

移動困難者調査・対策事業業務
取りまとめ報告書

2019年3月

千葉県

目 次

【業務委託の目的】	1
【千葉県全体の状況】	2
【報告書における各章の位置づけ】	4
I. 調査の目的・背景、地域の状況	5
1. 超高齢化社会の進行	5
2. 交通網の縮小、空白地域の発生・拡大	7
3. 商店街・店舗の減少、買い物弱者の増加	14
II. 先行調査や地域の実情を踏まえた仮説設定	16
1. 国による調査・分析結果	16
2. 買い物弱者に対する自治体の取り組み	21
3. 6市町へのヒアリング結果	24
4. 事業者へのヒアリング結果	28
5. 移動困難者の実態に関する仮説の設定	30
III. 住民アンケート調査集計と分析結果	34
1. 実施概要	34
2. アンケート結果概要	35
3. 調査結果と分析内容	36
IV. 移動困難者の実態把握（仮説の検証）	59
1. 仮説検証手法	59
2. 仮説の検証	60
3. 移動困難者の実態を踏まえた定義・推計	68
V. 先進事例の選定と分類及び取組内容の整理	77
1. 実施概要	77
2. 先進事例の整理	78
VI. 移動困難者を地域で支える仕組みづくりに向けて	112
1. 移動困難者対策の類型にあわせた課題や留意点の整理	112
2. 先進事例ごとの留意点等の整理	113
3. 市町村への提言	124
VII. 参考資料（6市町向けアンケート調査報告書）	130

【業務委託の目的】

「移動困難者調査・対策事業業務委託」は、超高齢社会において、病院への通院や商店への買い物が困難な「移動困難者」とされる方々への総合的な取組が不可欠であることから、モデルとなる市町を対象に、地域住民や事業者等への調査により実態を把握し、移動困難者を地域で支える仕組みづくりを横断的な視点から検討・提案することを目的として実施するものである。

《調査内容》

(1) 移動困難者の実態把握調査

① 地域インフラに関する基礎調査

- ・ モデル市町の人口動向（減少率・高齢化率等）、地域インフラ（交通資源等）等

② 実態把握調査

- ・ モデル市町の住民 12,000 人程度を対象としたアンケート調査

③ ヒアリング調査

- ・ モデル市町の関係部局等へのヒアリング調査実施

④ 結果の集計・分析

- ・ アンケート、ヒアリング結果等の集計・分析

(2) 地域が主体となった仕組みづくり

① 横断的なニーズ・課題の集約

- ・ 地域の事業者等へのヒアリング調査

② 地域における横断的・広域的な取組への支援

- ・ 先進事例調査

③ 次世代技術や規制緩和等の制度化調査

- ・ 国や他地域の動向・制度調査

④ 取組の自立化に向けたモデルの検討

- ・ 地域が主体となった仕組みづくりの取りまとめ

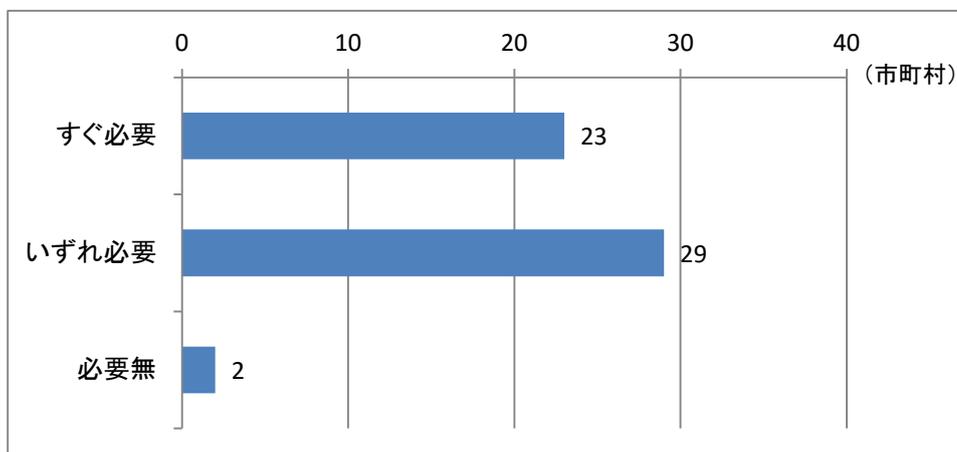
【千葉県全体の状況】

移動困難者に関する対策の必要性について、2018年6月に千葉県が県内全市町村の福祉部局を対象としたアンケート調査を実施したところ、早急な対策が必要と考える市町村は42.6%（23市町村）、いずれ対策が必要と考える市町村は53.7%（29市町村）、対策が必要無いと考える市町村は3.7%（2市町村）との結果が得られた。

地域別に見ると、地方部のうち、安房・外房エリアにおいて早急な対策が必要と考える市町村が多く、特に、安房地域では全ての市町村が早急な対策が必要と回答している。

一方、都市部（千葉葛南・東葛）においては、いずれは対策が必要と考える市町村が多く、その割合は75%（9市）となっている。

図表 1 移動困難者に関する県内全市町村への意識調査結果

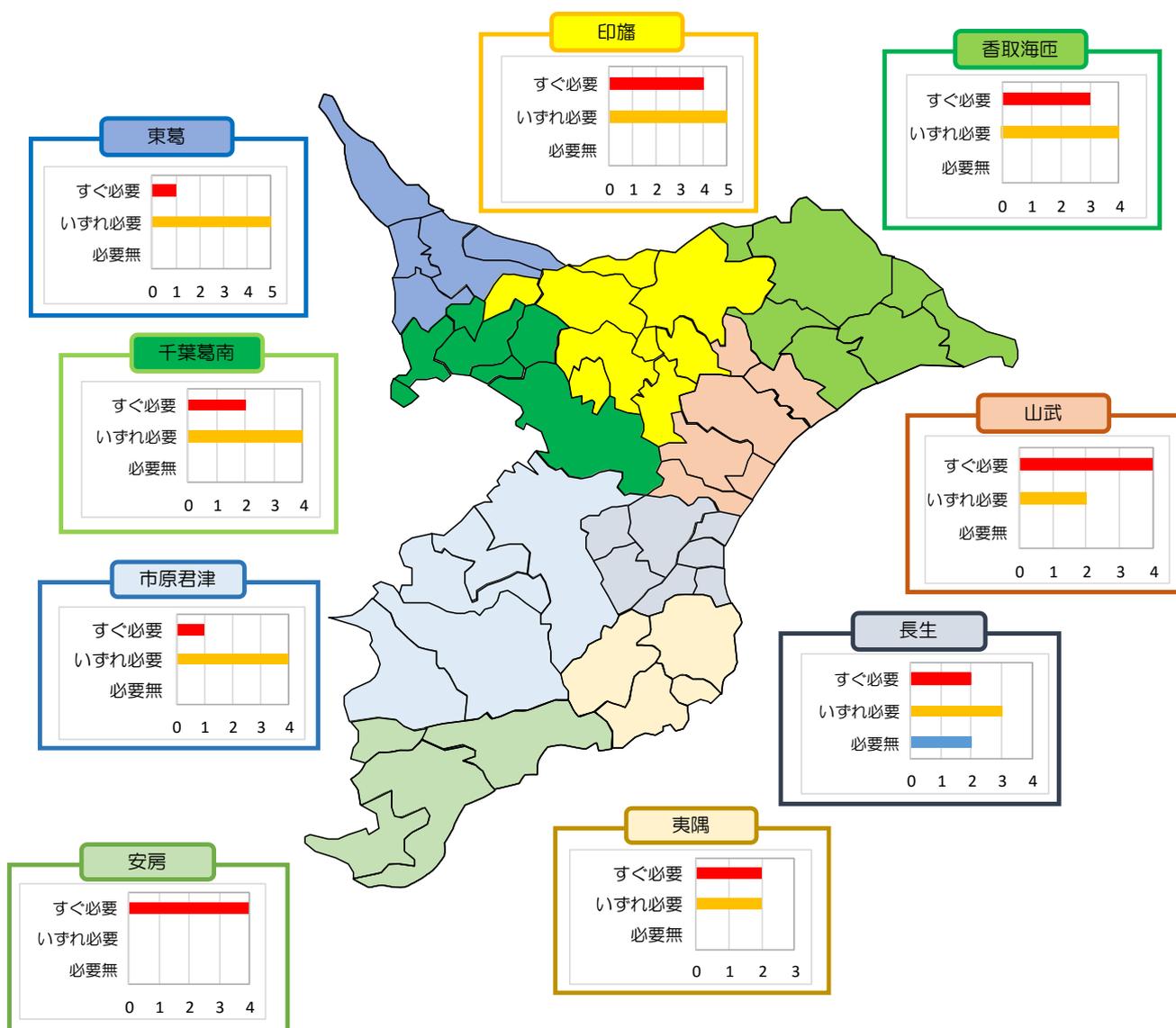


【県内市町村の地域割表】

地域名	市町村名
東葛地域	松戸市、野田市、柏市、我孫子市、流山市
千葉葛南地域	千葉市、市川市、船橋市、習志野市、 <u>八千代市</u> 、鎌ヶ谷市、浦安市
印旛地域	成田市、佐倉市、四街道市、八街市、印西市、白井市、富里市、酒々井町、栄町
市原君津地域	木更津市、市原市、君津市、富津市、袖ヶ浦市
香取海匝地域	銚子市、旭市、匝瑳市、香取市、神崎町、多古町、東庄町
山武地域	東金市、山武市、大網白里市、九十九里町、芝山町、横芝光町
長生地域	茂原市、一宮町、睦沢町、長生村、長柄町、長南町、白子町
夷隅地域	<u>勝浦市</u> 、いすみ市、大多喜町、御宿町
安房地域	<u>館山市</u> 、 <u>鴨川市</u> 、 <u>南房総市</u> 、 <u>鋸南町</u>

※下線の市町は本調査におけるモデル市町

図表 2 移動困難者に関する県内全市町村への意識調査結果(地域別)



この調査では、都市部、地方部の双方からモデル市町を選定し、市町の協力を得て、住民へのアンケート調査やヒアリング調査等を実施して移動困難者の実態を把握し、提案につなげることとしている。地方部については、県内でも移動困難者対策の必要性を感じる割合が高く、市町村ごとの高齢化率も高い安房地域・夷隅地域から、鴨川市、勝浦市、南房総市、御宿町、鋸南町の5市町を選定し、都市部については、高度成長期に大規模団地を造成し、現在は高齢化が進む村上団地・米本団地が立地する八千代市を選定した。

【報告書における各章の位置づけ】

本報告書では、以下のとおり、検討ステップ・検討内容ごとに章立てしており、検討段階を踏まえて、最終的に、移動困難者を地域で支える仕組みづくりについて言及している。モデルとなる6市町に限らず、県内市町村が移動困難者対策事業の導入を検討するうえで、参考になるよう、導入する際の条件や課題、留意点などを取りまとめた。

【検討ステップ】	【検討内容】
I. 調査の目的・背景、 地域インフラの状況	<ul style="list-style-type: none">・人口減少や少子高齢化、商店や交通網の現状等について整理し、調査の目的を明らかにする。・交通インフラや地理的条件から、地域の特徴を整理する。
II. 先行調査や地域の実情を 踏まえた仮説設定	<ul style="list-style-type: none">・国等の調査結果や、6市町における移動支援の実情から、都市部・地方部ごとに移動困難者の実態についての仮説を設定する。
III. 住民アンケート調査集計と 分析結果	<ul style="list-style-type: none">・住民へのアンケート調査結果について、住民の意識・状況などを属性別などで把握・分析する。
IV. 移動困難者の実態把握 (仮説の検証)	<ul style="list-style-type: none">・住民へのアンケートの分析結果から、仮説を検証(修正)して移動困難者の実態を明らかにする。
V. 先進事例の選定と分類 及び取組内容の整理	<ul style="list-style-type: none">・現地視察や公開情報等をもとに移動困難対策の取り組みについて、概要、課題、今後の方向性などを整理する。・次世代技術や規制緩和等、先進的な取り組みについても整理し、今後の適合可能性を検討する。
VI. 移動困難者を地域で支える 仕組みづくりに向けて	<ul style="list-style-type: none">・先進事例の類型化パターンごとに、導入に適した地域やその特徴、また導入する際の課題や留意点など、移動困難者を地域で支える仕組みづくりに向けた提案を行う。

I. 調査の目的・背景、地域の状況

1. 超高齢化社会の進行

(1) 人口の減少

近年、地域の交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にある。まず、全国的に人口減少・少子高齢化が進展しており、2050年には総人口が1億人以下、高齢化率（人口における65歳以上人口の割合）は約40%にもなると推計されている。このような人口減少・少子高齢化は、都市圏と地方圏で傾向が異なり、地方圏から三大都市圏へ人口が流出しているために、地方圏における人口減少・少子高齢化は特に深刻な状況となっている。

対象6市町の人口推移と将来人口推計（社人研）をみると、2010年（305千人）をピークに減少に転じ、2045年には、239千人となる見込みである。

都市部（八千代市）は、2020年まで増加が続き、その後は緩やかに減少が進み、2045年には178千人となる見込み。地方部（勝浦市、御宿町、南房総市、鴨川市、鋸南町の合計）は、1995年から一貫して減少となり、2010年の115千人が2045年には60千人と、ほぼ半減する見込みとなっている。

市町ごとにみると、2045年の将来人口の2015年比は、地方部である「鋸南町（▲57.3%）」、「勝浦市（▲54.0%）」が半分以上減少しており、都市部である「八千代市（▲7.6%）」との違いが顕著となっている。

図表 3 人口推移と将来推計(6市町合計)



図表 4 市町ごとの将来人口推計

(単位:人、%)

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2015年比
都市部(八千代市)	193,152	194,237	192,666	189,416	185,540	181,939	178,417	▲ 7.6
地方部	107,550	99,394	91,056	83,007	75,016	67,435	60,313	▲ 43.9
勝浦市	19,248	17,373	15,407	13,675	11,920	10,354	8,858	▲ 54.0
鴨川市	33,932	32,126	30,270	28,431	26,618	24,886	23,257	▲ 31.5
南房総市	39,033	35,937	32,764	29,571	26,383	23,301	20,406	▲ 47.7
御宿町	7,315	6,828	6,330	5,831	5,339	4,839	4,363	▲ 40.4
鋸南町	8,022	7,130	6,285	5,499	4,756	4,055	3,429	▲ 57.3

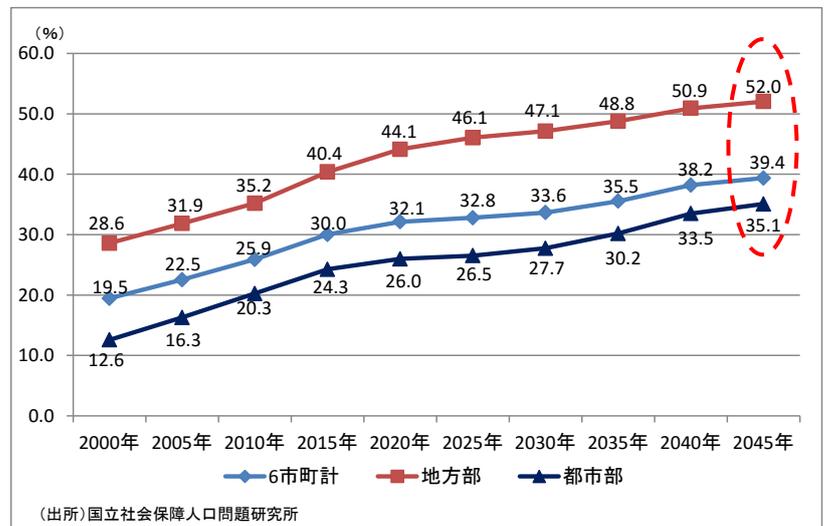
(出所) 国立社会保障人口問題研究所

(2) 高齢化の進行

対象6市町の高齢化率の推移と将来推計をみると、一貫して右肩上がりです。2000年に19.5%だったものが、2015年に30.0%、2045年には39.4%となる見込みである。

地域別にみると、地方部は都市部に比べて15～20ポイント程度高い水準にあり、同じような比率で徐々に上昇していく。2040年を超えると、地方部においては2人に1人が高齢者という状況が見込まれている。

図表 5 高齢化率の推移と将来推計(6市町)



(3) 地方部では高齢者も減少

年齢階層別に、「0～14歳」、「15～64歳」、「65～74歳」、「75歳以上」で区分して、将来推計における2045年の人口を2015年比でみると、都市部では、「75歳以上」が71.0%と大きく増加しているが、「65～74歳」は4.3%とほぼ横ばいとなっている。「0～14歳 (▲26.3%)」、「15～64歳 (▲19.6%)」はともに減少となる見込み。

一方、地方部では、「0～14歳 (▲56.1%)」、「15～64歳 (▲54.7%)」が都市部より減少幅が大きい。一方、「75歳以上」が▲10.8%、「65～74歳」が▲46.3%となるなど、年少人口や生産年齢人口だけでなく、将来的には高齢者人口も減少することが見込まれている。

図表 6 年齢階層別将来推計

		2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2015年比
都市部	0～14歳	27,283	25,021	22,892	21,769	20,876	20,506	20,110	▲ 26.3
	15～64歳	118,989	118,742	118,675	115,094	108,661	100,501	95,721	▲ 19.6
	65～74歳	26,352	23,511	18,964	19,893	24,783	29,092	27,475	4.3
	75歳以上	20,528	26,963	32,135	32,660	31,220	31,840	35,111	71.0
	合計	193,152	194,237	192,666	189,416	185,540	181,939	178,417	▲ 7.6
地方部	0～14歳	9,713	8,333	7,072	6,155	5,367	4,765	4,262	▲ 56.1
	15～64歳	54,410	47,206	42,052	37,735	33,062	28,336	24,667	▲ 54.7
	65～74歳	20,732	19,914	15,603	12,673	12,046	12,290	11,133	▲ 46.3
	75歳以上	22,695	23,941	26,329	26,444	24,541	22,044	20,251	▲ 10.8
	合計	107,550	99,394	91,056	83,007	75,016	67,435	60,313	▲ 43.9

(出所) 国立社会保障人口問題研究所

2. 交通網の縮小、空白地域の発生・拡大

(1) 地域交通の状況

地方部では自動車の利用が増え、公共交通機関のシェアは近年低下している。特に地方部における地域交通は、利用者が減少することにより、交通事業者の経営状況が圧迫され、赤字路線を廃止せざるを得ない等、維持が困難な状況が見込まれる。

地域の鉄道、バスを運営する交通事業者や、コミュニティバス等を運営する地方自治体の多くが赤字となっている現状から、今後も厳しい経営状況が続くと、地域交通はますます衰退し、今後必要な公共交通サービスを受けることのできない地域住民の増加等が懸念されている。

県内の状況をみると、現在バス路線の輸送実績は横ばい傾向となっているが、対象 6 市町では、民間事業者が運行する路線バスや、市町が運行するコミュニティバス（バス事業者等へ委託）で、一部で路線の縮小の動きがみられている。

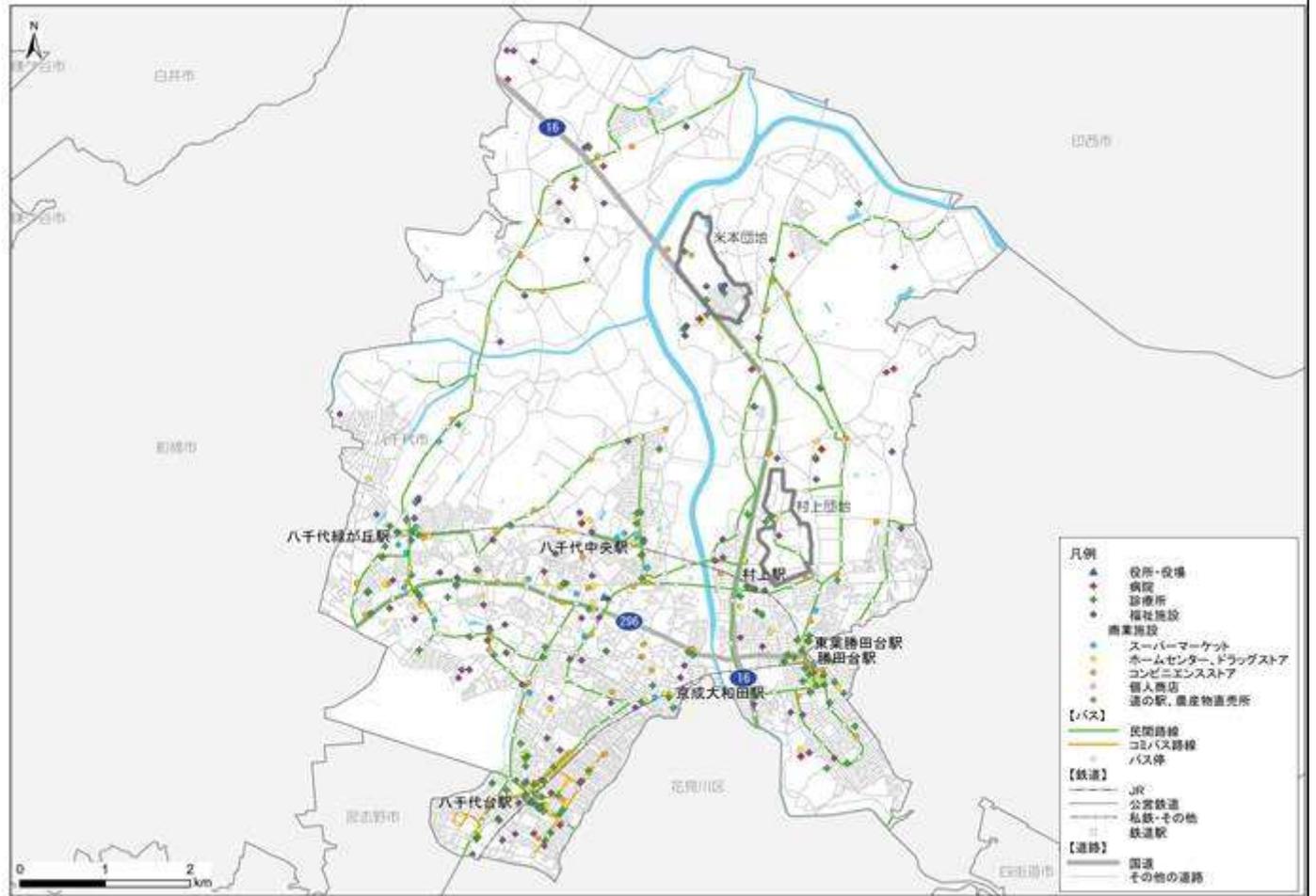
図表 7 最近のバス路線等廃止の動き

市名	改正内容
八千代市	1998 年 3 月から運行していた市内の公共施設循環バス（ぐるっと号：全 4 コース）は、2012 年 8 月に廃止。その後、2012 年 9 月から市内でコミュニティバスの試行運行を行ったが、最終的に八千代台コースのみの運行を継続している。
勝浦市	勝浦市が運行するコミュニティバス（なかよし号、ふれあい号）は、2003 年 4 月から運行していたが、2014 年 9 月末に運行を終了し、予約制乗合タクシー（デマンドタクシー）の実証運行（上野地区）に移行した。
南房総市	市内に 14 バス路線あり、館山日東と JR バス関東が運行しているが、採算性の悪化等から、丸線、平群線、千倉線、豊房線については民間事業者が撤退。現在は、南房総市と館山市で廃止代替バスとして運行を継続している。
鴨川市	館山日東バス（株）が運行する路線バス「白浜亀田線」（安房白浜～亀田病院）が、利用者数の減少などにより運行の維持が困難となったため 2019 年 3 月 15 日をもって運行が終了。

(2) 路線図マップ

対象6市町のバス及び電車などの公共交通機関の路線を地図に落とし込んだ路線図マップ及び、市町内の商業施設等の地域インフラについて、特徴を整理した。

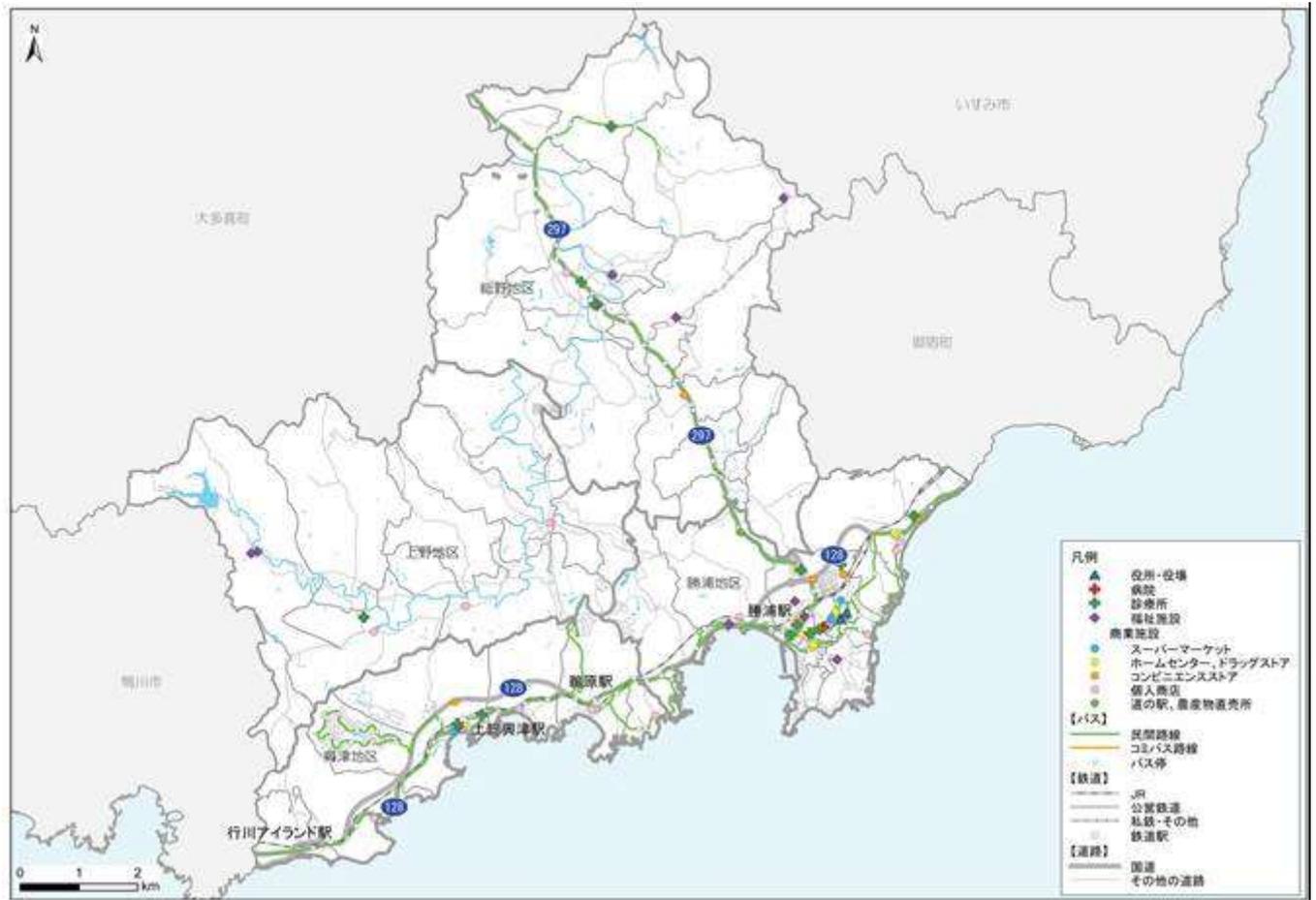
図表 8 路線図マップ(八千代市)



【八千代市の地域の特徴】

- 市内を地理的にみると、新川が市域を東西に分断しており、車が通行できる橋も限られることから、川を跨いで東西移動がしにくいという特徴がある。
- 市内には京成電鉄、東葉高速鉄道の駅があり、いずれも東西方向を走っている。一方でバス路線は南北方向には伸びているが、東西方向は少ない。
- コミュニティバスは、現在は八千代台駅周辺の1コースのみ。
- 八千代緑ヶ丘駅周辺（イオン等）、村上駅周辺（イトーヨーカドー等）に大型商業施設が立地。村上団地、米本団地内にもスーパーやドラッグストアなどが立地しており、市内の買い物率の高さ（93.9%）が裏付けるように、買い物環境は整っていると見える。
- 病院は、東京女子医科大学八千代医療センター、新八千代病院、勝田台病院、セントマーガレット病院、島田台病院など複数あり、送迎対応をしている病院が多い。

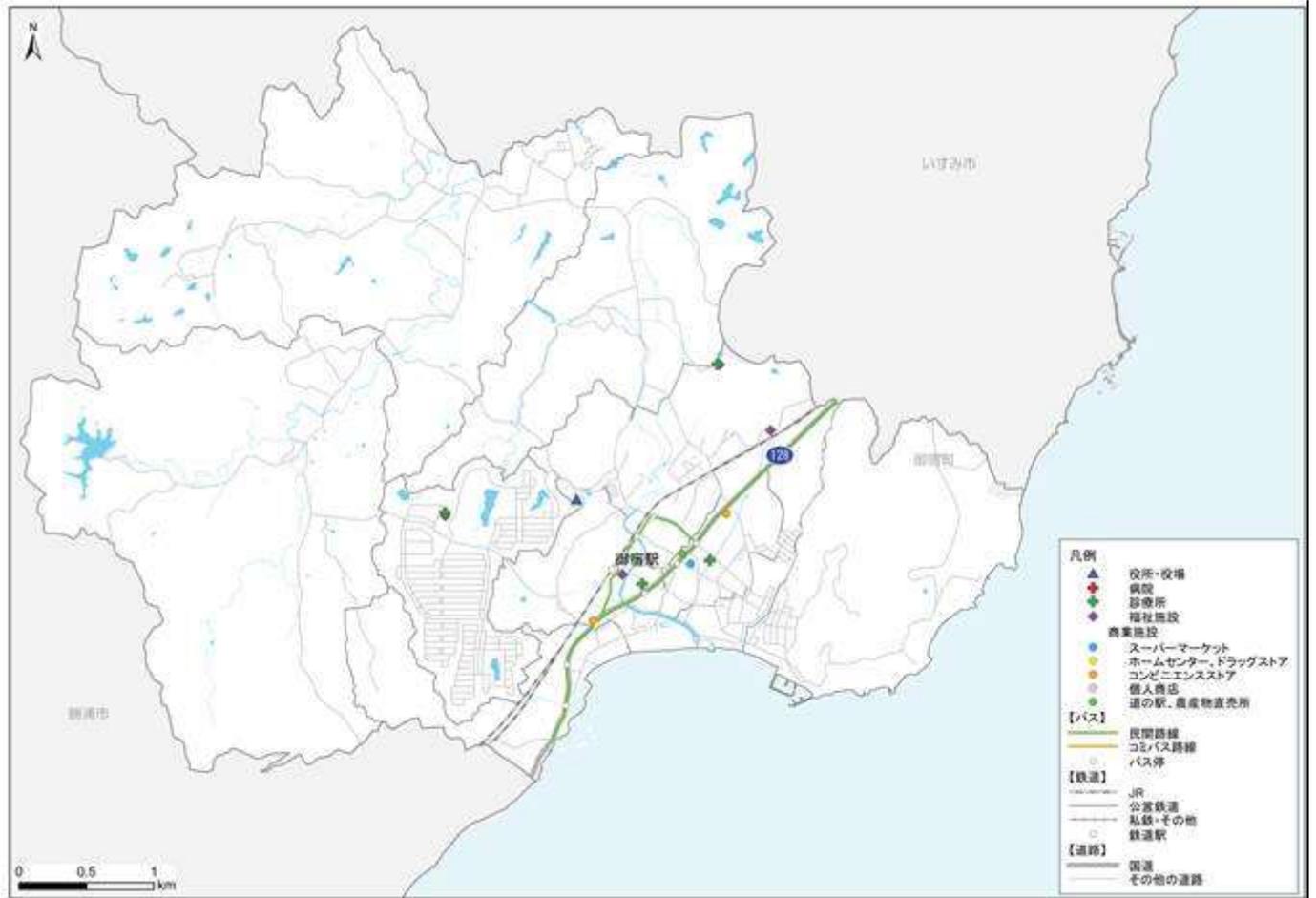
図表 9 路線図マップ(勝浦市)



【勝浦市の地域の特徴】

- 最も大きい幹線道路は海岸沿いの国道 128 号であり、国道 128 号周辺を中心に住宅地や商業施設が多く立地している。一方、山間部は国道 297 号沿いに商業施設等の立地が若干見られるものの、住宅はそれほど多くない。
- バス路線は、国道 128 号を通る路線が運行されており、住宅地が多いエリアをカバーしている。一方、山間部については、国道 297 号を通る路線もあるが、本数は多くない。国道 128 号・297 号から外れている市北西部（上野地区）は、以前はコミュニティバスが運行されていたが廃止となり、現在はデマンドタクシーが運行されている。
- 勝浦駅周辺にベイシア、ハヤシなどの商業施設があるが、他の地域は個人商店などが市民の買い物先となっている。市内での買い物率は 67.5% であり、3 人のうち 1 人は市外で買い物をしていることになる。市南西部（興津地区）については、隣接する鴨川市へ行く動きが多い。
- 病院は、市内に塩田病院などがあるが、鴨川市の亀田病院を使う人も多い。
- 海岸部のリゾートマンションや、ミレーニア勝浦、東急リゾートなどの分譲地には移住者も多い。

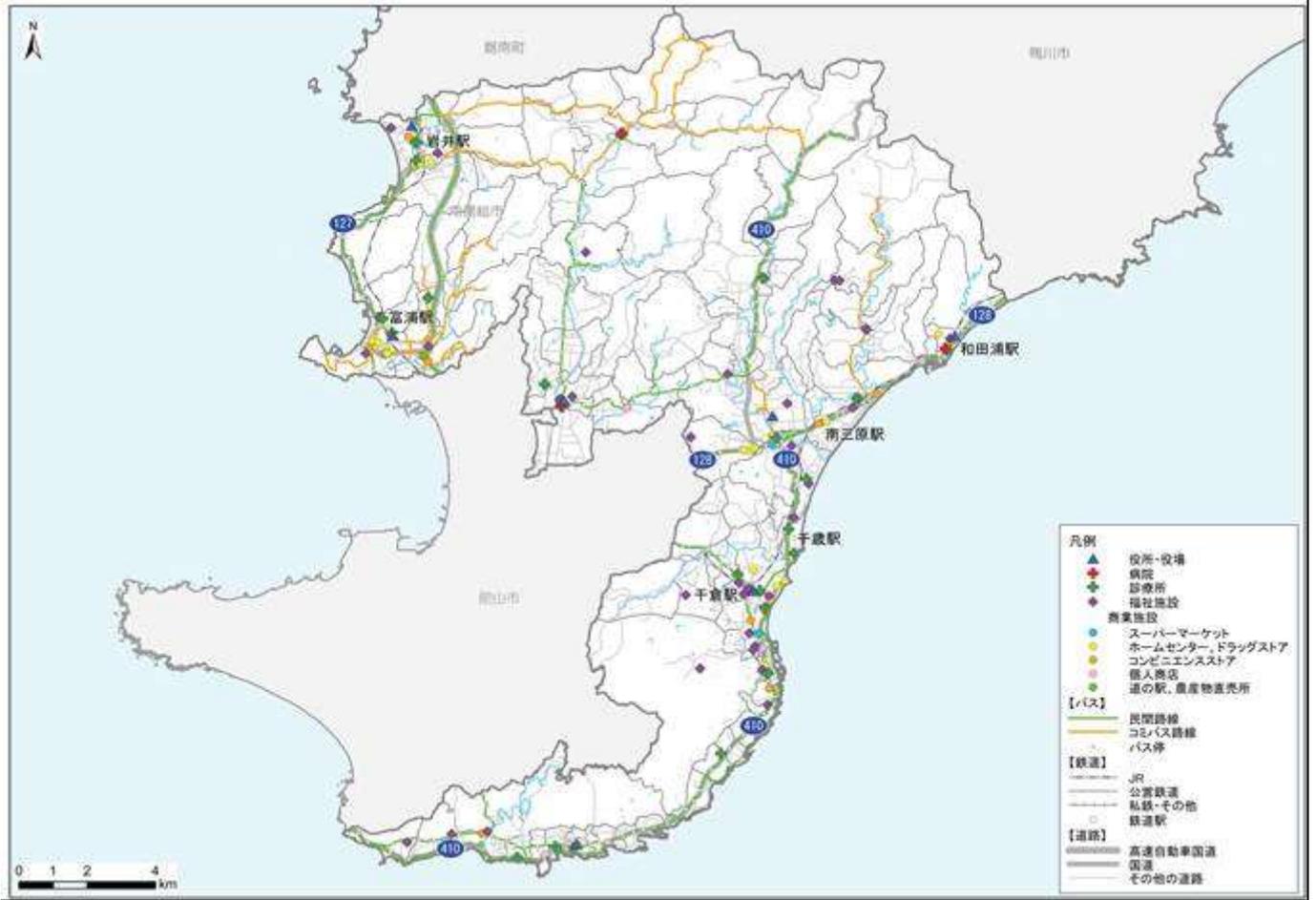
図表 10 路線図マップ(御宿町)



【御宿町の地域の特徴】

- 最も大きい幹線道路は国道 128 号であり、国道沿いに商業施設が立地している。バス路線は、国道 128 号と近いエリアの沿岸部付近を走っているが、町内のほとんどの地区でバス路線がない（北西部は山が多く居住者は少ない）。
- 町内全域を対象に、デマンド型のコミュニティバス（エビアミー号）が走っており、主に買い物や病院への移動手段として利用できるが、事前予約が必要な点等で不満の声も多い。
- 御宿駅周辺に立地する「おおたや」が、町唯一の生鮮三品があるスーパーであり、町内の買い物環境が充実しているとはいえない。「おおたや」には車だけでなく、徒歩やエビアミー号を使って来店する高齢者もいる。町内での買い物率は 59.4%であり、スーパー等の立地状況からすると高い数値ともいえるが、今回の調査の平均値を下回っている。
- 生協は全域が対象だが、一部のサービスで対象外のものもある。
- 病院は送迎バス等を利用して、勝浦市の塩田病院へ行く高齢者が多い。
- 御宿台は以前から高齢者の移住地として有名であり、都内等から移住した所得の高い高齢者が多いという特徴がある。分譲地内の区画・道路は整備されているが、スーパー、コンビニ等がなく、商業施設への要望が強い。

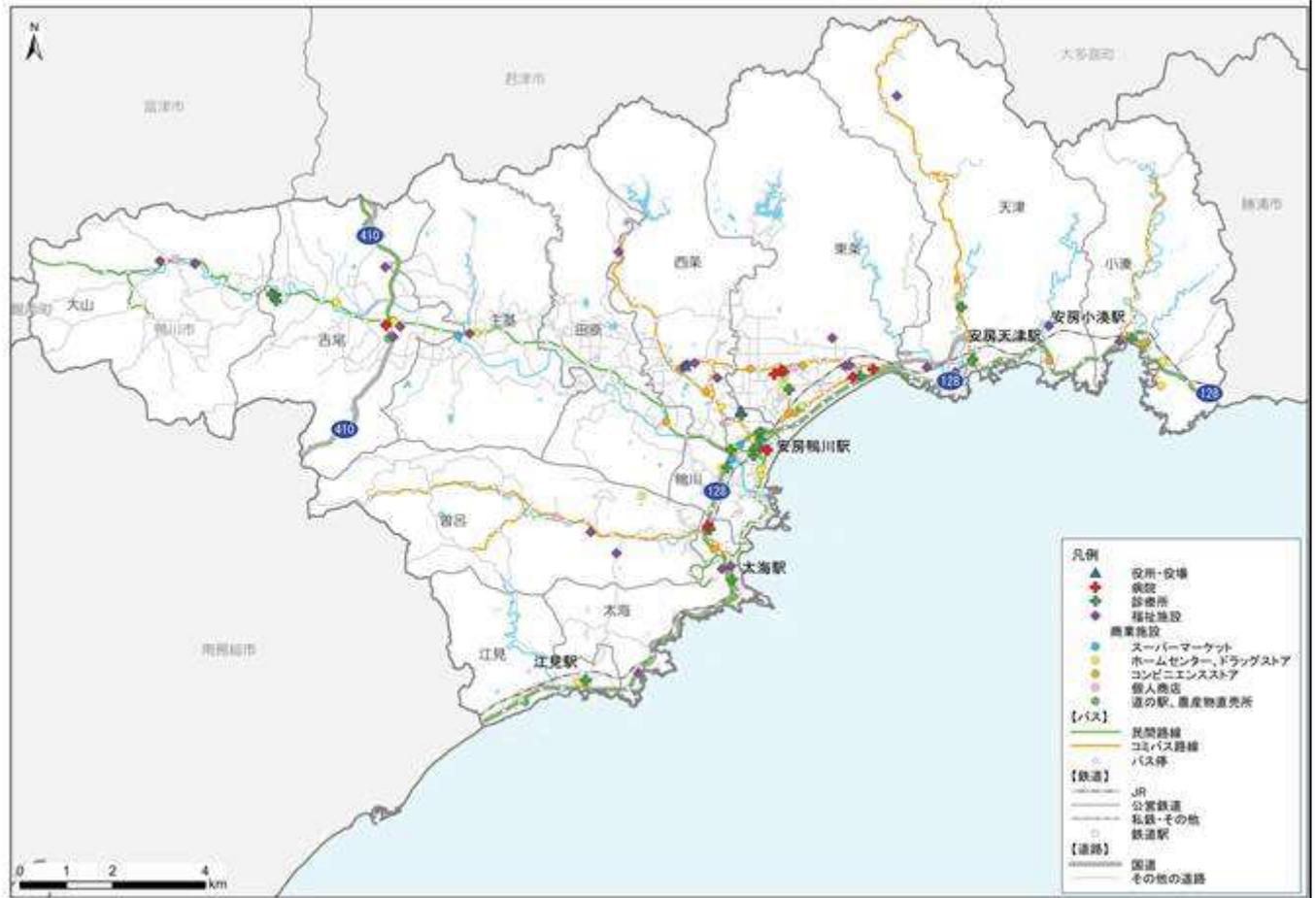
図表 11 路線図マップ(南房総市)



【南房総市の地域の特徴】

- 7町村が合併して誕生した経緯もあり、安房地域における商業集積地である館山市を取り囲む地形であり、市内のどのエリアからも、館山市内への移動距離が短いという特徴がある。市内での買い物率が44.1%と、6市町の中でも最も低い数値であり、住民が普段から市境を意識せず、広域的に日常生活を送っていることを裏付けている。
- 市内には14のバス路線があり、市域を広くカバーしているが、いずれも本数が少なく、利用率が課題である。
- 市内にはODOYAが4軒あり、商店街や個人商店も営業しているほか、配達等に対応している店舗も多い。また、移動スーパー（ママさん号）が山間部を中心に回っているほか、セブンイレブンの移動販売が地区によっては展開されている。
- 病院は、館山市や鴨川市からの送迎バスを利用して、市外へ通院している人が多い。地区によっては、訪問診療している医師もいるが、医師の高齢化も進んでいる。

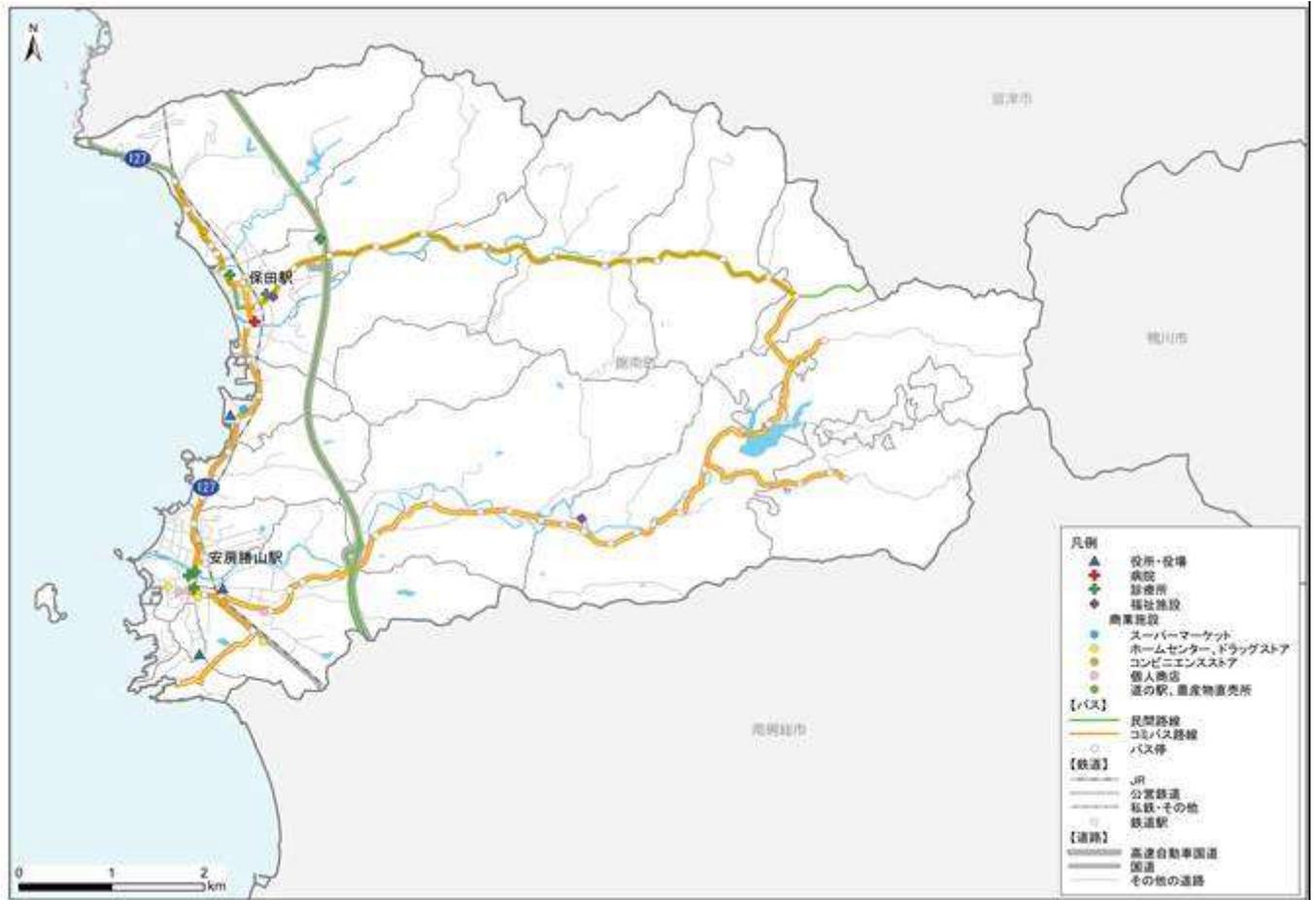
図表 12 路線図マップ(鴨川市)



【鴨川市の地域の特徴】

- 最も大きな幹線道路は海岸部を走る国道 128 号であり、沿線には観光施設や宿泊施設のほか、高度な医療機能を有する大型総合病院、大型商業施設等が立地している。また、中型スーパーマーケット4店、個人商店などもある。
- 市内での買い物率が 98.2%と非常に高いのが特徴的であるほか、鴨川市内の商業施設や医療機関を利用する近隣市町の住民も多い。
- コミュニティバスや、民間事業者のバス路線が運行されているが、いずれも利用者の減少が顕著となっている。また、そうしたバス路線が運行されていない公共交通の空白地域への対応も課題となっており、一部地域内に限定した予約制乗合タクシーの実証運行が、2018年12月から開始された。
- 一部地域で、セブンイレブンや個人商店の移動販売が展開されている。

図表 13 路線図マップ(鋸南町)



【鋸南町の地域の特徴】

- 最も大きな幹線道路は海岸沿いを南北に走る国道 127 号。国道と並行する JR 線には保田駅と安房勝山駅があり、それぞれ生活圏が形成されている。中山間部は人口減少が深刻である。交通機関はコミュニティバスが 2 ルート循環型で走っているが、本数は多くない。
- 町内のスーパーは、ODOYA が 1 軒あるほか、勝山には商店街がある。個人商店では配達等も対応しており、一定の利用客がいる。市内での買い物率は 86.2% で高い。
- 2015 年にオープンした「道の駅保田小学校」は賑わいがあり、町唯一の農産物直売所がある（コミュニティバスの立ち寄り地点）。
- 2017 年度から、町内に立地するセブンイレブンが移動販売を開始し、中山間部を中心に 2 ルートで展開されており、利用は好調。
- 病院は、町内に鋸南病院があるが、町外の亀田総合病院、安房地域医療センターに、送迎バス等で通院する人が多い。

3. 商店街・店舗の減少、買い物弱者の増加

(1) 小売店舗の推移

近年の商店街を取り巻く環境は、大型商業施設の進出などによる購買機会の多様化や少子化による人口減少などにより、厳しい状況が続いている。

対象6市町の小売店業の事業所数、売場面積の2012年と2016年の推移をみると、事業所は、都市部の八千代市は増加したものの、地方部はすべて減少となった。売場面積については、6市町が減少したが、八千代市(▲0.5%)、鴨川市(▲2.7%)はわずかな減少だったが、御宿町(▲55.7%)、勝浦市(▲39.4%)は大きく減少した。

図表 14 小売店舗の推移

(単位:件、㎡、%)

	小売事業所数				小売店舗の売場面積			
	2012年	2016年	増減数	増減率	2012年	2016年	増減数	増減率
八千代市	721	785	▲64	▲8.9	189,614	188,691	▲923	▲0.5
勝浦市	206	192	▲14	▲6.8	14,386	8,721	▲5,665	▲39.4
御宿町	78	70	▲8	▲10.3	6,106	2,707	▲3,399	▲55.7
南房総市	420	399	▲21	▲5.0	32,713	24,229	▲8,484	▲25.9
鴨川市	378	359	▲19	▲5.0	61,582	59,925	▲1,657	▲2.7
鋸南町	87	80	▲7	▲8.0	8,448	6,411	▲2,037	▲24.1
県全体	28,051	29,723	▲1,672	▲6.0	5,927,381	6,427,763	500,382	▲8.4

(出所) 経済センサス活動調査(2012年、2016年)

(2) 商店街数の推移

対象6市町を含む、千葉県商店街数の推移をみると、勝浦市、御宿町を含む「夷隅」は、2017年度が13か所となっており、2004年度から横ばいだった。一方、南房総市、鴨川市、鋸南町を含む「安房」は、2017年度が18か所となっており、2004年度(28か所)から、大きく減少した。

図表 15 商店街数の推移(千葉県)

(単位:か所、%)

	2004年度	2008年度	2017年度	2004年度比	2008年度比
	千葉	186	149	132	▲54
葛南	390	215	128	▲262	▲87
東葛飾		143	194	194	51
印旛	78	73	68	▲10	▲5
香取	43	41	38	▲5	▲3
海匠	34	27	28	▲6	1
山武	21	17	11	▲10	▲6
長生	25	23	18	▲7	▲5
夷隅	13	14	13	0	▲1
安房	28	25	18	▲10	▲7
君津	53	52	46	▲7	▲6
県全体	871	779	694	▲177	▲85

(出所) 千葉県商店街実態調査報告書

(注1) 夷隅は、勝浦市、御宿町のほか、いすみ市、大多喜町を含む。

(注2) 安房は、南房総市、鴨川市、鋸南町のほか、館山市を含む。

(3) 買い物弱者への対応

バス路線など公共交通機関が縮小し、商店街や小売店など身近な買い物先が減少していることを背景に、日常の買い物ができない「買い物弱者」が、特に地方部の5市町で、発生している。一方、商店街側では、「買い物弱者対策」に取り組む機運は乏しく、その理由としては、「人的に取り組む余裕がないため」が多く、「何をしてよいかわからないため」、「費用がかかるため（採算が見込めないため）」といった回答もみられる。

図表 16 買い物弱者向けの取り組みの有無

(単位: %)

	回答数	行っている	行っていない	無回答
千葉	81	8.6	76.5	14.8
葛南	65	13.8	72.3	13.8
東葛飾	103	17.5	71.8	10.7
印旛	43	23.3	58.1	18.6
香取	21	14.3	76.2	9.5
海匝	17	5.9	76.5	17.6
山武	7	28.6	42.9	28.6
長生	11	18.2	63.6	18.2
夷隅	11	9.1	72.7	18.2
安房	11	18.2	63.6	18.2
君津	30	13.3	66.7	20.0
県全体	400	14.8	70.5	14.8

(出所)千葉県商店街実態調査報告書

図表 17 買い物弱者向けの取り組みを行わない理由

(単位: %)

	回答数	人的に取り組む余裕がないため	何をしてよいかわからないため	費用がかかるため(採算が見込めないため)	顧客に買い物弱者が少ないなど必要性を感じない	行政からの支援が小さい(ない)ため	会員の賛同が得られないため	無回答
千葉	62	48.4	29.0	19.4	21.0	9.7	6.5	0.0
葛南	47	55.3	25.5	27.7	27.7	6.4	17.0	2.1
東葛飾	74	44.6	35.1	17.6	21.6	6.8	8.1	1.4
印旛	25	48.0	40.0	24.0	36.0	4.0	8.0	0.0
香取	16	37.5	43.8	37.5	25.0	18.8	6.3	12.5
海匝	13	46.2	38.5	30.8	46.2	7.7	7.7	0.0
山武	3	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
長生	7	42.9	42.9	28.6	28.6	14.3	14.3	0.0
夷隅	8	62.5	12.5	50.0	0.0	25.0	0.0	0.0
安房	7	57.1	28.6	28.6	14.3	0.0	0.0	0.0
君津	20	45.0	60.0	25.0	5.0	10.0	0.0	0.0
県全体	282	48.2	34.4	23.8	23.0	8.5	8.2	1.4

(出所)千葉県商店街実態調査報告書

(注)複数回答、買い物弱者向けの取り組みを行っていない商店街が対象。

II. 先行調査や地域の実情を踏まえた仮説設定

1. 国による調査・分析結果

(1) 食料品アクセス調査（農林水産省）

農林水産政策研究所では、食料品アクセスの問題が日本のどこで生じているのかを全国的に把握するために、GIS(地理情報システム)を活用して食料品アクセスマップを作成し、食料品アクセス困難人口を推計し、2018年度に公表した。

この調査においては、食料品アクセス困難人口を「店舗まで 500m以上かつ自動車利用困難な 65 歳以上の高齢者の数」と定義づけている。ただし、推計・マップは、自宅から生鮮食料品までの空間的な近接性をもとに作成したものであり、公共交通機関の有無やインターネットの利用等の地域事情は加味していないため、実態を把握するためには、詳細な調査・分析が必要である。

図表 18 食料品アクセス困難人口

(単位:千人、%)

	65歳以上	割合	75歳以上	割合
	千葉県	389	24.6	212
全国	8,246	24.6	5,355	33.2
三大都市圏	3,776	23.3	2,194	29.5
地方圏	4,470	25.9	3,161	36.4

(出所)農林水産政策研究所

(注)割合は、それぞれの年齢人口に占めるアクセス困難人口の割合

千葉県の食料品アクセス困難人口をみると、65歳以上は389千人(65歳以上人口全体に占める割合:24.6%)、75歳以上は212千人(同30.4%)となっている。千葉県の割合を、全国、三大都市圏、地方圏で比較すると、65歳以上では、大きな差異はみられないが、

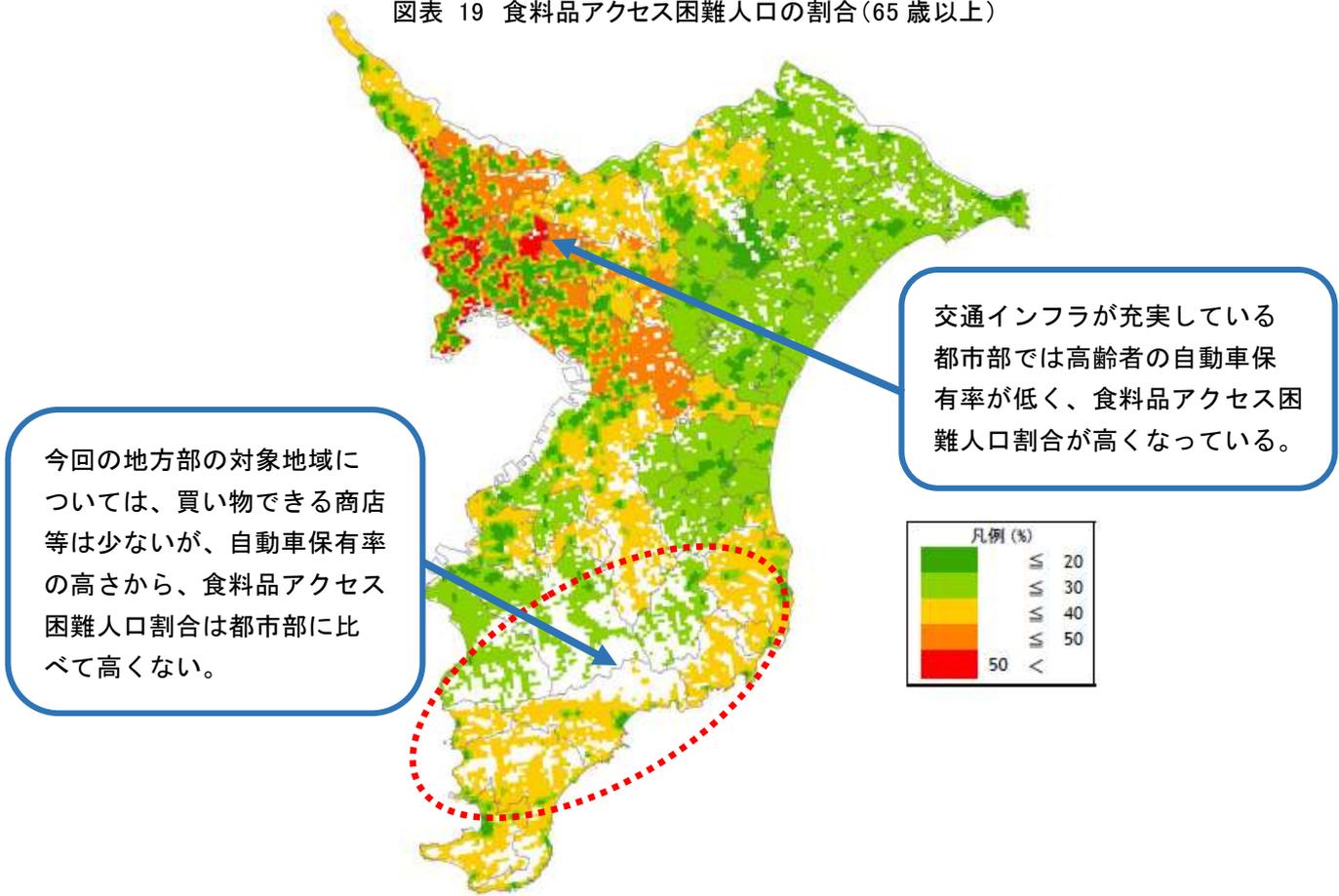
75歳以上は、千葉県(30.4%)は、三大都市圏(29.5%)よりは高いものの、全国(33.2%)、地方圏(36.4%)より低くなっている。

千葉県のマップをみると、都市部(県北西部)で食料品アクセス困難人口の割合が多い地域が目立つ一方、地方部の5市町などを含む県南部については、困難者人口の割合が高いエリアはみられていない。現状では自動車保有率の低い都市部(北西部)の困難割合が高くなっているものと推測されるが、都市部においては公共交通ネットワークや買い物支援サービス(送迎バス等)が一定以上の水準で整備されている状況を鑑みると、必ずしも移動困難者の実態を表した数値とはいえない。

