張所等を利用する際にも想定できる。このような利用方法が頻繁にあったわけではないが、効率的な利用方法の一つとして考えられる。

今後、利用運賃をとるかとらないかについては慎重な議論が必要である。運賃をとる場合には、次のような点を考慮する必要がある。通常のバス等であれば再乗車した際に運賃がかかるが、グリスロのような短距離に限った移動手段で、極短距離の移動に対して運賃の支払いが都度発生すると、複数の目的地に行くために利用する際に抵抗となりうる。この課題に対しては、1日乗車券を設定することで対応できる。たとえば、山形県尾花沢市で運行されている銀山温泉バスは、終日乗り放題運賃のみを設定している(参考:<https://bus.ginzanso.jp/>)。

運用ルールも検討が必要である。たとえば、再乗車する利用者のために客待ちを許容するか否かである。通常のバス等であれば決められた時刻になると発車するが、今回は時刻表を定めなかったため現場判断とした。実装する際には通過時刻を定めて運用することも考えられるが、速達性を重視しない移動手段ということを前提とした場合に、買い物客等を待つことで付加価値をつけることも考えられる。その際は、客待ちスペースがあるか確認しなければならない。客待ちをしないような運用の場合でも、各施設で快適に楽しく待てるような環境を整えることで、積極的にその時間帯の「外出人口」を増やすことができる。公共交通の待ち時間を町の賑わいに変換できるような工夫を地域住民主体の取り組みで担うことができればと考えている。

### 3.2.3 仁淀川町の「交通・まちづくり施策」との連携・協調

#### (1) 「小さな小さな拠点(サロン)」構築に向けた要件検討

過疎化や高齢化が進む地域においては、小学校区などを単位として生活サービスや地域活動等を集約する「小さな拠点」作りによってコミュニティを維持することが期待されている。しかし、人口減少がさらに進むと、生活サービスや地域活動等を維持するために必要な規模の需要を確保することが難しくなるため、その需要を確保するためにはサービスのカバーエリアを拡大せざるを得ない。その場合、移動時間の伸長に伴うコスト増や、地域によってはサービスの撤退等が発生し、地域の維持が一層難しくなることも想定されている。

そこで、従来の「小さな拠点」構想よりもさらに小さな拠点作りを検討する。この拠点はハードウェアを整備するものではなく、里山で暮らす住民が自慢の手作り総菜等を持ち寄った「共食」などを住民の家の庭先や軒先で行ったり、健康に関する悩みを看護師などの専門職に相談できる「動く町の保健室」が地域を回ったりすることで、「ご近所」の新しい出会いの場を創出することなどを想定している。さらに、他地域での同様な拠点の活動に参加しやすくなる移動手段を手当てし、地域間の交流を促進することで、外出機会の創出を図ることとする。

取り組みのスタートとなる今年度は、サロン主催者や参加者に地域のアンテナ役を担ってもらい、生活支援コーディネーターの定期的な訪問や、「心積もりノート」ミニ勉強会、ハツラツツへの参加勧誘等を通じて、緩やかな見守りの場として育てていくことを検討した。この取り組みを進めるためには、自宅をサロンとして提供するメリットを感じられることが必要となるが、サロンの検討過程で「嬉しい気づき」があった。それは、サロンを使う利用者だけでなく、自宅を地域の「サロン」として提供する人にとっても大きなメリットを感じることができるのではないかとということである。たとえば、自分が寝たきりになった場合であっても、自宅をサロンとして提供し、利用者に使い続けてもらうことができれば、サポーターや地域に暮らす昔からの馴染みの人たちが定期的に我が家を訪問することになるため、結果的に孤独にならず、自宅で最期まで暮らしたいという希望を叶えるための「見守り」の要件が揃うことになる。こうした新しい気づきを踏まえて、自宅を「小さな小さな拠点(サロン)」として開放することを試みた。

#### ① K子サロン(旧 吾川村 宗津地区)

2025年1月下旬から月2回程度の頻度で近所の4人が昼食やお菓子を持ち寄って終日過ごしている。参加者の多くが会社に勤務している人や農業に従事しているため、天気が悪い日や仕事が休みになった日などに、お互い連絡し合ってサロンの開催を決めている。現在まで3回実施した。参加者からは得意な料理を持ち寄り、一日中笑うことができ、とても楽しいとのこと。

#### ② K郎サロン(旧 池川町 岩丸地区)

男性一人暮らしのため、地域の女性たちに好きに自宅を使ってもらおうサロン。1月末に女性たちの下見が完了し、サロンに使う部屋を決定した。楽に座れるように、大きなテーブルと椅子などを準備している。また、夜間専門のサロン(夕方からスタートして早めに解散)も検討中である。

#### ③ Y子、S美サロン(旧 池川町 岩丸地区 と 旧 吾川村 名野川地区)

Y子とS美サロンを交代で開催するため準備を進めている(暖かくなる3月下旬からスタート予定)。参加者からの寄付の仕組みも併せて検討中である。

④ Y彦サロン(旧 吾川村 名野川地区)

テラスで過ごせる初夏から秋にかけて、食べて飲んでにぎやかなサロンを企画中である。

⑤ T和サロン(旧 仁淀村 森地区)

②K郎サロン、④Y子サロンがスタートしてから、内容と時期を考える見込みである。

(2) 「地域包括ケアシステム」の視点を組み込んだ構想試案作成

仁淀川町では、平成 18 年度に策定された「仁淀川町まちづくり計画」が令和7年までとなっており、来年度には新しい計画が策定されることになっている。平成 17 年度の合併時に 7300 人強だった仁淀川町の人口は、2024 年には 4300 人程度までに減少している。人口問題研究所によると、2060 年には 1600 人を割るという推計が出ているが、そうした中で新しい視点によるまちづくりを進める必要がある。そこで、人口規模に応じた縮小・集約化の方向性として、異なる機能を持たせた「小さな拠点」構想について提案した。

人口減少が進む中においては、人口規模に応じた縮小・集約化が求められるが、町役場がある大崎地区にすべてを集約させることは不可能と考えられるため、この構想は池川、大崎、森の 3 か所に、それぞれ機能の異なる3つの小さな拠点を作り上げていくというものである。人口規模を考えると 3 拠点すべてに全機能を盛り込むとオーバースペックになる。そこで、図 3.2-30 に示すように、それぞれ機能分化しながら、各拠点をそれぞれの地域が持つ地理的条件や特性を活かした場所に配置し、これらの拠点間を移動手段で行き来できるようにし、一体感が生まれる形での運用を試みるという仁淀川町の将来像として提案した。

拠点	A：シェアハウス型拠点	B：別荘型拠点	C：地域まるごと特養拠点
目的	病院と自宅の中間施設	地域オープン型の住み替え拠点	暮らしと医療と介護の拠点 (デリバリー機能を併せ持つ)
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>退院後等の自己管理能力獲得</li> <li>元気複合合宿利用</li> <li>※宿直は元気シニア</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>徹底的に居住者と、地域のモノ・ヒトを混ぜる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自宅(民家)を個室に見立てて看取りまで支える拠点エリア</li> <li>過ごしやすい住環境整備(ムービングハウス等の活用)</li> <li>担い手ボランティア(介護職を工程分析し、元気シニアボランティアの活動を創出)の養成と能力チェックシステム</li> </ul>
<div style="border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px;"> <p>【学び続けるフレイルサポーター (FS)】 住民主体によるフレイルチェック活動を基盤とし、作業療法士ごFSが中心となったハツラツ(短期集中総合型プログラム)等の活動を通して、地域医療・介護資源への圧迫を軽減する仕組みをまちづくりとして構築し、こうしたまちづくりを交通、流通が支援する。</p> </div>			
まちづくり	フレイルサポーター (FS) の活躍	<ul style="list-style-type: none"> <li>フレイルまちの駅(共食トレーニング、短期集中型総合プログラム、学び、認知症カフェ)</li> <li>まちの保健室=訪問看護師の立ち寄り拠点(健康づくり、生活改善、心積り)</li> </ul>	
	交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>出かけられないことによる生活不活発撲滅(公営タクシー、拠点間をつなぐスローモビリティ、元気シニアの運転技能支援)</li> <li>←究極のフレイル予防により、将来の介護保険・医療保険を削減</li> </ul>	
	流通	<ul style="list-style-type: none"> <li>生き甲斐の創造(山の恵みを送ろう(受け取ろう)“パッケージサポートシステム)</li> <li>高齢者共食支援ビジネス(共食トレーニング・拠点への日曜品配送)</li> <li>移動スーパーと地域の商店、生産者との連携ビジネスの創出</li> </ul>	
	支え合い	【移動】拠点からラストマイル	【見守り】地域防災ネットワークシステム
生活を工程分析する作業療法士・地域世論を作る医師(健康教育)			
仁淀川で暮らし続けたい住民 “セルフメディケーションの実践” “選ぶ総合政策”			

図 3.2-30 小さな拠点の機能分化のイメージ

### A:シェアハウス型の拠点

病院と自宅の中間施設とし、退院後等の自己管理力獲得、元気復活合宿利用（宿直は元気シニア）を検討する。地域の特色を活かして、地域資源と未来技術を融合した持続可能なまちづくりを目指す。具体的には、水力発電によるエネルギー自給率 900%、国内最大規模を誇る石灰石採掘の鳥形山鉱業所などの特性をいかしたイマーシブ体験型施設を設けることで、子供の教育に利用したり、観光客に対する地域の魅力発信などを行ったりする。さらに、スタートアップ企業のサテライトオフィス誘致なども組み合わせて、地域の自然資源を持続可能に利用しながら、VR などの最新技術を取り入れた革新的なまちづくりを進める魅力あるまちづくりを実現する。

### B:別荘型の拠点

地域オープン型の住み替え拠点とし、需要に応じてコンテナハウスなどを活用し、徹底的に居住者と、地域のモノ・ヒトとを混ぜることを検討する。さらに学校再編による子供教育の強化とともに、フレイル予防のハツラツツ活動の拠点を設けることで、子供たちがハツラツツに集まるシニアの老いに臨む姿勢を間近に見たり、共食を通じて、肉体と精神が鍛えられ、鮭のように大海を泳ぎ、進学や退職後に仁淀川町にUターンで帰る選択を強く抱かせる機会を設ける。シニアにとっても、子どもたちと交わることによる相乗効果を期待でき、ホールや図書室で映画鑑賞会や音楽鑑賞会を日々開催し、文化的な側面の強化も目指す。

### C:地域まるごと特養型の拠点

暮らしと医療と介護の拠点（デリバリー機能を併せ持つ）を構築する。自宅（民家）を個室に見立てて、看取りまでを支える拠点エリア、過ごしやすい住環境整備（ハウスインボックス等）、担い手ボランティア（介護職を工程分析し、元気シニアボランティアの活躍を創出）の養成と能力チェックシステム等を検討する。

池川は、土居川の流れと共に華やかな文化が息づく町であり、町中には病院、役場、農協、雑貨屋、スーパーがコンパクトに揃っている。しかし、池川から離れた場所に住む住民にとっては、移動手段がなければ住み慣れた自宅に住み続けることが難しい現実があるため、池川の町を拠点化する。これは、仁淀川町全体の取り組みとして、フレイル予防による健康寿命の延伸の一翼を担う温浴施設の開設や地域内の移動手段を用意することで社会性の確保に繋げることが可能になる。さらに、介護の重度化による特別養護老人ホームへの入所を一日でも伸ばし、「老いの坂道を前向きに歩く」ことを実感することは、「池川ブランド」に今でも憧れる、池川から上流（奥）の住民に対して町内移住促進に繋がると考える。さらに、池川に暮らすシニアたちが、愛する我が家に住み続けることができるように町全体が老人ホームに生まれ変わるシニアの夢の集大成が「池川まるごと老人ホーム構想」である。

それぞれの拠点が、それぞれの特徴を活かして小さな拠点として人が集い、賑わいのあるまちづくりを実現し、拠点間を幹線交通で結ぶことで、全体として一体感のある、また外から見て仁淀川町の魅力が十分発信できるような形を目指したい。施設整備等には費用がかかる。行政任せではなく、活動の人件費等は地域住民がボランティアとして担う部分も考えて、地域貢献することで感謝され、それが生きがいになっていくような姿を目指したい。

### (3) 仁淀川町交通計画策定に向けた協力と今後の検討体制構築

仁淀川町では、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」である地域公共交通計画を 2024 年度に策定することになった。JARIは計画策定に向けて設置

される「地域公共交通活性化協議会」に JARI がオブザーバーとして参加し、計画策定にあたっての進め方などについてアドバイスをを行い、計画を策定した。

今後、この地域公共交通計画を着実に進めていくため、国交省の補助金なども活用しながら計画に定められた施策をサポートする形で SIP 事業との連携を図っていく予定である。

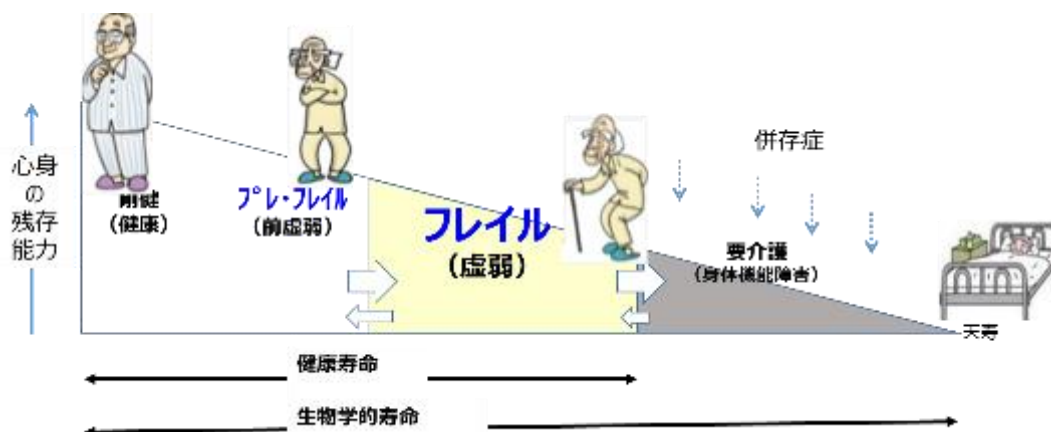
#### 3.2.4 進捗状況「(S(C)RL (Social (Communal) Readiness Level) 社会 (コミュニティ) 成熟度レベル)

- ・本事業実施計画書に記載している目標：SRL6以上
- ・現時点での到達度：SRL4

【理由】町内で運行されている既存の公共交通機関とは異なる車両・ルートで運行する「グリスロ」について、一定の住民や利用者から支持を得ることができた。グリスロを試験運行した地域以外でも導入に関する議論が波及しているため、当プロジェクトが目指している交通を自分事として捉えるという点においては、認知度や受容性は高まっていると考える。一方で現在は、再委託先でもある NPO としての活動にとどまっているため、今後は NPO 以外の住民の巻き込み、地域交通事業者との協力体制の構築などが必要と考えている。こうした点をクリアできれば、社会実装に必要な運行体制の構築など、持続可能な移動手段の手当てについての道筋は確立できる見込みであり、当初の目標である SRL6 以上は達成可能と考えている。

### 3.3 IHEP 実施分

IHEP 実施分の4地域(北海道池田町、静岡県函南町、静岡県藤枝市、千葉県松戸市)では、既存の公共交通に加えて、地域住民主体のボランティア輸送など多様な移動手段が広がりつつある。しかしながら、その利用者は比較的自立度が高い高齢者が中心で、プレフレイル・フレイル高齢者(介護保険上では事業対象者や要支援者)の利用は限定的であった。



(東京大学高齢社会総合研究機構・飯島勝矢 作成 葛谷雅文. 日老医誌 46:279-285, 2009 より)

図表 3.3-1 対象者の心身状態のイメージ

図表 3.3-1 のとおり、プレフレイル、フレイルの状態の高齢者に身体機能障害(ADL 障害)はなく、歩行も、短い距離であれば、重たい荷物を持っていなければといった条件はあるとしても可能な状態である。一方で、対象の4地域では、東京近郊の松戸市であっても、利便性の高い一部の地域を除けば買い物や通院等の生活上の移動手段は基本、マイカーであった。そのため、マイカーを利用できない高齢者は、外出機会が減り、活動性の低い生活が続くことでフレイルを発症し、さらに重度化が進んでいく悪循環(いわゆる、フレイルサイクル)に陥ってしまう場合が少なくない。

そこで、高齢者を「マイカーで自由に移動ができる元気高齢者」「家族送迎を含むマイカーを利用できない元気高齢者」「プレフレイルの高齢者」「フレイル・要支援者」に分類し、それぞれの移動手段の現状や社会実装のイメージについて整理すると、図表 3.3-2 のとおりとなる。

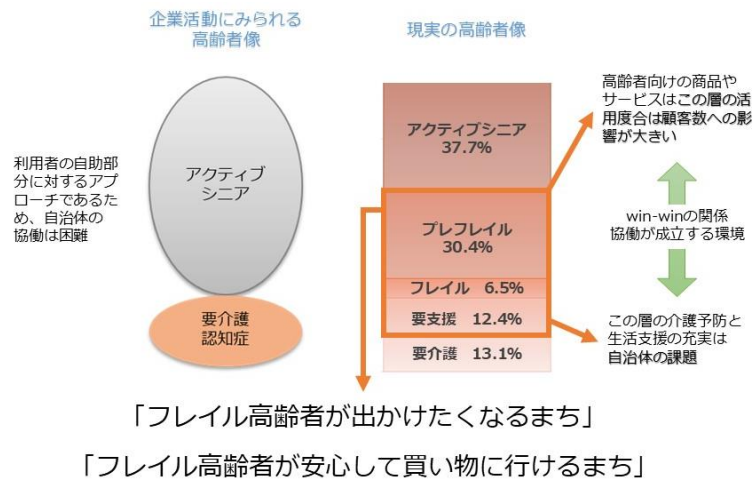
	マイカーで自由に移動ができる元気高齢者	家族送迎を含むマイカーを利用できない元気高齢者	プレフレイルの高齢者	フレイル・要支援者
移動手段	当面は問題ないが、加齢により交通事故リスクが高まっていくので、代替手段が必要	マイカーと同様の自らの意思で自由に外出できる移動手段（公共交通、住民主体の移動支援）を確保することが必要	マイカーと同様の自らの意思で自由に外出できる移動手段（公共交通、住民主体の移動支援）を確保することが必要	ヘルパーに買い物をお願いしたり、移動の足がないという理由でデイサービスを利用するのではなく、その財源も活用し、マイカーと同様の自らの意思で自由に外出できる移動手段（公共交通、住民主体の移動支援）を確保することが必要
社会実装	移動手段はあるので、移動の目的（社会参加の機会）を用意していくことが重要	家に閉じこもりがちにならないように、外出の意欲を増すような目的を作ることが重要	通院や買い物などの必須の外出に加えて、プレフレイルの高齢者でも参加可能な移動の目的をつくり、週に数回外出ができ、家に閉じこもらないことが重要	通院や買い物などの必須の外出に加えて、フレイル、要支援者でも参加可能な移動の目的をつくり、週に数回外出ができ、家に閉じこもらないことが重要

図表 3.3-2 高齢者の分類と移動手段、社会実装

これらを踏まえれば、当然のことであるが、仮に他の市町村と比較して移動手段が充実していたとしても、それがフレイル等の高齢者にとって利用しにくいものであれば、結局、その移動手段は利用されない。また移動手段を利用することはできたとしても、その目的地自体がフレイル等の高齢者にとって利用しにくければ、そもそも移動手段を利用することはない。

また、フレイルには可逆性があるが（様々な機能をまだ戻せるが）、当該高齢者本人やその家族など周囲の人間がそのことについての理解が足りず、安易にヘルパーに買い物を頼む、送迎付のデイサービスでお風呂に入れてもらうといった選択をすれば、移動手段を利用することはないし、活動量が減少してフレイルサイクルがさらに進む可能性がある。さらに、フレイル等高齢者を支える、医療、介護の専門職や行政職員などについても、同様に理解が足りない場合が少なく、また、あえて言えば介護事業者はサービス提供をすることで収益を上げているから、フレイルサイクルからの脱却についてインセンティブがない。

そこで、4地域において改めて地域が目指す姿を整理し、「フレイル高齢者が出かけたくなるまち」「フレイル高齢者が安心して買い物に行けるまち」を目指し、そのことで、「フレイル」という新たなマーケットを作り出すことをゴールと設定した(図表 3.3-3)。なお、高齢者のうち、プレフレイル、フレイル、要支援者は実に約半数にのぼり、このマーケットは非常に大きい。

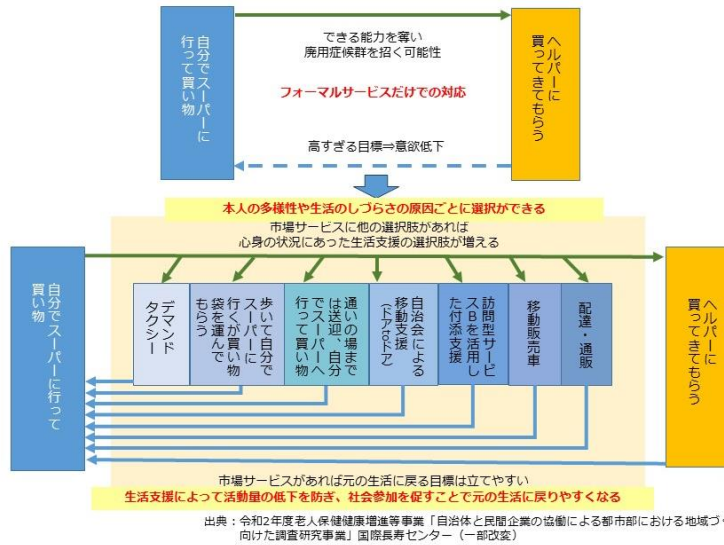


出典：令和3年度老人保健事業推進費等補助金「地域包括ケアシステムの構築を起点にした多様な産業との連携がもたらす地域づくりの展開に向けた調査研究」（国際長寿センター）一部改変

図表 3.3-3 「フレイル」という新たなマーケットの提示

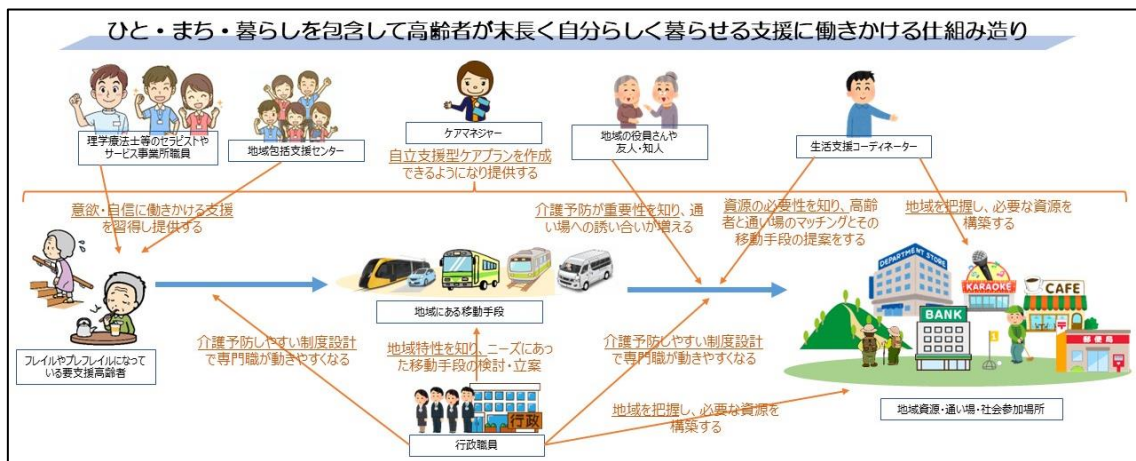
介護保険や健康といった行政分野では、人口減や社会保障費増という厳しい状況の中、フレイル等の高齢者の介護予防が極めて大きな課題となっており、一方で、地域の民間企業等もシュリンクするマーケットにおいて厳しいビジネスを強いられている。新たな移動手段の確保とそれらを有効活用するための社会実装は、両者に対してWIN-WINが成立する環境を作り出すことが期待される。

