

「2040年に向けたサービス提供体制等のあり方」検討会やそれを踏まえた制度改革の方向性

令和7年度 中国ブロック地域づくり研修 2026.1.16

厚生労働省 老健局 総務課
課長補佐 小西 雄樹

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

地域における「連携」を通じたサービス提供体制の確保と地域共生社会

- 2040年に向けて、高齢化・人口減少のスピードが異なる中、地域の実情を踏まえつつ、事業者など関係者の分野を超えた連携を図り、サービス需要に応じた介護、障害福祉、こどもの福祉分野のサービス提供体制の構築が必要。
- 地域住民を包括的に支えるための包括的支援体制の整備も併せて推進することで、地域共生社会を実現。

2040年に向けた課題

- 人口減少、**85歳以上の医療・介護ニーズを抱える者や認知症高齢者、独居高齢者等の増加**
- **サービス需要の地域差**。自立支援のもと、地域の実情に応じた効果的・効率的なサービス提供
- 介護人材はじめ福祉人材が安心して働き続け、利用者等とともに地域で活躍できる地域共生社会を構築

基本的な考え方

- ① **「地域包括ケアシステム」を2040年に向け深化**
- ② **地域軸・時間軸を踏まえたサービス提供体制確保**
- ③ **人材確保と職場環境改善・生産性向上、経営支援**
- ④ **地域の共通課題と地方創生（※）**

※介護は、特に地方において地域の雇用や所得を支える重要なインフラ。人手不足、移動、生産性向上など他分野との共通課題の解決に向け、関係者が連携して地域共生社会を構築し、地方創生を実現

方向性

（1）サービス需要の変化に応じた提供体制の構築 等

【中山間・人口減少地域】サービス維持・確保のための柔軟な対応

- ・ 地域のニーズに応じた柔軟な対応の検討
- （ **配置基準等の弾力化、包括的な評価の仕組み、訪問・通所などサービス間の連携・柔軟化、市町村事業によるサービス提供 等** ）
- ・ **地域の介護等を支える法人への支援**

※サービス需要変化の地域差に応じて3分類

【大都市部】需要急増を踏まえたサービス基盤整備

- ・ 重度の要介護者や独居高齢者等に、ICT技術等を用いた24時間対応
- ・ 包括的在宅サービスの検討

【一般市等】サービスを過不足なく提供

- ・ 既存の介護資源等を有効活用し、サービスを過不足なく確保
- ・ 将来の需要減少に備えた準備と対応

（2）人材確保・生産性向上・経営支援 等

- ・ テクノロジー導入・タスクシフト/シェアによる生産性向上
※ 2040年に先駆けた対応。事業者への伴走支援や在宅技術開発
- ・ 都道府県単位で、雇用管理・生産性向上など経営支援の体制の構築
- ・ 大規模化によるメリットを示しつつ、介護事業者の協働化・連携（間接業務効率化）の推進

（3）地域包括ケアシステム、医療介護連携 等

- ・ 地域の医療・介護状況の見える化・状況分析と2040年に向けた介護・医療連携の議論（地域医療構想との接続）
- ・ 介護予防支援拠点の整備と地域保健活動の組み合わせ
※ 地リハ、介護予防、一体的実施、「通いの場」、サービス・活動C等の組み合わせ
- ・ 認知症高齢者等に対する、医療・介護等に加え、地域におけるインフォーマルな支援の推進

（4）福祉サービス共通課題への対応（分野を超えた連携促進）

- ・ 社会福祉連携推進法人の活用を促進するための要件緩和
- ・ 地域の中核的なサービス主体が間接業務をまとめることへの支援

- ・ 地域の実情に応じた既存施設の有効活用等（財産処分等に係る緩和）
- ・ 人材確保等に係るプラットフォーム機能の充実
- ・ 福祉医療機構による法人の経営支援、分析スコアカードの活用による経営課題の早期発見

●「買物環境」、「地域交通」、「医療・介護」などの各種施策を繋げ、地域の課題解決に挑み、人口減少社会の課題解決先進県として先進モデルを創出していく。

【倉吉市関金地区】買物環境×地域交通×集落機能

○地区振興協議会が主体となった買物拠点(関金ストア)の整備(R6.3.31オープン)

- ・**関金地区振興協議会**が関金総合文化センター内に県外スーパーを誘致。
- ・倉吉市が施設を無償貸与、運営を「みかもストア(真庭市)」、関金地区振興協議会が管理、買物機運の醸成を担うなど役割を分けて実施。⇒地域住民の交流拠点としての機能も担っている。



○関金総合文化センター(買物拠点)を結節点とした地域交通サービスの再編

- ・現在倉吉市内と関金地区を結んでいる路線バスを関金支所止めに短縮(朝夕除く)し、当店舗を公共交通との結節点とするAIデマンド乗り合いタクシーのシステムを構築し、令和6年10月1日より実証運行を開始。令和8年4月からの本格運行を目指す。※施設内に受付オペレーターを配置し、予約やスマホの使い方相談を実施。
- ⇒店舗への移動手段の確保のみならず、店舗等の商品を乗合タクシーの空き時間を利用して宅配する買い物代行サービスの構築も検討しており、関金地区内の高齢者等への買物支援を強化する。

【鳥取市佐治地区】買物環境×地域交通×集落機能

・**佐治地区**では移動販売や地域住民ドライバーによる有償運送、ゴミ出しや雪かき支援などの助け合い事業を行い、お互いが助け合う「住みやすい」「安全」「安心」な地域づくりを目指し、活動中。



- 地域住民がドライバーとなり予約型運行を実施。JA系スーパー閉店に伴い、最寄りのスーパーまで運行延伸するなど柔軟な対応を行い、買物や通院等に幅広く利用されている。
- お助け要員(地域住民)を派遣し、スマホ操作支援・ゴミ出し支援・雪かき支援・草刈りなどを行う。

【日南町】医療・介護×集落機能×買物環境

・**日南病院**が巡回診療の際、体操教室や病院売店の出張販売を合わせて実施。また、町民から「ご近所サポーター」を任命し、定期的にご近所食事会や買い物支援を実施。その他、健康教室を積極的に開催するなど、地域包括支援センター・社会福祉協議会と連携して地域医療・介護予防を中心に、持続可能な地域づくりを進めている。



コミュニティ・ドライブ・シェア（鳥取型ライド・シェア）

○人口減少に伴うドライバー不足や利用者減が進む中、コミュニティの絆を活かした5つの**先導的支援制度**を令和5年度に確立（令和5年11月補正で制度化）

コロナ禍を経て

事業者の撤退や
路線の縮小が増大

バス・タクシーと住民の協働型交通システム構築や
住民共助型運送など、住民・事業者・行政の共創による
「コミュニティ・ドライブ・シェア」推進制度

● 補助対象：市町村（補助率1/2）、交通事業者（補助率2/3）

○交通事業者等と住民ドライバーとの協働型

【智頭町：のりりん】 交通×住民×AI

- 地元住民のマイカーを使用して運行する**交通空白地有償運送**（ドライバー：25人）
- 智頭町全域での**AIオンデマンド乗合タクシー**（延べ約2千人／月の町民が利用）

○課題：遠隔点呼等の運行管理

→交通事業者等との**協働を支援する制度により持続可能性を高める**（智頭町は日野自動車が実施）

鳥取市⇒R6から市内の住民共助型6団体の運行管理を一括して日野自動車が実施



コールセンター



住民のマイカーによる運行

○住民共助型（例：さじ未来号）

- NPO等の住民自らによる共助運送

○市町村主体型（例：大山町デマンドバス）

- デマンドバス・タクシー相乗り促進など市町村主体による交通体系
- 地元の運送業者等と連携した運行等

○事業者無償運送活用型

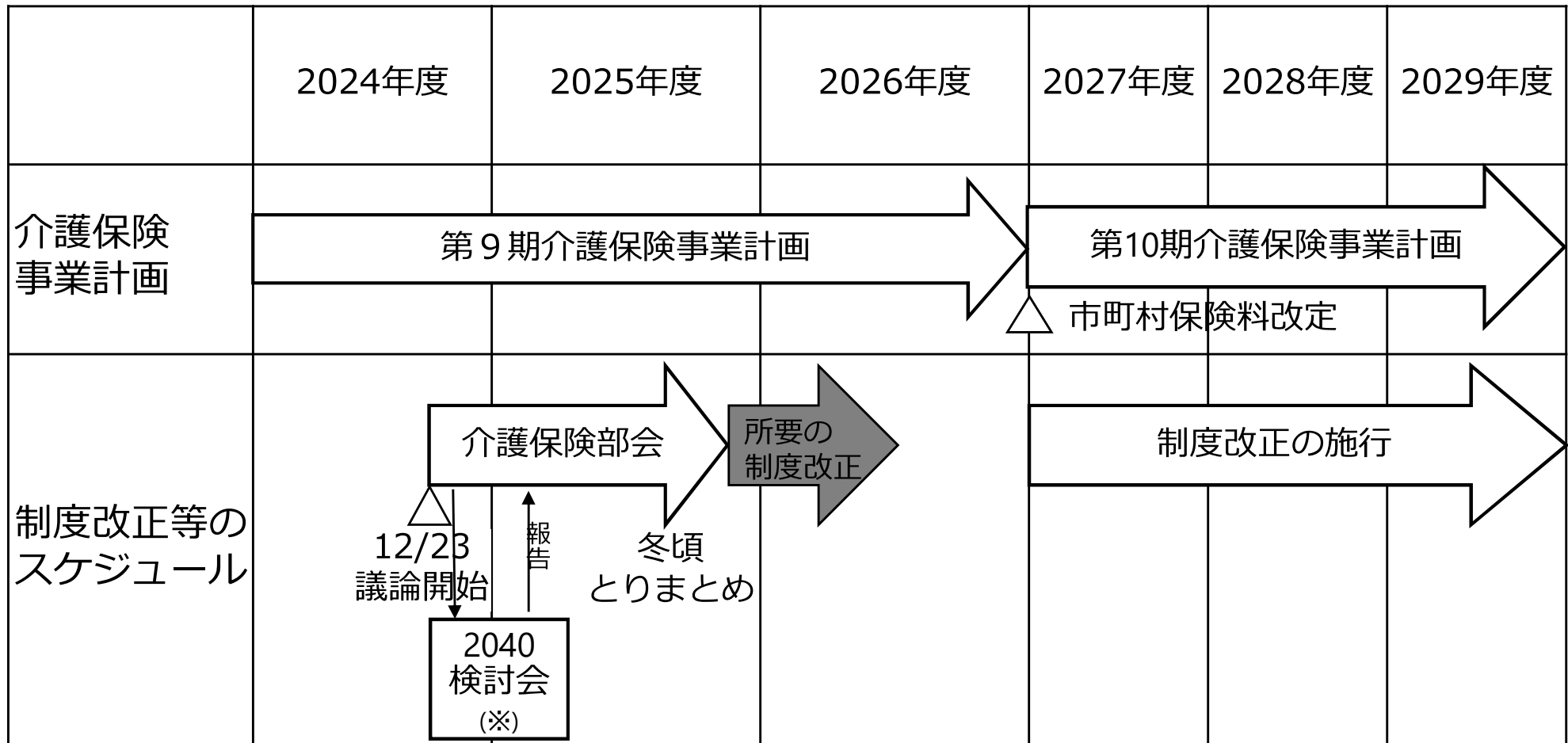
- 交通空白エリアでの観光・宿泊事業者等の送迎車両や貨物車両の空席を有効活用

○交通事業者主導型

- バス・タクシー事業者のドライバー確保経費（**二種免許取得経費、求人に係る広報費、配車アプリ導入等**）を支援
- 令和6年10月開催のねんりんピックでイベント時における**日本版ライドシェアを実証運行**予定

今後のスケジュール (案)

- 介護保険制度は原則3年を1期とするサイクルで財政収支を見通し、事業の運営を行っている。
- したがって、この間に保険料の大きな増減が生じると、市町村の事業運営に大きな混乱が生じることから、制度改正を行う場合、2027年度からの第10期介護保険事業計画に反映させていくことを念頭に置いている。



(注) 介護報酬改定については、社会保障審議会介護給付費分科会において議論。

(※) 「2040年に向けたサービス提供体制等のあり方」検討会

介護保険制度の見直しに関する意見（概要）

（令和7年12月25日 社会保障審議会介護保険部会）

- 2040年には、介護と医療の複合ニーズを抱える85歳以上人口、認知症高齢者、独居の高齢者等の増加と同時に、生産年齢人口の減少が見込まれる中、地域の規模によって高齢化・人口減少のスピードに大きな差が生じることも踏まえ、早急な対応が求められる。
- このような社会環境の変化の中にあっても、高齢者の自己決定に基づき、必要なサービスを受けられ、希望する場所で安心して生活できる社会を実現するため、地域の実情に応じた地域包括ケアシステムの深化や、これらを通じた地域共生社会の更なる実現・深化を行うことが必要。
- 福祉サービス間の連携に加え、介護や福祉以外の地域資源（地域におけるまちづくりや高齢者の移動支援等の取組）との効果的な連携が重要。

I 人口減少・サービス需要の変化に応じたサービス提供体制の構築

★：今後、詳細の要件や報酬設定等について介護給付費分科会等で議論することとされている項目

1. 地域の類型を踏まえたサービス提供体制・支援体制

○地域の類型の考え方

- ・計画策定プロセスにおいて、該当する地域類型を意識しながら、都道府県・市町村等の関係者間で議論を行うことが必要である

○中山間・人口減少地域（サービス需要が減少する地域）

- ・サービス提供の維持・確保を前提として、利用者への介護サービスが適切に提供されるよう、新たな柔軟化のための枠組みを設ける
- ・特別地域加算の対象地域を基本としつつ、高齢者人口の減少に着目した地域の範囲について国において一定の基準を示す（市町村内の一部エリアを特定することも可能）★
- ・対象地域は、計画策定プロセスにおいて市町村の意向を確認し、都道府県が決定する

○大都市部（2040年にかけてサービス需要が増加し続ける地域）

○一般市等（2040年までの間にサービス需要が増加から減少に転じる地域）

- ・高齢者人口の増減・サービス需要の変化の見通しに基づき、現行制度の枠組みを活用したサービス基盤の維持・確保が求められる

2. 中山間・人口減少地域における柔軟な対応等

○特例介護サービスの枠組みの拡張

- ・中山間・人口減少地域において、職員の賃金の改善に向けた取組、ICT機器の活用や、サービス・事業所間の連携等を前提に、職員の負担への配慮やサービスの質の確保の観点も踏まえ、管理者や専門職の常勤・専従要件、夜勤要件の緩和等を行うため、特例介護サービスに新たな類型を設ける（施設サービスや特定施設入居者生活介護も対象）★

○地域の実情に応じた包括的な評価の仕組み

- ・特例介護サービスの新たな類型の枠組みにおいて、例えば訪問介護について、現行のサービス提供回数に応じた出来高報酬と別途、包括的な評価（月単位の定額払い）を選択可能とする★

○介護サービスを事業として実施する仕組み

- ・中山間・人口減少地域における柔軟なサービス基盤の維持・確保の選択肢の一つとして、給付の仕組みに代えて、市町村が関与する事業（地域支援事業の一類型）により、給付と同様に介護保険財源を活用し、事業者がサービス提供を可能とする仕組みを設ける

○介護事業者の連携強化

- ・地域の法人・事業所が一定期間にわたり事業継続する役割を担い、複数事業所間の連携を促進し、業務効率化等の取組を推進する仕組みを設け、必要な支援を行う★

○既存施設の有効活用

- ・国庫補助により取得・改修等をした介護施設等を別の用途に供する際、一定の範囲内で国庫納付を求めない特例を拡充する

○調整交付金の在り方

- ・より精緻な調整を行う観点から、年齢区分を3区分から7区分に変更する

3. 大都市部・一般市等における対応

○定期巡回・随時対応型訪問介護看護と夜間対応型訪問介護の統合

- ・夜間対応型訪問介護を廃止し、定期巡回・随時対応型訪問介護看護と統合する

※多様なニーズに対応したサービスを提供するため、高齢者のニーズに沿った多様な住まいの充実（Ⅱ3）、テクノロジーの活用支援（Ⅲ2）等の取組を併せて推進する

II 地域包括ケアシステムの深化

1. 地域包括ケアシステムの深化に向けて

- ・2040年に向けて、可能な限り住み慣れた地域で自立して日常生活を営むことができるよう、都道府県・市町村及び関係者が地域の状況に合わせて地域包括ケアシステムを深化させることが必要である

2. 医療・介護連携の推進

○医療と介護の協議の場等

- ・総合確保方針に基づく協議の場を再編成するとともに、2040年に向けた介護の提供体制等について本格的に議論する体制を構築する

3. 有料老人ホームの事業運営の透明性確保、高齢者への住まい支援

○有料老人ホームにおける安全性及び質の確保

- ・中重度の要介護者等を入居対象とする有料老人ホームについて登録制といった事前規制を導入する
- ・あわせて、更新制や一定の場合に更新を拒否する仕組みを導入する
- ・事業廃止や停止等の場合の関係者との連絡調整を義務付ける

○入居者による有料老人ホームやサービスの適切な選択

- ・契約書や重要事項説明書の契約前の書面説明・交付を義務付ける

○入居者紹介事業の透明性や質の確保

- ・公益社団法人等が優良事業者を認定する仕組みを創設する

○いわゆる「囲い込み」対策の在り方等

- ・介護事業所と提携する有料老人ホームにおいて、ケアマネ事業所やケアマネジャーの独立性を担保する体制を確保する
- ・住まい事業と介護サービス等事業の会計を分離独立させる

○住まいと生活の一体的支援

- ・改正セーフティネット法も踏まえ、居住施策との連携を促進する

4. 介護予防の推進、総合事業の在り方

○介護予防・日常生活支援総合事業

- ・都道府県の伴走支援や多様な主体とのつながりづくり等の更なる支援を推進するとともに、総合事業の実施状況等を把握する仕組みを構築する

○介護予防を主軸とした多機能の支援拠点

- ・高齢者の介護予防を主軸とし、障害、子育て、生活困窮等の地域の抱える課題の支援を一体的に実施する多機能の拠点を整備する

5. 相談支援等の在り方

○頼れる身寄りがない高齢者等への支援

- ・ケアマネジャーの法定外業務（いわゆるシャドウワーク）として実施せざるを得ないケースも多い、頼れる身寄りがない高齢者等の抱える生活課題について、地域課題として議論できるよう地域ケア会議の活用を推進する
- ・包括的支援事業（総合相談支援事業等）において頼れる身寄りがない高齢者等への相談対応等を行うことを明確化する

○介護予防支援・介護予防ケアマネジメントの在り方

- ・介護予防ケアマネジメントについて居宅介護支援事業所の直接実施を可能とする

○ケアマネジャーの資格取得要件、更新制・法定研修の見直し等

- ・介護支援専門員実務研修受講試験の受験要件である国家資格を追加するとともに、実務経験年数を5年から3年に見直す
- ・介護支援専門員証の有効期間の更新の仕組みを廃止し、引き続き定期的な研修の受講を行うことを求め、事業者への必要な配慮を求める

○有料老人ホームに係る相談支援

- ・登録制といった事前規制の対象となる有料老人ホームの入居者に係るケアプラン作成と生活相談のニーズに対応する新たな相談支援の類型を創設する★

6. 認知症施策の推進等

- ・自治体の認知症施策推進計画の策定を通じて共生社会の実現を推進する

III 介護人材確保と職場環境改善に向けた生産性向上、経営改善支援

1. 総合的な介護人材確保対策

○人材確保のためのプラットフォーム

- ・都道府県単位で人材確保のためのプラットフォームを構築する

2. 介護現場の職場環境改善に向けた生産性向上、経営改善支援、協働化等の推進

○生産性向上等による職場環境改善、経営改善支援等

- ・国及び都道府県の責務として位置付ける
- ・人材確保のためのプラットフォームの中で、生産性向上による職場環境改善、経営改善支援等に向けた関係者との連携の枠組みを構築する

- ・人材確保や生産性向上による職場環境改善、経営改善支援等について、都道府県計画における位置付けを明確化する
- ・国・都道府県においてテクノロジーの更なる活用を支援する

○事業者間の連携、協働化等

- ・バックオフィス業務等の間接業務の効率化等を進める

○科学的介護の推進

- ・国に科学的介護を推進していく役割があることを明確化する

IV 多様なニーズに対応した介護基盤の整備、制度の持続可能性の確保

1. 2040年を見据えた介護保険事業（支援）計画の在り方

- 中長期的な推計、2040年に向けた地域課題への対応
 - ・2040年に向けた中長期的な推計を計画の記載事項に追加する
 - ・地域における2040年に向けたサービス提供の在り方について、都道府県・市町村及び関係者間で議論を行う

2. 給付と負担

- 1号保険料負担の在り方
 - ・被保険者の負担能力に応じた保険料設定について、引き続き検討を行う
- 「一定以上所得」、「現役並み所得」の判断基準
 - ・能力に応じた負担と、現役世代を含めた保険料負担の上昇を抑える観点から、「一定以上所得」の判断基準の見直しについて検討する必要がある。検討に当たっては、介護サービスは長期間利用されること等を踏まえつつ、高齢者の方々が必要なサービスを受けられるよう、高齢者の生活実態や生活への影響等に加えて、令和8年度に見込まれる医療保険制度における給付と負担の見直し、現在補足給付について行われている預貯金等の把握に係る事務の状況等を踏まえ、本部会で継続検討し、第10期介護保険事業計画期間の開始（令和9年度～）の前までに、結論を得る
 - ・「現役並み所得」の判断基準については、医療保険制度との整合性や利用者への影響等を踏まえつつ、引き続き検討を行う
- 補足給付に関する給付の在り方
 - ・第3段階②の負担限度額の上乗せを行う（令和8年度～）
 - ・第3段階①と②をそれぞれ2つ（ア・イ）に区分し、第3段階①イ・②イの負担限度額の上乗せを行う（令和9年度～）
- 多床室の室料負担
 - ・在宅との負担の公平性、各施設の機能や利用実態等を踏まえつつ、介護給付費分科会において検討を行う★
- ケアマネジメントに関する給付の在り方
 - ・住宅型有料老人ホームの入居者に関して、ケアプラン作成を含めて利用者負担の対象としている特定施設入居者生活介護等との均衡の観点から、登録制といった事前規制の対象となる有料老人ホームの入居者に係る新たな相談支援の類型（Ⅱ5）に対して利用者負担を求めることが考えられるところ、丁寧に検討を行う

- 軽度者への生活援助サービス等に関する給付の在り方
 - ・多様なサービス・活動の整備の進捗状況、従前相当サービス等における専門職の役割、専門職によるサービスと地域の支え合いの仕組みの連携の実施状況など、検討に必要なデータを多角的に収集・分析しつつ、市町村の意向や利用者への影響等も踏まえながら、引き続き、包括的に検討を行う
- 被保険者範囲・受給者範囲
 - ・介護保険を取り巻く状況の変化も踏まえつつ、引き続き検討を行う
- 金融所得、金融資産の反映の在り方
 - ・金融所得の保険料や窓口負担等への反映については、後期高齢者医療制度での対応状況も踏まえつつ、将来的な導入について、制度面・運用面等の総合的な観点から、引き続き検討を行う
 - ・金融資産の反映の在り方については、政府として預貯金等へのマイナンバーの付番を推進し、その状況を踏まえて、預貯金等の確認でのマイナンバーの活用について、引き続き検討を行う
- 高額介護サービス費の在り方
 - ・制度の運用状況を踏まえ、引き続き検討を行う

3. その他の課題

- 介護被保険者証の事務・運用
 - ・65歳到達時の交付から要介護認定申請時等の交付に変更する
 - ・電子資格確認を導入する ・資格喪失時等の返還義務を一部免除する
 - ・65歳到達時等の機会を捉えて、介護保険についての広報啓発を行う
- 高齢者虐待防止の推進
 - ・高齢者住まいにおける高齢者虐待防止の取組を推進する
- 介護現場の安全性の確保、リスクマネジメントの推進
 - ・全国レベルでの情報収集・分析を行い、事故発生の防止に有用な情報を介護現場にフィードバックする
- 要介護認定
 - ・申請代行が可能な者を拡大する
 - ・主治医意見書の事前入手が可能である旨を明確化する
- 特定福祉用具販売
 - ・貸与と販売の選択制の導入に伴い利用者への継続的な関与が必要とされていることを踏まえた制度上の所要の整備を行う
- 国民健康保険団体連合会の業務
 - ・介護報酬に関連する補助金の支払事務について、委託を受けて行うことを可能とする

終了

ご清聴ありがとうございました。

2026.1.16 令和7年度 中国ブロック地域づくり研修

多様な主体の参画・連携による地域づくりのポイント ～2040年を見据えた地域デザイン

(一財)医療経済研究・社会保険福祉協会
医療経済研究機構 政策推進部 副部長
中村 一郎



医療経済研究機構
Institute for Health Economics and Policy

プロフィール



医療経済研究機構
Institute for Health Economics and Policy

(一財) 医療経済研究・社会保険福祉協会
医療経済研究機構 政策推進部 副部長
中村 一郎 (なかむら いちろう)

1967年 山口市出身
2002年 防府市役所入所 (前職は銀行員、ホテルマン)
2016年 防府市役所高齢福祉課主幹 (政策担当)
兼 第1層生活支援コーディネーター
(2018~2019)

ichiro.nakamura@ihep.jp

2025年 現職

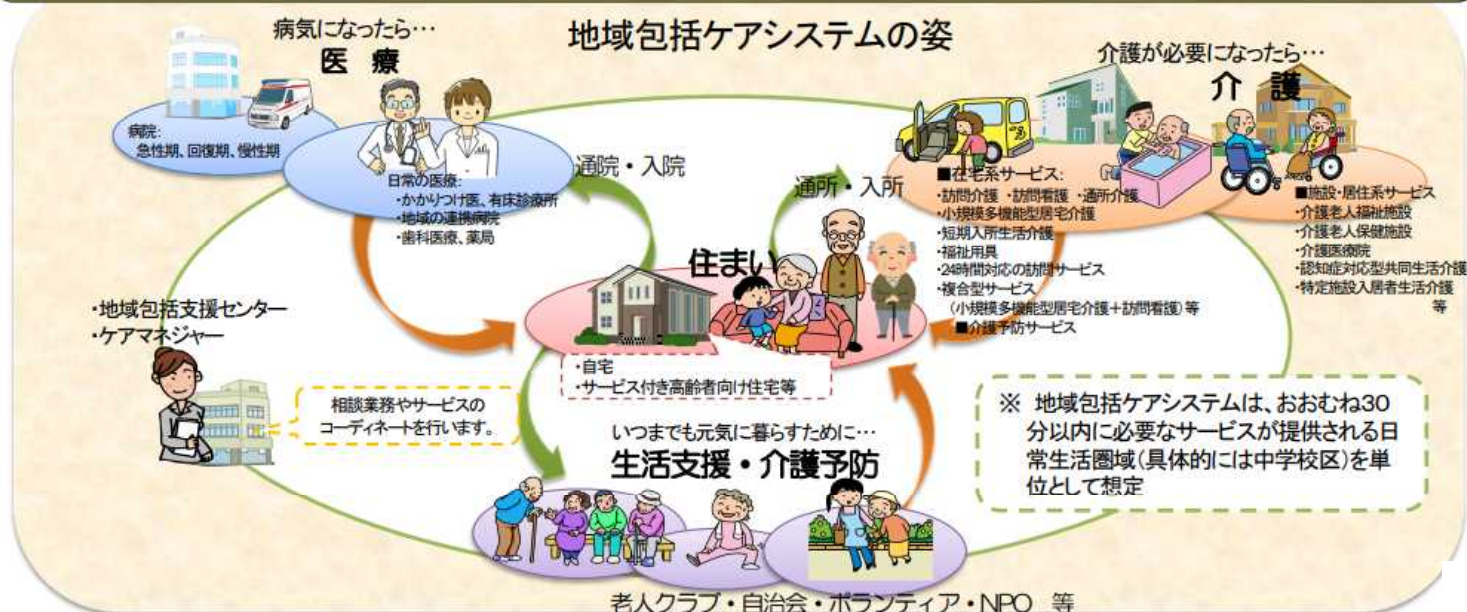
- ・日本応用老年学会理事 (2024~)
- ・医療経済研究機構 政策推進部 副部長 (2022~)
- ・日本能率協会総合研究所 客員研究員 (2025~)
- ・国際長寿センター ディレクター (2020~2024)
- ・厚生労働省 老人保健健康増進等事業委員 (2017~)
- ・厚生労働省「介護保険における生活支援体制整備推進のための研修」講師 (2024~)
- ・経済産業省介護関連サービス産業振興に関する戦略検討会 委員 (2024)
- ・東京都短期集中サービス強化推進事業アドバイザー (2021~2023)
- ・SCカフェ主宰 (2021~)
- ・The リエイブルメント (社会保険出版社) 応用老年学2022.8月号など



SC-Cafeチャンネル
(YouTube)

生活支援体制整備事業で行う「地域づくり」とは

- 団塊の世代が75歳以上となる2025年を目途に、重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、**医療・介護・予防・住まい・生活支援が包括的に確保される体制(地域包括ケアシステム)の構築を実現。**
- 今後、認知症高齢者の増加が見込まれることから、認知症高齢者の地域での生活を支えるためにも、地域包括ケアシステムの構築が重要。
- 人口が横ばいで75歳以上人口が急増する大都市部、75歳以上人口の増加は緩やかだが人口は減少する町村部等、**高齢化の進展状況には大きな地域差。**
- 地域包括ケアシステムは、**保険者である市町村や都道府県が、地域の自主性や主体性に基づき、地域の特性に応じて作り上げていくことが必要。**