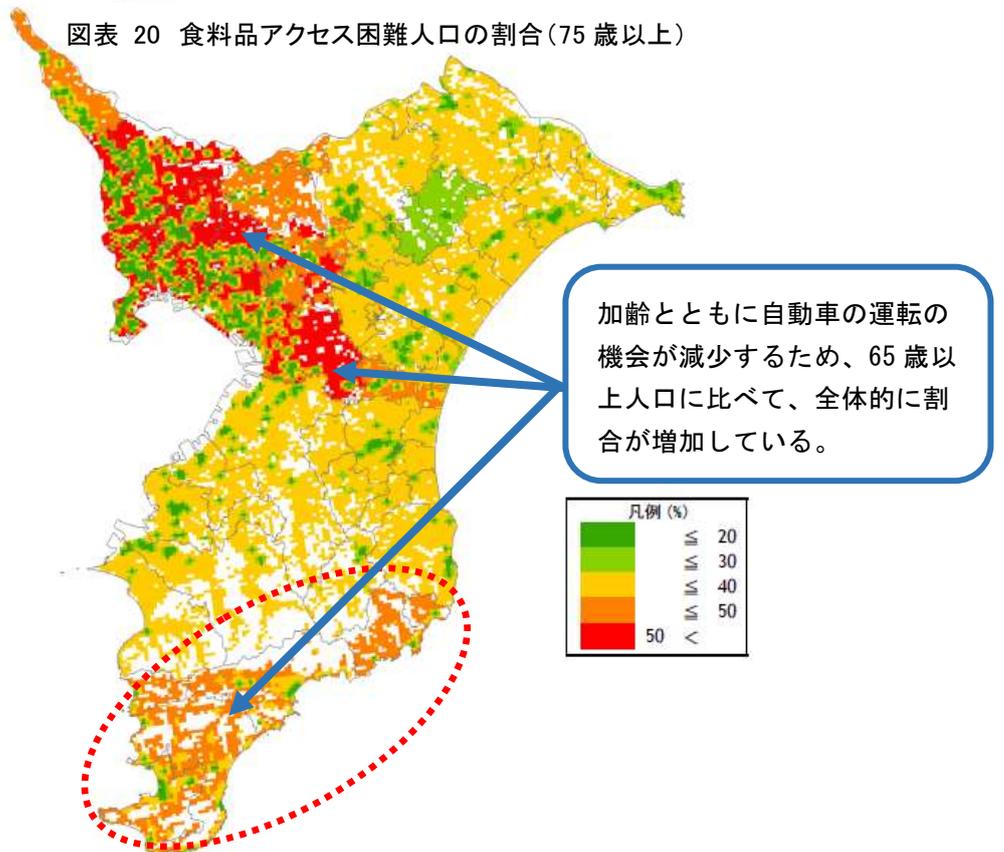
【食料品アクセス調査の位置づけ・定義】

- 食料品アクセス困難人口とは、店舗まで 500m以上かつ自動車利用困難な 65 歳以上高齢者を指す。店舗は生鮮食品小売業、百貨店、総合スーパー、食料品スーパー、コンビニエンスストアが含まれる。
- マップは自宅から生鮮食料品までの空間的な近接性をもとに作成したものであり、公共交通機関の有無やインターネットの利用等は加味していない。
- 市町村といった区域の境界に関わらず、買い物弱者が存在する可能性があり、詳細なアンケート調査等による分析が必要

図表 19 食料品アクセス困難人口の割合(65歳以上)



図表 20 食料品アクセス困難人口の割合(75歳以上)



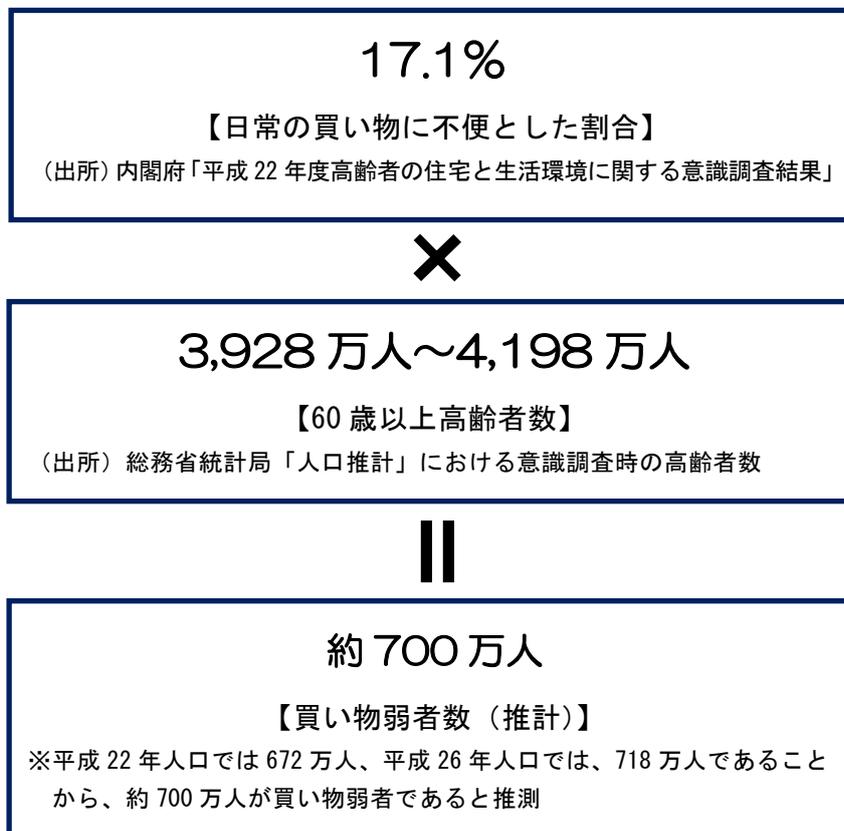
(2) 買い物弱者問題への提言（経済産業省）

経済産業省では、2014年に「買い物弱者・フードデザート問題等の現状及び今後の対策のあり方に関する報告書」をまとめており、買い物弱者に関する定義や数等は以下の通り。

図表 21 報告書の抜粋

買い物弱者の定義	住んでいる地域で日常の買物をしたり、生活に必要なサービスを受けたりするのに困難を感じる人たちのこと
買い物弱者数	推計では、全国で約 700 万人（前回調査 600 万人より増加傾向にある） ※買い物弱者推計の計算式は、下記に掲載。
買い物弱者問題の原因	地域の特性ごとにその性質を異にする。今後は農村・山間部に加え、大都市やベッドタウン、地方都市でも問題が深刻化する可能性が高い。
買い物弱者予備軍	単身高齢者は買物を依頼できる人がいないなどの理由により、買い物弱者化する可能性が高く、今後 5 年間で 11%、10 年間で 16% 増加すると予測。
買い物弱者問題から生じる波及課題	買い物弱者問題は都市の抱える問題の入り口であり、その影響として、生きがいの喪失、低栄養、転倒・事故リスクの増大、商店街の衰退による治安悪化等が懸念されている。

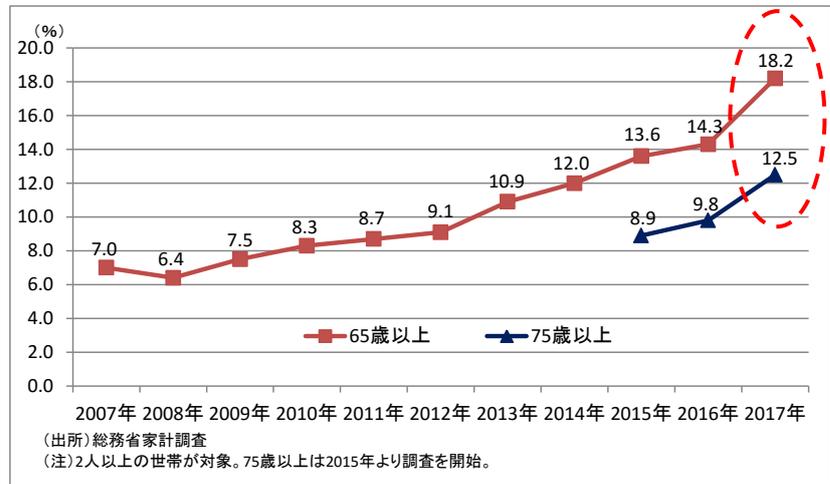
図表 22 買い物弱者数算出の計算式



(3) 家計消費動向調査（総務省）

総務省の家計消費動向調査（2017年）によると、65歳以上の高齢者のネットショッピングを利用している世帯割合をみると、2017年は18.2%となり、2007年（7.0%）と比べて11.2ポイント増加している。また、75歳以上である世帯でも、2017年に12.5%と増加傾向にあるなど、高齢者でもネットショッピングの利用が増えている。

図表 23 高齢者世帯におけるネットショッピングの利用割合の推移



世帯主が65歳以上である二人以上の世帯のネットショッピングの支出額（1世帯1か月あたり金額）は6,049円となっており、75歳以上でも4,308円である。非高齢者世帯（14,517円）よりは少ないものの、高齢者世帯でも一定のネットショッピング支出をしていることがわかる。

内訳で大きいものとしては、「旅行関係費（1,521円、構成比：25.1%）」だが、「その他（1,052円、同17.4%）」に次いで、「食料（950円、同15.7%）」が続いており、ネットを通じた食品購入は高齢者にも浸透しつつあることがわかる。

地域別のデータは無いが、ネット環境が整っている地域であれば、高齢者の利用割合は全体的に急増しているものと推測される。

図表 24 高齢者世帯のネットショッピング利用状況

	世帯主が65歳以上である二人以上の世帯	構成比	うち世帯主が75歳以上である世帯		世帯主が65歳未満の世帯（非高齢者世帯）
				構成比	
ネットショッピング合計	6,049	100.0	4,308	100.0	14,517
贈答品	319	5.3	261	6.1	600
自宅用	5,729	94.7	4,048	94.0	13,917
食料	950	15.7	814	18.9	2,006
家電・家具	545	9.0	336	7.8	1,283
衣類・着物	459	7.6	328	7.6	1,727
医薬品・健康食品	417	6.9	416	9.7	607
教育関係費	518	8.6	386	9.0	1,528
旅行関係費	1,521	25.1	802	18.6	3,217
保険	268	4.4	220	5.1	555
その他	1,052	17.4	745	17.3	2,996

(注)旅行関係費は、宿泊料、運賃、パック旅行費のネット決済及びネット以外の決済の合計

(4) 社会意識調査（内閣府）

内閣府の社会意識に関する世論調査（2017年）によると、現在の地域での付き合いの程度は、「付き合っている」が67.7%と一定程度の地域コミュニティがあることがわかる。

比率を属性別にみると、性別には「男性（63.9%）」より「女性（71.1%）」が高い。また、年齢別には、若年世代の「18～29歳（35.9%）」よりも、高齢世代の「70歳以上（79.6%）」の方が高くなっており、年齢が上がるにつれて地域コミュニティが強まる傾向がみられる。

また、比率の推移をみても、「付き合っている」は7割弱、「付き合っていない」は3割強でほぼ横ばいの推移となっており、地域での付き合いの状況に大きな変化はみられない。

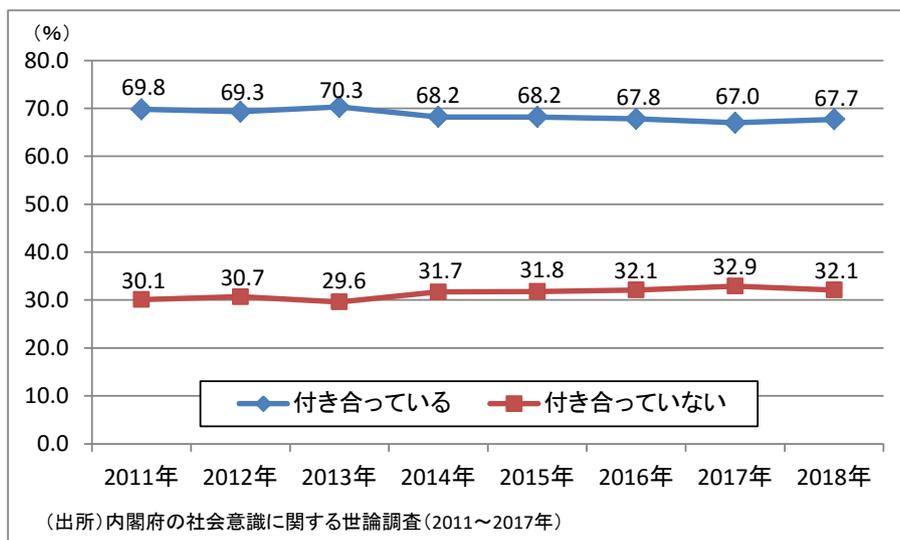
図表 25 地域での付き合いの状況

(単位: 件、%)

	回答者数	付き合っている	よく付き合っている	ある程度付き合っている	付き合っていない	あまり付き合っていない	全く付き合っていない	わからない
総数	5,742	67.7	18.3	49.4	32.1	25.3	6.8	0.2
18～29歳	443	35.9	4.7	31.2	63.9	42.2	21.7	0.2
30～39歳	670	53.1	8.7	44.5	46.6	33.1	13.4	0.3
40～49歳	983	62.0	10.9	51.1	37.9	31.4	6.5	0.1
50～59歳	885	70.4	14.6	55.8	29.5	26.2	3.3	0.1
60～69歳	1,187	74.8	20.2	54.6	25.2	20.9	4.3	-
70歳以上	1,574	79.6	31.4	48.2	20.1	16.3	3.8	0.3
男性	2,699	63.9	17.7	46.2	35.9	27.7	8.2	0.2
18～29歳	233	33.9	6.0	27.9	66.1	42.9	23.2	-
30～39歳	305	48.9	9.2	39.7	50.5	35.4	15.1	0.7
40～49歳	485	59.8	10.3	49.5	40.0	32.2	7.8	0.2
50～59歳	425	68.2	14.8	53.4	31.8	28.2	3.5	-
60～69歳	547	68.7	20.5	48.3	31.3	25.4	5.9	-
70歳以上	704	76.8	30.1	46.7	22.9	17.8	5.1	0.3
女性	3,043	71.1	18.7	52.3	28.8	23.2	5.6	0.1
18～29歳	210	38.1	3.3	34.8	61.4	41.4	20.0	0.5
30～39歳	365	56.7	8.2	48.5	43.3	31.2	12.1	-
40～49歳	498	64.1	11.4	52.6	35.9	30.7	5.2	-
50～59歳	460	72.4	14.3	58.0	27.4	24.3	3.0	0.2
60～69歳	640	80.0	20.0	60.0	20.0	17.0	3.0	-
70歳以上	870	81.8	32.4	49.4	17.9	15.2	2.8	0.2

(出所)内閣府 社会意識に関する世論調査

図表 26 地域での付き合いの状況の推移



2. 買い物弱者に対する自治体の取り組み

(1) 地方公共団体における買物弱者支援関連制度一覧（経済産業省）

経済産業省では、2017年に「買い物弱者支援関連制度一覧」において、全国47都道府県別に、自治体ごとの買い物弱者対策への取り組みを整理しており、千葉県内では、25自治体、35の取り組みが掲載されている。障害者向けの取り組みを除くと、最も多いのは「宅配サービス・体制整備（6件）」となっている。

図表 27 千葉県内の自治体による買い物弱者支援関連制度

取組名称	件数	自治体名
福祉タクシー費用助成(障害者)	10	習志野市、成田市、八街市、印西市、多古町、東金市、大網白里市、長生村、白子町、鋸南町
宅配サービス・体制整備	6	八千代市、八街市、印西市、白井市、茂原市、白子町
商業活性化事業	4	千葉県、柏市、鎌ヶ谷市、佐倉市
買い物支援推進店の案内・マップ作成	4	野田市、市川市、船橋市、四街道市
外出支援事業	3	我孫子市、一宮町、袖ヶ浦市
移動販売事業	2	野田市、白井市
買い物代行・サポート	2	浦安市、印西市
オンデマンド交通の整備	2	成田市、多古町
タクシー費用助成(高齢者)	1	習志野市
運転免許証返納優遇制度	1	我孫子市
合計	35	

(2) 食料品アクセス調査（農林水産省）

農林水産省では、「食料品アクセス問題」に関する全国市町村アンケート調査（1,175市町村が回答）を2017年に実施しているが、それによると、「住民の高齢化」、「地元小売業の廃業」、「中心市街地の衰退」を背景に、食料品の購入に困難を感じている住民への対策について、964（82.0%）の市町村が何らかの対策が必要と回答している。対策の実施状況や、実施手法など、調査概要は以下の通り。

図表 28 調査結果の概要

対策の実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 対策の実施率は61.6%（前年比+0.6ポイント） ・ 対策の内容は、「コミュニティバス・乗合タクシーの運行等への支援」が最も高く、「移動販売車の導入・運営に対する支援」が増加傾向 ・ 対策の実施・検討ができていない理由として、「どのような対策を実施すべきかわからない」、「財政上の問題からできない」が一定数存在 ・ 対策の実施手法は、「民間事業者等への費用補助や助成等の支援」、「民間事業者への業務運営委託」が高い傾向
民間事業者による実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間事業者が参入している市町村は65.4%で、近年増加傾向 ・ 「宅配、御用聞き・買い物代行サービス等」への参入が67.9%と最も多い ・ 「移動販売車の導入・運営」のみ増加傾向で、他は全体的にやや減少傾向

(3) 高齢者福祉施策実施状況

対象6市町では、様々な高齢者福祉施策に取り組んでいるが、そのなかで買い物弱者を含む移動困難者対策とみられる事業を、以下の通り整理した。

図表 29 対象6市町の高齢者福祉施策(2017年度)

分野	市町名	事業名	対象者	事業の概要	費用負担
配食サービス	勝浦市	高齢者等配食サービス事業	調理の困難な65歳以上の1人暮らし、及び高齢者のみ世帯	昼食を最大週3回配達し安否確認も実施	340円
	八千代市	配食サービス事業	調理の困難な65歳以上の1人暮らし、及び高齢者のみ世帯	夕食を安否確認も兼ねて手渡し	440円～500円
	鴨川市	配食サービス	65歳以上のひとり暮らし高齢者等	栄養バランスのとれた夕食を、安否確認も兼ねて届ける	1食450円
	南房総市	ふれあいランチサービス	概ね70歳以上の単身者	月1回の配食、安否確認を兼ねて配達	なし
	御宿町	さわやか配食事業	70歳以上のひとり暮らし	年10回対応し、高齢者の食生活の改善を目的	なし
	鋸南町	配食サービス	原則として介護認定者を除く高齢者及び障害者で定期的な見守りが必要なもの	毎週、必要とする昼食を提供	500円
移動外出支援	八千代市	移送サービス事業	単独では公共交通の利用が困難な高齢者・障害者等で歩行困難な状態の人	福祉車両への乗車、運転、降車まで介助者に同行してもらう	300円＋利用料等
	鴨川市	移動支援事業	障害者	外出の際に、ヘルパーによる送迎・介護等の支援を行う	1割負担
	南房総市	外出支援サービス事業	日常生活に支障のある65歳以上の市民	医療機関、商店までの送迎(10km圏内、週1回)	1回700円＋年会費
	鋸南町	福祉有償運送事業	要介護者・要支援者、身体障害者、その他肢体不自由等の障害を有する人	福祉車両を使用して医療機関や買い物等の送迎	400円＋50円/km等
タクシー運賃の補助	勝浦市	福祉タクシー	身体障害者手帳1、2級保持者、療育手帳保持者	年28枚まで交付710円	—
	八千代市	障害者等タクシー利用助成制度	障害者(身体障害者手帳1・2級、視覚障害など3級、療育手帳A2以上など) 高齢者(要介護3・4・5の認定を受けている者)	1枚500円のタクシー券を年間48枚(最大96枚)交付。乗車1回につき1枚の利用が可能	—
	鴨川市	福祉タクシー利用助成事業	身体障害者手帳1、2級保持者、療育手帳④、A保持者	1回620円の利用券を月2枚、年24回分交付	—

分野	市町名	事業名	対象者	事業の概要	費用負担
タクシー運賃の補助	南房総市	福祉タクシー助成事業	身体障害者手帳1、2級、療育手帳マルA、A1、A2と認定された者	1回670円の利用券を年間60枚限度に交付	—
	御宿町	福祉タクシー事業	身体障害者1、2級、療育手帳に掲げる重度障害者など	1回730円の利用券を年間24枚まで交付	—
	鋸南町	福祉タクシー利用助成	身体障害者、重度知的障害者	1回600円の利用券を年間24枚まで交付	—
バス運賃割引	鴨川市	ノーカー・サポート優待証	65歳以上の運転免許返納者で、ノーカー・サポート優待証の発行を受けたもの	優待証を提示すると運賃が半額になる	—
	南房総市	高齢者外出支援バス利用助成	65歳以上で市民税非課税、自力でバス乗降可能、要介護等に認定されていないなどの条件を満たした人	バス利用助成券150円を50枚限度に交付	—
コミュニティバスの運行	勝浦市	予約制乗合タクシー(デマンドタクシー)	利用者の予約に応じて、自宅から市内の公共施設、医療機関、商業施設等にまで乗合で送迎する公共交通サービス。平日8～18時、1日6便		大人400円
	八千代市	八千代市コミュニティバス(八千代台コース)	八千代台駅に接続するコミュニティバスで、八千代台地域を循環。運行日は年末年始を除いて毎日、平日11便・土休日6便運行。		大人170円(交通IC:165円)
	鴨川市	鴨川市コミュニティバス運行事業	市内3路線(北ルート、南ルート、清澄ルート)を毎日運行。一部デマンド運行区間を設定している。1日計16往復便運行。	北ルート、南ルートは、150円～860円、清澄ルートは200円又は400円	
	御宿町	エビアミー号(御宿町乗合運行)	町内を巡回する乗合運行で、自宅と主な公共施設、スーパー、郵便局、病院などの共通乗降場所13か所の間を予約に応じて運行する。運行日は年末年始を除いて毎日。		100円～300円
	鋸南町	循環バス運行事業	町内を巡回するバス2台(内回り、外回り)で、経路は役場、病院、公民館、保健福祉総合センター、駅等。運行日は、毎日1日5回運行(土日祝は3回)		200円～300円
	南房総市	南房総市営路線バス運行事業	コミュニティバスとして4路線(富山線、富浦線、スクール混乗丸山線、スクール混乗北三原線)を運行している。それぞれ、駅や病院、市関連施設等をまわるルートとなっている。		200円

3. 6市町へのヒアリング結果

地方部及び都市部の6市町に対して担当部署（企画部門、福祉部門、商工部門など）へヒアリングを実施した。移動困難に関する地域事情など、主な意見については以下の通り。

(1) 地方部（勝浦市、御宿町、南房総市、鴨川市、鋸南町）

① 移動全般

- ・ 移動手段は車がメインで、自分で運転するか、家族・近所の人に頼んで、相乗りしている人が多く、車で移動できる環境があるかどうかが大きい。
- ・ 移動について不便な面はあるが、皆工夫してやっているので、困っているという声はそれほど強くない。
- ・ 高齢者で運転できない人（認知症、免許証返納者など）も増えてきており、外出支援サービスで支えられている人も一定数いる。
- ・ コミュニティバス、デマンドタクシーなど、行政が支援している交通手段については、ほとんど利用されていない。
- ・ 60～70代は自身で運転できるが、80歳を超えると自力での移動・買い物は厳しい。高齢者のみの世帯では、地域で車を運転できる人がいなくなると困るので、将来への不安は強い。
- ・ 駅や商業施設が集積する市街地であっても、坂が多い、徒歩では歩きづらいエリアの住民にとっては、移動の負担は大きい。

② 買い物関係

- ・ 自身（車、徒歩等）で商店・スーパーまで買い物へ行く人が多く、買ったものを届けてもらうサービスを使っている人もいる。
- ・ 店舗以外での買い物では、個人商店の配達サービスのほか、移動販売（セブンイレブン、地元事業者）の利用者も増えている。地域によっては古くから行商が生鮮品を販売しているエリアもある。生協利用者も多いが、すべての地域が対象にはなっていない。
- ・ 買い物では生鮮品などの食品に関するニーズが高い。買い物自体を楽しんでいるほか、買い物先で店主や近所の人と話すことを目的とする高齢者も多い（買い物場所がサロン化）

③ 医療・介護関係

- ・ 送迎サービスを提供している医療機関が多いほか、大型の病院まではバス路線などが充実しており、困っているという声は多くない。
- ・ 個人診療所などでも訪問医療等を提供している医師もおり、自宅で医療を受けている高齢者もいる。
- ・ 外出支援サービス（福祉有償運送）の利用実績では、通院目的が多い。
- ・ 介護保険メニューは、通院・通所に伴う利用が原則のため、それに伴うサービスが多

い。介護保険外サービスでも、「外出・移動」の利用が多い。

④ 食事関係（配食サービス等）

- ・ 自治体が実施している配食サービス（手作り弁当の配達・民間サービスの利用補助など）は、対象者が限定的（障害者、料理ができない高齢者、単身者）なため、利用できない高齢者も多い。
- ・ 無料の配食サービスでも、味があわない、食べきれない、飽きるなどといった理由から、長期間利用している高齢者は多くない。
- ・ 自治体の配食サービスは、食を届けるというより、見守り・安否確認という視点が強い。そのため、食事を届ける時は、必ず本人に手渡ししている。

⑤ ネットの利用状況

- ・ インターネット（パソコン、携帯）の利用に抵抗がない60～70代が、そのまま80代になってもネットでの買い物は可能だが、現在の80代の利用は厳しい。
- ・ 80代の高齢者の生活スタイルを変えるのは無理なので、それぞれの世代の情報アクセスレベルに応じた対策が必要。
- ・ 山間部の地域には、いまだに携帯の電波が入らないエリアも存在する。

⑥ 免許証の返納

- ・ 地方では、免許証の重要性が高く、車がないと生活できないため、免許証返納が進まない。認知症の高齢者の一部も日常的に運転している。
- ・ 高齢者の免許更新に関しては、医者の診断が必要だが、医者も免許を取り上げるのを躊躇してしまうのが実態。
- ・ 返納に関するインセンティブのほか、生活環境として、車に代わる移動手段を充実させないと免許証の返納は進まない。

⑦ 関係機関の連携

- ・ 移動支援や買い物支援について、市町内の個人商店や社会福祉法人等の自主的な取組内容（車両貸出、移動支援、移動販売、配達等）は承知しているが、いずれも個々の取り組みに止まっており、集客や採算性、担い手の高齢化を理由として、既に撤退したサービスも多い。
- ・ 福祉部署（社会福祉協議会含む）で行う高齢者施策（高齢者サロン）等と、移動販売等をつなぐ取り組みについて、一部の地区では数回程度の実績があるが、多くは行われていない。
- ・ 役場内で関係部署が連携・情報共有する機会については、担当レベルで話し合う（役割分担を決めるため）ことはあるが、共有が漏れている場合も多く、地域住民と民間、あるいは分野が違う民間同士が連携する機会を失っている可能性も否定できない。

⑧ その他

- ・ 移動困難者のレベルは、手段がなく本当に困っている人と、個人の趣味・嗜好によるものが混在しており、移動困難者といっても、個人によって求めるレベルに違いがあるため、そういったことを把握した上で対策を検討する必要がある。また、高齢者自身の意識改革も必要。
- ・ 地域の繋がりにより、移動手段を確保している高齢者が多いが、一方で、知り合いに頼むのは気兼ねする、他人の目が気になるといった理由から利用しない人もいる。
- ・ 農業など自営業者は、年金の少ない国民年金受給者が大半で、生活が厳しい高齢者も多い。移動支援や配食などの費用助成があっても、資金面の負担から利用を控えてしまう高齢者も少なくない。

(2) 都市部（八千代市の村上団地・米本団地）

① 移動全般

- ・ 近隣商業施設や病院等へのバスは、団地内を巡回しているため、バスに乗ることができる高齢者であれば、移動に不便を感じる人は少ないが、シルバーカーを利用している高齢者などは、バスに乗れないケースもある。
- ・ 団地の高層階（エレベーターなし）に住む高齢者は、買い物の際の荷物の持ち帰り負担が大きいほか、ゴミ出しについても苦勞しているという声が聞かれる。
- ・ バスで移動できない状態の高齢者からの移動の相談は、市役所に関するものが多く、次いで通院。買い物で困っているという声は聞かれない。
- ・ 団地内の地域包括支援センターでは、直接的な移動支援サービスはなく、民間の送迎サービスのマップ化や、緊急時に現場介助をする程度であるが、それ以上のサービスを求められることはない。
- ・ 市では、鉄道駅やバス停の停留所から 500m以上離れている地域を移動困難エリアとしてマップ化しており、移動困難エリアに住む高齢者や要支援者を対象にタクシー利用券を配布しているが、1回につき 500 円の助成であるため、目的地まで遠方の住民にとっては使い勝手が悪いという声が多い。

② 買い物関係

- ・ 団地内のスーパーや、ドラッグストア、コンビニエンスストアなどで食品や日用雑貨が購入できるほか、イオンなど大型商業施設への送迎もあるため、買い物で困っている声は聞かれない。もっとも、団地内のスーパーやドラッグストアの品揃えには不満があるといった声はある。
- ・ 酒屋など昔からある商店の御用聞きや、生協を利用している高齢者もいるが、全体としては少ない。
- ・ 送迎バスを出していた商業施設が閉店すると、住民（特に高齢者）への影響は大きい。

③ 医療・介護関係

- ・ 市内には、病院が出している無料送迎バスがあり、運行間隔も頻繁にあるため、住民の利用はとても多い。送迎バスを出している大型商業施設の近隣にある病院を利用する住民は、通院と買い物を組み合わせるなど工夫している。
- ・ 一方、市外まで通院する必要がある高齢者は、民間バスも走っていない場合もあり、タクシーを使っている人もいる。年金生活者にとっては負担が大きい。

④ 地域コミュニティ

- ・ 団地ごとに地域コミュニティやボランティアの状況には差異がある。強い地域では、ボランティアによる、孤独死防止のための見守り、生活支援、カフェ事業などが展開されている。
- ・ 一方で、コミュニティが希薄な地域では、隣近所の顔も知らないなど、地域のつながりがほとんどないケースもある。

⑤ 関係機関の連携

- ・ 市内の民間事業者や社会福祉法人等の自主的な取り組み（配達、商業施設への移動支援等）については、個別的に情報は入るが、担当部署においても全て網羅しているわけではない。また、庁内で情報を共有する機会は限定的である。

⑥ その他

- ・ 団地内に外国人が居住するケースも増えてきており、言語が通じず苦勞することが多い。まだ高齢化した外国人はほとんどいないが、将来的には、その可能性も高い。
- ・ 団地内の商店街としての機能は、店舗の閉店によりほとんどなくなった。

4. 事業者へのヒアリング結果

移動困難者対策等を行う事業者や団体に対して、その担当者や関係者に対してヒアリングを実施。主に移動困難者対策に関する意見は以下の通り。

(1) 地元小売店（地方部）

① 冷凍食品等の宅配事業

- ・ 2013年にフランチャイズ加盟により、冷凍食品（小分けの冷凍おかず）や日用雑貨（トイレットペーパー等）の宅配事業を実施。注文は毎回のお届け時に申込書を回収する生協などと同じスタイルで、そのほか配達の際に御用聞きで不足品のニーズを聞き出し、次回配達時に酒やトイレットペーパー等を届ける形式。
- ・ 当社が立地するエリアの高齢者では一定の利用はあったものの、事業全体として、採算が悪く、1年で撤退。多額の広告宣伝費のほか、一番の課題は社員教育であった。
- ・ 冷凍おかずは、「味が飽きる」高齢者が多く、むしろ、スーパーの商品を届けてほしいというニーズが多く聞かれた。異例対応でスーパーの商品の配達対応は好評だったが、バックヤードの負担が大きく、店舗オペレーションにおいてハードルが高かった。

② 移動販売への進出可能性

- ・ 今後の高齢社会を見据えると、会社としては、移動販売の必要性は感じているが、社内では過去の事例なども踏まえて、一枚岩になっていない。
- ・ 現時点では、移動販売を行う場合には、「とくし丸」スキームの活用を想定しているが、ドライバーとして独立して事業を行うような個人事業主のあてはない。
- ・ 高台のエリアはスーパーやコンビニが立地しづらく、移動販売がマッチするため、移動販売をやるなら、そのエリアが候補となる。
- ・ 行政が実施する高齢者サロン等と連携できれば、信頼性・集客の両面から大変有効である。初期費用の助成があれば、更にありがたい。

(2) 観光施設兼農産物直売所（地方部）

① コミュニティバスを活用した貨客混載

- ・ コミュニティバスの利用率が低く、一方で、移動手段がなく、野菜等を出荷できない人もいるため、野菜を運ぶ手段としてバスが有効活用できないか検討中。
- ・ 仮に、コミバスを野菜運搬の手段として利用する場合、バスの運転手等の協力を得られれば、運用は可能。朝便が7時台なので、産直の営業開始（9時）に丁度良い。
- ・ 当施設の野菜の充実等にもつながるし、野菜を産直に卸したい（当該施設は町唯一の産直）が運搬できない高齢者にとっても助かる。地域活性化あるいは地方創生につながる取り組みであるので、経費は行政が負担するものだと思う。
- ・ コミバスでの貨客混載を展開した際にニーズの調査が必要。バスの野菜置場の設置要領や、改造費用の検討など、すぐに全域で開始するよりも、数軒の農家の協力を得て、モデル的な事業として展開してみるのが必要。

(3) 大手小売店（都市部・地方部）

① 移動販売事業

- ・ ルート設定は、地元商店との軋轢が生じるケースが多いため、行政が地元と調整で介入してもらおうと、過疎地住民への買い物支援という説明も理解されやすくなる。
- ・ 買い物動向をみると、生活必需品より買い物そのものを楽しむ高齢者が多く、単価は500～1,000円程度で、デザート、アイス、飲み物などが多い。地場産の野菜などは大ききの割に粗利が低く、移動販売にはマッチしない。
- ・ 移動販売に関する商圈や顧客ニーズは乏しいため、行政がもつ、高齢者が集まる場所や頻度、人数などのコミュニティのデータは重要であり、連携が不可欠。
- ・ 過疎地住民のニーズが明確であれば、利益追求ではなく、移動困難者、買い物弱者対策として、移動販売を展開することにより積極的に地域を支援する方針。

② 高齢者向け買い物支援サービス

- ・ 宅配は、需要はあるが、採算性が悪化（買い物単価の減少）しており退潮気味。特に宅配料が重荷となっている。
- ・ 移動販売に限らず、社全体として高齢者向けの商品を増加させている。高齢者といっても、移動支援が必要なシニアとアクティブシニアとでは、求める商品が違うため、ラインナップが増えてきている。様々な高齢者を対象にしないと、事業を継続することが難しい。

(4) 介護施設（地方部）

① 移動販売事業

- ・ 現在、施設に近接する地区社協に、デイサービスで利用している車両の未利用時間帯に無償で貸し出している。地区社協ボランティアは、高齢者向けスーパーまでの送迎サービスとして利用している。
- ・ 利用概要や費用負担、保険関係等を明記した覚書を地区社協と交わし、年度ごとに利用予定者等を見直し。覚書以外に、運転者の免許証写や、実施要項等も受領。
- ・ 費用は、ガソリン代や車両整備費用等は全て当施設が負担、地区社協側の負担は、運転手を拠出するのみ。頻度が少ないため、ガソリン代等の負担は多くない。
- ・ 保険の切り替え等は実施しておらず、既存保険のままに対応。
- ・ トラブルは全くなく、さほどハードルも高くない。地区社協のボランティアの方からは、大変感謝されており、他地区でも困っているようであれば、車両貸出を検討できる。

5. 移動困難者の実態に関する仮説の設定

(1) 移動困難者の実態に関する仮説設定

対象6市町における移動困難者の実態把握・分析を行うにあたり、人口動態、地域インフラの状況のほか、国や自治体による移動困難者の調査結果や支援状況などを踏まえて、地方部及び都市部ごとに移動困難者の実態についての仮説を設定する。

【地方部における移動困難者の実態に関する仮説】

- ① 人口減少と高齢化が急激に進み、バスなど公共交通網の縮小・地域の商店などの撤退など、買い物環境が悪化していることを背景に、1～2割程度の高齢者が、買い物を含めた移動に関して不便さを感じているのではないかと。また、都市部よりも地方部の方が、不便さを感じる割合が高いのではないかと。
- ② 行政（市町村）に対して、買い物を含めた移動に関するニーズが現時点で少ないのは、自動車を運転する高齢者の割合が高いためであり、今後、後期高齢者の増加や、免許証の自主返納が進むと、移動支援の取り組みを求める声が高まるのではないかと。
- ③ 車を運転できない高齢者の主たる移動手段は、地域・親族などの自動車の乗り合いであるため、バス停が近いなど地理的条件の合う人でも、公共交通機関の利用率は低く、既存の地域公共交通が移動困難者の受け皿となっていないのではないかと。
- ④ 以下の条件に該当する地域では、不便さを感じる割合が高く、移動困難地域としてのリスクを抱えているのではないかと。
 - ・高齢者のみ居住する世帯が多い地域
 - ・車を運転しない世帯が多い地域
 - ・地域活動への参加割合が低い地域
 - ・病院・商業施設からの距離が遠い地域
 - ・買い物単価が低い地域（買い物支援サービスが利用しにくい地域）
- ⑤ 高齢者の携帯電話保有率は年々増加しているものの、75歳以上の後期高齢者については、次世代技術を活用した移動支援サービスを利用できる環境になっておらず、新たな買い物支援サービスを利用したいと思う高齢者は限定的なのではないかと。

【都市部（高齢化団地）における移動困難者の実態に関する仮設】

- ⑥ 団地内に一定の生活インフラが整っているほか、大型商業施設・病院などの送迎バスや、市内の交通網なども充実していることから、車の保有に関わらず、高齢者は移動に関して不便さを感じている割合は高くないのではないかと仮定する。
- ⑦ 団地の高層階（エレベーターなし）に住む高齢者のうち、75歳以上の住民においては、買い物やゴミ出しなど日常生活での移動（荷物の運搬や階段の昇降など）で、階数が上がるごとに不便さを感じる割合が高くなっていくのではないかと仮定する。
- ⑧ 地域活動への参加割合については、都市部の方が地方部より低く、移動支援の手も届きづらいため、単身高齢者などでは将来的な不安が強く、特に高齢化団地は、移動困難エリアとしてのリスクが高いのではないかと仮定する。

(2) 設定の根拠

① 不便と感じる割合（地方部）

「平成 27 年度 第 8 回高齢者の生活と意識に関する国際比較調査結果（内閣府）」における「買い物を不便と感じる人の割合」の全国平均は 15.7%となっており、今回調査を行う 5 市町のインフラ状況やヒアリング結果を踏まえ、同水準の傾向を予測した。ただし、交通機関等の状況が異なるため、都市部より「不便と感じる人の割合」は高いと考察した。

② 車の運転有無

「公共交通に関する世論調査（平成 28 年 12 月 内閣府）」によると、地方では、日常生活において鉄道やバスといった公共交通機関を利用する人は少なく、7 割近くが「日常の交通手段として自動車を利用する」との結果となっている。5 市町のヒアリング結果を踏まえると、自動車の利用割合は全国平均と同水準にあり、日常の移動に不便を感じていない高齢者が多いものの、将来的には取り組みを求める声が高まるものと予測した。

③ バスの利用実態

「平成 29 年国土交通白書」によると、人口規模が小さい地域ほど、「運行本数の少なさ」「他都市へのアクセスの不便さ」「最終運行時刻の早さ」等、地域公共交通自体の不足や、充実していないことへの不満が多いとの結果が出ており、5 市町を運行するバス路線も同様の傾向があることから、住宅からバス停までの距離とバス利用との相関関係は高くなく、現状の地域公共交通が移動困難者の受け皿となっていないことを予測した。

④ 不便さの割合が高い地域の特徴（移動困難地域としてのリスク度合い）

・高齢者のみ居住する世帯が多い地域

ヒアリング結果によると、80 歳を超えた単身・夫婦世帯の高齢者への支援の必要性は、民生委員を中心とした現場職員等から多く聞かれており、そのような世帯が多い地域については、不便さを訴える声が多いものと予測した。

・車を運転しない世帯が多い地域

5 市町のヒアリング結果を踏まえると、日常の移動の大部分は自動車に依存しており、自動車の運転をしない世帯が多い地域においては、不便さを訴える声が多いものと予測した。

・地域活動への参加

「平成 28 年度 高齢者の経済・生活環境に関する調査結果（内閣府）」における「住んでいる地域での社会的活動（貢献活動）状況」や、「平成 26 年度 高齢者の日常生活に関する意識調査結果（内閣府）」における「近所付き合いの程度」の調査結果は、いずれも小規模都市・町村部の方が大都市より高く、今回調査を行う 5 市町の状況や市町へのヒアリング結果も踏まえると、自動車依存社会である地方部において、地域とのかかわり方と不便さの意識との相関関係があるものと予測した。

・ **病院や商業施設への距離**

ヒアリング結果によると、80歳を超えた単身・夫婦世帯の高齢者からの買い物支援ニーズは全体的に高く、通院に関しても送迎バスの有無によって異なるものの、自宅から目的地までの移動距離が長いほど不便さを訴える声が大きいとされている、距離と不便さの意識との相関関係は強いものと予測した。

・ **買い物支援サービスの利用**

ヒアリング結果によると、買い物支援サービス（移動販売や生協等の宅配）はスーパーより割高なイメージが強いため、買い物単価が低い地域では利用を控える傾向があり、不便さを感じる割合に影響を与えるものと予測した。

⑤ **次世代技術の活用環境（新たな取り組みを実施する環境）**

「平成29年度消費動向調査（総務省）」における「携帯電話の保有状況」は、60～69歳で91.2%、70歳以上が80.2%となっているが、5市町へのヒアリング結果では、前期高齢者は日常生活で利用しているものの、後期高齢者（特に現役時代にパソコンが普及していなかった80歳以上）が利用するのは厳しいとの意見が出されており、最も支援が必要な世代を対象とした支援を考えるうえで、次世代技術の活用は難しい環境にあると予測した。

⑥ **不便とを感じる割合（都市部）**

「平成27年度 第8回高齢者の生活と意識に関する国際比較調査結果（内閣府）」における「買い物を不便と感じる人の割合」の全国平均は15.7%となっており、今回調査を行う村上団地・米本団地のインフラ状況やヒアリング結果を踏まえると、類似の傾向となることを予測した。ただし、交通機関等の状況が異なるため、地方部よりも「不便と感じる人の割合」が低いものと考察する。

⑦ **階段の上り下り**

「平成26年度 高齢者の日常生活に関する意識調査結果（内閣府）」における「日常の行動での困難の程度＜階段を1階上までのぼる＞」の調査結果は、75歳以上になると不便さを感じる割合が急激に増加する。八千代市へのヒアリング結果も踏まえ、類似の傾向を予測した。

⑧ **高齢化団地における移動困難リスク**

「平成28年度 高齢者の経済・生活環境に関する調査結果（内閣府）」における「住んでいる地域での社会的活動（貢献活動）状況」や、「平成26年度 高齢者の日常生活に関する意識調査結果（内閣府）」における「近所付き合いの程度」の調査結果は、大都市の数値が最も低く、今回調査を行う村上団地・米本団地は高齢化率が高く、6市町の状況やヒアリング結果も踏まえると、地方部よりも将来不安が高く、移動困難者としてのリスクを抱えているものと予測した。

III. 住民アンケート調査集計と分析結果

1. 実施概要

(1) 調査趣旨

6 市町の高齢者に対して、移動に関する実態をアンケート調査によって把握する。また、居住地域や年齢など様々な属性とのクロス集計等を、国等の先行調査、地域資源の状況、ヒアリング結果などとの比較により、要因分析を行う。

(2) 調査対象と回収数及び回答者属性

地方部及び都市部の 6 市町の 65 歳以上の住民を対象とし、対象住民は市町により無作為で抽出した。なお、八千代市は村上団地・米本団地のみ、南房総市は市内で特に移動困難が見込まれる地域のみを対象に抽出している。送付数 11,955 通に対して、回収数が 6,172 通（回収率 51.6%）となった。回答者の属性は以下の通り。

図表 30 回答者属性

(単位:件、%)

		回答数	割合
性別	合計	5,855	100.0
	男性	2,686	45.9
	女性	3,169	54.1
年齢層	65～69歳	1,515	25
	70～74歳	1,525	25.2
	75～79歳	1,316	21.7
	80～84歳	1,001	16.5
	85歳以上	695	11.5
居住地域	八千代市	1,279	20.8
	勝浦市	1,099	17.9
	御宿町	768	12.5
	南房総市	1,048	17.1
	鴨川市	1,104	18.0
	鋸南町	842	13.7
家族構成	ひとり暮らし	1,424	23.5
	夫婦のみ	2,493	41.2
	子世代と同居	1,669	27.6
	孫世代と同居	206	3.4
	親と同居	226	3.7
	その他	238	3.9
職業	なし(年金生活)	4,486	74.7
	農業・漁業	659	11.0
	会社員・パート・アルバイトなど	726	12.1
	その他	405	6.7

2. アンケート結果概要

アンケート結果の概要については以下の通り。

(1) 日常の移動状況

- ・ 車、バイクの運転する割合は、地方部は6割だが、都市部は4割である。
- ・ 週1回以上の頻度の多い外出先は、日ごろの買い物で、あとは月に1~2回以下である。
- ・ 外出先への移動手段は、自身で運転する車がほとんどで、次は、都市部は徒歩、地方部では家族や近所の車に同乗・送迎が多い。
- ・ 移動にかかる所要時間は、買い物でも医療機関でも、市町（地区）の施設の立地環境に応じて差異が大きい。
- ・ 移動に関しては、不便さを感じている高齢者は2~3割程度だが、年齢が高い、単身者、車を運転できない高齢者などでその割合は高くなる。特に車の運転有無大きく影響している。都市部と地方部で大きな差はない。

(2) 日常の買い物の実態

- ・ 日常の買い物先は、スーパーマーケットが圧倒的に多く、地方部では、車等で他市町まで足を伸ばす高齢者が多い市町もある。
- ・ 買い物に不便を感じておらず、買い物の困りごともないとする高齢者が半数以上だが、地方部では、買い物先等までの移動が困難、都市部では、団地の特性上、買い物後の荷物の運搬が大変という声が聞かれる。

(3) 買い物支援サービスの利用実態

- ・ 買い物支援サービスは、利用したことがない高齢者がほとんどで、利用実績があるのも生協関連のサービスが多い。ただし、将来的には、送迎サービスや移動販売、ネット注文による宅配サービスの利用意向はある。
- ・ 高齢者の携帯電話利用率は、60代が約9割、70代が7~8割。一方、パソコン利用率は60代が4割弱、70代が約2割にとどまっている。

(4) 将来の外出・移動

- ・ 移動に関して将来の不安を抱える高齢者が多く、この傾向は都市部、地方部や、地域活動への参加状況などに関わらず多い。

3. 調査結果と分析内容

(1) 日常の生活状況

① 車・バイクの運転状況

車・バイクは「運転する（約6割）」が、「運転しない（約4割）」を上回っており、年齢別にみると、年齢が高くなるほどに割合は減っていくが、「85歳以上」でも都市部で1割、地方部で2割以上の高齢者が運転を続けている。

地方部においては、65～79歳までの年齢層で6割以上の高齢者が「運転する」と回答しており、自動車依存社会である実態が明らかとなった。80歳を超えると5割を下回るため、この年齢層の単身・高齢者のみの世帯では、潜在的な移動困難リスクが高いといえる。

年齢ごとに都市部と地方部の運転割合をみると、どの年代においても、地方部が都市部を上回っているが、これは、自動車依存度の違い（地方部は自動車依存度が高い）からくるものと考えられる。

免許証の自主返納については、「すでに自主返納した」が都市部で約2割、地方部で約1割となっている。「将来的には自主返納を検討する」と「現在自主返納を検討している」の合計が、都市部で5割、地方部で6割を超える数値となっており、全体として自主返納意識は高い状況にある。

図表 31 車・バイクの運転状況(年齢別)

(単位:件、%)

	回答数	車・バイクを運転する	車・バイクを運転しない
全体	5,647	59.4	40.6
都市部計	1,221	43.5	56.5
65～69歳	281	56.2	43.8
70～74歳	351	45.9	54.1
75～79歳	351	45.0	55.0
80～84歳	175	26.3	73.7
85歳以上	63	12.7	87.3
地方部計	4,610	63.6	36.4
65～69歳	1,215	84.0	16.0
70～74歳	1,155	76.6	23.4
75～79歳	920	63.4	36.6
80～84歳	756	42.5	57.5
85歳以上	564	22.2	77.8

図表 32 免許証返納割合(年齢別)

(単位:件、%)

	回答数	自主返納について考えたことはない	現在は運転に不安はないが、将来的には自主返納を検討する	現在運転に不安があり、自主返納を検討している	すでに自主返納した
都市部計	851	20.7	50.5	6.3	22.4
65～69歳	216	31.0	56.0	5.6	7.4
70～74歳	254	18.5	57.1	7.9	16.5
75～79歳	252	17.5	48.4	6.0	28.2
80～84歳	100	13.0	36.0	5.0	46.0
85歳以上	29	17.2	20.7	6.9	55.2
地方部計	3,525	26.5	58.2	3.3	12.0
65～69歳	1,087	33.1	63.5	1.7	1.7
70～74歳	962	29.6	63.2	2.3	4.9
75～79歳	697	22.2	62.0	3.4	12.3
80～84歳	478	17.6	48.7	7.3	26.4
85歳以上	301	16.9	28.9	5.6	48.5

② 地域活動の参加状況

地域活動の参加状況を見ると、「参加したことがある」の割合は地方部で約5割、都市部で約3割であり、地方部の方が都市部より2割近く高い結果となった。「平成28年度高齢者の経済・生活環境に関する調査結果（内閣府）」における「住んでいる地域での社会的活動（貢献活動）状況」や、「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査結果（内閣府）」における「近所付き合いの程度」の調査結果は、いずれも小規模都市・町村部の方が大都市より高いとの結果であり、同じ傾向であるといえる。

また、同調査では、住んでいる地域での社会的活動に「特に活動はしていない」が7割となっていることから、都市部（67.6%）は全国平均とほぼ同じ水準である一方、地方部（50.3%）は全国平均より低く、地域活動が比較的活発なエリアであると推察される。

なお、詳細をみると、参加する割合は女性よりも男性が多く、年齢層は加齢とともに徐々に低下している。家族構成別にみると、「全く参加したことがない」は、ひとり暮らしが6割となっており、同居者がいる高齢者と比べて多くなっているのが特徴的である。

図表 33 地域活動の参加状況(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	参加したことがある	いつも参加している(機会があれば毎回)	1か月に1回程度参加している	3ヶ月～半年に1回程度参加している	全く参加したことがない
性別	全体	5,622	46.4	22.3	7.7	16.4	53.7
	男	2,621	50.3	26.4	7.4	16.5	49.6
	女	3,001	42.7	18.6	7.9	16.2	57.2
年齢層	65～69歳	1,475	53.0	27.0	7.8	18.2	47.1
	70～74歳	1,473	48.6	23.8	7.8	17.0	51.4
	75～79歳	1,266	46.1	22.1	7.6	16.4	53.9
	80～84歳	940	42.7	18.9	8.1	15.7	57.2
	85歳以上	644	29.8	12.4	6.5	10.9	70.2
居住市町	都市部(八千代市)	1,231	32.4	13.2	6.7	12.5	67.6
	地方部	4,611	49.7	24.5	7.9	17.3	50.3
	勝浦市	1,050	49.0	25.7	7.6	15.7	51.0
	御宿町	734	44.1	17.7	6.9	19.5	55.9
	南房総市	996	58.5	28.1	7.4	23.0	41.5
	鴨川市 鋸南町	1,048 783	45.2 50.6	23.4 26.2	7.8 10.0	14.0 14.4	54.8 49.4
家族構成	ひとり暮らし	1,343	40.0	18.8	7.1	14.1	60.0
	夫婦のみ	2,411	52.9	24.2	9.1	19.6	47.1
	子世代と同居	1,600	41.4	20.7	6.3	14.4	58.6
	孫世代と同居	201	47.3	24.4	6.0	16.9	52.7
	親と同居	219	64.8	37.4	9.1	18.3	35.2
	その他	224	33.5	21.0	4.5	8.0	66.5
車運転	車・バイクを運転する	3,390	56.2	28.2	9.2	18.8	43.7
	車・バイクを運転しない	2,287	32.1	13.8	5.4	12.9	67.9

(2) 日常の移動状況

① 日常の外出先の頻度

日常の外出先の頻度をみると、『週1回以上』は「日ごろの買い物」が9割弱と多かったが、「医療機関」や「金融機関」、「公共施設」などは『月に1～2回以下』が多く、「介護・福祉施設」、「趣味・習い事」は、「該当なし（行かない）」が最も多かった。つまり、高齢者の日常の外出先で多いのは、日ごろの買い物だけであり、通院などは頻度が高くないという実態が明らかとなった。

都市部と地方部を比較すると、「日ごろの買い物」については、『週1回以上』の割合が、都市部（94.3%）が地方部（85.2%）を上回っているが、これは、商業環境の充実度などにより、地方部では、まとめ買いなどで対応している住民が存在することによる数値の違いと考えられる。一方、医療機関、金融機関、公共施設については、都市部と地方部ではほとんど差異がみられなかった。

以上の結果から、移動困難者対策については、頻度が高い「日ごろの買い物」と、重要性が高い「通院」を中心に考えていく必要があるといえる。

図表 34 日常の外出先の頻度

(単位: 件、%)

	回答数	週1回以上	ほぼ毎日	週4～5回程度	週2～3回程度	週1回程度	月に1～2回以下	月に1～2回程度	年に1～2回程度	該当なし(行かない)
①日ごろの買い物	5,856	87.2	15.8	15.7	38.5	17.1	6.7	6.0	0.7	6.1
②医療機関(病院・診療所)	5,717	11.1	2.0	1.7	3.1	4.3	82.0	64.3	17.7	6.9
③介護・福祉施設	4,759	6.6	0.8	0.8	2.9	2.1	3.8	2.5	1.3	89.6
④金融機関(郵便局・銀行)	5,716	16.5	2.0	1.3	3.7	9.5	73.2	64.2	9.1	10.3
⑤公共施設(役所・公民館等)	5,405	8.6	1.0	0.9	2.4	4.3	69.5	23.1	46.4	21.9
⑥趣味・習い事	5,217	24.0	2.6	3.0	8.6	9.8	19.9	15.7	4.2	56.0
平均	—	26.7	4.2	4.1	10.3	8.1	43.6	30.3	13.4	29.7

図表 35 日常の外出先の頻度(都市部と地方部)

(単位: 件、%)

		回答数	週1回以上	ほぼ毎日	週4～5回程度	週2～3回程度	週1回程度	月に1～2回以下	月に1～2回程度	年に1～2回程度	該当なし(行かない)
日ごろの買い物	全体	5,856	87.1	15.8	15.7	38.5	17.1	6.7	6.0	0.7	6.1
	地方部	4,615	85.2	13.7	14.8	38.2	18.5	7.8	7.0	0.8	7.0
	都市部	1,241	94.3	23.5	19.2	39.6	12.0	2.8	2.4	0.4	2.8
医療機関	全体	5,717	11.1	2.0	1.7	3.1	4.3	82.0	64.3	17.7	6.9
	地方部	4,514	10.5	2.0	1.6	2.7	4.2	82.8	64.1	18.7	6.8
	都市部	1,203	13.3	2.0	2.3	4.4	4.6	79.3	65.2	14.1	7.4
金融機関	全体	5,716	16.5	2.0	1.3	3.7	9.5	73.3	64.2	9.1	10.3
	地方部	4,508	15.1	1.7	1.1	3.5	8.8	73.6	63.8	9.8	11.2
	都市部	1,208	21.7	3.1	2.2	4.1	12.3	71.8	65.6	6.2	6.5
公共施設	全体	5,405	8.6	1.0	0.9	2.4	4.3	69.5	23.1	46.4	21.9
	地方部	4,271	8.1	0.8	0.8	2.2	4.3	69.3	23.4	45.9	22.5
	都市部	1,134	10.6	1.8	1.3	3.4	4.1	70.3	22.0	48.3	19.2

② 外出先の移動の手段

日常の外出先の移動の手段をみると、都市部と地方部で大きな違いが見られた。移動する機会が多い「日ごろの買い物」と「通院」でその違いを分析する。

「日ごろの買い物」をみると、都市部（高齢化団地）では「自動車・バイク（自分で運転）」「家族・近所の車に同乗・送迎」を合わせた割合が約4割であるのに対し、地方部では約8割であった。地方部における公共交通機関（バス・鉄道・タクシー）の利用は1割以下であり、改めて自動車依存の割合が強いという実態が明らかとなった。なお、この数値は「公共交通に関する世論調査（平成28年12月 内閣府）」において、「日常の交通手段として自動車を利用する」と回答した地方部全体の割合が約7割であったことから、全国とほぼ同じ水準であるといえる。一方、都市部では自力で移動（徒歩・自転車）が約7割、公共交通機関が約3割となっていることから、今回の調査対象である村上団地・米本団地は、住宅周辺の買い物環境が充実しているエリアであるといえる。

「通院の手段」については、「日ごろの買い物」に比べると公共交通機関の割合が高い。特に、都市部でバスの割合（29.6%）が買い物より大幅に高いのは、病院の送迎バスがカウントされているためと考えられる。また、「日ごろの買い物」と比べてタクシーの利用が鴨川市・御宿町（5.4%）、八千代市（4.9%）で多くなっているのは、病院との距離が比較的近いことが理由の一つと考えられる。

全体の傾向として、自動車の運転割合は加齢とともに低下し、特に75歳以上で顕著になるものの、地方部では通院の無料送迎バスを除き、公共交通機関がその受け皿になっているとは言い難い状況である。

図表 36 日頃の買い物の移動の手段(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	自動車・バイク(自分で運転)	家族・近所の車に同乗、送迎	徒歩	自転車	バス	電車	タクシー	その他送迎等	その他	該当なし(行かない)
性別	全体	5,540	55.3	17.0	21.0	11.0	6.9	2.5	1.5	0.9	1.2	3.4
	男	2,563	70.5	6.0	17.0	11.0	5.1	2.0	0.9	0.7	0.4	2.9
	女	2,977	42.2	26.5	24.4	11.1	8.4	2.9	2.1	1.1	1.8	3.8
年齢層	65～69歳	1,486	73.6	9.8	14.2	9.4	4.6	1.6	0.4	0.3	0.4	1.5
	70～74歳	1,476	64.3	13.1	20.3	11.4	6.4	2.2	1.3	0.8	0.8	1.4
	75～79歳	1,275	51.5	16.6	25.9	12.9	9.1	4.1	1.2	1.0	1.1	2.0
	80～84歳	904	35.8	23.6	26.9	12.9	9.0	2.7	3.1	1.4	1.8	5.2
	85歳以上	570	19.1	36.8	21.8	8.1	6.3	1.8	3.5	1.9	3.2	14.0
居住市町	都市部(八千代市)	1,232	35.8	7.5	49.2	18.0	20.3	6.3	1.2	2.1	0.8	2.4
	地方部	4,536	59.9	19.7	13.4	9.3	3.4	1.4	1.7	0.6	1.2	3.7
	勝浦市	989	63.5	20.3	11.5	7.4	3.3	1.6	1.6	0.6	0.3	1.0
	御宿町	711	59.2	18.1	21.7	10.3	2.0	1.4	2.5	1.3	1.7	1.3
	南房総市	979	62.5	20.8	7.7	6.8	3.1	0.6	0.7	0.6	1.8	6.1
	鴨川市	1,054	60.2	18.1	13.1	7.5	5.2	1.8	1.8	0.3	0.9	4.1
鋸南町	803	52.3	21.0	15.9	16.2	2.9	1.6	1.9	0.5	1.6	5.9	
車運転	車・バイクを運転する	3,412	91.0	3.7	8.9	4.5	1.2	0.6	0.2	0.2	0.3	0.5
	車・バイクを運転しない	2,182	1.5	37.3	38.2	21.3	15.6	5.5	3.5	1.9	2.2	8.1

