

「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」

令和 7 年度成果報告書

2026 年 3 月

一般財団法人日本自動車研究所
株式会社日本能率協会総合研究所

目 次

I. 背景・目的	1
II. 研究開発の概要	3
III. 成果・進捗状況（JARI 担当分）	6
III-1 養父市の取り組み（JARI 実施分）	6
1. 養父市における活動方針と出口戦略の整理	6
2. デマンド交通実証実験の調査・計画策定	8
2.1 住民（各地区協議会）との調整・協議	13
2.2 予約制乗合交通実証運行分析	29
2.3 実証実験広報用資料の作成	37
3. 福祉部門との連携による外出促進に向けた移動手段の導入効果の検証..	44
III-2 仁淀川町の取り組み（JARI 実施分）	49
1. 仁淀川町における活動方針と出口戦略の整理	49
2. お出かけ需要創出を目的とした実証調査走行	51
2.1 実証調査走行（第1回目）	51
2.2 実証調査走行（第2回目）	59
IV. 成果・進捗状況（JMAR 担当分）	67
1. 北海道池田町の取り組み（JMAR 実施分）	72
2. 千葉県松戸市の取り組み（JMAR 実施分）	75
3. 静岡県函南町の取り組み（JMAR 実施分）	77
4. 静岡県藤枝市の取り組み（JMAR 実施分）	82
5. ロジックモデル	86
6. スケジュール	90
7. 高価の可視化	92
8. 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、对外発信状況、その他	106

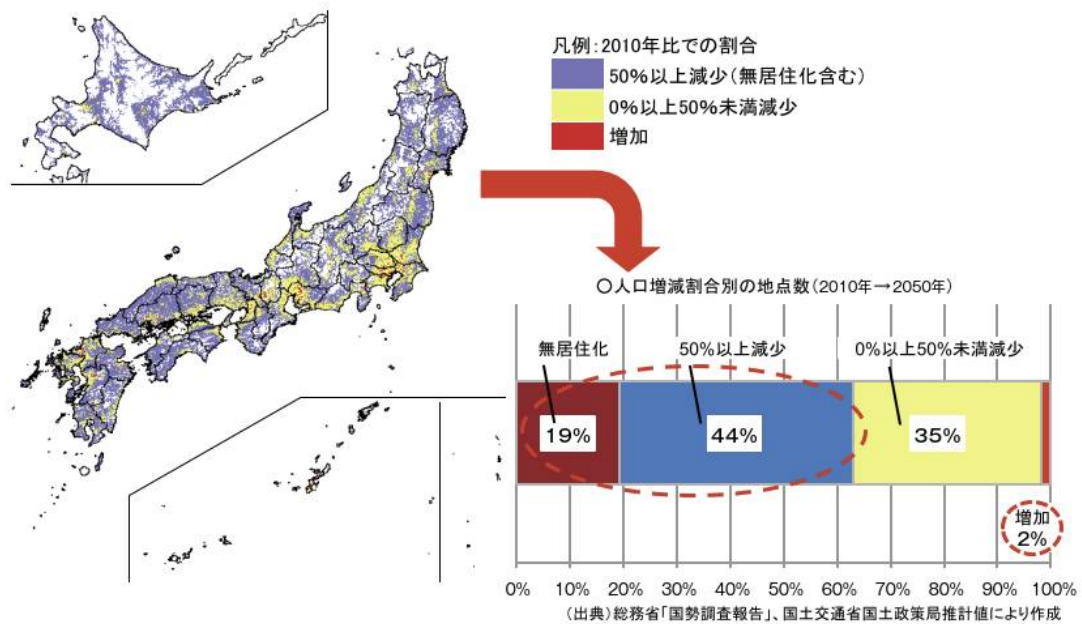
I. 背景・目的

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、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」の確保が重要である。

この「移動手段」を確保するためには、地域公共ネットワークの再編と併せて、地域内の活動を支える地域内移動手段の構築が求められている。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。地方都市において、その傾向が顕著となっている。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。こうした取り組みによって移動が活発になることで、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。



（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

Ⅱ．研究開発の概要

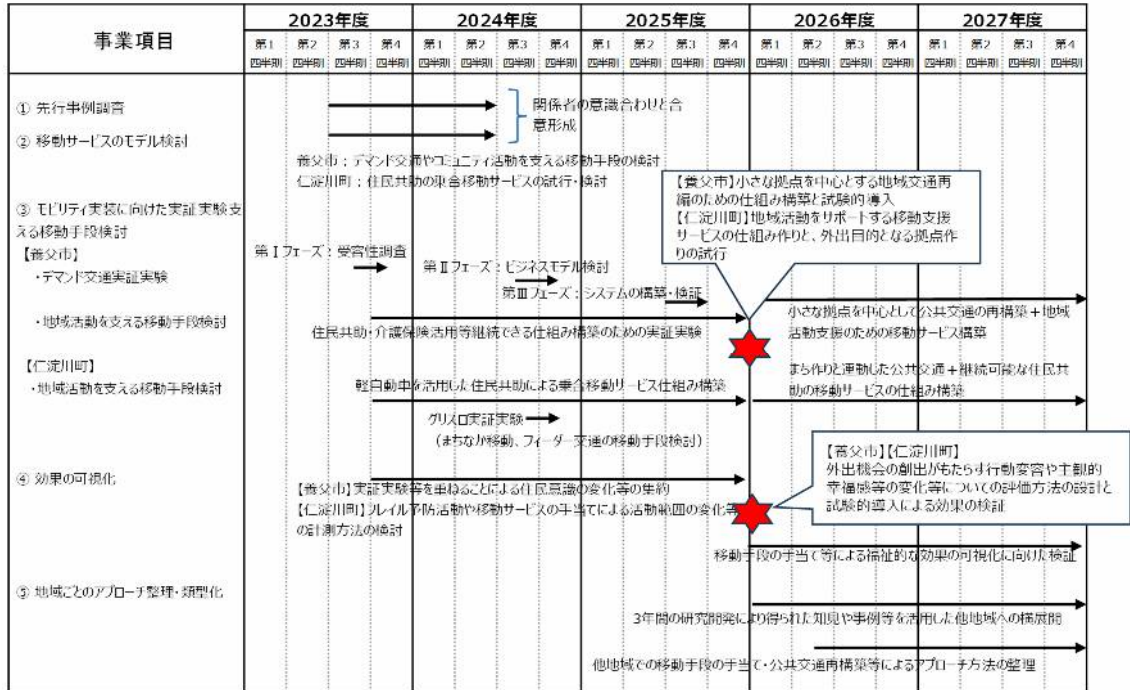
兵庫県養父市と高知県仁淀川町の2地域では、住民の Well-being 向上を目指す取り組みとして、地域特性に適合した持続可能な移動モデルを設計し、実証実験を繰り返した後に社会実装することで、地域での暮らしや活動を支える移動手段の確保に向けた公共交通の再編を目指している。さらに、地域コミュニティ活動を支援するための移動手段を拡充する。とくに、地域での暮らしの継続や活性化を可能にする、コンパクトな移動手段の手当てに向けた仕組みを構築する。

地域住民が主体的に移動手段の確保に取り組んでいる北海道池田町、千葉県松戸市、静岡県函南町、静岡県藤枝市の4地域では、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。さらに、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する。これらの取り組みによって得た知見を、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していく。

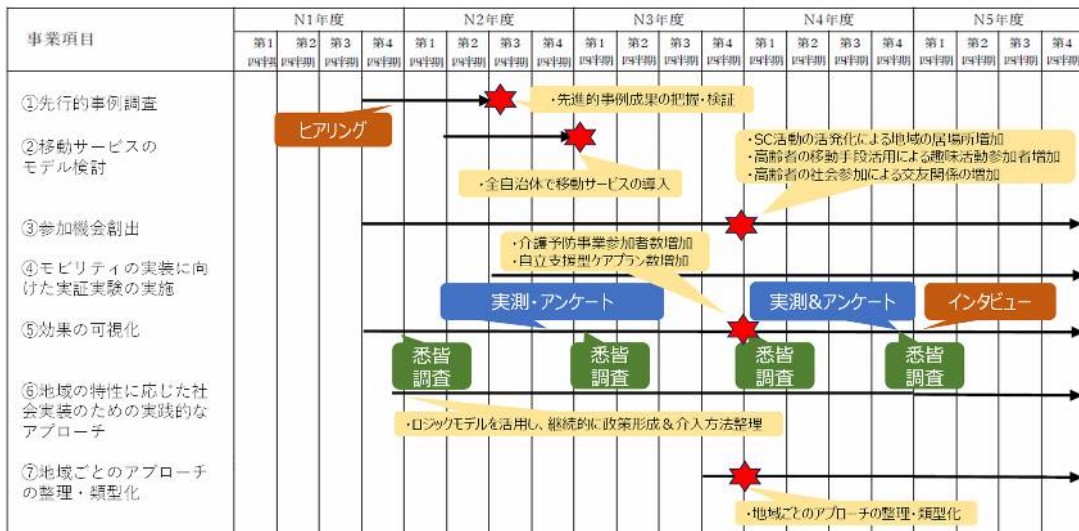
これらの取り組みを通じて、地域においてモビリティが果たす役割を明らかにする。モビリティの確保が与える効果については、福祉的な効果も含めて定量的に数値で示す指標や測定手法を確立する。

(I) 工程表

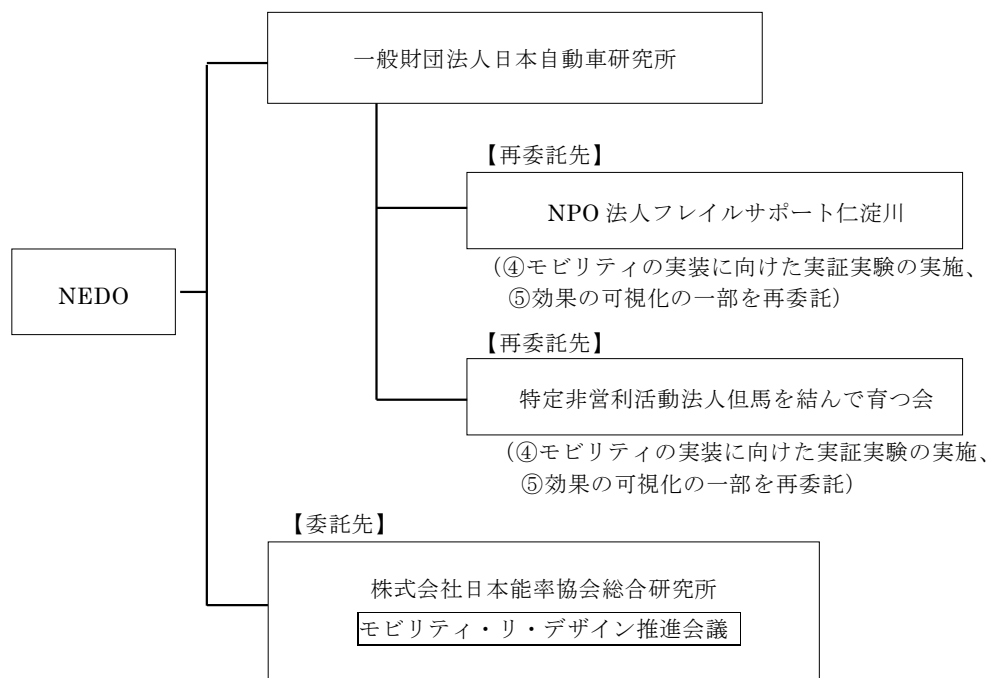
①JARI 分



②JMAR 分



(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 年度の中間目標】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 年度の中間目標】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

⑧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 年度の中間目標】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

Ⅲ. 成果・進捗状況（JARI 担当分）

Ⅲ－Ⅰ 養父市の取り組み（JARI 実施分）

Ⅰ. 養父市における活動方針と出口戦略の整理

2025 年度はステージゲートを迎える重要な年度であり、養父市における本事業の推進にあたっては、ステージゲート時点での達成目標（アウトプット）と、2027 年度の SIP 事業終了後を見据えた出口戦略を明確に設定した。

（Ⅰ）ステージゲートにおけるアウトプット（SRL5 の達成）

ステージゲートでは、これまで実施してきたデマンド交通実証実験の成果を踏まえ、「継続性のある地域交通モデル」の構築を主たるアウトプットとして位置づけた。具体的には、以下の観点から整理・検討を行った。

第一に、事業の持続可能性を担保するためのビジネスモデルの構築である。運行主体のあり方や費用負担構造について整理し、自治体・地域・関係事業者が連携可能な運用スキームを検討した。

第二に、システム化の検討として、利用者数や運行規模、収益性と整合した配車・予約システムのあり方を検証した。

第三に、乗り換え拠点の機能およびサービスに関する検討を行い、いわゆるモビリティハブとして必要となる要件（待合機能、情報提供、他サービスとの接続等）を整理した。

第四に、既存の公共交通や福祉輸送等を含む他の移動サービスとの統合可能性について検討を行い、地域全体としての移動環境の最適化を目指した。

（Ⅱ）SIP 終了後を見据えた出口戦略（SRL7 以上の達成）

SIP 事業終了後の出口戦略としては、「小さな拠点」を核とした交通再編と、地域活動を支える移動手段の仕組みが地域に定着している状態を目標とした。具体的には、関宮地域における実践を通じて得られた知見を体系化し、「モビリティ・リ・デザイン」に向けた成果・実践集として取りまとめ、それを活用した普及・支援活動が展開されていることを想定している。

(3) 出口戦略に向けた 2025 年度の養父市の主な取り組み

上記の出口戦略の実現に向けて、養父市では大きく二つの取り組みを実施した。

第一の取り組みは、養父市関宮地域において建設が進められている「小さな拠点」（2027 年 4 月完成予定）の整備と連動した、地域公共交通の再構築に向けたデマンド交通の実証実験である。本実証では、冬季における運行条件下での課題検証に加え、地域の小中学校における通学との連携可能性についても検討を行い、日常生活および教育活動を支える交通としての有効性を検証した。

第二の取り組みとして、同一コンソーシアム内の JMAR が福祉専門職と連携し、「お出かけ」を通じたフレイル予防・改善を目的とした実践的な取り組みを推進している。この知見と、JARI が進める地域交通再構築に向けた取り組みを有機的に連携させることで、福祉施策の効果を可視化するとともに、モビリティの確保が地域住民の健康・生活に与える影響について、定量的・定性的に評価する手法の確立に着手した。

2. デマンド交通実証実験の調査・計画策定

(1) 2025 年度における検証方針の整理

2025 年度においては、当初想定していた第 3 フェーズで実施する検証項目（表 2-1）のうち、既存輸送からの切り替えに関する検証は実施しない方針とした。これは、実証実験の段階において現行の交通体系を変更することが、制度的・手続的観点から困難であると判断したためである。

具体的には、路線バスの運休または廃止を行う場合、運輸局への許可申請または届出が必要となることに加え、公共交通会議における協議および関係者間の合意形成が不可欠である。関係者との協議の結果、地域幹線系統である鉢伏線を減便や休止等の扱いをすることにより国庫補助が停止されることになり、再開も難しくなることがわかったため、実証段階において既存の交通体系を変更することは現実的ではなく、本年度の実証実験では、既存の路線バスとの並行運行を継続することとした。

この方針により、本年度の実証実験では、既存輸送からデマンド交通へ切り替えた場合に想定される利用者数や需要構造の推定といった、実装時を前提とした定量的評価は実施しないこととした。一方で、将来的な本格実装に向けて検討が不可欠であり、かつ住民の理解および合意形成が特に重要と考えられる事項について、重点的に検証を行うこととした。

具体的な重点検証項目は次のとおり。

- ・デマンド交通の実装時に想定される利用料金体系について、住民の理解を得ること。あわせて、試行的な運用を通じて、料金設定に関する課題や受容性、運用上の留意点の抽出を行った。
- ・冬期の降雪を想定した運用の試行を実施し、冬季特有の課題について検証を行った。具体的には、積雪期におけるミーティングポイントの適切性や、運行ルート設定の妥当性、安全性および運行の安定性に関する課題の整理を行った。

以上の二点に重点的に取り組むことで、将来の地域交通体系の設計および住民との合意形成に資する基礎的知見の収集を目的とした実証を実施した。

表 2-1 実証実験での具体的な検証項目

フェーズ	時期・期間	内 容
第1フェーズ： 乗合型デマンド交通 の受容性調査	2023 年度実施 (2週間程度を想定)	・乗合型デマンド交通の体験機会提供 ・利便性や課題等に関する住民意見の集約・整理 ・将来的な実装に向けた住民参画の基盤形成
第2フェーズ： 継続性のあるビジネスモデルの検討	2024 年 10 月 26 日～ 12 月 1 日実施	・事業性の観点からみた運行方法の検証 ・運行経路（エリア）、運行ダイヤ、有償化に向けた検討 ・ドライバーおよび車両の継続的確保に向けた事業者との協力関係の醸成
第3フェーズ： 本格運用を見据えたシステム検証	2025 年 11 月 8 日～翌 年 1 月 18 日実施	・有償による長期試行運行の実施 ・安定的な運行体制の確立に向けた検証 ・既存輸送からの切替えに向けた検討

(2) 住民の理解促進、実証実験の目的等に関する周知

住民に対する周知・理解促進を目的とした説明会の実施状況については第3章にて詳述するが、本年度は、関宮地域を構成する四つの校区それぞれにおいて、実証実験開始前に計2回の住民説明会を開催した。

第1回目の説明会は、実証実験開始のおおむね4か月前に実施し、各地区の役員等を主な対象として、実証実験の趣旨および概要、想定される利用料金体系、ならびにデマンド交通実装時における地域交通体系（案）について説明を行った。これにより、地域の中核的担い手との間で課題認識の共有を図るとともに、実証実験に対する基本的な理解の形成を図った。

2回目の説明会は、実証実験開始の約1か月前に開催し、地域住民全体を対象として実施した。第1回説明会等を通じて寄せられた住民からの意見・要望を踏まえ、将来の関宮地域における交通体系の想定案を提示するとともに、LINEを活用した予約システムを含む具体的な利用方法および運用ルールについて説明を行った。

なお、これらの説明会における詳細な説明内容ならびに住民から寄せられた意見・要望への対応状況については、「3. 住民（各地区協議会）との調整・協議」において整理している。

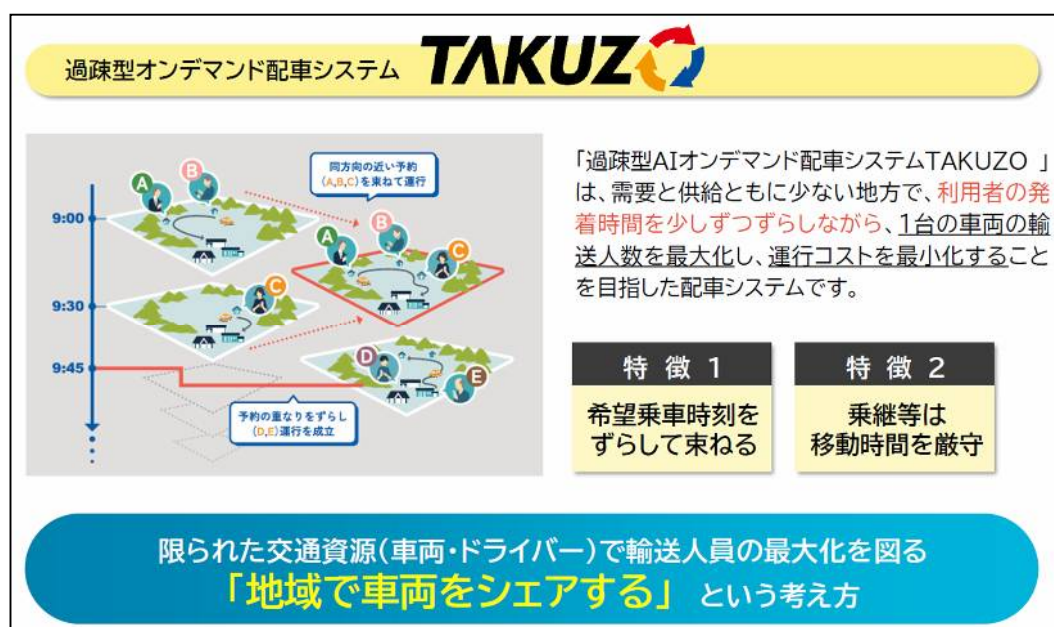
(3) 将来の実装を踏まえた配車システムの導入

前年度の実証実験においては、予約受付および配車に関する業務を配車システムに依存せず、人的対応により実施していた。このため、運行管理側において配車判断や運行ルート設定に係る業務負荷が大きいことが課題として顕在化していた。

これらの課題を解消し、運行管理の効率化および将来的な本格実装を見据えた検証を行うため、本年度の実証実験では、予約・運行管理を一体的に行う配車システムを導入することとした。システム選定にあたっては、初期導入コストのみならず、将来的に養父市においてデマンド交通を本格導入した場合に想定される利用者数および利用料金収入と整合したランニングコストであること、ならびに利用者にとって直感的かつ分かりやすいユーザーインターフェースを備えていること等を重要な評価条件として検討を進めた。

その結果、これらの要件を満たすシステムとして、バイタルリード株式会社が提供する「TAKUZO（過疎型 AI オンデマンド配車システム）」を採用した。TAKUZO は、需要および供給の双方が限定的な地方部を主な対象とした配車システムであり、利用者の発着希望時間を調整しつつ、複数車両の輸送効率を最適化することで、運行コストの最小化を図ることを特徴とする。

また、本システムはクラウド環境上で稼働する SaaS（Software as a Service）型サービスとして提供されており、運行管理の柔軟性および拡張性を有している。TAKUZO のシステム概要については、図 2-2 に示す。



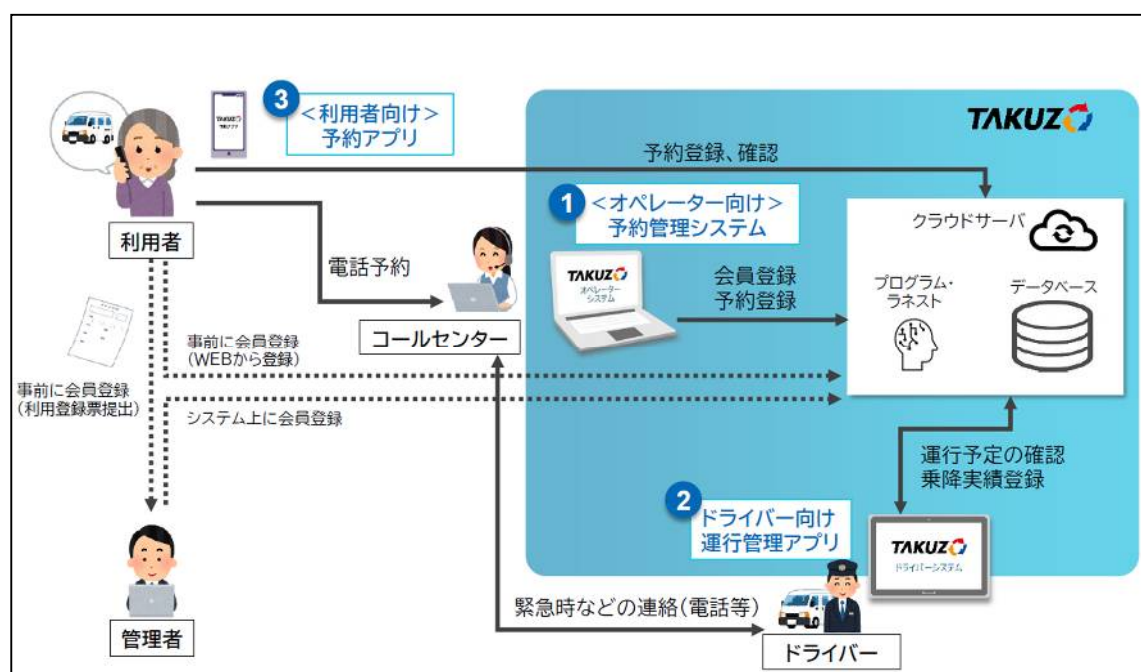
（出典）バイタルリード社提供資料

図 2-1 過疎型 AI オンデマンド配車システム TAKUZO の概要

システム構成は、オペレーター向けの予約管理システム、ドライバー向けの運行管理アプリ、利用者向けの予約アプリの3種類で構成される（各システムに関するマニュアルは添付資料に掲載）。システムの構成を表 2-2 に、システムの利用イメージを図 2-2 に示す。

表 2-2 配車システムの構成

名称	使用者	推奨環境	主な機能
①予約管理システム	オペレーター 管理者	PC	・電話受付した予約情報の登録 ・予約内容をもとにした運行計画の表示 ・利用状況等の実績集計 ・車両現在地の表示 等
②運行管理アプリ	ドライバー	タブレット端末	・予約状況の確認 ・運行ルートの確認 ・実績（乗車・降車・不在）の登録
③予約アプリ (Web アプリ)	利用者	スマートフォン	・乗合タクシーの予約登録・確認・キャンセル ・確定した運行に関する車両位置の確認 ・会員情報の登録 ・公式 LINE とも連携



（出典）バイタルリード社提供資料

図 2-2 システムの利用イメージ

(4) 実証実験広報用資料の作成

本実証実験に関する住民への周知および理解促進を目的として、「予約制乗合交通の実証実験」に関する広報用資料を作成した。広報資料は、情報量および配布対象を考慮し、冊子版と簡易版チラシ（A3 判・両面）の二種類を作成した。

冊子版については、前年度の構成を踏襲しつつ内容の充実を図り、関宮地域の全校区を対象とした乗降場所（ミーティングポイント）を網羅的に掲載した。加えて、デマンド交通サービスの概要、既存の公共交通サービスとの相違点、利用料金体系、TAKUZO を用いた予約方法の説明、ならびに想定される利用場面に関する Q&A 等を盛り込み、実証実験の趣旨および利用方法を体系的に理解できる構成とした。冊子版は、A4 判・全 16 ページのパンフレットとして作成した。

一方、簡易版チラシは、実証実験の概要を簡潔に把握できることを目的とし、利用料金や運行の基本的な仕組み、ミーティングポイントの一覧表等を中心に構成した。これにより、冊子版と併用することで、住民の情報ニーズや理解度に応じた柔軟な周知を可能とした。

なお、広報用資料の具体的な構成および内容の詳細については、「2.3. 実証実験広報用資料の作成」において整理している。

2.1 住民（各地区協議会）との調整・協議

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。デマンド交通実証実験の対象となる各校区の人口・世帯数を表 3-1 に示す。

表 2.1-1 関宮地域の人口・世帯数（養父市提供、2025 年 10 月時点）

	世帯数	人口（65 歳以上）
大谷校区	296	649（309）
関宮校区	581	1,335（569）
出合校区	225	478（260）
熊次校区	162	363（184）
4 校区合計	1,183	2,825（1,322）

（出典）養父市資料より JARI にて集計

本年度の実証実験の実施にあたっては、関宮地域を構成する四つの各地区協議会において、7 月および 10 月の計 2 回にわたり、住民への説明および周知を含む情報交換の機会を設けた。これらの説明会は、実証実験の趣旨や内容に関する理解の促進を図るとともに、住民からの意見や懸念事項を把握することを目的として実施したものである。

本章では、住民説明会において実施した説明内容の概要および使用した資料を整理するとともに、説明会を通じて住民から寄せられた主な質問を抽出し、それらに対する当時の回答内容および今後の対応方針を含めて体系的に整理する。

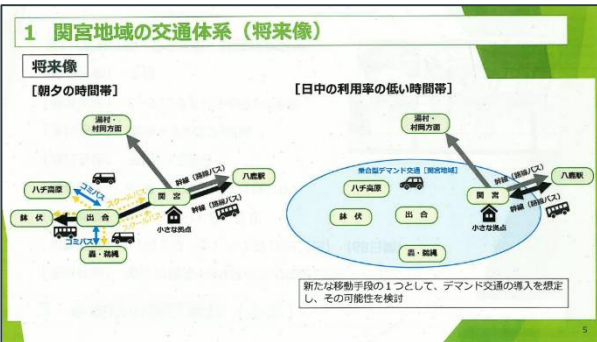
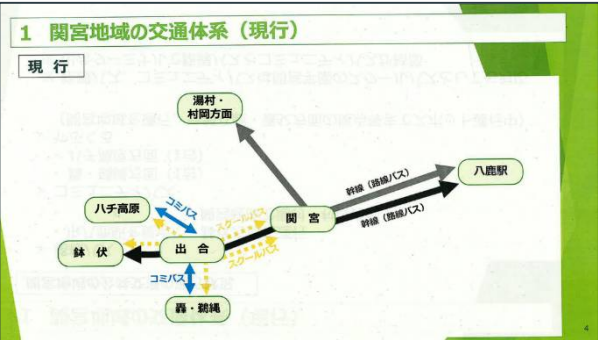
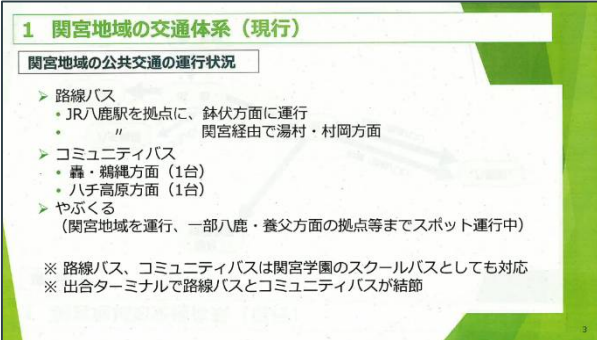
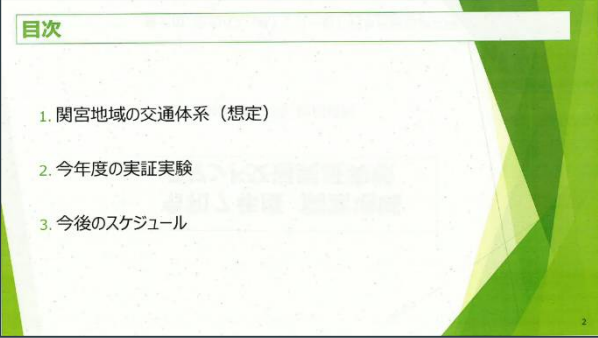
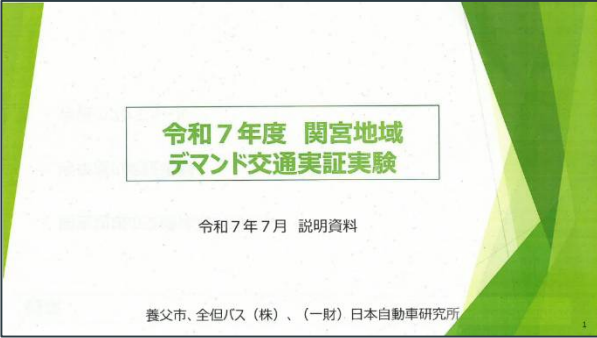
（1）第 1 回実証実験に関する関宮地域の各協議会への説明会

実施日： 2025 年 7 月 10 日（出合校区、大谷校区）
2025 年 7 月 14 日（熊次校区、関宮校区）

説明会においては、これまでに実施したデマンド交通実証実験の結果を踏まえ、実装段階における地域交通体系の概要について説明を行った。あわせて、本年度に実施する実証実験の実施期間および、今後の検証の進め方について、その全体像を示した。

また、本年度は、将来的な実装段階での導入を想定したデマンド交通の利用料金体系について、他自治体における制度事例を参考に検討した料金案を提示し、住民から意見聴取を行った。これにより、料金設定に対する住民の受容性や懸念点を把握し、今後の制度設計に反映させるための基礎的知見の収集を図った。