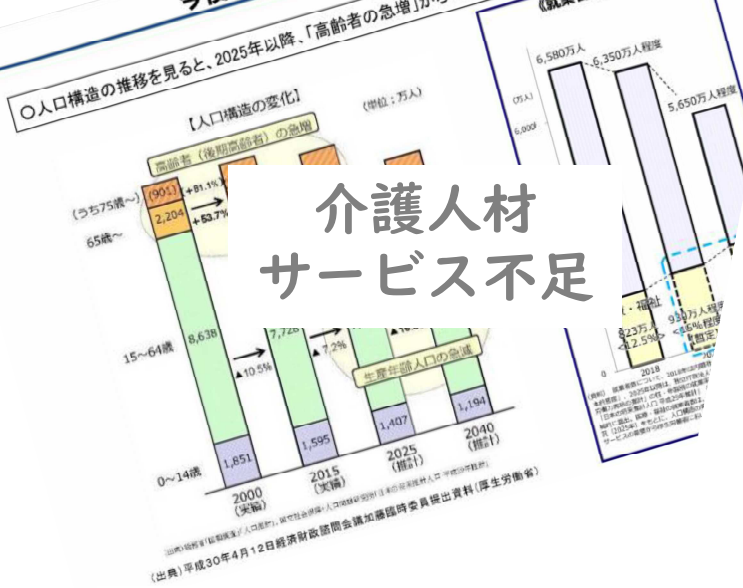
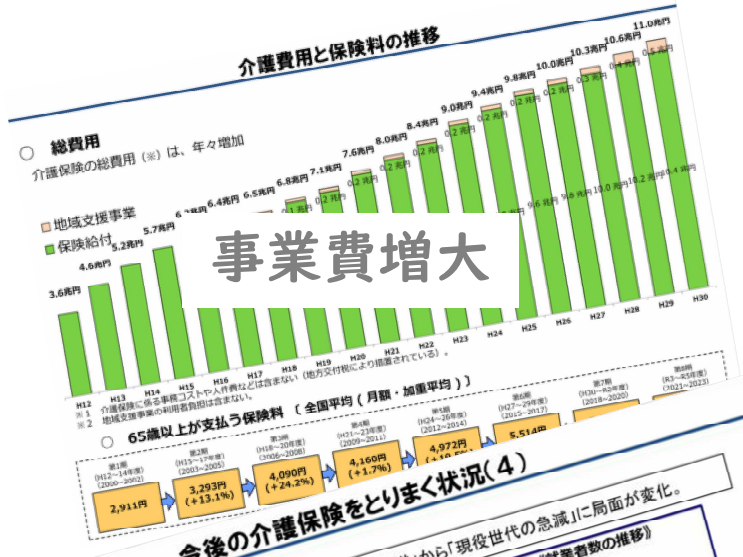
出典：厚生労働省

生活支援体制整備事業で行う「地域づくり」とは

地域包括ケアシステム

が構築された地域をつくることであり
2025年という目途は過ぎ去っています

2040年に向けた地域づくりの「課題」



地域包括支援センターの悉皆調査: 「業務量が過大」と答えた割合が9割弱に

年度	業務量が過大 [%]	センター総数 [n]
H21	64.9	4056
H22	70.6	4056
H23	70.6	4056
H24	75.1	4056
H25	75.1	4056
H26	75.1	4056
H27	75.1	4056
H28	81.6	4484
H29	83.5	4557
H30	87.1	4685
H31	87.1	4685
H32	87.1	4905
H33	87.1	5041

(出所) 老人保健推進事業等補助金 老人保健健康推進事業調査研究報告書(各年度)より作成

2040年に向け、これらの課題に対応できなければ
地域づくりどころか、地域が存続しない

第2回未来投資会議における安倍総理の発言



団塊の世代が75歳を迎える2025年は、すぐそこに迫っています。健康寿命を延ばすことが、喫緊の課題です。この『2025年問題』に間に合うように『予防・健康管理』と『自立支援』に軸足を置いた新しい医療・介護システムを2020年までに本格稼働させていきます。

医療では、(略)『健康管理』や『遠隔診療』を進め、質の高い医療を実現していきます。日本の隅々まで質の高い医療サービスが受けられる。高齢者が生き生きと暮らせる。社会保障費が減っていく、ということになるわけでありまして、これらを一気に実現する医療のパラダイムシフトを起こしていかなければいけません。

介護でも、パラダイムシフト (これまでの認識を変えること) **を起こします。**

これまでの介護は、目の前の高齢者ができないことをお世話することが中心でありまして、その結果、現場の労働環境も大変厳しいものでもありました。

これからは、高齢者が自分でできるようになることを助ける『**自立支援**』に軸足を置きます。本人が望む限り、**介護が要らない状態までの回復**をできる限り目指していきます。

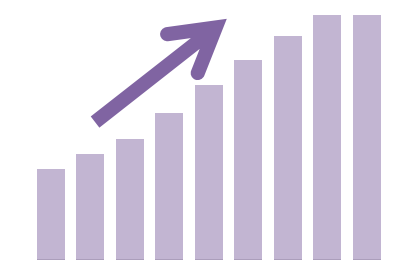
Ⅲ. おわりに

- 本検討会では、令和5年4月から5回にわたり、総合事業の充実に向けた方策について議論を重ね、以上のおり中間整理を行った。
- 本検討会では、総合事業を、地域共生社会を実現するための基盤と位置づけている。
- また、本検討会で掲げる自立とは、公的・社会的支援を利用しながらも行為主体として独立していること、あるいは主体的に自由に暮らし方を選べることである。
- そして、そのような視点に立って、本検討会では、総合事業を、介護保険事業を運営する市町村の立場からではなく、地域に暮らす高齢者の立場から、認知症や障害の有無にかかわらず、地域に暮らす全ての高齢者の自立した日常生活とそのため活動の選択という観点に基盤を置き、それをもとに市町村が地域住民や医療・介護の専門職を含めた多様な主体の力を組み合わせて展開されていくべきものと捉え、検討を重ねてきた。
- その意味で、この中間整理は、これまでの市町村の総合事業の取組を活かしつつも、大きな発想の転換によるフルモデルチェンジを促すものとなっている。
- 第9期介護保険事業計画期間において、地域住民の主体的な活動や地域の多様な主体の参入を促進し、医療・介護の専門職がそこにに関わり合いながら、高齢者自身が適切に活動を選択できるようにすることで、高齢者が元気なうちから地域社会や医療・介護の専門職とつながり、そのつながりのもとで社会活動を続け、介護が必要となっても必要な支援を受けながら、住民一人ひとりが自分らしく暮らし続けられる「地域共生社会」の実現を目指す取組が進むことを期待する。

介護予防・日常生活支援総合事業の充実に向けた検討会における議論の中間整理（概要①）

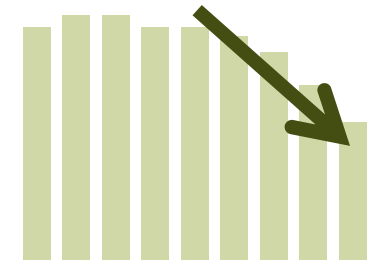
- 2025年以降、現役世代が減少し医療・介護専門職の確保が困難となる一方で、85歳以上高齢者は増加していく。また、こうした人口動態や地域資源は地域によって異なる。
- こうした中、高齢者の尊厳と自立した日常生活を地域で支えていくためには、市町村が中心となって、医療・介護専門職がより専門性を発揮しつつ、高齢者や多様な主体を含めた地域の力を組み合わせるという視点に立ち、地域をデザインしていくことが必要。
- 総合事業をこうした地域づくりの基盤と位置づけ、その充実を図ることで高齢者が尊厳を保持し自立した日常生活を継続できるよう支援するための体制を構築する。

85歳以上人口の増加



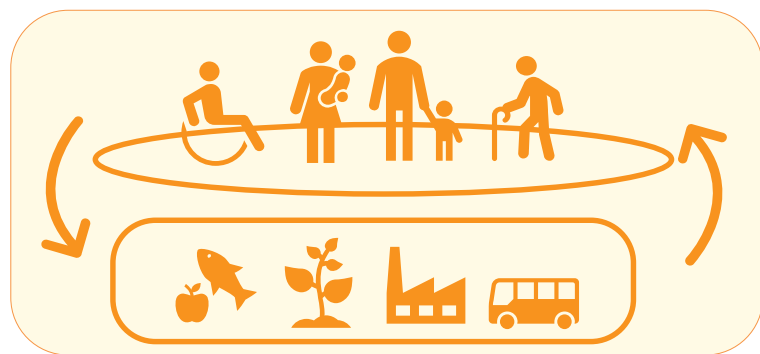
※ 85歳以上になると要介護認定率は上昇

現役世代の減少

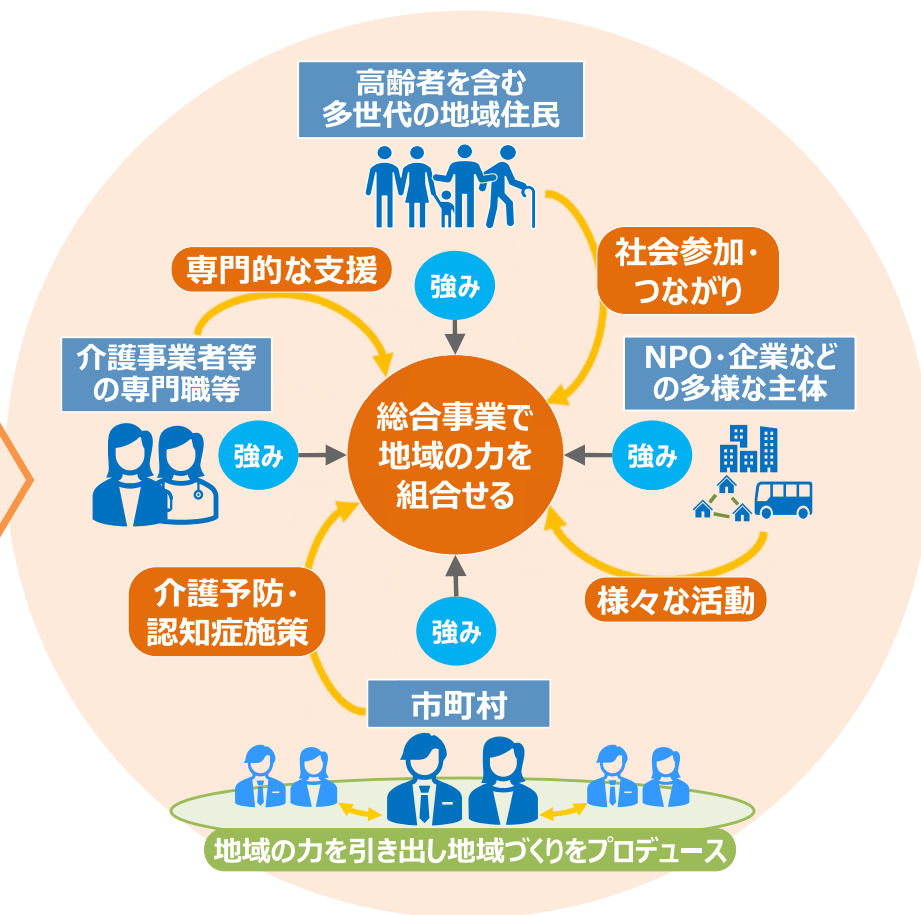


※ 専門人材等の担い手不足が進行

地域共生社会の実現

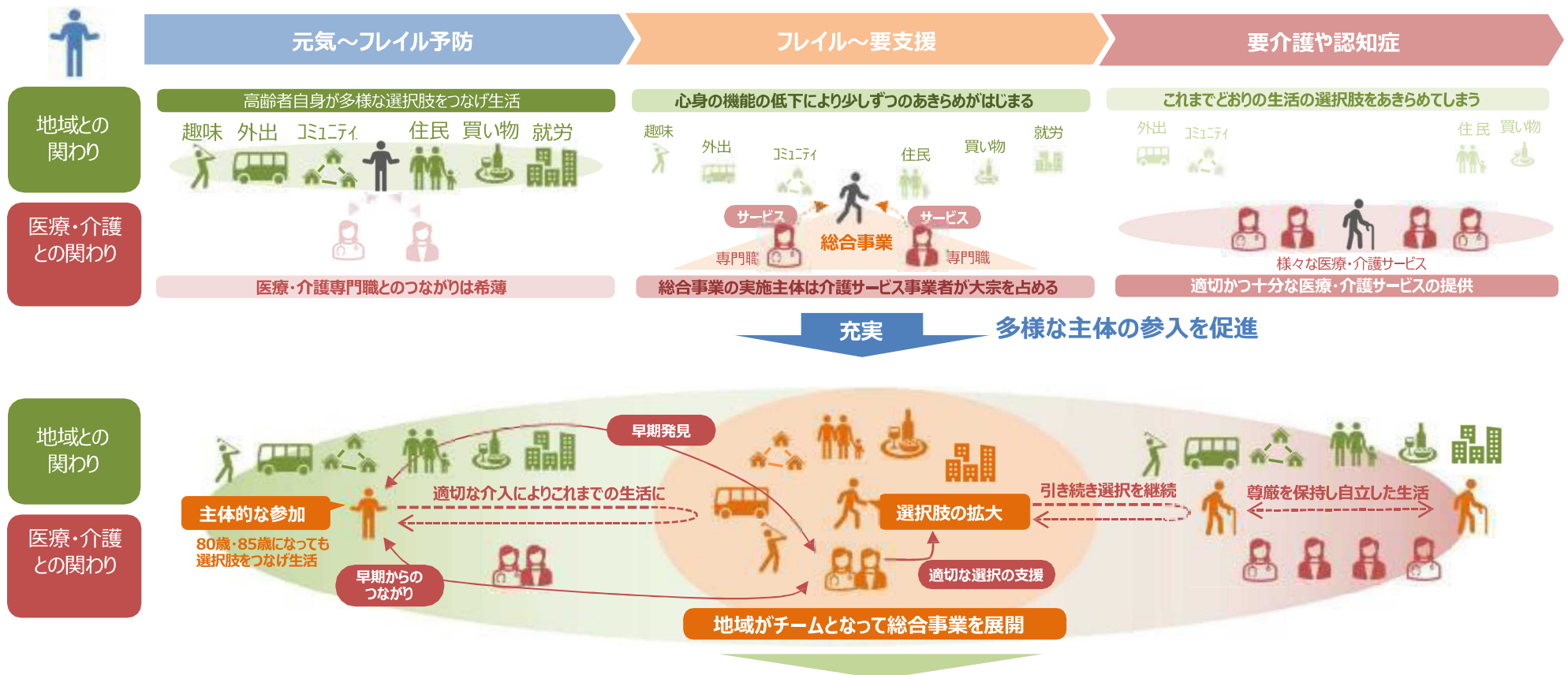


地域で暮らす人やそこにあるものは地域によって様々



地域がチームとなって総合事業を展開

- 高齢者の地域での生活は、医療・介護専門職との関わりのみならず、地域の住民や産業との関わりの中で成立するもの。また、高齢者自身も多様な主体の一員となり、地域社会は形作られている。
- 総合事業の充実とは、こうした地域のつながりの中で、地域住民の主体的な活動や地域の多様な主体の参入を促進し、医療・介護の専門職がそこに関わり合いながら、**高齢者自身が適切に活動を選択できる**ようにするものである。
- 総合事業の充実を通じ、高齢者が元気づちから地域社会や医療・介護専門職とつながり、そのつながりのもとで社会活動を続け、介護が必要となっても必要な支援を受けながら、住民一人ひとりが自分らしく暮らし続けられる「地域共生社会」の実現を目指していく。



地域の人と資源がつながり地域共生社会の実現や地域の活性化

総合事業の評価ポイントはどこか

- 法第115条の45の2において、市町村は、定期的に総合事業の実施状況について、調査・分析・評価を行うとともに、その結果に基づき必要な措置を講ずるよう努めるものとされており、当該調査・分析・評価事務については、一般介護予防事業評価事業として実施することが可能。
- 具体的な評価のあり方については、今後、検討を深めることとしているが、国において実施要綱に示す評価の留意点について、介護予防・日常生活支援総合事業の充実に向けた検討会における議論の中間整理で示された4つの視点を踏まえ、見直しを行う。

総合事業の評価指標の見直しに当たっては、・高齢者一人一人の介護予防・社会参加・自立した日常生活の継続の推進の状況・高齢者の地域生活の選択肢の拡大・地域の産業の活性化（地域づくり）・総合事業と介護サービスを一連のものとして地域の介護サービスを含む必要な支援を継続的かつ計画的に提供するための体制づくりの4つの観点を盛り込むことが必要であると考えられる。

評価のための前提となる考え方

高齢者の視点	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の地域での生活や選択（活動）がどのように変化したか ● 高齢者にかかわる活動に地域の多様な主体がどのように関与しているか
	<p>人材の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域住民などの多様な主体による参画が進み、そこに医療・介護の専門職がゆるやかに関わっているか。
	<p>財政の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ● あらかじめ決められた予算（上限額や介護保険事業計画等）の範囲内で実現できているか
保険者の視点	

総合事業の充実に向けた評価指標の例

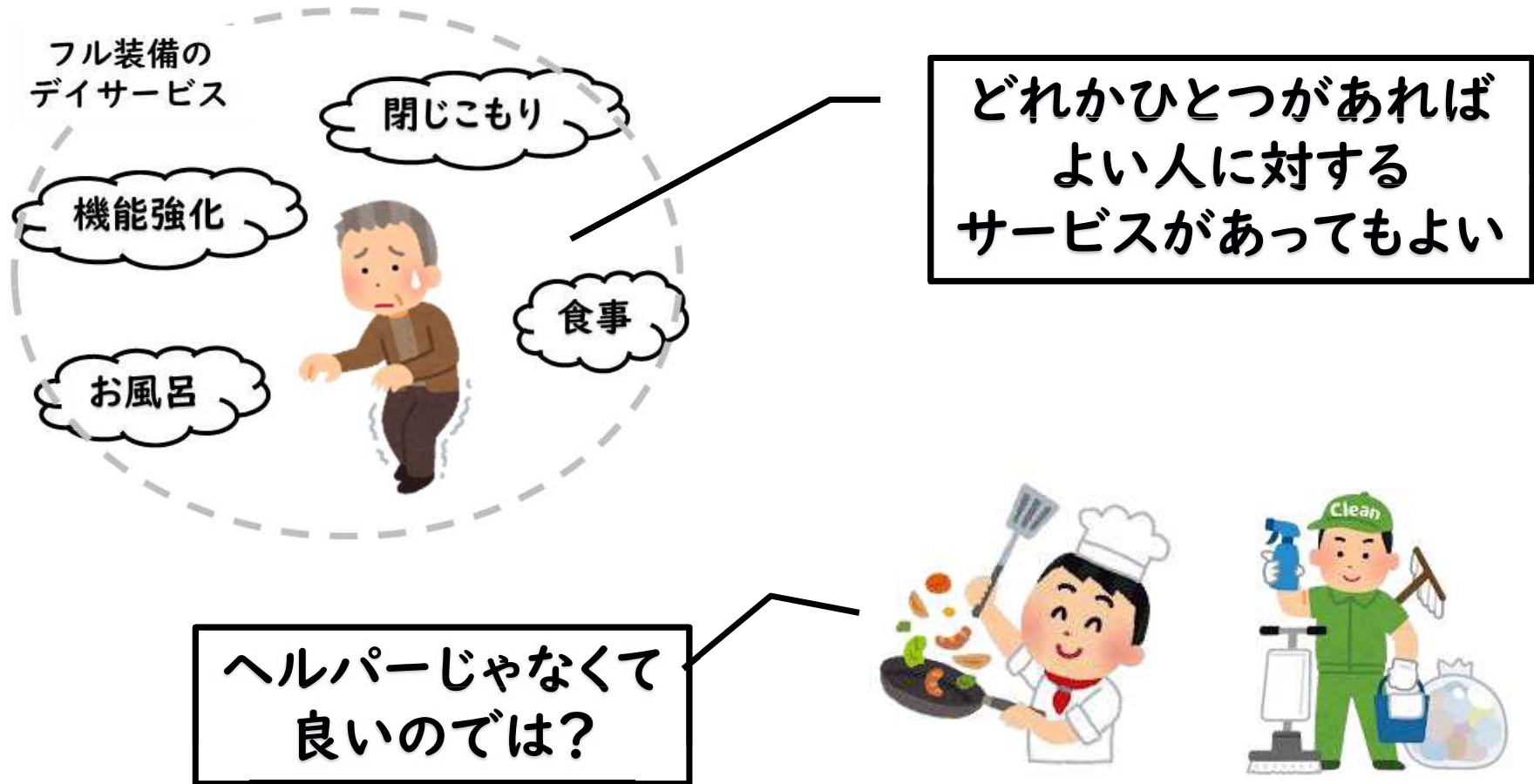
3つのアプローチ	プロセス	アウトプット	アウトカム	最終アウトカム
1 高齢者の 選択肢の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 生活支援コーディネーターや協議体等による取組実績 	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様なサービス・活動の種類・数 	<ul style="list-style-type: none"> ● 従前相当サービスが位置づけられたプランの割合 	<ul style="list-style-type: none"> □ 調整済み軽度認定率 □ 初回認定者の平均年齢 □ 在宅継続数・率
2 ポピュレーション・アプローチ	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 出前講座・説明会等の開催数 ▶ 通いの場の箇所数 ▶ 体力測定会の開催数 ▶ 広報活動の回数 	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様なサービス・活動の参加者数等 ● 出前講座・説明会等に出席した住民の数 ● 通いの場の参加者数 	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様なサービス・活動に対する継続参加率 ● 社会参加率 ● 通いの場の75歳以上高齢者の年代別参加率・継続参加率 	
3 ハイリスク・アプローチ	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 孤独・孤立等の状態にある高齢者へのアウトリーチ支援の実績等 ▶ サービス・活動Cなど専門職による支援を想定するサービス・活動の開催回数・参加者数等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 孤独・孤立等の状態にあった高齢者の地域の活動の参加者数 ● 想定対象者に占める実際の参加者数 ● 参加者の参加前後の生活状況等の変化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 孤独・孤立等の状態にあった高齢者の地域の活動の継続参加率 ● 社会参加率 ● 参加者の一定期間後の生活状況等 	

従前相当サービス

- 専門職による専門的な支援ニーズに総合的に応えるサービス
- 想定される対象者は、進行性疾患や病腿が安定しない者など
- サービスの内容は総合的なものであるほか一定の制約あり

出典：厚生労働省（令和6年地域支援事業の一部改正）

サービス活動A・Bのイメージ



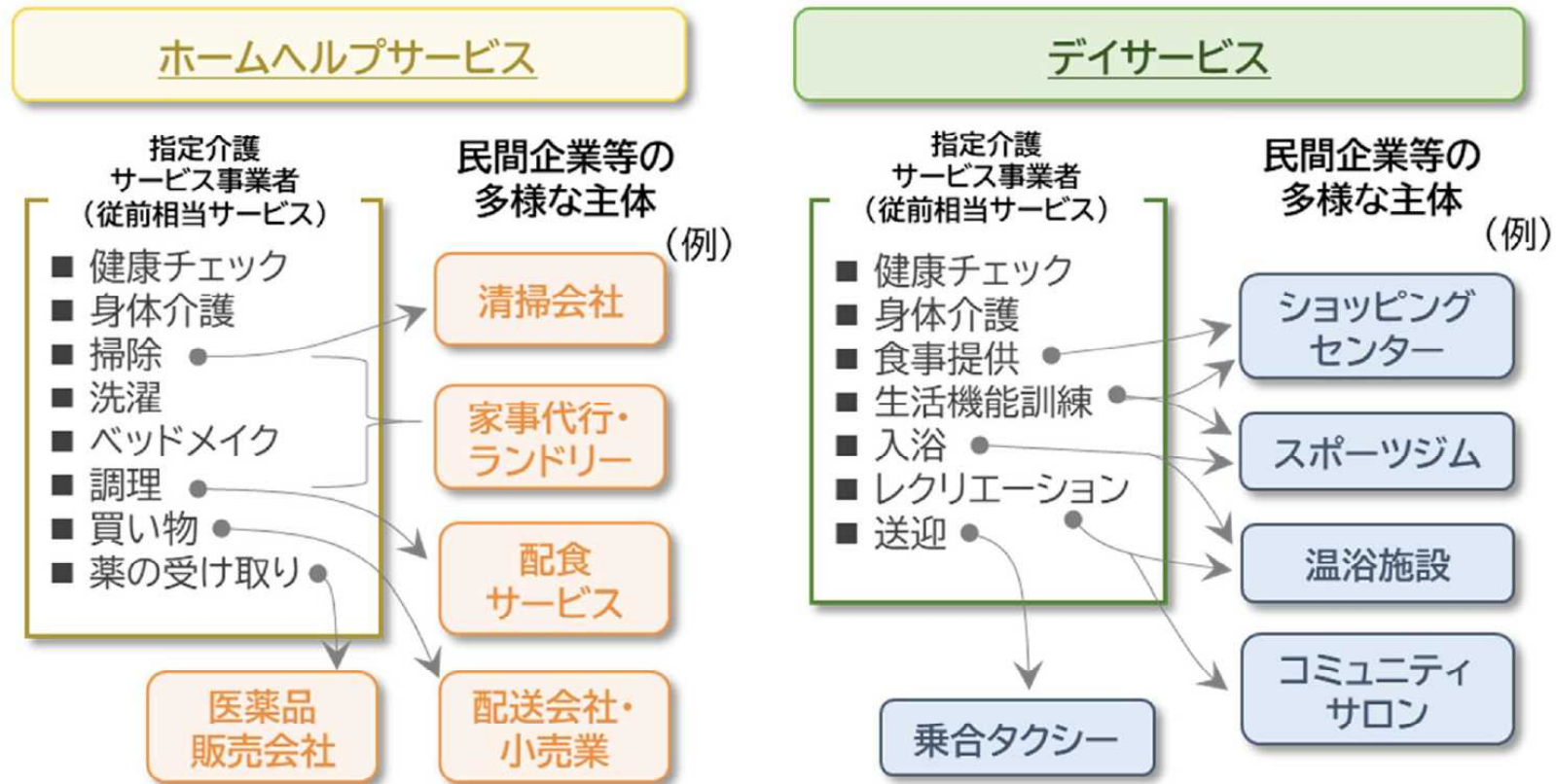
事業者ならAだし、住民主体ならBというだけのこと

目的は「要支援者のサービス提供に介護人材を使わない」こと

介護保険領域への多様な主体の参画

従来の介護保険領域においても民間事業者等の多様な主体が参画

・市町村が地域の実情に合わせて実施可能な軽度者(フレイル・要支援)向けの地域支援事業(介護予防・日常生活支援総合事業、包括的支援事業などの介護保険事業)については、民間事業者の参画により提供内容が多様化し、選択肢の広がりが期待される



出典：令和7年3月沖縄県超高齢社会に対応する公共私連携に関する万国津梁会議「超高齢社会に対応する公共私連携に関する提言書」

多様な主体によるサービスの創出に生活支援体制整備事業を活用

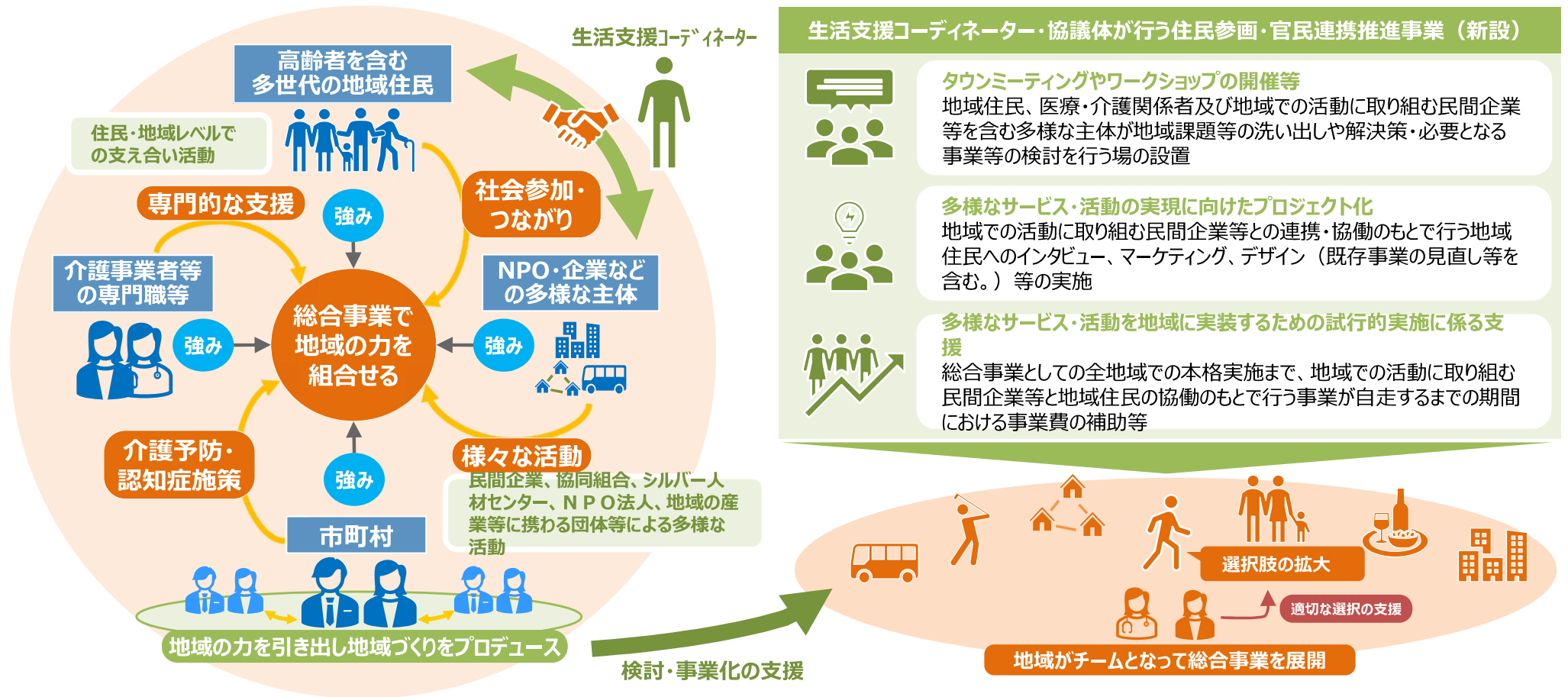
生活支援コーディネーターによる地域住民と地域の多様な主体との連携の推進

(令和6年度要綱改正：生活支援体制整備事業における住民参画・官民連携推進事業の創設)

