

1-1-1 事業の実施時期及び実施主体

各事業の実施時期と実施主体は次のとおりです。

表 事業の実施時期及び実施主体

事業		実施予定時期		
		令和2年度	令和3年度	令和4年度
(1) 地域公共交通のサービス見直し	①ふれあいバスのサービス見直し	○	○	○
	②路線バスのサービス見直し		○	○
	③市内主要JR駅のバリアフリー化	○	○	○
	④公共交通不便地域におけるコミュニティバスの実証運行	○	○	○
	⑤基幹交通軸間の多様な移動手段の確保		○	○
	⑥観光客の移動手段の確保		○	○
	⑦タクシー車両等を活用した交通弱者支援		○	○
	⑧地域特性に応じた柔軟なコミュニティバスの運行		○	○
(2) 地域公共交通の利用促進	①公共交通啓発チラシや広報誌等によるPR	○	○	○
	②公共交通マップの作成			
	②交通結節点となるバス停の新設や改善など	○	○	
	③住民との直接的コミュニケーションによる利用促進活動の実施	○	○	○
	④公共交通に関する総合的な情報発信・PRの強化	○	○	○
	⑤モビリティ・マネジメント・プログラムの実施	○	○	○
	⑥ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供の検討・実施	○	○	○
	⑦公共交通機関の維持・存続に係る取組の強化		○	○
⑧他機関との連携		○	○	

注) PDCAサイクルによるマネジメントにより、評価・見直しを行いながら事業を実施します。また、事業や目標値については、必要に応じて修正・追加等を行う場合があります。

## 1-2 事業計画

### (1) 地域公共交通のサービス見直し

#### ① ふれあいバスのサービス見直し

ふれあいバスには、1便当たりの利用者が2人未満で乗り合い利用されていない路線や、民間タクシーの利用を促しその満額を市が負担した方が、「利用者1人当たりの財政負担額」が経済的な路線がみられます。

そのため、各路線で運行ルートの見直しや路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるようなサービスの改善を行います。特定の路線・地区については、後述の利用促進策を実施するとともに、持続的な移動手段の確保に向け、沿線住民の理解・納得のもと、運賃の値上げやデマンド交通の導入など他の移動手段の検討を行います。

なお、これらを検討するに当たり、ふれあいバスの利用状況からサービス水準などの見直しを検討する“目安”を予め設定し、目安に該当する路線を対象として運行形態や運行頻度などのサービス水準の見直しを検討します。

