

## 大項目 1 困窮者支援について

長引くコロナ禍と急激な物価の高騰は、市民の生活に大きな打撃と不安を与え続けており、特に生活に困窮する方々への支援はさらに重要性を増している状況です。抱える課題は経済的困窮を始め多岐にわたり複数かつ複雑化していると言われていますが、その中には声をあげることができない方々も多く存在します。一つめの大項目は、本市における「困窮者支援について」色々とお伺いして参ります。

### (1) 現状

Q 1 (1) 現状について、まずは、生活困窮者の自立相談件数をお聞かせください。また、相談に対して、どのような支援につなげているのか。相談の現状についてお聞かせください。

A 1 生活困窮者自立相談における相談件数は、コロナ前の令和元年度の1,549 件に対して、令和 2 年度は 3,381 件と約 2.2 倍に、令和 3 年度は 3,843 件と約 2.5 倍に増加しました。

相談では、新型コロナウイルス感染症の影響などによる減収や離職、障がいや傷病による困窮、離職に伴う退寮や家賃滞納などによる居所喪失など、様々な状況があります。収入、資産、負債、本人や家族の状況などを聞き取ったうえで、家賃を支給する住居確保給付金や生活保護、社会福祉協議会の総合支援資金等の貸付などの利用、家計支出を本人と一緒に見直しアドバイスを行う家計改善支援、一般就労が難しい方を対象に就労に向けた支援や就労機会の提供を行う就労準備支援、一時的に過ごす場所を提供する一時生活支援などにつなげています。

また、相談に来られない方にはアウトリーチによる相談を行うほか、関係機関や医療機関への同行訪問も積極的に行っております。

本市における支援の概要や現状については理解いたしました。続いて主な支援の内容について伺って参ります。

### (2) 就労支援

Q 2 (2) 就労支援について、就労準備支援は、令和 3 年度まで実施していた若者おいでんクラブにかわって、令和 4 年度から生活困窮者自立相談支援事業「ほっとサポートおかざき」として一体的に実施されていますが、就労支援の状況をお聞かせください。

A 2 就労準備支援事業では、訪問支援、相談を通じて課題を整理し、一人ひとりの状況に応じて自立に向けた支援計画を作成し、就労に向けた日常生活自立・社会生活自立を目指すため、就労体験やボランティア活動など社会参加の機会を提供しています。生活困窮に陥ったかたが自立に向けて歩みを進めることで自己肯定感や自尊感情を取り戻し、自分の居場所を発見し、人や社会との「つながり」を実感できるよう支援します。

新型コロナウイルス感染症の影響により、就労体験の受け入れが得られにくい状況下ではありますが、これまでに産業廃棄物処理業で金属部品の解体や金属製品熱処理業で製品の運搬、ルート配送の補助、福社会館 1 階で実施している「ふれあいショップ」で物品販売の補助などの体験を実施しました。

福社会館 1 階で実施されている「ふれあいショップ」の物品販売については、私も時折利用させていただいております。人や社会との「つながり」はとても大切だと思います。今後も継続した取組となるようお願いいたします。

Q 3 さて、今年 10 月に拡充された、ひきこもり等社会的困難を抱えた子供、若者の相談窓口「子ども・若者総合相談センター（わかサポ）」があります。そこでも若者の社会参加へ向けた支援を行っており、生活困窮者自立相談支援との連携も必要と考えます。どのように連携しているのか、お聞かせください。

A 3 まず、支援の対象について、就労準備支援事業は、経済的な困窮状態にある方、もしくは将来的に困窮状態に陥る可能性がある方であり、年齢に制限はありません。一方、子ども・若者総合相談センターは、社会生活を営む上での困難を抱えた子ども・若者であり、経済的な要件はなく年齢は概ね 40 歳未満となります。

また、目的についても、就労準備支援事業においては、経済的な困窮状態を脱却し自立することとなりますが、子ども・若者総合相談センターにおいては、まずは社会生活上の困難を解消することです。