なお、説明会において使用した資料の概要については、図 2.1-1～2 に示す。



2 今年度の実証実験（予定）

運行方法（参考資料として昨年度チラシを掲載）

2 今年度の実証実験（予定）

【実施体制】 養父市関宮小さな拠点づくり共創プラットフォーム

【実施期間】 11月8日（土）～1月18日（日）（68日間）

【実施時間】 9：00～16：00

【料金】 有償（金額については検討中）

【運行方法】 予約による運行

【予約方法】 電話＋予約アプリ併用

【乗降箇所】 ミーティングポイントのみでの乗降

【車両台数】 2台

新たに教育分野（関宮学園）と連携を検討中

3 今後のスケジュール（予定）

- 7月10日（木）、7月14日（月） 自治協議会説明
- 7月～8月 地元説明、関宮学園説明
- 8月頃 近畿運輸局に届出
- 8月頃 養父市公共交通会議で近畿運輸局への申請を報告
- 10月中旬 広報誌に含わせてチラシ配布
- 11月8日（土）～1月18日（日） 実証実験
 - ※11月8日（土）、11月9日（日）は、関宮地域局で現地説明会を予定
 - ※12月30日～1月3日運休
- 実証実験後、実証実験に対するヒアリング会の実施を計画

図 2.1-1 第1回住民説明会での説明資料／デマンド交通実証実験の概要

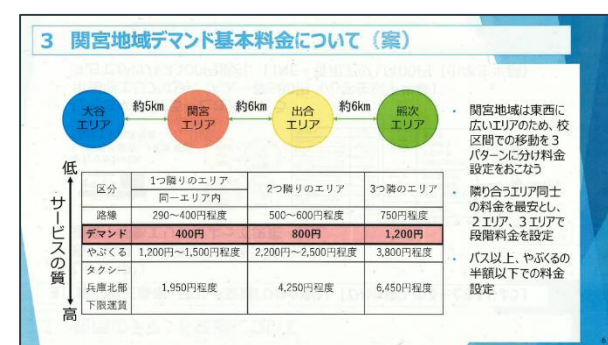
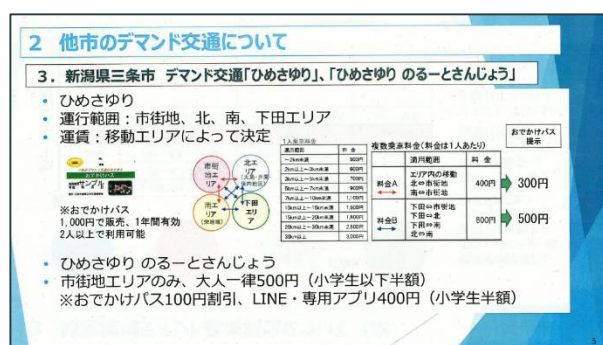
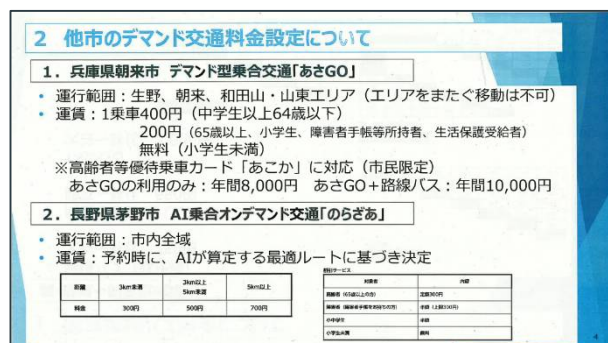
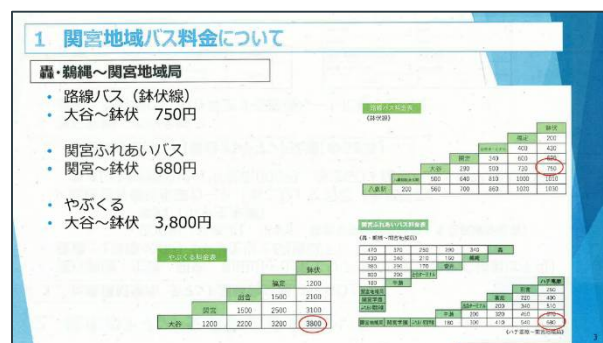
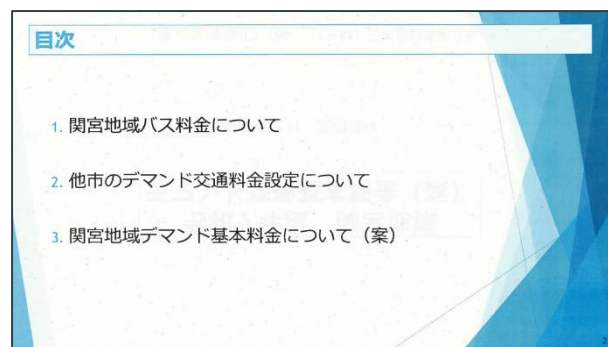
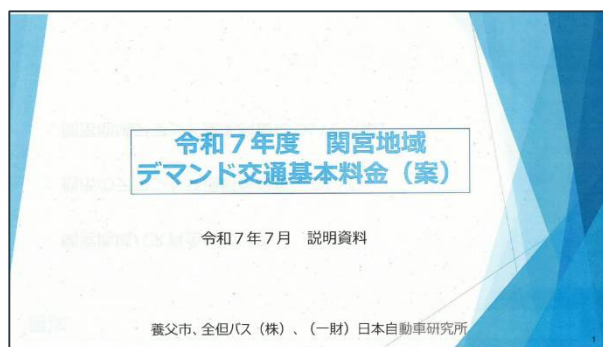


図 2.1-2 第1回住民説明会での説明資料／デマンド交通基本料金案

(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

実施日： 2025年10月17日（関宮校区）
 2025年10月21日（出合校区）
 2025年10月23日（熊次校区）
 2025年10月24日（大谷校区）

7月に実施した住民説明会では、先に実施した説明会等で住民から質問および要望が寄せられていた「将来の関宮地域における交通体系（想定）」について、資料を用いて改めて説明を行うとともに、当該内容に関する住民意見の聴取を行った。

あわせて、本年度の実証実験において使用を予定している「広報用リーフレット（案）」を提示し、実証実験の概要および利用方法に関する説明を行った。特に、LINEを活用した予約システムを含む運用方法について具体的に説明することで、実証実験への参加に必要な手続きや利用の流れに対する理解の促進を図った。

なお、当該説明会において使用した資料の概要については、図2.1-3に示す。

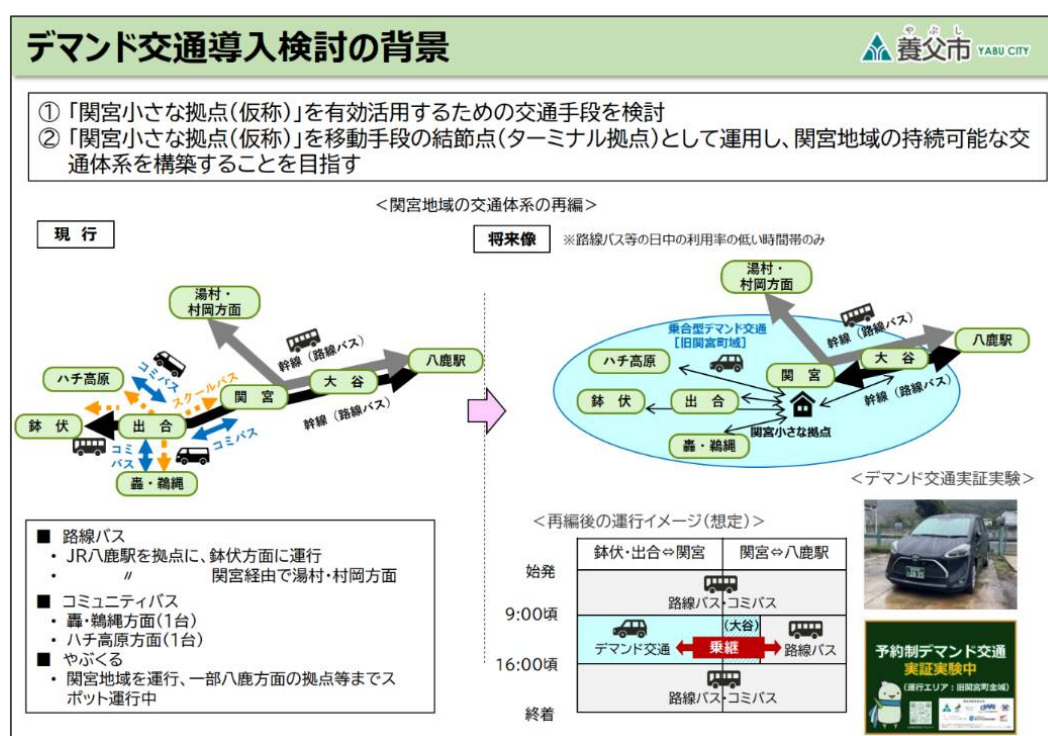


図2.1-3 第2回住民説明会での説明資料（将来の交通体系について）

一昨年度、昨年度に引き続き、関宮地域で
『予約制デマンド交通』
 の実証実験を行います！

2025年11月8日～2026年1月18日
 (12月30日～1月3日を除く)
 朝9時～夕方4時まで毎日運行
 11月1日から予約受付を開始します

お申込みは簡単！
 電話 ☎ 079-666-8089 (全但バス(株) デマンド予約センター) でも
LINE からでもお申込みいただけます

公共交通は、人口減少・高齢化の影響を受けて**危機的状況**です。
 ✧ 路線バス利用者数 → 6割減少 (1990年比較)
 ✧ バスなどの自動車運送業のドライバー → 半減 (2008年比較)

養父市も例外ではありません！

このままの形で路線バスを維持するのは困難です。
 そこで、**予約制デマンド交通の導入**を検討しています。

今回の実証実験は、住民の皆様に予約制デマンド交通に乗りしていた
 だき、その使い勝手や問題点・課題点などを検証するために行うもの
 です。今年度は、
**「利用料金の導入」と
 「冬季でも使えるかの検証」**
 を行います。また、**予約受付システムも使いやすくなりました。**
 この機会に是非、乗車いただき、ご意見をお寄せください。

予約制デマンド交通とは？
※デマンド交通には様々な形態があります。ここでは関宮地区で今回実験するデマンド交通を特徴的のリーバスと比較して説明します。

定時定路線で運行する『路線バス/コミュニティバス』と、ドアツードアで利用
 できる『タクシー・やぶくる』の**中間**に位置する運行サービスです。

	路線バス・ コミュニティバス	予約制 デマンド交通	やぶくる	タクシー
運行方法	・定時定路線(運行エリア 取り) ・他の乗客との乗車 あり ・運行エリア限定	・予約がある場合のみ 運行 ・他の乗客との乗車 あり ・運行エリア限定	・予約がある場合のみ 運行 ・他の乗客との乗車 なし ・運行エリア限定	・予約なし/ありでの 運行 ・他の乗客との乗車 なし
利用時間の自由度	・決められた運行タイ マのみ(利用したい ときに運行している とは限らない)	・事前予約すること で好きなように時間等 ある程度選べる ・他客になることで 乗車時間が伸びる 場合がある	・希望時刻で利用可能	・希望時刻で利用可能
乗降場所	・あらかじめ設定され た場所のみ	・任意(入浴する多くの 乗客の乗降が可能な 家であり、タクシー のドアツードアに近 づけることが可能)	・ドアツードア	・ドアツードア
運賃	・近寄り+特設料金 (乗車距離に応じて 増える) + 地域料金	・下乗券制	・近寄り+特設料金 (乗車距離に応じて 増える) + 地域料金	・乗車料+加算料金 (乗車時間・距離に よって増える) + 特 設料金

安い ← 高い

運賃表 (乗車場所と降車場所のエリアによって運賃が決まります)

乗車 エリア	降車 エリア	熊次	出合	関宮	大谷
熊次	熊次	400円	400円	700円	1,000円
出合	出合	400円	400円	400円	700円
関宮	関宮	700円	400円	400円	400円
大谷	大谷	1,000円	700円	400円	400円

※65歳以上・障害者手帳等所有者・生活保護受給者の運賃は半額です。
 (※R7年度実験期間中、中学生以下は無料となります)

乗車予約方法

【電話で予約する場合(申し込み受付時間:朝9時～夕方5時)】
 ☎ 079-666-8089 (全但バス(株) デマンド予約センター) にお電話ください。
 ☎ 全但バス(株) スタッフに以下の内容をお伝え下さい。
 1.氏名、2.連絡先、3.利用希望日時、4.乗車・降車の場所

【LINEで予約する場合(24時間受付可能)】
 ☐ 最初に **LINE** で友達登録



① LINEを起動
 ② QRコードをクリック
 ③ カメラでQRコードを読み取る
 ④ LINEの登録完了!

「関宮地域デマンド交通」の「トーク」を開く。
LINE 予約申し込みボタンを押すと、
 「関宮地域デマンド交通予約アプリ」
 (TAKUZO)が立ち上がります。

⑤ ここから電話をかけて音
 声でオペレーターと話すこ
 とも可能です。

乗降場所
地図表示

電話予約
(電話アプリがインストール済み)
 全但バス(株) 予約センター
 079-666-8089

乗車予約方法 (予約アプリ TAKUZO の初期設定)

☐ 予約アプリ (TAKUZO) の初期登録 (初回だけの設定です)



① 名前(漢字)を入力
 ② 性別
 ③ 生年月日
 ④ 電話番号
 ⑤ メールアドレス

⑥ ログインパスワードを設定
 ログインパスワード(確認)

⑦ 会員登録に必要な項目を入力
 ⑧ 会員登録に必要な項目を入力
 ⑨ 会員登録に必要な項目を入力

⑩ 会員登録に必要な項目を入力
 ⑪ 会員登録に必要な項目を入力

⑫ 会員登録に必要な項目を入力
 ⑬ 会員登録に必要な項目を入力

⑭ 会員登録に必要な項目を入力
 ⑮ 会員登録に必要な項目を入力

⑯ 会員登録に必要な項目を入力
 ⑰ 会員登録に必要な項目を入力

⑱ 会員登録に必要な項目を入力
 ⑲ 会員登録に必要な項目を入力

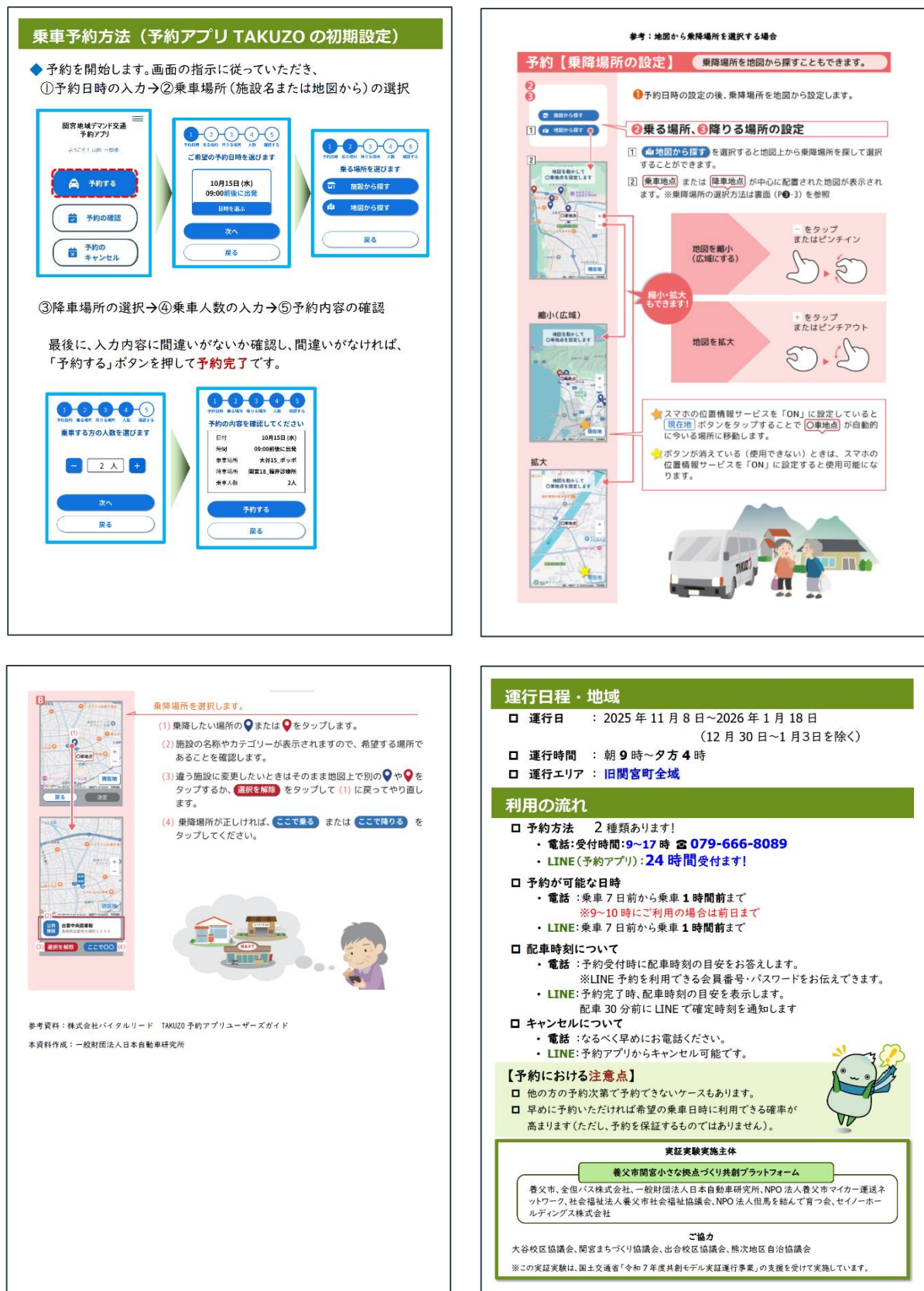
⑳ 会員登録に必要な項目を入力
 ㉑ 会員登録に必要な項目を入力

① 画面の指示に従って
 ② 名前(漢字とカナ)
 ③ 連絡先等
 ・性別(任意)
 ・生年月日
 ・電話番号
 ・携帯番号
 ・メールアドレス
 ④ 自宅住所(任意)
 ⑤ パスワード
 を入力します。

登録内容を確認後、利用規約を確認、【利用規約に同意して登録】
 をタップすると、**登録完了**です。
 登録したメールアドレスに**会員番
 号**が届きます。

現在、メールアドレスを「持っていない」、
 「わからない」などの理由で会員番号を
 取得することができない方は、全但バス
 ☎079-666-8089に電話いただければ、会
 員番号とパスワードをお伝えすることも
 可能です。

図 2.1-4 第2回住民説明会での説明資料(実証実験の案内リーフレット案について)
 ※説明会時に用いた資料で、各戸に配布した最終版ではない。



(3) 住民説明会での主な質問内容

(1)項および(2)項で示した2回の住民説明会においては、将来的な利用者となる地域住民から多様な質問および意見が寄せられた。本項では、これらの説明会を通じて得られた主な質問内容を整理するとともに、それらに対する運営側（養父市、全但バス株式会社、JARI）からの回答および対応方針について取りまとめる。

住民から寄せられた質問の内容は、概ね以下の九つの観点に分類することができた。

- ① 利用料金体系および割引制度等に関する事項
- ② 車両仕様および輸送力に関する事項
- ③ 運行範囲ならびに他交通機関との接続に関する事項
- ④ 予約方法およびアプリケーションの操作性に関する事項
- ⑤ 冬季運行時における安全性に関する事項
- ⑥ デマンド交通と既存サービス（デマンドバス、やぶくる）との役割分担に関する事項
- ⑦ 本格実装に向けた今後の進め方に関する事項
- ⑧ 配布資料の分かりやすさに対する改善要望
- ⑨ その他の意見・質問

以下では、これらの分類ごとに具体的な質問内容を整理し、それぞれに対する運営側（市、全但バス、JARI）からの回答および現時点での対応方針を示す。

① 利用料金体系および割引制度等に関する事項

質 問	回答及び対応等
既存の高齢者 150 円制度（70 歳以上）の適用はあるのか？本格導入時には適用されるのか？	今回の実証では未適用。65 歳以上は「デマンド交通の基本料金の半額」で運用。実装に向けて制度を担当する社会福祉課と引き続き協議を進める。
従来の路線バス運賃と比べ運賃が高いのでは？今後の見直しの可能性は？	デマンド交通は「路線バスとタクシーの中間」のサービスと位置づけているため、バス運賃を参考にしつつ、サービス特性に応じて運賃を設定している。実装時の運賃は、実証結果を踏まえて検討する。
割引の年齢確認や手帳確認の方法は？ マイナンバーカード提示は抵抗がある。	公的原本の提示（免許証・返納証明・障害者手帳・マイナンバーカード等）を基本とする。将来は簡便な会員証/カードも検討する（偽用・再発行が課題）。バスでは乗車時に高齢者等優待乗車証を提示している。
養父市の「やっぶるカード」やキャッシュレス決済は使えるようになる？	将来的な検討課題として前向きに検討する。実証では現金のみ。
回数券・定額利用（サブスク）は？	今回は未導入。将来検討したい内容として認識している。

② 車両仕様および輸送力に関する事項

質 問	回 答
実証実験に用いる車両は軽自動車か？	軽自動車ではない。事業用のタクシー車両（普通車）で四駆車両を使用。今年度は緑ナンバー事業用車で運行。
4 エリアに対して 2 台では不足では？ 同時間帯に重なったら利用できないのでは？	昨年度の利用実績（1 日平均 6.5 人）から、今年度も 2 台で対応可能と判断。もし需要が増えれば、台数増加も検討する。
車いすでの乗車は可能か？	今年度車両は一般的な乗用車のため車いすの対応は不可。代替手段としてやぶくるやタクシー等を利用して欲しい。
スキー板を載せられるか？ キャリアは？	今年度は普通乗用車でキャリアなし。スキー板積載は困難。次年度以降の検討課題として受け止める。

③ 運行範囲ならびに他交通機関との接続に関する事項

質問	回答
関宮から大谷までしか行けないのか？三宅地区は対象外に見えるが？	大谷以外にも、各ミーティングポイントまで行くことが可能。三宅もミーティングポイントに含まれる。将来像図の表現が誤解を生んでおり、修正を行う。
熊次→大谷はそのまま行けるのか？関宮で乗り換えが必要？	直行できる。実証期間中は、16時までに予約さえ成立していれば、熊次から大谷まで直接送迎する。
16時に予約して、遅延で迎車が16:20や16:30になった場合でも来てもらえるのか？	遅延しても「予約成立後は原則運行を継続」する。利用者と連絡しつつ調整する。
16時を少し過ぎたら来てくれない可能性はある？	一般道路事情の遅延は許容範囲内であり、配車される。災害級の雪などの場合のみ相談のうえ判断する。
車が遅れたらどれくらい待つのか？	基本は5分待機ルール。ただし冬季は状況次第で柔軟に対応。

④ 予約方法およびアプリケーションの操作性に関する事項

質問	回答
スマホでの登録や LINE 操作が難しいが、電話のみで利用できるのか？	電話のみで予約・利用可。Web は利便性向上の選択肢である。関宮地域局での登録・使い方説明会、スマホ出張教室等も実施する予定。
電話と Web 予約の違いは？	電話と WEB 予約では受付対応時間が異なる。また、Web 予約の場合は到着 30 分前に到着予想時刻を通知する（車両位置表示も可能）。電話は大幅遅延の場合に個別連絡（数分の前後は連絡なし）。
代理予約は可能？ 複数人まとめて予約は？	可能。支援者用アカウントや PC からでも代理予約可。同一経路なら一件で複数名の予約ができる（電話でも「3 人分」等 OK）。ルール of 周知を図っていく。
予約は何日前からいつまで？	1 週間前～1 時間前まで。
会員登録や個人情報の扱い（電話のみ利用者の情報は？）	電話利用者も事業者側で利用者登録・履歴の紐付けを行う（次回以降の円滑化）。
当日の診療終了時間が読めない時、変更は可能？	遅延の連絡を受けた後、利用者の判断でキャンセルも可能。
診療所の診察終了時刻が読めないため、「1 時間前までに予約変更」は現実的でないのでは？	1 時間前までであれば変更は可能だが、それでも使いにくい面があることは認識している。対応策について今後検討していく。
予約時に生年月日が必要なのは何のため？その確認方法は？	生年月日は料金（半額適用）判定のため。登録時に確認する予定であるが、証明制度の導入についても検討を進めたい。
高齢者にアプリ利用は現実的でないのでは？	多くは電話予約が主と想定している。スマホは必須ではない。
LINE の友だち追加はどう使う？	既存の LINE 公式から新予約サイトに遷移。メールなしでも会員番号＋暗証番号（4 桁）で初回設定可能。電話口で会員番号・PW を案内することも可能。
スマホ普及を促す策（価格差など）は？	先行地域ではアプリ予約で安くする等の施策例あり。現段階は電話も等しく利用可とし、出張教室でスキル習得を後押ししたい。

⑤ 冬季運行時における安全性に関する事項

質問	回答
「冬季も運行可能」と記載されているが、実際は通れない場所があるのでは？	自治会とも協議したが、一部ポイントは冬季に困難な可能性を認識している。表示方法は改善を検討。
冬期にやぶくるが大久保線を通れず迂回した場合の料金は？	今後検討する課題（運賃体系を含め事業者と協議する。）
本格的な積雪が出る 2 月まで実証すべきでは？	国の補助金の関係で 1 月 18 日までに終了する必要がある。ただし実装に向け、2 月の状況も別途調査する予定。
雪で迎えに来られない場合や遅延が出る場合の連絡方法は？	・ LINE 利用者には LINE で配信。 ・ 予約者には個別連絡で説明し、代替手段も相談。 ・ 建設課とも連携し、通行可否を随時確認する。
「行ける」と言われたのに行けない、積雪でポイントに入れない場合どうする？ケースが出るのでは？	代替ポイントの案内など柔軟に対応。実際に冬に運行して「どこが行ける／行けないか」を検証するのが本実証の目的。除雪担当（建設課）と連携し情報精度を上げる。
雪の中で待つのは大変。「あと何分で到着」が分かるようにできないか？	アプリ登録者には 車両位置のリアルタイム表示と 30 分前に自動通知がある。より正確な到着予測は次年度改善点として検討。

⑥ デマンド交通と既存サービス（デマンドバス、やぶくる）との役割分担に関する事項

質問	回答
デマンドとやぶくる／タクシーの違いは？	デマンドは乗降ポイント方式＋相乗りで低コスト。やぶくる／タクシーはドアツードアで付加価値を高めている（高コスト）。用途に応じた賢い選択を推奨。
デマンド導入でやぶくるの利用が減り、ドライバー不足が悪化しないか？	デマンド交通はミーティングポイント方式でドアツードアの「やぶくる」と役割が異なる。サービスの明確な住み分けで共存を目指す。
利用者がデマンドに流れすぎないか？	実証結果を踏まえてサービス比重（運賃など）の調整も検討する。

⑦ 本格実装に向けた今後の進め方に関する事項

質問	回答
今後の実装に向けたスケジュールは？	R9 年 4 月の小さな拠点供用開始に合わせ本格運用目標。 今年度＝実証、来年度＝試験運行へ移行の想定。
本格運用時の交通体系は？（9～16 時は路線バス廃止？）	朝夕は既存の路線でバスを運行し、日中は小さな拠点（関宮）でデマンド交通と路線バスが接続する（大谷は路線に直接乗継可）。
路線バスダイヤの変更や削減はいつ頃になるのか？	路線は残るが便数調整を予定。
夏・冬休みなどの休校時はどうする？	朝夕は通学需要に応じて路線バスを運行する。 小中学生の利用パターンを踏まえて今後調整が必要。
路線バス出発時刻前に利用が集中し、乗れない人が出るのでは？	現時点の利用実績ではそのような混雑は起きにくい。 もし実装後に集中すれば、台数増加などで対応検討。
湯村・村岡方面の路線バスはどうなる？	現行どおり運行。日中の低利用時間帯のみデマンド交通を活用する。
将来像図にコミュニティバスが描かれていないが廃止されるのか？	日中（9:00～16:00）はデマンド交通に置き換わるが、コミュニティバス自体は廃止しない。
2026 年度も実証実験は続く？	市は来年度予算を要求予定。継続を前提に調整中。
デマンドが遅れて接続が切れたら？	遅延時は個別連絡し、利用者判断でキャンセル可能。接続保証ではないが、できる限り調整する。
八鹿駅から観光客が 15 名など大量に来た場合どうする？	大量需要時には臨時便・大きい車両（マイクロバス等）・シャトルの導入を検討する。
スキーやイベントシーズンに大人数が動くと輸送できないのでは？	ピーク時は臨時運行も含め柔軟に対応する。データを見ながら改善。
拠点完成後、全但バスさんは拠点到に常駐することになるのか？	職員の常駐は想定しないが、車両は拠点を拠点として配置する。

⑧ 配布資料の分かりやすさに対する改善要望

質問	回答
観光施設やリフト前などをミーティングポイントとして追加できるか？	追加は可能。今年度は間に合わないが、実証後のヒアリングで追加要望を受けて次年度に反映する。
観光客向けのポイントも設けられるか？	要望があれば検討する方針。住民以外の利用も想定して改善する。
乗降場所の表記揺れ（「炊く前／宅前」「ふれあい広場口」など）を直してほしい	修正する（例：「宅前」に統一、「ふれあい広場口」に修正）。
乗降ポイント番号の付け方は？イベント追加でズレるのは？	東側起点の順付けへ再整理。イベント用の臨時ポイント追加時は再配布対応。
地図の地区色分けが分かりづらい／凡例が欲しい	スマホ地図は視認性重視の色分け（路線色とは連動せず）。地区色分けの凡例を地図内に明示する方向で検討。
イベント（例：福祉施設「まんだの湯」と連携した臨時ポイント設定は可能？	可能。今年も事前登録し、専用チラシで案内。番号は全体再整理で対応。
乗降ポイントに漏れがある。追加は可能か？	今年度の実証期間で意見を反映し、修正可能。本格実装前に再度見直しを行う。
大谷地域の区名（谷・三宅など）も地図や停名に入れてほしい	地区表示の工夫について検討。番号・名称は東起点で再整理。
中学生以下の無料表記が不統一	表記を「中学生以下」に統一。
資料・地図が見つらい／縮尺不一致で位置把握が難しい	スマホ地図の QR 連携を用意。地図内凡例・境界表現の工夫を検討。
パンフレットの「16 時までの乗車」が紛らわしい	訂正する。正しくは「16 時までに乗車できるような予約が成立すれば運行する」。
時間指定の表記がわかりづらい（“前後/以降/までに到着”）が分かりづらい	指定時刻「前後」／“以降に出発”／“までに到着”と説明文の表現改善を資料に反映する。予約時は到着予定±10 分を提示し、乗車 30 分前に確定時刻を再通知（Web）。
昨年度の利用実績を示してほしい	昨年度は 1 日平均約 6 名の利用（同時間帯の路線バスより多い）。今年も料金導入後で同程度を想定。

⑨ その他の意見・質問

質 問	回 答
周知が運行開始（11/8）より遅れて 11 月広報になるが大丈夫か？	広報はやむを得ず運行開始後になるが、簡易チラシ／掲示板／告知放送／自治協経由配布／市 HP 先行掲載で補完。実証実験開始日と受付電話頑号等を明記して先行告知する。また、初日のサポート拠点（関宮地域局）でも対応する。
乗降ポイントの現地目印（旗／ステッカー）はいつ設置？ 個人宅への掲示は？	11 月に入ってから 2～3 日で設置完了予定。個人宅は事前連絡・許可の上で掲示。
屋根のある待機場所が少なく、雨雪や猛暑がづらい	課題を共有する。位置通知と 30 分前確定通知の活用を推奨。冬期の遅延・安全性データを蓄積し改善へ。将来的な待機環境の整備は検討課題とする。

