第２節　住民と行政の連携・協働のススメ

１．継ぎ目のない移動支援の必要性

合同会社　おでかけカンパニー
代表　福本雅之

■外出支援に存在する「溝」

一口に外出支援と言っても、その対象者は、歩行能力に問題がなく、鉄道や路線バスを自由に利用できる高齢者から、介助なくしては車両の乗降が行えない高齢者まで様々です。前者は交通施策の対象であり、後者は福祉施策の対象ですが、この両者の間には「溝」が存在することが少なくありません。

すなわち、これまで行われてきた外出支援では、自力でバス停までアクセスできる人を対象としたコミュニティバス、バス停までのアクセスは困難だが自力で乗降できる人を対象としたオンデマンド交通が交通施策として行われ、一方で、鉄道やバスの利用が困難な人を対象としたタクシーチケットの助成・配布や、乗降介助と一体となった移送サービスが福祉施策として行われてきました。

しかしながら、一人の個人に着目すれば、身体能力の変化は連続的に生じるので、交通施策と福祉施策の間に「溝」があることは望ましいと言えません。むしろ、この「溝」が存在するがゆえに、交通施策ではカバーできない人々が存在し、また、福祉施策の対象とならない人々が存在しています。

■「溝」が引き起こす課題

両者の間の「溝」は、自家用車利用からの転換に際してより大きな課題となっています。自家用車が利用できる間は、身体的にも自立度が高いのですが、自家用車が利用できなくなった段階になると、鉄道や路線バスを利用することはもはや困難であり、福祉移送サービスの対象になります。このことは、福祉移送サービスの需要を増大させるという点でも、個人の移動ニーズの充足度合いが著しく変化するという点でも望ましいとは言えません。交通事故予防の観点からも、自家用車の利用を無理なく段階的に抑制できるような外出手段が地域に存在することが望ましいといえます。これを図に示すと以下の通りとなります。

〈身体活動レベルに応じた移動手段と外出支援策〉

身体活動レベル	移動手段	外出支援策		
自家用車の運転が可能 公共交通が利用可能	自家用車、公共交通機関	運転支援システム	高齢者パス	コミュニティバス
遠方・幹線道路等の自家用車の運転が困難	近隣のみ自家用車、遠出は公共交通機関 ①	バス乗り方教室、パークアンドバスライド		
免許返納が望ましい	公共交通機関	免許返納者割引		
車両への乗降がやや困難、バス停へのアクセスが困難	公共交通機関 ②	コミュニティバスにおける乗降介助 オンデマンド交通 タクシーによる外出支援		
自力での乗降が困難	福祉移送サービス	介護タクシー、福祉有償運送		

このうち、①と②の取り組みが不足している部分です。すなわち、①自家用車→公共交通への移行を促す施策と、②公共交通→福祉移送の間を埋める施策です。

①については、免許返納か否かという 2 元論ではなく、自家用車ではリスクの高い移動を公共交通へと転換してもらうことを意図しつつ、これまで公共交通に親しんでこなかった人々に対して公共交通の利用を促すことが必要です。

②については、既存のコミュニティバス等を活かしながら、乗降の手助けを行うことや、一般タクシーを活用してドアトゥドア性を高めることで、福祉施策が必要になる前の段階の支援を行うことが求められます。

特に②を本書では対象としますが、具体的な施策については利用者や地域の状況に応じてここに検討されるべきものであり、「これが正解」というものは存在しません。しかしながら、利用者の声や地域の状況を把握するのにあたって、住民参加がポイントとなることは間違いないと考えられます。本書で取り上げた事例を参考として、各地域での取り組みが行われることを期待しています。

2．移動支援を行政はどのように捉えたらいいか

三菱 UFJ リサーチ＆コンサルティング

主任研究員　鈴木俊之

■公共交通と高齢福祉が担う移動支援の役割

高齢福祉施策として行う移動支援の取り組みと公共交通施策との連携の必要性は広く認識されているものの、十分に進んでいない市町村も多く、特に高齢福祉施策として行われる移動支援の取り組みは公共交通と競合するのではないかと懸念されることもあり、連携というよりは調整が主な論点となることも少なくありません。