図表 37 医療機関への移動の手段(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	自動車・バイク(自分で運転)	家族・近所の車に同乗、送迎	徒歩	自転車	バス	電車	タクシー	その他送迎等	その他	該当なし(行かない)
性別	全体	5,571	51.7	19.3	15.3	6.7	11.5	7.2	3.9	2.7	1.0	2.2
	男	2,565	66.0	9.4	12.8	6.6	8.2	6.2	2.5	2.2	0.5	2.8
	女	3,006	39.5	27.7	17.4	6.7	14.2	8.2	5.0	3.1	1.4	1.7
年齢層	65～69歳	1,456	70.7	9.5	11.3	5.1	7.0	6.3	1.4	0.9	0.9	2.7
	70～74歳	1,473	61.2	15.0	13.0	6.4	10.3	6.5	2.1	2.0	0.5	2.7
	75～79歳	1,275	48.8	17.0	19.9	8.5	15.5	8.5	3.9	2.2	0.7	1.5
	80～84歳	922	32.4	26.6	19.1	8.5	16.9	9.4	7.2	4.9	1.3	1.3
	85歳以上	622	15.8	47.7	15.4	4.8	8.7	5.8	9.8	7.6	2.4	2.3
居住市町	都市部(八千代市)	1,235	32.4	7.8	31.9	10.2	29.6	15.8	4.9	5.7	1.2	3.1
	地方部	4,566	56.3	22.6	11.0	5.8	6.7	4.9	3.7	2.0	0.9	1.9
	勝浦市	1,015	59.4	22.3	10.9	4.2	6.5	3.6	3.3	0.8	0.6	0.8
	御宿町	727	54.7	23.9	14.9	5.2	4.7	10.0	5.4	2.9	1.0	1.1
	南房総市	966	59.9	23.1	6.9	4.9	5.6	2.7	0.9	2.6	1.0	2.1
	鴨川市	1,053	57.3	20.5	8.3	5.7	9.6	1.2	5.4	1.6	0.8	3.1
	鋸南町	805	48.2	23.9	16.0	9.7	6.3	9.4	3.9	2.6	1.5	2.2
車運転	車・バイクを運転する	3,373	86.6	4.7	8.0	2.7	2.4	2.1	0.5	0.6	0.3	1.8
	車・バイクを運転しない	2,249	1.5	40.7	25.8	12.5	24.3	15.0	8.7	6.0	2.0	2.8

図表 38 買い物と通院の移動手段における都市部と地方部の差異

(単位: %、ポイント)

		都市部	地方部	差異
日ごろの買い物	自動車・バイク(自分で運転)	35.8	59.9	▲ 24.1
	家族・近所の車に同乗、送迎	7.5	19.7	▲ 12.2
	徒歩	49.2	13.4	35.8
	自転車	18.0	9.3	8.7
	バス	20.3	3.4	16.9
	電車	6.3	1.4	4.9
	タクシー	1.2	1.7	▲ 0.5
医療機関	自動車・バイク(自分で運転)	32.4	56.3	▲ 23.9
	家族・近所の車に同乗、送迎	7.8	22.6	▲ 14.8
	徒歩	31.9	11.0	20.9
	自転車	10.2	5.8	4.4
	バス	29.6	6.7	22.9
	電車	15.8	4.9	10.9
	タクシー	4.9	3.7	1.2

③ バスの利用実態

多くのバス路線がある南房総市を対象に、自宅近くのバス停有無を聞いた設問によると、車・バイクを運転しない高齢者は、近くにバス停がある場合でも、日ごろの買い物に「バス」を使う割合は1割に満たない。最も多いのは、「家族・近所の車に同乗、送迎（51.0%）」であり、車を運転しない高齢者でも、バスや電車といった公共交通をほとんど利用していない実態が明らかとなった。なお、自宅近くにバス停がない高齢者は、さらに「家族・近所の車に同乗、送迎（62.2%）」の割合が高くなっている。

図表 39 日頃の買い物の移動手段(バス停有無別)

(単位:件、%)

		回答数	自動車・バイク(自分で運転)	家族・近所の車に同乗、送迎	徒歩	自転車	バス	電車	その他送迎等	タクシー	その他	該当なし(行かない)
バス宅停近あり	全体	739	63.6	19.8	8.4	7.7	3.1	0.8	0.4	0.3	1.8	6.1
	車・バイクを運転する	494	94.5	4.3	2.8	2.8	0.4	0.2	-	0.2	0.6	0.6
	車・バイクを運転しない	245	1.2	51.0	19.6	17.6	8.6	2.0	1.2	0.4	4.1	17.1
バス宅停近なし	全体	138	66.7	23.2	2.2	3.6	-	-	0.7	2.2	2.2	5.8
	車・バイクを運転する	101	91.1	8.9	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	車・バイクを運転しない	37	-	62.2	8.1	13.5	-	-	2.7	8.1	8.1	18.9

④ 外出先の移動の所要時間

日ごろの主な外出先ごとの移動の片道の所要時間を居住市町別にみると、「日ごろの買い物」では、『20分未満』は、「鴨川市」、「八千代市」で多く、『20分以上』は、「南房総市」が多かった。都市部と地方部でみても、地方部の方が『20分以上』とする割合が都市部より多かった。

「医療機関」については、『20分未満』は、「鴨川市」で多く、『20分以上』は、「南房総市」が多かった。

八千代市は、両団地内に買い物先があることや商業施設、医療機関への送迎バスが充実していることが、所要時間が短くなった要因と考えられる。鴨川市についても医療機関が市内に豊富にあるため、移動にかかる時間が少なかったものとみられる。

図表 40 外出先の移動の所要時間(居住市町別)

(単位: %、件)

		回答数	20分未満	5分未満	5分以上～10分未満	10分以上～20分未満	20分以上	20分以上～30分未満	30分以上	該当なし(行かない)
日ごろの買い物	全体	5,807	52.8	4.2	16.4	32.2	40.8	22.3	18.5	6.4
	都市部(八千代市)	1,235	62.2	5.6	20.9	35.7	34.9	18.5	16.4	2.8
	地方部	4,572	50.2	3.8	15.2	31.2	42.4	23.3	19.1	7.4
	勝浦市	1,022	44.7	3.2	11.9	29.6	48.0	27.3	20.7	7.1
	御宿町	737	48.9	3.9	14.1	30.9	43.1	21.3	21.8	7.9
	南房総市	983	37.1	2.1	8.4	26.6	54.9	31.9	23.0	7.9
	鴨川市	1,043	64.2	4.8	21.5	37.9	30.0	17.6	12.4	5.8
	鋸南町	787	56.6	5.5	20.7	30.4	34.8	16.5	18.3	8.6
医療機関	全体	5,780	41.9	4.0	13.5	24.4	52.0	19.8	32.2	6.2
	都市部(八千代市)	1,219	43.3	3.7	12.9	26.7	49.2	19.6	29.6	7.5
	地方部	4,561	41.5	4.1	13.6	23.8	52.7	19.8	32.9	5.9
	勝浦市	1,025	38.9	3.4	12.3	23.2	55.2	20.7	34.5	5.9
	御宿町	724	33.9	4.0	9.5	20.4	57.6	14.6	43.0	8.4
	南房総市	982	35.2	4.1	12.3	18.8	60.6	27.3	33.3	4.2
	鴨川市	1,046	56.2	3.3	16.9	36.0	38.0	21.0	17.0	5.6
	鋸南町	784	39.7	6.1	16.3	17.3	54.4	12.4	42.0	5.9

⑤ 外出先の移動の不便さ

日ごろの主な外出先ごとの移動に関する不便さをみると、「日ごろの買い物」や「医療機関」で、『不便に感じない』が約7割と、『不便を感じる』の25～26%を大きく上回っている。ただし、この数値については、「平成27年度 第8回高齢者の生活と意識に関する国際比較調査結果（内閣府）」において、「買い物を不便と感じる人の割合」が15.7%であったことを踏まえると、全国平均よりやや高いといえる。この要因について分析する。

日ごろの買い物の移動に関して不便さを感じる割合を地域別にみると、都市部は22.0%、地方部は26.1%となっている。移動距離や買い物環境を考えると、都市部に比べて地方部の数値が高くなることを予測していたが、ほとんど差異は生じない結果となった。

都市部の数値が高くなったことについては様々な要因があると考えられるが、「家族構成」と「車・バイクの運転有無」の2項目から考察する。「不便を感じる」と回答した人の家族構成をみると、「ひとり暮らし（32.4%）」、「夫婦のみ（25.0%）」が全体より多く、高齢者のみ居住する世帯において不便を感じる割合が高いことがわかる。村上団地・米本団地は高齢化率が地方部と同水準であることに加え、家族構成比率が、「ひとり暮らし（40.7%）」と「夫婦のみ（37.5%）」の合計が約8割であることから、今回の調査場所が、都市部の中でも「不便を感じる」割合が高い環境にあったとみることができる。

また、「車・バイクの運転有無」をみると、「運転する（16.2%）」と、「運転しない（38.4%）」とでは、不便を感じる割合で2倍以上の差異があった。前述のとおり、都市部（八千代市）の運転割合が約4割（地方部は約6割）にとどまっていることも、不便さを感じる割合を押し上げたものと推測する。さらに、村上団地については徒歩圏内に大規模な商業施設が立地しており、買い物環境は充実しているものと予測していたが、地形面で高低差が大きく、自由意見として、徒歩での移動困難を訴えるものも多かった。

年齢別に、不便を感じる割合をみると、「65～74歳」は2割程度だが、後期高齢者となる「75～79歳（25.1%）」から、「80～84歳（33.0%）」、「85歳以上（36.1%）」と、年齢が上がるほど割合が高まり、80歳以上は3割以上となっている。これは、車・バイクの運転割合は、年齢が上がるほどに減ることと相関性があることを示している。高齢化の進行により、後期高齢者が増えることで、車の運転ができなくなる高齢者が増え、連動して不便さを感じる割合が高まるとみられる。

移動困難者対策は、地方部の問題と捉えやすいが、交通インフラや買い物環境が整っていたとしても、「高齢化」、「家族構成」、「車・バイクの運転有無」といった要因が重なれば、都市部でも発生しうる問題であることを示唆している。

なお、市町へのヒアリングの中では、「本当に移動に困っている高齢者は、アンケートに記入・投函できない状態にある方もおり、集計結果よりも移動困難者の数は多いと考えられる。」等の意見も聞かれた。

図表 41 外出先の移動の不便さ

(単位:件、%)

	回答数	不便を感じる	非常に不便を感じる	やや不便を感じる	不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし(行かない)
①日ごろの買い物	4,881	25.4	8.8	16.6	68.4	46.5	21.9	6.2
②医療機関(病院・診療所)	4,806	26.1	8.7	17.4	68.3	46.4	21.9	5.6
③介護・福祉施設	4,062	3.5	1.1	2.4	12.9	7.6	5.3	83.7
④金融機関(郵便局・銀行)	4,732	17.3	5.1	12.2	73.3	48.0	25.3	9.4
⑤公共施設(役所・公民館等)	4,610	17.4	5.9	11.5	66.3	44.7	21.6	16.3
⑥趣味・習い事	4,343	6.5	2.0	4.5	39.4	24.8	14.6	54.0
平均	—	16.5	5.4	11.1	56.1	37.2	18.8	27.4

図表 42 日ごろの買い物の移動の不便さ(属性別)

(単位:%、件)

		回答数	不便を感じる	非常に不便を感じる	やや不便を感じる	不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし(行かない)
性別	全体	4,691	25.4	8.8	16.6	68.6	46.6	22.0	6.0
	男	2,209	18.0	5.1	12.9	76.4	50.2	26.2	5.6
	女	2,482	32.0	12.0	20.0	61.6	43.3	18.3	6.4
年齢層	65～69歳	1,292	20.9	4.6	16.3	76.6	50.5	26.1	2.5
	70～74歳	1,234	21.0	6.5	14.5	75.8	50.6	25.2	3.2
	75～79歳	1,034	25.1	9.0	16.1	71.9	49.4	22.5	3.0
	80～84歳	744	33.0	13.2	19.8	58.3	44.2	14.1	8.7
	85歳以上	519	36.1	17.0	19.1	38.3	25.0	13.3	25.6
居住市町	都市部(八千代市)	1,008	22.0	4.9	17.1	75.4	53.0	22.4	2.7
	地方部	3,873	26.1	9.7	16.4	66.7	44.7	21.9	7.2
	勝浦市	859	28.9	10.7	18.2	64.2	46.0	18.2	7.0
	御宿町	652	26.2	9.2	17.0	66.4	44.0	22.4	7.4
	南房総市	808	30.1	12.9	17.2	62.5	41.8	20.7	7.4
	鴨川市	883	23.2	8.6	14.6	70.8	46.3	24.5	6.0
	鋸南町	671	22.2	7.0	15.2	69.4	45.6	23.8	8.3
家族構成	ひとり暮らし	1,103	32.4	12.8	19.6	64.6	43.7	20.9	3.1
	夫婦のみ	2,044	25.0	8.4	16.6	71.0	49.3	21.7	4.0
	子世代と同居	1,307	23.1	7.8	15.3	65.2	43.6	21.6	11.7
	孫世代と同居	164	17.7	4.3	13.4	72.0	48.2	23.8	10.4
	親と同居	194	15.5	3.6	11.9	83.0	54.1	28.9	1.5
	その他	188	18.1	4.3	13.8	64.3	44.1	20.2	17.6
車運転	車・バイクを運転する	2,885	16.2	4.2	12.0	82.2	53.5	28.7	1.7
	車・バイクを運転しない	1,862	38.4	15.4	23.0	48.4	36.5	11.9	13.2

図表 43 都市部と地方部の家族構成

(単位:件、%)

	回答数	ひとり暮らし	夫婦のみ	子世代と同居	孫世代と同居	親と同居	その他
全体	6,052	23.5	41.2	27.6	3.4	3.7	3.9
都市部(八千代市)	1,261	40.7	37.5	18.6	0.5	0.4	2.8
地方部	4,791	19.0	42.2	30.0	4.2	4.6	4.2
勝浦市	1,079	16.5	42.3	31.5	5.7	4.2	4.9
御宿町	758	18.9	52.1	19.9	3.6	2.6	5.4
南房総市	1,036	15.9	45.2	30.5	3.5	5.5	3.4
鴨川市	1,089	24.2	34.5	32.2	4.3	5.8	3.8
鋸南町	829	19.4	39.2	33.4	3.4	4.3	4.0

図表 44 日ごろの買い物の移動の不便さ(年齢別・車運転別)

(単位:件、%)

		回答数	不便さ			不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし(行かない)
			不便に感じる	非常に不便に感じる	やや不便に感じる				
車・バイクを運転する	全体	2,865	16.2	4.2	12.0	82.2	53.6	28.6	1.6
	65～69歳	1,011	16.1	3.3	12.8	82.4	53.4	29.0	1.6
	70～74歳	858	15.3	4.3	11.0	82.8	52.6	30.2	2.0
	75～79歳	601	15.0	3.5	11.5	83.9	54.9	29.0	1.2
	80～84歳	293	18.5	5.5	13.0	80.2	58.0	22.2	1.4
	85歳以上	102	25.4	12.7	12.7	71.6	45.1	26.5	2.9
車・バイクを運転しない	全体	1,846	38.3	15.2	23.1	48.5	36.6	11.9	13.2
	65～69歳	271	39.2	10.0	29.2	55.4	39.9	15.5	5.5
	70～74歳	363	33.6	11.6	22.0	60.3	46.8	13.5	6.1
	75～79歳	405	38.3	15.8	22.5	56.3	42.7	13.6	5.4
	80～84歳	422	42.2	18.7	23.5	43.4	35.3	8.1	14.5
	85歳以上	385	38.2	17.9	20.3	29.6	19.5	10.1	32.2

地域活動の参加状況と、日ごろの買い物での不便さを感じる割合をみると、「全く参加したことがない（27.0%）」の方が、「参加したことがある（23.1%）」より『不便を感じる』の割合はやや多かったが、大きな差異はみられなかった。

また、買い物先や医療機関から遠い（所要時間が長い）地域に居住する高齢者は、『不便を感じる』割合が多い傾向がみられた。

図表 45 地域活動の参加状況と日ごろの買い物で不便を感じる割合

(単位:件、%)

	回答数	不便を感じる	非常に不便を感じる	やや不便を感じる	不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし(行かない)
全体	4,713	25.1	8.6	16.5	68.5	46.5	22.0	6.3
参加したことがある	2,254	23.1	7.1	16.0	74.6	49.7	24.9	2.4
いつも参加している(機会があれば毎回)	1,084	19.7	6.5	13.2	78.0	49.3	28.7	2.3
1か月に1回程度参加している	377	24.2	8.8	15.4	73.2	49.1	24.1	2.7
3ヶ月～半年に1回程度参加している	793	27.3	7.1	20.2	70.5	50.4	20.1	2.3
全く参加したことがない	2,459	27.0	10.0	17.0	63.1	43.7	19.4	9.8

図表 46 所要時間と不便を感じる割合(日ごろの買い物・医療機関)

(単位:件、%)

		回答数	不便を感じる	非常に不便を感じる	やや不便を感じる	不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし(行かない)
日ごろの買い物	全体	4,767	25.0	8.5	16.5	68.7	46.7	22.0	6.3
	20分未満	2,563	19.6	5.0	14.5	79.3	53.2	26.1	1.1
	5分未満	185	18.3	5.9	12.4	81.1	39.5	41.6	0.5
	5分以上～10分未満	807	14.1	2.6	11.5	85.0	52.0	33.0	0.9
	10分以上～20分未満	1,571	22.5	6.2	16.3	76.1	55.4	20.7	1.3
	20分以上	1,887	33.9	13.0	21.0	64.8	45.1	19.7	1.2
	20分以上～30分未満	1,019	30.9	9.6	21.3	68.2	49.3	18.9	0.9
	30分以上	868	37.5	16.9	20.6	60.9	40.2	20.7	1.5
	該当なし(行かない)	317	14.8	9.1	5.7	7.0	3.8	3.2	78.2
医療機関	全体	4,742	25.8	8.5	17.3	68.6	46.5	22.1	5.6
	20分未満	1,973	17.7	5.1	12.6	80.8	52.7	28.1	1.5
	5分未満	184	11.8	5.9	5.9	85.9	40.5	45.4	2.2
	5分以上～10分未満	635	15.2	2.8	12.4	83.8	49.6	34.2	0.9
	10分以上～20分未満	1,154	20.0	6.3	13.7	78.4	56.4	22.0	1.7
	20分以上	2,466	34.1	12.0	22.1	64.6	46.0	18.5	1.4
	20分以上～30分未満	929	28.1	7.7	20.4	71.1	52.5	18.6	0.9
	30分以上	1,537	37.8	14.6	23.2	60.6	42.1	18.5	1.7
	該当なし(行かない)	303	10.6	2.3	8.3	22.6	10.3	12.3	66.8

図表 47 買い物する地域(居住市町別)

(単位:件、%)

	回答数	ご自宅のある市町内	ご自宅とは違う市町
全体	5,561	76.5	32.3
都市部(八千代市)	1,198	93.9	10.2
地方部	4,363	71.7	38.3
勝浦市	986	67.5	43.7
御宿町	699	59.4	59.1
南房総市	909	44.1	63.6
鴨川市	1,009	98.2	3.8
鋸南町	760	86.2	27.9

(注)単数回答設問だが、両方の回答が多かったため、合計は100%超となる。

(3) 日常の買い物の実態

① 買い物する地域

日ごろ買い物する地域、居住市町別にみると、「ご自宅のある市町内」が多いのは、「鴨川市」、「八千代市」、「鋸南町」で、「ご自宅とは違う市町」が多いのは、「南房総市」、「御宿町」、「勝浦市」だった。

この要因を分析すると、八千代市は団地内に生鮮品を取り扱う店舗があることに加え、周辺の商業施設からの送迎バスの利用も可能

であることから、市内の買い物率が高いものと考えられる。また、鴨川市は、安房鴨川駅を中心に大型商業施設が立地していることや、周辺市町で鴨川市から比較的距離が近い場所に商業施設が少ないことが、市内での買い物率の高さにつながっているものと思われる。

一方、南房総市では、隣接する館山市のスーパーマーケットを利用する高齢者が多く、南房総市の地理的条件（どのエリアからも館山市街地に車で移動しやすい地形）によるものと考えられる。また、御宿町は町内にスーパーマーケットが1店舗と少なく、いすみ市や勝浦市、大多喜町に立地するスーパーマーケットとの距離が近いことから、市外店舗の利用率が高くなっているものと考えられる。実際に、他市町を選択した回答者の居住地区をみると、中心部ではなく、他市町との隣接地域に居住している割合が高かった。

② 買い物先

日ごろ買い物する先をみると、「スーパーマーケット」が約9割と最も多く、次いで「ホームセンター・ドラッグストア」、「コンビニエンスストア」となっており、居住市町ごとの大きな差異はみられない。

市町へのヒアリングによると、「個人商店」は、古くから地域の買い物先として使われていたことから、地区によっては買い物先として一定の需要があるほか、配達等の対応で利用しているなど、高齢者対応の動きもみられる。

図表 48 買い物先(居住市町別)

(単位:件、%)

	回答数	スーパーマーケット	ホームセンター・ドラッグストア	コンビニエンスストア	道の駅・農産物直売所	個人商店	その他
全体	5,773	90.3	47.8	23.9	11.3	7.0	2.1
都市部(八千代市)	1,240	93.5	46.6	29.8	15.2	1.0	1.7
地方部	4,533	89.4	48.1	22.3	10.3	8.6	2.3
勝浦市	1,026	89.3	48.0	29.2	7.4	7.9	1.9
御宿町	725	92.3	50.3	21.7	9.7	6.3	1.4
南房総市	967	87.1	50.9	20.8	14.1	7.5	3.2
鴨川市	1,042	91.5	52.6	19.4	5.9	8.9	2.1
鋸南町	773	87.2	36.9	19.5	15.8	12.8	2.7

③ 買い物の困りごと

日ごろの買い物では、「特に困っていない」が約6割と最も多い。

「日ごろ行く店までの距離が遠い・地理的条件が悪い」は、最も多い「南房総市」と最も少ない「八千代市」では、商業環境の違いで大きな差異がみられた。

「買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変」は、「八千代市」の多さが目立った。

「買い物に関しては特に困っていない」の割合を車・バイクの運転有無での差異をみると、車を運転する高齢者は約7割が、「特に困っていない」としており、運転しない高齢者の約4割を大きく上回っている。また、日ごろ手に入りにくい商品でも、「特にない・不便を感じない」は、車を運転する(8割弱)が、運転しない(約6割)を上回るなど、不便さの要因として、車の運転有無が大きく影響していることがわかる。

図表 49 買い物の困りごと(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	日ごろ行く店までの距離が遠い・地理的条件が悪い	買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変	日ごろ行く店の品揃えが少ない・質が悪い・価格が高い	1人で行けず家族やヘルパー等に手助けを頼むこと	休憩場所や交流スペースがない・少ない	日ごろ行く店の店員の接客態度が良くない・感じが悪い	特に困っていない	その他
性別	全体	5,241	20.5	14.9	11.3	8.1	6.9	1.7	59.7	3.7
	男	2,410	18.6	9.9	9.9	3.3	6.3	1.6	67.9	3.1
	女	2,831	22.2	19.3	12.5	12.2	7.5	1.8	53.2	4.2
年齢層	65~69歳	1,404	18.6	10.8	11.3	2.7	5.7	2.2	65.2	2.6
	70~74歳	1,399	18.2	12.9	11.1	3.5	6.5	1.9	65.0	3.3
	75~79歳	1,160	19.7	17.6	12.2	6.6	7.8	2.0	61.4	4.2
	80~84歳	876	24.3	19.4	11.0	12.8	8.4	0.9	52.1	4.2
	85歳以上	557	26.2	19.9	9.9	29.8	7.5	0.9	41.8	5.7
居住市町	都市部(八千代市)	1,171	12.0	27.9	14.2	4.5	9.2	1.4	57.6	4.7
	地方部	4,290	22.8	11.7	10.4	9.2	6.3	1.8	60.3	3.5
	勝浦市	976	26.7	12.9	9.0	9.3	7.5	1.5	58.3	3.3
	御宿町	693	22.5	10.4	19.0	5.5	10.2	2.3	55.3	3.9
	南房総市	910	30.4	10.7	7.3	11.4	4.7	2.1	57.1	3.5
	鴨川市	986	16.5	13.2	7.5	9.6	5.8	1.8	65.0	3.9
家族構成	鋸南町	725	16.7	10.3	12.0	9.1	3.7	1.4	65.5	2.9
	ひとり暮らし	1286	20.2	25.0	12.9	6.9	7.1	1.7	53.1	4.7
	夫婦のみ	2256	23.0	11.9	13.1	6.1	7.7	2.0	60.5	3.3
	子世代と同居	1455	19.2	13.2	7.4	13.1	5.8	1.2	61.4	3.5
	孫世代と同居	171	18.7	7.6	4.7	12.3	4.1	0.6	67.8	4.1
	親と同居	213	15.5	5.6	8.0	4.2	6.6	2.8	73.7	1.4
車運転	その他	195	15.9	13.8	11.8	7.2	8.7	1.0	62.6	4.6
	車・バイクを運転する	3,198	17.6	7.7	9.3	0.9	5.6	1.8	71.1	3.0
	車・バイクを運転しない	2,083	24.9	25.9	13.4	18.8	8.8	1.5	43.6	4.7

図表 50 買い物での困りごとなど(車の運転有無別)

(単位:%)

設問	日ごろの買い物の困りごと	日ごろ手に入りにくい商品
選択肢	買い物に関しては特に困っていない	特にない・不便を感じない
全体	60.3	70.5
車・バイクを運転する	71.1	76.9
車・バイクを運転しない	43.6	60.2

(注)各設問より、選択肢を抽出して表示

④ 都市部（高齢化団地）特有の困りごと

都市部（八千代市の村上団地と米本団地）では、「階段の昇降が大変・疲れる」や、「買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変」といった不便さや困りごとがある。団地別や年齢別にみると、「階段の昇降が大変・疲れる」については、両団地ともに階数が高い方が、「大変」とする回答が多くなるが、村上団地では、エレベーターがあるため、6階以上では、逆に少なくなった。

一方、「買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変」については、米本団地では、階数が上がるほど「大変」とする回答が多くなるが、村上団地については階数との関連性が弱かった。

「平成26年度 高齢者の日常生活に関する意識調査結果（内閣府）」における「日常の行動での困難の程度＜階段を1階上までのぼる＞」について、階段の上り下りが難しいと感じる割合は60代が約10%、70代前半が約20%であるのに対し、70代後半が約30%、80代前半が約40%、80代後半が約60%と上昇している。両団地での回答を年齢層にみると、65代後半の時点で約22～25%と高い一方、その後の上昇傾向は緩やかという結果であり、前期高齢者にとっても大変と感じる割合が高いことがわかる。

図表 51 階段の昇降が大変とする割合（団地別、年齢別など）

			(単位:%)					(単位:%)	
			日ごろの買い物で不便さを感じる理由	日ごろの買い物の困りごと				日ごろの買い物で不便さを感じる理由	日ごろの買い物の困りごと
			階段の昇降が大変・疲れる	買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変				階段の昇降が大変・疲れる	買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変
村上 団地	全体		16.7	27.6	村上 団地			27.6	27.6
	階数	1階	10.0	28.6		65～69歳	25.3	25.3	
		2階	7.9	21.5		70～74歳	25.5	25.5	
		3階	30.6	30.7		75～79歳	28.2	28.2	
		4階	18.9	27.2		80～84歳	34.6	34.6	
		5階	25.0	27.8		85～89歳	31.3	31.3	
		6階以上	13.0	31.0		90歳以上	20.0	20.0	
	エレベーター有無	あり	12.7	30.7				28.9	28.9
		なし	19.3	25.7		米本 団地			22.7
全体		18.8	28.8	70～74歳	27.4		27.4		
階数	1階	8.8	25.5	75～79歳	30.6		30.6		
	2階	21.2	24.5	80～84歳	32.8		32.8		
	3階	10.5	32.4	85～89歳	34.8		34.8		
	4階	39.1	30.9	90歳以上	33.3		33.3		
	5階	34.6	42.5						

(注)エレベーターは村上団地のみ

⑤ 買い物単価

日ごろの買い物で1日あたり使う金額は、「2,000円以上～3,000円未満」と「3,000円以上」である『2,000円以上』が5割以上を占めている。

都市部と地方部の差異をみると、「3,000円以上」の割合は、「地方部(28.1%)」が、「都市部(16.3%)」を上回った。これは、都市部は商業環境が徒歩圏内にあるなど充実しているため、いわゆる「買いだめ」をする必要がないことが影響していると考えられる。

なお、買い物単価別に、日ごろの買い物で不便さを感じる割合の関係性をみると、買い物単価の大きさと、不便さを感じる割合に相関関係はみられなかった。

図表 52 買い物単価(都市部と地方部)

(単位:件、%)

	回答数	500円未満	500円以上～1,000円未満	1,000円以上～1,500円未満	1,500円以上～2,000円未満	2,000円以上～3,000円未満	3,000円以上
全体	5,422	1.7	9.3	19.1	17.6	26.8	25.5
都市部(八千代市)	1,171	1.0	10.7	23.6	20.0	28.4	16.3
地方部	4,251	1.9	8.9	17.9	16.9	26.3	28.1
勝浦市	966	2.1	9.5	16.1	16.1	25.7	30.4
御宿町	679	1.8	6.3	17.1	14.9	24.6	35.3
南房総市	900	2.6	9.6	17.7	16.4	24.1	29.7
鴨川市	975	1.6	8.4	18.8	19.2	29.5	22.5
鋸南町	731	1.2	10.5	20.1	17.2	27.2	23.7

図表 53 買い物単価と日ごろの買い物で不便さを感じる割合

(単位:件、%)

	回答者	不便を感じる	非常に不便を感じる	やや不便を感じる	不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし(行かない)
全体	4,422	25.4	8.4	17.0	70.9	48.0	22.9	3.7
500円未満	70	24.3	14.3	10.0	50.0	28.6	21.4	25.7
500円以上～1,000円未満	394	24.8	8.6	16.2	69.6	46.2	23.4	5.6
1,000円以上～1,500円未満	826	25.8	7.3	18.5	70.1	47.9	22.2	4.1
1,500円以上～2,000円未満	791	23.5	6.3	17.2	73.1	47.7	25.4	3.4
2,000円以上～3,000円未満	1,194	22.9	7.4	15.5	74.5	51.3	23.2	2.6
3,000円以上	1,147	29.2	11.2	18.0	68.0	46.7	21.3	2.8

(4) 買い物支援サービスの利用実態

① 買い物支援サービスの利用有無

買い物支援サービス（商店や事業者が配達・宅配サービスや買い物代行、出張販売、送迎サービスなど）の利用有無をみると、8割弱の人が「利用したことがない」と回答している。属性別、居住市町別にみても大きな差異はみられず、車の運転有無によって12.2ポイントの差がある程度である。

なお、「平成29年度家計消費動向調査（総務省）」において、「ネットショッピングの利用割合」は全国平均で65歳以上が18.2%となっている。アンケート集計結果では、現時点で買い物サービスを利用する高齢者は65歳以上で19.2%となっていることから、店舗での買い物にこだわらず、既存の買い物支援サービスを柔軟に受け入れている人の割合が、現時点では2割程度であると考えられることもできる。

図表 54 買い物支援サービスの利用有無

(単位:件、%)

		回答数	利用している	頻繁に利用している	時々利用している	過去利用していたが現在は利用していない	利用したことがない
性別	全体	5,059	19.2	9.4	9.8	4.1	76.7
	男	2,366	14.8	7.1	7.7	2.7	82.5
	女	2,693	23.1	11.4	11.7	5.3	71.7
年齢層	65歳以上	5,059	19.2	9.4	9.8	4.1	76.7
	65～69歳	1,390	20.1	11.1	9.0	3.5	76.4
	70～74歳	1,359	17.2	7.9	9.3	3.5	79.3
	75歳以上	2,444	19.8	9.2	10.6	4.7	75.5
	75～79歳	1,131	17.9	8.5	9.4	4.8	77.4
	80～84歳	789	21.9	9.1	12.8	5.4	72.6
	85歳以上	524	20.8	10.7	10.1	3.4	75.8
居住市町	都市部(八千代市)	1,152	23.7	9.6	14.1	5.1	71.2
	地方部	4,096	18.1	9.3	8.8	3.7	78.1
	勝浦市	919	17.7	10.1	7.6	3.6	78.7
	御宿町	654	18.8	9.6	9.2	3.8	77.4
	南房総市	880	17.2	8.9	8.3	2.8	80.0
	鴨川市	943	16.8	7.4	9.4	4.9	78.3
	鋸南町	700	20.9	11.0	9.9	3.4	75.7
家族構成	ひとり暮らし	1,194	21.8	9.7	12.1	4.9	73.2
	夫婦のみ	2,210	19.7	10.3	9.4	3.6	76.7
	子世代と同居	1,400	16.8	7.5	9.3	4.3	78.9
	孫世代と同居	164	14.1	3.7	10.4	3.7	82.3
	親と同居	207	19.4	9.7	9.7	2.9	77.8
	その他	193	16.6	8.3	8.3	5.2	78.2
車運転	車・バイクを運転する	3,133	15.2	7.5	7.7	3.3	81.5
	車・バイクを運転しない	1,975	25.5	12.3	13.2	5.3	69.3

日ごろの買い物での不便さと比較すると、不便さを感じている高齢者ほど、買い物支援サービスの利用頻度が高くなっているため、買い物不便な高齢者にとって、支援サービスは重要な買い物のツールになっていることがわかる。

車・バイクの運転有無と比較すると、運転しない高齢者の方が、買い物支援サービスの利用頻度が高く、また、利用しているサービスについても、「スーパーの食品等の宅配サービス（インターネットで注文・配達）」や「送迎サービス（自宅や待合所からスーパー等まで送迎）」、「移動販売（スーパー等が移動店舗で出張販売）」などの割合が、運転する高齢者より多かった。

図表 55 買い物の不便さと支援サービスの利用状況

(単位:%)

	回答数	利用したことがある	頻繁に利用している	時々利用している	過去利用していたが現在は利用していない	利用したことがない
全体	4,346	23.0	9.6	9.4	4.0	77.1
非常に不便を感じる	364	37.0	14.8	14.8	7.4	62.9
やや不便を感じる	715	29.4	12.7	11.7	5.0	70.5
あまり不便に感じない	2,059	21.5	8.6	8.9	4.0	78.5
全く不便に感じない	982	16.6	7.1	7.6	1.9	83.3
該当なし(行かない)	226	19.4	10.6	5.3	3.5	80.5

図表 56 車の運転有無と支援サービスの利用状況

(単位:件、%)

	回答数	利用したことがある	頻繁に利用している	時々利用している	過去利用していたが現在は利用していない	利用したことがない
全体	5,108	23.2	9.3	9.8	4.1	76.8
車・バイクを運転する	3,133	18.5	7.5	7.7	3.3	81.5
車・バイクを運転しない	1,975	30.8	12.3	13.2	5.3	69.3

図表 57 車の運転有無と支援サービスの利用内容

(単位:件、%)

	回答数	生協関連の共同購入・宅配サービス	スーパーの食品等の宅配サービス(インターネットで注文・配達)	待合所からスーパー等までを送迎)	送迎サービス(自宅や待合所からスーパー等までを送迎)	コンビニエンスストアの食品等の宅配サービス	移動販売・出張販売(スーパー等が移動店舗で出張販売)	定期的な配食サービス(弁当・総菜等の配達)	(介護保険による買い物援助を除く)	買い物代行サービス	その他	利用していない
全体	1,110	65.5	10.4	7.2	3.9	3.8	3.2	1.1	4.5	11.3		
車・バイクを運転する	554	76.0	7.2	2.2	3.6	2.9	2.2	0.2	2.3	10.6		
車・バイクを運転しない	556	55.0	13.5	12.2	4.1	4.7	4.1	2.0	6.7	11.9		

なお、買い物単価と、買い物支援サービスの利用有無を比較すると、買い物単価が上がっていくほど、緩やかに利用経験が高くなる傾向がみられたが、強い相関関係があるとは言えない。つまり、買い物単価が低い高齢者であっても、一定程度の買い物支援サービスは利用されている。

図表 58 買い物単価と支援サービスの利用状況

(単位:件、%)

	回答者	利用したことがある	頻繁に利用している	時々利用している	過去利用していたが現在は利用していない	利用したことがない
全体	4,839	23.5	9.4	10.1	4.0	76.5
500円未満	81	22.3	9.9	9.9	2.5	77.8
500円以上～1,000円未満	435	22.3	7.8	10.8	3.7	77.7
1,000円以上～1,500円未満	917	21.8	8.4	9.6	3.8	78.2
1,500円以上～2,000円未満	869	21.5	8.6	8.5	4.4	78.5
2,000円以上～3,000円未満	1,308	24.4	9.6	10.9	3.9	75.7
3,000円以上	1,229	25.7	10.9	10.7	4.1	74.2

② 利用している買い物支援サービス

利用している買い物支援サービスをみると、「生協関連の共同購入・宅配サービス」が6割強と圧倒的に多く、続く「スーパーの食品等の宅配サービス」、「送迎サービス」は1割未満の回答がほとんどだった。

もともと、年齢別にみると、「生協関連」については、年齢が高くなるにつれて割合が減る傾向がある一方、「移動販売・出張販売」、「宅配サービス」、「配食サービス」などについては、年齢が高くなるにつれて、割合がわずかながら増える傾向がみられた。

市町別にみると、都市部である八千代市は「スーパーの食品等の宅配サービス」、「送迎サービスの割合」が突出して高く、地方部では「生協」の利用割合が高くなっている。「送迎サービス」については、地方部は1.2%と低いが、これはコスト面や資格を有するドライバーの確保が困難など、店舗側が対応できない状況にあることが要因と考えられる。結果として地方部もカバー（御宿町では一部対象外区域有）している生協の利用が多くなっているものと考えられる。

図表 59 利用している買い物支援サービス(属性別)

(単位:件、%)

	回答数	生協関連の共同購入・宅配サービス	スーパーの食品等の宅配サービス	送迎サービス	移動販売・出張販売	コンビニの食品等の宅配サービス	定期的な配食サービス	買い物代行サービス	その他	利用していない	
性別	全体	1,095	64.9	10.4	7.2	4.2	4.0	3.0	0.9	4.2	11.3
	男	392	60.5	12.0	7.9	3.6	5.1	3.8	1.0	3.6	13.0
	女	703	67.9	9.2	7.3	4.6	3.4	2.6	0.9	4.6	10.4
年齢層	65～69歳	319	79.3	9.4	4.1	1.9	2.8	2.2	-	1.9	6.0
	70～74歳	265	68.7	11.3	7.9	2.6	1.9	1.9	1.1	1.9	11.7
	75～79歳	236	55.9	11.4	11.9	3.4	5.5	3.4	0.8	8.1	14.0
	80～84歳	184	56.5	9.8	7.1	7.6	4.9	2.7	0.5	6.5	14.7
	85歳以上	118	49.2	9.3	5.9	8.5	7.6	8.5	5.1	5.9	16.9
居住市町	都市部(八千代市)	307	42.7	25.7	23.5	1.0	2.3	5.2	0.3	4.9	12.1
	地方部	834	73.1	4.8	1.2	5.2	4.8	2.3	1.3	4.2	11.4
	勝浦市	184	79.9	3.3	-	2.2	1.6	1.1	1.6	1.6	13.0
	御宿町	137	70.8	9.5	1.5	10.9	-	2.9	0.7	9.5	8.8
	南房総市	161	73.9	3.1	1.9	5.6	9.3	2.5	0.6	2.5	10.6
	鴨川市	192	68.2	4.2	2.1	2.6	4.7	2.6	0.5	5.2	15.6
	鋸南町	160	72.5	5.0	0.6	4.4	10.0	2.5	3.1	3.1	7.5
車運転	車・バイクを運転する	554	76.0	7.2	2.2	2.9	3.6	2.2	0.2	2.3	10.6
	車・バイクを運転しない	556	55.0	13.5	12.2	4.7	4.1	4.1	2.0	6.7	11.9

③ 今後利用したい買い物支援サービス

今後利用したい買い物支援サービスをみると、「何らかの買い物支援サービスを利用したい」との回答が64.4%（「特にない・利用しようと思わない」の35.6%から逆算した数値）であり、現時点で買い物支援サービスを利用している高齢者が2割程度であることを考えると、新たな取り組みを行う余地は大きいといえる。

内訳をみると、「スーパー等までの送迎サービス」が最も多い点は都市部・地方部とも共通しているが、都市部では「スーパーの食品等の宅配サービス」の割合が高いのに対し、地方部では「生協関連」、「移動販売」が多くなっており、地域インフラの状況に応じて、都市部と地方部の差異が顕著にみられる。

「移動販売・出張販売」、「スーパーの食品等の宅配サービス」については、年齢が高くなるにつれて、割合が減る傾向がみられた。

図表 60 今後利用したい買い物支援サービス(属性別)

(単位:件、%)

	回答数	送迎サービス(自宅や待合所から)	生協関連の共同購入・宅配サービス	移動販売・出張販売(スーパー等が移動店舗で出張販売)	スーパーの食品等の宅配サービス(インターネットで注文・配達)	定期的な配食サービス(弁当・総菜等の配達)	食品等の宅配サービスのコンビニエンスストアの	買物代行サービス(介護保険による買い物援助を除く)	その他	特にない・利用しようと思わない	
性別	全体	4,822	23.8	22.6	18.9	14.8	12.8	9.4	3.7	2.0	35.6
	男	2,283	19.7	19.7	14.9	17.5	14.9	9.7	4.1	2.1	40.6
	女	2,539	27.5	25.2	22.4	12.3	10.9	9.1	3.4	1.9	31.0
年齢層	65～69歳	1,325	23.2	25.1	21.2	20.6	14.0	9.5	4.5	2.2	33.1
	70～74歳	1,285	23.1	26.8	19.2	13.9	14.0	9.6	3.1	1.5	33.1
	75～79歳	1,082	26.4	22.2	17.4	13.3	12.1	8.9	2.8	2.7	35.2
	80～84歳	761	23.8	17.7	17.1	11.4	10.4	9.7	3.2	2.2	36.9
	85歳以上	508	19.9	12.6	16.9	8.1	13.0	9.8	5.5	2.0	47.2
居住市町	都市部(八千代市)	1,089	26.9	14.7	7.7	22.3	13.3	7.5	2.8	2.4	35.7
	地方部	3,926	22.7	24.7	21.9	12.5	12.8	9.9	3.9	2.0	35.5
	勝浦市	880	19.0	27.2	22.2	13.5	12.3	12.7	3.2	1.6	35.9
	御宿町	628	22.3	24.7	16.6	14.2	11.8	11.9	3.5	1.9	37.1
	南房総市	838	23.4	25.7	24.3	10.9	12.8	9.4	4.1	1.8	33.9
	鴨川市	914	26.0	22.6	20.5	13.2	14.4	8.6	5.3	2.7	34.5
	鋸南町	666	22.8	23.1	25.2	10.4	12.2	6.8	3.0	1.8	37.1
車運転	車・バイクを運転する	2,987	22.5	27.1	20.0	16.4	14.5	10.2	4.0	2.1	33.6
	車・バイクを運転しない	1,892	25.7	15.2	17.0	11.9	10.4	8.4	3.0	2.1	38.5

④ 電子機器の利用状況

電子機器の利用状況をみると、電子レンジの利用割合は9割を超え、高齢者の多くが冷凍食品の利用が可能な環境にあることが確認できた。

携帯電話の利用は、全体としては8割弱となり、65～69歳の高齢者は9割となった。年齢が高くなると減る傾向にあり、75～79歳で約8割弱、80～84歳で約6割、85歳以上で約4割にまで低下している。

「平成29年度消費動向調査（総務省）」における「携帯電話の保有状況」は、「60～69歳（91.2%）」、「70歳以上（80.2%）」となっており、60代はほぼ同程度だが、特に70歳以上は、対象6市町（72.5%）とやや差異がみられる。もっとも、これは設問として、携帯の「保有」と「利用」との違いがあることや、調査対象年齢が異なる（今回のアンケート調査では、上限年齢を定めず実施し、携帯電話保有率が大きく下がる90歳代も回答している）ことなどが影響したとも考えられる。よって、対象6市町の携帯電話普及率は、全国平均と同レベルにあるといえる。

一方で、パソコンについては、60代が4割弱、70歳以上は約2割となっている。総務省の同調査では、60代で7割、70歳以上でも約5割となっており、パソコン普及率については、対象6市町は全国平均より劣後している。

図表 61 電子機器の利用状況(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	電子レンジ	携帯電話	パソコン	FAX	タブレット端末 (iPadなど)
性別	全体	4,392	94.6	77.5	24.8	25.2	8.0
	男	2,030	92.9	82.5	35.0	29.1	9.8
	女	2,362	96.2	73.2	16.0	21.9	6.5
年齢層	65歳以上	4,519	94.7	77.1	24.6	25.2	7.9
	65～69歳	1,199	95.5	90.0	37.4	31.9	13.9
	70歳以上	3,320	94.4	72.5	19.9	22.8	5.8
	70～74歳	1,206	93.5	85.1	27.7	28.9	8.3
	75～79歳	1,031	94.4	77.3	21.0	25.0	5.6
	80～84歳	679	95.4	61.1	12.1	16.1	4.1
	85歳以上	404	95.1	41.6	6.9	10.1	1.5

携帯電話や、パソコン、タブレット端末の利用状況と、買い物支援サービスの利用状況を比較すると、「タブレット端末」利用者は、買い物支援サービスの利用が3割とやや多いが、「携帯電話」、「パソコン」については、差異はほとんどみられなかった。

今後利用したい買い物支援サービスの種類をみると、「タブレット端末」や「パソコン」の利用者は、「スーパーの食品等の宅配サービス(インターネットで注文・配達)」が多くなっており、ネットを使った注文等への抵抗感が少ないとみられる。

図表 62 電子機器の利用状況と支援サービスの利用状況

(単位:%)

	回答数	利用状況				利用したことがない
		利用したことがある	頻繁に利用している	時々利用している	過去利用していたが現在は利用していない	
全体	4,812	24.0	9.7	10.3	4.0	76.0
電子レンジ	4,571	24.4	10.0	10.4	4.0	75.5
携帯電話	3,491	23.9	9.5	10.3	4.1	76.1
パソコン	1,341	24.9	11.1	10.1	3.7	75.2
タブレット端末	427	30.4	13.8	12.4	4.2	69.6
FAX	1,291	24.3	11.6	9.8	2.9	75.8

図表 63 電子機器の利用状況と今後利用したい支援サービス

(単位:%)

	回答数	今後利用したい支援サービス								利用しようと思わない 特になし
		送迎サービス(自宅や待合所からスーパー等までを送迎)	生協関連の共同購入・宅配サービス	移動販売・出張販売(スーパー等が移動店舗で出張販売)	スーパーの食品等の宅配サービス(インターネットで注文・配達)	定期的な配食サービス(弁当・総菜等の配達)	コンビニエンスストアの食品等の宅配サービス	買い物支援を除く(買物代行サービス(介護保険による買物支援を除く))	その他	
全体	4,606	23.6	23.3	19.3	15.1	13.3	9.6	3.7	2.1	34.6
電子レンジ	4,370	23.9	24.0	19.8	15.4	13.5	9.7	3.7	2.0	33.6
携帯電話	3,301	24.3	25.1	19.1	17.4	13.9	9.8	3.4	2.2	32.7
パソコン	1,275	20.4	26.1	17.3	27.1	14.0	11.9	3.9	2.2	32.2
FAX	1,222	24.1	27.4	18.7	19.6	13.7	11.8	3.4	2.4	32.1
タブレット端末	408	20.8	23.3	15.2	29.9	14.2	12.7	4.2	1.0	34.6

(5) 将来の外出・移動に関して

① 移動に関する将来の不安

居住地域での移動に対する将来の不安についてみると、全体として8割程度の高齢者が不安を感じており、地域差や、地域活動への参加状況による差異はほとんどみられない。一方、家族構成では、ひとり暮らし、夫婦のみ、親と同居などが8割以上となっているのに対し、孫世代(約5割)や子世代(7割弱)と同居する高齢者は将来不安が少ない傾向がみられた。もっとも、高齢者全体として移動に関して将来の不安を抱えているという実態が明らかとなった。

なお、車を運転する人の方が、運転しない人よりも、将来の不安を感じる割合が高いが、これは、車を運転できなくなった際に、どのような手段で移動すればよいかわからないという不安によるものと推察される。

図表 64 移動に関する将来の不安(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	不安がある	非常に不安がある	やや不安がある	不安がない	ほとんど不安はない	全く不安はない	該当なし (一人で外出・移動できない)
性別	全体	5,576	77.6	33.0	44.6	17.8	14.0	3.8	4.7
	男	2,564	77.2	30.5	46.7	19.0	15.0	4.0	3.8
	女	3,012	77.9	35.1	42.8	16.7	13.1	3.6	5.4
年齢層	65～69歳	1,477	80.1	29.5	50.6	18.3	15.4	2.9	1.6
	70～74歳	1,478	80.1	32.9	47.2	18.0	13.9	4.1	1.9
	75～79歳	1,254	80.8	36.4	44.4	15.9	13.0	2.9	3.3
	80～84歳	918	76.7	36.4	40.3	17.6	13.2	4.4	5.8
	85歳以上	628	60.4	30.6	29.8	19.3	12.6	6.7	20.4
居住市町	都市部(八千代市)	1,223	78.7	27.6	51.1	18.6	14.6	4.0	2.6
	地方部	4,604	77.3	34.6	42.7	17.5	13.6	3.9	5.3
	勝浦市	1,044	77.0	33.9	43.1	18.3	14.7	3.6	4.7
	御宿町	723	78.7	35.3	43.4	16.6	11.3	5.3	4.7
	南房総市	996	82.0	44.3	37.7	13.6	10.6	3.0	4.4
	鴨川市	1,047	75.3	30.8	44.5	19.2	16.1	3.1	5.5
	鋸南町	794	77.9	27.7	45.5	17.6	14.6	5.0	7.2
家族構成	ひとり暮らし	1,346	80.1	36.5	43.6	15.5	12.0	3.5	4.4
	夫婦のみ	2,402	84.3	38.4	45.9	13.1	10.8	2.3	2.6
	子世代と同居	1,570	67.2	24.6	42.6	25.3	19.0	6.3	7.5
	孫世代と同居	194	50.0	11.9	38.1	38.7	28.9	9.8	11.3
	親と同居	221	83.7	31.2	52.5	14.0	10.4	3.6	2.3
	その他	218	72.9	33.0	39.9	15.6	11.9	3.7	11.5
車運転	車・バイクを運転する	3,381	81.1	33.2	47.9	17.9	14.4	3.5	1.1
	車・バイクを運転しない	2,239	73.0	33.3	39.7	17.1	12.9	4.2	9.8
地域活動	いつも参加している	1,246	77.4	31.3	46.1	21.1	16.4	4.7	1.6
	1か月に1回程度参加	434	80.2	35.3	44.9	17.8	15.0	2.8	2.1
	3ヶ月～半年に1回程度参加	924	82.9	35.1	47.8	14.9	12.0	2.9	2.2
	全く参加しない	2,986	75.7	33.1	42.6	17.2	13.1	4.1	7.2

IV. 移動困難者の実態把握（仮説の検証）

1. 仮説検証手法

仮説の検証については、以下のフローに基づいて実施していく。

(1) 仮説とアンケート調査結果の整合性確認

移動困難者の実態及び定義について、事前に設定した仮説を、それぞれの内容に応じて、分析結果との整合性を確認する。



(2) アンケート調査結果を踏まえて仮説を追記・修正

仮説と分析結果とで整合しない点については、その内容について、必要に応じて仮説を追記・修正する。また、具体的な数字の追記を行うことで、仮説の具体性を高める。



(3) 修正内容を踏まえた実態の把握

基礎調査、ヒアリング調査などとの差異がないかなど、修正内容も含めて、全体的な整合性を確認したうえで、移動困難者の実態として確定させる。

2. 仮説の検証

(1) 地方部における移動困難者の実態

【仮説内容①】

人口減少と高齢化が急激に進み、バスなど公共交通網の縮小・地域の商店などの撤退など、買い物環境が悪化していることを背景に、1～2割程度の高齢者が、買い物を含めた移動に関して不便さを感じているのではないかと仮定した。また、都市部よりも地方部の方が、不便さを感じる割合が高いのではないかと仮定した。

【分析結果】

- 日ごろの買い物や医療機関への外出に関して、『不便を感じる』割合は、25～26%となっており、内閣府調査（平成27年度）の「買い物を不便と感じる人の割合」の全国平均である15.7%よりやや高い。
- 地域別にみると、都市部では22.0%、地方部では26.1%となっている。移動距離や買い物環境を考えると、都市部に比べて地方部の数値が高くなることを予測していたが、ほとんど差異は生じない結果となった。
- 「不便を感じる」と回答した人の家族構成をみると、「ひとり暮らし（32.4%）」、「夫婦のみ（25.0%）」が全体より多く、高齢者のみ居住する世帯において不便を感じる割合が高いことがわかる。都市部（八千代市）の家族構成比率は、「ひとり暮らし（40.7%）」と「夫婦のみ（37.5%）」の合計が約8割であることから、今回の調査場所（高齢化団地）が、都市部の中でも「不便を感じる」割合が高い環境にあった。
- 「車・バイクの運転有無」をみると、「運転する（16.2%）」と、「運転しない（38.4%）」とでは、不便を感じる割合で2倍以上の差異があった。また、徒歩圏内に商業施設が立地していても、高低差によっては移動困難と感じる方が多い。
- 交通インフラや買い物環境が整っていても、「家族構成」や「車の運転有無」といった要因が重なれば、都市部でも地方部と同水準の割合で移動困難者が発生するリスクがある。

【検証結果①】

人口減少と高齢化が急激に進み、バスなど公共交通網の縮小・地域の商店などの撤退など、買い物環境が悪化していることを背景に、2～3割程度の高齢者が、買い物を含めた移動に関して不便さを感じており、全国的に見ても低い割合とは言えない。また、都市部でも条件が重なれば、移動困難者が発生するリスクがある。

【仮説内容②】

行政（市町村）に対して、買い物を含めた移動に関するニーズが現時点で少ないのは、自動車を運転する高齢者の割合が高いためであり、今後、後期高齢者の増加や、免許証の自主返納が進むと、移動支援の取り組みを求める声が高まるのではないかと。



【分析結果】

- 地方部においては、65～79 歳までの年齢層で 6 割以上の高齢者が「運転する」と回答しており、80 歳を超えると 5 割を下回る。
- 「日ごろの買い物」の移動手段として、都市部では「自動車・バイク（自分で運転）」「家族・近所の車に同乗・送迎」を合算した割合が約 4 割であるのに対し、地方部では約 8 割であることが、不便さを感じない理由につながっているものと考えられる。
- 後期高齢者となる 75 歳以上から不便さを感じる割合が増え、80 歳以上は 3 割以上となっている。車・バイクの運転割合は、年齢が上がるほどに減るため、高齢化の進行により、車の運転ができなくなる高齢者が増え、連動して不便さを感じる割合が高まるとみられる。自由意見でも、運転できなくなった後の不安を訴える声が非常に多かった。
- 地方部における免許証の自主返納状況は、「自主返納済み」が約 1 割となっており、「将来的に自主返納を検討」と「現在自主返納を検討」の合計が 6 割を超えるなど、自主返納意識は高い。



【検証結果②】

行政（市町村）に対して、買い物を含めた移動に関するニーズが現時点で少ないのは、自動車を運転する高齢者の割合が高いためであり、今後、後期高齢者の増加や、免許証の自主返納が進むと、移動支援の取り組みを求める声が高まることが予想される。

【仮説内容③】

車を運転できない高齢者の主たる移動手段は、地域・親族などの自動車の乗り合いであるため、バス停が近いなど地理的条件の合う人でも、公共交通機関の利用率は低く、既存の地域公共交通が移動困難者の受け皿となっていないのではないか。



【分析結果】

- 「日ごろの買い物」で公共交通機関（バス・鉄道・タクシー）を利用する割合を見ると、都市部は約3割である一方、地方部では1割を大きく下回る。
- 近くにバス停がある地区に住み、車・バイクを運転しない高齢者でも、日ごろの買い物に「バス」を使う割合は1割に満たない。最も多いのは、「家族・近所の車に同乗、送迎（51.0%）」であり、車が運転しない高齢者でもバスや電車といった公共交通をほとんど利用していない。
- 自動車・バイクの運転割合は、加齢とともに減少しているが、地方部において加齢とともに上昇する移動手段は「家族・近所の車に同乗、送迎」であり、公共交通機関（バス・鉄道・タクシー）の利用割合はそれほど伸びていない。
- 医療機関については、バスの利用割合が加齢とともに伸びているが、医療機関が運行する無料送迎バスが含まれているものと推察され、公共交通機関が受け皿となっているとは言い難い。
- ただし、自由意見として、車を運転できなくなった後は、現在より使いやすい公共交通機関を利用したいという声が多かった。



【検証結果③】

車を運転できない高齢者の主たる移動手段は、地域・親族などの自動車の乗り合いであるため、バス停が近いなど地理的条件の合う人でも、公共交通機関の利用率は低く、現時点では既存の地域公共交通が移動困難者の受け皿となっていない。

【仮説内容④】

以下の条件に該当する地域では、不便さを感じる割合が高く、移動困難地域としてのリスクを抱えているのではないか。

- ・ 高齢者のみ居住する世帯が多い地域
- ・ 車を運転しない世帯が多い地域
- ・ 地域活動への参加割合が低い地域
- ・ 病院・商業施設からの距離が遠い地域
- ・ 買い物単価が低い地域（買い物支援サービスが利用しにくい地域）

【分析結果】

- 「不便を感じる」と回答した人の家族構成を見ると、高齢者のみ居住する世帯である「ひとり暮らし」が32.4%、「夫婦のみ」が25.0%であり、「子世代と同居(23.1%)」、「孫世代と同居(17.7%)」と比べて高くなっている。
- 車・バイクを運転する人・しない人との比較では、運転する人で「不便を感じる」のは16.2%であるのに対し、運転しない人は38.4%であり、高い相関関係がある。
- 地域活動の参加状況と、日ごろの買い物での不便さを感じる割合をみると、「全く参加したことがない(27.0%)」の方が、「参加したことがある(23.1%)」より『不便を感じる』の割合はやや多かったが、大きな差異はみられない。
- 買い物先や医療機関から遠い（所要時間が長い）地域に居住する高齢者は、『不便を感じる』割合が多い傾向がみられた。
- 買い物単価別に、日ごろの買い物で不便さを感じる割合の関係性をみると、買い物単価の大きさと、不便さを感じる割合に相関関係はみられなかった。

【検証結果④】

以下の条件に該当する地域では、不便さを感じる割合が高く、移動困難地域としてのリスクを抱えている。

- ・ 高齢者のみ居住する世帯が多い地域
- ・ 車を運転しない世帯が多い地域
- ・ 病院・商業施設からの距離が遠い地域

【仮説内容⑤】

高齢者の携帯電話保有率は年々増加しているものの、75歳以上の後期高齢者については、次世代技術を活用した移動支援サービスを利用できる環境になっておらず、新たな買い物支援サービスを利用したいと思う高齢者は限定的なのではないか。



【分析結果】

- 何らかの買い物支援サービスを利用したいと回答した高齢者の割合は64.4%であり、現時点で買い物支援サービスを利用している高齢者の割合が19.2%であることを考えると、新たな買い物支援サービスが受け入れられる余地は大きい。
- 携帯電話の利用は、全体としては8割弱となり、65～69歳の高齢者は9割。年齢が高くなると減る傾向にあり、75～79歳で約8割弱、80～84歳で約6割、85歳以上で約4割にまで低下しているが、対象6市町の携帯電話普及率は、全国平均と同レベルにある。
- タブレット端末やパソコンの利用者は、「スーパーの食品等の宅配サービス（インターネットで注文・配達）」が多くなっており、ネットを使った注文等への抵抗感が少ないとみられるが、利用割合は全国水準を下回っている。



【検証結果⑤】

高齢者の携帯電話保有率は年々増加しており、60歳代は約9割、75～79歳で8割弱と、全国水準であるが、パソコンやタブレットの普及が広がっていないため、次世代技術を活用した移動支援サービスを展開するには、ある程度の制約がある。ただし、新たな買い物支援サービスを利用したいと回答する割合が6割を超えるなど、新たな民間サービスを受け入れる余地は大きい。

(2) 都市部における移動困難者の実態

【仮説内容⑥】

団地内に一定の生活インフラが整っているほか、大型商業施設・病院などの送迎バスや、市内の交通網なども充実していることから、車の保有に関わらず、高齢者は移動に関して不便さを感じている割合は高くないのではないかと推測される。