○高齢者の目線に立ち、地域で一層の多様なサービス・活動の充実を図るためには、生活支援体制整備事業を活用し、地域住民の関心事項を引き出し、高齢者の日常生活を取り巻く様々な活動とをつなげていくことが重要。

○このため、生活支援体制整備事業について、住民や地域での活動に取り組む民間企業等とをつなげるための活動についての評価を拡充する。

生活支援体制整備事業の活性化を図るため、生活支援コーディネーターが、その活動や協議体運営を通じ、地域住民の活動とそれ以外の多様な主体の活動とをつなげる活動を評価するなどの検討が必要である。



生活支援体制整備事業（生活支援コーディネーターの配置・協議体の設置）の標準額

■第1層（市町村区域） 8,000千円 × 市町村数（※）

■第2層（中学校区域） 4,000千円 × 日常生活圏域の数

+ **住民参画・官民連携推進事業の実施**
4,000千円 × 市町村数（※）

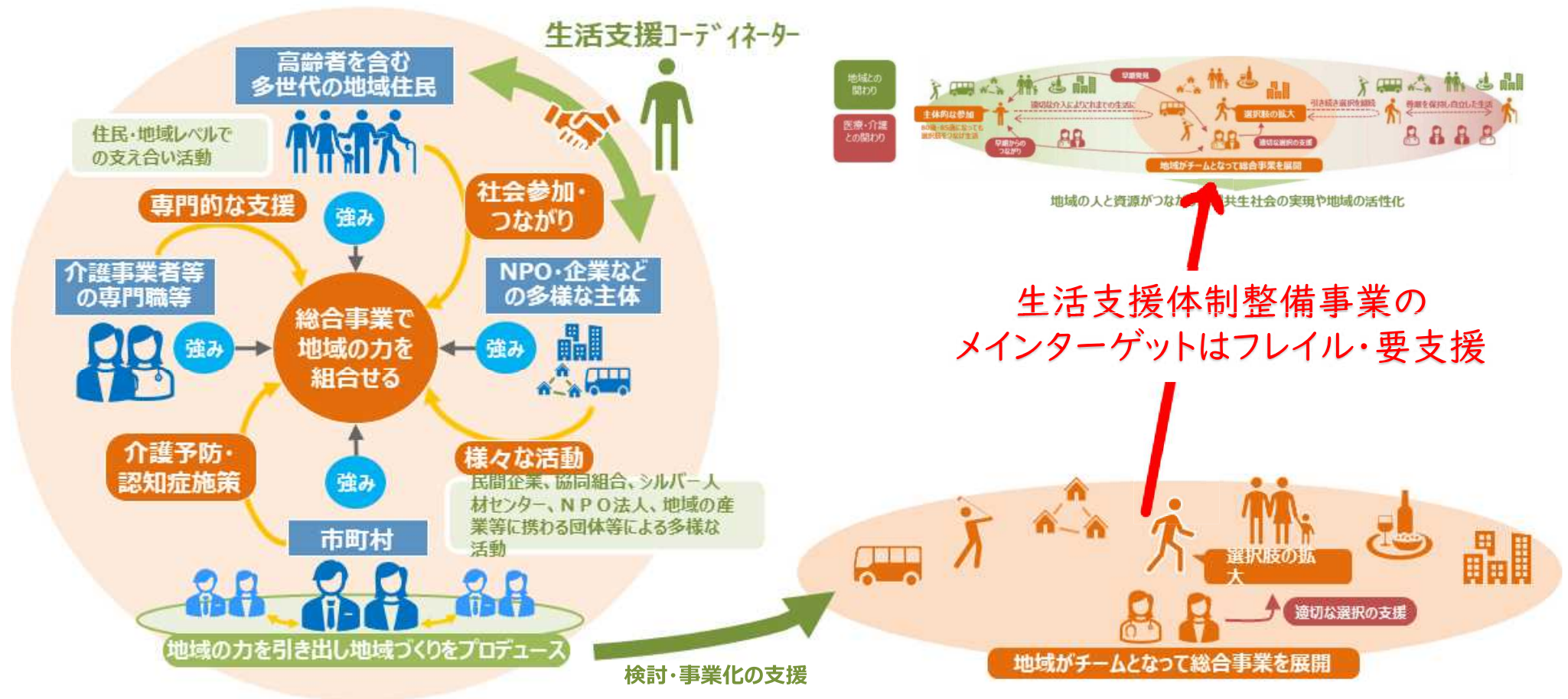
※ 指定都市の場合は行政区の数

一部事務組合及び広域連合の場合は構成市町村の数

生活支援体制整備事業のメインターゲット

高齢者の支援ニーズの増大と医療介護専門職の確保が困難となる局面で地域がチームとなって総合事業を展開（フレイル・要支援者を支援）するには市町村がデザインのもとで、生活支援コーディネーターがケアマネジメントと連携して活動する。

(SCは住民主体の活動を支援するだけの存在ではない)



生活支援体制整備事業の
メインターゲットはフレイル・要支援

地域支援事業の成果イメージ

70代独居男性。（タクシー運転手）

めまいやふらつきが原因で病院受診。運転への不安から退職。通院や家事が不自由となるためヘルパー使いたいとの訴えから、包括が関与開始する。

数か月の通院により症状は改善。タクシー会社の社長から職場復帰を打診されるも断る。自分自身に自信を失っている。

ヘルパーは使わない方向で調整したものの、関与当初から閉じこもり傾向が見られており、役割を持って生活してもらいたいと**CMはSCに相談**。

SCは「プロの運転手のプライドから退職したこと」に着目。自らの持つネットワークと把握している地域資源の中から、人を乗せないが車を運転してできる役割を見つけた。（フードバンクの品物の移送ボランティア）

ボランティアを3か月する間に、これまでの生活への復帰に自信を取り戻した男性は見事に復職した。

専門職（CM）と地域（SC）が接続し
地域へ**選択肢を拡大**し**適切な介入**をした結果
本人は**これまでの生活**に戻り、**事業費を抑制**し
介護人材・事業の効率化につながる



デ・フリースケ・マレン ～ デ・ケア「ポジティブヘルス」

夫を亡くした独居の女性が頭痛を訴え受診。

眠れない日が多いことで気分も晴れないとのことだった。

これまでであれば薬を処方するところだが、医師はウェルフェアチームに繋ぐことにした。

ウェルフェア・コーチ※は女性から、自身が生活の中で大切にしていることやできること・得意なことを聞き取り、他人との会話が減っていることや得意だった料理を作る機会が減っていることに着目した。

- ・ 人と話せる場所に行ってみる
- ・ 地域食堂で調理を手伝う

→睡眠も改善し、頭痛も軽減した。

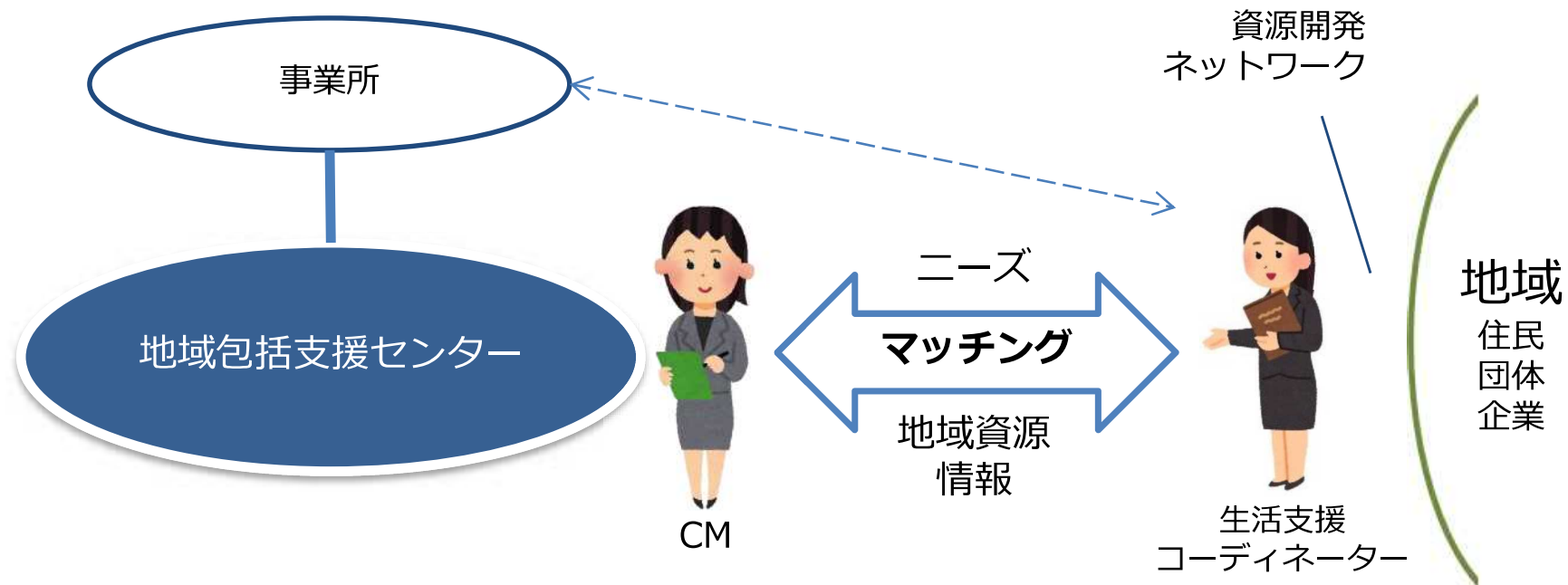
家庭医を中心に専門職がチームで対応。

(医療・介護のみならず生活関連が充実)

地域の活用によって処方数が25%軽減！



地域包括ケアシステムに必要な基本活動：SCのマッチング活動



フレイル・要支援者の「適切なニーズ」を持つのは
地域包括支援センターでありサービス事業所。

地域包括ケアを実現するためには、このニーズに対して、
医療介護のみならず、地域のあらゆる主体を活用し、
選択肢を拡大するSC活動が必要不可欠。

地域資源の種類「してあげる資源と本人の資源」

してあげる資源	本人の資源
担い手が高齢者向けのサービスとして実施するもの	意味づけすることで資源となる 使用や使用方法の指導が必要
公助・共助 <ul style="list-style-type: none">・バスタクシー助成制度・介護保険 など	場所 フードコート、商店先のベンチ 図書館、公園、移動販売車の周囲 手芸品販売店、美容院、喫茶店
互助・自助 <ul style="list-style-type: none">・サロン・介護予防教室・お助け隊・地域食堂・移動支援活動・保険外ヘルパー・スポーツジム・何でも屋・企業のCSR活動	道具 電動アシスト自転車、趣味の道具 便利な園芸用品、デジタル機器
	環境・役割 山、ペットや植木、学校、スポ少、 車の通行量、企業活動、困りごと
	人・目に見えないもの 家族・友人・隣人・友情・責任・ 挑戦心・過去の後悔

・利用しない人にとっては資源ではない
・実施主体がなければ成立しない。

アセスメントとアイデア次第でいくらでも見つかる

**多様な主体 (=民間企業) と使うというイメージより
地域にあるものすべてを資源に見立てる意識が必要で
そのためには的確な「アセスメント」が重要**

「本人の視点で」地域にあるものや人を「資源化」する

場所



バラ園のような家

SCが地域を回っている最中にバラ園のような家を発見。のちに花が好きだという閉じこもり傾向の高齢者に散歩コースとして紹介。お宅の方にも散歩コースとして紹介したことを報告。

道具



中腰での移動がつらいために園芸をあきらめていたが、座ったまま移動できる椅子を購入したことで趣味活動が継続できた。

役割

アルツハイマーと診断された女性。SCは本が好きな女性のために図書館と連携。彼女でも取り組める仕事（役割）を創出してもらった。

人



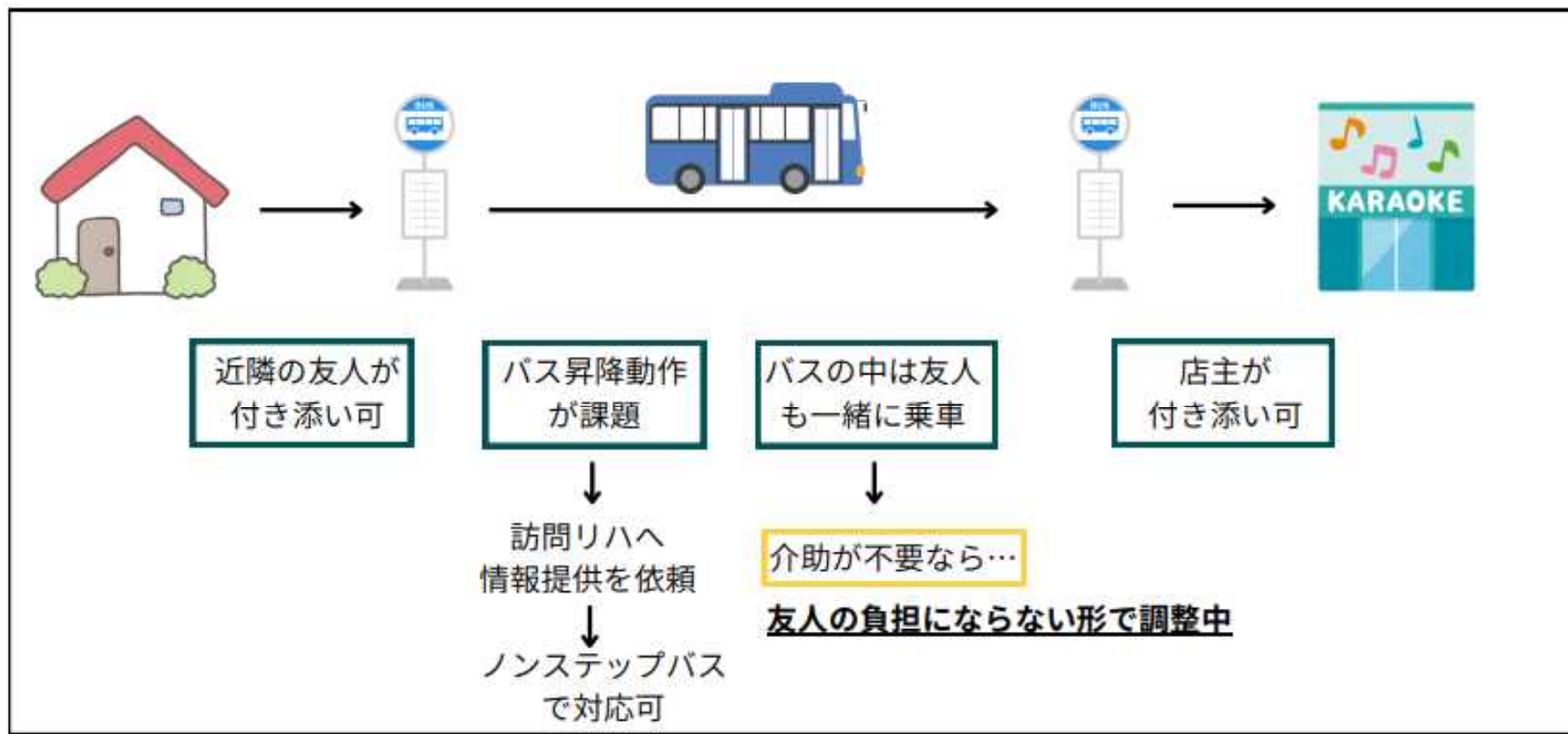
これも
移動支援

スーパーまで歩いて買物に行っていた80代の女性。転倒をきっかけに、買物に行くことが怖くなった。C型サービスをきっかけに歩行は可能に。しかし、まだ怖さは残っている。SCと一緒にスーパーまで歩いてくれる人を見つけ、一緒に歩くことでスーパーまで歩く自信を取り戻した。

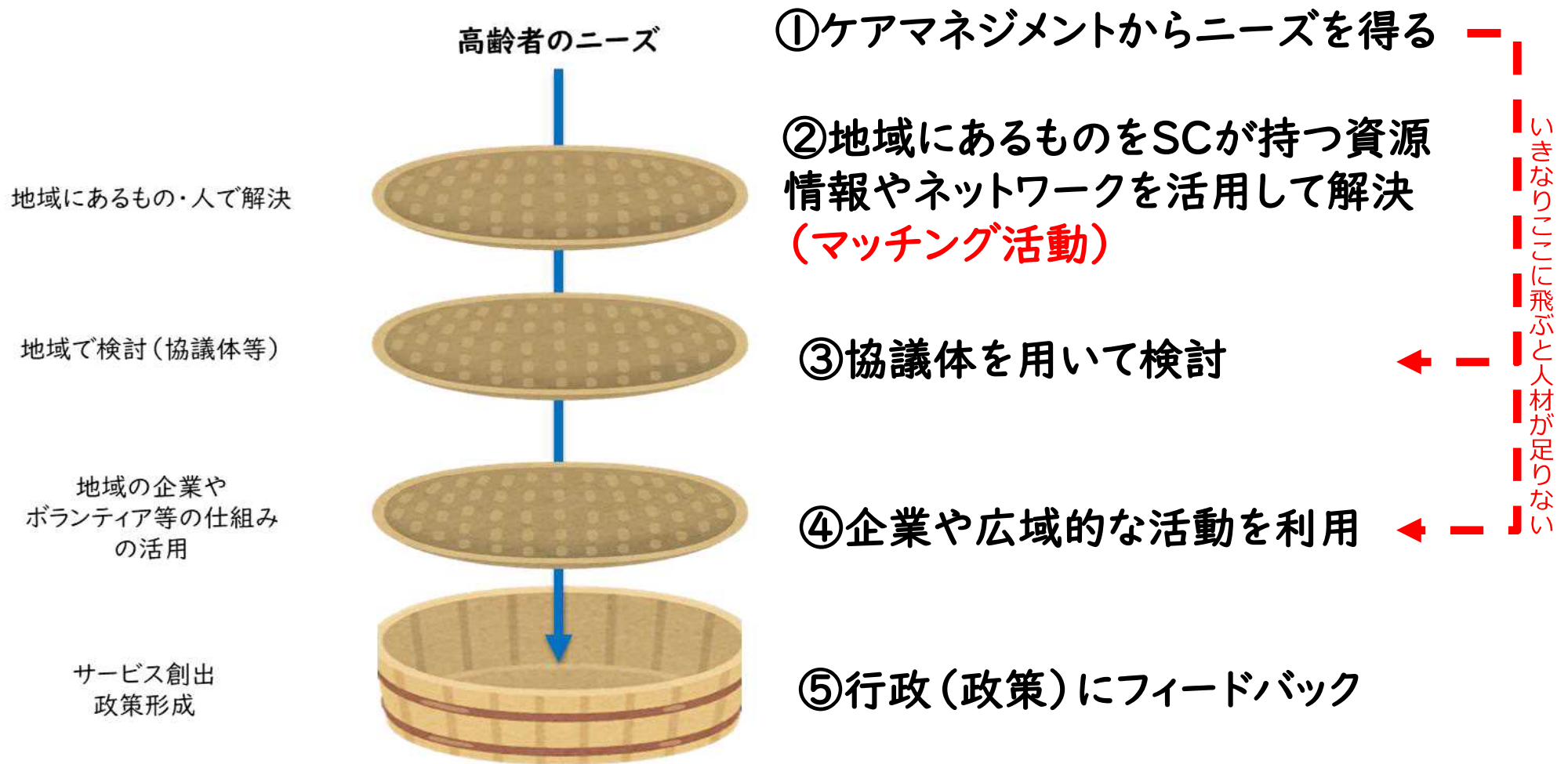
継続的なカラオケ参加を目指して

バス利用の可能性を模索（隣人・店主の協力を打診）

活用できる資源と必要な本人の能力を評価



マッチング活動は地域資源やサービスを創出する起点

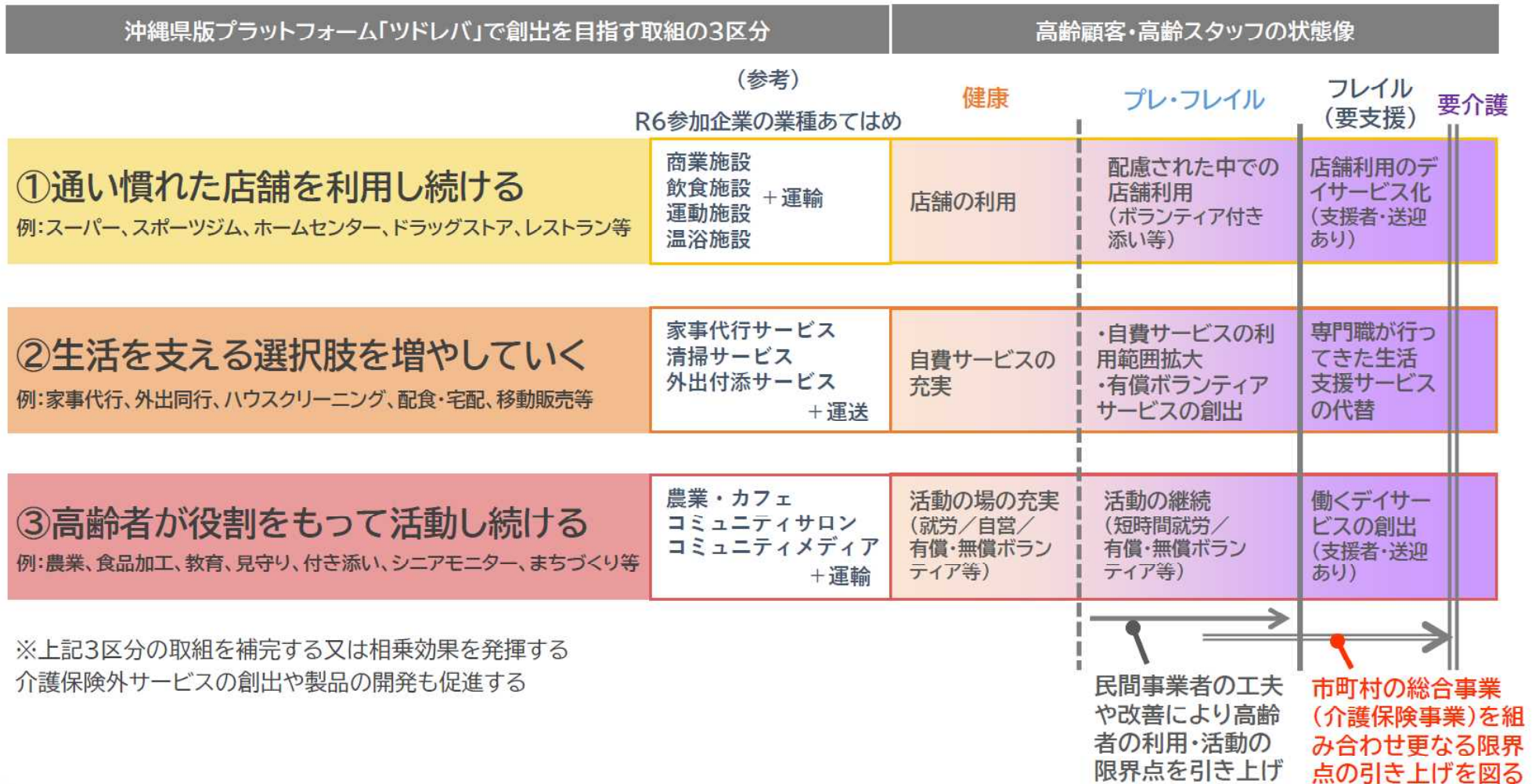


マッチング活動により地域課題を把握する(マーケティング)
マーケティングから地域多様な主体に提案する(プレゼンテーション)
少なくとも①②をしなければ、③以降には展開できない。
マッチングはサービス・活動事業を創出するために必要な活動。

日常生活の限界点を引き上げる企業活動の例

日常の生活をできる限り続けることができる限界点を引き上げる

・民間事業者による店舗やサービスの工夫や改善、高齢者自身の担い手としての参加に加え、市町村の総合事業(介護保険事業)も効果的に組み合わせながら、すべての高齢者にとって多様な選択があり、高齢者に寄り添ったサービスを提供し、**日常の生活をできる限り続けることができる限界点を引き上げていく**ことで、高齢者フレンドリー社会の実現を目指す



官民連携において大切なポイントは民間事業者の目線に立つこと

民間事業者

- ✓ 高齢のお客様ができる限り長く顧客であり続ける
- ✓ 今後拡大する高齢者市場に訴求力のあるサービスが創出できる
- ✓ 安心・安全な環境づくりにより、各種のリスクを軽減できる

「3方良し」の取組へ

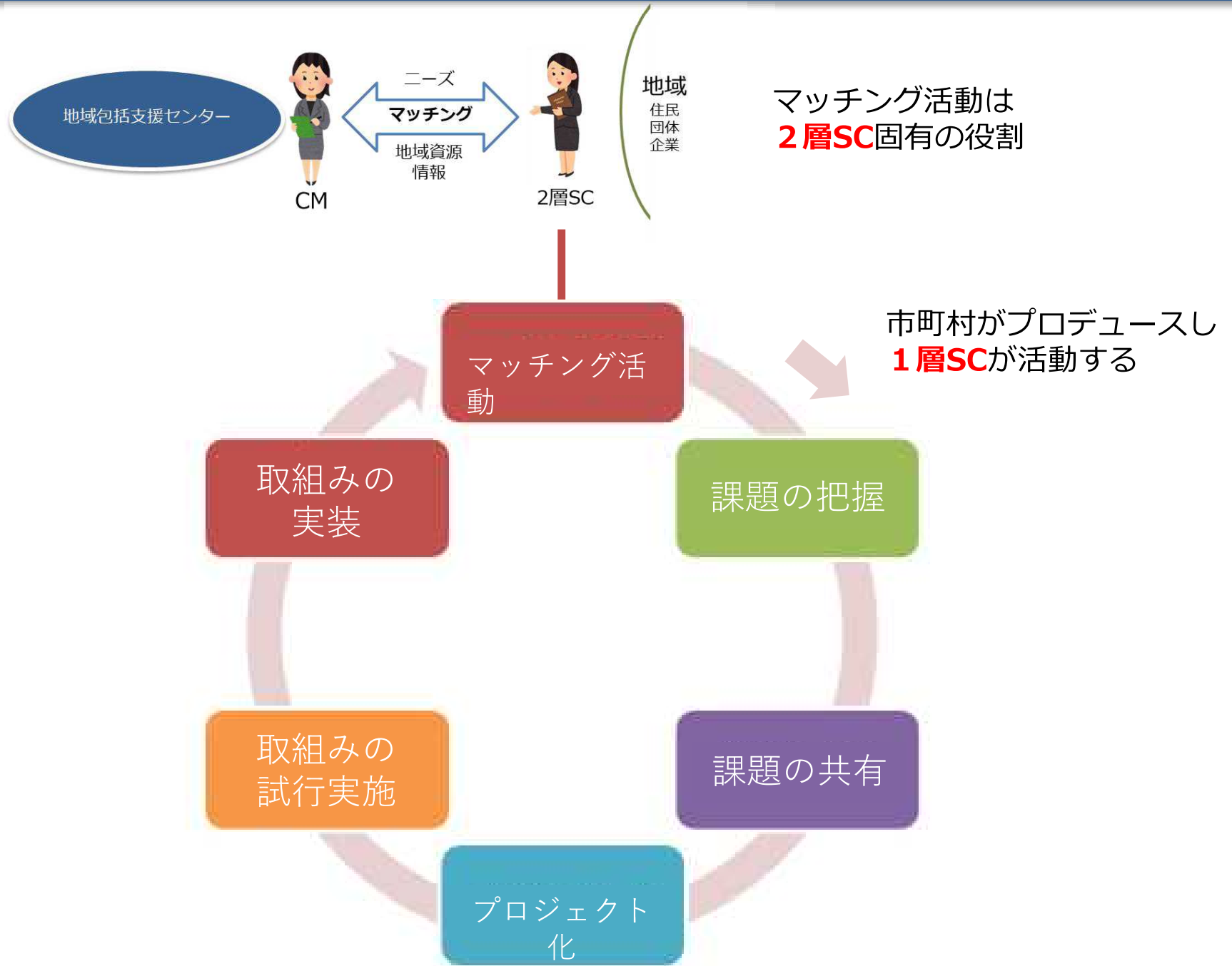
高齢者

- ✓ 心身機能が低下しても、使い慣れたお店やサービスを利用し続けられる
- ✓ 加齢にともなう課題や困りごとをサービスによって解決することができる
- ✓ 自分の経験やスキルを活かし、地域に貢献しながら暮らし続けられる