※“目安”は数値目標に掲げている「2人/便」とします。

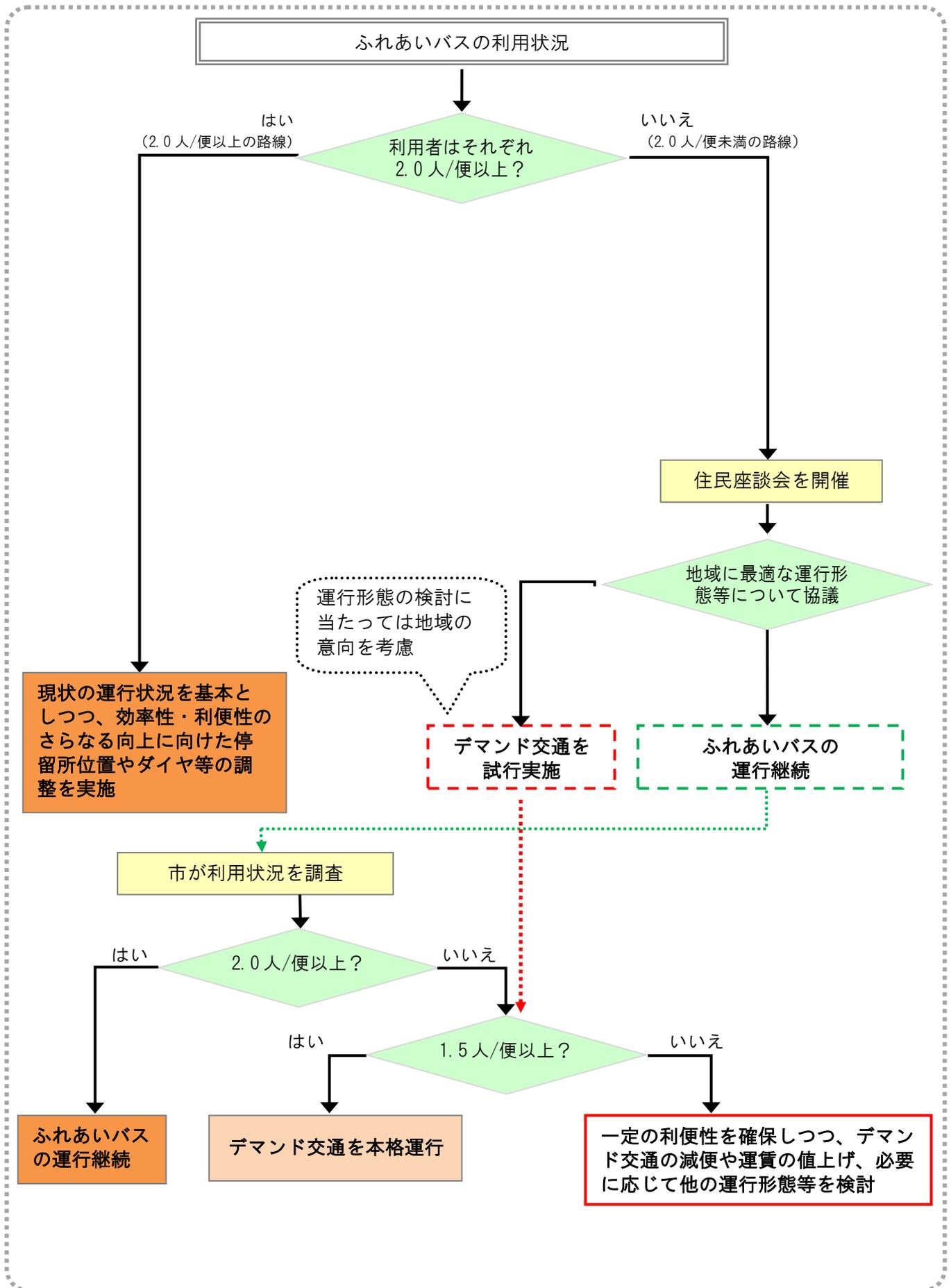
「2人/便」は、1便に乗り合って利用する（つまり2人利用する）状態を指します。

表 ふれあいバス各路線の見直しの方向性

便当たり利用者数	具体路線	見直しの方向性
1人/便未満 (6路線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○溝辺ふれあいバス <del>崎森・麓・空港線、竹子・有川・空港線</del></li> <li>○横川ふれあいバス 山之口線、<del>岩穴・二牟礼線</del></li> <li>○牧園ふれあいバス 中津川線、川影線、三体線、持松線、霧島高校線、<del>霧島温泉コース、高千穂コース</del></li> <li>○霧島ふれあいバス <del>神乃湯・霧島神宮駅・真方線、</del> 市後柄・神乃湯・霧島神宮駅線</li> <li>○福山ふれあいバス <del>佳例川線、福山線</del></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●原則として、当面は、現状の運行形態（路線定期）を維持しつつ、利用者増加に向けた運行ルートや運行ダイヤ等の見直しなどを行います。</li> <li>●サービス見直し後も状況が改善しない場合は、住民座談会を開催しつつ、持続的な移動手段の確保に向け、運賃の値上げやデマンド交通など他の移動手段の検討を行います。</li> </ul>
1人/便以上 2人/便未満 (10路線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○溝辺ふれあいバス 溝辺～隼人駅線</li> <li>○横川ふれあいバス 小脇線、植村線、野坂・横伏敷線</li> <li>○牧園ふれあいバス 甲辺線、万膳線、<del>医師会医療センター線、</del> 丸尾線、<del>高千穂線、尾谷口コース</del></li> <li>○霧島ふれあいバス <del>霧島・桂内・霧島神宮駅・神乃湯線</del></li> <li>○福山ふれあいバス 比曾木野線</li> </ul>	
2人/便以上	上記以外の21路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運行形態（路線定期）を維持しつつ、効率性や利便性のさらなる向上に向けた運行ルート（停留所位置）や運行ダイヤ・運行便数の調整を行います。</li> </ul>

