

図4 タウンモビリティ事業の事例(久留米市)
 (上) 久留米六角堂広場
 (右) タウンモビリティへの参加の呼びかけ
 出典) 久留米市タウンモビリティマップ



この事業の目的は、大きく①高齢者や障害者の外出・社会参加を支援することにより閉じこもりを防ぎ、生き甲斐をもって生き生きと暮らせるまちをつくることと、②併行して中心市街地のバリアフリー化を促進することで商店街の活性化を図ること、の二つである。

このため、前述の電動スクーターの無料貸出しなどの事業活動のほか、福岡県の「福祉のまちづくり条例」にもとづいて、百貨店等のバリアフリー化や西鉄久留米駅周辺地区の面的バリアフリー化への支援も NPO 法人の手で行われており、「バリアフリーマップ」も作成されている。さらに、地元の大学生によるまちのガイドボランティア活動も生まれている。

事業の効果を見れば、電動スクーター利用者の会の会員数は約 100 名(ボランティア数約 50 名)に達し、外出困難な歩行弱者の自立と社会参加のレベルを高めるうえで一定の貢献が果たされた。これに対して、高齢者の来街回数が、事業実施前後で月平均 1.10 回から 3.07 回に 3 倍増。また、経済的波及効果では、1 回当たりの平均支出額も 762 円から 3,773 円と 5 倍増になったと計測されている。

また、商店街関係者の意識も変化し、高齢者に対するきめ細かな対応がなされるようになったことが明らかにされている。さらに効果を高めるためには、コミュニティバスなど自宅からの移送システムの拡充、既存の病院や福祉施設との連携、中心市街地をマネジメントしている TMO との連携などが課題とされている。

締めくくりにあたり、筆者らの研究グループの長寿社会モデルに関する研究について紹介しておきたいと思う。

この研究全体としては、高齢者の歩行機能を保持することが高齢者の健康度や痴呆抑止の原点であるとの考えにもとづき、歩行支援機の研究開発とその利用環境に関する研究進めてきた。また、高齢者による歩行支援機の利用を促進するため、相互扶助や医工連携の仕組みに加え、地域の企業連携のもとで歩行支援機を含むテクニカルエイドの組立てやメンテナンス・サービスを行う工房も想定するものである。

仮に痴呆発症が 1 年遅れば、1 人年間 250 万円もの費用が浮くという分析がなされているようである(東京都老人総合研究所)。将来の痴呆発症を抑止することで、医療・介護費の掛からない生き生きとした長寿社会モデルをつくるために、必要な投資を先行的にいま行う。このタウンモビリティ事業は、そのような「政策モデル」の有用性を示唆していると考えられる。

2-4 タウンモビリティ事業に関わる現状

総合的な施策であるタウンモビリティの実現は、行政機関（都市計画部門と福祉部門）と民間機関（鉄道事業者やバス事業者、病院や介護施設事業者）、さらには NPO など地域の住民活動組織といった複数の関係者の協調が必要不可欠な条件である。このためには、これらの関係者を連携させる機能を果たす組織（例えば NPO 法人や地元の商工会議所など）の存在が、キーポイントでもある。

以下、地域や都市の固有の条件の類型に従い、現状分析を行うこととする。

急速に高齢化が進む大都市郊外の中小都市の事例

Shop Mobility の社会実験が行われた「多摩ニュータウン」（多摩市）は、日本の高度経済成長を支えた団塊の世代の居住地となり、将来高齢化が急速に進む大都市圏郊外の典型的な都市のひとつである。高齢者のモビリティ（移動行動）の手段として取り入れられた電動カートの貸し出し実験は、高齢者の利用拡大には繋がらないという結果に終わったが、地元には福祉介護 NPO 法人が数多く育ち、福祉モビリティへの発展の可能性が大きい地域であると考えられる。

武蔵野市では、Shop Mobility の社会実験後、高齢者のモビリティを高めるため、駅前商店街と既存のバス路線を外れた地域とを結ぶ回遊型の地域バスシステム（ムーバス）の導入とお年寄り向けの専用タクシー（レモンキャブ）の普及促進を進めてきた。さらに、まだ元気で歩けるお年寄りを地域の住民組織が介護する通所介護施設（テンミリオンハウス）の整備も行われ、高齢化社会の活性化を支える社会基盤としての役割が期待されている。

また、同市では、これに関連して、元気な高齢者が元気なまま生活できるよう、例えばパソコン訓練等のプログラムにも取り組む計画である。（一人年間 250 万円も掛かる介護費用が節減できれば、このような先行投資も十分経済的に見合うという試算である。）

地方の中小都市（中心市街地）の事例

地方都市の多くでは、駅前の停滞する中心市街地の活性化と併せて、高齢化社会の活性化が重要な課題となっている。このような地域課題を解決することを目的として、Shop Mobility をもとにしたタウンモビリティ事業が推進されている代表的な事例には、久留米市の「西鉄久留米駅前地区」（右図）がある。

ここでは、交通施設と商業施設を結ぶ総合的なバリアフリー化と、ボランティア組織による電動カートの貸し出し事業が行われている。これらの計画全体の推進役は、NPO 法人が担当し、行政による住民活動拠点の無償貸与といった支援が行われている。

このような事業の効果には、駅勢圏における高齢者の医療費・介護費の軽減や商業施設の売り上げの増加などが期待されるが、医療機関との連携やこれらの効果に関する定量的な評価はまだこれからの課題である。医療機関が計画全体の推進役となっている秋田市の福祉モビリティの事



図5 多摩ニュータウンにおける Shop Mobility 実験

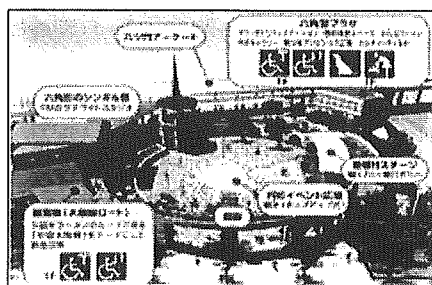


図6 タウンモビリティ事業の事例（福岡県久留米市）

例も現れているが、商業施設等との連携に、今後の課題が残されていると考えられる。

長寿・健康医療機関との連携の可能性のある事例

これ以外の計画で、今後の福祉モビリティへの発展の可能性のあるふたつの事例について現状をまとめる。いずれも、既存の長寿・健康医療機関が計画全体の先導に果たす役割が大きいといえる。

ひとつは、「愛知健康の森」(愛知県大府市)で、近傍に立地する国立長寿医療研究センターや長寿医療病院との連携が期待される。ここでは、さらに医療工学分野で研究が進められているインフォマティクスの導入の可能性もある。しかし、周辺地域におけるNPO組織の存在など、計画全体を推進する役割を誰が担うのか、今後の課題が残されていると考えられる。

もうひとつは、「もとぶ元気村」(沖縄県本部市)で、(財団)健康科学財団が計画や運営の中心となっている。ここでは、ウェルネスセンター((財)健康科学財団)やイルカセラピー施設、宿泊施設が併設されている。地元の福祉介護NPOとの連携による滞在型の福祉モビリティの展開が期待される。

また、固定式の健康測定機器によるインフォマティクスや宿泊施設における長寿健康食が既に取り入れられているので、より付加価値の高いタウンモビリティへの展開も期待されると考えられる。

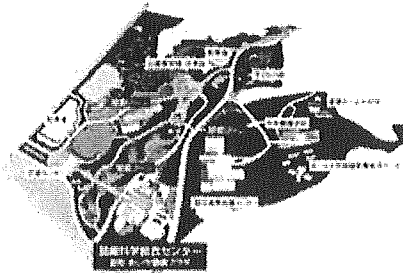


図7 愛知健康の森全体計画図
(愛知県大府市)



