

地域住民で支えあう外出と交通とまちづくり (東京都での取り組みを通して)

永島匡*

Community support for outings, transportation, and urban development (through initiatives in Tokyo)

Tasuku Nagashima*

所属（和名） *株式会社ジョシュ

所属（英語） *Zyoshu Inc.

1. はじめに

近年超高齢化社会の拡大による、外出難民や買い物難民の増加が社会問題となっている中、どのように地域の移動を支援するかが大きな課題となっている。移動については、日本国憲法の第22条において「何人も、公共の福祉に反しない限り、居住、移転及び職業選択の自由を有する。」といわゆる「移動の自由」が定められている。そのような中で、交通手段としては通勤・通学に自家用車が50.9%¹⁾と、自動車の利用が大きな割合を占めている現状がある。

自動車運転に関わる障害者や高齢者への支援については、医療機関を中心に全国で取り組みがなされているが、診断の結果や、加齢によるもので免許を返納せざるを得ない対象者も少なくない。2024年の運転免許の自主返納件数は約42.7万人²⁾となっている。そういった背景から、医療・福祉専門職が地域包括ケアの一環として移動支援・外出支援に関わる重要性が高まっている。

地域の移動手段は電車、バス、タクシーの他に、レンタカーやカーシェアリング、電動自転車など多様にあるが、デマンド型交通（DRT (Demand Responsive Transport: 需要応答型交通システム)）を導入する自治体が増えている³⁾。

このような中で昨今注目されているのが「支え合い型交通」というモビリティの形態である。地域住民同士で移動を支え合う互助の力を引き出せるよう、自治体や業種を超えた様々なステークホルダーの方々と協業するこ

とで、まちぐるみで自分達の移動を考える風土が醸成されていくと期待されている。

筆者が関わる東京都町田市では、成瀬地区を走る「地域巡回バスくらちゃん号」を始めとした、住民主体の支え合い型交通が点在し注目されているが、今回は町田市で行われている取り組みを3つ紹介する。

2. 地域における移動支援

1) 町田市地域巡回バス「くらちゃん号」(図1)

東京都町田市では自治会単位で住民主体の移動支援の取り組みを高ヶ坂地区の鞍掛台、鶴川地区、相原地区、忠生地区等で実施している。これは日中空いているデイスサービスなど介護福祉事業所の送迎バスを利用し、地域住民の移送を無料で行うものであり、デマンド型交通の一つである。その中でも高ヶ坂地区を走る地域巡回バス「くらちゃん号」は、運行ルートを住民主体で決め、登録制ではなく誰でも利用できる仕組みで全国的にも先進



図1 地域巡回バス「くらちゃん号」

的な事例である。運行から6年ほどが経つ2025年現在でも、利用者は増え続けており、運営への参画事業者の増加、運行ルートも住民のニーズに合わせて変更するなど、地域に根付きながら柔軟に継続した運行を可能としている。さらに2024年度には国土交通省の地域共創での交通におけるモデル事業としても紹介され⁴⁾、さらに注目が集まっている。筆者はくらちゃん号の認知度向上と継続的な運行に繋がるよう、地域住民とホームページの作成やSNSでの発信、他県からの医療・福祉関係者を招き、くらちゃん号を運営する地域住民や、包括支援センター職員、くらちゃん号の利用者に話を聞く機会を設けるイベント（図2）を開催するなど、運営に関わっている。



図2 運営メンバーに話を聞くイベントの様子

2) 町田市地域支え合い型ドライバー養成研修

持続可能な移動支援において、運行車両の確保と共に、ドライバーの人材確保が課題とされている。そこで、町田市と社会福祉協議会が主体となり、ドライバーを必要としているサロンなどの通いの場や介護福祉事業所などの地域のニーズに対して、地域住民を対象にドライバー養成・認定の研修を行っている。2020年から毎年開催されており、5年間で約80名の地域支え合い型ドライバーが誕生し、住民が地域の移動手段を支える役割を担っている。筆者は作業療法士として「運転に対する自己の気づき」「利用者理解」というテーマで、脳機能と運転についての体験講義などを担当している（図3）。



図3 ドライバー養成研修の様子

3) まちモビ（町田みんなのお出かけモビリティネット）

町田市、高齢者支援センター、筆者所属企業、NPO、町田市社会福祉協議会が主体となり、神奈川中央交通の協力を得ながら、まちモビ（町田みんなのお出かけモビリティネット）を運営している。まちモビは、地域住民が市内のバスや電車などの情報を収集し、サイト上で公開することで、「バス停の場所が分からない」「運行状況が分からない」といった高齢者や地域住民の悩みの解決を目指す移動支援の情報ツールである。（<https://machi-mobi.com>）。

まちモビは2022年から活動を実施しており、プロジェクトの後期には、より外出困難者の外出への心理的なハードルを下げられるよう「外出時意思表示支援アプリ」を、市内で運用されている見守りキーホルダーのデジタル版として、プロトタイプの開発も実施した。運営チームのそれぞれの特性を活かして有機的に連携しながら、学生コンソーシアム、子供・障害関係の機関や活動団体も巻き込み、街歩きイベント（図4）などを行い、住民が主体的にまちづくりを意識して参加・発展することを目指している。



図4 まちモビを用いたまち歩きイベント

3. まとめ

現在我が国では外出難民解消に向けた施策として、情報通信技術（ICT）を活用してマイカー以外の全ての交通手段による移動を、1つのサービスとして捉えていくMobility as a Service（MaaS）の推進や、自動運転技術の発展、2024年4月から規制緩和となったライドシェアについても注目が集まっている。

しかし、自動運転車が一般家庭に普及するのに20年ほどかかるとも言われている。つまり地域で今起きている外出難民への課題は、様々な資源を利用しながらどうにかして我々が考えていく必要があると考える。

そこで解決策の1つになり得るのは、今回紹介した住民主体の移動支援である。地域の住民が互助の精神で移動を支援し合うことで、地域の移動が補完されていく。

住み慣れた地域でその人らしく生活できるよう、多職種で連携し地域医療を支えていく地域包括ケアにおいて、地域の資源を繋げ、住民をエンパワメントするコーディネーターの役割として、我々医療・福祉職が移動支援に関わる事で、地域貢献を果たせる可能性はあると考える。

誰もが「行きたいところに行く」選択肢を増やすことが出来るよう、産官学民総動員での社会課題解決を期待していきたい。

文 献

- 1) e-stat：常住地又は従業地・通学地による利用交通手段(31区分)別15歳以上自宅外就業者・通学者数一都道府県.
https://www.e-stat.go.jp/stat-search/database?page=1&statdisp_id=0003454512
(2025年4月27日引用)
- 2) 警察庁：運転免許の申請取消(自主返納)件数と運転経歴証明書交付件数の推移.
https://www.npa.go.jp/policies/application/license_renewal/pdf/rdhtransition_r06.pdf
(2025年4月27日引用)
- 3) 国土交通省：地域公共交通の活性化・再生への事例集
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>
(2025年4月28日引用)
- 4) 国土交通省：地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001743500.pdf>
(2025年4月28日引用)