

令和4年度山陰両県若手職員交流・連携プロジェクト

中山間地域における 生活交通の維持・確保

11月2日(水)14:10～15:10

場所:米子コンベンションセンター

鳥取県：松田紘和(経営企画課)、田村純也(財政課)、金山柚希(商工政策課)、今本康平(道路企画課)

島根県：実重和成(交通対策課)、岡 秀悟(松江県土整備事務所)、南木孝太(出雲県土整備事務所)、長廻圭祐(隠岐水産高等学校)

目次

1. 現状の課題と目標

2. ニーズの分析

3. 政策提案

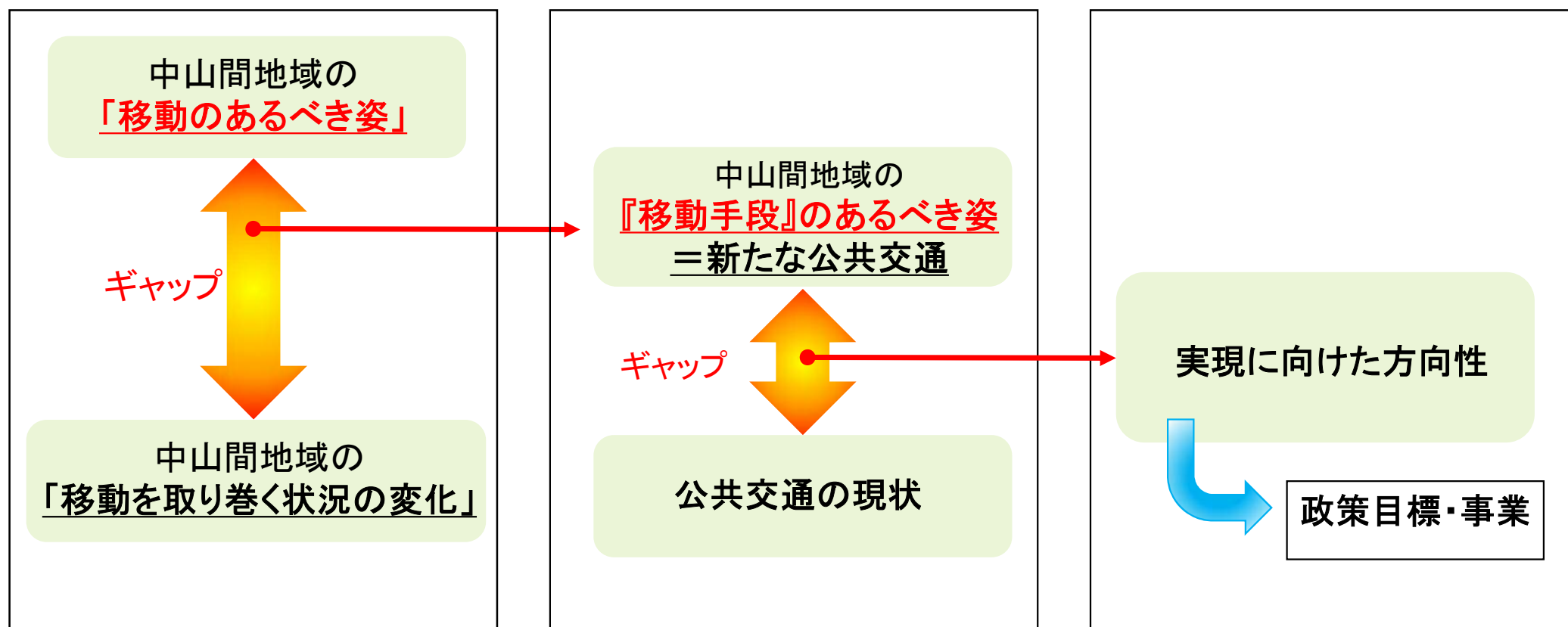
1. 現状の課題と目標

中山間地域の生活交通の総論

どのような課題が生じているか？

移動手段(=公共交通)のあるべき姿は？
現状で生じていることは？

移動手段のあるべき姿の実現に向けて
取り組むべきことは？



1. 現状の課題と目標

中山間地域の「移動のあるべき姿」

過去・現在・未来であっても、心身の状態によって移動の課題は生じる

その場合でも**移動のあるべき姿は変わらない**

持続可能な開発目標(SDGs)では、

「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包括性のある社会の実現を目指す

移動のあるべき姿(普遍的な考え方)

個人の属性、居住地域の属性にかかわらず、
人には移動の自由が確保され、行使できる

1. 現状の課題と目標

中山間地域の「移動を取り巻く状況の変化」

高度成長期：～1970年代

現在：2020年代

将来：2030年代～

自らの運転+サービス利用で
移動手段を確保してきた

運転手段がない、車を持たない人
の移動が不便に

さらに移動手段の確保が困難に

ひと

- ・人口増加
- ・生産年齢人口増

- ・人口構成の大幅な変化
(人口減少局面へ、少子高齢化)

- ・人口が1億人に減
- ・2040年ごろに65歳以上人口がピーク
- ・少子高齢化の加速

まち

- ・都市化、都市の拡大
- ・郊外型ニュータウン増

- ・過疎地域、オールドタウンの増加
- ・地域コミュニティの衰退

- ・無居住地域の発生
- ・地域コミュニティの崩壊

交通

- ・マイカーが普及
(手軽な移動手段、趣味嗜好)
- ・公共交通もビジネスとして成立

- ・マイカー依存
- ・公共交通の衰退
- ・住民互助による移送や介護サービスによる代替が増加

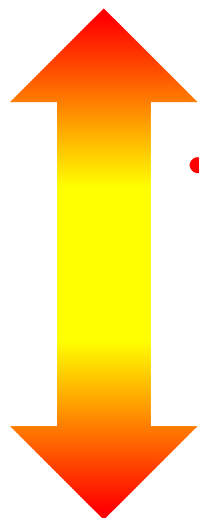
- ・マイカー依存はさらに進行
- ・公共交通の衰退はさらに進行
- ・住民互助による移送や介護サービスによる代替も人材不足で困難

1. 現状の課題と目標

「移動のあるべき姿」と「移動を取り巻く状況の変化」

移動のあるべき姿(普遍的な考え方)

個人の属性、居住地域の属性にかかわらず、人には移動の自由が確保され、行使できる



「人」「まち」の変化に対し、「交通」の事業モデル・仕組みが合わなくなり、
「中山間地域の移動のあるべき姿」とのギャップが広がっている

⇒従来型の交通の事業モデル・仕組みは限界

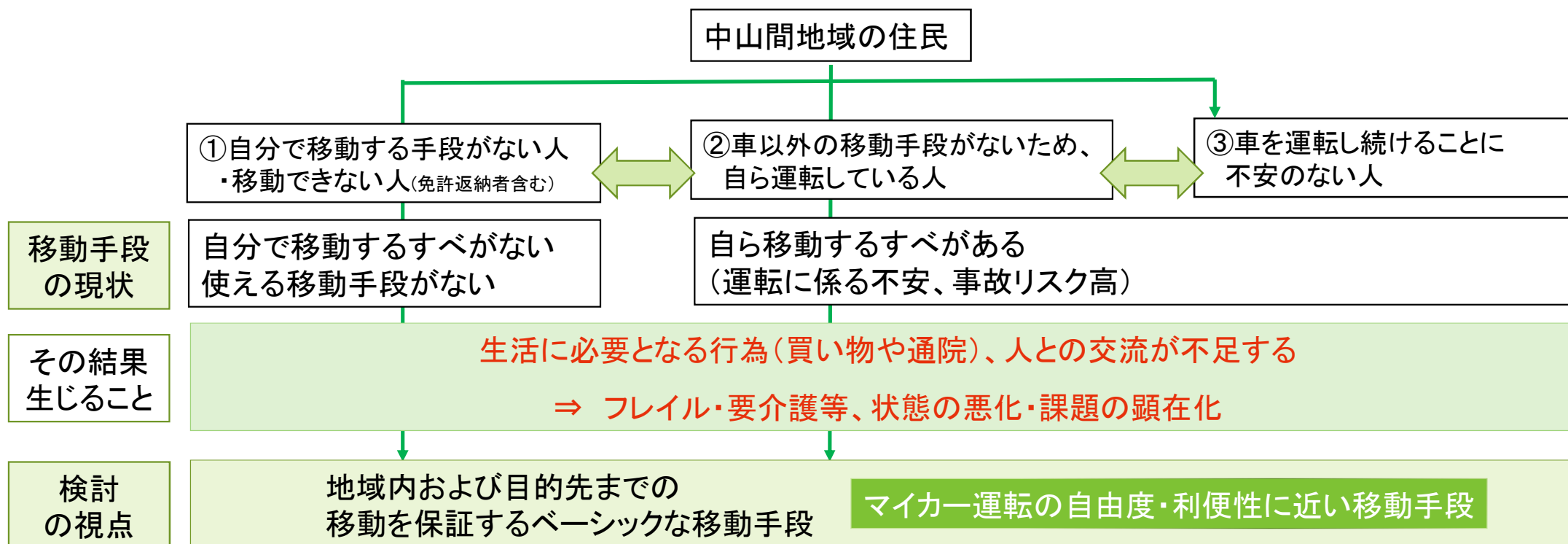
人口減少、高齢化の進行が想定される将来を見据えて、
時代に即した移動手段のあるべき姿を描き実現をめざす。