(4) 検討・検証が必要な事項（まとめ）

前節までに整理した住民説明会における質問および要望を踏まえ、本実証実験の結果ならびに今後の取り組みの中で、**継続的に検証すべき事項**、あるいは**サービス提供主体が対応を検討すべき事項**について整理を行った。その結果、主な検討・検証事項は以下の七つの観点に大別された。

① 利用料金体系の妥当性（利用者負担との均衡）

デマンド交通の利用料金については、既存の路線バス運賃との比較において「高い」と認識される要因の把握が課題として示された。このため、料金水準に対する利用者意識の調査を行うとともに、高齢者割引制度（70 歳以上は市内均一 150 円）の適用可能性について、制度を担当する社会福祉課と連携した検討が必要である。

また、キャッシュレス決済、やっぷるカード、ポイント制度等の導入については、導入・運用コストと利便性向上効果のバランスを検証する必要がある。加えて、回数券や定額制（サブスクリプション）制度の導入可能性についても、制度設計および運営面から検討を行う必要がある。

② 車両台数および輸送力の最適化

現行の 2 台体制による運行が、需要に対して十分な輸送力を確保できているかについて、実証データに基づく継続的な分析が求められる。特に、診療所の利用時間帯、通学時間帯、地域イベント開催時等における需要集中の発生パターンを把握する必要がある。また、車い

す対応車両の導入可能性や、スキーシーズン等の観光需要増加期における臨時車両（マイクロバス等）の投入についても検討対象とする。

③ ミーティングポイント（乗降場所）の再整理

ミーティングポイントについては、観光施設やイベント会場等の追加要望を含め、住民ニーズを反映した見直しが必要である。あわせて、冬季における通行可否の把握と、それに応じた代替ポイントの設定が求められる。さらに、ミーティングポイントの番号体系の一貫性確保や、イベント等による追加・変更時の更新手順の整理、現地サイン（ステッカー等）の認知向上策についても検討を行う必要がある。

④ 予約ルールおよび運用ルールの使いやすさ

予約・運用ルールについては、診療時間が確定しない利用者等に配慮した柔軟な変更ルールの検討が課題として挙げられた。また、アプリを利用しない層を想定した電話予約を中心とする利用環境の改善や、個人情報（生年月日、割引適用確認等）の取扱いに関する説明の分かりやすさについても、引き続き改善が求められる。

⑤ 冬季運行における安全性および確実性の確保

冬季運行に関しては、除雪体制および道路状況に関する情報共有フローについて、建設部局等との連携を前提とした整理が必要である。あわせて、積雪時における通行可否のエリア別データ化や、降雪時の待機負担を軽減するための利用者への連絡・通知手段の整備が求められる。さらに、積雪による迂回運行時の運賃の取扱いや運行条件についても検討を行う必要がある。

⑥ 路線バス・コミュニティバスとの再編（交通体系全体の再設計）

将来的な交通体系の再編に向けては、日中時間帯におけるデマンド交通と路線バスとの乗継運用の可能性を検討する必要がある。また、既存サービスである「やぶくる」との役割分担を明確化し、ドア・ツー・ドア型輸送と乗合型ポイント方式の適切な使い分けを整理することが求められる。さらに、観光客等による一時的な大量需要への対応方針（臨時便、シャトル運行等）についても検討課題とする。

⑦ 情報発信および広報体制の改善

情報発信については、住民への周知タイミングの適切化や、広報の遅延を補完する体制整備が課題として挙げられた。加えて、配布資料における地図表現、凡例、停留所名称の統一等、視認性・理解度の向上が求められる。スマートフォン向け地図や QR コードの活用、ならびに待機環境（屋根等）の整備に関する検討も、利用環境向上の観点から重要な検討事項である。

2.2. 予約制乗合交通実証運行分析

(1) 予約制乗合交通の予約者データ・運行実績の分析

本年度の予約制乗合交通の実証実験は、2025年11月18日～2026年1月18日（運休日：12月30日～2026年1月3日）の57日間実施した。期間中における地域外からの外来者を含めたのべ利用者数は177名（ユニークユーザー数：40名）となった。内訳は次の通りである。

表 2.2-1 デマンド交通利用者実績の内訳

デマンド利用申し込み種別		人数
一般	一般からのデマンド申込み	96
自治協	自治協議会からの代理予約	40
教育	地域の小中学校の利用者	17
社協	社協との連携による外出支援	24
合計		177

今回の実証実験では、関宮学園（小・中学校）との連携や、養父市社会福祉協議会との連携による利用については、利用料金を無料として運営した（有償136名、無償41名）

さらに関宮地区におけるデマンド交通の利用実績に、会員番号ごとの延べ利用回数の状況を調査した結果を図 2.2-1 に示す。なお、会員番号1・5・6は自治協議会による代理予約に基づく利用となっており、個人による自発的利用はまだまだ限定的であることを示している。これは、実装を見据えた有償での実験であったことを考慮する必要があるが、移動ニーズのみならず予約行為自体が利用を左右する要因であることを示唆しており、自治協などの中間支援主体の協力体制を整備することが、デマンド交通の実効性を高めることになることを示唆していると思われる。



図 2.2-1 会員番号ごとののべ利用状況

(2) 乗客アンケートの分析

① アンケート概要

図 2.2-2 に示す質問票を乗客に提示して回答を依頼し、降車時に回収した。回答はユニークユーザー数 40 名のうち、回答者数は 23 名（回収率：約 58%）であった。

予約制乗り合い交通・乗車アンケート		予約番号		
乗車日： 月 日		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				
☐ 簡単だった	☐ 普通	☐ 難しかった		
2. 乗降場所について				
☐ 分かりやすい	☐ 分かりにくい	☐ 便利だった	☐ 不便だった	
3. 配車時間について教えてください。				
☐ 予定通り	☐ 予定より少し遅かった	☐ 予定よりだいぶ遅かった		
	☐ 予定より少し早かった	☐ 予定よりだいぶ早かった		
4. 乗合交通では、他の利用者の乗降により到着時間が前後することがあります。何分程度の「ずれ」であれば許容できるでしょうか？				
☐ 5 分以内	☐ 10 分以内	☐ 15 分以内	☐ 20 分以内	
5. 今回の乗車目的を教えてください。				
☐ 通院	☐ 買い物	☐ 通勤・通学	☐ 食事	☐ レジャー
☐ その他（ ）				
6. 今回の乗車について総合的な満足度を教えてください。				
☐ とても満足	☐ 満足	☐ 普通	☐ やや不満	☐ 不満
7. 今後もこの乗合交通を利用したいと思いますか？				
☐ はい		☐ いいえ		☐ わからない
8. 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				

図 2.2-2 乗車アンケート質問票

② 予約方法に関する回答

図 2.2-3 に、予約・利用手続きの難易度に対する主観的評価の分布を示す。

回答結果では、「普通」と評価した利用者が78%と最も多く、「簡単だった」と回答した利用者也18%を占めている。一方で、「難しかった」と感じた利用者は4%にとどまっており、大多数の利用者が、デマンド交通の利用手続きを大きな負担なく受け止めていることが確認された。

特に、「簡単だった」および「普通」との回答を合わせると96%に達しており、現行の予約・利用方法は、地域の高齢者を含む利用者層に対して一定の分かりやすさと受容性を有していると評価できる。この結果は、自治協による代理予約や関係者の伴走的支援といった運用面での工夫が、利用者の心理的・実務的負担を軽減している可能性を示唆している。

以上より、本図は、関宮地区のデマンド交通が利用者に概ね受け入れられている段階に到達していることを示すとともに、運用改善を通じて、より使いやすい地域交通へと発展させていく可能性を示した結果である。

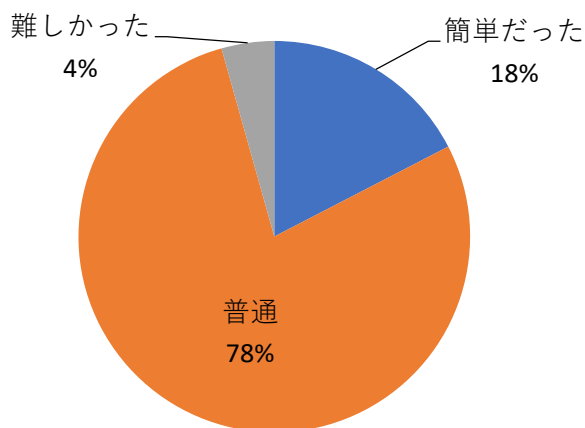


図 2.2-3 予約方法について

② 乗降場所に関する回答

乗降場所に関するアンケート結果を図 2.2-4 に示す。回答結果では、「分かりやすい」と評価した利用者が91%と大多数を占めており、現行の乗降場所の設定や案内方法が、利用者に十分理解され、実際の利用においても円滑に機能していることが確認された。また、「分かりにくい」と回答した利用者は9%にとどまり、「不便だった」とする否定的評価は認められなかった。

この結果は、デマンド交通において課題となりやすい「どこで乗り降りするのか」という点について、利用者目線に配慮した乗降場所の設定や周知が一定の成果を上げていることを示唆している。特に、高齢者を含む利用者層において、乗降場所が直感的に理解されている点は、実運用段階における制度の成熟度を示す重要な指標と評価できる。

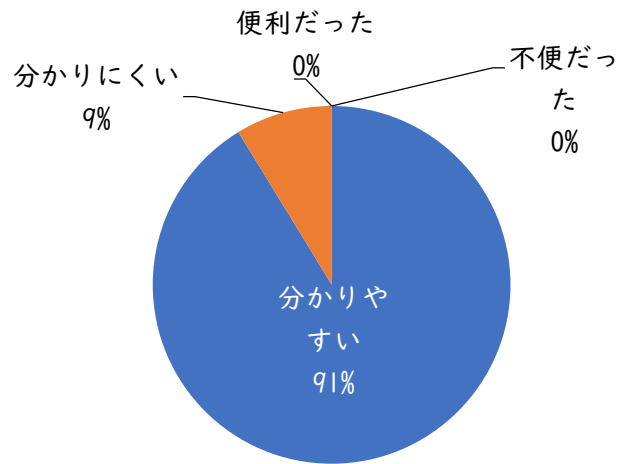


図 2.2-4 乗降場所について

③ 配車時間に関する回答

図 2.2-5 に配車時間に関するアンケート結果を示す。回答結果を見ると、「予定通りだった」と評価した利用者が91.3%と大多数を占めており、デマンド交通の配車が、事前に利用者へ提示した時間どおりに運行されていることが高い確率で達成されていることが確認された。また、「予定より少し早かった」および「予定よりだいぶ遅かった」と回答した利用者はいずれも 4.3%にとどまっており、「予定よりだいぶ早かった」「予定より少し遅かった」といった評価は認められなかった。

この結果は、デマンド交通において課題となりやすい配車時刻の不確実性が、関宮地区では一定程度抑制されていることを示している。特に、利用者の約 9 割が「予定通り」と評価している点は、配車調整および運行管理が安定的に機能していることを示す重要な成果と評価できる。

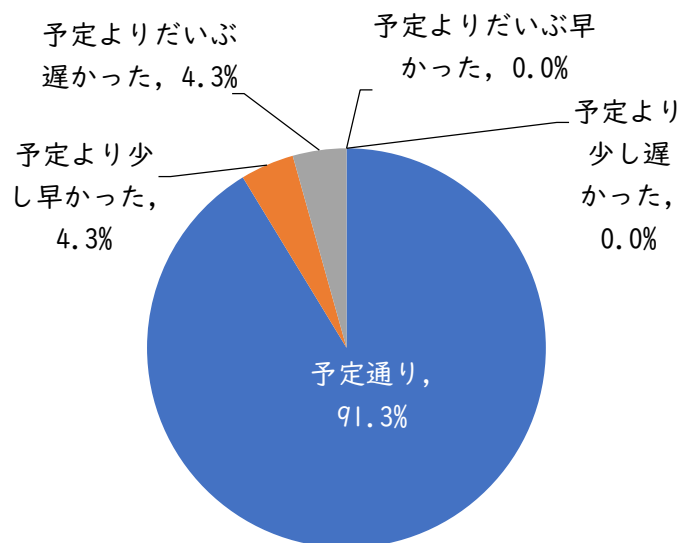


図 2.2-5 配車時間について

④ 許容可能な配車時間に関する回答

デマンド交通の配車（迎車）に要する時間について、利用者が「許容できる」と感じる上限を集計した結果を図 2.2-6 に示す。

回答結果によると、「5 分以内」を許容範囲とする利用者が 70% と最も多く、次いで「10 分以内」が 22% を占めている。これらを合わせると、全体の 92% が 10 分以内の配車を許容しており、利用者の多くが、比較的短時間での配車を期待している一方で、10 分程度までを現実的な許容範囲として認識していることが分かる。

今後は、利用者数の増加や気象条件等による変動を考慮しつつ、おおむね 10 分以内の配車を標準とする運行水準を維持・向上させることが、利用満足度の継続的な確保に資すると考えられる。

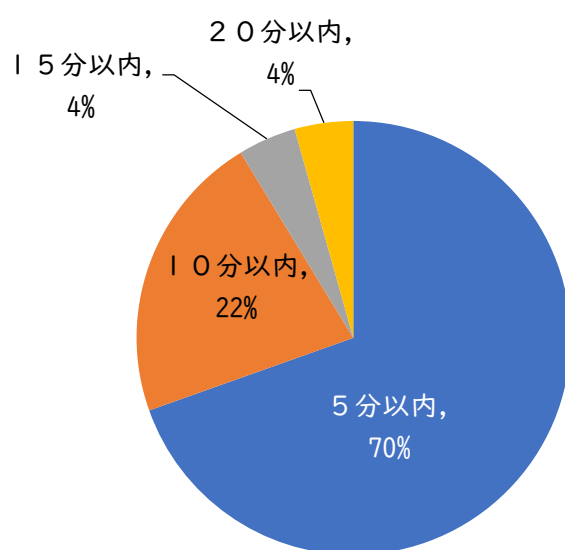


図 2.2-6 許容可能な配車時間のずれについて

⑤ デマンド交通の乗車目的に関する回答

図 2.2-7 乗車目的についての分析結果を示す。

通院が最大（39%）であること、買い物が 22% を占めることから、当該デマンド交通は、生活を支える移動の役割への期待が大きいことが示されている。一方で、レジャーが 9% を占める点は、当該交通が「用務交通」ととどまらず、余暇・交流・気晴らしといった生活の質（QOL）に関わる移動も一定規模で支えていることを示している。これは、「移動する手段を担保する」ことが、心理的・社会的側面の充足、住民のウェルビーイングに寄与する可能性を示唆する。通勤・通学については、関宮学園の学生の利用者にはアンケートを実施していないため 0% となっているが、実際には、クラブ活動後の帰宅など、スクールバスでは対応できないニーズがあることが、関係者との協議の中で見えてきている。

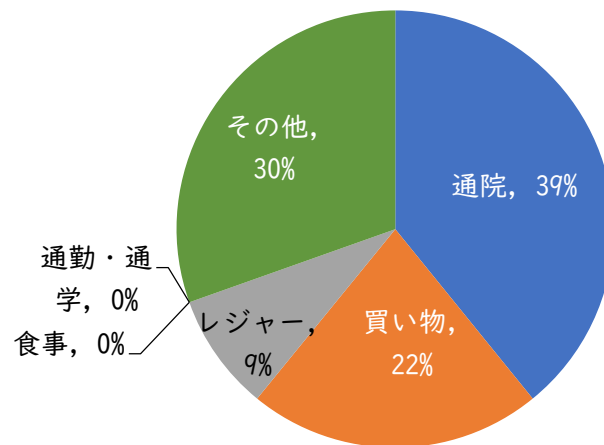


図 2.2-7 乗車目的についての分析

⑥ デマンド交通の総合的な満足度に対する回答

デマンド交通の総合的な満足度に対する利用者の回答結果を、図 2.2-8 に示す。回答の内訳を見ると、「満足」が 57%、「とても満足」が 39%を占めており、両者を合わせた満足以上の評価は 96%に達している。この結果は、実際にデマンド交通を利用した住民の評価として、非常に高い満足度が得られていることを示しており、本事業の成果を端的に表す重要な指標であると考えられる。

住民説明会等においては、必ずしも実際の利用経験を有しない住民からの意見が多く、利用料金に関しても「高い」「無料であることが望ましい」といった意見が示されることが少なくない。一方で、本調査結果が示すように、実際の利用者の大多数がサービス内容に満足しているという事実は、デマンド交通の提供価値が利用者に十分伝わっていることを示唆している。

特に、満足度が高い評価に集約されていることから、現行の運行水準やサービス内容は、利用料金を含めて総合的に受容可能な水準にあると推察される。すなわち、利用者は単に料金の多寡のみで評価しているのではなく、移動の確実性や利便性、安心感といった総合的な価値を踏まえた上で、本サービスを肯定的に評価していると考えられる。

以上より、本調査結果は、関宮地区におけるデマンド交通が、実利用者の視点において高い満足度を獲得しており、一定の費用負担を伴う場合であっても持続的に受け入れられる可能性を有していることを示す成果である。この点は、今後の制度設計や利用者負担のあり方を検討する上で、重要な実証的知見であると位置づけられる。

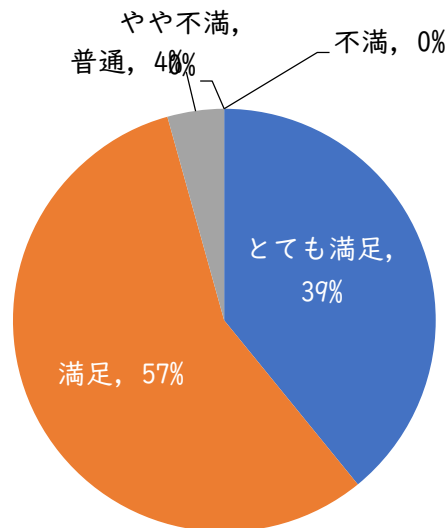


図 2.2-8 デマンド交通についての総合的な満足度

(3) 実証実験および住民説明会等を通じて得られた今後の検討課題

本実証実験ならびに住民説明会を通じて、デマンド交通の有効性や受容性について一定の成果が確認された一方で、持続的かつ安定的な制度運用に向けて、今後検討すべき課題も明らかとなった。以下に、来年度以降に重点的に検討すべき主な論点を整理する。

① 利用料金体系の妥当性（利用者負担との均衡）

利用者アンケートにおいては高い満足度が確認されたものの、住民説明会等では利用料金に関して多様な意見が示された。今後は、実際の利用者評価と未利用者の意識との差異を踏まえつつ、サービス水準、運行コスト、財政負担の在り方を総合的に勘案した料金体系の妥当性について検討する必要がある。特に、利用頻度や利用目的に応じた負担の公平性、定額制や回数券等の導入可能性について、実証的データに基づく検討が求められる。

② 車両台数および輸送力の最適化

利用実績の分析からは、時間帯や曜日によって需要にばらつきが見られることが確認されている。今後は、需要特性を踏まえた車両台数および輸送力の最適配置を図ることが重要である。過不足のない運行体制を構築するため、需要予測に基づく柔軟な配車計画や、繁忙期・閑散期に応じた運行調整手法について検討を進める必要がある。

③ ミーティングポイント（乗降場所）の再整理

乗降場所に関するアンケート結果では概ね高い評価が得られているものの、一部には分かりにくさを指摘する意見も見られた。今後は、利用実態や利用者属性を踏まえ、視認性・安全性・分かりやすさの観点からミーティングポイントの再整理を行うことが求められる。併せて、固定型と柔軟型の乗降方式の使い分けや、案内表示・事前周知の方法についても改善の余地がある。

④ 冬季運行における安全性および確実性の確保

積雪や路面凍結といった冬季特有の気象条件は、運行の安全性および定時性に大きな影響を及ぼす。本実証を通じて、冬季運行におけるリスクが改めて認識されたことから、今後は冬季対応車両の選定、運行ルールの明確化、代替手段の確保などを含めた、安全かつ確実な運行体制の構築が必要である。

⑤ 路線バス・コミュニティバスとの再編（交通体系全体の再設計）

デマンド交通単体での評価にとどまらず、地域内に存在する路線バスやコミュニティバスとの関係性を整理し、交通体系全体としての最適化を図ることが重要な課題である。今後は、役割分担の明確化や乗継ぎの利便性向上を通じて、定時定路線型交通とデマンド型交通を組み合わせた重層的な地域交通ネットワークの再設計について検討を進める必要がある。

⑥ 小中学校の通学利用の可能性検証

地域交通の有効活用という観点からは、高齢者や一般住民に限らず、小中学生の通学手段としての活用可能性についても検証の余地がある。安全性や運行時間帯の制約、既存の通学手段との調整を前提としつつ、特に過疎地域における通学支援の一環として、デマンド交通の活用可能性を検討することは、地域交通の多目的利用という観点からも意義が大きい。

2.3 実証実験広報用資料の作成

本年度の実証実験の実施にあたっては、これまでに実施した住民説明会において寄せられた意見および要望を踏まえ、「予約制乗合交通の実証実験」に関する利用方法や乗降場所等の案内を含む広報資料を作成した。広報資料は、住民の理解度や利用場面に応じた情報提供を目的として、昨年度に引き続き、**見開き A3 判の冊子版**および**A3 判両面の簡易版チラシ**の 2 種類を作成した。

各広報資料の構成および掲載内容の概要、ならびに資料のキャプチャーについては、図 5-1～図 5-3 に示す。

【冊子版広報資料の内容と構成】

冊子版広報資料は、実証実験の趣旨や利用方法を体系的に理解できることを目的として構成した。具体的な内容は以下のとおりである。

- **表紙・1 ページ目**では、実証実験の実施期間および予約申込み用電話番号を明示するとともに、昨年度の利用実績を示し、あわせてデマンド交通実証実験の目的および社会的背景について紹介した。
- **2 ページ目**では、予約制デマンド交通への理解促進を目的として、デマンド交通と路線バス等の従来型公共交通とのサービスレベルの相違点を説明し、本年度実証実験における運賃体系を提示した。
- **3 ページ目**では、実証実験の概要および電話による予約手順を示した。
- **4 ページ目**では、WEB を用いた乗車予約方法として、LINE による友だち登録の手順を説明した。
- **5 ページ目**では、予約配車システム(TAKUZO)を用いた WEB 予約に関し、初期設定方法および具体的な予約手順を示した。
- **6～13 ページ目**では、各校区ごとの乗降場所（ミーティングポイント）を掲載し、昨年度の内容を一部修正のうえ整理した。
- **14～15 ページ目**では、予約制乗合交通の乗車ポイント一覧を掲載し、利用時の参照性を高めた。
- ****裏表紙（16 ページ目）****では、利用者から想定される質問に対応する Q&A を掲載するとともに、実証実験の実施主体を明示した。

【簡易版チラシの内容と構成】

簡易版チラシは、実証実験の概要を簡潔に把握できることを目的として作成した。構成は以下のとおりである。

- **表面（1 ページ目）**では、実証実験の概要、予約制デマンド交通の基本的な仕組みおよび運賃を示した。

- 2～3 ページ目では、予約制乗合交通の乗車ポイント一覧を掲載した。
- **裏面（4 ページ目）**では、電話による乗車予約方法を中心に説明するとともに、簡易な Q&A を掲載した。

このように、冊子版と簡易版チラシを併用することで、住民の情報ニーズや理解度に応じた段階的な情報提供を行い、実証実験への円滑な参加および利用促進を図った。

一昨年度、昨年度に引き続き、関宮地域で

『予約制デマンド交通』

の実証実験を行います！

令和7年11月8日～令和8年1月18日
朝9時～夕方4時まで毎日運行
11月1日から予約受付を開始します

お申込みは簡単！
☎ 079-666-8089 (全但バス(株) デマンド予約センター) でも
LINE からでもお申込みいただけます

公共交通は、人口減少・高齢化の影響を受けて**危機的状況**です。
養父市も例外ではありません！

このままの形で路線バスを維持するのは困難です。
そこで、**予約制デマンド交通の導入**を検討しています。

第3回目となる今回の実証実験では、住民の皆様へ予約制デマンド交通に乗りしていただき、その使い勝手や問題点・課題点などの洗い出しを行うとともに、新たに

「利用料金の導入」と「冬季でも使えるかの検証」を行います。また、**予約受付システム**も使いやすくなりました。

この機会に是非、ご乗車いただき、ご意見をお寄せください。

【過去の実証実験利用延べ人数】
・令和5年度：のべ256名
・令和6年度：のべ238名
※令和5年度は、多くの方に体験いただく機会作りとして、試験的に通院や買い物等を目的とした団体便も運行しました。

(表紙)

ご利用にあたっての Q&A

Q1. 「やぶくる」や一般的なタクシーと何が違いますか？
原則として複数のお客様で1台の車両に乗り合わせてご利用いただきます。このため、予約の状況によってお迎えに行く時間が前後する場合があります。

Q2. 誰でも利用することはできますか？
事前に予約(電話、もしくはWEB)をしていただければ、どなたでも利用できます。ただし、車椅子のご利用はできません。

Q3. 事前に予約しましたが、当日でも変更ができますか？
変更やキャンセルの場合は、できるだけ早く、少なくともご利用の1時間前までに全但バスの予約受付センターまでにご連絡ください。WEBからのキャンセルも可能です。

Q4. 車はどこまで迎えにきてくれますか？
乗降ポイントまでお迎えに行きます。乗降ポイント以外の場所での乗降はできません。

Q5. メールアドレスがない、わからない場合はWEB予約はできませんか？
全但バス☎079-666-8089に電話いただければ、会員番号とパスワードをお伝えすることが可能です。

【予約における注意点】
□ 他の方の予約次第で予約できないケースもあります。
□ 早めに予約いただければ希望の乗車日時に利用できる確率が高まります(ただし、予約を保証するものではありません)。

実証実験実施主体
養父市関宮小さな拠点づくり共創プラットフォーム
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7年度共創モデル実証運行事業」の支援を受けて実施しています。

(裏表紙)

予約制デマンド交通とは？

※デマンド交通には様々な形態があります。ここでは関宮地域に今後実施するデマンド交通を類似のサービスと位置して説明します。

定時定路線で運行する『路線バス/コミュニティバス』と、ドアツードアで利用できる『タクシー・やぶくる』の**中間**に位置する運行サービスです。

	路線バス・コミュニティバス	予約制デマンド交通	やぶくる	タクシー
運行方法	・定路線(運行エリア限定) ・他の乗客との 相乗りあり	・予約がある場合のみ運行 ・他の乗客との 相乗りあり ・運行エリア限定	・予約がある場合のみ運行 ・他の乗客との 相乗りあり ・運行エリア限定	・予約なし/ありでの運行 ・他の乗客との 相乗りなし
利用時間の自由度	・決められた運行ダイヤのみ(利用したいときに運行しているとは限らない)	・事前予約することで利用したい時間帯もある程度選択できる ・相乗りになることで乗車時間が伸びる可能性がある	・希望時間で利用可能	・希望時間で利用可能
乗降場所	・あらかじめ 固定された場所のみ	・路線バスより多くの乗降場所の設置が可能であり、タクシーのドアツードアに近づけることが可能	・ドアツードア	・ドアツードア
運賃	・初乗り+加算料金(乗車距離に応じて増える) 安い	・検討中(今回の実証実験は 中学生以下は無料)	・初乗り+加算料金(乗車距離に応じて増える)+待機料金	・初乗り+加算料金(乗車時間・距離に応じて増える)+待機料金 高い

運賃表(乗車場所と降車場所のエリアによって運賃が決まります)

	熊次	出合	関宮	大谷
熊次	400円	400円	700円	1,000円
出合	400円	400円	400円	700円
関宮	700円	400円	400円	400円
大谷	1,000円	700円	400円	400円

※65歳以上・障害者手帳等所有者・生活保護受給者の運賃は半額です。
(※R7年度実験期間中、中学生以下は無料となります)

運行日程・地域

□ 運行日 : 令和7年11月8日～令和8年1月18日(毎日)
※12月30日～1月3日は休運します

□ 運行時間 : 9:00～16:00の乗車まで

□ 運行エリア : **旧関宮町全域**

□ 乗降場所 : 運行エリア内の乗降ポイント

□ 予約方法 : 電話もしくはWEB予約サイトからご予約ください。
ご利用の7日前～1時間前までにご予約ください。
※午前10時までの利用は前日までにご予約が必要です。

□ 送迎時間 : 予約成立時にお伝えした時間帯に送迎いたします。
※天候や交通事情等により遅延することがあります。
※大幅に遅延する場合はご登録の電話にご連絡申し上げます。

電話で乗車予約する場合(朝9時～夕方5時)

☎079-666-8089(全但バス(株) デマンド予約センター)にお電話ください。

受付時間: 電話の場合は、朝9時～夕方5時
※12月30日～1月3日は予約受付は休止いたします。

□ デマンド交通をご利用にあたって、下記の①～③についてスタッフからお伺いさせていただきます(初回のみ、次回以降は不要です)。

- ① 利用する方のお名前と年齢(〇歳代)
- ② 電話番号(ご利用日当日に連絡可能な電話番号)
- ③ 住所

※希望者には、次回以降のご利用に便利な「会員番号」をお知らせします。

□ 次にデマンド交通の予約を行います。以下の①～④についてスタッフからお伺いさせていただきます。

- ① 利用する方のお名前(または会員番号)
- ② お乗車希望日時と乗車希望時間
- ③ 乗車希望場所と降車希望場所
- ④ ご利用人数

※予約受付時に配車時間の目安をお答えします。
※12月30日～1月3日は予約受付は休止いたします。
※キャンセルする場合は、なるべく早めにお電話ください。

図 2.3-1 広報用資料冊子版(その1)

WEBで乗車予約する場合(朝9時～夕方5時)

【予約の手順】

1. LINEで友達登録
2. 予約受付システム「TAKUZO」の初期設定
3. 乗車予約

※次回以降は1.と2.の操作は不要です。

1. 最初にLINEで友達登録

- ① LINEを起動
- ② 人のアイコンをクリック
- ③ QRコードをクリック
- ④ カメラでQRコードを読み取る

- ⑤ ヤッピーがアイコンの画面が表示されたらLINEの登録完了!
- ⑥ 「閑宮地域デマンド交通」の「トーク」を開く。

⑦ LINE 予約申し込みボタンを押すと、「デマンド運行予約システム TAKUZO」が立ち上がります。

⑧ 電話予約ボタンから、電話をかけて音声でオペレーターと話することも可能です。

2. 予約受付システム「TAKUZO」の初期登録(初回だけの設定です)

- ① 「予約ページにアクセス」をクリック
- ② 「新規会員登録はこちら」をクリック
- ③ 画面の指示に従って必要事項を登録します。
・名前(漢字とカナ)
・性別(任意)→生年月日→携帯電話番号
→メールアドレス→自宅住所(任意)
→パスワード
- ④ 登録内容を確認後、利用規約を確認、【利用規約に同意して登録】をタップすると、登録完了です。
- ⑤ 登録したメールアドレスに会員番号が届きます。
最後に、入力内容に間違いがないか確認し、間違いがなければ、「予約する」ボタンを押して予約完了です。