そこで4地域に対して、買い物を例に説明することで、意識変容、行動変容を促した。図表 3.3-4のように、自分でスーパーに行って買い物をしてきた高齢者がフレイルの進行を起因に買い物の支援を求めた場合に、地域に「ヘルパーに買ってきもらう」といった選択肢がなければ、それを選択せざるを得ず、そのことによって買い物に困ることはなくなったとしても、廃用症候群を招き、フレイルが進行する可能性がある。一方で、地域の移動手段が充実し、フレイルでも利用可能な移動手段が整備されれば、自ら買い物を続けることができる。



図表 3.3-4 生活支援・介護予防と市場サービス等の役割

実際には、プレフレイル、フレイルの状態の高齢者の方々を以前のような元の生活に戻すには、多数の専門職や地域の方、多種多様な支援策が必要である（図表 3.3-5）。そこで、社会実装においては、それらを部分的ではなくトータルに支援する方針とし、その中で、高齢者が地域で元気に生活するために、移動手段がどの程度効果があるのかを見える化する。



図表 3.3-5 要支援高齢者に関わる人々と役割

以上を踏まえて、4自治体に対してどのような介入をしていくのかを整理したのが図表 3.3-6 である。2024 年度は特に、地域包括支援センターやケアマネジャー等の専門職を対象とした②自立支援型ケアプランの推進に関する介入に力を入れつつ（後述）、地域の状況に応じて、それ以外の支援を行った。

	北海道池田町	千葉県松戸市	静岡県藤枝市	静岡県函南町
①出かける 目的の増加	検討中	検討中	・社協向け勉強会	・SC 向け研修
②自立支援型ケアプランの推進	・ケアマネ向け研修	・ケアマネ向け研修 (検討)	・ケアマネ向け研修	・ケアマネ向け研修 ・専門職向け研修
③フレイル 予防の普及	・住民向け講演 ・フレイルサポーター 養成	・住民向け勉強会 (検討中)	・住民向け勉強会	・住民向け勉強会
④移動手段を用意する	【全エリア】 ・健康教室送迎 ・昼食会送迎 ・老人クラブ会合送迎 ・コミュニティバス (あいばす)	【全エリア】 ・グリスロ(定時定 路線、乗り降り自 由、行先を住民が 決める) ・その他の移動手段 も検討予定	【西益津】 ・通院サポート隊 ・お出かけ支援隊 (定期) ・足すと号(通いの 場・温泉) ・タクシー委託(温 泉) 【稲葉】 ・足すと号(通いの 場・温泉) ・タクシー委託(温 泉) 【青島:調整中】 ・ふじえだ mobi (R6 実証運航予 定)	【パサディナ地区】 ・パサディナ号(自 治会で運営・ルート 決定・乗る人も自治 会) 【ダイヤモンド地区】 【エメラルド地区】 【城山地区】 ・パサディナ地区を モデルに検討予定

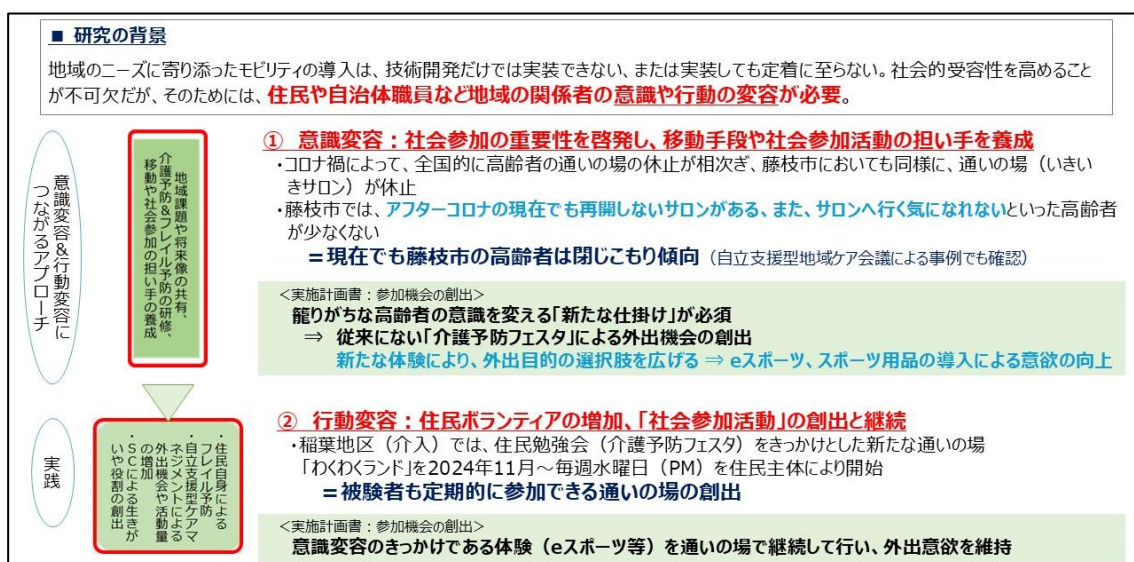
図表 3.3-6 介入内容

### 3.3.1 住民に対する介入

地域づくりや地域活動、移動課題への住民の意識醸成が進んだ結果、新しい移動手段の創出が求められている函南町、藤枝市において、移動手段を手当てすることを目的として、活動を支援する運転ボランティア等の養成につなげるため、住民勉強会を開催した。



また、特に藤枝市では、コロナ禍によって、全国的に高齢者の通いの場の休止が相次ぎ、通いの場（いきいきサロン）が休止され、アフターコロナの現在でも再開しないサロンがある、また、サロンへ行く気になれないといった高齢者が少なくないといった現状にあった。そこで、籠りがちな高齢者の意識を変える「新たな仕掛け」が必須であることから、住民に対する意識変容や行動変容のため介入を見直すこととし、従来にない「介護予防フェスタ」による外出機会の創出を図った。新たな体験により、外出目的の選択肢を広げるため、eスポーツ、スポーツ用品の導入による意欲の向上に向けた働きかけとなった。



図表 3.3-7 藤枝市の介入内容のブラッシュアップ

【藤枝市】 西益津地区 2024年6月10日、7月10日、8月23日、10月4日、2025年2月20日

稲葉地区 2024年6月5日、7月11日、8月24日、10月3日、2025年2月18日



その結果、藤枝市の稲葉地区では、住民勉強会をきっかけとした新たな通いの場「わくわくランド」が立ち上がり、2024年11月～毎週水曜日（午後）を住民主体により開始している。これにより、被験者も定期的に社会参加できる通いの場の創出につながった。

意識変容から行動変容につながったことで、介入地域の被験者の社会参加の選択肢が広がり、活動量・筋力・認知機能などの向上だけでなく、本人のコミュニティの維持が期待される。これにより、定期的な外出頻度の増加による活動量の増加を図り、6ヶ月後の事後調査時において、健康アウトカムの維持向上や介護給付費の抑制が見込まれる。

なお、eスポーツ、スポーツ用品の導入による効果については、図表 3.3-7 のような効果が期待され、全国で図表 3.3-8 のようなスポーツが展開されているところである。

○健康の概念は、1947年に採択された世界保健機関憲章において「健康とは、病気でないとか、弱っていないということではなく、肉体的にも、精神的にも、そして社会的にも、すべてが満たされた状態(日本WHO訳)」と定義

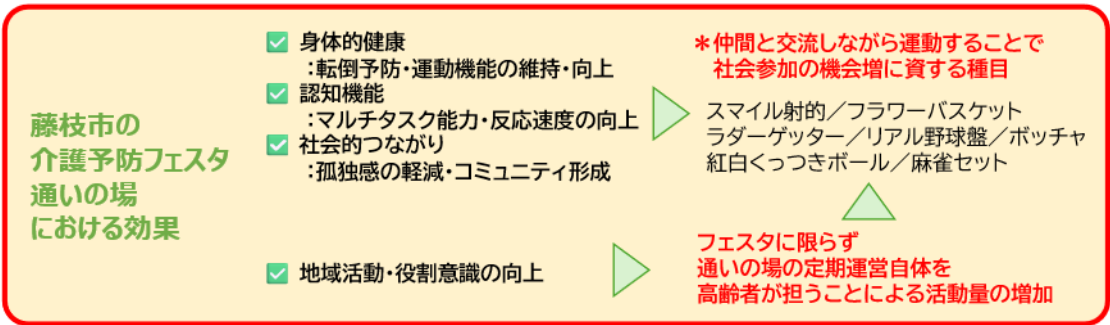
○スポーツ習慣がある高齢者は、健康寿命が長くなることが疫学研究で示されており、日本の「健康日本1」やWHOの研究では、適度な運動が**要介護状態の予防につながる**と報告されている。

※身体活動と座位行動に関するガイドライン (Guidelines on physical activity and sedentary behaviour) , 2020

○eスポーツへの取り組みと同様に「**健康寿命の延伸による医療費や介護費の削減**」につながる**ことが期待されており、SIPにおいて効果の可視化を図る「健康アウトカムの維持向上、介護給付費の抑制」と合致するものである**

高齢者にとってスポーツは、**身体的健康、認知機能、精神的健康、社会的つながり**の向上を通じて、健康で充実した生活を送るための重要な要素

1. 身体的健康の向上
  - ✔ 転倒予防・運動機能の維持・向上 (例:ウォーキング、ヨガ、太極拳、**筋力トレーニング**)
    - ・筋力、バランス感覚、柔軟性の向上により転倒リスクを軽減
    - ・関節の可動域健康の向上を保ち、日常生活動作(ADL)を維持
  - ✔ 心血管疾患・生活習慣病予防 (例:ウォーキング、ヨガ、太極拳、**筋力トレーニング**)
    - ・血圧や血糖値を改善し、動脈硬化や糖尿病予防に貢献
    - ・心肺機能を向上させ、疲れにくい身体をつくる
  - ✔ 骨粗鬆症予防・関節の健康維持 (例:ウォーキング、スクワット、ラジオ体操)
    - ・負荷のかかる運動により骨密度を維持・向上
    - ・軽度の負荷をかける運動が骨への刺激となる
2. 認知機能の向上
  - ✔ 認知症の予防・認知機能低下の抑制 (例:ダンス、卓球、ゴルフ、社交ダンス)
    - ・運動により脳の血流が増加し、海馬(記憶を司る部位)を活性化
    - ・動きのパターンを覚えるスポーツは特に効果的
  - ✔ マルチタスク能力・反応速度の向上  
(例:テニス、ゲートボール、**囲碁・将棋・麻雀**等組み合わせた活動)
    - ・戦略や判断が必要なスポーツで脳の働きを活性化
    - ・素早い動きや判断が求められるスポーツが有効
3. 精神的健康の向上
  - ✔ ストレス・うつ症状の軽減 (例:ウォーキング、ノルディックウォーキング、登山)
    - ・運動による脳内ホルモン(セロトニン・ドーパミン)の分泌促進
    - ・自然の中での運動がリフレッシュ効果を高める
  - ✔ 自己効力感・自信の向上 (例:マラソン、**体操**、太極拳)
    - ・「できた」という達成感が自信を生み、前向きな気持ちになる
    - ・目標を持つことで生きがいにつながる
4. **社会的つながりの促進**
  - ✔ 孤独感の軽減・コミュニティ形成 (例:ゲートボール、グラウンドゴルフ、社交ダンス)
    - ・仲間と交流しながら運動することで、**社会参加の機会が増える**
    - ・チームスポーツやグループ活動が特に効果的
  - ✔ 地域活動・役割意識の向上 (例:健康体操の指導、ウォーキングイベントの運営)
    - ・**スポーツクラブや自治体の運動教室**に参加し、地域とのつながりを強化
    - ・**指導者やサポーターとしての役割を担う**ことで自己実現につながる



図表 3.3-7 高齢者の介護予防・社会参加とスポーツの健康効果

品目	内容	備考
スマイル射的	単純にグループの合計得点で勝敗が決まるという方法だけではなく、自分が「宣言した的」を倒せばボーナス点が加算されるという演出の工夫や、グループの声援を誘発することで、	グループメンバーとの一体感や仲間意識が高まったり、代表者が仲間の応援を受けて“やる気”を出すなど、グループゲームならではの楽しさや効果が期待できる。医療機関のレクリエーションでも採用例がある ( <a href="http://syowakai.org/?page_id=2497">http://syowakai.org/?page_id=2497</a> )
フラワーバスケット	1本の茎に5つの花を咲かせたようにゴールが設置された5段階の高さのバスケット	カゴをねらってボールを投げることで、集中力や上肢の協調性の向上につながる
ラダーゲッター	ヒモでつながっている2個のボールをラダー（ハシゴ）に向かって投げ、ボールがラダーに引っ掛かる（ハングする）と得点となる三世交代流も可能	日本レクリエーション協会にて紹介：高齢者のレクリエーションとして、体と脳をさまざまに動かすことが、全身を活性化し、認知症の予防にもつながる ( <a href="https://recreation.or.jp/use/senior/">https://recreation.or.jp/use/senior/</a> )
リアル野球盤	野球盤とルールは同様、ボールを打ち、走塁することで、楽しみながら運動機能の維持・向上を図れるゲーム	介護予防に役立つスポーツレクリエーション用具として紹介されており、大分県中津市 山国町等自治体での導入例もある（リアル野球盤協会HP <a href="https://realykb.jimdofree.com/">https://realykb.jimdofree.com/</a> ）
ボッチャ	競技進行は、赤色と青色のカラーボールを使用し、得点をより多く獲得するために、相手のボールをはしく ( <a href="https://boccia.life/rec-boccia/rules/">https://boccia.life/rec-boccia/rules/</a> )	健康に対して安定性と一貫性を持つポジティブな影響をもたらすことが示されている（石井十郎、土居二人、山田佳夫、滝越一喜、青木通、釘宮奈大、木村達洋(2022)ボッチャ競技の体験による身体的および精神的健康への影響）
紅白くっつきボール	紅白のチームにわかれ、玉入れのルールと同様に実施する	体幹バランス維持向上や上肢関節可動域訓練が期待できるとして紹介されている
麻雀セット	健康麻将（マージャン）とは、日本健康麻将協会が普及推奨している麻雀競技	指先のトレーニング、脳の活性化など、脳トレの効果がある2007年の『ねんりんピック茨城2007』より正式種目 ( <a href="https://kenko-mahjong.com/nenrin.php">https://kenko-mahjong.com/nenrin.php</a> )

図表 3.3-8 高齢者スポーツの例

これらの取組の結果、藤枝市は図表 3.3-9、10 のように先行して社会参加と移動手段の整備が進み、効果評価のための対象者調査を2024年12月に開始することができた。

計画	稲葉	西益津	目的	目的地	頻度	R6 使用見込額	
外出機会の創出	○	○	eスポーツ用品 スポーツ用品 (ボッチャ※等)	各地区交流センター	稲葉 年5回 西益津 年5回	稲)322,500円 西)360,500円	2024年6、7、8、10月(実施) 2025年2月(予定)
			・社会参加の場において被験者を含む住民への外出のきっかけづくり ・“チェックリスト”の実施 →被験者抽出の機会  ・社会参加の場において被験者を含む住民の定期的な社会参加の場づくり	稲葉地区交流センター	週1回 *稲葉地区にて毎週水曜日「わくわくランド」	— *きっかけづくりで使用した用品を活用するため	2024年11月～開始
移動手段の拡充	○		・社会参加に必要な移動手段の確保  ・タクさんのるさ	稲葉地区交流センター	週1回 *稲葉地区にて毎週水曜日「わくわくランド」	33,600円 @4,200×8回	2025年2月以降で調整中(月4回開催)
	○	○	・足すと号 →通いの場への送迎により住民同士の交流を図る ・出かけっCAR →ボランティアやとの交流を図り、サロンに限らず被験者の希望の社会参加を叶えることができる	各サロン	*過去の運行実績 月平均26便運行(2便/日)	144,000円 @36,000×4ヶ月(2024年12月～)	対象者調査組み入れ開始後分
		○	出かけっCAR(お出かけ支援隊)	買い物等	*過去の運行実績 月平均42便運行(2便/日)	814,000円 @203,500×4ヶ月(2024年12月～)	対象者調査組み入れ開始後分

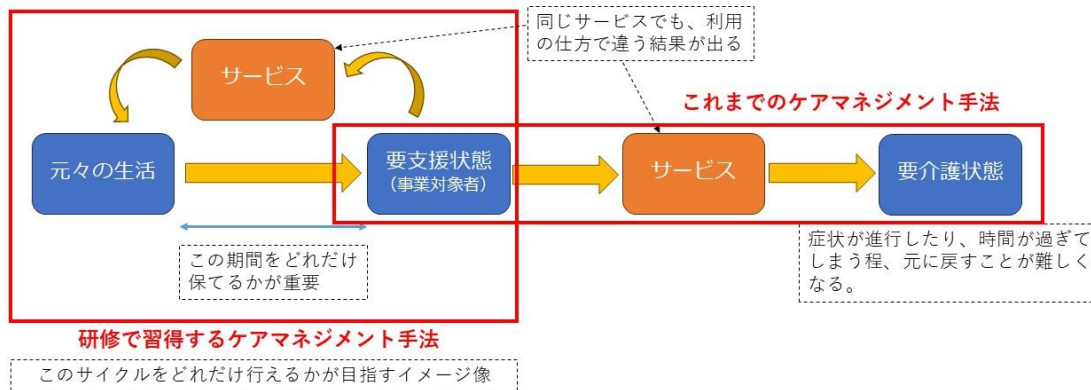
図 3.3-9 藤枝市における社会参加と移動手段の整備状況



図 3.3-10 藤枝市における被験者の社会参加と移動手段の活用イメージ

### 3.3.2 地域包括支援センター、ケアマネジャー等専門職に対する介入

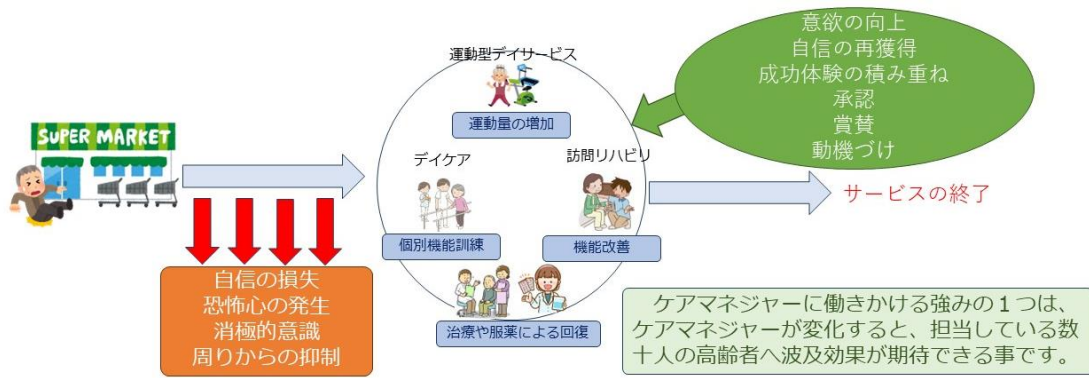
専門職に対する介入として、図表 3.3-11 のようなケアマネジメント手法を身に着けるための自立支援型地域ケア会議及び介護予防ケアマネジメントに関する研修を実施した。



自立支援型ケアマネジメントの研修を行う事で、フレイルを起こすようなサービスの利用ではなく、元の生活に戻っていくためのサービス利用とは何かをケアマネジャーに習得してもらいます。

図表 3.3-11 社会実装のイメージ ケアマネジメント手法の研修

自立支援型地域ケア会議とは、実例をベースに自立支援型のケアプランになっているかどうかを多職種で検討するものであるが、その効果は当該事例に留まらない。

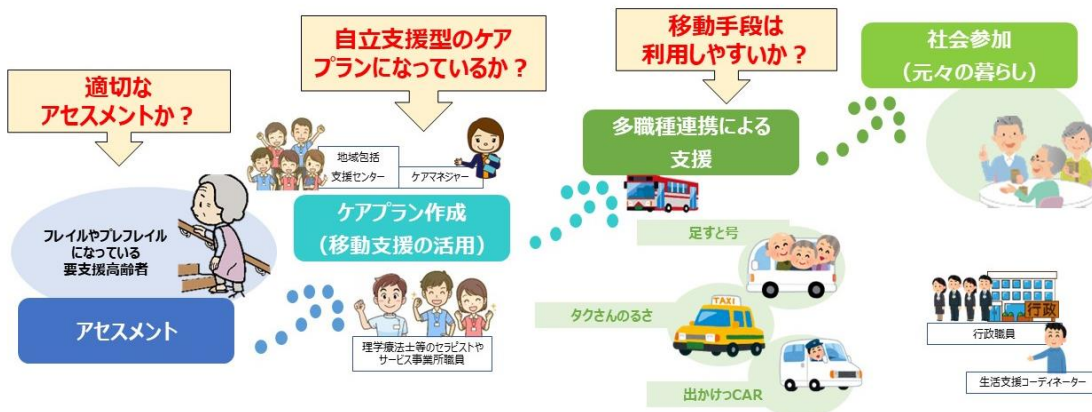


研修を受けたケアマネジャーは、ただ単に、買い物や掃除をヘルパーが代行する事や、デイサービスで運動や入浴を行うケアプランを作成しなくなり、サービス提供の中に意欲向上や自信の成功体験の積み重ね等の支援を組み込み、今まで自分が行っていたことを再獲得する支援（リエイブルメント）を目指すケアプラン作成に変わっていきます。

図表 3.3-12 社会実装のイメージ 研修の波及効果

図表 3.3-12 のとおり、研修を受けたケアマネジャーが変化すると、担当する数十人に波及効果があると考えられる。

- 今後、ケースごとに評価をすることで、アジャイルにPDCAを回しながら実装していく
- アジャイルな評価の流れの中で、多職種の支援方法を改善してだけでなく、政策的な対応が必要な場合には、具体的対応を図る  
特に移動支援が不足していたり、使いにくければ改善につなげる



図表 3.3-13 被験者ごとのケース評価による PDCA と社会実装

また、実例をベースにすることから専門職の変化だけでなく、移動手段等の高齢者が利用する地域のサービスの課題を発見する機能も期待される(図表 3.3-13)。そこで、図表のとおり、自立支援型地域ケア会議は 2025 年度以降も4地域全てで継続的に実施し、社会実装を進めていくこととしている。

【池田町】

・自立支援型地域ケア会議: 23 年度から実施している自立支援型地域ケア会議を今年度も3か月に1度のペースで実施した。

・研修や勉強会：3月にこれまで自立支援型地域ケア会議参加していないケアマネジャーも対象にして介護予防ケアマネジメント・自立支援型地域ケア会議勉強会を実施した。

#### 【藤枝市】

・自立支援型地域ケア会議：5月よりふじトピア地区の自立支援型地域ケア会議を皮切りに、グリーンヒルズ地区もケア会議を開始、2月からは亀寿の郷、3月には、社会福祉協議会、第2開寿園と地区ごとに開催範囲を広げ、5地区で展開中。

・研修や勉強会：24年度は実施無し。

#### 【函南町】

・自立支援型地域ケア会議：5月より自立支援型地域ケア会議を開催しはじめ、3か月に1度のペースで実施した。

・研修や勉強会：ケアプランを作成するケアマネジャーを対象に介護予防ケアマネジメント勉強会を3回講座で実施した。

#### 【松戸市】

・自立支援型地域ケア会議：24年度は実施なし。

・研修や勉強会：24年度は実施なし。



ニーズ把握、地域課題の共有化、相談支援によるマッチング機能強化

図 3.3-14 ケアマネジャー向け研修の状況

### 3.3.3 効果の可視化

#### (1) 新しい移動手段や社会参加機会の創出による高齢者への介護予防効果の検証

先行研究では、外出頻度や交流頻度は、要介護リスクや認知症発症リスクに影響を与えること、高齢者の外出頻度や身体活動は、自家用車を運転できるかどうかに影響されることなどが明らかになっている。本研究では、これらを踏まえ、新しい移動手段や社会参加の機会を創出することによる高齢者への効果を定量的・定性的調査によって明らかにする。2024年度は、毎年度実施する(a)悉皆調査(函南町、池田町)と、2024年12月に藤枝市で組入れを開始した(b)対象者調査を実施した。

##### (a) 悉皆調査

悉皆調査の目的は、要支援・要介護認定を受けていない75歳以上の地域在住高齢者を対象に4年間の悉皆調査を行い、新たなモビリティサービスを利用することによる健康状態や外出、社会参加などの健康アウトカムへの効果を明らかにすることである。2024年度は函南町、池田町において、第1回目のアンケート調査を実施した。