【分析結果】

- 団地内には、スーパー、ドラッグストア、コンビニ、郵便局、役所支所、教育機関（学校、幼稚園）があり、地方部に比べて生活インフラが整っている。
- 都市部は、「車・バイクを運転しない」が約6割と、「運転する」の約4割より多いが、「不便さを感じる」とする割合は、都市部（22.0%）と地方部（26.1%）で大きな差異は見られない。内閣府調査の「買い物に不便を感じる人の割合」の全国平均である15.7%よりもやや高い水準である。
- 村上団地・米本団地の高齢化率が地方部と同水準であることに加え、家族構成が「ひとり暮らし（40.7%）」と「夫婦のみ（37.5%）」の合計が約8割であり、都市部の中でも、今回の調査場所は「不便を感じる」割合が高かったものと推測される。
- また、「車・バイクの運転有無」について、「運転する（16.2%）」と、「運転しない（38.4%）」とでは、不便を感じる割合で2倍以上の差異があり、住民の運転割合が低かったことも、不便を感じる割合を押し上げた原因の一つと推測される。

【検証結果⑥】

団地内に一定の生活インフラが整っているほか、大型商業施設・病院などの送迎バスや、市内の交通網なども充実している環境でも、家族構成や車の運転、地勢などの条件が重なる場合、移動に関して不便さを感じる割合は高くなる。

【仮説内容⑦】

団地の高層階（エレベーターなし）に住む高齢者のうち、75歳以上の住民においては、買い物やゴミ出しなど日常生活での移動（荷物の運搬や階段の昇降など）で、階数が上がるごとに不便さを感じる割合が高くなっていくのではないかと。



【分析結果】

- 村上団地において、「階段の昇降が大変・疲れる」、「買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変」と感じている高齢者は、どちらも3階以上で割合が高くなる。
- 米本団地では、「階段の昇降が大変・疲れる」と感じている高齢者は4階以上で割合が高く、「買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変」と感じている高齢者は、階数が上がるとともに高くなっていく。
- 両団地での回答を年齢層にみると、年齢が高くなるほど「大変」と感じる割合が増えていく。



【検証結果⑦】

団地の高層階（エレベーターなし）に住む高齢者は、買い物やゴミ出しなど日常生活での移動（荷物の運搬や階段の昇降など）で、年齢や階数が上がるごとに不便さを感じる割合が高くなっていく。

【仮説内容⑧】

地域活動への参加割合については、都市部の方が地方部より低く、移動支援の手も届きづらいため、単身高齢者などでは将来的な不安が強く、特に高齢化団地は、移動困難エリアとしてのリスクが高いのではないか。

【分析結果】

- 地域活動に『参加したことがある』割合は、地方部は約5割だが、都市部は3割強にとどまっており、全国平均（特に活動はしていない割合が約7割）と同水準。地域活動の参加状況と、日ごろの買い物での不便さを感じる割合をみると、「全く参加したことがない（27.0%）」の方が、「参加したことがある（23.1%）」より『不便を感じる』の割合はやや多かったが、大きな差異はみられない。
- 8割の高齢者が、居住地域での移動に対する将来の不安を感じており、地域差や、地域活動への参加状況による差異はほとんどみられない。
- 高齢化団地では、将来の不安だけでなく、現時点での外出の不便さを感じる割合が高く、今回の調査では、地方部とほぼ同じ水準であり、移動困難エリアとしてリスクを抱えている。
- 家族構成では、ひとり暮らし、夫婦のみの高齢者において将来不安が8割以上となっているのに対し、孫世代（約5割）や子世代（7割弱）と同居する高齢者は将来不安が少ない傾向がみられた。

【検証結果⑧】

地域活動への参加割合については、都市部の方が地方部より低いが、地域活動の参加状況と将来的な不安の関連性は高くない。一方、単身や夫婦のみの高齢者は、子や孫と同居している高齢者と比べて、現時点で外出に対する不便さを感じる割合が高く、将来的な不安も強い傾向があることなどから、特に高齢化団地は、移動困難エリアとしてのリスクが高いと考えられる。

3. 移動困難者の実態を踏まえた定義・推計

(1) 国による定義づけ

国では経済産業省や農林水産省などにより、買い物弱者や移動成約者、交通弱者など、移動困難者を指す言葉として、多くの定義づけがなされている。

【国による定義づけの例】

定義対象	管轄機関	定義内容
買い物弱者・買い物難民等・買い物困難者	農林水産省	高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる方
	農林水産政策研究所	自宅から生鮮食料品販売店舗までの直線距離が 500m 以上であり、かつ、自動車を保有しない人
	経済産業省内の有識者会議	流通機能や交通の弱体化とともに、食料品等の日常の買い物が困難な状況に置かれている人々
	経済産業省（買い物支援マニュアル）	生鮮三品（青果、鮮魚及び精肉）を取り扱う店舗を中心とした半径 500m から 1km（高齢者の平均的な徒歩移動可能距離）の円外に居住する単身又は二人暮らしの 65 歳以上の者
移動制約者	国土交通省	高齢者・障害者よりは広い枠組みで捉えた交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、さまざまな移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動に困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々
交通弱者	厚生労働省	公共交通機関が使えない、使いにくさを感じている人、街を歩く（移動する）のに困難・不便を感じている人

(2) 6市町の実態を踏まえた条件等の検討

6市町における住民アンケート調査・分析結果を整理すると、外出先までの移動に関して不便さを感じる割合が高い地域においては、家族構成、車・バイクの運転有無、目的地までの距離との相関関係が認められた。また、現場へのヒアリング結果などから、上記に加え、公共交通を全く利用できない環境の高齢者について、より移動に関するリスクが高いと判断できる。

【外出先までの移動に関して不便さを感じる割合の高さと相関関係が認められる条件】

- 高齢者のみが居住する世帯（一人暮らし、夫婦のみ居住）
- 車・バイクを運転しない
- 頻繁に訪問する外出先までの距離（所要時間）が遠い

【ヒアリング結果などから、移動困難リスクが非常に高いと思われる条件】

- 移動手段が徒歩や自転車など限られている（車が運転できず、送迎等をしてくれる家族、知り合いも少ないうえ、バスなど公共交通も使いづらい）

一方、外出先までの移動に関して不便さを感じる割合の中には、買い物や病院などへ移動できない不便さや、より良いものを求めるなど個人の趣味・嗜好的な理由による不便さなど、様々な理由が含まれている。真に行政の支援が必要な移動困難者の実数を正確に把握することは難しいが、地区別の傾向や相関関係が認められる条件等を加味して、移動リスク度合いごとに、移動困難者としてのリスクを抱える方の比率を推計した。

《移動困難リスク度合いごとの適用条件》

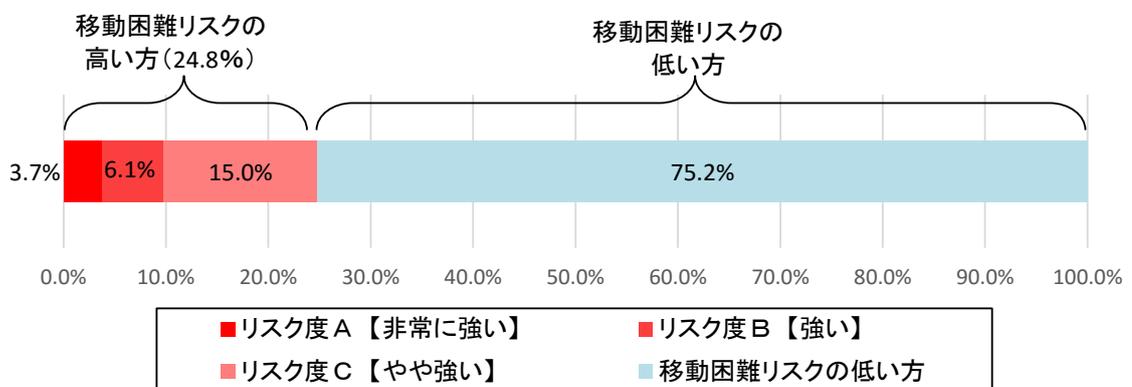
移動困難の度合い	適用条件
リスク度A 【非常に強い】	高齢者のみの世帯（一人暮らし、夫婦で居住）で、車・バイクを運転せず、かつ日ごろの買い物の移動に関して、以下の条件がすべて当てはまる高齢者 <ul style="list-style-type: none"> ・不便さを感じている ・移動の所要時間（片道）が20分以上 ・移動手段が徒歩
リスク度B 【強い】	高齢者のみの世帯（一人暮らし、夫婦で居住）で、車・バイクを運転せず、かつ日ごろの買い物の移動に関して、以下の条件がすべて当てはまる高齢者 <ul style="list-style-type: none"> ・不便さを感じている ・移動の所要時間（片道）が20分以上
リスク度C 【やや強い】	高齢者のみの世帯（一人暮らし、夫婦で居住）で、車・バイクを運転せず、かつ日ごろの買い物の移動に関して、以下の条件がすべて当てはまる高齢者 <ul style="list-style-type: none"> ・不便さを感じている

《適用条件に基づくアンケート調査結果の指標》

移動困難の度合いの比率		適用条件ごとの比率	
リスク度A 【非常に強い】	3.7%	高齢者のみの世帯（一人暮らし、夫婦居住）割合	64.7%
		車・バイクを運転せず、日ごろの買い物の移動で不便さを感じている割合	38.4%
		車・バイクを運転せず、日ごろの買い物の移動の所要時間（片道）が20分以上の割合	39.4%
		車・バイクを運転せず、日ごろの買い物の移動手段が徒歩の割合	38.2%
		【計算】 $0.647 \times 0.384 \times 0.394 \times 0.382 = 0.03739 \approx 3.7\%$	
リスク度B 【強い】	6.1%	高齢者のみの世帯（一人暮らし、夫婦居住）割合	64.7%
		車・バイクを運転せず、日ごろの買い物の移動で不便さを感じている割合	38.4%
		車・バイクを運転せず、日ごろの買い物の移動の所要時間（片道）が20分以上の割合	39.4%
		【計算】 $0.647 \times 0.384 \times 0.394 = 0.09788 \approx 9.8\%$ $9.8\% - 3.7\% (\text{リスク度A}) = 6.1\%$	
リスク度C 【やや強い】	15.0%	高齢者のみの世帯（一人暮らし、夫婦居住）割合	64.7%
		車・バイクを運転せず、日ごろの買い物の移動で不便さを感じている割合	38.4%
		【計算】 $0.647 \times 0.384 = 0.24844 \approx 24.8\%$ $24.8\% - 3.7\% (\text{リスク度A}) - 6.1\% (\text{リスク度B}) = 15.0\%$	
合計（移動困難リスクの高い方）	24.8%	【計算】 $3.7\% (\text{リスク度A}) + 6.1\% (\text{リスク度B}) + 15.0\% (\text{リスク度C}) = 24.8\%$	

(注) 一部、小数点以下の四捨五入により単純な加減乗除にはなっていない場合がある。

図表 65 移動困難リスクの度合い(6市町合計)



(3) 地域別の検討

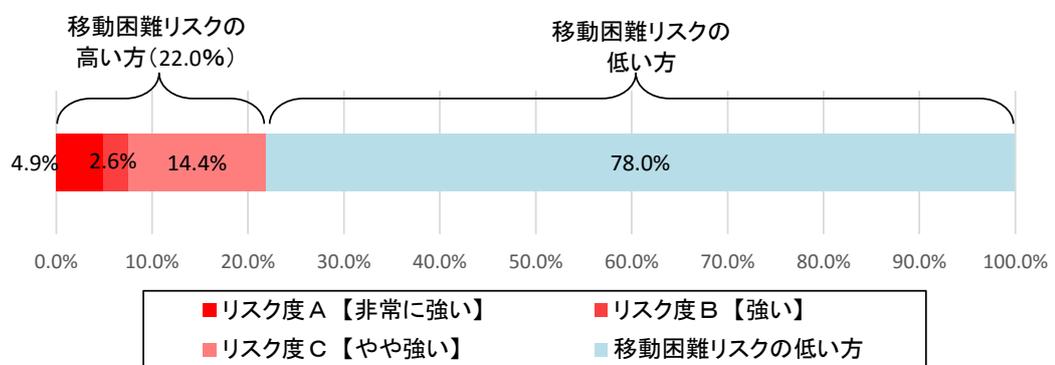
① 八千代市

≪適用条件に基づくアンケート調査結果の指標≫

移動困難の度合いの比率		適用条件ごとの比率
リスク度A 【非常に強い】	4.9%	【計算】 $0.782 \times 0.281 \times 0.344 \times 0.652 = 0.04928 \approx 4.9\%$
リスク度B 【強い】	2.6%	【計算】 $0.782 \times 0.281 \times 0.344 = 0.07559 \approx 7.6\%$ $7.6\% - 4.9\%$ (リスク度A) = 2.6%
リスク度C 【やや強い】	14.4%	【計算】 $0.782 \times 0.281 = 0.21974 \approx 22.0\%$ $22.0\% - 4.9\%$ (リスク度A) $- 2.6\%$ (リスク度B) = 14.4%
合計(移動困難リスクの高い方)	22.0%	【計算】 4.9% (リスク度A) $+ 2.6\%$ (リスク度B) $+ 14.4\%$ (リスク度C) = 22.0%

(注) 一部、小数点以下の四捨五入により単純な加減乗除にはなっていない場合がある。

図表 66 移動困難リスクの度合い(八千代市)



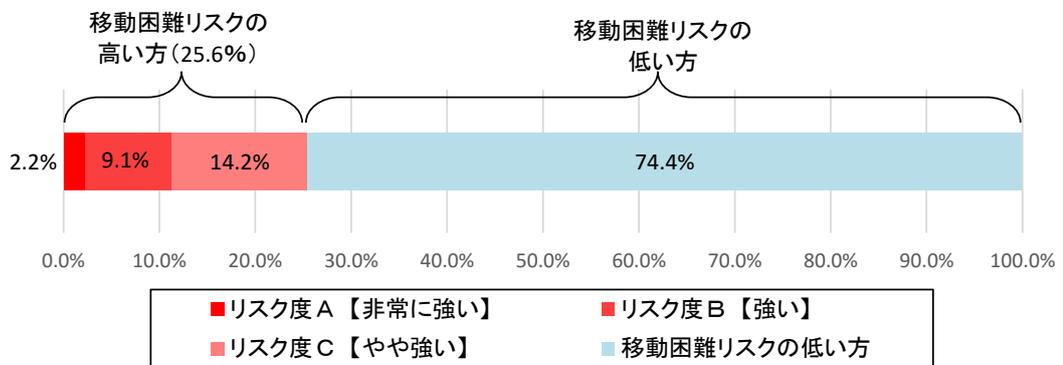
② 勝浦市

《適用条件に基づくアンケート調査結果の指標》

移動困難の度合いの比率		適用条件ごとの比率
リスク度A 【非常に強い】	2.2%	【計算】 $0.588 \times 0.435 \times 0.443 \times 0.197 = 0.02232 \approx 2.2\%$
リスク度B 【強い】	9.1%	【計算】 $0.588 \times 0.435 \times 0.443 = 0.11331 \approx 11.3\%$ $11.3\% - 2.2\% (\text{リスク度A}) = 9.1\%$
リスク度C 【やや強い】	14.2%	【計算】 $0.588 \times 0.435 = 0.25578 \approx 25.6\%$ $25.6\% - 2.2\% (\text{リスク度A}) - 9.1\% (\text{リスク度B}) = 14.2\%$
合計(移動困難リスクの高い方)	25.6%	【計算】 $2.2\% (\text{リスク度A}) + 9.1\% (\text{リスク度B}) + 14.2\% (\text{リスク度C}) = 25.6\%$

(注) 一部、小数点以下の四捨五入により単純な加減乗除にはなっていない場合がある。

図表 67 移動困難リスクの度合い(勝浦市)



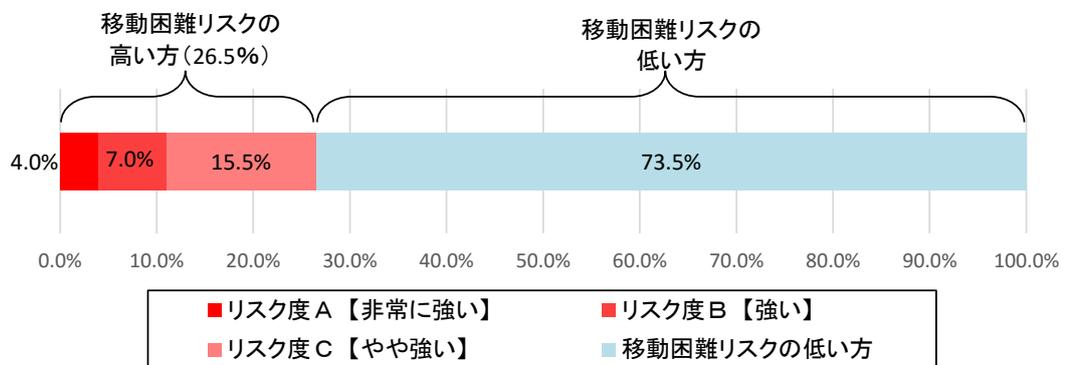
③ 御宿町

《適用条件に基づくアンケート調査結果の指標》

移動困難の度合いの比率		適用条件ごとの比率
リスク度A 【非常に強い】	4.0%	【計算】 $0.71 \times 0.373 \times 0.413 \times 0.362 = 0.039594 \approx 4.0\%$
リスク度B 【強い】	7.0%	【計算】 $0.71 \times 0.373 \times 0.413 = 0.109375 \approx 10.9\%$ $10.9\% - 4.0\% (\text{リスク度A}) = 7.0\%$
リスク度C 【やや強い】	15.5%	【計算】 $0.71 \times 0.373 = 0.26483 \approx 26.5\%$ $26.5\% - 4.0\% (\text{リスク度A}) - 7.0\% (\text{リスク度B}) = 15.5\%$
合計(移動困難リスクの高い方)	26.5%	【計算】 $4.0\% (\text{リスク度A}) + 7.0\% (\text{リスク度B}) + 15.5\% (\text{リスク度C}) = 26.5\%$

(注) 一部、小数点以下の四捨五入により単純な加減乗除にはなっていない場合がある。

図表 68 移動困難リスクの度合い(御宿町)



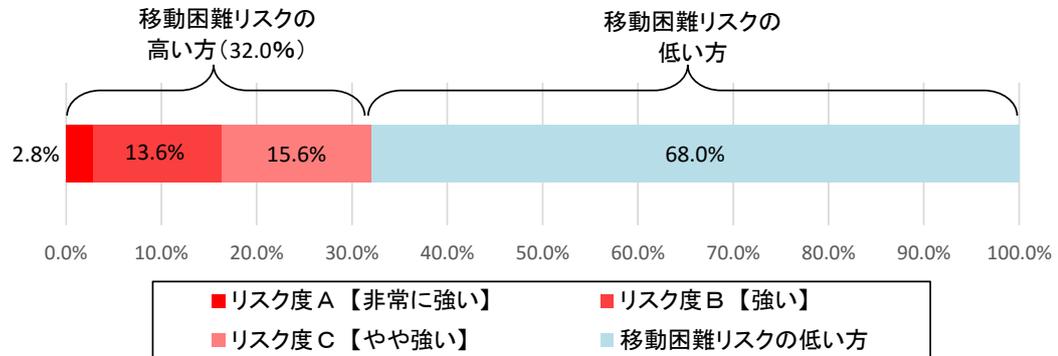
④ 南房総市

《適用条件に基づくアンケート調査結果の指標》

移動困難の度合いの比率		適用条件ごとの比率
リスク度A 【非常に強い】	2.8%	【計算】 $0.611 \times 0.523 \times 0.513 \times 0.17 = 0.027868 \approx 2.8\%$
リスク度B 【強い】	13.6%	【計算】 $0.611 \times 0.523 \times 0.513 = 0.163931 \approx 16.4\%$ $16.4\% - 2.8\% (\text{リスク度A}) = 13.6\%$
リスク度C 【やや強い】	15.6%	【計算】 $0.611 \times 0.523 = 0.319553 \approx 32.0\%$ $32.0\% - 2.8\% (\text{リスク度A}) - 13.6\% (\text{リスク度B}) = 15.6\%$
合計(移動困難リスクの高い方)	32.0%	【計算】 $2.8\% (\text{リスク度A}) + 13.6\% (\text{リスク度B}) + 15.6\% (\text{リスク度C}) = 32.0\%$

(注) 一部、小数点以下の四捨五入により単純な加減乗除にはなっていない場合がある。

図表 69 移動困難リスクの度合い(南房総市)



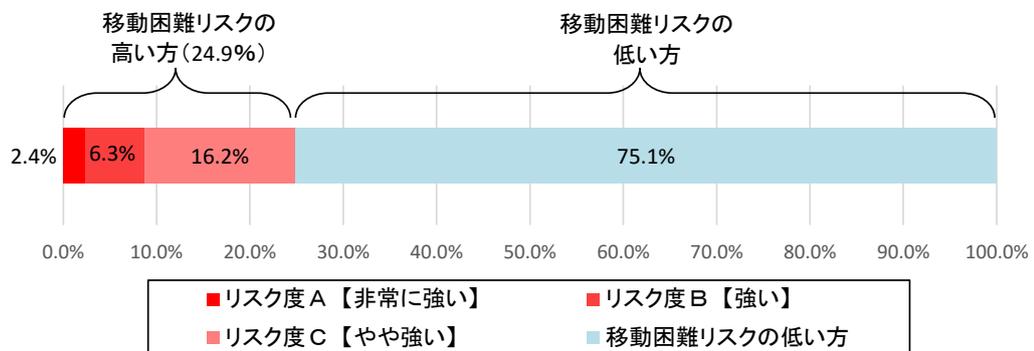
⑤ 鴨川市

《適用条件に基づくアンケート調査結果の指標》

移動困難の度合いの比率		適用条件ごとの比率
リスク度A 【非常に強い】	2.4%	【計算】 $0.587 \times 0.424 \times 0.349 \times 0.274 = 0.02380 \approx 2.4\%$
リスク度B 【強い】	6.3%	【計算】 $0.587 \times 0.424 \times 0.349 = 0.086862 \approx 8.7\%$ $8.7\% - 2.4\% (\text{リスク度A}) = 6.3\%$
リスク度C 【やや強い】	16.2%	【計算】 $0.587 \times 0.424 = 0.24888 \approx 24.9\%$ $24.9\% - 2.4\% (\text{リスク度A}) - 6.3\% (\text{リスク度B}) = 16.2\%$
合計(移動困難リスクの高い方)	24.9%	【計算】 $2.4\% (\text{リスク度A}) + 6.3\% (\text{リスク度B}) + 16.2\% (\text{リスク度C}) = 24.9\%$

(注) 一部、小数点以下の四捨五入により単純な加減乗除にはなっていない場合がある。

図表 70 移動困難リスクの度合い(鴨川市)



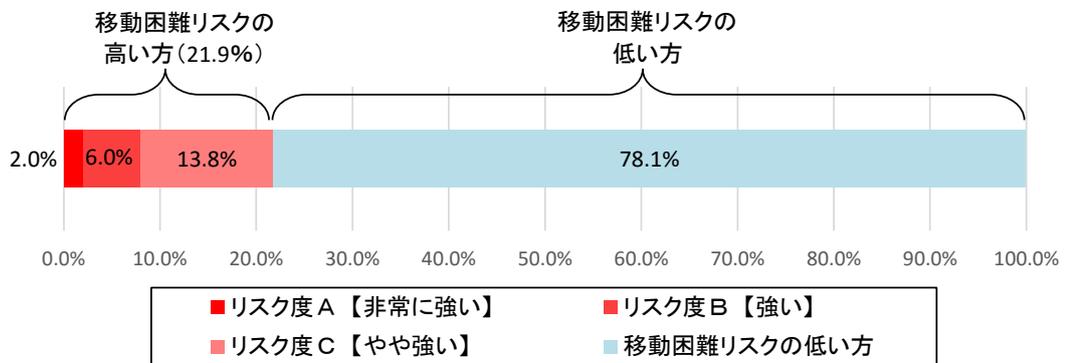
⑥ 鋸南町

《適用条件に基づくアンケート調査結果の指標》

移動困難の度合いの比率		適用条件ごとの比率
リスク度A 【非常に強い】	2.0%	【計算】 $0.586 \times 0.373 \times 0.367 \times 0.246 = 0.019734 \approx 2.0\%$
リスク度B 【強い】	6.0%	【計算】 $0.586 \times 0.373 \times 0.367 = 0.080218 \approx 8.0\%$ $8.0\% - 2.0\% (\text{リスク度A}) = 6.0\%$
リスク度C 【やや強い】	13.8%	【計算】 $0.586 \times 0.373 = 0.218578 \approx 21.9\%$ $21.9\% - 2.0\% (\text{リスク度A}) - 6.0\% (\text{リスク度B}) = 13.8\%$
合計(移動困難リスクの高い方)	21.9%	【計算】 $2.0\% (\text{リスク度A}) + 6.0\% (\text{リスク度B}) + 13.8\% (\text{リスク度C}) = 21.9\%$

(注) 一部、小数点以下の四捨五入により単純な加減乗除にはなっていない場合がある。

図表 71 移動困難リスクの度合い(鋸南町)



V. 先進事例の選定と分類及び取組内容の整理

1. 実施概要

(1) 趣旨

これまでみてきたとおり、移動困難者の仮説及び検証結果を見る限り、地域ごとに様々な特徴や課題があることがわかった。本章においては、地域が抱える移動支援に関する課題を類型化するとともに、それらの課題を解決するために参考となる事例を、千葉県及び全国の先進的な取り組み等から抽出・整理する。

(2) 類型化パターン

対象 6 市町の移動困難者への対策としては、ヒアリング調査や、アンケート調査の結果（自由意見含む）などから、以下の 4 パターンに類型化できる。

① 移動支援

高齢者の移動の足を提供し、移動手段を確保すること。コミュニティバスなどの縮小状況を踏まえて、買い物や病院などへの移動自体が困難となる高齢者が増加しているため、その対応が求められている。導入に向けて、採算性（コスト負担）、既存の交通事業者との調整、安全性、運行の担い手確保（連携体制構築）などが主な課題。

② 買い物支援

買い物弱者といわれる高齢者に対して、買い物の機会や手段を提供すること。日常生活の移動で最も頻度、重要性が高い買い物に関して、環境を整備・提供することが求められている。導入に向けて、採算性（コスト負担）、既存の商業事業者との調整、実施主体の確保（連携体制構築）、住民の合意形成や利用促進手法の確立などが主な課題。

③ 次世代技術の活用

現在新たに開発・実用化が進められている次世代技術・ノウハウを活用して、移動困難者対策を行うこと。AI やドローン、自動運転といった国も開発に力を入れている次世代技術を使うことで、過疎地域などで採算性の取りにくい移動支援対策の省力化や効率化を可能とする。導入に向けて、採算性（コスト負担）、安全性確保、事業者の調整、国（未来投資会議、国家戦略特区）の動向との調整などが主な課題。

④ 規制緩和

交通に関する様々な法律等の規制を緩和することで、新たな移動手段を提供すること。交通事業者を規制する各種法規制を緩和することで、効率化・省力化等が可能となるほか、民間事業者のビジネスチャンスの拡大につながる。導入に向けて、採算性（コスト負担）、事業者の調整、安全性確保、国の動向との調整などが主な課題。

2. 先進事例の整理

(1) 先進事例一覧

分類に従って整理した先進事例一覧は以下の通り。

① 移動支援

取組例	内容	実施地	対応する地域課題	導入に向けた課題	
1	社会福祉法人の所有する車両の有効活用	社会福祉法人の有する車両を民間（NPO等）に無償貸与し、移動困難者の移動支援を行うサービス。 ※有償の運送に該当しないため、道路運送法での許可や登録不要。	鴨川市、千葉市他	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の移動手段確保 ・移動困難者の解消 ・買い物弱者対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・保険の適用 ・社会福祉法人への周知と協力体制の構築 ・移動支援の担い手確保（住民組織を想定）
2	企業の送迎バスなどの有効活用	行政と民間事業者（病院・大学・教習所・商業施設等）の連携により、施設の送迎バスの空席を高齢者・障がい者の移動に活用。	我孫子市、船橋市他	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の移動手段確保 ・買い物弱者対策 ・高齢者の交流促進 ・移動困難者の解消 ・地域コミュニティの活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行範囲 ・高齢者への適合性 ・安全性 ・競合交通機関との調整
3	自治会やNPO法人による乗合交通の運営	高齢化が進む高台の住宅地等において、自治会主導により乗合タクシーを導入・運営。	川崎市、八日市市他	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の移動手段確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・採算性 ・導入コスト ・住民への周知や利用促進

② 買い物支援

取組例	内容	実施地	対応する地域課題	導入に向けた課題	
4	移動販売と福祉分野の融合	行政が実施する高齢者向け交流事業（高齢者サロン等）のコンテンツの一つとして、移動販売車による買い物支援を定期的実施。住民への周知や、事業者の採算性にメリットがある。	広島県江田島市、前橋市他	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物弱者対策 ・高齢者の交流促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・採算性 ・住民への周知や利用促進
5	行政、民間業者、地域住民の連携による買物環境の整備	住民の「足」の確保、宅配、移動販売などの買物弱者対策事業を行政・民間事業者・地域住民が積極的に関与し、スキームを構築。	長野県大岡地区、石川県野々市市他	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の移動手段確保 ・移動困難者の解消 ・買い物弱者対策 ・地域コミュニティの活性化 ・公共交通維持 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民合意、参加型の形成 ・高齢者への適合性 ・採算性 ・住民への周知や利用促進

6	民間事業者による配食を中心としたラストワンマイル事業	高齢者向けの「配食サービス」と、ラストワンマイルの範囲での住民課題（電球交換や草刈りなど）を組み合わせた、行政サービスの隙間を埋めるビジネスモデル。	徳島県神山町他	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者への見守り体制の強化 ・地域コミュニティの活性化 ・市町村の財政・人的負担軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉部局との連携 ・住民への周知や利用促進
---	----------------------------	--	---------	---	---

③ 次世代技術の活用

取組例	内容	実施地	対応する地域課題	導入に向けた課題
7	AI 運行バス	横浜市、鹿児島県川内町、前橋市他	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の移動手段確保 ・コミバスやデマンドの利便性向上・代替 	<ul style="list-style-type: none"> ・導入コスト ・運行範囲 ・高齢者への適合性 ・料金設定
8	グリーンスローモビリティ	群馬県桐生市他	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の移動手段確保 ・高齢者の交流促進 ・移動困難者の解消 	<ul style="list-style-type: none"> ・導入コスト ・道路事情の改善(段差など) ・規制緩和(パーソナルモビリティの公道利用)
9	ドローンによる配送	福島県南相馬市・浪江町、埼玉県秩父市、千葉市他	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物弱者対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・規制緩和の動向 ・事業者調整 ・採算性 ・安全性 ・恒常性(天候に左右されないこと)
10	MaaS	—	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的かつ効果的な移動手段の確立 	<ul style="list-style-type: none"> ・規制緩和の動向 ・高齢者への適合性
11	自動運転	栃木県、茨城県の道の駅他	<ul style="list-style-type: none"> ・移動困難者の解消 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性 ・導入コスト ・未来投資会議や国家戦略特区の動向

④ 規制緩和

取組例		内容	実施地	対応する地域課題	導入に向けた課題
12	貨客混載	自動車が利用できなくなった高齢者を対象に、既存の交通資源（バス、タクシー等）を利用した物資の運搬支援。	宮崎県延岡市、茨城県常陸太田市	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コミュニティの活性化 ・公共交通維持 	<ul style="list-style-type: none"> ・規制緩和の動向 ・事業者調整 ・採算性 ・住民への周知や利用促進
13	タクシー定期券	利用可能区域や利用回数などの条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題とする運賃サービス。	福岡市、北九州市他	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の移動手段確保 ・移動困難者の解消 ・買い物弱者対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・採算性 ・住民への周知や利用促進
14	相乗りタクシー	配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングさせてタクシーを配車させ、1台のタクシーに複数の利用者が相乗りすることで、割安かつ効率的にタクシーを利用できるサービス。	東京 23 区、武蔵野市、三鷹市	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の移動手段確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・マッチング率 ・利用者への周知 ・同乗することによる心理的な不安
15	ライドシェア	自家用車による有料輸送は原則禁じられているが、公共交通機関による移動が困難な地域に限って、地域住民や観光客を対象とした住民の自家用車による有料ライドシェアが認められている。	兵庫県養父市他	<ul style="list-style-type: none"> ・移動困難者の解消 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者との調整 ・安全性 ・未来投資会議の動向

(2) 先進事例詳細

それぞれの先進事例について、以下の通り詳細内容を整理する。

1. 社会福祉法人の所有する車両の有効活用【移動支援】

◆取組内容

社会福祉法人がデイサービス等で利用している車両は、朝夕の送迎時以外は未利用となっていることが多いため、この車両を民間事業者や NPO 法人などに無償貸与し、移動困難者の移動支援を行うサービス。有償の運送に該当しないため、道路運送法での許可や登録は不要となっている。

◆実施事例概要

① 鴨川市

- ・ 太陽会めぐみの里（特別養護老人ホーム）が近接する大山地区社協に車両を貸出。
- ・ 地区社協のボランティアが、月に 2 回、介護認定を受けていない高齢者向けに地域の個人スーパーまでの送迎サービスを実施。



② 千葉市

- ・ 千葉市社協が、若葉区、緑区の 6 福祉施設、地域住民、地元スーパーと連携。
- ・ 週 1 回、高齢者の自宅からスーパーまでをデイサービス送迎車（ワンボックスカー）で往復する無料送迎を実施。車両及びドライバーは福祉施設が提供。
- ・ 送迎対象者は、買い物に不便を感じる 70 歳以上の方（要介護者を除く）。

◆事業の効果・利用者の声

① 鴨川市

- ・ 現時点でトラブルは全くなく、取組に関するハードルも高くない。
- ・ 社協ボランティアからは、大幅に手間がかからなくなったため、大変感謝されている（利用者にとっては乗っている車両が変わっただけなので意見等はなし）。

② 千葉市

- ・ 利用者からは感謝の声が多く、満足度は高い。スーパーだけでなく、ドラッグストア、ホームセンター、銀行、クリーニング店等にも立ち寄ってほしいという意見がある。
- ・ 関係者からも概ね好評で、未実施の地域でも協力の意向のある社会福祉法人が複数あることから、拡充を模索中。
- ・ 社会福祉法人と地域住民とのつながりが強化され、地域の力が高まっている。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 保険の適用

① 鴨川市

- ・ 従来より福祉施設が加入している自動車保険（運転手が誰でも可）で問題ないとのこと保険会社に確認し、特に切替等は行っていない（保険料も福祉施設が負担）。
- ・ 危険負担については、覚書を締結し、送迎時の事故は自動車保険の範囲で福祉施設が対応、買い物時の事故は自己責任、社協ボランティア（運転者）はボランティア活動保険が適用すると定めている。

② 千葉市

- ・ 福祉施設が加入している自動車保険に加えて、社協が別途「行事用保険（怪我・事故）」に加入。保険料は、他の消耗品費等とあわせて41,000円。

(2) 連携体制の構築

① 鴨川市

- ・ 社会福祉法人としては、車両貸出は問題ないが、運転手までの抛出は難しいということで、地区社協から運転手を出すという条件で話が進んだ。他地区でも同内容で困っていることがあれば車両貸出を検討できるが、打診はない。
- ・ ガソリン代や車両整備費用などの費用は、福祉施設が負担。ただし、月2回と頻度もないため大きな負担にはなっていない。

② 千葉市

- ・ 当初より事業スキームを検討するうえで、役割分担を明確に行い、協力体制を構築。
 - 福祉施設：車両及びドライバーの確保（車両維持費、ドライバーの人件費、燃料費、自動車保険料を負担）
 - 地域住民：要支援者の把握、利用者との連絡調整、車両に同乗する協力員の確保
 - スーパー：駐車スペースの確保
 - 社協：全体コーディネート、運行ルート調整、利用者決定、行事用保険の加入（保険料を負担）

◆その他参考情報

保険と安全対策（日本財団の資料より）

① 団体が加入できる保険

- ・ 交通事故に備えて団体が加入できるのは、全社協の「送迎サービス補償」のような傷害保険のみの商品となる。交通事故以外の損害賠償については、全社協の「福祉サービス総合補償」や、あいおいニッセイ同和損保の「NPO活動総合保険」等がある。

② 加入保険の限度額を越える事故への対応

- ・ 運転者がボランティア活動保険に入っている場合でも、その限度額を超える部分は補償されない。利用者に対してはその旨十分に説明の上、了承するための同意書などを徴求する動きもある。申込書と同意書を1つにした書類を用意している団体が多い。

2. 企業の送迎バスなどの有効活用【移動支援】

◆取組内容

民間事業者が、自社社員や利用者向けに提供している送迎バスは、常に満席ではないため、その空席を利用して、高齢者や障害者の外出の際の移動に活用するもの。なお、民間事業者は、病院や大学、教習所、商業施設等で取り組みがみられる。

◆実施事例概要

① 我孫子市

- ・ 2005年より、市内の病院や自動車教習所、大学、市の福祉施設の送迎バスを、施設利用者以外でも無料で利用できるようにする運行サービスを開始（現在11ルート）。
- ・ 利用者は、市内在住の65歳以上の高齢者又は障害者で、買い物や通院、駅や公共施設までの足として利用。



(出所) 我孫子市 HP

② 船橋市

- ・ 高齢者支援協力バス事業として、市内の自動車教習所や老人福祉センターと連携し、交通不便地域の高齢者を対象に移動支援を行っている。
- ・ 利用者は、市内在住の65歳以上で、送迎バスに一人で乗降でき、利用規約に同意した市民。利用料は無料。

◆事業の効果・利用者の声

① 我孫子市

- ・ 地域に住む高齢者等の貴重な外出の足となっており、買い物時の荷物を持たなくても良くなったなど、感謝の声が寄せられている。
- ・ 病院や自動車教習所、大学等の送迎バスの空席を有効活用しており、新たに車両購入などは行わないため、市・利用者の負担は少ない。
- ・ 通常のコミュニティバスと異なり、サービス開始に至るまでに必要な手続きが少なく、サービス開始までに要する期間が短い。

② 船橋市

- ・ 自動車学校や老人福祉センターの業務に支障がない範囲で、あくまで企業に協力してもらっているというスタンスで実施。
- ・ 事業者側は、無償で協力しているが、地域貢献による企業のイメージ向上、教習所等のテリトリー確保、高齢者講習受講者の確保など、企業にとってのメリットもある。
- ・ 相乗りの励行により、地球環境負荷の軽減にもつながっている。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 運行範囲（ルート）の設定方法

① 我孫子市

- ・ 企業が従来より運行している送迎ルートにてサービスを実施しており、別ルートの新規設定はない。
- ・ 乗降方式は、路線によって異なり、専用駐車場のみの路線や、フリー乗降が設定されている路線もある。

② 船橋市

- ・ 各教習所の運行ルートに基づき、停車位置（通過ポイント）にて乗降が可能。各教習所では、基本的に既存バス路線との競合を避けるようにルート設定がされている。

(2) 連携体制の構築

① 我孫子市

- ・ 運行にあたっては、事業者に対して、市から個別に事前説明を実施、当初は見送る意向の事業者もあったが、運行を開始してから一定期間がたつと、住民からの評判の良さなどが後押しし、協力を踏み切る事業者も増えた。
- ・ 市は、「送迎バスの空席を活用した我孫子市高齢者等外出応援事業に係る協定書」を協力事業者と締結している。
- ・ 市は協力する事業者の負担を最小限にするため、利用者を65歳以上の高齢者と障害者、かつ一人で乗降できる人に限定し、苦情はすべて市役所が受け付ける形とした。
- ・ 市の負担は、送迎バス車両の座席（約570座席）に対する保険料や、パスカードの手続き費用などで、年間約100万円。

② 船橋市

- ・ 通常の利用者で満席の場合は、乗車ができないことや、本事業自体が、市と事業者との委託契約などではなく、事業者の善意により運営されていることなどを、利用者に周知徹底させ、事業者の負担軽減に努めている。

◆その他参考情報

市の交通施策全体の中の位置づけ

① 我孫子市

- ・ 企業送迎バスはあくまでも、高齢者の外出支援の補助的な手段と捉えている。市の運営するコミュニティバスは、「あびバス」があり、交通空白地域の解消は、あびバスの役割となっている。

② 船橋市

- ・ コミュニティバスの導入検討をしたが、公平性、費用対効果などの諸問題から導入が困難な状況下、各種企業が市内で運行する送迎バスに着目し、TDM（交通需要マネジメント）の一環であるカープール（相乗り）を励行し、同時に交通不便地域の解消及び高齢者の移動支援を行うことを目的として実施している。

3. 自治会や NPO 法人による乗合交通の運営【移動支援】

◆取組内容

高齢化が進む高台・起伏に富んだ住宅地等において、自治会主導により乗合タクシーを導入・運営したり、地域密着型バス運行を目指す NPO 法人を立ち上げて、バス路線を存続させる取り組み。

◆実施事例概要

① 川崎市

- ・ 宮前区の県営野川南台団地自治会が運営主体となって、2008 年より、「野川南台コミュニティバス『みらい』」を運行。
- ・ 車両は 10 人乗りワゴン車で、原則月水金の 12 時台を除く 9 時台～15 時台に郵便局、スーパー、コンビニを結んで運行。
- ・ 利用者は自治会会員で運賃は無料、運転手は地域の有償ボランティアが務めている（国土交通省主催の運転者講習受講者）。

② 四日市市

- ・ 2002 年のバス路線廃止の通達後、影響の強い町自治会において存続要望が圧倒的に多かったことを受け、住民主体の協議会を設立し、路線存続の試験運行を実施。その後、有料本格運行を開始する際に「NPO 法人生活バス四日市」を設立し、「生活バスよっかいち」を NPO が運営（運行は三重交通に委託）
- ・ かすみがうら駅～スーパーサンシ間 9.5 km を、およそ 2 時間間隔で 1 日 5.5 往復運行。公共施設、商業施設、病院など約 200～300m おきに、31 か所の停留所が設置。運賃は 1 乗車 100 円。

◆事業の効果・利用者の声

① 川崎市

- ・ 同団地は 680 の入居世帯数があるが、65 歳以上の高齢者は 7 割以上。コミュニティバスには、1 日平均 50～60 人の乗車があり、日によっては 100 人を超え、2017 年にはサービス開始 9 年で利用者 10 万人を突破。
- ・ ほとんどが医療機関への通院や買い物の利用で同団地住民の重要な足となっている。また、利用者同士の移動中の会話などが、地域のコミュニティづくりにも寄与。

② 四日市市

- ・ 応援券配布（NPO メンバーが宅配、全区間の期間別のフリーパス券）など、路線維持への乗車促進運動の結果、1 日平均 100 人程度の利用がある。廃止バス路線の 1 日平均約 20～30 人と比べて大幅な増加。
- ・ 高齢者の歩行距離を短くするようにバス停間隔は短く、スーパーでの停車時間を 40～50 分に設定し、買い物時間を確保するなど、利用者目線のルートやダイヤとしたことが、利用者の満足度向上と利用促進につながっている。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 採算性（導入及び運営コスト）

① 川崎市

- ・ 試行運行に掛かる費用の一部、本格運行時の初期費用である車両購入費等は、川崎市が負担。以後、運行経費（人件費、燃料費、保険料等）は年間約 130 万円前後だが、自治会からの支援金や、廃品回収による収益金、地域の企業からの寄付金、住民からの募金などですべて賄っている。
- ・ 運営面の収支はほぼトントンだが、車両修繕などは別途工面が必要。

② 四日市市

- ・ 運営に必要な支出は月額約 90 万円（運行経費 80 万円＋人件費等 10 万円）で、収入は、運賃収入約 10 万円、市補助金 30 万円（自主運行バス事業補助金）、沿線企業（スーパー、病院など 8 団体）の協賛金 50 万円。人件費が少ないのは、NPO メンバーがボランティア精神で活動しているため。

(2) 連携体制の構築

① 川崎市

- ・ 2005 年に自治会が中心となり、「南台コミュニティ交通導入推進協議会」を設立。コミュニティ交通の導入に向けて、行政と協働しながら取り組みを進めた。
- ・ 自治会費により運営費用を負担する必要があるなど、地域住民の主体的な取り組みが不可欠だったことから、自治体職員が積極的に地域に入り、円滑なコミュニケーションを心掛けた。これにより、地域住民との信頼関係が生まれ、また、コミュニティバス実現に向けた地域住民の積極的な関与にもつながった。

② 四日市市

- ・ NPO 法人の前身となる「生活バス四日市運営協議会」は、住民主体だが、協賛事業者、運行事業者、行政の協働で作られており、特に地区住民と運行事業者の連携体制が当初から構築されている。

◆その他参考情報

強いリーダーシップの存在

① 川崎市

- ・ 自治会長が運転手の確保や、地域の企業からの寄付金集めなど、精力的に活動することで事業が支えられている。毎年総会で意見を聞きつつ、次年度の継続を決めているが、反対が出ない限りは続けていく方針。

② 四日市市

- ・ 組織の中心になって計画を進めていく献身的かつ熱意のある NPO 代表の存在が活動の大前提となっている。現代表は、ほぼ終日、この事業へ時間と労力を割き、地域社会貢献にボランティア精神で活動しているが、今後は事業を永続的に継続するための体制構築が課題。

4. 移動販売と福祉分野の融合【買い物支援】

◆取組内容

行政が実施する高齢者向け交流事業（高齢者サロン等）のコンテンツの一つとして、移動販売車により、交通弱者への買い物支援を定期的を実施。訪問対面販売により、住民への生活サポートや地域のコミュニティを構築に寄与する取り組み。

◆実施事例概要

①広島県江田島市

- ・ 江田島市社会福祉協議会が運営主体となり、江田島市・江田島市商工会と共同で、2015年2月より、買い物支援事業を開始。販売業務は地元企業に委託。
- ・ 平日（月曜日～金曜日）の午前中に、各地区から500m以内に商店が無い地域9か所で食品や生活必需品を販売。買い物の充足だけでなく、地域住民が集える交流の場づくり・その場で気にかかけ、声かけが出来る地域づくりを目指して、地域の方々と協働して運営。



（出所）江田島市社会福祉協議会 HP

②群馬県前橋市

- ・ 社会福祉法人「上州水土舎」が運営する、障害者就労支援施設「よろず屋寒春・赤木高原ミート」が運営主体となり、2012年5月より障がい者による買い物支援事業を開始。
- ・ 当施設に勤務する知的障がい者が販売スタッフとなり、毎週金曜日に移動販売車を使い、市内3か所を巡回する。集客数を安定させるため、利用者に注文書を配布し、電話やFAXでの事前注文を受け付けている。
- ・ 取扱商品は、当施設で調理した精肉・惣菜の他、生鮮品や日用雑貨。本事業を通じて、地域との交流により、障害者就労支援施設への理解を深めてもらうことを目的としている。

③長野県池田町

- ・ 池田町商工会は、池田町社会福祉協議会が高齢者を対象とした「ふれあい・いきいきサロン推進事業」と連携して、町内各地区で実施されているサロンに参加出店し、商売をベースとした新しいコミュニティを構築し、地産地消による町内循環型の消費を目指した。
- ・ しかしながら、運営コストの負担が重く、事業の採算性が取れないことから、2017年度に事業は廃止済。
※ 事業の廃止に関して、池田町商工会へヒアリング（2019年2月15日）

◆事業の効果・利用者の声

①広島県江田島市

- ・ 定期的に地域住民との改善会議を実施しているが、その声として、利用者から「買い物だけでなく、皆が集まって話をするキッカケになっている」との声が多く、地域の交流の場として、コミュニティ構築に一役買っている。

②群馬県前橋市

- ・ 移動販売 1 日の売上は約 2 万円程度。買い物目的の他、販売スタッフとのコミュニケーションを楽しみに足を運ぶ利用者もおり、コミュニティの場として果たす役割も大きい。
- ・ 利用者からは、「来てくれて助かる」などの感謝の言葉の他、「お仕事頑張ったね」と励ましの言葉も多く、障がい者の勤務意欲につながっている。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 採算性（導入及び運営コスト）

①広島県江田島市

- ・ 運営体制を整備するための導入コストは、厚生労働省の「安心生活創造推進事業」の補助金を利用。運営コストは、販売委託業者に対し、本事業の赤字分を補てんする形で、「販売補助費」という名目で、江田島市の補助金から拠出。採算性は厳しく、自治体など各種団体の支援なくしての事業継続は難しい。

②群馬県前橋市

- ・ 導入コストである移動販売車は、日本財団の助成を受けて購入。運営コストなどの採算性は厳しい状況だが、利幅が少なくても運営出来る福祉施設の強みを生かし、低価格での提供による売上増加に努めている。

(2) 販売エリアの拡大

①広島県江田島市

- ・ 移動販売を利用したいとの声が多く、販売箇所は事業開始当初より年々増加傾向にある。販売する際には、その地域の自治会との合意が必要となる。

②群馬県前橋市

- ・ 競合する地元事業者との調整で合意が得られなかった地域があり、営業エリア拡大には、地元事業者への調整及び合意が必要となっている。

(3) 住民への周知や利用促進

①広島県江田島市

- ・ 事業開始当初は、日用品などを中心に販売していたが、住民への周知が進み、利用実績も増えたことで、生鮮品の要望が強くなった。その結果、肉・魚を取り扱うための対策の他、夏の日差し対策など衛生面での配慮が必要となっている。

②群馬県前橋市

- ・ 住民の利用促進のため、事業開始当初は自作のチラシを、営業エリアに自力で配布したが、集客に苦戦。現在は利用者による口コミにより、住民周知及び利用促進が図れるようになった。

5. 行政、民間業者、地域住民の連携による買い物環境の整備 【買い物支援】

◆取組内容

住民の「足」の確保、宅配、移動販売などの買物弱者対策事業を行政・民間事業者・地域住民が積極的に連携し、スキームを構築している。特に、地域の課題解決に積極的に取り組む住民組織の存在が鍵となっている。

◆実施事例概要

①長野市大岡地区

- 長野県大岡地区は、海拔 450m～900mと高低差が大きく、急な傾斜地に集落が形成されている。高齢化が進んでおり、地区内の商業施設は 2 店舗まで減少しているため、他地区へ買い物に出る場合、車で 30 分以上かかる。しかし、同地域に住む高齢者は買い物を不便と感じている人は、ほとんどいない状況。
- 市営バス「大岡篠ノ井線」と、デマンドバスの「ハッピー号」の利用において「おでかけパスポート(70 歳以上は 110 円から 200 円を負担)」を配布している。バス停設置については、利用者視線に立ち利用者個々の状況に応じた対応を行っている。
- 民間業者による宅配サービスや移動販売が行われており、移動販売においては、48 か所程の停留場所がある。停留所に集まる人は、移動販売の担当者とも馴染みになっているため、住民の安否確認の役割も果たしている。



(出所) 長野市 HP

②石川県野々市市

- 2001 年度に、学識者、町民代表、行政機関を委員とした「野々市町交通円滑化対策検討委員会」や町議会内に「コミュニティバス特別委員会」を設置し、野々市町の交通手段を調査、検討し、平成 15 年度にコミュニティバス「のっティ」を導入。
- 運行時間は通勤や通学に対応するように、午前 7 時から午後 7 時までとし、運賃は 1 回 100 円均一とした。

◆事業の効果・利用者の声

① 長野市大岡地区

- 2016 年 10 月に実施した、高校生以上の大岡地区住民を対象にしたアンケート（回収数：578 人）では、「住みたい（是非住みたい＋できれば住みたい）」と回答した割合が、8 割以上を占めるなど、住民の定住意向が強い。

② 石川県野々市市

- コミュニティバス「のっティ」の乗客数は、2017 年度で 207 千人（1 日平均 574 人）となった。2008 年度（156 千人）と比較しても、乗客数はおよそ 1.3 倍に増加している。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 採算性

② 石川県野々市市

- ・ 2003～2006年度まで国土交通省の「自動車事故防止対策費補助金」(補助率 1/2) をコミュニティバスの試験運行委託費として活用した。2007年度からは、国土交通省の「公共交通移動円滑化設備費補助金(補助率 1/2)」を利用し運営コストに充当した。現在では、採算性を高めるため、「のっティ」の車内広告等の実施方法について検討し、運賃収入以外の収益可能性を探っている。

(2) 行政、民間業者、住民との良好な関係

① 長野県大岡地区

- ・ 大岡地区では、上記の3者は以下の部分で積極的に関わり、連携している。
 - 行政：公共交通網の整備・運行を担う。
 - 民間業者：宅配や移動販売によって、食品や生活用品を高齢者に届ける役割を担う。
 - 地域住民：支援サービスを積極的に利用し、事業継続に寄与する役割を担う。

② 石川県野々市市

- ・ 町内を横断する北陸鉄道バスの路線と「のっティ」が運行する路線に、部分的に競合する路線があったが、コミュニティバス導入の当初から、北陸鉄道バスが委員会に委員として参加し、運行路線などを調整したため、問題には至らなかった。
- ・ バス停留所の屋根、ベンチの設置は地域住民の協力・負担で設置するなど、住民が主体的に課題解決に注力している。

(3) 地域の課題解決に積極的に取り組む住民組織の存在

① 長野県大岡地区

- ・ 本事例の成功の鍵は、地元の実情を良く知っている住民自治協議会の存在が挙げられる。同協議会は、地区の課題認識に向けた実態調査を行い、最も効果的な対応策を検討し、実行に移すなど、課題解決に積極的に取り組んでいる。

◆その他参考情報

(1) 相互扶助サービスの開始

① 長野県大岡地区

- ・ 住民自治協議会では、住民が困り事の解決に手を貸し合う「大岡たすけあいサービス」の会員組織化を図っている。1時間当たり 800～1,000 円の料金で、草刈りの手伝いを行うなど、日常生活の困りごとを手助けする会員サービスである。
- ・ 医療・福祉施設頼みではなく、住民自身も介護要望や生活支援に協力し、高齢者が地域で生活を続けられるようにするのが目的としている。

(2) 産官学の連携の取り組み

② 石川県野々市市

- ・ 野々市市は、金沢工業大学、地元企業と大手システム会社を連携し、金沢工業大学 BusStop プロジェクトである「バスどこシステム」を、2019年3月まで実験的に公開している。当システムを利用することで、「のっティ」の現在位置を確認出来るようになっている。

6. 民間事業者による配食を中心としたラストワンマイル事業 【買い物支援】

◆取組内容

高齢者向けの「配食サービス」と、ラストワンマイルの範囲での住民課題（電球交換や草刈りなど）への対応を組み合わせた、行政サービスの隙間を埋める買い物支援サービスモデルを構築。

◆実施事例概要

徳島県神山町の事例より

- ・ 株式会社官山ワークス（マルシェ等の運営会社）が、徳島県神山町にて、「tomos（ともし）」という名称で、弁当の宅配＋見守り＋日常生活の困りごとサポートを行う事業。2017年12月よりスタート。
- ・ 会員は、月6,000円の会費で、12食分の弁当が宅配される仕組みで、担当者が1日に2回（午前は弁当配達、午後は回収）訪問するなか、高齢者の見守りも行っている。
- ・ 会員数は50軒程度あるが、実際の利用は、1日平均30軒程度で、担当者2名で対応している。
- ・ 配達担当者は、高齢者と会話をしたり、電球交換やゴミ捨て、スマホの使い方を教えたりと、簡単な家事や日常生活の手伝いをしている（無料）。
- ・ 有料メニューとして、草刈りや庭木の剪定、重たい家具の移動、買い物代行なども行っており、それぞれ弁当の配達又は回収の間を使いながら、作業を行ったり、登録している農家（草刈り等）を派遣している。
- ・ その他、介護認定を受けている高齢者に対しては、地域包括支援センター等と連携しながら、ゴミ出し、買い物代行、洗濯、布団干しなど、特に資格等が必要ない30分以内の作業に限定して介護保険による手伝いも行っている。



◆事業の効果・利用者の声

- ・ 会員の高齢者からは、弁当は味も良いが、野菜が多く脂っこくないので、続けやすいという声がある。また、色々な手伝いや話し相手になってくれるので、独り暮らしの高齢者にとっては、貴重な存在になっているとの声も多く聞かれる。
- ・ 地域内には、宅配等を行う食品スーパーのほか、移動スーパー（とくし丸）、生協も事業展開しているが、tomosの評判は良く、会員数も増加傾向にある。
- ・ 山間部の一軒家など、見守りが難しい地域でも毎日足を運んでいるため、高齢者にとっては安心に通じるとともに、実際に一人暮らし高齢者の孤独死を早期発見する事例もあるなど、行政の手の届かない部分まで入りこんだサービスを展開している。
- ・ 配食サービスの弁当供給や草刈り等は、地元の企業・個人に依頼しており、地域経済への好影響もある。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 採算性（導入及び運営コスト）

- ・ 月額の人件費（20万円）、車両維持費や燃料費、保険（計5万円）で、2名雇用しているため、月額コストは約50万円。収入は、tomos事業（配食＋有料手伝い等）が約25万円、行政（包括支援センター）からの委託事業が約25万円で、収支はほぼ均衡（若干の黒字）。
- ・ 委託事業は、配食を通じて戸別訪問することで実施可能な調査で、救急医療キッドの制作業務や、家族構成変化の調査など。包括支援センターとしても、tomos事業の持続性を少しでも高めるため、運営主体への積極的な業務委託をしているほか、利用可能な補助金等の案内も行っている。
- ・ 将来的には、高齢者の手伝いから得られる情報等を活かして、未利用農産物（神山町では完熟すだち）を使った商品化を行い、それを本業である都内のマルシェなどで販売して収益を上げていく予定。商品は地域の特産品として、ふるさと納税の返礼品の認定なども得ていく方針。

(2) 連携体制の構築

- ・ 町長の号令のもと、町全体で tomos 事業を支える体制ができており、特に福祉部門（包括支援センター）が全面的にバックアップしている。
- ・ 神山町が地方創生戦略に基づいて設立した「一般社団法人神山つなぐ公社」とも連携しているが、公社では地域の情報発信や、各種団体（商工・福祉・交通等）のネットワーク化を図っており、効果的な連携につながっている。
- ・ 弁当の作り手である事業者や、移住者の支援団体、UIJ ターン者、地域おこし協力隊など、様々な団体等と連携しながら、事業が展開されている。
- ・ こうした取り組みにより、他地域からの移住者を中心とした多様な主体を受け入れる土壌が地域全体に根付いていることが、取り組みが成功している大きな要因である。
- ・ 現場で事業を支える人材を確保するのが、継続化に向けた最大の課題。現スタッフは、神山塾（田舎での生活体験を通じた職業訓練）の卒業生である。

(3) 地域への参入方法（福祉部局との連携）

- ・ 同社が神山町を選んで配食サービスを展開したのではなく、同社社長が地域に滞りするなかで、町の課題は高齢者が食べ物に困っていることだとわかり、地域課題を解決するために、高齢者に絞った配食サービスを展開したのがきっかけ。1か月のトライアル期間において、高齢者から好評だったため、事業が実現化した。
- ・ トライアル期間から、福祉部局を含めた町とは情報共有を図りながら進めたことで、地域には比較的参入しやすい環境となった。

(4) 住民への周知や利用促進

- ・ 高齢者間の口コミ等により会員数が増え、また当初昼食のみだった配食サービスも、好評につき夕食分の配食が追加となるなど（訪問は従来と同じ2回）、利用者・利用回数の増加が効率化にもつながり始めている。

◆その他参考情報

(1) 移動支援を検討する協議会の設立

- ・ 神山つなぐ公社では、来年度、地域の大きな課題となっている移動支援を取り上げるため、各種関係者を集めた協議会を立ち上げ、実施手法の検討等を行う予定。
- ・ 地元タクシー事業者がいるなか、どのような手法が効果的か踏み込んだ議論を展開していく予定。代官山ワークスも含めて、関係者が議論していく場が用意される。

◆参考 神山町の特徴・取組内容

(1) 町の地勢・人口増減

- ・ 神山町は四国・徳島県東部に位置し、徳島市街から車で約 45 分程度、徳島空港から 1 時間 30 分程度の距離にある。
- ・ 約 173 平方kmの町域のうち、83%は山林であり、300~1,500mの山々に囲まれている。
- ・ 1955 年には人口は 21,000 人程度だったが、人口流出が続き、現在は 5,000 人程度まで減少。すだちや梅、ヒノキなどを中心に、農林産業が主要産業。二次産業は乏しく、三次産業もサービス業や卸売・小売業よりも公務が上回るなど、非常に規模が小さい。