移動を取り巻く状況の変化

人口減少・高齢化は進行／運転手段がない・車を持たない人は移動が不便

⇒このまま進むと将来的には、さらに移動手段確保が困難に

これからの時代に即した中山間地域の移動手段のあるべき姿



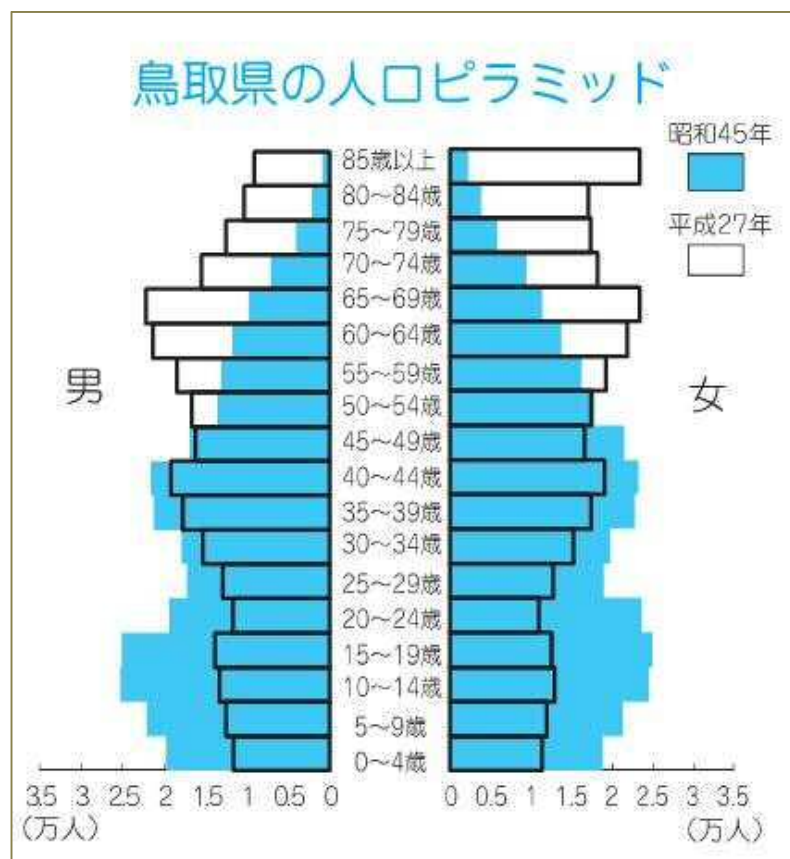
移動手段のあるべき姿

利用者の状態・状況・ニーズに合わせて、
マイカーを運転しなくても生活の質を担保するモビリティサービス(新たな公共交通)

- ・心身の状態や意向・費用負担によって移動する手段を選択できる
- ・公共交通の利用が増え、サービスとしての持続性を確保できる

1. 現状の課題と目標

中山間地域の現状 ①人口減少・高齢化



（参照元：総務省『国勢調査』）

とくに中山間地域では人口減少・高齢化が顕著
今後も進行が見込まれる



（参照元：鳥取県『令和3年鳥取県山間集落实態調査』）

1. 現状の課題と目標

中山間地域の現状 ②自動車運転に対する考え

後期高齢者
(75歳～)

運転に対する不安、免許返納検討者が増加。しかし、
大半の人は今後も運転したい、自家用車が手放せない状況

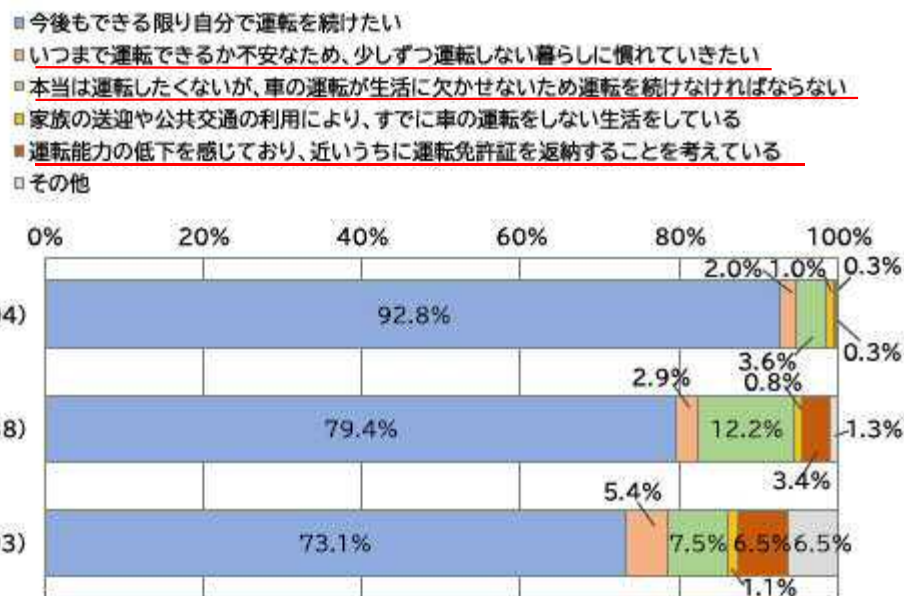


図 18 65 歳以上高齢者の今後の運転免許証の返納に対する考え (図 8 再掲)

島根県

(参照元: H31 年度 邑南町地域公共交通網形成計画)

図 9-1-1 に運転免許の自主返納についての考えを示す。返納を考えない人が最も多い。続いて返納を考えている人が多い。返納を考えている人は平均 79.7 歳で返納予定と回答している。

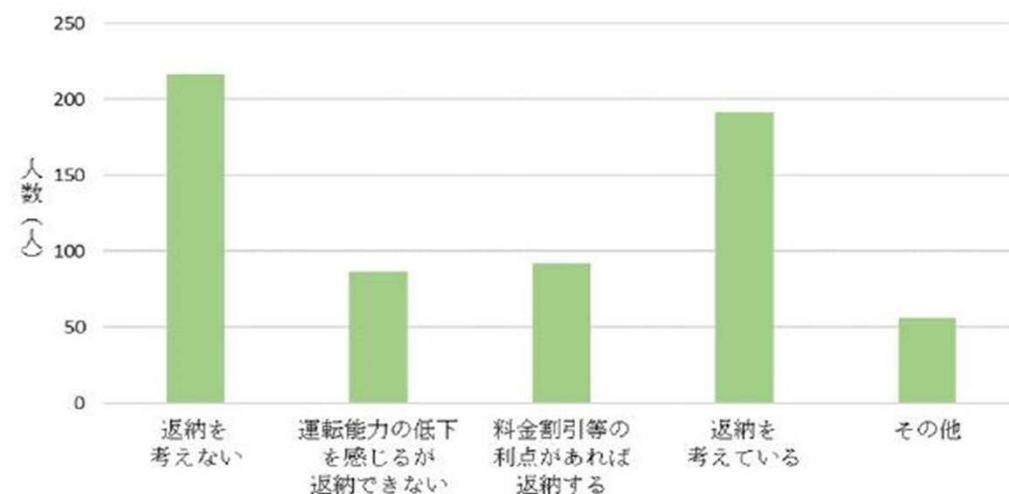


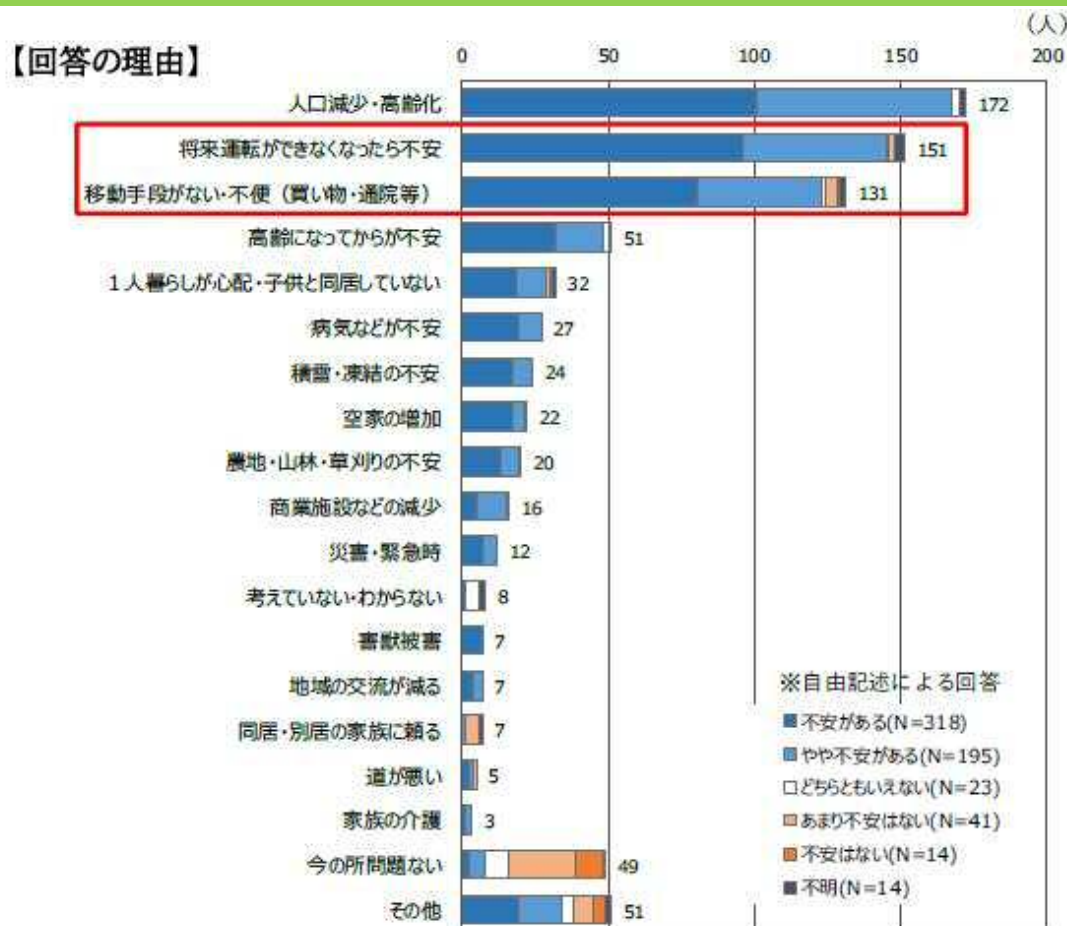
図 9-1-1 運転免許の自主返納

鳥取県

(参照元: H30 年 岩美町の交通実態に関するアンケート) 9

1. 現状の課題と目標

中山間地域の現状 ③将来への不安



交通利用に関すること

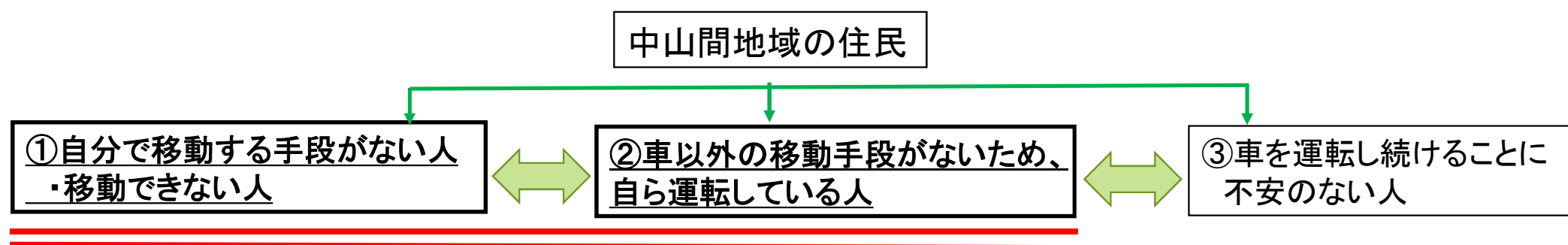
- ・将来運転できなくなったら不安
- ・移動手段がない、不便（買い物・通院等）