図8 もとぶ元気村全体計画図
(沖縄県本部町)

2-5 タウンモビリティの現状(総括)

以上のように、福祉モビリティの事例には、①英国の Shop Mobility の流れを汲むタウンモビリティ事業の事例(多摩ニュータウン・武蔵野市・久留米市)、②行政が取り組んでいる都市計画としての交通バリアフリー計画や建築バリアフリー計画(ハートビル)の事例(191の市町村が基本構想策定済み)、③その他医療機関との連携の可能性のある事例(愛知健康の森・もとぶ元気村)の三つの種類がある。

これらの事例を、福祉モビリティの要件としての「医学-機械工学-都市工学」(まちづくり)の連携の視点から捉えると、まだまだ不十分なものが殆どである。しかし、連携とまではいなくても、部分的であるにせよ福祉モビリティを立ち上げる力を持った推進組織やそのようなポテンシャルを持った組織が一部に現れている。(多摩ニュータウン・武蔵野市・久留米市・愛知健康の森・もとぶ元気村)

これらの地域は、今後歩行支援機の利用環境に関わる社会実験を実施し、利用環境整備の可能性を探るための調査研究を実施するうえで、一定の要件を備えている地区であると考えられる。このうち、主要な地区について「歩行支援機の実験」を行うための基礎的な条件を、①歩行支援機機能(製造・メンテ体制)、②バリアフリー機能(交通・建物・心理面)、③高齢者の歩行能力評価(長寿・健康医療の体制)の三つの視点から、巻末の別表にまとめたので参照されたい。

3. タウンモビリティの先進事例調査報告

3-1. 中心市街地における福祉のまちづくりの取り組み状況

3-1-1 調査概要

中心市街地における高齢者を中心とした福祉のまちづくりの取り組み状況を把握した。インターネット、文献等をもとに全国の80事例に対して取り組みの内容等に関するアンケート調査を実施し、66事例から回答を得た。

3-1-2 取り組みの傾向

事業開始時期については、1995年から2003年まで増加傾向にある(図1)。活動経緯については、高齢者を対象とした対策と地域の賑わい創出を目的とした対策の両方を活動の目的としている(図2)。活動内容は交流支援事業については、「休憩所づくり」、「交流の場づくり」、「カルチャー教室」がともに多い(表1)。移動支援事業は「移動支援機器の貸し出し事業」が最も多い。一事例における事業内容は平均6.4事業となっており、交流支援事業と高齢者対象事業あるいは一般市民対象事業を組み合わせる事業が多くみられる(表2)。

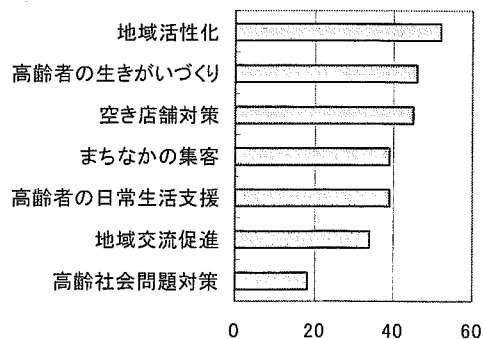
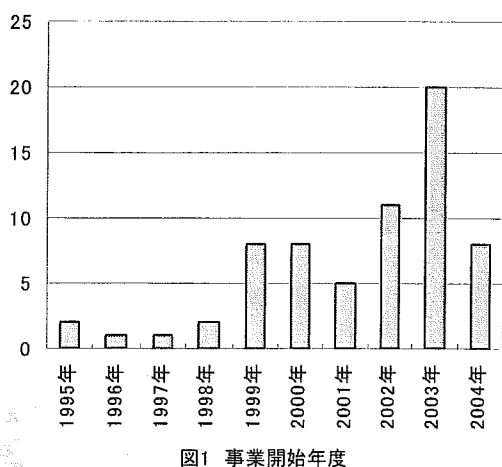


表1

事業内容		件数
交流支援事業	休憩所づくり	45
	交流の場づくり(交流サロン、囲碁将棋等)	44
	カルチャー教室(趣味活動、生きがい講座等)	43
	ギャラリー開催	29
	会食事業(喫茶・給食)	21
	イベント開催(講演会・発表会)	18
	就業事業	7
	健康増進事業(健康機器設置、筋力づくり等)	7
移動支援事業	移動支援機器貸し出し事業	22
	車・バス送迎事業	9
	エスコート事業(付き添い)	5
	福祉タクシー事業	4
高齢者対象事業	健康・福祉相談事業	25
	宅配事業	15
	福祉マップ作成	11
	福祉のまちづくり事業	7
	在宅介護支援事業(通所施設、訪問介護等)	6
	高齢者優遇サービス	5
一般市民対象事業	販売事業	24
	情報発信事業	23
	福祉以外のまちづくり事業	12
	子育て支援事業	11
	部屋貸し出し事業	9
チャレンジジョブ事業	7	

表2 一事例における事業種類の組み合わせ方

交流支援事業のみ	7(件数)
交流支援事業・移動支援事業	4
交流支援事業・高齢者対象あるいは一般市民対象事業	30
交流支援事業・高齢者対象あるいは一般市民対象事業・移動支援事業	25

事業の担い手、事業主体については、ともに商店街、NPO、商工会の順に多い。運営スタッフはNPO、商店街、市民団体の順が多い(表3)。

表3 事業の担い手

事業主体	運営主体(件)		運営スタッフ(件)						
			商工会	TMO	商店街	NPO	市民団体	民間	住民
商店街 (19件)	商店街	16			16	3	1		
	NPO	2				2			
	市民団体	1					1		
NPO (14件)	NPO	14				14	2		2
商工会 (13件)	商工会	11	9		1		3		2
	NPO	1			1				
	市民団体	1					1		
	民間会社	1						1	1
TMO (8件)	TMO	6		5		1			
	商店街	3			2				
民間(6)	民間	6					1	6	2
行政 (3件)	商店街	1			1				
	市民団体	1							
	民間会社	1						1	
市民団体	市民団体	3					3		

事業の効果については、表4より高齢社会問題の解決策として「外出高齢者の増加」、「高齢者の生活利便性向上」が多い。高齢社会問題以外では「地域交流促進」、「人の流れや賑わい創出」、「新顧客、来客数増加」が多い。一方で事業だけでは商店街等への波及効果は少ないとの声もあった。

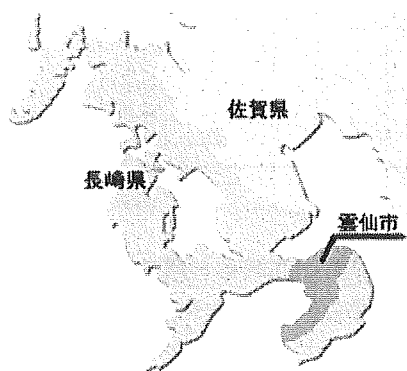
表4 事業者がみた事業の効果

地域交流促進	41(件数)
外出高齢者増加	34
高齢者の生活利便性向上	28
人の流れ・賑わい創出	26
その他	26
道路建物バリアフリー化促進	25
新顧客・来街者増加	23
高齢社会問題解消	10
地域環境整備促進	8
売り上げ増加	8

3-2. 長崎県雲仙市小浜地区(旧小浜町)