※平成30年度末現在

# ふれあいバスのサービスの見直しに向けた検討の流れ



ふれあいバス利用者アンケート調査結果によると、利用者の多くは高齢者ですが、10代の利用もみられる上、極端に利用者が少ない路線においても、買い物や通院のみならず、通学や観光・娯楽・レジャーなどでの利用もみられます。

また、ふれあいバスの運行形態の変更（デマンド交通への転換）に伴うデマンド交通利用意向は約4割にとどまっています。

そのため、今後の運行形態に見直しについては、利用者及び交通事業者との綿密な協議・調整が必要です。

表 ふれあいバス利用者の年齢層

	ふれあいバス利用者全体 (N=224)	1便あたり2人/便未満の路線の利用者 (N=53)	1便あたり2人/便以上の路線の利用者 (N=171)
10代	3.6%	7.5%	2.3%
20～30代	1.3%	1.9%	1.2%
40～50代	5.8%	3.8%	6.4%
60～64歳	4.0%	5.7%	3.5%
65～74歳	17.4%	15.1%	18.1%
75歳以上	67.5%	64.1%	68.5%
無回答	0.4%	1.9%	0.0%

資料：ふれあいバス利用者アンケート結果

表 ふれあいバス利用者の外出目的

	ふれあいバス利用者全体 (N=224)	1便あたり2人/便未満の路線の利用者 (N=53)	1便あたり2人/便以上の路線の利用者 (N=171)
買い物・飲食	62.1%	49.1%	66.1%
通院	60.7%	47.2%	64.9%
観光・娯楽・レジャー	9.4%	13.2%	8.2%
親族、知人宅への訪問	5.4%	1.9%	6.4%
通学	2.7%	5.7%	1.8%
業務	1.8%	1.9%	1.8%
通勤	0.9%	0.0%	1.2%
寄合	0.4%	0.0%	0.6%
その他	10.7%	9.4%	11.1%
無回答	2.7%	5.7%	1.8%

注) 複数回答

資料：ふれあいバス利用者アンケート結果

表 ふれあいバスがデマンド運行になった場合の利用者の利用意向

	ふれあいバス利用者全体 (N=224)	1便あたり2人/便未満の路線の利用者 (N=53)	1便あたり2人/便以上の路線の利用者 (N=171)
デマンド運行になった場合の利用意向	42.4%	43.4%	42.1%

資料：ふれあいバス利用者アンケート結果

## ②路線バスのサービス見直し

### ➤ 異なる運行事業者の営業区域の枠を超えた新たなバス路線の共同運行（実証運行）国分地区・隼人地区へのバス利便性が低い地域におけるバスネットワークの見直し

霧島市の公共交通ネットワークは、従来どおり、地区内の公共施設や生活利便施設などを地区拠点に設定し、そこで鉄道や幹線バスに乗り換え、市の拠点（国分・隼人地区）まで外出できることを基本とします。

ただし、国分・隼人地区へのバス利便性が比較的低い溝辺地区については、その利便性を高めるため、異なる運行事業者の営業区域の枠を超えた新たなバス路線の共同運行についても検討し、実証運行を行います。新たな公共交通ネットワークの構築について検討します。