##### ① 対象者

池田町は市街地(西側)、市街地(東側)、利別地区、農村部、北部の5地区町内全域、函南町はダイヤランド地区、パサディナタウン地区、エメラルド地区、城山地区の4地区を事業対象地域とし、事業対象地域在住の2024年1月1日時点で要支援・要介護認定を受けていない75歳以上の者全員を対象とした。

##### ② 調査方法

2024年3月に郵送にて自記式質問紙票を配布し、回収は郵送にて行った。

##### ③ 調査項目

調査項目は世帯状況及び経済状況、基本チェックリスト、主観的健康感、WHO-5 精神的健康状態表、生きがい意識尺度(Ikigai-9)、移動手段、外出頻度、別居家族や友人との電話等または対面での交流頻度、社会参加状況とした。性別及び年齢は自治体から入手した。

基本チェックリストの総該当数から0~3点は健常、4~7点はプレフレイル、8点以上をフレイルと、フレイル状態を算出した。また、基本チェックリストの各領域の該当数から、各要介護リスクの該当の有無を算出した。運動機能はNo.6~10のうち3項目以上該当、栄養はNo.11~12で2項目該当、口腔機能はNo.13~15で2項目該当、閉じこもりはNo.16に該当、認知機能はNo.18~20で1項目該当、うつはNo.21~25で2項目該当とした。

孤立状態は、友人や別居家族との対面及び非対面交流の頻度から算出した。

#### ④集計方法

池田町及び函南町(フレイル及び要介護リスクのみ)ごとに記述統計を算出した。なお、本報告では調査項目のうち一部結果のみを記述した。

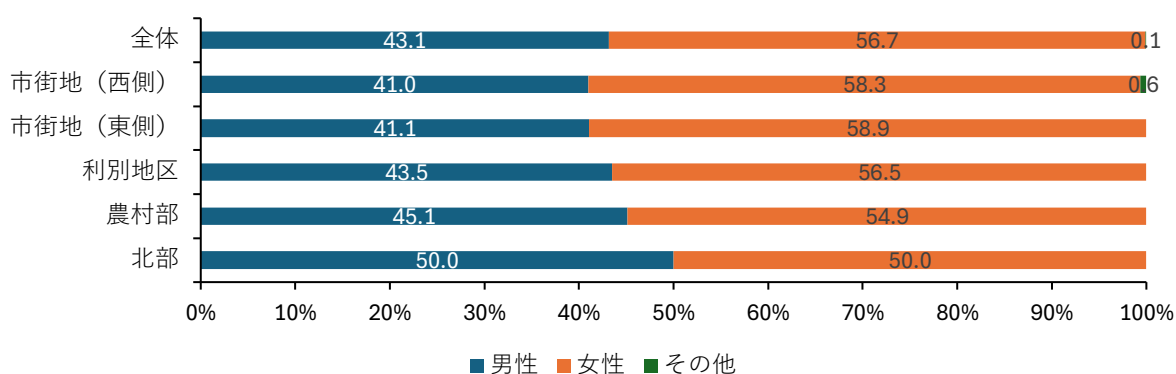
#### ⑤結果

2024年4月に送付した対象者は1,891名(池田町1,075名、函南町816名)だった。回答者は、1,478名(回答率78.2%)、同意なし53名、事業対象者8名の計61名を除外した1,417名(池田町815名、函南町602名)が次年度以降の調査対象者となった。

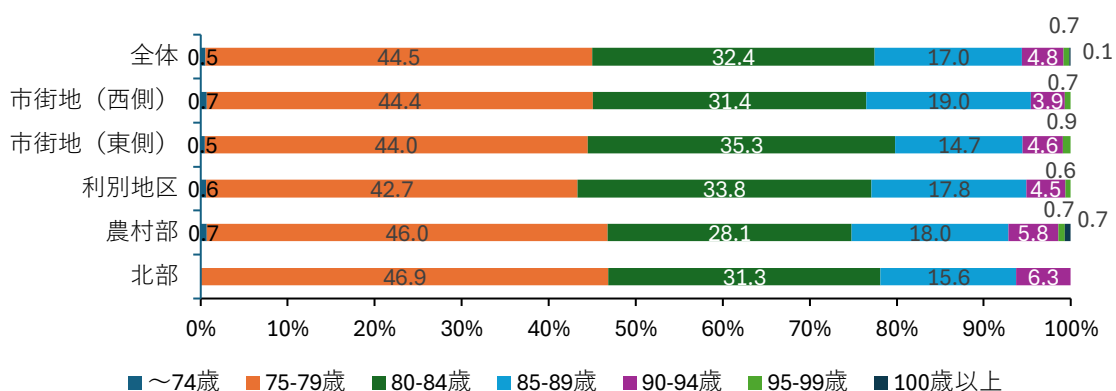
#### 【池田町】

性別及び年齢(5歳階級)、独居の有無と各地区で差はなかった。一方、経済状況は市街地(西側)及び北部で”やや苦勞している”、”非常に苦勞している”の割合が有意に高かった。

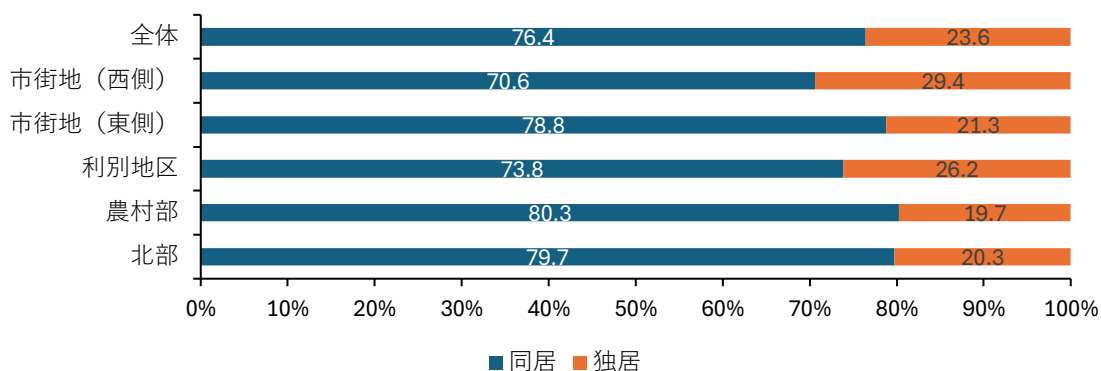
##### ・性別



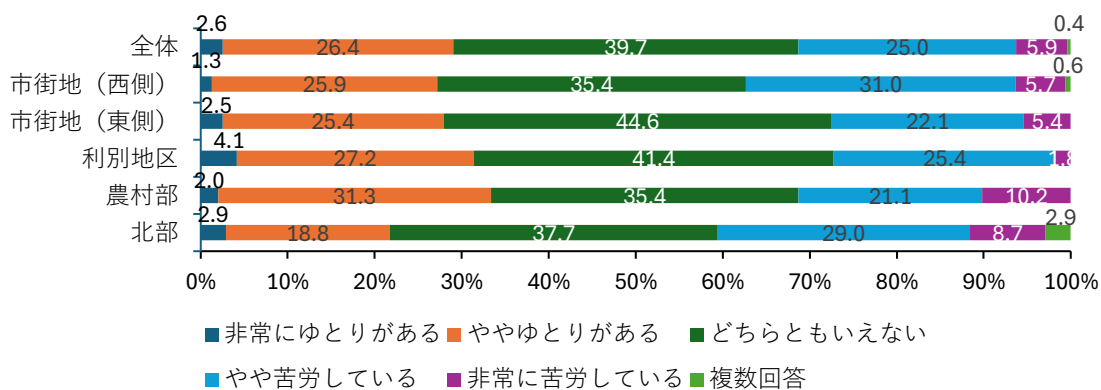
##### ・年齢(5歳階級)



## ・世帯状況

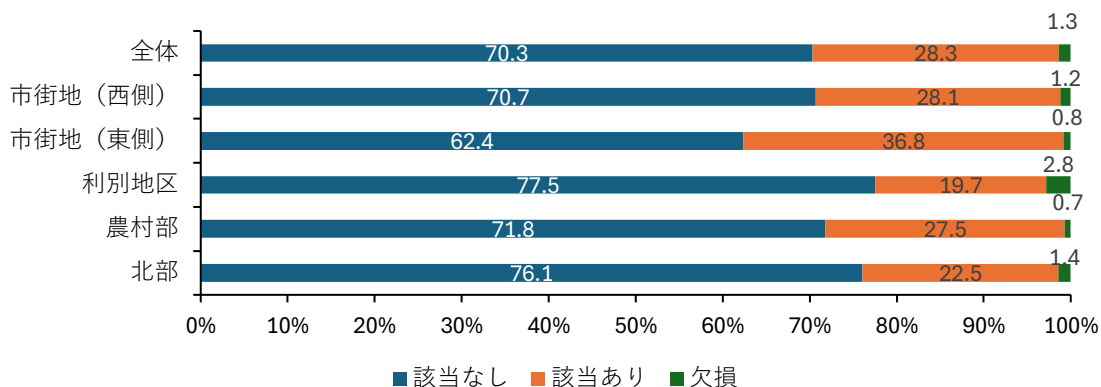


## ・経済状況

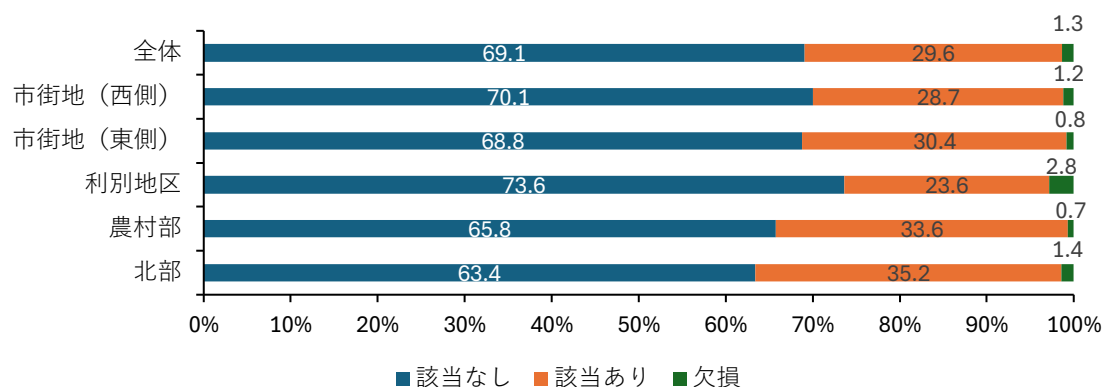


要介護リスクはADLにおいて、市街地(東側)で”該当あり”の割合が有意に高く、閉じこもりにおいて市街地(東側)と北部で”該当あり”の割合が有意に高かった。一方、その他の要介護リスクは地区ごとに差はなかった。

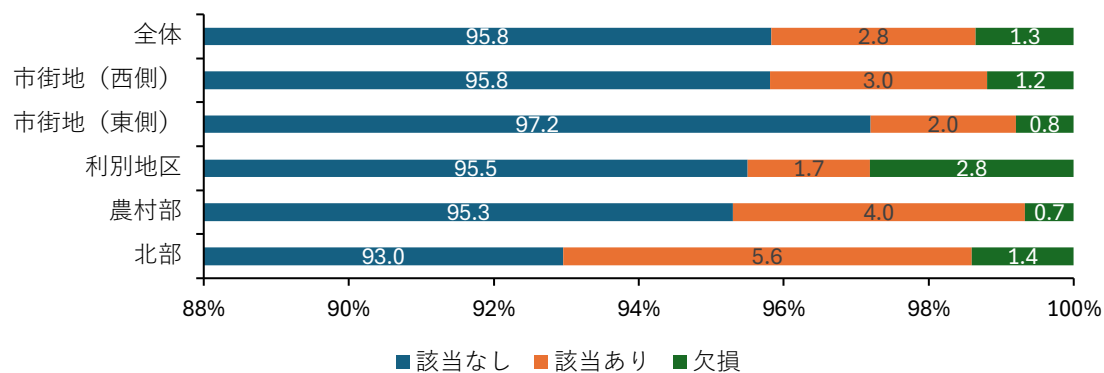
## ・要介護リスク:ADL



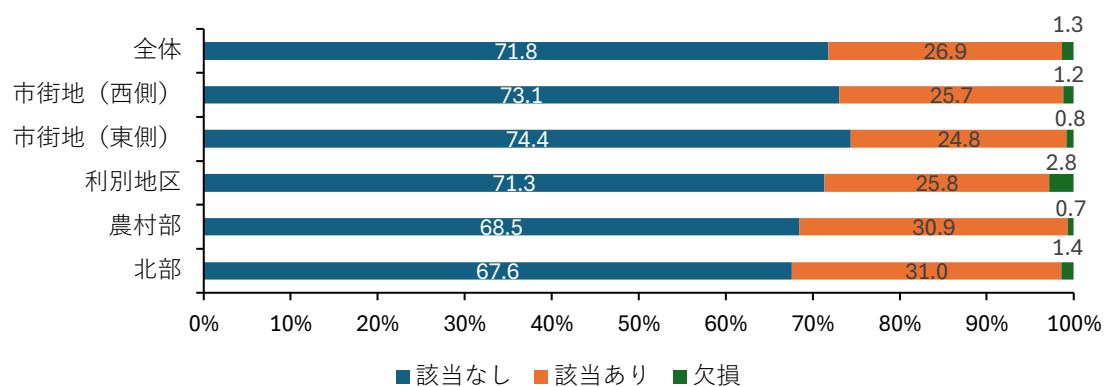
・要介護リスク：運動機能



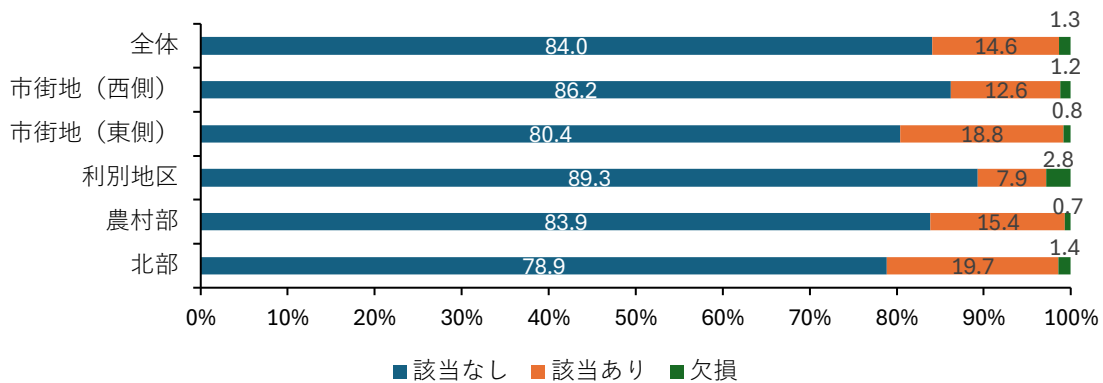
・要介護リスク：栄養



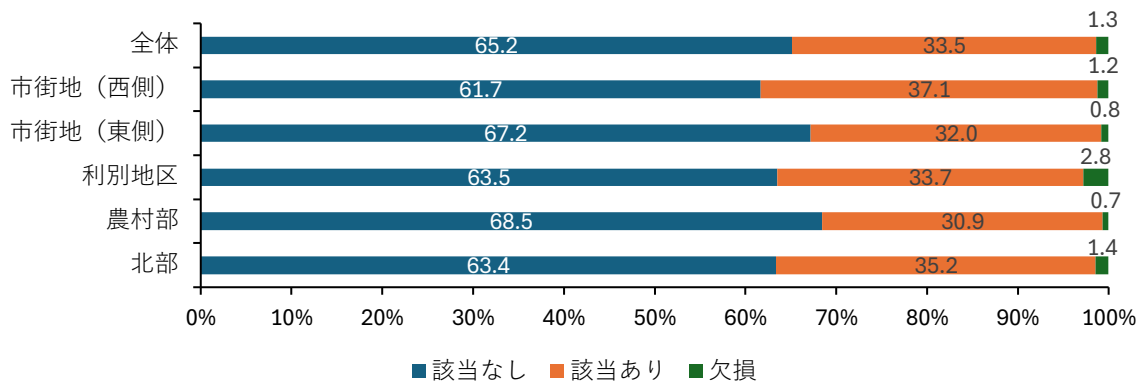
・要介護リスク：口腔機能



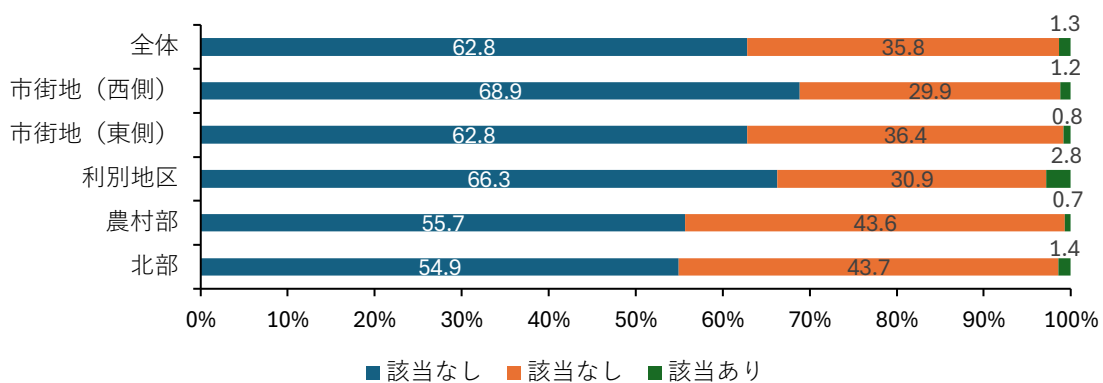
・要介護リスク：閉じこもり



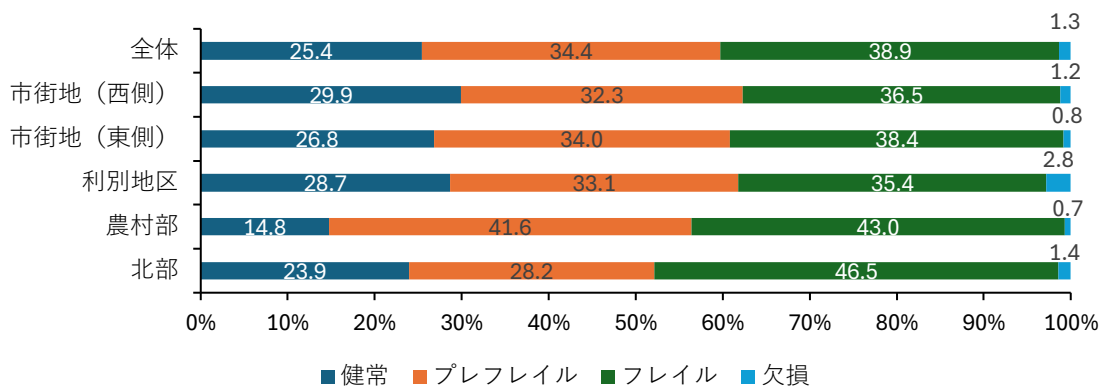
・要介護リスク：認知機能



・要介護リスク：抑うつ

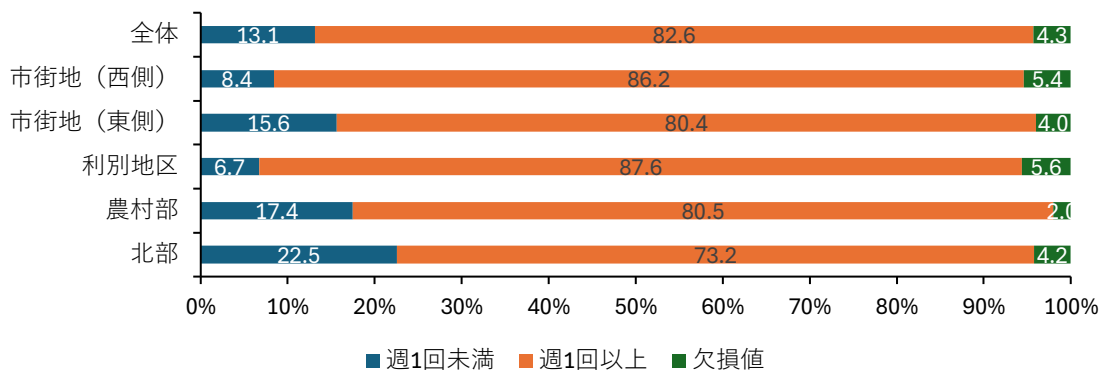


・フレイル状態（基本チェックリスト）



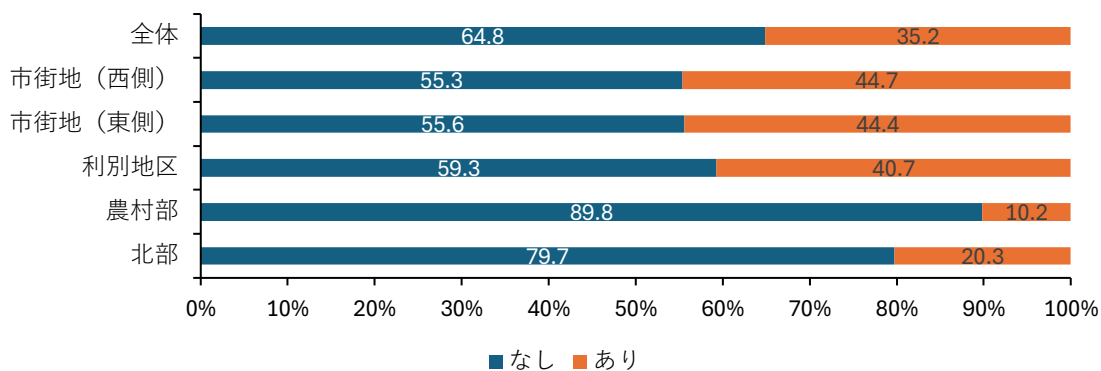
外出頻度は、市街地（東側）や農村部、北部で”週1回未満”の割合が有意に高かった。

・外出頻度

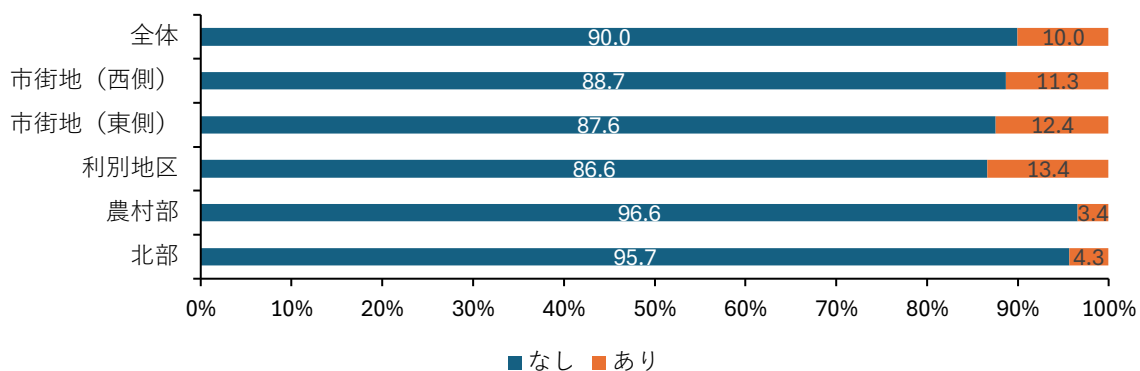


移動手段では、徒歩において農村部や北部の”あり”の割合が有意に低く、自転車において農村部や北部の”あり”の割合が有意に低く、自動車（自分で運転）において農村部の”あり”の割合が有意に高く、路線バスにおいて利別地区や農村部の”あり”の割合が有意に低く、タクシーにおいて市街地（東側）で”あり”の割合が有意に高く、あいバスにおいて市街地（東側）で”あり”の割合が有意に高かった。

