

令和4年度 老人保健事業推進費等補助金
老人保健健康増進等事業

移動支援等の地域包括ケアの推進に向けた

制度横断的取組に関する調査研究

【報告書】

令和5（2023）年3月



三菱UFJリサーチ&コンサルティング

【目次】

第 1 章 事業概要.....	1
1 事業の目的.....	1
2 事業の内容.....	2
第 2 章 既存の市町村アンケート調査結果の再集計.....	3
1 概要.....	3
2 集計結果.....	4
第 3 章 総合事業を活用した移動支援の取組の実態把握.....	30
1 調査概要.....	30
2 調査結果.....	31
第 4 章 東海北陸厚生局管内における取組事例.....	41
愛知県 豊明市①.....	43
愛知県 豊明市②.....	47
愛知県 長久手市.....	50
岐阜県 各務原市.....	55
岐阜県 可児市.....	60
三重県 伊勢市.....	64
三重県 名張市.....	69
三重県 四日市市.....	76
静岡県 函南町.....	83
静岡県 袋井市・森町.....	88
静岡県 藤枝市.....	93
石川県 能美市.....	98
第 5 章 交流会の実施.....	102
1 実施概要.....	102
2 議事概要.....	103
第 6 章 セミナーの開催.....	138
1 実施概要.....	138
2 パネルディスカッションの記録.....	140
第 7 章 資料編.....	145
1 介護保険制度等に基づく移動支援に係る自治体の取組実態に関する調査 調査票.....	147
2 総合事業を活用した移動支援の取組の実態把握 調査票.....	157
3 セミナー資料.....	161

第 1 章 事業概要

1 事業の目的

平成 27 年 4 月以降、介護保険制度の中で新たに位置付けられた「新しい介護予防・日常生活支援総合事業(以下、総合事業)」では、従来まで介護保険の指定事業者が提供してきた通いの場や生活支援等について、多様な主体の参画が推進されるようになり、それに付随する「移動支援・送迎」についても、訪問型サービスDや訪問型サービス B、通所型サービス B などの形で、総合事業に基づく補助等を行うことが可能となりました。移動手段の確保については、地域住民の生活に密着したものであり、全国の協議体や地域ケア会議などにおいて、問題として取り扱われることが多いテーマでもあることから、全国の市町村においては大きな関心事となっています。

しかしながら、令和3年度に実施された市区町村アンケート調査によれば協議体や地域ケア会議などにおいて、高齢者の移動支援の確保についての問題提起が「ある」・「たまにある」と回答した市町村は約8割にのぼるのに対し、実際に総合事業を活用した移動支援・送迎の取組のある市町村は3割程度に留まっています(令和3年度老人保健健康増進等事業(医療経済研究機構)で実施した市区町村アンケート調査結果)。こうした状況を踏まえ、具体的な取組の創出に向けた支援が必要となっています。

そこで、本事業では、東海北陸厚生局管内の現状や問題認識、取組状況などについて既存のアンケート調査結果の分析を行うとともに、東海北陸厚生局管内における先進事例を対象としたヒアリング調査を実施し、取組創出に資する情報の整理を行いました。

また、東海北陸厚生局管内で既に総合事業を活用した移動支援の取組等を実施している複数の市町村とアドバイザーを交えた交流会を開催し、各市町村が抱えている課題や取組内容について市町村間で共有するとともに、必要に応じてアドバイザーから助言を行うことで、取組を始めている市町村の課題解決や更なる推進に向けた後押しを図りました。

さらに移動支援をテーマとして扱う場合、中部運輸局との連携が極めて重要となることから、東海北陸厚生局の協力を得ながら、市町村の総合事業担当者、および公共交通担当者等を対象としたセミナーを実施し、制度横断的な視点から本事業の成果を広く周知し、市町村の参考としていただくことなどを目的とします。

2 事業の内容

(1)既存の市町村アンケート調査の再集計

令和3年度老人保健健康増進等事業(医療経済研究機構)で実施された市区町村アンケート調査結果について、東海北陸厚生局管内の地域別集計を行い、各地域における移動支援の取組の実施状況や課題の分析を行いました。

(2)総合事業を活用した移動支援の取組の実態把握

東海北陸厚生局管内の市町村における総合事業を活用した移動支援の取組について、現在の状況の実態把握を行うとともに、市町村交流会への参加者募集のため、web アンケート調査を行いました。

(3)東海北陸厚生局管内における取組事例

東海北陸厚生局管内における先進事例を対象としたヒアリング調査を実施し、取組の背景・プロセス、実施体制、具体的な内容、委託・補助等の概要といった視点から、取組創出に資する情報の整理を行いました。

(4)交流会の実施

市町村の課題解決や更なる推進を目的として、東海北陸厚生局管内で既に移動支援の取組等を実施している複数の市町村が集まり、アドバイザーを交えた交流会を開催しました。交流会では、各市町村が抱えている課題や取組内容について市町村間で共有するとともに、アドバイザーから助言等を行いました。

(5)セミナーの開催

東海北陸厚生局と中部運輸局の協力を得ながら、総合事業担当者のみでなく公共交通担当者も対象としたセミナーを実施しました。セミナーでは、介護保険制度における移動支援の取組の考え方や総合事業を活用した移動支援の仕組みに関する講義に加え、東海北陸厚生局管内の市町村の公共交通担当課と高齢者・介護保険担当課より、事例報告を行い、制度横断的な視点から移動支援の取組の周知・促進を図りました。

第 2 章 既存の市町村アンケート調査結果の再集計

1 概要

令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの効果的な運営に関する調査研究事業(一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構)」で実施したアンケート調査について、東海北陸厚生局管内の地域別集計を行いました。

調査の概要は次の通りです。

分析を行った既存調査の概要	
調査の実施主体	一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構
調査方法	・各都道府県の介護予防・日常生活支援総合事業の担当者宛てに、調査票など一式をメールで送付し、管内の市町村へメールで配布を依頼 ・回答者は、回答用の URL にアクセスし、WEB で回答
調査期間	・2022 年 1 月 24 日(月)～2022 年 2 月 22 日(火)
回収結果	・全国 55.5%(967/1,741) ・東海北陸管内 67.0%(130/194) 富山県 93.3%(14/15) 石川県 73.7%(14/19) 岐阜県 66.7%(28/42) 静岡県 62.9%(22/35) 愛知県 68.5%(37/54) 三重県 51.7%(15/29)
主な調査項目	・地域公共交通等の現状 ・総合事業に基づく移動支援・送迎の現状等 ・生活支援体制整備事業を通じて創出された移動支援・送迎等 ・移動支援・送迎を実施しない理由、断念した理由 ・「高齢者の移動支援・送迎の取組・活動」の新たな創出・拡充に向けた問題・課題 ・都道府県による支援の必要性 など

2 集計結果

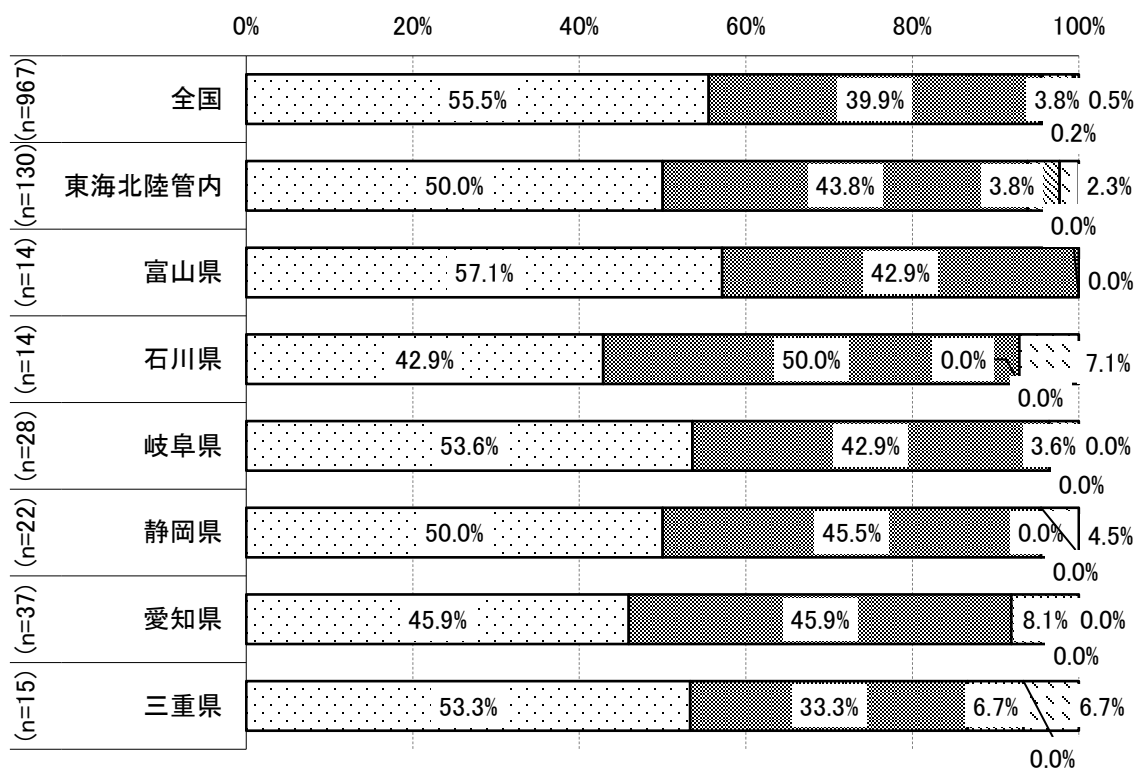
(1) 地域公共交通の現状

① 高齢者の移動手段の確保に係る問題認識

東海北陸管内について、「問題と感ずる」の割合が最も高く 50.0%であった。この割合は全国(55.5%)と比べてやや低い。

都道府県別では、富山県で「問題と感ずる」が 57.1%と管内6県の中では最も高く、石川県で 42.9%と最も低い。

図表 2-1 高齢者の移動手段の確保に係る問題認識



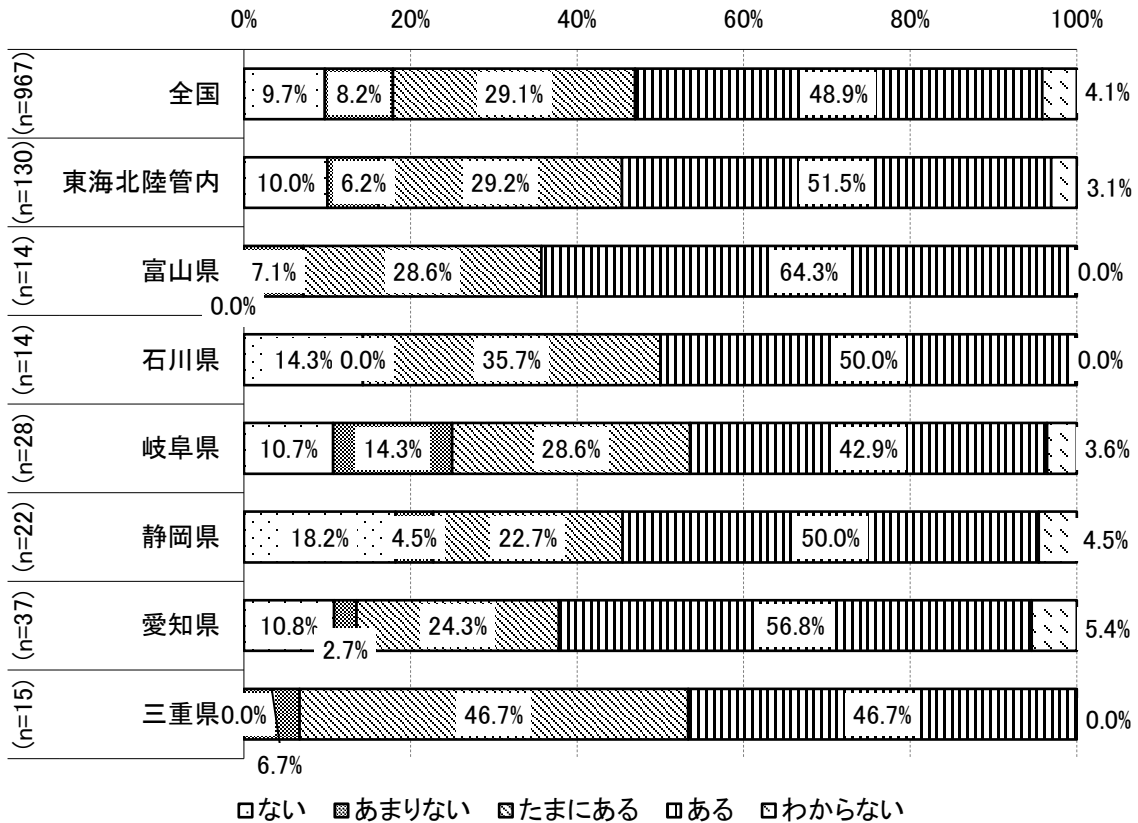
□問題と感ずる ■やや、問題と感ずる ▨あまり、問題と感ずる □問題と感ずる □わからない

② 協議体での議論の状況

協議体での議論の中で、高齢者の移動手段の確保の問題提起の状況について、東海北陸管内をみると、「ある」の割合が51.5%であった。この割合は全国と比べてやや高い。

都道府県別では、富山県で「ある」が64.3%と管内6県中では最も高く、岐阜県で42.9%と最も低い。

図表 2-2 協議体での議論の中で、高齢者の移動手段の確保に関する問題が提起される

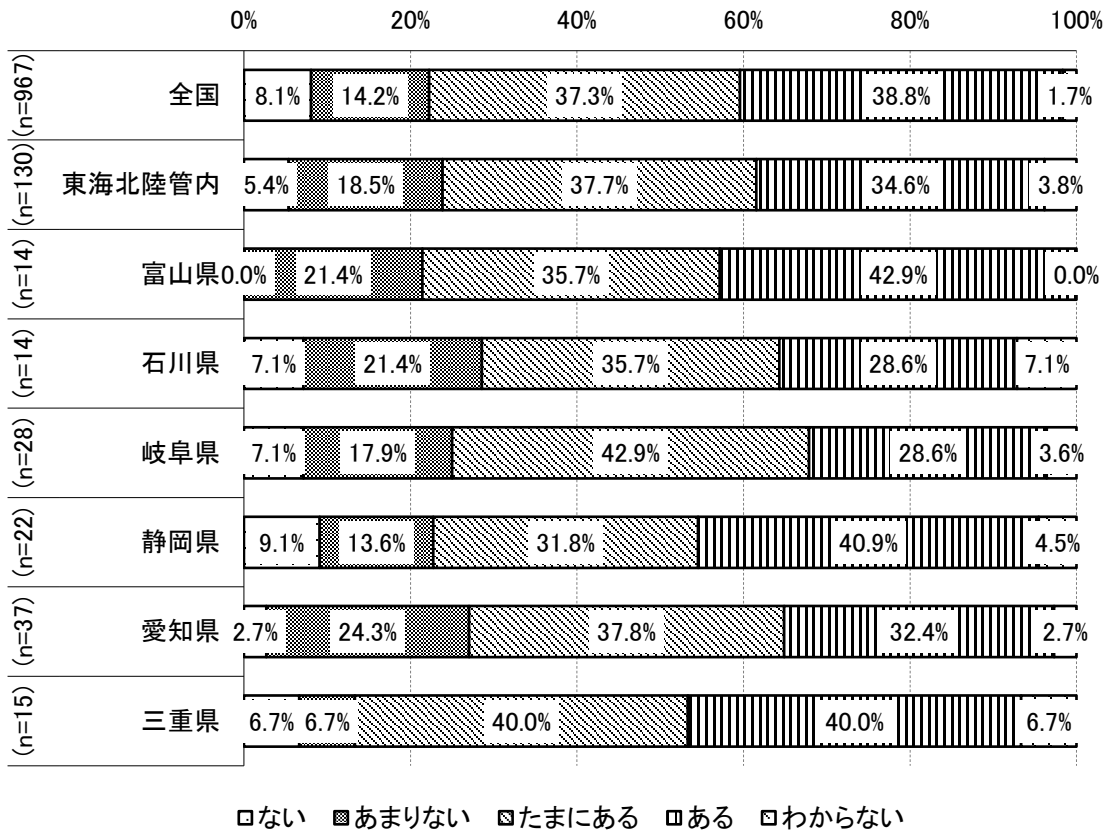


③ 地域ケア会議での議論の状況

地域ケア会議での議論の中で、高齢者の移動手段の確保の問題提起の状況について、東海北陸管内をみると、「ある」の割合が34.6%であった。この割合は全国と比べてやや低い。

都道府県別では、富山県で「ある」が42.9%と管内6県中では最も高く、石川県と岐阜県で28.6%と最も低い。

図表 2-3 地域ケア会議での議論の中で、高齢者の移動手段の確保に関する問題が提起される

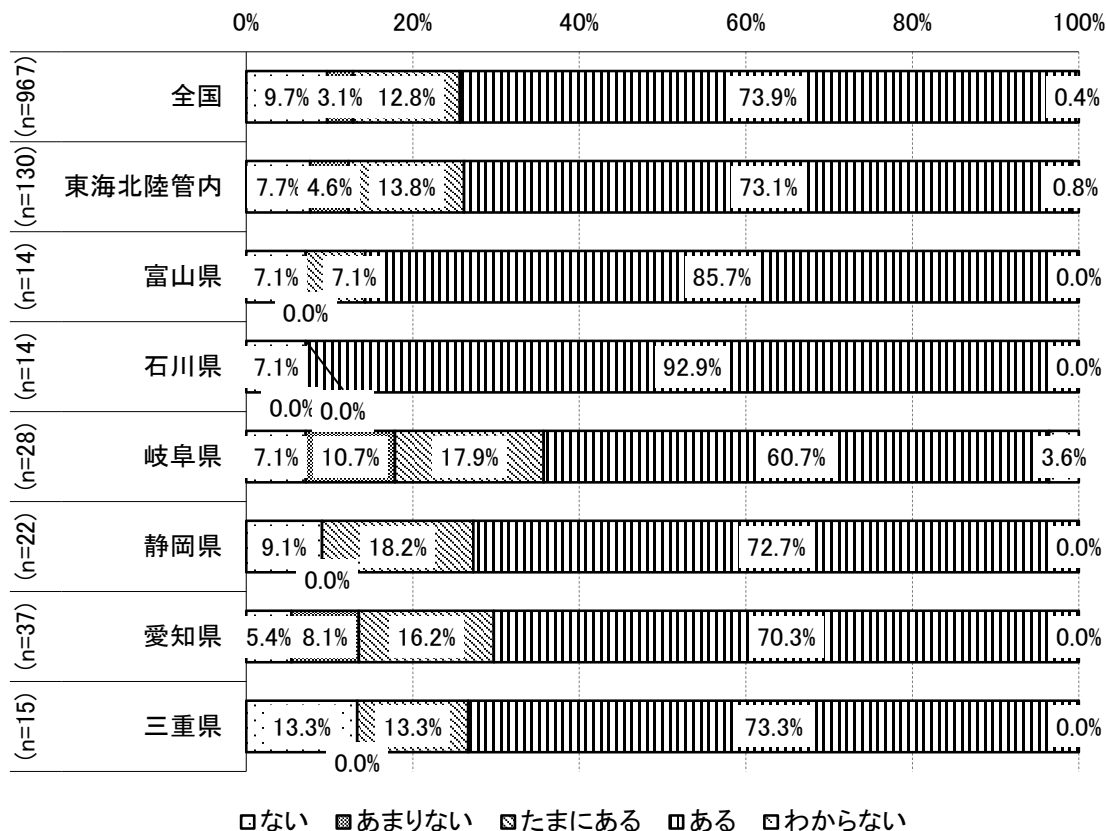


④ 地域ケア会議への生活支援コーディネーターの参加状況

東海北陸管内をみると、「ある」の割合が73.1%で、全国とほぼ同様である。

都道府県別では、石川県で「ある」が92.9%と管内6県中で最も高く、岐阜県で60.7%と最も低い。

図表 2-4 地域ケア会議に、生活支援コーディネーターが参加している

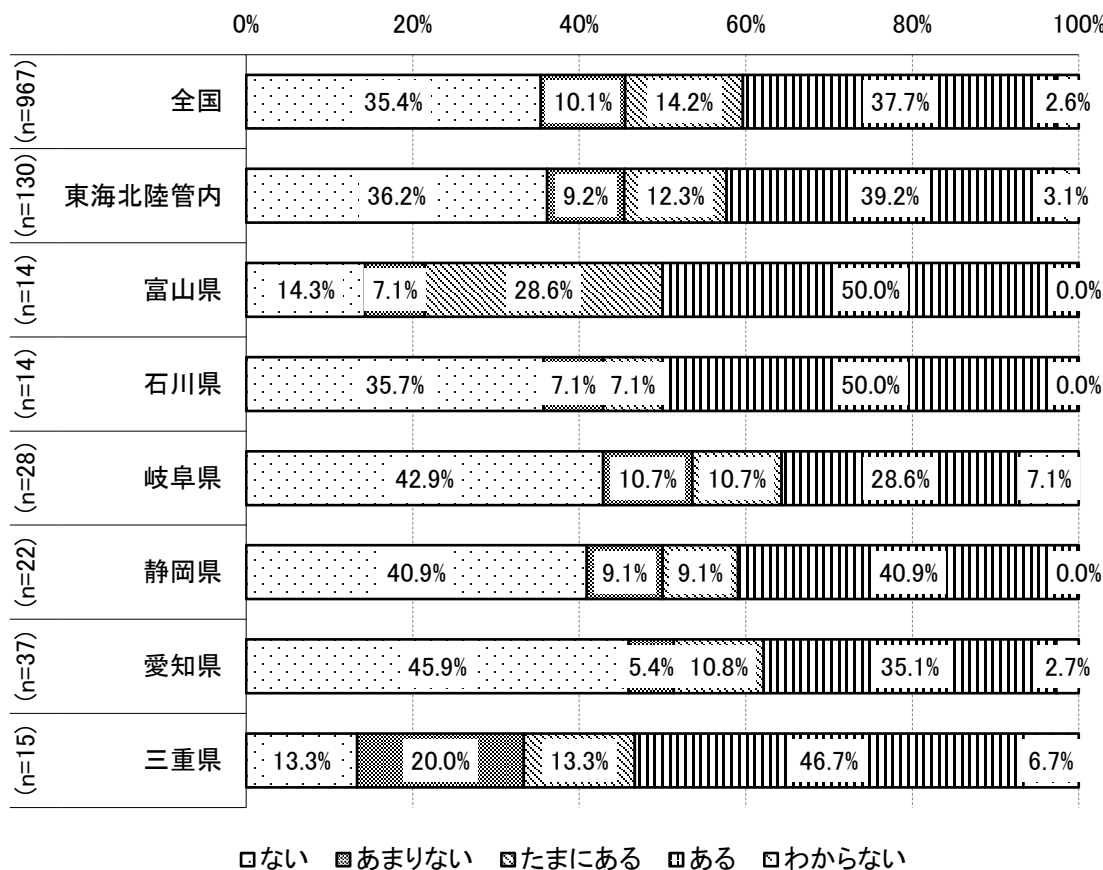


⑤ 地域ケア会議への協議体(生活支援コーディネーターを除く)のメンバー参加状況

東海北陸管内をみると、「ある」の割合が39.2%で、全国とほぼ同様である。

都道府県別では、富山県・石川県で「ある」が50.0%と管内6県中では最も高く、岐阜県で28.6%と最も低い。

図表 2-5 地域ケア会議に、協議体のメンバ(生活支援コーディネーターを除く)が参加している

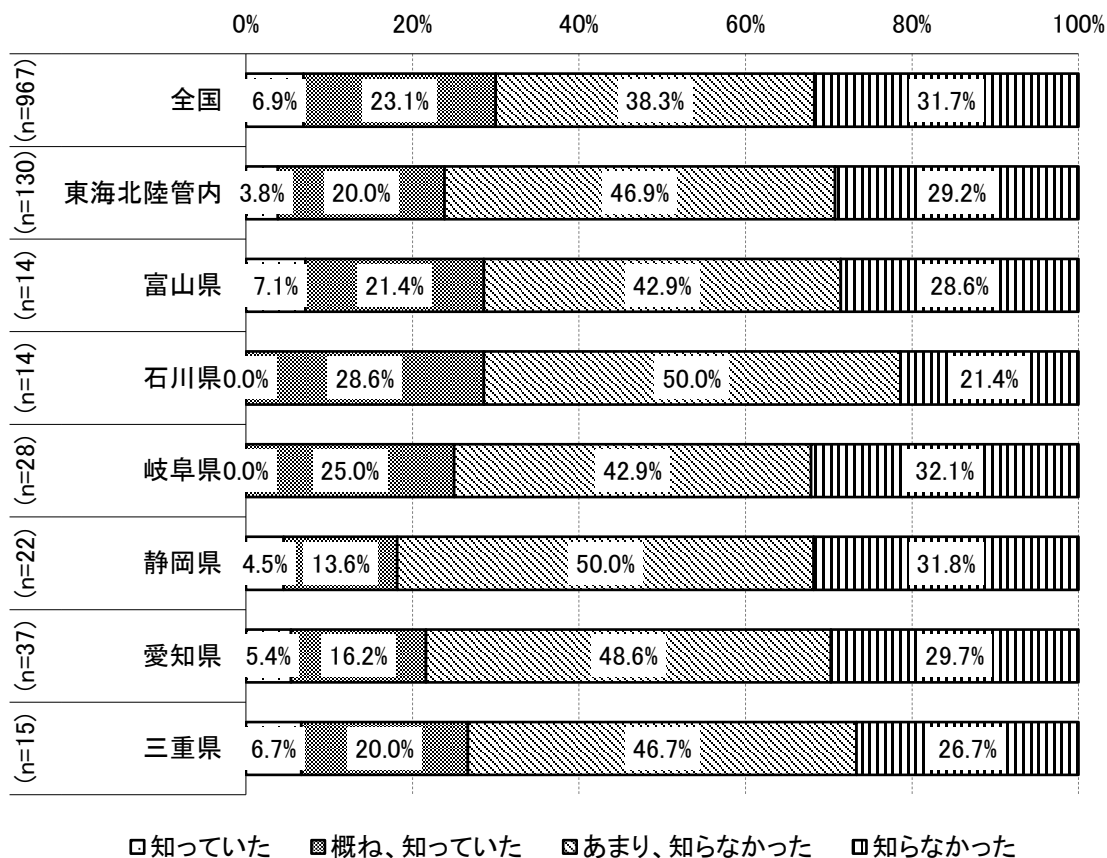


⑥ 改正地域公共交通活性化再生法の内容や背景などの理解¹

東海北陸管内をみると、「知っていた」の割合は 3.8%、「概ね、知っていた」の割合は 20.0%にとどまっている。これらの割合は、全国と比べてもやや低い。

都道府県別で、「知っていた」「概ね知っていた」の合計の割合をみると、管内6県の中では静岡県が 18.1%と最も低い。

図表 2-6 改正地域公共交通活性化再生法の内容や背景などの理解



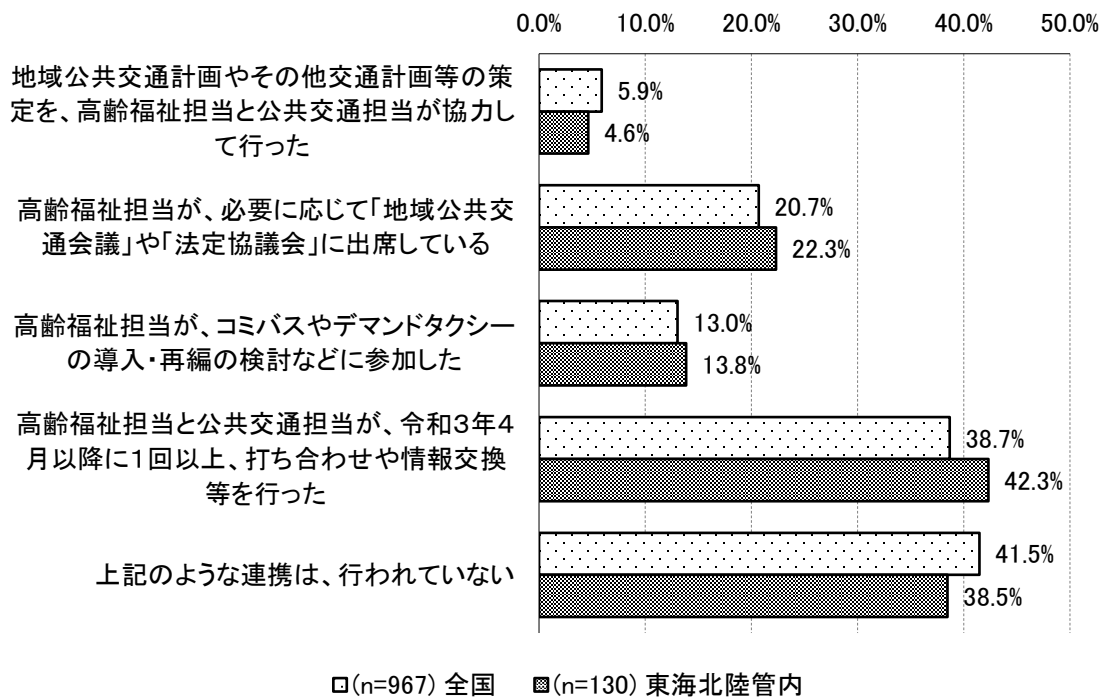
¹ 『令和2年 11 月に施行された改正地域公共交通活性化再生法により、原則として全ての地方公共団体が「地域公共交通計画」を策定することとなった(努力義務化)。そして、新しい「地域公共交通計画」では、地域の多様な輸送資源(自家所有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)の「総動員」がキーワードの1つとなっている』ことについての理解。

⑦ 公共交通担当との連携の状況

東海北陸管内をみると、「高齢福祉担当と公共交通担当が、令和3年4月以降に1回以上、打ち合わせや情報交換等を行った」は42.3%、「上記のような連携は、行われていない」が38.5%であった。

都道府県別では、三重県で「高齢福祉担当が、必要に応じて「地域公共交通会議」や「法定協議会」に出席している」の割合が40.0%と管内6県中では最も高い。一方、富山県・岐阜県は「上記のような連携は、行われていない」が5割を超えている。

図表 2-7 公共交通担当との連携の状況



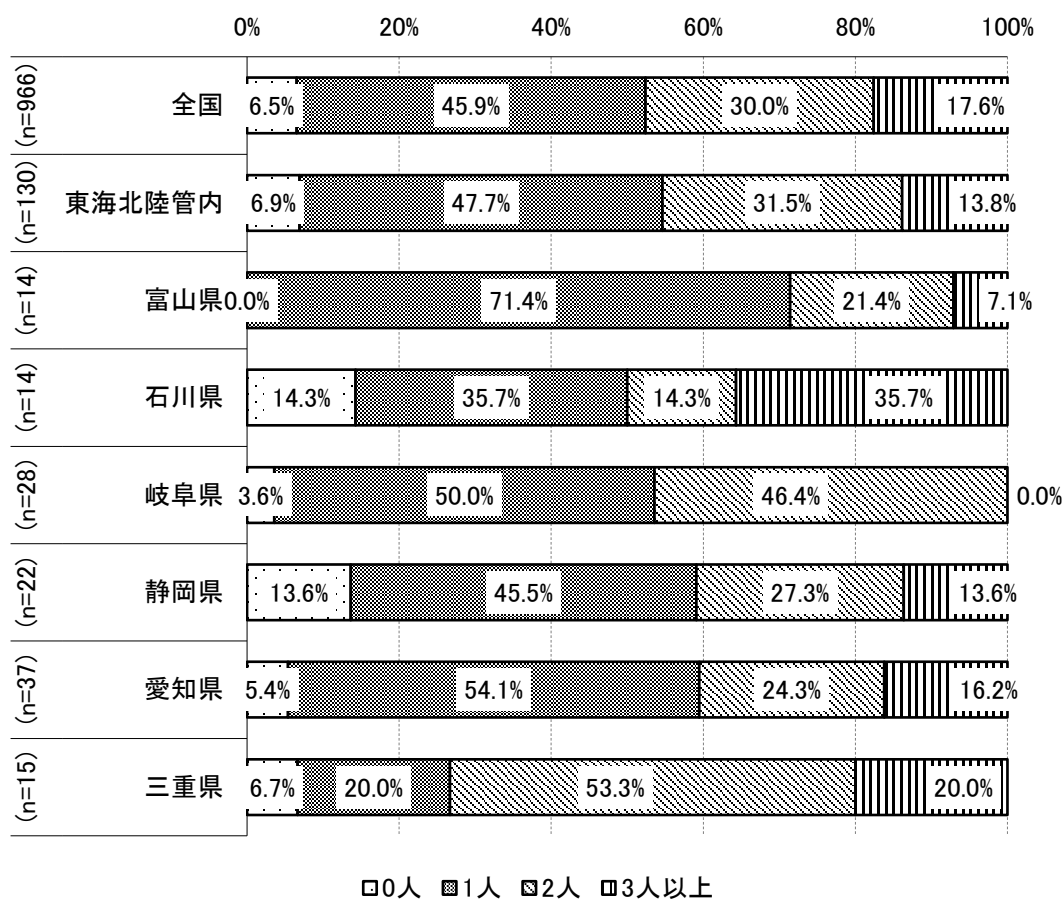
	n	地域公共交通計画やその他交通計画等の策定を、高齢福祉担当と公共交通担当が協力して行った	高齢福祉担当が、必要に応じて「地域公共交通会議」や「法定協議会」に出席している	高齢福祉担当が、コミバスやデマンドタクシーの導入・再編の検討などに参加した	高齢福祉担当と公共交通担当が、令和3年4月以降に1回以上、打ち合わせや情報交換等を行った	上記のような連携は、行われていない
富山県	14	7.1%	28.6%	7.1%	28.6%	57.1%
石川県	14	0.0%	14.3%	21.4%	64.3%	14.3%
岐阜県	28	0.0%	17.9%	7.1%	32.1%	53.6%
静岡県	22	13.6%	13.6%	27.3%	50.0%	27.3%
愛知県	37	2.7%	24.3%	10.8%	43.2%	37.8%
三重県	15	6.7%	40.0%	13.3%	40.0%	33.3%

⑧ 対応に当たることができる高齢福祉担当の職員数

高齢者の移動手段の確保に向けた取組が求められた場合、その対応に当たることができる高齢福祉担当の職員数は、「1人」の割合が最も高く 47.7%、次いで「2人」が 31.5%であった。全国と比べると、「3人以上」の割合がやや低い。

都道府県別では、三重県で「2人以上」が73.3%である一方、富山県では「1人」が71.4%となっている。

図表 2-8 高齢者の移動手段の確保に向けた取組が求められた場合、その対応に当たることができる高齢福祉担当の職員数



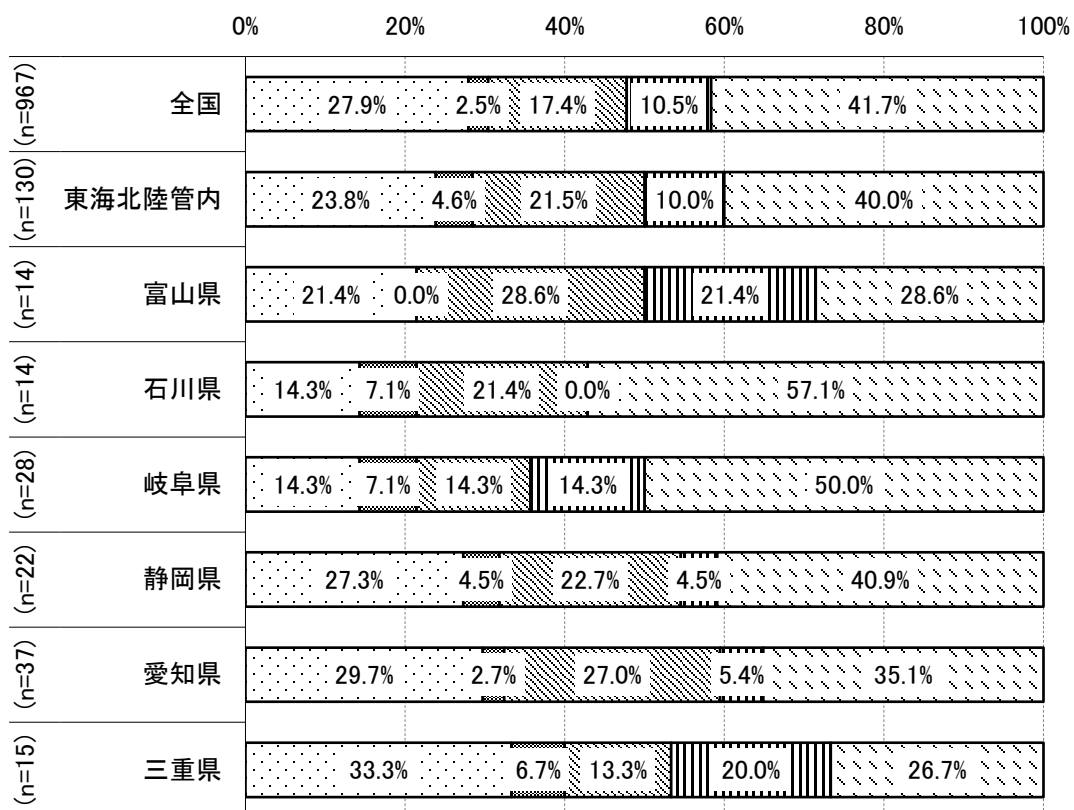
(2)総合事業に基づく移動支援・送迎等の現状

① 総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等の現状

東海北陸管内をみると、「既にある」の割合が23.8%で、全国と比べてやや低い。

都道府県別では、三重県で「既にある」の割合が33.3%と管内6県中では最も高く、石川県・岐阜県で14.3%と最も低い。

図表 2-9 総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等の現状



□既にある

▨現時点でサービスはないが、今後実施することが概ね決まっている

▩サービスを実施する具体的な予定はないが、検討はしている

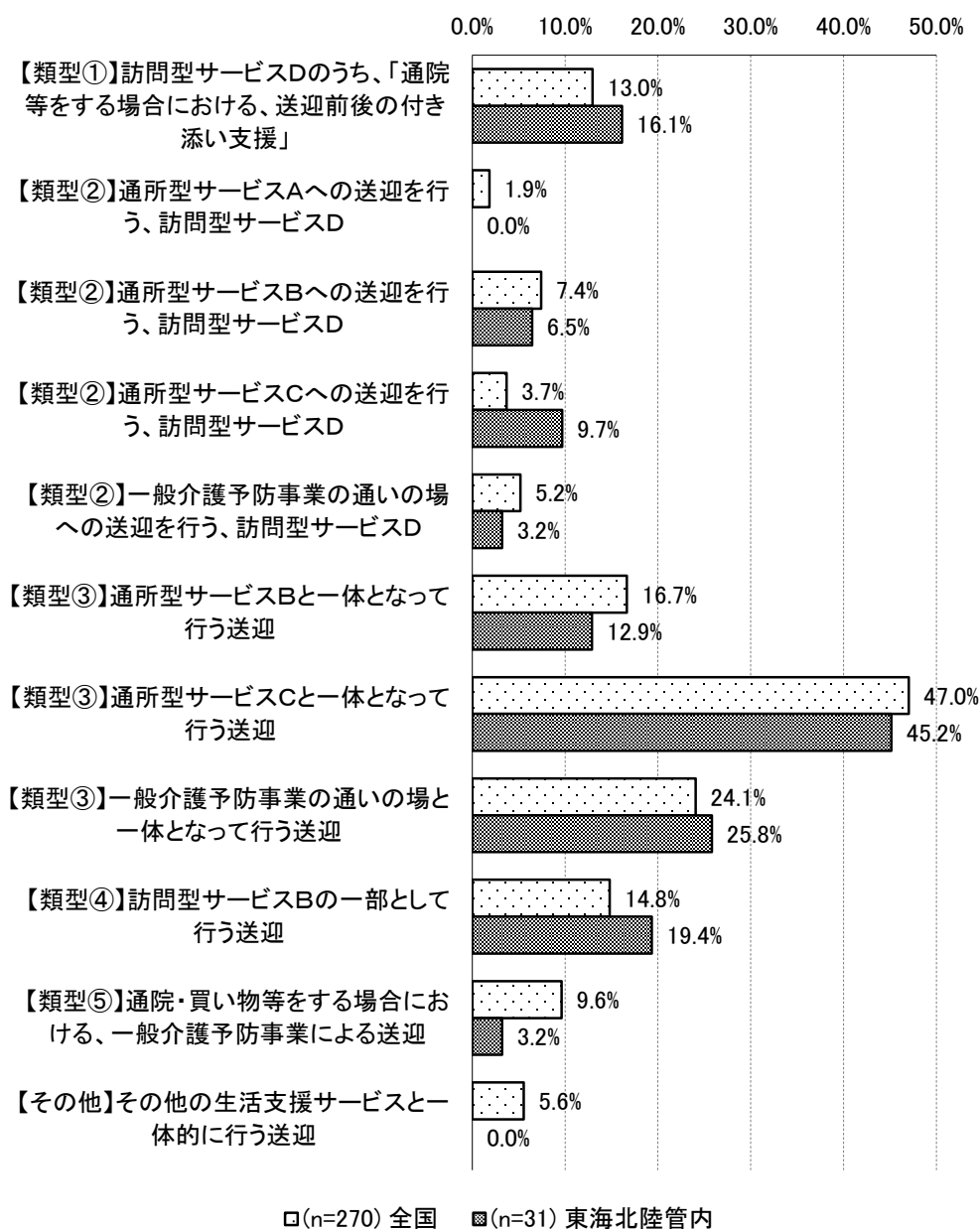
▮現時点で検討はしていないが、過去に検討をして実施を断念したことがある

▭検討は行っていない・行ったことはない

② 総合事業による委託・補助等が行われている移動支援・送迎等の現状

「既にある」市町村に限定し、総合事業による委託・補助等が行われている移動支援・送迎等をみると、「【類型③】通所型サービス C と一体となって行う送迎」が最も多く 45.2%であった。全国と比べて大きな違いはみられない。

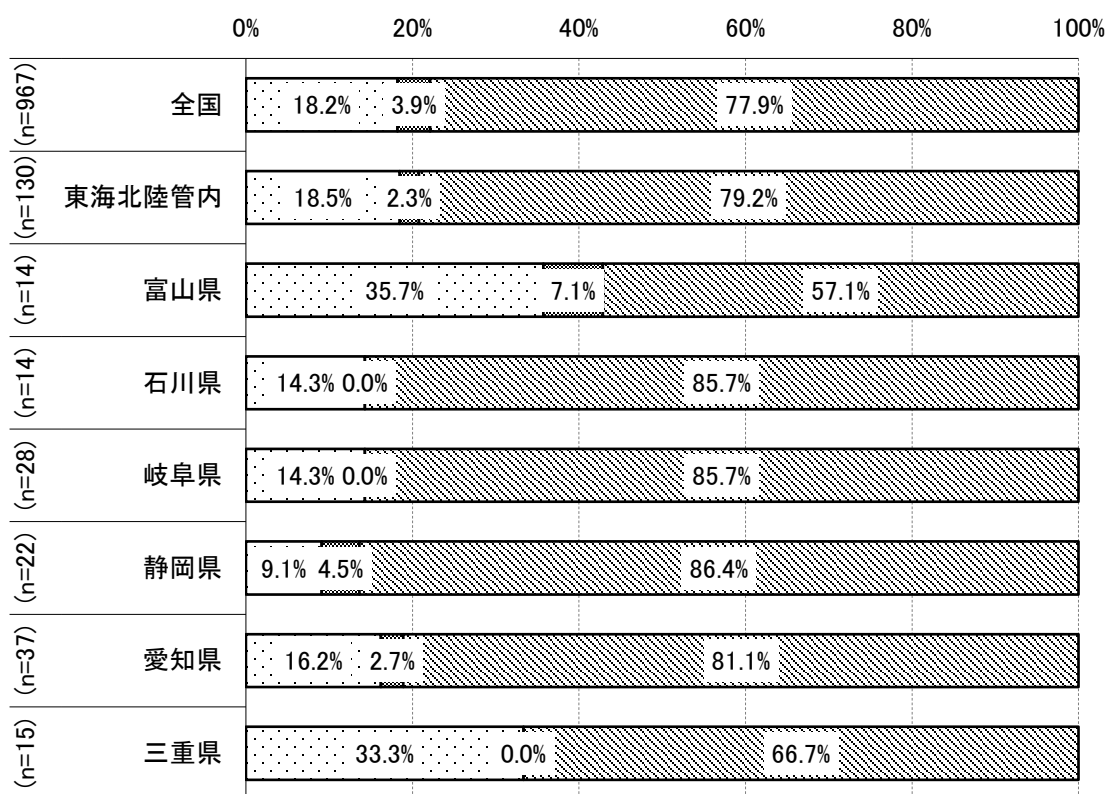
図表 2-10 総合事業による委託・補助等が「既にある」市町村の移動支援・送迎等の現状
(令和3年12月末現在)



(3)生活支援体制整備事業を通じて創出された移動支援・送迎等の現状

東海北陸管内をみると、「既にある」の割合が18.5%で、全国とほぼ同様である。
都道府県別では、富山県・三重県で「既にある」の割合が3割を超えている。

図表 2-11 総合事業による委託・補助等が行われていないものの、生活支援体制整備事業を通じて創出された、移動支援・送迎等の現状

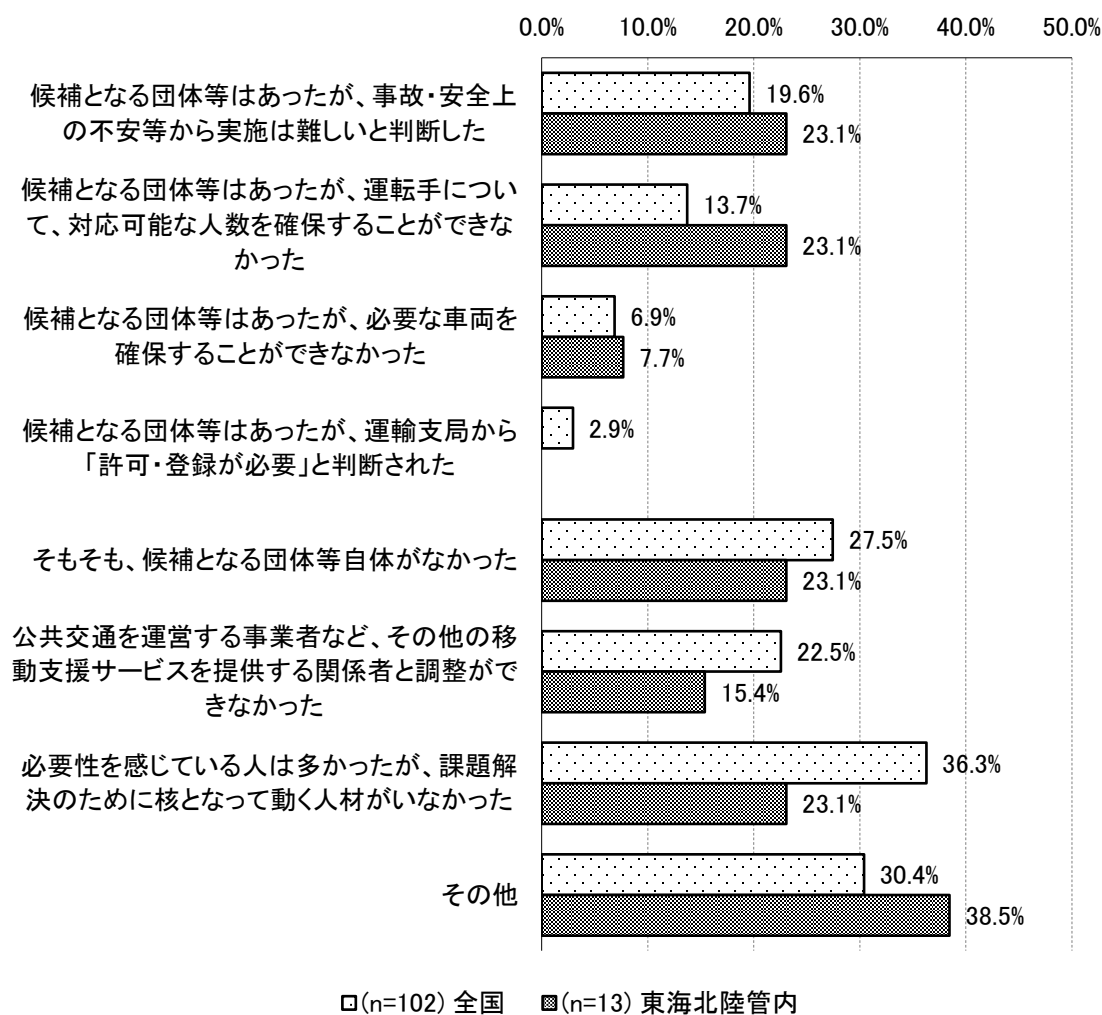


□既にある ■現時点でサービスはないが、今後実施することが概ね決まっている ▨ない

(4)実施を断念した理由

総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等の実施を断念した理由について、東海北陸管内をみると、「候補となる団体等はあったが、事故・安全上の不安等から実施は難しいと判断した」(23.1%)、「その他」(38.5%)をはじめ、安全確保、運転手の確保、核となる人材の不在、団体がいないことなど、回答は分散している。

図表 2-12 総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等の実施を断念した理由

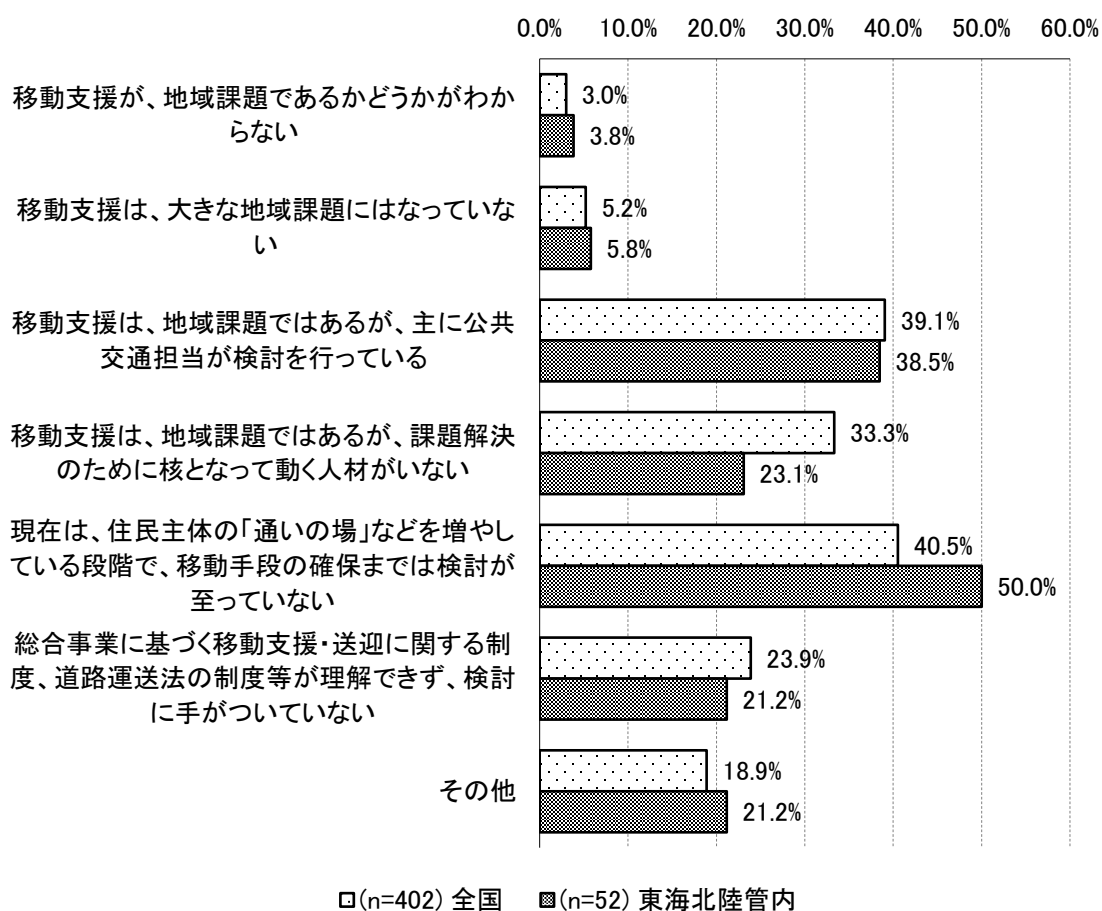


(5)「検討していない・行ったことがない」理由

総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等を「検討していない・行ったことがない」理由について、東海北陸管内をみると、「現在は、住民主体の「通いの場」などを増やしている段階で、移動手段の確保までは検討が至っていない」の割合が最も高く50.0%であった。この割合は、全国と比べても高い。

都道府県別では、回答者数に少ないことに留意する必要があるが、石川県で「移動支援は、地域課題ではあるが、主に公共交通担当が検討を行っている」、岐阜県・静岡県で「現在は、住民主体の「通いの場」などを増やしている段階で、移動手段の確保までは検討が至っていない」が5割を超えている。

図表 2-13 総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等を「検討していない・行ったことがない」理由



図表 2-14 総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等を「検討していない・行ったことがない」理由
(管内6県別)

	n	移動支援が、地域課題であるかどうかわからない	移動支援は、大きな地域課題にはなっていない	移動支援は、地域課題ではあるが、主に公共交通担当が検討を行っている	移動支援は、地域課題ではあるが、課題解決のために核となって動く人材がない	移動手段の確保までは検討が至っていない*	法制度等が理解できず、検討に手がついていない**	その他
富山県	4	0.0%	50.0%	25.0%	0.0%	50.0%	50.0%	25.0%
石川県	8	0.0%	0.0%	62.5%	25.0%	37.5%	12.5%	12.5%
岐阜県	14	0.0%	0.0%	35.7%	21.4%	64.3%	21.4%	21.4%
静岡県	9	11.1%	0.0%	22.2%	22.2%	55.6%	22.2%	22.2%
愛知県	13	0.0%	7.7%	46.2%	23.1%	46.2%	15.4%	23.1%
三重県	4	25.0%	0.0%	25.0%	50.0%	25.0%	25.0%	25.0%

* 現在は、住民主体の「通いの場」などを増やしている段階で、移動手段の確保までは検討が至っていない

** 総合事業に基づく移動支援・送迎に関する制度、道路運送法の制度等が理解できず、検討に手がついていない

(6)取組の創出に向けた問題

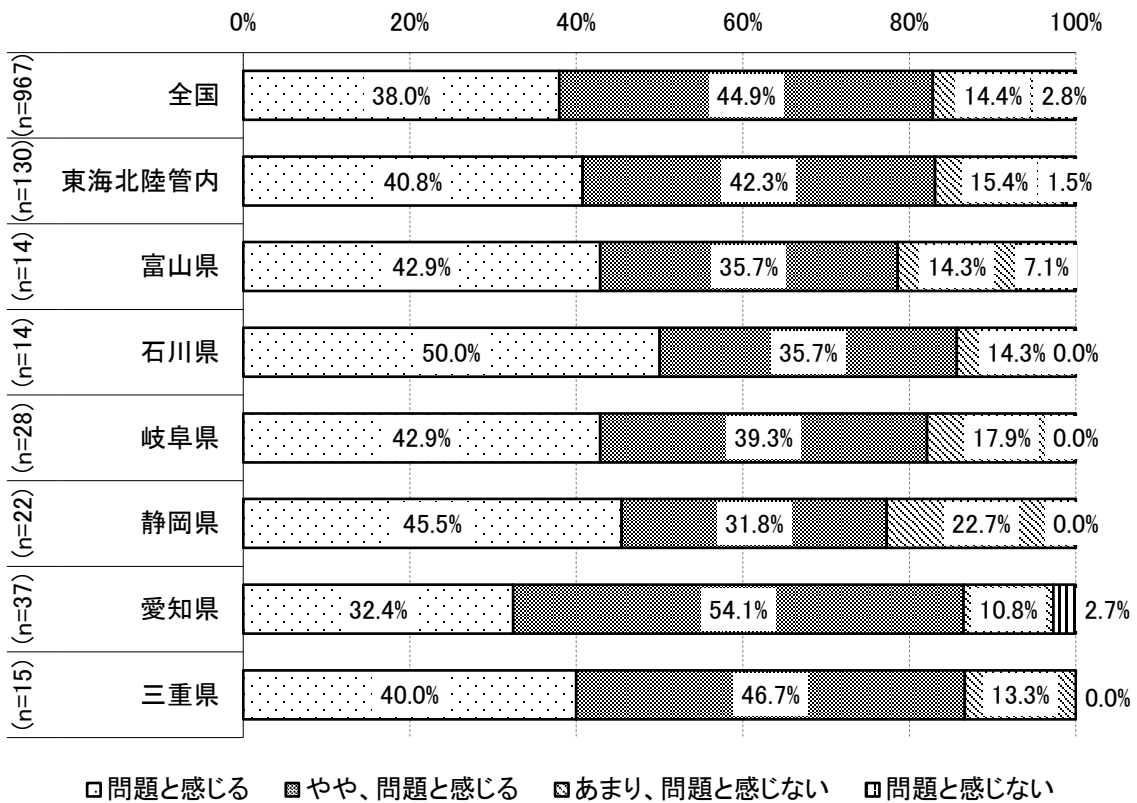
高齢者の移動支援・送迎の取組・活動を新たに創出(または、既に取組・活動がある場合はより拡充)していくことを想定した場合に感じる問題について、東海北陸管内で「問題とを感じる」の割合をみる。その結果は、「ボランティア団体等の高齢化が進み、送迎を行うことが難しくなっている」の割合が51.5%と最も高く、次いで「庁内の総合事業担当の、「道路運送法に基づく地域公共交通の制度等」に関する知識が不十分」が43.8%となっている。全国と比較すると、「必要な車両を確保することができない」(40.0%)の割合が高い。

都道府県別では、石川県・静岡県・愛知県で「ボランティア団体等の高齢化が進み、送迎を行うことが難しくなっている」が最も高い。この他、富山県・三重県で「庁内の総合事業担当の、「道路運送法に基づく地域公共交通の制度等」に関する知識が不十分」が最も高くなっている。「必要な車両を確保することができない」については、石川県が管内6県の中で最も高くなっている。

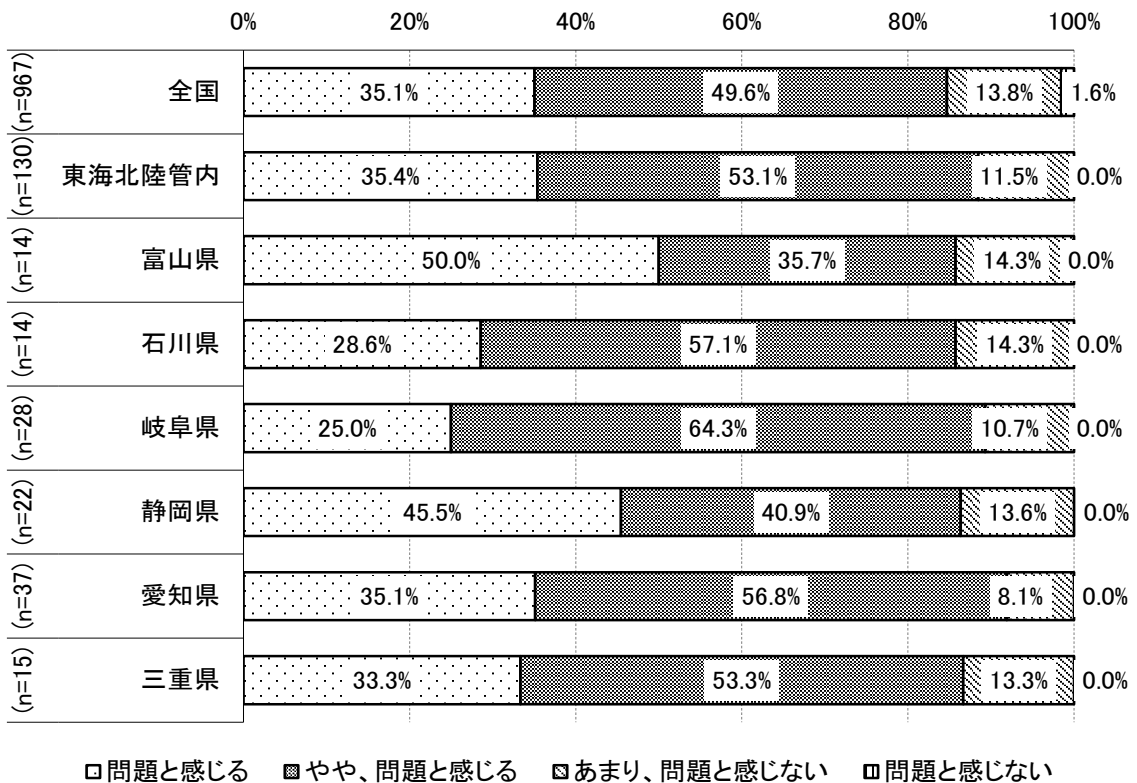
・「問題とを感じる」割合の上位2項目

	1位	2位
全国	ボランティア団体等の高齢化が進み、送迎を行うことが難しくなっている 51.0%	地域課題として認識はされているが、関係者をまきこんだ議論を行う核となる人材がいない 45.7%
東海北陸管内	ボランティア団体等の高齢化が進み、送迎を行うことが難しくなっている 51.5%	庁内の総合事業担当の、「道路運送法に基づく地域公共交通の制度等」に関する知識が不十分 43.8%
富山県	庁内の総合事業担当の、「道路運送法に基づく地域公共交通の制度等」に関する知識が不十分 71.4%	民間の公共交通事業者との調整が難しい 57.1%
石川県	事故や安全上の不安などを理由に、取組を行う団体等がない 64.3%	(1位同率)ボランティア団体等の高齢化が進み、送迎を行うことが難しくなっている 64.3%
岐阜県	庁内の総合事業担当の人数が不十分 42.9%	必要な車両を確保することができない 39.3%
静岡県	ボランティア団体等の高齢化が進み、送迎を行うことが難しくなっている 63.6%	庁内の総合事業担当の、「道路運送法に基づく地域公共交通の制度等」に関する知識が不十分 50.0% 事故や安全上の不安などを理由に、取組を行う団体等がない 50.0%
愛知県	ボランティア団体等の高齢化が進み、送迎を行うことが難しくなっている 54.1%	事故や安全上の不安などを理由に、取組を行う団体等がない 43.2%
三重県	庁内の総合事業担当の、「道路運送法に基づく地域公共交通の制度等」に関する知識が不十分 53.3%	ボランティア団体等の高齢化が進み、送迎を行うことが難しくなっている 46.7%

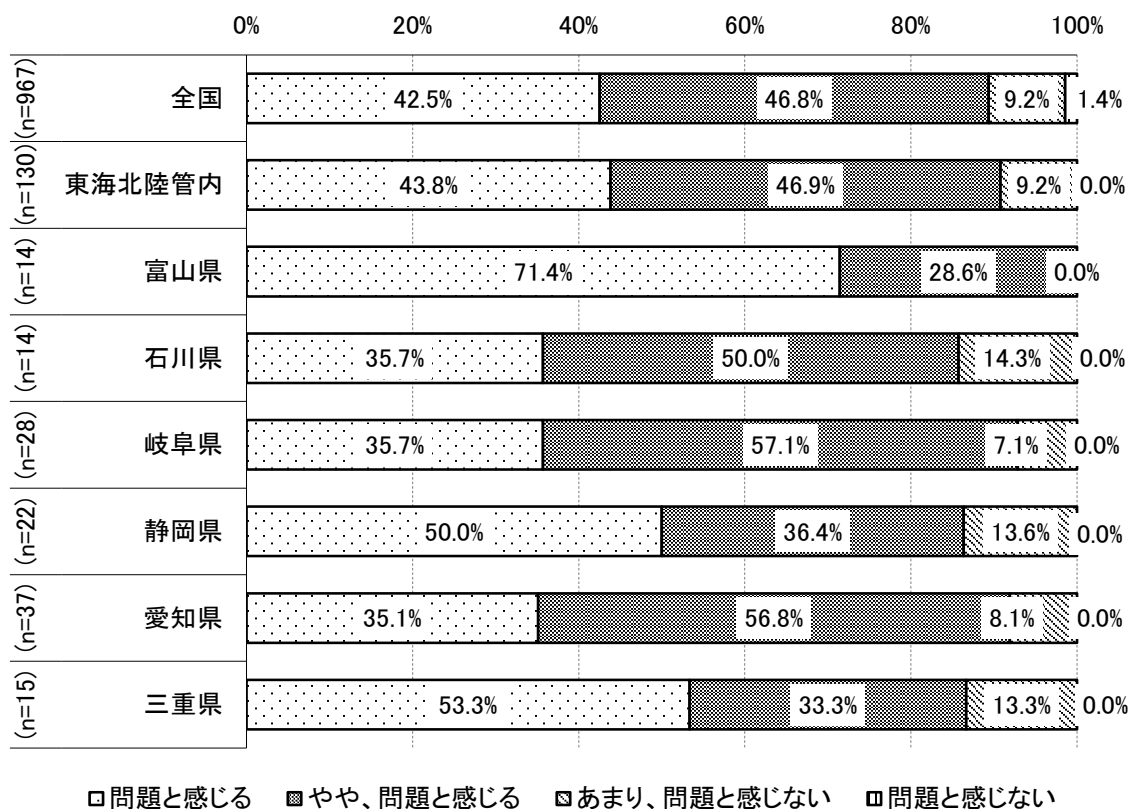
図表 2-15 庁内の総合事業担当の人数が不十分



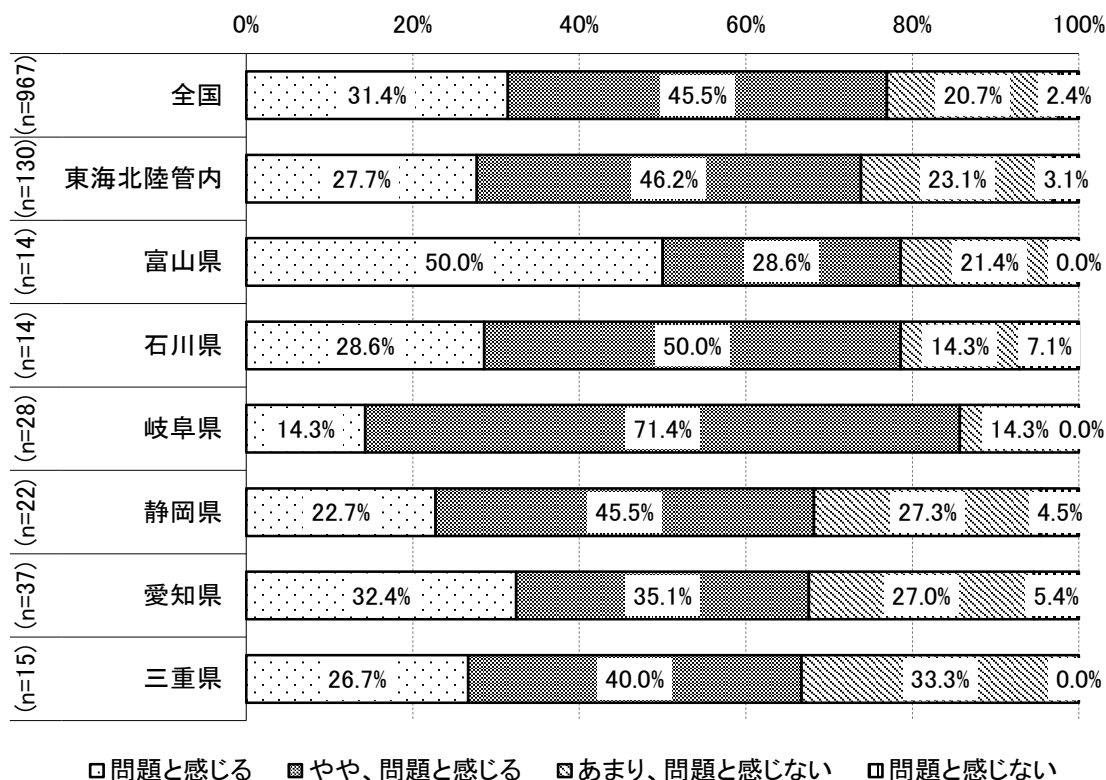
図表 2-16 庁内の総合事業担当の、「総合事業に基づく移動支援サービスの制度等」に関する知識が不十分



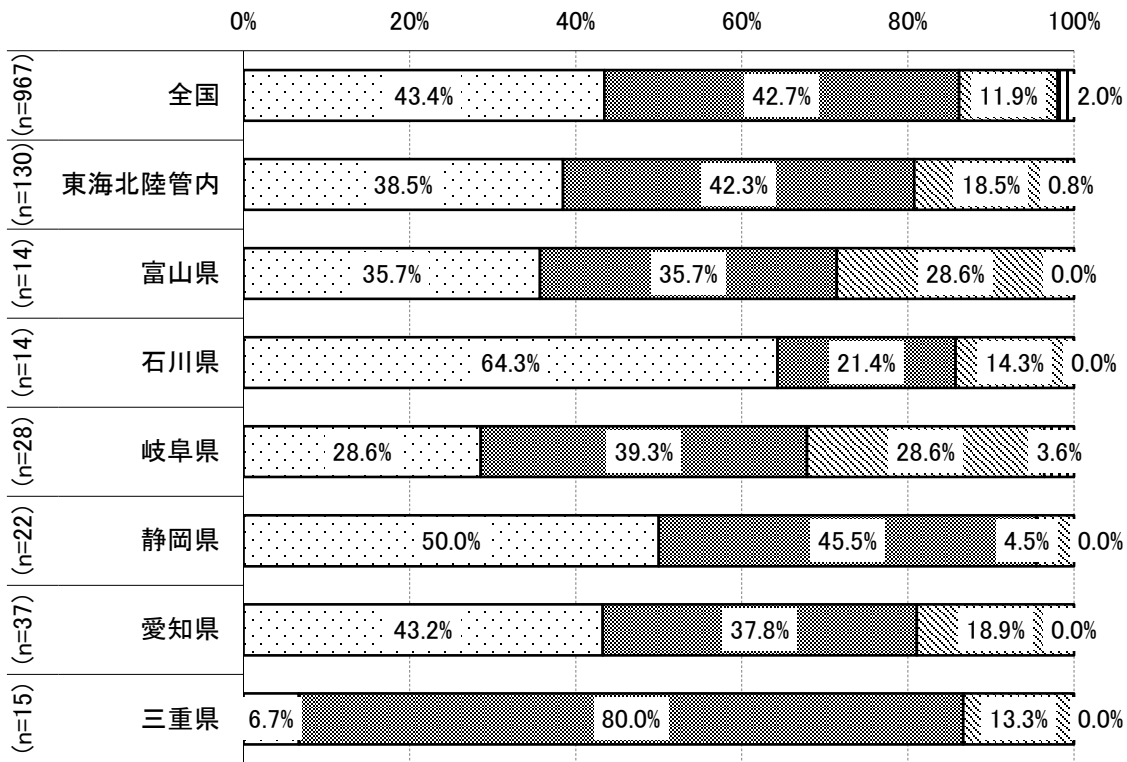
図表 2-17 庁内の総合事業担当の、「道路運送法に基づく地域公共交通の制度等」に関する知識が不十分



図表 2-18 庁内の総合事業担当と公共交通担当との連携・情報共有が不十分

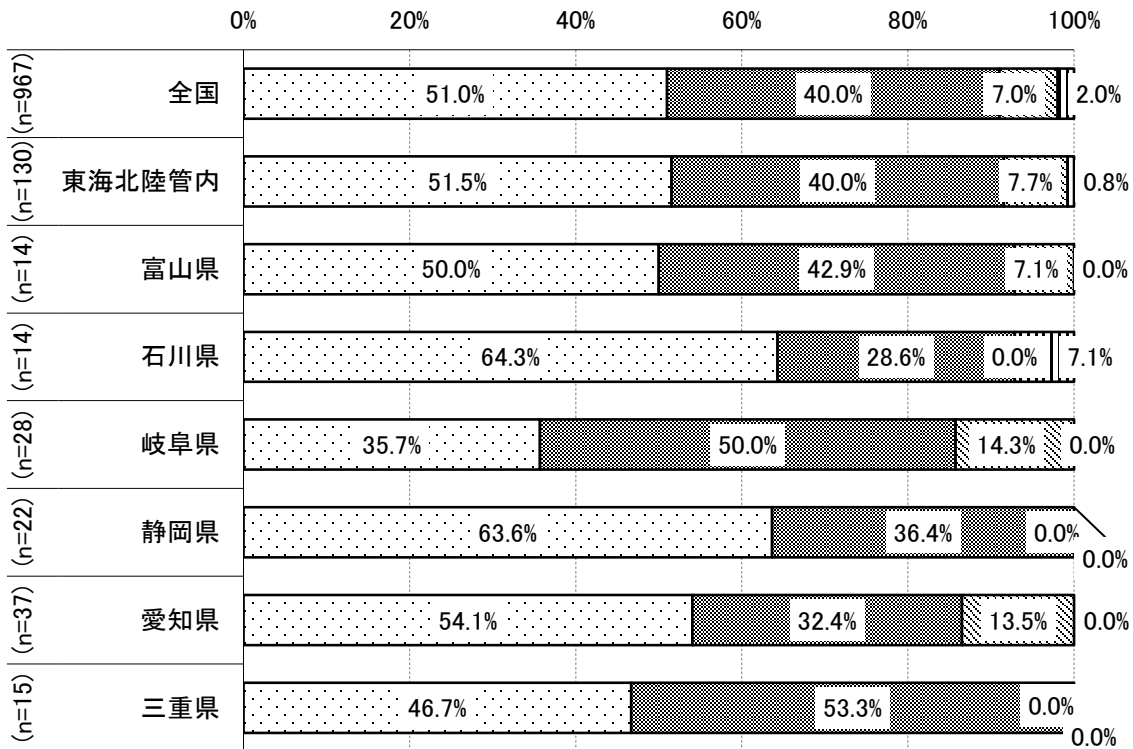


図表 2-19 事故や安全上の不安などを理由に、取組を行う団体等がない



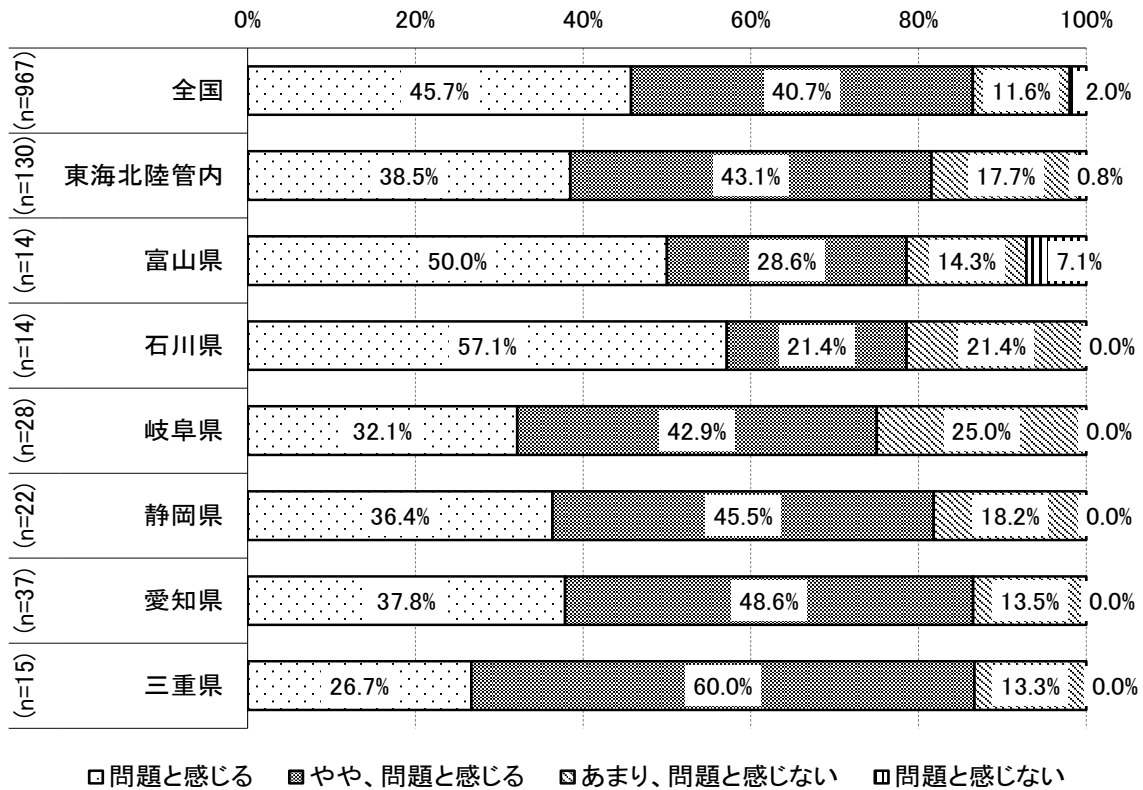
□問題と感じる ■やや、問題と感じる ▨あまり、問題と感じない □問題と感じない