図 20 地域での生活についての将来への不安（住民アンケート調査より）

（参照元：H31年度_邑南町地域公共交通網形成計画）

1. 現状の課題と目標

若手政策提案で対象にする年齢層



対象者

- ・人口減少・高齢化により、今後も増加が見込まれる年齢層
 - ・車の運転ができない、不安な人
- ⇒後期高齢者(75歳～)

効果が最も見込まれる

1. 現状の課題と目標

若手政策提案で解消したい課題（ミッション）

—— 中山間地域の移動手段のあるべき姿 ——

- ・住民は心身の状態や意向・費用負担によって移動する手段を選択できる
- ・地域における公共交通の利用が増え、サービスとしての持続性を確保できる

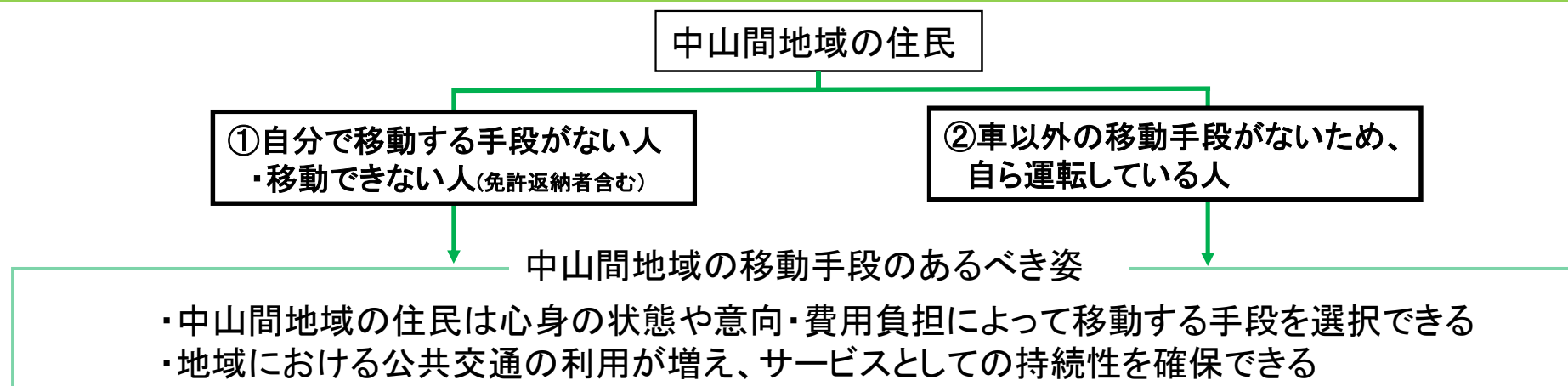
① 中山間地域における高齢者の生活の満足度の維持・向上

自動車の運転が難しくなった場合でも、日常的に利用できる移動手段を確保することで、高齢者の外出を促進（引きこもりを予防）し、満足度の高い中山間地域暮らしの維持・確保を図る。

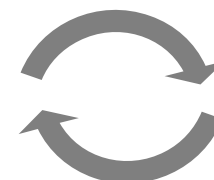
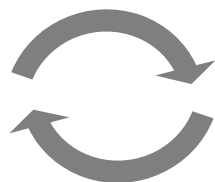
② バスの利用者確保

利用者数の減少は、便数の減少などでさらに不便になりかねないため、免許返納を控えた高齢者を対象にパーソナルモビリティの活用によるパーク＆ライドを普及させることで、バス運営の経営改善に繋げる。

若手職員連携プロジェクトの政策提案（案）



パーソナルモビリティ & 公共交通（バス）による 歩行領域（ラストワンマイル）支援政策



目次

1. 現状の課題と目標

2. ニーズの分析

3. 政策提案

2. ニーズの分析

生活交通のニーズに対する仮説

交通不便地域での高齢ドライバーおよび非免許保有者の移動実態と
望ましい外出支援策の検討

衛藤彬史¹⁾

Study on Mobility of Elderly People in Traffic Inconvenient Areas and Desirable
Outing Support Measures

Akifumi Eto¹⁾

In some areas, municipalities and NPOs take the lead in providing paid services using private cars to supplement local people's means of transportation, but there are some areas where such services are not permitted under the legal system.

In this study, a questionnaire survey was conducted among elderly people aged 75 years and over to ascertain the status of outings such as shopping and going to the hospital, the status of holding a license, and the intention to use the door-to-door transportation service.

The results indicate that 1) bus use is significantly lower, 2) non-licensed persons are more likely to ask a family member who lives with them to provide transportation, and 3) the availability of a family member who can request a door-to-door transportation service tends to influence the intention to use the service more than the license holding status.

キーワード: 生活交通、世帯構成、外出支援、都市近郊農村、送迎サービス、高齢者

1. はじめに

モータリゼーションと高齢過疎化の進展を背景に、農村部における交通のあり方が課題と認識されるようになって久しい。公共交通機関は衰退し、地方農村部の生活は自家用車に依存せざるを得ない状況となっている。高齢ドライバーによる事故や買物難民、孤独死が社会課題として取り沙汰される中、自治体やNPO法人等が主体となり、自家用車を用いて送迎サービスを提供する「自家用有償乗客運送」が解決の一手として注目されており、2019年4月に閣議決定された「成長戦略実行計画」の中では、成長戦略の1つとして明確に位置づけられている。

自家用車による有償運送は、原則として禁止されており、同運送を法的に担保する自家用有償乗客運送制度では、十分な輸送サービスが提供できないと認められる地域での運用に限定されている。ここで、「十分な輸送サービスが提供できない」と認められない地域では、地元NPO等が自家用車を使用して有償で送迎サービスを提供しようとしても、法律上、提供できない事態が生じる。

本研究では、制度上「十分な輸送サービスが提供できない」と認められていない地域を事例対象に、住民の移動に関する実態把握を通じて、望ましい外出支援策の提案につなげることを目指す。

¹⁾ 兵庫県立人と自然の博物館、Museum of Nature and Human Activities, Hyogo
^{*)} E-mail: eto@biodok.jp
の地域農村経済学会

○対象地域 京都府亀岡市(神前地域)※都市近郊農村集落

○概要

調査方法: 質問紙調査

調査対象: 75歳以上の全住民(99名)

回収数(率): 90部(90.9%)

○調査内容

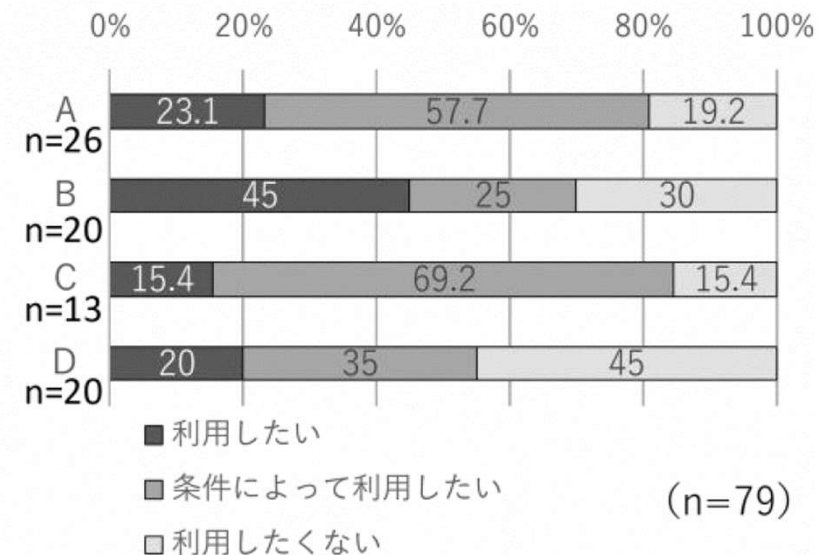
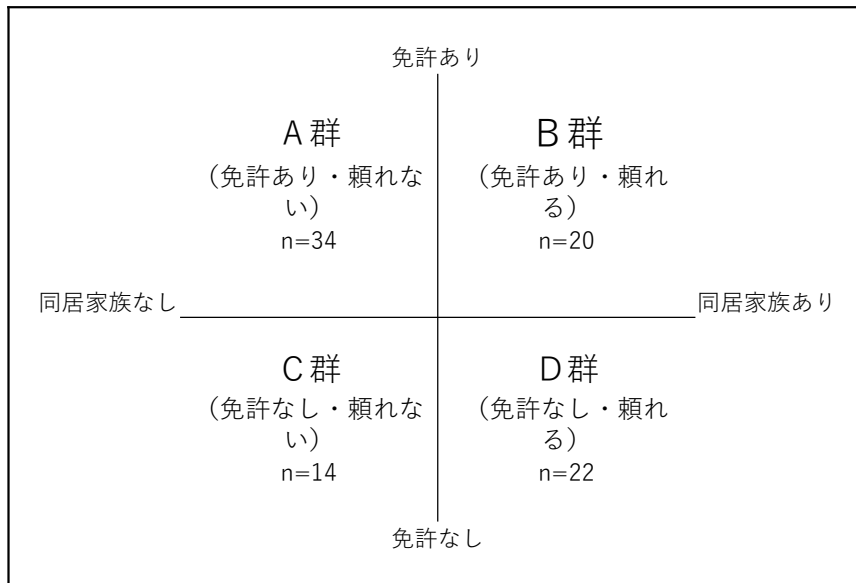
有償での送迎サービスの利用意向について、潜在的なサービスの利用者がどのような特徴を持つかを把握することを目的に、
①運転免許の有無 ②若い同居家族の有無 により対象を4つに分類・分析した。

(出典) 衛藤彬史(兵庫県立人と自然の博物館:研究員)「交通不便地域での高齢ドライバーおよび非免許保有者の移動実態と望ましい外出支援策の検討」(農林業問題研究56巻2号(2020))

2. ニーズの分析

生活交通のニーズに対する仮説

Q.行きたい時に、行きたい所まで運んでくれるハイヤーのようなサービスがあれば、利用したいですか？



調査結果

- B群(免許あり・頼れる)は、「利用したい」と回答する割合が最も高い。
- C群(免許なし・頼れない)は、「条件によって利用したい」と回答する割合が最も高い。一方で、無条件に「利用したい」と回答する割合は最も低い。
- D群(免許なし・頼れる)は、「利用したくない」と回答する割合が最も高い。
- A群(免許あり・頼れない)は、C群と傾向がほぼ同一。