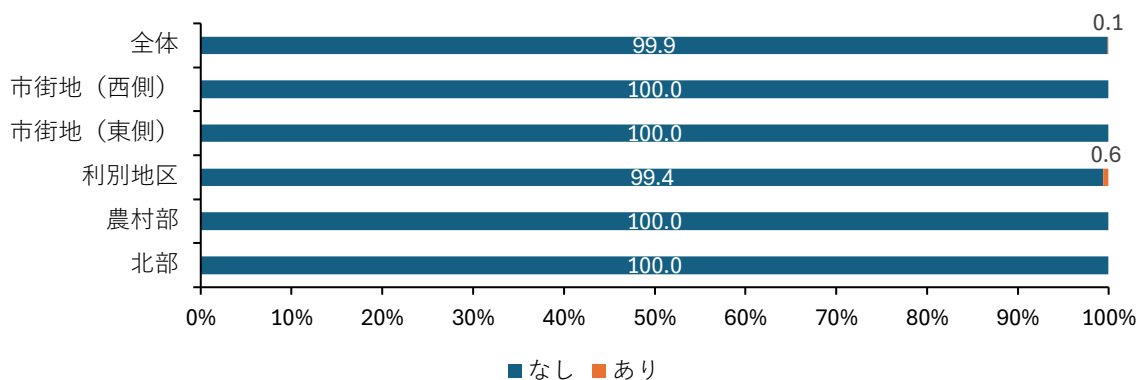
・移動手段：徒歩



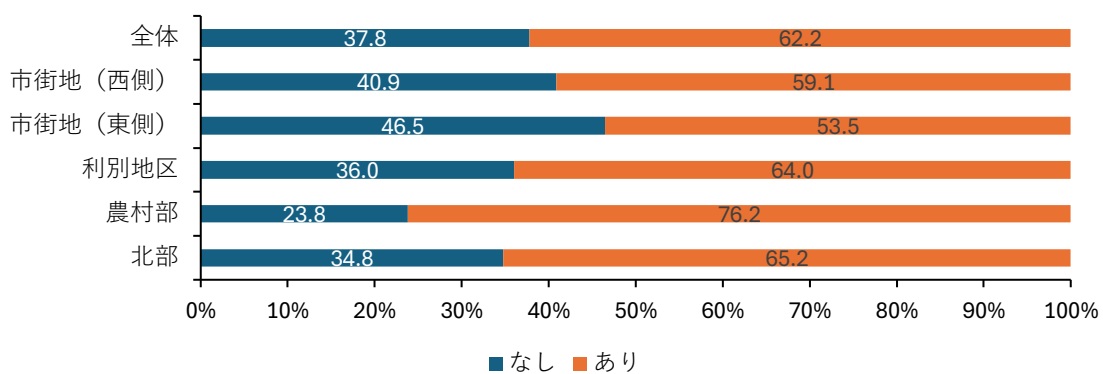
・移動手段:自転車



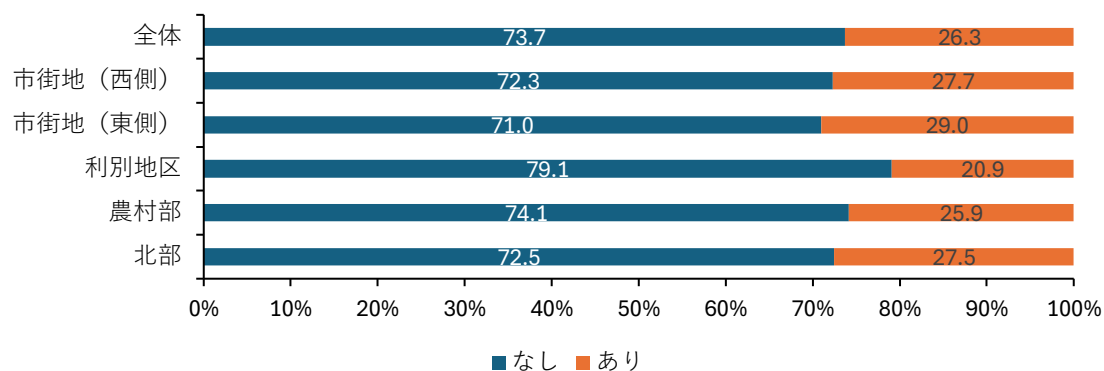
・移動手段:バイク



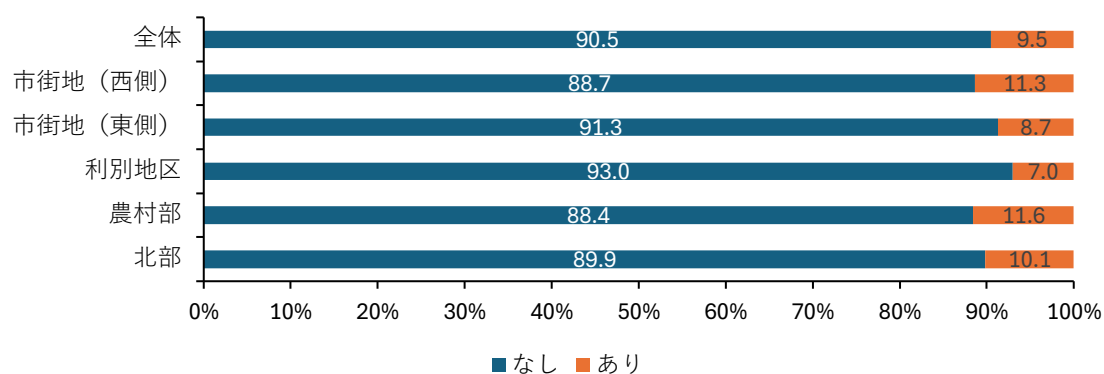
・移動手段:自動車(自分で運転)



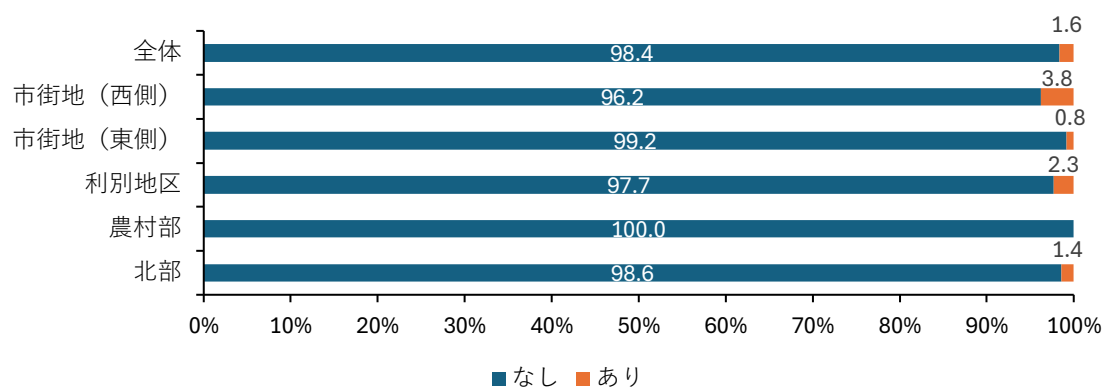
・移動手段：自動車（同居家族にらせてもらう）



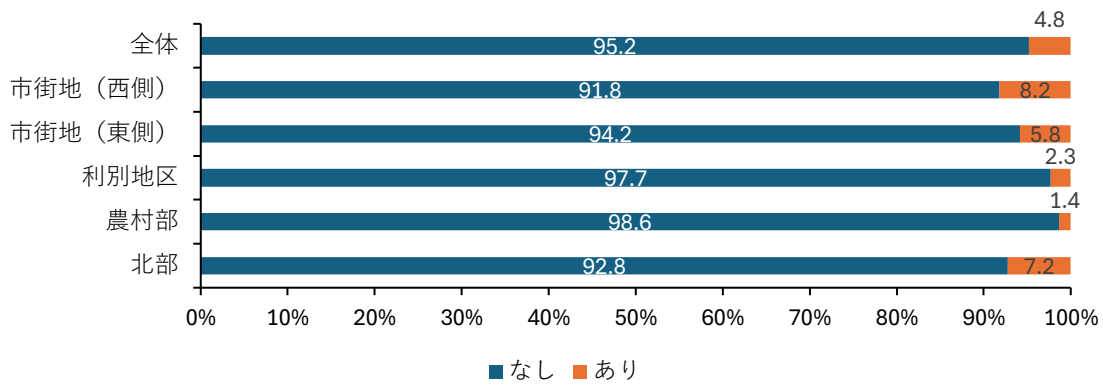
・移動手段：自動車（友人や別居家族にらせてもらう）



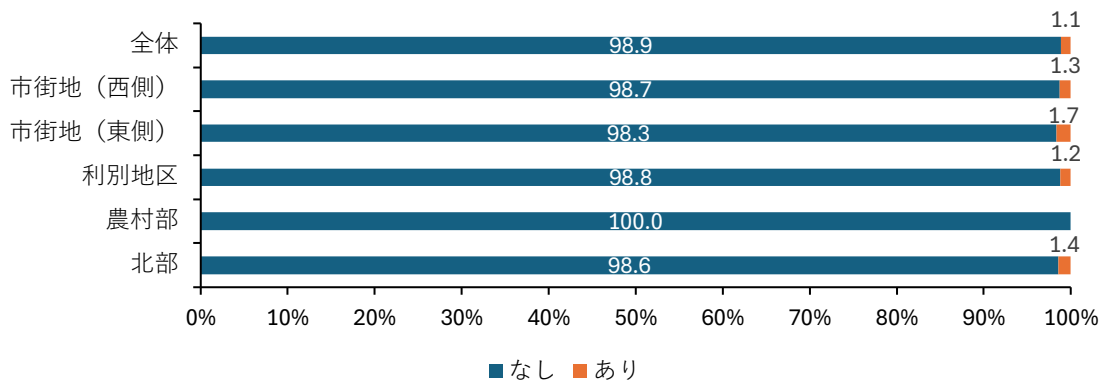
・移動手段：電車



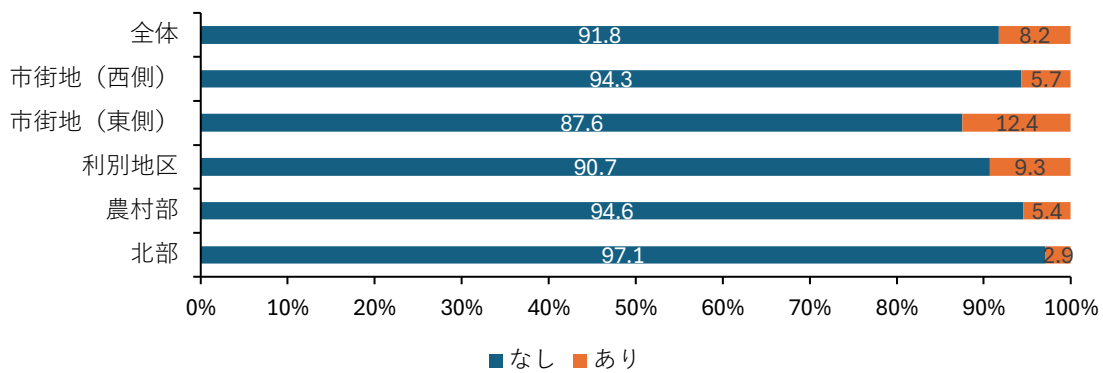
・移動手段：路線バス



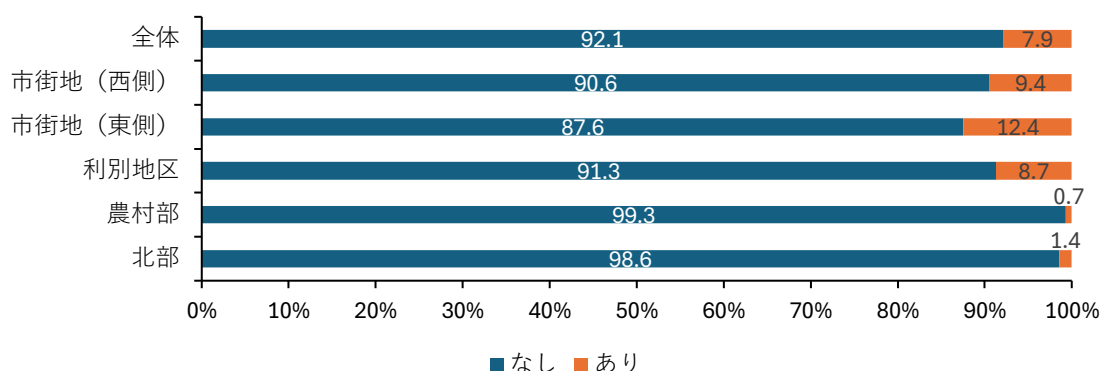
・移動手段：病院や施設のバス



・移動手段：タクシー

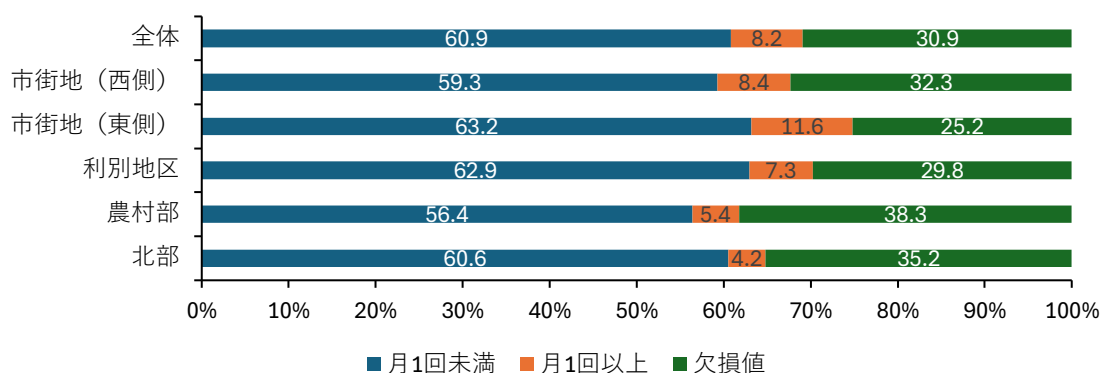


・移動手段:あいバス(自治体独自のモビリティ)

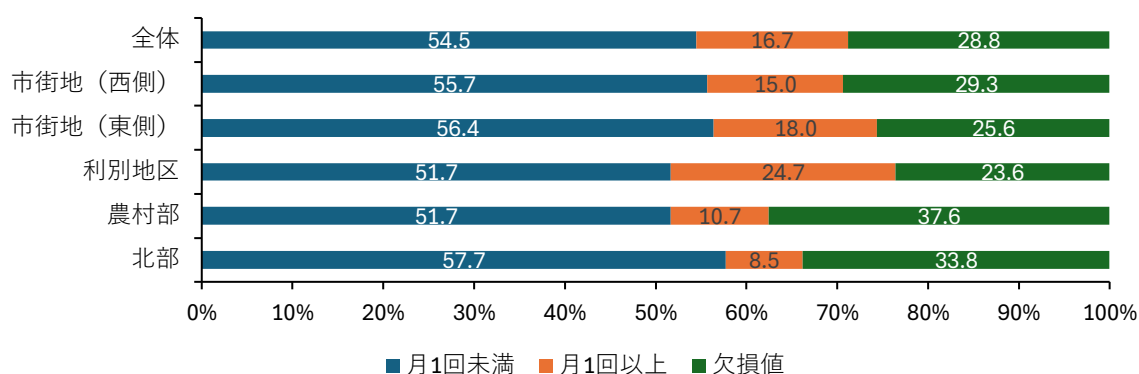


社会参加では、町内会・自治会において市街地(西側)で”月1回以上”の割合が有意に高く、収入のある仕事において”月1回以上”の割合が有意に高く、社会参加の種類において市街地(西側)で”1種類”、”2種類”の割合が有意に高かった。

