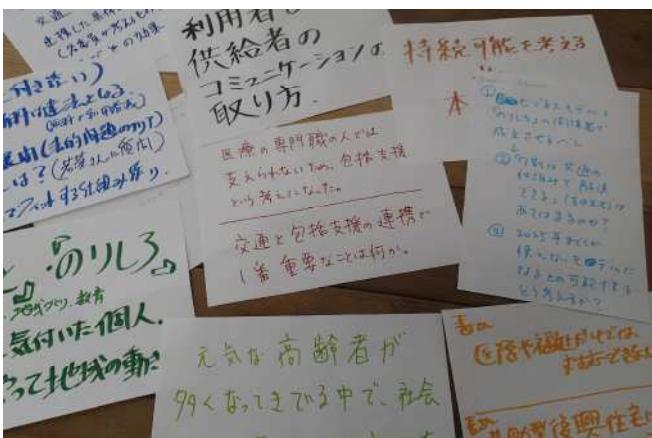
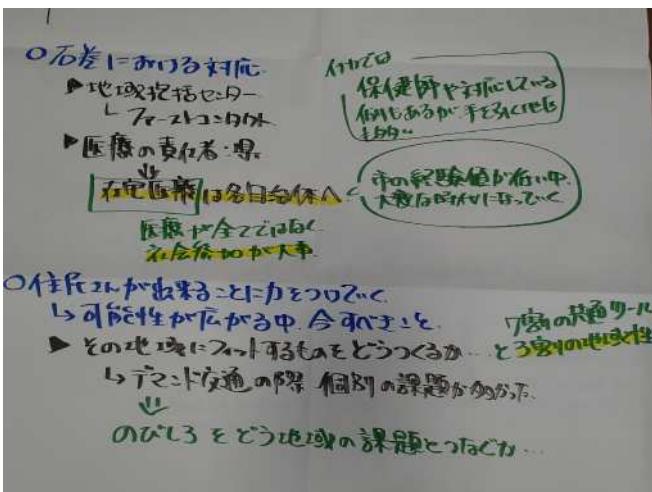


持続可能な  
暮らしの足を考えるフォーラム  
in 東北 2018  
報告書







## 持続可能な暮らしの足を考える フォーラム in 東北 2018

～「交通」「福祉」「地域」の垣根を越え、  
“人”が中心の暮らしやすい社会をつくるために～

2018年3月4日（日）13時～17時

住友生命仙台中央ビル8階  
宮城大学サテライトキャンパス第1会議室

---

持続可能な暮らしの足を考えるフォーラム  
実行委員会

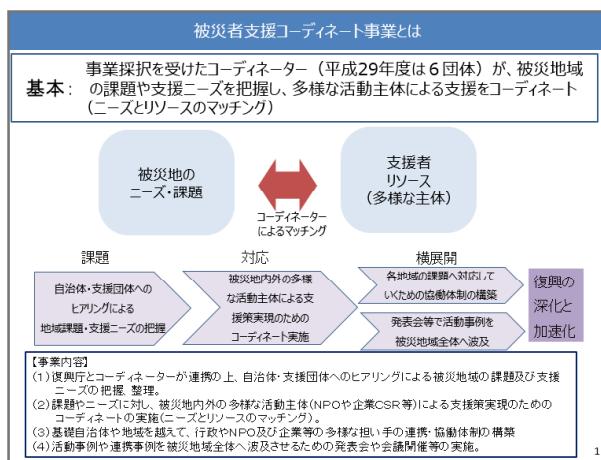
# 開会挨拶

## 復興庁 ボランティア・公益的民間連携班

参事官  
武隈 義一 氏



復興庁ボランティア・公益的民間連携班では被災者支援コーディネート事業を実施しており、本日の持続可能な暮らしの足を考えるフォーラム in 東北 2018 は、本事業の一環で開催するものである。



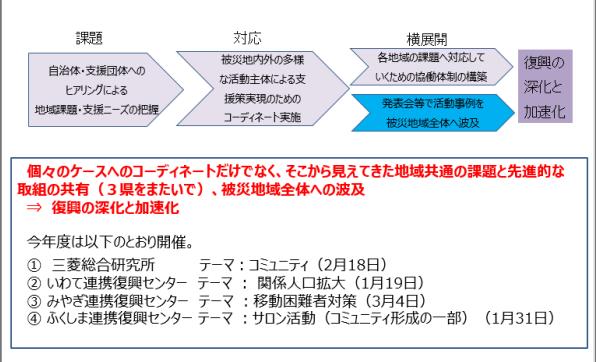
被災地では、被災者支援やコミュニティの再構築、移動支援、心の復興などソフト面のフォローが重要な課題となってきた。その中で、きめ細かな取組、隙間を受け止めるためには、行政・企業・NPO等多様な主体の協働による取組が求められるようになってきている。被災者支援コーディネート事業では、被災地が抱える課題、ニーズを把握・整理し、被災地内外のNPO等支援団体や企業CSR等とのマッチング、行政・NPO・企業等の多様な担い手が、連

携して各地域の課題に対応していくための協働体制づくりを行っている。

また、本日のフォーラムもそうであるが、取組を行う中で見えてきた地域共通の課題や、特定のテーマに絞って、先進的な事例や好事例を被災地域全体に波及させる取組も行っている。

このような取組を通じて被災地は「課題先進地」から「課題解決の先進地」になっていく必要があると考えている。

### 【取組④】CDN事業における被災地域全体への波及について（事例発表会等）



暮らしの足については、住宅の確保やコミュニティ形成と並んで大きな課題となっている。参加者の皆様については、本日の議論を持ち帰り、地元の多様な主体の皆様と共有をし、協働で課題解決に取り組んで頂きたい。

# 昨年度フォーラムのご報告

フォーラム実行委員  
NPO 法人 移動支援 Rera

代表  
村島 弘子



持続可能な暮らしの足を考えるフォーラムは、今年が 2 回目。昨年は岩手・宮城・福島の 3ヶ所で開催した。いろいろな立場（行政・NPO・事業者等）の方々のとても良い取り組みをみんなで共有したら、さらに新しいことが生まれるのではないかというコンセプトで開催している。

## 岩手会場(2017 年 2 月 12 日開催) 印象に残った言葉

・マイカーを手放さざるを得なくなった時点で、その人はもうバスに乗れない身体になっている。

・いろんな移動手段やサービスがあるが、それは”競合”ではなくて、”共存”と”継続”することによって、地域の移動が全体的にカバーされる。

・目の前に困っている人がいて、待っていられない。やったからには継続する。実際に動いていくことによって、まちが変わり、県が動き、そして国がいずれ変わっていく。

## 宮城会場(2017 年 2 月 19 日開催) 印象に残った言葉

・移動制約者と呼ばれる人と元気な高齢者の間に中間層高齢者というものが存在し、増えて

いる。そういう方たちの移動がなんとかなれば暮らしがなんとかなると。

・交通計画を立てるにあたり、地域住民が主体的に関わり、公共交通の計画の中で役割を持つことで、「おらほの公共交通」、自分たちでこの交通をもっと良くしていこうという意識が育ってくる。

・バスの語源は、「オムニバス」。いろんな要素の取り合わせという意味。原点に戻って、様々な物を運ぶという観点から、考えてみてはどうか。

## 福島会場(2017 年 3 月 5 日開催)

福島は目の前の課題に取り組むということに全力である状況のため、あえて「持続可能な」という言葉は出さないで「暮らしの足を考えるフォーラム」とした。

## 印象に残った言葉

・「どうやって住民を巻き込んで行政の計画を立てたんですか？」との質問に、「行政が住民を巻き込んだのではなく、もともとそこに住民の声があった。そこで信頼関係を作って、その先に、地域に愛着のある交通が生まれるんだ」とあった。

・地域を巻き込むには、共通の理想に加えて、もっと短期的、具体的な個別の利益というのを考える必要がある。とても良いことをしているのは分かるが、目の前に個別で分かる利益がある方がみんなが巻き込まれやすい。

・最終的な意思決定をするのは地域の人である。地域の人が最終的な意思決定するために、客観的な意見を紹介することが外部人材の役割。

# 今年度のフォーラムのテーマ

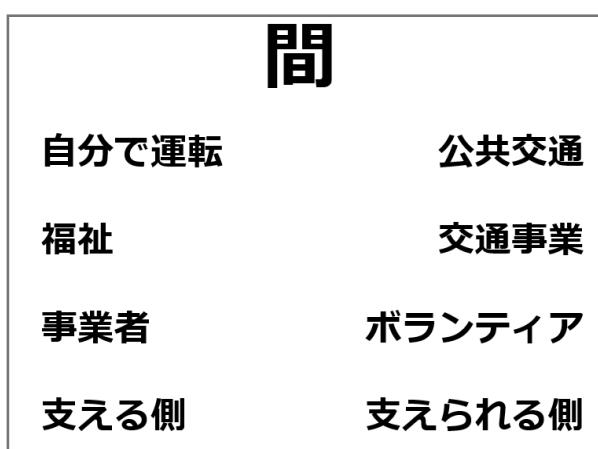
NPO 法人 いわて NPO-NET サポート



事務局長  
菊池 広人 氏

## テーマ：“間（ま）”

本日のフォーラムは“間”をテーマにしている。“間”とは、例えば自分で運転することと、公共交通を使うところ、福祉なのか、交通事業なのか、事業者さんが担うのか、ボランティアが担うのか、自分はそもそも支える側なのか支えられる側なのかということを、イチかゼロではなく、自分や地域らしい間合いで継続できるのかを考える。合理性、質や量だけで移動支援をするのではなく、自分たちらしい本当の豊かさに、移動がどのようにかかわっていけるのか、そのためにどんなことが必要で何ができるのかを共有していきたい。