(2) 情報発信と移住促進

- ・ 神山町国際交流協会（2004 年から「グリーンバレー」に改組）において、1999 年から KAIR（神山アーティスト・イン・レジデンス。国内外のアーティストを呼び、滞在期間中に作品を制作してもらおう活動）を実施したところ、アーティストの中から移住希望者が現れ始め、グリーンバレーの WEB サイトでも、移住のページが最も閲覧回数が多かった事情もあり、古民家を使った移住促進を推進。その結果、2011 年には初めて社会増減がプラスとなる。（現在は再び社会減）。
- ・ 同時期（2007 年頃）に徳島県が移住交流支援センターを県内 8 か所に設置する事業を進めるなか、神山町にもその 1 つを設置し、運営をグリーンバレーに委託。グリーンバレーは「ワーク・イン・レジデンス」というコンセプトで運営
- ・ ワーク・イン・レジデンスは移住してから職を探すのではなく、手に職がある人に来てもらい仕事を創出する発想。移住希望者の属性を見て、「町に必要なと考えられる技能・職を持つ人」に対して逆指名を行い、パン屋やデザイナー等を誘致している。

(3) サテライトオフィスの誘致

- ・ 神山の自然環境と IT インフラ、移住者の自由な活動が促進される環境を背景に、都内企業等によるサテライトオフィスの設置が相次ぎ、本社移転、新会社設立の動きがみられる。町内や近隣市町村民の新規雇用も生まれ、法人税収も徐々に増加するなど、地域経済に好循環が生まれている。
- ・ 2010 年から始まった「神山塾」も企業誘致と相乗効果を発揮している。神山塾は厚生労働省所管の 6 ヶ月間の求職者支援訓練であり、講師はグリーンバレーの者やサテライトオフィスの事業者達が行い、IT 技能だけではなく、実際のまちづくりや地域の課題解決などに取り組んでいる。参加者のほとんどは東京周辺など県外出身者であり、20 代後半~30 代前半の世代が多い。これまでに、修了者の約半数が町内に移住、サテライトオフィスでの雇用者も多く、移住・雇用に大きく寄与している。
- ・ 企業の需要が増えたため、町立の旧・縫製工場をリノベーションし、「神山バレー・サテライトオフィス・コンプレックス」を設立。コワーキングスペースとして IT 関係者や大学ゼミ等が使える場で、大手 IT 企業等や徳島大学なども利用している。



(4) 今後の課題

- ・ グリーンバレー周辺だけでなく、神山町全体への移住・定住促進や、経済活性化の効果を広げていくことが重要。そのため、元々神山町に住んでいた住民に対するインセンティブや、移住者との交流をさらに深める取り組みを通じ、住民間の融和に取り組んでいく必要がある。

7. AI 運行バス【次世代技術の活用】

◆取組内容

AI を活用したリアルタイムのデマンド交通システム。スマートフォンで配車予約すると自動計算でルート検索し、最適経路をドライバーに通知する仕組み。配車に関する効率性を高めるとともに、利用者は配車の到着時間等が即座にわかり、利便性が向上する。

◆実施事例概要

①神奈川県横浜市

- ・ 横浜市では観光客の回遊性を高めることを主な目的とした実証実験で利用者は無料で乗車可能。
- ・ 31 か所の乗降場所を設置し、乗降場所間をつなぐシステム。乗降場所には大型パネルを設置し、スマホを持たない利用者でもパネル操作で簡単に予約できる。
- ・ 車両選択や乗降場所・時間は AI が判断しているが、経路についてはドライバーの判断としている。
- ・ 実証実験期間は 10/5～12/10 の約 2 か月間で、運行時間は 10:00～21:00 の 11 時間。



②鹿児島県肝付町・③群馬県前橋市

- ・ 基本的なシステム等については、横浜市と同様だが、地方・過疎地域のため、観光ではなく、地域住民の移動支援が主目的。
- ・ 高齢者が多い地域のため、予約はアプリ、パネル以外に、電話予約と併用（電話を受けた交通事業者の配車担当が、ドコモのアプリ画面にて代替入力）。
- ・ 前橋市では、従来デマンド交通を運行しており、デマンドの利用料金（300 円）を据え置き。利用者の 99%が電話予約。
- ・ 肝付町では、高齢者の移動支援という側面から、乗る場所は自宅、降りる場所が指定場所（病院やスーパーなど）というシステムで運用。

◆事業の効果・利用者の声

①神奈川県横浜市

- ・ 利用客は平日が約 700 名、休日が 900 名。タクシーは 15 台で回しているが、利用客数からすると 20 台は必要。
- ・ 利用客には利用後にアンケート調査を依頼し満足度などを調査（非公開）。
- ・ AI 運行バスの運転手の声としては、「システムに対する不便さ・不満は特にない」、「エリアはもう少し広い方が、観光客にとって利便性が高い」、「休憩時間まで管理されるのが、運転する側にとってはやりにくい」など。

③群馬県前橋市

- ・ 車両が 4 台しかなく、現時点では 40 分程度の待ち時間が発生することもあるが、もとの運行では 2 時間待ちも発生していたため、特段の苦情はない。

◆導入に向けた課題とその対応状況

①神奈川県横浜市の事例より

(1) 採算性（導入及び運営コスト）

- ・ 導入にあたっては、NTT ドコモと大学発ベンチャー（ミライシェア）が連携して技術提供。平成 30 年度は NEDO の補助金を活用した実証運行を各地で実施、来年度、商用化予定。
- ・ 導入でかかる主なコストは、予約用の大型パネル、タクシーに設置する専用画面、利用促進に伴うパンフレット等の制作費用。運営コストは、エリアの範囲、対応台数によって異なる。導入にあたって、走行距離や車両選択の効率化によって、従来の費用からのコスト削減量が判断材料（あくまで現在は実証実験であり明確な採算性までは言及できない）。



(2) 連携体制の構築

- ・ 地元の交通事業者との調整は、タクシー協会と連携、協力を得るなか、地元のタクシー会社 10 社（各社 1~2 台）から運転手と車両の提供を受けて運行。毎日朝と夕方各社の担当者が集合し、苦情や問題点などを共有する体制を敷いている。

(3) 運行範囲

- ・ エリア設定は、現時点では 5km 四方が目安。それ以上の範囲の場合は、効率性（最適配車・経路）という点で効果が高くないため、実証実験の対象としていない。

(4) 住民や企業への周知や利用促進

- ・ 利用促進のリーフレットのほか、横浜市での利用を想定した PR ビデオを制作し、大型パネル等で放映して周知。
- ・ 乗降場所となる飲食店やホテルの利用客限定のクーポンを配信することで、店舗側の集客にも貢献（商用化にあたっては、設置店舗からの協賛金収入も見込む）。
- ・ JR とも連携しており、改札口に AI 運行バスの受付を設置。JR には、店舗での決済にスイカを使ってもらうメリット付与。

◆その他参考情報

別地域での調査データ

④神戸市北区筑紫が丘

- ・ AI 運行バスの運行により、高齢者の行動パターンに変化が出たというデータも取れた。自宅から病院までの往復だった高齢者が、自宅→病院→買い物→高齢者サロン→自宅というふうな、複数の目的地への移動が増える結果となった。

⑤会津若松市

- ・ 2018 年 3 月に、(株)JT B と会津電力(株)、(株)NTT ドコモの 3 社により、AI 運行バスを活用した「モビリティ・シェア事業」の実証実験が、会津若松駅周辺 4km 四方にて実施。観光客の回遊と、生活者の移動利便性向上に寄与したため、商用に向けた検討が進められている。

8. グリーンスローモビリティ【次世代技術の活用】

◆取組内容

電動かつ時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上のモビリティ。高齢者が運転しやすいため、地域において移動支援の担い手を確保しやすい特徴がある。低騒音、低 CO2 排出量、再生可能エネルギー利用など、環境配慮型の交通モビリティ。

◆実施事例概要

群馬県桐生市（株桐生再生）の事例より

- ・ 2010 年に群馬大学、EV 企業、地域づくり会社、行政、市民の連携で、低速電動バス構想を立ち上げ、翌年にグリーンスローモビリティである eCOM-8 を開発。運営する企業として、(株)桐生再生を設立。
- ・ 桐生駅～観光施設等を回遊する観光客を対象としたルートのほか、路線バスのない高齢地域でも試験運行（2016 年度）として、毎週（火、金）の 2 日間、1 日 4 便の運行。
- ・ 低速電動バス eCOM-8 の特徴は、「低速（時速 19 km）なので周囲が良く見え、高齢者でも運転しやすい」、「低騒音、対面式ベンチなので乗客同士のコミュニティが生まれる」、「低 CO2 排出量、乗せ換え電池搭載など、再生可能エネルギーと相性が良い」、「開放的な設計で周囲との一体感が強い」など。



（出所）桐生市 HP

◆事業の効果・利用者の声

- ・ 観光客向けには、桐生駅、街中観光施設、伝統的建造物群保存地区、動物園・遊園地などを通る 2 ルートを設定し、無料運行（桐生市の委託を受けて(株)桐生再生が運行）。2015～2017 年の 3 年間で約 2 万人が利用。
- ・ 桐生市宮本町と桐生駅を結ぶ路線バスのないエリアを対象とした試験運行のアンケート調査結果では、利用客の年齢層は 70 歳代が約半数（46.7%）、80 歳代以上（30.0%）、60 歳代（23.3%）となった（50 歳以下の年代の回答なし）。
- ・ 生活の変化として「増えた（「少し増えた」を含む）」が多かったのは、「外出の回数（65.4%）」、「人と話す機会（80.8%）」、「買い物の回数（57.7%）」、「笑顔（69.2%）」であった。外出や買い物の回数が増えて、人と話す機会が生まれたとする回答が多かった。
- ・ 近所に住むお年寄り同士が同じ便に乗るために事前に打ち合わせるなど、運行にあわせた生活のパターンが変わったという住民もいた。
- ・ いつも利用する高齢者がいない状況により異変に察知できるというように、ドライバーや乗客同士による見守り効果が期待できるとの声もあった。
- ・ 小型車両であるメリットを生かし、路線バスのような中長距離ではなく、地区内移動の足としての活用に期待する声が聞かれた。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 採算性（導入及び運営コスト）

- ・ 車両購入資金として、総務省の「地域経済循環創生事業」を桐生市が申請し、約 5,000 万円が交付され、榊桐生再生はこれを元手に車両（eCOM-8）を購入。
 - ・ 緑ナンバーを取得できなかったため、乗合での運賃収益を得ることができず、主に観光地（奥入瀬など環境に配慮している自然系の観光地）やイベント（お祭り、結婚式等）で車両をレンタルして収益を得ている。
 - ・ その他、桐生市や地元信用金庫などからも支援を受けている。
- ※ 国土交通省では、将来的に eCOM-8 でも緑ナンバーが取得できるようにする予定につき、今後は利用料金の徴収が可能になる見込み。

(2) 担い手の確保

- ・ 当初より、低速電動バス構想の担い手として、榊桐生再生（当初は NPO 組織）が設立された経緯もあり、運行については、同社が市からの委託を受けて行っている。

(3) 地域での連携

- ・ 桐生市の中心市街地以外のエリアでは、宮本町のほか、堤町、菱町といった隣接地域でも、バス路線がなく、移動困難者対策という点では、同じ悩み・課題を抱えているため、3 町会の合同で実証実験を実施するなど連携をしている。バス路線のないエリアであり既存の交通事業者との軋轢等はない。
- ・ 連携体制としては、産（榊桐生再生、車両製造メーカー）、官（桐生市）、学（群馬大学）、民（市民）、金（桐生信金）の枠組みがある。

(4) 住民や企業への周知や利用促進

- ・ 新たに車椅子リフター付の新型福祉車両を、地域の企業や住民からの寄付（1,000 万円）を集めて導入するなど、住民や企業の認知度は高く、地域全体の暮らしの足を支える「自分たちのバス」としての位置づけがなされている。

◆その他参考情報

(1) 別地域での取り組み

- ・ 2018 年時点では、全国 17 地域でグリーンスローモビリティの実走実績があり、導入により解決できる課題として、各地域が最も多くあげたのは、「高齢化が進んでいる地域での高齢者の足の確保（62.6%）」となっている。
- ・ 国土交通省では、地域での低炭素型社会の実現と、地域が抱える様々な交通の課題解決を同時に進められる新しいモビリティとして導入を推進する方針。

(2) 国の支援制度（2019 年度）

- ・ 国土交通省では、グリーンスローモビリティ関連事業として、①先進技術を用いた導入方法の実証（委託）、②計画策定・導入に係る費用の支援（補助）を新規予算化。
- ・ ①は、車体への CNF（セルロースナノファイバー）部材の導入や、IoT 技術等の先進技術を活用したグリーンスローモビリティに関する導入実証事業。
- ・ ②は、グリーンスローモビリティ等を活用した地域交通脱炭素化に向けた計画策定及び計画に基づくモデル構築に必要な設備等の導入費用の一部支援。

9. ドローンによる配送【次世代技術の活用】

◆取組内容

小型無人機（ドローン）を活用し、移動困難者が居住する地域（山間部等）への物資搬送を行うもの。現在は、広範にわたるドローン配送の実用化は行なわれていないが、産官学の連携等により実証実験が各地で行われている。

◆実施事例概要

①福島県南相馬市・浪江町（日本郵便）

- ・ 2018年11月、日本郵便はドローンを使って、目視外飛行により、福島県の2地点間（南相馬市の小高郵便局と浪江町の浪江郵便局）の約9kmで、荷物輸送を行う実証実験を実施。
- ・ ドローン開発の自律制御システム研究所（千葉市）の機体を活用し、最大積載量である2kg以内で、郵便局が使うチラシなどを輸送した。

②埼玉県秩父市（楽天・ゼンリン・東京電力）

- ・ 埼玉県秩父市にて、東京電力が持つ送電鉄塔をゼンリンが三次元データ化し、ドローンが安全に飛行できる「ドローンハイウェイ」をつくり、楽天のドローンが自動制御走行により、弁当の空輸に成功。
- ・ ドローンハイウェイは民家からダム湖の脇を通過して公会堂に至る全長3kmのルート。距離は短いですが、高低差があり森や湖を抜けなければならないため、陸路での移動が困難な場所だったが、ドローンの自動走行により問題なく輸送した。

③千葉市（楽天等）

- ・ 2018年10月、千葉市では、国家戦略特区の枠組みを使い、楽天などとドローンを使った宅配実験を実施。ドローンと地上配送ロボットを使って、マンション（モデルルーム）の玄関前まで運ぶ初の実験（幕張新都心のマンションに住む住民が体調不良で外出できず、風邪薬・マスク・冷却シートをアプリを利用して購入することを想定）。
- ・ 約600メートル離れた場所から、幕張新都心のマンションのモデルルーム前まで、目的地をインプットしたドローンが自律飛行で荷物を搬送。コンシェルジュ役が建物内に待機する地上配送ロボット（UGV）に荷物を積み込み、UGVがエレベーターやスロープを通過してモデルルームの部屋まで届ける仕組み。



（出所）千葉市 HP

◆事業の効果・利用者の声

③千葉市

- ・ 初めて地上配送ロボット（UGV）を導入し、物流拠点から注文者の居住スペースまで無人で配送する仕組みが実験された。2019年の実用化を目指し、国家戦略特区の枠組みを活用しながら実験環境の整備が進む見込み。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 規制緩和の動向

- ・ 従来、ドローンの目視外飛行には原則、飛行経路の下に補助者を配置する必要があったが、国交省が2018年9月に航空法に基づく飛行承認の許可要領を改定し、補助者なしでも目視外飛行できるようになった。ただし、飛行場所は第三者が立ち入る可能性の低い山間部などに限られ、都市部は対象外。

(2) 採算性

- ・ 現在、目視外の自動走行や、海上や山林上、遠距離での走行などの安全性等の実証実験の段階であり、1回あたりの走行コスト等の採算性については未公表。
- ・ もっとも、同じくドローン配達の実験を進めている Amazon では、倉庫や物流センターから消費者へ届ける「ラストワンマイル」を自社のドローンに任せることで、運送コストの大幅削減や、正確な運送が可能になるとしている。現在アマゾンでは「ラストワンマイル」の配達に8ドルほどかかるが、ドローンによる配達が実用化された場合、20セント～1ドル程で配達が可能になると試算している。

(3) 安全性

- ・ ドローンは、重量のある物体が空を飛行するため、ドローン自体に障害物回避能力があるものの、落雷や鳥との衝突、電波のジャミング等、落下リスクが常にある。
- ・ 墜落したドローンが人や家財に衝突しダメージを負わせる可能性があることがドローン配送の最大のリスクであり、完全排除はできない。

(4) 恒常性（天候への対応力）

- ・ 防滴性を備えた機体も登場してはいるが、一般的には、ドローンはモーターや電気回路に浸水してしまうと動作が止まってしまうため雨に極めて弱い。
- ・ 強風が吹いた場合も、機体スペック的には飛行が可能であっても、安全への配慮から離陸させられず、車や列車などの陸路での輸送に比べると悪天候に弱いという点がドローン配送のデメリット。

◆その他参考情報

海外での取組状況

④Amazon（アメリカ）

- ・ 2017年の3月の会議イベントにて、Prime Air というドローンの完全自律飛行によって、会議参加者に対して、日焼け止めを届けるデモに成功。なお、アメリカではドローンの商用利用に対する規制が強く、実現に向けた一番の障害は法規制である。

⑤DHL社（ドイツ）

- ・ ドイツの大手運送会社ある DHL 社は、2014年には人口2,000人のユイスト島への医薬品の配達テストを行い、2016年には標高1,200mの山岳地帯で100回以上の配達に成功。従来の交通手段では配達困難な地域へのドローン配達に力を入れている。

⑥Matternet社（スイス）

- ・ 2017年3月にスイス郵便と Matternet 社は共同で、南スイスの都市ルガーノにある2つの病院間のドローン配達をテスト。4月には航空局から上空飛行の認可を得て、10月にはドローンによる医療器具や輸血用の血液などの輸送が本格的に実用化。

10. MaaS (マース)【次世代技術の活用】

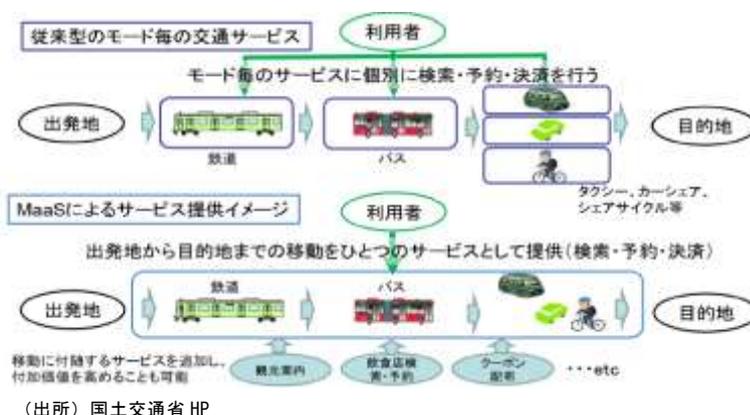
◆取組内容

MaaSとは、Mobility-as-a-Serviceの略で、自動運転やAI、オープンデータ等を掛け合わせ、従来型の交通・移動手段にシェアリングサービスも統合して次世代の交通を生み出す動きのこと。移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとする考え方の上に立っており、もともとはフィンランドのヘルシンキで始まったサービスのこと。

◆実施事例概要

(1) 概念

- 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての「一元的なサービス」として捉える概念。
- スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型とされている。



(2) 国の動向

- 経済産業省では、IoTやAIの活用による新しいモビリティサービス(広義のMaaS)を活性化させていくため、2018年6月から「IoTやAIが可能とする新しいモビリティサービスに関する研究会」を開催。同年10月に、検討の成果を中間整理として取りまとめを発表。
- 今後の方向性として以下の3つがあげられている。
 - デジタル投資促進とデータ連携・利活用拡大のための基盤整備
 - スタートアップや異業種等との協業の促進
 - 企業と連携して新たな取り組みに挑戦する地域の支援
- 国土交通省でも2018年10月、MaaSなどの新たなモビリティサービスの全国展開を目指し「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催すると発表。MaaSのあり方、バス・タクシー分野でのAI・自動運転の活用にあたっての課題抽出・今後の取り組みの方向性などを検討するとしている。
- 政府内においても、他省庁とも協力して、内閣官房日本経済再生総合事務局が中心となって進められる「産官協議会(次世代モビリティ/スマートシティ)」においても、MaaSに積極的に関与していく方針。

◆事業の効果・利用者の声

- ・ 事業の効果として、シームレスでストレスフリーな移動実現による利用者利便の向上や、フィンランドの MaaS アプリ「Whim」（後述）については、公共交通機関の利用シェアの増加、Whim ユーザーの増加（48%→74%）という事業効果があった。

◆導入に向けた課題とその対応状況

（1）導入に必要な要素

- ・ MaaS の実現には、さまざまなサービスやデータを統合するプラットフォームが必要になる。バスや電車などの公共交通サービスや、シェアサイクル等の民間サービス、運行状況のリアルタイム情報、事故や天候などの外部要因による状況変化など複合的な情報を基に、利用者のニーズに合わせた最適な移動方法を提案し、さらに予約や支払い処理も行う MaaS プラットフォームが必要。
- ・ MaaS 業者のメリットは、ユーザーの利用に応じたマージンを得られることと、その人の移動情報を得られることであり、この情報はマーケティングなど多方面に活用可能となる。

（2）自治体の役割

- ・ 基本的には、自治体主導で導入できるものではなく、MaaS 業者等が提供するサービスに対して、公共で運営している交通機関や交通情報を提供することが自治体には求められる。
- ・ MaaS の概念では、移動手段によって交通手段を管理する自治体をまたぐ可能性があるため、隣接する市町村間での連携が重要となる。

◆その他参考情報

取組事例

①MaaS Global 社（フィンランド）

- ・ 首都ヘルシンキで、MaaS Global 社により MaaS アプリ「Whim」のサービスが 2016 年より開始。「Whim」に出発地点と到着地点を入力すると、電車やバス、タクシーやバイクシェアなど、公営・民営を問わずさまざまな交通手段から最適な移動手段を組み合わせて提案してくれるサービス。
- ・ 法人や個人、さらには月間使い放題などいろいろなメニューがあり、契約の仕方によって選択できることも特徴。
- ・ 「Whim」の開発企業は車両も交通サービスも一切保有せず、既存のさまざまな交通サービスを連携させて、都市交通の最適化を実現している。

②トヨタ自動車

- ・ 2018 年 1 月、米ラスベガスで開催された世界最大級の国際見本市「CES」でモビリティサービス専用 EV（電気自動車）である「e-Palette Concept」を発表。パートナーとして米アマゾン・ドット・コム、米ピザハットといったサービス企業、中国・滴滴出行（Didi Chuxing）、米ウーバーテクノロジーズといった大手ライドシェア（相乗り）事業者と連携するとしている。

11. 自動運転【次世代技術の活用】

◆取組内容

国土交通省では、自動運転のバスや自動運転車（ラストワンマイル）等の実証実験を、全国の道の駅を核に実施している。運転手を確保できない過疎地域等での自動運転が実現すれば、移動困難者の解消につながるが、安全性等の確保が課題。

◆実証実験概要

（1）趣旨・目的等

- ・ 名称は、「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス」
- ・ 超高齢化等が進む中山間地域において、人流・物流を確保するため、道の駅など地域の拠点を核とする自動運転サービスの導入を目指す実証実験。



（出所）国土交通省 HP

（2）実証実験の概要

①実験車両

- ・ 実験車両協力者及び車両は、以下の4種類。
 - 株式会社ディー・エヌ・エー（バスタイプ、車両自律型）
 - 先進モビリティ株式会社（バスタイプ、路車連携型）
 - ヤマハ発動機株式会社（乗用車タイプ、路車連携型）
 - アイサンテクノロジー株式会社（乗用車タイプ、車両自律型）

②実験地域

- ・ 実証地域は、技術検証とビジネスモデル検討を行う地域に分けて13の道の駅を選定。
 - 技術検証を行う地域：道の駅にしかた（栃木県）ほか4地域
 - ビジネスモデル検討を行う地域：道の駅ひたちおおた（茨城県）ほか7地域

③検証内容

- 道路・交通（線形、勾配等の道路構造、植栽等の道路管理、混在交通対応等）
- 地域環境（雨・雪等の気象条件、GPS 受信感度等の通信条件）
- コスト（車両の導入・維持コスト、インフラ工事費、インフラ維持管理費等）
- 社会受容性（速度・心理的影響等の快適性、ルート・運行頻度等の利便性）
- 地域への効果・ビジネスモデル（運営主体、採算性確保の方策、多様な連携等）

④実験ルート・走行方法

- 実験ルートは、道の駅等を拠点として周辺施設（病院、役場等）を含む約4～5km
- 交通規制等による専用空間を自動運転レベル4で走行する方法と、混在交通（公道）を自動運転レベル2（緊急時にドライバーが運転）で走行する方法

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 走行性・安全性

- ・ 山間部のつづら折りの厳しい線形や急勾配区間、道路構造でも円滑に走行可能。
- ・ 沿道の植栽や雑草の繁茂、1車線区間等での対向車、走行路付近に一般車両、二輪車や歩行者が多い場合、自動運転時に検知し走行停止や手動運転で回避する場合あり。
- ・ 路面の積雪・圧雪区間では、除雪された状態で円滑に走行。
- ・ 実勢速度で走行する場合は円滑に走行することができたが、低速で走行する場合は後続車の追い越し又は滞留の発生する場合あり。
- ・ 実証実験においては、事故や大きなトラブルがなかったが、万が一の事故に備えて、車両と運行管理センター間をリアルタイムで通信できる状態にし、非常通報のできるシステムの検討が必要。

(2) 採算性

- ・ 年間収支試算では、運賃・配送料などの利用者からの収入以外に、道の駅からの売上協力金、物流事業者からの配送委託料、貨客混載による人と物の移動の効率化、地元企業からの観光ガイド料、他事業とセットによる収入確保、地元自治体からの補助金等の検討が必要（利用者料金だけでは収支は成り立たない）。
- ・ 既存のコミュニティバスとの役割分担（道路幅での区別）により、既存バスの自治体負担を減らすことで、採算性を高める検証も重要。
- ・ 「自動運転車によるサービスで外出する機会や範囲が増える」とのアンケート回答は半数程度であり、自動運転サービスの利用促進の取り組みが必要。

(3) 運営体制

- ・ 地域の特性や状況に応じて、既存の公共交通サービスとの共存を考慮しながら、サービス提供主体や関係機関との役割分担などを含めた運営体制を構築すべき。
- ・ ボランティアによる運行支援等、地域の協力体制の構築も重要。
- ・ 自家用有償運送により実施することで一種免許での運転（乗務員として乗務）も可能となることから、ボランティア登録に向けて地域での調整を進める必要あり。

◆その他参考情報

国家戦略特区における自動運転の事例や特区法

①藤沢市（湘南ライフタウン）

- ・ ロボットタクシー車両（レベル3）により、住居と商業施設間の公道2.4kmを走行。

②仙台市（災害危険区域）

- ・ レベル4の自動走行にて、旧荒浜小学校の校庭を周回。

③仙北市（田沢湖畔）

- ・ 全国初のレベル4での公道での無人バス走行。公道400kmを走行し、一般モニター62人が試乗。



- ・ 2018年3月政府は、国家戦略特区での遠隔操作型自動走行実験を推進するため、道路交通法が道路使用者に義務付ける警察署長の使用許可を撤廃し、手続きを省略する国家戦略特区法の改正案を閣議決定（国会では未成立）。

12. 貨客混載【規制緩和】

◆取組内容

自動車を利用できなくなった高齢者を対象に、既存の交通資源（バス、タクシー等）を利用した物資の運搬支援。旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」により、担い手確保や生産性向上が可能となる。

◆実施事例概要

①宮崎県延岡市

- 2019年1月、同市のコミュニティバス「鹿川線（約29.5 km）」を活用し、上鹿川地区で収穫された農産物を道の駅「北方よっちみろ屋」に出荷する行程の一部をバスが担う貨客混載の実証運行を開始。
- コミュニティバスは、上鹿川地区を一般乗客と農産物を積んで午前8時に出発し、北方総合支所前に同9時4分に到着。道の駅スタッフが農産物を受け取り、車で約10分の距離にある道の駅まで農産物を運ぶ。その後、スタッフが商品登録や価格設定、バーコード貼り、陳列、廃棄作業など荷役作業を行う仕組み。



（出所）延岡市 HP

②茨城県常陸太田市

- 市内の農家の朝採り新鮮野菜等を道の駅に集約し、茨城交通(株)と連携し、同社の高速バスのトランクに野菜等を入れた保冷コンテナ（最大12コンテナ）を乗せる。市と交流のある東京都中野区の商店等に定期的に配送し、食品販売店舗等の一角に専門コーナーを設け、配送当日に販売する仕組み。
- 火曜、金曜の朝の便（週2便）で事業を実施しており、当初は1か所のみだった中野の取扱店舗が現在は4か所に拡大。貨客混載出荷農家数も順調に増加。
- 道の駅ひたちおおたでの自動運転の実証実験では、高齢者の移動支援に加えて、停留所を農作物集荷場とし、自動運転での農産物の出荷・配送の実証実験を実施。

◆事業の効果・利用者の声

①延岡市

- 従来は、道の駅まで片道約40分かけて出荷している農家は、「自分で持って行かなくて良いので、その時間を他の作業に充てられる」と喜んでいるほか、車のない農家からは「作ったものを出荷できるのは励みになる」との歓迎の声が聞かれている。

②常陸太田市

- 中野区の販売店舗では、毎回、配送日の即日完売状態で、お客様からは、味も鮮度も違うと好評を得ている。
- 農家の販路拡大や所得向上、首都圏における常陸太田ファンの創出など、市の基幹産業である農業の活性化につながっている。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 採算性

① 延岡市

- ・ 既存のコミュニティバスを活用するため、設備に関する導入コストはかからないが、現在は道の駅スタッフの協力をもとに成り立っている。採算が取れるようになったら、沿線地域に広げるなどうまく運用できるようにしていく方針。

② 常陸太田市

- ・ 国の地方創生加速化交付金（25,000千円）を活用して、事業を実施。
- ・ 事業の単純な採算性だけでなく、社会的な効果（市内経済の活性化、健康寿命の延伸等）、既存公共交通の利用促進、農林畜産業の活性化などとのバランスを考慮しながら検討している。

(2) 連携体制の構築

① 延岡市

- ・ 鹿川線は、沿線住民の買い物や通院の利便性確保のため、あさひ観光バスに委託をして、火・金曜日の週2回（1日1往復）運行しているが、実証運行は関係機関・団体で構成する「のべおか地域循環型経済研究・検討会議」が主体となって行い、同会議が、地域の利害関係の調整などを行っている。

② 常陸太田市

- ・ 本事業に参加する農家を集めるため、本事業の狙いや利点等について合同説明会や個別説明を繰返し開催。
- ・ 中野区の店舗とは商品の注文から発注までの仕組みをつくったほか、野菜鮮度を保つ保冷コンテナをつくり、新鮮な野菜を届ける体制を構築。



(出所) 国土交通省 HP

◆その他参考情報

規制緩和の動向

- ・ 2017年9月より、旅客自動車運送事業及び、貨物自動車運送事業の許可をそれぞれ取得した事業者は、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、一定の条件（最低車両台数、積載貨物重量の上限）のもとで事業の「かけもち」が可能となった。
- ・ 「過疎地域自立促進特別措置法」に基づく、千葉県内で過疎地域指定を受けているのは、勝浦市、鴨川市（旧天津小湊町の区域）、南房総市、東庄町、長南町、大多喜町、鋸南町の7市町。

13. タクシー定期券【規制緩和】

◆取組内容

利用可能区域や利用回数、期間、時間帯などの条件の範囲内で、タクシーが定額乗り放題になる運賃サービス。車が無いと外出が難しい地域で生活していたり、運転免許を自主返納したりしている高齢者にとって、新たな交通手段となることが期待される。

◆実証実験概要

〈概要〉

- 2018年1月、(株)JTB九州は、地元交通事業者との連携により、70歳以上の高齢者向け定額乗り放題のタクシー定期券サービス「JTB ジェロンタクシー」の販売を北九州市内で1～3月の期間限定で実施。



〈サービス内容〉

- 料金：22,000円～45,000円（利用距離によって異なる。同乗者がいても追加料金はかからない）
- 時間：9：00～16：00（タクシーの閑散時間帯）
- 利用期間：1か月間
- エリア：北九州市内で、自宅とあらかじめ登録した2か所の指定目的地の間
- 利用条件：70歳以上の高齢者であること、携帯を保有している方（配車依頼、本人確認に必要）
- 運行タクシー会社：第一交通産業グループ
- 利用方法：JTBが定めた定額料金（距離によって異なる）を支払い、定期券を購入。利用者は、登録した3か所の区間を無制限に利用可能。タクシー利用後、JTBが提携タクシー会社に対し、乗車距離に応じた運賃（従来のタクシー運賃）を支払う。
- 当サービスは、従来のタクシーサービスではなく、旅行業法に基づく「募集型企画旅行商品」として提供。

（出所）JTB九州HP

◆事業の効果・利用者の声

- 利用者からは、「自家用車の維持費と同じくらいなので、お得に感じる。ちょっとした買い物でも外出しやすくなった」と好評だった。
- 女性の利用者からは、「タクシーに一人で乗るのが怖かったが、利用するにつれて運転手と顔なじみになり、安心して利用することが出来た」との感想が多く、タクシーへの利用に関し、不安をやわらげる効果がみられた。
- 提携タクシー会社にとっては、当サービスによって、毎月2～3万円分乗車する新規客が増えるので、増収につながった。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 採算性（導入、運営コスト）

- ・ JTB はタクシー会社と提携するため、基本的には、設備コストは発生しない。
- ・ サービス内容によっては、観光庁及び消費者庁からの認可取得、利用区域拡大の場合の都道府県単位での旅行業事業者登録といった、行政への手続きが必要になる等の事務コストが生じる。
- ・ JTB は1か月のタクシー利用代金を利用者から定額で収受する一方、提携タクシー会社には、実際に発生した料金を支払うため、想定を超える利用があった場合、「逆ザヤ」が発生する可能性がある。そのため、事業採算性が確保出来る価格設定や事業者間のコストシェアが課題。

(2) 実用化に向けた規制緩和

- ・ 旅行会社を介さずに、タクシー会社が運営主体となってタクシー定期券を販売した場合、各地域の運輸局での認可運賃が異なることから、道路運送法に抵触する恐れがあるため、法規制の見直しが必要。

(3) 住民への周知、利用促進

- ・ 当サービスの告知として、新聞チラシやテレビによる告知を行ったが、問い合わせは少なかった。高齢者の認知度を上げていくための告知方法の確立が課題。
- ・ 自治体が運営するコミュニティバスの高齢者料金（市によっては無料）と比較すると、利用料金が高額であることから、利用者を増やすためには、適切な価格設定が課題も課題。

◆その他参考情報

(1) 観光客を対象としたタクシー定期券

- ・ 兵庫県篠山市は、JR 西日本、日本交通、電脳交通と共同で、篠山エリアへの観光客を対象とした、タクシー定額乗り放題サービスの実証実験を実施。
- ・ 篠山市内は交通手段が乏しいため、観光客の交通手段改善に有効かを検証。また、篠山氏の観光地としての魅力を提供していくのが狙い。
- ・ 利用者は専用サイトでパスポートを購入後、JR 篠山口駅及び篠山市内の指定観光施設の区間を、回数無制限で利用可能。
- ・ 実施期間は、2019年3月9日～17日の9日間で、有効期間は一日限定。パスポートの料金は1枚当たり5,000円であり、販売数量は1日5枚まで。

(2) 「定額タクシー運賃」としての実証実験の実施

- ・ 2018年10月～12月から、国土交通省では、旅行商品ではなく「定額タクシー運賃」として、全国7地域を対象とした実証実験を実施。
- ・ 運転免許を返納した高齢者の通院など、各地域の実情に応じた移動ニーズに対し、地域の足として割安なタクシーサービスを提供する定期券のような運賃を検討、全国各地へ取り組みを広げていくための課題や実現可能性を検証。

14. 相乗りタクシー【規制緩和】

◆取組内容

配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングさせてタクシーを配車し、1台のタクシーに複数の利用者が相乗りすることで、割安（通常運賃の7～8割程度）かつ効率的にタクシーを利用できるサービス。国土交通省では、平成30年に相乗りタクシーの実証実験を実施。

◆実証実験概要

（1）実証実験の概要

①実施期間

- ・ 2018年1月22日～3月11日

②実験地域

- ・ 東京23区、武蔵野市、三鷹市

③実施規模

- ・ 2グループ15社（大和自動車交通グループ：4社、日本交通グループ：11社）

④車両台数

- ・ 949台（大和自動車交通グループ：649台、日本交通グループ：300台）

⑤サービス内容

- ・ 配車アプリ「相乗りタクシー」を使用して、乗降地を設定すると、同じ方向に向かうユーザー同士をマッチングする仕組み。
- ・ マッチング方法は「この指とまれ方式（1か所の乗車地で、同方向の目的地に向かう人を募集してマッチングする方式）」と「フリーマッチング（乗車地、降車地を自由に選択して、同方向に向かう人をマッチングする方式）」を採用。
- ・ 運賃は、相乗りする各利用者が最初の乗車地から最後の降車地までの走行距離に応じて算定した金額を、各利用者が単独で乗車した場合の推計走行距離に応じて按分してアプリが算出。運賃は事前確定し、乗車前に金額がわかるシステム。



（出所）国土交通省 HP

（2）実証実験の結果

①利用人数（マッチング率）

- ・ 申込人数：5,036人、利用人数：494人、マッチング成立率：約1割
- ・ 申込人数が多いのは19～23時だが、利用人数が多かった（マッチング率が高かった）のは13～18時台。雨の日の利用（マッチング成立）が多かった。
- ・ 方式別のマッチング率は、「この指とまれ方式」が60%（申込人数450人、成立人数272人）で、「フリーマッチング方式」の5%（同4,586人、同222人）を上回った。

②利用目的と運賃

- ・ 利用目的は、「帰宅・帰省」が約4割、運賃は「安いと思う」が約7割

③代替手段

- ・ 相乗りタクシーがない場合の交通手段としては、「鉄道」が約8割

④本格導入後の利用意向

- ・ 約7割の利用者が「また利用したい」と回答

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) マッチングの効率化

- ・ マッチング成立率が約1割であり、約9割は利用を申し込んだが、マッチングせず相乗りタクシーを利用できなかったということ。普及に向けては、申込人数の増加に加え、マッチング効率を上げる工夫が課題。

(2) 不安の解消

～実証実験にあわせて同時期に国土交通省が実施したアンケート結果より～

- ・ 相乗りタクシー利用の際の懸念事項として多い意見は、「同乗者とのトラブル(52%)」、「マッチングにかかる時間(31%)」。
- ・ 利用したくない理由で最も多いのは、「相乗りする人がわからないから」で、男性の6割、女性の7割が回答するなど、同乗者への不安が強く、その解消が課題。

(3) 利用者への周知

- ・ 利用者の増加とマッチング成立人数は比例するため、利用者増加のための利用者への広告、利用推進方法の確立が課題。実証実験では、アプリの登録により抽選でクーポンを提供したが、このようなPR活動の強化も重要。
- ・ 利用者アンケートでの60歳代の割合が4%と低位であり、高齢者への周知・利用促進も必要。

◆その他参考情報

社会福祉協議会と民間企業が連携した相乗りタクシー事業

〈概要〉

- ・ 2018年10月から、群馬県渋川市で、渋川市社会福祉協議会が運営主体となって、自力で買い物に出かけるのが難しい高齢者を対象に、相乗りタクシーによる買い物支援事業(あいのり)を開始。



(出所) 渋川市社会福祉協議会 HP

〈事業内容〉

- 対象者：渋川市の利用可能地区に在住かつ買物が困難である75歳以上の高齢者
- 地区：群馬県渋川市の9地区のうち5地区
- 利用方法：利用者が、社会福祉協議会が設定した毎月2回の買い物日を事前に申込。社会福祉協議会が、利用者の在住地区を確認し、4人組になるよう人数を調整、タクシーを手配。登録の際に、利用者登録証の代わりに専用の買い物かごが渡されるため、それを使って買物をし、かごのまま自宅まで持ち帰ることができる。
- 料金：店舗までの片道距離2km未満は1往復400円、それ以降は500mごとに100円ずつ加算。
- 運営費：社会福祉協議会の介護事業での利益、民間企業からの協賛金(店舗は利用者数に応じた協賛金を負担)で運営。
- 法律上の位置づけ：タクシー会社が自ら相乗りの調整をすると違法となるが、配車は社会福祉協議会が行うため法律上の問題はない。
- 今後の課題：3年間での市内全地区での事業展開と、協賛企業の増加。

15. ライドシェア【規制緩和】

◆取組内容

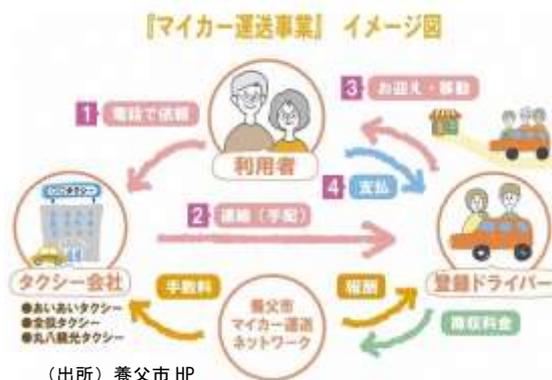
自家用車による有料輸送は「白タク営業」として原則禁じられているが、公共交通機関による移動が困難な地域に限って、地域住民や観光客を対象とした住民の自家用車による有料ライドシェアが認められている（自家用有償旅客運送の内の「公共交通空白地有償運送」）。

◆実施事例概要

①養父市

〈概要〉

- 2018年5月、国家戦略特区である養父市では、「自家用有償旅客運送事業（通称:やぶくる）」が開始。タクシー事業者では事業的に対応が難しい過疎地での短距離輸送手段を、有志の市民ドライバーが自家用車を運転して、市民や観光客に提供。



〈サービス内容〉

- 運行主体：NPO 法人の「養父市マイカー運送ネットワーク」が、市民ドライバーへの講習や運行管理業務を市内のタクシー・バス事業者に委託して運用。
- 運行エリア：タクシーが短距離運送を担えない中山間地の2地域に限定。
- 利用料金：初乗り 2 kmまで 600 円（以後 750m毎に 100 円加算）、待機料金は 15 分 500 円（最初の 15 分は無料）。徴収料金は、いったん NPO 法人に納入され、登録ドライバーには報酬が、タクシー会社には件数等に応じて手数料が支払われる。
- 利用方法：利用者は、登録タクシー会社（3 社）に電話し、利用を申し込むと、タクシー会社から登録ドライバーに連絡が入り、配車が手配される。
- 登録ドライバー：スタート時の登録ドライバーは 17 人。
- ドライバー管理：タクシー会社のシステムと無料通信アプリ「LINE」のビデオ通話機能を組み合わせてドライバーの体調チェックや配車の連絡を実施。

②京丹後市

- 「ささえ合い交通」の名称で、NPO 法人 気張る！ふるさと丹後町が主体となり、地元住民（18 名：ボランティア）のドライバーが所有するマイカーにて運行。
- スマートフォンで Uber（ウーバー）のアプリを使って即時配車（事前予約は不可）する仕組みを導入。

◆事業の効果・利用者の声

②京丹後市

- 「バス停まで歩かず玄関から病院に行ける」と高齢者の間で便利な移動手段として利用が広がる。開始 1 年後に月平均 60 回以上あった利用回数は着実に増加。

◆導入に向けた課題とその対応状況

(1) 安全性確保の取り組み

① 養父市

- ・ 事故の場合の補償はドライバー自身の保険で対応、NPO 法人が不足分をバックアップ。ドライバーの募集要件に対人対物無制限、同乗者への補償 3,000 万円以上の任意保険加入が含まれている。
- ・ 始業前点呼でスマホを使った遠隔地からのアルコールチェックの一元管理の仕組みを導入。登録ドライバーには定期的に車両点検を義務化。

② 京丹後市

- ・ 毎朝、運行管理者が当日運行するドライバーと直接対面し、アルコールチェックや健康状態について確認を実施。
- ・ 全車両にドライブレコーダーを設置、運転者証、運賃表も車内に掲示。
- ・ ドライバーに対して、各自所有の自家用車について半年に 1 回、業者による定期点検を行い、「自動車点検整備結果報告書」の提出を義務づけ。

(2) 連携体制の構築（既存の交通事業者との調整）

① 養父市

- ・ 運行開始の 1 年前に、「養父市新たな自家用有償旅客運送事業準備検討会議」を設置、検討会議は、市内タクシー事業者 3 社と市内バス事業者 1 社、市幹部職員（市民生活部長、国家戦略特区・地方創生担当部長）の計 6 人で構成。
- ・ 当初から、タクシー事業者を検討会議に入れ意見等を組み入れたことで、本来ライドシェアに反対するはずのタクシー会社が養父市では中核を担っている。

(3) 導入する場合の課題

① 養父市

- 事業実施主体の組織運営方法
- 運行エリアと料金の設定、決済方法、収入の配分
- ドライバーの待機状態の確認方法、安全性の確保（資格とチェック体制）
- 保険加入や所有権等の対応（事業主体の過失割合、保険対応時の所有権の所在等）
- 導入費用（ドライブレコーダー、カード読み取り機、アルコールチェッカー等）

◆その他参考情報

(1) 未来投資会議の動向

- ・ 2019 年 3 月、政府は未来投資会議において、ライドシェアの活用拡大に向けて、道路運送法を改正する方針を表明。公共交通の空白地という導入の前提条件を明確化するとともに、運行管理をタクシー事業者に委託しやすくする。成長戦略に盛り込み、法改正は 2020 年の通常国会提出を目指すとしている。

(2) 世界のライドシェア事業者と市場規模

- ・ アメリカは Uber Technologies、Lyft、Juno など競争が激しいほか、中国では滴滴出行、シンガポールは Grab、インドは Ola、ブラジルは 99、ロシアの Yandex や Wheely など、世界各国でライドシェア事業者が増えている。
- ・ 世界のライドシェア市場規模は、2018 年の 596 億ドル（約 6.5 兆円）から、2024 年には 1,487 億ドル（約 16.3 兆円）への拡大が見込まれている（米国の調査会社推計）。

VI. 移動困難者を地域で支える仕組みづくりに向けて

1. 移動困難者対策の類型にあわせた課題や留意点の整理

(1) 趣旨

これまで、統計・文献調査、地域インフラ整理、国の先行調査、アンケートやヒアリングによる調査などを通じて、千葉県都市部（高齢団地）及び地方部の移動困難者の実態把握を進めたほか、移動困難者の解消のため、対策に取り組む全国の事例を整理した。

これらの結果を踏まえて、本章では、先進事例調査において類型化したパターンごとに、導入に適した地域やその特徴、また導入する際の課題や留意点など、地域が主体となって移動困難者を支える仕組みづくりに向けて言及する。

(2) 検討の際の視点

① 導入に適した地域の特徴

移動困難者対策は、導入に際しての難易度の違いや、必要となる地域資源（人、物、金、ノウハウ、情報等）が様々あり、また、市町村ごとの地域特性や抱えている課題が異なるため、参考となる事例や導入可能な取り組みは同じではない。

そのため、導入を検討する際に参考となるよう、先進事例の類型ごとに適した地域の特性や、必要となる地域資源について要件等を整理する。

② 横断的な取り組み

移動困難者対策は、ひとつの主体だけで取り組んでも効果が小さく、行政、関係機関、地域住民といった多主体が連携し、多様なサービスを組み合わせることで解決につながるものである。行政、関係機関（交通事業者、福祉団体、NPO法人等）、地域住民（自治会、住民団体等）の3つの主体における横断的な取り組み可否、役割分担などについて言及する。

③ 実現可能性と継続化

移動困難者解消への効果が高く見込めたとしても、その取り組みが実現しなかったり、また継続できなければ、根本的な移動困難者の解消にはつながらない。そのため、取り組みの自立化を図るべく、実現の可能性や継続性を確保するための手法等について言及する。

④ 広域化の取り組み

移動困難者対策やサービスを水平展開し広域化することで、より高い効果を見込むことができるが、行政区域の問題や地域住民の意向等もあり、早急に広域化を図ることは現実的には難しい。買い物に限らず、医療や福祉、見守り等の高齢者向けサービスも含めて、広域化を図る際のネックや問題点などについて言及する。

2. 先進事例ごとの留意点等の整理

(1) 移動支援

《移動支援の先進事例》

先進事例 1. 社会福祉法人の所有する車両の有効活用（鴨川市、千葉市）

先進事例 2. 企業の送迎バスなどの有効活用（我孫子市、船橋市）

先進事例 3. 自治会や NPO 法人による乗合交通の運営（川崎市、四日市市）

1) 検討の際の視点

① 導入に適した地域の特徴

a. 地域の特性

- ・ 地形や、道路状況、交通環境などは一般的なレベルであれば成り立つ取り組みであり、山間部や高低差が大きい地域などでも導入は十分可能。
- ・ 先進事例 2 のような、企業の送迎バスの活用については、自動車教習所や福祉センターなどの送迎バスを想定しているため、そのような送迎バスが走っていない、つまり人口が著しく少なく、現時点で民間企業等の手が全く届いていない地域は対象外となる。

b. 地域資源の有無

- ・ 先進事例 1 及び 2 については、基本的には、未利用になっている移動車両（福祉施設や企業の送迎バス等）を活用している例だが、移動車両は常時利用している事業者は多くないと考えられ、行政と事業者との関係性が構築されている環境にあれば、活用可能性が高い。
- ・ 先進事例 3 については、自治会や NPO といった課題解決に熱心な人材によって支えられているため、そのような熱意と情熱を持った人材を確保・あるいは養成することが重要となる。加えて、タクシー等の車両や、その運営経費等の負担というように、人、物、金という地域資源が不可欠である。

② 横断的な取り組み

- ・ 先進事例 1 及び 2 については、交通部門だけでなく、福祉部門（社会福祉法人、福祉施設等）や、商工部門（地域のスーパー等、送迎バスを出す企業等）との連携が欠かせない。行政も、民間事業者等の取り組みを網羅的に把握するとともに、それらの管轄部局など、庁内での情報共有等し、場合によっては取り組みに参加意欲を示す関係機関同士の連携を促す仕組みが必要となる。また、基本的には道路運送法等の適用外での取り組みとなると考えられるが、場合によっては調整が必要になる。
- ・ 両事例ともほとんど企業の善意に頼らざるを得ない取り組みであるため、いかにして、協力可能な企業・事業者を探し、継続的にサービスを提供してもらえる関係を築くか

がポイントとなる。その点では、利用する住民に対してもしっかりと情報提供・共有をするなど、企業と住民とがWIN-WINの関係となるような連携体制が必要である。

- ・ 先進事例 3 は、自治会や NPO 法人が主導する取り組みであり、住民側に強いリーダーシップを持つ人物が存在したり、過去に住民主体の取り組みを実施した実績のある地区であれば実行に移しやすいが、こうした土壌が無い地域においては、行政と地域住民との信頼関係の下、住民への意識付けやリーダーの選定・育成など、長い期間をかけて分野横断的に準備を進めていく必要がある。

③ 広域化の取り組み

- ・ 先進事例 1 及び 2 については、基本的には、事業者の通常業務の範囲内で対応可能な取り組みである。事業者側で活動領域を広げる意向があれば、広域化につながる可能性があり、その場合には、県や周辺市町村で連携して調整を図る必要がある。

④ 実現可能性と継続化

- ・ 先進事例 1 及び 2 については、基本的には、大きな初期投資が発生しないことから、採算性という面ではハードルは高くない。また、企業や自治会等の協力により、行政のコスト負担等はなく取り組んでいくものであり、行政（関係部署）、地域住民（自治会や住民）、関係機関（企業や社会福祉法人等）の協力体制をある程度構築する前提であれば、継続化も十分可能である。
- ・ 事故などのトラブル時の対応により、協力関係が崩れてしまうことにもなりかねないので、保険関係の整理、協定書等による責任所在の明確化、各種関係団体の役割の整理などが重要となる。
- ・ 継続化には収支を確保することが求められるが、先進事例 3 の場合は、ボランティア精神での活動による人件費の節減や、行政の補助金、企業の協賛金などで何とか回している状態であり、収支は厳しい状況にある。より収支を改善させるためには、行政の補助金や企業からの協賛金のアップだけではなく、住民の利用頻度の拡大と一定の値上げ許容など、住民の協力強化が継続化には欠かせない。

2) 導入のレベル感と行政の役割

- ・ 先進事例 1 及び 2 については、基本的には、未利用になっている移動車両（福祉施設や企業の送迎バス等）や地域の人材（自治会、NPO 等）を活用して、高齢者向けの移動手段を用意・確保している例である。行政にとっては、新たに投入するコストが少なく、比較的導入に際してハードルが高くない取り組みと考えられる。
- ・ 先進事例 3 については、行政コストという点ではメリットが大きいですが、地域側の事情（リーダーの存在、住民協力を得られるか否か）により実施できる地域に限られる。仮に実施が検討できるとしても、活動を担う人材をどのように確保するかや、地域住民や企業との連携・協力体制の構築が重要となり、その橋渡しの役割が行政には求められる。
- ・ 自立化に向けた採算性向上に関しても、行政のバックアップとして、補助金だけでな

く、利用促進に向けた広報活動や意識の醸成、人材確保等につながる側面的な支援が重要となる。

(2) 買い物支援

《買い物支援の先進事例》

先進事例 4. 移動販売と福祉分野の融合（広島県江田島市、群馬県前橋市）

先進事例 5. 行政、民間業者、地域住民の連携による買い物環境の整備（長野市大岡地区、石川県野々市市）

先進事例 6. 配食・見守りを兼ねた買い物支援サービス（徳島県神山町）

1) 検討の際の視点

① 導入に適した地域の特徴

a. 地域の特徴

- ・ 地形や、道路状況、交通環境などは一般的なレベルであれば成り立つ取り組みである。実際、先進事例 5 の長野市大岡地区は高低差が大きく、傾斜地にある集落の事例であるし、先進事例 6 の神山町も山間部の小さな町であり、これらの地域でも成り立っている事例である。

b. 地域資源の有無

- ・ 担い手となる人（事業者、住民）が不可欠な取り組みであり、その組織化が重要となる。もっとも、先進事例 4 のように、障害者をスタッフとして運営する買い物支援の取り組みもあるため、専門的な能力のある人材より、意欲ある人を集め、動かす仕組みづくり（ノウハウ）が最も重要である。
- ・ 先進事例 6 は、民間事業者が持つノウハウとネットワークを活用した事例であり、地域を支える思いと情熱を持った人に支えられている。ノウハウ等を持つ事業者に加えて、それを支える行政や地域住民や団体など、多くの地域資源が必要となる取り組みである。

② 横断的な取り組み

- ・ 先進事例 4 及び 5 については、行政（商工と福祉部門）、民間事業者、地域住民が連携した、いわゆる横断的な取り組みの最たる事例である。先進事例 4 の広島県江田島市では、社会福祉協議会の運営主体のもと、市、商工会が連携しているが、商工と福祉部門が密接に関係することで、高齢者が集まりやすい場（コミュニティの構築）と、移動販売の事業性向上につなげている。
- ・ 先進事例 5 の長野市大岡地区では、地域の課題解決に積極的に取り組む住民組織として、住民自治協議会があるが、行政（デマンド交通の運営等）及び民間事業者（移動販売の実施等）の提供サービスを積極的に利用するよう、地域住民に声掛けし、意識醸成に努めているのが特徴である。

- ・ 先進事例 6 については、福祉サービスの隙間を民間事業者が営利事業としてカバーする取り組みである。区分上は営利事業に当たるとはいえ、内容はほとんど福祉であり、通常の営利事業と見做しては継続が難しい。事業を支えるために地域住民の理解・協力や、行政（特に福祉部署）の全面的なバックアップが必須であり、日ごろから行政・地域住民・関係機関による横断的な連携をとる体制を構築することが重要である。

③ 広域化の取り組み

- ・ 先進事例 4 及び 5 については地域がある程度限定された取り組みであり、地域の活動主体があつてのモデルなので、単純な広域化はそぐわない。
- ・ 先進事例 6 については、運営エリアはコンパクトではあるものの、取り組み自体を水平展開できるビジネスモデルである。コンパクトな取り組みが各地域で展開されることで、住民の受入れなども進みやすくなるため、成功事例として他地域に情報発信していくことが重要である。

④ 実現可能性と継続化

- ・ 全ての事例において、行政や民間業者、地域住民が連携体制を構築することが大前提となる。また、先進事例 6 については、ノウハウとネットワークを有する事業者の存在が最重要であり、加えて、サービスを展開する地域において、住民や既存事業者、行政組織間で合意形成し、信頼関係を構築できるかが鍵となる。
- ・ 採算性の確保については、先進事例 4 及び 5 については、バスの車内広告など、運賃収入以外の収益源が必要となるなど、単独での採算確保は厳しく、行政等からの補助が必要となる可能性が高い。先進事例 6 は、現時点では配食・見守りや、身の回り補助のサービス事業だけでは収支は確保できず、行政からの委託事業を受託することで採算性を確保しており、単独事業で収支を取るのには相当の期間を要する。

2) 導入のレベル感と行政の役割

- ・ 先進事例 4 及び 5 については、地域住民や福祉関係事業者等が主体となっている取り組みであり、高いノウハウ等が必要な取り組みではないため、主体となる団体や組織の意欲があれば、導入着手に関してはさほどハードルは高くない。もっとも、採算性の確保など自立化に課題が残るため、行政の補助金による支援だけでなく、利用促進に向けた広報活動や住民意識の醸成等が必要となり、継続化のためには、行政をはじめ地域住民、関係機関等が連携し、地域全体で取り組みを支えていくことが前提となる。
- ・ 先進事例 6 については、横断的、広域化につながる可能性があり、ラストワンマイルを埋める取り組みといえるが、内容はほとんど福祉であり、採算性確保で苦勞しているのが実態。事業を継続するために、多くの人の思いと努力で展開されている取り組みである。事業者自身の進出意向がなければ取り組みが進まないが、既存の福祉サービスの隙間を埋めるものであり、住民の満足度は高い。大手事業者・行政からのニー

ズがあれば、宅配、アンケート、検針等のサービスも取り扱うことが可能であり、特に地方部において今後、公共・民間サービスを縮小せざるを得ない地域などでは、注目に値する事例である。行政としては、民間の通常の営利事業として取り扱うのではなく、非営利活動として行政ができる限りバックアップし、行政と一緒に地域住民の理解・協力を求めたり、場合によっては関係機関や利害関係者等との調整を行ったり、実施事業者の活動を全面的に支えていく必要がある。

(3) 次世代技術の活用

《次世代技術の活用の先進事例》

先進事例 7. AI 運行バス（神奈川県横浜市、鹿児島県肝付町、群馬県前橋市）

先進事例 8. グリーンスローモビリティ（群馬県桐生市）

先進事例 9. ドローンによる配送（福島県相馬市・浪江町、埼玉県秩父市、千葉市）

先進事例 10. MaaS（マース）

先進事例 11. 自動運転（道の駅にしかた、道の駅ひたちおおたほか）

※ 先進事例 10（MaaS）については、現在日本では構想段階であり、事例等もないため今回の検討においては対象外とする。

1) 検討の際の視点

① 導入に適した地域の特徴

a. 地域の特性

- ・ 先進事例 7、8 及び 11 については、鹿児島県肝付町や群馬県桐生市、北海道や秋田県など、山間部や豪雪地域等での実証実験や取組事例があるため、地形や、道路状況、交通環境などは一般的なレベルであれば成り立つ可能性が高い。
- ・ 先進事例 9 については、都市部は対象外とし、第三者が立ち入る可能性の低い山間部に限定されており、移動困難者が多いとされる地域での運用は可能。もっとも、千葉市のように特区の仕組みを活用した取り組みは、他の地域では対象外となる。

b. 地域資源の有無

- ・ 次世代技術を活用しており、他から技術を導入するという意味合いが強いため、人材や移動車両など特定の地域資源の必要性は乏しい。

② 横断的な取り組み

- ・ 先進事例 8 については、市から委託を受けた民間事業者が低速電動バスの運行を担い（市は委託費を支払い）、地域住民もそれを積極的に利用しつつ、大学や信金もバックアップするというように、産官学民金が連携した取り組みである。
- ・ 先進事例 7 及び 9 は、現在はまだ実証実験の位置づけであり、行政や、地域の民間事業者、地域住民等も関係している面もあるが、ほとんどの部分は次世代技術の開発企業等が実証実験をリードしているのが実態である。
- ・ 先進事例 11 については、国が主導して、全国の道の駅で実証実験を展開している取り組みであり、自治体や地域の事業者（農業、交通関係など）、住民等を巻き込むなど、

