

令和5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
中山間地域等における介護予防・日常生活支援総合事業等を活用した
高齢者等の移動手段確保に向けた支援に関する調査研究事業

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

道路運送法における許可又は登録を要しない運送に
関するガイドライン 対応版



令和6(2024)年3月



三菱UFJリサーチ&コンサルティング

<目次>

第 1 章 本手引きの位置付け	1
1 背景と目的	1
(1) 協議体・地域ケア会議で「高齢者の移動手段の確保」が問題提起されています	1
(2) 総合事業は、移動支援・送迎も含めた高齢者の生活全体を対象とする包括的支援です	2
(3) 高齢者の移動支援・送迎における、総合事業の活用実態は？	3
(4) 結論ありきで、総合事業を活用した移動支援のみを後押しするものではありません....	4
(5) 保険者機能強化推進交付金等を活用することも可能です	5
(6) 手引きは、主に市町村の「総合事業担当者向けに作成」しています	6
2 手引きの前提として理解すべき3つのポイント	7
(1) 総合事業による補助等は選択肢の1つ。まずは体制整備事業をしっかりと	7
(2) 「できること・できないこと」は、「道路運送法」と「総合事業」の両面から理解.....	8
(3) 総合事業を活用した取組は、典型例のみに限定されるものではありません	10
第 2 章 移動支援・送迎に関する制度等の概要とポイント	11
1 総合事業を活用した移動支援・送迎の全体像	11
2 総合事業に基づく移動支援・送迎の類型ごとの特徴	13
(1) 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D ケース1)).....	13
(2) 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D ケース2))	14
(3) 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B・C/一般介護予防事業)	15
(4) 類型④:生活援助等と一体的に提供される送迎(訪問B)	16
(5) 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)	17
(6) 総合事業で補助できる経費について.....	18
3 道路運送法に基づく制度.....	19
(1) 道路運送法に基づく事業区分の全体像	19
(2) 自家用有償旅客運送	20
(3) 許可又は登録を要しない運送	21
4 交通分野・福祉分野における協議の場.....	25
(1) 協議の場の種類.....	25
(2) 協議の場の連携	27
第 3 章 実践のための「Q&A」	28
Q1 訪問型サービスDで、通院・買い物等の移動支援・送迎をしても良い？	29
Q2 総合事業を活用して、一般高齢者を送迎して良い？	30
Q3 住民のみでなく、その他の地域資源の活用も検討したい。どうしたら良い？	31

Q4 公共交通との連携・役割分担をどのようにすれば良い？	32
Q5 デマンド型の運行をしたいが、事業者も運転者不足。どうすれば良い？	34
Q6 既に生活援助等を行う団体がある。同じ活動の中で移動支援・送迎もできる？	35
Q7 マイカーでの送迎は事故が心配。保険はどのようなものがある？	36
Q8 マイカーを使用せずに、移動支援・送迎をしたい人が多い。どうすれば良い？	38
Q9 担い手の育成のため、運転者講習を行いたい。どのような方法がある？	39
Q10 ボランティア奨励金は、どのように活用したら良い？	41
Q11 訪問型サービス B で、移動支援・送迎を実施したい。どのような方法がある？	42
Q12 事業対象者を送迎する場合は、介護予防ケアマネジメントは必要？	44
Q13 補助要綱には、何を記載すれば良い？	45
Q14 事業対象者は、福祉有償運送の対象になる？	50
Q15 訪問型サービスDを、補助でなく委託で行うことは可能？	52

第 4 章 取組事例..... 53

1 取組事例の特徴ごとの整理.....	53
Q1 地域のタクシー事業者と連携した取組はできませんか？	57
Q2 担い手を確保するための工夫には、何がありますか？	58
Q3 持続可能性の高い活動を育成するためには、どのような工夫がありますか？	60
Q4 総合事業を活用しつつ、要支援者等以外を支援する方法はありますか？	62
Q5 車両を確保する方法には、何がありますか？	64
Q6 スーパー等と連携した取組には、何がありますか？	66
Q7 住民主体の活動の創出に向けたプロセスには、どのようなものがありますか？	67
Q8 総合事業以外にどのような財源が活用可能ですか？	69
2 取組事例の詳細.....	70
群馬県 渋川市.....	72
岐阜県 各務原市.....	77
愛知県 豊明市.....	82
大阪府 大阪市.....	86
長野県 喬木村.....	91
静岡県 袋井市・森町.....	99
神奈川県 秦野市.....	104
静岡県 函南町.....	110
静岡県 藤枝市.....	115
山口県 萩市.....	120
三重県 名張市.....	125
長野県 駒ヶ根市.....	131
和歌山県 橋本市.....	136
千葉県 大網白里市.....	141

滋賀県 日野町.....	146
広島県 福山市.....	151
東京都 八王子市.....	156
大阪府 太子町.....	161
岡山県 吉備中央町.....	167
山口県 防府市.....	172
鹿児島県 鹿屋市.....	178
大分県 国東市.....	184
岩手県 花巻市.....	189

第 5 章 市町村交流会の議事概要 194

1 東海北陸厚生局管内(令和4年度)	194
(1) 第1回交流会(伊勢市、藤枝市、西伊豆町、魚津市、志賀町)	195
(2) 第2回交流会(小牧市、鈴鹿市、いなべ市、上市町).....	209
(3) 第3回交流会(日進市、郡上市、桑名市、袋井市、南伊豆町)	220
2 中国四国厚生局管内(令和5年度)	233
(1) 第1回交流会(江津市、日南町、府中市、上関町).....	234
(2) 第2回交流会(備前市、米子市、呉市、周南市)	243

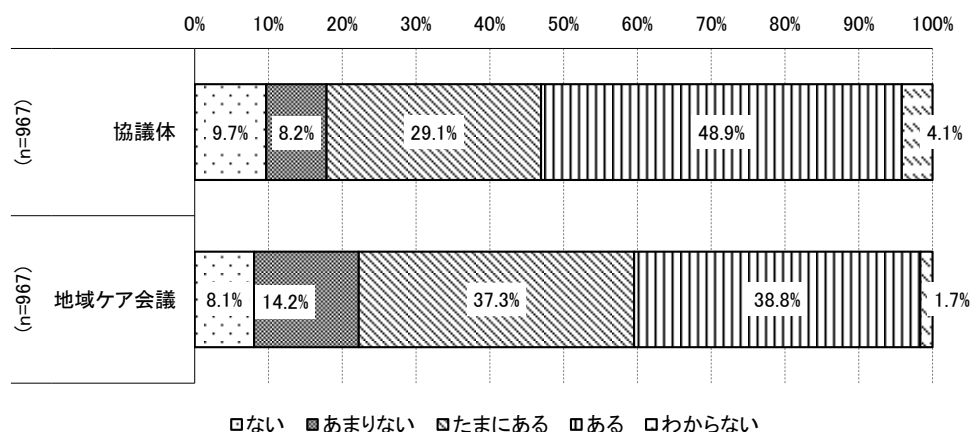
第1章 本手引きの位置付け

1 背景と目的

(1) 協議体・地域ケア会議で「高齢者の移動手段の確保」が問題提起されています

- 図表 1-1 は、全国の市町村の協議体¹、および地域ケア会議での議論における「高齢者の移動手段の確保」に関する、問題提起の状況を調査した結果です。
- これによれば、回答のあった市町村のうち、協議体では 48.9%、地域ケア会議では 38.8%が、「高齢者の移動手段の確保に関する問題提起」が「ある」と回答しています。さらに、「ある」もしくは「たまにある」との回答は、いずれも8割近くになっています。
- このように、多くの地域では、協議体や地域ケア会議において「高齢者の移動手段の確保」が課題の1つと認識されています。各市町村においては、必要に応じて、具体的な取組につなげることが求められているのではないのでしょうか。

図表 1-1 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



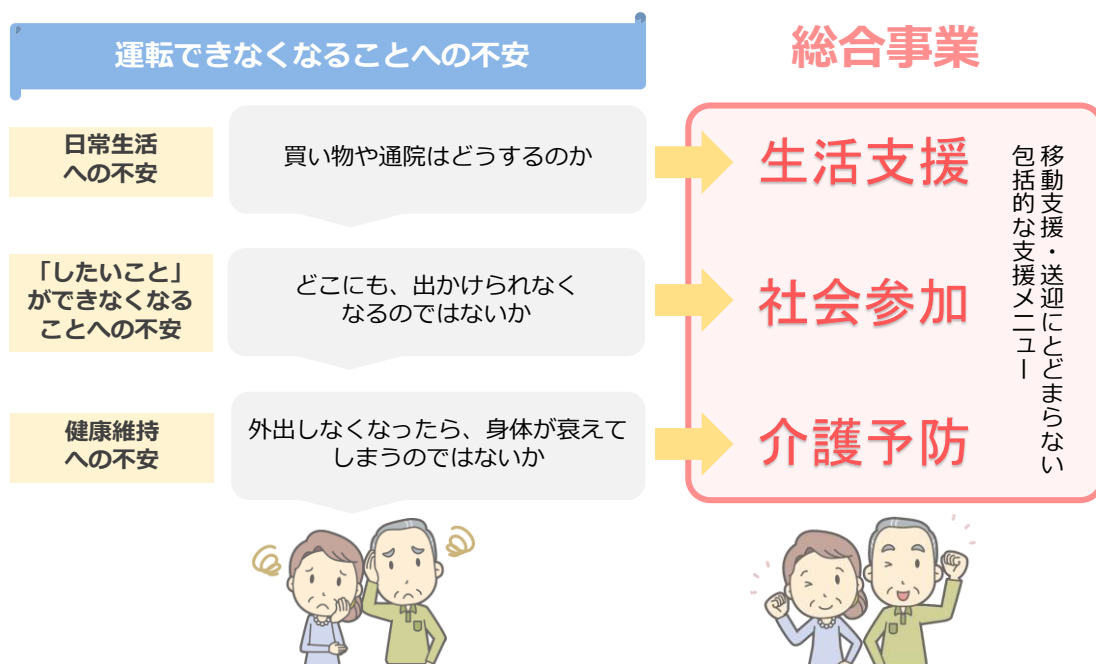
出典：一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの 効果的な運営に関する 調査研究事業」,令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

¹ 生活支援体制整備事業によるもの

(2) 総合事業は、移動支援・送迎も含めた高齢者の生活全体を対象とする包括的支援です

- 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総合事業は、各市町村の取組等により、多様な主体による地域の支え合いの仕組みづくりを推進するものであり、各地域でその取組が進められています。
- そして、この総合事業の創設は、各市町村が行う高齢者の移動支援・送迎の取組支援のあり方にも、大きな変化をもたらしました。
- 具体的には、従来まで介護保険の指定事業者が提供してきた訪問介護や通所介護について、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、例えば訪問型サービス D のような形で、市町村が総合事業として実施することが可能となりました。
- 総合事業は、公費と被保険者が支払う介護保険料で構成されることから、その用途には一定のルールがあります。また、移動支援・送迎の仕組みづくりのためには、その他にも多様な方法があり、総合事業による補助等を行わない方法も含めて、各地域の実情にあった柔軟な選択をすることが重要です。
- 高齢者の中には、「加齢に伴う、運転への不安」を抱えながら、「そうは言っても、免許を返納してしまったら、買い物や通院はどうするのか(生活支援)」、「車を運転できなくなったら、どこにもでかけられなくなるのではない(社会参加)」、「外出しなくなったら、身体が衰えてしまうのではない(介護予防)」といった不安を抱えている人が少なくありません。
- 総合事業は、移動支援・送迎のみでなく、介護予防ケアマネジメントを通じた、生活支援や社会参加、自立支援・重度化防止などの観点も踏まえた包括的な支援メニューです。地域における高齢者の移動支援・送迎の仕組みを、その他の地域づくりと一体的に進めるツールとして、「総合事業の活用」は有用な選択肢の1つといえるのではないのでしょうか。

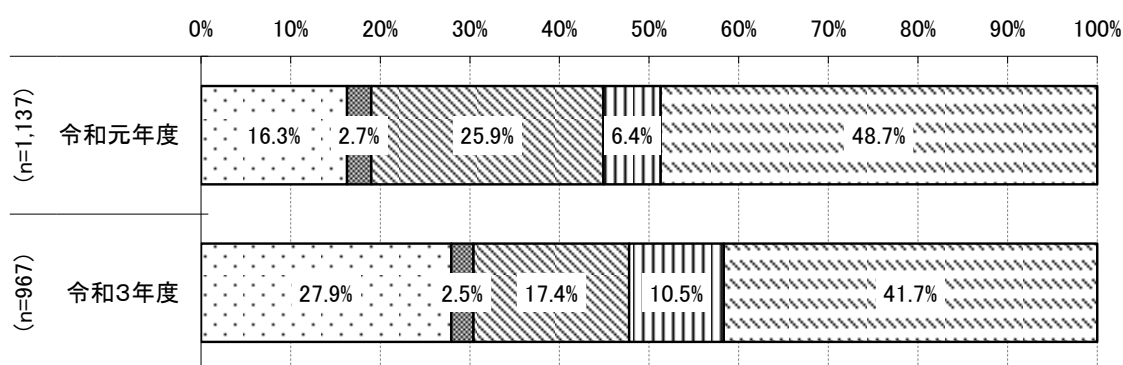
図表 1-2 移動支援・送迎の取組と、「生活支援」・「社会参加」・「介護予防」の一体的な推進



(3) 高齢者の移動支援・送迎における、総合事業の活用実態は？

- 図表 1-3 は、全国の市町村の「総合事業による補助等を行う移動支援・送迎の有無」を調査した結果です。これによれば、令和3年度については、回答のあった市町村のうち 30.4%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。
- また、「具体的な予定はないが、検討はしている」市町村が17.4%と多くなっています。さらに、「過去に検討をして実施を断念したことがある」市町村も 10.5%ありました(令和3年度)。
- (1)で述べたような背景の中、高齢者の移動支援・送迎については、課題として認識されているものの、「具体的な対策につなげることができていない」市町村も一定数ある状況と考えられます。

図表 1-3 総合事業による補助等を行う移動支援・送迎の有無



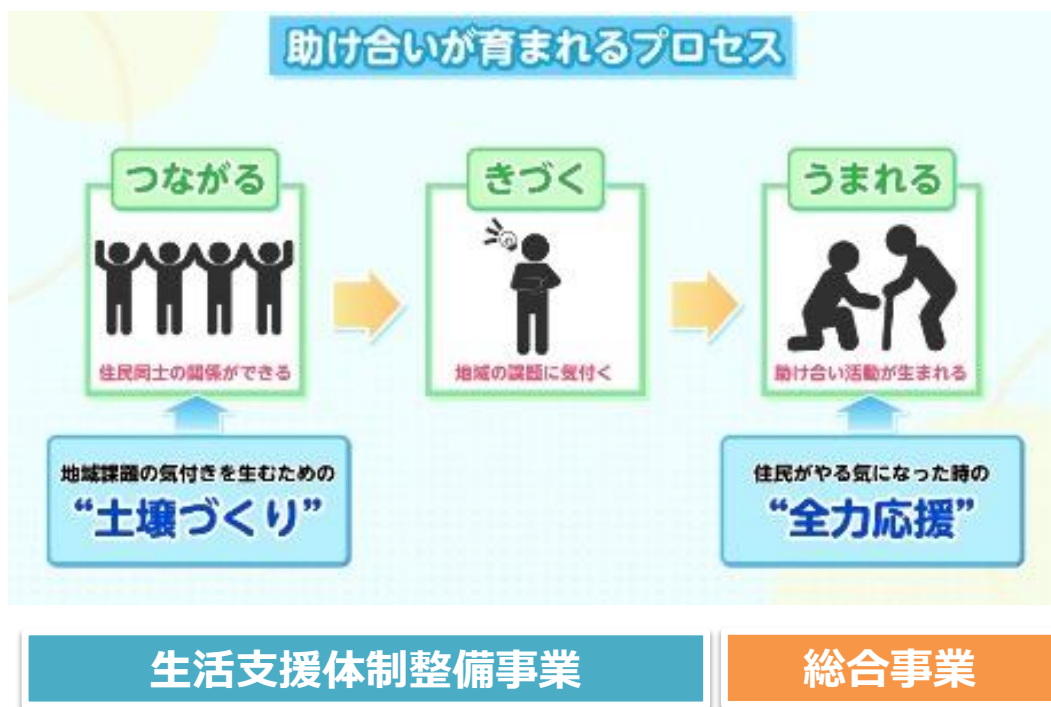
- 既にある
- 現時点でサービスはないが、今後実施することが概ね決まっている
- ▨ サービスを実施する具体的な予定はないが、検討はしている
- ▩ 現時点で検討はしていないが、過去に検討をして実施を断念したことがある
- 検討は行っていない・行ったことはない

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
 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

(4) 結論ありきで、総合事業を活用した移動支援のみを後押しするものではありません

- 手引きは、主に市町村の総合事業担当者向けに作成していますが、それは必ずしも結論ありきで、総合事業を活用した移動支援・送迎を作成することを後押しするものではありません。
- 特に住民主体の取組は、行政が「特定のサービス」をつくることを意識して活動するのではなく、まずは地域課題を汲み取って必要なサービスを創出していけるよう、「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」などを提供し、取組が生まれる“土壌づくり”、すなわち「生活支援体制整備事業(以下、体制整備事業)」をしっかりと行っていくことが大切です(図表 1-4²⁾。
- ただし、移動支援・送迎は、他の総合事業の支援と比較して、安全に向けた配慮や道路運送法の知識などが特に必要な支援です。したがって、住民主体の取組のみでなく、社会福祉法人や介護事業者、交通事業者など、既に移動支援・送迎の取組を行っているプロも含めて、多様な主体の活躍を模索することが重要です。

図表 1-4 助け合いが育まれるプロセス「つながる」、「きづく」、「うまれる」

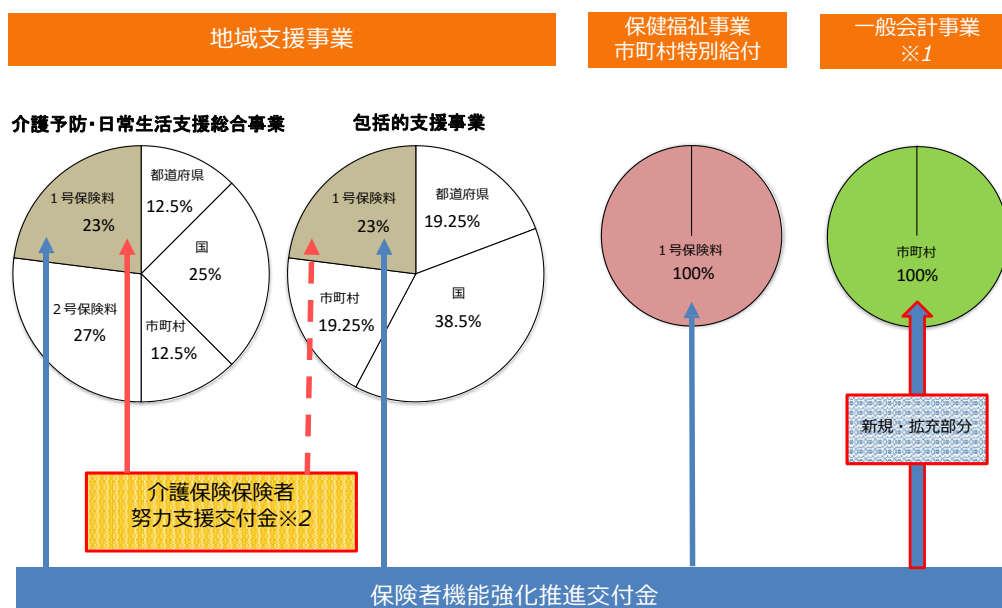


² 三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング「地域包括ケアシステムの構築に資する新しい介護予防・日常生活支援総合事業等の推進のための総合的な市町村職員に対する研修プログラムの開発及び普及に関する調査研究事業 報告書」,平成 28 年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

(5) 保険者機能強化推進交付金等を活用することも可能です

- 移動支援・送迎の取組に限らず、地域支援事業(総合事業、包括的支援事業)、および保健福祉事業、市町村特別給付、一般会計事業など、市町村が行う高齢者の自立支援・重度化防止に関する取組支援には「保険者機能強化推進交付金等」を活用することが可能です。
- 移動支援・送迎の取組についても、「保険者機能強化推進交付金」を活用して、総合事業や保健福祉事業として実施する例もみられます。

図表 1-5 市町村保険者機能強化推進交付金等による財政支援



(令和2年度より)

※1 保険者機能強化推進交付金について、一般会計事業に係る高齢者の予防・健康づくりに資する取組(新規・拡充部分)に充当可能。

※2 介護保険保険者努力支援交付金について、介護予防・日常生活支援総合事業及び包括的支援事業(包括的継続的ケアマネジメント支援、在宅医療介護連携推進事業、生活支援体制整備事業、認知症総合支援事業に限る。)に充当可能。

出典:厚生労働省資料

(6) 手引きは、主に市町村の「総合事業担当者向けに作成」しています

- 手引きは、主に各市町村の介護予防・日常生活支援総合事業(以下、総合事業)の担当者が、「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活用いただくことを想定しています。
- しかしながら、各地域の実情にあった問題解決に向けては、総合事業の補助等を活用しないという選択肢もあります。また、高齢者に限らず、地域住民の移動手段は、鉄道や民間運営の路線バス・タクシー、市町村が運営するコミュニティバス・デマンドタクシー、NPO や住民主体の送迎など、各地域の実情に応じた多様な移動手段が1つのネットワークとして形成されて、はじめて有機的に機能するものです。
- 特に、移動手段・送迎の問題については、道路運送法をはじめ、関係する法制度が複雑であることから、庁内においては公共交通担当部署との連携は欠かせないものです。
- 多様な主体と、多様な移動手段が関係する「地域の交通ネットワーク」の問題解決に向けては、その検討の過程においても、できるだけ多くの主体(庁内の他の関係部署も含めて)を巻き込んだ検討を進めることが重要です。

2 手引きの前提として理解すべき3つのポイント

(1) 総合事業による補助等は選択肢の1つ。まずは体制整備事業をしっかりと

- 大切なことは、地域課題を把握し、新たな取組・資源の創出等につなげ、地域課題の解決を図ることです。総合事業による補助等は、地域課題の解決に向けた手段の1つであり、その他も含めた多様な選択肢から、各地域の実情に応じた解決策を模索することが重要です。
- したがって、まずは「体制整備事業」にしっかりと取り組むことで、地域住民の「つながる」・「きづく」をうながすような“土壌づくり”からはじめることが大切です。
- この手引きは、体制整備事業の中で課題整理・解決策の議論を行った結果、「**①** 総合事業による補助等³を行う移動支援・送迎」や「**②** 体制整備事業を通じて創出された移動支援・送迎(補助等なし)」を選択した場合を想定し、具体的な取組を進めるにあたり、参考になる情報等をまとめています。
- **②**は、総合事業による補助等が行われていないものの、体制整備事業(生活支援コーディネーター(以下、SC)・協議体の活動)を通じて創出された移動支援・送迎であり、その運営にあたって市町村の一般財源による補助等が行われている場合や、補助等が行われていないものもあります。

図表 1-6 本手引きが主に対象としている移動支援・送迎の取組

分類	定義
① 総合事業による補助等を行うもの	<input type="checkbox"/> 総合事業の財源に基づく補助・助成、もしくは委託がなされている移動支援・送迎 <input type="checkbox"/> 体制整備事業を通じて創出されたか否かは問わない
② 体制整備事業を通じて創出されたもの(補助等なし)	<input type="checkbox"/> 総合事業による補助等が行われていないが、体制整備事業(SC・協議体の活動)を通じて創出された移動支援・送迎

- 第4章の事例整理などでは、**①**や**②**に該当しないものも一部ご紹介しています。

³ 手引きで用いる、総合事業による「補助等」とは、「補助・助成、委託」を指す。

(2) 「できること・できないこと」は、「道路運送法」と「総合事業」の両面から理解

- (1)に記載したとおり、体制整備事業の取組をしっかりと行っていくことで、地域の中から様々なニーズやアイデアが持ち上がる可能性があります。
- しかしながら、地域において、新たな移動支援・送迎を検討する際に避けて通れないのが、道路運送法です。そして、移動支援・送迎に関して、法制度の観点から「できること・できないこと」を考える際、この「道路運送法」と「総合事業」の2つの仕組みを理解する必要があります。
- まず、「道路運送法」ですが、道路運送法第2条第3項では、「①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業」は「旅客自動車運送事業」として位置付けられており、①～⑤の要件全てに該当する場合は、同法に基づく「許可」を受ける必要があります。
- 総合事業による補助等を行う移動支援・送迎は、NPO 等や住民ボランティアなどが、この「旅客自動車運送事業」に該当しない範囲で行うことが多くなりますが、上記の条件のうち、客観的な判断が困難なものとしては、特に「②有償」であるか否かが挙げられます。
- 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 1-7 「道路運送法」と「総合事業」を理解するうえでのポイント

移動支援の「できること・できないこと」を理解するうえでのポイント！！

① 道路運送法
の観点からは・・・



「有償か、無償か」など、
**主に利用者負担（料金）の
内容が論点**となります

② 総合事業
の観点からは・・・



「どの経費に補助をするか」など、
**主に補助対象（経費）の
内容が論点**となります

- したがって、移動支援・送迎の「できること・できないこと」は、道路運送法と総合事業の両面から理解することがポイントです。
- 手引きでは、「総合事業による補助等を行う移動支援・送迎」の類型を、現時点での取組事例を踏まえて「道路運送法」と「総合事業」の観点から、図表 1-8 のような5つに分類しています。

図表 1-8 手引きで用いる5つの類型⁴

主に「どのような料金を受け取ることができるか？」

道路運送法の観点		無償			有償	
		許可又は登録を要しない運送（白ナンバー）			自家用有償旅客運送（白ナンバー）	旅客自動車運送事業（緑ナンバー）
		個人・団体等			NPO等	交通事業者
総合事業の観点	目的地	通いの場等の利用料金 + ガソリン代等実費	生活援助等の利用料金 + ガソリン代等実費	ガソリン代等実費のみ	送迎の料金（営利とは認められない範囲の対価）	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・買い物等をする場合における送迎前後の付き添い支援	
訪問型サービスD ケース2)	② 通所A			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		
	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	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				
通所型サービスC	⑦ 通所C					
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？」

⁴ 類型①～⑤は、代表的な取組事例等を簡便な形で類型化したものであり、これ以外の方法を否定するものではない。

(3) 総合事業を活用した取組は、典型例のみに限定されるものではありません

- 総合事業は、既存の介護サービス事業者に加えて、住民主体の取組を含む多様な主体によって介護予防や生活支援サービスを提供できるようにすることで、市町村が地域の実情に応じた支援を行うことができるようにすることを目的とした事業です。
- 手引きに掲載されている総合事業を活用した移動支援・送迎の取組については、住民主体による活動である「訪問型サービス B」と「通所型サービス B」、移送前後の付き添い支援である「訪問型サービス D」によるものが多くなっていますが、これらは市町村が地域の実情に応じて柔軟に創出することができる様々な活動について、その典型例を示したものといたします(図表 1-9)。
- したがって、例えば、総合事業を活用して「市町村がNPO 法人に、活動者と利用者をマッチングする業務を委託する」という例もみられますが、これは委託事業であることから実施主体は市町村となり、図表 1-9 のどの類型に当てはまるか明確ではありません。
- しかしながら、総合事業はこのような典型的な例に当てはまらない取組であっても、市町村の創意工夫で実施できる余地のある事業です。
- 新しい取組を検討する際には、総合事業の典型例から出発するのではなく、地域の実情に応じた検討を行うことから出発し、その次に総合事業で実施することが適当であるかを判断することが重要です。

図表 1-9 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	従前の訪問介護相当		多様なサービス		
	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度状・行動を伴う者 ・認知症等で機能が変化しやすく、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	住民主体による支援等「多様なサービス」	・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	訪問型サービスBに準じる
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	従前の通所介護相当		多様なサービス		
	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	住民主体による支援等「多様なサービス」の利用	・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。				

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

第 2 章 移動支援・送迎に関する制度等の概要とポイント

1 総合事業を活用した移動支援・送迎の全体像

○ 手引きでは、総合事業を活用した送迎・移動支援を、図表 2-1 のように類型化(①～⑤)しています。

図表 2-1 総合事業を活用した移動支援・送迎の類型

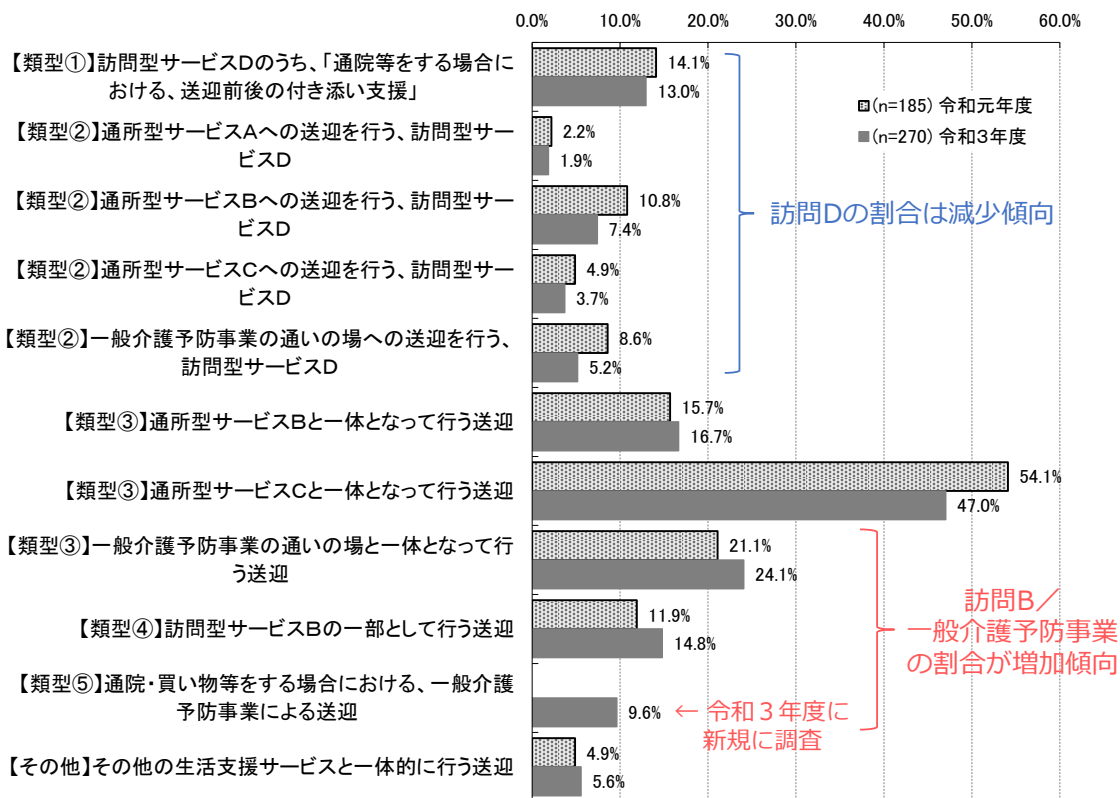
類型	概要	総合事業	行き先
類型①:通院・買い物等をする場合における送迎前後の付き添い支援	<ul style="list-style-type: none"> 送迎前後の付き添い支援に関する間接経費は補助の対象となるが、送迎に関する直接経費は対象とならない。 送迎利用者から、ガソリン代等実費を受け取ることは可能。 また、車両を使用した送迎が、送迎前後の付き添い支援に対して、あくまで付随して行われるものである場合は、付き添い支援の料金を追加で受け取ることが可能。 	訪問型D ケース1)	介護予防 ケアマネジ メント等により決定
類型②:通所型サービス等の運営主体と別の主体による送迎	<ul style="list-style-type: none"> 総合事業による「通いの場」等への送迎であるので、間接経費の他、送迎に関する直接経費も補助の対象とすることが可能。 送迎利用者から、ガソリン代等実費を受け取ることも可能。 	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	<ul style="list-style-type: none"> 類型②と同様、直接・間接経費を補助することが可能。 通いの場等の利用者からは、一律の通いの場等の利用料金を受け取ることができ、さらに送迎の有無によってガソリン代等実費の範囲で利用料金に差を付けることも可能。 	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	<ul style="list-style-type: none"> 様々な生活援助等と一体的に送迎を行うもの。また、送迎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。 送迎利用者からは定額の生活援助等の料金の他、追加でガソリン代等実費を受け取ることも可能。 	訪問型B	介護予防 ケアマネジ メント等により決定
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	<ul style="list-style-type: none"> 65 歳以上の高齢者が行う送迎の取組を支援するもの。また、送迎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。 送迎利用者から、ガソリン代等実費を受け取ることは可能。 また、車両を使用した送迎が、送迎前後の付き添い支援に対して、あくまで付随して行われるものである場合は、付き添い支援の料金を追加で受け取ることが可能。 	一般介護 予防事業	市町村 判断

参考情報

現状では、どの類型で実施されているのか？

- 図表 2-2 は、全国の市町村の「総合事業による補助等を行う移動支援・送迎の実施状況」を調査した結果です(令和元年度と令和3年度の比較)。
- 令和3年度調査の結果をみると、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」であり、次いで【類型③】一般介護予防事業の通いの場と一体となって行う送迎」でした。
- なお、令和元年度との比較をみると、訪問型サービス D の占める割合は減少傾向にあり、「類型④」訪問型サービス B の一部として行う送迎」や「一般介護予防事業による取組」が増加傾向にあることがわかります(ただし、類型⑤については令和3年度に新規に調査)。
- 「【類型④】訪問型サービス B の一部として行う送迎(生活支援一体型)」については、生活支援の1つとして利用者から料金を受け取ることができるなど、活用しやすい仕組みであることなどが背景にあると考えられます。

図表 2-2 類型別の実施状況



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
 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

2 総合事業に基づく移動支援・送迎の類型ごとの特徴

(1) 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D ケース 1))

【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。

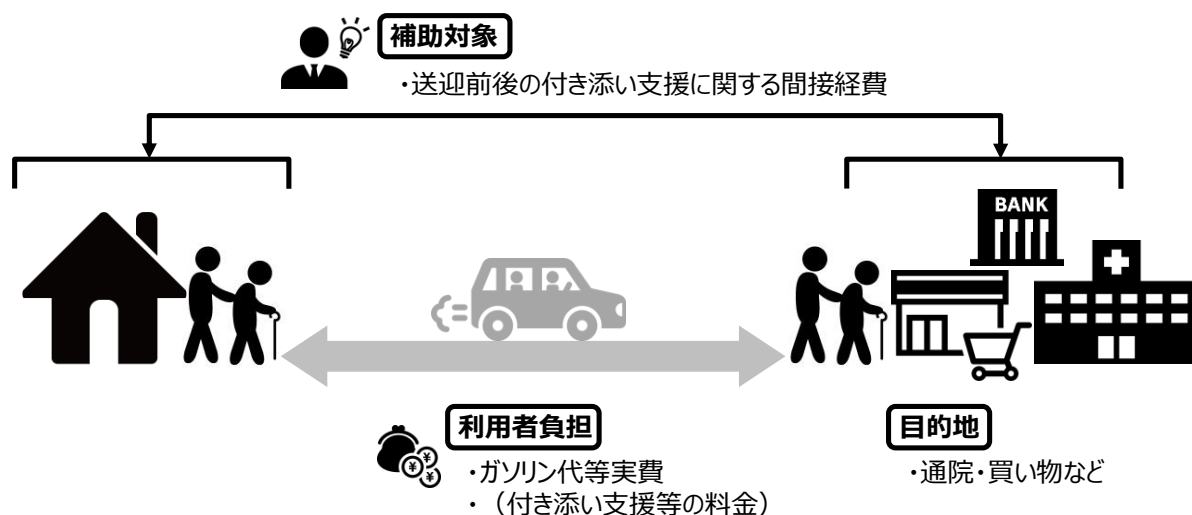
【目的地と補助対象】

- 目的地は、介護予防ケアマネジメント等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することも可能です。
- 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)】

- 「許可・登録不要の運送」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。
- また、例えば「病院内や買い物施設内などにおける付き添い支援」を提供する団体等において、車両を使用した送迎があくまでそれに付随して行われるものである場合、その支援・サービスが有料であったとしても、移動支援に特定した反対給付がない場合は、許可・登録は不要です。

図表 2-3 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))⁵



⁵ 「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』

(2) 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D ケース 2))

【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」ですが、その送迎の前後で買い物等に寄ることも可能です。
- 「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。

【利用者負担(道路運送法上)】

- 「許可・登録不要の運送」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。

図表 2-4 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D ケース 2))⁶



⁶ 『地域支援事業実施要綱(P.21)』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』

(3) 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B・C/一般介護予防事業)

【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。

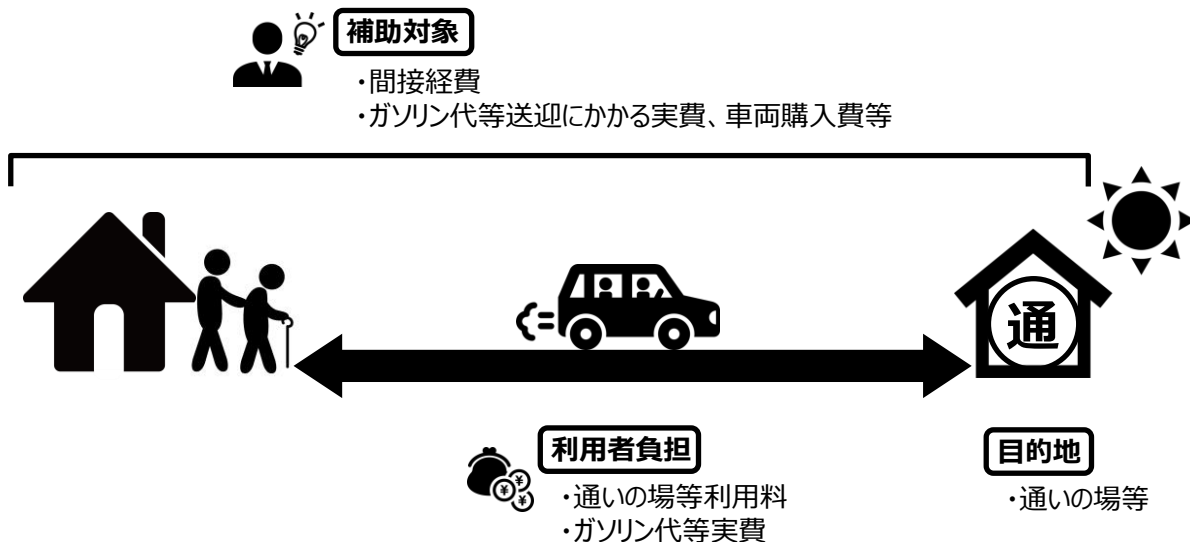
【目的地と補助対象】

- 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」ですが、送迎の前後で買い物等に寄ることも可能です。
- 「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。

【利用者負担(道路運送法上)】

- 通いの場等の利用者からは、通いの場等の利用料金を受け取ることができます。さらに、送迎の有無によって、ガソリン代等実費の範囲で利用料金に差を付けることも可能です。
- 利用者ごとに、送迎の利用の有無で、通いの場等の利用料金の合計(通いの場等の利用料金+ガソリン代等実費)に差が生じることとなりますが、問題ありません。

図表 2-5 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B・C/一般介護予防事業)



(4) 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】

- 様々な生活援助等を行う団体等が、その1つとして送迎を一体的に行うものです。

【目的地と補助対象】

- 目的地は、介護予防ケアマネジメント等により決まります。生活援助等の範囲内であれば、通院のみでなく買い物等において支援をすることも可能です。
- また、送迎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)】

- 利用者からは、一律の生活援助等の利用料金を受け取ることができます。さらに送迎の場合は、ガソリン代等実費を追加で受け取ることも可能です。
- その他の生活援助と送迎の間で、利用料金の合計(生活援助等の利用料金+ガソリン代等実費)に差が生じることにはなりますが、問題ありません。
- なお、生活援助等の利用料金を 300 円/30 分などとした場合、送迎の前後の付き添い支援の時間のみでなく、送迎を行うボランティアの自宅から利用者の自宅の間の移動時間、利用者の自宅から目的地までの移動時間を対象に含めることが可能です。

図表 2-6 類型④:生活援助等と一体的に提供される送迎(訪問B)⁷



- ※ 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。

⁷ 「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』

(5) 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(地域介護予防活動支援事業)であり、65 歳以上の高齢者が担い手(運転者や添乗者、参加者等)として行う取組を支援するものです。

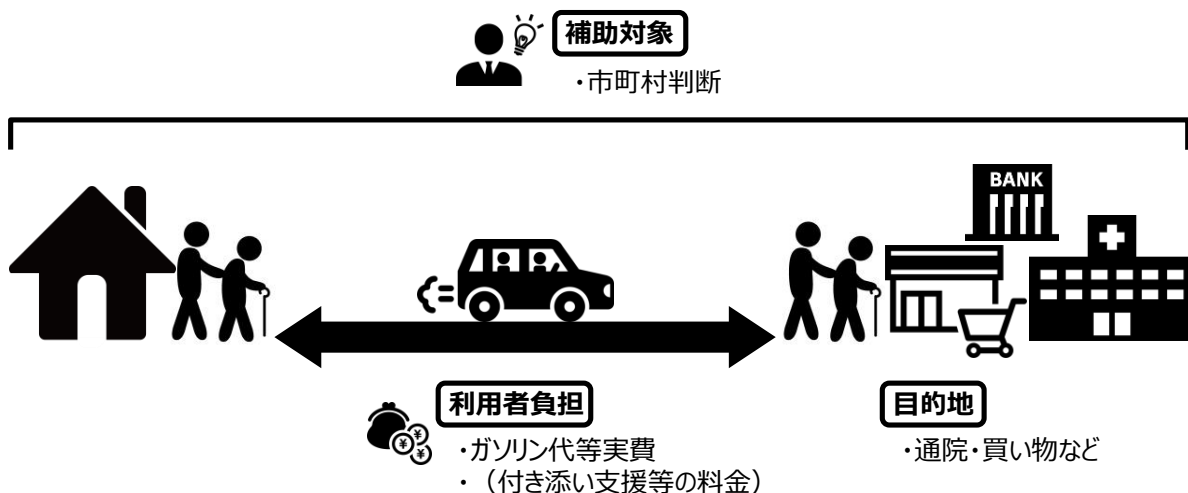
【目的地と補助対象】

- 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行うことも可能です。
- 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)】

- 「許可・登録不要の運送」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。
- また、例えば「病院内や買い物施設内などにおける付き添い支援」を提供する団体等において、車両を使用した送迎があくまでそれに付随して行われるものである場合、その支援・サービスが有料であったとしても、移動支援に特定した反対給付がない場合は、許可・登録は不要です。

図表 2-7 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)



(6) 総合事業で補助できる経費について

- 類型①については、「移送に関する直接経費」は補助対象とはなりません。類型②～⑤については、直接経費・間接経費の両方を補助対象とすることが可能です。
- 「奨励金」は介護予防・生活支援サービス事業において位置づけられた補助であるため、一般介護予防事業である類型⑤では「×」となっていますが、類型⑤でボランティアの人件費等を含む補助等をしている例はみられます。
- なお、これらは、総合事業による補助を行う場合であり、一般財源からであればどの経費であっても補助することは可能です。

図表 2-8 総合事業の補助金の対象経費

		類型①	類型②	類型③	類型④	類型⑤
		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 ⁸	通所型サービス等の運営主体と別の主体による送迎 ⁹	通所型サービス等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 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
		訪問D ケース1)	訪問D ケース2)	通所B・C/一般 介護予防事業	訪問B	一般介護予防 事業
直接経費	奨励金	○ ¹¹	○	○	○	×
	ガソリン代等 実費	×	○	○	○	○
	自動車保険の 保険料	×	○	○	○	○
	活動用の保険 ¹² 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	○	○	○	○	○

⁸ 「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』

⁹ 「地域支援事業実施要綱(P.21)」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』

¹⁰ 「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』

¹¹ 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。

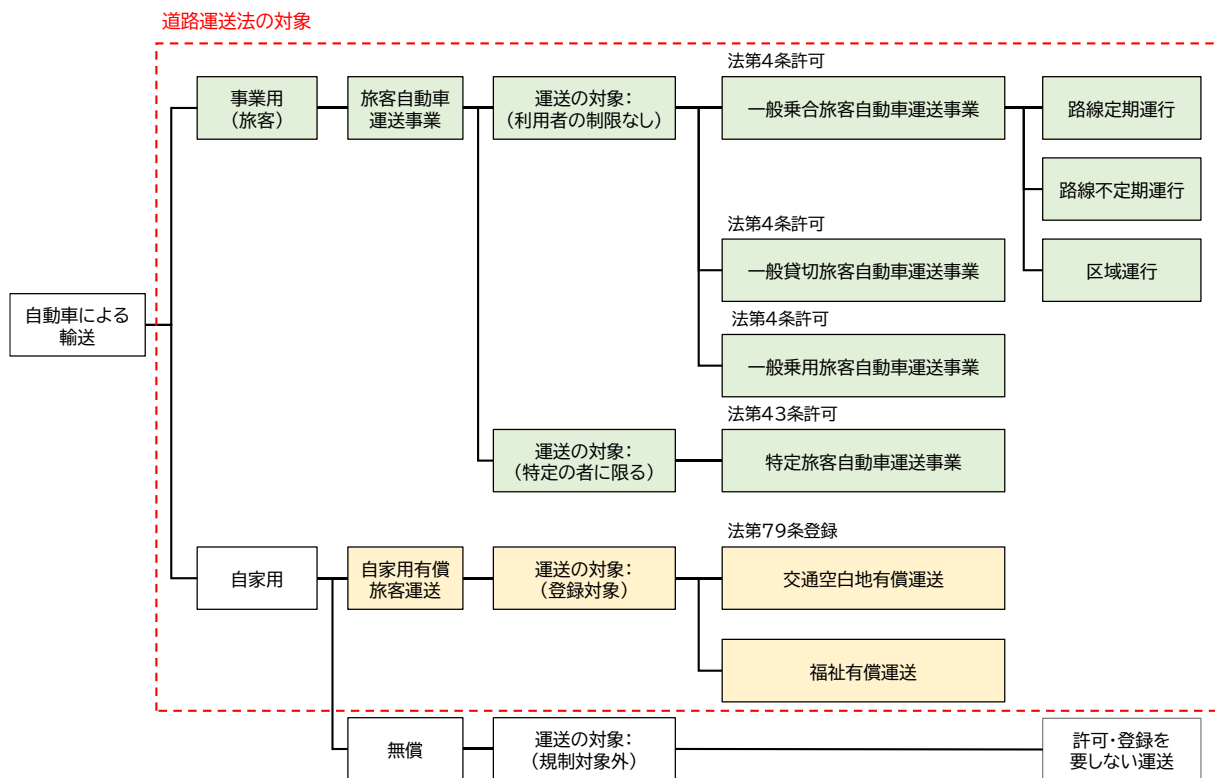
¹² ここでは、自動車に乗車していない乗降前後の付き添い支援の際の事故などを対象とする保険をイメージ。「移送に関する直接経費」には該当しないため、いずれの類型においても補助対象経費となる。

3 道路運送法に基づく制度

(1) 道路運送法に基づく事業区分の全体像

- P.8でも述べたとおり、道路運送法第2条第3項では、「①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業」は「旅客自動車運送事業」として位置付けられており、①～⑤の要件全てに該当する場合は、同法に基づく「許可」を受ける必要があります。
- そして、民間が運営する「⑤事業」としてのバス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない交通空白地域等においては、国土交通大臣の「登録」を受けた市町村、もしくは NPO 等が「自家用有償旅客運送」として、自家用車を用いて有償で運送を行うことができます。
- さらに、このいずれにも該当しない(⑤事業でない、②有償でない)輸送は、「許可・登録を要しない運送」とされ、道路運送法上の規制の対象外となります。
- 「自家用有償旅客運送」と「許可・登録を要しない運送」については、次ページ以降をご参照ください。

図表 2-9 道路運送法における旅客輸送に係る事業区分



(2) 自家用有償旅客運送

- 「自家用有償旅客運送」とは、民間が運営する事業としてのバス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない交通空白地域等において、国土交通大臣の登録を受けた市町村、もしくは NPO 等¹³が自家用車を用いて有償で運送するものです。
- 国土交通大臣の登録を受けるには、地域公共交通会議(P.25 参照)で協議が調うことが必要です。
- 通常のバス・タクシーとは、車両が自家用車両(白ナンバ)であることや、ドライバーに必要な資格、運送の対価の範囲などが異なります(脚注の関連通達等を参照)。

図表 2-10 自家用有償旅客運送の分類

類型	概要	協議の場
交通空白地有償運送 ¹⁴	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス、タクシー等の公共交通機関によっては地域住民又は観光旅客を含む来訪者に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、市町村や NPO 等が営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して運送を行うもの 	・地域公共交通会議
福祉有償運送 ¹⁵	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、市町村や NPO 等が営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して市町村に利用登録を行った者又は NPO 等の会員に対して行う、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの 	

¹³ 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」「営利を目的としない法人格を有しない社団」が対象。

¹⁴ 通達「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について(令和5年 12 月 28 日国自旅第 217 号)」

¹⁵ 通達「福祉有償運送の登録に関する処理方針について(令和5年 12 月 28 日国自旅第 218 号)」

(3) 許可又は登録を要しない運送

- 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・登録不要の運送」として、移動支援・送迎を行うことができます。しかしながら、「無償」とは、「利用者等から、金銭を一切受け取ることができない」ものではありません。
- 以下は、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」の内容をもとに、「許可・登録不要の運送」についてのポイントを整理したものです。
- ただし、ガイドラインの内容を網羅したものではありませんので、詳細な検討を行うにあたっては、同ガイドラインをご参照ください。

① ガソリン代等実費

- ガソリン代等実費とは、運送(前後の回送を含む)に必要なガソリン代、有料道路や駐車場を利用した際の料金、保険料、当該運送を行うために発生した車両借料(レンタカー代)であり、これらはこの送迎を行うことではじめて発生した費用であることから、団体や運転手が利用者から受け取ることが可能です。
- なお、この時の保険料とは、「①ボランティア団体等による無償運送行為を対象に提供されている保険¹⁶」と「②レンタカーの借り受けに伴って加入する一時的な保険」が対象です(当該車両にもともと掛けられている自賠責保険や任意保険は対象外です)。
- 重要なポイントは、これらが「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」な費用であることです。この送迎を行うことではじめて発生した費用であれば、その送迎を利用した利用者から受け取ることが可能になります。
- したがって、例えば、介護施設や幼稚園、自治会等が使用する車両が「主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されている場合」(専用車両の場合)は、実費の範囲に「車両償却費」、「車検料・保険料(自賠責保険・任意保険)」等の車両維持費を含めても問題ありません。
- 一方で、例えばボランティアが保有するマイカーを使ってボランティア送迎を行う場合には、車両償却費や車検料、保険料(自賠責保険・任意保険)等の車両維持費は、利用者から受け取っても良い「ガソリン代等実費」には含まれません。
- 本手引きで使用する「ガソリン代等実費」という言葉は、以上の定義で使用しています。

¹⁶ 損害保険ジャパン株式会社、東京海上日動火災保険株式会社、あいおいニッセイ同和損害保険株式会社などから提供されている、団体等が個人や団体等から車両を受け入れて行う、ボランティア送迎を対象とした自動車保険(年間契約によるものの他、一回あたり、一日あたりの契約のものもある)。

第2章 移動支援・送迎に関する制度等の概要とポイント

② 任意の謝礼

- 運送の提供者が金銭の支払いを求めず、利用者から「謝礼」として金銭等が支払われたとしても、社会通念上常識的な範囲での「謝礼」であれば、有償運送には当たりません。
- ただし、運送を提供する者があらかじめ運賃表などを用意し、それに従って利用者が金銭等を支払う場合は、自発的とはいえ、任意の謝礼とはみなされません。
- また、ウェブサイト等により無償の運送サービスを仲介する・紹介するサービスにおいて、謝礼の金額を入力しないとサービスが提供されなかったり、謝礼の有無・金額の多寡により利用者を選別するなどの取り扱いをする場合は、任意の謝礼とはみなされません。

③ 施設等の送迎(デイサービスや通いの場など)

- 目的地であるデイサービスや通いの場等の運営団体が、当該施設等への送迎を一体的に行う場合、デイサービスや通いの場等の利用料を利用者から受け取ることは問題ありません。
- また、利用者間の公平性を図る観点から、送迎の利用の有無によって、「①ガソリン代等実費」の範囲で利用料に差を設けても問題ありません。
- また、利用者の依頼・要望に応じて、送迎途中で商店等に立ち寄っても問題ありません。

④ 生活支援サービスなどとの一体的な運送

- ここでの「生活支援サービスなどとの一体的な運送」には、2つのタイプがあります。
- 1つ目は、ゴミ出しや庭の草取りなど、様々な生活支援サービスを提供するボランティア団体等において、そのサービスの1つとして送迎が位置づけられており、他の生活支援サービスと一律の料金体系である場合です。
- 一律の料金体系とは、例えば1回あたり●●円や1時間あたり▲▲円といったものです。なお、生活支援サービスの利用料金を300円/30分などとした場合、送迎の前後の付き添い支援の時間のみでなく、「送迎を行うボランティアの自宅と利用者の自宅の間の移動時間」、「利用者の自宅から目的地までの移動時間」も対象に含めて問題ありません。
- 2つ目は、例えば提供する生活支援サービスが「病院内や買い物施設内などにおける付き添い支援」のみであるボランティア団体等において、車両を使用した送迎があくまでそれに付随して行われるものである場合です。
- この場合は、「病院内や買い物施設内などにおける付き添い支援」が有料であったとしても、車両を使用した送迎部分に特定した反対給付がない場合は、許可・登録は不要です。
- また、これら2つのタイプにおいて、「①ガソリン代等実費」を追加で受け取ることも可能です。
- ただし、どちらのタイプでも、実態として送迎のみを行っている場合は、タクシーと同じであり、受け取っているお金は送迎部分に特定した反対給付と見なされ、許可・登録が必要になります。

⑤ 国・地方公共団体からの補助金など(第三者からの給付)

- 運送主体が「利用者以外から収受するもの」については、原則として「運送サービスの提供に対する反対給付」とは見なされず、許可・登録は不要です。
- 例として、国・地方公共団体が運送サービスを行うボランティア団体に対し、団体の職員(運転のみを行う職員及び運転・その他の業務も行う職員を含む)の person 費などに充てるものとして、団体の運営に要する費用の補助金を支出したとしても、許可・登録は不要です(なお、介護保険における通院等乗降介助についても、運送は介護報酬の対象外であるため同様の取り扱いとなる)。
- 運送主体が運送サービスのみを提供する団体等であったとしても問題ありません。
- なお、「①ガソリン代等実費」に該当する費用が、国・地方公共団体から補助されている場合は、仮に「①ガソリン代等実費」の範囲であったとしても、補助金を受け取っている費用と重複した費用を利用者から受け取ることは不適切といえます。
- また、当該運送サービスの提供を受ける利用者に対し、国・地方公共団体が運送利用券を直接又は間接的に給付する場合(利用者に対してタクシー券を配布する、利用料を補助する場合など)は、許可・登録が必要になります。
- なお、国・地方公共団体がボランティア団体等に運送を委託する場合は、運送主体は国・地方公共団体となるため、「第三者からの給付」には該当しません(委託の場合は、例えば「⑨ 運転役務の委託者から、運転役務の提供者に対して支払われる報酬」などを参照)。
- 国・地方公共団体の補助以外にも、第三者からの給付の例として、個々の運送行為と紐づかない寄付金・協賛金についても同様の取り扱いとなります。

⑥ 自治会等の会費

- 市町村社会福祉協議会、地区社会福祉協議会・自治会・町内会・まちづくり協議会・マンション管理組合・老人クラブ等の地縁団体等が、会の運営経費全般に充てることを目的に受け取る会費については、そ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。
- 会費で車両を調達することや、会費から当該サービスを提供するための運転手に対して報酬を支払うことも可能です。
- また、会員間の公平性を図る観点から、運送サービスの利用の有無によって、「①ガソリン代等実費」の範囲で会費に差を設けても問題ありません。
- ただし、「⑤国・地方公共団体からの補助金など」とは異なり、運送に要する費用は、第三者からの給付ではなく、運送サービスの利用者を含む会員から会費として徴収するものであることから、運送サービスを提供する団体等が「実質的に運送サービスのみを提供する団体等であるとみ見なされる場合は、許可・登録が必要になります。
- ただし、その場合においても、「①ガソリン代等実費」の範囲での会費の徴収であれば、許可・登録は不要です。