## 本日の流れ（前半）

3名の方にミニ講演をして頂く。

福島大学 経済経営学類 准教授 吉田さん

間という視点の中で公共交通の様々な仕組み・体系の総論。

宮城大学 事業構想学群 教授 徳永さん

地域の中で移動を支えて自分らしい間合いを作れる移動のためにはどんなシステムが必要なのか。

いわて地域づくり支援センター

事務局長 若菜さん

支える側、支えられる側の両方の視点の中で市民や様々なセクターの方々がどう関わって豊かな移動を作っているのか。

## 本日の流れ（後半）

移動の視点から、地域での実践事例・課題を、山形市 企画調整課 後藤氏、石巻市立病院開成仮診療所 所長 兼 包括ケアセンターセンター長 長氏からお話を頂く。

ミニ講演を頂いた3名の皆様を加え、課題に対しての新しい考え方・本質的な知見を話しながら深めていく。

その後は、会場全体で考えながら持続可能な豊かな移動について、深めていく。

# ミニ講演・1 「くらしの足」を支える 「のりしろづくり」

福島大学 経済経営学類

准教授  
吉田 樹 氏



## のりしろづくり

のりしろづくり、が今日の1つのキーワード。様々な主体が、のりしろで結びつくことによって様々な課題が解決できる可能性というものがあるのでなかろうか、という考え方である。

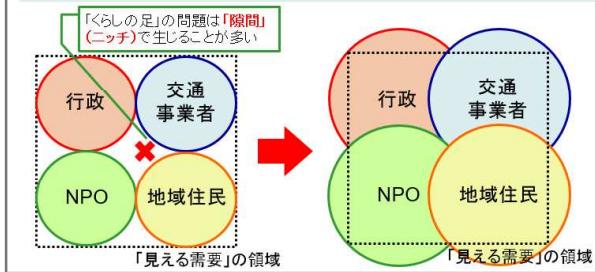
バスに乗るつもりはないが、無くなると困るというような他人事の声を聞くことがある。しかし他人事で暮らしの足というのは本当に守れるのか。事業者、行政、地域（市民）が、同じベクトルに向けていない。3者リスク分担というものがうまく出来ていないというのが、大きな問題だと考えている。

それぞれの守備範囲・得意分野の「隙間」に問題が生じることが多い。しかし、自分たちの守備範囲・得意分野をちょっとずつ超える「のりしろ」をつくれば、この「隙間」はカバーできるのではないか。同じことが、交通・福祉・地域という“分野”にも言える。

## 1. 鍵となる「のりしろづくり」

### ■「くらしの足」の問題を緩和する「のりしろづくり」

- ◆各々の「守備範囲」を少し拡げる（「のりしろ」をつくる）ことで「くらしの足」の問題は緩和され、新たな「くらしの足」の需要もうみだされる。



## 「お任せ」では「くらしの足」は守れない

乗務員の確保ができずに、デマンドバスが突然運休する事態も発生している。事業者が頑張ってくれれば何とかなるだろうとは、ならない時代になってきている。他方で、自家用有償運送も非常に苦しい。担い手が不足しており有償運送の予約を受けきれないケースもある。登録不要の無償輸送も、助成金頼みとなっており、お任せでは苦しい状況。

## 3. 「お任せ」では「くらしの足」は守れない

### ■自家用車を活用した移動サービスの課題

#### 福祉有償運送

- ◆障害者、要介護・支援者などを有償で送迎。市町村主宰の運営協議会で必要性が認められれば登録可能（道路運送法79条）。

S県H市の例	移送(民間福祉生活サポート事業款)	民間団体生活サポート事業	移送事業合計	依頼を受けられなかった件数
平成25年度	1,518件	5,323件	6,841件	—
平成26年度	1,448件	5,256件	6,704件	—
平成27年度	1,077件	4,495件	5,532件	14件

#### 無償輸送（道路運送法の許可・登録不要）

- ◆無料または実費による送迎、サービス（例：買物付添）と一体になった有償送迎が対象。「共助」の形態として着目されることが多いが、不安定な運営が多い（例：助成金頼み cf. 法的整理は、現在バブコメ中）。

「担い手不足」は「共助」でも同じ…「お任せ」では続かない

## 地域起点の創発

高齢社会において高齢者自身が利用できる交通を持続的かつリーズナブルに提供することで、社会参加を促していくことが求められている。

他方で、交通と福祉の得意分野を結びつけて、創発的なサービスを生み出していくことが求められるのかもしれない。

従来の暮らしの足、公共交通は、つくる人（行政や交通事業者）とつかう人が分離されていた。ところがつくる人とつかう人は相当な部分で重なり合うというものが、創発型の形態ではないかと見ている。

ICT という視点、あるいは、モビリティ・アズ・ア・サービス<sup>1</sup>という視点で言えば、ライドシェアという言葉が最近は流行りであるが、もともとやっていたこと。自家用有償運送や登録不要の送迎という形態は既にある。ユーザーと運んでくれる人を結びつける便利なアプリが登場しているだけの話ではないか。

原初的には、地域の皆さんのが自発的に相乗りをしていましたところも多々あり、あるいは地域の皆さんのが自分たちで使い勝手が良い移動サービスを考えているというケースも、この東北の地でもたくさんあったはず。このことから学べることというのは少なくない。

## 5. 地域起点で「くらしの足」を考える

## ■ ニッチ(隙間)をカバーする「小さな交通」の可能性

従来の公共交通

- ◆公共交通事業者が運行計画を定め、ユーザーに提供する"B to C"が基本。
    - ✓「つくる人」と「つかう人」の分離

ユーザー創发型サービス

- ◆ ICT高度化により、ユーザー同士が結びつく“C to C”のモビリティに注目。
    - ✓ アプリの「シーズ」が先行(これも課題)
  - ◆ 地域住民による「自発的な」相乗りが最も原初的な形態である。
    - ✓ ユーザーが相乗りをコーディネート

<sup>1</sup> Mobility as a Service : サービスとしてのモビリティ。具体的には、一般的なドライバーが有料でお客様を同乗させるライドシェアサービスや、自動車を共有し合うカーシェアリングサービスなどを指す。

## 事例：定額制の相乗りタクシー

福島県白河市で、タクシーを定額制にし地域の皆さん同士で相乗りをして町に出て頂く実験を行っている。

## 6. ユーザー創发型「小さな交通」への期待

#### ■ 白河観光交通×福島大学『より道きっぷ』実証実験

- ◆利用者の自宅から白河市街地の目的地(駅やスーパー、医療機関など)までの往復に加え、次の目的地への「より道」についても1回に限りタクシーを「定額」で利用できる商品。
  - ◆小学校区ごとに料金を設定(1,500~8,700円)し、同一学区内での相乗りが可能…自発的な相乗りにより、運賃負担の軽減を図る。

	3トリップ利用	2トリップ利用
配車回数	27回	18回
延べ乗車人數	45人 (1.67人／回)	18人 (1.00人／回)
①券面金額計	14,400円 (320円／人)	24,000円 (1,333円／人)
②メーター運賃計	25,470円	38,280円
①/②	56.5%	62.7%



南相馬市でも、地域住民の皆さんに自発的な相乗りを促すプラットフォームを形成するために、タクシーを定額にする取組みを開始。タクシー事業者にはメーター運賃との差額は行政が支援するとしている。同じ町内の人で一緒に予約すると、それぞれの家を拾っていき相乗りができるため、地域の皆さんで車両を有効に使えるような仕組みづくりを行っている。地域の皆さんには、自分たちで一緒に乗っていく人をコーディネートする力を求めている。

#### 6. ユーザー創发型「小さな交通」への期待

#### ■ 自発的な相乗りを促す「定額タクシー」(南相馬市2018.3.1~)

- ◆ タクシー一定額制(メーター運賃との差額を行政支援)を導入し、**地域住民の自発的な相乗りを促進する土台**とすることで、供給力不足とモビリティ確保との両立を目指す…**これも「デマンド交通」の一環**



## 事例：自主運行のデマンドバス

山形市の郊外部で、もともと週1日しかバスが走っていなかった地域に自主運行のデマンド交通を導入した。現在9年目に入るところ。地域の皆さんで組織化をし、どういうふうに走らせるのかを決めて事業者と契約をしている。山形市は財政支援を行い、かつ、道路運送法など法律・制度のフォローを交通事業者とともに実施している。交通事業者、行政、地域、それぞれが自分たちの出来る裾野を少しづつ出す、のりしろを出し合うことによって、カバー出来ていなかったものをカバーしようとしている。

