

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

【報告書】

令和6（2024）年3月



三菱UFJリサーチ&コンサルティング

<目次>

序章 事業の概要	1
1.1 事業の目的	1
1.2 事業の内容	1
第 1 章 市町村アンケート調査結果	3
1 概要	3
2 集計結果	4
(1) 総合事業を活用した移動支援の実施状況	4
(2) 総合事業を活用した移動支援の類型	5
(3) 総合事業を活用した移動支援の取組の開始年度	6
(4) 更なる充実に向けた課題	6
(5) 総合事業を活用していない、その他の移動支援の取組	8
第 2 章 伴走支援を行ったモデル市町の取組内容	12
1 岡山県岡山市	12
1.1 地域の概要	12
1.2 地域の移動支援に係る現状と課題	13
1.3 行動計画書	14
1.4 具体的な取組	18
1.5 取組の成果と今後の進め方	22
2 広島県三原市	25
2.1 地域の概要	25
2.2 地域の移動支援に係る現状と課題	26
2.3 行動計画書	27
2.4 具体的な取組	31
2.5 取組の成果と今後の進め方	32
3 島根県安来市	34
3.1 地域の概要	34
3.2 地域の移動支援に係る現状と課題	35
3.3 行動計画書	36
3.4 具体的な取組	40
3.5 取組の成果と今後の進め方	50
4 広島県神石高原町	52
4.1 地域の概要	52

4.2 地域の移動支援に係る現状と課題.....	53
4.3 行動計画書	54
4.4 具体的な取組.....	58
4.5 取組の成果と今後の進め方	67
第 3 章 市町村交流会の実施	70
(1) 第1回交流会(江津市、日南町、府中市、上関町)	71
(2) 第2回交流会(備前市、米子市、呉市、周南市)	80
第 4 章 移動支援手引きの改訂／許可・登録不要の運送の解説動画の作成	89
1 移動支援手引きの改訂	89
2 許可・登録不要の運送の解説動画の作成	89
第 5 章 市町村研修会の開催	90
資料編	

序章 事業の概要

1.1 事業の目的

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

本事業では、中国四国厚生局管内における総合事業を活用した移動支援の取組についてのアンケート調査を行うとともに、研修会を実施し、さらに4つの市町村を対象にアドバイザーによる伴走支援を実施する。また中国四国厚生局管内の複数の市町村とアドバイザーを交えた交流会を開催し、各市町村が抱えている課題や取組内容について市町村間で共有するとともに、必要に応じてアドバイザーから助言を行うことにより、市町村での取組の推進につなげることを目的とする。

1.2 事業の内容

① 市町村アンケート調査の実施

中国四国厚生局管内の市町村を対象としたアンケート調査を実施した。

アンケート調査では、各市町村における総合事業を活用した移動支援の取組の状況や充実に向けた課題を把握するとともに、研修会や交流会への参加募集を行った。

② 県・市町村を対象とした研修会の開催

中国四国厚生局管内の県および市町村を対象とした研修会を開催した。

③ 交流会の開催

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

④ 伴走支援の実施

岡山県岡山市、広島県三原市、島根県安来市、広島県神石高原町の4市町を対象に、アドバイザーによる伴走支援を行った。

【アドバイザー】

伊藤みどり	NPO法人 全国移動サービスネットワーク 事務局長
河崎民子	NPO法人 全国移動サービスネットワーク 副理事長
鈴木 俊之	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
服部 真治	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
横山和廣	NPO法人 移動ネットおかやま 理事長

⑤ 移動支援の手引きの改訂

弊社が令和4年度に作成した「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」について、国土交通省より令和6年3月に発出された「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」の内容を反映させた改訂版を作成した。

作成した手引きは、全国の都道府県・市町村・地方厚生局、地方運輸局、地方運輸支局に送付した。また、弊社のメーリングリストに登録している社会福祉法人や移動支援の取組を行う実施団体にも送付した。

⑥ 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解説動画の作成

国土交通省より令和6年3月に発出された「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」の内容について、その解説動画を作成した。

【解説】

国土交通省 物流・自動車局 旅客課長 森哲也 氏

【聞き手】

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) 共生・社会政策部 主任研究員 鈴木俊之

第 1 章 市町村アンケート調査結果

1 概要

中国四国厚生局管内の市町村を対象としたアンケート調査を実施した。
アンケート調査では、各市町村における総合事業を活用した移動支援の取組の状況や充実に向けた課題を把握するとともに、研修会や交流会への参加募集を行った。

図表 1-1 アンケート調査の実施概要

調査方法	・各都道府県の介護予防・日常生活支援総合事業の担当者宛てに、調査票など一式をメールで送付し、管内の市町村へメールで配布を依頼 ・回答者は、回答用の URL にアクセスし、WEB で回答
調査期間	・2023 年 7 月 11 日(火)～2023 年 8 月 4 日(金)
回収結果	・合計 67.3%(72/107) 鳥取県 47.4%(9/19) 島根県 57.9%(11/19) 岡山県 74.1%(20/27) 広島県 73.9%(17/23) 山口県 78.9%(15/19)
主な調査項目	・総合事業を活用した移動支援・送迎の現状等 ・総合事業を活用した移動支援・送迎のさらなる充実に向けた課題 ・その他の移動支援の取組状況 など

2 集計結果

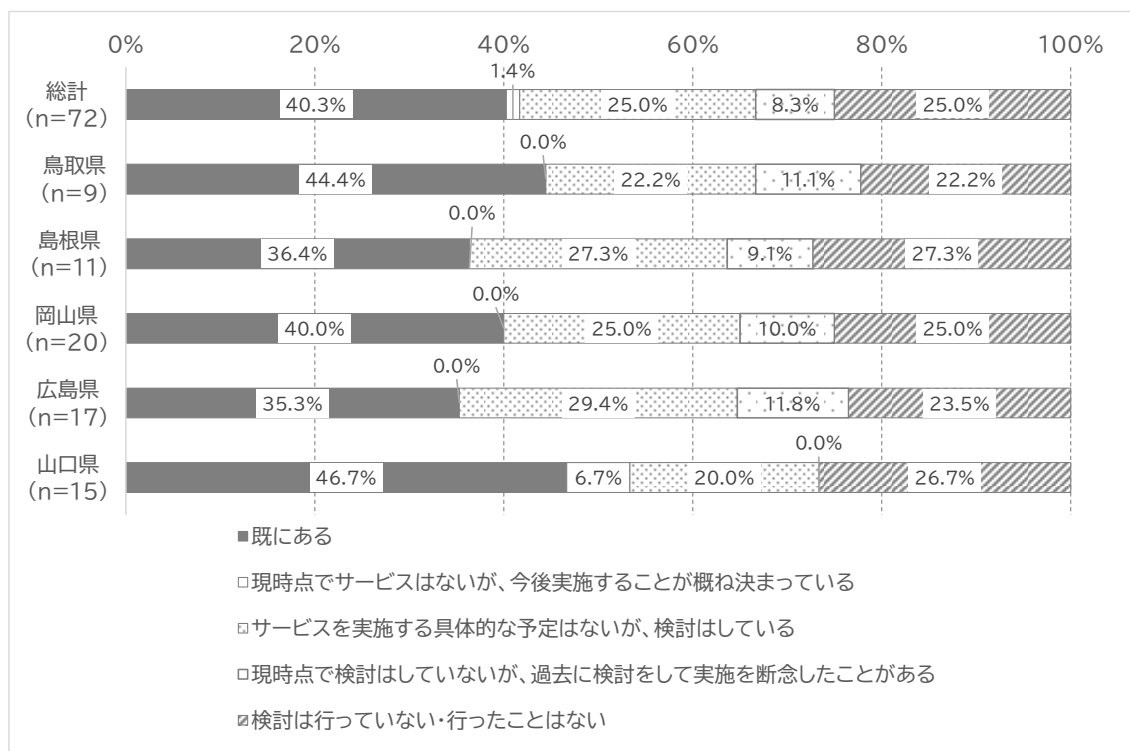
(1) 総合事業を活用した移動支援の実施状況

総合事業を活用した移動支援の実施状況をみると、全体では「既にある」が40.3%、「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」が1.4%であり、合わせて41.7%が実施済み、もしくは実施予定となっている。

また、「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」は8.3%であった。

県別にみると、「既にある」の割合が最も高いのは「山口県」で46.7%であった。また、いずれの県においても「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」と回答した検討中の市町村が20~30%程度であった。

図表 1-2 総合事業を活用した移動支援の実施状況



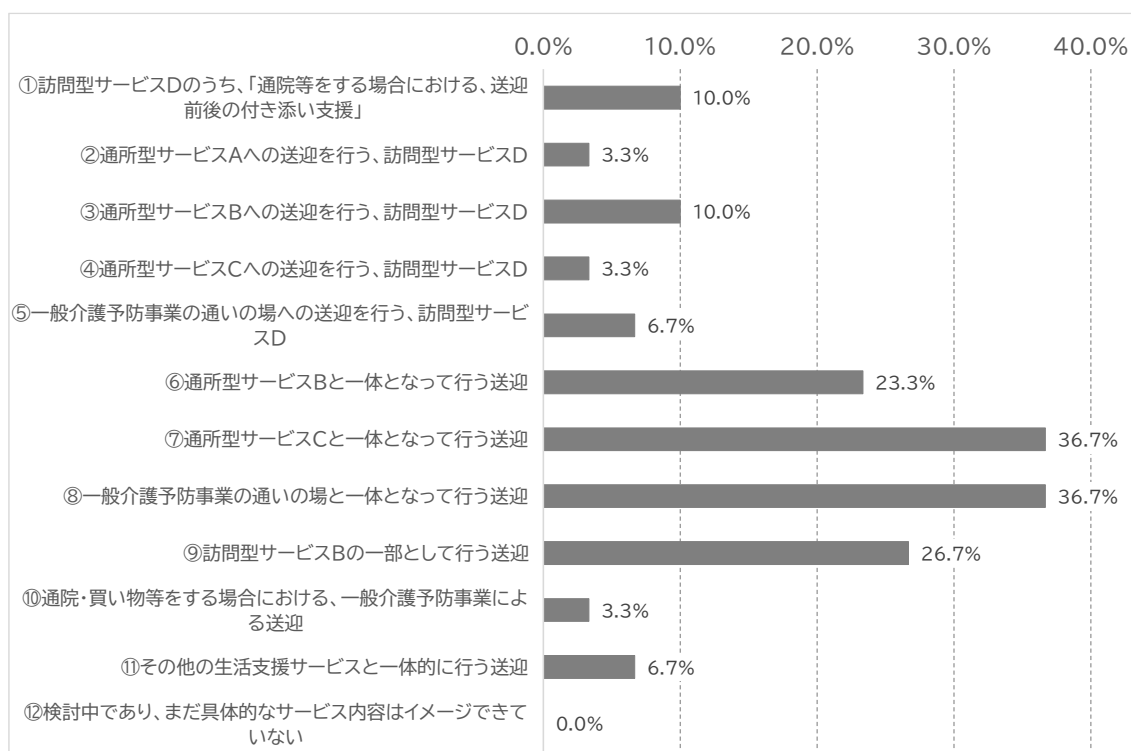
(2) 総合事業を活用した移動支援の種類

総合事業を活用した移動支援について「既にある」もしくは「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」と回答した30市町村を対象に、その具体的な類型を聞いた。

これをみると、最も割合が高いのは「⑦通所型サービスCと一体となつて行う送迎」と「⑧一般介護予防事業の通いの場と一体となつて行う送迎」でそれぞれ36.7%であった。

ついで「⑨訪問型サービスBの一部として行う送迎」が26.7%、「⑥通所型サービスBと一体となつて行う送迎」が23.3%と多かった。

図表 1-3 総合事業を活用した移動支援の種類(n=30)



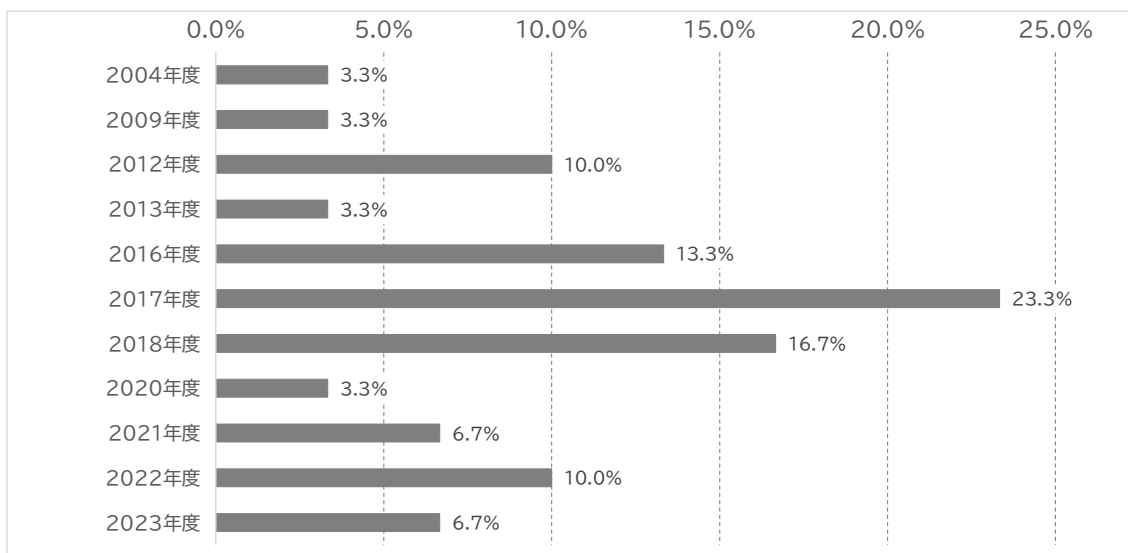
図表 1-4 総合事業を活用した移動支援の種類(県別)

	①訪問型サービスDのうち、「通院等をする場合における、送迎前後の付き添い支援」	②通所型サービスAへの送迎を行う、訪問型サービスD	③通所型サービスBへの送迎を行う、訪問型サービスD	④通所型サービスCへの送迎を行う、訪問型サービスD	⑤一般介護予防事業の通いの場への送迎を行う、訪問型サービスD	⑥通所型サービスBと一体となつて行う送迎	⑦通所型サービスCと一体となつて行う送迎	⑧一般介護予防事業の通いの場と一体となつて行う送迎	⑨訪問型サービスBの一部として行う送迎	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	⑪その他の生活支援サービスと一体的に行う送迎	⑫検討中であり、まだ具体的なサービス内容はイメージできていない	合計
鳥取県							3	4					4
島根県	2						1	2	2				4
岡山県	1						4	2	3	2	1		8
広島県						1	3		1	1	1		6
山口県		1	3	1	2	2	2	2	3				8

(3) 総合事業を活用した移動支援の取組の開始年度

総合事業を活用した移動支援の取組の開始年度をみると、2017年度が最も多く23.3%であった。

図表 1-5 総合事業を活用した移動支援の取組の開始年度(n=30)



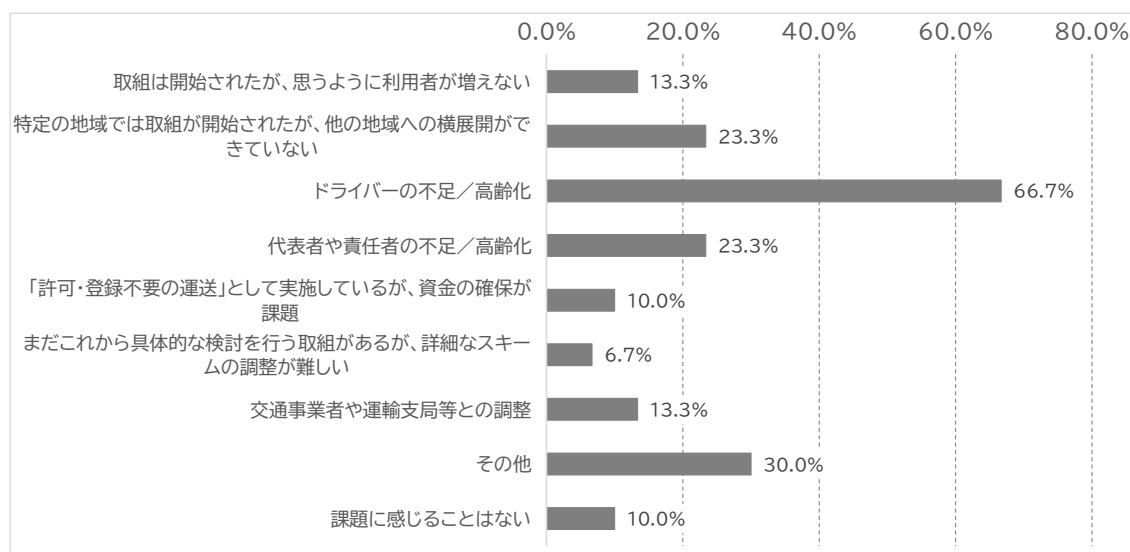
※ 総合事業が開始される以前から開始されていた取組は、その開始年度が回答されているものがある。

(4) 更なる充実に向けた課題

総合事業を活用した移動支援を実施している市町村について、更なる充実に向けた課題を聞いた。最も多かったのは「ドライバーの不足／高齢化」で66.7%であった。

ついで「その他」が30.0%、「特定の地域では取組が開始されたが、他の地域への横展開ができていない」と「代表者や責任者の不足／高齢化」が23.3%と多かった。

図表 1-6 更なる充実に向けた課題(n=30)



図表 1-7 更なる充実に向けた課題(「その他」を選択した市町村の具体的な内容)

利用者の選定など
送迎業務の委託料の高騰
事業主体となる団体との調整
交通事故の危険がある
活動ボランティアの後継者不足
ガソリン高騰
C型サービスおよび●●教室への参加のための移動支援となっており、その他に必要な住民への支援ができていない。
細かなルール作りの徹底

図表 1-8 更なる充実に向けた課題(自由回答)

利用者数は安定しているが、新規参加者があまり増加していない。一度参加しても継続的に参加してもらえていない
利用者の増加に併せて、住民ボランティア(ドライバー)の養成を行っているが、市域全体での募集においては、徐々に応募者が減少傾向にある。今後は、支え合い精神の生まれやすい小地域単位での呼びかけと養成講座の開催により、ボランティアの増員を図っていく方針としている。
利用者の選定など
訪問型サービスBの中で移動支援を実施する側の地域住民からは、「事故時の保険や責任問題等を個人や実施団体が負担するのは酷である」、「支援する側も高齢化が進んでおり、担い手の確保が難しい」といった課題が挙がっている。
訪問型Dとして、買い物・通院をする場合の付き添い支援を徒歩または公共交通機関(コミュニティバス・タクシー)を利用し行っている。住民への周知がなかなか難しいこともあるが、紹介しても家族が支援していたり、買い物の関しては個別配達の利用やヘルパーによる買い物代行を利用していたりと利用につながるものが少なく利用者が増えない。※コミュニティバスは無料、タクシーは利用者負担
補助金はつくり周知はしているが、なかなか活用されない。用途を居場所に限定していることも要因だと思う。
当市は中山間地域も多く、多くの地域で過疎化、高齢化が進んでおり、担い手(特に運転ボランティア)の確保が難しい状況となっている。
ドライバーが高齢化し運転に自信がなくなっている。70歳前半の方は就労している人が多くドライバーになることが難しいと言われる。
通いの場の運転手確保が年々高齢化がすすみ、運転手の確保に課題あり
生活支援体制整備事業において、移動支援の課題はであるが、取組に至っていない地域がある。
住民の4割超が高齢者。住民ディの送迎の一部は住民ボランティアが行っているが、中山間であるため細い山道も多く、運転をすることに不安がある等により、送迎のボランティアは少ない。
市に交通対応を所管する担当課があり、高齢者に特化した移動支援等を当課は検討は進めていない。
現時点で活動しているボランティアの高齢化が進んでおり、新規ボランティアの確保を行っているが追いついていない状態となっている。現時点での活動は可能であるが将来的に活動が継続できるか不透明。
運転ボランティアの高齢化及び後継者不足により、事業継続が困難な地域がある。また、交通事故(物損事故)が年数回発生しており、運行において交通事故の危険が付きまとうことが、課題である。
一般高齢者施策で直営実施しているが、マンパワー不足
ドライバー等、人材確保が難しい
ドライバーの確保に苦慮している
責任者やドライバーも高齢化が進んでおり、後継者がいないなどの課題がある。

ドライバーを募集しても就労していたり、家族の反対(事故したらどうするか)等あり、なかなか手が挙がらない。高齢化が進み移動支援を希望する人は多いが、それを支援する人材が少ない。

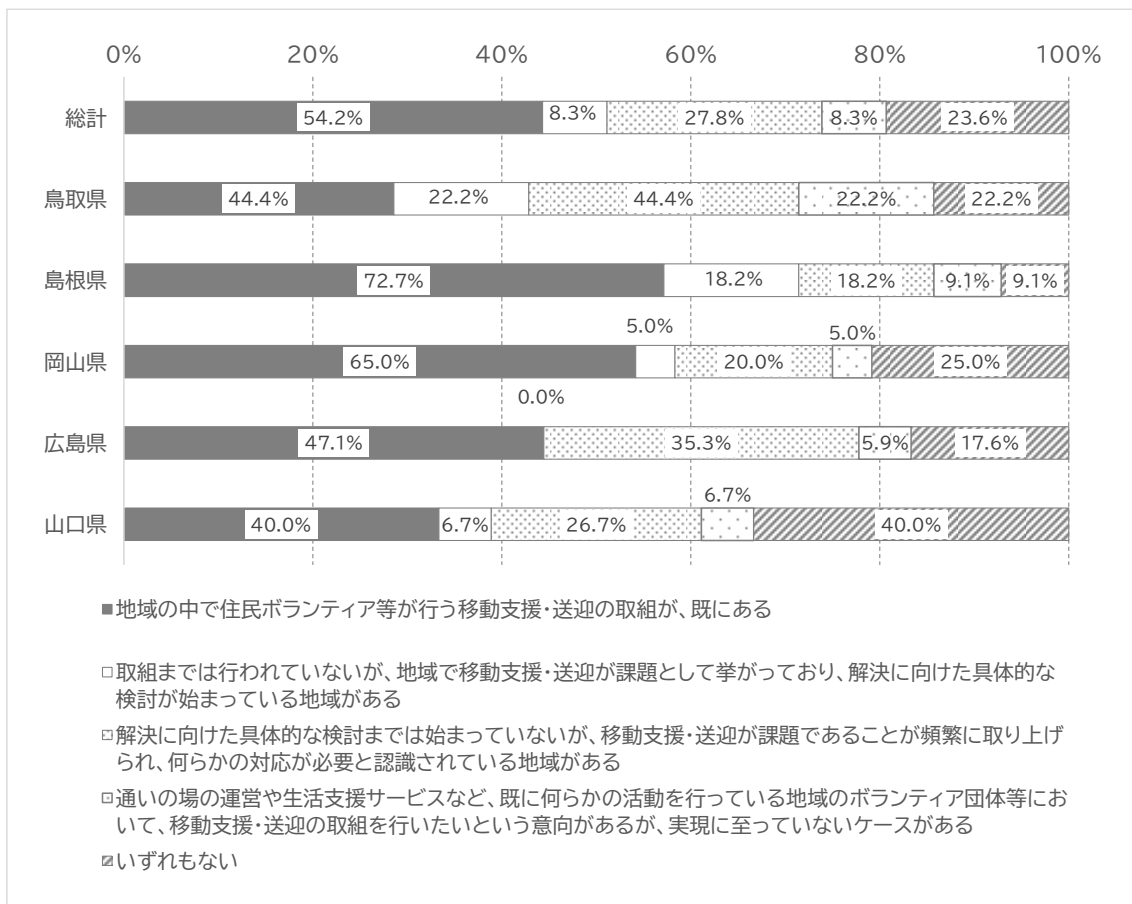
サロン活動を行うことで補助金交付対象となっている団体に、会員の送迎も行いたい旨の相談があったが、団体が希望する内容は、団体に所属するボランティアが送迎を実施する際、手当(1回送迎【往復4km程度】で500円)を渡す計画であった。運輸局に確認したところ、当該手当が実費相当を超えるとみなされるため許可・登録を要する形態と教示あり、補助対象活動としての送迎は認められないとし、取組を断念した。

●●事業として、通院・買い物等支援による送迎を市周辺地域限定で乗合のワゴン車を運行しているが、事前予約が必要なことや、他の利用者との時間調整が煩わしいということもあり、利用者が限られている現状がある。また、二次予防事業の送迎について乗合のワゴン車を運行している。利用者には好評であるものの、送迎業務の委託料が高騰している。

(5) 総合事業を活用していない、その他の移動支援の取組

総合事業を活用していない、その他の移動支援の取組の実施状況をみると、「既にある」との回答が全体では54.2%であった。

図表 1-9 総合事業を活用していない、その他の移動支援の取組の実施状況



図表 1-10 総合事業を活用していない、その他の移動支援の取組の実施状況(自由回答)

有償ボランティアによる生活支援・移動支援
認知症の家族会において、地域のボランティア移動保険に自主的に加入し、送迎を行っている。
特に山間部において、高齢者の移手段についての課題を抱えている地域が多く存在する。
社会福祉協議会に委託して行っている
通院、買い物等の移動支援、送迎が課題となっている地域がある。
通いの場を運営する団体が所有する車両で、地区内の高齢者を対象とした買物支援(買物ツアー)などの実施を検討している団体があるが、ドライバーの確保や、事業として実施するうえでのニーズの把握等が十分に行えていないことなどから、実施に至っていない。
町内会等ボランティアによる運行が行われている。
地区の住民が主体となった自主グループが、その町内会の住民に対して、限定範囲内でボランティア移動サービスを行っています。
地域包括ケア会議の協議体で移動支援について協議中
地域包括ケア会議で移動支援協議体を作り、移動支援について検討している。
地域住民が実施している、共助交通のタクシーが2か所の集落で実施されている。(限定した集落の住民が対象)。また、他の集落でも実施の方向で検討されている。
地域自主組織による、無償での移動支援の取組や、自家用有償旅客運送事業を活用した有償による移動支援の取組を行っている。(いずれも、移動範囲は地区内のみ)
地域の通いの場にボランティアの方が送迎をしている地域がいくつかはあるが、ある地域では、送迎するボランティアに保険をかけて年間50回程度稼働できているところがある。
地域の住民自治組織で、地域住民を対象に移動支援をしているケースがある。
地域の集いの場である市単独事業において送迎ボランティアやタクシーによる送迎を行っている地域があるが、全市的なものではない。課題として送迎が挙がってくるが、解決に向けた資源もなく、案が出ない状況である。
地域の健康体操、サロン等の集まりに、移動支援があれば参加者が増える可能性がある。
地域ケア会議や地区社協などが、地域の課題として、「高齢者の移送支援」を把握し、対応策を議論した。その結果、地域住民が中心となって、外出支援ボランティアを立ち上げ、地域の高齢者を対象にした移送支援を行っている。
第二層生活支援コーディネーターの会議等で、移動に関する課題が上がっている。
住民互助の形で、地区内の医療機関や買い物等の仕組みをとっている地域がある。ポイント制度を踏まえ今後の支援を検討している地域がある ⇒ただし、訪問型サービスDとして市が開始する予定、検討にまでは至っていない
住民主体の送迎支援を3団体が行っている。
住民主体で困りごと支援を行っている団体が行っている活動がすでに複数ある。また、困りごと支援は行っているが移動支援については必要だと認識しているものの交通事故を心配して実施しないとしている団体がある。また困りごと支援も含めて移動支援も検討している団体がある。

住民ボランティアが、足腰が弱ったり、認知症で声かけが必要になった地域の高齢者の自宅に行って誘い出し、通いの場や認知症カフェまで付き添い、参加の支援をしている。住民ボランティアの付添活動は、2人1組で行う有償ボランティア活動。「高齢者と一緒に歩いていく」or「車で送迎する」の2パターンで行っている。
社会福祉協議会において、外出支援サービスの実施。
社会福祉協議会が、町内会と協力して対象地区にお住まいのサロン参加者等の高齢者の移動支援を行っている。
自治体の中で、困っている内容(移動や買い物等)を助けることができる人が助ける仕組みがあり、ボランティアとして、移動支援を行っている。
自治会から発足したNPO法人が地域住民の移動支援を実施している。住民ボランティアへ、利用者が謝礼として片道100円程度で近隣の買い物や通院を支援。
市内の通いの場に自力参加することが難しい高齢者等の通所を可能とするため、サポーターによる付添活動を実施している。
市周辺地域では、公共交通機関の整備が不十分で、通院や買い物等の移動支援が大きな課題となっている。そのような状況のため、運転免許の自主返納率が低く高齢ドライバーの課題もあります。
市社会福祉協議会による高齢者福祉バスやボランティアバスが運行している。また、過疎地域における乗合タクシーや巡回バス事業を他課と地元企業が取り組んでいる。
高齢者ボランティアグループを地域で立ち上げ、送迎支援や話し相手、庭木や草の手入れなど、利用したい人とのニーズに合わせて実施している。
公共交通空白地有償運送を行っている地域がある。
公共交通機関やタクシー業者との調整が必要なため
共助交通について、検討を行っている地域がある。
家族と離れて暮らす独居高齢者の増加、高齢世帯の増加に伴い、つどいやサロン、認知症カフェに行きたくても行けない方への支援について地域で課題としてあがっている。買い物や通院についてもバス停や港までの交通手段に困る方の声があがってきているなか、リスクばかり議論になり具体的な取組まで発展していない。各生活支援コーディネーターとどこにどんなことで困る方が多いか日々の活動から情報収集すること、地域のテーブル会議で議論することを始めている。
●●事業を実施している。
一部自治会で利用料をもうけて、買い物支援や通院の移動支援を行っている。通いの場等に参加したいが、徒歩で向かうには遠く、車がないため参加できないということが多く、改善していく必要がある。
移動支援については地区によって認識の違いはあるが特に山間地域では喫緊の課題である。解決に向けて取り組みたいと強く思っている地域はあるが、具体的な策にまでは至っていない。今後取り組むとしても進むにあたってはどうしても人材不足(担い手不足)が課題となり進みにくい。
バスの運行が夕方にはなく、診療所に行くことはできても、帰る便がない。タクシー業者がない地域がある。

<p>NPO 法人による福祉有償運送の取組、地域の有償ボランティア団体による買い物・通院等生活サービスと一体的に行われるガソリン代等実費相当のみを請求する取組など。</p>
<p>「買い物」「通院」に困っているという声から、住民が移動支援の必要性を感じられ、検討委員会を設立、バス路線の関係で市が実施しているおでかけ支援事業に該当せず、他市の事例も参考にしながら検討を重ねている。車両や運転手の協力者として地域の社会福祉法人の協力を得る予定。地域の集いの場では、移動手段を有していない方に対して、近隣の方が送迎をしたり、ボランティアで送迎をしたりという対応をしているところもある。ただし、こういうケースにおいては、送迎をしてくれた方が集いの場への参加を辞められた場合に、送迎をしてもらった参加者も集いの場へ参加できなくなるというケースもある。</p> <p>協議体や集いの場への移動に関するアンケート等で、免許返納等で自信での移動手段がなくなった場合の移動支援・送迎に対する課題は取り上げられている。何らかの対応が必要だと感じていても、事故への不安や送迎車や運転手の確保が困難ということから対応ができていないケースが多い。</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. 買い物と病院受診の支援。移送範囲は市内。 2. 住民が運転者となって乗客を輸送する。移送範囲は「自宅から最寄りのバス停」「自宅から交流センター」。市から無償貸与された軽自動車(1台)を使用。 3. 講習を受けた地域住民が運転者となり、移送支援する。移送範囲は「自宅からバス停」「自宅から交流センター」「地域の商店・買い物先・金融機関」 4. 協力会員による外出支援(通院や買い物)
<p>百歳体操、サロン、認知症カフェへの送迎</p> <p>具体的な検討を進めるために、近隣の市で実施されている移動支援・送迎の状況を視察する予定</p> <p>●●地区居住、社協会員、自分で車に乗り降りできる人であれば、指定場所からスーパーまで毎週火曜日に無料運行しているシャトルバスに乗車することができる。</p> <p>毎月第3水曜日に運行。障害者支援施設●●からスーパーまで送迎。※2023年4月スタートのため、詳細については調整中</p>
<p>地域は限定されるが、市内3か所で、社会福祉法人や医療法人が地域貢献として、月1回、デイサービス等の送迎車両を用い、買い物などの外出支援をされている。</p> <p>2層協議体の中で、移動支援の在り方について、協議課題に上がることがある。</p>
<p>市内社会福祉法人の送迎バスを活用した買い物支援サービス</p> <p>ボランティア団体による、サロン開催に伴う送迎サービス</p> <p>ボランティア団体による、外出支援サービス</p>
<p>通いの場の開催(月2回の認知症カフェ)に併せて付添を支援</p> <p>住民自治組織であるまちづくり協議会主体による、無償運行による送迎サービス</p>
<p>令和元年度より地域の通いの場(百歳体操を実施)への付き添い支援を実施している。</p> <p>社協が支援している地域のサロン・給食サービスへの移動支援・送迎は、別のボランティア団体が実施している。</p>
<p>●●地区では住民ボランティアによるマイカーでの移送支援を行っています。</p>

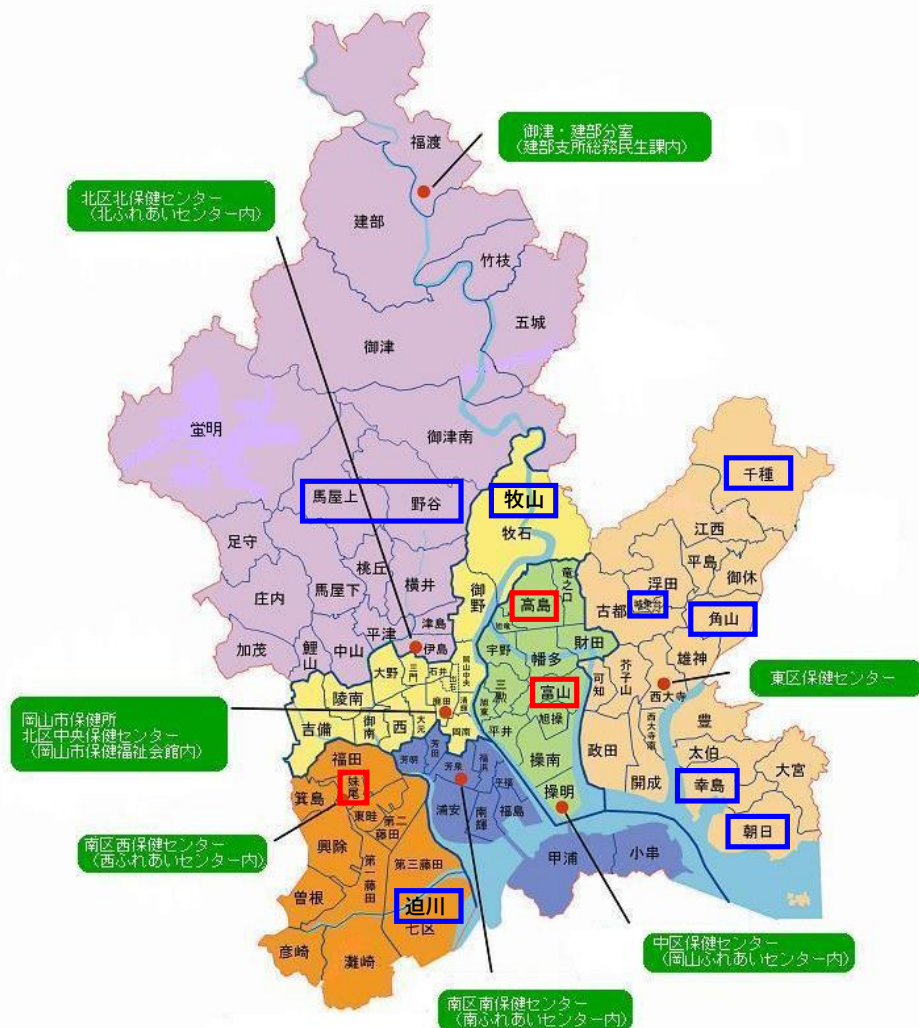
第 2 章 伴走支援を行ったモデル市町の実施内容

1 岡山県岡山市

1.1 地域の概要

- 8地区で生活交通(デマンド型乗合タクシー)が運行されており、3つの協議体で住民主体の移動支援の取組が行われている(生活支援一体型)。
- 交通に困っている地域については、まずはデマンドタクシーを導入するという市の方針であるが、デマンドタクシーはエリア内でのみの運行で、エリア外の買い物や病院に行くことができない。また、用途先での支援が必要な人のフォローまでには行っていないため、ニーズをカバーできていない。
- 住民主体の移動支援を行う3団体は、いずれも担い手不足でニーズへの対応ができていない。いずれの地域も担い手不足が一番の課題となっている。

図表 2-1 岡山市のデマンド型乗合タクシー、住民主体の移動支援の取組の実施状況



※青: デマンドタクシー導入地域、赤: 協議体による移動支援の実施地域

※地図は、岡山市子育て応援サイトの地図を使用 (<https://www.city.okayama.jp/kosodate/000045377.html>)

1.2 地域の移動支援に係る現状と課題

① デマンド型乗合タクシーは、バスへの乗降が難しい人への対応は困難

- ・ 8地区で生活交通(デマンド型乗合タクシー)が運行されているが、基本的に交通不便地域のエリア内でのみの運行で、大病院や大きなスーパー等エリアの外に行きたい場合に使えない。また、一番アクセスのいい駅やバス停までしかいかないのが不便という声がある。
- ・ ドアツードアではなく、バスへの乗降が難しい人についてはデマンド型乗合タクシーでは対応が難しく、別途手段が必要という状況となっている。

② 住民主体の移動支援を行う3団体は、担い手不足でニーズに応えきれていない

- ・ 市内には 63 の協議体があり、その内 43 の協議体で活動が創出されており、このうちの3つの協議体では困りごと支援の一環で移動支援を行っている。3団体とも移動支援のみでなく、その他の生活支援も行っている。2層の協議体が母体となっている。
- ・ その他の生活支援を行う担い手はいても、運転ボランティアの人数はいずれの団体も5人以下程度で、年齢も 70 歳以上と高齢化が課題となっている。また、保険・車両も自分持ちということもあり、担い手が増えない状況にある。
- ・ 3団体とも移動支援のニーズが多い中で、担い手が十分でないことなどからニーズに十分に答えきれていない状況にある。

- 富山:とみやま助け合い隊
- 高島:旭竜助け合い隊
- 妹尾:シニアサポート倶楽部ねこの手妹尾

③ デマンド型乗合タクシーと福祉分野での移動支援の役割分担

- ・ 交通政策課からデマンドの現状を聞き、デマンドにも乗れなくて困っている人の課題を把握し、福祉分野の方で対応すべきことを話し合っている。
- ・ 共通認識として、まずは交通不便地域にはデマンド型乗合タクシーの仕組みを入れることを基本とするが、福祉分野ではデマンド型乗合タクシーが入らない地域やデマンド型の利用に困難がある人のことを考えていくこととしている。

1.3 行動計画書

(1) 今年度の地域目標

- ・ 岡山市内の生活支援の一環として移動支援をおこなっている団体が、令和6年4月から総合事業の補助を活用し、送迎に伴うボランティアの負担等が軽減されるための準備ができる。
- ・ アンケートのひな形を作成し、次年度以降の担い手の確保に活用する。

(2) 地域の現状・問題認識、問題解決に向けた今年度の取組方針

(地域の現状・問題意識)