2. ニーズの分析

生活交通のニーズに対する仮説

高齢者の移動に対する潜在意識の思考回路

免許あり	
A群 (免許あり・頼れない) n=34	B群 (免許あり・頼れる) n=20
同居家族なし	同居家族あり
C群 (免許なし・頼れない) n=14	D群 (免許なし・頼れる) n=22
免許なし	

移動に困っていない立場

車がかえない

送迎サービス
を使えばいい



B群

移動に困っている立場

自分で何とか
できないか

・ 徒歩や自転車、バス
など身の回りの移動
手段が使えないか

身内に頼め
ないか

・ 配偶者、子など頼み
やすい人を融通でき
るか

⇒D群

移動するの
止めようか

・ 目的によって移動
の重要性を吟味

人・事業者に
頼んで移動し
よう

・ デマンド交通、タ
クシーなど“呼ぶ”
アクションの実行

A・C群
「条件によって」

2. ニーズの分析

生活交通のニーズに対する仮説

高齢者の外出及び移動に関する調査

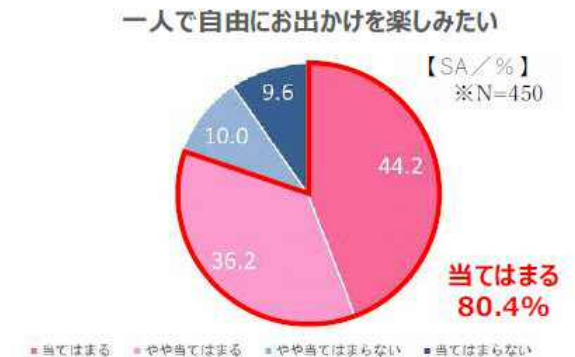
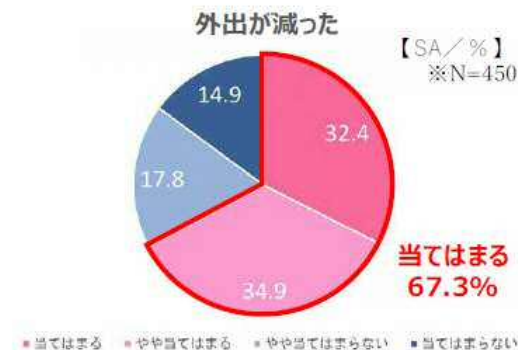
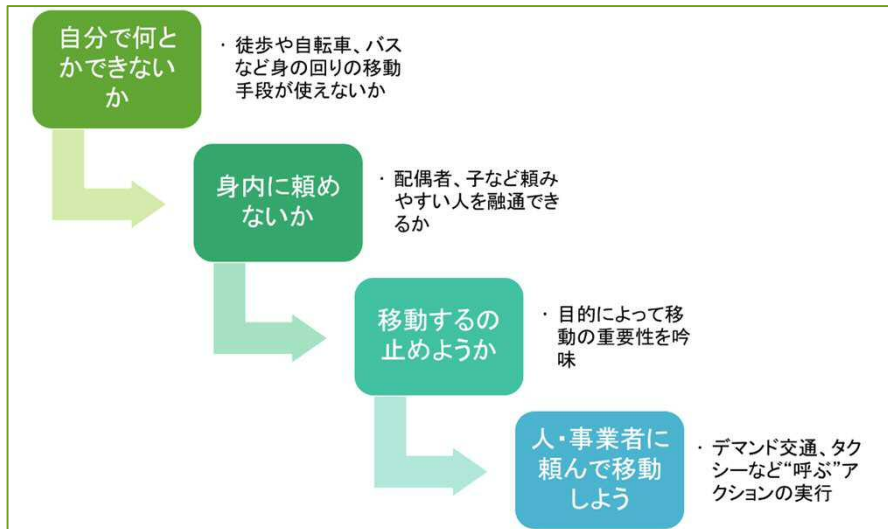
□調査概要

- ・調査タイトル:「高齢者の移動に関する意識調査」
- ・調査対象 : 全国の65歳以上の男女 450名とその子世代(40~50代)150名の計600名
(電動車いす利用 150名、車いす利用 150名、電動車いす・車いす非利用 150名)
※以下、「電動車いす利用」「車いす利用」「非利用」と記載
- ・調査期間 : 2020年9月7日(月)~9月9日(水)
- ・調査方法 : インターネット調査

(参照元: R2年度_高齢者の外出及び移動に関する調査)

■外出が減ったと回答する人が67.3%に及ぶ一方、高齢者の方々が求めるお出かけは「1人で自由に」

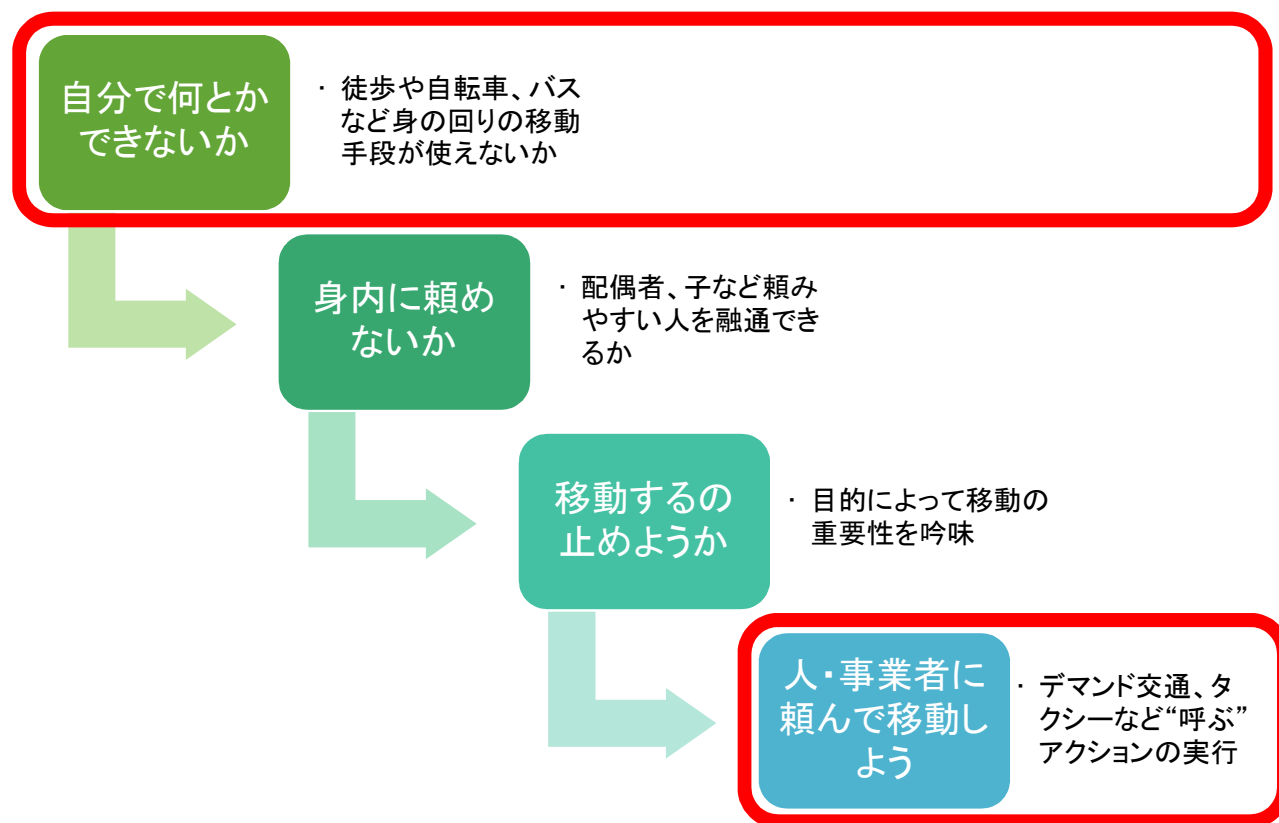
「外出が減った」と回答した人の割合は、全体の67.3%を占める一方で、お出かけに対する意識の質問では、「1人で自由にお出かけを楽しみたい」と答えた人が80%を超える結果となり、自由な外出に対するニーズの高さも明らかになりました。



