

九州管内における公共交通分野と福祉分野の 適切な役割分担のあり方等検討業務

報告書

平成27年3月



国土交通省

九州運輸局

【 目 次 】

1. 業務概要	1
1-1 業務の背景と目的	1
1-2 業務対象地域	2
1-3 業務フロー	3
2. 九州管内における公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの現状把握	4
2-1 既存資料の収集・整理.....	4
2-2 市町村アンケート調査.....	4
2-3 公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの現状及び問題点等.....	5
3. 九州管内における公共交通分野と福祉分野の適切な役割分担の必要性等の検討	19
3-1 先進事例の収集・整理.....	20
3-2 公共交通分野と福祉分野の連携パターン（たたき案）の検討	23
3-3 九州管内におけるケーススタディの実施.....	25
3-4 九州管内における公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの適切な役割分担のあり方 等の検討.....	30
おわりに	35

1. 業務概要

1-1 業務の背景と目的

1-1-1 業務の背景

1) 公共交通分野における管内市町村の状況

- ・福祉有償運送が制度化されたことや、各地でデマンド交通の導入などが進んだこともあり、九州管内の各市町村担当者から「公共交通サービスと福祉面からの移動支援サービスの線引きが難しい」との声が出ている。
- ・九州管内においても、「公共交通サービスと福祉サービスが競合するケース」や、「公共交通サービスと福祉サービスをそれぞれ別々に運営することによりトータルのコストが大きく増大するケース」などがみられる。

2) 福祉分野における管内市町村の状況

- ・近年、介護予防のための「高齢者サロン」などの設置促進により、高齢者の移動手段確保の必要性が増大している。
- ・加えて、厚生労働省の介護保健サービス費用抑制の方針に基づき、介護保険利用者のうち比較的症状が軽い「要支援者」向けのサービスが市町村の事業になるため、要支援者の移動手段（通所介護のための移動手段の提供等）を市町村が考えなければならなくなる。
- ・このような福祉分野の移動支援サービスの必要性の高まりを受け、実際、各市町村の福祉担当部署では、地元住民による移送（福祉有償運送）を検討する動きもあり、市町村の中には、公共交通担当部署の職員と福祉担当部署の職員の協議・調整が難航している地域もある。

3) 国の最近の動向

- ・交通政策審議会 交通体系分科会 地域交通政策部会の中間とりまとめ（H26 年1月31日発表）を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案が平成26年3月に閣議決定され、同年5月14日に成立、11月20日に施行した。
- ・法改正に伴い、特に、まちづくりと連動した地域公共交通の必要性や地域全体を見渡した面的な公共交通網の再構築が強調されている。
- ・地域住民の生活移動を支えるモードとして、路線バスやコミュニティバスのみならず、福祉バスなどの福祉分野の移動支援サービスも地域公共交通としての位置づけ等が求められている状況にある。
- ・また、自家用有償運送の事務・権限が平成27年4月より自治体へ移譲される予定であり、移譲方法は、いわゆる「手挙げ方式（希望する自治体）」となる。

- ・これは、自家用有償運送に係る輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する事務を適切に行うことができるものとして、国土交通大臣が指定する都道府県知事又は市町村長が事務を行うことができるものである。
- ・ただし、自治体の体制や公共交通事業者との調整などの要因で、手を挙げる自治体が多くはないのが実情である。

1-1-2 業務の目的

本業務は、まちづくりと連動し、自治体が主体となって地域全体の公共交通網を形成・再編を主眼とする「地域公共交通網形成計画」の作成の一助になる基礎資料も見据えた上で、公共交通分野と福祉分野の融合や適切な役割分担のあり方を検討することを目的とする。

注) 業務対象となる「福祉」は、「介護・高齢者福祉」※を対象とすることとし、介助を必要としない自立した高齢者（場合によっては要支援者も含む）の外出支援・外出促進がねらいである。

※介護・高齢者福祉（厚生労働省HPより抜粋）

高齢者が、介護が必要になっても、住み慣れた地域や住まいで尊厳ある自立した生活を送ることができるよう、質の高い保健医療・福祉サービスの確保、将来にわたって安定した介護保険制度の確立などに取り組むこと

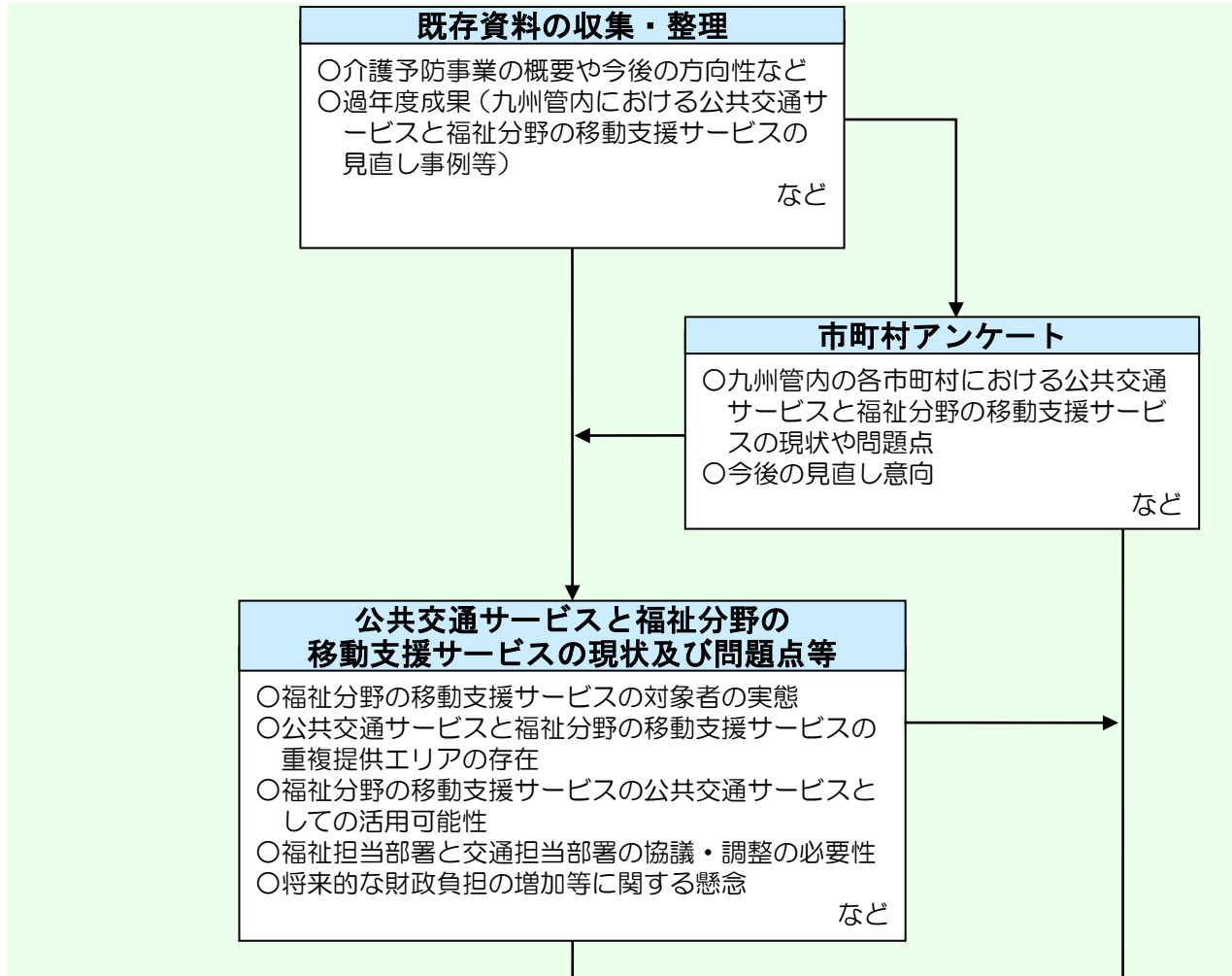
1-2 業務対象地域

本業務は九州管内全域を対象とする。

1-3 業務フロー

業務目的や業務実施方針を踏まえ、本業務は以下の流れで進める。

1. 九州管内における公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの現状把握



2. 九州管内における公共交通分野と福祉分野の適切な役割分担のあり方等の検討

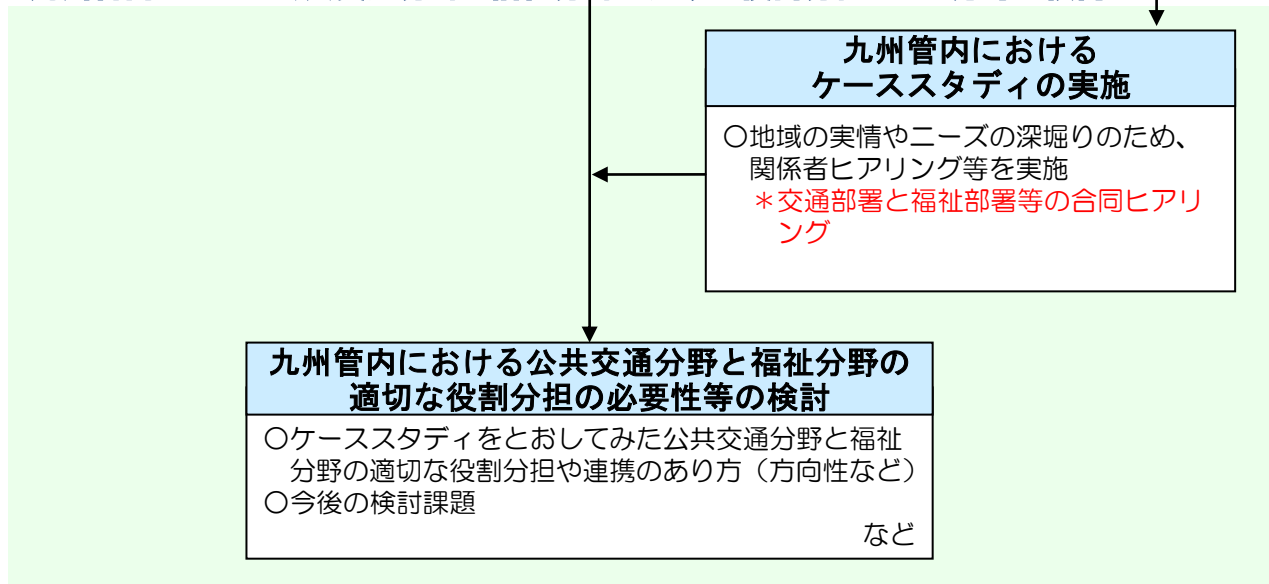


図 業務フロー

2. 九州管内における公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの現状把握

2-1 既存資料の収集・整理

- 九州運輸局の過年度成果やインターネットを活用し、既存資料の収集・整理を行った。

表 収集・整理した資料の概要等

資料タイトル	整理した項目	備考
平成 22 年度介護給付費実態調査の概況	○要介護状態区分の一覧 ○要介護・要支援状態の内訳区分 ○要介護・要支援状態区分別年齢別受給状況	厚生労働省 HP
市町村介護予防強化推進事業（介護予防モデル事業）を通して見えてきた自立支援の姿～各自治体の取り組みから～	○介護予防の導入経緯（H18 年度創設） ○介護予防の全体像 ○介護予防事業の概要 ○二次予防事業対象者のスクリーニング方法 ○これからの介護予防の方向性 ○新しい介護予防事業（案）	厚生労働省 HP （第 101 回市町村職員を対象とするセミナー：厚生労働省老健局資料）
地域内フィーダー系統に関する市町村の取り組み事例集 平成 24 年度版（勤どころシリーズ）	○無料福祉バスを見直した市町村の事例整理	九州運輸局 HP

2-2 市町村アンケート調査

- 平成 23 年度に無料福祉バスや自家用車による無償運送を行っていた市町村に対して、市町村アンケート調査を行い、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの現状や問題点、今後の見直し意向などを把握した。

表 調査概要

調査対象市町村	○九州管内 37 市町村 ＊九州運輸局が平成 24 年度に実施した「九州管内における公共交通基礎調査」の回答データから、平成 23 年度に無料福祉バスや自家用車による無償運送を行っていた市町村を選出
調査手法	○九州運輸局を通じて、市町村の担当者に調査票（word ファイル）をメールで配布・回収 ＊市町村の交通部署と福祉部署が協議・調整してご回答頂くように依頼
調査項目	○福祉分野の移動支援サービスの実施状況 ○福祉分野の移動支援サービスを行っていない市町村の見直し内容 ○福祉分野の移動支援サービスを行っている市町村の状況 ・福祉分野の移動支援サービスの利用対象者及び利用特性 ・福祉分野の移動支援サービスの財政負担額 ・公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの棲み分け状況 ・財政負担のあり方についての認識 ○将来的な見直し内容など ○公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの線引きについての意見など ○将来的に懸念している問題など
調査スケジュール	平成 26 年 11 月 5 日（水）～12 月 5 日（金）まで
回収状況	35 票（回収率：94.6%）

2-3 公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの現状及び問題点等

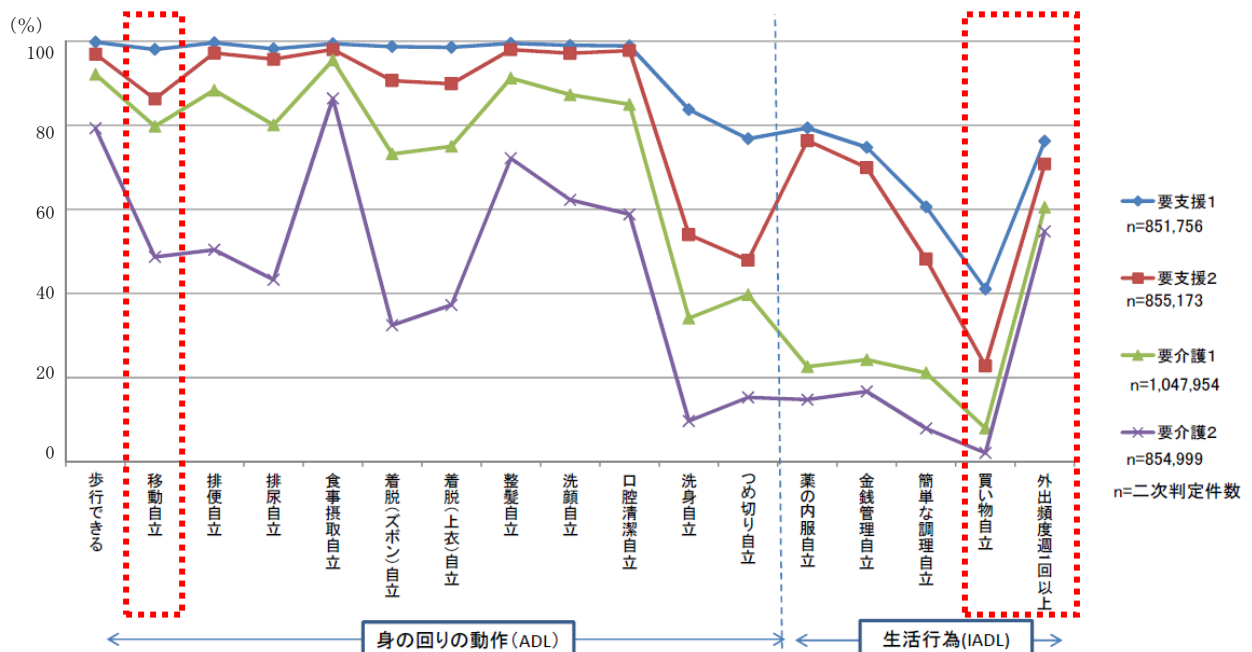
既存資料の収集・整理と市町村アンケート調査結果を踏まえて、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの現状及び問題点などを整理した。