- ・ 住民主体の移動支援を行っている団体は岡山市内に3団体あるが、事故を懸念してのサポーターの不足、事故が起きた時の責任問題、自動車保険は個人持ち、など課題はどの団体も同じ。

(問題解決に向けた今年度の取組方針)

- ・ 行政として、高齢者の足の確保により社会参加、介護予防を推進するため、このような課題を持った住民団体が活動を充実・継続させるためにはどのような支援ができるかを考え、具体的な支援策を検討していく。
- ・ 次年度から、まず既実施団体への支援を開始するとともに、市内に同じような取組を行う団体を広げていくための働きかけも並行して行っていけるよう今年度は準備を行っていく。

(3) 現状における地域住民の活動内容・意向など

- ・ 住民ボランティアによる送迎の取組は市内で3団体あるが、どの団体も「事故」を懸念しており、担い手確保が課題となっている。ニーズは多いが運転ボランティアの人数が足りず、断っているケースもある。また、移動支援を断念した団体もある。(市内2団体)
- ・ 許可・登録を要しない移送方法について、通達などを自分たちなりに解釈しているが、白タクにならずに効率よく運行するにはどうしたらよいか、他の団体はどのようにしているのかなど、情報が不足していると感じていることも共通の課題。
- ・ 住民主体の移動支援を行う上記3団体は、移動支援に関するニーズを感じており、コロナが五類になり外出の機会が増えるとともにニーズがますます増加しており、人手が足りず断る場合もあると訴えている。また運転ボランティアだけではなく、調整のためのコーディネーターの確保も課題となっている。
- ・ 反対に、移動支援について将来的に必要となると思われるが現段階では困っていないという声もあり、すぐに取組をしようという機運にまで至らない地域もある。

(4) 目標達成に向けた具体的な行動

令和5年度のモデル事業の、具体的な取組内容は以下のとおりである。

図表 2-2 行動計画書(岡山市)

中間目標	具体的な行動	実施者
1. 岡山市における住民主体の送迎の実態や、市からの支援の必要性、移動ニーズなどが把握できている。	①高齢者実態把握調査(ニーズ調査)の実施	岡山市地域包括ケア推進課
	②現在、移動支援を行っている団体へのヒアリング	岡山市地域包括ケア推進課・SC
	③他の政令指定都市へ移動支援の現状について照会	岡山市地域包括ケア推進課
2. 活動の創出・継続につながり、他の地域にも展開しやすい補助要綱ができている。	①活動団体へのヒアリング結果をもとに、活動継続や立ち上げのために必要な支援を検討する	岡山市地域包括ケア推進課・SC
	②外出に課題を抱える高齢者を地域で支えるための仕組みづくりを検討していくことについて、第9期高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画に掲載する	岡山市地域包括ケア推進課
	③総合事業についての知識を深めるための勉強会の実施	岡山市地域包括ケア推進課・SC・岡山市交通政策課・岡山市介護保険課
	④自動車保険の保険料、団体の事務経費など、地域の実情にあった効果的な補助内容について整理し、補助要綱を作成する。先進的に取り組んでいる他の市町村での事例も参考にする	岡山市地域包括ケア推進課
3. 運行に必要な人材の育成準備ができている。	①安全運転にむけた講習に必要な教材を収集する	岡山市地域包括ケア推進課
	②地域住民へ広報するためのチラシを作成しておく	岡山市地域包括ケア推進課・SC
	③担い手発掘につながるよう地域むけのアンケートを作成する	岡山市地域包括ケア推進課・SC

図表 2-3 行動予定表(岡山市)

	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1. 岡山市における住民主体の送迎の実態や、市からの支援の必要性、移動ニーズなどが把握できている。						
①高齢者実態把握調査(ニーズ調査)の実施	実施済み					
②現在、移動支援を行っている団体へのヒアリング	実施済み					
③他の政令指定都市へ移動支援の現状について照会	実施済み					
2. 活動の創出・継続につながり、他の地域にも展開しやすい補助要綱ができている。						
①活動団体へのヒアリング結果をもとに、活動継続や立ち上げのために必要な支援を検討する	—————					
②外出に課題を抱える高齢者を地域で支えるための仕組みづくりを検討していくことについて、第9期高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画に掲載する	—————					
③総合事業についての知識を深めるための勉強会の実施	—			—		
④自動車保険の保険料、団体の事務経費など、地域の実情にあった効果的な補助内容について整理し、補助要綱を作成する。先進的に取り組んでいる他の市町村での事例も参考にする	—————					
3. 運行に必要な人材の育成準備ができている。						
①安全運転にむけた講習に必要な教材を収集する	—————					
②地域住民へ広報するためのチラシを作成しておく					—————	
③担い手発掘につながるよう地域むけのアンケートを作成する					—————	

1.4 具体的な取組

(1) 岡山市における住民主体の送迎の実態や、市からの支援の必要性、移動ニーズなどが把握できている。

① 高齢者実態把握調査(ニーズ調査)の実施

- ・ 第9期高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画策定のため、高齢者実態把握調査(ニーズ調査)を行った。(介護予防・日常生活圏域ニーズ調査, 在宅介護実態調査)
- ・ 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査の対象者は、65 歳以上の高齢者から無作為抽出の 6,000 人で、介護保険の認定を受けていない非認定者 5,500 人、介護保険の要支援 1,2 認定者 500 人である。
- ・ また、在宅介護実態調査の対象者は、要支援・要介護認定を受けている高齢者のうち、実施期間中に認定調査を行った者 700 人である。
- ・ 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査では、居住地域の課題としての問いに「電車の駅やバス停が遠い」「スーパーやコンビニなどの買い物場所が近くにない」「バスの本数が少ない」と移動を伴う理由のものが上位を占めていた。
- ・ また、介護保険のサービス以外で利用したい支援・サービスの問いには、「移送サービス」と回答した人の割合が最も高く、外出同行(通院、買い物等)も3番目であった。認定者、非認定者にかかわらず、移動に困難を感じている人が一定数おり、高齢者本人の外出への支援を望む声が多いことが分かった。
- ・ 在宅介護実態調査では、今後の在宅生活を継続に必要と感じる支援・サービスについては、「外出同行(通院、買い物等)」「移送サービス」が最も多く、回答した人がそれぞれ 15%ほどいるにもかかわらず、実際に利用している人の割合は 4%未満であった。
- ・ 要支援・要介護度別に見てもほとんど差はなく、介護度にかかわらず一定数の高齢者が移動に関するサービスを必要と感じていることが分かった。
- ・ いずれの調査からも移動支援へのニーズが高いことが分かった。

② 現在、移動支援を行っている団体へのヒアリング

- ・ 住民主体で困りごと支援の一環として移動支援を行っている市内の3団体に、団体を立ち上げたきっかけ、支援内容、担い手の情報、課題に感じていること、行政への要望等のヒアリングを行った。
- ・ 団体からの意見は、以下のとおり(いずれの団体からも意見はほぼ同様の内容であった)。

【団体からの主な意見】

(1) 情報不足

- ・ 道路運送法許可不要の確認等専門的な知識が必要(白タクの心配)
- ・ 他団体の好事例、補助金などの情報

(2) 担い手不足

- ・ 事故の懸念や家族からの反対があり、担い手が少ない。サポーターも高齢化。

- ・ 利用者とサポーターのマッチング役であるコーディネーターもなり手が無い。

(3) 運営資金不足

- ・ 任意保険等の経費は個人持ちになっている。
- ・ 活動の拠点となる事務所がほしい。

③ 他の政令指定都市へ移動支援の現状について照会

- ・ 岡山市以外の政令指定都市19市に、「主に高齢者を対象とした移動に関する助成事業の有無と内容」について照会した。
- ・ その結果、10の政令指定都市で住民互助による移動支援に対しての助成制度を実施していることが分かった。ただし、岡山市と同じ一般介護予防事業で取り組んでいる都市はなく、多くの都市が訪問Bで実施していることが分かった。

(2) 活動の創出・継続につながり、他の地域にも展開しやすい補助要綱ができている

① 活動団体へのヒアリング結果をもとに、活動継続や立ち上げのために必要な支援を検討する

- ・ 団体へのヒアリングから見えてきた課題を明確にし、対応するための支援策を検討した。

【課題1】 運転ボランティアが安心して活動できるための支援が必要

→安全運転講習会の実施(基礎知識やマナー・接遇を学ぶ座学+運転技能実施)

→(独)自動車事故対策機構が行う運転適性診断の受講料を助成

【課題2】 活動の立上げや継続に対する伴走者が必要

→移動支援に精通したアドバイザーの派遣費用を市が負担

【課題3】 移動支援に関する特殊経費や活動経費の支援が必要

→移動支援サービス専用の自動車保険の保険料の助成

→コーディネーター人件費や活動に必要な事務経費を助成

② 外出に課題を抱える高齢者を地域で支えるための仕組みづくりを検討していくことについて、第9期高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画に掲載する

- ・ 最終的に、「外出に課題を抱える高齢者を地域で支える住民互助による移動支援活動を行う団体を支援します(アドバイザー派遣、運転講習の実施、経費の助成)」と第9期高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画に明記することができた。

③ 総合事業についての知識を深めるための勉強会の実施

- ・ 総合事業についての知識を深めるため、アドバイザーの方を講師に迎え、勉強会を3回実施することができた。

▶第1回目

- ・ 「NPO法人移動ネットおかやまの横山和廣氏」を講師に迎え、道路運送法上の許可又は登録不要の移送についての基礎知識を学んだ。受講したのは、SC、交通政策課職員、地域包括ケア推進課職員である。
- ・ 許可又は登録不要の移送方法について、理解することができた。

▶第2回目

- ・ 「医療経済研究機構の服部真治氏」、「MURCの鈴木俊之氏」を講師に迎え、「総合事業を活用した移動支援事業の推進について」をテーマに勉強会を開催した。
- ・ 総合事業の概要、財政的効果、総合事業を活用しての移動支援、他市の取組状況などをお話いただいた。参加者はSC、地域包括支援センター職員、予防センター職員、公民館地域担当職員など、普段から日常圏域ごとの会議で顔を合わせているメンバーであった。
- ・ また、グループワークの班は担当の地区別にしたため、地域の実情にも詳しく、担当地区について見直すこともできた。また、今後の取組についても話し合うことができた。

▶第3回目

- ・ 岡山市の西福社区は、実際に移動支援を実施している団体があり、またデマンドタクシーを導入している地域であるが、高齢者の足の問題が話題に上がりやすい地区でもある。
- ・ この西福社区で、「NPO法人移動ネットおかやまの横山和廣氏」を講師に迎え、許可・登録不要の移送について基礎知識を学んだ。参加者は、第2層協議体の代表者、西福社区管内の介護事業所等、SC、包括支援センター、介護予防センター、保健センター、公民館地域担当職員、地域包括ケア推進課の職員である。
- ・ グループワークのテーマは「困りごと支援全般」であったが、やはり移動支援に関しての話題が多くあがり、関心の高さが伺えた。

④ 自動車保険の保険料、団体の事務経費など、地域の実情にあった効果的な補助内容について整理し、補助要綱を作成する。先進的に取り組んでいる他の市町村での事例も参考にする

- ・ 要綱作成にあたり、この事業のアドバイザーの皆様から、参考になる取組や補助金交付要綱の情報を提供いただいた。その他、すでに住民互助による移動支援を実施している他の市町の補助金交付要綱をWEB上から収集した。
- ・ 現在、岡山市で移動支援活動を行っている団体は3団体あり、どの団体も生活援助等と一体的に提供する送迎を行っている。補助制度を活用するにあたり、3団体ともが今までどおりの活動が行える仕組みづくりを考えることが重要であった。

(3) 運行に必要な人材の育成準備ができています。

① 安全運転にむけた講習に必要な教材を収集する

- ・ 移動ネットおかやまが出前講座として、福祉有償運送の講習会を実施していることが分かった。地域で移動支援活動を行っている団体が講習会を受講できるように、講習会開催の費用に必要な予算を確保した。
- ・ (独)自動車事故対策機構は、ドライバーの性格、安全運転態度、認知・処理機能、視覚機能など心理及び生理の両面から個人の特性を把握し、安全運転に役立つようきめ細やかなアドバイスをを行うための適性診断を行っていることが分かった。この適性診断受講料を補助する予算も確保した。
- ・ 70歳以上になると、免許更新時に「高齢者講習」の受講が義務付けられており、運転免許センターで実車指導を1時間受講していることが分かった。

② 地域住民へ広報するためのチラシを作成しておく

- ・ 地域への働きかけの際は、親しみやすく、移動支援と分かりやすい名称を考え「おでかけ応援隊推進事業」とした。「あなたの街におでかけ応援隊をつくりませんか?」、「あなたも応援隊の隊員になりませんか?」と呼び掛けていく。

図表 2-4 「お出かけ応援隊」のチラシ

★目的★
「住民互助」による移動支援活動に対して支え合い活動助成金を交付することにより、外出に課題を抱える高齢者の社会参加の促進を目的とする。

★補助額★

補助対象経費		上限額/年
コーディネーター人件費	利用に関する相談や連絡調整を行う	24,000円
事務経費	消耗品 事務用品の購入費 ただし3万円未満のもの	50,000円
	印刷製本費 広報紙や資料の作成費や印刷費	
	通信費 電話料、郵便料	
自動車保険料	移動支援専用の自動車保険等の加入に要する保険料	100,000円

★要件★
次に掲げる要件の全てを満たすこと
 (1) 岡山市内で活動していること
 (2) 支え合い活動実施団体、町内会、ボランティア団体、NPO法人、その他これらに類する団体であって、**構成員が5人以上**のものであること
 (3) おおむね週1回以上の運行実績があること
 (4) 単位町内会など、一定以上のエリアで活動し、そこに暮らす住民を広く対象とすること
 (5) 運行先は、病院、スーパー、公共機関など日常生活に必要な行き先や通いの場等、社会参加につながるもの

※道路運送法における許可又は登録を要しない運送であること

支え合い活動の情報はこちらで検索♪
 もしくは「岡山市 支え合い」で検索♪

裏へ続く

★立ち上げ支援も行います★
※支え合い活動助成金申請の有無は問いません

項目	内容	費用
①アドバイザー派遣	「NPO法人移動ネットおかやま」による住民互助による移動支援の活動方法の講習	無料
②運転講習	「NPO法人移動ネットおかやま」による運転技術の講習と実車訓練	無料
③運転適性診断受講料の補助	独)自動車事故対策機構における運転適性診断受講料の補助	5,000円/回 (上限)

②もしくは③を受講済で、ご希望の方に、移動支援車に貼るステッカーをさしあげます!

ステッカーデザイン

支え合い活動実施中!

補助金、立ち上げ支援、その他地域での支え合い活動については下記までお問合せ下さい。

問い合わせ先	住所	電話	fax
岡山市社会福祉協議会			
北区中央事務所	北区鹿田町1丁目1-1 (保健福祉会館内)	(086)222-8619	(086)222-8621
北区北事務所	北区谷万成2丁目6-33 (北ふれあいセンター内)	(086)250-2007	(086)250-2007
御津分室	北区御津字垣1227 (御津老人福祉センター内)	(086)724-3121	(086)724-2934
建部分室	北区建部町建部上564 (建部町老人福祉センター内)	(086)722-1770	(086)-722-1770
中区事務所	中区赤坂本町11-47 (中区福祉事務所内)	(086)238-9200	(086)238-9500
東区事務所	東区西大寺中2丁目16-33 (西大寺ふれあいセンター内)	(086)942-3260	(086)942-3260
瀬戸分室	東区瀬戸町瀬戸54-1 (瀬戸公民館内)	(086)952-3260	(086)952-2225
南区南事務所	南区福田690-1 (南区ふれあいセンター内)	(086)263-0012	(086)362-0080
南区西事務所	南区妹尾880-1 (西ふれあいセンター内)	(086)281-0027	(086)281-0027
瀬崎分室	南区片岡159-1 (岡山市ウエルポートなださき内)	(086)362-4265	(086)362-4629
地域包括ケア推進課	北区鹿田町1丁目1-1 (保健福祉会館内)	(086)803-1286	(086)803-1780

③ 担い手発掘につながるよう地域向けのアンケートを作成する

- ・ 岡山市で実施した高齢者実態把握調査、岡山市内の活動団体が過去に行ったアンケート、他市のアンケートを参考にして作成した。利用希望だけではなく、担い手の発掘にもつながるような設問も入れた。

1.5 取組の成果と今後の進め方

(1) 取組の成果

① 岡山市の現状を把握し、行政としての役割を明確化

- ・ 移動支援を実施している地域の団体にヒアリングを行ったことで、行政として支援すべき内容を把握することができた。
- ・ 現在、岡山市で実施している高齢者等が利用できる移動支援事業について、対象地域や対象者を整理した。いくつか制度はあっても対象とならない人がおり、支え合いによる移動支援活動で支えるべき対象者を明確にすることができた。
- ・ 総合事業についての理解が深まり、すでに活動を実施している団体やこれから活動を立ち上げようとする団体にとって、使いやすい仕組みを考えることができた。

② 岡山市の交通政策を踏まえた支え合い活動としての取組の調整

- ・ 事業の仕組みを考えるにあたり、交通政策課との協議を重ねたことで、住民互助による移動支援とデマンドタクシーとのすみ分けができた。
- ・ 今後も情報共有しながら、事業を進めていきたい。

③ SCや関係機関との情報共有と今後の動機付け（ができた）

- ・ 日頃、地域に出向いているSCや地域包括支援センターの地区担当への聞き取りにより、市内全域から移動に関する何らかの相談を受けていることが分かり、移動支援へのニーズが高いことを再確認した。
- ・ 庁内会議での移動支援事業の情報提供や、職員を対象に移動支援研修を行ったことで、移動支援に興味を示している団体や町内会の情報がたくさん寄せられた。
- ・ この取組が高齢者の社会参加に資する活動であることを理解してもらえ、立ち上げ支援や活動継続支援について、共通認識を得ることができた。

(2) 来年度以降の課題と今後の進め方

① 移動支援事業の広報と実施に向けて

▶地域住民に対して

- ・ すでに移動支援活動を行っている3団体に対し、活動の継続や拡充に活用できる制度かどうか、早めの情報提供が必要である。
- ・ 支え合い活動を行っている第2層協議体を含め、移動支援を取り組もうとしている団体に対し、移動支援の必要性だけでなく、社会参加や介護予防の必要性とを結び付けて周知していく必要がある。
- ・ 補助制度を活用するにあたり、説明チラシに加え、支援条件、支援内容、申請方法など、地域住民にとって分かりやすい手引きを作成する必要がある。
- ・ 移動支援活動を推進するために、移動支援活動を行っている団体とこれから立ち上げようとする団体の交流会等を開催することは有意義であると考える。

▶SCとの調整

- ・ 生活支援体制整備事業の一環として取り組むことから、地域住民にとって、日頃から相談窓口となっているSCに対し、補助制度の対象となる団体、運行先、活動エリアなど、細かいルールを理解してもらう機会を設ける必要がある。また、岡山市と共通認識を持つておく必要もある。
- ・ 令和6年度はすでに活動している団体に対し、事業の目的や支援内容について説明する機会を設ける必要がある。地区担当のSCと日程について調整したい。
- ・ 事業の実施に向けて、どういったことをいつ頃行うか、SCと共有する全体的なスケジュールの作成が必要である。

▶交通政策課との情報共有

- ・ 「移動手段に課題を抱えている住民が対象」という共通部分もあるため、お互いの事業内容を地域に情報提供し合いながら事業を進めていきたい。
- ・ デマンド乗合タクシーの対象地域や既にデマンドタクシーが導入されている地域から立ちあげたいとの声が上がった場合、交通政策課との調整が必要になり、団体からの要望に添えないことが懸念される。十分な事前協議が必要である。

② 令和7年度の予算要求に向けて

- ・ 今回組み立てた支援内容・補助金額等が地域の実情やニーズに合っているかを評価するため、地域からの声を拾う必要がある。また、今後もこの取組を広げていくため、支え合い活動が行われていない地域や、生活支援は行っているが移動支援は行っていない地域について、SCや地域包括支援センター等の協力を得ながらニーズを把握していく必要がある。ニーズに沿った予算要求が必要だと考えている。
- ・ 令和6年度はスモールスタートで事業を始めるが、制度を活用した好事例を地域に横展開していくことで、より多くの地域で取組が開始されるよう働きかけていきたいと考えている。

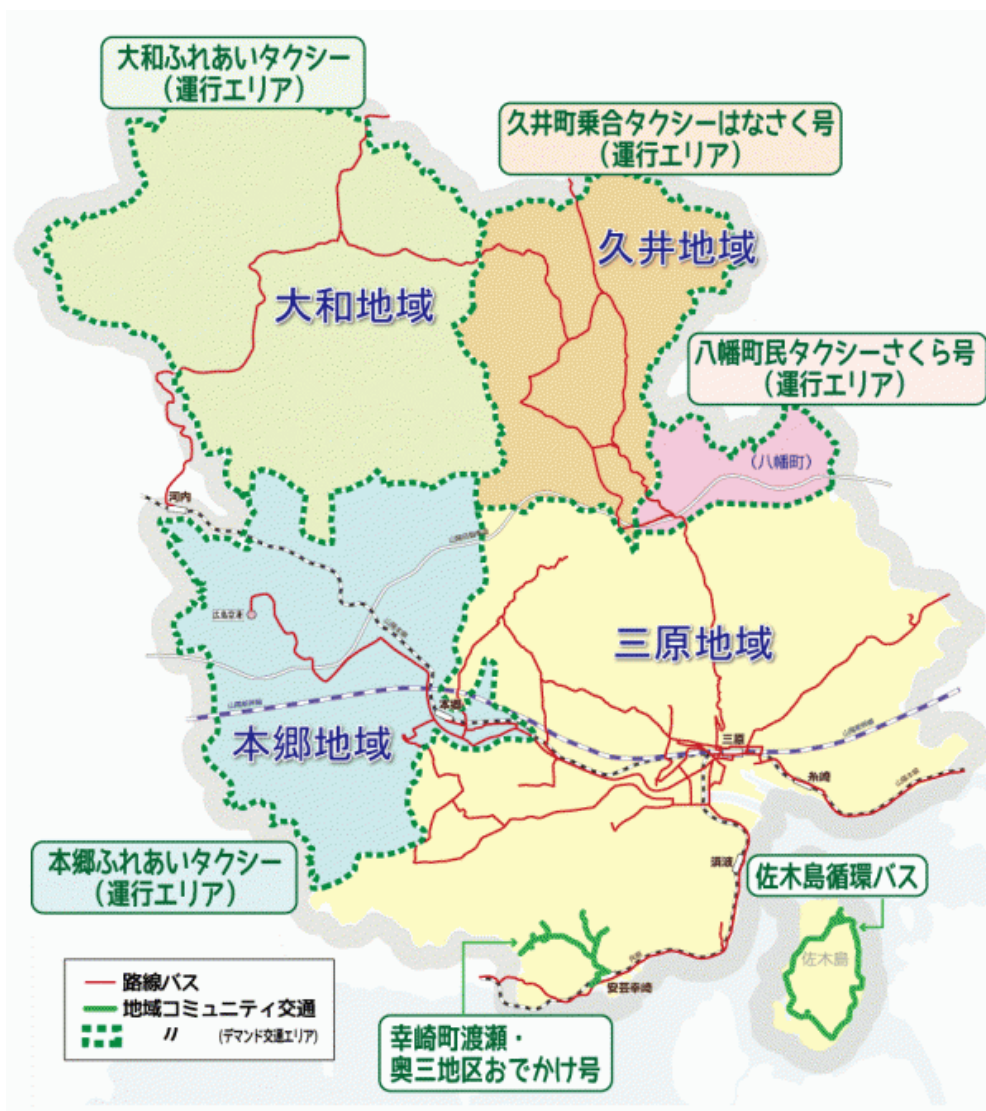
- ・ すでに活動している団体と交流することは、取組方法や工夫を共有でき、移動支援活動の創出につながると期待している。こういった動きを把握・支援しながら次年度の予算へ反映させたいと思っている。

2 広島県三原市

2.1 地域の概要

- ・ 三原市内には、路線バス(中国バス, 芸陽バス, 鞆鉄バス, おのみちバス)のほか, 6つの地域で地域コミュニティ交通が運行されているが, 利用者数が伸び悩む一方で地域から移動支援の要望が挙がっている。デマンドは校区を超えた利用ができず, 運行する曜日にも限られている。
- ・ 移動支援について関心の高い地域では, 具体的な調査なども行っている(久井と須波)。
- ・ また, NPO法人三原ダイヤサロン(三原地域)では, 通院や役所, 金融機関, 買い物などの移動支援を行っている。三原地域の沼田東にある 500 世帯程度の住宅団地「ダイヤハイツ」の住民を対象に活動している。団地は高齢化率 50%を超えており, 支援者は 40~50 名程度である。

図表 2-5 三原市の路線バスと地域コミュニティ交通の運行状況



(出典) 三原市公共交通ナビ (<https://www.city.mihara.hiroshima.jp/soshiki/18/bus-zikoku.html>)

2.2 地域の移動支援に係る現状と課題

① 公共交通の利用が伸び悩む中、実際のニーズとのミスマッチが懸念される

- ・ 市内の公共交通は、路線バスが4社と地域コミュニティ交通が6地域に導入されている。
- ・ 公共交通やデマンド交通もあるが、それではカバーされない移動支援のニーズがある。困っている人がいる中で公共交通の利用は伸び悩んでいることから、提供されている公共交通サービスとニーズとの間にミスマッチがあると考えられる。
- ・ 例えば、デマンド交通が校区を超えた利用ができないという点については、ニーズとのミスマッチの1つの要因と考えられる。中山間地域では、必ずしも校区内に商店や医療機関がないこともあるが、デマンド交通が利用できるのは最寄りのバス停までに限られてしまう。
- ・ また、運行する曜日も限られている。

② 既に地域が主体となって検討を始めているケースがみられる

- ・ 市内には第2層の圏域が20圏域あるが、そのうち協議体が整備されているのは10圏域となっている。
- ・ 既に移動手段の確保に課題を感じている複数の地域が、地域が主体となってニーズ調査を実施する例がみられる。具体的には久井と須波であるが、協議体で調査票の作成や調査対象を決め、市の公共交通担当と一緒に地域のサロンへの移動で支援が必要と思われる高齢者を対象とした調査を実施している。

③ 住宅団地「ダイヤハイツ」では、既に住民主体で移動支援の取組を行っている

- ・ NPO法人三原ダイヤサロンでは、三原地域の沼田東にある500世帯程度の住宅団地「ダイヤハイツ」の住民を対象に移動支援の取組が実施されている。住民が有志で立ち上げたNPO法人であり、通院や役所、金融機関、買い物などの移動支援を3～5年程度行っている。団地は高齢化率50%を超えている。支援者は関わり方の強弱含め40～50名である。
- ・ 市から移動支援の取組に対する補助などはない。NPO法人の活動の中で、市からの委託で総合事業の緩和通所型(通所型サービスA)を行っている。

2.3 行動計画書

(1) 今年度の地域目標

- ・ 沼田東町で実施されている住民主体の活動「NPO 法人三原ダイヤサロン」について、課題を整理し、市の支援の必要性について検討する。
- ・ 体制整備事業で、移動についての課題があがっている須波について、住民ニーズを把握し、来年度に向けてのシナリオを作成する。

(2) 地域の現状・問題認識、問題解決に向けた今年度の取組方針

(地域の現状・問題認識)

<市全体>

- ・ 高齢者の移動手段の多くは自家用車や家族の送迎。
- ・ 路線バスを利用する人に対し、1回100円で乗車できる「敬老優待乗車証」を発行しているが、保有者、利用実績共に減少している。
- ・ 市内6地区(本郷、久井、大和、八幡、幸崎、鷺浦、)でコミュニティ交通を実施しているが、利用者が減少し、評価基準となる経常収支率 10%を下回っている地域が多い。(運行経費から運賃収入を差し引いた必要経費については、市が全額支援)
- ・ 住民や専門職へのヒアリングから、高齢者の日常的な買い物や通院、サロンへの移動手段の確保が課題となっている。
- ・ 協議体で、移動の課題は出るが、事故のリスクから住民主体の支援体制に住民は消極的。

路線バスやデマンド交通など公共交通を基軸に、高齢者の移動支援をしているが、バス停までの移動や乗・降車に支援を要する高齢者は利用しにくいという声があり、支援策が必要になっている。

<沼田東町の一部(ダイヤハイツ)の課題>

- ・ 平成 28 年から、住民主体の活動「NPO 法人三原ダイヤサロン」にて移動支援を実施している。
- ・ 同法人は、総合事業の緩和型通所介護サービス(委託)や「オタスケマン活動(有償の生活支援)」を実施している。

NPO 法人の自主的な活動であるため、市は現状の課題や事業継続上の課題について把握できていない。

<須波地域の課題>

- ・ 第2層協議体で、地域から移動に関する課題があがり、アンケート調査を実施した。
- ・ アンケートでは、困りごとを感じている人の意見として、どこへ行くときに困るか「通院」「買い物」、主な理由に「公共交通の便数が少ない」「駅・バス停が遠い」坂が多い地域性のため「坂道が辛い」といった意見が上がっている。

<本郷地区の課題>

- ・ デマンド交通を平成 28 年から運行している。
- ・ 第2層協議体では、サロンまでの移動に困っている人が増え、参加者が減少しているという課題を感じている。どのような解決方法があるのかわからず、課題として話題になるが、対応は難しいという話で終わっている。

移動支援を事業化するための制度や他地域の取組等、検討する上で必要な情報が不足している。

(取組方針)

- ・ 現在ある移動支援の課題を把握するとともに、課題意識の高い地域で、実施できる方法を探る。
- ・ 地域住民と移動の課題を解決する課程を共有し、他地域においても各地域のニーズにあった支援体制を協議、構築できるようにする。

(3) 目標達成に向けた具体的な行動

令和5年度のモデル事業の、具体的な取組内容は以下のとおりである。

図表 2-6 行動計画書(三原市)

中間目標	具体的な行動	実施者
1. 実際的な取組みから、送迎実態や運用の課題等を把握し、事業の継続性を高めるために必要な団体への支援がわかる。	①三原ダイヤサロンの運営側の住民に、事業継続上の課題や課題を解決するために実施していること等を聞き取る。	SC 社会福祉課 高齢者福祉課 生活環境課
	②送迎の担い手にヒアリングを行い、業務の課題やできていることを把握する。	SC 社会福祉課 高齢者福祉課 生活環境課
	③聞き取った課題や、うまくいっているところを整理し、移動支援を行うために必要な条件を整理する。	SC 社会福祉課 高齢者福祉課 生活環境課
2. 移動に関する課題意識がある地域において、需要側のニーズと提供側のできることを把握し、必要な仕組みの方向性を決める。	①須波の2層協議体にて、デマンドと住民主体の移動支援の方法等、検討に必要な情報を紹介する(11/21)。	SC 社会福祉課 高齢者福祉課 生活環境課
	②地域で実施可能な移動支援の方法を検討する。	SC 社会福祉課 高齢者福祉課 生活環境課

図表 2-7 行動予定表(三原市)

	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1. 実際の実態から、送迎実態や運用の課題等を把握し、事業の継続性を高めるために必要な団体への支援がわかる。						
①三原ダイヤサロンの運営側の住民に、事業継続上の課題や課題を解決するために実施していること等を聞き取る。		■				
②送迎の担い手にヒアリングを行い、業務の課題やできていることを把握する。		■				
③聞き取った課題や、うまくいっているところを整理し、移動支援を行うために必要な条件を整理する。			■			
2. 移動に関する課題意識がある地域において、需要側のニーズと提供側のできることを把握し、必要な仕組みの方向性を決める。						
①須波の2層協議体にて、デマンドと住民主体の移動支援の方法等、検討に必要な情報を紹介する(11/21)。		★				
②地域で実施可能な移動支援の方法を検討する。		■				

2.4 具体的な取組

(1) 実際の取組から、送迎実態や運用の課題等を把握し、事業の継続性を高めるために必要な団体への支援がわかる。

① 三原ダイヤサロンの運営側の住民に、事業継続上の課題や課題を解決するために実施していること等を聞き取る。

- ・ NPO 法人の代表者及びドライバーに聞き取りを実施した。
- ・ 三原ダイヤサロンでは、移動支援事業立ち上げにあたり、ニーズ把握のため団地内でアンケートを実施し、送迎の希望があったことから事業を開始した。ダイヤハイツが約 500 世帯程度の団地として、まとまっている地域のため、ニーズ把握が行いやすかったこと、またその地域性からメンバー同士の繋がりが強く、関係性が構築されていたことが立ち上げ及び継続に繋がっている。
- ・ 支援を必要としている人の顔が見えているからこそ、支援者側の事業へのモチベーションが維持できている。なお、立ち上げ時には道路運送法に抵触しないか、関係機関に相談を行っていた。

② 送迎の担い手にヒアリングを行い、業務の課題やできていることを把握する。

- ・ 送迎の担い手・後継者不足が課題。現在ドライバー7人、事業の利用者は 6 人。ドライバーリーダーが利用したい方からの連絡調整を行い、各ドライバーに割り振っている。
- ・ 現在是对応できているが、メンバー全員が平成 28 年当時の立ち上げメンバーであり、運転手の高齢化、後継者不足に悩んでいる。
- ・ また、事故への不安も課題。車両は基本的にドライバーの自家用車であり、保険は社会福祉協議会の送迎サービス補償に加入しているが、当該保険で対応できない場合に、事故へのドライバーの責任を問わない、任意保険は使わない旨を利用者から同意を取得し、事業を行っている。

③ 聞き取った課題や、うまくいっているところを整理し、移動支援を行うために必要な条件を整理する。

- ・ (1)ニーズ把握、(2)担い手の発掘、(3)団体・車両・保険等の体制整備、(4)支援者の負担軽減、(5)支援者のモチベーション等が必要と感じた。
- ・ ダイヤサロンは既に取組が進んでいるため(3)(4)への支援を希望している。ただし、今後、他地域での立ち上げを検討する場合は、まず(1)(2)(5)の部分が課題になると考える。市としては、地域が課題を認識し、支援者を発掘することへのソフト面での支援と、支援者の負担を軽減するための補助制度等のハード面での支援が必要と整理した。

(2) 移動に関する課題意識がある地域において、需要側のニーズと提供側のできることを把握し、必要な仕組みの方向性を決める。

① 須波の 2 層協議体にて、デマンドと住民主体の移動支援の方法等、検討に必要な情報を紹介する。

- ・ アンケートの結果から、本当に移動支援を必要としている人数の規模感が見えてきた。そこで2層協議体の会議で、少数の移動弱者に対して地域としてどのようにアプローチするのか方針を確認。市内運行するコミュニティ交通と住民主体の移動支援の事例を紹介した。

② 地域で実施可能な移動支援の方法を検討する。

- ・ 須波の協議体にて移動支援の事例紹介や勉強会を行った。現在はどのような移動支援を行いたいのか地域側に検討していただいている。検討後、内容を市と共有し、市としても地域の意向に沿った形で支援を検討していく。

2.5 取組の成果と今後の進め方

(1) 取組の成果

① 移動支援についての具体的な検討開始

- ・ これまで漠然と必要性を感じていたが、動きがなかった移動支援サービス等について、具体的な検討が開始できた。
- ・ 既に移動支援に取り組んでいる地域について、今回改めて聞き取りをしたことにより、住民主体で移動支援を行っていくうえでの課題や、保険や車両等に関する直接的な支援が欲しいという団体のニーズを把握することができ、必要な制度の枠組みをイメージすることができた。
- ・ アドバイザーより、これまで理解が不十分であった、総合事業や一般介護予防事業等による移動支援制度の仕組みが整理でき、来年度以降の取組が具体化できた。

② 庁内での課題共有

- ・ 市内の交通や移送に関する取組は、分野や対象によりそれぞれの所管課が進めているが、移動支援を考える際には、市内の交通や移動に関する取組の全体像を知り、それぞれが把握している資源や制度を、課題解決にどう活かせるのか検討し、連携して取り組んでいく必要があると考える。
- ・ これまで課を跨いで移動の課題について検討する機会がほとんどなかったが、今回の伴走支援を通じて他課と移動支援に関する現在の取組状況や課題の共有ができた。

(2) 来年度以降の課題と今後の進め方

① ニーズの掘り起こし

- ・ 今年度の取組で、住民の漠然としたニーズしか把握できていない状況だと、議論が深まらないことを感じた。2層協議体の場を活用してニーズ把握を実施したが、地域規模が大きく、地域の人の個別の困りごとへの対応や具体的な取組につながりにくい面があるのではないかと感じた。
- ・ 移動支援を行う際には、具体的なニーズ把握が重要であることが十分理解できたため、引き続き地域のニーズの掘り起こしを行っていく。具体的には、サロンや集いの場など、第2層協議体よりも地域規模が小さく、具体的な仕組みの検討や取組につながりやすい団体に対し、アンケート調査や地域の要望に応じて制度、取組紹介をしていく。

② 地域の実情に合わせた支援制度の検討継続

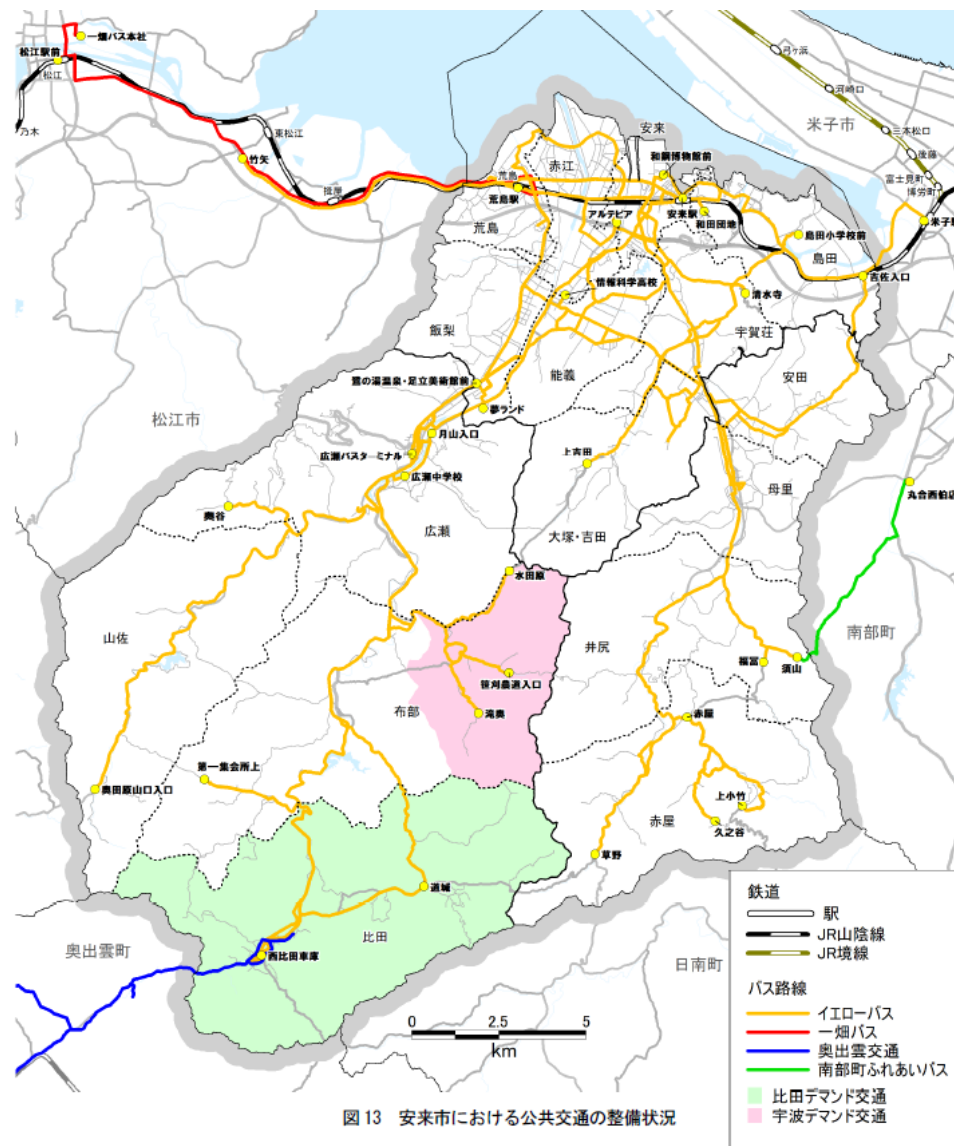
- ・ 聞き取りにより、既に移動支援に取り組んでいる団体の課題やニーズを把握できたため、対応できる補助制度の設計について継続して検討していく。
- ・ また、住民が移動支援に取り組むためには、必要物品の購入や保険加入、コーディネーター配置など、運営を継続するための補助制度は必要と思われるが、そもそも立ち上げの段階で、多くのつまづくポイント(ニーズ把握の方法、担い手の発掘等)があることがわかった。
- ・ 地域の状況に合わせて、例えば住民アンケート実施や、運転ボランティアの養成など、住民が取組に対し感じる不安を軽減する伴走型の支援も、補助金と並行して検討していく。