### 7. 地域住民による「くらしの足」の確保

#### ■ 山形市明治・大郷地区「スマイルグリーン号」

##### 山形市明治・大郷地区

- ・山形市の北端(山形駅より10km)に位置
  - ・東西2~3km、南北5kmの範囲に約3,000人が居住(947世帯)
  - ・約15年前に路線バス(山交バス)が廃止された後、**山形市が「地域交流バス明治線」を週1日運行**
  - ・エリア内にスーパー・CVS・医療機関が立地せず、中学校も外延部に
- ➡ 地域住民からは、週複数日の運行に増便を求める声が強かった



## 事例：コミュニティバス

会津若松市の金川町で、行政が計画した交通の実証実験では1日9便のバスに4人しか乗らなかっただため、実践運行失敗となり一回中止となってしまった。ところが、住民で話し合い計画を策定した結果、現在は1日3便で運行している。サービス水準は3分の1となったが、1日の利用者は13人。3倍増となった。与えられた交通で行政だけに負担がかかるという仕組みから、地域の皆さんも出来ることを出し、行政やバス会社の皆さんも協力が出来たことで、上手くのりしろが出来て地域課題の解決に結び付いたケー

スである。

## 8. 「のりしろ」で「くらしの足」を創る・育てる

#### ■ 「与えられた」交通から脱却し本格運行(会津若松市金川町・田園町)

総合連携計画(22~27年度)の取組の中で見えてきた、一筋の光

実績:H23.7~H24.3

1日当り 1運行回数 利用者

運行回数:9便 63便 4.1人

(コスメ)(コスメ)

(コスメ)

</div

# ミニ講演・2 交通改善は 暮らしに寄り添うことから

宮城大学 事業構想学群

教授

徳永 幸之 氏

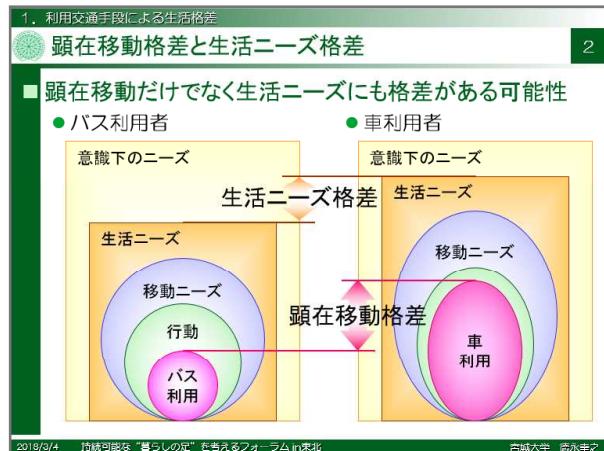


交通計画にかかわる中で、最近、定時定路線のバスではなくデマンド交通に切り替えていく流れがある。その中で、ともすれば事業の効率性や、いかに利用促進するかという視点が強調されるが、地域の生活がどうなるのか、暮らしている人たちがどうしたいのかをもう少ししっかり見ていかないといけないと考えている。

## 潜在的ニーズの把握

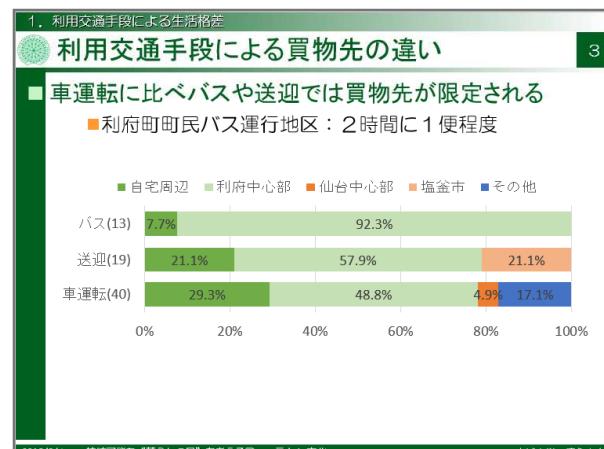
我々は実際に顕在化している、実際に移動している行動を見て物事を判断しているが、車を利用されている方と、公共交通を使っている方で相当の格差、生活のニーズが大分違っていることも統計分析から見えてきた。

市全体での交通体系の検討の際には、住民アンケートを通じてニーズを把握しようとするが、そうすると、一様なもので基準化されたものになり議論が進んでしまう。一方で地域の方に密接に関わっている方は、目の前にいる方を思い描いて個別のニーズを伝える。そのギャップがものすごく大きく、議論がかみ合わないというような事態も実は起こっている。



## 利用手段による行動パターン

利用手段によって行動が全然違う。宮城県利府町の町民バスが走っているエリアで車を使える方は、自宅周辺・利府町中心部・仙台市などいろんなところに出かけている。ところが、バス・送迎しか使えない方は自宅周辺にも行けない。バスが通っている中心部にしか行くことができない。両者で明らかに行動パターンが違つてきてている。外出頻度も異なる。車を運転している方は、毎日のように外出している。バス・送迎しか使えない方は、週に1~2回程度となっている。



10年ぐらい前に調査をしたときは、いつでも送迎してもらえる環境にある方たちは、車利用

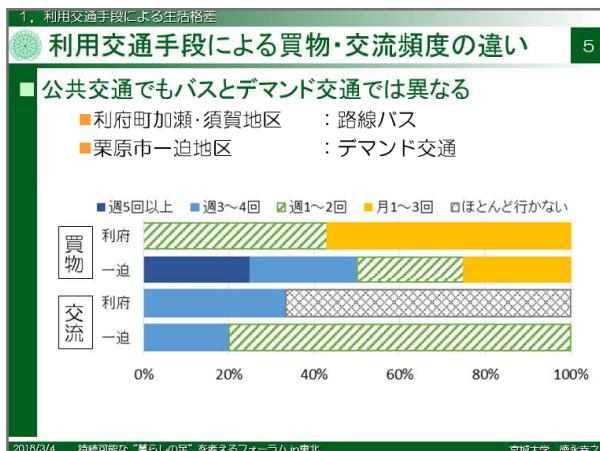
者と同じような行動パターンをしていた。しかし、最近はバスの人たちの行動パターンに近い地域が多くなってきている気がする。

何が変わってきてているのか。最近は送迎に対して非常に遠慮をしてしまう、せざるを得ない社会的風潮が出てきていると思っており、注視していかないといけない。

## 交通手段による行動パターン

路線バスが通っている地区（利府町）と、デマンド交通の地区（栗原市）での調査を比較。デマンド交通の地区は比較的頻繁に買い物に出かけるが、路線バス利用地区は週に1、2回しか行かないという結果が出た。さらに買い物以外の交流活動となると、路線バス利用地区では「ほとんど行かない」が大半を占めている。

路線バスが使えない手段になってしまっているのかもしれない。

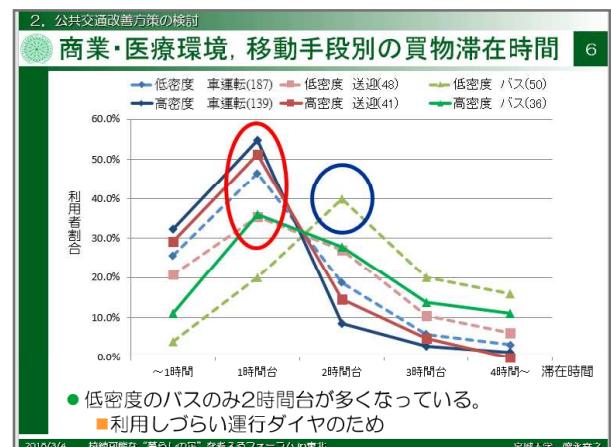


## 路線バスの利便性

なぜ、バスが使いにくいのか。多くの人たちとは買い物先で1時間くらい滞在する行動パターンをとっている。バスの便数が少ない低密度バスの利用者だけは、2時間以上滞在している。帰り便がないから滞在せざるを得ないという状況である。

昔からバスを使っている方は、バスのダイヤに合わせて自分の行動を決めることに慣れているので、それを不便と思っていないこともあるが、特に免許を返納してバスを利用する方々は、こういうことに我慢ができない。結局バスは使えないという反応にならざるを得ない。

