

令和 6 年度 第 1 回熊本市中央区地域包括ケアシステム推進会議 議事録

日 時 : 令和 6 年 (2024 年) 7 月 26 日 (金) 14 時 ~ 16 時
場 所 : 熊本市医師会館講堂
参加者 : 委員 19 名 (3 名欠席)

開会 (14:00 ~)

- 1 . 中央区長挨拶
- 2 . 委員紹介、職員紹介
- 3 . 議事

(1) 事務局説明 (14:07 ~)

- 「地域包括ケアシステムと推進体制」(資料 1)
- 「中央区の推進方針」及び「地域包括ケアシステム推進に向けたこれまでの取り組み状況」(資料 2)(資料 3 - 1)(資料 3 - 2)
- 「第 9 期くまもとはつらつプランの策定」について (資料 4)

(黒木会長)

現在の中央区地域包括ケアシステム推進方針の目標年度である 2025 年を目前に控えている。当初掲げた推進方針の達成状況、第 9 期くまもとはつらつプランとの整合性を踏まえて、次期中央区の推進方針の作成を見据えた新たな課題、解決策について整理をしていかなばならない。

さて、はじめに資料 4 ・ 12 ページの中に「多様な主体と連携した生活支援」という項目がある。基本方針 3 に「移動手段の確保」とあり、「地域支え合い型移動支援サービス等の多様な移動手段の普及」について、本会議においても議論してきた。見守りやごみ出し、地域の集いの場までの移動も難しくなっている実態もあり、在宅生活を支える上で移動支援のニーズが今後も高まっていくだろう。移動手段の確保が急務となっていることを踏まえて、各所属でどのような協働ができるのか意見交換を行っていききたい。

(2) 情報提供及び意見交換 (14:35 ~)

- 「生活支援における移動手段の取り組み (のるーと上熊本) 」について (資料 5)
- (タクルー)

2021 年 4 月に、それまでのタクシー会社 10 社が合併し、法人 1 社ということで創業開始。経営理念は、地域環境の観点で検討し「お客様の心躍るココロをドライブするタクシー会社であり続ける」こと。3 本柱として、地域の足の確保、脱炭素社会の推進、地域のブランディングを掲げている。(2 ページ)

今回、AI デマンドを導入した上熊本地区は、ＪＲ上熊本駅、熊本電鉄上熊本駅、熊本市交通局上熊本駅、バス停、タクシーの結節点になっている非常に希有な地域だが、交通結末点でありながらも、そこまでの移動が非常に困難なエリアである。(３ページ)また、各交通の便数は充足しているが、65 歳以上の高齢者人口は 2800 人で全体の年齢構成からすると約 4 分の 1 が 65 歳以上というエリアでもある。(４ページ)加えて、ここ近年では非常に人口と世帯数が減っており(５ページ)、急勾配で狭路、高低差のある地区であることから、高齢の方々にとっては、バス停や駅まで非常に移動困難な地域である。(６ページ)

導入目的としては、先ほどあげた課題に対して、今までとは違う移動交通手段を提供するためにグリーンスローモビリティ(道路で走れるゴルフカート)を考えた。(７ページ)駅に関しては、在来線が上下で 82 本、東北部にある富尾団地から旧 3 号線の路線バスが 25 本、南北に植木から桜町が 119 本に、東側と西側に移動系統が 2 系統あるという、非常に恵まれた地域だが、そこへたどり着くための困難を持つ地域でもある。(８ページ)グリーンスローモビリティを選んだのは、電動で環境に優しいこと、生活道路に適しており重大事故発生を抑止できること、同じ定員の車両と比較して小型であり離合もしやすく利用しやすいとの特性があるため。また、最大時速 19 キロで公道を走り低速ではあるが、急勾配を考えたときに 1 点式のシートベルトを追加装着している。(９ページ)

導入の概要について、まず 2023 年 3 月から約半年間、社会実証運行し、そのあと実証期間を再延長した経緯がある。また、運行区域は上熊本池田地区、乗降方式(運行形態)は設置したバス停 20 か所での乗り降り。予約方法はアプリや電話で導入開始が 2023 年 3 月 20 日。当時の運行日は月曜日から金曜日で、土日祝、年末年始は運休とし、学校のスクールゾーンの時間と夕方の一般車両との煩雑な離合等の時間を省く午前 9 時から午後 4 時。車両台数は 2 台、運賃は一律大人 250 円、小児 150 円、幼児 50 円、乳児ゼロ円で、決済手段は現金・クレジットカード・交通系 IC で、事前の予約受付は最大 6 日前からの受け付け。(10 ページ)運行エリアは 11 ページの緑のエリアだが、15 番 16 番付近の白抜き部分は、別のタクシー事業者への配慮として除外。また、9 月の再延長時に 3 番の崇城大学にバス停を設けた。