2. ニーズの分析

生活交通のニーズに対する仮説

高齢者の移動に対する潜在意識の思考回路



ここを重点とした政策にすることで
利用者にとって使いやすい事業を目指す

従来のドアtoドア事業は
ここまで思考しないと利用されない。
⇒利用者の伸び悩み/自動車依存の継続

2. ニーズの分析

生活交通のニーズに対する仮説

高齢者の移動に対する潜在意識の思考回路

自分で何とかできないか

考慮する項目

- 自宅からアクセスできる距離に移動手段があるか？
- 身体的、経済的な負担と目的が釣り合うか？

徒歩や自転車、バスなど身の回りの移動手段が使えないか



- 自分で動く手段の選択肢はどれほどあるのか？
- 公共交通(バス)を使うという発想は、何が原因で無理と判断されるのか？

公共交通の利用可否は何で決まるのか？

- ・ 自宅からアクセスできる距離に移動手段があるか？



- ・ 自分で動く手段の選択肢はどれほどあるのか？
- ・ 公共交通(バス)を使うという発想は、何が原因で無理と判断されるのか？

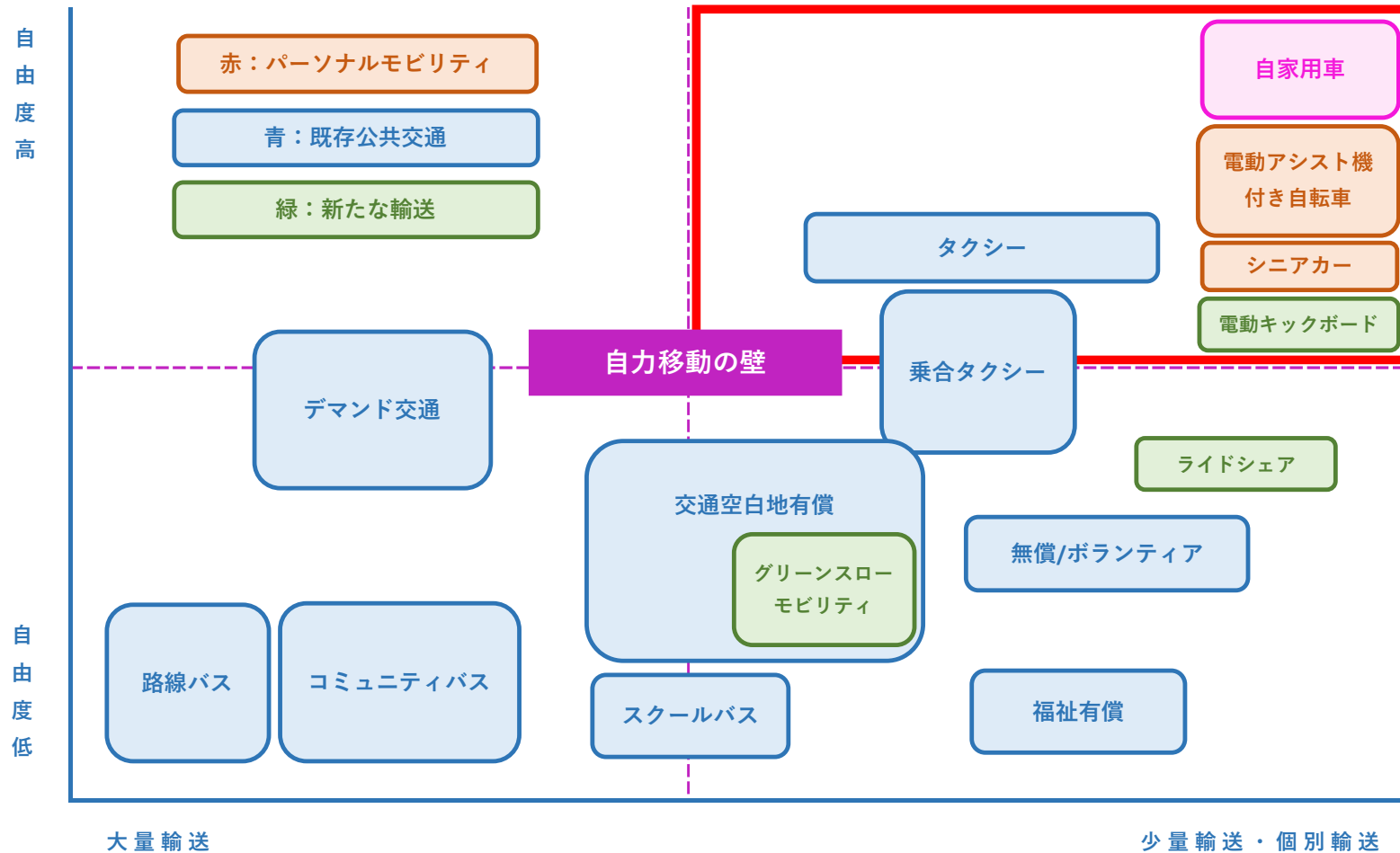


自家用車に変わる高齢者の足としてシニアカーに注目
(シニアカーの利用者層や効果はどのようなか？)

2. ニーズの分析

既存交通手段の分類

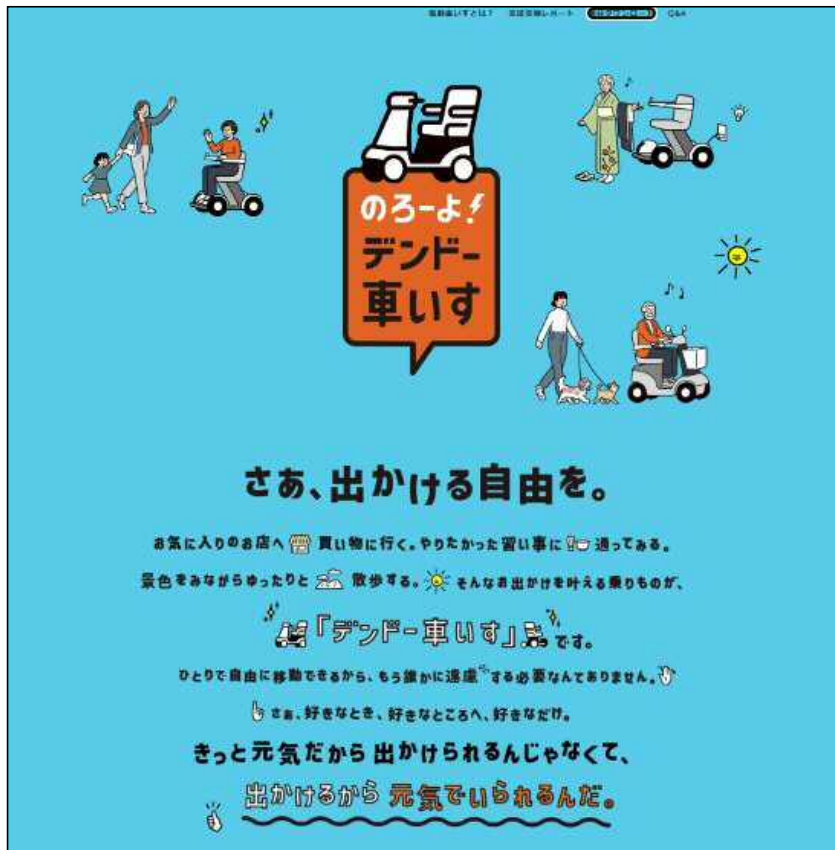
自力での移動手段の整理



2. ニーズの分析

シニアカーの有効性の検討

近年、注目を集めるモビリティ:シニアカー



▲ 経産省「のろーよ！デンドー車いす」記者発表

◀「のろーよ！デンドー車いす」ホームページ

2. ニーズの分析

シニアカーの有効性の検討

シニアカー例



○ 特徴

- ・MAX時速6km(早足程度のスピード)
- ・免許必要なし、歩道を走行できる
- ・連続走行距離31km(路面状況や地形による)
- ・充電はコンセントでOK
- ・最大積載重量100kg(乗員含む)

スズキHP参照 (URL:<https://www.suzuki.co.jp/welfare/entertainment/attraction>)

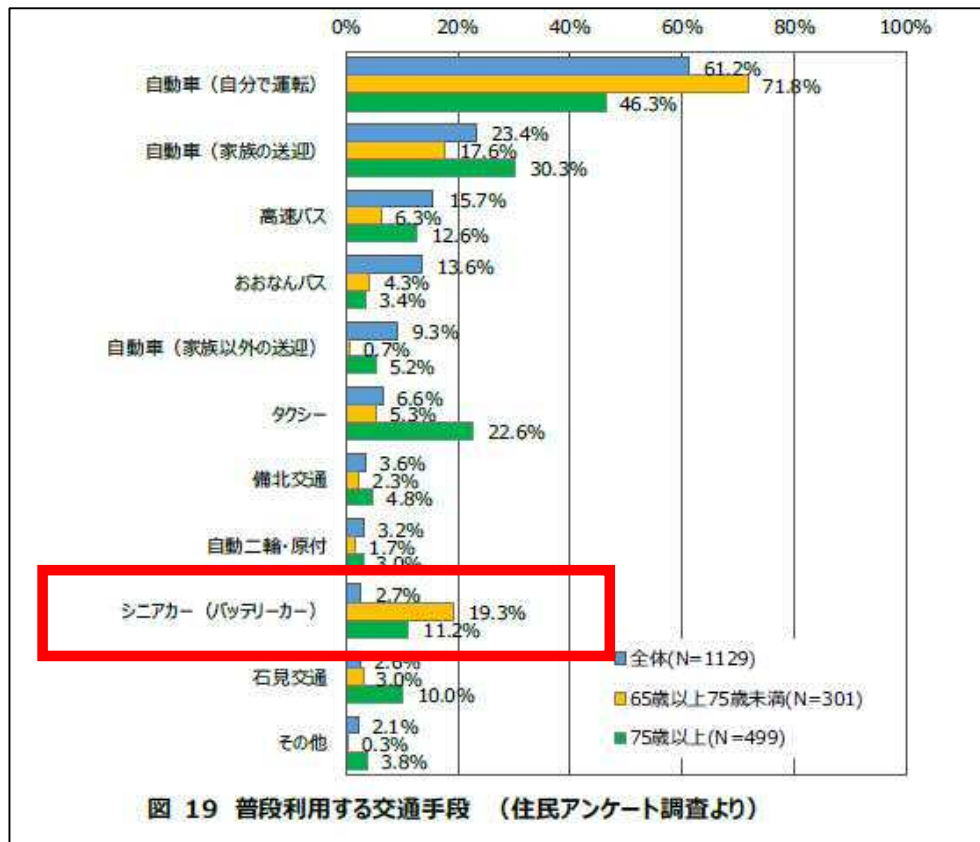
(実際に試乗してみた感想)

- ・時速6kmで走行してみたが、意外と速かった。
- ・バックするときや右左に曲がる時など、自動音声で案内が出るので、安全面にも配慮されていた。
- ・高齢者の1km程度の移動には有効だと思った。



2. ニーズの分析

シニアカーの有効性の検討



- 山陰においても、自家用車に次ぐ利用率
- 既に地域に浸透したモビリティであり、高齢者に周知されている



安心・信頼できるモビリティとして、
地域住民(特に高齢者)に浸透しやすい

(参照元: H31年度_邑南町地域公共交通網形成計画)

2. ニーズの分析

シニアカーの有効性の検討

精神的な満足度や外出意欲・自信が高まった

- ・ 電動車いすの利用によって外出への自信を創出し、高齢者の社会参加にポジティブな変化を与える。

精神的な影響

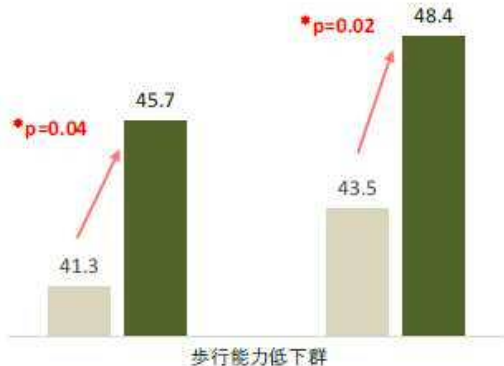
歩行に不安を感じる高齢者では、**日常役割機能（身体、精神）の増加**が見られた。