3-2-1 実施エリア

雲仙市の中心市街地である小浜地区でタウンモビリティが実施されている。小浜地区は長崎県の南西に位置する温泉町。海岸線沿いの温泉旅館、ホテル(約 30 軒)と裏通りの商店街、その裏に張り付くように住宅が広がっている(中心市街地、タウンモビリティ実施エリアについては、参考資料の地図を参照)。



雲仙市の人口	52230人
(うち、旧小浜町の人口)	11571人
雲仙市の世帯数	15647世帯

(H12国勢調査)

小浜地区の街並み

3-2-2 タウンモビリティの取り組みの経緯(詳細は下記の表を参照)

1999年に商店街の約50店舗が出資し、小浜中央商店街協同組合を立ち上げ、商店街の活性化方策について検討を始めた。その後、ジェトロの方からタウンモビリティについての紹介を受け、タウンモビリティの導入に向けた調査検討が開始された。タウンモビリティの導入を促進させた要因として、補助金等の財源の確保がスムーズに行えたことなど、制度面での要因のほかに、当時すでに旧小浜町の人口の4人に1人が高齢者であったという高齢化の問題が大きく影響したものと考えられる。

導入に当たっては、約2年間、電動車いすを用いた実験を繰り返し行い導入に向けた準備を整え、2000年4月に電動スクーター17台(現在は19台)を導入してタウンモビリティを開始している。開始直後は、小浜中央商店街協同組合が小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぽかぽか」(本事例では、イギリスでの名称であるショッピングモビリティという名称を用いているが、本稿では、日本での名称であるタウンモビリティを用いる)を拠点に実施していたが、2001年には、小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぽかぽか」を商店街の空き店舗に移転させ、さらには、NPO法人化するなどより積極的に活動を行っている。

表5 小浜地区におけるタウンモビリティを中心としたまちづくりの取り組み

1999年	2月	約50店舗が出資し、小浜中央商店街協同組合を設立(後のNPO法人小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぼかぼか」のベースとなった団体)
	9月	小浜町ショッピングモビリティ調査検討委員会発足
		全国中小企業団体中央会の中小小売商業・サービス業新業態開発促進事業の指定を受け、ショッピングモビリティの検討を開始。
	11月	電動車いすを使った第1回実施調査
12月	シンポジウム開催「使える施設、使えない施設」 電動車いすを使った第2回実施調査	
2000年	1月	小浜町中心市街地活性化基本計画策定
	2月	シンポジウム開催「いきいきまちづくりのためのショッピングモビリティ導入」 電動車いすを使った第3、4回実施調査
	4月	小浜町が17台の電動スクーターを購入し、無料貸し出しを開始。
	7月	国内初のショッピングモビリティの常設拠点を開設(現在の小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぼかぼか」)
	9~12月	小浜温泉旅館組合女性部を中心に手話教室を開催(2001年9月~2002年3月にも実施)
2001年	1月	250名の高齢者、障害者を招待して、旅館のハード面の調査、サービス内容を調査検討(モニターツアー)。
	2月	セミナー開催「人にやさしいまちづくり」
	3月	小浜町TMO構想を小浜町が認定。
	7月	ショッピングモビリティ情報センターリニューアルオープン
	10月	ショッピングモビリティの先進地である、イギリスのウーバーハンプトン市の方々と交流
	11月	小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぼかぼか」がNPO法人の認証を取得。 小浜町バリアフリー調査開始
12月	小浜町バリアフリー協議会発足	
2002年	1月	小浜町バリアフリー勉強会開始
	3月	公立新小浜病院が開設。
	9~10月	ジェトロのLL産業交流事業の採択を受け、ショッピングモビリティの先進地であるイギリスへ研修。 12月 TMOとして、3セク「小浜まちづくり(株)」を設立(資本金2000万円)。
2003年	1月	女将さんや仲居さんら30名以上が勉強会を通じてホームヘルパー3級資格を取得
	2月	イギリスのショッピングモビリティ連盟の会長であるアン・アンセル氏を招聘してセミナーを開催「ショッピングモビリティ発祥の国・英国に学ぶ」
	4月	健康増進施設「リフレッシュセンターおばま」を開設(小浜まちづくり(株)が運営受託)。
	4月	国保ヘルスアップモデル事業(厚生労働省)に指定(~2004年)。
10月	シンポジウム「まちづくりの新たな視点」(小浜まちづくり(株)主催)を開催し、阿岸祐幸・北大名誉教授が講演。	
2004年	3月	「小浜町総合自然エネルギー特区」が構造改革特区に認定。
	5月	小浜温泉観光協会の「バリアフリー体験・学習と健康プログラム体験」冊子を発行。
	9月	小浜まちづくり(株)が、空き店舗を活用し福祉作業所「もくもく」を開設。
	9月~	TMO構想実現化のための研究事業を開始(委員長:小林美智子(県立シーボルト大学教授))。
	11月~	「小浜まちづくり百人委員会」をスタート。

3-2-3 タウンモビリティ事業の財源

2000年の本格稼働にあたり、厚生労働省の介護予防拠点事業を用いて、タウンモビリティステーションである小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぼかぼか」の内装費、17台の電動スクーターの購入費、3ヶ所ある車庫の整備を行った(約1500万円)。

ランニングコストに関しては、小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぼかぼか」の家賃、人件費が年間約400万円かかり、そのうちの6割が雲仙市から、外出支援事業を受託するという形で支援を受けており、残りの4割は、研修費(自治体等の視察の際の資料代、一人1000円。これまでのところ約1000人ほど視察に来ている)、小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぼかぼか」での物販(詳細は次節を参照)による売り上げの、いわゆる自主財源で賄っている。行政からの支援については、昨年(2003年)の町村合併により来年度からは、福祉関係の予算としての計上は難しく、商業観光関連の予算として計上されるとのことである。

3-2-4 NPO 法人「小浜町ショップモビリティ情報センターぽかぽか」の業務内容

小浜町ショップモビリティ情報センター「ぽかぽか」において、電動スクーターの貸し出しのほかに、「ふれあいショップ」とよばれる小規模作業所や福祉施設で作られた商品や、趣味のサークルでつくられた商品の販売、ユニバーサルデザイン商品の販売、地元の方々の商品の販売を行っており、その売り上げの15%を徴収し、タウンモビリティの事業等に活用している。また喫茶スペースも設けており、商品の委託販売と同様に売り上げをタウンモビリティ事業の資金、人件費等として活用している。

NPO 法人の理事 18 名は、全員ボランティアで、専従スタッフは 1 名であり、このスタッフが、小浜町ショップモビリティ情報センター「ぽかぽか」の運営業務を担っている。その他、ケアラー(電動スクーター利用の際、介助を必要とする人の出助けをする)と呼ばれるボランティア登録者が 126 名いる。

喫茶スペースは、休憩場所としてだけでなく、情報発信の場として、勉強会、講座、展示会等の開催場所としても活用しており、人々の交流の場にもなっている。

3-2-5 タウンモビリティの利用方法

(参考資料のパンフレット参照)

利用者登録を行えば、誰でも利用できる。中心市街地内にあるタウンモビリティステーションで 10 時から 18 時の間で、利用時間は 2 時間を基本に借りることができる。このように、おおまかな利用規定、利用可能エリア、時間等は決まっているものの、実際はかなり柔軟に対応しているとのことだった(次項参照)。