第2章 移動支援・送迎に関する制度等の概要とポイント

⑦ NPO 法人等が同法人の管理下にある運転手に支払う報酬

- NPO 法人等からの指示に応じて、NPO 法人等の管理下にある運転手(職員、登録ボランティア等)が第三者を無償で運送し、当該業務を遂行したことに対して報酬が支払われたとしても、許可・登録は不要です。
- また、社会福祉法人等の運転手が、NPO 法人等からの指示に応じて、NPO 法人等の管理下で運送に協力する場合も同様です。
- NPO 法人等から運転手へ支払われる謝礼・報酬の額等については、運送主体である NPO 法人等が自由に設定することができます。
- なお、仮に「①ガソリン代等実費」を超える額を NPO 法人等が運転手に支払うとすれば、それはこの運送が「⑤国・地方公共団体からの補助金など」などを受けて実施されている場合や、当該 NPO 法人等が運送以外の活動で収益を得ている場合などが想定されます。

⑧ 仲介手数料

- 利用者と運転手の仲介を行う者は、運送サービスの仲介を依頼した者(利用者及び運転手)から仲介手数料を受け取ることが可能です。
- また、仲介者が「①ガソリン代等実費」と「②任意の謝礼」を代行受領し、運転手に支払うことは問題ありませんが、仲介者が受け取った仲介手数料と合わせて、「①ガソリン代等実費」と「②任意の謝礼」を超える範囲で、運転手に還流することはできません。

⑨ 運転役務の委託者から、運転役務の提供者に対して支払われる報酬

- 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、運転手に対して報酬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ではないため、許可・登録は不要です。
- ただし、運送の態様又は対象となる旅客の範囲によっては、自動車運行代行業、人材派遣業等とみなされる場合があるため注意が必要です。
- また、運転手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も必要です。
- なお、車両提供者が運転役務提供者に運転をさせて、第三者である利用者の運送を行う場合は、車両提供者が自己の負担で運転役務提供者に報酬を支払うことは可能ですが、車両提供者が利用者から收受可能な金銭は「①ガソリン代等実費」の範囲になります。
- 例えば、国・地方公共団体がボランティア団体等に運送を委託する場合は、地方公共団体が所有、もしくはリースした車両をボランティア団体等に貸し出し、その運転役務の提供をボランティア団体に委託し、報酬等を支払うことになります。

4 交通分野・福祉分野における協議の場

(1) 協議の場の種類

- 交通分野・福祉分野における協議の場は、図表 2-11 の通り、多くの仕組みがあります。
- 交通分野の協議の場で行われる議論は、概ね全て公共交通に関する事項(法定協議会では、立地などのまちづくりや観光も対象)ですが、福祉分野の協議の場は、高齢者等の生活全体を対象としながら、その生活を支える地域資源の一部として、移動手段の確保に関する問題を議論します。

図表 2-11 交通分野・福祉分野における協議の場の種類

	名称	概要	根拠法
交通分野	法定協議会	【主な協議事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項 ・ 道路運送法の各種特例(地域公共交通会議、運営協議会と同じ) 	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
	地域公共交通会議 ¹⁷	【主な協議事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合旅客運送の様態(路線定期・不定期、区域) ・ 運賃・料金等に関する事項 ・ 自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性 ・ 旅客から収受する対価に関する事項 等 	道路運送法
福祉分野	地域ケア会議	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>医療・介護の専門職や地域の支援者(自治会、民生委員、ボランティア 等)</u>から構成され、個別ケースの検討を通じて、地域課題の把握・政策形成につなげる機能が期待される場。 ・ 個別ケースの検討を行う「地域ケア個別会議」と「地域課題の検討」を行う「地域ケア推進会議」がある。 	介護保険法
	協議体	<ul style="list-style-type: none"> ・ (構成員は、第一層協議体か第二層協議体かによっても異なるが)<u>地域包括支援センターや地域住民、ボランティア、社協などで構成される協議体が、生活支援コーディネーターとともに地域資源の開発などを行う。</u> ・ 介護保険サービス・地域の支え合いで行われている支援など、地域の生活支援・介護予防サービス・支援の体制整備を目的とする場。 	-

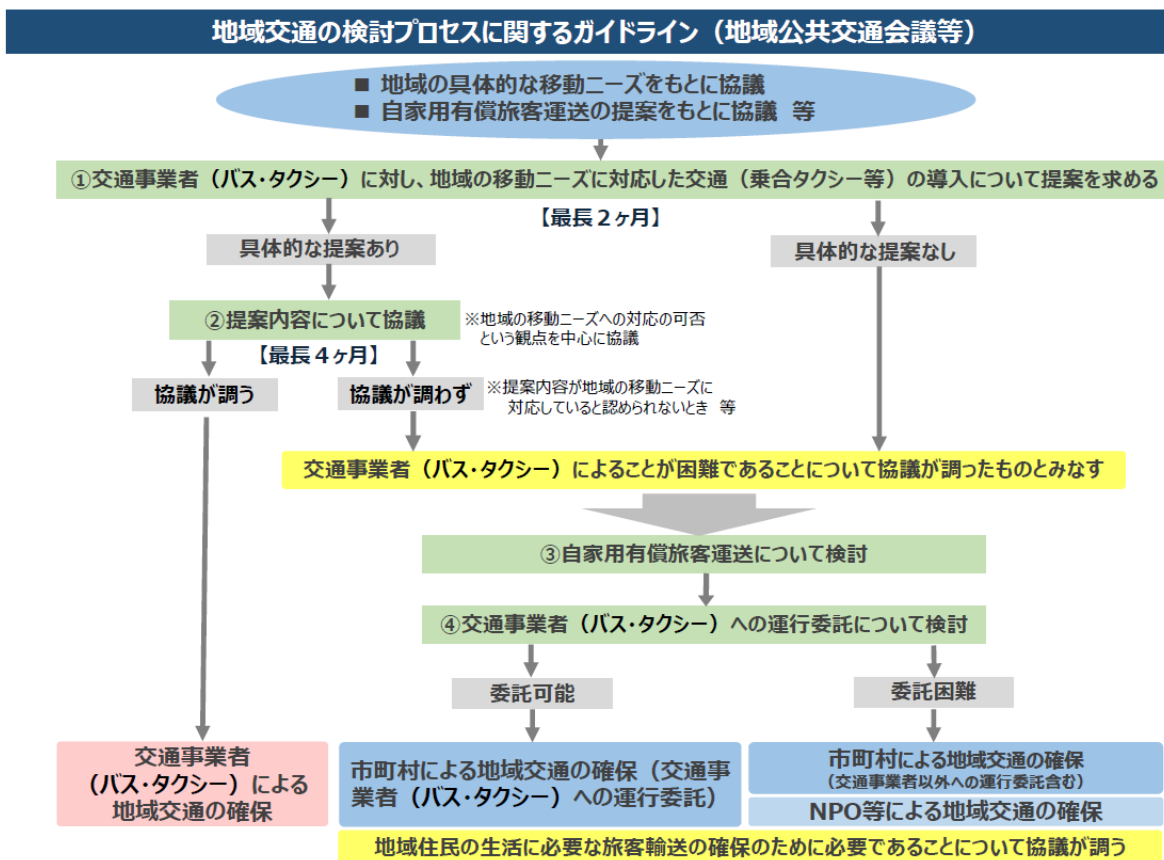
¹⁷ 通達「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について(令和5年12月28日国自旅第265号)」

参考情報

「地域公共交通会議等」は、NPO 等と民間の交通事業者等が、一緒になって、地域にとってよりよい提案をするための場です

- 自家用有償運送を行うためには、地域公共交通会議において協議が調う必要があります。しかしながら、この協議については、かつて「タクシー事業者が、サービス提供が可能である、と答えたことのみをもって、既に交通サービスが確保されていると解釈・運用されている実態がある」などの指摘があったことから、現在は、図表 2-12 のような検討プロセスが示されています。
- これによれば、例えば「自家用有償旅客運送の提案」があった場合、地域公共交通会議等は「交通事業者に対し、地域の移動ニーズに対応した交通の導入について提案を求める」ことができ、2か月以内に具体的な提案が示されない場合は、自家用有償旅客運送について検討を行うこととされています。
- NPO 等による自家用有償旅客運送を行うことができるのは、「タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合」ですが、協議の場は、この十分な輸送サービス、地域にとってよりよいサービスを、NPO 等と民間の交通事業者等と一緒に提案をしていく仕組みであるともいえます。

図表 2-12 協議の場での検討プロセスについて



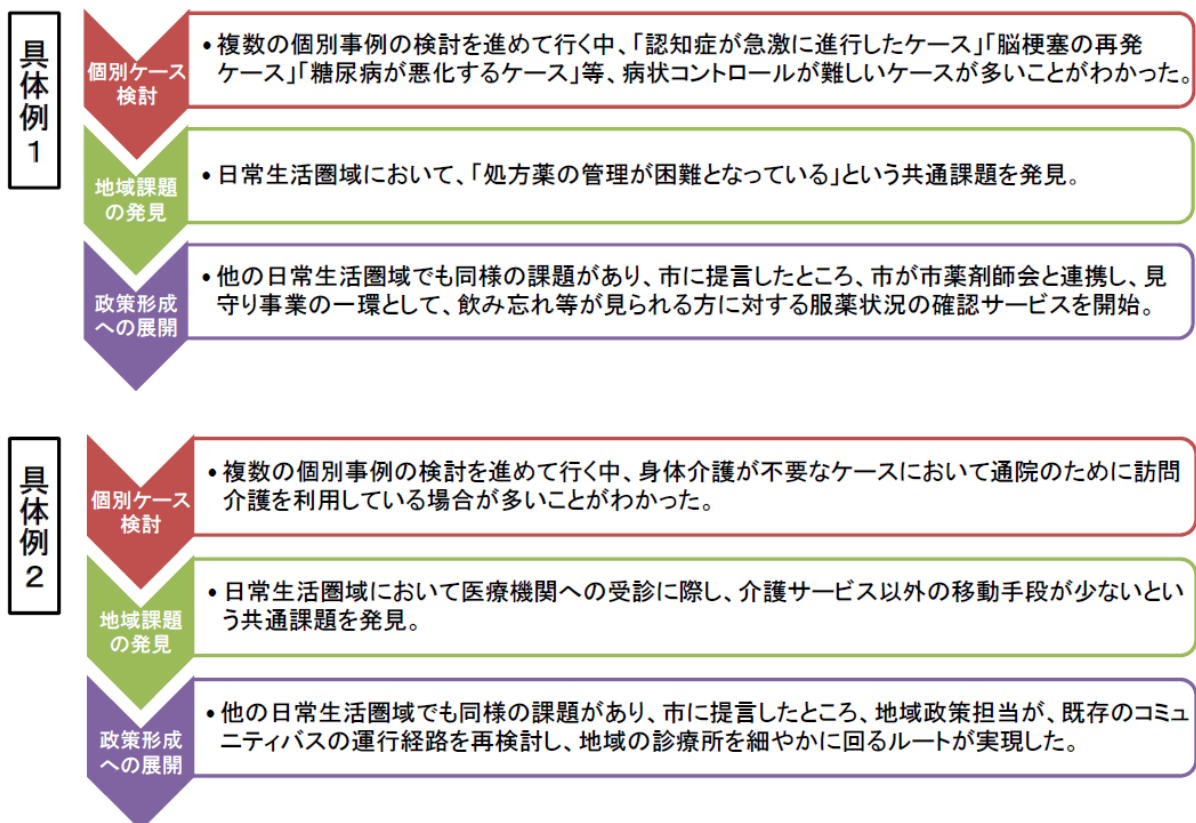
※ ただし、地域公共交通会議等がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、当該プロセスによらないことも可能

出典:国土交通省資料

(2) 協議の場の連携

- 福祉分野の協議の場である「地域ケア会議」では、個別ケースの検討の積み重ねから地域としての課題を把握し、新たな政策形成につなげるといった機能を持つことが期待されています。その一連の流れを、移動手段の確保を例に簡易的に示したものが図表 2-13 の具体例2です。
- この場合、地域ケア個別会議における個別ケースの検討を通じて「介護サービス以外の移動手段が少ない」という地域課題の把握につなげていますが、政策形成の段階で行っている「コミュニティバスの運行経路の再編」は、交通分野の協議の場である「地域公共交通会議」の場で協議される事項です。
- また、この例とは逆に、「地域公共交通会議」で「コミュニティバスの利用者数が少ない」という問題について議論する際には、SCや協議体を通じて、高齢者の「通いの場」の創出と一体的な議論を行うことも効果的になるのではないのでしょうか。
- このように、交通分野と福祉分野の協議の場は、互いにその機能を補完し合える関係にあるといえます。市内の交通担当課と福祉担当課を通じた連携はもちろんのこと、各協議の場の構成員が情報交換をすることで、新しいアイデアが生まれることも期待できるのではないのでしょうか。

図表 2-13 地域ケア会議による個別ケース検討から政策形成への展開(具体例)



出典:地域包括ケアシステムにおける地域ケア会議の役割について(平成 28 年 10 月 28 日)(厚生労働省老健局振興課)

第 3 章 実践のための「Q&A」

- ここでは、市町村の総合事業担当者等が、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などについて検討をする際に、ご参考となる内容を Q&A 形式で整理しています。

図表 3-1 実践のための「Q&A」一覧

Q&A		頁
Q1	訪問型サービス D で、通院・買い物等の移動支援・送迎をしても良い？	P.29
Q2	総合事業を活用して、一般高齢者を送迎して良い？	P.30
Q3	住民のみでなく、その他の地域資源の活用も検討したい。どうしたら良い？	P.31
Q4	公共交通との連携・役割分担をどのようにすれば良い？	P.32
Q5	デマンド型の運行をしたいが、事業者も運転者不足。どうすれば良い？	P.34
Q6	既に生活援助等を行う団体がある。同じ活動の中で移動支援・送迎もできる？	P.35
Q7	マイカーでの送迎は事故が心配。保険はどのようなものがある？	P.36
Q8	マイカーを使用せずに、移動支援・送迎をしたい人が多い。どうすれば良い？	P.38
Q9	担い手の育成のため、運転者講習を行いたい。どのような方法がある？	P.39
Q10	ボランティア奨励金は、どのように活用したら良い？	P.41
Q11	訪問型サービス B で、移動支援・送迎を実施したい。どのような方法がある？	P.42
Q12	事業対象者を送迎する場合は、介護予防ケアマネジメントは必要？	P.44
Q13	補助要綱には、何を記載すれば良い？	P.45
Q14	事業対象者は、福祉有償運送の対象になる？	P.50
Q15	訪問型サービス D を、補助でなく委託で行うことは可能？	P.52

Q1

訪問型サービスDで、通院・買い物等の移動支援・送迎をしても良い？



ポイント！！

- ✓ 「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D ケース 1))」については、通院のみでなく、本人の介護予防、自立支援・重度化防止に資する移動支援・送迎と考えられるケースについては、買い物等の支援を行うことも可能。
- ✓ 本人の介護予防、自立支援・重度化防止に資するか否かは、地域の実情や高齢者一人ひとりの状況に応じて個別に判断する。本人の心身の状態のみでなく、公共交通の運行本数や停留所までの距離など、高齢者一人ひとりを取り巻く環境も含めて、その必要性を検討することが必要。

【解説】

- 心身の状態や本人を取り巻く環境などが変化したとしても、本人の「したいこと」や今できている「日常生活」を、そのまま継続できるような支援をすることで、高齢者一人ひとりの「介護予防」につなげることを目的とした制度・取組が、「介護予防・日常生活支援総合事業」です。
- 高齢者一人ひとりの「日常生活」の中にある通院・買い物等について、その継続のために移動支援・送迎が必要な状況と判断されれば、その支援を行うことは総合事業の目的そのものであるといえます。
- したがって、「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D ケース 1))」については、通院のみでなく、介護予防ケアマネジメントを経るなど、本人の介護予防、自立支援・重度化防止に資する移動支援・送迎と考えられるケースについて、買い物等の支援を行うことも可能です。
- なお、介護予防、自立支援・重度化防止に資するか否かは、本人の心身の状態のみで判断されるものではありません。例えば、公共交通があっても運行本数が少ない、停留所までの距離が遠いなど、高齢者の自由な外出が制限される地域の場合、介護予防等の観点から移動支援を行うことの必要性はより高いと考えられます。
- 高齢福祉施策と公共交通施策の役割分担の観点から、「通院・買い物等の生活の足の確保を高齡福祉施策としてどこまで行うべきか」といった論点もあるかもしれません。しかしながら、高齢者の自由な外出を支える公共交通に一定程度の介護予防の効果が見込まれるのであれば、その公共交通を利用して自由に外出することが難しい人・地域においては、高齢福祉施策として介護予防の観点から移動支援を行うことは自然なことと言えます。
- 総合事業による移動支援・送迎と公共交通は完全に別の施策として扱うのではなく、地域の実情や高齢者一人ひとりの状況に応じて適切な役割分担を講じていくことが重要です。

Q2

総合事業を活用して、一般高齢者を送迎して良い？



ポイント！！

- ✓ 「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」では、65 歳以上の高齢者が担い手(運転者や添乗者、参加者等)として行う取組を支援することが可能。
- ✓ 訪問型 B・D や通所 B による移動支援・送迎の対象は要支援者等であるが、それは要支援者等以外の一般高齢者や障害者、子どもなどの利用を妨げるものではなく、補助額を各市町村の創意工夫に基づく合理的な方法で決定することで、要支援者以外利用も可能。

【解説】

- 一般介護予防事業については、厚生労働省のQ&Aにおいて「介護予防普及啓発事業で介護予防教室等を行う場合は、生活機能の低下により、送迎なしでは通所が困難である者に限り、送迎の対象として差し支えない。(2015年9月30日/第1の間17)」とされています¹⁸。
- この「介護予防普及啓発事業で介護予防教室等を行う場合」には、「地域介護予防活動支援事業」で実施される「通いの場」も含まれるとともに、「生活機能の低下により、送迎なしでは通所が困難である者」には、「身体機能の低下などにより、距離は近いが歩いて通えない」人や「距離が遠く、自家用車を運転できないため・公共交通が不便であるため通えない」人なども含まれます。
- なお、「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」では、65 歳以上の高齢者が担い手(運転者や添乗者、参加者等)として行う取組を支援するという位置付けになります。
- 一方で、訪問型サービス B・D や通所型サービス B の対象は、要支援者等となります。しかしながら、要支援者等以外の者を含めた一体的な実施を行うケースで、事業の運営費等を総合事業から補助する場合は、「合理的な方法で総合事業の対象を確定」し、「要支援者等の人数に対して補助額を設定する等、市町村における創意工夫」により、補助することが可能とされています¹⁹。
- 同じく「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン(P.113)」では、「半数を下回る場合は、利用者数で按分する等、合理的な方法で総合事業の対象を確定することで、その範囲において、運営費補助の対象となる」として、人数による按分で補助対象を確定する方法が例示されています。
- したがって、訪問型サービス B・D や通所型サービス B による移動支援・送迎の対象は要支援者等ですが、それは要支援者等以外の一般高齢者や障害者、子どもなどの利用を妨げるものではなく、補助額を各市町村の創意工夫に基づく合理的な方法で決定することで、要支援者以外利用も可能になります。
- 通所型サービス B への送迎を複数乗車で行う場合や、移動支援・送迎を行う訪問型サービス B に対して、コーディネーターの person 費や家賃を対象とした補助を行っている場合など、要支援者等以外利用の有無が補助金額に影響を与えないケースでは、人数に応じた按分を行っていない例もみられます。

¹⁸ <https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-12300000-Roukenkyoku/0000188229.pdf>

¹⁹ 介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン(P.114)

Q3

住民のみでなく、その他の地域資源の活用も検討したい。どうしたら良い？



ポイント！！

- ✓ 特に過疎地域などでは、支援を必要とする高齢者の数も減少していることもあるなど、住民の中から担い手を確保するというのが現実的でない地域もある。
- ✓ 地域資源を活用した取組を検討する場合は、例えば運営主体・車両・運転者の3つを分けて考えることで、より多様な運営方法を生み出すことにつながる。

【解説】

- 地域の支え合いの仕組みとして、住民主体の移動支援・送迎の取組があることは望ましいといえますが、どのような地域でもそのような取組が生まれるとは限りません。過疎地域に限らず、移動手段の確保のためには地域住民のみでなく、公共交通事業者や介護事業所、社会福祉法人など多様な地域資源を活用していくことが重要です。
- 図表 3-2 では、誰が運営²⁰し、車両と運転者はどの主体が所有・使用権原を有するものであるかという観点から、その組み合わせに着目したパターンを例示しています。地域資源を活用した取組を検討する場合は、例えば運営主体・車両・運転者の3つを分けて考えることで、より多様な運営方法を生み出すことにつながります。

図表 3-2 車両や運転者などの地域資源の活用パターン(例)²¹

パターン	類型					運営主体	車両	運転者
	①	②	③	④	⑤			
・ 市町村がデイサービス事業所に、送迎を委託	●	●				市町村	デイサービス	デイサービス
・ 市町村が交通事業者に、送迎を委託	●	●				市町村	交通事業者	交通事業者
・ 社会福祉法人の車両を使用し、ボランティアが送迎	●	●	●	●	●	ボランティア	社会福祉法人	ボランティア
・ ボランティア団体が企画し、社会福祉法人の運転者が送迎	●	●	●			ボランティア	社会福祉法人	社会福祉法人
・ ボランティア団体が市町村の公用車を使用して送迎	●	●	●	●	●	ボランティア	市町村	ボランティア
・ 市町村がボランティア団体に、送迎を委託		●	●	●	●	市町村	市町村	ボランティア

²⁰ 委託の場合は市町村が、補助・助成の場合はボランティア団体等が運営主体となります。

²¹ 表中の内容は例であり、「●」の付いていない取組を否定するものではない。

類型①～⑤は、「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」、「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」、「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」、「類型④:生活援助等と一体的に提供される送迎」、「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」である。

Q4

公共交通との連携・役割分担をどのようにすれば良い？



ポイント！！

- ✓ 高齢福祉施策が「要支援者等には、一律に移動支援・送迎が必要」とすることは「一人ひとりの心身の状態」に偏った判断であり、「この地域には公共交通があるので、その他の移動支援・送迎は不要」とすることは「地域の環境」に偏った判断。
- ✓ 「適切な支援」や「適切なサービス」は、本来は「一人ひとりの心身の状態」×「本人を取り巻く地域の環境」といった掛け算で決まる。総合的なアセスメントを通じた介護予防ケアマネジメント等を経て支援の適切性を判断することは、高齢福祉施策と公共交通施策の適切な連携・役割分担にもつながる。

【解説】

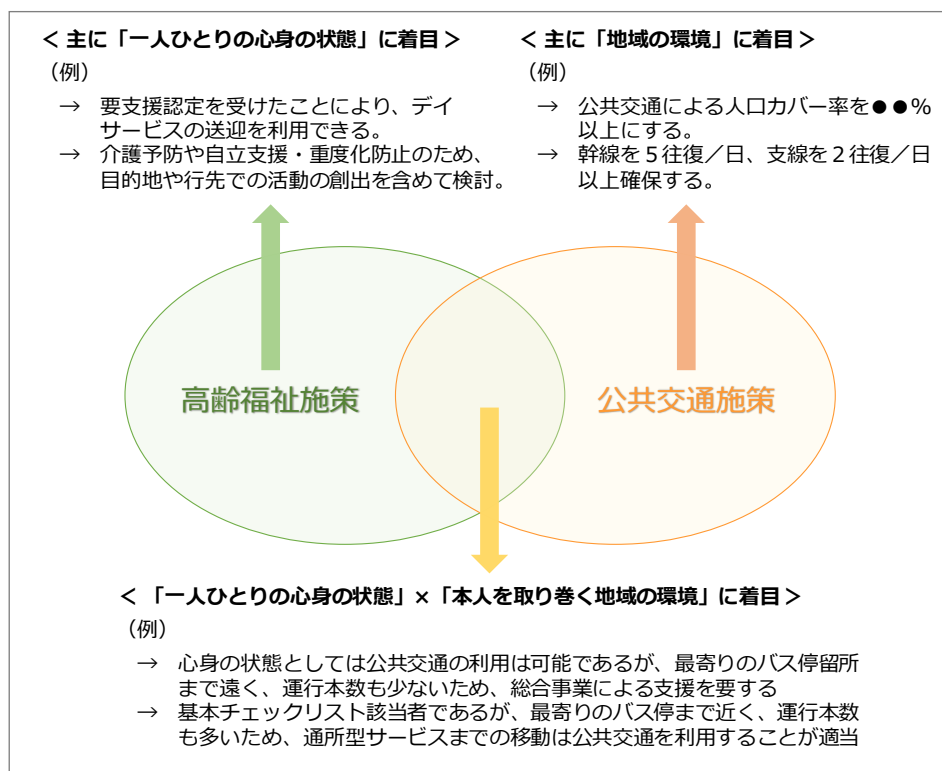
- 高齢福祉施策として行う移動支援・送迎の取組と公共交通施策との連携の必要性は広く認識されているものの、その中身はやや抽象的に論じられることが多く、十分に進んでいない市町村も多いと思われます。特に、住民主体の移動支援・送迎の取組は公共交通と競合するのではないかと懸念されることもあり、連携というよりは調整が主な論点となっている場合も少なくありません。
- 高齢福祉施策と公共交通施策の連携を考える場合、まずは高齢福祉施策による移動支援・送迎が「心身の状態が低下した高齢者等に対して、適切な支援を行えているか」など、主に「一人ひとりの心身の状態」に着目するのに対し、公共交通施策が「地域全体において、適切なサービスが提供されているか」など主に「地域の環境」に着目することが多いことを理解する必要があります。
- しかしながら、上記のような「適切な支援」や「適切なサービス」は、本来は「一人ひとりの心身の状態」×「本人を取り巻く地域の環境」といった掛け算で決まるものです。
- 高齢福祉施策が「要支援者等には、一律に移動支援・送迎が必要」とすることは「一人ひとりの心身の状態」に偏った判断であり、「この地域には公共交通があるので、その他の移動支援・送迎は不要」とすることは「地域の環境」に偏った判断であるといえます。
- 高齢福祉施策としての移動支援・送迎と公共交通施策の連携・役割分担を適切に行うための工夫としては、例えば以下のようなものがあります。

<高齢福祉施策と公共交通施策の連携・役割分担を適切に行うための工夫(例)>

- ✓ 「一人ひとりの心身の状態」と「本人を取り巻く地域の環境」などに基づく、総合的なアセスメントを通じた介護予防ケアマネジメント等により、適切な支援を個別に判断する
- ✓ 地域公共交通会議等に高齢福祉担当が同席し、生活支援体制整備事業等を通じて把握した移動支援ニーズや、高齢福祉施策としての移動支援・送迎の利用実績や問題・課題などについて共有し、公共交通の改善や活用の必要性と合わせた検討を行う

- ✓ 上記を踏まえ、公共交通のみでなく、住民ボランティア団体等が主体となった移動支援・送迎も含めて「地域公共交通計画」を作成する。
- また、高齢福祉担当課内に、生活支援体制整備事業で「移動に関する問い合わせ窓口」を設置し、問い合わせのあった方の状態やお住まい、目的地等に応じて適切な移動方法を案内するといった工夫を行っている自治体もみられます。

図表 3-3 高齢福祉施策としての移動支援・送迎と公共交通施策の連携・役割分担



- なお、総合事業の補助等による移動支援・送迎は、その目的や役割が公共交通と競合するということは多くはありません。特に、類型②・③については、通所型サービス・通いの場といった特定の場所への送迎です。したがって、いわゆるデイサービスの送迎と同じように、公共交通と競合する移動手段として取り扱われることはありません²²。
- また、類型④については、様々な生活援助(掃除、洗濯、調理、庭木の手入れなど)を行う中で、その内の1つとして買い物などの支援を行うものです。移動の足だけを確保するものではなく、地域に住む一人ひとりの生活全体を支える活動ですので、既存の公共交通との役割分担も明確になります。
- 類型⑤については、最も自由度が高いため公共交通との役割分担については調整が必要といえます。
- 競合について問題になることがあれば、上記のような観点から関係者の理解を進めていくことも考えられます。

²² 「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」、「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」、「類型④:生活援助等と一体的に提供される送迎」、「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」。

Q5

デマンド型の運行をしたいが、事業者も運転者不足。どうすれば良い？



ポイント！！

- ✓ 一定程度の人口規模とタクシー利用のニーズがある地域では、タクシー事業者の運転者も不足しており、市町村が委託するデマンド型乗合タクシーなどの受託を躊躇するケースも多い。
- ✓ 市町村が運営する「交通空白地有償運送」は、第二種運転免許を持たない運転者が運転を行うことが可能(ただし、国土交通大臣認定講習の修了が必須。Q9参照。)であり、さらに運行や運行管理・車両の整備管理を交通事業者へ委託することも可能であることから、地域の各主体の強みや限られた人材を有効活用することもできる。

【解説】

- 生活の足の確保の問題は、予算を確保し、民間の交通事業者へ公共交通の運行を委託すれば解決するといったケースばかりではありません。多くの地域で高齢化の進展と人口減少が進む中、近年では、交通サービスや介護サービスについて「お金があっても、担い手がない」という地域も増えています。
- 例えば、一定程度の人口規模とタクシー利用のニーズがある地域においては、市町村がデマンド型乗合タクシーの運行を委託しようとしても、タクシー事業者は受託によって運転者の不足や収益の低下につながるなどの理由から、運行の受託を躊躇するケースも少なくありません。
- もちろん、NPO法人や住民主体による移動支援・送迎など、地域の支え合いの仕組みの中で生活の足の確保ができれば良いかもしれませんが、そのような取組は地域住民の自由な活動に基づき、時間をかけて醸成されるものであり、目の前の一定規模のニーズに対する即効性のある解決策としては期待することは困難なケースが多くなります。
- そのような中、このような問題の解決策の1つとして、市町村が運営する「交通空白地有償運送」を選択する市町村もみられます。これは、市町村が「自家用有償旅客運送(白ナンバー)」の運営主体として、自らが使用権原を有する車両を用いて、第二種運転免許を持たない運転手が運転を行うことが可能な仕組みです(ただし、国土交通大臣認定講習の修了が必須。Q9参照。)
- 実際の運行は、交通事業者や社会福祉協議会などに委託することも可能です。例えばタクシー事業者に委託すれば、第二種運転免許を持つタクシーの乗務員はタクシー事業に専念でき、第二種運転免許を持たない運転者は交通空白地有償運送に従事することができ、地域の各主体の強みや人材を有効活用することもできます。
- また、道路運送法の改正により、令和2年11月からは、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者(バス・タクシー事業者)が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されました。これにより、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得ながら、持続可能な自家用有償旅客運送の運営につながることを期待されます。
- 今後は、各地域の実情に応じて、関連する制度等も上手く活用しながら、地域資源を有効活用していくための工夫を講じていくことが求められます。

Q6

既に生活援助等を行う団体がある。同じ活動の中で移動支援・送迎もできる？



ポイント！！

- ✓ 既存のボランティア団体等が行う様々な生活援助(掃除、洗濯、調理、庭木の手入れなど)の中の1つとして、新たに買い物などを目的とした移動支援・送迎を「類型④:生活援助等と一体的に提供される送迎」として実施することは可能。
- ✓ ただし、移動支援・送迎の料金とその他の生活援助等の料金を一律にする必要があります(ガソリン代等実費については追加で徴収することが可能)。

【解説】

- 住民主体の移動支援・送迎の取組を新たに創出しようとする場合、既に何らかの活動を行っているボランティア団体等に働きかけるとするのは、有望な選択肢の1つといえます。
- 例えば、生活援助等を行っているボランティア団体においては、日頃から支援をしている高齢者等のニーズを聞く・感じ取る機会も多いことから、「移動支援の必要性を感じていたが、ハードルが高く実行できなかった」というケースも多くなります。
- そのようなボランティア団体等であれば、既に行っている様々な生活援助(掃除、洗濯、調理、庭木の手入れなど)の中の1つとして、新たに買い物などを目的とした移動支援・送迎を「類型④:生活援助等と一体的に提供される送迎」として実施することが可能です。
- 実施する際の留意点としては、当該類型で行う移動支援・送迎はあくまで「生活援助等と一体的」なものであることから、移動支援・送迎の料金とその他の生活援助等の料金を一律にする必要がある点などです(ガソリン代等実費については、追加で徴収することが可能)。
- なお、料金の設定方法としては、「軽作業」と「重作業」といったような2パターンの料金を設定し、移動支援・送迎を「重作業」に位置付けているという例もあります。ただし、「重作業」が実質的に移動支援・送迎のみとなっている場合は、運送の対価と見なされる可能性がありますので、注意が必要です。

Q7

マイカーでの送迎は事故が心配。保険はどのようなものがある？



ポイント！！

- ✓ 住民ボランティアが移動支援・送迎を行う際に加入する保険の種類は、「自動車保険」と「活動用の保険」の2つを考えることが必要。
- ✓ 「自動車保険」については、「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」を対象とした保険が複数発売されている。
- ✓ 「活動用の保険」については、「社会福祉法人 全国社会福祉協議会」の「ボランティア活動保険(無償の場合)」や「福祉サービス総合補償(有償の場合)」などがある。

【解説】

- 住民主体となった移動支援・送迎の取組を行う際に、高いハードルの1つになるのが事故に対する不安です。具体的には、事故を起こした場合に「自分のみでなく同乗者がケガをしたらどうするのか」、「マイカーを使用していた場合、マイカーの自動車保険で補償する必要があるのか」といった心配があるのではないのでしょうか。
- 住民ボランティアが移動支援・送迎を行う際に加入する保険の種類は、「自動車保険」と「活動用の保険」の2つを考える必要があります。前者は自動車に乗車中の事故、後者は乗降前後の事故が対象になります。なお、何れに該当するかは、車両に触れているか否かが基準となります。

図表 3-4 自動車保険と事業・活動用の保険の適用範囲

		乗車前	乗車中	降車後
	補償の対象	対応する保険の種類		
自動車保険	利用者		対人賠償	
	利用者所有物		対物賠償	
	利用者・運転者		人身傷害	
	自車		車両保険	
活動用の保険	利用者	対人賠償	傷害保険※1	対人賠償
	利用者所有物	対物賠償		対物賠償
	運転者	傷害保険	傷害保険※1	傷害保険

※1 自動車による事故の場合、活動従事者自身のケガのみが対象となり、対人・対物事故などの賠償責任については対象となりません。(自動車保険での補償となります。)

(出典)NPO 法人 全国移動サービスネットワーク資料

- 「自動車保険」については、住民ボランティアがマイカーを使用する場合、従来はその持ち込み車両の自動車保険を使用するしか選択肢がありませんでしたが、現在は「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」を対象とした保険が複数発売されています²³。
- この保険は、ボランティア個人が加入するものではなく、ボランティアが所属する団体等が加入するものです。また、マイカーのみでなく、例えば社会福祉法人から受け入れた車両を対象とすることも可能です。
- 一方、「活動用の保険」については、「社会福祉法人 全国社会福祉協議会」の「ボランティア活動保険（無償の場合）」や「福祉サービス総合補償（有償の場合）」があります。また、マイカーボランティアを対象とした「傷害保険」としては、「送迎サービス補償」があります。
- 住民ボランティアの中には、「運転には自信があるから大丈夫」という方も少なからずいらっしゃいますが、送迎前後での事故やケガも想定されることから、そのことをしっかりとお伝えしたうえで、講習や保険加入などを通じてリスクを低減する工夫が求められます。
- 市町村としては、ボランティアとの話し合いなどを通じて、安心して活動できる環境を整えることが必要です。

²³ 損害保険ジャパン株式会社、東京海上日動火災保険株式会社、あいおいニッセイ同和損害保険株式会社などから提供されている、団体等が個人や団体等から車両を受け入れて行う、ボランティア送迎を対象とした自動車保険（年間契約によるものの他、一回あたり、一日あたりの契約のものもある）。



マイカーを使用せずに、移動支援・送迎をしたい人が多い。どうすれば良い？



ポイント！！

- ✓ 社会福祉法人がデイサービスの送迎等で使用している車両について、地域貢献事業の一環として使用していない空き時間に、ボランティアによる送迎のために貸与する例が多くみられる。
- ✓ その他にも、市町村が保有する公用車や、市町村がリースした車両を複数のボランティア団体が使用する例もみられる。
- ✓ 類型②～⑤については、市町村の判断により「車両購入費等」を総合事業の補助等の対象にすることも可能。

【解説】

- Q7のとおり、ボランティアによるマイカーでの移動支援・送迎を対象とした自動車保険も販売されていますが、それでもボランティア活動にマイカーを使用することに抵抗のある方は少なくありません。
- 地域の車両の活用例としては、社会福祉法人がデイサービスの送迎等で使用している車両について、地域貢献事業として使用していない空き時間に、ボランティアの移動支援・送迎のために貸与する例が多くみられます(車両のみでなく、社会福祉法人の運転者が空き時間に運転する例もみられます)。
- デイサービスの送迎車両が活用可能な時間帯は、午前は 10～11 時前後から、午後は 15 時前後までの時間帯などになると見込まれ、通院などには不向きになることが多いですが、お昼ご飯を一緒に食べる通いの場や、買い物については十分な時間帯です。
- また、その他にも市町村が保有する公用車や、市町村がリースした車両を複数のボランティア団体が使用する例もみられます。実際に、マイカーから公用車に変更したことで、ボランティアの運転者が増加した市町村もあるなど、車両の確保が担い手の確保につながる効果も期待できます。
- 送迎用の福祉車両等について、寄付や助成等を行っている団体等もありますので、各団体等の助成等の申し込みや要件等をご確認のうえ、参考としてください。なお、都道府県が、中山間地域対策や買い物弱者対策の一環で、一般車両(福祉車両でない)の補助や購入費助成を行っている例もあります。

図表 3-5 送迎用の福祉車両等に係る寄付や助成等を行う団体等(例)

団体名	URL
一般財団法人日本宝くじ協会	https://jla-takarakuji.or.jp/
公益財団法人日本財団	https://www.nippon-foundation.or.jp/
公益財団法人中央競馬馬主社会福祉財団	http://www.jra-umanushi-hukushi.or.jp/
赤い羽根共同募金	https://www.akaihane.or.jp/
公益社団法人 24 時間テレビチャリティー委員会	https://www.24hourtv.or.jp/archives/welfare/detail.html



担い手の育成のため、運転者講習を行いたい。どのような方法がある？



ポイント！！

- ✓ 「許可・登録を要しない運送」の場合、運転者の講習は必須ではないが、要支援者等を対象とした移動支援・送迎を行う場合、「福祉有償運送」の国土交通大臣認定講習を受講することが望ましい。
- ✓ 福祉有償運送の大臣認定講習は、全国の大員認定講習実施機関において、1～2日程度のカリキュラムで、1人 15,000 円前後で受講することが可能。受講料を、「生活支援体制整備事業」から補助している市町村もみられる。

【解説】

- 自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送、福祉有償運送)の運転者となるためには、以下の国土交通大臣認定講習を修了する必要があります(第二種免許を持たない場合など²⁴)。

図表 3-6 自家用有償旅客運送自動車の運転者に対する講習²⁵

	講習の種類	概要	講義内容・合計時間 ²⁶
交通空白地有償運送	交通空白地有償運送運転者講習	交通空白地有償運送の運転者を対象とし、その業務に関する基礎的な知識及び技術を習得することを目的として行う講習	関係法令等／安全・安心な運行と緊急時の対応／運行方法に関する講義、および演習 (計 130 分程度)
福祉有償運送	福祉有償運送運転者講習	福祉有償運送の運転者を対象とし、その業務に関する基礎的な知識及び技術を習得することを目的として行う講習	関係法令等／安全・安心な運行と緊急時の対応／運行方法／障害の知識及び利用者理解／基礎的な接客技術及び介助技術／福祉自動車の特性に関する講義、および演習(計 400 分程度)
	セダン等運転者講習	福祉自動車以外の自動車を使用した福祉有償運送の運転者又は乗務員を対象とし、その業務に関する基礎的な知識及び技術を習得することを目的として行う講習	福祉自動車以外の自動車を使用して行う福祉有償運送における利用者理解及び乗降介助等の対応に関する講義及び演習 (計 70 分程度)

²⁴ 詳細な要件は、以下の通達を参照。

²⁵ 通達「自家用有償旅客運送自動車の運転者に対して道路運送法施行規則第 51 条の 16 第 4 項の基準に適合すると認められる者が行う講習の認定要領等について(令和 2 年国自旅第 315 号)」を参考に三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)が作成。

²⁶ 講習は、科目ごとにここに示す講習内容および時間の基準以上であることとされる。

第3章 実践のための「Q&A」

- 「許可・登録を要しない運送」の場合は、「自家用有償旅客運送」のように運転者が講習を受講することは必須ではありません。しかしながら、要支援者等の移動支援・送迎を行う運転者であれば、運転技術のみでなく、「接遇技術及び介護技術」や「福祉自動車の特性」等に関する講義も受講できる「福祉有償運送運転者講習」を受講することが望ましいといえます。
- 福祉有償運送の大臣認定講習は、全国の大員認定講習実施機関(NPO 法人、自動車学校、交通事業者、介護事業者など)²⁷において、1～2日程度のカリキュラムで、1人 15,000 円前後で受講することが可能です。また、受講料を「生活支援体制整備事業」から補助している市町村もみられます。
- また、市町村が大臣認定講習実施機関となる例もみられます。近隣に講習実施期間がない場合は、周辺の市町村と共同で実施機関を立ち上げることも、選択肢の1つとなります。
- なお、大臣認定講習では負担が重い(例えば、「福祉有償運送運転者講習」は2日程度の受講が必要となるケースもある)と考える場合は、大臣認定講習に該当しない(やや負担を抑えた)講習を実施する団体等もあるため、そのような講習を受講するという選択肢もあります(図表 3-7)。

図表 3-7 送迎講習カリキュラム(講義のみ)(例)²⁸

	時間	形式	課目名	内容
11:00 ~ 11:20	20分		オリエンテーション	参加者自己紹介
11:20 ~ 11:40	20分	講義		〇〇市の高齢者の移動支援の現状 訪問型移動支援サービスの説明
11:40 ~ 12:00	20分	講義	送迎サービス(移動サービス)について	安全ルールの遵守等道路交通法、道路運送法その他関係法令に係る基礎的な知識等に関すること。
12:00 ~ 12:50	50分		休憩	
12:50 ~ 13:20	30分	講義 (実技)	接遇・介助	基礎的な接遇に関する技術及び利用者が必要とする援助に対応するための介助技術に関すること。
13:20 ~ 14:00	40分	講義	運転に必要な知識と心構え	安全運転の基礎知識及び運転時における適性や基本的な動作、利用者の乗車時における運転方法等に関すること。
14:00 ~ 14:10	10分		休憩	
14:10 ~ 15:00	50分	講義	リスクへの備えと対応	安全・安心な運行に必要な基礎知識、交通事故や利用者の体調不良等の緊急時に的確に対応するための知識や方法等に関すること。

(出典)NPO 法人 全国移動サービスネットワーク資料

²⁷ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha.tk3_000012.html (国土交通省HP)

²⁸ 講師は、大臣認定講習機関の講師、福祉有償運送団体の管理担当者、社会福祉法人の職員、自動車学校の安全運転教育の担当者等を想定

Q10

ボランティア奨励金は、どのように活用したら良い？



ポイント！！

- ✓ 総合事業の介護予防・生活支援サービス事業において、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が可能になった。
- ✓ 「奨励金」は介護予防・生活支援サービス事業において位置づけられた補助であるため、一般介護予防事業である類型⑤では補助の対象にはならないが、類型⑤でボランティアの人件費等を含む補助等をしている例はみられる。

【解説】

- 「「地域支援事業の実施について」の一部改正について(令和2年老発 0529 第1号)」により、「地域支援事業実施要綱」の一部が改正され、総合事業の介護予防・生活支援サービス事業において、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が可能になりました²⁹。
- 訪問型サービスDのケース1)に該当する、「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」については、送迎前後の付き添い支援を対象に奨励金を補助することができます。
- 訪問型サービスのケース2)に該当する、「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」については、ボランティア運転者が行う送迎とその前後の付き添い支援を対象に奨励金を補助することができます。
- また、「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」については、通所型サービス・通いの場の運営に対する奨励金と一体的に補助することが可能です。
- 訪問型サービスBに該当する、「類型④:生活援助等と一体的に提供される送迎」については、移動支援・送迎は団体が提供する多様な生活援助のうちの一つであるため、生活援助の提供に係る活動全体に対する奨励金として補助することが可能です。
- 奨励金は、介護予防・生活支援サービス事業において位置づけられた補助であるため、一般介護予防事業である類型⑤では補助の対象にはなりません。類型⑤でボランティアの人件費等を含む補助等をしている例はみられます。
- なお、市町村が移動支援・送迎の取組を行う団体等に奨励金を補助し、そのお金が運転手に支払われたとしても、奨励金は運送の対価にはならないため、許可・登録不要の運送として実施することが可能です。

²⁹ 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。』

Q11

訪問型サービスBで、移動支援・送迎を実施したい。どのような方法がある？



ポイント！！

- ✓ 訪問Bによる移動支援・送迎は、道路運送法の「許可・登録を要しない運送」の範囲で、利用者からは生活援助の対価として定額の料金を受け取ることが可能など取り組みやすい仕組み。
- ✓ 多様な生活援助を対象とするため、例えば市町村内に複数の提供主体がある場合は、各地域のニーズや団体等の意向に応じてその活動内容を柔軟に決定できることから、「地域ニーズの把握と反映」を行うことができる仕組みとすることがより効果的。
- ✓ 八王子市では、補助対象経費は「コーディネーター人件費(月3万円)」を基準額として、その他の補助は各団体の活動内容に応じて決まる「加算」という扱いとしており、住民の自由な活動を柔軟に支援することが可能な仕組みを構築。

【解説】

- 訪問型サービスBによる移動支援・送迎は、「類型④：生活援助等と一体的に提供される送迎」に該当するものであり、移動支援・送迎は住民ボランティア団体等が提供する様々な生活援助の1つとして位置付けられます。したがって、道路運送法における「許可・登録を要しない運送」の範囲で、利用者からは生活援助の対価として定額の料金を受け取ることが可能など、訪問型サービスDと比較すると仕組みがシンプルであり、取り組みやすい類型であるともいえます。
- また、訪問型サービスBは多様な生活援助を対象とするため、例えば市町村内に複数の提供主体がある場合は、各地域のニーズや団体等の意向に応じてその活動内容を柔軟に決定できるという点も特徴の1つです。したがって、訪問型サービスBについては「地域ニーズの把握と反映」を行うことができる仕組みとすることが、より効果的といえます。
- このような、観点から訪問型サービスBの仕組みづくりを行っている事例として、東京都八王子市があります。八王子市の実施要綱では、訪問型サービスBで実施するサービスの内容について以下のように記載されています。

(内容)

第6条 住民主体サービスで提供される内容は、利用者の居宅において行う掃除、洗濯、買い物、ゴミだし、庭の手入れ等の多様な生活上の困りごとに対する生活援助のほか、第2条に定める目的のために行われる多様な生活支援とする。

2 提供する生活支援の内容は、市が別に配置する生活支援コーディネーターと連携し、地域課題やニーズを踏まえ、サービス提供団体が決定する。

- これは、提供する生活支援の内容を「サービス提供団体が決定する」とすることで、住民が主体となって地域課題に応じた多様な取組を行うことができる仕組みとしているものです。
- 補助対象経費は「コーディネーター人件費(月3万円)」を基準額として、その他の補助は各団体の活動内容に応じて決まる「加算」という扱いとしており、住民の自由な活動を柔軟に支援することが可能な仕組みとなっています(補助額は、基準額と加算(A+B)は合わせて最大8万円/月。また、加算(B)については、一般介護予防事業を財源としています)。
- また、「地域状況把握加算」が設けられており、各団体が自主的に行う地域ニーズの把握を支援するなど、訪問型サービスBの特徴を活かした仕組みづくりが行われています(別途、前ページに記載のとおり、提供する生活支援の内容は「生活支援コーディネーター」と連携により決定するものとされており、団体を支援・応援する体制も整えられている)。
- また、訪問型サービス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)。
- 地域の実情に応じた団体ごとの創意工夫が可能な仕組みである一方で、団体数が増えることで団体に対する支援が行き届かず、市が意図しない方向に活動が進んでしまうことがないように、ボランティア団体の補助金の交付申請段階から第2層 SC が関わることで、その活動が事業の目的から大きく外れることがないようにコントロールをしています。

図表 3-8 八王子市における訪問型サービスBの補助対象経費

補助対象経費		月上限
基準額		3万円/月
加算(A)	活動エリア加算	1万円/月
	地域状況把握加算	1万円/月
加算(B)	賃借料加算	2万円/月
	車両を利用した生活支援実施加算(移動支援)	① 5千円/月 ② 1万円/月 ③ 2万円/月
	通いの場加算	1万円/月
	地域課題チャレンジ加算	1万円/月

(出典)八王子市住民主体による介護予防・生活支援サービス事業補助金交付要綱(八王子市)

Q12

事業対象者を送迎する場合は、介護予防ケアマネジメントは必要？



ポイント！！

- ✓ 各市町村が個別に条件を設定しない限りは、介護予防支援・介護予防ケアマネジメント等への位置付けの有無が、総合事業による住民主体の移動支援・送迎の利用や、補助の条件になることはない。
- ✓ ただし、介護予防ケアマネジメント等に住民主体のサービス・活動を位置付けていくことは、利用・参加の可否や補助の要件という側面からではなく、一人ひとりの適切なサービス利用の推進という側面から取り組んでいくことが必要である。
- ✓ 特に、その支援の適切性を「介護予防ケアマネジメント等を通じて判断する」という仕組みを構築しておくことは、「公共交通との役割分担の適切性」を担保する視点からも効果的であると考えられる。

【解説】

- 地域の住民主体のサービス・活動は、利用者とサービス提供団体等の双方の希望があれば、要支援者等以外のその他の高齢者、障害者、児童等であっても、誰もが自由に利用・参加することが可能です。そのサービス・活動が総合事業の補助の対象になることで、このような自由な利用・参加が妨げられるということはありません。
- したがって、それが要支援者や事業対象者、要介護者であったとしても、各市町村が個別に条件を設定しない限りは、介護予防支援や介護予防ケアマネジメント、居宅介護支援への位置付けの有無が、総合事業による住民主体の移動支援・送迎の利用の条件になることはありません。
- 介護予防ケアマネジメント等に住民主体のサービス・活動を位置付けていくことは、利用・参加の可否や補助の要件という側面からみるのではなく、一人ひとりの適切なサービス利用の推進という側面から取り組んでいくことが求められます。
- 特に、Q4の「公共交通との連携・役割分担」に記載したとおり、総合事業の移動支援・送迎によって支援を行うことが「適切な支援であるか否か」は、「一人ひとりの心身の状態」×「本人を取り巻く地域の環境」などから個別に判断されるものです。
- したがって、その適切な判断を行うために、「介護予防ケアマネジメント等を通じて判断する」という仕組みを構築しておくことは、「公共交通との役割分担の適切性」を担保する視点からも効果的であると考えられます。

Q13 補助要綱には、何を記載すれば良い？



ポイント！！

- ✓ 実施要綱・補助金交付要綱に記載される項目のうち、「事業の内容」・「事業の対象者」・「補助の対象者」・「補助対象経費」・「補助金額」の5点について、以下に例を示します

【解説】

- 以降では、それぞれ以下の市町の実施要綱等を参照しています。

市町	類型	出典
大阪府 太子町	「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」	<ul style="list-style-type: none"> ・ 太子町訪問型サービスDモデル事業実施要綱 ・ 太子町訪問型サービスD事業補助金交付要綱
神奈川県 秦野市	「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」	<ul style="list-style-type: none"> ・ 秦野市訪問型移動支援サービス事業補助金交付要綱
福岡県 うきは市	「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」	<ul style="list-style-type: none"> ・ うきは市通所型サービスB事業費補助金交付要綱
東京都 八王子市	「類型④：生活援助等と一体的に提供される送迎」	<ul style="list-style-type: none"> ・ 八王子市住民主体による介護予防・生活支援サービス事業実施要綱 ・ 八王子市住民主体による 介護予防・生活支援サービス 事業 補助金交付要綱

- 事業の内容については、太子町については、訪問型サービスDのケース1)であることから、事業の内容は「移送前後の生活支援」とされています。
- 秦野市では「介護予防及び自立支援を推進することを目的として、身体的要因、住環境要因、交通環境要因等により移動困難な者の輸送を行う」などと記載し、移動困難の要因を身体的なことに限らず、住環境要因や交通環境要因など幅広い観点から判断する旨が明示されています。
- うきは市については、通所型サービス B と一体となった送迎であることから、対象事業は「うきは市通所型サービスB事業」とされています。
- また、訪問型サービスBである八王子市は、地域課題に応じた柔軟な取組を行うことができるよう、「提供する生活支援の内容は、市が別に配置する生活支援コーディネーターと連携し、地域課題やニーズ

第3章 実践のための「Q&A」

を踏まえ、サービス提供団体が決定」するなど記載し、生活支援コーディネーターとの連携のもと、あくまで住民団体等の自主性を尊重する内容となっています。

(事業の内容)

市町	記載内容
大阪府 太子町	(事業の内容) ・ 第3条 モデル事業は、利用者に対し、第1層及び第3層生活支援コーディネーターを配置する団体が実施する <u>生活支援と一体的に行われる移送前後の生活支援とする。</u>
神奈川県 秦野市	(補助対象事業) 第2条 補助対象となる事業の内容は、高齢者が住み慣れた地域で自立した生活が続けることができるようにするために、外出機会の確保及び社会参加の促進を図ることにより、 <u>介護予防及び自立支援を推進することを目的として、身体的要因、住環境要因、交通環境要因等により移動困難な者の輸送を行うものとする。</u>
福岡県 うきは市	(対象事業) ・ <u>うきは市通所型サービスB事業</u> (要件) ・ <u>個人又は団体が地域のコミュニティセンター等において、対象者を含めた地域住民が主体的に心身機能の改善、悪化予防を図り、活動的で生きがいのある自立した日常生活を送れるよう介護予防に取り組む場や、地域住民等と連携し、地域の支え合いの体制づくりを推進する事業</u>
東京都 八王子市	(内容) ・ 第6条 住民主体サービスで提供される内容は、利用者の居宅において行う掃除、洗濯、買い物、ゴミだし、庭の手入れ等の多様な生活上の困りごとに対する生活援助のほか、第2条に定める目的のために行われる多様な生活支援とする。 ・ 2 <u>提供する生活支援の内容は、市が別に配置する生活支援コーディネーターと連携し、地域課題やニーズを踏まえ、サービス提供団体が決定する。</u>

- 事業の対象者は、秦野市については、通所型サービス B への送迎であることから「介護予防ケアマネジメント」に基づいて必要性が判断された者に限定されているのに対して、八王子市は「地域課題の解決や地域住民の求めに応じ、利用者の範囲を拡大することができる」として、幅広い地域住民が利用できるような記載となっています。

(事業の対象者)

市町	記載内容
神奈川県 秦野市	(事業の対象者) ・ 第3条 事業の対象者は、 <u>住民主体型通所サービス事業(通所型サービスB)の利用者で、介護予防ケアマネジメントにより事業の利用が必要と認められたものとする。</u>
東京都 八王子市	(利用者) ・ 第5条 住民主体サービスの提供を受ける者は、要支援者等とする。 ・ 2 サービス提供団体は、 <u>地域課題の解決や地域住民の求めに応じ、利用者の範囲を拡大することができる。</u>

- 補助の対象者は、太子町では、大臣認定講習等の受講や交通事故及び移動支援業務の事故防止に関する知識の自己研鑽に努めるとされています。
- 秦野市では「福祉有償運送の登録を有している」、もしくは「高齢者の送迎について十分な知識と経験を有する」ことが条件となっています。
- 八王子市は、構成員を5人以上としつつ、地域課題やニーズの把握に努め「助け合いコーディネーター」の配置が義務付けられているなど、地域ニーズに応じてサービス内容を柔軟に検討できる訪問型サービスBの特徴を活かした要件となっています。

(補助の対象者³⁰⁾)