■地域実証QOL(SF-36)調査結果 n=23

日常役割機能（身体）

日常役割機能（精神）

■実証前 ■実証後



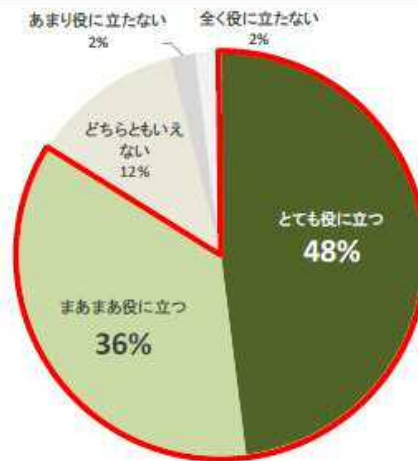
(出所) 地域実証データより朝メディヴァ作成

意欲・行動

8割以上が**自分で外出ができるという自信が持てる**ことに役立つと回答した。

■実証後アンケート調査結果 n=55

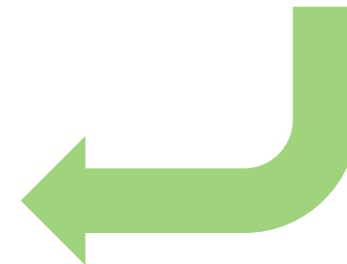
「自分で好きな時に外出できるという自信が持てる」



Copyright Medive Inc. All Right Reserved. 16

地域の悩み・ニーズ

- ・ 将来運転できなくなったら不安
- ・ 移動手段がない、不便（買い物・通院等）
- ・ 一人で自由に移動したい



シニアカーの利用によって外出への自信を創出

中山間地域の住民の不安解消

2. ニーズの分析

シニアカーの有効性の検討



電動車いす等安全対策・普及推進事業シンポジウム

地域実証の結果報告

「電動車いすの利活用拡大に向けて」
～高齢者が地域でいきいきと暮らし続けるためのモビリティ～」

株式会社メディヴァ

2021/3/15

高齢者の外出回数が増加した

- 実証期間中の外出回数は増加し、高齢者の社会参加機会の増加に寄与した。

外出回数の変化（GPS調査）

1週間あたりの平均外出回数



（出所）地域実証データより株式会社メディヴァ作成

Copyright Mediva Inc. All Right Reserved. 14

シニアカーによる外出率増加を公共交通の利用へ波及 ⇒ 公共交通の維持

2. ニーズの分析

シニアカーの有効性の検討

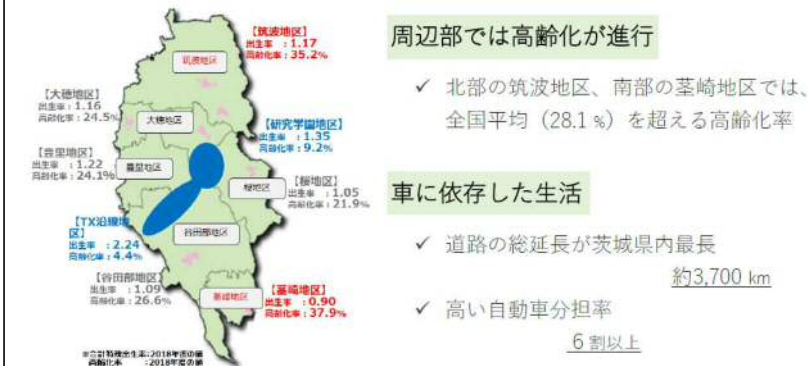
シニアカー導入による移動確保に向けた先行事例



実証内容・結果

- ・ 普段自動車や自転車を使用していない人の半数が「電動車いすを使用したからこそ行くことができた場所があった」と回答
- ・ 参加者の声「普段はあまり行かないショッピング等に行けた」
- ・ 平均外出回数が増加(1週間あたり9.2回⇒9.7回)

つくば市の移動の課題



普及に向けた課題

- ・ バス停や駅周辺では駐車スペースがほとんどない
- ・ 時速6kmでは遅く、他のモビリティと比較して長距離移動の利便性が低い
- ・ 参加者の声「バス停まで行き、自動で自宅に戻り、帰りは自動でバス停まで迎えに来ると良い」

公共交通の利用可否は何で決まるのか？

- ・ 自宅からアクセスできる距離に移動手段があるか？



- ・ 自分で動く手段の選択肢はどれほどあるのか？
- ・ 公共交通(バス)を使うという発想は、何が原因で無理と判断されるのか？



バス停と自宅の距離が支障となっていないか？
(歩いて行ける距離にバス停がないから乗らない/乗りにくい)

2. ニーズの分析

参考事例の調査・分析

雲南市：グリーンスローモビリティ実証事業

ヤマハ発動機 スローモビリティの 木次エリア実証運行を行います！

基本運賃 200円
 乗り放題のフリー乗降場も設置します！

期間：令和4年 3月9日（水）～4月8日（金）

※月・水・金のみ運行します（月・水・金を飛ばせば祝日も運行します）

スローモビリティとは、最高時速19km/hで走る電気自転車です。
環境に優しく、低速で安全な車体まちなかで走らせることで、お買い物や送迎などの日常生活における移動解決策を目前にモビリティの活用、利便性を検証します。

今回の運行では、駅前通りの状況を確認し、時刻と一部ルート（ルート③）の変更を行いました。
また今後の本格稼働に向け、基本運賃500円（乗車1回あたり）の徴収と、フリー乗降券1,000円の販売を行います。詳しくは裏面をご覧ください。

■ 実証運行ルート

- ルート①
- ルート②
- ルート③
- フリー乗降エリア*
- 停車場所

※この上り下りで車を停めて運転手に伝えていただければ乗り降りできます。

利用方法

手帳などで利用できます。
停車場所でお待ちいただくか、フリー乗降エリアにて、手をあげてお知らせください。

料金表

基本運賃
5 円（運転者、往復半額）

乗車回数

【月・水・金のみ】
9:30～16:25

基本料

基本： **200 円**
 残りの選手権等をお持ちの方！
100 円
（中学生以下は無料です）
 フリー乗降券
1,000 円（1ヶ月）

【問い合わせ先】 八日市地域づくりの会 ☎ 0944-2-7461 三船地区まち協議会 ☎ 0944-42-7514
 新市いさぎよし会 ☎ 0944-42-3151 高岡市 政策推進課 ☎ 0944-40-1011



2. ニーズの分析

参考事例の調査：雲南市（グリーンスローモビリティ）



- マルシェリーズ～おろち湯ったり館の距離は約1.8km
- この間のバス停は県道54号線に5つ



地域自主組織

自宅隣接道にバス停がなく使いにくい

バス停が遠くて買い物がしにくい

おろち湯ったり館のバス接続が不便



- 基準区間内(バス停400m圏内)に民家・スーパー・温泉施設等が存在するも、地元住民には使えない/使いにくい

2. ニーズの分析

参考事例の調査：雲南市（グリーンスローモビリティ）

ルート①（マルシェリーズ～おろち湯ったり館）

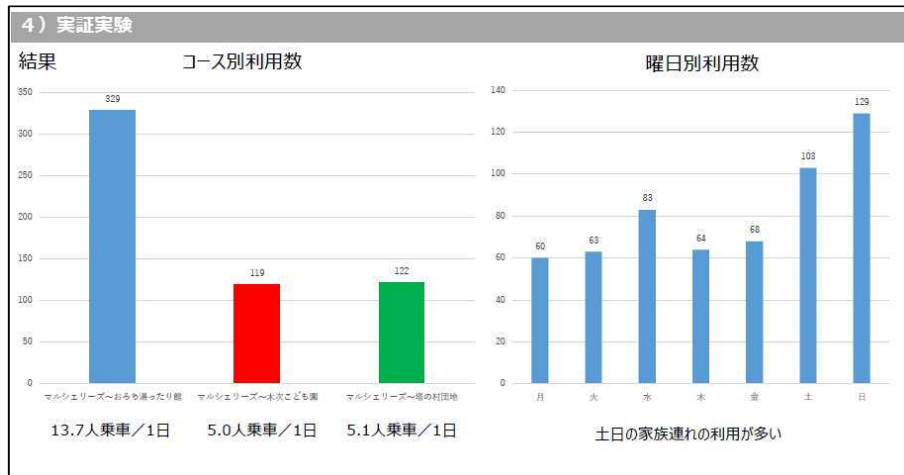


- 自宅周辺の回遊性が向上し、高齢者の抱える生活課題の解消につながる

- 自宅からアクセスしやすく、高齢者にとって使いやすい利用形態。

2. ニーズの分析

参考事例の調査：雲南市（グリーンスローモビリティ）



- ・ 高齢者を中心に利用者数は多い。
- ・ 地元住民からは好評。多方面の拡張や増便を望む声も出ている。
- ・ 「電車、バスに合わせた時間帯に運行してほしい」というアンケート結果があることから、乗り換えにも使いたい要望が伺える



2021/6/7～2021/6/30の期間で
延べ570人が利用(運行日数は24日間)
⇒1日当たりの利用者数
平日:67.6人、休日:116.0人
平均乗車数:0.99人/便

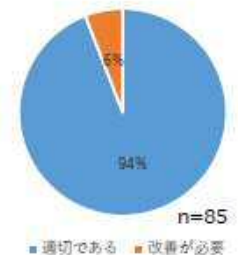
●コースについて

- ・ 多方面に拡張してほしい(寺領、新市東上、三刀屋方面)
- ・ こども園から湯ったり館の便もあるとうれしい
- ・ 塔の村団地の下(30区)で乗車希望者あり

●時間帯について

- ・ 遅い時間の便(夕方)があるといい
- ・ 便数がもう少し多いと利用しやすい
- ・ 電車、バスにあわせた時間帯に運行してほしい

コースについて



時間帯について



(出典)

雲南市提供 木次モビリティ導入協議会20220714資料

2. ニーズの分析

公共交通の利用可否は何で決まるのか？

- 自分で動く手段の選択肢はどれほどあるのか？
- 公共交通(バス)を使うという発想は、何が原因で無理と判断されるのか？

- パーソナルモビリティは選択肢のひとつ
- バス停までのアクセシビリティ向上

- 自宅圏内の交通不便をシニアカーという移動手段を選択できるようにすることで解消。
- その外出率の増加を公共交通へ繋げることで、サービスの継続と長距離移動を保証。