よって、今の公共交通の利用者というのは、バスが不便である、あるいは、運賃が高いとの理由もあわせてなかなか行動がしづらい状況にあるということになる。



## 免許返納と公共交通の利用促進

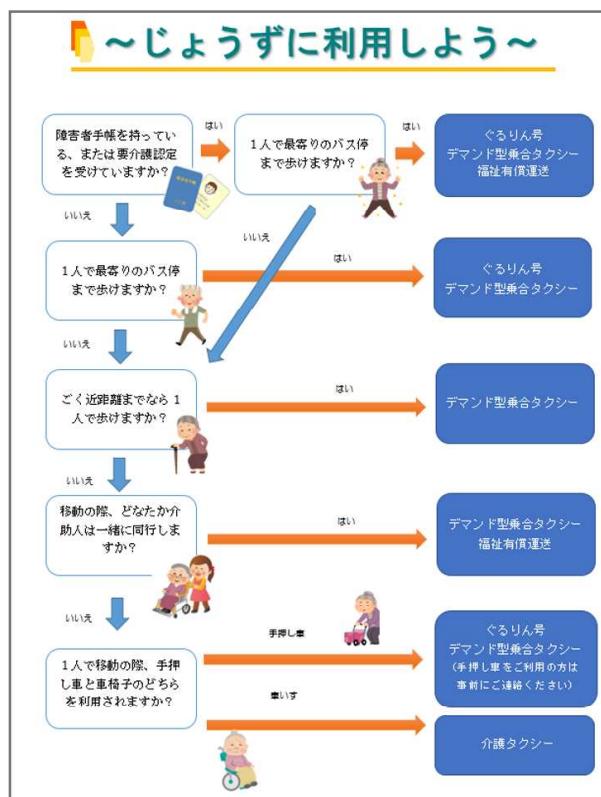
利用促進のために、特に免許返納を促すために運賃を半額にする取組もあるが、それでもなかなか利用が増えないだろうと考えられる。一方で、送迎してもらっている方は自分で自由に移動したいというニーズも非常に多い。その中では、免許返納を促すことが社会的にも喫緊の課題になっているが、現状、割引制度だけでは、なかなかシフトはしない。

結果的に元気なうちは車で移動し、いよいよ免許を返納せざるを得なくなった時には、もはや通常の公共交通というより、福祉の領域になってしまっているかもしれない。

## 利用可能な交通手段の把握

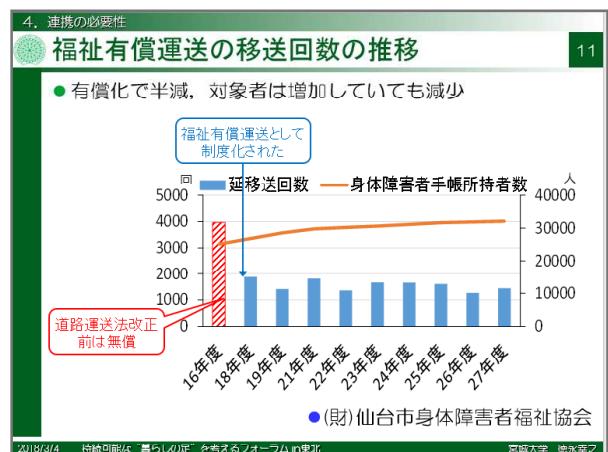
デマンド交通は、バス停まで遠くて使いづらいという人たちに対して、かなり配慮が出来ているはずだが、導入しても利用者が増えてこないということに各地域で悩んでいる。利用者からは、使えるのかどうか分からぬという声が非常に多い。自分の状態に応じて何を使ったらいいのか、デマンド交通でもいいのか、福祉の領域なのか、介助をしてくれる人がいるのか、利用案内をいろいろ集めて研究しないと、どれが自分にあってるのか分からぬ現状にある。

この状況を解決するために、Yes/Noで設問に答えていくと、利用できる手段が分かるものを学生に作らせた。それぞれの手段は、公共交通でやっているものもあれば、福祉でやっているところもある。行政の中でも担当部局の間を埋めていく必要があるのだろうと思う。



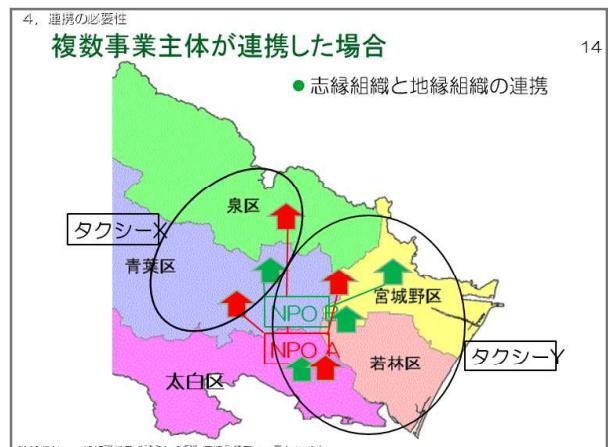
## 連携について

福祉有償運送の対象者は増えているはずだが、利用者は増えていない。あるいは無料から有料化したことによって、利用者が半減している。介護タクシーの車両数も減っているという現実がある。



福祉有償運送などの活動は“志縁”で行っているところが多いが、対象者が広いエリアに分散してしまっており、運送として考えた場合は非常に効率が悪くなっている。

可能であれば、もう少し地域のくくりで複数の団体をうまくまとめるような形で、別の地域を串刺しにするような形でも連携していく必要があるのではないか、間をどう埋めるかというところが一つの課題になる。



## ミニ講演・3 「間」の工夫と知恵が生む 交流のゆたかさ NPO 法人 いわて地域づくり支援センター

事務局長  
若菜 千穂 氏



間をつなぐということは実際どういうことなのかという事例をご紹介する。

### 岩手県岩手町の事例 患者輸送バスを、コミバスに転換

岩手県岩手町（人口約1万4000人）で、今年度から無料の患者バスをコミュニティバスに生まれ変わらせる取り組みをした。福祉分野のバスを公共交通側に持ってきた事例である。

以前の交通では、一部のみバスが走っているほかは、無料の患者バスが週1回走っていた。患者バスは、高齢者の乗り物というイメージが強く、若い人は乗らない。広報も少なく、知っている人しか使えない状況になっていた。また、患者バスだけでは生きていけないため、自分たちで買い物バスを走らせている集落もあった。このような背景から見直しを開始した。

### 岩手県岩手町の事例 きめ細やかな対応の運転手さん

以前の患者バスは白ナンバー。普通の役場のバスで運転手さんは専属の方1人で回していた。この運転手さんが本当に素晴らしい、おばちゃんたちが行きたい病院をちゃんと把握している

ので、その病院の前まで自動的に連れて行ってくれる。帰りも、そのおばちゃんが、どこのスーパーに行って買い物をするかまで分かっている。いつも乗る人が待っていないと「あれ、あそこのおばちゃんは今日は乗らないの？」「ああ、あの人乗らないらしい。行っていいよ」や、「今日はあそこから乗りたいらしい」となる。非常に快適な乗り物になっており、多くの高齢者の利用があった。



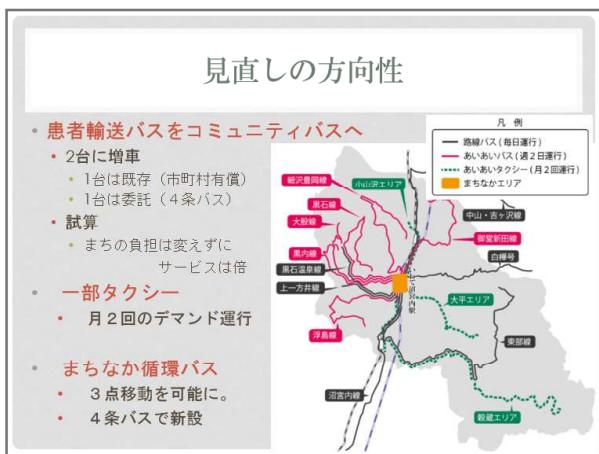
3

### 岩手県岩手町の事例 豊岡自治会のニーズ

豊岡自治会は戦後、樺太から引き揚げてきて開拓したところなので、地域の団結力が強い地区となっている。ここにも週1回、患者バスが来てほぼ満員となっているが、患者バスなので、基本的には通院利用しかだめとなっており、本当はトイレットペーパー等、かさばるものを見たいけど、席を一つ占有するので患者バスの時は思いっきり買い物ができなかった。そのため社会福祉協議会の協力も得て、助成金で県北バスに依頼して買い物バスを走らせていた。運賃は500円。このバスもほぼ満席になる。患者バスだけではニーズが満たせていないことがあった。

## 岩手県岩手町の事例 患者輸送バスの見直しへ

通院者から対象を広げるように検討し、週1回だと乗り切ないので、1日1往復の週2回とした。名称は「あいあいバス」。週2回することにより、増車しなければならなくなつたが、役場は車両を1台買うとか、運転手を直接雇用することは難しい。結果として、1台は先の運転手さんで白ナンバーでの市町村有償運送を継続。もう1台は県北バスに依頼し、町の負担はほとんど変えずに、サービスを倍増することが出来た。運賃は1回100円。100円の収支率は1割行かないくらいのため、お金を取らなくても良かったが無料だと乗りにくく、お年寄りの乗り物みたいになるので有料にした。バスではなかなか行けないところはタクシー業者に委託している。



## 岩手県岩手町の事例 広報への気配り

広報には一番気を付けた。グレーの町営バスをピンクにした。走っていると子どもたちが「あれ、何のバス？ 乗りたいな！」と親に言って、だから乗ってきたというお話を聞いた。

問題はバス停だった。今までなかったとこ

ろに100基作らないといけない。100基×5万円で500万円かかるため、のぼりにした。ちょうど府内にのぼりを印刷する機械があった。一冬超えたらボロボロにはなるが、1枚約2000円で壊れたら府内で印刷できる。



## 岩手県岩手町の事例 利用者の広がり

あいあいバスになって初めて使った方がいる。今は自家用車に乗っているが、将来バス利用になった時にバスが使えるのかと思って乗ってきた方がいた。1日1往復で週2日しか走らなくてきっちんと選択肢に入っていた。