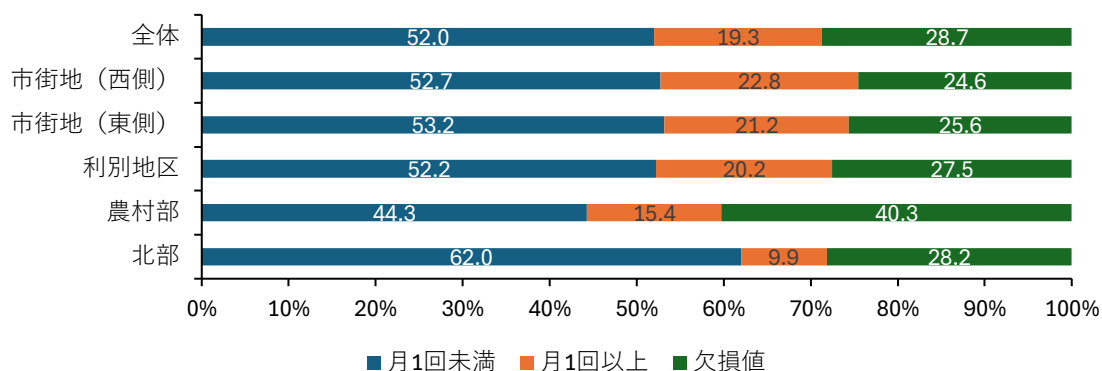
・社会参加:ボランティア



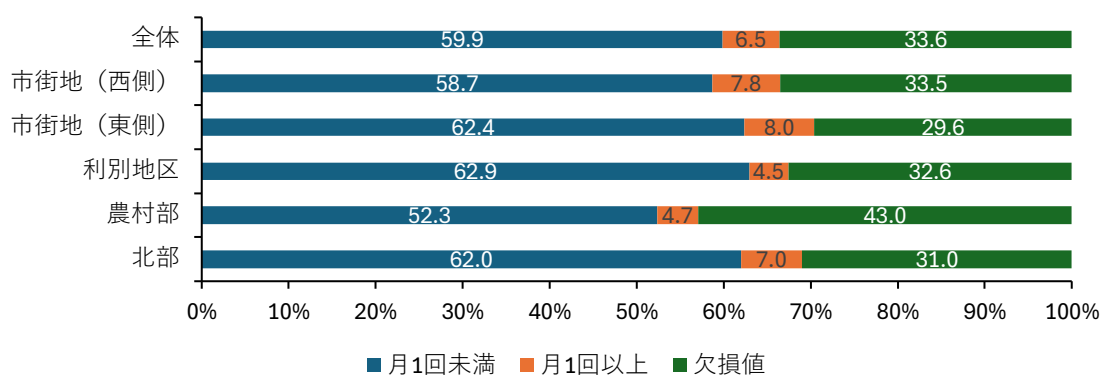
・社会参加:スポーツ関係



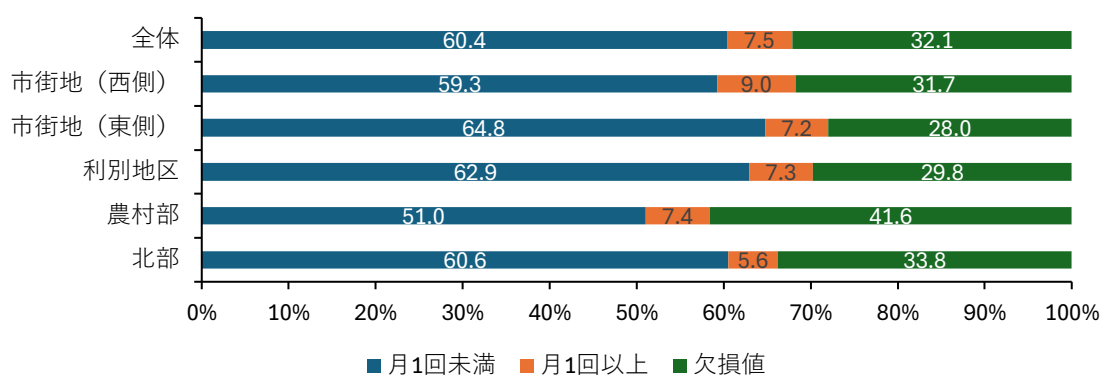
・社会参加：趣味関係



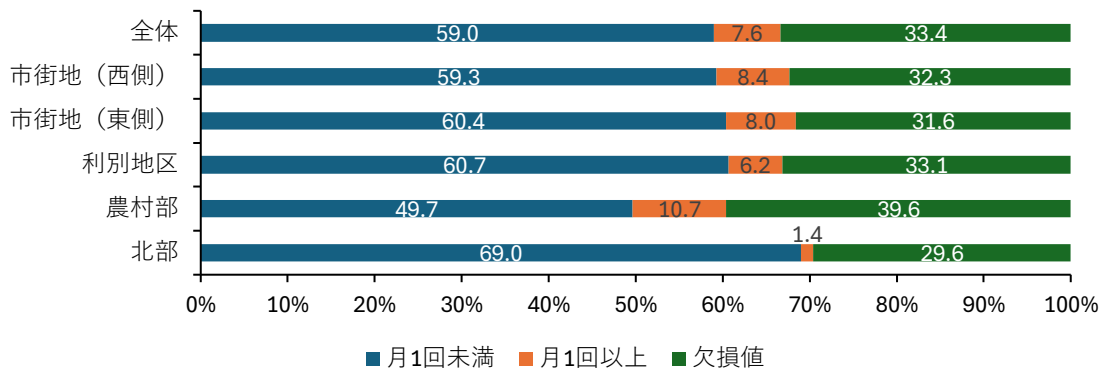
・社会参加：学習・教養



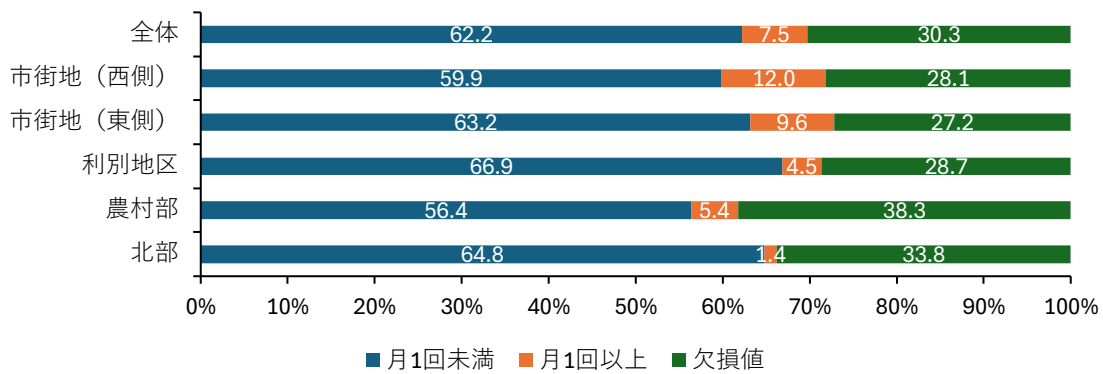
・社会参加：介護予防のための通いの場



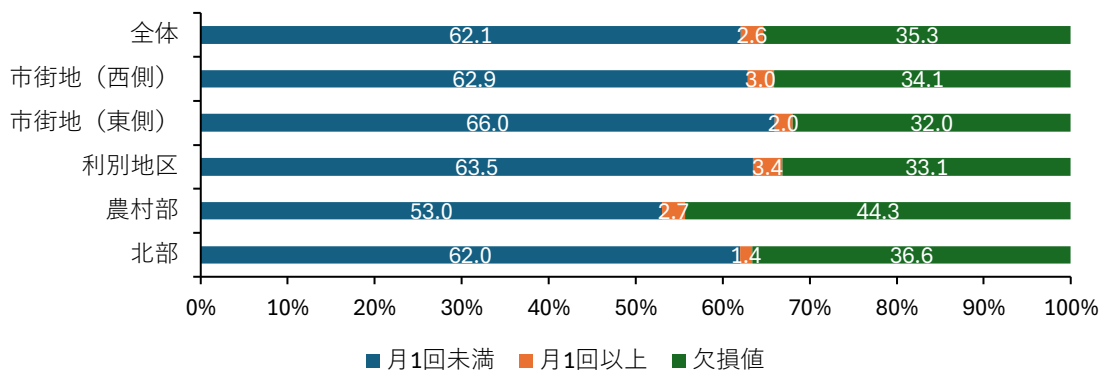
・社会参加：シニアクラブ



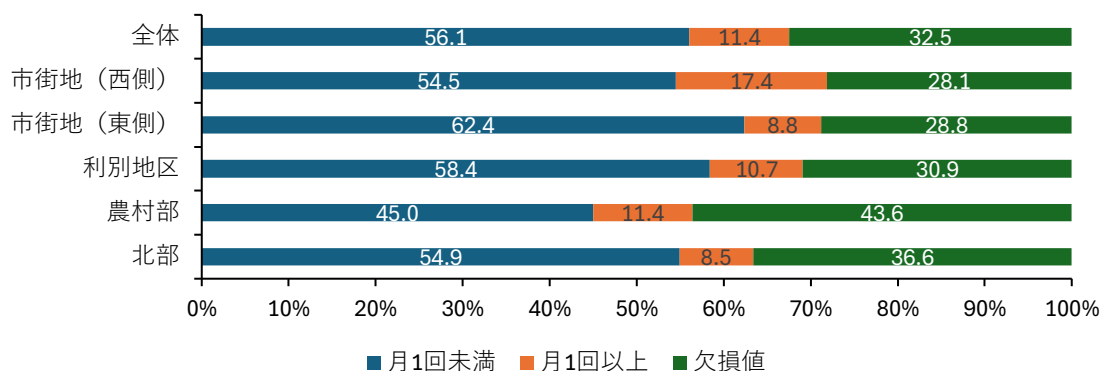
・社会参加：町内会・自治会



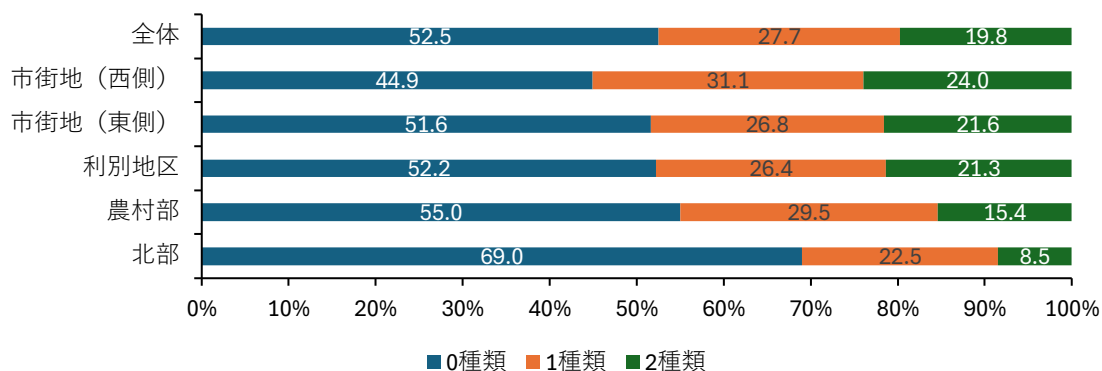
・社会参加：特技を伝える活動



・社会参加：収入のある仕事

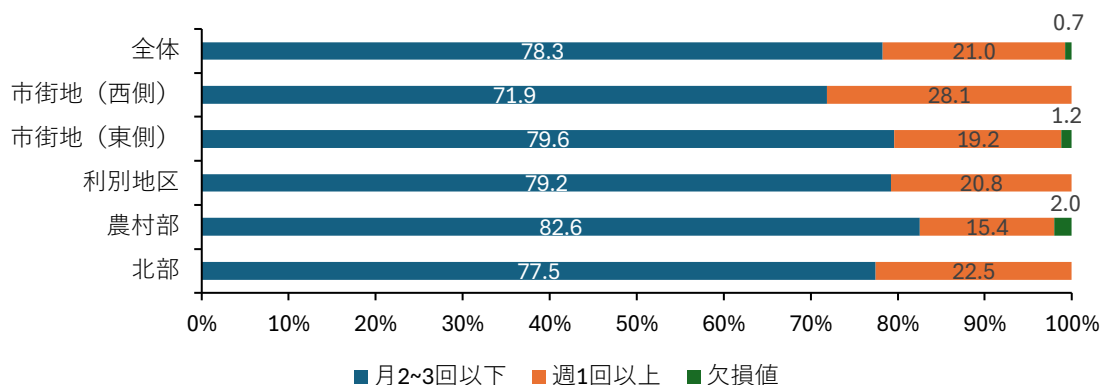


・社会参加：社会参加の種類

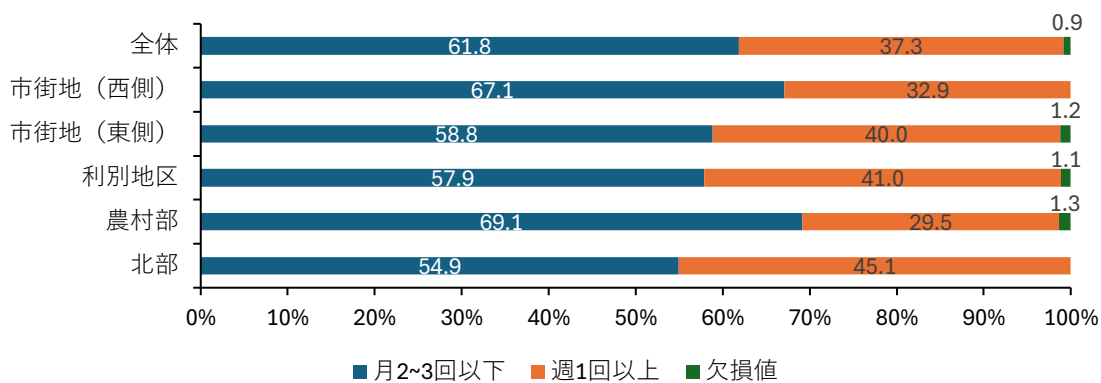


友人や近所の方との対面交流では、市街地（東側）で”週1回以上”の割合が有意に高く、友人や近所の方との非対面交流では、利別地区で”週1回以上”の割合が有意に高かった。また、孤立状態では農村部で”孤立”の割合が有意に高かった。

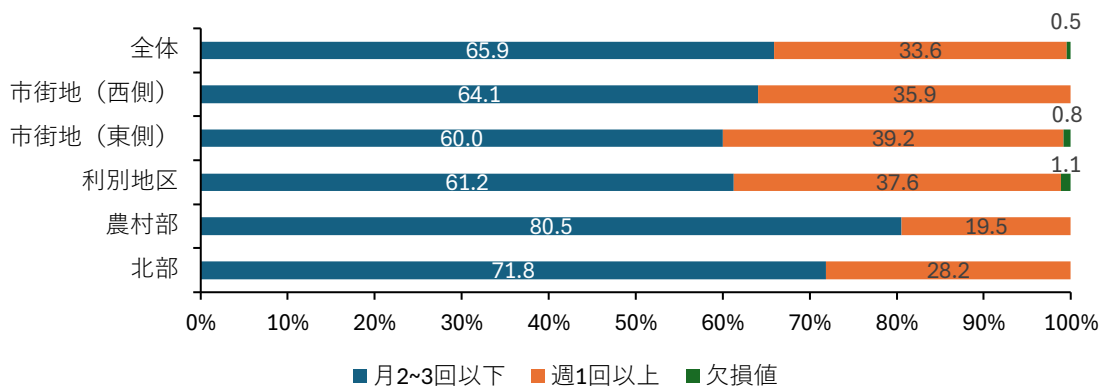
・別居家族や親戚との対面交流



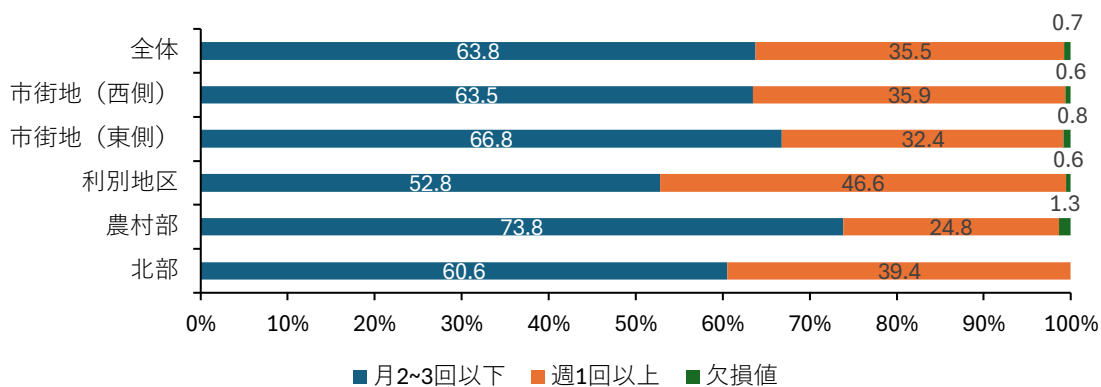
・別居家族や親戚との非対面交流



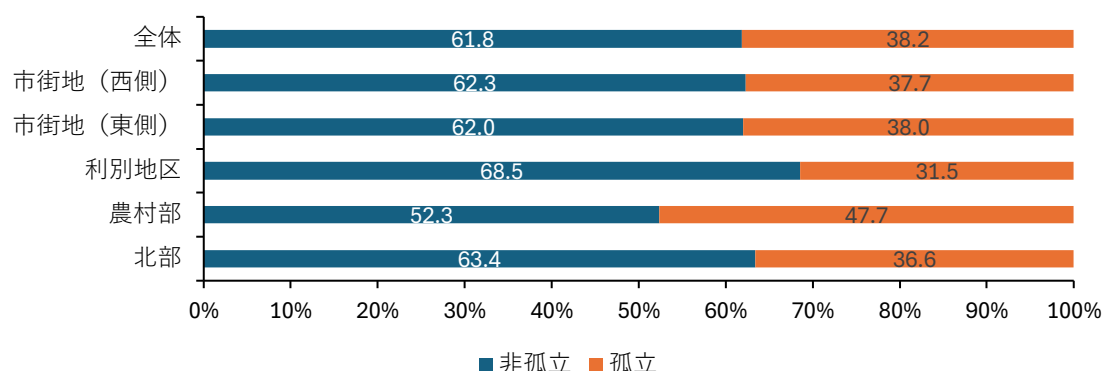
・友人や近所の方との対面交流



・友人や近所の方との非対面交流



・孤立状態



WHO-5 精神的健康状態表及び生きがい意識尺度 (Ikigai-9) は有意な差はなかった。

・WHO-5 精神的健康状態表

全体 (n=731)		市街地(西側, n=147)		市街地(東側, n=212)		利別地区 (n=163)		農村部 (n=128)		北部 (n=61)		p 値
中	IQR	中	IQR	中	IQR	中	IQR	中	IQR	中	IQR	
央		央		央		央		央		央		.515
値		値		値		値		値		値		
16	(12-20)	16	(13-20)	16	(12-20)	16	(13-20)	16	(12-20)	15	(12-20)	

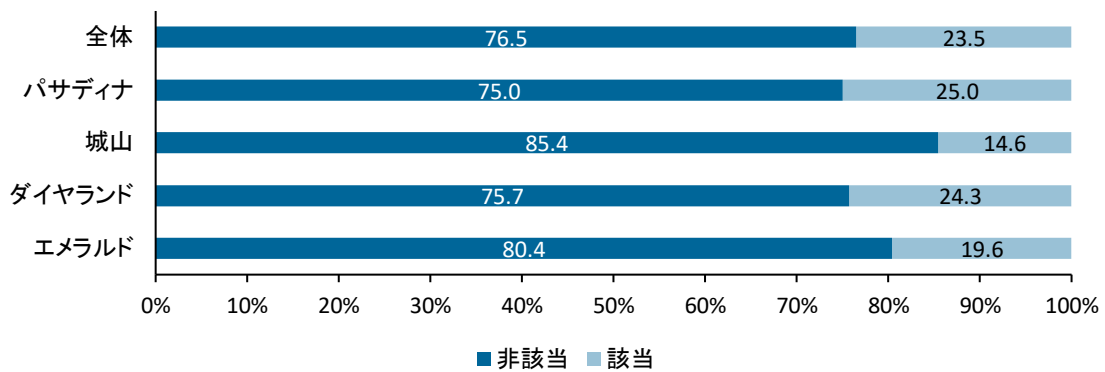
・生きがい意識尺度 (Ikigai-9)

全体 (n=632)		市街地(西側, n=143)		市街地(東側, n=203)		利別地区 (n=151)		農村部 (n=119)		北部 (n=56)		p 値
中	IQR	中	IQR	中	IQR	中	IQR	中	IQR	中	IQR	
央		央		央		央		央		央		.295
値		値		値		値		値		値		
25	(21-30)	26	(21-31)	25	(21-30)	26	(22-31)	25	(21-29)	24	(19.5-29.5)	

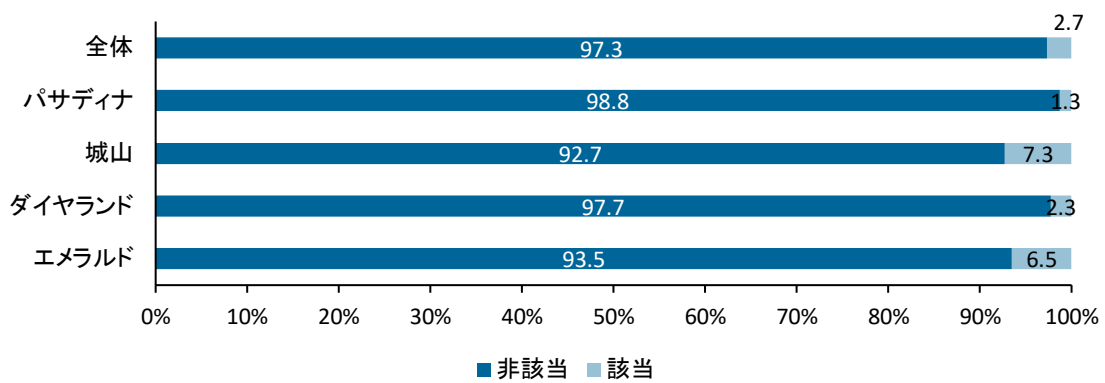
【函南町】

要介護リスクでは、運動機能において城山地区で”該当あり”の割合が有意に低く、口腔機能において城山地区で”該当あり”の割合が有意に低く、フレイル状態で城山地区で”健常”の割合が有意に高かった。

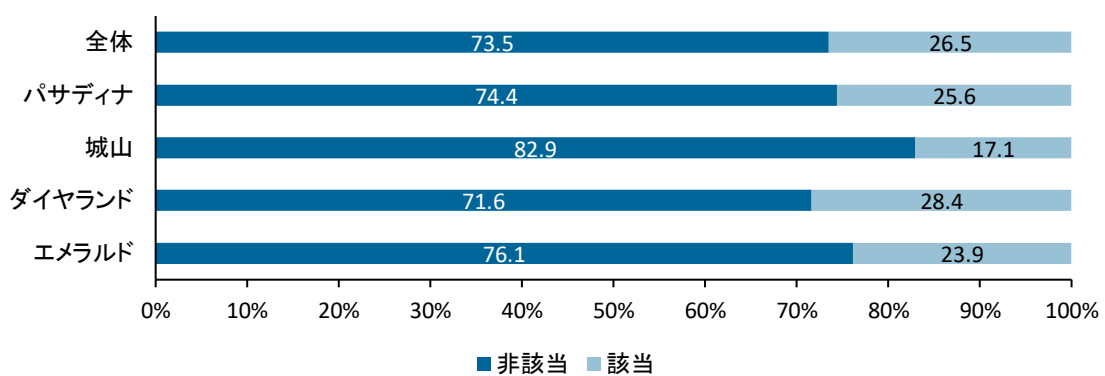
・要介護リスク：運動機能



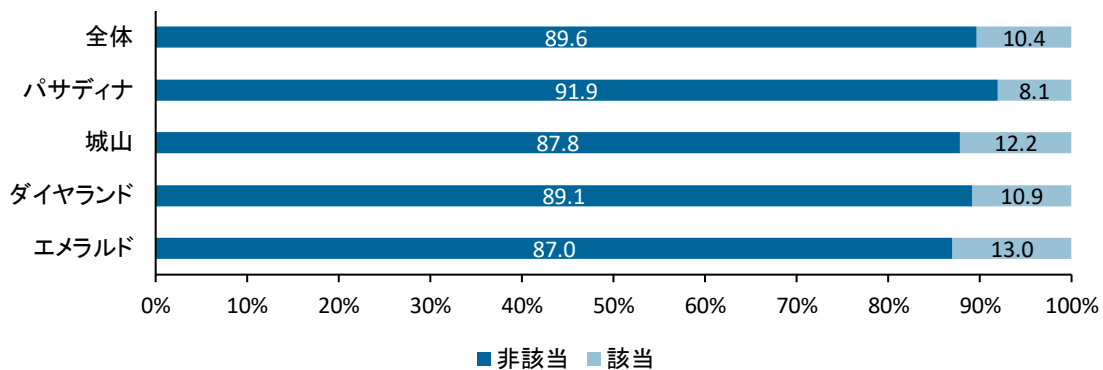
・要介護リスク：低栄養



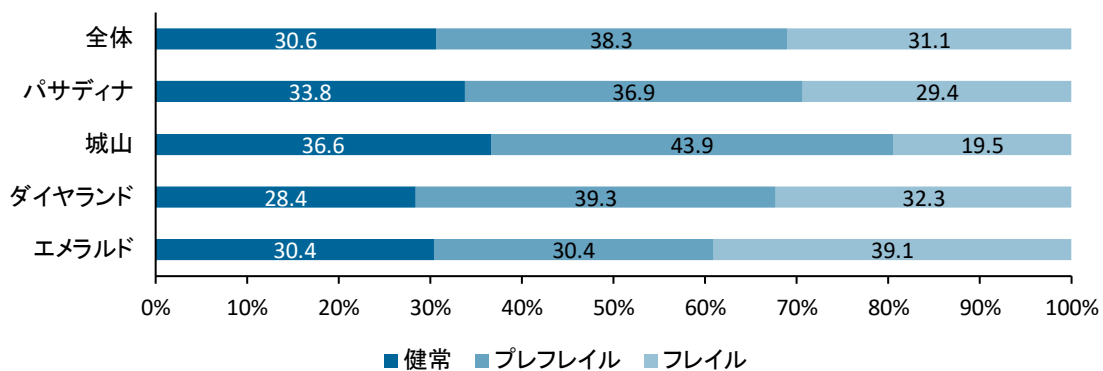
・要介護リスク：口腔機能



・要介護リスク：閉じこもり



・フレイル状態（基本チェックリスト）



・今後の方針

2025年から2007年4月まで悉皆調査を継続し、モビリティの利用の有無が健康アウトカムへ与える影響を経年変化の比較によって検討を行うことに加えて、地域レベルでの検討も行う予定である。その他、自治体から要介護認定や給付費のデータ提供を受け、モビリティの利用の有無が介護保険に与える影響についても検討する。

本調査票にお名前をご記入いただく必要はございません。

自治体記入欄 \_\_\_\_\_

戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第3期/スマートモビリティプラットフォームの構築

## 移動手段の手当てが地域作り・活動に与える 福祉的効果の検証に関するアンケート

**4月22日（月）**までにご回答の上、同封の返信用封筒でご返送ください。

- 回答は、必ずあて名の方ご本人の回答をご記入ください。
- ご回答はすべて個人を特定しうる情報と切り離して統計的に処理しますので、そのような情報が外部に漏れることはありません。
- 回答に迷うところや意味の分かりにくい質問は、選択肢の間に○をつけたり回答を飛ばさずに直感で最も近いものをお答えください。
- ご記入が終わりましたら、記入漏れがないか確認をお願いいたします。
- ご不明な点等ございましたら、同封書類のお問い合わせ先までご連絡ください。

「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第3期/スマートモビリティプラットフォームの構築/移動手段の手当てが地域作り・活動に与える福祉的効果の検証」研究班

責任者：一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会

理事長 辻 哲夫

2024（令和6）年度 郵送調査

【データ利用についてのご確認】

ご回答いただいた内容を、個人のお名前などの個人を特定できる情報と切り離し、割り当てた番号で統計的に処理した形で学術的に利用させていただくことに、ご同意いただけますか。

1. はい

2. いいえ

次問以降は回答せず、  
そのまま返送してください

問1. このアンケートは、どなたがご記入されましたか。（○は1つ）

1. あて名の方ご本人が記入
2. あて名の方ご本人の回答を家族が記入のみ代行
3. あて名の方ご本人は入院・入所中で、調査に回答できない
4. あて名の方ご本人は、心身の状況が悪く、調査に回答できない

次問以降は回答せず、そのまま返送してください

次ページではご自身のことを  
お伺いいたします。

問2. あなたの性別と年齢を教えてください。

性別	1. 男性    2. 女性    3. その他    4. 回答したくない	年齢	(            )歳
----	--	----	-----------------

問3. 現在、一緒に住んでいる(同じ敷地内に住んでいる)方は、あなたからみてどの続柄の方ですか。(あてはまるものすべてに○)

1. 一人暮らし(一緒に住んでいる人はいない)		
2. 夫または妻	4. 子の配偶者(婿、嫁)	6. 孫
3. 息子・娘	5. あなたの父母	7. その他 (具体的に            )

問4. あなたが最後に卒業した学校はどちらですか。(○は1つ)

1. 学校には行かなかった	5. 短期大学・専門学校
2. 小学校(尋常小学校)	6. 大学(高齢者大学は除く)
3. 中学校(旧制高等小学校)	7. 大学院
4. 高等学校(旧制中学校)	8. その他

問5. あなたの世帯の、今の暮らし向きはいかがですか。(○は1つ)

1. 非常にゆとりがある	4. やや苦勞している
2. ややゆとりがある	5. 非常に苦勞している
3. どちらともいえない	

問6. ふだん、買い物、散歩、通院などで外出する頻度はどれくらいですか。(○は1つ)

1. 毎日2回以上	4. 1週間に1回程度
2. 毎日1回	5. 月1~2回程度
3. 2~3日に1回程度	6. ほとんど外出しない

問7. 外出する際の移動手段は何ですか。(あてはまるものすべてに○)

1. 徒歩	5. 自動車 (同居家族に乗せてもらう)	9. 病院や施設のバス
2. 自転車	6. 自動車 (別居家族・友人に乗せてもらう)	10. タクシー
3. バイク	7. 電車	11. 丹那の自主運行タクシー 循環バス
4. 自動車(自分で運転)	8. 路線バス	12. その他 (具体的に            )

問8. 以下のような会・グループ等にどのくらいの頻度で参加していますか。現在の参加状況それぞれに○をつけてください。

(○は1つずつ)  
参加していないグループの場合4に○をつけてください

	週1回 以上	月に 1～3回	年に 数回	参加して いない
(1) ボランティアのグループ	1	2	3	4
(2) スポーツ関係のグループやクラブ	1	2	3	4
(3) 趣味関係のグループ	1	2	3	4
(4) 学習・教養サークル	1	2	3	4
(5) 介護予防のための通いの場（高齢者サロン等）	1	2	3	4
(6) シニアクラブ	1	2	3	4
(7) 町会・自治会	1	2	3	4
(8) 特技や経験を他者に伝える活動	1	2	3	4
(9) 収入のある仕事	1	2	3	4

問9. 別居のご家族や親戚と、会ったり、一緒に出かけたりすることはどのくらいありますか。  
(○は1つ)

1. 週に6、7回（ほぼ毎日）	4. 週に1回くらい	7. 月に1回より少ない
2. 週に4、5回	5. 月に2、3回	8. まったくない
3. 週に2、3回	6. 月に1回くらい	9. いない

問10. 別居のご家族や親戚と、電話で話すことはどのくらいありますか。  
電子メールやファックスでのやりとりも含みます。(○は1つ)

1. 週に6、7回（ほぼ毎日）	4. 週に1回くらい	7. 月に1回より少ない
2. 週に4、5回	5. 月に2、3回	8. まったくない
3. 週に2、3回	6. 月に1回くらい	9. いない

次ページでは人づきあいや健康状態を  
お伺いいたします。

問 11. 友人やご近所の方と、会ったり、一緒に出かけたりすることはどのくらいありますか。  
(○は1つ)

1. 週に6、7回（ほぼ毎日）	4. 週に1回くらい	7. 月に1回より少ない
2. 週に4、5回	5. 月に2、3回	8. まったくない
3. 週に2、3回	6. 月に1回くらい	9. いない

問 12. 友人やご近所の方と、電話で話すことはどのくらいありますか。  
電子メールやファックスでのやりとりも含みます。(○は1つ)

1. 週に6、7回（ほぼ毎日）	4. 週に1回くらい	7. 月に1回より少ない
2. 週に4、5回	5. 月に2、3回	8. まったくない
3. 週に2、3回	6. 月に1回くらい	9. いない

問 13. 各項目について、あなたの今日の健康状態を最もよく表している番号に○をつけてください。  
(○は1つ)

1) 移動の程度

1. 歩き回るのに <u>問題はない</u>	4. 歩き回るのに <u>かなり問題がある</u>
2. 歩き回るのに <u>少し問題がある</u>	5. 歩き回ることが <u>できない</u>
3. 歩き回るのに <u>中程度の問題がある</u>	