1) 要支援1～要介護1の認定者の多くは、買い物のサポートができれば、週1回以上の外出は可能

- ・要支援1～要介護1の認定者の多くは、移動が自立しており、週1回以上の外出は可能だが、買い物の外出の場合、要介護状態区分によって、その自立度が異なる。

表 要介護状態区分の一覧

要介護度	心身の状態	
要支援1	要介護状態とは認められないが、社会的支援を要する状態	基本的な日常生活はほぼ自分で行えるが、要介護状態にならないように何らかの支援が必要。
要支援2	要介護状態とは認められないが、社会的支援を要する状態	要支援1の状態より基本的な日常生活を行う能力がわずかに低下し、何らかの支援が必要。
要介護1	生活の一部に部分的な介護が必要な状態	立ち上がりときや歩行が不安定。排泄や入浴などに、一部または全介助が必要。
要介護2	中程度の介護が必要な状態	一人で立ち上がったり歩けないことが多い。排泄や入浴などに一部または全介助が必要。
要介護3	重度な介護が必要な状態	一人で立ち上がったり歩いたりできない。排泄や入浴、着替えなどに全介助が必要。
要介護4	最重度な介護が必要な状態	日常生活を送る能力がかなり低下。入浴や着替えの全介助、食事のときの一部介助が必要。
要介護5	過酷な介護が必要な状態	生活全般にわたって全面的な介助が必要。意思の伝達がほとんどできない場合が多い。
自立	以上にあてはまらない	



※1 「歩行できる」には、「何かにつかまればできる」を含む。

※2 平成23年度要介護認定における認定調査結果(出典:認定支援ネットワーク(平成24年2月15日集計時点))

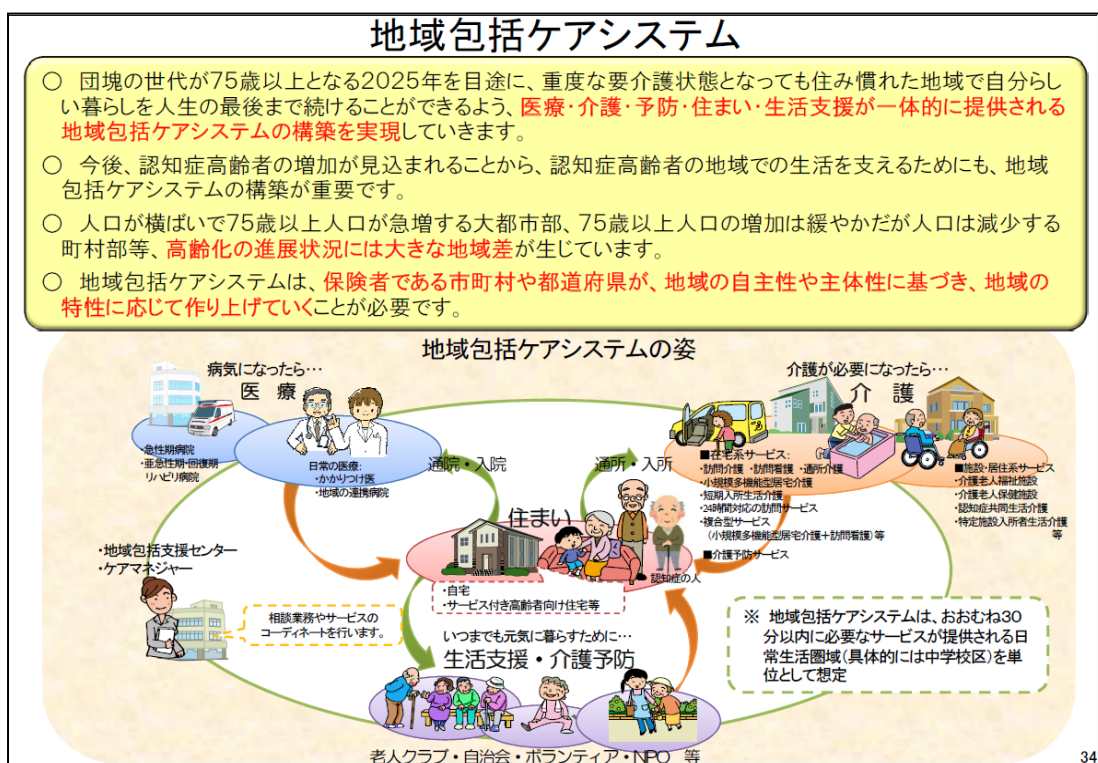
図 要支援1～要介護2の認定調査結果

資料：厚生労働省HP（資料「第101回市町村職員を対象とするセミナー“市町村介護予防強化推進事業（介護予防モデル事業）を通して見えてきた自立支援の姿～各自治体の取組みから～”」、厚生労働省老健局）

- 2) 国の介護予防の方向性として、厚生労働省は、2025年（平成37年）を目途に、「地域包括ケアシステム」の構築を目指しており、中学校区を基本単位とした取り組みを想定している。また、国は介護予防に向けた具体的なアプローチとして、シニア世代に一定の知識を取得してもらい、介護予防の指導役の担い手になってもらうことを期待

「地域包括ケアシステム」

- ・高齢者の尊厳の保持と自立生活の支援の目的のもとで、可能な限り住み慣れた地域で、自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができるよう、医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される“地域の包括的な支援・サービス提供体制”のこと。
- ・厚生労働省は、団塊の世代が75歳以上となる2025年（平成37年）を目途に実現を予定。



34

これからの介護予防の具体的なアプローチについて

リハ職等を活かした介護予防の機能強化

- リハ職等が、ケースカンファレンスに参加することにより、疾病の特徴を踏まえた生活行為の改善の見通しを立てることが可能となり、要支援者等の有する能力を最大限に引き出すための方法を検討しやすくなる。
- リハ職等が、通所と訪問の双方に一貫して集中的に関わることで、居宅や地域での生活環境を踏まえた適切なアセスメントに基づくADL訓練やIADL訓練を提供することにより、「活動」を高めることができる。
- リハ職等が、住民運営の通いの場において、参加者の状態に応じて、安全な動き方等、適切な助言を行うことにより、生活機能の低下の程度にかかわらず、様々な状態の高齢者の参加が可能となる。

住民運営の通いの場の充実

- 市町村が住民に対し強い動機付けを行い、住民主体の活動的な通いの場を創出する。
- 住民主体の体操教室などの通いの場は、高齢者自身が一定の知識を取得した上で指導役を担うことにより役割や生きがいを感じるとともに、幅広い年齢や状態の高齢者が参加することにより、高齢者同士の助け合いや学びの場として魅力的な場になる。また、参加している高齢者も指導者として通いの場の運営に参加するという動機づけにもつながっていく。
- 市町村の積極的な広報により、生活機能の改善効果が住民に理解され、更に、実際に生活機能の改善した参加者の声が口コミ等により拡がることで、住民主体の通いの場が新たに展開されるようになる。
- このような好循環が生まると、住民主体の活動的な通いの場が持続的に拡大していく。

高齢者の社会参加を通じた介護予防の推進

- 定年後の社会参加を支援する等を通じて、シニア世代に担い手になってもらうことにより、社会的役割や自己実現を果たすことが、介護予防にもつながる。

35

3) 福祉分野の移動支援のターゲットの中に“一人で外出できる対象者”つまり「公共交通の潜在需要」が含まれている

- ・市町村アンケート調査結果によると、福祉分野の移動支援サービスの主な利用条件をみると、半数以上が「特定利用者」や「高齢者」など“一人で外出できる対象者”に向けた事業であり、「寝たきりの方」や「要介護者」といった“一人で外出できない対象者”に利用を絞っているのは全体の2割。

表 福祉分野の移動支援サービスの主な利用条件

主な利用条件		集計	割合
年齢制限無し	特定施設利用者	14	29.8%
	住民全員	6	12.8%
	特定地区住民	4	8.5%
	小計	24	51.1%
年配者	65歳以上	6	12.8%
	60歳以上	4	8.5%
	事業参加者のうち送迎希望者(介護予防教室利用者など)	2	4.3%
	60歳以上の高齢者のみ世帯で申請をし決定を受けた者	1	2.1%
	75歳以上の介護を必要としない老人	1	2.1%
	通院手段が無い高齢者	1	2.1%
	小計	15	31.9%
身体障害者等	身体障害者	6	12.8%
	身体障害者の介添者	1	2.1%
	身体障害者手帳1・2級の所持者	1	2.1%
	車椅子を利用する高齢者	2	4.3%
	車椅子を利用する身体障害者手帳1・2級の所持者	2	4.3%
	車椅子を利用する重度身体障害者	1	2.1%
	療育手帳所持者	2	4.3%
	小計	13	27.7%
寝たきりの方	寝たきりの高齢者	3	6.4%
	寝たきりの重度身体障害者	2	4.3%
	寝たきりの要介護者	1	2.1%
	小計	6	12.8%
要介護者	要介護1・2	2	4.3%
	要介護3以上のみ	2	4.3%
	要介護4・5のみ	1	2.1%
	小計	5	10.6%
その他	就学前の子連れの方	1	2.1%
	住民健診の受診者	1	2.1%
	小中学生(通学以外)	1	2.1%
	妊婦	1	2.1%
	小計	4	8.5%
対象事業数		47	100.0%

注) 26市町村の47事業が対象(複数回答)

※市町村アンケート調査結果

4) 九州管内には、公共交通により福祉分野の移動支援にも対応できるエリアがある

- 市町村アンケート調査結果によると、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの棲み分け状況について、「公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスが提供されているエリア」をもつ市町村が26市町村中19市町村と最も多い。
- また、当該エリアの中で、公共交通サービスへの統合が可能な事業が複数みられる。

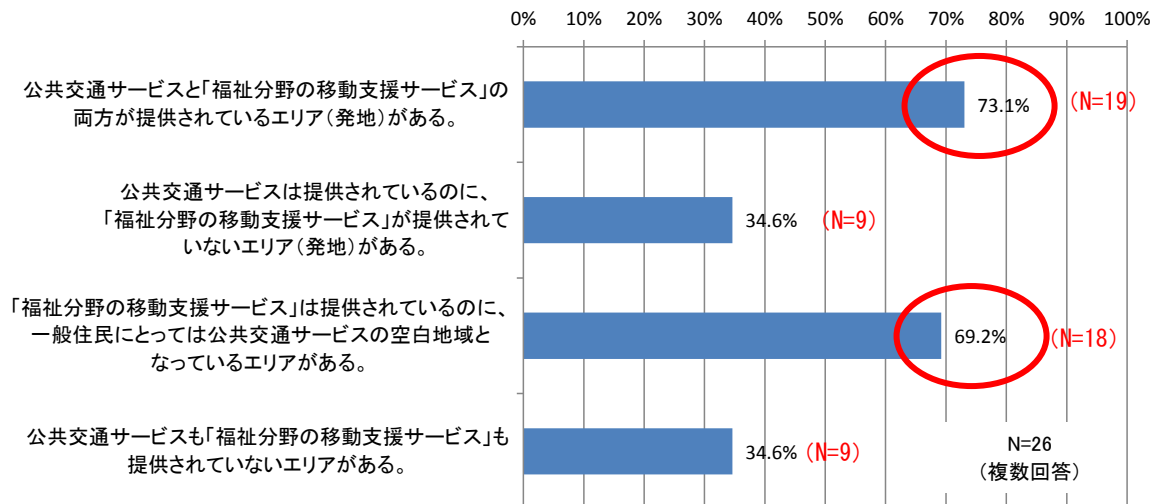


図 公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの棲み分け状況

※市町村アンケート調査結果

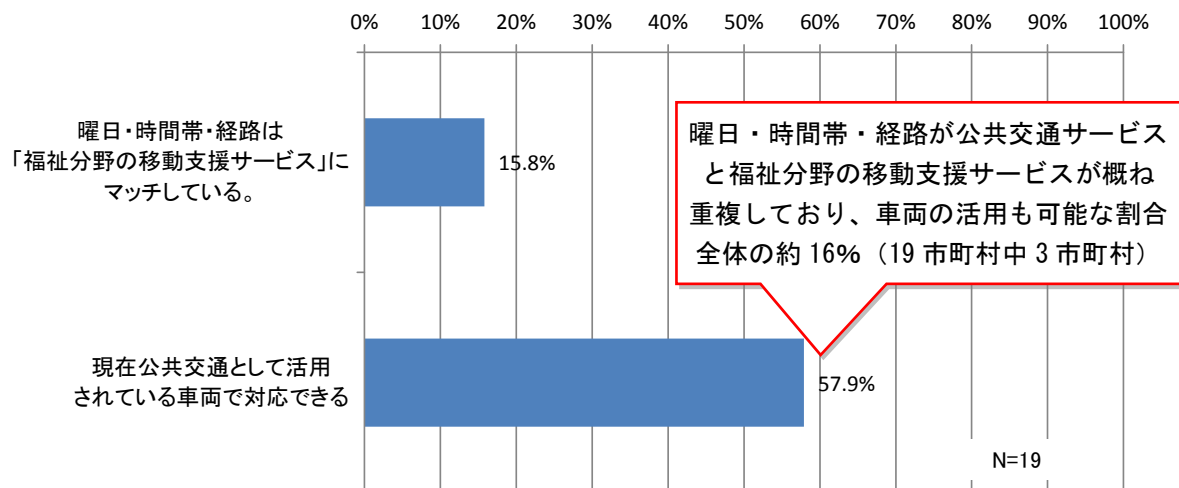


図 ルートと車両の活用可能性

注) 公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスが提供されているエリアをもつ19市町村の回答

※市町村アンケート調査結果

5) 九州管内には、福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスとして活用できるエリアがある

- 市町村アンケート調査結果によると、「福祉分野の移動支援サービスのみが提供されているエリアに『公共交通サービス』の新たな提供が必要」との意向をもつ市町村が半数以上みられ、かつ、その中で、「福祉分野の移動支援サービスの混乗化」で対応可能な事業（エリア）をもつ市町村が複数みられた。

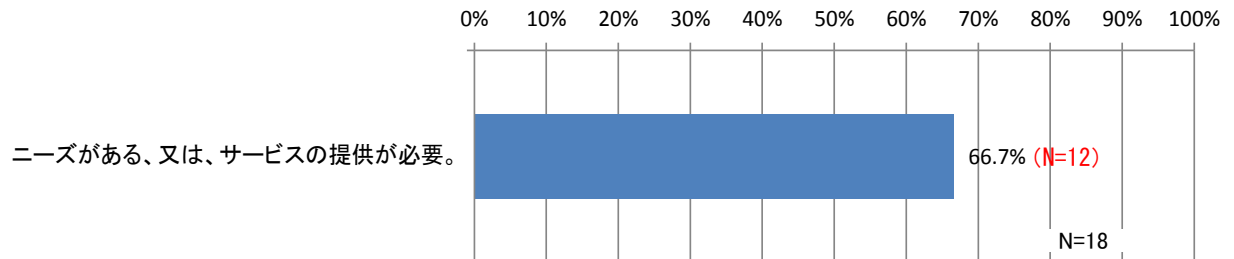


図 現状で「福祉分野の移動支援サービス」のみが提供されているエリアに対し、「公共交通サービス」の新たな提供が必要と回答した市町村

注) 福祉分野の移動支援サービスのみ提供されているエリアをもつ 18 市町村の回答

※市町村アンケート調査結果

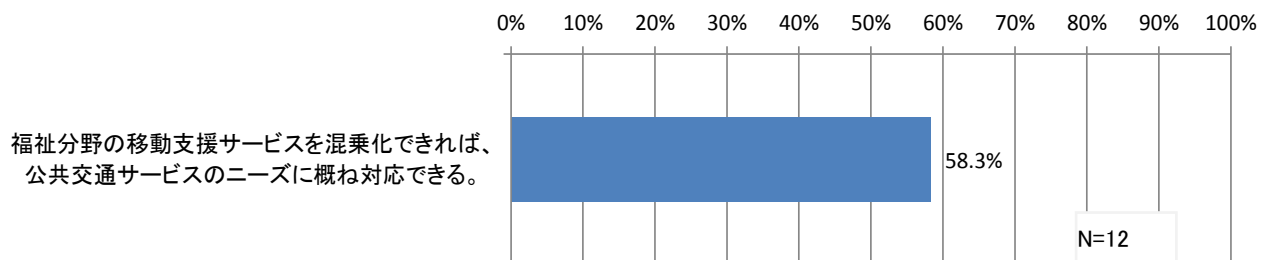


図 「福祉分野の移動支援サービス」の一般客の混乗で「公共交通サービス」の提供が可能と回答した市町村の割合

注) 公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスが提供されているエリアをもつ 19 市町村

※市町村アンケート調査結果

6) 管内の市町村の多くは、財政負担の現状維持を前提として、「公共交通サービスと重複している福祉分野の移動支援サービスの有償化」や「路線再編」、「デマンド交通の導入」などを検討中