なお、特に溝辺地区から国分・隼人地区の高校等へ通学する学生は不便を来している状況にあることから、小型車両による実証運行を行い、移動ニーズの把握に努めます。

### ➤ 「国分駅」及び都市再生整備計画事業により新たな霧島市の玄関口となる「隼人駅」を拠点としたバスネットワークの効果的な見直し

市内を運行する路線バスの中には、サービス水準に対して利用者が極端に少ない路線があり、これは、市の財政負担増大の一因となっています。

持続可能な公共交通を実現していくためには、このような利用が低迷する路線の改善を図っていくことが重要になることから、市内最大の乗降客数を誇る国分駅と、今後整備が行われ霧島市の新たな玄関口となる「隼人駅」を拠点としたバスネットワークの効果的な見直しを検討します。

なお、見直しについては、交通事業者との協働を前提として、利用者の利用目的や収支状況などで“路線の色分け”を行うとともに、路線の重複状況や利用者の特性などを考慮した上で、運行形態も含めた路線の再編や、需要に応じたサービス水準の見直し、新たな需要の掘り起しなどを中長期的に進めていきます。

また、過度に迂回することなく国分・隼人地区等に外出できるように、必要に応じて、利便性・効率性を高める新たな乗り継ぎ拠点の設置・整備を行います。



図 隼人駅構内に乗り入れしていない路線バス

### ➤ 丸尾バス停を拠点とした、観光客の観光回遊を促進する周遊バスサービスの導入

国内外の観光客の観光周遊の促進に向け、現在、“霧島連山周遊バス”や“妙見路線バス”を運行しています。

特に、“霧島連山周遊バス”は、丸尾～えびの高原～高千穂河原を運行していますが、観光移動の現状としては、高千穂河原への移動よりも高千穂牧場への移動の方が顕著にみられます。

他地域事例（例：サクラジマアイランドビュー（周遊バス）や日帰り路線バス旅（産交バスのバスパック）など）も参考にしつつ、観光周遊に資する路線バスルートの見直しや新たな移手段の確保など、“丸尾バス停を拠点とした観光客の観光回遊を促進する周遊バスサービス”を検討・実施します。



図 霧島神宮バス停に到着する国分駅行きの路線バス



図 丸尾バス停（霧島温泉市場前）

➤ 霧島市の拠点の一つであり、鹿児島県の玄関口でもある「鹿児島空港」を拠点とした公共交通情報の発信強化

鹿児島空港の1階には、霧島市PRブースが設置されており、運営委託先である霧島市観光協会のスタッフが旬の観光情報や最新のイベント、観光ルートなどの情報を提供しています。

PRブースには、インターネットで市内や県内の観光情報を検索できる、60インチのタッチパネル式テレビ「霧島タッチガイド」も設置されており、自由に利用することができます。

市の拠点の一つである鹿児島空港の霧島市PRブース等を活用した公共交通情報の発信強化等を行います。



図1 鹿児島空港の霧島市PRブース

➤ 公共交通全体の利便性向上に向けた乗り継ぎ利便性の向上

路線バスとJR、路線バス同士の乗り継ぎ利便性を高めるため、行政と交通事業者、施設管理者等の連携のもと、運行ダイヤの調整を検討・実施します。

➤ 利用者が著しく少ない路線の再編についての検討【追加項目】

地域間幹線系統、廃止路線代替バスともに、利用者ニーズの調査を行い、必要に応じ路線の統廃合を行い、限られた予算・資源の中で、効率的・効果的な運行の実現について協議・検討します。

### ③市内主要JR駅のバリアフリー化

市内11駅については、概ね、有効幅員の確保や道路と乗降場をつなぐスロープの設置や、すりつけが行われており、ある程度バリアフリーに対応していますが、車椅子利用者が付き添いなしで利用することは困難な状況にあります。このような状況の中、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」において、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の駅については、平成32年度までにバリアフリー化（エレベーターの設置）を実施することとなっています。高齢者や乳幼児を連れた方など、誰もが安心・安全に利用できるように、国や県などの補助制度を活用し、地域公共交通のアクセス拠点、乗り換え拠点等のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を行います。