ユーザー登録数の推移だが、最初の段階ではある程度の登録があったが、その後は周知方法等に問題があったのか緩やかな増加となった。(13 ページ)世代別登録は 14 ページに記載。月別利用者数の推移では、最初の 3 月は周知も悪く、利用者からするとどんな車なのかとの不安のほうが行先したようで爆発的な始まりができず、徐々に利用者が増え、9 月の再延長時に運行時間の延長も行い、それにより 10 月以降の利用者が増えた。(15 ページ)平均利用者数の推移では、特に 11 月に利用者が伸びた後は 12 月 1 月と減っているが、冷暖房設備がついていないことから寒い時期の利用者数が極端に減っている。(16 ページ)時間帯別平均利用者数の結果としては、午前 9 時と 15 時半～16 時に二つの山ができ、9 月に 21 時まで時間延長したことで 16 時以降にも利用が見込める結果

となった。(17 ページ) 停留所別の利用者実績では、乗降両方の合計数だが、圧倒的に上熊本駅を起点とした利用者数が多かった。また、7 番の池田 1 丁目が利用者の方々に好評だったのは、バス停にも遠くて、上熊本駅にも遠い場所に新たな移動手段ができたとのことだった。5 番のトライアルは、高齢の方々の買い物手段としての利用が多かった結果である。(18 ページ)

実施したのーと上熊本アンケートの回答率は少なかったが、以降アンケート結果と利用者様からのお声を記載している。

意見交換 (14:52 ~)

(村田委員)

雨風が入って濡れてしまうのではないか。かっぱなど雨具を乗客自身で準備するのか。

(タクルー)

側面背面には、エンクロージャーというカバーがかかるようになっている。冬場、雨の日はカバーがかかった状態での運行となる。

(黒木会長)

冬場は暖房がなく利用率が下がったとの話もあったが、完全に何も無いわけではない仕様のようだ。上熊本、池田地区で移動支援に関して取り組まれているが、地域のニーズなど地域包括支援センターの方々はいかがか。

(ささえりあ帯山)

高齢者の利用が多いとのことだが、高齢者は歩行器を使用して外出をする場合がある。運転手が歩行器などの荷物を載せたり降ろしたりのサポートはしてくれるのか。

(タクルー)

道路運送法 (旅客自動車運送事業) では乗降介助はできる。車の後方には、ベビーカーがそのまま載るぐらいの大きめのかごがついている。タクシー利用の際にカートを利用される方に対して運行者がトランクルームに物を乗せる行為と同等であると認識してほしい。

(ささえりあ子飼)

A I である理由、A I で待ち時間がどれくらい分かる等の機能について知りたい。また、予約時に利用者が希望した時間に来るのか。

(タクルー)

アプリ利用だと、どこまで車が来ているか、乗り合わせがあるのか、どのような経路で今

動いているのかを確認できる仕組みになっている。申込んだ後に他の利用者が申込んだ場合は若干の誤差が出るが、申込んだ時点で既に乗り合わせが決まっている場合であれば、経路を含んだ到着時間を知らせている。電話で申し込んだ方にもその時間を知らせている。

（黒木会長）

アプリ利用者が比較的若い世代、電話利用者が高齢の世代とある程度分かれているが、高齢者のアプリ利用に関して、社会実証に際してアプリの操作技術の点検やフォローはなしで実施をされているとの理解でいいか。

（タクルー）

アプリ利用に関して質問があれば説明していた。高齢者にとってアプリは無理だから電話利用は可能なのかという質問があがった。今後、試験的にＡＩスピーカーを活用してアプリ利用のような利用ができないか計画している。ＡＩスピーカーに利用者が「のーと」と言うと、のーとの受付画面が表示され、「何時」など質問するとそれに対する回答が表示されるイメージ。

（黒木会長）

中央区では、コロナ禍にオンライン会議などを視野に入れてデジタルサポートセンターを設置し、高齢者がアプリやスマートフォンの操作を円滑にできるよう対応を進めてきた。学生も操作案内の協力をしている。今後、移動の問題だけではなく、アプリを活用した取組が市でも進められており、利用促進も絡めて中央区だけの取組ではなく全市で取り組み、アプリ利用が抵抗なく進むといいのではないかと。アプリ利用が促進され、さらに移動手段にも応用できるのではないかと思ったのだが、デジタルサポートセンターについて、どのぐらいの利用者がある等の情報はあるか。