3. 予約受付システム「TAKUZO」の予約をします。

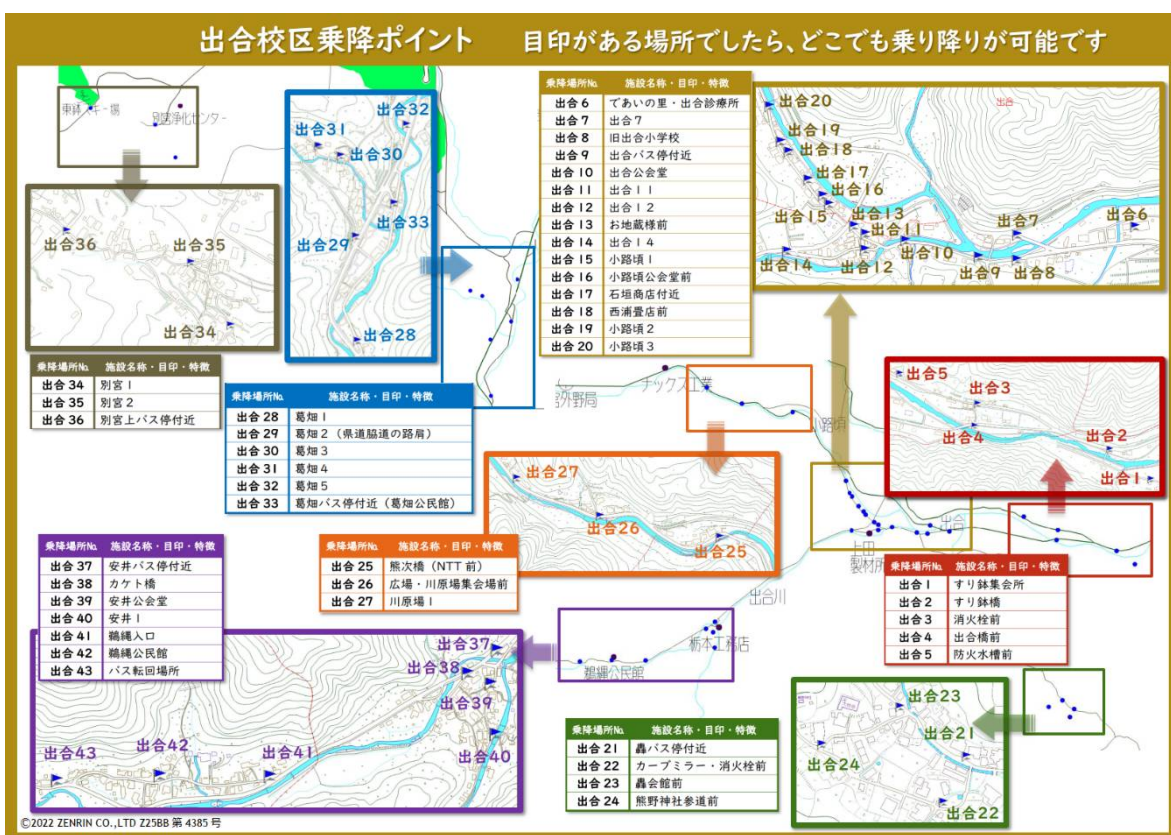
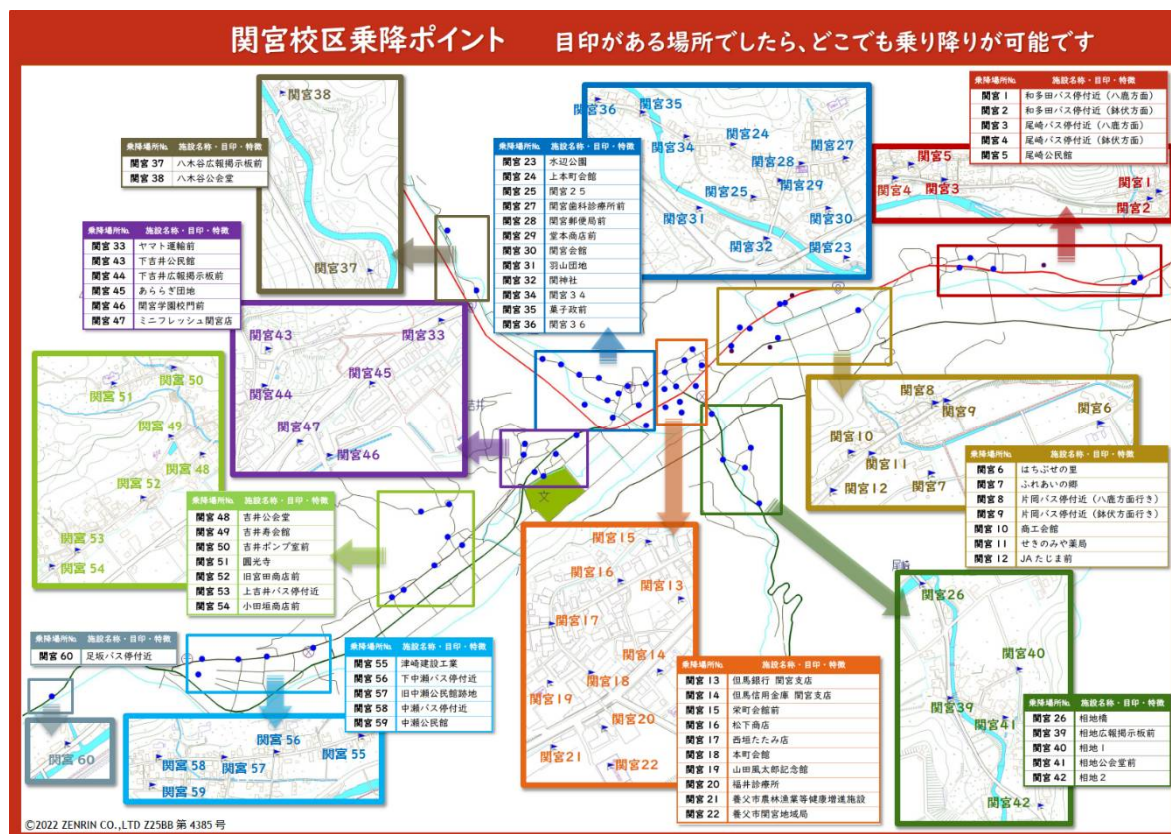
- ① 「予約アプリ」の画面で、メールで届いた会員番号とご自身で設定したパスワードを入力し、ログインします。
- ② 画面の指示に従って、必要事項を登録します。
「予約日時」→「乗車場所(施設名または地図から)」→「降車場所」→「乗車人数」→予約内容の確認で終了です。
- ③ 復路(帰り)も予約しておくとお便利です。

※予約受付システム「TAKUZO」ではこんなことができます。

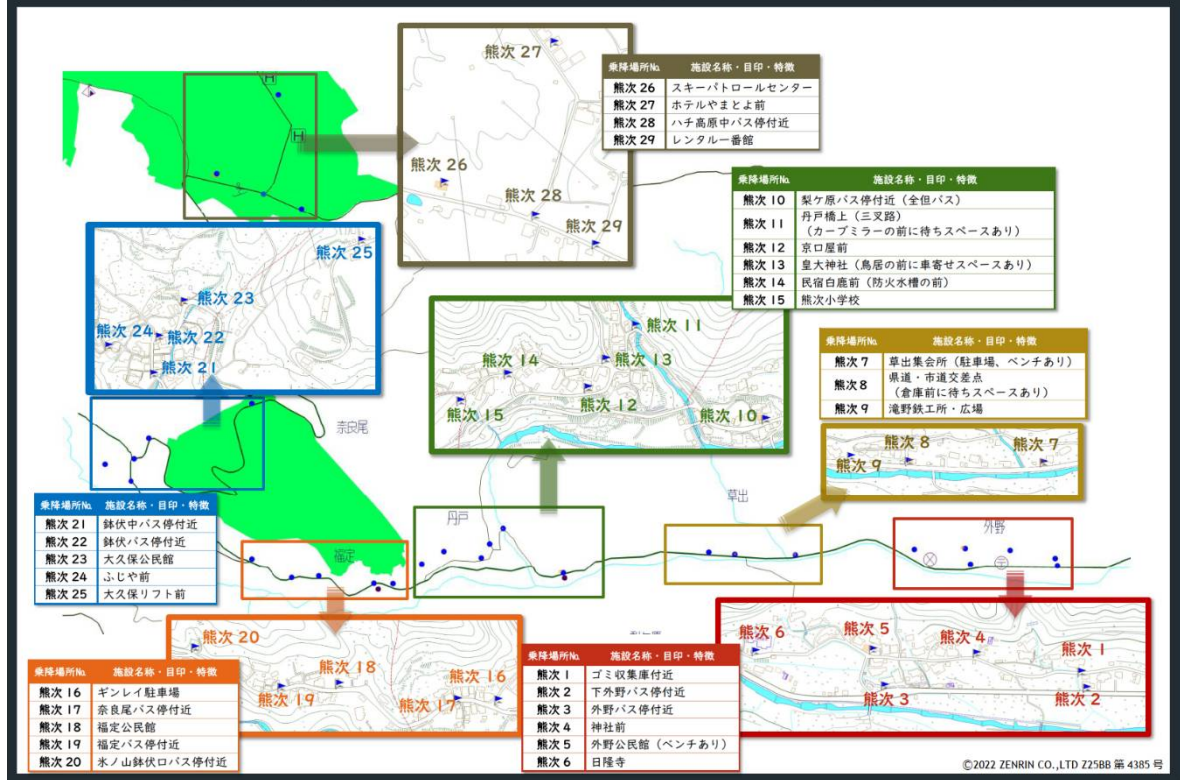
- ・24時間いつでも予約や、予約確認、キャンセルが可能です。
- ・予約完了時に、配車時刻の目安を表示します。
- ・配車30分前にLINEで配車の確定時刻を通知します
- ・自分が乗車する車両の現在位置の表示が可能です。



図 2.3-1 広報用資料冊子版(その2)



熊次校区乗降ポイント 目印がある場所でしたら、どこでも乗り降りが可能です



大谷エリア乗降ポイント	間宮エリア乗降ポイント	出合エリア乗降ポイント	熊次エリア乗降ポイント
- 阿弥陀さん 2組ごみ収集庫前 - 三宅公会堂 - 三宅バス停付近 (八倉方面) - 三宅バス停付近 (間宮方面) - 長島宅前 - 西谷宅前 5組防火水槽 - 上三宅バス停付近 (八倉方面) - 上三宅バス停付近 (間宮方面) 6組消火栓 - 三宅団地玄関前 - 県道市道交差点前 - 村中 (お寺前) - 旧まんの湯 - ボツボ - 大谷下バス停付近 (間宮方面) - 西尾宅前 - 大谷バス停付近 (八倉方面) - 大谷バス停付近 (間宮方面) - カタセ - 六休地蔵 - 大谷公会堂 - 曹源寺 - 奥村防火水槽 - 西山宅前 - 万久里公民館 - ふれあい広場口 - 万久里宅前	- 和多田バス停付近 (八倉方面) - 和多田バス停付近 (鉢伏方面) - 尾崎バス停付近 (八倉方面) - 尾崎バス停付近 (鉢伏方面) - 尾崎公民館 - はちふせの里 - ふれあいの郷 - 片岡バス停付近 (八倉方面) - 片岡バス停付近 (鉢伏方面) - 商工会館 - せきのみや薬局 - J A たじま前 - 但馬銀行間宮支店 - 但馬信用金庫間宮支店 - 栄町会館前 - 松下商店 - 西垣たみ店 - 本町会館 - 山田風太郎記念館 - 福井診療所 - 養父市農林漁業等健康増進施設 - 養父市間宮地域局 - 水辺公園 - 上本町会館 - 関宮 2 5 - 相地橋 - 関宮歯科診療所前 - 関宮郵便局前 - 堂本商店前 - 関宮会館	- すり鉢集会所 - すり鉢橋 - 消火栓前 - 出合橋前 - 防火水槽前 - であいの里・出合診療所 - 出合 7 - 旧出合小学校 - 出合バス停付近 - 出合公会堂 - 出合 1 1 - 出合 1 2 - お地藏様前 - 出合 1 4 - 小路坂 1 - 小路坂公会堂前 - 石垣商店付近 - 西浦豊店前 - 小路坂 2 - 小路坂 3 - 轟バス停付近 - カープミラー・消火栓 - 轟会館前 - 熊野神社参道前 - 熊次橋 - 広場・川原場集会所前 - 川原場 1 - 葛畑 1 - 葛畑 2 県道脇 - 葛畑 3 - 葛畑 4 - 葛畑 5 - 葛畑バス停付近 - 別宮 1 - 別宮 2 - 別宮上バス停付近 - 安井バス停付近 - カケト橋 - 安井公会堂 - 安井 1 - 踏縄入口 - 踏縄公民館 - バス回転場	- ゴミ収集庫付近 - 下外野バス停付近 - 外野バス停付近 - 神社前 - 外野公民館 - 日隆寺 - 草出集会所 - 県道市道交差点 - 滝野鉄工所広場 - 梨ヶ原バス停付近 - 丹戸橋上 - 京口屋前 - 皇大神社 - 民宿白鹿前 - 熊次小学校 - ギンレイ駐車場 - 奈良尾バス停付近 - 福定公民館 - 福定バス停付近 - 水ノ山鉢伏口バス停付近 - 鉢伏バス停付近 - 鉢伏バス停付近 - 大久保公民館 - ふじや前 - 大久保リフト前 - スキーパトロールセンター - ホテルやまもと前 - ハチ高原バス停付近 - レンタル一番館

養父市イメージキャラクター やっふー

ぜひご利用ください！
ご予約お待ちしています。

地図上で乗降ポイントを探せます！

乗降ポイントの詳細はスマートフォンからも確認いただけます

図 2.3-1 広報用資料冊子版 (その 4)

ご利用にあたっての Q&A

Q1. 「やぶくる」 や一般的なタクシーと何が違いますか？

原則として複数のお客様で1台の車両に乗り合わせてご利用いただきます。そのため、予約の状況によってお迎えに行く時間が前後する場合があります。時間に余裕をもってご利用ください。

Q2. 誰でも利用することができますか？

事前に予約（Web 予約の場合、会員登録）をいただければどなたでも利用できます。ただし、車いすでのご利用はできません。

Q3. 事前に予約をしましたが、当日でも変更ができますか？

変更やキャンセルの場合はご利用の1時間前までに受付係までご連絡をお願いします。

Q4. 車はどこまで迎えにきてくれますか？

乗降ポイントまでお迎えに行きます。乗降ポイント以外の場所での乗降はできません。

乗降エリア間の 運賃表	黒次エリア	出谷エリア	間宮エリア	大谷エリア
黒次エリア	400円	400円	700円	1,000円
出谷エリア	400円	400円	400円	700円
間宮エリア	700円	400円	400円	400円
大谷エリア	1,000円	700円	400円	400円

- 1 ゴミ収集庫付近
- 2 下外野バス停付近
- 3 外野バス停付近
- 4 神社前
- 5 外野公民館
- 6 日隆寺
- 7 草出集会所
- 8 県道市道交差点
- 9 滝野鉄工所広場
- 10 梨ヶ原バス停付近
- 11 丹戸橋上
- 12 京口屋前
- 13 皇大神社
- 14 民宿白鹿前
- 15 照次小学校
- 16 ギンレイ駐車場
- 17 奈良尾バス停付近
- 18 福定公民館
- 19 福定バス停付近
- 20 氷ノ山峠口バス停付近
- 21 峠状中バス停付近
- 22 峠状バス停付近
- 23 大久保公民館
- 24 ふじや前
- 25 大久保リフト前
- 26 スキー・トロルセンター
- 27 ホテルやまよ前
- 28 八丁高尾山バス停付近
- 29 レンタル番館

- 43 -

3. 福祉部門との連携による外出促進に向けた移動手段の導入効果の検証

(1) 研究の背景および目的

同一コンソーシアムに参加する JMAR は、福祉専門職と連携し、「お出かけ」を契機としたフレイル予防および改善を目的とする実践的な取り組みを推進している。一方、JARI は、地域交通の再構築を通じて、住民の移動手段の確保および地域の持続可能性向上を目指した研究・実証を進めてきた。

本研究では、これら二つの取り組みを有機的に連携させることで、福祉施策の効果を可視化するとともに、モビリティの確保が地域住民の健康状態や日常生活に与える影響について、定量的および定性的に評価する手法の確立を目的とする。特に、移動制約を背景とした外出機会の減少が、健康・社会参加に及ぼす影響に着目し、地域特性を踏まえた持続可能な移動支援のあり方について検討を行う。

(2) 研究方法の概要

本取り組みでは、介護予防・日常生活支援総合事業（以下、総合事業）または介護予防給付サービスの利用を希望する要支援者または事業対象者に認定された者を対象とし、外出促進のための支援介入の前後で比較調査を行う前後比較デザインを採用する。

具体的には、外出支援の開始前および終了後の計 2 回、外出頻度、社会参加状況、主観的健康状態等に関するアンケート調査を実施する。得られた調査結果を基に、日常的な移動が課題となっている地域において、効率的かつ持続可能なモビリティ導入手法およびその効果について分析・検討を行う。

以下に、各取り組み内容を示す。

(3) 取り組み内容

① 自立支援型ケアプランの作成

養父市および養父市社会福祉協議会の職員（ケアマネージャー、生活支援コーディネーター等の介護福祉を専門とする職員を含む）により、研究対象者の選定を行い、個々の状況に応じた自立支援型ケアプランを作成する。

本実験の対象者は、養父市関宮地域に居住する 65 歳以上の高齢者であり、総合事業または介護予防給付サービスの利用を希望する要支援者または事業対象者とする。ケアプランの作成にあたっては、対象者の生活状況、移動能力、社会参加の状況等を踏まえ、外出機会の確保および自立支援に資する内容とする。

② 対象者に対する外出支援の実施

対象者が自立支援型ケアプランに基づき外出を行う際には、バスやタクシー等の公共交通機関の活用を基本とした外出支援を実施する。具体的な利用手段や支援方法については、JARIがケアマネージャー等の福祉専門職および交通事業者と協議を行ったうえで決定する。

これにより、単なる移動支援にとどまらず、地域交通資源を活用した持続可能な外出支援モデルの検証を行う。

③ 効果検証

効果検証として、自立支援型ケアプランに沿った活動の開始前（初回）および開始後 3 か月（12 週後）の 2 時点において、対象者に対するアンケート調査を実施する。調査項目は、外出頻度、社会参加状況、健康状態に関する主観的評価等とし、外出支援が対象者の生活および健康に与える影響を把握する。

これらの調査結果を基に、外出支援およびモビリティ確保がフレイル予防・改善に果たす役割について、定量的・定性的に分析を行うとともに、地域交通施策と福祉施策を連携させた実装可能なモデルの検討を行う。

アンケートを図 3-1 に示す。

3.1 対象者の選定

養父市社会福祉協議会の職員により、当初 4 名の研究対象者が選定された。しかし、関宮地域は冬季にスキー場を有する地域特性から降雪の影響を受けやすく、12 月中旬以降、対象者のうち 1 名が気象条件を理由として外出支援への参加を中止することとなった。また、別の対象者 1 名については体調不良により外出を控える状況が生じた。

これらの事情を踏まえ、研究の継続性および対象者数の確保を目的として、2026 年 1 月より新たに 2 名の対象者を追加し、外出支援期間を同年 3 月末日まで延長する措置を講じた。

なお、本研究は悉皆調査を目的としたものではなく、個々の対象者における状態変化や外出支援の過程を質的に把握することを主眼としている。そのため、対象期間の延長および対象者の追加が研究結果の解釈に与える影響は限定的であり、研究全体の妥当性を損なうものではないと判断した。

3.2 主な外出先

外出先の選定にあたっては、原則として対象者本人の希望を優先した。しかし、支援開始当初は対象者から外出先に関する具体的な要望が十分に表出されない場合が多く、その際にはケアマネージャーが対象者の生活状況や身体的・心理的状态を踏まえた上で外出計画を立案することもあった。

外出先として最も利用頻度が高かったのは、出合校区協議会において毎週火曜日に開催されている喫茶「さんぽみち」であり、昼食を目的とした外出にほぼ毎週参加していた。また、関宮地域外に位置する道の駅「たじま蔵」などにおいて昼食をとる外出も実施された。

これらの外出支援を継続的に実施する過程において、対象者からは、隣接する豊岡市までの買い物や新たな食事場所に関する要望が自発的に示されるようになるなど、外出に対する意欲の向上が認められた。以上のことから、本事業を通じた段階的な外出経験の積み重ねが、対象者の外出行動に対する主体性を高める可能性が示唆された。

3.3 移動手段の運用と課題

デマンド交通の実証実験期間中においては、原則として当該デマンド交通を優先的に活用する方針とした。また、地域内のタクシー事業者および自家用有償旅客運送事業である「やぶくる」に対しては、事前に本事業の目的および趣旨について説明を行い、外出支援への協力を依頼した。

一方で、複数の交通手段を併用したことにより、利用者からは、乗車場所が交通手段ごとに異なる点や、車両形状の違いによって識別が困難である点について、理解しにくいとの意見が複数寄せられた。特に高齢者にとっては、交通手段の多様性が必ずしも利便性の向上に直結せず、むしろ利用上の混乱を招く要因となる可能性が示唆された。

このような課題を踏まえ、事業の中盤以降は、JARIの再委託先である「NPO 但馬を結んで育つ会（TMS）」の協力を得て、レンタカーによる運行へと移行した。これにより、乗車場所および車両の統一が図られ、利用者にとって理解しやすい運行形態が確保された。

以上の結果から、高齢者の外出を促進するための移動手段については、単に多様な交通資源を存在させるだけでなく、利用者の認知的負担や分かりやすさに配慮した運用が重要であることが示された。今後は、地域に存在する移動資源をいかに確保・整理し、利用者にとって一貫性のある形で提供していくかについて、さらなる検討が求められる。

3.4 外出支援取り組みの実績

2025年12月～2026年3月10日までの外出の実績を表3.3-1に示す。

表 3.3-1 外出支援取り組みの実績

日付	対象者	非対象者	外出先	移動手段
2025 年 12 月 2 日	1	1	であいの里	デマンド交通
12 月 3 日	2	5	熊次小学校	やぶくる／デマンド交通
12 月 9 日	3	3	であいの里	デマンド交通／やぶくる／全 但バス臨時便
12 月 10 日	1	1	関宮喫茶「さち」	デマンド交通
12 月 17 日	1	3	但馬蔵ようか	あいあいタクシー
12 月 23 日	2	3	であいの里	レンタカー（TMS 運行）
2026 年 1 月 13 日	2	3	であいの里	レンタカー（TMS 運行）
1 月 20 日	2	3	であいの里	レンタカー（TMS 運行）
1 月 27 日	2	3	であいの里	レンタカー（TMS 運行）
2 月 10 日	2	3	であいの里	レンタカー（TMS 運行）
2 月 24 日	2	3	であいの里	レンタカー（TMS 運行）
2 月 28 日	3	5	養父ビバホール	全但タクシー
3 月 10 日	2	2	であいの里	レンタカー（TMS 運行）
3 月 19 日 （予定）	2	4	コープデイズ豊岡	レンタカー（TMS 運行）
3 月 24 日 （予定）	2	2	であいの里	レンタカー（TMS 運行）

3.5 考察

本研究では、研究対象者が 4 名と少数であったにもかかわらず、対象者の一人が周囲の友人に参加を呼びかけることにより、当初の想定を上回る人数が外出支援に参加する結果となった。このことは、外出支援が個人単位の支援にとどまらず、対象者を起点として地域内の人的つながりを活性化させる可能性を有していることを示唆している。すなわち、外出支援は単なる移動手段の提供ではなく、社会的関係性の拡張を通じた外出機会の創出に寄与し得ると考えられる。

また、外出を重ねる過程において、外出先に関する希望が対象者自身から多様に示されるようになった点は重要である。支援開始当初には外出先の選択に消極的であった対象者が、経験の蓄積を通じて主体的に希望を表明するようになったことは、外出行動に対する自己効力感や主体性の向上を反映している可能性がある。このことから、

段階的かつ継続的な外出支援は、対象者の外出意欲を喚起し、自律的な外出行動を促進する上で有効であることが示唆される。

一方で、本事業は冬期に実施されたため、降雪等の気象条件により、計画していた外出を中止せざるを得ない事例も認められた。積雪地域における外出支援においては、気象条件が外出機会に与える影響が大きく、季節要因を考慮した柔軟な運用体制の必要性が明らかとなった。また、外出機会の減少が対象者の心身状態に及ぼす影響については、本研究の枠組みでは十分に検討することができず、今後の課題として残された。

なお、外出支援に関するアンケート調査については、外出支援が一旦終了する 2026 年 4 月以降に分析を行う予定である。これにより、外出支援が対象者の生活満足度や心理的側面に与える影響について、より包括的な検討が可能になると考えられる。

Ⅲ－２ 仁淀川町の取り組み（JARI 実施分）

Ⅰ. 仁淀川町における活動方針と出口戦略の整理

2025 年度はステージゲートを迎える重要な年度であり、養父市における本事業の推進にあたっては、ステージゲート時点での達成目標（アウトプット）と、2027 年度の SIP 事業終了後を見据えた出口戦略を明確に設定した。

（Ⅰ）ステージゲートにおけるアウトプット（SRL5 の達成）

本研究では、社会実装段階（SRL5）への到達を見据え、地域特性を踏まえた移動支援および拠点形成に関する以下のアウトプットを計画した。

第一に、地域を支える移動の仕組みづくりとして、住民共助を基盤とした移動サービスの実装を計画した。併せて、当該移動サービスが高齢者の外出行動や社会参加に及ぼす影響を把握するための効果評価手法の検討に資するデータを収集することを目的とした。

第二に、実証的知見の蓄積を前提として、公共交通の再編に向けた取り組みの推進および提案活動を行うことを計画した。具体的には、地域公共交通計画との連携を図りつつ、既存の公共交通と住民主体の移動支援を補完的に位置付ける整理を行い、将来的な交通体系の再構築に資する提案を行うことを目指した。

第三に、移動支援を軸とした取り組みを通じて、持続可能なまちづくりに向けた提案を行うことを計画した。特に、生活圏域内における移動・交流・見守り機能を一体的に捉え、地域資源を活用した小規模かつ柔軟な拠点形成のあり方について検討を進めることとした。

第四に、いわゆる「小さな小さな拠点」を先行的に設置し、その効果を検証することを計画した。拠点を核とした外出支援や交流機会の創出が、住民の外出意欲や地域内のつながりに与える影響を明らかにすることを目的とした。

最後に、これらの取り組みを統合し、地域包括ケアシステムの視点を組み込んだ拠点構想を提案することを計画した。移動支援を単独の施策としてではなく、医療・介護・生活支援・地域交流と連動させることで、住民が住み慣れた地域で暮らし続けるための基盤形成に資する構想の提示を目指した。

（Ⅱ）SIP 終了後を見据えた出口戦略（SRL7 以上の達成）

SIP 終了後を見据えた出口戦略として、本研究では、社会実装段階の成熟（SRL7 以上）を目標に、地域交通および拠点形成に関する持続的な運営体制の確立を想定した。

第一に、地域交通の確保に向けた議論および実践活動が、行政、交通事業者、住民の協働により継続的に行われる状態を到達目標とした。具体的には、SIP 期間中に形成

された関係主体間の連携を基盤として、地域公共交通のあり方について、単発的な実証にとどまらない協議・検討・改善のサイクルが自律的に運用される体制の構築を想定した。これにより、地域の実情に即した交通サービスの維持・再編が、関係主体の合意形成のもとで継続的に実践されることを目指した。

第二に、まちづくり施策と連携した「小さな小さな拠点」の形成事例を整理し、その効果を対外的に発信することを出口戦略の一環として位置付けた。移動支援、交流、見守り等の機能を統合した小規模拠点について、先行的な実践事例を通じて得られる知見を体系化し、地域内外へ共有することで、他地域への展開可能性を高めることを想定した。

これらの取り組みを通じて、SIP 終了後においても、研究成果が一過性の実証に終わることなく、地域主体による運営と意思決定に基づく持続的な実装段階へと移行することを目指した。すなわち、地域交通および拠点形成が、行政施策、地域活動、住民生活と有機的に結び付いた形で定着する状態を、SRL7 以上の到達像として設定した。

(3) 出口戦略に向けた 2025 年度の仁淀川町の主な取り組み

上記の出口戦略の実現に向けて、2025 年度においては、地域交通およびまちづくりの持続的展開を見据え、仁淀川町において主に以下の二つの取り組みを実施した。

第一の取り組みとして、お出かけ需要創出を目的とした実証調査走行を実施した。本取り組みは、単に移動手段を提供するのではなく、移動の「目的地」を創出・再発見することにより、住民の外出意欲を喚起し、新たな交流機会の創出や行動変容を促進することを目的としたものである。あわせて、地域交通を「移動のための手段」としてではなく、人が動く目的そのものを生み出す媒介として再定義し、地域活動や日常生活と結び付いた交通のあり方を検討した。

第二の取り組みとして、公共交通の再構築に向けた制度的・実務的な取り組みを進めた。具体的には、交通空白地域の解消を目的とした補助事業について仁淀川町が採択を受け、プロポーザル方式により事業者選定が行われた。その結果、JARI は高知県内のコンサルタントである「えこ・まち研究室」との共同提案により選定され、地域交通の再編および持続可能な運営モデルの構築に向けた検討を担うこととなった。

これら二つの取り組みは、外出需要の創出と公共交通の制度的再構築を並行して進めることで、SIP 終了後においても地域主体による交通・まちづくりの取り組みが継続的に展開される基盤を形成することを意図したものであり、出口戦略に向けた重要な実践段階として位置付けられる。

2. お出かけ需要創出を目的とした実証調査走行

2.1 実証調査走行（第1回目）

(1) 調査の背景と目的

中山間地域においては、高齢化の進行や自家用車利用の制約により、移動機会の減少が生活の質や社会参加に大きな影響を及ぼしている。本調査は、町内を周回するバス「くるりん」と、これに接続するタクシーを組み合わせた移動サービスを試行的に運行し、移動手段の確保が外出行動、交流、地域経済活動に与える影響を検証することを目的とする。

特に本調査では、移動を「手段」としてのみ捉えるのではなく、人が動く目的そのものを創出・再発見する仕組みとして再定義し、地域交通の新たな役割を明らかにすることを目指す。

実証調査走行の概要を表 2.1-1 に示す。

表 2.1-1 実証調査走行の概要

項目	内容
運行エリア	吾川地域大崎地区、吾川地域名野川地区、池川地域土居地区、仁淀地域森地区
運行日程	令和7年5月9日～6月30日（52日間）
運行時間	【平日】8:30～14:00（45分間隔） 【水曜夜】16:30～20:15（30分(大崎)1時間(仁淀・池川)間隔） 【土日】8:30～14:00（45分(間隔)）
運賃	無料
対象者	フレイルサポーター（200名超）
使用車両	トヨタ・シエンタ又はホンダ・フリードクラス（7人乗）を予定（レンタカーを利用）
乗降方式	・各地区の主要ポイントにおける定時・定路線方式 ・45分ごとの運行を基本とする
周知方法	フレイルサポーター勉強会での説明、チラシ配布、LINEを利用
協力機関	吾川タクシー、池川交通、高木ハイヤー、
その他	助手席に乗降確認および記録を行うアシスタントが同乗

くるりんバスの案内用チラシ（お出かけマップ）を図 2.1-1 に、くるりんバスの時刻表を表 2.1-2 に示す。

表 2.1-2 くるりんバス時刻表

くるりん午前		タクシー接続	くるりん午後		サクラ・タクシー接続
8:35	439交流館		12:50	役場本庁	月曜「宝来荘」へサクラ直行 木曜「向井ビル」へサクラ直行
8:45	役場本庁		13:00	439交流館	水・金曜「池川散策」へ接続
9:00	仁淀支所		13:25	仁淀支所	
9:25	439交流館		13:40	役場本庁	火曜13:35名野川で 「あすなろ」から接続
9:35	役場本庁		13:50	439交流館	
9:50	仁淀支所		14:15	仁淀支所	金曜14:05名野川で 「向井ビル」から接続
10:15	439交流館		14:30	役場本庁	
10:25	役場本庁		14:40	439交流館	水・金曜「池川散策」から接続
10:40	仁淀支所		14:50	役場本庁	月曜「宝来荘」からサクラ接続 水・金曜「池川散策」から接続
11:05	439交流館		○乗車可能人数 くるりんバス：5名 接続タクシー：4名、サクラ：3名 ○乗降場所 役場本庁：仁淀川町役場本庁玄関前 439交流館：池川439交流館駐車場 仁淀支所：仁淀総合支所正面玄関 【事前予約で停車】 名野川：さるはし横駐車場 田村：田村公園入口駐車場 ○利用するときは・・・ ・前日までに、必ず、予約 （利用カードに連絡先があります。） ・利用カード(19日配布)を持って乗車 ・黄緑か、赤のポロシャツを着て乗車		
11:15	役場本庁				
11:30	仁淀支所	火曜11:20名野川で 「あすなろ」へ接続			
11:55	439交流館	金曜11:40名野川で「向 井ビル」へ接続			
12:05	役場本庁				
時刻表は、目安です。 時間に前後がありますので、お 許してください。			「くるりんバス（接続タクシー、サクラを含む）」、 「夜くるりん」を利用してくださる方は、お早めに、 小松まで（070-3961-3975）お知らせください。		