- 市町村アンケート調査結果によると、福祉分野の移動支援サービスに対する財政負担額について、「1,000万円以上」が最も多く、26市町村中15市町村の財政支出は500万円以上となっているが、財政負担のあり方としては、「現状維持」との意向を示す市町村が最も多い状況にある。

※財政負担のあり方としては、「現状維持」との意向を示す市町村が最も多い反面、「財政負担を低減させたい」との意向を示す市町村や「公共交通サービスの拡充により、一定の効果が期待できるのであれば、許容範囲での財政負担は必要」との意向を示す市町村もみられる。

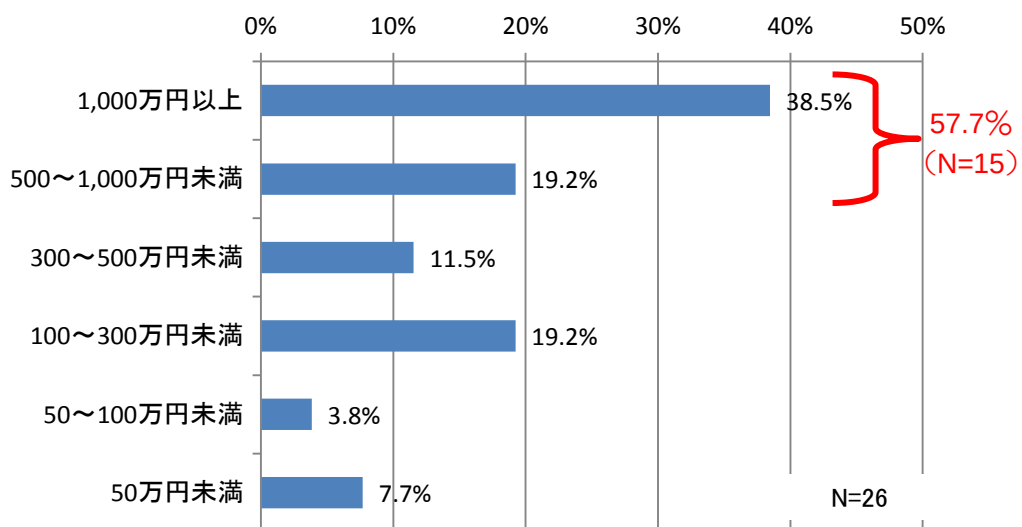


図 福祉分野の移動支援サービスの財政負担額〔H25 年度〕

※市町村アンケート調査結果

表 財政負担のあり方についての認識（市町村アンケート調査結果）

財政負担のあり方についての認識	
現状維持が必要	- 現状の範囲内であれば財政負担は可能。 - 現在、●●市が行っている外出支援サービス事業は、タクシーや自家用車等での移送が困難な方を対象とし、居宅と医療機関との往復に限定して区域型の運行を行っている。 - 現在の福祉サービス水準を維持するため、一定の財政負担はやむを得ないが、移送車両の老朽化に伴う維持管理費や故障への対応等の財政面での諸問題が生じることから、同様のサービスを提供している民間事業者の活用も含め、今後の事業の実施方法を検討していく必要がある。 ●●市で運行している福祉バス（福祉分野の移動支援）としては、施設送迎等を目的としており、福祉分野の移動支援サービスは、当面、<u>財政負担額は現状を維持する必要がある</u>。 - また、介護保険法が改正されるなか、地域包括ケアシステムを構築するうえで、在宅で生活する高齢者への生活支援サービスを検討しなければならないなか、高齢者の外出機会を増やすための移動手段への支援も大きな課題であり、財政的な負担が生じることが予測される。 - 今後も厳しい財政状況が予想されるため、<u>「福祉分野の移動支援サービス」に対し、財政負担額を積極的に増額することは困難</u>。 ●●町で財政負担している公共交通サービスは第3セクターの鉄道事業者と民間バス路線事業者の2者である。両者はともに市町村を越えて運行されているため、町内の公共施設を周遊する福祉バスとは競合していないものとする。 - また、福祉バスは広域運行する公共交通サービスでは、行き届かないルートを補完しているため、どちらのサービスも必要不可欠であって財政負担額は現状を維持すべき。

財政負担のあり方についての認識	
	・当面トータルの財政負担額は現状維持すべき。 ・●●市が行っている「福祉分野の移動支援サービス」は、公共交通サービスの利用ができない在宅の寝たきり高齢者等が対象で、公共交通サービスで重複する事業は発生しておらず、交通手段としてなくてはならない事業である。当面、事業を継続する必要がある、<u>財政負担額は現状維持すべき。</u> ・1回の利用者が少ないのが現状で、費用対効果も問題があるが、総合福祉保健センター利用者の利便性を図り、中山間地の高齢者の交通手段としても必要であるため、<u>当面は現状維持を考えており、財政負担も継続する見込みである。</u> ・人口減少下にある●●市では、当面トータルの財政負担額は現状維持すべき。 ・公共交通不便地域の解消を目指す●●市において、その手段のひとつとして、福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスに組み込むことも検討する必要がある。 ・公共交通サービスや福祉分野の移動支援サービスの必要性は認めるが、<u>現状以上の財政負担は難しいと考える。</u> ・過疎化と人口減少により、両サービスとも重要な施策であるので、<u>財源負担は維持すべきである。</u> ・ただし、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスと連携・調整できるものは積極的に進めるべきではあるが、時間帯や運行回数等の面で非常に難しい状況にある。 ・財源には限界があるので、関係機関が知恵を出し合い、より多くの住民に移動手段を確保してサービスを提供することが必要だと考える。
許容範囲での財政負担（公共交通サービスへの投資）は必要	・社会保障費の増大、税収の減少等に伴い、市財政が逼迫する状況ではあるが、公共交通サービスの拡充により、地域経済の活性化や高齢者福祉の向上等、一定の効果が期待できるのであれば、<u>許容範囲での財政負担（公共交通サービスへの投資）は必要と考える。</u> ・公共交通サービスと「福祉分野の移動支援サービス」が重複・競合している地域については、公共交通サービスの財政負担が現状より増加するとしても、それがその地域にとって効率的で住民のニーズに合ったものであれば、本来提供すべきサービスを提供できてなかったのではないかと考える。 ・<u>財政負担が増加したのではなく、本来必要経費だったととらえるため、福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスに組み込む（統合する）ことで、より多くの一般市民の移動手段を確保することが必要だと考える。</u>
財政負担の軽減が必要	・公共交通や福祉分野の移動支援に限らず、行政においては住民の多種多様なニーズに対応していくことが求められているが、財政については限りがあり、<u>可能な範囲で負担を軽減しなければならないと考える。</u> ・公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスが重複・競合している地域・区間については、可能であればどちらかに一本化することにより財政負担を少しでも軽減できればと考えるが、その際に現状と比較して、住民の移動手段が減ってしまうようなことがあってはならないので慎重に調整していく必要がある。 ・●●市の公共交通サービス（●●市バス）や福祉バスの運行について、人口減少や利用者数の減少等から空バス運行が見られる路線も多々あるため、利用者のない時間帯は減便し、利用者の多い時間帯は増便するなど効率良く運行し、異動支援サービスとしての質は落とさず、<u>なおかつ財政負担を減らす努力が必要であると考え。</u>
その他（今後の検討が必要など）	・コミュニティバスの導入は財政負担を跳ね上げる要因であると考えているため避けたいと考えている。 ・無料福祉バスの拡大利用が出来れば、公共交通の空白エリアがかなり減少できるが、混乗させた時にどのように無料利用者と有料利用者を区別させるか、有料利用者からの収納のための設備にかかる費用、利用料の設定などの問題がある。 ・福祉バス運行事業について、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスを統合するかどうかを、財政負担額の状況を踏まえて、平成25年4月から設置された庁舎・交通体系対策室が協議検討中。 ・原課には、問題点の洗い出し等の情報提供のみ依頼がっており、具体的な内容はまだおきてきていない。 【企画課】 ・●●町において、従前の福祉バスを拡充試行運行している。 ・当初は、コミバス化を念頭に実施したが、利用者は大幅には増えず、利用者もほぼ高齢者となっている。 ・現段階では、無償の地域巡回バス（福祉目的が主）となっている。 【福祉課】 ・福祉事業の実施に当たっては、対象者が高齢者や障がい者等、自力での移動が困難な場合が多く、高齢者等を対象とした閉じこもりやうつ予防、社会参加、生きがいづくりなどの各種事業への参加を促進するための送迎サービスの必要性は高い。 ・町では、自家用車での移動が主で、高齢者等は路線バスの住民を除く広い地域で、地域巡回バスやタクシーでの移動となるが、バスの運行便数や経路、タクシー料金などの関

財政負担のあり方についての認識	
	係で十分な移動手段の確保ができない現状にある。 - 今後、福祉事業の実施に伴う送迎サービスの需要はますます高まると予想されるが、公共交通の利便性が向上しなければ、福祉分野の移動支援サービスは別に多くの財政負担を伴うものとなることが考えられる。 「公共交通サービス」と「福祉分野の移動支援サービス」に対する市の財政負担が重複しないように、交通体系の構築に取り組む必要がある。 - 公共交通サービスについては、路線バスの赤字負担額よりも地域住民が主体となったコミュニティバスに係る事業費が安価となるため、今後は、路線バスを現状維持、又は休廃止し、交通空白地については、コミバス導入を促していく必要があると考える。 - 一方で、介護予防事業（運動器機能向上教室）参加者への送迎サービスについては、交通弱者であることを理由として事業に参加できず、結果的に自立度の低下を招いてしまうことは避ける必要があるため、送迎サービス自体は継続させる必要があると考える。 - ただし、財政負担の面も含めて、現行のサービス形態のままが良いのかは検討の余地がある。 - 現在、市内には路線バスが1路線しかなく、市内全域で福祉バスが運行されているものの、高齢者や障がい者に限られているため、利用対象者の拡大や、さらに集落に入り込んだ運行を望む声もあることから、福祉バスの運行改善を図るとともに、財政負担にも十分考慮し、福祉バスと相乗効果をもたらすようなコミュニティバス導入も視野に入れた交通体系の検討を行いたい。 - 人口減少傾向にある本市では、公共交通サービスの財政負担が増加傾向にあるため、福祉分野の移動支援サービスも含めた公共交通サービスの見直しが必要だと考える。 - 財政負担については、今後の検討課題である。 - 今後、●●市の公共交通の主な利用者である高齢者数は横ばいで推移するものの、自動車運転免許を取得した世代が高齢化することで、更に公共交通の利用者は減少することが見込まれる。 - 財政状況も厳しい中で、市民の日常生活を担保し、また健康で文化的な生活ができる必要最低限の交通体系の整備が政策指針である。 - そのためには市民ニーズを適時把握し、社会資源を有効に活用しながら効率的な運行に努める必要がある。 - 福祉バスは、無償デマンド方式であるため、コミュニティバスとの間で運行地域の重複・競合はない。しかし、利用対象者が障害者に限定されることから稼働状況は低調である。また、受益と負担の関係における課題がある。 - さらに、購入後20年余りを経過していることから、新たなバスの整備が必要となるが、利用状況を踏まえた投資の必要性の検討が必要であり、当該福祉バス運行事業の廃止までを含めた上で見直しを行わなければならない。 - 仮に、福祉バスの更新する場合には、①、②は必須、③は希望として検討項目として考えている。 ①利用対象者の要件を広げ、稼働率を向上させたい一方で、利用者負担を求めること ②バスを小型化（現在は34人乗り）し、管理費用を節減すること ③コミュニティバスと統合し、一体的な運行管理（委託）を行うこと

※市町村アンケート調査結果

- 管内には「公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスが両方提供されているエリア」や「福祉分野の移動支援サービスのみ提供されているエリア」が多い。
- また、「将来的な見直しを考えている」との意向をもつ市町村も複数みられる。

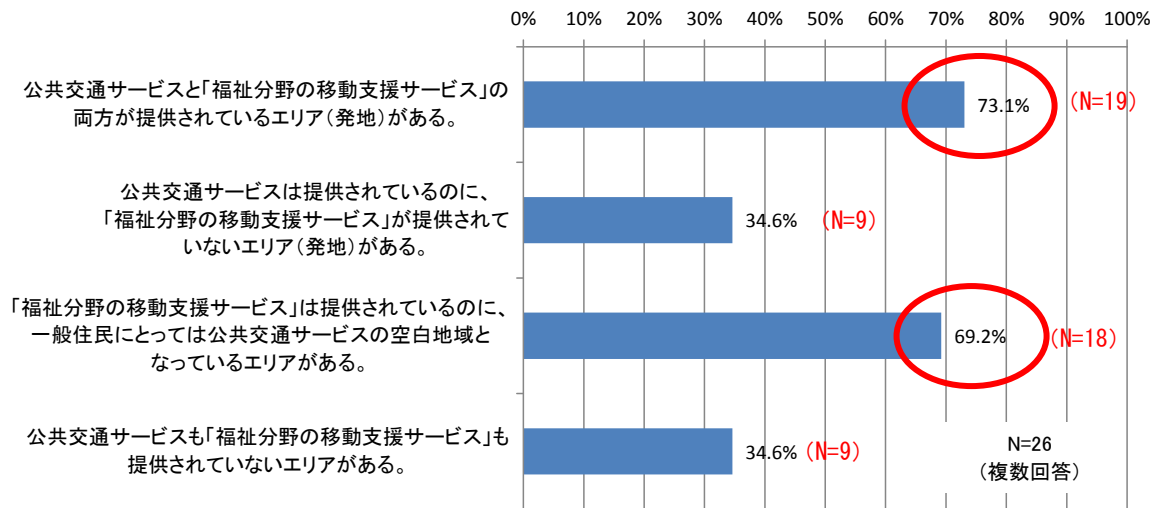


図 公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの棲み分け状況【再掲】

※市町村アンケート調査結果

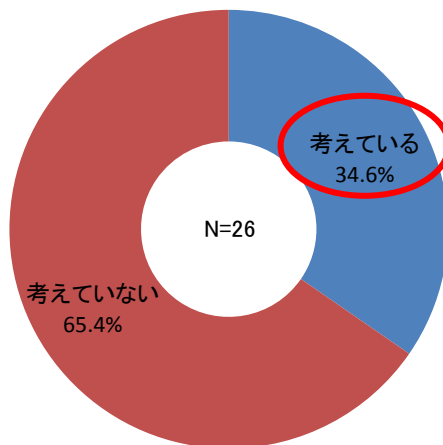


図 将来的な見直しに関する意向

※市町村アンケート調査結果

- “公共交通サービス”と“福祉分野の移動支援サービス”の統合や役割分担の明確化など（将来的な見直し）の意向をもつ複数の市町村は、「公共交通サービスと重複している福祉分野の移動支援サービスの有償化」や「路線再編」、「デマンド交通の導入」などの将来的な見直しを検討している。