農業や漁業の研修制度で来たフィリピンの男の子が2人乗ってきた。バスに乗って駅に遊びに行くとのこと。あいあいバスがない時は、社長が休日に駅まで車で送ってくれていた。あいあいバスが出来てからは、バスの運行日に会社の休日も変えていた。社長も送り迎えしなくて良いし、従業員も社長に気を使わないで良い。公共交通に求められているのは、便数ではない。

## 岩手県田野畠村の事例 スクールバス混乗

岩手県田野畠村（人口約3600人）の事例を紹

介する。スクールバスの混乗の事例。小学校6校が平成19年に1校に統合するとなった際、スクールバスが必要となった。役場の職員がスクールバスの必要なところに線を引いてみたら、村営バスと同じルートになり、相談が来た。

朝は、スクールバス混乗で村民の方は無料。夕方もスクールバス混乗で下校時刻に合わせて帰る。しかし、診療所はお昼前で終わるので、昼間は乗合タクシーを入れている。村営バスでつないでいた観光地は、タクシーの協力を得て対応している。



## 岩手県田野畠村の事例 バスリーダー

スクールバスの混乗はだいたい教育委員会が反対するが、田野畠村の校長先生は素晴らしかった。バスチームというものを、小学校1~6年生でつくっている。6年生のバスリーダーがいて、月1回必ずバスリーダー会議をしている。制度上、スクールバスに一般の方を乗せているが、小学校の先生は、「村民バスに子どもたちが乗せてもらっている」という教育をしている。よって、車両の中できんかをしたとか、一般の方に席を譲らなかったとか、子どもたちが話し合いをして公共マナーを学ぶ効果も出ている。



11

## 恐れずに知恵を出し合う

誰か（タクシー事業者・行政）が頑張れば心地良い乗り物ができるとはならない。より多くの人達が悩んで話し合って工夫して努力しあって実現していくしかない。一方で、頑張れば頑張ったほど、いろんな効果が得られると、最近実感している。ぜひ汗を皆さんかいて恐れずに知恵を出し合って頂きたいと本当に思っている。

## 交通とは

交通とは交流である。交通の中には、人と人がつきあう、意思のかよいあい、という意味も含まれている。これを忘れずに取り組んで頂きたいと思う。

**「間」の工夫と知恵が生む 交流のゆたかさ**

- **ピンチがチャンス …知恵の出しどころ**
  - ・誰かが頑張ればいいという問題では最早ない
  - より多くの主体が連携せざるを得ない
  - たくさんの副産物が生まれる可能性も増える
- **交通とは何か**

大辞林 第三版の解説

こうつう【交通】  
(名) クル  
①人や乗り物が一定の道筋を通って行き来すること。「一の便が良い」「一が途絶える」  
②人と人がつきあうこと。意思のかよいあい。「彼とは久しく一がとだえている」「欧

14

## トークセッション ～事例紹介①～

山形市 企画調整課

係長  
後藤 好邦 氏



街中のバス不便地域の解消に向けた取組みとして「ベニちゃんバス東くるりん・西くるりん」、郊外部のバス空白地域の解消に向けた取組みとして住民主体の自主運行事業である「スマイルグリーン号」の2事例を紹介。

### ベニちゃんバス：導入の背景

平成23年から「西くるりん」が運行を開始し、これに伴い市中心部は山交バスが運行している路線バス、商工会議所が運行している中心街100円循環バスの3路線が走ることになった。

これに加えて、平成29年度から新しく東部地域のバス不便地域の解消を目的として、「東くるりん」を走らせることが網計画上決まっていた。

### ベニちゃんバス：導入前の課題

各セクターでいろいろな課題を抱えていた。山交バスは慢性的な運転手不足。中心街100円循環バスを運行する商工会議所は利用者減（最大50万人が、30万人）。西くるりんを運行する山形市は平日のみの運行だったため、住民から土日運行の要望があった。また、西くるりんは、路線バスや中心街100円循環バスに配慮した運行内容となっていたため、市中心部のメインストリートから外れたコースを運行しており、そ

の点についても改善して欲しいとの声が住民から挙がっていた。

### ベニちゃんバス

#### キーワード：3人と30万人

中心街100円循環バスで3人、西くるりんで3人、これに加えて東くるりん導入にあたり、新たに3人の乗務員の確保が必要となった。

また、中心街100円循環バスの利用者は30万人。市中心部における乗車がほとんどなかつたベニちゃんバスにとっては、中心街100円循環バスを廃止し、ベニちゃんバスが役割を引き継ぐことで、運転手確保の問題が解決すると共に30万人分の収入増となる。また中心部の経路がより便利になり、東西エリアからの中心部のアクセスが向上した。

### ベニちゃんバス

#### 財源確保と認知度アップの取組み

ベニちゃんバスは2路線4系統あるが、それぞれの系統毎にバスの色を変え、バスの色とバス停の色を同じにしている。これにより乗り間違いの防止をしている。

COOL CHOICEのラッピングを行うことで、環境省の補助金を頂いた。広告料収入の1年分でラッピング費用が貢えた。

10月3日を西くるりんの誕生日とし、バスに乗っているはながたベニちゃん（山形市のキャラクター）と握手をすると缶バッジがもらえる取組みをした。広報紙や新聞に取り上げてもらい、見せ方を重視したPRに取り組んでいる。

### スマイルグリーン号：延伸の取組み

明治・大郷地区に路線バスが走っていたが、

廃止になり、その後地域交流バスが週1日運行していた。住民から、週2日運行にしたいので自主運行をさせて欲しいとの動きがあり、平成22年から運行開始。今回、隣の中山町まで延伸させた。買い物や通院なども便利になるため、明治・大郷地区の方、中山町の方、双方にメリットがある。また同時に週2日の運行を週3日に、1日5便を9便に増便した。財政負担は、山形市と中山町の距離按分で支出している。

住民主体の自主運行で自治体をまたぐことは非常に珍しい取組みだと思う。住民の方のご意見を聞き、事業を進めてきた結果、上手くいったと感じている。

## スマイルグリーン号 住民の意識向上

財政的には普通に直営でやっても補助金を出してもあまり変わらない部分はある。ただ、住民主体で行うことで住民ニーズに合わせた形で計画策定ができるし、意識がすごく高くなかった。スマイルグリーン号も、みんなで温泉やお花見に行くなど、利便性向上に対する意識がすごく高い。また、地域密着の活動が取り組みやすい。回数券のデザインも、地元の小学生が書いたものを、運営委員が投票して決めている。

## 公共交通の課題

公共交通に対する市民の認識は薄いと感じている。バスに乗らない、乗り方（整理券をとるなど）を知らない、バスの経路も知らない。

一方で、ニーズが多様化しており、路線バス、コミュニティバス、小規模なデマンド型など要望がある。車を運転した経験がある高齢者が増加し、限りなくドア・ツー・ドアに近いサービ

スが求められている。

このニーズに対応するために、新たなビジネスモデルを考えていかないといけない。既存の手法だけを考えていいという訳ではなくなってきたと感じている。

## 今後の取組み

路線バスについて知って頂き、乗って頂き、守って頂く事を啓発したい。

コミュニティバスがよりニーズに近い内容になっているのかどうかを常に見直していきたい。

住民主体の交通サービスを拡充していきたい。デマンド型だけではなく、地域のニーズ、地域の地理的な条件にあわせて取り組んでいきたい。

事業を進める際に、役所だけが取組むのではダメ。行政と交通事業者、福祉関係者、NPO、地域の団体と連携しながら、より住民の方々に満足して頂けるような交通環境をつくっていきたい

---

**(菊池)** ミニ講演の「お任せでは暮らしの足は守れない」の一つの実践的な事例であり、「使い方の提案・使われ方の提案」の実践的な事例でもあった。

**(吉田)** 山形市は人口規模の割にはバス路線があまり充実していなかった背景があるので、明治・大郷地区のように交通が不便だった地区が市内に数ヶ所あった。一方で、商工会議所が運営主体となって100円循環バスを走らせた時期は、他の県庁所在地よりは早かった。その背景の中で、バラバラで取り組まれていたことを繋ぎ合わせて最適化していった取り組みであった。

**(菊池)** セクターを超えて取り組むことで、かなりの相乗効果が生まれたいい事例である。

## トークセッション ～事例紹介②～

石巻市立病院開成仮診療所 兼  
包括ケアセンター

センター長  
長 純一 氏



東日本大震災以前は長野県佐久総合病院に勤務しており、農村部の在宅医療（往診）もしていた。震災後、今までの経験を活かせられればと思い、石巻に来た。市の重要政策である地域包括ケアのセンター長も兼任。

### 日本における医療の位置づけ

医療は非常に重要であるが、日本で社会的共通資本（公共財）として、基本的に位置づけられていないという歴史がある。ヨーロッパでは公共財である。一方で、福祉や生活支援を広い意味で医療という枠組みで対応してきた背景がある。しかし、病院や施設から地域へ、医療から福祉へという流れがあり、良く言えば地域で暮らしを支える、悪く言うと簡単に病院や施設に入れない時代が来る中で、いかに医療から生活支援へという転換がスムーズに行えるかが非常に重要な課題であり、医療や介護福祉の専門職の人達だけで支え切れない、あるいはその制度だけで支えきれない状況である。