公共交通施策は公共交通カバー率など「地域全体において、適切な（もしくは最低限度の）サービスが提供されているか」など主に「地域ごとの移動に係るサービス水準」に着目することが多いのに対し、高齢福祉施策による移動支援は「心身の状態が低下した高齢者等が、適切な生活をすることができているか」など、主に「一人ひとりの心身の状態と、その（移動に限らない）生活全体」に着目することが多くなります。したがって、例えば「公共交通のサービス水準が比較的低い地域に居住する、高齢福祉施策の対象とならない高齢者の生活」は、両施策の「はざま」に取り残されがちになります。

今般、公共交通分野では地域公共交通計画の策定が努力義務となりました。そこでは「地域の輸送資源の総動員」という言葉が使われるようになるなど、かつての「いわゆる」公共交通のみでなく、自家用有償旅客運送やスクールバス、病院バスなども対象に考えることの必要性が示されました。これは、公共交通施策が「地域ごとの移動」のみでなく、徐々に「一人ひとりの生活全体」に目を向けることで、両施策の「はざま」を埋めようとする動きとも捉えられます。

一方で、高齢福祉分野では、（例えば）「要介護認定」という一人ひとりの心身の状態（正確

には、介護の手間）を評価し、認定を受けた人のみが介護保険サービスを利用することができるというしくみのみでなく、総合事業のように「介護予防・社会参加・生活支援の一体的な推進」や「地域の支え合いのしくみづくり」という文脈から、「個人のみでなく、地域を対象とした施策」が推進されています。公共交通分野と高齢福祉分野の両面から、縦割りによって生じていた「はざま」を如何に埋めるかという動きがほぼ同時期に出てきたことには、大きな意味があります。

■総合事業とは、一人ひとりの「日常生活」を支えることによる「介護予防」の実現

総合事業を活用した、通いの場への送迎や買い物支援の取り組みが増えています。総合事業の財源の一部は被保険者が支払う介護保険料であり、その取り組みは「介護予防」に資するものであることが前提となりますが、その内容は多様です。通いの場などでの体操や顔見知りの知人との会話を目的とした外出のみに限らず、外出頻度そのものが心身の健康に対してプラスの効果を持つという研究成果の蓄積もあります※。

稀に、「生活の足の確保は公共交通担当が考えるべき課題であり、高齢者福祉担当が対応する課題ではない」というお話を聞くこともあります。しかしながら、「介護予防・日常生活支援総合事業」とは、心身機能が低下しても、一人ひとりが自分らしい「日常生活」を継続できるような支援をすることで、「介護予防」を実現していくものです。そういう意味では、地域住民の日常生活を支えている公共交通にも介護予防の効果はあるといえます。総合事業を活用した移動支援にも公共交通にも、生活の足の確保と介護予防の両方の効果があり、それらをどのように組み合わせていくかは地域の実情や高齢者一人ひとりの状態等に応じて個別に判断することが必要になります。総合事業を活用した移動支援によって生活の足を確保するということは、介護予防の効果という観点からみても必要な取り組みであるといえます。

※Fujita K, Fujiwara Y, Chaves PHM, et al. : Frequency of going outdoors as a good predictors for incident disability of physical function as well as disability recovery in community-dwelling older adults in rural Japan. Journal of Epidemiology, 16（6）: 261－270（2006）

■住民主体の移動支援の取り組みを媒介とした、地域の「つながり」と生活支援の創出

総合事業を活用した移動支援は、高齢者一人ひとりの介護予防につながることを前提としたものです。一方で、基本的に年齢が上がれば身体機能や認知機能は低下するものであり、介護予防の必要性がいつまでもまったく同じ主旨で継続する訳ではありません。