表 将来的な見直しを考えている市町村の見直しの考え方

市町村名	事業名など	見直しの考え方	備考 上段：H25年度財政負担額 下段：H22年総人口
●●県 ●●市	僻地患者輸送バス ・A線	○路線バスと重複している僻地患者輸送バスの運行主体や車両の見直しも含めた路線定期運行やデマンド運行を中心とした見直しを検討 ・福祉輸送と公共交通が重複して運行しているので、車両や運行事業者の見直しも含めて、路線定期運行やデマンド運行を中心とした見直しを行いたい。	・約270万円 ・約8万人
	僻地患者輸送バス ・B線 ・C線 ・D線 ・E線	○僻地患者輸送バスの路線定期運行やデマンド運行を中心とした見直しを検討 ・高齢化の進んでいる僻地を福祉輸送のみが運行しているので、診療所のみしか行くことができない。 ・利用者の声として、買い物施設や金融機関などにも寄りたいとのニーズに応えられる、路線定期運行やデマンド運行を中心とした見直しを行いたい。	
●●県 ●●市	コミュニティバス	○路線再編とコミュニティバスの有料化を検討	・約350万円 ・約3万人
●●県 ●●市	福祉バス	○具体的な事業や考え方は決まっていない ・公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスを統合するかどうかを、財政負担額の状況を踏まえて、担当課が協議検討を行っている。 ・庁内では問題点の洗い出し等の検討がなされているが、具体的な内容については、まだ情報が届いていない。	・約380万円 ・約4万人
●●県 ●●町	路線バス、コミュニティバス、福祉バス	○コミュニティバスと重複している福祉バスの有償化、路線再編、デマンド交通の導入などを検討 ・目的地の1つである主要施設が移転することと、既存の交通事業者によるバス路線・町営自家用有償運行による路線・高齢者を対象とした自家用の無償運行による路線が競合しているので、路線の見直しや無償運送の有償化、デマンド運行などを検討したい。	・約560万円 ・約1万人
●●県 ●●市		○具体的な事業や考え方は決まっていない ・見直しが必要であると考えているが、具体的な事業や考え方は決まっていない。	・約1,000万円 ・約7万人
●●県 ●●市	福祉バス	○福祉バスと相乗効果をもたらすようなコミュニティバスの新規導入などを検討 ・現在、市内には路線バスが1路線しかなく、市内全域で福祉バスが運行されているものの、高齢者や障がい者に限られているため、利用対象者の拡大や、さらに集落に入り込んだ運行を望む声もあることから、福祉バスの運行改善を図るとともに、財政負担にも十分考慮し、福祉バスと相乗効果をもたらすようなコミュニティバス導入も視野に入れた交通体系の検討を行いたい。	・約1,660万円 ・約4万人

注) H25年度の財政負担額が小さい市町村の順番に整理

※市町村アンケート調査結果

- ・“公共交通サービス”と“福祉分野の移動支援サービス”の統合や役割分担の明確化など（将来的な見直し）を考えていない市町村の“見直す上での課題”としては、主として「複数部署の協議・調整」と「首長の政策判断」が挙げた。

表 “公共交通サービス”と“福祉分野の移動支援サービス”の統合などを行う上での課題など

見直す上での課題など	
交通施策部局と福祉部局で十分な協議などが必要	・交通施策部局と福祉部局で十分な協議などが行えていない。しかしながら、全市的な生活支援交通施策の中で、統廃合はあり得るものと考えられる。 ・見直しにあたっては、第一に「福祉」に対する市の考え方（方針）の整理・決定が必要であるものとする。 ・まだ十分議論できていない。 ・まだ十分議論できていない。 ・高齢者の交通手段をどのように確保していくか協議が必要。 ・交通部署と福祉部署間において、まだ検討できていない。 ・交通部署と福祉部署の足並みが揃っていない（まだ十分議論できていない）。 ・現時点では十分な協議がなされていない。また、仮に公共交通対応（現在は定時定路線運行）となると、便数の増加や車両の変更（移動制約者対応）等も考えられるため、財政負担が増加する可能性もある。 ・交通部署と福祉部署の協議ができていない。 ・公共交通が民間バスであるため、統合は出来ない。 ・公共交通と無料福祉バスの路線が重複している路線で、無料福祉バス利用者を公共交通に混乗させてはどうかといった案があるが、無料客と有料客の区分の手法等で整理し切れておらず、まだ具体的な話し合いまでできていない。 ・交通部署と福祉部署の十分な議論ができていない。
首長の判断が必要	・首長の判断が必要。 ・交通ニーズの把握や交通計画策定に向けた首長の判断。 ・首長の判断が必要。 ・首長の判断が必要。
予算の確保が必要	・予算の確保。 ・公共交通における既存車両を福祉車両として流用しにくく、改造等が必要となるため、予算が必要となる。
専門知識不足	・交通体系を総合的に検討するうえでの専門知識不足。
見直す必要性がない	・現在、●●町では福祉バスのみであり、公共交通との重複等の問題はないため。 ・また、福祉分野については、平成24年度に見直しを行ったため見直しは必要ない。 ・特に競合していないため、見直す必要性がないと考える。 ・いずれは両分野のサービスの統合や、役割分担の明確化などを検討する必要があるが、現在、福祉分野と公共交通分野間の運行地域の重複・競合などはないため、現時点では見直しの必要はない。 ・しかし今後コミュニティバス、福祉バスのいずれかにおいて大きな見直しや更新を行うこととなった場合には、統合なども含め検討する必要がある。 ・また統合を検討する場合には、両方で運行形態が大きく違うため、抜本的な変更となる可能性が高く、従前のサービスより利用しづらいものとならないよう一層の配慮が必要である。

注）将来的な見直し（“公共交通サービス”と“福祉分野の移動支援サービス”の統合や役割分担の明確化など）を考えていない市町村

※市町村アンケート調査結果

7) 市町村の多くは、福祉分野の移動支援サービスの需要の増加やニーズの多様化、福祉分野の移動支援サービスの拡充による既存公共交通サービスの利用者の減少や財政負担の増加を懸念

- ・市町村アンケート調査結果によると、「福祉分野の移動支援サービスの需要の増加やニーズの多様化、福祉分野の移動支援サービスの拡充による既存公共交通サービスの利用者の減少や財政負担の増加」を懸念する指摘が多い。
- ・また、現状では、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの線引きを「難しい」または、「線引きができるか否かは地域特性によるのではないかと考える市町村が複数ある。
- ・一方で、線引きする場合は、「公共交通のターゲットは乗降時などにきめ細かなサービスが必要ではない人」という意見もあったが、「公共交通である以上、“利用するか否かの判断は利用者側”に委ねられており、交通事業者（特に運転士）へのしわ寄せが行くのではないかと懸念する市町村もあった。
- ・そのような懸念の中、「十分な福祉分野の知識や資格と第二種運転免許の両方を持ち合わせた人材の確保が必要」との指摘もあった。

表 将来的に問題になりそうなことなど

将来的に問題になりそうなことなど	
福祉分野の移動支援サービスの需要の増加やニーズの多様化、福祉分野の移動支援サービスの拡充による既存公共交通サービスの利用者の減少や財政負担の増加	・現在、福祉分野での運行は、施設を利用する自立した高齢者へのサービス提供が前提となっており、今後、更に高齢者が増加し、介護保険法等の改正に伴い在宅で生活する高齢者は増加し、<u>移動支援のニーズが見込まれる。</u>
	・公共交通サービスは赤字路線が多く、<u>さらなる福祉分野の移動支援の導入で利用者の減少も考えられる。</u>
	・福祉分野の移動支援サービスを行う場合は、公共交通サービスでカバーできる部分は荷ってもらうような仕組みづくりを考慮するなどしないと、公共交通サービスあつての「福祉移動支援サービス」であり、<u>お互い事業の補完ができなくなる。</u>
	・現在、区域運行による公共交通を運行しているが、あくまでも自立した高齢者へのサービス提供が前提である。 ・今後、多くの方が介助が必要になった場合には、<u>より手厚い対応が必要であり、福祉分野の移動支援の需要や財政負担の増加が想定される。</u>
	・現在、区域運行の公共交通を運行しているが、あくまでも「自立した高齢者へのサービス提供」が前提であり、近い将来に利用者がさらに高齢化し、多くの方が介助が必要になった場合には、「福祉分野の移動支援サービス」と公共交通サービスを両輪で事業展開する必要があり、<u>さらなる財政負担の増加が想定され、難しい問題が生じる可能性が高い。</u>
	・少子高齢化社会や、核家族化が進むことに伴い、高齢者のみの世帯や独居の高齢世帯は今後増加することはさけられない。 ・<u>移動支援を必要とする対象者が増加し、ニーズも多様化するとと思われる。</u>
	・現在、区域運行の地域巡回バスを運行しているが、あくまでも「自立した高齢者へのサービス提供」が前提であり、近い将来に利用者がさらに高齢化し、多くの方が介助が必要になった場合には「福祉分野の移動支援サービス」の充実が必要なり、<u>さらなる財政負担の増加が想定され、難しい問題が生じる可能性が高いと思われる。</u>
	・公共交通サービスと福祉分野の移動サービスの両方に対して、高齢者等の移動支援を行っていくべきだが、対象者が増加することから<u>財政負担が増加することが予測される。</u>
	・免許保有率の高い高齢者が増加傾向にあるが、こういった方は移動制約者となるまで免許を保有する傾向（免許を返納するのは自ら移動できなくなったとき）と考えられるため、将来的には公共交通を利用できない移動制約者が増加するのではないかと考える。 ・この場合、通勤や通学、観光等で利用するための公共交通サービスの確保・維持に加え、<u>福祉分野の移動支援サービスの更なる負担増加が懸念。</u>
	・利用者の高齢化や高齢者の運転免許返納促進等により、多種多様なニーズが増加することが予想され、公共交通サービスもしくは福祉分野の移動支援サービスの片方だけ

将来的に問題になりそうなことなど	
	では対応できなくなってくるのではないかと考える。 ・市の財政は限られているにも関わらず、財政負担が増加する一方という状況に陥るのではないかと懸念される。 ・財政負担の増加が想定され、難しい問題が生じる可能性がある。
公共交通サービスに対して、現状より手厚い対応が求められ、結果的に運転士などの負担が増加	・交通事業者の存続が難しくなり、公共交通が維持されないことが将来の問題になる。 ・交通事業者等への影響も考えられ、運転手への負担なども生じてくるものと考えられる。 ・第一に、公共交通サービスと「福祉分野の移動支援サービス」の線引き（整理）が必要である。さらに、「福祉分野の移動支援サービス」が必要なケースについても、可能な限り、福祉タクシー等民間事業者の活用を優先的に検討すべきものと考ええる。 ・介護に係る分野をどの程度交通事業者が対応できるかが問題になると思う。 ・現在、区域運行の公共交通を運行しているが、あくまでも「自立した高齢者へのサービス提供」が前提であり、近い将来に利用者がさらに高齢化し、多くの方が介助が必要になった場合には、交通事業者（運転士など）の負担が増加する。 ・現在、●●市のコミュニティバスでは、足腰の不自由なお客様の乗降車や荷物の積み下ろしについては運転手が臨機応変に対応することとなっているが、運転手はバスの停車中、運賃の徴収や乗車券の販売、運行状況の記録などの対応に追われ、支援が不十分となることもある。福祉分野でのサービスを充実させる上で、運転手の業務が過大とならないような配慮や措置が必要と思われる。 ・少子高齢化社会や、核家族化が進むことに伴い、高齢者のみの世帯や独居の高齢世帯は今後増加することは避けられない。 ・多様化するニーズに課題に対応するためには、既存のバスを利用しつつ、民間のタクシー業者等との連携、NPO法人の活用が必要である。
十分な福祉分野の知識や資格と第二種運転免許の両方を持ち合わせた人材の確保が必要	・公共交通サービスと「福祉分野の移動支援サービス」を今後総合的に行うこととなれば、十分な福祉分野の知識や資格と第二種運転免許の両方を持ち合わせた人材が必要になる可能性がある。 ・公共交通と福祉分野の移動支援が、利用する側として同等にサービス（乗り降りの対応）が受けられるかが心配されると思う。 ・車両に付き添いを常時確保するもの財源的にも無理があり十分な検討が必要になる。
地域住民・ボランティア・による移動支援の機運が高まるのではないかな	・地域包括ケアシステム構築するなか、地域での生活支援サービスを検討していかなければならないなか、地域住民等によるボランティアによる移動支援なども出てくるものと考えられる。 ・しかしながら、ボランティアにおいての移動支援では、運行費用、介助、事故の責任問題などリスクも多くあるものと考えられる。

※市町村アンケート調査結果

表 公共交通サービスと「福祉分野の移動支援サービス」の線引きについての意見など

日頃から感じていること	
過疎地等においては、公共交通＝高齢者福祉のような状況があり、地域によって、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの線引きが難しい	・過疎地等においては、公共交通＝高齢者福祉のような状況があり、線引きは出来ない。 ・無償の福祉分野の移動支援サービスは、公共交通サービスとの関係を壊す要因の1つである。 ・福祉バスの明確な定義がなく、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの線引きが難しいものと感じている。 ・公共交通サービスと「福祉分野の移動支援サービス」の線引きという観点では、サービス提供主体（団体又は部署）ごとの事情で事業を実施している現状があり、明確に線引きがなされているとは感じられない。 ・また、本来であれば、市場原理に基づいた公共交通サービス網の整備（改善）が第一に実施されるべきところ、上記の線引きが曖昧なまま「福祉分野の移動支援サービス」が介入したことで市場原理を歪めた可能性がある。 ・「公共交通サービス」と「福祉分野の移動支援サービス」と区分するのではなく、一つの交通サービスとして、考えていくべき（福祉有償運送を実施する場合、地域公共交通会議とは、別に新たに運営協議会を設置する必要があるため、2つの会議を1つの会議に統合する等）。 ・線引きをしない、一体的な公共交通網の形成が必要。 ・福祉課としては、公共交通サービスは、町の生活交通手段の確保が大きな目的であり、全ての住民に対するサービス提供ができる。「高齢者だから」「障が

日頃から感じていること	
線引きは地域の規模や特性によって異なる	い者だから」と区別するのではなく、すべての人が快適に生活できるよう、ノーマライゼーションの思想による公共交通の拡充が必要ではないかと考える。 • 企画課としては、地域の特性（人口、面積等）があり、これがベストであるという交通サービスはそこで異なると思われる。これまでの経緯から従前の福祉バスを拡充し、試行することで、広い意味での公共交通の活性化を行いたい。 • 福祉分野と言っても、人の助けを借りないと公共交通を利用できない方、自力で公共交通を利用できる方の2通りある。前者は公共交通で支援できない方で、直接目的地までいきたいニーズを持っていて、後者は公共交通の潜在的利用者だと考える。 • 前者の方もすべて包括的にサービスを行おうとすれば、フルデマンド方式があてはまるだろうが、その支援を分けるのか、一括するのは市町村の考えにもよるのであり、大きくは市町村の規模によるものだと考える。 • その線引きの基準（全国の市町村でどのくらいの規模から分けて運営したほうがより効率的なのか）の目安のようなものがあれば、今後、人事異動で担当が代わっても公共交通の見直しをかけるときの参考になると思う。
自力で公共交通を利用できる、又は乗り降りの対応等きめ細かなサービスが不要な人が公共交通サービスの利用者である	• ●●市の福祉分野の移動支援サービスについては、身障者手帳 1 級・2 級所持者で車椅子常用者を対象としており、公共交通サービスの利用が困難であることから、輸送対象者で公共交通と福祉分野の移動支援の区分がある程度整理されている。 • しかし、将来、公共交通サービス及び福祉分野の移動支援サービスを拡充する場合も考えられるが、民間タクシー等については、移動制約者の需要にもある程度対応できると考えられること等から、サービスを拡充した場合の民間事業者への影響も十分考慮する必要があり、公共サービスと民間事業の調整（線引き）が難しいと考えている。 • 福祉分野のサービスの対象者は、70 歳以上の高齢者が多く、乗り降りの対応等きめ細かなサービスが要求されるため、公共交通サービスと分けて考えている。 • 公共交通サービスにおいて、利用者の安全性や利便性を第一に考えた場合、乗降車やシートベルトの着脱、安全な大勢の保持等ができないほど ADL（日常生活動作）が低下しているような方の中には、福祉分野の移動支援サービスにおいて通院や買い物を保証されるべき人も多いと思われるが、専門的知識を有しない運転手にその判断は難しく、公共交通サービスである以上、本人が希望する場合は乗車させざるを得ない。
線引きしたとしても、公共交通サービスである以上、利用者本人が利用を希望する場合は、乗車させざるを得ない	
担当が複数課になるため、調整・協議がスムーズに進まない場合がある	• 公共交通サービス、福祉分野の移動支援サービスのそれぞれにおいて、専門的な知識が必要であり、担当が複数課になることから、調整・協議がスムーズに進まない場合がある。