3 島根県安来市

3.1 地域の概要

- 幹線をイエローバス(市町村営の交通空白地有償運送)がカバーしており、支線として宇波や比田でデマンド交通が導入されている(交通空白地有償運送)。
- イエローバスはスクールバスがメインのため、通院の時間に合わないなど高齢者には利用しにくく、年間2億6千万円かかっていることから、高齢者対応や拡充は困難となっている。
- その他、荒島や赤屋では住民主体の移動支援の取組がはじまっているが、他の地域では動きが弱い。

図表 2-8 安来市の公共交通網



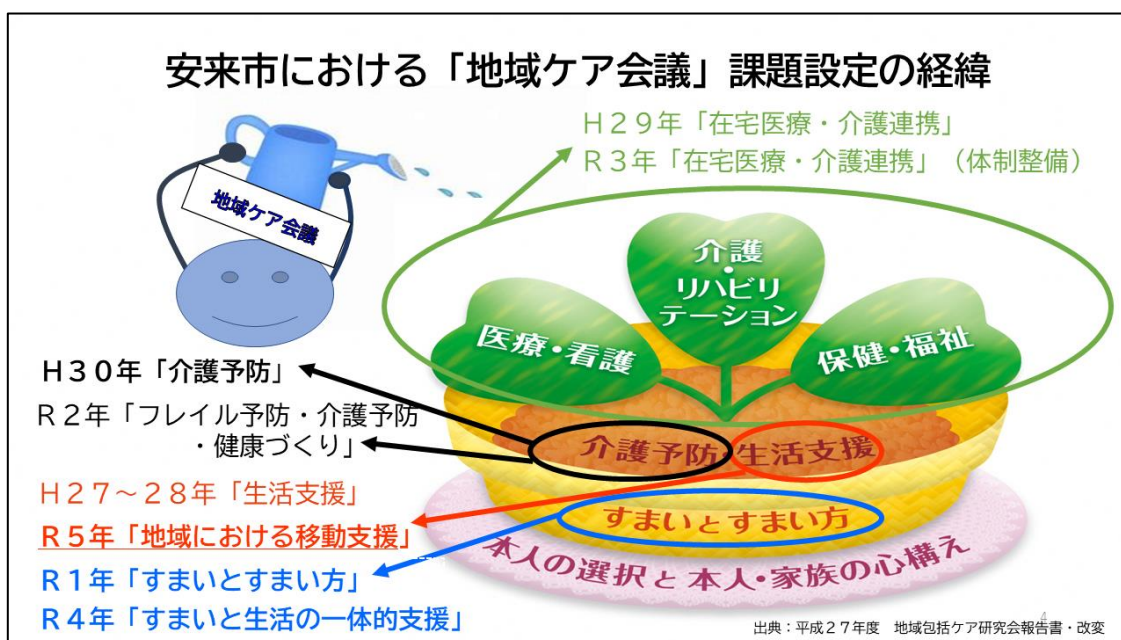
(出典)安来市地域公共交通計画(令和4年3月)

<https://www.city.yasugi.shimane.jp/kurashi/sumai/yellow-bus/chiikikoukyoukoutsuu.data/chiikikoukyoukoutsuukeikaku.pdf>

3.2 地域の移動支援に係る現状と課題

- ・ 急速な人口減少、少子・高齢化、過疎化が進む本市において「地域包括ケアシステム」の構築は喫緊の課題となっている。
- ・ 本市においては、これまで地域包括ケアシステムの実現に向けた一つのツールとして、3層構造による「地域ケア会議」を平成27年度から開催してきた。具体的には「住まい」を中心に「生活支援」「介護予防」「医療」「介護」の5つの要素に対し、毎年、課題設定をし、関係者によるその方向性や目標、政策形成に向けての意見集約を行ってきた。
- ・ そうした中において「移動」の問題は、全てのテーマに共通する課題であった。例えば、「住まい」については、通院や買物などが不便で住み替えをせざるを得ない。その根底には「移動」の問題があった。又、「介護予防」についても、通いの場への「移動手段」が必要である。「医療」や「介護」を利用するにも移動手段が必要である。生活支援はズバリそのものの課題である。ある意味、「移動」の問題は、こうした要素を実現していくための根底にある共通課題であった。
- ・ とりわけ、伯太、広瀬地区の南部地域は、医療や介護、商業施設へのアクセスは遠く、訪問系サービスも十分行き届かない現状がある。「どんな要介護状態になっても、暮らし続けることのできる地域」とはほど遠い地域環境にあるといえる。
- ・ 平成28年度の南部地域の全戸調査によれば「最期までこの地域で暮らし続けたい」が、約8割～9割あった。しかし、現実にはこうした地域住民の思いと地域包括ケアシステムの理念とは大きな乖離があり、地域が抱える問題・課題となっている。

図表 2-9 安来市の「地域ケア会議」での課題設定



3.3 行動計画書

(1) 今年度の地域目標

- ・ 本市においては、住民主体による移動支援が複数地区で活動中であるが、一部の地域に留まっているのが現状である。又、必ずしも利用者のニーズに応えた仕組みまでにはなっていない現状もある。
- ・ 校区別地域ケア会議を通し、住民主体の気運醸成が図られ、他地区においても実施希望の気運が芽生え、利用者のニーズに沿った安定的な住民主体の移動支援が実施されるよう伴走支援や施策的な環境整備が図られている。

(2) 地域の現状・問題認識、問題解決に向けた今年度の取組方針

(地域の現状・問題意識)

- ・ 市内には公共交通としてイエローバスが運行されているが、山間部までは入ることができない。また、タクシー営業所は5箇所あるが市の中心部に集中しており、広瀬や伯太地域では利用しにくい環境にある。
- ・ バスやタクシーの利用目的の多くは、受診や買い物であり生活に欠かせないが、山間部とその他の地域で、公共交通サービスに差が生じている。また、バスが運行する地域であってもバス停までが遠いため利用できない住民もいる。
- ・ そうした現状から、代替の移動手段として「住民主体による移動支援」が取組まれている。既に複数の地域で互助による移動支援が活動しているが、安定的な運営や拡充には至っていない。課題としてこうした移動支援の周知不足と、担い手となる運転者の高齢化により、安定的な運営や継続した運転者の確保が課題となっている。
- ・ また、乗り合いタクシーの実証実験が行われ、他の地域へも拡充したいところであるが、ドライバーの確保などから難しいとの判断がなされている。市民の移動に関する課題意識は年々深刻なものとなり、行政による公共交通だけに頼った交通手段では厳しい。今後は何とか自分たちで支えていく、互助による移動支援の必要性の意識が芽生えつつある。

(問題解決に向けた今年度の取組方針)

- ・ 既存協議体等の住民、生活支援コーディネーター、地域包括支援センター、行政での話し合いの場を設定し住民主体の移動支援の取組についての学習会を行う。併せて移動支援を中心とした生活課題についての意見交換を行う。
- ・ 実施希望地域において、安定的な住民主体の移動支援が取組まれるよう補助事業の整備・次年度以降の周知を図る。(総合事業B・D)又、登録・許可不要の互助による移動支援など様々な事例を紹介しながら、実施可能な移動支援についての意見交換を行う。

(3) 現状における地域住民の活動内容・意向など

(地域住民の活動)

- ・ 「宇波」「比田」の 2 地区は、どちらの地区も開始当初は、ボランティア輸送であったが、現在は運転者への報酬を確保するため、交通空白地有償運送の登録を受けて運行している。事業内容は「自宅から地域内の最寄りのバス停」「自宅から交流センター」(比田は地区内金融機関、商店を含む)までの移動範囲とし、住民が運転者となってデマンド交通を行っている。
- ・ 「未来あらしま」「赤屋てごする会」の 2 団体は、住民主体の外出支援で、直接、病院や買い物支援を行っている。また、本年 9 月から「大塚地区」で、地区の住民同士で生活全般の助け合いの他、通院や買い物などの外出支援を開始したが、まだ利用までに至っていない。

(地域住民の意向)

- ・ 地域住民の意向としては、自宅から直接、目的地までの移動支援を希望している。しかし、担い手ドライバーの平均年齢は 65 歳を超えており、担い手の確保が課題である。
- ・ また事前予約制など、緊急な用事の利用には対応ができない現状もあり、より多くの協力者の人材確保が必要である。さらに、安定した運営を図る観点から、移動支援と生活支援の一体的な補助事業の創設、事故発生に備え保険加入の周知をすることで、利用者、担い手双方が安心して利用できる環境整備が期待されている。

(4) 目標達成に向けた具体的な行動

令和5年度のモデル事業の、具体的な取組内容は以下のとおりである。

図表 2-10 行動計画書(安来市)

中間目標	具体的な行動	実施者
1. 安来市における住民主体の外出支援の実態や高齢者の移動に関する問題を把握し、外出支援に関心を持ってもらう。	①令和5年6月～7月に民生委員・介護支援専門員にアンケート調査を実施し市内における高齢者の移動に関する問題について調査した。	安来市地域包括支援センター
	②令和5年9月～12月にかけて、月1回市内の中学校別で「地域における移動支援について考える」をテーマに校区別地域ケア会議を開催。(学習会、グループワーク)	安来市地域包括支援センター、SC,市
	③令和6年3月2日の安来市地域ケア推進会議で、校区別地域ケア会議での意見集約の報告・提案をはじめ、講演や全体協議を通し、今後の安来市における住民主体の移動支援の方向性を目指す。	安来市 安来市地域包括支援センター、SC
2. 住民主体の外出支援に関心のある地域で、キーパーソンとなる人材発掘や協力者などの掘り起しを行う。	①外出支援に関心のある生活支援協議体等の地域住民と一緒に校区別地域ケア会議等で学習会を行う。またキーパーソンとなりうる方にSCが働きかけを行う。	安来市 安来市地域包括支援センター、SC
3. 既存の外出支援実施団体の取り組みが持続していけるよう現在の状況や課題について把握する。	①既存の外出支援実施地区との意見交換を行い、持続可能なものとしていくために関係者間で協議の場を作る。	安来市 SC
4. 総合事業実施要綱の整備	①国の伴走支援を受け、安来市の総合事業の見直しを行う。	安来市

図表 2-11 行動予定表(安来市)

	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1. 安来市における住民主体の外出支援の実態や高齢者の移動に関する問題を把握し、外出支援に関心を持ってもらう。						
①令和5年6月～7月に民生委員・介護支援専門員にアンケート調査を実施し市内における高齢者の移動に関する問題について調査した。	実施済み					
②令和5年9月～12月にかけて、月1回市内の中学校別で「地域における移動支援について考える」をテーマに校区別地域ケア会議を開催。(学習会、グループワーク)	■					
③令和6年3月2日の安来市地域ケア推進会議で、校区別地域ケア会議での意見集約の報告・提案をはじめ、講演や全体協議を通し、今後の安来市における住民主体の移動支援の方向性を目指す。						■
2. 住民主体の外出支援に関心のある地域で、キーパーソンとなる人材発掘や協力者などの掘り起しを行う。						
①外出支援に関心のある生活支援協議体等の地域住民と一緒に校区別地域ケア会議等で学習会を行う。またキーパーソンとなりうる方にSCが働きかけを行う。	■					
3. 既存の外出支援実施団体の取り組みが持続していけるよう現在の状況や課題について把握する。						
①既存の外出支援実施地区との意見交換を行い、持続可能なものとしていくために関係者間で協議の場を作る。			■			
4. 総合事業実施要綱の整備						
①国の伴走支援を受け、安来市の総合事業の見直しを行う。	■					

3.4 具体的な取組

(1) 安来市における住民主体の外出支援の実態や高齢者の移動に関する問題を把握し、外出支援に関心を持ってもらう。

① 令和5年6月～7月に民生委員・介護支援専門員にアンケート調査を実施し市内における高齢者の移動に関する問題について調査する。

- ・ 民生児童委員 127 名、介護支援専門員 56 名から回答が得られ、外出方法や困っている外出目的及び理由等について聞き取りを行った。どちらも困っている外出目的として「通院」「買い物」が多く、理由としては「外出時間に合うバスがない、便が少ない」「タクシーの費用が高い」「身体的な理由でバスに乗るのが困難」「バス停が遠い」などが多い結果となった。

② 令和5年9月～12月にかけて、月1回市内の中学校別で「地域における移動支援について考える」をテーマに校区別地域ケア会議を開催。(学習会、グループワーク)

- ・ 校区別地域ケア会議では、「地域における移動支援」をテーマとして民生委員・地区社協会員・協議体地域住民・介護事業所・行政等が参加し開催した。
- ・ 地域包括支援センターが実施した「移動に関するアンケート調査報告」、全国移動サービスネットワークによる基調説明「住民主体の移動支援に関する政策動向について」、SCによる「市内の住民主体の移動支援の現状について報告」を聞き学習を行った。
- ・ グループ協議では、住民からの意見として、高齢者同士で支援している現状や担い手の確保、事故への不安等について意見があった。SCからは、新規地区の立ち上げ時に行った調査では協力出来ると回答した人数が多かったことも報告され、今後の取組や新たな団体の立ち上げに向けた前向きな意見交換となった。
- ・ 会議を通じ「移動支援」の地域課題について、地域でのつながり・仲間づくり・支え合いによって取組まれる意識が一層高まった。校区別で地域の実情は異なるが、共通した課題として、まずはニーズ把握が急がれること、人材確保(担い手確保)の問題、財源や事業運営するための柔軟な補助制度の創設が浮かび上がった。
- ・ さらに、参加者を対象にアンケート調査を実施し、今後の安来市における「住民主体の移動支援」についての意見・要望について聞き取りをした。総合事業の制度の見直しを求める意見や協議体とSCの連携強化、社会福祉法人の公益的な取組への期待する意見が寄せられた。

<一中校区での地域ケア会議の様子>



図表 2-12 校区別地域ケア会議の開催概要

校 区	内 容	参加者	
一中校区 (9/14)	■テーマ「地域における移動支援」 ～住民主体の移動支援～ 1. 移動支援に関するアンケート結果報告(地域包括支援センター) 2. 基調説明「住民主体の移動支援に関する政策動向について」(全国移動サービスネットワーク) 3. 市内の住民主体の移動支援の現状と課題について(生活支援コーディネーター) 4. グループ協議・全体協議・まとめ	37名	居宅介護支援事業所 通所サービス事業所 訪問介護事業所 相談支援事業所 民生児童委員 地区社会福祉協議会 生活支援コーディネーター 地区協議体 高齢者クラブ連合会 地域振興課 福祉課 いきいき健康課 介護保険課 地域包括支援センター
二・三中校区 (10/17)		41名	
広瀬中校区 (11/14)		36名	
伯太中校区 (12/12)		38名	

図表 2-13 一中校区地域ケア会議のグループワークでの意見

「令和5年度 安来市校区別地域ケア会議(1中校区)」会議録(Aグループ)

【結果】

- ①移動支援をするための勉強会の開催
- ②行政、コーディネーターの関わりの強化
- ③活動後のフォロー体制
- ④活動を維持するための資金や担い手(若者)の確保
- ⑤ボランティアの意欲が継続できるようにしていく工夫の検討
- ⑥電気自動車(松江市の取り組み)の活用や小回りのきく車への変更、ドライバーの支援
- ⑦健康寿命を延ばす、予防への取り組み
- ⑧ニーズの調査結果をみんなで共有する→誰が動いていくか、フィードバックしていく
- ⑨顔の見える関係づくりが重要
- ⑩島田地区など駅、バス停が遠く、簡単に出ていけない地域がある。

【「住民主体の移動支援」に係る課題等】

- 若い世代の関わりが必要だが就労している人が多く、協力が難しい。
- 新たな移動支援を発足するにあたって、65～70歳代が主体となる。5～10年後もその支援を継続していくためにモチベーションの維持や資金・担い手の確保が必要。

「令和5年度 安来市校区別地域ケア会議(1中校区)」会議録(Bグループ)

【結果】

- ①近所の方の手伝いがあるといい→必要な手伝いの内容を抽出する→出来ることから行政の事業で仕掛けを作る
- ②活動に向けて住民への声掛けが必要→ニーズの把握
- ③企業・店舗・病院の助けがあるといい→企業、店舗への協力依頼
- ④事故等不安の解消→必要な事は不安解消の為に市がサポート
- ⑤生活支援ボランティアの充実
- ⑥実証実験制度の拡充
- ⑦ファミリーサポートとの連携→子供だけでなく高齢者の事もできるような検討
- ⑧身近な人が身近な所で不安なく活動できる→行政の立場で仕掛けを作る

【住民主体の移動支援」に係る課題等】

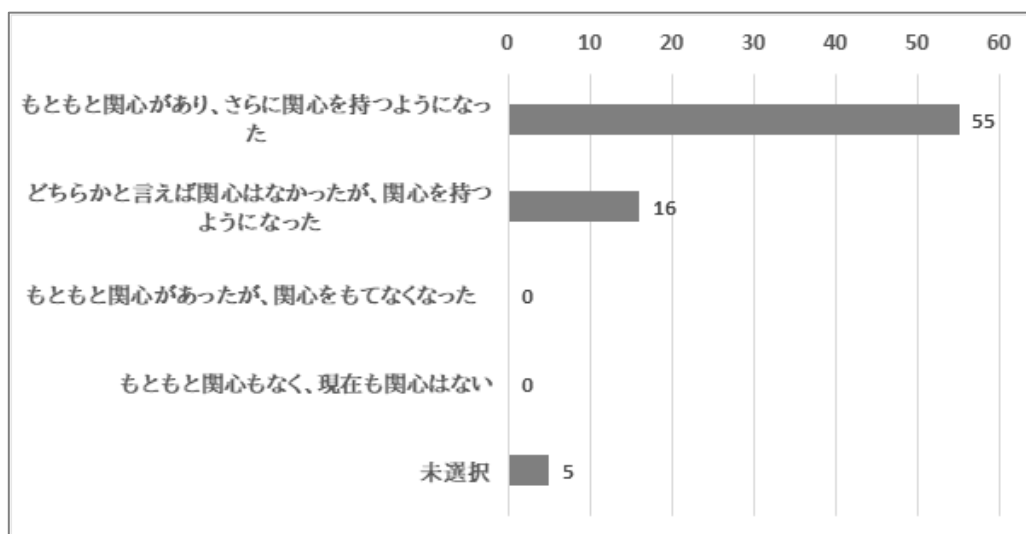
- 住民主体だが、住民任せにしない
- 一般の方に介護の依頼は難しい
- 介護支援専門員等の専門職から、支援している方の悩み等地域ごとで意見の吸い上げができるといい

③ 令和6年3月2日の安来市地域ケア推進会議において基調講演をはじめ、校区別地域ケア会議での意見集約の報告・提案、全体協議を通し、今後の安来市における住民主体の移動支援の方向性や政策形成に向けての協議を行う。

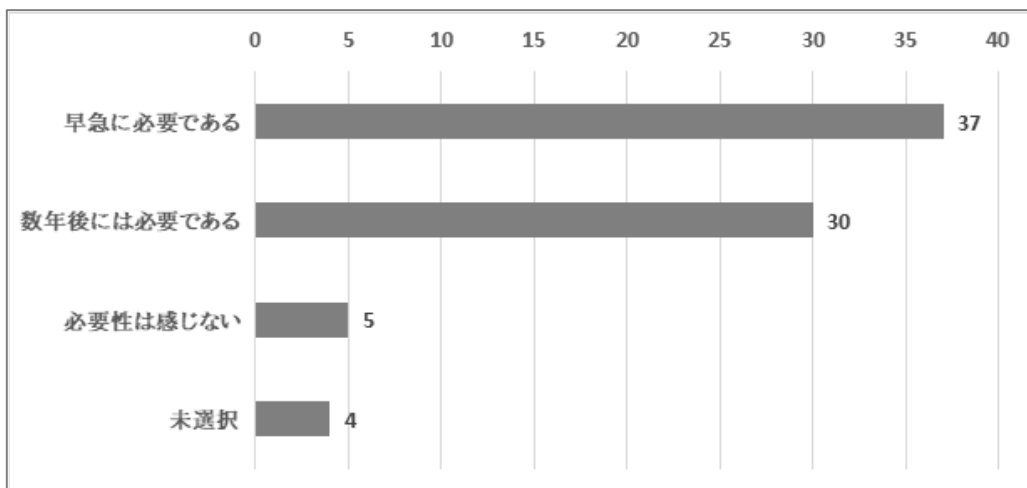
- ・ 安来市地域ケア推進会議には、民生委員や協議体関係者、高齢者クラブ連合会、県・市議会議員、行政関係者を含め、合計107名の参加者で開催した。
- ・ 校区別地域ケア会議での意見集約を基に報告・提案を行い、すぐに取り組めることとして、「①生活支援協議体を中心に、生活支援コーディネーターと地域住民の連携強化」、「②総合事業の実施要綱の見直しと柔軟な制度運用」を提案した。
- ・ 今後の検討すべき事項としては、「①乗り合いタクシーの拡充に向けた検討」、「②人材確保の支援に向けた検討」、「③社会福祉法人による公益的取組の検討」を提案した。
- ・ 提案を受け、安来市介護保険課・同地域振興課、SCから、今後の方向性や取組方針が述べられた。参加者アンケート結果では、「生活している地域で住民主体による移動支援の必要性」について尋ねたところ、殆どの方が「早急に必要である・数年後には必要である」と回答した。
- ・ その理由として、イエローバスの停留所まで歩いていけない、独居や高齢者のみ世帯の増加、免許返納が挙げられ、今すぐにも支援を求めている人が多いことが改めて明らかになった。
- ・ 今後「生活している地域で、住民主体による移動支援が実施される場合に協力ができるか」の問いには、「すでに協力している」「協力できる」を合わせると8割以上の方が回答した。参加者は、事業所などに所属し高齢でない現役世代の人も多くいたが、地域の移動支援に関心がありできることを何か協力したいと言う力強い意見が寄せられた。
- ・ 地域ケア推進会議を通じて現役世代にも、高齢者だけの課題ではなく住民それぞれが自分たちに出来る小さな協力の結集によって支え合う互助の意識が広がったことは大きな成果といえる。

<安来市地域ケア推進会議(令和6年3月2日)開催後のアンケート調査結果(※一部抜粋)>
(有効回答率:73.8%)

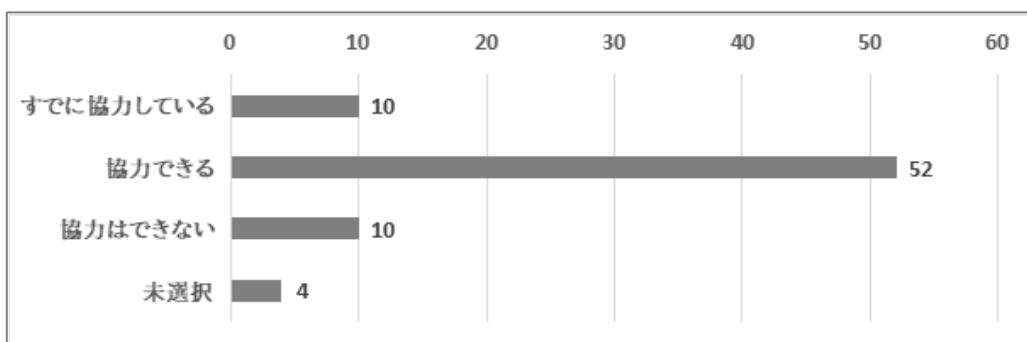
図表 2-14 今回の会議を通しての「住民主体の移動支援」についての関心の変化



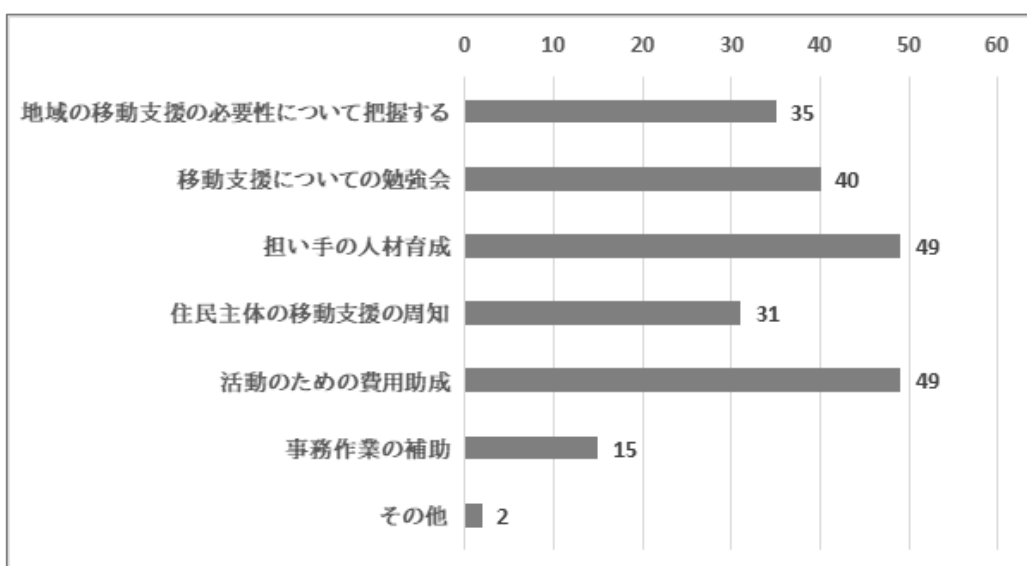
図表 2-15 あなたが生活している地域での、「住民主体による移動支援」の必要性は？



図表 2-16 あなたが生活している地域で、「住民主体による移動支援」を実施する場合の協力の可否



図表 2-17 あなたが生活している地域で、「住民主体による移動支援」を実施するために必要なこと



(2) 住民主体の外出支援に関心ある地域で、キーパーソンとなる人材発掘や協力者などの掘り起しを行う。

① 外出支援に関心のある生活支援協議体等の地域住民と一緒に校區別地域ケア会議等で学習会を行う。またキーパーソンとなりうる方に SC が働きかけを行う。

- ・ 校區別地域ケア会議で、全国移動サービスネットワークから、道路運送法上の規定や他県の活動事例の紹介及び事故などの保険についての説明を聞き、住民主体での仕組みづくりを立ち上げるための基礎知識について深めることができた。
- ・ 活動にキーパーソンとなりうる人材発掘については、今後 SC を中心に地域とのつながりを強化してすすめていく必要がある。校區別地域ケア会議に参加した SC から「支援者となる人はいると思うが、もう少しSCからも活動の情報発信による働きかけが必要と感じている」との発言があった。
- ・ 高齢化が進み担い手がないのではなく、実際には出来る人が案外多くいることが気づきとなり、生活支援協議体と地域住民が意見交換する場を重ねていく必要性が再確認された。

(3) 既存の外出支援実施団体の取組が持続していけるよう現在の状況や課題について把握する。

① 既存の外出支援実施地区との意見交換を行い、持続可能なものとしていくために関係者間で協議の場を作る。

- ・ 既存実施団体と現在の活動状況についてヒアリングや意見交換などを行った。今後は協議体の地域住民と SC との連携強化と継続可能な活動にしていくための、移動支援に関するニーズ調査を実施し、どのような課題があり、どんな支援をする必要があるかなど明確にしていくことが次年度の課題である。

(4) 総合事業実施要綱の整備

① 国の伴走支援を受け、安来市の総合事業の見直しを行う

- ・ 本市では、生活支援である訪問型サービスBが1団体、移動支援の訪問型サービスDが2団体ある。利用する高齢者のニーズは、車に乗せてもらい外出すること、生活全般に関する困りごとは重なり合っている。「荒島」「赤屋」「大塚」では総合事業外で、生活支援協議体の活動として住民主体で移動支援と生活支援に取り組んでいる。これまで、あまり周知されていなかったことなどもあり総合事業が活用されていなかった。
- ・ 本年度「総合事業」の実施要綱の見直しを行い、令和6年度から、住民主体の移動支援と生活支援を一体化させた「住民主体生活支援訪問サービス」を新たに補助事業として創設した。R6年度以降、本事業の周知及びSCとの連携により、市内で住民主体の互助活動が拡充していくことが期待される。

図表 2-18 「住民主体生活支援訪問サービス事業」の概要①

資料 1

安来市の住民主体生活支援訪問サービス

1. 目的

高齢者が住み慣れた地域で自分らしく暮らし続けられるよう地域住民が主体となって生活支援サービスを提供することで、介護予防及び自立支援を促進するとともに、地域での支え合いのしくみづくりを推進する。

2. 事業実施団体の要件

5人以上で構成する住民主体サービスを実施する団体
※地域住民1人以上を含む

3. サービス内容

利用者の移動を伴う支援及び利用者の居宅において行う掃除、洗濯、買物、ゴミ出し等の多様な生活上の困りごとに対する生活支援のほか、上記目的のために行われる多様な支援

4. 事業の利用者

要支援認定者

事業対象者（基本チェックリストで判定された方）

継続利用要介護者

その他、事業実施団体が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できる。

5. 補助金

①運営に必要な経費

【対象となる経費】

利用調整に係る人件費・事務消耗品費・印刷製本費・通信費・保険料(※)・活動場所の賃借料・物品購入費・安全運転講習受講費用・その他市長が必要と認める経費

※移動支援（送迎前後の支援）のみ実施の場合、自動車保険は対象外

【金額】

《基本額》 年額160,000円

《加算額》 ・車両を活用して利用者の移動を伴う支援を実施する場合

1回500円（上限50,000円） ※1回＝車両1台1日

・車両を活用して利用者の移動を伴う支援を実施する者が安全運転講習を受講する場合

1人10,000円（上限50,000円）

※基本額と加算額の合計額と実際に支出した補助対象経費の合計額のいずれか少ない額

図表 2-19 「住民主体生活支援訪問サービス事業」の概要②

②事業の立上げに必要な経費（初年度のみ）	
【対象となる経費】	
活動場所として利用する空き家の改修費（軽微なもの）・備品購入費・その他市長が必要と認める経費	
【金額】	
100,000円と実際に支出した補助対象経費の合計額のいずれか少ない額	
6. 遵守事項	
①保険加入	ボランティア保険、移動支援保険など
②秘密の保持	従事者及び従事者であった者に対する措置
③衛生管理	従事者の清潔の保持、健康管理、感染予防
④事故対応	安全確保、連絡、記録などその実施方法をあらかじめ定める
⑤関係機関との連携	市、生活支援コーディネーターとの連携
⑥従事者の資質向上	研修受講の機会を確保
⑦廃止または休止の際の届け出と利用者への配慮	
7. 手続き	
①登録申請・・・・・・・・事業開始時のみ	
《提出書類》	団体登録申請書（所定の様式） 活動者名簿（所定の様式） 団体の規約 活動内容のわかる資料
※ 登録内容の変更や事業の廃止・休止の場合は届出ること	
②補助金交付申請・・・・4月1日	
《提出書類》	補助金交付申請書（所定の様式） 事業計画書 収支予算書
③概算払請求・・・・・・・・交付決定後（交付は5月末～6月初を想定）	
《提出書類》	概算払請求書（所定の様式）
④実績報告・・・・・・・・事業終了後（3月末想定）	
《提出書類》	事業報告書（所定の様式） 収支決算書 領収書の写し 利用者名簿 実績が確認できる書類
⑤精算払請求・・・・・・・・補助金額確定後（交付は4月末～5月初を想定）	
《提出書類》	精算払請求書（所定の様式）

図表 2-20 「住民主体生活支援訪問サービス事業」の補助金交付要綱①

安来市住民主体生活支援訪問サービス事業補助金交付要綱

(趣旨)

第1条 市は、安来市介護予防・日常生活支援総合事業実施要綱（平成29年安来市告示第64号。以下「実施要綱」という。）に規定する住民主体生活支援訪問サービスを行う団体に対して、その活動を支援するために安来市住民主体生活支援訪問サービス事業補助金（以下「補助金」という。）を交付するものとし、その交付等に関しては、安来市補助金等交付規則（平成16年安来市規則第53号）に定めるもののほか、この告示の定めるところによる。

(補助対象者)

第2条 この補助金の交付を受ける対象者（以下「補助対象者」という。）は実施要綱に基づき、住民主体生活支援訪問サービスを実施する団体として登録された団体とする。

(補助対象経費等)

第3条 補助対象経費等は、別表に定めるとおりとする。

(補助金の額)

第4条 補助金の額は、別表により算出した額の合計額又は実際に支出した補助対象経費の合計額のいずれか少ない額とし、予算の範囲内で交付する。

(交付申請)

第5条 補助対象者は、住民主体生活支援訪問サービス事業補助金交付申請書（様式第1号）に次に掲げる書類を添えて提出しなければならない。

(1) 事業計画書

(2) 収支予算書

(交付の決定)

第6条 市長は、補助金の申請があったときは、内容を審査の上、相当と認める場合は、補助金の交付を決定し、住民主体生活支援訪問サービス事業補助金交付決定通知書（様式第2号）により通知する。

(事業の変更等)

第7条 補助対象者は、補助事業の内容を変更し、中止し、又は廃止するときは、速やかに住民主体生活支援訪問サービス事業補助金変更（中止・廃止）承認申請書（様式第3号）に、第5条各号に掲げる書類のうち内容に変更があったものを

図表 2-21 「住民主体生活支援訪問サービス事業」の補助金交付要綱②

添えて市長に提出し、承認を得なければならない。

- 2 市長は、前項の申請があったときは、その内容を審査し、適当と認めるときは、住民主体生活支援訪問サービス事業補助金変更（中止・廃止）承認（却下）通知書（様式第4号）により補助対象者に通知する。

（概算払）

第8条 市長は、補助金等の交付決定額の範囲内において、補助金等を概算払により交付することができる。

- 2 補助対象者が前項の概算払を受けようとするときは、住民主体生活支援訪問サービス事業補助金概算払請求書（様式第5号）を市長に提出しなければならない。

（実績報告）

第9条 補助対象者は、補助事業を終了したとき又は補助金の交付決定に係る会計年度が終了したときのいずれか早い日から起算して10日以内に、住民主体生活支援訪問サービス事業補助金実績報告書（様式第6号）に次に掲げる書類を添えて、市長に提出しなければならない。

- （1）事業報告書
- （2）収支決算書
- （3）領収書など補助対象経費の支払状況が確認できるもの
- （4）利用者名簿
- （5）サービス提供の実績を確認できる書類

（補助金の額の確定）

第10条 市長は、前条の実績報告書を受領したときは、内容等を審査し、この補助事業に適合すると認めるときは、当該交付すべき補助金の額を確定し、住民主体生活支援訪問サービス事業補助金確定通知書（様式第7号）により補助対象者に通知するものとする。

（補助金の交付）

第11条 前条に規定する補助金確定通知を受けた補助対象者は、住民主体生活支援訪問サービス事業補助金精算払請求書（様式第8号）を速やかに市長に提出しなければならない。

- 2 市長は、前項の請求書を受領したときは、速やかに当該補助金を交付するものとする。

（その他）

図表 2-22 「住民主体生活支援訪問サービス事業」の補助金交付要綱③

第12条 この告示に定めるもののほか必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この告示は、令和6年4月1日から施行する。

別表（第3条、第4条関係）

補助対象経費	補助金の額	
1 運営に必要な経費のうち、利用調整を行う者の人件費、事務消耗品費、印刷製本費、通信費、保険料、活動場所として利用する施設の賃借料、物品購入費、安全運転講習受講費用その他市長が必要と認める経費	基本額	160,000 円。ただし、年度の中で開始する場合は、開始月で月割り計算した額とする。
	加算額	①車両を活用して利用者の移動を伴う支援を実施する場合 1回(車両1台1日)につき500円。ただし、上限を50,000円とする。 ②車両を活用して利用者の移動を伴う支援を実施する者が安全運転講習を受講する場合 受講者1人につき10,000円。ただし、上限を50,000円とする。
2 事業立上げに必要な経費のうち、活動場所として利用する空き家の改修に要する経費(軽微なものに限る。)、備品購入費その他市長が必要と認める経費	100,000 円	

3.5 取組の成果と今後の進め方

(1) 取組の成果

① 地域住民の中で「住民主体による移動支援」の取組について意識が高まった

- ・ これまで、移動に関する地域課題について感じつつも、なかなか取組までの声が上がらずにいた地域も多くあった。地域包括支援センターが本年度6月に実施したアンケート調査で、民生児童委員に聞いたところ「外出や移動に困っている相談を受けたことがある」との回答が多くあった。
- ・ 会議を通じ、各地域から住民の困りごとに関する意見を、行政を交えた参加者で共有することで「できることからやってみよう」という活動意欲が高まり、活動を支えていくための住民同士のつながりや仲間づくりの気運が高まった。また、講演で事故があった時の保険制度等についても、分かりやすく説明を聞くことで、今後、安心して活動できるようになるのではないかと感じる。

② 総合事業の見直しが行われ、新たに「住民主体生活支援訪問サービス」が創設された

- ・ これまで業務委託で実施していた訪問型サービス B と訪問型サービス D を一体化し、令和 6 年度から新たな補助事業として整備された。活動範囲、利用料、サービス提供時間、サービス内容を、地域の実情に応じて地域で決める補助事業となり、市は対象となる団体に補助金を交付する。
- ・ また、新たに住民主体での活動を立ち上げようと声が上がった時に、相談し仕組みづくりをしていくまでの経路についても明確化がなされた。新たな総合事業により、高齢者が住み慣れた地域で自分らしい暮らしを続けるための地域での支え合いと介護予防が推進されることが期待される。

③ 社会福祉法人による公益的な取組の必要性の意見が挙がった

- ・ 校区別地域ケア会議の中で、「デイサービスの空き時間に車両を活用して移動支援するのはどうか」と言った意見が挙がった。参加した法人(事業所)からは「自分の施設では福祉車両が利用できるかもしれない」、反対に「現実的に、施設の車両を地域に提供するのは難しい。
- ・ デイサービスの方がスムーズに使えるかもしれない」等の意見が出された。今後、社会福祉法人による公益的な取組として何らかの形での協力が期待される。