2) 身の回りの管理

1. 自分で身体を洗ったり着替えたりするのに <u>問題はない</u>
2. 自分で身体を洗ったり着替えたりするのに <u>少し問題がある</u>
3. 自分で身体を洗ったり着替えたりするのに <u>中程度の問題がある</u>
4. 自分で身体を洗ったり着替えたりするのに <u>かなり問題がある</u>
5. 自分で身体を洗ったり着替えをすることが <u>できない</u>

3) ふだんの活動（例：仕事、勉強、家事、余暇活動）

1. <u>ふだんの活動を行うのに問題はない</u>	4. <u>ふだんの活動を行うのにかなり問題がある</u>
2. <u>ふだんの活動を行うのに少し問題がある</u>	5. <u>ふだんの活動を行うことができない</u>
3. <u>ふだんの活動を行うのに中程度の問題がある</u>	

4) 痛み/不快感

1. 痛みや不快感は <u>ない</u>	4. <u>かなりの</u> 痛みや不快感がある
2. <u>少し</u> 痛みや不快感がある	5. <u>極度の</u> 痛みや不快感がある
3. <u>中程度の</u> 痛みや不快感がある	

5) 不安/ふさぎこみ

1. 不安でもふさぎ込んで <u>もない</u>	4. <u>かなり</u> 不安あるいはふさぎ込んでいる
2. <u>少し</u> 不安あるいはふさぎ込んでいる	5. <u>極度に</u> 不安あるいはふさぎ込んでいる
3. <u>中程度に</u> 不安あるいはふさぎ込んでいる	

問 14. あなたの現在の健康状態はいかがですか。(○は1つ)

1. よい	2. まあよい	3. ふう	4. あまりよくない	5. よくない
-------	---------	-------	------------	---------

問 15. 以下の5つの各項目について、最近2週間のあなたの状態に最も近いものに○印をつけてください。数値が高いほど精神的健康状態が高いことを示しています。(1つずつ○)

最近2週間、私は…	いつも	ほとんどいつも	半分以上の期間を	半分以下の期間を	ほんのたまに	まったくない
(1) 明るく、楽しい気分で過ごした。	5	4	3	2	1	0
(2) 落ち着いた、リラックスした気分で過ごした。	5	4	3	2	1	0
(3) 意欲的で、活動的に過ごした。	5	4	3	2	1	0
(4) ぐっすりと休め、気持ちよくめざめた。	5	4	3	2	1	0
(5) 日常生活の中に、興味のあることがたくさんあった。	5	4	3	2	1	0

次ページでは日常生活をお伺いいたします。

問 16. 以下の質問ごとに、「はい」または「いいえ」でお答えください。(各項目〇は1つ)

(1) バスや電車で1人で外出していますか。	1. はい	2. いいえ
(2) 日用品の買物をしていますか。	1. はい	2. いいえ
(3) 預貯金の出し入れをしていますか。	1. はい	2. いいえ
(4) 友人の家を訪ねていますか。	1. はい	2. いいえ
(5) 家族や友人の相談に乗っていますか。	1. はい	2. いいえ
(6) 階段を手すりや壁をつたわずに昇っていますか。	1. はい	2. いいえ
(7) 椅子に座った状態から何もつかまらずに立ち上がっていますか。	1. はい	2. いいえ
(8) 15分位続けて歩いていますか。	1. はい	2. いいえ
(9) この1年間に転んだことがありますか。	1. はい	2. いいえ
(10) 転倒に対する不安は大きいですか。	1. はい	2. いいえ
(11) 6ヵ月間で2~3kg以上の体重減少がありましたか。	1. はい	2. いいえ
(12) 身長( ) cm 体重( ) kg		
(13) 半年前に比べて固いものが食べにくくなりましたか。	1. はい	2. いいえ
(14) お茶や汁物等でむせることがありますか。	1. はい	2. いいえ
(15) 口の渇きが気になりますか。	1. はい	2. いいえ
(16) 週に1回以上は外出していますか。	1. はい	2. いいえ
(17) 昨年と比べて外出の回数が減っていますか。	1. はい	2. いいえ
(18) 周りの人から「いつも同じ事を聞く」などの物忘れがあると 言われますか。	1. はい	2. いいえ
(19) 自分で電話番号を調べて、電話をかけることをしていますか。	1. はい	2. いいえ
(20) 今日が何月何日かわからない時がありますか。	1. はい	2. いいえ
(21) (ここ2週間) 毎日の生活に充実感がない	1. はい	2. いいえ
(22) (ここ2週間) これまで楽しんでやれていたことが楽しめなくなった	1. はい	2. いいえ
(23) (ここ2週間) 以前は楽にできていたことが今ではおっくうに感じる	1. はい	2. いいえ
(24) (ここ2週間) 自分が役に立つ人間だと思えない	1. はい	2. いいえ
(25) (ここ2週間) わけもなく疲れたような感じがする	1. はい	2. いいえ

問 17. 現在、次のような病気の治療をうけていますか。(あてはまるものすべてに○)  
 治療中の病気がない場合は「0」に○をつけてください。

0. 治療中の病気はない		
1. 高血圧	2. 糖尿病	3. 脳卒中（脳梗塞、脳出血など）
4. がん	5. 肝臓病	6. 心臓病（狭心症、心筋梗塞、不整脈など）
7. 認知症	8. うつ病	
9. 歯科疾患（むし歯、歯槽膿漏（歯周病）、入れ歯の調整など）		
10. 整形外科疾患（関節の痛み・はれ、骨粗鬆症など）		
11. その他（ ）		

問 18. 普段の生活のなかで、あなたの感じている気持ちをお答えください。(1つずつ○)

	あ ほ と は ん ま ら な い	あ あ ま り は ま ら な い	や あ て は ま る	わ り に あ て は ま る	と と も あ て は ま る
(1)自分は幸せだと感じることが多い	1	2	3	4	5
(2)何か新しいことを学んだり、始めたいと思う	1	2	3	4	5
(3)自分は何か他人や社会のために役立っていると思う	1	2	3	4	5
(4)こころにゆとりがある	1	2	3	4	5
(5)色々なものに興味がある	1	2	3	4	5
(6)自分の存在は、何かや、誰かのために必要だと思う	1	2	3	4	5
(7)生活がゆたかに充実している	1	2	3	4	5
(8)自分の可能性を伸ばしたい	1	2	3	4	5
(9)自分は誰かに影響を与えていると思う	1	2	3	4	5

ご回答ありがとうございました。  
お手数ですが、記入漏れがないか、お確かめください。

## (b)対象者調査

### ①目的

藤枝市、松戸市、函南町、池田町において、モビリティの利用の有無が要支援者等の健康アウトカムに対する影響を明らかにすることを目的に実施する。

### ②対象地域及び対象者

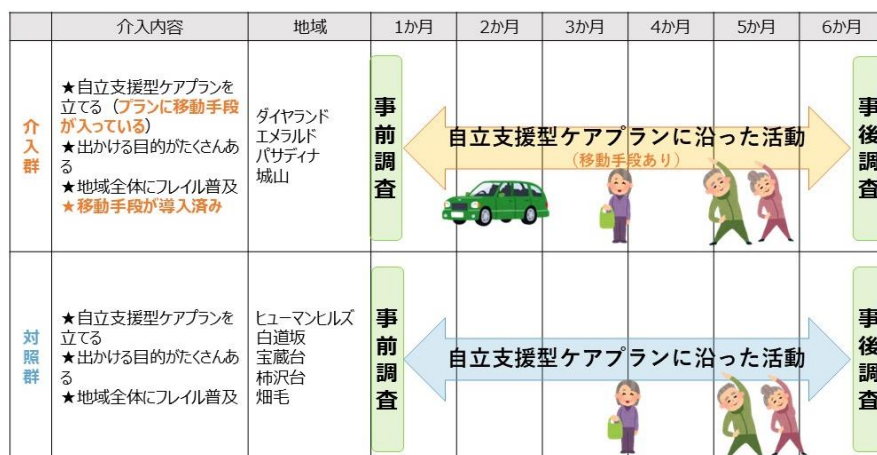
藤枝市および松戸市、函南町ではモビリティを導入する介入地域とモビリティを導入しない対照地域を設定し比較する。一方、池田町は全地域にモビリティを導入するため介入地域のみ設定する。対象者は、新規に介護予防ケアマネジメントが発生した事業対象者及び要支援者とし、各自治体介入群 150 名、対照群 150 名程度（池田町のみ介入群 150 名）とし、モビリティの導入等の検証の準備が済んだ自治体より組み入れを順次開始する。対象者が発生したら、順次調査に組み入れを行う。



図表 3.3-16 対象者の組み入れイメージ図

### ③介入内容

自治体の介入内容は①出かける目的の増加②自立支援型ケアプランの推進③フレイル予防の普及④移動手段を用意する、の4点である。



図表 3.3-17 対象者の介入例 (函南町)

#### ④調査方法

調査方法はケアマネジャーがアンケート調査を事前調査(介入前)と事後調査(介入6か月後)の2時点で実施する。研究期間は2024年12月~2026年3月とする。

#### ⑤調査項目

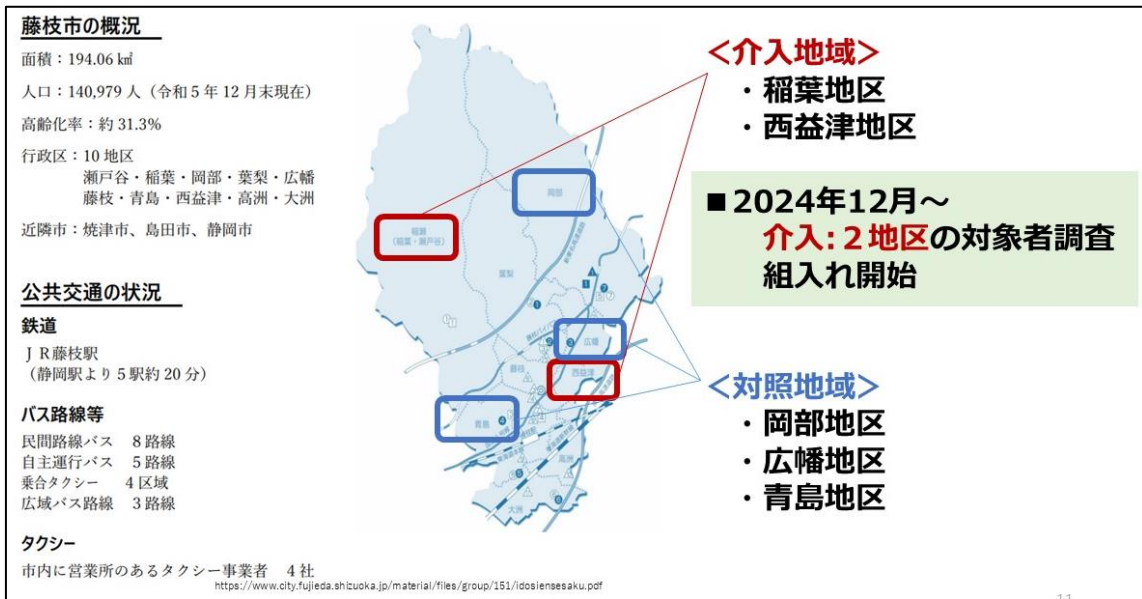
調査項目は、基本チェックリスト、老年期うつ病評価尺度、生きがい意識尺度(Ikigai-9)、主観的健康感、精神健康度(WHO-5)、移動手段、外出頻度、社会参加状況、行動範囲(Life space assessment)とする。自治体からは、性別、年齢、経済状況、現病歴、給付費、要介護度に関するデータを入手する。

#### ⑥分析方針

介入前後の2時点で比較を行い、モビリティの利用の有無が健康アウトカムへ与える影響を検証する。

#### ⑦経過

2024年12月から藤枝市では、介入地域の組み入れを開始し、16名が対象となった。



図表 3.3-18 藤枝市における介入地域と対照地域の設定について

図表 3.3-19 対象者調査の調査票

自治体記入欄

＜移動手段の手当てが地域作り・活動に与える福祉的効果の検証に関するアンケート＞

ご回答いただいた内容を、個人を特定できる情報と切り離し、割り当てた番号で統計的に処理した形で学術的に利用させていただくことにご同意いただけますか。

1. はい      2. いいえ

問 1. 以下の質問ごとに、「はい」または「いいえ」でお答えください。(各項目○は1つ)

(1) バスや電車で1人で外出していますか。	1. はい	2. いいえ
(2) 日用品の買物をしていますか。	1. はい	2. いいえ
(3) 預貯金の出し入れをしていますか。	1. はい	2. いいえ
(4) 友人の家を訪ねていますか。	1. はい	2. いいえ
(5) 家族や友人の相談に乗っていますか。	1. はい	2. いいえ
(6) 階段を手すりや壁をつたわずに昇っていますか。	1. はい	2. いいえ
(7) 椅子に座った状態から何もつかまらずに立ち上がっていますか。	1. はい	2. いいえ
(8) 15分位続けて歩いていますか。	1. はい	2. いいえ
(9) この1年間に転んだことがありますか。	1. はい	2. いいえ
(10) 転倒に対する不安は大きいですか。	1. はい	2. いいえ
(11) 6ヵ月間で2～3kg以上の体重減少がありましたか。	1. はい	2. いいえ
(12) 身長( )cm 体重( )kg		
(13) 半年前に比べて固いものが食べにくくなりましたか。	1. はい	2. いいえ
(14) お茶や汁物等でむせることがありますか。	1. はい	2. いいえ
(15) 口の渇きが気になりますか。	1. はい	2. いいえ
(16) 週に1回以上は外出していますか。	1. はい	2. いいえ
(17) 昨年と比べて外出の回数が減っていますか。	1. はい	2. いいえ
(18) 周りの人から「いつも同じ事を聞く」などの物忘れがあるとされますか。	1. はい	2. いいえ
(19) 自分で電話番号を調べて、電話をかけることをしていますか。	1. はい	2. いいえ
(20) 今日が何月何日かわからない時がありますか。	1. はい	2. いいえ
(21)(ここ2週間)毎日の生活に充実感がない	1. はい	2. いいえ
(22)(ここ2週間)これまで楽しんでやれていたことが楽しめなくなった	1. はい	2. いいえ
(23)(ここ2週間)以前は楽にできていたことが今ではおっくうに感じる	1. はい	2. いいえ
(24)(ここ2週間)自分が役に立つ人間だと思えない	1. はい	2. いいえ
(25)(ここ2週間)わけもなく疲れたような感じがする	1. はい	2. いいえ

問 2. 現在、一緒に住んでいる(同じ敷地内に住んでいる)方は、あなたからみてどの続柄の方ですか。(あてはまるものすべてに○)

1. 一人暮らし(一緒に住んでいる人はいない)		
2. 夫または妻	4. 子の配偶者(婿、嫁)	6. 孫
3. 息子・娘	5. あなたの父母	7. その他 (具体的に )

1

問 3. 以下のような会・グループ等にどのくらいの頻度で参加していますか。

(現在の参加状況それぞれに○)

参加していないグループの場合、4に○をつけて下さい

	週1回 以上	月 1~3回	年に 数回	参加して いない
(1) ボランティアのグループ	1	2	3	4
(2) スポーツ関係のグループやクラブ	1	2	3	4
(3) 趣味関係のグループ	1	2	3	4
(4) 学習・教養サークル	1	2	3	4
(5) 介護予防のための通いの場(高齢者サロン等)	1	2	3	4
(6) シニアクラブ	1	2	3	4
(7) 町会・自治会	1	2	3	4
(8) その他(具体的に: _____ )	1	2	3	4

問 4. ふだん、買い物、散歩、通院などで外出する頻度はどれくらいですか。

1 か月間に ( \_\_\_\_\_ ) 回程度

問 5. 外出する際の移動手段と利用頻度をお答えください。(あてはまる移動手段に○と利用頻度を記入)

1. 徒歩	月 ( _____ ) 回	2. 自転車	月 ( _____ ) 回
3. バイク	月 ( _____ ) 回	4. 自動車(自分で運転)	月 ( _____ ) 回
5. 自動車 (同居家族に乗せてもらう)	月 ( _____ ) 回	6. 自動車 (別居家族・友人に乗せてもらう)	月 ( _____ ) 回
7. 電車	月 ( _____ ) 回	8. 路線バス	月 ( _____ ) 回
9. 病院や施設のバス	月 ( _____ ) 回	10. タクシー	月 ( _____ ) 回
11. 自治体独自のモビリティ	月 ( _____ ) 回	12. その他 (具体的に _____ )	月 ( _____ ) 回

問 6. 以下の 5 つの各項目について、最近 2 週間のあなたの状態に最も近いものに○印をつけてください。

数値が高いほど精神的健康状態が高いことを示しています。(1つずつ○)

最近 2 週間、私は…	いつも	ほとんど いつも	期間を 半分以上の	期間を 半分以下の	たまに	ほんの	ないま ったく
(1) 明るく、楽しい気分で過ごした。	5	4	3	2	1	0	
(2) 落ち着いた、リラックスした気分で過ごした。	5	4	3	2	1	0	
(3) 意欲的で、活動的に過ごした。	5	4	3	2	1	0	
(4) ぐっすりと休み、気持ちよくめざめた。	5	4	3	2	1	0	
(5) 日常生活の中に、興味のあることが たくさんあった。	5	4	3	2	1	0	

問 12. あなたの現在の健康状態はいかがですか。あてはまるものに○をつけてください。(○は1つ)

1. よい      2. まあよい      3. ふう      4. あまりよくない      5. よくない

問 13. この 4 週間の活動範囲について項目ごとにあてはまるものに○をつけてください。(1つずつ○)

1-a. この 4 週間、あなたは自宅で寝ている場所以外の部屋に行きましたか。	1. はい	2. いいえ
1-b. この 4 週間で、上記生活空間に何回行きましたか。	1. 週 1 回未満	3. 週 4～6 回
	2. 週 1～3 回	4. 毎日
1-c. 上記生活空間に行くのに、補助具または特別な器具を使用しましたか。	1. はい	2. いいえ
1-d. 上記生活空間に行くのに、他者の助けが必要でしたか。	1. はい	2. いいえ
2-a. この 4 週間、玄関外、ベランダ、中庭、(マンションの)廊下、車庫、庭または敷地内の通路などの屋外に出ましたか。	1. はい	2. いいえ
2-b. この 4 週間で、上記生活空間に何回行きましたか。	1. 週 1 回未満	3. 週 4～6 回
	2. 週 1～3 回	4. 毎日
2-c. 上記生活空間に行くのに、補助具または特別な器具を使用しましたか。	1. はい	2. いいえ
2-d. 上記生活空間に行くのに、他者の助けが必要でしたか。	1. はい	2. いいえ
3-a. この 4 週間、自宅の庭またはマンションの建物以外の近隣の場所に外出しましたか。	1. はい	2. いいえ
3-b. この 4 週間で、上記生活空間に何回行きましたか。	1. 週 1 回未満	3. 週 4～6 回
	2. 週 1～3 回	4. 毎日
3-c. 上記生活空間に行くのに、補助具または特別な器具を使用しましたか。	1. はい	2. いいえ
3-d. 上記生活空間に行くのに、他者の助けが必要でしたか。	1. はい	2. いいえ
4-a. この 4 週間、近隣よりも離れた場所(ただし町内)に外出しましたか。	1. はい	2. いいえ
4-b. この 4 週間で、上記生活空間に何回行きましたか。	1. 週 1 回未満	3. 週 4～6 回
	2. 週 1～3 回	4. 毎日
4-c. 上記生活空間に行くのに、補助具または特別な器具を使用しましたか。	1. はい	2. いいえ
4-d. 上記生活空間に行くのに、他者の助けが必要でしたか。	1. はい	2. いいえ
5-a. この 4 週間、町外に外出しましたか。	1. はい	2. いいえ
5-b. この 4 週間で、上記生活空間に何回行きましたか。	1. 週 1 回未満	3. 週 4～6 回
	2. 週 1～3 回	4. 毎日
5-c. 上記生活空間に行くのに、補助具または特別な器具を使用しましたか。	1. はい	2. いいえ
5-d. 上記生活空間に行くのに、他者の助けが必要でしたか。	1. はい	2. いいえ

問 7. 普段の生活のなかで、あなたの感じている気持ちをお答えください。(1つずつ〇)

	あてはまらない	ほとんど	あてはまらない	あまり	あてはまる	やや	あてはまる	わりに	あてはまる	とても
(1)自分は幸せだと感じることが多い	1		2		3		4		5	
(2)何か新しいことを学んだり、始めたいと思う	1		2		3		4		5	
(3)自分は何か他人や社会のために役立っていると思う	1		2		3		4		5	
(4)ところにゆとりがある	1		2		3		4		5	
(5)色々なものに興味がある	1		2		3		4		5	
(6)自分の存在は、何かや、誰かのために必要だと思う	1		2		3		4		5	
(7)生活がゆたかに充実している	1		2		3		4		5	
(8)自分の可能性を伸ばしたい	1		2		3		4		5	
(9)自分は誰かに影響を与えていると思う	1		2		3		4		5	

問 8. 別居のご家族や親戚と、会ったり、一緒に出かけたりすることはどのくらいありますか。(〇は1つ)

1. 週に 6、7 回(ほぼ毎日)	4. 週に 1 回くらい	7. 月に 1 回より少ない
2. 週に 4、5 回	5. 月に 2、3 回	8. まったくない
3. 週に 2、3 回	6. 月に 1 回くらい	9. いない

問 9. 別居のご家族や親戚と、電話で話すことはどのくらいありますか。

電子メールやファックス、テレビ電話、SNS でのやりとりも含みます。(〇は1つ)

1. 週に 6、7 回(ほぼ毎日)	4. 週に 1 回くらい	7. 月に 1 回より少ない
2. 週に 4、5 回	5. 月に 2、3 回	8. まったくない
3. 週に 2、3 回	6. 月に 1 回くらい	9. いない

問 10. 友人やご近所の方と、会ったり、一緒に出かけたりすることはどのくらいありますか。(〇は1つ)

1. 週に 6、7 回(ほぼ毎日)	4. 週に 1 回くらい	7. 月に 1 回より少ない
2. 週に 4、5 回	5. 月に 2、3 回	8. まったくない
3. 週に 2、3 回	6. 月に 1 回くらい	9. いない

問 11. 友人やご近所の方と、電話で話すことはどのくらいありますか。

電子メールやファックス、テレビ電話、SNS でのやりとりも含みます。(〇は1つ)

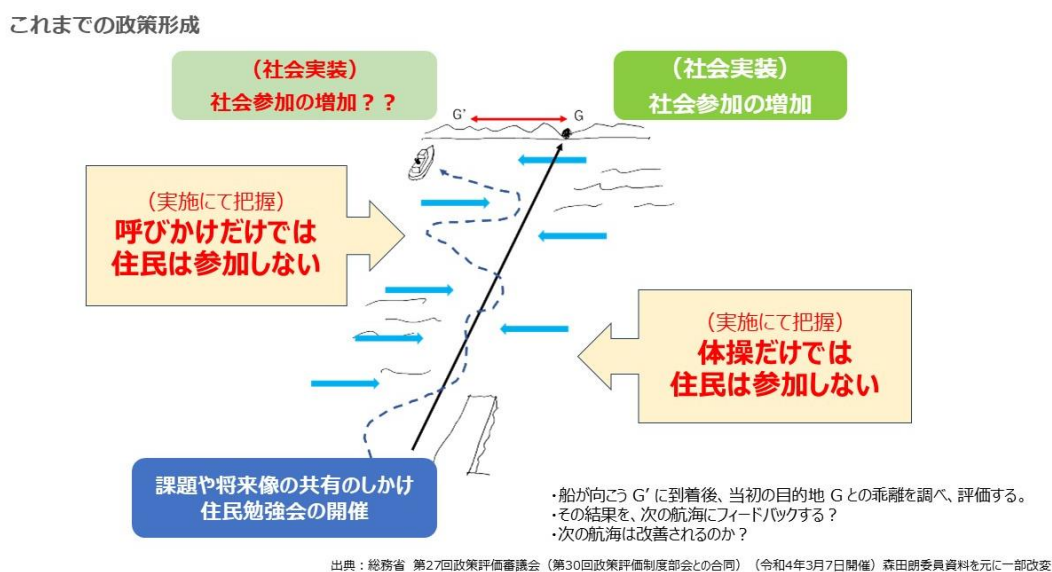
1. 週に 6、7 回(ほぼ毎日)	4. 週に 1 回くらい	7. 月に 1 回より少ない
2. 週に 4、5 回	5. 月に 2、3 回	8. まったくない
3. 週に 2、3 回	6. 月に 1 回くらい	9. いない