(2) 検証項目

実証調査走行により検証すべき項目は以下の通り。

① 需要創出に関する検証

- ・移動手段を提供することで、新たなお出かけ需要が顕在化したか
- ・既存の外出行動が、回数、行き先、時間帯でどのように変化したか

② 行動変容に関する検証

- ・ハツラツツ活動への新規参加者にどのような変化が見られるか
- ・「移動できる」という安心感が、外出意欲や生活意識に与える影響

③ 交通体系としての検証

- ・町内周回バスとタクシーの乗り継ぎの分かりやすさ
 - ・運行頻度・時間帯の妥当性
 - ・夜間・休日運行の必要性
 - ④ 地域経済・活性化への影響
 - ・消費行動の有無と規模
 - ・商店・事業者側の受け止め
 - ・イベントや交流活動との相乗効果
 - ⑤ 関係者連携・継続性の検証
 - ・交通事業者の実証への関与度
 - ・継続的サービスとしての課題（人材・コスト・制度）
 - ・公共交通活性化協議会での検討素材としての有効性
- ※ 成功・不成功の双方について、過程・調整・対話の記録を成果として整理し、JARI と共有する。

(3) 調査設計とデータ収集

調査走行の実施にあたっては、下記のデータの収集について検討を実施。

- ① お出かけ先・目的地の創出
 - ・運行経路および停車場所は、生活拠点、商店・飲食店、集会所・交流拠点等を意識して設定する。
 - ・想定されるお出かけ先を事前に整理し、利用実態との差異を検証する。
- ② 利用者情報の収集

【収集項目】

 - ・属性（年齢層、居住地区 等）
 - ・利用日時
 - ・乗車・降車場所
 - ・利用目的
 - ・地域循環バス利用後の移動手段（バス停から目的地までの徒歩・同乗・送迎 等）

【収集方法】

 - ・乗車時の簡易記録
 - ・調査票・アンケート
 - ・アシスタントによる聞き取り補足
- ③ 個人の行動変容に関する調査

以下の３時点でアンケート調査を実施する。

 - ・ハツラツツ活動開始前（新規参加者）
 - ・移動手段試験走行前

・移動手段試験走行後

これにより、外出頻度、外出目的の多様化、社会参加意識の変化を把握する。

図 2.1-2 にアンケート案を示す。

お出かけ需要創出のためのアンケート		名前： 車の運転 している・していない・やめた	
1. お出かけの目的・頻度等について			
問1	移動目的別に「移動手段」「頻度」「目的地の地域」を教えてください。 ※移動手段を組み合わせている場合は複数回答OK		
目的	移動手段	頻度	目的地の地域
例	☐ バス ☐ タクシー ☐ 鉄道 ☐ 自動車（自分で運転） ☒ 自動車（家族や友人の送迎） ☐ バイク ☐ 自転車 ☐ シニアカー ☐ 徒歩 ☐ その他()	【現状】 ☐ なし ☒ 月に ☒ 週に 1 回 【希望】 ☐ なし ☒ 月に ☒ 週に 3 回	☐ 池川 ☒ 大崎 ☐ 森 ☐ 町外 ☐ 町内() 所要時間 片道およそ 20 分
買い物	☐ バス ☐ タクシー ☐ 鉄道 ☐ 自動車（自分で運転） ☐ 自動車（家族や友人の送迎） ☐ バイク ☐ 自転車 ☐ シニアカー ☐ 徒歩 ☐ その他()	【現状】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回 【希望】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回	☐ 池川 ☐ 大崎 ☐ 森 ☐ 町外 ☐ 町内() 所要時間 片道およそ 分
通院	☐ バス ☐ タクシー ☐ 鉄道 ☐ 自動車（自分で運転） ☐ 自動車（家族や友人の送迎） ☐ バイク ☐ 自転車 ☐ シニアカー ☐ 徒歩 ☐ その他()	【現状】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回 【希望】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回	☐ 池川 ☐ 大崎 ☐ 森 ☐ 町外 ☐ 町内() 所要時間 片道およそ 分
趣味	☐ バス ☐ タクシー ☐ 鉄道 ☐ 自動車（自分で運転） ☐ 自動車（家族や友人の送迎） ☐ バイク ☐ 自転車 ☐ シニアカー ☐ 徒歩 ☐ その他()	【現状】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回 【希望】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回	☐ 池川 ☐ 大崎 ☐ 森 ☐ 町外 ☐ 町内() 所要時間 片道およそ 分
仕事	☐ バス ☐ タクシー ☐ 鉄道 ☐ 自動車（自分で運転） ☐ 自動車（家族や友人の送迎） ☐ バイク ☐ 自転車 ☐ シニアカー ☐ 徒歩 ☐ その他()	【現状】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回 【希望】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回	☐ 池川 ☐ 大崎 ☐ 森 ☐ 町外 ☐ 町内() 所要時間 片道およそ 分
地域活動 (ハッ ラッツを 含む)	☐ バス ☐ タクシー ☐ 鉄道 ☐ 自動車（自分で運転） ☐ 自動車（家族や友人の送迎） ☐ バイク ☐ 自転車 ☐ シニアカー ☐ 徒歩 ☐ その他()	【現状】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回 【希望】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回	☐ 池川 ☐ 大崎 ☐ 森 ☐ 町外 ☐ 町内() 所要時間 片道およそ 分
その他	☐ バス ☐ タクシー ☐ 鉄道 ☐ 自動車（自分で運転） ☐ 自動車（家族や友人の送迎） ☐ バイク ☐ 自転車 ☐ シニアカー ☐ 徒歩 ☐ その他()	【現状】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回 【希望】 ☐ なし ☐ 月に ☐ 週に 回	☐ 池川 ☐ 大崎 ☐ 森 ☐ 町外 ☐ 町内() 所要時間 片道およそ 分

図 2.1-2 お出かけ需要創出のためのアンケート（その1）

2. お出かけに関する心配ごと、困りごとについて

問2	通院や買い物（食品・日用品）に出かける手段や体力などの心配や困りごとがありますか？
☐ 困っていることはない→問3へ ☐ 今は、困っていないが先が心配 → だいたい何年先ですか。 () 年 ☐ 困っていることがある→どのようなことで困っているか、選択してください。（複数選択可）	
☐ 体力が落ちてきた ☐ 視力が落ちてきた ☐ 聴力が落ちてきた ☐ とっさの判断力が落ちてきた ☐ 運転時に危ないと感じることや事故を起こしそうになることが増えた ☐ 公共交通（バス・タクシー・鉄道）の交通費が高く、負担を感じる ☐ 公共交通（バス・タクシー・鉄道）が不便である（本数が少ない、早朝や夜に使えない、など） ☐ 自家用車の維持費が高く、負担を感じる ☐ その他 ()	
問3	楽しいお出かけ（飲み会を含む。）へ出かける手段がなくて諦めていることはありますか？
☐ 諦めてない→問5へ ☐ 今は、諦めることはないが先が心配 → だいたい何年先ですか。 () 年 ☐ 諦めることがある→どのようなことで諦めているか、選択してください。（複数選択可）	
☐ 体力が落ちてきた ☐ 視力が落ちてきた ☐ 聴力が落ちてきた ☐ とっさの判断力が落ちてきた ☐ 運転時に危ないと感じることや事故を起こしそうになることが増えた ☐ 公共交通（バス・タクシー・鉄道）の交通費が高く、負担を感じる ☐ 公共交通（バス・タクシー・鉄道）が不便である（本数が少ない、早朝や夜に使えない、など） ☐ 自家用車の維持費が高く、負担を感じる ☐ その他 ()	

図 2.1-2 お出かけ需要創出のためのアンケート（その 2）

④ 地域活性化に関する調査

- ・ お出かけ先
- ・ 消費金額について、レシートの一時的預かり、写真撮影、調査票への自己記入等の方法を比較検討する。
- ・ 商店・事業者への簡易ヒアリングを行い、来店客層の変化、時間帯別の影響を把握する。

(3) 実証調査走行結果

① 定量的結果

- ・ 延べ利用者：71 名／468 回（1 日平均 11.4 回）利用、168 便運行。
- ・ タクシー接続：215 回（46%）がタクシー連携、253 回（54%）は未使用。
- ・ 同乗人数：平均 2.8 人。単独利用は 48 回（29%）に留まり、複数人同乗が多数（71%）。
- ・ 利用者別回数：中央値 10 回（平均 6.5 回）（図 2.1-3 参照）。
- ・ 人気目的地：ハツラッツ（70 回）、ドライブ（52 回）、丸八喫茶（30 回）等。（図 2.1-4 参照）
- ・ 曜日・時間帯別利用：平日・午前～昼の利用が多い傾向。

② 夜間運行（夜くるりん）

・実績例：5/20（名野川「さるはし」池川から4名）、6/26（池川「乾ちゃん」吾川から3名）、6/28（同店 吾川4名・舟形2名）。

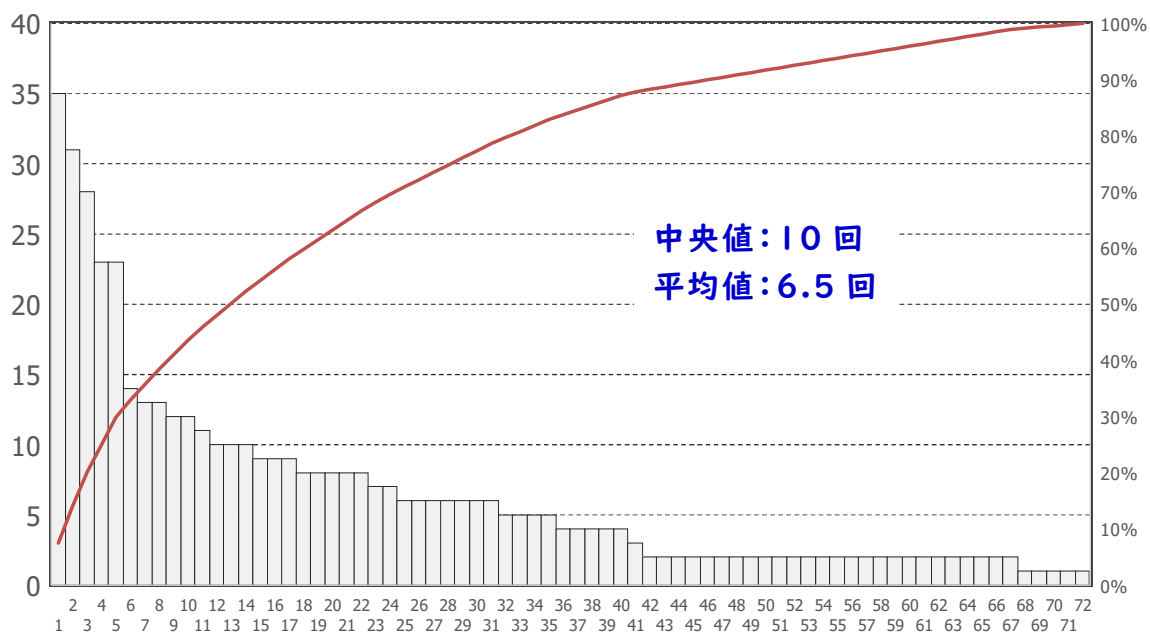


図 2.1-3 利用者別利用回数

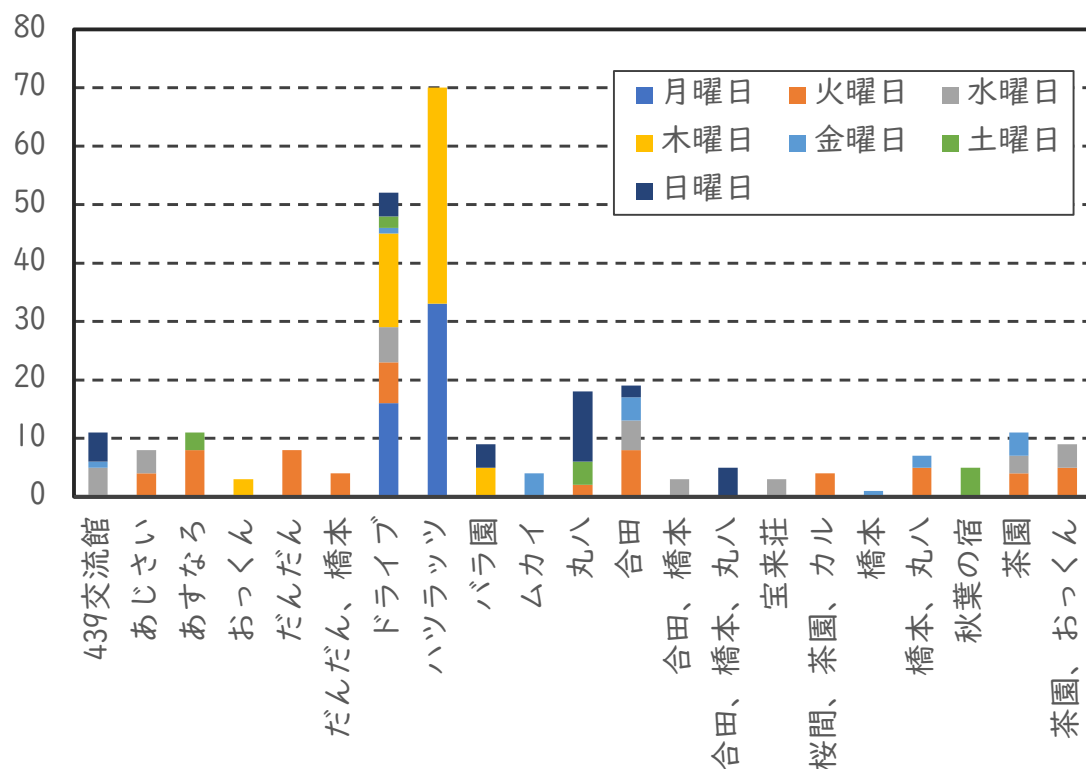


図 2.1-4 くるりんバス利用目的×利用曜日

(4) 定性的結果

(利用者)

「町内でも十分に楽しめるお出かけ先があると知れた」「未訪地域に行けて嬉しい」「仲間と割り勘タクシーという選択肢を学んだ」「動く集いの場として会話・再会が生まれた」等。

(商店・飲食店)

新規来店の増加や売上増の声、“ルート拡張”の要望、タクシー連携の重要性、観光需要の波及期待等が挙がった。

(5) 考察

移動を“目的そのものを生み出す媒介”と再定義することで、近場の再発見、短時間・低負荷の外出、交流機会の創出については一定の効果があったと思われる。こうした移動手段を「動くサロン」として機能させることは、固定拠点（「小さな小さな拠点」）と補完関係として有効と思われる。

また、公共交通計画との整合が今後は必要となること、さらに、財源や運用体制のさらなる検討も必要である。さらに、今回の結果については、次の点を留意する必要があると思われる。

- ・利用者がフレイルサポーター中心となっており、結果には一種のバイアスがかかっているとおもわれること。
- ・利用料金が無料であるため、需要については過大評価の可能性があること。
- ・夜間実績については、サンプル数が少ないため、今回の結果をもって結論づけるのは尚早であること。
- ・地域活性化におけた消費動向や影響、消費金額等の把握については検討が必要と思われること。

2.2 実証調査走行（第 2 回目）

（1）調査の背景と目的

今春に実施した第 1 回の実証調査走行に引き続き、第 2 回目となる実証調査走行を実施した。第 2 回目の調査は、第 1 回調査において明らかとなった課題および検討事項を踏まえ、その深化を図ることを目的として設計した。

具体的には、第一に、これまで主としてフレイルサポーターを対象としてきた利用者層を、町民全体へと拡大し、その効果を検討するため、利用者を限定せずに運用を行った。第二に、町内周回バス「くるりん」とデマンドタクシーとの乗継ぎによる利便性向上や行動変容への影響を把握することを目的として、乗継ぎ利用の実態およびその効果を検証するためのデータ取得を行うための設計を行った。第三に、周回型バスの運行方法について、右回りおよび左回りの 2 系統を同時に運用する体制を導入し、移動時間の短縮や待ち時間の軽減といった観点から、利用者利便性の向上を図ることとした。

加えて、昨年秋に池川地域において実施したグリーンスローモビリティ（グリスロ）の運行についても、本実証の枠組みに再度位置付け、くるりんバスからの乗継ぎの可能性およびその有効性を検証するため、再実施を行った。これにより、異なる移動手段を組み合わせた地域内モビリティの連携モデルについて、より多角的な検討を行うことを目指すこととした。

実証調査走行の概要を表 2.2-1 に示す。

表 2.2-1 実証調査走行の概要

項目	内容
運行エリア	吾川地区、仁淀地区、池川地区（町内 3 地区） ※くるりん（町内循環）および池川地区におけるグリーンスローモビリティ（グリスロ）を運行
運行日程	令和 8 年 1 月 14 日（水）～2 月 12 日（木）
運行時間	【日中】10:00～14:30 ※月・木曜日（祝日を除く）は、予約により朝夕の一部便（8:35～、16:10～）を追加運行
運賃	無料（実証調査として実施）
対象者	フレイルサポーターに限定せず、町民全体を対象
使用車両	・くるりん：普通車（3～6 名乗車、車両 2 台を使用） ・グリスロ：7 人乗り車両（乗務員 2 名＋乗客 5 名）
運行方式	・くるりんは右回り・左回りの 2 系統による同時運行 ・定時・定路線方式を基本とし、一部便は予約制を併用
乗降方式	・くるりん：主要拠点（仁淀川町役場、仁淀総合支所、439 交流館等）での乗降 ・一部地点（名野川さるはし前等）は要予約 ・グリスロ：池川地区内において原則自由乗降
周知方法	チラシ配布、町広報・既存地域ネットワークを通じた周知、車内での「おでかけマップ」配布
協力機関	NPO 法人フレイルサポート仁淀川、仁淀川町企画振興課
その他	・SIP 第 3 期「スマートモビリティプラットフォームの構築」事業の一環として実施 ・くるりんとグリスロの乗継ぎ可能性の検証を目的に同時実施

(2) 検証項目

① くるりんバス

くるりんバスについては、移動手段としての機能にとどまらず、外出機会の創出や行動変容への影響を含め、以下の観点から有効性を検証することとした。

- ・利用者属性の把握を通じて、どのような住民層が本サービスを利用しているかを明らかにする。具体的には、乗降場所、居住地域（集落名）、年齢、主な利用目的、くるりん乗車地点までの移動手段、ならびに普段の移動手段を検証項目とする。
- ・予約行動の実態として、予約を伴わない利用者の割合を把握し、定時・定路線型サービスとしての利用しやすさを評価する。
- ・行動変容の検証として、フレイルサポーターがサポーター以外の住民を誘って利用する事例の有無、ならびにそれが新たな外出機会の創出につながっているかを検討する。
- ・潜在的ニーズの把握として、現時点では移動手段に困っていない（本人または同居家族が運転可能）利用者が、全体利用者に占める割合および人数を把握し、将来的な移動需要の顕在化可能性を検証する。
- ・意識変化の検証として、調査終了後に利用者を対象としたアンケート調査（ハガキまたは聞き取り）を実施し、利用前後における意識の変化や自由意見を収集する。

② デマンドタクシー

デマンド型タクシーについては、くるりんバス等との連携を前提とした補完的移動手段として、以下の観点から検証を行う。

- ・利用者属性の検証として、乗降場所、居住地域（集落名）、年齢、主な利用目的、普段の移動手段を把握する。
- ・行動変容の検証として、フレイルサポーターが他の住民を誘って利用する事例や、それが外出機会の創出につながっているかを検討する。

くるりん(循環)で
おでかけしませんか
(調査走行)

乗車定員
3-6名

運賃
無料

(普通車使用)

吾川地区、仁淀地区、池川地区
3地区を回る「くるりん(循環)」の調査走行を実施します

くるりんの走行ルート(赤・青)
(調査走行のため2台の車両は普通車です)

【乗降場所】
○仁川町役場本庁舎玄関前
○仁淀総合支所玄関前
○池川ふれあい公園(439交流館)
○【要予約】
名野川(さるはし前)・田村運動広場前

○運行期間 2026年1月14日(水)～2月12日(木)
○運行時間 10:00～14:30
○乗車定員 3～6名(使用する車によって変わります。)
○予約 予約をしなくても席が空いていれば乗れますが、予約をすれば確実です。
【予約方法】3日前までに企画振興課(☎35-1082)へご連絡ください。
★月・木曜日(祝日は除く)は予約により以下の便を運行します。
○仁淀総合支所(大崎行き) 8:35発
○439交流館(大崎行き) 8:40発
○仁淀川町役場(439交流館行き・仁淀総合支所行き) 16:10発

◆共催 NPO法人フレイルサポート仁淀川
仁淀川町企画振興課(☎35-1082)

用居地域・大西地域・大野地区・百川内地区を対象に
デマンド集合タクシーの調査走行を実施します。

今回、調査走行をするデマンド集合タクシー「池川くるりん」は、事前(2日前までに)にタクシー会社(池川交通ハイヤー)へ電話で予約して、何人かのお客さんと乗り合いて、池川ふれあい公園(439交流館)とお住まいの地区を結びます。
この調査走行は、運転免許を返納しても、これまでのように買い物など日常の暮らしを無理なく継続できるのか、また、こうした取組によって楽しいお出かけが増える可能性があるのかを調査し、検証するものです。
ぜひ、今、運転なさっている方も、そうでない方も、デマンド集合タクシー(池川くるりん)と「グリスロ」や「くるりん」を乗り継いでお出かけすることを、この機会に体験し、様々なご意見を聞かせてください。

○運行期間 2026年1月14日(水)～2月12日(木)
○運行時間 10:00～14:30(※月・木は8:00～17:00)
○対象地区 用居地域・大西地域・大野地区・百川内地区
○利用要件 同期間運行する「くるりん」または「グリスロ」乗り継いで町内のお店で食事や買い物をする。

○運行ルート ○対象地区 → 池川ふれあい公園(439交流館) → 対象地区
○池川ふれあい公園(439交流館) → 対象地区

○乗降場所 コミュニティバスの路線上であればどこでも乗れます。
※池川ふれあい公園(439交流館)で「くるりん」、「グリスロ」に乗り継ぎます。

○運賃 無料

ご予約方法(電話) 池川交通ハイヤー
受付時間 8:30～17:00(予約は2日前まで) ☎34-2450
※予約の際は「池川くるりん」の予約だとお話ください。

◆共催 NPO法人フレイルサポート仁淀川・仁淀川町役場企画振興課
☎問い合わせ 仁淀川町企画振興課 ☎35-1082

- ・移動困難層以外の利用状況として、現時点で移動手段に困っていない利用者の割合・人数を把握する。
- ・意識変化の検証として、利用者へのアンケート調査により、利用前後の意識変化（免許返納後の暮らしへの不安感、誘い合いによる地域のつながりの変化等）を把握する。
- ・供給側の視点として、タクシー事業者（2社）への聞き取り調査を実施し、予約・配車にかかるコスト負担感、事業継続性、将来展望等を整理する。

③ グリンスローモビリティ

グリスロについては、短距離・低速移動手段としての特性を踏まえ、以下の観点から検証を行う。

- ・利用者属性（居住地域、利用目的）の把握
- ・グリスロ導入による外出機会の増加
- ・町内店舗利用頻度の変化
- ・フレイルサポーターによる誘い合いの有無
- ・移動手段に困っていない利用者の割合
- ・常時運行を仮定した場合の受容性に関する意見

(3) 調査設計とデータ収集

① くるりんバス

上記検証を行うため、以下の調査設計およびデータ収集体制を構築した。

・予約・利用ログ

各便ごとの利用者の乗降場所、居住地域（集落名）、年齢、主な利用目的、普段の移動手段について、「くるりんスタンプカード（図 2.2-1）」を用いて記録する。

・前後移動の把握

くるりんバス利用前後の移動手段について、実装段階での利用イメージ把握を目的として、添乗員が乗車中に聞き取りを行い記録する。

・予約管理データ（図 2.2-2）

キャンセル率および予約変更履歴については、予約受付窓口において手書きで随時記録する。

・配車不能事例の把握

需要過多、車両不足、時間帯の制約等による配車不能ケースについて、受付窓口で理由を記録する。

② デマンドタクシー

・予約・利用ログ

予約日時、利用日時、OD、料金、利用者（仮名可）、居住地（集落名）、年齢、利用目的、乗継先（くるりん・グリスロ）を記録する。

・予約管理データ

キャンセル率、予約変更履歴については、各タクシー事業者が手書きで記録し、請求時に提出する。

・配車不能事例

需要過多、車両不足、時間帯制約等の理由を各事業者が記録する。

③ グリーンスローモビリティ

・運行ログ

各便ごとに、居住地（池川、町内他地域、町外）、利用目的、乗継の有無（タクシー・くるりん）、乗車人数、乗降場所を記録する。

・アンケート調査

調査終了後、町内利用者を対象にハガキまたは聞き取り調査を実施する。

(4) 実証調査走行結果

① 利用実績・利用者の内訳

実証調査走行期間の延べ利用者は、378 人（申し込み人数：386 人中キャンセル 9 人、キャンセル率 2.3%）となった。

また、春季の実証調査走行での課題であったフレイルサポーター以外の地域住民の利用がなかったことで、調査結果にはバイアスがかかってしまっているという課題を解決するため、冬期の実証については、誰でもが利用が可能として実証走行調査を実施することとしたが、延べ利用者数のうち、フレイルサポーターの利用が 308 人、視察 16 人を除くフレイルサポーター以外の地域の方の利用率はあまり伸びずに 16%程度となった。

さらに、視察目的での利用（非 FS に限定）の 7 人については、純粋な「地域住民による生活関連利用」を抽出するため、これら視察の記録を除外して比率を再計算した。この調整後の FS 以外＝地域住民の比率は約 14%となり、住民全体に対象を拡張したにもかかわらず、非 FS 層の取り込みは限定的であったことが示唆された。

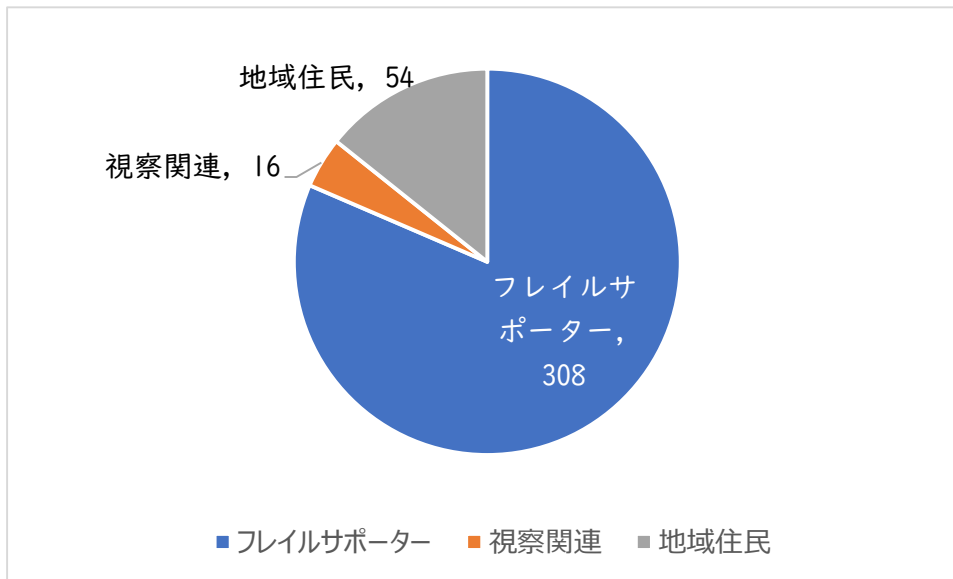


図 2.2-3 利用者の内訳

② くるりんバスの利用目的

- 利用目的の最多は「飲食」31.9%、次いで「周遊」23.9%、「飲食・買い物」14.6%、「買い物」12.4%となった。上位3目的（飲食・周遊・飲食+買い物の複合）で約70.4%を占め、消費・滞在志向（飲食・買い物）と余暇志向（周遊）の外出が大勢を占めている。
- 「ハツラッツ」は6.2%、「イベント」は1.8%、「趣味・習い事」は0.9%、「仕事」は0.4%と少数派にとどまっている。

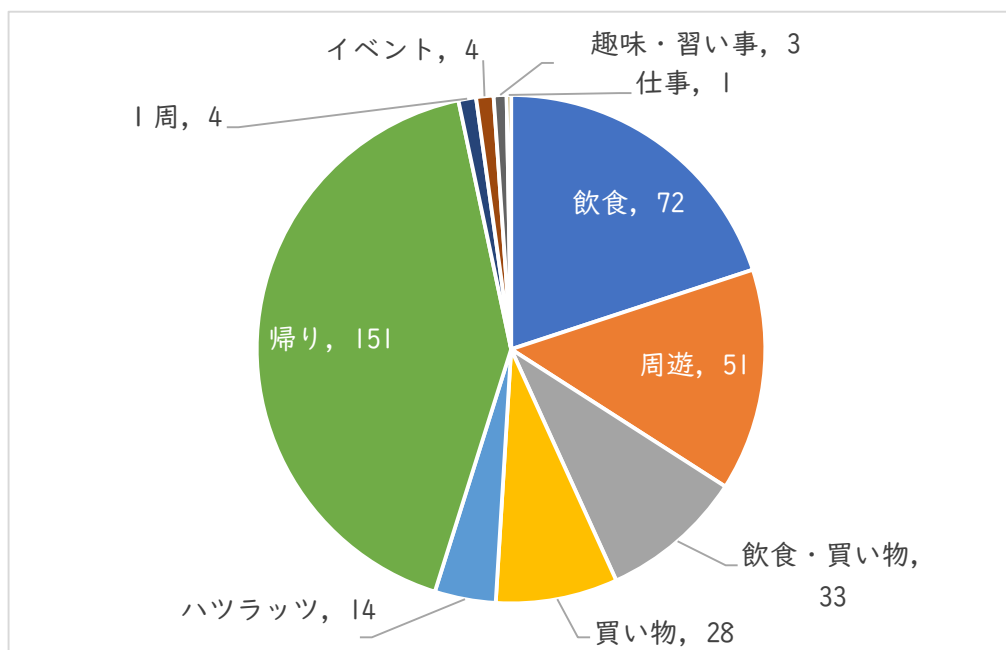


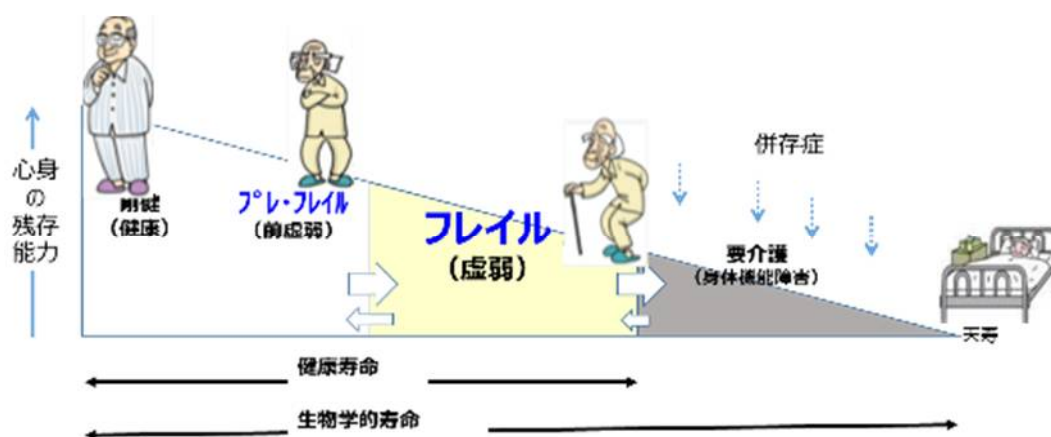
図 2.2-4 くるりんバスの利用目的

(5) 考察

(データの提出を待って分析予定)