市町	記載内容
大阪府 太子町	(研修会等の受講) 第6条 事業実施団体は、 <u>国土交通大臣が認定する福祉有償運送運転者講習等を受講し、交通事故及び移動支援業務の事故防止に関する知識の自己研鑽に努めなければならない。</u>
神奈川県 秦野市	(補助対象者) ・ 第5条 補助対象者は、事業を行う団体で、市税等を完納しているものうち、次に掲げる要件のいずれかを満たすものとする。 (1) <u>福祉有償運送の登録を有していること。</u> (2) <u>高齢者の送迎について十分な知識と経験を有すること。</u>
東京都 八王子市	(実施主体) ・ 第4条実施主体は、次に掲げる条件を満たし、第6条に定める活動を行う団体とする。 (1) <u>市内で活動する構成員が5人以上の団体。</u> (研修) ・ 第16条 サービス提供団体の従事者は、 <u>市が主催又は推奨する高齢者への適切な対応や個人情報保護、衛生管理等の知活動に必要となる基礎知識の習得を目的とした研修の受講に努めるものとする。</u> (助け合いコーディネーターの配置) ・ 第18条 サービス提供団体は、従事者の中から、主に市や地域包括支援センター等の関連機関との連絡調整を行う者として、 <u>助け合いコーディネーターを1名以上指名する。</u> 2 <u>助け合いコーディネーターは、市及び地域包括支援センター等が主催する会議等への参加依頼があった場合、これに協力すること。</u> 3 <u>助け合いコーディネーターは、地域課題やニーズの把握に努める。</u> 4 <u>助け合いコーディネーターは、市が配置する生活支援コーディネーターに対し、サービス提供団体の活動状況や地域課題の共有を目的とした定期的な情報交換を原則月1回以上実施すること。</u> 5 <u>助け合いコーディネーターは生活支援コーディネーターと連携し、前項で把握及び共有した地域課題等の解決に向けた取り組みを推進する。</u>

³⁰ 全ての要件を記載している訳ではありません。詳細は各市町の要綱等をご確認ください。

第3章 実践のための「Q&A」

(補助対象経費)

市町	記載内容
大阪府 太子町	<p>(補助対象経費)</p> <ul style="list-style-type: none"> 第2条 補助は、実施要綱第3条の事業に要する経費とし、対象となる経費は別表1に定めるとおりとする。 <p>(別表1)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事務作業及び利用者のサービス調整に係るコーディネーター等に係る人件費 保険料、家賃等賃借料、通信費、光熱水費、消耗品費 ガソリン代等送迎に係る実費 車両等の購入費及び維持管理費 ボランティア活動に対する奨励金(謝礼金)(※) <p>(※)1時間あたり大阪府最低賃金の85%程度を上限とする。</p>
神奈川県 秦野市	<p>(補助対象経費)</p> <ul style="list-style-type: none"> 第6条 補助対象経費は、事業に要する経費のうち、次に掲げるものとする。 <ol style="list-style-type: none"> 利用調整を行うコーディネーターに係る人件費 報告書類等の作成に使用する用紙等の消耗品費 利用調整や利用者との連絡に使用する携帯電話等の通信費 使用する車両の任意保険料
福岡県 うきは市	<p>(対象経費)</p> <ul style="list-style-type: none"> 人件費(サービスの調整等に要する人件費に限るものとし、ボランティア等の活動に対する対価は含まれない。) 報償費、交通費、需用費、役務費、使用料及び賃借料、備品購入費、研修費、送迎依頼費、その他市長が必要と認めた経費
東京都 八王子市	<p>(補助対象経費)</p> <ul style="list-style-type: none"> 第3条 この補助金の交付 対象となる 経費 及び上限額 は、別表第1に定めるとおりとする。ただし、次のいずれかに該当するものは、補助対象としない。 <ol style="list-style-type: none"> 飲食等にかかる食糧費 大規模修繕にかかる工事費 自動車や不動産等の取得 他の補助制度により、既に補助を受けている経費

- 秦野市と太子町、うきは市の補助対象経費と補助金額は、以下のとおりとなっています。
- 八王子市については、Q11 をご覧ください。

(補助金額)

■ 太子町

	補助金額
利用者1人につき、送迎前後の付き添い支援(乗車前又は降車後の屋内外における移動の身体介助等)1回あたり	300 円

■ 秦野市

補助対象経費	補助額
人件費	1週間当たりの事業実施日数1日につき104,000円を乗じて得た額
消耗品費	事業に使用する自動車の1週間当たりの延べ稼働台数1台につき12,000円を乗じて得た額
通信費	事業実施日に稼働する自動車1台につき51,000円を乗じて得た額
保険料	事業に使用する自動車1台につき394,000円を365で除した額に、その自動車の稼働日数を乗じて得た額

■ うきは市 ※ 送迎を伴う場合の補助金のみを抜粋

		補助の種類	補助の内容	上限額
送迎調整費	人件費(移送サービスの調整等に要する人件費に限るものとし、ボランティア等の活動に対する対価は含まれない。)、交通費、その他市長が必要と認めた経費	日額固定費	サービス提供があった1日あたり3,000円	15万円／年
送迎活動費	報償費、交通費、需用費、役員費、使用料及び賃借料、備品購入費、研修費、その他市長が必要と認めた経費	運営経費	サービス提供1月あたり30,000円	36万円／年

Q14

事業対象者は、福祉有償運送の対象になる？



ポイント！！

- ✓ 福祉有償運送の旅客の範囲は、「他人の介助なしでは移動することが困難であり、かつ、単独でバス・タクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等の移動制約者」であるが、これは単独でバス・タクシー等の公共交通機関を利用できる「心身の状態」である者が、一律に福祉有償運送の旅客の範囲の対象外となるものではない。
- ✓ 福祉有償運送の対象とすることが適当であるか否かについては、一人ひとりの心身の状態のみでなく、本人を取り巻く周辺の環境など、地域の実情に応じて判断することが必要。

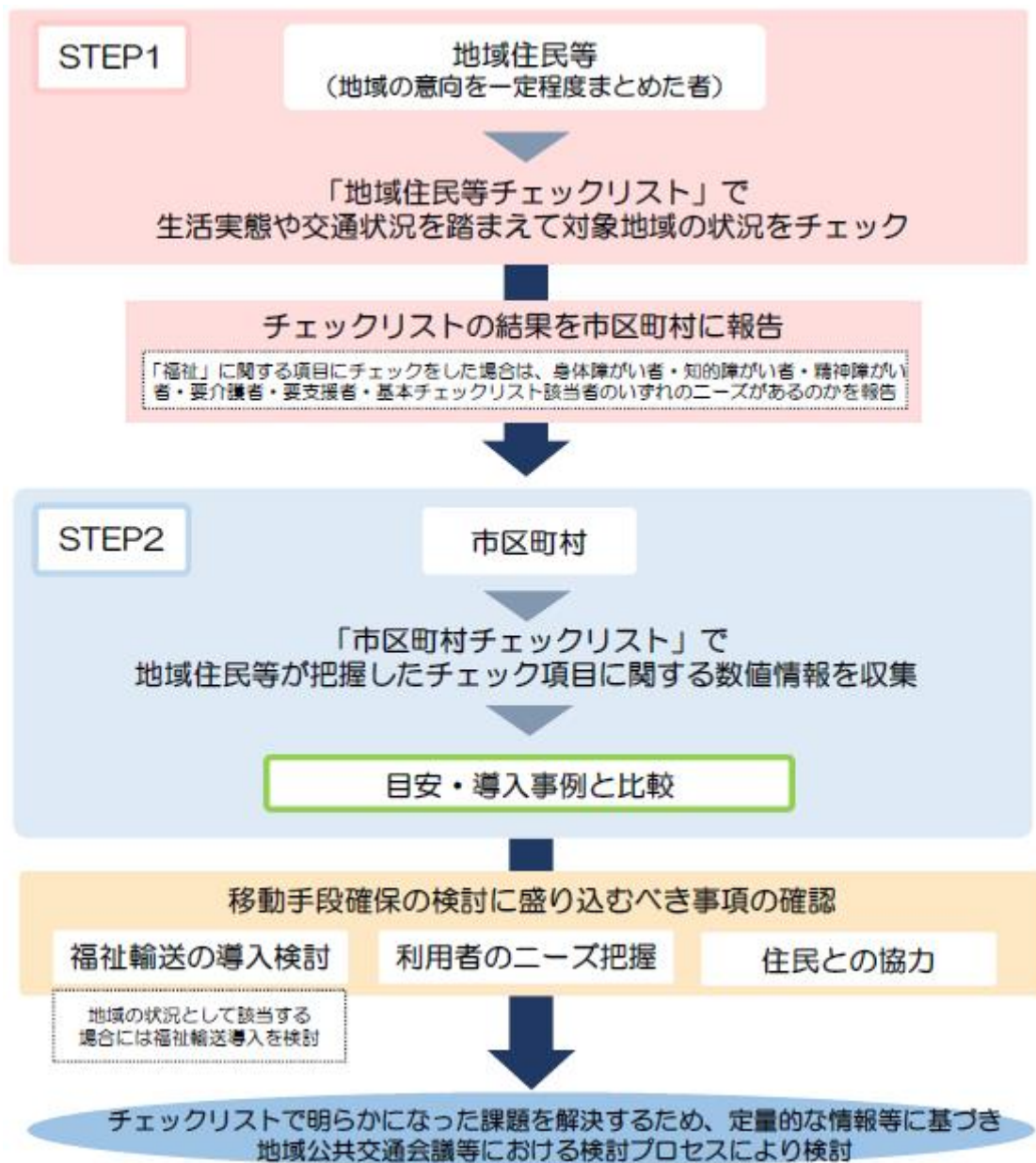
【解説】

- 福祉有償運送の旅客の範囲には、障害者の他、要介護認定者や要支援者、基本チェックリスト該当者も含まれていますが、特にこのうち「他人の介助なしでは移動することが困難であり、かつ、単独でバス・タクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等の移動制約者(付添い、見守り等の介助なしには、タクシー等の公共交通機関の利用が困難である者を含む)」であることとされています³¹。
- しかしながら、これは単独でバス・タクシー等の公共交通機関を利用できる「心身の状態」である者が、一律に福祉有償運送の旅客の範囲の対象外となるものではありません。
- 公共交通の利便性の高い地域と、公共交通があっても運行本数が少ない、停留所までの距離が遠いといった地域では、まったく同じ心身の状態であっても支援の必要性は大きく異なります。したがって、福祉有償運送の対象とすることが適当であるか否かについては、一人ひとりの心身の状態のみでなく、本人を取り巻く周辺の環境など、地域の実情に応じて判断することが必要になります。
- なお、「地域交通の把握に関するマニュアル(令和2年 12 月)(国土交通省自動車局旅客課)」では、福祉輸送についても、地域ごと³²に「生活実態や交通状況を踏まえて対象地域の状況をチェック」してニーズを把握するなど、地域の交通状況も含めた検討方法が示されています。
- このようなマニュアルは、生活支援体制整備事業等においても活用できるものと考えられます。

³¹ 通達「福祉有償運送の登録に関する処理方針について(令和2年国自旅第 317 号)」

³² 当該マニュアルでは、例として「●●地区、●●町1丁目～5丁目など」と記載されている。

図表 3-9 地域の状況に関するチェックリストの活用



(出典)地域交通の把握に関するマニュアル(令和2年12月)(国土交通省自動車局旅客課)

Q15

訪問型サービス B・Dを、補助でなく委託で行うことは可能？



ポイント！！

- ✓ 訪問型サービス B・Dについては、委託による実施も可能。委託の場合は、市町村が事業の実施主体となり、仕様書・契約書の内容に基づき、市町村から団体等に対して委託費を支払う。
- ✓ 総合事業からは、送迎に必要な費用は、委託費として市町村が全て負担し、委託先の団体等に支払うことが可能。

【解説】

- 総合事業の枠組みを活用するにあたり、住民主体の訪問型サービスB・D、および通所型サービスBは補助による実施が一般的ですが、委託による実施も可能です(※ 訪問型サービスDの実施方法については、訪問型サービスBに準じることとされており、委託での実施も可能です)。
- 補助と委託の大きな違いは、補助は住民主体の活動に対する支援であるのに対し、委託は市町村が事業主体になります。補助の場合は、補助の対象となる費用について市町村から団体等へ補助金を交付しますが、委託の場合は仕様書・契約書の内容に基づき、市町村から団体等に対して委託費を支払うこととなります。
- 委託先は公募により選定するなど、各市町村の規定に基づき適切に決定される必要があります。

図表 3-10 訪問型サービスや通所型サービスの内容ごとの実施方法

(例)		直接実施	委託	指定事業者によるサービス提供	補助
介護予防・生活支援サービス事業	①従前の介護予防訪問介護等に相当するサービス	－※	－※	○	－
	②緩和した基準による生活支援、ミニデイサービス(訪問型・通所型サービスA)	△	○	○	△
	③ボランティアなどによる生活支援、通いの場(訪問型・通所型サービスB)	△	△	－	○
	④保健師やリハビリテーション専門職等が行う短期集中予防サービス(従来の2次予防事業に相当)(訪問型・通所型サービスC)			－	－
一般介護予防事業	介護予防に資する住民主体の通いの場づくり	○	○	/	○

※ 市町村が実施する場合も、原則第1号事業支給費の支給により実施する。

(注) △は、一般的なケースとしては考えていないが、このような形式をとることも可能。

(出典)介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン(厚生労働省)

第 4 章 取組事例

1 取組事例の特徴ごとの整理

第3章では市町村の総合事業担当者の方がよく疑問に思われる事項について「Q&A」形式で解説をしてきましたが、第4章ではより実践的な例を示すため、先進的な取組事例について「Q&A」形式でその特徴を整理しています。

■ 取組事例の特徴ごとの整理

Q	A(中分類)	A(小分類)	市町村名	総合事業の移動支援の類型					その他	ページ
				①	②	③	④	⑤		
Q1_地域のタクシー事業者と連携した取組はできませんか？	A1-1_住民同士の相乗りをコーディネートし、利用料とタクシー料金の差額を補助する	A1-1-1_社協がコーディネート	群馬県渋川市						■	P.72
		A1-1-2_地区社協等がコーディネート	岐阜県各務原市		■					P.77
Q2_担い手を確保するための工夫には、何がありますか？	A2-1_事務局機能を整え、ボランティアが活動しやすい環境を創出する	A2-1-1_生活支援体制整備事業で拠点を整備	愛知県豊明市						■	P.82
		A2-1-2_マッチング業務を委託	大阪府大阪市				■			P.86
			長野県喬木村	■	■				■	P.91
	A2-2_ターゲットを絞って担い手を募集する(介護保険者証と一緒にチラシを送付)	A2-1-3_ファミサポに介護部門を追加	静岡県袋井市・森町						■	P.99
		A2-2-1_ドライバー養成研修・フォローアップ・就職説明会等	神奈川県秦野市		■				■	P.104
		A2-2-2_SCによる担い手の発掘(社会参加→生活支援)等	静岡県函南町		■					P.110
Q3_持続可能性の高い活動を育成するには、どのような工夫がありますか？	A3-1_地区ごとに1つずつ核となる団体を育成する	A3-1-1_地区社協等	静岡県藤枝市						■	P.115
		山口県萩市			■	■				P.120
	A3-1-2_まちづくり協議会	三重県名張市	■	■		■			P.125	
	A3-2_市町村に1つ核となる団体(NPO等)を育成する	長野県駒ヶ根市	■			■			P.131	
A3-3_福祉有償を行う団体を対象に訪問Dの補助で支援する	和歌山県橋本市	■							P.136	
Q4_総合事業を活用しつつ、要支援者等以外を支援する方法はありますか？	A4-1_総合事業以外の自主事業等と組み合わせて実施する	A4-1-1_訪問Dと福祉有償、許可・登録不要の組み合わせ	千葉県大網白里市	■						P.141
		A4-1-2_総合事業と町単独事業を組み合わせ	滋賀県日野町	■					■	P.146
	A4-2_一般介護予防事業による送迎を実施する	広島県福山市						■	P.151	
	A4-3_固定費として補助することで、要支援者等以外の利用を可とする(訪問B)	東京都八王子市					■			P.156
三重県名張市		■	■		■				P.125	
Q5_車両を確保する方法には、何がありますか？	A5-1_住民が参加しやすいようにリース車両を使用する	A5-1-1_社協がリースした車両を住民組織に貸与	静岡県藤枝市						■	P.115
		A5-1-2_住民組織がリース	三重県名張市	■	■		■			P.125
	A5-2_住民組織等に公用車(リース含む)を貸与する	大阪府太子町	■	■						P.161
		山口県萩市			■	■				P.120
		岡山県吉備中央町			■					P.167
	A5-3_社会福祉法人の協力を得る(地域貢献事業など)	A5-3-1_社会福祉法人からの車両の提供	山口県防府市		■	■			■	P.172
長野県喬木村		■	■					■	P.91	
A5-3-2_社会福祉法人が買い物ツアーを実施	鹿児島県鹿屋市							■	P.178	
Q6_スーパー等と連携した取組には、何がありますか？	A6-1_店舗内で介護予防教室を実施し、買い物もできるようにする	山口県防府市		■	■			■	P.172	
	A6-2_スーパー等から協賛金を得て事業費に充てる	群馬県渋川市						■	P.72	
Q7_住民主体の活動の創出に向けたプロセスには、どのようなものがありますか？	A7-1_全戸訪問アンケート調査の実施	大分県国東市			■	■		■	P.184	
	A7-2_研修会や視察を通じた取組意欲の醸成	滋賀県日野町	■					■	P.146	
	A7-3_協議体等での議論を通じた活動の創出	大阪府太子町	■	■						P.161
山口県萩市				■	■				P.120	
Q8_総合事業以外にどのような財源が活用可能ですか？	A8-1_保険者機能強化推進交付金(保健福祉事業)	山口県防府市		■	■			■	P.172	
	A8-2_農山漁村振興交付金(外出支援の社会実験)	岩手県花巻市					■		P.189	
	A8-3_デジタル田園都市国家構想交付金(車両のリース)	静岡県藤枝市						■	P.115	

Q1

地域のタクシー事業者と連携した取組はできませんか？

A1-1_住民同士の相乗りをコーディネートし、利用料とタクシー料金の差額を補助する

- 総合事業等を活用した移動支援・送迎の取組については、必ずしも地域住民がすべてを担うのではなく、地域の実情に応じて、多様な地域資源を活用した仕組みを検討することが必要です。
- 特に、地域住民等による新たな取組の創出はタクシー事業者との競合が問題になることもあり、地域のタクシー事業者とWIN-WINの関係を構築したいと考える地域も多くなっています。
- そのような中、「A1-1_住民同士の相乗りをコーディネートし、利用料とタクシー料金の差額を補助する」事例がみられます。
- 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ますが、群馬県渋川市では社協が、岐阜県各務原市では地区社協等がタクシー事業者と1つの契約をし、利用調整等を行うことで、タクシー事業者による地域住民の相乗りを実現しています。
- 料金は、通常のタクシー料金となりますが、利用者一人ひとりが規定の料金を負担するとともに、足りない差額分を補助等(渋川市では社協の独自事業、各務原市では一般介護予防事業で負担)で補うことで、住民が個々にタクシーを利用した場合と比較して負担額を低く抑えることができるという特徴があります。

図表 4-1 【事例】地域のタクシー事業者と連携した取組はできませんか？

A(中分類)	A(小分類)	市町村名	ページ
A1-1_住民同士の相乗りをコーディネートし、利用料とタクシー料金の差額を補助する	A1-1-1_社協がコーディネート	群馬県渋川市	P.72
	A1-1-2_地区社協等がコーディネート	岐阜県各務原市	P.77

Q2

担い手を確保するための工夫には、何がありますか？

A2-1 事務局機能を整え、ボランティアが活動しやすい環境を創出する

- 担い手の確保については多くの地域で課題として挙がっていますが、工夫としては担い手を募集するだけでなく、「A2-1 事務局機能を整え、ボランティアが活動しやすい環境を創出する」ことなどが効果的です。
- 地域住民の中には、移動支援・送迎を含む生活支援活動を行いたいという人がいたとしても、団体の運営への参加までは難しいという方も多くいます。そこで、活動者と支援者のマッチングを行う「事務局機能」については市町村が主体となって整備し、ボランティアは登録をすれば活動できるという環境を整えることも担い手確保策の1つとなります。
- 特に、これまでNPO等が担い手の確保に苦勞をしていた地域であっても、新たに「市町村の事業」として認識されることで担い手が増加したという例も見られます(大阪府大阪市)。
- 愛知県豊明市では生活支援体制整備事業で「おたがいさまセンター「ちゃっと」」を運営し、大阪府大阪市では「助け合い活動事業」を団体に委託していますが、いずれも利用者と活動者のマッチング等を行っています。
- また、静岡県袋井市・森町では「ファミリー・サポート・センター」に一般財源で「介護部門」を追加し、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。
- 全国の約 1,000 の市町村には「ファミリー・サポート・センター」があることから、広い地域で再現性の高い取組といえます。また、静岡県袋井市・森町では一般財源で実施していますが、総合事業等で実施することも一案と考えられます。

A2-2 ターゲットを絞って担い手を募集する(介護保険者証と一緒にチラシを送付)

- 担い手の募集については、ホームページへの掲載やチラシの配布などを行う市町村が多いと思われませんが、特に「既存の業務を活用しながら、ターゲットを絞った担い手募集」を行うことで高い成果を挙げている例がみられます。
- 神奈川県秦野市では、65歳を迎えた市民の誕生月に送付する介護保険被保険者証や、65歳以上の人に送る介護保険料額の決定通知(6月)などを送付する際に、認定ドライバー養成研修等の日程一覧表を同封しています。
- さらに、認定ドライバー養成研修修了者に対するフォローアップとして、「地域支え合い運転ボランティア活動検討会」を実施しています。これは、「地域の中で地域課題を解決していくことの意識づけ」や「ボランティア活動に対するイメージを付ける」こと、「具体的な活動に向けた検討」を行うことを目的とし

ています。また、研修修了者について、デイサービスや訪問型サービスDなどの活躍の場を見つけるために、市が事業所とのマッチングを行う「就職説明・意見交換会」を実施しています。

- 静岡県函南町でも、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しているとともに、男性のお料理教室やコミュニティ農園の参加者へ移動支援・送迎の取組参加への案内を行っています。これは社会参加の活動をしている人を対象に、さらに生活支援の取組にも参加してもらうようなアプローチといえます。

図表 4-2 【事例】担い手を確保するための工夫には、何がありますか？

A(中分類)	A(小分類)	市町村名	ページ
A2-1_事務局機能を整え、ボランティアが活動しやすい環境を創出する	A2-1-1_生活支援体制整備事業で拠点を整備	愛知県豊明市	P.82
	A2-1-2_マッチング業務を委託	大阪府大阪市	P.86
	A2-1-3_ファミサポに介護部門を追加	静岡県袋井市・森町	P.99
A2-2_ターゲットを絞って担い手を募集する(介護保険者証と一緒にチラシを送付)	A2-2-1_ドライバー養成研修・フォローアップ・就職説明会等	神奈川県秦野市	P.104
	A2-2-2_SCによる担い手の発掘(社会参加→生活支援)等	静岡県函南町	P.110

Q3

持続可能性の高い活動を育成するには、どのような工夫がありますか？

A3-1 地区ごとに1つずつ核となる団体を育成する

- 地域の実情によって一概にはいえないところありますが、基本的には小さな規模の活動よりも、より大きな規模の活動の方が、担い手いや利用者の確保と言った観点からも持続可能性は高まると考えられます。また、市町村からの補助金も複数の団体に分散するよりも、限られた団体にある程度の水準の金額を拠出する方が効率的と考えられます。
- 静岡県藤枝市では、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を支援の条件としています。
- 山口県萩市では、総合事業の補助は、「協議体の設置圏域をすべてカバーする活動であること」を要件の1つとしており、協議体の設置圏域(概ね小学校区)ごとに、主たる活動を1つずつ整備する戦略がとられています。
- また、三重県名張市では、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)」を設置し、「地域づくり組織」が移動支援を含む地域課題を解決するために行う活動を支援するため、使途が自由な地域交付金を一括交付しています。

A3-1 A3-2 市町村に1つ核となる団体(NPO 等)を育成する

- 長野県駒ヶ根市では、「NPO 法人地域支え合いネット」が、通所 A、訪問 A、訪問 B・D、自主事業、福祉有償運送事業の他、駒ヶ根市の様々な事業を受託するなど、地域共生社会の実現に向けて、地域の支え合い活動を推進する核となる団体として機能しています。
- 地域資源が十分でなく、人材の確保や活動の持続可能性に課題を抱える地域においては、いくつかの組織等に役割や資源を集約することで、持続可能性の高い地域基盤を整備することも選択肢の1つといえます。

A3-3 福祉有償を行う団体を対象に訪問 D の補助で支援する

- 和歌山県橋本市では、地域で福祉有償運送の取組を行っている団体を対象とした訪問型サービス D の仕組みを構築しています。福祉有償運送の対価だけでは団体の継続的な運営や担い手の確保が困難な団体にとっては、訪問型サービス D の補助は持続可能な運営のための重要な財源となっています。
- 訪問型サービス B・D の補助は、「許可・登録を要しない運送」を行っている団体のみでなく、福祉有償運送の登録を行っている団体であっても対象とすることは可能です。
- 地域に新たな取組を創出することだけでなく、既に地域で活動をしている団体があるのであれば、その持続可能性を高めるために、市町村が支援をすることも大切な選択肢の1つといえます。

図表 4-3 【事例】持続可能性の高い活動を育成するには、どのような工夫がありますか？

A(中分類)	A(小分類)	市町村名	ページ
A3-1_地区ごとに1つずつ核となる団体を育成する	A3-1-1_地区社協等	静岡県藤枝市	P.115
		山口県萩市	P.120
	A3-1-2_まちづくり協議会	三重県名張市	P.125
A3-2_市町村に1つ核となる団体(NPO等)を育成する	—	長野県駒ヶ根市	P.131
A3-3_福祉有償を行う団体を対象に訪問Dの補助で支援する	—	和歌山県橋本市	P.136

Q4

総合事業を活用しつつ、要支援者等以外を支援する方法はありますか？

A4-1 総合事業以外の自主事業等と組み合わせて実施する

- 総合事業の補助を受けている団体であっても、自主事業等と組み合わせることで要支援者等以外を対象とした移動支援・送迎を行っている例もあります。
- 千葉県大網白里市の「大網お助け隊」では、訪問型サービス D の他、福祉有償運送を実施するとともに、その他の人を対象とした「その他の移動支援(許可・登録不要の運送)」も実施しています。
- したがって、要支援者等については訪問型サービス D(「許可・登録不要の運送」)、要介護者や障害者については福祉有償運送、それ以外の方については「その他の移動支援」として対応がなされています。
- また、滋賀県日野町では、総合事業の訪問型サービスDと一般財源の町単独事業を組み合わせた補助制度とし、要支援者等以外も対象となるよう工夫がされています。例えば、自家用自動車の任意保険料として、従事者1人につき1日当たり 200 円を補助していますが、これは総合事業では補助することができないため、一般財源からの補助となっています。

A4-2 一般介護予防事業による送迎を実施する

- 一般介護予防事業の対象は要支援者等に限定されないため、柔軟な活動が可能になります。
- 広島県福山市の「高齢者外出支援事業」は、住民が主体的に行う移動支援の取組ですが、車両は市がリースし、一般介護予防事業で地域の有志の会(ボランティア)に運行を委託しています。
- 通院や買い物にも利用できますが、バス路線との競合を避けるため、対象地域は概ね郊外や過疎地となっているとともに、移動支援の範囲は中学校区単位に限定され、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など、公共交通との適切な役割分担の事例にもなっています。

A4-3 固定費として補助することで、要支援者等以外の利用を可とする(訪問 B)

- 東京都八王子市では、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)。
- これにより、団体が受け入れ可能であれば、要介護者であっても活動の対象とすることができるなど、地域ニーズに応じた柔軟な活動が可能になっています。
- 三重県名張市の訪問 B の補助も、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。

図表 4-4 【事例】総合事業を活用しつつ、要支援者等以外を支援する方法はありますか？

A(中分類)	A(小分類)	市町村名	ページ
A4-1_総合事業以外の自主事業等と組み合わせて実施する	A4-1-1_訪問Dと福祉有償、許可・登録不要の組み合わせ	千葉県大網白里市	P.141
	A4-1-2_総合事業と町単独事業を組み合わせ	滋賀県日野町	P.146
A4-2_一般介護予防事業による送迎を実施する	—	広島県福山市	P.151
A4-3_固定費として補助することで、要支援者等以外の利用を可とする(訪問B)	—	東京都八王子市	P.156
		三重県名張市	P.125

Q5

車両を確保する方法には、何がありますか？

A5-1 住民が参加しやすいようにリース車両を使用する

- 車両については新規に購入することも一案ですが、例えば車両を購入し保有する場合は、法人格のない団体では代表者等の個人名義にする必要があるとともに、車両やメンテナンス費用が定額となるリース車両を活用したいという声は多くあります。
- 静岡県藤枝市では、住民主体の移動支援・送迎の取組を検討する中で、住民が車両の管理をすることが難しいとされたため、市から社会福祉協議会に車両リース等(車両の保有、維持管理、保険加入)を行うための委託をするとともに、市社協から活動を行う地区社協等へ車両を無償貸与するというスキームが組まれています。
- また、三重県名張市では、外出支援事業を行う地域については、追加で上限 110 万円の補助を行っていますが、これは車両の購入・リース代としても使用できるものとなっています。
- なお、藤枝市については、車両のリース代は、「デジタル田園都市国家構想交付金(地方創生推進タイプ)」(補助率 1/2)が活用されています。

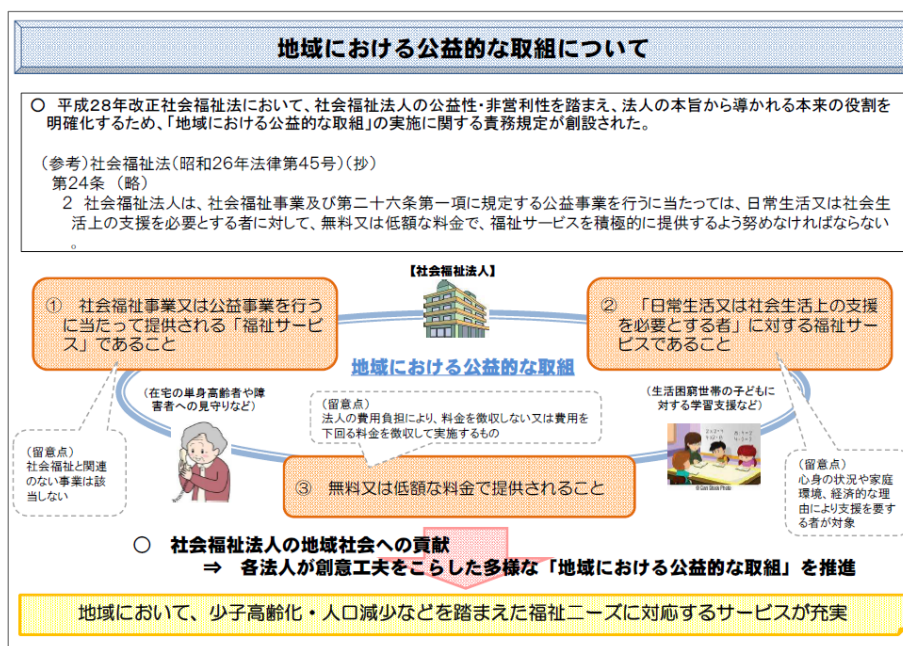
A5-2 住民組織等に公用車(リース含む)を貸与する

- 住民組織等に市町村の公用車(市町村リース車を含む)を貸与するケースも多くみられます(大阪府太子町、山口県萩市、岡山県吉備中央町など)。
- 市町村の公用車を利用することで、維持管理は市町村が行うこととなり、車両の維持管理に不安のあるボランティアも安心して参加することができるようになります。

A5-3 社会福祉法人の協力を得る(地域貢献活動など)

- 社会福祉法人が行う「地域貢献事業」は、「① 社会福祉事業又は公益事業を行うに当たって提供される「福祉サービス」であること」、「② 「日常生活又は社会生活上の支援を必要とする者」に対する福祉サービスであること」、「③ 無料又は低額な料金で提供されること」の3つを満たすものですが、地域の移動支援・送迎を行う取組については、これらの条件を満たす取組といえます。
- したがって、地域内の社会福祉法人が持つ(例えば、デイサービスの送迎等に使用する)車両や運転者の空き時間を活用する事例が各地で見られます。
- 山口県防府市や長野県喬木村では、買い物等の送迎のために、社会福祉法人の協力で車両等の貸与を受けています。また、鹿児島県鹿屋市の社会福祉協議会では、地域貢献事業の一環として地域の社会福祉法人から車両と運転手をセットで派遣してもらい、週に1回、地域の人の買い物の送迎を行う事業を展開しています。

図表 4-5 地域における公益的な取組について(地域貢献事業)



出典:厚生労働省資料

図表 4-6 【事例】車両を確保する方法には、何がありますか？

A(中分類)	A(小分類)	市町村名	ページ
A5-1_住民が参加しやすいようにリース車両を使用する	A5-1-1_社協がリースした車両を住民組織に貸与	静岡県藤枝市	P.115
	A5-1-2_住民組織がリース	三重県名張市	P.125
A5-2_住民組織等に公用車を貸与する	—	大阪府太子町	P.161
		山口県萩市	P.120
		岡山県吉備中央町	P.167
A5-3_社会福祉法人の協力を得る(地域貢献事業など)	A5-3-1_社会福祉法人からの車両の提供	山口県防府市	P.172
		長野県喬木村	P.91
	A5-3-2_社会福祉法人が買い物ツアーを実施	鹿児島県鹿屋市	P.178



Q6 スーパー等と連携した取組には、何がありますか？

A6-1 店舗内で介護予防教室を実施し、買い物もできるようにする

- 山口県防府市の「幸せます健康くらぶ」の取組は、地域団体が主体となって運営する中、介護予防教室の場所はイオンが無償で提供し、イオンまでの送迎は社会福祉法人が、介護予防教室の実施は介護事業所(委託)が行うなど、地域の多様な主体が協力した一体的な仕組みが構築されています。
- 介護予防教室の場所をイオンとすることで、介護予防教室に行きながら買い物もできる仕組みとなっています(送迎は訪問型サービスD(類型②)として実施)。

A6-2 スーパー等から協賛金を得て事業費に充てる

- 群馬県渋川市の市社協が実施する「あいのり」事業では、「あいのり」を利用して買い物に訪れる店舗は集客の効果が得られるため、店舗から「あいのり」事業への協賛金が支払われています(「延べ利用者1人あたり100円以上)。
- 店舗が協賛金を負担することについて、当初は多くの店舗が難色を示しましたが、高齢者が1回あたりの買い物で使う金額などのデータを調査し、店舗に対して示すことで、徐々に協賛店を増やすことに成功しました。

図表 4-7 【事例】スーパー等と連携した取組には、何がありますか？

A(中分類)	A(小分類)	市町村名	ページ
A6-1 店舗内で介護予防教室を実施し、買い物もできるようにする	—	山口県防府市	P.172
A6-2 スーパー等から協賛金を得て事業費に充てる	—	群馬県渋川市	P.72

Q7

住民主体の活動の創出に向けたプロセスには、どのようなものがありますか？

A7-1 全戸訪問アンケート調査の実施

- 大分県国東市では、取組の立ち上げの際に全戸聞き取りニーズ調査を実施しています。調査では、「困りごと」だけでなく、「したいこと」、「できること」を把握しており、さらに調査に協力したスタッフや、訪問時に聞き取り調査を行った住民が、取組の担い手としても活躍しています。
- また、全戸訪問アンケート調査のみでなく、その前後で以下のような地域全体を巻き込むようなストーリー性を意識したアプローチがなされています。
 - ① 丁寧な訪問活動や第3層 SC の配置など、市・社協の地域に寄り添う姿勢が協力者を生み出し、
 - ② 協力者と一緒に実施した講演会に参加者が多く集まったという「成功体験」が、地域の主体的な活動の動機付けとなり、
 - ③ 講演会后に参加者に対して行ったアンケート調査が、次の勉強会につながるテーマ設定となり、
 - ④ 勉強会の内容・成果を全戸にフィードバックしたことが、取組を地域に周知することにつながり、
 - ⑤ 取組が周知されていたことが、全戸訪問ニーズ調査に多くの住民が協力してくれたことにつながり、
 - ⑥ ①～⑤の流れの中で参加する住民が徐々に増えことで、具体的な活動の創出につながっている。

A7-2 研修会や視察を通じた取組意欲の醸成

- 滋賀県日野町では、研修会や視察を通じて地域の取組意欲を醸成することに成功しており、特に視察で実際の取組を目の当たりにしたことで、「全国的に有名な事例と聞いて参考にできるかどうか不安に思ったが、一番乗りやすい自分の軽トラで送迎をしているのを見て、これは絶対にやろうという気持ちになった」ことなどは、地域で機運が高まる大きなきっかけとなりました。
- 他の地域でも、研修会や視察を通じて取組意欲が醸成されたという例は多く、取組を検討する際には複数の住民で周辺地域の先進事例の視察などを行うことも効果的であると考えられます。

A7-3 協議体等での議論を通じた活動の創出

- 移動支援・送迎の取組に限らず、まずは地域住民との対話を通じた地域課題の明確化や当事者意識の醸成などを行うことで、具体的な取組や担い手の確保につながることがあります。
- 大阪府太子町では、町・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、町会・自治会ごとに「地域づくりからの支え合い勉強会」を開催(計 37 回開催、約 700 名が参加)するなど、地域でのキメの細かい丁寧な議論が、課題の共有や当事者意識の醸成、人材の確保などにつながっています。
- また、地域課題の解決に向けて開催される「円卓会議」は、「補助要綱」や「公用車貸出事業」などの具体的な内容を短期集中で議論する場であり、実際に活動する地域住民の意見をストレートに反映できる仕組みとなっています。

第4章 取組事例

- 山口県萩市では、会話しやすい雰囲気「協議体」づくりに努めており、生活支援コーディネーターは、協議体でなされるざっくばらんな会話の中から地域課題を掴み、より具体的な検討につなげていくファシリテーターの役割を果たしています。
- また、第2層の協議体は地域課題を共有し当事者意識を高めるための場として機能しており、さらにその解決に向けた具体的な取組を地区社協(第3層の協議体という位置づけ)が実働部隊として担うという役割分担となっています。
- 協議体を役職のある人だけが参加する固い雰囲気の「会議」として開催するのではなく、「地域課題を解決するための短期集中の議論の場とする」ことや、「住民の意見をストレートに反映する体制とすること」、「参加者が意見を言いやす雰囲気づくりに努める」ことなどが重要であるといえます。

図表 4-8 【事例】住民主体の活動の創出に向けたプロセスには、どのようなものがありますか？

A(中分類)	A(小分類)	市町村名	ページ
A7-1_全戸訪問アンケート調査の実施	—	大分県国東市	P.184
A7-2_研修会や視察を通じた取組意欲の醸成	—	滋賀県日野町	P.146
A7-3_協議体等での議論を通じた活動の創出	—	大阪府太子町	P.161
		山口県萩市	P.120

Q8

総合事業以外にどのような財源が活用可能ですか？

A8-1_保険者機能強化推進交付金

- P.5に記載したとおり、移動支援・送迎を含む市町村が行う高齢者の自立支援・重度化防止に関する取組支援については、保険者機能強化推進交付金を活用することが可能です。
- 山口県防府市では近くに通いの場がない人であっても参加ができる「元気アップクラブ」(送迎付きの通いの場)の整備を保健福祉事業として進めており、事業費には保険者機能強化推進交付金が充てられています

A8-2_農山漁村振興交付金(外出支援の社会実験)

- 花巻市では、農林水産省の「農山漁村振興交付金事業」を活用することで、無償の外出支援の社会実験(平成28年11月～平成30年3月)を実施するとともに、「ふるさと高松げんき村」が平成30年4月から移動支援の取組を始める際には、「花巻市高齢者生きがい就労創出支援事業」の補助金を活用して、ワゴンの軽車両を購入しています。
- 実証実験の実施や車両の購入にあたっては、様々な省庁の補助メニューが活用できる可能性があることから、活用可能な財源を探す際には、国土交通省や厚生労働省のみでなく、その他の省庁や都道府県などの補助事業をあたってみることも重要といえます。

A8-3_デジタル田園都市国家構想交付金(車両のリース)

- 静岡県藤枝市では、市が社協を通じて住民団体へリース車両の貸与をしています。リース代については「デジタル田園都市国家構想交付金(地方創生推進タイプ)」(補助率1/2)が活用されています。

図表 4-9 【事例】総合事業以外にどのような財源が活用可能ですか？

A(中分類)	A(小分類)	市町村名	ページ
A8-1_保険者機能強化推進交付金 (保健福祉事業)	—	山口県防府市	P.172
A8-2_農山漁村振興交付金(外出 支援の社会実験)	—	岩手県花巻市	P.189
A8-3_デジタル田園都市国家構想 交付金(車両のリース)	—	静岡県藤枝市	P.115

第4章 取組事例

2 取組事例の詳細

- ここでは、「1 取組事例の特徴ごとの整理」で対象とした個々の事例について、詳細な内容の整理をしています。
- 各事例の冒頭に記載している人口・高齢化率等の基礎データは、令和2年国勢調査のデータです(令和2年10月1日現在)。
- 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。類型の詳細はP.11～P.17をご参照ください。

図表 4-10 総合事業の制度からみた移動支援・送迎の類型

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等により決定
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等により決定
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

図表 4-11 事例リスト

市町村名	ポイント	ページ
群馬県渋川市	利用者・タクシー事業者・店舗の WIN-WIN の関係を実現、タクシーに相乗りして買い物へ行く事業「あいのり」	P.72
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」	P.77
愛知県豊明市	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	P.82
大阪府大阪市	「介護予防・生活支援サービス事業」と「介護予防ポイント」を組み合わせ、住民主体の活動支援のための仕組みづくり	P.86
長野県喬木村	地域全体を対象とした移動支援を含む生活支援の仕組みに加え、地域ごとのニーズに応じた多様な活動を創出	P.91
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	P.99
神奈川県秦野市	ドライバー養成研修や修了者へのフォローアップ、「就職説明会・意見交換会」等を通じた、担い手の発掘・活動支援	P.104
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)を組み合わせ取組	P.110
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	P.115
山口県萩市	協議体の場で住民同士が地域課題を共有、SC が具体的な検討につなげ、地区社協が課題解決の実働部隊として機能	P.120
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	P.125
長野県駒ヶ根市	NPO 法人に様々な人材や事業などが集まることにより、移動支援を含む持続可能性の高い地域基盤を創出	P.131
和歌山県橋本市	福祉有償運送を行うボランティア団体の活動の継続を支援するため、訪問型サービス D の補助の仕組みを構築	P.136
千葉県大網白里市	訪問型サービス D、福祉有償運送、「その他(許可・登録不要の運送)」を組み合わせることで、多様なニーズに対応	P.141
滋賀県日野町	総合事業(訪問型サービスD)と町単独事業を組み合わせ、幅広い利用・支援を可能にした「おたすけカゴヤ」	P.146
広島県福山市	地域住民が行う通院・買い物等の移動支援の取組を、市が一般介護予防事業として住民に委託(車両は市がリース)	P.151
東京都八王子市	第3層 SC を配置した地域づくりの拠点となる訪問 B で、要支援者等に限定しない生活援助活動を展開	P.156
大阪府太子町	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	P.161
岡山県吉備中央町	通所付添サポーター(2人1組)が、町の車両を活用し、「通いの場」までの付き添いと送迎実施	P.167
山口県防府市	住民主体の活動で、社会福祉法人等の協力(車両と運転手)を得ながら、介護予防と買い物支援の一体的な実施を実現	P.172
鹿児島県鹿屋市	社協が地域と社福法人間の調整を行い、社福法人が車両と運転手を提供することで週1回の買い物ツアーを実現	P.178
大分県国東市	生活支援コーディネーター等による、地域住民全体を巻き込むアプローチで住民主体の活動を創出	P.184
岩手県花巻市	訪問型サービス B の補助制度の中で、移動支援の取組を行っている場合の加算を設定	P.189

群馬県
渋川市

利用者・タクシー事業者・店舗の WIN-WIN の関係を実現、
タクシーに相乗りして買い物へ行く事業「あいのり」

#地方都市、#委託、#体制(社協事務局+交通事業者)、#行先(買い物)、#市町村全域、#乗合、
#利用者(一般高齢者含む)、#活動頻度(月3回以下)

(基礎データ:人口:74,581人 高齢化率:35.5% 面積:240.3k㎡ 人口密度:310.4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	●
---------	------	---------	------	---



(渋川市社協資料)

【概要】

- 渋川市では、買い物が困難な状況にある高齢者が、タクシーに相乗りして買い物に行く事業である、ささえあい買い物事業「あいのり」が渋川市社協により実施されている(平成30年3月より)。
- 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ますが、渋川市社協がタクシー事業者と契約、利用調整等を行うことで、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。
- 料金は、通常のタクシー料金となるが、利用者一人ひとりが距離に応じた支払いをするとともに、足りない差額を渋川市社協が事業費として負担をすることで、住民が個々にタクシーを利用した場合と比較して負担額を低く抑えることができている。
- さらに、「あいのり」を利用して買い物に訪れる店舗についても集客効果が得られるため、店舗からは本事業への協賛金が支払われている。このように、社協が事務局となり、地域住民・タクシー事業者・店舗の3者がWIN-WINとなるような仕組みを構築することに成功している。
- 「あいのり」を利用する地域住民には、買い物という生活支援のみでなく、買い物をすることによる「考えながら動く」という動作により介護予防の効果が期待されるとともに、安否確認や一緒に買い物に出かける高齢者同士の交流などにもつながっている。
- 「あいのり」にかかる経費には事業費のほか、人件費2名分が計上されているが、これには協賛金の他、渋川市社協の介護事業の利益が充てられており、行政からの補助金等はない。社協の事業費負担は、年間延べ利用者数が1,000人で約100万円、2,000人で約150万円と見込まれる。

■ 背景・プロセス

- ▶ 渋川市社協では、平成 24 年度に市民同士で地区の困りごとを話し合う「地区別懇談会」を開催しましたが、その中で最も多く挙げられた地域課題は「高齢者の移動」でした。
- ▶ 買い物支援の方法として「移動販売車」や「店舗の設置」、「巡回バスの運行」、「商品宅配サービス」などの手段を検討しましたが、「移動販売車」は「わざわざ来てもらったら買わないと申し訳ない」という利用者心理があり、「店舗の設置」も実際に設置をしましたが市内各所に設置することは困難、「巡回バス」については「そもそも停留所まで行けない」という問題があり、「商品宅配サービス」は「注文方法が複雑で分からない」といった課題を抱えていました。
- ▶ そのような中、当事者一人ひとりの家を訪問して話を聞いて分かったことは「外に出たい。手に取って商品を選びたい」というニーズがあることでした。
- ▶ しかしながら、社協がドア to ドアの送迎を行うことを想定した場合、車両や運転手の確保、タクシー事業者からの反発、道路運送法の許可・登録などが課題となることから、タクシー事業者との協働による方法がないかを模索することにしました。
- ▶ 群馬運輸支局との協議の結果、乗用タクシーの相乗りが違法にならないポイントとして「社協とタクシー事業者が契約し、月額をまとめて支払うこと」、「タクシー運行ルートを社協からタクシー事業者に指示すること」、「利用料金がタクシー料金を上回らないこと」などが挙げられました(その他には、「タクシー料金の割引は不可」、「迎車料金の免除は不可」、「スーパーでの待機料金の免除は不可」、「利用者宅停車中のメーター停止は不可」など)。

<事業開始から1年4か月で全市展開>



- ▶ 市内にタクシー事業者は3社ありますが、車両を10台以上保有しているという条件に当てはまる2社と契約をすることになりました。タクシー事業者としては、社協がお客さんを集めてくれるのであれば、是非お願いしたいという姿勢であったため、直ぐに協力を得ることができました。

<協賛店を増やすために実施した買い物調査の内容>

調査内容	協賛店
渋川市社協独自の高齢者買い物額調査: 3,989円/週	1店舗
試験運行モニターの平均商品購入額: 4,286円/人	3店舗
事業開始後の利用者平均商品購入額: 5,747円/人	7店舗

- スーパーの食品における利益率 20～25%
100円払っても十分利益は出る！
- 社会貢献しながら顧客単価も上がる。
最近では100円以上の協賛金をくださる店舗も現れ始める！

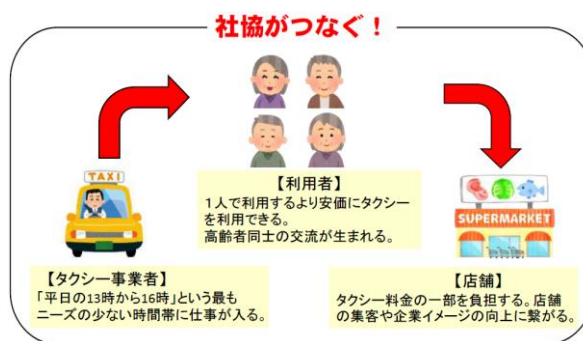
(渋川市社協資料)

- ▶ 一方で、買い物先となる店舗には、「延べ利用者1人あたり100円以上の協賛金を負担」してもらおうという考えであったため、最初は多くの店舗から難色を示されました。しかしながら、高齢者が1回あたりの買い物で使う額などのデータを示すことで、徐々に協賛店を増やすことに成功しました。
- ▶ 事業を開始した平成 30 年3月時点では、市内9地区のうち豊秋地区のみで実施をしましたが、事業開始から1年4か月で全市展開となるとともに、令和4年現在で協賛店舗は8店舗となっています。

■ 主体ごとの役割分担

- タクシーの相乗りは、利用者にとっては1人で利用するよりも安価にタクシーを利用することができるとともに、見守りや高齢者同士の交流にもつながります。
- また、タクシー事業者にとっては「平日の13時から16時」という最もニーズの少ない時間に仕事が入ることになります。そして、店舗は協賛金を拠出しますが、「あいのり」を利用して来店する高齢者がそれ以上に買い物をしてくれることで売り上げのアップや企業イメージの向上につながることが期待できます。
- 社協は、前日に利用者に電話をして出欠確認をするとともに、利用者の安否確認をしています。買い物に悩みを抱えている人は生活に不安のある人が多いことから、社協にとっては本事業を実施することで、生活に不安を抱えている人の情報収集や見守り体制の強化などにつなげることができています。
- なお、利用者やルートについては、社協が事前にタクシー事業者に指示をしています。

<利用者・タクシー事業者・店舗がWIN-WINとなる仕組み>



(渋川市社協資料)

■ 具体的な取組

- 「あいのり」の対象になるのは、「75歳以上で買い物に困っている市民」であり、タクシーに一人で乗降できることが条件です。荷物を持って100m歩くことができない高齢者もおり、自宅から店舗までの距離などは要件になっていません。
- 「あいのり」を利用できるのは、地区ごとに「月2回」となっており、各地区で決められた店舗まで送迎します。買い物時間はタクシー会社とスーパーのお客さんが最も少ない平日の午後（買い物時間：14時～15時、送迎を含むと13時～16時）としています。月2回とした理由は、「家族と買い物に行くなど、既存の絆を壊さない」ことや、「地元の商店や公共交通など、すべての顧客を奪わないこと」、「宅配サービスや移動販売なども含む、買い物手段を複数確保すること」、「飽きを防ぐこと」などですが、アンケート調査の結果一番希望が多かった頻度でもあります。
- 利用料金は、店舗までの片道距離が「2.0km未満の場合は、往復500円」、「以降は、500mごとに+100円」となっています。利用料金が2,000円を超える人もいますが、1人でタクシーを利用した場合は10,000円を超えるなど、負担の軽減につながっています。
- 利用者には、契約と同時に専用の買い物かごを渡しており、この買い物かごが利用登録証代わりになっています。買った品物は、この買い物かごに入れたままタクシーのトランクに積み、自宅まで持ち帰ることができます。専用の買い物かごがあることにより、「荷物の取り違えを防止する」、「利用者と一般客の見分けがつく」、「買いすぎを予防する」といった効果があります。

<買い物の様子>



(渋川市社協資料)

■ 委託・補助等の概要

- ▶ 渋川市社協がタクシー会社に支払う金額は、通常のタクシー料金と利用者が負担した利用料金の差額ですが、これについて行政からの補助金等はありません。
- ▶ ささえあい買い物事業「あいのり」にかかる経費には、事業費のほか、人件費2名分が計上されていますが、これには協賛金のほか、渋川市社協の介護事業における利益が充てられています。
- ▶ なお、年間延べ利用者数が2,000人の場合は、事業費は約310万円になりますが、利用料金と協賛金の収入が約160万円となり、社協の負担額は約150万円となる見込みです(延べ利用者数が1,000人の場合の社協の負担額は約100万円)。
- ▶ なお、「あいのり」は、1回の送迎で相乗りする人数が多くなれば利用者一人あたりにかかる費用が減少することから、利用者の増加とともに費用対効果が高くなるという特徴があります。

<2019年度実績(3/15～3/31新型コロナウイルスの影響により事業休止)>

項目	値	備考
利用契約者数	106人	男性20人、女性86人
平均年齢	83.1歳	最高齢93歳
自宅から店舗までの平均距離	2.68km	最短250m、最長10.4km
平均利用料金	593.7円	最低300円、最高2,100円
延べ利用者数	1,049人	平成30年度実績:532人

(渋川市社協資料)

■ 取組のポイント

<利用者・タクシー事業者・店舗にとって WIN-WIN となる仕組みを構築>

- ▶ タクシーの相乗りにより、利用者にとっては安価にタクシーを利用できるとともに、タクシー事業者や店舗にとっては集客の機会となることから、売り上げのアップを期待することができます。
- ▶ 買い物弱者の困りごとを解決するのみでなく、地域経済の活性化につながる仕組みであるといえます。

<データを使って、具体的なメリットを示すことで協力者を増やす>

- ▶ 「あいのり」では、行先の店舗から協賛金を得ていますが、これには「あいのり」を利用した高齢者等が一人当たりどの程度の金額を買い物に使っているといったデータを具体的に調べ、店舗にとってメリットがあることを具体的に示したことが成功につながっています。

<買い物に困っている人を訪問し、一人ひとりの声を聞き具体的なニーズを把握>

- ▶ 実際に買い物に困っている人を一人ひとり訪問し、「タクシーを安価に利用できるなら利用したい」、「大きなスーパーは疲れる。服などは余っている」、「月2回程度利用したい」といった具体的なニーズを聞き取ったことで、ニーズにあったサービスを創出することに成功しています。

<移動のみでなく、複数の買い物手段を組み合わせる実施>

- ▶ 「あいのり」による店舗へ送迎することによる買い物のみでなく、宅配サービス支援「あいのりプラス」(利用者と宅配業者の間に社協が入り、宅配業者への食材の注文などを代行するサービス。月2回まで利用可能(無料))も行っています。
- ▶ 家族と買い物する機会や移動販売車など、複数の買い物手段を確保できる環境を整えています。

<生活支援のみでなく、介護予防や住民同士の交流促進の効果も>

- ▶ 「あいのり」を利用する地域住民には、買い物という生活支援のみでなく、買い物をすることによる「考えながら動く」という動作により介護予防の効果が期待されるとともに、安否確認や一緒に買い物に出かける高齢者同士の交流などにもつながっています。

第4章 取組事例

■ 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	渋川市社会福祉協議会 ささえあい買い物事業「あいのり」
対象となる地区の名称	市全域
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:74,448人 高齢化率:35.7% ※R4.3
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	75歳以上で買い物に困っている市民
延べ利用者数(年間)	803人 ※R4
実利用者数(利用登録者数など)	107人 ※R4
登録運転者数	渋川市社協がタクシー会社に委託
車両台数&所有者と種類	同上
車両の所有者	同上
3. サービス内容	
目的地	買い物施設
運行方法	玄関前から地区ごとに決められた店舗
運行頻度	地区ごとに月2回
予約方法など	社協が前日に利用契約者に電話をして出欠確認をする
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	社協負担額:約100万円 (タクシー料金と、利用料金+協賛金の差額を社協が負担。財源は社協の介護事業の利益など。行政からの補助はなし)
利用料金	利用料金は、店舗までの片道距離が「2.0km未満の場合は、往復500円」、「以降は、1kmごとに+100円」 その他、行き先の店舗は、「延べ利用者1人あたり100円以上の協賛金」を負担
活動者が受け取る額	タクシー事業者がタクシー料金を受け取る

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」

#地方都市、#体制(団体事務局+交通事業者)、#行先(サロン・通院・買い物等)、#町会・自治会など、
#乗合、#利用者(一般高齢者含む)

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

※ ●: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原則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、商工振興課公共交通政策係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。

第4章 取組事例

■ 背景・プロセス

- 商工振興課が、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商工振興課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、商工振興課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、令和5年度には3地区での実施となっています。