(2) 来年度以降の課題と今後の進め方

① 新たな総合事業となる「住民主体生活支援訪問サービス」について地域住民へ積極的な周知を図っていく。特に SC は「地域住民の繋がり・仲間づくりの意識を高めるための講演会等の開催」「地域ごとの移動支援に関するニーズ調査の実施」「住民主体生活支援訪問サービス」との連絡調整を図っていく。

② 社会福祉法人による公益的な取組として実現していくため、他県で社会福祉法人が行う活動事

例の情報提供しながら、安来市社会福祉法人連絡会においての検討を依頼していく。

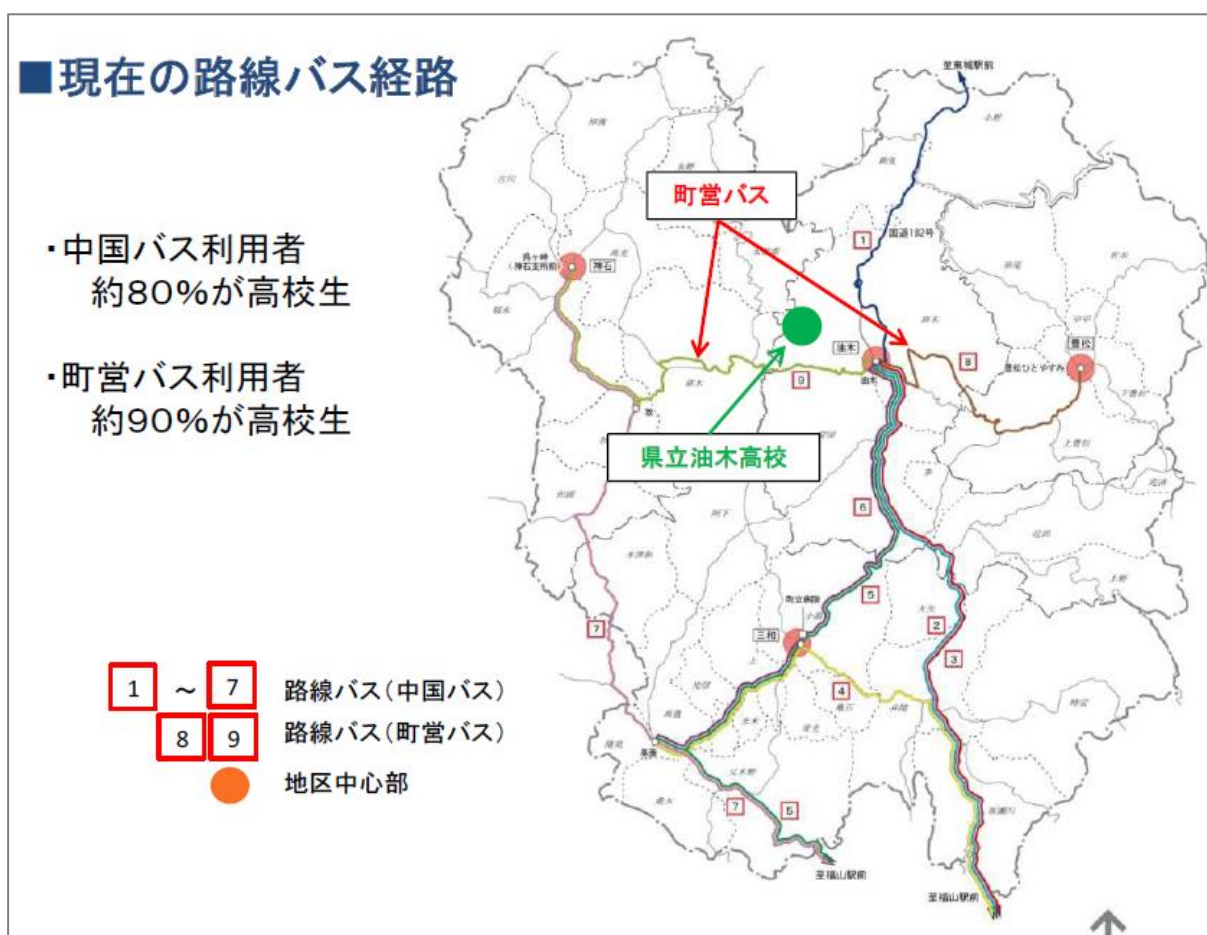
- ③「乗り合いタクシー」の拡充に向けては、専従ドライバーの確保が求められるが、今後、その部分
に特化した事業者への経費的な補助の検討が求められる。また乗り合いタクシー事業対象エリア
と対象外エリアのサービス格差や事業が利用出来ない人への対応についても今後の検討課題で
ある。

4 広島県神石高原町

4.1 地域の概要

- ・ 高齢者の外出支援としては、「①路線バス・ふれあいバス(町営):片道 300 円」、「②ふれあいタクシー事業:タクシーチケット片道 900 円、月 20 回まで」、「③町外医療機関通院者支援制度:1/2 補助、上限 3,000 円」、「④運転免許証自主返納者支援制度:免許返納時にタクシーチケット 50 枚配布」がある。

図表 2-23 神石高原町のバス路線



(出典)令和元年度地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会「広島県神石高原町の生活交通対策について」(令和2年2月20日)

(<https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/content/000162042.pdf>)

4.2 地域の移動支援に係る現状と課題

① 通いの場等への移動手手段の確保が必要

- ・ 現在、通いの場への移動は、参加者の自家用車による自然発生的な乗り合いのしくみにより成り立っているが、ドライバーのフレイルの進行や免許返納等により、今後の確保・維持が難しい状況となっている。
- ・ また、高齢者実態把握訪問調査事業等により、「通いの場」、「認知症(予防)カフェ」、「サロン」に繋がりたい場合も、移動手手段がネックとなって実現できないなどの事例がでてきている。
- ・ また、通いの場等の新しい参加者が増えず、さらに一緒に来ていた人が運転できなくなって参加することが出来なくなったという話も出ている。

② タクシーを活用した送迎を検討したいが、通いの場等で利用調整を行うことができるか不明

- ・ 通いの場等への送迎の手段としては、参加者の車に参加者同士で乗り合う方法の他に、タクシーを活用して送迎する方法も検討の対象として考えている。
- ・ しかしながら、各通いの場等で研修や補助などがあれば送迎することができる人材がいるのか、またタクシーを活用した送迎をする場合、利用調整などを行うことができる人材がいるのかなど、確認すべき点が多い。

4.3 行動計画書

(1) 今年度の地域目標

- ・ 社会活動を維持・促進するための移動手段のあり方について検討・把握し、通いの場、サロン、認知症(予防)カフェの世話人等と目線合わせができています。

(2) 地域の現状・問題認識、問題解決に向けた今年度の取組方針

(地域の現状・問題認識)

- ・ 隣家まで遠い地域や10戸未満の小規模・高齢化の限界集落も多い地域であり、公共交通の便数も少なく、自家用車やタクシーを利用されている方が多い。
- ・ 高齢化により「閉じこもり予防が必要な人」の増加や足腰の痛みや交通手段がないことにより外出を控えている人が多くおり、通いの場、サロン、認知症(予防)カフェ等、社会参加の場自体はあるが、「参加したくても移動手段がない」という理由で参加できない住民がいる。
- ・ 今後さらに高齢化が進み、高齢者の社会参画の場である「通いの場」、「サロン」「認知症(予防)カフェ」への移動手段がなくなった場合、参加者本人や「通いの場」、「サロン」、「認知症(予防)カフェ」活動の継続ができなくなる可能性がある。

(問題解決に向けた今年度の取組方針)

- ・ 「通いの場」、「認知症(予防)カフェ」、「サロン」での実態(住民主体の移動支援を含む)を把握し、「通いの場」、「認知症(予防)カフェ」、「サロン」の世話人等へ移動支援の基本認識を共有する研修会を実施する。
- ・ 令和6年度下半期からモデル地区において移動支援の試行実施を行うための準備を行う。

(3) 現状における地域住民の活動内容・意向など

- ・ 一部の地域において、通いの場等への移動は利用者の自家用車による自然発生的な乗り合いの仕組みがある。
- ・ 以前実施した通いの場の世話人研修会において、「参加者が増えない」、「参加していたけれど運転が難しくなってその同乗者も参加できなくなった」、「参加してほしいが移動手段がない」という声が挙がっており、実際、免許返納者は増加し、通いの場等の参加者も 90 歳以上が増えている。世話人や利用者も課題意識は持っている。
- ・ また、先日議会でも「通いの場等に行く手段がないのはどうにかならないか」という質問が挙がった。
- ・ タクシーチケット(「ふれあいタクシー事業」)は、町内片道 900 円(往復 1,800 円)自己負担。
- ・ それを使って通いの場等へ参加するのは負担が大きいため現実的ではなく、実際、タクシー会社からも「タクシーチケットを使って通いの場等へ行っている人はいない」と聞いている。(3人で乗り合わせて一人当たり 300 円の自己負担、とすることは可能だが、通院等でも使うため、透析患者は片道上限 20 回/月では足りない。)

(4) 目標達成に向けた具体的な行動

令和5年度のモデル事業の、具体的な取組内容は以下のとおりである。

図表 2-24 行動計画書(神石高原町)¹

中間目標	具体的な行動	実施者
1. 実態把握(アンケート調査)により、送迎の実態や町からの支援の必要性、移動ニーズ、住民主体での移動支援の状況等が把握できている。(生活支援体制整備事業として)	①通いの場(34カ所)、サロン(72カ所)、認知症(予防)カフェ(5カ所)の世話人を対象に、送迎の実態や町からの支援の必要性、移動ニーズ等を把握するアンケートを実施 ・アンケート作成:10~11月 ・アンケート実施:12月	・神石高原町福祉課 ・神石高原町社会福祉協議会(SC) 【県総合支援チーム】 【国アドバイザー】
	②アンケート結果をとりまとめ、移動支援のニーズ等について検討 ・アンケート集計:12~1月 ・アンケート報告書:1~3月	・神石高原町福祉課 ・神石高原町社会福祉協議会(SC) 【県総合支援チーム】 【国アドバイザー】
2. 移動支援研修会を実施する。(生活支援体制整備事業として)	①アンケート結果を踏まえ、研修会を実施 ・研修会実施:1月 (目的) ・移動手段の基礎知識や先行事例を関係者で共有する。 (対象) ・通いの場、サロン、認知症(予防)カフェの世話人 ・生活支援体制整備 第1層・第2層協議体構成員	・神石高原町福祉課 ・神石高原町社会福祉協議会(SC) 【県総合支援チーム】 【国アドバイザー】
	②研修会参加者アンケートを踏まえ、モデル実施について検討 ・参加者アンケート集計:1月 ・モデル実施の検討:2月頃	・神石高原町福祉課 ・神石高原町社会福祉協議会(SC) 【県総合支援チーム】
3. 令和6年度下半期からのモデル実施に向けたロードマップの作成ができています。	①研修会参加者アンケート等からモデル候補について検討・打診 ・モデル候補の検討:2月上旬 ・モデル候補の通いの場等世話人に打診:2月中旬	・神石高原町福祉課 ・神石高原町社会福祉協議会(SC)
	②モデル実施開始までの手順(ロードマップ)について協議 ・ロードマップ協議:2月中旬	・神石高原町福祉課 ・神石高原町社会福祉協議会(SC) 【県総合支援チーム】 【国アドバイザー】
	③タクシー業界との調整 ・タクシー業界に、通いの場等の移動支援(タクシーの活用、参加者同士の車の乗合せ)を検討していることについて報告:2月頃	・神石高原町福祉課
	④モデル候補との調整 ・関係者へのヒアリング:3月中旬 各協働支援センター単位で、モデル候補の通いの場等世話人、協働支援センター長と「どのようなやり方であれば実施可能か」について話し合い。	・神石高原町福祉課 ・神石高原町社会福祉協議会(SC) 【県総合支援チーム】
	⑤生活支援体制整備 第1層協議体との調整 ・第1層協議体開催:3月下旬 アンケート結果、研修会実施報告、モデル候補のヒアリング結果を踏まえ、モデル実施の方向性等について協議	・神石高原町福祉課 ・神石高原町社会福祉協議会(SC) 【県総合支援チーム】

¹【県総合支援チーム】とは、広島県の地域包括ケアの充実を図るため、市町の実情に応じて、オーダーメイド、一体的・総合的な支援を行う「広島県地域包括ケア伴走支援事業」における支援チームである。(構成団体:広島県地域包括ケア推進センター、広島県(本庁、保健所の関係課))

図表 2-25 行動予定表(神石高原町)

	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1. 実態把握(アンケート調査)により、送迎の実態や町からの支援の必要性、移動ニーズ、住民主体での移動支援の状況等が把握できている。 (生活支援体制整備事業として)						
①通いの場(34カ所)、サロン(72カ所)、認知症(予防)カフェ(5カ所)の世話人を対象に、送迎の実態や町からの支援の必要性、移動ニーズ等を把握するアンケートを実施	■					
②アンケート結果をとりまとめ、移動支援のニーズ等について検討			■			
2. 移動支援研修会を実施する。 (生活支援体制整備事業として)						
①アンケート結果を踏まえ、研修会を実施			■			
②研修会参加者アンケートを踏まえ、モデル実施について検討				■		
3. 令和6年度下半期からのモデル実施に向けたロードマップの作成ができている。						
①研修会参加者アンケート等からモデル実施候補について検討・打診					■	
②モデル実施開始までの手順(ロードマップ)について協議					■	
③タクシー業界との調整					■	
④モデル候補実施候補との調整					■	
⑤生活支援体制整備 第1層協議体との調整						■

4.4 具体的な取組

(1) 移動支援に関する基礎的知識の整理、送迎の実態や町からの支援の必要性、移動ニーズ、住民主体での移動支援の状況等の把握

- ① 移動支援の方法(有償運送か無償運送、地域支援事業のどの事業に当てはめるか等)について先進的に取り組んでいる自治体の取組事例を踏まえて情報を整理した。
- ② 通いの場(34 か所)、サロン(72 か所)、認知症(予防)カフェ(5か所)の世話人を対象に、送迎の実態や町からの支援の必要性、移動ニーズ等を把握するアンケートを作成し、実施した。
- ③ アンケート結果をとりまとめ、移動ニーズ等について分析・検討した。

図表 2-26 アンケート調査実施概要

(1) 目的		
高齢者の社会参加の場である通いの場、サロン、認知症(予防)カフェへの移動手段の現状と課題等について全体像を把握し、新たな移動支援の新設のための資料とする。		
(2) 期間		
令和5年12月8日～令和5年12月22日		
(3) 対象		
通いの場、サロン、認知症(予防)カフェの世話人 111名 (内訳)		
<ul style="list-style-type: none"> • 通いの場：34箇所 • サロン：72箇所 • 認知症(予防)カフェ：5箇所 		
区分	開催頻度	主な活動内容
通いの場	週1回程度	いきいき百歳体操、茶話会 等
サロン	月1～2回	レクリエーション(脳トレ等)、茶話会 等
認知症(予防)カフェ	月1～2回	レクリエーション(脳トレ等)、茶話会 等
(4) 回答状況		
通いの場等の世話人 92名(回答率：82.9%) (内訳)		
<ul style="list-style-type: none"> • 通いの場：32箇所(回答率：94.1%) • サロン：55箇所(回答率：76.4%) • 認知症(予防)カフェ：5箇所(回答率：100.0%) 		

図表 2-27 アンケート調査票(依頼文)

令和5年12月8日									
通いの場 サロン 認知症予防カフェ	}	お世話人様	神石高原町生活支援体制整備事業協議体						
<h2>移動手段に関するアンケート調査</h2> <p>～ご協力のお願～</p> <p>神石高原町では、運転免許返納等で通いの場やサロン・カフェへの移動手段に困るといった声が多く聴かれます。 こうした状況を受け、神石高原町生活支援体制整備事業では、皆様と協力して移動手段についての困りごとを解決していこうと検討しています。 この度、検討の参考にさせていただくため、皆様の移動実態、移動でお困りの内容などを把握するアンケート調査を実施する運びとなりました。 お忙しい中恐縮ですが、本調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。</p> <p style="text-align: center;">ご記入にあたって</p> <p>■アンケートの扱い</p> <p>1) このアンケートは、通いの場世話人・サロン世話人・カフェ代表者の方に配布します。 2) このアンケートは、上記の目的以外に使用することはありません。</p> <p>■記入上の注意</p> <p>1) 質問ごとに、番号を○で囲むか、枠内に必要な事項の記入をお願いします。 2) 日頃把握されている範囲で、お世話の方が御回答ください。</p> <p>■アンケートの提出</p> <p>ご記入いただきました「アンケート用紙」は、<u>令和5年12月25日(月)(必着)</u>までに同封の返信用封筒で社会福祉協議会へ返送ください。 ご不明な点がありましたら、ご遠慮なく、下記までお問い合わせください。</p> <p>■アンケートの実施主体</p> <p style="text-align: center;">神石高原町生活支援体制整備協議体</p> <p>■アンケートについての問合せ先</p> <table><tr><td>神石高原町社会福祉協議会</td><td>電話:0847-85-2330</td><td>担当:●●</td></tr><tr><td>神石高原町 福祉課 高齢者福祉係</td><td>電話:0847-89-3377</td><td>担当:●●,●●●</td></tr></table>				神石高原町社会福祉協議会	電話:0847-85-2330	担当:●●	神石高原町 福祉課 高齢者福祉係	電話:0847-89-3377	担当:●●,●●●
神石高原町社会福祉協議会	電話:0847-85-2330	担当:●●							
神石高原町 福祉課 高齢者福祉係	電話:0847-89-3377	担当:●●,●●●							

図表 2-28 アンケート調査票①

神石高原町 通いの場・サロン・カフェの利用者についてのアンケート

本調査は、町内の通いの場・サロン・カフェ(以下、「通いの場等」という。)における利用者の実態を把握し、課題の検討を行うことを目的に実施するものです。

率直なご意見等をもとに検討を行いたいと思いますので、御協力よろしくお願いします。

問1 あなたのお名前と担当している通いの場等の名前・対象地区を教えてください。
※該当地区を○で囲んでください。

名 前		電話	
通いの場・サロン・カフェの名前			
開催頻度 (※当てはまるものにチェック☑をしていただき、回数をご記入ください。)	<input type="checkbox"/> 定期的に開催 <input type="checkbox"/> _____ 回/週 <input type="checkbox"/> _____ 回/月 <input type="checkbox"/> _____ 回/年 <input type="checkbox"/> 不定期で開催		
	該 当 地 区 (※○で囲んでください。)	油 木	神 石
		豊 松	三 和

問2 利用者の人数(実人数)と年齢構成を教えてください。

		人 数	運転できる人
1	60歳未満	人	人
2	60～64歳	人	人
3	65～69歳	人	人
4	70～74歳	人	人
5	75～79歳	人	人
6	80～84歳	人	人
7	85～89歳	人	人
8	90歳以上	人	人
	計	人	人

問3 参加者はどのような方法で参加されていますか。また、そのおおよその人数を教えてください。
(複数回答可)

	方 法	人 数
1	徒歩	人
2	電動車(シニアカー)	人
3	自分で車・バイクを運転	人
4	家族の送迎(ときどき含む)	人
5	参加者同士(世話人含む)の乗り合い(ときどき含む)	人
6	タクシー利用	人
7	参加者以外のボランティアが送迎する仕組みがある (おおむね毎回、ボランティアが送迎してくれる)	人
8	その他(自由記載)	人
	計	人

図表 2-29 アンケート調査票②

<p>問4 <u>今まで参加されていた方で</u>、移動手段がなくなったことで、通いの場等に参加することができなくなった人がいますか。 該当するものに○をつけてください。また、おられる場合は、おおよその人数を教えてください。</p>			
			人数
1	いる		約 人
2	いない		
3	その他(自由記載)		
<p>問5 <u>今まで参加されていない方で</u>、参加したくても、移動手段がないことで、地域の通いの場等に参加できない人がいますか。 該当するものに○をつけてください。また、おられる場合は、おおよその人数を教えてください。</p>			
			人数
1	いる		約 人
2	いない		
3	その他(自由記載)		
<p>問6 あなたが担当している通いの場等について、移動支援が必要だと思いますか。 (これから先ではなく<u>今現在</u>でお答えください。) 該当するものに○をつけてください。</p>			
1	必要だと思う		<p>→ 問7に、お進みください</p> <p>→ 問11に、お進みください</p>
2	必要だと思わない(理由等を自由記載)		
3	その他(自由記載)		
<p>問7 問6で1と回答された方に、お聞きします。 タクシーによる送迎費用の補助があれば、参加し続けられる、又は参加者が増えると思いますか。 該当するものに○をつけてください。</p>			
1	増えると思う		
2	参加し続けられると思う		
3	分からない(理由を自由記載)		

図表 2-30 アンケート調査票③

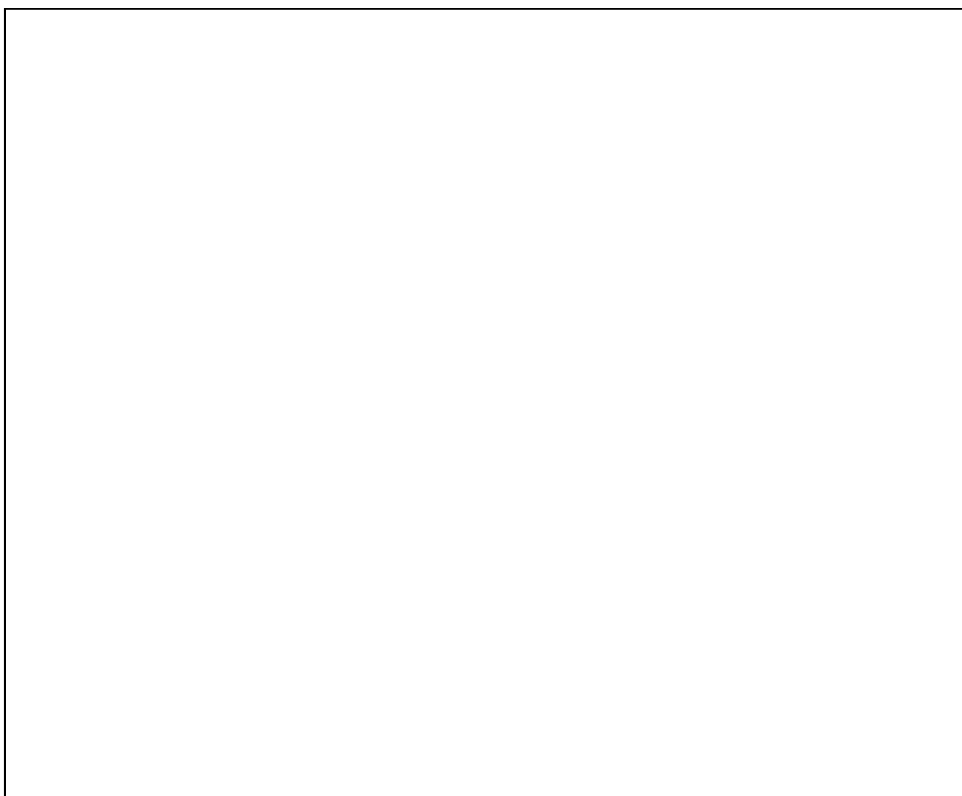
<p>問8 タクシーを利用する場合、通いの場等の担当者がタクシーの手配ができますか。 該当するものに○をつけてください。</p>		
1	できる	
2	できない(理由を自由記載)	
3	分からない(理由を自由記載)	
<p>問9 タクシーによる送迎ができない場合、あなたが担当している通いの場等では、次のような条件が整えば、送迎を行ってくれそうな人はいますか。 該当するものに○をつけてください。</p> <p>条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライビングスクールで安全講習を受けること ・保険などの補償制度がある ・ガソリンなどの費用の補助がある 		
1	いる	
2	いない	
3	分からない(理由等を自由記載)	
<p>問10 もし、移動支援を行うとした場合、どのようなことが課題になると思いますか。 該当するものに○をつけてください。(複数回答可)</p>		
1	タクシーの手配	
2	送迎ボランティアの確保	
3	タクシー利用やガソリンの費用負担	
4	事故の補償(保険等の加入)	
5	送迎のための車両の確保	
6	その他(自由記載)	
<p>問11 通いの場等の開催場所に移動販売等が行くことで、参加者や近隣の方々に「集う機会」や「買い物の機会」などを提供した場合、高齢者にとって役に立つと思いますか。 該当するものに○をつけてください。また、理由も教えてください。</p>		
1	役に立つ	(理由を自由記載)
2	役に立たない	(理由を自由記載)

図表 2-31 アンケート調査票④

問12 コロナ禍等で活動を休止したことで、利用者が困っていたことをご存知であれば教えてください。



問13 参加者が減っている場合、何が理由だと思いますか。
また、参加者を増やすためには、何が必要だと考えられますか。



※ ご協力ありがとうございました。

図表 2-32 通いの場等における移動支援の必要性について

問6 あなたが担当している通いの場等において、移動支援が必要だと思いますか。
(これから先ではなく、今現在でお答えください。)

「移動支援が必要」と回答したのは、通いの場は15箇所(46.9%)、サロンは24箇所(43.6%)、認知症(予防)カフェは3箇所(60.0%)。

	通いの場 (32箇所)		サロン (55箇所)		認知症(予防)カフェ (5箇所)	
	箇所数	割合	箇所数	割合	箇所数	割合
必要	15箇所	46.9%	24箇所	43.6%	3箇所	60.0%
必要ではない	14箇所	43.8%	28箇所	50.9%	0箇所	0.0%
その他	4箇所	12.5%	0箇所	0.0%	1箇所	20.0%

図表 2-33 送迎費用の補助による参加者への影響について

問7 タクシーによる送迎費用の補助があれば、参加し続けられる、または参加者が増えると思いますか。

「増えると思う」と回答したのは、通いの場は13箇所(40.6%)、サロンは12箇所(21.8%)、認知症(予防)カフェは3箇所(6.0%)。

	通いの場 (32箇所)		サロン (55箇所)		認知症(予防)カフェ (5箇所)	
	箇所数	割合	箇所数	割合	箇所数	割合
増えると思う	13箇所	40.6%	12箇所	21.8%	3箇所	60.0%
参加し続けられると思う	4箇所	12.5%	13箇所	23.6%	0箇所	0.0%
わからない	4箇所	12.5%	5箇所	9.1%	1箇所	20.0%

図表 2-34 各通いの場等におけるタクシー手配の可否について

問8 タクシーを利用する場合、通いの場等の担当でタクシーの手配ができますか。

「できる」と回答したのは、通いの場は13箇所（40.6%）、サロンは29箇所（52.7%）。認知症（予防）カフェは1箇所（20.2%）

	通いの場 (32箇所)		サロン (55箇所)		認知症（予防）カフェ (5箇所)	
	箇所数	割合	箇所数	割合	箇所数	割合
できる	13箇所	40.6%	29箇所	52.7%	1箇所	20.0%
できない	9箇所	28.1%	9箇所	16.4%	1箇所	20.0%
わからない	3箇所	9.4%	9箇所	16.4%	1箇所	20.0%

図表 2-35 送迎可能な人材の有無について

問9 タクシーによる送迎ができない場合、あなたが担当している通いの場等では、次のような条件が整えば、送迎を行ってくれそうな人はいますか。

(条件)

- ・ドライビングスクールで安全講習を受ける
- ・保険などの補償制度がある
- ・ガソリンなどの費用の補助がある

送迎を行ってくれる人が「いる」と回答したのは、通いの場は8箇所（25.0%）、サロンは8箇所（14.5%）、認知症（予防）カフェは1箇所（20.0%）。

	通いの場 (32箇所)		サロン (55箇所)		認知症（予防）カフェ (5箇所)	
	箇所数	割合	箇所数	割合	箇所数	割合
いる	8箇所	25.0%	8箇所	14.5%	1箇所	20.0%
いない	9箇所	28.1%	14箇所	25.5%	0箇所	0.0%
わからない	5箇所	15.6%	18箇所	32.7%	4箇所	80.0%

(2) 移動支援研修会の実施

- ① アンケート結果を踏まえて、通いの場等の世話人と第1層、第2層協議体構成員を対象に移動支援に関する研修会を実施し、移動手手段の基礎知識や先行事例を共有した。
- ② 研修会参加者アンケートの結果を踏まえ、モデル実施について検討した。

図表 2-36 移動支援研修会の実施概要

1 趣旨 令和5年12月に実施した「移動手手段に関するアンケート調査」の結果により、自分たちの地域の特徴やそれを踏まえた他自治体の取組事例を知ること、今後の通いの場等への移動手手段について検討していくことができるよう、本研修会を実施した。
2 日時・場所 令和6年1月24日（水）13:30～15:30 神石高原町役場
3 対象 神石高原町 生活支援体制整備事業 第1層・第2層協議体構成員 神石高原町 通いの場（34箇所）、サロン（72箇所）、認知症カフェ（5箇所）の世話人 等
4 講師 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
5 講演 「移動支援について ～神石高原町移動支援アンケートをもとに～」 (1) アンケート結果の紹介 ・ 通いの場等の約5割（41箇所）が移動支援を必要としていること、そのうち、「運転できる人とその年齢構成」、「参加できなくなった人・参加したくても参加できない人の状況」、「送迎の担い手の状況」、「移動支援を行う場合の課題」を紹介 (2) 移動支援の事例紹介 ・ タクシー会社への委託：3自治体（その他、委託しなくなった事例も別で紹介） ・ 住民主体の移動支援（乗合せ）：5自治体 (3) 住民主体の移動支援（乗合せ）のしくみ ・ 「利用者」、「担い手」、「車両」、「役割分担」、「実施の流れ」、「お金のやりくり」、「保険」、の区分ごとに、それぞれどのような選択肢（方法）があり、どのような手間がかかるかを解説 (4) 神石高原町での事例紹介 ・ 地元の運転をしてくれる人に頼んで、参加者約10名を送迎。社協のボランティア保険を使用。R5.5月から生協の宅配を導入 ・ 近所で乗り合わせて、高齢者に限らず、また地区外からも計15名程度が参加。食堂も営んでおり、スタッフ4～5名で500円／食を提供
6 参加状況 生活支援体制整備事業 第1層・第2層協議体構成員：8名 通いの場、サロン、認知症カフェの世話人等 : 21名

(3) 令和6年度下半期からのモデル実施に向けたロードマップの作成

- ① モデル実施開始までの手順(ロードマップ)について関係者で協議した。
- ② タクシー業界に、通いの場等の移動支援(タクシーの活用、参加者同士の車の乗合せ)を検討していることについて報告した。
- ③ モデル候補の通いの場等の世話人、各協働支援センター長と、「どのようなやり方であれば実施可能か」についてヒアリングし、話し合いを行った。
- ④ 生活支援体制整備の第1層協議体で移動支援アンケート、研修会実施報告を行い、ヒアリング結果を踏まえたモデル実施の方向性等について協議した。

4.5 取組の成果と今後の進め方

(4) 取組の成果

① 移動支援に係るアンケート

- ・ 通いの場、サロン、認知症(予防)カフェ 111 か所の世話人を対象にアンケートを実施した。
- ・ 移動支援が必要と回答した通いの場、サロン、認知症(予防)カフェは約5割であった。
- ・ その中で、「タクシーによる送迎」が必要と回答した人は約5割、「乗合せの送迎」が必要と回答した人は約2割であった。また移動支援を行うとした場合の課題について、約5割が「タクシー利用やガソリンの費用負担」、「事故の補償」、「送迎ボランティアの確保」が課題であると回答しており、ニーズが高いことが分かった。

② 移動支援に係る研修会

- ・ 全国移動サービスネットワークの伊藤みどり事務局長に講師をしていただき、移動支援アンケート結果を踏まえ、「タクシー乗車への補助」、「住民同士の乗り合わせへの補助」について他自治体の取組事例を踏まえて、具体的な方法や、関係機関・住民の役割分担、費用等について具体的な講義を実施した。
- ・ 参加者アンケートでは、約8割が「参考になった」と回答があった。
 - ◇ また全体の約3割が「自分の地域で移動支援を実施できそう」と回答され、そのうちの多くは「住民主体の送迎(乗り合わせ)」に関心を持っておられた。
- ・ 「今は助け合ってどうにかできているが、今後のことを考えると仕組化についてみんなで考えていきたい」、「移動支援があれば、今後新たに参加できる人も増えると思う」、「実際に困っているので、仕組化を考えて支援の輪を広げていきたい」という声が寄せられた。

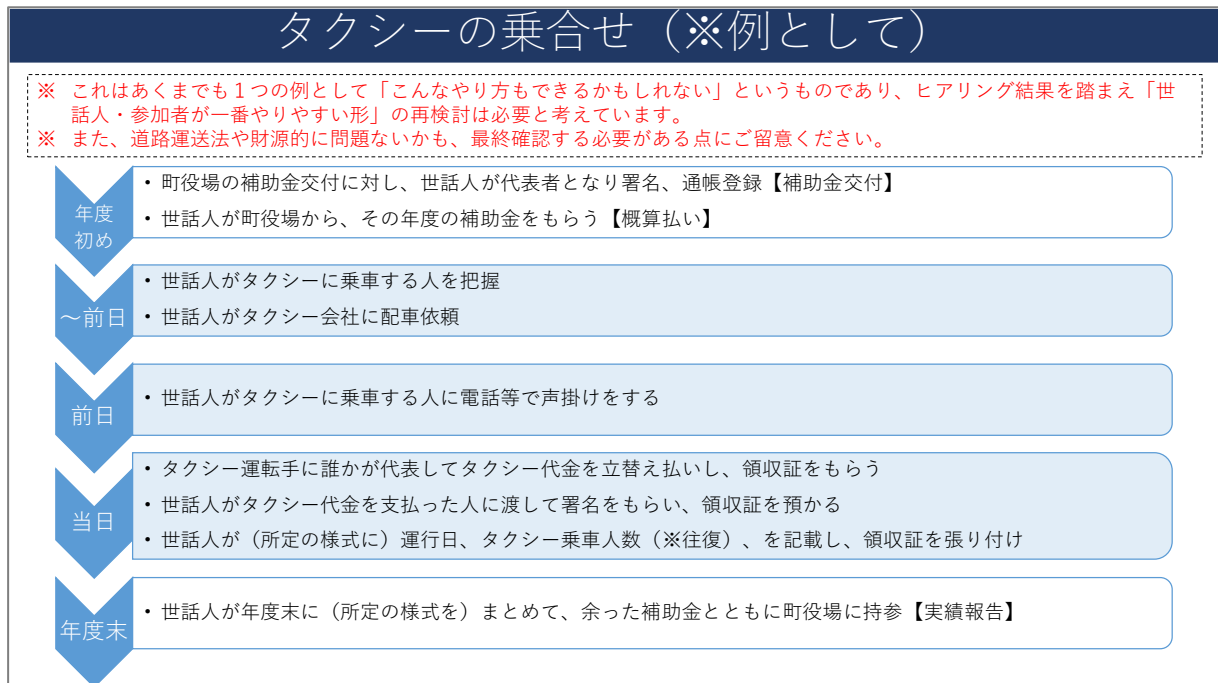
③ ロードマップの作成

- ・ 令和6年度上半期までのロードマップについて、移動支援アンケートや研修会を踏まえて、今後のモデル実施の取組内容や、検討事項、関係者の役割分担について整理ができた。

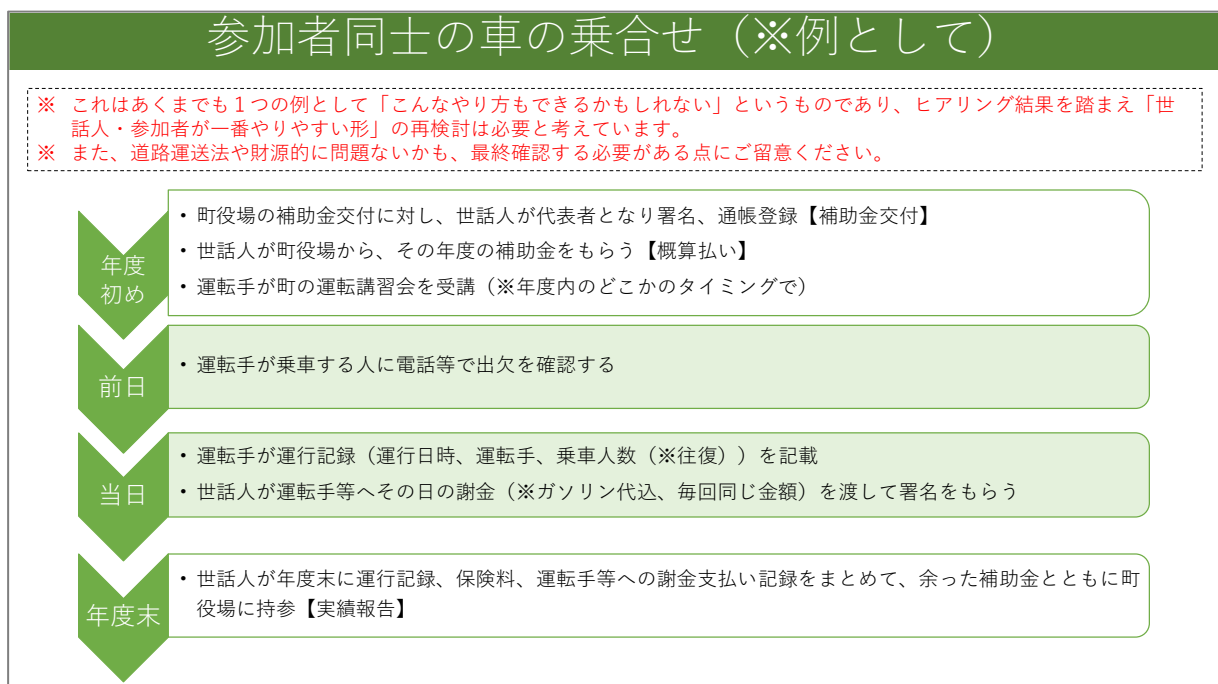
④ モデル実施関係者との調整

- ・ タクシー、乗り合わせのフロー図(例)を作成し、新しい移動支援に前向きな通いの場等の世話人・地区ごとの協働支援センター長へのヒアリングでの確認事項について関係者で検討を行った。
- ・ ヒアリングの中で、通いの場等への移動の実際や費用の管理方法、保険等について確認を行い、要綱・要領の記載内容を検討するために整理を行った。

図表 2-37 タクシーを乗り合わせて利用する場合のフロー図(例)



図表 2-38 参加者同士の車に乗り合わせる場合のフロー図(例)



(5) 来年度以降の課題と今後の進め方

① 事業化に向けた検討

- ・ 対象者の人数や名簿、移動距離、費用の支払いの流れ等の整理を行う。
- ・ モデル実施に向けて、今後の動きや役割分担について関係者とともに整理する。
- ・ 実際の運用で法的・制度的に問題がないかどうか検討する。
- ・ 保険会社との契約、タクシー業界との調整、費用支払いの流れの整理をする。
- ・ 要綱・要領を作成し、関係者で検討する。

② モデル実施関係者との勉強会の実施

- ・ 勉強会と運転講習会の開催に向けた調整を行う。

③ モデル実施の効果検証・本格実施に向けた準備

- ・ 本実施に向けて、モデル実施で出てきた課題や改善点の整理を行う。

第3章 市町村交流会の実施

- ・ ここでは、中国四国厚生局管内の市町村を対象に実施した、「市町村交流会」の議事概要を整理した。
- ・ 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ある。
- ・ 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る。今後に向けて、移動支援・送迎の取組の推進を図る市町村にとっても参考となる内容と考えられる。
- ・ なお、内容は交流会時点のものであり、令和6年3月時点のものではない。例えば、令和6年3月に改訂された「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」の内容は反映されていない点など、注意が必要である。