図表 2-20 ボランティア団体等の高齢化が進み、送迎を行うことが難しくなっている

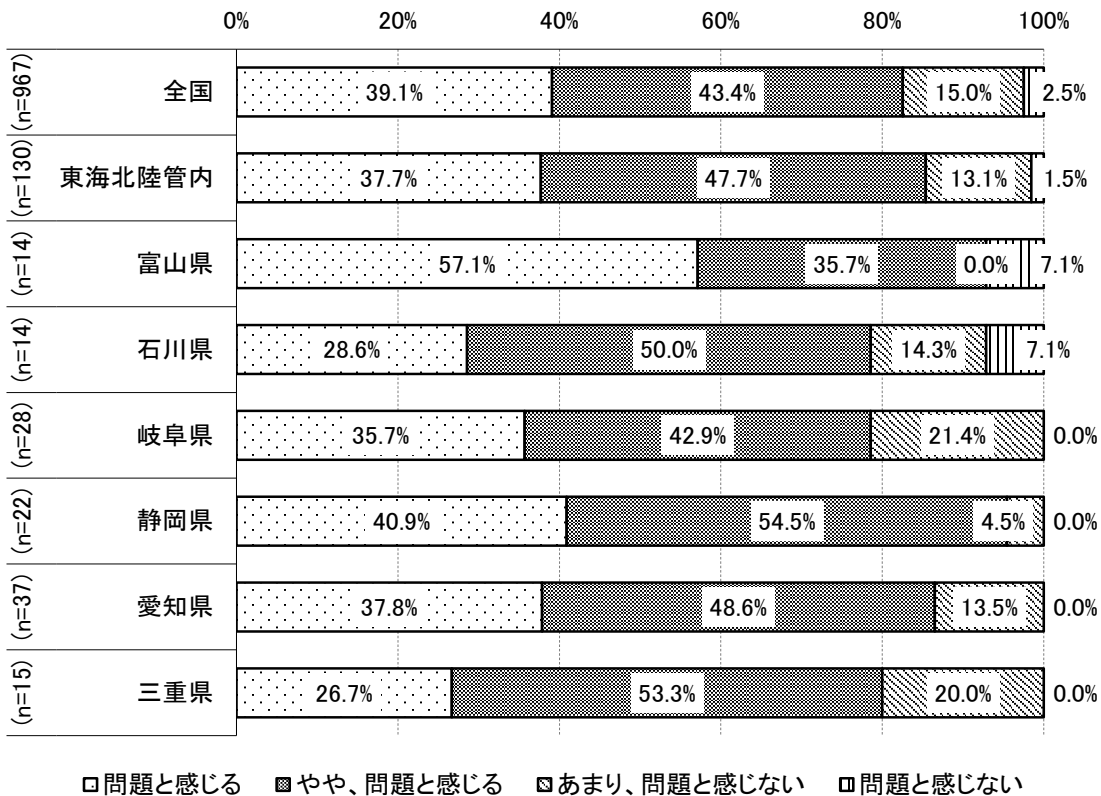


□問題と感じる ■やや、問題と感じる ▨あまり、問題と感じない □問題と感じない

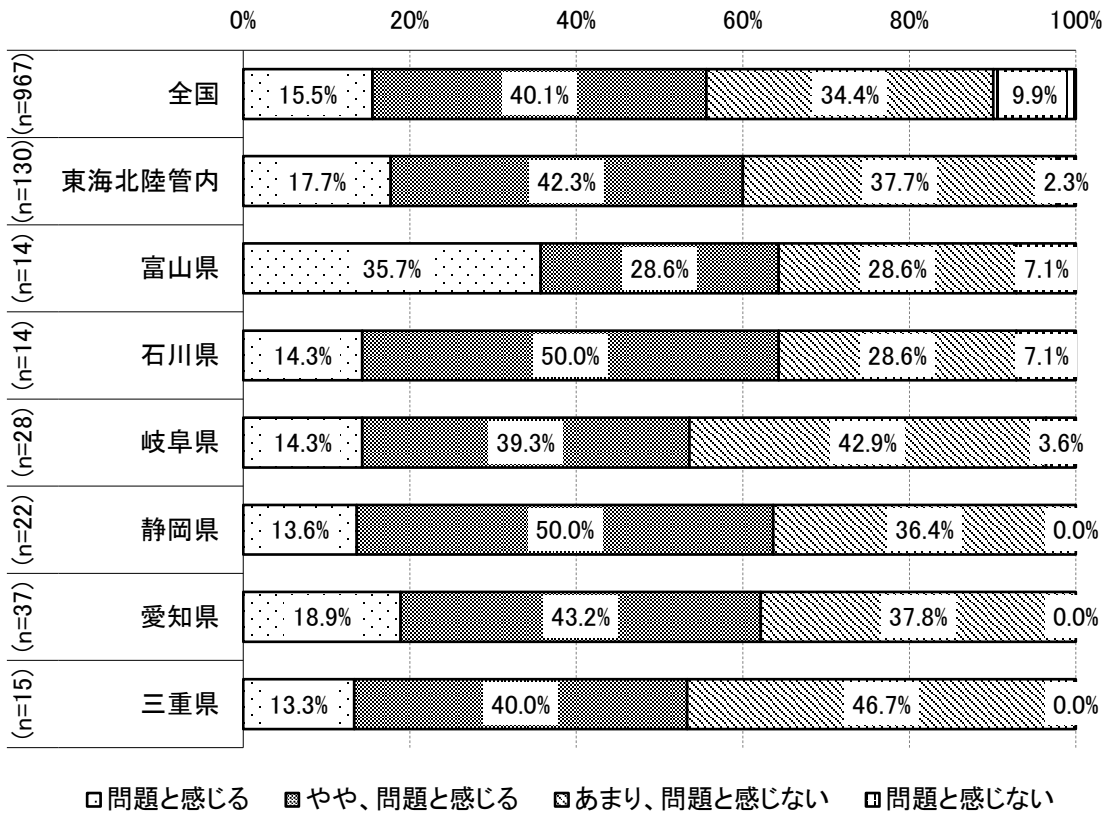
図表 2-21 地域課題として認識はされているが、関係者をまきこんだ議論を行う核となる人材がない



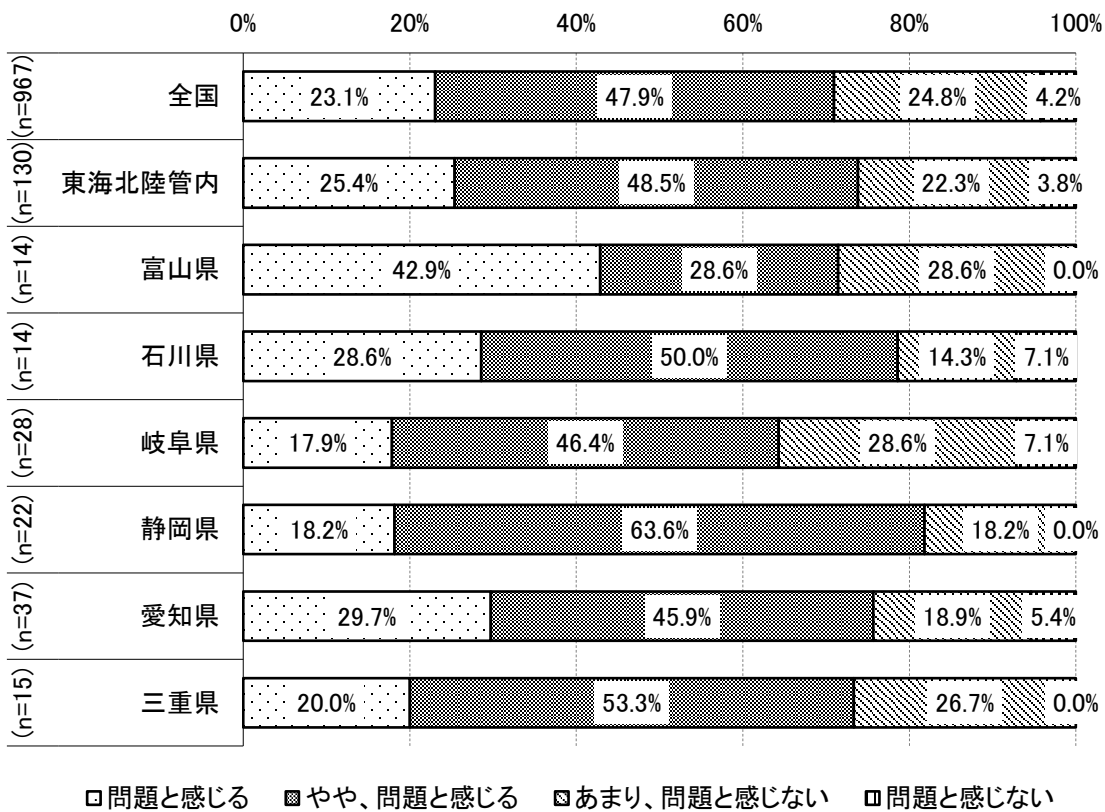
図表 2-22 民間の公共交通事業者との調整が難しい



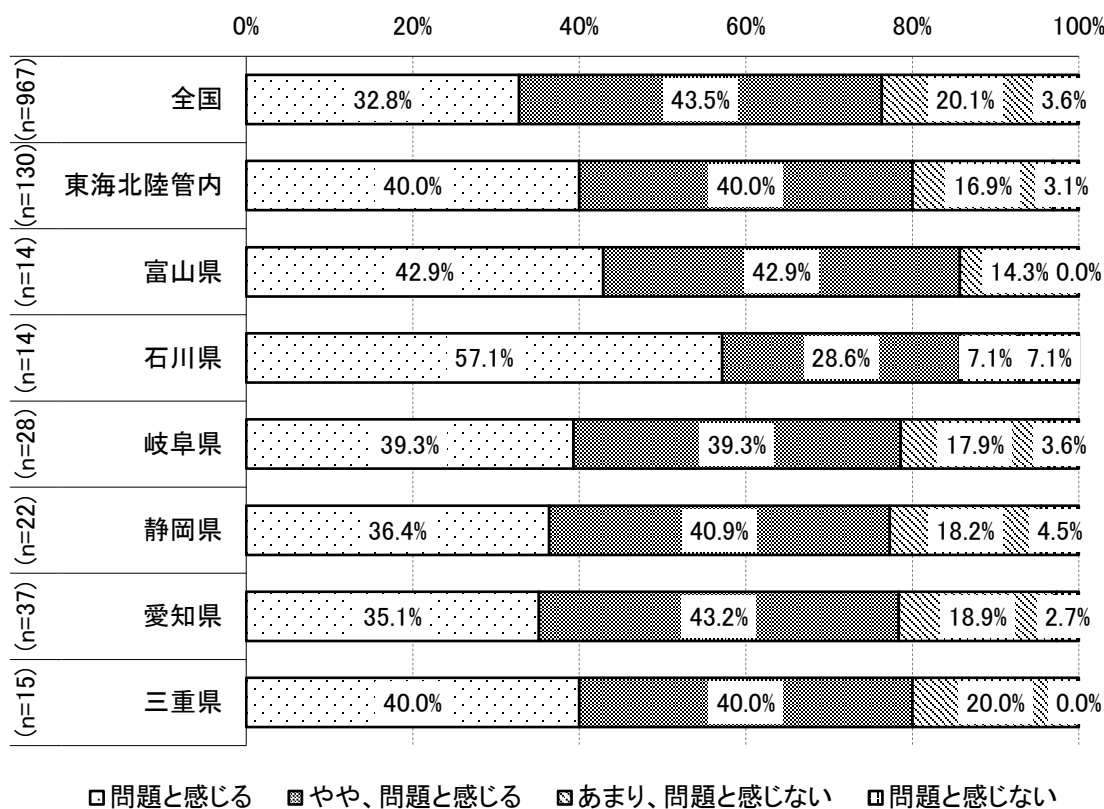
図表 2-23 地域内における公共交通・移動支援に関連する資源が十分に把握できていない



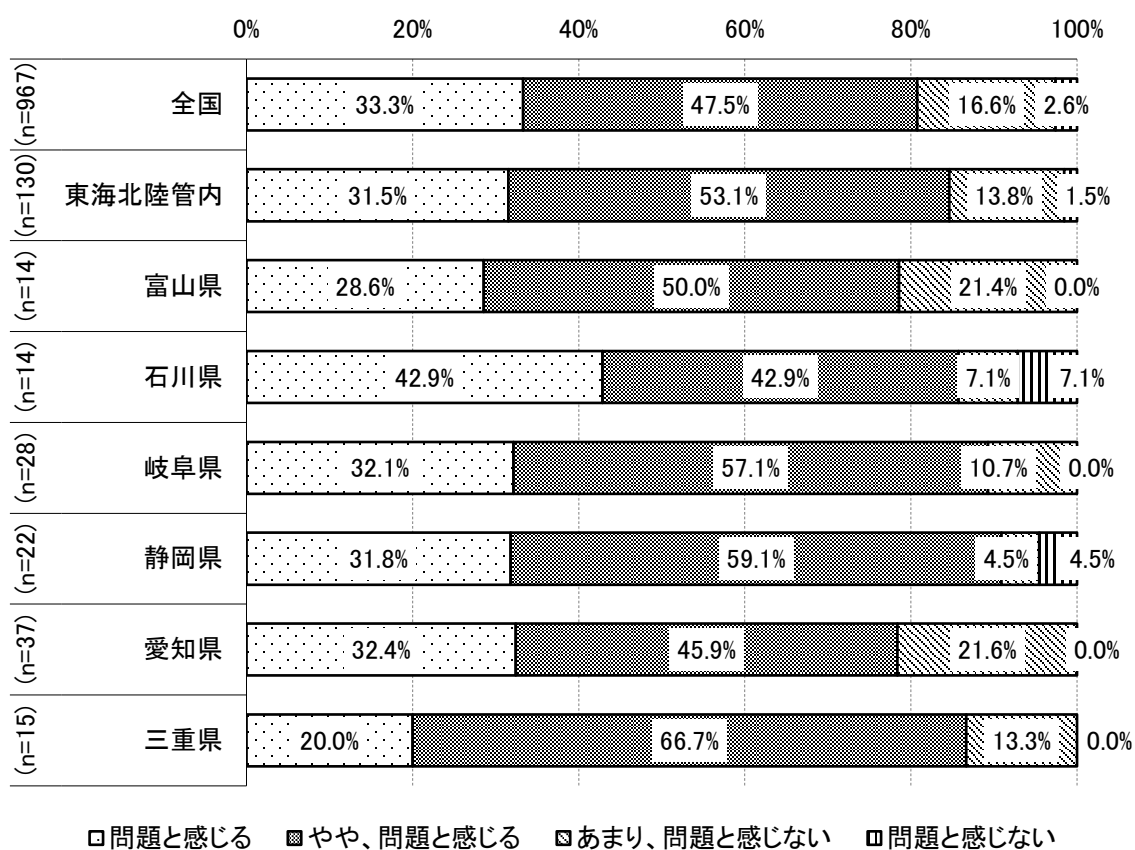
図表 2-24 移動支援に係る詳細なニーズ把握ができていない



図表 2-25 必要な車両を確保することができない



図表 2-26 補助単価や利用者負担等の設定根拠が難しい



(7)都道府県による支援の必要性

東海北陸管内の「とても必要」の回答に着目すると、「法制度についてその都度相談できる相談所機能」の割合が44.6%と最も高く、次いで「他の自治体の取組に係る事例の紹介の割合」が43.8%となっている。

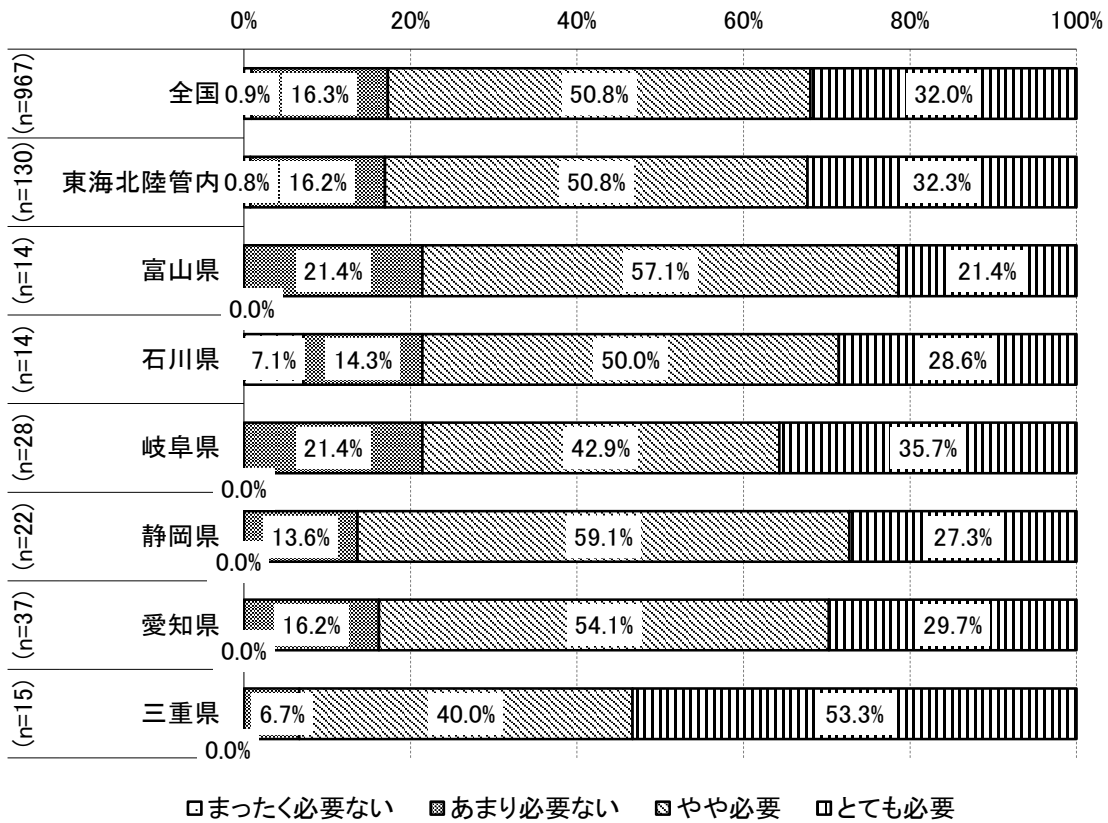
全国と比べると、「他の自治体の取組に係る事例の紹介(43.8%)」、「市区町村職員・生活支援コーディネーター等を対象とした研修・セミナーの実施」(40.0%)の割合が高くなっている。

都道府県別では、総じて「法制度についてその都度相談できる相談所機能」「他の自治体の取組に係る事例の紹介の割合」が上位となっている。この他、富山県で「市区町村職員・生活支援コーディネーター等を対象とした研修・セミナー実施」、三重県で「継続して助言等を行う伴走型の支援」が5割を超えている。

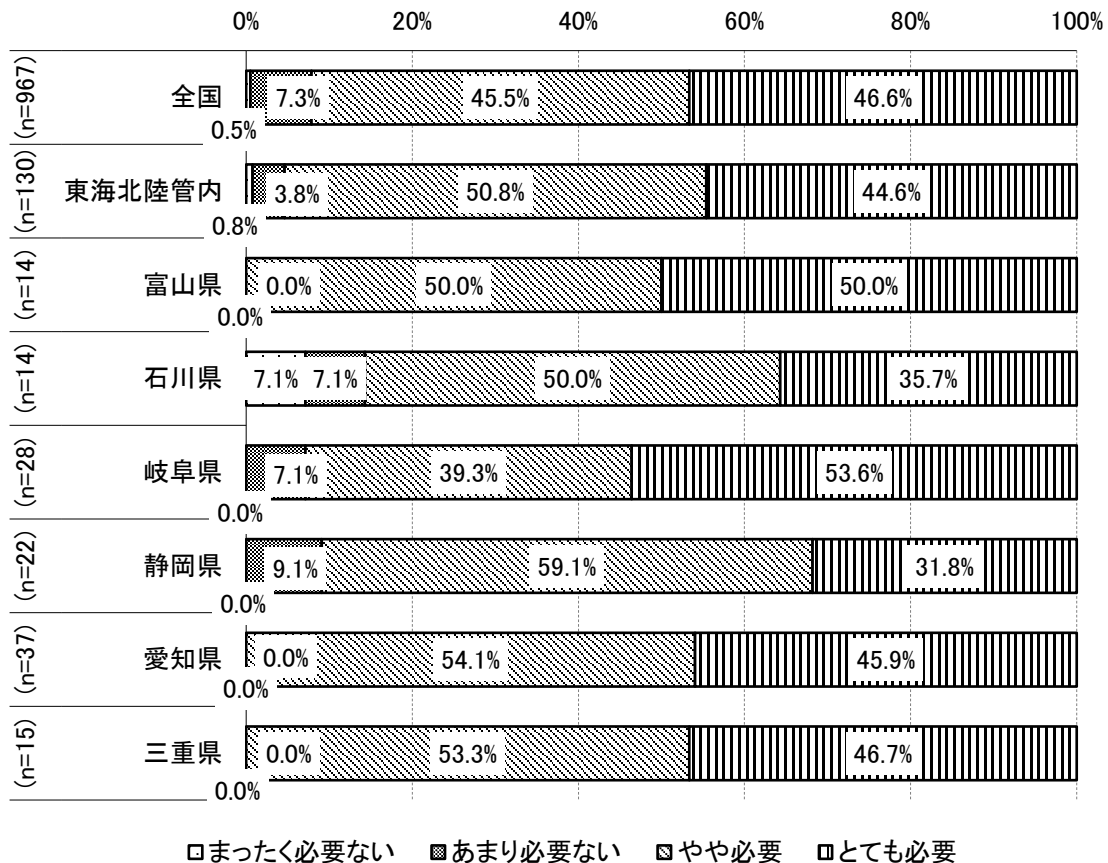
・「とても必要」の割合の上位2項目

	1位	2位
全国	法制度についてその都度相談できる相談所機能 46.6%	他の自治体の取組に係る事例の紹介 38.7%
東海北陸管内	法制度についてその都度相談できる相談所機能 44.6%	他の自治体の取組に係る事例の紹介 43.8%
富山県	市区町村職員・生活支援コーディネーター等を対象とした研修・セミナーの実施 78.6%	他の自治体の取組に係る事例の紹介 71.4%
石川県	他の自治体の取組に係る事例の紹介 50.0%	法制度についてその都度相談できる相談所機能 35.7% をはじめ、計4項目が同率
岐阜県	法制度についてその都度相談できる相談所機能 53.6%	他の自治体の取組に係る事例の紹介 46.4%
静岡県	市区町村職員・生活支援コーディネーター等を対象とした研修・セミナーの実施 40.9%	(同率)地域内のボランティアを対象とした、運転者講習の実施 40.9%
愛知県	法制度についてその都度相談できる相談所機能 45.9%	専門的な知識を持った、アドバイザーの派遣 37.8%
三重県	継続して助言等を行う伴走型の支援 53.3%	法制度についてその都度相談できる相談所機能 46.7% をはじめ、計3項目が同率

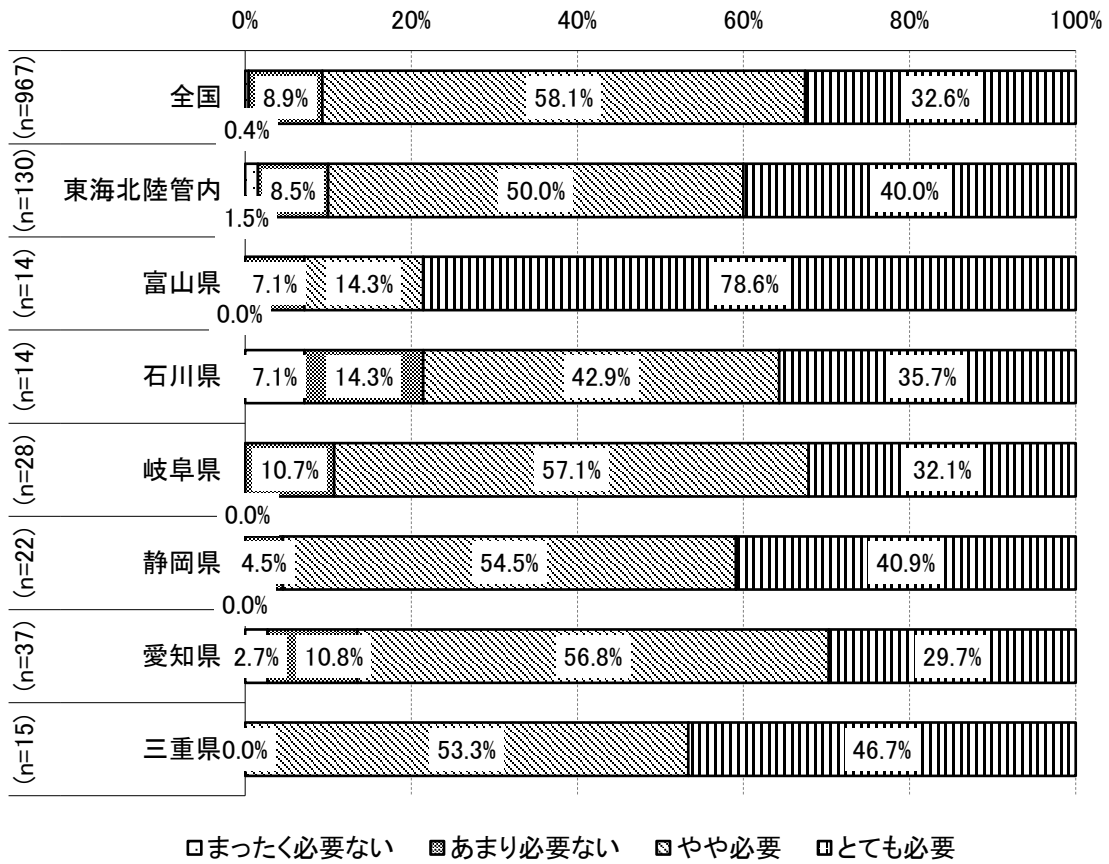
図表 2-27 継続して助言等を行う伴走型の支援



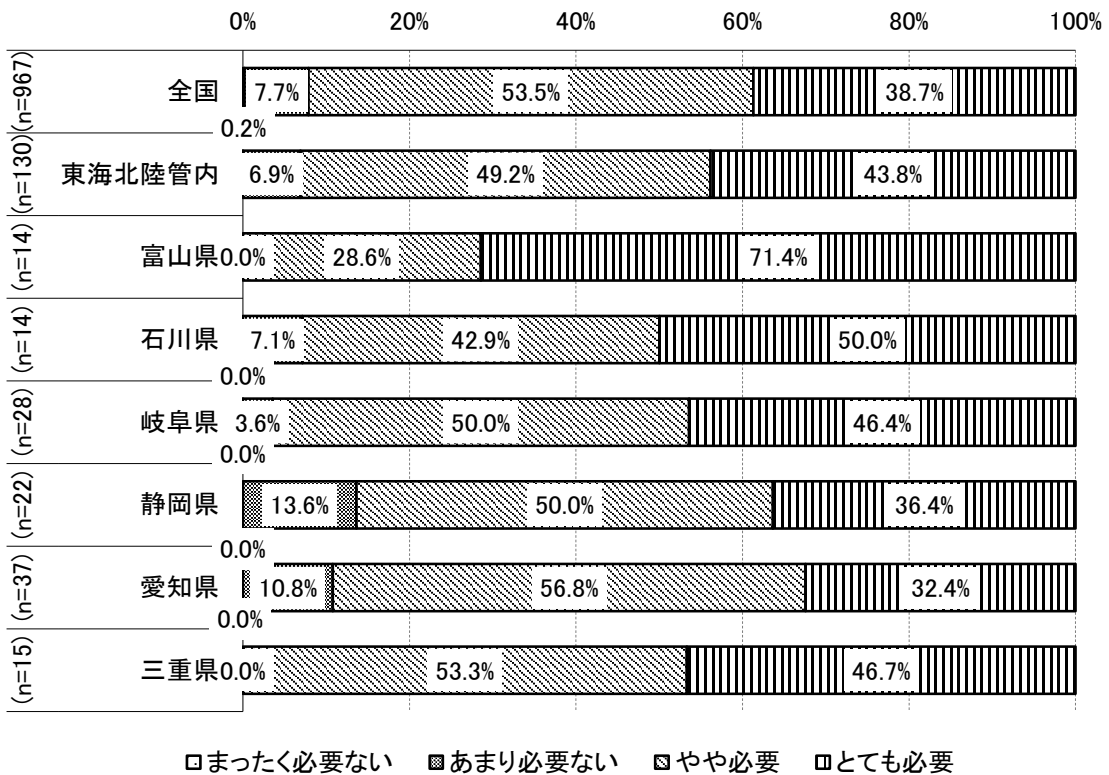
図表 2-28 法制度についてその都度相談できる相談所機能



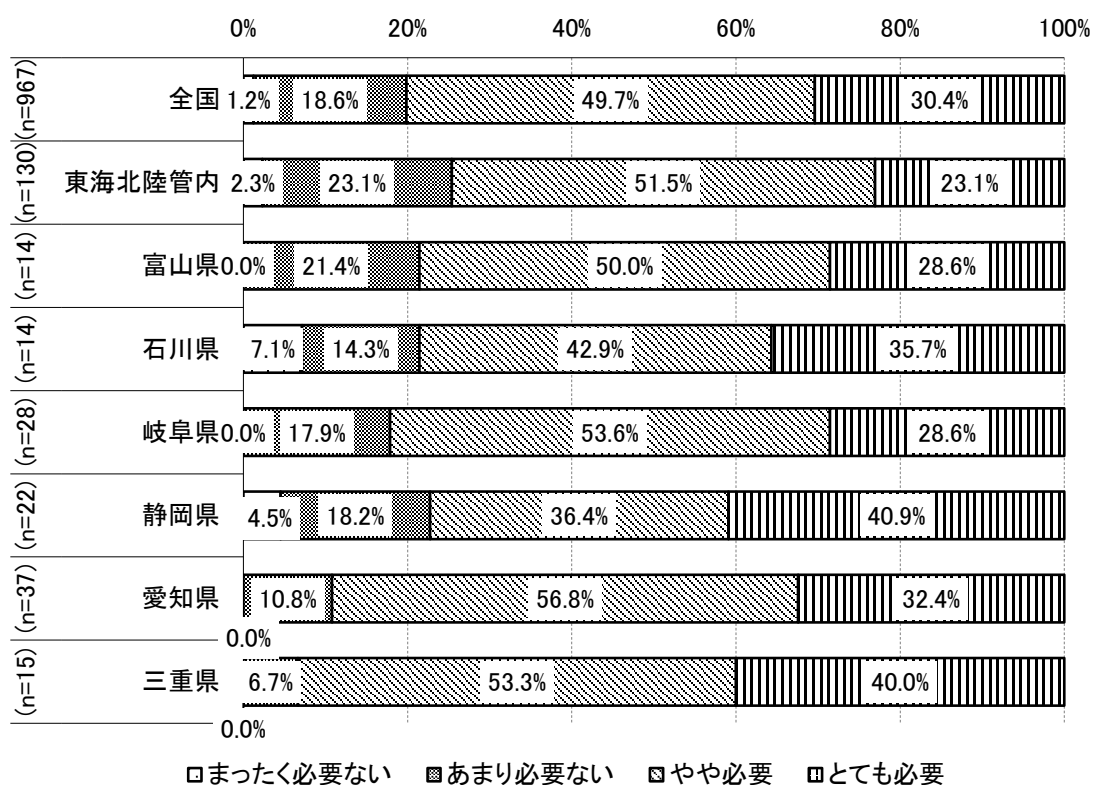
図表 2-29 市区町村職員・生活支援コーディネーター等を対象とした研修・セミナーの実施



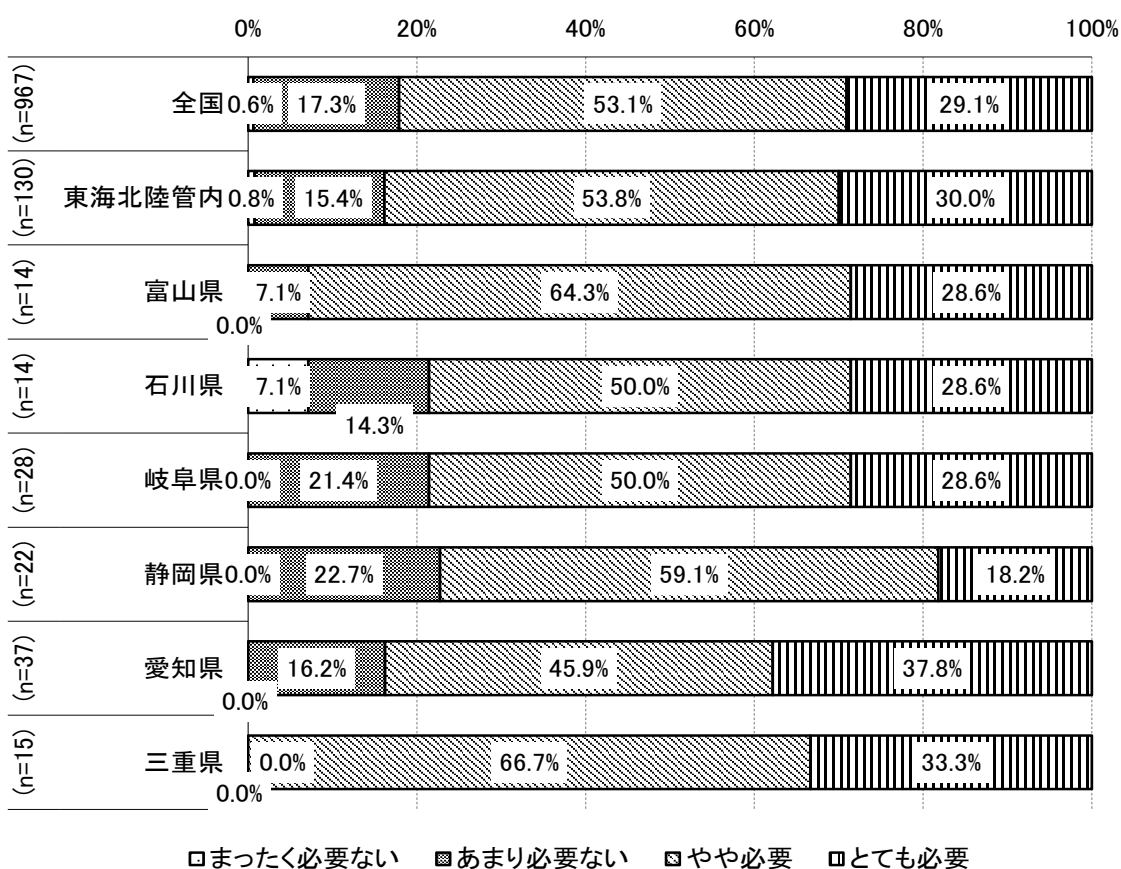
図表 2-30 他の自治体の取組に係る事例の紹介



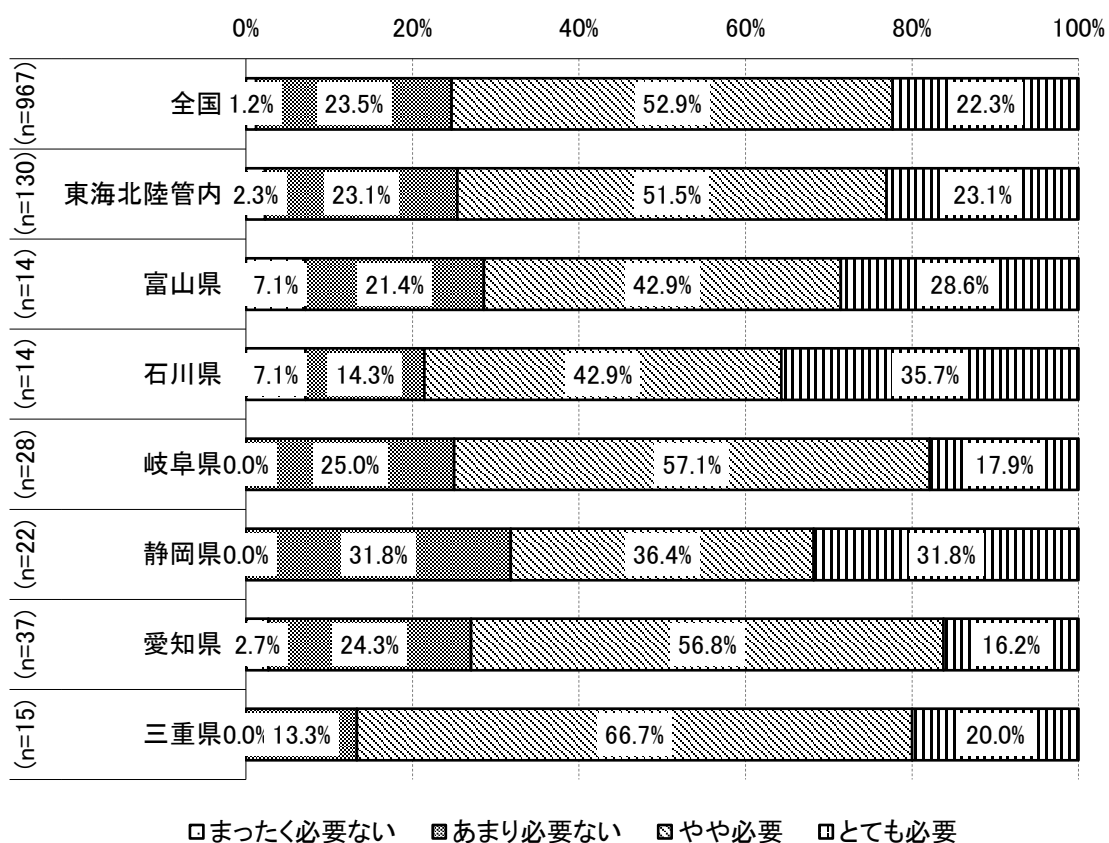
図表 2-31 地域内のボランティアを対象とした、運転者講習の実施



図表 2-32 専門的な知識を持った、アドバイザーの派遣



図表 2-33 (都道府県からの)市区町村に対する補助や委託による、モデル事業の実施



第 3 章 総合事業を活用した移動支援の取組の実態把握

1 調査概要

東海北陸厚生局管内の市町村における総合事業を活用した移動支援の取組の実態把握を行うとともに、市町村交流会への参加者募集のため、web アンケート調査を行いました。

調査の概要は次の通りです。

調査の概要	
調査方法	・東海北陸厚生局より、各都道府県の介護予防・日常生活支援総合事業の担当者宛てに、調査票など一式をメールで送付し、管内の市町村へメールで配布を依頼 ・回答者は、回答用の URL にアクセスし、WEB で回答
調査期間	・2022 年 9 月 7 日(水)～2022 年 9 月 21 日(水)
回収結果	・全体(東海北陸管内)61.3%(119/194) 富山県 73.3%(11/15) 石川県 52.6%(10/19) 岐阜県 50.0%(21/42) 静岡県 82.9%(29/35) 愛知県 61.1%(33/54) 三重県 51.7%(15/29)
主な調査項目	・総合事業に基づく移動支援・送迎の現状等 ・開始年度 ・取組の拡大に向けての課題 ・市町村交流会への参加意向 等

2 調査結果

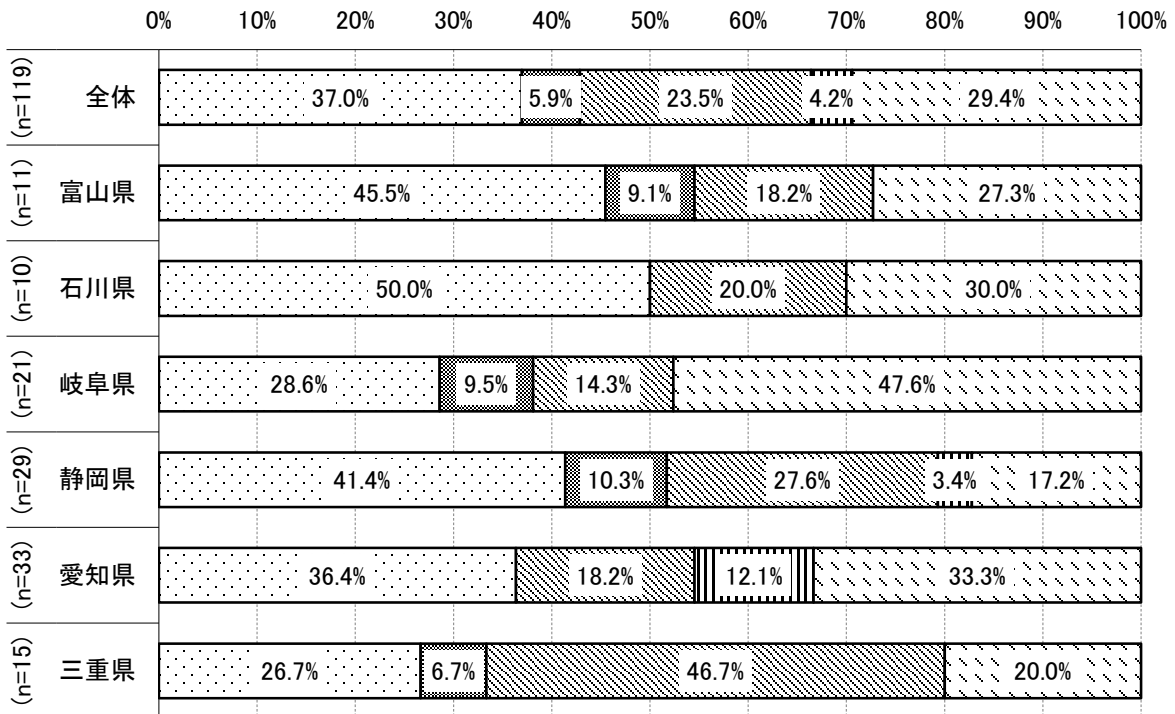
(1)総合事業に基づく移動支援・送迎等の現状

① 総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等の現状

全体では「既にある」の割合が37.0%で、全国と比べてやや低い。

都道府県別では、石川県で「既にある」の割合が50.0%と管内6県中では最も高く、岐阜県は28.6%と最も低い。

図表 3-1 総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等の現状



□既にある

■現時点でサービスはないが、今後実施することが概ね決まっている

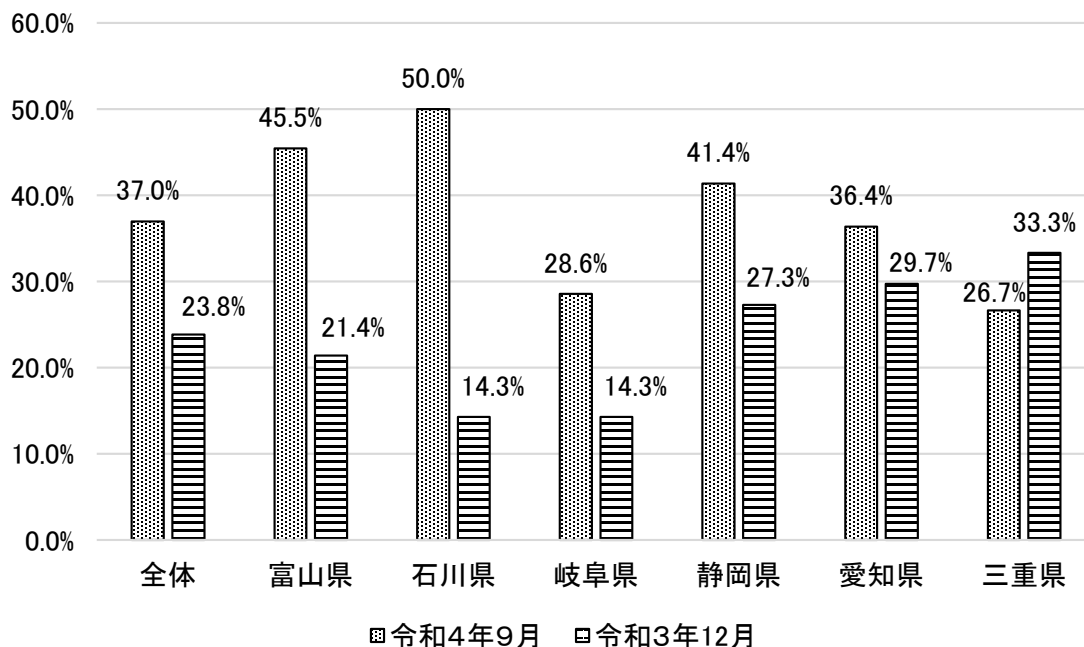
▣サービスを実施する具体的な予定はないが、検討はしている

□現時点で検討はしていないが、過去に検討をして実施を断念したことがある

□検討は行っていない・行ったことはない

また、「既にある」と回答した割合について、令和3年12月時点と比較すると、全体では13.2pt増加した。都道府県別でみると、三重県以外は増加しており、特に富山県、石川県、岐阜県の増加が大きかった。

図表 3-2 「既にある」と回答した割合

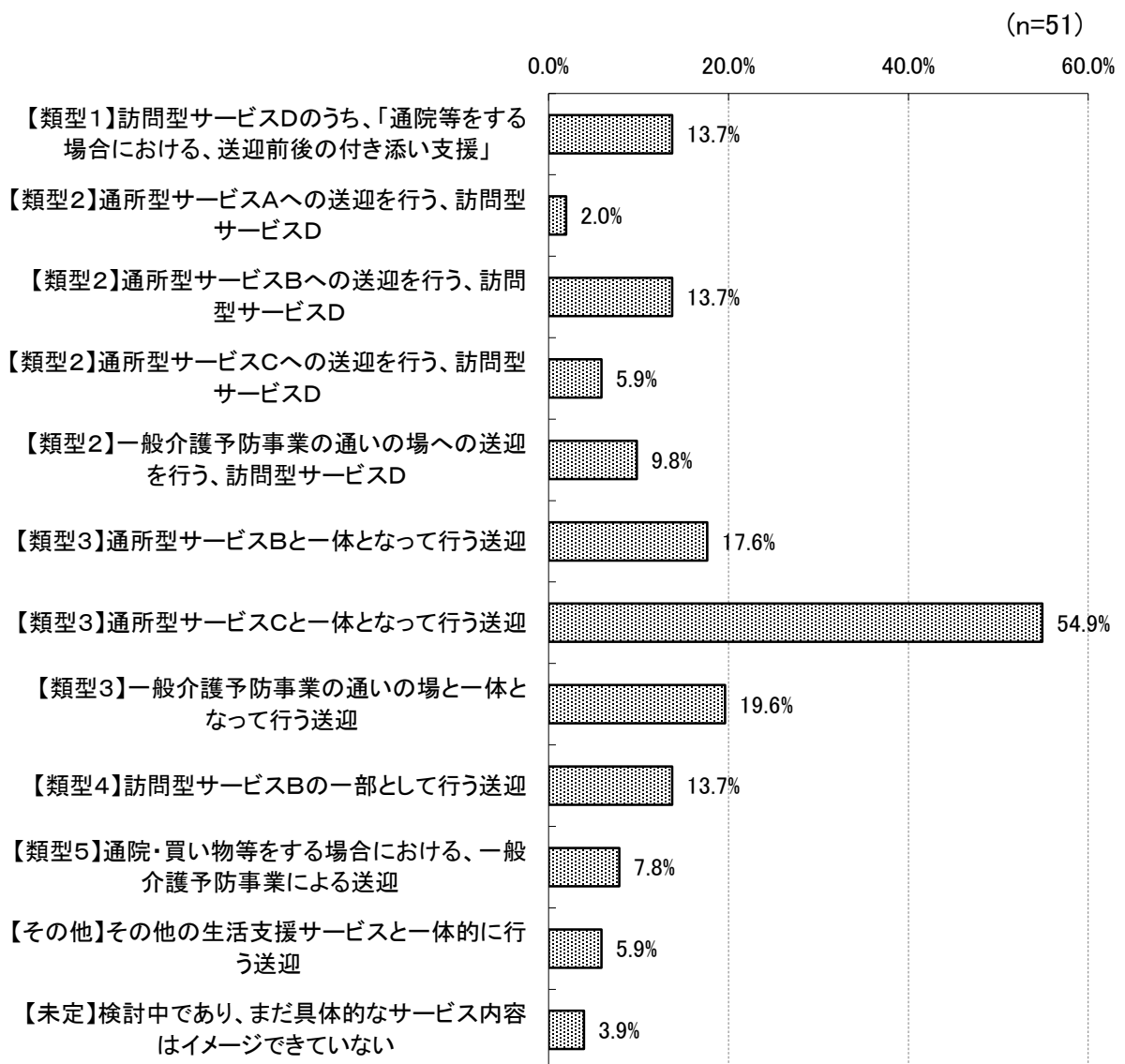


※令和3年12月のデータは、令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの効果的な運営に関する調査研究事業（一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構）」から引用

② 総合事業による委託・補助等が行われている移動支援・送迎等の現状

「既にある」及び「現時点でサービスはないが、今後実施することが概ね決まっている」市町村に限定し、総合事業による委託・補助等が行われている移動支援・送迎等をみると、「【類型③】通所型サービス C と一体となつて行う送迎」が最も多く 54.9% であった。次いで「【類型3】一般介護予防事業の通いの場と一体となつて行う送迎」が 19.6%、「【類型3】通所型サービス B と一体となつて行う送迎」が 17.6% であった。

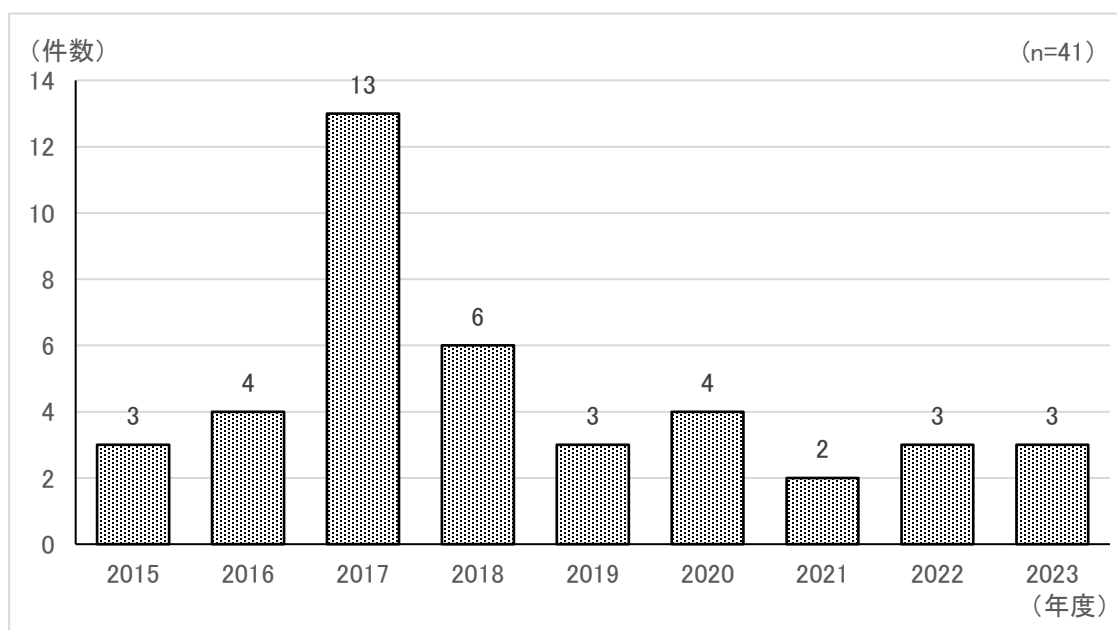
図表 3-3 総合事業による委託・補助等が「既にある」市町村の移動支援・送迎等の現状
(令和4年9月時点)



(2)総合事業による委託・補助等が行われている移動支援・送迎等の開始年度

総合事業による委託・補助等が行われている移動支援・送迎等の開始年度について、「2017年」が最も多く13件であった。他は回答が分散し、目立った傾向は見られなかった。

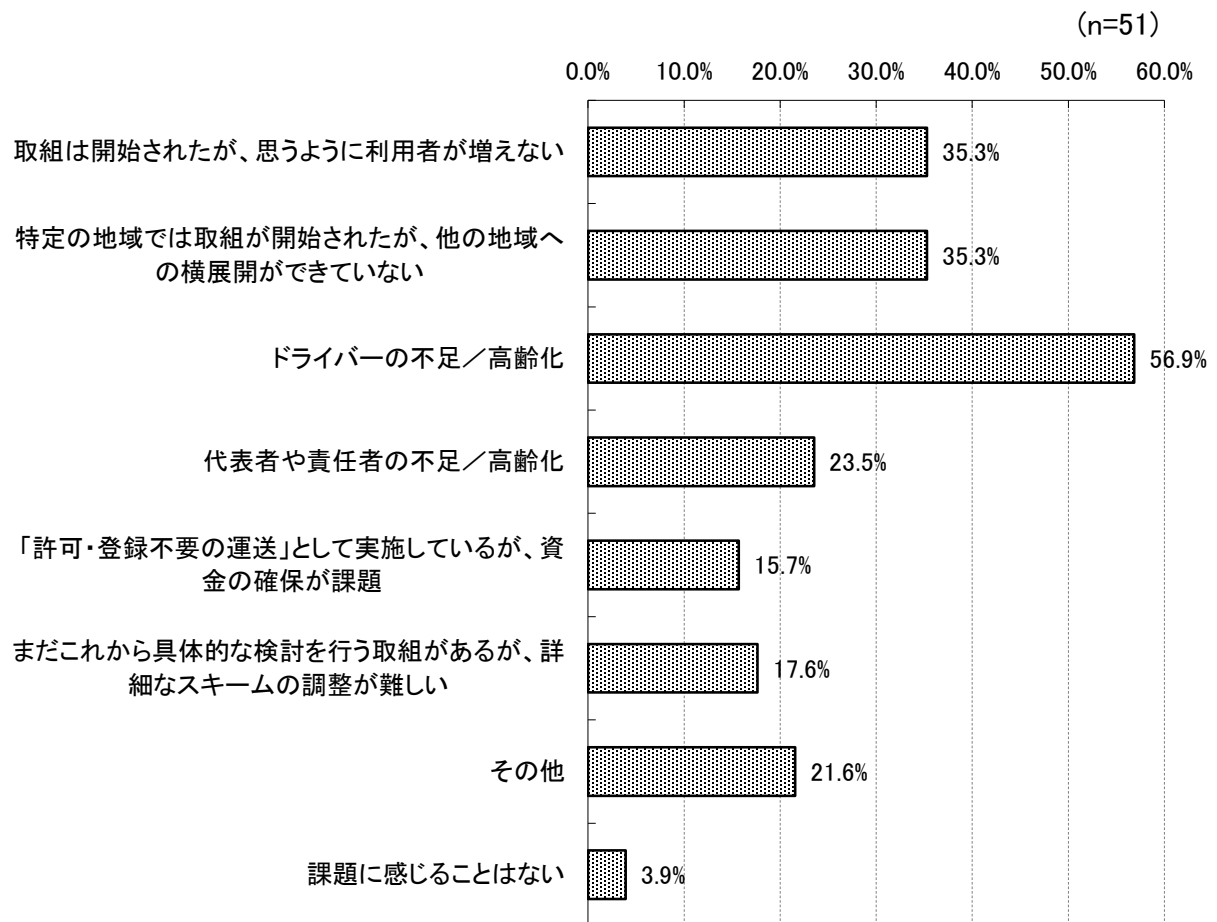
図表 3-4 総合事業による委託・補助等が行われていないものの、生活支援体制整備事業を通じて創出された、移動支援・送迎等の現状



(3)取組を拡充していくにあたっての課題

取組を拡充していくにあたっての課題について、「ドライバーの不足／高齢化」が最も多く 56.9%、次いで「取組は開始されたが、思うように利用者が増えない」「特定の地域では取組が開始されたが、他の地域への横展開ができていない」が 35.3%であった。

図表 3-5 取組を拡充していくにあたっての課題



図表 3-6 取組を拡充していくにあたっての課題(自由記述)

- 高齢化率 51.9%(R4.4.1)の自治体にとって、事業開始時は様々な事業で人材が集まるが継続して人材を確保していくことが大きな課題となっている。また、介護予防事業などの取り組みにより、介護認定率が低下している。しかし、要支援者の増加等により地域支援事業の限度額超過や総合事業に位置付けることにより、ケアプラン等の業務が包括支援センターに増え、事務負担と財源の確保が大変になっている。
- 現在のサービス提供団体は1団体であり、一部地域(特定町内)でのサービスに留まっている。他団体との調整も行っているが、サービス提供には至っていない。
- 総合事業の枠外で対応調整中である。地域により移動支援のニーズに差がある。また、利用者数も安定しない。要支援要介護者もおり、ドライバー側にも介護の技術や知識が必要になってきている。
- 総合事業の活用では、通所型サービス B 及び C の運営団体が団体の利用者に限定した送迎サービスを実施しているのみであり、全市的な移動支援についてのサービスに至っていない。
- 担い手の確保がむずかしい。通いの場と一体的に行う送迎支援では幅広いサービス提供にならず利用されない。
- 現在はボランティアポイントで活動しているが、モチベーション維持のためにも活動の対価の在り方に検討が必要。ボランティアが減少しており、確保が必要。
- 本年度から事業を開始したが、実施団体が1団体、利用者1名のみ。実施団体と利用者の発掘が課題となっている。また、利用者から燃料費実費分を負担金としてもらっているが、「許可・登録不要の運送」として実施するため、金額の設定が難しいと感じている(距離から計算したら1回の負担金が30円となった)。
- 決まった人の利用が多く、新規利用者が増えない。受託事業所が増えない。
- 移動支援の有無に関わらず、通所型サービス C と一般介護予防事業の利用者が少ない。
- 移動支援のニーズはあるが、具体的な支援策を実施できる手段が確立できていない(予算、スキーム、事業者等)。
- 通所型サービス C 以外の取り組みがなく、どのように拡充してよいかわからない。
- 市内に6つある圏域があるうち、1つの圏域では活動団体が増えてきたが、他の圏域ではまだ不足している状態である。
- 人口規模の小さな町はタクシー会社数が少ない上、市町村独自のデマンドや利用助成事業等を同じタクシー会社に依頼しているためタクシー慢性不足に陥っており、教室送迎を依頼できなくなっている。
- 現在実証実験中のため、将来的な課題と認識しています。今後は、最低賃金程度の時給を支給できるような仕組みづくり(利用料と市補助など)とオンデマンド交通システム等による効率的な運用体系の構築が必要と考えます。
- 事業の周知不足や包括支援センターとの認識のずれ等から、利用者が計画・予定人数を下回っている。
- 担い手不足。ドライバーの高齢化。担い手育成のノウハウがなく育成ができていない。車での移送は事故のリスクがありボランティアで担うことの難しさを感じる。

- 具体的な検討がまだ行えていない。
- ドライバーについては9月末よりセミナーを開催する予定であるが、何人くらい確保できるのかが不明である。また具体的な方法もこれから調整予定である。
- 担い手となるドライバーが高齢で運転することに不安がある。取組に興味を示す団体はあるが、道路運送法上の制約などがあり、開始に至る団体が少ない。
- 運転ボランティアを養成しているが、事故時に自身の保険を使うことに抵抗があり活動に繋がらない。
- 送迎サービスとしての利用者数ではないが、通所型サービス C の利用者数が伸び悩んでいる。
- 令和4年9月より委託事業者による送迎付きで通所型サービス C を実施。現在のところ委託事業者が少なく、市全域をカバーできていない。
- 前問5、6について、住民主体で行っている許可・登録不要の運送に対して補助制度を検討しているが、訪問型サービス D は目的地や内容、補助対象経費の面で実際の活動に合わない部分がある。
- 移動に関する一定のニーズはあるが、市社会福祉協議会が移動に関する支援（あいのりタクシー）について取り組んだが、利用者がなく廃止している。また、ボランティア養成後も車両等の確保・管理が難しいことや事故があった際の補償など、課題が多く発展が難しい状況である。
- 委託事業所の人員不足、コロナ禍の外出支援への不安がある。
- サービス B とその他の生活支援サービスの一部として行ってもらっている移動支援は、地区ごとで運営しているため、市内 28 地区のうち 5 地区しか利用できない。運営しているところも、支援側の担い手不足と高齢化の問題があり、今後の課題がある。
- 住民への移動支援を、市施策・総合事業施策・ボランティア、どの分野で実施をするか定まらない。
- 住民主体型のサービスを提供できる住民が人口減少により、提供者の確保のほか、開始しても継続性が危ぶまれる。
- 住民主体型サービスを実施する団体の資金確保が困難となる。
- サービス D の実施団体に対し、補助金を交付できるよう要綱を制定したものの、過去の利用実績は 0 件である。要綱において、「年間 5 人以上の要支援者又は事業対象者に 1 週間当たり 1 回以上サービスを実施していること」を補助金交付要件としていることが、利用につながらない 1 つの要因として考えられる。サービス D と密接に関わるサービス B も含めた補助金の交付要件（人数、サービス実施頻度など）や補助金額などの要綱内容について、今後、検討していきたいと考えています。
- まだ実際に取り組んでいないため想定で記入。ドライバーに限らず活動者側になる人材探しが難しい。特に運転となれば、通常のボランティア以上に年齢や心身状況の確認等必要になるのではと思う。通所 B 及び移動支援に関する補助要綱やマニュアル、公共交通関係課や地域との調整など具体的な進め方がわからない。
- サービス C の送迎であるが、サービス C の申し込みが少ないため送迎利用者が少なく費用対効果が得られない。

- 一部地区の介護予防教室にNPO 法人による送迎を導入しているが、現在協力いただいているNPO 法人が少なく、他の地区への業務拡大が難しい。また、運転ボランティアも毎年の講習会で募集しているが、希望者が少ない。
- 通所型サービス C において、利用者が増えない。
- 通所型サービス C 利用者のうち送迎希望者が増加しているため、今後マンパワー的に対応できるか不安がある。
- ドライバー不足により、参加者が同じ地区の方に偏ってしまう。
- 移動支援を必要としている人は多くいるが、供給が追いついていない。リクライニングタイプの車いすやストレッチャーに対応できる車がない。

図表 3-7 今後の取組や意見など(自由記述)

- 介護事業所の共同送迎による移動の効率化、車両の空き時間を活用した生活支援。
- 生活援助と一体的に行う送迎支援をケアプランの作成（つまり介護認定）に関わらず、必要とする全ての高齢者（可能であれば障がい者など）も対象として支援できる仕組み。
- 総合事業を活用せず、対象者を事業対象者等に限定しない実施方法。訪問型サービス B での取り組み方。
- 中山間地域の地方自治体において、交通弱者ニーズと公共交通体系のバランスを保つことが難しくなっており、特に、自動車免許返納者への移動手段の確保ニーズが顕在化しつつあります。そのため、令和 4 年 9 月より通所型サービス B（住民主体）の通所について、地域ボランティアによる送迎の実証実験を開始し、今後、利用者、ドライバーを交えて検証結果を分析し、受益者負担も勘案しながら制度設計していきます。
- 道路運送法により「福祉有償運送」が制度的には可能となりました。次の課題は、車両の確保と事故対応だと考えます。交通事故はあってはならないものの、万が一事故が発生した場合、相手方への賠償、同乗者への補償等民事上の対応が、ドライバー自身並びに親族に不安、懸念があり、賛同ボランティアの広がりにつながらない原因であると分析します。手厚い保障の自動車保険への加入や保険料負担の問題や事故による保険等級への影響等、賛同ボランティアの「ボランティア精神」だけではぬぐい切れない部分を、いかに解決するか悩んでおります。
- 一つの可能性として、ボランティア運送にシェアカーの活用を検討しています。数年以内にダイハツ ゴイッショ と合わせて「福祉有償運送」システムが構築できればと思います。
- 訪問型サービス B 団体内で移送支援の意向があれば、サービス B 内でできる移送支援方法の提案。庁内交通部局の取り組みの情報収集。担い手の育成。ボランティア講座の開催。
- 他の市町の取組を参考にしたい。（マイナンバーカードの活用による方法、あいのりタクシーについて、車両の確保と保険について）
- 本市では移動・外出支援事業を一般介護予防事業内で直接実施しています。目的地は①市で開催している健康体操クラブ、②居場所、③認知症カフェの 3 箇所です。現在市内 5 圏域中 3 圏域で実施していますが、今年度中にすべての圏域で実施予定です。また、とくし丸が 3 台から 1 台に減少し、買い物に困る高齢者が増えていたところに、移住者で移動スーパーを立ち上げる方を産業課より紹介してもらいました。今後は高齢者福祉課、包括等と連携し、軌道に乗るよう支援していきたいと思っています。庁内連携することで新しいつながりが生まれることを実感しました。
- 交通部局、市民部局との連携による移動に係る協議。
- 保険者機能強化推進交付金を活用した、一般会計や保健福祉事業での補助や車両の確保について知りたい。
- サービス事業の車両を利用した移動支援の実例、サービス D の実例を知りたい。
- 現在、生活支援コーディネーターは、地域相互のボランティアでの拡充に努めており、実際にある地区では、移動支援を伴う生活支援の活動をしている地域住民が存在する。また、社会福祉法人によるサロン等への送迎協力のコーディネーターもしているが、他市町で実施されている

高齢者の移動支援の取組を知りたい。また、取組にあたって課題となっていることがあれば知りたい。

- 総合事業において担い手や利用の少ない状況に行政として何をどの程度まで支援するかを知りたい。
- 自家用有償旅客運送を住民主体型サービスに転換した事例があれば知りたい。
- サービス D によらない、地域住民主体による「移動支援に対する立ち上げ支援」や「既の実施されている移動支援への継続的な支援」について、財政的な支援や生活支援コーディネーターの関わりなどについて。
- 交通関係部局と連携した高齢者への移動支援について。
- 現在、保健福祉事業を活用して通所 B の別主体が移動支援を行う方法（社会福祉法人への委託）を検討している。
- 今後は、今想定する類型での財政支援と進め方、安全運転講習の実施、利用者と活動者の募集における効果的な周知など、具体的なことを学んで取り組みたい。
- 市と SC の役割分担と進め方について知りたい。
- 行政の限られたマンパワーの中で、どう仲間を増やして取り組んできたか聞きたい。
- 身寄りのない人や付き添いを必要とするような人に対する受診などの送迎支援をしている自治体があれば、立上げプロセスや実施内容を伺ってみたい。
- 定額タクシーやワンコイン乗車の導入。
- デイサービスの送迎に使っている車両を、日中の空いている時間に移動支援に活用することを検討しているが、ドライバーや管理者・責任者の調整が難しく、現在はまだ取り組めていない。
- 当市は、既存のサロン（通所 B）へのサロンボランティアによる送迎を訪問 D と位置付け、ボランティアポイントを付与する仕組みで行ってきたが、サロン主催側・参加者の高齢化、コロナ感染症の影響により、利用者の増大や横展開は期待できない状況です。しかし、実際はサロンなどへの交通手段に限らず、高齢、特に認知機能の低下による免許返納などにより、通院・買い物などへの移動手段確保は今後ますます大きな課題となってくることが予測されます。車が無いと社会との交流の機会が極端に減少してしまう地区も多くある中で、移動という、その他の生活支援よりもさらにハードルの高い移動支援について、地域住民の皆様のボランティア精神に期待すべきなのか（移動支援に携わってもらえる元気高齢者の意識は、今まで積極的に通いの場・支え合いの地域づくりに携わってくださった、後期高齢、80代に近い方とは、少し意識が違うように感じます）、もっと民間の事業所などへの働きかけをしていくべきなのか、手探りで生活支援コーディネーターと共に取り組んでいます。行政としては、庁内の他部署との連携もなかなかうまく進んでいないですが、庁内連携、民間とのタイアップなどについて、他の市町の取組みについて、ご教授いただければと思います。

第 4 章 東海北陸厚生局管内における取組事例

東海北陸厚生局管内における先進事例を対象としたヒアリング調査を実施し、取組の背景・プロセス、実施体制、具体的な内容、委託・補助等の概要といった視点から、取組創出に資する情報の整理を行いました。今回対象とした市町村は下表の通りです。

市町村	タイトル	分類
豊明市①	市と協同組合が協働運営する「おたがいさまセンター「ちゃつと」」が、送迎を含む支え合い活動の拠点として機能	生活支援体制整備事業
豊明市②	市全域をカバーする送迎付き通いの場「らくらす」があることで、より裾野の広い多様な参加ニーズへの対応が可能に	類型③(一般介護)
長久手市	一般介護予防事業を活用した、買い物・運動・送迎の一体的な提供	類型③(一般介護)
各務原市	福祉と公共交通の連携により、高齢者の移動を支援する「住民主体の地域の高齢者等移動支援事業補助金」	類型②(訪問 D2)
可児市	まちづくり協議会を起点とした移動支援の立ち上げと補助金を利用しない移動支援の実施	その他の単独事業
伊勢市	通所 B の運営団体に対して、送迎部分を一般介護予防事業にて支援	類型③(一般介護)
名張市	小学校圏域ごとに設置された「地域づくり組織」が、一括交付金を受けて、外出支援を含む様々な地域活動を展開	類型①(訪問 D1)、類型②(訪問 D2)、類型④(訪問 B)
四日市市	日常生活圏域(全 24 地区)のうち 11 地区で訪問型サービス B の活動を創出し、生活支援一体型の移動支援を実施	類型④(訪問 B)
函南町	居場所への送迎(訪問 D)と居場所参加者向け買い物ツアー(社協独自事業)を組み合わせた取組	類型②(訪問 D2)
袋井市	ファミリー・サポート・センター事業(育児部門)に一般財源による委託で介護部門を追加し、高齢者の移動支援も実現	その他の単独事業
藤枝市	「公共交通とのすみ分け」や「車両を誰が保有するか」といった課題をクリアし、独自のスキームを構築	その他の単独事業
能美市	体制整備事業で移送支援を丁寧に検討。市独自の基金を創設し、制度や縦割りの制約なく、市民目線で移送活動を支援	その他の単独事業

また、総合事業を活用した移動支援・送迎の取組の類型①～⑤については、以下の通りです。

類型	総合事業	行き先
類型①:通院・買い物等をする場合における送迎前後の付き添い支援	訪問型D ケース1)	介護予防ケアマネジメントにより決定
類型②:通所型サービス等の運営主体と別の主体による送迎	訪問型D ケース2)	通所 A
		通所 B
		通所 C
		通いの場
類型③:通所型サービス等の運営主体と同一の主体による送迎	通所型 B・C/ 一般介護予防事業	通所 B
		通所 C
		通いの場
類型④:生活援助等と一体的に提供される送迎	訪問型 B	介護予防ケアマネジメントにより決定
類型⑤:通院・買い物等をする場合における一般介護予防事業による送迎	一般介護予防事業	市町村判断

愛知県 豊明市①

市と協同組合が協働運営する「おたがいさまセンター「ちゃっと」」が、送迎を含む支え合い活動の拠点として機能

(基礎データ:人口:69,295人 高齢化率:26.5% 面積:23.2k㎡ 人口密度:2,984.3人/k㎡)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)		類型② (訪問 D2)	
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	
類型④ (訪問 B)		類型⑤ (一般介護)	



(その他の事業)

生活支援体制整備事業	★
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償	4条許可	
---------	---	------	--	---------	------	--

【概要】

- ▶ おたがいさまセンター「ちゃっと」は、市内の3つの協同組合と市の4者で協働運営されており、様々な生活支援を必要とする人と、そのお手伝いができる人(生活サポーター)のマッチングを行っている。令和4年現在は、約100人/月(実人数)が利用しており、従前相当の訪問型サービスの利用者数(約80人/月)よりも多い規模となっている(生活支援体制整備事業として市が委託)。
- ▶ 生活サポーターが提供する生活援助の中には送迎も含まれており、基本的には「ちゃっと」がリースした車両(2台)を使用して、14名の運転者が通院や買い物などの送迎を行っている。
- ▶ 「ちゃっと」には6名の生活支援コーディネーター(第2層)が配置されており、新規の利用希望などがあった場合にはご自宅を訪問し、ニーズや生活課題の把握、生活サポーターでの対応の可否の判断、生活サポーターの選定、生活サポーターとの同行訪問などを行っている。

■ 背景・プロセス

- ▶ 豊明市には、「南医療生協」、「JA あいち尾東」、「コープあいち」の3つの協同組合があり、それぞれの組合において支え合いの活動が行われていましたが、個々の活動は十分には広がっておらず、また担い手不足などの課題を抱えていました。
- ▶ 一方、市は新しい地域支援事業への移行に伴い、サービス B などの住民主体のサービスの創出について検討を行いましたが、活動のすべてを住民が担うのは困難との判断もあったことから、既に地域の中で実施されていた協同組合の取組と協働することで、市全域で支え合いの活動が展開できないかと考えました。
- ▶ 市が協同組合に話をしたところ、その考え方に共感が得られたことから、平成29年11月に3つの協同組合と市が協働で運営する「豊明市おたがいさまセンターちゃっと」を立ち上げました(市が南医療

生協に、生活支援体制整備事業として委託)。

■ 実施体制

- ▶ おたがいさまセンター「ちゃっと」は、「南医療生協」、「JA あいち尾東」、「コープあいち」の3つの協同組合と豊明市の4者が協働で運営しており、豊明市が「ちゃっと」の事務局である南医療生協に「生活支援体制整備事業」として委託をしています。
- ▶ 「ちゃっと」には、第2層の生活支援コーディネーター6名が配置されており、送迎を含む様々な生活支援を必要とする人と、そのお手伝いができる人(生活サポーター)のマッチングなどを行っています。

■ 具体的な取組

- ▶ おたがいさまセンター「ちゃっと」は、送迎を含む様々な生活支援を必要とする人と、そのお手伝いができる人(生活サポーター)のマッチングを行っています。
- ▶ 「ちゃっと」には6名の生活支援コーディネーター(第2層)が配置されており、マッチングのみでなく、新規の利用希望などがあった場合にはご自宅を訪問し、ニーズや生活課題の把握、生活サポーターでの対応の可否の判断(難しいと判断した場合は、他の機関へつなげる)、生活サポーターの選定、生活サポーターとの同行訪問などを行っています。
- ▶ 令和3年度実績で、利用者数は延べ3,414人(実利用者数は221人)となっています。
- ▶ 令和4年現在は、約100人/月(実人数)が利用しており、従前相当の訪問型サービスの利用者数(約80人/月)よりも多い規模となっています。
- ▶ お手伝いをする生活サポーターは、立ち上げ当初はまず3つの協同組合で活動をしていた組合員約50名が講習を受け生活サポーターとなった後、徐々に非組合員の担い手も増加し、令和3年現在では366名となっています。
- ▶ 利用者は、事前に250円/30分のチケットを購入し、利用後に生活サポーターにチケットを渡します(生活サポーターが受け取る金額も、同じく250円/30分)。このチケットは換金することも可能ですが、将来に自分が利用するための「時間貯金」もできるようになっています。
- ▶ なお、生活援助の一部として令和2年9月からはドア・トゥ・ドアの送迎も実施しており、令和4年現在は生活サポーターのうち14名が運転も行っています。送迎に使用する車両は、基本的には「ちゃっと」がリースした車両2台を使用しますが、生活サポーターのマイカーを使用することも可能です(マイカーを使用する移動支援ボランティアの送迎中の事故に対応する民間の保険に別途加入)。
- ▶ 利用件数はリース車両2台(のってって号)について毎日3回ずつ稼働する程度となっており、受診の付き添いや、配偶者のお見舞いなど、定期的な利用が多く、他の生活援助と合わせて利用者数は増加傾向にあります。

＜おたがいさまセンター「ちゃっと」のチラシ＞



(豊明市資料)

- 運転をする生活サポーターについては、定期的な安全運転講習を行うとともに、ゴールド免許であることや70歳未満であることなどを条件としています。

■ 委託・補助等の概要

- 豊明市が、生活支援体制整備事業として「ちゃっと」に約800万円で委託をしています。豊明市の契約先は、「ちゃっと」の事務局である南医療生協となっています。
- 委託費は、第2層の生活支援コーディネーターの人件費(6名)やその他必要な経費となっています。送迎に使用する車両2台のリース料も含まれています。

■ 取組のポイント

<地域の既存の支え合いの仕組みである「協同組合」と「市」との協働による活動の活性化>

- 支え合いの仕組みを地域に広げるにあたり、住民が全てを担うような取組を新たに創出するのではなく、協同組合という「既存の支え合いの仕組み」の存在に着目し、市と協働することでその取組を活性化させることに成功しています。
- これには、「協同組合では、もともと支え合いの取組をより広げたいという気持ちがあったが、協同組合だけでは困難であった」状況に対して、「市が3つの協同組合と協働することにより公共性を持たせ、より広い地域住民の参画が得られた」ことなどが要因となっています。
- また現在は、廃校となった小学校跡地に新設された「豊明市共生交流プラザ「カラット」」に事務局が設置されており、より親しみやすい環境が整えられています。

<事務局機能については「ちゃっと」が担うなど、地域住民が無理なく参加できる実施体制を構築>

- 事務局機能を「ちゃっと」が担い、地域住民は生活サポーターとして参画するなど、地域住民が全てを担うのではなく、比較的無理なく参加できる実施体制が整っていることも、多くの生活サポーターが参画している1つの要因と考えられます。
- 事務局機能を市と協同組合が協働で実施することにより、持続可能性が高まることも期待されます。

<「ちゃっと」には生活支援コーディネーター(第2層)が配置されており、地域の相談窓口としても機能>

- 「ちゃっと」に配置された生活支援コーディネーター(第2層)は、マッチングのみでなく、新規の利用希望などがあった場合にはご自宅を訪問し、ニーズや生活課題の把握、生活サポーターでの対応の可否の判断、生活サポーターの選定、生活サポーターとの同行訪問などを行っています。
- 地域の相談窓口としても機能しており、必要に応じて他の機関へつなげるなどの役割も担っています。

<時間預金の制度が、「将来、自分が困った時のために」という「おたがいさま」の気持ちを生み出す>

- 「ちゃっと」には、非常に多くの住民が参画していますが、要因の1つとして、時間貯金の制度を設けることにより、ボランティア精神を持っている人のみでなく、「将来、自分が困った時に助けてもらいたい」という「おたがいさま」の気持ちで参加している人が多いことが考えられます。
- また、町内会などを対象に「ちゃっと」の取組事例の説明会を実施していることなども、各地域での担い手の確保につながっています。

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	豊明市おたがいさまセンター「ちゃっと」
対象となる地区の名称	全域
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:68337人 高齢化率:26.1% ※R4.4
移動支援の活動の開始時期	2020年9月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	市内にお住まいの高齢や障がいのある人で、日常生活でちょっとしたお困りごとのある人
延べ利用者数(年間)	約3414人 ※R3 (外出付き添いだけでなくサービス全体の利用者)
実利用者数(利用登録者数など)	約221人 ※R3
登録運転者数	14名(ドライバー) ※R3 (366名サービス全体)
車両台数&所有者と種類	おたがいさまセンターちゃっと所有(のってって号)2台 車種: ダイハツ タント
車両の所有者	おたがいさまセンターちゃっと所有(のってって号)、 他、登録者各個人のマイカー
3. サービス内容	
目的地	生活支援を伴う外出の同行、付き添い(通院、買い物等)
運行方法	ドアトゥドア
運行頻度	平日(月から金)
予約方法など	コーディネーターが依頼を受け調整
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	8,049,840円 コーディネーター人件費、車両維持費、諸経費、 リース代 (地域生活支援体制整備事業)
利用料金	250円/30分以内
活動者が受け取る額	250円/30分以内

愛知県 豊明市②

市全域をカバーする送迎付き通いの場「らくらす」があることで、より裾野の広い多様な参加ニーズへの対応が可能に

(基礎データ:人口:69,295 人 高齢化率:26.5% 面積:23.2k㎡ 人口密度:2,984.3 人/k㎡)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)		類型② (訪問 D2)	
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	★
類型④ (訪問 B)		類型⑤ (一般介護)	

(その他の事業)

生活支援体制整備事業	
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償	4条許可	
---------	---	------	--	---------	------	--



【概要】

- 高齢者健康寿命延伸外出支援事業「らくらす」は、市内の全ての高齢者が利用できる送迎付きの一般介護予防事業(通いの場)として実施されている。送迎に使用するバス車両は、小学校の送迎に使用されている車両を活用し、8コース(火曜日～金曜日の4日間×2台)が設定されている。
- 歩いて行けるサロンや体操教室の他に、市全域をカバーする送迎付きの通いの場があることで、「地域の集りには参加しづらい」、「引っ越してきたばかりで知り合いがいない」、「公共施設で実施されている教室であれば参加できる」という住民も参加しやすい環境が整えられている。

■ 背景・プロセス

- 「らくらす」は、二次予防事業「いきいきサービス」(市直営)として実施していたものですが、平成28年度からは通所型サービス A として実施(社会福祉協議会への委託)した後、参加対象者を広げるために現在は一般介護予防事業の「通いの場」として実施されています。
- 「らくらす」は、全ての高齢者が利用できる「送迎付きの通いの場」として運営されており、送迎に使用するバス車両は、小学校の送迎に使用されている車両を活用して、8コース(火曜日～金曜日の4日間×2台)が設定されており、市内の広い範囲から参加することが可能になっています。

■ 実施体制

- 一般介護予防事業の通いの場として、豊明市が社会福祉協議会へ送迎を含めて委託をしています。

■ 具体的な取組

- 「らくらす」は、市内の全ての高齢者が利用できる送迎付きの通いの場(一般介護予防事業)として実施されています。
- 送迎に使用する車両は、もともと小学校の送迎(市が委託)を行っていたバス車両について、児童を送迎した後に高齢者の送迎も行うようにしたものが1台(同じ会社に高齢者の送迎も委託)と、「らくらす」の委託先である社会福祉協議会の車両1台(合計2台)を使用しています。
- なお、「らくらす」の送迎を行っている社協の車両(1台)については、現在は小学校の送迎にも使用されており、車両の効率的な活用が行われています。
- 身近なサロンや体操教室の他に、「らくらす」のような市全域をカバーする送迎付きの通いの場があることは、「地域の集りには参加しづらい」、「引っ越してきたばかりで知り合いがいない」、「公共施設で実施されている教室であれば参加できる」という住民も参加しやすい環境が整えられているといえます。

■ 委託・補助等の概要

<バス車両の空き時間を活用し、小学校の送迎と高齢者の通いの場の送迎を同じ車両で実施>

- 「らくらす」の送迎に使用されている2台の車両は、朝の小学校の児童の送迎も行っているなど、地域の車両の有効活用が行われています。

<市全域を対象とした「送迎付きの通いの場」があることで、より多様なニーズに対応することが可能>

- 身近なサロンや体操教室の他に、「らくらす」のような市全域をカバーする送迎付きの通いの場があることは、「地域の集りには参加しづらい」、「引っ越してきたばかりで知り合いがいない」、「公共施設で実施されている教室であれば参加できる」という住民も参加しやすい環境が整えられているといえます。

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	らくらす(社会福祉法人豊明市社会福祉協議会委託)
対象となる地区の名称	全域
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:68337人 高齢化率:26.1% ※R4.4
移動支援の活動の開始時期	☑017年4月1日
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	豊明市在住の65歳以上の方 (ただし、常時1対1による対応を要する者を除く。)
延べ利用者数(年間)	約2200人 ※令和3年度
実利用者数(利用登録者数など)	約120人 ※令和4年度現在
登録運転者数	3名(社協運転者1名、(株)スターロード運転者2名) ※令和4年度現在
車両台数&所有者と種類	マイクロバス2台(スクールバス20席、コースター11席)
車両の所有者	豊明市
3. サービス内容	
目的地	老人福祉センター(総合福祉体育館の中にあるため、トレーニングジムを利用しても可)
運行方法	教室利用者向けに独自に設定したバス停を循環。
運行頻度	火曜～金曜の午前中
予約方法など	事前にらくらす教室の利用申請が必要。
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	らくらす(バス1台含む): 9,544,000円、 スターロードへの委託分:1台バス委託費2,151,600円 (一般介護予防事業)
利用料金	無料
活動者が受け取る額	

愛知県 長久手市

一般介護予防事業を活用した、買い物・運動・送迎の一体的な提供

(基礎データ:人口:60,886人 高齢化率:17.0% 面積:21.55k㎡ 人口密度:2,785.8人/k㎡)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)		類型② (訪問 D2)	
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	★
類型④ (訪問 B)		類型⑤ (一般介護)	

(その他の事業)

保健福祉事業	
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	



(資料:長久手市提供)

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償	4条許可	
---------	---	------	--	---------	------	--

【概要】

- 長久手市では、市内の事業者にて委託し、買い物・運動・送迎を一体的に提供する「買い物リハビリ」の取組を実施している。
- 買い物リハビリの参加者は、一人での外出や買い物が難しい人で、簡易的なチェックリストの結果も参考にしながら判断している。直接の申込だけでなく、地域包括支援センターからの紹介で参加に至る場合も多い。現在は約 30 名が参加している。
- 買い物リハビリの当日は、受託事業者が保有する車両で送迎を行い、スーパーに到着した後は空きスペースを活用して、バイタルチェックや運動指導などを実施している。受託事業者のスタッフには専門職もあり、様々な相談にも対応している。
- 市から事業者への委託は一般介護予防事業の財源を活用しており、実施1回あたりの支払額が定められている。また、利用者負担は1回の参加につき 300 円としている。

■ 背景・プロセス

- 長久手市は、名古屋市のベッドタウンとして発展してきました。市制施行は 2012 年で、高齢化率も低く、若いまちであることが特徴です。一方で、高齢化は進んできており、今後 20 年で高齢者数が2倍になることが見込まれ、介護サービスの基盤整備や地域づくりが重要になっています。
- 市の交通網としてはリニモや名鉄バス、市バスなど一定の整備はされていますが、地域によって差が生じています。特に市東部の地域では市街化調整区域などもあり、交通に不便な場所も多い状況です。

- 2018年、介護予防・重度化防止の取組を進めるため、通所型サービスCの創設も検討しましたが、当時の長久手市にはリハビリテーション専門職が少なく、実現には至りませんでした。そのため、通所型サービスCに限らず、市内のデイサービスや訪問看護ステーションに勤務するリハビリテーション専門職と連携した取組ができないか模索していました。
- そうした中、市内でリハビリ特化型のデイサービスを運営する事業者が、隣県にて買い物とデイサービスを一体的に実施していることを知りました。これは、地元スーパーの一面に通所型サービスAを設置し、利用者はデイサービスの利用後に買い物ができる仕組みでした。
- 買い物を通じた外出・運動機会、移動手段を一体的に提供できることから、長久手市においてもこうした仕組みの導入ができないか検討がなされました。結果、長久手市では、スーパーのテナントにデイサービスが入居することは難しかったため、スーパーの空きスペースで体操を実施する形になりました。
- もともと地域では買い物支援のニーズがありました。一方で、訪問介護の生活援助では、時間の制約もあり、自身で買い物することはできないほか、人には頼みづらいという声も聞かれました。買うものを考え、実際にお店を訪れ、自分で手に取り、会計をするという一連の買い物動作自体が自立支援につながるという視点からも、買い物と運動、送迎を一体的に提供する意味があると考え、買い物リハビリの取組が開始されました。
- なお、長久手市では民間企業や大学等と連携し、高齢者が暮らしやすい地域づくりを行う「みんコラ」の取組を推進しており、買い物リハビリの他にも、カーディーラーでの体操教室やショッピングモール内のウォーキングイベントなどが実施されています。

■ 実施体制

- 本事業は、長久手市から株式会社長久手温泉に委託を行い、長久手温泉から別の2事業者に再委託する形がとられています。そのため、市内で計3者が買い物リハビリを実施しており、受託事業者ごとに先行となる買い物施設も異なります。
- 各事業者が保有する車両を使用し、基本的には受託事業者のスタッフが送迎や付き添い、体操などが行われています。加えて、市が養成している生活支援サポーターのボランティアが参加し、付き添い等をサポートする場合があります。
- 利用につながるきっかけとして、直接申し込みがある場合もありますが、地域包括支援センターからの紹介も多く、各事業者と地域包括支援センターが連携しながら取組が行われています。
- 月に1度、市と受託事業者で会議が行われていますが、そこには地域包括支援センター職員や生活支援コーディネーターも参加し、参加者の様子などについても情報共有が行われています。

<買い物リハビリの案内チラシ>



買い物リハビリテーション

ご利用対象の方

長久手市内在住の65歳以上の方で、足腰が弱くなり、一人での外出や買い物が難しい方
※介護保険を利用してデイサービス、タクシーを利用していない方

ご自分が利用となるが、費用をご確認ください

参加費

1回 300円（買い物は自費）

1 アピタ 長久手店コース <small>※アピタが提供するサービスはすべて実施</small> 毎週水曜日 10:30-12:10 <small>〒464-0292 長久手市南郷4-1-1</small> <small>☎0561-64-5745</small>	2 平和堂 長久手店コース 隔週月曜日 <small>(午前) 10:00-11:30</small> <small>(午後) 13:30-15:00</small> <small>〒464-0292 長久手市南郷4-1-1</small> <small>☎052-887-9333</small>	3 ピアゴパワー 長久手南店コース 毎週月曜日 <small>※第1月曜日のみ実施</small> 10:00-11:30 <small>〒464-0292 長久手市南郷4-1-1</small> <small>☎0561-64-3511</small>
--	---	---

長久手市 地域いきいきライフ推進事業（事業者）株式会社長久手温泉

<裏面:チェックリスト>



買い物リハビリテーションは、自分目で見えて、選んで買い物するという「買い物支援」と、外出を促し、専門家による健康チェックと軽運動を行う「健康支援」を合わせた事業です。

まずはこちらをチェック!