3-2-6 タウンモビリティの利用実態

登録者は 413 名いるとのことではあるが、正確な利用者数、利用者の属性等はまったく把握されていない。スタッフの話からは、利用者の多くは地域住民でなおかつ高齢者であるとの回答を得た。電動スクーターに乗ったまま入れるお店等の利用施設が少ないため、利用者の多くは自立歩行が可能な方の利用がほとんどである。当初は厳密な利用規定を設けていたが、なかなか利用率が上がらないため昨年からは柔軟な対応をはじめている。その結果、頻繁に利用する方のなかには、電動スクーターを長期間にわたって貸し出し、自分で管理している方もいるとの話を伺った。

3-2-7 タウンモビリティの直接的な効果

利用状況の把握が全く行われていないため、データに裏づけされた効果というものはない。

3-2-8 タウンモビリティの波及効果(間接的な効果)

タウンモビリティの間接的な効果を以下に挙げる。

まず、中心市街地活性化基本計画の推進方策の一部にバリアフリー化の促進、障害者等のもてなしサービス、健康・保養に通じる商品、サービスの開発が盛り込まれ、中心市街地全体で、福祉をテーマとしたまちづくりの展開が計画されている(参考資料参照)。これに関連し、すでに、中心市街地内の交差点に障害者用信号機(押しボタンの位置が低く、15秒間のメロディつき)や、障害者も使えるトイレの整備が行われている。

タウンモビリティの取り組みと並行して行われたものとしては、商店街の段差・出入り口調査、ホテルや旅館の女将さんたちによる手話教室、女将さんや仲居さんを中心としたホームヘルパー3級講座の開催、国土交通省との国道57号線沿いの道路調査と改善、ホテル・旅館のハード面の調査等も行われている。ホームヘルパーの講座開設により、55名のヘルパーが誕生し、小浜温泉の旅館、ホテルの7割にヘルパーがいることとなり、高齢者、障害者の受け入れ態勢も整ってきている。旅館やホテルのなかには、ロビーの段差の解消、車いすでも使えるトイレの設置、風呂場のバリアフリー化、といった動きも行われつつある。

そのほか、タウンモビリティの積極的な推進をはじめとした福祉のまちづくりの展開により、全国各地からの視察や、福祉のまちづくりをテーマとした修学旅行や自治体の研修等も行われつつある。小浜温泉観光協会が中心となって、2004年5月から「小浜温泉のバリアフリー体験・学習と健康プログラム体験」と銘打った有料の視察研修向けのプログラムを開発し、福祉のまちづくりの蓄積をビジネスとして活かす試みも行われている。

3-2-9 「おばまコミュニティスペースもくもく」

TMOである小浜まちづくり(株)では、2004年9月にコミュニティ活性化事業を活用し、商店街内の空き店舗を改装して「おばまコミュニティスペースもくもく」を開設し、福祉作業所、および地域コミュニティスペースとして活用している。当初は高齢者を中心とした利用を考えていたが、現在は、小学生の利用が多く、学童保育の場としての利用と福祉作業所としての利用が中心となっている。小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぽかぽか」とは、事業、活動面での連携はない。



おばまコミュニティスペースもくもく外観



おばまコミュニティスペースもくもく

3-2-10 課題

NPO 法人「小浜町ショッピングモビリティ情報センターぽかぽか」理事とスタッフから聞き取ったタウンモビリティに関する課題を整理する。

- ・商店街の店舗の多くは小規模のものが多く、電動スクーターのまま店内に入ることができないといったタウンモビリティの物理的な限界。
- ・専従職員が1名であり、タウンモビリティの貸し出し業務、小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぽかぽか」の運營業務におわれてしまっているため、タウンモビリティの具体的な利用状況(性別、年齢、貸し出し回数、目的等)の把握が全くできていない。それに関連し、タウンモビリティの効果についても不明な状況にある。
- ・小浜町ショッピングモビリティ情報センター「ぽかぽか」を高齢者、障害者の方のためだけの施設であると思っている住民が多いため、若い世代をはじめとした幅広い世代の方々に利用してもらおうようにしていきたい。

3-2-11 今後の活動予定

- ・費用対効果の分析などを行いたいが、どこに依頼すればよいかわからないため、これまで調査が行われずにいた。
- ・ベビーカーに対する需要が多いため、ベビーカーの設置を検討したい。

3-2-12 考察

- ・他の事例においても同様の傾向が見られるが、タウンモビリティだけでは補えない、より広域の移動手段(コミュニティバス等)の確保、他の公共交通との連携、自宅とタウンモビリティステーション間の移動手段(送迎等)の確保、付き添い、介助ボランティアの確保等により、タウンモビリティの認知度、利便性、利用率のアップにつながるものと思われる。
- ・小さな町での取り組みではあるが、電動スクーター17台という台数から、おそらく日本でも最大規模のタウンモビリティの取り組みといえる。また、他の地域に比べ非常に恵まれた設備を持っているといえる。利用者も多いとのことではあるが、実際にはごく少数の利用者がほぼ独占しているというのが実態のようであり、手軽にいつでも誰でも使える公共移動システムという面からみると評価は低い。さらに、専従スタッフが1名であるため、同時に複数の利用者への対応が難しいなど、17台の電動スクーターを活用する人的体制が整っていない。宝の持ち腐れといった状況にある。17台の電動スクーターをもっと有効に活用する方法(しっかりとしたシステムの構築)を考える必要がある。
- ・電動スクーターが設置してある店舗の場所も不明確(一覧もなければ、スタッフも正確には把握していない)であるため、初めての利用者にとっては非常に利用しにくいシステムとなっている。
- ・利用状況などのしっかりとしたデータの蓄積、費用対効果の分析がなされていないため、補助金等の運営資金を確保する際に問題となるのではないかと。住民への説明責任という意味からもこの点は重要であると考えられる。
- ・小浜温泉旅館組合、小浜商工会、NPO 法人小浜町ショッピングモビリティ情報センター、小浜まちづくり(株)のタウンモビリティについての連携が十分に図れていない。ステークホルダーの一体となった取り組みが必要。

- ・海岸沿いの傾斜地であるため、一部のエリアでは勾配がきつく、タウンモビリティが使えないと思われる(利用者からの指摘は今のところないとのこと)。
- ・複数のタウンモビリティステーションがあるにもかかわらず、電動スクーターを借りたステーションに返さなければならないといった点は利便性にかける。違ったステーションに返却できるようにするなど、柔軟な対応が求められる。
- ・2004年10月に、まちづくりを考える住民組織「小浜まちづくり百人委員会」が組織され、温泉、健康と美容、教育学習、食など、9つのテーマからなる部会に別れて、旅館、商店街、農漁業の生産者など多様な主体が参加して、まちづくりの議論が行われている(参考資料参照)。しかし、この委員会と、TMOの取り組み、中心市街地活性化基本計画、タウンモビリティの取り組みがうまくリンクされていない。

(点字ブロック・信号機など)

グレーディングの幅 5cm
白杖・車椅子の方はご注意ください。

点字ブロック
障害者用信号機
(押しボタン式で点字ブロック、直列は幅約1.5m、横約1.0m)

障害者も使えるトイレ

電動スクーター貸出し

小浜ちゃんぽん

温泉たまごの湯桶給湯

湯せんべい製造販売店

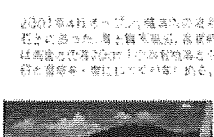
屋外ステージ
小浜地区の屋外ステージで夏祭りや盆踊りなど、イベントを開催しています。また、小浜地区の観光客の増加に伴って、屋外ステージの整備も進んでいます。