<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)

- 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はどうか。

(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。地域の人に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えば、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。

(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/houkatsu_08_2307_01.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と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 コーディネーター 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

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、個人情報に分からないと「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、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

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されているとのこと、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と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しかい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つた。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)

- 組織として何かあつたとき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いやり方もある。
- 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と。
- 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わ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、どれも無い場合は、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おうと白タク行為となってしまうため、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。

第4章 移動支援手引きの改訂／許可・登録不要の運送の解説動画の作成²

1 移動支援手引きの改訂

弊社が令和4年度に作成した「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」について、国土交通省より令和6年3月に発出された「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」の内容を反映させた改訂版を作成した。

作成した手引きは、全国の都道府県・市町村・地方厚生局、地方運輸局、地方運輸支局に送付した。また、弊社のメーリングリストに登録している社会福祉法人や移動支援の取組を行う実施団体にも送付した。



2 許可・登録不要の運送の解説動画の作成

国土交通省より令和6年3月に発出された「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」の内容について、その解説動画を作成した。

【解説】

国土交通省 物流・自動車局 旅客課長 森哲也 氏

【聞き手】

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) 共生・社会政策部 主任研究員 鈴木俊之



² 手引きと解説動画は、いずれも令和6年4月に弊社ホームページで公開予定である。

https://www.murc.jp/houkatsu_08/

第 5 章 市町村研修会の開催

中国四国厚生局管内の県および市町村を対象とした研修会を開催した。参加者は 36 名であった。
 なお、令和6年4月に本研修の動画を弊社ホームページで公開する³。

<研修の内容>

	プログラムの内容(予定)	目安
8/7(月) 13:30~ 16:30	1 本事業の概要など	5分
	2 総合事業等を活用した移動支援の推進に向けて 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	50分
	3 自治体の取組の現状と関連法制度等 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	50分
	休憩	5分
	4 取組事例の紹介と市町村支援 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	50分
	5 質疑応答	20分
		合計:180分

³ 令和6年3月に発出された「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」の内容を踏まえ、動画は本研修の内容の一部を変更して公開する。

資料編

- **総合事業等を活用した移動支援の推進に向けて** (P.1)
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

- **自治体の取組の現状と関連法制度等** (P.26)
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

- **取組事例の紹介と市町村支援** (P.52)
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

※ 本資料は、令和5年8月7日に実施した研修の資料をベースに、一部改変を加えている

総合事業等を活用した移動支援の推進に向けて

令和5年8月7日

医療経済研究機構 政策推進部副部長
研究部主席研究員
服部 真治



Institute for Health Economics and Policy

介護予防・日常生活支援総合事業の概要



Institute for Health Economics and Policy

総合事業の目的

(国) 地域支援事業実施要綱 別記1「総合事業」より

総合事業では、従来、介護予防訪問介護及び介護予防通所介護(以下「旧介護予防訪問介護等」という。)により提供されていた専門的なサービスに加え、生活支援体制整備事業等により**住民主体の支援等の多様なサービス、一般介護予防事業の充実を図り、**市町村の独自施策や市場において民間企業により提供される生活支援サービスも活用することにより、**要支援者等の能力を最大限いかしつつ、要支援者等の状態等に応じたサービスが選択できるようにする**ことが重要である。その際、新たに総合事業によるサービスを利用する要支援者等については、住民主体の支援等の多様なサービスの利用が可能となるよう体制を整えた上で、その利用促進を図っていくことが重要である。



Institute for Health Economics and Policy

軽度者に対する生活支援と廃用症候群

社会保障審議会介護保険部会「見直しに関する意見（平成16年7月30日）」

- ・介護保険制度本来の在り方から見れば、軽度者に対するサービスは利用者の要介護度の維持や改善につながることを期待されるが、実態としては、**軽度者の改善率は低く、予防効果を示していない**のではないかと。
- ・「**かわいそうだから何でもしてあげるのが良い介護**である」といった考え方が、**かえって本人の能力の実現を妨げ、**いわゆる**廃用症候群**を引き起こしている。
- ・「**家事代行型の訪問介護サービスを利用し続ける**ことにより、**能力が次第に低下し、家事不能に陥る**場合もある」

社会保障審議会介護保険部会「見直しに関する意見（平成22年11月30日）」

- ・単身・高齢者のみの世帯など地域で孤立するおそれのある高齢者にとっては、介護保険サービスのみならず、配食や見守りといった生活支援サービスが必要である。これらのサービスと介護保険サービスを組み合わせれば自宅で生活を継続することが可能となる。
- 特に、**要支援1、2と非該当を行き来する人については、**これらのサービスを切れ目なく提供するという観点から、**予防給付と生活支援サービスを一体化し、利用者の視点に立って市町村がサービスをコーディネートすることが効果的**なのではないかと考えられる。

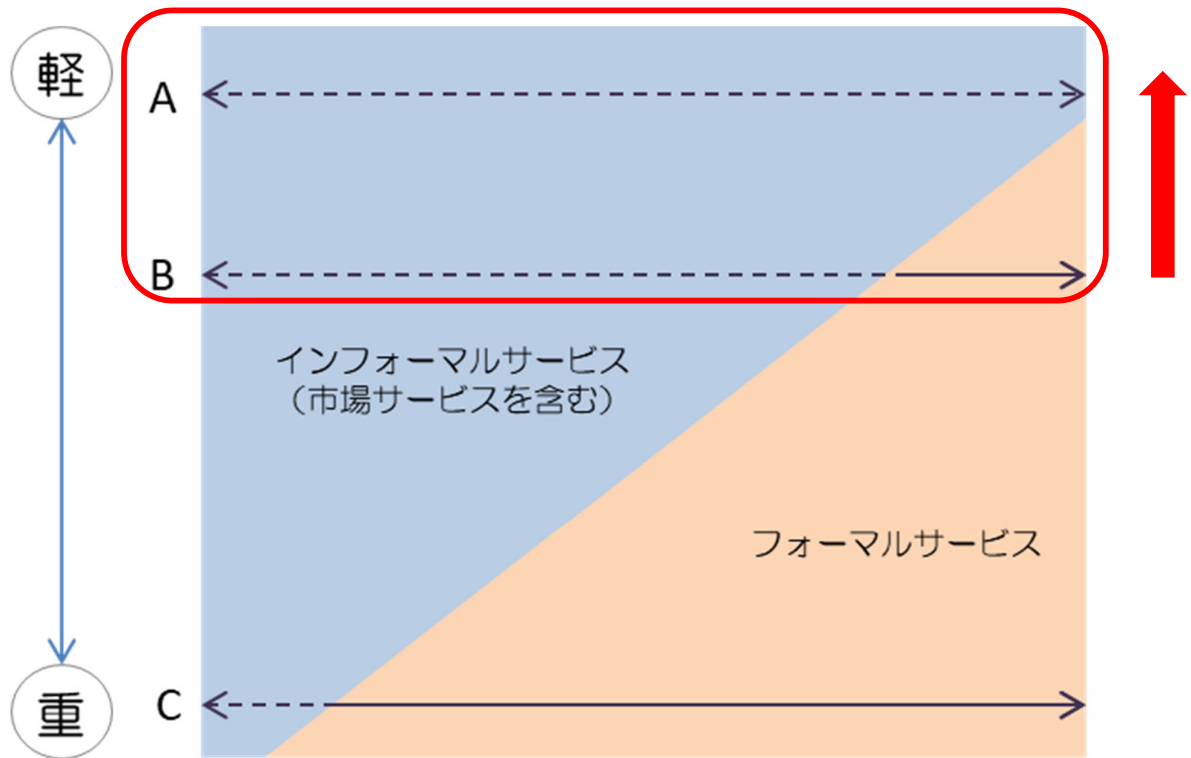
社会保障審議会介護保険部会「見直しに関する意見（平成25年12月20日）」

- ・このような**生活支援サービスの充実と高齢者の社会参加促進の必要性**に応えるためには、地域支援事業の枠組みの中で介護予防・日常生活支援総合事業（総合事業）を発展的に見直し、**サービスの種類・内容・人員基準・運営基準・単価等が全国一律となっている予防給付のうち、訪問介護・通所介護**について、市町村が地域の実情に応じ、住民主体の取組を含めた多様な主体による柔軟な取組により、効果的かつ効率的にサービスを提供できるよう、**地域支援事業の形式に見直すことが必要**である。



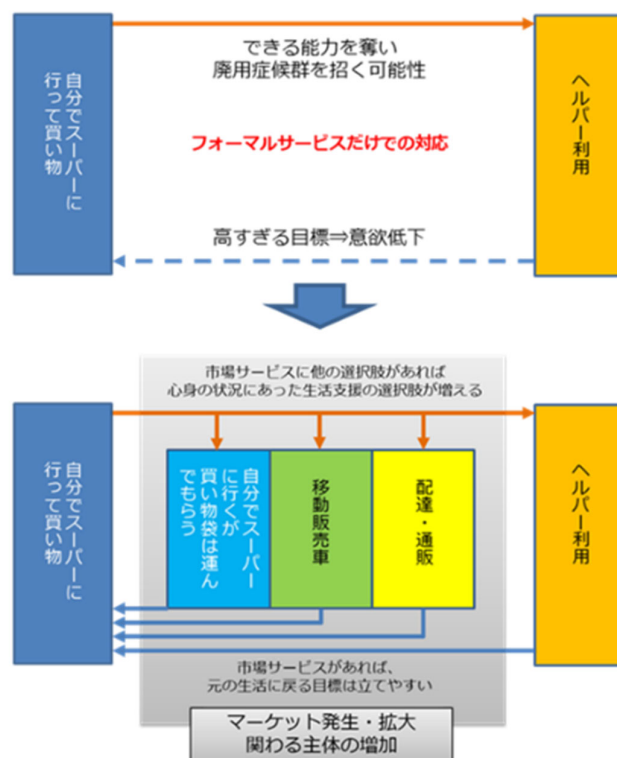
Institute for Health Economics and Policy

本人の生活を支えるインフォーマルサービス（市場サービスを含む）の活用



出典：日本社会事業大学専門職大学院客員教授（元・厚生労働事務次官、老健局長）蒲原基道氏 作成資料

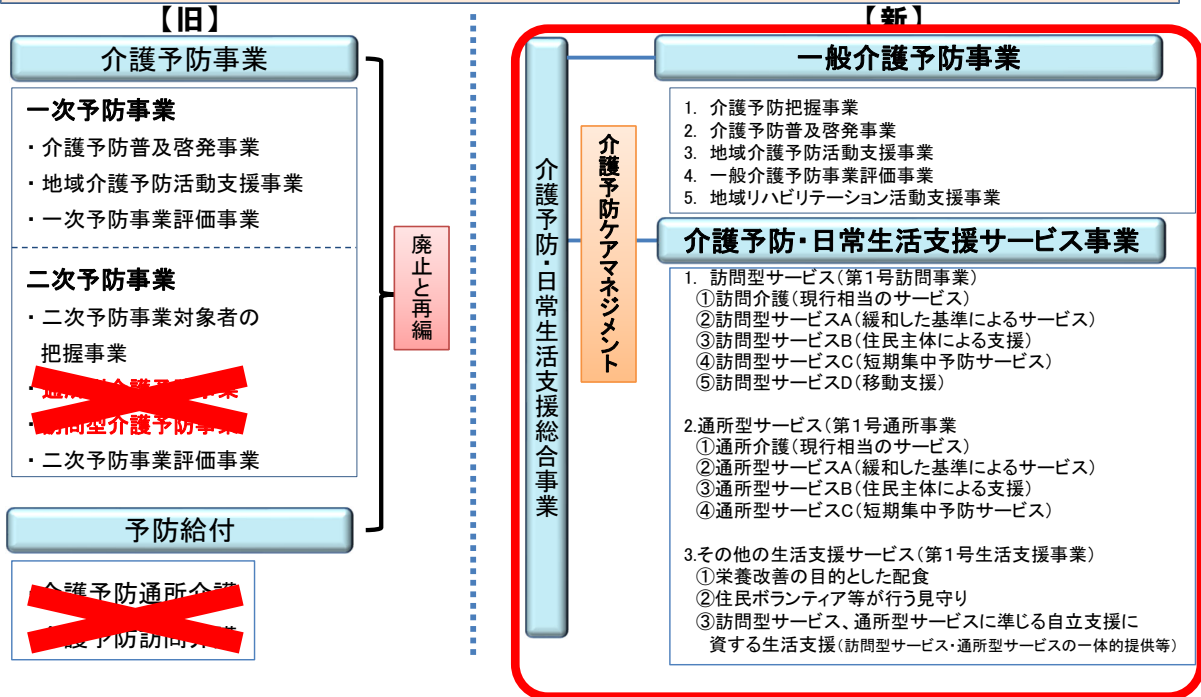
生活支援・介護予防と市場サービス等の役割



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

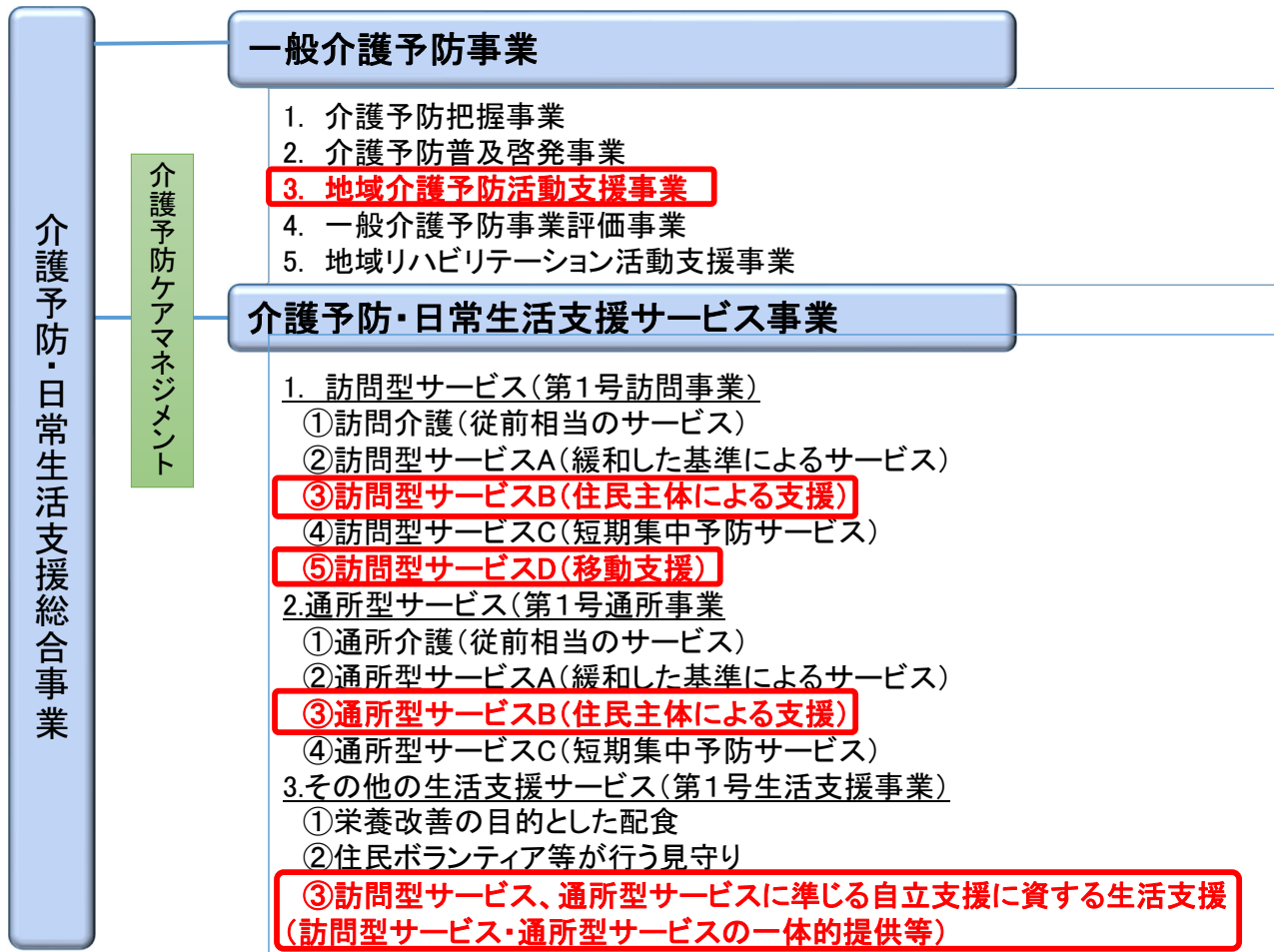
平成26年度法改正における介護予防事業の体系 (平成29年度までに順次移行)

- 機能回復訓練などの高齢者本人へのアプローチだけでなく、地域づくりなどの高齢者本人を取り巻く環境へのアプローチも含めたバランスのとれたアプローチができるように介護予防事業を見直した。
- 年齢や心身の状況等によって分け隔てることなく、住民運営の通いの場を充実させ、人と人のつながりを通じて、参加者や通いの場が継続的に拡大していくような地域づくりを推進する。
- リハ職等を活かした自立支援に資する取組を推進し、介護予防を機能強化する。



総合事業の活用による移動支援の推進

総合事業の類型で、移動支援の実施実績があるもの



住民主体の支援に対する補助（B型・D型）とは①

(国) 地域支援事業実施要綱 別記1「総合事業」より
(d) 補助(助成)の方法による実施

B型は補助事業
(住民が主体)

地域において活動しているNPO法人やボランティア等に対して、**要支援者等及び継続利用要介護者に対するサービス提供等を条件として、その立ち上げ経費や活動に要する費用に対して補助(助成)することにより事業を実施するもの。**

B型・D型は要支援者等個人に対するサービスの提供ではなく、
団体に対して補助を行う事業

総合事業の補助金による住民主体のサービスへの支援

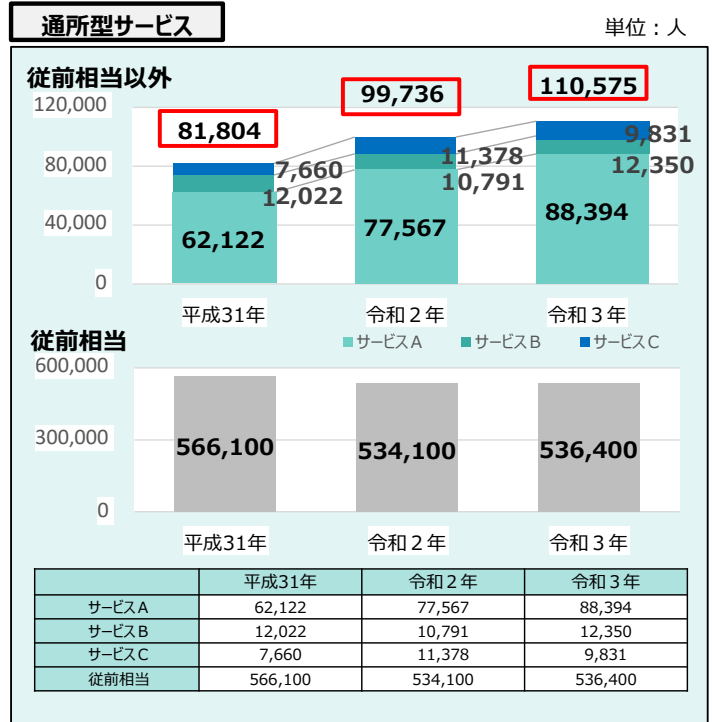
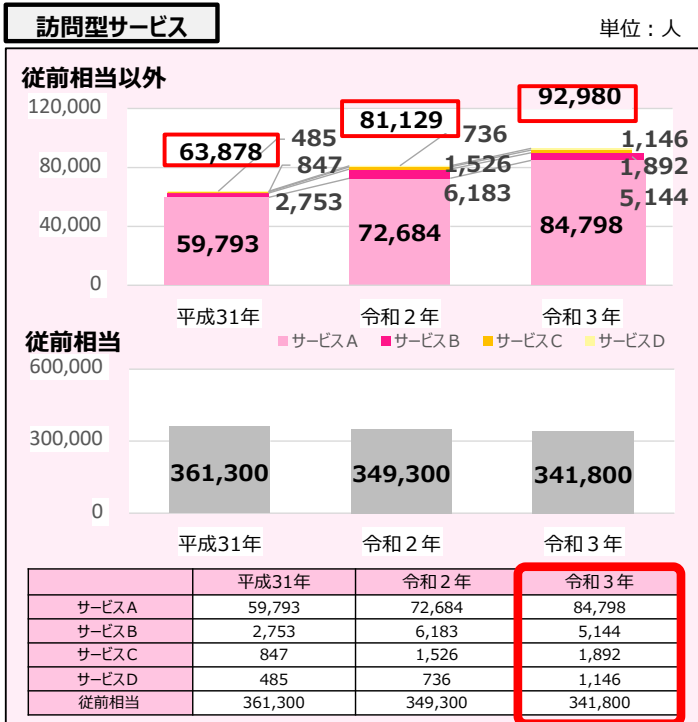
補助によるサービスの種類	内容	補助金	奨励金	対象者	実施例
訪問型サービスB	生活支援一般 (そのなかで送迎も可)	間接経費 (サービス調整の 人件費、保険 料、家賃、電話 代、水熱費等)	サービス調整の 人件費のほか 「ボランティア活 動に対する奨 励金(謝礼金) を補助の対象 とすることも可 能である」と改 正(令和2年 5月厚労省老 健局長通知)	①要支援1~2 ②基本チェック リスト該当者 ③(要支援の時 からの)継続利 用要介護認定 者 ※①~③ケアマ ネジメントが必 要 ※利用者数の 1/2以上が上 記①~③であ れば運営費全 体を補助できる (注)	花巻市 八王子市 小城市
訪問型サービスD ケース1	通院や買物等の 送迎前後の付 添い支援				大網白里市 大阪府太子町 小野市
訪問型サービスD ケース2	通所型サービス や一般介護予 防事業等の送 迎を別団体が担 う場合	間接経費のほか、 ガソリン代など送 迎にかかる実費、 車両購入費など			静岡県函南町 大阪府太子町 山口県防府市 長野県御代田町
通所型サービスB	運動やレクリエー ション、食事、送 迎等	※具体的な対 象経費は市町 村の判断			国東市 川崎市 長野県御代田町
一般介護予防事業			奨励金は不可。 ボラポのみ	高齢者全員 (ケアマネジメン ト不要)	福山市 秦野市

(注)1/2未満の場合は、**部分的**に事業費を補助できる

<例> 利用者10人の場合 (うち①~③が5人以上→事業費の100%を補助) 10人のうち①~③が4人→事業費の40%を補助

なぜ、総合事業の活用が広がらないのか

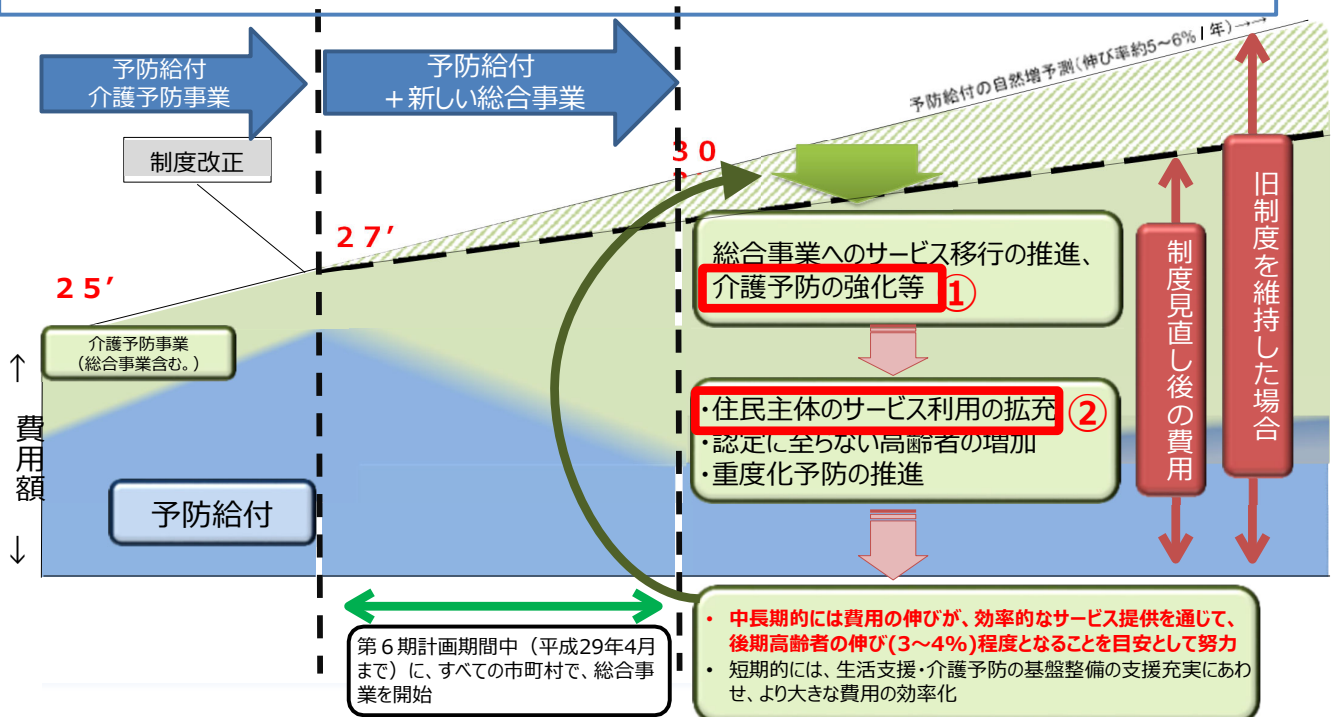
○介護予防・日常生活支援総合事業のうち介護予防・生活支援サービス事業の訪問型サービス・通所型サービスの利用実人数の推移をみると、いずれも従前相当サービス以外のサービスの利用者数は増加している。



※ 従前相当サービス利用者数：介護給付費等実態統計（各年4月審査分）
 ※ サービスA・B・C・利用者数：以下調査より引用（いずれも調査時点は各年3月、調査回答自治体の利用者数のみを積み上げたもの。）
 ・令和元年度老人保健健康増進等事業「介護予防・日常生活支援総合事業及び生活支援体制整備事業の実施状況に関する調査研究事業」（株式会社エス・ティ・データ経営研究所）（令和2年3月）
 ・「介護予防・日常生活支援総合事業等（地域支援事業）の実施状況（令和元年度実施分）に関する調査」（厚生労働省高齢老人保健課）（令和3年3月）
 ・「介護予防・日常生活支援総合事業等（地域支援事業）の実施状況（令和2年度実施分）に関する調査」（厚生労働省高齢老人保健課）（令和4年3月）
 ※ 参考：平成29年の利用実人数 訪問型サービスの従前相当以外は24,230人、従前相当は416,700人／通所型サービスの従前相当以外は46,434人、従前相当は564,700人
 平成30年の利用実人数 訪問型サービスの従前相当以外は49,729人、従前相当は376,000人／通所型サービスの従前相当以外は77,335人、従前相当は562,300人
 （いずれも平成31年以降とは調査時点が異なり、各年6月の数値であることから、グラフには表示していない。）

総合事業へのサービス移行の推進等による費用の効率化（イメージ）

- 総合事業への移行により住民主体の地域づくりを推進。住民主体のサービス利用を拡充し、効率的に事業実施。
- 機能が強化された新しい総合事業を利用することで、支援を必要とする高齢者が要支援認定を受けなくても地域で暮らせる社会を実現。
- リハ職等が積極的に関与しケアマネジメントを機能強化。重度化予防をこれまで以上に推進。



区分支給限度基準額（介護保険から給付される一か月あたりの上限額）

要介護状態区分	区分支給限度額	サービス利用にかかる費用（10割額）
要支援1	5,032単位	50,320円から57,364円
要支援2	10,531単位	105,310円から120,053円
要介護1	16,765単位	167,650円から191,121円
要介護2	19,705単位	197,050円から224,637円
要介護3	27,048単位	270,480円から308,347円
要介護4	30,938単位	309,380円から352,693円
要介護5	36,217単位	362,170円から412,873円

注記

実際の支給限度額は金額ではなく「単位」で決められており、サービスの種類によって1単位あたりの単価が異なります。上の表の区分支給限度額は利用できる金額の目安として、1単位あたり10円で計算しています。

出典：東京都目黒区ウェブサイト



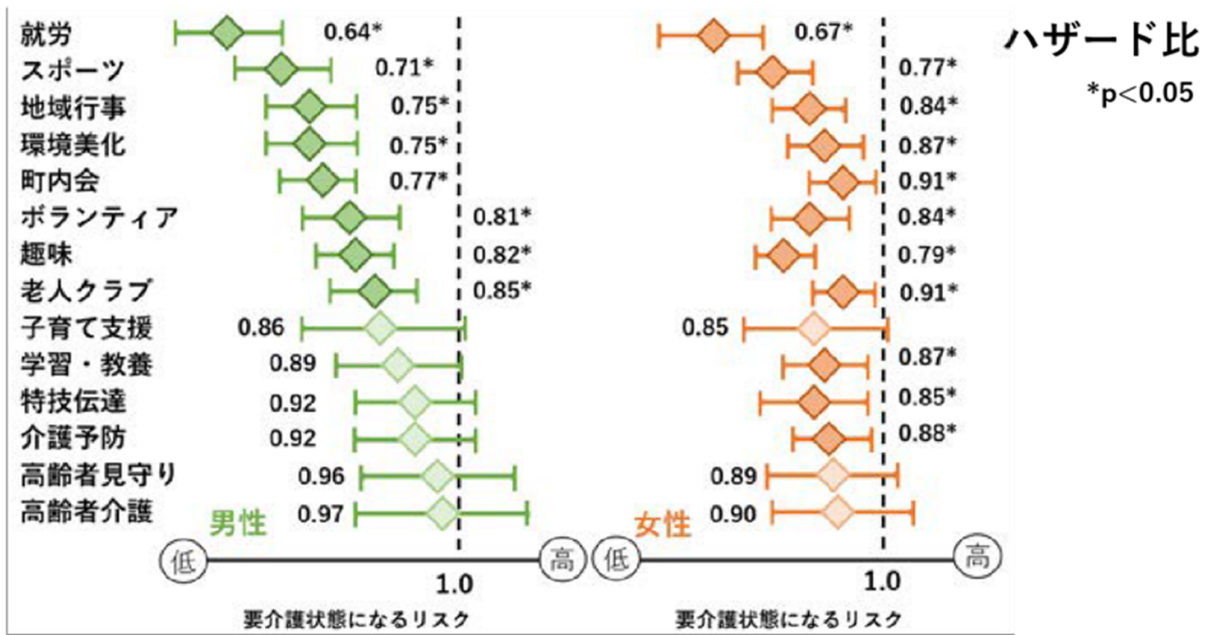
移動支援による介護予防の効果



参加している組織の種類と要介護認定リスク

対象

JAGES2013回答者を約3年追跡：高齢者90,889名
 男性42,659名（平均年齢73.5±6.0歳），女性48,230名（平均年齢73.8±6.1歳）



各組織への不参加を基準(1.0)とし、要介護リスク(%)を数値化

東馬場要, 井手一茂, 渡邊良太, 飯塚玄明, 近藤克則. 高齢者の社会参加の種類・数と要介護認定発生の関連 - JAGES2013-2016 縦断研究. 総合リハビリテーション 49(9). 897-904, 2021

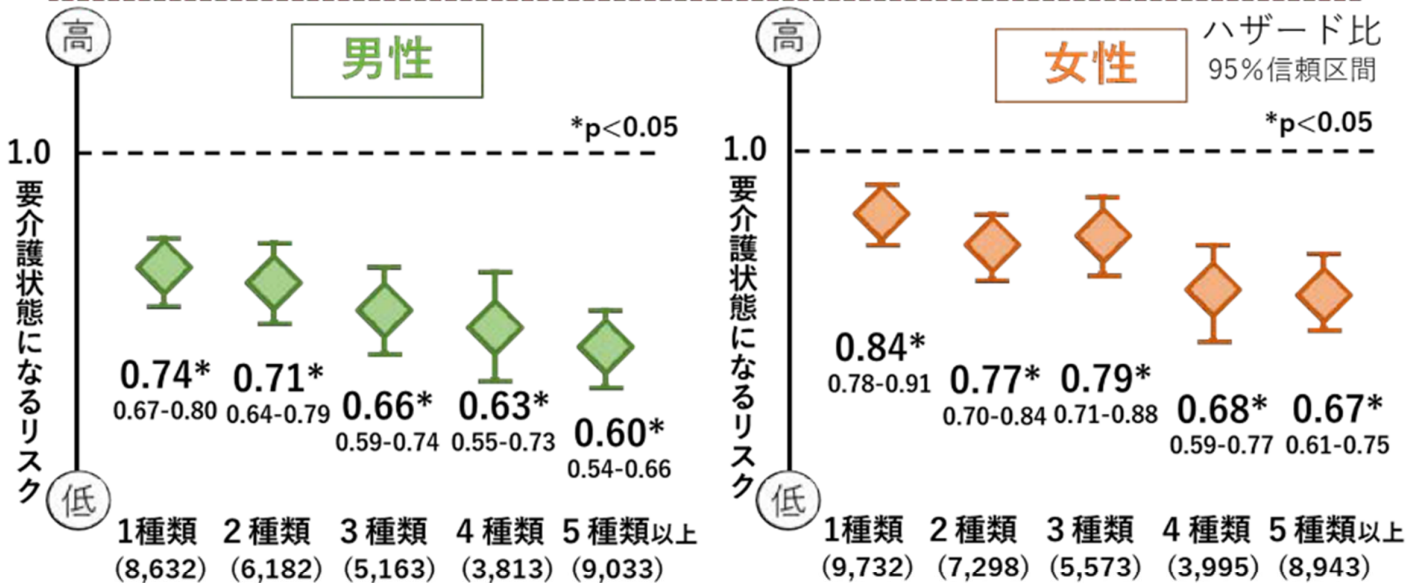


Institute for Health Economics and Policy

参加している地域組織の数が多いほど要介護認定リスクが少ない

対象

JAGES2013回答者を約3年追跡：高齢者90,889名
 男性42,659名（平均年齢73.5±6.0歳），女性48,230名（平均年齢73.8±6.1歳）



参加種類数が0の者を基準(1.0)とし、要介護リスク(%)を数値化

年齢, 等価所得, 教育歴, 婚姻状況, 健康状態, 喫煙, 飲酒, うつ, IADL, 可住地人口密度を調整済み

東馬場要, 井手一茂, 渡邊良太, 飯塚玄明, 近藤克則. 高齢者の社会参加の種類・数と要介護認定発生の関連 - JAGES2013-2016 縦断研究. 総合リハビリテーション 49(9). 897-904, 2021

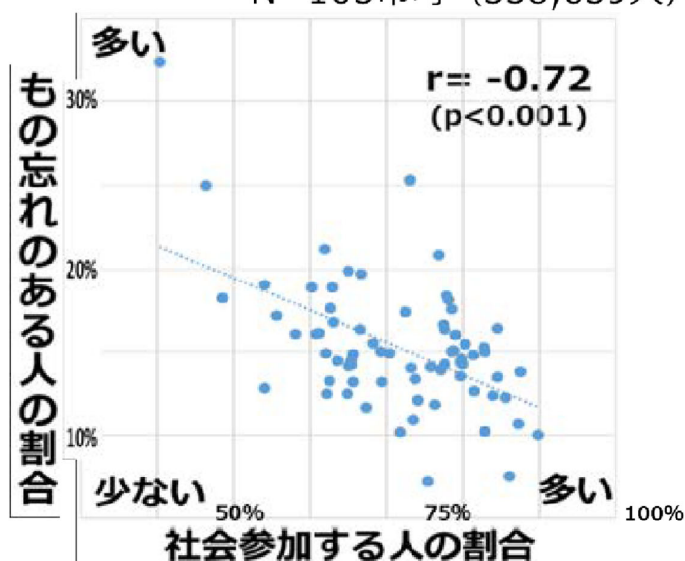
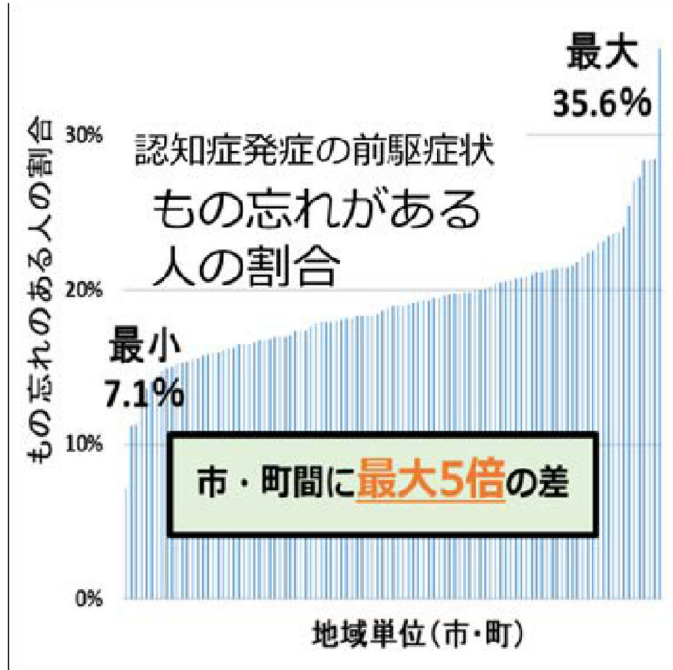


Institute for Health Economics and Policy

社会参加が多いまちはもの忘れが少ない

社会参加：仕事，趣味，スポーツ，ボランティア，子育て支援， JAGES2013
 学習活動など種類にかかわらず年数回以上活動

N=105市町 (338,659人)



①単身高齢者の割合，②可住地人口密度，③最終学歴中学校以下の高齢者の割合，④課税対象所得を調整した偏相関分析

Seungwon Jeong, Yusuke Inoue, Katsunori Kondo, Kazushige Ide, Yasuhiro Miyaguni, Eisaku Okada, Tokunori Takeda, Toshiyuki Ojima.
 Correlations between Forgetfulness and Social Participation: Community Diagnosing Indicators. Int. J. Environ. Res. Public Health
 16(13): 2426, 1-11, 2019.