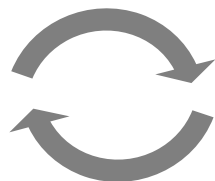
若手職員連携プロジェクトの政策提案（案）

中山間地域の移動手段のあるべき姿

利用者の状態・状況・ニーズに合わせて、
マイカーを運転しなくても生活の質を担保するモビリティサービス（新たな公共交通）

- ・中山間地域の住民は心身の状態や意向・費用負担によって移動する手段を選択できる
- ・地域における公共交通の利用が増え、サービスとしての持続性を確保できる

パーソナルモビリティ & 公共交通（バス）による
歩行領域（ラストワンマイル）支援政策



目次

1. 現状の課題と目標

2. ニーズの分析

3. 政策提案

若手職員連携プロジェクトの政策提案（案）

パーソナルモビリティ & 公共交通（バス） による 歩行領域（ラストワンマイル）支援政策

自宅～バス停～目的地までを、パーソナルモビリティの活用により、スムーズに移動可能とする。
※現案では、高齢者の健康寿命増進も視野に、パーソナルモビリティをシニアカーとしている。

事業① パーソナルモビリティの利用促進助成：シニアカーの購入（レンタル）補助金

高齢者が自由に移動できるパーソナルモビリティとして、シニアカーの購入（レンタル）費助成金の設立。

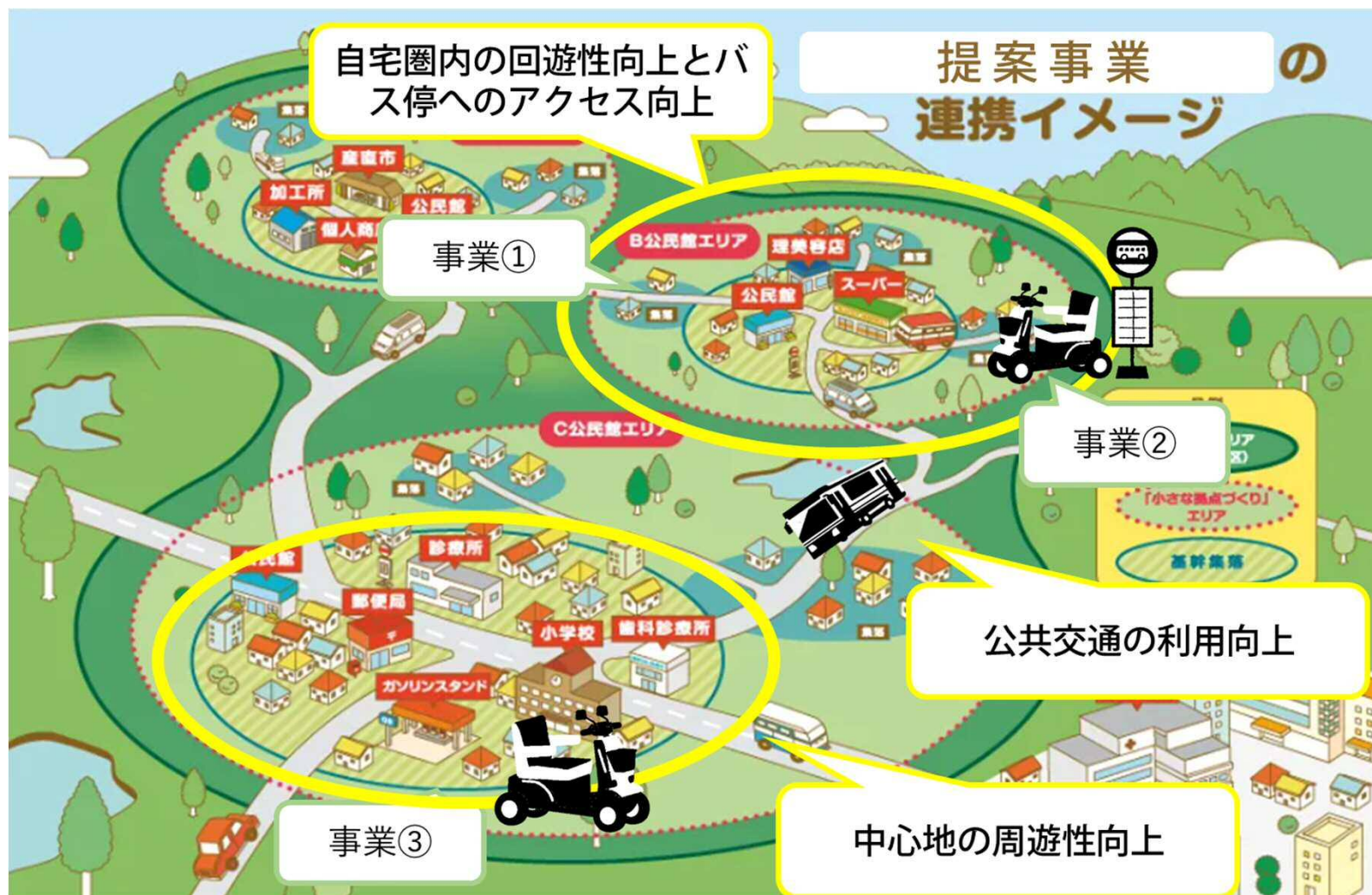
事業② バス停周辺の環境整備事業：駐輪場の設置

バス停へのアクセス性向上のため、バス停周辺に駐輪場を整備。パーク＆ライドにより利用者増加を図る

事業③ 中心地におけるライドシェアリング事業

バス停から目的地までの移動性を確保するため、地域中心地でのライドシェアを展開。

若手職員連携プロジェクトの政策提案（案）



若手職員連携プロジェクトの政策提案（案）

事業①

パーソナルモビリティの利用促進助成
～シニアカーの購入補助金～



3.事業提案①

パーソナルモビリティの利用促進助成

概要

パーソナルモビリティの購入又はレンタル費用の一部を支援することで、地域におけるパーソナルモビリティの導入を促進

○シニアカーの購入費用やレンタル費用の一部を助成することで、導入の金銭的負担を軽減する。

○また、いきなりシニアカーを購入するハードルは高いので、レンタル費用の支援も可能にすることで、導入のハードルを下げる。

○バス代補助も併せて実施することで更なる利用促進を図る。

※実証事業として、市町村がリースした車両を貸し出して、住民が利用料を支払う方法での導入促進も検討。



3.事業提案①

パーソナルモビリティの利用促進助成

対象想定

- 【年齢】 70歳以上
- 【運転】 自動車免許証なし・返納(予定)

支援額

- 【購入】
 - 1／3以内で上限10万円
- 【レンタル】
 - 1／2以内で上限期間1ヶ月
 - ※レンタル終了後、購入助成も活用可能
 - ※市町村も別途負担。

《購入参考価格》

A社製	¥132,980
B社製	¥437,800
C社製	¥310,000

《レンタル参考価格》

A社製	月¥24,600
B社製	月¥27,800
C社製	月¥21,540

平均30万円を想定



年間5地区で導入した場合の補助総額は、最大500万円/年を見込む。
※1地区当たり10人の購入希望者に補助することを想定

若手職員連携プロジェクトの政策提案（案）



3.事業提案②

バス停周辺環境整備事業

島根創生計画

鳥取県令和新时代創生戦略

中山間地域・離島の暮らしを支える地域運営の仕組づくり(小さな拠点づくり)を進め、将来に明るい展望をもてる暮らしを確保します。

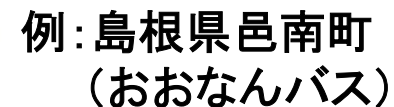
「モデル地区」の構築による小さな拠点づくりの加速化

人口規模の小さい複数の**公民館エリア**が連携して具体的に「小さな拠点づくり」に取り組む地域を、市町村と一緒に重点的に支援します。



※右図：
「しまねの郷づくり応援サイト」より
抜粋・加工

バス停周辺の環境整備事業



バス停付近(100m以内)にある
公民館の数(町内)

$$= 11 \text{ } \diagup \text{ } 12$$

※左図：島根県邑南町役場地域みらい課より提供 44

3.事業提案②

バス停周辺の環境整備事業



3.事業提案②

バス停周辺の環境整備事業

公民館エリアごとのシニアカー需要予測

エリア タイプ	1集落 当たり人口	公民館エリア	集落人口予測値 A	後期高齢者人口予測値 B(A×22.1%※1)	シニアカー駐車台数 C (B×期待値36.4%)
A	71人～	矢上	90人	20人	7台
B	51～70人	出羽、田所、中野	60人	13人	5台
C	31～50人	布施、市木、日和、 井原、高原	40人	9人	3台
D	～30人	日貫、阿須那、口羽	30人	7人	3台

※1 R4年島根県後期高齢者比率

期待値(シニアカーとバスを利用して外出する割合)

※2 **36.4%** = 54.5%(後期高齢者外出割合/日)
× 66.8%(通院や買い物、娯楽等の動機で外出する割合＝バスを利用して外出できる動機)

※2 元データ 有田 広美 他,地域在住高齢者の外出の実態とその関連要因,福井県立大学論集 第40号 2013.2

バス停周辺の環境整備事業

1台あたり1.5㎡で設定

長さ1.5m
=車両長1.2m
+0.3m



幅1.0m
=車両幅0.7m+0.3m

必要面積

タイプA	$1.5\text{m}^2 \times 7\text{台}$	$= 10.5\text{m}^2$
タイプB	$1.5\text{m}^2 \times 5\text{台}$	$= 7.5\text{m}^2$
タイプC・D	$1.5\text{m}^2 \times 3\text{台}$	$= 4.5\text{m}^2$

整備費用

ランク/面積		舗装	屋根	合計
A	10.5㎡	52,500円	900,000円	952,500円
B	7.5㎡	37,500円	700,000円	737,500円
C・D	4.5㎡	22,500円	450,000円	475,000円

バス停周辺的环境整備事業

補助金を活用して、公民館が駐輪場を整備。

『公民館の設置及び運営に関する基準』（H15改正 文部科学省）

第7条 地域の実情を踏まえた運営

第9条 施設及び設備

⇒地域の実態に沿って、高齢者がシニアカーからバスに乗り換えるための駐輪場を、公民館に整備できると解釈。

3.事業提案②

バス停周辺的环境整備事業

各市町村等の補助金事業(以下、参考)

○島根県の取り組み

「**公民館を核とした持続可能な地域づくり推進事業**」(現在は実施していない)

: 公民館はじめての一步支援事業

○倉吉市の取り組み

「**自治公民館施設整備費補助金**」

- ・対象事業: 自治公民館施設の新設事業、増改築事業、拡張事業、又は修繕事業
- ・対象経費: 建築費、冷暖房施設費、附帯施設費、設計監督委託費、門・さく・へい等に係る経費、事務費、機械器具購入費及び用地費