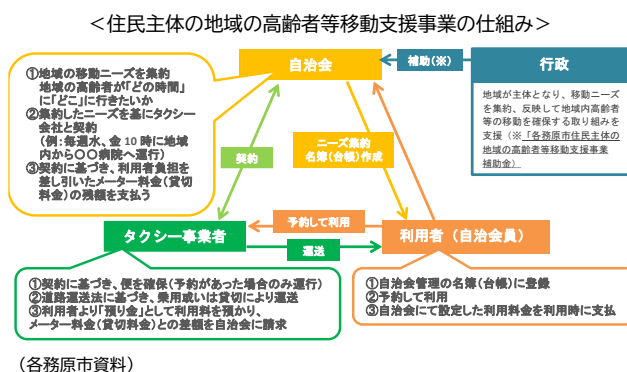


■ 実施体制

- 「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、高齢福祉課と商工振興課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。
- ▶ 平日は、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。休日は、1日 2 往復の運行です。往路が 9:00、13:00、復路が 11:30、15:30 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 4 年度は延べ 340 人の利用があり、地域負担(自治会費から拠出)が約 12.2 万円、市負担の補助金が約 24.5 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。

第4章 取組事例

- ▶ 令和4年度は延べ155人の利用があり、地域負担が約2.6万円、市負担の補助金が約5.3万円でした。

■ 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>

(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、商工振興課からの推薦です。
- ▶ 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。
- ▶ 丸子地区のように、地域の移動ニーズを把握できたことで、新たに「チョイソコかかみがはら」の運行が始まり、公共交通ネットワークの拡充となった事例もあります。

■ 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	R5年度：須衛区自治会、緑苑地区社会福祉協議会、月丘団地自治会 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	R5年度：須衛区、緑苑、月丘団地 過去：尾崎、丸子町
対象となる地区の人口・高齢化率	須衛区：人口 980人、高齢化率 40% 緑苑地区：人口 4,202人 高齢化率 45.2%
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 R4:495人
実利用者数(利用登録者数など)	H30:- H31:276人 R2:269人 R3:193人 R4:233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/回 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

愛知県
豊明市

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

#地方都市、#委託、#行先(通院・買い物等)、#市町村全域、#個別輸送、#有償ボランティア、
#車両(リース)、#利用者(一般高齢者含む)、#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ:人口:69,295人 高齢化率:26.5% 面積:23.2km² 人口密度:2,984.3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)

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5年現在は、約110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。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つ喬木村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5年現在は、約 110 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きます。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)。

＜おたがいさまセンター「ちゃっと」のチラシ＞



(豊明市資料)

第4章 取組事例

- 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。
- 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:68204人 高齢化率:26.2% ※R5.4
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4049人 ※R4 (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265人 ※R4
登録運転者数	24名 (ドライバー) ※R4 (405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)	8,381,000円 コーディネータ人件費、車両維持費、諸経費、 リース代 (地域生活支援体制事業)
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

**大阪府
大阪市** 「介護予防・生活支援サービス事業」と「介護予防ポイント」を
組み合わせた、住民主体の活動支援のための仕組みづくり

#都市部、#委託、#行先(通院・買い物等)、#市町村全域、#個別輸送、#有償ボランティア、
#付き添い支援、#車両(マイカー)、#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ:人口:2,752,412人 高齢化率:25.5% 面積:225.3km² 人口密度:12,215.6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)

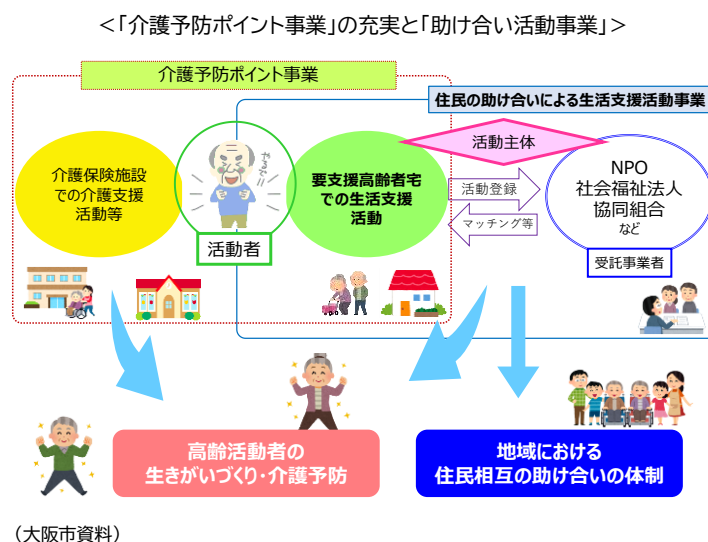
許可・登録不要	●	福祉有償		交通空白地有償		4条許可	
---------	---	------	--	---------	--	------	--

【概要】

- ▶ 大阪市では、平成 27 年度から実施していた「介護予防ポイント事業」について、当初は特別養護老人ホームなどの介護保険施設での活動のみが対象であったものを、徐々に保育園や認定こども園などにその対象を広げ、さらに平成 30 年度からは市内の一部の地域において在宅の高齢者の生活支援活動にも広げた「住民の助け合いによる生活支援活動事業」を開始した。
- ▶ 当該事業は、市が助け合い活動を行う団体(社会福祉法人・NPO 法人など)に利用者と活動者のコーディネート委託し、さらに市から活動者個人に対して「介護予防ポイント」を交付するという、「介護予防・生活支援サービス事業」と「一般介護予防事業(介護予防ポイント)」を組み合わせたハイブリッドの事業形態であり、車による買い物等の送迎も行われている。
- ▶ 事業の仕組みについては、利用者を「要支援者」と「要支援者以外」、活動者を「65 歳以上(活動登録者)」と「65 歳未満(活動登録者以外)」に分けることにより、「介護予防・生活支援サービス事業」と「一般介護予防事業(介護予防ポイント)」による支援を柔軟に組み合わせている(また、「要支援者以外」への「65 歳未満の活動者」による支援は、受託事業者の独自事業として実施されている)。
- ▶ 受託者である NPO 法人等では、これまでもボランティアによる生活支援の取組を行ってきたが、市からの委託事業となることで、地域への周知が進み、新たな担い手の発掘にもつながっている。
- ▶ 要支援者が利用する場合は、ケアプランに位置づけることや介護保険サービス(老計十号)と一緒に利用するなどの条件があり、「住民の助け合いによる生活支援活動事業」をケアプランに位置づけるため、事業の開始前にはケアマネジャーに対する丁寧な説明が行われている。

■ 背景・プロセス

- 大阪市では、平成 27 年度から、社会参加や地域貢献活動を通じて生きがいづくりや介護予防につながるよう、「介護予防ポイント事業」を行ってきました。
- この「介護予防ポイント事業」については、当初は特別養護老人ホームをはじめとした介護保険施設での活動のみでしたが、平成 30 年度より、保育所や認定こども園など、できるだけ身近な場所で活動に参加できるよう、活動施設等を充実させてきました。
- 一方、大阪市では平成 29 年度から総合事業を実施するにあたり、介護の担い手のすそ野を広げ、介護保険サービスを担う人材不足に対応するとともに、高齢者の個々の状態や多様化する生活支援ニーズに応えることができるよう、多様なサービスの充実に取り組む必要がありました。
- そのため、大阪市が実施する 2 日間程度の研修を受講された方が生活援助サービスを提供する、いわゆる訪問型サービスAにあたる「生活援助型訪問サービス」を導入しました。
- しかしながら、このサービスでは、保険外のサービスは提供できず、高齢者の多様な生活支援ニーズに応えることはできません。
- そこで、平成 30 年度からは、既に実施していた「介護予防ポイント事業」についてその活動範囲を「在宅の高齢者の生活支援活動」にも広げ、高齢者の介護予防と住民同士の助け合いを、総合事業という1つの枠組みの中で実施することとしたのが、「住民の助け合いによる生活支援活動事業」(以下、助け合い活動事業)です(平成 30 年度からは一部地域でモデル実施)。



- さらに、令和3年度からは本格実施に移行し、令和4年度時点では3事業者(社会福祉法人・NPO法人)が受託をしています。
- 「助け合い活動事業」は、ケアマネジャーとの連携や、コーディネート機能の確保が重要と考えたことから、住民主体の補助事業として実施するのではなく、コーディネート業務を、助け合い活動を実施する団体に委託するという、住民主体の委託事業として実施されています。

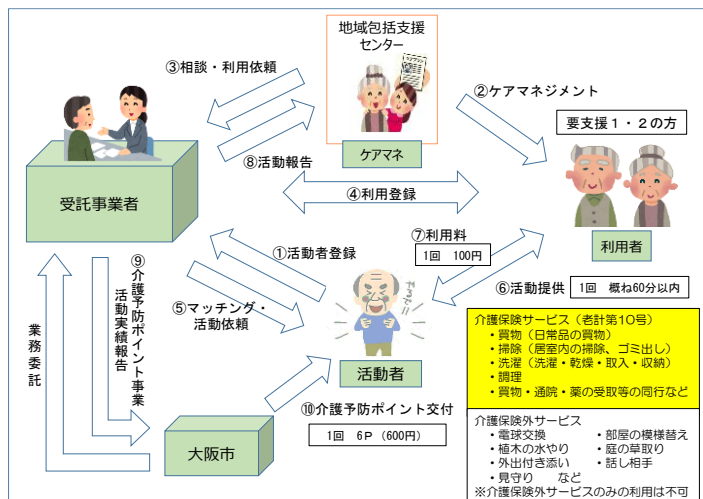
■ 実施体制

- 大阪市から「助け合い活動事業」を受託した事業者は、地域包括支援センターやケアマネジャー等と連携し、あらかじめ登録された利用者と活動者のマッチングを行い、市や地域包括支援センター・ケアマネジャー等に利用実績等を報告します。
- 市は受託事業者からの報告に基づき、活動者に対して1回 6 ポイント(600 円)の介護予防ポイントを交付します(後日に換金可)。また、利用者は活動者に対して1回(概ね 60 分以内)100 円の謝礼を支払います(活動者が受け取るのは、合計で1回 700 円相当)。

第4章 取組事例

- この「助け合い活動事業」は、利用者と活動者のコーディネートをし、助け合い活動を行う団体に委託し、市が活動者個人に「介護予防ポイント」を交付するという、介護予防・生活支援サービス事業と一般介護予防事業を組み合わせたハイブリッドの事業形態となっている点などが特徴的です。
- 委託事業(訪問型サービスA)の形態はとっていますが、活動するのは高齢者等の住民であり、いわゆる訪問型サービスBに近い位置づけとなっています。

<「住民の助け合いによる生活支援活動事業」の流れ>



(大阪市資料)

- 要支援1・2の方等が利用対象者で、訪問介護サービスの生活援助で行われている掃除や洗濯、買い物、調理等に加えて、庭の草取りや電球交換といった保険外のサービスも助け合い活動として実施するもので、この中で、自動車を使った移動支援も行うことができます。

■ 具体的な取組 ※ここでは例として、「NPO 法人フェリスモンテ」の取組を紹介

- NPO 法人フェリスモンテは、大阪市旭区および生野区を拠点に、高齢者をはじめ、子ども、障害者など地域をまるごと支える取り組みを行っています。その数は、介護保険の訪問介護サービスや障害福祉サービス、毎日開設型のコミュニティカフェ、配食サービス、高齢者のグループハウス、地域密着型通所介護、福祉有償運送、子育て支援拠点の運営など、15種類以上に上ります。
- 介護保険制度がスタートして以降は、その活動の軸足が介護保険事業に移るとともに、有償ボランティアについては担い手不足が課題となっていました。
- 大阪市の「助け合い活動事業」については、平成30年度のモデル事業から参加をしていますが、大阪市の事業として地域包括支援センターやケアマネジャー等と連携した取組を行うようになったことで、以降はボランティアの数も増加傾向にあります。
- NPO 法人フェリスモンテは、利用者と活動者のマッチングを行います。支援の内容としては、通院付き添い、掃除、買い物の支援が多くなっています。なお、車でスーパーへ送迎した後は、ドライバーは必要に応じて店内での見守り・付き添い支援も行っています。
- 令和3年度時点での活動者は、23名(うち、運転ボランティア2名)、利用者は57名(うち、移動支援利用者は3名)となっています。ボランティアはマイカーを使用して送迎を行い、支援の内容や頻度はケアマネジメントによって決定されます。

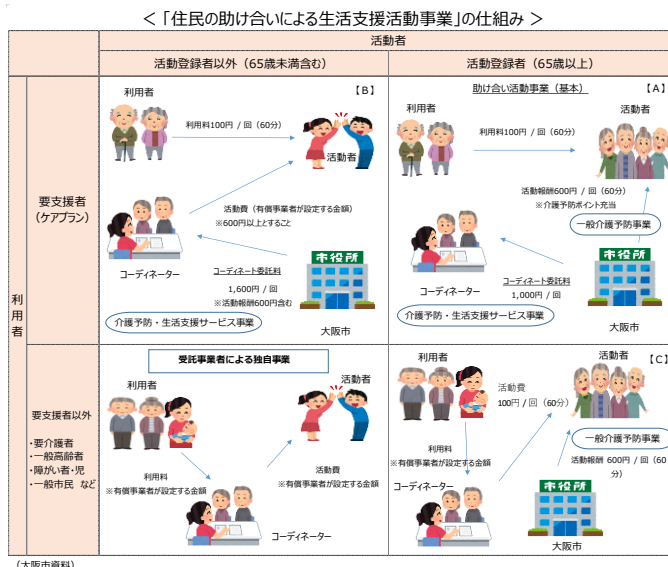
<ドライバーによる店内での付き添いの様子>



■ 委託・補助等の概要

- 「助け合い活動事業」は、それぞれ利用者を「要支援者」と「要支援者以外」、活動者を「65歳以上(活動登録者)」と「65歳未満(活動登録者以外)」に分けることにより、支援の仕組みが大きく4つのパターンに分類されています(利用回数は、月8回まで)。

- 市が事業者に委託する「介護予防・生活支援サービス事業」については、その対象を「要支援者」と限定しており、また一般介護予防事業で実施される「介護予防ポイント事業」については65歳以上の高齢者が対象となります。
- 利用者が「要支援者」で、且つ活動者が「65歳以上の高齢者」である場合は、事業者には「介護予防・生活支援サービス事業」として1回1,000円が市より支払われ、活動者には「介護予防ポイント事業（一般介護予防事業）」として1回600円相当のポイントが付与されます。
- 一方で、活動者が「65歳未満」の場合は、事業者には「介護予防・生活支援サービス事業」として1回1,600円が市より支払われ、活動者には事業者から600円(以上)が支払われます。
- また、利用者が要支援者の場合は、活動者が65歳以上であれば「介護予防ポイント事業（一般介護予防事業）」の1回600円相当のポイントが活動者に付与されますが、利用者が「要支援者以外」、活動者が「65歳未満」の場合は、受託事業者の独自事業として実施されています。



取組のポイント

＜介護予防・生活支援サービス事業と一般介護予防を組み合わせ、活動支援を充実＞

- 利用者を「要支援者」と「要支援者以外」、活動者を「65歳以上(活動登録者)」と「65歳未満(活動登録者以外)」に分けることにより、市は「介護予防・生活支援サービス事業」と「一般介護予防事業」による支援を柔軟に組み合わせた支援を行っています。
- 要支援者が対象の場合は、活動者には700円程度(利用料:100円、介護予防ポイント:600円相当)が支払われるなど、充実した支援が行われています。

＜市の委託事業となることで、担い手の参加の増加が進む＞

- NPO法人が抱えていた課題であったボランティアの確保について、「助け合い活動事業」を市から受託し、地域包括支援センターやケアマネジャー等と連携した取組とした後に、市の事業となったこともあり担い手の増加につながりました。

＜社会福祉法人やNPO法人がマッチングを行うなど、活動者が参加しやすい＞

- 社会福祉法人やNPO法人等がマッチングを行い、ボランティアは活動者として登録をするという仕組みであるため、活動者にとっては運営の負担がないなど、参加がしやすい仕組みとなっています。
- 市の委託事業であることと合わせて、担い手の確保につながる仕組みといえます。

＜「助け合い活動事業」をケアプランに位置づけるため、ケアマネジャーを対象に丁寧に説明＞

- 「助け合い活動事業」については、要支援者が利用する場合はケアプランに位置づける必要があります。事業の開始前にケアマネジャーの理解を得ることは重要なことであり、ケアマネジャー連絡会に説明会を開き、質疑応答などに丁寧に応えたことが、本格実施後の利用につながっています。

第4章 取組事例

■ 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	NPO法人フェリスモンテ
対象となる地区の名称	生野区
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:127,309人 高齢化率:31.5% ※R2.10
移動支援の活動の開始時期	R3
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	要支援者及び一部の事業対象者
延べ利用者数(年間)	475名
実利用者数(利用登録者数など)	利用者:57名(うち、移動支援利用3名) ※R4.3
登録運転者数	活動者:23名(うち、運転ボランティア2名) ※R4.3
車両台数&所有者と種類	マイカー
車両の所有者	活動者
3. サービス内容	
目的地	・買い物など
運行方法	乗車場所(玄関前など)から目的地
運行頻度	ケアプランに位置づけ
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)	(介護予防・生活支援サービス事業) ・1,000円/回 (一般介護予防事業) ・600円/回
利用料金	1回当たり100円
活動者が受け取る額	700円 (利用料100円、介護予防ポイント600円)

長野県
喬木村

地域全体を対象とした移動支援を含む生活支援の仕組みに加え、地域ごとのニーズに応じた多様な活動を創出

#過疎地域、#行先(サロン・通院・買い物等)、#市町村全域、#有償ボランティア、
#車両(マイカー・社協)、#利用者(一般高齢者含む)

(基礎データ:人口:5,973人 高齢化率:35.6% 面積:66.6k㎡ 人口密度:89.7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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



(喬木村資料)

【概要】

- 喬木村では、地域住民が参加する移動支援の取組が複数立ち上がっており、令和4年度現在は、「①おたすけ隊たかぎレンジャー(一般財源)」、「②加々須移動サービス(類型①・②)」、「③北サロン送迎(類型②)」、「④たかぎショッピングツアー(類型①)」の4種類がある。
- 「①おたすけ隊たかぎレンジャー」は全村を対象として、生活支援サポーターが移動支援を含む生活支援を行う取組、「②北サロン送迎」は北地区においてサロン送迎を行う取組、「③加々須移動サービス」は加々須地区において地区内のサロン送迎や地区外への通院・買い物等の送迎を行う取組、「④たかぎショッピングツアー」は社会福祉法人から車両と運転者の協力を得て、村南部地域・下段地域から特定のショッピングセンターまでの送迎を行う取組である。
- ①については、利用会員に登録する際に誰に支援して欲しいかを伝え、生活支援コーディネーターが対象者に協力者への登録を依頼するといったきめ細かいコーディネートがなされている。

■ 背景・プロセス

<おたすけ隊たかぎレンジャー>

- 村では総合事業が始まる以前から、ボランティアを養成する「生活支援・介護予防サポーター養成講座」を実施しており、地域でのサロン活動や生活支援を行う団体等が立ち上がっていました。
- 一方で、利用者・支援者の双方から「無償で支援することが、気軽な利用の妨げになっている」との声が聞かれるようになり、有償ボランティアとしての仕組みを検討することにしました。そこで、村民にその検

第4章 取組事例

討に向けた参加を呼び掛けたところ、21人の村民が手を挙げたことから、約1年間の検討を経て、村全域を対象に有償で生活支援を行う「おたすけ隊たかぎレンジャー」の取組が開始されました(平成30年6月)。

<加々須移動サービス>

- 加々須地区では、村民アンケートにおいて移動の問題が出ていたことから、生活支援コーディネーターが移動支援に関するアンケート調査を行いました。調査では、ニーズのみでなく担い手の募集も行ったところ、送迎を行っても良いという住民12名から手が挙がりました。そして、令和元年度に地区で検討会を立ち上げて議論し、令和2年度に実証実験、令和3年度から本格運行(訪問D)を開始しました(令和3年4月)

<喬木村の地区>



(喬木村資料)

<北サロン送迎かごや>

- 北地区において実施されていた通所Bでは、住民による通所Bへの送迎が行われていましたが、送迎の件数が多くなり、上限が設定されている通所Bへの補助金のみでは、活動者への奨励金などについても十分な金額ではなくなり始めたため、同地区の通いの場(一般介護予防事業)の送迎と合わせて、「送迎のみを行う別団体」を立ち上げ、訪問Dとして支援を開始しました(令和3年10月)。

<たかぎショッピングツアー>

- 社会福祉法人ぼけっとの所長から、送迎のために車両を提供して良いとの提案があったことから、後期高齢者を対象としたアンケート調査を実施し、村南部地域(富田、大和知、氏乗)・下段地域(北・町・郭・両平・伊久間)からショッピングセンターまでの買い物ツアーを行う「たかぎショッピングツアー」の実証実験を令和4年に行い、令和5年6月より本格運行を開始しました。

■ 実施体制

<おたすけ隊たかぎレンジャー>

- 令和3年度までは村が事務局となっていました。令和4年度からは村から社会福祉協議会へ事務局機能について委託をしています。
- 令和4年現在、実利用者数は46名、協力者登録者数は47名となっており、令和4年度の延べ利用者数は749回(移動支援以外含む)となっています。車両は、登録運転者のマイカーを使用しています。

<加々須移動サービス>

- 令和4年現在、実利用者数は16名、登録運転者数は8名となっており、令和4年度の延べ利用者数は8回となっています。車両は登録運転者のマイカーを使用していますが、土日の地区外への移動については村の公用車を利用することができます(土日は村民バスが運行されないため)。

<北サロン送迎かごや>

- 令和4年現在、実利用者数は16名、登録運転者数は12名となっており、令和4年度の延べ利用者数は147人となっています。車両は、登録運転者のマイカーを使用しています。

<たかぎショッピングツアー>

- 令和5年現在、実利用者数は20名、登録運転者数は5名となっており、令和5年度の延べ利用者数は150人を予定しています。「社会福祉法人ぼけっと」より、車両と運転手の提供を受けて実施されています。

■ 具体的な取組

<おたすけ隊たかぎレンジャー>

- 支援を必要とする利用者と協力者をマッチングし、移動支援を含む生活支援を提供する取組です。支援内容は、移動支援の他、調理支援や買い物代行、話し相手などで、年間の延べ利用回数は700回を超えており、そのうち移動支援は250回程度となっています。
- 利用者は全世代を対象としていますが、大半が高齢者となっています。
- 利用料金は700円/時間で、移動支援については利用者宅に到着してから利用者宅に戻るまでの時間が対象です。さらに、協力者宅から利用者宅までの往復の移動について、交通費15円/kmが設定されています。

<加々須移動サービス>

- 通いの場等への送迎を行う他、地区外への通院・買い物等の送迎を行います。
- 基本的にボランティアのマイカーを利用していますが、村民バスが運休する土日は、村の公用車を使用できます。利用料は無料です。

<北サロン送迎かごや>

- 利用者の自宅から、通所Bと通いの場への往復の送迎を行っています。
- ボランティアのマイカーを利用しています。利用料は無料です。

<たかぎショッピングツアー>


- 「社会福祉法人ぼけっと」より、車両(日産キャラバンと軽自動車の2台)や運転手の提供を受け、商業施設に送迎する取り組みです。
- キャラバンは法人の職員が運転しますが、軽自動車は住民ボランティアが運転します。
- 令和4年度村南部地域・下段地域を対象とした証運行を経て、令和5度より同名の住民グループとして本格運行を開始しました。

<取組の概要>

1 おたすけ隊たかぎレンジャー H30.6月～

① 事業概要

- ・住民による日常生活の有償生活支援サービス
- ・日常生活の困りごとであれば内容は問わない
- ・付き添い送迎あり(生活支援と一体的に行う運送)

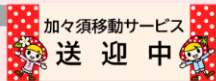


利用者	喬木村にお住いの日常生活上の支援を必要とされる方(利用会員) 38人
協力者	地域福祉やボランティア活動に関心があるとともに、この事業に協力できる方(協力会員:生活支援サポーター) 42人
利用日	年末年始を除く 午前8:00～午後6:00 ※時間外は200円/時 加算
登録方法	利用会員は登録料年間1,000円 協力会員は無料 利用会員、協力会員ともに申込書、利用誓約書を提出
料金	1時間700円を目安にコーディネートにて決定。 別途:生活支援サポーター宅から利用者宅までを15円/kmで交通費として毎回加算
保険	福祉サービス総合補償・送迎サービス補償(Aプラン)

3 加々須移動サービス R3.4月～

① 事業概要

- ・加々須区住民による送迎サービス
- ・サロン等への地区内送迎と、買い物通院等地区外への送迎を行う
- ・地区外への移動は役場の公用車を利用(土日のみ)




利用できる方	自力歩行可能な加々須区民
運転者	安全運転講習会を受講した住民による運転と乗降介助
利用日と範囲	サロン送迎: 開催日 自宅⇄公民館 地区外への送迎: ①平日 自宅⇄牛原バス停 ②第2、4土曜日 自宅⇄村内 ※対象外の日は利用不可
登録方法	「利用誓約書」の記入
料金	無料
保険	福祉サービス総合補償・送迎サービス補償

2 北サロン送迎 かごや R3.10月～

① 事業概要

- ・北自治会住民によるサロン送迎サービス
- ・地区内サロンごとに送迎していたものを「送迎のみ別団体が行う」かたちへ変更
- ・利用者の家からサロン会場までの往復を送迎




利用できる方	北地区サロン「しあわせ会」通所型サービスB「北緑側の会」利用者
運転者	安全運転講習会を受講した住民による運転と乗降介助
利用日と範囲	サロン等開催日 自宅～北コミュニティセンター、北第一公民館
登録方法	「利用誓約書」の記入
料金	無料
保険	福祉サービス総合補償・送迎サービス補償

4 高齢者買い物支援サービス実証事業 たかぎショッピングツアー R4.5月～

① 事業概要

- ・社会福祉法人ぼけっとによる車両と運転手(大型車両)の提供
- ・自宅から高森町のショッピングセンターまでの送迎
- ・乗降時、店内の付き添いと見守り、パッキング、荷物運びを行う



利用できる方	南部地域・下段地域の総合事業対象者
運転者	ぼけっと職員・福祉有償運送運転者講習を受講した住民
付添者	生活支援・介護予防サポーター養成講座受講者
利用日と範囲	第2回実証運行 令和4年11月8日～令和5年1月31日 毎週火曜日 喬木村内～高森町ショッピングセンターパーパス
利用方法	役場包括による利用者カルテの聞き取り、利用誓約書
料金	無料
保険	移動支援サービス事業用自動車保険(優先払い)・・・損保ジャパン ボランティア行事用保険

(喬木村資料)

第4章 取組事例

■ 委託・補助等の概要

<おたすけ隊たかぎレンジャー>

- 社会福祉協議会へ、コーディネーター業務などを委託(一般財源)しています。

<加々須移動サービス>/<北サロン送迎かごや>/<たかぎショッピングツアー>

- 通院・買い物等の送迎と通所B・通いの場への送迎は、いずれも訪問Dの補助対象となっており、事務費、コーディネーター人件費、ボランティア奨励金、自動車保険料、事務所借上料、団体の立ち上げ経費などが補助されます(ただし、自動車保険料は一般財源からの支出)。

- 事務費とコーディネーター人件費については利用実人数に応じた金額が設定されており、ボランティア奨励金は1回あたり1,500円となっています。

- 「事務所借上料」については、安全運行管理者を置くことがセットとなっているため、「たかぎショッピングツアー」の「社会福祉法人ぼけっと」のみが対象となる予定です。

- なお、ここで整理した訪問型サービスB・Dの補助については、令和5年度から適用された内容であり、本事例を整理した令和4年度段階では異なる補助内容となっています。

<訪問B・Dの補助内容>

対象経費		基準額 (年額)	
事務費	会議費、消耗品費、印刷製本費、光熱水費、燃料費、通信運搬費、保険料(自動車に係るものを除く。)	利用実人数が9人以下	18,000円
		利用実人数が10人以上	36,000円
コーディネーター人件費	地域のニーズ把握やサービス提供のための打合せ等に要したコーディネーターの人件費	利用実人数が2人以下	36,000円
		利用実人数が3人以上9人以下	120,000円
		利用実人数が10人以上	240,000円
ボランティア奨励金	ボランティア活動者に対する奨励金として、従事回数に応じて加算	1,500円/回	
自動車保険料	事業実施に際し利用する車両の種類及び稼働日数に応じて加算	法人所有の車両(日額)	1,150円/台
		個人所有の車両(日額)	400円/台
事務所借上料	事務所借上料	家賃の1/3 月額上限15,000円	180,000円
団体の立ち上げ経費	団体の立ち上げに係る経費のうち、机、椅子、パソコン、プリンター等備品の購入に要する費用(ただし、初年度に限る。)	100,000円	

(橋木村資料)

※令和5年度より適用される補助要綱

■ 取組のポイント

<生活支援コーディネーターが、地域の実情に応じた仕組みや支援メニューを作成>

- 生活支援コーディネーター(村職員)が、地域のニーズの把握や検討会・アンケート調査等の実施支援、役場での事業化に向けた企画提案、必要に応じて外部のNPOなどから専門的なアドバイスを受けるなど、地域に密着し、且つ幅広いネットワークを活用した柔軟な活動を行ったことが、地域の実情に応じた仕組みや支援メニューの作成につながったといえます。

<地域における検討会での議論やアンケート調査の実施など、地域をまきこんだ検討プロセス>

- 「おたすけ隊たかぎレンジャー」、「加々須移動サービス」、「北サロン送迎かごや」、「たかぎショッピングツアー」の検討プロセスには、地域内での検討会等を設けた関係者間での議論やアンケート調査などが実施されており、仕組みの構築や支援メニュー等に地域の声を反映するための工夫がなされています。

<利用者が支援して欲しい支援者を伝え、生活支援コーディネーターが調整する仕組み>

- 「おたすけ隊たかぎレンジャー」では、利用者が利用会員に登録する際に誰に支援して欲しいかを伝え、生活支援コーディネーターが対象者に協力者への登録を依頼するといったきめ細かいコーディネーターがなされています。

■ 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	おたすけ隊たかぎレンジャー
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	村全体 6,039人(36%) ※R4.11.30時点
移動支援の活動の開始時期	平成30年6月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	村内在住者
延べ利用者数(年間)	749回(うち移動支援258回) ※ R4実績
実利用者数(利用登録者数など)	46名 ※ R4 利用登録者数
登録運転者数	47名 ※ R4 協力者登録者数(運転しない人を含む)
車両台数&所有者と種類	登録運転者個人所有車両
車両の所有者	協力者各自
3. サービス内容	
目的地	外出希望先
運行方法	個人宅内から外出希望先での付き添い後、帰宅まで
運行頻度	平均 22回/月
予約方法など	事前登録制 利用者がコーディネートをした協力者に電話で依頼
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	役場事業
利用料金	コーディネートにより決定した額(目安 700円/時) 協力者宅から利用者宅までの往復の交通費15円/km 登録料1,000円/年
活動者が受け取る額	利用料金と同じ

第4章 取組事例

■ 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	加々須移動サービス
対象となる地区の名称	加々須区
対象となる地区の人口・高齢化率	131人(47%) ※R4.11.30時点
移動支援の活動の開始時期	令和3年4月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	地区内住民
延べ利用者数(年間)	8名
実利用者数(利用登録者数など)	16名
登録運転者数	8名
車両台数&所有者と種類	稼働台数1台/回 登録運転者個人所有車両・普通車、軽自動車 ※土曜日の運行は村内移動に限り役場公用車貸出可能
車両の所有者	登録運転者各自 ※公用車は喬木村
3. サービス内容	
目的地	区公民館(サロン等会場) 病院、買い物施設など
運行方法	玄関前から区公民館 病院、買い物施設などの目的地
運行頻度	サロン開催時 第2、第4土曜日
予約方法など	事前登録制 希望の2日前17:00までに調整役へ予約
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	20,000円(加々須区) 156,000円(訪問型サービスD) 4,800円(一般財源)
利用料金	無料
活動者が受け取る額	地区内移動 500円/回 地区外移動 1,000円/回

■ 取組概要③

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	北サロン送迎かごや
対象となる地区の名称	阿島区 北自治会
対象となる地区の人口・高齢化率	560人(39%) ※R4.11.30時点
移動支援の活動の開始時期	令和3年10月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	地区内サロン、通所型サービスB利用者
延べ利用者数(年間)	147名
実利用者数(利用登録者数など)	17名
登録運転者数	12名
車両台数&所有者と種類	稼働台数2台/回 登録運転者個人所有車両・普通車、軽自動車
車両の所有者	登録運転者各自
3. サービス内容	
目的地	サロン、通所型サービスB開催場所
運行方法	玄関前から会場
運行頻度	月1~3回
予約方法など	事前登録制 送迎開始時間までに送迎の有無を連絡
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	360,000円(訪問型サービスD) 22,400円(一般財源)
利用料金	無料
活動者が受け取る額	1,000円/回

第4章 取組事例

■ 取組概要④

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	たかぎショッピングツアー
対象となる地区の名称	南部地域(富田・大和知・氏乗)と下段地域の総合事業対象者
対象となる地区の人口・高齢化率	富田706人(40%)大和知125人(51%)氏乗145人(56%) 村全体 6,039人(36%) ※R4.11.30時点
移動支援の活動の開始時期	実証運行:令和4年5月～7月、令和4年11月～令和5年1月 本格運行:令和5年6月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	南部地区住民及び総合事業対象者
延べ利用者数(年間)	150名
実利用者数(利用登録者数など)	20名
登録運転者数	5名(社会福祉法人ほけっと職員含む)
車両台数&所有者と種類	2台 社会福祉法人ほけっと キャラバン・ムーブコンテ
車両の所有者	社会福祉法人ほけっと
3. サービス内容	
目的地	高森ショッピングセンターパース
運行方法	玄関前から店舗
運行頻度	毎月第1～3火曜日
予約方法など	事前登録制 決められた日に参加し、欠席時のみ連絡
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	581,000円(訪問型サービスD) 69,000円(一般財源)
利用料金	無料
活動者が受け取る額	1,000円/回

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

#地方都市、#委託、#行先(通院・買い物等)、#個別輸送、#有償ボランティア、#車両(マイカー)、
#利用者(一般高齢者含む)、#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ(袋井市):人口:87,864人 高齢化率:24.3% 面積:108.3k㎡ 人口密度:811.1人/k㎡)
(基礎データ(森町):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法人ふぁみりあネット提供

【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120件ほどの依頼がある。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181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。

第4章 取組事例

■ 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いかと考え、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。

■ 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181名で、うち47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33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。

第4章 取組事例

<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:87,864人 高齢化率:24.3% (森 町)人口:17,457人 高齢化率:34.4%
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1,259人 ※R4年度
実利用者数(利用登録者数など)	113名 ※R5年11月末 送迎利用申請者数
登録運転者数	47名(送迎対応が可能な登録者) ※R5年11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)	R5委託金 5,3340,000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

神奈川県
秦野市

ドライバー養成研修や修了者へのフォローアップ、「就職説明会・意見交換会」等を通じた、担い手の発掘・活動支援

#地方都市、#人材育成、#行先(サロン・通院・買い物等)、#車両(マイカー・社協など)、
#利用者(一般高齢者含む)

(基礎データ:人口:159,968人 高齢化率:30.6% 面積:103.8km² 人口密度:1,588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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



(秦野市資料)

【概要】

- 秦野市では、通所型サービス B を利用する事業対象者及び要支援者に対し、近隣の NPO 法人などが送迎を行う「通所型サービス B + 訪問型サービス D」の組合せを普及させており、現在では市内 4か所の通所型サービス B で同様の仕組みが稼働している。
- また、秦野市においては、担い手の養成について、65 歳を迎えた市民に送付する介護保険被保険者証や、65 歳以上の人に送付する介護保険料額の決定通知(6月)などを送付する際に、ボランティアの養成研修の案内を同封するなど、既存事務の中でより効果的な周知方法を実践している。
- さらに、こうした周知を通じて「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」に参加した修了者を対象に、フォローアップのための「活動検討会」や「就職説明・意見交換会」を実施するなど、研修のみでなく修了者同士のネットワーク形成や活躍の場とのマッチングを行うなど丁寧な支援が行われている。
- 特に、「送迎ボランティア“おたすけ隊”」は、「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」の修了者によって新たに創出された取組で、ボランティアのマイカーで買い物や通院支援をしている。

■ 背景・プロセス

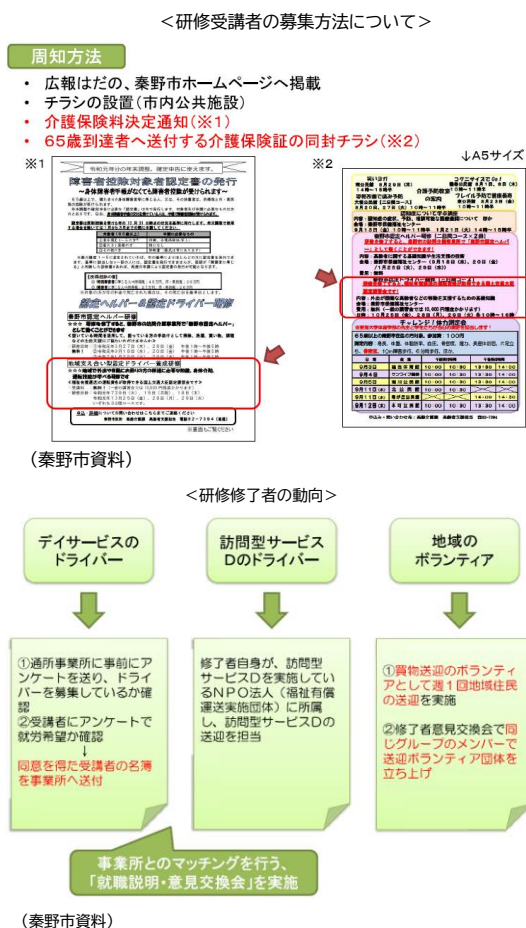
<住民主体のデイサービスの存続に向けた検討をきっかけに、「通所 B + 訪問 D」のモデルを構築>

- 秦野市では、4つの住民ボランティアが日替わりで運営する「いきがい型デイサービス」を地域の一般高齢者が利用していました。「いきがい型デイサービス」への送迎は、市が公共交通事業者に委託(一般会計)していましたが、予算の削減に伴い、週1回の開催が難しくなる状況となっていました。

- そのような中、総合事業の開始を契機として、「いきがい型デイサービス」は、要支援者等も利用できる通所型サービスBへと移行しました。さらに、送迎は訪問型サービスDとして、近隣の福祉有償運送登録事業者「NPO 法人 野の花ネットワーク」と「社会福祉法人 神奈川県社会福祉事業団 湘南老人ホーム」の送迎車両と運転者を提供してもらう形でモデル事業を行いました。
- このモデル事業をきっかけに、平成 28 年 4 月から「通所型サービスB+訪問型サービスD」の組み合わせを普及させていき、現在は4か所の通所型サービスBで同様の仕組みが稼働しています。

<ターゲットを絞った周知・広報>

- 秦野市では、移動支援の担い手養成のため、「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」を実施しています。カリキュラムは福祉有償運送事業者向けの国土交通省の認定講習に加え、地域支え合いをテーマとしたグループワークなども独自で取り入れています。
- 周知の方法としては、市広報への掲載や公共施設へのチラシ設置に加え、65 歳を迎えた市民の誕生月に送付する介護保険被保険者証や、65 歳以上の人に送る介護保険料額の決定通知(6月)などを送付する際に、研修等の日程一覧表を同封しています。
- これは、地域活動に興味があると思われる、65 歳以上の方々をターゲットにした担い手募集の取組であり、同封した日程一覧表を見て問い合わせをしてきた方を対象に、個別のチラシを送付しています。
- さらに、認定ドライバー養成研修修了者に対するフォローアップとして、「地域支え合い運転ボランティア活動検討会」を実施しています。これは、「地域の中で地域課題を解決していくことの意識づけ」や「ボランティア活動に対するイメージを付ける」こと、「具体的な活動に向けた検討」を行うことを目的としています。また、研修修了者について、デイサービスや訪問型サービス D などの活躍の場を見つけるために、事業所とのマッチングを行う「就職説明・意見交換会」を実施しています。
- デイサービスや訪問 D のドライバーの他にも、講習会でのグループワークをきっかけにして新たなボランティア団体を立ち上げたケースもあります。こうした担い手養成の取組もあり、秦野市では住民主体の多様な移動支援の活動が創出されています。以降では、その一部を紹介します。



■ 実施体制

<とちくぼ買い物クラブ>

- とちくぼ買い物クラブは、平成 30 年2月に市が自治会長と協議して実施した「買い物に関するアンケート」において、買い物支援のニーズが高かった栃窪自治会で移動支援を試行したことから始まりました。
- モデル事業の際は、市が公用車を貸し出し、自治会副会長などが運転ボランティアとして買い物支援を行いました。本格実施の際には、近隣の社会福祉法人が「地域における公益的な取組」として事業を

第4章 取組事例

担うことになりました。そのため、車両は社会福祉法人が提供し、自治会の運転ボランティアは社会福祉法人のボランティア(7名)として活動を行っています。

<送迎ボランティア“おたすけ隊”>

- 送迎ボランティア“おたすけ隊”は、「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」の修了者によって、令和2年2月に始まった取組です。研修の修了者が一堂に会する「地域支え合い運転ボランティア活動検討会」を市が開催し、そこで意気投合したメンバーが活動団体を結成しました。
- 以降、生活支援コーディネーターを中心に相談・フォローを行いつつも、メンバーが主体となり、半年以上かけて運行ルールを決め、「おたすけ隊実施要綱」や「利用者申込書」なども作成しました。
- 車両はドライバーのマイカーを使用し、通院や買い物の支援を行っています。現在、ドライバーは9名で活動を行っています。

<各主体の役割(とちくぼ買い物クラブ)>

	役割
法人	・事業総括 ・車両に関すること ・運転ボランティアの受け入れ
地域	・利用者の連絡調整 ・車両の運転 ・運行ルート、事業実施日の調整
市	・連絡調整のとりまとめ ・運転ボランティアの育成 ・ボランティア活動の支援

(秦野市資料)

<送迎ボランティア“お助け隊”>



(秦野市資料)

■ 具体的な取組

<とちくぼ買い物クラブ>

- 活動は毎週水曜日の午前中に実施され、近隣のスーパーへ送迎を行っています。利用登録者は11名で、利用にあたっては前日までに電話で予約をする必要があります。
- 車両の運行は、自治会の有志7名が社会福祉法人のボランティアとして交代で担当しています。車両保険は社会福祉法人が所有車両に対して適用している保険を利用可能で、ボランティア保険として、別途 NPO 活動保険に加入しています。また、ドライバーは市の「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」を受講しています。
- 利用者からは買い物ができるようになったことだけでなく、同乗した人との交流などが生まれ、楽しみや安心感につながったといった声が寄せられています。また、こうした活動が浸透することで、「ボランティアが特別なことではない」という雰囲気が地域に醸成されました。

<送迎の様子>



(秦野市資料)

<送迎ボランティア“おたすけ隊”>

- おたすけ隊のドライバーがマイカーを使用し、買い物や通院の送迎を実施しています。利用対象者は、「大根・鶴巻地区在住の高齢者で、公共交通機関を利用することに身体的負担が大きい人」としています。
- 利用にあたっては、地域包括支援センターが支援の必要な利用者を見極め、趣旨説明を行ったうえで、おたすけ隊に紹介する形をとっています。紹介を受けたおたすけ隊は、利用者と同面談を行い、具体的な利用方法などの説明を経て登録・利用開始となります。
- ドライバーは車両保険、ボランティア活動保険(全社協)、送迎サービス補償(全社協)に加入し、その費用の一部は市の一般介護予防事業により補助しています。同じ課題意識を有するボランティアが集まって活動しており、ドライバーのやりがいにもつながっています。

■ 委託・補助等の概要

<とちくぼ買い物クラブ>

- 市からは一般介護予防事業(地域介護予防活動支援事業)として、年間 42,000 円を補助し、ボランティア保険の保険料や備品購入費、通信費等に充てています。
- 車両の燃料費や保険料、その他車両に係る経費は社会福祉法人が負担しています。なお、利用者の負担はありません。

<送迎ボランティア“おたすけ隊”>

- 市からは一般介護予防事業(地域介護予防活動支援事業)として、年間 42,000 円を補助し、ボランティア保険や送迎サービス補償への加入、通信費等に充てています。
- 利用者からはガソリン代として1回 5 キロ未満は 100 円、5 キロ以上は 200 円、必要に応じて駐車場代等実費を受領しています。

■ 取組のポイント

<介護保険の被保険者証の送付等に合わせて、担い手育成講習会を案内>

- 「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」をはじめとした、担い手養成に向けた各種研修等の周知は、新たに何かをはじめたわけではなく、「介護保険被保険者証」や「介護保険料額の決定通知」に同封するという、従来から行っていた定型事務の中に組み込んでいる点で再現性の高い取組といえます。
- また、地域活動に関心を持っていると思われる、65 歳以上の方々をターゲットにした担い手募集であり、送付先が担い手として可能性の高い層である点などもポイントであるといえます。こうしたアプローチの効果もあり、「送迎ボランティア“おたすけ隊”」のように、「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」をきっかけとした活動が地域に生まれてきています。

<社会福祉法人と連携した取組の実施(とちくぼ買い物クラブ)>

- とちくぼ買い物クラブでは、モデル事業の段階では市が公用車を提供し、自治会のボランティアが運行するスキームで実施しました。一方で、モデル事業の実施と並行して、市が近隣の社会福祉法人に遊休車両の提供を依頼・調整した結果、本格実施の際は、社会福祉法人が車両提供やボランティア登録を含めた事業全体の統括を行うスキームを実現しました。
- 社会福祉法人の「地域における公益的な取組」として協力を得ることにより、住民主体の活動に持続性と安心感が生まれます。こうしたスキームは他地域においても参考になる方法といえるでしょう。

<研修修了者の活動創出を伴走支援(送迎ボランティア“おたすけ隊”)>

- 送迎ボランティア“おたすけ隊”は、「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」の修了者によって創出された取組です。市が修了者を対象とした「地域支え合い運転ボランティア活動検討会」を実施し、参加者同士で意見交換を行う機会を設けたことにより、団体が結成されました。
- また、活動開始の準備において、ボランティアが主体となりつつも、生活支援コーディネーターが相談役となり、丁寧な伴走支援を続けたことも重要な点です。このように研修を行って終わりではなく、修了者が実際に活躍できる場や、活動と一緒に考える機会、相談できる環境の提供を行っていることは、活動創出に資する大切なポイントといえます。

第4章 取組事例

■ 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	とちくぼ買い物クラブ
対象となる地区の名称	秦野市(栢窪地区)
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:307人 高齢化率:52.8%(R6年1月1日現在)
移動支援の活動の開始時期	平成30年12月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	栢窪自治会会員で移動が困難な人
延べ利用者数(年間)	112名(R4年度)
実利用者数(利用登録者数など)	11名(利用登録者数・R6年2月現在)
登録運転者数	7名(R6年2月現在)
車両台数&所有者と種類	1台(社会福祉法人所有、8人乗りミニバン)
車両の所有者	社会福祉法人
3. サービス内容	
目的地	近隣のスーパー
運行方法	集合場所から目的地の乗降場所まで
運行頻度	週1回(毎週水曜日 午前10時~正午)
予約方法など	利用前日までに電話で予約
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額(財源)	一般介護予防事業(地域介護予防活動支援事業)による補助 年間42,000円 ボランティア保険の保険料や備品購入、通信費等
利用料金	無料
活動者が受け取る額	なし

■ 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	送迎ボランティアおたすけ隊
対象となる地区の名称	秦野市(大根・鶴巻地区)
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:36,536人 高齢化率:33.0%(R6年1月1日現在)
移動支援の活動の開始時期	令和2年2月
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	大根・鶴巻地区在住の高齢者で、公共交通機関を利用することに身体的負担が大きい人
延べ利用者数(年間)	655名(R4年度)
実利用者数(利用登録者数など)	37名(利用登録者数・R6年2月現在)
登録運転者数	9名(R6年2月現在)
車両台数&所有者と種類	9台(ドライバーのマイカー)
車両の所有者	各ドライバー
3. サービス内容	
目的地	買い物・通院
運行方法	玄関前から目的地の乗降場所まで
運行頻度	予約に応じて随時
予約方法など	担当ドライバーに申込
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額(財源)	一般介護予防事業(地域介護予防活動支援事業)による補助 年間42,000円 ボランティア保険の保険料や備品購入、通信費等
利用料金	5キロ未満100円、5キロ以上200円(ガソリン代)、その他駐車場代等実費
活動者が受け取る額	同上

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

#地方都市、#市町村全域、#行先(サロン・買い物)、#乗合、#有償ボランティア、#付き添い支援、
#体制(社協事務局+住民)、#人材育成、#車両(社協など)、#活動頻度(週3以上)

(基礎データ:人口:36,794人 高齢化率:32.8% 面積:65.2km² 人口密度:564.7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】

- ▶ 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。
- ▶ 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



(函南町資料)

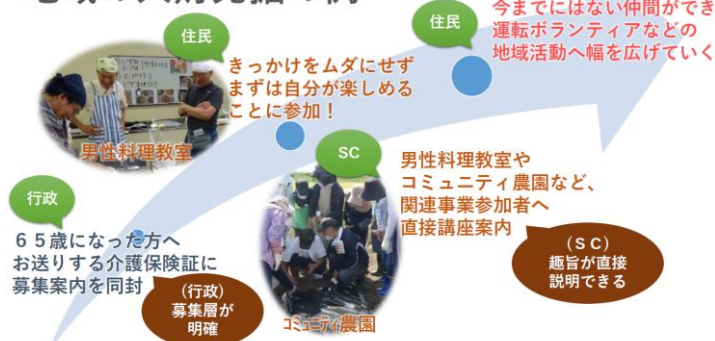
第4章 取組事例

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った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。

<地域人材の発掘における工夫>

地域の人財発掘の例



(函南町資料)

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の方を対象に、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。

<「かなみおでかけサポート」の運行イメージ図>



(函南町資料)

- 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

②利用会員の乗車場所をまわる

居場所についてからの選択肢
買い物に行こう！

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

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

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。

第4章 取組事例

■ 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
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

#地方都市、#行先(買い物)、#乗合、#無償ボランティア、#体制(住民主体)、#車両(リース)、
#活動頻度(週3以上)

(基礎データ:人口:141,342人 高齢化率:30.4% 面積:194.06k㎡ 人口密度:728.3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)

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、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。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。
- ▶ 「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年には6月に藤枝地区、12月に瀬戸谷地区で運行が開始されており、市内での横展開が進んでいる。
- ▶ 市からは、市社協への車両リース等の委託(デジタル田園都市国家構想交付金(地方創生推進タイプ)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。
- ▶ 道路運送法に基づく自家用有償旅客運送による移動支援サービスに関しても、市からは、自家用有償旅客運送者及び実施希望者へ実施に当たっての助言、相談対応、補助金等の支援が行われており、令和5年4月から国土交通省より自家用有償旅客運送者の登録事務の権限移譲を受けている。

第4章 取組事例

■ 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(現:障害福祉課)、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、令和 5 年 6 月に藤枝地区、同年 12 月に瀬戸谷地区が運行開始となりました。
- 令和 5 年 6 月には西益津地区で運行されている通院支援が道路交通法に基づく自家用有償旅客運送者の登録、同年 12 月に瀬戸谷地区の運行も同様の登録を受け、有償による住民主体の移動支援が展開されました。

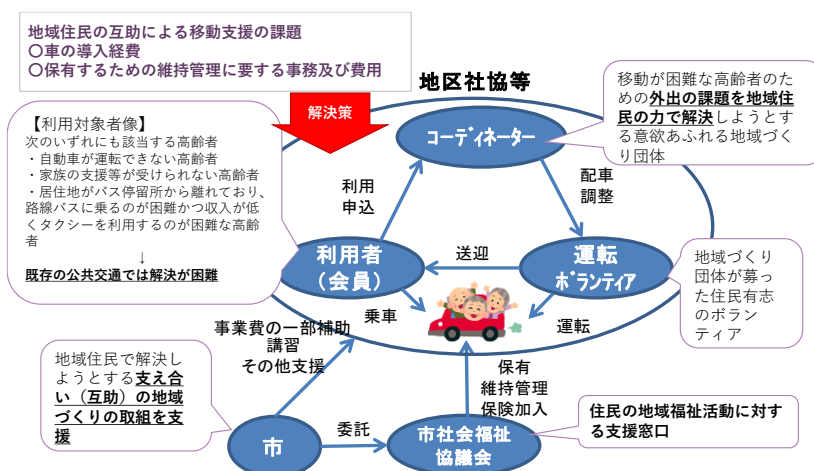
■ 実施体制

- 「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。

<地域支え合い出かけっCARサービス支援事業>



(藤枝市資料)

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

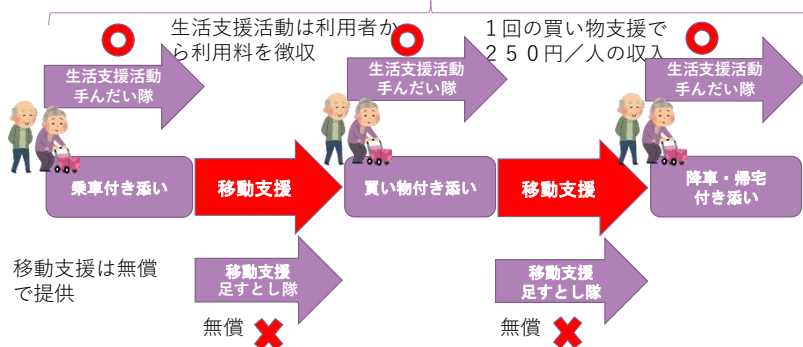
<西益津お出かけ支援隊>

- 西益津地区は、人口 8,817 人、高齢化率 35.4%の地区です(令和5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4年時点で、利用会員は約 38 名、運転ボランティアは 11 名となっており、延べ利用者数は 1,312 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 25,069 人、高齢化率 26.9%の地区です(令和5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「手んだい隊」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>



(藤枝市資料)

■ 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(車両の提供はデジタル田園都市国家構想交付金(地方創生推進タイプ)、事業費補助は市町村振興協会の助成金、を活用)。
- 車両のリース代については、デジタル田園都市国家構想交付金(地方創生推進タイプ)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(地域支え合い出かけっ CAR サービス事業費補助金:費用の2/3以内で1台につき上限10万円/年)が行われています。道路運送法に基づく自家用有償旅客運送者の登録を受けている場合は運転者への謝礼又は賃金等の費用が対象に加わった補助(自家用有償旅客運送事業費補助金:上限20万円/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>

- 移動支援の取組が限られた人材の推進力のみを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12月には10地区中6地区で取組が実施されています。

<車両のリース代について、デジタル田園都市国家構想交付金(地方創生推進タイプ)を活用>

- 車両のリース代については、デジタル田園都市国家構想交付金(地方創生推進タイプ)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CARサービス支援事業 ①西益津お出かけ支援隊・西益津通院サポート隊 ②葉梨さえ愛隊 ③ノアの運ぶネ ④高洲足すとし隊 ⑤藤枝ふれあい出かけCAR ⑥瀬戸谷買援隊
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 ⑤藤枝地区 ⑥瀬戸谷地区
対象となる地区の人口・高齢化率	①人口:8,817人 高齢化率:35.4%【令和5年4月1日時点】 ②人口:12,932人 高齢化率:30.4%【令和5年4月1日時点】 ③人口:8,707人 高齢化率:32.7%【令和5年4月1日時点】 ④人口:25,069人 高齢化率:26.9%【令和5年4月1日時点】 ⑤人口:20,546人 高齢化率:34.7%【令和5年4月1日時点】 ⑥人口:1,974人 高齢化率:46.3%【令和5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 ⑤令和5年6月 ⑥令和5年12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)	①1,370人※R4年 ②362人※R4年 ③816人※R4年 ④600人※R4年
実利用者数(利用登録者数など)	①約32人※R4年 ②約26人※R4年 ③約48人※R4年 ④約21人※R4年 ⑤約14人※開始時⑥約16人※開始時
登録運転者数	①19人※R4年 ②23人※R4年 ③25人※R4年 ④19人※R4年 ⑤22人※開始時⑥15人※開始時
車両台数&所有者と種類	①2台 ②2台 ③1台 ④1台 ⑤1台 ⑥1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玄関前又は自宅近くの集合場所～目的地 ②③④⑤⑥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 ⑤週4日 ⑥週3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、車両1台につき上限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	①のうち自家用有償旅客運送者の登録を受けた通院支援:300円(区域内)、 500円(区域外指定施設) ⑥400円
活動者が受け取る額	①のうち自家用有償旅客運送者の登録を受けた通院支援:500円/回 ⑥1,000円/回

山口県
萩市

協議体の場で住民同士が地域課題を共有、SC が具体的な検討につなげ、地区社協が課題解決の実働部隊として機能

#地方都市、#行先(サロン・通院・買い物等)、#補助(定額)、#人材育成、#協議体、
#有償ボランティア、#車両(公用車)