※市町村アンケート調査結果

3. 九州管内における公共交通分野と福祉分野の適切な役割分担の必要性等の検討

ここでは、下図のとおり、前章で検討した「公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの現状及び問題点等」の対応に努めた先進事例を収集・整理し、「市町村アンケート調査結果」も踏まえつつ、まず“公共交通分野と福祉分野の連携パターン（たたき案）”を検討する。

次に、市町村アンケート調査結果を踏まえて、「九州管内におけるケーススタディ」を実施し、市町村の担当者（交通部署と福祉部署の合同ヒアリング）の生の声を収集する。

最終的に、ケーススタディを通じた“たたき案”の実現可能性や今後クリアしなければならない課題等を整理し、九州管内における公共交通分野と福祉分野の連携パターン等を取りまとめる。

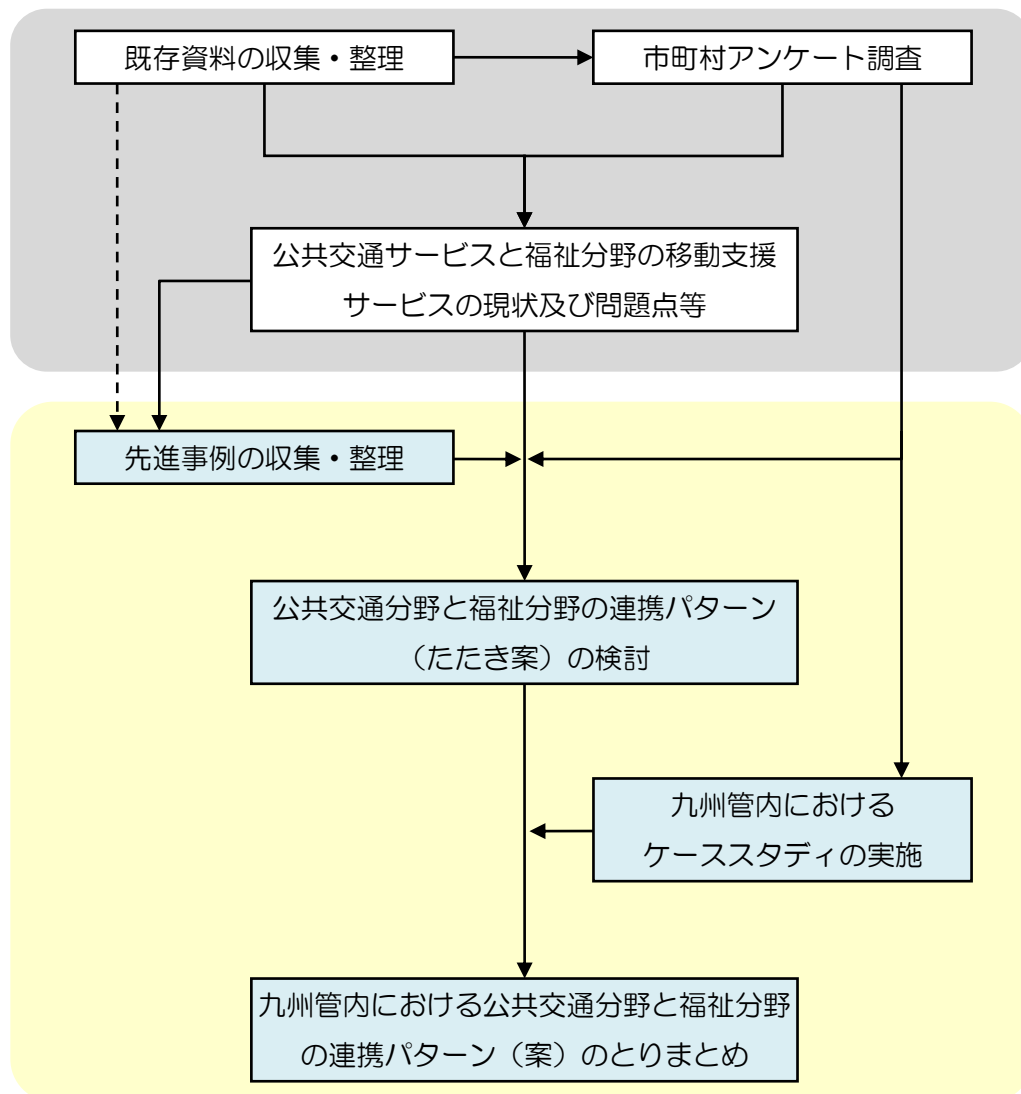


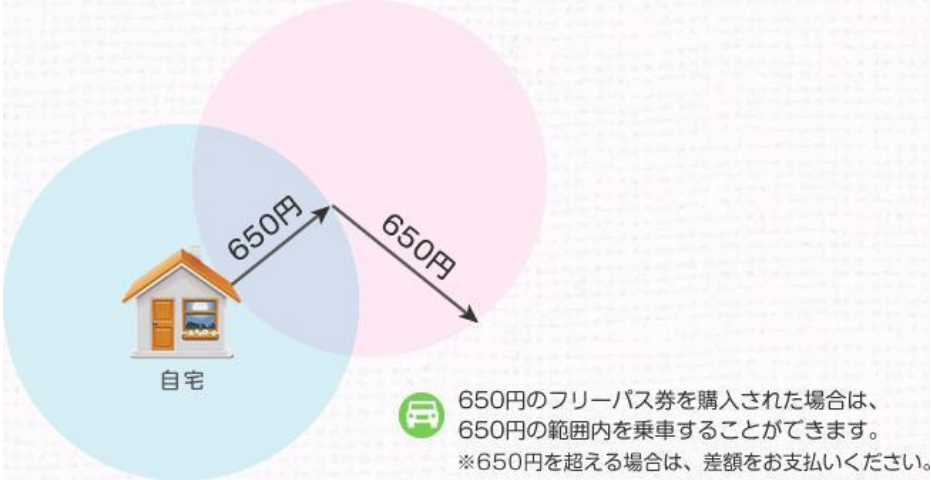
図 検討の進め方

3-1 先進事例の収集・整理

●公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの問題点等の対応に努めた事例としては下表のとおり。

表 先進事例の収集・整理

公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの現状及び問題点等	事例収集の視点	該当事例
○要支援1～要介護1の認定者の多くは、買い物のサポートができれば、週1回以上の外出は可能 ○国の介護予防の方向性として、厚生労働省は、2025年（平成37年）を目途に、「地域包括ケアシステム」の構築を目指しており、中学校区を基本単位とした取り組みを想定している。また、国は介護予防に向けた具体的なアプローチとして、シニア世代に一定の知識を取得してもらい、介護予防の指導役の担い手になってもらうことを期待	○高齢者がヘルパー・サポーターとなり、公共交通利用者の乗降や買い物移動の支援を行っている事例  ※みどりっこヘルパー (写真は一般財団法人地域活性化センターのfacebook「地域づくりの現場なう！by 地域活性化センター」より)	「みどりっこヘルパー（車掌）」 (岐阜県岐阜市：芥見東・南地区コミュニティバス等運営協議会) ○岐阜市芥見東地区・南地区を運行するコミュニティバス「みどりっこバス」には、乗客の手助けのため「みどりっこヘルパー（車掌）」が乗車。 ○ヘルパーは地域の住民ボランティア約30人が毎日交代で務め、乗客が多い午前中にバスに乗り、切符の購入、受け渡しや荷物の運搬、行き先案内などの手助けを行っている。
		「介護予防ボランティア」(長崎県佐々町) ○中高年齢層を対象として介護予防ボランティアを養成し、ボランティア活動が無理なく継続できるように、連絡会を組織してバックアップしている。介護予防・日常生活支援総合事業においても、介護予防ボランティアが、生活支援や通所の場で、担い手として活躍している。 ※介護予防の取組の変遷 ・平成18年地域包括支援センターが始動し、介護予防の普及啓発を行うものの、住民の主体的取組につながらず、2年が経過。町内唯一の地域サロンは、職員の関与無しには成り立たない状況だった。 ・平成20年普及啓発のあり方を見直し、自主活動の育成に主眼を置いた「介護予防ボランティア養成講座」をスタート。修了者がそれぞれの地区で「地域型介護予防推進活動」に取り組むようになり、初年度に、8地区で集いの場が立ち上がる。 ・以後、毎年、新たなボランティアを養成し、現在、団塊世代を対象に「地域デビュー講座」として継続中。修了者による集いの場は、現在14地区で開催されている。(最終目標は、全町内会30地区)
○福祉分野の移動支援のターゲットの中に“一人で外出できる対象者”つまり「公共交通の潜在需要」が含まれている ○九州管内には、公共交通により福祉分野の移動支援にも対応できるエリアがある ○九州管内には、福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスとして活用できるエリアがある ○対象市町村の多くは、財政負担の現状維持を前提として、「公共交通サービスと重複している福祉分野の移動支援サービスの有償化」や「路線再編」、「デマンド交通の導入」などを検討中 ○市町村の多くは、福祉分野の移動支援サービスの需要の増加やニーズの多様化、福祉分野の移動支援サービスの拡充による既存公共交通の利用者の減少や財政負担の増加を懸念している	○公共交通サービスと重複している福祉分野の移動支援サービスの有償化や路線再編、デマンド交通の導入、さらには高齢者等を意識した車両等の工夫を行った事例	「朝倉地域コミュニティバス」(福岡県朝倉市) ○高齢者(65才以上)及び障がい者限定の福祉バスが、旧朝倉町全域をカバーする形で2路線4コース「朝倉・宮野コース」と「福成・大庭コース」で週6日運行(1日4便、無料)で運行されていた。 ○利用者が限定されていた無料の福祉バスが運行している地域において、将来的に持続可能な公共交通を構築するために、無料で利用者限定(高齢者・障がい者)であった福祉バスを、有料化し誰でも利用することのできるコミュニティバスに見直しした。 ○コースは、病院・福祉施設・商業施設を回っていた福祉バス路線(朝倉コース・宮野コース・福成コース・大庭コース)を基本に設定し、月曜日から土曜日の週6日、定時便4便とデマンド便1便で運行。 ○運賃は、各コースとも200円とし、65歳以上の高齢者等は半額、定期券・回数券等の割引制度、フリー乗降区間(一部区間のみ)を設定。
		「須恵町コミュニティバス」(福岡県須恵町) ○町内の道路網が限られている須恵町において、町と福岡市内を結ぶ西鉄バス(町が赤字補填)と無料の町営福祉バス(町内各地域と町中心部をつなぐように運行)が重複して運行しており、町の財政負担の低減と利用者の利便性(運行ルート、他の公共交通機関との連携)の確保に向け、コミュニティバスの一元化を図った。 ○運賃は中学生以上～65歳未満は100円、乳幼児・小学生は無料、高齢者(65歳以上で健康福祉課交付の介護保険被保険者証保持者)および同乗する介護者1人までは無料、障がい者および同乗する介護者1人までは無料。回数券や定期券もあり。
		「地域サポートカー：まほろば号」(福岡県太宰府市) ○太宰府市が運行するコミュニティバス「まほろば号」は、車いす対応型の車両が導入されている。 ○車両の後方に電動リフトが設置されており、高齢者や障がい者そして乗降をサポートする運転手にとって、やさしい車両となっている。 
		「あいのりタクシー」(大分県豊後大野市) ○合併前の町営バス、福祉バス、スクールバス等を見直し、コミュニティバスとあいのりタクシー(デマンド交通)の運行形態に整理。 ○平成24年1月にコミュニティバスの運行範囲を全市域に拡げて運行開始(自家用有償運行39路線15台にて運行)したほか、あいのりタクシー運行開始(セダン型タクシー車両を用い、週2回2往復の区域運行)。 ○従来は、医療施設の無料患者送迎サービスを利用して通院する高齢者が多かったが、あいのりタクシー(デマンド交通)の運行開始に伴い、病院側が利用者に対してあいのりタクシーの利用を積極的に促すようになった。 ・超高齢化の進展に伴い、バス停までの歩行が困難なお年寄りが増加することで、地域住民からあいのりタクシーの運行エリア拡大の要望が多くなることが予想されるが、事業所が対応できるかが課題。

公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの現状及び問題点等	事例収集の視点	該当事例
	○福祉分野の移動支援サービスの代替となりうる公共交通サービスに関する「民間サービス」や「共助」の事例	「ほほえみグループ『送迎サービス』」（福岡県北九州市） ○ほほえみグループは、（有）三ヶ森タクシーによるタクシー事業と（有）ほほえみによる在宅介護サービスを提供している民間の事業者である。 ○タクシー事業でのノウハウを活かし、車いすやストレッチャーのままでも快適に移動できる福祉車両を使った送迎サービスを行っている。 ○車いすスロープ対応車は、車いす利用者がそのまま乗車でき、スタッフは全員ホームヘルパー2級と普通2種運転免許の資格を所持している。  ○また、ストレッチャー・車いす兼用車は、ストレッチャーや車いすがそのまま入る車両であり、スタッフは、消防庁認定民間患者等搬送用乗務員としての資格も持っている。 
		「三ヶ森タクシー『高齢者フリーパス』」（福岡県北九州市） ○顧客が選択した運賃範囲内であれば、何回でも自由に乗車できるフリーパス券である。 ＊1ヶ月の定期代＝選択運賃×30日×2×0.8  650円のフリーパス券を購入された場合は、650円の範囲内を乗車することができます。 ※650円を超える場合は、差額をお支払いください。
		「富士見が丘団地『おでかけ交通』」（大分県大分市） ○大分市の郊外型住宅団地である富士見が丘団地における「おでかけ交通」は、富士見が丘連合自治会が、大分市タクシー協会に運行を委託し、運行会社のタクシー車両が予約のあった各自宅を順番に回り、富士見が丘団地の生活の拠点である富士見が丘グリーンプラザ前で、路線バスに接続する乗合タクシーである。  

※前頁の出典

- 厚生労働省HP（第 101 回市町村職員を対象とするセミナー：厚生労働省老健局資料「これからの介護予防」）
- 「地域づくり3月号（通巻 309 号）」
（H27 年 3 月 1 日発行、一般財団法人地域活性化センター）
- 「地域づくりの現場なう！ by 地域活性化センター」
（一般財団法人地域活性化センターfacebook）
- 「（勘どころシリーズ）地域内フィーダー系統に関する市町村の取組み事例集 平成 24 年度版」
（H25 年 3 月、国土交通省九州運輸局）
- 「なるほど!!公共交通の勘どころ（平成 25 年度版）」
（H26 年 3 月、国土交通省九州運輸局）
- ほほえみグループホームページ（<http://www.hohoemi-gr.com/>）
- 大分市ホームページ
- 富士見が丘連合自治会ホームページ
（http://www.oct-net.ne.jp/~fujimigaokakouminkan/99_blank.html）