現在の状況についてそうと思ったらチェック!	チェック
1 食料品の買い出しをしたいが、誰かの助けを借りていない	<input type="checkbox"/>
2 15分位続けて歩くことができない	<input type="checkbox"/>
3 引きこもりがらで外出機会が少ない方	<input type="checkbox"/>
4 【指輪っかテスト】 ふくらはぎの一握り部分を両手の人差し指と親指で作った輪っかで握ると輪っかの間に隙間ができる	<input type="checkbox"/>

4つの質問のどれかに当てはまる方で、本事業にご興味のあるかたは

① ② ③ どれかにご連絡ください! ※定員あり

1 アピタ長久手店コース <small>※アピタが提供するサービスはすべて実施</small>	リハビリフィットネス長久手 <small>※第1月曜日のみ実施</small>
2 平和堂長久手店コース	足腰ラボ 接骨院
3 ピアゴパワー長久手南店コース	(株)長久手温泉

☎0561-64-5745 ☎052-887-9333 ☎0561-64-3511

(資料:長久手市提供)

■ 具体的な取組

- ▶ 参加対象者は、市内在住の65歳以上の人で、身体に関する簡易なチェックリストに該当した場合とされています。介護保険サービスを利用している人でも参加は可能ですが、デイサービスあるいはデイケアなどの通所型サービスを利用している人は対象外となっています。チェックリストはあくまでスクリーニングとして活用しており、実際には本人の生活状況等を聞きながら、各受託事業者によって判断がされています。初回は無料で買い物リハビリを体験してもらい、継続するかどうかは利用者本人が判断する形になっています。
- ▶ 新型コロナウイルス感染症の影響もあり、乗車人数などにも制約があるため、現在は新規の参加者を増やせない状況となっています。
- ▶ 利用者数は、受託事業者3者を合計して約30名です。利用者は一般高齢者が多いですが、事業対象者や要支援1～要介護2の人も含まれています。
- ▶ 受託事業者により送迎車両の数は異なりますが、概ね1回あたり10名程度の定員で運行されています。基本的には週に1回実施していますが、受託事業者によっては1日2便で隔週実施をしている場合もあります。
- ▶ 利用料金は1回300円です。
- ▶ 当日は、受託事業者が保有する車両で自宅にお迎えに行き、スーパーまで送迎します。スーパーに到着後は、予め決められたスペースでバイタル測定を済ませ、スタッフによる体操指導が行われます。その後、参加者が各自で買い物をしますが、適宜スタッフも見守りを行っています。買い物が終わった後に再度集合し、自宅まで送迎を行います。
- ▶ 受託事業者の中には、デイサービスの運営者もあり、事業所のリハビリテーション専門職が同行し、体操指導等が実施される場合もあります。また、日によっては体操だけでなく、認知症予防の取組を行ったり、食品関連の企業から講師(管理栄養士)を招き、講話や買い物内容を見ながら栄養の偏りをチェックするなど、様々な取組が企画されています。
- ▶ ボランティアで参加している生活支援サポーターは、利用料金の回収や会場づくりなどを支援しています。普段から介護予防事業の運営をサポートしていることも多く、スムーズな運営に貢献しています。
- ▶ 同じ参加者が顔を合わせることも多く、参加者同士の交流も生まれており、取組を通して社会参加にもつながっています。一方で、受け入れの拡大は課題となっています。拡大ができない主たる要因として、送迎のキャパシティのほか、目的地(スーパー)で利用できる空スペースにも限界があることなども関係しています。

<実施の様子>



(資料:長久手市提供)

■ 委託・補助等の概要

- 事業者への委託は、一般介護予防事業の財源で行われています。取組の開始当初は、市から各事業者に直接委託していましたが、現在は市から株式会社長久手温泉に委託し、長久手温泉から他の事業者に再委託する形で実施されています。
- 委託費は1回の実施につき3万円で、このほかに利用者負担300円/回が受託事業者に支払われています。

■ 取組のポイント

<一般介護予防事業を活用することで幅広い高齢者を対象に>

- 買い物リハビリは一般介護予防事業の枠組みで、事業者に委託して実施しています。そのため、対象者は事業対象者に限定されず、高齢者であれば誰でも参加することができます。実際に、現在の参加者は一般高齢者のほか、事業対象者や要支援1～要介護2の人、年齢も70歳～90歳と幅広い高齢者が参加しています。

<買い物・運動・送迎の一体的な提供>

- 買い物リハビリの取組は、買い物をするための送迎を行うものではなく、運動指導をはじめとした介護予防が目的です。運動指導の場所をスーパーの空きスペースにすることで、ついでに買い物もできるようになっています。また、認知機能や運動機能の賦活化、他者との交流の観点から、買い物を通した介護予防の効果も期待されます。
- 高齢者の中には運動や体操が目的であると、市が開催する教室や通いの場等に参加しない人も多くいます。買い物という生活の一部を切り口とすることで、これまでの取組ではアプローチできなかった層の高齢者が参加につながっている点はメリットです。

<受託事業者が保有する資源の活用>

- 買い物リハビリの送迎は受託事業者が保有する車両を使用しています。受託事業者は温浴施設やデイサービス事業者など、普段から送迎車を運用して事業をおこなっているため、追加で新たな準備などは発生していません。車両の空き時間を有効活用することは、受託事業者にとってもメリットとなっています。
- 受託事業者によっては、スタッフに介護やリハビリテーションの専門職も含まれる場合もあり、専門的な運動指導や相談への対応が可能です。普段から高齢者の支援に携わっている場合が多く、接遇や介助などで新たな教育・研修等の必要がない点もメリットです。

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	事業受託者／株式会社社長久手温泉 (再委託)①合同会社Think Body Japan (再委託)②足腰ラボ接骨院 (自社運営)③株式会社社長久手温泉
対象となる地区の名称	市内全域
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:60,886人 高齢化率:17.0% ※R4.10
移動支援の活動の開始時期	①、② 30年7月～ ③ 令和4年7月～
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	市内在住の高齢者(通所型介護保険サービスの利用者は除く) 要支援、事業対象者も対象
延べ利用者数(年間)	①399人 ②254人 ③79人 ※R3年度実績
実利用者数(利用登録者数など)	①12人 ②11人 ③9人 ※R4.9時点
登録運転者数	各実施主体で雇用している者
車両台数&所有者と種類	①3台(利用定員4名、ワンボックス) 同時にエリアを分けて3台で送迎 ②2台(利用定員3名、乗用車) 2台で送迎、1台は時間差で2便もある ③1台(利用定員12名、コースター) ドライバーと介助者2名で運行
車両の所有者	各実施主体
3. サービス内容	
目的地	買い物施設
運行方法	玄関前から買い物施設
運行頻度(実施回数)	①1日(1便)/週 ②1日(2便)※午前午後/2週 ③1日(1便)/週
予約方法など	包括支援センターなどからの紹介で、各実施主体が面談を実施する。(参加チェックリストにて調査)新規参加者については、受託事業者に報告 参加決定後は、各実施主体にて出欠管理
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	委託(一般介護予防事業の財源を使用) 30,000円×3教室×50回(週1)×1.1=4,950,000円
利用料金	300円/回
活動者が受け取る額	委託費(一部、受託事業者手数料として引く)+利用料金

岐阜県 各務原市

福祉と公共交通の連携により、高齢者の移動を支援する 「住民主体の地域の高齢者等移動支援事業補助金」

(基礎データ:人口:144,521人 高齢化率:28.7% 面積:87.8k m² 人口密度:1,645.8人/k m²)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)		類型② (訪問 D2)	●
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	
類型④ (訪問 B)		類型⑤ (一般介護)	

(その他の事業)

保健福祉事業	
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	



※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	福祉有償	交通空白地有償	4条許可	●
---------	------	---------	------	---

【概要】

- 各務原市では、高齢者等が買い物・通院・福祉センター(介護予防教室)などに行く際に、タクシーに相乗りをすることができる「住民主体の地域の高齢者等移動支援事業」を実施している。
- 一般乗用旅客自動車運送事業(ハイヤー・タクシー事業)は、1つの契約に基づき1回の運送を行うものであり、複数の契約が発生する相乗りは法律で禁止をされているが、地域がタクシー事業者と契約し、運行内容等の調整や利用者の名簿を管理することで、タクシー事業者による地域住民の相乗りを実現している。
- 目的地や日時、料金、コースなどは地域で話し合っ決定し、自治会・地区社協等が交通事業者と契約をしている。また、利用者はあらかじめ名簿に登録をし、予約があった場合のみ運行をする。
- 利用者は地域で事前に決めた利用料(100～300円/回程度)を支払い、通常のタクシー料金との差額を地域が負担し、さらにその地域負担額の2/3を市が補助する仕組みである(上限30万円/年)。利用者、地域、市のいずれにとっても低い負担での輸送が実現できている。
- なお、市の補助については、設定する運行ルートの中に介護予防に資する目的地を含めることや、利用者の半数以上が高齢者であることなどを条件として「一般介護予防事業」で実施されている。
- 民間公共交通やコミュニティバスやデマンドタクシーではカバーできない地域単位での移動需要に応えるために「住民主体の地域の高齢者等移動支援事業」を立ち上げており、公共交通政策室と高齢福祉課が連携し、公共交通ネットワーク全体の中でその導入が検討されている。

■ 背景・プロセス

- 各務原市は、岐阜・名古屋方面へのベッドタウンとして発展してきました。市内では、名鉄とJRが並行

して東西方向を横断しており、民間バス路線や市のコミュニティバスは駅から南北方向へ向かうような運行をしています。

- 公共交通政策室が、地域との懇談会などを通じて市民の交通ニーズを聞き取ったところ、市内を巡回するコミュニティーバス・タクシーは、中学校区単位での設計が基本となっており、住民からはもう少し自由な移動がしたいという声が聞かれました。
- 一方、高齢福祉課では、新たに総合事業が創設され、介護予防や地域活動支援などに力を入れつつあり、高齢者の移動手段や買い物支援についても独自で事業化できないか検討していました。
- 高齢福祉課では地域包括ケアシステムの構築に向けて他部署との連携の必要性を感じていたこともあり、移動支援の取組について公共交通政策室と連携して取り組むこととなりました。
- また、新しい事業の創設に向けては「①既存の地域資源を活用すること」、「②地域が主体となる仕組みを目指すこと」とし、地域支援事業を活用して実施することとし、平成30年度に「住民主体の地域の高齢者等移動支援事業」を開始しました。
- 民間公共交通やコミュニティバスやデマンドタクシーではカバーできない地域単位での移動需要に応えるために「住民主体の地域の高齢者等移動支援事業」を立ち上げており、公共交通政策室と高齢福祉課が連携し、公共交通ネットワーク全体の中でその導入が検討されています。
- なお、当事業は過去に4地区で実施されましたが、令和4年度は2地区での実施となっています。

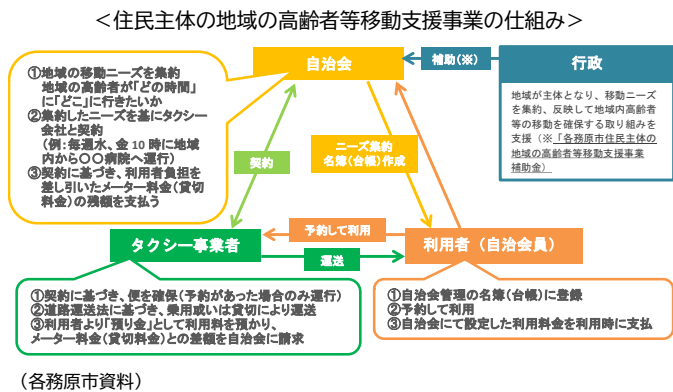


■ 実施体制

- 「住民主体の地域の高齢者等移動支援事業」は、高齢者等が買い物・通院・福祉センター(介護予防教室)などに行く際に、タクシーに相乗りをすることができるものであり、自治会、区域自治会連合会、地区社協、NPO 法人などが事業主体となり、市がその取組を支援するものです。
- 当該事業は、「地域」が主体となって、地域にお住まいの高齢者等の移動ニーズをくみ取り、そのニーズに応じて運行内容(運行日時・曜日、本数、行先、利用者負担、等)を定めて、交通事業者と契約することとなっています。
- 地域の移動ニーズの把握や契約内容の検討については、地域の代表や生活支援コーディネーター等中心となって行いますが、調査等を実施する場合は、高齢福祉課と公共交通政策室が連携して支援をしています。
- 自治会や地区社協などの実施主体は地域のニーズを集約し、運行内容を企画した後にタクシー会社と交渉し、契約をします。実施が決定すると、地域は利用者の登録名簿を作成します。利用できる人は名簿に登録された人のみです。
- この事業では、このように地域の実施主体がタクシー会社と契約し、地域で大まかなルートと目的地(乗降ポイント)を定めて、複数の人が相乗りをして目的地に向かいます。
- 予約はタクシー会社に電話します。1台に乗り切れなかった場合は、複数台で対応することもあります。
- 道路運送法ではタクシー(一般乗用)は「1契約1運送」の原則があり、通常では相乗りは認められていませんが、地域が複数の人の輸送をとりまとめて1つの契約をタクシー会社と行う仕組みにしたことで、

こうした相乗りを実現しています。これにより、利用者1人当たりの負担額を減らすことができます。また、地域としても負担を抑えたいため、相乗りを促すこととなり、こうしたインセンティブが働いて効率的な運行が実現できています。

- ▶ 利用者は地域で事前に決めた利用料(100~300 円/回程度)を支払い、通常のタクシー料金との差額を地域が負担し、さらにその地域負担額の 2/3 を市が補助する仕組みとなっています。
- ▶ なお、市の補助については、設定する運行ルートの中に介護予防に資する目的地を含めることや、(家族による付き添いなども想定し、)利用者の半数以上が65歳以上の高齢者であることなどを条件として「一般介護予防事業」で実施されています。
- ▶ なお、こうした補助金の受け取りやタクシー会社への支払い等の事務作業は、地域の実施主体が行います。



■ **具体的な取組** ※ここでは例として、「須衛区自治会」と「緑苑地区社会福祉協議会」の2つの取組を紹介

＜須衛区自治会＞

- ▶ 制度開始の平成30年度から、当該事業を続けている地域です。市内の北東にある地域の一つであり、地域内を運行する公共交通はデマンドタクシー「ふれあいタクシー」のみでした。
- ▶ 平日のみ1日3往復の運行です。往路が8:30、9:30、10:30となっており、復路が11:30、12:30、13:30となっています。
- ▶ 目的地は、地区の外にあるスーパー、病院、福祉センターです。大まかなルートが決まっており、予約のあったご自宅を巡回しながら目的地に向かいます。予約は発車時間の30分前までとなっています。
- ▶ 令和3年度は延べ352人の利用があり、地域負担(自治会費から拠出)が約10.7万円、市負担の補助金が約21.4万円でした。
- ▶ 須衛地区では、令和4年10月から「チョイソコ」が導入されましたが、チョイソコは停留所型ですが、この住民主体の地域の高齢者等移動支援事業の取り組みではご自宅前に来るため、今年度は並行して実施しています。

＜緑苑地区社会福祉協議会＞

- ▶ 令和4年度から取り組みを始めた地域です。民間バス路線「緑苑団地線」やコミュニティバス「ふれあいバス」が運行している地域ですが、高低差のある丘陵団地で地域内の移動を課題としており、本支援事業を活用した取組をスタートしています。
- ▶ 目的地は、地域の通いの場のみとなっており、そこに送迎する目的で運行されています。
- ▶ 運行は、週2回及びイベント開催日に合わせて行います。通常の往路が9:50、復路が15:00となっており、イベント開催日はイベントに合わせた時間で運行します。
- ▶ 運行ルートは、予約のあった自宅から通いの場またはイベント会場までとなります。予約については、通いの場の担当者がイベント等の参加申込受付時にとりまとめて行います。

■ 委託・補助等の概要

- この制度では、メーター料金と利用者負担の差額が地域負担になり、その地域負担額の 2/3 を市が補助(上限は年あたり 30 万円)する仕組みとなっています。なお、利用者負担は 100~300 円/回が多いですが、この金額も地域で決めています(利用者負担を下げると地域負担が上がる)。
- また、相乗りが増えるほど地域・利用者の負担が減る仕組みとなっており、さらに利用者から予約がない場合には運行はされず負担は発生しません。このように、需要に応じて負担が増減する合理的な制度となっています。
- なお、この補助制度は年度ごとに更新を行っており、代替となる移動手段が確保された場合などは、更新しないケースもあります。例えば丸子地区では「チョイソコかかみがはら」が運行開始されたことを契機として、更新しませんでした。

<住民主体の地域の高齢者等移動支援事業のチラシ>

利用負担	メーター料金	地域負担	市補助額
1	3	3	0
2	3	3	0
3	3	3	0
4	3	3	0
5	3	3	0
6	3	3	0
7	3	3	0
8	3	3	0
9	3	3	0
10	3	3	0
11	3	3	0
12	3	3	0
13	3	3	0
14	3	3	0
15	3	3	0
16	3	3	0
17	3	3	0
18	3	3	0
19	3	3	0
20	3	3	0
21	3	3	0
22	3	3	0
23	3	3	0
24	3	3	0
25	3	3	0
26	3	3	0
27	3	3	0
28	3	3	0
29	3	3	0
30	3	3	0
31	3	3	0

(各務原市資料)

■ 取組のポイント

<相乗りタクシーを実現した合理的で効率的な仕組み>

- タクシー(乗用)では相乗りができませんが、地域が1つの輸送契約を結ぶことで、相乗りができる仕組みとしました。
- 相乗りが進むことで利用者や地域の負担が下がるため、ルート選定や運行時間の工夫が進みます。
- また、予約のない時間帯は運行されないため経費も発生しないなど、需要に応じた合理的な仕組みとなっています。

<交通事業者の運転手・車両を活用できる>

- 地元の交通事業者と契約し、相乗りを促進して効率的に送迎できるのがこの制度の特徴です。
- そのため、ボランティア運転手や車両を新たに確保する必要がありません。
- 交通事業者にとっては普段の利用の少ない時間帯を埋められる可能性があり、交通事業者にとってもメリットのある仕組みです。

<公共交通部署との連携により地域ニーズを把握し、交通空白地の移動手段に>

- 制度を始めるにあたって、地域の移動ニーズを把握する必要がありました。そこで公共交通の担当部署と連携をはかり、地域と公共交通部署とで一緒になって地域の移動ニーズを調査しました。
- また、令和4年度に緑苑地区が始めるきっかけは、公共交通政策室からの推薦です。
- このように移動を地域課題として考えている地域でこの制度を活用するケースが多くなっており、交通空白地を埋めるような意味合いも持っています。

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	R4年度:須衛区自治会、緑苑地区社会福祉協議会 過去:尾崎地区社会福祉協議会、丸子町自治会、
対象となる地区の名称	R4年度:須衛区、緑苑 過去:尾崎、丸子町
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:145,630人 高齢化率:28.71% ※R4
移動支援の活動の開始時期	H30
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	利用者名簿の利用者(ただし半数以上が高齢者でなければならない)
延べ利用者数(年間)	H30:284人 H31:1,061人 R2:226人 R3:352人
実利用者数(利用登録者数など)	H30:- H31:276人 R2:269人 R3:193人
登録運転者数	-
車両台数&所有者と種類	-
車両の所有者	タクシー事業者
3. サービス内容	
目的地	病院、買い物施設など 介護予防に資する目的地(教室やサロンなど)←必須
運行方法	玄関前等から規定の乗降場所
運行頻度	実施団体による
予約方法など	タクシー事業者へ連絡
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	1地域あたり、年上限30万円、地域負担額の2/3以内
利用料金	片道100~300円程度
活動者が受け取る額	契約先タクシー会社の給与体系に基づく

岐阜県 可児市

まちづくり協議会を起点とした移動支援の立ち上げと 補助金を利用しない移動支援の実施

(基礎データ:人口:99,968人 高齢化率:28.2% 面積:87.6km² 人口密度:1,141.6人/km²)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)		類型② (訪問 D2)	
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	
類型④ (訪問 B)		類型⑤ (一般介護)	

(その他の事業)

保健福祉事業	
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	●

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償		4条許可	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



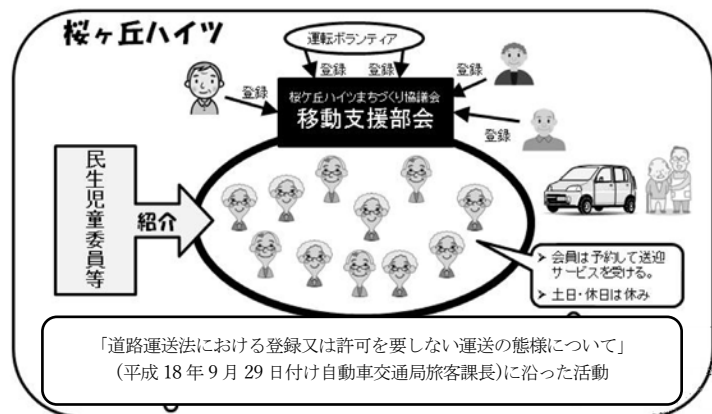
【概要】

- 桜ヶ丘ハイツ地区では、まちづくり協議会を起点とした移動支援を立ち上げ、その後地区社協で継続して実施している。
- 移動支援開始時点から徐々に利用人数は増加し、令和4年度では延べ2,682人が利用している。ボランティア運転手10人、コーディネーター3人が配置されている。
- 補助金がなくなったときのリスクを考え、補助金なしでの移動支援を実施している。ボランティア運転手には、移動支援を行うと可児市が発行する地域通貨に交換可能な「地域支え愛ポイント」がもらえる。

■ 背景・プロセス

- 岐阜県可児市は、岐阜県中濃地域に位置しており、名古屋方面へのベッドタウンとして発展してきました。人口はほぼ横ばいに推移しており、現在は約10万人です。桜ヶ丘ハイツ地区は可児市内の丘陵地に位置する大規模住宅団地ですが、高齢化が進んでおり、高齢者が安心して住み続けるために交通手段を確保したいと考えました。

<まちづくり協議会の移動支援事業(平成21年)(一部改変)>



- 平成 18 年、桜ヶ丘ハイツ地区に居住する住民で構成される桜ヶ丘ハイツまちづくり協議会にて、桜ヶ丘ハイツ地区におけるまちづくりでの課題を発掘しており、課題の一つに移動困難がありました。
- そこで、平成 19 年に桜ヶ丘ハイツ地区で移動支援に関するアンケートを実施したところ、同地区内に移動支援のニーズが多いことがわかり、具体的な検討が開始されました。
- 平成 20 年1月には、まちづくり協議会が立ち上げた移動支援ボランティアにより、桜ヶ丘ハイツ地区団地のみの実証が始まり、平成 20 年5月には可見市内、多治見市内全域をエリアとして活動が拡大していきました。
- その後、平成 22 年から3年間は可見市から補助を受けて正式に活動を開始し、平成 25 年からは桜ヶ丘ハイツ地区社会福祉協議会が移動支援を継続しており、現在に至っています。
- 立ち上げ当初は、許可なく運送業を行う白タク行為と認識されないよう、運輸支局への入念な確認を実施しました。

■ 実施体制

- 桜ヶ丘ハイツ地区社会福祉協議会移動支援サービスでは、桜ヶ丘ハイツ地区在住のボランティアと桜ヶ丘ハイツ地区社会福祉協議会で体制が作られています。
- 運転ボランティアが 13 名、そのうちボランティアのシフト表の作成や予約受付などを行うコーディネーターが3名います。
- 運転ボランティアは自分の車を利用して送迎を行い、ガソリン代以外は自己負担になっています。また事故の場合の責任は個人に追ってもらうこととなっており、自費で対人補償無制限の任意保険に入っています。

■ 具体的な取組

- 桜ヶ丘ハイツ地区における移動支援では、地区内のスーパーや病院、地区外の病院へドアツードアの送迎を行っています。
- 移動支援の運営には、令和4年度時点では 10 名のボランティア運転手があり、うち利用者と運転手をマッチングするコーディネーターが3名配置されています。
- 利用者人数は、日当たり延べ約 10 名程度が利用し、月平均では延べ 30 名が利用しています。年間では、令和元年度より緩やかに増加し、令和3年度には年間延べ 2,778 人の利用がされ、令和4年度1月時点では延べ 2,682 名が利用しており、桜ヶ丘ハイツ地区では欠かせないものとなっています。
- 移動支援は会員制で行っているため、年度の初めにある新規入会者の募集で、年間 2,000 円(事務作業費用等)で入会することができます。また新規会員の応募があった場合は、コーディネーターが新規会員の自宅で面接を行い、加入の可否を判断します。
- 利用者は、移動支援希望日の前日の 17 時から 19 時にコーディネーターへ電話をすることで予約します。ガソリン代を実費として地区内は片道 100 円、地区外は1kmにつき 25 円の料金を支払います。

<実施の様子>



- コーディネーターの役割は、17時から19時の電話予約の受付を行った後に、翌日の担当である運転ボランティアにメールで指示書を送ることです。受付用の電話が1回線用意されており、携帯電話の手渡しでコーディネーター間で運用しています。
- また、月末になると、各運転ボランティアから翌月の稼働日の予定表をもらい、運転ボランティア全体のシフト表を作成する役割もあります。もちろん運転ボランティアが急遽都合が悪くなった日の調整も行っています。
- 運転ボランティアには、可見市独自ポイントである「地域支え愛ポイント」がもらえます。年間100ポイントを上限に、2時間活動をすると2ポイントもらえます。10ポイント貯まると可見市が発行する地域通貨(K マネー)1,000円分に交換することができ、可見市内の店舗やサービスで利用することができます。

■ 委託・補助等の概要

- 補助金等は、活動団体にとっては有益な制度ですが、補助金等の制度が終了した場合においても継続的な活動を行っていけることが大切であると考え、移動支援事業については、極力経費の掛からない体制づくりを行い、補助金等に頼ることなく活動を行っています。
- 桜ヶ丘ハイツ地区社会福祉協議会の活動拠点となる「みんなの家」については、生活支援事業に関する市からの助成をもとに、団体全体の運営を行っています。

■ 取組のポイント

<まちづくり協議会を起点としたニーズ把握>

- 移動支援を行う前に、桜ヶ丘ハイツまちづくり協議会を起点に、対象地区の住民に対して、どのような移動支援を必要とされているかニーズを把握するためにアンケートを実施しました。
- まちづくり協議会を活用することで、市からの情報提供、専門家の技術的支援、活動費の助成を受けられることができるため、移動支援立ち上げのハードルを下げるなどのメリットがあります。

<移動支援立ち上げ時の丁寧なやりとり>

- 桜ヶ丘ハイツ地区で実施する移動支援は、許可・登録を要しない輸送として行っています。そのため、移動支援の立ち上げ時には可見市役所の担当者を通して、許可なく運送業を行う「白タク」行為に該当しないか、ガソリン代等を利用者に負担してもらい範囲内なら実施可能であるか等、運輸支局へ丁寧な確認を行いました。

<補助金がなくなったときのリスクを考え、補助金なしでの移動支援>

- 桜ヶ丘ハイツ地区内で、例えばバス停まで出られない高齢者にとっては、移動支援はなくてはならない存在です。そのため、桜ヶ丘ハイツ地区では、補助金がなくなったときのリスクを考え、極力経費の掛からない体制を作っています。

■ 取組概要

項目	内容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	桜ヶ丘ハイツ地区社会福祉協議会 移動支援サービス
対象となる地区の名称	桜ヶ丘ハイツ地区 (桜ヶ丘自治会、皐ヶ丘自治会、桂ヶ丘自治会)
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:8,531人 高齢化率:38.46% ※令和4年10月時点 (桜ヶ丘:45.55%、皐ヶ丘:37.85%、桂ヶ丘:19.98%)
移動支援の活動の開始時期	平成22年4月1日
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	桜ヶ丘ハイツ地区居住で下記に該当し会員登録を受けた方 ①65歳以上の高齢者のみの世帯 ②昼間に65歳以上の高齢者のみとなる世帯 ③障害のある方(1人で歩行ができる、又は付き添いのある方)
延べ利用者数(年間)	2,778名 ※R3
実利用者数(利用登録者数など)	198名 ※R3
登録運転者数	13名(内2名長期休止中) ※R4
車両台数&所有者と種類	13台(自家用車)
車両の所有者	ボランティア(個人)
3. サービス内容	
目的地	病院・買い物・美容院・役所・郵便局など
運行方法	玄関前から目的地まで
運行頻度	平日(土日祝除く)
予約方法など	前日までに電話で予約 (電話予約受付時間:17時~19時)
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	なし
利用料金	移動距離に応じたガソリン代(25円/kmで設定) 利用料とは別に利用会員として、1名につき2,000円の事務作業費用を設定
活動者が受け取る額	規定のガソリン代

三重県 伊勢市

通所 B の運営団体に対して、送迎部分を一般介護予防事業にて支援

(基礎データ:人口:122,765 人 高齢化率:32.2% 面積:208.35 ㎡ 人口密度:589.2 人/k ㎡)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)		類型② (訪問 D2)	
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	●
類型④ (訪問 B)		類型⑤ (一般介護)	

(その他の事業)

保健福祉事業	
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	●
その他単独事業	



資料:伊勢市提供

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償	4条許可	
---------	---	------	--	---------	------	--

【概要】

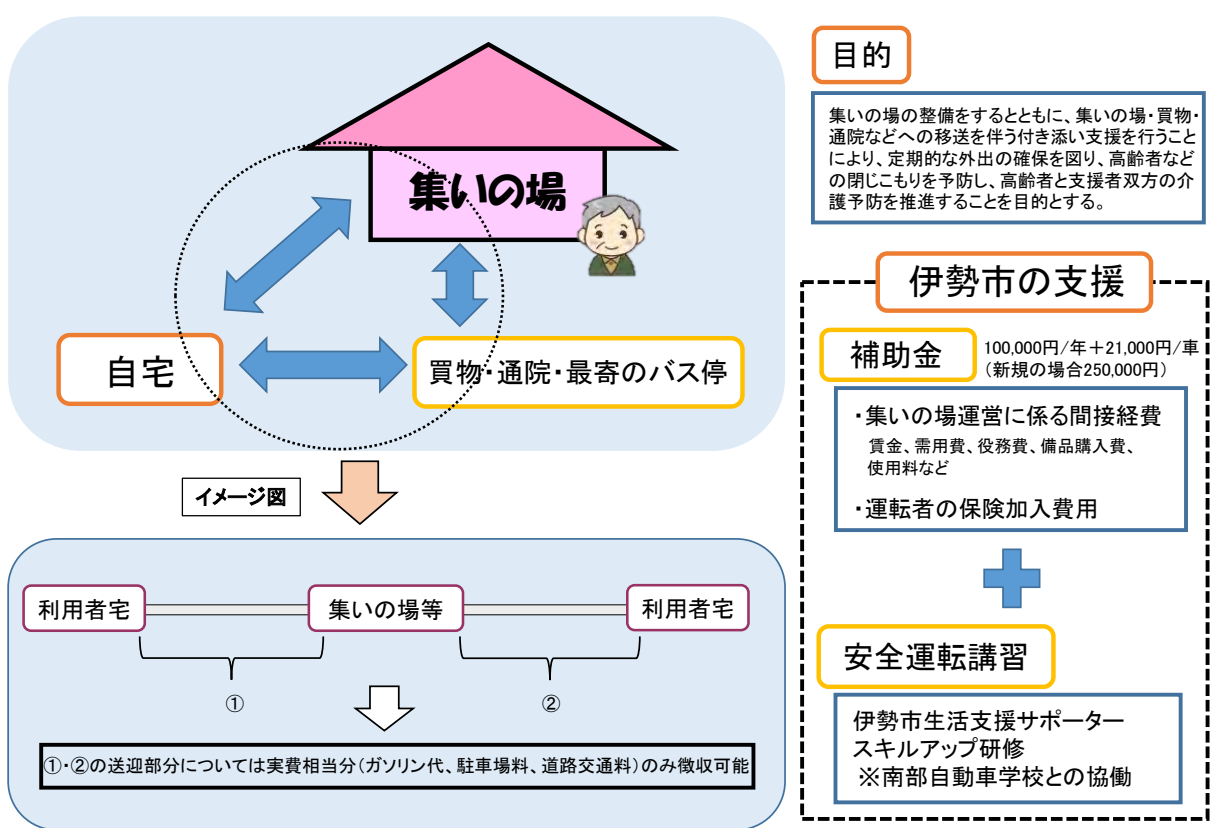
- 伊勢市では、住民主体の通いの場の送迎を支援するために、令和元年度より一般介護予防支援事業の地域介護予防活動支援事業として「伊勢市つきそい支援サービス事業」を開始した。
- 事業の利用者は事業対象者・要支援者に限定していない。通所 B の運営基準である事業対象者・要支援者等が5人以上の要件をクリアすれば、通いの場の利用者だれもが利用することができる。通院や買い物での利用も可能である。
- 現在(令和4年)、4団体で本事業を利用した送迎が実施されている。各団体には、年間10万円に送迎補償保険等の実費額を加えた金額を補助。

■ 背景・プロセス

- 伊勢市の65歳以上人口は増加し続けてきましたが、令和3年頃に約4万人となり、その後は減少に転じると推計されています。ただし、75歳以上の後期高齢者人口の増加は続き、15~64歳の生産年齢人口の減少が進むことから、生活支援の需要がさらに増加すると予測されます。
- 本市では、平成29年度に通所 B の補助事業を設け、3か所の住民主体の通いの場が誕生しました。
- 通所 B を運営していく中で、通いの場までの移動が難しい人に送迎ができないかという話が持ち上がりました。一方で、高齢者誰もが利用できる送迎も必要となっていました。これらのニーズに対応した活動を支援するために、平成30年に伊勢市介護予防・日常生活支援総合事業の補助メニューの1つとして、伊勢市つきそい支援サービス事業(以下、つきそい支援事業と略します。)を開始しました。
- つきそい支援事業は通所 B への送迎を対象とし、同時に買い物や通院等にも利用できるようにしています。運転できる家族等が近隣にいないなど移動支援を必要とする高齢者がいれば、要支援者等以

外であっても対象としたいと考えたためです。

- 当初は、通所 B の3団体が補助を受け、その後、1 団体が増え、現在(令和4年)は4団体に事業の補助をしています。
- また、令和3年度より保険者機能強化推進交付金を利用して、交通インフラが不十分な地域に限定して、タクシーの補助制度を試行しています。利用対象者はバス停までの移動に困難を伴う高齢者で、市が基本チェックリストを利用しながらアセスメントをして必要性を認める人です。自宅からバス停まで高低差も考慮しています。令和3年度は、バス停までの送迎でしたが、利用者が限られ、令和4年度は自宅から目的地までとしました。上限を5回として、1回あたり 400 円を補助しています。通院や買い物を目的に5か月のモデル事業の実施期間に約 20 人の利用がありました。モデル事業を通じて、本市の状況に応じた、ふさわしい制度を検討していきたいと考えています。



■ 実施体制

- 通所 B の運営者が運転手をしています。年齢は 50 歳代から 80 歳代までで、70 歳代が多くなっています、性別では男女がほぼ同数です。
- 新たに運転手になる方は、安心して安全に運転を行うことができるように、市内の自動車学校で安全運転講習を受けています。講習は、全国移動支援ネットワークのテキストを参考にしており、4時間(座学2時間、実技2時間)程度の内容となっています。
- 車両は運転手の自家用車を利用しています。

- 週2日以上対応できることが前提で、体制を作ってもらっています。ただし、週2日送迎を実施することは必須としていません。
- 行先は、通いの場が多くなっていますが、買い物・通院等も対象としています。

■ 具体的な取組

4団体の活動状況は次の通りです。(データは令和3年度)

- 一色町は民間事業所で施している団体、南本町清和会は老人クラブを母体としています。集いの場・みやがわはクリニック跡を活用しています。

	支援距離 (km)	支援回数 (回)	利用者数 (実人数)	支援者数 (実人数)	補助金額 (円)	通所 B の頻度
一色町「食」支援の会	146.2	49	14	6	160,691	週1回
南本町清和会	177.8	38	6	5	147,400	週1回
集いの場・みやがわ	172.0	45	8	5	150,700	週2回
憩の家たまちゃん	405.3	270	18	5	147,400	週1回

<憩いの家たまちゃん>

- 通いの場が開かれる早修小学校区は、伊勢市の市街地に位置します。
- 藤製品の製造販売に携わってきた市民が、自らも高齢になり、藤作品づくりの教室をしながら高齢者の集いの場づくりに取り組もうと考え、元民生委員等に相談しながら、運営する仲間を募りました。
- 参加の声をかける中で、集いの場に来るのが難しい人がいることがわかり、伊勢市に相談すると、つきそい支援事業の紹介を受けました。
- 運転にあたっては、自動車教習所で運転時の留意点などを学ぶことができ、全国社会福祉協議会の保険にも加入しています。これらの経費は補助の対象で、運転手の経費負担はありません。
- 主に、通所 B への週1回の送迎を行っています。通所 B の参加者すべてが利用でき、医療機関や店舗への送迎も行うことができます。
- 令和3年度時点で、通所 B の実利用者は約 18 名、送迎の実利用者数は 18 名です。
- ドライバーは5名です。
- 送迎に係る利用料金はありません。

■ 委託・補助等の概要

- つきそい支援事業は、1 団体あたり年額 10 万円と付き添いを行う車両の乗車定員数に応じた送迎補償保険(全国社会福祉協議会)等の実費を補助しています。新たに集いの場を立ち上げた場合は 25 万円を上限に補助をしています。
- 補助対象は、事業の実施に必要な賃金、報償費、旅費、需用費(燃料費含む)、役務費、備品購入費、借り上げ費用、使用料及び賃貸料を対象としています。

- 安全運転講習費用は1人 7,000 円で、全額補助をしています。
- 当初は、地域支援事業交付金を財源としていましたが、令和 3 年度から重層的支援体制整備事業交付金を利用しています。
- また、タクシー費用助成については、保険者機能強化推進交付金を利用しています。利用状況を把握しながら、本市にふさわしい制度を検討していきます。

■ 取組のポイント

<事業対象者・要支援者等だけでなく、通いの場の利用者だれもが利用可能など、柔軟な運営が可能>

- 通所 B の運営基準である事業対象者・要支援者等が5人以上の要件をクリアすれば、通いの場の利用者だれもが利用することができます。利用者は事業対象者・要支援者に限定していません。
- 目的地は、通いの場だけでなく、病院、買い物施設、美容院、文芸教室、運動施設なども可能です。
- また、週 2 日以上対応できることが前提ですが、週2日送迎を実施することは必須としていません。必要に応じて、柔軟に、無理なく活動を続けていくことに配慮しています。

<安全運転講習を実施し、費用を補助>

- 市内の自動車学校の協力を得て、新たに運転手になる人を対象に、安全運転講習を実施しています。
- 安全運転の基礎知識、交通事故リスクへの備え等を学ぶとともに、実技として自動車学校内及び一般道路上を教習所教官が同乗し指導しています。
- 安全運転講習料は、全額補助をしており、ボランティアの自己負担はありません。

<集いの場の様子>



<乗車の案内・見守り>



資料：伊勢市提供

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	憩の家たまちゃん
対象となる地区の名称	早修小学校区周辺
対象となる地区の人口・高齢化率	4,105人（早修小学校区） ※R4.9.30
移動支援の活動の開始時期	令和2年
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	通いの場利用者のうち希望する人
延べ利用者数（年間）	約301名 ※R3（支援回数は270回）
実利用者数（利用登録者数など）	18名（一般高齢者含む送迎の利用者全員） ※R3
登録運転者数	5名 ※R3
車両台数&所有者と種類	5台（運転者の自家用車）
車両の所有者	運転ボランティア本人
3. サービス内容	
目的地	通いの場、買い物等
運行方法	玄関前から目的地まで
運行頻度	週に2回程度（通いの場が週1回）
予約方法など	事前に通いの場主催団体等に依頼（口頭、電話）
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 （財源）	令和3年度 147,400円 ・10万円+（送迎補償2千円×乗車定員）+（ボランティア保険350円×人） ・地域支援事業交付金（一般介護予防事業）⇒R3年度から重層的支援体制整備事業交付金
利用料金	飲食代（500円/回・人）
活動者が受け取る額	コーディネート費用 年額10,000円/年・人

三重県 名張市

小学校圏域ごとに設置された「地域づくり組織」が、一括交付金を受けて、外出支援を含む様々な地域活動を展開

(基礎データ:人口:76,387人 高齢化率:32.8% 面積:129.8k㎡ 人口密度:588.6人/k㎡)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)	●	類型② (訪問 D2)	●
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	
類型④ (訪問 B)	●	類型⑤ (一般介護)	



(その他の事業)

保健福祉事業	
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償		4条許可	
---------	---	------	--	---------	--	------	--

【概要】


- 名張市では、従来の区長制度を廃止(平成21年～)し、小学校圏域ごとに15の「地域づくり組織(まちづくり協議会)」を設置(平成17年～)した。そして、「地域づくり組織」が地域課題を解決するために行う活動を支援するため、用途が自由な「ゆめづくり地域交付金」を一括交付している。
- 現在(2022年)、日常生活の困りごとなどを対象とした生活支援が11地域で取り組まれており、そのうち移動が困難な方を対象とした外出支援事業は7地域で実施されている。
- 総合事業の開始により、交付金とは別に補助していた市の活動補助金を総合事業の補助に切り替え、生活支援を行う場合は40万円、外出支援を行う場合は追加で110万円(車両の購入・リース可)を補助(年間)している。外出支援の利用(令和2年度実績)は、23,000件以上にのぼる。
- 「地域づくり組織」の事務所に併設されている「まちの保健室(地域包括支援センターのランチ)」は、従来から「丸ごと」の相談支援体制の核として機能しており(現在は、重層的支援体制整備事業を活用)、地域のニーズと「地域づくり組織」を結びつける役割も担っている。

■ 背景・プロセス

- 三重県名張市は、大阪方面へのベッドタウンとして発展してきましたが、近年では人口の減少と高齢化が大きな課題となっています。名張市では、平成15年の市民投票で市町村合併が否決された後、厳しい財政状況を抱えながら、長年にわたって住民自治の確立に取り組んできました。

- 平成 15 年には「名張市ゆめづくり地域交付金の交付に関する条例」が制定され、従来の地域向け補助金を廃止し、まちづくりの活動の原資として使途自由な一括交付金となりました。
- 平成 17 年には「名張市自治基本条例」が制定され、15 の「地域づくり組織(まちづくり協議会)」が設置されました。平成 21 年には「地域づくり組織条例」が制定され、従来から続いていた「区長制度」を廃止し、情報伝達や資金の流れが一本化されることになりました。

＜生活支援、および外出支援事業を行う団体＞

地域名	地域づくり組織内の当該事業 実施組織名	事業開始年月
すずらん台	すずらん台ライフサポートクラブ	 H20.4
青蓮寺・百合が丘	生活支援ボランティア「ポバイ」	 H23.4
名張	隠おたがいさん	 H23.7
つつじが丘・春日丘	特定非営利活動法人 生活支援 つつじ・春日丘	 H23.11
比奈知	助っ人の会	H25.4
桔梗が丘	桔梗が丘お助けセンター	 H27.4
美旗	はたっこサポート運営審議会	H28.4
薦原	コモコモサポート	H29.8
赤目	あんしんねっと赤目	 H30.6
川西・梅が丘	ちよい・すけ	 H31.4
国津	ささえあいネットにつ	R3.5

(名張市資料)

- 「地域づくり組織」は、地域が主体となって地域の実情に応じた課題に対応するため、使途自由な一括交付金を原資として「防犯」、「生活支援」、「子育て」、「配食や見守り」など様々な取組を行っています。
- 現在(2022 年)、生活支援は 11 地域で実施されており、そのうち移動が困難な方を対象とした外出支援事業は7地域で実施されています。

■ 実施体制

- 「地域づくり組織」には、活動内容に応じた部会が設置され、外出支援のような地域の実情に応じた特徴ある取組を実施する場合、専門委員会が置かれることが多くなっています。
- メンバーの入れ替わりなどは地域によって異なりますが、一定任期で交代することが多い部会メンバーとは異なり、専門委員会のメンバーは同じ問題意識を持つ人が集まり、継続的に取り組む地域が多くなっています。
- 「地域づくり組織」は、地域のボランティア団体等と連絡会を設けるなど、例えば担い手の確保などについては、地域のボランティア団体等とも連携した取組が行われています。
- また、「地域づくり組織」の事務所には多くの場合「まちの保健室」が併設されています。「まちの保健室」は、地域包括支援センターのランチとして 15 の地域に設置されています。地域における「丸ごと」の相談支援体制の核として機能しており(現在は、重層的支援体制整備事業を活用)、外出支援ニーズのある利用者が、「まちの保健室」を通じて「地域づくり組織」に紹介をされることも多くなっています。

■ 具体的な取組 ※ここでは例として、「すずらん台地区」と「名張地区」の2つの取組を紹介

<すずらん台ライフサポートクラブ>

- すずらん台は、1979 年に造成された戸建て住宅団地で、令和3年 9 月時点で人口 3,544 人、1,572 世帯が生活をしています(高齢化率:34.1%)。高低差の大きな地形で、高齢者や障害者にとっては買い物や通院が不便な「坂の町」であり、移動手段の確保が大きな課題となっていました。
- 平成 20 年に地域づくり組織の1事業として専門委員会「すずらん台ライフサポートクラブ」を設立し、コミュニティバスの運行を開始しました。

➤ コミバスは月～金に1日6便が運行されており、利用者は前日の17時までに利用する便と乗降場所を伝えて予約をします。行先は、通いの場や買い物施設や病院などで、行き帰りは各利用者の玄関まで送迎します。

➤ 「すずらん台ライフサポートクラブ」では、その他にも家事支援、庭手入れ支援、日曜大工支援などを行っており、それらの生活支援のサービス利用料は一人30分まで300円、1時間まで700円、以後30分ごとに500円です。

➤ コミバス送迎については、利用券を12枚綴り1,000円で販売しており、行先に応じて片道ごとの利用枚数が設定されています(ガソリン代実費となるよう設定)。

➤ 令和3年時点で、コミバスを含めた生活支援全体の利用会員は177名、活動会員は38名、うちドライバーは7名です。なお、ドライバーは75歳定年としています。コミバス送迎の利用者数は、年間で延べ約2,500人程度です(現在の車両は、車椅子対応のリフト車で利用定員は6名)。

➤ また、上記の利用料とは別に利用会員については、1名につき1,500円、夫婦2名の場合は2,000円の年会費が設定されています。

<隠おたがいさん>

- 名張地区は、古くから市の中心市街地、生活文化拠点として栄えてきました。令和3年10月時点で人口6,074人、3,249世帯が生活をしています(高齢化率:34.9%)。
- 地域づくり組織の1事業として立ち上げた「隠おたがいさん」では、平成24年に生活支援を開始し、その中で特に外出支援に関するニーズが高いと分かったことから、平成29年に外出支援を開始しました。
- 地区内には、空き家などを活用した8つの交流拠点があり、そのうちの1つが「隠おたがいさん」事務所です。
- 外出支援は、依頼に応じて毎日実施(受付は、月・水・金の午前中)しており、ドア・ツー・ドアでドライバーと利用者が1:1で病院や買い物などのための送迎を行うとともに、行先での付き添い支援を行っています。

<コミュニティバス運行経路>

病院コース	ナッキー号コース (月・水・金)	ナッキー号コース	ナッキー号コース	病院コース	ナッキー号コース
センター出発 9:00	センター出発 10:00	センター出発 11:00	センター出発 12:00	センター出発 13:00	センター出発 14:00
すずらん台(送迎) 9:01~9:08	すずらん台(送迎) 10:01~10:08	すずらん台 11:01~11:08	すずらん台(送迎) 12:01~12:08	すずらん台(送迎) 13:01~13:08	すずらん台(送迎) 14:01~14:08
寺田病院 9:24	東豊形外科 10:13	東豊形外科 11:13	東豊形外科 12:13	寺田病院 13:24	東豊形外科 14:13
市立病院 9:30	桔梗が丘郵便局 10:16	桔梗が丘郵便局 11:16	桔梗が丘郵便局 12:16	市立病院 13:30	桔梗が丘郵便局 14:16
すずらん台(送迎) 9:42~9:59	近鉄 10:17	近鉄 11:17	近鉄 12:17	すずらん台(送迎) 13:42~13:59	近鉄 14:17
センター着 10:00	ヤマダ電機 10:24	ヤマダ電機 11:24	ヤマダ電機 12:24	センター着 14:00	ヤマダ電機 14:24
	ナフコ 10:26	ナフコ 11:26	ナフコ 12:26		ナフコ 14:26
	ドン・キホーテ UTV 10:32	ドン・キホーテ UTV 11:32	ドン・キホーテ UTV 12:32		ドン・キホーテ UTV 14:32
	すずらん台(送迎) 10:52~10:59	すずらん台(送迎) 11:52~11:59	すずらん台(送迎) 12:52~12:59		すずらん台(送迎) 14:52~14:59
	センター着 11:00	センター着 12:00	センター着 13:00		センター着 15:00

↓ 本曜日10:00便は青山方面

本曜日 青山町後援 買い物コース	センター 出発	すずらん台 (送迎)	コメリ	モリヤマ薬局 Aコープ	青山町駅	復路>	青山町駅	モリヤマ薬局 Aコープ	コメリ	すずらん台 (送迎)	センター着
	10:00	10:01~10:08	10:17	10:20	10:25		10:35	10:40	10:48	10:52~10:59	11:00
利用乗数			1枚	2枚	2枚		2枚	2枚	1枚		

(名張市資料)

<サービス利用料>

メニュー	内容
生活支援	30分まで一人300円、1時間まで700円、以後30分ごとに500円。
コミバス	12枚綴り1セット:1,000円。 (片道必要枚数)
1枚	コメリ、東豊形外科
2枚	アビタ、モリヤマ、Aコープ、ヤマダ電機、ナフコ、近鉄、桔梗が丘郵便局
3枚	寺田病院
4枚	市立病院

(名張市資料)

<「隠おたがいさん」事務所>



<支援の様子(隠おたがいさん)>



- 利用料は、外出支援を含む生活支援については、いずれも1時間 500 円(うち、400 円がボランティアに支払われる)であり、家事支援一体型の活動が行われています。
- 令和3年時点で、協力会員が 68 名、利用会員は 185 名、生活支援全体で年間 1,000 件程度の利用があります。ドライバーは 75 歳までの男性2名、女性8名で、外出支援は月に平均 80 件程度の利用があります。車両は軽自動車を使用しています。
- また、正会員 500 円(援助活動ができる人・求める人)、賛助会員 1,000 円(法人・団体・資金援助者・遠方に住む会員の親族)の会費が設定されています(準会員(援助活動ができる児童・学生)は無料)。

■ 委託・補助等の概要

- 一括交付金(ゆめづくり地域交付金)は、市全体で約1億円であり、15 地域あることから1地域あたりでは平均 700 万円程度(人口は平均で 5,000 人程度)となっています。また、それとは別に、地域づくり組織を指定管理者として、市民センターの管理運営委託をしています(合計で約1億円)。
- 一括交付金に加え、活用いただいていた市の活動補助金は、総合事業の開始により、市の単独負担から総合事業の補助に切り替えました。
- 「生活支援」を行う地域については、総合事業の訪問型サービス B から年間 40 万円が補助されており、さらに「障害者、高齢者等の移動制約者の外出を支援する事業」を併せて実施する場合は、追加で訪問 D から 110 万円が補助されています(いずれも上限)。補助は、車両の購入・リース代としても使用できます。
- また、上記の外出支援事業の立ち上げに係る準備として、上限 75 万円が別途訪問 B から補助されています。

■ 取組のポイント

<訪問 B について要支援者等が一人以上いれば定額補助とするなど、地域の柔軟な活動を支援>

- 名張市の訪問 B の補助は、各地域の活動に係る固定費を対象とした補助であり、利用する人数等に応じて変動しないことから、利用者が要支援者等であるか、その他の高齢者・障害者等であるかに関わらず、補助額を一定としています。
- これにより、地域の負担も軽減することができるとともに、一括交付金と同じく、総合事業の補助においても地域の実情に応じた柔軟な活動を支援することができる枠組みとしている点が特徴です。(ただし、1地域の中で要支援者・事業対象者が最低1名いることが条件となっています)。

<外出支援を行う場合の補助を、年定額とすることで、車両のリースにも活用しやすいように配慮>

- 外出支援事業を行う地域については、追加で上限 110 万円の補助がありますが、これは車両の購入・リース代としても使用できます。車両の購入費用を別途一括で補助するケースもありますが、リースとして活用しやすい定額補助とすることで、活動団体としては(法人格がない場合に)車両を個人名義にする必要がない、車検やメンテナンスなどの費用が定額となるなどのメリットがあります。

<「まちの保健室」や「介護事業者」などとの連携による、ニーズの把握>

- 名張市では、直営の地域包括支援センターが1カ所あり、15の小学校圏域ごとにランチである「まちの保健室」が設置されています。「まちの保健室」は、高齢者に限らず、地域における「丸ごと」の相談支援体制の核として機能しています(現在は、重層的支援体制整備事業を活用)。
- 「地域づくり組織」の事務所には多くの場合「まちの保健室」が併設されており、「まちの保健室」に寄せられた相談について、簡易な場合は「地域づくり組織」を紹介、必要な場合は地域包括支援センターやケアマネジャー、その他の関係機関につなぐなど、課題整理と円滑な橋渡しが行われています。
- また、「地域づくり組織」と「介護事業者」との連絡会を設けている地域もあるなど、地域の困りごとを抱えた人に関する情報を共有し、適切な支援につなげる体制が構築されています。

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	すずらん台ライフサポートクラブ
対象となる地区の名称	すずらん台
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:3,544人 高齢化率:34.1% ※R3.9
移動支援の活動の開始時期	H20
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	地区内在住の利用会員なら誰でも利用可
延べ利用者数(年間)	約2,500人 ※R3
実利用者数(利用登録者数など)	177名(生活支援全体の利用会員) ※R3
登録運転者数	7名 ※R3
車両台数&所有者と種類	1台(利用定員6名、車椅子対応リフト車)
車両の所有者	リース車両
3. サービス内容	
目的地	病院、買い物施設など
運行方法	玄関前から規定の乗降場所
運行頻度	月～金に1日6便(3往復)
予約方法など	前日の17時まで利用する便と乗降場所を予約
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	生活支援を行う場合:40万円 外出支援を追加で行う場合:110万円(車両の購入・リース可) (訪問型サービスB)
利用料金	利用券12枚綴り1,000円で販売し、行き先に応じて利用枚数を設定 利用料とは別に利用会員として、1名につき1,500円、夫婦2名の場合は2,000円の年会費を設定
活動者が受け取る額	800円/時間

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	隠おたがいさん
対象となる地区の名称	名張地区
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:6,074人 高齢化率:34.9% ※R3.9
移動支援の活動の開始時期	H29
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	地区内在住の利用会員なら誰でも利用可
延べ利用者数(年間)	651人 ※R2
実利用者数(利用登録者数など)	185名(生活支援全体の利用会員) ※R3
登録運転者数	10名 ※R3
車両台数&所有者と種類	1台(軽車両)
車両の所有者	リース車両
3. サービス内容	
目的地	病院、買い物施設など
運行方法	玄関前から規定の乗降場所
運行頻度	随時
予約方法など	事前に電話予約
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	生活支援を行う場合:40万円 外出支援を追加で行う場合:110万円(車両の購入・リース可) (訪問型サービスB)
利用料金	年会費:500円(正会員)、1,000円(賛助会員) 利用料:500円/時間
活動者が受け取る額	400円/時間

三重県 四日市市

日常生活圏域(全 24 地区)のうち 11 地区で訪問型サービス B の活動を創出し、生活支援一体型の移動支援を実施

(基礎データ:人口:305,424 人 高齢化率:26.1% 面積:206.5k m² 人口密度:1,478.9 人/k m²)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)		類型② (訪問 D2)	
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	
類型④ (訪問 B)	●	類型⑤ (一般介護)	

(その他の事業)

保健福祉事業	
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償		4条許可	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



(下野活き域ネットHPより)

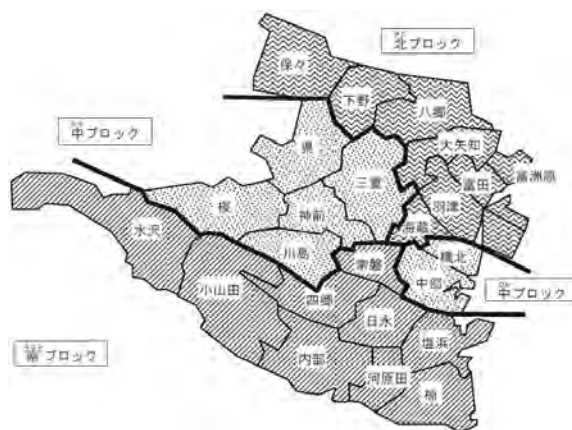
【概要】

- 四日市市では、全 24 地区(日常生活圏域)のうち、11 地区(13 団体)が訪問型サービス B による生活支援一体型の移動支援を行っている。
- もともとは、移動支援に限らず、生活支援サービス全般を対象とする活動として立ち上がった団体が多いが、結果として移動支援のニーズが高く、現状では平均で活動全体の6~7割程度が移動支援となっている団体が多くなっている。
- 平成 29 年度からの総合事業への意向を前に、平成 27 年度~平成 28 年度にかけて連合自治会の集まりの場や地区社協、民生委員などを対象とした出前講座を実施している。当初は、行政が住民に活動を押し付けているのではないかと指摘も聞かれたが、根気強く地域との対話を続けたことが、活動を行いたいという地区や人材の発掘につながっている。
- 多くの地区で活動が生まれた背景としては、「①もともと自治会の加入率も比較的高く、自主的な活動を育てる土壌があったこと」、「②総合事業の導入前から移動支援の取組を行っていた団体があり、事例を紹介するなど横展開ができたこと」、「③比較的大企業が多い地域で、定年後に地域での活動に前向きな人材がいたこと」などが挙げられる。
- 訪問型サービス B の運営費補助金の基本額は、介護予防ケアマネジメントもしくは介護予防支援においてサービス利用が位置づけられた要支援者等の「1週あたりの平均延べ利用人数」に応じて月ごとに決定される仕組みとなっている。
- 上記の基本額の他にも、「事業所賃借料・使用料加算」・「自動車維持費加算」・「駐車場賃借料・使用料加算」などの加算、「開設時初期経費補助金」など団体ごとの活動状況に応じた補助が行われているとともに、「介護予防・生活支援体制づくり事業補助金」といった市独自の補助制度を創設し、団体等の立ち上げ時の支援が行われている。

■ 背景・プロセス

- ▶ 三重県四日市市は、三重県北部に位置しており、三重県内で最も人口の多い市です。西側は鈴鹿山脈、東側は伊勢湾に並行してコンビナートなどの工業地帯が広がっています。
- ▶ 四日市市では、総合事業が開始される以前から、桜地区の「桜ボランティア協会(後の、NPO 法人桜ボランティア協会)」や下野地区の「NPO 法人下野・生き域ネット」などにおいて、住民が主体となった生活支援や移動支援の活動が実施されていました。
- ▶ そのような中、市では新しい地域支援事業への移行を検討する中で、住民主体の活動を地域において創出することを目的に、平成 27 年度～平成 28 年度にかけて連合自治会の集まりの場や地区社協、民生委員などを対象とした出前講座を実施しました。
- ▶ 当初は、「行政が住民に活動を押し付けているのではないか」との指摘も聞かれましたが、根気強く地域との対話を続ける中で、徐々にやる気のある地区や活動の中心となるリーダーが手を挙げるようになりました。
- ▶ 市では平成 29 年度から総合事業を開始しましたが、現在移動支援の活動を行っている団体については訪問型サービス B の補助(介護予防・日常生活支援総合事業における住民主体サービス)を活用し、生活支援と一体となった移動支援を行っています。
- ▶ 令和4年度現在では、全 24 地区(日常生活圏域:概ね中学校区)のうち、11 地区(13 団体)が訪問型サービス B の補助を受けながら生活支援一体型の移動支援の活動を行っています。
- ▶ 24 の地区にはそれぞれ、行政の窓口と社会教育の窓口(公民館)をセットにした「地区市民センター」が設置されており、四日市市ではこの地区ごとに地域づくりを進めてきた経緯があります。
- ▶ このように四日市市では、非常に多くの訪問型サービス B の活動が生まれていますが、その背景としては、「①もともと自治会の加入率も比較的高く、自主的な活動を育てる土壌があったこと」、「②総合事業の導入前から移動支援の取組を行っていた団体があり、事例を紹介するなど横展開ができたこと」、「③比較的大企業が多い地域で、定年後に地域での活動に前向きな人材がいたこと」などが挙げられます。
- ▶ また、古くから活動していた団体の1つが一時活動を休止していたなどの実態もありましたが、新たに総合事業による補助が行われるようになったことなどをきっかけに、活動を再開することができたという例もみられました。

<四日市市の日常生活圏域>



(四日市市資料)

■ 実施体制

- ▶ 「介護予防・日常生活支援総合事業における住民主体サービス(住民主体訪問型サービス・通所型サービスから構成)」の対象となる団体は、ボランティア団体、NPO、地縁団体等の住民による自主的活動を行う団体です(移動支援は、住民主体訪問型サービスとして実施)。

- 市は対象となる団体に対して、その活動を支援する補助金を拠出しています。
- 車両の保有者については地区ごとに異なりますが、活動団体の多くが自治会などの任意団体であるため、リース車両を使用する場合の補助メニューを設定するなど、ボランティアのマイカーではなくリース車両の使用を推奨しています。
- また、四日市市には地域包括支援センターが3か所、そのブランチとして在宅介護支援センターが26か所整備されています。在宅介護支援センターは地区とのつながりも強く、在宅介護支援センターに相談のあったケースについて、必要に応じて住民主体の活動につなげるなどの連携が行われています。

■ 具体的な取組 ※ここでは例として、「桜地区」と「下野地区」の2つの取組を紹介

<NPO 法人桜ボランティア協会>

- 桜地区は人口 14,455 人、高齢化率 33.7% (令和4年度時点) で、市の西部に位置しています。
- 平成6年に地区市民センターが主催した福祉講座で「このままでは自分たちが高齢者になったとき大変なことになる、自分たちで何かしなくては」という危機感から、受講生 10 名で勉強会を行うようになりました。
- そのような中、地区市民センターや市社協の協力のもと、地区内の全世帯を対象としたアンケート調査を実施したところ、活援助のニーズが高いことが把握されるとともに、同時に募ったボランティアには 100 名ほどの応募がありました。
- そして、平成 10 年に「桜ボランティア協会」を発足し、生活援助や集いの場づくりなどの活動が開始され、さらに平成 30 年度からは総合事業の補助対象 (訪問 B) となり、合わせて NPO 法人化しました。現在は、集いの場と病院までの車を使った付き添いが主たる活動となっています。
- 利用対象者は事業対象者1・2、要支援1・2、また団体が受け入れ可能な要介護認定者となっています。年間の延べ利用者数は令和3年度で 1,314 人、実利用者数は 504 人です。
- 付き添い支援を行っている登録運転者数は 36 名です。車両はリース車両1台、マイカー35 台が登録されています。
- コーディネーター当番が2名おり、会員から依頼を電話で受け、ボランティアへ連絡などの調整を行っています。
- 週当たり平均で 26 名の付き添い支援をしており、病院やスーパーが主な目的地になっています。

<病院への送迎の様子>



(四日市市資料)

<NPO 法人下野・生き域ネット>

- 下野地区は人口 8,688 人、高齢化率 27.4%(令和4年度時点)で、市の西北部に位置しています。
- 地区連合自治会・地区社協・まちづくり委員会長の中で、地区内で生活援助が重要であること認識し、市民活動として取り組むことを決めました。平成 24 年には NPO 法人を立ち上げ、生活援助の活動を開始し、平成 29 年からは総合事業の補助対象(訪問 B)となっています。
- 利用対象者は事業対象者1・2、要支援1・2、また団体が受け入れ可能な要介護認定者となっています。年間の延べ利用者数は令和3年度で 1,094 人、実利用者数は 532 人です。
- 付き添い支援を行っている登録運転者数は8名です。車両はリース車両4台、マイカーが9台登録されています。
- 週当たり平均で 22 名の付き添い支援をしており、病院やスーパーが主な目的地になっています。
- 利用料金は 30 分 150 円です。

<送迎の様子>



(下野活き域ネットHPより)

■ 委託・補助等の概要

- 訪問型サービス B の運営費補助金の基本額は、介護予防ケアマネジメントもしくは介護予防支援においてサービス利用が位置づけられた要支援者等の「1週あたりの平均延べ利用人数」に応じて月ごとに決定される仕組みとなっています。
- また、これらの利用者の利用に支障がなければ、その他の利用者が利用することも可能です。
- なお、上記の基本額以外にも、「事業所賃借料・使用料加算」・「自動車維持費加算」・「駐車場賃借料・使用料加算」などの加算、「開設時初期経費補助金」など団体ごとの活動状況に応じた補助が行われています。なお、「自動車維持費加算」は車両のリースにも利用可能(上限 40,000 円/月)になっているほか、その他の車両を利用する場合も1週あたりの平均延べ利用者数に応じた補助額が設定されています。
- その他、団体等の立ち上げ時の支援として、市独自の補助制度「介護予防・生活支援体制づくり事業補助金」を活用することもできます(補助対象経費の 9/10 以内で、最大 120 万円)。

1週あたりの平均延べ利用人数	月額
10人以下	35,000円
11人~15人	47,000円
16人~20人	59,000円
21人以上	71,000円

■ 取組のポイント

<出前講座など、根気よく地域との対話を続けたことによる活動の創出>

- 総合事業の実施を検討する中で、住民主体の活動を地域において創出することを目的に、連合自治会の集まりの場や地区社協、民生委員などを対象とした出前講座を実施し、当初は難色を示されたものの根気強く地域との対話を続ける中で、活動を生み出すことに成功しています。

<在宅介護支援センター(包括のランチ)と地域団体との連携>

- 四日市市には地域包括支援センターが3か所、そのランチとして在宅介護支援センターが 26 か所整備されています。在宅介護支援センターは地区とのつながりも強く、在宅介護支援センターに相談のあったケースについて、必要に応じて住民主体の活動につなげるなどの連携が行われています。

<利用者数に応じた基準額に加えて、移動支援を行う場合の加算を設定>

- 訪問型サービス B の運営費補助金は、延べ利用者数に応じて決まる基本額と、「事業所賃借料・使用料加算」・「自動車維持費加算」・「駐車場賃借料・使用料加算」などの加算、「開設時初期経費補助金」など団体ごとの活動状況に応じた補助が行われています。
- また、任意団体でも車両がしやすいよう、車両のリースについても補助対象となっています。
- 多い団体では、年間の補助額が 200 万円を超えるなど、充実した支援が行われています。

<利用者を要支援者等に限定しない訪問型サービス B>

- 訪問型サービス B の補助対象は、「介護予防ケアマネジメントもしくは介護予防支援においてサービス利用が位置づけられた要支援者等」が基本ですが、これらの利用者の利用に支障がなければ、その他の利用者が利用することも可能となっています。

■ 取組概要①

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	NPO法人桜ボランティア協会
対象となる地区の名称	桜地区
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:14,455人 高齢化率:33.7%(65歳以上) ※R4.4現在
移動支援の活動の開始時期	平成30年8月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	事業対象者、事業対象者1・2、要支援1・2 継続的に利用しており、団体が受け入れ可能な要介護認定者
延べ利用者数(年間)	1,314人(R3年度実績)
実利用者数(利用登録者数など)	504人(R3年度実績)
登録運転者数	市に登録している車両利用者:36名
車両台数&所有者と種類	活動で使用すると市に登録している車両台数:36台 内訳:リース車1台、従事者の車両6台
車両の所有者	リース、マイカー
3. サービス内容	
目的地	病院、スーパー
運行方法	送迎ではなく付き添い支援
運行頻度	週あたり平均26名の付き添い支援を実施
予約方法など	電話での事前予約
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	1,372,000円(R3年度実績)
利用料金	10分150円
活動者が受け取る額	

■ 取組概要②

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	特定非営利活動法人下野・活き域ネット
対象となる地区の名称	下野地区
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:8,688人 高齢化率:27.4%(65歳以上) ※R4.4現在
移動支援の活動の開始時期	平成29年4月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	事業対象者、事業対象者1・2、要支援1・2 継続的に利用しており、団体が受け入れ可能な要介護認定者
延べ利用者数(年間)	1,094人(R3年度実績)
実利用者数(利用登録者数など)	532人(R3年度実績)
登録運転者数	市に登録している車両利用者:8名
車両台数&所有者と種類	活動で使用すると市に登録している車両台数:13台 内訳:リース車4台(内2台は通所型で主に利用)、従事者の車両9台
車両の所有者	リース、マイカー
3. サービス内容	
目的地	病院、スーパー
運行方法	送迎ではなく付き添い支援
運行頻度	週あたり平均22名の付き添い支援を実施
予約方法など	電話での事前予約
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	2,016,000円(R3年度実績)
利用料金	30分450円
活動者が受け取る額	

静岡県 函南町

居場所への送迎(訪問 D)と居場所参加者向け買い物ツアー (社協独自事業)を組み合わせた取組

(基礎データ:人口:36,794人 高齢化率:32.8% 面積:65.2k㎡ 人口密度:564.7人/k㎡)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)		類型② (訪問 D2)	●
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	
類型④ (訪問 B)		類型⑤ (一般介護)	



(その他の事業)

保健福祉事業	
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償	4条許可	
---------	---	------	--	---------	------	--