(基礎データ:人口:44,626人 高齢化率:44.1% 面積:698.3k㎡ 人口密度:63.9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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



(萩市資料)

【概要】

- 平成27年から、各地区で順次立ち上げている「地域ささえあい協議体(第2層)」は、住民主体サービスが立ち上げるまでは毎月1回、立ち上がったからは、概ね2~3か月に1回開催されている。参加者が気軽に会話できる雰囲気の中で、地域課題を共有し当事者意識を高めるとともに、テーマに応じて様々な主体が参加する情報共有の場としても機能している。
- SCは、協議体でなされるざっくばらんな会話の中から地域課題を掴み、より具体的な検討につなげていくファシリテーターの役割を果たしているとともに、第3層協議体として位置付けられる「地区社協」は、協議体で共有された地域課題を解決するための実働部隊として機能している。
- 令和4年12月現在、市内には19の協議体が設置されており、移動支援・送迎の取組は、訪問型サービスB(13地区)、通所型サービスB(16地区)として実施されている(多くは地区社協が実施)。
- 総合事業の補助は、「協議体の設置圏域をすべてカバーする活動であること」を要件の1つとしており、協議体の設置圏域(概ね小学校区)ごとに、主たる活動を1つずつ整備する戦略がとられている。
- 移動支援・送迎に使用する車両は、市の公用車を貸与している。車両の維持管理費(車検、保険、ガソリン代など)は市の負担となり、ボランティアも安心して参加できる環境が整えられている。

■ 背景・プロセス

- 山口県萩市は、平成17年に1市2町4村が広域合併した市であり、特に旧町村部を中心に少子高齢化人口減少が急速に進んでいます。

- 合併後、社協は旧市部では町内会福祉部活動、旧町村部では小学校区単位、あるいは旧小学校区単位の地域福祉活動に力を入れるため、地域でボランティア活動ができそうな人たちに声をかけ、「小地域福祉活動会議」を立ち上げるとともに、地域住民を交えて地域で暮らし続けるために必要なことなどについて話し合いを行ってきました(小地域福祉活動)。
- 平成27年度、社協は生活支援体制整備事業の「地域ささえあい協議体(第2層)」(以下、協議体)を受託しました。協議体については、旧町村部では「小地域福祉活動会議」のメンバーを核としつつ、行政職や専門職、さらには地域のことを良く知っている人、地域を何とかしたいという思いのある人(町内会長や民生委員などに相談して選定)などのメンバーを加えた形で立ち上げました。
- また、平成28年度には協議体で共有された地域課題を解決するための具体的な活動を行う「地区社協」を立ち上げるため、「地区社協設置推進・育成事業」を実施し、各地区に地区社協を立ち上げました(協議体には地区社協の方も参加)。
- 令和4年12月現在、市内には19の協議体が設置されており、そのうち13地区で訪問型サービスBが、16地区で通所型サービスBが実施されています(多くは地区社協が実施)。
- 移動支援・送迎の取組は、訪問型サービスBでは9地区、通所型サービスBでは16地区すべてで実施されています。

<第2層協議体設置状況と住民主体サービス設置数>

年度	協議体設置地域名・設置数	設置数	
		訪問B	通所B
平成27年度	江崎・小川・むつみ・川上・明木・佐々並	6	
平成28年度	須佐・弥富・福川・紫福・見島・相島・大島・三見	8	5
平成29年度	大井 *旧萩市 中心部の協議体設置検討	1	4
平成30年度	木間 *協議体未設置地区の町内会福祉部設置検討	1	4
令和元年度	山田	1	0
令和2年度	越ヶ浜・樽	2	2
令和3年度	*2小学校区で設置検討		1
合計		19	16

(萩市資料)

■ 協議体(第2層)での取組

- 毎月1回(住民主体サービス設置後は概ね2~3か月に1回程度)開催される協議体では、住宅地図を囲んで会話をするなど、出来るだけ話がしやすい雰囲気となるよう配慮されています。下図は、協議体の会話の中から「便利なバスの使い方」の案内を作成した例です。

<第2層協議体での会話から「便利なバスの使い方」の案内ができた例>

既存の資源を見直す『交通1』

既存の資源を見直す『交通2』

既存の資源を見直す『交通3』

便利なバスの使い方 ~乗換編~

便利なバスの使い方 ~おでかけ編~

(萩市資料)

第4章 取組事例

- SCは、参加者の何気ない会話の中から地域課題を把握し、具体的な行動につなげるようなファシリテーターの役割を担っています。
- また、協議体の中で課題が出た場合は、次回に回答をすることにしており、必要に応じてその他の担当課が出席し勉強会を行うなど、テーマに応じて様々な主体が参加する場となっています。
- この他にも、総合事業の移動支援・送迎ではなく、「誰でも利用できる移動手段が欲しい」という意見があったことから、商工観光部(公共交通政策室)が協議体に参加し、自家用有償運送や許可・登録を要しない運送についての勉強会を開催したところ、「萩市コミュニティ交通モデル形成事業」(有償運送の実現に向けた2年間のモデル事業)が誕生するなど、テーマに応じて様々な主体が参加し、地域課題の解決に向けた具体的な行動が生まれる場として機能しています。

■ 具体的な取組 ※ここでは例として、「見島地区」の取組を紹介

<市の共通ルール>

- 移動支援は、訪問型サービス・通所型サービスいずれもボランティア2人1組で行っており、1人が車両を運転、もう1人が車両に同乗し見守りをします。訪問型サービスでは、必要に応じて、行先の病院や店舗等で乗降介助や院内・店内での付き添いもします。
- 利用料金は実施団体によって異なりますが、訪問型サービスは生活支援の1つとして、同乗しての見守りや、乗降介助、行先での付き添いを対象とした料金が設定されています。通所型サービスの場合は、送迎の有無に関わらず一定の利用料が設定されています。
- また、移動支援・送迎の対象者は要支援者等のみではありませんが、誰でも利用して良いというものではなく、団体が必要と判断して対象とするケースや、関係機関(ケアマネジャーや在宅介護支援センターの相談員など)から相談があった場合のみ対応するケースなどがあります。
- 車両は、いずれの地区の総合事務所などに駐車されている公用車を利用しています(ボランティアが事務所に車両を取りに行き、利用者宅等へ向かう。2地区で1車両を共有しているケースもあり)。

<見島地区社協>

- 見島は、萩市沖約45kmにあり周囲約18kmの小さな離島です。島の人口は682人、高齢化率57.0%と急速な人口減少と高齢化が進んでいます(島には航空自衛隊レーダー基地見島分屯基地があり人口の約4分の1は自衛隊員とその家族)。
- 見島地区では、平成28年10月より「見島地域ささえあい協議体」を離島ということもあり3か月に1回のペースで開催しています。「島で最期を迎えたい」そのためには、公的サービスだけではなく「地域で支え合う仕組みづくりが必要」と考え、民生委員を中心としたメンバー17人が議論を重ね、平成30年度より通所型サービスB「わくわく見島」を開始。令和2年度より通所型サービスB「わくわくハウス」を設置。同年には訪問型サービスB「わくわくサービス」(わくわく号による移動支援含む)により生活支援サービスを提供することとなりました。
- 総合事業の訪問型サービスB、通所型サービスB、いずれも移動支援・送迎を伴う活動を展開しています。
- モットーは、「担い手自身が楽しみながら無理をしない活動」であり、サービスの利用対象者は、要介護者、要支援者あるいは支援が必要な高齢者としています。また、サービスを利用する場合は利用時間

に応じた利用料金が設定されています(ゴミ出し、掃除、草取り、電球交換などのちょっとした生活の困りごとや、病院や買い物、散髪、渡船場までの移動介助など 1時間200円その後30分ごとに100円)。

■ 委託・補助等の概要

- ▶ 「住民主体生活支援サービス実施団体補助金」は、訪問型サービスB・通所型サービスBの活動を対象とした総合事業による補助であり、それぞれ年間 8 万円、11 万円が補助されています(通所型サービスBは、概ね週1回以上の活動が想定されており、月1回開催の場合は年間 27,500 円、隔週開催の場合は年間 55,000 円)。

<住民主体生活支援サービス実施団体補助金>

	訪問サービス	通所サービス	立ち上げ経費
補助金年額(上限)	年80,000円	年110,000円	立ち上げ時のみ 300,000円
経過措置		月1回開催 ・・・年27,500円 隔週開催 ・・・年55,000円	

- ▶ 補助金の交付対象となる経費は、「人件費」、「食材料費などの実費」、「施設整備にかかる経費(軽微な改修は除く)」などを除く事業実施に必要な経費です。
- ▶ なお、移動支援・送迎に使用する車両はいずれも公用車であり(新車を購入)、県の中山間の補助金等を活用しています。

- ・補助要件 ①協議体の設置圏域(基本小学校区)をすべてカバーする活動であること
②協議体において、適当であると認められた団体であること(原則協議体ごとに、各サービス1団体)
③週1回以上の活動予定があること(通所サービスは経過措置として月1回、隔週も当面認める)
④団体の構成員はおおむね10名以上であること

(萩市資料)

■ 取組のポイント

<会話しやすい雰囲気「協議体」づくりに努め、SCはその何気ない会話の中から地域課題を把握>

- ▶ 概ね2か月に1回程度開催される協議体では、会議のような雰囲気にならないよう、住宅地区を囲んでの会話とするなど出来るだけ会話がしやすい雰囲気となるよう努めています。
- ▶ 一方で、生活支援コーディネーターは、その何気ない会話の中から地域課題を把握し、具体的な行動につなげるようなファシリテーターの役割を担っています。

<協議体で地域課題を共有し、課題解決に向けた実働部隊として地区社協(第3層)が活躍>

- ▶ 第2層の協議体は地域課題を共有し当事者意識を高めるための場として機能しており、さらにその解決に向けた具体的な取組を地区社協(第3層の協議体という位置づけ)が実働部隊として担うという役割分担となっています。
- ▶ 多くの地区の訪問・通所サービスは地区社協が実施しており、協議体での話し合いの成果がそのまま地域での活動に直結する体制になっています。

<協議体は、テーマに応じて様々な主体が参加する情報交換の場としても機能>

- ▶ 協議体には、地域包括支援センターを含む市の職員(高齢者支援課)や在宅介護支援センター(包括のランチ)、社協の職員が出席しています。また、協議体の中で課題が出た場合は、次回に回答をすることになっているとともに、必要に応じてその他の担当課が出席し勉強会を行うなど、テーマに応じて様々な主体が参加する場となっています。
- ▶ さらに、その他の課が協議体の場で説明をしたいという申し出もあり、意見聴取の場や情報収集・情報交換を行うための場としても機能しています。

<移動支援・送迎に使用する車両は、市の公用車とすることでボランティアが取組やすい環境を整備>

- ▶ 訪問型サービスB、通所型サービスBの移動支援・送迎に使用する車両は、市の公用車を使用しています。車両の維持管理費(車検、保険、ガソリン代など)は市の負担となり、ボランティアも安心して参加することができる環境を整えています。

第4章 取組事例

■ 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	見島地区社会福祉協議会「わくわく見島、わくわくハウス、わくわくサービス(わくわく号)」
対象となる地区の名称	見島
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:682人 高齢化率:57.0% ※R4.8
移動支援の活動の開始時期	R2
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	支援が必要な高齢者
延べ利用者数(年間)	202人(R4.4~R5.3) この内送迎介助95人
実利用者数(利用登録者数など)	51人(この内送迎介助40人)
登録運転者数	10人
車両台数&所有者と種類	1台(公用車)
車両の所有者	市
3. サービス内容	
目的地	渡船場、病院、買い物、散髪、お墓までの送迎介助
運行方法	玄関前から行き先まで
運行頻度	毎日(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)	(訪問型サービスB) ・年80,000円(上限) ・「人件費」、「食材料費などの実費」、「施設整備にかかる経費(軽微な改修は除く)」などを除く事業実施に必要な経費
利用料金	利用料:1時間200円 その後30分ごとに100円
活動者が受け取る額	利用料は全額ボランティアへ

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

#地方都市、#補助(定額)、#行先(通院・買い物等)、#まちづくり協議会、#有償ボランティア、
#車両(団体所有・リース)、#利用者(一般高齢者含む)、#活動頻度(週3回以上)

(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「まちな保健室(地域包括支援センターのブランチ)」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。

第4章 取組事例

- 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	ささえあいネットくにつ	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(ガソリン代等実費となるよう設定)。

<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・火・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(退入) 9:01~9:08	すずらん台(退入) 10:01~10:08	すずらん台(退入) 11:01~11:08	すずらん台(退入) 12:01~12:08	すずらん台(退入) 13:01~13:08	すずらん台(退入) 14:01~14:08
寺田病院 9:24	東整形外科 10:13	東整形外科 11:13	東整形外科 12:13	寺田病院 13:24	東整形外科 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(送り) 9:42~9:59	近鉄 10:17	近鉄 11:17	近鉄 12:17	すずらん台(送り) 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 UNY 10:32	ドン・キホーテ UNY 11:32	ドン・キホーテ UNY 12:32		ドン・キホーテ UNY 14:32
	すずらん台(送り) 10:52~10:59	すずらん台(送り) 11:52~11:59	すずらん台(送り) 12:52~12:59		すずらん台(送り) 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

↓ 水曜日10:00便は青山方面 * 利用券の枚数は片道です。

水曜日 青山町往復 買い物コース	センター 出発	すずらん台 (退入)	コメリ	モリヤマ Aコープ	青山町駅	復路>	青山町駅	モリヤマ Aコープ	コメリ	すずらん台 (送り)	センター着
利用券枚数	10:00	10:01~10:08	10:17	10:20	10:25		10:35	10:40	10:43	10:52~10:59	11:00
			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。 12枚綴り1セット:1,000円。 (片道必要枚数)
コミバス	1枚 コメリ、東整形外科
	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)

- 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。
- 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。

<「隠おたがいさん」事務所>



<支援の様子(隠おたがいさん)>



第4章 取組事例

- 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实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	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時までに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

第4章 取組事例

■ 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	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

長野県
駒ヶ根市

NPO 法人に様々な人材や事業などが集まることにより、
移動支援を含む持続可能性の高い地域基盤を創出

#地方都市、#行先(通院・買い物等)、#個別輸送、#有償ボランティア、#車両(マイカー・団体所有)、
#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ:人口:32,202人 高齢化率:30.8% 面積:165.9k㎡ 人口密度:194.2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)	



(NPO 法人地域支え合いネット資料)

(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】

- ▶ 駒ヶ根市の「NPO 法人地域支え合いネット」は、「およりて森庵(通所A)」、「アトム訪問介護ステーション(訪問A)」、「生活支援事業所アトム(訪問B・D、自主事業、福祉有償運送事業)」の他、駒ヶ根市の様々な事業(認知症カフェ、認知症まちかど相談室、まちかど農園など)を受託するなど、地域共生社会の実現に向けて、地域の支え合い活動を推進する核となる団体として機能している。
- ▶ 移動支援については、「生活支援事業所アトム」において、「アトム支援(住民主体の生活・移動支援(訪問B・D、自主事業))」、「アトム便(福祉有償運送)」が実施されている。
- ▶ 法人の理事(21名)の多くは、元あるいは現任の生活支援コーディネーター(生活支援コーディネーターの任期は2年)である。また、「生活支援事業所アトム」において実際の生活支援や移動支援を行っている有償ボランティアは約15名、福祉有償運送のドライバーは9名となっている。
- ▶ 移動支援を含む生活支援サービスでは、見守りや家事などの生活支援メニューの1つとして、「買い物・通院等への送迎・付き添い支援」がある。これらは訪問Bの補助対象となっており、要支援者等の延利用者数あたり650円が補助されている。
- ▶ 「買い物・通院等への送迎・付き添い支援」は、訪問Dの補助対象でもあり、事務人件費(月額20,000円)の他、車両・事務所の維持費などの加算が設定されている(固定費)。
- ▶ 「NPO 法人地域支え合いネット」には、生活支援コーディネーターや住民ボランティアを含む様々な人材や事業が集まっており、住民主体の取組を推進する持続可能性の高い基盤となっている。

第4章 取組事例

■ 背景・プロセス

- 駒ヶ根市は、中央アルプスと南アルプスに挟まれた山あい位置しており、土地の多くは山間部です。市内の公共交通は市を縦断する JR 飯田線駒ヶ根駅と中央アルプスロープウェイを結ぶ観光客向けの路線バスのみで、タクシーは2社ありますが、市民の移動手段は自家用車がほとんどです。
- 市は大きく2つの地区に分類でき、天竜川の西に位置する赤穂地区、東に位置する竜東地区(北:東伊那区、南:中沢区)があります。赤穂地区は市街地ですが、天竜川の東は山間部が多く、特に中沢区は奥地であり、診療所が1軒あるのみで、商店などはありません。市全体として高齢者の移動は明らかな課題となっていました。
- 平成28年、当時の第1層生活支援コーディネーター(市の臨時職員)が発起人となり、16の行政区に配置されている第2層生活支援コーディネーターの有志とともに、移動支援の勉強会を開始しました。全市的な移動支援の課題は明らかであり、生活支援コーディネーター内でも課題意識を共有していたため、こうした動きが進みました。
- こうした中、平成30年度に勉強会のメンバーが中心となり「NPO 法人地域支え合いネット」を設立し、平成31年4月より活動を開始しました。その後、令和元年5月に「生活支援事業所アトム」を開設し、訪問型サービス B・D(アトム支援)や訪問型サービス A(アトム訪問)、福祉有償運送(アトム便)を展開しています。



(NPO法人地域支え合いネット資料)※ 出典表記はMURC加筆

■ 実施体制

<NPO 法人地域支え合いネット>

- 駒ヶ根市より第1層生活支援コーディネーター業務を受託しており、市内の第2層生活支援コーディネーターや地域包括支援センター、社会福祉協議会と常時連携しています。
- また、生活支援事業所アトムの常勤職員は2名で、実際の生活支援や移動支援を行っている地域の有償ボランティアは約15名おり、その内、福祉有償運送のドライバーとして9名が活動しています。移動支援を含む生活支援を行っているのは、福祉有償運送のドライバー9名と生活支援を主に行っている2名の計11名です。
- 法人が有している車両は3台で、うち2台は車いす対応です。福祉有償運送に使用する車両は、各ドライバーのマイカー(9台)です。法人所有の車両は市内の企業からの寄付や、24時間テレビの寄贈などで確保することができました。

■ 具体的な取組

<アトム支援(住民主体の生活・移動支援(訪問B・D、自主事業))>

- ▶ アトム支援は訪問型の生活支援サービスで、総合事業における訪問型サービスBの補助対象です。見守りや話し相手、簡単な家事(図:パターン①)、買い物・通院の付き添い(図:パターン②)などが提供されています。

- ▶ 料金は基本料金が1時間まで 1,500 円ですが、訪問型サービスBとして 650 円が補助されるため、事業対象者・要支援者の自己負担は差額の 850 円となります。一方で、要介護認定者などは法人の自主事業としてサービス提供を行いますが、総合事業の補助が出ないため、全額自己負担となります。

<「アトム支援」の3つの提供パターン>



(NPO法人地域支え合いネット資料)

- ▶ アトム支援のうち、移動支援を含む買い物や通院の付き添いは、利用者宅から目的地までの移動、目的地での付き添い、目的地から利用者宅までの移動の全体を対象時間として料金が発生します。
- ▶ アトム支援のうち、8割ほどは移動を伴う付き添い支援となっています。アトム支援として提供する移動は、生活支援のボランティアがドライバーとなっています。
- ▶ アトム支援として提供する買い物・通院の付き添いは、片道4kmの移動を上限としており、これについては後述のアトム便との役割分担(アトム便は距離の制限なし)という意味合いもあります。
- ▶ なお、令和4年度の付き添い支援の利用者数は延べ 123 名(自主事業の対象者除く)でした。

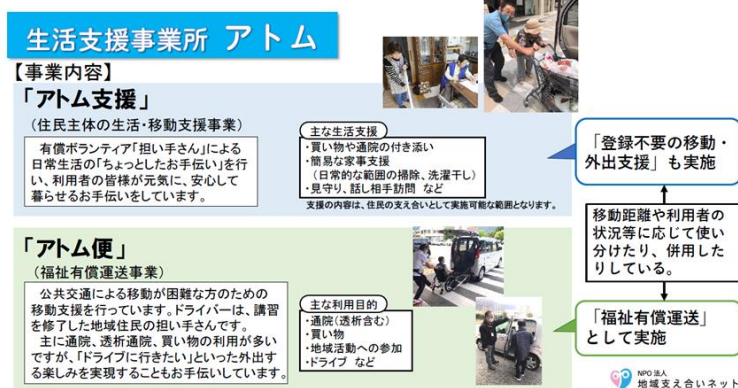
<アトム便(福祉有償運送)>

- ▶ アトム便は福祉有償運送による送迎サービスです。対象者は、福祉有償運送の利用登録者であり、要支援者等も含まれます。

- ▶ 福祉有償運送による送迎の場合、目的での買い物・通院の付き添いなどが必要な場合は、別途付き添い支援として料金が発生します。この部分は訪問型サービスBとして総合事業の補助対象となるため、事業対象者・要支援者では自己負担が抑えられます。(図:パターン③)

- ▶ 福祉有償運送の料金は、基本料金 700 円(3kmまで)で、1kmごとに 150 円です。付き添い支援が必要な場合は、そこに 1,500 円(1時間まで)が発生しますが、事業対象者・要支援者の場合は、総合事業により 650 円が補助されるため、自己負担は 850 円となります。

<生活支援事業所アトムの取組>



(NPO法人地域支え合いネット資料)

第4章 取組事例

- 目的地によっては一定の自己負担が発生しますが、代替となる交通手段がないこともあり、利用者は年々増加しています。令和4年度の利用者数は、延べ 2,746 名でした。

■ 委託・補助等の概要

- アトム支援では、総合事業の訪問型サービス B の補助対象となっています。補助の内容は、団体の立ち上げに係る備品等の購入費としてとして 10 万円、支援1回ごとに 650 円となっています。ただし、支援は1回60分以内、週2回が上限です。また、初回訪問時は、初回加算としてさらに 650 円の補助があります。
- アトム支援のうち、買い物・通院の付き添いは、訪問型サービス D の補助対象にもなっています。訪問型サービス D の補助は、コーディネートのための事務人件費2万円/月、車両維持加算として運行回数に応じて1万円～2万円/月、事務所維持加算として家賃の3分の1です。基本的には利用者数に応じた従量制ではなく、固定費への補助となっています。
- 有償ボランティアが受け取る金額は、1時間まで 400 円、以降 10 分ごとに 100 円です。なお、アトム便（福祉有償運送）では、3kmまで 300 円、以降1kmごと 50 円です。

■ 取組のポイント

<NPO 法人に様々な人材や事業が集まることにより、持続可能性の高い地域基盤として機能>

- 「NPO 法人地域支え合いネット」は、「およりて森庵(通所 A)」、「アトム訪問介護ステーション(訪問 A)」、「生活支援事業所アトム(訪問 B・D、自主事業、福祉有償運送事業)」の他、駒ヶ根市の様々な事業(生活支援コーディネーター業務、認知症カフェ、認知症まちかど相談室、まちかど農園など)を受託するなど、地域共生社会の実現に向けて、地域の支え合い活動を推進する核となる団体として機能しています。
- 地域資源が十分でなく、人材の確保や活動の持続可能性に課題を抱える地域においては、いくつかの組織等に役割や資源を集約することで、持続性可能性の高い地域基盤を整備することも選択肢の1つといえます。

<訪問型サービス B・D と自主事業を組み合わせることで、より幅広い利用・支援を可能に>

- アトム支援は、要支援者等を対象とした訪問型サービス B と、要介護者などその他の利用者を対象とした自主事業から構成されており、要支援者等に限定しない、より幅広い利用者を対象とした支援を可能としています。
- さらに、買い物・通院等の付き添い支援を行う場合は、コーディネートのための事務人件費や車両維持、事務所維持などの固定費を訪問型サービス D として補助することで、安定した事業運営が可能な補助制度が構築されています。

<「福祉有償運送」と「付き添い支援(訪問 B)」を組み合わせた支援>

- アトム便(福祉有償運送)においても、必要に応じて、目的にて買い物や通院の付き添い支援が発生する場合があります。その場合は、目的地での付き添い支援の部分をアトム支援(訪問 B)で提供している生活支援サービスと位置付けており、利用者が事業対象者・要支援者であれば、訪問型サービス B の補助対象となります。
- 前後の移動支援は福祉有償運送として、目的地での付き添い支援は訪問型サービス B として提供することで、利用者(事業対象者・要支援者)の自己負担額を抑えることができています。

■ 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	特定非営利活動法人 地域支え合いネット
対象となる地区の名称	駒ヶ根市
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:32,135人 高齢化率:31.6% ※R4.4
移動支援の活動の開始時期	令和元年
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	【アトム支援(移動支援を含む生活支援)】 総合事業対象者、要介護認定者(自主事業として実施) 【アトム便(福祉有償運送)】 福祉有償運送利用登録者
延べ利用者数(年間)	【アトム支援(移動支援を含む生活支援)】 (総合事業 訪問B・D分)123名 R4 【アトム便(福祉有償運送)】 2,746回 ※R4
実利用者数(利用登録者数など)	57名(利用登録者数) ※R5.12
登録運転者数	9名(福祉有償運送) ※R5
車両台数&所有者と種類	11台[法人所有3台(軽自動車3台 内、車いす対応2台)] [持込9台(普通2台、軽7台 内、車いす対応1台(軽))]
車両の所有者	法人所有 3台 持込 9台(福祉有償運送)
3. サービス内容	
目的地	主に病院、買い物施設など
運行方法	玄関前から目的地の乗降場所まで
運行頻度	予約に応じて随時運行
予約方法など	利用前日までに電話で予約
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	【アトム支援(移動支援を含む生活支援)】 <市補助金(住民主体による介護予防・生活支援サービス事業補助金)> ○団体の立ち上げ 10万円 ○訪問型サービスB ・基本額:延べ利用者数×650円 (ただし、1回60分以内、週2回を上限とする) ・加算額:初回加算650円 ○訪問型サービスD ・事務人件費 月額20,000円 ・車両維持加算 月14回以上30回未満の運行で10,000円、月30回以上で20,000円 ・事務所維持加算 家賃の3分の1(15,000円限度)
利用料金	【アトム支援(移動支援を含む生活支援)】 1時間まで1,500円、以降10分ごと250円 (総合事業対象者の場合は、市から650円の補助が出るため、最初の1時間までの利用者負担は850円) 【アトム便(福祉有償運送)】 3kmまで700円、以降1kmごと150円 (夜間・深夜は2割増し)
活動者が受け取る額	【アトム支援(移動支援を含む生活支援)】 1時間まで400円 以降10分ごと100円 【アトム便(福祉有償運送)】 3kmまで300円 以降1kmごと50円 (夜間・深夜対応の場合は2割増し)

和歌山県
橋本市

福祉有償運送を行うボランティア団体の活動の継続を支援
するため、訪問型サービス D の補助の仕組みを構築

#地方都市、#補助(単価)、#行先(通院等)、#市町村全域、#個別輸送、#有償ボランティア、
#車両(マイカー)、#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ:人口:60,818人 高齢化率:33.1% 面積:130.6k㎡ 人口密度:465.9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	



(橋本市資料)

※ ●: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】

- 橋本市は、平成28年に生活支援体制整備事業の一環として公民館単位で9回の「地域づくりに関する意見交換会」を実施するとともに、福祉有償運送を行うNPO法人と意見交換を行ったことで、地域において移動支援のニーズが高いことが把握できた。
- また、その後に総合事業での取組支援を行うため、市の職員が「セミナーへの参加」や「先進的な取組を行う他市へのコンタクト」、「他事例の視察」などを率先して行い、訪問型サービスDの仕組みを構築した。
- 橋本市の訪問型サービスDは、地域で福祉有償運送の取組を行っている団体を対象とした補助制度であるが、福祉有償運送の対価だけでは団体の継続的な運営や担い手の確保が困難な団体にとっては、訪問型サービスDの補助金が持続可能な運営のための重要な財源となっている。
- 総合事業を活用して新しい住民主体の取組を創出することも大切であるが、既存の活動を持続可能なものとするための支援も重要といえる。
- 補助の対象となる利用者は要支援者等のみとしているとともに、買い物などの他のサービスや支援で代替できるものは利用目的外とするなど、利用者や利用目的を限定したものとなっている(通院等の途中でスーパー等へ立ち寄ることは可)。
- なお、補助金は、要支援者等の乗降前後の付き添い介助を対象としており、往復で250円×4回=1,000円を補助する仕組みとなっている。

■ 背景・プロセス

- 市のいきいき健康課では、平成28年3月～5月にかけて、生活支援体制整備事業として公民館単位で9回の「地域づくりに関する意見交換会」を実施しました。その中で、移動支援に関するニーズが多いことが分かりました。
- また、平成28年7月には、市内で福祉有償運送を行っていた「NPO 法人ささえあい橋本」と意見交換会を行ったところ、福祉有償運送の継続のための支援を必要としていることが分かったが、市の財政状況から単独事業として補助するのは困難な状況にありました。
- そのような中、市では平成28年10月より介護予防・日常生活支援総合事業を開始したことをきっかけに、住民主体のサービスについても検討を進めていましたが、第1層協議体からも「ボランティア団体を立ち上げるのであれば、支援するための補助の仕組みが必要」との指摘がありました。
- そこで、移動支援のニーズが高い中で、移動支援を行う団体を支援するための仕組みとして訪問型サービスDを活用することについて検討を進めることにしました。
- 平成29年1月に、市の職員が訪問型サービスDのセミナーに参加したことがきっかけで、既に取り組んでいた滋賀県米原市の事例を知ったことをきっかけに、米原市へコンタクトを取り情報の提供を受けるとともに、平成29年11月には大阪府太子町への視察を通して、訪問型サービスDに関する事例収集を行いました。
- 平成30年度に入り、訪問型サービスDを展開するための骨格を作成したうえで、同年6月に「NPO 法人ささえあい橋本」との意見交換を行うとともに、近畿運輸局和歌山運輸支局にその内容についての確認をしました。
- 訪問型サービスDの補助対象団体は、福祉有償運送を行う団体を想定していたことから、当時福祉有償運送を行っていた団体を対象とした説明会を開催しました。
- そして、訪問型サービスDの対象者を福祉有償運送の利用者から抽出するため、団体から対象者リストの提供を受け、さらに対象者はケアプランに訪問型サービスDが位置づけられていることを条件としたことから、既にケアプラン上に福祉有償運送が記載されていた20名の利用者について、福祉有償運送を満期終了まで訪問Dへ読み替えて利用してもらうとともに、ケアプランに位置づけられていない利用者40名については、地域包括支援センターの職員が訪問し、必要に応じてケアプラン上に訪問型サービスDを位置づけることにしました。
- このようにして、平成30年9月より市内の福祉有償運送を行う6つの団体を対象に、訪問型サービスDが開始されました(当時は、福祉有償運送を行う7団体中6団体で訪問型サービスDを実施)。
- なお、令和5年1月現在は福祉有償運送を行う団体は4団体となり、そのうち訪問型サービスDの対象団体は2団体に減少しています(再編による団体数の減少や、団体によっては対象者数が少なかったことなどを背景とした減少)。

■ 実施体制

- 市は、福祉有償運送を行う団体を対象とした訪問型サービスDの補助を行うことで、各団体の活動を支援しています。
- また、市では福祉有償運送協議会の開催や、運営に関する相談対応、さらに運転手を対象とした福祉有償運送運転手講習会を開催しています。

第4章 取組事例

- また、運転ボランティアの確保には、「NPO 法人ささえあい橋本」が毎年ボランティア養成講座を開催しており、担い手の確保に向けた取組を実施しています。

■ 具体的な取組 ※ここでは例として、「NPO 法人ささえあい橋本」の取組を紹介

<NPO 法人ささえあい橋本>

- 「NPO 法人ささえあい橋本」は、保健師などの市の職員の OB などが、平成 17 年に設立した団体であり、特に生活に必要な移動と食事に関するサービス提供を目的に発足した団体です。事業としては、「移送サービス事業」の他、「子育て支援事業」、「生活支援サービス事業」、「福祉ボランティア育成事業」などを行っています。
- ささえあい橋本では、NPO 法人としては約 30 名弱の職員が活動しています。福祉有償運送を行っている登録運転者は 47 名となっています。(NPO との兼務されている方もいます。)
- 「生活支援サービス事業」については、生活支援の中でも特に介護保険制度では対応が難しい隙間のニーズに対応をしています。
- 福祉有償運送については平成 20 年より開始しており、平成 30 年からは訪問型サービス D の対象となっています。
- 利用料金(福祉有償運送としての運送の対価)は2kmまで片道 200 円で、以降は1kmごとに 100 円となっており、待機料金 30 分ごとに 100 円が加算されます(上限400円まで)。
- また、サービス利用の開催の際には、入会金として2,000 円を支払います。
- 利用可能日は、原則として月～土曜日の午前 9 時～午後 5 時までとなっています。
- 福祉有償運送も含めた年間の延べ利用者数は 3,068 人となっており、うち要支援者等の延べ利用者数は 561 人です。実利用者数は 894 人です(令和3年度実績)。
- 車両台数は 28 台となっており、すべてボランティアのマイカーを使用しています。

<ささえあい橋本による移動支援>

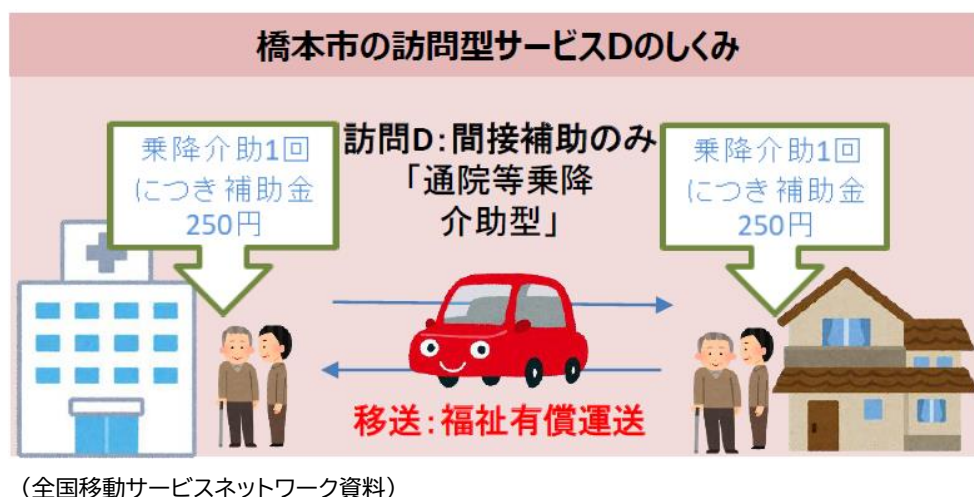


(橋本市資料)

■ 委託・補助等の概要

- 補助対象者は、事業対象者、要支援1・2の方となっており、ケアプランに位置づけることが補助の条件となっています。
- 利用目的は、本人が外出して出向くものみに限られており、例えば医療機関や行政機関、サロンなどが含まれています。買い物などの他のサービスや支援で代替できるものは利用目的外となっていますが、通院等の途中でスーパー等へ立ち寄ることは認められています。
- 補助の対象は乗降前後の付き添い介助であり、1 回の乗降介護ごとに 250 円が補助されます(往復の乗降介助で最大 1,000 円が補助されます)。団体の間接経費を対象とした補助であり、仮に団体の間接経費が補助金額を下回った場合は、当該間接経費の額が補助の上限となります。
- 「NPO 法人ささえあい橋本」の毎月の補助金は約 10 万円であり、年間では約127.5万円となっている(団体の間接経費の額を下回っている)。

<橋本市の訪問型サービスDの仕組み>



■ 取組のポイント

<市の職員が団体との意見交換、セミナーへの参加、他事例の視察を行うなどの積極的な取組を通じて訪問型サービスDの仕組みを構築>

- 市は、生活支援体制整備事業の一環として公民館単位で9回の「地域づくりに関する意見交換会」を実施するとともに、福祉有償運送を行うNPO法人と意見交換を行ったことで、地域のニーズ把握を行うことができました。
- また、その後に総合事業での取組支援を行うため、市の職員が「セミナーへの参加」や「先進的な取組を行う他市へのコンタクト」、「他事例の視察」などを率先して行い、訪問型サービスDの仕組みを構築しました。
- このように、新しい仕組みの構築には、市町村の職員や生活支援コーディネーター、地域住民などの中から地域課題の解決に向けてフットワークの軽い取組を行う核となる人材がいることが大きな生活に結びつくといえます。

<福祉有償運送の実施している団体に訪問Dの補助を活用することで支援が継続>

- 総合事業を活用して新しい住民主体の取組を創出することも大切ですが、既存の活動を持続可能なものとするための支援も重要です。
- 橋本市では、地域で福祉有償運送の取組を行っている団体を対象とした訪問型サービスDの仕組みを構築しましたが、福祉有償運送の対価だけでは団体の継続的な運営や担い手の確保が困難な団体にとっては、訪問型サービスDの補助は持続可能な運営のための重要な財源となっています。
- このように、訪問型サービスB・Dの補助は、福祉有償運送の登録を行っている団体であっても対象とすることは可能です。

<乗降前後の介助(250円/回)を対象とした補助により、往復で250円×4乗降=1,000円を補助>

- 橋本市の訪問型サービスDでは(要支援者等の)乗降前後の付き添い介助を対象とした補助を行っており、往復で250円×4回=1,000円が補助されています。

第4章 取組事例

■ 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	福祉有償運送 ささえあい橋本
対象となる地区の名称	橋本市内
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:60,348人 高齢化率:34.2% R4.10
移動支援の活動の開始時期	平成20年
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	橋本市内在住の福祉有償運送対象者
延べ利用者数(年間)	3068人
実利用者数(利用登録者数など)	981人
登録運転者数	24人
車両台数&所有者と種類	30台、マイカー、軽から普通車まで
車両の所有者	マイカー
3. サービス内容	
目的地	病院、買い物施設など
運行方法	運送の発地または着地のいずれかが橋本市内にあること
運行頻度	予約日、予約時間に応じる 運休日:日曜日、祝日
予約方法など	原則、利用の1週間前以上に担当者へ電話
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 月約10万程度で、年間125.7万円
利用料金	入会金2,000円 1:2kmまで200円 以後1km毎に100円 2:待機料金30分ごとに100円(上限400円) 3:当日キャンセルはキャンセル料
活動者が受け取る額	-

千葉県
大網白里市

訪問型サービス D、福祉有償運送、「その他(許可・登録不要の運送)」を組み合わせることで、多様なニーズに対応

#地方都市、#補助(定額)、#行先(通院・買い物等)、#市町村全域、#個別輸送、#有償ボランティア、#車両(団体所有・マイカー)、#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ:人口:48,129人 高齢化率:33.0% 面積:58.1k㎡ 人口密度:828.7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
---------	---	------	---	---------	------



(NPO 法人大網お助け隊資料)

【概要】

- 平成 22 年に発足した地域の日常生活支援を行う団体「まちサポお助け隊」は、当初はその活動の継続が危ぶまれるほど、利用者が少ない状況にあった。しかしながら、平成 26 年度に市の「住民協働事業」に採択されたことをきっかけに、活動の認知度が上がり利用者が急増した。
- その後、平成 28 年 11 月に「NPO法人大網お助け隊」を設立し、さらに平成 29 年 4 月からは介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービス D、平成 30 年 4 月からは訪問型サービス B の補助対象となりました。さらに、社会福祉協会が行っていた福祉有償運送事業について、ドライバー不足などが問題となっていたことから、平成 31 年4月からは「NPO法人大網お助け隊」に移管されることになりました。
- したがって、要支援者等については訪問型サービス D(「許可・登録不要の運送」)、要介護者や障害者については福祉有償運送、それ以外の方については(訪問型サービス D の補助対象外の)「許可・登録不要の運送」として対応がなされるなど、多様なニーズに対応可能な取組が実現している。
- 「お助け隊」の活動は、日常的な生活支援全般を対象としていますが、活動を続ける中で移動支援の依頼が徐々に増加し、現在では全体の約7割を占めるようになっている。

■ 背景・プロセス

- 平成 22 年に、まちづくりサポートセンターの理事が、地域の日常生活支援を行う団体として、まちづくりサポートセンター内に事務所を置く「まちサポお助け隊」を発足させました(ただし、移動支援につい

第4章 取組事例

ては平成 25 年から実施)。その後は、25 名の協力会員が活動を引き継ぐこととなりましたが、当時は団体としての知名度も低く、支援を依頼されることがとても少ない状況にありました。

- 平成 23 年には、支援の依頼件数が少ないことが問題となり、25 名の協力会員のうち 16 名が退会するなど、活動は一時危機的な状況となりました。しかしながら、残ったメンバーで後 3 年はがんばろうと活動を続けることになりました。
- そのような中、平成 26 年度に「まちサポお助け隊」の取組が市の「住民協働事業」に採択されました（平成 26 年度～平成 28 年度）。住民協働事業は、市が行うボランティア活動の推進事業で、将来にわたって継続的な活動ができるような基盤を整えることを目的に、3 年間の有期で補助をする事業ですが、これをきっかけに地域での認知度が高まることになり、利用者が急増しました。
- 採択前の平成 25 年は利用会員数 54 名、支援延べ人数が 646 人であったのに対し、3 年後の平成 28 年度には利用会員数 155 名、支援延べ人数が 2,218 人となりました。そして、平成 28 年 11 月に「NPO 法人大綱お助け隊」を設立しました。
- さらに、平成 29 年 4 月からは介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービス D、平成 30 年 4 月からは訪問型サービス B の補助対象となりました。
- また、社会福祉協会が行っていた福祉有償運送事業について、ドライバー不足などが問題となっていたことから、平成 31 年 4 月からは「NPO 法人大綱お助け隊」に移管されることになりました。
- なお、大綱白里市にはその他にも「NPO 法人葵の森」、「上谷新田区自治会」など自発的に生まれた外出支援の実施団体があり、市との協働のもとに重層的な活動が展開されています。

<事務所の外観>



(NPO 法人大綱お助け隊資料)

■ 実施体制

- 支援を必要とする依頼者は、事前に利用会員として登録し、支援者も事前に協力会員として登録をします。
- 令和 3 年度については、利用会員が 181 名、協力会員が 54 名となっています（うち、外出支援を行っているのは 32 名）。
- 利用対象者は、市内に在住する要支援者・事業対象者、要介護者、障害者、子育て世帯、一時的に病気・怪我で困っている方であり、幅広い方が対象となっています。
- 利用会員は、支援を必要とすることが発生したら、前もってコーディネーターに電話で依頼をし、コーディネーターは支援内容や日時、条件などから、対応できる協力会員を選び連絡をします。

<活動支援の流れ>



(NPO 法人大綱お助け隊資料)

■ 具体的な取組

- 大網白里市は、大網駅付近は住宅や施設等もある程度集積していますが、海側に向かうに連れて畑が広がる中に住宅が点在するような地域が多くなり、高齢者にとっては幹線道路のバス停まで出てくるのも大変な地域となっています。
- 幹線道路を走るバスも日中は1時間に1本程度であり、車がないと生活が難しい地域でもあります。
- 「NPO 法人大網お助け隊」の活動は、もともとは日常的な生活支援全般を行うことを目的に開始したものであり、移動支援についてはその一部という位置付けでしたが、活動を続ける中で移動支援の依頼が徐々に増加し、令和4年度については、合計支援実績2,734件中、移動支援が1,713件と約63%を占めるようになりました。



(NPO 法人大網お助け隊資料)

- 運送の区域は、旅客の運送の発地または着地が大網白里市内であり、及び近隣市町村とされており、利用の目的として多いのは、通院・買い物等であり、最も多い利用は通院となっています。通院・買い物などはいずれも市外へ送迎も多くなっています。
- 事務所の開所時間は月～金曜日の9時～16時ですが、利用時間に制限はなく、希望があって協会の都合がつけば利用することが可能です(年末年始除く)。
- 予約は、原則として3日前までとするルールとなっており、予約の際にはコーディネーターの携帯電話に電話をすることになっていますが、FAXやメールでの予約も可となっています。
- 移動支援には、支援会員のマイカーを利用しており、送迎中の保険については個人が負担しています(団体が所有する車いす対応の福祉車両(福祉有償運送の実施に伴い社協から譲渡)も1台あり)。
- 利用者からは、利用料金はガソリン代実費と団体の運営費の範囲としており、ガソリン代実費として25円/km、団体の運営費として15円/kmの合計40円/kmとしています。また、待機料金は300円/30分、添乗料は600円時間としています。
- また、利用会員は登録料、および年会費としてそれぞれ1,000円を支払うことになっています。
- なお、「大網お助け隊」は、訪問型サービスDの他、福祉有償運送を実施するとともに、その他の人を対象とした「その他の移動支援(許可・登録不要の運送)」も実施しています。
- したがって、要支援者等については訪問型サービスD(「許可・登録不要の運送」)、要介護者や障害者については福祉有償運送、それ以外の方については「その他の移動支援」として対応がなされています。
- 福祉有償運送については、運送の対価50円/kmと設定されています。
- また、法人全体では移動支援のみでなく日常生活支援全般を実施しており、それについては、訪問型サービスBの補助対象となっています。

<事務所の様子>



(NPO 法人大網お助け隊資料)

■ 委託・補助等の概要

- 総合事業の補助は、訪問型サービス B、訪問型サービス D、通所型サービス B について、同一の基準で要綱が作成されており、わかりやすい内容となっています。
- 補助の対象は、社会福祉法人、NPO 法人、区、自治会又は地区住民で構成される団体とされており、多様な団体が実施できるように規定されています。
- 補助金額は実利用人数に応じて4段階に分かれており、5人以下では10万円(上限)、6人～10人では15万円(上限)、11人～15人では25万円(上限)、16人以上では40万円(上限)となっています。

<総合事業の補助(概要)>

■対象事業
訪問型サービスB、訪問型サービスD又は通所型サービスB

■対象経費
報償費(講師等謝金)、コーディネーター等賃金、会議費、消耗品費、印刷製本費、光熱水費、通信運搬費、事務所や資機材等の使用料及び賃料、事業にかかる保険料、交通費、その他

■補助金額(年額)
・実利用人数に応じた下記の額(訪問Bと訪問Dを一体的に実施する場合は、いずれか多い額)。また、実際にかかった額がこれを下回る場合は実際の額。

(1) 5人以下	10万円(一体的実施:20万円)
(2) 6人～10人	15万円(一体的実施:25万円)
(3) 11人～15人	25万円(一体的実施:35万円)
(4) 16人以上	40万円(一体的実施:50万円)

・立ち上げ支援補助(初年度): 10万円と実際の補助対象経費の合計額のいずれか少ない方の額

(NPO法人全国移動サービスネットワーク資料)

■ 取組のポイント

<市の「住民協働事業」に採択されたことで、利用者数が大幅に増加>

- 平成22年に生活支援を開始した当初は、その活動の継続が危ぶまれるほど、利用者が少ない状況がありました。しかしながら、平成26年度に市の「住民協働事業」に採択(平成26年度～平成28年度)されたことをきっかけに、利用者が急増する結果となりました。
- 市の事業に採択される前も、団体としてチラシを作成して病院や公民館などに配布等をしていましたが、市の事業に採択されたことで、市内での認知度や信用度が高まったものと考えられます。
- 自治体にとっては補助をするのみでなく、団体の活動の認知度や信用度に資する支援をすることが大きい成果につながる可能性があるといえます。

<訪問 D、福祉有償運送、その他の「許可・登録不要の運送」を組み合わせた多様なニーズへの対応>

- 「大網お助け隊」では、訪問型サービス D の他、福祉有償運送を実施するとともに、その他の人を対象とした「その他の移動支援(許可・登録不要の運送)」も実施しています。
- したがって、要支援者等については訪問型サービス D(「許可・登録不要の運送」)、要介護者や障害者については福祉有償運送、それ以外の方については「その他の移動支援」として対応がなされています。
- 「その他の移動支援」については、高齢者以外の送迎も可能であり、1つの団体で非常に幅広いニーズに対応することが可能になっています。

<生活支援全般を対象とした取組も、徐々に移動支援の占める割合が増加>

- 「大網お助け隊」の活動は、もともとは日常的生活支援全般を行うことを目的に開始したものであり、移動支援についてはその一部という位置付けでしたが、活動を続ける中で移動支援の依頼が徐々に増加し、現在では全体の約7割を占めるようになりました。
- このように、地域の日常生活の支援を幅広く行っている中で、徐々に地域のニーズが活動内容に反映され、移動支援が主だった活動となるというケースもみられます。

■ 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	NPO法人大網お助け隊
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:809人 高齢化率:59.5% ※R2.10
移動支援の活動の開始時期	H22(移動支援はH25、NPO法人設立はH28)
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	訪問型サービスD:要支援者等 福祉有償運送:要介護者・障害者など その他の移動支援:その他
延べ利用者数(年間)	1,713人 ※R4
実利用者数(利用登録者数など)	182名 ※R4
登録運転者数	32名 ※R4
車両台数&所有者と種類	18台(マイカー)、1台(車いす対応の福祉車両)
車両の所有者	運転者のマイカー、福祉車両については法人
3. サービス内容	
目的地	通院・買い物など
運行方法	玄関前から目的地
運行頻度	月曜日～金曜日 9:00～16:00頃
予約方法など	原則として3日前までに予約 (電話、メール、FAXなど)
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) 補助金額は実利用人数に応じて4段階に分かれており、5人以下では10万円(上限)、6人～10人では15万円(上限)、11人～15人では25万円(上限)、16人以上では40万円(上限)
利用料金	(訪問型サービスD、その他の移動支援) 登録料・年会費:それぞれ1,000円 利用料:40円/km (ガソリン代実費:25円/km、運営費15円/km)
活動者が受け取る額	(訪問型サービスD、その他の移動支援) ガソリン代実費:25円/km

滋賀県
日野町

総合事業(訪問型サービスD)と町単独事業を組み合わせ
て、幅広い利用・支援を可能にした「おたすけカゴヤ」

#地方都市、#行先(通院・買い物等)、#市町村全域、#個別輸送、#有償ボランティア、
#車両(マイカー)、#利用者(一般高齢者含む)、#付き添い支援、#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ:人口:20,964人 高齢化率:31.1% 面積:117.6km² 人口密度:178.3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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



(日野町資料)

【概要】

- 日野町では、「東桜谷おしゃべり会」による移動支援事業「おたすけカゴヤ」が展開されており、地区内に住む高齢者等の通院や買い物支援の足として活用されている(マイカーによる送迎)。
- 取組の創出に際しては、研修会や視察を通じて地域の取組意欲を醸成することに成功しており、特に視察で実際の取組を目の当たりにし、「全国的に有名な事例と聞いて参考にできるかどうか不安に思ったが、一番乗りやすい自分の軽トラで送迎をしているのを見て、これは絶対にやろうという気持ちになった」ことなどは、地域で機運が高まる大きなきっかけとなっている。
- 住民主体の「おしゃべり会」が中心となった取組であるが、「おしゃべり会」には社協のSCや町の職員が同席するなど、住民だけに任せきりとしめない適切な伴走支援が行われている。
- また、町は「事故が心配」、「一般の高齢者も送迎したい」という住民の思いを反映した補助制度を創設するなど、仕組みに活動を合わせるのではなく、地域の活動に仕組みを合わせることができるといえる。
- さらに、具体的な活動内容を検討する際には、「事故への不安」や「運転への不安」、「介助への不安」など、住民が感じる課題を1つ1つ丁寧に精査し、まずは無理のない範囲で取り組むことができる方法を模索したことが、活動の創出につながっている。
- 「おしゃべり会」の中で、「移動支援が必要かどうかが大切であり、要支援者等であるかどうかで分け隔てできない」との声があったことから、総合事業の訪問型サービスDと一般財源の町単独事業を組み合わせた補助制度とし、要支援者等以外も対象となるよう工夫がされている。

■ 背景・プロセス

- 生活支援体制整備事業を進めていくにあたって、まずは各地区で色々と話をしていく必要があるということになり、東桜谷地区と西桜谷地区がモデル地区として選定されました(東桜谷地区は地区社協と人権啓発推進協議会が、西桜谷地区は民生委員が中心となって福祉活動を行っていた)。
- 東桜谷地区では「モデル地区といっても、どのようなことをやるのか分からない」という意見があり、まずは研修会と他地域の視察を行うこととしました。
- 研修会(平成 29 年6月)では、「さわやか福祉財団」のインストラクターを招き「助け合い体験ゲーム」を実施し、視察(同年9月)については、「米原市大野木長寿村まちづくり会社」に視察に行きました。
- 視察については、当初は「全国的に有名な取組であることから、自分たちに合わない」という思いもありましたが、実際の取組をみると「一番乗りやすい自分の軽トラで送迎をしているのを見て、これは絶対にやろうという気持ちになった」など、地域で機運が高まる大きなきっかけとなりました。
- 平成 29 年 11 月には、研修会の参加者から「特に地域の課題を感じ、意欲を持った有志」が集まり、概ね月1回話し合いをする第1回「おしゃべり会」が開催されました。
- 「おしゃべり会」の基本ルールは以下のとおりです。
 - ・ 東桜谷地域全体のことを話し合しましょう
 - ・ 地域の宝物に気づき、共有しましょう
 - ・ 困りごとを抱えている誰かの声をキャッチし、何ができるのかを考えましょう
 - ・ 新しく何かを始めるときは、みんなで応援しましょう
- 「おしゃべり会」で検討を進める中で、「移動支援」と「食事会」の2つの活動に取り組みたいとの機運が高まってきたことから、「移動支援分科会」を新たに設置し、月1回ペースで話し合いを実施しました。
- さらに、移動支援の取組についてさらに勉強をするため、平成 30 年6月には「移動支援サービスについて」の研修会(講師:関西 STS 連絡会)を、同年7月と9月には他地域の取組の視察を行い、令和元年5~6月には運転ボランティア講習を実施し、令和元年7月より、東桜谷地区が実施する移動支援事業「おたすけカゴヤ」の取組が開始されました。



(日野町資料)

■ 主体ごとの役割分担

- 地域の話し合いの場には、SC や社協、町の職員が同席するとともに、SCは会を欠席した人に話し合いの内容をまとめて周知をする、町の職員は研修講師や視察先のピックアップをするなどの伴走支援を行っています。町は「おしゃべり会」での住民の声を聞きながら、「事故が心配」、「一般の高齢者も送迎したい」という住民の思いを反映した補助制度を創設するなど(後述)、仕組みに活動を合わせるのではなく、地域の活動に合わせた仕組みづくりを行うことができています。
- また具体的な活動内容を検討する際には、課題を1つ1つ丁寧に精査し、まずは無理のない範囲で取り組むことができる方法を模索したことが、活動の創出につながっているといえます。

第4章 取組事例

- 具体的には、「事故への不安」という課題に対しては、「講習会の実施」、「社協の保険に加入する」、「町が任意保険料の一部を補助する」、「運転への不安」という課題に対しては「乗り慣れた自家用車を使用する」、「まずは町内のみの送迎とする」、「介助への不安」という課題に対しては「玄関まで自分自身で出てこられる人を対象とする」といった対応がとられています。

■ 具体的な取組

- 令和元年7月より実施されている「東桜谷おしゃべり会」による「おたすけカゴヤ」は、東桜谷地区の住民を対象とした通院・買い物などの足として機能しています。
- 送迎の範囲は日野町内とし、送迎の日時は原則として月曜日～金曜日の午前8時から午後5時となっています。
- 料金は、乗降前後の介助・付き添い費として片道300円(往復600円)としており、待ち時間や寄り道などが生じた場合は、1時間につき300円が加算されます(全額を運転者が受け取っています)。
- なお、ボランティアの自家用車での送迎となるため、最初は基本的に利用者と同じ自治会に住む、顔見知りの運転者が対応することとしていましたが(万が一事故等が発生した場合に知らない人同士であると交渉が複雑になるため)、徐々にルールを緩和し、同じ自治会以外の利用者の送迎も行うようになりました。
- その結果、運転者のいない自治会の人とその様子を見て「他の自治会から来てもらうのは申し訳ない」と言う声をいただき、様々な自治会で徐々に運転者が増えました。
- 利用者数は令和2年度が145件、令和3年度が91件(コロナ禍で利用が減少)、令和4年度は4月～9月で105件となっており、200件を超えるペースとなっています。
- 令和4年現在は、利用登録者は35名、運転ボランティア登録者は19名となっています。
- 東桜谷地区の取組をみた他の地区(日野地区)から「同様の取組を行いたい」という意向があったことから、東桜谷地区の「おしゃべり会」のメンバーが講師となって座談会を開催し、社協と町も一緒になってルールを検討した結果、令和2年4月から日野地区の小井口YK倶楽部においても「おたすけカゴヤ」の取組がスタートしました。令和4年現在、利用登録者は8名、運転ボランティアは17名となっています(利用者は、月に5～10名程度)。
- 現在、東桜谷地区で始まった「おたすけカゴヤ」の取組は、日野町内での横展開が進みつつあります。令和5年8月にスタートした西桜谷地区の「西桜谷ちよいのり会おたすけカゴヤ」については、現在利用者15名、運転ボランティア11名となっています。