しかしながら、重度化した後も生活支援が不要になることはありません。重度化すれば介護予防の活動に参加しなくなる人も増えますし、狭義の社会参加の機会が減る人も増えるかもしれません。多くの人が健康に長生きをするようになれば、在宅で療養するがん患者や老衰で在宅療養生活をおくる高齢者は増加することが見込まれますが、「生活支援が必要でなくなる人」はいません。全国をみても「訪問介護員が十分にいる」という地域はあまりなく、そのような観点からも生活支援の創出は多くの地域で不可欠な取り組みといえます。

住民主体の移動支援が、その活動や利用を通じて、地域に人々の出会いと「つながり」をもたらすという効果は多くの先進事例にみられます。

保険者としては「介護予防」・「社会参加」を推進する、住民主体の移動支援の取り組みを媒介としながら地域に「つながり」が生まれることを期待し、頭の片隅では「生活支援の創出」を戦略的に進めているという認識を持っておくことは重要といえます。

したがって、住民から移動支援の取り組みを行いたいという動きがみられた際は、移動支援の取り組みのみでなく、地域の「つながり」や生活支援を創出するきっかけになることまでを想定しながら、市町村はその思いや活動を全力で応援することが必要ではないでしょうか。

３．福祉と交通の連携は「地域づくり」を意識して

全国移動サービスネットワーク

事務局長　伊藤みどり

■ニーズや目的を切り分けて受け止めると、ミスマッチを起こしやすい

交通施策においても、住民参加が促進されるよう、「コミュニティバスの導入」を検討する住民組織（「コミュニティ協議会」「まちづくり協議会」等）に運行委託の経費の一部を財政支援するという自治体が、少しずつ増えています。住民発意で、運行エリアや頻度や利用金額、運営する体制なども住民が決めて、事業者に運行を依頼することで、住民のニーズに即したサービスができ、またプロドライバーによる運行なので、安心して利用できるといったメリットがあります。

しかし、これを検討しようとしている住民組織で、目的やニーズについて充分な協議がなされているとは限りません。市役所の支援を受けようとしたら、「コミュニティバスの導入」を勧められたけれど、地域の負担金額が大きく導入を断念したとか、導入したが継続が難しくなったという例もあります。地域公共交通会議等で、コミュニティバスについての検討する際に、住民代表の委員がボランティア送迎も導入が必要ではないかと提起したところ、タクシー事業者が運行している地域であって導入はできないと事務局担当者から回答があり、以降、協議されたことがないといった例もあります。

住民組織が相談をしたとき、その窓口が、市民協働の部局、高齢福祉部局、交通担当などのいずれであっても、相談対応や支援が地域のニーズとずれてしまうことのないように庁内の体制を整えることが必要です。

例えば、埼玉県飯能市では、交通安全や放置自転車対策、防犯、消費生活相談などを担当している生活安全課が、地域公共交通網形成計画の策定から許可・登録不要の移動支援の立ち上げの相談にも乗っています。大阪府富田林市では、道路交通課が自治会による無償運送の立ち上げを伴走支援しました。地域から出された課題を正面から受け止めて、最後まで伴走し切れる担当課（者）につながることが大切です。

■調整しなければならない関係者が多く、伴走し切ることが難しい

また、市民協働の部局に、生活支援の一環で移動支援のしくみを提案したら、大事な取り組みだからと応援してくれたものの、庁内で共有した段階で、交通の担当部局から運輸支局や交通事業者に相談するように勧められるということが少なくありません。運輸支局に住民組織が

相談に行った結果、その方法は望ましくないという見解が示されたため、それを押してまで実施するべきでないという意見が多くなり、以後進んでいないという例もあれば、最近では、グリーン・スロー・モビリティで地域の高齢者の外出や交流の機会を増やそうと考えたけれど、有償運送にするように運輸支局から誘導され、会議で運行エリアや対象者を限定されて、乗る人がとても少なくなってしまったといったという例もあります。