図2 急勾配な階段のJR霧島神宮駅

### ④公共交通不便地域におけるコミュニティバスの実証運行

市民が安心・安全に快適に生活できるよう、市内の中山間地域を中心として、“ひとにやさしい”地域公共交通の実現を目指し、既存の公共交通ネットワークの見直しを繰り返しつつ、必要最小限のサービス水準が確保されたコミュニティバスを運行します。

ただし、運行に当たっては、地域住民からの要望や市の財政状況、福祉分野における輸送サービス（福祉有償運送）の状況などを勘案し、必要に応じて利用需要の状況や地域の意向などを把握するための“実証運行”を実施した上で本格運行の可否判断を行う場合があります。

また、運行に当たり、設定したサービス水準の確保に向け、社会情勢の変化等も考慮しながら、現状以上の一定の受益者負担を求めることも検討します。

### ⑤基幹交通軸間の多様な移動手段の確保【追加項目】

霧島市には鹿児島空港が立地しており、空港からは各方面へ路線バスが運行していますが、最寄の嘉例川駅や隼人駅などの鉄道駅までのアクセス利便性が低い状況です。鉄道の利用促進や、近年、増加傾向にあるインバウンド対策等を目的とし、既存のバス路線の情報発信強化を行うとともに、空港と鉄道駅間移動の利便性向上にかかる取組について検討します。

例えば、現在、空港～嘉例川駅～隼人駅間を運行している妙見路線バスの運行ダイヤ見直しや、タクシーを活用した移動手段の確保等が考えられます。



図 鹿児島空港



図 嘉例川駅

### ⑥観光客の移動手段の確保【追加項目】

霧島市の牧園地区や霧島地区には多くの観光客が訪れますが、バスの便数が少ないことや、利用可能なタクシーが著しく不足していることで、観光客の移動に支障を来している状況にあります。

そのため、現在、土曜・日曜・祝日に実証運行を行っている霧島周遊観光バスの本格運行に向けて、利用者へのアンケート調査を実施するなど、引き続き、継続的なニーズ調査を実施するとともに、霧島市を訪れる計画のある観光客への情報発信の強化を行います。

また、バスが運行していない夜間の時間帯における観光客の移動手段確保策について、調査・研究を行い、必要に応じ、観光需要に対する自家用有償運送の導入について検討します。

なお、観光客の利便性向上のため、バス運賃のキャッシュレス化について検討を行うとともに、近年増加傾向にあるインバウンドの受入態勢強化のため、バス・タクシー乗務員の多言語対応によるサービス向上にも努めます。



図 霧島周遊観光バス（横向き座席で景色を見ながら観光できる車両）

### ⑦タクシー車両等を活用した交通弱者支援【追加項目】

道路が狭隘であり、バスが進入できないなどの理由から、最寄りのバス停までが遠い地域をカバーするため、タクシー車両の活用等による移動手段の確保策について検討します。

**⑧地域特性に応じた柔軟なコミュニティバスの運行【追加項目】**

地域特性に応じた運行形態となるよう、地域からの要望等に対して、可能な限りふれあいバスの運行ダイヤ等の見直しを行います。

また、交通事業者での対応が困難な地域については、地域がコミュニティバスの運行主体となり、コミュニティバスを運行する自家用有償運送の導入についても検討します。

なお、近隣にタクシー事業所のない地域へのデマンド交通を導入するにあたり、当該エリアにお住まいの方を専属ドライバーとして登用するなど、ドライバー不足の課題解決手段の一つとして検討します。