### 3.3.4 社会実装に向けた取組状況、社会実装及び波及効果の見込み、対外発信状況、その他

#### (1) 地域の特性に応じた社会実装のための実践的なアプローチ方法の整理

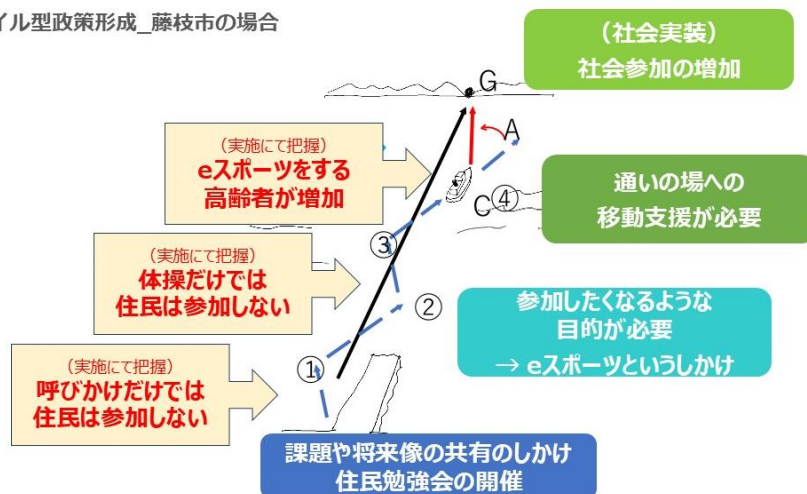
##### ① アジャイル型政策形成と主体別ロジックモデルの活用

本事業においては内閣官房行政改革推進本部事務局「EBPM ガイドブック」等で示されるロジックモデルを取り入れ、多様な関係者の視点や意見を可視化するとともに、長期的なアウトカムよりも短期的なアウトカム（初期アウトカム）を重視し、現在の取組が本当にアウトカムの実現につながっているのか、計画した取り組みを進めながら、地域の関係者が自律的に効果の検証とアクティビティの試行錯誤を短いサイクルで回していくものとする。毎年度末に「モビリティ・リ・デザイン推進会議」において、4自治体（池田町、函南町、藤枝市、松戸市）の最新ロジックモデルを共有し、地域の特性に応じた社会実装のための実践的なアプローチ方法を検討することとしている。



図表 3.3-20 これまでの政策形成

アジャイル型政策形成\_藤枝市の場合



「PJ」に従って、目的地 G に向かうとき、できるだけ位置測定と航路修正「C」の頻度を増やすことによって、予定していた航路からのズレを減らし「A」、短い時間、短い距離を航行して目的地に到着する。

出典：総務省 第27回政策評価審議会（第30回政策評価制度部会との合同）（令和4年3月7日開催）森田朗委員資料を元に一部改変

図表 3.3-21 アジャイル型政策形成と社会実装の例（藤枝市）

(2) ロジックモデル

4 自治体と定期的に相談しながら、各自治体の課題を洗い出し、インプット及びアクティビティ、アウトプット、アウトカム指標を設定し、ロジックモデルを作成した。モビリティの手当に関して、各自治体における重要なアクティビティとして位置づけ、政策の評価指標を照らしながら政策を適宜見直し、推進していく。今後はロジックモデルを随時更新しつつ、ロジックモデルを指針にしながら、各事業を展開していく。

①池田町(2025年1月27日改定)

仮説	インプット	アクティビティ	アウトプット	アウトカム	インパクト	
課題仮説	誰に	どう働きかける	活動目標	成果目標	ありたい姿	
<p>【人口減少と高齢化率の増加】 現状 ※人口減少の加速 100人超/年減少 (令和5年度末人口6,000人以下) 高齢者人口と生産年齢人口が逆転 ※全世帯数は減少しているが、独居高齢者世帯は増加。 世帯構成員数が減少。特に生産人口の減少幅が大きい。 ※ボランティア登録者が高齢化、新たなボランティア登録は少ない。 ※65歳以上の就労者の増加。</p> <p>課題 ※人口減による人材不足が顕著に。福祉活動の担い手不足も顕著に。 ※認知症が進行しても独居等孤立化により状況把握が困難に ※独居・高齢者のみ世帯に認知症例が含まれる対応困難ケースが増加。 ※町内会・老人クラブの役員等の不足。 ※既存団体への新規加入が少なく、各種団体の解散が相次いでいる。</p> <p>課題 ※既存団体の魅力が減少し加入のメリットが感じられなくなっている。 ※既存組織に縛られたいと考える個人主義が強い世代が高齢者になっている。 ※高齢となっても就労可能な身体機能を保つことができる。</p> <p>【交通の課題】 現状 ※通いの場へは自ら交通手段を確保して通う事を基本としてきたが、できない人が増えてきた。 ※これあひ厚い車など自然に乗りこなすことで相互支援が発生していたが、運転手が体調不良になると仲間も通えなくなる事になる。 ※通院や旅行などにタクシーを利用する人は多いが、通いの場に来るためにタクシーを利用する人は少ない。 ※コミュニティバス ※通院区域は市街地区のみで農村部から市街地区へは通っていない。 ※ルートから自宅が通い歩行困難な方は利用できない。</p>	福祉課	<p>関係機関との情報共有の機会を作るための会議を設定し、課題の内容に応じて必要な関係者に参加を呼び掛ける。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社会福祉協議会(SC、CM)</li> <li>・保健子育て課</li> <li>・企画財政課(公共交通)</li> <li>・建設水道課(コミバス)</li> <li>・IHEP など</li> </ul>	<p>その時必要な関係者による打合せの場を設ける 年1回実施 参加人数20人</p> <p>生活支援体制整備事業調整会議(福祉課、包括、社協SC) 月1回定期開催</p>	<p>関係機関が担当事業を通じて、社会参加の重要性を説明できるようになる</p> <p>SCが社会資源をマッチングできるケースが増える</p>	<p>活動量の増加</p> <p>社会参加・交流の維持・増加</p>	<p>フレイルの抑制</p> <p>主観的健康感</p> <p>精神的健康</p> <p>* 恣意調査</p>
	社協・SC	<p>SCや支援員に向け研修を企画する。</p> <p>SC他向け動機付け研修を企画する。</p>	<p>IHEPによる介護予防(リエイブルメント)研修 年1回</p> <p>IHEPによるケアマネジメントB型の業務の実際 研修年1回</p>	<p>社会参加や交流の重要性を理解が促進される(参加者アンケート、まちたっぷ活用)</p>	<p>要介護認定率の抑制</p> <p>サービス利用の減少</p> <p>* 恣意調査</p>	
	担い手住民	<p>住民が主体的に通いの場に通い続けられるためのしくみを作る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移送支援ボランティア</li> <li>・通いの場運営者を育成する。</li> </ul>	<p>移動支援ボランティア団体を立ち上げる。メンバーを確定し、担い手の掘り起こし企画を年1回実施する。</p>	<p>元気度かくにん測定会の結果上昇(9月実施)</p>	<p>役割の創出</p> <p>移動手段を活用して、趣味活動に取り組む人が増える</p>	<p>介護保険給付費の抑制</p> <p>*実績データ抽出比較</p>
	住民	<p>家にこもらず「通いたい」と思う、動機づけを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町内会連合会</li> <li>・老人クラブ連合会</li> </ul>	<p>住民主体の移動支援先進地視察研修 年1回約12名</p> <p>フレイル予防に関する講演会を年1回実施 実参加人数200名</p>	<p>通いの場実績の増加</p> <p>介護予防に取り組む住民の割合の増加</p>	<p>コミバスの利用増加</p>	<p>生きがいの増加</p> <p>* 恣意調査</p>
		<p>通いの場に通い続けられるように楽しい場を作り継続して参加してもらう。</p>	<p>IHEPによる「介護保険制度について」講演会—一般住民対象</p>			

行きたいところに通える、通い続けられる  
要支援認定を受けても通い続けられる

仮説 課題仮説	インプット 誰に	アクティビティ どう進めかける	アウトプット 活動目標	アウトカム 成果目標	インパクト ありたい姿	
<p>※公共交通機関を利用する習慣がなく、利便性も低いため高齢者であっても免許の返納ができない。 ※通いの場への男性参加者が少ない。</p> <p>課題 ※外出時の移動手段として自家用車への依存度が高い。 ※高齢となり事故リスクが高まって免許の返納が進まない。 ※男性の社会的孤立によるフレイルへの移行が危ぶまれる。</p> <p>背景 ※運転できなくなることで外出しなくなることに強く結びついている。 ※高齢者による交通事故の危険性が高くなっているが、在宅生活継続の手段として免許返納が進められない。 ※免許返納後に外出頻度が減ることで、フレイルや認知度の進行が早まる。 ※男性が参加しなくなる事業が少ない。</p> <p>【介護サービスに関する課題】</p> <p>現状 ※高齢者本人は家族や介護サービスに依存せず、自立生活を希望している方が多い。 ※地域ケア会議が定期的に開催されていない。 ※自立支援型ケア会議が開催されていない。 ※地域リハビリテーション事業の利用が確立していない。 ※自立者、事業対象者、要支援者、要介護者がスムーズに適切な場に見合っていない。</p> <p>課題 ※CMの介護サービス外の地域資源の把握が不十分。 ※介護サービス以外の地域資源の活用が不十分。</p> <p>背景 ※高齢者本人の希望にそったケアプランになっていない。</p>	住民	<p>通いの場の男性参加率を向上させるために男性に好まれる事業を企画する。</p>	<p>喉の筋肉を鍛える講演会を8月に実施 一般町民150名対象</p> <p>ボイストレーニング 口腔ケアの定期実施 R7.1月～2月2回10人</p>	<p>男性が主役のサロンができる。</p> <p>まちたっぷで参加の有無を確認できたり、モビリティ利用のきっかけとなる</p>	<p>各通いの場における男性の割合が高まる。</p> <p>ROCO2号店が地域、世代を超えた人の交流拠点として確立する。</p> <p>社協の運営支援する住民主体のサロンがケアマネジメントBに円滑に位置づけられるようになる。</p> <p>自立支援型プランがどのケアマネも作成できるようになる。</p>	<p>生きがいの増加</p> <p>* 恣意調査</p> <p>自立支援型プランを作成することによりフレイル予防の効果が上がる。</p>
		<p>ICTの活用。まちタッぷ(スマホアプリ)で参加の動機づけにつなげる。支える側と支えられる側に分けない支援を心がける。 ・参加支援(サロン情報伝達) ・参加記録管理を行う。</p>	<p>R6.9月から稼働 初期アカウント数は ・通いの場実人員150人と登録ボラ等250人。計400名 9月～12月まで スマホ講座 計4回 定員15名×8教室</p>	<p>町内で自立支援型ケアプランが作成出来るようになっている</p> <p>フレイル状態の方の発見から“繋ぎ”がスムーズにいくようになる</p>		
	包括・ケアマネ	<p>自立支援型ケアマネジメント研修をケアマネ会で実施。</p>	<p>年1回開催する。 参加人数 10人</p>	<p>インフォーマルサービスがケアプランに載る事で、元の生活に戻れることを意識したケアマネが増える</p>	<p>意見交換の場を設けることができる。</p>	<p>行きたいところに通える、通い続けられる 要支援認定を受けても通い続けられる</p>
		<p>ケアマネジメントB型の実施を検討する。</p>	<p>令和7年度実施に向けて検討中。</p>			
		<p>自立支援型ケアプラン成功事例の共有</p>	<p>令和7年2月(5～6ケース実施)</p>			
		<p>自立支援型ケア会議の定期開催</p>	<p>2か月に1回の自立支援型ケアプランの実施</p>			
	交通事業者	<p>社会参加の手段として交通事業者と協力を依頼し、モビリティの役割等を明確にする。 ・ワインタクシー ・福祉サポートとかち野</p>	<p>必要なモビリティの体制(しくみ)を決定する。</p>			

②松戸市(2025年3月10日改定)

課題認識・仮説		インプット	アウトプット	アウトカム			インパクト
				初期	中期	後期	
<p><b>現状:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化率25.9%</li> <li>独居者が多い地域ほど、要介護・要支援、認知症リスクが高い</li> <li>元気高齢者の中でも虚弱が疑われる高齢者が全体の15.9%(推計20,000人)</li> <li>コロナ下での影響を自覚している人19.6%</li> <li>総合事業対象者・要支援者が全体の5.6%(7,173人)</li> <li>コロナ禍で体力が落ちた60.4%</li> <li>転倒の不安がある84.0%</li> <li>外出を控えている58.2%</li> <li>社会的役割の低下</li> <li>日常生活範囲の縮小(買い物弱者化)</li> <li>友人知人と会う頻度が低い。</li> </ul> <p><b>課題:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>移動手段が乏しく外出困難な地域がある</li> <li>包括ケアマネ等専門職が介護予防やリエイブルメントへの理解が不十分</li> <li>要支援者は要介護の認定をされるべきがされなかったものという認識</li> <li>グリスロが要支援者の移動には適さないという先入観あり</li> <li>多機能コーディネーターと包括ケアマネとの連携が少ない。</li> </ul>	<p><b>真因:</b></p> <p>内部要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ターゲットとなる対象者像がはっきりしない。</li> <li>本人の意識以外のニーズや特徴が分析・共有できていない。</li> <li>介護予防活動の客観的評価が確認できていない。</li> <li>それによって効果的な打ち手が見えてきていない。</li> <li>職員の意識にも差がある(現状に不満はあるものの、改善に手を広げる業務負担が大きい)</li> </ul> <p>外部要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民の意識に差がある(介護予防による保険料への影響など知らない)</li> <li>ベッドタウンの特徴として地域とのつながりに差。</li> <li>介護業界(特にケアマネ)の意識の差ある。(需要の抑制についての損するイメージから脱却できない)</li> <li>包括の予防に関する意識の差。(予防担当だけが関わる意識?)</li> <li>包括がリエイブルメントに適した対象者に会えていない。</li> <li>多機能コーディネーターの意識・能力の差(民間等の情報の集約力)</li> </ul> <p>グリスロ運行地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>未切</li> <li>六重</li> <li>小倉原</li> <li>直記の一部</li> </ul>	<p>市民に対してフレイル予防(リエイブルメント)の意識について啓発を行う</p> <p>職員に介護予防(リエイブルメント)の意識について再研修を行う</p> <p>地域包括支援センター、多機能コーディネーター、ケアマネジャー、従前型への介護予防(リエイブルメント)の意識について再研修(市の姿勢を示す)</p> <p>介護予防ケアマネジメント・自立支援型ケア会議のメリット等の再研修</p> <p>シニアクラブ・元気応援くらぶへのアプローチ強化</p> <p>地域リハビリテーションの試行</p> <p>グリスロ利用者像の拡大対応(虚弱者向け利用・生活支援)介護予防ケアプランへのグリスロを含む交通機関等の位置づけ研修実施</p> <p>グリスロ以外の住民主体の移動支援(訪問・0)の立ち上げ支援</p> <p>総合事業全体の見直し検討の中で短期集中(いきとれ)の利用拡大に向けた施策の検討・従前型の検討</p> <p>介護予防把握調査の、対象者ビックアップへの活用</p> <p>健診機会を通じて事業対象者予備群の把握、包括へのつなぎ機会増や</p> <p>フレイル予防(一体的実施)事業と元気応援くらぶの連携を通じた包括との連携</p> <p>地域における通いの場などインフォーマル実施事業を介護予防資源とする位置づけ</p>	<p>住民への講演会等の開催 対面・オンライン併用想定 6年度末～</p> <p>関係課事業説明 11/15実施 関係課職員全員視聴room生&amp;録画配信 1h程度(課内研修位置づけ?) 7年度初め実施</p> <p>地域包括支援センター長説明 12/17実施 再度 プランナー(ケアマネ)説明 1/15実施 多機能コーディネーター説明 2/20実施 多機能C+プランナー+センター長+α 45人 1h2回以上7年度必要に応じてハイブリッド+録画 豊明市ケア会議(自立支援型ケアカンファレンス)の合同WEB視察</p> <p>&gt;元気応援くらぶ 松戸プロジェクトの団体支援チーム等を活用して周知。 ZOOMによるオンライン。7年度初め7月頃。 &gt;シニアクラブ 活動に参加できなくなっている人への働きかけ方など講演会 7年度実施 はつらつ連合会会合にてリハビリ講座啓発 3/4実施</p> <p>&gt;リハ職派遣&gt;ケアマネ同行(地域リハビリテーション事業)令和6年12月から開始(申込制)2/11~ ※リハ連との定期的な意見交換時 事務局同席も可</p> <p>&gt;グリスロ運行地区に対しての進捗説明 7年度当初に実施 &gt;グリスロや公共交通を位置づけた予防ケアプラン作成の研修実施 7年度初め 15包括</p> <p>グリスロ公募説明会に合わせ、移動支援の講演会も開催 7年度</p> <p>事務局コーディネートによる、事業者、包括等意見交換会実施 6年度内~7年度初頭 市主催総合事業見直しに係る「懇談会」へのSIF事務局の参加 7年度5月頃~。</p> <p>一定基準該当者への、包括紹介DM等の発送を試行 7年度実施</p> <p>健康推進課との意見交換実施 7年度当初</p> <p>&gt;地域資源としての通いの場の意義について講演会を実施 2/18 &gt;高齢者の社会参加に関する担当課横断会議を開催予定 3/27</p> <p>市独自の介護予防ケアマネジメント加算として、「多機能コーディネーター連携加算」を創設し、地域資源と介護予防の連携 7年度より実施</p>	<p>市民、職員、関係専門職がそれぞれ、介護予防(リエイブルメント)の重要性和意義の理解が進む。</p> <p>シニアクラブや元気応援くらぶが参加者のリエイブルメントが重点的に進む。</p> <p>身近な回復トレーニングの機会と場が増える。</p> <p>グリスロや公共交通、移動支援によりリハ・いきとれ・体操教室等への移動手段として活用されやすくなる。</p> <p>対象者のサービス利用実態と予防効果が検証され、有効な施策等が見える化される</p> <p>地域包括支援センターが回復性の高いフレイル対象者を早期に把握できる</p> <p>地域における事業がインフォーマル資源として活用される。(介護予防ケアマネジメントに位置づけられる)</p>	<p>職員各担当業務において具体的な検討が進む</p> <p>多機能Cや包括のプランナーの介護予防(重度化防止)の取り組みが進む</p> <p>つなぎ先(戻り先)のはっきりした対象者モデルができる(小さな好循環)</p>	<p>介護予防の意識強化</p> <p>社会参加し続ける好循環を増やす。</p>	<p>高齢者の社会参加の促進と予防の推進による健康寿命の延伸</p> <p>元気でいたい人が元気であり続け、元気を取り戻したい人が取り戻せる</p>
		市民	高齢者関係各課	高齢者支援課	健康推進課と連携含む	地域	

③函南町(2025年3月11日改定)

仮説 課題仮説	インプット 誰に	アクティビティ どう働きかける	アウトプット 活動目標	アウトカム			インパクト ありたい姿
				初期	中期	後期	
<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 孤立化した高齢者や高齢者世帯が増え、早期発見や介入ができない (R6推進会議)</li> <li>➢ 外出、移動に関して既存のサービスの周知が不足している (R6推進会議)</li> <li>➢ 重度化防止に向けたフレイル予防の意識啓発が不足している (R6推進会議)</li> <li>➢ 認知症や精神疾患のある方への支援の困難さがある (R6推進会議)</li> </ul> <p>➢ 移動支援の要綱改正：訪問BとDを一緒にした (R6.4～) 後、新たに活用した団体が ない</p> <p>* 函南町住民主体型介護予防・生活支援サービス事業費補助金交付要綱 (上限60万円/年)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ボランティアの平均年齢が上がっている</li> <li>➢ 二極化している</li> <li>➢ 移動手段がニーズとマッチしていないので利用者が少ない</li> <li>➢ 行くところ、活動するところがコロナで減ったまま (再開しない)</li> <li>➢ “行くと楽しい”デイができた (スポーツジムの) = 依存</li> <li>➢ 地域を捨ててデイサービスに行く</li> <li>➢ 誰かがやってくれば乗っかります、が多い</li> <li>➢ 行政依存</li> <li>➢ 60代男性は就労、70代以降80代で9割が非就労</li> <li>➢ 趣味が少ない男性が多い (実感)</li> </ul>	福祉課が	<p>①人財バンクをつくる ー担い手を発見し、活動に結びつける</p> <p>②見守り隊をつくる ー孤立している高齢者等を早期発見する (認知症、精神疾患のリスクが高い方の発見を含む)</p> <p>③フレイル予防の啓発 ー外出意欲を高める</p> <p>④重度化防止に向けた総合事業の拡充 ー通所C開始、同行訪問アセスメントの拡充 ーDS：地域支援事業を国の要綱に沿った内容へ</p> <p>⑤移動手段を用意する ・移動支援補助金の活用支援 ・移動手段の事業内容検討 (ダイハツと調整) ・担い手の養成 ・移動支援コーディネーターを配置する (IHEP)</p> <p>⑥社協に委託内容の指示を的確に出す</p>	<p>①②③⑤ □ (小学校区) 協議会 ●町域協議会 (5月：人財バンク、8月：見守り隊、1月：未定) ●講演会 (6月：鶴岡先生) ●校区ごと協議会 (10月～順次開催) □ (自治会毎) 勉強会 ー地域づくり事業と重なる小学校区 (東小、桑村小、丹那小) は協働：外出をテーマに実施 (～10月まで) ⑥移動支援の開始 (10月～) ●介入4地区へ説明 (～5月半ば) ●ポラ養成 (～10月) ・1回分：社協委託 ・3回分：県社協助成金申請 (～5月末)</p> <p>④ ●地域支援事業の運用整理：申請時の同行訪問必須、C型の通過が基本 (R7年度中) ●通所cの開始 (7月予定) 通所C要綱策定検討 (4月以降) ●同行訪問アセスメント (4月専門職調整、決定次第開始) ⑥ ●社協からの報告書提出時に状況確認等</p>	<p>住民が具体的な移動手段を検討できるきっかけをつかみ、勉強会が継続できるようになる</p> <p>介入地域を中心に、担い手、見守り人材が見つかる 移動手段の利用者の増加 移動手段のボランティアが増加</p> <p>住民を含め、関係者の連携が図れるようになる</p> <p>小学校区のイベントや交流の場が増える</p> <p>R8年度の補助金申請が増える</p> <p>介護サービス以外の居場所を知る住民が増える</p> <p>SCが自立支援型7会議等で紹介できるネタが増える</p> <p>申請者のDSの利用目的が変わる (自立する気で利用する)</p> <p>C型の利用だけで終子するもとの生活に戻れる高齢者が現れる (R6.10月以降0人だから)</p>	<p>移動手段を活用して、趣味活動に取り組む人が増える</p> <p>活動量の増加</p> <p>社会参加・交流の維持・増加</p> <p>役割の創出</p> <p>お友達が増える (笑)</p>	<p>フレイルの抑制</p> <p>主観的健康感</p> <p>精神的健康</p> <p>要介護認定率の抑制</p> <p>サービス利用の減少</p> <p>フレイル原因での新規要介護認定者を0にする (申請理由経緯をアセスメントして確認)</p>	<p>元気な人は元気でいられる。フレイルな人は諦めずにもとの生活に戻る</p> <p>健康アウトカムの維持向上・介護給付費の抑制</p>