### 地域生活と健康

まちづくりや住宅、交通が健康と非常に影響していることは分かっている。医学的な介

入よりも、社会のあり方、社会のゆがみが健康に極めて大きく影響することは証明されてきている。この中に移送手段も入っている。長野県の佐久地域は、日本一の長寿だが、一番医療に力を入れていない地域もある。健康は、社会の在り方がものすごく影響しており、健康の問題を医療ではない問題として、医療に囲い込まないようにすることが、非常に重要である。

### 地域包括ケア

地域包括ケアは国としても非常に重視している政策。簡単にいうと、認知症など、どんなことがあってもできるだけ地域で暮らせるような支援をしましょうということ。

社会保障の領域では支えきれなくて、市町村で住民の支えあい運動で対応する必要がある。そのため、社会保障領域の人達だけで考えていい問題ではなく、NPO・社協・老人クラブ・自治会・民生委員など、全ての人たちが超高齢社会において考えていく時代である。

地域包括ケアシステムでは、すまいとすまい方、介護予防と生活支援をベースとして、医療や介護、福祉などの専門職が活かせるという考え方である。



### 石巻市の現状について

被災して、重度の方（寝たきりの方）は減っているが、在宅医療は増えている。在宅医

療は病気の状況だけではなくて、社会的状況によって交通弱者が生まれると在宅医療のニーズが高まるためである。一方で、軽度の方々は急増している。被災して閉じこもって元気がなくなっている可能性と、コミュニティや家族の機能が下がってしまったことが原因として考えられる。被災というのは、軽度の生活障がいの方々を公的なサービスに切り替えててしまうような流れを生むということが言える。医療や介護になる前の段階で食い止めるような工夫が必要であり、そのためにはコミュニティ形成や、住宅の作り方、移動の仕方、などの視点が必要である。

## 在宅医療について

医療の外来のピークは 2025 年と言われて  
いる。診療所の 1 人頭の患者が減っていき、  
一方で在宅医療を必要とする方が増えていく。

現在、在宅医療は医療者側の采配で訪問を決めている。一応は、概ね寝たきり、準寝たきりの方々、通院困難な方々へ往診するとなっているが、厳密な規定はない。

都市部では往診が増加しているが、地方では医師の確保が難しいことと、そもそも都市向けの政策のため増やすことが難しい状況。外来診療と比べても、5-10倍効率も悪く、費用も高くなっている。車椅子でも運んでもらえる移送サービスがあれば医療的には絶対助かる。医師の確保が難しい地域に移送サービスを充実させることは重要なことである。

## 住民の医療ニーズ

過疎地を抱える自治体の担当職員のアンケートによると、地域の課題の上位は、働き口の減少、獣害の被害、耕作放棄地の増大が多

く、約3分の1の自治体で挙げている。一方、公共交通機関、医療はそれに比べて少ない。ところが、過疎地の住民へのアンケートでは、医療がない事がトップでその次は買い物ができない事が挙がる。医療と買い物が生きていけたために絶対に必要なものであり、これが用意できるか、あるいはそこへの移送がないと僻地では暮らせないということである。

しかし、医療機関は基本的に民間事業のため、市が用意すべきものではない。特に医療においては県の主管のため、市町村において確保するシステムはない。医療の確保や買い物の確保は行政の仕事ではないが、そこを埋めるのは公共の交通機関である可能性はあると考えている。

## これからの社会での役割

地方は今まで、コミュニティの力で上手くやってきていたが、これからは意識して地方の立て直しをやらないといけない。

地域包括ケアでは、社会のあり方から見ると地域共存、縦割りの排除が言われているが、専門職だけでは、賄えない時代になっている。様々な方で高齢問題のことを意識しながら自らの役割をアピールしていくことが重要であると考えている。

「地域共生社会」の実現に向けて（当面の改革工程）【概要】

〔地域共生社会〕とは

- ◆制度・分野ごとの「課題取り組み支援チケット受け手」という形態を経て、地域住民や地域の多様な土生体が、「我が事」として参画し、人と人、世界が世代や世代を超えて「我が家」とつながることで、住民一人ひとりの暮らしと生きがい、地域ともに創っていく社会

改革の背景と方向性

公的支援の「規制削減から柔軟化への転換

○個人や団体の成長する機会の創出などへの包括的な支援  
○人口減少に対する、分野をまたぐ総合的サービス提供の支援

「我が家」との「地域づくり」を資本化・の転換

○市民の本質的価値をいかし育み、暮らしに安心感と生きがいをもたらす地域の活性化をめざす。  
・暮らしに安心感と生きがいをもたらす地域社会に変化をもたらす

改手の性格

地域連携の協力度の強化

- ・住民地主の新しい働き方・社会的責任を担うして、地域の課題を解決する体制を構築する（年金制度改正）  
・被扶養者に対する社会的扶助と支援制度の構築（年金制度改正）  
・地域連携計画の策定（年金制度改正）

「地域共生社会」の実現

多样な取り組みのあり方・中間組織による多様な連携・社会連携等の取組の推進  
・社会連携の充実度、被扶養者（高齢者・障害者・児童・低所得など）とどこつながりがどこで地域に「我が家」を作れるか、生きる環境を支援

地域丸ごとのつながりの強化

地域を基盤とする包括的支援の強化

- ◆地域連携計画の理屈の標準化・簡略化だけでなく、より柔軟な仕組みで、より多くの地域に応じた実効的な連携の構築
- ◆「共生サービス」の確立（年金制度改正）  
◆財政調整基金の運営基準の見直し、長期化した雇用問題の抜本的改善のための導入

・年金支給者等による地域内に共生の基礎運営計画の策定  
・年金支給権を持つ者の受取員登録・認証科目の一度発行化

・専門人材の確保強化・最大活用

実現に向けての工程

平成29(2017)年：介護保険法・社会福祉基金等の本法 学習(平成30)年  
・社会連携の充実度の標準化  
・社会連携の充実度、被扶養者（高齢者・障害者・児童・低所得など）とどこつながりがどこで地域に「我が家」を作れるか、生きる環境を支援

平成31(2019)年 山陽  
・更なる柔軟性重視

【財政調整】  
①運営基準の実効性強化のための財政の全国的な整備のための方針決定（地方交付税のあり方を含む）  
②財政調整行政執行部会の実効化のあり方  
・共通基準導入の検討 等

2020年代初期  
・全量算定

派出所）厚生労働省「我が家・丸ごと」地域共生社会実現本部資料

# トークセッション

## コーディネーター

いわて NPO-NET サポート 菊池広人氏

## パネリスト

山形市 企画調整課 後藤好邦氏

石巻市立病院開成仮診療所 兼

包括ケアセンター 長純一氏

福島大学 経済経営学類 吉田樹氏

宮城大学 事業構想学群 徳永幸之氏

いわて地域づくり支援センター 若菜千穂氏

### 医療・福祉・交通ののりしろづくり

**(菊池)** 吉田さんに質問。医療や福祉をマルゴトで考えていく仕組みが必要ということをお話しとして出てきた。マルゴトで考える場合、必要となることを教えてもらいたい。

**(吉田)** のりしろをどう作って、つなぎ合わせるかが重要。交通の分野の中にも、垣根がある。交通が生業として成り立つ領域とそうでない領域の間に垣根があり、まずはそういった内部の垣根を合わせていき、その上でさらに異分野とののりしろを繋ぎ合わせる時に、どういうふうに共通理解を図るのかが、重要。長さんの話の中に医療の外来のピークは2025年だと話があった。公共交通から考えると、現在は医療機関にきちんとアクセスできるように計画しているが、外来の2025年のピークを過ぎた以降は、今までと同じ計画では、成り立たなくなってしまうかもしれない。一步先のデータをお互いに見合うと、のりしろを作るチャンスが生まれてくるんじゃないかと考えながら話を伺っていた。

**(菊池)** 交通は、事業というより社会資本として、まちに普通に存在するものであるとい

う概念が人口減少社会にある今だからこそ共有が必要。また、課題をみんなで共有しながら、それぞれの強みを生かして行う協働という社会の流れに変わっていくという方向性が大切だろう。

### 住民主体のために必要なこと

**(菊池)** 若菜さんに質問。住民に主体的に取り組んでもらうために、必要なこと、普段から意識していることを伺いたい。

**(若菜)** 住民主体の取組みを進めるときに、「地域になんでも押しつけるな」という地域側の不満がある。これを前提として、行政も真剣に地域でやってもらいたいことを考えていく必要がある。住民に何かをやってもらいたいならば、お金が出せないなら、自らも汗をかく覚悟でやってもらいたい。

山形県の小国町の事例が好事例。空白地有償運送で、住民がドライバーかつ、マイカーを利用する実証運行中。最初はマイカーを利用した場合の責任や保険を考え、役場でリース車両を用意して実施した。予約の受付は地域おこし協力隊が実施した。

しかし、リース車両に費用がかかり、継続出来なくなってしまったが、地域の区長さんたちがマイカーでやると決めた。リース車両で運用していく中で、リース車両を取りに行くのが負担になったのと、運転をしてみて自信もついたと思われる。