IV. 成果・進捗状況（JMAR 担当分）

JMAR 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1 対象者の心身状態のイメージ

図表1のとおりに、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」「プレフレイル状態の要支援高齢者」「要支援高齢者」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2のとおりととなる。

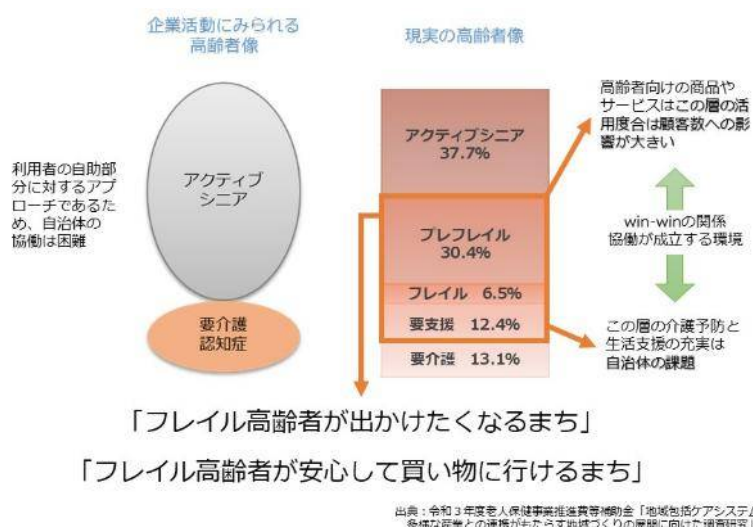
	マイカーで自由に移動ができる元気高齢者	家族送迎を含むマイカーを利用できない元気高齢者	プレフレイル状態の要支援高齢者	要支援高齢者
移動手段	当面は問題ないが、加齢により交通事故リスクが高まっていくので、代替手段が必要	マイカーと同様の自らの意思で自由に外出できる移動手段（公共交通、住民主体の移動支援）を確保することが必要	マイカーと同様の自らの意思で自由に外出できる移動手段（公共交通、住民主体の移動支援）を確保することが必要	ヘルパーに買い物を頼んだり、移動の足がないという理由でデイサービスを利用するのではなく、その財源も活用し、マイカーと同様の自らの意思で自由に外出できる移動手段（公共交通、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 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、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、サービスの利用によりむしろ活動量が減少してフレイルがさらに進む可能性がある。さらに、フレイル等の高齢者を支える、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なく、また、あえて言えば介護事業者は収益構造上、フレイル状態からの改善に対するインセンティブがない。

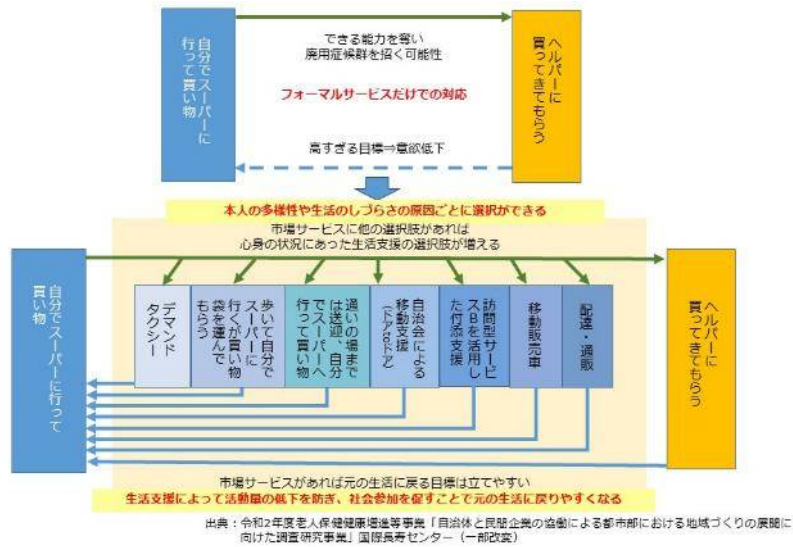
そこで、4地域において改めて地域が目指す姿を整理し、「フレイル高齢者が出かけたくなるまち」「フレイル高齢者が安心して買い物に行けるまち」を目指し、そのことで、「フレイル」という新たなマーケットを作り出すことをゴールと設定した（図表3）。なお、高齢者のうち、プレフレイル、フレイル、要支援者は実に約半数にのぼり、このマーケットは非常に大きい。



図表3 「フレイル」という新たなマーケットの提示

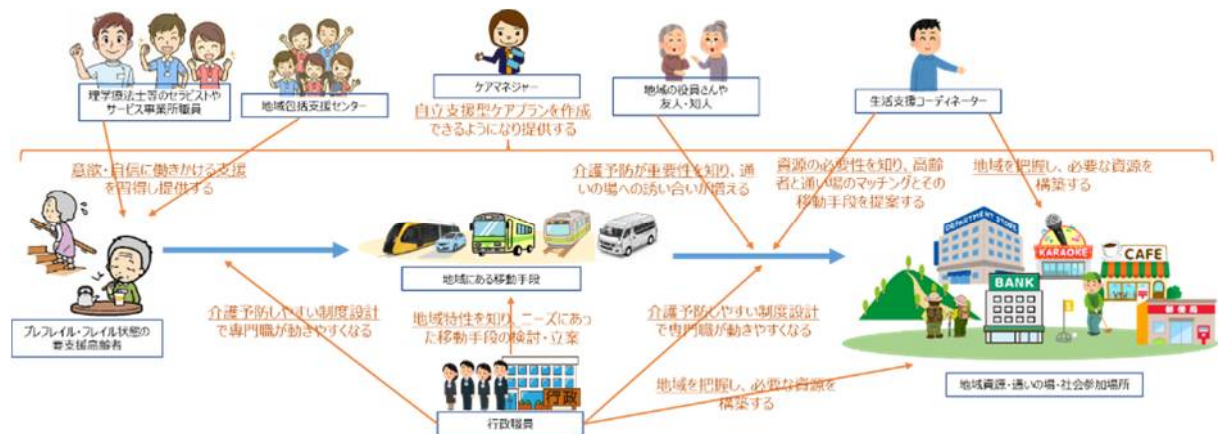
介護や医療、保健といった行政分野では、人口減や社会保障費増という厳しい状況の中、フレイル等の高齢者の介護予防が極めて大きな課題となっており、一方で、地域の民間企業等もシュリンクするマーケットにおいて厳しいビジネスを強いられている。新たな移動手段の確保とそれらを有効活用するための社会実装は、両者に対してWIN-WINが成立する環境を作り出すことが期待される。

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4のように、自分でスーパーに行って買い物をしてい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」といった選択肢しかなければ、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。

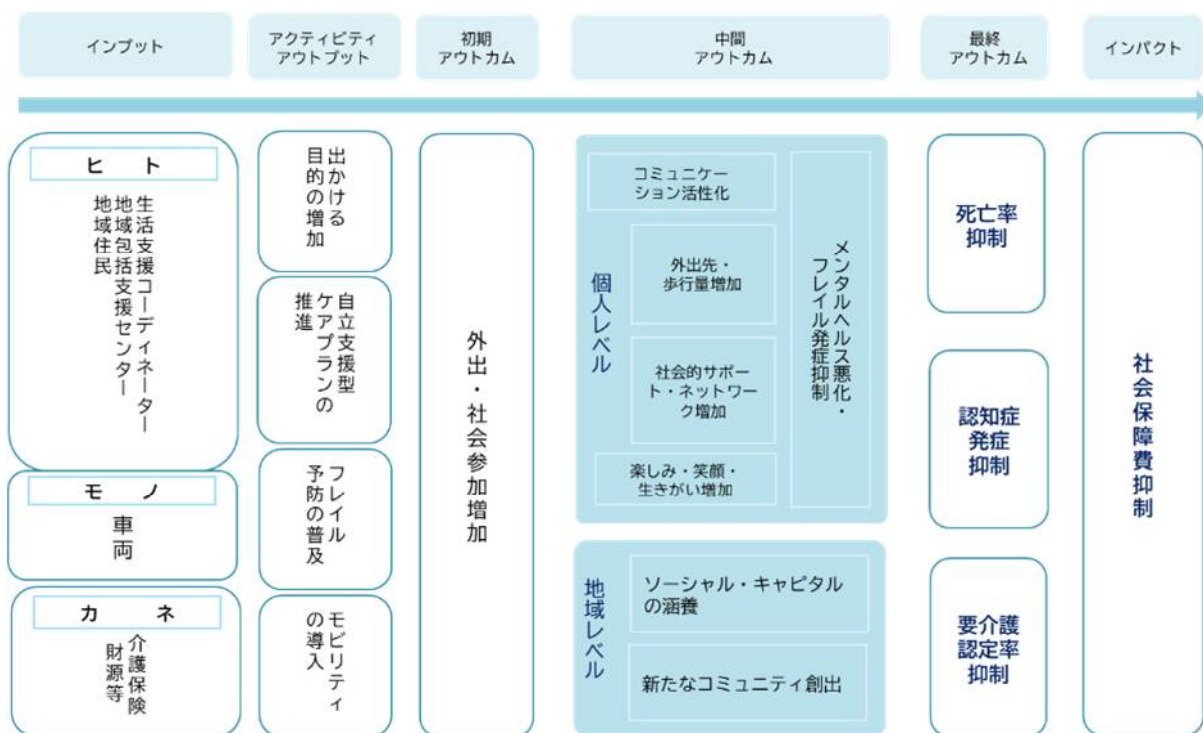


図表 4 生活支援・介護予防と市場サービス等の役割

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住民による多種多様な支援が必要である（図表 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図表 6 で示すロジックモデルにより、「見える化」する。

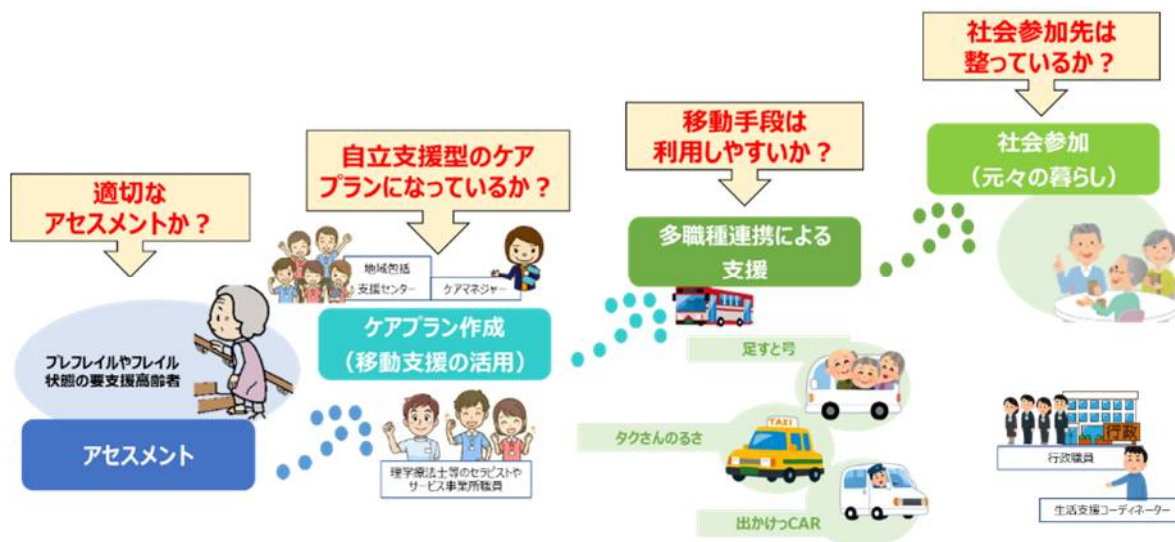


図表 5 要支援高齢者に関わる人々と役割



図表6 ロジックモデル

また、一定の介入が完了し、効果評価を開始した後も、ケースごとに評価をすることで迅速（アジャイルに）PDCAを回すことで、多職種の支援方法を継続的に改善するとともに、政策的な対応が必要な場合には具体的対応を検討する（図表7）。



図表7 被験者単位でのPCDAによる社会実装

1. 北海道池田町の取り組み（JMAR 実施分）

1.1 出かける目的の増加

①ROCOCO2 号店

・利用状況（2025 年 4 月～2026 年 2 月） 実人数：平均 128 人/月、延 5,292 人、

②のど筋サロン（スポーツボイス）

・利用状況（2025 年 4 月～2026 年 2 月末）： 20 回開催（第 2・4 水曜日定期開催）

うち組み入れ対象者 1 名 実施回数 1 回（2/25 よりスタートしたため）



1.2 自立支援型ケアプランの推進

①軽度要支援者がモビリティを活用して活動量、社会参加が増えるアイデアを多職種で検討。

※池田町の自立支援型地域ケア会議はオンラインで実施

・自立支援型地域ケア会議を
毎月 1 回開催：4 月 16 日、5
月 21 日、6 月 18 日、7 月
16 日、8 月 20 日、9 月 17
日、10 月 15 日、11 月 19
日、1 月 28 日、2 月 18 日、3
月 18 日

・1 回の開催につき 1 ケースを
検討している

・構成メンバー：包括、ケアマ
ネ、薬剤師、理学療法士、生活
支援コーディネーターなど



②対象者の組み入れを迅速に実施するために、町と地域包括支援センターと社会福祉協議会が協働（表：赤枠部分）

1. 目標や条件にあわせたスキーム（2026年1月変更内容）

1. 町内全域で「モビリティタクシー」を運行する

市街地のみを運行することとしていたが、農村部のほうが高齢者の外出の難しさが顕著であり、民生委員等からエリア拡大の要望が寄せられていた。
農村部の利用者を受け入れた場合でも、人数は全体の1割程度と見込まれるため、予算内で実施が可能と判断した。

2. 出庫時刻を定めず、利用者の希望する時間に運行する

出庫時刻が1日4回に固定されていることで、利用希望者のニーズに合わず、利用を控える状況が見えてきた。
利用頻度および組み入れ人数が想定より少ないため、乗り合わせを基本とせず、ワインタクシー株式会社の営業時間内であれば、利用者の希望する時間に合わせて運行することとする。

3. 利用開始までの手続きを迅速に

ケアマネジメントによってモビリティの利用を位置づけられた人を、SIPの被験者とみなすという手順では、ケアマネジメントにかかる業務負担によって、組み入れに時間を要していた。社会福祉協議会が通いの場等で発見した被験者（候補者）に、モビリティの利用を勧めやすくするため、介護保険サービスでいう「暫定利用」を本事業でも採用する。※「暫定利用」サービス利用までの介護認定、契約、アセスメント、ケアプラン作成等のプロセスを、サービスを優先的に提供しなければならない利用者については、順序を変更して適用する手法

4. 「ふれあい昼食会」の送迎を、ワインタクシーと社会福祉協議会が実施する

「ふれあい昼食会」の参加者は送迎無しでは通えない人が増加。主宰者である社会福祉協議会が送迎を開始する。
「ふれあい昼食会」の参加者は、一般高齢者（健常）から要介護者まで様々な状態であり、SIP事業の被験者も一部に含まれている。そのため、SIPの被験者には「モビリティタクシー」を優先してお勧めすることとする。

4

※対象者の組み入れに関する目線合わせを企業、町、専門職等に周知した資料より抜粋
対象者の組み入れをスピーディーに実施するために、介護保険の専門職で活用している「暫定利用」のルールを池田町内で再度機関同士によるルールを確認、実行することにした。その結果、契約に係る訪問調整の遅延化を防ぎ、対象者を待たせずにモビリティを活用できるようになった。

1.3 フレイル予防の普及

① 広く住民全体に向けた取組

・音健アワードに2年連続で参加し、「COCOROの翼」が入賞した。ふれあい広場 2024 池田の企画の一環で誕生した作品で、主に22名が中心となり歌詞、歌唱、ダンスを町民が実施。音楽を通じた健康づくりや仲間づくりにつながり、高齢者のダンス需要が多いこともわかった。

・2025年には第2のご当地ソング「希望の池田」でエントリー。主に23名の高齢者等が中心となり参加した。ダンスパートと歌唱パートに役割が分かれ、特に歌唱パートにおいてはCOCOROの翼には参加しなかった人も参加し、奨励賞を受賞した。



※音健アワード：各地で行われている、“うたと音楽”を活用した体操やダンス、またはその活動の中から秀逸な作品を表彰し発信するもの。「COCOROの翼」は2025年年6月にDAMにてカラオケ配信、10月よりDKエルダーシステムに搭載されている。

②ハイリスク者に向けた取組

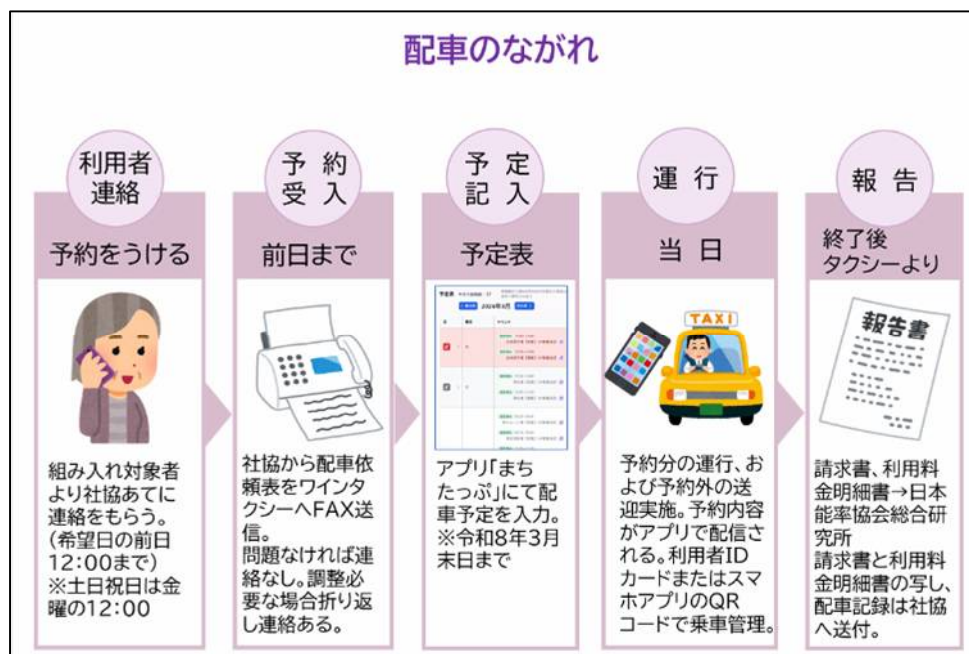
組み入れ対象者へ、担当ケアマネジャーが介護予防手帳を配布し、使い方や目標設定について相談・説明している。セルフマネジメントができる対象者も、書き込むことが困難な状態の対象者もいる。



1.4 移動手段を用意する

①モビリティタクシーの運行

組み入れ対象者の外出機会を増やすことを目的とし、無料の「モビリティタクシー」（池田町社会福祉協議会が利用のコーディネートを行い「（株）ワインタクシー」に運行を依頼するサービス）を2025年11月から導入。当初は、1日4便、市街地中心で運行を開始したが、利用者の声を受け、2026年1月から運行エリアを町内全域とし、発車時刻を定めない自由な利用に切り替えた。2025年11月～2026年2月の組み入れ人数は、11人。



②「ふれあい昼食会」の送迎

利用者より送迎希望の声が相次いできたことを受け、令和8年1月～3月試験的に実施。

時期	全体参加者数	社協送迎対応数	SIP モビリティ利用数
1 月	30	10	4
2 月	31	11	7

※1/19 ふれあい昼食会



③組み入れ対象者目的地の多様化

「ROCO2号店」の組み入れ状況（2025年11月～2026年2月）：実人数11人、延べ利用回数40回

- ・組み入れ対象者のROCO2号店での利用目的は、ふまねっと健康教室、エルダー健康教室、ラジオ体操等
- ・その他、買い物（マックスバリュ池田店）、美容室、病院（いけだ地域医療センター等町内の医療機関、帯広の病院へモビリティタクシーとバスを乗り継ぐ例も）、個人宅（マージャン仲間が集まり午前～夕方ごろまで“おうちサロン”化）
- ・組み入れ対象者2名が相乗りするケースも増加中。

2. 千葉県松戸市の取り組み（JMAR実施分）

2.1 出かける目的の増加・組み入れ促進の事業

・組み入れ開始に伴い、松戸市内の15箇所ある地域包括支援センターを松戸市職員と合同でセンターに訪問し、利用者の活動量増加の考え方や組み入れ促進の説明を実施（2025年11月5日～2026年12月12日）。

・組み入れ状況：介入群 50名（令和8年3月3日現在）

<利用した移動手段>

	グリーンスロー モビリティ	電車	バス	タクシー	家族などが運 転する自動車	その他
数値	3	15	18	11	25	1
割合	4.1%	20.5%	24.7%	15.1%	34.2%	1.4%

<外出目的>

	買い物	通院	食事	趣味・交流	体操	その他
数値	32	15	8	14	2	7
割合	41.0%	19.2%	10.3%	17.9%	2.6%	9.0%

対照群 31名（令和8年3月3日現在）

2.2 自立支援型ケアプランの推進

・自立支援型地域ケア会議：25年度は実施なし。

・研修や勉強会：松戸市職員と連携し、介護予防ケアマネジメントに関する研修会や移動手段を活用した事例検討会など、SIP 事業に関する機会を複数回実施。また、地域包括支援センターが定期開催している会議に参加し連携構築を行った（詳細は次の通り）

6/13 包括向け研修会、7/23 インテーク研修、7/25 ケアプラン位置づけ研修、7/28 包括社会福祉士と多機能コーディネーター合同研修会、8/8 事例検討研修会、1/13 ケアマネジャー向け研修会



※8/8 事例検討研修会の画像

2.3 フレイル予防の普及

・住民向けの啓発行事は実施。松戸市高齢福祉部門の職員向け研修（5/22）、地域包括支援センターや第 1 層生活支援コーディネーター向け研修（8/26）、「多機能コーディネーター地域会議」（3/27）、「総合事業あり方懇談会」（2/16）などを通じてフレイル状態の高齢者が元の暮らしに戻るための支援を提供する手法や施策のあり方を検討した。

2.4 移動手段を用意する

・グリーンスローモビリティは平日の午前午後に 1 便以上運行する条件のもと、地区ごとの創意工夫で活用が進んでいるが、導入地区の拡大が課題となっている。2026 年 2 月には、グリーンスローモビリティの導入に向けた説明会とあわせ、マイカーボランティアなどの事例を学ぶ勉強会を開催。自治会長を中心とした 15 名が参加した。

※2/4 グリスロ説明会



3. 静岡県函南町の取り組み（JMAR 実施分）

3.1. 出かける目的の増加

介入、対照地域の自治会や住民団体と「地域の支えあい勉強会」を町役場担当者と協働し実施。交流の機会を創り出すことに関心を持った地域の住民による「勉強会」という名の集いや、勉強会から発展し、住民の自律的な運営による通いの場が立ち上がった。

■ヒューマンヒルズ区（対照地域）

名称	地域の支えあい勉強会
内容	フレイル予防に係る勉強会
プロセス	①2025 年7月6日（日）「ヒューマンヒルズ区：フレイル予防についての勉強会」 →SIP 事業についての説明とフレイルについての啓発 ②2026 年1月 21 日（水）「ヒューマンヒルズ区：コアメンバー打合せ」 →フレイル予防に資する交流機会を継続したいという区長と民生委員の意向。自治会役員が交替しても継続されるよう引き継げるよう、年度内は進めていく。 ③2026 年2月 15 日（日）「ヒューマンヒルズ区の社会資源を見直そう」 →区内にある社会資源を洗い出し、住民自らの誘い出し機能について話し合う。交流の場が必要だという認識は一致し、次年度も「勉強会」の継続開催は確認できた。4月には「お試し交流の場」としてお花見を実施検討。



※2026 年2月 15 日「ヒューマンヒルズ区の社会資源を見直そう」

■宝蔵台区（対照地域）

名称	サロン de イキイキ
内容	月1回・自治会館にて交流等
プロセス	①2025年7月6日（日）「宝蔵台区：フレイル予防についての勉強会」 →SIP事業についての説明とフレイルについての啓発 ②2025年9月21日（日）「宝蔵台区サロン立上げ会議」 →前回の勉強会を契機として有志の打合せを実施 ③2025年11月22日（土）「サロン de イキイキ」初回開催 →まずはやってみようというコアメンバーの発案により実施。地域包括支援センターから消費者被害についての講話、その後意見交換。 ④2025年12月21日（土）「サロン de イキイキ」第2回開催 →自治会館での談話に限定せず、避難場所になっている小学校までの散歩も実施。年明けからは住民による自主自立運営へ移行。



※2025年11月22日（土）「サロン de イキイキ」初回開催

これらの取り組みにより、介入地域だけでなく、対照地域の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、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。

3.2 自立支援型ケアプランの推進

自立支援型地域ケア会議が年4回開催され、伴走支援した。また、実際にケアプランを作成するケアマネジャーだけでなく、病院のソーシャルワーカーや民生委員など、フレイル高齢者を支援する関係者を対象に、地域ケア連携会議において、介護予防ケアマネジメントの考え方を講義形式で説明した。

・自立支援型地域ケア会議 ① 2025年5月27日 ②8月26日 ③11月25日
④ 2026年2月24日

・地域ケア連携会議 2025年10月26日

3.3 フレイル予防の普及

函南町は、SIP事業の推進によるフレイル予防の理解が、介入、対照地域の住民を中心に理解が進みつつある。住民による生活支援ボランティア団体が、自ら発案し、介護や福祉専門職を招いた住民交流会を開催するに至っている地域もある。ただし、一般の高齢者には、介護サービス以外の居場所を知らない方も多いことから、着実な取り組みとして次年度以降も定期的で開催していくことが確認された。

・ダイヤランド区（介入地区）

ダイヤランド暮らしの応援隊主催 ①会員交流会 2025年10月11日（土）
②はははの会 2026年3月7日（土）

ダイヤランド暮らしの応援隊恒例「会員交流会」
のお知らせ

今回は **新そば会** です！



10/11(土)
正午～午後2時
ダイヤランドホール

事前予約制
参加費おひとりさま千円
当日受付カウンターでお支払いください

皆様のご参加を心よりお待ちしております
令和7年9月10日 暮らしの応援隊 協力会員一同

新たな取り組み～交流の視点～



1対1の交流からの
広がり

ランチを通じた
楽しいひとときを共有

- 利用会員×利用会員
- 利用会員×協力会員

**ステップ①
会員交流会**

15

※ダイヤランド暮らしの応援隊会員交流会

新たな取り組み～交流の視点～

ステップ② はははの会

(会員でない方も参加 OK)

気付きをさらに活動へプラス
ランチを通じた楽しいひとときを共有

- 利用会員×利用会員
- 利用会員×協力会員

プラス① 利用会員に限定せず、対象者を拡大
プラス② 福祉の専門職参加による視点の厚み
プラス③ 参加者へのアンケート調査
 ✓「フレイル」について知っているか？
 ✓日頃の外出頻度はどのくらいなのか？等

※ダイヤランドのシニア交流企画

3.4 移動手段を用意する

①隣地自治会の住民協働による移動支援の運行（ダイヤランド・エメラルド）

介入地区のダイヤランド区とエメラルド区は、同じ山間地域で隣り合っているが、令和 8 年 2 月末現在約 1800 人が住民票登録されているダイヤランド区と比較し、エメラルド区は約 260 人である。移動手段を手当し、その後地域で実装していくことを念頭に置き、エメラルド区だけでは車両の維持管理や運行管理も困難な見通しである。そのため、ダイヤランドの住民とカーシェアサービスを利用することで、需要を確保するという方法を進めている。

2地区が方向性は共有できているが、既に住民主体の移動支援に取り組むダイヤランド区の住民と、ゼロから進めているエメラルドの住民との経験と知識の差、エメラルド区の移動ニーズの実態を明らかにする必要性が生じている。

また、ダイヤランドの住民も、現在団体の規約として買い物と通院に目的を限定しているため、趣味活動への送迎がどの程度なのか把握が必要になっている。そこで、ダイヤランド区の住民にレンタカーの一時利用を 2026 年2月に開始。多様な外出ニーズを把握いただいてから、エメラルド区に具体的な状況を提示し、カーシェア導入に切り替える予定。

なお、エメラルド区では、運転者の確保が必要なことから、まずは安心して活動できるよう「運転ボランティア養成講座」を2025年8月26日に開催した。「地域の支えあい勉強会」に参加されていた12人が受講し11人修了され、人的な資源を確保している。



※2025年8月26日開催：エメラルド区運転ボランティア養成講座

②自家用車を使用した住民主体の移動支援（城山）

城山区は、ダイヤランド区やパサディナ区と異なりゼロから移動支援を構築する地区のため、方法の選択から自由に意見を交わすところから「地域の支えあい勉強会」が始まっている。他の地区のように、車両は自分のものは使いたくないという意見がなく、逆に「自分の車の方が慣れていて危なくない」という意見の運転ボランティアの提案により、運転者が車両の持ち主に限定される方法を選択している。

2026年3月12日には、実際にフレイル高齢者が乗車し、有志によるプレ運行を実施した。実際に運行してみると、集合時間にゴミ回収車が通るなどの情報が把握できた。令和8年度にはプレから本格運用へ移行予定。

(函南町) 今年度の取り組み_介入：城山区

城山区移動支援

城山スマイル号

自主プレ運行

■ 2026年 3月12日

■ 参加者 7名

被験者 1名

自治会内のお仲間 3名

住民ボランティア 3名 (運転・付添)

■ 目的 お買い物

★プレ運行での発見

集合場所の自治会館へ同じタイミングで
ゴミ収集車が立ち寄ることを把握できた！

=集合場所での車両の位置を変更



※城山区「城山スマイル号」プレ運行の様子

4. 静岡県藤枝市の取り組み (JMAR 実施分)

4.1 出かける目的の増加

令和7年度の介護予防フェスタをきっかけとして「わくわくランドいなば」が稲葉地区交流センターを会場に創設されたが、より身近な場所にあると良いという参加者の意見から、さらに2か所の通いの場が創設され、選択肢が広がったと言える。

地域活動の動き

（稲葉地区）

■わくわくランドいなば

- ・昨年度から活動継続中
- ・活動参加のための移動支援も展開中

■わくわくランド谷稲葉

- ・5月から活動開始

■わくわくランド助宗

- ・8月から活動開始



（西益津地区）

■いきいきランド西益津

- ・昨年度から活動継続中
- ・活動参加のための移動支援も展開中



※通いの場の拡充・新規開設

4.2 自立支援型ケアプランの推進

専門職に対する介入として、自立支援型地域ケア会議及び2026年2月16日に介護予防ケアマネジメントに関する研修を実施した。藤枝市内の全地域包括支援センターが自立支援型地域ケア会議を主催するようになった。