横断的に取り組まれている。

③ 広域化の取り組み

- ・ 先進事例 8 については、群馬県にて桐生市のほか、前橋市、富岡市、みどり市、玉村町といったように、様々な市で運行されており、広域化が図られている。バス路線のない町会同士が連携しつつ、グリーンスローモビリティの運行ルートを検討するなど動きもあるが、走行速度・走行可能距離の問題から、エリアが広すぎると、技術的に対応できない点に注意が必要である。

④ 実現可能性と継続化

- ・ 先進事例 7 については、デマンド交通を運行している地域については、その手配やルート設定を AI による自動化ができるという点で効率化を図ることが可能となり、また利用者の利便性も向上する。システム投資なども大規模ではないため、現在デマンド交通を導入している自治体は検討に値する事例である。もっとも、高齢者にとってスマホを使ったアプリでの申し込みなど利用のハードルは高く、住民への利用促進・浸透が課題となる。また、採算性は、利用エリアや導入台数等の規模に左右されるようだが、現時点では実証実験の段階であり不透明である。
- ・ 先進事例 8 については、取組事例も多く、導入に際して国等の補助金（群馬県桐生市では総務省の地域経済循環創生事業からの補助金取得）も活用することや、担い手となるドライバーについても低速かつ安全性の高い車両を使うことから、観光地や地方部を中心に、幅広い地域で導入の検討は十分可能といえる。もっとも、現時点では公道を走る低速電動バスでは緑ナンバーが取得できず、運賃収益を得ることができないため、桐生市では、市からの委託費や車両レンタル等で収益を得ている（将来的には緑ナンバーは取得可能となる見込み）。よって、行政支援等がなければ、基本的には継続できない点がネックとなるため、現在行政が運営するコミュニティバスから移行するうえでのメリット等を明確にすることが求められる。
- ・ 先進事例 7 及び 9 については、安全性や継続運行の検証がメインの実証実験をしており、実現可能性と継続化について、現時点で検討することは難しい。
- ・ 先進事例 11 については、前述のとおり、開発や法規制の問題はあるが、国はレベル 3 の自動運転車の規定を新設した道路交通法改正案を閣議決定するなど、自動運転の導入を積極的に進めており、将来的な実現可能性は高いといえる。もっとも、現時点でコストの部分はほとんど検討が進んでおらず、利用者の料金だけでは収支が成り立たない中、どのようにして採算確保を図るか、国の支援状況なども見据えながら検討していく必要がある。

2) 導入のレベル感と行政の役割

- ・ 先進事例 7 及び 8 については、地域によっては導入について十分検討可能な取り組みである。特に、事例 7 の AI 運行バスについては、現在デマンド交通で、利用率の低下に悩んでいる自治体にとっては、これを機会に住民への周知等を強化し、利用促進に

つなげられる可能性もある。運行を担う既存のタクシー事業者等のほか、商店街等との連携も図ることで、住民だけでなく、各事業者にとってもメリットが得られるよう、行政は事業者間の橋渡しの役割を担うことが求められる。

- ・ 先進事例 9 については、移動困難者対策という視点では、民間事業者主体のサービスとして実施されることが想定され、行政の役割はかなり限定的（飛行ルートの住民調整等）である。
- ・ 先進事例 11 については、移動困難者対策の視点から、地域における期待が最も大きい次世代技術であり、特に、ルートが定められているバス交通との親和性は高いと言われている。実証実験結果や国からの財政的支援が前提となるが、関係機関（国・開発事業者・交通事業者等）への情報収集等、何らかのアプローチを検討してよい段階にある。

(4) 規制緩和

《規制緩和の先進事例》

先進事例 12. 貨客混載（宮崎県延岡市、茨城県常陸太田市）

先進事例 13. タクシー定期券（北九州市）

先進事例 14. 相乗りタクシー（東京 23 区・武蔵野市・三鷹市）

先進事例 15. ライドシェア（兵庫県養父市、京都府京丹後市）

1) 検討の際の視点

① 導入に適した地域の特徴

a. 地域の特徴

- ・ 先進事例 12 の一部（乗合バスによる貨客混載）及び 13、14 については、基本的には、地形や、道路状況、交通環境などは一般的なレベルであれば成り立つ取り組みである。
- ・ 先進事例 12 の一部（タクシーやトラック等による貨客混載）と 15 については、国が指定した過疎地域限定の取り組みであり、その他の地域では違法となるため取組不可。

b. 地域資源の有無

- ・ 先進事例 12 については、コミュニティバス等を使うこと及び農産物等を運ぶ人材等も必要となるため、人、物といった地域資源が不可欠な取り組みである。
- ・ 先進事例 13～15 については、主に既存のタクシーや自家用車を活用する事例であり、特段専門的な人材やノウハウの必要性は高くない。

② 横断的な取り組み

- ・ どの事例も、既存の交通事業者や地域住民といった運行の担い手が必要となる取り組みであり、これらとの連携が不可欠である。
- ・ 特に先進事例 12 では、関係機関・団体などで構成される会議体を構築しており、利害関係の調整などを行うなど、連携体制の構築を図ることで、円滑な運営を行っている。

③ 広域化の取り組み

- ・ 先進事例 13～14 については、現時点では、都市部でのサービス展開が想定されており、実証実験段階では地域限定であるが、将来的には広域的な展開も予想され、地域公共交通会議等での調整が必要となる可能性もある。
先進事例 15 は、指定過疎地域限定での取り組みのため、広域化には馴染まない点がある。

④ 実現可能性と継続化

- ・ 先進事例 12 については、スタッフの協力により成り立っている部分はあるものの、行政のコストはそれほど要さないため、実現可能性のハードルは高くない。継続化が図れるように、国の交付金等を活用し、利用者のニーズなどを把握し、採算性を検証することが必要である。
- ・ 先進事例 13～15 については、現時点で実証実験あるいは検討中の段階にあり、その中で、採算性について検討が行われていく予定である。

2) 導入のレベル感と行政の役割

- ・ 先進事例 12 については、既存のコミュニティバスを使って、農産物を道の駅に運び農家の負担軽減と既存バスの有効活用を図るというモデルは、同様の課題を有する自治体は導入を検討すべき取り組みである。コミュニティバスを運行する市町村が中心となり、交通事業者や小売事業者等と連携しつつ、貨客混載による農産物の輸送の利用等に関する地域住民のニーズを把握し、小売事業者において採算性が確保できるか検証していくステップが求められる。
- ・ 先進事例 13 及び 14 については、実証実験の段階であり、効果検証の結果を待つ必要があるが、導入に当たっては、交通事業者等との十分な調整が必要である。
- ・ 先進事例 15 については、指定過疎地域であれば導入は検討可能だが、「ライドシェア」ということ自体、タクシー業界は明確な反対意見を出しているほか、地域住民の理解も得る必要があり、導入のハードルは高い。例えば、タクシー事業者など地域の交通機関が縮小・撤退した地域など、既存交通事業者からの反発が少ないと考えられる地域限定で、取り組みを検討することが望ましい。もっとも、住民がドライバーとなるため、保険や機材の導入費用の負担割合、料金の配分などについては十分な検討が必要となり、国レベルでの議論を注視していく。

3. 市町村への提言

これまでの調査結果や分析（要点整理）を踏まえて、県内市町村が、移動困難者対策事業を取り組む際の留意点や方向性などを提言する。

(1) 提言にあたっての課題の整理

① 6市町へのヒアリング結果

- ・ 市町によって差があるものの、関係部署間の連携は限定的であり、個々の案件ごとに担当者レベルで役割を決め、その後は最低限の情報のみ共有する例が多い。
- ・ 買い物支援や移動支援について、福祉分野では概ね情報把握しているものの、民間サービスの情報把握は限定的である。
- ・ 地方部においては自動車、都市部においては送迎バス等を利用しているため、住民からの困っているという声は現時点でそれほど強くないが、将来の不安は強い。

② 事業者へのヒアリング結果

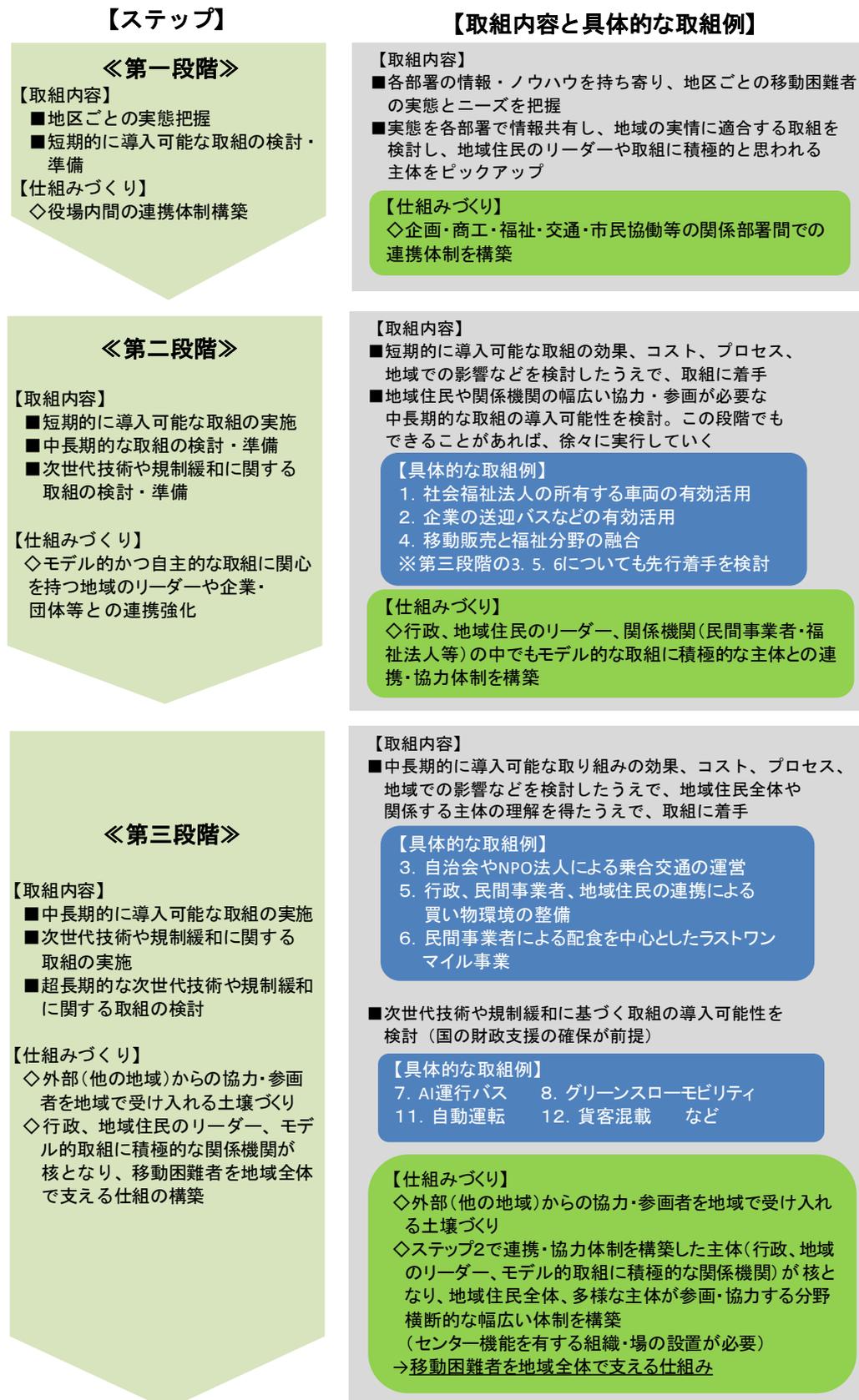
- ・ 買い物支援、移動支援に関して、アイデアや協力姿勢を有する主体は多く存在するものの、現状ではごく一部の連携に止まっている。
- ・ 事業者単独で買い物支援サービスを実施したものの、住民に利用が広まらず、結果的に撤退を余儀なくされた例もある。

③ 住民アンケート調査結果

- ・ 2～3割程度の高齢者が移動に関して不便さを感じており、全国的に見ても低い割合とは言えない。また、生活インフラや交通網が整っている都市部でも、家族構成などの条件が重なる場合には、同様の傾向が見られる。
- ・ 地方部において、車を運転できない高齢者の主たる移動手段は「地域・親族などの自動車の乗り合い」であり、バス停が近い地区でも公共交通機関の利用率は低く、地域公共交通が移動困難者の受け皿となっていない。
- ・ 以下の条件に該当する地域では、不便さを感じる割合が高い傾向が見られる。
 - 高齢者のみ居住する世帯が多い地域
 - 車を運転しない世帯が多い地域
 - 病院・商業施設からの距離が遠い地域
- ・ 将来に不安を感じる割合は、約8割と高く、地方部と都市部の差異は見られない。

(2) 移動困難者対策への取り組み方

図表 72 移動支援対策の取り組みに関するステップと内容・具体例



移動困難者対策については、多くの市町村が必要性を感じているものの、地域資源（交通インフラ等）や住民意識等の環境に加え、現状の取組内容にレベル差があるのが実態である。そのため、市町村の段階に応じ、可能なものから取組着手を検討していく必要がある、市町村への提言についても、ステップごとに取りまとめた。

まず、移動困難者の実態把握については、個々の分野（買い物支援・福祉等）での限定的な項目での調査にとどまり、全体としてはそれほど進んでいないのが現状である。移動困難者対策を進めるうえで、地域住民や多様な主体（対策に関係する様々な分野の民間事業者・社会福祉法人・支援機関等）への理解・協力を得る場面が多々発生することから、役場内の関係部署が協力して移動困難者の実態をデータとして取り揃え、その必要性を対外的に説明できるように準備を行う必要がある。

そのため、第一段階として市町村における企画・商工・福祉・市民協働等の部署が連携し、本調査報告書における住民調査・結果分析等も参考として、地区ごとの移動困難者の実態やニーズを把握することから着手する。また、なるべく多くの関係機関の取組内容や今後の意向についても、ヒアリング等により調査・把握することも重要である。

第二段階として、地区ごとの実態を踏まえ、短期的に導入可能な取り組みについて、なるべく早期に検討・着手する。候補としては、各分野における個別的な支援（商店街への補助金等）の見直しの他、本調査報告書で先進事例として取り上げた、「1. 社会福祉法人の所有する車両の有効活用」、「2. 企業の送迎バスなどの有効活用」、「4. 商工と福祉分野の融合」等が考えられる。

並行して、「3. 自治会や NPO 法人による乗合交通の運営」、「5. 行政、民間業者、地域住民の連携による買い物環境の整備」といった、地域住民に積極的な参画を求める必要があるものの、行政コストの面からは高い成果が期待できる中長期的な取組についても、導入可否やそのプロセスを検討する。特に、取組意欲の高いリーダーが存在するなど、ポテンシャルの高い地区を抱えている場合、その地区をパイロットケースとして先行着手する方法も有効である。

行政の役割としては、イニシャルコスト等の一定の財政負担や、交通事業者との調整、地域住民側に有力な担い手が存在しない場合の人材確保等が挙げられる。特に、交通事業者との調整は重要な作業であるが、早い段階から参画してもらうことで、その後の調整がスムーズいった例がある等、先進事例の工夫も参考となるものと考えられる。なお、移動困難者を地域全体で支える仕組みづくりの視点で見た場合、この段階では、市町村役場内の横断的連携だけでなく、地域住民や取り組みに関係する主体（民間事業者・社会福祉法人等）における牽引役（リーダー的存在）との連携を、取り組みを通じて徐々に深めていくことが重要である。こうした連携深化は、次の段階における取り組みを見据えたうえでも必要なステップとなる。

第三段階として、「3. 自治会や NPO 法人による乗合交通の運営」、「5. 行政、民間業者、地域住民の連携による買い物環境の整備」の本格的な実施を検討する。さらに、移動支援・買い物支援のみならず、生活支援を含めて民間サービスの導入を推進する意向を地域全体

で有している場合、「6. 民間事業者による配食を中心としたラストワンマイル事業」を検討する余地がある。この取組は、介護保険でカバーできない高齢者の生活支援全般（見守り、買い物代行、草刈り、電球交換、ゴミ出し等）を、特定の民間事業者がパッケージで行うものであり、移動困難者対策だけではなく、高齢者の生活全般の質を向上させる効果も期待できる。ただし、採算度外視の福祉的なサービス内容が多く、地域住民の理解・協力も必須であるため、通常の営利事業とは区別し、行政側（特に福祉部門）からの全面的なサポート（情報共有のための協力体制構築、サービスを必要とする高齢者への積極的な事業者紹介等）を積極的に行う必要がある点は留意すべきである。

移動困難者を地域全体で支える仕組みづくりの視点で見た場合、これらのサービスを地域内の資源だけで賄うことは難しいと考えられるため、外部（他地域等）からの参画・協力者（移住・定住者や移転企業を含む）を積極的に受け入れる必要があるが、取り組みを成功に導くためには、外部からの協力・参画者を地域が積極的に受け入れる意識を持ち、交流を深めていく仕組みを整える必要がある。また、この段階では牽引役との連携に止まらず、地域においては住民全体の参画（場合によっては組織化（NPO等）が必要なケースもある）・協力・理解に加え、多様な主体（様々な分野の企業・団体等）の参画・協力も必要となる。これらの調整役となる行政においても、一定の負担や判断が求められるケースも想定されることから、強いリーダーシップや積極的な参画姿勢が必要となる。

また、次世代技術や規制緩和については、その内容によって実現時期や効果、対象地域が異なる。短期的には、「7. AI 運行バス」や「8. グリーンスローモビリティ」、「12. 貨客混載」、「13. タクシー定期券」等の取り組みのうち、国からの財政支援が前提となるが、地区の特性に合致するものがあれば、導入可能性を検討できる。

中長期的には「11. 自動運転」の普及への期待が大きく、移動支援の多くの部分の解決が期待できるが、移動困難者の多くが高齢者のみが居住する世帯の高齢者であることを考えると、地域における生活支援の重要性はさらに高まってくる。

次世代技術や規制緩和の多くは、地域住民の協力・参画を前提としたものであり、行政、地域住民、関係機関等との連携体制の必要性は、移動支援や買い物支援と同様である。次世代技術や規制緩和は、技術・制度面で実証実験の段階にあるものが多いことを鑑みると、まずは移動支援、買い物支援の中で、比較的ハードルの低い事例に取り組む中で、地域における多様な主体との連携体制を構築し、その体制をベースとして、次世代技術や規制緩和の導入を検討するステップを踏むことが望ましい。

これまで述べてきた通り、移動困難者対策を推進・継続化させるためには、市町村役場内の企画・商工・福祉・市民協働等の部署が分野横断的な連携の下、地域住民や多様な主体との連携を、実現可能な個々の取組を通じて深化させ、移動困難者に関する支援を地域全体に徐々に広げていく手順を踏むことに加え、多様な主体の継続した参画を促すため、他地域からの参入者や移住・定住者などを、地域住民全体で受け入れる土壌づくりを、時間をかけて行うことが重要である。

図表 73 移動支援及び買い物支援の取組レベルと仕組みづくりに必要なことの一覧

事例区分		移動支援			買い物支援			
		1. 社会福祉法人の有する車両の有効活用	2. 企業の送迎バスなどの有効活用	3. 自治会やNPO法人による乗合交通の運営	4. 移動販売と福祉分野の融合	5. 行政、民間業者、地域住民の連携による買い物環境の整備	6. 民間事業者による配食を中心としたラストワンマイル事業	
取組レベル		低	低	高	低	高	高	
レベルの説明		短期間で導入検討可能 (※人口が極端に少ないケース等は除く)	短期間で導入検討可能 (※人口が極端に少ないケース等は除く)	地域住民側のリーダーが必要なことに加え、行政の支援(初期コスト負担、ノウハウ取得支援等)が必要	比較的短期間で導入検討可能 (※人口が極端に少ないケース等は除く)	地域住民側の協力が得られる地域においては、比較的短期間で導入検討が可能	主体となる民間(NPO含む)の進出意欲があり、行政からの全面的なバックアップ体制が必要	
仕組みづくりに必要なこと	地域住民	地域住民の協力	○	○	○	○	○	
		地域住民の参画	○ (運転手として)		○ (主体的参画)		○ (主体的参画)	○ (受入れ意識)
		地域側の組織化			○		○	
	支援機関	支援機関(福祉等)の協力	○		○	○	○	○
		支援機関(福祉等)の参画					○	
	民間事業者	民間事業者の協力		○	○	○	○	○
		民間事業者の参画			○	○	○	○
	行政	行政による仕組みづくり	○	○	○	○	○	○
		行政からの財政的支援			○ (運営補助)	○ (運営補助)	○ (初期助成)	○ (委託等)
行政全体からの協力体制				○		○	○	

(3) 各主体の役割の変化

行政、地域住民、事業者等による連携体制の重要性は再三述べた通りだが、それとあわせて、各主体の役割についても、従来から変化していることを踏まえることが必要である。

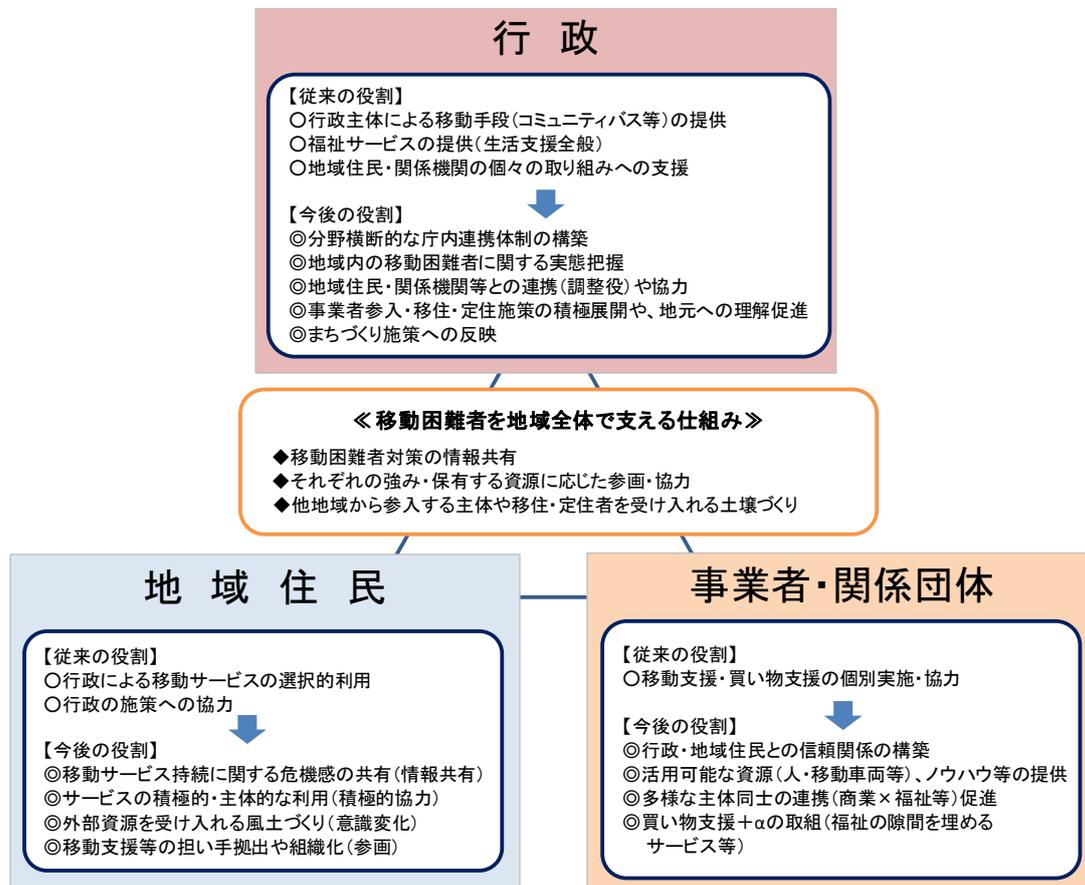
行政は従来、移動手段（コミュニティバス等）や福祉サービスの提供や、地域住民や関係機関の個々の取り組みへの支援を行ってきたが、今後は、移動困難者の実態把握を進めるなかで、分野横断的な庁内連携体制の構築や、地域住民や関係機関等との連携体制構築に向けた調整役などの役割が求められる。

同様に、地域住民についても、行政による移動サービスを選択しながら利用するという立場から、移動サービス持続に関する危機感を共有しつつ、新たなサービスを展開する外部からの事業者・人材を受け入れる意識を住民全体が有することや、サービスの積極的かつ主体的な利用、担い手抛却、組織化などの参画が求められる。

事業者・関係団体では、移動や買い物支援の個別実施から、行政や地域住民との信頼関係をベースとして、活用可能な資源やノウハウ等の提供や、商業と福祉の連携のような異分野連携の促進、また、福祉の隙間を埋めるサービスの提供など、買い物支援のプラスαの取り組みなどが求められる。

行政、地域住民、事業者が連携しつつ、移動困難者対策の情報共有やそれぞれの強み・保有する資源に応じた参画・協力や、他地域から参入する主体や移住・定住者を地域全体で受け入れる土壌づくりを通じて、移動困難者を地域全体で支える仕組みを作っていくことが必要である。

図表 74 行政、地域住民、事業者等の役割



VII. 参考資料（6市町向けアンケート調査報告書）

1. 調査概要

① 調査の目的

少子高齢化や交通ネットワークの縮小などにより、買い物や通院など、日ごろの外出に不便を感じる住民が増えている状況を踏まえ、千葉県地方部及び都市部における実態把握と今後の施策検討の材料とするため、アンケート調査を実施した。

② 調査の対象

地方部（南房総市、鴨川市、勝浦市、鋸南町、御宿町）及び都市部（八千代市）の6市町の65歳以上の住民を対象とし、対象住民は市町により無作為で抽出。

③ 調査方法

紙のアンケート調査票を郵送にて送付・回収

④ 調査時期

2018年9月5日～9月28日

⑤ 送付数と回収数

送付数11,955通に対して、回収数が6,172通（回収率51.6%）となった。市町ごとの回収状況は以下の通り。

	南房総市	鴨川市	勝浦市	鋸南町	御宿町	八千代市	計
送付数	2,000	2,000	2,000	1,500	1,500	2,955	11,955
回収数	1,048	1,146	1,099	832	768	1,279	6,172
回収率	52.4%	57.3%	55.0%	55.5%	51.2%	43.3%	51.6%

2. 属性・生活環境

(1) 性別・年齢・居住地域等

6市町合計の回答者の属性（性別、年齢、居住地域、家族構成、職業）は、以下の通り。

図表 75 属性等

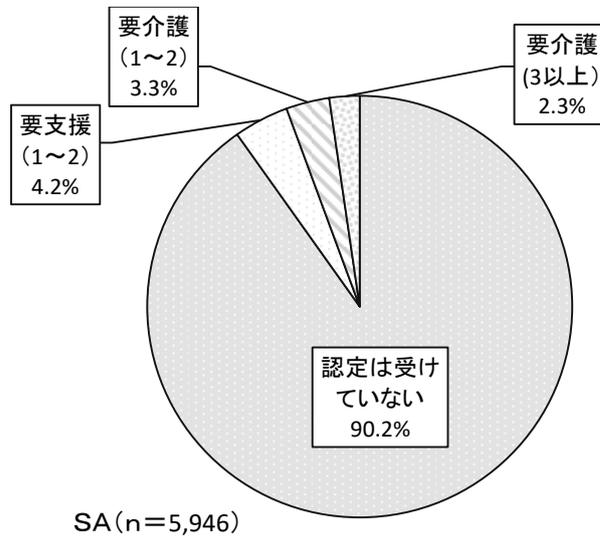
(単位: 件、%)

		回答数	割合
性別	合計	5,855	100.0
	男性	2,686	45.9
	女性	3,169	54.1
年齢層	65～69歳	1,515	25
	70～74歳	1,525	25.2
	75～79歳	1,316	21.7
	80～84歳	1,001	16.5
	85歳以上	695	11.5
居住地域	八千代市	1,279	20.8
	勝浦市	1,099	17.9
	御宿町	768	12.5
	南房総市	1,048	17.1
	鴨川市	1,104	18.0
	鋸南町	842	13.7
家族構成	ひとり暮らし	1,424	23.5
	夫婦のみ	2,493	41.2
	子世代と同居	1,669	27.6
	孫世代と同居	206	3.4
	親と同居	226	3.7
	その他	238	3.9
職業	なし(年金生活)	4,486	74.7
	農業・漁業	659	11.0
	会社員・パート・アルバイトなど	726	12.1
	その他	405	6.7

(2) 要介護の認定状況

要介護の認定状況は、「認定は受けていない」が90.2%と最も多い。
6市町別にみても、大きな差異はみられない

図表 76 要介護認定状況



図表 77 要介護認定状況(6市町別)

(単位: 件、%)

	回答数	認定は受けていない	要支援 (1~2)	要介護 (1~2)	要介護 (3以上)
全体	5,946	90.3	4.2	3.3	2.3
八千代市	1,244	91.2	5.1	2.2	1.6
勝浦市	1,062	92.3	3.2	3.0	1.5
御宿町	748	91.4	2.5	2.5	3.5
南房総市	1,019	89.4	4.9	3.8	1.9
鴨川市	1,062	89.0	4.8	3.7	2.5
鋸南町	811	87.9	3.7	5.1	3.3

図表 78 要介護認定状況(属性別)

(単位:件、%)

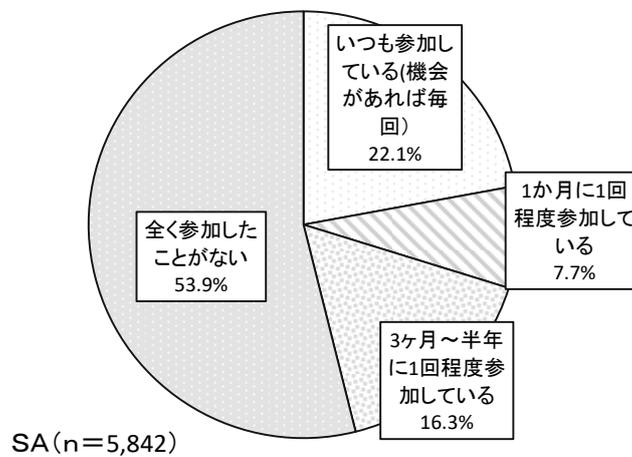
		回答数	認定は受けていない	要支援(1~2)	要介護(1~2)	要介護(3以上)
性別	全体	5,715	90.5	3.9	3.3	2.3
	男	2,623	92.5	2.7	2.5	2.4
	女	3,092	88.9	5.0	3.9	2.2
年齢層	65~69歳	1,491	97.3	0.9	0.7	1.1
	70~74歳	1,496	95.5	2.1	1.4	0.9
	75~79歳	1,274	92.7	3.8	2.4	1.2
	80~84歳	972	86.1	6.6	4.4	2.9
	85歳以上	667	63.9	13.0	13.9	9.1
家族構成	ひとり暮らし	1381	87.0	7.4	3.7	1.9
	夫婦のみ	2443	93.9	2.7	1.9	1.5
	子世代と同居	1627	88.0	4.5	4.7	2.8
	孫世代と同居	201	88.1	2.5	7.5	2.0
	親と同居	221	96.4	0.9	0.9	1.8
	その他	232	81.0	1.7	7.3	9.9
車運転	車・バイクを運転する	3,429	98.0	1.1	0.5	0.3
	車・バイクを運転しない	2,320	80.1	7.9	7.2	4.8

(3) 地域活動への参加状況

地域活動（祭り、ボランティア、自治会等）への参加状況をみると、「全く参加したことがない」が53.9%と最も多く、「いつも参加している（機会があれば毎回）」が22.1%で続いている。

6市町別にみると、「いつも参加している」は、最も多い「南房総市（28.1%）」と、最も少ない「八千代市（13.2%）」で14.9ポイントの差異がみられた。同様に、「全く参加したことがない」についても、「八千代市（67.6%）」と「南房総市（41.5%）」で26.1ポイントの差異があった。

図表 79 地域活動への参加状況



図表 80 地域活動への参加状況(6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	いつも参加している(機会があれば毎回)	1か月に1回程度参加している	3ヶ月～半年に1回程度参加している	全く参加したことがない
全体	5,842	22.1	7.7	16.3	53.9
八千代市	1,231	13.2	6.7	12.5	67.6
勝浦市	1,050	25.7	7.6	15.7	51.0
御宿町	734	17.7	6.9	19.5	55.9
南房総市	996	28.1	7.4	23.0	41.5
鴨川市	1,048	23.4	7.8	14.0	54.8
鋸南町	783	26.2	10.0	14.4	49.4

図表 81 地域活動への参加状況(属性別)

(単位:件、%)

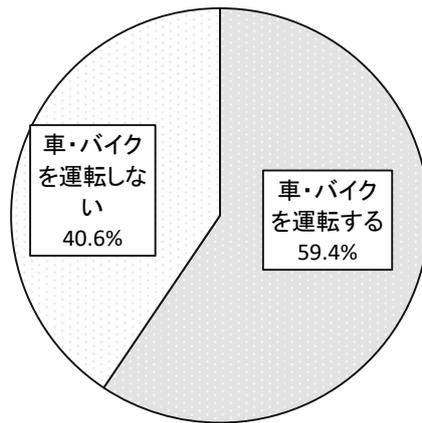
		回答数	いつも参加している(機会があれば毎回)	1か月に1回程度参加している	3ヶ月～半年に1回程度参加している	全く参加したことがない
性別	全体	5,622	22.3	7.7	16.4	53.7
	男	2,621	26.4	7.4	16.5	49.6
	女	3,001	18.6	7.9	16.2	57.2
年齢層	65～69歳	1,475	27.0	7.8	18.2	47.1
	70～74歳	1,473	23.8	7.8	17.0	51.4
	75～79歳	1,266	22.1	7.6	16.4	53.9
	80～84歳	940	18.9	8.1	15.7	57.2
	85歳以上	644	12.4	6.5	10.9	70.2
家族構成	ひとり暮らし	1,343	18.8	7.1	14.1	60.0
	夫婦のみ	2,411	24.2	9.1	19.6	47.1
	子世代と同居	1,600	20.7	6.3	14.4	58.6
	孫世代と同居	201	24.4	6.0	16.9	52.7
	親と同居	219	37.4	9.1	18.3	35.2
	その他	224	21.0	4.5	8.0	66.5
車運転	車・バイクを運転する	3,390	28.2	9.2	18.8	43.7
	車・バイクを運転しない	2,287	13.8	5.4	12.9	67.9

(4) 車・バイクの運転状況

車・バイクの運転状況を見ると、「車・バイクを運転する（59.4%）」が、「車・バイクを運転しない（40.6%）」を上回った。

6市町別にみると、「八千代市」以外の市町では、「運転する」と「運転しない」の割合は、概ね6：4だが、「八千代市」では、逆に4：6になるなど、大きな差異がみられた。

図表 82 車・バイクの運転状況



SA(n=5,876)

図表 83 車・バイクの運転状況(6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	車・バイクを運転する	車・バイクを運転しない
全体	5,876	59.4	40.6
八千代市	1,222	43.5	56.5
勝浦市	1,030	67.3	32.7
御宿町	738	61.5	38.5
南房総市	1,020	66.3	33.7
鴨川市	1,067	64.0	36.0
鋸南町	799	56.3	43.7

図表 84 車・バイクの運転状況(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	車・バイクを 運転する	車・バイクを 運転しない
性別	全体	5,647	59.9	40.1
	男	2,643	76.4	23.6
	女	3,004	45.4	54.6
年齢層	65～69歳	1,496	78.7	21.3
	70～74歳	1,506	69.5	30.5
	75～79歳	1,271	58.3	41.7
	80～84歳	931	39.4	60.6
	85歳以上	627	21.2	78.8
家族構成	ひとり暮らし	1,335	46.4	53.6
	夫婦のみ	2,441	69.7	30.3
	子世代と同居	1,608	53.6	46.4
	孫世代と同居	198	55.1	44.9
	親と同居	225	86.2	13.8
	その他	226	47.8	52.2

(5) 車・バイクを運転する頻度と運転しない理由

車・バイクを運転すると回答した人に、その頻度を聞いたところ、「週に4日以上運転する」が68.7%と最も多かった。運転しないと回答した人に、その理由を聞いたところ、「免許がないので運転しない」が67.3%と最も多かった。

6市町別に頻度や理由については大きな差異はみられなかった。

図表 85 運転する頻度と運転しない理由

(単位: %)

運転状況	割合	運転頻度または運転しない理由	割合
車・バイクを運転する	59.4	週に4日以上運転する	68.7
		週に2~3日程度運転する	25.0
		運転する機会は週に1日以下	6.3
車・バイクを運転しない	40.6	免許がないので運転しない	67.3
		車等を保有しないので運転しない	10.0
		家族が運転するので運転しない	14.1
		その他	8.6

図表 86 運転する頻度(地域別)

(単位: 件、%)

	回答数	週に4日以上 運転する	週に2~3日 程度運転する	運転する機会は 週に1日以下
全体	3,456	68.7	25.0	6.3
八千代市	528	61.4	29.5	9.1
勝浦市	684	70.0	24.0	6.0
御宿町	451	62.5	30.2	7.3
南房総市	666	69.8	23.4	6.8
鴨川市	681	73.3	22.5	4.3
鋸南町	446	73.1	22.2	4.7

図表 87 運転しない理由(地域別)

(単位: 件、%)

	回答数	免許がないの で運転しない	車等を保有し ないので運転 しない	家族が運転す るので運転し ない	その他
全体	2,162	67.3	10.0	14.1	8.6
八千代市	616	62.7	21.8	6.8	8.8
勝浦市	304	70.1	3.9	18.4	7.6
御宿町	264	72.0	6.4	14.4	7.2
南房総市	312	64.4	4.8	20.8	9.9
鴨川市	356	67.1	5.6	16.9	10.4
鋸南町	310	73.2	5.8	13.9	7.1

図表 88 運転する頻度(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	週に4日以上 運転する	週に2~3日 程度運転する	運転する機会は 週に1日以下
性別	全体	3,354	68.9	24.9	6.2
	男	2,003	71.8	22.9	5.2
	女	1,351	64.5	27.9	7.5
年齢層	65~69歳	1,170	75.1	20.1	4.8
	70~74歳	1,041	69.5	24.1	6.4
	75~79歳	728	64.1	29.0	6.9
	80~84歳	363	60.3	32.2	7.4
	85歳以上	132	53.0	36.4	10.6
家族構成	ひとり暮らし	616	65.9	26.6	7.5
	夫婦のみ	1,684	65.6	27.7	6.7
	子世代と同居	857	73.6	21.2	5.1
	孫世代と同居	108	81.5	14.8	3.7
	親と同居	190	81.6	15.3	3.2
	その他	106	65.1	29.2	5.7

図表 89 運転しない理由(属性別)

(単位:件、%)

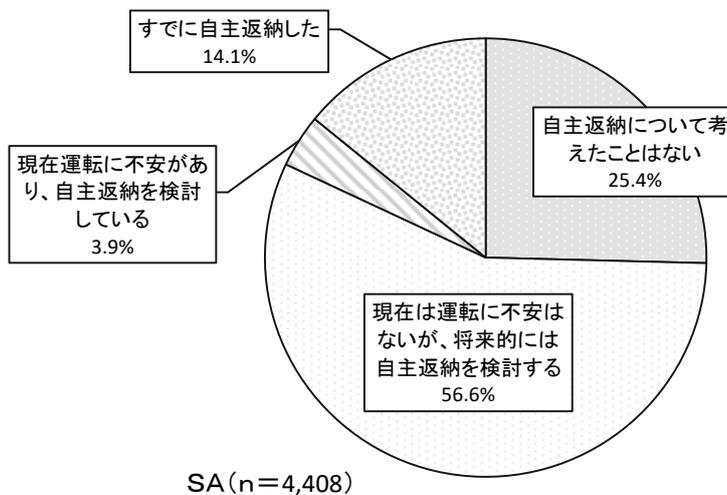
		回答数	免許がないので 運転しない	車等を保有し ないので運転 しない	家族が運転す るので運転し ない	その他
性別	全体	2,056	67.2	10.0	14.2	8.7
	男	564	62.4	17.0	9.4	11.2
	女	1,492	69.0	7.3	16.0	7.7
年齢層	65~69歳	300	60.0	14.0	16.3	9.7
	70~74歳	431	63.8	14.6	14.8	6.7
	75~79歳	475	70.7	9.7	10.7	8.8
	80~84歳	493	67.5	7.9	16.0	8.5
	85歳以上	444	71.8	5.4	12.8	9.9
家族構成	ひとり暮らし	630	69.2	18.4	1.4	11.0
	夫婦のみ	676	66.6	8.7	17.5	7.2
	子世代と同居	691	66.0	4.3	22.7	6.9
	孫世代と同居	80	72.5	2.5	16.3	8.8
	親と同居	26	61.5	11.5	15.4	11.5
	その他	109	67.9	6.4	9.2	16.5

(6) 免許証の返納について

車の免許証返納制度について、その意向を聞いたところ、「現在は運転に不安はないが、将来的には自主返納を検討する」が 56.6%と最も多かった。「自主返納について考えたことはない」とした回答は 25.4%だった。

6 市町別にみると、「自主返納について考えたことはない」は最も多い「南房総市 (30.4%)」と、最も少ない「八千代市 (20.7%)」で 9.7 ポイントの差異がみられた。「すでに自主返納した」については、「八千代市 (22.4%)」以外の市町は、概ね 1 割程度だった。

図表 90 免許証の返納について



図表 91 免許証の返納について

(単位: 件、%)

	回答数	自主返納について考えたことはない	現在は運転に不安はないが、将来的には自主返納を検討する	現在運転に不安があり、自主返納を検討している	すでに自主返納した
全体	4,408	25.4	56.6	3.9	14.1
八千代市	852	20.7	50.6	6.3	22.4
勝浦市	806	24.8	61.2	3.7	10.3
御宿町	569	29.2	54.3	4.4	12.1
南房総市	809	30.4	53.2	3.3	13.1
鴨川市	822	22.4	63.4	2.6	11.7
鋸南町	550	26.5	56.9	2.9	13.6

図表 92 免許証の返納について(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	自主返納について考えたことはない	現在は運転に不安はないが、将来的には自主返納を検討する	現在運転に不安があり、自主返納を検討している	すでに自主返納した
性別	全体	4,258	25.6	56.9	3.8	13.7
	男	2,400	32.0	53.8	3.3	11.0
	女	1,858	17.3	60.8	4.6	17.3
年齢層	65～69歳	1,303	32.8	62.2	2.4	2.6
	70～74歳	1,216	27.3	61.9	3.5	7.3
	75～79歳	949	21.0	58.4	4.1	16.5
	80～84歳	578	16.8	46.5	6.9	29.8
	85歳以上	330	17.0	28.2	5.8	49.1
家族構成	ひとり暮らし	903	24.7	49.8	5.2	20.3
	夫婦のみ	2,007	25.4	61.1	3.5	9.9
	子世代と同居	1,126	24.1	55.6	3.4	17.0
	孫世代と同居	144	19.4	58.3	4.9	17.4
	親と同居	202	34.2	61.4	3.0	1.5
	その他	153	25.5	47.1	5.9	21.6
車運転	車・バイクを運転する	3,444	28.7	69.1	2.2	0.1
	車・バイクを運転しない	910	13.3	11.9	10.4	64.4

3. 日ごろの外出行動について

(1) 移動の手段

① 全体

日ごろの主な外出先ごとの移動の手段をみると、「自動車・バイク（自分で運転）」が平均で46.0%となり、ほとんどの項目で最も多かった（介護・福祉施設は「該当なし（行かない）」が多いため相対的に低くなっている）。次いで、「徒歩（17.4%）」、「家族・近所の車に同乗・送迎（平均：12.8%）」となっている。

「日ごろの買い物」は、「自動車・バイク（54.7%）」、「徒歩（21.1%）」、「家族・近所の車に同乗・送迎（17.1%）」の順だが、「医療機関」については、「自動車・バイク（51.2%）」、「家族・近所の車に同乗・送迎（19.4%）」、「徒歩（15.4%）」の順だった。また、「バス（11.6%）」や「電車（7.2%）」も他の外出先より多かった。

その他、「金融機関」は「徒歩（27.9%）」が多く、「介護・福祉施設」や「趣味・習い事」については、「該当なし（行かない）」が、それぞれ75.7%、39.1%と多かった。

図表 93 移動の手段

(単位:件、%)

	回答数	自動車・バイク(自分で運転)	徒歩	家族・近所の車に同乗、送迎	自転車	バス	電車	タクシー	その他送迎等	その他	該当なし(行かない)
①日ごろの買い物	5,768	54.7	21.1	17.1	11.2	7.0	2.5	1.6	0.9	1.1	3.5
②医療機関(病院・診療所)	5,801	51.2	15.4	19.4	6.8	11.6	7.2	4.0	2.8	1.0	2.2
③介護・福祉施設	3,196	10.4	1.6	5.4	0.9	0.7	0.3	0.3	5.0	0.7	75.7
④金融機関(郵便局・銀行)	5,652	49.2	27.9	11.9	10.0	6.8	1.4	1.6	0.4	0.9	4.9
⑤公共施設(役所・公民館等)	5,401	53.7	19.1	12.8	8.3	6.7	2.2	1.9	0.6	1.0	6.6
⑥趣味・習い事	4,318	40.1	10.9	5.0	4.4	4.4	3.9	0.5	0.6	0.8	39.1
平均	—	46.0	17.4	12.8	7.5	6.8	3.1	1.8	1.5	0.9	16.8

② 日ごろの買い物

日ごろの買い物の移動の手段を6市町別にみると、「八千代市」以外は、「自動車・バイク（自分で運転）」が最も多く、次いで「家族・近所の車に同乗・送迎」が多いが、「八千代市」は「徒歩（49.2%）」が最も多く、「バス（20.3%）」、「自転車（18.0%）」も他市に比べて多かった。

図表 94 日ごろの買い物の移動の手段(6市町別)

(単位: %、件)

	回答数	自動車・バイク(自分で運転)	家族・近所の車に同乗、送迎	自転車	徒歩	バス	タクシー	電車	その他送迎等	その他	該当なし(行かない)
全体	5,768	54.7	17.1	11.2	21.1	7.0	1.6	2.5	0.9	1.1	3.5
八千代市	1,232	35.8	7.5	18.0	49.2	20.3	1.2	6.3	2.1	0.8	2.4
勝浦市	989	63.5	20.3	7.4	11.5	3.3	1.6	1.6	0.6	0.3	1.0
御宿町	711	59.2	18.1	10.3	21.7	2.0	2.5	1.4	1.3	1.7	1.3
南房総市	979	62.5	20.8	6.8	7.7	3.1	0.7	0.6	0.6	1.8	6.1
鴨川市	1,054	60.2	18.1	7.5	13.1	5.2	1.8	1.8	0.3	0.9	4.1
鋸南町	803	52.3	21.0	16.2	15.9	2.9	1.9	1.6	0.5	1.6	5.9

図表 95 日ごろの買い物の移動の手段(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	自動車・バイク(自分で運転)	徒歩	家族・近所の車に同乗、送迎	自転車	バス	電車	タクシー	その他送迎等	その他	該当なし(行かない)
性別	全体	5,540	55.3	21.0	17.0	11.0	6.9	2.5	1.5	0.9	1.2	3.4
	男	2,563	70.5	17.0	6.0	11.0	5.1	2.0	0.9	0.7	0.4	2.9
	女	2,977	42.2	24.4	26.5	11.1	8.4	2.9	2.1	1.1	1.8	3.8
年齢層	65～69歳	1,486	73.6	14.2	9.8	9.4	4.6	1.6	0.4	0.3	0.4	1.5
	70～74歳	1,476	64.3	20.3	13.1	11.4	6.4	2.2	1.3	0.8	0.8	1.4
	75～79歳	1,275	51.5	25.9	16.6	12.9	9.1	4.1	1.2	1.0	1.1	2.0
	80～84歳	904	35.8	26.9	23.6	12.9	9.0	2.7	3.1	1.4	1.8	5.2
	85歳以上	570	19.1	21.8	36.8	8.1	6.3	1.8	3.5	1.9	3.2	14.0
家族構成	ひとり暮らし	1,333	42.5	35.3	9.5	14.9	14.9	5.2	2.9	1.7	2.1	2.2
	夫婦のみ	2,395	63.9	17.2	16.7	10.3	3.8	1.6	1.3	0.6	0.7	2.1
	子世代と同居	1,558	50.7	15.9	24.3	9.5	5.1	1.5	1.1	0.8	1.0	6.0
	孫世代と同居	190	54.2	10.5	27.4	8.4	3.7	—	0.5	—	1.6	5.3
	親と同居	222	82.0	8.1	11.3	5.4	2.7	—	0.5	0.5	1.4	1.4
	その他	212	42.9	25.5	15.6	14.2	9.9	5.2	1.4	2.4	0.9	10.4
車運転	車・バイクを運転する	3,412	91.0	8.9	3.7	4.5	1.2	0.6	0.2	0.2	0.3	0.5
	車・バイクを運転しない	2,182	1.5	38.2	37.3	21.3	15.6	5.5	3.5	1.9	2.2	8.1

③ 医療機関

医療機関（病院・診療所）への移動の手段を6市町別にみると、「自動車・バイク（自分で運転）」が最も多く、「八千代市」以外は、次いで「家族・近所の車に同乗・送迎」が多かった。「八千代市」は「徒歩（31.9%）」、「バス（29.6%）」が他市に比べて多かった。

図表 96 医療機関への移動の手段(6市町別)

(単位: %、件)

	回答数	自動車・バイク(自分で運転)	家族・近所の車に同乗、送迎	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	その他送迎等	その他	該当なし(行かない)
全体	5,801	51.2	19.4	15.4	6.8	7.2	11.6	4.0	2.8	1.0	2.2
八千代市	1,235	32.4	7.8	31.9	10.2	15.8	29.6	4.9	5.7	1.2	3.1
勝浦市	1,015	59.4	22.3	10.9	4.2	3.6	6.5	3.3	0.8	0.6	0.8
御宿町	727	54.7	23.9	14.9	5.2	10.0	4.7	5.4	2.9	1.0	1.1
南房総市	966	59.9	23.1	6.9	4.9	2.7	5.6	0.9	2.6	1.0	2.1
鴨川市	1,053	57.3	20.5	8.3	5.7	1.2	9.6	5.4	1.6	0.8	3.1
鋸南町	805	48.2	23.9	16.0	9.7	9.4	6.3	3.9	2.6	1.5	2.2

図表 97 医療機関への移動の手段(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	自動車・バイク(自分で運転)	家族・近所の車に同乗、送迎	徒歩	バス	電車	自転車	タクシー	その他送迎等	その他	該当なし(行かない)
性別	全体	5,571	51.7	19.3	15.3	11.5	7.2	6.7	3.9	2.7	1.0	2.2
	男	2,565	66.0	9.4	12.8	8.2	6.2	6.6	2.5	2.2	0.5	2.8
	女	3,006	39.5	27.7	17.4	14.2	8.2	6.7	5.0	3.1	1.4	1.7
年齢層	65～69歳	1,456	70.7	9.5	11.3	7.0	6.3	5.1	1.4	0.9	0.9	2.7
	70～74歳	1,473	61.2	15.0	13.0	10.3	6.5	6.4	2.1	2.0	0.5	2.7
	75～79歳	1,275	48.8	17.0	19.9	15.5	8.5	8.5	3.9	2.2	0.7	1.5
	80～84歳	922	32.4	26.6	19.1	16.9	9.4	8.5	7.2	4.9	1.3	1.3
	85歳以上	622	15.8	47.7	15.4	8.7	5.8	4.8	9.8	7.6	2.4	2.3
家族構成	ひとり暮らし	1,329	38.2	9.9	23.9	21.3	12.6	9.0	6.6	4.7	1.7	2.9
	夫婦のみ	2,400	60.9	18.1	14.0	7.8	5.6	6.0	3.0	2.2	0.6	1.6
	子世代と同居	1,582	46.9	29.8	11.0	9.6	5.4	6.1	3.6	2.1	0.8	2.1
	孫世代と同居	198	48.0	33.3	8.1	5.6	3.0	6.1	2.5	2.0	1.0	2.0
	親と同居	222	80.2	9.9	6.8	2.7	0.5	3.6	-	0.5	1.4	0.9
	その他	218	38.1	19.3	17.9	17.0	12.4	6.9	6.0	7.8	3.7	3.7
車運転	車・バイクを運転する	3,373	86.6	4.7	8.0	2.4	2.1	2.7	0.5	0.6	0.3	1.8
	車・バイクを運転しない	2,249	1.5	40.7	25.8	24.3	15.0	12.5	8.7	6.0	2.0	2.8

(2) 移動の頻度

① 全体

日ごろの主な外出先ごとの移動の頻度をみると、『週1回以上』は「日ごろの買い物(87.2%)」が多かったが、そのほかは『月に1~2回以下』、「該当なし(行かない)」が多かった。

「日ごろの買い物」についてみると、「週2~3回程度(38.5%)」が最も多く、「ほぼ毎日」とする回答も15.8%であった。

「医療機関」、「金融機関」は、「月に1~2回程度」がそれぞれ64.3%、64.2%と最も多かった。「公共施設」は「年に1~2回程度(46.4%)」が最も多かった。

図表 98 移動の頻度

(単位:件、%)

	回答数	週1回以上	ほぼ毎日	週4~5回程度	週2~3回程度	週1回程度	月に1~2回以下			該当なし(行かない)
							月に1~2回程度	月に1~2回程度	年に1~2回程度	
①日ごろの買い物	5,856	87.2	15.8	15.7	38.5	17.1	6.7	6.0	0.7	6.1
②医療機関(病院・診療所)	5,717	11.1	2.0	1.7	3.1	4.3	82.0	64.3	17.7	6.9
③介護・福祉施設	4,759	6.6	0.8	0.8	2.9	2.1	3.8	2.5	1.3	89.6
④金融機関(郵便局・銀行)	5,716	16.5	2.0	1.3	3.7	9.5	73.2	64.2	9.1	10.3
⑤公共施設(役所・公民館等)	5,405	8.6	1.0	0.9	2.4	4.3	69.5	23.1	46.4	21.9
⑥趣味・習い事	5,217	24.0	2.6	3.0	8.6	9.8	19.9	15.7	4.2	56.0
平均	—	26.7	4.2	4.1	10.3	8.1	43.6	30.3	13.4	29.7

② 日ごろの買い物

日ごろの買い物の移動の頻度を6市町別にみると、すべての市町で「週2～3回以上」が最も多く、『週1回以上』は8割以上となった。特に、「八千代市」では「ほぼ毎日(23.5%)」が他市町より多く、『週1回以上』も94.3%と多かった。

「南房総市」では、『月に1～2回以下(9.5%)』が他市町よりやや多かったが、市町で大きな差異はみられなかった。

図表 99 日ごろの買い物の移動の頻度(6市町別)

(単位: %、件)

	回答数	週1回以上	ほぼ毎日	週4～5回程度	週2～3回程度	週1回程度	月に1～2回以下	月に1～2回程度	年に1～2回程度	該当なし(行かない)
全体	5,856	87.2	15.8	15.7	38.5	17.1	6.7	6.0	0.7	6.1
八千代市	1,241	94.3	23.5	19.2	39.6	12.0	2.8	2.4	0.4	2.8
勝浦市	1,039	85.2	12.7	12.0	39.7	20.8	7.7	7.0	0.7	7.0
御宿町	745	87.5	12.9	16.4	39.5	18.7	6.0	4.8	1.2	6.6
南房総市	992	82.7	11.5	14.7	36.8	19.7	9.5	8.8	0.7	7.9
鴨川市	1,047	86.6	16.2	15.8	39.5	15.1	7.9	7.1	0.8	5.5
鋸南町	792	84.5	15.2	15.7	35.0	18.6	7.3	6.7	0.6	8.3

図表 100 日ごろの買い物の移動の頻度(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	週1回以上	ほぼ毎日	週4～5回程度	週2～3回程度	週1回程度	月に1～2回以下	月に1～2回程度	年に1～2回程度	該当なし(行かない)
性別	全体	5,613	87.3	15.8	15.9	38.5	17.1	6.6	5.9	0.7	6.1
	男	2,603	87.9	16.7	16.3	38.0	16.9	6.2	5.6	0.6	5.8
	女	3,010	86.9	15.0	15.6	39.0	17.3	6.9	6.2	0.7	6.3
年齢層	65～69歳	1,500	93.7	18.0	19.4	40.9	15.4	3.9	3.7	0.2	2.3
	70～74歳	1,493	93.1	17.1	17.4	40.9	17.7	4.2	4.0	0.2	2.7
	75～79歳	1,271	91.0	16.1	15.3	42.8	16.8	5.7	4.8	0.9	3.4
	80～84歳	910	82.0	14.4	13.0	35.5	19.1	10.4	9.5	0.9	7.7
	85歳以上	615	56.4	8.6	7.8	22.4	17.6	16.6	14.0	2.6	27.0
家族構成	ひとり暮らし	1,354	91.7	15.7	16.2	41.7	18.1	4.9	4.4	0.5	3.5
	夫婦のみ	2,410	90.9	14.4	16.1	41.1	19.3	5.4	4.9	0.5	3.8
	子世代と同居	1,583	78.5	17.1	14.1	32.5	14.8	10.4	9.3	1.1	11.2
	孫世代と同居	195	75.9	20.5	16.4	27.7	11.3	13.8	13.8	0.0	10.3
	親と同居	222	90.5	15.3	22.1	38.7	14.4	6.8	6.3	0.5	2.7
	その他	228	77.6	18.4	12.7	32.9	13.6	7.5	5.7	1.8	14.9
車運転	車・バイクを運転する	3,418	94.5	16.7	19.2	43.0	15.6	4.4	4.0	0.4	1.1
	車・バイクを運転しない	2,244	76.1	13.9	11.0	32.2	19.0	10.3	9.1	1.2	13.6

③ 医療機関

医療機関（病院・診療所）への移動の頻度を6市町別にみると、すべての市町で「月に1～2回程度」が最も多く、「年に1～2回」も1～2割となり、『月に1～2回以下』が6割程度を占めた。

「八千代市」では、『週に1回以上（13.3%）』が他市町よりやや多かったが、市町で大きな差異はみられなかった。

図表 101 医療機関への移動の頻度(6市町別)

(単位: %、件)

	回答数	週1回以上					月に1～2回以下	月に1～2回程度	年に1～2回程度	該当なし(行かない)
		週1回以上	ほぼ毎日	週4～5回程度	週2～3回程度	週1回程度				
全体	5,717	11.1	2.0	1.7	3.1	4.3	82.0	64.3	17.7	6.9
八千代市	1,203	13.3	2.0	2.3	4.4	4.6	79.3	65.2	14.1	7.4
勝浦市	1,009	10.0	2.0	2.1	2.5	3.4	83.6	63.5	20.1	6.4
御宿町	720	7.5	1.4	1.3	2.6	2.2	83.8	58.2	25.6	8.8
南房総市	972	12.9	2.9	1.7	2.7	5.6	81.6	67.2	14.4	5.6
鴨川市	1,036	12.1	1.8	1.4	3.8	5.1	80.6	62.2	18.4	7.3
鋸南町	777	8.9	1.7	1.2	1.9	4.1	85.1	69.1	16.0	6.0