【概要】

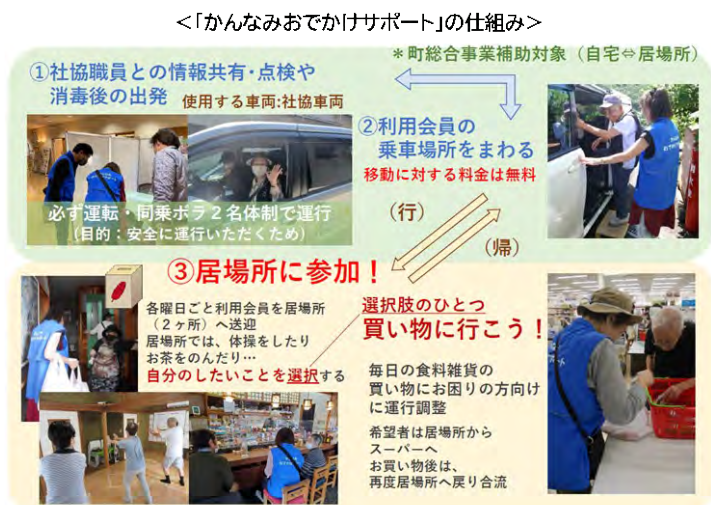
- ▶ 函南町の「かなみおでかけサポート」は、函南町社会福祉協議会が事務局となって、住民ボランティアが居場所(一般介護予防事業の通いの場「カフェ城山」、通所型サービス B「またあしたカフェ」)までの送迎を行う会員制の支え合い活動である。
- ▶ 居場所へ送迎した後は参加者のうち希望者する方を対象に、買い物のためのスーパーへの送迎も行い、店舗内ではボランティアによる付き添い支援等が行われている(社協の独自事業)。
- ▶ 函南町では、平成 28 年度に実施した社会資源調査や住民ニーズ調査の結果をもとに「地域の支えあい勉強会」を開催し、平成 29 年度には「地域支えあい協議体(協議体)」での検討が行われた。
- ▶ 協議の結果、「地域の居場所・サロンは介護予防と支え合いの拠点となり、住民の困りごとを発見し、つないでいく場としても機能する」とのことから、「行きたくなる居場所づくり」の力を入れることとし、継続した参加を可能とするための送迎の必要性などの方針が関係者間で共有されている。
- ▶ 平成 30 年度のボランティア連絡会では、住民・行政・SC が参加し、地域の関係者が一緒になって具体的な仕組みの検討が行われている。
- ▶ また、担い手の確保については、65 歳になった方に送付する介護保険証にボランティア募集の案内を同封するとともに、男性のお料理教室やコミュニティ農園の参加者へアプローチするなど、ターゲットを明確化した工夫が行われている。
- ▶ さらに活動の継続を実現するため、住民・行政・SC がボランティア連絡会で情報共有や課題の抽出を継続して行うとともに、年1回のフォローアップなどの活動が行われている。

■ 背景・プロセス

- 静岡県函南町では、平成 28 年度に社協の SC を中心に、社会資源調査や住民ニーズ調査(老人クラブやいきいきサロン等での聞き取り調査、居宅介護支援事業所への調査)を行い、その結果をもとに「地域の支えあい勉強会」を開催しました。
- 「地域の支えあい勉強会」は、地域課題を地域で解決するために必要な事項等を検討する会であり、小学校区ごとに選出された自治会役員や民生児童委員などが参加して全4回が開催されました。その内1回は「外出支援でお互い様をつくる」をテーマとしており、外部講師を招聘し先進事例等の話を聞く中で、取組の実現に向けた機運が醸成されていきました(平成 28 年 11 月)。
- さらに、その後は、希望のあった自治会に出向き、自治会単位での「地域の支えあい勉強会」を実施しています。
- 平成 29 年度には、「地域支えあい協議会(協議体)」が設置され、①地域の見守り支援体制、②移動支援、③人財活用(令和元年～)などについて話し合いが進められました。協議会は、住民(ボランティア活動者、民生委員、当事者)のほか、配食サービス事業者、コンビニエンスストア、ガス事業者、新聞配達事業者、警察、消防、郵便局、福祉・介護事業者などと、行政の担当課(福祉課、企画財政課、総務課)や地域包括支援センター、社協、SC が、テーマごとに参加メンバーを入れ替えながら開催しました。
- 協議体での協議の結果、「居場所は介護予防と支え合いの拠点となり、住民の困りごとを発見し、つないでいく場としても機能する」とのことから、「行きたくなる居場所づくり」の力を入れることとし、さらに継続した参加が可能となるよう、送迎の仕組みをつくるという方針が関係者間で共有されました。
- そして、平成 30 年度のボランティア連絡会では住民・行政・SC が参加し、地域の関係者が一緒になって具体的な仕組みの検討を行っています。
- 検討の結果、社協が使用する車両を提供するとともに事務局となり、住民ボランティアが居場所(一般介護予防事業の通いの場「カフェ城山」、通所型サービス B「またあしたカフェ」)までの送迎を行う会員制の支え合い活動である「かなみおでかけサポート」が発足しました(平成 30 年 10 月～)。

■ 実施体制

- 「かなみおでかけサポート」は、社協が使用する車両を提供するとともに事務局となり、会員登録や運行調整(送迎時間調整、ボランティア活動シフト作成等)、ボランティアの養成、フォローアップ研修・ボランティア連絡会の開催等を行っています。
- 社協は、送迎の当日に認知症の方を対象に毎回電話連絡をして、支度の促しなどを行うとともに、出発前に送迎を行うボランティアとの情報共有なども行っています。



(函南町資料)

- 送迎の際は、安全に運行するため運転ボランティアと同乗ボランティアの2名体制で運行しており、同乗ボランティアは「バックの際の安全確認」や「利用会員の対応(踏み台設置・荷物持ちなど)」等を行っています。
- 担い手の発掘については、65歳になった方に送付する介護保険者証にボランティアの募集案内を同封するという工夫が行われています。
- また、男性の担い手を増やしたいという観点から、男性料理教室やコミュニティ農園の参加者に声をかけるなど、ターゲットを明確化したアプローチが行われています。
- さらに、継続した活動を実現するため、住民・行政・生活支援コーディネーターが連絡会で情報共有や課題の抽出を継続して行うとともに、年1回のフォローアップなどの活動が行われています。



■ 具体的な取組

- 「かなみおでかけサポート」は、社協が事務局となって、住民ボランティアが利用会員のご自宅から居場所(一般介護予防事業の通いの場「カフェ城山」、通所型サービス B「またあしたカフェ」)までの送迎を行う会員制の支え合い活動です。
- さらに、居場所へ送迎した後は参加者のうち希望者する方を対象に、買い物のためのスーパーへの送迎も行い、店舗内ではボランティアによる付き添い支援等が行われています(社協の独自事業)。
- ボランティアには居場所での利用会員さんのお手伝いに対する謝金として200円が支払われます(共同募金を活用)。
- 利用の際には社協へ連絡し、社協職員が訪問調査を行い「ボランティア活動の趣旨説明」や「交通事故対応同意」、「希望の居場所確認」等を行った後に、利用会員になるための登録申請を行います。
- 送迎は当初は週2回からスタートしましたが、現在は週5回運行(月～金)となっています(またあしたカフェ:週4日、カフェ城山:週1日)。
- 送迎にかかる利用料は無料で、会員登録料として年度ごとに利用会員1,000円、協力会員500円を徴収しています。
- 令和2年10月現在、協力会員は22名(休止中除く)、利用会員は18名となっています。



- また、協力会員は、利用会員の乗降場所をまわる際に、外出時に手荷物・服装の様子をさりげなく確認したり、買い物時に店舗内でつかず離れずといった付き添い支援を行うなど、小さな気づかいをするように心がけています。
- 運転ボランティアの養成については、外部のNPOの協力を得て、社協が主催する養成講座(福祉有償運送運転者講習・セダン等運転者講習に該当する講習:2日間)が実施されています。

<「おでかけかなみサポート」における、小さな気づかいの例>

①社協職員との情報共有・点検や消毒後の出発

の、前に

認知症の方へ、毎回の電話連絡
・外出予定のお知らせ
・支度の促し

②利用会員の乗車場所をまわる

その時に

外出時に手荷物・服装の様子をさりげなく確認
・「カギがない！」等不穏になられた際にお声がけ

居場所についてからの選択肢
買い物に行こう！

その時に

買い物希望の方に、店舗でのつかず離れずフォロー
・商品の場所のお知らせ
・時間管理など

(函南町資料)

■ 委託・補助等の概要

- 「かなみおたすけサポート」は、函南町移動支援事業費補助事業(訪問型サービスD)の補助対象となっています。
- 補助の対象となる利用者については、「町内在住の在宅生活者かつ要支援1又は要支援2又は事業対象者で、ケアマネジメントにおいて居場所へ送迎が必要とされた人が過半数であれば、他に誰が乗車しても案分せずに補助が可能」とされています。
- 補助対象経費は、「利用調整をする人の人件費、燃料費、通信費、運転台帳等の印刷製本費及び消耗品費、車両リース代、車両の任意保険」となっており、1日1台 4,000 円が補助されています。

■ 取組のポイント

- <「ボランティア連絡会」で住民・行政・生活支援コーディネーターと一緒に事業内容を検討>
- 「かなみおでかけサポート」の仕組みは、ボランティア連絡会に住民・行政・SC の3者が参加し、地域の関係者が一緒になって具体的な仕組みの検討を行っています。
 - 結果として、町・社協・住民の適切な役割分担が行われており、継続した取組の実現にもつながっています。
- <居場所への送迎(訪問D)と居場所参加者向け買い物ツアー(社協独自事業)を組み合わせた取組>
- 訪問型サービスDの補助を活用した居場所への送迎の他、希望する参加者を対象とした買い物ツアーを実施(社協独自事業)するなど、参加者のニーズに応じた仕組みが構築されています。
- <地域の担い手発掘のために、65歳になった方へ送付する介護保険証に募集案内を同封>
- 担い手の確保については、65歳になった方に送付する介護保険証にボランティア募集の案内を同封するとともに、男性のお料理教室やコミュニティ農園の参加者へアプローチするなど、ターゲットを明確化した工夫が行われています。
- <継続した運営の実現に向け、連絡会での情報共有・課題抽出とフォローアップ研修(年1回)を実施>
- 活動の継続を実現するため、住民・行政・SC がボランティア連絡会で情報共有や課題の抽出を継続して行うとともに、年1回のフォローアップなどの活動が行われています。
 - 継続した運営の実現のためには、担い手を確保し、その活動を支援するのみでなく、関係者同士のつながりを創出するとともに、活動のモチベーションを保つような工夫が効果的であるといえます。

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	函南町社会福祉協議会「かなみおでかけサポート」
対象となる地区の名称	町全域
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:36,794人 高齢化率:32.8% ※R2.10
移動支援の活動の開始時期	H30
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	誰でも利用可能 (ただし、訪問Dの補助には要件あり)
延べ利用者数(年間)	1,026人 R1
実利用者数(利用登録者数など)	18名 ※R2.10
登録運転者数	22名 ※R2.10
車両台数&所有者と種類	1台(8人乗りワンボックスカー)
車両の所有者	社協
3. サービス内容	
目的地	・一般介護予防事業の通いの場「カフェ城山」 ・通所型サービスB「またあしたカフェ」 ・希望者を対象とした買い物ツアー
運行方法	乗車場所(玄関前など)から居場所
運行頻度	月曜日～金曜日 (またあしたカフェ:週4日、カフェ城山:週1日)
予約方法など	ケアプランに位置づけ
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	(訪問型サービスD) 1日1台4,000円 ※ 町内在住の在宅生活者かつ要支援1又は要支援2又は事業対象者で、ケアマネジメントにおいて居場所へ送迎が必要とされた人が過半数であれば、他に誰が乗車しても案分せずに補助が可能
利用料金	送迎:無料 会員登録:利用会員1,000円、協力会員500円 居場所の料金:カフェ城山:200円
活動者が受け取る額	200円 (居場所での利用会員さんのお手伝いに対する謝金)

静岡県
袋井市・森町

ファミリー・サポート・センター事業(育児部門)に一般財源
による委託で介護部門を追加し、高齢者の移動支援も実現

(袋井市)基礎データ:人口:87,983人 高齢化率:25.0% 面積:108.3k㎡ 人口密度:997.2人/k㎡
(森町)基礎データ:人口:17,457人 高齢化率:34.4% 面積:133.9k㎡ 人口密度:130.4人/k㎡

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型①(訪問D1)		類型②(訪問D2)	
類型③(通所B)		類型③(一般介護)	
類型④(訪問B)		類型⑤(一般介護)	

(その他の事業)

保健福祉事業	
一般会計事業(※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	★

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償		4条許可	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



資料:NPO法人ふあみりあネット提供

【概要】

- ▶ ふくろいファミリー・サポート・センターでは育児部門に加え、介護部門を設置しており、外出付き添い・送迎サポートをはじめとした高齢者の生活支援が実施されている。ファミリー・サポート・センターは依頼会員からの要請を受け、サポート可能な援助会員とつなぐ役割を担っている。
- ▶ 育児部門(ファミリー・サポート・センター事業)の負担割合は、国、都道府県、市が3分の1ずつであるが、袋井市・森町では一般財源による委託で介護部門を追加することで、ファミリー・サポート・センターの活動の対象を広げることができている。
- ▶ 介護部門の依頼のうち、約半数程度が送迎・付き添い支援であり、月に平均100件ほどの依頼が入っている。送迎支援は、要介護認定の状況に関わらず対象であるが、外出に見守りや付き添いが必要な場合に限られている。利用料金は1時間あたり700~850円で、援助会員には同額が支払われる。
- ▶ 介護部門の援助会員は174名で、うち送迎業務の対応が可能な会員は43名である。援助会員の登録は、育児部門と介護部門で分かれているが、多くの会員は両方に登録しているため、育児部門の援助会員も巻き込んだ助け合い活動が強みとなっている。
- ▶ 全国の多くの市町村が有しているファミリー・サポート・センターの仕組みを活用して地域のボランティアをつなぎ、より広い世代の住民を対象とした活動としていくことは、袋井市・森町以外の地域においても再現性のある取組といえる。

■ 背景・プロセス

- 袋井市・森町は、静岡県西部に位置し、市内を東海道新幹線や東名高速道路をはじめとする主要な交通路が横断し、東西へのアクセスに恵まれた地域です。
- 車を有していれば日常生活に不便のない地域であり、市内の公共交通は、自主運行バス、デマンドタクシー、地域協働運行バスなどが運行していますが、市民の移動手段は自家用車が主となっています。
- 近年は高齢者世代の免許返納や配偶者との死別などが増えており、高齢者の移動手段の課題が顕在化してきています。こうした中、袋井市と森町の共同事業として、ファミリー・サポート・センターの仕組みを活用し、移動支援を含めた高齢者の生活支援のマッチングを行っています。
- ファミリー・サポート・センターは、厚生労働省が子育て援助活動支援事業(ファミリー・サポート・センター事業)として進めている事業であり、乳幼児や小学生等の児童を有する会員を対象に、児童の預かりなどの相互援助活動に向けた連絡・調整を行う仕組みです。実施主体は市町村で、現在、全国約1,000の市町村がファミリー・サポート・センターを有しています。
- 袋井市では平成10年にファミリー・サポート・センターを開設し、子育て支援の取組を行ってきました。森町は平成14年度から参加しました。ファミリー・サポート・センターは会員からの依頼を受け、支援を行うことのできる協力会員をマッチングするための連絡・調整機能を有していますが、この仕組みを高齢者にも応用できなかと考え、平成12年より、ファミリー・サポート・センターに高齢者の生活支援を行う「介護部門」を設置しました。
- 設置当初は、ファミリー・サポート・センターに介護部門を有している市町村が多くありましたが、現在では10数か所程度まで減少してきています。

■ 実施体制

- ファミリー・サポート・センターには、援助を必要とする依頼会員と援助を行うことができる援助会員が登録されています。依頼内容に応じて、両者を仲介・紹介するのがファミリー・サポート・センターのアドバイザーの役割です。
- 袋井市・森町ではファミリー・サポート・センター事業を「NPO 法人ふぁみりあネット」に委託し、実施しています。ファミリー・サポート・センター内には、子育て関連の依頼を担当する育児部門と高齢者関係の依頼を担当する介護部門があり、依頼会員と援助会員の登録は部門別に行っています。一方で、依頼の窓口は同一で、援助会員は両部門に登録している人も多いです。
- 現在、介護部門の援助会員は174名で、うち43名が送迎業務も対応可能な会員です。送迎業務が可能な援助会員は男性14名・女性29名で、年代は60～70歳代の人が多い状況です。
- 援助会員で送迎を行う場合は、免許証のコピーの提出が必要です。また、介助方法や一般的なマナーなどについての講習が実施されています。
- 保険は、育児部門と同じ移動サービス事業者向け自動車保険に加入しており、援助会員が個人で加入している自動車保険に優先して支払いがされる形となっています。対人・対物賠償は無制限(車両保険はなし)で保険料は1回の活動あたり400円です。
- 援助会員の募集はホームページや口コミで広がっています。また、定期的に養成講座を実施しているため、そこから登録に至る場合も多いです。育児・介護部門を合わせた新規登録者は年10～20名ほどとなっていますが、引退する人もいるため全体の登録者数としては一定数が維持されています。

■ 具体的な取組

- 介護部門では、外出・通院の付き添いや身の回りの世話、洗濯・掃除、買い物、簡単な食事作り、話し相手などの支援が対象となっています。ヘルパー等による専門的な支援ではなく、あくまで高齢者の自立を支援するための軽易なサポートを支え合いの枠組みで実施することが前提となっています。
- 現状では介護部門の依頼のうち、約半数程度が送迎・付き添い支援であり、月に平均100件ほどの依頼が入っています。市内に基幹病院がないため、近隣市の病院などへの付き添い・送迎が多い状況です。
- 利用対象者の基準として、自分で歩いて乗車ができる、乗車中は1人で座っていただける、自分でトイレに行けるといった身体状態について要件が設けられています。一方、付き添いの必要がなく、送迎のみが必要な人は対象外となります。要介護認定の状況は要件とされていませんが、実際には利用者のうち、事業対象者や要支援者が8割程度となっています。
- 利用に至る経緯としては、ケアマネジャーからの紹介によってつながる場合が多いです。市もファミリー・サポート・センターに関するチラシを配布するなど、地域のケアマネジャーに対してサービスの周知を行っていることもあり、ケアマネジャーからは地域資源として認識されています。
- 付き添い・送迎の支援は、基本的にドア・ツー・ドアで1対1の対応となっています。そのため、会員以外の方が同乗することはできません。1対1対応の観点から、例えば、夫婦がともに会員であっても、援助会員が1名の場合は、2人を乗車させることはできず、別の依頼として申し込む必要があります。
- また、付き添いと送迎の一体的な支援であるため、送迎先の病院等においても援助会員によって付き添い・見守りが行われます。
- 利用料金は1時間あたり 700～850 円で行先の距離によって若干の差があり、1時間の料金が最低料金とされています。援助会員と利用者が行動をともにしている時間で料金が発生するため、往路＋外出先での滞在＋帰路の合計時間が支払い対象となります。なお、利用者の負担額と同額が援助会員に支払われます。
- 依頼会員は初回登録の際に入会金として 1,000 円が必要です。また、予約はファミリー・サポート・センターの事務局に電話を入れる形で、3日前までの予約が基本となっています。

■ 委託・補助等の概要

- ファミリー・サポート・センターの運営は、市から「NPO 法人ふぁみりあネット」に委託する形で行われています。ファミリー・サポート・センター事業の負担割合は、国、都道府県、市が3分の1ずつとされていますが、これは育児部門が対象であり、介護部門は市の一般財源から委託費が拠出されています。
- 利用者の負担額が援助会員にそのまま支払われるため、市からの委託費は調整・マッチングを行う事務局の人件費が主となっています。

<自宅へお迎え>



<乗車の案内・見守り>



<待合室の付き添い>



<手続きのサポート>



資料：NPO法人ふぁみりあネット提供

※写真は関係者への説明用に撮影したものであり、実際の活動場面ではありません

■ 取組のポイント

<既存資源を活用したマッチング機能>

- ファミリー・サポート・センターは子育て分野における助け合い活動を調整・マッチングする機能を有していますが、これを高齢者の生活支援にも活用しているため、新たな仕組みを創設する必要がなく、人材や資源も活用できるといったメリットがあります。
- 助け合い活動は、サポートができる人がいても、マッチングやコーディネートをする機能がないと進みません。そうした点からも全国の多くの市町村が有しているファミリー・サポート・センターの仕組みを活用して地域のボランティアをつなぎ、全世代を対象とした活動としていくことは、袋井市・森町以外の地域においても再現性のある取組といえます。

<ファミリー・サポート・センターが行う許可・登録不要の運送について>

- ファミリー・サポート・センターにおける子育て支援のための相互援助活動の一環として行われる送迎サービスについては、移動は従属的な要素に過ぎないことから、他の生活援助と同様の料金設定であれば、利用料金を徴収し援助者に支払ったとしても、有償の運送には該当しないものとされています。
- 既存の資源(ファミリー・サポート・センター)を活用し、且つ利用者から料金を得ることができる仕組みの中で移動支援の活動を行うことは、持続可能性の高い取組となることが期待されます。

<育児部門の援助会員へのアプローチ>

- 援助会員の登録は、育児部門と介護部門で分かれています。7割近くの会員は両方に登録している状況です。育児部門でも保育園や習い事の付き添い・送迎などが行われているため、育児部門の援助会員にも高齢者支援に参加してもらうことで、担い手として比較的若い世代にもアプローチできる点は強みとなっています。

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	ふくろいファミリー・サポート・センター
対象となる地区の名称	静岡県 袋井市・森町
対象となる地区の人口・高齢化率	(袋井市)人口:87,983人 高齢化率:25.0% (森 町)人口:17,563人 高齢化率:35.7%
移動支援の活動の開始時期	平成12年(介護部門の活動開始時期)
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	袋井市・森町在住でおおむね65歳以上のファミサポ会員
延べ利用者数(年間)	約1,109人 ※R3年度
実利用者数(利用登録者数など)	90名 ※R4年10月末 送迎利用申請者数
登録運転者数	43名(送迎対応が可能な登録者) ※R4年10月末
車両台数&所有者と種類	登録運転者所有の一般乗用車
車両の所有者	登録運転者(協力会員)
3. サービス内容	
目的地	袋井市・森町および近隣の市の病院・買い物施設・金融機関など
運行方法	1対1でドアツードア
運行頻度	随時(平日平均5件)
予約方法など	ファミサポ事務局へ電話で申し込み
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	R4委託金 5,330,000円
利用料金	1時間あたり 700円~850円
活動者が受け取る額	利用料金と同額

静岡県 藤枝市

「公共交通とのすみ分け」や「車両を誰が保有するか」といった課題をクリアし、独自のスキームを構築

(基礎データ:人口:141,342人 高齢化率:30.35% 面積:194.06km² 人口密度:728.3人/km²)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)		類型② (訪問 D2)	
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	
類型④ (訪問 B)		類型⑤ (一般介護)	

(その他の事業)

保健福祉事業	
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	●★

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償		4条許可	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



【概要】

- ▶ 藤枝市では、高齢者の足の確保が課題となっていることを受け、住民ボランティアによる移動支援の実現に向けて、平成 30 年度に地域包括ケア推進課が事務局となり「移動支援研究会」を立ち上げた。研究会には、市関係部署6部局 11 課室や地域の多様な主体が参加し、意識の共有や実施可能モデルに関する意見交換・合意形成などが行われた。
- ▶ 住民ボランティアによる移動支援の実現に向けては、「①公共交通とのすみ分け」と「②車両の保有(地区社協が車両を保有することが困難)」の2点が大きなハードルであった。①については支援の対象者を「バス・タクシーの利用が困難な高齢者」などの条件を付し、②については市が市社協に車両リース等を行うための委託(車両の保有、維持管理、保険加入)をし、市社協がリースした車両を地区社協に無償貸与するスキームとすることで、関係者間の合意を得ることができている。
- ▶ このようにして生まれた「地域支え合い出かけっ CAR サービス支援事業」は、令和元年 6 月に西益津地区、同年 12 月に葉梨地区、令和 2 年 10 月に大洲地区、令和 3 年 3 月に高洲地区が運行開始されるとともに、令和5年度には瀬戸谷地区と藤枝地区での実施も予定されているなど、市内での横展開が進んでいる(上記3地区含め、10 地区中 6 地区で実施の見込み)。
- ▶ 市からは、市社協への車両リース等の委託(地方創生交付金を活用)と、ガソリン代やコーディネーター人件費、携帯電話等の費用を対象とした地区社協への補助(費用の 2/3以内で上限 10 万円/年で、財源は市町村振興協会の補助)が行われている(いずれも一般財源)。また、住民ボランティアには福祉有償運送の講習の受講を義務付けており、講習にかかる費用は地域支援事業の中で別途賄われている。

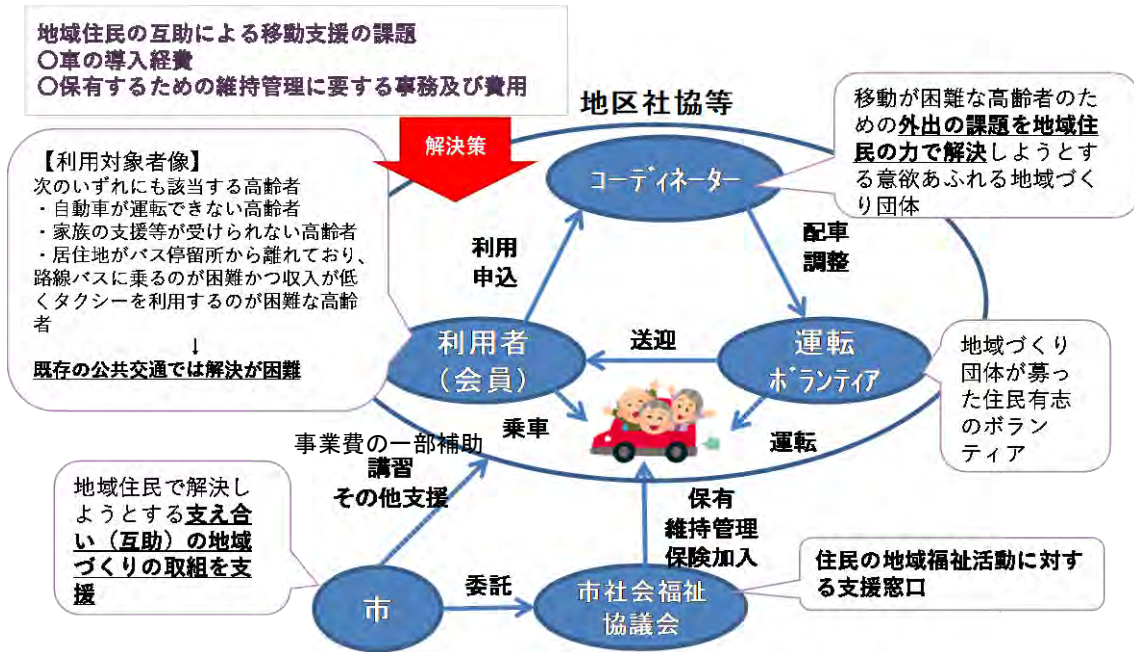
■ 背景・プロセス

- 平成 29 年度から、地区社協(10 地区)の活動を基盤として第2層協議体を立ち上げて議論を始めたところ、高齢者の「足」の確保に関する課題が取り上げられました。
- 運転ボランティアが移動支援を行う取組は、他の自治体では事例がみられたものの、当時はまだ市内にはなく、地域包括ケア推進課として市内でもそのような取組を推進したいと考えたことから、公共交通政策室(現:地域交通課)と意見交換を行いました。
- 当初は、公共交通・タクシーとの競合が懸念されることから実現は難しいという感触でしたが、そのような条件の中で実現可能な手法を一緒に考えていくため、平成 30 年7月に高齢者のための「移動支援研究会(事務局:地域包括ケア推進課)」を立ち上げました。研究会では、同年 12 月までに計4回の会議を開催し、住民互助による移動支援のモデル的な手法と市の支援施策の検討を行い、令和元年度の新規事業の制度設計を行いました。
- なお、研究会の構成メンバーは、市関係部署6部局 11 課室(広域連携課、財政課、協働政策課、交通安全対策室、市民活動団体支援課、福祉政策課、自立支援課、介護福祉課、商業観光課、公共交通政策室、地域包括ケア推進課)に加え、地区社会福祉協議会(5地区)、市社会福祉協議会、地域包括支援センター、シルバー人材センターなどとなり、多様な主体との意識の共有や実施可能モデルに関する意見交換・合意形成などが行われました。
- 住民ボランティアが主体となった移動支援の取組の実現に向けては、特に公共交通とのすみ分けが重要であったことから、協議の結果、利用対象者を「バス・タクシーの利用が困難な高齢者」などの条件を付すことになりました。
- また、某地区の地区社協の会長からは「車を用意してくれたら、自分たちで支援できる」という申し出があったことから、市が市社会福祉協議会に委託をして車両をリースし、住民団体に貸与するスキーム「地域支え合い出かけっ CAR サービス支援事業」が研究会の中で合意されました。
- その結果、令和元年 6 月に西益津地区、同年 12 月に葉梨地区、令和 2 年 10 月に大洲地区、令和 3 年 3 月に高洲地区が運行開始となりました。
- 令和5年度には、瀬戸谷地区と藤枝地区での実施も予定されており、市内 10 地区中 6 地区での実施が実現する見込みとなっています。

■ 実施体制

- 「地域支え合い出かけっ CAR サービス支援事業」では、任意団体である地区社協が車両を直接保有することが困難との意見を反映し、市が市社協へ車両のリース等を行うための委託(車両の保有、維持管理、保険加入)をし、市社協がリースした車両を地区社協に無償貸与する形をとっています。
- また、移動支援の取組が限られた人材の推進力のみには支えられるのではなく、活動の持続可能性を高めるという意図もあり、地区社協が主体となって地域全体で取り組む体制を構築することも条件となっています。
- なお、公共交通とのすみ分けという観点から、利用対象者は「バス・タクシーの利用が困難な高齢者」などとなりましたが、具体的には「自動車が運転できない」、「家族の支援等が受けられない」、「居住地がバス停留所から離れており、路線バスに乗るのが困難かつ収入が低くタクシーを頻繁に利用するのが困難」のいずれにも該当する「高齢者」とされています。

- 車両は、市社協がリースしたものを使用していますが、車両の保管場所は各地区にある地区交流センター(市施設)となっています。



■ 具体的な取組 ※ここでは例として、「西益津お出かけ隊」と「高洲足すとし隊」の2つの取組を紹介

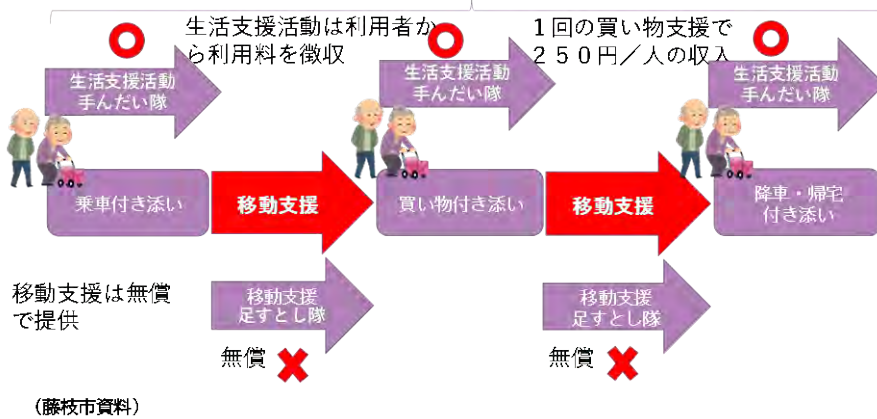
<西益津お出かけ支援隊>

- 西益津地区は、人口 8,893 人、高齢化率 35.1%の地区です(令和4年4月現在)。
- 西益津地区は、「地域支え合い出かけっ CAR サービス支援事業」ができた令和元年度に最初に取り組を開始した地区であり、令和元年6月より、西益津地区社協が立ち上げた組織「西益津お出かけ支援隊」が活動を行っています。
- 移動が困難な高齢者を対象に市社協がリースした乗用車を使用して送迎を行っており、自宅近くの集合場所から目的地(地区内のスーパー等)までの送迎を行っています。送迎にあたっては、運転ボランティアと補助員が2人一組で行っており、週5日運行しています。
- 令和3年時点で、利用会員は約 43 名、運転ボランティアは 12 名となっており、延べ利用者数は 1,352 人となっています。

<高洲足すとし隊(たかすあしすとしたい)>

- 高洲地区は、人口 24,777 人、高齢化率 27.0%の地区です(令和4年4月現在)。
- 令和3年3月に高洲地区社協が立ち上げた「高洲足すとし隊」が、高齢者の移動支援の活動を開始しました。これについては、令和元年に活動を開始した西益津地区と葉梨地区が年度末に事例報告会を通じた情報共有等を行った結果として、高洲地区への横展開が実現した例であるともいえます。
- 高洲地区では移動支援と生活支援が一体的に提供されており、移動支援の際には生活支援を行う「手んたい隊」が送迎前後や買い物時の付き添いを有償(250 円/回)で行い、移動支援については「足すとし隊」が無償で行っています。

<高洲地区における生活支援と移動支援の一体的な提供実施体制>



■ 委託・補助等の概要

- 「地域支え合い出かけっ CAR サービス支援事業」では、市が市社協に車両リース等を行うための委託(車両の保有、維持管理、保険加入)を行うとともに、地区社協に対してはその活動を支援するための補助が行われています(車両の提供は地方創生推進交付金、事業費補助は市町村振興協会の補助、を活用)。
- 車両のリース代については、地方創生推進交付金が活用されており(補助率 1/2)、残りの 1/2 は市の一般財源が充てられています。
- 市から地区社協に対しては、ガソリン代やコーディネーター人件費、携帯電話等の費用を対象とした補助(費用の 2/3以内で上限 10 万円/年)が行われています。
- また、住民ボランティアには福祉有償運送の講習の受講を義務付けており、講習にかかる費用は地域支援事業の中で別途賄われています。

■ 取組のポイント

<「移動支援研究会」での議論を通じて、取組の実現に向けた課題の解決策を丁寧に検討>

- 住民ボランティアによる移動支援の実現に向けて課題であった「①公共交通とのすみ分け」と「②車両の保有」の2点の解決策について、「移動支援研究会」で丁寧な検討がなされています。
- ①については支援の対象者を「バス・タクシーの利用が困難な高齢者」などの条件を付し、②については市が市社協に車両リース等を行うための委託をし、市社協がリースした車両を地区社協に無償貸与するスキームとするなど、関係者間での議論を通じて合意を得ることに成功しています。

<持続可能な取組となるよう、地区社協を核とした実施体制を>

- 移動支援の取組に限られた人材の推進力のみには支えられるのではなく、活動の持続可能性を高めるため、地区社協が主体となって地域全体で取り組む体制を構築することを条件としています。

<事例報告会などを通じて、先行する地区の取組を横展開することに成功>

- 令和元年に先行して活動を開始した西益津地区と葉梨地区の取組の事例報告会を行うなど、他地区への横展開を図るための工夫がなされています。結果として、令和5年には 10 地区中6地区で取組が実施される見込みとなっています。

<車両のリース代について、地方創生推進交付金を活用>

- 車両のリース代については、地方創生推進交付金が活用されています(補助率 1/2)。

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	藤枝市地域支え合い出かけっCARサービス支援事業 ①西益津お出かけ支援隊 ②葉梨ささえ愛隊 ③ノアの運ぶネ ④高洲足すとし隊
対象となる地区の名称	①西益津地区 ②葉梨地区 ③大洲地区 ④高洲地区
対象となる地区の人口・高齢化率	①人口:8,893人 高齢化率:35.1%【令和4年4月1日時点】 ②人口:12,970人 高齢化率:29.9%【令和4年4月1日時点】 ③人口:8,715人 高齢化率:32.6%【令和4年4月1日時点】 ④人口:24,777人 高齢化率:27.0%【令和4年4月1日時点】
移動支援の活動の開始時期	①令和元年6月 ②令和元年12月 ③令和2年10月 ④令和3年3月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	各地区で定めた利用条件を満たす高齢者
延べ利用者数(年間)	①1,352人※R3年 ②337人※R3年 ③759人※R3年 ④493人※R3年
実利用者数(利用登録者数など)	①約43人※R3年 ②約27人※R3年 ③約40人※R3年 ④約19人※R3年
登録運転者数	①12人※R3年 ②22人※R3年 ③27人※R3年 ④22人※R3年
車両台数&所有者と種類	①2台 ②2台 ③1台 ④1台
車両の所有者	市社会福祉協議会がリース契約した車両
3. サービス内容	
目的地	地区内スーパーなど
運行方法	①自宅近くの集合場所～目的地 ②③④玄関前～目的地
運行頻度	①週5日 ②週3日 ③週3日 ④週4日
予約方法など	各地区コーディネーターへ電話予約
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	市から各地区へ活動費の補助あり ※補助対象経費の2/3以内、上限10万円 車両のリース代は地方創生推進交付金を活用し、地元へ無償貸与。
利用料金	なし
活動者が受け取る額	なし

石川県 能美市

体制整備事業で移送支援を丁寧に検討。市独自の基金を創設し、制度や縦割りの制約なく、市民目線で移送活動を支援

(基礎データ:人口:48,523人 高齢化率:26.3% 面積:84.1k㎡ 人口密度:576.7人/k㎡)

(介護予防・日常生活支援総合事業)

類型① (訪問 D1)		類型② (訪問 D2)	
類型③ (通所 B)		類型③ (一般介護)	
類型④ (訪問 B)		類型⑤ (一般介護)	

(その他の事業)

保健福祉事業	
一般会計事業 (※保険者機能強化推進交付金の活用)	
その他単独事業	●



資料:能美市提供

※ ●:補助・助成、★:委託

(道路運送法)

許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償		4条許可	
---------	---	------	--	---------	--	------	--

【概要】

- 能美市では、互助での助け合い・支え合い活動が継続・拡大されることで誰もが地域で安心して生活できる地域共生社会の実現を目指すため「のみ地域力強化支援ファンド」を創設した。
- 移送支援については、1層協議体の中に移送支援部会を設け、重点的に検討を行った。その中で既存制度では様々な制約があることがわかり、地域力強化支援ファンドを利用することが効果的と判断し、ファンドの助成対象活動の1つとして移送支援を位置づけた。
- ファンドは、活動団体にとって制約の少ない助成制度となっている。移送支援について、利用者は事業対象者・要支援者に限定されず、全市民が利用できる。
- 移送支援については、現在5つの団体(任意団体3、NPO2)が助成を受けて、活動している。

■ 背景・プロセス

- 能美市は、加賀平野のほぼ中央に位置し、海・山・川・平地の自然に恵まれた、多様な地勢です。高齢化が進む中で、免許を返納した高齢者もいますが、近くに商店がない地区もみられます。市の巡回バスでは、個別対応が難しいという課題があります。
- 本市では、地域福祉の検討の中で、強い互助づくり専門部会を設け、町会、民生委員・児童委員、町内のボランティア団体、商業協同組合、生活支援コーディネーター、さわやか福祉財団等が構成員となり、市内の助け合い・支え合い活動の継続・拡大に向けた検討を行いました。その結果、資金、活動、拠点、担い手確保の4つの観点から支援の必要性が確認され、資金面の支援として、使い勝手の良い助成制度の検討を行いました。

- 運転免許返納に伴い買い物・通院への支援がほしいという声が多く、移送支援は地域福祉・高齢者福祉双方で課題として議論されてきましたが、介護保険の生活支援体制整備事業の中で協議体をつくり、1層協議体の中に移送支援部会を設け、重点的に検討を行いました。
- こうした検討をふまえて、令和2年度に「のみ地域力強化支援ファンド」を創設し、互助活動の継続・拡大に取り組んでいます。現在9団体が助成金交付団体となり、うち5団体が移送支援に取り組んでいます。
- また、通所B「ほがらか会」(市内3地区)や一般介護予防事業の体操教室「おげんき倶楽部のみ」(市内3地区)の送迎については、必要な方に実施しています。

■基金と助成制度の概要

- のみ地域力強化支援ファンドの運用は、公益財団法人能美市ふるさと振興公社が担当しています。市は公社に運用資金を補助・貸付し、公社はそれに加えて企業や市民からの寄付も募りながら、住民活動の資金の支援を行っています。
- 活動助成の申し込みにあたっては、能美市いきいき共生課への事前相談が必要で、ふるさと振興公社が選任する活動選定委員会で審査をします。



資料:能美市提供

のみ地域力強化支援ファンドによる助成事業の概要

目的	あたたかい互助での支えあい活動が継続・拡大されることで誰もが地域で安心して生活できる地域共生社会の実現を目指す
助成対象者	任意団体もしくは、特定非営利活動法人
助成対象の活動	(1)「車がなくても安心して暮らせる仕組みづくり」 移送支援・移動販売 (2)「世代や属性を限定しないつながりの場づくり」 子ども食堂 等 (3)「安全安心の地域みまもりあいの地域づくり」 外国人の生活支援 等
助成対象経費	・活動基盤整備費(工事請負費、備品購入費) それぞれの費用の助成率 4/5、限度額 100 万円、1回限り ・活動費(任意団体) 1～3年目は、助成率 10/10、限度額 30 万円 4年目以降は、助成・限度額ともに逡減し、10 年で助成終了 (例:9・10 年目は、助成率 1/6、限度額5万円) ・活動費(NPO 法人) 1～6年目は、助成率2/3、限度額 20 万円 7年目以降は、助成・限度額ともに逡減し、10 年で助成終了

■ 具体的な取組

※ここでは例として、「粟生地区」の取組を紹介

<粟生リンクの和>

- 粟生地区は、市西部の手取川下流の平野部に位置し、人口約 1,700 人、高齢化率約 23%の地区です。
- 町内にあった商店が閉店し、高齢者等の買い物が課題となっていました。また、通いの場へ行きたいが、行く手段がない高齢者の移送支援が課題となっていました。
- 移送支援部会の部会員が中心となり、町会の協力を得て、支援者を募り、社会福祉協議会の車両を利用して、買い物等の送迎を行うこととしました。
- 買い物支援については、毎週木曜日の 10 時 30 分に公民館に集合し、利用者の希望に合わせて市内の商店へ送迎し、帰りは自宅まで送っています。通いの場については、自宅から通いの場への送迎を月 2 回行っています。
- 利用者の負担は年会費の 2,000 円/人、活動者は 500 円/回を受け取っています。

■ 取組のポイント

<市独自の基金を創設し、年齢・要介護認定・利用目的の制約がない>

- 互助での助け合い・支え合い活動が継続・拡大されることで誰もが地域で安心して生活できる地域共生社会の実現を目指すために生まれた市独自のファンドであるため、年齢や要介護認定、利用目的や移送経路等の制約なく、だれでも利用できます。
- 下ノ江ささえあい隊では、移送・外出支援だけでなく、不用品・粗大ごみの処分、健康づくり活動など多面的な活動を行っています。

<団体の自立的な活動を促す助成制度の設計>

- ファンドによる支援期間は最長で 10 年で、支援期間が長くなるにつれて、助成率が低下し、かつ、限度額が低くなります。このように団体の自立を促す制度となっています。

<生活支援コーディネーター・協議体の検討の中から実現>

- 生活支援コーディネーター・協議体の中の移送支援分科会で検討する中で、実現した助成です。
- 分科会委員の中から、地元の移送団体の創設に取り組むリーダーが生まれ、実践的な活動につながっています。

■ 取組概要

項 目	内 容
1. 実施団体・対象地区の概要	
実施団体などの名称	①粟生リンクの和 ②下ノ江ささえあい隊 ③松が岡クラブ
対象となる地区の名称	①粟生町 ②下ノ江町 ③松が岡
対象となる地区の人口・高齢化率	①人口:1,715人 高齢化率:23.0% ②人口:1,307人 高齢化率:30.0% ③人口:1,156人 高齢化率:25.4% ※R4年4月1日
移動支援の活動の開始時期	①R1年12月 ②R2年11月 ③H29年12月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	①町内の方 ②町内の方 ③町内の高齢者
延べ利用者数(年間)	①154人 ②166人 ③169人 ※R3年
実利用者数(利用登録者数など)	①3名 ②23人 ③4名 ※R3年
登録運転者数	①4名 ②14名 ③1名(その他支援者6名) ※R3年
車両台数&所有者と種類	①1台 ②登録運転者の私用車 ③登録運転者の私用車
車両の所有者	①つなぐ号(社協) ②登録運転者 ③登録運転者
3. サービス内容	
目的地	①市内商店、通いの場 ②市内外の医療機関、市内外商店、駅、金融機関、ゴミ集積場、イベント会場ほか ③商店
運行方法	①買物支援: 公民館～市内商店、通いの場: 自宅～通いの場へ ②利用者宅～目的地 ③利用者の自宅～商店
運行頻度	①買物支援: 週1回、通いの場: 月2回 ②利用者の希望に応じる ③週1回(水)
予約方法など	①年間スケジュールを事前に利用者に渡しており、事前予約は不要。 ②利用者が活動者へ連絡 ③月末に次月の実施予定日を利用者に連絡し、利用確認を行う。
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	①ファンドからの助成金 ②ファンド・石川県共同募金会・町内会からの助成金、寄付金、イベント会場での売上 ③ファンドからの助成金、利用者からの寄付金
利用料金	①年会費 2,000円/人 ②なし ③200円/回、1世帯1,000円/年
活動者が受け取る額	①500円/回 ②500円/回 ③運転手:1,500円/日、介添者:800円/日

第 5 章 交流会の実施

1 実施概要

市町村の課題解決や更なる推進を目的として、東海北陸厚生局管内で既に総合事業を活用した移動支援の取組等を実施している複数の市町村とアドバイザーを交えた交流会を開催し、各市町村が抱えている課題や取組内容について市町村間で共有するとともに、必要に応じてアドバイザーから助言を行いました。

日時・参加者	<p><第1回> 11月22日(火) 13:30~16:30 伊勢市、藤枝市、西伊豆町、魚津市、志賀町</p> <p><第2回> 12月9日(金) 13:30~16:30 小牧市、鈴鹿市、いなべ市、上市町</p> <p><第3回> 12月12日(月) 13:30~16:30 日進市、郡上市、桑名市、袋井市、南伊豆町</p>
場所	Zoomを用いたオンライン会議
プログラム	<p>1 本事業の概要など</p> <p>2 参加市町村による取組紹介・課題の共有</p> <p>3 アドバイザーを交えたディスカッション</p>
アドバイザー	<p>一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構 政策推進部副部長 研究部 主席研究員 服部 真治 氏</p> <p>NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 事務局長 伊藤みどり 氏</p> <p>三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株) 政策研究事業本部 共生・社会政策部 主任研究員 鈴木 俊之 氏</p>

2 議事概要

① 第1回(11月22日)

■ 通所 B の運営団体に対して、送迎部分を一般介護予防事業にて支援 (三重県伊勢市：伊勢市つきそい支援サービス)

[伊勢市 健康福祉部 福祉生活相談センター 服部正博 氏]

1. 取組概要

(伊勢市 服部)

- 伊勢市では、平成 29 年度から通所 B の補助事業を設けたことで、現在は市内に4か所の通所 B があるが、徐々に通いの場に通うことができなくなる人が出てきたことから、送迎を行うことにした。しかしながら、対象を要支援者等に限定したくないと考えたことから、送迎は一般介護予防事業で行っている。
- 「伊勢市つきそい支援サービス」は通所 B への送迎を伴う付き添い支援を行うが、同時に買い物や通院等にも利用できるようにしている。運転できる家族等が近隣にいないなど移動支援を必要とする高齢者がいれば、要支援者等以外であっても対象としたいと考えたためである。
- 実際には通所 B の実施団体以外も補助の対象になるが、現在は通所 B の実施団体である4団体のみが移動支援を行っている。

2. 課題など

(伊勢市 服部)

- 現状では、「伊勢市つきそい支援サービス」は通所 B ありきの話になっている。対象者を一般高齢者に広げてはいるが、通所 B 以外に利用団体がいない。
- したがって、訪問 B で生活支援の1つとして移動支援を行うことができないかと考えているが、そうすると基本的に要支援者等が対象になってしまう。

(MURC 鈴木)

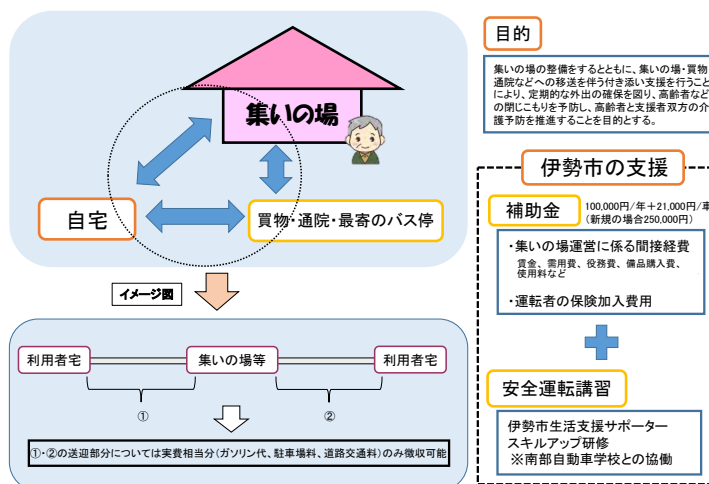
- 通所 B から始まっている取組ではあるが、より多くの団体に取り組んでほしいということであれば、通所 B ではなく一般介護予防事業の通いの場とすることも一案ではある(※伊勢市では、通所 B は要支援者等が5人以上いることが条件になっている)。
- また、利用者を増やしたいという気持ちがあっても、実施団体の受け入れが可能かという問題もあると思う。

(伊勢市 服部)

- 受け入れ側の問題はない。当初は、通所 B への送迎以外にも買い物や通院などにも利用したいと個別に依頼があったが、実際には通いの場以外の利用は減少している。

(MURC 鈴木)

- 訪問 B で移動支援を行いたいという場合でも、現在の通所 B の実施団体が生活支援も行うことができるのか。また、その他の団体 <伊勢市つきそい支援サービス イメージ図>



(伊勢市資料)

で生活

支援を行っている団体が地域にあるのかといった問題がある。

(伊勢市 服部)

- 伊勢市では現状では訪問 B はメニューとして用意されていないが、同様の生活支援サービスを小学校区で実施している団体は既に何か所がある。
- ただ、そういった団体でも移動支援だけには行っていない。個人の車両を使うことの抵抗感や事故に対する不安などが課題となり、移動支援の取組は進んでいない。

(MURC 鈴木)

- 通所 B の団体が送迎を行っていて、且つキャパに余裕があるのであれば、市が通所 B のメンバーと生活支援を行っている団体が協力することで、生活支援の利用者を対象に移動支援を行うことができるようになるかもしれない。

(移動ネット 伊藤)

- 先ほど、訪問 B にすると対象者が要支援者等になるというお話があったが、定額補助にすればそのような問題もなくなる。事例としては、要支援者等が実利用で年間1人以上いれば訪問Bの定額補助として月に3万円、1万円といった基準額を出すという事例が出てきている。
- 名張市や八王子市では、第3層の生活支援コーディネーターを訪問 B の実施団体の中に置くことで、必要なニーズを捉えたり、サービスのマッチングをしたりするといった役割があるということを根拠にして定額補助をしている。

(伊勢市 服部)

- 伊勢市では、今は通いの場を増やしていくのが難しいと感じている。訪問 B の中で生活援助の1つとして移動支援を行っていくという方向性の方が、市の現状としては可能性があると思われる。

(MURC 鈴木)

- 八王子市では、すべての訪問 B で移動支援を行っているのではなく、移動支援を行っている場合は加算をつけることにしている。名張市でも、移動支援を行う場合は車両のリース代を出しているなど、いずれも移動支援がある場合とない場合で補助金額に濃淡をつけている。
- また、誰でも利用できることに抵抗がある場合は、何かしらのチェックリストを活用したり、条件を付して、本当に支援する必要があるかどうかをスクリーニングしている地域もある。

(移動ネット 伊藤)

- 八王子市の場合は、地域包括支援センターにいる第2層の生活支援コーディネーターと団体が定期的に協議を行うなど、活動団体が高齢者の自立支援や生活支援に寄与しているということが周囲からも分かるようにしている。

(伊勢市 服部)

- 伊勢市では、別途実証実験として、保険者機能強化推進交付金(インセンティブ交付金)を活用したタクシー利用への補助(1回 400円、一人上限5回)を行っており、そちらでは基本チェックリストの一部を活用して、1人では公共交通機関を利用した外出ができない状態の高齢者を対象としている。利用できる金額が少なかったということもあり、利用は低調であった。

(MURC 鈴木)

- インセンティブ交付金は一般会計に繰り入れて一般会計事業として活用することもできる。地域の実情に応じた幅広い取組に活用することができるので、他の市町村においても参考として頂きたい。

■ 市が市社協を通じて車両をリースし、住民互助の送迎を推進 (静岡県藤枝市：地域支え合い出かけっ CAR サービス)

〔藤枝市 健康福祉部 地域包括ケア推進課 瀧下恵大 氏〕

1. 取組概要

(藤枝市 瀧下)

- 「地域支え合い出かけっ CAR サービス支援事業」では、市が市社協へ車両のリースを委託しており、市社協がリース会社を通じてリースした車両を、各区が行う住民互助での高齢者の移動支援に使ってもらっている。
- 現在、市内では4地区が実施しているが、それぞれの地区には地区社協があり、地区社協が主体で取り組んでいる。市内には全部で10地区がある。
- 利用対象者は、65歳以上の高齢者で、自分での移動が困難になった方で、家族の支援が受けられない方、収入があまりなくてタクシーに頻繁に乗ることができない方、買物は自分でするけれども重い物を持つときに誰かの支援がほしいといった方に限定している。
- なお、総合事業の補助等を行っていないので、要支援者等に限定しているものでもない。利用者としては自立の人が多いが、いずれの地区も要支援2くらいの方までは対応可能という認識である。
- 地区ごとに利用登録者が20～40名程度、

登録運転者が10～20名程度となっており、利用者に対して運転者が少ないという課題はあるが、何とか地域の足となって住民ボランティアの皆さんが頑張ってくれている。

- 車両のリース代は、地方創生推進交付金を活用している。また各地区に対しては、事業費の2/3以内(上限年間10万円)の補助制度を設けている

2. 課題など

(藤枝市 瀧下)

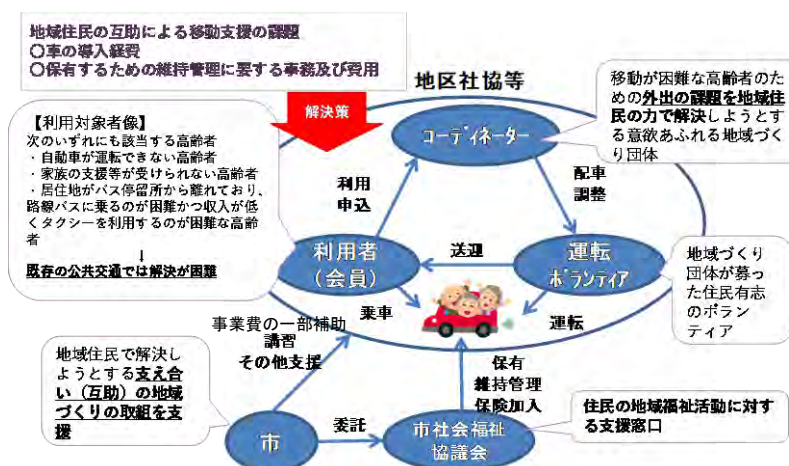
- 許可登録不要の運送としていることから、利用料金をとることができず、運転者への対価を支払うことができず、いずれの地区も事業費の確保が課題になってくると思われる。
- また、運転ボランティアについて今は充足しているが、高齢化が進んでいることもあり、市としては運転ボランティアについては80歳定年というルールを設けている(地区によっては独自で75歳定年というルールを定めている地区もある)。したがって、今後は担い手の確保についても課題になると思われる。

(移動ネット 伊藤)

- 高洲地区については、移動支援だけでなく生活支援を行っており、生活支援として1回あたり250円の料金を受け取ることができていると思うが如何か。

(藤枝市 瀧下)

- 高洲地区に関しては移動支援と生活支援をセットで行っており、運転中は対象外であるが、乗降前後、それから買い物中の見守りといった生活支援の部分について



て1回250円の料金を取っている。

- ただ、やはり1回250円だけでは、ガソリン代も高くなっている中で、燃料費としても厳しい状況である。

(移動ネット 伊藤)

- 生活支援一体型で行っている場合、車に乗っている時間は利用料金をもらえないと解釈している団体も多いが、実際には車に乗っている時間もカウントできる。例えば、30分300円と設定している場合は、車に乗っている時間も含めて料金を取ることは可能である。
- また、補助金については運転者の人件費に用途を限定せずに、事務費などの費用を含めた包括的な補助金であれば、それを活用して送迎前後の付き添いなどを対象として、運転者に対して支払いをすることも可能である。

(MURC 鈴木)

- 高洲地区は1回250円という設定なので、時間あたりの料金設定とすれば運転者が受け取ることができる金額も増える可能性もあるのではないかと。

(移動ネット 伊藤)

- もともと移動支援ではなくて生活支援を行っている団体の場合は、有償ボランティアが可能と言われていて、利用者からもらったお金をボランティアの方に渡すことも認められている。
- 生活支援であれば、例えば先ほど30分300円と言ったが、300円をそのまま有償ボランティアの方に渡しても問題はない。
- 生活支援一体型のものに関しては、草抜きでも、電球の交換でも、掃除でも、みんな30分300円をもらいます、渡しますということであれば移動支援であっても生活支援の1つとしてみなすことができる。
- 高洲地区だけでなく、ほかの地区もそういうことが可能なら、生活支援と一体的な実施

に移行していけば、やりやすくなると思われる。

(MURC 鈴木)

- 生活支援一体型として行うのであれば、総合事業の訪問Bの補助対象にもなる。また、補助の中にボランティア奨励金を含めることも可能である。
- また太子町では、乗降前後の介助に総合事業の訪問Dの補助を出しています。乗降介助に1回当たり300円を補助しているので、往復で1,200円になる。例えばそれが運転者に渡っていたとしても問題はない。ただし、訪問Dとして要支援者等のみを補助の対象としているので、要支援者等がどの程度利用しているかによって補助金額は左右される。
- 迎のみの場合も、生活支援一体型の場合も支援の仕方は色々あると思う。担い手の確保も課題の1つであったが、料金を受け取ることができるかどうか影響する可能性はあるのでご検討をいただきたい。
- 車両については、年間のリース代はどの程度であるか。

(藤枝市 瀧下)

- 車種によっても異なるが、概ね年間で約60~70万円/台である。このうち、地方創生推進交付金で1/2が賄われている。

(MURC 鈴木)

- 車両の確保が課題となっている地域もあるため、こういった交付金の活用事例についても広めていきたい。

■ 生活支援をきっかけに、福祉事業所の共同送迎などにも取り組む (静岡県西伊豆町：ご近所福祉ネットワーク in 中)

[西伊豆町 健康福祉課 土屋佑斗 氏]

1. 取組概要

(西伊豆町 土屋)

(中地区：ご近所福祉ネットワーク in 中)

- 自治会組織が実施主体である。自治会の人口は421人で、高齢化率は42%である。
- 地区内の65歳以上で自家用車を運転していない人が対象である。車両は、地区内のNPO法人の車両の空き時間に貸してもらっている。
- 運転する人・利用する人双方とも月100円で会員登録してもらっている。
- 週1回ドア・トゥ・ドアで送迎しており、ボランティアへの対価は無償となっている。

(大沢里地区：訪問Bによる横展開)

- 中地区の事業を横展開したいと考えており、訪問Bを想定して大沢里地区で始めている。
- ただし地域支援事業の上限を超過しているため、新たに総合事業を行うことができず、現在は一般会計である。
- こちらも会員登録制で、手伝ってもらう人が1,000円、手伝う人が500円の年会費を払っている。
- 利用料は送迎含めて10分100円である。この利用料を地域通貨で受け取るになっている。

2. 課題など

(西伊豆町 土屋)

- 幹線道路への公共交通機関が少なく、便数も少ないことから、公共交通利用は多くない。
- 巡回バスの実証実験をしたが、「お金がかかるなら乗らない」、「ドアトゥドアを希望」などの声が多くうまくいかなかった。
- 介護現場では介護から送迎を切り離したい

という意見があり、ダイハツ工業と一緒に介護事業所の共同送迎に向けたアンケートを行っている。対象は町全体である。

- この共同送迎について、交通事業者にボランティアを雇用してもらって運転と生活支援を実施できないかと考えている。さらに、対象者も広げて、子どもから高齢者まで送迎できないかと検討している。

(MURC 鈴木)

- 子どもから高齢者までと言われると、一般にはコミバスが候補となり、公共交通のほうで検討する内容と思われる。公共交通担当との調整はどのような状況か。

(西伊豆町 土屋)

- 公共交通で話が進まず、まず生活支援で始めることになり、協議体で取り組んでいる。
- しかし、議論しても結局公共交通の話になってしまう。

(MURC 鈴木)

- 交通事業者との関係で進展がないというのはどう意味か？

(西伊豆町 土屋)

- 有償運送や許可・登録不要の取り組みについて反対はされていない。しかし全ての方を対象にした送迎については反対意見が出ていると聞いている。

(移動ネット 伊藤)

- 巡回バスの実証実験について、「お金を払うなら乗らない」、「ドア・トゥ・ドアを希望」とのことだが、全世代が乗れるものは高齢者の方から必要とされていないということか？

(西伊豆町 土屋)

- 正確に言うと、巡回送迎の実証実験は、町内5地区のうち1地区で実施した。その地

区外の商業施設ならお金を払って利用したいが、地区内の買い物程度ならお金を払いたくないという意見だった。

(移動ネット 伊藤)

- 近場の地区内の買物は無料でほしいという声については、これまで推進してきた社会福祉法人の車両活用による、30人近く育てたボランティアの方と一緒にやる買物支援が、ちょうど良いという印象を受けていた。

(西伊豆町 土屋)

- そのように思う。

(移動ネット 伊藤)

- では、高齢化率が高く、介護人材もおらず、ヘルパーや配食も難しい地区の方で、全世代型のものを導入するということか？

(西伊豆町 土屋)

- そうである。大沢里地区のことで、訪問 B を想定している。
- 地区懇談会が終わって 12 月に養成講座を行う予定だが、自治会長から 20 名ぐらい集めるというお話は聞いており、移動を含めた生活支援の担い手としてやっていただけるのではないかという認識である。

(移動ネット 伊藤)

- 地域の当事者意識が強い地区であれば、必ず立ち上がるはずである。
- 上限超過については、保健福祉事業にして、インセンティブ交付金を充てる例がみられている。島田市が同じようにしている。

(西伊豆町 土屋)

- インセンティブ交付金はよく聞かすが、町全体の金額がそこまで多く出ない。
- また、地域づくり加速化事業も既に取り組んでいる。

(移動ネット 伊藤)

- 大沢里地区の際に、「このように市としても支援できるからやってみましょう」と支援策を整えておくことは大事であると感じた。
- 本当に利用が少ないバスであっても、なくな

ることに対する恐怖感があるとは聞く。

(西伊豆町 土屋)

- 巡回バスの実証実験の際も、最初はアンケートから得たニーズを受けて始めたが、上手くいかなかった。「あつたらいい」くらいの感じかもしれない。

(移動ネット 伊藤)

- なくなったら困るという気持ちはよく分かる。ただし、実際の利用がないのであれば、代替のもので納得できるものを、時間をかけて話し合って導入するしかない。
- また、移動手段は複数あった方が良く、買物支援の取組は引き続き広げた方が良い。
- ダイハツ工業の「ゴイッショ」は、まだ十分には普及していないと感じている
- 共同送迎により、送迎減算部分を捻出してタクシー会社に支払う仕組みだが、費用的に課題は多い。

(西伊豆町 土屋)

- 町内 8 事業所のうち、実証実験しても良いというのが 6 事業所。送迎減算部分だけでは委託費で賄えそうにないので、公費が必要になる。現在は生活支援と併せてできないか模索しているところである。
- シミュレーションによると、町内 29 台のうち 21 台に削減でき、1 台あたり車両維持費のみで 4.1 万円程度削減できるという結果であった。
- 付き添い支援で、大沢里地区の場合、買い物で片道 30 分くらいかかってしまう。その場合、付き添いよりも移動の方が短くなってしまいが、問題はあるか。

(移動ネット 伊藤)

- 静岡県内でも同様の相談があり、結局付き添いと送迎を分けた例がある。送迎部分はガソリン代のみである。その場合、生活援助一体型にはならない。運輸支局にも相談したはず。

■ 既存の通所 B について、送迎部分を拡充していきたい (移動支援の取り組みを検討している最中)

[魚津市 地域包括支援センター 玉水飛鳥 氏]

1. 取組概要

(魚津市 玉水)

- 令和 2 年度から経田地区において、旧福祉センターを活用して、地区がコミュニティカフェを運営している。
- その事業の一つとして、通所 B を週 3 回実施している。毎回 20～30 名程度が参加され、半分弱が事業対象者等で、残りが一般高齢者である。
- 経田地区を契機として、現在は市内 4 か所で通所 B が運営されている。
- 経田地区では非常に賑わいがあり、ご飯も提供しており、移動スーパー「とくし丸」が来るなど、体操だけでなく買い物もできるようになっている。しかしながら、雨や雪の日には来られない人がいることから、移動支援に取り組むことにした。
- 来年度、通所 B の補助要綱について、移動を含めた形に拡充しようと考えている。八王子市を参考に、第 3 層の SC に補助する形にし、第 2 層の SC にも支援してもらおうように考えている。
- また、送迎調整に係る人件費や車両保険、ガソリン代などを通所 B の中で一体的に補助できないかと考えている。
- また、安全講習についても検討している最中で、カリキュラムを全国移動ネットから提案いただいている。

2. 課題など

(魚津市 玉水)

- 皆さんには、移動支援やほかの事業を一緒に進めていくに当たり大事にしてきたことや、失敗を聞きたい。

- そのほか、安全運転講習の体制や工夫を聞きたい。
- また、当市の第 1 層 SC が大変忙しい。他の自治体では自治体職員が SC を兼務することもあると聞いており、どういう関係が良いのか示唆を頂けるとありがたい。

(伊勢市 服部)

- 当市では、第 1 層 SC 1 人を社協、第 2 層 7 名のうちの 4 名を社協、3 名を社会福祉法人等に委託している。SC は専任のため、多忙というわけではない。
- 運転者講習は、全国移動ネットが作成したテキストを自動車学校と共有し、毎年度、新たに運転サポーターになる方に対して、座学と実技、教習所内と一般公道をまとめて約半日間で、3～4 時間ぐらいの講習を一人 7,000 円をお願いしている。
- 自動車学校にお願いするので、大学生の卒業や入学の 3～4 月や夏休みは忙しいため、実施する時期の調整が必要だ。
- 頻度は年に 2 回程度で、多いときでも 3 回程度だ。新たな運転サポーターはそれほど多く出てこない。また、運転教習場からは 1 回当たり 4 名程度までと言われており、それ以上、出てくれば回数を増やしている。
- 新しい人のみが対象だが、本当は更新制にした方が良いのかもしれないと考えている。

(藤枝市 瀧下)

- 当市では、福祉有償運送の安全運転者講習の受講を義務づけている。
- 伊勢市と同様に自動車学校をお願いしているが、近隣で 2 か所あって、一つは、10 人以上で 1 回当たり 1 万 5,000 円(税別)。もう一つは、3～4 人から対応してくれるが、1 人

当たり 2 万 7,500 円である。

- 当然、安い方が良いが、1 人、2 人でもその熱意を絶やさないように早めに講習を受けてもらっている。
- この講習は本来 2 日間だが、1 日に凝縮して朝 9 時から夜 7 時ぐらいまで 10 時間かけて座学と実技でやってもらっている。
- 参加者の負担はなしで、市が負担している。

(MURC 鈴木)

- 運転者講習については、生活支援体制整備事業のお金でやっているところが多い。

(藤枝市 瀧下)

- 当市もこの運転者の講習だけは生活支援体制整備事業の研修費から出している。

(西伊豆町 土屋)

- 当町も同様に生活支援体制整備事業から拠出しており、全国移動ネットに講師を依頼している。

(移動ネット 伊藤)

- 旅費を考慮し、静岡県内はほぼ神奈川移動ネットに行ってもらっている。
- ただし、地元の自動車学校と調整できれば、そちらの方が良いとは思う。

(魚津市 玉水)

- 運転手の募集はどのようにやっているか？

(MURC 鈴木)

- 秦野市では、65 歳になるタイミングで介護保険の第 1 号被保険者に送る通知の中にボランティアの講習会のチラシを入れている。有名な事例である。

(移動ネット 伊藤)

- 秦野市は、講習を年に 2 回開催しており、年度内に受けられるようにしている。
- あとは、車両にステッカーを貼ることで、それを見て応募する人もいるそうだ。ジャンパーなども良いが、車両の方が目立つようだ。

(MURC 鈴木)

- 大阪府太子町は、第 1 層 SC と第 2 層 SC は同じで、第 2 層は 1 つしかありません。社

協に委託しており、現在の第 1 層 SC は 3 代目である。

- しかし、これまでの経緯が大事だからということで、以前 SC だった人は SC を辞めても一緒に関わり続ける体制になっている。複数人が SC の仕事を分かっているという体制にするのは良いと思う。

(魚津市 玉水)

- 行政担当者が SC になることについてはどうか。

(MURC 鈴木)

- 市役所の職員が SC を担うと、役所の中が調整しやすいと聞く。その一方で、兼務だと手が回らないということにもなる。

(移動ネット 伊藤)

- 私が知っている兼務の SC の方は大抵、「市町村職員が第 1 層をやったほうが絶対良い」と言う。
- SC は 2 人以上いたほうが良く、1 人は社協でも良いが、1 人は市町村職員の方が良いとのことだ。
- SC の肩書があった方が地域に出ていきやすいとのことで、そのうえで、地域の意見を施策に反映しやすいのはその通りだと思う。

(西伊豆町 土屋)

- 当町も社協に委託しているが、実態は自分が第 1 層 SC のように動いていて、社協の SC が第 2 層のような形で動いている。

(移動ネット 伊藤)

- フットワークが良ければ SC の肩書は特に必要ないということかと思う。町村部は、そういう意味では動きやすさがあるかもしれない。

(MURC 鈴木)

- 太子町も社協に委託しているが、庁内の会議があっても社協の SC が毎回出席するそうである。
- このような形で、役場と社協(SC)の連携がきちんとできていれば、社協に SC がいても全然問題はない。

■ 運転ボランティアを広げていきたい (移動支援の取り組みを検討している最中)

[志賀町 健康福祉課 泉紗智子 氏]

1. 取組概要

(志賀町 泉)

- 当町では、総合事業については緩和型のサービス A が 3 か所、住民主体の通所 B が 2 か所、短期集中のサービス C が行われている。

2. 課題など

(志賀町 泉)

- 住民が気軽に集まれる通いの場を作った。
- しかしながら、その中で、行政から「送迎もやってください」とお願いすると強制的になりかねないため、どうやって自主的にやってもらうかが課題となっている。
- そのため、通所 B の要綱を作った際に、送迎を含む金額に設定すべきかを悩んだ。その結果、まずは立ち上げの費用だけ補助し、送迎部分の上乗せは次に考えることにして走り始めたところである。
- そうした状況を踏まえ、住民主体のサービス B の送迎部分の費用単価の設定、住民主体の送迎の際の保険、事業所の空き車両を使ってボランティアの方々が運転する場合の留意事項について教えてほしい。
- また、寝たままのリクライニングの車椅子にも対応する移動車両について、保有していた事業所の車 1 台が故障してしまい、赤字のため新しい車両が購入できないとのことで、要介護 4、5 の寝たきりの在宅の方の移動が困難になっている現状がある。

(MURC 鈴木)

- 通所 B の補助要綱については、送迎部分を加算の形にしておけば、強制という形にはならない。

(移動ネット 伊藤)

- 加算の妥当な額の算出は難しい。実施団体と相談して積み上げていくのが良いと思う。
- 必要な固定費は条件によらず同じくらいだったりする。たくさん送迎する場合は 1 回当たり単価があってもいいが、回数が少ない場合は加算額を多めにしないと経費が賄えない点を考慮するといった感じである。
- 秦野市は訪問 D だが、年額で保険料、車検料、税金など全部計算して、その金額を稼働日数で日割りにして補助金にしている。
- そのほか、1 回当たり 500 円、1,000 円とつけている事例はある。ただ、その根拠は聞いたことがない。
- ストレッチャーの車両がないことについて、社協は購入できないと言っているのか？

(志賀町 泉)

- そうだ。

(移動ネット 伊藤)

- 施設でもストレッチャー対応の車を持っているか分からないので、頑張って日本財団などに申請してみてもどうか。
- 非営利団体向けの民間の財団のリストはある。応募時期は年度の前半が多いので、今から準備すれば間に合うだろう。
- あとは、「高齢者の生きがい活動促進支援事業」がある。厚労省はもっと活用して欲しいようだ。ただし、立ち上げ時 100 万円ということなので、新しい事業が対象となる。継続のために車両を買い替えるといったものは対象にならない。
- 事業の対象として配食サービスや見守りなどが例示されているが、限定はされていないと思われる。

(MURC 鈴木)

- ただし、全額ではないので、町のほうでも負担分の予算を確保しておく必要性はある。

(移動ネット 伊藤)

- 日本財団も今 8 割助成しかしていないので、2 割は社協で用意する必要がある。自己負担なしでいくなら「24 時間テレビ」や丸紅基金やロータリークラブなどを当てる方が良い。
- 事業所の車について、仮に保険が要因で職員限定にしているのであれば、グループが車を借りるときだけ、損保ジャパンや東京海上日動の移動支援サービス専用自動車保険に入る方法はある。
- 1 日 1 台 400 円、車両保険つきで 1,250 円ぐらいだが、これにより事業所の保険を使わないで済む。

(志賀町 泉)

- これら情報は大変参考になるが、皆さんはどのように情報収集されているのか。

(MURC 鈴木)

- 先ほど保険の話は、弊社のホームページで動画を公開しているのでぜひ見てほしい。
<https://youtu.be/vEGhPZA2tVU>
- タクシー事業者をお願いする話は、寝たきりの方についてのことか。

(志賀町 泉)

- そうである。当町のタクシー業者は介護タクシーを所有していないため、該当の車両を購入してもらうか、または町外のタクシー業者をお願いする必要がある。

(移動ネット 伊藤)

- タクシー会社は一般にそうした車両を持つのを嫌がる。買って渡すとしても、稼働率が非常に悪く、緑ナンバーにすれば、車検代も高くなり、車税も高くなり、保険料も高くなる。
- 社協に車両を買い替えてもらうのが現実的ではないか。扱える職員はいるのか？

(志賀町 泉)

- いる。ただ、社協でも移送サービスをしているが、社協で運転をしている人は社協の車しか運転できないという要綱にしている。

(移動ネット 伊藤)

- 運転ボランティアとして広く育成して確保しても、車両を運転させられないということか。
- 多くの社協で実施されているので、規約を変えれば良いと思う。

(志賀町 泉)

- 当町にも実は訪問 B があり、それは有償ボランティアで運営されている。
- 30 分 200 円の簡単な生活支援で、70 名程度の登録支援者がおり、マッチングは社協にお願いしている。
- その有償ボランティアに運転ボランティアもしてもらうことについて、今日お話を聞いていて思いついた。

(MURC 鈴木)

- 70 人というのはとても多い印象だ。

(志賀町 泉)

- 登録者は多いが、当町は南北に広く、ボランティアと利用者の居住地が離れており、利用者のところに行くまで 200 円では採算が合っていないようだ。

(MURC 鈴木)

- タクシー会社は乗合の輸送はできない。そこで、社協や地区社協が 1 個の契約を結んで、事前に予約した複数人を乗合で買い物等に連れていくという方法はある。
- 通常のタクシーの料金を利用者で割ることができる。そうすると利用料とタクシー料金との間で差額ができるので、その差額分を社協が負担したり、一般介護予防事業で負担することは可能だ。
- 渋川市は社協がその精算の事務手間をかけていて、各務原市は地区社協や自治会がその精算を行っている。

(意見交換)

(西伊豆町 土屋)

- ▶ 藤枝市では地方創生推進交付金で車両のリース代を賄っているとのことだったが、その車両の保険料については、活動費の補助からその団体が支払っているのか。

(藤枝市 瀧下)

- ▶ 市から社協にリースをしてもらう委託契約の中に、保険料も含んでいる。車両保険とボランティアの方に掛ける保険は市が負担している形になる。
- ▶ 一方で地域への補助が、ガソリン代、コーディネーターの専用携帯電話の通信費、人件費を最大で2万円までとなっている。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ 「最大」ということは、実績に応じて支払うということか？

(藤枝市 瀧下)

- ▶ まだ、実績ベースではない。あまりにもコーディネーターへの謝礼が事業費の大半を占めることになると、事業の趣旨とそぐわないため、当年度は、妥当な額として2万円としている。ただしこの金額に根拠があるわけではない。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ 一般財源にされている理由は？

(藤枝市 瀧下)

- ▶ 前任が介護保険で賄えないか調べたが、どこにも当てはまらないことがわかったため、地方創生交付金で何とか見られることがわかり、こちらになったと聞いている。

(MURC 鈴木)

- ▶ 交通の部署との連携はどのような感じであったか。

(藤枝市 瀧下)

- ▶ 当時、公共交通を所管する部署や静岡運輸支局への確認なども行き、そういった中で公共交通とのすみ分けを大事にしながら進めたと聞いている。

- ▶ 当時の担当者は、今も地域交通課に異動して、高齢者の移動の問題を積極的に解決しようとしている。

- ▶ 今年度、新たに市で1台、「足すと号」というワンボックスカーを走らせて、サロンや通いの場の送迎に団体として利用してもらえるような制度を作った。

- ▶ また、瀬戸谷地区では、地元温泉があるので、温泉の休館日に温泉のバスを使って地域の地区社協と連携した買物支援を今までやっていたが、それを今年度、交通空白地有償運送に切り替えている。

- ▶ ただし、利用者からお金は今のところもらっておらず、地域交通課からの補助金で運転者への謝礼が支払えるような体制を整えたところだ。

(MURC 鈴木)

- ▶ この「出かけっ CAR」を、公共交通全体の中で位置づけているということか。

(藤枝市 瀧下)

- ▶ そうだ。市全体の地域公共交通計画の中でも「出かけっ CAR」の位置づけを明確にしてある。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ 瀬戸谷の場合はお金をもらわない。でも、補助金だけを運転者の人件費に充てて有償運送にしていると聞いている。

- ▶ しかしながら、他の4地区は有償運送の申請はしないだろう。瀬戸谷だけが交通空白地有償運送第1号のままで、残りは許可・登録をしない互助型で地区ごとに取組を増やしていくのだろうと思われる。

- ▶ 有償運送がないなら、市のほうで用意した「足すと号」の車両を渡すという形で、住民の負担を軽くしたうえで、運行する車両はあるという形を取りたいということかと思う。

(藤枝市 瀧下)

➤ 恐らくその通りだと思う。

(移動ネット 伊藤)

➤ そうなると、交通空白地有償運送の第2号は、市の職員が手取り足取りやらない限り申請は難しいだろう。

(MURC 鈴木)

➤ 事業所が持っている車を社協の運転手や住民が運転するときに障害になるというのは、保険を従業員限定にしているからか。

(移動ネット 伊藤)

➤ 一般にはその理由が一番大きいだろう。
➤ そのほか、車両を10台持っていてフリート契約になっているケースである。1台が事故を起こしただけで残りも全部保険料が上がる。

(MURC 鈴木)

➤ 等級が下がった場合だけ、その分を補償する保険もあった。

(移動ネット 伊藤)