・グリーンヒルズ藤枝：4回実施。（2024年度～）

・開寿園：3回実施（2025年7月～）

・ふじトピア：10回実施（2024年度～）

・社会福祉協議会：7回実施（2024年度～）

・第2開寿園（第2開寿園高洲）：6回実施（2024年度～）

・亀寿の郷：12回実施（2024年度～）



※自立支援型地域ケア会議（第2開寿園）

4.3 フレイル予防の普及

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まだまだ存在する。またコロナ禍の影響だけでなく、地区の高齢化による担い手不足により、自然消滅するサロンも確認されている。加えて、サロンへ行く気になれないといった「サロンに行きたい」というニーズではない高齢者が増えている現状もあった。

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、2026年6月25日（稲葉地区）、7月10日（西益津地区）に「介護予防勉強会」を外出機会の創出を目的として開催した。その後、約半年の活動について、それぞれの通いの場代表が発表する「介護予防活動発表会」を2026年1月27日（西益津地区）、28日（稲葉地区）に実施した。

今年度の重点的な取り組み（藤枝市）

介護予防勉強会の開催

- ・チェックリストによるフレイルチェックで各自の状況を確認
- ・介護予防に必要なことなどを学んだ
- ・移動が難しい人には送迎を実施

内容：①介護予防に関する講話 ②基本チェックリスト、ロコモチェック ③グループワーク



（稲葉地区）

（稲葉地区）

日時：R7.6.25 14時～16時
会場：稲葉地区交流センター
参加者：39名（男16/女23）

（西益津地区）

日時：R7.7.10 14時～16時
会場：西益津地区交流センター
参加者：51名（男12/女39）



（西益津地区）

7

※2026年6～7月介護予防勉強会（稲葉・西益津）

介護活動発表会の開催

- ・チェックリストによるフレイルチェックで各自の状況を確認
- ・介護予防に必要なことなどを学んだ
- ・移動が難しい人には送迎を実施

内容：①介護予防勉強会の振り返り ②運動器の機能向上に関する講話

③基本チェックリスト、ロコモチェック、握力計測 ④活動の発表 ⑤グループワーク



（稲葉地区）

（稲葉地区）

日時：R8.1.28 14時～16時
会場：稲葉地区交流センター
参加者：35名（男7/女28）



（西益津地区）

日時：R8.1.27 14時～16時
会場：西益津地区交流センター
参加者：51名（男12/女39）

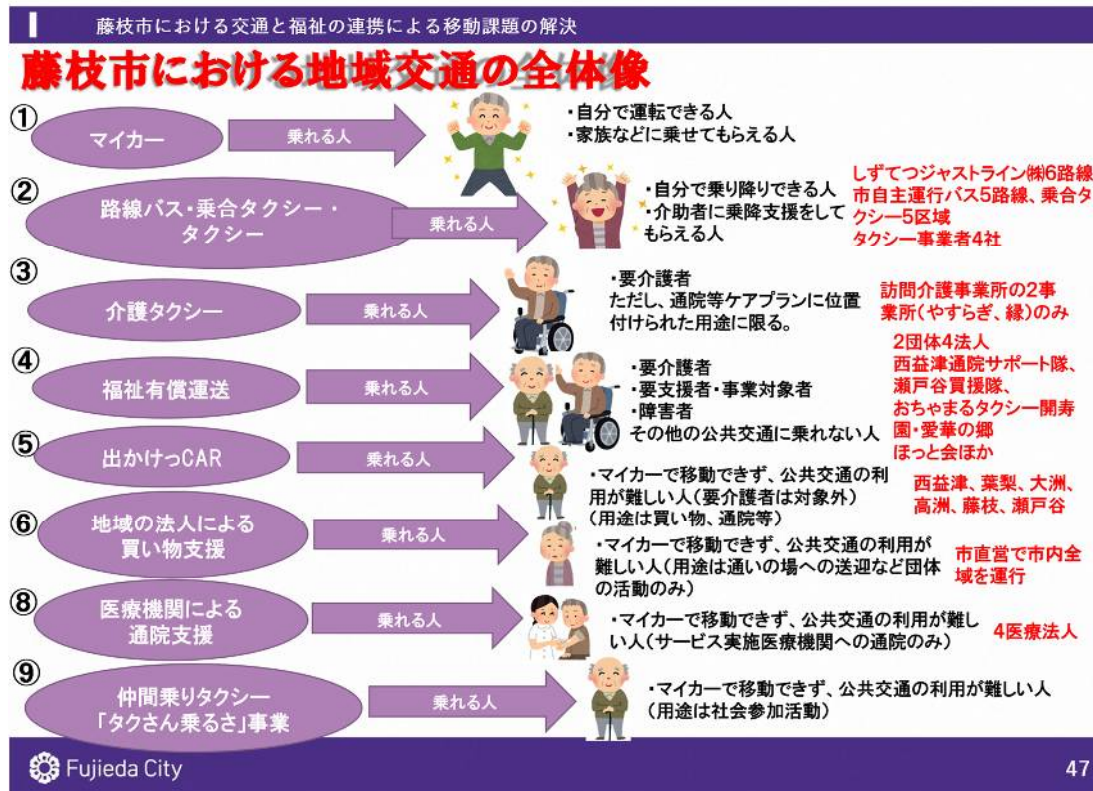


（西益津地区）

※2026年1月 介護予防活動発表会

4.4 移動手段を用意する

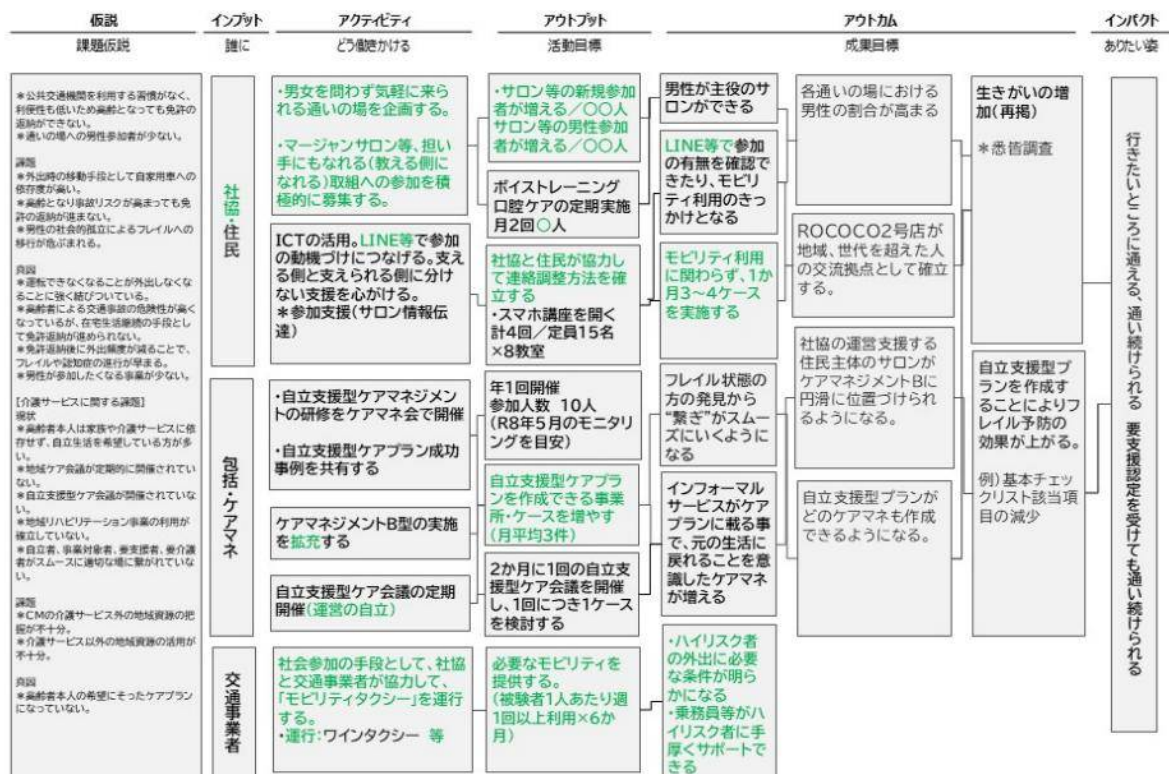
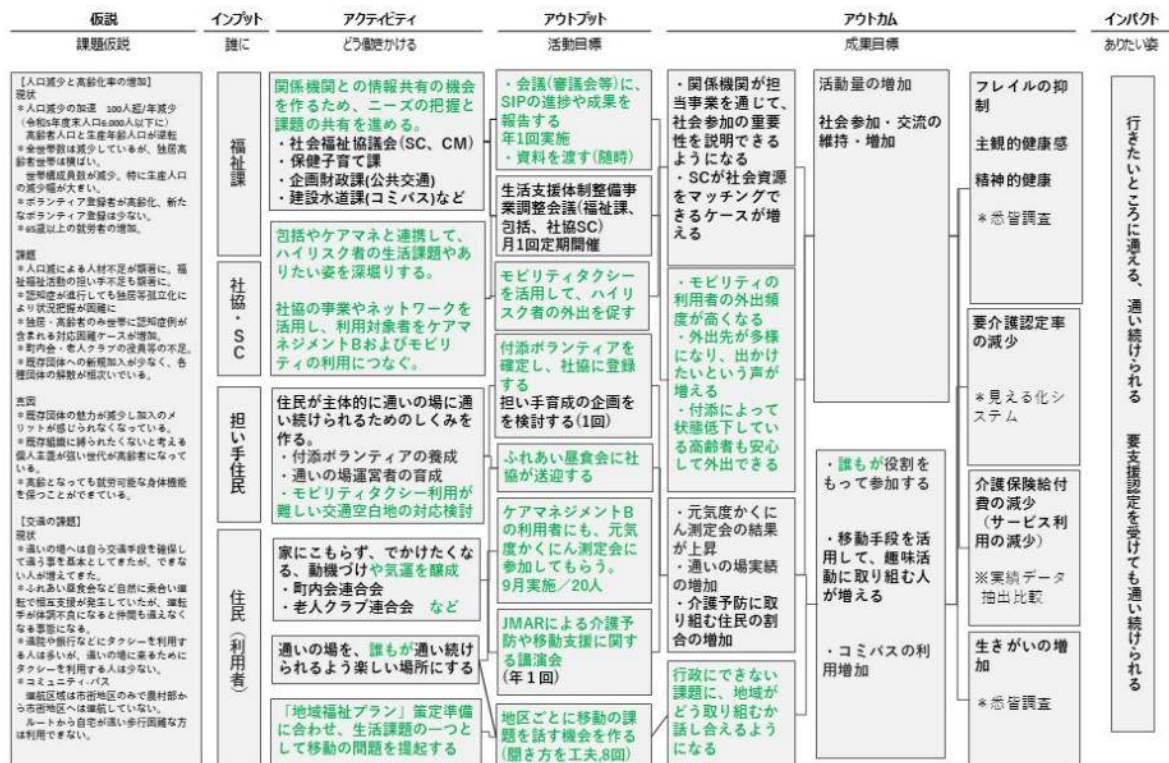
藤枝市には、既存の公共交通に加えて、地域住民主体のボランティア輸送など多様な移動手段が用意されている。一人ひとりの生活状況、地域環境により必要な移動手段が異なることへの整理がなされている。2025年度は創設された通いの場と移動支援がセットになり、安定的に機能していることで、フレイル高齢者の外出につながっている。



※藤枝市における地域交通の全体像

5. ロジックモデル

①池田町



②松戸市

③函南町

ロジックモデル（函南町）R8.3月改定分

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 成果目標	インパクト おきたい姿
				初期 中期 後期	
現状 ➢ 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＝R7支援が必要な人がつがっていない ・独居高齢者宅を訪問し、気になる独居高齢者がいないか尋ねる ➢ サロンやシニアクラブでの包括周知 ➢ 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推進会議へ） ・居宅、市前講座での移動支援の情報提供 ➢ 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＝R7同様 ・相談対応時のフレイル啓発 ・サービス対象外の場合に適切な場を周知 ・終活ノートの活用から焦熱とした不安の明確化を図る ➢ 認知症や精神疾患のある方への支援の困難さがある＝R7意思決定支援（R6推進会議へ） ➢ R7介護家族の支援 ➢ ボランティアの平均年齢が上がっている ➢ 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 ➢ 地域を捨ててデイスサービスに行く ➢ 誰かがやってくれば集まる、が多い ➢ 60代男性は就労、70代以降80代で9割が非就労	福祉課が SC（福祉課）が	① ①			

ロジックモデル（函南町）R06.3.11改定分

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 成果目標	インパクト おきたい姿
➢ HH利用が多い（独居） ➢ 一度使い始めると卒業できない（DS/HH） ➢ 介護予防プランが“お世話型” ➢ 地域ケア会議等では「SC」に出るが、実際にSCへ声をかけるケアマネは少ない ➢ 組に入る人が減っている（ゼロ組問題） ➢ 役場職員が町の現状を知らない ➢ 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。 ➢ 一緒に外出していた仲間が減った ➢ 地区の行事に声を掛けても参加者が集まらない ➢ 担い手不足ではあるが、子育て世代とC型卒業者がマッチングし卒業者が役割を果たす事例も出てきた ➢ 外出頻度の低下 ➢ 転倒リスクが怖くて外出しない ➢ ケアマネと民生委員や区の人と連携：会議には出てくれるようになっている ➢ 地域に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）の数が減っていない ➢ SIPモデル地区の住民には、社会参加の意識が育っている ➢ 勉強会参加希望者の洗い出しをダイヤモンド応援隊は実施 ✓ 身寄りがない、親族が遠方の場合、支援しにくい ✓ ACPについては専門職と住民とで認識がかけ離れている ✓ 専門職に、短期集中予防サービスを始めとする「改善」を前提としたサービス設計の意識が薄い	SC（福祉課）が 住民が	・ 出かける目的の増加 ・ フレイル高齢者を活動量増加につなげる ・ 生保受給者の居場所参加支援 ・ 居場所の支援 ・ 自治会）支えあい勉強会に参加する ・ 校区）支えあい協議会に参加する ・ 講演会に参加する ・ 担い手になる →見守りサポーターや、ボランティアとして ・ 個別避難計画を立ててみる	・ 同行訪問アセスメントに出席（全ケース） ・ 自立支援型地域ケア会議に出席（同回） ・ 自立支援型ケア会議で得たヒントを元に、外出先を探してみる →連携会議等で報告する機会を持つ ・ 生保CWと訪問し、アセスメントする *福祉課の仕掛けに参加 ・ フレイルのことがわかるようになった住民が増える ・ 健康・社会参加と考える住民が増える（町域協議会に未だにアンケート等で確認する） ・ 地域の居場所等への参加者が増える ・ 見守りボラや子ども食堂への参加等の役割をもつ人が増えている ・ 近所同士で声をかけあえるケースがあることが把握できている	初期 ・ 個別のニーズ把握への意識がつか ・ SCが「ニーズ」と資源をマッチングできるようなになる ・ ケアマネから直接問合せが来るようになる 中期 居場所等の利用者が増える （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） 後期 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 （居場所やサロンなどで、未だになかった人が戻ってきたことを確認する）	・ 住民の生きがいが増加している ・ 地域で支えあえる状態ができていて（自治会から取付けない・把握できない・自状況にない） 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 フレイルな人は諦めずにもとの生活に戻る

ロジックモデル（函南町）R06.3.1.1改定分

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	おきたい姿
- 自信や意欲低下がみられる事例が多かった（特に独居、転居後の高齢者） - 自立度は高いが危うさを抱えた高齢者 - 困ってから支援する傾向 - サロン等で包括そのものや事業周知を度々行っているが「予防的関与」につながっていない - 緊急搬送される状態にならないと支援に結びつかない - 迅速に対応したことで民生委員や住民からその後の相談が入るようになった 「移動支援」とどの地域でもニーズとして挙がる - 住民の求める居場所の多様化 「何かやりたいと考える人」が世代を問わず集まれる場が不足 - コミュニティの在り方を協議する場が不足 - 移動支援等も立上経緯を知らない層がいる 課題（やらなければならないこと） - 施設以外に居場所を増やす - 新しい担い手を見つける（未来会議） - CMの意識改革 - 住民に「元気なうちから介護予防」の意識啓発 真因 - フレイル予防の理解が進んでいない - 支援の必要性の理解が乏しい（本人） - サービス自体を知らない、使い方がわからない - 相手に沿った情報になっていない	健康づくり課が 包括が ケアマネ等専門職が	フレイル予防の普及 - 保健委員への研修 - 出前講座 - 健康マイレージの普及 - 広報 一体的実施 - 事業対象者未済の方対応、アセスメント 健康づくり課と連携 自立支援型ケアプランの推進 ケアマネに向けた研修 - 個別問合会対応JIMAR 専門職に向けた研修（人材の発掘）	・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 一体的実施の場を使って「事業対象者未済」の方の対応について、健康づくり課と包括が相談する 自立支援型地域ケア会議を年4回開催する フォローアップ支援（随時） 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）	初期 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 中期 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） 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 長期 フレイルの抑制 主観的健康感 精神的健康 ケアプランが自立支援型に変わり、要支援者の卒業割合の増加する	元気な人は元気であり、健康アウトカムを維持向上し、介護給付費の抑制

④藤枝市

藤枝市

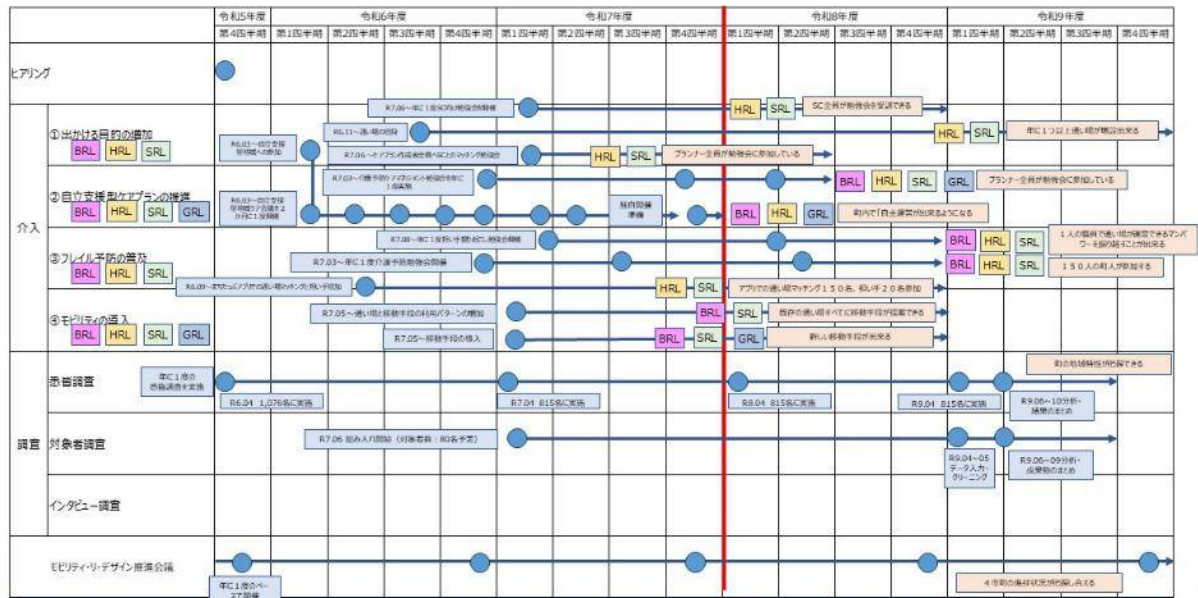
仮説	インプット	アクティビティ	アウトプット	アウトカム	インパクト
課題仮説	誰に	どう働きかける	活動目標	成果目標	おきたい姿
稲葉 【人口・世帯】 - 高齢化率高い（35.5%） 75歳以上が18.2% - 独居高齢者15.9% 【健康課題】 「この1年間で転倒した」割合18.6%（後期高齢者同率） - 家の庭での転倒が多い（ニーズ調査） 真因：家の中での作業（農作業）が多く、外出での交流・運動量が少ない。ニーズ調査にて週2回以上の外出が市全体平均を下回る - 医療費分析において、筋・骨格の有病率が高い 真因：農作業による膝・腰痛 - 認定率が14%→16.7%上昇（R3-R4） 真因：コロナで閉じこもりの増加 【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） - 幸福度の現状 - 市全体より低め 5点・8点22.2%、7点15.6% - コロナで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：コロナで外出、交流が減った。	地区社協 高齢者団体 活動参加者	介護予防の意識啓発のための事業展開 介護予防勉強会（6月）・懇談会（6月～10月）・実践発表会の開催（1月） 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 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【稲葉・西益津地区】 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	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 - 介護予防実活動実践懇談会：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【実績値：96人】 - 活動参加者数：60人【実績値：37人】 - 西益津地区【実績値：97人】 - 活動参加者数：80人【実績値：58人】 「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 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	初期 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）】 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）】 中期 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） 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 長期 フレイルの抑制 主観的健康感 精神的健康 ケアプランが自立支援型に変わり、要支援者の卒業割合の増加する	新規要介護認定者数の減少

藤枝市

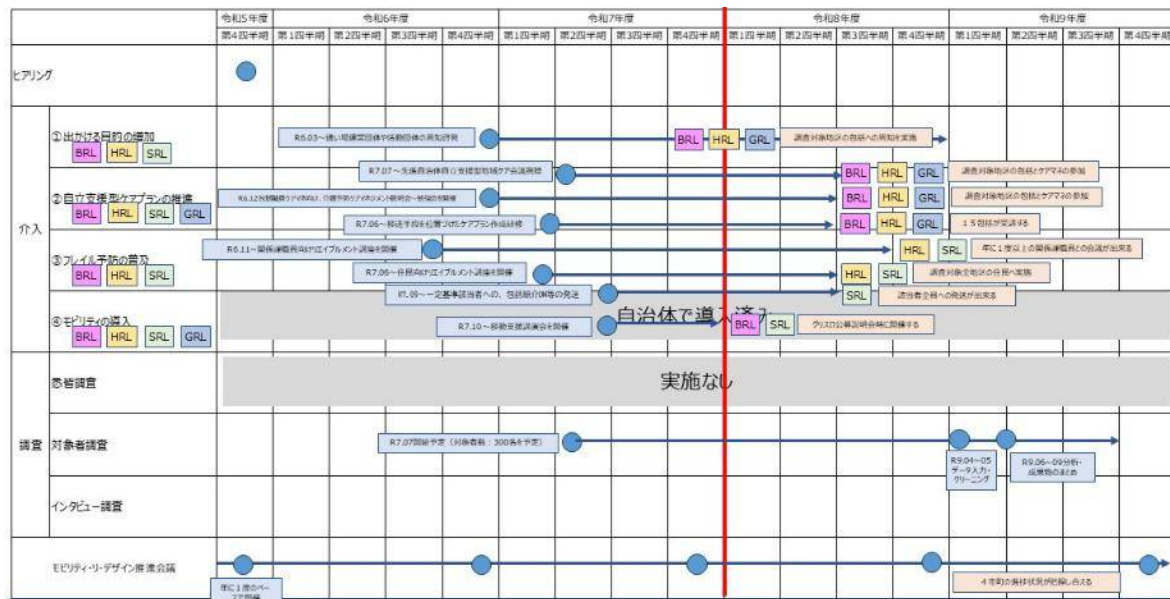
仮説	インプット	アクティビティ	アウトプット	アウトカム	インパクト
課題仮説	誰に	どう働きかける	活動目標	成果目標	ありたい姿
西益津 【人口・世帯】 要支援者の独居が多い (41.7%・全体が 29.1%) 高齢化率高い(35.4%) 75歳以上が20.6% 独居高齢者17.7% 【健康課題】 ・「この1年間で転倒し た」割合13.2% (後期高 齢者同票) →外出先道路での転倒が 多い(ニーズ調査) 真因: 徒歩での外出活動 が盛ん(散歩・学習活動 が高い) ・基本チェックリストに おいて、運動器リスク高 い 真因: 歩き方に課題 ・血圧・低栄養(県平均 より低い) 真因: 独居が多い傾向で 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	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回以上開催の週い の場の新規開設 ➢ 稲葉地区: 4件 【実績値 4件】 ➢ 西益津地区: 3件 【実績値 1件】		・ニーズ調査 における前回 調査時からの 改善。 幸福度の関連 項目が市全体 平均を上回る。 (稲葉) →外出頻度、 週2回以上の 割合が市全体 平均を上回る。 (稲葉) →転倒に対す る不安が市全 体の平均を下 回る。(西益 津) →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)
	包括ケア課	自立支援型地域ケア会議の 開催 ➢ 包括主催での開催	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 7包括】		
	包括	サービス活動C拡充 ➢ 栄養士の派遣・栄養指導	サービス活動C、アセ スメント同行訪問を 7 包括圏域全てで活用 【実績値: 7包括】		
	ケアマネ	アセスメント同行訪問拡充 ➢ 対象者の拡充・プラン変 更時にも適用			
	SC	介護予防普及啓発事業ケア マネ勉強会の開催 ➢ 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	アンケート実施者にお いて、外出回数1回以 上の割合 ➢ 100% 【実績値: 88.4% (～ R8.1実施分)】		
	移動支援	インフォーマルサービス接 続のための伴走支援 ➢ SC 8人体制			
	居場所団体	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】	通いの場への送迎及び 買い物支援実施回数 ➢ 西益津地区: 週6回 【実績値: 週6回】		新規要介護認定者数の減少
	地域交通課	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	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 【実績値: 週1回】 ➢ 稲葉地区: 週1回 【実績値: 週1回】		

6. スケジュール

①池田町



②松戸市

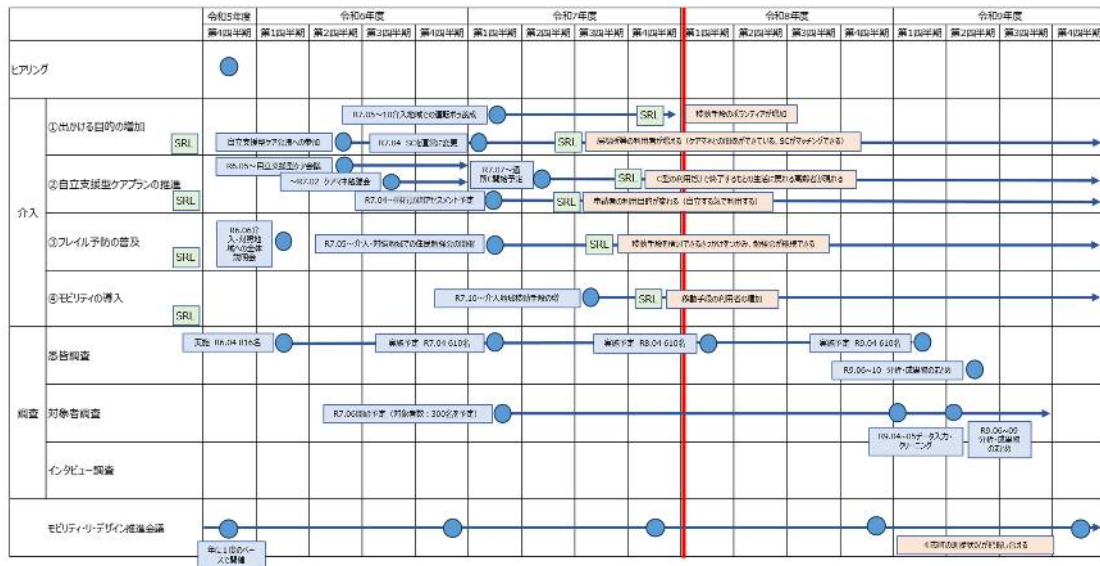


③函南町

(JMAR実施分)

事業スケジュール（函南町）

14

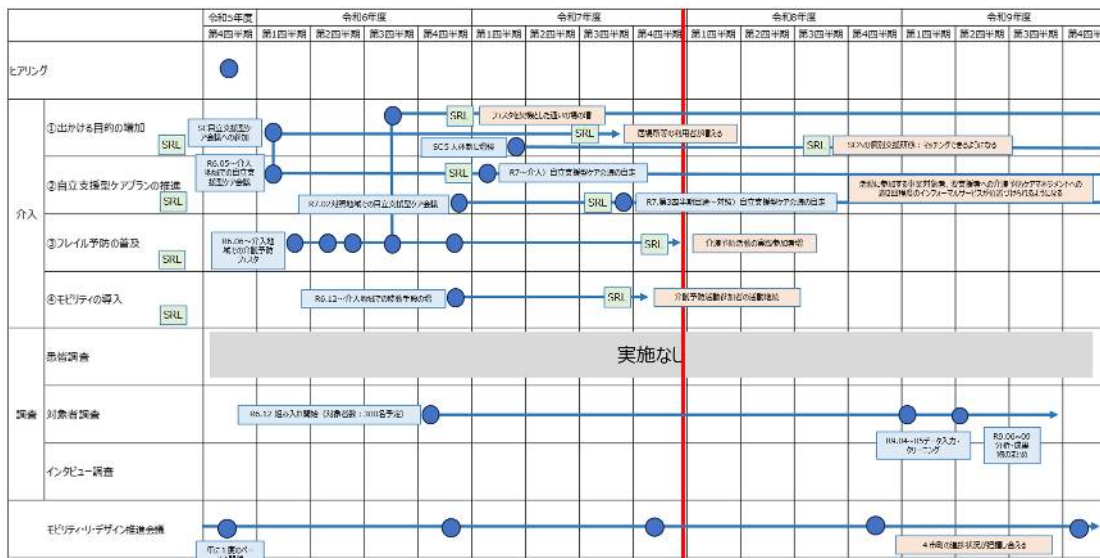


④藤枝市

(JMAR実施分)

事業スケジュール（藤枝市）

15



7. 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年度から開始し函南町、池田町において、第1回目および第2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月および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。

・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ありません。

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. やや苦労している
2. ややゆとりがある	5. 非常に苦労している
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. ふだんの活動を行うのに <u>問題はない</u>	4. ふだんの活動を行うのに <u>かなり問題がある</u>
2. ふだんの活動を行うのに <u>少し問題がある</u>	5. ふだんの活動を行うことが <u>できない</u>
3. ふだんの活動を行うのに <u>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も <u>いない</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. ふつう	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) 預貯金のお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るですか。	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受けていますか。(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 て 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 7-2 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 7-3 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

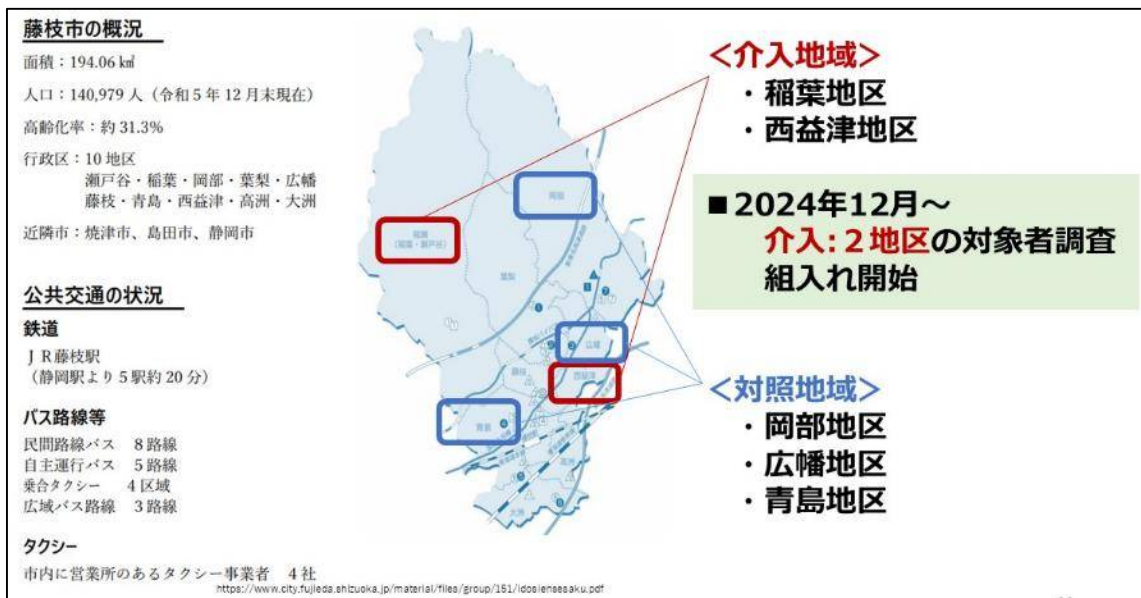
調査項目は、基本チェックリスト、老年期うつ病評価尺度、生きがい意識尺度（Ikigai-9）、主観的健康感、精神健康度（WHO-5）、移動手段、外出頻度、社会参加状況、行動範囲（Life space assessment）とする。自治体からは、性別、年齢、経済状況、現病歴、給付費、要介護度に関するデータを入手する。