図表 102 医療機関への移動の頻度(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	週1回以上					月に1～2回以下	月に1～2回程度	年に1～2回程度	該当なし(行かない)
			週1回以上	ほぼ毎日	週4～5回程度	週2～3回程度	週1回程度				
性別	全体	5,481	10.8	1.9	1.6	3.0	4.3	82.2	64.4	17.8	7.0
	男	2,540	10.6	1.9	1.6	3.3	3.8	82.2	63.9	18.3	7.2
	女	2,941	11.0	1.9	1.6	2.8	4.7	82.2	64.8	17.4	6.8
年齢層	65～69歳	1,467	5.6	0.9	0.3	1.7	2.7	84.0	57.3	26.7	10.4
	70～74歳	1,442	10.6	2.0	1.2	3.8	3.6	82.1	63.2	18.9	7.4
	75～79歳	1,230	13.5	2.2	2.2	3.8	5.3	81.7	68.0	13.7	4.8
	80～84歳	892	15.8	3.0	2.5	3.7	6.6	80.7	70.0	10.7	3.6
	85歳以上	620	12.3	2.7	3.5	2.4	3.7	80.8	68.5	12.3	6.8
家族構成	ひとり暮らし	1,306	12.8	2.0	2.8	3.4	4.6	79.2	61.4	17.8	8.0
	夫婦のみ	2,359	9.9	1.8	1.3	3.0	3.8	84.2	66.1	18.1	5.9
	子世代と同居	1,564	11.5	2.4	1.5	3.1	4.5	82.5	65.4	17.1	5.9
	孫世代と同居	189	8.5	1.6	1.1	3.7	2.1	86.2	69.8	16.4	5.3
	親と同居	219	6.4	1.8	1.4	0.5	2.7	85.4	66.2	19.2	8.2
	その他	215	10.7	1.4	0.0	3.7	5.6	74.9	57.2	17.7	14.4
車運転	車・バイクを運転する	3,320	9.6	1.8	1.3	2.8	3.7	84.3	63.5	20.8	6.2
	車・バイクを運転しない	2,212	12.4	2.2	1.7	3.7	4.8	79.6	65.7	13.9	8.0

(3) 移動の所要時間

① 全体

日ごろの主な外出先ごとの移動の片道の所要時間をみると、『20分未満』は、「金融機関（68.0%）」、「公共施設（55.7%）」、「日ごろの買い物（52.8%）」で多かった。

『20分以上』は、「医療機関（52.0%）」、「日ごろの買い物（40.8%）」で多かった。特に医療機関については、「30分以上（32.2%）」が最も多かった。

図表 103 移動の所要時間

(単位:件、%)

	回答数								該当なし (行かない)
		20分 未満	5分未満	5分以上～ 10分未満	10分以上～ 20分未満	20分 以上	20分以上～ 30分未満	30分以上	
①日ごろの買い物	5,807	52.8	4.2	16.4	32.2	40.8	22.3	18.5	6.4
②医療機関 (病院・診療所)	5,780	41.9	4.0	13.5	24.4	52.0	19.8	32.2	6.2
③介護・福祉施設	4,791	6.4	0.6	1.9	3.9	5.2	2.6	2.6	88.4
④金融機関 (郵便局・銀行)	5,720	68.0	9.8	27.1	31.1	22.5	14.4	8.1	9.5
⑤公共施設 (役所・公民館等)	5,462	55.7	6.3	21.1	28.3	25.5	14.7	10.8	18.8
⑥趣味・習い事	5,184	21.0	2.6	6.7	11.7	22.4	8.1	14.3	56.6
平均	—	42.2	4.7	14.9	22.6	28.9	14.1	14.8	28.9

② 日ごろの買い物

日ごろの買い物の移動の片道の所要時間を6市町別にみると、南房総市以外の市町で「10分以上～20分未満」が最も多かった。また、「5分以上～10分未満」は「八千代市(20.9%)」、「鴨川市(21.5%)」、「鋸南町(20.7%)」で多かった。

「南房総市」では、「20分以上～30分未満(31.9%)」、「30分以上(23.0%)」が他市町より多く、結果として、『20分以上』が31.9%と多かった。

図表 104 日ごろの買い物の移動の所要時間(6市町別)

(単位: %、件)

	回答数	所要時間				所要時間			該当なし (行かない)
		20分未満	5分未満	5分以上～10分未満	10分以上～20分未満	20分以上	20分以上～30分未満	30分以上	
全体	5,807	52.8	4.2	16.4	32.2	40.8	22.3	18.5	6.4
八千代市	1,235	62.2	5.6	20.9	35.7	34.9	18.5	16.4	2.8
勝浦市	1,022	44.7	3.2	11.9	29.6	48.0	27.3	20.7	7.1
御宿町	737	48.9	3.9	14.1	30.9	43.1	21.3	21.8	7.9
南房総市	983	37.1	2.1	8.4	26.6	54.9	31.9	23.0	7.9
鴨川市	1,043	64.2	4.8	21.5	37.9	30.0	17.6	12.4	5.8
鋸南町	787	56.6	5.5	20.7	30.4	34.8	16.5	18.3	8.6

図表 105 日ごろの買い物の移動の所要時間(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	所要時間				所要時間			該当なし (行かない)
			20分未満	5分未満	5分以上～10分未満	10分以上～20分未満	20分以上	20分以上～30分未満	30分以上	
性別	全体	5,564	53.0	4.2	16.6	32.2	40.8	22.3	18.5	6.3
	男	2,577	52.1	4.0	17.8	30.3	42.0	22.9	19.1	5.9
	女	2,987	53.8	4.4	15.6	33.8	39.6	21.7	17.9	6.6
年齢層	65～69歳	1,488	62.1	5.2	19.4	37.5	35.7	22.0	13.7	2.2
	70～74歳	1,478	55.7	4.1	19.5	32.1	41.6	23.5	18.1	2.6
	75～79歳	1,263	51.4	3.4	15.1	32.9	44.6	23.5	21.1	4.0
	80～84歳	902	46.2	3.7	12.3	30.2	45.0	21.1	23.9	8.9
	85歳以上	609	36.4	3.9	10.8	21.7	36.4	18.2	18.2	27.1
家族構成	ひとり暮らし	1,346	54.8	5.5	16.9	32.4	41.6	21.8	19.8	3.6
	夫婦のみ	2,392	53.3	3.7	17.2	32.4	42.3	23.3	19.0	4.4
	子世代と同居	1,567	50.0	4.1	14.7	31.2	38.9	21.4	17.5	11.1
	孫世代と同居	191	50.3	2.6	14.7	33.0	38.7	19.9	18.8	11.0
	親と同居	223	56.9	4.0	14.8	38.1	39.9	22.9	17.0	3.1
	その他	222	47.3	1.8	18.9	26.6	36.5	21.6	14.9	16.2
車運転	車・バイクを運転する	3,395	57.1	3.7	18.0	35.4	41.5	24.2	17.3	1.5
	車・バイクを運転しない	2,225	46.7	4.7	14.9	27.1	39.4	19.5	19.9	13.9

③ 医療機関

医療機関（病院・診療所）への移動の片道の所要時間を6市町別にみると、「鴨川市」以外の市町で、「30分以上」が最も多く、特に「御宿町（43.0%）」、「鋸南町（42.0%）」が多かった。「鴨川市」では、「10分以上～20分未満（36.0%）」が最も多く、結果として、『20分未満（56.2%）』が他市町より多かった。

図表 106 医療機関への移動の所要時間(6市町別)

(単位: %、件)

	回答数	20分未満	5分未満	5分以上～10分未満	10分以上～20分未満	20分以上	20分以上～30分未満	30分以上	該当なし(行かない)
全体	5,780	41.9	4.0	13.5	24.4	52.0	19.8	32.2	6.2
八千代市	1,219	43.3	3.7	12.9	26.7	49.2	19.6	29.6	7.5
勝浦市	1,025	38.9	3.4	12.3	23.2	55.2	20.7	34.5	5.9
御宿町	724	33.9	4.0	9.5	20.4	57.6	14.6	43.0	8.4
南房総市	982	35.2	4.1	12.3	18.8	60.6	27.3	33.3	4.2
鴨川市	1,046	56.2	3.3	16.9	36.0	38.0	21.0	17.0	5.6
鋸南町	784	39.7	6.1	16.3	17.3	54.4	12.4	42.0	5.9

図表 107 医療機関への移動の所要時間(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	20分未満	5分未満	5分以上～10分未満	10分以上～20分未満	20分以上	20分以上～30分未満	30分以上	該当なし(行かない)
性別	全体	5,551	42.0	4.0	13.5	24.5	51.8	19.6	32.2	6.1
	男	2,561	41.1	4.2	14.3	22.6	52.3	19.5	32.8	6.6
	女	2,990	42.9	3.9	12.9	26.1	51.3	19.6	31.7	5.8
年齢層	65～69歳	1,473	45.0	4.4	14.9	25.7	46.7	19.6	27.1	8.3
	70～74歳	1,467	42.6	4.7	13.6	24.3	50.6	18.3	32.3	6.7
	75～79歳	1,246	39.5	3.4	12.3	23.8	56.3	21.5	34.8	4.3
	80～84歳	907	39.0	3.2	13.0	22.8	57.3	20.0	37.3	3.7
	85歳以上	622	41.8	4.0	12.4	25.4	50.8	19.6	31.2	7.4
家族構成	ひとり暮らし	1,316	41.3	4.0	13.5	23.8	51.0	19.1	31.9	7.7
	夫婦のみ	2,393	41.1	3.9	13.4	23.8	53.7	19.3	34.4	5.1
	子世代と同居	1,577	43.3	4.1	13.3	25.9	51.0	20.5	30.5	5.7
	孫世代と同居	191	47.1	3.1	15.2	28.8	48.2	22.5	25.7	4.7
	親と同居	220	44.1	4.1	14.5	25.5	50.0	25.0	25.0	5.9
	その他	220	36.3	2.7	12.7	20.9	48.7	15.5	33.2	15.0
車運転	車・バイクを運転する	3,364	43.4	4.3	13.9	25.2	51.3	21.1	30.2	5.2
	車・バイクを運転しない	2,234	39.4	3.7	12.7	23.0	53.1	17.9	35.2	7.6

(4) 移動に関する不便さ

① 全体

日ごろの主な外出先ごとの移動に関する不便さをみると、『不便を感じる（平均：16.5%）』よりも、『不便に感じない（同 56.1%）』が多かった。

「非常に不便を感じる」については、すべての外出先で1割未満だった。

図表 108 移動に関する不便さ

(単位: 件、%)

	回答数	不便を感じる	非常に不便を感じる	やや不便を感じる	不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし (行かない)
①日ごろの買い物	4,881	25.4	8.8	16.6	68.4	46.5	21.9	6.2
②医療機関 (病院・診療所)	4,806	26.1	8.7	17.4	68.3	46.4	21.9	5.6
③介護・福祉施設	4,062	3.5	1.1	2.4	12.9	7.6	5.3	83.7
④金融機関 (郵便局・銀行)	4,732	17.3	5.1	12.2	73.3	48.0	25.3	9.4
⑤公共施設 (役所・公民館等)	4,610	17.4	5.9	11.5	66.3	44.7	21.6	16.3
⑥趣味・習い事	4,343	6.5	2.0	4.5	39.4	24.8	14.6	54.0
平均	—	16.5	5.4	11.1	56.1	37.2	18.8	27.4

② 日ごろの買い物

日ごろの買い物の移動に関する不便さを6市町別にみると、『不便を感じる』は、「南房総市（30.1%）」がやや多いが、大きな差異はみられなかった。「非常に不便を感じる」は、「南房総市（12.9%）」、「勝浦市（10.7%）」が他の市町より多かった。

『不便に感じない』については、「八千代市（75.4%）」と「南房総市（62.5%）」で12.9ポイントの差異がみられた。

図表 109 日ごろの買い物での移動の不便さ(6市町別)

(単位：%、件)

	回答数	不便を感じる			不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし (行かない)
		非常に不便を感じる	やや不便を感じる					
全体	4,881	25.4	8.8	16.6	68.4	46.5	21.9	6.2
八千代市	1,008	22.0	4.9	17.1	75.4	53.0	22.4	2.7
勝浦市	859	28.9	10.7	18.2	64.2	46.0	18.2	7.0
御宿町	652	26.2	9.2	17.0	66.4	44.0	22.4	7.4
南房総市	808	30.1	12.9	17.2	62.5	41.8	20.7	7.4
鴨川市	883	23.2	8.6	14.6	70.8	46.3	24.5	6.0
鋸南町	671	22.2	7.0	15.2	69.4	45.6	23.8	8.3

図表 110 日ごろの買い物での移動の不便さ(属性別)

(単位：%、件)

		回答数	不便を感じる			不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし (行かない)
			非常に不便を感じる	やや不便を感じる					
性別	全体	4,691	25.4	8.8	16.6	68.6	46.6	22.0	6.0
	男	2,209	18.0	5.1	12.9	76.4	50.2	26.2	5.6
	女	2,482	32.0	12.0	20.0	61.6	43.3	18.3	6.4
年齢層	65～69歳	1,292	20.9	4.6	16.3	76.6	50.5	26.1	2.5
	70～74歳	1,234	21.0	6.5	14.5	75.8	50.6	25.2	3.2
	75～79歳	1,034	25.1	9.0	16.1	71.9	49.4	22.5	3.0
	80～84歳	744	33.0	13.2	19.8	58.3	44.2	14.1	8.7
	85歳以上	519	36.1	17.0	19.1	38.3	25.0	13.3	25.6
家族構成	ひとり暮らし	1,103	32.4	12.8	19.6	64.6	43.7	20.9	3.1
	夫婦のみ	2,044	25.0	8.4	16.6	71.0	49.3	21.7	4.0
	子世代と同居	1,307	23.1	7.8	15.3	65.2	43.6	21.6	11.7
	孫世代と同居	164	17.7	4.3	13.4	72.0	48.2	23.8	10.4
	親と同居	194	15.5	3.6	11.9	83.0	54.1	28.9	1.5
	その他	188	18.1	4.3	13.8	64.3	44.1	20.2	17.6
車運転	車・バイクを運転する	2,885	16.2	4.2	12.0	82.2	53.5	28.7	1.7
	車・バイクを運転しない	1,862	38.4	15.4	23.0	48.4	36.5	11.9	13.2

① 医療機関

医療機関（病院・診療所）への移動に関する不便さを6市町別にみると、『不便を感じる』は、「御宿町（33.5%）」と「鴨川市（21.4%）」で12.1ポイントの差異がみられた。「非常に不便を感じる」は、「御宿町（13.4%）」、「勝浦市（10.2%）」が他の市町より多かった。

同様に、『不便に感じない』については、「鴨川市（73.0%）」と「御宿町（59.3%）」で13.7ポイントの差異がみられた。

図表 111 医療機関への移動の不便さ(6市町別)

(単位: %、件)

	回答数	不便を感じる	非常に不便を感じる	やや不便を感じる	不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし(行かない)
全体	4,806	26.1	8.7	17.4	68.3	46.4	21.9	5.6
八千代市	998	23.8	6.1	17.7	71.1	51.6	19.5	5.0
勝浦市	849	27.9	10.2	17.7	65.6	45.5	20.1	6.5
御宿町	641	33.5	13.4	20.1	59.3	39.3	20.0	7.2
南房総市	778	27.6	9.3	18.3	68.3	45.5	22.8	4.2
鴨川市	889	21.4	7.3	14.1	73.0	47.8	25.2	5.6
鋸南町	651	24.6	7.1	17.5	70.4	46.1	24.3	5.1

図表 112 医療機関への移動の不便さ(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	不便を感じる	非常に不便を感じる	やや不便を感じる	不便に感じない	あまり不便に感じない	全く不便に感じない	該当なし(行かない)
性別	全体	4,629	26.2	8.7	17.5	68.4	46.3	22.1	5.5
	男	2,204	20.3	6.3	14.0	73.7	48.1	25.6	6.0
	女	2,425	31.4	10.8	20.6	63.5	44.7	18.8	5.1
年齢層	65～69歳	1,280	19.9	5.4	14.5	73.8	49.7	24.1	6.4
	70～74歳	1,218	21.4	6.3	15.1	72.4	47.3	25.1	6.2
	75～79歳	1,016	25.7	8.1	17.6	70.7	49.6	21.1	3.6
	80～84歳	728	35.7	13.7	22.0	60.3	44.9	15.4	4.0
	85歳以上	512	39.8	16.2	23.6	52.1	32.6	19.5	8.0
家族構成	ひとり暮らし	1,074	29.7	10.1	19.6	63.0	43.9	19.1	7.3
	夫婦のみ	2,016	27.3	9.5	17.8	68.3	47.9	20.4	4.5
	子世代と同居	1,297	24.5	8.0	16.5	70.0	45.5	24.5	5.5
	孫世代と同居	167	19.2	6.0	13.2	76.0	48.5	27.5	4.8
	親と同居	196	14.8	2.0	12.8	82.1	51.0	31.1	3.1
	その他	186	19.3	3.2	16.1	66.7	45.7	21.0	14.0
車運転	車・バイクを運転する	2,858	17.0	4.9	12.1	78.6	51.3	27.3	4.4
	車・バイクを運転しない	1,820	38.9	13.8	25.1	53.8	39.9	13.9	7.4

(5) 不便さを感じる理由

① 全体

日ごろの主な外出先ごとの移動に関して、不便さを感じる理由をみると、「行先・最寄りのバス停等まで距離が遠い・行きづらい」が平均で23.2%となり、ほとんどの項目で最も多かった（趣味・習い事は「該当なし（不便を感じない）」が多いため相対的に低くなっている）。次いで、「公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない（平均：19.7%）」、「自動車の運転ができない・不安がある（同 17.6%）」となっており、どの外出先でもこの順番は同じだった。

その他、「介護・福祉施設」や「公共施設」では、「自力で行けないため誰かに頼まなくてはいけない」が、それぞれ23.9%、19.8%と多かった。

図表 113 移動に関する不便さの理由

(単位:件、%)

	回答数	行先・最寄りのバス停等まで距離が遠い・行きづらい	公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない	自動車の運転ができない・不安がある	自力で行けないため誰かに頼まなくてはいけない	身体状況、家族の都合など個人的な要因	乗り換えが面倒、わかりづらい 公共交通（バス等）の	その他	特に理由はない	該当なし（不便を感じない）
①日ごろの買い物	1087	32.5	24.9	24.3	16.5	12.5	3.9	11.5	6.2	3.0
②医療機関 (病院・診療所)	1104	26.5	26.3	21.3	18.6	12.6	7.1	10.4	4.8	3.9
③介護・福祉施設	113	23.0	21.2	15.0	23.9	12.4	8.0	8.0	3.5	14.2
④金融機関 (郵便局・銀行)	696	25.9	22.1	20.4	19.1	12.4	5.2	10.2	8.5	5.0
⑤公共施設 (役所・公民館等)	697	27.5	21.1	18.8	19.8	11.2	10.3	9.2	7.2	5.0
⑥趣味・習い事	995	4.6	4.0	3.9	2.8	2.1	1.6	1.7	11.3	71.1
平均	—	23.2	19.7	17.6	15.1	10.1	5.4	8.5	7.4	18.5

② 日ごろの買い物

日ごろの買い物の移動に関して、不便さを感じる理由を6市町別にみると、「行先・最寄りのバス停等まで距離が遠い・行きづらい」が、ほとんどの市町で最も多いが、「勝浦市」では、「公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない」が29.2%と最も多かった。「八千代市」は14.2%と他市町より少ない一方、「公共交通（バス等）の乗り換えが面倒、わかりづらい」が10.9%と他市町より多かった。

また、「八千代市」では、「自力で行けないため誰かに頼まなくてはいけない」が3.3%と他市町より少ないほか、「鴨川市」では、「身体状況、家族の都合など個人的な要因」が19.5%と他市町より多かった。

図表 114 日ごろの買い物の移動での不便さの理由(6市町別)

(単位: %、件)

	回答数	行先・最寄りのバス停等まで距離が遠い・行きづらい	公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない	自動車の運転ができない・不安がある	自力で行けないため誰かに頼まなくてはいけない	身体状況、家族の都合など個人的な要因	公共交通（バス等）の乗り換えが面倒、わかりづらい	その他	特に理由はない	該当なし（不便を感じない）
全体	1,087	32.5	24.9	24.3	16.5	12.5	3.9	11.5	6.2	3.0
八千代市	183	36.6	14.2	27.3	3.3	7.1	10.9	12.6	11.5	6.0
勝浦市	212	28.3	29.2	23.1	17.9	9.4	1.9	10.8	2.4	3.3
御宿町	156	29.5	24.4	28.2	15.4	13.5	3.2	18.6	3.8	1.9
南房総市	222	32.9	23.9	20.7	23.0	12.2	3.6	13.5	6.3	2.3
鴨川市	185	33.5	30.3	22.7	16.8	19.5	2.2	5.9	6.5	3.2
鋸南町	129	34.9	27.9	25.6	22.5	14.7	0.8	7.0	7.0	0.8

図表 115 日ごろの買い物の移動での不便さの理由(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	行先・最寄りのバス停留所までの距離が遠い・行きづらい	公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない	自動車の運転ができない・不安がある	自力で行けなため誰かに頼まなくてはいけない	身体状況、家族の都合など個人的な要因	公共交通（バス等）の乗り換えが面倒、わかりづらい	その他	特に理由はない	該当なし（不便を感じない）
性別	全体	1,053	32.4	24.8	24.2	16.7	12.7	3.7	11.7	6.2	2.8
	男	350	34.0	23.7	18.0	8.3	8.0	4.3	16.0	8.3	2.6
	女	703	31.6	25.3	27.3	20.9	15.1	3.4	9.5	5.1	2.8
年齢層	65～69歳	247	32.8	28.7	17.8	8.5	10.9	3.6	19.0	7.7	2.8
	70～74歳	229	30.1	26.6	28.8	10.5	6.1	4.8	14.8	4.8	3.5
	75～79歳	234	35.0	25.6	26.1	12.4	9.8	4.7	11.1	9.4	5.1
	80～84歳	203	34.5	20.2	28.1	19.2	18.7	2.5	5.9	3.0	2.0
	85歳以上	159	28.9	20.1	21.4	40.9	21.4	3.1	3.8	4.4	1.3
家族構成	ひとり暮らし	304	36.8	26.0	20.7	15.8	10.9	5.3	11.2	5.6	4.6
	夫婦のみ	456	30.3	25.9	27.0	13.8	9.9	4.4	14.3	5.9	2.4
	子世代と同居	269	30.5	21.2	24.2	23.4	18.2	2.2	7.1	7.8	3.0
	孫世代と同居	26	30.8	19.2	23.1	23.1	11.5	-	11.5	7.7	-
	親と同居	26	53.8	19.2	11.5	7.7	23.1	-	3.8	7.7	-
	その他	30	30.0	26.7	16.7	13.3	13.3	-	20.0	6.7	-
車運転	車・バイクを運転する	413	38.0	21.3	12.3	3.4	6.3	4.4	21.1	8.5	4.8
	車・バイクを運転しない	632	28.3	26.7	32.0	25.5	16.9	3.5	6.0	4.6	1.9

③ 医療機関

医療機関の移動に関して、不便さを感じる理由を6市町別にみると、「公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない」が、「勝浦市（30.2%）」、「御宿町（27.8%）」、「鴨川市（35.2%）」、「鋸南町（32.6%）」で、「行先・最寄りのバス停等まで距離が遠い・行きづらい」より多かった。一方、「八千代市」では、「公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない（8.0%）」が他市町より少ない一方、「公共交通（バス等）の乗り換えが面倒、わかりづらい（22.1%）」と他市町より多かった。

図表 116 医療機関への移動の不便さの理由(6市町別)

(単位: %、件)

	回答数	行先・最寄りのバス停等まで距離が遠い・行きづらい	公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない	自動車の運転ができない・不安がある	自力で行けないため誰かに頼まなくてはいけない	身体状況、家族の都合など個人的な要因	公共交通（バス等）の乗り換えが面倒、わかりづらい	その他	特に理由はない	該当なし（不便を感じない）
全体	1,104	26.5	26.3	21.3	18.6	12.6	7.1	10.4	4.8	3.9
八千代市	199	31.7	8.0	18.1	9.0	7.5	22.1	11.6	8.0	8.0
勝浦市	202	25.7	30.2	26.2	19.3	10.9	5.4	10.4	2.0	2.0
御宿町	198	23.7	27.8	22.2	20.7	12.1	3.5	14.6	4.5	3.0
南房総市	188	30.3	26.6	20.7	21.3	13.3	3.7	8.5	6.9	3.2
鴨川市	176	23.3	35.2	19.3	21.0	17.6	2.8	6.8	4.0	3.4
鋸南町	141	23.4	32.6	20.6	21.3	15.6	2.8	9.9	2.8	3.5

図表 117 医療機関への移動の不便さの理由(属性別)

(単位: %、件)

		回答数	行先・最寄りのバス停等まで距離が遠い・行きづらい	公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない	自動車の運転ができない・不安がある	自力で行けないため誰かに頼まなくてはいけない	身体状況、家族の都合など個人的な要因	公共交通（バス等）の乗り換えが面倒、わかりづらい	その他	特に理由はない	該当なし（不便を感じない）
性別	全体	1,064	26.8	25.9	21.4	18.8	12.6	7.0	10.2	4.7	3.9
	男	390	31.0	22.1	15.9	11.5	7.9	8.2	14.9	6.9	4.4
	女	674	24.3	28.2	24.6	23.0	15.3	6.2	7.6	3.4	3.7
年齢層	65～69歳	227	31.3	28.2	18.5	8.8	9.7	8.4	18.1	6.2	2.6
	70～74歳	227	25.6	30.0	22.5	11.0	4.8	9.7	12.3	4.4	5.3
	75～79歳	236	28.8	27.1	22.0	16.9	10.2	7.2	10.2	7.2	5.1
	80～84歳	223	26.9	24.2	22.4	21.1	17.9	6.7	6.7	2.7	2.7
	85歳以上	177	18.6	18.6	22.6	40.1	23.2	2.3	4.0	2.8	4.0
家族構成	ひとり暮らし	278	26.6	27.3	16.9	18.7	12.2	7.9	11.5	4.7	4.3
	夫婦のみ	489	25.4	27.4	23.7	14.5	8.4	8.6	13.3	4.5	4.1
	子世代と同居	284	27.8	22.5	21.8	25.0	19.4	3.9	5.6	6.3	3.5
	孫世代と同居	28	25.0	17.9	28.6	28.6	10.7	3.6	3.6	7.1	-
	親と同居	23	43.5	17.4	21.7	8.7	21.7	-	4.3	-	-
	その他	32	25.0	34.4	18.8	18.8	12.5	6.3	9.4	3.1	3.1
車運転	車・バイクを運転する	417	35.7	23.5	11.8	5.5	7.0	5.8	19.4	8.6	5.3
	車・バイクを運転しない	643	20.8	27.8	27.2	27.1	16.6	8.1	5.0	2.3	2.8

4. 日ごろの買い物の動向

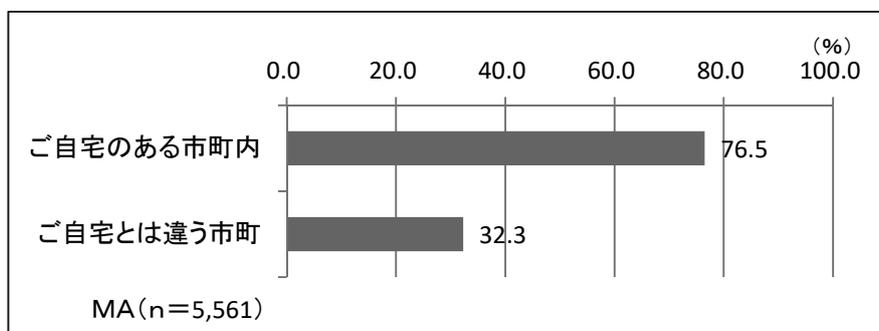
(1) 買い物する地域

日ごろ買い物する地域をみると、「ご自宅のある市町内（76.5%）」が「ご自宅とは違う市町（32.3%）」を上回った。

6市町別にみると、「ご自宅のある市町内」が多いのは、「鴨川市（98.2%）」、「八千代市（93.9%）」、「鋸南町（86.2%）」で、「ご自宅とは違う市町」が多いのは、「南房総市（63.6%）」、「御宿町（59.1%）」、「勝浦市（43.7%）」だった。

なお、「ご自宅とは違う市町」について、具体的な市町名を聞いたところ、南房総市は、「館山市」、「鴨川市」、御宿町は「いすみ市」、「勝浦市」、勝浦市は「大多喜町」、「鴨川市」と隣接市町を上げる回答が圧倒的に多かった。

図表 118 買い物する地域



図表 119 買い物する地域(6市町別)

(単位: 件、%)

	回答数	ご自宅のある市町内	ご自宅とは違う市町
全体	5,561	76.5	32.3
八千代市	1,198	93.9	10.2
勝浦市	986	67.5	43.7
御宿町	699	59.4	59.1
南房総市	909	44.1	63.6
鴨川市	1,009	98.2	3.8
鋸南町	760	86.2	27.9

(注)単数回答設問だが、両方の回答が多かったため、合計は100%超となる。

図表 120 買い物する地域(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	ご自宅のある市町内	ご自宅とは違う市町
性別	全体	5,348	76.4	32.4
	男	2,488	74.4	34.4
	女	2,860	78.1	30.6
年齢層	65～69歳	1,447	71.5	37.9
	70～74歳	1,418	73.8	35.1
	75～79歳	1,210	79.8	29.0
	80～84歳	879	81.0	27.2
	85歳以上	541	81.7	26.1
家族構成	ひとり暮らし	1,297	84.6	22.7
	夫婦のみ	2,328	72.5	38.1
	子世代と同居	1,473	76.1	30.5
	孫世代と同居	177	73.4	33.9
	親と同居	211	69.2	44.5
	その他	194	80.4	29.4
車運転	車・バイクを運転する	3,316	70.6	39.8
	車・バイクを運転しない	2,055	85.5	21.1

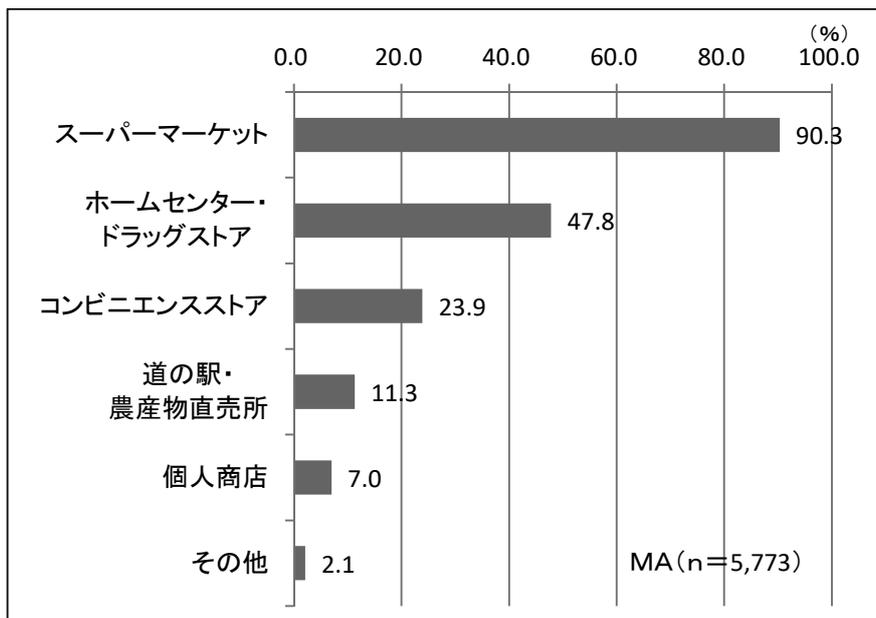
(注)単数回答設問だが、両方の回答が多かったため、合計は100%超となる。

(2) 買い物先

日ごろ買い物する先をみると、「スーパーマーケット (90.3%)」が最も多く、次いで「ホームセンター・ドラッグストア (47.8%)」、「コンビニエンスストア (23.9%)」となっている。

6市町別にみると、「スーパーマーケット」、「ホームセンター・ドラッグストア」、「コンビニエンスストア」には、市町ごとの大きな差異はみられないが、「鋸南町」では、「個人商店 (12.8%)」、「道の駅・農産物直売所 (15.8%)」が他の市町よりやや多かった。

図表 121 買い物先



図表 122 買い物先 (6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	スーパーマーケット	ホームセンター・ドラッグストア	コンビニエンスストア	道の駅・農産物直売所	個人商店	その他
全体	5,773	90.3	47.8	23.9	11.3	7.0	2.1
八千代市	1,240	93.5	46.6	29.8	15.2	1.0	1.7
勝浦市	1,026	89.3	48.0	29.2	7.4	7.9	1.9
御宿町	725	92.3	50.3	21.7	9.7	6.3	1.4
南房総市	967	87.1	50.9	20.8	14.1	7.5	3.2
鴨川市	1,042	91.5	52.6	19.4	5.9	8.9	2.1
鋸南町	773	87.2	36.9	19.5	15.8	12.8	2.7

図表 123 買い物先(属性別)

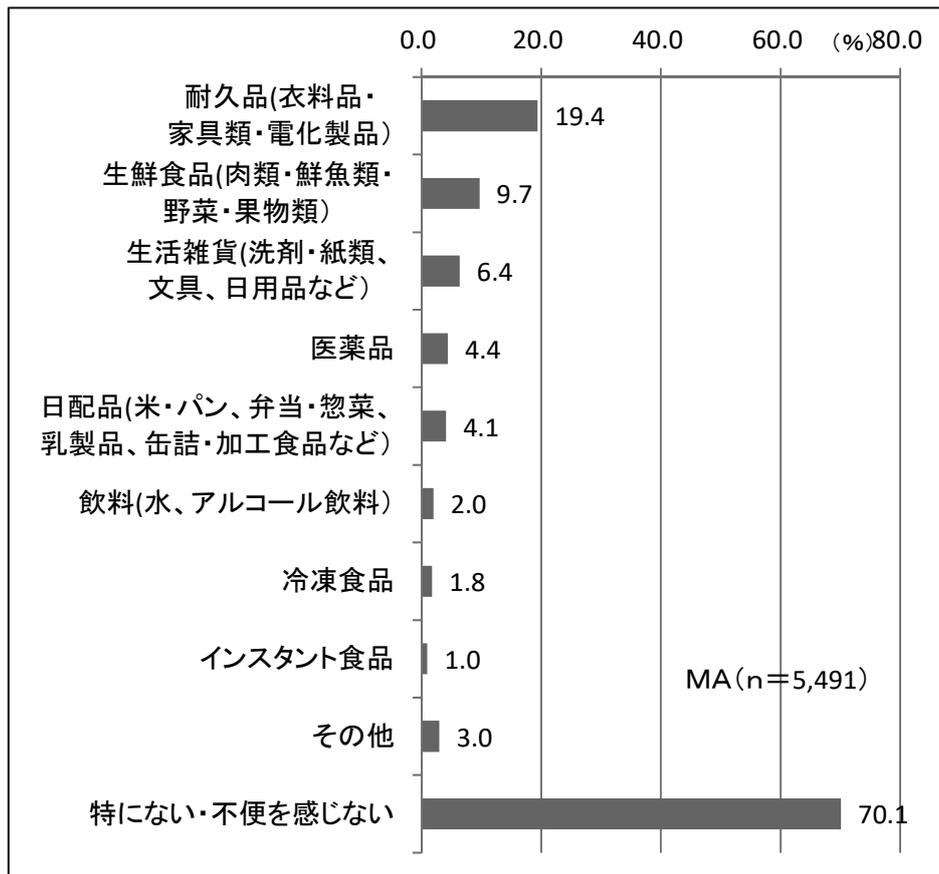
(単位:件、%)

		回答数	スーパー マーケット	ホームセン ター・ドラッ グストア	コンビニエ ンスストア	道の駅・農 産物直売 所	個人商店	その他
性別	全体	5,533	90.4	48.2	23.7	11.3	7.0	2.1
	男	2,559	88.2	53.2	27.4	9.4	4.4	1.3
	女	2,974	92.3	43.9	20.5	12.9	9.2	2.8
年齢層	65～69歳	1,476	92.9	56.6	23.6	9.9	3.7	1.4
	70～74歳	1,482	91.7	52.0	22.5	13.0	5.0	1.7
	75～79歳	1,260	90.8	46.7	24.4	13.5	6.9	1.9
	80～84歳	926	88.3	38.6	25.5	10.2	11.2	2.9
	85歳以上	561	82.0	32.6	23.9	7.1	14.3	4.8
家族構成	ひとり暮らし	1,351	91.0	39.3	28.9	11.9	7.3	2.4
	夫婦のみ	2,396	92.3	52.8	20.9	12.3	5.6	1.8
	子世代と同居	1,540	88.0	46.9	22.7	9.5	8.6	2.5
	孫世代と同居	182	86.3	46.2	28.0	7.7	7.7	2.2
	親と同居	218	89.9	62.4	25.7	8.7	2.8	0.5
	その他	207	87.9	48.8	28.0	9.7	12.6	2.9
車運 転	車・バイクを運転する	3,412	92.3	54.8	22.7	12.4	4.4	0.9
	車・バイクを運転しない	2,156	87.8	38.7	25.2	9.6	10.6	4.2

(3) 手に入りにくい商品

日ごろの買い物で手に入りにくいと感じる商品を見ると、「特にない・不便を感じない」が70.1%と圧倒的に多かった。手に入りにくい商品としては、「耐久品(19.4%)」、「生鮮食品(9.7%)」、「生活雑貨(6.4%)」となっている。

図表 124 手に入りにくいと感じる商品



手に入りにくい商品を6市町別にみると、「耐久品」は、「御宿町（28.0%）」が、「生鮮食品」は「南房総市（12.2%）」が他市町より多かった。また、「特にない・不便を感じない」については、最も多い「鴨川市（77.0%）」と、「御宿町（62.0%）」で15.0ポイントの差異がみられた。

図表 125 手に入りにくいと感じる商品(6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	耐久品	生鮮食品	生活雑貨	医薬品	日配品	飲料	冷凍食品	インスタント食品	その他	特にない・不便を感じない
全体	5,491	19.4	9.7	6.4	4.4	4.1	2.0	1.8	1.0	3.0	70.1
八千代市	1,197	18.5	10.5	5.3	9.0	2.9	2.2	1.8	1.0	2.3	69.5
勝浦市	969	22.4	9.2	6.9	2.8	3.6	1.4	1.0	0.3	4.0	67.5
御宿町	690	28.0	7.1	8.0	2.6	4.3	2.0	1.6	1.2	6.1	62.0
南房総市	912	15.2	12.2	7.9	4.1	4.8	2.1	2.5	1.5	2.3	72.6
鴨川市	984	14.0	9.7	5.6	2.6	4.8	2.2	1.9	1.1	2.3	77.0
鋸南町	739	21.2	8.5	5.0	3.5	4.5	1.9	2.0	0.9	1.5	70.0

図表 126 手に入りにくいと感じる商品(属性別)

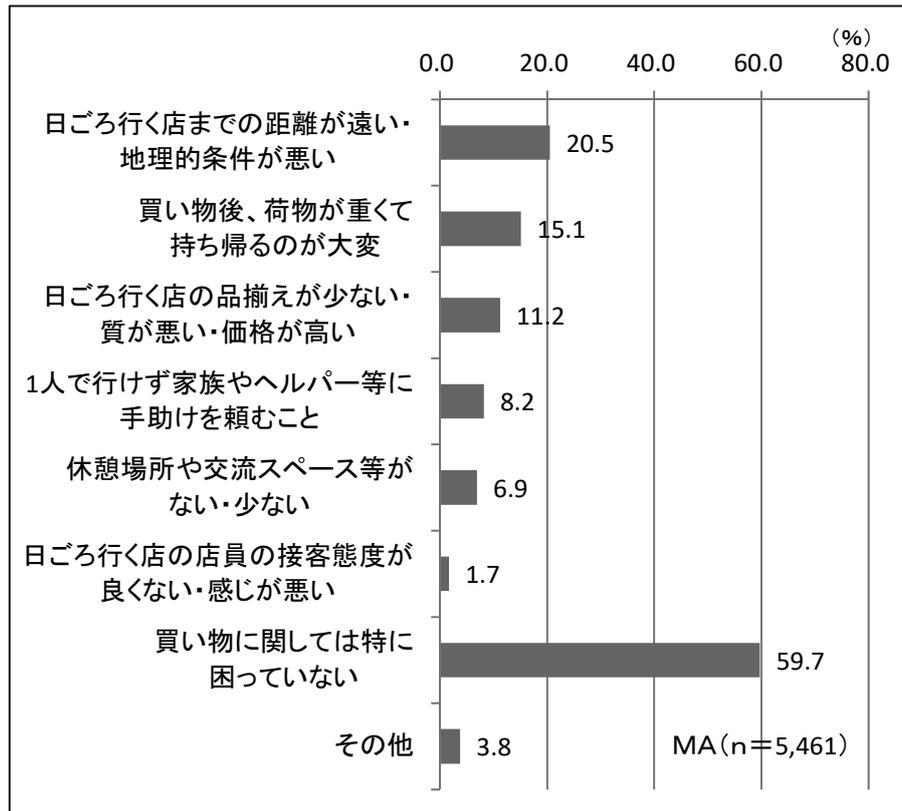
(単位:件、%)

		回答数	耐久品	生鮮食品	生活雑貨	医薬品	日配品	飲料	冷凍食品	インスタント食品	その他	特にない・不便を感じない
性別	全体	5,278	19.5	9.5	6.3	4.4	4.1	2.0	1.8	1.0	2.9	70.3
	男	2,463	15.7	7.2	5.0	3.7	3.3	2.3	1.6	1.2	3.2	75.4
	女	2,815	22.9	11.6	7.5	4.9	4.7	1.6	2.0	0.9	2.7	65.8
年齢層	65～69歳	1,444	21.1	6.9	6.5	3.2	3.5	2.4	1.7	1.0	3.6	69.9
	70～74歳	1,413	17.4	7.8	3.5	4.2	2.5	0.9	1.1	0.3	2.5	75.1
	75～79歳	1,183	20.4	10.4	6.1	5.2	3.8	2.0	1.9	0.9	2.4	69.6
	80～84歳	855	17.7	13.3	7.7	4.9	5.8	2.5	2.2	1.6	3.6	66.8
	85歳以上	532	21.1	14.3	11.8	6.0	7.7	2.8	2.8	2.1	2.4	64.8
家族構成	ひとり暮らし	1,266	20.6	13.1	8.5	7.2	5.7	2.5	2.2	1.3	3.8	64.6
	夫婦のみ	2,294	21.5	8.9	6.4	4.1	3.7	1.8	1.9	1.1	3.1	69.3
	子世代と同居	1,464	16.6	8.9	5.8	3.1	3.8	2.0	1.4	0.7	1.6	74.8
	孫世代と同居	176	15.3	8.0	5.7	1.7	2.3	1.7	1.7	1.1	2.3	73.9
	親と同居	213	16.4	4.7	3.3	0.9	2.3	0.9	0.9	-	0.9	77.0
	その他	193	17.6	7.3	3.1	3.6	3.6	1.0	1.6	1.6	7.3	70.5
車運転	車・バイクを運転する	3,288	16.5	6.2	4.2	2.5	2.5	1.7	1.4	0.8	2.6	76.9
	車・バイクを運転しない	2,030	24.0	14.8	9.3	7.2	6.3	2.4	2.4	1.3	3.4	60.2

(4) 買い物のお困りごと

日ごろの買い物のお困りごとをみると、「買い物に関しては特に困っていない」が59.7%と最も多かった。買い物のお困りごととしては、「日ごろ行く店までの距離が遠い・地理的条件が悪い(20.5%)」、「買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変(15.1%)」、「日ごろ行く店の品揃えが少ない・質が悪い・価格が高い(11.2%)」となっている。

図表 127 買い物のお困りごと



日ごろの買い物のお困りごとを 6 市町別にみると、「日ごろ行く店までの距離が遠い・地理的条件が悪い」は、最も多い「南房総市 (30.4%)」と最も少ない「八千代市 (12.0%)」で 18.4 ポイントの差異がみられた。一方、「買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変」は、「八千代市 (27.9%)」と「鋸南町 (10.3%)」で 17.6 ポイントの差異だった。「日ごろ行く店の品揃えが少ない・質が悪い・価格が高い」は、「御宿町 (19.0%)」と「南房総市 (7.3%)」で 11.7 ポイントの差異があった。

「買い物に関しては特に困っていない」は、どの市町も概ね 5~6 割程度となり、「鋸南町 (65.5%)」が最も多かった。

図表 128 買い物のお困りごと(6 市町別)

(単位:件、%)

	回答数	日ごろ行く店までの距離が遠い・地理的条件が悪い	買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変	日ごろ行く店の品揃えが少ない・質が悪い・価格が高い	1人で行けず家族やヘルパー等に手助けを頼むこと	休憩場所や交流スペースがない・少ない	日ごろ行く店の店員の接客態度が良くない・感じが悪い	買い物に関しては特に困っていない	その他
全体	5,461	20.5	15.1	11.2	8.2	6.9	1.7	59.7	3.8
八千代市	1,171	12.0	27.9	14.2	4.5	9.2	1.4	57.6	4.7
勝浦市	976	26.7	12.9	9.0	9.3	7.5	1.5	58.3	3.3
御宿町	693	22.5	10.4	19.0	5.5	10.2	2.3	55.3	3.9
南房総市	910	30.4	10.7	7.3	11.4	4.7	2.1	57.1	3.5
鴨川市	986	16.5	13.2	7.5	9.6	5.8	1.8	65.0	3.9
鋸南町	725	16.7	10.3	12.0	9.1	3.7	1.4	65.5	2.9

図表 129 買い物のお困りごと(属性別)

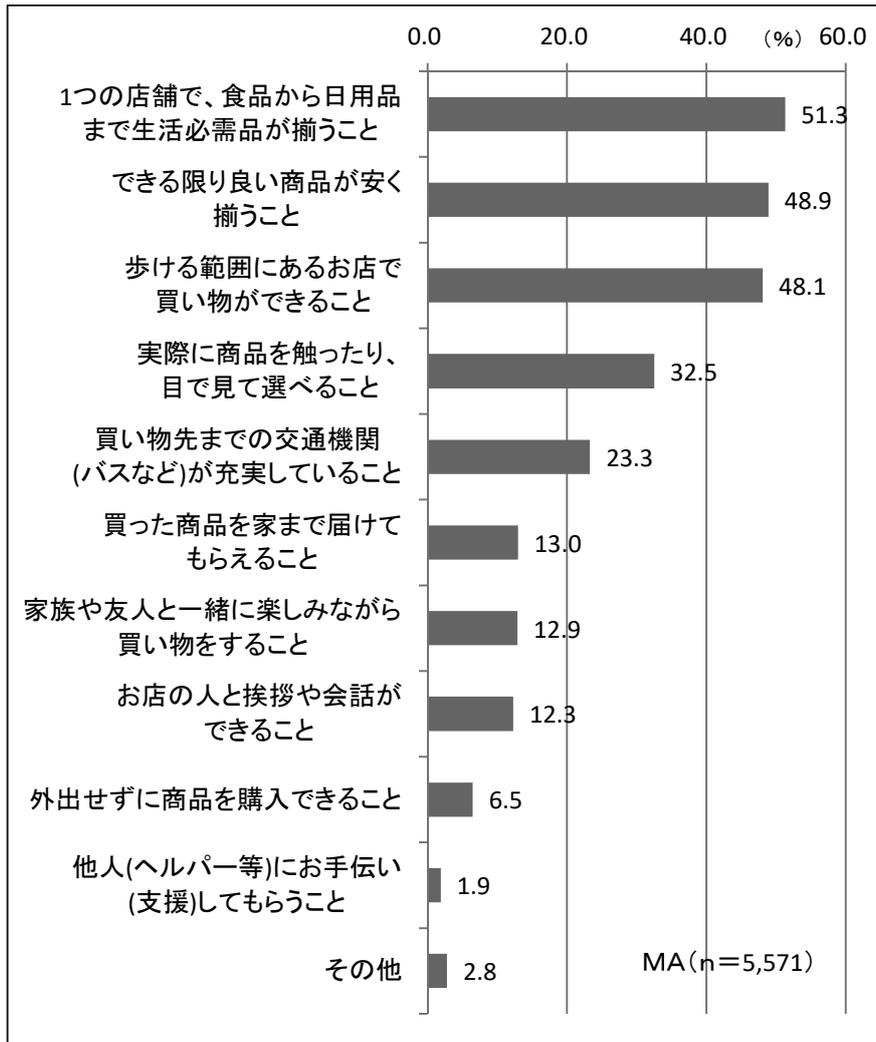
(単位:件、%)

		回答数	日ごろ行く店までの距離が遠い・ 地理的条件が悪い	買い物後、荷物が重くて 持ち帰るのが大変	日ごろ行く店の品揃えが少ない・ 質が悪い・価格が高い	1人で行けず家族やヘルパー等に 手助けを頼むこと	休憩場所や交流スペース等が ない・少ない	日ごろ行く店の店員の接客態度が 良くない・感じが悪い	買い物に関して 特に困っていない	その他
性別	全体	5,241	20.5	14.9	11.3	8.1	6.9	1.7	60.0	3.7
	男	2,410	18.6	9.9	9.9	3.3	6.3	1.6	67.9	3.1
	女	2,831	22.2	19.3	12.5	12.2	7.5	1.8	53.2	4.2
年齢層	65～69歳	1,404	18.6	10.8	11.3	2.7	5.7	2.2	65.2	2.6
	70～74歳	1,399	18.2	12.9	11.1	3.5	6.5	1.9	65.0	3.3
	75～79歳	1,160	19.7	17.6	12.2	6.6	7.8	2.0	61.4	4.2
	80～84歳	876	24.3	19.4	11.0	12.8	8.4	0.9	52.1	4.2
	85歳以上	557	26.2	19.9	9.9	29.8	7.5	0.9	41.8	5.7
家族構成	ひとり暮らし	1286	20.2	25.0	12.9	6.9	7.1	1.7	53.1	4.7
	夫婦のみ	2256	23.0	11.9	13.1	6.1	7.7	2.0	60.5	3.3
	子世代と同居	1455	19.2	13.2	7.4	13.1	5.8	1.2	61.4	3.5
	孫世代と同居	171	18.7	7.6	4.7	12.3	4.1	0.6	67.8	4.1
	親と同居	213	15.5	5.6	8.0	4.2	6.6	2.8	73.7	1.4
	その他	195	15.9	13.8	11.8	7.2	8.7	1.0	62.6	4.6
車運転	車・バイクを運転する	3,198	17.6	7.7	9.3	0.9	5.6	1.8	71.1	3.0
	車・バイクを運転しない	2,083	24.9	25.9	13.4	18.8	8.8	1.5	43.6	4.7

(5) 買い物で重要と思うこと

日ごろの買い物で重要と思うことをみると、「1つの店舗で、食品から日用品まで生活必需品が揃うこと (51.3%)」が最も多く、「できる限り良い商品が安く揃うこと (48.9%)」、「歩ける範囲にあるお店で買い物ができること (48.1%)」が続いている。

図表 130 買い物で重要と思うこと



日ごろの買い物で重要と思うこと6市町別にみると、「1つの店舗で、食品から日用品まで生活必需品が揃うこと」は、最も多い「南房総市(55.3%)」と最も少ない「御宿町(41.6%)」で13.7ポイントの差異がみられた。一方で、「できる限り良い商品が安く揃うこと」は、「八千代市(55.6%)」と「勝浦市(44.5%)」で11.1ポイントの差異だった。「歩ける範囲にあるお店で買い物ができること」は、「八千代市(67.6%)」と「南房総市(39.9%)」で27.7ポイントと大きな差異がみられた。

図表 131 買い物で重要と思うこと(6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	1つの店舗で、食品から日用品まで生活必需品が揃うこと	できる限り良い商品が安く揃うこと	歩ける範囲にあるお店で買い物ができること	実際に商品に触ったり、目で見て選べること	買い物先までの交通機関が充実していること	買った商品を家まで届けてもらえること	家族や友人と一緒に楽しみながら買い物をする事	お店の人と挨拶や会話ができること	外出せずに商品を購入できること	他人(ヘルパー等)にお手伝いしてもらうこと	その他
全体	5,571	51.3	48.9	48.1	32.5	23.3	13.0	12.9	12.3	6.5	1.9	2.8
八千代市	1,221	50.6	55.6	67.6	33.0	26.9	17.5	9.7	11.1	5.1	1.6	2.2
勝浦市	990	52.1	44.5	40.9	29.3	22.3	11.9	15.5	10.7	6.9	1.4	2.3
御宿町	709	41.6	52.9	50.8	29.3	25.0	13.8	12.0	13.0	8.0	1.6	2.5
南房総市	910	55.3	45.5	39.9	32.0	22.4	9.0	14.1	9.8	6.5	2.0	3.5
鴨川市	991	53.7	47.7	42.1	37.3	22.0	12.8	12.9	13.8	7.0	2.3	3.7
鋸南町	750	52.8	46.0	41.6	33.3	19.6	11.3	14.0	16.9	6.4	2.7	2.4

図表 132 買い物で重要と思うこと(属性別)

(単位:件、%)

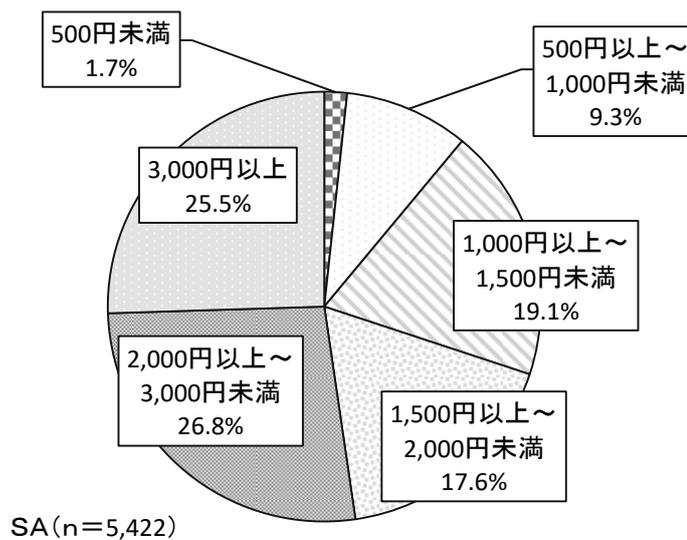
		回答数	1つの店舗で、食品から日用品まで生活必需品が揃うこと	できる限り良い商品が安く揃うこと	歩ける範囲にあるお店で買い物ができること	実際に商品に触ったり、目で見て選べること	買い物先までの交通機関が充実していること	届けてもらえること	買った商品を家まで家族や友人と一緒に楽しむながら買い物をする事	お店の人と挨拶や会話ができること	外出せずに商品を購入できること	他人(ヘルパー等)にお手伝いしてもらうこと	その他
性別	全体	5,349	51.4	49.4	48.3	32.7	23.4	13.1	13.0	12.3	6.5	1.9	2.7
	男	2,443	50.6	51.6	43.8	28.6	21.9	9.1	9.2	9.3	5.8	1.1	3.0
	女	2,906	52.2	47.5	52.0	36.2	24.6	16.4	16.2	14.9	7.1	2.5	2.5
年齢層	65～69歳	1,432	51.1	58.6	46.5	35.2	21.9	11.5	11.9	9.6	6.8	1.0	1.8
	70～74歳	1,419	51.5	51.0	47.9	33.6	23.7	10.8	11.1	10.6	5.8	0.8	2.4
	75～79歳	1,196	52.9	49.2	48.6	34.4	24.7	13.6	13.8	14.7	5.4	1.1	3.5
	80～84歳	886	51.0	39.4	50.1	28.4	23.3	15.6	12.8	14.8	7.0	2.7	2.8
	85歳以上	572	48.8	34.3	49.3	26.4	21.3	17.8	18.2	14.3	9.3	7.2	4.7
家族構成	ひとり暮らし	1,319	50.6	45.9	54.0	33.4	25.4	16.8	10.2	14.0	7.1	3.8	3.6
	夫婦のみ	2,310	51.3	52.6	49.7	32.2	25.8	12.6	12.5	11.9	6.4	1.1	2.4
	子世代と同居	1,477	52.7	45.6	42.4	31.3	18.9	11.3	15.9	11.9	6.2	1.7	2.1
	孫世代と同居	169	55.6	40.2	36.1	35.5	12.4	6.5	19.5	12.4	3.0	1.2	3.0
	親と同居	209	53.6	54.5	39.2	34.4	18.2	8.6	12.9	12.9	8.1	0.5	1.4
	その他	201	50.7	52.7	48.3	35.3	26.4	12.4	14.9	10.9	4.5	2.5	6.0
車運転	車・バイクを運転する	3,250	53.2	54.2	40.1	35.0	20.4	9.1	11.2	11.0	5.9	0.6	2.4
	車・バイクを運転しない	2,133	49.3	42.4	59.4	29.2	27.7	18.2	15.2	14.0	7.5	3.5	3.5

(6) 買い物で使う金額

日ごろの買い物で1日あたり使う金額をみると、「2,000円以上～3,000円未満(26.8%)」が最も多く、「3,000円以上(25.5%)」が続いている。

6市町別にみると、「2,000円以上～3,000円未満」では差異はほとんどみられないが、「3,000円以上」は、最も多い「御宿町(35.3%)」と最も少ない「八千代市(16.3%)」で19.0ポイントの差異がみられた。

図表 133 買い物で使う金額



図表 134 買い物で使う金額(6市町別)

(単位: 件、%)

	回答数	500円未満	500円以上～1,000円未満	1,000円以上～1,500円未満	1,500円以上～2,000円未満	2,000円以上～3,000円未満	3,000円以上
全体	5,422	1.7	9.3	19.1	17.6	26.8	25.5
八千代市	1,171	1.0	10.7	23.6	20.0	28.4	16.3
勝浦市	966	2.1	9.5	16.1	16.1	25.7	30.4
御宿町	679	1.8	6.3	17.1	14.9	24.6	35.3
南房総市	900	2.6	9.6	17.7	16.4	24.1	29.7
鴨川市	975	1.6	8.4	18.8	19.2	29.5	22.5
鋸南町	731	1.2	10.5	20.1	17.2	27.2	23.7

図表 135 買い物で使う金額(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	500円未満	500円以上 ～1,000円未満	1,000円以上 ～1,500円未満	1,500円以上 ～2,000円未満	2,000円以上 ～3,000円未満	3,000円以上
性別	全体	5,199	1.6	9.1	19.3	17.8	26.5	25.6
	男	2,400	1.7	9.6	19.4	17.2	26.1	26.0
	女	2,799	1.5	8.7	19.3	18.3	26.9	25.3
年齢層	65～69歳	1,433	0.4	6.5	18.8	19.2	27.0	28.1
	70～74歳	1,403	1.0	8.3	18.7	18.1	28.4	25.5
	75～79歳	1,169	2.1	9.7	19.1	18.0	27.0	24.1
	80～84歳	833	2.3	12.7	20.5	14.9	26.3	23.3
	85歳以上	518	4.8	13.1	20.1	14.9	22.4	24.7
家族構成	ひとり暮らし	1,277	1.7	14.3	24.5	17.9	24.4	17.2
	夫婦のみ	2,281	1.1	6.9	18.1	18.5	27.3	28.1
	子世代と同居	1,418	2.7	9.1	17.0	16.4	26.7	28.1
	孫世代と同居	159	1.3	8.8	15.7	11.9	28.9	33.3
	親と同居	207	1.0	5.3	13.5	16.4	29.5	34.3
	その他	189	2.1	9.0	21.2	19.0	27.5	21.2
車運転	車・バイクを運転する	3,242	1.0	7.2	17.7	17.9	28.0	28.2
	車・バイクを運転しない	1,994	2.6	12.5	21.1	17.2	24.8	21.9

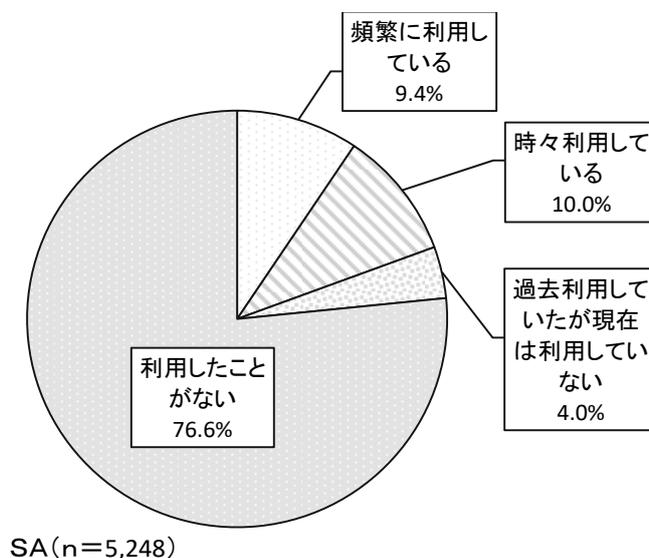
5. 買い物支援サービスの利用状況

(1) 利用有無

買い物支援サービス（商店や事業者が配達・宅配サービスや買い物代行、出張販売、送迎サービスなど）の利用有無をみると、「利用したことがない（76.6%）」が圧倒的に多く、「頻繁に利用している（9.4%）」と「時々利用している（10.0%）」を合計した『利用している』は19.4%にとどまった。