3-2 公共交通分野と福祉分野の連携パターン（たたき案）の検討

- 前節で検討した「先進事例」と「市町村アンケート調査結果」も踏まえつつ、“公共交通分野と福祉分野の連携パターン（たたき案）”を検討した。
- その検討結果は、以下そして次頁の図に示すとおりである。
- 具体的には、公共交通分野と福祉分野の連携パターンを大きく3つに分類した。

1)公共交通により福祉分野の移動支援にも対応

○公共交通サービスと重複・競合する福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスに統合

- ・現状で、公共交通サービスと重複・競合する“福祉バス”や“患者送迎バス”などの福祉分野の移動支援サービス（乗降時などに特別な介助を必要ではない人が対象者）を公共交通サービスに統合することで、効率化と利便性の向上を図る。
- ・移動需要を公共交通に集約することで効率性向上などを狙うとともに、多様な目的や時間帯の移動ニーズ等に対応することで利便性向上を図る。

2)福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスとして活用

○福祉分野の移動支援サービスを混乗化または乗合化することで、また、必要に応じて、移動利便性が高まるようなルート等の見直しを行うことで、一般客も利用できるように見直し

- ・現状で、“福祉バス”や“患者送迎バス”などの福祉分野の移動支援サービス（乗降時などに特別な介助を必要ではない人が対象者）しか運行していないエリア等に対して、一般客も利用可能な公共交通サービスとして見直す。
- ・また、必要に応じて、ルートやダイヤを一般客も利用できるように見直すことで、既存の交通資源を有効活用しつつ、利用者や目的地が限定的だった福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスとしてサービス拡大（利便性向上）することが可能となる。

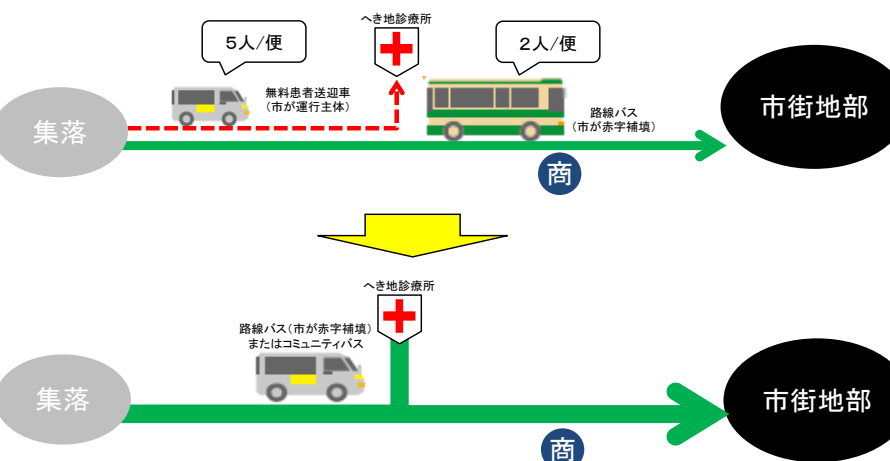
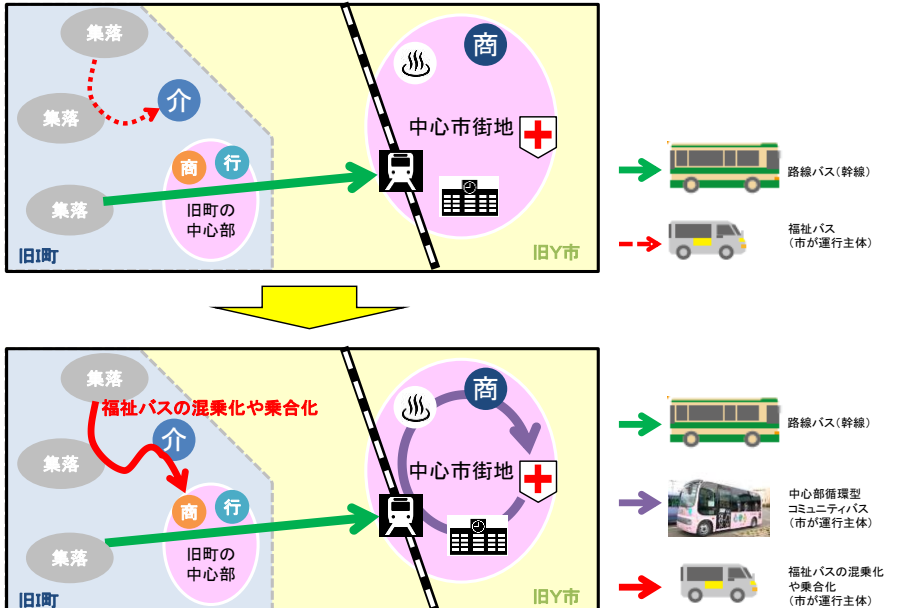
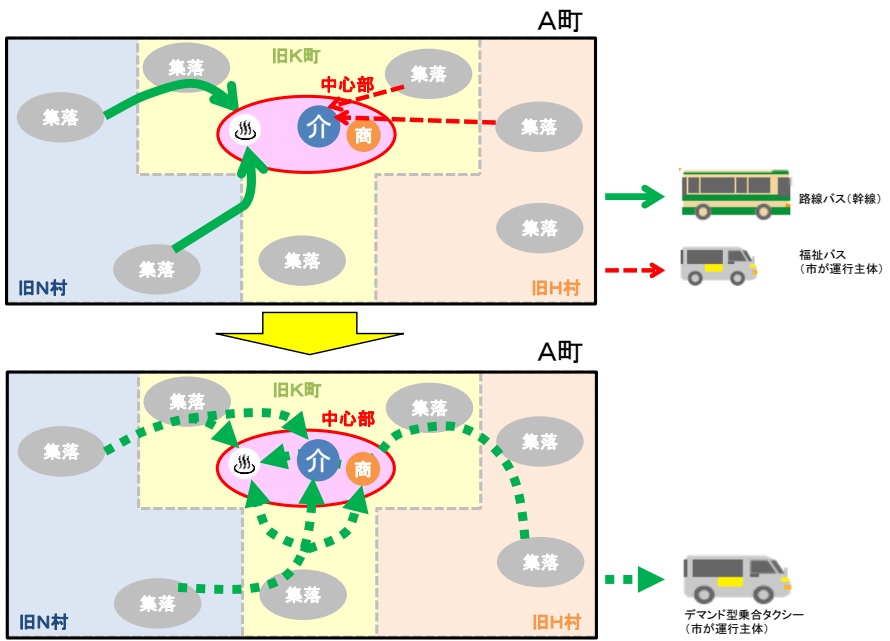
3)福祉分野で必要となる移動と公共交通の双方に対応するサービスを導入

○福祉サイドでの対応が基本となる移動制約者への対応も包含する形で、公共交通サービスの枠組みを拡大

- ・本来的には福祉サイドでの対応が基本となる移動制約者に対する支援サービス（乗降時に特別な介助が必要な人が対象者）を公共交通サービスの枠内に取り込むことで効率化を図る（今後市町村が要支援認定者に対して提供することが想定される移動支援サービスを含む。認知症等、外出時に付き添いが必要な人等は対象外）。
- ・具体的には、区域運行などのデマンド型交通の導入が考えられるが、その実現可否は地域によって大きく異なることに留意すべきである。
- ・公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスともに需要が小さく、別々の運営では効率性が著しく低いケースなど（中山間部等）が想定される。

- また、上記の3パターンに加えて、オプションとして「リフト付き車両の導入」や「ヘルパーの同乗（特定便のみツーマン体制）」、「ホームヘルパー2級以上の資格を有する運転士の投入」を組み合わせることで、利用対象者を移動制約者（買い物支援が必要な方等）まで拡大させることが考えられる。

表 九州管内における公共交通分野と福祉分野の連携パターン（たたき案）

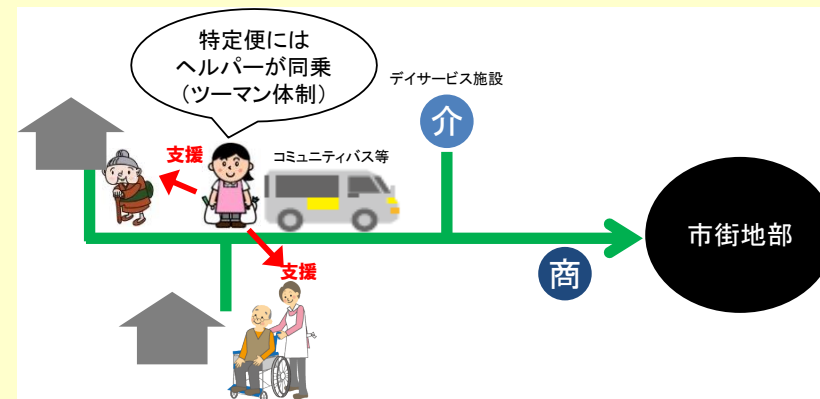
1	2	3
公共交通により福祉分野の移動支援にも対応	福祉分野の移動支援サービスを公共交通として活用	福祉分野で必要となる移動と公共交通の双方に対応するサービスを導入
◎福祉分野で必要となる移動にも公共交通サービスで対応  ・必要に応じて「福祉分野で必要となる移動」にも対応できるようにルートやダイヤなどを見直し ※既存サービスを統合するケース（福祉分野の移動支援サービスは廃止）	◎福祉分野で実施している移動支援サービス（福祉バス等）の混乗化などにより、一般の人たちも利用可能とし、公共交通として活用  ・必要に応じて「一般利用者」にも対応できるようにルートやダイヤなどを見直し ※既存サービスを統合するケース（福祉分野の移動支援サービスは廃止）	◎福祉分野で必要となる移動と公共交通の双方に対応するサービスを新たに導入  ・必要に応じて「福祉分野で必要となる移動」にも対応できるようにルートやダイヤなどを見直し ※既存サービスを統合するケース（福祉分野の移動支援サービスは廃止）

<オプション：対象者を移動制約者まで拡大>

リフト付き車両の導入



ヘルパーの同乗



ホームヘルパー2級以上の資格を有する運転士の投入



3-3 九州管内におけるケーススタディの実施

3-3-1 検討概要

1) ケーススタディの進め方

- 以下の流れで実施する。

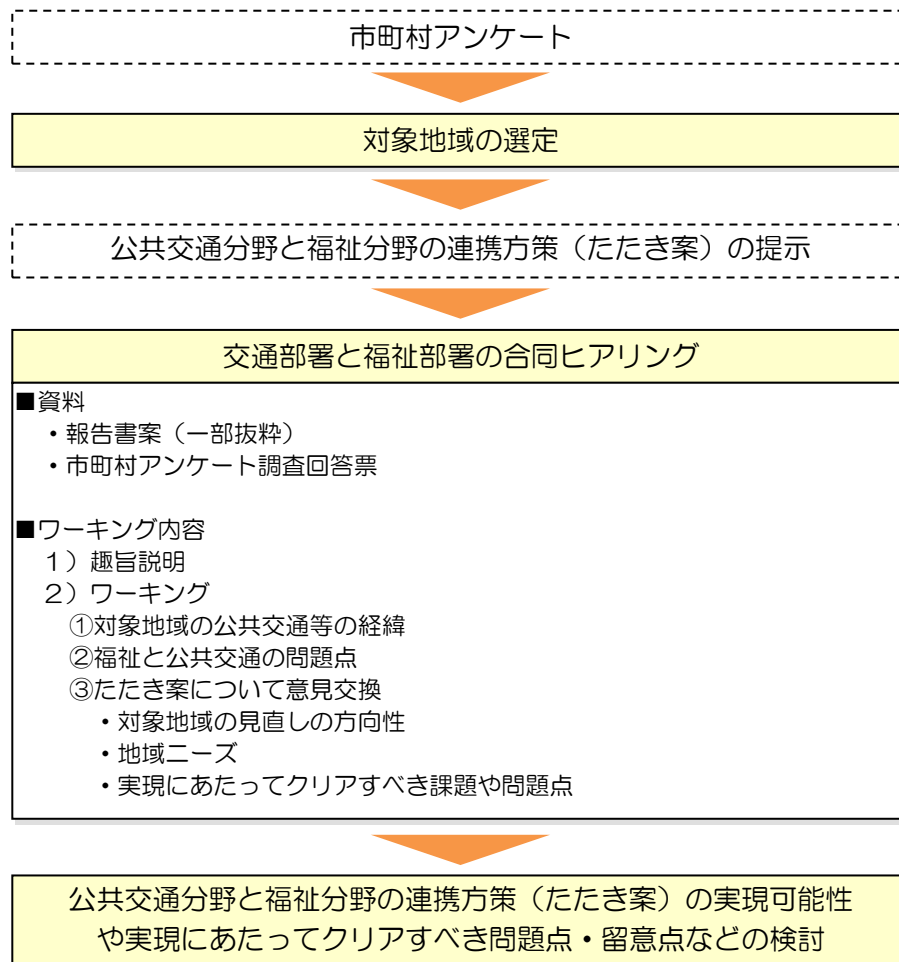


図 ケーススタディの進め方

2) 対象地域の選定

①考え方

- ・先述のとおり、市町村アンケート調査結果等を踏まえると、見直しの方向性としては、以下の2ケースが考えられる。

- A) 公共交通により福祉分野の移動支援にも対応できる可能性をもつ市町村

B) 福祉分野の移動支援を公共交通として活用できる可能性をもつ市町村

②対象地域の選定結果

- ・公共交通サービスにより福祉分野の移動支援サービスにも対応できる可能性をもつエリアと、福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスとして活用できる可能性をもつエリアを両方もつ“大分県中津市”をケーススタディの対象に選定した。

表 対象地域の選定結果

市町村名	事業名など	ケース		見直しの考え方	選定結果
		A	B		
大分県 中津市	僻地患者輸送バス ・深耶馬溪線 ・山移線 ・鎌城線 ・大島線	×	○	●僻地患者輸送バスの路線定期運行やデマンド運行を中心とした見直しを検討	○：福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスとして活用できるケーススタディに選定
	僻地患者輸送バス ・津民線	○	×	●路線バスと重複している僻地患者輸送バスの運行主体や車両の見直しも含めた路線定期運行やデマンド運行を中心とした見直しを検討	○：公共交通により福祉分野の移動支援にも対応できるケーススタディに選定
●●県 ●●町	路線バス、コミュニティバス、無料福祉バス	○	×	●コミュニティバスと重複している無料福祉バスの有償化、路線再編、デマンド交通の導入などを検討	×：ケーススタディの協力が得られなかったため。
●●県 ●●市	●●福祉バス	○	×	●具体的な事業や考え方は決まっていない	×：見直しの考え方が決まっていないため
●●県 ●●市	●●福祉バス	○	○	●福祉バスと相乗効果をもたらすようなコミュニティバスの新規導入などを検討	×：見直しの考え方が福祉バスとコミュニティバスの重複運行であり、ケーススタディとしては不適合と判断
●●県 ●●市	●●コミュニティバス	×	×	●路線再編とコミュニティバスの有料化を検討	×：2ケースに非該当
●●県 ●●市		×	×	●具体的な事業や考え方は決まっていない	×：2ケースに非該当