➤ 今はあいおいニッセイ同和損保だけが持っている特約で、等級ダウン補償と言う。
➤ 等級ダウンしたときに5万円を定額で出してくれるというのがあるが、その5万円で値上がりする保険料をカバーできない。
➤ また、特約なのであいおいニッセイ同和損保の商品に入る必要があり、特約だけ入ることはできない。
➤ 法人との交渉は、とにかく自治会が行う必要がある。地縁組織の皆さんが、「私たちは困っているので何とか協力してください」と言うのが一番近道だ。地域の機運がないと、乗らないデマンドタクシーと同じことになってしまう。

(志賀町 泉)

➤ 当町も高齢化が進んでおり、車両はあるけれども運転手がないということが一番の課題だ。
➤ 例えばデイサービスの車は空いているが、デイサービスの職員はそこまで手が回らない。

(移動ネット 伊藤)

➤ 私たちは東京都町田市のドライバー養成研修

を受託してやっているが、「デイサービスの送迎をしていたが、70歳定年で契約が切れて、地域でお役に立つなら」と言ってドライバー養成研修を受けに来ることがある。

➤ 秦野市は年に2回開催している講習を5年続けてそれをクリアした。「継続は力なり」という感じのお話はされていた。

(志賀町 泉)

➤ 先ほど教えてもらった65歳の保険証をお送りするときのタイミングは良いと思った。

(移動ネット 伊藤)

➤ 秦野市では、ヘルパー養成講座、認知症のサポーター、ドライバーの3種類を一緒に入れていると言っていた。
➤ 静岡県の函南町では、社協のコミュニティ農園事業に来た男性に、ボランティア講習を受けてみませんかと声をかけるとのことだった。あとは、男の料理教室か。社協は多様な事業を行っているので、男性が関わりやすいメニューを入口に誘い込むのは良いと思う。

(MURC 鈴木)

➤ 男性だと、家に上がって家事や掃除をするのは抵抗があって、車の運転だったらやってくれる人は多い。

(移動ネット 伊藤)

➤ 伊勢市の通所Bの送迎は、通いの場以外にもあちこち行けるのに、今は通いの場にしか行かないとのことだった。近所には買い物する場所がなく、遠くまで行かないといけないから頼みづらいということなのか。

(伊勢市 服部)

➤ それほど長距離を走らなくても、病院や買物にも行ける。
➤ もともと利用者は固定化されていたが、そういう人たちが辞めてしまい、新しい人が利用したいという話をしづらいのかもしれない。

(移動ネット 伊藤)

➤ 訪問Bや通所Bだと、包括から「この人はこういうサポートが必要です」という連絡が行くの

で、おのずと利用している人の姿を見ることになる。しかし一般介護予防事業だとその介入がないので、団体任せになる。

(伊勢市 服部)

- 今日の趣旨とズれるかもしれないが、「mobi」や「チョイソコ」など、AI やオンデマンド、MaaS など、IT を駆使したいろいろなものが出てきている。
- 住民主体ではなく、プロのサービスや仕組みを使う方が利便性は高いのではないか。その中で住民主体の移動サービスはそこでどういう働きをするのだろうか。どこまで力を注いでやっていくべきものなのか。

(移動ネット 伊藤)

- 私たち全国移動ネットが実行委員になって「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」というイベントを行った。
- その中で、「mobi」「チョイソコ」について紹介してもらった。皆さんはどこを目指していくのかと聞いたところ、より小規模な自治会にも自分たちは入っていききたいとのことだった。
- 住民主体の移動支援に取って代われるサービスになれるかと聞いたところ、それを目指しているが、そもそも収益構造を多角化していくために地域ぐるみでやっていきたいとのことだった。
- 今、都道府県が主催する研修会では、電腦交通などのシステム会社が展示会のように来ていて、市町村の関心も高いとのことだった。
- しかし、実証実験から前に進むためには、住民側がある程度一緒にやっていかないといけないというのが、実行委員側の意見だった。

(MURC 鈴木)

- 移動支援の話ばかりしているが、総合事業の理念に立って高齢福祉としてやっていることを忘れてはいけない。生活支援の充足のみでなく、一人ひとりの社会参加、介護予防につなげるという目的がその根底にはある。

➤ 逆に、移動支援を考えることがきっかけで支え合いの仕組みができるという「入口」として機能するという考え方もある。

- 民間サービスの参入や、システムの導入だけで達成できないような目的もある。

(移動ネット 伊藤)

- 我々も「自動運転が主流になったら私たちの仕事はなくなるね」と言っているが、地域づくりのような取り組みは絶対に必要なもので、そのきっかけとして移動支援は良いテーマだ。

(MURC 鈴木)

- 最後に、浜松市社協の方に一言だけお願いしたい。

(浜松市社会福祉協議会 キバタ)

- 浜松市では静岡ダイハツからカーシェアリングの話をいただけ、車を10分間、何百円かで貸し出ししている。
- 今、全国で2つの社協が、社協の建物の中にそのカーシェアリングの車を置いているとのことだ。その2つの社協に話を聞いてみたところ、移動支援という目的ではなく、社会福祉法人としての地域貢献のような目的やしているため、利用者層や頻度などは管理していないとのことだった。
- ただ、民間企業の力を借りて移動の問題を解決していくのは、選択肢の中の一つとしてありうろと考えている。
- 浜松市では住民主体サービスが2つの地域で行われていて、家事支援の一環で行われている。
- 道路運送法上の制約やリスクなどを抱えながら取り組まれている。その意味でカーシェアリングや公共交通にも非常に期待したい。
- そのほか、地域としてどこまでできて、どこから先ができないのか、やるとしたらどのようなサービス量の見込みがあるのかといった地域分析について、社協として取り組み、関係機関に働きかけをしていきたい。

② 第2回(12月9日)

■ 既存の移動支援サービスを他の地区へと広げていきたい。 (愛知県小牧市：NPO 法人生活支援サービス・ラポール)

[愛知県小牧市 福祉部 介護保険課 佐沢氏、加藤氏]

1. 取組概要

(小牧市 加藤)

- ▶ 小牧市では、市内で移動支援を実施している団体は1団体である。もともと福祉有償運送を行っていた「NPO 法人生活支援サービス・ラポール」へ訪問 D の紹介をしたところ、総合事業として実施してくれるということとなった。そのため、住民主体サービスの補助制度を設けた。住民主体サービスの開始に伴い、令和2年8月には訪問 D として病院や買い物施設への送迎を行う移動支援 I が開始され、さらに令和3年4月には通所 B への送迎を行う移動支援 II が開始された。
- ▶ 現在、6地区あるうちの、1地区のみで移動支援 I と II の両方が実施されている。
- ▶ 通所 B は「オレンジカフェしのおかむら」が行っているが、「NPO 法人生活支援サービス・ラポール」とつながりがあったため、「NPO 法人生活支援サービス・ラポール」が部分的に手伝っている状況である。
- ▶ 移動支援の利用者は、年間延べ利用者は 2,200 人、実利用者は 42 人、そのうち通所 B に通っている人は 14 人である。
- ▶ 利用対象者は篠岡地区内在住の利用会員ならば、誰でも利用することが可能だが、補助の対象になるのは、事業対象者、または要支援者だけである。

2. 課題など

(小牧市 加藤)

- ▶ 現状では、6地区のうち1地区でしか移動支援の取組が生まれておらず、地域が限定的なため、他地区へと取り組みを拡張できれば

と考えている。この1地区の取り組みは充実していると考えているため、他の地区へと広げたい。

- ▶ しかし、現在活動している NPO 法人は、活動範囲を他の地区へと広げたいと思っはいるものの、福祉有償運送を行っているため、要支援者や要介護者も利用者におり、対応するには限界がある。そのため、市内全域で運送はできる状態であるものの、リソースの面で地区を限定している。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ ボランティアのマイカーを活用したケースでは、担い手が増えれば車両台数も増えるため、対応力がある。仮に福祉有償運送ができない地区であっても、篠岡地区と似たようなやり方で、小規模にしながら、対応できる範囲で進めていけばできるだろう。
- ▶ NPO 法人の成り立ちはどのようなものであったか。

(小牧市 加藤)

- ▶ もともと地域のために福祉活動をすることに興味がある代表者で、通所サービスを行うことになった「オレンジカフェしのおかむら」とも密接な協力関係となっており、地域全体へと広げようと意識を持っている。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ それなら他の地区で新たに活動を始めたいと思った団体があれば、「NPO 法人生活支援サービス・ラポール」へ丁稚奉公のように入る方法もあるのではないか。イメージが湧きやすくなり、うちの地区でもできそうだと自信を持ってもらえるかもしれない。
- ▶ 半年程度、団体へ所属し、事務で利用して

いる書類などを一通りもらうことで、のれん分けの形で取り組みを増やしたケースもある。

(MURC 鈴木)

- 「NPO 法人生活支援サービス・ラポール」は福祉有償運送の登録を受けているため、全く同じ仕組みにするのはハードルは高い部分もあるだろう。
- まずは他の地域で主体となって活動することができる団体を探すことが必要であるが、例えば送迎はしていないけどボランティア活動はしている、生活支援はしているといった団体だと可能性は高い。既に生活支援活動を行っている団体の中には、利用者の移動支援ニーズが高いことは感じているが、具体的な取組に移せていないという団体もあるため、そういった団体を対象に立ち上げの支援を自治体側でする方法もよいだろう。
- マイカーを使うのは、マイカーのほうが活動しやすいという声がある一方で、事故等が心配などマイカーを利用することに抵抗があるという声もある。そのため、例えば車両を市で総合事業の財源でリースする等で車両を確保する方法もある。
- 他の地域で、ボランティアが生活支援活動をしているような団体はあるか。

(小牧市 佐沢)

- 小牧市の第2層の生活支援コーディネーターは社協に委託しており、所管は地域包括ケア推進課である。介護保険課と少しずつ連携が取れてきたところである。
- 日常生活圏域が6圏域ある中、5名で担当をしている。
- 地域包括ケア推進課や地域包括支援センター、介護保険課、生活支援コーディネーターによる定例会が月に1回はあり、庁内の連携ができつつある。
- ただ、生活支援コーディネーターから移動支援の担い手となるボランティア団体があると

いう連絡はいまのところない状態である。

(MURC 鈴木)

- 住民主体の活動を一から立ち上げるのは難しいところもある。例えば、マイカーで移動支援に協力しても良いという人はいても、団体の代表者となって運営事務までをやってくれる人は少ない。
- そのため、例えば予約受付等のコーディネート機能だけは既存の NPO 法人等に担ってもらい、送迎のみを行う住民を募集すれば、ある程度は負担感を下げられるだろう。
- ただ事務局機能をどこが担うかは、また課題となる。

(移動ネット 伊藤)

- 地区の大きさが、立ち上げを難しくしている部分もあるだろう。他の地区でも凡そ3万人規模のため、立ち上げようとするならば小学校区単位程度に分割をしたほうが良い。最小単位をどの程度にするのか、自治会単位、地区社協単位などあるが、中学校区単位では難しいと SC から聞く。

(MURC 鈴木)

- 新たな取組の創出に向けて、各地域で勉強会をすることや、全戸アンケートをすることも考えられるが、3万人規模だと難しい。今の NPO 法人の活動を広げる進め方もあるが、地域をより細分化し、市内に違うモデルを作って、横展開する進め方もある。
- 全戸アンケートする際も、細かな地区単位の方が、アンケートの配布回収の面からも活動はしやすい。

(移動ネット 伊藤)

- 他の選択肢としては、社会福祉法人からデイサービスの空き車両が借りられれば買い物支援なども実施できるかもしれない。丁稚奉公のやり方が地域に合っていないと判断されれば、地域包括支援センターの車両を活用して、買い物支援から始めてみるのもよいだろう。

■ 生活支援と移動支援をセットにしてサービス B へ (三重県鈴鹿市：暮らしまかせて支援事業)

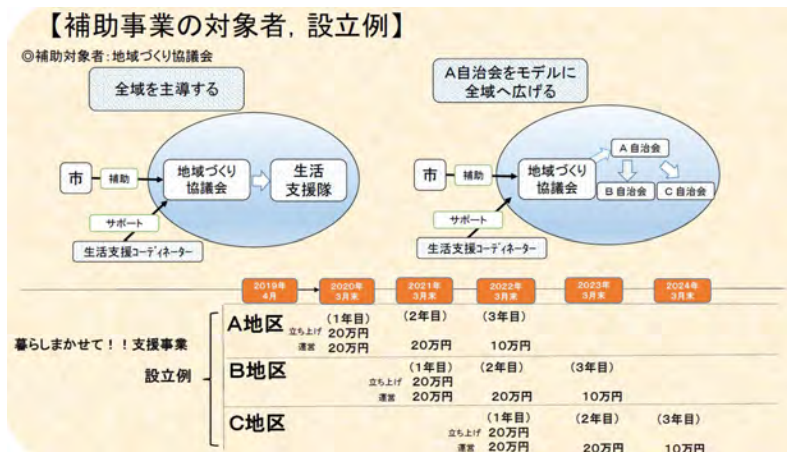
[三重県鈴鹿市 長寿社会課 今西優子氏、宮崎千夏氏、伊藤峻氏]

1. 取組概要

(鈴鹿市 宮崎)

- 鈴鹿市内では 28 地区のうち、8地区で生活支援が実施されている。そのうち移動支援を行っているのは5地区である。
- 鈴鹿市の事業では、一般介護予防の地域介護予防活動支援事業における「暮らしまかせて支援事業」を行っている。28 地区のま

<補助事業の対象>



(鈴鹿市社会福祉協議会HPより)

- ちづくり協議会のうち、生活支援が立ち上がった協議会に対して補助を出すものである。そのため、移動支援を主とした活動はなく、活動の一つとして移動支援を行っている。
- 「暮らしまかせて支援事業」は移動支援を含めた「生活支援」として補助をしているため、利用対象も地域ごとに決めてもらっており、基本的には地域内の高齢者としながら、一人暮らしを条件にしている地域もある。
- 最初となる稲生地区では、生活支援に関心が高かった。そのため3年間の補助という制限を設けて生活支援を行ってもらった。3年後、さらに継続的に生活支援をしてもらえるなら、要支援1・2、事業対象者を利用対象に加えてもらうことを条件に、訪問 B に切り替えてもらうことで補助を継続している。
- 補助額は初年度と二年目の運営は 20 万円ずつで、3年目は 10 万円、4年目以降はゼロとなる。訪問 B に切り替わることで、4年目以降も通所 B を行うと 10 万円、訪問 B を行うと 10 万円になる仕組みである。そのため、市からは2年たった時点で訪問 B への

切り替えを促している。

- 稲生地区はマイカーを使った移動支援を行っており、ドアツードアで行っている。

2. 課題など

(鈴鹿市 宮崎)

- 28 地区のうち8地区で生活支援を行っているが、立ち上がりまでに時間がかかった。また支援内容も地域が判断しているため、内容にも地域差がある。また、地域からは利用が少ないことや、担い手不足、ドライバーの高齢化といった課題が出てきている。

(MURC 鈴木)

- 利用料金は 30 分で 250 円から 300 円とあるが、移動時間は計算に含めず、移動している間はガソリン代のみとなっているが、道路運送法の観点からは、生活支援一体型の場合は移動時間も利用料金に含めて問題ない。利用者の負担は増えるかもしれないが、活動者に入るお金を上げられるだろう。

(移動ネット 伊藤)

- 訪問 B であれば移動支援以外にも様々な支

援をしているため、他の支援と同じ料金体系であれば良い。移動支援だけ別料金にするのは問題がある。

(MURC 鈴木)

- 取組を他の地域に広げていくには、それぞれの地域ごとに導入のポイントは異なる。例えば市が車両を用意すれば運転手の心理的な不安を軽減できるが、一方で車両を貸与したり、リース代まで市で持つこととなると、必要な補助額が上がってしまう。また車両の保険をどうするかといったことも課題として上がるだろう。

(移動ネット 伊藤)

- 訪問 B を促す際、移動支援と生活支援の両方が必須メニューになっているケースは珍しい。移動支援に補助を出す場合、訪問 D だけで補助要綱を作成する自治体もあれば、訪問 B を実施する際に、生活支援を基本としつつ移動支援を行う場合は加算をつける自治体もある。訪問 B と別に訪問 D の補助を設けるという方法もあるだろう。

(MURC 鈴木)

- 一方で、現状は一律定額のため補助額を上げてしまうと、利用者数の濃淡によっては一人当たりの補助額に差ができてしまう懸念がある。

(移動ネット 伊藤)

- 不平等感があるかどうかは、実施している団体や市の考え次第ではあるが、名張市では、生活支援の訪問 B で 40 万の補助、移動支援の訪問 D で 110 万円の補助、両方行えば計 150 万円の補助としている。
- 車両がいらないければ 110 万円も不要かもしれない。名張市の場合は車両のリース代も含んだ金額である。もしまちづくり協議会で車両を準備するのであれば今のような金額になるかもしれない。

(MURC 鈴木)

- 車両のリースの場合は、リース元の会社が

車両の名義を持っているため、団体に名義の問題は発生しない。

- 加えて、車両のリース代を訪問 B で支払うことは可能です。
- 名張市や八王子市では、訪問 B に事業対象者が最低 1 人いれば、人数を問わないことになっており、車両をリースするのにかかる補助額は変わらないという理屈になっている。

(移動ネット 伊藤)

- 藤枝市は、地方創生交付金で車両をリースしており、介護保険でなくても他の財源から車両を準備することができる。
- 一方で、マイカーの方が良いという方もいる。リースだとわざわざ公民館などの拠点に行く手間が発生してしまい、また乗り慣れない車両で事故のリスクがあると判断する方もいる。
- マイカーで行うから保険料を補助してほしいという話も聞くため、保険料を補助し、車両はマイカーというやり方もある。

(鈴鹿市 宮崎)

- 訪問 B や暮らしまかせて支援事業として、地域内の車両や職員の空いている時間に買い物支援などができないか検討している。地域内には車両を提供して良いという法人はあり、バスのような病院と駅を回るものを検討しているが、住民主体かわからず、補助を出すかどうか悩んでいる。

(MURC 鈴木)

- 地域資源を活用できていれば、住民主体に拘る必要はない。また補助自体は住民に出し、住民が企画や利用者や担い手の募集などを行い、住民団体から車両を提供してもらえる法人に一部のお金を渡せば、住民主体ともいえる。市から社会福祉法人に直接委託・補助するのではなく、住民団体を介することで住民が主体的に企画・運営することになるだろう。

■ カーシェアを利用した移動支援の取り組みを実証実験 (実証実験中)

[三重県いなべ市 福祉部 長寿福祉課 辻貴久子氏、黒川かおる氏、太田正則氏、服部篤史氏]

1. 取組概要

(いなべ市 太田)

- ▶ いなべ市では2地区を対象に令和4年 11 月から実証実験で移動支援を行っている。
- ▶ いなべ市内のボランティア団体から移動支援を行いたいと聞いたことがきっかけである。一方で、車両の問題や保険の問題、さらにボランティア自身の時間を割いてまでボランティアを行ってくれる方はどのくらい確保できるのか不明瞭だったため、最適な移動支援を考えるため実証実験に至った。
- ▶ 現在、「あじさいまごころ隊」として実証実験を行っており、北勢地区と藤原地区の2地区で8人のボランティアで移動支援を行っている。実証実験のため、移動先は通いの場のみとしている。
- ▶ 車両はダイハツ三重からシェアカーを1台提供してもらい、社会福祉協議会から1台リース車両を提供してもらっている。
- ▶ 実証実験のためシェアカーの利用料やボランティア運転手への謝礼なども支払っていない状況である。
- ▶ シェアカーのため、ダイハツ三重が保険からガソリン代も含めたメンテナンスも行っているが、現在は、シェアカー代をいなべ市で負担しており、今後の運用を考え、移動支援の利用頻度とダイハツ三重の利益の分岐点を明らかにしたいと考えている。もし分岐点を超えたら、対象を広げたり、ボランティア運転手に負担してもらい、そこに補助金を出していくような方法を考えていきたい。
- ▶ 加えて、オンデマンド交通として、予約配車を AI で行うような仕組みづくりを行い、キャッシュレスで高齢者の移送サービスを構築

したいと考えている。

- ▶ 現在の利用者は8名である。

2. 課題など

(いなべ市 太田)

- ▶ マイカーを利用する際の保険をどうしているのか。
- ▶ いなべ市ではボランティアは、実証実験でのボランティアしか見つかっておらず、次のボランティアをどう探すのか、どう担い手を育成しているのか。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ お金の負担について、分岐点の部分などもう少し詳しく聞かせてほしい。

(いなべ市 太田)

- ▶ 現在は、ボランティアは労力のみで、お金などの授受はない。ダイハツ三重では1か月に10万円のシェアカーの利用料があれば、シェアカーを継続的に設置できるという分岐点を持っており、例えばドライバーが利用した際に、自身がシェアカー代を負担した分に対して、償還払いのような仕組みができればと考えている。
- ▶ 一方で、今の利用料金は1万円から2万円程度のため、分岐点に達していない。ビジネスとしてある程度成立していないと、好意だけでは難しいと考えており、何とか成立するような形にしたいと考えている。
- ▶ シェアカーを利用した移動支援として、香川県三豊市のダイハツ工業が行っている事例を参考にして進めている。

(MURC 鈴木)

- ▶ ビジネスとして成立するというのは、利用料金 10 万円分を利用者負担で確保するとい

う想定か。

(いなべ市 太田)

- 市の助成も想定しているが、これからの高齢化社会を想像すると、市が車両を用意することや、リース代を負担するとなると財政上難しい部分も出てくる。そのため、次のステップとしては、総合事業の活用などが考えられるが、総合事業の場合、利用者や送迎先が限定されてしまうので、現在は実証実験として様々な可能性を考えながら進めている。

(MURC 鈴木)

- 一つの見方としては、総合事業で通所型訪問 B を広げるために送迎を行っているという考えの場合、利用者が従前相当の通所介護サービスを使った場合と比較して、それよりも負担が軽くなっていれば、仮に移動支援の事業だけみた場合に赤字であったとしても、総合的な収支はプラスという見方もできる。

(移動ネット 伊藤)

- 一度タイムズとカーシェアリングで移動支援について話をしたことがある。やはり目安として月 10 万円ぐらいは収入が得られないと、ステーションを作れないと言われた。
- そのため 10 万円を確保する方法を考えて、月曜日にサロンをやっている地区と、火曜日にサロンをやっている地区があるので、日替わりで借りる方法も考えた。しかし車両の駐車場所が課題であった。また、サロンの送迎だと 1 日に 2 往復程度のため、10 万円積み上がらないと思われる。
- 採算が取れると言っても、最終的には市がある程度は支援をするというところに行かざるを得ないかなと感じている。
- 高齢者がカーシェアアプリを利用したり、ステーションへ取りに行くことの感触はどうか。

(いなべ市 太田)

- アプリについては年齢や性別は関係ないと

感じている。アプリを 1 回入れてもらって練習してもらおうと、入会などでハードルはあるものの、今では非常に慣れて使ってもらっている。

- そのため車両の空き状況もアプリ上で確認をしてもらっている。

(移動ネット 伊藤)

- 最初の質問に戻るが、カーシェアで運転手に報酬を渡した場合、利用者から受け取るお金が運転者に対する謝礼と見なされれば、有償運送となってしまう。
- 家事援助等を合わせて実施したり、通所サービス運営費用の中で工面していれば、利用者が負担しているわけではないという説明もできるため、有償ボランティアにすることはできる。また市が補助金を出す例や、換金できるボランティアポイントを導入する事例もある。
- 保険は、マイカーを使っている中で、事故に遭ったら保険料が上がってしまうという不安感を持つボランティアは多い。そのため、グループで加入する自動車保険に加入し、保険料は市から補助する事例も増えてきた。
- 担い手確保に関しては、以前移動ネットよりいなべ市へ運転手講習の講師派遣をしたが、毎年開催される講習会として認知されるということがまず大切である。
- 神奈川県秦野市では、65 歳以上の高齢者に、介護保険料の額確定の通知と同時に、認知症のサポーター養成講座とヘルパー養成講座と地域支え合い型のドライバー養成研修の 3 つの案内を送付しており、成果が出てきている。
- まずは生活支援体制整備事業での予算化が基本であるため、年に 2 回程度の講習会ができればよいだろう。

■ 住民間の繋がりの希薄化が利用者増の妨げに (富山県上市町：地域包括支援センター)

[富山県上市町 生活支援コーディネーター 高野 治昭氏]

1. 取組概要

(上市町 高野)

- 上市町では、訪問Dで自宅からスーパーまでの送迎を、町内のタクシー事業者と契約を結んで実施しているが、実利用者数は1名で、年間利用数も12名ぐらいという状況である。
- 町内は移動手段としてバス路線が整備されているが、運行本数等、全ての町民のニーズには合わないことは課題であると捉えている。
- 移動手段については、町民からの要望は把握しているものの、町内の地域事情や行政の施策との連動等思うように進まず、どのように展開すればいいか模索している。
- 取組に至るプロセスとしては、現在、高齢者住宅で週1回、10人程度が参加している通いの場があり、バス路線があるものの、自宅からバス停まで移動や荷物の問題があり、利用したくてもできない課題がある。そのため、住宅内で運転免許の保有者を起点に住民同士の支援ができないかという話し合いを始めた。

2. 課題など

(上市町 高野)

- 行政や社協、他団体との連携体制をどのように進めていくのか。
- 移動支援の取組の中で、マイカー利用の場合の運用方法などを聞きたい。

(MURC 鈴木)

- タクシーは、自己負担片道500円と設定されているが、住民からはどのような印象を持たれているのか。

(上市町 高野)

- 町内中心部に住んでいる住民は約800円でスーパーに移動できる。

- 500円を負担することについて高いという話は今のところないが、利用者の意見を確認していくことは必要だと考えている。

(MURC 鈴木)

- 事例としては、タクシーの活用では、タクシーの相乗りをしている例がある。社協や住民団体などが利用調整をし、予約受付を行うことで、例えば3人が同じ時間にタクシー1台で相乗りすると、負担が通常のタクシー料金の1/3になる。さらにスーパーまでの800円と利用者負担600円の差額200円分を総合事業(一般介護予防事業)で補助をするという事例はある。
- ただ、とりまとめを誰が行うかが課題である。タクシー事業者は貸切の運送となっているため、乗合の運送はできなく、タクシー会社が利用調整を行うことはできない。そのため、住民主体か社会福祉協議会などの外部の人が調整を行う必要がある。

(上市町 高野)

- 調整をしてもらえない人の当てがなく、難しい状況である。住宅街には30軒程度あるが、そのうち免許と車を持っている方は3~4軒程度である。ただ、やはり個々に自分の行きたいときに行っているという方が多い。
- この3~4軒には通いの場への送迎について持ち掛けてはいるが、事故時などが懸念されている。
- 最寄りのスーパーまでは1km程度であり、多くの住民は歩いてスーパーまで向かっている。最寄りのバス停までは200mであるが、その地区の場合、週3回で1日4便の予約制のデマンドバス(定時定路線)のため、利便性が低く利用が広がらない。

(移動ネット 伊藤)

- 訪問Dがタクシー事業者への委託で実施されているということで、利用料金の 500 円が高いという感覚はその通りかもしれないが、対象者とニーズにあっているのかがわからない。デマンドバスは1回 200 円で、利用者層が異なるのではないかな。
- 今の移動支援はニーズに合っていないことを、協議体等で具体的にしていこうということが第一歩と考える。ニーズや担い手になりそうな人を含めて、具体的に議論し、まずは現状の課題を解決する必要がある。高齢者住宅に自治会が機能しているのであればよいと思うが、自治会はあるのか。

(上市町 高野)

- 自治会はない。また地区内の住民に移動支援の話をして興味はあるが、対応策としての案を出す人はいない。地域自体が新しい地域と古くからある地域で離れており、区長からも気かけられていない状況である。
- 通いの場では、困りごとを聞いており、バスの話題も出るが、利用しにくい、利用が難しいという意見が多い。

(移動ネット 伊藤)

- 集合住宅では移動販売の事例もよく見られるが、移動販売をやってみてはどうか。

(上市町 高野)

- 昨年 3 月に移動販売を町内に導入し、現在 16 か所で利用されている。高齢者住宅にも週 1 回来てもらっているが、利用者は大体 3 ~4 人である。

(移動ネット 伊藤)

- やはり取りまとめする人や、ニーズを把握する人がいないと感じる。SC の配置はどうなっているのか。

(上市町 高野)

- 私一人であり、地域の規模から第一層、第二層を兼ねている。

(移動ネット 伊藤)

- まずは、地域課題について協議する場の設置が必要だろう。今のままでは声が聞こえない状態が続いてしまう。移動ネットでは対応が難しいが、さわやか福祉財団は協議体が形成されるまで、宛て職ではないメンバーを集めて勉強会を行う。いつもいる人ではない人が集まらないと声というのは聞こえてこない。そのため話し合いの場を持つことがまず重要である。サロンがあるのであれば拠点にすることも可能だろう。

(上市町 高野)

- 通いの場も 10 か所程度あるが、中には区長が熱心なところもある。また、地域によっては民生委員が送迎をしているところもある。

(移動ネット 伊藤)

- 今送迎をやっている方がいれば、まずそこから広げていくというのが常套手段である。
- 社会福祉協議会はどうか。上市町の社会福祉協議会は、福祉有償運送をやっており、車両や人が確保できたり、拠点になる可能性はあるか。

(上市町 高野)

- 社会福祉協議会の行事では利用されているが、それ以外の活用については今後要相談である。

(MURC 鈴木)

- 買い物に行く際に近所の人々の車に乗り合わせたり、タクシーで相乗りすることはないのか。

(上市町 高野)

- 乗り合うほど人数が集まらないだろう。高齢者住宅内の繋がりがとても希薄である。通いの場が楽しみで集まるが、それ以外の生活圏になると希薄になってしまう。

(移動ネット 伊藤)

- 地域内で繋がりがないと、困りごとは話さず、買物も一緒に行かないだろう。つながりづくりが先に必要である。富山県では伴走的支援事業があるため手を挙げるのも良いだろう。

(意見交換)

(鈴鹿市 宮崎)

- ▶ いなべ市で移動ネットが講師派遣を行ったとあったが、具体的にはどのような内容だったのか。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ 具体的には運転者講習を行った。講習の依頼は多くもらっており、近畿の方は大阪から講師1~2名が派遣されている。福祉有償運送の講習、交通空白地有償運送の講習、互助型の講習等を選択することができ、担い手の育成講習を行っている。

(いなべ市 服部)

- ▶ いなべ市では、一昨年度より講習を行っており、昨年度は座学中心であった。移動支援活動の基本的な知識、事故発生時の対応方法、他市町の活動事例紹介、身近な場での活動方法の座学があり、後半では参加者の気になること、不安に感じていることの質疑を行った。
- ▶ 最初は30人が参加し、最終的には8名が残り、8名で団体を作った。その8名には実技、運転の仕方、人を乗せるに当たっての注意点などを教えてもらった。楽しみながら進められる内容だった。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ いなべ市の講習は、立ち上げをある程度イメージできた段階で運転ボランティアの養成講座をするスタイルである。神奈川県秦野市のように定例開催化すると違った講習になり、福祉有償運送の運転者にもなれ、資格も取れるということで広く広報とかにも載せる講習になる。複数の仕掛けが必要。
- ▶ 移動支援の気運のないところでは、立ち上げのイメージができてから少人数で受講するタイプのものをお薦めすることが多い。何もイメージがない中で定例開催をすると、最初は誰も受講しないという状態になってしまうので、いなべ市のようなスタイルでやると、確実に自

信を持って活動に従事できるようになる。

(いなべ市 服部)

- ▶ クローズドに講習をしてもらったが、受講者8名からは自信がついた、受けてよかったという声が聞けた。現在9町の協議体があるが、協議体内でも講習を行ってほしいと要望の声がある。そのため、次年度はオープンに実施できればと考えている。

(鈴鹿市 宮崎)

- ▶ 講師派遣の際に、どの程度お金がかかるのか、どういった予算を使ったのか教えてもらいたい。

(いなべ市 太田)

- ▶ 予算は、生活支援コーディネーターへの委託費だったため、地域支援交付金事業の生活支援体制整備事業費を利用した。

(いなべ市 服部)

- ▶ いなべ市の場合は20万円程度でやってもらったが、自治体によって内容も異なるため、料金も変わると考える。

(移動ネット)

- ▶ 料金は、基本的には積み上げのため、派遣する講師の人数と使用する車両の台数と講習の時間による。科目を少なくして、時間を短くすれば安くなり、運転実技を受ける人数が少なければ、インストラクターと車が少なくて済むため安くなる。実技や講習の時間が長くなると、金額が上がる。

(伊豆市 渡部)

- ▶ 一点質問がある。保険についてだが、移動支援サービス専用自動車保険は決して安い金額ではなく、年間で加入していると相当な金額になる。伊豆市の場合は、訪問Bに絡めることで、補助でカバーする団体と、社会福祉法人の地域貢献事業で車両を借りる団体がある。
- ▶ しかし、この保険の費用については、利用者が利用者自身で利用しているため、利用者が負担することが法律上認められていない。現在伊豆市内の1地域では自治会が保険に対して

助成しているケースや、また訪問 B や D で行政が出しているケースもある。

(MURC 鈴木)

- マイカーでボランティアをしているときだけ適用される保険のため、利用者から受け取ってもよいのではないかという理屈で問題ないと考えるが、保険料は一律もらってはいけないと言われており、利用者からもらえない状況である。

(移動ネット 伊藤)

- 保険料が高いことについては、万が一事故が起きてしまって保険料が上がってしまったボランティアがいた場合、その保険料を団体に補助するような蓄えを持つという団体も出てきている。
- 元々任意保険で保険料を払っている上に、ボランティア活動中も専用自動車保険の保険料を払うため、二重払いの状態になっている。それはおかしいという声もありながら、二重払いであっても欲しいという声もあった。最終的には実施団体で選ぶしかないだろう。

(移動ネット 伊藤)

- 小牧市は、今の成功事例の地域単位が大きいため、まずは取組の範囲を小学校区単位に落とし込むことで、色々と考えてくると思われる。
- 鈴鹿市の3年目で移行する事例は良いと考える。市民協働の補助が終わってしまったらどうするのかと様々な団体から相談をもらうが、総合事業へとつなげる仕組みは知らなかった。
- また、生活支援コーディネーターが各団体へコミュニケーションを取る際に、使い勝手のいい補助の仕組みがあると話を持ち掛けやすくなるうえに、ニーズを把握しやすくなると思う。

(MURC 鈴木)

- 上市町には十分に提案ができなかったことが気になる。

(移動ネット 伊藤)

- 新年度に富山県の伴走型支援事業に手を挙げてもらえると、移動ネットや他の団体がアドバイザーとして参入しやすくなるため、手を挙げてもらえればと思う。
- いなべ市のお話を聞いて、千葉県松戸市でグリーンスローモビリティ(グリスロ)が思い浮かんだ。
- 地域づくりにグリスロが有効であるため、住民に貸し出し、本格運行が始まったところである。
- 以前、松戸市に行った際は、グリスロをイベントで子供に見せにいたり、子育てサロンで使い方を考えたりと様々な活用がされていた。地域でつくってきたことで、絆が地域に生まれている印象があった。
- 財政に強い職員さんがいるとこういった取り組みもできるため、いなべ市でも様々なことに取り組んでもらいたい。

(MURC 鈴木)

- 公共交通の輸送効率を考える際に、利用者1人を1回運ぶための税金をいくら使っているかで計ったことがあるが、利用者1人あたり1回運送するのに約600~700円かかっていた。これは、タクシーの初乗りよりも安いか高いかくらいの水準である。過疎地になると輸送距離が長くなるため、利用者1人を輸送するのに二千元以上かかる地域もある。
- 名張市は移動支援の訪問Dで110万円の補助を出しているが利用者1人1回あたりの輸送コストは、600円よりも大幅に低い水準となっており、地域づくり組織に110万円支払っても、コミュニティバスを走らせるよりも輸送効率は良いという結果であった。
- 先ほどいなべ市で損益分岐点の話があったが、公共交通との輸送効率を比較することも一つの視点である。

③ 第3回(12月12日)

■ 地域住民への伴走支援により創出された、3タイプの移動支援の取組展開

(愛知県日進市：8地区の各住民団体が実施)

[日進市 健康福祉部 地域福祉課 野村圭一 氏]

1. 取組概要

(日進市 野村)

- 日進市では、住民が主体になり、市内の8地区で高齢者の移動支援が行われている。すべて道路運送法の許可・登録を要しない形で、家事支援一体型タイプ、定時定路線タイプ、運転者がついでに希望者を同乗させるタイプ(ついで支援タイプ)の3つがある。
- 移動支援の取組は、民生委員や自治会長などから「近所にゴミ出しができなくて困っている人がいる。自分たちで何かできないか」という声が上がってきたのをきっかけに、生活支援コーディネーターが地域に丁寧に働きかけて具体的な話にしていったものである。移動支援をつくるのではなく、コミュニティづくりを進めていった結果だと思っている。
- 令和2年度から3年間、愛知県のモデル事業に参加し、取組の立ち上げ支援や実証事業を実施してきた。地域の困りごとに対して住民から動きたいという声があがっている地区をモデル事業の対象地区とし、生活支援コーディネーターが伴走しながら進めてきた。
- モデル事業の以前も、全国移動支援ネット等に協力いただきながら、地域住民を交えて事例紹介や勉強会、福祉有償運送ドライバー養成研修などを行っており、2つの地区で家事支援一体型とついで支援タイプの取組が実施されていた。
- モデル事業終了後は、総合事業あるいは保健福祉事業の枠組みによる補助により支援を継続していくため、現在、制度設計を行っ

ている。また、各地区での実施プロセス・運営ノウハウを整理し、横展開を図りたい。

2. 課題など

(日進市 野村)

- 総合事業の訪問Dによる補助を検討していたが、使いづらさがあるため、インセンティブ交付金を活用した保健福祉事業の枠組みで支援することを検討している。

(MURC 鈴木)

- 保健福祉事業は、介護予防や保健福祉の効果が見込めるものであることが前提となるが、要支援者等に限定される訪問Dよりも柔軟に適用できることや、インセンティブ交付金が活用できる点で、実施する市町村が出てきている状況である。

(MURC 鈴木)

- 3つのタイプについては、地域の状況を踏まえ、話し合いの中で決めたものか。

(日進市 野村)

- 「家事支援一体型」は、もともと生活支援のワンコインサービスが実施されており、そこに付き添い支援が付加された形である。
- 「定時定路線タイプ」は、地域住民と一緒にゼロから作り上げた。運行範囲や頻度についてアンケートによって意見を汲み取って設計した。
- 「ついで支援タイプ」は、ドライバーの予定表を配布し、それを見て直接連絡するシンプルな形式である。

(MURC 鈴木)

- 家事支援一体型は、訪問 B を活用する選択肢もあるのではないか。

(日進市 野村)

- 要支援者等がない場合の対応や報告書の提出などに関して、担い手の負担が懸念される。

(MURC 鈴木)

- 訪問 B は要支援者等が1人でもいれば、固定費として補助可能としている市町村もある。人数の把握は、要支援者等の有無のみであり、事務負担は軽減できる。

(移動ネット 伊藤)

- 定時定路線タイプは、付添支援とは異なり道路運送法の関係で移動に関する運賃をもらうことができないと思うが、どのようにしているのか。また住民はどのように考えているか。

(日進市 野村)

- 移動支援に対する対価は受け取っていない。どの団体も移動支援としてではなく、地域づくり活動の1つとして整理している。移動支援の利用の有無にかかわらず、そうした取組全体に対して会費として支払っていくことは考えられる。

(MURC 鈴木)

- 市内の公共交通やタクシーとの兼ね合いについて、取組過程で話が出たことがあればお聞きしたい。

(日進市 野村)

- 交通関係部局に対しては、住民主体の取組は公共交通や事業として位置付けないように重ねて依頼し理解を得てきた。住民からも、公共交通が充実した場合、住民主体の取組は発展的解消となっても良いと言われている。
- 当初は、移動支援ネットワーク会議にて、住民主体の取組に対する厳しい意見もあったが、住民の方にも参加してもらい、「移動支援ではなく、コミュニティづくりである」と重ねて説明したことで理解を得られた。また、

<基本的な心構え>

行政、社会福祉協議会、生活支援コーディネータの基本的な心構え	
心構えその①	行政等は、住民の方が考えるためのきっかけや場づくり、素材の提供が基本。 例) チラシの回覧による啓発 講演会による他地域の取組紹介 住民アンケートのひな型提供 打ち合わせへの参加
心構えその②	やる・やらないも含めて、決めるのは住民の方の選択。ワンコインサービスや移動支援を含めた支え合いを実施するかどうかは、あくまで結果論。 例) 「ありき」「やりませんか」で話を進めない 地域ごとのばらつきを恐れない 「やらない」と決めたことも尊重
心構えその③	住民の方がやる、と決めたら全力で支援する。

(日進市資料)

週に 1, 2 回の運行であり、曜日や時間が合わない人は当然タクシーを使うだろう。住民は様々な公共交通を上手く組み合わせて外出している印象である。

(IHEP 服部)

- 日進市の取組のポイントは、地域によって手法が違うこと。行政が地域に売り込んだのではなく、地域から出てきたものを行政が仕組みにしている。こうしたボトムアップの住民主体の支援は苦戦する地域も多い中で、日進市ではどのように乗り越えてきたのか。

(日進市 野村)

- 型を決めずに支援を進めてきた。まずは家事支援一体型が先行し、1年ほど議論をしたうえで定時定路線タイプを作った。定時定路線タイプが出来上がったことで、他の地域に対して例示がしやすくなり、具体的な検討につながったように思う。
- 第2層 SC が丁寧に地域の話聞きながら、コーディネートしたことが大きい。地区によっては、移動支援では難しいため、移動販売を呼ぶ手配をしり、ネットスーパーを上手に活用している人から、そのノウハウを共有することもあった。移動支援は断念したが、別の形も選択肢として柔軟に支援を行っている。

(IHEP 服部)

- 愛知県のモデル事業によって、地域が手を挙げて実施するものであると説明できたことはポイントだろう。県がモデル事業を用意することは、市町村の取組の推進力になると感じた。

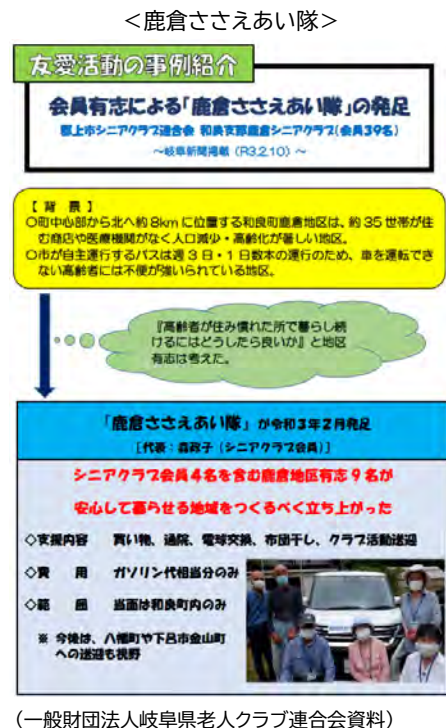
■ 生活支援とともに診療所や買い物の送迎も実施 (岐阜県郡上市：鹿倉地域ささえあい隊)

[郡上市 健康福祉部 高齢福祉課 松井隆浩 氏]

1. 取組概要

(郡上市 松井)

- 郡上市では生活支援体制整備事業を通してできた「ささえあい隊」という組織があり、高齢者の日常の生活支援活動を行っている。全体の調整やコーディネートは社会福祉協議会が行っている。
- これまで、社会福祉協議会に配置した生活支援コーディネーターが各地区にて、住民主体の活動について丁寧に説明を重ね、趣旨に共感してくれた住民が地区ごとに集まり、活動を行っている。
- 和良町は市の中心部から30分程度離れており、鹿倉地区は和良町の中心からさらに10kmほど山間部に入った場所で、人口61人、高齢化率55%の集落である。公共交通としては、和良町の中心部を行き来する自主運行バスが週3日約1往復ずつ運行している。
- こうした地理的な状況やささえあい隊のメンバーの意向を踏まえ、鹿倉地区では通常の生活支援に加えて、移動支援も実施する形を生活支援コーディネーターとともに検討し、令和3年2月に「鹿倉地区ささえあい隊」が誕生した。
- 運転者は4名でマイカーを使用して、町内の診療所や買い物施設に送迎を行っている。利用者が支払うのは300円で、担い手が受け取るのはガソリン代(実費分)のみとしている。送迎の目的地は町内に限定している。市の中心部にある病院への通院ニーズが多いが、長距離で事故リスクも高まることから、安全な運用が可能な範囲で実施している。現状、利用者は3名ほどにとどまっている。



2. 課題など

(郡上市 松井)

- 鹿倉地区に限定したことではないが、担い手の確保と、利用者が少ないことが課題となっている。また、住民主体の活動を総合事業の活用も含め、どのように支援していくか知りたい。訪問Dの導入なども検討している。
- 公共交通がない地域で、福祉有償運送の対象とならないような方に対する移動支援の方法があればお聞きしたい。

(MURC 鈴木)

- 人口や高齢化率を踏まえると、あらゆる公共サービスの維持という大きな文脈の中での話になる。運転者が4名いることは心強いが、利用者が少ない背景として、例えば頻度や長距離移動のニーズがあるのか。

(郡上市 松井)

- 和良町にはスーパーと診療所が1件ずつあ

る。基本的な日常生活は町内で完結するが、状況に応じて郡上市の中心部に出る場合もある。どの程度ニーズがあるかは把握できていない。

- 鹿倉地区ささえあい隊の移動支援は、頼れる人が近隣にいない独居の方や移住の方が利用することが多い印象である。

(MURC 鈴木)

- 福祉有償運送では事業対象者を除外しているわけではない。市が問題ないと言えば、事業対象者が福祉有償運送を利用することは可能である。元気でも公共交通機関が近くにないという環境を考慮し、福祉有償輸送を利用する判断をしても問題ないのではないか。3人の利用者は事業対象者か。

(郡上市 松井)

- 事業対象者には該当しない。

(MURC 鈴木)

- 年間の輸送回数が非常に少ないため、補助形態を検討する際に、財源の議論が必要なレベルでもない印象である。一般財源から出すという選択肢もあり得るのではないかと。総合事業で補助することで、要支援者等に限定されてしまうのであれば、一般財源で住民活動を支える選択肢はある。

(郡上市 松井)

- 同感である。一方で、少額であっても、一般会計では財政部局との交渉が難航する。ニーズや実績をもとに調整が必要なため、時間を要する。

(移動ネット 伊藤)

- 社会福祉協議会からの補助金はいくらか。また、その補助金は継続したうえで、訪問 D を加える形を考えているのか。

(郡上市 松井)

- 1団体 10 万円で、基本的には継続を想定している。訪問 D については、これから立ち上がる可能性のある団体と調整していく予定である。サロンへの送迎をしている任意団体

に、補助が適用できる可能性がある。対象となる団体があれば、市として具体的な設計を検討したい。

(移動ネット 伊藤)

- 取組の規模が小さくても、人件費は出したいというケースもある。そうした場合は、中山間地域等直接支払制度や総合事業とは別で人件費を出せる交付金を活用することもある。団体の要望によって、利用する補助や委託、交付金等は変わってくる。
- 訪問 D によるサロン送迎については、日進市からもコメントをもらいたい。

(日進市 野村)

- 移動支援の実績は少ないが、ゴミ出しなどの取組の利用者は多いのではないかと。助け合いの部分を含めて利用者がいるのであれば、利用者が少ないこと自体は課題と考えなくてもよいのではないかと。
- 日進市は住民の活動が先行しており、それに合う支援制度を作ろうとした際、訪問 D の類型 1 あるいは類型 2 にはまりきらない部分があった。

(IHEP 服部)

- 総合事業だけですべてのニーズをカバーすることはできない。あくまでも要支援者等に対する生活支援への補助である。また、一般財源ですべて賄うということが市内ではなかなか通らないことはよく理解できる。どれか 1 つのみでなく、総合事業、一般財源、保健福祉事業などを組み合わせながら、地域のニーズに合わせた支援をしていくのが本来の考え方である。

(MURC 鈴木)

- 運転者の介護予防にもつながることから、一般介護予防事業で実施することも選択肢の一つである。最近では、過疎地での買い物や通院に利用されているケースが出てきている。総合事業の枠組みにとらわれず、幅広い選択肢を柔軟に検討するとよい。

■ まちづくり協議会が主体となった買い物送迎支援の展開 (三重県桑名市：買い物送迎支援サービス)

[桑名市 保健福祉部介護高齢課 水谷有紀子 氏 伊藤孝晃 氏、桑名市社会福祉協議会 第1層 SC 伊藤泰弘 氏、桑名市東部地域包括支援センター 第2層 SC 市川義正 氏]

1. 取組概要

(桑名市 水谷 市川)

- ▶ 生活支援コーディネーターの活動が進むとともに、地域のまちづくり協議会が複数立ち上がっている。協議会で出た移動支援や買い物のニーズを拾い、生活支援コーディネーターが関わりながら、取組の創出を目指している。
- ▶ 令和2年度に城東地区のまちづくり協議会が行った住民アンケートで買い物に対するニーズが多かったことをきっかけとし、生活支援体制整備事業の予算を使い、モデル的に取組を立ち上げるようになった。市内の病院(介護施設併設)からドライバーと車両の提供を受け、「買い物支援バス」として運用する実証実験を行った。モデル事業を体験した結果、まちづくり協議会でも同様の取組ができるのではないかとこの声が出た。
- ▶ そして、令和4年度からは住民の自家用車を使って買い物支援を始めた。隔週金曜日

<桑名市の東部圏域の取組>

R3年度 **移動支援**

<地域課題>

近くにスーパーが無く、**買い物で困っている**というニーズを確認



<取り組み内容>

東部圏域の事業所やまちづくり協議会らと協力し、買い物支援バスを実施。利用者は**全員満足**と回答。

➡ 取り組みによる効果を感じ、現在は、**まちづくり協議会が主体**となって移動支援を行う事となった。

(桑名市資料)

に既定の乗降場所とショッピングセンターを往復しており、10名前後が利用している。対象は自分で買い物ができる元気高齢者であり、総合事業の補助などは使っておらず、まちづくり協議会の交付金を使用している。

- ▶ その後、全市的にドライバー養成研修や他都市の事例紹介、保険会社と連携した勉強会などを展開し、取組が他地区にも広がりつつある。

2. 課題など

(桑名市 水谷)

- ▶ 養成研修を受けたが、まちづくり協議会等に属していないため、活動の場がない人をどのようにフォローしていくか迷っている。

(MURC 鈴木)

- ▶ コーディネート機能を有する組織がない場合は、既存の地域資源を活用することも考えられる。例えば、袋井市のようにファミリー・サポート・センターの対象を子どものみでなく高齢者にも広げているケースもある。ファミリー・サポート・センターは多くの自治体にあるため、他の市町村でも再現性が高いだろう。最も簡単なのは、まちづくり協議会以外の既存の組織にマッチングを依頼することである。住民が登録するだけでマッチングをしてもらえる体制を組むことができると活動が機能しやすい。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ 神奈川県秦野市では、人材育成をしたが活動の受け皿がない状態であったと聞いている。何年か継続していると同じ地区の受講者が修了後にグループを作り、新しい移動

支援を始めたというケースもある。生活支援やサロンをしているところが、既存の活動に移動支援を追加するために、研修が役に立ったという話も聞いている。

- ▶ まちづくり協議会がマッチングの拠点となればそれが望ましい。鈴鹿市では、まちづくり協議会が母体となり、一般介護予防事業で生活支援を行っている聞いた。まちづくり協議会に意向があれば、一般介護予防事業など、気軽に活動を始められる補助を市が用意することも考えられる。取組を行う中で、要支援者等も受け入れられそうであれば、訪問 B へ移行しているとのことであった。このように一般介護予防事業などを呼び水として活用することも有効であると感じた。

(IHEP 服部)

- ▶ 昨年度の総務省の調査では、まちづくり協議会は全国で 6,000 団体以上あるようで、一般的になっている。まちづくり協議会は、まさに住民主体の取組をしようとしており、移動支援や買い物支援の母体にもなり得る。協議が進む中で住民の活動が立ち上がる時、財源の議論になる。これまでであれば介護保険の財源を使う発想はなかったかもしれないが、高齢化の状況を踏まえぜひ選択肢にしてほしいと思う。
- ▶ 方法の一つとして、生活支援体制整備事業を使う場合もある。住民主体の助け合いを行う際、困っている人と支援できる人をマッチングする機能が必要になる。そこで、まちづくり協議会に第2層の生活支援コーディネーターを配置し、マッチング機能を持たせることが考えられる。その場合、協議体のメインがまちづくり協議会となり、仕組みとしても整理しやすい。山形県川西町の「きららよしじま」の取組なども参考になるだろう。

(桑名市 水谷)

- ▶ ドライバーとして活動してもらうためには、住民の第一歩をどのようにサポートしていけば

よいか。保険の問題を解決しても、そこから一歩を踏み出せない人が多い。

(日進市 野村)

- ▶ 困っている人の顔が具体的に見えているため、何とかしたいという思いを持った人が多い。無理しないようにという話は必ずしている。自分たちができる範囲以上のことをすると長くは続かない。小さくてもいいからお試しでやってみようという説明をしている。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ 買い物バスが評価されて、担い手を育成してみたいという流れであれば、それが一つのスタイルとして他の地区でも取り組みやすいのではないかな。
- ▶ また、何となく活動するのは不安になってしまうだろう。困っている人の顔や具体的なニーズを踏まえて、小さな範囲で進めていくことが動きやすいと思う。

(桑名市 水谷)

- ▶ 社会福祉法人に車両を借りられないかと相談している。他の市町村ではどうしているか。

(南伊豆町 鈴木)

- ▶ 社会福祉法人から、運転手と車両を提供してもらい、サロンの送迎をしている事例がある。また、交通空白地有償運送の車両の空き時間を利用した訪問 D を実施している。

(移動ネット 伊藤)

- ▶ 秦野市では当初は公用車を貸し出していたが、1~2年経つとメンバーが活動に慣れ、マイカーや自分たちで社会福祉法人に交渉して借りるようになっていった。

(IHEP 服部)

- ▶ 車両購入を財政部局に説明する際は、介護予防の概念を取り入れて説明すること重要である。たった 1 人がヘルパーやデイサービスを利用せず、住民主体の移動支援により買い物を維持できたら、すぐに車両費ほど金額になるだろう。介護予防の効果と結び付けて説明すると円滑である。

■ ファミリー・サポート・センター事業（育児部門）に一般財源による委託で介護部門を追加し、高齢者の移動支援も実現 （静岡県袋井市・森町：ふくろいファミリー・サポート・センター）

[ふくろいファミリー・サポート・センター 事務長 鈴木由加 氏
袋井市 地域包括ケア推進課 浅田大地 氏]

1. 取組概要

(ふくろいファミサポ 鈴木)

- 袋井市・森町ではファミリー・サポート・センター事業を「NPO 法人ふぁみりあネット」に委託し、実施している。センター内には、子育て関連の依頼を担当する育児部門と高齢者関係の依頼を担当する介護部門があり、会員からの依頼に対して、援助会員をマッチングしている。もともと育児部門が主の事業であり、介護部門は平成12年から追加された。
- 介護部門では、家事や身の回りの世話、話し相手などを行っており、その一環として外出・通院の付き添いも提供している。
- 利用対象者の基準として、歩いて乗車ができる、乗車中は1人で座っていただけるなどの要件があるが、逆に付き添いの必要がなく、送迎のみが必要な人は対象外となる。
- 令和3年度の移送サービスの利用者数は、延べ1,109人、実人数は90人となっている。
- 送迎が可能な援助会員は43名で、基本的には各会員のマイカーで送迎を行う。ドアツードアで送迎を行い、目的地でも付き添いを行うことが基本である。目的地は近隣市の病院や買い物などが多い。
- 利用料金は1時間あたり700円～850円で、援助会員が依頼会員と一緒にいる時間で計算する。援助会員は利用者負担と同額を受け取る形になっている。
- 育児部門は国、都道府県、市が3分の1ずつ負担しているが、介護部門は市の一般財源から全額委託費が拠出されている。

<乗車の案内・見守り>



<手続きのサポート>



(NPO法人ふぁみりあネット資料)
※写真は関係者への説明用に撮影したものであり、実際の活動場面ではありません。

2. 課題など

(MURC 鈴木)

- ファミサポという子どもを対象にした既存資源を高齢者にも広げた取組であるが、発足当時は介護部門があることは一般的だったのだろうか。また、現在は全国的に減少傾向なのか。

(ふくろいファミサポ 鈴木)

- 20年ほど前は、介護部門を持っているファミサポが全国に多くあったと聞いている。正確に把握していないが、当初実施していた市町村も現在は介護部門を廃止しているところが多い。
- 袋井市・森町では、依頼者や支援者が途切れずに続いてきたため、依頼がある限りは続ける方針としてきた。

(移動ネット 伊藤)

- 介護型のファミサポがある別の市町村では、

運用ルールの柔軟化を望む声も出ているが、子どもが中心の取組であるため、介護側を改善する余裕はないと聞いた。

- とはいえ、袋井市では小地域の動きが活発になっていて、訪問 B の補助を受けた方がいいような生活支援のグループも結構あると聞いている。ファミサポは市内全域の対応で、訪問 B は小地域といった形で両方存在させることは良いことであり、ぜひ伸ばして欲しい。

(IHEP 服部)

- 通常、子どものファミサポは国、都道府県、市がそれぞれ3割ずつ負担しており、総合事業とすることで、市の一般財源の負担は減ることになる。そのため、多くの市町村で介護型ファミサポを廃止してしまったのではないかな。
- インセンティブ交付金や総合事業も活用できるだろう。財源はあくまで道具であり、住民にとっては関係ない。行政として住民の活動に対して最も有効な財源がどれかを考えるだけである。介護型のファミサポで行っている取組にとって、最も有効なものに置き換えるといった視点で考えてほしい。

(袋井市 浅田)

- 総合事業による補助とすると、対象が要支援者等になってしまう。現在は広く 65 歳以上としていることを踏まえ、有効な財源はないだろうか。

(IHEP 服部)

- 一般介護予防事業の対象にできる部分があれば、65 歳以上が対象なので、現在の取組にもフィットしやすいだろう。
- また、コーディネートする費用や活動する事業所の維持費は事業対象者等が何人であっても変動しない固定費であるため、一律に補助している市町村もある。対象者によって特定できる経費であれば、案分することも考えられる。

- 一般財源の負担を減らすために財源を置き換えるのではなく、介護予防や生活支援活動を充実させることが前提である。インセンティブ交付金と総合事業は介護予防の推進として利用可能である。

(移動ネット 伊藤)

- 現在、一般介護予防事業の補助を入れている活動は何種類かあるか。その中に生活支援の活動はないだろうか。

(袋井市 浅田)

- いくつかあるが、介護予防体操などが中心である。別途、訪問 B・通所 B の要綱はあり、訪問 B の補助を受けて生活支援を行っている団体もある。

(移動ネット 伊藤)

- 現在の訪問 B の要綱では、ファミサポで支援しているような人は対象とならないのではないかな。
- 一般介護予防事業の要綱を追加で策定し、ファミサポでの取組に対応できる内容で新たに作成することも考えられる。

(IHEP 服部)

- 教育委員会の生涯学習や高齢者向けの陶芸教室等に対して総合事業の補助を適用している市町村もある。これまでの経緯に関わらず、介護予防や生活支援を推進する視点から総合事業という仕組みを積極的に活用してほしい。

(MURC 鈴木)

- 住民活動は、コーディネート機能がないと広がらない。社会福祉協議会やファミサポなどコーディネート機能を有する既存資源に対して、介護予防の推進・充実の観点から総合事業や生活支援体制整備事業といった財源を活用することが考えられる。
- 我々の方でも事例を整理して、情報提供していきたい。袋井市の取組は他の市町村の参考になるため、財源の活用方法なども含めて、他の自治体にも周知したい。

■ 訪問 D による移動支援を、生活支援一体型の訪問 B へ移行するための検討 (静岡県南伊豆町：えがおお助け隊)

[南伊豆町 福祉介護課 高橋 氏 鈴木 氏]

1. 取組概要

(南伊豆町 鈴木)

- 当町は伊豆半島の最南端の町で人口が7,804人、高齢化率が47.9%で産業が少ない町である。電車は隣の下田市まで来ておらず、町内にタクシー業者もない。路線バスのみ走っているが、中高生の移動時間に合わせた運行で日中の本数が非常に少ない。
- 「えがおお助け隊」は、社会福祉協議会にボランティア登録する形で主に2つの活動をしている。
- 1つは南神地区という山間部を対象とし、町が所有する車両(菜の花号)で週1回、主に買い物や通院、サロン送迎などを行っている。実利用者数は5人、年間延べ利用者数は172人、登録運転者は3人である。
- もう1つは町内全域を対象に、個人ボランティアがマイカーを使って、週1回を上限として買い物や通院、サロン送迎などを行っている。実利用者数が22人、年間延べ利用者数が318人、登録運転者数は8人となっている。
- これらの活動は、令和3年4月より訪問 D として補助を行っている。ともに対象者は要支援者等のうち、公共交通の利用が困難な方としている。これは地域公共交通会議の中で、交通事業者と合意した内容である。

- 月5万円の補助金を社会福祉協議会に出しており、予約の受付やコーディネートを行ってもらっている。
- 令和元年度に生活支援体制整備事業の中で実施したアンケートで、買い物ニーズが多かったことから、勉強会や実証事業、運転ボランティアの養成などを経て開始された取組である。

<えがお お助け隊の取組>

4月から運行開始します！

高齢者の外出支援サービス

4月から、高齢者の外出支援サービスが始まります。町では、一昨年から関係機関や町民の方とともに、高齢者の外出支援サービスの実施方法について検討を重ねてきました。その結果、14名の運転ボランティアが誕生し、今年度の実証実験を踏まえ4月から外出支援サービスの運行を開始します。詳細はあらためて回覧板などでお知らせしますので、サービスのご利用を希望する方はご相談ください。

サービスの利用方法

●対象者

- 65歳以上で以下に該当する方
- ・バスやタクシーなどの公共交通の利用が困難な方
- ・運転免許がない、または返納した方
- ・自家用車に自力で乗降できる方

●サービス内容

- ①高齢者サロンの送迎及び乗降時の介助・見守り
【使用車両】特別養護老人ホームエクレシア南伊豆の車両。
【対象団体】町の高齢者サロン事業補助金を活用しており、送迎の支援が必要なグループ2～3団体。
【利用料】利用料は無料ですが、付き添いは原則、サロンのボランティアに対応していただきます。
- ②買い物、通院などの日常生活に必要な外出支援や介護予防教室の送迎
【使用車両】町有車(南上地区)および運転ボランティア個人の車両。
【送迎範囲】行先は町内限定とし、町外は下田メディカルセンターの通院のみ対応。
【支援内容】外出に伴う準備や片づけなどの介助、乗降時や外出先での見守り・介助。
【利用料】町有車および個人ボランティアによるサービスは有料(介助料)です。

●その他

- ・利用には事前の申込・調査が必要です。調査の結果、利用をお断りする場合があります。
- ・運転ボランティアは「運転ボランティア養成講座(福祉有償運送運転者講習・セダン等運転者講習)」を修了したボランティアが従事します。

～えがおお助け隊～
私たちがお手伝いします！

えがおお助け隊は、運転ボランティア養成講座を修了した14名の方で構成されており、町有車および個人車両で外出のお手伝いを行います。自宅まで迎えに行き、乗降の補助や、外出先での付添を行いますので、足腰に心配のある方も安心してご利用できます。



(広報のみならず)

2. 課題など

(南伊豆町 鈴木)

- 総合事業の補助を適用しているため、どうしても対象にできない人がいる。幅広い住民を対象にするための工夫を知りたい。
- 運転ボランティア養成講座を令和2年、3年と行っているが、町単独で開催しても人が集まりにくい状況である。近隣の市町と連携して運転ボランティアの養成ができないかと探っている。
- 個人ボランティアに関する活動の対価は、介護支援ボランティアポイントで付与しているが、年間上限に達しているボランティアが半数ほどで、実質ガソリン代のみで活動してくれている。モチベーション維持に向けた工夫をしていきたいと考えている。
- また、訪問Dでの補助では対応できない部分があり、来年度は訪問Bへの転換を検討したい。

(MURC 鈴木)

- 対象者が限定的なのは交通事業者との話し合いで決まったことか。今後利用者が増えた場合に今の担い手で対応できそうか。
- また、今後訪問Bに移行する理由は何か。

(南伊豆町 鈴木)

- 交通事業者の顧客を取らない約束のもと、事業を開始しているため、対象者の範囲は限定されている。利用希望の曜日が重なり、担い手が確保できずに断るケースが時々ある。担い手の確保は必須だと感じている。
- 訪問Bへの移行については、介護支援ボランティアポイントの付与では担い手のモチベーションが低下しており、今後はボランティア奨励金の活用を考えているためである。

(移動ネット 伊藤)

- 訪問Bがフィットしそうな生活支援全般の取組をしている他のグループがあり、包括的な取組に対する補助金が運転ボランティアに払われても何ら問題はないため、私たちから

訪問Bへの転換と奨励金の活用を提案した。

(IHEP 服部)

- 大阪市もボランティアに対する対価問題を抱えており、ボランティアポイントが上限に達してしまうことが課題となっていた。そこで、ボランティアポイントを生活支援型とその他で2つに分け、生活支援に対しては上限を撤廃し、1回で600円分のポイントをつけるようにした。
- 利用者負担の100円と600円分のポイント、合計700円なので有償ボランティアと位置付けている。HPにはボランティアポイントを使った生活支援への事業の概要や、訪問Bとの対比の説明資料もあるので見てもらえると良いと思う。
<https://www.city.osaka.lg.jp/fukushi/page/0000441285.html>

(南伊豆町 鈴木)

- これまで介護支援ボランティアポイントを2倍付与し、上限を増やすことをした。しかし、ポイントは商工会の商品券に交換となるため、利用先が少なくボランティアにとってもインセンティブになりにくい。こうした状況を踏まえ、訪問Bに移行し、有償ボランティアとして対価を受け取る方が、ボランティアも気持ちよく活動できるのではないかと考えた。
- 袋井市の取組は対象者の拡大においてとても魅力的に感じた。バスが朝と夕方しか通らないような過疎地地区では、通常の65歳以上の高齢者への対応も課題であるため参考になった。

(MURC 鈴木)

- 担い手が少ない中で、送迎から生活支援に範囲を広げた場合、さらに担い手が足りなくならないだろうか。

(南伊豆町 鈴木)

- 買い物代行を行っている訪問Aと、現在の訪問Dを合体させて訪問Bにすることを考えている。

(意見交換)

(移動ネット 伊藤)

- 日進市の取組の中で困ったことや立ち上げの時に行き詰ったことなどを聞きたい。

(日進市 野村)

- 現在では、生活支援一体型は、移動も含めた全体の時間を対象としてもよいといった解釈に変わったと理解している。当時は、生活支援と移動は切り離して解釈しなければならなかった。そのため、移動部分は無償で付き添い支援だけをワンコインの仕組みにするというか形とした。
- 住民と自治会とで調整の必要性が生じた地区があった。自治会長との定期的な意見交換の場に市が入りフォローしてきた。

(移動ネット 伊藤)

- 住民が取組意向を持っているが、自治会がブレーキをかけているような形だろうか。

(日進市 野村)

- 事故の不安もあり、当初は慎重な意見が多かった。今は自治会長から、もっと PR した方がよいと言われることもある。逆にボランティア側は利用者が増えすぎると繁忙になるので、慎重になっている。

(移動ネット 伊藤)

- 自治会同士で切磋琢磨するケースもあると聞くが、自治会の動きや市全体の雰囲気も取組が進む要因となっているか。

(日進市 野村)

- 本日紹介した日東東山の隣の地区の住民から、自分たちも取り組みたいという話が出てきた。実際にその地区に赴き、移動支援の説明などをしてきた。近隣の取組が刺激となって広がっていくような相乗効果は出てきていると感じる。

(移動ネット 伊藤)

- 乗車中の時間も生活支援一体型でお金を受け取れるかという件については、本省から各

運輸支局に対して、乗車中も対象になる旨の通知が出た。

- 移動支援と生活支援を切り出すことができないため、全体として報酬をもらっても対価には当たらないという解釈である。一体型とは、溶け込んでいて切り離せないものであると解釈してもらえば迷わないのではないか。

(日進市 野村)

- 取組のきっかけは、地域のサロンに行けなくなった人を連れていきたいという思いからであった。例えば、歩いて付き添う場合はすべての時間が報酬対象になるが、車に乗せると、その時間だけは対象外となるのは住民視点では理解しづらい。

(MURC 鈴木)

- 本日、お話を伺った中で課題が多いと感じたのは郡上市と桑名市である。郡上市と桑名市に対して何らかの示唆、ヒントがあればよいと思うが、いかがだろうか。

(郡上市 松井)

- 一つの自治会単位で支援を完結するのは難しいと思っている。エリアを広げることで、担い手も利用者も増えるではないか。担い手の動機としては地域貢献もあるが、それ以外にもインセンティブ的な要素があると他の地域から参加する人もいるかもしれないと思った。
- 服部さんから紹介いただいた大阪市のボランティアポイントの取組も参考にしたい。また、本市にもファミリー・サポート・センターがある。70歳までの年齢制限があるようだ。今ある資源や他の制度と組み合わせるも含めて検討していけたらよいと思う。

(MURC 鈴木)

- 訪問 D を検討されているようだが、他の市町村からは使い勝手が良くないという話題も出た。他の方法や組み合わせなどを模索した方がよいかもしれない。

(移動ネット 伊藤)

- 私が訪問した山間地域では、自治体が交通事業者と調整をした結果、住民による移動支援の利用対象者を絞った。それによって、実際に支援したい人が対象にならないとわかり、ボランティアのモチベーションが低下したことがあった。相手の顔は見えているが対象にならず、断らなくてはいけないという状態は、ストレスがかかり、モチベーションも下がる。自分たちのやりたいことができるような設計を考える必要がある。

(IHEP 服部)

- 住民の活動に合わせて仕組みをつくるのが鉄則である。それには多くの知識が必要となるため、地域の課題などを教えていただければ、私も力になれると思う。

(移動ネット 伊藤)

- 南伊豆町においては、対象者を広げることと担い手の確保・養成の両方を進めていく必要がある。制度を柔軟にし、担い手が増えるような形を考えたほうがよいのではないか。
- 例えば、社会福祉法人の車とドライバーを提供いただき、付き添いボランティアで活動してもらうスタイルが考えられる。住民自身が運転しなくても良いため、ややハードルが下がるのではないかと。段々と自分の車で活動しても良いと思ってくれる人が現れるような、段階を追って進めていくことが重要だと感じた。

(南伊豆町 鈴木)

- 実際に、ボランティアポイント制に変わったことで、活動をやめるボランティアが出てしまった。そうした方を引き戻すことができるとよい。

(移動ネット 伊藤)

- 別の市町村でも、ポイントの使い勝手が悪く担い手のモチベーションが下がっているケースがある。担い手の活動しやすさを優先した方が良いと思う。

(桑名市 水谷)

- ドライバー養成講座に参加した住民から、ファミサポと同じ仕組みだと言われたことがあった。こうした既存資源の活用は検討していきたい。

(桑名市 伊藤)

- 車両を用意について、レンタカーやカーシェアリングの活用も視野に入れている。総合事業でレンタル費用などを工面することは制度上問題ないだろうか。役所に公用車を取りに来てもらうよりも、負担が少ないのではないかと思っている。

(MURC 鈴木)

- 道路運送法上の問題はない。レンタカーの活用は手続きにやや手間がかかるイメージがある。いなべ市がカーシェアリングを活用した実証実験している。問題としては、カーシェアリングの民間事業者が人口密度の低いような地域に設置をしてくれるかという点。また、当然ながらレンタカーやカーシェアリングでも車を取りに行く煩雑さがある。

(移動ネット 伊藤)

- 八王子市ではレンタカー代を補助している。国東市の一般介護予防事業では送迎車両としてレンタカーが使用可能となっている。
- レンタカーは時間単位での貸し出しになるため、団体側が時間に縛られやすいほか、やや割高に感じるといった意見も聞く。カーシェアリングはステーションが近くにあれば良いが、設置してもらうにはそれなりの採算見込みが必要になるだろう。

(桑名市 伊藤)

- 市内にタイムズのカーシェアステーションがあるので、比較的取り組みやすいと思っている。一方、地域差があるため検討が必要である。参考となる情報を聞いて良かった。

第 6 章 セミナーの開催

1 実施概要

東海北陸厚生局の協力を得ながら、市町村の総合事業担当者、および公共交通担当者等を対象としたセミナーを実施しました。セミナーでは、介護保険制度における移動支援の取組の考え方や総合事業を活用した移動支援の仕組みに関する講義に加え、東海北陸厚生局管内の市町村の公共交通担当課と高齢福祉担当課より、事例報告を行い、制度横断的な視点から移動支援の取組の周知・促進を図りました。

開催名	介護保険制度等を活用した移動支援の取組と公共交通施策との関係
日時	2023年3月16日(木) 13:00~16:30
場所	Zoomを用いたオンライン会議 (三菱UFJ銀行名古屋ビル 5階8会議室)
対象者	東海北陸厚生局管内の都道府県・市町村の地域支援事業担当・公共交通担当、生活支援コーディネーターなど
目的	① 自治体の(特に)公共交通担当の方について、高齢福祉分野の移動支援・送迎の取組の背景などについて理解を深めてもらう ② 介護予防・日常生活支援総合事業を活用した移動支援・送迎の取組の仕組み等について理解を深めてもらう ③ 東海北陸厚生局管内の取組事例について共有する



セミナーのプログラム

	内容	主な対象	時間
—	開会		13:00～ 13:05
第一部 入門編 ～介護保険制度における移動支援の取組について、その背景や考え方を理解します～	「介護保険制度における移動支援の取組の背景と考え方」 講師：一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構 政策推進部副部長 研究部 主席研究員 服部真治氏	公共交通担当	13:05～ 13:35
第二部 法制度編 ～総合事業を活用した移動支援の仕組みと、許可・登録不要の運送について理解します～	「総合事業を活用した移動支援の仕組みと、許可・登録不要の運送」 講師：三菱 UFJリサーチ&コンサルティング(株) 主任研究員 鈴木俊之氏	公共交通担当 + 高齢福祉担当	13:35～ 14:05
—	休憩		(10分)
第三部 事例編 ～東海北陸管内における具体的な取組事例を共有します～	(事例紹介) ・ 静岡県藤枝市 地域交通課 松下武人氏 ・ 岐阜県各務原市 高齢福祉課 高場浩子氏 公共交通政策室 安田佳祐氏 ・ 三重県名張市 地域経営室 藤本勇樹氏		14:15～ 15:15
	休憩		(10分)
	(パネルディスカッション) ・ 上記4氏 ・ 一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構 政策推進部副部長 研究部 主席研究員 服部真治氏 ・ NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 事務局長 伊藤みどり氏 ・ 三菱 UFJリサーチ&コンサルティング(株) 主任研究員 鈴木俊之氏(司会)		15:25～ 16:10
質疑応答			16:10～ 16:25
—	閉会		16:25～ 16:30

2 パネルディスカッションの記録

(MURC 鈴木)

- ▶ 藤枝市で印象的だったのは、生活支援制整備事業を契機として具体的な形につながったこと。交通担当課との連携や研究会を立ち上げた時のコツや困ったことなどはあるか。また、他の自治体が取り組もうとした際に気をつけるとよい点を示唆していただきたい。

(藤枝市 松下)

- ▶ 高齢者の移動の問題を具体的な数字などで示すのは難しいため、住民の声を拾うことが大切である。当時、住民のリーダーの方が、高齢者の移動について共通の課題意識を有していたことは大きかった。また、地域の公共交通の維持と高齢者の移動支援はともに重要であり、その調整のために何をすべきかという視点を、交通部門と福祉部門が共通認識として有しておくことが大切であると感じる。
- ▶ もうひとつは、様々な部門が参加するためにはトップダウンが必要になる。幹部職員にも問題認識を共有し、指示を出してもらうことが大切だろう。

(MURC 鈴木)

- ▶ 公共交通との競争を避けることについて、どのように課題をクリアしたのか。

(藤枝市 松下)

- ▶ 交通部門は、タクシー事業者への影響を気にしていたため、タクシー事業者に対して取組の説明を行った。タクシー事業者は、運転手の高齢化等によって予約に対応しきれない状況もあり、住民主体の移動支援に対してあまり反対は出なかった。

(MURC 鈴木)

- ▶ 当初の無償から有償に切り替わった際の手続きや体制面などはハードルが高そうな印象である。実現できたポイントは、どういった点だろうか。

(藤枝市 松下)

- ▶ 身近な行政機関である市役所で相談や手続きができることは、住民にとって大きいと思う。まずは自家用有償輸送の支援の仕組みをつくり、交通部門が担当することが大事だと思った。さらに市に権限移譲ができればもっと柔軟に対応できるのではと思い、来年度から行うことになっている。

(MURC 鈴木)

- ▶ 各務原市にお伺いしたい。タクシー事業者と連携した取組のアイデアについて、当初タクシー事業者に話を持ち掛けた時の反応や、地域住民の反応を教えてください。

(各務原市 安田)

- ▶ スキーム案については、タクシー事業者からは特段意見はなかった。一方で、輸送とは別に、ルートや精算方法などに関する点について、事前調整や打ち合わせに相当な手間がかかるため、受け入れてもらえるのか心配だった。結果的には承諾してもらえたが、最初に導入した地域では調整に半年以上時間がかかった。

(各務原市 高場)

- ▶ 地域との調整でネックになったのは費用負担があること。実際に費用面で話がまとまらず、断念した地域もある。また、地域のどこが主体となって取り組むかについても検討課題であった。通いの場への送迎として利用をしている地域では、導入前はイベント時にバスを借り上げて外出などもしていたそうだが、この事業を利用する形に変えるなど調整もした。

(MURC 鈴木)

- ▶ 精算事務は、住民が行っているのか。
- ▶ 一般介護予防事業なので、対象は65歳以上になるのか。

(各務原市 高場)

- ▶ 地域の事務担当者と一緒に予算申請、実績報

告、決算まで書類作成をしている。

- 半数以上が65歳以上である。

(MURC 鈴木)

- 他の取組を含めた移動支援のネットワーク全体で考えた時、公共交通との役割分担はどのようにしているのか。

(各務原市 安田)

- 市内にある16の鉄道駅を軸に公共交通網を作っており、鉄道につなげるためのコミュニティバスやデマンド交通を展開している。
- 令和2年度の地域公共交通計画では、これまでと異なり鉄道とバスに加えてタクシーも含めて地域の移動を考えるようにした。地域からの要望や相談を受けた際に、鉄道とバスを使えば行けるところにはこちらから提案し、住み分けを図っている。

(MURC 鈴木)

- 総合事業は住民主体と考えて、すべて地域住民がしなくてはいけないというイメージを持たれがちである。そうではなく、地域ごとの資源を活用して、地域ごとに持続可能なものを作ることが大切だと思う。
- そのような中、名張市は、長い歴史の中で住民主体の動きができています。まちづくりの地域活動のひとつとして、移動支援を実施している。実際に住民が主体的に考えて行動しているという現状について、もう少し説明してほしい。