IHEP

Institute for Health Economics and Policy



World Health Organization

認知症の予防のためのガイドライン

RISK REDUCTION
OF COGNITIVE DECLINE
AND DEMENTIA

WHO GUIDELINES



2019年5月14日に世界保健機関 (WHO) は、世界的に増加している認知症の予防のための新たな指針を公表した。

ガイドラインは12項目からなり、特に効果的な予防策として**適度な身体活動、禁煙、適正飲酒やバランスの取れた栄養**が重要だとしている。

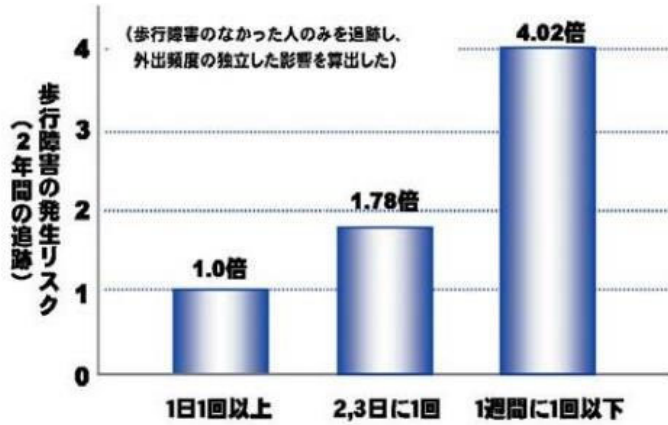
【認知症予防のための12項目】

- | | |
|---------------|-------------|
| 1 身体活動の介入 | 7 体重の管理 |
| 2 禁煙の介入 | 8 高血圧症の管理 |
| 3 栄養の介入 | 9 糖尿病の管理 |
| 4 適正飲酒の介入 | 10 脂質異常症の管理 |
| 5 認知機能の介入 | 11 うつ病の管理 |
| 6 社会活動 | 12 難聴の管理 |

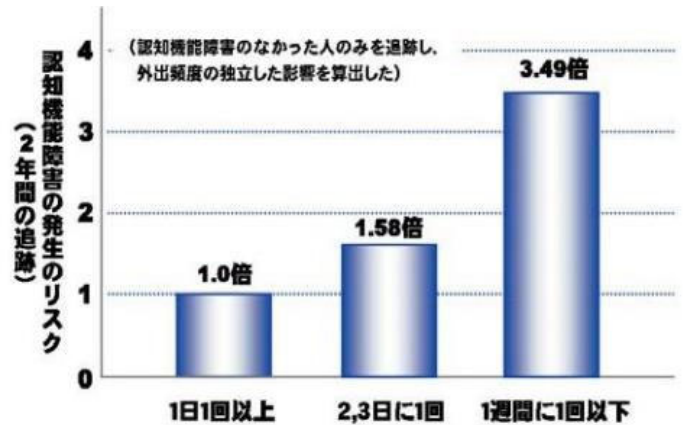
(出典：「Risk reduction of cognitive decline and dementia WHO Guidelines」2019.5.14 より作表)

外出頻度と歩行障害、認知機能障害の発生リスク

外出頻度と歩行障害の発生リスク



外出頻度と認知機能障害の発生リスク



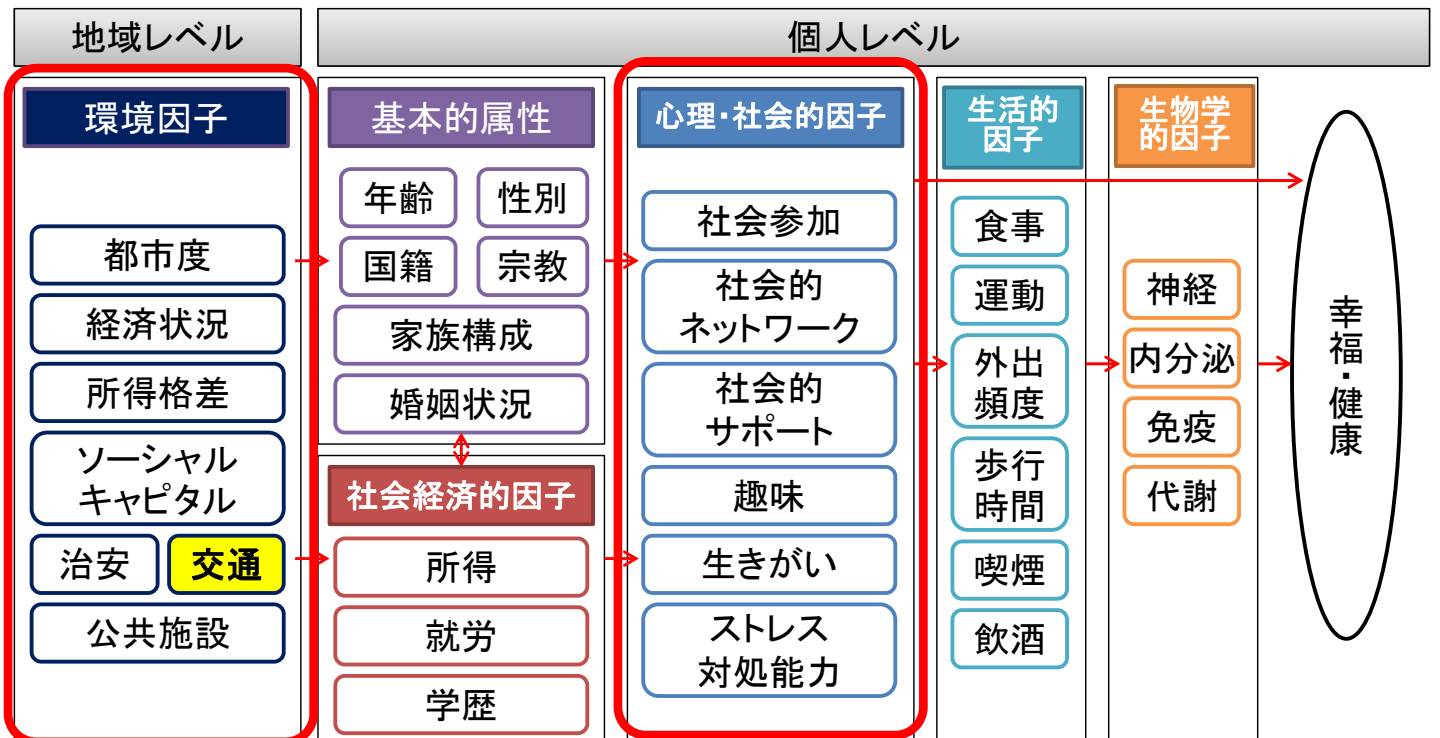
1キロの距離を歩けないか、階段を上げられない場合を「歩行障害あり」として、そうした状態になるリスクを「1日に一回は外出する」人たちと比較した。年齢や健康状態が同じになるように調整したうえで比べると、「2～3日に一回」の人は1.8倍、「週一回かそれ以下」の人では4倍という結果だった。認知機能が一定以上下がるリスクも、「2～3日に一回」で1.6倍、「週一回かそれ以下」は3.5倍になった。

出典:新開省二「高齢者のリスク調査」について教えてください:老人研NEWS NO.219 2007:002



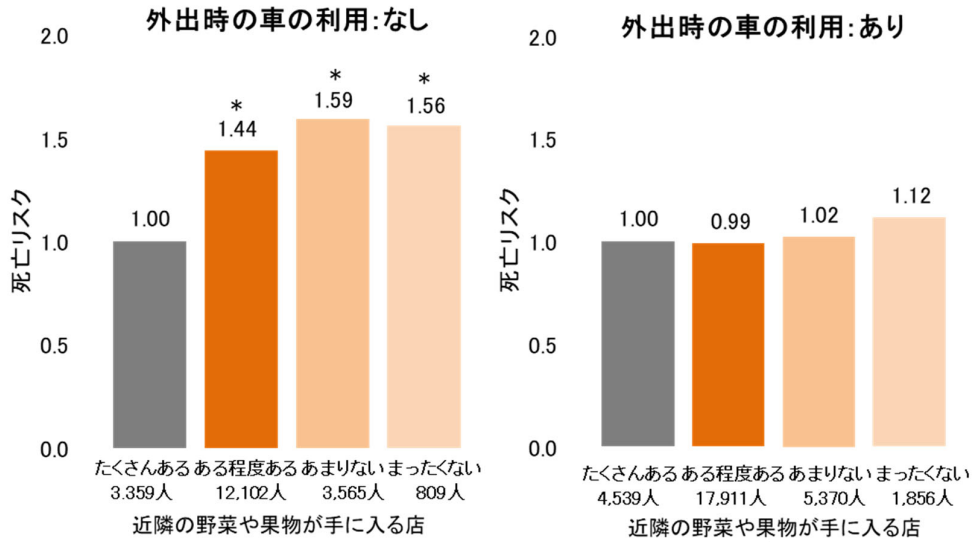
Institute for Health Economics and Policy

社会環境と幸福・健康との関連



Institute for Health Economics and Policy

近隣に食料品店が少ないと死亡リスク1.6倍



年齢、性別、教育歴、経済状況、同居の有無、婚姻状況、就労状態の影響を調整しています。

*は統計的に有意な関連があったことを示しています。

Tani Y, Suzuki N, Fujiwara T, Hanazato M, Kondo N, Miyaguni Y, Kondo K. Neighborhood food environment and mortality among older Japanese adults: results from the JAGES cohort study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. 2018 Oct 19;15(1):101. doi: 10.1186/s12966-018-0732-y.



Institute for Health Economics and Policy

運転中止で要介護認定のリスクが2倍

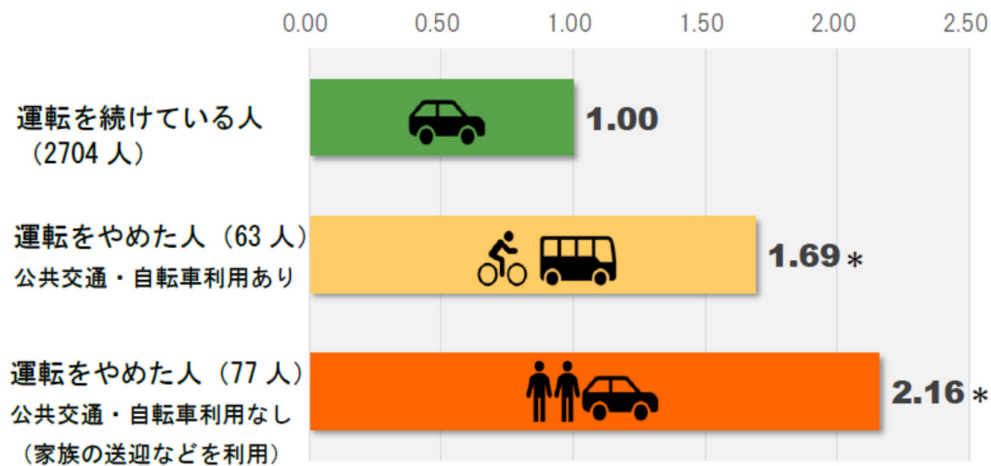


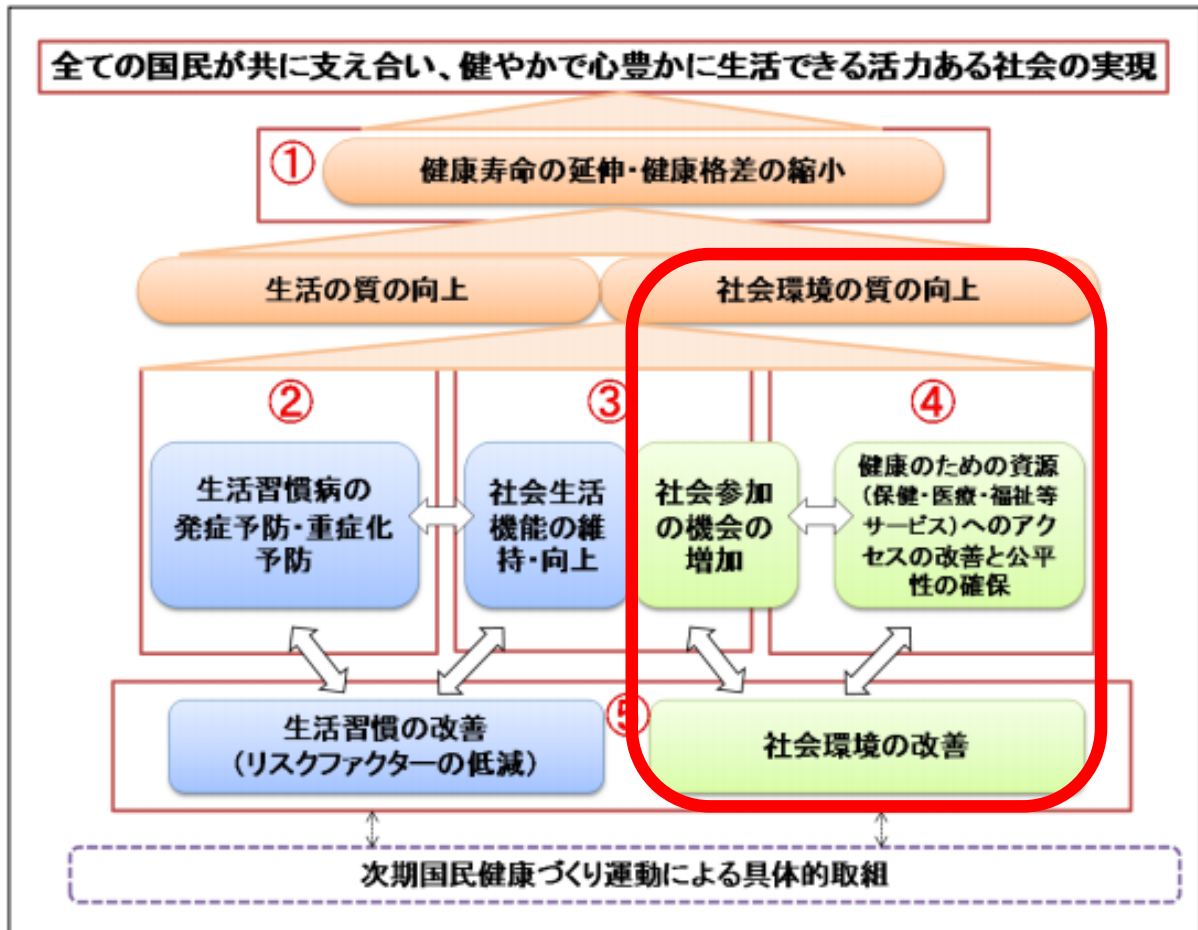
図 運転継続・中止と公共交通・自転車利用有無別 要介護認定リスク

※ 年齢、性別、教育年数、Body Mass Index、主観的健康感、治療中の疾病、うつ、基本チェックリストの運動器・認知症関連項目、外出頻度、高次生活機能、居住校区の人口密度を統計学的に調整した。

Hirai H, Ichikawa M, Kondo N, Kondo K. The risk of functional limitations after driving cessation among older Japanese adults: the JAGES cohort study. *Journal of Epidemiology* (<https://doi.org/10.2188/jea.JE20180260>)



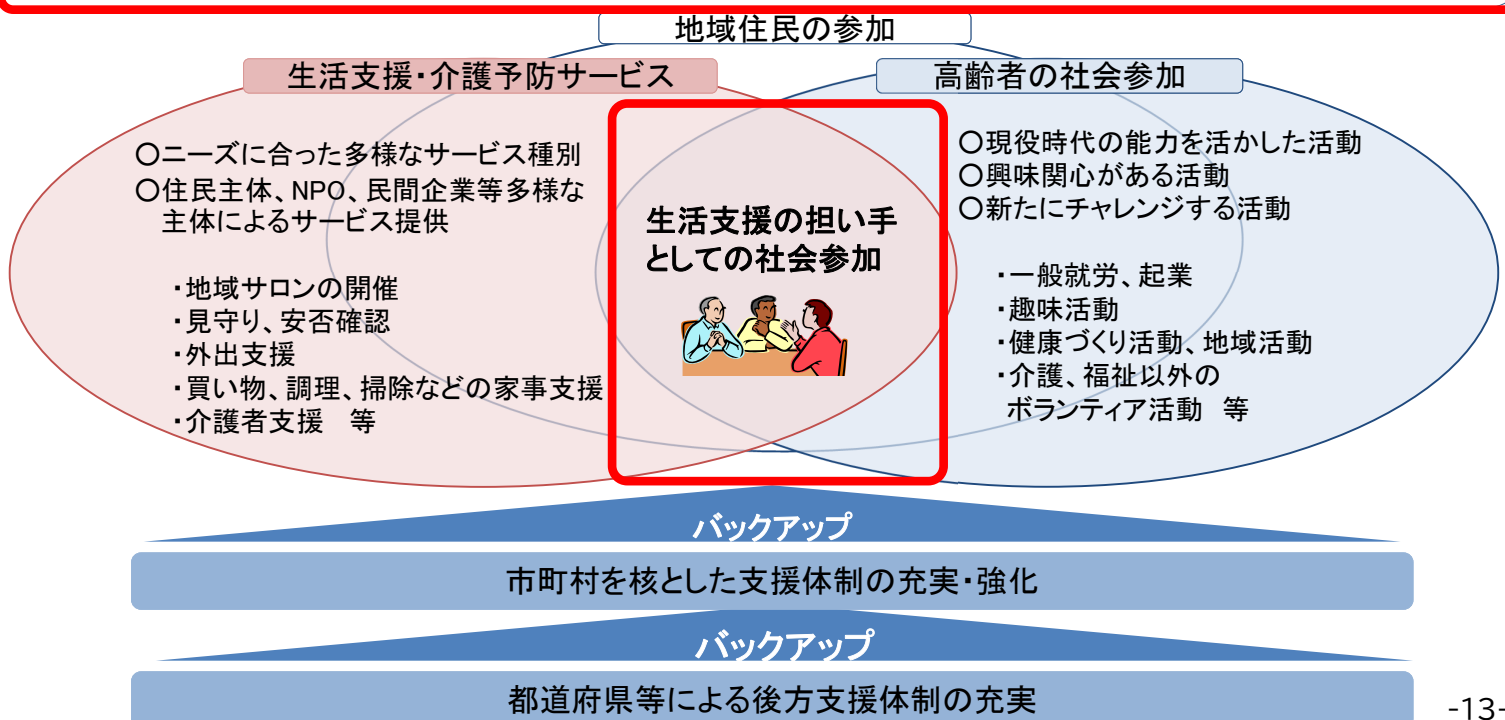
Institute for Health Economics and Policy



<http://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/2r9852000002ddhl-att/2r9852000002ddxn.pdf>

生活支援・介護予防サービスの充実と高齢者の社会参加

- 単身世帯等が増加し、支援を必要とする軽度の高齢者が増加する中、生活支援の必要性が増加。ボランティア、NPO、民間企業、協同組合等の多様な主体が生活支援・介護予防サービスを提供することが必要。
- 高齢者の介護予防が求められているが、社会参加・社会的役割を持つことが生きがいや介護予防につながる。
- 多様な生活支援・介護予防サービスが利用できるような地域づくりを市町村が支援することについて、制度的な位置づけの強化を図る。具体的には、生活支援・介護予防サービスの充実に向けて、ボランティア等の生活支援の担い手の養成・発掘等の地域資源の開発やそのネットワーク化などを行う「生活支援コーディネーター（地域支え合い推進員）」の配置などについて、介護保険法の地域支援事業に位置づける。



財政的効果

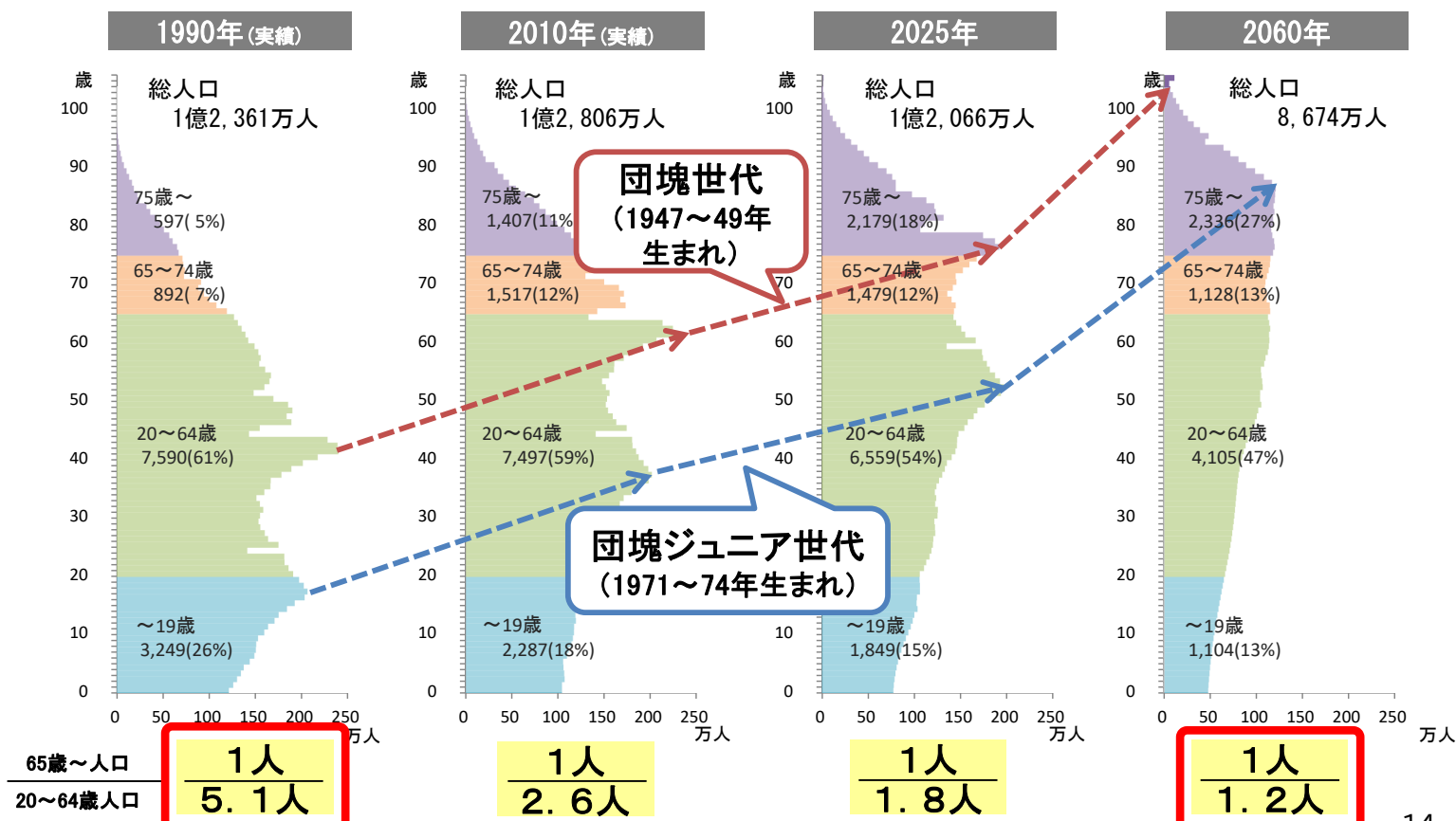


Institute for Health Economics and Policy

人口ピラミッドの変化（1990～2060年）

厚生労働省資料

日本の人口構造の変化を見ると、現在1人の高齢者を2.6人で支えている社会構造になっており、少子高齢化が一層進行する2060年には1人の高齢者を1.2人で支える社会構造になると想定

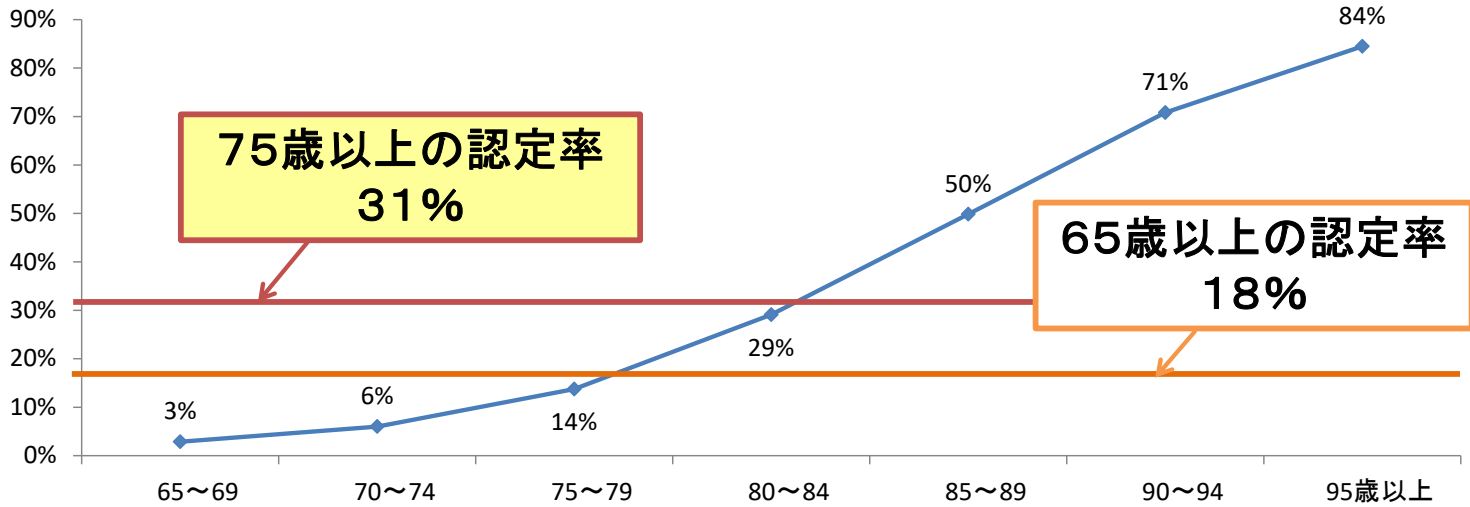


(出所) 総務省「国勢調査」及び「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計):出生中位・死亡中位推計」(各年10月1日現在人口)

(参考) 年齢階層別の要介護認定率 (推計)

厚生労働省資料

- 要介護(支援)認定率は、年齢とともに上昇し、85歳～89歳では約半数が認定を受けているが、一号被保険者全体で認定を受けている率は、約18%程度である。
- 後期高齢者医療での受診率は96.9%であるのに対し、75歳以上の要介護(支援)認定率は31%となっている。



出典: 社会保障人口問題研究所将来人口推計及び介護給付費実態調査(平成24年11月審査分)

【参考】平成22年度1年度間において、入院、入院外又は歯科のいずれか1医療機関以上で診療を受けた者(合計)の割合

協会(一般)	84.8%
組合健保	85.0%
国民健康保険	84.0%
後期高齢者医療	96.9%

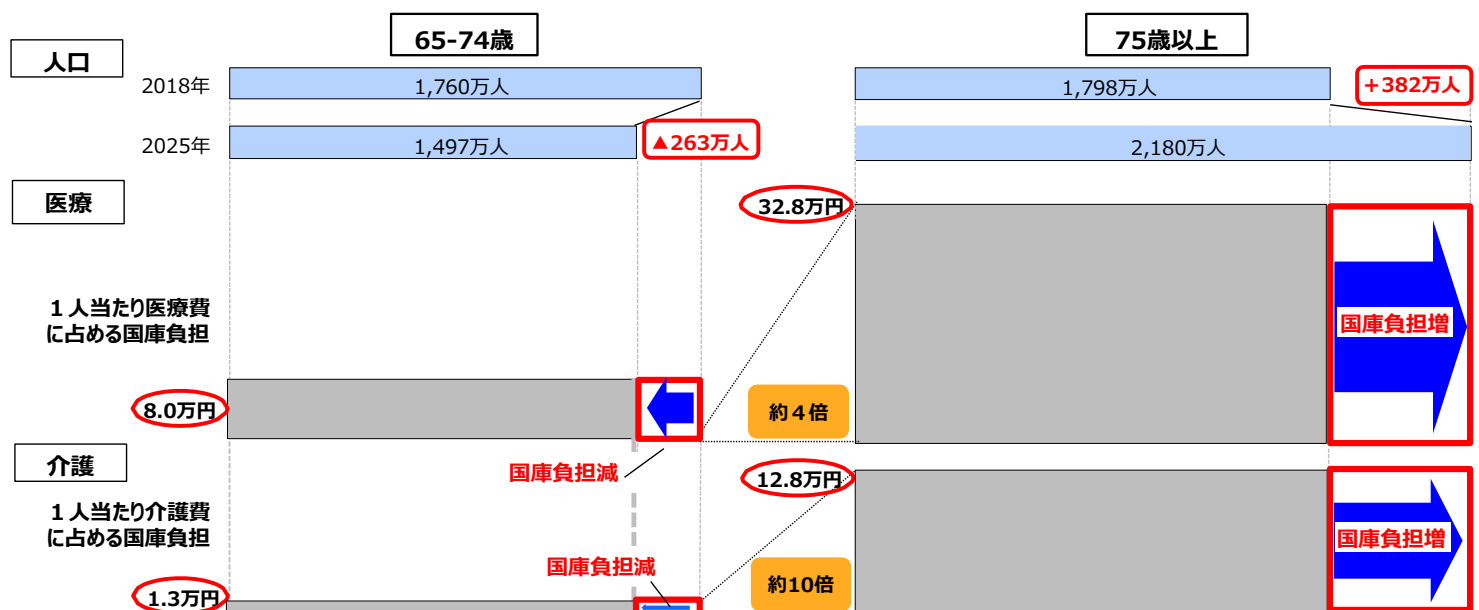
(資料) 平成22年度 医療給付実態調査

高齢化の進展が財政に与える影響

財務省資料

○75歳以上になると、医療・介護に係る1人当たり国庫負担額が急増する。このため、高齢化の進展に伴い、仮に今後、年齢階級別の1人当たり医療・介護費が全く増加しないと仮定※しても、2025年にかけて、医療・介護に係る国庫負担は急増する見込み。国庫負担への依存を強めながら、医療費・介護費が大幅に増加していくことになる。

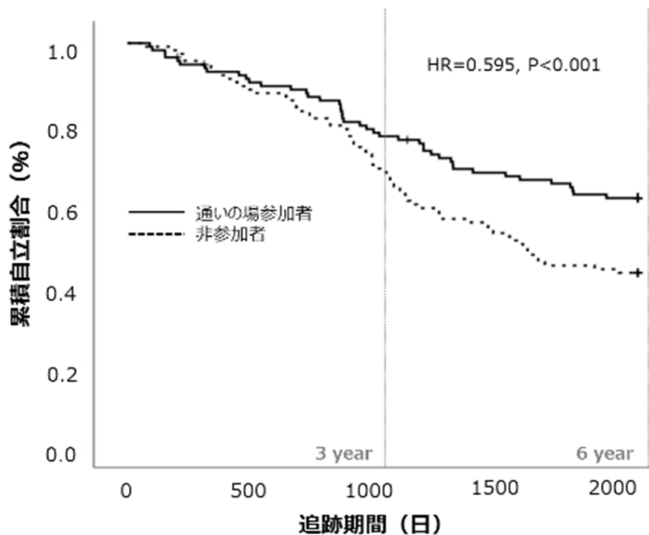
※ 実際の医療・介護費の伸びを要因分解すると、高齢化のほか、高度化等による影響がある。



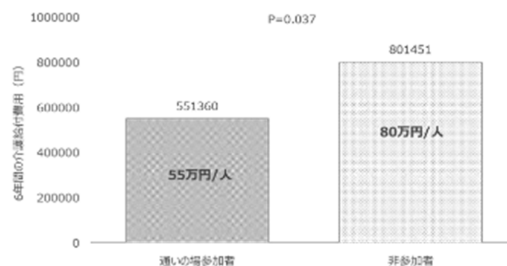
(出所) 総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口(出生中位・死亡中位)」、厚生労働省「国民医療費の概況」、「介護給付費等実態調査」等
 (注) 1人当たり医療費に占める国庫負担は、それぞれの年齢階層の国庫負担額を2018年時点の人口で除すなどにより機械的に算出。

通いの場（会食・喫茶・趣味）の効果

- 京都府伊根町での調査。対象は調査開始時点で要支援・要介護状態にない地域在住高齢者。分析対象者の中で、通いの場（会食・喫茶・趣味）への参加していた高齢者は113名（78.7±5.3歳）であり、傾向スコアを用いて比較対象のコントロール群113名（78.7歳）を抽出。
- 通いの場は週に1回程度の頻度で開催。ベースライン調査年度に1回以上通いの場へ参加された方を参加者と定義。
- アウトカムは追跡期間（6年）に発生した要支援・介護認定および介護給付費用（6年）。



図：要支援・要介護認定の抑制効果

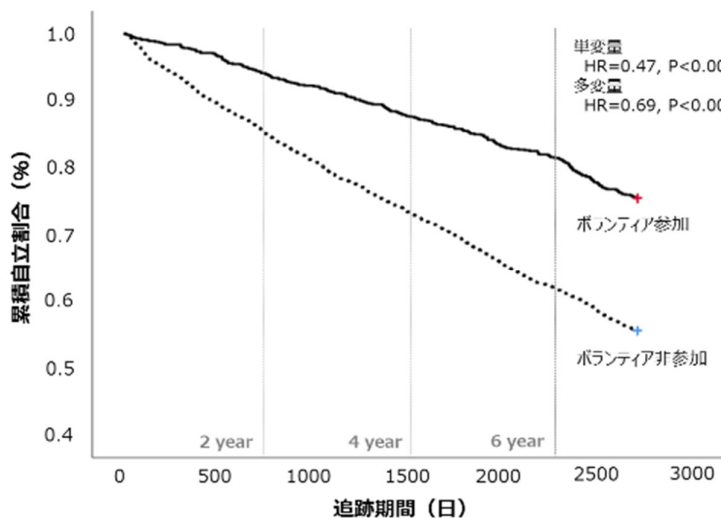


上図：通いの場の風景、下図：介護給付費用の抑制効果

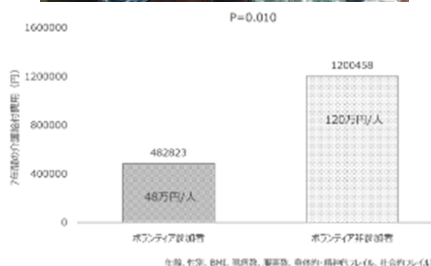
- 3年経過時点では参加者と非参加者の自立割合に差は認められないが、その後緩やかに効果が出現し、6年経過時点では2群間で有意な差が認められた。
- 介護給付費用の比較でも通いの場参加群で有意に抑制されており、介護予防・社会保障抑制効果があったといえる。

ボランティアの効果

- 滋賀県米原市での調査。対象は調査開始時点で要支援・要介護状態にない地域在住高齢者。分析対象者の中で、ボランティアへの参加（自己申告）していた高齢者は965名（72.3±5.3歳）であり、非参加者は5623名（75.6±6.7歳）。
- アウトカムは追跡期間（7.5年）に発生した要支援・介護認定および介護給付費用（7年）。
- 単変量解析と年齢、性別、BMI、現病数、服薬数、身体的・精神的フレイル、社会的フレイルにて調整した多変量解析にて検討。



図：要支援・要介護認定の抑制効果



上図：ハイリスク介入の風景、下図：介護給付費用の抑制効果

- ボランティア参加者は非参加者と比較して自立割合が高く、介護給付費用も抑制できていた。
- ただし、ボランティアは自己申告であり、頻度や種類などについては把握できていない。

事例：三重県名張市



介護予防・日常生活支援総合事業 訪問サービスB・D 固定費補助方式)

「名張市要援護者等日常生活支援事業補助金交付要綱」より

<補助対象事業等>

(1) 地域づくり組織が実施する障害者、高齢者等の要援護者が抱える公的サービスの対象とならない**日常生活の困りごとについて、有償のボランティアにより支援するとともに、必要に応じ安否の確認を行う事業**

最高40万円

(2) 前号の事業とこの要綱又は廃止前の名張市地域移動支援活動補助金交付要綱に基づく補助金を受けて調達した車両により、**障害者、高齢者等の移動制約者の外出を支援する事業**とを併せて実施するもの

最高150万円 ← (1) とセットで実施するため、実質最高110万円

(3) 前2号に掲げる事業の実施に先立ち、当該事業の**立上げに係る準備**を行うもの
最高75万円

名張市の有償ボランティアは**固定費補助**なので**認定もチェックリストも給付管理も不要**。そこまで振り分けを気にしなくてよい。

利用するのに役所やケアマネに報告はいらない。介護サービスと両方使っている人もいる。








(補助金を出すうえで、1地域あたり**利用者に要支援者やチェックリスト該当者が最低1名は必要※**であり、包括が予防プラン作成時に聞き取りにより有償ボランティア利用者を拾い上げている)

※地域支援事業実施要綱別記1総合事業 (1) I② (d) より

地域の社会資源の取組状況 (有償ボランティア年間支援実績 約25000件)

有償ボランティア(介護予防・日常生活支援総合事業 訪問サービスB・D 固定費補助)
 家事支援及び庭の管理、日曜大工等の日常生活の困りごとに対する支援、必要に応じた安否確認が11地域において取り
 組まれており、**移動が困難な方に対する外出支援事業が7地域で実施**されています。

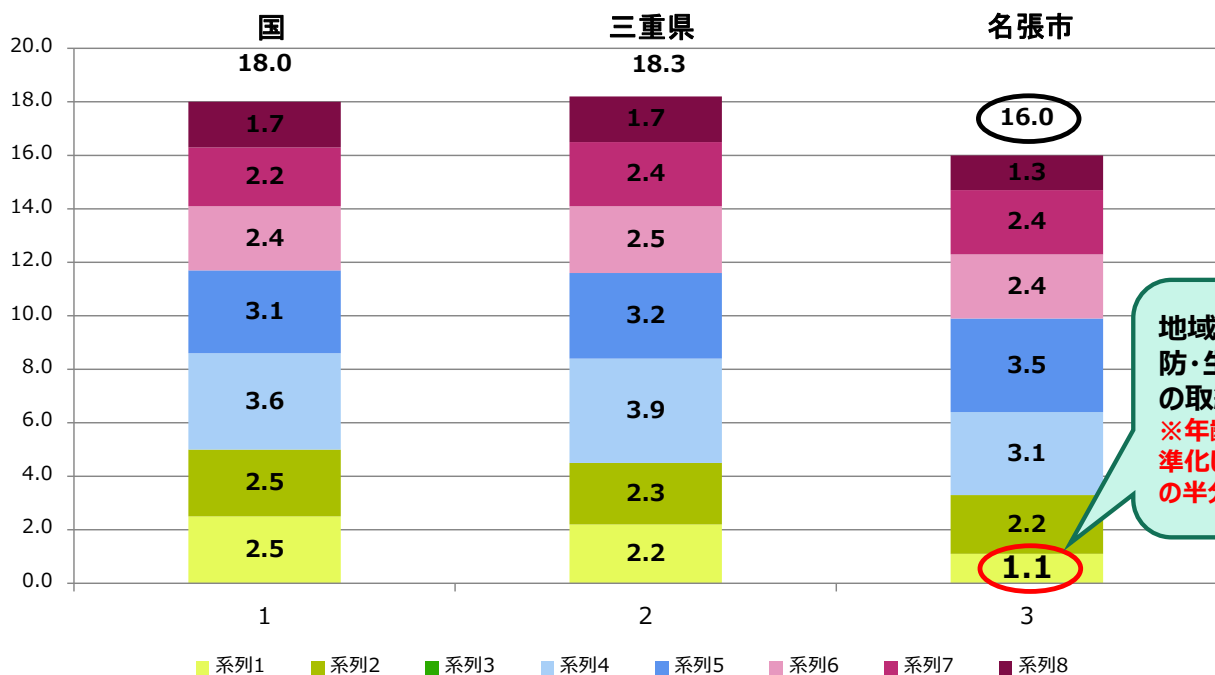
生活支援と
 外出支援で
 150万円

地域名	地域づくり組織内の当該事業 実施組織名	事業開始年月	令和2年度 実績	
すずらん台	すずらん台ライフサポートクラブ	 H20.4	生活支援 116件	外出支援 4266件
青蓮寺・百合が丘	生活支援ボランティア「ポパイ」	 H23.4	44件	3556件
名張	隠おたがいさん	 H23.7	387件	651件
つつじが丘・春日丘	特定非営利活動法人 生活支援 つつじ・春日丘	 H23.11	347件	13024件
比奈知	助っ人の会	H25.4	74件	
桔梗が丘	桔梗が丘お助けセンター	 H27.4	42件	1018件
美旗	はたっこサポート運営審議会	H28.4	74件	
薦原	コモコモサポート	H29.8	36件	
赤目	あんしんねっと赤目	 H30.6	48件	1041件
川西・梅が丘	ちよい・すけ	 H31.4	47件	165件
国津	ささえあいネットくにつ	R3.5		