3-3-2 ケーススタディ：大分県中津市

中津市の公共交通等の経緯

福祉と公共交通の問題点

公共交通分野と福祉分野の連携方策(たたき案)の意見交換結果

●平成 17 年3月に三光村、本耶馬溪町、耶馬溪町、山国町と合併し、新中津市が誕生

●市にはJR日豊本線、路線バス(大交北部バス、玖珠観光バス)、市が運行しているコミュニティバスが存在

・コミュニティバスは耶馬溪地区を除く 4 地区で運行。

●耶馬溪地区では市が津民診療所・山移診療所・下郷診療所の患者を無料送迎する「患者輸送バス」を運行

・事業主体は地域医療対策課、民間タクシー事業の経営圧迫に配慮し、運行はタクシー事業者。

●患者輸送バス(5コース)のうち、3コースはへき地診療所(市が運営)と交通不便地域を結ぶための移動手段を提供することを目的に、合併前の旧耶馬溪町が事業を開始(週1～2日、1往復/日、8～9人/便程度が利用)

●残り2コースは、下郷農協が運営する下郷診療所及び福原歯科医院と交通不便地域を結ぶための移動手段を提供することを目的に、現在の中津市が平成 20 年に事業を開始(隔週1往復/日、現在9人程度が利用)

・他のコースと異なり、市町村合併後に大島台地区等から下郷地区の医療機関に行きたいが交通手段が厳しくなったとの声があり、患者輸送バスの運行に関する陳情があったことが運行の背景にある。

●患者輸送バス利用者から商業施設などの乗降場所の追加を望む声があり、対応の検討が必要

●患者輸送バス「津民コース」は大交北部バスの津民線とルートがほとんど重複しており、市は二重に財政支出している状況

・患者輸送バスは、自宅と診療所のための送迎であり、利用者は 80 歳から 90 歳代前半の女性の利用が多く、診療終了後に近くの商店で買い物をしたり、郵便局で年金の引き出しを行う利用者もみられる。

・利用者からは、商店や郵便局などでの乗降を望む声があり、対応の検討が必要。

・市の路線バスとコミュニティバスへの財政負担額は近年 6,000 万円/年以上となっており、患者輸送バスは 260 万円以上となっている。利用者 1 人あたりに換算すると、路線バスが 132 円/人であるのに対し、コミュニティバスは 1,039 円/人、患者輸送バスは 1,088 円/人。

・加えて、患者輸送バス「津民コース」は大交北部バスの津民線とルートがほとんど重複しており、二重に財政支出している状況にある。

・そのような状況の中、公共交通サービスと「福祉分野の移動支援サービス」が重複・競合している地域については、福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスに組み込む(統合する)ことで、より多くの一般市民の移動手段を確保することが必要だと考える。その場合、乗降場所や便の追加などにより財政負担額が現状より増加する可能性がある。しかし、公共交通サービスに統合する方が当該地域にとって効率的で住民ニーズに合ったものであるならば、本来提供すべきサービスが提供できていなかった、つまり、本来必要経費だったととらえるべき。

公共交通により福祉分野の移動支援にも対応

○患者輸送バス「津民コース」は大交北部バスの津民線とルートがほとんど重複しており、二重に財政支出している。

○また、市が実施したバス事業者ヒアリングを通じて、「4,000 万円以上の内部補助をしており、経営が立ち行かない。特に、車両の確保が難しく、耶馬溪地区はマイクロバス最大2台で対応させて欲しい」との声があった。

○以上から、津民地区については、福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスに組み込む(統合する)ことで、より多くの市民の移動手段を確保することが必要。

○具体的には、車両や運行事業者の見直しも含めて、路線定期運行やデマンド運行を中心とした見直しが考えられる。

福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスとして活用

○患者輸送バスのみが運行している高齢化の進行が著しい“へき地”については、「福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスとして活用」が該当すると考える。路線定期運行やデマンド運行を中心とした見直しが考えられる。

○社会参加は高齢者に対しても言われていることであり、介護認定を受けていない高齢者でも移動は大変であり、出かけることが減っていく。高齢者単身世帯や高齢者のみ世帯に対応した地域づくりをしていく必要がある。

オプションヘルパーの同乗

○オプションとして掲げられている「対象者を移動制約者まで拡大させる」ことは、やっていく必要がある。

○特に、ヘルパーの同乗については、中津市では「福祉の里づくりサポーター事業」が行われており、この事業を活用しつつ、公共交通サービスの一環として、“特定便のみ、荷物をかわりに持ってくれるヘルパー(ポーター)が同乗する仕組み”をつくることで、公共交通の運行形態を戸口輸送に変えることなく、サービスの質を向上させることが可能である。

福祉分野で必要となる移動と公共交通の双方に対応するサービスを導入

○福祉分野といっても、“人の助けを借りないと公共交通を利用できない方”、“現状では自力で公共交通を利用できる方”の2パターンある。前者は公共交通で支援できない方で、直接目的地までいきたいニーズを持っていて、後者は公共交通の潜在的利用者である。

○前者の方もすべて包括的にサービスを行おうとすれば、戸口輸送(フルデマンド)が該当するかもしれないが、行政サービスとしての支援を棲み分けるのか、包含するのかの選択の決め手は市町村の規模や財政状況による。

○日常の生活がある程度自立している高齢者でも、自動車の運転については事故の可能性は大きく、本来は免許証を返納する方が良い場合でも、生活や生きがいのために免許の更新をせざるを得ない。

○自分でタクシーを利用して外出することは習慣や金銭面の問題もあり、なかなか利用が躊躇され、外出に結びつかない。

○タクシー券の配布なども方法の1つと思うが、財政的に厳しいので、高齢者の元気・安全・便利な生活のために、路線バスやコミュニティバスが財源の範囲内で、今より利用しやすくなるような見直しを目指すべきである。

実現にあたってクリアすべき課題や問題点

○現在の公共交通利用者のターゲットとして「自立した高齢者へのサービス提供」を前提としているが、近い将来に利用者がさらに高齢化し、多くの方の介助が必要になった場合には、交通事業者(運転士など)の負担の増加に加え、「福祉分野の移動支援サービス」と公共交通サービスを両輪で事業展開する必要があり、さらなる財政負担の増加が想定される。

○車両や運転手が限られており、路線バスやコミュニティバスだけで全て解決しようとするのは無理があるし、車両運用も念頭に置いておく必要がある。

○また、耶馬溪地域では買い物支援事業を2つの事業者に委託して行っている。将来的に患者輸送バスをコミュニティバスにすると、買い物施設を経由することが考えられるが、その時は買い物支援事業をやってくれている2業者との兼ね合いという問題も出てくる。コミュニティバスがすべてを解決するというよりも最低限の生活を保障すると考えて、買い物支援業者と調整し、棲み分けをうまくしていく必要がある。

3-3-3 ケーススタディを通じて分かったこと

1) 「1) 公共交通により福祉分野の移動支援にも対応」することについては、行政が公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスに二重に財政支出している区間について、実現可能性がある

＜ケーススタディにおける担当者意見＞

- ✓ 患者輸送バス「津民コース」は大交北部バスの津民線とルートがほとんど重複しており、市は二重に財政支出している。
- ✓ また、市が実施したバス事業者ヒアリングを通じて、「4,000 万円以上の内部補助をしており、経営が立ち行かない。特に、車両の確保が難しく、耶馬溪地区はマイクロバス最大2台で対応させて欲しい」との声があった。
- ✓ 以上から、津民地区については、福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスに組み込む（統合する）ことで、より多くの市民の移動手段を確保することが必要。

2) 「2) 福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスとして活用」することについては、実現可能性がある

＜ケーススタディにおける担当者意見＞

- ✓ 患者輸送バスは利用者から、商業施設などの乗降場所の追加を望む声があり、対応の検討が必要。
- ✓ 患者輸送バスのみが運行している高齢化の進行が著しい“へき地”については、「福祉分野の移動支援サービスを公共交通サービスとして活用」が該当すると考える。路線定期運行やデマンド運行を中心とした見直しが考えられる。

3) 「3) 福祉分野で必要となる移動と公共交通の双方に対応するサービスを導入」（デマンド交通の導入）することについては、地域特性や財政状況を考慮し、「難しい」との意見であった

＜ケーススタディにおける担当者意見＞

- ✓ 福祉分野といっても、“人の助けを借りないと公共交通を利用できない方”、“現状では自力で公共交通を利用できる方”の2パターンある。前者は公共交通で支援できない方で、直接目的地までいきたいニーズを持っていて、後者は公共交通の潜在的利用者である。
- ✓ 前者の方もすべて包括的にサービスを行おうとすれば、戸口輸送（フルデマンド）が該当するかもしれないが、行政サービスとしての支援を棲み分けるのか、包含するのかの選択の決め手は市町村の規模や財政状況による。

4) デマンド交通に代わる方策として、“タクシーチケット補助“に関する方策が挙げたが、財政状況が厳しく、既存の地域公共交通（路線バスやコミュニティバス）を財源の範囲内で、今より利用しやすくなるような見直しの方が優先する意向をもっている

＜ケーススタディにおける担当者意見＞

- ✓ 自分でタクシーを利用して外出することは習慣や金銭面の問題もあり、なかなか利用が躊躇され、外出に結びつかない。
- ✓ タクシー券の配布なども方法の1つと思うが、財政的に厳しいので、高齢者の元気・安全・便利な生活のために、路線バスやコミュニティバスが財源の範囲内で、今より利用しやすくなるような見直しを目指すべきである。

5) 国の地域福祉の考え方として、「公的サービスには限界があり、地域で助けあって行うべき」としており、福祉部署は“地域の担い手である高齢者や老人会との共助”のあり方を模索しており、「ツーマン体制のヘルパー号」を前向きに考えていた

＜ケーススタディにおける担当者意見＞

- ✓ オプションとして掲げられている「対象者を移動制約者まで拡大させる」ことは、やっていく必要がある。
- ✓ 特に、ヘルパーの同乗については、中津市では「福祉の里づくりサポーター事業」が行われており、この事業を活用しつつ、公共交通サービスの一環として、“特定便のみ、荷物をかわりに持ってくれるヘルパー（ポーター）が同乗する仕組み”をつくることで、公共交通の運行形態を戸口輸送に変えることなく、サービスの質を向上させることが可能。

3-4 九州管内における公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの適切な役割分担のあり方等の検討

3-4-1 管内における公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの問題点

(まとめ)

- 本業務を通じて、九州管内における公共交通分野と福祉分野の現状や問題点を総括すると、大きく2点が考えられる。

①公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスが競合し、それが原因で非効率的な財政支出を投じている地域があるのではないかと

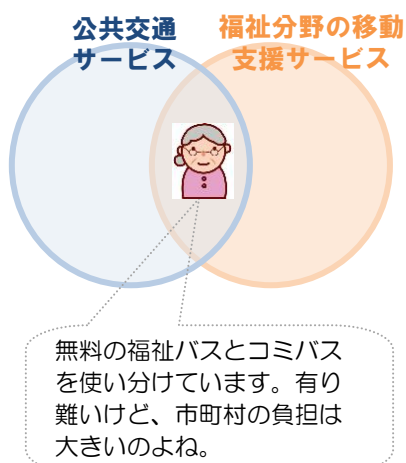
- ✓ 福祉的な視点からも移動支援を考えていく必要があるが、福祉的な視点だけでは、公共交通と重複し、二重投資が生じる可能性が高い。

②市町村の福祉分野の移動支援サービスの必要性が高まっており、“福祉分野からの公共交通分野へのサービス拡大” も起こりえるのではないかと

- ✓ 要支援者などを含む高齢者等の外出ニーズに対応するため、“福祉分野からの公共交通サービスへの拡大”（新たに生じる重複・競合）が起こりえるのではないかと。

問題①：競合

例えば、コミバスと無料福祉バスが重複運行しており、高齢者の健康福祉センターへの移動は福祉バス、買い物はコミバスを利用するなど、行政の立場だと高齢者の移動に二重投資している状況。



問題②：福祉分野の拡大

厚労省の方針より、介護保険の対象外となる要支援者の移動手段の確保は市町村自ら対応することに。高齢者等の強い要望を受け、コミバス路線と重複して移動支援サービスや福祉有償運送を開始するケースが発生する可能性あり。

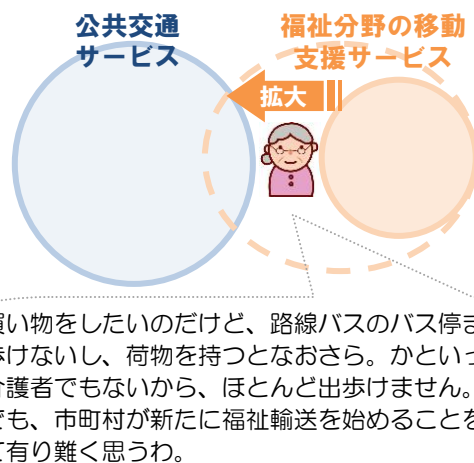


図 管内における公共交通サービスと「福祉分野の移動支援サービス」の現状及び問題点（総括）

3-4-2 今後の方向性：公共交通分野と福祉分野の連携パターン（案）

検討の背景（現状整理）

◆業務対象など

「介護・高齢者福祉」

※高齢者が、介護が必要になっても、住み慣れた地域や住まいで尊厳ある自立した生活を送ることができるよう、質の高い保健医療・福祉サービスの確保、将来にわたって安定した介護保険制度の確立などに取り組むこと（厚生労働省）

◆業務目的

介助を必要としない自立した高齢者の外出支援・外出促進



<公共交通分野>

- ・福祉有償運送の制度化
- ・デマンド交通の導入・浸透
- ・自家用有償運送の事務・権限の自治体移譲
 - ＊H27年4月予定
 - ＊都道府県・市町村による手挙げ方式

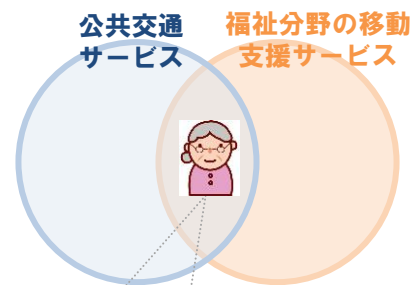
<福祉分野>

- ・介護予防のための「高齢者サロン」等の設置促進
- ・厚生労働省の介護保険サービス費用抑制の方針に基づく、「要支援者」向けサービスの市町村移譲（地域支援事業）
- ・従来より要支援者の移動支援サービス自体が不十分であり、既存の行政サービスでは日常生活が立ちゆかない状況

公共交通分野と福祉分野の現状と問題点

問題①：競合

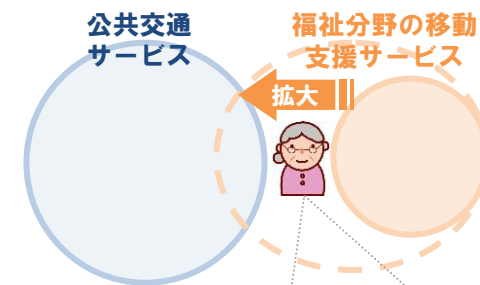
例えば、コミバスと無料福祉バスが重複運行しており、高齢者の健康福祉センターへの移動は福祉バス、買い物はコミバスを利用するなど、行政の立場だと高齢者の移動に二重投資している状況。



無料の福祉バスとコミバスを使い分けています。有り難いけど、市町村の負担は大きいよね。

問題②：福祉分野の拡大

・厚労省の方針より、介護保険の対象外となる要支援者の移動手段の確保は市町村自ら対応することに。高齢者等の強い要望を受け、コミバス路線と重複して移動支援サービスや福祉有償運送を開始するケースが発生する可能性あり。