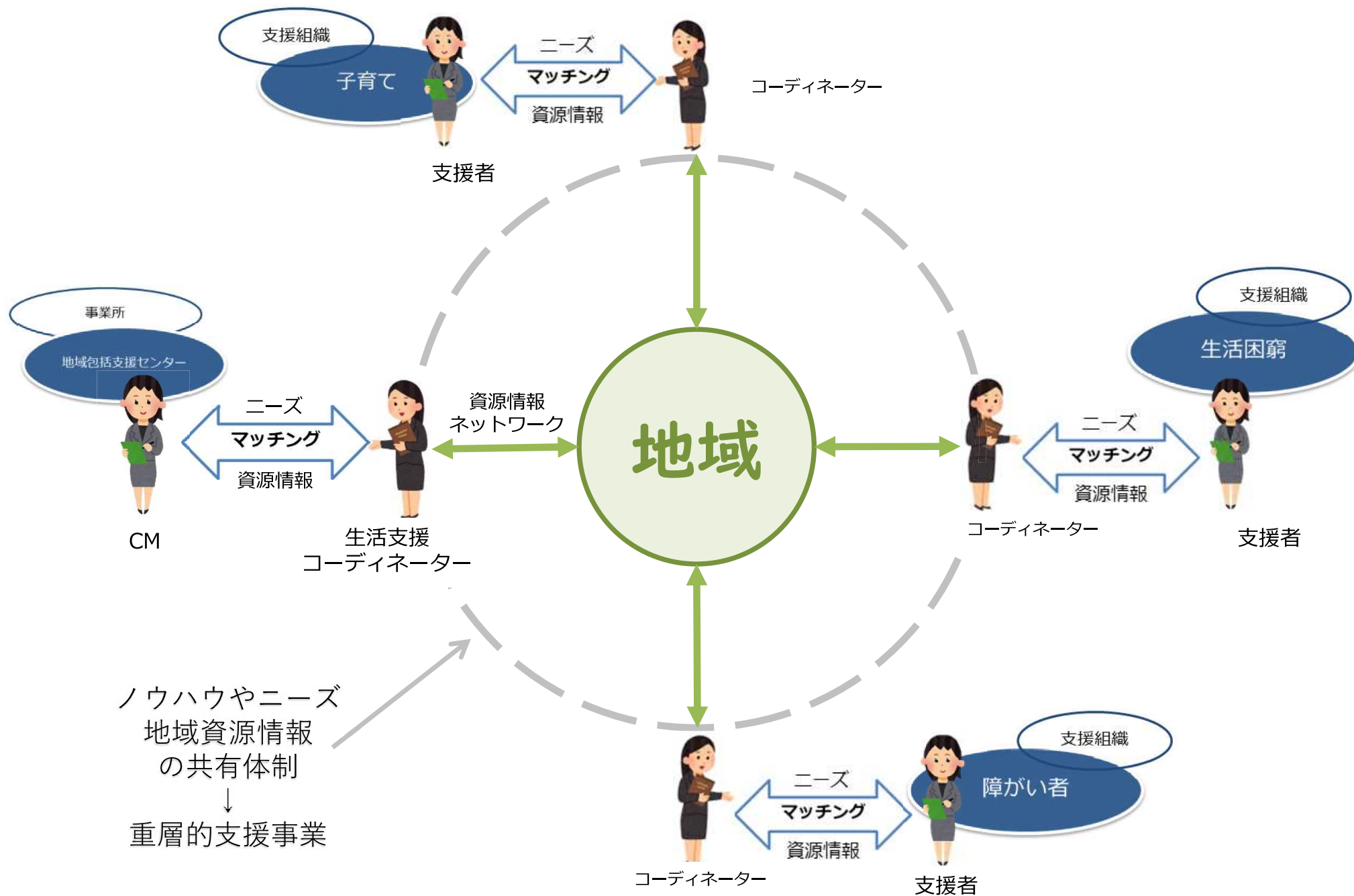
地域社会

- ✓ 高齢者の支援に多様な主体が参入することで、医療や介護の専門職がより重度な人への支援に注力しやすい環境ができる
- ✓ 高齢者が地域で自立して生活できる期間が長くなり、持続可能な制度運用につながる
- ✓ 高齢者の消費活動により、地域経済の活性化につながる

サービス創出の手順



地域共生社会実現に向けたマッチング活動の連携イメージ



サービスづくりの起承転結



地域の持続可能性の確保に向けた郵便局の利活用推進事業



実証期間: 令和7年11月1日～令和8年2月27日
場所: 湯島郵便局

島民向けサービス

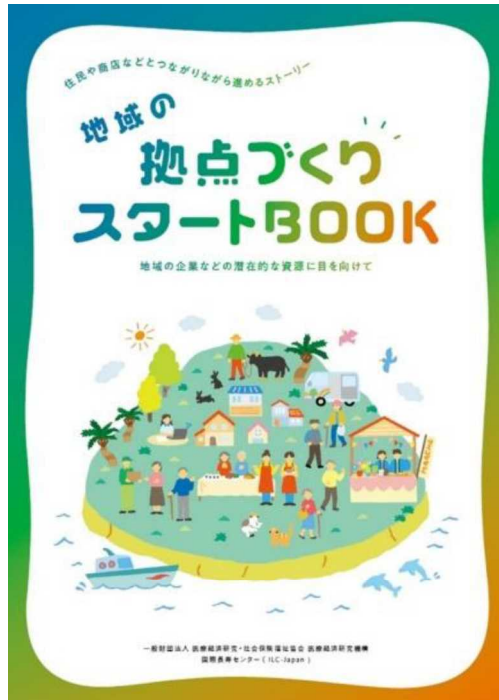
- ◇11月1日(土)～
【屋外スペース】
自動販売機での冷凍食品販売
- ◇11月4日(火)～
【屋内スペース】
・日用品や生活必需品、
冷凍食品の販売
・地域住民の憩いの場として
スペースを開放(介護予防の
体操の実施)
★11月4日(火) 買い物ツアー開催

観光客向けサービス

- ◇11月4日(火)～
特産品、猫グッズ等の販売
- ◇準備中
ご当地ポスト(猫ポスト)
オリジナル消印の提供

【協力事業者】
海女ちゃん食堂乙姫屋、
湯島猫部

問合せ
行革デジタル戦略課 ☎0964-26-5550 (直通)
高齢者ふれあい課 ☎0969-28-3378 (直通)



良い取組みには
ストーリー(起承転結)があります。



～タウンミーティングやワークショップ～

解決すべき課題や目指す地域像を住民等にプレゼンテーションできなければ地域づくりはスタートしない。

- ⇒ 専門職ニーズから個別のケースを伝えることが効果的。
ケア会議の事例や日々のマッチング活動のなかから得た個別の事例・課題に説得力がある。
- ⇒ 日常的なつながりで、地域の方とのネットワーク（人間関係）ができていることが重要
- ⇒ 他者にプレゼンする経験を多く積む必要がある。



タウンミーティングやワークショップの開催等

地域住民、医療・介護関係者及び地域での活動に取り組む民間企業等を含む多様な主体が地域課題等の洗い出しや解決策・必要となる事業等の検討を行う場の設置



多様なサービス・活動の実現に向けたプロジェクト化

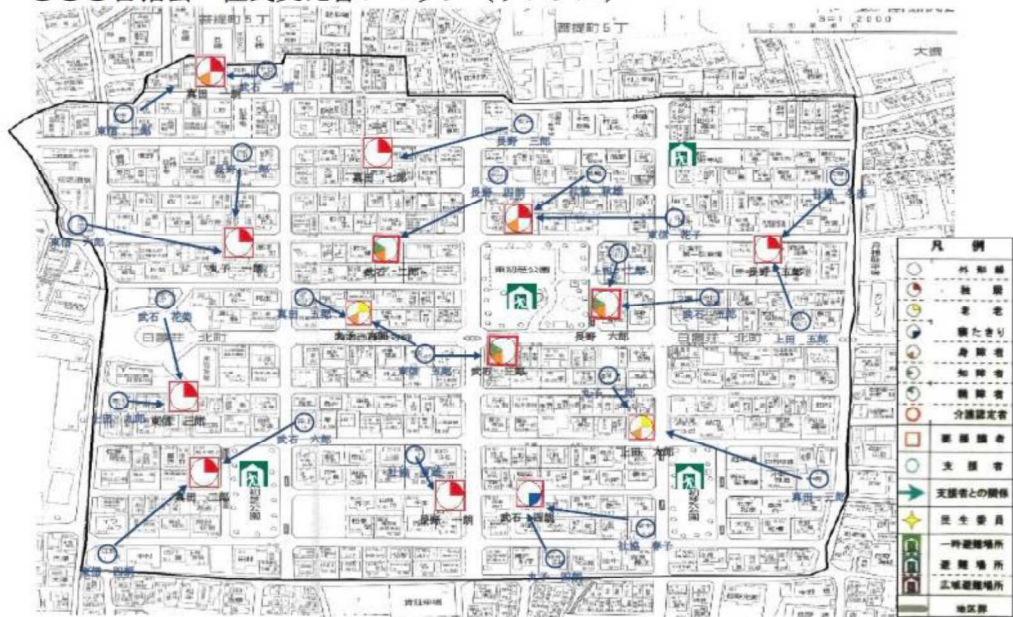
地域での活動に取り組む民間企業等との連携・協働のもとで行う地域住民へのインタビュー、マーケティング、デザイン（既存事業の見直し等を含む。）等の実施



多様なサービス・活動を地域に実装するための試行的実施に係る支援

総合事業としての全地域での本格実施まで、地域での活動に取り組む民間企業等と地域住民の協働のもとで行う事業が自定するまでの期間における事業費の補助等

〇〇〇自治会 住民支え合いマップ (サンプル)



- だれがどんな課題を持っているか
- だれが誰の課題を支援しているのか
 - 一部の声や先入観で活動せず、専門職等を入れて地域全体の状況を正確に把握する必要がある。また状況を把握する活動は住民と一緒に活動できる。
- 住民の声はきっかけ。
介護専門職が関わる形で地域診断を行う。

- ⇒ 明確なデータを起点にした活動は、**連携**したい相手にとって説得力がある。
- ⇒ マーケティング・デザインづくりから**企業と連携**することも有効。

(事例)

住民と専門職と一緒に地域のニーズについて悉皆調査すると、

- 案外、支援が必要な方はいなかった
- 専門職の目を通すとさらに減った
- しかし、専門職視点でのニーズも見つかる
- 1事例ずつ解決できるものも多い

⇒ 最終的なニーズの量を見て今後の支援方針を検討

量が少ない(多い)から「やらなくていい」「やろう」という判断ができる。



タウンミーティングやワークショップの開催等

地域住民、医療・介護関係者及び地域での活動に取り組む民間企業等を含む多様な主体が地域課題等の洗い出しや解決策・必要となる事業等の検討を行う場の設置



多様なサービス・活動の実現に向けたプロジェクト化

地域での活動に取り組む民間企業等との連携・協働のもとで行う地域住民へのインタビュー、マーケティング、デザイン（既存事業の見直し等を含む。）等の実施



多様なサービス・活動を地域に実装するための試行的実施に係る支援

総合事業としての全地域での本格実施まで、地域での活動に取り組む民間企業等と地域住民の協働のもとで行う事業が自定するまでの期間における事業費の補助等





- あくまでもテスト実施として実施
- ニーズに速やかに対応
(スピード感のない取組みに人は寄り付かない)
- 関心のある「体験型イベント」
- 既存の地域イベントの活用




- より多くの人を巻き込む (次の展開のため)
- 体験型イベントは企業連携のきっかけ
企業⇌手助けをする他の主体。企業とつながるといふより、企業のノウハウや商品を地域づくりに活用するという意識

多職種（地域ケア会議）、一緒に活動する人（協議体）と一緒にアイデアを考えるのも有効です。

- 

タウンミーティングやワークショップの開催等
地域住民、医療・介護関係者及び地域での活動に取り組む民間企業等を含む多様な主体が地域課題等の洗い出しや解決策・必要となる事業等の検討を行う場の設置
- 

多様なサービス・活動の実現に向けたプロジェクト化
地域での活動に取り組む民間企業等との連携・協働のもとで行う地域住民へのインクビュ、マーケティングデザイン（既存事業の見直し等を含む。）等の実施
- 

多様なサービス・活動を地域に実装するための試行的実施に係る支援
総合事業としての全地域での本格実施まで、地域での活動に取り組む民間企業等と地域住民の協働のもとで行う事業が自定するまでの期間における事業費の補助等



モデル事業の反省会から、次の展開をみんなで考える。

次の起承転結を生み出す。

この繰り返し地域づくり活動を成長させる。

地域交通施策と介護・福祉分野における連携



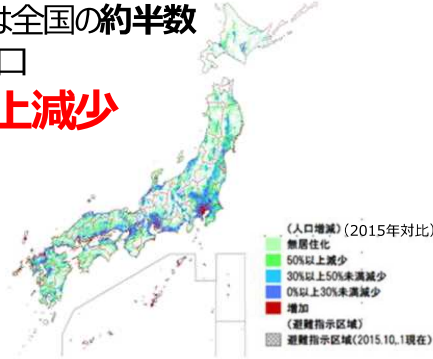
中国運輸局

地方創生と地域交通

人口減少や高齢化による免許返納が進展する地方では、買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える**地域交通**の役割はますます高まっている。

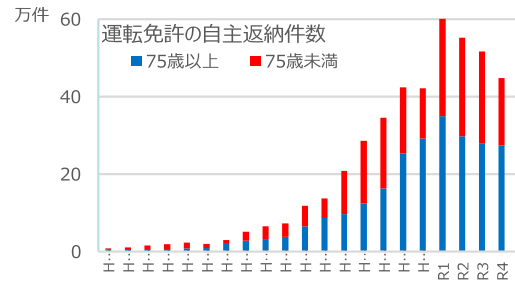
将来の人口減

・2050年には全国の約半数の地域で人口**50%以上減少**



免許返納の進展

・令和5年度には、年間**約40万件**返納。



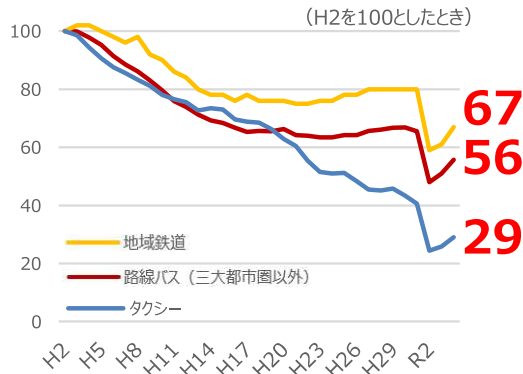
居住地域に対する不安

- ・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：**約40%**
- ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：**約30%**

※国土交通省「平成29年度国民意識調査」より

一方、地域鉄道・路線バスの減便・廃止やバス・タクシー運転者の不足により、**地域交通は危機的な状況**。

利用者の減少



休廃止する路線の増加

【鉄軌道】
計**625.1km**、**18の路線**が**廃止**

【乗合バス】
計**23,193km**の**路線**が**廃止**

(2008年度→2023年度の対比)

運転手の不足

【乗合バス】**約12%減少**

【タクシー】**約18%減少**

(2019年度→2022年度の対比)



日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

地域交通とは

地域交通

- ・他分野の輸送資源
(スクールバス、病院の送迎、郵便局、貨客混載など)
- ・レンタカー、カーシェア
- ・電動キックボード、シェアサイクルなど
- ・無償運送 (許可・登録不要の運送)

地域公共交通

- | | |
|--------------------------|--------|
| 【陸上輸送】 | 【海上輸送】 |
| ・鉄軌道 | ・旅客船 |
| ・バス、タクシー | |
| ・乗合タクシー | |
| ・公共ライドシェア
(自家用有償旅客運送) | |
| ※コミュニティバス含む。 | |
| ・日本版ライドシェア | |

○「**地域公共交通**」とは、

地域住民の日常生活若しくは社会生活における**移動**又は**観光旅客**その他の当該地域を来訪する者の**移動のための交通手段** (地域交通法第2条第1号) のうち、同法第2条第2号で規定する「公共交通事業者」が提供するものと整理。

- ・鉄道事業者 (鉄道事業法)
- ・軌道事業者 (軌道法)
- ・バス事業者、タクシー事業者、自家用有償旅客運送者 (道路運送法)
※日本版ライドシェアについては、道路運送法に基づき、タクシー事業者が提供するものと整理
- ・旅客船事業者 (海上運送法)

○他方、最近では、従来の輸送資源のみでは対応困難となる中、他分野の輸送資源やカーシェア・新モビリティの活用も求められるほか、無償運送を活用する地域も存在し、地域の輸送手段は、「公共交通事業者」が提供するものに限られなくなっている。

○そこで、「地域公共交通」以外の地域の輸送手段は、「地域公共交通」より広い概念として「**地域交通**」に含まれるものと整理。



鉄軌道



路線バス



旅客船



自家用有償旅客運送



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど





○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）

一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

1 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義

（略）近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため、安心して運転免許証を自主返納できるよう、**高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要がある**ことなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっている。（略）

（略）こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるためには、ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、**地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い**、合意の下で、路線やダイヤ・運賃の見直しや新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、**公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員し**、加えて地域における移動需要の創出を図りながら、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要である。

○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）

一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

2 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の目標

（1） 住民、来訪者の移動手段の確保

（略）地域においては、住民、来訪者の移動手段を確保するため様々な取組が行われており、コミュニティバス、乗合タクシー、市町村やNPOによる自家用有償旅客運送の導入、地域公共交通会議の設置等はその一例である。さらに、**住民、来訪者のニーズにきめ細かに対応していくため、タクシーの活用、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービス等地域の輸送資源の総動員のほか、移動需要の創出など多様な取組を進めていくべきである。**（略）

（2） 地域社会全体の価値向上

地域公共交通の活性化及び再生は、交通分野の課題の解決にとどまらず、将来の都市構造の構築に向けたまちづくりにおいても重要である。さらには、観光振興や健康・医療、福祉・介護、教育、環境など様々な分野で大きな効果をもたらすものである。地域公共交通を地域社会全体の価値向上のための手段としてとらえ、その活性化及び再生を通じて、地域社会全体の価値向上を実現することが重要である。具体的には、地域の実情に応じ次の目標を追求することが考えられる。

（略）

②まちのにぎわいの創出や健康増進

まちのにぎわいの創出、歩いて暮らせるまちづくりによる健康増進といった観点から、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりとも連携しながら、地域公共交通による移動の利便性を向上させ、公共交通と自家用自動車の適切な役割分担を目指すことが重要である。

また、**地域公共交通の利用促進による外出機会の増加は、地域住民の健康増進に寄与するとともに、将来にわたる医療・介護分野における公的負担の軽減につながることも期待されることから、地域公共交通と福祉は密接な関係にあるため、地方公共団体における部局を横断した連携の一層の充実を図り、両分野の施策を推進していくことも重要**である。

○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）

二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項

1 地域公共交通計画の記載事項

(1) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針

(略)

② (略) 路線バスやタクシーといった従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど他の交通手段による補完を行いながら、**地域の輸送資源を総動員し、かつ、移動需要の創出や交通ネットワークの統合等を行いながら、移動手段を確保していくことが重要**である。

③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

人口密度や自然条件等の地域特性に応じて、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、旅客船、海上タクシーなど**多様な交通手段を有機的に組み合わせて、地域の実情に応じ、最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することが重要**である。

- 人口減少や高齢化による免許返納が進展。買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える地域交通の役割はますます高まる一方、**地域鉄道・路線バスの運転者の不足、減便や廃止により、地域交通は危機的な状況**
- 日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、**鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要**

高市政権の基本方針 (R7.10.21閣議決定 抜粋)
2. 地方を伸ばし、暮らしを守る
地方の「暮らし」と「安全」を守るため、…地域公共交通の維持に取り組む。

国土交通省「交通空白」解消本部 (本部長：国土交通大臣)



- ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」
 - ② 「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及
- | | | | |
|----------|--------|----------|--------|
| R6. 7.17 | 第1回本部 | R7. 2.25 | 第3回幹事会 |
| R6. 8. 7 | 第1回幹事会 | R7. 4.24 | 第4回幹事会 |
| R6. 9. 4 | 第2回本部 | R7. 5.30 | 第4回本部 |
| R6.10.30 | 第2回幹事会 | R7. 9.10 | 第5回幹事会 |
| R6.12.11 | 第3回本部 | | |

ローカル鉄道	バス
乗用タクシー	日本版RS
公共RS	乗合タクシー
AIオンデマンド	許可・登録を要しない輸送

本部長指示 (R7.5.30 抜粋)

- ・令和8年度予算要求等に向けて、**万全の準備**
- ・**新たな制度的枠組みの構築の検討を直ちに開始し、地域交通法等の改正も念頭に、できるだけ早期に具体化**
- ・「次期交通政策基本計画」に「取組方針2025」を十分に織り込むとともに、**集中対策期間後も見据えた施策の充実**
- ・「令和の国民運動」として、「交通空白」解消の取組を一層浸透させていく**仕掛けを検討**

「交通空白」解消に向けた取組方針2025 (概要) ※骨太の方針2025にも本施策を位置づけ

目今の「交通空白」への対応

地域の足 約2,000地区	実施中 548地区 準備中 854地区 検討中 655地区	観光の足 約460地点	早急に要対策 252地点 要対策 210地点
-------------------------	-------------------------------------	-----------------------	---------------------------

※ 未然防止が必要な地区 (要モニタリング地域の足1,632地区・観光の足146地点) にも先手先手で対応

集中対策期間 (R7~9) 後
 リストアップされたすべての地区・地点で
「交通空白」解消に目途

「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

集中対策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

体制構築基本目標 3か年で300市町村 都道府県ごとにモデル地域を創出	共同化目標 3か年で100件	都道府県目標 3か年で47都道府県
--	--------------------------	-----------------------------

国による総合的な後押し


地方運輸局等による 首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援

地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、交通事業者等との橋渡し・調整、都道府県と連携した説明会の開催等を実施

 首長への訪問 (熊本県人吉市)	 事業者への働きかけ (山口県タクシー協会)
---	--

制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供

 MOBILITY UPDATE PORTAL (実務者向け支援ツール)	 国土交通大学校での研修 (データやGISの活用等の研修)
---	---

実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築(広域調整、担い手づくり等)を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し

 スクールバスへの地域住民の混乗に係る実証事業 (京都府京田辺市)	 複数施設での共同送迎システムによる運行実証事業 (岡山県玉野市)
---	---

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム (R7.11.30 : 1,342会員)

第1回プラットフォーム発足 (R6.11.25) → 第2回プラットフォーム (R7.3.19) → さらなる官民の取組実装に向けて

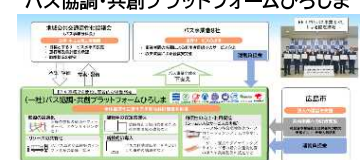

パイロット・プロジェクトの展開 (5分野30プロジェクト程度)

 発足時の総会に計500名超が参加	 平井鳥取県知事ほか各界からの講演	 カタログによるマッチング支援	 パートナー企業からのご発表
--	---	---	--

新たな制度的枠組みの構築
 共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化等

バス協調・共創プラットフォームひろしま

能登地域における広域連携のイメージ

	
---	---

- ・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム(一般社団法人化)を立ち上げ、共同運営システムを構築。データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施
- ・奥能登2市2町で広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
- ・広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

政府共通指針の策定（6/28発出）

政府一体として、「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」を策定し、全自治体に取り組を働きかけ

交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性等を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全都道府県、全自治体等に周知

1. 交通部局及び関連部局との連携の推進
2. 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
3. 自家用有償旅客運送の積極的な活用
4. 地域の輸送資源の活用推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



周知ルート



※周知先によっては、本省より都道府県の関係部局に直接周知

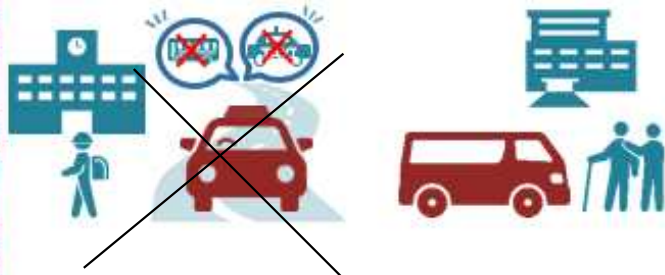
発出元	周知先
1 総務省	地域活性化（RMO）、地財措置を担当している部局
2 こども家庭庁	子育て部局
3 文部科学省	教育部局、スポーツ・文化部局
4 厚生労働省	介護・福祉部局、医療部局
5 農林水産省	農林水産部局、農泊、JAを担当している部局
6 経済産業省	商工部局、商工会、商工会議所を担当している部局
7 国土交通省 公共交通政策審議官	交通部局
8 都市局	まちづくり部局
9 観光庁	観光部局、DMOを担当している部局

様々な移動の足の確保の方法

公共ライドシェア

<交通空白地>

<福祉>



バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な地域において、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送サービス

日本版ライドシェア



タクシー事業者

自家用車・一般ドライバー

タクシー事業者の管理の下で、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、自家用車・一般ドライバーを活用して、不足分を供給する運送サービス

乗合タクシー(デマンドタクシー)



地域のニーズに合わせて、セダンやワゴンといった小型車両にダウンサイジングした乗合旅客運送サービス

道路運送法の許可又は登録を要しない運送



ボランティア等により、輸送の対価を受け取らない無償での輸送サービス

※実費を受け取ることは問題ありません。

AIオンデマンド



配車予約からAIが最適な乗合運行ルートを決める、バスとタクシーの中間的性質を備えた効率性の高い運送サービス

貸切・乗用旅客事業者による乗合旅客運送の許可



一定の条件下において、貸切バス・タクシー事業者が一時的な乗合輸送需要に対応することが例外的に可能


営業区域外旅客運送



協議が調えば、営業区域規制を受けずに、隣接する営業区域からタクシーを受け入れることが可能

公共ライドシェアの概要

- バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、**市町村やNPO法人**などが、**自家用車を活用**して提供する、**有償の旅客運送**。
- 現在は、省令により「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」のみが認められている。

種類 <small>※数値はR5.3.31時点</small>	(交通空白地) (福祉)	698団体、4428車両 2428団体、14044車両	
利用者	(交通空白地) (福祉)	地域住民・観光客 介護を必要とする者	
提供体制	(運送主体) (使用車両) (ドライバー)	市町村、NPO法人等 自家用車（白ナンバー） 第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等	
運送の対価	①法律により、「 実費の範囲内 」の収受が認められている。 ②タクシーの約8割を目安		
登録要件	① 安全体制を確保 すること（ 運行管理・整備管理の責任者の選任等 ）。 ② 地域の関係者 （※）において 協議が調う こと。 <small>（※）地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等</small>		

cf) 廿日市市 ほっとバス
江津市 のるイコごうつ

許可・登録を要しない運送における「有償」に該当しないの考え方①

利用者から受け取るお金が「運送の対価」に当たらない場合

cf) 防府市 幸せます健康くらぶ

1) 「任意の謝礼」

社会通念上、常識的な範囲での「謝礼」は、運送の対価ではありません。運送の提供者が金銭の支払いを求めず、利用者から謝礼として金銭等が支払われたとしても、有償の運送とはいえず、許可・登録は不要です。

ただし、「謝礼」とは交通手段を持たない高齢者を街での買い物に同乗させるなどのボランティア・共助へのお礼の気持ち程度のもので、運送を提供する者が運賃表を定めてそれに従って利用者が金銭を支払う場合や、謝礼の名を借りて実質的には運賃を求める態様の場合、謝礼の有無・金額の多寡により、利用者を選別するなどの取扱いを行う場合など、この謝礼を隠れ蓑にして営利事業を行うことは認められません。

どうした場合、
運送サービスの提供の対価を
受け取っている（有償）とされるの？



2) 「実費」相当分

運送行為が無償で行われる場合においても、ガソリン代等の「実費」を受け取ることは問題ありません。

ポイント

実費とは、運送（前後の回送を含む。）に必要なガソリン等の燃料代、道路通行料、駐車場料金、保険料※、当該運送を行うために発生した車両借料（レンタカー代）のことです。

ガソリン代の算出は、直近のガソリン価格等を利用して算出することが可能ですが、運送行為を頻繁に行う場合は、一定期間において「1 kmあたり〇円」などと定めて概算するなどの簡易な方法でも問題ありません。車庫を出発してから帰庫するまでのすべての行程を対象として受け取ることが可能です。

※保険料は、NPO等による無償運送行為を対象に提供される保険（当該車両にもともと掛けられている自賠責保険・任意保険は対象外）や、レンタカーの借り受けに伴う一時的な保険に関する保険料です。

利用者の利用料に差をもうける場合の取扱いについて

介護施設への送迎などに付随する運送サービスについて、利用者間の公平性を図る観点から、当該運送サービスの利用の有無によって施設の利用料などのサービス料に差を設ける場合には、**当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば、許可・登録は不要**です。

この場合の実費については、当該車両が、主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されていることから、上記のポイントの各費用に加えて、車両償却費、車検料・保険料等の車両維持費を含めても問題ありません。

第三者からの給付の取扱いについて

運送主体が、利用者以外から補助金や寄付金等を受け取る場合は、原則として、運送サービスの提供に対する対価とは解されませんので、許可・登録は不要です。

そのため、国・自治体が運送サービスを行うボランティア団体等に対し、団体の職員（運転のみを行う職員を含む）の人件費などに充てるものとして、団体の運営に要する費用の補助金を支出する場合や、団体運営の支援として個々の運送行為と紐付かない寄付金、協賛金などを第三者が支出する場合についても許可・登録は不要です。

ただし、当該運送サービスの提供を受ける利用者に対し、国・地方公共団体が運送利用券を直接又は間接的に給付するなど、利用者に代わって対価を支払う場合は、許可・登録が必要になります。

利用者から受け取るお金が「運送以外」のサービスの対価の場合について

以下の場合においても、サービス等の利用料に加えて、ガソリン代等の「実費」を追加で受け取ることも可能です。ただし、実態として運送のみを行っている場合は、受け取っているお金は運送部分に特定した反対給付と見なされ、許可・登録が必要になります。

1) 施設等（デイサービスや通いの場など）の利用料

目的地であるデイサービスや通いの場等の運営団体が、当該施設等への送迎を一体的に行う場合、当該送迎に特定したものでなければデイサービスや通いの場等の利用料を利用者から受け取ることは問題ありません。また、利用者の依頼・要望に応じて、送迎途中で商店等に立ち寄る場合であっても、当該立ち寄りに特定した対価を受け取らない場合には、許可・登録は不要です。

2) 生活支援サービスの利用料

1つ目は、ゴミ出しや庭の草取りなど、様々な生活支援サービスを提供するボランティア団体等において、そのサービスの1つとして付き添いを伴う運送が位置づけられており、他の生活支援サービスと一律の料金体系である場合です。（例えば1回や時間当たり●●円といった料金体系など。）

2つ目は、提供する生活支援サービスが、病院内や買い物施設内などにおける付き添い支援が主であり、ボランティア団体等において、運送サービスがそれに付随して行われるものである場合です。子どもの「送り届け」や「お迎え」も同様です。

- 許可・登録を要しない運送の解釈については、類似の通達が発出されてきた結果、利用者や実施者はもとより運輸局・運輸支局にも若干わかりにくくなっているところ。
- 地域における移動資源の確保が困難になっている中、バス・タクシーや自家用有償旅客運送の果たす役割を補完する観点からも、改めて許可・登録を要しない運送についての考え方を整理した。
- また、複数の通達が存在することは混乱を招くことから、許可・登録を要しない運送に係る現在の通達をすべて廃止し、1つの通達にまとめる。

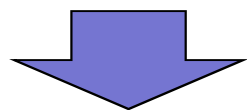
目次

- ①無償運送について
 - 新たに実費の対象として**保険料・車両借料**を追加しました。
- ②宿泊施設&介護施設の付随送迎
 - **商店等への立ち寄り・観光スポットへの送迎も可能**であることを明記しました。
- ③ツアー&ガイドに係る付随送迎
 - **ツアーやガイドに付随して運送が可能**であることを明記しました。
- ④運送サービスの有無で料金に差を設ける場合
 - **実費の収受が可能**であることを明記しました。
- ⑤地縁団体が行う運送サービス
 - **会費で行う運送サービスが可能**であることを明記しました。