地域と行政がやれることをやり、やりながら変わっていき、お互いに協働のラインがどこかを見ながら進めることが大事。

◆空白地有償運送の実証運行中

<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1期実証運行</li> <li>・運賃：無料</li> <li>・車両：町のリース車</li> <li>・受付：協力隊</li> <li>・運転：一般住民</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第2期実証運行</li> <li>・運賃：できれば有料（地域通貨か）</li> <li>・車両：ドライバーの自家用車</li> <li>・受付：協力隊</li> <li>・運転：一般住民</li> </ul>
---	--



13

## 福祉部門との連携

**(菊池)** 後藤さんに質問。山形市の取組を進める中でどのようなことを意識してやってきたか。

**(後藤)** 福祉の方々と連携しないと住民の皆様の思いがなかなかつかめきれない。地域包括支援センターや社協との連携が重要。また、役所の中にも縦割りがあるので、福祉部門との思いの共有も大事である。ベニちゃんバスのときも、包括支援センターに、バスのモニター券の配布や、バスのPRをしてもらった。加えて、社協が中心になり役所の福祉部門、公共交通部門、包括支援センター、主要な地域の各団体、NPOなどの多様なセクターの人が集まって、山形市のそれぞれの地域でどのような公共交通の手段が適しているのかを考える勉強会を始めた。

地域からは様々な声が出るが、必ずしも地域のニーズに合ってない。まずはアンケートを取ること。ニーズを把握し、住民の思いを吸い上げるためにアンケートづくりから始めている。

## 本当の住民ニーズのとらえ方

**(菊池)** 地域からは、要望はどんどん出てくるが、ニーズとウォンツは異なっており、本当に地域に必要なものを整理していく必要がある。徳永先生に質問。本当の住民ニーズをどのようにとらえていくべきなのか。

**(徳永)** 調査の時に考えるのが、ボリュームで考えてしまって良いのかというところ。ボリュームゾーンでいうと、車で自由に移動している出来る人の方が多数派であるが、本来は、少数派の方たち（車で自由に移動できない方）に、どういうものがいいのかということを考えていかないといけない。支援する方々は、その方の苦労をなんとかしたいと自分たちだけで頑張っていることが多いが、お互いに協力出来ることや、他の事が参考になることはある。そこをつないでいくことがこれから重要な役割となる。

## 他セクターとの連携

**(菊池)** 長さんに質問。石巻市では、制度からこぼれ落ちてしまう人のために、他のセクターへの投げかけやコミュニケーションというのはどのように実施しているか。

**(長)** 地域包括支援センターは、多くが社協や民間の医療法人に委託されているが、国としては、人口1万人に1ヶ所ぐらいつくるという予定になっており、高齢者の全般的な相談を受けていく窓口となる。地域包括は、その地区の高齢者の全体像を一番把握している可能性がある。石巻では地域包括支援センターを11か所に委託しており、それらを、スーパーバイズする統括ケアセンターのセンター長が私の役割で、各拠点の連携を図っている。一方で、介護保険課との連携など、行政の縦割りの解消はまだまだこれから。

話が変わるが、医療は、基本的に県が責任者となっているが、今度の改定で在宅医療は基礎自治体に改定されて、市町村計画である介護保険・地域福祉計画との整合性がとれることになった。つまり、介護保険の文脈の中で、医療の支援の仕組みを考えていく時代になってきている。

今後は、市町村が医療の通院を考えていかないといけなくなる。在宅医療の確保も市町村の責務となる。在宅医療の確保が難しければ、移送サービスの手当を考えていかないといけない。社会保障の政策が市町村に降りるのは理屈は正しいが、地方自治体にとって、非常に大変な時代を迎えていくと思われる。

## 健康と社会参加

**(菊池)** フレイルという介護予防の観点から、最初に低下するのが、身体機能ではなく社会参加といわれている。そこから身体が低下していく。

**(長)** 社会参加はもっとも重要。医療に意味がないわけではないが、医療が充実している地域ほど寿命が延びていないことも事実であり、医療以外のことが重要だ。今まででは、医療に高齢者問題を託してきたが、その問題を医療よりは福祉にしていき、福祉でやっていくこと、住民との協働へかわっていくことが必要だと思う。

## 相乗り・シェアリングの動向

**(菊池)** これからはセクターを超えてみんなで課題を共有することが重要。その中でも住民の自発的な相乗りなどを広げることの可能性が見えてきた。そこで吉田さんに質問。相乗り・シェアリングの今後の動向や、今しな

ければならないことをお話を頂きたい。

**(吉田)** 持続可能な移動には、仕組み作りが非常に重要なテーマとなる。自動走行やICTなどで、どれだけの暮らしの足の問題が解決できるか、ともすれば、万事それがあれば解決できるんじゃないのかと、思われる方も少なくないが、地域によって住んでいる人も、抱えている社会問題も違うため、例えば、7割は共通したツールと理論が使えるが、3割は属地的なもの織り交ぜていかないと上手くいかないと思う。地域にフィットした仕組みをどうやって作るかがカギを握っている。

南相馬で相乗りを前提とした定額タクシーをはじめた事例をミニ講演で紹介したがこの背景には、乗務員不足という地域の事情がある。この人とは一緒に乗りたくないなど、個別の要望が多く予約センターで対応しきれないので、住民が自分たちで乗り合いのコードィネートをするような仕組みを作っていった。

この背景を知らずに、他の地域に導入しても解決しない。議論の中でその地域に合った仕組みというものをどう作れるのかが一つの大変な考え方である。

**(菊池)** 地域の資源は、作るものではなく地域にあるものを見つけ出すということ。その中で共有することからスタートする。地域の課題も、まずは知っている人がみんなで話し合い共有することで、本当の課題が見えてくるのではないかと感じた。

## ～会場からの質問を受けて～

### 交通と地域包括の連携

**(菊池)** 後藤さんと長さんに質問。交通と包括支援の連携で一番重要なものは何か。

**(後藤)** 交通担当と福祉関係者では、持っている強みが違う。交通担当は、足の確保に向けた政策に対する知識があるし、交通事業者との繋がりを持っている強みがある。福祉担当は地域の実態を知っていることが一番の強み。その強みと弱みを上手く融合させていくことが大事。その際、同じビジョンを持つために、最初に目指すところを整理して始めることが大事だと思う。

**(長)** 地域包括支援センターは、基本的に地域全般を見ており、偏りは少ない。一方、認知機能が下がっているような個別の状況は、移送の方がきっかけになって分かる可能性が多いにあると個人的には思う。移送とか地域で困っている問題をその人たちだけで考えるのではなく、行政に挙げる必要がある。

専門職であるが故の自分たちで解決しようとする傾向を変えないといけない。

### 自家用有償運送に取組む際の注意点

**(菊池)** 自家用有償運送を自分たちの地域でも取り組みたいという話がこちらに来ている。若菜さんに質問。住民から主体的に自家用有償運送に取り組む際のポイントや注意しなければならない点は何か。

**(若菜)** 自家用有償運送の中でも交通空白地有償運送について、気をつけるポイントは地域によって違うが、一つは乗用事業（路線バスなど）を邪魔しない、もしくはきちんと住

み分けをすることを前提として、話を進めなければいけないということ。

交通と福祉の話し合いは、連携を目指していても決別してしまうことがある。それは視点が違うから。福祉は個別の人の困りごとの視点、交通は“まちの装置”的な視点を持っているため話がかみ合わないことが多い。“まちの装置”としての公共交通と、シビルミニマム、最低限の生活を営む公共財としての“移動”、二つの視点でやっていかないといけないと考えている。

### 法制度に関する社会的な流れ

**(菊池)** 吉田さんに質問。住民が主体的に取り組む送迎に関係する法的なシステムが変わる過渡期になっている。そのあたりの社会的な流れを教えて欲しい。

**(吉田)** 現在国交省本庁で「市域公共交通の活性化再生法」の懇談会と「高齢者の移動手段の検討会」が立ち上がっているが、共通しているのはやはり「福祉」と「交通」がバラバラであるということ。交通政策は、鳥観図で見る。一方で福祉政策というのは個別の方への対応を考える話。どう結びつけていけばいいかというよりは、どちらも必要。鳥観図的な政策にも、グリラ的な個別の対応にも対応できる仕組みを作っていく必要がある。

自家用有償運送についてや、道路運送の範疇外の登録不要の送迎について、対価の考え方を整理する流れや、相乗りをさせるコードィネート料を徴収することが現在検討されている。まだまだ過渡期の分野なので、ぜひ東北からいろいろと発信して頂きたい。

## 地域へ活動を広げる方法

**(菊池)** 若菜さんと徳永さんに質問。暮らしの足の確保に向けて、次の一步を進めようと思った個人が、地域の動きをどうしたら変えていけるのか。持続可能性を、みんなで考えるために、どんな工夫があると良いのか。

**(徳永)** 行政の担当者は、今の制度を知っていて「無理だよね」と思ってしまう。ぜひやりたいということを見つけるのが担当者とは限らない。個人で探すのでは難しいので、同じ町で悩んでいる人とか、今日知り合ったこのネットワークで連携しながら実施して欲しい。その際、現状の制度、既存の枠組みで考えがちだが、今は“過渡期”で、国としてもうまくいく制度があるのであれば、取り入れたいと考えているので、枠組みにとらわれずやってほしい。行政もどんどんトライ＆エラーを繰り返しても良いと思う。