<「おたすけカゴヤ」チラシ>

(日野町資料)

<ボランティア講習会の様子>



(日野町資料)

■ 委託・補助等の概要

- 「おしゃべり会」から「要支援者等以外の一般高齢者も送迎の対象としたい」との声が挙がったことから「日野町移動支援事業補助金」は、要支援者等を対象とする「訪問型サービスD」と、要支援者等以外を対象とする町単独事業の2つを組み合わせた制度となっています。
- それぞれ、要支援者等の場合は利用者1人につき1回当たり150円、要支援者等以外の高齢者等の場合は同じく100円が補助されます(団体は社協の保険等に充当)。
- また、事故が心配との声もあったことから、自家用自動車の任意保険料として、従事者1人につき1日当たり200円を補助していますが、これについても一般財源からの補助となっています(訪問型サービスDケース①では補助対象外のため)。
- したがって、運転者は利用者1人につき片道300円(往復600円)の乗降前後の介助・付き添い費と、移動支援に要する自家用車自動車の任意保険料として1日当たり200円を受け取るようになります。

<日野町移動支援事業補助金(訪問型サービスD+町単独事業)>

事業概要	補助金額
移動支援に係る付添い支援等(乗車前または乗車後の屋内外における移動の付添い・介助等)の実施に要する人件費、報償費、消耗品費、通信費、保険料その他町長が必要と認め経費	(1)要支援者等 利用者1人につき1回当たり150円 (2)要支援者等以外の高齢者等 利用者1人につき1回当たり100円
移動支援に要する自家用自動車の任意保険料	従事者1人につき1日当たり200円

(日野町資料)

■ 取組のポイント

<研修会や視察を通じた、地域の取組意欲の醸成>

- 「さわやか福祉財団」の講師を招いた研修会を実施するとともに、近隣の地域への視察を行っています。その視察の際に「全国的に有名な事例と聞いて参考にできるかどうか不安に思ったが、一番乗りやすい自分の軽トラで送迎をしているのを見て、これは絶対にやろうという気持ちになった」ことなどが、地域で機運が高まる大きなきっかけとなっています。

<地域、社会福祉協議会、町などが一体となった取組の推進>

- 住民主体の「おしゃべり会」が中心となった取組ですが、「おしゃべり会」には社協のSCや町の職員が同席するとともに、SCは会を欠席した人に話し合いの内容をまとめて周知をする、町の職員は研修講師や視察先をピックアップするなどの伴走支援を行っています。
- また、町は「事故が心配」、「一般の高齢者も送迎したい」という住民の思いを反映した補助制度を創設するなど、地域、社協、町が一体となった取組が行われています。

<課題を1つ1つ精査し、まずは無理なく取り組める方法を模索>

- 具体的な活動内容を検討する際には、「事故への不安」や「運転への不安」、「介助への不安」など、住民が感じる課題を1つ1つ丁寧に精査し、まずは無理のない範囲で取り組むことができる方法を模索したことが、活動の創出につながっているといえます。

<総合事業(訪問型サービスD)と町単独事業を組み合わせ、幅広い利用・支援を可能に>

- 「おしゃべり会」の中で、「移動支援が必要かどうかが大切であり、要支援者等であるかどうかで分け隔てできない」との声があったことから、総合事業の訪問型サービスDと一般財源の町単独事業を組み合わせた補助制度とし、要支援者等以外も対象となるよう工夫がされています。
- また、自家用自動車の任意保険料として、従事者1人につき1日当たり200円を補助していますが、これについても一般財源からの補助となっています。

第4章 取組事例

■ 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	東桜谷おしゃべり会「おたすけカゴヤ」
対象となる地区の名称	日野町(東桜谷地区のエリアを中心に活動)
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:1,369人 高齢化率:45.7% ※R4.10
移動支援の活動の開始時期	R1
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	東桜谷地区の住民 (玄関までは自分自身で出てこられる人)
延べ利用者数(年間)	145人 ※R2
実利用者数(利用登録者数など)	35名 ※R4
登録運転者数	19名 ※R4
車両台数&所有者と種類	マイカー
車両の所有者	運転者
3. サービス内容	
目的地	病院、買い物施設など(日野町内)
運行方法	玄関前から目的地まで
運行頻度	原則月曜日～金曜日 概ね午前8時～午後5時
予約方法など	1週間前までに電話で予約
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) ・要支援者等:利用者1人につき1回当たり150円 (一般財源) ・要支援者等以外の高齢者等:利用者1人につき1回当たり100円 ・移動支援に要する自家用自動車の任意保険: 従業者1人につき1日当たり200円
利用料金	片道300円(往復600円) 待ち時間や寄り道などが生じた場合は、1時間につき300円加算
活動者が受け取る額	利用料金の全額

広島県
福山市

地域住民が行う通院・買い物等の移動支援の取組を、市が一般介護予防事業として住民に委託(車両は市がリース)

#地方都市、#委託(定額)、#行先(通院・買い物等)、#車両(リース)、#利用者(一般高齢者含む)、#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ:人口:460,930人 高齢化率:28.7% 面積:518.14k m² 人口密度:889.6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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--

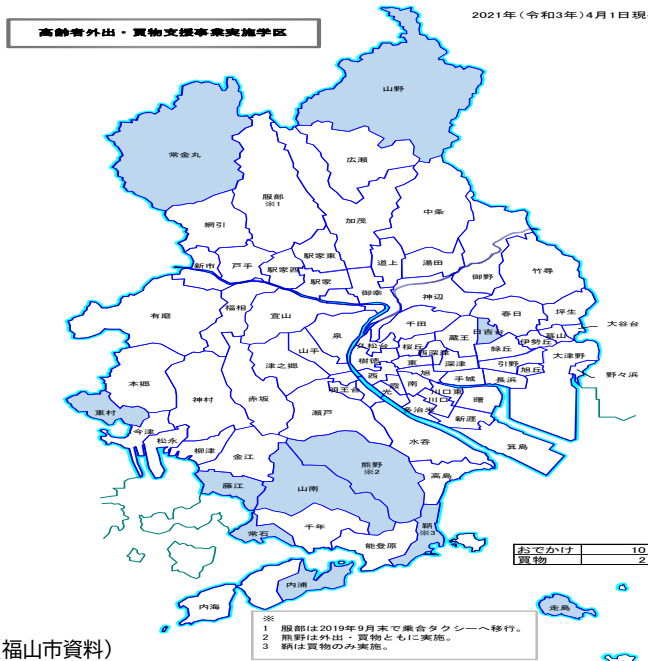
【概要】

- 福山市が行う、「高齢者外出支援事業」は、路線バス等の公共交通のカバーしきれない、通院や買い物等が困難な地域において、小学校区を単位として、地元住民が主体となって、無償で高齢者の外出支援を行うものである。
- 「高齢者外出支援事業」は、住民が主体的に行う移動支援の取組であるが、車両は市がリースし、地域の有志の会(ボランティア)に運行を委託している(一般介護予防事業による委託)。
- 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おり、「許可・登録不要の運送」となる。
- 委託事業ではあるが、運転ボランティアの確保や会員ニーズの把握、路線・ルート案の作成などは住民が主体となって作成し、福祉部局が交通部局と事前に調整する仕組みとなっている。
- 運送車両は地域の実情に応じて個別に判断し、市がリースをしている。
- バス路線と競合する地域は対象外のため、運行地域は概ね郊外や過疎地となる。また、住民の活動は小学校区単位で行われるとともに、移動支援の範囲は中学校区単位であり、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がある(乗合タクシーに移行した地域もある)。
- 令和5年度現在、10地区で実施されている。

■ 背景・プロセス

- 福山市は、市の単独事業として昭和51年から「老人交通費助成」として75歳以上の後期高齢者を対象に、バス・タクシーで利用できる共通乗車券3,000円分(年間)を支給する取組を行ってきました。
- しかしながら、介護保険制度の開始など社会情勢が大きく変化するとともに、今後の財政負担の増加も見込まれていたことから、平成21年度より「老人交通費助成」の対象を見直すとともに、新たに「市が運行管理業務を地域の実施団体に委託し、小学校区を単位として、地域住民との協働により外出支援活動を実施する」「高齢者おでかけ支援事業」(現:高齢者外出支援事業)を開始しました。
- 当初は市の単独事業として実施していましたが、平成22年度からは地域支援事業の任意事業として、さらに平成27年度からは一般介護予防事業として実施しています。
- 「高齢者外出・買物支援事業」は、通院や買い物等が困難な地域において、小学校区を単位として、地元住民が主体となって、無償で高齢者の外出支援を行うものです。
- 市内には小学校区は都市部も含めて85学区あり、令和5年度現在では10学区で高齢者外出支援事業、2学区で買い物支援事業(そのうち1学区は両事業を実施)を行っています。バス路線と競合する地域は対象外のため、運行地域は概ね郊外や過疎地となっています。
- 「高齢者外出支援事業」では、行き先が中学校区内までとなっているため、小学校区によっては必ずしも地域内の住民のニーズと合致しているわけではありません。そのため中学校区外の総合病院や大型ショッピングセンターまでのニーズがある場合や運転ボランティアの確保が難しい場合は、より広範囲を行き先とすることができるデマンド型乗合タクシーを導入する地域もあります。

<高齢者外出・買物支援事業実施学区>



(福山市資料)

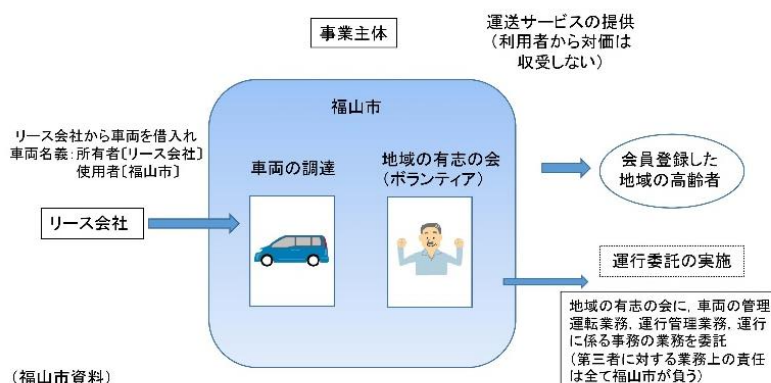
■ 実施体制

- 対象地域は、競合するバス路線等のない交通空白地域であることが条件になっていますが、新規の要望がある場合は、まず高齢者支援課と都市交通課が地域へ説明し、高齢者外出支援事業にするかデマンド型乗合タクシーにするかも選択することができます。地域住民のニーズに合わせて選択してもらうため、市はどちらを優先するかは決めていません。
- 導入の検討にあたっては、自治会や老人クラブ連合会等を構成員とした検討会を設置します。この検討委員会で高齢者のニーズの把握や、路線・ルートの作成、運転ボランティアの確保、実施団体の立ち上げなどを行います。特に路線・ルートの作成では、公共交通との競合を避けるため、高齢者支援課が都市交通課と調整を行います。

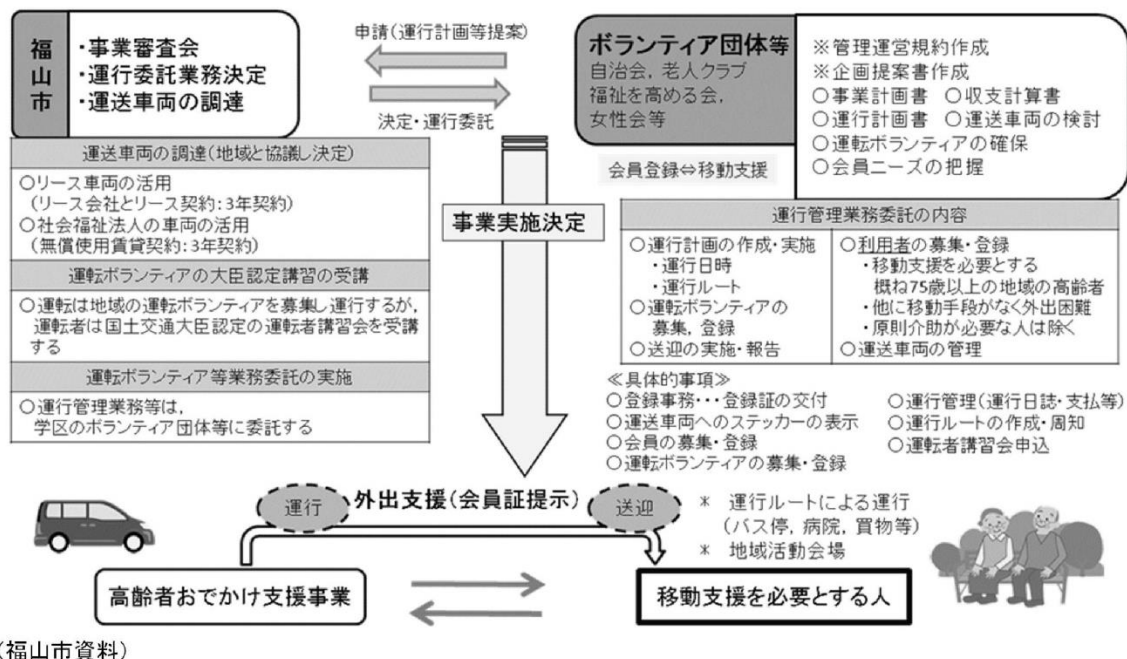
- また、「高齢者外出支援事業」は、住民が主体的に行う移動支援の取組ですが、車両は市がリースし、地域の有志の会(ボランティア)に運行を委託する市の事業です。
- 委託内容は、車両の管理、運行業務、運行管理業務、運行に係る事務等です。利用者から対価は収受せず、必要な経費は基本的には全額を委託費で賄っています。

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す。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ます。なお、ボランティア運転手の運転者講習は、市が一括で実施しており、ボランティア運転手になる場合は必ず受講してもらおう仕組みとなっています。

＜福山市高齢者外出支援事業実施イメージ＞



＜福山市高齢者外出支援事業実施決定までの流れについて＞



■ 具体的な取組 ※ここでは例として、「常金丸学区」の取組を紹介

＜常金丸学区高齢者おでかけ応援隊＞

- 常金丸学区は、福山市北部に位置しており、中山間地域となっています。令和5年3月時点で人口2,646人が生活をしています(高齢化率:43.3%)。
- 本地区では、平成21年の「高齢者おでかけ支援事業」の創設に合わせて取組を開始しました。

第4章 取組事例

- 外出支援は週に4日(月、火、木、金)で実施されており、予約なしで利用者の自宅近くに設定された停留所から乗車することができます。利用者は、送迎の対応等のため、実施団体への会員登録をする必要があります。
- 利用者の多くの行き先は、中学校区内にある医療機関やスーパー、通いの場などになっています。
- 令和4年度時点では、会員数は59名、運転登録者数は22名です。外出支援の利用者数は、年間で延べ800人程度となっています。
- 現在の車両は、市がリース契約をしているトヨタのノアを利用しており、利用定員は8名です。

<常金丸学区高齢者おでかけ応援隊の様子>



(福山市資料)

■ 委託・補助等の概要

- 車両は地域の運行状況等の実情に応じたものを市がリースしています。
- 「高齢者外出支援事業」の対象者は75歳以上の後期高齢者であり、他に移動手段がなく外出することが困難であり、乗降に介助の必要のない高齢者としています。
- 令和5年度の「高齢者外出支援事業・買い物支援事業費」の事業費は1,916万円となっています。

■ 取組のポイント

<市が車両をリースし、一般介護予防事業で地域に運行を委託>

- 「高齢者外出支援事業」は、住民が主体的に行う移動支援の取組ですが、車両は市がリースし、地域の有志の会(ボランティア)に運行を委託しています。
- また、当該事業は一般介護予防事業で行われており、一般介護予防事業で通院・買い物の送迎を行う事例となっています。
- 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、利用者は無料であることから、必要な経費は基本的には全額を委託費で賄っており、「許可・登録不要の運送」となります。

<市が実施主体も、地域が中心となって活動することが必要>

- 「高齢者外出支援事業」は市の委託事業ですが、運転ボランティアの確保や会員ニーズの把握、路線・ルート案の作成などは住民が主体となって作成するなど、地域が中心となって活動することが求められる事業となっています。
- 市の委託事業であることから地域住民も安心して活動ができる一方で、市の委託事業でありながら住民が主体となって取り組む仕組みであるといえます。

<公共交通との競合を避け、地域は「高齢者外出支援事業」か「デマンド型乗合タクシー」を選択>

- 市では、地域から要望があった場合は、「高齢者外出支援事業」と「デマンド型乗合タクシー」について高齢者支援課と都市交通課が地域に対して説明をし、地域はどちらを導入するか選択することが可能です。
- 高齢者外出支援事業は、バス路線等がない交通空白地域に限定される、行き先が中学校区内に限られる、運転ボランティアの確保が必要などのハードルが設けられています。

■ 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	常金丸学区高齢者おでかけ応援隊
対象となる地区の名称	常金丸学区
対象となる地区の人口・高齢化率	2,646人(43.3%)(2023年3月末現在)
移動支援の活動の開始時期	2009年
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	小学校区内に居住する75歳以上の高齢者で、ほかに交通手段がなく、自立で活動ができ、一人で送迎車両に乗降できるもの。
延べ利用者数(年間)	809人(2022年度)
実利用者数(利用登録者数など)	59人(実施団体の会員者数)(2023年3月末現在)
登録運転者数	22人(2023年3月末現在)
車両台数&所有者と種類	1台(トヨタノア 定員8名)
車両の所有者	リース契約
3. サービス内容	
目的地	中学校区内の医療機関, 店舗, 通いの場
運行方法	高齢者の自宅近くに設定した停留所から, バス路線と重ならないように設定したルートを通して目的地まで運行する。
運行頻度	週4日(月・火・木・金)
予約方法など	予約なし
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	委託料: 830,000円(介護保険特別会計) 自動車賃貸借料: 646,800円(介護保険特別会計)
利用料金	無料
活動者が受け取る額	1人1,000円程度

東京都
八王子市

第3層 SC を配置した地域づくりの拠点となる訪問 B で、
要支援者等に限定しない生活援助活動を展開

#地方都市、#補助(定額)、#行先(通院・買い物等)、#町会・自治会など、#個別輸送、
#有償ボランティア、#車両(マイカー)、#利用者(一般高齢者含む)、#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ:人口:579,355人 高齢化率:27.3% 面積:186.4k㎡ 人口密度:3,108.5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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



(八王子市資料)

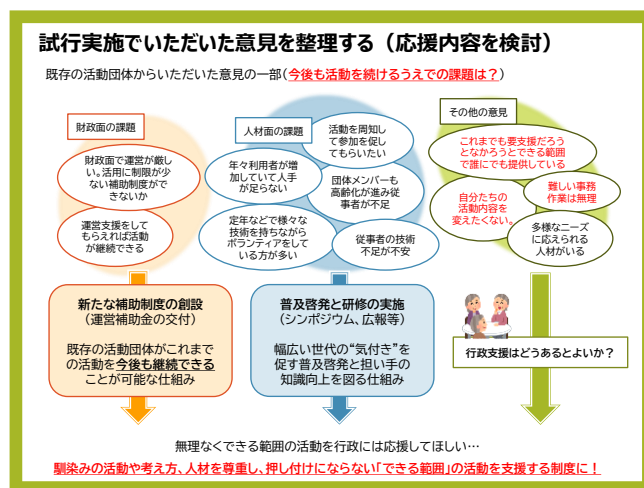
【概要】

- 八王子市では、総合事業の実施前から地域で多くの住民団体が生活支援活動を実施しており、その中で要支援者のみでなく、要介護者を含む多様な住民を対象とした活動が行われていました。
- したがって、総合事業の実施に際して、生活支援の利用者が要支援者等に限定されないよう、訪問Bによる補助を団体内に配置された「助け合いコーディネーター(第3層SC)」の person 費を対象に固定費(3万円/月)とすることで、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る(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)。
- これにより、団体が受け入れ可能であれば、要介護者であっても活動の対象とすることができるなど、地域ニーズに応じた柔軟な活動が可能になっている。
- 令和5年度12月現在、住民主体による訪問型サービス提供団体は40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23団体で実施されている。
- また、地域の実情に応じた団体ごとの創意工夫が可能な仕組みである一方で、団体数が増えることで団体に対する支援が行き届かず、市が意図しない方向に活動が進んでしまうことがないよう、ボランティア団体の補助金の交付申請段階から第2層SCが関わることで、その活動が事業の目的から大きく外れることがないようにコントロールがなされている。
- 第3層SCには、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推進することが求められるなど、訪問Bの実施団体は地域づくりの拠点としても機能している。

■ 背景・プロセス

- ▶ 八王子市では、総合事業への移行に向けて、当初は市内で地域活動をしている団体に「担い手になってもらう」という視点で声をかけました。しかしながら、団体から「市は、我々がやっている活動のことを十分に理解していない」、「要支援者等のみでなく、困っている住民がいれば助けてほしい」、「補助を受けることで活動に制約がかかるのではないかと」いった指摘を受けました。
- ▶ そこで、平成 28 年 11 月～平成 29 年 3 月にかけて、既に生活支援のボランティア活動を行っていた 6 団体を対象に試行を実施し、利用者の属性などを調査したところ、要介護者が 27%、要支援1が 18%、要支援2が 13%であることがわかりました。
- ▶ 試行を通じて、市は「団体が、既に多様な住民を対象とした活動をしている」といった地域の実態を把握することができ、さらに団体が「財政面」や「人材面」で課題を抱えていることも明らかになりました。
- ▶ そこで、市としては、当初想定していた「要支援者の受け皿」を目指すのではなく、既に地域で活動している生活支援団体の既存の活動を阻害しない制度とするとともに、「生活上の困りごとへの支援を柔軟に行うこと」を応援できる「活動支援」に考え方を転換しました。
- ▶ このような経緯を背景に、八王子市が実施する訪問型サービス B では、各団体に「助け合いコーディネーター(第3層 SC)」を配置し、その人件費を固定費として補助することとし、要支援者等に限定しない多様な地域住民への支援を行うことができる事業としました。
- ▶ さらに、実施要綱では、その目的のもと「自らの創意工夫により多様な活動を行うことができる」とするなど、団体ごとの柔軟な活動を支援する事業としています。
- ▶ 令和 5 年度現在、住民主体による訪問型サービス提供団体は 40 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 23 団体で実施されています。

<試行調査で把握した団体の意見>



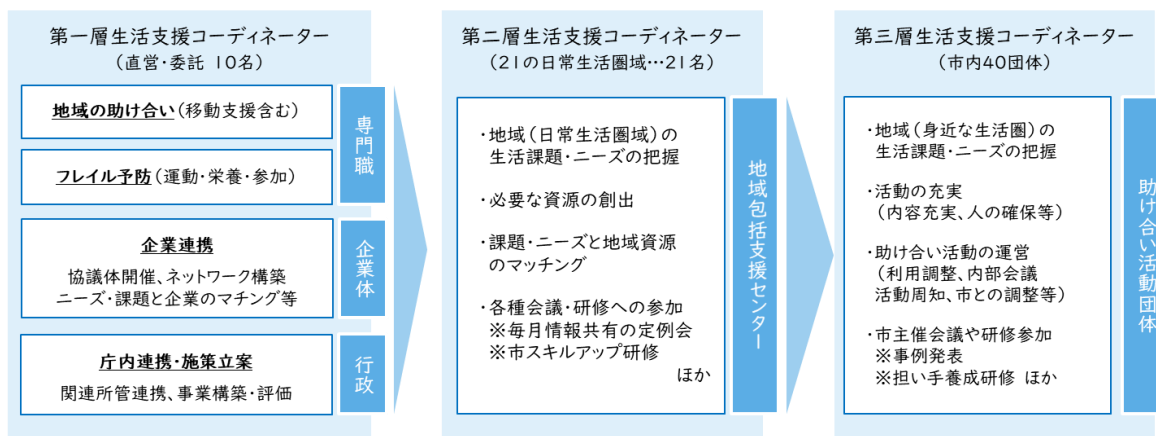
(八王子市資料)

■ 実施体制

- ▶ 訪問 B を行う団体には、「助け合いコーディネーター」を配置することを義務付けており、その人件費を固定費として補助しています。助け合いコーディネーターは、第3層 SC としても位置付けられており、利用者と支援者のマッチングやサービス内容の検討、新たな担い手探し、などを行います。そのうえで、市の取り組みへの協力(補助金の報告など市との事務調整、視察対応、市主催のシンポジウムや講座への登壇、など)も担っています。
- ▶ なお実施主体の要件は、「市内で活動する構成員が 5 名以上の団体」といったシンプルな条件とするなど、手が挙げやすいような工夫がされています。
- ▶ また、八王子市には第 2 層 SC が 21 名(各地域包括支援センターに配置)おり、訪問 B を行う団体の活動支援を行っています。ボランティア団体の補助金の交付申請時から、第 2 層 SC が関わっており、3 か月ほどかけて規約の作成、地域課題を踏まえた活動内容等を検討しています。

第4章 取組事例

＜八王子市の生活支援コーディネーターの配置状況＞



(八王子市資料)

- 訪問Bの実施要綱では、その活動内容について「自らの創意工夫により多様な活動を行うことができる」と定められていますが、完全に団体任せにするのではなく、市が配置する第2層 SC がチェックすることで、行政課題の解決にもつながっているのか、確認する体制がとられています。
- なお、市では助け合いコーディネーターによる地域課題の把握を重視しており、活動の中で気づいたことや解決したことを定期的に報告してもらうことで、制度の改正や新たな生活支援の創出などといった市の施策検討に活かしています。
- 訪問Bの対象となっている団体は、そのすべてが移動支援の取組を行っているのではなく、地域の中で移動支援のニーズが高い場合、地域の発意で実施することになります。
- 運転による送迎を行う人については、NPO 法人等が実施する国土交通大臣認定の福祉有償運送の講習を案内し、受講することを推奨しています(受講料に補助を充てることも可)。

■ 具体的な取組 ※ここでは例として、川口地区の「川口福寿草の会」の取組を紹介

- 川口地区は人口約12,000人で高齢化率が約33%と高い地域です。近くにはスーパーもありますが、地域が広いので買い物に困っている人も多数います。また、大きな病院は遠くにあり、バスの利用では八王子駅まで行って乗り換えることも必要で、タクシーを使うと片道5,000円以上かかります。
- 「川口福寿草の会」は、20年以上前から市が行うボランティアポイント対応施設で活動をしていたメンバーが地元で活動をするため立ち上げた団体であり、サロンの開催や生活支援活動を行っていましたが、訪問Bの補助を受けながら、平成30年度より「車を利用した外出付き添い」も開始しました。
- 利用料金は、すべての生活支援について1時間600円であり、その後は30分ごとに300円となっています。また、受付、配車などを行うコーディネーターには毎月、定額の謝礼を支払っています。
- 令和4年度は延べ1,900件の支援を行っており、そのうち「外出付き添い」が890件となっています。会員は約20名で、その約半数が生活支援を行うサポーターとして活動をしています。

＜「川口福寿草の会」のチラシ＞



(八王子市資料)

■ 委託・補助等の概要

- ▶ 「住民主体による介護予防・生活支援サービス事業補助金」では、基準額として「助け合いコーディネーター」の人件費を対象に月額3万円が固定費として補助されており、さらに「活動エリア」、「地域状況把握」、「賃借料」、「車両を利用した生活支援実施」、「通いの場」「地域課題チャレンジ」の実施に応じて6つの加算があります。
- ▶ 「賃借料加算」は事務所を借りる際の経費、「車両を利用した生活支援実施加算」は安全運転講習の受講やマイカーボランティア保険等に対して補助しています。
- ▶ 「地域課題チャレンジ加算」は、住民主体の地域活動を柔軟に応援するために、令和元年度から創設した項目です。たとえば、「外出を促進できるようイスやベンチを設置したい」といった団体からの発案に対して、補助を行っています。
- ▶ 加算(B)については、一般介護予防事業を財源とするなど、内容によって財源を変えています。
- ▶ 基準額と加算(A+B)は合わせて最大8万円/月としています。
- ▶ なお、この補助要綱は、団体からの定期的な報告などを活用して、実態に合わせ見直しています。

<補助対象経費及び補助金の上限額>

補助対象経費		月上限
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、会場使用料、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）	3万円/月
加算(A)	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
	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
加算(B)	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。
	車両を利用した生活支援実施加算（移動支援）	車両を活用した生活支援（買物・外出き添い等）を実施する場合、次の経費に応じて加算 (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 (4) 駐車場代の実費
	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。
	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。
		① 5千円/月 ② 1万円/月 ③ 2万円/月
		1万円/月
		1万円/月

(八王子市資料)

■ 取組のポイント

<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。

<第2層 SC が団体内に配置された第3層 SC と連携することで、その活動を支援>

- ▶ 地域の実情に応じた団体ごとの創意工夫が可能な仕組みである一方で、団体数が増えることで団体に対する支援が行き届かず、市が意図しない方向に活動が進んでしまうことがないよう、ボランティア団体の補助金の交付申請段階から第2層 SC が関わることで、その活動が事業の目的から大きく外れることがないようにコントロールをしています。

<多様な機会を捉えた地域活動の周知>

- ▶ 住民やケアマネジャーへの情報提供の機会として、地域包括支援センターが中心となって行うケアマネ向け勉強会での紹介や、大学と連携して作成した活動PR 動画の公開など、多様な機会を捉えて周知しています。

第4章 取組事例

■ 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	川口福寿草の会
対象となる地区の名称	川口地区
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:約11,923人 高齢化率:約33.6% ※R5.9末
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	要支援者等を含む地域住民
延べ利用者数(年間)	1,900人 ※R4
実利用者数(利用登録者数など)	200人
登録運転者数	10人
車両台数&所有者と種類	マイカー
車両の所有者	活動者
3. サービス内容	
目的地	通院・買い物など
運行方法	乗車場所(玄関前など)から目的地
運行頻度	随時
予約方法など	16時以降に電話で受け付け
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	(基準額) ・50,000円/月 (加算) ・通いの場加算:10,000円/月
利用料金	1時間当たり600円(以降、30分ごとに300円)
活動者が受け取る額	1時間あたり600円(利用料金がそのまま活動者の謝礼)

大阪府
太子町

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

#地方都市、#行先(サロン・通院・買い物等)、#人材育成、#市町村全域、#補助(単価)、#協議体、#利用者(一般高齢者含む)、#有償ボランティア、#車両(マイカー・公用車)、#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ:人口:13,009人 高齢化率:29.9% 面積:14.2km² 人口密度:918.1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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



(太子町資料)

【概要】

- 太子町では、平成28年6月より、行政・包括・社協の職員で構成されたチームが、町会・自治会ごとに「地域づくりからの支え合い勉強会」を開催した(計37回開催、約700名が参加)。
- 勉強会を通じて把握された地域課題について、短期集中で議論を行う「円卓会議」を設置し、移動支援に関する課題・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が行われた。
- 円卓会議は、「補助要綱」や「公用車貸出事業」の具体的な内容など、短期集中で議論する場であり、実際に活動する地域住民の意見をストレートに反映できる仕組みとなっている。
- また、移動支援の取組を行う団体が併せて実施する「高齢者交流サロン」の実施者メンバーを第3層SCと見なすとともに、第1層と第3層の協議体・SCのつながりをつくることで、地域の状況が関係者間で共有される体制が構築されている。
- 平成30年4月～5月より「桜草クラブ」、「プラスワンサービス」、「寿喜菜の会」が訪問型サービスDによる移動支援を開始した。
- 太子町の訪問型サービスDは、「利用者1人につき、送迎前後の付き添い支援1回あたり300円」が補助されており、往復では1人あたり1,200円の補助となる。また、訪問型サービスBは、「要支援者等に対しサービス提供を行った者1人につき2,000円(月額)」が補助されている。
- さらに、町は住民が移動支援に取組やすくなるよう、「運転協力者講習会」の実施によりボランティアを、「公用車貸出事業」により車両を確保するなどの支援を行っている。

第4章 取組事例

■ 背景・プロセス

- ▶ 太子町では、生活支援体制整備事業として、平成28年6月より、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、町会・自治会ごとに「地域づくりからの支え合い勉強会」を開催しました(計37回開催、約700名が参加)。
- ▶ 勉強会では、地域を「知る」、地域のことを「考える」ためのWSを実施するとともに、勉強会に参加した有志から構成される研究会を開催し、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つに設定しました。
- ▶ さらに、その具体的な解決策を短期集中で検討する「移動・外出支援」円卓会議を設置し(平成29年7月)、先進事例の視察やモデル実施団体候補の選定、実施要項の作成などを行い、平成29年11月よりモデル事業を実施しました。
- ▶ モデル事業を通じては、「事務が苦手」、「人材の確保が困難」、「採算が取れない」などの課題に対して、「書類の簡素化、時間単位の一律料金の設定」、「運転協力者講習会の実施、勉強会を通じた担い手の発掘」、「生活支援との一体型」としてサービスをシンプルにするなどの工夫が講じられています。
- ▶ このようにして、平成30年4月～5月より「桜草クラブ」、「プラスワンサービス」、「寿喜菜の会」が訪問型サービスDによる移動支援を開始しました。

<地域づくりからの支え合い勉強会の様子>



(太子町資料)

■ 検討プロセスにおける実施体制

- ▶ 「地域づくりからの支え合い勉強会」は通年で実施されており、地域でのキメの細かい丁寧な議論が、課題の共有や当事者意識の醸成、人材の確保などにつながっています(現在は、地域支え合いマップの作成などを実施)。

<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	・ 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	・ 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	・ 「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

- ▶ さらに、円卓会議は具体的な課題解決に向けた短期集中の議論を行う場として設定されており、「補助要綱」や「公用車貸出事業」などの具体的な内容について議論するなど、実際に活動する地域住民の意見をストレートに反映できる仕組みとなっています。
- ▶ また、一般介護予防事業で実施される「地域交流サロン」のメンバーは第3層のSCとされており、3か月に1回開催される「高

<交流サロン実施団体>

団体名等	サロン名	3層SC	生活支援	移動支援	配食支援	備考
寿喜菜の会	いきいきクラブ	○	○訪問B	○訪問D		訪問Bはモデル
立ち上げ期支援(プラスワンサービス)	朝子庵	○				現在は自立
	太子さんさん	○				
プラスワンサービス		1層	○	○訪問D	○	社協バックアップ
桜草クラブ	桜草クラブ	○		○訪問D		元気ぐんぐんトレーニングから
磯長台福祉を考えるつどい	きたじりさんち	○		△		地域独自活動から
布遊び工房・咲	布遊び工房・咲	○				個人
ふたがみ	ふたがみ	○				個人
にじいろはうす	にじいろはうす	○				個人(町会派生)
春日さん	春日さん	○				個人(婦会派生)
陽だまり	陽だまり	○				個人(町会派生)

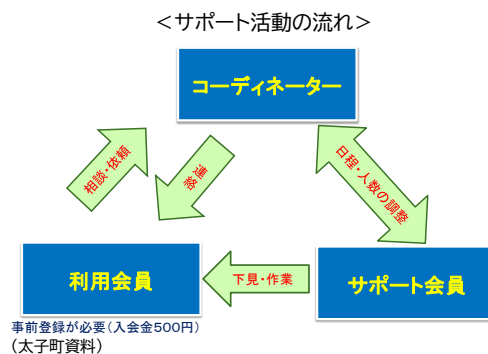
(太子町資料)

「高齢者交流サロン交流会」では、第3層の SC が集まったの情報交換が行われているとともに、第3層 SC は、第1層の協議体にも参加するなど、第3層 SC の横のつながりや、第1層と第3層の協議体・SC のつながりなど、地域の状況が関係者間で共有される体制が構築されています。

■ 具体的な取組 ※ここでは例として、「寿喜菜の会」と「プラスワンサービス」を紹介

<寿喜菜の会>

- 平成 21 年に開始した「安心太子見守りネットワーク事業」において、地域でゆるやかな見守りを行う「見守り協力員」のメンバーを核とし、平成 24 年4月に生活支援を行う「寿喜菜の会」が立ち上がりました。平成 27 年4月からは有償ボランティア団体となり、さらに平成 30 年度からは、総合事業の補助事業の開始を受けて訪問型サービスDによる移動支援を開始しました(現在は訪問型サービス B も実施)。
- 活動には、利用会員(事前登録が必要、入会金 500 円)と生活支援を行うサポート会員がおり、「寿喜菜の会」はサポート会員同士のコミュニティの場として機能しています。
- 令和 4 年度末現在、利用会員 335 名(移動支援の利用登録は 161 名)、サポート会員 40 名が登録をしています(運転者は 12 名)。利用件数は、令和 4 年度末で、総依頼件数 855 件のうち、生活支援が 226 件、移動支援が 629 件となっています。行き先は医院・病院が最も多く 463 件、店舗が 194 件、公共施設(交流サロン等)が 42 件となっています。
- 利用料金は、1 時間 800 円で、内訳は事務費として 200 円残りの 600 円はサポート会員へ支払われます。移動支援については、12km を上限としており、30 分以内の場合は 400 円となっています。
- 車両は、公用車2台とボランティアのマイカー9 台を使用しています(土曜日は公用車は使用不可)。



<太子町の公用車>



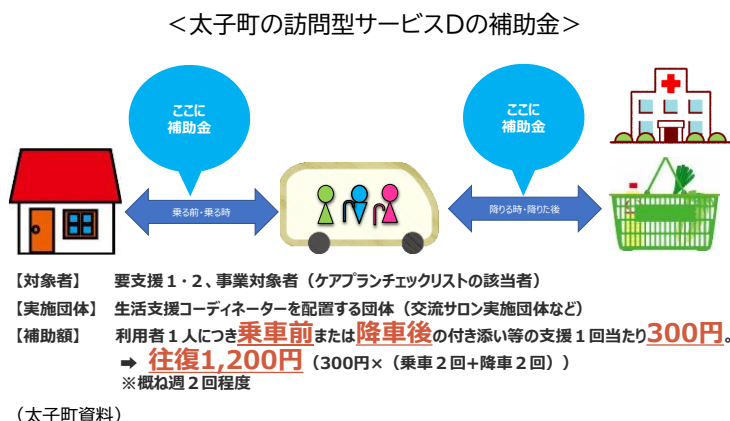
(太子町資料)

<プラスワンサービス>

- プラスワンサービスは、平成 26 年4月に昼食弁当の配食・見守り活動を行うグループとして設立されました。
- 平成 30 年4月には「生活支援活動」と「通所型サービスCへ送迎する訪問型サービスDを専門に行う」2つのグループを設立し、いずれも訪問型サービスDとして実施しています(生活支援活動については、利用料は生活支援一体型として収受)。
- 令和 5 年 12 月現在、生活支援の利用会員は 194 名、支援会員は 72 名(運転者は 30 名)となっており、年間の支援回数は令和 4 年度で 1,028 回となっています。利用料金は、生活支援については 20 分 300 円、以降は 10 分ごとに 100 円となっています(通所型サービス C への送迎は無料)。

■ 委託・補助等の概要

- 訪問型サービスDは、「利用者1人につき、送迎前後の付き添い支援1回あたり300円」が補助されており、往復では1人あたり1,200円の補助となります。通所型サービスCへ1車両で9人を送迎する場合は、往復で10,800円の補助となります(プラスワンサービスの例)。



- いずれの補助金についても対象経費には、「ボランティア活動に対する奨励金(謝礼金)」が含まれており、1時間あたり大阪府最低賃金の85%程度を上限とすることが定められています。
- なお、移動支援の取組を行う団体は、「高齢者交流サロン」の実施団体でもあり、一般介護予防事業から運営費(開設1回あたり1,200円)や賃借料(上限月額20,000円)などが補助されています。

■ 取組のポイント

- ＜町会・自治会単位でのキメの細かい丁寧な議論が、取組の実現に向けた強固な基盤となっている＞
- 町・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、町会・自治会ごとに「地域づくりからの支え合い勉強会」を開催するなど、地域でのキメの細かい丁寧な議論が、課題の共有や当事者意識の醸成、人材の確保などにつながっています。
- ＜目的意識を持った短期集中の検討場である「円卓会議」が、住民の意見を施策にストレートに反映＞
- 円卓会議は、「補助要綱」や「公用車貸出事業」などの具体的な内容を短期集中で議論する場であり、実際に活動する地域住民の意見をストレートに反映できる仕組みとなっています。
- ＜高齢者交流サロンのメンバーを第3層SCと見なし、第1層協議体に参加するなどつながりを強化＞
- 「高齢者交流サロン」の実施者メンバーを第3層SCと見なししており、「高齢者交流サロン交流会」で実施者同士の情報交換等が行われています。
- また、第3層SCは、第1層の協議体にも参加するなど、第3層SCの横のつながりや、第1層と第3層の協議体・SCのつながりなど、地域の状況が関係者間で共有される体制が構築されています。
- ＜行政内部や社協との規範的統合を目的とした「地域包括ケアシステム検討会議」を設置＞
- 庁内の関係部署の部課長と、社会福祉協議会の職員や第1層SCなどを加えた「地域包括ケアシステム検討会議」が設置されており、横断的な連携と情報共有が行われています。
- 設置要綱なども整備し、検討会議の位置付けをよりオフィシャルなものとする事で、SCが庁内の関係部署とも連絡・調整などをしやすい環境を整えるなどの工夫がなされています。
- ＜町は運転手や車両確保の面から、住民が行う移動支援・送迎の活動を支援＞
- 町は、住民が移動支援に取組やすくなるよう、「運転協力者講習会」の実施により運転者を、「公用車貸出事業」により車両を確保するなどの支援を行っています。

■ 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	寿喜菜の会
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:12,860人 高齢化率:30.7% ※R5.10
移動支援の活動の開始時期	H30.4
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	高齢者(補助の対象は、要支援者等のみ)
延べ利用者数(年間)	629人 ※R4年度末
実利用者数(利用登録者数など)	161名 ※R4年度末
登録運転者数	12名
車両台数&所有者と種類	公用車2台、マイカー9台
車両の所有者	町、ボランティア
3. サービス内容	
目的地	通院・買い物・サロンなど
運行方法	玄関前から行き先まで
運行頻度	月～金曜日(土曜日は要相談)
予約方法など	前日までに電話で予約
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) ・利用者1人につき、送迎前後の付き添い支援1回あたり 300円(往復で1,200円) ・ボランティア奨励金を含む
利用料金	・入会金:500円 ・利用料金:800円/時間(生活支援一体型として收受) (移動支援は12kmが上限)
活動者が受け取る額	600円/時間(800円のうち、事務費200円)

第4章 取組事例

■ 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	プラスワンサービス(生活支援活動)
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:12,860人 高齢化率:30.7% ※R5.10
移動支援の活動の開始時期	H30.4
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	高齢者(補助の対象は、要支援者等のみ)
延べ利用者数(年間)	1,028人 ※R4年度末
実利用者数(利用登録者数など)	194名 ※R5年12月
登録運転者数	30名
車両台数&所有者と種類	社協所有車両2台
車両の所有者	社協
3. サービス内容	
目的地	通院・買い物・サロンなど
運行方法	玄関前から行き先まで
運行頻度	月～金曜日
予約方法など	原則3日前までに電話で予約
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) ・利用者1人につき、送迎前後の付き添い支援1回あたり 300円(往復で1,200円) ・ボランティア奨励金を含む
利用料金	・利用料金:300円/20分、以降は10分ごとに100円 (生活援助一体型として収受) (移動支援は12kmが上限)
活動者が受け取る額	同上 20分300円、以降10分100円(1時間700円)

岡山県
吉備中央町

通所付添サポーター(2人1組)が、町の車両を活用し、「通いの場」までの付き添いと送迎実施

#過疎地域、#市町村全域、#行先(サロン)、#乗合、#有償ボランティア、#付き添い支援、
#車両(リース)、#活動頻度(週1~2回)

(基礎データ:人口:10,886人 高齢化率:41.7% 面積:268.8k㎡ 人口密度:40.5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	



(吉備中央町資料)

※ ●: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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--

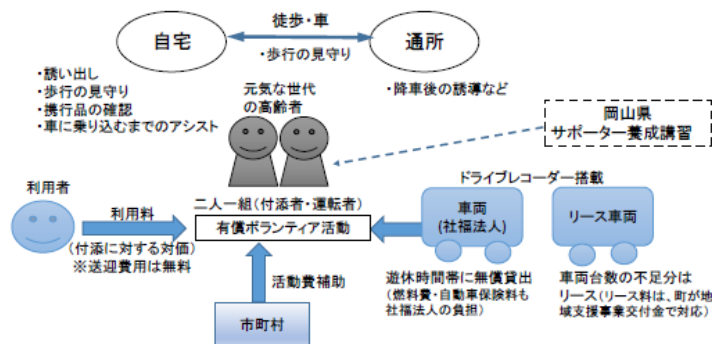
【概要】

- 岡山県の「通所付添サポート事業」は、福祉施設の車両の遊休時間帯などを活用して、県の講習を修了した通所付添サポーターが2人1組(付添者と運転者)で、自分で外出することが困難な高齢者の付き添い・送迎を行うことで、地域の通いの場等への参加を手助けするものである。
- 吉備中央町では、予めから住民が主体的に行っていた高齢者の「通いの場」への送迎について、その継続性が課題となっていたことから、岡山県が平成 29 年度に実施した「通所付添サポート事業」のモデル事業に手を挙げることにした。
- 「通所付添サポート事業」では、往路と復路でそれぞれ付き添いと運転の担当を交代するため、運転の負担の軽減につながるるとともに、通所付添サポーターが「付き添い活動に対する料金」を受け取ることができるようになるなどのメリットがある。
- 吉備中央町では、通所付添を実施している通いの場は全部で 11 か所あり、車両は町リースが 6 台となっている。また、令和5年 10 月現在で「通所付添サポーター」が 86 名、利用者が 103 名となっている。
- 令和4年2月時点で、岡山県内で「通所付添サポート事業」を実施しているのは、11 市町村 18 団体(吉備中央町含む)となっている。

■ 背景・プロセス

- 吉備中央町には、予めから住民が自主的に運営する高齢者の「集いの場(通称「集いの場」10~15時開催)」が4地区5か所で開催されていました。その中で、自分で通えない人に対しては、通いの場のボランティアが個々に送迎をしていましたが、継続性に課題を抱えていました。
- そのような中、岡山県では通いの場等に自力で参加することが難しくなった高齢者が、家に閉じこもることなく通所を利用できるよう、通いの場等までの移動手段を確保するための住民互助による付添活動の仕組みを構築することを視野に、県内の実態把握調査を実施しました(平成29年度)。
- その結果、週1回以上の頻度で通いの場が開催されている市町村は20あり、そしてその半数で通いの場に自力参加できなくなった高齢者が存在していること、また県内335福祉施設の車両のうち、815台について、遊休時間帯に住民活動に車両の提供が可能であることが明らかにされました。
- 岡山県の「通所付添サポート事業」は、自分では通いの場等へ通うことができない高齢者を対象に2人1組(付添者と運転者)のボランティアが送迎を行うことや、車両については社会福祉法人等の車両の遊休時間帯の活用などを想定するもので、さらにボランティアの育成を「通所付添サポーター養成講習」として県が支援をするとともに、活動の立ち上げに必要な費用の支援(上限:300万円)や、取組の準備段階からの伴走支援を受けることができる事業でした。
- 吉備中央町は、平成29年に県からモデル事業への参加の打診を受け、手を挙げることにしました。
- 平成29年7月に岡山県通所付添サポーター養成講座を開催し、50代から70代までの17名が県の講習を修了し、通所付添サポーターとして登録をしました。
- その後、7月・8月に5回の会議を通じてサポーターと町が具体的な活動について検討を行い「吉備中央町通所付添サポーター協議会」を結成し、平成29年9月から活動が開始されました。

＜岡山県の通所付添サポート事業＞
通所付添サポーターは、住民互助の付添活動

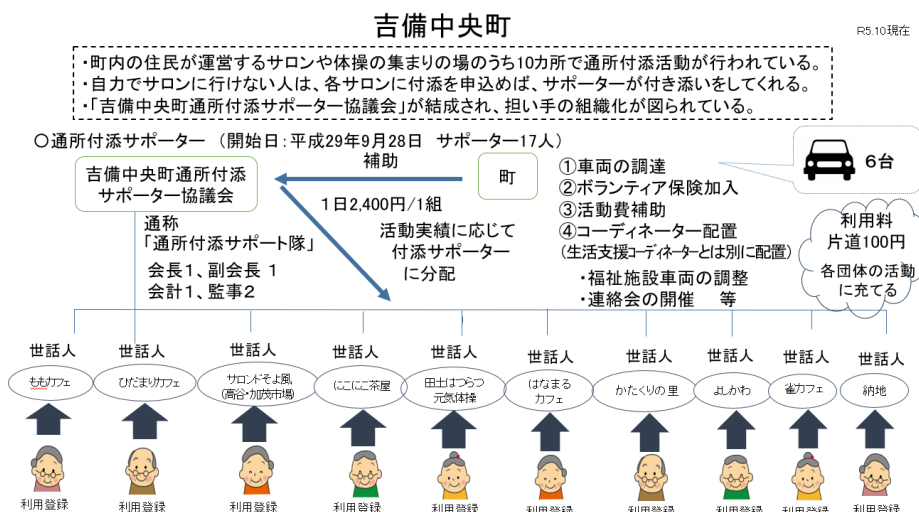


(岡山県資料)

■ 実施体制

- 岡山県の「通所付添サポート事業」は、自分では通いの場等へ通うことができない高齢者を対象に2人1組(付添者と運転者)のボランティアが送迎を行うことや、車両については社会福祉法人等の車両の遊休時間帯の活用するものです。
- 2人の通所付添サポーターが、往路と復路でそれぞれ付き添いと運転の担当を交代するため、運転の負担の軽減につながるのと同時に、通所付添サポーターが「付き添い活動に対する料金」を受け取ることができるようになるなどのメリットがあります(受け取る料金を、運転ではなく付き添いに対する対価とすることで「許可・登録不要の運送」として活動することができる)。

- 吉備中央町では、通所付添を実施している通いの場合は全部で11か所あり、車両は町リース6台で運行されています。
- 通所付添サポーターは、令和5年10月時点で86名となっています。(図に記載されている人数とは時点が異なります)



- 事務局としては「吉備中央町通所付添サポーター協議会」があり、町から補助を受け取り、活動実績に応じて通所付添サポーターに分配をしています。
- なお、通所付添サポート事業のコーディネーターを地域包括支援センターに1名配置することとされており、コーディネーターは、利用者の相談支援、付添サポーターの活動支援、福祉施設等関係機関の連絡調整、その他本事業を円滑に実施するために必要な業務を行っています。また、通所付添サポーターの活動が円滑に行われるよう、連絡会議を少なくとも毎月1回開催されており、会議の日程調整や開催に係る事務は、コーディネーターが行っています。

■ 具体的な取組

- 通所付添を実施している通いの場合は全部で10か所あり、自宅から通いの場への送迎を行っています。
- 通いの場は、高齢者が体操や食事、おしゃべりを楽しむ場として機能しており、生活援助・社会参加・介護予防の効果が期待できる場所となっています。
- 利用者は付き添い料金として片道100円を負担し、町は1組につき1日2,400円を付き添い活動の対価として補助しています(活動実績に応じて通所付添サポーターに分配)。

<通いの場と、通所付添サポーターの活動>

	月	火	水	木	金	土	実数(人数・台数)						
10:00													
11:00		上加茂地区(ひだまりカフェ)	吉備高原北部住区(雀カフェ)	新山地区(山の学校)	北地区(はなまるカフェ)	田土・湯山地区(かたくりの里)							
12:00		豊野・竹荘地区(ひだまりカフェ)	吉備高原北部住区(雀カフェ)	吉川地区(よしかわ)	北地区(はなまるカフェ)	田土・湯山地区(かたくりの里)							
13:00			田土地区(はなまるカフェ)	(サロンドそよ風) 加茂市場地区									
14:00				円城地区(ももカフェ)									
15:00				高谷地区(サロンドそよ風)									
通所利用者													
付添利用者		23人	15人	3人	4人	8人	14人	32人	14人	13人	2人		113人
担い手													
付添サポーター		14人	10人	2人	5人	12人	4人	16人	4人	10人	7人		82人
車両		2台	2台	1台	1台	1台	2台	2台	1台	1台			6台

(吉備中央町資料)

第4章 取組事例

- 利用対象者は「通いの場に自力で通うことが困難な高齢者等」であり、通所付添サポーターについては、「県又は町が実施する通所付添サポーター養成講習を修了し、町が作成する名簿に登録されている者」とされています。

■ 委託・補助等の概要

- 「通いの場」と「送迎」は、いずれも一般介護予防事業の補助の対象となっています。
- 通所付添サポーター1組につき、1日 2,400 円が付き添い活動の対価として補助されています。なお、「吉備中央町通所付添サポート事業補助金交付要綱」には具体的な補助金額の記載はなく、「交付単価は、毎年度予算の範囲内で町長が別に定める額」とされています。

■ 取組のポイント

<岡山県が実施した調査や、モデル事業の実施が取組の具体化に向けて大きな役割を果たしている>

- 吉備中央町の「通所付添サポート事業」は、岡山県が平成 29 年度に実施した調査結果や、それに基づく伴走支援も行う補助事業があったことがその実現に向けて大きな役割を果たしています。
- 特に、岡山県が実施したような社会福祉法人などを対象とした「実態把握調査」などは、単独の市町村ではなく、都道府県が複数の市町村を対象として実施する方が効果的・効率的な調査となることが期待されます。
- なお、令和4年2月時点で、岡山県内で「通所付添サポート事業」を実施しているのは、11 市町村 18 団体(吉備中央町含む)となっています。

<県による「通所付添サポーター養成講習」の実施>

- 岡山県では、県内の市町村で活躍する「通所付添サポーター」を養成するため、「通所付添サポーター養成講座」を年3回程度実施しています。これまでに約 400 名(平成 29 年度 42 名、平成 30 年度 65 名、令和元年度 167 名、令和 2 年度 70 名、令和 3 年 11 月時点 48 名)が講習を修了しています(岡山県 HP より)。
- 「通所付添サポーター養成講座」では、通所付添サポート事業の目的や活動を理解するための講義(リハビリテーション専門職(理学療法士、作業療法士、言語聴覚士)による講義)、車の乗り降りや階段、リハビリテーション専門職による介助実習、自分の運転傾向を知るための「運転適性検査」で構成されています。講習終了後は、県から各市町村に講習修了者の名簿が送付され、後日に市町村から「通所付添サポーター登録証」が交付されます。

<2人1組で「付き添い」と「送迎」を行う体制>

- 「通所付添サポート事業」では、往路と復路でそれぞれ付き添いと運転の担当を交代するため、運転の負担の軽減につながるのと同時に、通所付添サポーターが「付き添い活動に対する料金」を受け取ることができるようになるなどのメリットがあります。

■ 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	吉備中央町通所付添サポーター協議会
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:10,399人 高齢化率:42.39% ※R5.10
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	通いの場に自力で通うことが困難な高齢者等
延べ利用者数(年間)	5,407人 R4年度 *片道
実利用者数(利用登録者数など)	103名 ※R5.10
登録運転者数	86名 ※R5.10
車両台数&所有者と種類	6台(町リース)
車両の所有者	町のリース
3. サービス内容	
目的地	通いの場
運行方法	玄関前から通いの場
運行頻度	月曜日～金曜日
予約方法など	
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額(財源)	(一般介護予防事業) 通所付添サポーター1組につき、1日2,400円を付き添い活動の対価として補助
利用料金	片道100円
活動者が受け取る額	通所付添サポーターに補助される2,400円/日を、活動実績に応じて分配

山口県
防府市

住民主体の活動で、社会福祉法人等の協力(車両と運転手)を得ながら、介護予防と買い物支援の一体的な実施を実現

#地方都市、#地域ケア会議、#人材育成、#行先(サロン・買い物)、#乗合、#付き添い支援、
#無償ボランティア、#車両(社協など)、#利用者(一般高齢者含む)、#活動頻度(週1~2回)

(基礎データ:人口:113,979人 高齢化率:31.0% 面積:189.4km² 人口密度:601.9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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



(防府市資料)