公共交通を検討する際にも「地域づくり」の観点から包括的に課題を見ていく必要があり、庁内の関係各課が横断的に情報や課題や視点を共有する必要があります。そういった関係性ができると、御殿場市（P3-52 参照）や武蔵野市（P3-19 参照）のように、地域公共交通網形成計画を立てる際に、高齢福祉担当課の取り組みを推進するべき施策として位置づけることができたり、大阪府太子町（P3-61 参照）のようにデマンド型乗合タクシーをコミュニティバスに転換する際に、利便性が下がる部分を高齢福祉部局の取り組みで補ったりすることができます。

■何から始めればいいか

多くの市町村や都道府県において、福祉と交通の連携は大事だとわかっていても何から始めていいかわからないという声を聞きます。「公共交通関係と福祉関係とのコラボについて模索しましたが、両方の担当部署が目指しているところが違う」、「見ているものが違うので、話がかみ合わないどころか、意見交換をする場すら持てない」という話も聞きます。確かに、高齢福祉部局は、事業を実施することに重きが置かれており、一方の交通担当部局は、計画立案を目指していて政策に重きが置かれているという特徴があります。扱っている予算額も、交通担当部局のほうが（介護給付部分を除けば）高齢福祉部局より格段に大きいでしょう。

でも、それゆえに、コミュニティバスを走らせるまでには何年も時間がかかったり、手続きが必要だったりします。乗車率が低いときの財政的なダメージが大きいために、慎重にならざるを得ません。一方、高齢福祉部局は、ニーズへの即応性があるのが特徴です。ただし、「住民主体」の趣旨に沿って、地域づくりを応援するので、狙ったとおりの成果が出るとは限りません。目標やそこに向かうアプローチは軌道修正を迫られることもあります。性質の違いをお互いに理解し、悩みを打ち明け合って、自身の部署にも今までとは違う思考やアプローチの方法を取り入れてみる、そのような場づくりがまずは必要だと思います。

先進的な市町村では、庁内全体で、地域包括ケアシステムの構築に向けて、関係各課にそれぞれどのような関わりがあるか、会議を開いて共有したり、移動の問題は各課横断の課題であるということで福祉部局の発案で年に 2，3 回ずつ勉強会を開催しています（事務局は福祉部局が担当するのがポイントです）。大阪府太子町のように、地域包括ケアシステム構築のための部長級の会議を設置した市町村もあります。担当職員レベルではコミュニケーションが取れていても、課長級で情報共有することが少ないと政策には反映されにくい面があるため、課長級で情報共有がなされることは大切です。

その結果、交通担当部局が、地域公共交通網形成計画を策定するタイミングで、高齢福祉部局が検討しているサービスなどを共有できると、交通担当部局が対応すべきニーズを見極めやすくなります。交通再編は、交通事業者に積極的に関わってもらうきっかけになるため、仮に交通施策には実施できないことが明らかになれば、高齢福祉部局でその取り組みを引き取ると

いう整理もスムーズに行うことができます。

誤解を恐れずに書くと、現状の粗悪なサービスを提供する事業者には、お引き取りいただいた方がよいということもあるでしょう。逆に、地域に支持される事業者には、なんとか事業を継続してほしいということもあるでしょう。このようなことは、地域でしか判断できないのではないかと思いますが、地方にいけばいくほど、一つの特定の事業者しかない寡占状態であるため、きっかけがないと思い切ったかじ取りもできません。福祉と交通の連携は、担当部局がまずは悩みを打ち明け合うこと、その上で、「地域づくり」を意識しながら互いの所管業務を応援し、タイミングが訪れたら自身の業務に取り込んでいくことで、自然と進んでいくと思います。