各分野別(教育・福祉・農泊等)の送迎について、

- ・地域住民の混乗
- ・公共交通への委託・集約
- ・空き時間の活用

等を推進するための事項を明確化するため
分野別の指針・通知を策定



介護・福祉事業の分野別指針

「介護サービス事業所・障害福祉サービス事業所の
送迎業務の効率化及び地域交通との連携について」
を令和6年10月11日に発出

老認発 1011 第 1 号
老高発 1011 第 1 号
老老発 1011 第 1 号
障企自発 1011 第 1 号
障障発 1011 第 1 号
国総地 第 134 号
国総モ 第 65 号
令和 6 年 10 月 11 日

各 { 都道府県
市町村
特別区 } 交通・介護保険・障害福祉部(局)長 殿

厚生労働省老健局 認知症施策・地域介護推進課長
厚生労働省老健局 高齢者支援課長
厚生労働省老健局 老人保健課長
厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部 企画課自立支援振興室長
厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部 障害福祉課長
国土交通省総合政策局 地域交通課長
国土交通省総合政策局 モビリティサービス推進課長

介護サービス事業所・障害福祉サービス事業所の送迎業務の効率化
及び地域交通との連携について

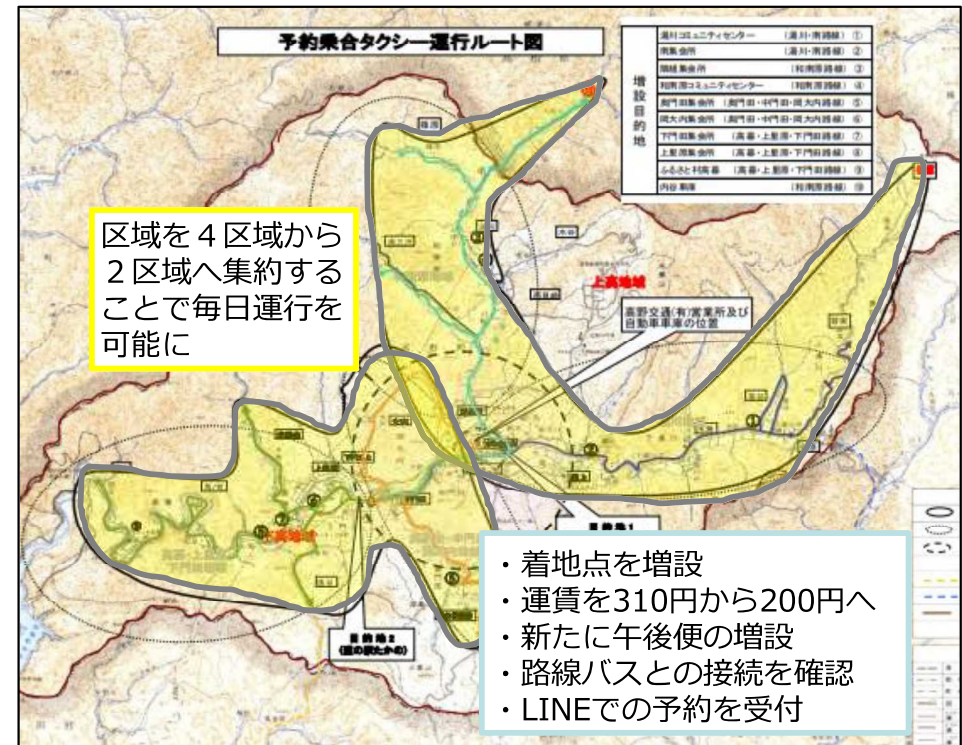
介護サービス事業所及び障害福祉サービス事業所(以下「介護サービス事業所等」という。)の送迎について、「地域の公共交通り・デザイン実現会議とりまとめ」(令和6年5月17日)及び「地域の公共交通り・デザイン連携・協働指針」(令和6年6月28日国総モ32号等)に基づき、業務の効率化及び送迎車両等の有効活用を推進するため、交通部及び介護保険・障害福祉部局の連携・協働のもと、活用に係る取組を推進する意義、具体的な実施方策及び留意いただきたい事項を下記の通り示す。

貴職におかれては、本通知を踏まえ、交通分野と介護保険・障害福祉分野の関係者が連携・協働し、地域交通の維持・確保、及び利便性・生産性・持続可能性の高

1

自治組織が中心となった多様な分野との連携による利用促進

- **実施地域**
広島県庄原市
- **連携内容**
 - ・**地域の自治組織** (市・社協・民生委員・福祉施設・老人クラブ等で構成) **が中心となって**、地域の乗合タクシー (おでかけワゴン) の現状と課題を分析し、**運行形態の改善案を自ら提案**し、令和7年1月に改善が実現。
 - ・高齢者施設や外出促進イベントへの送迎時間や、地元小学校の学外活動の時間を**おでかけワゴンの運行に合わせる**など、多くの分野と連携し利用を促進。
- **事業者等**
 - ・高野交通有限会社(運行主体)
- **予算活用**
 - ・運行経費と運賃収入との差額を助成 (庄原市)
- **効果**
 - ・利用者の大幅増 (R7.1-5の利用者は585人で前年同時期比約3倍)
 - ・高齢者の外出機会の創出や限られた輸送手段の効率化・最適化を実現



乗合タクシー (おでかけワゴン) の改善概要

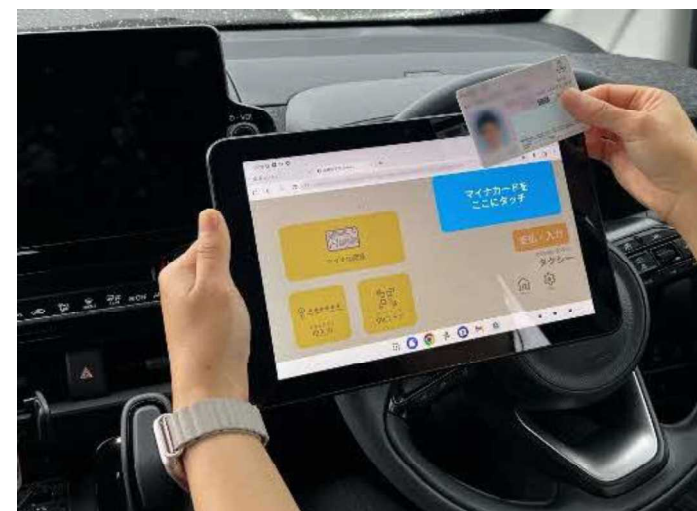


乗合タクシー (おでかけワゴン) の乗降の様子

地域のタクシーを活用した運賃助成制度の導入により 高齢者等の外出を促進

- **実施地域**
岡山県美咲町
- **連携内容**
 - ・これまで町内全域で運行していた無料のコミバスを運行していたが、高齢化等によりドアツードアの移動ニーズが高まり、コミバスを縮小して**タクシーの運賃の助成制度を導入**。町内の高齢者（66歳以上）や運転免許証返納者、要支援・要介護の認定を受けている人などを対象としており、**通院や買い物をはじめとした外出を促進**。
 - ・加えて、**マイナンバーカードによる乗車システムを導入**することで、精算の効率化と移動データの見える化を推進。
- **事業者等**
 - ・町内に営業所のあるタクシー会社計5社
(一般タクシー4社、介護タクシー1社)
- **予算活用**
 - ・原則タクシー運賃の半額を助成（過疎債を活用）
- **効果**
 - ・バスからタクシーに転換することで、利用者利便が大きく増加（令和6年度の利用実人数は1751人）。高齢者等の外出機会の創出につながるとともに、地域のタクシー会社の維持にも寄与。

- 〈利用対象者〉
美咲町民で
- ①令和7年度に66歳以上の者
(※70歳まで年度ごとに段階的に引き上げ)
 - ②運転免許証返納者（原付免許等でも可）
 - ③各種手帳を持っている人
身体障害者手帳・療育手帳・
精神障害者保健福祉手帳・
特定疾患医療受給者証
 - ④要支援・要介護の認定を受けている人
 - ⑤妊婦及び産婦
(出産予定日から4カ月後の月末まで)



マイナンバーカードを活用した乗車認証

社会福祉法人の協力による高齢者外出支援

● 実施地域

神奈川県秦野市 (はだのし) (平成30年～)

● 連携内容

- 秦野市柘窪地区の**高齢者の買物の足として**、市・社協・自治会の協定により**移動手段のない高齢者を対象に「とちくぼ買い物クラブ」**が、特売日である毎週水曜日に**スーパーなどへの送迎**をしている。

● 事業者等

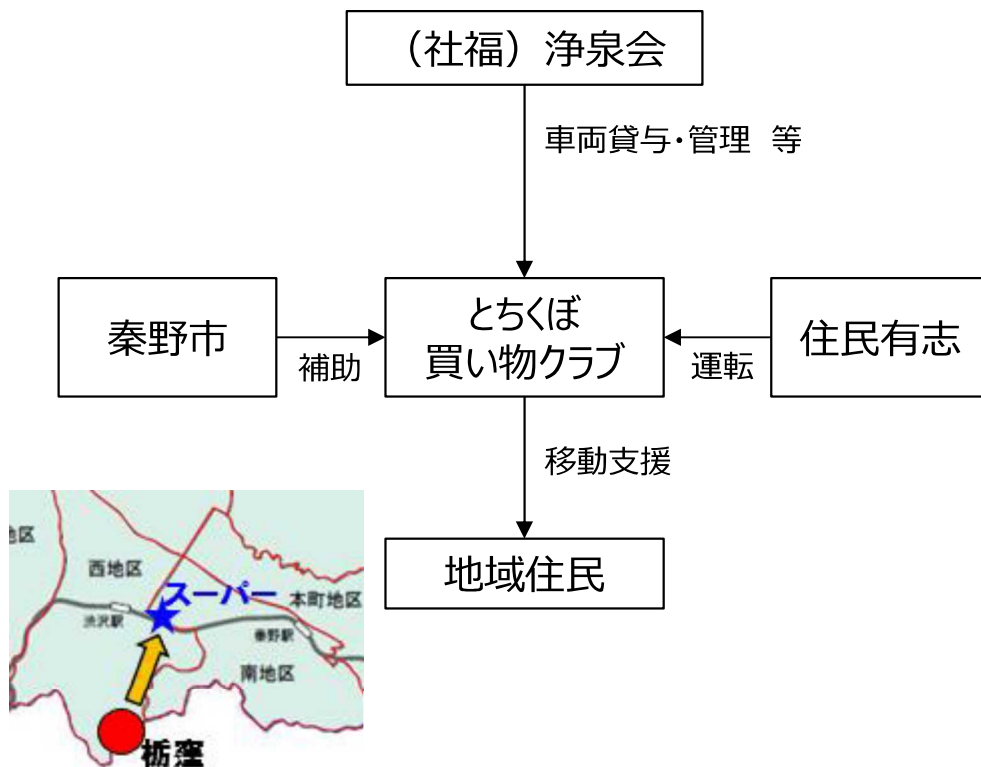
- 社会福祉法人 浄泉会
(事業総括、車両貸与・管理、運転ボランティアの受入等)
- 柘窪地域住民
(運転ボランティア、事業実施日の調整等)
- 秦野市 (連絡調整、運転ボランティアの育成等)

● 予算活用

- 市から、地域介護予防活動支援事業として「とちくぼ買い物クラブ」へ年間42,000円を交付

● 効果

- 地域の利用者 約100人/年間
- 公共交通の運転者不足対策、高齢者の外出支援・高齢者の介護予防





交通×福祉 「豊岡福祉モビリティ」(兵庫県豊岡市)

- 区分: A 中小都市、過疎地など [人口10万人未満の自治体]
- 空間的交通空白の解消
- 他分野による交通事業の活用
- 医療・介護・福祉 × 交通
- こども・子育て × 交通
- 観光・まちづくり × 交通

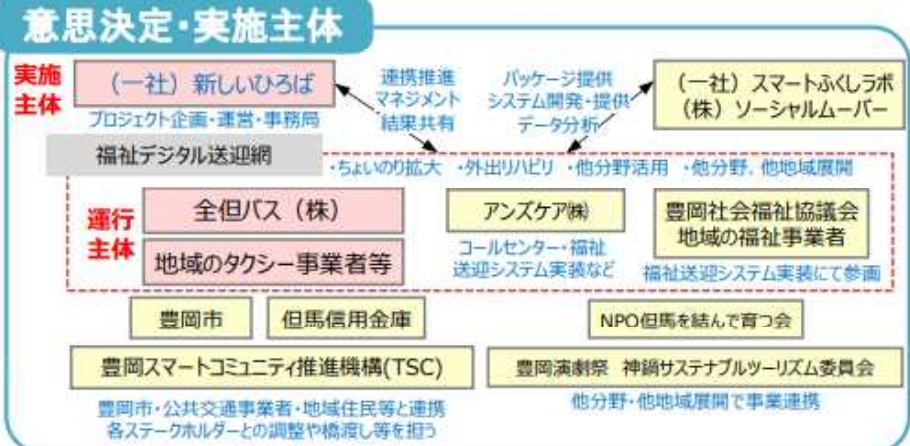
対象地域

- 地域：兵庫県豊岡市
- 人口：77,489人
- 世帯数：30,180世帯
- 高齢化率：34.3%
- 面積：697.55km²

背景・お困りごと

- 中山間地域には、家族の送迎に頼りづらく自発的に外出できない高齢者や、**外出機会・運動機会が減少することで健康の維持に課題を抱える高齢者が多い**
- 昨年度の共創モデル実証では「ちょい乗り」の実証を行ったが、交通事業者を巻き込めていなかったためサービス規模が大きくなかった

※ちょい乗り：デイサービス利用者が、非通所日に送迎車の空き座席を利用して、1回500円で自宅から目的地まで移動ができる仕組み



実施内容

運行主体を交通事業者（全但バス）に委託し、「ちょいのり」の送迎業務デジタル化およびサービス供給を拡大し、他地域で展開事例がある「Goトレ」と連携・開発した外出リハビリサービスを導入し、地域にフィットするモデルへ変換

概要	「ちょいのり」	「実践的外出リハビリサービス」
	<ul style="list-style-type: none"> ● モード：乗合バス (道路運送法第21条許可) ● 予約方法：アプリ、電話 ● 料金：無料(昨年度までは500円) 	<ul style="list-style-type: none"> ● モード：乗合タクシー (道路運送法第4条許可) ● 予約方法：デイサービス中に直接予約、電話 ● 料金：無料
重要ポイント	<ul style="list-style-type: none"> ● バス・タクシー事業者に運転を任せられる安心感から福祉事業者とその利用者が参画する心理的ハードルを下げた ● 黒部市でのGoトレのモデルを、リハビリ特化型デイサービスにフィットするモデルへ変換した 	

運行実績・成果

- 運行期間：2024/09/03～2025/02/15
- 利用者数：89名
- 平均乗合人数：6.8人/1運行

収入	0円
支出	初期費用 1,200,000円 (システム整備、調査分析等)
支出	ランニングコスト 1,200,000円 (運行費用、システム使用量等)
損益	▲2,400,000円 ※プラットフォームにて負担 (共創・MaaS実証プロジェクトを活用)

成果

- 買い物を含む外出リハビリサービスの利用者27名全員が外出意欲が高まったと回答
- 外出先では3,000～11,000円の消費行動があり家族との外出時に比べ消費が増加したと回答
- 今回の目的地を日常的に利用する参加者はおらず、新規外出先の開拓につながったほか、「別の行き先に行ってみよう」と全員が回答し、公共交通機関の活用にも前向きな声が聞かれた

今後の事業展開

<今後の事業展開時の運行における根拠法令(予定)：道路運送法第4条・21条・43条・79条許可、通所介護送迎(介護保険法)を組み合わせる>

- 交通事業者との連携による介護施設送迎車の有効活用によって「ちょいのり」「送迎委託」「混合送迎」「外出リハビリサービス」をはじめ、子どもや観光客等との接点も探りつつ「豊岡福祉モビリティ」の拡充を図り、ビジネスとしても成り立つ形でパッケージ化を目指す

12月16日に成立した令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、**共同化・協業化、デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）、地方公共団体の体制整備等**を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。

※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

1. 「交通空白」解消タイプ

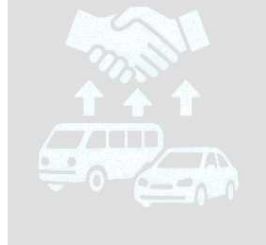


- **全国に約2,500存在する「交通空白」解消**に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から実証運行までトータルで支援**
- 補助率：**500万円まで定額**、500万円を超える部分は**2 / 3（上限1億円）**
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1 / 3（定額無し）

2. 共同化・協業化促進タイプ

- **複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者**による地域旅客運送サービスの**共同化・協業化等も通じた連携の取組**により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を**調査から実証運行までトータルで支援**

- 補助率：**1,000万円まで定額**、1,000万円を超える部分は**2 / 3（上限1億2,000万円）**



3. 地域交通DX推進タイプ



- 事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用**や**国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入**など、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装**を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて**1 / 2 ~ 2 / 3（上限1億円）**
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

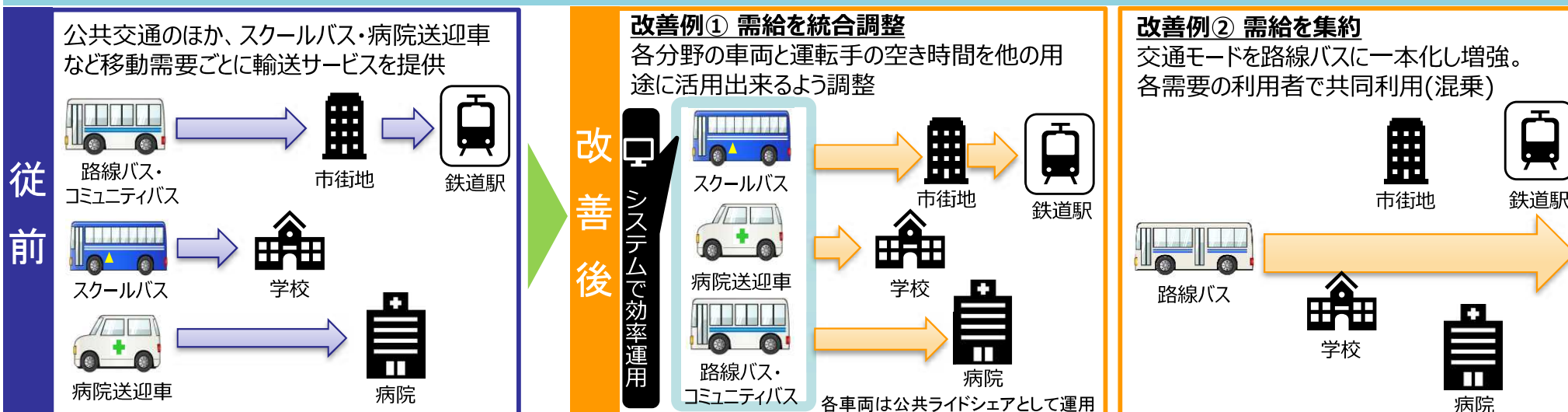
4. モビリティ人材・組織育成タイプ

- 地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない持続可能な地域交通を実現するための**体制整備**に必要な、企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う**団体や人材の育成等**を支援
- 補助率：**定額（上限3,000万円）**



- 人口減少・高齢化に伴い、**公共交通の担い手不足による供給制約**が強まる一方、医療・福祉・教育・買物等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、**病院・学校等の統合・集約**が急速に進展し、**移動需要は増大**。
- 移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、**交通とこれら分野の連携の一層の強化**が急務。
- **データ活用等によりこれら分野に係る移動の需給を集約化・統合調整**し、あらゆる**地域輸送資源**（交通事業者に加え、これら施設が保有する施設送迎に係る人員・車両等）の**フル活用**を推進。

「地域輸送資源のフル活用」のイメージ



「地域輸送資源のフル活用」を進めるための支援措置


○ 新たな制度的枠組みの構築

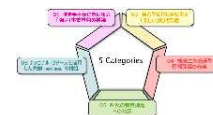
交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会「とりまとめ」(R7.12.16)

『バス・タクシー・公共ライドシェアに係る「交通空白」等について、**地域の輸送資源をフル活用**して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が主体性を発揮して**交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等**、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による**運送サービスの提供を図る事業**を、**地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設**し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じる』

○ 先進的プロジェクト等に対する支援

- ・ 「交通空白」解消パイロット・プロジェクト
- ・ 地域交通DX「COMmmONS」

⇒**先進的なプロジェクト等に対し、**  **COMmmONS**
国の積極的な関与により実現を後押し



本省
において

厚生労働省・文部科学省・スポーツ庁等と連携し、取組や課題を共有しつつ、政府全体から現場まで**各階層にわたる他分野連携**を促進。

運輸局
において

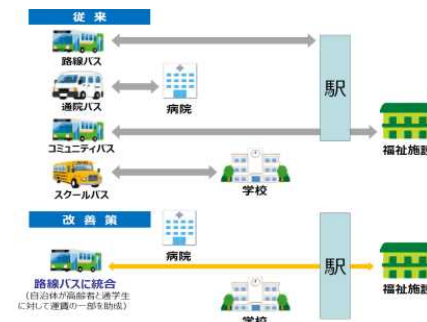
自治体の庁内連携も含めた地域における**他分野連携を促進**し、**好事例となる事業の創出**により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

「地域輸送資源のフル活用」の事例

○ 複数の移動需要を路線バスに統合

＜茨城県常陸太田市での運行効率化＞

路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスが異なるサービス水準で重複運行し、公的負担の増加が課題であったところ、市内公共交通の再編に当たって、路線バスに集約（混乗化）することで運行の効率化を実現し、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現。



○ 多様な主体の参画による地域公共交通の共創

＜岐阜県白川町・東白川村での交通再構築による経費節減・利便性向上＞

運転手不足で高校生の通学が不可能となる危機に対して、町村・交通事業者・病院・住民等が協力し、①路線バスの再編、②鉄道や路線バスに接続する公共ライドシェアの導入（時間帯によりスクールバス車両も活用）、③路線バスへの通院バス機能の統合により、地域公共交通ネットワークを再構築。



○ 部活の足から地域の足へ拡大

＜奈良県平群町の地域総合スポーツクラブ＞

部活動の地域展開に対応し、地元バス会社と連携して地域の総合スポーツクラブへ通うバス事業の実証を開始。

その後、児童園児のアフタースクールへの移動や地域住民の生活交通、高齢者の外出支援へとサービスの幅を拡大中。



○ システム活用による送迎車両の運用共同化

＜岡山県玉野市のほか全国数力所で同時実証＞

福祉・観光・教育施設等の送迎車両の運用を共同化。簡素に操作できる共通システムの活用により、配車調整を自動化・省力化。

各施設の運営負担を軽減、介護、教育、生活の質を同時向上。

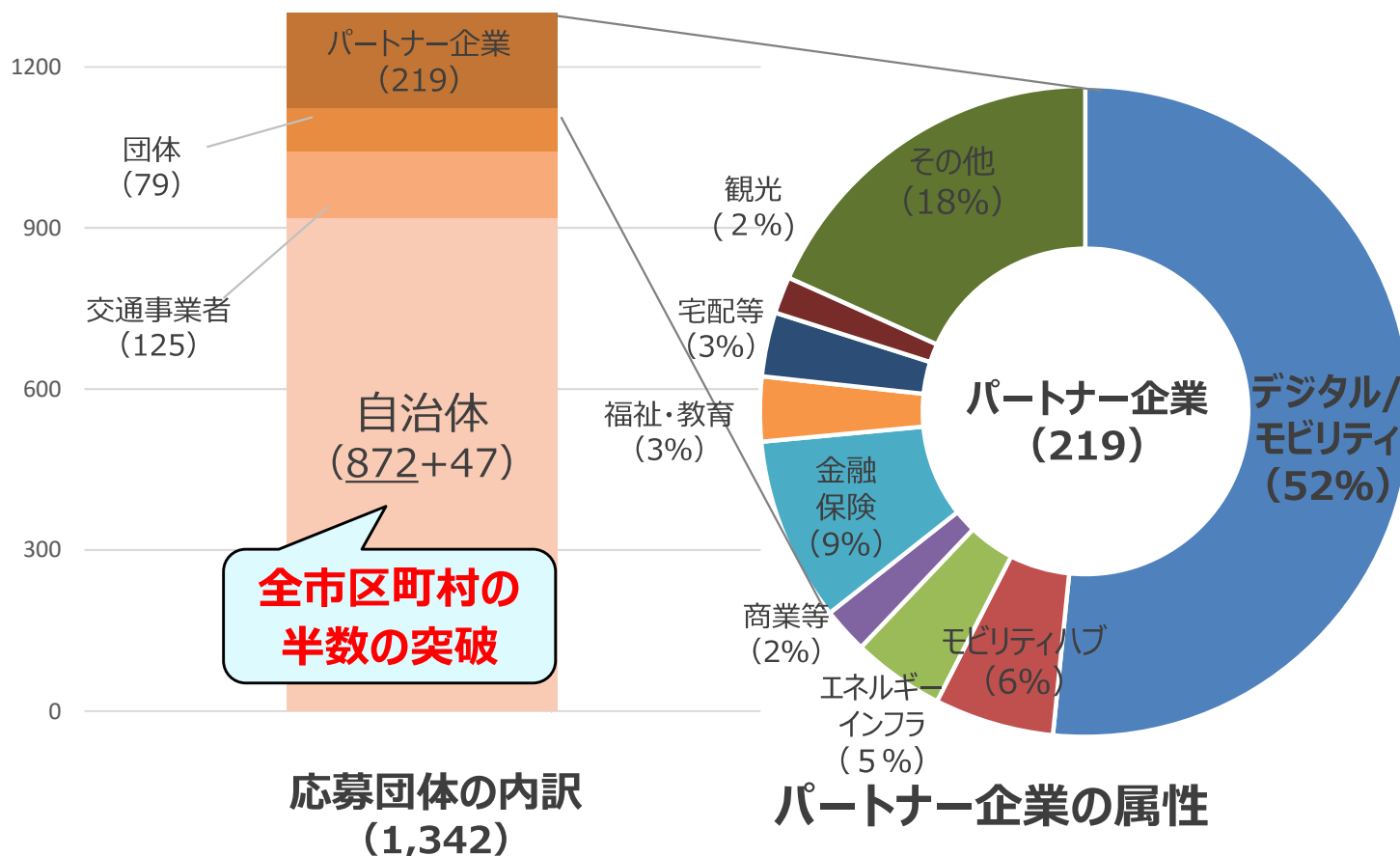




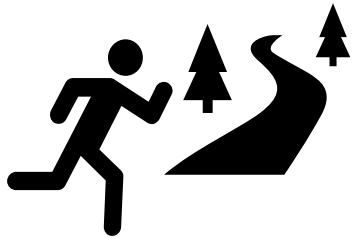
「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの体制

- 「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進するため、令和6年11月に設置。
- 令和7年11月末時点での参加団体は合計 **1,342** に増加。R6.11の発足時167から大きく体制が充実。
- 全自治体の半数を超える **919** 自治体が参画。
交通事業者や団体のほか、幅広い業界の企業が会員登録。

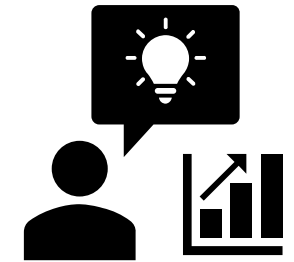
会員は随時募集中



関係省庁	
内閣官房	(新しい地方経済・生活環境創生本部事務局)
内閣府	(地方創生推進事務局)
警察庁	
子ども家庭庁	
デジタル庁	
総務省	
文部科学省・スポーツ庁	
厚生労働省	
農林水産省	
経済産業省	
環境省	
金融庁	
国土交通省 (事務局)・観光庁	



プロジェクトの醸成から実証運行まで 一気通貫で支援します！



お困りごとを抱える自治体・交通事業者等のメリット

- お困りごとアンケートを踏まえて、ソリューション企業側からの適切なアプローチ及びマッチングの機会が持てます！
- お困りごとを解決する手段が見つからない場合に、効果的なソリューションをご提案できます！
- お困りごとを解決するためのパートナー企業が見つからない場合に、最適なマッチング先をご提案できます！
- 定期的に商談会やセミナーを開催してナレッジの共有を実施します！
- 国土交通省のほか、関係省庁の支援措置等もご案内します！

ソリューション企業等のメリット

- 解決したい課題のある自治体に対し、プロジェクトをご提案いただくことで、新たなビジネスチャンスにつながります！
- 定期的に行われる商談会やセミナーなどを通じて、多様な参画企業同士でナレッジや情報の交換が可能です！
- 「交通空白」解消に貢献していただいている企業であることを対外的にもアピールできます！

**お困りごと解決のために実施する実証運行に対して「『交通空白』解消等リ・デザイン
全面展開プロジェクト」等を活用して積極的に応援します！**

※ 将来的にお困りごとを解決したいと考えており、その情報収集を行うため会員になることも歓迎です！

■ 自治体・交通事業者等向け

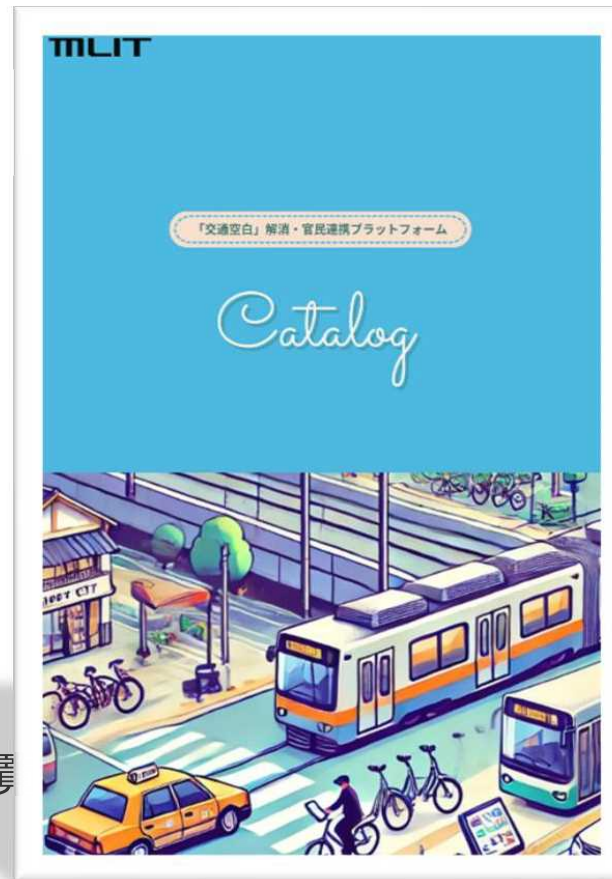
交通空白のお困りごとを解決する**パートナー 企業**等の以下の情報を整理・一覧化