(名張市 藤本)

- 「まちの保健室」が地域住民と同じ目線で地域に入っていく、様々な働きかけを行っている。地域課題に気づいてもらうことを意図して働きかけているが、移動支援は課題として既に顕在化していた。
- 住民のやる気に対して、市として後方支援がどこまでできるのかがポイントである。市として必要な支援はしつつ、主体は地域に残すことを心がけている。

(MURC 鈴木)

- 生活支援は11地域、移動支援は7地域で展開

している。移動支援が横展開できている経緯や上手くコーディネートする工夫などがあれば伺いたい。

(名張市 藤本)

- 補助金が出ているのは7地域であるが、補助金が出ない自家用車での付き添い支援は、もっと多くの地域で行っている。
- ひとつ成功した事例があっても、行政から「やってください」とは一切言っていない。地域の課題に対して本腰を入れて取り組もうという意欲が出てきた地域は、自主的に視察へ行き、社協や市の職員が介入して情報提供の支援をしていた。行政が押し付けるものではなく、住民自身が課題と感ずることで取組が生まれる。市内は大きな戸建ての団地が開発されて発展したので、団地ごとに高齢化が進んでおり、それに応じて取組が立ち上がっている。

(MURC 鈴木)

- どこから取り組むと地域力を高めることができるのか、きっかけはどういった部分なのか。

(名張市 藤本)

- やはり活動費の問題は1つの要素である。また、ベースとなる活動拠点や組織を如何に開拓するか。地域住民が自分たちの地域の課題に気付けるか。名張市は、まちの保健室を起点に情報の流れを作っている。他の自治体でも、やろうと思えば地域包括支援センターが地域に入ることも可能だろう。
- どのような補助金でも構わないので、活動費の支援があると良い。総合事業の財源も活用できるため、方法は割とある。

(MURC 鈴木)

- 今回は、先進的な市町村の取組事例を紹介していただいたが、そのような自治体ばかりでなく、実際には具体的な一歩を踏み出せないところも多い。多くの自治体をご覧になっている伊藤さんからみて、一歩を踏み出すことに対してネックになることは何か。

(移動ネット 伊藤)

- 私が関わった地域では、公共交通との競合により、地図上ですみ分けを図るケースが多かった。そうすると、交通担当と高齢福祉担当の庁内調整が進みにくくなる。藤枝市のように交通担当者が直接住民の声を聞くことで変わってくる部分もあると思うが、そうした動きをとっている地域はまだ少ない。

- もうひとつはお金のこと。各務原市の年間上限30万円の補助自体は全国でも珍しくはない。同様の補助をしても、自治体によっては広がらないところも多いため、どこが違うのか関心がある。ポイントがあれば教えてほしい。

(藤枝市 松下)

- 市の職員が地域に出て話を聞くことは非常に大切である。交通部門でも福祉部門でも、住民の方を向かないと良い仕事はできない。
- 地域住民が抱える課題として、バス停に行けるかどうか、タクシーの利用頻度、どのような意識でいるのかなどについて、具体的に把握することで実情に応じた施策を講じることができる。

(移動ネット 伊藤)

- 住民の声を理解しても、担当として対応できる範囲に限界が生じないか。

(藤枝市 松下)

- 対応のアイデアを考えるには、様々なヒントが必要である。こうしたセミナーで得た情報なども活かしながら、課題に対しての対応策を考える癖をつける。市の職員がこうしたスキルを身につけることで、課題解決につながりやすくなると思う。

(MURC 鈴木)

- 各務原市はどうか。

(各務原市 安田)

- タクシー事業者との契約ではデマンド交通など色々あるが、今回は一般のタクシーをそのまま活用する仕組みにした。乗合は公共交通会議での協議が必要な場合が多いが、通常の乗用タクシーなら融通は利きやすい。これが要因

のひとつかもしれない。

(移動ネット 伊藤)

- 金額はどうなっているのか。

(各務原市 高場)

- 平成30年から始めているが、上限額の30万円を使い切ったところはない。上限に近くなると地域の負担も上がるので、できる範囲でルートを設定し上手に運用している。

(移動ネット 伊藤)

- 走行距離も地域で設定可能で、自己負担額が増えないように調整しているのか。

(各務原市 高場)

- そのとおりである。ルートの設定、乗合人数を増やすなどの工夫をしている。

(各務原市 安田)

- 地域へ提案する際には必ず「小さくスタートしましょう」と伝えている。最初から要望を聞いて、それに応じて多くのルートを設定しても収拾がつかなくなるためである。地域アンケートやヒアリングで、需要の高そうなルートを選定するところから始めている。ルートを絞ることでコストを下げている。

(移動ネット 伊藤)

- 一般介護予防事業で実施する場合、通いの場への送迎に限定されるのではないかという質問は多い。

(MURC 鈴木)

- 各務原市は、コースによって通いの場経由の有無があるのか。

(各務原市 高場)

- コースの一つに通いの場が入っていればよいとしている。

(移動ネット 伊藤)

- 財源も課題である。交通財源や介護保険の財源など様々あり、どのように判断していけば良いのか。

(IHEP 服部)

- 名張市の住民自治の背景には財政的な厳しさが関係するが、結果として住民自治が介護予

防などにもつながり、一石二鳥以上の効果が出て、アウトカムとしても表れている。

- 藤枝市と各務原市においても、取組によって想定しているアウトカムなどがあれば教えてほしい。

(藤枝市 松下)

- 財源は地方創生交付金が見える対象経費については、当該交付金を半分活用している。将来のアウトカムのシミュレーションはしておらず、現在の課題に対する対応策として実施している。

(IHEP 服部)

- 庁内研究会に財政課が入っているが、反対はなかったのか。

(藤枝市 松下)

- 財政課が研究会に入るということは、財政面も調整すべきという意図があったと思う。そのため、当時の予算検討の際は反対の意見はなかった。

(IHEP 服部)

- 庁舎内の間接部門の人達が地域住民に接することは、大切なポイントだろう。

(各務原市 安田)

- 指標があって動き始めたわけではない。公共交通でカバーできない、公共交通と福祉のすき間を埋めることが目標だった。
- 財源に関しては、当時の財政担当とも調整した。金額の計上は問題なかったが、ほかの財源は検討したのかと聞かれた。そうした様々な調整を経て、最終的に落ち着いた。

(各務原市 安田)

- 高齢福祉部門としても、住民の困りごとへの解決に活用できる方法を考えた結果、こうした解釈で導入できたと思う。

(移動ネット 伊藤)

- 3市の事例発表の中で、市の責任としてやらなくてはいけないという姿勢が伝わってきた。それがあれば使える財源は見つかりそうだ。

(IHEP 服部)

- 各務原市はアウトカム指標は設けていないが、介護予防としての効果はイメージしていたのか。

(各務原市 安田)

- 移動は手段であり、介護予防教室に行けない人がいる、それをどうするのかという高齢福祉課としての課題があった。既存の介護予防事業にもつなげることで、介護予防としての効果が出るものと考えている。

(移動ネット 伊藤)

- 交通担当からは、介護予防であれば福祉の財源でと言われがちである。各務原市は高齢福祉課からの問題提起を受け止めた上で、共通の目的をもった結果が、一般介護予防事業であるのだと良くわかった。

(MURC 鈴木)

- 公共交通と総合事業を活用した移動支援は完全にすみ分けできるものではなく、移動手段として多様なレイヤーを重ねることで重層的に地域を支えることになる。
- 総合事業から移動支援に出ている補助は、全国的にみて数十万円程度から最大で 200 万円程度である。介護予防の効果が見込まれる取組に補助することが前提であり、費用対効果があるものにしないといけない。名張市の 1人 1 回あたりの輸送コスト(補助額)は計算すると 330 円程度であり、7地域で実施しているため、非常に上手に運用している印象である。地域住民の移動支援と生活支援、民間バスという多様な移動手段をレイヤーとして重ねながら、地域が出来あがっている。競合という視点ではなく色々な資源を重ねて地域の利便性を作り、地域力を高めていくことが重要だと思う。
- もし Web で参加している人から質問があれば受けるが、いかがか。

(セミナー視聴者①)

- 地域で行われる勉強会やセミナーなどの資料は、どのような内容のものを作成しているか。

(名張市 藤本)

- まずは住民自治の取組の歴史や立て付けを説明し、全国の事例を見てもらうことが多い。小規模多機能自治推進ネットワークが主催する研修を受講してもらうこともある。有識者を招いた講演会や勉強会も行っている。

(IHEP 服部)

- 住民から「どうして住民が自治をしなくてはいけないのか」と言われそうだが、どのようなメリットを伝えているのか。

(名張市 藤本)

- 財政が厳しい状況であることは、住民も十分に理解している。公共サービスとして行政に期待することと住民の活動で行うことについては、住民も一定の意識として持っている。
- 過去に合併しなかった背景もあり、自分たちのことは自分たちでやらないと、という意識がある。総合計画や地域福祉計画においても住民の活動と協働で進めていく。

(セミナー視聴者②)

- 藤枝市に対して、資料 P16 の法人の地域貢献活動による移送について聞きたい。コーディネートを行う人材とは、社協から派遣するのか。その費用はどこが払うのか。

(藤枝市 松下)

- コーディネート人材は、地域の団体と利用の調整を行う職員である。働いてもらう場合に、人件費を市で補助している。

(MURC 鈴木)

- 社会福祉法人が地域貢献活動事業として地域の移動支援を行う例は、たくさんある。社会福祉法人が車両や運転手を提供する例は多い。
- まずは、ゼロから始めるには住民のやる気のスイッチをどう押すのが重要だろう。

(移動ネット 伊藤)

- 相談に来るのはスイッチの入った人であることが多い。スイッチの入った人を見つけて、小さな取組でも良いので始めていくと、それを見てほかの人も気づく。スイッチが入った人が動けるように行政が支援することが大切である。

(IHEP 服部)

- 困っている人や地域が見えていれば、取り組みやすいだろう。先輩の自治体はたくさんあるため、現地視察に行き、他地域の取組を目で見て学ぶとスイッチが入ることが良くある。

(移動ネット 伊藤)

- 地域の住民が皆で一緒に事例を見に行くことは多く、そうした活動自体に生活支援体制整備事業などで補助を行う場合もある。

(セミナー視聴者③)

- 公共交通の問題を模索している。自家用有償運送では届出や研修、管理などが大変そうである。ボランティアでは心配な部分もある。どちらが良いのか悩ましい。
- 名張市は料金を設定しているが、利用しているのか。公共交通からすると高いと感じたが、いかがだろうか。
- 各務原市の取組は、自治会ではなく地区社協が担っている部分もある。それは、自治会が受けるのが難しいためか。

(名張市 藤本)

- 外出支援の 1 回 500 円は送迎の対価ではなく、買い物や通院への付き添いに対するもの。路線バス形式の移動支援はガソリン代実費のみである。

(各務原市 高場)

- 地区社協は、運営している通いの場への送迎を目的として取り組んでいる。地区社協の予算のうち、移動支援に配分される分で実施している。

(MURC 鈴木)

- 本日は、公共交通と介護保険制度を活用した移動支援の連携をテーマに話をさせていただいた。地域住民の話を聞くことが重要であることが改めて示唆されたと思う。また、担当課同士のコミュニケーションが必要である。協議体、SC、公共交通、高齢福祉も入り、市全体で総合的に考える体制が生まれるとうれしく思う。

第 7 章 資料編

参考資料は以下のとおりです。

- 1 介護保険制度等に基づく移動支援に係る自治体の取組実態に関する調査 調査票
出典:令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの効果的な運営に関する調査研究事業(一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構)」
<https://www.ihep.jp/publications/elderly-search/?y=2021>
- 2 総合事業を活用した移動支援の取組の実態把握 調査票
- 3 セミナー「介護保険制度等を活用した移動支援の取組と公共交通施策との関係」 発表資料

1 介護保険制度等に基づく移動支援に係る自治体の取組実態に関する調査 調査票

介護保険制度等に基づく移動支援に係る自治体の取組実態に関する調査

- ※ 本調査票は、各市区町村の介護予防・日常生活支援総合事業（以下、総合事業）のご担当者様にご記入いただくことを想定しています。
- ※ 選択できる選択肢の数は原則1つです。複数選択が可能な設問には、「複数回答可」と記載しています。
- ※ 調査時点は、令和3年12月末、もしくは質問に記載している期間とします。
- ※ 「★」が付いている設問が、他の自治体と共有するローデータに含まれる設問です。

I. 貴市区町村の地域公共交通等の現状について、お伺いします。

★ 問 I-1. 貴市区町村における、高齢者の移動手段の確保に係る問題認識について、ご回答ください。

- | | |
|----------------|---------------|
| 1. 問題とを感じる | 2. やや、問題とを感じる |
| 3. あまり、問題と感じない | 4. 問題と感じない |
| 5. わからない | |

★ 問 I-2. 生活支援体制整備事業に基づく協議体、および地域ケア会議での議論の状況、参加メンバーなどについて、ご回答ください。

	ない	あまり ない	たまに ある	ある	わから ない
① 協議体での議論の中で、高齢者の移動手段の確保に関する問題が提起される	1	2	3	4	5
② 地域ケア会議での議論の中で、高齢者の移動手段の確保に関する問題が提起される	1	2	3	4	5
③ 地域ケア会議に、生活支援コーディネーターが参加している	1	2	3	4	5
④ 地域ケア会議に、協議体のメンバー（生活支援コーディネーターを除く）が参加している	1	2	3	4	5

★ 問 I-3. 令和2年11月に施行された改正地域公共交通活性化再生法により、原則として全ての地方公共団体が「地域公共交通計画」を策定することになりました（努力義務化）。

新しい「地域公共交通計画」では、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）の「総動員」がキーワードの1つとなっており、今後は公共交通担当と高齢福祉担当など、分野の異なる担当課の連携がより一層重要となります。

(1) 上記のような法改正の内容や背景などについて、ご存知でしたか。

- | | |
|---------------|-------------|
| 1. 知っていた | 2. 概ね、知っていた |
| 3. あまり、知らなかった | 4. 知らなかった |

(2) 公共交通担当との連携の状況について、ご回答ください（複数回答可）。

1. 地域公共交通計画やその他交通計画等の策定を、高齢福祉担当と公共交通担当が協力して行った
2. 高齢福祉担当が、必要に応じて「地域公共交通会議」や「法定協議会」に出席している
3. 高齢福祉担当が、コミバスやデマンドタクシーの導入・再編の検討などに参加した
4. 高齢福祉担当と公共交通担当が、令和3年4月以降に1回以上、打ち合わせや情報交換等を行った
5. 「1.」～「4.」のような連携は、行われていない

◆ 問 I-3(2)で、「1.」～「4.」を選択した場合は、「5.」を選択不可に。

Ⅱ. 貴市区町村の総合事業に基づく移動支援・送迎の現状等について、お伺いします。

★ 問Ⅱ-1. 貴市区町村における、総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等の現状についてご回答ください（令和3年12月末現在）。

※ なお、総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎とは、「訪問型サービスD」の他、「訪問型サービスBと一体となって行う移動支援」、「通所型サービスB・C／一般介護予防事業の通いの場と一体となって行う送迎」、「その他の生活支援サービスと一体的に行う送迎」、「一般介護予防事業による送迎」を含みます。

※ 「介護予防・生活支援サービス事業」もしくは「一般介護予防事業」として行われている、移動支援・送迎が対象です。

※ 例えば、通所型サービスCを送迎と一体的に委託している場合（総合事業の財源を使っている場合）なども、含まれます。

- | | |
|---------------------------------------|---------|
| 1. 既にある | ⇒ 問Ⅱ-2へ |
| 2. 現時点でサービスはないが、今後実施することが概ね決まっている | ⇒ 問Ⅱ-2へ |
| 3. サービスを実施する具体的な予定はないが、検討はしている | ⇒ 問Ⅱ-2へ |
| 4. 現時点で検討はしていないが、過去に検討をして実施を断念したことがある | ⇒ 問Ⅱ-4へ |
| 5. 検討は行っていない・行ったことはない | ⇒ 問Ⅱ-4へ |

◆ 問Ⅱ-1で、「1.」～「3.」を選択した場合は問Ⅱ-2を表示。「4.」～「5.」を選択した場合は問Ⅱ-4を表示。

◆ 問Ⅱ-1で、「1.」を選択した場合は、問Ⅱ-2の「12.」を選択不可に。

★ 問Ⅱ-2. 問Ⅱ-1で「1.」～「3.」と回答した市区町村に、お伺いします。貴市区町村において、総合事業による委託・補助等が行われている（もしくは予定・検討している）移動支援・送迎等について、該当するものをご回答ください（令和3年12月末現在）。（複数回答可）

※1 検討中であっても、具体的なサービス内容をイメージして検討している場合は、「1.」～「11.」の中から選択してください。

【類型①:通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援】

1. 訪問型サービスDのうち、「通院等をする場合における、送迎前後の付き添い支援」

【類型②:通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎】

2. 通所型サービスAへの送迎を行う、訪問型サービスD
3. 通所型サービスBへの送迎を行う、訪問型サービスD
4. 通所型サービスCへの送迎を行う、訪問型サービスD
5. 一般介護予防事業の通いの場への送迎を行う、訪問型サービスD

【類型③:通所型サービス・通いの場の運営主体と同一の主体による送迎】

6. 通所型サービスBと一体となって行う送迎
7. 通所型サービスCと一体となって行う送迎
8. 一般介護予防事業の通いの場と一体となって行う送迎

【類型④:生活援助等と一体的に提供される送迎】

9. 訪問型サービスBの一部として行う送迎

【類型⑤:一般介護予防事業による送迎】

10. 通院・買い物等をする場合における、一般介護予防事業による送迎

【その他】

11. その他の生活支援サービスと一体的に行う送迎

【未定】

12. 検討中であり、まだ具体的なサービス内容はイメージできていない ※1

◆ 問Ⅱ-1で、「1.」を選択した場合は問Ⅱ-3を表示。「2.」～「3.」を選択した場合は問Ⅱ-4を表示。

- ◆ 問Ⅱ-2で、「1.」を選択していない場合は、問Ⅱ-3の「類型①」を入力不可に。
- ◆ 問Ⅱ-2で、「2.」～「5.」を選択していない場合は、問Ⅱ-3の「類型②」を入力不可に。
- ◆ 問Ⅱ-2で、「6.」～「8.」を選択していない場合は、問Ⅱ-3の「類型③」を入力不可に。
- ◆ 問Ⅱ-2で、「9.」を選択していない場合は、問Ⅱ-3の「類型④」を入力不可に。
- ◆ 問Ⅱ-2で、「10.」を選択していない場合は、問Ⅱ-3の「類型⑤」を入力不可に。
- ◆ 問Ⅱ-2で、「11.」を選択していない場合は、問Ⅱ-3の「その他」を入力不可に。

★ 問Ⅱ-3. 問Ⅱ-1で「1.」と回答した市区町村にお伺いします。「補助・助成」の対象としている経費について、ご回答ください。なお、「補助・助成」を行っておらず、「委託」のみを行っている場合は、「1.」を選択してください（「委託のみ」の場合は、対象経費の回答は不要です）。
 （選択肢「2.」～「10.」は複数回答可）

※1 「委託」と「補助・助成」の両方がある場合は、「補助・助成」の対象としている経費を選択してください（「1.」は選択しないでください）。

※2 補助要綱などに補助・助成の対象経費として明記されていれば、実際に補助・助成の実績がない場合であっても選択してください。

※3 補助・助成の対象経費が選択肢の中に入らない場合は、「11.」を選択してください。

	A. 委託のみ	B. 補助・助成あり（複数回答可）										
		(1) 間接経費					(2) 直接経費					(3) その他
		コー ディ ネー ター 人件 費	家賃	通信 費	奨 励 金	車両 購入 費	車両 リー ス料	車両 維持 費	自 動 車 保 険	ガソリ ン代等 実費		
類型①：通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援	1	2	3	4	5	※ 補助・助成は不可					11	
類型②：通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
類型③：通所型サービス・通いの場の運営主体と同一の主体による送迎	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
類型④：生活援助等と一体的に提供される送迎	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
類型⑤：一般介護予防事業による送迎	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
その他： その他の生活支援サービス	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	

◆ 問Ⅱ-3で、「1.」を選択した場合は、「2.」～「11.」を選択不可に。

★ 問Ⅱ-4. 貴市区町村において、結果として、総合事業による委託・補助等が行われていないものの、生活支援体制整備事業（協議体・生活支援コーディネーターの活動）を通じて創出された、移動支援・送迎等の有無について、ご回答ください。

1. 既にある
2. 現時点でサービスはないが、今後実施することが概ね決まっている
3. ない

- ◆ 問Ⅱ-1で「1.」を選択した場合は、問Ⅱ-7を表示。
- ◆ 問Ⅱ-1で「4.」を選択した場合は、問Ⅱ-5を表示。
- ◆ 問Ⅱ-1で「5.」を選択した場合は、問Ⅱ-6を表示。
- ◆ 問Ⅱ-1で「2.」～「3.」を選択し、問Ⅱ-4で「1.」を選択した場合は、問Ⅱ-7を表示。
- ◆ 問Ⅱ-1で「2.」～「3.」を選択し、問Ⅱ-4で「2.」～「3.」を選択した場合は、問Ⅱ-8を表示。

★ 問Ⅱ-5. 問Ⅱ-1で「4.」と回答した市区町村に、お伺いします。総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等の実施を断念した理由について、ご回答ください。（複数回答可）

1. 候補となる団体等があったが、事故・安全上の不安等から実施は難しいと判断した
2. 候補となる団体等があったが、運転手について、対応可能な人数を確保することができなかった
3. 候補となる団体等があったが、必要な車両を確保することができなかった
4. 候補となる団体等があったが、運輸支局から「許可・登録が必要」と判断された
5. そもそも、候補となる団体等自体がなかった
6. 公共交通を運営する事業者など、その他の移動支援サービスを提供する関係者と調整ができなかった
7. 必要性を感じている人は多かったが、課題解決のために核となって動く人材がいなかった
8. その他〔具体的に：_____〕

- ◆ 問Ⅱ-4で「1.」を選択した場合は、問Ⅱ-7を表示。
- ◆ 問Ⅱ-4で「2.」～「3.」を選択した場合は、問Ⅱ-8を表示。

★ 問Ⅱ-6. 問Ⅱ-1で「5.」と回答した市区町村に、お伺いします。総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等について、「検討は行っていない・行ったことはない」理由について、ご回答ください。（複数回答可）

1. 移動支援が、地域課題であるかどうか分からない
2. 移動支援は、大きな地域課題にはなっていない
3. 移動支援は、地域課題ではあるが、主に公共交通担当が検討を行っている
4. 移動支援は、地域課題ではあるが、課題解決のために核となって動く人材がない
5. 現在は、住民主体の「通いの場」などを増やしている段階で、移手段の確保までは検討が至っていない
6. 総合事業に基づく移動支援・送迎に関する制度、道路運送法の制度等が理解できず、検討に手がついていない
7. その他〔具体的に：_____〕

- ◆ 問Ⅱ-4で「1.」を選択した場合は、問Ⅱ-7を表示。
- ◆ 問Ⅱ-4で「2.」～「3.」を選択した場合は、問Ⅱ-8を表示。

★ 問Ⅱ-7. 問Ⅱ-1で「1.」と回答した市区町村、もしくは問Ⅱ-4で「1.」と回答した市区町村にお伺いします。「総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎」、もしくは「総合事業による委託・補助等が行われていないもの、生活支援体制整備事業の中から生まれた移動支援・送迎」の概要について、それぞれご記入ください（こちらの設問のみExcelファイルでのご回答となります。添付のファイル「問Ⅱ-7_回答ファイル」にご回答のうえ、ファイルを指定のメールアドレスまでご提出ください。）。

※ サービス提供団体が同一であっても、「委託・補助等の種別」や「行先」が異なるなど、別の移動支援サービスと理解される場合は、それぞれ個別にご回答ください。通所型サービスCを送迎と一体的に委託している場合（総合事業の財源を使っている場合）などについても、ご記入ください。

※ 「対象とする利用者」は、利用実績とは関係なく、利用可能な対象者をご回答ください。

※ 下表のうち「移動支援・送迎の実施団体等名称」は、他の自治体と共有するローデータから削除します。

移動支援・送迎の実施団体等名称	団体種別	総合事業による委託・補助の有無	年間の委託費／補助・助成の概ねの金額	委託・補助等の種別	行先	道路運送法上の位置付け	車両保有者	対象とする利用者	生活支援体制整備事業（協議団体・生活支援コーディネーターの活動）を通じて創出された取組・活動か？
[] (自由回答)	1. 交通事業者（営利法人） 2. 介護事業者（営利法人） 3. 社会福祉協議会 4. 社会福祉法人（3.を除く） 5. シルバー人材センター 6. NPO法人 7. 医療法人 8. 協同組合 9. 市区町村 10. 自治会等の地縁組織 11. 法人格を持たない団体・個人等 12. その他 13. 不明	1. 委託 2. 補助・助成 3. 総合事業による委託・補助等は行っていない	1. 20万円未満 2. 20～40万円未満 3. 40～60万円未満 4. 60～80万円未満 5. 80～100万円未満 6. 100～150万円未満 7. 150～200万円未満 8. 200万円以上	1. 訪問型サービスD ケース 1) 2. 訪問型サービスD ケース 2) 3. 訪問型サービスB 4. 通所型サービスB・C 5. 一般介護予防事業 6. その他の生活支援サービス 7. 総合事業以外の委託・補助等 8. 委託・補助等は一切ない 9. 不明	1. 医療機関・買い物施設等 2. 通所型サービスA 3. 通所型サービスB 4. 通所型サービスC 5. 一般介護予防事業の「通いの場」 6. その他 7. 不明	1. 許可又は登録を要しない運送 2. 交通空白地有償運送 3. 福祉有償運送 4. 4条ぶら下がり許可 5. 一般旅客自動車運送事業 6. 不明	1. サービス提供団体 2. 個人 3. 市区町村 4. 社会福祉協議会（1.を除く） 5. 社会福祉法人（1.を除く） 6. 町内会・自治会（1.を除く） 7. その他の団体（1.を除く） 8. 不明	1. 事業対象者・要支援者のみ 2. 事業対象者・要支援者・要介護者のみ 3. 事業対象者・要支援者・要介護者以外（その他の高齢者など）を含む	1. 該当する 2. 該当しない

★ 問Ⅱ-8. 高齢福祉担当として把握している地域の移動支援・送迎のサービス・活動について、総合事業以外の財源の活用状況について、ご回答ください。例えば、運転者講習の実施や車両の購入、実証運行などに活用した事業・制度などがあれば、その内容を具体的にご記入ください（自由回答）。

※ 自由回答の結果は、他の自治体と共有するローデータに掲載します。市区町村を特定されたくない場合は、記載内容にご注意ください。

事業／制度など	活用内容
① 生活支援体制整備事業	
② 保険者機能強化推進交付金及び 介護保険保険者努力支援交付金	
③ 重層的支援体制整備事業	
④ 保健福祉事業	
⑤ 「小さな拠点」を核とした「ふるさと 集落生活圏」形成推進事業	
⑥ その他 (例えば、その他の中山間地域対策など。 事業・制度の名称もご記入ください)	

◆ 問Ⅲ-1を表示。

Ⅲ.「高齢者の移動支援・送迎の取組・活動」の新たな創出・拡充に向けた問題・課題について、お伺いします。

★ 問Ⅲ-1. 貴市区町村において、今後、地域内に高齢者の移動支援・送迎の取組・活動を新たに創出（または、既に取り組・活動がある場合はより拡充）していくことを想定した場合に感じる問題について、ご回答ください。

	問題と 感じる	やや、 問題と 感じる	あまり、 問題と 感じない	問題と 感じない
A. 市内の体制、連携・情報共有など				
① 市内の総合事業担当の人数が不十分	1	2	3	4
② 市内の総合事業担当の、「総合事業に基づく移動支援・送迎の制度等」に関する知識が不十分	1	2	3	4
③ 市内の総合事業担当の、「道路運送法に基づく地域公共交通の制度等」に関する知識が不十分	1	2	3	4
④ 市内の総合事業担当と公共交通担当との連携・情報共有が不十分	1	2	3	4
B. 地域の人材・関係者間の調整など				
⑤ 事故や安全上の不安などを理由に、取組を行う団体等がない	1	2	3	4
⑥ ボランティア団体等の高齢化が進み、送迎を行うことが難しくなっている	1	2	3	4
⑦ 地域課題として認識はされているが、関係者をまきこんだ議論を行う核となる人材がない	1	2	3	4
⑧ 民間の公共交通事業者との調整が難しい	1	2	3	4
C. その他				
⑨ 地域内における公共交通・移動支援に関連する資源が十分に把握できていない	1	2	3	4
⑩ 移動支援に係る詳細なニーズ把握ができていない	1	2	3	4
⑪ 必要な車両を確保することができない	1	2	3	4
⑫ 補助単価や利用者負担等の設定根拠が難しい	1	2	3	4

★ 問Ⅲ-1-1. 問Ⅲ-1に挙げた選択肢以外の事項で、問題・課題と感じている事項等があれば、ご記入ください。（自由回答）。

※ 自由回答の結果は、他の自治体と共有するローデータに掲載します。市区町村を特定されたくない場合は、記載内容にご注意ください。

★ 問Ⅲ-2. 貴市区町村において、今後、地域内に高齢者の移動支援・送迎の取組・活動を新たに創出（または、既に取り組・活動がある場合はより拡充）していくために、都道府県が支援を行うことを想定した場合、その必要性についてご回答ください。

	まったく 必要ない	あまり 必要ない	やや必要	とても 必要
① 継続して助言等を行う伴走型の支援	1	2	3	4
② 法制度についてその都度相談できる相談所機能	1	2	3	4
③ 市区町村職員・生活支援コーディネーター等を対象とした研修・セミナーの実施	1	2	3	4
④ 他の自治体の取組に係る事例の紹介	1	2	3	4
⑤ 地域内のボランティアを対象とした、運転者講習の実施	1	2	3	4
⑥ 専門的な知識を持った、アドバイザーの派遣	1	2	3	4
⑦ (都道府県からの) 市区町村に対する補助や委託による、モデル事業の実施	1	2	3	4

★ 問Ⅲ-2-1. 問Ⅲ-2に挙げた選択肢以外の事項で、都道府県に求める支援等があれば、ご記入ください。
(自由回答)。

※ 自由回答の結果は、他の自治体と共有するローデータに掲載します。市区町村を特定されたくない場合は、記載内容にご注意ください。

IV. 貴市区町村の、移動支援の確保に向けた問題解決に対応可能な職員の人数についてお伺いします。

★ 問Ⅳ-1 貴市区町村において、高齢者の移動手段の確保に向けた取組が求められた場合、その対応に当たることができると見られる高齢福祉担当の市区町村職員は何名程度（実人数）いらっしゃいますか。

※ 専門的な知識の有無は、問いません。

※ 生活支援コーディネーターではなく、市区町村職員の人数をご回答ください。市区町村職員が生活支援コーディネーターの場合は、カウントしていただいて結構です。

[_____] 名程度

V. 最後に、アンケートにご記入をいただきましたご担当者様と、本調査結果のローデータの提供・受取意向について、お伺いします。

問V-1 本調査にご回答をいただいた、ご回答者様について、以下にご記入ください。

自治体名	都・道・府・県	市・区・町・村
所属部署	部	課
E-mail (問V-2をご覧ください、間違えないようご注意ください。)	@	

問V-2 本調査結果のローデータは、ご協力を頂いた都道府県と、ご回答を頂いた市区町村のうちご希望のあった市区町村に還元をさせていただきます(提供・受取を希望しない市区町村のデータは削除します)。
ローデータの提供・受取の意向について、ご回答ください。

※「1.」を選択した場合は、問V-1にご記入いただいたE-mail アドレス宛に「ローデータ」を送付します。

アドレスが間違っていた場合や、官公庁からしか受信できないアドレスであった場合は「ローデータ」は届きませんのでご注意ください。なお、メールが届かなかった場合、こちらから個別にその旨を連絡差し上げることはございません。

※ 他の自治体への還元の対象とするのは「★」印のついた設問です。自由回答については、加工せずにそのまま還元しますので、市区町村を特定されたくない場合は、記載内容にご確認ください。

1. 「★」印の設問の回答結果を他の自治体へ提供することに同意し、ローデータを受け取ることを希望する
2. 回答結果を他の自治体へ提供することに同意せず、ローデータを受け取ることを希望しない

※ アンケート調査は以上になります。ご協力ありがとうございました。

2 総合事業を活用した移動支援の取組の実態把握 調査票

**「総合事業を活用した移動支援の取組の実態把握」および
「市町村交流会」の参加者募集**

問1 市町村名と所属部署をご記入ください。

市町村名	
所属部署	
連絡先(E-mail)	

問2 貴市町村における、総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等の現状についてご回答ください(令和4年8月末現在)(1つのみ選択)

※なお、総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎とは、「訪問型サービスD」の他、「訪問型サービスBと一体となって行う移動支援」、「通所型サービスB・C／一般介護予防事業の通いの場と一体となって行う送迎」、「その他の生活支援サービスと一体的に行う送迎」、「一般介護予防事業による送迎」を含みます。

※「介護予防・生活支援サービス事業」もしくは「一般介護予防事業」として行われている、移動支援・送迎が対象です。

※例えば、通所型サービスCを送迎と一体的に委託している場合(総合事業の財源を使っている場合)なども、含まれます。

<input type="checkbox"/>	① 既にある
<input type="checkbox"/>	② 現時点でサービスはないが、今後実施することが概ね決まっている
<input type="checkbox"/>	③ サービスを実施する具体的な予定はないが、検討はしている
<input type="checkbox"/>	④ 現時点で検討はしていないが、過去に検討をして実施を断念したことがある
<input type="checkbox"/>	⑤ 検討は行っていない・行ったことはない

③、④、⑤と回答した方は、これで終了です。

【以降は、問2で①もしくは②と回答した場合のみ回答】

問3 貴市町村において、総合事業による委託・補助等が行われている(もしくは予定している)移動支援・送迎等について、該当するものをご回答ください(令和4年8月末現在)。(複数回答可)

また、回答した取組について、1ヶ月あたりの延べ利用人数(直近1ヶ月、昨年度平均など、凡その人数で結構です)をご回答ください。なお、利用人数を把握していない場合は「99999」を入力してください。

【類型1:通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援】

<input type="checkbox"/>	人	① 訪問型サービスDのうち、「通院等をする場合における、送迎前後の付き添い支援」
--------------------------	---	--

【類型2:通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎】

<input type="checkbox"/>	人	② 通所型サービスAへの送迎を行う、訪問型サービスD
<input type="checkbox"/>	人	③ 通所型サービスBへの送迎を行う、訪問型サービスD
<input type="checkbox"/>	人	④ 通所型サービスCへの送迎を行う、訪問型サービスD
<input type="checkbox"/>	人	⑤ 一般介護予防事業の通いの場への送迎を行う、訪問型サービスD

問6. 総合事業の活用によらず、高齢者の移動支援について、今後取り組んでいきたいと考えていること、他の市町村と意見交換したいことなどがあれば、ご回答ください。

--

問7. 弊社では、移動支援の取組を行う市町村同士やアドバイザーとの交流を通して、知見や課題を共有し、取組のさらなる推進を目指すための「市町村交流会」を開催する予定です。

交流会への参加意向について、ご回答ください。

	① 希望する
	② 希望しない

※ 交流会の内容は、別添「交流会概要」をご覧ください。

※ 希望する市町村数によっては、事務局にて参加者を選定させて頂くことがあります。

※ 「① 希望する」を選択した場合は、問1でご回答いただいた連絡先(E-mail)宛に、後日に連絡をさせて頂きます。

3 セミナー資料

セミナー:「介護保険制度等を活用した移動支援の取組と公共交通施策との関係」

令和4年度老人保健事業推進費等補助金 老人保健健康増進等事業「移動支援等の地域包括ケアの推進に向けた制度横断的取組に関する調査研究」

第一部 介護保険制度における移動支援の取組の背景と考え方

令和5年3月16日

医療経済研究機構 政策推進部副部長
研究部主席研究員
服部 真治



Institute for Health Economics and Policy

自己紹介

■ 学位

千葉大学大学院医学薬学府博士課程修了 博士（医学）

■ 研究分野

介護保険制度、地域包括ケアシステム

■ 職歴

1996年4月 東京都八王子市入庁

2005年4月 同健康福祉部介護サービス課

その後、介護保険課主査、財政課主査、高齢者いきいき課課長補佐等

2014年4月 厚生労働省老健局総務課・介護保険計画課・振興課併任課長補佐

2016年4月 医療経済研究機構入職

■ 現職

放送大学客員教授、東京家政大学人文学部非常勤講師

さわやか福祉財団エグゼクティブアドバイザー、全国移動ネット政策アドバイザー

東京都健康長寿医療センター非常勤研究員、千葉大学予防医学センター客員研究員

立命館大学OIC総合研究機構客員協力研究員

日本老年学的評価研究機構（JAGES）理事、東京都介護支援専門員研究協議会理事

地域共生開発機構ともつく理事

■ 著書(書籍)

1. 私たちが描く新地域支援事業の姿～地域で助け合いを広める鍵と方策～, 堀田力・服部真治, 中央法規, 2016年（共編著）
2. 入門 介護予防ケアマネジメント～新しい総合事業対応版, 監修 結城康博・服部真治、総合事業・介護予防ケアマネジメント研究会編, ぎょうせい, 2016年（共編著）
3. 地域でつくる！介護予防ケアマネジメントと通所型サービスC－生駒市の実践から学ぶ総合事業の組み立て方－, 著 田中明美・北原理宣 編著 服部真治, 社会保険研究所, 2017年（共編著）
4. 地域で取り組む 高齢者のフレイル予防, 【監修】一般財団法人 医療経済研究・社会保険福祉協会【編著】辻哲夫、飯島勝矢、服部真治, 中央法規出版, 2021年（共著） など



Institute for Health Economics and Policy

自立支援と移動手段



Institute for Health Economics and Policy

こんなこと、ありませんか？ ～自立支援と移動手段の確保の必要性～

身体・認知機能の低下により、自家用車が運転できなくなる、
家族から運転しないように言われる。(夫が運転できなくなり、妻も外出が困難に。)



趣味のための外出だけでなく、買い物や通院なども困難に。行動が制限される。
家に閉じこもりがちになり、身体・認知機能がさらに低下。

ここで何か
できませんか？



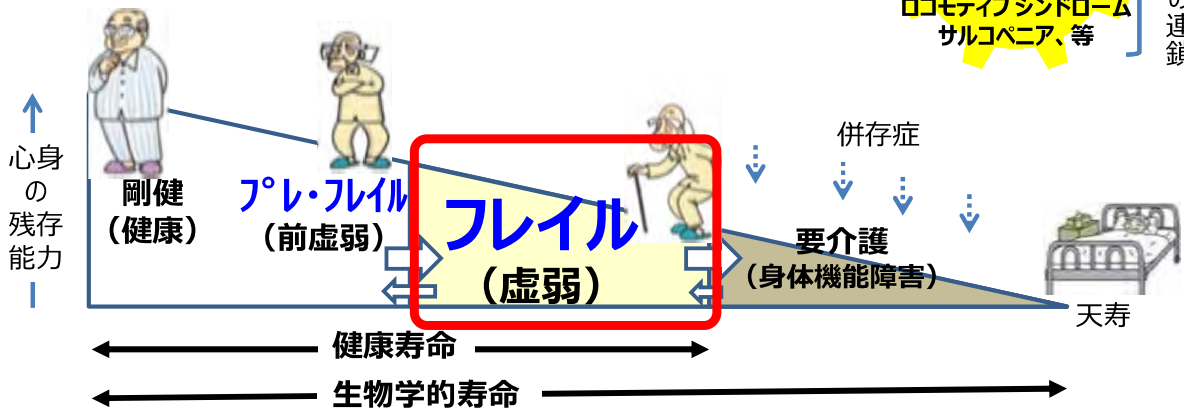
要支援・要介護認定を申請し、
「送迎により」デイサービスへ通うように。



- ・要支援・要介護認定の前に、「閉じこもりがち」になることを防げなかったのか？
- ・送迎の整ったデイサービス以外に、お出かけの選択肢はないのか？
- ・通いの場や通所型サービスは、「場」があるだけで利用できるのか？

フレイルの特性

- ① **中間の時期** (⇒健康と要介護の間)
- ② **多面的** (⇒色々な要素による負の連鎖)
- ③ **可逆性** (⇒様々な機能をまだ戻せる)



(東京大学高齢社会総合研究機構・飯島勝矢 作成 葛谷雅文, 日老医誌, 46:279-285, 2009より引用改変)



地域づくりによる介護予防



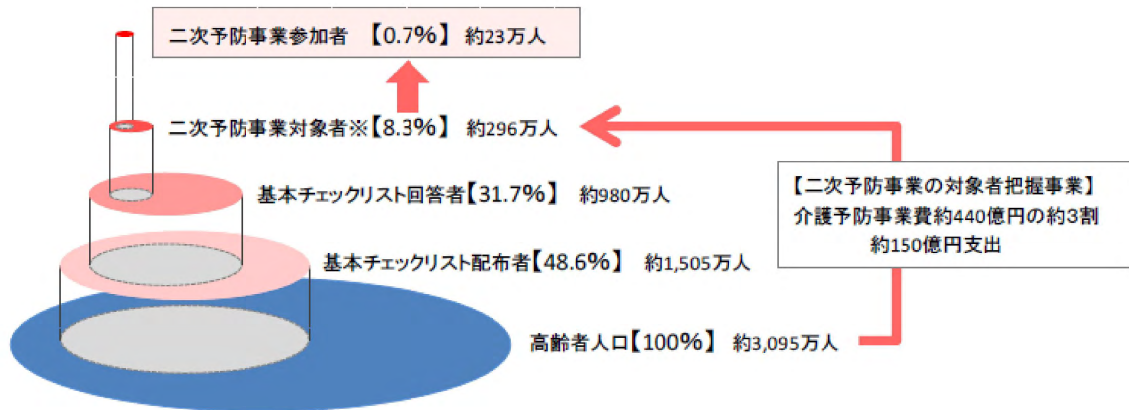
予防重視型システムへの転換(H18)と、介護予防事業が抱えていた問題点

【予防重視型システムへの転換(H18)】

- ・予防給付の創設
- ・介護予防事業や包括的支援事業などの「地域支援事業」の実施

【介護予防事業の問題点】

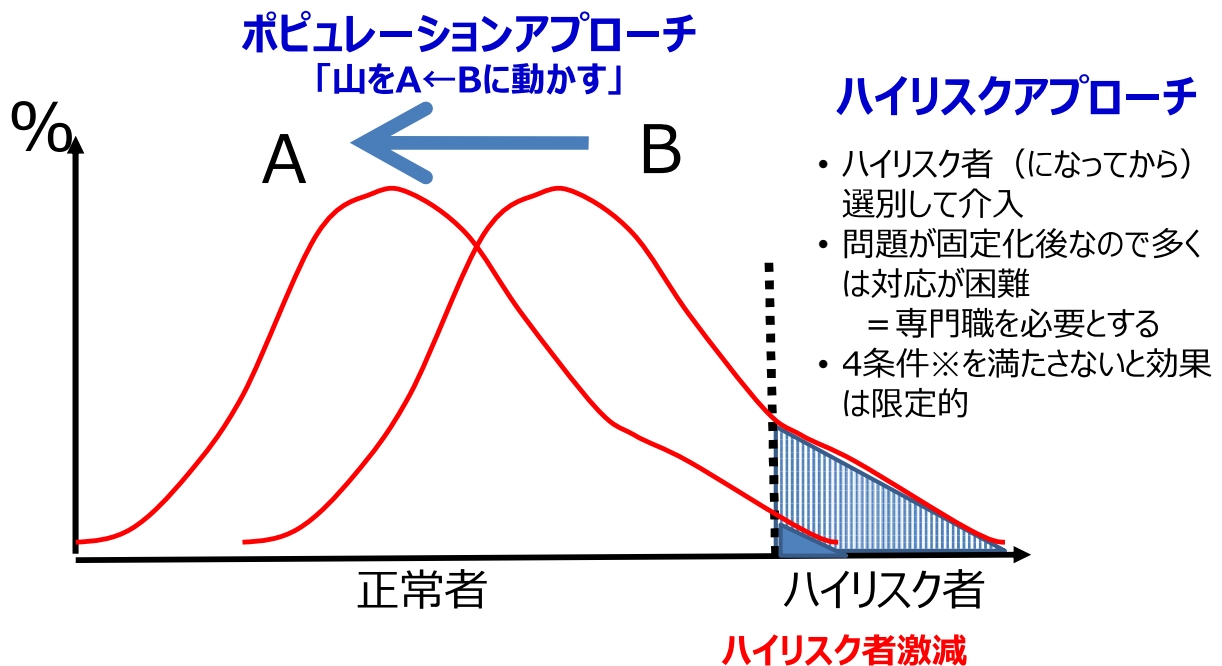
- ・費用対効果の低さ
- ・二次予防事業対象者の把握が不十分
- ・事業参加率の低さ など



出典：「平成24年度介護予防事業及び介護予防・日常生活支援総合事業(地域支援事業)の実施状況に関する調査」に基づき、三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成

7

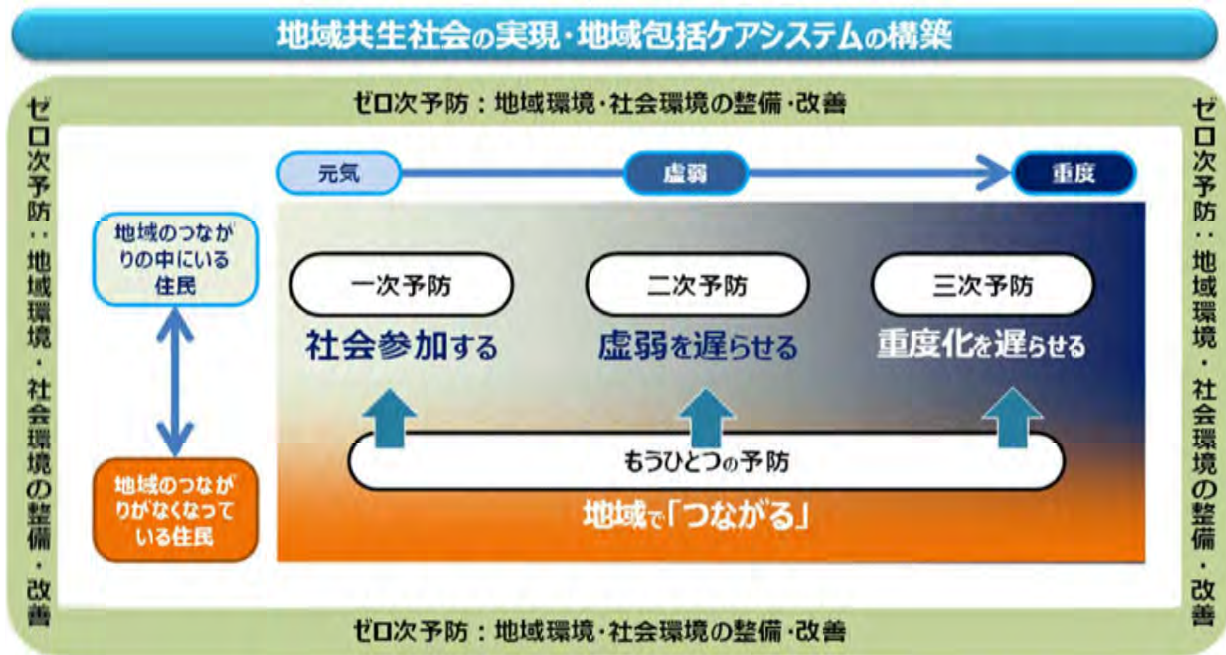
ハイリスクアプローチとポピュレーションアプローチ



※ハイリスク戦略が有効な4条件：

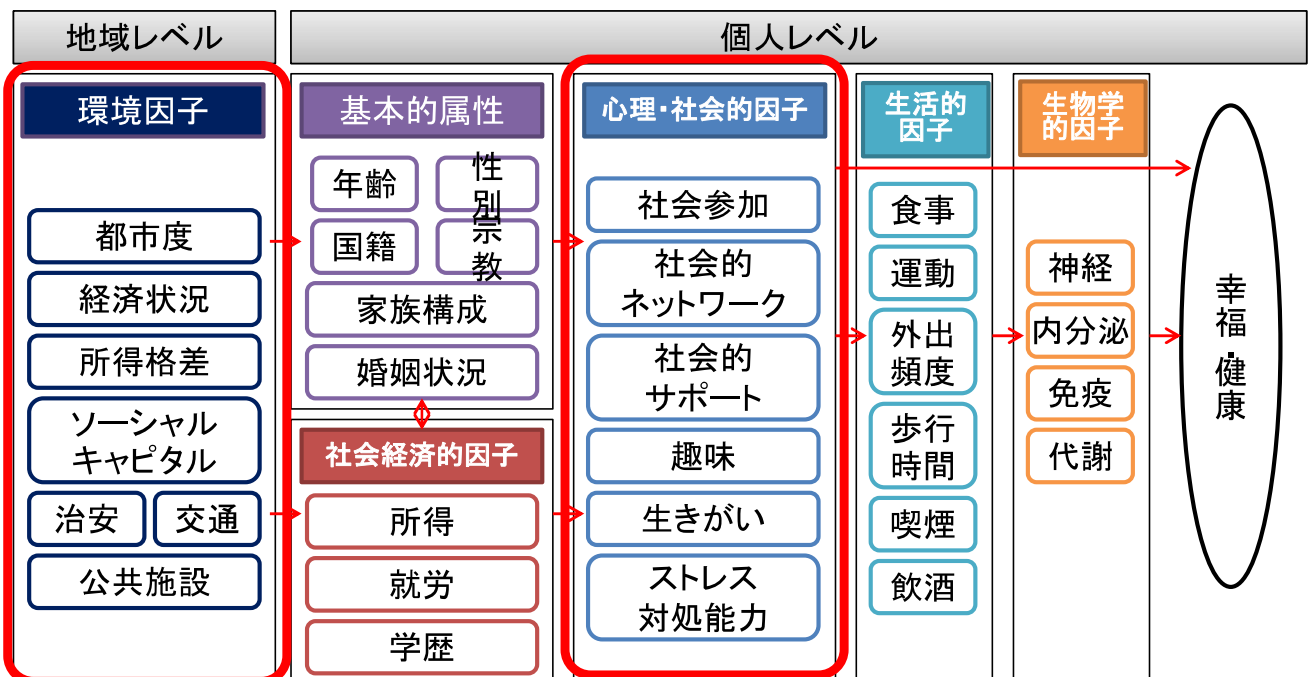
- ①ハイリスク者が少数，
- ②早期発見可能，
- ③確実な予防・治療法がある，
- ④治療法をハイリスク者全員に提供可能（結核やがんの一部では満たすが，常にではない）

予防における「ゼロ次予防」や地域の「つながり」の重要性



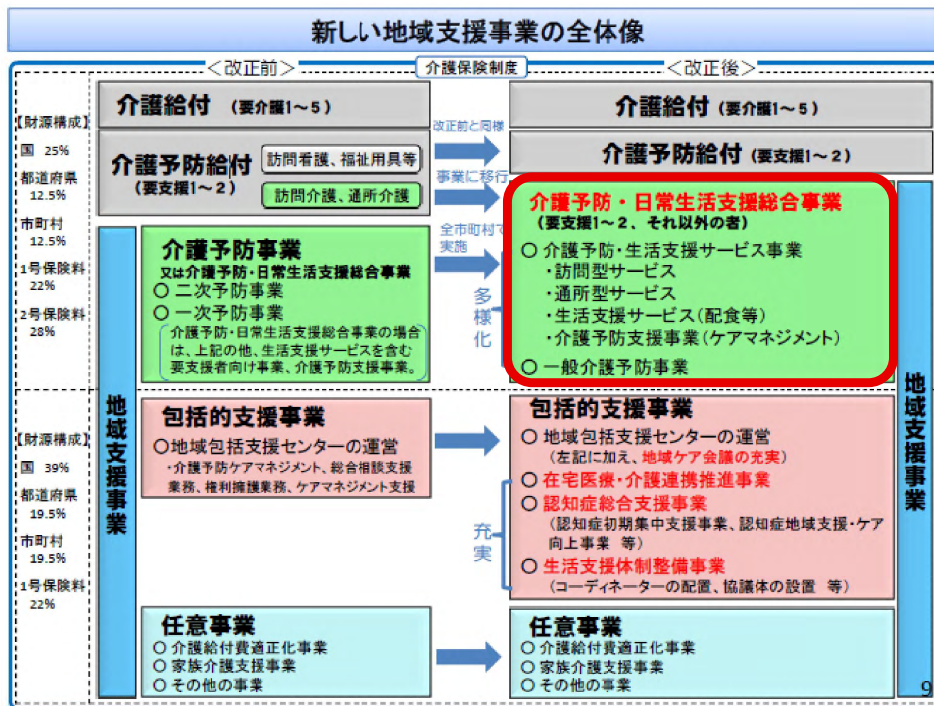
出所：三菱UFJリサーチ&コンサルティング<地域包括ケア研究会>「2040年に向けた挑戦－地域包括ケアシステム構築に向けた制度及びサービスのあり方に関する研究事業 平成28年度厚生労働省老人保健健康増進等事業、2017」

社会環境と幸福・健康との関連



新しい地域支援事業への移行(H27より)

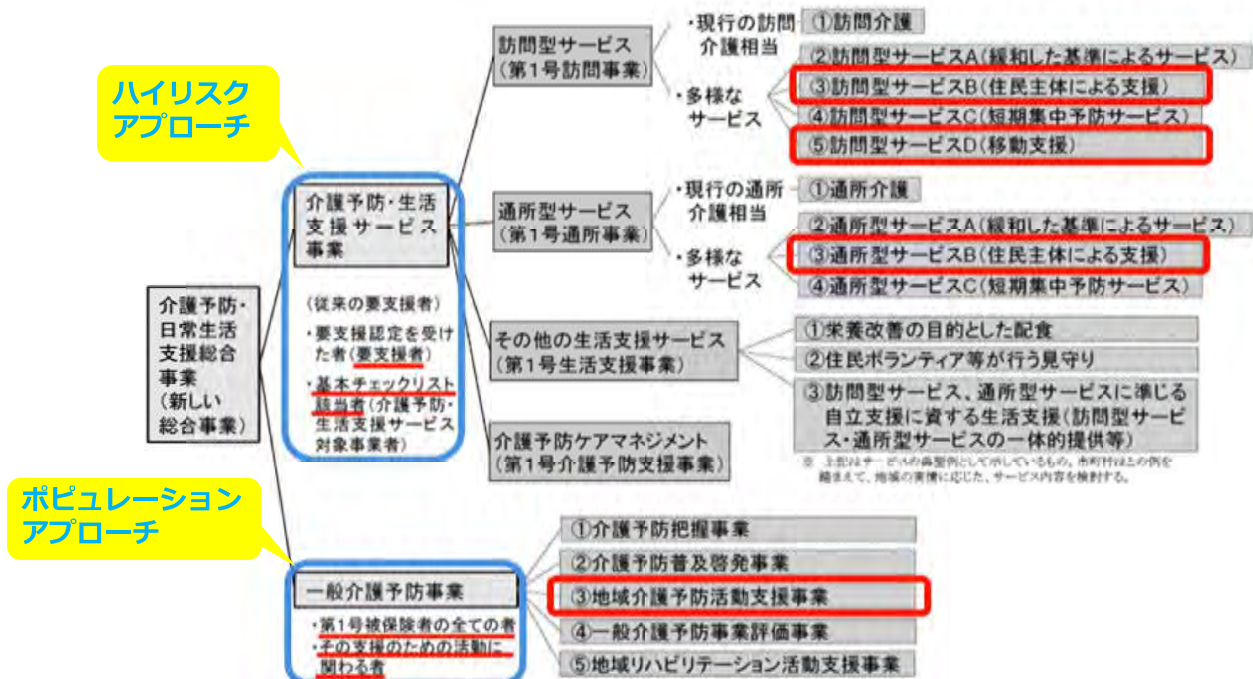
- 在宅医療・介護連携の推進などの地域支援事業の充実
- 予防給付の一部(介護予防訪問介護、介護予防通所介護)を地域支援事業に移行し、地域の実情に応じた多様な取組が可能に
(※それまで一律であった基準が緩和されることで、地域の実情に応じた市町村ごとの創意工夫が可能に)



11 出典:厚生労働省資料

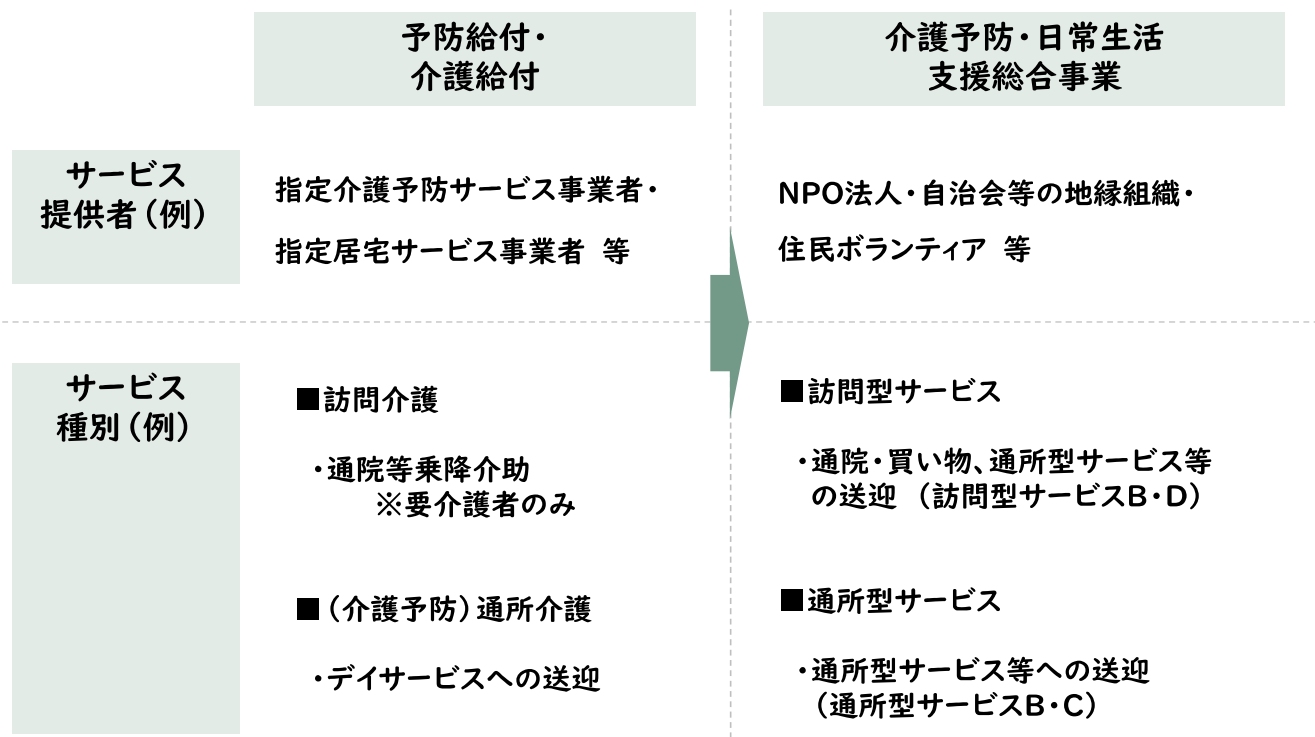
「介護予防・日常生活支援総合事業」の構成

- 大きくは、要支援者・事業対象者を対象とする「介護予防・生活支援サービス事業」と65歳以上の高齢者を対象とする「一般介護予防事業」から構成される。
- 予防給付の一部(介護予防訪問介護、介護予防通所介護)が新しい総合事業に移行することで、指定介護予防サービス事業者に限らず、多様な主体による多様な取組を支援することが可能に。



12 出典:「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドラインのガイドライン」(厚生労働省)

総合事業により、多様な主体が行う移動支援・送迎の取組支援が可能に



介護予防・生活支援サービス事業の考え方

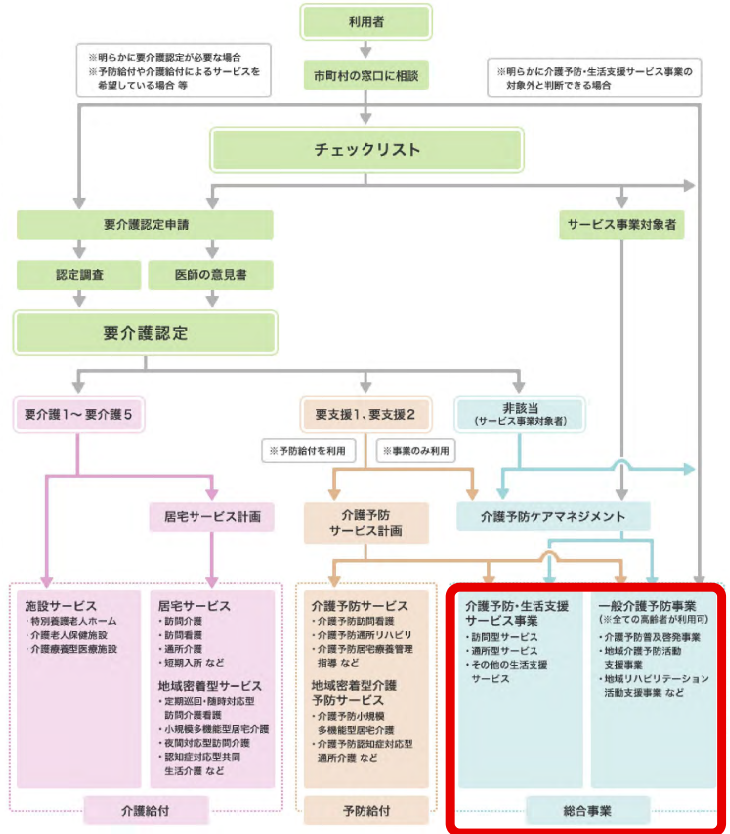
「要支援者」と「事業対象者」とは？

表7 基本チェックリスト様式

記入日：平成 年 月 日 ()

氏名	住所	生年月日
希望するサービス内容		
No.	質問項目	回答：いずれかに○をお付けください
1	バスや電車で1人で外出していますか	0. はい 1. いいえ
2	日用品の買い物をしていますか	0. はい 1. いいえ
3	預貯金の出し入れをしていますか	0. はい 1. いいえ
4	友人の家を訪ねていますか	0. はい 1. いいえ
5	家族や友人の相談にのっていますか	0. はい 1. いいえ
6	階段を手すりや壁をつたわずに昇っていますか	0. はい 1. いいえ
7	椅子に座った状態から何もつかまらずに立ち上がっていますか	0. はい 1. いいえ
8	15分位続けて歩いていますか	0. はい 1. いいえ
9	この1年間に転んだことがありますか	1. はい 0. いいえ
10	転倒に対する不安は大きいですか	1. はい 0. いいえ
11	6ヶ月間で2~3kg以上の体重減少がありましたか	1. はい 0. いいえ
12	身長 cm 体重 kg (BMI =) (注)	
13	半年前に比べて固いものが食べにくくなりましたか	1. はい 0. いいえ
14	お茶や汁物等でむせることがありますか	1. はい 0. いいえ
15	口の渇きが気になりますか	1. はい 0. いいえ
16	週に1回以上は外出していますか	0. はい 1. いいえ
17	昨年と比べて外出の回数が減っていますか	1. はい 0. いいえ
18	周りの人から「いつも同じ事を聞く」などの物忘れがあるとされますか	1. はい 0. いいえ
19	自分で電話番号を調べて、電話をかけるをしていますか	0. はい 1. いいえ
20	今日が何月何日かわからない時がありますか	1. はい 0. いいえ
21	(ここ2週間) 毎日の生活に充実感がない	1. はい 0. いいえ
22	(ここ2週間) これまで楽しんでやれていたことが楽しめなくなった	1. はい 0. いいえ
23	(ここ2週間) 以前は楽にできていたことが今はおっくうに感じられる	1. はい 0. いいえ
24	(ここ2週間) 自分が役に立つ人間だと思えない	1. はい 0. いいえ
25	(ここ2週間) わけもなく疲れたような感じがする	1. はい 0. いいえ

(注) BMI = 体重(kg) ÷ 身長(m) ÷ 身長(m) が 18.5未満の場合に該当とする



出典：厚生労働省資料

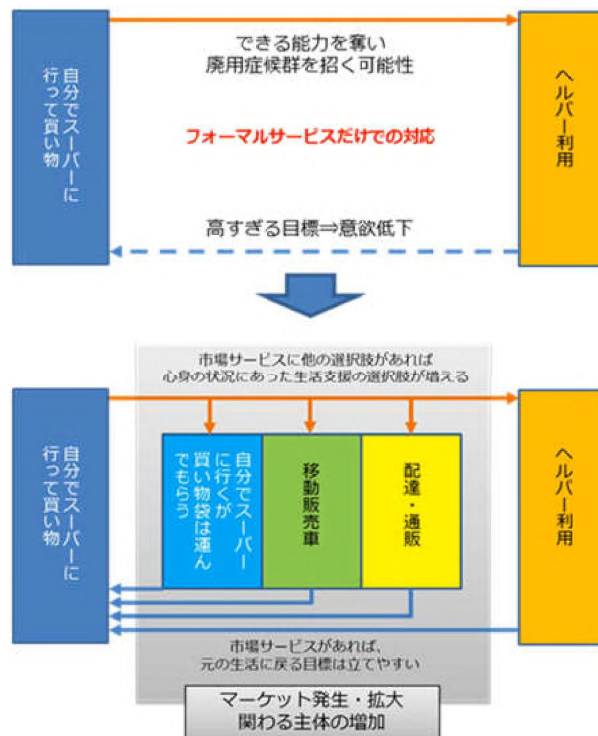
介護予防・生活支援サービスの類型（典型的な例）

①訪問型サービス	訪問型サービスは、従前の訪問介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなり、多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職が短期集中で行うサービス、移動支援を想定。
基準	従前の訪問介護相当 多様なサービス
サービス種別	①訪問介護 ②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス) ③訪問型サービスB (住民主体による支援) ④訪問型サービスC (短期集中予防サービス) ⑤訪問型サービスD (移動支援)
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助 生活援助等 住民主体の自主活動として行う生活援助等 保健師等による居宅での相談指導等 移送前後の生活支援
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース (例) ・認知機能の低下により日常生活に支障がある症状・行動を伴う者 ・退院直後で状態が変化しやすく、専門的サービスが特に必要な者等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。 ○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進 ・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース ※3~6ヶ月の短期間で行う
実施方法	事業者指定 事業者指定/委託 補助(助成) 直接実施/委託
基準	予防給付の基準を基本 人員等を緩和した基準 個人情報の保護等の最低限の基準 内容に応じた独自の基準
サービス提供者(例)	訪問介護員(訪問介護事業者) 主に雇用労働者 ボランティア主体 保健・医療の専門職(市町村)
②通所型サービス	通所型サービスは、従前の通所介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなり、多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職により短期集中で行うサービスを想定。
基準	従前の通所介護相当 多様なサービス
サービス種別	①通所介護 ②通所型サービスA (緩和した基準によるサービス) ③通所型サービスB (住民主体による支援) ④通所型サービスC (短期集中予防サービス)
サービス内容	通所介護と同様のサービス 生活機能の向上のための機能訓練 ミニデイサービス 運動・レクリエーション等 体操、運動等の活動など、自主的な通いの場 生活機能を改善するための運動器の機能向上や栄養改善等のプログラム
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しており、サービスの利用の継続が必要なケース ○「多様なサービス」の利用が難しいケース等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。 ○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進 ・ADLやIADLの改善に向けた支援が必要なケース等 ※3~6ヶ月の短期間で実施
実施方法	事業者指定 事業者指定/委託 補助(助成) 直接実施/委託
基準	予防給付の基準を基本 人員等を緩和した基準 個人情報の保護等の最低限の基準 内容に応じた独自の基準
サービス提供者(例)	通所介護事業者の従事者 主に雇用労働者+ボランティア ボランティア主体 保健・医療の専門職(市町村)
③その他の生活支援サービス	その他の生活支援サービスは、①栄養改善を目的とした配食や、②住民ボランティア等が行う見守り、③訪問型サービス、通所型サービスに準じる自立支援に資する生活支援(訪問型サービス・通所型サービスの一体的提供等)からなる。

訪問介護におけるサービス行為ごとの区分等について (平成12年3月17日老計第10号)

1 身体介護 1-0 サービス準備・記録 1-0-1 健康チェック 1-0-2 環境整備 1-0-3 相談援助、情報収集・提供 1-0-4 サービス提供後の記録等 1-1 排泄・食事介助 1-1-1 排泄介助 1-1-1-1 トイレ利用 1-1-1-2 ポータブルトイレ利用 1-1-1-3 おむつ交換 1-1-2 食事介助 1-1-3 特段の専門的配慮をもって行う調理 1-2 清拭・入浴、身体整容 1-2-1 清拭(全身清拭) 1-2-2 部分浴 1-2-2-1 手浴及び足浴 1-2-2-2 洗髪 1-2-3 全身浴 1-2-4 洗面等 1-2-5 身体整容 1-2-6 更衣介助 1-3 体位変換、移動・移乗介助、外出介助 1-3-1 体位変換 1-3-2 移乗・移動介助 1-3-2-1 移乗 1-3-2-2 移動 1-3-3 通院・外出介助	1-4 起床及び就寝介助 1-4-1 起床・就寝介助 1-4-1-1 起床介助 1-4-1-2 就寝介助 1-5 服薬介助 1-6 自立生活支援・重度化防止のための見守りの援助 2 生活援助 2-0 サービス準備等 2-0-1 健康チェック 2-0-2 環境整備 2-0-3 相談援助、情報収集・提供 2-0-4 サービス提供後の記録等 2-1 掃除 2-2 洗濯 2-3 ベッドメイク 2-4 衣類の整理・被服の補修 2-5 一般的な調理、配下膳 2-6 買い物・薬の受け取り 生活援助とは、身体介護以外の訪問介護であって、掃除、洗濯、調理などの日常生活の援助(そのために必要な一連の行為を含む)であり、利用者が単身、家族が障害・疾病などのため、本人や家族が家事を行うことが困難な場合に行われるものをいう。(生活援助は、本人の代行的なサービスとして位置づけることができ、仮に、介護等を要する状態が解消されたとしたならば、本人が自身で行うことが基本となる行為であるといえることができる。) ※ 次のような行為は生活援助の内容に含まれないものであるので留意すること。 ① 商品の販売・農作業等生業の援助的な行為 ② 直接、本人の日常生活の援助に属しないと判断される行為
--	---

生活支援・介護予防と市場サービス等の役割



出典：令和2年度老人保健健康増進等事業「自治体と民間企業の協働による都市部における地域づくりの展開に向けた調査研究事業」国際長寿センター

例：有償ボランティア



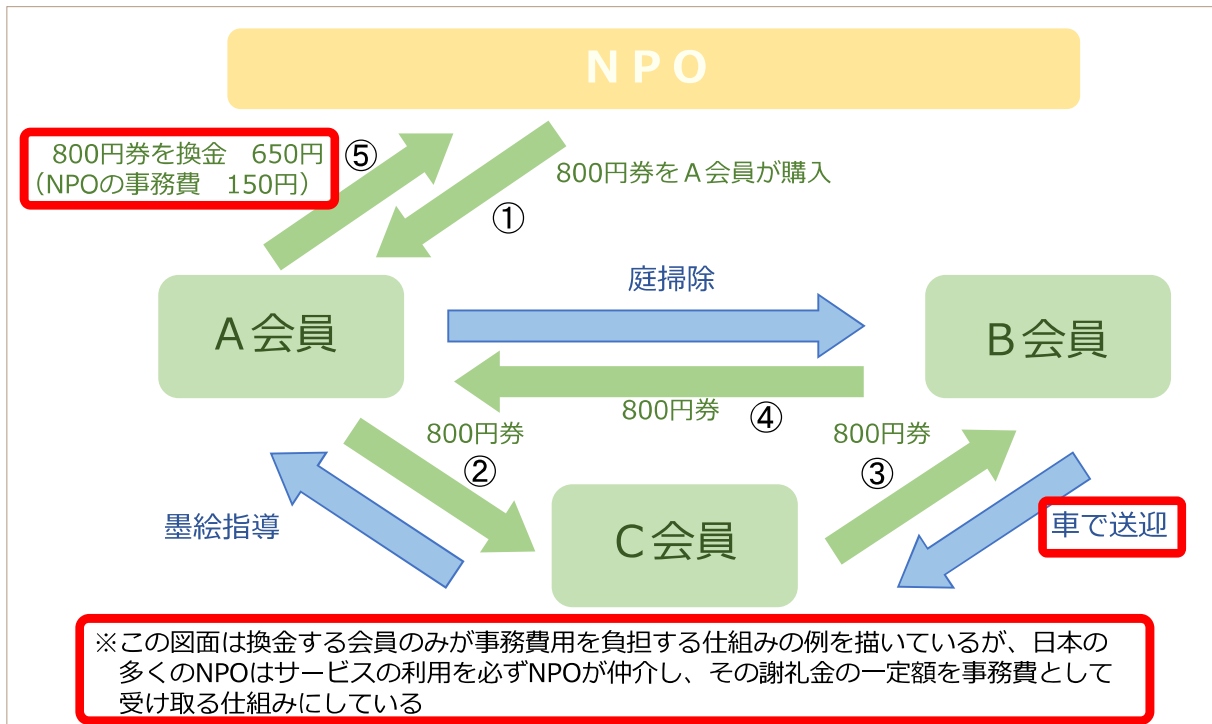
足りない助け合い活動の創出（総論）：2-1. 足りない活動の把握

4. 助け合い活動のマトリックス

内容	形態	ご近所	地縁組織	居場所	地域通貨	有償ボランティア	非営利団体	営利団体の社会貢献活動
見守り		○	○	△	△	△	○	○
交流		○	○	○	○	○	○	×
ちょボラ		○	○	○	○	○	○	△
家事援助		△	△	×	○	○	○	×
食事	会食	×	○	○	×	○	○	×
	配食	×	×	×	○	○	○	△
移動		×	△	×	○	○	○	×

- ・ 本図において○を付した活動が、市区町村のほぼ全域において継続的に行われていれば、その市区町村は目指すべき地域像をおおむね実現したと評価できる。このマトリックスを参考にして、担当する地域の実情を把握し、足りない活動の創出などに役立ててほしい
- ・ なお、図に示した○、△、×は平均的な形態について評価したもので、例えば居場所から家事援助や配食、移動の活動が生まれる例も少なくない

1. 仕組みのモデル



3. 利用されている分野

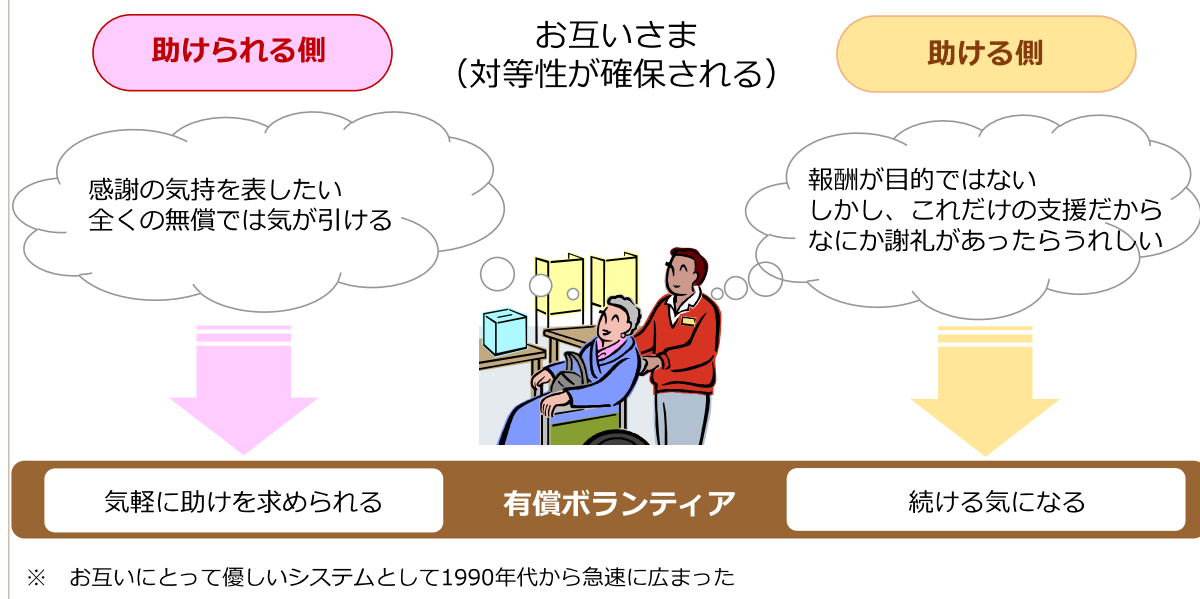
謝礼なしに受けるには心理的抵抗があるような行為を提供する分野
 (例)

- 日常的な近隣の助け合いの範囲を越える支援行為（その範囲は地域によって異なる）
- 継続的、一方的な支援行為
- 専門性のある支援行為
- 支援にコストがかかる支援行為



4. なぜ有償なのか？

助ける側と助けられる側の対等性（お互いさまの関係）を保つため



一般介護予防事業の考え方

一般介護予防事業（第2号事業）の種類

介護保険法施行規則

（法第百十五条の四十六第一項の厚生労働省令で定める事業）

第百四十条の六十四 法第百十五条の四十六第一項の厚生労働省令で定める事業は、次の各号に掲げるものとする。

- 一 第一号介護予防支援事業(居宅要支援被保険者に係るものに限る。)
- 二 法第百十五条の四十五第一項第二号に掲げる事業のうち、次に掲げるもの
 - イ 特定の被保険者(第一号被保険者に限る。)に対し行われる事業の対象となる者の把握を行う事業
 - ロ 介護予防に関する普及啓発を行う事業
 - ハ 介護予防に関する活動を行うボランティア等の人材の育成並びに介護予防に資する地域活動を行う組織の育成及び支援を行う事業 ⇒ 地域介護予防活動支援事業
 - ニ 介護予防に関する事業に係る評価を行う事業
 - ホ 地域における介護予防に関する活動の実施機能を強化するためリハビリテーションに関する専門的知識及び経験を有する者が当該介護予防に関する活動の支援を行う事業
- 三 法第百十五条の四十五第三項各号に掲げる事業



Institute for Health Economics and Policy

「通所型サービスB」と「一般介護予防事業の通いの場」の違い

(国)「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案」についてのQ & A
【9月30日版】より

問6

地域での介護予防に資する住民主体の自主的な活動(体操教室など)については、市町村の判断で、通所型サービス事業か一般介護予防事業かを定めることができるのか。

(答)