なお、先行地域では、上記のような関係ができている場合であれば、（住民主体の取り組みが創出されているか否かに関わらず）高齢福祉部局が住民主体の取り組みに対する支援を検討し始めた段階で、高齢福祉部局から交通担当部局に支援の方法についての相談を始めているようです。関係ができていない場合は、住民の取り組み内容が固まった段階（創出支援が進みつつある段階）で、その情報を共有するケースが多いように思われます。市町村の規模によって様々ではありますが、住民主体の取り組みやそのための市町村による支援が確定した段階で白紙に戻ることのないようにしたいものです。

４．住民参加による移動サービスの裾野を広げるために

全国移動サービスネットワーク

副理事長　河崎民子

■中間支援機能

国土交通省旅客課の資料によれば、2020 年３月末現在、自家用有償旅客運送に取り組む非営利団体の数は、福祉有償運送 2,431、公共交通空白地有償運送 133 となっています（計 2,564 団体）。10 年前の数字と比べると、交通空白は 67 団体増えて倍増していますが、福祉有償は 98 団体の増で、ここ５年は車両数を含め横ばい状態です。運転者の高齢化等で撤退する団体も後を絶たず、また福祉有償は利用可能な対象者が限定されており、一般の高齢者にまで活動範囲を広げることはできません。法制度の弾力化（手続きの簡素化等）と担い手のすそ野を広げていくことは大きな課題です。

有償運送実施団体等を支援する地域ネットワーク組織（中間支援組織）の多くは 2000～2005 年に設立されていますが（全国移動ネットには現在 23 組織が加入）、みずから「すそ野を広げる」ことには苦戦してきました。いま、市町村が、駅やバス停から自宅間の往復が限界状態の高齢者の把握や、介護予防に効果的な通いの場までの足の確保、外出自粛によるフレイルの進行、また免許返納問題への対応、そして何よりも、支え合い・つながり合いが持続可能な地域づくりに欠かせないとして、住民主体の移動支援の創出を目指しています。中間支援組織は、法制度理解や住民主体づくり等においてノウハウ不足とする市町村や生活支援コーディネーター（SC）と連携して、何らかの役割を果たすべき時ではないでしょうか。

市町村あるいは SC 自らが、住民主体で地域の困りごとや移動の支援を直接呼びかけても「そ

れは行政の仕事ではないのか」「災害時避難行動要支援のほかに何をやらせるつもりか」などと一蹴されることが往々にしてあります。「住民主体」や「自治」をうたって、何かあったときは責任を全部押し付けるのではないのかという不信感をあらわにする人もいます。

そのような地域では、住民と同じ目線・立場から行政と住民の架け橋・通訳者となる存在が必要です。国交省の「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」が言う「ちょっとの範囲で移動支援サービスができればいいんだけど」を実現する手助けができるのは、中間支援組織と言えるかもしれません。そのためには、日頃から行政と対話ができる関係づくりや、関連事業に関する知識、行政施策策定過程への参加など有償運送に留まらない課題意識が必要になってきます。

■住民は何ができるか（動き出す人を応援するしくみ）

これまで多数の市町村に伺い住民の方々と接するなかで「自分もいつかは誰かの世話になる。元気なうちはできることをやろうかな」と考える人や、退職後に地域へソフトランディングするための生きがいを模索する人、あるいは「他人から感謝されることが喜び」とする住民の方々と出会ってきました。「買い物に困っている人がいることを知っていたので、町がこのような活動を始めると知り、飛びついた」という人もいました。つまり、圧倒的多数ではないかもしれないけれど、困っている人のためにドライバーをしよう・添乗者やサービス調整者になろうと考え、動き出す人は、まちづくり・地域づくりの「思い」が広く伝われば、必ずいます。

そのような人々を発見し育成するしくみや、活動そのものの合法化、事故があったときの不安を払拭するしくみこそが重要で、それをつくるのは行政の役割です。

道路運送法の例外規定に有償運送が盛り込まれる以前は、障がい者等の移動を支援する団体は、家宅捜索の報道があるたびに怒りつつ内心は怯えていました。住民活動を促す法制度の整備や保険商品開発の誘導は行政の役割です。