○長野市の取り組み

「**地域公民館建設等事業補助金**」

: 地域住民の自治及び社会教育活動の振興を図るため、町、集落、地域自治会等の団体が行う地域公民館建設等の事業に要する経費の一部を補助

若手職員連携プロジェクトの政策提案（案）



中心地におけるシニアカーシェアリング事業

内容

町の中心地でシニアカーのライドシェアリングを展開

※中心地…生活に必要な施設(商店、医療施設など)が複数立地している地域

目的

①中心地の周遊性向上

バス停を降りてから目的地までの移動がスムーズに
また複数個所の移動が可能になる

②高齢者の外出機会の創出

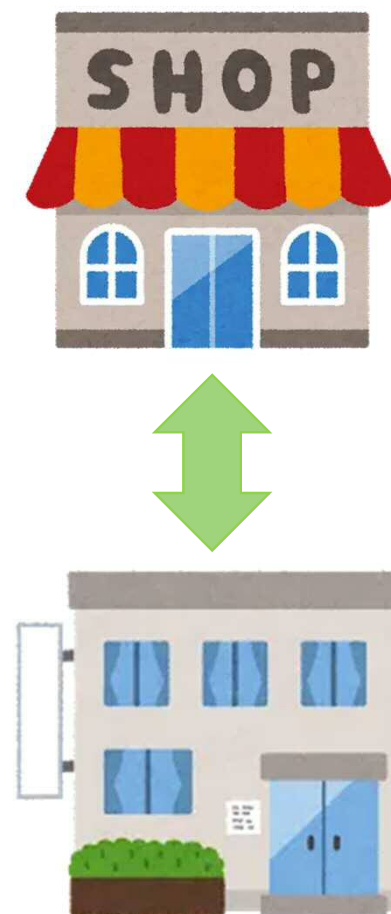
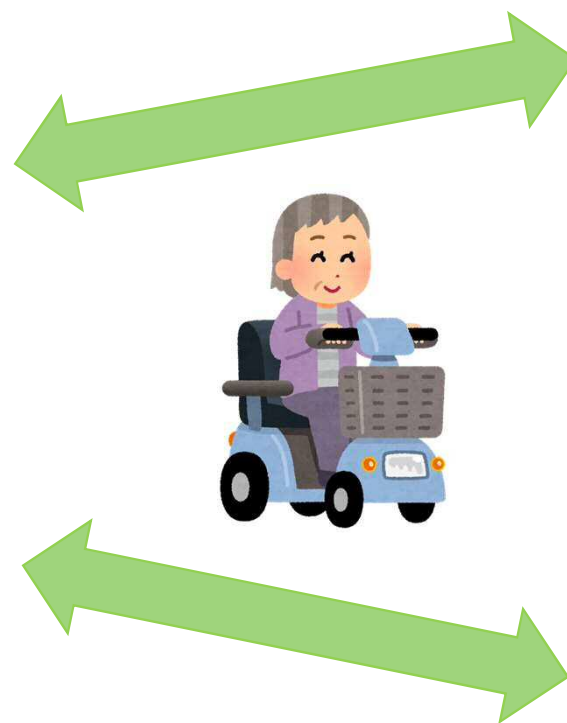
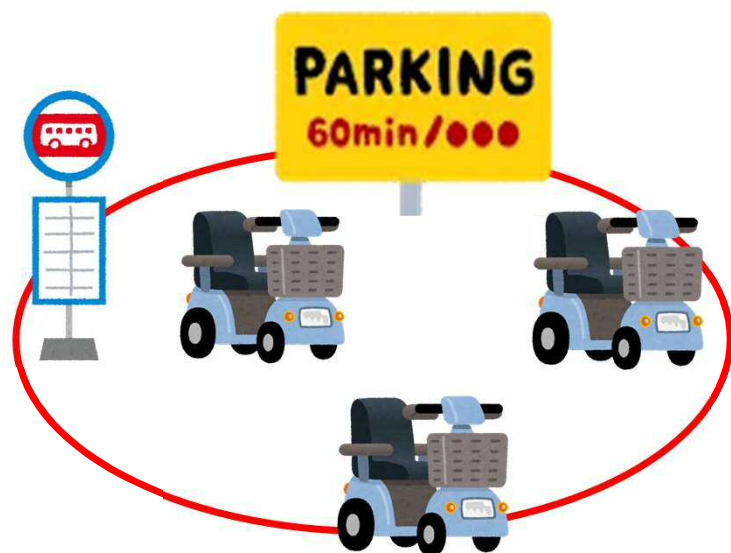
目的地を複数設定できるため、外出機会が増えることにより健康寿命の向上やQOLの改善につながる

3.事業提案③

中心地におけるシニアカーシェアリング事業

イメージ

バス停降りたら・・・



3.事業提案③

中心地におけるシニアカーシェアリング事業

先進事例

新潟県新潟市古町・万代橋エリア

- 導入目的: 目的地へのラストワンマイルにおける、誰もが快適で安全に移動できる新たな移動手段の創出
- 利用目的: 散歩、買い物、観光施設への移動
- 利用者の声: 約6割が有料でも利用したい、行動範囲が広がった、目的地が増えた

京都府京丹後市丹後町宇川地域

- 導入目的: 高齢者の移動確保
- 利用目的: 通院、地域交流、荷物移動
- 利用者の声: 坂道が楽だった、など



・新潟市HP「近距離モビリティ WHILL 社会実験」

(参照URL: <https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/doro/kotsu/osirase/WHILL.html>)

・経済産業省電動車いす等安全対策・普及推進事業シンポジウム資料2-1、2-3より

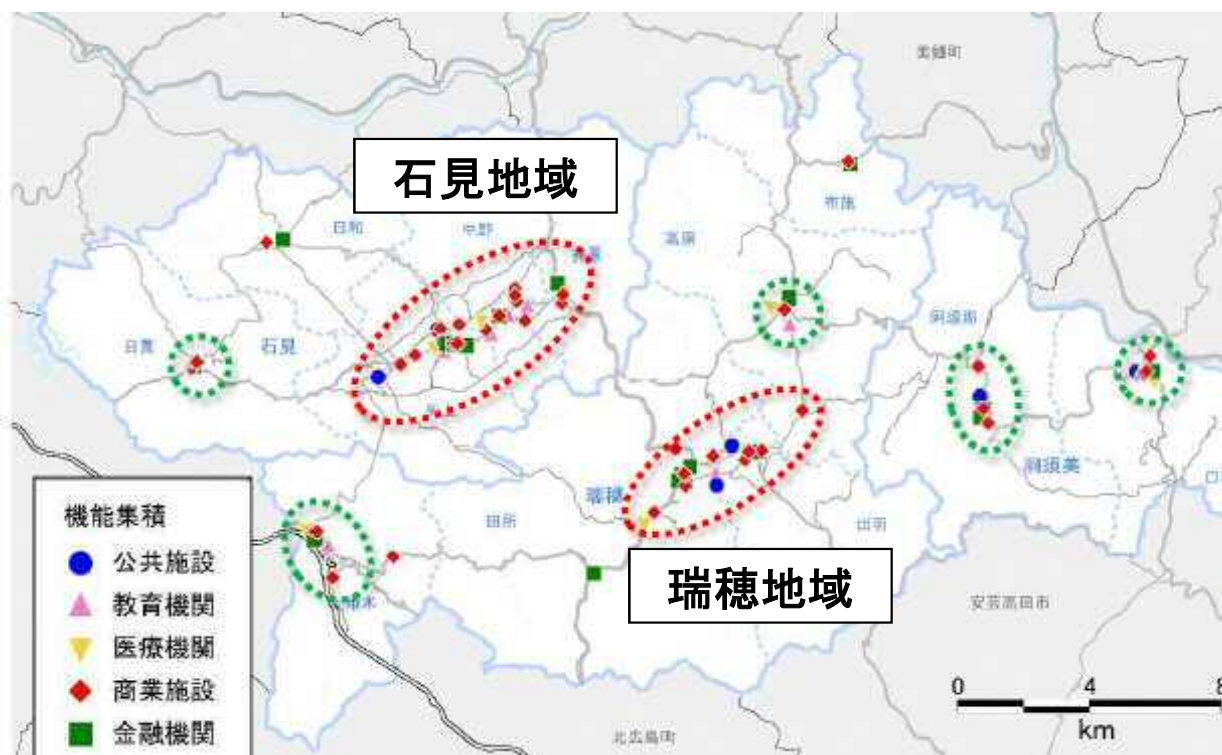
(参照URL: <https://www.meti.go.jp/press/2020/03/20210315004/20210315004.html>)

3.事業提案③

中心地におけるシニアカーシェアリング事業

導入想定

地域	邑南町 石見・瑞穂地域
設置場所	2地域のバス停付近 計4か所



邑南町地域公共交通網形成計画より

石見・瑞穂地域を中心に生活関連施設が集積している

3.事業提案③

中心地におけるシニアカーシェアリング事業

石見地域

- 【主要施設】
- ・公立邑智病院
 - ・あいタウンアベル
 - ・いわみプラザ
 - ・Aコープいわみ店
 - ・邑南町役場



グーグルマップをもとに作成

中心地におけるシニアカーシェアリング事業

グーグルマップをもとに作成



中心地におけるシニアカーシェアリング事業

運用にあたって

- ①ハード面の整備
- ②ソフト面の整備

シニアカー本体、充電設備、走行環境
事前説明・講習、保険

【積算】

項目	単価	数量	金額
シニアカー本体	368,000円/台	28台※ ₁	10,304,000円
保険費用	10,000円/式	28式	280,000円
講習会費用	5,100円/時間	24時間	122,400円
合計			10,706,400円

※₁台数は事業①の公民館エリアごとの
駐車場台数を参考にした。
カバーする公民館は下記の通り
(カッコ内は駐車台数)
矢上…矢上(7)、中野(5)、井原(3)
日和(3) 小計18台
瑞穂…田所(5)、出羽(5) 小計10台

※₂この他にシニアカー保守・充電設備
駐車場整備・危険箇所整備等
他の費用も見込まれる

事業①～③により期待できる効果

事業① パーソナルモビリティ利用の費用面でのハードルが下がる

事業② バス停へのアクセスが向上する

事業③ 中心地の周遊性が向上する



○高齢者の外出機会を創出し、地域コミュニティへの参加などを通して、健康寿命の延伸やQOLの向上につながる。

○パーソナルモビリティとバスを利用した生活様式を提案し、マイカーに依存した社会からの脱却を図る。

まとめ

中山間地域の
「移動のあるべき姿」



中山間地域の
「移動を取り巻く状況の変化」

時代に即した
移動手段

事業① 事業② 事業③

- ・高齢者の生活の満足度の維持・向上
- ・バスの利用者確保

中山間地域における生活交通の維持・確保