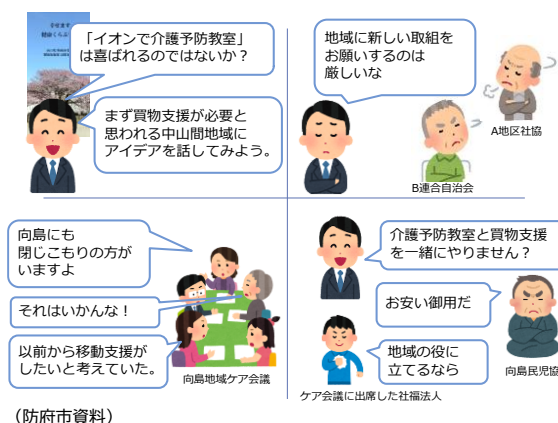
【概要】

- 防府市の向島地区で行われている「幸せます健康くらぶ」の取組は、「イオン防府店」のスペースを活用し、介護予防教室を介護事業者(通所A)が、イオン防府店までの送迎を社会福祉法人(訪問D)が、会場準備やイオン内における見守りなどを地域団体が行う(通所B)など、多様な資源を組み合わせることで展開されています。
- これには、「住民が主体となった小さな通いの場」を多数つくるよりは、まずは「送迎付きの通いの場」を少数つくる方が現実的との発想や、「住民にすべてを負わせる住民主体」ではなく、地域の多様な主体との協働による「地域主体」の仕組みを構築するという考えが基礎となっています。
- さらに、地域ケア会議で話し合われた地域のニーズ(閉じこもり、買い物など)と多様な地域資源(地域貢献活動を行う社会福祉法人など)をSCが結び付けたことなどが、このような「地域主体」の取組みの創出につながったといえます。
- 加えて、他の地域が「自分の地域でも実施したい」と手を挙げたことから、それぞれの地域の意見を反映した仕組みに地域主体を組み合わせた取組を横展開することに成功しています。
- いずれの取組も、介護予防教室と買い物支援など、介護予防(体操)と生活支援(食事・買い物)、社会参加(閉じこもり防止)が一体的に実施されています。
- 現在は、このような地域主体の取組に加え、近くに通いの場がない人であっても参加ができる「元気アップクラブ」の整備を保健福祉事業として進めており、事業費にはインセンティブ交付金が充てられています(市が介護事業者に補助をして実施。現在は15地区中10地区で実施)。

■ 背景・プロセス

- 防府市では、介護予防教室を地域に広げていくことの必要性は感じていたものの、「住民主体」で多くの通いの場をつくっていくことは困難と感じたことから、まずは「送迎付きの通いの場」を少数つくることを考えました。しかし、「ショッピングモールで介護予防教室」を実施することについて、市から地域に協力を得るための説明に行きましたが、良い返事を得ることができませんでした。
- そのような中、平成 28 年8月に向島地区で実施された地域ケア会議において、「閉じこもり傾向の高齢者の支援」という議題で議論がなされたところ、「このような高齢者を支援したい」といった意見が出されていました。
- 地域ケア会議の終了後、出席していた社会福祉法人の施設長から市職員に対して、地域貢献活動について「何をしたらよいか悩んでいる」と話したことから、市職員が「ショッピングモールまでの移動支援について協力できないか」と尋ねたところ、「是非やりたい」という話になりました(送迎の問題が解決)。
- さらに、同じく8月に実施される「向島地区民生委員・児童委員協議会定例会」の前に、地域包括支援センター長を通じて「ショッピングモールで介護予防教室」というアイデアを伝えたところ、反応がよかったため、定例会当日アイデアを説明しました。
- その後 11 月から3月までに 5 回のテスト実施を経て平成 29 年5月から活動がスタートしました。また、地域団体「幸せます向島にしき健康くらぶ後援会」が自治会福祉員と民生委員を構成員として発足しました。
- なお、他の移動支援が必要な地区についても、向島の取組をみて「同様の取組を行いたい」という意向が示され、現在は一般介護予防事業の「幸せますデイステーション」が実施されています。

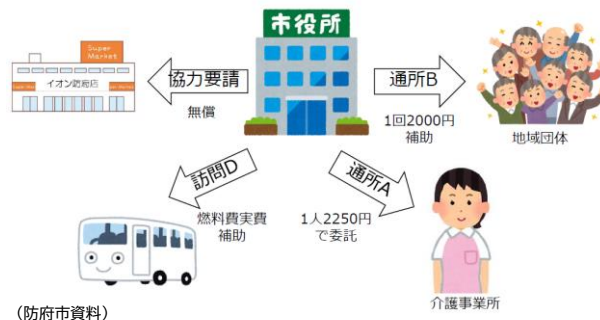
<幸せます健康くらぶができるまで>



■ 実施体制

- 「幸せます健康くらぶ」(下図)は、「イオン防府店」から介護予防教室を行うスペースを無償で提供してもらい、介護予防教室(およびイオンでの買い物時の見守りなど)は、市が「介護事業者(防府市通所サービス連絡協議会)」に委託をしています(通所A)。また、イオン防府店までの送迎は、「社会福祉法人蓬萊会」が行っています(訪問D)。
- 地域団体「向島にしき健康くらぶ後援会」は会場準備やイオン内における見守り、利用調整、地域の意見集約など行っています(通所B)。
- また、向島の取組をみて「自分の地域でも実施したい」と手を挙げた小野、西浦、玉祖の3地区では、一般介護予防事業の「幸せますデイステーション」が実施されています。これは、地域

<幸せます健康くらぶの仕組み>



第4章 取組事例

団体が企画運営をするとともに、介護事業者に送迎を含む介護予防教室(食事や買い物支援も合わせて実施)を依頼するという役割分担になっています(補助金は市から地域団体へ支払う)。

- ▶ なお、「元気アップくらぶ」(保健福祉事業)は、市から介護事業者に補助をして、歩いて行ける範囲に通いの場がない人を対象に、送迎付きの通いの場を実施するものです(令和4年現在 10 地区で実施)。

■ 具体的な取組 ※ここでは例として、「幸せます健康くらぶ」と「幸せますデイステーション(西浦)」を紹介

<幸せます健康くらぶ(向島地区)>

- ▶ 向島地区の取組「幸せます健康くらぶ」は、月2回実施される介護予防教室への送迎を、社会福祉法人(車両と運転者)が行っています(1回はイオン、1回は公民館)。
- ▶ 乗降場所は 10 か所が設けられており、主に参加者の調整は地域団体が行っています。
- ▶ 地域団体からは、見守り当番として 2人が同行しており、介護予防教室



- を担当する2人の介護職とともにイオン内での買い物時の見守りなどを行っています(なお、公民館開催時は、移動支援販売車による買い物支援があります)。
- ▶ 対象者は、基本的に要支援者等のみであり、利用料は1回 500 円(通所Aの本人負担1割 250 円+損害賠償保険料及び諸費 250 円)です。

<幸せますデイステーション(西浦地区)>

- ▶ 西浦地区の「幸せますデイステーション」は、介護予防教室と食事、買い物支援等を一体的に行う取組で、地域団体から「株式会社夢のみずうみ社」に依頼をして実施しています。
- ▶ 介護予防教室は公民館か「夢のみずうみ村」の事業所で行い、介護予防教室が終わった後の買い物は行先を特定せず、スーパーや家電量販店など柔軟に決定しています。
- ▶ 向島地区とは異なり一般介護予防事業として実施していますが、利用者は 65 歳以上で移動に困っている人に限定しています。

<幸せますデイステーション「西浦おでかけ会」の取組>



■ 委託・補助等の概要

- ▶ 「幸せます健康くらぶ」は、主に要支援者等を対象に、介護予防と買物支援を一体的に提供する取組で、介護予防教室の実施とサービス利用者が実施施設に到着してから実施施設を出発するまでの間における見守り活動によって構成されます。
- ▶ 通所型サービスAとして、介護事業者へ要支援者等1人あたり 2,500 円(実施施設に到着してから出発するまで4時間以内の場合)が支払われます(利用者負担が1割あるため、委託費は 2,250 円)。

- また、向島地区については送迎を訪問型サービスD(燃料費の実費)、地域団体の活動を通所型サービスB(1回1時間 500 円。4時間で 2,000 円)として補助しています。
- 一般介護予防事業の「幸せますデイステーション」は、高齢者を対象に公民館や空き家等において介護予防教室と買い物支援等を一体的に提供する取組です(1回2時間以上、月2回以上行うことが要件)。
- 補助金は、参加する高齢者が 10 人以下の場合は 2,000 円/回、11 人以上の場合は 2,500 円/回、介護職委託費として1回1名につき 5,000 円(上限1回 10,000 円)、会場借り上げ加算(上限 5,000 円)および送迎加算(燃料費の実費)となっています(その他、開設準備経費加算(上限 100,000 円)、開設準備施設補修経費加算(上限 200,000 円)がある)。
- 「幸せますデイステーション」補助金は、市から地域団体に支払われ、介護職委託費や送迎に係る燃料費などは、地域団体から介護事業者等へ支払われます。

■ 取組のポイント

<“住民だけに負わせない”、地域の多様な主体との協働による“地域主体”の取組の創出>

- 「幸せます健康くらぶ」の取組の創出は、地域とは住民だけでなく、社会福祉法人や民間企業なども含めたものであるとの考えから、住民にすべてを負わせる「住民主体」ではなく、地域の多様な主体との協働による「地域主体」の仕組みを構築するという発想に端を発しています。
- 地域ケア会議で話し合われた地域のニーズと多様な地域資源を結び付けたことが、「地域主体」の取組みの創出につながったといえます。

<多くの小さな通いの場でなく、まずは「送迎付きの通いの場」をつくるという発想>

- 「住民が主体となった小さな通いの場」を多数つくるよりは、「送迎付きの通いの場」を少数つくる方が現実的との発想から、まずはモデルとなるような取組を地域につくることから始めています。
- さらに、(最初に取組が始まった)向島地区の取組をみた他の地域から「自分の地域でもやりたい」と手が挙がったことによって、他の地域へも横展開が進んでいます。

<地域団体(運営)、社会福祉法人(車両・運転者)、事業所(場所・教室)の協働による取組>

- 「幸せます健康くらぶ」の取組は、地域団体が主体となって運営する中、介護予防教室の場所はイオンが無償で提供し、イオンまでの送迎は社会福祉法人が、介護予防教室の実施は介護事業所(委託)が行うなど、地域の多様な主体が協力した一体的な仕組みが構築されています。
- 地域団体である「向島にしき健康くらぶ後援会」は、利用調整や担い手の確保、事業者への費用の支払いなど全体の運営を担っており、「多様な主体との協働による地域主体」の取組といえます。

<介護予防(体操)と生活支援(食事・買い物)、社会参加(閉じこもり防止)の一体的な実施>

- 向島地区の「幸せます健康くらぶ」では、介護予防教室に参加した後にイオンで買い物や食事をすることができます。また、一般介護予防事業の「幸せますデイステーション」を実施する小野地区や西浦地区についても、体操教室のみでなく食事や買い物支援も実施しています。
- 介護予防のみでなく、生活支援や社会参加を一体的に行う総合事業の考え方が反映されています。

<インセンティブ交付金を活用した保健福祉事業「元気アップクラブ」を市内 10 地区に展開>

- 現在は市内 15 地区に、近くに通いの場がない人であっても参加ができる「元気アップくらぶ」を整備することを目指しています(市が介護事業所に補助を出すことで実施。現在は 10 地区で実施)。
- 「元気アップくらぶ」は保健福祉事業としており、必要な補助金は全額インセンティブ交付金が充てられています。

第4章 取組事例

■ 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	向島にしき健康くらぶ後援会 「幸せます健康くらぶ」
対象となる地区の名称	向島地区
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:1,104人 高齢化率:52.7% ※R4.9
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	向島地区にお住まいの要支援者等
延べ利用者数(年間)	182人(R4年度実績)
実利用者数(利用登録者数など)	16人(R4年度に利用実績がある人)
登録運転者数	運転は社会福祉法人の運転手が行っている
車両台数&所有者と種類	1台(マイクロバス)
車両の所有者	社会福祉法人
3. サービス内容	
目的地	イオン防府店、公民館 ※いずれも通所A 現在はトライアル、送迎を行う社会福祉法人の施設
運行方法	規定の乗降場所(地区内10か所)
運行頻度	月2回(イオン1回、公民館1回)
予約方法など	「向島にしき健康くらぶ後援会」が利用調整
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	(通所型サービスA) ・要支援者等1人あたり2,250円 ※ 実施施設に到着してから出発するまで4時間以内の場合 (訪問型サービスD) ・ガソリン代実費 (通所型サービスB) ・1回1時間500円(4時間で2,000円)
利用料金	1回500円 (通所Aの本人負担1割250円+ 損害賠償保険料及び諸費250円)
活動者が受け取る額	運転は社会福祉法人の運転手が行っている

■ 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	幸せますデイステーション「西浦おでかけ会」
対象となる地区の名称	西浦地区
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:3,288人 高齢化率:38.6% ※R4.9
移動支援の活動の開始時期	R2
2. 利用者と活動者の実績	
利用対象者	西浦地区にお住まいの65歳以上(移動に困る人)
延べ利用者数(年間)	142人(R4年度実績)
実利用者数(利用登録者数など)	14人(R4年度に利用実績がある人)
登録運転者数	運転は介護事業者の運転手が行っている
車両台数&所有者と種類	ミニバン、軽自動車、マイクロバス等利用者によって変更
車両の所有者	介護事業者
3. サービス内容	
目的地	介護予防教室(公民館、委託先の介護事業所) 参加者が希望する買い物先(スーパーや家電量販店など)
運行方法	規定の乗降場所
運行頻度	月2回
予約方法など	「西浦おでかけ会」が利用調整
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	(一般介護予防事業) ・高齢者が10人以下の場合2,000円/回、11人以上の場合 2,500円/回 ・介護職委託費として1回1名につき5,000円 (上限1回10,000円) ・会場借り上げ加算(上限5,000円) ・送迎加算(燃料費の実費)
利用料金	1回500円 (昼食代は別)
活動者が受け取る額	運転は介護事業者の運転手が行っている

鹿児島県
鹿屋市

社協が地域と社福法人間の調整を行い、社福法人が車両と運転手を提供することで週1回の買い物ツアーを実現

#地方都市、#社協事務局、#行先(買い物)、#乗合、#車両(社会福祉法人)、
#利用者(一般高齢者含む)、#活動頻度(週1~2回)

(基礎データ:人口:101,096人 高齢化率:30.03% 面積:448.2k㎡ 人口密度:225.6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	

※ 本事業では主体間で金銭のやり取りが発生しないため印なし

(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】

- 鹿屋市社会福祉協議会が行う「ドライブサロン事業(生活支援型)」は、地域の社会福祉法人から車両と運転手をセットで派遣してもらい、週に1回、地域の人への買い物の送迎を行う事業である。
- 車両の運行管理に関する必要経費(車両費・燃料代・保険料ほか)は社福法人が負担し、利用者の負担は無料となっている。なお、市や鹿屋市社協からの委託・補助はない。
- 鹿屋市社協は事業の実施主体として、協力法人への呼びかけや、地域への提案、地域ニーズの把握などを行っており、社福法人としては車両と運転手を提供する以外の負担が抑えられていることから、協力しやすい仕組みとなっている。
- また、地域のサロンのメンバーは週に1回の買い物ツアーには全員参加することが前提となっており、欠席する場合には連絡を入れる必要があることから、無断で欠席をしたメンバーに対しては鹿屋市社協を通じて連絡を入れるなど、安否確認や見守りのための仕組みとしても機能している。
- さらに、ドライブサロン事業は買い物施設を目的地とした「生活支援型ドライブサロン」の他、市内の名所や観光地に行く遠足のようなお出かけができる「生きがいづくり型ドライブサロン」も実施されている(同様に、車両と運転手は社福法人が地域貢献活動として提供)。
- また、ドライブサロン(生活支援型)の利用者を対象としたアンケート調査の結果から、ドライブサロンを利用するようになって買い物に行けるようになっただけでなく、「人と会話することが増えた」、「体調や気持ちの面で良くなった」、「1週間の楽しみが増えた」、「運転免許所の返納をした」といった多様な効果があることが確認されています。

■ 背景・プロセス

- ▶ 鹿屋市では平成 25 年度から厚生労働省の「安心生活創造事業」に参加しており、地域での見守りや買い物支援を必要とする人の把握やその支援体制づくりに取り組んでいました。
- ▶ その一環として、平成 26 年 4 月に、社会福祉協議会の事業として「ドライブサロン」を市に提案しましたが、当時の案は公用車を住民ボランティアが運転するような内容でしたが、詳細を調べたところ道路運送法の関係で実現が困難であることがわかりました。
- ▶ その後、平成 26 年 8 月に、障害者支援施設の桜町学園(社会福祉法人愛光会)から、地域貢献について相談があったことから、今度は新たに法人の車両・運転手を活用して地域の人を送迎する「ドライブサロン(生活支援型)」を提案しました。
- ▶ 「ドライブサロン(生活支援型)」は、社会福祉法人が地域貢献の一環として法人の車両と運転手を使って地域住民の買い物の送迎を行う事業であり、平成 27 年 1 月に北花岡地区にてパイロット事業を実施したところ、利用者から評判が良かったため、鹿屋市地域公共交通会議などにも説明したうえで、同年 4 月に本格的に実施することになりました。
- ▶ その後、鹿屋市の社会福祉協議会では市内のその他の法人にも声掛けを行って対象地区を拡げ、令和4年現在では「生活支援型ドライブサロン」が 13 地区(5法人7施設)、「生きがいきり型ドライブサロン」が 2 地区(2法人2施設)に広がっています。

<ドライブサロン(生活支援型)のこれまでの主な経緯>

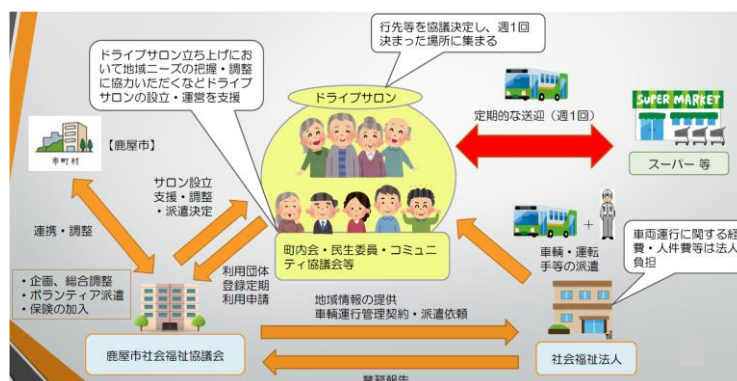
年 月	内 容
H 2 6 . 4	鹿屋市へドライブサロン事業を企画し提案
H 2 6 . 8	社会福祉法人の地域貢献活動について桜町学園より社協へ相談
H 2 6 . 9	九州運輸局鹿児島運輸支局にドライブサロン事業について相談
H 2 6 . 1 1	桜町学園に対しドライブサロン事業を提案
H 2 7 . 1	北花岡地区においてパイロット事業開始(桜町学園) 1/15~3/31
H 2 7 . 2	鹿屋市地域公共交通会議及び鹿屋市地域公共交通活性化協議会でドライブサロン事業を説明、意見聴取
H 2 7 . 4	北花岡地区においてドライブサロン本格始動(桜町学園)
H 2 7 . 1 0	高隈地区においてドライブサロン開始(鹿屋長寿園)
H 2 8 . 8	大始良地区(獅子目)においてドライブサロン開始(慈恵園)
H 2 9 . 3	串良地区においてドライブサロン開始(以和貴苑)
H 2 9 . 8	花里・根本原地区においてドライブサロン開始(花岡の里)
H 2 9 . 1 1	大始良地区(飯隈・南)においてドライブサロン開始(ラン)
R 4 . 4	北花岡地区においてドライブサロン支援(和光学園)

(鹿屋市社協資料)

■ 実施体制

- ▶ 鹿屋市社協は、地域で公共交通が十分に運行されていないなど、買い物に不便と思われる地域を対象に、当該地域の社会福祉法人に声掛けをして、「ドライブサロン」への参加を呼びかけます。そして、法人からの賛同が得られたところで、次に地域に提案をします。
- ▶ 地域の合意ができれば、鹿屋市社協が中心となって地区のニーズの把握やバス路線の運行時刻などを調べて、対象者やコースを検討します。大まかなルートや対象者が決まったら、町内会や民生委員に説明して了解を得て、町内会や民生委員と一緒に対象者を抽出します。
- ▶ その後、住民説明会を経て参加者を決定するとともに、サークルとしてのサロンを立ち上げて代表者を決定し、ルートや時間の調

<ドライブサロン(生活支援型)のイメージ>



(鹿屋市社協資料)

第4章 取組事例

整を行います。なお、参加者については年齢制限を設けておらず、障がい者や若い人も利用可能としています。

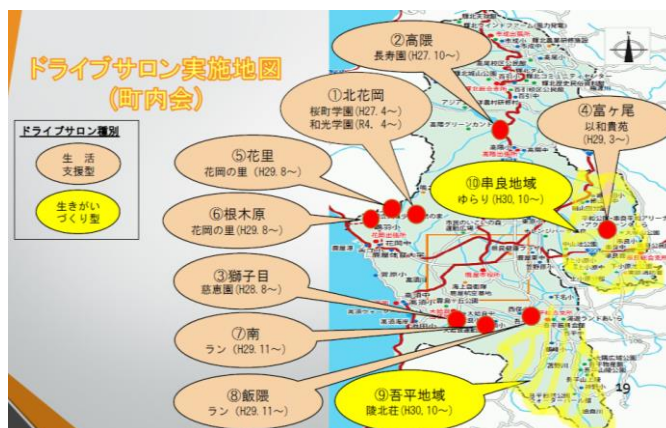
- こうした地区との調整が終わった段階で、鹿屋市社協と社会福祉法人の間で「車両運行管理契約」を結び、運行を開始します。車両の運行管理に関する必要経費(車両費・燃料代・保険料ほか)は社会福祉法人が負担し、利用料金は無料です。
- また、買い物の送迎の際には、運転手以外にも、乗降を介助する補助者が同乗しますが、補助者については法人が用意することもあれば、鹿屋市社協がボランティアを派遣することもあります。
- なお、1日の送迎が終わったら、社会福祉法人は鹿屋市社協に業務報告を行うこととなっており、その中に参加者の出欠情報を入れることで、参加者の見守りに役立っています。サロンのメンバーである利用者は毎回参加することが原則となっており、欠席する場合はサークルのリーダーや友人、鹿屋市社協や社会福祉法人に連絡することになっていますが、無断欠席があった場合は、鹿屋市社協から民生委員や緊急連絡先へ連絡をし、安否を確認することになっています。
- このようにドライブサロン事業では、社会福祉法人の地域貢献により地域住民の買い物支援が行われるとともに、参加者の見守り実施体制として機能しています。
- なお、保険は鹿屋市社協が用意します。利用者に対しては共同募金を財源とした全社協の「ふれあいサロン・社協行事傷害補償」で怪我や事故を補償し、社会福祉法人については全社協の「福祉サービス総合補償」に加入をしています。

■ 具体的な取組

<生活支援型ドライブサロン>

- 「生活支援型」は、目的地が買い物施設であり、交通不便な地区や移動販売車のない地区を中心に持ち掛けています。100～1,000人程度の範囲を単位とした地区で実施しています。
- 週1回、同じ曜日・時間に、毎回同じルートで目的地(買い物施設)に送迎し、所要時間は概ね2～3時間です。生鮮食品の保存は1週間程度が限界のため、週1回を基本としています。なお、目的地を変更したい場合は、サークル内で話し合っ決めて決めることとなっています。
- 使用する車両の大きさとしては、マイクロバスやワゴンとなっています。
- 複数設定されている集合場所に集まって乗車し、帰りは集合場所で解散することが原則ですが、帰りは荷物もあることから、ルート上のご自宅付近で降車してもらうこともあります。
- 令和4年度は、5法人の7施設により13地区で実施されています。
- コロナ前までは、全地区合わせて年間延べ2,500人程度(1回あたり10人程度)の利用がありました。
- 地区によっては買い物施設まで離れていることもあり、そうした地区で週に1回送迎してくれるのは大変便利であるため、利用者からは非常に喜ばれています。ドライブサロンがあることで、免許を返納した人もいます。

<ドライブサロンの実施状況>



(鹿屋市社協資料)

<生きがいつくり型ドライブサロン>

- 「生きがいつくり型」は、地域の中に買い物施設や交通手段がある地域を対象として、目的地を市内の名所や観光地などとして、住民同士で遠足へ行くような取組として実施しています。6,000～10,000人程度の範囲を単位とした地区で実施しています。
- 使用する車両の大きさとしては、マイクロバスや大型バス(45人乗り)となっています。
- 対象者は概ね65歳以上の高齢者(高齢者サロンの参加者等)としています。月2回程度の実施で、所要時間は概ね半日程度であり、1時間くらいかけて目的地に行き、食事して帰りに買い物施設に寄るといったのが一般的なコースとなっています。
- 行き先等については、参加者の意向を踏まえ、鹿屋市社協が調整しています。
- 令和4年度は、2法人の2施設により2地域で実施されています。1回あたりの参加者数は40名程度となっています。

■ 委託・補助等の概要

- 鹿屋市のドライブサロン事業は、社会福祉法人の車両と運転手を無償で提供してもらい実施されているため、金銭のやり取りが一切発生しません(利用料金も無料)。
- 鹿屋市社協と社会福祉法人との間で交わす「車両運行管理契約」も、あくまでルートや対象者の取り決めが中心となっており、金銭のやり取りは発生していません。

■ 取組のポイント

<社協が実施主体となり住民と社福法人間の調整を行うとともに、社福法人が車両と運転手を提供>

- 車両と運転手については、社会福祉法人が地域貢献活動として無償で提供をしていますが、その他の地域との調整やニーズ把握などについては、鹿屋市社協が実施主体としてコーディネートをしていることから、地域住民や社会福祉法人の負担が抑えられています。
- このように、社会福祉法人としては「車両と運転手を用意すれば良い」という仕組みが、協力法人を増やすことにもつながっています。

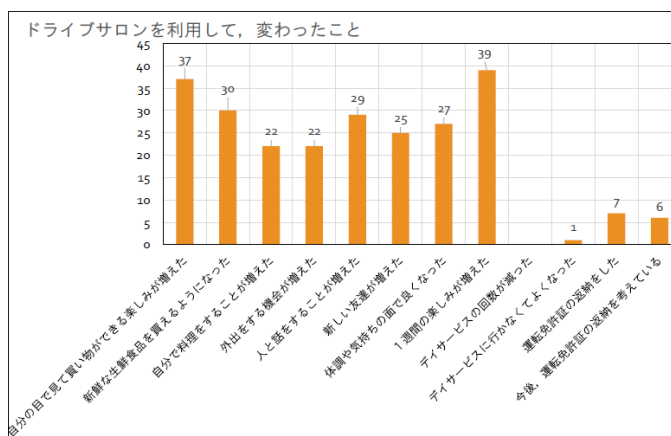
<買い物への送迎のみでなく、欠席者に連絡を入れることによる見守りの仕組みとしても機能>

- 週に1回の買い物にはサロンのメンバーが全員出席することが前提となっており、欠席する場合に連絡をする必要がある仕組みであることから、無断欠席者には社協を通じて連絡を入れるなど見守りの仕組みとしても機能しています。

<人とのつながりの醸成や体調改善、免許返納などの多様な効果を確認>

- ドライブサロン(生活支援型)の利用者を対象としたアンケート調査の結果から、買い物に行けるようになった他、「人と会話することが増えた」、「体調や気持ちの面で良くなった」、「1週間の楽しさが増えた」、「運転免許所の返納をした」といった多様な効果があることが確認されています。

<利用者アンケート調査の結果(生活支援型)>



(鹿屋市社協資料)

第4章 取組事例

■ 取組概要①(生活支援型ドライブサロンの例)

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	社会福祉法人愛光会 障害者支援施設桜町学園・障害者支援施設和光学園
対象となる地区の名称	北花岡
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:215人 高齢化率:53.9% ※R5.11
移動支援の活動の開始時期	H27.4
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)	延べ約192人 ※R4
実利用者数(利用登録者数など)	21名 ※R5
登録運転者数	—
車両台数&所有者と種類	29人(マイクロバス)
車両の所有者	社会福祉法人愛光会
3. サービス内容	
目的地	買い物施設(ニシムタ鹿屋店、スーパーかくち)
運行方法	既定の集合場所
運行頻度	毎週木曜日13:00~15:00
予約方法など	毎回参加が原則だが、欠席の時は事前に連絡
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	(補助・委託はしていない)
利用料金	無料
活動者が受け取る額	無償

■ 取組概要②(生きがいづくり型ドライブサロンの例)

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	社会福祉法人岳風会障害者支援施設陵北荘
対象となる地区の名称	吾平地域
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:5,903人 高齢化率:38.5% ※R5.11
移動支援の活動の開始時期	H30.10
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136人 ※R1 (R2～R4はコロナ禍で休止中)
実利用者数(利用登録者数など)	約412名(吾平地域ふれあいいいききサロン27サロン)
登録運転者数	—
車両台数&所有者と種類	45人(大型)／25人(中型)
車両の所有者	社会福祉法人岳風会
3. サービス内容	
目的地	市内外の名所・観光地・買い物施設
運行方法	玄関前から規定の乗降場所
運行頻度	月2回(1サロンずつ)
予約方法など	毎回参加が原則だが、欠席の時は事前に連絡
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	(補助・委託はしていない)
利用料金	無料
活動者が受け取る額	無償

大分県
国東市

生活支援コーディネーター等による、地域住民全体を巻き込むアプローチで住民主体の活動を創出

#地方都市、#協議体、#人材育成、#行先(サロン・買い物)、#個別輸送、
#無償ボランティア、#車両(マイカー)、#利用者(一般高齢者含む)、#活動頻度(週1~2回)

(基礎データ:人口:26,232人 高齢化率:43.5% 面積:318.1k㎡ 人口密度:82.5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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



(国東市資料)

【概要】

- 国東市では、住民主体の活動の創出にあたって、まずはモデル地区(2地区)を選定したうえで具体的な取組を創出し、そこで得られたノウハウなどを元に他地域へ横展開していく方法をとっている。
- 取組の立ち上げのプロセスには、“地域主体”であっても“地域任せ”にしないという市・社協の地域に寄り添う姿勢(地域への丁寧な訪問/第3層 SC の配置)や、講演会・勉強会の開催を通じた地域の主体的な活動への動機付け(多くの参加者が集まったという成功体験の積み重ね、勉強会の内容・成果を全戸にフィードバックするなど)、全戸訪問ニーズ調査の実施など、地域全体を巻き込むような工夫が数多く組み込まれている。
- モデル2地区では、勉強会やニーズ調査の結果を反映し、地区公民館を拠点として「居場所」・「食事」・「移動支援」を一体的に行う取組が開始された。市は、こうした地域の取組を支援するため「地域支え合い活動支援事業(一般介護予防事業)」を後追いで創設し、補助を行っている(令和4年度現在は、全16区中6地区で実施)。
- 第1層協議体(寄ろう会(え))には、このような取組を実践する地域の住民(第3層協議体のメンバーなど)が中心となって参加するという「ボトムアップ型」の体制が構築されている。第1層協議体(寄ろう会)は、実践に基づく具体的な取組や課題を検討するという明確な役割を持ちつつ、情報共有や後方支援など市全域で地域の支え合い活動を「応援する会」として機能している。
- さらに、市内の移動支援については、一般介護予防事業・訪問型サービスB・一般財源による取組など、地域の多様なニーズに対応する複数の補助メニューが用意されている。

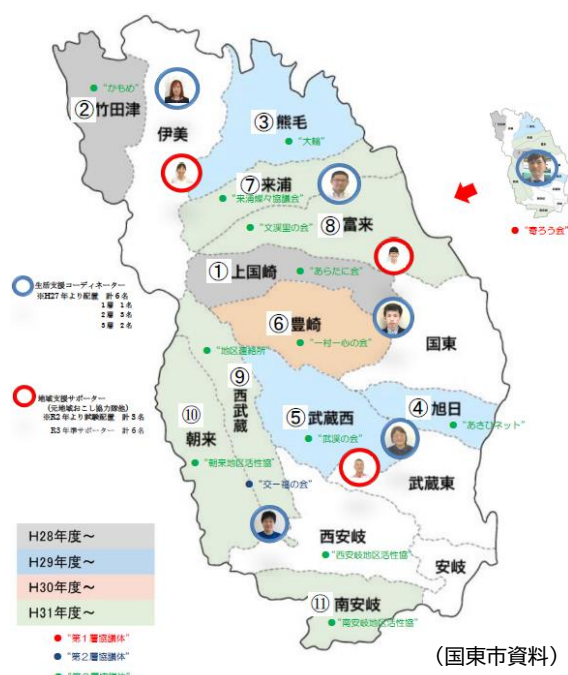
■ 背景・プロセス

- 国東市では、まず地域のキーパーソンの方を訪問し話し合いを重ねましたが、まずは第1層協議体を立ち上げることよりも、「支え合い活動とは何か」という具体的なイメージを地域で共有することが必要と判断し、「モデル地区」を選定し具体的な活動の創出から着手することにしました(平成 27 年)。
- モデル地区は、「上国崎地区」と「竹田津地区」の2地区であり、前者は「地区社協はあるが、支え合い活動までは実施されていない地区」、後者は「核となる団体等がない地区」であるなど、その後の他地域への横展開などを見据えて、地域特性の異なる2地区が選定されています。
- モデル2地区と話し合いを進める中で、「やる気はあるが、事務作業をしてくれる人が欲しい」との声があったことから、地域における活動の立ち上げ支援を行う「第3層生活支援コーディネーター(各地区1名ずつ)」を配置しました(ふるさと納税を活用)。
- 平成 28 年3月には先進地視察と講演会を行いました。講演会の参加者はアンケート調査で特に勉強したい内容として「移動支援」と「居場所」と「食事」が挙げられたことから、各々のテーマについて5～6月に地域勉強会を開催しました(なお、講演会・勉強会の内容・成果は、全戸にフィードバック)。
- さらに勉強会の参加者が主体となり7月～9月に全戸訪問ニーズ調査を実施し、その結果をもとに 12月には上国崎地区で、平成 29 年1月には竹田津地区で、地区公民館を拠点とした「ミニデイ」と「カフェ」と「送迎」を一体的に行う取組が開始されました。
- なお、この取組を支援する「地域支え合い活動支援事業(一般介護予防事業)」は、平成 30 年度から市が後追いで作成したものであり、補助事業の枠組みに取組を合わせるのではなく、取組にあった補助事業を設計するという順番となっています。

■ 実施体制

- 第1層協議体「寄ろう会」は、1年8か月の準備期間を経て、平成 30 年に設立されました。準備期間中(準備会)は、上国津や竹田津の取組開始前までは市・社協主導型で実施されていましたが、取組開始後は徐々に住民主導型となり、司会も住民の方が行っています。
- 「寄ろう会」のメンバーは、住民や各種団体機関、行政関係部署などから構成されていますが、住民は第3層協議体のメンバーなどが第1層協議体に参加する「ボトムアップ型」の体制となっており、「寄ろう会」は、各地区の取組に関する情報共有や後方支援など、市全域で地域の支え合い活動を「応援する会」として機能しています。
- 第3層協議体での取組がある程度進んだ段階で、第3層で活動する住民が中心となった第1層協議体を立ち上げたことは、実践に基づく具体的な取組や課題を検討するという「第1層協議体の役割を明確化」とするとともに、住民がその中心的な役割を担うことにもつながっています。

<国東市内の公民館区(全16地区)>



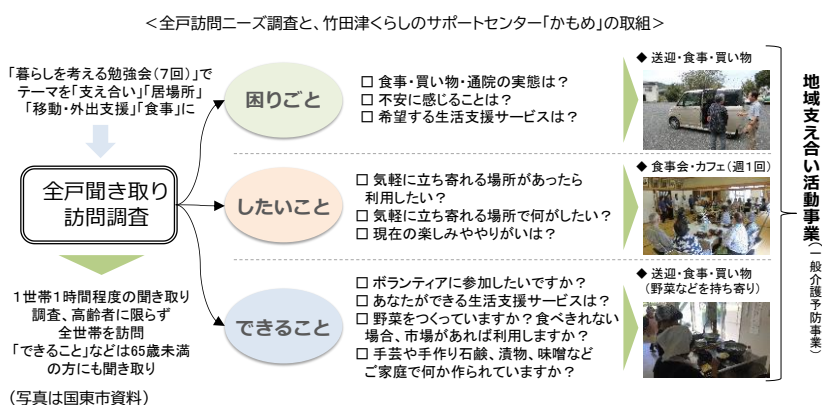
(国東市資料)

第4章 取組事例

- 令和4年現在は、①上国崎、②竹田津、③熊毛、④旭日、⑤武蔵西、⑥豊崎の6地区が実践地区(既に地域支え合い活動支援事業が実施されている地区)、⑦来浦、⑧富来、⑨西武蔵、⑩朝来、⑪南安岐の5地区が検討地区(検討中)となっています。

■ 具体的な取組 ※ここでは例として、「竹田津くらしのサポートセンター「かもめ」を紹介

- 竹田津地区では、地区内の470世帯を対象に全戸聞き取りニーズ調査を実施しており、講演会や勉強会の参加者など全29名のスタッフが調査を実施しています(県補助事業を活用し、有償で実施)。
- この際、作成した調査票は、「困りごと」だけでなく、「したいこと」、「できること」を把握するような調査となっています。そして、この時に、調査に協力したスタッフや、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ます。
- 活動は、竹田津地区公民館を拠点に「①カフェ(週3回、13~15時)」、「②送迎付き食事会(月2回)」、「③送迎付きカフェ(月2回)」、「④買い物支援((カフェ開催日の出張販売+月2回の送迎付きカフェでの送迎付き買い物)」、「⑤ちよい加勢(買い物付添を含む生活支援)」を行っています(①~④は一般介護予防事業、⑤は訪問型サービスB)。
- 「かもめ」の会員は、42人、うち送迎を行うスタッフは25人で道路事情に慣れているスタッフが同じ地域の顔見知りの利用者を送迎しています。利用料は無料で、送迎スタッフにはガソリン代等実費相当のかもめカフェのコーヒーマグを支給しています(なお、ちよい加勢は30分300円)。
- 送迎車両はマイカーを使用しており、送迎の利用者は平均15.1人/月(コロナ禍前の令和元年度実績)です。



■ 委託・補助等の概要

- 「地域支え合い活動支援事業(一般介護予防事業)」は、高齢者が自力もしくは送迎などによって通うことができる地区公民館などの施設で住民主体で行われる「ミニデイ(体操、運動、レクリエーション、会食など)」と「カフェ(日中の居場所の提供など)」を対象としています。補助を受ける団体は、その両方を行い、ミニデイは月2回以上、カフェは月4回以上(1回2時間以上)を開催することを要件としています(地区公民館単位での活動が対象。6地区で実施中)。
- ミニデイとカフェの補助対象経費は、事業に必要な報酬、報償費、旅費、需用費、役務費、使用料及び賃借料、委託料、備品購入費、負担金などとされています。

事業区分	補助基本額		補助上限額 (1月)
	1回あたりの基準額	固定費(1月)	
ミニデイ	1 公民館以外の施設を使用して支援を行う団体 14,500円 2 公民館を使用して支援を行う団体 14,200円	22,000円	150,000円
カフェ	1 公民館以外の施設を使用して支援を行う団体 5,000円 2 公民館を使用して支援を行う団体 4,700円	無	
送迎支援	補助対象事業への参加者送迎用の自動車レンタル費用の実費(1台限り)		50,000円

- また、地区公民館単位よりも小さな行政区単位での活動も対象とした「ちよいかせ事業(訪問型サービスB)」は、「生活援助」や「外出支援」を行う団体を対象としており、現在は一般介護予防事業を行う6団体と行政区単位(3団体)で実施されています。
- さらに、「国東市高齢者買い物支援事業」は、一般財源で行われる事業であり、買い物に困っている高齢者を支援するため「移動販売事業者へのガソリン代等」を補助しています。

➤ なお、「ちよいかせ事業」と「高齢者買い物支援事業」は、利用者のニーズを判断することを目的に、それぞれ対象者を独自のチェックリストを用いて決定しています。

<ちよいかせ事業(訪問型サービスB)>

ちよいかせ事業
(国東市住民主体による介護予防・生活支援サービス(訪問型B)事業)

ボランティア活動の奨励と生活支援を互助の力で解決する地域づくり醸成のため、生活援助や外出支援等の生活支援を行う団体の活動に対し、助成を行います！

【基本額】3つから選択

①おうちへちよいかせ 生活援助(掃除、洗濯、ゴミ出し、買物代行等)	50,000円/年 (5,000円/月)
②おそとへちよいかせ 外出支援(買物付添、通院付添等)	60,000円/年 (5,000円/月)
③まとめてちよいかせ おうちへ+おそとへ まとめてちよいかせ!	120,000円/年 (10,000円/月)

(国東市資料)

【加算】

<p>①ボランティア奨励加算(10名以上〜)</p> <p>ボランティアを行う活動者の人数に応じた加算 ※申請時活動者登録用紙、予算書提出 年度途中増加の場合変更可</p> <p style="text-align: center;">500円×活動者数/月</p>	<p>※加算上限額 行政区単位 60,000円/年 (5,000円/月) 複数行政区単位 120,000円/年 (10,000円/月) 地区公民館単位 480,000円/年 (40,000円/月)</p>
<p>②通いの場加算(年48回以上 ※週1回開催)</p> <p>通いの場を生活支援と一体的に運営する場合加算 ※他交付金・補助金の交付を受けて活動している活動は対象外</p> <p style="text-align: center;">60,000円/年(5,000円/月)</p>	

介護予防チャレンジ奨励補助(年3団体まで) **120,000円/年**
上記以外の内容で介護予防に資する取組みを企画実行した場合の補助
※申請時に企画書及び予算書、報告時に報告書と決算書提出

※今回ご紹介する助成金事業は、令和3年4月(創設)
申請団体: 竹田連、帆毛、豊崎、上田崎、旭日、鹿野西(地区公民館単位)
申請3団体・喜来地区松原区、西萩地区喜水区、南萩地区大原区(行政区単位)

■ 取組のポイント

<地域全体を巻き込むようなストーリー性を意識したアプローチ>

- 国東市の取組には、以下のような地域全体を巻き込むストーリー性のある工夫がみられます。
 - ① 丁寧な訪問活動や第3層 SC の配置など、市・社協の地域に寄り添う姿勢が協力者を生み出し、
 - ② 協力者と一緒に実施した講演会に参加者が多く集まったという「成功体験」が、地域の主体的な活動の動機付けとなり、
 - ③ 講演会後に参加者に対して行ったアンケート調査が、次の勉強会につながるテーマ設定となり、
 - ④ 勉強会の内容・成果を全戸にフィードバックしたことが、取組を地域に周知することにつながり、
 - ⑤ 取組が周知されていたことが、全戸訪問ニーズ調査に多くの住民が協力してくれたことにつながり、
 - ⑥ ①～⑤の流れの中で参加する住民が徐々に増えことで、具体的な活動の創出につながっている。

<住民主体の全戸訪問ニーズ調査により、「困りごと」・「したいこと」・「できること」を一体的に把握>

- 全戸訪問ニーズ調査では、「困りごと」・「したいこと」・「できること」(ニーズとシーズ)を一体的に把握するとともに、調査に協力したスタッフや、訪問時に聞き取り調査を行った住民が後の活動に参加するなど、ニーズの把握のみでなく担い手の確保にもつながっています。

<地域での実践活動に軸足を置いた、ボトムアップ型の検討体制の構築(第3層→第1層)>

- 第1層協議体→第3層協議体の順番ではなく、まずは地域での取組を生み出した後に、そこで活動する第3層協議体のメンバー等が参加する第1層協議体を立ち上げることで、実践に基づく具体的な取組や課題を検討するという「第1層協議体の役割の明確化」につながっていると同時に、第1層協議体においても住民がその中心的な役割を担うことに成功しています。

<一般介護予防事業・訪問B・一般財源など、多様なニーズに対応する複数の補助メニューを用意>

- まずは「地域にとって必要な取組は何か」を考え、取組の内容がみえてきた段階で「どのような支援が有効か」を考えることを基本としています。決まった補助メニューありきではなく、必要な支援方法を柔軟に考えた結果として、多様なニーズに対応できる複数の補助メニューが誕生したといえます。

第4章 取組事例

■ 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	竹田津くらしのサポートセンター「かもめ」
対象となる地区の名称	竹田津地区
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:809人 高齢化率:59.5% ※R2.10
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	竹田津 地区住民で外出するのが困難と判断された方で、且つ送迎及び外出 支援の利用申請をされた方
延べ利用者数(年間)	333人 ※R1
実利用者数(利用登録者数など)	19人
登録運転者数	22名
車両台数&所有者と種類	22台
車両の所有者	運転者のマイカー
3. サービス内容	
目的地	公民館
運行方法	玄関前から公民館(帰宅時に買い物に寄ることも可)
運行頻度	送迎付き食事会(月2回)、送迎付きカフェ(月2回)
予約方法など	各地区日前まで各地区(西方寺・岡・国見浦手・鬼籠・櫛海)の理事が中心となって 地区ごとに誰がどの利用者を送迎するかを調整し、理事より利用者へ個別の送迎の時間等連絡する
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	国東市一般介護予防事業(地域支え合い活動支援事業)補助金 ミニデイ・カフェ:補助上限150万円 送迎支援(レンタル自動車を使用した場合):5万円/月
利用料金	無料
活動者が受け取る額	ガソリン代実費に相当する、かもめカフェでのみ使用できる コーヒー券

岩手県
花巻市

訪問型サービス B の補助制度の中で、移動支援の取組を行っている場合の加算を設定

#過疎地域、#補助(定額)、#行先(通院・買い物等)、#個別輸送、#町会・自治会など、
#有償ボランティア、#車両(団体所有)、#活動頻度(週3回以上)

(基礎データ:人口:93,193人 高齢化率:34.8% 面積:908.4k㎡ 人口密度:102.6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	
---------	---	------	--	---------	--	------	--



(アイーナいわて県民情報交流センターHPより)

【概要】

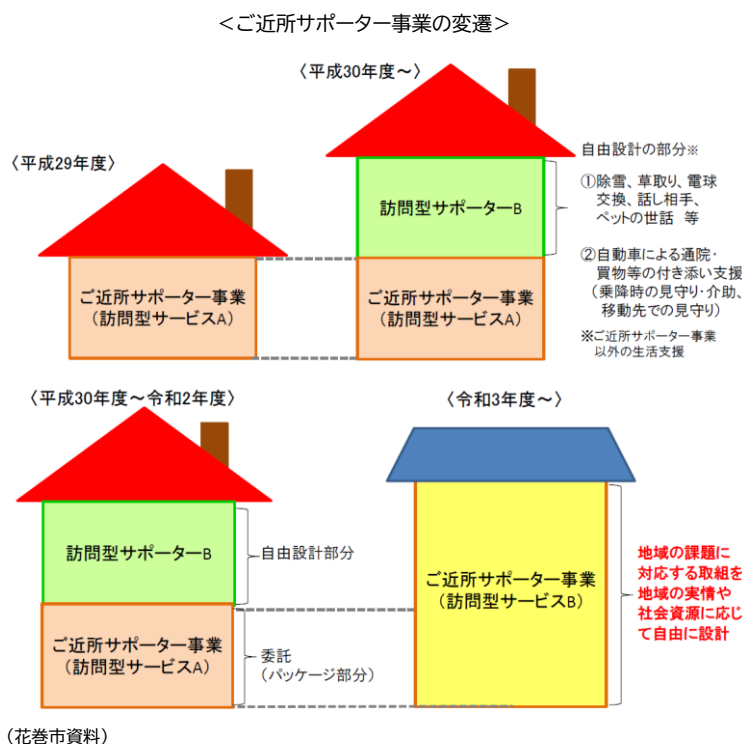
- 平成 24 年3月に、岩手県立大学の教授の協力のもと、「高松第三行政区ふるさと交流福祉計画」を策定したが、その際に実施した全員アンケート調査やワークショップ、研修会の中で、特に一人暮らし高齢者や高齢夫婦のみ世帯が抱える不安として「病院や買い物に行く足(交通手段)がない」、「運転免許を返納したら、ここでは生きていくことができない」といった意見が出た。
- それを契機に、地域内で助け合いでの移動支援が行われるようになったが、平成 28 年 11 月～平成 30 年3月にかけて、農林水産省の「農山漁村振興交付金事業」を活用し、無償の外出支援の社会実験を実施したところ、通院や買い物等に年間 100 回以上の利用があった。
- 平成 30 年3月に外出支援の実施主体「ふるさと高松げんき村」を高松地区有志 10 人で設立し、「花巻市高齢者生きがい就労創出支援事業」の補助金を活用してワゴンの軽車両を購入、平成 30 年6月からは花巻市の訪問型サービス B の補助を受け、「自動車による通院や買い物等の付き添い支援」を開始した。
- 花巻市の訪問型サービス B の補助制度は、事務費については利用実人数ごとに段階的な補助金額が設定されているとともに、コーディネーターの配置や奨励金、移動支援の取組を行っている場合の補助金額は加算という形で設定されている。
- また、訪問型サービス B の補助制度の中にボランティア奨励金が位置づけられており、担い手の確保、事業の持続可能性への寄与などの効果を期待することもできる。

第4章 取組事例

■ 背景・プロセス

平成 20 年6月に、少子高齢化による地域コミュニティの低下、過疎化、一人暮らしや高齢者世帯の増加などの課題解決のため、高松第三行政区の全戸(令和4年3月末時点で 74 世帯、人口 166 人)が参加する地域づくり団体「高松第三行政区ふるさと地域協議会」が設立されました(神楽の伝承や加工品開発、貸し農園、ふるさと宅配便などに取り組む)。

- 平成 24 年3月に、岩手県立大学の教授の協力のもと、「高松第三行政区ふるさと交流福祉計画」を策定しましたが、その際実施した全員アンケート調査やワークショップ、研修会の中で、特に一人暮らし高齢者や高齢夫婦のみ世帯が抱える不安として「病院や買い物に行く足(交通手段)がない」、「運転免許を返納したら、ここでは生きていくことができない」といった意見が出ました。
- そこで、高松第三行政区では、困っている人たちに声をかけて、自家用車の相乗りによる通院等の移動支援が徐々に始まっていきました。
- 平成 28 年 11 月～平成 30 年3月にかけて、地域課題の解決に向けて農林水産省の「農山漁村振興交付金事業」を活用し、無償の外出支援の社会実験を実施したところ、通院や買い物等に年間 100 回以上の利用がありました。
- そして、平成 30 年3月に外出支援の実施主体「ふるさと高松げんき村」を高松地区有志 10 人で設立し、「花巻市高齢者生きがい就労創出支援事業」の補助金を活用して、ワゴンの軽車両を購入しました。
- さらに、平成 30 年6月からは花巻市の訪問型サービス B の補助を受け、「自動車による通院や買い物等の付き添い支援」を開始しました。
- 花巻市の総合事業では、平成 30 年当初は老計十号で規定される生活援助を提供する訪問型サービス A「ご近所サポーター事業」を行う取組団体の、自主活動部分に相当する活動を対象とした補助メニューとして訪問型サービス B を位置づけていました(ふるさと高松げんき村は、訪問型サービス A の委託を受け、さらに訪問型サービス B の補助を受けていた)。
- 訪問型サービス B では、「①除雪、草刈り、電球交換、話し相手、ペットの世話など」や「②自動車による通院・買い物等の付き添い支援」が行われていました。
- しかしながら、令和3年度から地域支援事業交付金の交付要綱が改正され、住民ボランティアに対する奨励金が交付金の交付対象となったことから、令和3年度からは地域団体等が自分の地域の状況や課題に応じて、支援内容や利用料を自由に設定し、活動する訪問型サービス B「ご近所サポーター事業」に一本化されました。



■ 実施体制

- 平成28年度に農林水産省の「農山漁村振興交付金事業」を活用した実証実験を行うにあたり、高松第一～第三行政区を対象とした説明会を開催したところ、高松第三行政区より「緊急性を要する高齢者がいるので、早急に実施して欲しい」という要望が出されました。
- そして、緊急の要望が出された高松第三行政区で運転等の担い手の希望を募ったところ、男性3人（自営業、会社員、消防署員）女性2人（主婦、福祉施設職員）から手が挙がりました。
- その後、平成30年3月に外出支援の実施主体「ふるさと高松げんき村」を高松地区有志10人で設立し、令和4年現在の登録運転者数は3名となっています。また、「ふるさと高松げんき村」の事務局長がコーディネーターを、役員の一人在り運転ボランティアを務めるとともに自宅を駐車場として提供しています（「花巻市高齢者生きがい就労創出支援事業」の補助金を活用して購入した、団体所有のワゴンの軽車両）。

■ 具体的な取組

- 「ふるさと高松げんき村」では、花巻市から総合事業の訪問型サービスBの補助金を受け、「①掃除、洗濯、ゴミ出し、ベッドメイク、衣類の整理、調理、買い物、除雪、話し相手、散歩の付き添い、草取り、電球の交換等の身体に触れない生活支援」と、「②自動車による通院・買い物等の付き添い支援」を実施しています。
- 団体の発足は平成30年3月、移動支援の開始は平成30年4月、訪問型サービスBの補助を受けたのは平成30年6月からでした。
- 「②自動車による通院・買い物等の付き添い支援」は、通院や買い物の付き添い等の生活援助と一体的に行う移動前後の付き添い、乗降支援です（許可・登録不要の運送）。送迎の際の主な目的地は、花巻市内および北上市内の病院等（送迎に要する時間30分程度）となっています。
- 利用対象者は、要支援者等となっており、サービスを利用する際には介護予防ケアプランにサービスの利用が位置づけられていることが条件としています。
- 利用登録者は、令和4年時点で13名、運転ボランティアは3名となっています。令和4年度の延べ利用者数は48人でした。
- 利用者負担は、利用料金が500円/回となっており、移動支援以外の他の生活援助と同一の料金体系です（有償支援の対象は付き添い支援であり、送迎部分は無償扱い）。活動者は、1回あたりの活動で500円全額を受け取ります。
- 保険については、市の規定により、対人・対物賠償補償について、全国社会福祉協議会で発行する「福祉サービス総合補償Aプラン（対人・対物補償2億円）」以上の補償と、あわせて感染症の補償プランに加入することとされているとともに、「自動車による病院・買い物等の付き添い支援」における「自動車移動中の保険」については、対人・対物賠償補償において無制限の補償に加入することとされています。

<送迎の様子>



（花巻市資料）

■ 委託・補助等の概要

- 訪問型サービスB(ご近所サポーター事業)の補助制度は、基準額のうち事務費については、利用実人数に応じて3段階に設定されています(1~4人以下、5~9人以下、10人以上)。
- さらに、コーディネーターを配置した場合の person 費と、ボランティア奨励金が補助対象となっています。
- これら基準額の合計は、年間で50万円が上限として設定されていますが、「自動車による通院・買い物等の付き添い支援」を行っている場合は、その実利用者数1人当たり年額9万円が加算されます(50万円の上限に関わらず加算されます)。
- なお、補助金換算の対象者は、要支援者等に限定されています。
- さらに、花巻市では事業を立ち上げるための支援として「生活支援体制づくり事業補助金」(生活支援体制整備事業)の制度があり、「花巻市ご近所サポーター事業(訪問型サービスB)」又は「通所型サービスA」の事業を立ち上げる経費に対し、立ち上げ費用の補助金を交付するとされています。
- 補助金の交付は1回限りであり、補助金の額は10万円が上限となっています。

<訪問型サービスBの補助制度の概要>

対象経費		基準額	
事務費	消耗品費、印刷費、事務処理を行う人件費、保険料、通信費、研修旅費、光熱水費、借上料、その他市長が必要と認める運営経費	利用実人数が1人以上4人以下	104,000円
		利用実人数が5人以上9人以下	130,000円
		利用実人数が10人以上	156,000円
コーディネーター人件費	地域でのニーズ把握や、サービス提供のための打ち合わせ、現地調査などに当たる担当者を配置する場合に加算。	140,000円	
ボランティア奨励金	ボランティア活動者に対する奨励金として、利用実人数に応じて加算。	1人当たり20,800円	

※ 基準額は、年間500,000円を上限とする。
 ※ 「自動車による通院、買物等の付き添い支援」のサービスを利用した利用者の実人数1人当たり年額90,000円を加算

■ 取組のポイント

<移動支援に限らず「農山漁村振興」や「就労創出支援」など、さまざまな補助メニューを活用>

- 農林水産省の「農山漁村振興交付金事業」を活用することで、無償の外出支援の社会実験(平成28年11月~平成30年3月)を実施するとともに、「ふるさと高松げんき村」が平成30年4月から移動支援の取組を始める際には、「花巻市高齢者生きがい就労創出支援事業」の補助金を活用して、ワゴンの軽車両を購入しています。
- 実証実験の実施や車両の購入にあたっては、様々な省庁の補助メニューが活用できる可能性があることから、活用可能な財源を探す際には、国土交通省や厚生労働省のみでなく、その他の省庁や都道府県などの補助事業をあたってみることも重要といえます。