**(若菜)** 自治会の活動にするのが手っ取り早いが難しい。移動支援や地域づくりで何かをはじめたい人に伝えている3つのポイント。

①ちょっと頑張れば出来る事をする。

すごく頑張らないと出来ないことは、まずは手を出さない。

②共感度が高いものをする。

「それはやっぱり重要だよね、手伝うよ」と地域の人が思えること。

③より多くの人が関わるような工夫をする。当事者意識は、ほっておいても高まらない。情報発信をさぼらずにする。巻き込みたい人に「あなたにしか出来ない」ということを頼む。

## これからチャレンジしたいこと

**(徳永)** 世の中や役所の意識改革を行っていく必要があると思っている。

**(若菜)** 「出張いわセン塾」を実施。訪問して相談にのる。

**(長)** 地域で働く医療者の育成。価値観が多様化しており、一人一人に寄り添うことが大切。そのための福祉の考え方を広めていきたい。

**(後藤)** 公共交通と福祉の考え方の両立。縦割りのいいところは、それぞれの強みを出せること。役所職員が繋げる役割を担い、縦割りをうまく活かせるように、福祉の人と話していきたい。

**(吉田)** 打率を上げたい。交通と福祉のそれぞれの分野で解決できることは、7割。3割は、福祉と交通が重なる部分で属地的なもの。この部分は、実践のなかで共有しないと上手くできない。そのような場づくりを行い、まとめていきたい。

**(菊池)** 地域・人固有の部分にこだわることで、地域らしい豊かさ、暮らしが見える。地域のアイデンティティにこだわることで、持続可能な足の確保が見えてくる。

今日はありがとうございました。



# 参加者アンケート

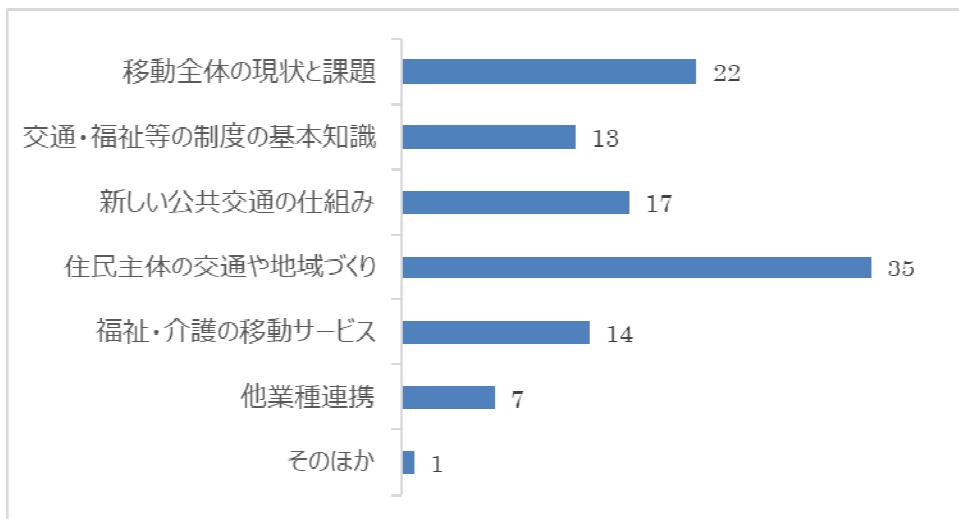
当日参加者：81名（うち、登壇者、実行委員会：22名）

アンケート回収数：50枚

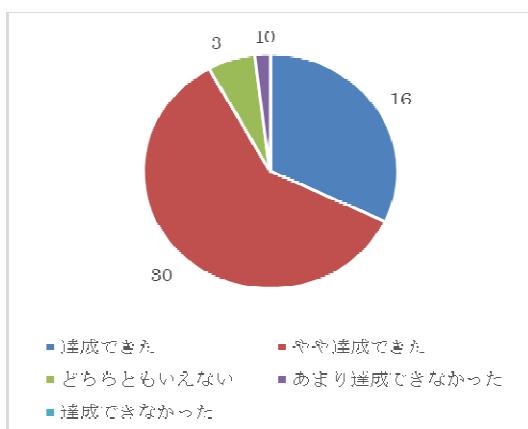
## ■あなたの所属を教えてください（回答数：49）

所属	回答数
行政	19
NPOやボランティア	13
うち（交通や移動）	7
うち（復興支援）	2
うち（福祉や医療）	2
うち（その他）	2
企業や事業者	8
うち（交通や移動）	4
うち（その他）	4
大学	4
自治会・まちづくり協議会等	3
医療法人や社会福祉法人	1
その他	1

## ■今回のフォーラムに参加された目的（学びたかったこと）は何ですか？（複数可）（回答数：49）



## ■今回のフォーラムに参加してみて、あなたの目的は達成できましたか？（回答数：50）



### (理由：記載内容から抜粋)

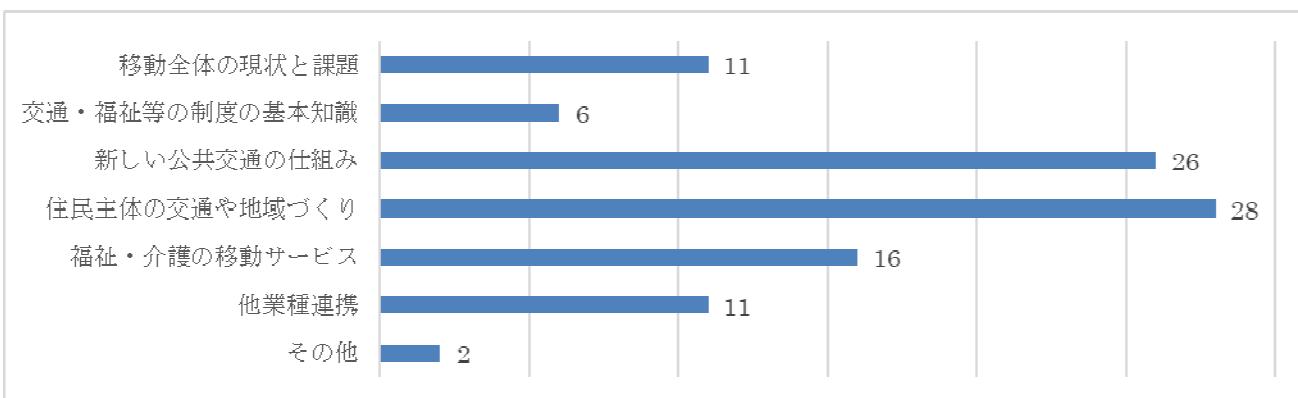
- ・交通と福祉、生活支援の連携が予想以上に進んでいる。  
(進まざるをえない) 状況が理解できた。
- ・連携・協働の視点の大切さとともに、専門分野からの視点も得ることができた。
- ・出来ていることの事例を聞いて、これからに向けた希望を持つことが出来た。
- ・住民の意識を変化させる手法のヒントがえられた。

- ・様々な事例や新しい施策に辿り着くまでの過程を知ることができたことは大変有意義だった。
- ・交通担当だけでどうにもならないという現状と打開策のヒントを得られた。
- ・まだまだ分からぬことが多い、今日の話しがこれからの職務の参考になる。

## ■今回のフォーラムを通して分からなかったこと、さらに学びたいことは何ですか？（記載内容より抜粋）

- ・免許を返納した後、今までの経験もありバスが使いにくい人たちにどう公共交通の利用を促進していくか。
- ・足の確保に対する公共交通団体の予算への対応。
- ・交通と福祉・商業・まちづくりの連携、その中で県、市町村、住民の役割分担。
- ・地域ごとの特殊性（地域性、地理的特性…）への対応
- ・行政の取り組み、行政⇒地域、交通事業者との取り組み、先進事例あれば聞いてみたい。
- ・日本版ランドシェアは進むのか。
- ・公共交通事業が（形を変えて）地域交通の主体の一つとして生き残れる術は何か？
- ・具体的な組織の作り方の第一歩をレクチャーしてほしかったです。
- ・住民の自主的な取り組み、その為の自分の役割とできること

## ■今後、どのようなテーマのフォーラムや機会を希望しますか？（複数可）（回答数：21）



ご協力頂きありがとうございました。



---

持続可能な暮らしの足を考えるフォーラム実行委員会  
徳永幸之（宮城大学）  
福島大学 経済経営学類 吉田ゼミ  
NPO 法人いわて地域づくり支援センター  
NPO 法人移動支援 Rera  
NPO 法人ジャパン・プラットフォーム  
日本福祉のまちづくり学会地域福祉交通特別研究委員会  
NPO 法人いわて連携復興センター  
一般社団法人ふくしま連携復興センター  
一般社団法人みやぎ連携復興センター

本フォーラムは、復興庁被災者支援コーディネート事業により開催・報告書の作成を行いました。