1 **通所型サービスB(住民主体による支援)は、要支援者等を中心に定期的な利用が可能な形態を想定**しており、**一般介護予防事業は、**地域のリハビリテーション専門職等を活かしつつ、従来の二次予防事業対象者であっても、介護予防・生活支援サービス事業対象者であっても、**要支援者であっても、要介護者であっても一緒に参加することのできる住民主体の介護予防活動を想定**している。

2 いずれの事業に位置づけるかについては、市町村の判断である。

通所型サービスBは要支援者を中心に定期的な利用が可能なサービス
⇒ 一般的な住民主体の活動は該当しない



Institute for Health Economics and Policy

総合事業で補助できる経費は、何がある？

		類型①	類型②	類型③	類型④	類型⑤
		通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援	通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎	通所型サービス・通いの場の運営主体と同一の主体による送迎	生活援助等と一体的に提供される送迎	通院・買い物等をする場合における、一般介護予防事業による送迎
直接経費	奨励金 ¹	○ ²	○ ³	○	○	×
	ガソリン代等実費	×	○	○	○	○
	自動車保険 ⁴ の保険料	×	○	○	○	○
	活動用の保険 ⁵ の保険料	○	○	○	○	○
	車両維持・購入費	×	○	○	○	○
間接経費	コティネーター人件費	○	○	○	○	○
	家賃・通信費等	○	○	○	○	○

※ 類型については、第二部で解説

- 1 地域支援事業実施要綱(P.10)『補助(助成)の方法で事業を実施する場合について、…(中略)…住民主体の多様なサービスの展開のため、ボランティア活動に対する奨励金(謝礼金)を補助の対象とすることも可能である。』
- 2 道路運送法の許可・登録の有無によらず、送迎前後の付き添い支援を対象とした奨励金のみ可。
- 3 道路運送法の許可・登録を受けている場合は、送迎前後の付き添い支援のみでなくボランティア運転者の送迎を対象とした奨励金を補助することが可能。
- 4 「団体が所有する車両の自動車保険」、および「マイカー等を使用する移動支援ボランティアの活動中の自動車事故を対象とした自動車保険」
- 5 ここでは、自動車に乗車していない乗降前後の付き添い支援の際の事故などを対象とする保険をイメージ。「移送に関する直接経費」には該当しないため、いずれの類型においても補助対象経費となる。

27 出典:三菱UFJ リサーチ&コンサルティング「介護予防・日常生活支援総合事業等に基づく移動支援サービスの創設に関する調査研究事業」, 令和2年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

「介護予防」 「生活支援」 「社会参加」 の一体的な推進

「介護予防」・「生活支援」・「社会参加」の一体的な推進

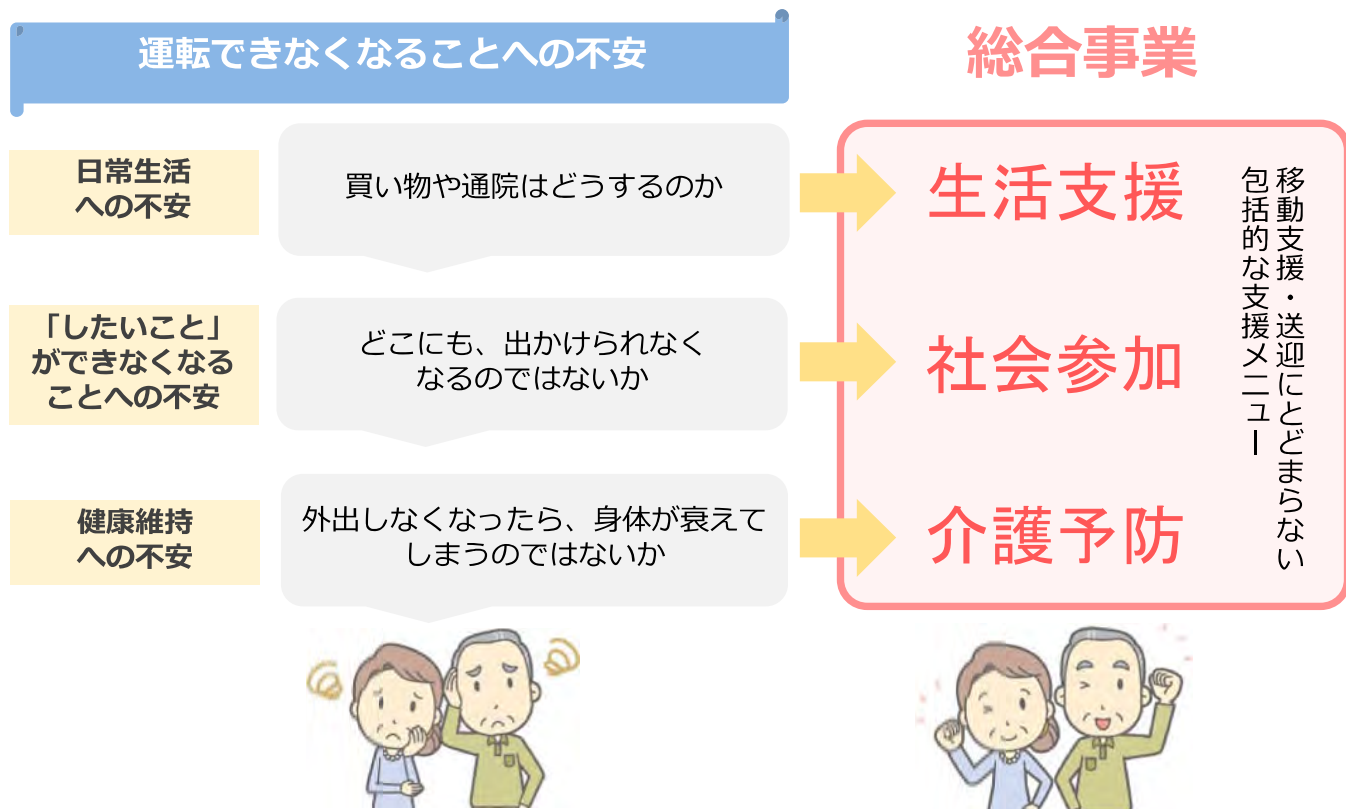
介護予防・日常生活支援総合事業の推進 ～生活支援・介護予防サービスの充実と高齢者の社会参加～

- 単身世帯等が増加し、支援を必要とする軽度の高齢者が増加する中、生活支援の必要性が増加。
ボランティア、NPO、民間企業、協同組合等の多様な主体が生活支援・介護予防サービスを提供することが必要。
- 高齢者の介護予防が求められているが、**社会参加・社会的役割を持つことが生きがいや介護予防につながる。**
- 多様な生活支援・介護予防サービスが利用できるような**地域づくりを市町村が支援すること**について、**制度的な位置づけの強化**を図る。



29 出典：地域包括ケアシステムの更なる深化・推進(参考資料)(社会保障審議会介護保険部会(第101回)令和4年11月14日),厚生労働省老健局

総合事業による移動支援・送迎の取組は、 高齢者の生活全体を対象とする包括的支援



生活支援体制整備事業（協議体・生活支援コーディネーター）

生活支援体制整備事業について

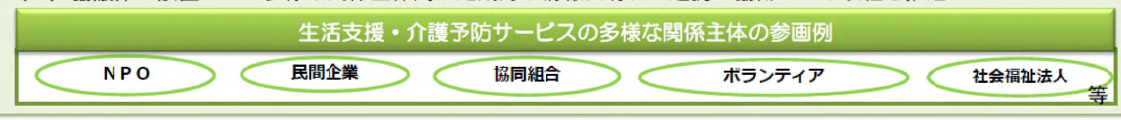
生活支援体制整備事業は、生活支援コーディネーターの配置と協議体の設置により、「地域住民に身近な存在である市町村が中心となって、」「生活支援サービスを担う事業主体と連携しながら、多様な日常生活上の支援体制の充実・強化及び高齢者の社会参加の推進を一体的に図って行く」もの（地域支援事業実施要綱より）

- 介護保険法（平成9年法律第123号）（地域支援事業）
第百十五條の四十五（略）
- 2 市町村は、介護予防・日常生活支援総合事業のほか、被保険者が要介護状態等となることを予防するとともに、要介護状態等となった場合においても、可能な限り、地域において自立した日常生活を営むことができるよう支援するため、**地域支援事業として、次に掲げる事業を行うものとする。**
- 五 **被保険者の地域における自立した日常生活の支援及び要介護状態等となることの予防又は要介護状態等の軽減若しくは悪化の防止に係る体制の整備その他のこれらを促進する事業**

(1) 生活支援コーディネーター（地域支え合い推進員）の配置
多様な主体による多様な取組のコーディネート機能を担い、一体的な活動を推進。

(A) 資源開発	(B) ネットワーク構築	(C) ニーズと取組のマッチング
<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域に不足するサービスの創出 ○ サービスの担い手の養成 ○ 元気な高齢者などが担い手として活動する場の確保 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 関係者間の情報共有 ○ サービス提供主体間の連携の体制づくり など 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の支援ニーズとサービス提供主体の活動をマッチング など

(2) 協議体の設置 多様な関係主体間の定期的な情報共有及び連携・協働による取組を推進



生活支援体制整備事業費（生活支援コーディネーターの配置・協議体の設置）の標準額

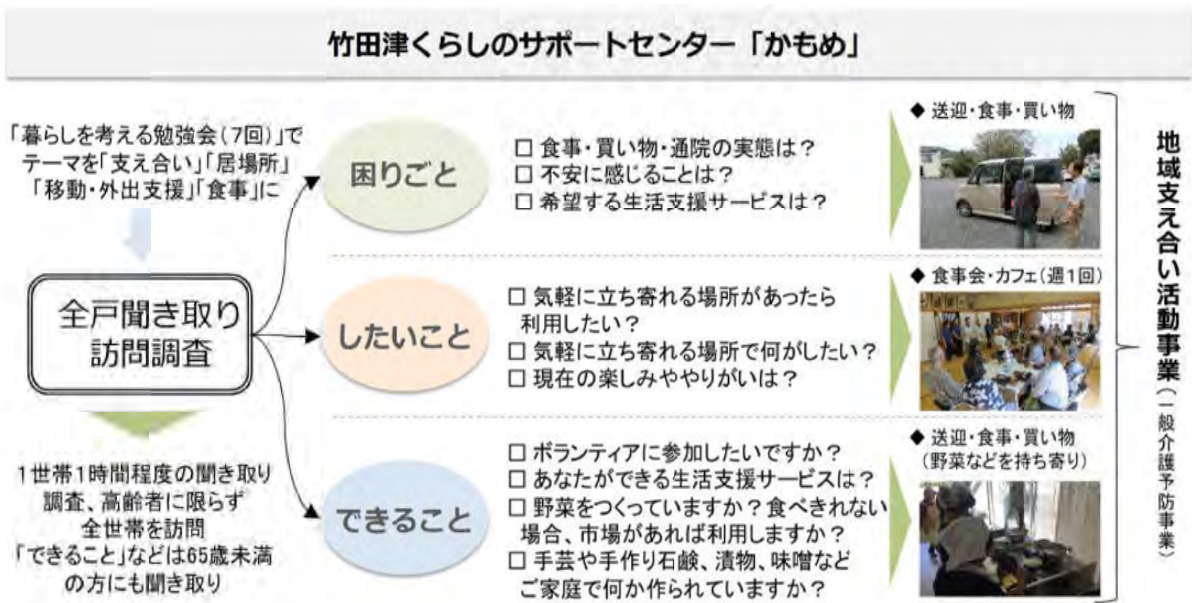
- 第1層（市町村区域） **8,000千円 × 市町村数**（※）
- 第2層（中学校区域） **4,000千円 × 日常生活圏域の数**

※ 指定都市の場合は行政区の数
一部事務組合及び広域連合の場合は構成市町村の数

31 出典：地域包括ケアシステムの更なる深化・推進（参考資料）（社会保障審議会介護保険部会（第101回）令和4年11月14日），厚生労働省老健局

事例：大分県国東市 「居場所／食事」「送迎」「買い物支援」「担い手」を丸ごと生み出す

- 国東市の竹田津地区では、地区内の470世帯を対象に**全戸聞き取り訪問調査を実施**。調査スタッフは口コミ等で集め、全29名で実施。
- 調査票は、「困りごと」だけでなく、「したいこと」、「できること」を把握するような、幅広い面からのニーズ調査となっている。そして、この時に、調査に協力してくれたスタッフや、訪問時に聞き取り調査を行った住民が、居場所での調理や送迎を行うスタッフとして活動するようになるなど、ニーズ調査のみでなく、担い手確保のための活動としても機能している。



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング「介護保険制度等に基づく移動支援サービスに関する調査研究事業報告書」、令和元年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

町・包括・社協の職員で構成されたチームによる、地域でのキメの細かい丁寧な議論を通じて、住民主体の活動を創出

- 太子町では、まずは体制整備事業をしっかりと、という考え方のもと、48ある町会・自治会に行政・地域包括支援センター、社会福祉協議会の職員で構成されたチームが訪問し、「① 地域づくりからの支え合い勉強会」を開催。地域を「知る」、地域のことを「考える」ためのWSを実施。
- さらに、そのような活動を通じて把握された地域課題の1つである「移動手段」について、「円卓会議(移動・外出支援円卓会議)」を設置。移動・外出支援に関する課題・ニーズの再調査、サービス内容の検討、モデル事業の実施などを実施。
- 「① 地域づくりからの支え合い勉強会」を通じた、町会・自治会ごとのキメの細かいニーズ把握と、協議体・円卓会議を通じた課題把握・取組の創出が有機的に機能する体制が構築されている。

図表 太子町で活動する3つの会議・勉強会

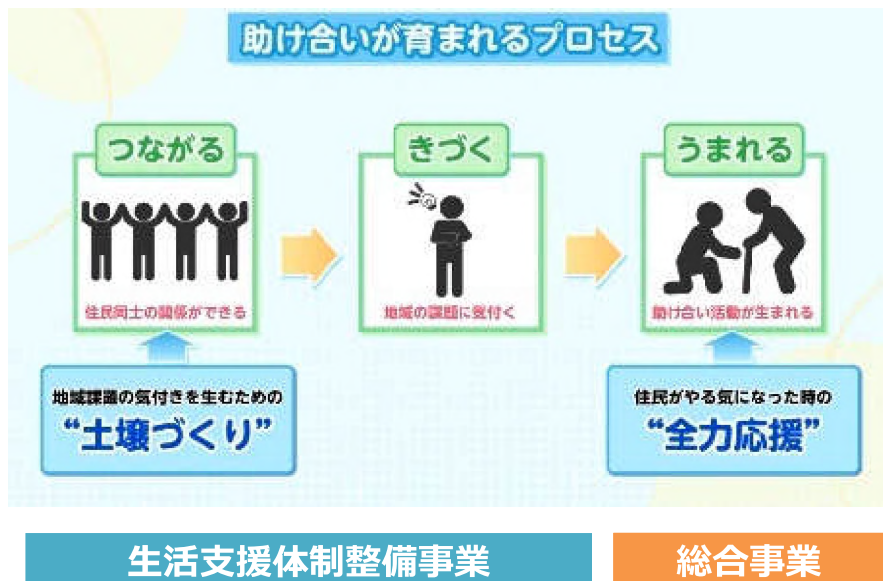
名称	頻度	概要
① 地域づくりからの支え合い勉強会	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内に48ある町会・自治会で順番にWSを開催 ・ 勉強会では「知る」・「考える」の2つを実施 ・ 研究会(有志)で、優先的な生活課題を「移動手段」、「集いの場」、「買い物支援」、「町会自治会の活性化」の4つに設定
② SASAE 愛 太子	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第1層協議体の位置付け(町営) ・ コアメンバーは約30名。第1層SCは社協に委託 ・ ①で把握された課題を共有し、③の円卓会議につなげる。
③ 円卓会議	短期集中	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「② SASAE 愛 太子」の中に、課題ごとに設置。共通の課題を抱えるメンバーに、外部から有識者や専門家を加えて構成 ・ 短期集中的に検討を行い、目標達成後に解散 ・ 同時に、最大3つまで設置することができる



出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング「介護保険制度等に基づく移動支援サービスに関する調査研究事業報告書」, 令和元年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

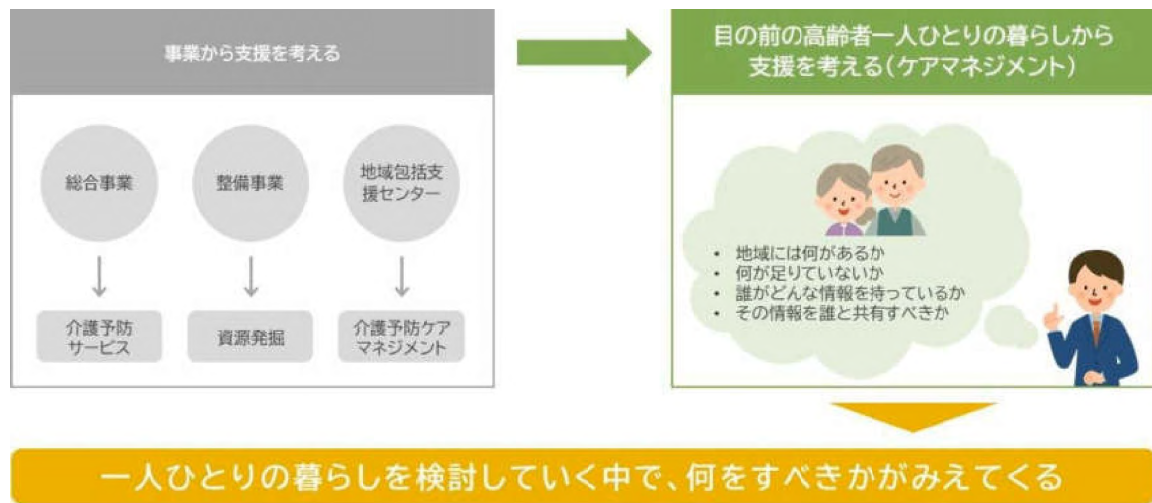
地域の課題を「勝手に決めない」。まずは「体制整備事業」をしっかりと

- 住民が主体となった取組は、行政が「総合事業を活用した移動支援・送迎のサービスをつくる」ことを前提に地域へ入るのではなく、まずは「地域の課題は何か?」、「どのような支援をしたい人がいるのか?」などを把握するために、「地域の多様な人達がつながる場」や、「地域課題に住民自身が気付く機会」などを提供する「生活支援体制整備事業」をしっかりと行っていくことが大切。



出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング「地域包括ケアシステムの構築に資する新しい介護予防・日常生活支援総合事業等の推進のための総合的な市町村職員に対する研修プログラムの開発及び普及に関する調査研究事業 報告書」,平成28年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

「一人の暮らしを支える」ことから考える



出典：令和2年度老人保健事業推進費等補助金 老人保健健康増進等事業「介護予防・日常生活支援総合事業及び生活支援体制整備事業の推進に向けた研修カリキュラムの開発に関する調査研究事業 報告書・わがまちの総合事業・生活支援体制整備事業を立ち止まって考える 地域づくりの実践に向けた道しるべ」令和3年（2021年）3月 株式会社エヌ・ティ・ティ・データ経営研究所



財源は「介護予防」でつくる



- 地域支援事業における介護予防・日常生活支援総合事業（総合事業）は、
 - ・事業費の上限は、事業移行前年度実績に市町村の75歳以上高齢者の伸びを乗じた額とされ（政令）、
 - ・特別な事情がある場合は、例外的な個別判断により、上限を超えた交付金の措置が認められている（政令・ガイドライン）。
- 総合事業は、効果的なサービス提供を通じて費用の伸びを75歳以上高齢者の伸び率程度に抑えることで、制度の持続可能性を確保しながら地域のニーズに合ったサービス提供を目的とする制度であり、上限の超過は例外的な取り扱いであることを踏まえ、改革工程表2020に基づき、上限制度の運用の在り方について見直しを行う。

（参考）新経済・財政再生計画改革工程表2020（令和2年12月18日経済財政諮問会議決定）
 6.4. b. 地域支援事業の介護予防・日常生活支援総合事業の上限制度の運用の在り方について、速やかに必要な対応を検討。

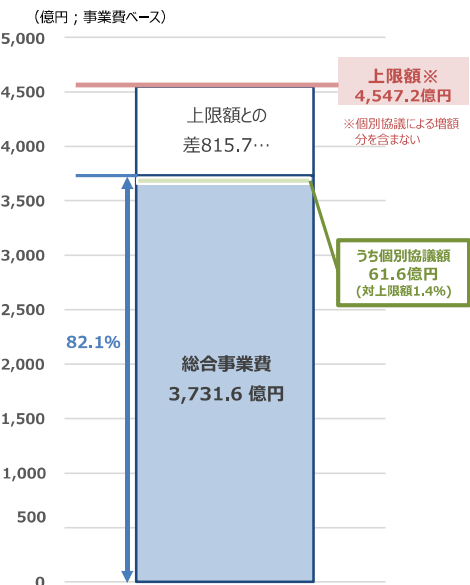
令和3年度及び4年度の対応

令和2年度まで	令和3年度	令和4年度
<p>【例】 例示とする取扱いをやめる</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 介護予防に効果的なプログラムを新たに導入する場合・介護予防や生活支援サービスの供給体制が近隣市町村と比較して著しく不足している場合・小規模市町村で通いの場等の新たな基盤整備を通じて当該年度だけ費用の伸びが増加する場合など、費用の伸びが一時的に高くなるが、住民主体の取組等が確実に促進され費用の伸びが低減していく見込みである場合 ● 前年度の個別判断で上限を引き上げており、その影響が当該年度以降も継続すると見込まれる場合 <p>削除した上で、やむを得ない事情として二点追加</p>	<p>【判断事由】</p> <p>具体化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 75歳以上人口が減少しており、即時的に事業費の上限に合わせる事が困難である場合 ● 事業移行前年度実績に市町村の75歳以上高齢者の伸びを乗じた額から控除することとされている「介護予防支援（給付）」の費用額の変動率（H30～R3）が、75歳以上人口変動率（H30～R2）よりも大きい場合、仮にその差分に相当する介護予防支援（給付）の費用額が算定式から控除されていなければ、個別協議が不要である場合 	<ul style="list-style-type: none"> ● 前年度以降で総合事業の多様なサービス又は一般介護予防事業のプログラムを新たに導入し、費用の伸びが一時的に高くなるが、事業の再構築、産官学の取組の推進により費用の伸びが低減していく見込みである場合 ● 前々年度以前に総合事業の多様なサービス又は一般介護予防事業のプログラムを導入し、費用の伸びが一時的に高くなったが、平成30年度（又はサービス・プログラム導入年度）の事業費に対して前年度の事業費が減少しており、今後も事業の再構築、産官学の取組の推進により費用の伸びが低減していく見込みである場合 ● 人口が大幅に減少する市町村において、総合事業の多様なサービスの担い手が一時的に不足（引き続き存置） やむを得ない事情として二点追加 ● 離島等の市町村で、65歳以上高齢者一人当たり事業費額が、全保険者の平均（1万円）未満である場合 ● 介護職員等ベースアップ等支援加算創設により個別協議が必要である場合
<p>○ 令和4年度は、個別協議の申請を検討している一部の自治体等を対象とした個別の相談に対応していく（地域づくり加速化事業の活用も促す）。</p>	<p>○ 令和4年度の申請状況等を踏まえ、更なる見直しを行っていく。</p>	

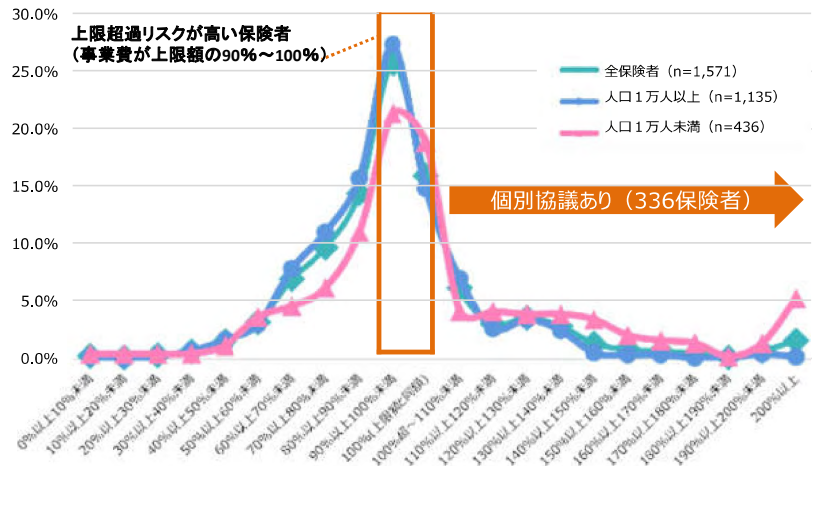
介護予防・日常生活支援総合事業の令和4年度当初交付申請状況

- 総合事業費の総額は3,731.6億円であり、上限額の約8割程度におさまっている。
- 個別協議を行った保険者は336・協議額は事業費ベースで61.6億円。なお、250の保険者は上限額と交付基本額が一致している。

令和4年度当初交付申請の状況 (1,571保険者)

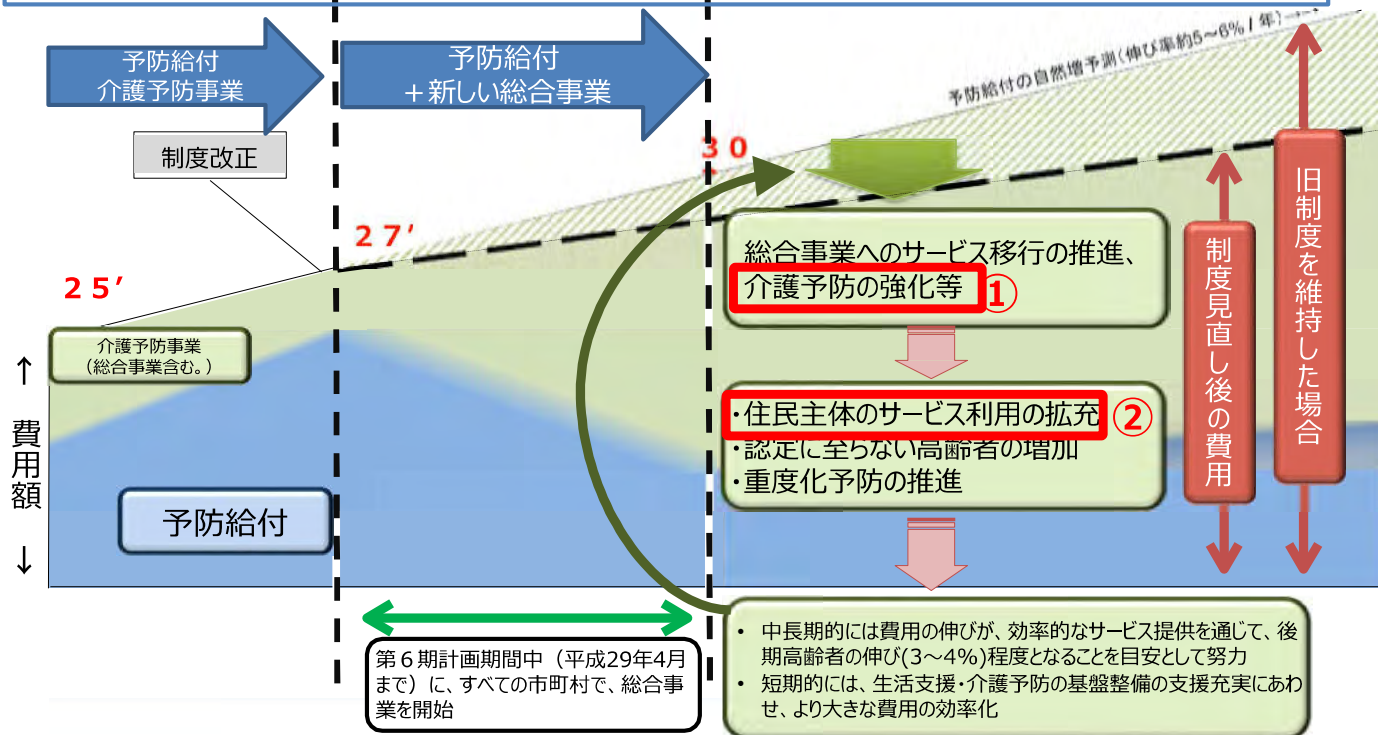


人口規模	保険者数	個別協議保険者数	事業費	個別協議額	超過割合
全国	1571	336 (21.4%)	3,731.6億円	61.6億円	1.7%
人口1万人以上	1135	199 (17.5%)	3,645.6億円	52.4億円	1.5%
人口1万人未満	436	137 (31.4%)	86.0億円	9.1億円	11.9%



総合事業へのサービス移行の推進等による費用の効率化（イメージ）

- 総合事業への移行により住民主体の地域づくりを推進。住民主体のサービス利用を拡充し、効率的に事業実施。
- 機能が強化された新しい総合事業を利用することで、支援を必要とする高齢者が要支援認定を受けなくても地域で暮らせる社会を実現。
- リハ職等が積極的に関与しケアマネジメントを機能強化。重度化予防をこれまで以上に推進。



区分支給限度基準額（介護保険から給付される一か月あたりの上限額）

要介護状態区分	区分支給限度額	サービス利用にかかる費用（10割額）
要支援1	5,032単位	50,320円から57,364円
要支援2	10,531単位	105,310円から120,053円
要介護1	16,765単位	167,650円から191,121円
要介護2	19,705単位	197,050円から224,637円
要介護3	27,048単位	270,480円から308,347円
要介護4	30,938単位	309,380円から352,693円
要介護5	36,217単位	362,170円から412,873円

注記
 実際の支給限度額は金額ではなく「単位」で決められており、サービスの種類によって1単位あたりの単価が異なります。
 上の表の区分支給限度額は利用できる金額の目安として、1単位あたり10円で計算しています。

出典：東京都目黒区ウェブサイト

セミナー:「介護保険制度等を活用した移動支援の取組と公共交通施策との関係」

令和4年度老人保健事業推進費等補助金 老人保健健康増進等事業 「移動支援等の地域包括ケアの推進に向けた制度横断的取組に関する調査研究」

第二部 総合事業を活用した移動支援の仕組み と、許可・登録不要の運送

令和5年3月16日

政策研究事業本部 共生・社会政策部
主任研究員 鈴木俊之

三菱UFJリサーチ&コンサルティング



自己紹介

鈴木 俊之 博士（工学）、社会福祉士

◆ 業務実績

(介護保険制度等に基づく移動支援・送迎)

- ◎ 「介護予防・日常生活支援総合事業等に基づく移動支援サービスの創設に関する調査研究事業」
(令和2年度老人保健事業推進費等補助金 老人保健健康増進等事業) (厚生労働省,2020)
- ◎ 「介護保険制度等に基づく移動支援サービスに関する調査研究事業」
(令和元年度老人保健事業推進費等補助金 老人保健健康増進等事業) (厚生労働省,2019)

(地域公共交通の調査・計画策定支援)

- ◎ 焼津市地域公共交通再編事業支援業務 (焼津市,2011~2014)
- ◎ 土岐市地域公共交通活性化・再生総合事業に関する調査 (土岐市,2009~2012)
- ◎ 明知鉄道沿線地域公共交通活性化総合連携計画策定調査 (明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会,2008)
- ◎ 中部圏における地域バスサービス活性化方策総合調査 (中部運輸局,2007~2008)
- ◎ 御殿場・足柄地域における御殿場線の利用促進策検討調査 (中部運輸局,2006)
- ◎ 越前市市民バス実証運行調査支援業務 (越前市,2006)
- ◎ 市町村における最適交通システムのあり方調査検討 (中部運輸局,2005)
- ◎ 岐阜県総合交通体系調査研究 (岐阜県,2004) など

(外部委員・講師など)

- ◎ 「住民主体の移動支援が高齢者の介護予防にもたらす効果に関する調査研究」委員・ワーキングチーム (2021~2022年度)
- ◎ 「住民参加による移動サービスの創出・発展と高齢者に及ぼす効果に関する調査研究」ワーキングチーム (2020年度)
- ◎ 「高齢者の移動手段の確保に向けた市町村セミナー (主催:宮城県・東北厚生局、2021年)」
- ◎ 一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構 協力研究員 (2021年度)

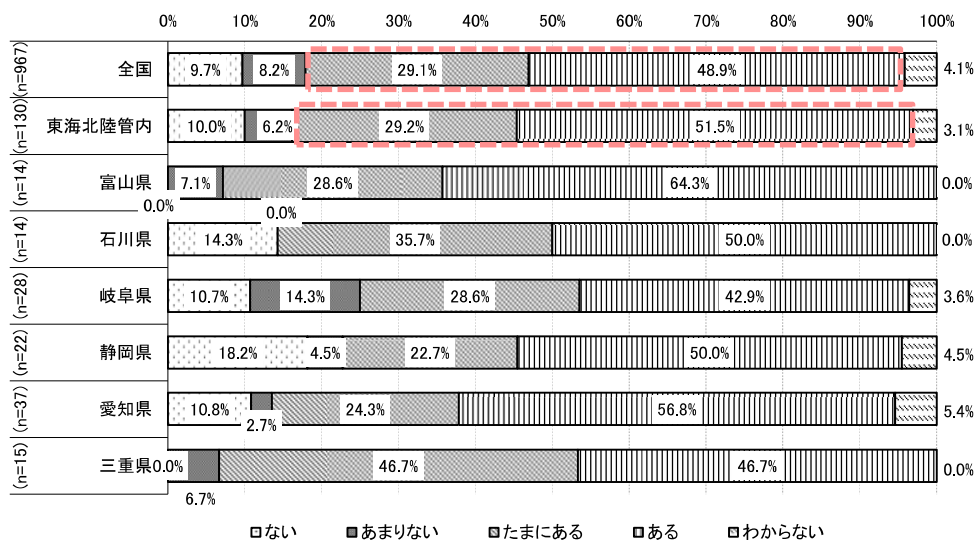
I. 自治体の取組の現状

～市区町村アンケート調査結果より～

全国の多くの市町村の協議体で「高齢者の移動手段の確保」が問題に

○「協議体(生活支援体制整備事業)で、「高齢者の移動手段の確保」の問題が提起されたことが「ある」もしくは「たまにある」と回答した市町村は全体の約8割でした。

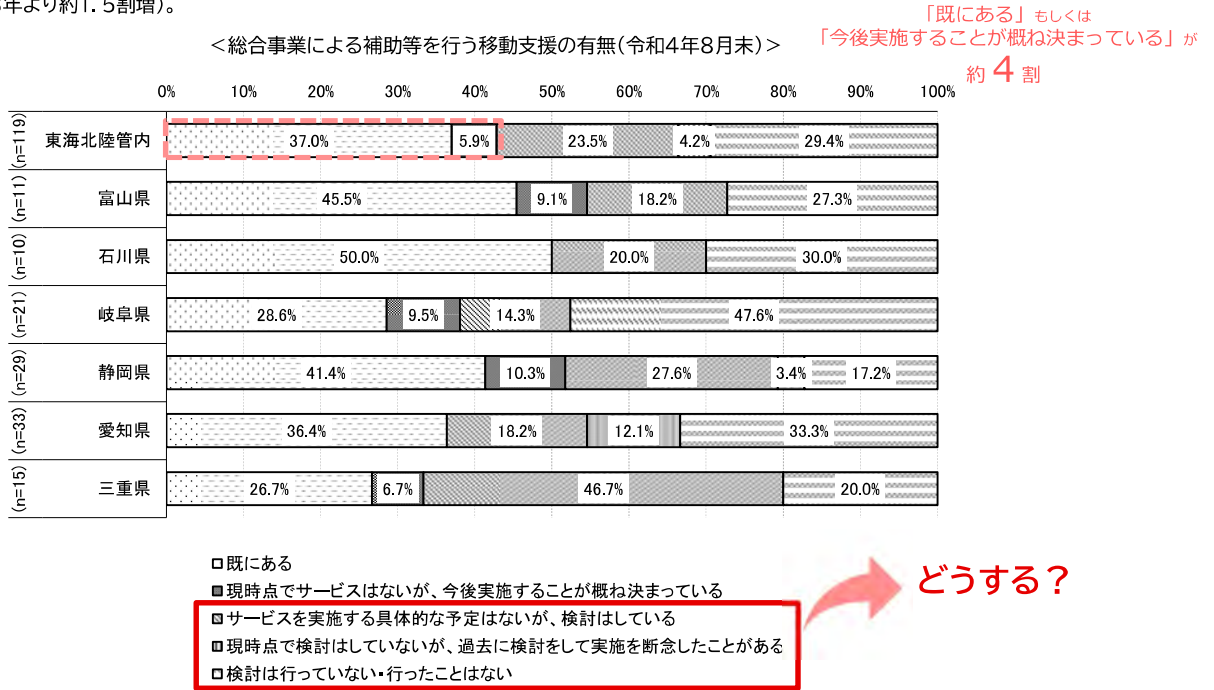
＜協議体の議論の中で、「高齢者の移動手段の確保」に関する問題が提起されるか(令和3年12月末)＞ 「ある」もしくは「たまにある」が約8割



出典:一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構
「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの効果的な運営に関する調査研究事業」,令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

総合事業を活用した移動支援は、約4割の市区町村が実施

○ 市区町村のうち約4割が、「既にサービスがある」もしくは「実施することが概ね決まっている」と回答しています
 (※令和3年より約1.5割増)。

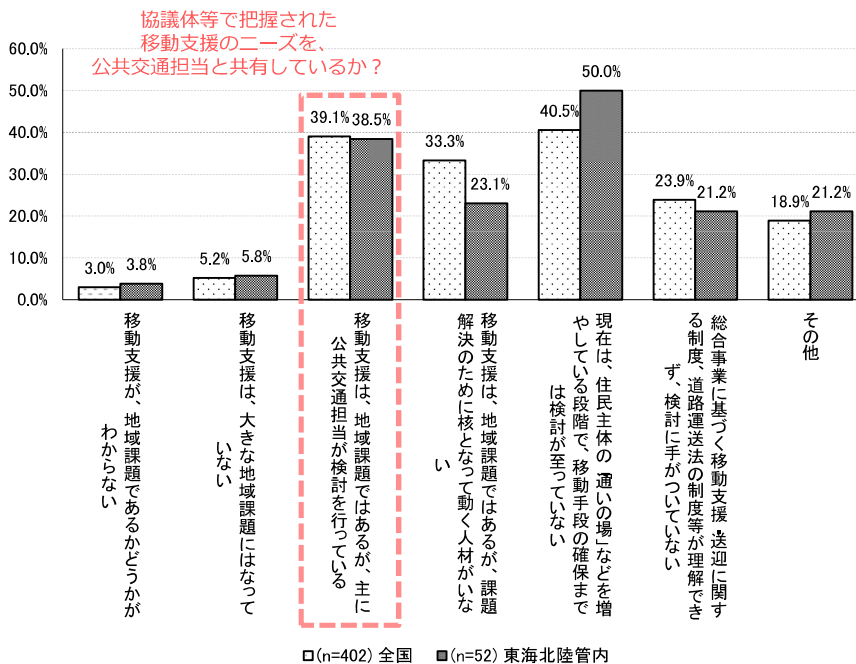


出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社
 「移動支援等の地域包括ケアの推進に向けた制度横断的取組に関する調査研究」,令和4年度厚生労働省老人保健健康増進等事業



移動支援のニーズが、高齢福祉と公共交通担当の間で共有されているか？

＜総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎等を「検討していない・行ったことがない」理由(令和3年12月末)>



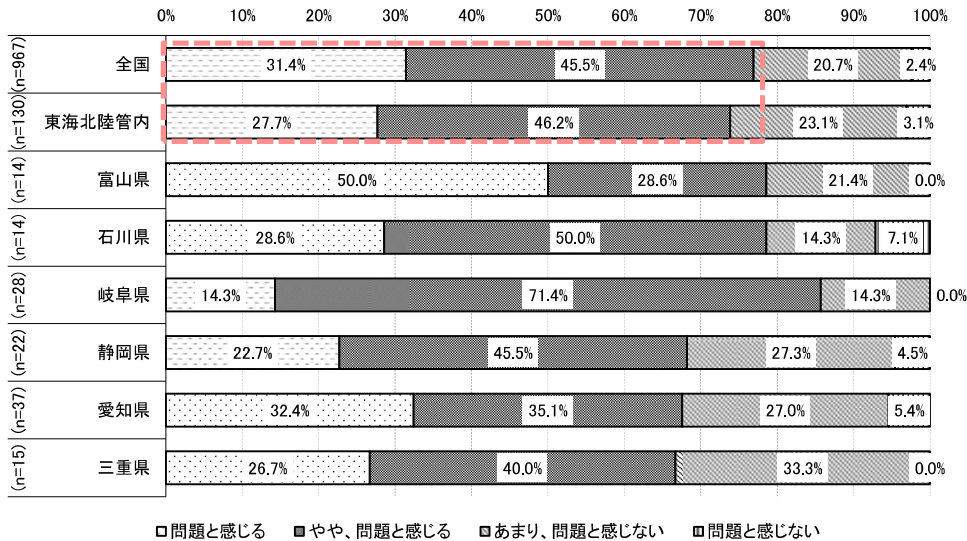
出典:一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構
 「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの効果的な運営に関する調査研究事業」,令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業



総合事業と公共交通担当との連携・情報共有が不十分は「7割超」

○ 市区町村のうち約7割以上が、「市内の総合事業担当と公共交通担当との連携・情報共有が不十分」との間に対して、「問題と感ずる」、もしくは「やや、問題と感ずる」と回答しています。

<高齢者の移動支援・送迎の取組・活動を新たに創出していくことを想定した場合に感ずる問題(令和3年12月末)>
【市内の総合事業担当と公共交通担当との連携・情報共有が不十分】



「問題と感ずる」もしくは「やや、問題と感ずる」が7割超

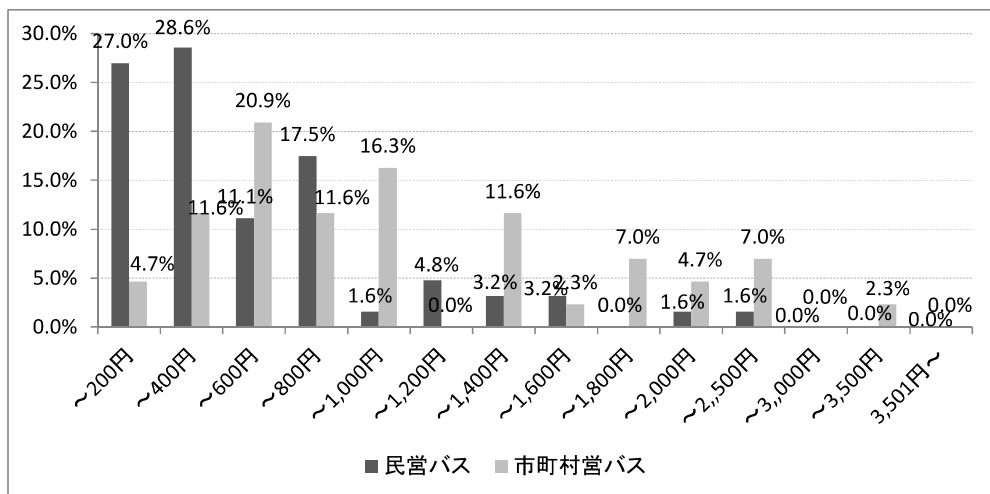
出典：一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構
「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの効果的な運営に関する調査研究事業」,令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業



(参考)移動支援にかかる利用者1人1回あたり公的負担額①

- 利用者1人1回当たりの公的負担額をみると、民営バスでは平均値は508円、中央値は330円でした。
- また、市町村営バスでは、平均値は996円、中央値は795円であり、民営路線バスと比較してやや高い水準でした。

<利用者1人1回当たりの公的負担額の分布(民営バス、市町村営バス)>



出典：2016年度 東北圏社会経済白書(公益財団法人東北活性化研究センター)

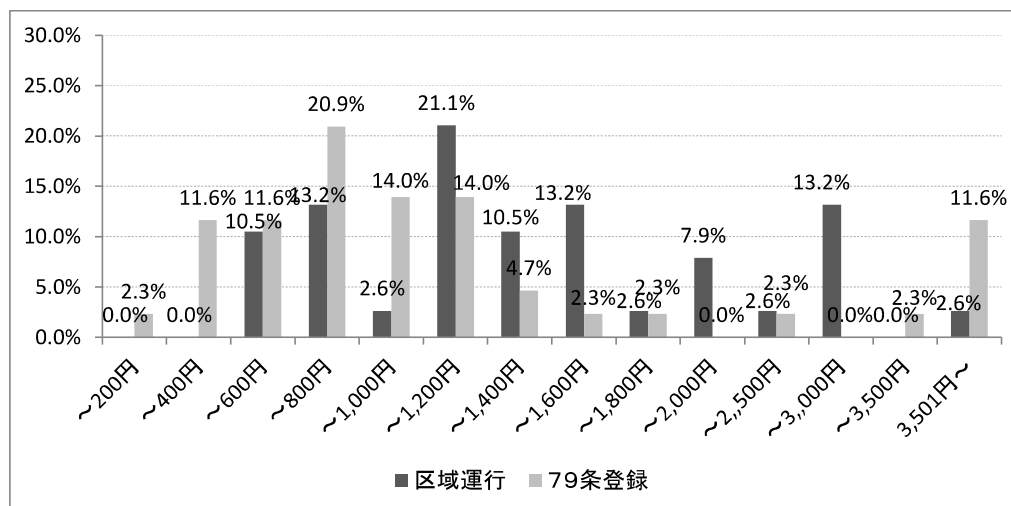
※ 国・県・市町村の年間負担額を、年間利用者数で除した数値。利用者1人が1回利用する度に必要となる公的負担額を示す。市町村単位で算出している。
※ 調査対象は、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県下の市町村。



(参考)移動支援にかかる利用者1人1回あたり公的負担額②

○ 区域運行の平均値は1,434円、中央値は1,243円、79条登録の平均値は1,585円、中央値は858円でした。

<利用者1人1回あたりの公的負担額の分布(区域運行、79条登録)>



出典: 2016年度 東北圏社会経済白書(公益財団法人東北活性化研究センター)

※ 国・県・市町村の年間負担額を、年間利用者数で除した数値。利用者1人が1回利用する度に必要となる公的負担額を示す。市町村単位で算出している。

※ 調査対象は、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県下の市町村。

II. 移動支援・送迎に関する制度等の概要とポイント

「道路運送法」と「総合事業」の両面からの理解が必要

- 仮に道路運送法に基づく「許可・登録を受けずに」、移動支援・送迎を行おうとした場合、その論点の1つは、移動支援・送迎が「有償であるか否か」、すなわち「利用者等から受け取ることで“有償”とみなされるお金が何か」、「どのような料金であれば受け取っても“有償”とはみなされないか？」です。
- 一方で、「総合事業」は、補助等に用いる財源が、公費と介護保険料で構成されていることから、補助等の対象経費や目的に制約があります。したがって、総合事業の制度に関連する論点の1つは、「何に補助することができるか？」です。

図表 「道路運送法」と「総合事業」を理解するうえでのポイント



出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング「介護保険制度等に基づく移動支援サービスに関する調査研究事業報告書」, 令和元年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

総合事業による補助等を行う移動支援・送迎の主な5つの類型

主に「どのような料金を受け取ることができるか？」

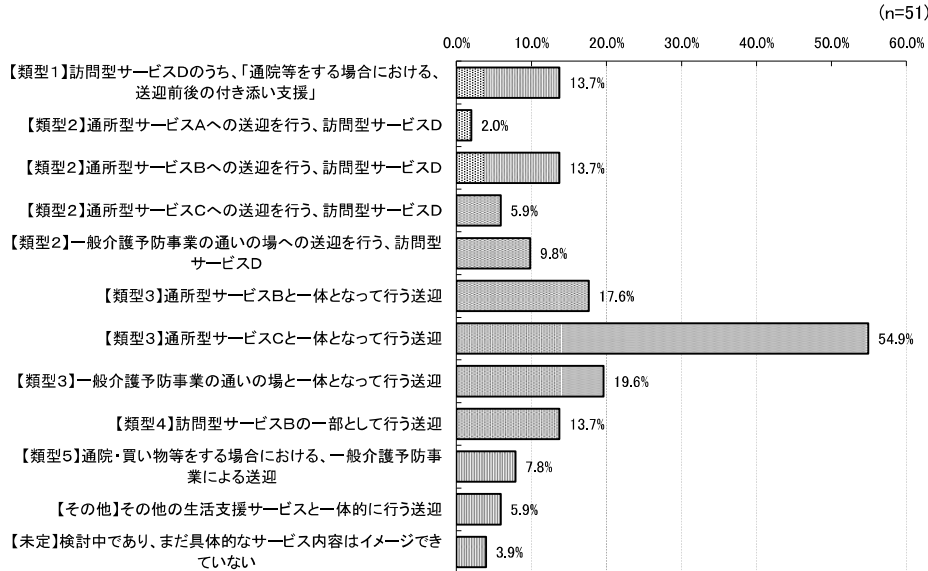
	目的地	無償		有償		
		許可又は登録を要しない運送 (白ナンバ)		自家用有償旅客運送 (白ナンバ)	旅客自動車運送事業 (緑ナンバ)	
		個人・団体		NPO等	交通事業者	
		送迎を含む包括的な料金		送迎の料金	送迎の料金 (営利とは認められない範囲の対価)	
		通いの場の利用料金	生活援助等の利用料金	無料 or ガソリン代等実費	送迎の料金 (営利)	
訪問型サービスD ケース1)	① 病院・買い物等			類型①：通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援		
	訪問型サービスD ケース2)	② 通所A			類型②：通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎	
		③ 通所B				
		④ 通所C				
		⑤ 一般介護予防				
通所型サービスB	⑥ 通所B					
通所型サービスC	⑦ 通所C	類型③：通所型サービス・通いの場の運営主体と同一の主体による送迎				
一般介護予防事業	⑧ 一般介護予防					
	⑨ 病院・買い物等			類型⑤：通院・買い物等をする場合における、一般介護予防事業による送迎		
訪問型サービスB	⑩ 病院・買い物等		類型④：生活援助等と一体的に提供される送迎			
総合事業による補助等なし	制限なし	その他 (※道路運送法の観点にのみ留意)				

主に「何に補助することができるか？」

総合事業による補助等を行う移動支援・送迎の実施状況

- 総合事業による補助等を活用した移動支援・送迎の取組を類型別にみると、最も多いのは「【類型③】通所型サービスCと一体となって行う送迎」で54.9%でした。

<総合事業による補助等を行う移動支援の有無(令和4年8月末)※東海北陸厚生局管内の市町村>



出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社
「移動支援等の地域包括ケアの推進に向けた制度横断的取組に関する調査研究」, 令和4年度厚生労働省老人保健健康増進等事業



類型①：通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援 (訪問D ケース1)

主に総合事業

【特徴】

- 総合事業で実施しているのは、「送迎前後の付き添い支援」であり、「目的地までの道中」は総合事業の対象外となります。

【目的地と補助対象】

- 目的地は、介護予防ケアマネジメントにより決まりますが、医療機関への通院のほか、買い物等において支援をしている例もあります。
- 総合事業による通所型サービス・通いの場への送迎を目的としたものではないことから、「送迎(目的地までの道中)」に関する直接経費は補助等の対象外です。
- 補助等ができるのは、「送迎前後の付き添い支援に関する間接経費」です。

【利用者負担(道路運送法上)】

- 「送迎」は独立したものと考えられることから、「許可又は登録を要しない運送」として行う場合は、「ガソリン代等実費」のみであれば、利用者から受け取ることが可能です。



13 ※「地域支援事業実施要綱(P.21)」より、『(抜粋)通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であるので、移送に関する直接経費は対象とならず、サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象となる』



類型①：通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援 【太子町の例】

主に総合事業

太子町の訪問Dの補助の考え方

- 運行に関する補助対象経費は、下図の通り、運送に関わらない部分であり、道路運送法上の問題がない旨、町行政から近畿運輸支局に確認。上記すべてが訪問Dのパッケージで実施可能である。



- 【対象者】 要支援1・2、事業対象者（ケアプランチェックリストの該当者）
- 【実施団体】 生活支援コーディネーターを配置する団体（交流サロン実施団体など）
- 【補助額】 利用者1人につき**乗車前**または**降車後**の付き添い等の支援1回当たり**300円**。
 ⇒ **往復1,200円**（300円×（乗車2回+降車2回））
 ※概ね週2回程度

出典：太子町資料

類型②：通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎 （訪問D ケース2）

主に総合事業

【特徴】

- 通所型サービスや一般介護予防事業の「通いの場」までの送迎を、「通所型サービス・通いの場の運営主体とは別の主体」が行うものです。

【目的地と補助対象】

- 目的地は、総合事業の通所型サービスや一般介護予防事業の「通いの場」になりますが、その過程で買い物等に寄る例もあります。
- 「通いの場」等への送迎なので、**間接経費のみでなく、「送迎（目的地までの道中）」に関する直接経費も総合事業による補助等の対象**です。ただし、直接経費のうち運転者の人件費や報酬等を補助する場合は、道路運送法に基づく「許可又は登録」が必要です。

【利用者負担（道路運送法上）】

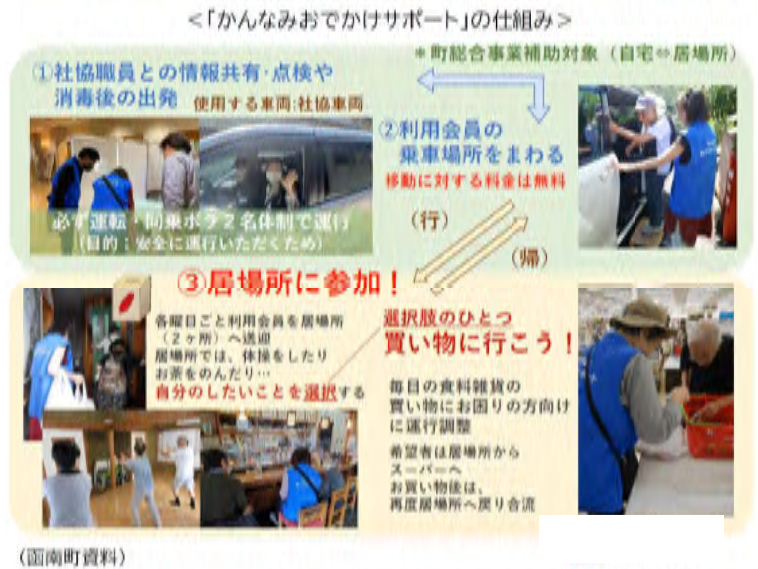
- 「送迎」は、「通いの場」等の運営から独立したものであることから、「許可又は登録を要しない運送」として行う場合は、送迎の利用者から「**ガソリン代等実費**」のみであれば、受け取ることが可能です。
- 送迎の利用の有無によって、通いの場等の利用者負担（ガソリン代実費等+通いの場等の利用料金）は変わりますが、「送迎」が独立したものと扱われるため問題はありません。



15 ※「地域支援事業実施要綱(P.21～22)」より、『(抜粋)対象経費については、間接経費のほか、ガソリン代等送迎にかかる実費、車両購入費等に対する補助等、具体的な対象経費について費用の効率性の観点から市町村において判断』

■ 居場所への送迎(訪問D)と居場所参加者向け買い物ツアー(社協独自事業)を組み合わせた取組

- 「かななみおでかけサポート」は、社協が事務局となって、住民ボランティアが利用会員のご自宅から居場所(一般介護予防事業の通いの場「カフェ城山」、通所型サービスB「いこう家つかもと」)までの送迎を行う会員制の支え合い活動です。
- さらに、居場所へ送迎した後は参加者のうち希望者する方を対象に、買い物のためのスーパーへの送迎も行い、店舗内ではボランティアによる付き添い支援等が行われています(社協の独自事業)。
- 社協が使用する車両を提供するとともに事務局となり、会員登録や運行調整(送迎時間調整、ボランティア活動シフト作成等)、ボランティアの養成、フォローアップ研修・ボランティア連絡会の開催等を行っています。
- 社協は、送迎の当日に認知症の方を対象に毎回電話連絡をして、支度の促しなどを行うとともに、出発前に送迎を行うボランティアとの情報共有なども行っています。



類型③:通所型サービス・通いの場の運営主体と同一の主体による送迎
(通所B・C/一般介護予防)

【特徴】

- 「通いの場」等の運営主体が、送迎も一体的に行うものです。

【目的地と補助対象】

- 目的地は、総合事業の通所型サービスや一般介護予防事業の「通いの場」になりますが、その過程で買い物等に寄る例もあります。
- 「通いの場」等への送迎なので、間接経費のみでなく、「送迎(目的地までの道中)」に関する直接経費も総合事業による補助等の範囲です。

【利用者負担(道路運送法上)】

- 「送迎」は、「通いの場」等の運営と一体的なものであることから、「ガソリン代等実費」であったとしても、「送迎」に係る利用者負担を、「通いの場」等の利用料金とは別に受け取ることはできません。
- 利用者から受け取れるのは、送迎利用の有無に関わらず、定額の通いの場等の利用料金のみ(送迎のコスト含むことは可)です。



■ 買い物・運動・送迎の一体的な提供

- 長久手市では、市内の事業者委託し、買い物・運動・送迎を一体的に提供する「買い物リハビリ」の取組を実施している。
- 当日は、受託事業者が保有する車両で自宅に迎えに行き、スーパーまで送迎する。スーパーに到着後は、予め決められたスペースでバイタル測定を済ませ、スタッフによる体操指導が行われる。
- その後、参加者が各自で買い物をするが、適宜スタッフも見守りを行っている。買い物が終わった後に再度集合し、自宅まで送迎を行います。
- 参加者は、一人での外出や買い物が難しい人で、簡易的なチェックリストの結果も参考にしながら判断するが、現在の参加者は一般高齢者のほか、事業対象者や要支援1～要介護2の人、年齢も70歳～90歳と幅広い

<買い物リハビリの案内チラシ>



<(裏面)チェックリスト>



■ 受託事業者が保有する資源の活用

- 受託事業者は温浴施設やデイサービス事業者など、普段から送迎車を運用して事業をおこなっているため、追加で新たな準備などは発生していません。車両の空き時間を有効活用することは、受託事業者にとってもメリットとなっています。
- 受託事業者によっては、スタッフに介護やリハビリテーションの専門職も含まれる場合もあり、専門的な運動指導や相談への対応が可能です。

<体操指導の様子>



(長久手市資料)

類型④：生活援助等と一体的に提供される送迎 (訪問B)

【特徴】

- 様々な生活援助等と一体的に送迎を行うものです。
- あくまで、生活援助等の提供が中心となるサービスです。

【目的地と補助対象】

- 目的地は、介護予防ケアマネジメントにより決まります。生活援助等の範囲内であれば買い物等において支援をしている例もあります。
- 移送に関する様々な経費を、市町村判断で補助することが可能です。

【利用者負担(道路運送法上)】

- 「送迎」は、「生活援助等の提供と一体的」なものであることから、「ガソリン代等実費」のみであったとしても、「送迎」に係る利用者負担を、「生活援助等」の利用料金とは別に受け取ることはできません。
- 利用者から受け取れるのは、送迎利用の有無に関わらず、定額的生活援助等の利用料金のみです。



※ すべての生活援助等を、同じ人が提供する必要はない。
 ※ 実質的に送迎しか行っていないと判断された場合は、「生活援助等の料金」を「送迎の対価」と見なされる可能性があり、その場合は道路運送法に基づく「許可又は登録」が必要となる。
 ※ 「地域支援事業実施要綱(P.10)」より、『(一部抜粋)・・・様々な経費について、市町村がその裁量により対象とすることを可能とするほか、・・・奨励金(謝金)を補助の対象とすることも可能である。・・・運営費の一部を補助するものであるが、例えば補助率を設定せずに年定額での補助を行うことも可能である』

<補助対象経費及び補助金の上限額>

補助対象経費		月あたりの上限額	
基準額	事務作業及び利用者のサービス調整にかかるコーディネーター等にかかる人件費（物品購入費、印刷費、交通費、光熱水費、通信費、保険料、賃借料、会費使用料、研修講師等謝礼等実施要綱第2条に定める目的のために行われる多様な生活支援に必要な経費を含む）	30,000円/月	
加算	活動エリア加算	活動エリアを生活支援の活動範囲を市内全域とする場合に基準額に準じて加算	10,000円/月
	地域状況把握加算	地域課題を把握するためのアンケート調査や地域資源調査、生活支援のニーズ把握等を行う場合に基準額に準じて加算	10,000円/月
加算	賃借料加算	家賃（敷金・礼金含む）、コピー機等の賃借にかかる経費に応じて加算。	20,000円/月
	車両を利用した生活支援実施加算	（1）自動車の賃借料（個人所有車両を除く） （2）保険料（個人所有車両にかかる個人名義の自動車保険料を除く） （3）安全運転講習受講にかかる費用	10,000円/月
	通いの場加算	実施要綱第3条第3項及び第7条に定める「通いの場」を生活支援と一体的に運営する場合の事務経費に応じて加算。ただし、「八王子市ふれあいいきいきサロン支援事業補助金」の交付を受けて活動しているものを除く。	補助期間の月数に相当する回以上開催する場合 10,000円/月
	地域課題チャレンジ加算	上記通いの場の運営のほか、実施要綱第7条に定める多様な活動を行う場合の事務経費に応じて加算。 なお、詳細については市が別に定める。	10,000円/月

(八王子市資料)

■ 利用対象者を要支援者等に限定しない、固定費を対象に補助をする訪問Bの仕組み

- 八王子市では、訪問Bによる生活支援の利用者が要支援者等に限定されないよう、補助の対象を団体内に配置された第3層SCの人件費を対象に固定費として補助することで、利用者の中に要支援者等が一人でもいれば補助要件を満たすようにしています(要支援者等の人数によって、必要な経費等が変動しないため)。

■ 地域の活動内容に応じた柔軟な加算を設定

- 上記の第3層SCの人件費(基準額)に加え、団体ごとの活動内容に応じた加算が設定されており、地域の実情に応じた活動を支援する仕組みとなっています。
- 令和4年度現在、住民主体による訪問型サービス提供団体は38団体となっており、そのうち「車を利用した外出付き添い」は20団体で実施されています。

■ 訪問Bが地域づくりの拠点として機能

- 第3層SCは、地域課題やニーズを把握し、第2層SCとの原則月1回以上の情報交換を通じてその共有を図るとともに、第2層SCと連携して地域課題の解決に向けた取組を行っています。

類型⑤：通院・買い物等をする場合における、一般介護予防事業による送迎
(一般介護予防事業)

【特徴】

- 一般介護予防事業であり、65歳以上のすべての高齢者が利用の対象です。
- 担い手(運転者等)の介護予防を狙いとして、実施する例があります。

【目的地と補助対象】

- 目的地は、市町村の判断によりますが、医療機関への通院や買い物等の送迎をしている例があります。
- 移送に関する様々な経費を、市町村判断で補助することが可能です。
- 一般介護予防事業であることから、奨励金は補助対象にはなりません。

【利用者負担(道路運送法上)】

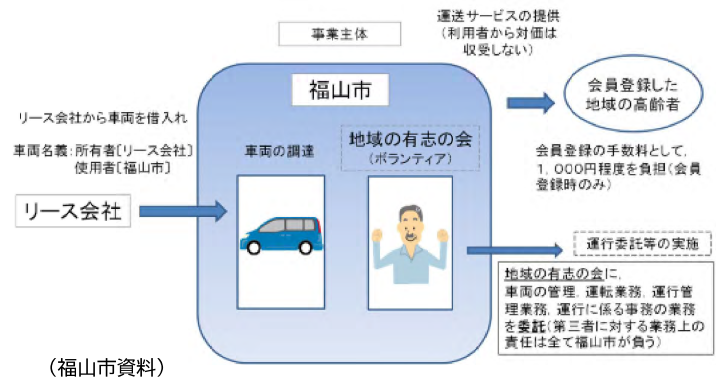
- 「許可又は登録を要しない運送」として行う場合は、送迎の利用者から「ガソリン代等実費」のみであれば、受け取ることが可能です(ただし、ガソリン代等実費について補助を受けている場合は、利用者からは受け取ることはできない)。



■ 市が車両をリースし地域に運行を委託 (一般介護予防事業)

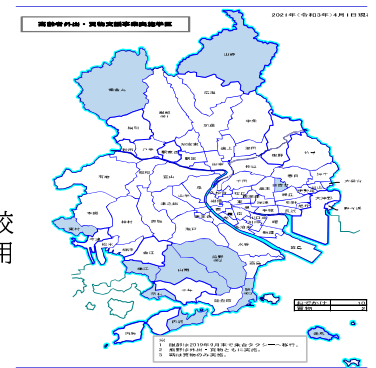
- 福山市が車両をリースし、地域の有志の会(ボランティア)に運行を委託している。
- 委託内容は、車両の管理、運行業務、運行管理業務、運行に係る事務等であり、**事業主体は福山市**となる。**利用者から対価は収受せず**、必要な経費は基本的には全額を委託費で賄っている。
- リース料と委託料の合計額の上限は年間150万円であり、例えば**大型の車両をリースした場合は委託料が下がる**など、地域が実情に応じて判断している。

<福山市高齢者外出支援事業の実施イメージ>



■ バス路線との競合はNGで、地域は高齢者外出支援事業or 乗合タクシーを選択(現在は10地域で実施)

- **バス路線との競合がNG**であるため、対象地域は概ね郊外や過疎地となる。
- **路線・ルート案は住民が作成し、福祉部局が交通部局と事前に調整**する。
- 活動は小学校区単位で、**移動支援の範囲は中学校区単位**。移動ニーズが中学校区単位に収まらない場合などは、別途**乗合タクシーを導入する**という選択肢も用意されている(乗合タクシーに移行した地域もある)。



総合事業で補助できる経費は、何がある？

		類型①	類型②	類型③	類型④	類型⑤
		通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援	通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎	通所型サービス・通いの場の運営主体と同一の主体による送迎	生活援助等と一体的に提供される送迎	通院・買い物等をする場合における、一般介護予防事業による送迎
直接経費	奨励金 ¹	○ ²	○ ³	○	○	×
	ガソリン代等実費	×	○	○	○	○
	自動車保険 ⁴ の保険料	×	○	○	○	○
	活動用の保険 ⁵ の保険料	○	○	○	○	○
	車両維持・購入費	×	○	○	○	○
間接経費	コーディネーター人件費	○	○	○	○	○
	家賃・通信費等	○	○	○	○	○

1 地域支援事業実施要綱(P.10)『補助(助成)の方法で事業を実施する場合について、…(中略)…住民主体の多様なサービスの展開のため、ボランティア活動に対する奨励金(謝礼金)を補助の対象とすることも可能である。』

2 道路運送法の許可・登録の有無によらず、送迎前後の付き添い支援を対象とした奨励金のみの可。

3 道路運送法の許可・登録を受けている場合は、送迎前後の付き添い支援のみでなくボランティア運転者の送迎を対象とした奨励金を補助することが可能。

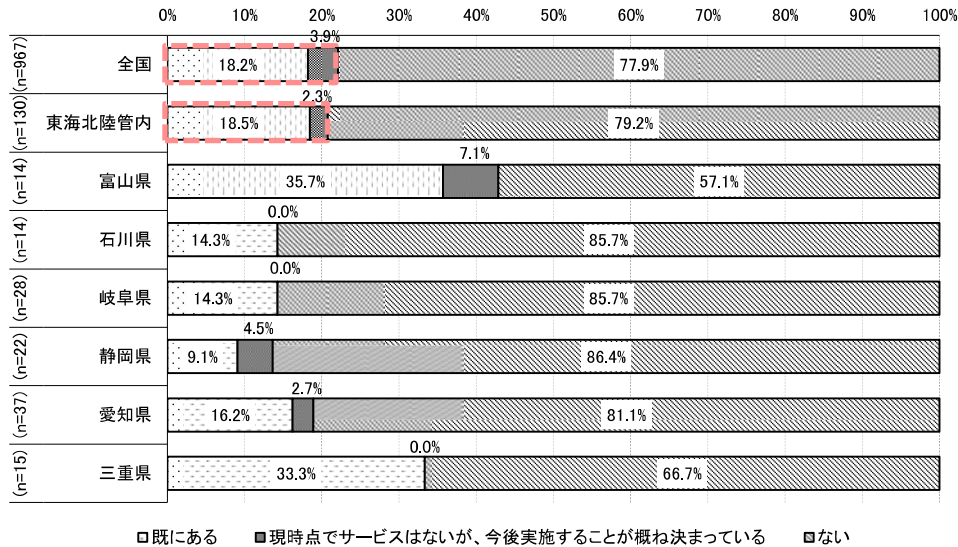
4 「団体が所有する車両の自動車保険」、および「マイカー等を使用する移動支援ボランティアの活動中の自動車事故を対象とした自動車保険」

5 ここでは、自動車に乗車していない乗降前後の付き添い支援の際の事故などを対象とする保険をイメージ。「移送に関する直接経費」には該当しないため、いずれの類型においても補助対象経費となる。

総合事業による補助等を、必ずしも活用する必要はない

○ 市区町村のうち約2割が、「総合事業による補助等」は行っていないが、生活支援体制整備事業(協議体・生活支援コーディネーターの活動)を通じて創出された移動支援・送迎等について「既にある」と回答しています(※令和元年より約1割増)。

<総合事業による補助等が行われていないが、生活支援体制整備事業を通じて創出された移動支援・送迎等の有無(令和3年12月末)>



出典：一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構
「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの効果的な運営に関する調査研究事業」,令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業



静岡県 袋井市

ファミリー・サポート・センター事業(育児部門)に一般財源による委託で介護部門を追加し、高齢者の移動支援も実現

単独事業

■ ファミリー・サポート・センター(育児部門)に、一般財源による委託で介護部門を追加

- 袋井市のファミリー・サポート・センターでは**育児部門に加え、介護部門を設置しており、外出付き添い・送迎サポートをはじめとした高齢者の生活支援が実施されている**。ファミリー・サポート・センターは依頼会員からの要請を受け、サポート可能な援助会員とつなぐ役割を担っている。
- 育児部門(ファミリー・サポート・センター事業)の負担割合は、国、都道府県、市が3分の1ずつであるが、袋井市では一般財源による委託で介護部門を追加することで、ファミリー・サポート・センターの活動の対象を広げることができている。

■ 介護部門の依頼のうち、約半数が送迎・付き添い支援

- 介護部門の依頼のうち、約半数程度が送迎・付き添い支援であり、月に平均100件ほどの依頼が入っている。
- 送迎支援は、要介護認定の状況に関わらず対象であるが、外出に見守りや付き添いが必要な場合に限られている。**利用料金は1時間あたり700～850円で、援助会員には同額が支払われる。**



■ 育児部門の担い手へのアプローチ

- 援助会員の登録は、**育児部門と介護部門で分かれています**が、**7割近くの会員は両方に登録している**。育児部門の援助会員にも高齢者支援に参加してもらうことで、比較的若い世代を取り込むことにも成功している。

資料：NPO法人ふぁみりあネット提供
※写真は関係者への説明用に撮影したものであり、実際の活動場面ではありません

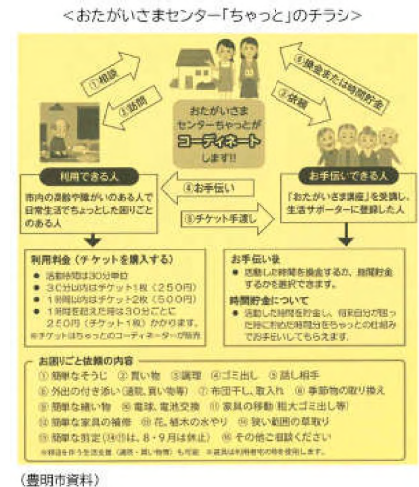


■ 「協同組合」と「市」との協働による活動の活性化

- ▶ おたがいさまセンター「ちゃっと」は、市内の3つの協同組合と市の4者で協働で運営されており、様々な生活支援を必要とする人と、そのお手伝いができる人(生活サポーター)のマッチングを行っている。
- ▶ 支え合いの仕組みを地域に広げるにあたり、住民が全てを担うような取組を新たに創出するのではなく、協同組合という「既存の支え合いの仕組み」の存在に着目し、市と協働することでその取組を活性化させることに成功している。

■ 「ちゃっと」は、市が「生活支援体制整備事業」として委託しており、第2層SC6名が配置されている

- ▶ おたがいさまセンター「ちゃっと」は、「南医療生協」、「JAあいち尾東」、「コープあいち」の3つの協同組合と豊明市の4者が協働で運営しており、豊明市が「ちゃっと」の事務局である南医療生協に「生活支援体制整備事業」として委託をしている(約800万円/年)。
- ▶ 「ちゃっと」には、第2層の生活支援コーディネーター6名が配置されており、そのお手伝いができる人(生活サポーター)のマッチングなどを行っている。
- ▶ マッチング以外にも、新規の利用希望などがあった場合にはご自宅を訪問し、ニーズや生活課題の把握、生活サポーターでの対応の可否の判断(難しいと判断した場合は、他の機関へつなげる)、生活サポーターの選定、生活サポーターとの同行訪問などを行っている。



(愛知県豊明市 続き)

■ 実利用者数は、従前相当の利用者よりも多い規模に

- ▶ お手伝いをする生活サポーターは、立ち上げ当初はまず3つの協同組合で活動をしていた組合員約100名が講習を受け生活サポーターとなった後、徐々に非組合員の担い手も増加し、令和3年現在では366名となっている(ドライバーは14名)。
- ▶ 令和3年度実績で、利用者数は延べ3,414人(実利用者数は221人)となっている。令和4年現在は、約100人/月(実人数)が利用しており、従前相当の訪問型サービスの利用者数(約80人/月)よりも多い規模となっている。

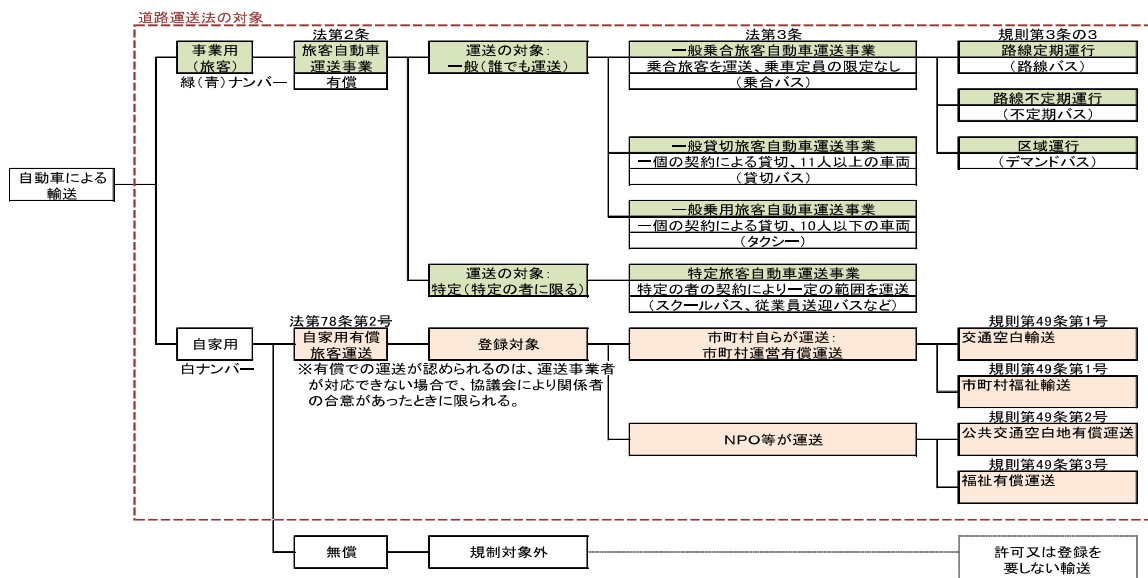


■ 時間預金の制度が、「将来、自分が困った時のために」という「おたがいさま」の気持ちを生み出す

- ▶ 「ちゃっと」には、非常に多くの住民が参加していますが、要因の1つとして、時間貯金の制度を設けることにより、ボランティア精神を持っている人のみでなく、「将来、自分が困った時に助けてもらいたい」という「おたがいさま」の気持ちで参加している人が多いことが考えられる。
- ▶ また、事務局機能を「ちゃっと」が担い、地域住民は生活サポーターとして参加するなど、地域住民が全てを担うのではなく、比較的無理なく参加できる実施体制が整っていることも、多くの生活サポーターが参加している1つの要因と考えられる。
- ▶ さらに町内会などを対象に「ちゃっと」の取組事例の説明会を実施していることなども、各地域での担い手の確保につながっている。

道路運送法に基づく事業区分の全体像

図表 道路運送法における旅客輸送に係る事業区分



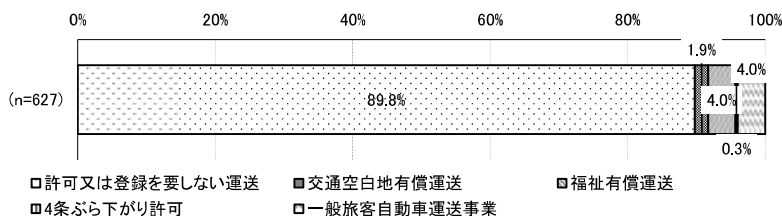
※ 上図の「交通空白輸送」と「市町村福祉輸送」、「公共交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」は、改正道路運送法(2020年6月公布、同年11月27日施行)に基づき、現在は実施主体によらず「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」に統一

※ NPO等とは、NPO法人に加え、道路運送法施行規則第48条に掲げられる「一般社団・財団法人」「認可地縁団体」「農業協同組合」「消費生活協同組合」「医療法人」「社会福祉法人」「商工会議所」「商工会」「労働者協同組合」「営利を目的としない法人格を有しない社団」が対象

道路運送法上の位置付けは、「許可・登録を要しない運送」が約9割

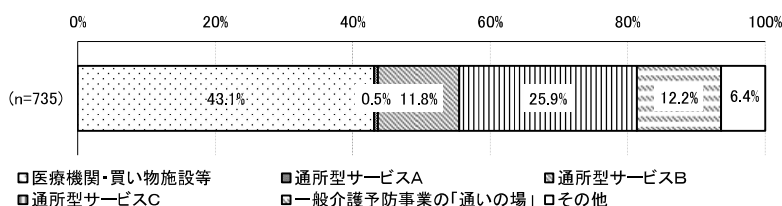
- 総合事業の補助等を行う移動支援・送迎の取組について「道路運送法上の位置付け」をみると、「許可・登録を要しない運送」が89.8%と最も多くなっています。
- なお、行先については、「医療機関・買い物施設等」が43.1%と最も多く、次いで「通所型サービスC」が25.9%、「一般介護予防事業の「通いの場」」が12.2%でした。

<道路運送法上の位置付け(※市区町村数ではなく、取組数ベースの集計)> ※ 全国集計



※不明との回答を除く

<行先(※市区町村数ではなく、取組数ベースの集計)> ※ 全国集計



出典:一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構 「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの効果的な運営に関する調査研究事業」,令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