- ・ソリューション一覧
- ・【ソリューション別】パートナー企業等を一覧
- ・パートナー企業等のソリューションの詳細

■ パートナー企業等向け

お困りごとを抱える各自治体・交通事業者等の以下の情報を整理・一覧化

- ・お困りごと一覧
- ・導入・挑戦したい事業
- ・【お困りごと別】自治体・交通事業者等一覧
- ・【ソリューションニーズ別】自治体・交通事業者一覧



株式会社GAHOJIN (がほうじん)

業種	特にアピールしたいソリューション	解決しうる代表的なお困りごと
情報通信業	地域情報発信 + 配車アプリ	外出機会の創出と移動手段の確保

特にアピールしたいソリューション

- MaaSアプリ + 小型モビリティ
- 住民や来訪者の周遊活動促進



サービス名: 地域密着型MaaSソリューション

地域の活動を活性化し、魅力度を上げる地域密着型MaaSソリューションを提供。2022年より長野県小諸市にて実証実験を継続し、社会実装に向けて地域と協議を進めている。MaaSソリューションは、株式会社カクイチが提供。当社は、システム開発やサービス運営のほか、EV三輪カーの運行管理を担っている。
特徴として、LINEプラットフォーム上でサービスを提供し、交通情報だけでなく地域情報の提供やセンサー配線で地域住民や来訪者の活動を促進が可能。小諸市では、まちなかの移動手段として電動三輪カーを運行、呼出/事前予約サービスでまちの活性化に貢献している。
また、今後、スクールバスでの児童のバス乗降通知サービスの提供を行う予定。

協業ニーズ

- MaaSソリューション: 高齢者の外出促進や来訪者の滞在時間延伸などを図りたいと考えている地方自治体。
- バス乗降通知サービス: スクールバスを運行されているバス事業者や地方自治体。

強み、実績

- 強み: 地域の方々と協働でプロジェクトの推進、LINEプラットフォーム上でサービスを展開するアプリの開発と運営。
- 実績: 長野県小諸市にて、新しいまちづくりの「こもろ・まちなかプロジェクト」の一環として新交通によるまち巡り交通社会実験に参画。茨城県土浦市・かすみがうら市にて、「つちうらMaaS」プロジェクトに参画。

解決可能なお困りごと

- イベント時の需要に対応できない
- 来訪者を増やしたい
- 団地等の域内の高齢者の足がない
- 通学のための交通が不足している

団体概要	所在地	神奈川県横浜市金沢区金沢町105番地3
	URL	https://gahojin.co.jp/
	氏名	中川 進
連絡先	所属、役職	代表取締役社長
	E-mail	susumu.nakagawa@gahojin.co.jp
	TEL	090-3208-3946

例: (株) GAHOJIN (神奈川県横浜市) のソリューション

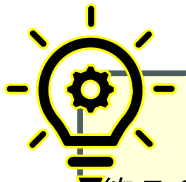
※777自治体、約270事業者、約700ページで構成

- ・掲載されている**担当者連絡先を活用**して互いに自由にコンタクトが可能！
- ・自治体が導入したいソリューションを持つ企業が一覧で見つかります！
- ・例えば、廃線予定があり、既存交通の代替となる交通モードを探している自治体が一覧で見つかります！

- 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの**会員向けの特設サイトを構築**。
- ソリューションやお困りごとに対する検索機能を強化**するほか、**イベント情報や取組事例などのコンテンツを掲載**。「交通空白」解消に寄与する情報ツールとして利用可能。



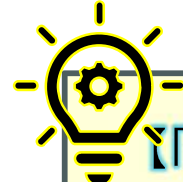
 **詳細はコチラ**



【わかりやすいソリューション検索】

約700ページのマッチング・カタログの検索性を高めるため、特設サイト上にある検索機能を用いることで、**地域のお困りごとやニーズに応じたソリューションの検索が可能**。

また、パートナー企業からも保有するソリューションが、どの地域にニーズがあるかを地域の「お困りごと」や「ソリューションニーズ」で検索することも可能。



【「交通空白」解消に役立つコンテンツ】

今後のイベント情報の発信や、本プラットフォームを通じた下記事業の取組事例提供。

- > パイロット・プロジェクト成果情報
- > マッチング成立情報

...

ソリューション／
お困りごと
検索ページ
(マッチング・カタログWeb版)

■ 解決しうお困りごとから探す チェックを全て外す

特に解決が見込めるお困りごとのみ検索する

<input type="checkbox"/> 地域の足 (地域住民向けの移動手段の確保)	<input type="checkbox"/> 観光の足 (地域来訪者向けの移動手段の確保)
<input type="checkbox"/> 買い物足がない	<input type="checkbox"/> 通院の足がない
<input type="checkbox"/> 夜の足がない	<input type="checkbox"/> 通学のための交通が不足している
<input type="checkbox"/> 駅や空港等の足がない	<input type="checkbox"/> こどもの部活動の足がない
<input type="checkbox"/> 団地の高齢者の足がない	<input type="checkbox"/> バス路線が近い将来廃止される
<input type="checkbox"/> 交通のダウンサイジングの可能性がある	<input type="checkbox"/> 商業・工場等への送迎がもたない
<input type="checkbox"/> イベント時の需要に対応できない	<input type="checkbox"/> 運転手が足りない
<input type="checkbox"/> 後継者がいない	<input type="checkbox"/> 担い手が足りない
<input type="checkbox"/> 運営資金が足りない	<input type="checkbox"/> 適度な車両・システムがない
<input type="checkbox"/> 投資資金を確保できない	<input type="checkbox"/> その他

特設サイト ※イメージ

取組事例等 紹介ページ

パイロット・プロジェクト成果情報				
プロジェクト名	パートナー企業	実証エリア	事業概要	詳細
☆☆県☆☆市	〇〇株式会社	東京都	「タクシー配車業務・システムの共通化」事業 *****	詳細情報
☆☆県☆☆市	〇〇株式会社	全国複数箇所	「バス業務の標準化推進」事業 *****	詳細情報
...				

マッチング成立情報				
自治体交通事業者	お困りごと	パートナー企業	ソリューション	概要等
〇〇市	地域の足	■ ■ モビリティ株式会社	AIオンデマンド、マッチングシステム	乗合タクシーの輸送効率向上に向けたマッチングアルゴリズムの実証を検討中
▲▲バス株式会社	運営資金が足りない	株式会社●● 銀行	ファイナンス支援	減便した路線を補充する自動運転バスを導入に係るファイナンス支援を検討中
...				

特設サイト ※開発中イメージ

〈中国地方におけるプラットフォーム加入自治体一覧〉

<p>広島県 (16/23)</p>	<p>安芸高田市、呉市、東広島市、熊野町、廿日市市、広島市、福山市、尾道市、安芸太田町、海田町、三次市、庄原市、江田島市、府中市、三原市、神石高原町</p>
<p>鳥取県 (7/19)</p>	<p>鳥取市、三朝町、倉吉市、日南町、米子市、智頭町、大山町</p>
<p>島根県 (19/19)</p>	<p>美郷町、江津市、雲南市、松江市、奥出雲町、出雲市、吉賀町、津和野町、川本町、飯南町、安来市、隠岐の島町、西ノ島町、益田市、大田市、浜田市、邑南町、知夫村、海士町</p>
<p>岡山県 (14/27)</p>	<p>真庭市、高梁市、新見市、鏡野町、里庄町、玉野市、津山市、勝央町、吉備中央町、笠岡市、井原市、岡山市、赤磐市、瀬戸内市</p>
<p>山口県 (15/19)</p>	<p>宇部市、長門市、光市、下松市、美祢市、周南市、山口市、山陽小野田市、田布施町、萩市、周防大島町、平生町、岩国市、柳井市、下関市</p>

参考資料

地域の関係者による
連携・協働
のカタログ

国土交通省

国土交通省

『福祉』と『交通』が重なる現場の方々へ
高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット

このパンフレットは、高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度、事業モデルについて解説したものです。

公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）や「許可・登録を要しない運送」など、さまざまな仕組みについて、事例と合わせて紹介しています。

2025年3月 国土交通省

自家用有償旅客運送
(公共ライドシェア)
ハンドブック

令和6年10月
国土交通省物流・自動車局旅客課

<https://www.mlit.go.jp/redesign/>

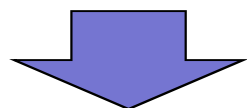
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000120.html

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

各分野別(教育・福祉・農泊等)の送迎について、

- ・地域住民の混乗
- ・公共交通への委託・集約
- ・空き時間の活用

等を推進するための事項を明確化するため
分野別の指針・通知を策定



介護・福祉事業の分野別指針

「介護サービス事業所・障害福祉サービス事業所の
送迎業務の効率化及び地域交通との連携について」
を令和6年10月11日に発出

老認免 1011 第 1 号
老高免 1011 第 1 号
老老免 1011 第 1 号
障企自免 1011 第 1 号
障障免 1011 第 1 号
国総地 第 134 号
国総モ 第 65 号
令和 6 年 10 月 11 日

各 { 都道府県
市町村
特別区 } 交通・介護保険・障害福祉部(局)長 殿

厚生労働省老健局 認知症施策・地域介護推進課長
厚生労働省老健局 高齢者支援課長
厚生労働省老健局 老人保健課長
厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部 企画課自立支援振興室長
厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部 障害福祉課長
国土交通省総合政策局 地域交通課長
国土交通省総合政策局 モビリティサービス推進課長

介護サービス事業所・障害福祉サービス事業所の送迎業務の効率化
及び地域交通との連携について

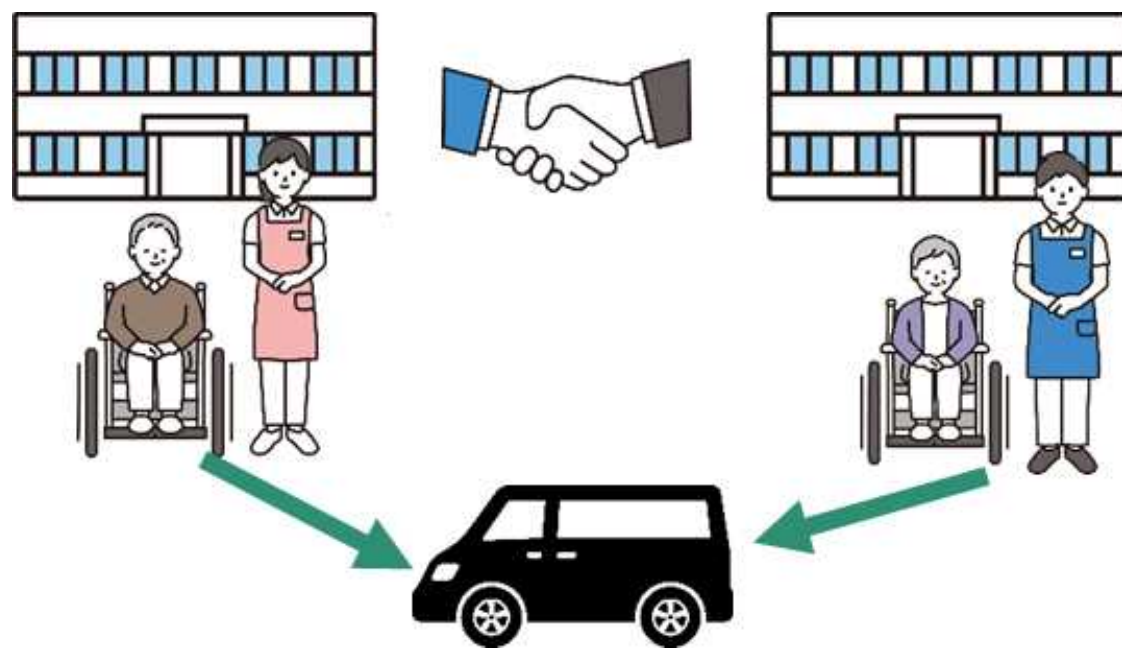
介護サービス事業所及び障害福祉サービス事業所(以下「介護サービス事業所等」という。)の送迎について、「地域の公共交通り・デザイン実現会議とりまとめ」(令和6年5月17日)及び「地域の公共交通り・デザイン連携・協働指針」(令和6年6月28日国総モ32号等)に基づき、業務の効率化及び送迎車両等の有効活用を推進するため、交通部及び介護保険・障害福祉部局の連携・協働のもと、活用に係る取組を推進する意義、具体的な実施方策及び留意いただきたい事項を下記の通り示す。

貴職におかれては、本通知を踏まえ、交通分野と介護保険・障害福祉分野の関係者が連携・協働し、地域交通の維持・確保、及び利便性・生産性・持続可能性の高

1

1) 運営主体が異なる介護サービス事業者等の利用者の同乗に係る取扱い

介護サービス事業所等の送迎車両に他法人の介護サービス事業所等の利用者が同乗しても、①両事業者間で、雇用契約又は委託契約を締結するなどして、同乗にかかる条件(費用負担や責任の所在等)を明確にし、②送迎範囲が利用者の利便性を損なうことのない範囲であり、かつ、各事業所の通常の事業実施の範囲内であることを満たせば、介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となり、介護報酬については送迎減算が適用されず、障害福祉サービスに係る給付については送迎加算の対象となります。



ポイント

複数の介護サービス事業者の利用者が同乗したとしても介護報酬や障害福祉サービスに係る給付の支給対象になり、障害福祉サービスに係る給付も送迎加算の対象になります。

2) 介護サービス事業所等と居住実態がある場所との送迎に係る取扱い

利用者の居住実態のある場所(親族の家等)と事業所間の送迎についても、①事業所のサービス提供範囲内である等、運営上支障がなく、②利用者と利用者家族それぞれの同意が得られている場合は、**介護報酬の支給対象となり、送迎減算が適用されません。**



3) 介護サービス事業所等の車両の空き時間活用に係る取扱い

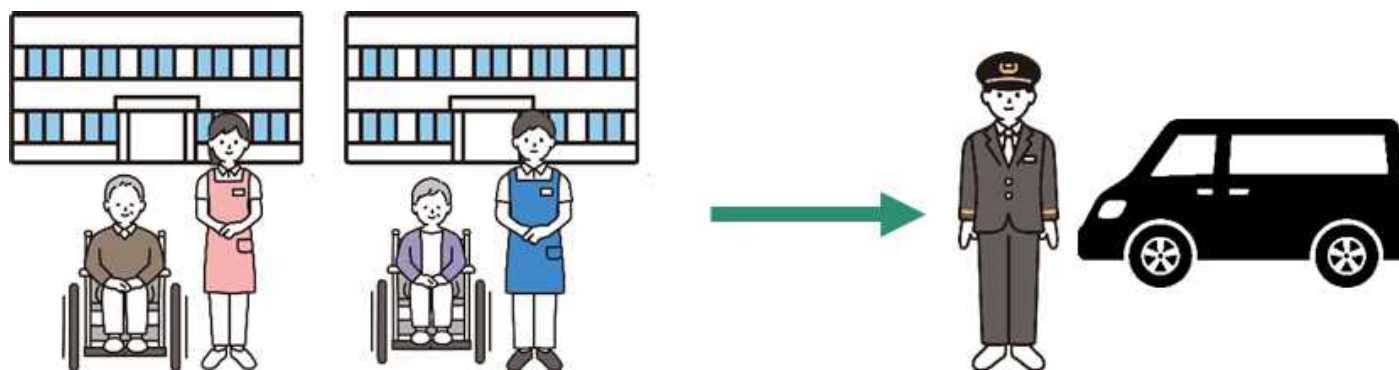
地域の介護サービス事業所等の送迎車両及びドライバーの空き時間を活用して、地域住民等を送迎する取組みは、介護サービス提供時間外など施設利用者の利用に支障がない範囲で行われる場合には、**介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付に影響なく実施可能**です。ただし、あくまでも車両の空き時間を利用することとしたもので、地域住民と介護・福祉サービス事業所の利用者との同乗を認めるものではありません。また、送迎サービスの提供にあたり利用者より実費を超えて対価を受け取る場合は、許可・登録が必要です。



送迎車両及びドライバーの**空き時間の活用**

4) 介護サービス事業所等による送迎の委託に係る取扱い

介護サービス事業所等が単独で交通事業者へ委託することに加え、運営法人が同一であるか否かに関わらず、複数の介護サービス事業所等が共同で、それぞれの送迎業務を一括して交通事業者へ委託しても、①事業者間で、同乗にかかる条件(費用負担や責任の所在等)を明確にし、②送迎範囲が利用者の利便性を損なうことのない範囲であり、かつ、各事業所の通常の事業実施の範囲内であることを満たせば、介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となり、介護報酬については送迎減算が適用されず、障害福祉サービスに係る給付については送迎加算の対象となります。



5) 総合事業における通所型サービス等の送迎の委託に係る取扱い

総合事業における指定相当通所型サービス事業所への利用者の送迎について、総合事業の実施主体としての市町村が、地域全体で高齢者の移動手段を確保するという視点に立ち、地域の公共交通事業者等に外部委託を行うなど、様々な形で実施することも可能です。また、指定相当通所型サービス以外の通所型サービスにおける送迎についても、指定相当通所型サービスの内容を踏まえて市町村が定める基準等に従って柔軟に実施することが可能です。

6) 介護保険法等に基づく移動支援等に係る道路運送法の取扱い

移動支援等については、法制度上、**運送サービスに対する報酬が支払われていない**と扱われるものは、有償の運送に該当せず、**道路運送法上の許可・登録は不要**です。

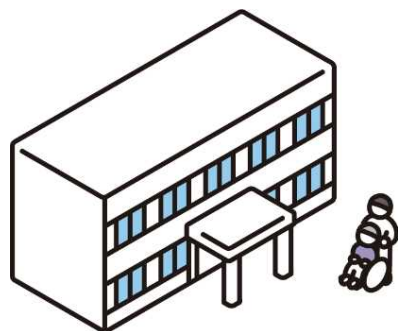
(1) 訪問介護等における運送

- ・乗降介助が介護報酬の対象となっている場合でも**運送は介護報酬の対象外**であり、利用者から**運送の反対給付として金銭を収受しない**場合は**許可・登録は不要**です。
- ・障害者総合支援法に基づく**居宅介護、行動援護、同行援護、重度訪問介護、重度障害者等包括支援及び地域生活支援事業の移動支援事業**において**運送を行う**ことがある場合についても**同様**です。

(2) 総合事業における訪問型サービスB・D及び一般介護予防事業の一環として行う運送

以下の場合、**許可・登録は不要**です。

- ・当該運送に**特定した反対給付がない**場合
- ・地域支援事業交付金等から補助される**ガソリン代等の実費並びにボランティア(運送を行う者を含む。)**に対する**ボランティアポイント及びボランティア奨励金のみを収受**する場合

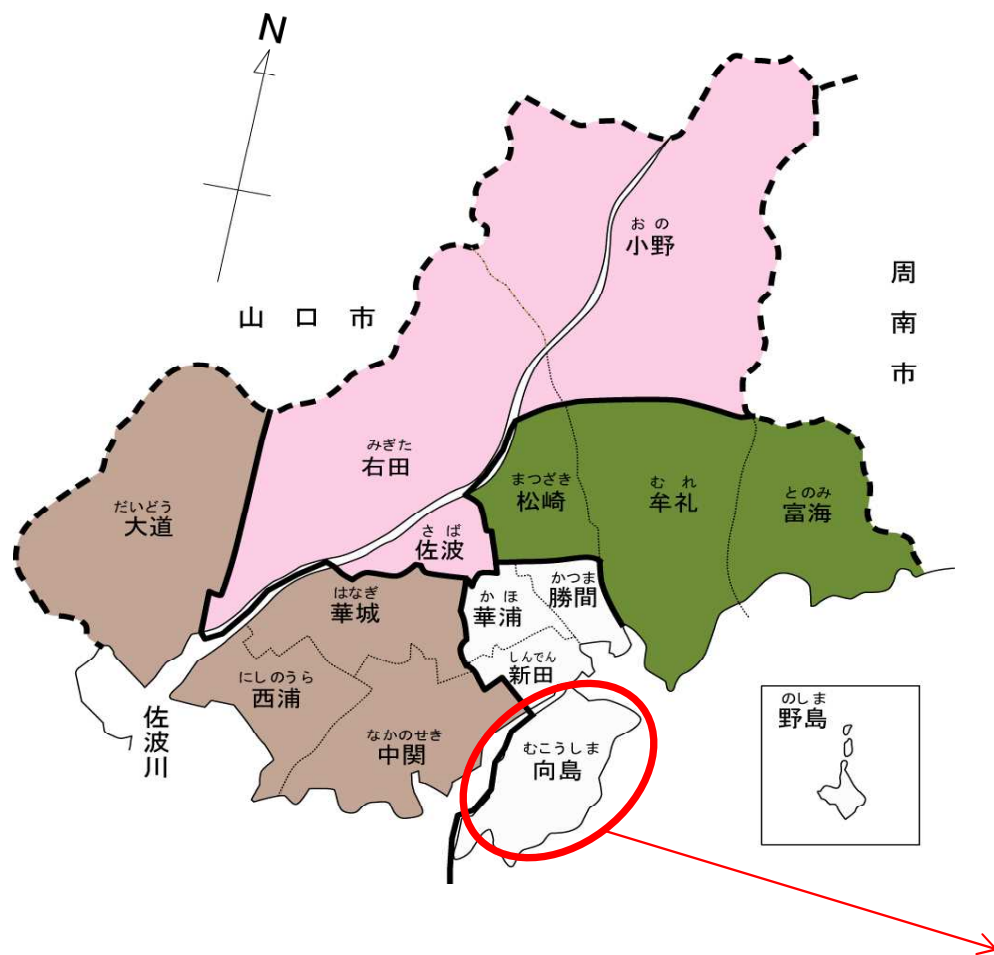


事例紹介「幸せます健康くらぶ」について

令和8年1月16日

防府市高齢福祉課
西山 大樹

防府市の基本情報



【防府市】
人口: 113,212人
65歳以上: 34,974人
75歳以上: 20,772人
高齢化率: 30.9%
認定率: 17.43%
保険料: 5,905円

※令和7年4月末時点

【向島地区】
人口: 1,027人
65歳以上: 547人
75歳以上: 342人
高齢化率: 53.26%
後期高齢化率: 33.3%
漁村

事例紹介「幸せます健康くらぶ」

幸せます 健康くらぶ事業

山口県 防府市役所
健康福祉部 高齢福祉課



第7回



健康寿命を
のばそう!
AWARD
優良賞

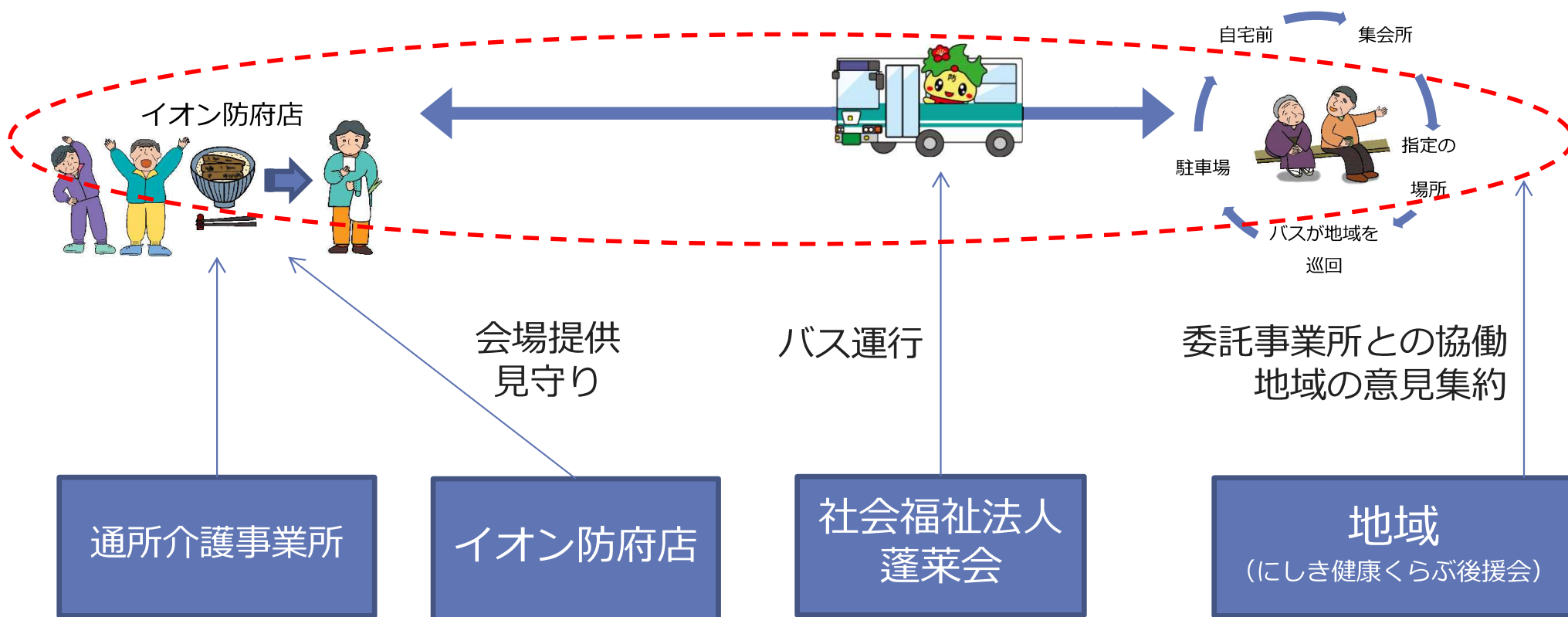
【参加者】
要支援
事業対象者
元気高齢者

【参加費】
500円（昼食別）向島ーイオン間バス往復より安い

【開催頻度】
月2回（イオン1回、公民館1回）
公民館開催時は移動販売車による買い物支援あり

【特徴】
地域だけで活動するのは大変。事業所だけでやるのは
お金がかかる。それなら地域みんなで協働しよう！

幸せます健康くらの概要



【対象者】

- ①要支援1・2、事業対象者
ケアプランにより毎回参加
- ②元気高齢者（65歳以上）
運営の手伝い（準備・見守り）をすることが参加条件

【参加料】 500円

（サービス費用の1割負担250円+障害保険料費用250円）

【タイムテーブル】

- 10:00 バスが地域を巡回開始、商業施設へ
- 10:45 介護予防教室
- 12:00 昼食（昼食後、自由行動・買物）
- 14:00 商業施設を出発、バスに乗った地点で下車

幸せます健康くらぶ（流れ）



10:00
社会福祉法人蓬莱会のバスが、地域の10カ所を巡って利用者に乗せイオンに向かいます。



11:00 イオンではデイサービス事業所が介護予防教室を行います。

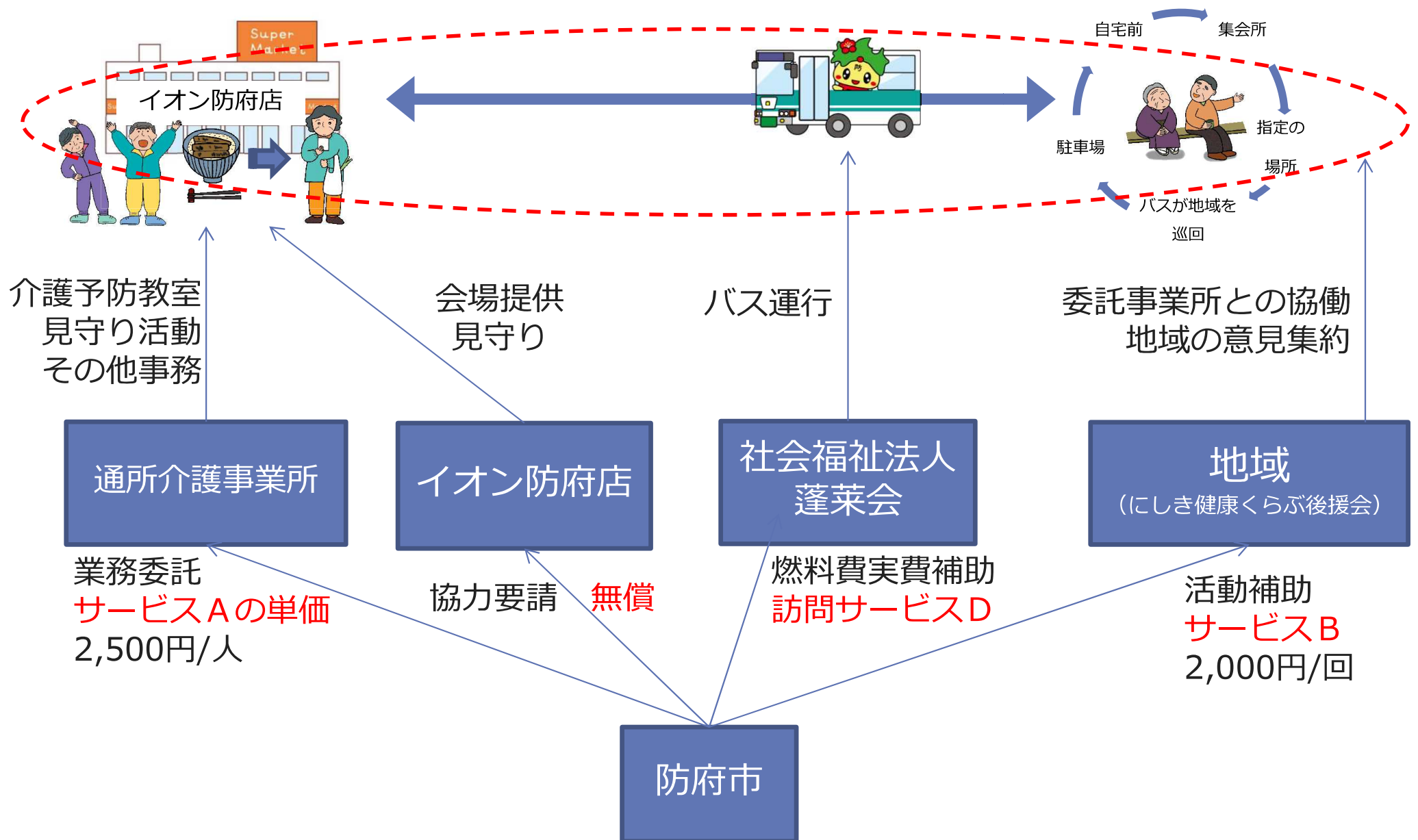


12:00 介護予防教室の後は、みんなで昼食。



14:00
行きも帰りも、バスの中は賑やかです。

幸せます健康くらの仕組み



幸せます健康くらぶができるまで

総合事業って
自由な「事業」だな

制度に大きな変化がある
ときは積極的に動くべき。

徒歩圏内に介護予防教室を
つくるのは限界がある

N氏



大人数を対象とした教室に高齢者を移送すれば良い

地域だけで何かをするのは大変。
地域に新しい役割をこれ以上増やすのは
厳しすぎる。
事業所には新しい事業での舞台・チャン
スを！

協働だな



地域と事業所と協働する事業なら、
彼らの意見を聞いて一緒に事業を
作るという姿勢を見せよう。



防府市のやる気を
ガツーン
と見せるか

介護事業所を対象に説明会を開催

防府市の制度を
一緒に作りましょう！



やりましょう



幸せます健康くらぶができるまで



幸せます
健康くらぶ
山口県防府市
健康福祉部 高齢課

「イオンで介護予防教室」
は喜ばれるのではないかと

まず買物支援が必要と
思われる中山間地域に
アイデアを話してみよう。



地域に新しい取組を
お願いするのは
厳しいな



A地区社協



B連合自治会

向島にも
閉じこもりの方が
いますよ

それはいかな！

以前から移動支援が
したいと考えていた。



向島地域ケア会議



介護予防教室と買物支援
を一緒にやりませんか？

お安い御用だ



向島民児協



地域の役に
立てるなら

ケア会議に出席した社福法人

幸せます健康くらぶができるまで



とりあえず
テストしよう

反省会！

民児協⇒協議体

うまくいったので
事業化しましょう

「意見」



買物支援も形になったし、
介護予防って面白いな！



これを機に向島地域に
住民主体の介護予防教室
がらつでき、住民主体
の通所型サービスに
進化。

向島「にしき」健康くらぶ後援会を発足

うちもやってみよう

向島の取組みで、
防府市がやる気や
やりたいことが地域に
伝わり、同様のサービス、
介護予防教室、
住民主体の困りごと解決
サービスが生まれた。




A地区社協

「幸せます健康くらぶ」立ち上げにおいて

- 行政のやりたいことだけを地域におしつけない
- 地域ニーズをしっかりと調べる
- 重要な決定事項は住民が行う
- 良心への働きかけではなく、事業価値を的確に示す
- より多くの主体（協力者）に声をかける

➡これらがあったから上手く事業化できた



御清聴ありがとうございました。

地域住民、関係団体等との 連携による地域包括ケア



【生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会】

【特定非営利活動法人ほっと吉和】

廿日市市の位置（広島県の地図）



廿日市



廿日市市の地図



市町村合併

平成15年 3月

平成17年11月

(旧市町村)	面積 (km ²)
廿日市市	47.96
佐伯町	194.85
吉和村	145.52
宮島町	30.39
大野町	70.76

廿日市市の人口・世帯

114,715人 53,936世帯

高齢化率 **31.96%** (36,659人)



吉和地域の人口・世帯

540人 304世帯

高齢化率 **49.44%** (267人)

R 7.10.1現在

第5期介護保険事業計画

※地域密着型「特別養護老人ホーム」25床の
建設を要望



事業者参入なし!