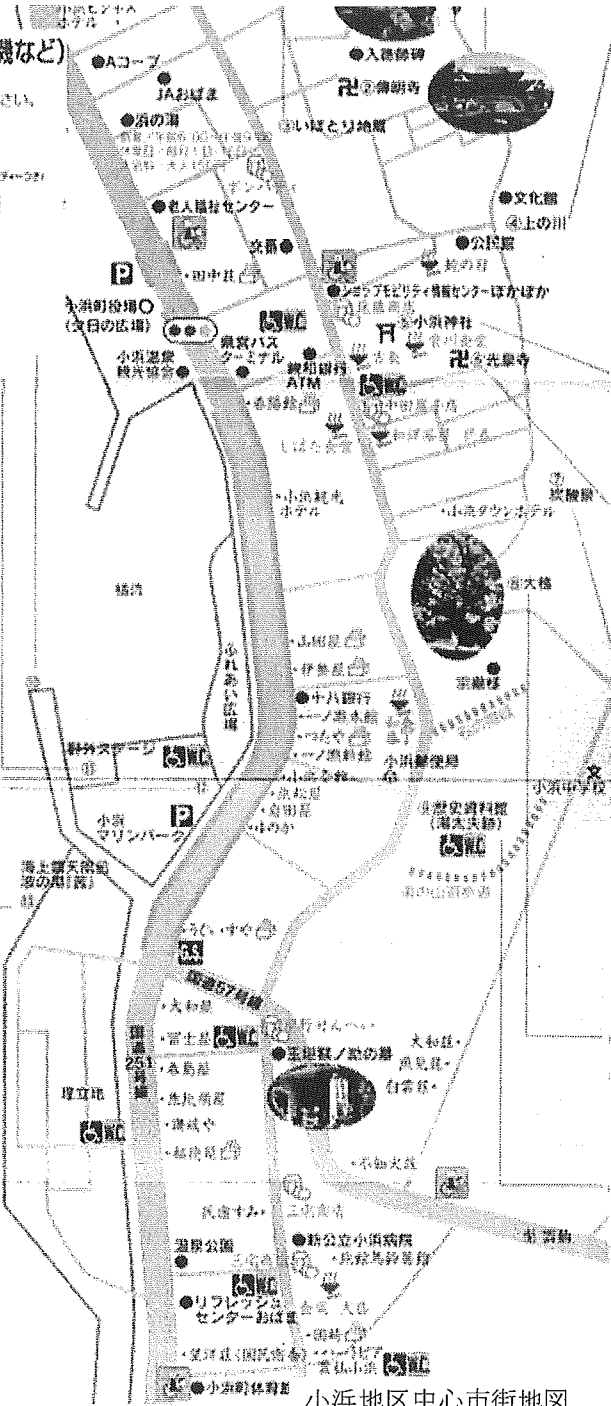
屋外空間整備
小浜地区の屋外空間をより快適に利用できるように、整備を進めています。また、小浜地区の観光客の増加に伴って、屋外空間の整備も進んでいます。



海風の海
小浜地区の海風は、涼しく爽やかな風です。また、小浜地区の観光客の増加に伴って、海風の海を整備も進んでいます。



2021年4月より、小浜地区の海風を整備しました。また、小浜地区の観光客の増加に伴って、海風の海を整備も進んでいます。



小浜地区中心市街地図

●NPO法人小浜町ジョブモビリティ情報センター
 ほかにほかにの仕事

【電動スクーターの貸出し】

高齢者や身体に障害をお持ちの方は、移動に困難を感じる人々に電動スクーターを貸出し、自由な外出を支援しています。

【お物販】

がえらい平気な焼き物から伝統的や食品まで、近隣の農産物を取り扱った、いろいろな商品が情報センターに並んでいます。ちょっとしたお土産をさげるのにぴったりです。また、ほかにほかにのオリジナル商品(ユニバーサルデザイン商品)やジョブモビリティ支援の他、イベントやイベントメニューも販売しています。

【喫茶】

ほかにほかにこだわった
 心地の椅子をご用意しました。
 お好みの椅子でゆっくり
 おくつをください。
 来店用の中心にお
 目的のユニバーサルスペース
 となっております。
 ・紅茶 1杯約
 ・コーヒー 150円
 小浜町内の飲食店からの
 出前も承っております。



電動スクーターの貸出しについて

【利用するには?】

ジョブモビリティ情報センターほかにほかに、小浜町保健福祉課、小浜町高齢者センターにてお申し込みいただき、利用登録をいただければ、誰でもご利用いただけます。
 ●利用登録の際は、電動スクーターの操作方法や安全ルールなど基礎知識を貸出ステーションで、少し勉強していただきます。また、ご利用される方の状態によっては、小浜町ボランティアのサポートを受けられる場合があります。

【どこで借りられますか?】

小浜町内の各貸出ステーションになります。まずは、ジョブモビリティ情報センターほかにほかにの相談にお尋ねください。

【どこに返しますか?】

借りた貸出ステーションにお返してください。

【利用時間?】

お帰りを防ぐ朝10時~夕方5時まで、利用時間は貸出時間に基づいています。利用時間を延長する場合は、ご連絡ください。

【必ずお読みください】

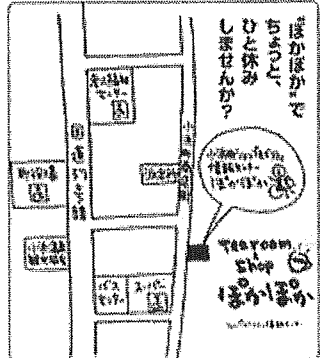
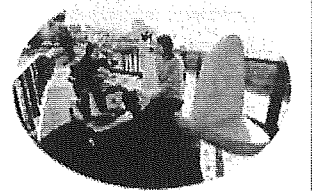
ご利用の際は、必ずお読みください。前乗り後乗りによってご利用が可能な場合があります。

【利用料】

ご利用料としてお返します。ご利用料は、前乗り後乗り、お返しの状態などで異なります。

【もしも事故にあったら?】

電動スクーターが故障されている小浜町ジョブモビリティ情報センターほかにほかに、出来るだけ早くご連絡ください。故障修理と自賠責保険に加入していますが、もしも事故があった場合には、全額責任として1000円を保険会社に支払って頂く必要があります。事故等に際しては、保険の範囲内で対応させていただきますので、ご了承ください。



NPO法人小浜町ジョブモビリティ情報センターほかにほかに、小浜町保健福祉課の委託を受けて、高齢者や障害者のための外出支援のために電動スクーターや自転車、電動スクーター貸出しステーションの管理運営を行っています。

NPO法人小浜町ジョブモビリティ情報センター
 “ほかにほかに” 会員募集!
 小浜町で、高齢者、障害者に優しいまちづくりを推進する先頭に立ちたいNPO法人です。ご参加、ご協力いただける方を募集しております。
 詳しくは、“ほかにほかに”までお問い合わせください。
 TEL/FAX: 0957 (76) 0610



ボランティア募集!
 小浜町が2025年に向けて、”ほかにほかに”の活動を準備しているため、ボランティアを募集しております。
 “ほかにほかに”でのボランティア活動
 電動スクーター・利用者のための外出支援
 小浜町生活支援員(福祉)の代行活動
 “ほかにほかに”のイベント開催
 その他まちづくりの支援活動

【新の景観に お買い物に】
**電動スクーター
 無料貸出します**
 移動に不自由を感じる方への外出支援



TEL/FAX: 0957 (76) 0610
 小浜町保健福祉課委託事業
 (小浜町ジョブモビリティ)
 URL www.obamaonsen.com

【1. バリアフリー化の推進】

商店街を中心にしたショップモビリティの推進を契機として、個店（商店、旅館等）の利用、まちの移動に際してスムーズな環境を整え、アクセスも整備していく。

◆ 初動期 推進方策	◆ 中・長期 推進方策
① ショップモビリティによる介護・予防拠点整備事業 → サポート体制づくり	③ 人にやさしいまちづくりの調査研究・整備 ④ バス交通によるアクセス条件の向上 ⑤ まち空間のバリアフリー化
② 個店（商店・旅館等）のバリアフリー化	継続的に推進
③ 休憩施設、広場等の設置事業	