それぞれは生活困窮者自立支援法に基づくものと子ども・若者育成支援推進法に基づくもので制度としては異なりますが、実際の利用者については重複する部分がありますので、相談については相談者の特性やニーズに応じて互いに連携して対応しております。さらに、今後の連携体制として、子ども・若者総合相談センターでは、初期支援としての居場所づくり事業を行っているため、まずは、生活習慣を改善し、社会生活の基本を身に付けていただき、その後、就労自立の意思がある方については、就労準備支援事業による支援に引き継ぐことなどをモデルケースとして想定しています。

就労支援の内容や、子ども・若者総合相談センターとの今後の連携体制について確認いたしました。それでは続いて（3）食糧支援についてお伺いします。

### （3）食糧支援

Q 4 本市の食料支援については、フードドライブや子ども食堂など、生活困窮世帯への活動が広がっていますが、本市の現状をお聞かせください。

A 4 市内の事業所や社会福祉協議会などで組織されるOKフードドライブ実行委員会が主体となり実施しているOKフードドライブは、今年度4月から毎月1回、市内の様々な場所で開催されております。各会場では、配布する食料品等を100セットから200セット用意しており、4月から11月までに延べ1,150セットを配布し、支援を行いました。子ども食堂は、今年度8月から10月にかけて7か所が新たにオープンし、11月末現在では市内に21か所となっています。

子ども食堂のほかにも、食料品などを困窮家庭へ無償でお届けする宅食や10月からは社会福祉協議会がフードバンク事業として「はぴりんバンク」を開始し、企業などから提供を受けた食料品などを、支援のために必要とする子ども食堂やOKフードドライブなどへ提供する活動も実施されています。

食料品は、個人や企業などからの寄付のほか、「ファミマフードドライブ」、公益社団法人日本非常食推進機構から調達しております。昨年度市内5か所のファミリーマートでスタートした「ファミマフードドライブ」は、家庭で余っている食品を店舗で回収し、地域で活動する法人や団体などの協力パー

トナーを通じて、支援が必要なたに提供する取り組みですが、現在は協力店舗が19か所となり、活動の輪が広がっています。

公益社団法人日本非常食推進機構は、企業や自治体から提供される防災備蓄品等のマッチングを行っている法人で、10月14日に同法人と社会福祉協議会との3者で「災害対策用備蓄物資の有効活用に関する協定」を締結しました。

私の住んでいる地域のファミリーマートの店舗にも最近、回収箱が置かれているのを見て、支援の活動が広がっているのを実感したところです。

Q5 先ほどのご答弁でも少し触れましたが、食料が必要なお子さんのいるご家庭に、直接お届けするアウトリーチ型の活動もあります。このような活動を「こども宅食」と呼ばれ、最近では急速に全国的な広がりを見せています。

こども宅食事業を本市で初めて、今年からスタートさせた団体がありますが、本市としては、どのような位置づけで捉えているのか、お考えをお聞かせください。

A5 こども宅食事業は、子ども食堂や地域の居場所などに自ら出向くことができない方の孤立を防止する支援事業として、大変有効であると考えています。子育て家庭などに食料品や日用品などを届けるだけでなく、定期的な活動により、家庭での困りごとに気付くこともできるため、団体との連携により、支援を必要とする家庭を支援につなげていきたいと考えております。

このような民間団体による支援活動は、来月1月に開設予定の孤独・孤立支援のポータルサイトにて情報を取りまとめ、周知してまいります。

こども宅食は、つらい状況に置かれていても、声を上げられない、自ら助けをもとめられないご家庭へ定期的に食料などをお届けすることで、安心したつながりを少しずつ育てていき、生活状況がさらに悪化する時の予兆に気づき、必要な情報や機会、適切な支援につなげて行くことが目的となります。

Q6 活動している方々の声として、定期的に配布する食料の確保が難しい点や、家庭ごとの困りごとを、どのような支援につなげていけば良いのか判断が難しいようですが、本市としての考えや支援策をお聞かせください。