<訪問型サービスBの補助制度の中で、移動支援の取組を行っている場合の加算を設定>

- 訪問型サービスBの補助制度について、事務費については利用実人数ごとに段階的な補助金額が設定されているとともに、コーディネーターの配置や奨励金、移動支援の取組を行っている場合の補助金額は加算という形で設定されています。
- 団体ごとの特徴や、活動内容に合わせて柔軟な補助金額が設定できる仕組みといえます。

<訪問型サービスBの中にボランティア奨励金を位置づけ>

- 訪問型サービスBの中にボランティア奨励金を位置づけることで、担い手の確保、事業の持続可能性への寄与などの効果を期待することができます。

■ 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	ふるさと高松げんき村
対象となる地区の名称	高松第三行政区
対象となる地区の人口・高齢化率	人口:172人 高齢化率:44% ※R5.9
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	要支援者等 継続利用要介護者
延べ利用者数(年間)	48人 ※R4
実利用者数(利用登録者数など)	13名 ※R4
登録運転者数	3名 ※R4
車両台数&所有者と種類	1台(団体所有、軽ワゴン車)
車両の所有者	団体所有
3. サービス内容	
目的地	通院・買い物など
運行方法	玄関前から目的地
運行頻度	月曜日～金曜日
予約方法など	原則として1週間前までに予約し、2～3日前に電話で調整
4. 財源・利用料金など	
補助・委託の額 (財源)	(訪問型サービスB) 事務費:利用実人数に応じて、1～4人が104,000円、5～9人が130,000円、10人以上が156,000円 コーディネーター人件費:140,000円 ボランティア奨励金:利用実人数1人当たり20,800円 ※「自動車による通院、買い物等の付き添い支援」のサービスを利用した利用者実人数1人当たり年額90,000円を加算
利用料金	(訪問型サービスB) 利用料:500円/回
活動者が受け取る額	500円/回 (その他、ボランティア奨励金もあり)

第 5 章 市町村交流会の議事概要

- ここでは、令和4年度、および5年度に実施した、「市町村交流会」の議事概要を整理しました。
- この「市町村交流会」は、各市町村の取組内容や抱えている課題、さらには各市町村に向けたアドバイザーからの助言について参加市町村間で共有することにより、広くノウハウを共有することを目的としたものです。
- この「市町村交流会の議事概要」には、各市町村の課題やそれに対するアドバイザーの助言などが収録されています。今後に向けて、移動支援・送迎の取組の推進を図る際にご参考までにご覧ください。
- なお、内容は交流会時点のものであり、令和6年3月時点のものではありません。

1 東海北陸厚生局管内（令和4年度）

<市町村交流会の開催概要>

【日時・参加者】

	日時	参加市町村
第1回	2022/11/22(火) 13:30~16:30	伊勢市、藤枝市、西伊豆町、魚津市、志賀町
第2回	2022/12/9(金) 13:30~16:30	小牧市、鈴鹿市、いなべ市、上市町
第3回	2022/12/12(月) 13:30~16:30	日進市、郡上市、桑名市、袋井市、南伊豆町

【場所】

- ・ Zoom を用いたオンライン会議

【プログラム】

- 1 本事業の概要など
- 2 参加市町村による取組紹介・課題の共有
- 3 アドバイザーを交えたディスカッション

【アドバイザー】

- ・ 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)
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

※ アドバイザーの服部氏は第3回のみ参加

第1回 交流会

三重県伊勢市

静岡県藤枝市

静岡県西伊豆町

富山県魚津市

石川県志賀町

■ 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)

[三重県伊勢市 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。

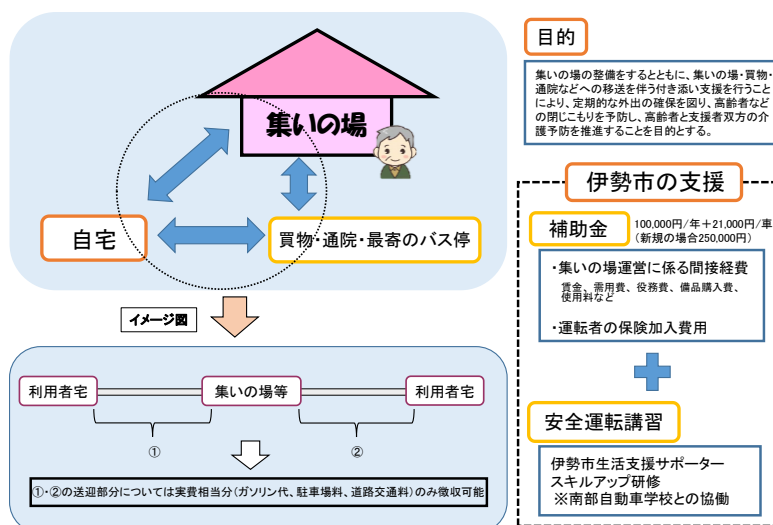
(伊勢市 服部)

- 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、その他の団体が生活支援を行っている団体が地域にある

<伊勢市つきそい支援サービス イメージ図>



(伊勢市資料)

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かある。
- ただ、そういった団体でも移動支援だけに行っていない。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)

【静岡県藤枝市 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。

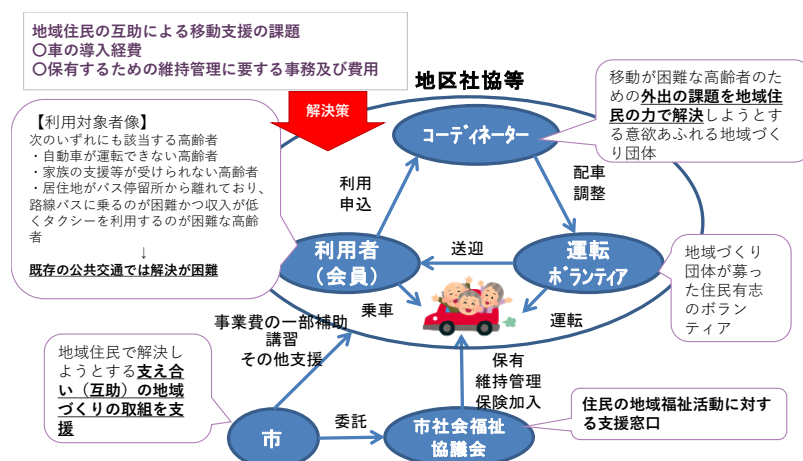
(移動ネット 伊藤)

- 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、

<地域支え合い出かけっCARサービス支援事業>



(藤枝市資料)

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。
- 送迎のみの場合も、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)

[静岡県西伊豆町 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。「あったらいい」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)

[富山県魚津市 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SC1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、1 人しかいない。社協に委託して

いるが、代替わりをしており現在の第 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)

[石川県志賀町 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たる方が良い。
- 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>
- タクシー事業者にお問い合わせの話は、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にお問い合わせする必要がある。

(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、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い、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)

第5章 市町村交流会の議事概要

- 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)

- 今日の趣旨とず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。
- 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ら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いただけないか。

(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っているため、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ると考えている。
- 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。

第2回 交流会

愛知県小牧市

三重県鈴鹿市

三重県いなべ市

富山県上市町

■ 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な。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なども考えられるが、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。

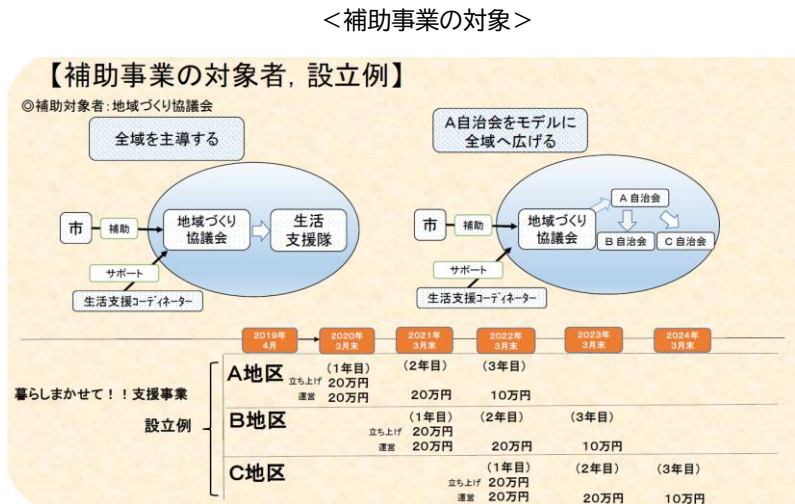
■ 生活支援と移動支援をセットにしてサービス B へ (三重県鈴鹿市：暮らしまかせて支援事業)

[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



(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、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。
- 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も関心はあるが、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、充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車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 伊藤)

- 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、色々見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円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。

第3回 交流会

愛知県日進市

岐阜県郡上市

三重県桑名市

静岡県袋井市

静岡県南伊豆町

■ 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

第5章 市町村交流会の議事概要

(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、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

<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)

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)

<鹿倉ささえあい隊>

友愛活動の事例紹介

会員有志による「鹿倉ささえあい隊」の発足

郡上市シニアクラブ連合会 和良支那鹿倉シニアクラブ(会員39名)

～岐阜新聞掲載 (R3.2.10)～

【背景】

○町中心部から北へ約8kmに位置する和良町鹿倉地区は、約35世帯が住む商店や医療機関がなく人口減少・高齢化が著しい地区。
○市が自主運行するバスは週3日・1日数本の運行のため、車を運転できない高齢者には不便が強い地区。

『高齢者が住み慣れた所で暮らし続けるにはどうしたら良いか』と地区有志は考えた。

「鹿倉ささえあい隊」が令和3年2月発足

【代表：森政子（シニアクラブ会員）】


シニアクラブ会員4名を含む鹿倉地区有志9名が
安心して暮らせる地域をつくるべく立ち上がった

◇支援内容 買い物、通院、電球交換、布団干し、クラブ活動送迎

◇費用 ガソリン代相当のみ

◇範囲 当面は和良町内のみ

※ 今後は、八幡町や下呂市金山町への送迎も視野



(一般財団法人岐阜県老人クラブ連合会資料)

第5章 市町村交流会の議事概要

- 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者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。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。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。

- 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・類型2にはま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庁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いう声が出た。
- ▶ 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

第5章 市町村交流会の議事概要

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と。
- ▶ 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、

第5章 市町村交流会の議事概要

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 鈴木康子 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)

第5章 市町村交流会の議事概要

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。

第5章 市町村交流会の議事概要

(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)

- 車両の用意について、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。

2 中国四国厚生局管内（令和5年度）

<市町村交流会の開催概要>

【日時・参加者】

	日時	参加市町村
第1回	2023/10/30 (月) 13:30～16:30	江津市、日南町、府中市、上関町
第2回	2023/11/16(木) 13:30～16:30	備前市、米子市、呉市、周南市

【場所】

- ・ Zoom を用いたオンライン会議

【プログラム】

- 1 本事業の概要など
- 2 参加市町村による取組紹介・課題の共有
- 3 アドバイザーを交えたディスカッション

【アドバイザー】

- ・ 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)
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

第1回 交流会

島根県江津市

鳥取県日南町

広島県府中市

山口県上関町

■ 鳥取県日南町

[日南町福祉保健課 坂村美枝 氏、日南町社会福祉協議会 生活支援コーディネーター 毛利好孝 氏]

1. 取組概要

(日南町)

- 現状では、JR が 2 駅ある。路線バスは 5 路線があって 1 日 3 往復しており、小中学生の登下校の時間に合わせて朝 2 便、朝夕を中心に運行されている。
- なお、隣町に乗り入れるバス路線もある。デマンドバスも 5 路線あり、1 日 3 往復している。福祉有償運送が 2 法人、町内 7 地域のうち 1 地域(多里地域)で交通空白地有償運送が運行されている。
- 各地域の中での移動に困っている人がいる。また、それぞれの地域が離れているため中心部までの距離には地域差がある。
- そうした中で、地域で実現したい取組・サービスとしては、各地域に公用車を用意し、それを地域の人で運行することができればと考えているが、具体的な取組はこれからである。

2. 課題など

(日南町)

- 実現に向けた課題としては、車の維持費や、車両調達の経費や運転手の確保である。
- 取組を行うことができそうな担い手としては、まちづくり協議会に「運転手をしてもいい」と言う集落支援員がいる。あとはボランティア養成を行った生活支援ボランティアや御近所サポーターの方たちも可能性がある。
- さらに、1 地域において NPO 法人まちづくりサポートセンターが活動しており、交通空白地有償運送を行っているなど活発に活動されているので、可能性がある。
- 当町では、冬になると積雪が多いため雪が

降ると運転が難しい。

(MURC 鈴木)

- 各地域に公用車を用意するアイデアは、どこから出てきたのか？

(日南町)

- 最も早く実現できると考えた。まちづくり協議会の集落支援員が運転してくれる可能性のある地域もある。

(MURC 鈴木)

- 例えば、NPO 法人が交通空白地有償運送を行っている多里地域では、移動手段は充足していると言えるか。

(日南町)

- 充足はしていないと思う。バスやデマンドバスは 1 回 200 円だが、交通空白地有償運送は 500 円であり、さらに多里地域内の移動に限定される。
- デマンドバスは 10 人乗りの車両で、町全域をカバーし 3 往復している。しかし、1 時間前までに電話で予約するのが住民にとっては煩わしいようである。外出したいという意欲も強くないのかもしれない。

(MURC 鈴木)

- 通いの場など、地域の集まる場への移動はどのような感じか。

(日南町)

- 通いの場は町内に 40 か所程度ある。歩いていくのが難しい方もおり、世話人が送迎をしているところもある。病院への移動だけでなく、こうした通いの場等への移動支援を、まちづくり協議会が一緒に行ってくれればと考えている。

(移動ネット 伊藤)

第5章 市町村交流会の議事概要

- 通いの場への送迎は課題の1つと思う。地域によっては、車が1台あれば動き出すところもあるのであれば、もう少しニーズを明確にすることが必要と感じた。

(IHEP 服部)

- 地域を動かすためには、移動手段を提供するだけで良いのか。意識変容から始める必要があるのか。

(日南町)

- 意識変容が一番大事だと思っている。

(IHEP 服部)

- 移動手段の確保と同時に、地域でどのように暮らすと健康が維持できるかを伝える機会を設けることも大切である。

(移動ネット 伊藤)

- 7 地区のまちづくり協議会は、地域の困り事に対して何をすべきかといった協議体のような機能は果たしていないのか。

(日南町)

- まちづくり協議会は地域振興の担当部署が見ており、まだ十分な情報共有ができていない。

(MURC 鈴木)

- 福祉保健課としては、地域の声を拾う場面はないのか。

(日南町)

- 足で稼いで聞きにしている状況だ。
- また、これまで地域に対してはこちらから色々提案はしてきたつもりだが、逆に地域の意見を聞いてこなかったのかもしれない。事業を紹介しても、地域からすると「行政から仕事を押し付けられる」という感覚を持ってしまうのかもしれない。

(MURC 鈴木)

- 公用車を配置したらすぐ進む地域はあるか。

(日南町)

- 地域によると思う。

(MURC 鈴木)

- 今のデマンドバスでも充足するニーズはあ

ると思う。1時間前の電話予約ができなければ、どのような移動手段を用意しても利用されないかもしれない。情報提供や意識変容を促すことが必要か。

(日南町)

- 地域によって状況は異なるため、まずはどこか1地区でモデル事業ができればと思う。

(移動ネット 伊藤)

- 40 か所も通いの場があるなら、これを軸に進められる可能性はある。もし週1回程度であれば、ボランティアにとっても負担は少ない。通いの場やまちづくり協議会に話をしてみてもどうか。

(MURC 鈴木)

- ボランティアの育成をされているとのことなので、生活支援を行っているのであれば訪問 B として移動支援も行えるかもしれない。

(日南町)

- ボランティアの人数は増えてきたが、マッチングが不十分である。将来的に生活支援一体型はできたらよいと思う。

(IHEP 服部)

- この地域では、ボランティアは「してあげるもの」か？ それとも「お互い様」か？

(日南町)

- 「してあげるもの」だと思う。地域の人はボランティアを受ける練習をしていない。

(IHEP 服部)

- 豊明市では、ボランティアをすると、将来ボランティアしてもらえる「時間預金」の仕組みがある。こうしたボランティアを促進する仕組みを知って、どういうものがその地域に合うか考えられると良い。

https://www.murc.jp/wp-content/uploads/2023/05/houkatsu_08_2305_01.pdf

(移動ネット 伊藤)

- 時間預金はすべての地域で上手くいくものでもないが、選択肢の一つではある。

■ 広島県府中市

[府中市介護保険課 唐川寛史 氏、 伊藤一法 氏]

1. 取組概要

(府中市)

- 市内では、路線バスが運行している地域とそうでない地域がある。運行していない地域や利用が不便と判断されるような場所については、在宅高齢者の移動手段ということで登録制の移動支援「外出支援サービス」を実施している。
- 「外出支援サービス」は、事前の登録制で2週間に1回登録された方の家を回って通院先の病院まで送迎し、また数時間後に病院から家まで送り届けるという仕組みである。6コースあるが利用される方が少なく、1ルート当たり2人、多くても3人という状況だ。どうしてもコースごとに運行日時が決まっているので、使い勝手が悪いのかもしれない。
- そのほか、市内の一定地域を巡回する「ぐるっとバス」や、特定の方にはタクシーチケットを配布している。

2. 課題など

(府中市)

- 課題としては、通院や通所についての移動支援は実施しているものの、それ以外の通いの場や買物に対する移動支援が今は制度としてもない。そうした中で、地域の住民の支え合いの移動支援も考えられると思うが、担い手の確保や事故の補償などの問題があり、ハードルが非常に高いと感じている。

(MURC 鈴木)

- 「外出支援サービス」について、資料を見ると、実利用者13人に対して、予算が400万円近くになっており、1人当たりになると34万円、1往復で1万5千円近くになっており、タクシーを頼んだ方が安いくらいになる。

- タクシー会社に委託するにしてもやり方はいろいろある。例えば、通常のタクシー運賃のまま複数利用者の送迎をしてもらうが、利用者のとりまとめなどは社協や地区社協が行い、1つの契約として実施する仕組みがある。利用者負担とタクシー運賃の差額を補助する。相乗りをすることで1運行あたりの費用を抑えられる。

- また、住民主体の取組を行うためには、生活支援体制整備事業が重要になる。いきなり移動支援、車両貸与と進めるのではなく、生活支援コーディネーターが課題と感じていることを地域で話し合い、そのうえで担い手を探すなどの取組が必要ではないかと思う。

(移動ネット 伊藤)

- 6コースを2週に1回ずつの運行だと使いづらいだろう。
- 利用者が減っている状況について、タクシー会社とは原因や今後の対応について話をしているか。

(府中市)

- 現時点ではできていない。
- タクシー会社から受託を辞めたいという話は聞いていないが人手不足等の課題はあるので、あまり利用が無いエリアについては集約や廃止なども考える必要があるだろう。

(移動ネット 伊藤)

- そうなると、どこまでタクシー会社に委託すべきかだろうか。思い切って住民組織が担うという考え方もある。

(府中市)

- 住民組織と言っても地域は高齢化しているので、ドライバーが見つかるだろうか。

第5章 市町村交流会の議事概要

(移動ネット 伊藤)

- 6 コースすべてではなく、1 コースだけなら10人いれば毎週1回運行しても2~3か月に1回しか当番は回ってこない。

(IHEP 服部)

- 群馬県の渋川市社協が実施する「あいのり」という事業がある。府中市と同様に2週間に1回地域ごとに買物に行くものである。タクシー(乗用)は基本的には相乗りはできないが、社協が一手に引き受けてまとめることによって相乗りを可能にしている。また、スーパーから協賛金をもらっているのも特徴だ。
<https://www.murc.jp/wp-content/uploads/2023/07/houkatsu08230701.pdf>
- こういう仕組みにしてお金を浮かせて、浮いたお金をほかの仕組み、例えば近くの通いの場に連れて行く等に使えたら良いのではないかと思った。

(移動ネット 伊藤)

- 渋川市社協のような相乗りを実現するためには、交渉力が必要になる。「外出支援サービス」は相乗りを前提としていると思うが、タクシー会社が乗合許可を得ているのかが重要になる。乗用許可しかない場合、運賃メーターの金額を皆で分けるスタイルになる。タクシー会社は一般的に午後が比較的暇なので、タクシー会社にも理解を得られる条件設定を交渉することになる。乗合が可能なタクシー会社の場合、運賃メーターの案が魅力的ではない場合もある。タクシー会社に対して魅力のある提案をすることなど、関係者間の合意を得るための交渉力が必要になってくる。

(IHEP 服部)

- 渋川市社協の場合も、スーパーに協賛金をもらうために「お客さんがくれば、このくらいの金額を使ってくれますよ」、「これくらいの人数が買い物に来ますよ」といったデータを

示して交渉をした。住民、タクシー会社、運転者の話も聞く必要があり、コミュニケーションをとることが重要になる。そうした交渉ができる人として、介護保険の世界では生活支援コーディネーターが期待されている。

(MURC 鈴木)

- 仕組みとして若干分かりづらいところがあったと思うが、渋川市の例では送迎する度に通常のメーター運賃となるが、例えばその料金を乗りあった2人で折半することができるという仕組みである。また、利用者が負担する運賃を少し低めに設定して、運賃と利用者が負担する料金の差額を総合事業等で補助することも可能だ。渋川市社協の場合はこの差額を社協が負担し、各務原市の場合は一般介護予防事業で補助している。
- 渋川市社協の例では、一人1回あたりの輸送コストは1,000~1,500円程度である。
- ただ、タクシー会社が暇な時間でないに対応してもらうことは難しく、通院は午前中が中心であるため、難しいことが多い。買物であれば13時~16時くらいでも良く、協力をしてもらいやすい。

(府中市)

- デイサービスの送迎車両を、空き時間に地域の移動支援に使わせてもらっている例があれば教えていただきたい。

(移動ネット 伊藤)

- 山口県防府市では、「幸せます健康くらぶ事業」における介護予防教室を介護事業所に委託し、会場までの送迎に必要な車両、運転者を障害者施設が提供しているが、その際に買い物にも寄る。買い物のみでなく、介護予防が目的となっていることで、行政として支援がしやすくなっている。
- 車両だけでなく、困っている人をつなげるなど気を配ってくれる人がいてくれると尚良い。防府市の場合は、民生委員を中心とした住民ボランティアがそれを担っている。

■ 山口県上関町

[上関町保健福祉課 富田智子 氏、上関町社会福祉協議会 事務局長 松藤泰三 氏、
訪問型サービス B コーディネータ 長沼春華 氏]

1. 取組概要

(上関町)

- バスが唯一の移動手段の中で、生活支援体制整備事業の協議体などから「バスに乗れないのが困る」という声が聞こえたため、65歳以上の方などにバスの利用料の一部を補助している(福祉優待バスカード)。
- 協議体の中では、近所に店がない、外出しにくい、気軽に集まる場所がない、支え手が不足している、という課題が出ている。
- 移動販売車やコープ等が来るようになったので、買い物の課題は解消された。残り3つの課題の対応として、まずは移動支援から始めていくことで、支え手不足の解消にもつながると協議体で話し合った。バス・タクシー以上介護タクシー未満の移動支援サービスで、利用者も担い手も社会参加につながることにポイントを置いた。外出できるけれど困っている、ちょっとした移動の付添に困る方にとって、少し手伝うというイメージである。

2. 課題など

(上関町)

- 8月に立ち上げて、現在の課題としては、「①住民がタクシーと勘違いしていること」、「②1週間前の予約が原則だがギリギリの予約も多いこと」、「③専用車両ではないため社協業務と重なること」、「④通院の場合帰りの時間が読みづらいこと」、「⑤ボランティアの育成」、「⑥実働のボランティアが限られており、実働できなくても不安を感じないような働きかけが必要」などがある。
- 立ち上げに当たっては、全戸配付して運転手を募ったが0人だった。そのため、社協関

係者や役場 OB に個別にお声かけしたが、現段階で動ける方は3人である。

- 乗降補助・見守りとして300円/30分を利用者からボランティアに渡している。

(MURC 鈴木)

- 上関町から頂いた質問のうち、訪問Bの中で乗車している時間を時間料金の対象にできるかどうかについて、根拠はあるか。

(移動ネット 伊藤)

- 明文化されて表に出ているものはないが、国土交通省から「乗車時間もカウントして良い」というメール連絡が、2021年11月に各運輸支局まで流されたことは確認済み。
- 待機時間や車に乗る乗らないにかかわらず、同じ料金設定になっていることで運送に対する対価とみなさないという解釈が基になっている。団体によっては、家を出たら時間をカウントするケースもある。

(上関町)

- 待機時間について、利用者負担と補助金と2通り考えている。補助金も可能か？

(移動ネット 伊藤)

- 補助金を活用し、団体から手当をボランティアに渡しても良いことが明確化される見通し。
- 元々団体が所属メンバーに渡す際のお金の名目は何でも良いが、補助金を充当することは、道路運送法の関係で解釈が定まらなかった。

(IHEP 服部)

- 待機時間の部分を町から補助するということであれば、例えばボランティア奨励金の対象にすることはできる。市町村の裁量である。
- 時間単位の設定が難しい場合は、1日単位

第5章 市町村交流会の議事概要

にする方法もある。

- ボランティアということで、一般的には最低賃金の8割程度までが上限とされている。

(上関町)

- 確認だが、運転の行為にボランティア奨励金が出せるのか？

(移動ネット 伊藤)

- 問題ない。基本的には運転以外の付添などもやっているの、1回単位や半日単位でカウントする市町村はたくさんある。

(MURC 鈴木)

- では上関町からのもう一つの質問について、付添よりも送迎が目立ってしまい、タクシーと混同されてしまう懸念については如何か。

(上関町)

- そうした声を受けて、対象を要支援者や事業対象者と書くようにした。障害の方も按分で対象にするつもりだ。

(移動ネット 伊藤)

- 要支援者ではないが、ボランティアとしてはもっと助けてあげたい人はいるのでは？

(上関町)

- まだ開始から約2か月で、わからないところもある。実際のところボランティアとしては自分達だけでは判断ができないと言われた。
- 利用者に対しては、契約の際に説明するが、例えば葬儀があって葬儀に急ぎよ行きたいから頼みたいなどといった声もある。

(移動ネット 伊藤)

- ほかの市町では、状態としては非該当かもしれないが引きこもりがちな人に対して、出かけることをもう一度思い出してほしいとボランティアが提案することもある。

(上関町)

- 仰る通りだ。ただ最初からお願いしてしまうと、ボランティアに負荷がかかるので、そのような声が出てくるのを待っている。
- ボランティアの調整についてであるが、今はLINEを使っている。そうすると最初に「行き

ます」と言ってくれた方がずっと対応している。この仕組みではほかの方は言い出しにくい懸念がある。ちなみに、この段階では利用者名は明かさず匿名としている。

(移動ネット 伊藤)

- ボランティア同士は元々知り合いなのか、ボランティアをやるようになって知り合ったのか。

(上関町)

- 小さい街なので割と顔見知りだ。

(移動ネット 伊藤)

- どのようなルールでやりたいか、ボランティア同士でやりやすい方法を話し合って決めるのが一番良い。月例会議などで、率直な気持ちを述べてもらって、その上でどういうやり方が一番気兼ねなくできるか、聞いてみたら良いと思う。

- 匿名で募集するのではなく、利用者の情報も流すケースも多い。そうした方が「その人なら私の方が家が近い」、「この前こういう様子だった」など、判断基準が色々あるため、個人情報に分かれないと「行きます」と言いづらくなる。

(上関町)

- その通りだと思った。大変参考になった。

(MURC 鈴木)

- ボランティアの育成を課題に挙げているが、育成はどのようなことをやっているか。

(上関町)

- 育成自体は今の時点ではできていない。次の担い手を作っていかなければいけないが、何か良い方法はあるか。

(移動ネット 伊藤)

- どこも、担い手の確保の基本は口コミだ。
- 移動支援以外のメニューも一緒に育てた方が良い。運転が得意な人、家事支援が得意な人など色々いる。
- 岡山の吉備中央町では、町長からお免状が出る講習がある。免状を出した人数をアピールすると、次の会の受講者が増えるそうだ。

■ 島根県江津市

[江津市 地域包括支援センター 生活支援コーディネーター 宮津美和子氏]

1. 取組概要

(江津市)

- 高齢化(高齢化率約 40%)が進む中、免許返納、身体機能の低下などさまざまな理由により移動支援、移動手段の確保が話題になっている。
- 特に西部の敬川地区で昨年度、第2層生活支援コーディネーターが協議体を開催したときに話題となり、地域と一緒に移動支援の取組を立ち上げようと動いている。敬川地区は人口が1,400人近くで高齢化率40%、市内では割と交通の便が良いところである。国道線のバスは1時間に1本程度は運行しており、JR駅も中心部から近くにある。
- 通いの場でお世話をしている社協の方が困りごとを聞いていた。そこで、民生委員と協力して80歳以上の方にアンケートをとった。その結果、80歳~84歳のほとんどの方は自分の車で移動をしている状況でだった。85歳以上の方はタクシーを利用しているが、近年タクシー業者が減ったことによりタクシーが思うように利用できなくなった。

2. 課題など

(江津市)

- 一方で、比較的条件の良い地域であるので、他の地域にも同様の困り事があるのではないと思っており、こうした状況を踏まえてどのように上手に地域を巻き込んでやっていくかのノウハウがない。

(MURC 鈴木)

- 敬川地区以外の地域の方が、深刻ではないかと想像する。

(江津市)

- 路線バスでは今年廃線の話が出ていて、こ

うした地域のほうが深刻ではないかと思う。

- しかし、そこの方々の思いをこちらでは把握できていない。市内で良い事例ができると、展開できると思う。

(MURC 鈴木)

- アンケート調査ではニーズを拾えたか。

(江津市)

- お世話役が、通院に課題があると思っていたため通院を対象に調査をしたが、通いの場やもっと別のニーズがあるのではと思っている。受診は月に1回程度の方が多く、タクシーを使って何とか可能ではないかと考える。その他、江津市では一部対象者への福祉タクシー券の助成がある。

(MURC 鈴木)

- 世話役としては、地域で取組をつくっていきたいのか、それとも市からの助成を期待しているのか。

(江津市)

- 助成への期待はあるようで、「こういう問題は市でやるものではないか」という意見があった。しかし市としては住民主体の助け合いによる取り組みもあると考えている。

(MURC 鈴木)

- アンケートは、「支援してほしい人」だけでなく「支援してくれる人」も探す機会にできる。

(江津市)

- 今まではまちづくりはまちづくり、社協は社協という縦割りであったところ、色々な協議会を一つにしようと動き始めており、その際にもう一度改めて住民の思いを聞ければと期待している。

- 一方で、私は第1層の生活支援コーディネーターも担っており、1層がどこまでその場

第5章 市町村交流会の議事概要

に入るべきか悩んでいる。

- 1層は地域包括支援センターで、2層が社協である。昨年度までは1層も社協だったが、今年から直営に戻した。

(移動ネット 伊藤)

- 色々な協議会を一つにしようとしているとのこと、課題を受診以外にも広げて検討したいというのであれば、会議をリセットできるのは良い機会だと思う。
- 2層 SC と 1層 SC が一緒に動けるほうが良いが、難しそうかどうか。地域との関係ができてきたときは2層 SC が動けるのが理想だ。
- 進め方として、次の会議の内容を SC と地域と一緒に決めるといったことも大事ではないか。あとは世話人が孤立したり逆に1人で突っ走ったりしないよう調整できると良い。

(MURC 鈴木)

- 「地域の中で支える仕組みをつくって、その中で移動支援をしていきたい」という認識が共有できれば、担い手集めの視点も自ずと出てくる。

(江津市)

- 月1回の会合に2層の SC は出席しているが、1層はどこまで行ったほうがいいのか。

(移動ネット 伊藤)

- 2万人くらいの規模の町村であれば、1層と2層兼務の SC しかない町村もあるので、分担にこだわる必要はない。政策形成に必要な材料集めとして、地域会議に参加すると考えればいいのか。

(MURC 鈴木)

- この協議会では、移動支援以外のことも検討するのか。

(江津市)

- 今は移動支援についてだけを考えている。
- まだ2回しかやっていないが、2回目には世話役がもう通院の移動支援をやっていきたいという意向を示したところであった。

(MURC 鈴木)

- こういった件でのアンケート調査は、サンプル調査ではなく全戸配布での調査をお勧めしている。生活支援を受けたい人のニーズだけではなく、送迎を含む生活支援をやっても良いという人もついでに探したいからだ。
- この場合、回収率は低くても良く、記名式で連絡先を書いてもらうことをお勧めする。手伝って欲しいと思っていない人や、手伝ってくれない人から回収してもあまり効果はないが、本当に困っている人や本当に手伝ってくれる人は連絡先を書いてくれるものだ。
- 「またアンケートか」と思われると良くないので、まずは協議会で気持ちを温めてからのほうが良いだろう。

(江津市)

- 地域内で、移動支援に限らず生活支援を行っているボランティア団体がある。社協やシルバー人材センターや生協しまねに支え合いの仕組みがあるが、十分広がっていない。
- ボランティアご自身の車で送迎する際の保険について知りたい。損保ジャパンで高額なものがあった。サロンの場合は社協が行事保険に入っている。

(移動ネット 伊藤)

- 行事保険はサロン活動が対象なので、送迎は対象外。どういうところが本当は心配なのかをまず洗い出したほうが良い。

(江津市)

- 皆さん個人でやると責任問題と口を揃えて言われる。

(移動ネット 伊藤)

- 組織として何かあった時の手順書をつくると良い。また、利用者や家族向けの同意書にサインしてもらうやり方もある。
- 1日1台400円の保険料が高いと感じる場合、保険料だけは自治体が補助することは可能だ。多様な保険があるので、皆で考える機会は必要と思う。

第2回 交流会

岡山県備前市

鳥取県米子市

広島県呉市

山口県周南市

■ 岡山県備前市

[岡山県備前市 介護福祉課 地域包括支援センター 作業療法士 岸本直子氏、
保健師 横山和代氏]

1. 取組概要

(備前市)

- 備前市が行っている移動支援は、通いの場や認知症カフェへの通所付添サポート事業がある。通所付添サポート事業は岡山県が行っている仕組みであり、県が作ったスキームに合わせて自治体ごとに仕組みを作っている。
- 今年度4月から居住する小学校区内(10地区)を運行するデマンドタクシーを開始した。

2. 課題など

(備前市)

- 吉永地区、三石地区の方たちは、限られた地元の小さな商店しかないため兵庫県のほうに買い物に行く方が多い。しかしデマンドタクシーでは兵庫県には行けないことから、利便性がないという声を聞く。
- 高齢者から買い物支援の要望が多数あり、ヘルパーが買い物をしてきてくれるのでなくて、自分で見て買いたいと聞く。そのため、現在、市内にある移動手段の中で、どういった形でやっていくのがよいのか今回教えていただけたら有り難い。
- 最初に通所付添サポート事業を始めた三石地区では、半分以上のドライバーが後期高齢者間近となっており、一方で新しい人が数名しか入っていないため、ドライバーの高齢化の問題が出てきている。
- 実際に運行しているドライバーは、買い物の同行等はしてもらえそうな雰囲気である。

(MURC 鈴木)

- 地区の地形とかニーズにもよるが、通いの場の帰りに、買い物へついでに寄る方法もあるだろう。その場合は、通いの場に参加している人だけが対象になるため、利用者が

限定されてしまうが、今の仕組みのまま利用することができる。

- また、デマンドタクシーは、既存の公共交通との関係上、意図的に不便な面をつくらざるを得ない状況となることが多い。しかし、利用者の行く先がない地域だけ運行されても意味がないため、デマンドタクシーの利便性を良くすることを今後検討する余地はあるだろう。
- デマンドタクシーとは別に、乗り降りの支援や、買い物時のスーパーの店内でも一緒にいてほしい、荷物を持ってほしいといった需要に対しては、現デマンドタクシーの仕組みで対応するのは難しいという理解で良いか。

(備前市)

- デマンドタクシーの運転手は運転のみであり、乗り降りの介助はできないと言われている。デマンドタクシーは、市が公募し、タクシー事業者や個人事業主に委託している。ただし、ヘルパー等の介助の資格は必須条件とはしていない。
- 担い手がいないことが課題である。今まで総合事業での移動支援の検討を進めてこなかったため、賛同してくれる人がどれぐらいいるのかイメージがついてない。また移動支援に利用する車両や、タクシー会社への説明、保険などを知りたいと思っている。

(移動ネット 伊藤)

- 車両を貸してくれる法人はあるか。買い物の時間程度であれば、車両を貸してくれる法人や事業者はあるのではないか。
- また、通いの場に来た人を対象にする仕組みは、タクシー事業者との調整はしやすい面がある。通所付添サポート事業のスキームの中で、比較的簡単にできるのではと思っ

ていたが難しい面があるか。ドライバーの高齢化の課題があるということなら、ボランティアは付添いに注力し、運転するのは法人の職員に頼むのも良いだろう。

- 保険に関しても、法人から貸してもらえる車両があれば、入らなくてもいいと考える。
- もし自分たちの車を使うということであれば、専用の保険がある。ボランティア自身の自動車保険を使わなくても、団体として入っている自動車保険で、対人対物が適応となる。また保険料の高いプランにすれば、車両保険もつけられる。
- 専用の自動車保険があるので、それを総合事業で補助する自治体は増えている。

(備前市)

- 買い物と一緒に連れて行ってほしいという方は、通いの場に参加せずに閉じこもっている人が多い。通いの場に参加している人たちはすでに助け合っているため、特に困っていないと感じる。

(移動ネット 伊藤)

- そうすると、生活支援と一体的に行う移動支援の方が、交通事業者との調整はやりやすいだろう。
- 現在では、道路運送法上は訪問Bで買い物へ同行する方法が一番進めやすいと言われている。様々な生活支援のメニューがある中に移動支援が含まれており、どのメニューであっても同じ金額で利用するため、運送の対価ではないという説明が成り立つ。

(IHEP 服部)

- 生活援助一体型の場合、どこが主体になるかでもスキームが変わってくる。
- 三重県名張市では、小学校区ごとに市民協働のための地域づくり運営協議会のようなものがあり、この協議会が主体となって移動支援や生活援助を行っている。
- 山口県萩市では、総合事業や生活支援体制整備事業が始まった後に、各エリアに協議体を立ち上げた。この協議体が協議をする

集団というよりは、サービス提供の主体として育てていくという考え方で展開した。

- 豊明市は、都市部の地域であり、生活支援体制整備事業を活用している。生活支援体制整備事業の枠組として、生活支援コーディネーターの仕事に、サービスの創出や担い手の養成がある。そのため、ボランティアが誰かを支えることを支援することがコーディネーターの仕事と考えている。
- また豊明市がもう1つ工夫していることは、さわやか福祉財団が広げていた、時間預託とよく言われる、ボランティア活動の貯金も取り入れていることである。自身が元気なときに1回ボランティアすると、将来自分が必要なときに1回ボランティアを受けられる。

(移動ネット 伊藤)

- 萩市では、訪問Bの年間補助額は12万円～15万円で、公用車を団体が使えるようにしている。
- 名張市は生活支援で40万円、移動支援を組み合わせると年額150万円である。
- 地区ごとに小さく行っている訪問Bの事例をみると、補助額が少ない印象を持たれることが多いが、活動団体から補助額はそれで十分といわれたケースも少なくない。

(MURC 鈴木)

- 名張の場合は年間150万円程度の補助額となっているが、車両のリース代や場合によっては奨励金とかもここから出すことは可能のため、柔軟に補助等は組めるだろう。
- 訪問Bでは、様々な生活支援の1つに移動支援があるため、交通事業者への説明も比較的しやすい。サービスの前後で、乗り降りの支援が必要な人が対象であれば、タクシーの利用者を奪っているわけではないという説明も通しやすいということである。
- デマンドタクシーも現在は試験中であり、今後見直される可能性もあるため、並行して進めていくことでクリアになるだろう。

■ 広島県呉市

[広島県呉市 高齢者支援課 介護予防グループ 岩見晃子 氏、得田忍 氏]

1. 取組概要

(呉市)

- 公共交通は、路線バス等があるが、高齢者の閉じこもり防止や社会参加の促進の目的で、バスの優待利用を70歳以上の方に交付をしている。
- また、地域住民が主体となった移動支援も2か所行っている。買物シャトルバス「きずな号」と買物バス「小須磨号」は第三層の協議体会議から生まれたものである。買い物に困っているというニーズが住民からあったため、企画されたものである。
- 住民自身も高齢で、誰かを同乗することは難しいため、社会福祉法人に運転手と車両を提供してもらい運行されている。
- 両方とも利用料はとっておらず、ガソリン代も社会福祉法人が払っている状況である。補助金もない。社会福祉法人は、地域貢献活動として運行してもらっている。
- 小須磨号は、出発点は障害者支援施設であるが、一般住民も利用できる。小須磨号は自治会程度の単位で実施をしている。
- きずな号は4自治会の共同のため、4自治会程度の地域範囲で実施をしている。
- しかしながら、この2つの取組について生活支援コーディネーターと十分に情報を共有することができていない。
- また、第二層は28か所に分かれているが、すべてに協議体が立ち上がっているわけではない。第三層は自治会単位であり、市内に約400の自治会があるうち、約40の自治会で協議会がある。

- 他の地域の第三層協議体の中では、住民同士の集う場所が欲しいと聞く。第二層では移動の問題の話が出ている。

2. 課題など

(呉市)

- 移動自体の課題というよりも買い物をする場所まで距離があり、スーパーまでの移動にニーズがある。
- また、自立支援型地域ケア会議等では、免許証を返納した後、活動範囲が狭まって閉じこもりになることや通いの場に通うことも難しいということを知る。
- 課題としては、訪問Bを行っている地域の住民のボランティア団体の高齢化や、会員数減少と共に担い手が不足していることである。また車両の確保や移動支援の取組の実施に向けての検討の進め方を知りたい。

(MURC 鈴木)

- 1つの案としては、2地域で実施されているような形で社会福祉法人の協力を得ながら実施する方法がある。

(呉市)

- 生活支援コーディネーターからの打診では、法人は受け取れないと思われる。地域貢献の形としてはしたくないため、法人にとってもメリットになるような展開方法を考えた。

(MURC 鈴木)

- 補助金が全くないという話であったが、そこに補助金を出す仕組みを作るなど、進め方次第と考える。既に地域内に前例があるため、候補にできるだろう。
- また住民が実施する場合は、訪問Bを実施している団体を中心に、生活支援の一部と

して移動支援を進める方法もあるだろう。高齢化や担い手不足ということだったが、既存の活動を拡充していくことは基本的な進め方の1つである。

(呉市)

- 訪問Bは全部で5団体あり、うち3団体が地区の老人クラブで、あとはシルバー人材センターと地区の社会福祉協議会が実施している。
- 外出同行はメニューにあるものの、付き添いのみのため、自動車での送迎は行っていない。移動支援で自身の車両を使うと事故になった時のリスクがある。

(MURC 鈴木)

- 事故のリスクがネックになっているのであれば、社会福祉協議会の車両だけを借りる方法もある。
- これまでの話の中では、社会福祉協議会や訪問Bの団体が有力な地域資源と思われるため、その資源を組み合わせたら展開できるのではないかと。

(IHEP 服部)

- 様々なニーズがある中で、まずはニーズを特定する必要がある。

(移動ネット 伊藤)

- 住民の全ての困りごとに対応することはできなく、まずはやれるところから、小さくスタートして少しずつ展開していくような提案をしている。

(MURC 鈴木)

- まずはニーズを明確にしないと具体的な活動にはつながらないため、話し合いの場やアンケート調査を町内会で実施し担い手やニーズを集める方法もある。
- 呉市全体で一斉に始めるのは難しいため、モデル地域を選定し具体化していくことが第一歩になる。モデル地域を選定する際は、地域や訪問Bの団体の声などが参考になるだろう。

(呉市)

- 地域の候補の心当たりはある。住民アンケートを行っているので、そこから具体化ができるかもしれない。高齢支援課では生活支援体制整備事業を担当していなかったため、情報を共有できていない部分であった。

(MURC 鈴木)

- アンケート調査を実施する際は、公共交通を計画する際の調査とは異なり、困っている人の名前や連絡先も分かるようなアンケート調査とする必要がある。同時に支援したい方も集めれば、担い手の確保にもつながる。

(呉市)

- 当課には3グループあるが、生活支援コーディネーターの情報は他のグループが情報を持っているため、連携が必要な状況だった。
- 生活支援コーディネーターとしては、移動は大きな課題であるので、第一層協議体で話をして欲しいと感じている。

(移動ネット 伊藤)

- 先の話に戻るが、社会福祉法人も人材育成をしてもらったらメリットがあるだろう。運転ボランティア育成講座を実施すれば、デイサービスの送迎もできるし、移動支援のボランティアも見つかるかもしれない。

(MURC 鈴木)

- 移動支援に関する知識は、弊社の手引きや動画で網羅できているので共有する。
- 今回の交流会で何か1つ明確にできることが見つかるとうい。

(呉市)

- まずは生活支援コーディネーターの持っている情報を得るという点で、本日一緒に参加してもらったことに大きな価値があると考ええる。

(MURC 鈴木)

- まずはスモールステップで進めることが重要である。狭い範囲にアプローチし、徐々に展開していくことを意識する必要がある。

■ 鳥取県米子市

[鳥取県米子市 福祉保健部長寿社会課 飯田 麻友氏、中村 加奈子氏]

1. 取組概要

(米子市)

- 米子市は東西に長い自治体であり、公共交通ですべてカバーできていない状況である。中心部にはタクシーがあるが、車がないと生活ができない状態である。
- 米子市はフレイル対策に力を入れており、通いの場を数多く展開しているものの、送迎がないという課題が出てきている。また認知症の方への支援として、家族の負担軽減のレスパイトとしての余暇支援を行っている。しかし集中的に検討ができていない状況である。

2. 課題など

(米子市)

- 介護保険で通院の介助を実施する民間の事業者も減ってきている。
- 要介護度1~2の方で、買い物に難い方などが増えつつある状況である。
- まずは優先度が高いものとして、狭い範囲での移動支援が必要と考える。日常生活圏域を越えるまでではないが、圏内での買い物・通院・金融機関等の優先度が高いと考える。
- 市が東西に長いので、企業や公共交通は市の中心に集中しており、市の端の方はタクシーを呼んでも来てくれないほどである。そのため、まずはエリア内で完結するような移動支援の優先度が高いと思っている。

(MURC 鈴木)

- ニーズがまだ具体的に把握できていないように思える。客観的にみると少し違ったニーズも出てくる可能性もあるだろう。

(移動ネット 伊藤)

- これまでの話を聞くと、地域内を巡回するコミュニティバスやグリーンスローモビリティのようなことが想像される。住民でルートや時間帯を決められるため、住民で車両を1台持って企画を含めて実施してみるようなイメージになる。
- 目的地が狭いエリアに固まっている場合は、巡回するルートを作ることはできる。広島県福山市の事例では、市から車両を貸与しており、移動の範囲を中学校区内に限定している。このような事例が参考になるかもしれない。
- 運転手は、自治会単位であればボランティアになる。無償で実施するケースもあるが、福山市では市からの委託費用の中から実施主体であるコミュニティ学区が1回1,000円程度を手当てしている。

(米子市)

- 日中にボランティアとして支援ができる方が限られている。またボランティアに頼ると持続性が気になる。

(移動ネット 伊藤)

- 市町村がお金を出して人(雇用職員)を確保する事例はある。ただ、どのくらいのサービスが必要なのか。巡回型の場合は、ダイヤを考えると1日に何便も走ることが難しい。午前中だけや午前と午後に1便ずつなど、どの程度の頻度が求められるかによるのではないかな。
- 持続可能性の観点では、日本の現状としては、タクシー会社の持続可能性についても考えなくてはいけない状況であるため、地域の住民の参加が多い方が地域全体での持

続可能性があるという考えもある。

(MURC 鈴木)

- 現状では、まず第一歩として何をやるかが明確になっていないと思うがどうか。

(米子市)

- まずは公共交通部局や、社会福祉協議会、高齢者福祉担当の3者の枠組みを設けたいと考えている。また具体的なニーズの調査をしたいと考えているが、どのような手法でやればいいのか分からない状況である。

(MURC 鈴木)

- 他の市町村の議論にもあったがアンケート調査を実施するという選択肢はあるだろう。アンケート調査は全市で行うことはハードルが高いため、対象エリアを絞ってできると良いだろう。
- 住民主体の移動支援を検討する際のアンケート調査は対象人数も限られることから、サンプル調査ではなく全数調査として、支援を必要とする人と、支援を必要としても良いという人の両方を個人で特定するような調査とすることが必要である。
- そのため、まずは限られた町内会などを対象に全戸配布調査を実施し、回答は名前や連絡先も記載してもらおうと良い。名前や連絡先を記載しない人は、支援を直ぐには必要としないし、実際に手伝ってくれる可能性も低い。回収率を高くする必要はなく、本当に必要としている個人を特定することは重要である。
- 移動支援の活動をどうイメージするかによってエリアの範囲を考えると良いだろう。全市を対象とした取組にするか、エリアを限定にした取組にするのかである。地域の住民を主体にしたり、社会福祉法人で協力したりすることを考えると、エリアを限定したほうがやりやすいこともある。

(IHEP 服部)

- 地域の絞り方は3つあると考える。一つは既

存の活発な団体や自治会が見えていれば、そこでニーズを集める方法である。次に、日頃のやり取りの中で特に困っている地域が見えていればそこで実施する。最後に、どれもない場合は、介護予防・日常生活圏域ニーズ調査の調査結果を活用し、具体的に圏域を見ていき絞っていく方法がある。

(MURC 鈴木)

- 地域と人の両方の掛け算で見ていく必要がある。総合事業であれば、事業対象者を対象にするということになるし、一般介護予防事業であれば65歳以上の高齢者を対象にするという話になるため、地域だけということにはならないと考える。
- 先ほどの3つの地域の絞り方で地域の候補はあるか。

(米子市)

- 東の地区の方は心当たりがある。

(移動ネット 伊藤)

- これまでに他部局や関係者と話し合うような会議や場があったか。

(米子市)

- 現時点ではない。そのため、現時点では、生活支援コーディネーターの委託をしている社会福祉協議会と、公共交通部局の3者で話し合ってみたいと考えている。

(移動ネット 伊藤)

- 住民団体や交通事業者には、仮に話し合いに参加してもらっても段階的で良いだろう。まずは市が何をやるか言えないと地域の方との会話が始まらない。そのため今の3者でよいと考える。

(MURC 鈴木)

- 藤枝市では、話し合いの場を設けて横断的に取り組んでいる事例もある。手引きに掲載されている。

■ 山口県周南市

[山口県周南市 地域福祉課 河野浩子 氏、
周南市社会福祉協議会 第1層生活支援コーディネーター 沼田早紀 氏]

1. 取組概要

(周南市)

- 総合事業として訪問Dを令和3年度より始めており、令和4年度では1団体が登録している。
- 令和3年9月から通所Cを始めているが、驚くほどに心身機能の改善や意欲が向上していることが確認できた。しかし、中山間地域に限らず地形的な問題で移動手段がないため参加ができない方見えてきた。ここが課題と考えている。
- また、自立支援型の地域ケア会議を定期的の実施しているが、この会議でも移動手段の課題が出ており、自宅までの送迎手段について検討したいと考えている。
- これらの課題に対応すべく、令和3年に地域支え合い型の移動支援の補助金を作ったが、登録してもらっているのが1団体にとどまっており、広がっていない。
- 市内に二層の協議体ができただけで有償ボランティア自体は増えた。ボランティア団体は全13団体あるため、移動支援の担い手候補になる。そのうち訪問Bとしての登録が4団体ある。

2. 課題など

(周南市)

- 軽度の方や要支援の方が元の暮らしに戻り、継続していくためには移動支援が重要と認識しているものの、訪問Dの登録団体が増えず、今後どうしたらよいのかアドバイス頂きたい。

(MURC 鈴木)

- 住民主体の通いの場や通所型サービスの

実施主体が送迎を行っているケースはあるか。自分たちが主体として実施している場所の送迎のため、主体として自分たちでやろうという機運になるだろう。

(周南市)

- 善意でやっているところは見られるが、仕組みとしてはない。
- 元気になって通所Cを卒業しても、移動手段がないため、通いの場に繋がらない。
- 13団体のうち訪問Bを実施している1団体に、協議体のコアメンバーで他の自治体の事例と市の補助金の仕組みを紹介した。詳細に説明した結果、自分事として捉えてもらい、前向きな回答をもらっている。
- 訪問Bの活動の一環として提案するよりも、すでに訪問Bを活動している団体に、新しい補助として訪問Dをプラスしてほしい。
- 乗り降りの介助を行うことへの不安の声はある。また車両の保険については説明したため、心配の声はなかったものの、補助金の上限が車両2台分のため十分かどうかの声もあった。

(移動ネット 伊藤)

- 利用が増えない理由として、移動支援を実施する不安に加えて、補助金に魅力がないことも考えられる。

(周南市)

- 補助金は、支援者に対して、通いの場やサロンに移動支援した場合、燃料費と保険料を1団体2台分まで補助するもの。54.3万円を上限とした予算があるが、実際の利用は4人のため、使っている額はもっと少ない。
- 通所B、訪問B、訪問Dの補助要綱を同時に

作成した。移動支援に関しても説明はしたものの、詳しく聞きたいという要望もない。

- 担い手が高齢者のため、毎月の報告だけでも負担と聞く。実際は半年から1年に一回程度の請求と報告をしてもらっている。
- 公用車の貸し出しでも、どこかに取りにいかないといけないのは煩雑と聞く。

(IHEP 服部)

- 住民主体を働きかける場合は、いかにハードルを下げられるかが重要である。車両の準備や保険まで自治体で用意しているケースがある。
- 広島県福山市では、一般介護予防事業として10地区で実施しているが、地域で車両サイズを決め、市がリースして地域に委託している。年間150万円使っているものの、介護予防としての効果があるという考えで行っている。

(MURC 鈴木)

- 現在は、ガソリン代と保険料の補助をしているが、さらに車両の手当てをしても魅力はあると思う。また活動者に対して奨励金を出すことも良いだろう。

(IHEP 服部)

- 要支援2の人は、区分支給限度基準額が10万円を超えるため、2人いたら100~200万程度年間にかかる。そうであれば車両台くらいはリースできる範囲と考える。
- ボランティアに対しては、乗せてもらった人が支払う考え方や、市が奨励金を支払う考えもある。またボランティアポイントとしてつける方法もある。ただし、移動支援の場合は、運送の対価として謝礼をもらうと白タク行為になってしまうため、工夫する必要がある。

(周南市)

- 移動支援でボランティア奨励金を出す事例はあるか。

(移動ネット 伊藤)

- 長野県喬木村では、ショッピングツアーなど

の利用で2時間以上の所要時間を想定し、1回1,500円相当のボランティア奨励金を補助している。

- 利用者が要支援者かどうかでポイントの有無で差がつかないように、団体に交付し、配分は団体に任されている仕組みとしている。

(IHEP 服部)

- 大阪市では、ボランティアポイントを地域介護予防活動支援事業から出しており、ボランティアに1回1時間で600円相当をつけている。
- このボランティアポイントは、訪問B・D相当のサービスで位置づけられている。要支援者に対する事業となっているが、ボランティアポイントは一般介護予防事業のため、予防効果があるからという理由で出している。かけたお金以上に社会保障費の抑制効果はあるだろう。

(MURC 鈴木)

- 福山市は、一般介護予防事業の委託として実施している。委託先を住民団体にし、その委託費の中でボランティアに支払うことは可能である。

(周南市)

- 地域が31地区もあり、地区によっても当てはまるものが異なる。そのため、柔軟に考えていきたい。

(移動ネット 伊藤)

- 喬木村では毎年補助要綱を変えている。活動が新しくできることで要綱や補助額を合わせている。

(MURC 鈴木)

- デイサービスと通いの場の開始時間が重なっていないのであれば、デイサービスに送迎を委託することもできる。奨励金の紹介をしたが、必ずしも住民がインセンティブをネックとしているとは限らないため、色々試すことが大切だろう。

令和5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
中山間地域等における介護予防・日常生活支援総合事業等を活用した
高齢者等の移動手段確保に向けた支援に関する調査研究事業

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

令和6（2024）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

mail : info_tra-support@murc.jp

※ 本手引きは、上記に加え、以下の老人保健健康増進等事業の成果をもとに作成しています。

- ・「令和元年度 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2年度 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4年度 介護予防・日常生活支援総合事業等に基づく移動支援の推進に関する調査研究」
- ・「令和4年度 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」



三菱UFJリサーチ&コンサルティング