→ 高齢者のモビリティ（移動）が確保されている →

【2. 障害者等のもてなし・サービス】

視覚、聴覚障害等の特定の障害者に対するもてなし・サービスの充実を手がかりとして、肢体不自由者など様々な障害者へのもてなし・サービスの充実をはかっていく。

◆ 初動期 推進方策	◆ 中・長期 推進方策
① 各障害者団体等を対象としたマーケットリサーチ	④ ユニバーサルデザインのサイン整備 ⑤ バリアフリー化の推進拠点の整備検討
② 点字マップ、点字メニューの配布、手引きの方法、手話などのホスピタリティの向上	③ 高齢者・障害者を迎える観光地の研究・整備
③ 新イベントの展開	継続的に推進

→ 視覚・聴覚 障害者にやさしいまちになっている →

【3. 健康・保養に通じる商品、サービスの開発】

温泉の効能を最大限に生かし、農漁業とも連携しながら健康・保養に繋がる商品・サービスを開発し、機能の充実をはかっていく。

◆ 初動期 推進方策	◆ 中・長期 推進方策
① 小浜温泉効能に関する医学的な検証	③ 商店街不足業種の誘致（テナントミックス）
② 小浜ブランドの開発（郷土料理・土産品・湯箱等）	④ 健康保養地推進拠点の整備 ⑤ 保養温泉地の機能の拡充

→ →

中心市街地活性化基本計画の推進方策メニューの一部

すべての人（高齢者、障害者を含む）にやさしいまちになっている

4 高齢者が住みやすいまちづくりに関する先進事例調査

4-1、研究の目的

日本の総人口は昨年中に増加から減少に転じ、日本は今まで経験したことのない少子高齢社会に突入、今後も長期にわたって人口の減少と高齢化率の上昇が予測されている。

高齢社会について考えるとき、その中心課題は、高齢者が「社会からの受益者」であるだけでなく、高齢者が元気で生きがいを持ち、輝き、いつまでも「社会への貢献者」である仕組みをいかにして作るかということではないかと考える。そしてこれを作ることによって始めて高齢社会の持続的な発展が可能になるのではないかと考える。

高齢者にとって大切なことは、働き・学び・遊び・集い・楽しむことを通じて自ら社会に参画することである。しかしそのためには高齢者の健康が確保され、住みよい住まいがあり、気軽に出かけることができ、思い思いの生活を楽しむことができるまちづくりが大切となる。

こういったまちはどういうまちであるのか、どうしたらこのようなまちを作ることができるのかというのが本研究の目的である。

まちは、まち毎にその歴史、文化、地勢、人口構成、産業形態等を異にし、二つとして同じものはないが、高齢者が住みやすいまちや、まちづくりには共通点があるのではないかと考える。こういった視点に立って、高齢者が住みやすいまちづくりに先端的に取り組んでいると思われるまちを視察し、調査した結果の一部を報告する。

調査は、まちの概観視察と行政から入手した資料やヒアリングの範囲にとどまっており、そこに住んでいる人々や事業運営者等からの資料やヒアリングによる確認は残されていること、また調査したまち数が少ないこと等により、報告内容は偏っており不足している部分も多々あると思われるが、ひとまず現時点での取り纏めとした。今後の更なる調査によりブラッシュアップしたい。なお視察した市町村毎の調査内容は個別の報告書（事例研究1、2、3）を参照されたい。

4-2、市町村の調査研究

(1) 静岡県長泉町の健康・医療・子育てのまちづくり

静岡県長泉町は、新幹線三島駅から富士裾野へ西北に広がる細長い人口 38000 人の小都市である。温暖な生活環境、豊富な水と交通の便に恵まれ企業誘致に成功し、財政力指数は 1.268 で県下トップクラス。安定したゆとりある財政が、健康・医療・子育ての面で、一歩先をゆく施策を可能にしている。少子高齢化・人口減少社会の中にありながら、毎年人口が増加し、合計特殊出生率も 1.69 で全国平均を大幅に上回っている。

平成 14 年 9 月、町に県立静岡がんセンターが開院されたのにあわせて、検診費用の大半を町が助成する制度も導入したことにより、健診やがん検診の受診率は毎年向上している。また平成 15 年には健康都市宣言を行い「健康寿命の延伸により、生活の質の向上を図り、結果として医療費の削減を図ること」をアクションプランの基本的考え方とし、食生活、休養、たばこ、アルコール、運動、健診・検診の各項目について県平均と比較した町民の健康数値目標を掲げて、その達成に向け取り組んでいる。

子育て面では、地方ではいち早く小学校入学前の乳幼児の医療費無料化を実施、また幼保窓口一元化の導入により保育園の待機児童もいない。行政市民が一体となって「生活空間総点検事業」に参加して町を点検、ベビーカーを利用する人にとっても歩きやすいように歩道の段差

の解消や、街灯設置など町の生活空間を整備することにより、暮らしやすいまちづくりに取り組んでいる。

長泉町は一方でファルマバレー構想の一翼を担う受け皿づくりのために、がんセンターを核とした医療関連産業集積のクラスター形成によるまちづくりを表明し、土地の整備、企業誘致に動き始めた。東レ、協和発酵、東邦テナックス、特殊製紙、小糸工業の5大既存企業に加え、医療関連産業をがんセンター周辺地域に誘致することにより、町の将来ビジョンである「連帯感、活力あふれる、いきいき生活タウン」を実現する戦略である。

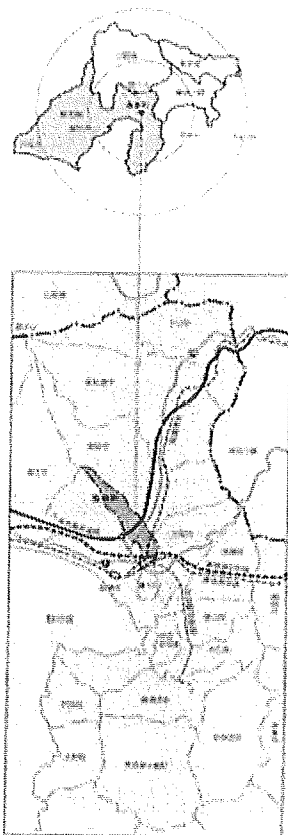
ファルマバレー構想は県策定の構想で、がんセンターを中核として医療産業からウェルネスまで幅広い分野にわたり、世界レベルの研究開発を進め、臨床応用を図り、その成果により富士山麓に健康関連産業の集積を計画し、特色ある地域の発展を目指すものである。進捗状況であるが、構想推進機関である「ファルマバレーセンター」が中心となって、がんセンター隣接地に東工大、農工大、早稲田大との共同研究施設の建設を進め、創薬探索センターの新設、治験ネットワークの整備等に動き始めている。