A 6 食料支援の活動は、新型コロナウイルス感染症や物価高騰の影響によりますます重要になっている一方、事業の運営自体も物価高騰などの受けていることから、事業運営の体制強化を支援するため、備品などの購入費や事業運営にかかる経費の補助を実施しております。また、配布する食料品等については、市が受納した寄付物品を提供するほか、社会福祉協議会の「はぴりんバンク」からも提供できますので、ぜひ活用していただきたいと思います。

そのほか、社会福祉協議会への委託事業として、子ども食堂などの立ち上げ支援のほか、運営に係る相談支援や活動団体同士が相互に協力できるようネットワーク形成支援を行っております。

訪問した家庭への支援についてですが、本市ではさまざまな悩みを抱える世帯の相談を包括的に受け止め、支援をコーディネートする福祉総合相談体制を整え、子どもや子育てに関する相談窓口「ここサポ」や子ども分野以外の福祉に関する相談窓口「ふくサポ」を設置しております。訪問した家庭に支援が必要であると感じた場合には、「ここサポ」や「ふくサポ」にご相談いただき、支援につなげていけるよう、団体と連携を図ってまいります。

一つ目の大項目、困窮者支援についてお伺いして参りました。改めてではありませんが、本市の包括的かつ重層的な支援体制の取組を確認することができました。今後も複雑化する課題や多様なニーズに応じた体制整備と、誰一人取り残さない一層の取組に期待して、この項目を終わります。

## 大項目 2 地域住民による移動支援について

続いての大項目は「地域住民による移動支援について」です。私が住んでいる細川町は徐々に高齢化が進みつつありますが、その中でも昭和40年代に造成された北斗台団地は特に高齢化が進んでおり、高齢者の独居や、免許証返納される方も増えてきているとお聞きしています。こうした急激な高齢化が予想される北斗台団地や滝団地にお住まいの方々を対象に、昨年度、住まいや暮らしに関するアンケートが実施され、その内容につきましては昨年6月の一般質問で確認をさせていただきました。

## (1) 現状

Q 1 (1) 現状について、改めてにはなりますが、実施されたアンケート結果の概要をお聞かせください。

A 1 北斗台では、約 1,200 世帯を対象に令和 3 年 1 月から 2 月にかけて買い物や通院といった、生活に欠かせない点における現状や将来の心配事などを伺うアンケートを実施しました。その中で買い物や通院といった移動を伴う回答として、現状では車での移動が約 83%と車中心の生活様式がみられ、世帯での免許保有も約 93%と高い比率であった。この結果だけ見ると、現状は余り困っていないと見受けられますが、将来の課題に対する設問では、高齢化が進み自動車での移動が困難となることが予見されることで、交通サービス、高齢者福祉、生活支援への期待が多く寄せられました。

Q 2 それではアンケート結果を踏まえ、その後の進捗をお聞かせください。

A 1 アンケート結果を踏まえ、令和 3 年 11 月に北斗台 1100 戸、東西 2 km の団地内における将来の移動手段についての話し合いを実施しました。

北斗台は、後期高齢者の急増率が高く、暮らしの課題を先進エリア的に解決する必要があることが前提としてあげられました。

意見としては、「独居が今後も団地内で増えるため移動手段が心配」「免許を返納した場合、現在あるバス停までが遠く暮らせない」「近隣の病院だと、タクシーを利用するにも遠慮があり利用に至らない」「団地内に自動車メーカーの OB が多く、車好きでバスに乗らない人が多い」などがあげられました。

その他、コミュニティバスや、消費者が物や場所などを共有したりする新しい経済の動きであります、シェアリングエコノミーなどが話題にあがりました。

団地内における将来の移動手段についての話し合いでは、私も同席をさせていただきました。まずは、こういった意見交換の場を持っていただいたことに感謝を申し上げます。

北斗台に住まわれている方々の多くは、この地域に愛着を持って住まわれていますが、一方で、将来の生活不安を多く抱えた皆さんのお声を直接届けることができた、とても有意義な意見交換の場だったと感じています。