外出支援のみで年間23,721件



要介護度別認定率(国、県、市比較)

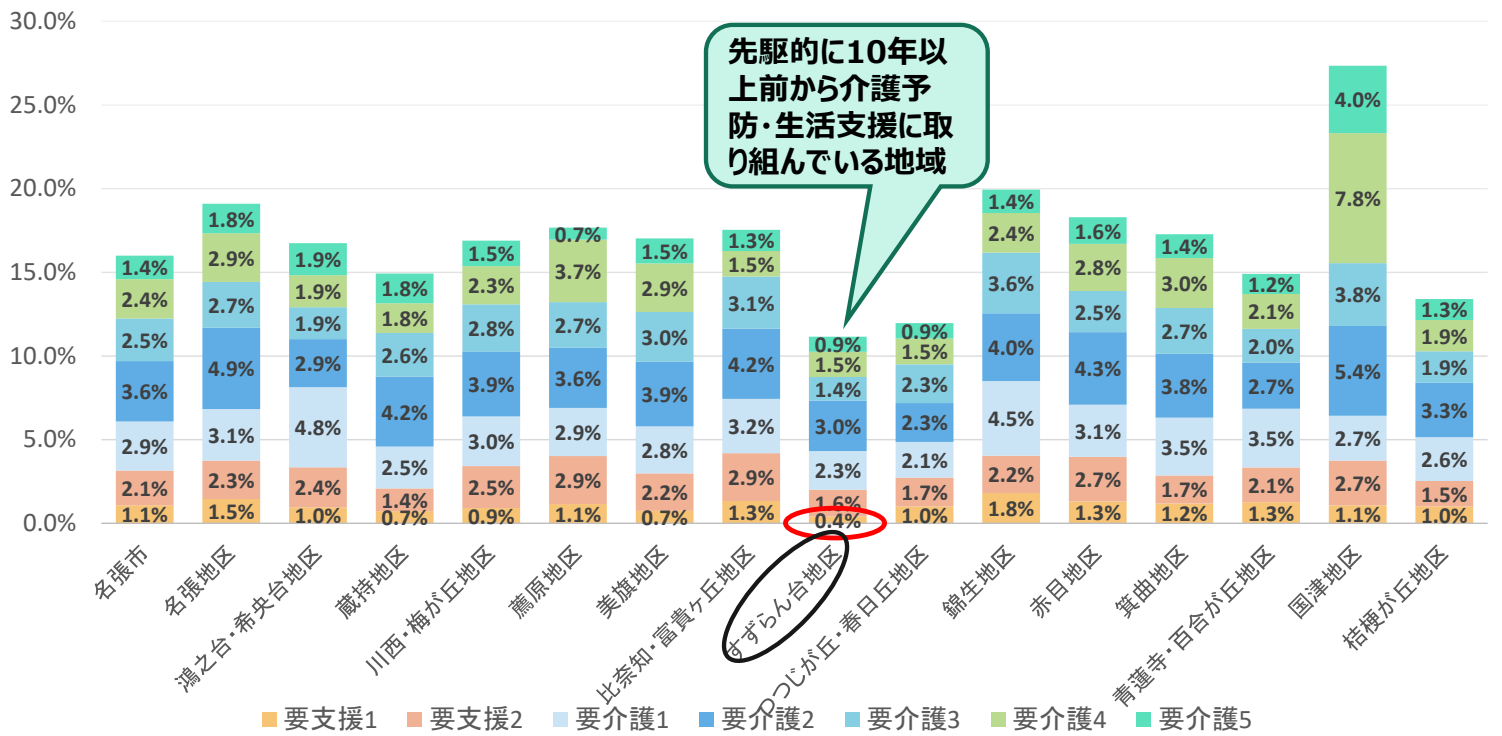


地域の介護予
 防・生活支援
 の取組の成果
 ※年齢構成を平
 準化しても国・県
 の半分

(時点) 平成29年(2017年)

(出典) 厚生労働省「介護保険事業状況報告」年報(平成29,30年度のみ「介護保険事業状況報告」月報)

要介護度別認定率（15地域別）



平成 29年 4月 1日現在



事例：松戸市

地域の互助で行うグリーンスローモビリティ松戸モデル（登録・許可不要）

2019・2021年度 グリーンスローモビリティの実証調査を経て、2022年度 導入

- ・町会・自治会（住民）が無償運送
- ・市が車両に関する経費（自賠責、任意保険、ラッピング、ソーラパネル等）を負担
- ・運営に必要な補助制度創設（電気設備・電気代、導入・運営経費、予約管理等）
- ・2022年度は3台導入、今後増車予定

（ユニークな活用事例）

イベントの送迎

閉じこもっていた高齢者が久しぶりに外出

杖を突く高齢者に声掛け、自宅まで送る

途中で待ち合わせして一緒に買い物

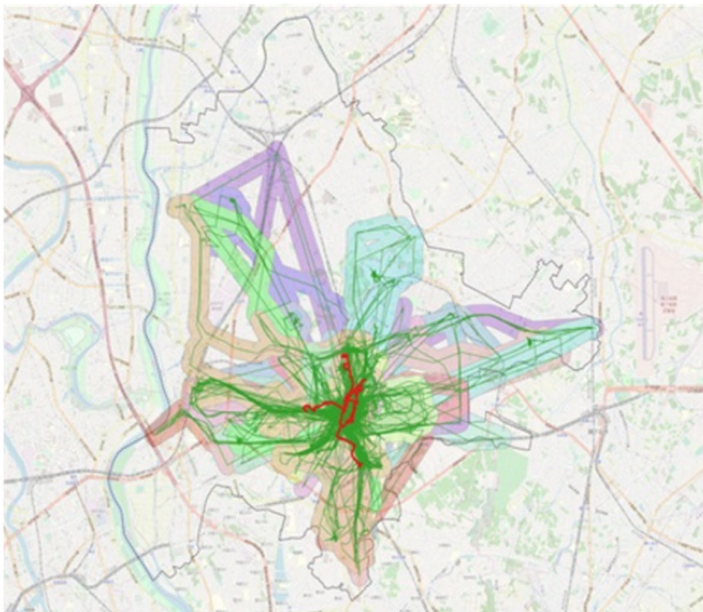
地域の夜警に出勤



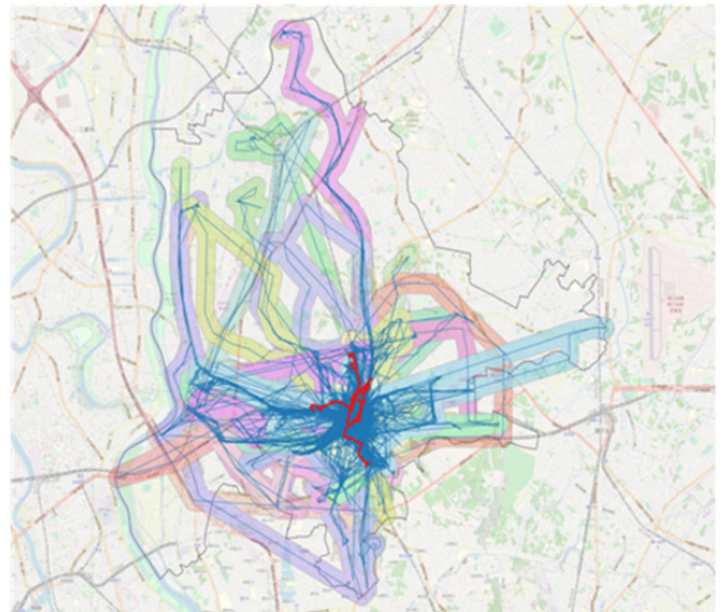
写真出典：松戸市

電動カート導入により、行動範囲が**1.5倍**に

導入前



導入後



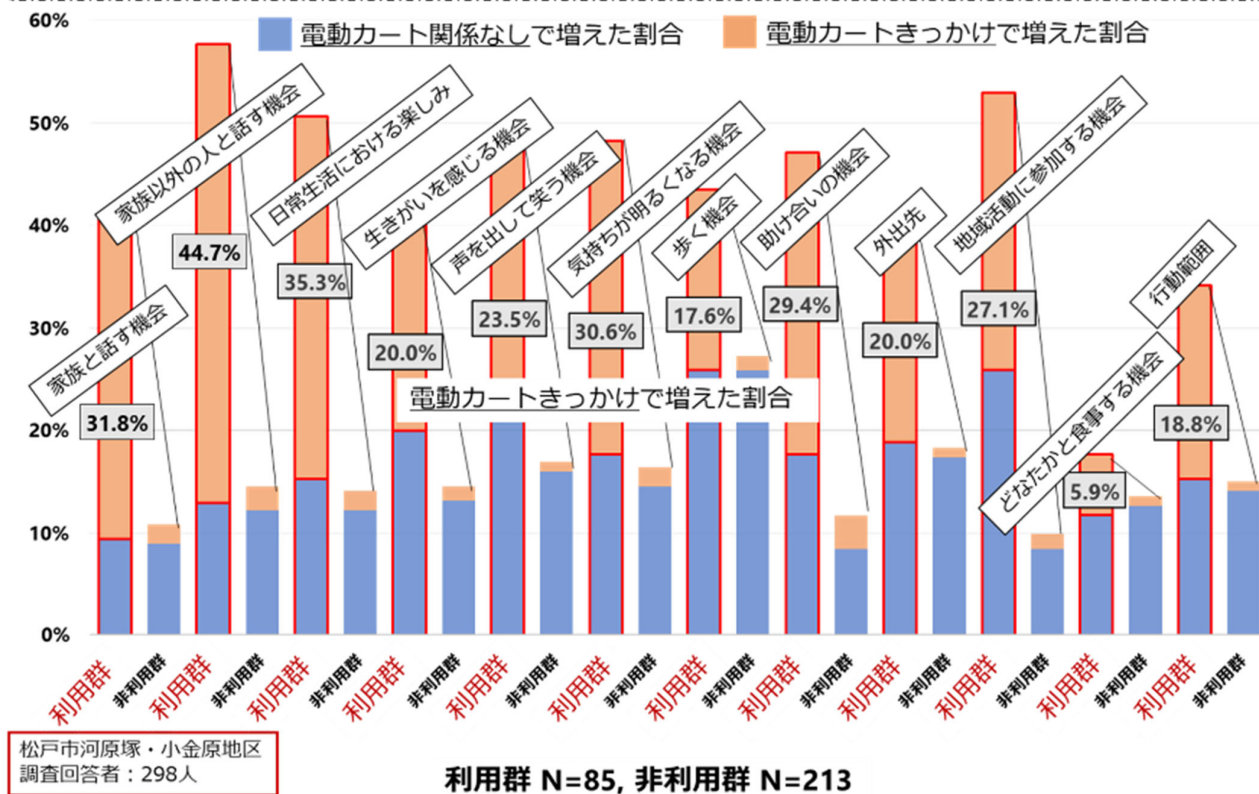
※赤線は、グリーンスローモビリティ経路

自宅周辺に傾斜がある参加者（28人/58人中）に注目し、
日常行動範囲の変化を確認したところ…
導入前に比べ、導入後は行動範囲が**1.5倍**に

出典：千葉大学予防医学センター

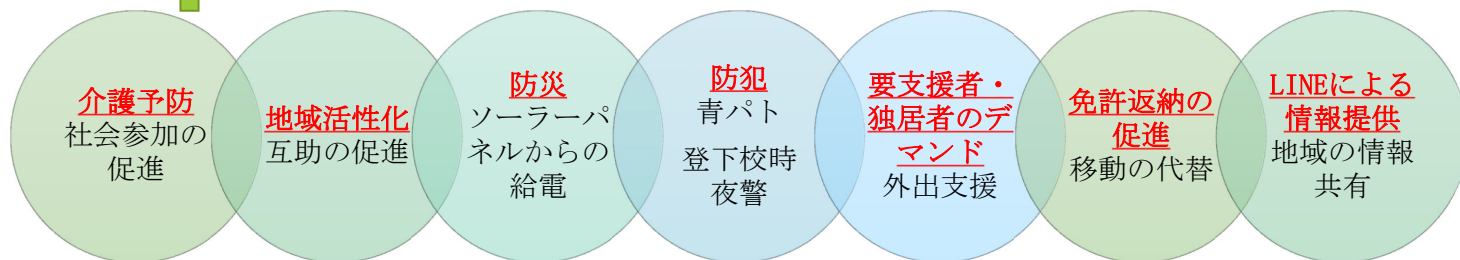
電動カート利用群で望ましい心理・行動1-4割増

方法 【質問】 約2ヶ月前（2021年10月）と比べて下記のような機会に変化はありましたか。
 【回答】 増えた（電動カートきっかけ）、増えた（電動カート関係なし）、どちらでもない、減った



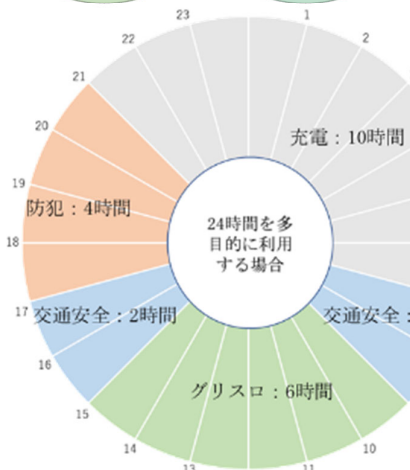
想定される活用方法

小さな移動

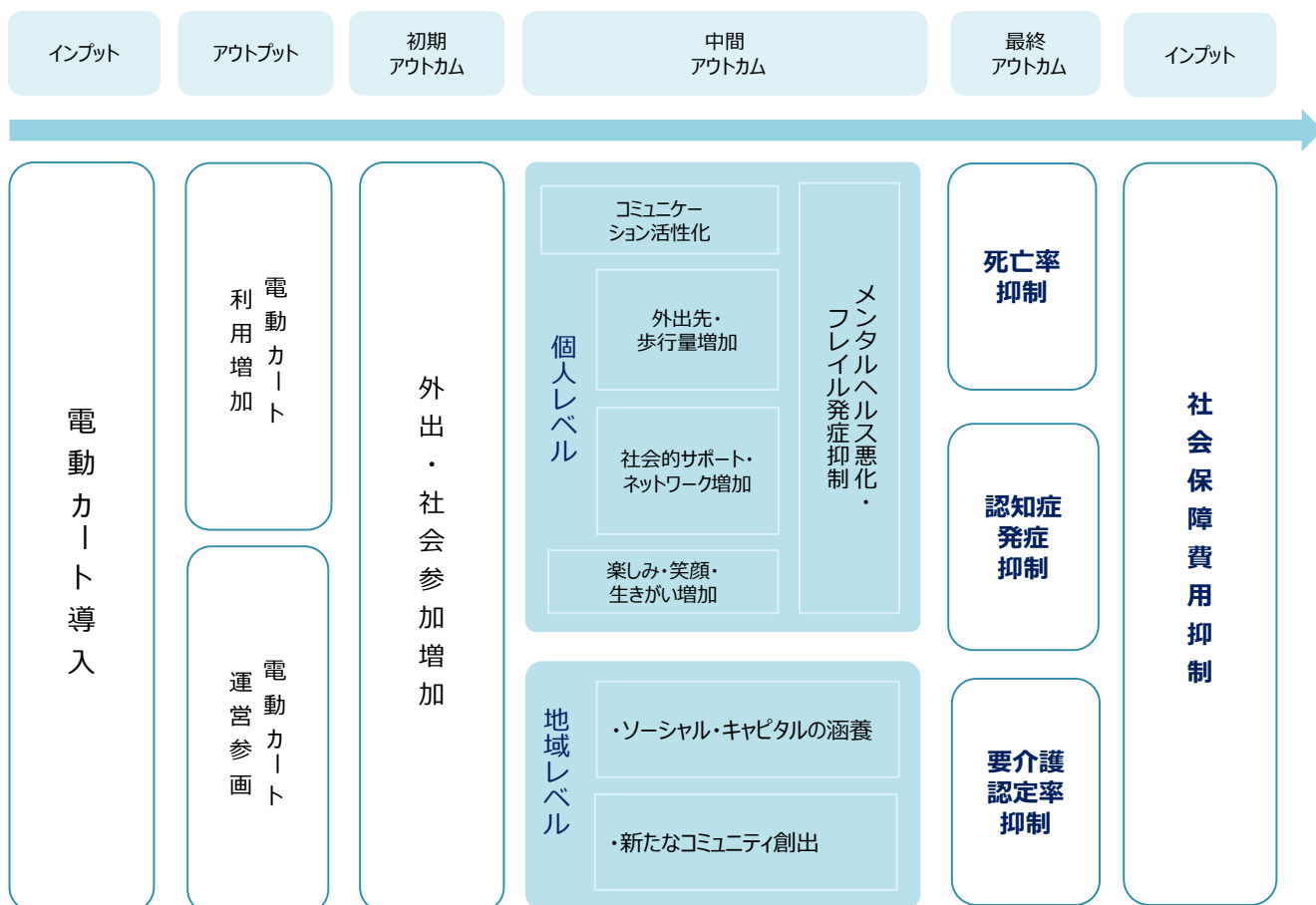


実現できそうなこと

- ① 外出や社会参加を促進し、自立期間の延伸（介護予防）
- ② 地域内の互助による連携が促進され、地域活性化
- ③ ソーラーパネルによる給電ができ、災害時の対応
- ④ 青パトによる交通安全や防犯
- ⑤ 要介護者や独居者の外出機会の創出
- ⑥ 高齢者等の免許返納の促進
- ⑦ 地域内のLINEによる情報共有の促進
- ⑧ 地域内イベントの集客
- ⑨ 地域内スポット（お店、地域交流など）の紹介による地域活性化
- ⑩ 車載マイクのイベントでの活用



移動と健康の関連性検証評価ロジックモデル（改訂）



第23回 日本健康支援学会年次学術大会 若手の会企画シンポジウム（松戸市）

出典：千葉大学予防医学センター作成

参考：インセンティブ交付金

保険者機能強化推進交付金・介護保険保険者努力支援交付金

令和4年度概算要求額（令和3年度予算額）：400億円(400億円)

400億円の内訳
 ・保険者機能強化推進交付金：200億円
 ・介護保険保険者努力支援交付金：200億円（社会保障の充実分）

趣旨

- 平成29年地域包括ケア強化法において、高齢者の自立支援・重度化防止等に向けた保険者の取組や都道府県による保険者支援の取組が全国で実施されるよう、PDCAサイクルによる取組を制度化
- この一環として、自治体への財政的インセンティブとして、市町村や都道府県の様々な取組の達成状況を評価できるような客観的な指標を設定し、市町村や都道府県の**高齢者の自立支援、重度化防止等に関する取組を推進**するための保険者機能強化推進交付金を創設
- 令和2年度においては、公的保険制度における介護予防の位置付けを高めるため、保険者機能強化推進交付金に加え、介護保険保険者努力支援交付金（社会保障の充実分）を創設し、介護予防・健康づくり等に資する取組を重点的に評価することにより配分基準のメリハリ付けを強化

概要

各市町村が行う自立支援・重度化防止の取組及び都道府県が行う市町村に対する取組の支援に対し、それぞれ評価指標の達成状況（評価指標の総合得点）に応じて、交付金を交付する。

- 【主な指標】
- ① PDCAサイクルの活用による保険者機能の強化
 - ② ケアマネジメントの質の向上
 - ③ 多職種連携による地域ケア会議の活性化
 - ④ 介護予防の推進
 - ⑤ 介護給付適正化事業の推進
 - ⑥ 要介護状態の維持・改善の度合い

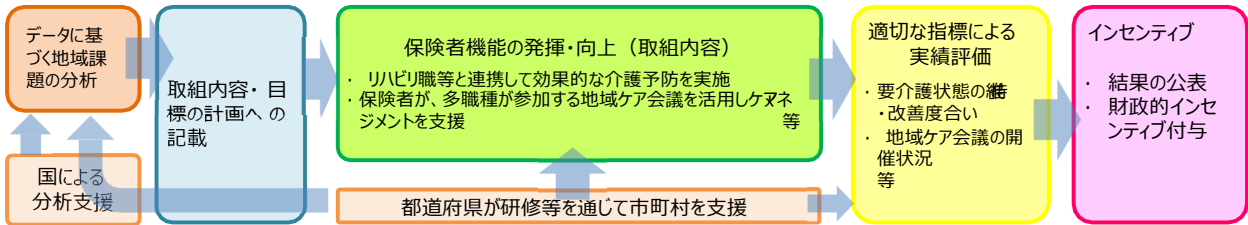
<市町村分>

- 1 配分** 介護保険保険者努力支援交付金200億円のうち190億円程度
保険者機能強化推進交付金200億円のうち190億円程度
- 2 交付対象** 市町村（特別区、広域連合及び一部事務組合を含む。）
- 3 活用方法** 国、都道府県、市町村及び第2号保険料の法定負担割合に加えて、介護保険特別会計に充当
なお、交付金は、高齢者の市町村の自立支援・重度化防止等に向けた取組を支援し、一層推進することを趣旨としていることも踏まえ、各保険者は、交付金を活用し、地域支援事業、市町村特別給付、保健福祉事業を充実し、高齢者の自立支援、重度化防止、介護予防等に必要を取組を進めていくことが重要。

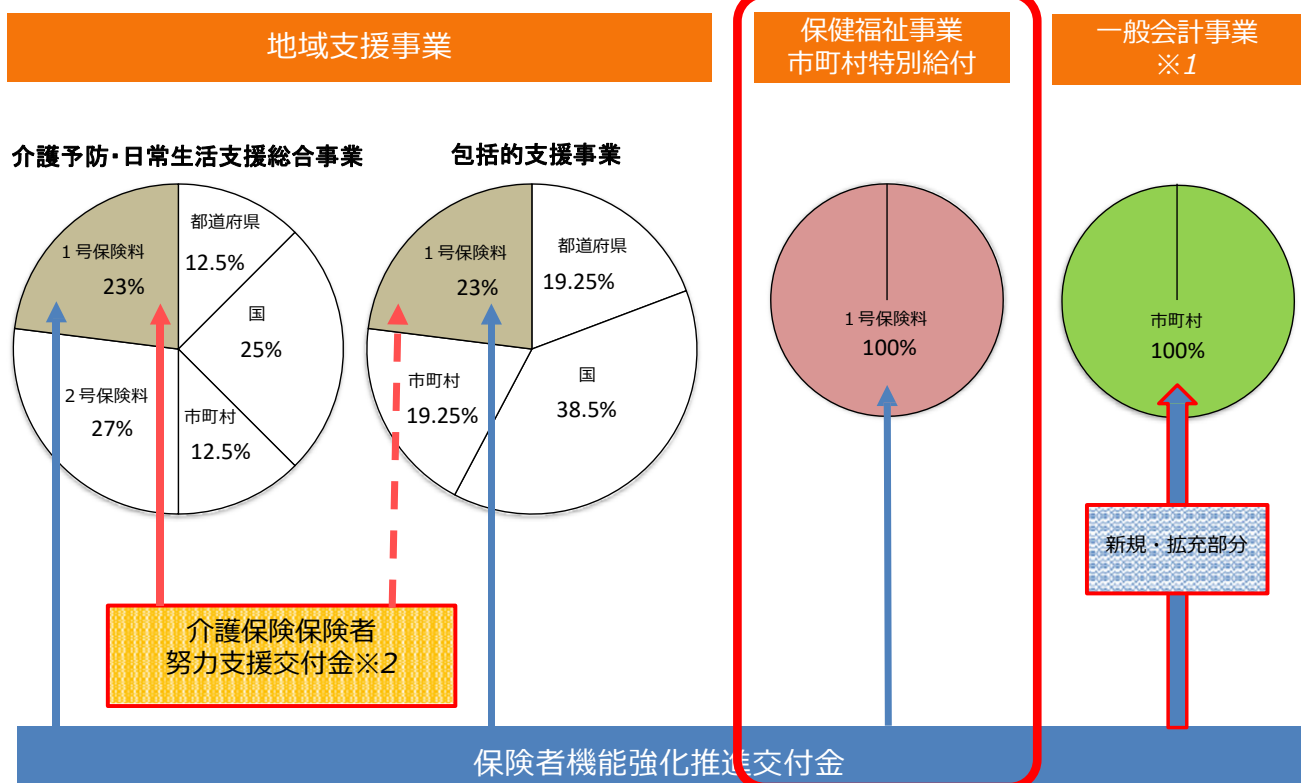
<都道府県分>

- 1 配分** 介護保険保険者努力支援交付金200億円のうち10億円程度
保険者機能強化推進交付金200億円のうち10億円程度
- 2 交付対象** 都道府県
- 3 活用方法** 高齢者の自立支援・重度化防止等に向けて市町村を支援する各種事業（市町村に対する研修事業や、リハビリ専門職等の派遣事業等）の事業費に充当。

<参考> 平成29年介護保険法改正による保険者機能の強化



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。

市町村特別給付・保健福祉事業・任意事業・一般財源の概要

	市町村特別給付	保健福祉事業	地域支援事業の任意事業	一般財源事業
制度概要	市町村が条例に基づき、介護保険法で定められた介護給付・予防給付以外に、独自の給付を実施するもの。「横出し給付」と言われている。	介護者支援、介護予防、保険給付、サービス利用に係る資金の貸付など、市町村が被保険者及び介護者に対し必要と判断する事業を実施するもの。	介護保険事業の運営の安定化、被保険者及び介護者等に対する地域の実情に応じた必要な支援を目的として、市町村が地域支援事業の中で実施するもの。	高齢者の保健・福祉・介護を目的として、市町村が単独の予算を用いて事業を行うもの。
財源	第1号被保険者の保険料	第1号被保険者の保険料	国38.5%、都道府県19.25%、市町村19.25%、第1号被保険者の保険料23%	一般財源
対象者	要支援・要介護認定者	被保険者、家族等の介護者	被保険者、家族等の介護者	高齢者など市町村が定める
実施例	<ul style="list-style-type: none"> ・寝具乾燥サービス ・移送サービス ・配食サービス ・おむつの支給 / 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域支援事業以外の介護予防事業 ・介護者支援事業 ・直営介護事業 ・高額介護サービス費の貸付事業 / 等 	<ul style="list-style-type: none"> ①介護給付費適正化事業 ②家族介護支援事業 ③その他（成年後見制度利用支援事業、福祉用具・住宅改修支援事業 / 等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・介護支援ボランティア・ポイント ・配食サービス ・おむつの支給 ・移送サービス ・寝具乾燥サービス ・訪問理美容サービス / 等
	<p>対象が、要支援・要介護認定者と限定されている。また、財源が1号保険料100%のため、保険料への影響が大きい。さらに、償還払いであるため、利用者にとって手続きが煩雑。</p>	<p>財源は、特別給付と同じだが、特別給付が「給付」であるのに対し、保健福祉事業は「事業」である。対象者が被保険者・介護者と、特別給付と比べて幅広い。</p>	<p>財源に公費が含まれているため、保険料への影響は限定的だが、上限額が設定されている。また、平成27年2月の通知により、「特別給付、保健福祉事業、総合事業、一般施策で実施すべきもの等」は対象外となった。</p>	<p>事業の目的や対象者などについて、国の定めがないため、市町村の裁量で決定できる。一方、一般財源での実施となるため、市町村の財政力に影響を受けやすい。</p>

三菱UFJリサーチ&コンサルティング

島根県松江市 高齢者移送活動支援補助金

高齢者の就労・社会参加に関連した事業

背景（課題意識）

- 高齢者の移動方法の確保は、地域ケア会議、協議体等で地域課題として長年挙げられていた。
- マイカー以外の移動手段は、バス、タクシー等の公共交通サービスの利用が基本となるが、住民による移動支援活動の検討を進めている地域があり、その活動の支援制度を整備することになった。

事業内容

- 地域住民による『通いの場』『買い物』等へ的高齢者の移動支援活動に係る経費の内、保険料、消耗品費、利用調整を行う間接的な経費を補助し、活動を推進することで、高齢者の引きこもりや孤立化の防止による介護予防を図るとともに、活動に参画する元気高齢者の介護予防も図る。

【事業対象、対象規模】

町内会、自治会、地区社会福祉協議会及びその組織内の団体で、構成員が65才以上を含む3人以上であること。

新規/拡充	新規事業
事業開始年度	令和3年度 ※継続的な事業として実施
会計等	保健福祉事業
事業費（千円）	総事業費：3,500 推進交付金：3,500 支援交付金：0
令和4年度評価指標の分野	Ⅱ（2）包括・地域ケア会議 Ⅱ（5） 介護予防／日常生活支援 Ⅱ（6） 生活支援体制の整備

地域支え合い型高齢者移送支援ボランティア「菅浦手助す一隊」活動内容

- 【概要】高齢者の買物等を支援。外出することで生きがいと介護予防につながる
- 【対象者】菅浦自治会住民で65才以上の高齢者と障がい者で①、②の方
 - ①公共交通機関の利用が困難で車の運転が出来ない方
 - ②目的地までの介護が必要のない方
- 【会費・利用料】会費は利用の有無にかかわらず500円/月とする
利用料は会費をもって充てる（ガソリン代）
- 【使用車両】「菅浦手助す一隊」隊員の所有する車両を使用（8台）
- 【運行形態・範囲】許可・登録を要しない輸送。ドア・ツードアで松江市内、隣接の境港市内までが運行区域
- 【会員】・利用登録会員：22名
・ボランティア隊員：8名（コーディネーター含む）平均年齢71才



- 松江市総合計画の基本目標のうち「安全・安心なまちづくり」の基本施策として、「地域で支え合う福祉体制づくり」を掲げている。
- 第8期介護保険事業計画では、総合計画を踏まえて、高齢者の生きがいづくりや、高齢者が安心して暮らせる住環境づくりを本市の重要施策として盛り込み、取り組みを進めている。

総人口	203,616人
高齢化率	29.9%
H22⇒R2人口増減率	-2.4%
高齢者独居率	15.8%
人口密度（1㎢当たり）	364.1人
第3次産業率（うち、医療・福祉）	77.8% (20.0%)

取組プロセス

【設立経緯】

- ①優先課題であった地域の移動手段の確保について、令和元年度より市で国の制度を活用した検討を進めていたが、対象者が限定されること等から、令和2年度には保険者機能強化推進交付金を活用した制度設計に変更。
- ②松江市社会福祉協議会では令和2年4月に「地域の皆さんとつくる移送支援の手引き」を作成し、令和2年8月より地域に支援の募集を実施。移送の課題認識をしていた菅浦区自治会が地域の支え合いによる高齢者移送支援を実施することとし、令和2年9月に菅浦自治会が主体となり「菅浦手助す一隊」を結成された。
- ③住民団体の動きを契機に、市で検討していた補助制度について、社協と共同で内容を進めた。また、道路運送法の関係から、当市交通局や運輸支局とも連携を取り、制度設計を実施。
- ④令和3年度より高齢者の移送支援を行う団体を対象に補助金を交付する「松江市高齢者移送活動支援補助金」を開始。菅浦区自治会の「菅浦手助す一隊」が当該補助を利用して活動中。

見込んでいる成果

- 新規認定者に係る内容
 - 要介護認定者に係る内容
 - 高齢者の主観的な評価に係る内容
 - 介護給付費、一人当たり介護給付費に係る内容
 - サービス利用期間に係る内容
 - 医療・ケア従事者・事業所に係る内容
 - その他
- ～具体的な内容～
『通いの場』『買い物』等の地域の高齢者の出かける機会を増やし、孤立化、引きこもりを防止し、介護予防につなげる
元気高齢者の活躍の場として、移送活動を行う高齢者の介護予防を図る。

【利用状況】

	利用者	運行台数
【試験運行】 R2/12/1～R3/3/31	103名	53台
【本格運行】 R3/4/1～R4/2/25	417名	196台
【合計】R2/12/1～ R4/2/25	520名	249台

今後の課題・展望

- 現時点で制度を利用しているのは1地区であるが、同様の課題を抱えている地区は多い。現在運用中の地区を参考にし、公共交通サービスとの調整も図りながら、地域要望に応じて制度活用を進めていく。

静岡県島田市
高齢者外出支援サービス支援事業
費用面が課題だった事業

背景（課題意識）

- 住民主体の外出支援サービス創出に至ったものの、実証実験を通して継続性や安全性を担保するために行政として支援する方法が必要であると考えた。

事業内容

- 外出支援サービスに取組む住民主体の団体(地区社協、通いの場等)に対する外出支援に係る運営費の補助や外出支援ボランティア(サポーター)養成講座の開催

【事業対象、対象規模】

保健福祉事業の対象者(高齢者(要介護認定者・総合事業対象者を含む))

新規/拡充	新規事業
事業開始年度	令和3年度 ※継続的な事業として実施
会計等	保健福祉事業
事業費(千円)	総事業費:853 推進交付金:853 支援交付金:0
令和4年度評価指標の分野	Ⅱ(6)生活支援体制の整備

取組プロセス

- 以前から外出支援のニーズが挙がっていたものの、市や関係団体にノウハウがなかったため、県事業に参画することで状況を打開したい…

【令和元年4月～】 静岡県事業のモデル地区となる

【令和元年9月～】 モデル地区で実証実験開始

【～令和2年度】 補助制度やボランティア養成事業の検討

※実証実験 ⇒ 必要な支援が見えてくる ⇒ 事業内容の検討 ⇒ 予算要求
* 事業化(令和3年度)

- 島田市は県内有数の緑茶の産地として有名です！
- 高齢者の外出支援に課題を抱えており、公共交通部局と連携しながら解決策を模索しています。

総人口	96,949人
高齢化率	31.6%
H22⇒R2人口増減率	-4.5%
高齢者独居率	13.8%
人口密度(1㎢当たり)	307.1人
第3次産業率(うち、医療・福祉)	56.7% (18.3%)

(各項目はH27以降の最新の数値)

見込んでいる成果

- 新規認定者に係る内容
- 要介護認定者に係る内容
- 高齢者の主観的な評価に係る内容
- 介護給付費、一人当たり介護給付費に係る内容
- サービス利用期間に係る内容
- 医療・ケア従事者・事業所に係る内容
- その他

～具体的な内容～

利用者は外出の機会を獲得し、サポーターは社会参加の機会獲得や、生きがいを感じる事ができる=介護予防につながる

【事業実績】

補助金申請団体	2団体
養成講座受講者(令和3年10月)	6名

(令和3年12月末時点)

- 補助金は令和3年度末までの実績を基に交付予定。
- サポーターが増えたことで、サービスの運営体制に余裕が生まれ、利用者を受けやすくなった。

【活動団体の声】

- 実証実験に取組む中で、マイカーを利用することに不安が付きまっていた。ボランティアとはいえ、有事の際に自分の保険を使うことは負担感が大きかった。
- 本事業により、専用保険に加入する補助が受けられるようになったことで、安心して利用者をサポートできるようになった。

今後の課題・展望

- サポーターの高齢化、新規の担い手不足により生じる継続性の問題がある。
- 今後については、サービス提供団体や今回創出された形以外のサービスを模索していく。

自治体の取組の現状と関連法制度等

政策研究事業本部 共生・社会政策部
主任研究員 鈴木俊之

三菱UFJリサーチ&コンサルティング



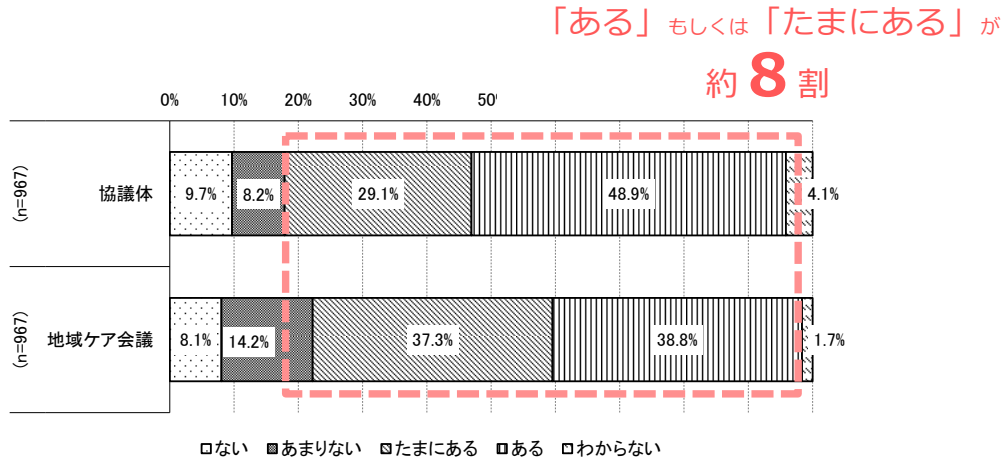
I. 自治体の取組の現状

～市町村アンケート調査結果より～

全国の協議体・地域ケア会議で「高齢者の移動手段の確保」が問題に (R3)

- 以下の図表は、全国の市町村の協議体(生活支援体制整備事業)、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、「協議体」・「地域ケア会議」で、「高齢者の移動手段の確保」の問題が提起されたことが「ある」もしくは「たまにある」と回答した市町村は全体の約8割でした。

<協議体・地域ケア会議の議論の中で、「高齢者の移動手段の確保」に関する問題が提起されるか(令和3年度:12月末)>



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

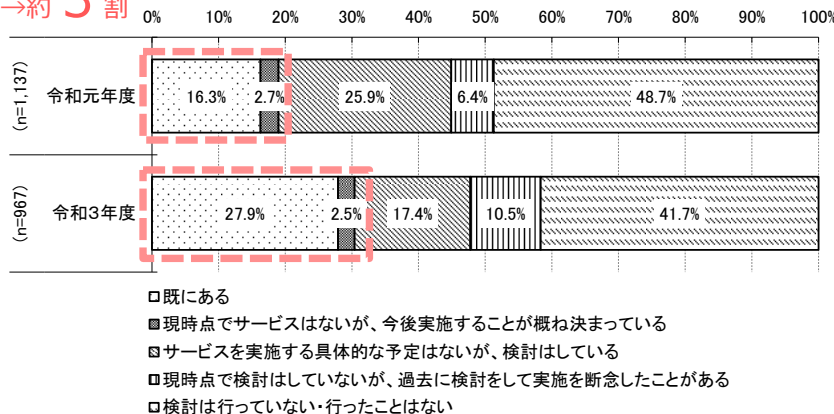
総合事業を活用した移動支援は、約3割の市区町村が実施 (R3)

- 以下の図表は、全国の市区町村の「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、回答のあった市区町村のうち約3割が、「既にサービスがある」もしくは「実施することが概ね決まっている」と回答しています(令和元年度より約1割増)。
- 一方で、「現時点では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」との回答は、令和元年度～令和3年度の間で、4.1ポイント増加しています。