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 7-4 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 7-5 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	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

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. ふつう 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○)

	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。(○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. いらない

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。(○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. いらない

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。(○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. いらない

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。(○は1つ)

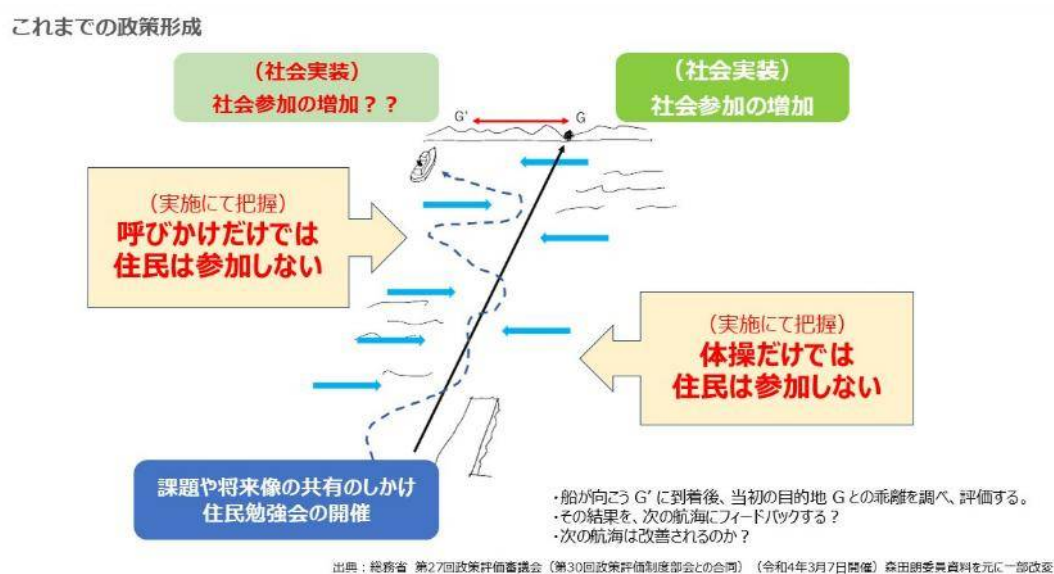
1. 週に 6、7 回(ほぼ毎日)	4. 週に 1 回くらい	7. 月に 1 回より少ない
2. 週に 4、5 回	5. 月に 2、3 回	8. まったくない
3. 週に 2、3 回	6. 月に 1 回くらい	9. いらない

8. 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

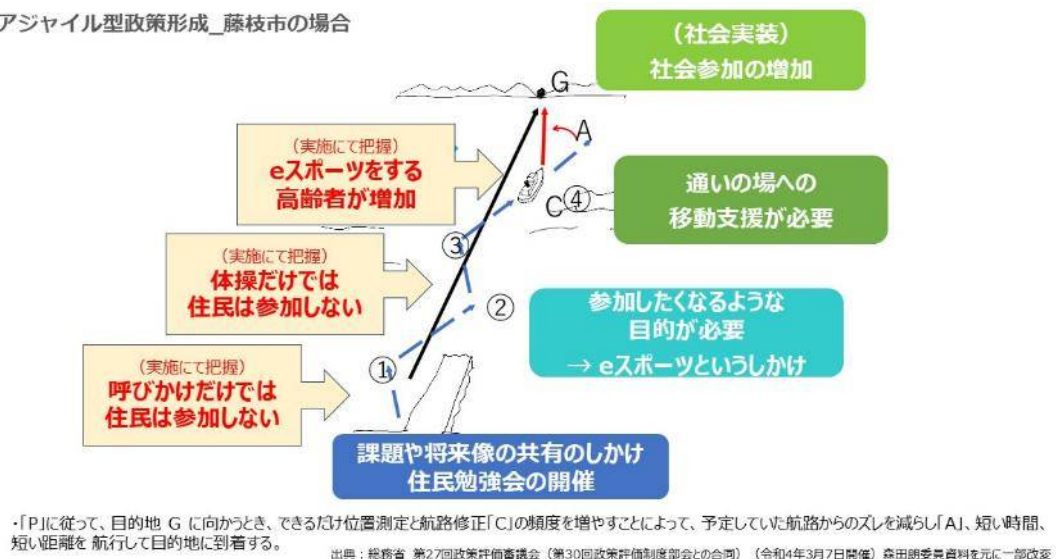
① アジャイル型政策形成と主体別ロジックモデルの活用

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 8-1 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



図表 8-2 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	
【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。 課題 ※人口減による人材不足が顕著に。福 祉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。 真因 ※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。 ※既存組織に誇られたくないと考える 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。 【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。 ※ふれあい昼食会など自然に乘合い車 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 くなる事態になる。 ※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 運航区域は市街地区のみで農村部か ら市街地区へは運航していない。 ルートから自宅が遠い歩行困難な方 は利用できない。	福祉課 社協・SC 担い手住民 住民	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。 ・社会福祉協議会(SC、CM) ・保健子育て課 ・企画財政課(公共交通) ・建設水道課(コミバス) ・IHEP など SCや支援員に向け研修を企 画する。 SC他向け動機付け研修を企 画する。 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。 ・移送支援ボランティア ・通いの場運営者を育成 する。 家にこもらず「通いたい」 と思う、動機づけを行う。 ・町内会連合会 ・老人クラブ連合会 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。	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 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 IHEPによる介護予防 (リエイブルメント) 研修 年1回 IHEPによるケアマネ ジメントB型の業務 の実施 研修年1回 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、 担い手の振り起こし 企画を年1回実施す る。 住民主体の移動支援 先進地視察研修 年1回約12名 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 IHEPによる「介護保 険制度について」講 演会一般住民対象	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 SCが社会資源 をマッチングできる ケースが増える 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 たっぴ活用) 元気度かくに ん測定会の結 果上昇(9月実 施) 通いの場実績 の増加 介護予防に取り 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 フレイルの抑 制 主観的健康感 精神的健康 * 意識調査 要介護認定率 の抑制 サービス利用 の減少 * 意識調査 介護保険給付 費の抑制 * 実績データ 抽出比較 生きがいの増 加 * 意識調査	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	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		
※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となっても免許の返納が進まない。 ※通いの場への男性参加者が少ない。 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。 背景 ※運転できなくなることが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。 ※男性が参加したくなる事業が少ない。 【介護サービスに関する課題】 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関与していない。 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。 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。	住民	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。 ICTの活用。まちタッパ(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。 自立支援型ケアマネジメント研修をケアマネ会で実施。 ケアマネジメントB型の実施を検討する。 自立支援型ケアプラン成功事例の共有 自立支援型ケア会議の定期開催	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 ボイストレーニング口腔ケアの定期実施 R7.1月～2月10人 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 年1回開催する。 参加人数 10人 令和7年度実施に向けて検討中。 令和7年2月(5～6ケース実施) 2か月に1回の自立支援型ケアプランの実施	男性が主役のサロンができる。 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 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 フレイル状態の方の発見から“繋ぎ”がスムーズになる 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 意見交換の場を設けることができる。	各通いの場における男性の割合が高まる。 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。 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。 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。	生きがいの増加 ※意識調査 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。	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
	包括・ケアマネ						
	交通事業者						

②松戸市(2025年3月10日改定)

課題認識・仮説		インパクト		アウトカム		アウトプット	
初期	中期	後期	初期	中期	後期	初期	中期
現状: - 高齢化率25.9% - 独居者が多い地域 - ほとんどの要介護・要支援、認知症リスクが高い - 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) - コロナ下での影響自覚している人19.6% - 総合事業対象者・要支援者が全体の5.6% (7,173人) - コロナ禍で体力が落ちた60.4% - 転倒の不安がある84.0% - 外出を控えている58.2% - 社会的役割の低下 - 日常生活範囲の縮小(買い物弱者化) - 友人知人と会う頻度が低い。	真因: - ターゲットとなる対象者像がはっきりしない。 - 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。 - 介護予防活動の客観的評価が確認できていない。 - それによって効果的な打ち手が見えてきていない。 - 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)	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	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 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 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) 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 シニアクラブ・元気応援くらぶへのアプローチ強化 地域リハビリテーションの試行 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 グリスロ以外の住民主体の移動支援(訪問・D)の立ち上げ支援 総合事業全体の見直し検討の中で短期集中C(いきトレ)の利用拡大に向けた施策の検討・従前型の検討 介護予防把握調査の、対象者ピックアップへの活用 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 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 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	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～ - 関係課事業説明 11/15実施 - 関係課職員全員視聴2000生&録画配信 1h程度(課内研修位置づけ?) 7年度初め実施 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視聴 >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。 >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 はつらつ連合会合にてリハビリ講座啓発 3/4実施 >リハ職連携>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 >グリスロ運行地区に対しての趣旨説明 7年度当初に実施 >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 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 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年度初頃 市主催総合事業見直しに係る「懇談会」へのSIF事務局の参画 7年度5月頃～。 一定基準該当者への、包括紹介等への発送を 試行 7年度実施 健康推進課との意見交換実施 7年度当初 >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 >高齢者の社会参加に関わる担当課横断会議を開催予定 3/27 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運賃加算を創設し、地域資源と介護予防の連携 7年度より実施	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)の重要性と意義の理解が進む。 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。 身近な回復トレーニングの機会と場が増える。 グリスロや公共交通、移動支援によりリハ・いきトレ・体操教室等への移動手段として活用されやすくなる。 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 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 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)	職員の各担当業務において具体的な検討が進む 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 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) 社会参加し続ける好循環を増やす。	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 元気であり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

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	
現状 ➢ 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) ➢ 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) ➢ 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) ➢ 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) ➢ 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 * 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) ➢ ボランティアの平均年齢が上がっている ➢ 二極化している ➢ 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 ➢ 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) ➢ “行くと楽しい”デイができた (スポーツジムの) = 依存 ➢ 地域を捨ててデイサービスに行く ➢ 誰かがやってくれば乗っかります、が多い ➢ 行政依存 ➢ 60代男性は就労、70代以降80代で9割が非就労 ➢ 趣味が少ない男性が多い (実感)	福祉課が	①人財バンクをつくる → 担い手を発見し、活動に結びつける ②見守り隊をつくる → 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) ③フレイル予防の啓発 → 外出意欲を高める ④重度化防止に向けた総合事業の拡充 → 通所C開始、同行訪問アセスメントの拡充 → DS：地域支援事業を国の要綱に沿った内容へ 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) ⑥社協に委託内容の指示を的確に出す	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 → 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) ⑤ 移動支援の開始 (10月～) ● 介入4地区へ説明 (～5月半ば) ● ボラ養成 (～10月) ・ 1回分：社協委託 ・ 3回分：県社協助成金申請 (～5月末) 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	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 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 住民を含め、関係者の連携が図れるようになる 小学校区のイベントや交流の場が増える R8年度の補助金申請が増える 介護サービス以外の居場所を知る住民が増える SCが自立支援型7会議等で紹介できるネタが増える 申請者のDSの利用目的が変わる (自立する気で利用する) C型の利用だけで終子するもとの生活に戻る高齢者が現れる (R6.10月以降0人だから)	移動手段を活用して、趣味活動に取り組む人が増える 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 要介護認定率の抑制 サービス利用の減少 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)	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 フレイルな人は諦めずにもとの生活に戻る

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 成果目標			インパクト ありたい姿
				初期	中期	長期	
➢ HH利用が多い（独居） ➢ 一度使い始めると卒業できない（DS/HH） ➢ 介護予防プランが“お世話型” ➢ 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 ➢ 組に入る人が減っている（ゼロ組問題） ➢ 役場職員が町の現状を知らない ➢ 乗り合わせて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。 ➢ 一緒に外出していた仲間が減った ➢ 地区の行事に声を掛けても参加者が集まらない ➢ 交通空白地域がある ➢ 人材が不足している。担い手不足 ➢ 外出頻度の低下 ➢ 転倒リスクが怖くて外出しない ➢ 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 ➢ 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 ➢ 地域の居場所等に参加している人が少なくなっている ➢ 健康維持≠社会参加 ➢ 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）	SC（日常業務）が	出かける目的の増加 居場所の支援	・同行訪問アセスメントに同席（全ケース） ・自立支援型地域7会議に出席（毎回） ・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 ・一連携会議でSCの活動報告をする（3ヶ月毎）	・個別のニーズ把握への意識がつく ・SCがニーズと資源をマッチングできるようになる ・ケアマネから直接問合せが来るようになる	居場所等の利用が増える （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）	・住民の生きがいが増加している ・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；把握できない自況にない）	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 フレイルな人は諦めずにもとの生活に戻る
	住民が	・自治会）支えあい勉強会に参加する ・校区）支えあい協議会に参加する ・講演会に参加する ・担い手になる →見守り隊、ボランティアとして ・個別避難計画を立ててみる	*福祉課の仕掛けに参加 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 →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） ⑤移動支援の開始（10月～） ●介入4地区へ説明（～5月半ば） ●ボラ養成（～10月） ・1回分：社協委託 ・3回分：県社協助成金申請（～5月末）	・フレイルのことがわかるようになった住民が増える ・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） ・地域の居場所等への参加者が増える ・「誘い隊」ができる（近所同士で声をかけあえること）	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 （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）		

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 成果目標			インパクト ありたい姿
				初期	中期	長期	
課題（やらなければならないこと） ➢ 施設以外に居場所を増やす ➢ 新しい担い手を見つける ➢ 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） ➢ CMの育成 ➢ 予防支援に関わる専門職を見つけ（把握）、育成（活用）する ➢ 住民に支えあい活動の意識を持たせる ➢ 健康維持＝社会参加の知識の普及 真因 ➢ リハ職等との連携がない ➢ 病院、リハ職の意識が低い ➢ リハ特化デイが楽に儲かる ➢ ケアマネが安心して楽な方に流れる ➢ 素人よりプロを望む住民が多い ➢ 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 ➢ 単価が安いので受けてくれない ➢ 住民に共助、互助の考え方が乏しい ➢ 介護サービス以外の居場所を知らない ➢ 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）	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	ケアプランが自立支援型に変わり、要支援者の卒業割合の増加する	
	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）		地域で活動する専門職の増加		

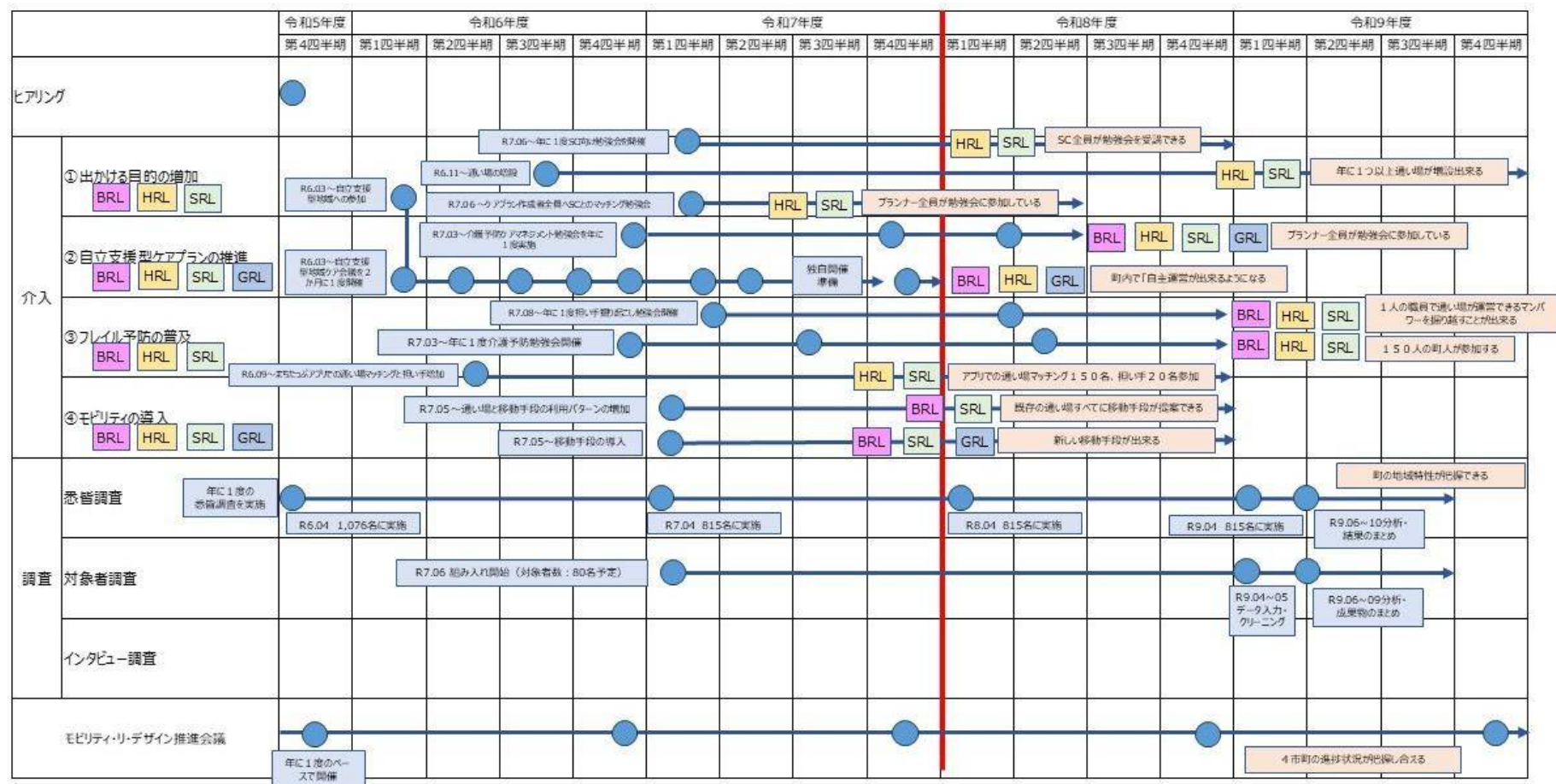
④藤枝市(2025年3月17日)

仮説 課題仮説	インプット 誰に	アクティビティ どう促す/かける	アウトプット 活動目標	アウトカム 成果目標 R7~8	アウトカム R9.4	インパクト ありたい姿
稲葉 【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% 【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) 真因:家中での作業(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 ・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:コロナで閉じこもりの増加 【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) ・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:コロナに外出、交流が減った。	地区社協 高齢者団体 活動参加者	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) 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】 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 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 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	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】 「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 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 「たくさん乗るさ」運行 ➢ 週1回運行	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)】 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)】	・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) 介護予防活動参加者の活動継続率 ➢ 90%以上 ・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。 ・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) ・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	新規要介護認定者数の減少

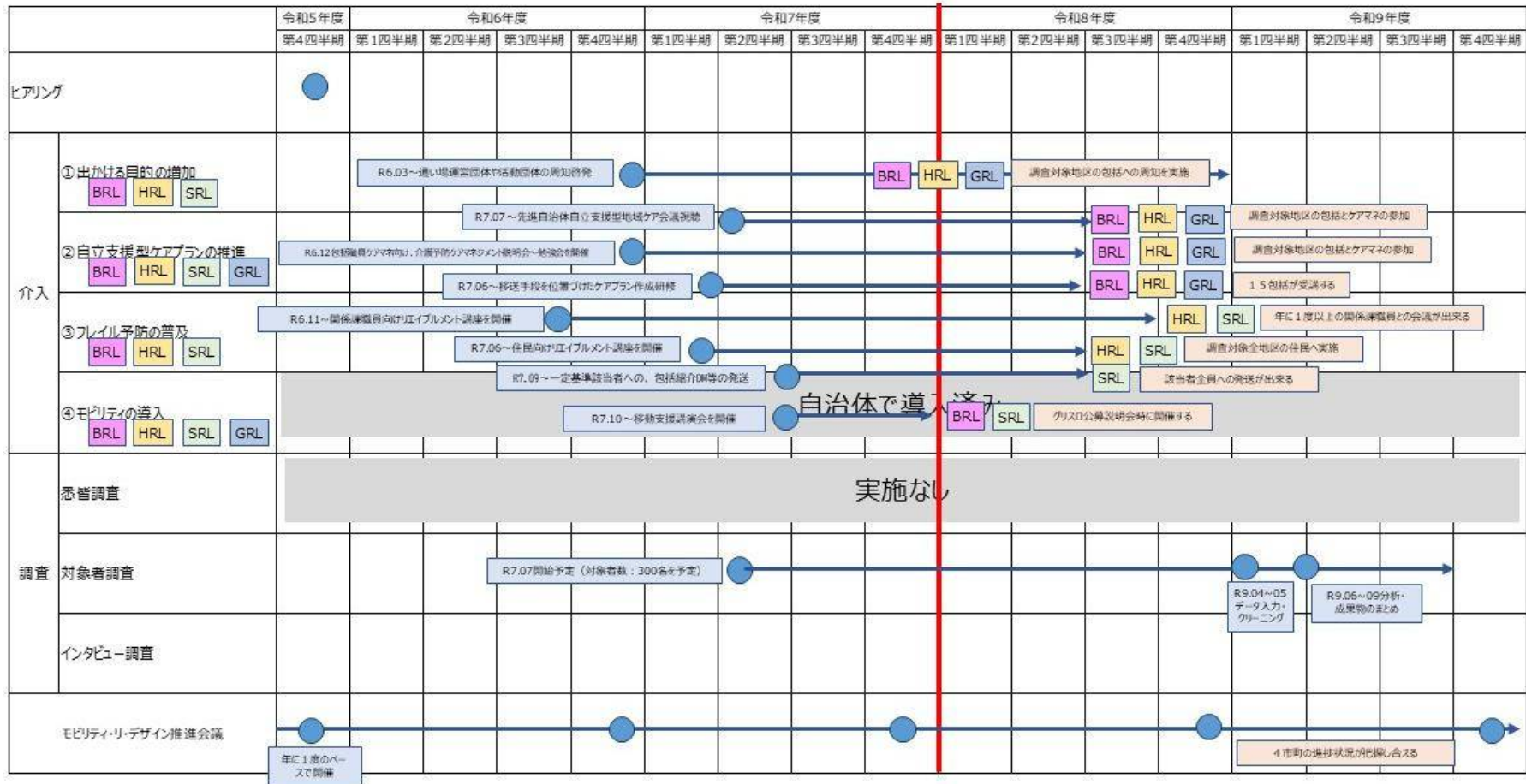
仮説	インプット	アクティビティ	アウトプット	アウトカム	インパクト
課題仮説	誰に	どう働きかける	活動目標	成果目標	ありたい姿
西益津 【人口・世帯】 要支援者の独居が多い (41.7%・全体が 29.1%) 高齢化率高い(35.4%) 75歳以上が20.6% 独居高齢者17.7% 【健康課題】 ・「この1年間で転倒し た」割合13.2%(後期高 齢者調査) 一外出先道路での転倒が 多い(ニーズ調査) 真因:徒歩での外出活動 が盛ん(散歩・学習活動 が高い) ・基本チェックリストに おいて、運動器リスク高 い 真因:歩き方に課題 ・血圧・低栄養(県平均 より低い) 真因:独居が多い傾向で 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	活動 参加者 包括 ケア マネ S C 移動 支援 G 居 場 所 団 体 地 域 交 通 課	居場所立上げ支援 ➢ レクリエーション用品等の 支援 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 できるように実践研修する。 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 インフォーマルサービス接 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】 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 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	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】 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】 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% 通いの場への送迎実施 回数増加 ➢ 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	・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)	新規要介護認定者数の減少

(3) 事業実施状況

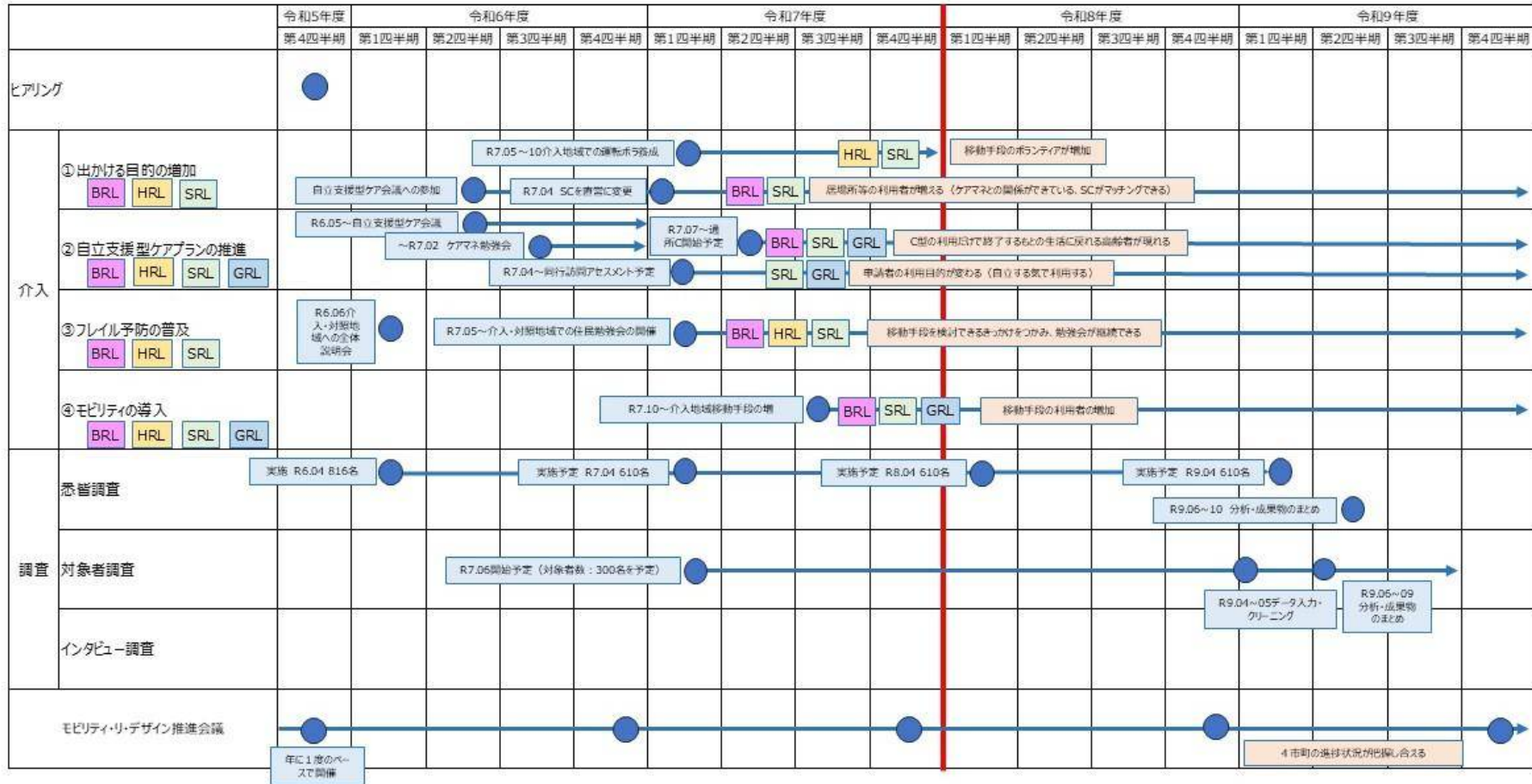
①池田町



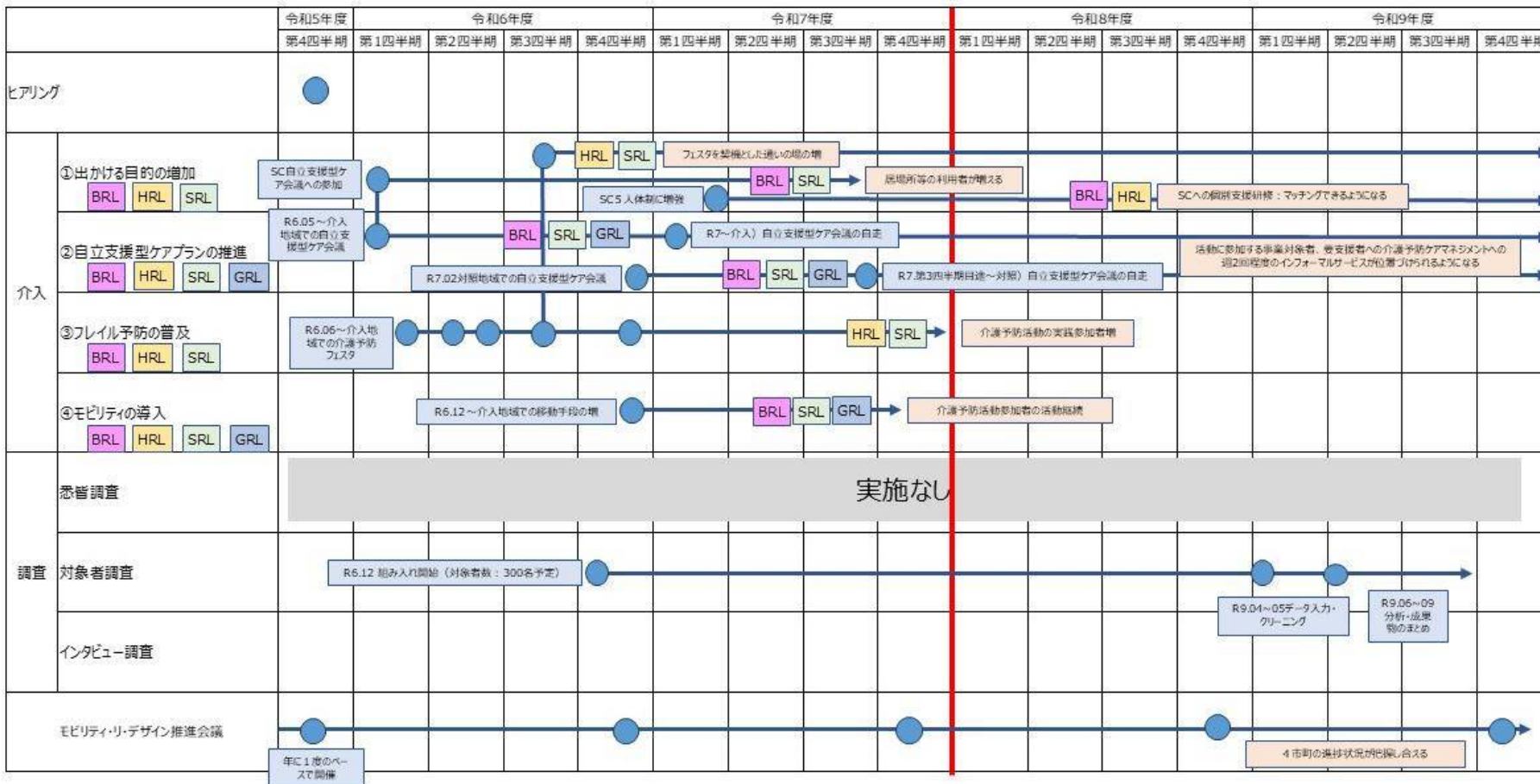
②松戸市



③函南町



④藤枝市



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。

(JMAR 実施分の現時点での到達度 GRL4、SRL5)