（総務企画課）

デジタルサポートセンターは、熊本電鉄の藤崎宮前駅の近くにあり、個別相談や機器の貸出しを行っている。スマホの基礎的なセミナーを行っているが、今年度から応用編も行う予定。利用人数は年間延 120 名程度。LINE を活用して周知に努めている。

（有働委員）

ドライバーが昔に比べると減っていると聞く。今後、対象地域を広げたり、運行回数が増えた場合、どのように対応していくのか。さらに啓発し、広がっていけばいいと思う。

（タクルー）

前提として、上熊本地区は、タクルー主体でタクルーの事業として開始した。事業開始後

に他校区、まちづくりセンターなどから問い合わせがあったが、それぞれの地域における事業者が本事業をロールモデルとして対応してもらうのがいいのではないかと回答している。

（辻本委員）

料金について、おでかけＩＣ、障害者手帳、タクシー券などの利用はできるのか。

（タクルー）

一般旅客自動車運送事業者の乗り合い乗用として認可されている。バスと同様の扱いで道路交通法 21 条の中での運用であるが、バスと異なる点は、定時運行ではなく、利用者が手挙げしたタイミングでのみの運行となる。また、料金については、運賃協議会を開かないと運賃を決めてはならないというルールがあるが、民間主導の場合は、運賃協議会の開催を必要とされていない。他都市で、サブスクリプション（定期）で乗り合い運行しているところがあり、今後、定期を導入しての運行計画を進めている。ハードユーザーにとって利用面での特典も加えられないか検討している。

（黒木会長）

認知経路は、手配りリーフレットが多かったようだが、自治会への紹介はあったのか。AI デマンドについて知ってもらい、利用体験につなげてもらえるよう自治会も一緒に考えていけるとよいのではないか。

（タクルー）

自治会向けに説明会も実施し、周知はしてきたが、アンケート回答者の認知経路としては少なかった。インターネットではない方法でのアンケートであれば、回答結果は変わったかもしれない。移動円滑推進課、市街地整備課の協力もあり、まちづくりセンター、コミュニティセンターでの周知を行った。

（ささえりあ帯山）

停留所の案は、どのような形で抜粋したのか。

（タクルー）

当初の計画では、待ち時間を減らした方がよいとの考えからもう少し狭いエリアを考えた。いろんな意見を聞く中で、住宅地からバス停までの移動が非常に遠いとの意見があり、公園、ごみ捨て場などの公共性のある場所や、他の交通の邪魔にならない場所との視点でバス停を選定した。グリーンスローモビリティは、低速車であり他の車両とのトラブルを回避するため市道をルートに設定している。迂回して走行するため、普通の自動車だと 3 分程度で着く距離を約 10 分程度の時間を要して移動する。時間は急げないが、この料金で利便性

は上がることを目的としており、バス停選定のため、3 回ほど踏査した。

(黒木会長)

中央区は地理的にフラットな地域性ではあるが、交通機関へのアクセスが難しいエリアもある。今回の情報提供は、交通空白地帯について検討する目安になるのではないかと。また、くまもとはつらつプラン策定に際して、熊本市バリアフリーマスタープランが新たに関係する計画の中に位置づけられた。ハード面の具体的な取組として、今回の一との取組を紹介したが、ソフト面に関して心のバリアフリーをどのように進めていくのかについても今後一緒に考えていきたい。

「中央区の推進方針」について (資料 6) (15:17 ~)

(福祉課)

2025 年も目前となり、当初掲げた中央区の推進方針は、くまもとはつらつプランとの整合性や達成状況、これまでの課題を整理し、今後の取組や次期推進方針への反映をさらに進めていく必要がある。また、昨年度に策定した熊本市バリアフリーマスタープランを市の総合計画の分野別計画にも位置づけ、障害者や高齢者に配慮したハード面の整備だけではなく内面的な障壁を取り除く心のバリアフリーの考えが加わった。第 9 期くまもとはつらつプランの基本理念では、「高齢者の人権と自立尊重」という表記を「一人ひとりの人権尊重」と幅広い年齢層に置き換え、「みんなで支え合いながら」という表現を「お互いに支え合いながら」と高齢者相互の助け合いを意識した内容に変更した。中央区地域包括ケアシステムの推進方針は、第 9 期くまもとはつらつプランの重点的取り組みとおおよそ整合がとれているかと思う。