6市町別にみると、「利用したことがない」は「南房総市（80.0%）」が、『利用している』は、「八千代市（23.7%）」が最も多いが、大きな差異はみられなかった。

図表 136 利用有無



図表 137 利用有無(6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	利用している			過去利用していたが現在は利用していない	利用したことがない
		利用している	頻繁に利用している	時々利用している		
全体	5,248	19.4	9.4	10.0	4.0	76.6
八千代市	1,152	23.7	9.6	14.1	5.1	71.2
勝浦市	919	17.7	10.1	7.6	3.6	78.7
御宿町	654	18.8	9.6	9.2	3.8	77.4
南房総市	880	17.2	8.9	8.3	2.8	80.0
鴨川市	943	16.8	7.4	9.4	4.9	78.3
鋸南町	700	20.9	11.0	9.9	3.4	75.7

図表 138 利用有無(属性別)

(単位:件、%)

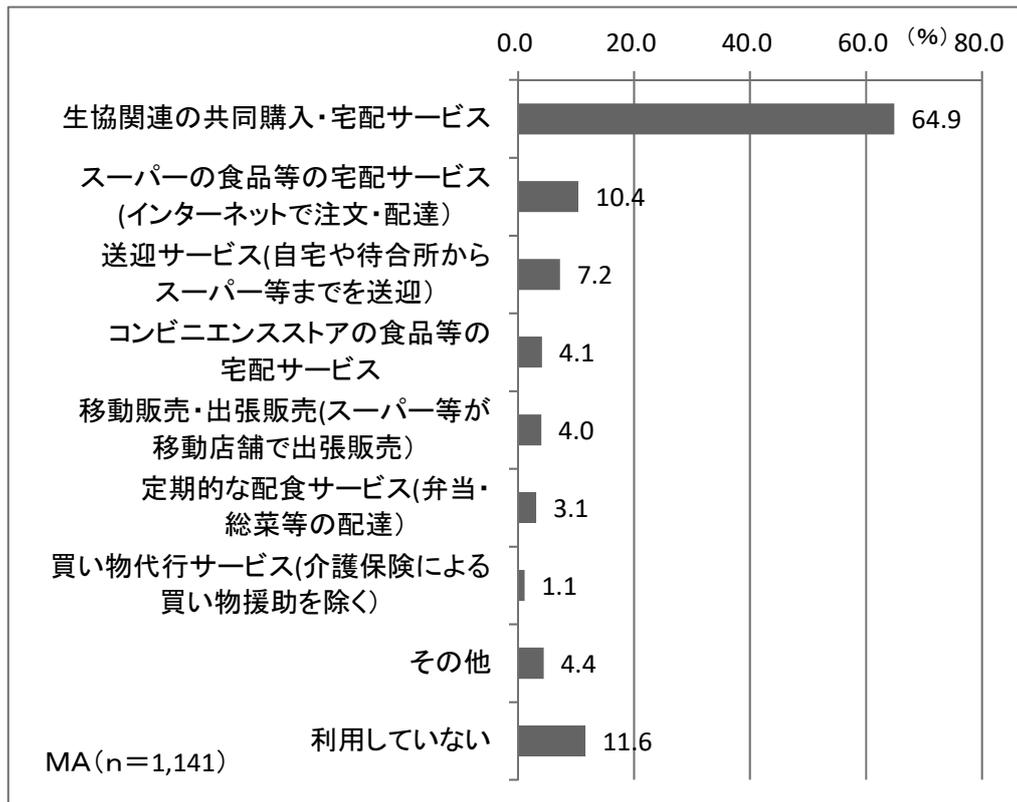
		回答数	利用している	頻繁に利用している	時々利用している	過去利用していたが現在は利用していない	利用したことがない
性別	全体	5,059	19.2	9.4	9.8	4.1	76.7
	男	2,366	14.8	7.1	7.7	2.7	82.5
	女	2,693	23.1	11.4	11.7	5.3	71.7
年齢層	65～69歳	1,390	20.1	11.1	9.0	3.5	76.4
	70～74歳	1,359	17.2	7.9	9.3	3.5	79.3
	75～79歳	1,131	17.9	8.5	9.4	4.8	77.4
	80～84歳	789	21.9	9.1	12.8	5.4	72.6
	85歳以上	524	20.8	10.7	10.1	3.4	75.8
家族構成	ひとり暮らし	1,194	21.8	9.7	12.1	4.9	73.2
	夫婦のみ	2,210	19.7	10.3	9.4	3.6	76.7
	子世代と同居	1,400	16.8	7.5	9.3	4.3	78.9
	孫世代と同居	164	14.1	3.7	10.4	3.7	82.3
	親と同居	207	19.4	9.7	9.7	2.9	77.8
	その他	193	16.6	8.3	8.3	5.2	78.2
車運転	車・バイクを運転する	3,133	15.2	7.5	7.7	3.3	81.5
	車・バイクを運転しない	1,975	25.5	12.3	13.2	5.3	69.3

(2) 利用しているサービス

買い物支援サービスを利用したことがあると回答した人に対して、利用しているサービスを聞いたところ、「生協関連の共同購入・宅配サービス (64.9%)」が圧倒的に多かった。

「スーパーの食品等の宅配サービス (10.4%)」、「送迎サービス (7.2%)」が続いているが、1割未満の回答がほとんどだった。

図表 139 利用しているサービス



利用しているサービスを6市町別にみると、「生協関連の共同購入・宅配サービス」は、最も多い「勝浦市（79.9%）」と最も少ない「八千代市（42.7%）」で、37.2ポイントと大きな差異がみられた。また、「スーパーの食品等の宅配サービス」は「八千代市（25.7%）」と「勝浦市（3.3%）」で22.4ポイントの差異があった。「送迎サービス」についても、「八千代市（23.5%）」は他市町より多かった。

図表 140 利用しているサービス(6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	生協関連の共同購入・宅配サービス	スーパーの食品等の宅配サービス(ネット注文・配達)	送迎サービス(自宅や待合所からスーパー等までを送迎)	コンビニエンスストアの食品等の宅配サービス	移動販売・出張販売(スーパー等が移動店舗で出張販売)	定期的な配食サービス(弁当・総菜等の配達)	買い物代行サービス(介護保険による買い物援助を除く)	その他	利用していない
全体	1,141	64.9	10.4	7.2	4.1	4.0	3.1	1.1	4.4	11.6
八千代市	307	42.7	25.7	23.5	2.3	1.0	5.2	0.3	4.9	12.1
勝浦市	184	79.9	3.3	-	2.2	1.6	1.1	1.6	1.6	13.0
御宿町	137	70.8	9.5	1.5	10.9	-	2.9	0.7	9.5	8.8
南房総市	161	73.9	3.1	1.9	5.6	9.3	2.5	0.6	2.5	10.6
鴨川市	192	68.2	4.2	2.1	2.6	4.7	2.6	0.5	5.2	15.6
鋸南町	160	72.5	5.0	0.6	4.4	10.0	2.5	3.1	3.1	7.5

図表 141 利用しているサービス(属性別)

(単位:件、%)

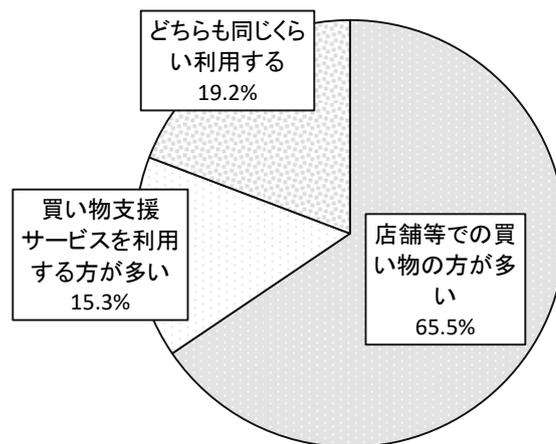
		回答数	生協関連の共同購入・宅配サービス	スーパーの食品等の宅配サービス(インターネットで注文・配達)	送迎サービス(自宅や待合所からスーパー等までを送迎)	移動販売・出張販売(スーパー等が移動店舗で出張販売)	コンビニエンスストアの食品等の宅配サービス	定期的な配食サービス(弁当・総菜等の配達)	買い物代行サービス(介護保険による買い物援助を除く)	その他	利用していない
性別	全体	1,095	65.2	10.2	7.5	4.2	4.0	3.0	0.9	4.2	11.3
	男	392	60.5	12.0	7.9	3.6	5.1	3.8	1.0	3.6	13.0
	女	703	67.9	9.2	7.3	4.6	3.4	2.6	0.9	4.6	10.4
年齢層	65～69歳	319	79.3	9.4	4.1	1.9	2.8	2.2	-	1.9	6.0
	70～74歳	265	68.7	11.3	7.9	2.6	1.9	1.9	1.1	1.9	11.7
	75～79歳	236	55.9	11.4	11.9	3.4	5.5	3.4	0.8	8.1	14.0
	80～84歳	184	56.5	9.8	7.1	7.6	4.9	2.7	0.5	6.5	14.7
	85歳以上	118	49.2	9.3	5.9	8.5	7.6	8.5	5.1	5.9	16.9
家族構成	ひとり暮らし	295	52.5	14.6	12.9	4.4	3.1	5.1	2.7	8.1	12.5
	夫婦のみ	489	71.8	9.6	5.3	3.3	3.7	2.9	0.6	2.9	9.4
	子世代と同居	267	65.5	9.7	6.7	5.6	5.6	1.5	-	3.0	12.7
	孫世代と同居	23	73.9	4.3	-	4.3	-	4.3	-	4.3	8.7
	親と同居	44	79.5	2.3	-	-	2.3	2.3	-	4.5	11.4
	その他	39	59.0	2.6	-	5.1	7.7	-	2.6	7.7	17.9
車運転	車・バイクを運転する	554	76.0	7.2	2.2	2.9	4	2.2	0.2	2.3	10.6
	車・バイクを運転しない	556	55.0	13.5	12.2	4.7	4	4.1	2.0	6.7	11.9

(3) 買い物支援サービスの利用頻度

買い物支援サービスを利用したことがあると回答した人に対して、利用頻度（店舗での買い物との比較）を聞いたところ、「店舗等での買い物の方が多い（65.5%）」が、「買い物支援サービスを利用する方が多い（15.3%）」を上回った。

6市町別にみると、「店舗等での買い物の方が多い」は、「八千代市（71.8%）」、「鴨川市（69.5%）」で多かったが、大きな差異はみられなかった。

図表 142 利用頻度



SA(n=1,027)

図表 143 利用頻度(6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	店舗等での買い物の方が多い	買い物支援サービスを利用する方が多い	どちらも同じくらい利用する
全体	1,027	65.5	15.3	19.2
八千代市	280	71.8	14.6	13.6
勝浦市	164	61.6	17.1	21.3
御宿町	126	62.7	15.9	21.4
南房総市	144	59.0	17.4	23.6
鴨川市	167	69.5	13.2	17.4
鋸南町	146	62.3	14.4	23.3

図表 144 利用頻度(属性別)

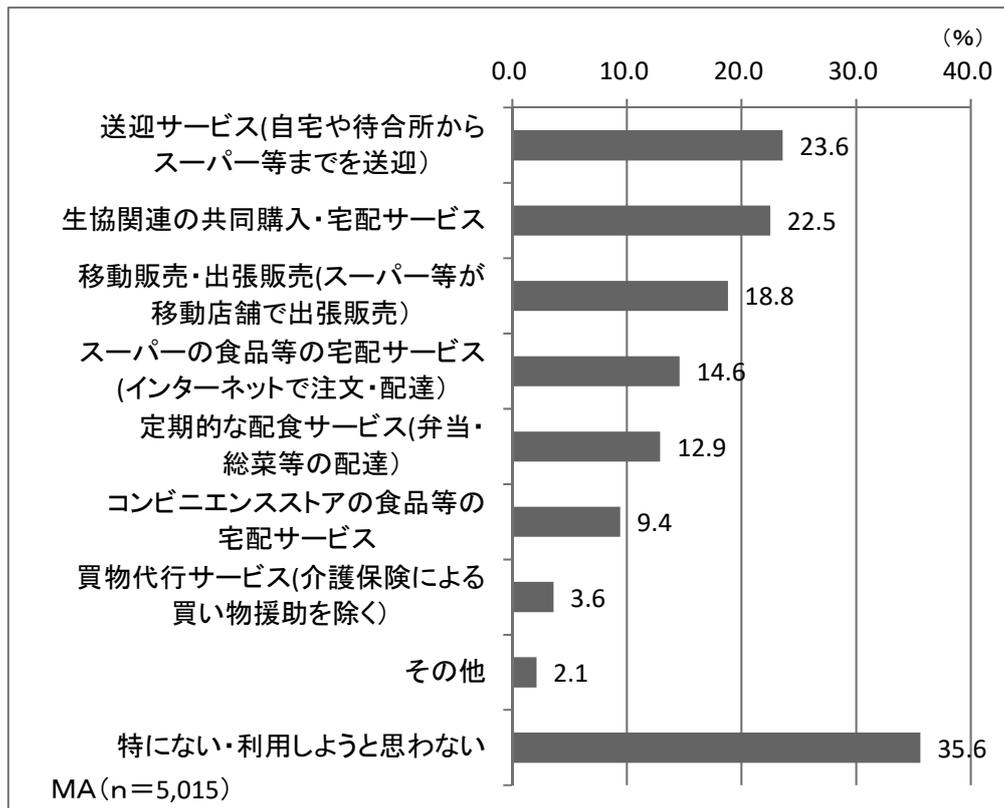
(単位:件、%)

		回答数	店舗等での買 い物の方が 多い	買い物支援 サービスを利用 する方が 多い	どちらも同じく らい利用する
性別	全体	987	65.8	15.5	18.7
	男	350	66.9	13.4	19.7
	女	637	65.1	16.6	18.2
年齢層	65～69歳	293	66.2	13.0	20.8
	70～74歳	239	66.5	14.6	18.8
	75～79歳	217	71.0	10.6	18.4
	80～84歳	160	66.9	15.6	17.5
	85歳以上	104	48.1	33.7	18.3
家族構成	ひとり暮らし	263	60.5	21.3	18.3
	夫婦のみ	450	64.0	14.2	21.8
	子世代と同居	234	71.8	12.8	15.4
	孫世代と同居	22	86.4	4.5	9.1
	親と同居	39	69.2	2.6	28.2
	その他	34	76.5	11.8	11.8
車 運 転	車・バイクを運転する	501	72.3	8.8	19.0
	車・バイクを運転しない	495	58.4	22.2	19.4

(4) 今後利用したい買い物支援サービス

今後利用したい買い物支援サービスをみると、「特にない・利用しようと思わない(35.6%)」が最も多かった。今後利用したい買い物支援サービスは、「送迎サービス(23.6%)」、「生協関連の共同購入・宅配サービス(22.5%)」、「移動販売・出張販売(18.8%)」となっている。

図表 145 今後利用したい買い物支援サービス



今後利用したい買い物支援サービスを6市町別にみると、「八千代市」が、「生協関連の共同購入・宅配サービス（14.7%）」、「移動販売・出張販売（7.7%）」が他市町より少ない一方、「スーパーの食品等の宅配サービス（22.3%）」が多かった。

「移動販売・出張販売」は、「鋸南町（25.2%）」、「南房総市（24.3%）」でやや多かった。

図表 146 今後利用したい買い物支援サービス(6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	送迎サービス（自宅や待合所からスーパー等までを送迎）	生協関連の共同購入・宅配サービス	移動販売・出張販売（スーパー等が移動店舗で出張販売）	スーパーの食品等の宅配サービス（インターネットで注文・配達）	定期的な配食サービス（弁当・総菜等の配達）	コンビニエンスストアの食品等の宅配サービス	買物代行サービス（介護保険による買い物援助を除く）	その他	特になし・利用しようと思わない
全体	5,015	23.6	22.5	18.8	14.6	12.9	9.4	3.6	2.1	35.6
八千代市	1,089	26.9	14.7	7.7	22.3	13.3	7.5	2.8	2.4	35.7
勝浦市	880	19.0	27.2	22.2	13.5	12.3	12.7	3.2	1.6	35.9
御宿町	628	22.3	24.7	16.6	14.2	11.8	11.9	3.5	1.9	37.1
南房総市	838	23.4	25.7	24.3	10.9	12.8	9.4	4.1	1.8	33.9
鴨川市	914	26.0	22.6	20.5	13.2	14.4	8.6	5.3	2.7	34.5
鋸南町	666	22.8	23.1	25.2	10.4	12.2	6.8	3.0	1.8	37.1

図表 147 今後利用したい買い物支援サービス(属性別)

(単位:件、%)

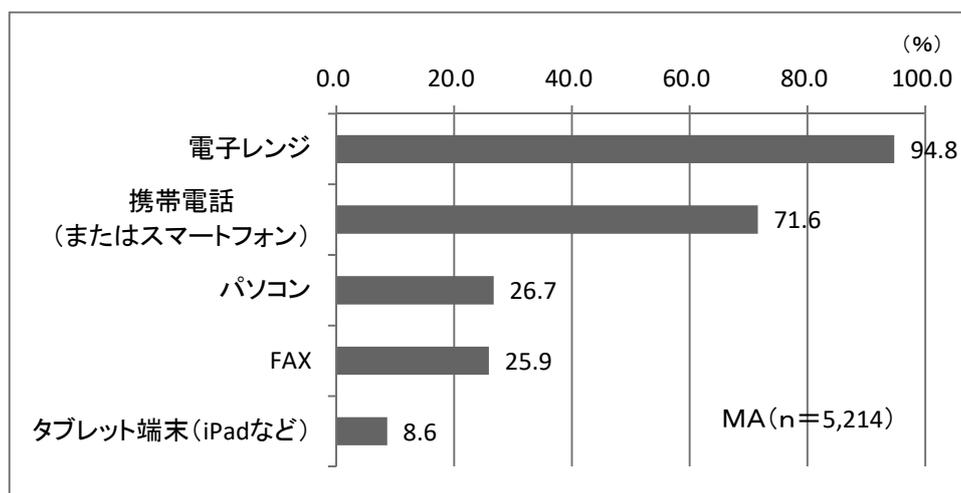
		回答数	送迎サービス(自宅や待合所からスーパー等までを送迎)	生協関連の共同購入・宅配サービス	移動販売・出張販売(スーパー等が移動店舗で出張販売)	スーパーの食品等の宅配サービス(インターネットで注文・配達)	定期的な配食サービス(弁当・総菜等の配達)	コンビニエンスストアの食品等の宅配サービス	買物代行サービス(介護保険による買い物援助を除く)	その他	特になし・利用しようと思わない
性別	全体	4,822	23.8	22.6	18.9	14.8	12.8	9.4	3.7	2.0	35.6
	男	2,283	19.7	19.7	14.9	17.5	14.9	9.7	4.1	2.1	40.6
	女	2,539	27.5	25.2	22.4	12.3	10.9	9.1	3.4	1.9	31.0
年齢層	65～69歳	1,325	23.2	25.1	21.2	20.6	14.0	9.5	4.5	2.2	33.1
	70～74歳	1,285	23.1	26.8	19.2	13.9	14.0	9.6	3.1	1.5	33.1
	75～79歳	1,082	26.4	22.2	17.4	13.3	12.1	8.9	2.8	2.7	35.2
	80～84歳	761	23.8	17.7	17.1	11.4	10.4	9.7	3.2	2.2	36.9
	85歳以上	508	19.9	12.6	16.9	8.1	13.0	9.8	5.5	2.0	47.2
家族構成	ひとり暮らし	1140	26.7	17.9	15.0	13.0	15.6	9.4	3.2	2.5	34.6
	夫婦のみ	2117	25.3	27.5	21.4	18.0	13.3	11.6	3.5	2.2	28.7
	子世代と同居	1329	19.9	19.0	18.9	11.1	9.9	6.5	3.8	1.8	44.7
	孫世代と同居	160	11.3	14.4	13.8	5.6	5.0	3.1	1.9	0.6	59.4
	親と同居	198	20.2	33.3	20.2	17.7	16.2	12.6	6.6	1.5	31.3
	その他	189	24.3	16.9	19.0	10.6	11.1	10.1	4.2	2.1	42.9
車運転	車・バイクを運転する	2,987	22.5	27.1	20.0	16.4	14.5	10.2	4.0	2.1	33.6
	車・バイクを運転しない	1,892	25.7	15.2	17.0	11.9	10.4	8.4	3.0	2.1	38.5

(1) 電子機器の利用状況

電子機器の利用状況をみると、「電子レンジ」は 94.8%、「携帯電話」は 71.6%と利用が多かった。

6市町別にみると、「電子レンジ」は、ほぼ9割以上と市町での差異はみられなかった。

図表 148 電子機器の利用状況



図表 149 電子機器の利用状況(6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	電子レンジ	携帯電話 (またはスマートフォン)	パソコン	FAX	タブレット端末 (iPadなど)
全体	5214	94.8	71.6	26.7	25.9	8.6
八千代市	1146	95.3	81.3	28.6	22.9	12.1
勝浦市	929	94.1	76.1	23.7	24.7	6.9
御宿町	638	96.4	33.1	42.2	31.2	12.7
南房総市	843	94.1	75.1	23.4	29.4	5.1
鴨川市	950	95.3	77.3	23.9	24.8	6.6
鋸南町	708	93.8	72.7	21.0	25.0	8.1

(注)御宿町のみ、「携帯電話」の選択肢を「スマートフォン」としており、単純比較はできない。

図表 150 電子機器の利用状況(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	電子レンジ	携帯電話 (またはスマートフォン)	パソコン	FAX	タブレット端末 (iPadなど)
性別	全体	5,009	94.9	72.0	26.9	25.9	8.6
	男	2,320	92.9	76.7	37.3	29.3	10.7
	女	2,689	96.5	68.0	17.9	23.0	6.8
年齢層	65～69歳	1,366	95.5	85.1	40.0	32.8	14.6
	70～74歳	1,370	94.1	79.7	29.9	29.8	9.0
	75～79歳	1,151	94.4	71.9	22.4	25.4	6.2
	80～84歳	788	95.6	54.9	15.0	17.0	4.3
	85歳以上	478	95.4	37.4	9.0	11.3	2.5
家族構成	ひとり暮らし	1,222	94.5	70.9	19.1	17.0	8.1
	夫婦のみ	2,196	95.6	75.3	34.7	32.9	10.0
	子世代と同居	1,363	94.6	65.7	20.6	23.2	6.4
	孫世代と同居	159	92.5	69.2	16.4	24.5	7.5
	親と同居	204	91.7	85.3	41.2	33.3	12.7
	その他	182	95.1	65.4	22.0	18.1	5.5
車運転	車・バイクを運転する	3,144	94.7	81.4	34.8	33.3	11.1
	車・バイクを運転しない	1,911	95.1	57.4	14.4	14.8	4.5

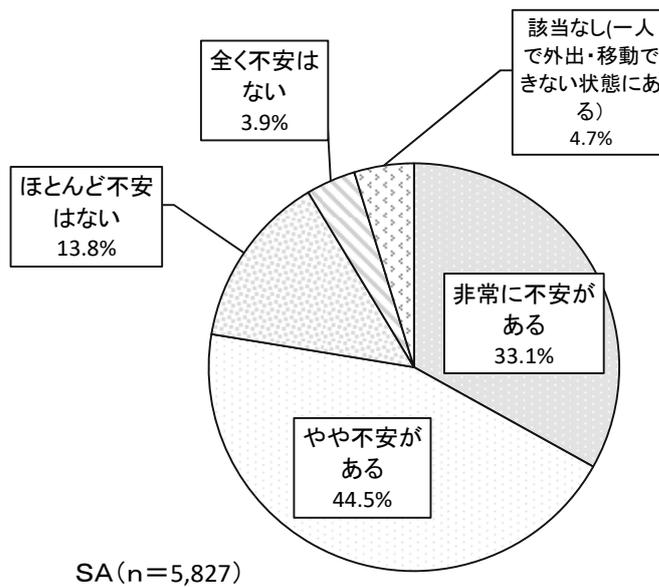
6. 将来の外出・移動に関して

(1) 移動に関する将来の不安

居住地での移動に対する将来の不安についてみると、「非常に不安がある（44.1%）」と、「やや不安がある（39.5%）」を合計した『不安がある』は77.6%となった。

6市町別にみると、『不安がある』は、「南房総市（82.0%）」が最も多く、「非常に不安がある」についても、最も多い「南房総市（44.3%）」と最も少ない「八千代市（27.6%）」で16.7ポイントの差異がみられた。

図表 151 移動に関する将来の不安



図表 152 移動に関する将来の不安(6市町別)

(単位: 件、%)

	回答数	不安がある	非常に不安がある	やや不安がある	不安がない	ほとんど不安はない	全く不安はない	該当なし(一人で外出・移動できない)
全体	5,827	77.6	33.1	44.5	17.7	13.8	3.9	4.7
八千代市	1,223	78.7	27.6	51.1	18.6	14.6	4.0	2.6
勝浦市	1,044	77.0	33.9	43.1	18.3	14.7	3.6	4.7
御宿町	723	78.7	35.3	43.4	16.6	11.3	5.3	4.7
南房総市	996	82.0	44.3	37.7	13.6	10.6	3.0	4.4
鴨川市	1,047	75.3	30.8	44.5	19.2	16.1	3.1	5.5
鋸南町	794	73.2	27.7	45.5	19.6	14.6	5.0	7.2

図表 153 移動に関する将来の不安(属性別)

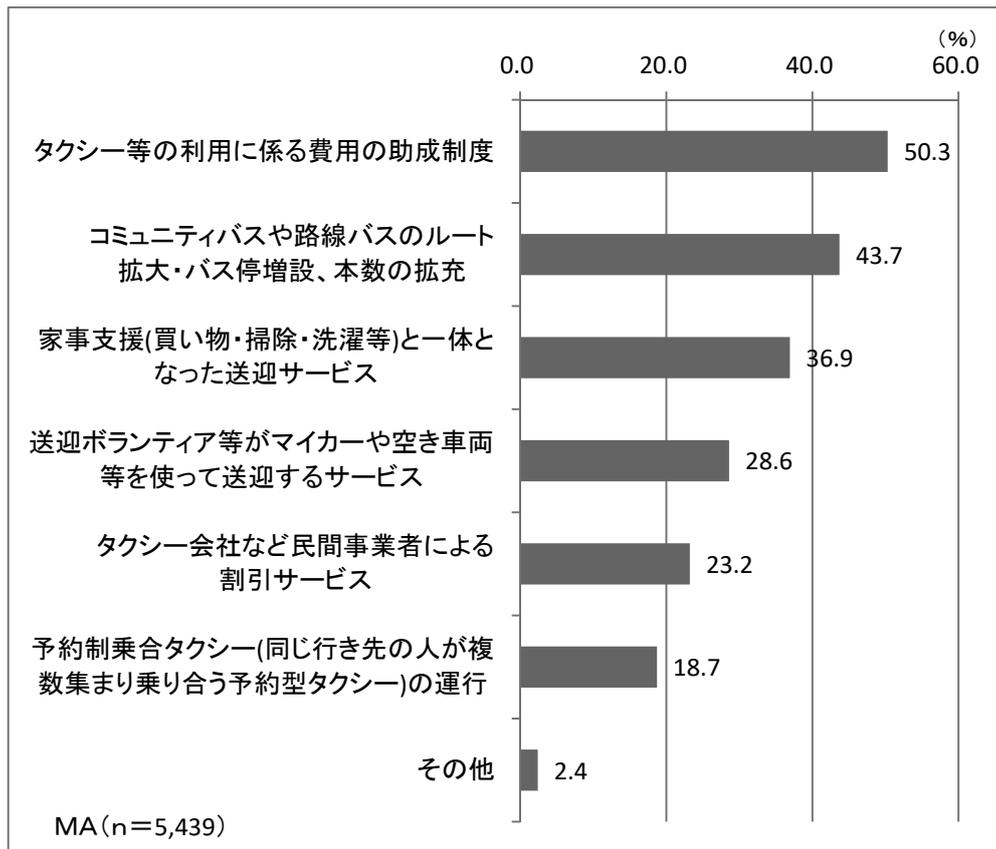
(単位:件、%)

		回答数	不安がある	非常に不安がある	やや不安がある	不安がない	ほとんど不安はない	全く不安はない	該当なし (一人で外出・移動できない)
性別	全体	5,576	77.6	33.0	44.6	17.8	14.0	3.8	4.7
	男	2,564	77.2	30.5	46.7	19.0	15.0	4.0	3.8
	女	3,012	77.9	35.1	42.8	16.7	13.1	3.6	5.4
年齢層	65～69歳	1,477	80.1	29.5	50.6	18.3	15.4	2.9	1.6
	70～74歳	1,478	80.1	32.9	47.2	18.0	13.9	4.1	1.9
	75～79歳	1,254	80.8	36.4	44.4	15.9	13.0	2.9	3.3
	80～84歳	918	76.7	36.4	40.3	17.6	13.2	4.4	5.8
	85歳以上	628	60.4	30.6	29.8	19.3	12.6	6.7	20.4
家族構成	ひとり暮らし	1,346	80.1	36.5	43.6	15.5	12.0	3.5	4.4
	夫婦のみ	2,402	84.3	38.4	45.9	13.1	10.8	2.3	2.6
	子世代と同居	1,570	67.2	24.6	42.6	25.3	19.0	6.3	7.5
	孫世代と同居	194	50.0	11.9	38.1	38.7	28.9	9.8	11.3
	親と同居	221	83.7	31.2	52.5	14.0	10.4	3.6	2.3
	その他	218	72.9	33.0	39.9	15.6	11.9	3.7	11.5
車運転	車・バイクを運転する	3,381	81.1	33.2	47.9	17.9	14.4	3.5	1.1
	車・バイクを運転しない	2,239	73.0	33.3	39.7	17.1	12.9	4.2	9.8

(2) 将来ほしい移動支援サービス

将来的にあったら良いと思う移動支援サービスをみると、「タクシー等の利用に係る費用の補助制度（50.3%）」が最も多く、「コミュニティバスや路線バスのルート拡大・バス停増設、本数の拡充（43.7%）」、「家事支援と一体となった送迎サービス（36.9%）」が続いている。

図表 154 将来ほしい移動支援サービス



将来的にあったら良いと思う移動支援サービスを6市町別にみると、「タクシー等の利用に係る費用の補助制度」は、「八千代市(55.5%)」、「鴨川市(52.3%)」が、「コミュニティバスや路線バスのルート拡大・バス停増設、本数の拡充」は、「八千代市(53.6%)」、「御宿町(51.6%)」が、「家事支援と一体となった送迎サービス」は、「南房総市(43.2%)」が他市町より多くなっている。

図表 155 将来ほしい移動支援サービス(6市町別)

(単位:件、%)

	回答数	タクシー等の利用に係る費用の助成制度	路線バスやコミュニティバスのルート拡大等	家事支援と一体となった送迎サービス	送迎ボランティア等の送迎サービス	タクシー会社など民間事業者の割引サービス	予約制乗合タクシーの運行	その他
全体	5,439	50.3	43.7	36.9	28.6	23.2	18.7	2.4
八千代市	1,166	55.5	53.6	33.4	17.3	25.8	11.0	2.8
勝浦市	966	51.8	38.1	36.1	28.4	23.3	23.6	1.6
御宿町	669	51.3	51.6	33.8	22.4	25.9	18.8	2.1
南房総市	918	43.5	38.5	43.2	39.3	15.3	22.7	2.0
鴨川市	995	52.3	41.3	37.4	30.9	26.1	18.2	2.9
鋸南町	725	45.2	37.8	37.5	35.7	22.3	20.4	3.0

図表 156 将来ほしい移動支援サービス(属性別)

(単位:件、%)

		回答数	タクシー等の利用に係る費用の助成制度	コミュニティバスや路線バスのルート拡大・バス増設、本数の拡充	送迎サービス	家事支援(買い物・掃除・洗濯等)と一体となった送迎サービス	送迎ボランティア等がマイカーや空き車両等を使って送迎するサービス	タクシー会社など民間事業者による割引サービス	予約制乗合タクシーの運行	その他
性別	全体	5,224	50.5	44.0	37.0	28.6	23.1	18.7	2.3	
	男	2,407	48.7	45.9	38.1	27.4	22.0	18.0	2.6	
	女	2,817	52.1	42.4	36.1	29.6	24.1	19.3	2.1	
年齢層	65～69歳	1,412	51.0	49.4	39.0	29.2	22.9	16.5	1.8	
	70～74歳	1,412	50.4	46.2	36.5	26.8	21.9	19.3	1.9	
	75～79歳	1,180	50.1	43.9	37.2	26.7	22.5	20.3	2.7	
	80～84歳	840	51.7	39.3	33.3	29.8	26.1	19.4	2.5	
	85歳以上	529	47.6	28.7	38.8	33.1	23.8	18.7	4.0	
家族構成	ひとり暮らし	1,241	49.6	43.7	36.6	25.9	24.9	15.7	3.1	
	夫婦のみ	2,318	50.6	46.6	40.1	28.8	22.6	20.4	1.9	
	子世代と同居	1,433	51.2	39.7	32.1	30.1	24.0	18.5	1.5	
	孫世代と同居	160	58.8	31.9	27.5	25.0	29.4	22.5	3.1	
	親と同居	208	51.0	43.8	40.4	31.7	19.7	24.0	2.9	
	その他	197	45.7	45.7	34.5	31.0	19.3	16.2	9.6	
車運転	車・バイクを運転する	3,229	50.8	44.6	40.8	29.2	20.8	19.6	2.1	
	車・バイクを運転しない	2,044	49.5	43.0	31.5	27.4	27.0	17.2	2.8	

7. 調査票

(1) 都市部（八千代市）

村上団地・米本団地に住む 65 歳以上の方へ
「日ごろの外出・買い物に関するアンケート」
— “皆さまの声” をお聞かせください —

少子高齢化や交通ネットワークの縮小などにより、買い物や通院など、日ごろの外出に不便を感じる方が増加することが見込まれており、千葉県では、今後の対策に役立てるため、八千代市と協力して、今回のアンケート調査を行います。皆さまのご協力をお願い申し上げます。

なお、本調査は、八千代市内の 65 歳以上の住民がいる世帯から無作為で抽出した方にご協力をお願いしています。ご回答いただいた内容は全て統計的に処理し、調査目的以外で使用することはありません。

また、本調査については、株式会社ちばぎん総合研究所にアンケート調査票の発送、回収を委託していることを申し添えます。

平成 30 年 9 月

千葉県 総合企画部政策企画課
八千代市総務企画部総合企画課

◆ご記入にあたってのお願い

- 回答は、できる限り対象者ご本人の記入をお願いしますが、ご本人がお答えに出来ない場合は、ご家族の方や介護をしている方などのご協力をお願いします。
- お答えは、あてはまる回答（選択肢）の番号を○で囲んでください。
- 「その他」を選択した場合は、（ ）の中に具体的にご記入ください。
- このアンケート用紙は、9月21日（金）までに、同封の返信用封筒に入れ、ポストに投函してください（切手の貼付、お名前・ご住所の記入は不要です）。

◆問い合わせ及び返送先（調査委託先）

株式会社ちばぎん総合研究所 調査部 観音寺（久山）
電話：043-351-7430（ファックス 043-351-7440）
e-mail：kannonji@crinet.co.jp（kuyama@crinet.co.jp）

八千代市にお住いのあなた様ご自身について教えてください。

それぞれの設問の該当する番号に○印をつけてください。(それぞれ○は1つ)

①性別	1. 男 2. 女
②年齢	1. 65～69歳 2. 70～74歳 3. 75～79歳 4. 80～84歳 5. 85～89歳 6. 90歳以上
③居住団地	1. 村上団地 2. 米本団地
④階数	1. 1階 2. 2階 3. 3階 4. 4階 5. 5階 6. 6階以上（村上団地のみ）
⑤エレベーターの有無	1. 居住している棟にエレベーターがある（村上団地のみ） 2. 居住している棟にはエレベーターがない
⑥家族構成 （複数回答可）	1. ひとり暮らし 2. 夫婦のみ 3. 子世代と同居 4. 孫世代と同居 5. 親と同居 6. その他（ ）
⑦職業 （複数回答可）	1. なし（年金生活） 2. 農業・漁業 3. 会社員・パート・アルバイトなど 4. その他（ ）
⑧要介護等の 認定状況	1. 認定は受けていない 2. 要支援（1～2） 3. 要介護（1～2） 4. 要介護（3以上）
⑨地域活動（祭り、ボランティア、自治会等）への参加状況	1. いつも参加している（機会があれば毎回） 2. 1か月に1回程度参加している 3. 3ヶ月～半年に1回程度参加している 4. 全く参加したことがない
⑩車・バイクの 運転状況 運転する場合 ⇒頻度 運転しない場合 ⇒理由	1. 車・バイクを運転する → 1. 週に4日以上運転する 2. 週に2～3日程度運転する 3. 運転する機会は週に1日以下
	2. 車・バイクを運転しない → 1. 免許がないので運転しない 2. 車等を保有しないので運転しない 3. 家族が運転するので運転しない 4. その他（ ）
⑪車の免許証 返納制度について	1. 自主返納について考えたことはない 2. 現在は運転に不安はないが、将来的には自主返納を検討する 3. 現在運転に不安があり、自主返納を検討している 4. すでに自主返納した

あなたの日ごろの外出行動の内容についてお聞きします。

問1. あなたの日ごろの主な外出先ごとの移動の手段について教えてください。次の①～⑥のそれぞれの行動について該当する番号に○印をつけてください（回答例を参考にご記入ください。乗り継ぎ等がある場合は複数に○をしてください）。
※該当なし（そのような行動をしない・そのような場所に行かない）⇒10を選択

回答例

①日ごろの買い物は「2. 自転車」で、②医療機関には「1. 徒歩」で、③介護・福祉施設には「7. 家族・近所の車に同乗、送迎」の方の場合の回答例

	移動の手段の凡例↓									
	1. 徒歩	2. 自転車	3. バス	4. タクシー	5. 電車	6. 自動車・バイク（自分で運転）	7. 家族・近所の車に同乗、送迎	8. その他の送迎等	9. その他（ ）	10. 該当なし（行かない）
①日ごろの買い物	1.	②	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10
②医療機関 （病院・診療所）	①	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10
③介護・福祉施設 （老人ホーム）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	⑦	8.	9.	10

回答方法（それぞれに○をする）

【移動の手段】

実際の設問 （乗り継ぎ等がある場合は、複数に○をつけてください）	移動の手段の凡例↓									
	1. 徒歩	2. 自転車	3. バス	4. タクシー	5. 電車	6. 自動車・バイク（自分で運転）	7. 家族・近所の車に同乗、送迎	8. その他の送迎等	9. その他（ ）	10. 該当なし（行かない）
①日ごろの買い物	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10
②医療機関 （病院・診療所）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10
③介護・福祉施設 （老人ホーム等）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10
④金融機関 （郵便局・銀行）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10
⑤公共施設 （役所・公民館等）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10
⑥趣味・習い事	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10

問2. あなたの日ごろの主な外出先ごとの移動の頻度について教えてください。次の①～⑥のそれぞれの行動について該当する番号に○印（それぞれ1つ）をつけてください。

【移動の頻度】

	移動の頻度の凡例 ↓						
	1. ほぼ毎日 2. 週4～5回程度 3. 週2～3回程度、 4. 週1回程度 5. 月に1～2回程度 6. 年に1～2回程度 7. 該当なし（行かない）						
①日ごろの買い物	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
②医療機関 （病院・診療所）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
③介護・福祉施設 （老人ホーム等）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
④金融機関 （郵便局・銀行）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
⑤公共施設 （役所・公民館等）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
⑥趣味・習い事	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7

問3. あなたの日ごろの主な外出先ごとの移動に係る片道の所要時間について教えてください。次の①～⑥のそれぞれの行動について該当する番号に○印（それぞれ1つ）をつけてください。

【移動に係る片道の所要時間】

	移動に係る片道の所要時間の凡例 ↓					
	1. 5分未満 2. 5分以上～10分未満、 3. 10分以上～20分未満 4. 20分以上～30分未満 5. 30分以上 6. 該当なし（行かない）					
①日ごろの買い物	1.	2.	3.	4.	5.	6
②医療機関 （病院・診療所）	1.	2.	3.	4.	5.	6
③介護・福祉施設 （老人ホーム等）	1.	2.	3.	4.	5.	6
④金融機関 （郵便局・銀行）	1.	2.	3.	4.	5.	6
⑤公共施設 （役所・公民館等）	1.	2.	3.	4.	5.	6
⑥趣味・習い事	1.	2.	3.	4.	5.	6

問 4. あなたの日ごろの主な外出先ごとの移動に関する不便さについて教えてください。
 次の①～⑥のそれぞれの行動について該当する番号に○印（それぞれ1つ）をつけてください。また、1つでも「1. 非常に不便を感じる」または「2. やや不便を感じる」を選んだ方は、その理由も、以下よりお選びください。

【移動に関する不便さ】

	移動に関する不便さの凡例↓				
	1. 非常に不便を感じる	2. やや不便を感じる	3. あまり不便に感じない	4. 全く不便に感じない	5. 該当なし（行かない）
①日ごろの買い物	1.	2.	3.	4.	5.
②医療機関 （病院・診療所）	1.	2.	3.	4.	5.
③介護・福祉施設 （老人ホーム等）	1.	2.	3.	4.	5.
④金融機関 （郵便局・銀行）	1.	2.	3.	4.	5.
⑤公共施設 （役所・公民館等）	1.	2.	3.	4.	5.
⑥趣味・習い事	1.	2.	3.	4.	5.



①～⑥のなかで、1つでも1または2に○をつけた項目があれば、不便と感じる理由をお答えください（それぞれ3つまで○）。

不便を感じる理由 （3つまで）	1. 行先・最寄りのバス停等まで距離が遠い・行きづらい	2. 階段の昇降が大変・疲れる	3. 自動車の運転ができない・不安がある	4. 公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない	5. 公共交通（バス等）の乗り換えが面倒、わかりづらい	6. 自力で行けないため誰かに頼まなくてはならない	7. 身体の状態、家族の都合など個人的な要因	8. その他（ ）	9. 特に理由はない	10. 該当なし（不便を感じない）
①日ごろの買い物	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
②医療機関 （病院・診療所）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
③介護・福祉施設 （老人ホーム等）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
④金融機関 （郵便局・銀行）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
⑤公共施設 （役所・公民館等）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
⑥趣味・習い事	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.

あなたの日ごろの買い物についてお聞きします。

問5. あなたが日ごろ買い物をする地域、買い物先、買い物でのお困りごと、買い物で重要だと思うことなどについて教えてください。

①日ごろ買い物する地域	1. ご自宅のある市内 2. ご自宅とは違う市⇒（ ）市・町
②日ごろの買い物先(多いもの2つまで)	1. スーパーマーケット 2. ホームセンター・ドラッグストア 3. コンビニエンスストア 4. 個人商店 5. 道の駅・農産物直売所 6. その他（ ）
③日ごろ買い物で手に入りにくいと感じる商品(複数可)	1. 生鮮食品(肉類・鮮魚類・野菜・果物類) 2. 日配品(米・パン、弁当・惣菜、乳製品、缶詰・加工食品など) 3. 飲料(水、アルコール飲料) 4. 冷凍食品 5. インスタント食品 6. 医薬品 7. 生活雑貨(洗剤・紙類、文具、日用品など) 8. 耐久品(衣料品・家具類・電化製品) 9. その他（ ） 10. 特にない・不便を感じない
④日ごろの買い物のお困りごと(複数可)	1. 日ごろ行く店までの距離が遠い・地理的条件が悪い 2. 日ごろ行く店の品揃えが少ない・質が悪い・価格が高い 3. 日ごろ行く店の店員の接客態度が良くない・感じが悪い 4. 買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変 5. 1人で行けず家族やヘルパー等に手助けを頼むこと 6. 休憩場所や交流スペース等がない・少ない 7. 買い物に関しては特に困っていない 8. その他（ ）
⑤日ごろの買い物で重要だと思うこと(複数可)	1. 歩ける範囲にあるお店で買い物ができること 2. 買い物先までの交通機関(バスなど)が充実していること 3. できる限り良い商品が安く揃うこと 4. 1つの店舗で、食品から日用品まで生活必需品が揃うこと 5. 実際に商品を触ったり、目で見て選べること 6. お店の人と挨拶や会話ができること 7. 家族や友人と一緒に楽しみながら買い物をすること 8. 外出せずに商品を購入できること 9. 買った商品を家まで届けてもらえること 10. 他人(ヘルパー等)にお手伝い(支援)してもらうこと 11. その他（ ）

⑥日ごろの買い物で使う1日あたりの概算金額(○は1つ)	1. 500円未満 3. 1,000円以上～1,500円未満 5. 2,000円以上～3,000円未満	2. 500円以上～1,000円未満 4. 1,500円以上～2,000円未満 6. 3,000円以上
-----------------------------	---	---

問6. 買い物支援サービスを使っている状況について教えてください。なお、買い物支援サービスとは、商店や事業者が配達・宅配サービスや買い物代行、出張販売、送迎サービスなどを行うことで買い物の困難な方をサポートする仕組み(有料か無料は問わず)を指します。

①利用有無(○は1つ)	1. 頻りに利用している 3. 過去利用していたが現在は利用していない 4. 利用したことがない ⇒ 4. を選んだ方は④へお進みください。	2. 時々利用している
②どんな買い物支援サービスを利用していますか(複数可)	1. 生協関連の共同購入・宅配サービス 2. スーパーの食品等の宅配サービス(インターネットで注文・配達) 3. コンビニエンスストアの食品等の宅配サービス 4. 定期的な配食サービス(弁当・惣菜等の配達) 5. 買い物代行サービス(介護保険による買い物援助を除く) 6. 移動販売・出張販売(スーパー等が移動店舗で出張販売) 7. 送迎サービス(自宅や待合所からスーパー等までを送迎) 8. その他() 9. 利用していない	
③買い物支援サービスの利用状況はどの程度ですか(○は1つ)	1. 店舗等での買い物の方が多い 2. 買い物支援サービスを利用する方が多い 3. どちらも同じくらい利用する	
④現在は利用していないが、今後利用したい買い物支援サービスは何か(複数可)	1. 生協関連の共同購入・宅配サービス 2. スーパーの食品等の宅配サービス(インターネットで注文・配達) 3. コンビニエンスストアの食品等の宅配サービス 4. 定期的な配食サービス(弁当・惣菜等の配達) 5. 買い物代行サービス(介護保険による買い物援助を除く) 6. 移動販売・出張販売(スーパー等が移動店舗で出張販売) 7. 送迎サービス(自宅や待合所からスーパー等までを送迎) 8. その他() 9. 特にない・利用しようと思わない	
⑤電子機器の利用状況(複数可)	1. 電子レンジ 4. タブレット端末(iPadなど)	2. 携帯電話 3. パソコン 5. FAX

(2) 地方部（鴨川市）

鴨川市に住む 65 歳以上の方へ
「日ごろの外出・買い物に関するアンケート」
— “皆さまの声” をお聞かせください —

少子高齢化や交通ネットワークの縮小などにより、買い物や通院など、日ごろの外出に不便を感じる方が増加することが見込まれており、千葉県では、今後の対策に役立てるため、鴨川市と協力して、今回のアンケート調査を行います。皆さまのご協力をお願い申し上げます。

なお、本調査は、鴨川市内の 65 歳以上の住民がいる世帯から無作為で抽出した方にご協力をお願いしています。ご回答いただいた内容は全て統計的に処理し、調査目的以外で使用することはありません。

また、本調査については、株式会社ちばぎん総合研究所にアンケート調査票の発送、回収を委託していることを申し添えます。

平成 30 年 9 月

千葉県 総合企画部政策企画課
鴨川市 経営企画部企画政策課

◆ご記入にあたってのお願い

- 回答は、できる限り対象者ご本人の記入をお願いしますが、ご本人がお答えになれない場合は、ご家族の方や介護をしている方などのご協力をお願いします。
- お答えは、あてはまる回答（選択肢）の番号を○で囲んでください。
- 「その他」を選択した場合は、（ ）の中に具体的にご記入ください。
- このアンケート用紙は、9月 21 日（金）までに、同封の返信用封筒に入れ、ポストに投函してください（切手の貼付、お名前・ご住所の記入は不要です）。

◆問い合わせ及び返送先（調査委託先）

株式会社ちばぎん総合研究所 調査部 観音寺（久山）
電話：043-351-7430（ファックス 043-351-7440）
e-mail：kannonji@crinet.co.jp（kuyama@crinet.co.jp）

鴨川市にお住いのあなた様ご自身について教えてください。

それぞれの設問の該当する番号に○印をつけてください。(それぞれ○は1つ)

①性別	1. 男 2. 女
②年齢	1. 65～69歳 2. 70～74歳 3. 75～79歳 4. 80～84歳 5. 85歳以上
③地区	1. 田原 2. 西条 3. 東条 4. 鴨川 5. 大山 6. 吉尾 7. 主基 8. 江見 9. 曾呂 10. 太海 11. 小湊 12. 天津
④家族構成 (複数回答可)	1. ひとり暮らし 2. 夫婦のみ 3. 子世代と同居 4. 孫世代と同居 5. 親と同居 6. その他 ()
⑤職業 (複数回答可)	1. なし(年金生活) 2. 農業・漁業 3. 会社員・パート・アルバイトなど 4. その他 ()
⑥要介護等の 認定状況	1. 認定を受けていない 2. 要支援(1～2) 3. 要介護(1～2) 4. 要介護(3以上)
⑦地域活動(祭り、ボランティア、自治会等)への参加状況	1. いつも参加している(機会があれば毎回) 2. 1か月に1回程度参加している 3. 3ヶ月～半年に1回程度参加している 4. 全く参加したことがない
⑧車・バイクの 運転状況 運転する場合 ⇒頻度 運転しない場合 ⇒理由	1. 車・バイクを 運転する → 1. 週に4日以上運転する 2. 週に2～3日程度運転する 3. 運転する機会は週に1日以下
	2. 車・バイクを 運転しない → 1. 免許がないので運転しない 2. 車等を保有しないので運転しない 3. 家族が運転するので運転しない 4. その他 ()
⑨車の免許証 返納制度につ いて	1. 自主返納について考えたことはない 2. 現在は運転に不安はないが、将来的には自主返納を検討する 3. 現在運転に不安があり、自主返納を検討している 4. すでに自主返納した

あなたの日ごろの外出行動の内容についてお聞きします。

問1. あなたの日ごろの主な外出先ごとの移動の手段について教えてください。次の①～⑥のそれぞれの行動について該当する番号に○印をつけてください（回答例を参考に記入ください。乗り継ぎ等がある場合は複数に○をしてください）。
※該当なし（そのような行動をしない・そのような場所に行かない）⇒10を選択

回答例

①日ごろの買い物は「2. 自転車」で、②医療機関には「1. 徒歩」で、③介護・福祉施設には「7. 家族・近所の車に同乗、送迎」の方の場合の回答例

	移動の手段の凡例↓										
	1. 徒歩	2. 自転車	3. バス	4. タクシー	5. 電車	6. 自動車・バイク（自分で運転）	7. 家族・近所の車に同乗、送迎	8. その他の送迎等	9. その他（ ）	10. 該当なし（行かない）	
①日ごろの買い物	1.	②	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	
②医療機関 (病院・診療所)	①	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	
③介護・福祉施設	1.	2.	3.	4.	5.	6.	⑦	8.	9.	10	

回答方法（それぞれに○をする）

【移動の手段】

実際の設問 (乗り継ぎ等がある場合は、複数に○をつけてください)	移動の手段の凡例↓										
	1. 徒歩	2. 自転車	3. バス	4. タクシー	5. 電車	6. 自動車・バイク（自分で運転）	7. 家族・近所の車に同乗、送迎	8. その他の送迎等	9. その他（ ）	10. 該当なし（行かない）	
①日ごろの買い物	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	
②医療機関 (病院・診療所)	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	
③介護・福祉施設	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	
④金融機関 (郵便局・銀行)	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	
⑤公共施設 (役所・公民館等)	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	
⑥趣味・習い事	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	

問 2. あなたの日ごろの主な外出先ごとの移動の頻度について教えてください。次の①～⑥のそれぞれの行動について該当する番号に○印（それぞれ1つ）をつけてください。

【移動の頻度】

	移動の頻度の凡例↓						
	1. ほぼ毎日 2. 週4～5回程度 3. 週2～3回程度、 4. 週1回程度 5. 月に1～2回程度 6. 年に1～2回程度 7. 該当なし（行かない）						
①日ごろの買い物	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
②医療機関 （病院・診療所）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
③介護・福祉施設	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
④金融機関 （郵便局・銀行）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
⑤公共施設 （役所・公民館等）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
⑥趣味・習い事	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7

問 3. あなたの日ごろの主な外出先ごとの移動に係る片道の所要時間について教えてください。次の①～⑥のそれぞれの行動について該当する番号に○印（それぞれ1つ）をつけてください。

【移動に係る片道の所要時間】

	移動に係る片道の所要時間の凡例↓					
	1. 5分未満 2. 5分以上～10分未満、 3. 10分以上～20分未満 4. 20分以上～30分未満 5. 30分以上 6. 該当なし（行かない）					
①日ごろの買い物	1.	2.	3.	4.	5.	6
②医療機関 （病院・診療所）	1.	2.	3.	4.	5.	6
③介護・福祉施設	1.	2.	3.	4.	5.	6
④金融機関 （郵便局・銀行）	1.	2.	3.	4.	5.	6
⑤公共施設 （役所・公民館等）	1.	2.	3.	4.	5.	6
⑥趣味・習い事	1.	2.	3.	4.	5.	6

問 4. あなたの日ごろの主な外出先ごとの移動に関する不便さについて教えてください。
 次の①～⑥のそれぞれの行動について該当する番号に○印（それぞれ1つ）をつけてください。また、1つでも「1. 非常に不便を感じる」または「2. やや不便を感じる」を選んだ方は、その理由も、以下よりお選びください。

【移動に関する不便さ】

	移動に関する不便さの凡例↓				
	1. 非常に不便を感じる	2. やや不便を感じる	3. あまり不便に感じない	4. 全く不便に感じない	5. 該当なし（行かない）
①日ごろの買い物	1.	2.	3.	4.	5
②医療機関 （病院・診療所）	1.	2.	3.	4.	5
③介護・福祉施設	1.	2.	3.	4.	5
④金融機関 （郵便局・銀行）	1.	2.	3.	4.	5
⑤公共施設 （役所・公民館等）	1.	2.	3.	4.	5
⑥趣味・習い事	1.	2.	3.	4.	5



①～⑥のなかで、1つでも1または2に○をつけた項目があれば、不便と感じる理由をお答えください。（それぞれ3つまで○）。

不便を感じる理由 （3つまで）	1. 行先・最寄りのバス停等まで距離が遠い・行きづらい	2. 自動車の運転ができない・不安がある	3. 公共交通（バス等）の本数が少ない、時間があわない	4. 公共交通（バス等）の乗り換えが面倒、わかりづらい	5. 自力で行けないため誰かに頼まなくてはいけない	6. 身体の状態、家族の都合など個人的な要因	7. その他（ ）	8. 特に理由はない	9. 該当なし（不便を感じない）
①日ごろの買い物	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
②医療機関 （病院・診療所）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
③介護・福祉施設	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
④金融機関 （郵便局・銀行）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
⑤公共施設 （役所・公民館等）	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
⑥趣味・習い事	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.

あなたの日ごろの買い物に関してお聞きします。

問5. あなたが日ごろ買い物をする地域、買い物先、買い物でのお困りごと、買い物で重要だと思うことなどについて教えてください。

①日ごろ買い物する地域	1. ご自宅のある市内 2. ご自宅とは違う市⇒ () 市・町
②日ごろの買い物先(多いもの2つまで)	1. スーパーマーケット 2. ホームセンター・ドラッグストア 3. コンビニエンスストア 4. 個人商店 5. 道の駅・農産物直売所 6. その他 ()
③日ごろ買い物で手に入りにくいと感じる商品(複数可)	1. 生鮮食品(肉類・鮮魚類・野菜・果物類) 2. 日配品(米・パン、弁当・惣菜、乳製品、缶詰・加工食品など) 3. 飲料(水、アルコール飲料) 4. 冷凍食品 5. インスタント食品 6. 医薬品 7. 生活雑貨(洗剤・紙類、文具、日用品など) 8. 耐久品(衣料品・家具類・電化製品) 9. その他 () 10. 特にない・不便を感じない
④日ごろの買い物のお困りごと(複数可)	1. 日ごろ行く店までの距離が遠い・地理的条件が悪い 2. 日ごろ行く店の品揃えが少ない・質が悪い・価格が高い 3. 日ごろ行く店の店員の接客態度が良くない・感じが悪い 4. 買い物後、荷物が重くて持ち帰るのが大変 5. 1人で行けず家族やヘルパー等に手助けを頼むこと 6. 休憩場所や交流スペース等がない・少ない 7. 買い物に関しては特に困っていない 8. その他 ()
⑤日ごろの買い物で重要だと思うこと(複数可)	1. 歩ける範囲にあるお店で買い物ができること 2. 買い物先までの交通機関(バスなど)が充実していること 3. できる限り良い商品が安く揃うこと 4. 1つの店舗で、食品から日用品まで生活必需品が揃うこと 5. 実際に商品を触ったり、目で見て選べること 6. お店の人と挨拶や会話ができること 7. 家族や友人と一緒に楽しみながら買い物をする 8. 外出せずに商品を購入できること 9. 買った商品を家まで届けてもらえること 10. 他人(ヘルパー等)にお手伝い(支援)してもらうこと 11. その他 ()

⑥日ごろの買い物で使う1日あたりの概算金額(〇は1つ)	1. 500円未満 3. 1,000円以上～1,500円未満 5. 2,000円以上～3,000円未満	2. 500円以上～1,000円未満 4. 1,500円以上～2,000円未満 6. 3,000円以上
-----------------------------	---	---

問6. 買い物支援サービスを使っている状況について教えてください。なお、買い物支援サービスとは、商店や事業者が配達・宅配サービスや買い物代行、出張販売、送迎サービスなどを行うことで買い物の困難な方をサポートする仕組み(有料か無料は問わず)を指します。

①利用有無(〇は1つ)	1. 頻りに利用している 3. 過去利用していたが現在は利用していない 4. 利用したことがない ⇒ 4. を選んだ方は④へお進みください。	2. 時々利用している
②どんな買い物支援サービスを利用していますか(複数可)	1. 生協関連の共同購入・宅配サービス 2. スーパーの食品等の宅配サービス(インターネットで注文・配達) 3. コンビニエンスストアの食品等の宅配サービス 4. 定期的な配食サービス(弁当・惣菜等の配達) 5. 買い物代行サービス(介護保険による買い物援助を除く) 6. 移動販売・出張販売(スーパー等が移動店舗で出張販売) 7. 送迎サービス(自宅や待合所からスーパー等までを送迎) 8. その他() 9. 利用していない	
③買い物支援サービスの利用状況はどの程度ですか(〇は1つ)	1. 店舗等での買い物の方が多い 2. 買い物支援サービスを利用する方が多い 3. どちらも同じくらい利用する	
④現在は利用していないが、今後利用したい買い物支援サービスは何か(複数可)	1. 生協関連の共同購入・宅配サービス 2. スーパーの食品等の宅配サービス(インターネットで注文・配達) 3. コンビニエンスストアの食品等の宅配サービス 4. 定期的な配食サービス(弁当・惣菜等の配達) 5. 買い物代行サービス(介護保険による買い物援助を除く) 6. 移動販売・出張販売(スーパー等が移動店舗で出張販売) 7. 送迎サービス(自宅や待合所からスーパー等までを送迎) 8. その他() 9. 特にない・利用しようと思わない	
⑤電子機器の利用状況(複数可)	1. 電子レンジ 4. タブレット端末(iPadなど)	2. 携帯電話 3. パソコン 5. FAX

**移動困難者調査・対策事業業務
取りまとめ報告書**

2019年3月

発行

千葉県総合企画部政策企画課

〒260-8667 千葉県千葉市中央区市場町1番1号

TEL : 043-223-2216 FAX : 043-225-4467