## (2) 地域の取組

(2) 地域の取組についてですが、現在の後期高齢者の方々からは、ご自宅からバス停まで歩くのが大変などのお声が挙がるようになってきました。そういう状況の中で、町内会のお一人が名乗りを挙げて、お助けカーと銘を打って、バス亭までの移動が困難な方や、免許を返納して病院・買い物等への移動手段にお困りの方を対象者としたボランティアカーの活動を今年の4月よりスタートさせました。

昨今、地域コミュニティの衰退が懸念される中でも、地域が主体的に助け合い精神を持って行うボランティア活動は、大変素晴らしく胸を打たれるものがあります。また、利用された皆さんからは、とても助かっているなどの感謝のお言葉をいただいているようで、地域内の絆や信頼関係を高める相乗効果も出てきているように感じています。

Q2 この活動を始めて半年くらいになりますが、課題も見えてきたようです。対象者が増えてくると、予約から送迎までの運営が一人では困難になることが簡単に予想できます。本市の他の地域では送迎ボランティアのような活動を行っている地域はあるのでしょうか。あるようでしたら参考にしたいと思いますので、その内容と、こういった取り組みに対する見解も合わせてお聞かせください。

A2 北市内の他地域における同様の取組については、総代さんが移動手段のないかたを市役所や病院に連れて行ってあげたという個人的なケースはあるが、お助けカーのような独自の仕組みについては、把握していない。

市としては、主体的に課題解決に取り組む先進的な地域に対して、まずは、お助けカーの利用促進など自主的な取組を見守り、道路運送法の確認を国（愛知運輸支局）に行うなど、側面的な支援をしてまいりたい。

## (3) 今後

Q3 (3) 今後について、先ほどの質問でも触れましたが、この活動を継続的な取組にするためには、ドライバーの高齢化や確保、運営方法など、さまざまな観点で課題が潜在しています。こういった活動について今後の可能性をお聞かせください。

A 3 高齢化が加速する中での移動手段確保の新しい仕組みとして、国土交通省と環境省が推進するグリーンスローモビリティがあります。グリーンスローモビリティとは、時速 20km 未満で公道を走ることができる、4 人乗り以上の電気自動車を活用した環境にやさしい、小型の移動サービスであります。

その車両は、ゴルフ場を走る電動カートのようなものから、小型ながらも本格的なバスの形をしたものまで様々であります。

車体が他の公共交通に比べコンパクトであるため、狭い路地でも走りやすくまた、乗り降りがしやすいことも、地域住民の足として高齢化が進む地域への導入に適しているといわれております。

グリーンスローモビリティの導入には、既存の公共交通と違う、その特徴を十分理解し、走行地域の課題や環境などとうまくマッチングさせることが重要であります。

そこで、基幹交通の路線バスを補完する「お助けカー」の運営を始められ、熱心に活動されている北斗台において、より細かな活用の可能性を探るため、環境省が行うグリーンスローモビリティ活用検討調査業務を受け入れ、調査検討を進めております。

この調査は、環境省が直接実施するもので、全国で 10 か所程度が選定されております。

本市では、次世代モビリティ活用として、乙川、伊賀川においてトヨタ自動車製のシーウォークの実証実験を実施しています。

また先月に、環境省が募集する第 2 回の脱炭素先行地域として、全国 50 件の提案のうち、20 件の提案が選定され、岡崎市がその一つに選ばれました。

そのような取組や動きが、今回のグリーンスローモビリティ活用検討調査業務に、本市が選ばれた一因でもあるのではと考えます。

今回の業務をきっかけに、既存の公共交通や地域の「お助けカー」とグリーンスローモビリティを組み合わせ、より利便性の高い新たな移動手段モデルが提唱され、北斗台がその先進的な地域となり全市域へ展開することを期待します。

グリーンスローモビリティの導入は全国でも活用検討に向けた実証調査が進められています。大型車両が通行できない団地内の道など、バスやタクシーでは行き届かない交通網を形成できる点においても有効な手段だと考えます。



今後、先進事例地域も参考にしながら、地域が主体となった取組に行政・民間が協力し合い、新たなモビリティサービスの導入に向けた検討が、前向きに進んで行くことを大いに期待します。