このような良好な生活環境や町の諸施策そして三島駅始発新幹線による東京通勤が可能な利便性等が、住み心地よい町に結びつ

いていると思われ、若年層・子育て層の近隣からの移住が多く、その結果現在

の高齢化率は15%と全国平均より低くなっている。しかし、町が温暖な気候に恵まれ、かつ富士・伊豆箱根の温泉リゾートに囲まれていること、また緒についたばかりで完成まで時間はかかると思われるものの、町ががんセンターを核とした医療産業都市として特色あるまちづくりに動き始めたこと、そして県のファルマバレー構想がウェルネス産業まで包含していることを考えると、将来には高齢者が住みやすいまちとなり、高齢化率が高まる可能性を大いに秘めている。

因みに町の玄関として位置づけられるバリアフリーが整備されている新駅（JR 御殿場線長泉なめり駅）も既に営業を開始し、がんセンターへのアクセス道路であるフラワーロードは地元住民による管理の仕組みもできあがり、雇用創出も行われ始めた。ホテルの新設や第二東名のインターチェンジ設置工事等インフラも整いつつある。

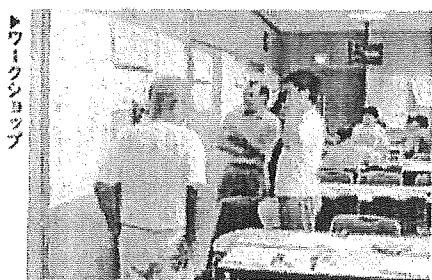


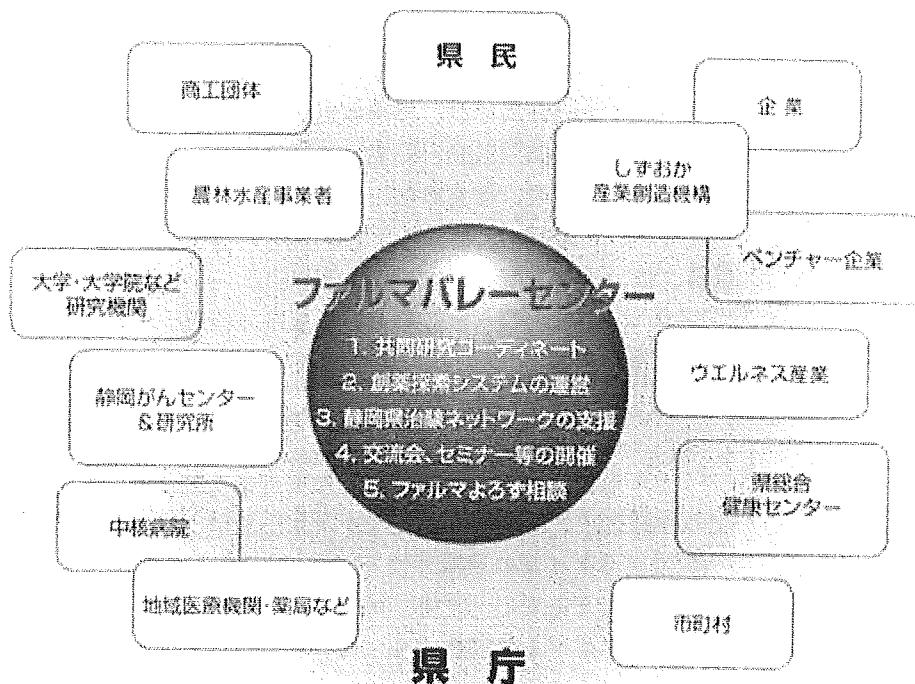
8/25 生活空間の総点検を ①回 実施しました

町では、住民と職員が一緒に町内を歩いて危険箇所などを総点検する「生活空間総点検事業」を実施しました。この事業は、町の21世紀のまちづくりの指針である「第3次総合計画」の基本理念“安全・安心なまちづくり”“協働によるまちづくり”のモデル事業として実施しました。

住民、職員を合わせた参加者の総数は約110人で、21チームに分かれ町内を総点検しました。点検後は、ワークショップ（参加者がお互いに発想を出し合い、意見交換しながら合意形成を育む実習・参加型のグループ会議）を開き、結果を模造紙にまとめるがらまちづくりについての活発な議論が交わされました。参加者は、「車にスピードを落とさせる工夫がほしい」、「歩道にカラー塗装が必要」、「カーブミラーが本に隠れて見にくい」など、増加する交通量対策や歩行者保護の観点から、多くの項目について指摘し合いました。

町では、今回の総点検の結果をまちづくりの貴重な資料と位置づけ、緊急性を考慮しながら計画的な改善に取り組む。また、今後もこのような協働によるまちづくりを進めていきます。





ファルマバレーセンターの概要

(2) 北海道および江別市（大麻地区）の高齢者が住みやすいまちづくり構想

北海道における高齢者が住みやすいまちづくりの取り組みは、米サンシティーのようなシルバータウン構想が平成14年3月定例道議会で論議されたのが始まりである。その後平成15年3月に「北海道型・高齢者が住みやすいまちづくり基本構想」が策定され、平成16年3月に江別市（大麻地区）、増毛町、本別町の3地区のモデル構想が策定された。構想推進のために道および3地区（市町）には推進組織が編成され年度の具体的施策が討議されるとともに、推進管理プログラムに沿って施策の実行と実行後のフォローが行われている。

本基本構想の副題が「高齢者と共に生きるコミュニティづくり」と掲げられているように、ここでは高齢社会におけるコミュニティ再生の必要性が強調されており、高齢社会のコミュニティが目指すべき姿を5つの視点からとらえ、7つの構成分野について改善を図っていくことが重要とされている。

高齢社会が目指すべき姿

- ①世代間交流・連帯の活性化
- ②行政、民間、地域等との協議の促進
- ③在宅生活を基本とした自立支援
- ④北海道スタンダードの構築
- ⑤生活産業の創出

改善を図っていくことが重要な7つの分野

- (1) 生活空間全体のバリアフリー化
 - ①まちづくり（公共的施設、商業施設、商店街）
 - ②住宅（バリアフリー、安全安心、住み替え）
- (2) 生活支援体制の整備
 - ③相互扶助システムづくり（住民活動、拠点整備）
 - ④地域安全システムづくり（訪問活動、除雪）
 - ⑤交流・生きがいつくり（就業、社会参加、学習）
 - ⑥移動手段（循環バス、介護バス、デマンド運行）
 - ⑦情報（環境整備、コンテンツ整備、広報誌充実）

このように本構想は在宅で元気な人、独居の人を対象とした福祉の視点が中心となっており、ねたきりや重度の介護を必要とする人は別の対策に委ね、医療や医療システムについても触れられていないのが特徴である。

高齢者が住みやすいまちづくりの展開にあっては、都市的市街地構造タイプ、農山漁村的市街地構造タイプ、既成市街地外縁部タイプの3つのモデルタイプが想定され、イメージ図も描かれている。中でも都市的市街地構造タイプの展開方法としては、「既存都市基盤・ネットワークを生かしたまちなか居住の促進による安心・便利の高齢者支援体制づくり」が掲げられており、取り組みの参考事例として後に述べる伊達市のウェルシーランド構想をあげている。

江別市（大麻地区）は都市的市街地構造タイプとして選定されたモデル地区であり、札幌市の東に隣接し、JR 札幌駅から5つ目のベッドタウン地区である。昭和40年代に計画的に整備された地区で、昭和50年にかけて人口が1.5倍に大幅に増加したが、現在は高齢化しており、東京多摩ニュータウンと同じ状態にある。

同地区には4つの商店街が徒歩圏に、隣接地区に3つの大学、在宅介護支援センターが立地している。モデル構想ではこうした既存の基盤を核として、高齢者が住みやすくコミュニティがつけられるような関連イメージ図（次頁）が描かれており、その実現に向けて平成16年7月には市民組織、福祉商業団体、地域住民から構成される推進組織が設置された。そこでは4つの取り組み基本方針を定め、3つの重点プロジェクトを編成し、プロジェクト会議も週1回のペースで活発に推進されている。