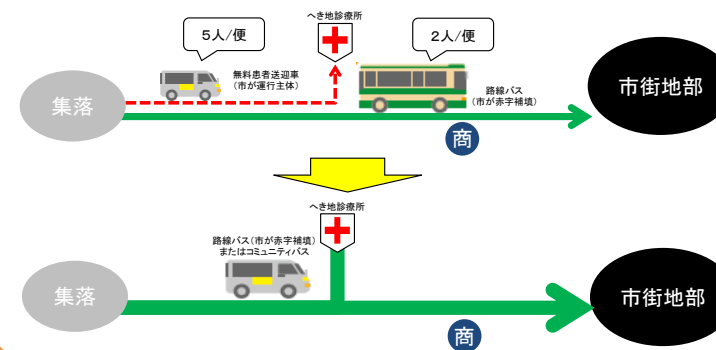


買い物をしたいのだけど、路線バスのバス停までは歩けないし、荷物を持つとなおさら。かといって要介護者でもないから、ほとんど出歩けません。でも、市町村が新たに福祉輸送を始めることを聞いて有り難く思うわ。

公共交通分野と福祉分野の連携パターン（案）

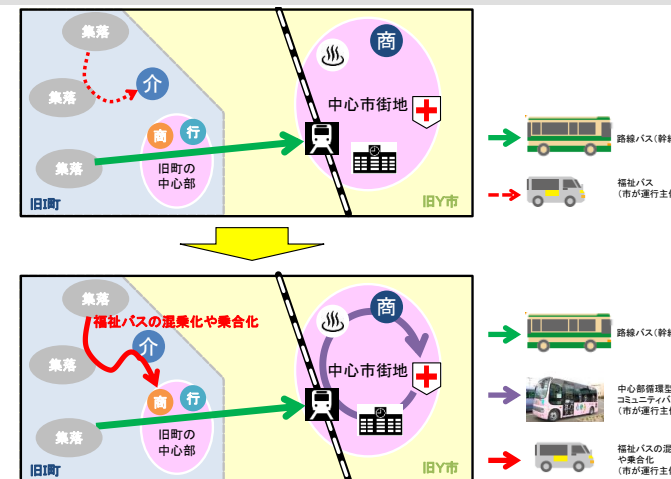
公共交通により福祉分野の移動支援にも対応

◎福祉分野で必要となる移動にも公共交通で対応

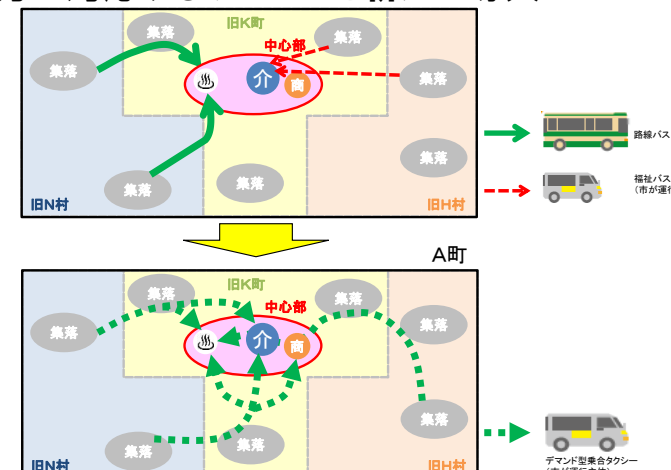


福祉分野の移動支援サービスを公共交通として活用

◎福祉分野の移動支援サービス（福祉バス等）を混乗化することなどにより、一般の人たちも利用可能な公共交通として活用



福祉分野で必要となる移動と公共交通の双方に対応するサービスを新たに導入



<オプション：対象者を移動制約者まで拡大>

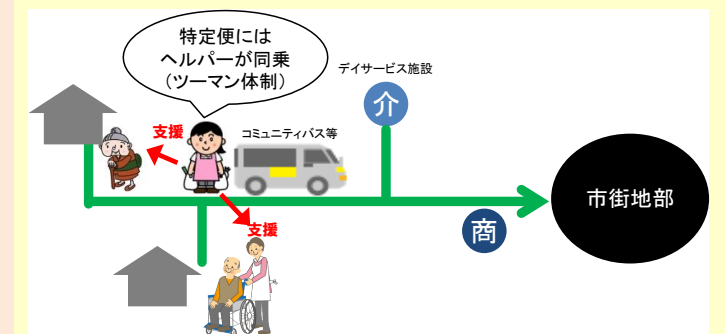
■リフト付き車両等の導入

・高齢者や障がい者そして乗降をサポートする運転手によって、やさしい車両の導入



■ヘルパーの同乗（特定便のみツーマン体制）

・公共交通サービスの一環として、“特定便のみ、荷物をかわりに持ってくれるヘルパー（ポーター）が同乗する仕組み”
・公共交通の運行形態を戸口輸送に変えることなく、サービスの質を向上させることが可能

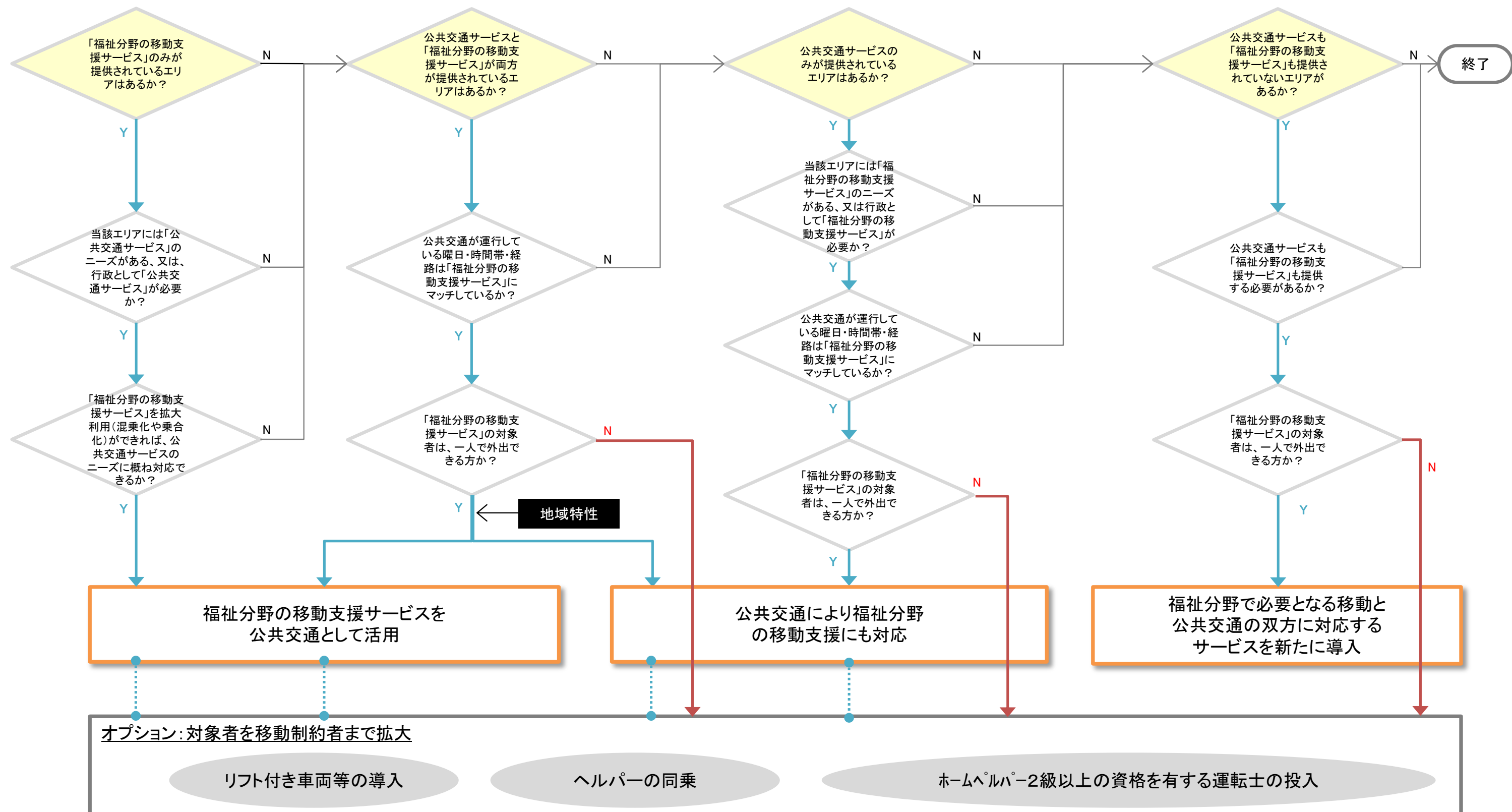


■ホームヘルパー2級以上の資格を有する運転士の投入

・ホームヘルパー2級以上の資格を有する運転士の投入によるきめ細かいサービスの提供、また、その資格支援制度の構築



検討の流れとしては、以下が考えられる。



3-4-3 今後の検討ポイント

1) 交通部署と福祉部署が一緒になって移動手段の確保を検討することが必要

- 単に福祉施設と自宅を結ぶ移動手段を提供するよりも、様々な外出行動を誘発する地域公共交通網が形成できれば、
 高齢者 にとっては、健康増進・介護予防・生きがい増大などが
 まち にとっては、にぎわい向上・商業活性化などが
 公共交通にとっては、利用者増加・運賃収入の増加→公共交通の持続可能性向上
 などが、それぞれメリットとして期待できる。
- 福祉分野だけで対象者の移動を考えるのではなく、公共交通に融合することなどを考えることで、様々な波及効果が期待できるはずである。
- そのためには、交通部署と福祉部署が一緒になって移動手段の確保を検討することが必要である。

2) 今後は、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの“融合”や“共存”による地域公共交通網の形成・最適化が求められ、その検討にあたっては地域公共交通調査事業の活用が肝要

- 前述のとおり、管内における公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの問題点を以下のようにまとめた。
 - ①公共交通サービスと福祉面からの移動支援サービスが競合し、それが原因で非効率的な財政支出を投じている地域がある
 - ②市町村の福祉分野からの移動支援サービスの必要性が高まっており、要支援者などを含む高齢者等の外出ニーズに対応するため、“福祉分野からの公共交通サービスへの拡大”（新たに生じる重複・競合）が起りえる
- これらの問題点の対策としては、「公共交通と福祉の融合」（地域公共交通体系の中で“福祉の視点からの移動”も位置づけること）により、地域公共交通網の形成・最適化を図ることを考える必要がある。
- また、公共交通と福祉分野の移動支援を敢えて別々のものとして考えて「適切な役割分担と連携」により、民間バス路線や民間タクシーなどを含む公共交通サービスと福祉的な観点からの移動支援サービスが共存できる形で最適化を図る必要がある。
- これらの検討にあたっては、地域公共交通調査事業を有効活用することが肝要である。
- 特に、地域公共交通網形成計画の策定にあたり“庁内横断会議を開催する”などして、地域公共交通のクロスセクターベネフィット（ある部門での出費が他部門での利益をもたらす）の検討などが求められる。

3) 地域公共交通体系の中にタクシーを位置づけ、「共助」「公助」の仕組みの中でタクシーを活用することで、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの融合などに関する可能性や課題等を検討することが必要

- §3-4-2 に示した「公共交通分野と福祉分野の連携パターン（案）」については、2市町によるケーススタディによる検証を行っただけであり、その実現性が確認できたとは言い難い。
- また、整理した先進事例の中で「福祉分野の移動支援サービスの代替となりうる公共交通に関する“民間サービス”や“共助”の事例」ひいては「民間タクシーの有効活用事例」が含まれていない。
- 自治体の中には福祉などの観点から「タクシーチケット」等を配布することで、タクシーを日常生活の最低限の移動手段として活用しているケースも散見される。
- また、地域公共交通会議などには、交通事業者としてタクシーの事業者や協会などが参画することが一般的となっており、“タクシーも地域公共交通の一部である”との共通認識は形成されつつあるが、公共交通施策として明確に位置づけられている例は稀である。
- 今後は、さらなるケーススタディを追加実施する視点の1つとして、各自治体で実施されているタクシー利用補助などの取り組みについての情報を網羅的に収集するとともに、地域公共交通体系の中にタクシーを位置づけ、「共助」「公助」の仕組みの中でタクシーを活用することで、公共交通サービスと福祉分野の移動支援サービスの融合などに関する可能性や課題を検討することが必要である。

おわりに

本業務を通じて、「公共交通サービス」と「福祉分野の移動支援サービス」の共通点を見いだすことができました。

それは、「**2つのサービスはどちらも、高齢者の移動手段を確保することで、お出かけ、ひいては社会参加（仕事、買い物、医療機関受診、イベントへの参加、趣味等様々な活動）を促し、自立した生活を継続して欲しいと願っていること**」そして、「**2つのサービスはどちらも、人口減少下にある我が国において、行政の一方的なサービス提供（公助）には限界があり、地域ぐるみで高齢者等の移動手段の確保策について考え、行動すること（共助）が必要であること**」です。



そもそも、管内の各市町村が実施している「公共交通サービス」と「福祉分野の移動支援サービス」は、各市町村のまちづくりの将来像の実現を目指して実施している事業です。

市町村アンケート調査結果等のとおり、九州管内には、「公共交通サービス」と「福祉分野の移動支援サービス」の対象エリアが重複しているケースがありますが、本業務は、“それらのサービスを、できる限り公共交通にシフトチェンジすべきだ”と示唆している訳ではありません。

各市町村によって、「何を政策として優先実施することが地域にとって望ましいか」は異なりますし、最終的に行政のリーダーシップ（とりわけ首長の政策判断）によるものと考えます。



ただし、ここで、忘れてはいけないことがあります。

地域公共交通は、日常生活に不可欠なインフラであり、まちのにぎわいを促す動脈としての役割を果たしていることです。

ご存じのとおり、我が国の高齢化はさらに進行し、自動車を運転できない高齢者はさらに増加することが予想されています。そのような状況の中、高齢者に対して利用しやすい移動手段を提供し、高齢者の日常生活を守ることが求められています。

地域公共交通の充実、高齢者の外出を促し、生きがいづくりや健康づくりにも貢献します。

また、誰もが住み慣れた地域社会で生活できる環境を整えることが求められています。ノーマライゼーションの考え方をまちづくりに実践していくためには、【障害の有無や年齢に関わりなく、誰もが円滑に移動できる仕組み】＝【地域公共交通】を、自治体が中心となって充実していく必要があります。

地域公共交通は、とりわけ高齢者や移動困難者の移動支援には重要な役割を果たします。例えば、高齢者などの外出機会が増え、健康が増進されることで、自治体内部では別の担当部署である福祉・医療部門で使われていた多くの費用の一部が縮減され、行政あるいは地域全体としてみた時の費用が低下することも期待されます。

公共交通の活性化は交通分野のみの事象として捉えられるものではなく、福祉、医療、環境まちづくりなどにも波及するものであると言えます。

公共交通の活性化による地域全体としての費用と便益を考え、その向上を目指すことも忘れてはいけません。

※このように、ある部門（この場合公共交通分野）の活性化による便益が他の部門に波及するという考え方を前述のとおり、「クロスセクターベネフィット」といいます。



本業務は、まちづくりと連動し、自治体が主体となった地域全体の公共交通網の形成・再編を主眼とする「地域公共交通網形成計画」の作成の一助になる基礎資料となることを期待しています。

「地域公共交通網形成計画」の作成にあたっては、自治体の中でも、交通担当課をはじめ、福祉、教育、観光担当課などの関係各課がその計画づくりに積極的に参加・連携することが求められます。

本報告書が、公共交通の実務を1人で担っている“ひとり交通局”の担当職員皆さんなどの“業務のヒント”に成り得るのであれば、幸いです。

最後になりましたが、市町村アンケート調査ならびにケーススタディにご協力頂いた九州管内の市町村の交通担当部署ならびに福祉部署の担当者等の皆様に改めてお礼を申し上げます。

平成27年3月
国土交通省九州運輸局企画観光部交通企画課