2019 年 10 月発行の国交省「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」には、「日常の買い物や自宅と病院の間の移動など、移動ニーズに対応して『道路運送法上の許可・登録を要しない運送』という形で、自家用車を使って高齢者等を輸送するサービスを実施することができます」という一文から始まる解説も収められていて、ニーズにどのように対応してよいか分からなかった市町村や住民を勇気づけています。

しかし、例外（登録）に例外を重ねる（登録等不要）規定はもはや限界。諸外国に比べて規制の厳しい道路運送法は、抜本的な改革が求められているのではないでしょうか。

■人材の発掘と育成

神奈川県秦野市が３～４年前から毎年実施している「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」は、互助活動における運転者の発掘と育成を企図して開始されました。登録等が不要な活動には義務付けられていませんが、運転の安全を確保するため全国に 248 ある大臣認定講習実施機関（2021 年１月現在、交通空白地有償運送の実施機関を含む）に委託して実施しています。福祉有償運送のドライバーとしても活躍できるカリキュラムになっていますが、独自に時間数を拡大して、市の交通や高齢者の状況、地域課題を理解するコマがあります。

秦野市は、案内が 65 歳以上の住民全員の目に留まる方法を採用しており、受講者が途絶えることがありません。市町村の広報紙で周知する自治体もあります。特に男性は無料で資格が得られることに弱いらしく（資格取得のため大臣認定講習を受講すると 12,000 円前後が必要）、つい受講してみようかとなり、ボランティア活動をはじめる人が増えています。開催にかかる資金は介護保険の生活支援体制整備事業から確保することができ、都道府県が開催支援する場合は、地域医療介護総合確保基金が使えます。

■地域への波及効果

これまで、日本老年学的評価研究機構（代表理事：千葉大学近藤克則教授）による長年の市町村データの解析や、東北大学：辻一郎教授らグループによる調査研究等により、人との交流は週１回未満から健康リスク（要介護、認知症、死亡）が高くなることや、多様な交流やつながりがある人や地域は、うつ症状や認知症の割合が低いことが立証されてきました。一定程度のストレスもある多様な交流が人の健康のためには不可欠ということでしょう。

前述の秦野市が高齢化率 50%以上の栃窪地域で、市の車両を提供してボランティア運転者で週１回、買物支援を３か月間モデル実施したところ、「自分の目で見て買い物ができた」という利用者の喜びはもちろんのこと、「地域のコミュニケーションが活発化した」「悩みを話す人ができて日頃のストレスが解消され、利用者に安心感が生まれた」「１人暮らし高齢者を地域で見守るという意識が共有されはじめた」「ボランティアが特別なことではない雰囲気が地域に生まれた」という効果があったと報告されています。つまり、食料品等の確保という視点では宅配や移動販売車等の活用もありますが、連れ立って出かけることを定期的に支援する活動は、利用者にとっても運転者にとっても、そして支え合い・つながる地域づくりにおいても効果があると受け止められます。

■つながりの促進（地域団体のネットワークづくり）

登録制度あるいは登録等不要で移動・外出支援を行う団体は活動に追われて、地域の他分野の活動と横につながっていないことが往々にしてあります。また、資金不足や人材不足で苦しい状況があっても、その改善策に関する情報収集やアクションは控えめです。継続していくためには税の投入を模索することが重要です。そのためには、社会において必要不可欠な活動として広く認知されなくてはなりません。地道なアピール力・発信力が問われます。

行政は計画行政なので、計画や事業にないものに予算を投入することはできません。行政計画の策定過程に目を配る、例えば市町村が地域公共交通計画を立案中であれば（2020 年の活性化再生法改正により自家用有償旅客運送や登録等不要の活動も多様な輸送資源として位置づけ可能）、担当課等と意見交換する・意見書を提出する。また、３年ごとに計画策定が義務づけられている高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（サービスＢやＤの導入）の策定プロセスにおいても同様なことが言えます。