また、これまでの地域包括ケアシステム推進会議を通して、介護予防の拠点づくりや通いの場の充実のため地域支え合い型サービス補助金の開始、地域の通いの場や生活支援ニーズと介護予防サポーターのマッチングの試行的実施、どこシル伝言板や認知症の疑いがある高齢者等連絡票、チームオレンジなど認知症高齢者の見守り支援、デジタルサポートセンターの開設と学生ボランティアと協働した取組、介護保険制度の基本理念の浸透に向けた啓発資料作成など具体的な取組につながっている。

団塊の世代が 75 歳以上となる 2025 年以降、医療や介護の需要がさらに増加すると予想され、高齢者の自立支援を目的に地域の包括的なサービス体制を推進するために、熊本市地域包括ケアシステム推進方針を平成 29 年度に策定した。中央区でも平成 29 年度に 2025 年为目标とした区の推進方針を作成し、これまで活動してきた。次期推進方針については、1 期の推進期間終了後、第 9 期はつらつプランの推進期間を踏まえて 2 期の推進期間を 4 年間 (令和 8 年度 ~ 令和 11 年度) とし、3 期以降は 3 年毎の策定を計画していた。しかし、今回、現推進期間を令和 8 年度までと 1 年延長し、2 期を令和 9 年度からの 3 年間と設定したいと考えている。中央区の現推進方針とくまもとはつらつプランが目標とするビジョ

ンは共通しており、これまで目標年として設定していた 2025 年問題については、今後さらに高齢化が進んで高齢者の人口のピークとなる 2040 年を見据えて考えていく必要がある。中央区の次期推進方針について今後 3 年単位で考えることで、具体的な活動内容を共有しながら、目的を明確にしつつ取組を着実なものにしていきたい。また、次期方針を発展的なものにするためには、評価指標や検証項目についても検討していく必要があり、延長する 1 年間に協議することが可能になると考える。さらに、くまもとはつらつプランの策定委員会の動向を確認しながら、その内容を区の次期方針に反映させることもできる。

中央区の今後の取組の参考とするため、次の 3 点について意見を伺いたい。1 点目は移動手段の確保について、ボランティアに限らない多様な主体と連携した生活支援の実現に向けたアイデアはないか。2 点目は、単身高齢者が増える中で認知症が進んでも生活を維持していくため認知症バリアフリー推進に向けた取組についての支援策について。3 点目、地域共生社会に向けて意見を伺いたい。

（黒木会長）

現在の中央区推進方針の期間延長は、中央区地域包括ケアシステム構築のため事業の進捗管理に関する重要な事項である。期間を 1 年延長して次の第 10 期くまもとはつらつプランと合わせる形で進めていくとのことだが、意見や質問はないか。

2025 年を目途に進めてきた中で一定の成果が出ていると思うが、期間を 1 年延長することで成果や評価の在り方を検討していくこともできるのではないか。

意見がなければ、事務局からの説明のとおり、今後は現推進方針を 1 年延長した後に中央区の第 2 期推進方針を策定する方向で進めていきたい。（全員が賛同）

（巻委員）

8020 健康づくりの会は、赤ちゃんからお年寄りまで一生を通じて歯と口の大切さを広めるボランティア活動をしている団体で、80 歳になっても自分の歯を 20 本以上保とうという運動である。元気で健康に毎日を暮らせるよう啓発活動を行っている。

先日、中央支部の総会でにくまもと病院の名誉院長林茂先生にメッセージノート・人生会議について記念講演をお願いした。「あなたの人生これからどこで誰とどのように暮らしたいですか」「最後はどこで誰とどのように迎えたいですか」「あなたがどう生きてどう生きたいかあなたの思いを家族や親しい人たちと話し合うこと」などの話を聞き、とてもよい機会だった。自分自身がどのようにこの先を迎えるかと勉強になり、参加者からも「よく理解できた」「最期の迎え方を考える機会となった」「家族と話して意思を書き残すことは大切なことだ」と感想を聞いた。アンケートの中に「地域包括ケアシステムを知っているか」と質問を入れたが、「あまり知らない」との回答も少数あった。8020 推進員の活動の中でオーラルフレイル予防啓発と併せて地域包括ケアシステムについても周知したいと考えている。

(黒木会長)

具体的な連携に向けて地域包括ケアシステムの周知が重要だとの意見であった。また、中央区でも人生会議のような取組を何かしら考えた方がいいのではないかと意見だったように思う。

(ささえりあ水前寺)

今年 1 月に人生会議をテーマに研修会を行った。松本在宅クリニックの医師に講師をお願いし、参加者が重く考えずに、自分は今どう生きてくて最終段階にどうしたいのかを考えてほしいという内容だった。研修会への直接参加は 70 名程度だったが、後日、生活支援コーディネーターが地域のサロン等でも共有した。もともと医療保健介護福祉の連携会で必ず研修会を開催しており、今後も継続的に開催できればいいと思っている。