## (2) 地域公共交通の利用促進

### ①公共交通啓発チラシや広報誌等によるPR

公共交通啓発チラシや市の広報誌等を活用し、鉄道、バス、タクシー等の地域公共交通の各種情報などを広く周知していくことで地域公共交通の利用促進を図ります。

~~特に、市民の皆さんと一緒にふれあいバスを「守り、育てる」ため、市が定期的に、市広報誌等において「利用状況」を報告することで、地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図ります。~~

また、比較的バス利便性のよい地域については、当該地域から主要施設までのバス時刻表を地域別に作成し、戸別配布を行うなどの利用促進策について検討します。

なお、“利用が著しく少ないバス路線”については、利用者の皆さんや沿線地区の皆さんに、利用実態などを周知した後、その後も状況が改善しない場合は、路線の廃止等を含むサービスの見直しを行っていきます。

### ②公共交通マップの作成

~~公共交通の路線図やJR・路線バス・ふれあいバス等の時刻表等を記載した「公共交通マップ」を作成し、各公共交通機関の乗り継ぎ等を分かりやすくすることで利用促進を図ります。~~

### ②交通結節点となるバス停の新設や改善など

乗り継ぎ利用の促進や、乗り継ぎ利便性向上に向けて、交通結節点のダイヤ調整、分かりやすい案内標示及び情報提供（乗り継ぎ時刻表の作成など）、バス待ち環境の改善など、交通結節点において円滑に乗り継ぎができる環境整備などを地域ぐるみで行います。

また、古くなったバス停については、必要に応じて、バス事業者や沿線住民等と連携しつつ、計画的に更新していく予定です。



図 「せせらぎバスセンター」  
(埼玉県ときがわ町)



図 表記が見えにくい状況にある丸尾バス停



図 霧島市役所前バス停に設置してある  
バス路線マップ (H31.3 設置)



図 霧島神宮駅、霧島温泉駅等に設置してある  
外国人向けバスルートマップ (H30.7 設置)

### ③住民との直接的コミュニケーションによる利用促進活動の実施

住民座談会や市が実施する出前講座等を通じて、交通不便地域の方やバス利用者等へのヒアリング調査等を通じて、市民の皆さんと直接コミュニケーションをとり、路線バスやふれあいバスの利用促進に向けた取組を行います。

また、企業や学校などにおいても、公共交通マップ等を活用した公共交通の利用促進を図ります。

### ④公共交通に関する総合的な情報発信・PRの強化

交通拠点・観光拠点ヒアリングによると、霧島市観光協会・市観光課が発行している「霧島遊めぐりバスマップ」の認知度は2割に満たないことが分かりました。

また、一方で、市内の観光地までのバスの行き方を知らない観光客の方からは「霧島遊めぐりバスマップを見ながら路線バスを利用したい」との声も一定程度ありました。

地元住民のみならず、観光客をはじめとする交流者に対する公共交通の情報発信・PRの強化を、運行事業者等の垣根を越えて実施していきます。

例えば、「霧島『のったりおりたりマイプラン』バス1日乗車券」や「かごしまらくめぐりタクシー・レンタカー助成」などの企画運賃等の総合的な情報発信・PRを強化します。

また、鹿児島空港の1階に設置されている、観光・総合案内所等を活用した公共交通情報の発信強化等を行います。なお、情報発信に当たりパンフレット等を作成する際は、多言語での表記に努めるなど、外国人にも分かりやすい工夫を行います。