活動を始めたきっかけは、困っている人を放っておけない・支援したいという思いからだったはずなので、自分が住む地域を持続可能にするためには、行政や他団体とつながって、地域を共創していくことが重要です。

■縦割り打破と市町村間のつながり

地域にある資源は何でも使うという総力戦を国交省が提唱するほど逼迫した現状のなかで、未だ国や自治体の縦割り体質は困ったものです。市町村による住民主体の移動・外出支援の創出を県がサポートする事例が増えていますが、静岡県の事業事例は、縦割り打破へ一石を投じるしくみになっています。講師を派遣する連続セミナーやグループワークに、市町の交通担当課の参加を必須としています。これがきっかけとなり、立案中の交通計画に登録等不要で行われている買い物支援活動を位置づけた市もありました。

加えて、静岡県は、市町の横の連携を促した事例としても優れています。県は 2019 年度にモデル３市で実施し、2020 年度は２事業（壮年熟期が活躍するいきいき長寿社会事業と移動サービス後方支援体制整備事業）で、コロナ禍のなかオンライン等様々な工夫を行いながら、アドバイザー派遣と電話・メール相談窓口設置、運転ボランティア養成研修を行いました。派遣に手上げした市町は 17 に及び、移動サービスに取り組む団体数は、25 団体（2017 年）から 56 団体（2020 年）に増えました（2021 年度は更に増える見込み）。

立上げにあたって実践事例の視察は欠かせない要素ですが、先行市町が行う実証実験に、他市町が視察する機会を設けました。面識ができることにより市町担当者や SC 等の交流が進み、必要な情報は横のつながりで教え合う・学び合う関係が構築されていきました。つながりは、県の事業が終わったとしても維持・継続されるであろうことは想像に難くありません。

■生活支援の追求

新潟県燕市にある社会福祉法人「桜井の里はな広場」は、施設の運営推進会議で地域のニーズや課題を協議した際に、「地域のサロン送迎が大変になっている」との話を聞き、2017 年３月から一般介護予防事業のサロンと連携して送迎を始めました。以前から、要介護認定を受けて介護サービスの利用を始めると、徐々に地域とのつながりが疎遠になり、介護サービスの利用が生活の中心となることを残念に思っていたそうです。この認識にはハッとさせられました。

地域では、独居者等に何かと気を配っていますが、介護サービスが入ると安心あるいは遠慮して、それまでの関係性が薄くなる傾向が生まれます。利用者にとっては、食事や入浴等に困らなくなる一方で、地域や馴染みの人たちとのつながりは徐々に失われていきます。このサロン送迎は、介護サービスの利用者も、その人らしく暮らしつづける生活支援そのものになっていると感じます。

鹿児島県鹿屋市の「ドライブサロン事業」は、特養などの施設が車両と運転者を提供して買い物支援を行う事業ですが、車内での会話や歌唱が賑やかで、車両のなかがサロンになったことでネーミングされました。施設職員の「高齢者の在宅生活の継続や、もっと地域のためにできることはないかと考えるようになった」というコメントからは、多様な関係者がつながりの重要性に気づいている地域であることが伺えます。

住民たちが SC と共に困りごと調査を丁寧に行った結果を踏まえて、一歩ずつ生活全般にわたる支援を実現していった事例もあります。大分県国東市の竹田津地区です。まず着手したのは居場所づくり。小学校の廃校舎部分をリニューアルして週３回、一般介護予防の「かもめカフェ」を開設。軌道に乗って次に取り組んだのが月２回の食事会です。それにボランティア送

迎を付けることができました。２年後には、買い物など生活に必要なちょっとした支援にも活動範囲を拡大していきました。これらを陰で牽引したのはまぎれもなく専門職として配置されている SC です。

市町村や SC、そして公益的な取り組みを模索する社会福祉法人等は、困っている人を見れば即支援に走りがちですが、住民を中心とした地域でのつながりづくりと生活全般における支援という視点を念頭に置いて、しくみの絵を書いていくことが求められています。