※介護保険施設は、隣地域（旧佐伯町）の社会福祉法人の
協力により、デイサービスが設置運営されているのみ

生涯住み続けられる環境づくり検討会

平成24年11月に初回、以降月1回開催

キーワード

1. ダントツに高い地域愛着度
2. 「歳をとったら帰れる吉和、歳をとっても暮らし続けられる吉和づくり」

- 廿日市市社会福祉協議会
- 廿日市市社会福祉協議会吉和事務所
- 廿日市市役所吉和支所
- 吉和診療所



福祉座談会の様子



第1回平成25年10月



- ※吉和のいいところ・困っているところを思いのままに語ろう
- ※こんな施設があったらいい
- ※地域住民でできることは何だろう
- ※誰もがいざというときに泊まれる施設・憩いの場があればいい

他施設を視察

- 小規模多機能施設
- グループホーム
- 特別養護老人ホーム



「生涯暮らし続けられる 吉和地域をつくる会」の発足

「家と畑との縁を切らないで暮らしたい」

- 吉和老人クラブ「福寿会」
- 民生委員児童委員協議会
- コミュニティよしわ
- 吉和女性会
- ボランティア吉和
- 障害者福祉協会吉和支部
- 福祉座談会から6名
- オブザーバー3名

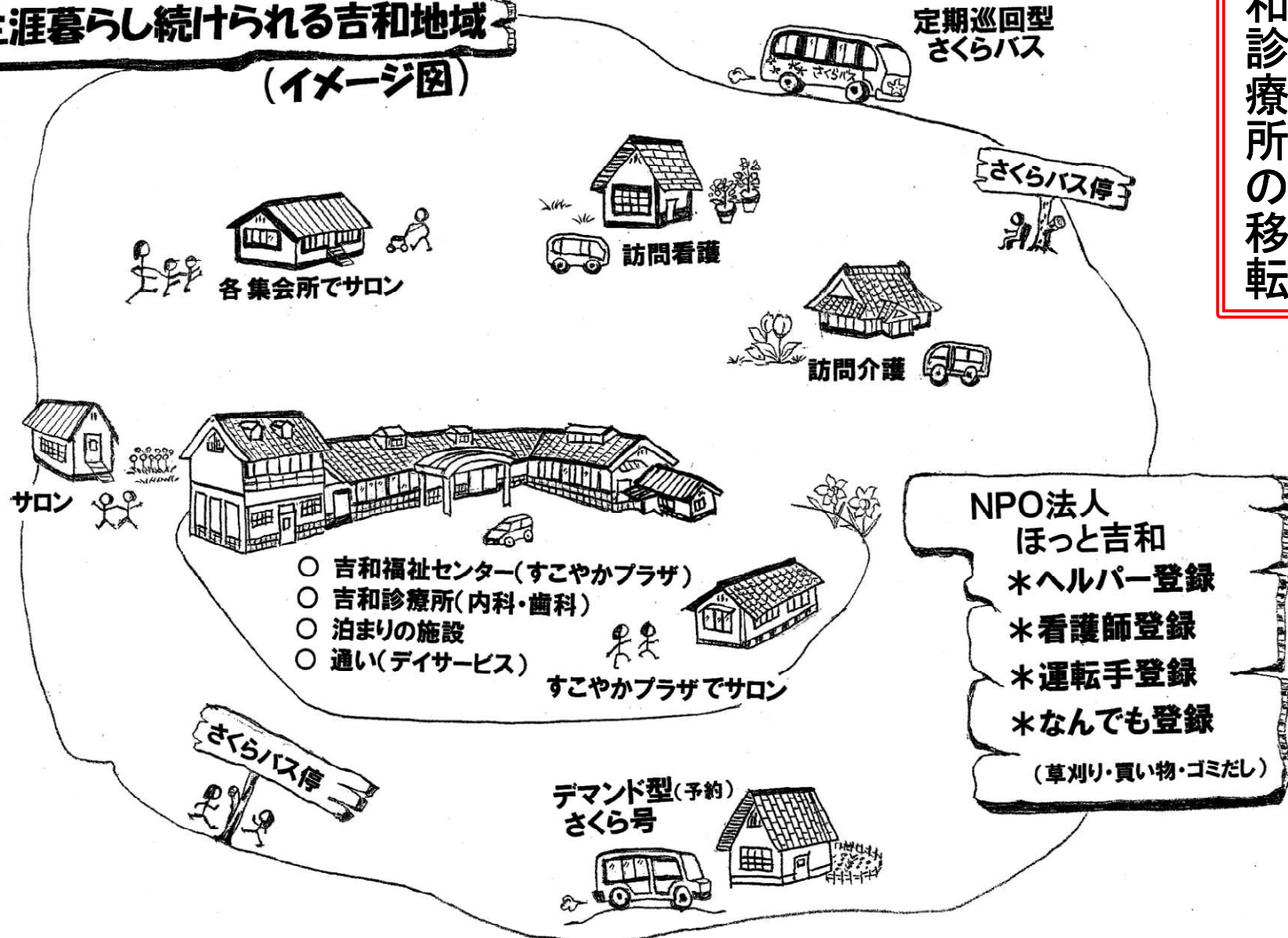


第6期介護保険事業計画

※市に要望

- ・泊りの施設の建設
- ・吉和診療所の移転

生涯暮らし続けられる吉和地域 (イメージ図)



「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」



平成29年2月

「特定非営利活動法人（NPO）ほっと吉和」設立

- 理事
- 吉和老人クラブ「福寿会」
 - 民生員児童委員協議会
 - 障害者福祉協会吉和支部
 - 吉和女性会
 - コミュニティよしわ
 - ボランティア吉和
 - 人材センター
 - 福祉座談会参加者2名

- 監事
- 福祉座談会参加者
 - オブザーバー



福祉・介護・医療の拠点施設

吉和福祉センター
(社会福祉協議会吉和事務所)

高齢者施設「ほっと吉和」
(泊りの施設)

「よしわせせらぎ園」
通所介護デイサービス

吉和診療所
(内科・歯科)



高齢者施設「ほっと吉和」

外観



一人部屋



居間とキッチン



二人部屋



各部屋にあるトイレ



利用状況



利用者数（H31.4月～R元年12月 9カ月間）

- 利用日数 105日
- 利用者数（延べ）168人
- 1日平均 1.6人
- 当番（2名体制・延べ）210人



令和3年4月1日から
吉和ほっとバス運行開始



自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

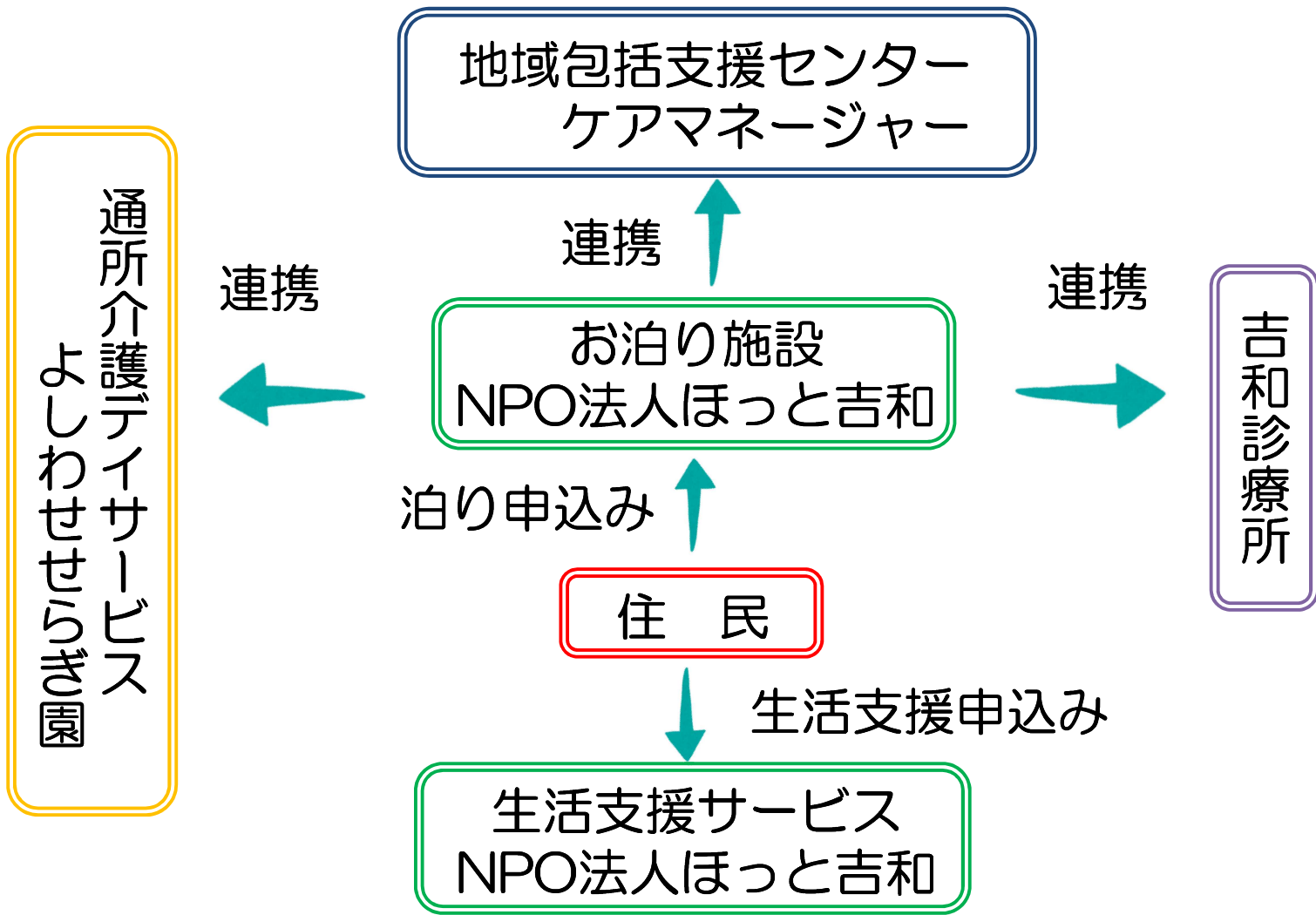
NPO法人「ほっと吉和」が吉和地域内の移動手段として、
ほっとバス（巡回バス・デマンドカー）を運行しています。



巡回バス



デマンドカー



- 人材センター事業 平成29年4月1日開始
- 泊りの見守り事業 平成29年8月1日開始
- 自家用有償旅客運行事業 令和 3年4月1日開始

ご清聴

ありがとうございました



AI乗合交通「のるイコごうつ」の取組

～みんなの移動を「もっと便利に」「もっと自由に」～

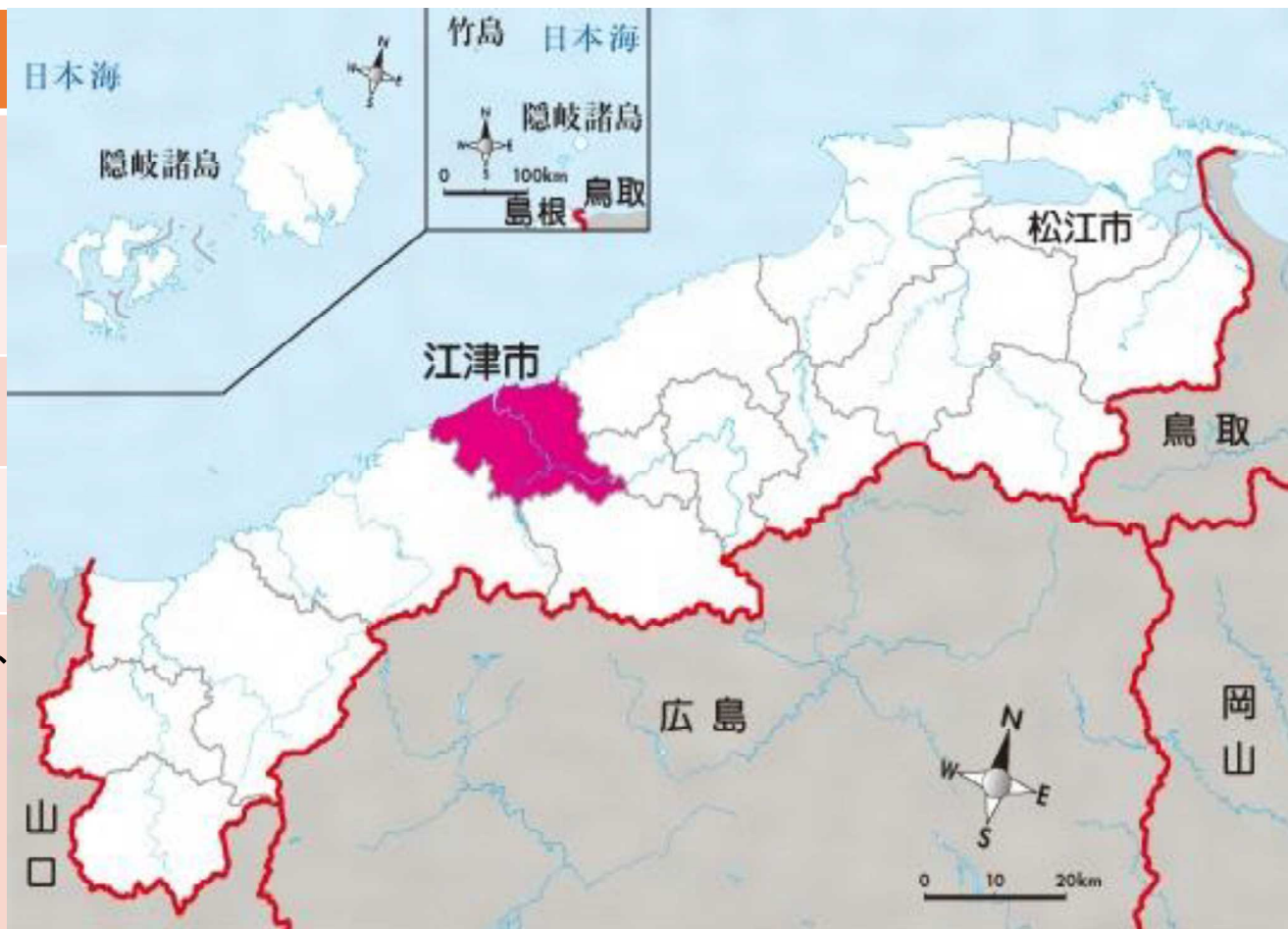


島根県 江津市 地域振興課

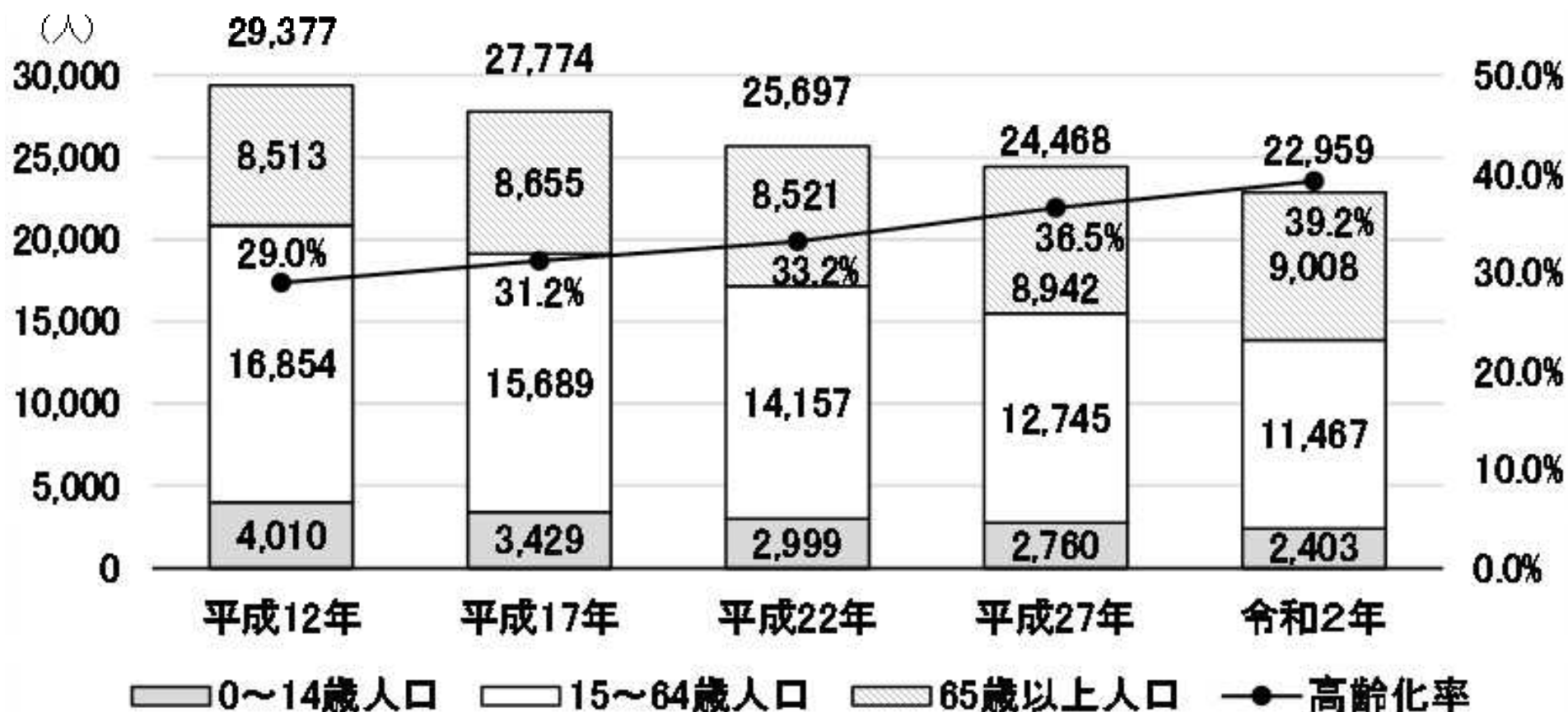
ちよのぶ あきら
千代延 明

江津市の紹介

名称	ごうつし
人口 (R8.1.1現在住基)	20,816人
高齢化率	41.0%
面積	268.2km ²
まちづくりの スローガン	小さくともキラリと光るまち ごうつ
江津市は こんなまち	<ul style="list-style-type: none"> ・市では山陰地方で最も人口が少なく、県内で最も面積が狭い ・中国地方随一の大河「江の川」 ・日本三大瓦の一つ「石州瓦」 ・【日本遺産】 神々や鬼たちが躍動する神話の世界 ～石見地域で伝承される神楽～ ・ビジネスプランコンテスト

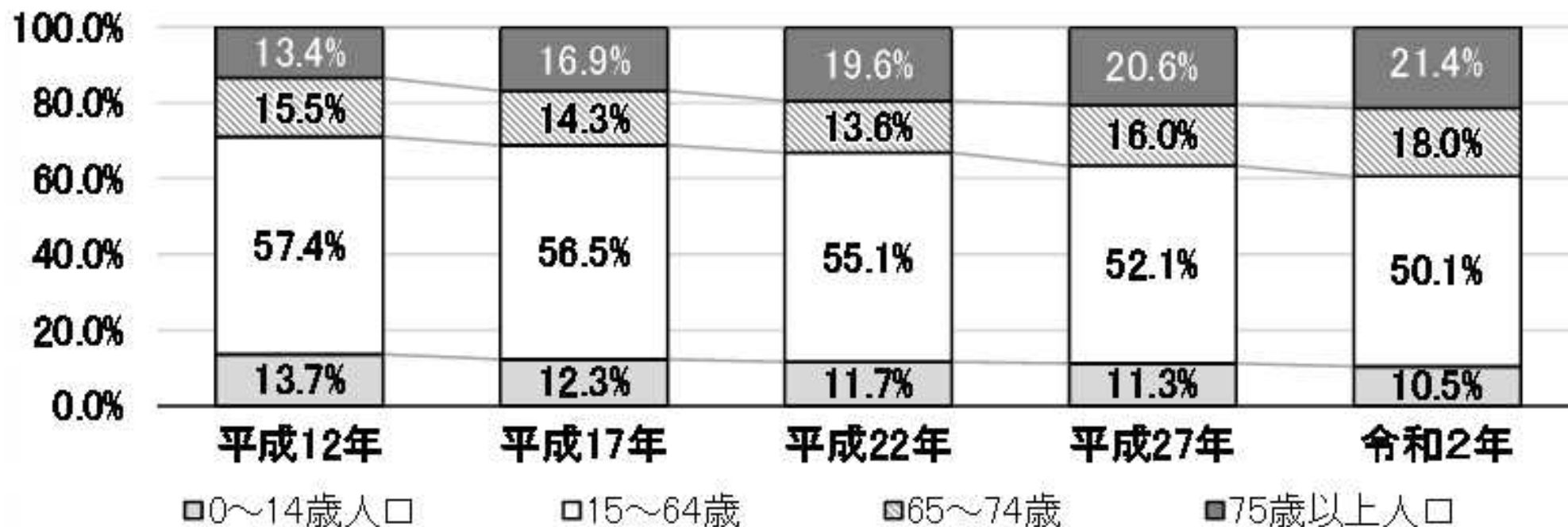


総人口と高齢化率の推移



資料出所: 国勢調査・第4次江津市保健福祉総合計画

年齢4区分別人口比率の推移

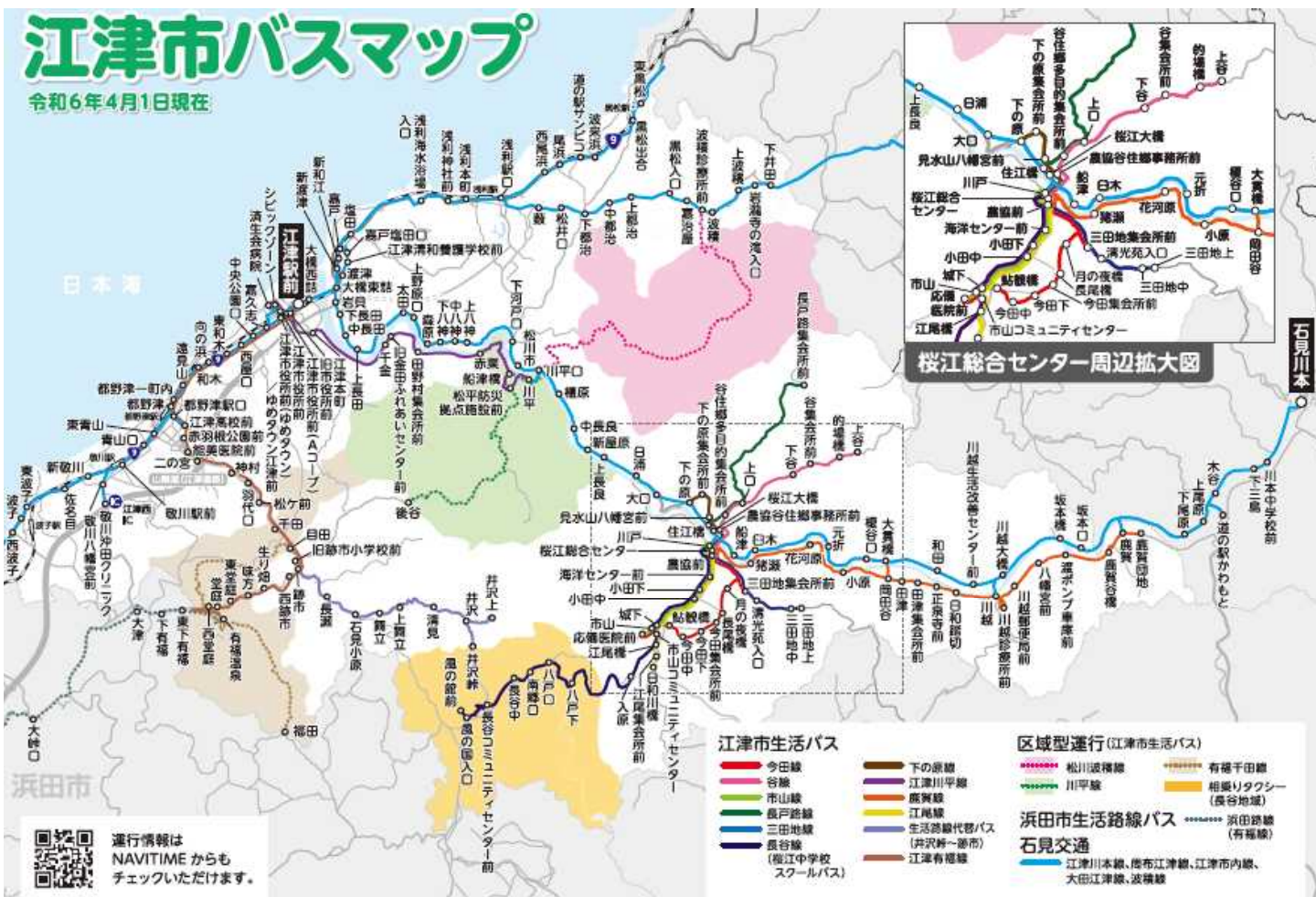


資料出所: 国勢調査・第4次江津市保健福祉総合計画

地域公共交通の状況

江津市バスマップ

令和6年4月1日現在



4条バス

(民間の乗合路線バス)

5路線=「幹線」

- ・人口の多い沿岸部
- ・旧JR三江線代替交通
- ・広域移動・大量輸送



79条バス

(市が運行する交通空白地有償運送)