図 かごしまらくめぐり  
タクシー・レンタカー助成



連続する3日間乗り放題  
**8,000円**



表 霧島「のったりおりたりマイプラン」バス1日乗車券の概要

概要	霧島温泉郷、妙見・日当山温泉、霧島神宮、霧島神話の里公園等の霧島の観光地を巡る路線バス限定の1日乗車券
実施事業者	<u>鹿児島交通(株)</u>
料金	一日乗車券 大人：1,100円、小人：550円
利用可能路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○霧島いわさきホテル～霧島神宮～国分 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国分駅～霧島神宮駅～霧島神宮～丸尾(霧島温泉郷)～霧島いわさきホテル</li> </ul> </li> <li>○霧島温泉駅～霧島いわさきホテル <ul style="list-style-type: none"> <li>・霧島温泉駅～丸尾～霧島いわさきホテル</li> </ul> </li> <li>○鹿児島空港～霧島いわさきホテル <ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島空港～嘉例川～丸尾～霧島いわさきホテル</li> </ul> </li> <li>○霧島市役所～霧島いわさきホテル <ul style="list-style-type: none"> <li>・霧島市役所～国分駅～日当山～妙見温泉～丸尾～霧島いわさきホテル</li> </ul> </li> <li>○妙見路線バス <ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島空港～嘉例川～妙見温泉～日当山～隼人駅</li> </ul> </li> <li>○霧島連山周遊バス</li> <li>○<u>霧島周遊観光バス</u></li> </ul>
乗車券販売所	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鹿児島中央駅(JRみどりの窓口)</li> <li>○国分地区：国分駅・鹿児島交通(株) (国分営業所)</li> <li>○隼人地区：隼人駅・妙見ホテル</li> <li>○霧島地区：霧島神宮駅・霧島市観光案内所・おみやげ「江口家」・さくらさくら温泉</li> <li>○鹿児島空港/空港バス案内所</li> <li>○牧園地区：(公社)霧島市観光協会・<del>霧島岩崎ホテル</del>霧島ホテル・牧水荘・旅行人山荘・<u>霧島山上ホテル</u>・みやまホテル</li> </ul>

## ⑤モビリティ・マネジメント・プログラムの実施

市民が公共交通を利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を地域ぐるみで維持しようという機運の醸成につながります。

「公共交通マップ」や「公共交通ニューズレター」などの公共交通利用促進資料を活用して、地域住民や市内の中学生・高校生などを対象としたモビリティ・マネジメント施策を推進し、公共交通の利用促進を図ります。

既存バス路線を利用した酒蔵巡りなどの「バスツアー」や小学生や中学生等を対象とした「“夏休み限定”お試し乗車券」の配布などについて検討し、少しでも公共交通に触れる機会を増やすことで、市民の公共交通に対する興味喚起を行い、利用促進を図ります。

## ⑥ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供の検討・実施

国内外の観光客等に分かりやすい二次アクセスに関する公共交通情報発信を行うため、パソコンやスマートフォン等でバス等のダイヤ情報や乗り継ぎダイヤ、観光地等の最寄バス停、経由ルートを簡単に入手できる「バスダイヤ簡易検索システム」の導入を検討します。ようなデータ整備やバスがどこを走っているリアルタイムに把握することができるバスロケーションシステムの導入について検討します。

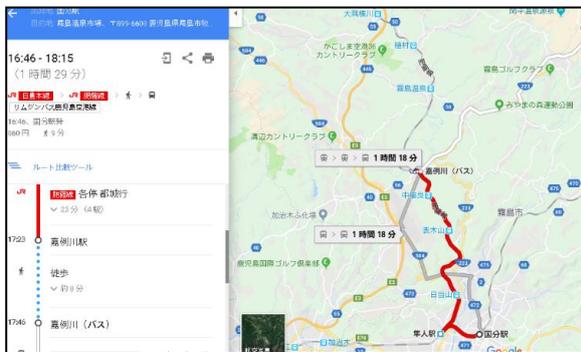


図 Google map 検索画面のイメージ



図 バスロケーションシステムのイメージ

## ⑦公共交通機関の維持・存続に係る取組の強化【追加項目】

公共交通を取り巻く環境は、輸送人員の減少や乗務員不足など、年々厳しさを増しています。地域住民、交通事業者及び行政が一丸となって乗務員の確保や公共交通の利用促進を行い、維持・存続に向けた取組を強化します。