「許可・登録を要しない運送」とは？①

- 自家用有償旅客運送は「有償」であり、国土交通大臣による登録が必要ですが、「無償」であれば「許可又は登録を要しない運送」として、ボランティアや地域の助け合いといった形で、移動支援・送迎を行うことができます。
- ただし、「無償」とは、「利用者から、金銭を一切受け取ることができない」わけではなく、以下のような「運送の対価にあたらぬ金銭」は、「無償」の範囲内で受け取ることができます。

A. ガソリン代等実費（特定費用）



- 実際の運送に必要なガソリン代（運転者が自宅を出発してから戻ってくるまでの区間）、有料道路や駐車場を利用した際の料金のみ場合は、受け取り可です。
- これらの費用は「この送迎が行われなかった場合には、発生しなかったことが明らか」であるため、有償には当たりません。



- 自動車保険など、保険の費用は対象にはなりません。また、車両を日常的に停めている駐車場の料金も対象にはなりません。
- これらは「送迎の有無に関わらず、発生する費用」です。

B. 会費



- 自治会や町内会、その他の団体等が、会の運営経費全般に充てることを目的に受け取る会費は、仮にその会費の一部が、送迎に係る経費に使用されたとしても問題ありません。
- 会の運営経費全般に充てることを目的に徴収された会費は、送迎の提供と密接に関係しているとは認められず、反対給付は特定されません。



- ただし、会費を徴収している団体等が、実質的に送迎のみが行っていない場合は、会費を運送に係る経費に使用することはできません。
- なお、送迎を利用する人だけが会費を払うこともNGです。

「許可・登録を要しない運送」とは？②

C. デイサービスや通いの場の利用料



- 目的地であるデイサービスや通いの場等の運営団体が、送迎も一体的に行う場合は、送迎にかかるコストを利用者個々から受け取らない場合は、通いの場等の利用料を受け取ることは問題ありません。
- また、通いの場等に対する市町村の補助金に送迎加算を付けることは可能です。



- デイサービスや通いの場等の利用料の他に、個々の利用者から運賃を受け取る場合や、送迎の有無で提供するサービス等に差をつける場合は、有償とみなされます。
- この場合、個々の利用者からは「A. ガソリン代等実費」であっても、受け取ることはできません。

➡ 総合事業による補助等を行う移動支援・送迎のうち、「類型③：通所型サービス・通いの場の運営主体と同一の主体による送迎」に関連

D. 仲介手数料



- 利用者から依頼を受けて、利用者と運転者の調整を行う仲介者は、仲介手数料として報酬を受け取ることが可能です。
- 仲介者の役割としては、利用者からの電話を受けたり、利用時間帯や目的地などのサービス内容の調整や、運転者とのマッチングなどが想定されます。



- ただし、支払った仲介手数料の一部を、「A. ガソリン代等実費」などを超える形で、運転者に支払うことはできません。
- 仲介手数料が、運転者に還流しないような対策を講じることが求められます。

➡ 総合事業による補助等を行う移動支援・送迎のうち、「類型①：通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援」と「類型②：通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎」に関連

「許可・登録を要しない運送」とは？③

E. 生活援助等が中心の場合の利用料



- 生活援助等の提供が中心となるサービスで、送迎はその一部である場合、送迎に対する固有の負担を求めない場合は、生活援助等への利用料として受け取ることができます。
- 生活援助等に対する利用料として支払われたものは、送迎の提供に対する対価とはみなされないため、反対給付は特定されません。



- 生活援助等の利用料の他に、個々の利用者から運賃を受け取る場合や、送迎の有無で提供するサービス等に差をつける場合は、有償とみなされます。
- この場合、個々の利用者からは「A. ガソリン代等実費」であっても、受け取ることができません。



総合事業による補助等を行う移動支援・送迎のうち、「類型④：生活援助等と一体的に提供される送迎」に関連

F. 任意の謝礼、ボランティアポイントなど



- 利用者が、自発的に、謝礼の趣旨でお金を差し出した場合は、運転者は任意の謝礼として受け取ることができます。
- また、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物など、例えば該当するボランティアポイントや会員同士の時間預託などは可能です。



- あらかじめ、運賃表などが用意されている場合などは、自発的な任意の謝礼とはみなされません。
- 仮に地域通貨等であっても、金銭的な価値が高い、換金性・流通性が高いと判断される場合は、有償とみなされる可能性があります。

「許可・登録を要しない運送」とは？④

G. 運転をせず、付き添いをする人への報酬・謝礼



- 運転をせず、自宅の内外や目的地、車内において、付き添いや見守り等を行う人への報酬・謝礼については、金額に制限や規制はありません。
- このような報酬・謝礼は、送迎サービスを受けたことに対する対価ではないため、付き添い・見守り等を行う人に対しては支払うことができます。



- 付き添い・見守り等をする人へ支払われた報酬・謝礼の全てもしくは一部を、運転者に還流することはできません。
- 報酬・謝礼を受け取ることができるのは、付き添い・見守り等を行った人のみです。



付き添い・見守り等をする人への報酬・謝礼は、送迎とは無関係であるため、利用者から料金を受けとる例もあります。

H. 利用者の所有する自動車の運転に対する報酬・謝礼



- 利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それは運転役務の提供に対する報酬であって運送の対価とはなりません。
- この場合は、許可・登録は不要です。



- ただし、役務の提供の態様等によっては、自動車運転代行業や労働者派遣業とみなされる場合もあるため、個別に慎重に判断する必要があります。
- また、運転者の所有する自動車ではないため、事故の際のトラブルなどに注意することが必要です。

許可・登録を要しない運送で行うとき まとめ

参照：国土交通省「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」2022年3月改定版

利用者から団体が収受できるもの

・自発的な謝金や寄付

※以下の要件と併用○

- ・ガソリン代実費・道路通行料・有料駐車場代
(保険に係る費用は×)

・付添や見守に係る人件費

- ①乗車前・降車後の付添・見守
- ②生活援助と一体の送迎（乗車中の時間も算定可）

・利用調整に係る人件費

団体が運転ボランティアに供与できるもの

・人件費（運転役務等に係る報酬を含む）

- ・ガソリン代実費
- ・車両提供に係る費用（自動車保険料等）

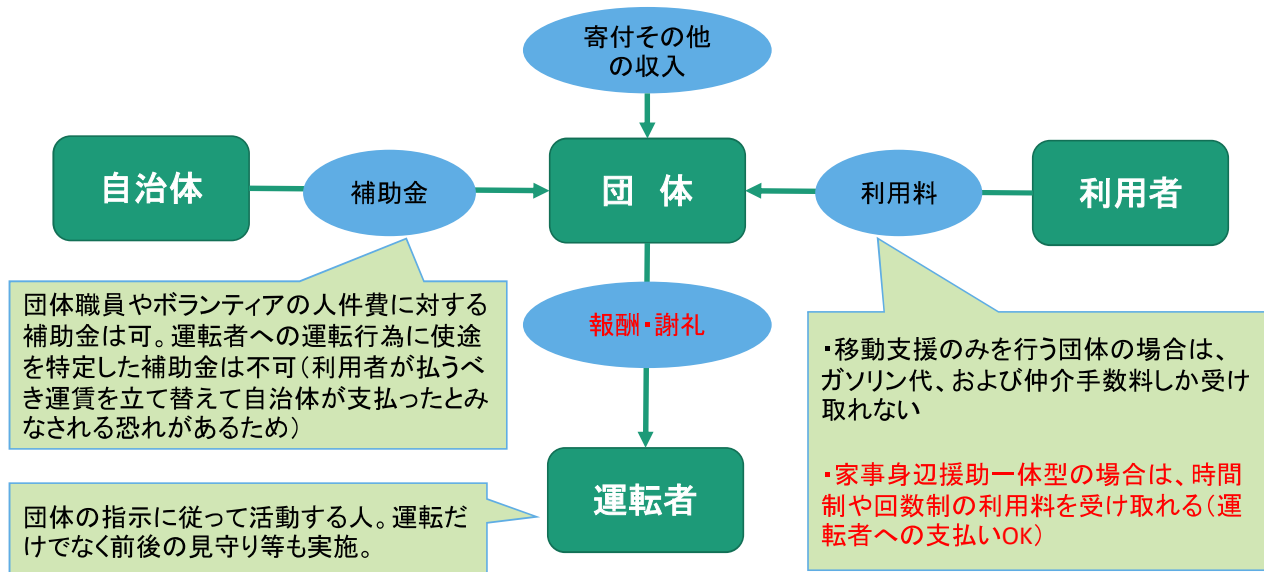
自治体が団体やボランティアに支援できること

- ・補助金の拠出
- ・介護予防ボランティアポイントの付与
- ・車両の提供（リース料を含む）
- ・維持費（自動車税、車検、駐車場代等）
- ・自動車保険など各種保険料



(NPO法人全国移動サービスネットワーク資料)

道路運送法上の許可・登録を要しない運送の場合 (参考) 利用者から受け取れるお金 & ボランティアに渡せるお金の関係



(NPO法人全国移動サービスネットワーク資料)

「地域の『移動』支援」に関する 情報・ノウハウ を 弊社のHPでご紹介

調査・提言

各研究会・事業における地域包括ケア関連の調査研究レポートがご覧いただけます。

- ・地域包括ケア研究会
- ・地域包括ケア計画（介護保険事業計画）
- ・地域マネジメント／地域支援事業
- ・介護予防・日常生活支援総合事業
- ・**地域の「移動」支援**
- ・介護人材／外国人介護人材
- ・定期巡回・随時対応サービス
- ・看護小規模多機能型居宅介護および看護サービス
- ・その他

🔍
検索

Quality for You
三菱UFJリサーチ&コンサルティング

企業のお客さま
官公庁のお客さま
レポート
セミナー・イベント
採用情報
企業情報
お問い合わせ
English

ホーム > 地域包括ケア > 地域の「移動」支援

地域の「移動」支援

このページでは、地域において高齢者等の移動支援・送迎の取組を行う際に、必要となるノウハウや情報等を整理しています。地域で移動支援の取組を行うには、移動のみでなく、地域住民の生活全体を見据えた検討のためのノウハウや、道路運送法などの法規制の知識等も必要となります。このページが、各様の地域の実情に応じた移動手段の実現に向けた一助になれば幸いです。

介護保険制度等を活用した高齢者の移動支援・送迎のための手引き

本手引きは、介護予防・日常生活支援総合事業（総合事業）・道路運送法などの関連制度のポイントや、総合事業に基づく移動支援・送迎の推進に向けた考え方、各地域の事例などについて整理しています。主に各市町村の総合事業担当者が「総合事業を活用した」高齢者の移動支援・送迎の仕組みづくりについて検討をする際、その参考資料としてご利用いただくことを想定しています。

令和5年3月16日
移動支援セミナー

藤枝市における 新しい交通の 仕組みづくり

～高齢者等の「足」の課題の解決に向けて～

都市建設部地域交通課
主幹兼新交通推進係長

松下 武人



藤枝市
Fujieda City

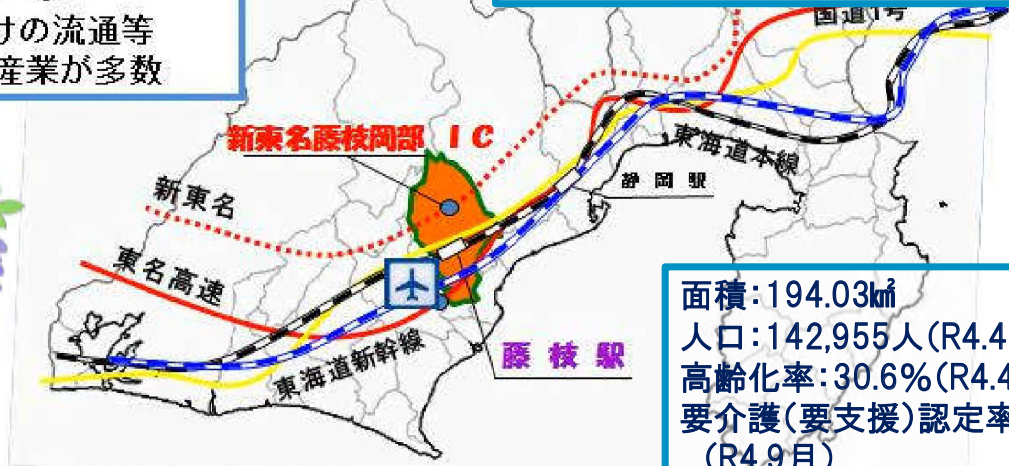
藤枝市の紹介

主要路線による交通の要衝
富士山静岡空港まで25分

産業:

茶やみかん等の農産物
地酒・スイーツ
乾しいたけの流通等
魅力ある産業が多数

- ・静岡県のほぼ中央、静岡市の西隣
- ・東海道の宿場町
- ・「ほど良く都会 ほど良く田舎」
- ・ごみ排出量少なさ 全国第6位



面積:194.03km²
人口:142,955人(R4.4月)
高齢化率:30.6%(R4.4月)
要介護(要支援)認定率:16.4%
(R4.9月)

講座の内容

- 1 新しい移動支援推進の背景
- 2 連携に向けた取組
- 3 令和4年度 of 取組
- 4 令和5年度 of 取組



1 新しい移動支援推進 の背景

(1) 生活支援体制整備事業の推進

超高齢社会を背景に抜本的制度改正

平成26年介護保険法改正

新しい介護予防・日常生活支援総合事業

生活支援体制整備事業の導入



協議体、生活支援コーディネーター(SC)の設置

(1) 生活支援体制整備事業の推進

藤枝市

平成28年度第1層SC設置

平成29年度第2層SC設置（市社協）

・第2層協議体順次立上げ



地区社協（10地区）が母体
自治会長・民生委員などが課題を協議



(2) 地域課題の認識

地域住民の代表者の課題意識

高齢者の「足」



高齢者のアンケート

日常生活の外出

買い物、通院、社会参加

要支援状態になると通院が主になり、
外出活動が鈍化

(2) 地域課題の認識



ある地区社協会長の一言

車を用意してくれたら
おらっちが支援するぜ

地域住民の力で何とかしたいという思い

どうする 足の課題

2 連携に向けた取組

(1) 移動支援の仕組みの検討

- 地域の「足」の課題についての確認
- 道路運送法の研究
- 住民ボランティアの運転による移動支援（実施可能モデル）の研究
- 市の支援事業案に関する運輸支局への確認

地域包括ケア推進課 × 公共交通政策室
（現地域交通課）

(2) 多様な主体による移動支援の研究

実施に向けたハードル

＝多様な主体との意識共有・合意形成

• 実施可能モデル（市の支援事業案）
に関する市役所庁内の合意形成

• 実施可能モデルに関する
住民団体・関係団体との合意形成

(2) 多様な主体による移動支援の研究

「高齢者移動支援研究会」立ち上げ

庁内横串 市6部局11課室（※）が参画

（※）企画創生部広域連携課、財政経営部財政課、市民文化部協働政策課、市民活動団体支援課、交通安全対策室、健康福祉部福祉政策課、自立支援課、介護福祉課、地域包括ケア推進課、都市建設部公共交通政策室、産業振興部商業観光局商業観光課

多機関・団体連携

地区社会福祉協議会（5地区）、藤枝市社会福祉協議会、地域包括支援センター、市シルバー人材センターが参画

(2) 多様な主体による移動支援の研究

「高齢者移動支援研究会」での検討（H30年度）



地域の足の課題を確認



先進事例実施団体の取組研究



市の支援制度案の説明



道路運送法の制度を勉強



実施手法のアイデア検討



各地区の取組検討

(3) 移動支援研究会（H30）の成果

令和元年度から移動支援を後押しする事業として・・・
地域支え合い出かけっCARサービス支援事業
をスタート

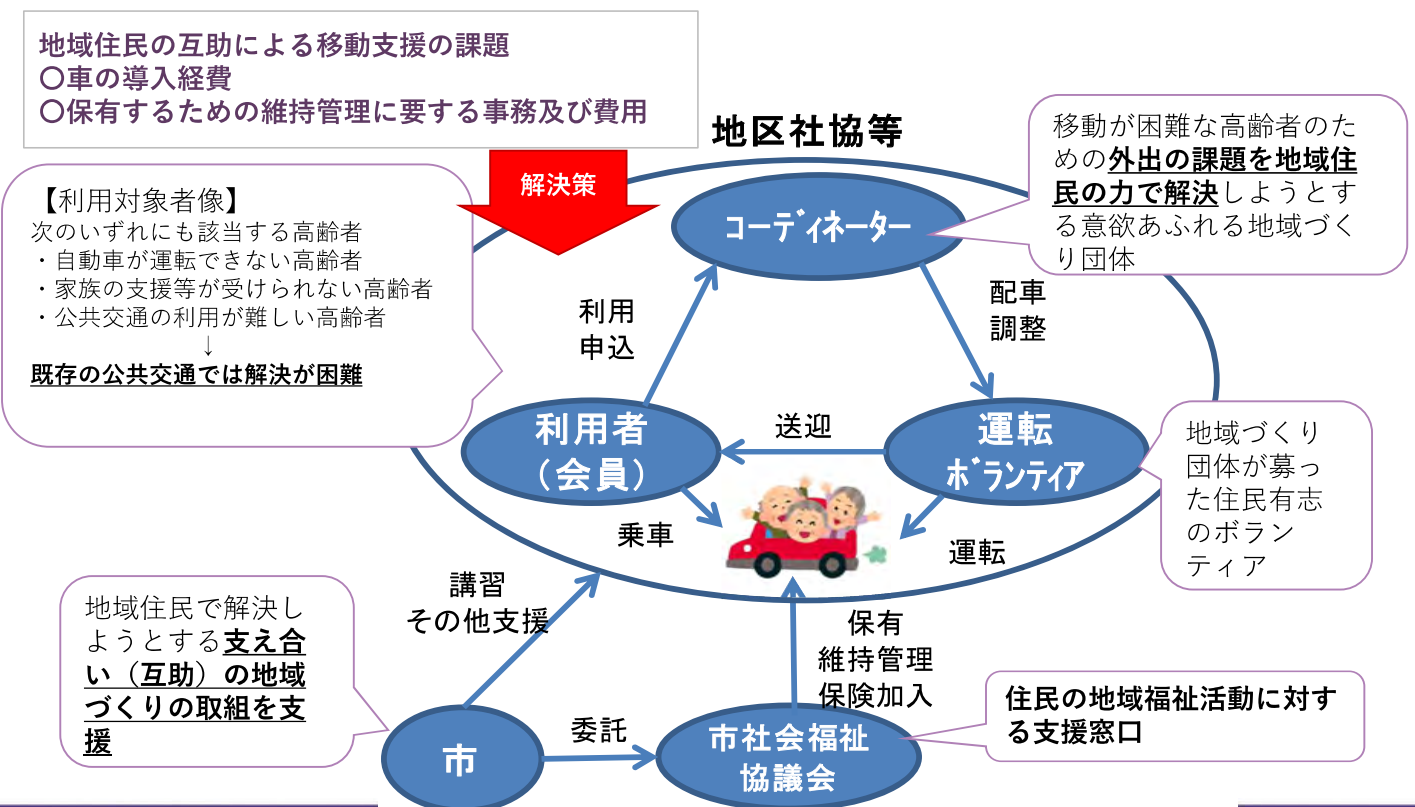


① **運転ボランティアによる移送への支援**

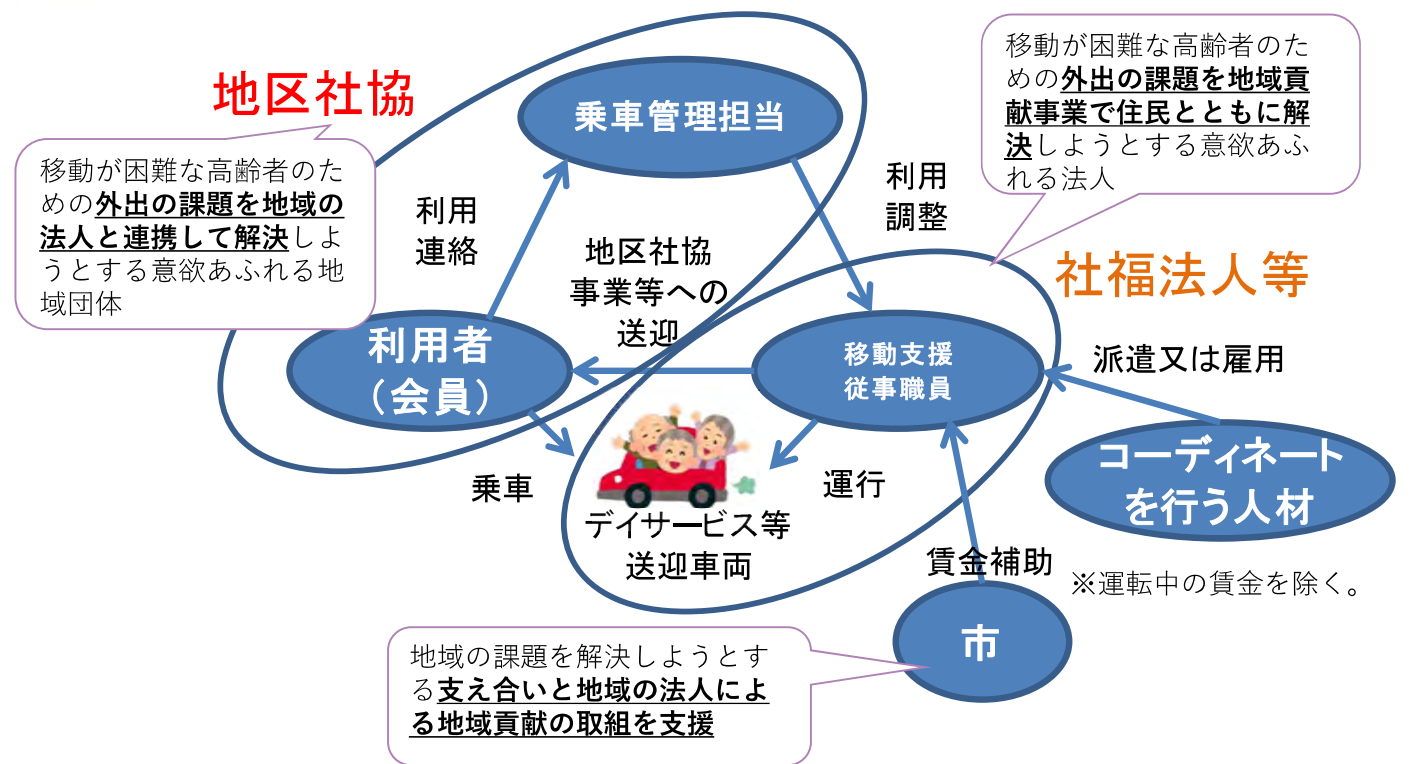
② **法人の地域貢献活動による移送への支援**



① 運転ボランティアによる移送への支援



② 法人の地域貢献活動による移送



(3) 移動支援研究会 (H30) の成果

★支援制度を活用した地域の取組の創出

- ① 運転ボランティアを組織化
西益津地区社協 R1.6.28～
葉梨地区社協 R1.10.1～
- ② 地域の法人と地区社協とが連携
瀬戸谷地区 R1.11.5～
月2回買い物ツアーを実施



★その他支援制度を活用せずに地域の法人と連携した移動支援も創出

(4) 移動支援研究会（R2）の開催

令和元年度実施開始地区の事例報告等

市内全地区社会福祉協議会が参加・地域の動きを情報共有



市内他区への横展開を図る

(5) 移動支援研究会（R2）の成果

★支援制度を活用した地域の取組の創出

新たな運転ボランティアの組織スタート

大洲地区社協 R2.10.1～

高洲地区社協 R3.3.1～



高洲地区は新たな実施モデルとして
生活支援と一体的に実施し、生活支援サービス利用料を
收受
検討前に運輸支局に公共交通政策室と確認

3 令和4年度の取組

自家用有償旅客運送支援事業創設

地域の法人や団体などが実施している買い物支援事業など**地域貢献のために高齢者や障害者の移動支援サービス**を**自家用有償旅客運送事業**で実施する場合、法人や団体に対し、**運転手への謝礼、燃料費等必要な経費**について、**20万円**を上限に**補助**。**運輸支局登録申請の支援**

【補助対象要件】

- ・自家用有償旅客運送の実施
- ・地域貢献事業と認められること

自家用車（白ナンバー車両）による人の輸送



運転手への謝礼支払い
 運送の対価の收受
 寄付金の受入れ



サロン・会食会などの通いの場参加支援

自家用有償旅客運送事業として実施可能

補助

燃料費、運転手・コーディネーターへの謝礼、通信費、消耗品費、運転手の講習参加費等の事業費を補助。



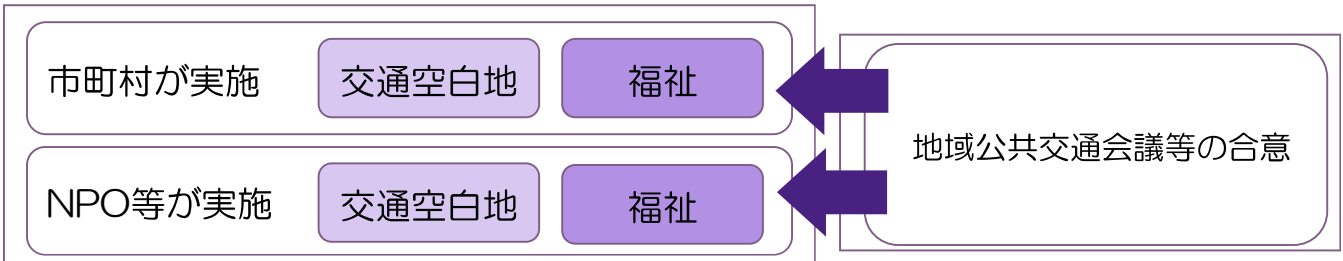
自家用有償旅客運送事業（登録制）

自家用有償旅客運送の概要

- ◆ 2006年道路運送法改正で新規に位置づけ
既存のバス・タクシー事業者で輸送サービスが提供されない場合に、**登録**を受けた市町村 / NPO等が、**自家用自動車**（白ナンバー）を用いて、**有償で運送**することが可能
運送の対価を受けることが可能 ⇒ **第三者による事業の資金提供が可能**
- ◆ 安全・安心を確保するための措置：〔登録制度〕
 - ・ 安全確保＝2種免許又は1種免許＋講習（種類により講習は異なる）、運行管理の責任者の選任等
 - ・ 利用者保護＝対価揭示、損害賠償措置

自家用有償旅客運送の種類

実施の要件



瀬戸谷地区買い物支援事業の 自家用有償旅客運送移行支援

R4年6月～
無償運送で実施していた
買い物支援事業を有償運
送で実施



登録証の伝達



買い物出発

実施日	毎月第1月曜日：中里・市之瀬・蔵田・大久保地区
対象地区	毎月第3月曜日：本郷・滝沢・滝ノ谷地区
行き先	エスポート藤枝店、西友南新屋店、カインズモール藤枝
運賃	無料

市の補助金を原資として運転手の賃金を支払うことが可能となり、事業の継続性が確保された。

瀬戸谷地区、西益津地区で 福祉有償運送開始に向けて準備中

R5年6月開始を目指し…

- 瀬戸谷地区 運転ボランティアを新たに組織
対象：公共交通の利用が困難な高齢者等
運送の対価：300円/回（往復）
- 西益津地区 無償運送から移行し、通院支援充実
対象：公共交通の利用が困難な高齢者等
運送の対価：区域内200円/回（片道）
区域外の指定施設500円/回（片道）

運送の対価と市からの補助金で運転手へ謝礼を支払うことで、運転手の確保を図る。

あし **高齢者等外出支援デマンドバス** 「いじえだ足すと号」 運行事業

住民ボランティア×市



住民ボランティアの地域福祉活動として行う団体の高齢者等の外出支援について、市がデマンドバスにより送迎支援を行う。住民ボランティアと市との協働による移動支援事業（許可登録不要、実費徴収のみの無償運送）。

送迎の利用対象者：
自ら目的地に行けず、かつ、
家族の支援や公共交通の利用が難しい人

市職員（会計年度任用職員）
団体登録受付、予約受付・調整
バスの運行、実費收受

予約



住民ボランティアの役割

- ・団体登録手続
 - ・参加者の出席確認
 - ・予約、運行経路連絡、乗降支援、見守り
 - ・実費の負担
- ・買い物・会食会などの通いの場参加支援



買い物支援



運行・送迎

地域はガソリン代（実費）を負担

健診受診支援



運行時間帯：平日午前9時～午後4時30分（年末年始休業）

「ふじえだ足すと号」運行事業の利用状況

- 登録団体数（令和5年2月末日現在）
25団体（ふれあいサロン19、ふれあい会食会3、居場所2、その他1）
- 利用実績

	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	期間合計
運行日数/ 運行可能日（日）	4/4	14/22	16/20	16/20	15/ 20	16/20	16/19	15/19	112/144
予約便数	6便	23便	28便	30便	21便	22便	18便	20便	168便
稼働便数※	4便	15便	23便	22便	19便	21便	16便	20便	140便
利用団体数	3団体	9団体	11団体	15団体	17団体	16団体	14団体	16団体	20団体
利用者数	20名	70名	76名	125名	113名	114名	87名	113名	718名
稼働率 （1便/日とした場 合の稼働率）	100%	68%	115%	110%	95%	105%	84%	105%	97%
備考	※予約便数と稼働便数の差はコロナウイルスの影響から活動が見合わされたことなどによるキャンセルによるもの。8月は特にキャンセルが多かった。1月は年始の活動が少ないため予約が少なかった。								

高齢者の通いの場への通い続けられるようになった高齢者などから大いに喜ばれている。

地域支え合い出かけっCARサービスの 横展開・充実

新規1地区・事業拡大1地区

新たな運転ボランティアの組織スタート

藤枝地区社協…R5.6月の開始に向け、R5.3月より
試行運転を開始

既存実施地区が新たな事業をスタート

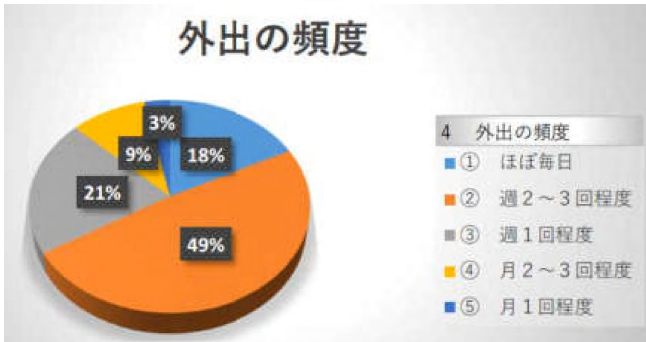
葉梨地区社協…買い物支援に加え、通院支援をR5.3月
より試行運転を開始

ボランティア不足に対応するため大学と連携(予定)

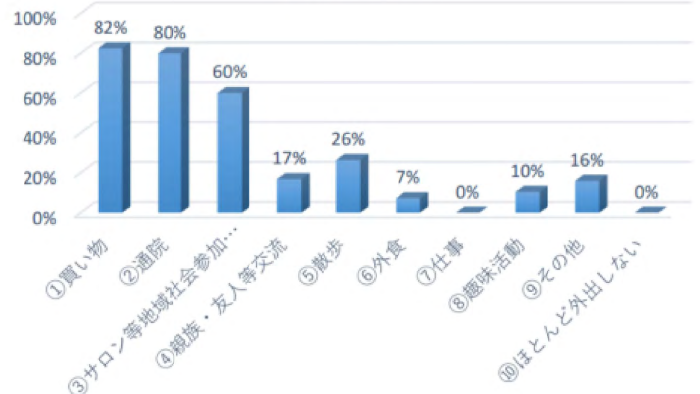
各実施団体が抱える地域の運転ボランティア高齢化による人材不足
に対応するため、地域の大学と連携し、ボランティアの確保を目指す。

移動サービス利用者へのアンケート調査実施

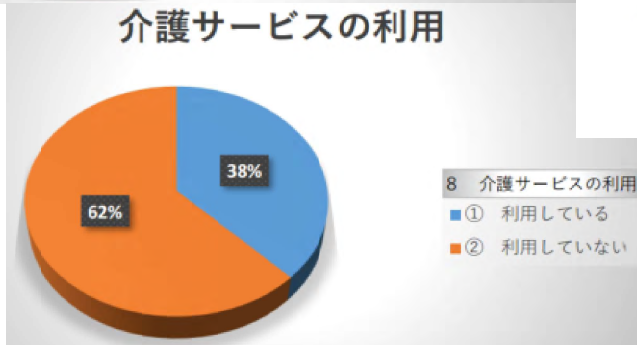
外出の頻度



外出の目的



介護サービスの利用



外出支援サービスの必要性を検証

3 令和5年度の取組

令和5年度予算案計上新規事業

交通空白地域等通院送迎支援事業

公共交通で目的地に行くのが困難な交通空白地域の要支援者等や要介護者の通院を支援するために送迎を行う医療機関等に対し、自動車保険料、自動車整備費等を**12万円**を上限として**補助**することで、通院が困難な人の医療機関への「足」の確保の維持・促進を図る。



中山間地域等



医療機関



補助

送迎に使用する車両の自動車保険、車両整備費等への補助
 上限年間12万円
 (月1万円※×12月)

【補助の条件】

- ・無償運送で行う医療機関への送迎
- ・送迎対象者は、バス路線が不便であったり、車両への1人での乗降ができないなど公共交通（路線バス、乗合タクシー、タクシー）の利用が困難な事業対象者・要支援以上の程度の者

令和5年度から権限移譲予定

自家用有償旅客運送の事務・権限移譲

～中部運輸局管内初！ 輸送資源の確保強化へ向けた大きな一手に！～

令和5年4月から、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲を受け、自家用有償旅客運送支援事業と併せて、自家用有償旅客運送者の登録促進、継続的な運営支援を一体的・総合的に行うことで、市民の「足」となる輸送資源の創出・確保を図る。



権限移譲を受ける必要性

- ★身近な市の窓口で気軽な相談、申請が可能となり、輸送資源の増加が期待できる。
- ★市により合意形成の調整から登録手続までを円滑に進められることが期待できる。

権限移譲団体

新潟県ほか7県、横浜市ほか10市区町村

おわりに

自ら外出して活動することは、「自分らしい、いきいきとした生活」に直結する。これを支える仕組みを、住民や行政、関係団体と同じ方向を向き、共に考え、行動することが、課題解決への大きな第一歩となる。

「介護保険制度等を活用した移動支援の取組と公共交通施策との関係」セミナー

岐阜県各務原市

住民主体の地域の高齢者等 移動支援事業

令和5年3月16日
各務原市 高齢福祉課
公共交通政策室

各務原市の概要

- 各務原市の概要
- 各務原市の公共交通



KAKAMIGAHARA
しあわせ実感 かかみがはら

2

かかみがはらし
岐阜県 各務原市

■地勢

岐阜県南部の愛知県との県境に位置し、市の面積は87.77km²
市域の多くが平地であり、市北部に標高200～300mの山々、南部に木曾川が流れる

■市の特徴

- ・市内を東西に鉄道（JR・名鉄）が走り、16の鉄道駅がある
- ・市域中央に立地する航空自衛隊岐阜基地を中心に航空機産業等の製造業が集積
- ・街中の公園や、山、川といった自然を活用した施設やイベントを開催



各務原市の概要

(令和5年1月1日時点)

人口：145,570人
65歳以上：41,698人
高齢化率：28.64%

フレイル予防事業

フレイルチェック大会



フレイル予防ウォーキング事業



農福連携事業

はたけサロン



各務原にんじん収穫体験



人生会議 (ACP)

人生会議フォーラム



ライフプランニングノート



市内の公共交通

[鉄道]

JR高山本線 (4 駅)
名鉄各務原線・犬山線 (12 駅)

[民間バス路線]

岐阜バス・名鉄バス 11 路線
(高速バス除く)

[乗用タクシー]

事業者 5 社

[コミュニティバス等]

ふれあいバス 7 路線
チョイソコ 2 地区
(デマンド交通)



(参考)

[福祉有償運送]

事業者 7 社

[民間施設]

一部医療、商業施設が送迎サービス実施

16の鉄道駅を軸に公共交通網を形成

- ▶生活圏となる各地区ごとにふれあいバス路線やデマンドサービスを設定
- ▶路線ごとに①商業施設へ乗り入れ・接地、②鉄道駅と接続し、鉄道を軸としたネットワーク形成

住民主体の地域の高齢者等移動支援事業の実施

- 事業の概要
- 導入の背景・経緯
- 活用事例



事業の概要

地域で高齢者の移動を確保する取り組みを支援します

自治体など住民主体で「タクシー事業など」の交通事業を活用した「高齢者」の生活の利便と安全確保を図る取り組みを支援します。二市五市が協働します。

※対象市：三好市、三好市、三好市

STEP 1 地域で高齢者の移動ニーズを考慮してみる

ニーズを把握
 高齢者、身体障害者、認知症高齢者などのニーズを把握
 ニーズの多い行先・時間帯のニーズを把握
 例) 病院コース、買い物コース、駅送迎コースなど
 コース内の目的地が1つに「介護予防教室」などを加えてください

STEP 2 まとまったニーズに合わせて、交通事業者と運行便を契約

地域で運行内容（運行日時・曜日、運行ルート、利用料金など）を定め、タクシー会社と契約を結びます
 運行の1つに「介護予防教室」などを加えてください
 地域で決めた目的地以外の乗降はできません

STEP 3 利用者が予約して利用

予約のあった場合のみ運行します
 ドアtoドアで、指定された自宅まで送迎します
 利用時には、利用者が地域で決めた利用料金を支払います
 利用者の方は、事前に名簿への登録が必要です
 地域で決めた目的地以外の乗降はできません

STEP 4 メーター料金と利用料金の差額を地域が負担

メーター料金 - 利用料金を地域が負担
 例) 乗客9人の乗合車が乗客4名になれば、地域負担額は小さくなります
 利用料金が異なるのは、タクシーが運行されたときのみです

STEP 5 地域が負担した経費の一部を補助します

地域負担額の20%の補助
 地域負担額 20万円 / 補助額 4万円 (年)

実際に使ってみよう！ 活用事例（介護タクシー）

1 契約

介護タクシーコース (例)
 運行日：毎週水曜日・日曜日 各日とも往復1便
 乗客：高齢9時45分まで到着 → 午前10時までにA駅送迎
 料金：年費2万円(高齢者) → 年費2万円15分(高齢者)
 運行料：1乗客300円(往復400円) ※予約・約10日以内までに予約
 乗客要件：メーター料金に基づく ※使用車両：介護車両1台
 運行日：第2・4金曜日

2 契約内容に基づく運行プラン

運行日	月	火	水	木	金	土	日
第1週	1	2	3	4	5	6	7
第2週	8	9	10	11	12	13	14
第3週	15	16	17	18	19	20	21
第4週	22	23	24	25	26	27	28
第5週	29	30	31				

3 契約内容に基づく経費試算 (概算)

① 初回料金 400円 (1.2キロメートルまで) + ② 90円/225メートルのこ + ③ 送迎料金 110円 (4名乗客15分1日乗車)

例) 介護タクシーコース (例) 34キロメートル
 ① 400円 (1.2キロメートルまで) + ② 834円 (2.4キロメートル分) + ③ 110円
 = 1,350円/1日運行

例) 介護予防教室コース (例) 1.8キロメートル
 ① 600円 (1.2キロメートルまで) + ② 626円 (1.8キロメートル分) + ③ 110円
 = 1,350円/1日運行

(例) かかみがはら自治会「みっばらタクシー」

利用料 200円/1回

利用方法 名簿登録の上、前日予約

【毎週火曜日】病院・買物コース

往路：10：00頃 予約者の各自宅へ
 10：10頃 △△病院経由
 10：20頃 ■■スーパー着

復路：12：00頃 ■■スーパー発
 12：10頃 △△病院経由
 12：20頃 予約者の各自宅着

【第1・3金曜日】介護予防教室コース

往路：9：30頃 予約者の各自宅へ
 9：50頃 介護予防教室着

復路：11：00頃 介護予防教室発
 11：20頃 予約者の各自宅へ

事業の概要

- ・地域主体（自治会、地区社協等）が交通事業者と契約し、高齢者等の移動を確保する取組に対して市が補助を実施
- ・介護予防に資する目的地（介護予防教室の会場等）や日常生活に必要な買物・通院の移動手段へ

■事業スキーム

■地域主体

1. 移動ニーズを把握・集約

高齢者等が「いつ」「どこ」に行きたいか

2. 集約したニーズを基にタクシー会社と契約

例：毎週水、金10時に地域内から〇〇病院へ運行

3. 精算

運行実績に合わせて運賃を事業者へ支払う

■交通事業者（タクシー事業者）

1. 契約に基づき、便を確保

予約があった場合のみ運行

2. 道路運送法に基づき、旅客を輸送

3. 精算

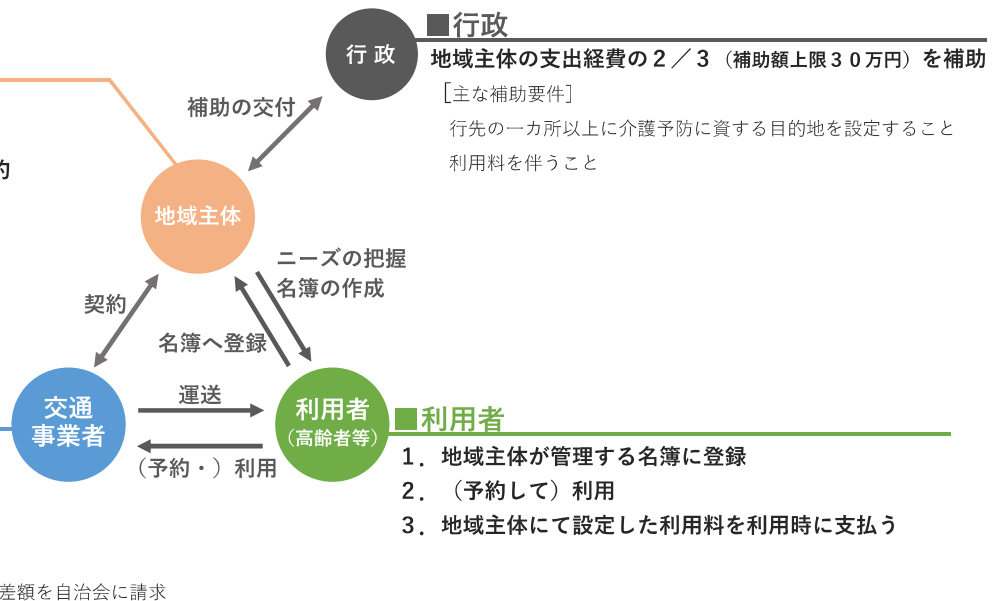
利用料を「預り金」として預かり、実際の運賃との差額を自治会に請求

■行政

地域主体の支出経費の2/3（補助額上限30万円）を補助

[主な補助要件]

- 行先の一カ所以上に介護予防に資する目的地を設定すること
- 利用料を伴うこと

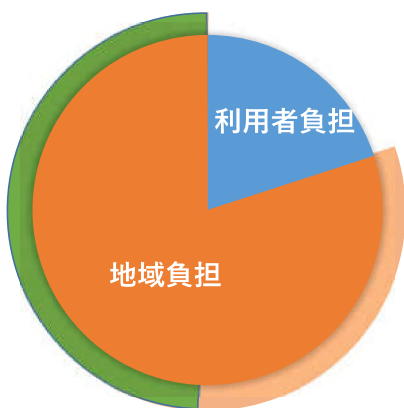


■利用者

1. 地域主体が管理する名簿に登録
2. (予約して)利用
3. 地域主体にて設定した利用料を利用時に支払う

事業の概要（地域負担額）

事業費



■事業費（メーター料金）－利用者料金＝地域負担額

■運賃が発生するのは、運行されたときのみです。

地域負担額の2/3以内 市補助金 上限額30万円（年）

事業の概要（時系列）

●：地域主体 ●：交通事業者（タクシー） ●：利用者 ●：行政

0カ月（目安）

1. 地域ニーズの把握～運行内容の検討

- 移動ニーズを把握・整理（いつ、どこへの移動需要が多いか）
- 運行内容の検討・経費試算
 - ①毎週火曜日に地元地域から△△病院・■●スーパーへ 往復1便ずつ（往：10時/復：12時）
 - ②毎月第1・3金曜日に地元地域から▲▲公民館（介護予防教室）へ往復1便ずつ
- 利用料の検討（1回（1人）当たり000円）

3～6カ月

2. タクシー事業者との調整・契約

- 地域主体へ市内タクシー事業者（交通事業者）の一覧を提示
- 地域主体が依頼する事業者を選定
- 運行内容を相談、どのように運用していくか3者で協議 → ●● 交付申請・決定
- 契約書の取り交わし
- 利用者名簿の作成・登録

6～9カ月

3. 運用開始

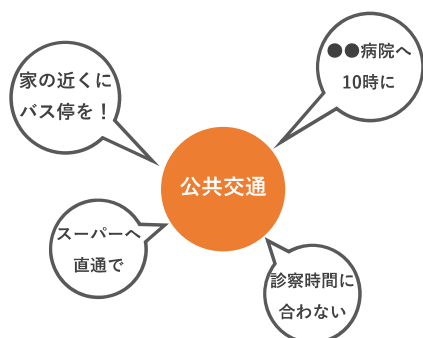
- 運用開始・利用
- 契約に基づき、定期的に精算
 - 精算は、運行経費（運賃）－利用料（タクシー事業者 預り金）＝地域負担額
 - 年度末で一旦、補助事業終了 → ●● 実績報告・支払い

導入の背景・経緯

■背景

団地群の高齢化進展、運転免許返納者の増加
公共交通に対する個人や自治会要望が増大・多様化

地域の実態や、地域主体の取組を調査
移送支援に取り組む団体の会合等へ参加



鉄道やバスだけでは
カバーできない…



多くのケースが「無償運送」で運行
運転手は地域のボランティア



熱意や行動力に感動した一方、
次の担い手がいないと事業が続かないという課題も…



- ・ 網目の細かい移動サービスが提供できないか
- ・ 行政だけで自治会単位や個人の移動需要を全て把握・対応していくことは財政的にも体制的にも困難…
- ・ 無償運送は1つの解決手段ではあるものの、将来的に持続できるのか（運転手の担い手確保など）

導入の背景・経緯

■経緯

1
事業案検討

「餅は餅屋」、人の輸送はそのプロに頼もう

交通事業者を取り込んだ移動支援策を検討したい
⇒タクシーならば**個人単位の移送**ができる
⇒ネックが「費用」なら、そこをカバーする支援施策を



✓交通事業者・関係機関へ相談

支援スキーム案を市内タクシー事業者や運輸支局へ相談
先進事例の調査・ヒアリング

2
事業の位置づけ

交通担当だけで考えても仕方がない

高齢者に関する地域の活動や高齢福祉施策が分からない
交通担当だけでスタートしても**事業が広まらない**のでは…



✓高齢福祉課と連携へ

お出かけや社会参画を通して**健康寿命延伸**という考え方
一方、高齢者の移動は福祉部局でも課題に
⇒「**一般介護予防事業**」に位置づけて連携した事業へ

3
地域へ投げかけ

どこまでいっても事業の主体は「地域」

全て行政主体では、地域にとって自分事にならない
地域主導の方が、**地域に合わせて設計できる・小回りが利く**
ただし、**地域負担**がかかる



✓「一緒に考えましょう」

移動を課題と考えていた地域へ事業案を提案

導入の背景・経緯

■経緯



平成30年度当初予算にて新規事業として、予算化

基本目標5 支えあいと笑顔あふれる思いやりのまち

一般介護予防事業 | 住み慣れた地域で安心できる暮らしを

住み慣れた地域で、いつまでも安全・安心に暮らし続けられるよう、支援が必要な方だけでなく、元気な高齢者まで気軽に参加できる介護予防事業を推進します。

- 住民主体による地域の高齢者移動支援事業 **新** 1,200千円
高齢者の社会参加・介護予防活動を推進するため、自治会など地域住民の方々が主体となって行う地域の高齢者の移動支援（介護予防教室などを実施する福祉センターや公民館を中心に、駅・スーパー・病院などへタクシーで定期運行）に必要な経費の一部を補助します。
- 脳の活性化教室事業 **新** 750千円
軽度の認知症の方でも参加できるよう、タブレットを使用して、楽しく脳のトレーニングができる教室を実施します。
- 歌って元気塾事業 **新** 2,170千円
リズムに合わせたストレッチや合唱、イントロクイズなどで楽しみながら行う介護予防教室を、市内3会場から4会場に拡充します。



活用事例

■活用状況

□平成30年度

丸子団地（自治会）

須衛区（自治会連合会）

□平成31年度

尾崎地区（地区社協）

□令和4年度

緑苑地区（地区社協）

（相談中の案件） 1地域（自治会）



【日常生活での移動で主に活用】

丸子団地（自治会）H30～R2

[サービスの概要]

- ✓ 予約不要
- ✓ 運行頻度：週3回程度
- ✓ ルート：乗降ポイント⇒乗降ポイント
- ✓ 料金：片道200円
- ✓ 年間利用人数：735人（H31）



須衛区（自治会連合会）H30～

[サービスの概要]

- ✓ 事前予約制
- ✓ 運行頻度：平日（1日3便）、土日（1日2便）
- ✓ ルート：利用者宅⇄乗降ポイント
※平日・土日でルートが異なる
- ✓ 料金：片道300円（平日）／片道200円（土日）
- ✓ 年間利用人数：352人（R3）

予約は岐阜交通課部課

(058) 382-3221

事前会員登録・予約

須衛楽ちん愛のりタクシー

「須衛楽ちん愛のりタクシー」は須衛区民の皆様が気軽にお出かけするための乗合タクシーです。

☆平日運行日・運行時間について

月曜日から金曜日運行（年末年始・祝祭日を除く）
行き 8時30分、9時30分 10時30分
帰り 11時30分、12時30分 13時30分

☆平日運行の乗降ポイント（須衛区外への運行）

須衛区内各家庭→各務福祉センター、八木澤整形外科、五島医院、ヤマワ、村上医院、そはら永田クリニック、喫茶「杏」、タチヤ、東海中央病院

14

活用事例

■活用状況

□平成30年度

丸子団地（自治会）

須衛区（自治会連合会）

□平成31年度

尾崎地区（地区社協）

□令和4年度

緑苑地区（地区社協）

（相談中の案件） 1地域（自治会）



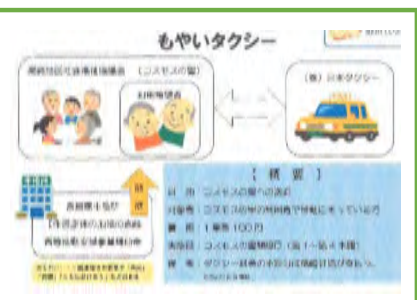
【通いの場への送迎で主に活用】

尾崎地区（地区社協）H31～

※コロナ禍で休止中

[サービスの概要]

- ✓ 事前予約制
- ✓ 運行頻度：週1回（サロン開催日）
- ✓ ルート：利用者宅⇄通いの場
- ✓ 料金：片道100円
- ✓ 年間利用人数：326人（H31）



グリーンタクシーが始まりました！



緑苑地区（地区社協）R4～

[サービスの概要]

- ✓ 事前予約制
- ✓ 運行頻度：週2回程度
- ✓ ルート：利用者宅⇄通いの場
- ✓ 料金：片道200円
（※2人以上乗り合いの場合100円）
- ✓ 年間利用人数：-（現在初年度）

15

ご清聴ありがとうございました。



16



名張市のまちづくりについて

名張市地域環境部地域経営室 藤本



名張市について

昭和29年市制スタート

三重県伊賀地方 伊賀忍者修行の地

名張市の位置・面積
面積 129.77km²



名張市の人口 総数 76,352人
(令和4年10月1日現在) 高齢化率 33.5%

小さめ

大阪・名古屋へのアクセスが良い



関西圏のベッドタウン

人口増加率日本一(S56年)

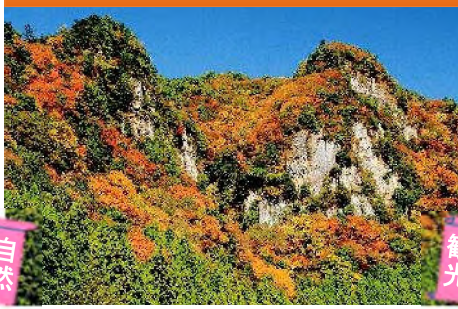


赤目四十八滝(ハイキングコース) 赤目温泉街



自然
観光

香落溪(かおちだに)の紅葉



自然
観光

ぶどう狩り



1

名張市の特徴

● 厳しい財政状況

(非合併・インフラ借金・移住者の高齢化による 税収減)

だからこそ!

● 全国に先駆け課題解決型の住民自治を推進

(地域づくり組織設置と補助金の交付金化)

● 地域活動への相談支援体制を構築し、

住民自治を強力に後押し

(まちの保健室)

住民自治と相談支援体制の
セット整備は名張だけ??

経常収支比率は県内
ワースト1位になることも

単位：%

都道府県	値	順位
平均	94.3	
大阪府	101.1	1
三重県	99.8	2
愛知県	99.6	3
神奈川県	98.7	4
北海道	98.4	5
福岡県	98.4	5
鳥取県	92.4	43
宮崎県	92.2	44
愛媛県	89.3	45
島根県	87.3	46
東京都	79.6	47

単位：%

市町	値	順位
名張市	99.7	1
桑名市	99.2	2
伊賀市	97.4	3
尾鷲市	96.4	4
志摩市	95.2	5
御浜町	94.4	6
津市	94.0	7
鈴鹿市	92.5	8

平成28年度三重県財政資料より

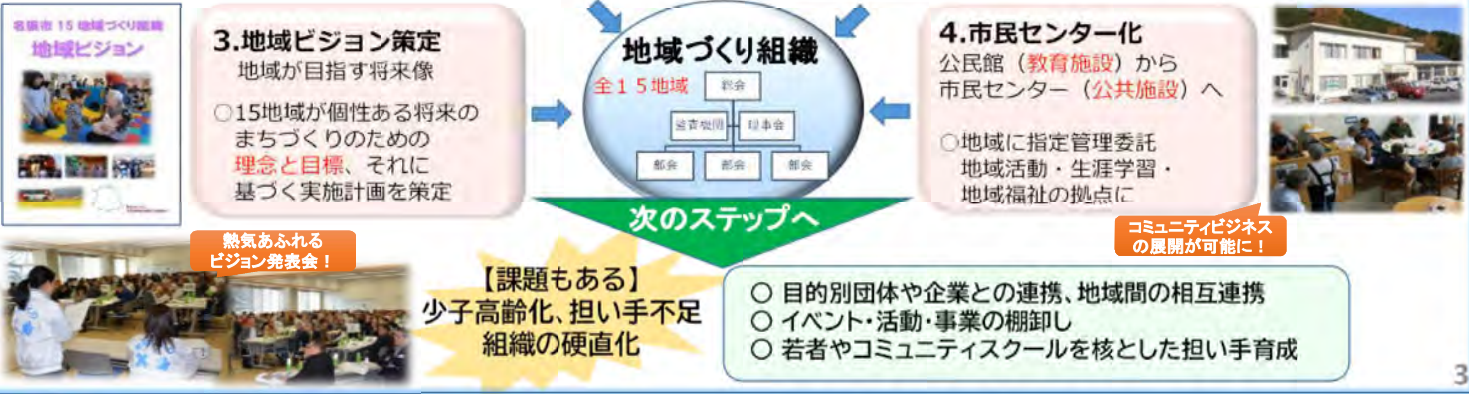
住民自治の確立・・・「地域づくり組織」

●人口急増に伴う平成初期のインフラ整備の借金、高齢化による**税収の減少**、**非合併自治体**であること等による財政難に対し、**職員の削減**や**各種補助金の削減**等のさまざまな**行財政改革の一環として地域改革**を実施。
「自分たちの街は自分たちで何とかする地域」の実現を目指した。

平成14年9月 財政非常事態宣言

1. 組織の見直し 地域づくり組織条例制定
 自治会連合会とは異なる
 地縁の団体と地域の様々な団体（目的型、属性型）が参画し、地域の課題解決に取り組む。小学校圏域15の**地域づくり組織**を設置。（平成15年～）
 ○昭和30年代から続く「**区長制度**」を**廃止**し、区長・自治会長は「地域づくり組織」に参画する形で、情報伝達・資金の流れを一本化。（平成21年～）

2. 交付金化 地域づくり組織の活動を支援
 ○平成15年に「**名張市ゆめづくり地域交付金の交付に関する条例**」を制定
 ○**使途自由で補助率や事業の限定がない交付金**
 平成14年度実績 約5,000万円
 廃止
 平成14年度実績 約5,000万円
 廃止
 役所が使い道を決める**補助金を廃止**。自ら使い道を考える**交付金へ**。
【地域課題を把握・行動するきっかけ】



住民自治の確立・・・「地域づくり組織」

- 交付金を活用し、「**住民が自ら考え、自ら行う**」まちづくりが活発化。
- 行政だけでは実施不可能な公共サービスを、**行政と協働**し次々と生み出す。
- 行事・親睦イベント中心の活動から → **課題解決型の継続的活動中心へ**。



（特徴的な地域づくり組織の取組）

防犯パトロール

地域の防犯を目的とした青色回転灯車によるパトロール



自主防災隊

地域の防災活動を担う自主防災隊の結成



配食サービス

地域住民が配食ボランティアとして、定期的にお弁当を配達し、地域で見守る。



住民主体の生活支援

地域住民同士がその生活を有償で支え合う仕組み。向こう三軒両隣の関係を再構築。（**隠おたがいさん** など）



子育て広場

地域で子育てを応援する子育て広場の開設（おじゃまる広場など全地域）



教育との連携

地域住民が教育の現場に学習支援で参加。地域愛をもった子ども達が育ちつつある。（**全学校でコミュニティスクール**）



おもてなし事業

地域の資源を生かした観光客誘致を目的とした事業



環境美化活動

地域住民による定期的な環境美化活動の実施



地域の活性化

地域の活性化を目的としたお祭りなどのイベント実施



「地域包括の地域活動支援 まちほ」

2005年在宅介護支援センター 相談実績 5,020件
2021年まちの保健室 相談実績 30,519件

「まちの保健室」の設置

・設置根拠（平成17年度）『第一次地域福祉計画』

・地域づくり組織の事務所に併設。地域と一体的に地域福祉を推進

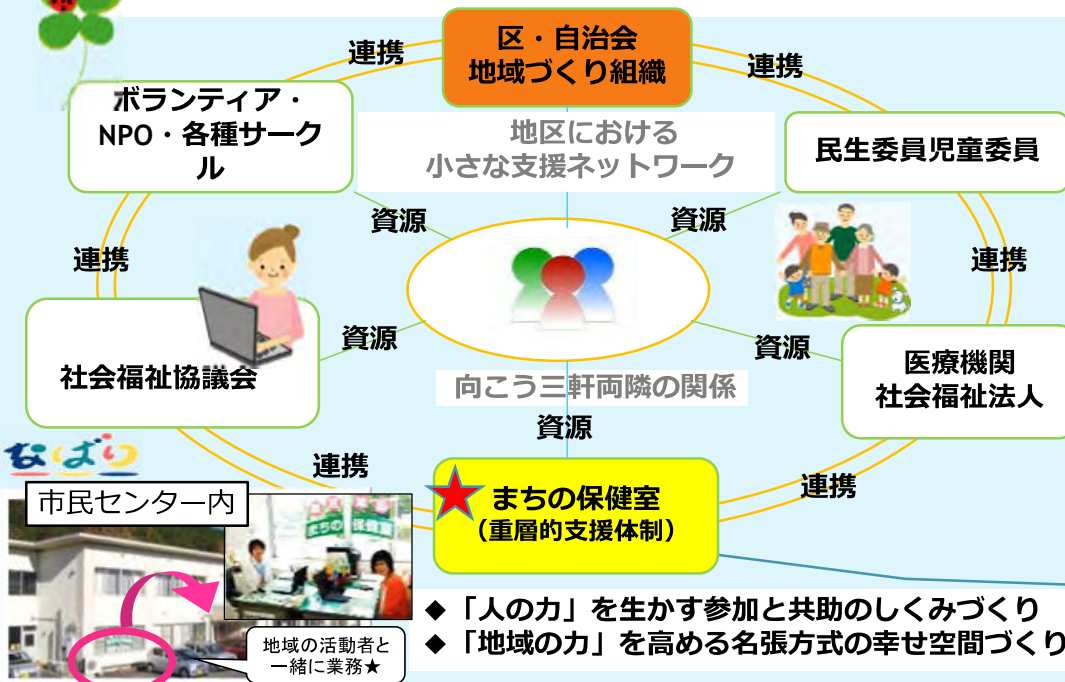
・介護福祉士(半数がケアマネ)
・看護師
・社会福祉士 など
有資格者各2~3名ずつ
(全35名)

地域包括支援センターのランチとして介護保険財源で設置

活動内容

- (1) 地域住民の総合相談
電話・来所・訪問相談 介護保険の申請代行も
- (2) 健康づくり・介護予防
健康相談、健康づくり・介護予防の啓発
- (3) 見守り・支援ネットワークづくり
高齢者サロン支援・地域との連携

地域の福祉資源を結ぶ大きな地域福祉ネットワーク



地域包括

「地域の方々には、安心して活動していただけるよう試行錯誤の毎日です。」



特徴的な5つの機能

- ①安心して相談できる地域の情報拠点
- ②多機関連携の核
- ③長期的かかわり
(支援の入り口から、地域への繋ぎ直し・参加支援まで)
- ④地域とのかかわり
常に地域課題を共有、出会い・学び・気づきの機会
- ⑤専門職らしくない
(相談の敷居が低い)

社会資源創出のきっかけ★

伴走支援・アウトリーチも!

分野を問わない身近な相談窓口



「地域づくり組織」による生活支援&外出支援

地域ささえあい
福祉の仕掛け
共助のしくみ

有償ボランティア ～地域共生社会を象徴する地域づくり組織の取組～

- 15ある地域づくり組織のうち、11地域で住民主体の生活支援サービス（有償ボランティア）を実施。
- 最低限の実費と対価を支払い、支え合う仕組み。（1時間500円程度）
- 支え合う仕組みの中で、社会貢献を実感し、高齢者の生きがい、介護予防に。
- 支援する側・される側が、主に同じ地域の高齢者の方々でありご近所さん同士。
向こう三軒両隣…復活。地域の中でのつながり・互助（地域力）を高めています。

■ 生活支援（有償ボランティア組織の活動の様子）

簡単な大工仕事

家具の移動

外出支援

掃除の手伝い

庭木の剪定

障子貼り

生活困窮者自立相談支援（社協）と連携。ひきこもりの方の参加支援の受け皿としても活躍。

令和3年5月 11地域目 国津地域で活動スタート！

人口550人 高齢化率61%の 農山村地域

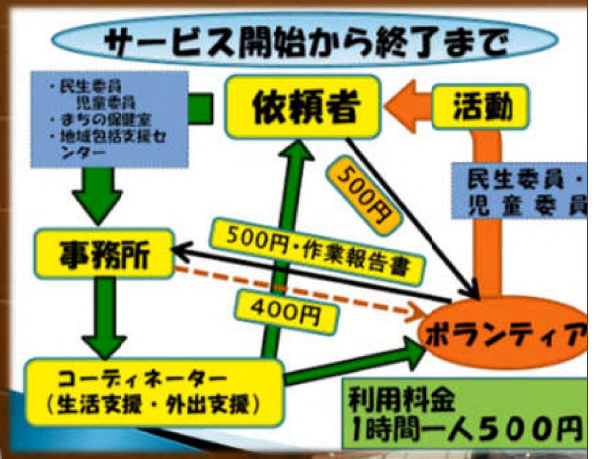
地域づくり組織の取組

有償ボランティア組織
隠(なばり)おたがいさん代表
福山 悦子さん

地域共生社会
への理解

ささいなこと、自分ができることだけを、
それぞれがやっていたく。
それが大きな輪となって、地域力を高
めていく。








住民意識
の向上



地域の社会資源の取組状況 (有償ボランティア年間支援実績 約25000件)

介護予防・日常生活支援総合事業 訪問サービスB・D 固定費補助 生活支援40万円、外出支援110万円

家事支援及び庭の管理、日曜大工等の日常生活の困りごとに対する支援、必要に応じた安否確認が11地域において取り組まれており、**移動が困難な方に対する外出支援事業が7地域で実施**されています。

地域名	地域づくり組織内の当該事業 実施組織名	事業開始年月	令和3年度 実績	
すずらん台	すずらん台ライフサポートクラブ	 H20.4	生活支援 116件	外出支援 3864件
青蓮寺・百合が丘	生活支援ボランティア「ポパイ」	 H23.4	35件	3856件
名張	隠おたがいさん	 H23.7	356件	917件
つつじが丘・春日丘	特定非営利活動法人 生活支援 つつじ・春日丘	 H23.11	328件	12185件
比奈知	助っ人の会	H25.4	89件	
桔梗が丘	桔梗が丘お助けセンター	 H27.4	37件	568件
美旗	はたっこサポート運営審議会	H28.4	100件	
薦原	コモコモサポート	H29.8	34件	
赤目	あんしんねっと赤目	 H30.6	51件	1106件
川西・梅が丘	ちよい・すけ	 H31.4	65件	300件
国津	ささえあいネットくにつ	R3.5	74件	
			年間 生活支援1,285件 外出支援22,796件	

外出支援

通院・買い物
お墓参り 等

安全運転講習



名張市で外出支援が始まった経緯

- ・市街地より遠く、坂道も多い高齢化が進む戸建ての住宅団地で、**交通手段の確保が課題**に。
- ・市の一括交付金の一部（敬老会を中止）を移動支援のために**積み立て**始める。（30万円ずつ4年間）
- ・要望を受け、交付金とは別に生活支援サービスの**補助金の支給**を決定。（後の総合事業）
- ・家事支援等の**生活支援サービスの一部として外出支援も提供**する「ライフサポートクラブ」発足。
（平成20年4月）
- ・その後、他の地域でも「ライフサポートクラブ」を参考に**取り組みが広まる**。（15地域のうち11地域で発足）

名張市の有償ボランティアにおける総合事業の活用

- 名張市の有償ボランティアは**固定費補助**。
- 認定やチェックリスト、給付管理も不要**。
- 役所やケアマネに**報告不要**。
- 給付等の介護サービスと併用可。

ご安心を



当時間こえてきた声

行政

支援1件につきいくら補助金出すの？新しく給付管理の事務が増える？

総合事業なんて無理！今まで通り、従来相当サービスでよいのでは？

不安



住民

自由にやりたい形でやってきたのに、それが壊される？

自分たちのボランティア活動が役所の事業になるの？

★注意

固定費での補助金を出すうえで、**1地域あたり利用者に要支援者やチェックリスト該当者が最低1名は必要**。（令和2年2月20日厚生労働省確認）

↑予防プラン作成時に、聞き取りにより有償ボランティア利用者を拾い上げることでクリアした。

（参考）地域支援事業実施要綱 別記1総合事業 (1) I② (d) より抜粋

補助(助成)の方法で事業を実施する場合について、当該補助(助成)の対象経費や額等については、立ち上げ支援や活動場所の借り上げの費用、間接経費(光熱水費、サービスの利用調整等を行う人件費等)等、様々な経費について、市町村がその裁量により対象とすることを可能とする

～略～

運営費の一部を補助するものであるが、例えば補助率を設定せずに年定額での補助を行うことも可能である。

～略～

補助(助成)による実績報告を求める際、どのような報告を求めるかについては、その補助(助成)の方法やサービス内容を踏まえて、市町村が定める。

11

名張市の伴走支援のポイント

①無理な実施を勧めない。

→行政から**押し付けると反発**もある。やらされ感から、責任感は育たない。
まず自分の地域でも「やってみたい」と言ってもらえる工夫を。

②地域のやる気を引き出すには。

→地域の**課題に気付く機会**や**知る機会**、**仲間と出会う機会**を。
(例：専門職の地域への自然な介入。地域包括が地域で福祉部会や民生委員定例会に参加 地域課題に気付くきっかけ)

③気持ちを立ち上げにこじつける。

→地域の実情に合わせて、**やりたいことが出来る体制**をつくる。
(例：地域づくり組織の福祉部会、地域交付金、総合事業補助金、市民センターにボランティア事務所設置)
→**1か所のモデル地域**さえできれば後はルールができる。

- ・セミナー、ワークショップの開催
- ・住民アンケート

- ・まち歩き計画
- ・対話の場 (ワールドカフェ)
- ・区・自治会と目的型団体、属性型団体とのマッチング

- ・土台 (プラットフォーム) の支援
- ・機能、仕組みを広める 自慢大会 など

関係団体との関係性

- 生活支援については、地域が自主的に「**関係機関との連絡会**」を開催しておりケアマネ事業所等と連携している。
- 外出支援について名張市は全7地域とも「**道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様**」を取っている。

12

有償ボランティア立ち上げの流れ 例：国津地域 人口550人 高齢化率61%の農山村地域

令和2年2月 とある区長より**地域でお困りの高齢者の相談を受ける。**

その流れで、有償ボランティア補助金の存在を説明する。

(区長さんがやる気を出し、**他地域への視察**や**地域づくり組織理事会への進言**)

7月 地域づくり組織に**準備委員会**が立ち上がる。(委員会は毎月開催)
行政から補助金についての説明

立ち上げのルールが
敷かれている

【メンバー】

地域づくり組織副会長、企画部会部長、民生委員2名、社会福祉協議会(生活支援コーディネーター)、市の地域マネージャー、地域にある介護事業所の施設長

8月～10月 支援内容について

11月～12月 住民アンケート内容、規約案 作成

12月～1月 **住民アンケート実施**

交通空白地域で別途補助金を受けていたため、移動支援の補助金対象外。

→**地域づくり組織がリース代を負担して移動支援もやる**ことに

【住民アンケート】 日頃の困りごと、利用したいか、活動者として登録できるか など

→**183件回収 利用したい71件 活動希望 27件** (利用したくない12件 わからない71件)

令和3年2月 規約の確定

3月～4月 住民・活動者への説明会

4月 補助金申請

5月 **発表会 活動開始**

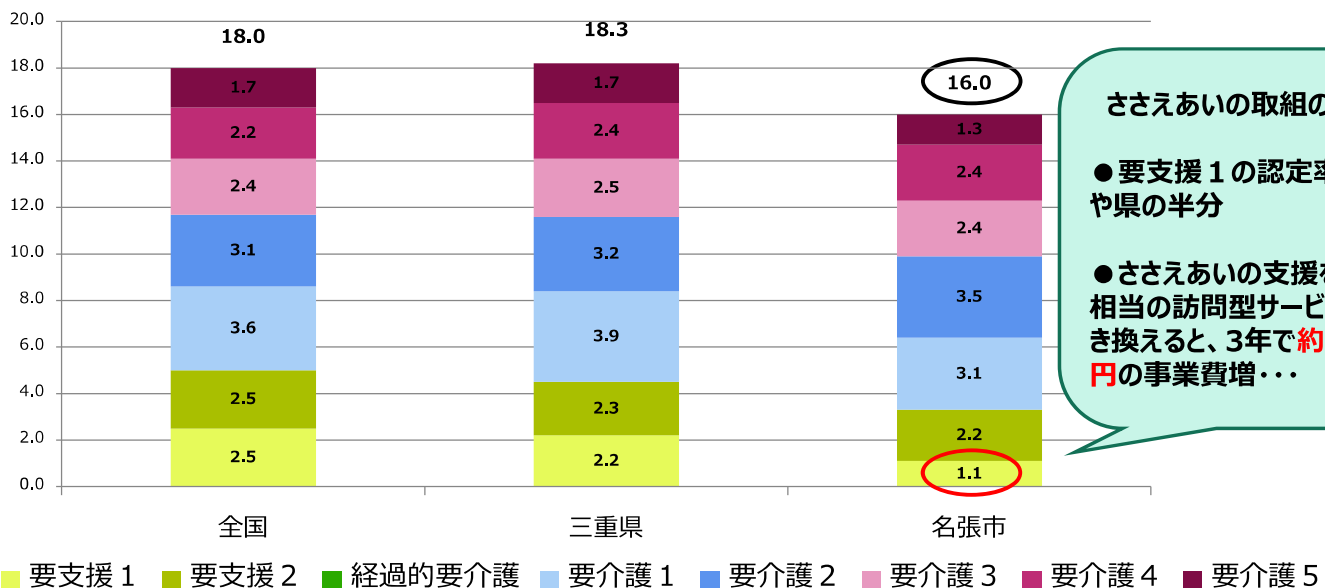


市営のコミバスに加え、自家用車で外出支援も実施



13

要介護度別認定率(国、県、市比較)



ささえあいの取組の成果

● 要支援1の認定率は国や県の半分

● ささえあいの支援を現行相当の訪問型サービスに置き換えると、3年で約**1.5億円**の事業費増...

(時点) 平成29年(2017年)

(出典) 厚生労働省「介護保険事業状況報告」年報(平成29,30年度のみ「介護保険事業状況報告」月報)

多機関協働による包括的相談支援体制 ・ つながる（断らない）相談支援体制

名張市の重層的支援体制



【ネットワーク概要】

①住民主体の課題解決力（地域づくり組織）

本市の誇る地域力を生かした社会資源やしきみなどを基盤として、**地域社会に多様なつながりが生まれるような環境整備の推進**

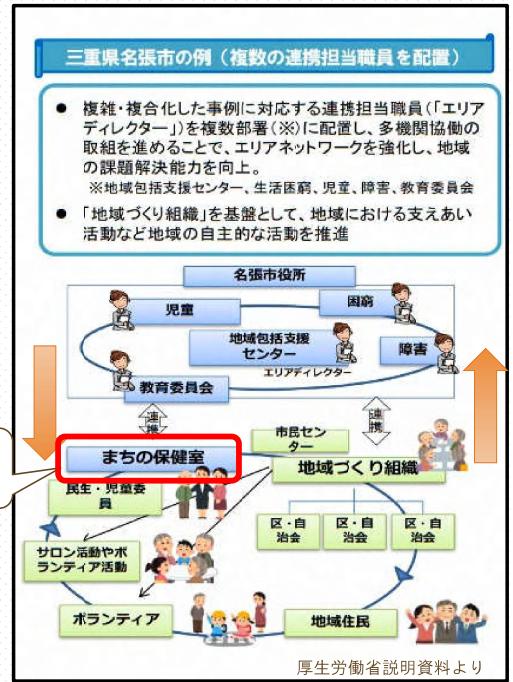
②多機関協働による包括的相談支援体制（エリアディレクター）

教育も含め、高齢者、障害者、子どもなどの各分野を横断した連携や相談支援を推進

③「社会的処方」による支援機能（まち保の参加支援）

ひきこもりや支援拒否など、これから必要となる断らない相談支援・社会とのつながりや参加の支援や専門職による伴走型支援の充実を図り、全世代・全対象型包括支援センター機能を推進

重層的支援による解決のプロセスを常に地域に還元



- 三重県名張市の例（複数の連携担当職員を配置）
- 複雑・複合化した事例に対応する連携担当職員（「エリアディレクター」）を複数部署（※）に配置し、多機関協働の取組を進めることで、エリアネットワークを強化し、地域の課題解決能力を向上。
※地域包括支援センター、生活医療、児童、障害、教育委員会
 - 「地域づくり組織」を基盤として、地域における支えあい活動など地域の自主的な活動を推進

三重県の委託を受け「リンクワーカー養成研修（社会的処方普及プログラム）」を開催し、名張市が旗振り役となりリンクワーカーと呼ばれる地域連携を担う人材育成の取組を進めている。（令和2年度オンライン実施。県内15市町約130名受講）

名張市の重層的支援体制

「名張市地域福祉教育総合支援ネットワーク」とは、複合的な課題を有する方に対し、**周囲のどこからでも必要な支援につなげる循環型システム**をもった、全世代・全対象型包括支援センター機能を持つネットワークである。



(国の動向) 地域共生社会の実現にむけて

- ▶ 地域共生社会の実現のための社会福祉法等の一部を改正する法律（令和2年6月12日公布）において
- ▶ 社会福祉法を改正し、地域共生社会の実現に向けた取り組みを推進させる内容が盛り込まれる。

(地域共生社会)

制度・分野ごとの『縦割り』や『支え手』『受け手』という関係を超えて、地域住民や地域の多様な主体が『我が事』として参画し、人と人、人と資源が世代や分野を超えて『丸ごと』つながることで、住民一人ひとりの暮らしと生きがい、地域をともに創っていく社会のことで、国が構築を目指す地域包括ケアシステムを、さらに深化させたもの。

- ▶ ○市町村において、既存の相談支援等の取組を活かしつつ、地域住民の複雑化・複合化した支援ニーズに対応する包括的な支援体制を構築するため、**I 相談支援、II 参加支援、III 地域づくりに向けた支援を一体的に実施する事業を創設**する。
- ▶ ○新たな事業を実施する市町村に対して、**相談・地域づくり関連事業に係る補助等について一体的に執行できるよう、交付金を交付**する。

重層的支援体制整備事業

制度の縦割り無くしたよ！
オールジャンルの皆で
地域づくりやろうよ！

- ▶ つまり・・・名張市にとっての一番のメリットは？？
- ▶ →新事業を活用すれば、補助率の良い介護保険財源を、上手に使うことができる。
- ▶ →地域づくり組織の支援は高齢者支援に限らないが、地域づくり関連事業に**制度ごとの縦割りに縛られず国の交付金を活用**できる。
- ▶ (総合相談事業「まちの保健室」、生活支援体制整備事業等「地域マネージャー」など)

17

WHO(世界保健機関)が本市の地域力を生かした取組を視察

令和元年12月12日・13日、WHO（世界保健機関）の代表4人が、高齢化対策の5か年計画を策定のため、本市の先進的な地域の取組を視察に訪れました。

世界保健機関 (WHO)

World Health Organization



すずらん台地域
「はつらつらん体操」



赤目地域
「まちじゅう元気プロジェクト」



百合が丘地域 百合が丘小学校
学習支援「ほめほめ隊」



世界中の人々の健康を実現することを目的に設立した国際連合の専門機関です。本部はスイスにあり、現在200ほどの国と地域が加盟しています。病気の撲滅のための研究や医療・医薬品の普及、災害時の緊急対応、伝染病などの感染症対策、世界の保健衛生の分野が抱える問題などに対する支援を行っています。



名張地域 イオン 名張店 3F 毎朝8時30分
「よくバリ青春体操」



名張地域 生活支援
有償ボランティア「隠おたがいさん」



WHO 西太平洋地域事務局
社会的決定要因担当課長

キラ フォーチュン さん
Mrs. Kira Fortune

名張市はコミュニティをとても大切にしています。そして、子どもから高齢者までの全世代に対するさまざまな取組を各関係機関と協力しながら計画を持って進めていることが素晴らしいです。世界では2045年に高齢者が若者を上回ると予測され、今後高齢化が進んでいきます。名張市の事例を世界の高齢化対策の参考にします。

18

ご清聴ありがとうございました



令和4年度 老人保健事業推進費等補助金 老人保健健康増進等事業

移動支援等の地域包括ケアの推進に向けた

制度横断的取組に関する調査研究

報 告 書

令和5（2023）年3月

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

〒105-8501 東京都港区虎ノ門5-11-2

電話：03-6733-1024