(黒木会長)

中央区内でも取組が徐々に進みつつある。ACP(人生会議)を進めていく上で中央区の基本方針でもある地域で最期まで暮らし続ける体制づくりにも、各包括それぞれの力を出していただいているところだと思う。認知症に関連してアイデア、全国的な事例も踏まえていかがか。

(村田委員)

7 月 5 日の熊日新聞に認知症行方不明者が 2023 年に 1 万 9000 人、そのうち熊本県が 239 人と掲載された。日本認知症官民協議会が設立されているが、銀行、スーパー、コンビニなど地元の企業で認知症または認知症らしき人を発見したときの対応のため、現場の人たちの認知症に対する理解が必要で発見後どこに連絡するなど対応の仕組みづくりが官民協議会よりなされているのか質問したい。

(高齢福祉課)

熊本市では、民間企業と連携した取組を進めている。企業の通常の活動訪問やお店の運営の中で支援が必要だと思った高齢者を見つけた場合は、各区福祉課に報告してもらうという内容で第一生命やユウベルと協定締結を進めている。今後も多くの企業と協定締結を進めていきたいと考えている。

(黒木会長)

特に今回くまもとはつらつプランの中で「認知症バリアフリーの推進」も挙げられている。バリアフリーとはハード面だけではなく、心のバリアフリーという観点もあり、認知症や障害を持った方たちの理解や認知症サポーターの取組も重要だと紹介されていた。

(ささえりあ水前寺)

雇用延長や再雇用で仕事する方も多いが、自宅で過ごす方も多い。男性だけが集う健康サロンを立ち上げたが、特に男性は、家の中に閉じこもり、まだサロン等に行くのは早いとの認識を持っている方が多い印象がある。地域活動に参加しない男性の中に何か役に立ちたいと思う方がいるのではないかな。移動支援サポーターを行政で呼びかけてはどうか。

(黒木会長)

地域包括支援センターでも、男性を意識して働きかけるが参画がなく、男性が活躍できる機会として移動手段に関わるボランティア、仕組みが必要ではないかとのことだった。

(ささえりあ本荘)

住民でつくる地域支え合い型通所サービスが圏域内にあり、参加者の送迎を運営側で担当を決め、自分の車を活用して実施している地域がある。地域支え合い型通所サービス以外に老人会やサロン、体操教室にも送迎があるといいとのことで、地域支え合い型移動支援サービスの立ち上げを検討した。しかし、送迎中に事故があった場合、会運営者側が不安になるとの意見が出て、移動支援サービスは立ち上がらなかった。

圏域内の社会福祉法人や介護施設にあるデイサービスの送迎車を、地域活動の送迎に使えるか、協力が得られないか相談もしたが、一般の住民を乗せたときの事故や運転手の確保が課題となり、実現に至っていない。市の施策として、職能団体や事業所等と協議して整備されるとありがたい。

(黒木会長)

車両や運転手の確保、事故対応等の課題点、取組を通して見えてきたことも含めて紹介いただいた。

(蓑田委員)

移動手段について、地域での結びつきが強く、お互いさまで送迎や買物、通院を近所の人に対応したとの事例があった。本人も喜んでいたが、降車時に転倒してしまい、遠方の家族が近所の方を大きなお世話だと責めることがありとても悲しかった。家族に責められたことで日頃の見守りなどの関わりもなくなってしまった。お互いさまの地域づくりができにくくなっていると感じた。地域でいつもお世話になっている人たちの結びつきより、遠方にいる身内に権利があって難しい問題だと感じた。

知識がある人による介助が必要ではないか。近年コロナの影響で看護やリハビリの学生が実習の場を失っている。ボランティアで移動動作に駆り出したら、勉強にもなるだろう。そのようなシステムを何とか作れないかと思う。

(黒木会長)

基本理念の浸透と共有が現住所にお住まいの方だけではなく、離れたところに住む家族との共有も重要なことがよく伝わった。また、若い世代が移動手段にどのような形で関われるかについても具体的な意見を頂いた。

ハード面、ソフト面の両方から、私たち 1 人ひとりが改めてバリアフリーを意識し行動していくことが重要な時代である。そこに A I やデジタルが絡むため、対面で会うことや交流の仕方も重要になってくる。本日の検討を通して保健、医療、介護、予防、福祉、まちづくり、いろんな形で相互に関連することが確認できたのではないか。地域共生社会の実現に向けて、地域の組織、企業、学校、行政の各課の協力を結集して中央区地域包括ケアシステムの今後について議論し、推進していきたい。

閉会