仮説 課題仮説	インプット 誰に	アクティビティ どう促すか	アウトプット 活動目標	アウトカム 成果目標			インパクト あたい姿
				初期	中期	長期	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ HH利用が多い（独居）</li> <li>➢ 一度使い始めると卒業できない（DS/HH）</li> <li>➢ 介護予防プランが“お世話型”</li> <li>➢ インフォーマルサービスが少なく、ケアプランへの記載も少ない</li> <li>➢ 組に入る人が減っている（ゼロ組問題）</li> <li>➢ 役場職員が町の現状を知らない</li> <li>➢ 乗り合わせで車で移動していたが、みんな高齢者で運転できなくなった。</li> <li>➢ 一緒に外出していた仲間が減った</li> <li>➢ 地区の行事に声を掛けても参加者が集まらない</li> <li>➢ 交通空白地域がある</li> <li>➢ 人材が不足している。担い手不足</li> <li>➢ 外出頻度の低下</li> <li>➢ 転倒リスクが怖くて外出しない</li> <li>➢ ケアマネと民生委員や区の人と連携が取れていない。情報共有が難しい</li> <li>➢ 地域に出向いて予防的に関わる支援者（栄養士・歯科衛生士・リハビリ職）が少ない</li> <li>➢ 地域の居場所等に参加している人が少なくなっている</li> <li>➢ 健康維持≠社会参加</li> <li>➢ 勉強会参加希望者の洗い出しを実施（悉皆調査FB送付時：57人抽出=R7実施時に優先的に案内）</li> </ul>	<p>SC（日常業務）が</p> <p>住民が</p>	<p>出かける目的の増加</p> <p>居場所の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会）支えあい勉強会に参加する</li> <li>・校区）支えあい協議会に参加する</li> <li>・講演会に参加する</li> <li>・担い手になる →見守り隊、ボランティアとして</li> <li>・個別避難計画を立ててみる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同行訪問アセスメントに同席（全ケース）</li> <li>・自立支援型地域7会議に出席（毎回）</li> <li>・自立支援型7会議で得たヒントを元に、外出先を探してみる →連携会議でSCの活動報告をする（3ヶ月毎）</li> </ul> <p>*福祉課の仕掛けに参加</p> <p>①②③⑤</p> <p>□（小学校区）協議会</p> <p>●町域協議会 （5月：人財バンク、8月：見守り隊、1月：未定）</p> <p>●講演会（6月：鶴岡先生）</p> <p>●校区ごと協議会（10月～順次開催）</p> <p>□（自治会毎）勉強会 →地域づくり事業と重なる小学校区（東小、桑村小、丹那小）は協働；外出をテーマに実施（～10月まで）</p> <p>⑤移動支援の開始（10月～）</p> <p>●介入4地区へ説明（～5月半ば）</p> <p>●ボラ養成（～10月）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1回分：社協委託</li> <li>・3回分：県社協助成金申請（～5月末）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・個別のニーズ把握への意識がつく</li> <li>・SCがニーズと資源をマッチングできるようになる</li> <li>・ケアマネから直接問合せが来るようになる</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・フレイルのことがわかるようになった住民が増える</li> <li>・健康＝社会参加と考える住民が増える（研修会に来た人にアンケート等で確認する）</li> <li>・地域の居場所等への参加者が増える</li> <li>・「誘い隊」ができる（近所同士で声をかけあえること）</li> </ul>	<p>居場所等の利用者が増える</p> <p>（ケアマネとの関係ができていて、かつSCがマッチングするので確認できる）</p> <p>一度フレイルになった人も、元の活動先に戻る人が増えている</p> <p>（居場所やサロンなどで、来れなくなった人が戻ってきたことを確認する）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民の生きがいが増加している</li> <li>・地域で支えあえる状態ができている（自治会から抜けない；把握できない自状況にない）</li> </ul>	<p>元気な人は元気でいられる 健康アウトカムの維持向上・介護給付費の抑制</p> <p>フレイルな人は諦めずにもとの生活に戻る</p>

仮説 課題仮説	インプット 誰に	アクティビティ どう促す/かける	アウトプット 活動目標	アウトカム 成果目標			インパクト ありたい姿
				初期	中期	長期	
<p>課題（やらなければならないこと）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施設以外に居場所を増やす</li> <li>新しい担い手を見つける</li> <li>退職後に生きがいを見つけるのが難しいので退職前から伝える（特に男性）</li> <li>CMの育成</li> </ul> <p>予防支援に関わる専門職を見つけ（把握）、育成（活用）する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住民に支えあい活動の意識を持たせる</li> <li>健康維持＝社会参加の知識の普及</li> </ul> <p>真因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>リハ職等との連携がない</li> <li>病院、リハ職の意識が低い</li> <li>リハ特化デイが楽に儲かる</li> <li>ケアマネが安心して楽な方に流れる</li> <li>素人よりプロを望む住民が多い</li> <li>卒業＝お客がいなくなるという意識、新しいお客が来るようになっていない</li> <li>単価が安いので受けてくれない</li> <li>住民に共助、互助の考え方が乏しい</li> </ul> <p>介護サービス以外の居場所を知らない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>社協自体が地域への意識がない（待ちの姿勢、アウトリーチしない）</li> </ul>	健康づくり課が	フレイル予防の普及 ・保健委員や介護予防ボランティアへの研修 ・出前講座 ・健康マイレージの普及 ・広報（チラシの配布/IHEP作成）	・出前講座を対象地域9か所で年1回以上実施 学校区5地区：保健委員地区活動の実施（社会参加を付け加えて実施、チラシ配布）	出前講座に参加した住民が予防に取り組む・予防に取り組む住民の割合の増加	活動量の増加 社会参加・交流の維持・増加 役割の創出 お友達が増える（笑）	フレイルの抑制 主観的健康感 精神的健康	元気な人は元気でいられる フレイルな人は諦めずにもとの生活に戻る 健康アウトカムの維持向上・介護給付費の抑制
		包括が	自立支援型ケアプランの推進  ケアマネに向けた研修 -個別問合せ対応:IHEP	自立支援型地域ケア会議を年4回開催する （6月、8月、12月、2月）  フォローアップ支援（随時）	インフォーマルサービスがケアプランに載せることができる ケアマネが増える	移動手段を活用するプランの増加  ケアマネがSCと連携し、利用者へ社会資源のマッチングができるようになる  従前相当サービスの利用割合の減少  地域で活動する専門職の増加	
	ケアマネ等専門職が	専門職に向けた研修（人材の発掘）	多職種連携研修会または地域ケア連携会議で介護予防をテーマに研修を行う（年1回以上）				

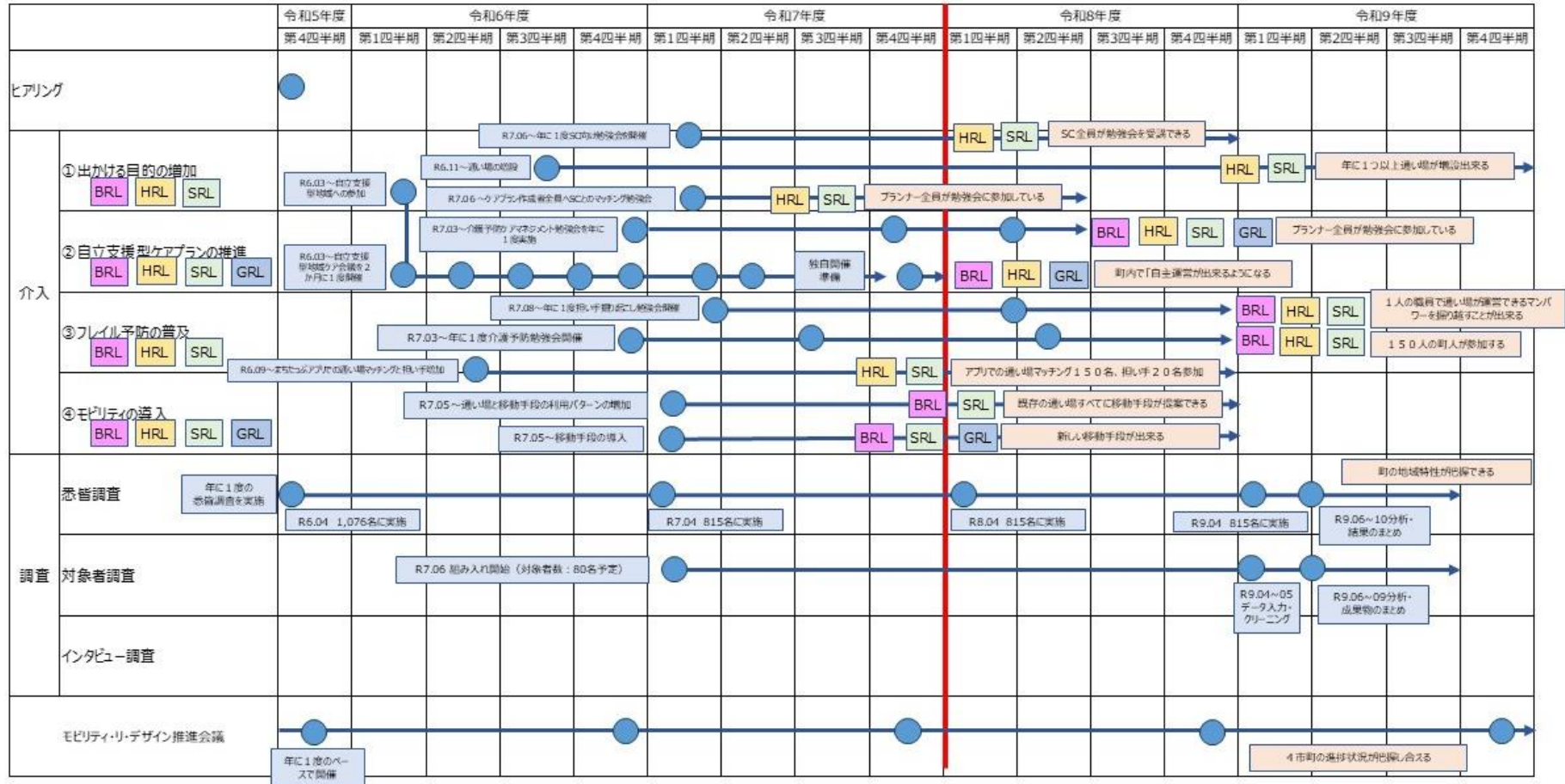
④藤枝市(2025年3月17日)

仮説 課題仮説	インプット 誰に	アクティビティ どう働きかける	アウトプット 活動目標	アウトカム		インパクト ありたい姿
				初期	成果目標 R7~8 R9.4	
<p><b>稲葉</b></p> <p>【人口・世帯】 ・高齢化率高い(35.5%) 75歳以上が18.2% 独居高齢者15.9%</p> <p>【健康課題】 ・「この1年間で転倒した」割合18.6%(後期高齢者質問票) ・家の庭での転倒が多い(ニーズ調査)</p> <p>真因:家の中での作業(農作業)が多く、外出での交流・運動量が少ない。ニーズ調査にて週2回以上の外出が市全体平均を下回る</p> <p>・医療費分析において、筋・骨格の有病率が高い 真因:農作業による膝・腰痛 ・認定率が14%→16.7%上昇(R3-R4) 真因:コロナかで閉じこもりの増加</p> <p>【住民意識】 ・健康状態の主観 まあよい62.2%、あまりよくない27.8%(市全体傾向に比べ、とてもよい、まあよいが僅かに少ない)</p> <p>・幸福度の現状 市全体より低め 5点・8点22.2%、7点15.6% コロナが以降将来への不安の傾向が強くなった コロナで落ち込むことやイライラすることが増えた傾向が、市全体8.7%に対し15.6%。 通いの場の必要性を感じている傾向が強い 真因:コロナかに外出、交流が減った。</p>	<p>地区社協</p> <p>高齢者団体</p> <p>活動参加者</p>	<p>介護予防の意識啓発のための事業展開 介護予防勉強会(5月)・懇談会(6月~10月)・実践発表会の開催(2月)</p> <p>仲間乗りタクシー「タクさんのるさ」事業活用による外出支援の仕組みの確立【稲葉地区のみ】</p>	<p>介護予防に関する事業の開催回数 ➢ 介護予防勉強会:毎年度1回 ➢ 介護予防実践活動懇談会:初年度3回 ➢ 介護予防活動実践発表会:毎年度1回 介護予防に関する事業参加者数 ➢ 稲葉地区 参加実人数:70人【実績値:96人】 ➢ 活動参加者数:60人【実績値:37人】 ➢ 西益津地区 参加実人数:100人【実績値97人:】 ➢ 活動参加者数:80人【実績値:58人】</p>	<p>介護予防活動の実践参加率 ➢ 90%以上 【実績値:38.5%(稲葉)59.8%(西益津)】</p>	<p>・研究事業参加者の活動意欲が前年から改善される。(年度末の報告会で確認)</p> <p>介護予防活動参加者の活動継続率 ➢ 90%以上</p>	<p>・参加者におけるロコモチェックのロコモ該当者の減少 ・参加者における基本チェックリストのフレイル該当者の減少。</p> <p>・介護予防ケアマネジメント評価時点における維持・改善者数の増加(年度末時点)</p> <p>・参加者におけるロコモチェックのロコモ該当者の減少 ・参加者における基本チェックリストのフレイル該当者の減少</p> <p>新規要介護認定者数の減少</p>
		<p>介護予防啓発のための地区社協事業への参加呼びかけ ➢ ふれあいサロン ➢ ふれあい会食会 ➢ グラウンドゴルフ ➢ 生涯学習講座 ➢ アクティブクラブ ➢ さわやかクラブ</p>	<p>「ふじえだ足すと号」運行 ➢ 地区社協事業:全5回 ➢ 活動参加者による活用:週1回</p>	<p>介護予防活動参加者の外出頻度 ➢ 週2回以上 外出の人の割合:90% 【実績値:88%(稲葉)88%(西益津)】</p>	<p>・参加者におけるロコモチェックのロコモ該当者の減少 ・参加者における基本チェックリストのフレイル該当者の減少</p>	
		<p>ふじえだ足すと号の活用 ➢ 地区社協主催の介護予防関連事業への参加のための外出支援として活用</p>	<p>活動メニュー例の提示・活動計画の作成投げかけ ➢ 居場所 ➢ 会食会 ➢ サロン ➢ いなばーど大学 ➢ アクティブクラブ ➢ 買い物支援</p>	<p>介護予防に資する通いの場の数 ➢ 稲葉地区:5か所 ➢ 西益津地区:13か所</p>	<p>「たくさん乗るさ」運行 ➢ 週1回運行</p>	

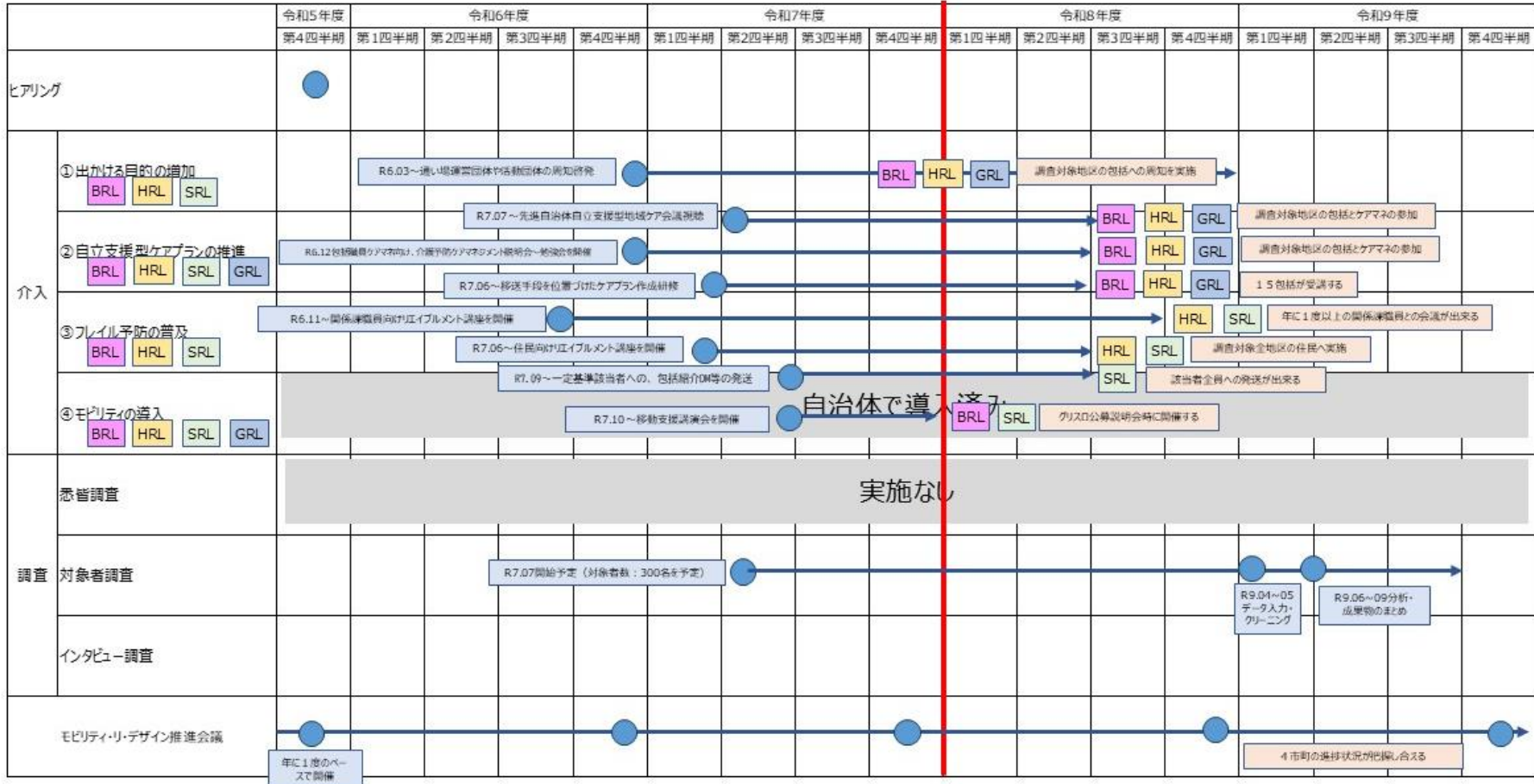
仮説	インプット	アクティビティ	アウトプット	アウトカム	インパクト
課題仮説	誰に	どう働かせる	活動目標	成果目標	ありたい姿
<p>西益津 【人口・世帯】 要支援者の独居が多い (41.7%・全体が 29.1%) 高齢化率高い(35.4%) 75歳以上が20.6% 独居高齢者17.7% 【健康課題】 ・「この1年間で転倒した」割合13.2%(後期高齢者) 一外出先道路での転倒が多い(ニーズ調査) 真因:徒歩での外出活動が盛ん(散歩・学習活動が高い) ・基本チェックリストにおいて、運動器リスク高い 真因:歩き方に課題 ・血圧・低栄養(県平均より低い) 真因:独居が多い傾向であるため、栄養摂取が偏りやすい 【住民意識】 ・健康状態の主観 まあよい70.6%(市全体より高い)、よくない3.1%(市全体より高い) ・幸福度の現状 市全体よりも高め 8点26.3%、5点18%、7点13.6% 真因:地域活動・交流が盛ん</p>	活動参加者	居場所立上げ支援 ➢ レクリエーション用品等の支援	週1回以上開催の通いの場の新規開設 ➢ 稲葉地区:4件 【実績値3件】 ➢ 西益津地区:3件 【実績値1件】	<p>・ニーズ調査における前回調査時からの改善。 幸福感の関連項目が市全体平均を上回る。(稲葉) 一外出頻度、週2回以上の割合が市全体平均を上回る。(稲葉) 一転倒に対する不安が市全体の平均を下回る。(西益津) 一誰かと食事をする機会がほとんどない割合が市全体平均を下回る。(西益津)</p>	<p>新規要介護認定者数の減少</p>
	包括	自立支援型地域ケア会議の開催 ➢ SIP事業の支援を受け、自立支援型地域ケア介護の開催を7包括が主催できるように実践研修する。	介護予防モデル地区の圏域包括から順次開催 ➢ 7包括 【実績値2包括】		
	ケアマネ	介護予防普及啓発事業ケアマネ勉強会の開催 ➢ 介護予防モデル地区の取組協力及び介護予防ケアマネジメントへのインフォーマルサービスの位置づけ依頼	活動に参加する事業対象者、要支援者への介護予防ケアマネジメントへの週2回のインフォーマルサービスの位置づけ ➢ 100%		
	SC	インフォーマルサービス継続のための伴走支援 ➢ SC5人体制に増強 ➢ SCへの個別支援研修			
	移動支援	移動支援用車両の提供による移動支援サービス強化 ➢ 運転ボランティアへの謝礼の支援【西益津地区】	通いの場への送迎実施回数増加 ➢ 週1回		
	居場所団体	居場所団体への参加費用負担・レクリエーション用品等必要経費の支援 ➢ わくわくランドいなば ➢ 西益津いきいきランド			
地域交通課	ふじえだ足すと号によるモデル地区活動送迎支援の働きかけ ➢ 西益津地区:週1回	ふじえだ足すと号によるモデル地区活動送迎支援の実施 ➢ 西益津地区:週1回			

### (3) 事業実施状況

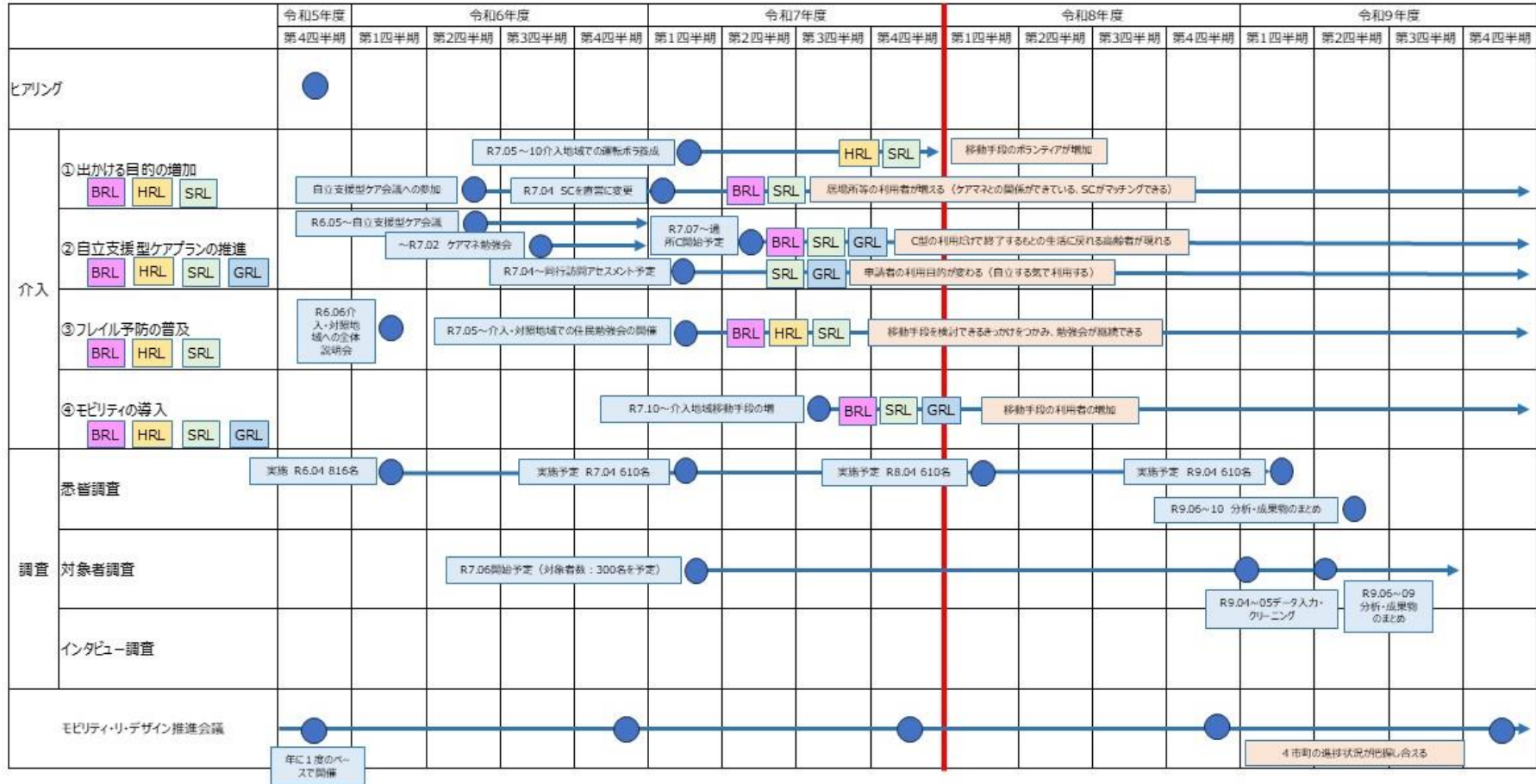
#### ①池田町



②松戸市



③函南町





今年度は、4自治体のうち、移動手段の介入を行わない松戸市以外の3自治体を先行して介入し、藤枝市で対象者調査の組み入れが始まるなど、概ね予定通り進捗している。今後もロジックモデルを活用し、地域の実状に合わせてアジャイルに社会実装を進めていきたい。

(IHEP 実施分の現時点での到達度 GRL4、SRL5)