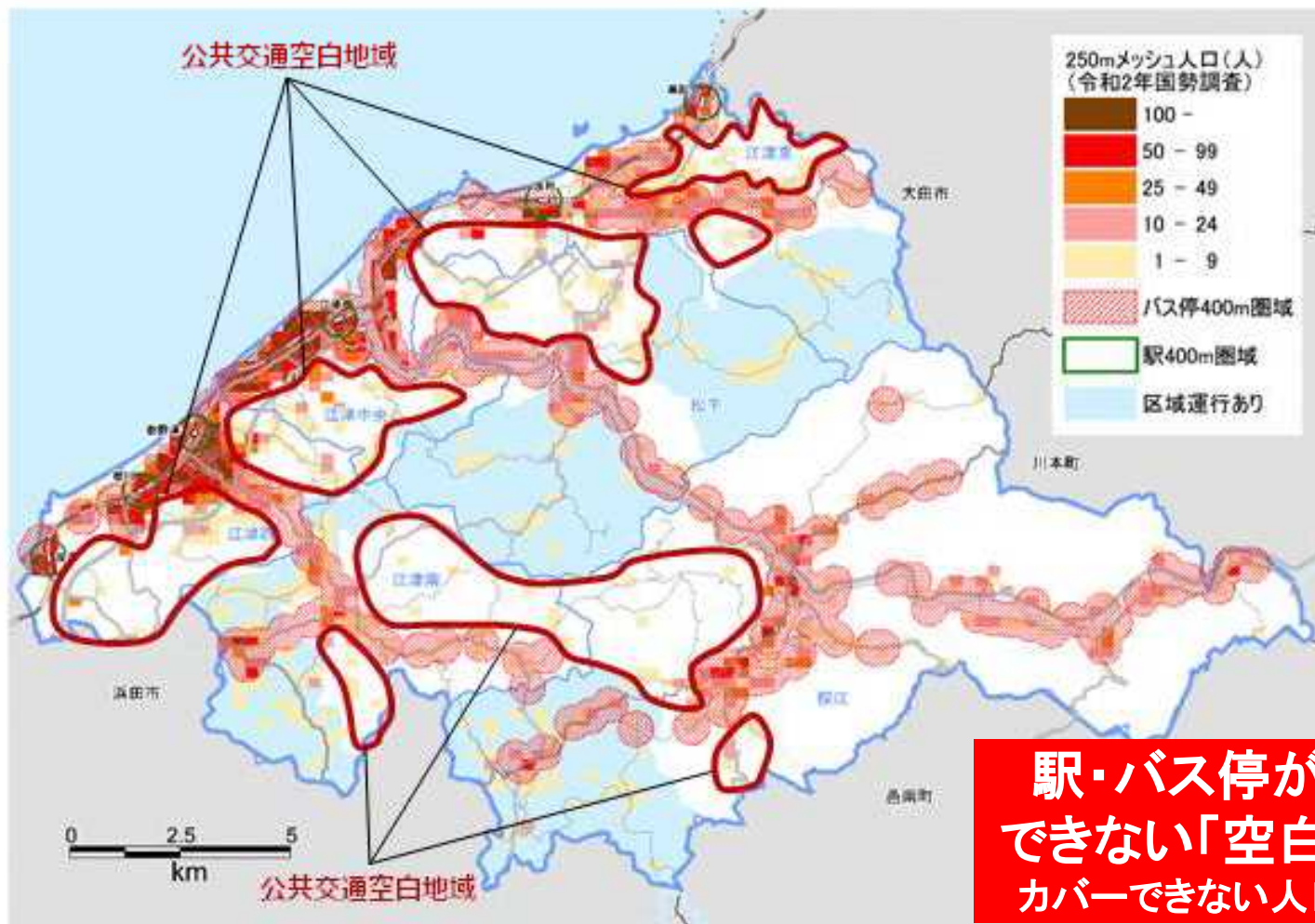
15路線=「支線」

- ・中山間地域の移動手段
- ・主に日常生活圏域内の移動
- ・拠点から放射状に広がる



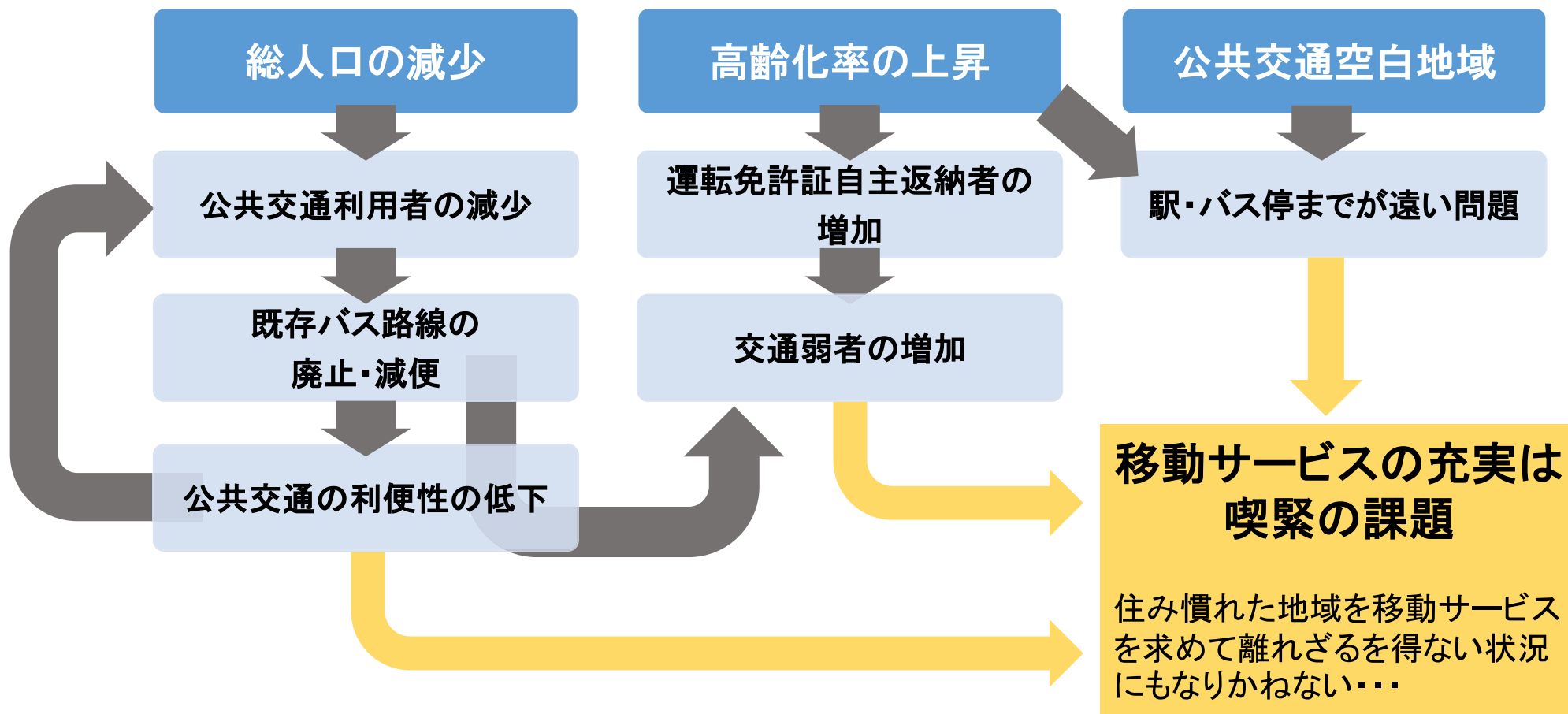
幹線(民間)を支線(市)が補完して住民の移動手段を確保する

公共交通空白地域の状況



駅・バス停がなく公共交通が利用
できない「空白地域」が散在している
カバーできない人口割合: 15.2% (令和5年時点)

課題の整理



新しい視点で課題に取り組む

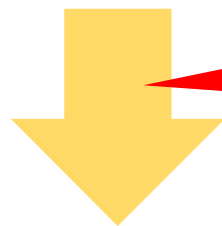
課題解決策の基本的な考え方

便利でなければ、課題解決につながらない

⇒利用したくなるようなサービスであることはもちろん、
人に勧めたくなるようなサービスを目指す。

効率的でなければ、持続可能なサービスにはならない

⇒低コストで最大の効果を生むことが重要であり、
従来の枠にとらわれない新しい視点で解決策を探る。



成功事例のマネではなく、成功事例は「なぜその手法を選択したのか」を研究したうえで

AIオンデマンド交通を導入を検討することに

AIオンデマンド交通とは

AIやデータ分析等の技術を活用して、需要に応じて車両を運行する交通システム

✓従来の公共交通機関とは異なり、固定されたルートや時刻表に縛られず、利用者の要望に合わせて柔軟に運行することが特徴

✓AI乗合交通は、AIが配車をコントロールするので、人間が配車を行う場合よりも処理時間が短く、事前予約のほか即時予約にも対応できるなどより利便性の高い公共交通機関となることが期待されている

乗客はスマートフォンや電話から乗車予約



AIによる決定



実証実験の実施

「AIオンデマンド交通が課題解決につながるのか？」を検証

◆ 概要

- ◇試験運行期間 令和6年12月2日～令和7年2月28日(年末年始を除く)
- ◇対象地域 市東部の5地域(人口:約2,500人/面積:約50km²)
 - ✓ 地域内唯一のスーパーマーケットが閉店
 - ✓ 中山間地域を含むとともに公共交通空白地域が広がるエリア
 - ✓ 減便により土日祝に路線バスが運行されなくなった(地域内の一部)
- ◇乗降場所 運行区域内の332か所を設定
- ◇運用車両 8人乗りミニバン 1台

◆ 結果

540人が利用し、そのうち86.4%が「満足」、95.5%が「今後も利用したい」と回答

効果が見られるため本格運行に向けた準備に着手

実証実験で明らかになった課題

予約が「難しい」と回答した利用者・・・70.5%

予約方法	特徴	○メリット	×デメリット
電話予約	<ul style="list-style-type: none"> ■コールセンターに電話し、必要事項を伝え、対応するオペレーターが予約を確定させる。 ■受付: 月～金曜日 9:00～17:00 祝日除く 	<ul style="list-style-type: none"> ○スマホの操作不要 ○予約受付から確定までがその電話で完結 	<ul style="list-style-type: none"> ×土曜日の予約+当日利用は不可 ×オペレーターとのやりとりに時間がかかる
WEB予約	<ul style="list-style-type: none"> ■予約サイトにアクセスし、必要事項を入力、利用当日に届くメールにより配車が確定する。 ■受付: 24時間 365日 	<ul style="list-style-type: none"> ○曜日・時間の制約なし ○利用直前の即時予約に最適 	<ul style="list-style-type: none"> ×一定のデジタルリテラシーが必要 ×スマホの機種によって操作感到差異がありフォローが困難



予約の負担を少しでも軽減する方策を検討

予約に関する負担軽減策①

「予約の手引き」の作成

《電話予約の手順》

電話予約をしたことがない人でも、オペレーターとのやりとりの流れや、伝える情報(利用者の氏名・電話番号、利用希望日時、乗降場所、人数等)について予め知っておくことで、予約成立までの所要時間短縮を図る。
運行区域内の各地域コミュニティ交流センターで配布。

1. コールセンターに電話をかけます

電話番号 06-7638-1699

※市外局番ですが、通話料は市内通話と変わりありません。

2. オペレーターと会話をします

会話の順番	オペレーター	あなた
①	今日は、「乗合交通のご予約」でしょうか？	はい。
②	ご利用は、「江津」、「津山」のどちらでしょうか？	「江津」です。
③	「お電話番号」、「お名前」をお願いします。	あなたの電話番号【 】 あなたの名前 【 】
④	「ご利用する日」は、いつでしょうか？	利用日【 月 日】です。
⑤	「乗る場所」は、どちらでしょうか？	乗車場所【 】から乗ります。
⑥	「降りる場所」は、どちらでしょうか？	降車場所【 】で降ります。
⑦	「出発時間」もしくは「到着時間」は何時何分でしょうか？	乗る場所を【 時 分】に出発したい。 または 降りる場所に【 時 分】に到着したい。
⑧	「人数」は何人でしょうか？	【 】人です。
⑨	お帰りのご予約はどうかございますか？	帰りの予約もお願いします⑤に戻る または 帰りの予約は必要ありません⑩に進む
⑩	かしこまりました。ご案内できる車両をお調べしますので、少しお待ちいただけますか？	はい。 (しばらく待つ)
⑪	お待たせいたしました。 「●時●分」ごろ、お迎えの車両をご案内できます。 いかがでしょうか？	はい。よろしくお願いします。
⑫	ご予約は、●月●日●曜日、乗る場所【●●●】から降りる場所【●●●】まで、●時●分ごろお迎え、●名様でございます。 こちらでよろしいでしょうか？	はい。よろしくお願いします。 (予約完了 電話を切る)

予約に関する負担軽減策①

「予約の手引き」の作成



予約に関する負担軽減策②

予約システムを教材とした「スマホ教室」の開催



のるイコごうつの利用には予約が必須。

やはり24時間365日予約ができる「WEB予約」が便利。利用者のWEB予約に対するハードルを下げることを目的に「スマートフォン教室」を運行地域の各地域コミュニティ交流センターで開催。

このスマホ教室は、島根県立江津工業高等学校と共同開催し、同校の生徒（機械・ロボット科の1年生）が、参加者のスマートフォンと一緒に操作するなどしてわかりやすく丁寧にサポート。

なお、江津工業高生は授業の一環としてこの取組みに参加した。

民生委員や自治会長等、普段から地域の高齢者の見守りをされている人にも参加を呼びかけた。

のるイコごうつを利用しなくても、WEB予約の仕方を知っている人を地域に増やすことが狙い。

AIオンデマンド交通本格運行①

1 目的・概要

公共交通空白地域又は時間的空白が生じる地域住民の交通手段を確保するとともに、公共交通の利用促進を図ることを通じて公共の福祉に資するためAI乗合交通を行うこと。

2 運行開始日

令和7年10月1日

3 実施主体及び運行主体

- (1) 実施主体 江津市
- (2) 運送主体 業務委託 (有限会社浅利タクシー)

4 運送の種別及び運送形態

- (1) 運送の種別 自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)
- (2) 運送形態 予約型・区域運行

単に「移動ニーズを満たすため」だけではなく、鉄道、路線バス、タクシー等他の公共交通機関とのバランスをとりながらAIオンデマンド交通ならではの強みを最大限生かし、地域の移動環境の底上げにつながる事業とすることを旨とする。

地域の実情に精通した
地元タクシー事業者

実証実験と
同じ体制

AIオンデマンド交通本格運行②

5 事業の内容

- (1) サービス名 江津市AI乗合交通「のるイコごうつ」
- (2) 運行区域 波積町全域、黒松町、都治町、後地町、浅利町
(浅利海水浴場入口バス停留所以東)、松川町市村、
松川町上河戸、松川町下河戸、松川町上津井及び
松川町畑田にわたる区域
- (3) 運行日等 月曜日から土曜日の午前8時から午後5時
ただし、国民の祝日(振替休日を含む)及び年末年始
等を除く。
- (4) 乗降場所 実証実験の結果等を踏まえ322か所を設定
- (5) 運用車両 **8人乗りミニバン 2台**
- (6) 運行管理 委託事業者から選任

6 運送しようとする旅客の範囲

運送の区域内の住民及び当該区域に用件のある者(だれでも利用可)

実証実験との比較

同じ範囲

日曜日及び祝日
を運休とした

1台追加

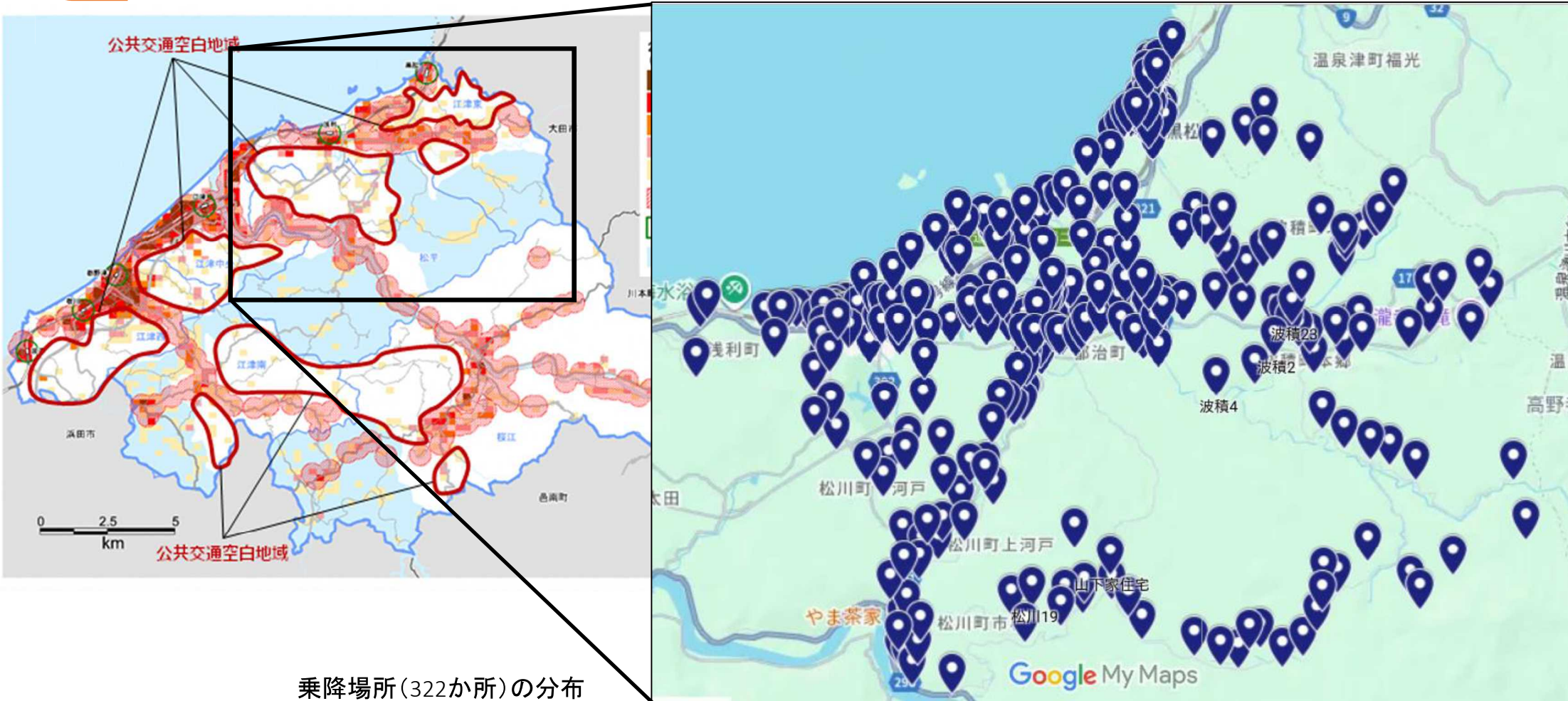
AIオンデマンド交通本格運行③

7 料金区分別の対価の額

料金区分	料金	条件等
普通料金	1回の乗車につき 400円	乗降場所にJR山陰本線の駅、又は石見交通バス路線の停留所を 含まない場合
特定料金	1回の乗車につき 200円	乗降場所にJR山陰本線の駅、又は石見交通バス路線の停留所を 含む場合
デジタル 定期券料金	2,000円	利用の日から起算して最大30日 間有効

鉄道や路線バスへの
乗り継ぎがしやすい
料金設定
↓
公共交通の利用促進

AIオンデマンド交通本格運行④



AIオンデマンド交通本格運行⑤

管理画面 配車状況(月別)

総予約数 218 総運行完了数 207 総未完了数 0 総キャンセル数 11 総未配車数 0						
日	月 1	火 2	水 3	木 4	金 5	土 6
	予約数 14件 運行完了数 12件 キャンセル数 2件	予約数 14件 運行完了数 14件	予約数 5件 運行完了数 5件	予約数 4件 運行完了数 4件	予約数 13件 運行完了数 11件 キャンセル数 2件	予約数 9件 運行完了数 9件
7	8 予約数 14件 運行完了数 13件 キャンセル数 1件	9 予約数 10件 運行完了数 10件	10 予約数 4件 運行完了数 4件	11 予約数 10件 運行完了数 10件	12 予約数 9件 運行完了数 9件	13 予約数 7件 運行完了数 7件
14	15 予約数 17件 運行完了数 17件	16 予約数 5件 運行完了数 5件	17 予約数 7件 運行完了数 6件 キャンセル数 1件	18 予約数 14件 運行完了数 14件	19 予約数 9件 運行完了数 7件 キャンセル数 2件	20 予約数 4件 運行完了数 4件
21	22 予約数 8件 運行完了数 6件 キャンセル数 2件	23 予約数 3件 運行完了数 3件	24 予約数 6件 運行完了数 6件	25 予約数 11件 運行完了数 10件 キャンセル数 1件	26 予約数 12件 運行完了数 12件	27 予約数 9件 運行完了数 9件

AIオンデマンド交通本格運行⑥

日付選択

2025年12月1日

管理画面 運行スケジュール

予約数 14 運行完了数 12 未完了数 0 キャンセル数 2 未配車数 0 稼働車両数 2

車両1

- 予約数(合計): 10
- 送迎数(合計): 11

到着予定時刻	運行ルート	乗降数
8:25(8:25)	乗 黒松35 前車内人数: 1名	1名
8:30(8:27)	乗 黒松19 前車内人数: 2名	1名
8:34(8:35)	降 ★道の駅サンビコバス停・なぎの木テラス 前車内人数: 1名	1名
8:39(8:43)	降 花田医院 前空車	1名
8:50(8:58)	乗 ★道の駅サンビコバス停・なぎの木テラス 前車内人数: 1名	1名
8:53(9:02)	降 黒松35 前空車	1名
9:45(9:44)	乗 ★道の駅サンビコバス停・なぎの木テラス	1名

車両2

- 予約数(合計): 2
- 送迎数(合計): 3

到着予定時刻	運行ルート	乗降数
9:20(9:27)	乗 黒松35 前車内人数: 1名	1名
9:24(9:36)	降 ★道の駅サンビコバス停・なぎの木テラス 前空車	1名
15:40(15:45)	乗 ★道の駅サンビコバス停・なぎの木テラス 前車内人数: 2名	2名
15:47(15:51)	降 浅利5 前空車	2名

管理画面 配車状況(当日)



AIオンデマンド交通本格運行⑦

運用車両(同型車が2台)



車載するキャッシュレス
決済端末機

キャッシュレス決済の
運用は、令和8年度
から開始する予定



対応するキャッシュレス決済ブランド

クレジット	
電子マネー	
QRコード決済	

AIオンデマンド交通本格運行⑧

車内掲示用運賃表・
デジタル定期券のご案内



運賃表 (1回の乗車当たり)

区分	大人 (中学生以上)	小人 (小学生)	幼児 (小学生未満)	備考
普通料金	400円	200円	無料	乗降場所に J R 山陰本線の 駅、または石見交通バス路線の 停留所 を 含まない 場合
特定料金	200円	100円	無料	乗降場所に J R 山陰本線の 駅、または石見交通バス路線の 停留所 を 含む 場合

～デジタル定期券をご利用の方へ～

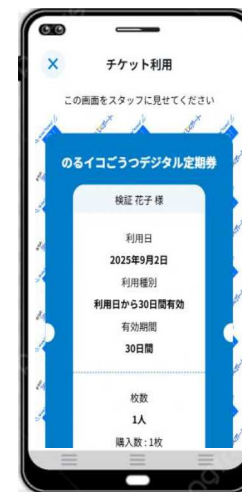
右の図のように、スマートフォンの画面に購入済みのデジタル定期券を表示させて乗務員に提示してください。

デジタル定期券の購入はこちらから



←チケットサイト「まちのヲトモバスポート」

料 金 ▶ 2,000円
有効期間 ▶ 利用開始日から最大30日間



AIオンデマンド交通本格運行⑨

AI乗合交通のりこごうつ 運行実績

区分	試験運行（実証実験）			本格運行		
	R6.12月	R7.1月	R7.2月	R7.10月	R7.11月	R7.12月
運行計画日数(a)	27	27	28	26	23	24
運行実日数(b)	26	25	25	25	23	24
稼働率(b)/(a) (%)	96.3	92.6	89.3	96.2	100.0	100.0
受付予約件数	179	146	178	209	201	248
予約確定後キャンセル数	10	8	19	13	8	12
運行件数	169	138	159	196	193	236
輸送人員数	215	152	173	212	210	272

AIオンデマンド交通本格運行⑩

利用者の声(アンケート調査から)

78歳 男性

良い事です。普及して下さい。

85歳 女性

うれしかった。ずっと利用したい。

79歳 女性

運転手さんが親切で喜びました。ぜひとも続けてほしいと切望しています。住民の気もちに沿った取組だと喜んでいきます。

年齢不明 女性

市内の中心部まで運行してほしい。乗り継ぎがない方がもっと便利になると思う(通院や買い物)。

73歳 女性

予約をもっと簡単にしてほしい。コールセンターは時間がかかるし、スマホは無理。

56歳 男性

乗降場所がが沢山あり予約システム上で確認するとき分かり難い部分はあるように思う。

ご近所誘い合わせてサロンへの移動に利用される例もあり

今後の展開

便利さをより感じてもらうため、WEB予約を浸透させたい・・・

⇒ スマホ教室の継続的な実施について検討

他機関とのコラボや出前講座の設定等、依頼を受けて地域の集会所等を会場にして出張開催できる体制を構築する。

効率性をより高めるため、乗合率を向上させたい・・・

⇒ 「私にピッタリ」や「意外と便利」≡みんなの“いいね👍”を増やす

主な利用者である高齢者層へのさらなるPRとともに子供の習い事、学生の部活動、観光客や帰省客等、ターゲットの幅を広げ新規利用者層を開拓する。

乗合率とは、1台の車両で同時に輸送される乗客数の割合や、実乗車時間に対する車内に2人以上いる時間の割合を指す。

GO GOTSU!
山陰の「創造力特区」へ。

令和7年度 中国ブロック地域づくり研修 (R8.1.16)



GO GOTSU!
山陰の「創造力特区」へ。



のるイコごうつ

検索

<https://www.city.gotsu.lg.jp/soshiki/3/34920.html>

生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会と NPO法人「ほっと吉和」の創設まで

特定非営利活動法人 ほっと吉和
理事長 益本 住夫

1、取り組みの背景と課題認識

私たちが協議をはじめたのは、平成24年11月です。

人口726人、世帯数395世帯、65歳以上365人（高齢化率47.9%）1人暮らしの高齢者110人（施設入所他27人）という状況の中で人口減少は著しく、高齢化がすすむ中で、病気や高齢のため生活が困難になると他の圏域の病院に入院や施設入所（特養、グループホーム等）、しかないという思いは強い。これからの生活に対して不安はありつつも、福祉は行政が取り組むべき問題との認識もあり、住民自ら具体的に考えることはなかった。

しかし、今後更に高齢化と人口減少がすすむ中で、1人暮らしの高齢者等が最後まで住み慣れた吉和で生活するには限界があり、その限界を少しでも延ばしていこうという思いから、地域住民による協議を始めた。

2、取り組みの経緯

平成24年11月

「将来住み続けられる環境づくりの検討会」を開催（月1回）廿日市役所吉和支所、市社会福祉協議会、同吉和事務所、吉和診療所医師によって構成、地域住民の「ダントツに高い地域愛着度」（市が実施したアンケート調査）を活かし、住民主体で実施する取り組みについての長期ビジョンを具体的に計画するために、座談会の意見など常に目標を共有し活動がぶれていかないように進めることを確認

平成25年 2月 有資格者懇談会（看護職・介護職11人参加）

9月 第1回福祉座談会開催（参加者45人、うち地域住民33人）

12月 防府市の小規模多機能ハウス、小規模特養、グループホームを視察

平成26年 2月 第3回福祉座談会「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」を結成

6月 第1回「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」開催 会長、副会長、を決定（以後つくる会）

8月 第2回つくる会開催「泊まりの施設」の建設を市へ要望することを決定

平成27年 3月 「泊まりの施設」の建設を盛り込んだ、第6期介護保険事業計画案可決を福祉座談会で報告

7月 「施設部会」を設ける。以後3回開催、11月には「運営部会」を設ける以後「運営部会」を4回開催

平成28年 9月 NPO法人の定款等をまとめ決定する。

10月 NPO法人「ほっと吉和」設立総会開催（30人出席）

10月 NPO法人「ほっと吉和」県知事に申請する。

平成29年 2月 広島法務局へ法人設立登記申請書提出

平成29年 2月 平成29年2月3日付「NPO法人ほっと吉和」設立登記完了

3、取り組みの内容

(イ)「有資格者懇談会」の開催

地域住民で看護師やホームヘルパーなどの資格をもっている26名の方に声をかけては11名が参加

(ロ)「福祉座談会」の開催

住民に呼びかけて福祉座談会を始めた。行政に要望するだけでなく、自分たちでできることはまず自分たちで取り組む、そのうえで行政でなければできないところを行政に提言・要望し住民と行政の協働による地域の福祉づくりをしていこうと協議を重ねた。

- ・第1回 「吉和のいいところ、困っているところを思いのままに語ろう」
- ・第2回 「こんな施設、こんな手づくり介護サービスがあったらいいな」
- ・視察研修 防府市の小規模多機能施設、グループホームと地域密着型特養施設を見学
- ・第3回 「今、吉和地域に必要な福祉サービスや機能は何か」
「生涯この地域で暮らし続けていくために必要なことは何か」
「吉和住民として出来ることは何か」などについて話し合う。

参加者の意見

- ・地域にどんな施設や仕組みが必要か。
誰もがいざという時に泊まれる場所・高齢者だけでなく障がい者や子どもなど、誰でも利用できる通いの場
- ・地域住民自身ができることは。
草刈り、草取り、掃除、買い物やゴミ出し、雪かき、自動車運転、見守りなど日常生活の困りごとに対応する。

(ハ)「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」を通算8回開催

住民創意のもとに結成された「つくる会」。高齢者福祉を中心に色々な課題にむけて協議を行う。「施設部会」では施設の規模、内容、設備などを協議「運営部会」では施設の利用、運営、管理、NPO法人などについて協議

5、取り組みの成果

- ◎ 地域住民が積極的に参加し協議したことで、「生涯暮らし続けられる吉和地域をつくる会」を結成できた。
- ◎ 地域の課題協議から生まれた「泊まりのできる施設」の建設という住民の要望を政策提言し施設整備ができた。
- ◎ NPO法人「ほっと吉和」を創設し、事業運営を行うことができた。
 - ※ 人材センター事業(平成29年4月1日より事業開始)
 - ※ 泊りの見守り事業(平成29年8月1日より事業開始)
 - ※ 自家用有償旅客運送事業(令和3年4月1日事業開始)