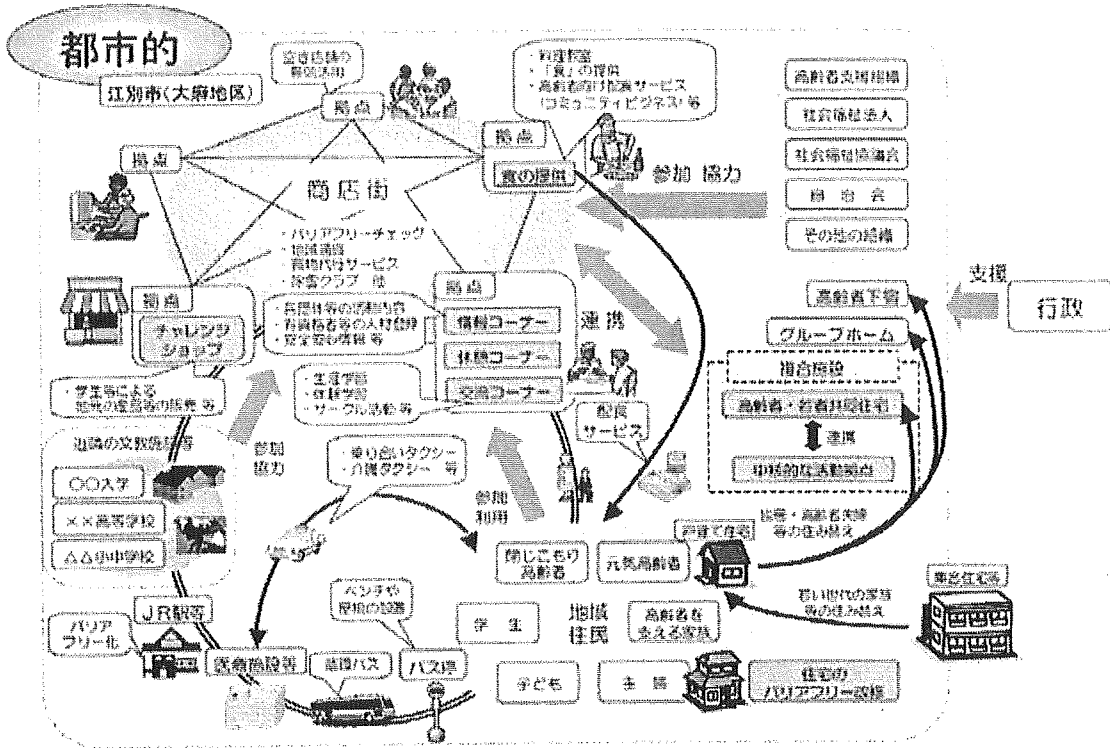
4つの取り組み基本方針

- ①高齢者が生き生きと暮らせる地域づくり
- ②高齢者が安心して暮らせる支援体制づくり
- ③高齢者が安心して暮らせる住まいづくり
- ④高齢者を支える地域の仕組みづくり

3つの重点プロジェクト

- ①情報&交流拡大プロジェクト
- ②安心住まい確保プロジェクト
- ③食のたまり場づくりプロジェクト

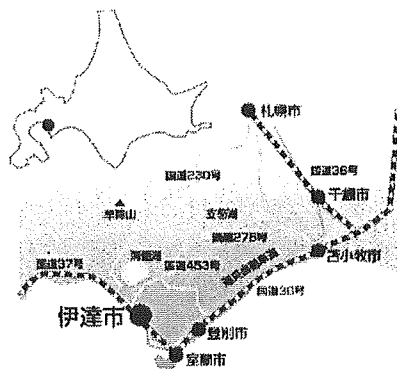
■「モデル構想」における江別市(大麻地区)を例とした都市的市街地構造タイプのイメージ



江別市(大麻地区)モデル構想

(3) 北海道伊達市のウェルシーランド構想

伊達市は洞爺湖の南、噴火湾に面して位置し、北の湘南と呼ばれる比較的温暖なまちで、明治3年に仙台藩一門の領主とその家臣達による集団移住によって開拓された歴史あるまちである。人口は約36000人、高齢化率は25%、もともと高齢化率は全国平均より高いこともあり、平成に入り健康福祉都市を標榜、平成5年にはプライム・ヘルシータウン構想を策定し老人福祉施設の建設や、宅地分譲を積極的に進めてきた。



ウェルシーランド構想は平成14年から研究が進められ、伊達市への移住・定住の促進を図る構想として策定された。構想は少子高齢化時代を睨み、高齢者の求めに応える新たな産業を創出し、その産業で働く人たちの雇用を促進して、地域を活性化させることを目的としている。

構想は①安心ハウス ②優良田園住宅 ③ライフモビリティサービス ④住宅流通 ⑤健康サービス ⑥ポイントサービス ⑦高齢者生活支援センターの7つの事業から構成されている。

伊達版安心ハウスは市有地等を提供して民間企業が低料金の老人ホームを運営するもので、高齢者が安全に安心して居住できるように、バリアフリー化され、デイサービスセンターなどを併設し緊急時対応サービスの利用が可能な民間高層賃貸住宅である。入居者は身体状況に

合わせて住宅型、施設型、グループホーム型の部屋を選択することができる。伊達市の高齢者は9000人、10%の900人が介護施設あるいは安心ハウスへの引越しを希望していると市は分析している。現在、市の介護施設はすでに十分であり、グループホームも4箇所あって空室がある状態だが、一方で安心ハウスは不足していると考えられており、まちなか居住の推進と市街地再開発にも役立つと期待されている。現在一棟目が建設中である。

伊達版ライフモビリティサービスは高齢者の足を行政、民間、市民で支えあう移送サービスである。車や運転手を効率的に活用して高齢者のニーズに対応する乗り合いタクシーであり、会員制、予約制、乗合い制で同じような方向、同じような時間帯に出かける人が乗り合うことで、効率の良い運行をすることができ、通常のタクシーに比べて安い料金で運行することができるシステムである。単なる移動手段だけではなく、他の生活支援サービス（買物代行など）にも事業を拡大することが期待されており、既に2回の実証試験を終え、利用者とタクシー会社等事業者間の情報連絡窓口となるオペレーションセンターの事業化が検討されている。

優良田園住宅はゆとりある豊かな住環境を提供するもので、団塊の世代がターゲットとされている。市有地が提供されて、開発コンペにより事業者が決定した段階にある。

以下はまだ研究段階の事業であるが、住宅流通は中古住宅の流通促進を図る事業であり、心身の状況に合わせた住宅住み替えと、資産（旧住宅・旧土地）の有効活用を図るものである。ポイントサービスは地域通貨事業である。高齢者生活支援センターは地域生活情報の総合案内役として、伊達市民をはじめ道内外への情報発信のほか、各種紹介、相談、生活支援の企画開発によるコンシェルジュサービスなど、多方面にわたる様々な情報の一元化機能を持った情報センターとして位置づけられている。行政サービスとの連携をはじめ住宅情報、観光サービス、健康サービスなどの各種情報提供サービスを行い、将来は市民の憩いとコミュニケーションの場としての地域交流プラザとの融合も視野に入れられている。ライフモビリティサービスから得られる情報が加わると、さらに強力な高齢者支援情報システムになるとと思われる。

市は四季を通じて比較的温暖な気候でもあり、リタイア後の移住者の増加により人口も11