鉄道においては、駅前広場でのマルシェ、屋台村等のイベントへの支援及び駅周辺への魅力的な店舗の誘致等による鉄道駅周辺への誘客の促進について検討します。

また、JR九州、県、市及び地域住民等で連携し、鉄道を利用する旅行商品造成について協議・検討を行い、県内外へ情報発信を行います。



図 大隅横川駅屋台村



図 JR肥薩線・大畑駅近くのレストラン

## ⑧他機関との連携

医療機関や商業施設、観光施設、宿泊施設等と協力し合って、公共交通利用者を増やすための取組を進めます。

それらの施設等には、地域公共交通の利用を促進するための情報媒体(チラシなど)の留め置きや、地域公共交通の利便性を高めるための支援をいただくなど、地域公共交通のサポーターとなってもらう取組を行います。

具体的には、移動支援サービスの一環として、顧客の支払額などに応じて公共交通の割引乗車券などを配布することで、公共交通の利用促進を図るなどの取組を検討します。

また、個々に事業者が実施している無料送迎サービスの効率化等に向け、事業者と行政が共同出資して公共交通を運行する取組も検討します。

例えば、鹿児島空港から霧島温泉まで各宿泊事業者が無料送迎サービスを実施している場合、利用者には鹿児島空港から丸尾までは既存の公共交通を利用してもらい、丸尾から宿泊施設先までを各宿泊事業者が無料送迎するなどの取組が考えられます。

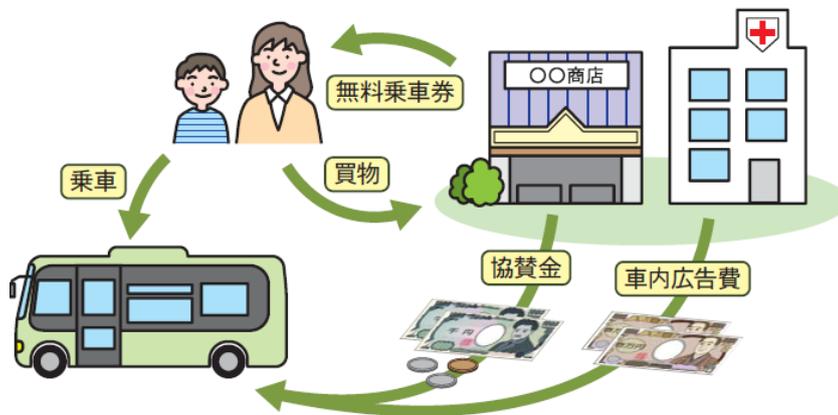


図 企業や商業施設との連携イメージ

出典：「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」（平成 25 年 5 月、国土交通省総合政策局）

本市は「高齢者元気度アップ地域包括ケア推進モデル事業」を実施しており、この事業を活用しつつ、公共交通サービスの一環として、“特定便のみ、荷物をかわりに持ってくれるヘルパー（ポーター）が同乗する仕組み”をつくることで、公共交通の運行形態を変えることなく、サービスの質を格別に向上させることが可能となります。

### <霧島市 高齢者元気度アップ地域包括ケア推進モデル事業>

○高齢者を地域全体で支える地域包括ケアを推進することが目的

○以下のボランティア活動を行うことで、ボランティア活動1時間につき、1ポイント（1日1ポイントまで）が付与されます。

- ・ 高齢者等の生活支援活動
  - 地域の高齢者向けの調理や昼食会等、在宅高齢者への家事支援や外出支援、地域の行事への参加支援、買い物支援など
- ・ 高齢者の見守り活動
  - 在宅高齢者等への声かけ、相談、見守り、話し相手等
- ・ 高齢者や介護者の仲間作りの支援
  - 地域サロン活動の定期的な開催、手伝い

○ポイントをためると、年間で最大 80,000 円（80 ポイント）の転換交付金に交換可能