<総合事業による補助等を行う移動支援の有無(令和元年度:11月末、令和3年度:12月末)>

「既にある」もしくは
「今後実施することが概ね決まっている」が

約2割→約3割



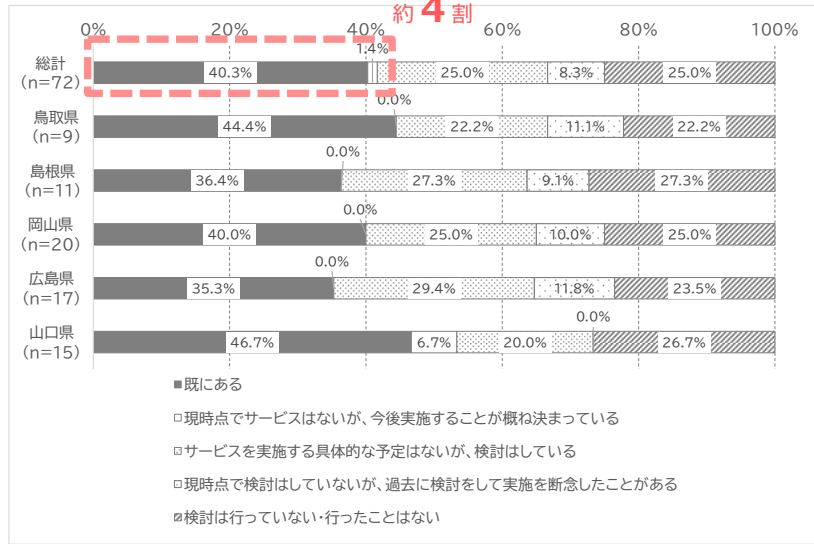
出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング「介護保険制度等に基づく移動支援サービスに関する調査研究事業報告書」,令和元年度厚生労働省老人保健健康増進等事業
一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構
「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの効果的な運営に関する調査研究事業」,令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

中国四国厚生局管内では、約4割の市区町村が実施(R5)

- 以下の図表は、中国四国厚生局管内の市町村を対象に調査した結果です。これによれば、回答のあった市町村のうち約4割が、「既にサービスがある」もしくは「実施することが概ね決まっている」と回答しています(令和5年度)。
- また、「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」との回答は、24.3%でした。

<総合事業による補助等を行う移動支援の有無(令和5年度:6月末)>

「既にある」もしくは「今後実施することが概ね決まっている」が

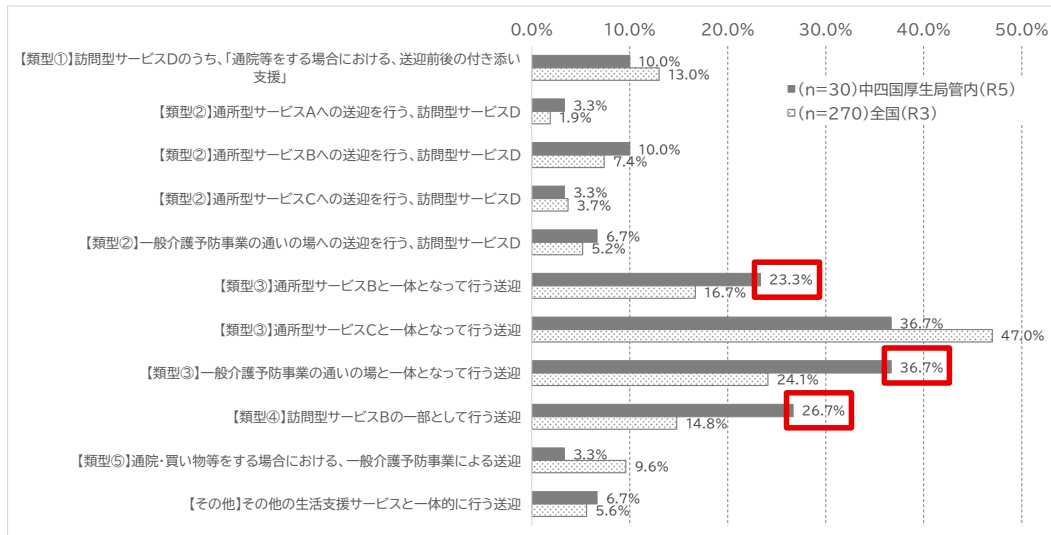


出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング「中山間地域等における介護予防・日常生活支援総合事業等を活用した高齢者等の移動手段確保に向けた支援に関する調査研究事業」令和5年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

中国四国厚生局管内では、「通所Bや通いの場と一体となって行う送迎」や「訪問型サービスBの一部として行う送迎」などの割合が高い

- 以下の図表は、「総合事業による補助等を行う移動支援・送迎」が「既にある」市町村について、実際に実施している類型ごとの割合を示したものです。
- 中国四国厚生局管内では、「【類型③】通所型サービスBと一体となって行う送迎」や「【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」、「【類型④】訪問型サービスBの一部として行う送迎」の割合が高くなっています。

<総合事業による補助等を行う移動支援・送迎を既に実施している市町村における、類型別の実施状況(複数回答)(n=30)>



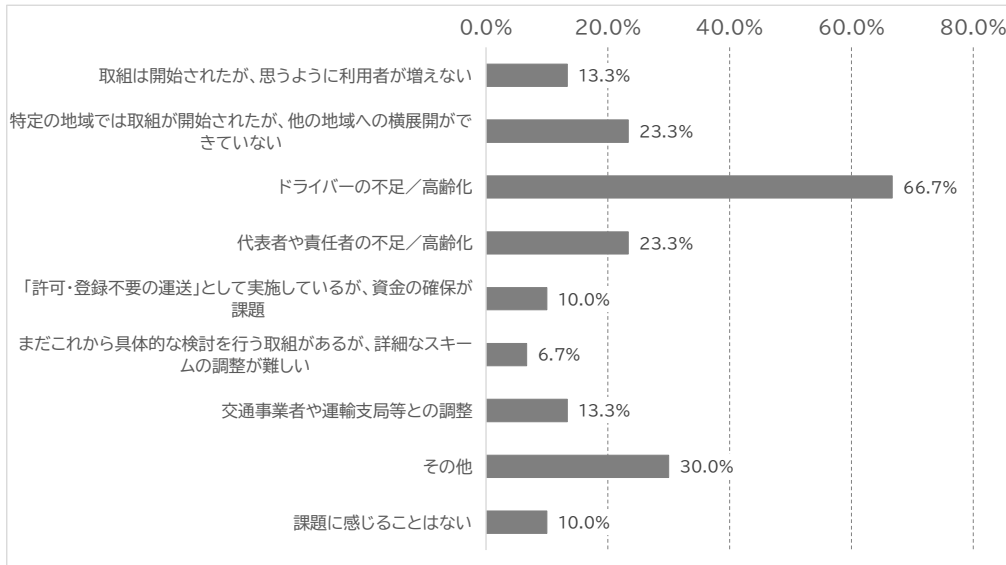
出典:一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構「介護予防・日常生活支援総合事業に基づく移動支援サービスの効果的な運営に関する調査研究事業」令和3年度厚生労働省老人保健健康増進等事業
三菱UFJリサーチ&コンサルティング「中山間地域等における介護予防・日常生活支援総合事業等を活用した高齢者等の移動手段確保に向けた支援に関する調査研究事業」令和5年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

総合事業による補助等を行う移動支援・送迎の更なる充実に向けた課題は「ドライバー不足／高齢化」が66.7%と高い

中国四国厚生局
管内の集計

○ 総合事業による補助等を行う移動支援・送迎の更なる充実に向けた課題としては、「ドライバー不足／高齢化」が66.7%と高くなっています。

<総合事業による補助等を行う移動支援・送迎の更なる充実に向けた課題(複数回答)> (n=30)



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング「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」
令和5年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

6 Mitsubishi UFJ Research and Consulting

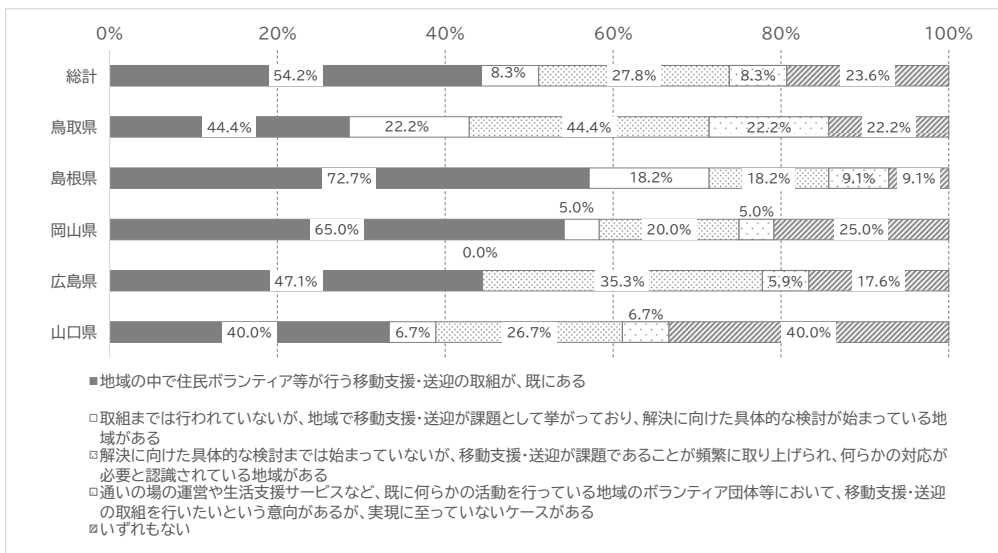


総合事業による補助等の対象ではないが、既に住民ボランティア等が行う移動支援・送迎の取組がある市町村は54.2%

中国四国厚生局
管内の集計

○ 「総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎」以外で、地域の中で住民ボランティア等が行う移動支援の取組が既にある市町村は54.2%でした。

<「総合事業による委託・補助等を行う移動支援・送迎」以外の取組の有無や、地域の中での取組に向けた検討状況など(複数回答)>



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング「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」
令和5年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

7 Mitsubishi UFJ Research and Consulting

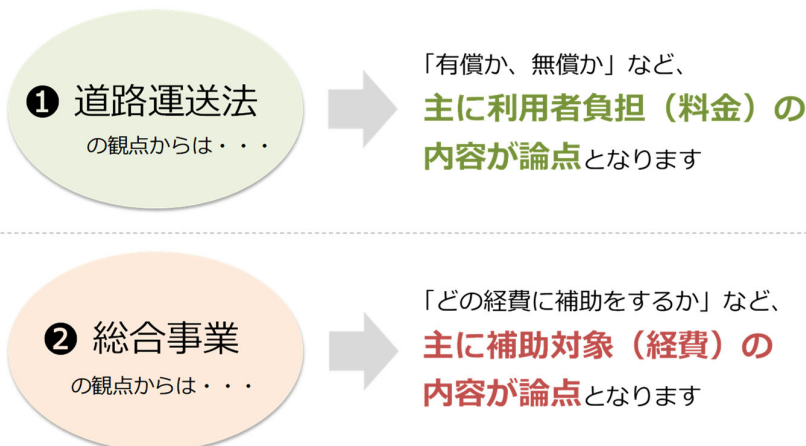


Ⅱ. 移動支援・送迎に関する制度等の概要とポイント

「道路運送法」と「総合事業」の両面からの理解が必要

- 仮に道路運送法に基づく「許可・登録を受けずに」、移動支援・送迎を行おうとした場合、その論点の1つは、移動支援・送迎が「有償であるか否か」、すなわち「利用者等から受け取ることで“有償”とみなされるお金が何か」、「どのような料金であれば受け取っても“有償”とはみなされないか?」です。
- 一方で、「総合事業」は、補助等に用いる財源が、公費と介護保険料で構成されていることから、補助等の対象経費や目的に制約があります。したがって、総合事業の制度に関連する論点の1つは、「何に補助することができるか?」です。

図表 「道路運送法」と「総合事業」を理解するうえでのポイント



出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング「介護保険制度等に基づく移動支援サービスに関する調査研究事業報告書」、令和元年度厚生労働省老人保健健康増進等事業

総合事業による補助等を行う移動支援・送迎の主な5つの類型

主に「どのような料金を受け取ることができるか？」

目的地	無償			有償	
	許可又は登録を要しない運送 (白ナンバ)			自家用有償 旅客運送 (白ナンバ)	旅客自動車 運送事業 (緑ナンバ)
	通いの場等の 利用料金 + ガソリン代等 実費	個人・団体等 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	NPO等 送迎の料金 (営利とは認められない範囲の 対価)	交通事業者 送迎の料金 (営利)
訪問型サービスD ケース1) ① 病院・ 買い物等		類型①：通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援			
訪問型サービスD ケース2) ② 通所A ③ 通所B ④ 通所C ⑤ 一般 介護予防		類型②：通所型サービス・通いの場の 運営主体と別の主体による送迎			
通所型サービスB ⑥ 通所B	類型③： 通所型サービス・通い の場の運営主体と同一 の主体による 送迎				
通所型サービス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？」

10



類型①：通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援 (訪問D ケース1))

主に総合事業

【特徴】

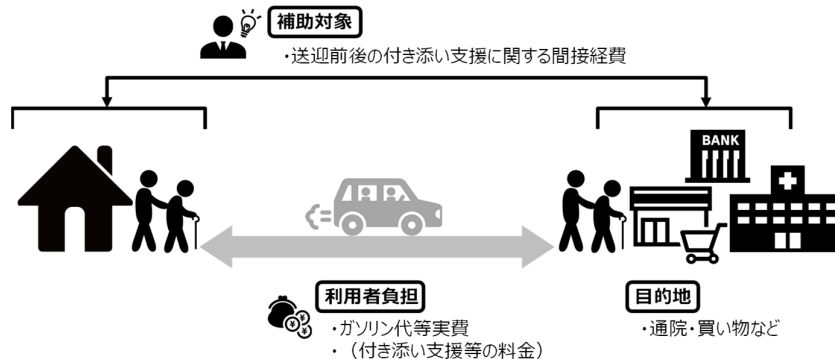
- 総合事業で実施しているのは、「送迎前後の付き添い支援」であり、「目的地までの道中」は総合事業の対象外となります。

【目的地と補助対象】

- 目的地は、介護予防ケアマネジメント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。



11

※「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員費等の間接経費のみが対象となる』



類型②：通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎 (訪問D ケース2)

主に総合事業

【特徴】

- 通所型サービスや一般介護予防事業の「通いの場」までの送迎を、「通所型サービス・通いの場の運営主体とは別の主体」が行うものです。

【目的地と補助対象】

- 目的地は、総合事業の通所型サービスや一般介護予防事業の「通いの場」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。



12 ※「地域支援事業実施要綱(P.21～22)」より、『(抜粋)対象経費については、間接経費のほか、ガソリン代等送迎にかかる実費、車両購入費等に対する補助等、具体的な対象経費について費用の効率性の観点から市町村において判断』



類型③：通所型サービス・通いの場の運営主体と同一の主体による送迎 (通所B・C/一般介護予防)

主に総合事業

【特徴】

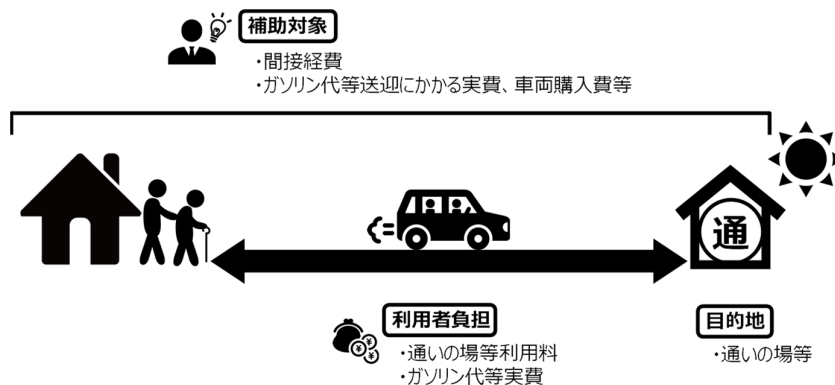
- 「通いの場」等の運営主体が、送迎も一体的に行うものです。

【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。



類型④：生活援助等と一体的に提供される送迎 (訪問B)

主に総合事業

【特徴】

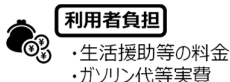
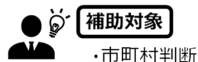
- 様々な生活援助等を行う団体等が、その1つとして送迎を一体的に行うものです。

【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)に差が生じることとなりますが、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。



- ※ すべての生活援助等を、同じ人が提供する必要はない。
- ※ 実質的に送迎しか行っていないと判断された場合は、「生活援助等の料金」を「送迎の対価」と見なされる可能性があり、その場合は道路運送法に基づく「許可又は登録」が必要となる。
- ※ 「地域支援事業実施要綱(P.10)」より、『(一部抜粋)・・・様々な経費について、市町村がその裁量により対象とすることを可能とするほか、・・・奨励金(謝金)を補助の対象とすることも可能である。・・・運営費の一部を補助するものであるが、例えば補助率を設定せずに年定額での補助を行うことも可能である』

14



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)

主に総合事業

【特徴】

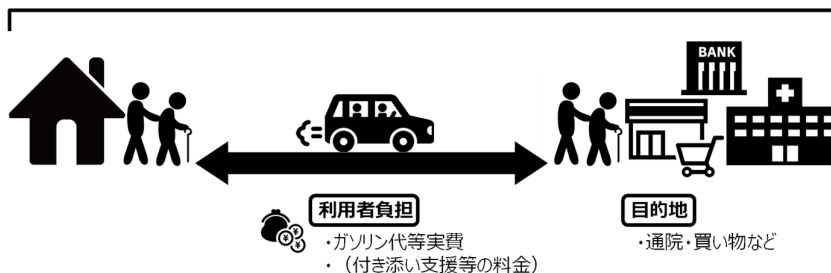
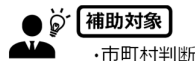
- 一般介護予防事業(地域介護予防活動支援事業)であり、65歳以上の高齢者が担い手(運転者や添乗者、参加者等)として行う取組を支援するものです。

【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。



15



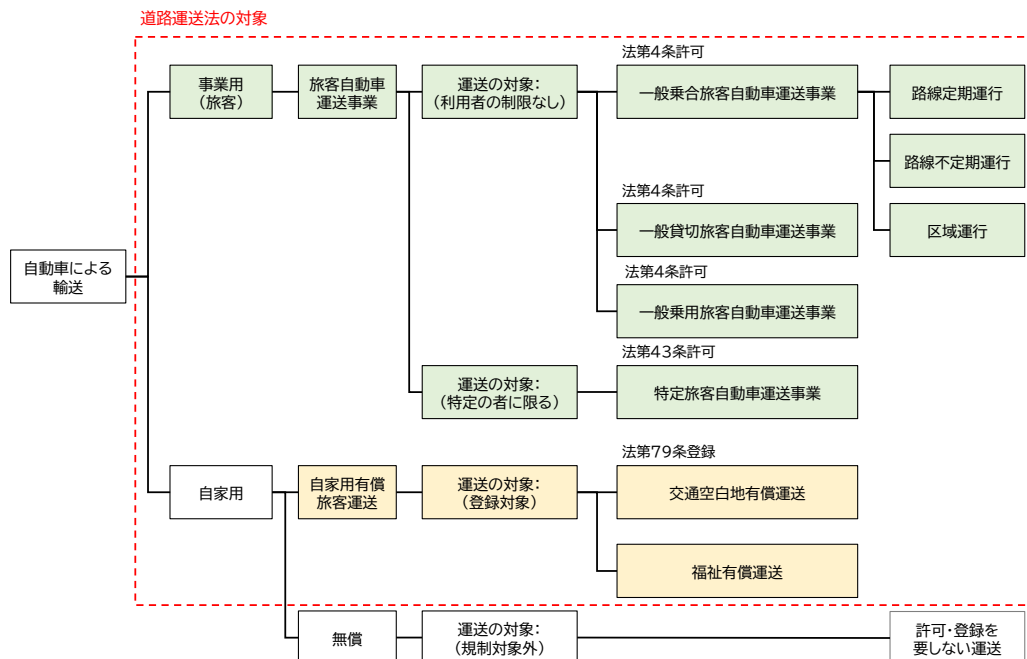
総合事業で補助できる経費について

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

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

道路運送法に基づく事業区分の全体像

図表 道路運送法における旅客輸送に係る事業区分



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」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。

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)の人件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。

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對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収受可能な金銭は「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。

Ⅲ. 総合事業等を活用した移動支援の事例

※ 一部、総合事業を活用していない事例を含みます。

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

群馬県
渋川市

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

単独事業

■ 社協が利用調整等を行うことで、タクシーの相乗りを実現

- 一般乗用旅客自動車運送事業(ハイヤー・タクシー事業)は、1つの契約に基づき1回の運送を行うものであり、複数の契約が発生する相乗りは法律で禁止をされているが、**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。**



(渋川市社協資料)

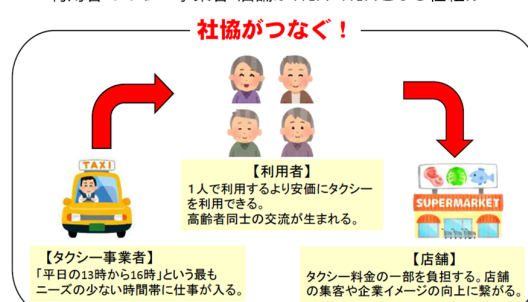
■ 通常のタクシー料金と利用者が負担する利用料の差額を、渋川市社協が事業費として負担

- 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。

■ 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

- 「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。
- 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る。**

<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)



■ 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

- 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店舗となっている。

<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)

■ 事業費

- 「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、これには協賛金のほか、渋川市社協の介護事業における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。
- したがって、一人一回当たりの輸送コストは、延べ利用者数が1,000の場合で約1,000円、2,000人の場合で約750円となる。

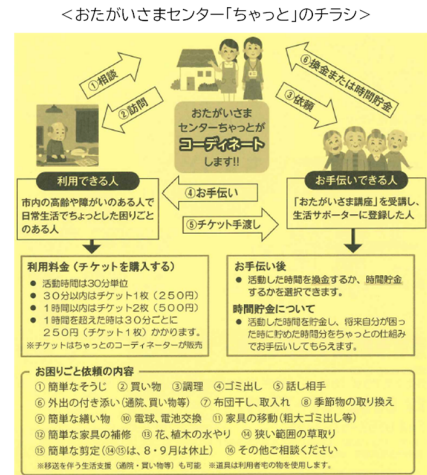
Q2_担い手を確保するための工夫には、何が
ありますか？



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

■ 「協同組合」と「市」との協働による活動の活性化

- おたがいさまセンター「ちゃっと」は、市内の3つの協同組合と市の4者で協働で運営されており、様々な生活支援を必要とする人と、そのお手伝いができる人(生活サポーター)のマッチングを行っている。
- 支え合いの仕組みを地域に広げるにあたり、住民が全てを担うような取組を新たに創出するのではなく、**協同組合という「既存の支え合いの仕組み」の存在に着目し、市と協働することでその取組を活性化させること**に成功している。



(豊明市資料)

■ 「ちゃっと」は、市が「生活支援体制整備事業」として委託しており、第2層SC6名が配置されている

- おたがいさまセンター「ちゃっと」は、「南医療生協」、「JAあいち尾東」、「コープあいち」の3つの協同組合と豊明市の4者が協働で運営しており、**豊明市が「ちゃっと」の事務局である南医療生協に「生活支援体制整備事業」として委託**をしている(約800万円/年)。
- 「ちゃっと」には、**第2層の生活支援コーディネーター6名が配置**されており、そのお手伝いができる人(生活サポーター)のマッチングなどを行っている。
- マッチング以外にも、**新規の利用希望などがあった場合にはご自宅を訪問し、ニーズや生活課題の把握、生活サポーターでの対応の可否の判断(難しいと判断した場合は、他の機関へつなげる)、生活サポーターの選定、生活サポーターとの同行訪問**などを行っている。

(愛知県豊明市 続き)

■ 実利用者数は、従前相当の利用者よりも多い規模に

- お手伝いをする生活サポーターは、立ち上げ当初はまず3つの協同組合で活動をしていた組合員約100名が講習を受け生活サポーターとなった後、徐々に非組合員の担い手も増加し、**令和3年現在では366名**となっている(ドライバーは14名)。
- 令和3年度実績で、利用者数は延べ3,414人(実利用者数は221人)となっている。令和4年現在は、**約100人/月(実人数)**が利用しており、**従前相当の訪問型サービスの利用者数(約80人/月)よりも多い規模**となっている。



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

- 「ちゃっと」には、非常に多くの住民が参画していますが、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**ことが考えられる。
- また、事務局機能を「ちゃっと」が担い、地域住民は生活サポーターとして参画するなど、**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る。
- さらに町内会などを対象に「ちゃっと」の取組事例の説明会を実施していることなども、各地域での担い手の確保につながっている。

■ ファミリー・サポート・センター(育児部門)に、一般財源による委託で介護部門を追加

- 袋井市のファミリー・サポート・センターでは**育児部門に加え、介護部門を設置しており、外出付き添い・送迎サポートをはじめとした高齢者の生活支援が実施されている**。ファミリー・サポート・センターは依頼会員からの要請を受け、サポート可能な援助会員とつなぐ役割を担っている。
- 育児部門(ファミリー・サポート・センター事業)の負担割合は、国、都道府県、市が3分の1ずつであるが、袋井市では一般財源による委託で介護部門を追加することで、ファミリー・サポート・センターの活動の対象を広げることができている。

■ 介護部門の依頼のうち、約半数が送迎・付き添い支援

- 介護部門の依頼のうち、約半数程度が送迎・付き添い支援であり、月に平均100件ほどの依頼が入っている。
- 送迎支援は、要介護認定の状況に関わらず対象であるが、外出に見守りや付き添いが必要な場合に限られている。**利用料金は1時間あたり700～850円で、援助会員には同額が支払われる。**

<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

■ 育児部門の担い手へのアプローチ

- 援助会員の登録は、**育児部門と介護部門で分かれています**が、**7割近くの会員は両方に登録している**。育児部門の援助会員にも高齢者支援に参加してもらうことで、比較的若い世代を取り込むことにも成功している。

Q2_担い手を確保するための工夫には、何が
ありますか？



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)

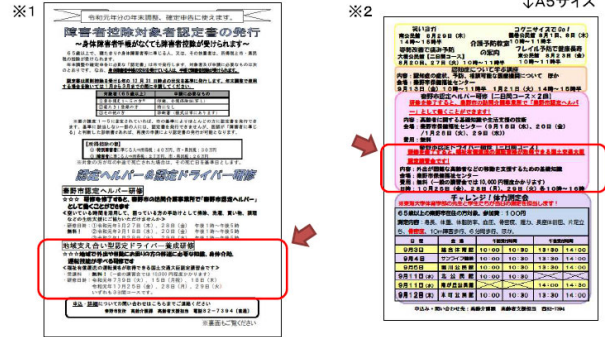
<研修受講者の募集方法について>

■ 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

- 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(6~7月)などを送付する際に、「ヘルパー研修」や「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」等の日程一覧表を同封している。
- これは、地域活動に興味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の取組であり、同封した日程一覧表をみ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る。

周知方法

- 広報はだの、秦野市ホームページへ掲載
- チラシの設置(市内公共施設)
- 介護保険料決定通知(※1)
- 65歳到達者へ送付する介護保険証の同封チラシ(※2)



(秦野市資料)

■ 地域支え合い型認定ドライバー研修の実施と、
修了者へのフォローアップ

- 秦野市の「地域支え合い型ドライバー研修」は、3日コースで実施しており、最初の2日間は福祉有償運送の「国土交通大臣認定講習」の内容であり、3日目には「地域支え合い」をテーマに他市町村の事例紹介やGWを実施している。
- なお、認定ドライバー養成講座修了者に対するフォローアップとして、平成30年度から「地域支え合い運転ボランティア活動検討会」を実施している。これは、年に1回実施するもので、「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る。

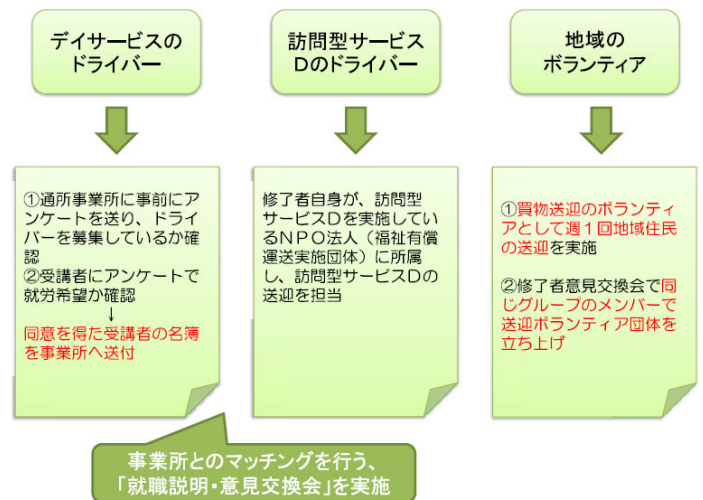


(神奈川県秦野市 続き)

■ ドライバー養成研修や活動検討会を通じて、新しい活動団体も立ち上がっている

- 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」を実施している。
- その結果として、研修修了者がデイサービスや訪問型サービスDで活躍する場を得ることにつながるとともに、新たに地域のボランティアとして送迎を行う団体を立ち上げた例もみられる。

<研修修了者の動向>



(秦野市資料)



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？



A3-2_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

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

類型①:訪問Dケース(1
類型④:訪問B
福祉有償運送

■ NPO法人に様々な人材や事業を集積

- 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。



(NPO 法人地域支え合いネット資料)

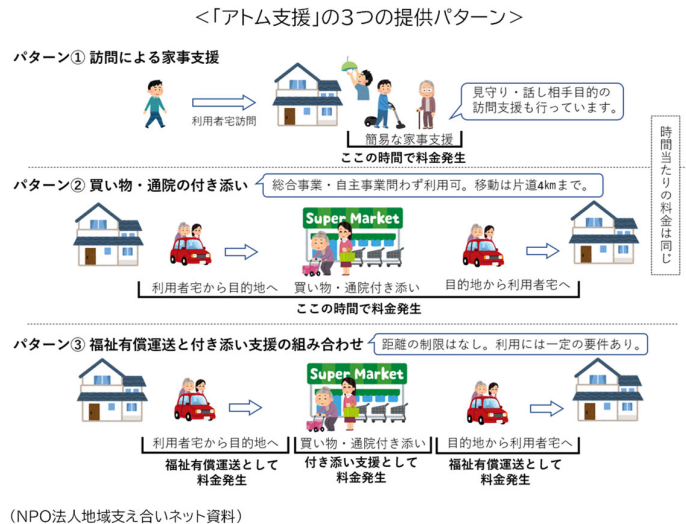
■ 訪問型サービスB・Dと自主事業を組み合わせることで、より幅広い利用・支援を可能に

- 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る。**
- 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る。

■ アトム支援(訪問B・Dの補助の概要)

- 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)。

事業名	対象事業	補助基本額	加算額
住民主体による訪問型サービス	買物代行、調理、ごみ出し等の生活援助等の支援を行うこと。(1回60分以内、週2回を上限とする。)	延利用者数に650円を乗じて得た額	・初回加算 新規の利用者に対して初回の訪問を行った場合、補助基本額に650円加算する。 ・遠距離訪問加算 事業所から片道4キロメートル以上の訪問を行った場合、補助基本額に300円加算する。
住民主体による訪問型サービス(移動支援)	買物、通院、通いの場等への送迎を行うこと。(自身による交通手段がない場合に限る。)	事務人件費 月額 20,000円	・車両維持加算 運行を月14回以上30回未満行った場合、補助基本額に10,000円、月30回以上の場合、20,000円加算する。 ・事務所維持加算 事務所を借り上げている場合、補助基本額に家賃の1/3以内(15,000円限度)を加算する。



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？

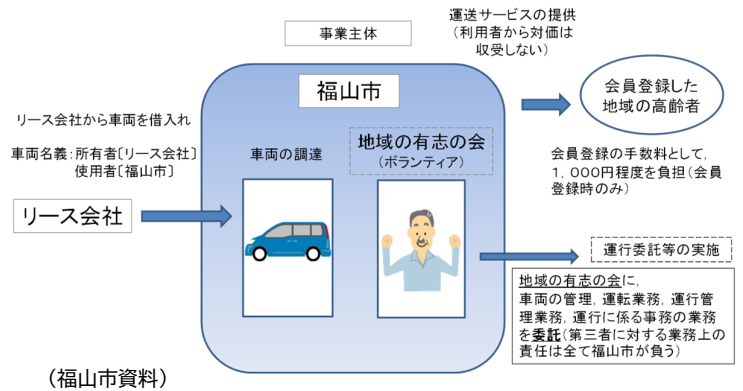


A4-2_一般介護予防事業による送迎を実施する

■ 市が車両をリースし地域に運行を委託 (一般介護予防事業)

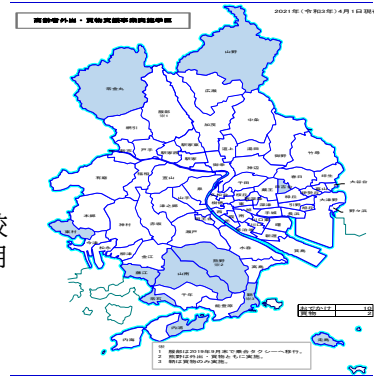
- 福山市が車両をリースし、地域の有志の会(ボランティア)に運行を委託している。
- 委託内容は、車両の管理、運行業務、運行管理業務、運行に係る事務等であり、**事業主体は福山市となる。利用者から対価は收受せず、必要な経費は基本的には全額を委託費で賅っている。**
- **リース料と委託料の合計額の上限は年間150万円であり、例えば大型の車両をリースした場合は委託料が下がる**など、地域が実情に応じて判断している。

<福山市高齢者外出支援事業の実施イメージ>



■ バス路線との競合はNGで、地域は高齢者外出支援事業or乗合タクシーを選択(現在は10地域で実施)

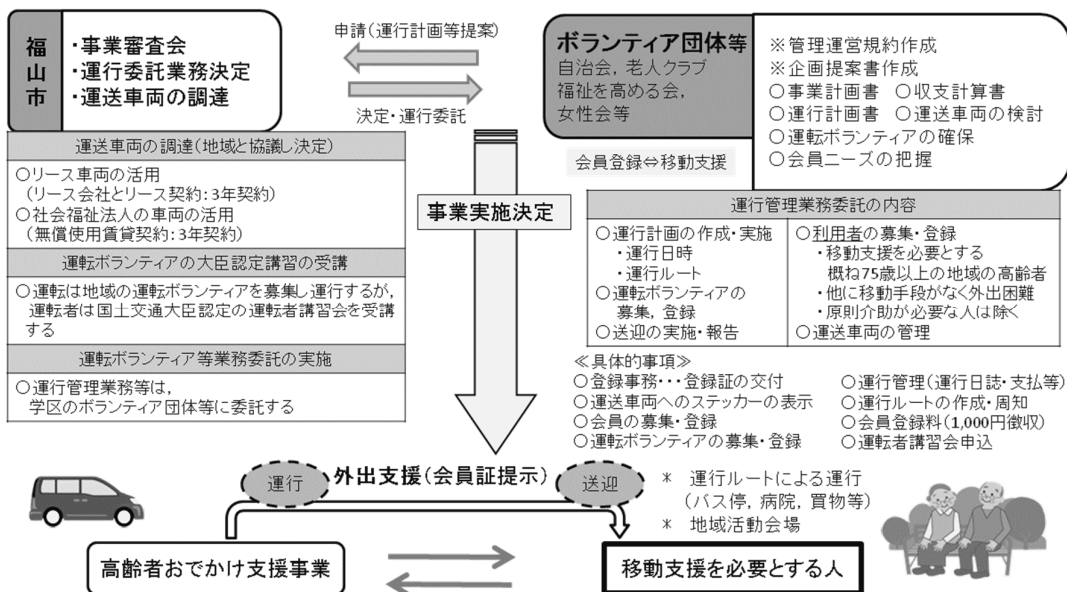
- **バス路線との競合がNG**であるため、対象地域は概ね郊外や過疎地となる。
- 路線・ルート案は住民が作成し、**福祉部局が交通部局と事前に調整**する。
- 活動は小学校区単位で、**移動支援の範囲は中学校区単位**。移動ニーズが中学校区単位に収まらない場合などは、別途**乗合タクシーを導入**するという**選択肢**も用意されている(乗合タクシーに移行した地域もある)。



(広島県福山市 続き)

■ 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

<福山市高齢者外出支援事業の実施イメージ>



(福山市資料)

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？



A4-3_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)

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

類型④:訪問B

■「地域づくり組織」が、一括交付金を受けて様々な地域活動を展開

- 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。
- 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る(合計で約1億円)。
- 総合事業の開始により、交付金のうち生活支援の一部又はすべてを総合事業の訪問Bの補助に切り替えている。














■ 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る。
- これにより、地域の負担も軽減できるとともに、一括交付金と同じく、総合事業の補助においても地域の実情に応じた柔軟な活動を支援することができる枠組みとしている点が特徴である。(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る)。

■ 外出支援は7地域で実施されており、合計で年間23,000件以上の利用

- 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。
- 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。

地域名	地域づくり組織内の当該事業 実施組織名	事業開始年月	令和2年度 実績
すずらん台	すずらん台ライフサポートクラブ	 H20.4	生活支援 116件 外出支援 4286件
青蓮寺・百合が丘	生活支援ボランティア「ボバイ」	 H23.4	44件 3556件
名張	随おたがいさん	 H23.7	387件 651件
つつじが丘・春日丘	特定非営利活動法人 生活支援 つつじ・春日丘	 H23.11	347件 13024件
比奈知	助っ人の会	 H25.4	74件
桔梗が丘	桔梗が丘お助けセンター	 H27.4	42件 1018件
美旗	はたっこサポート運営審議会	 H28.4	74件
鷹原	コモコモサポート	 H29.8	36件
赤目	あんしんねっと赤目	 H30.6	48件 1041件
川西・梅が丘	ちよい・すけ	 H31.4	47件 165件
国津	ささえあいネットくにつ	 R3.5	

- 一人一回当たり輸送コストは、110万円/地域×7地域÷23,000件=約335円/件である。

■ 「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」が設置されている。「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る(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」によせられた困りごとの相談について、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る。
- 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る。

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

■ 地域包括ケア推進課と地域交通課が中心となつた庁内研究会の立ち上げ

- 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)と意見交換を行った。
- 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あったが、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)」を立ち上げた(研究会の構成メンバーは、市関係部署6部局11課室に加え、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)。

■ 「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

- 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る。
- 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る。

「高齢者移動支援研究会」での検討(H30年度)



(静岡県藤枝市 続き)

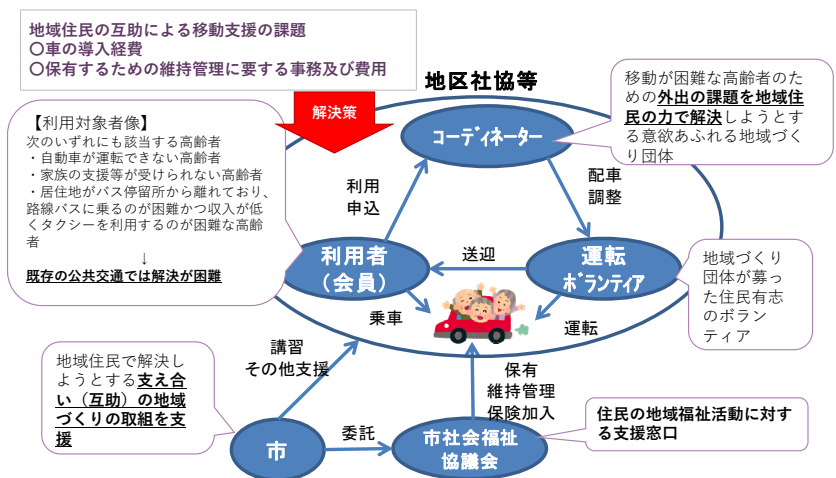
■ 持続可能な取組となるよう、地区社協を核とした実施体制を

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

■ 事例報告会などを通じて、先行する地区の取組を横展開することに成功

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

<地域支え合い出かけCARサービス支援事業>



(藤枝市資料)

■ 車両のリース代について、地方創生推進交付金を活用

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

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

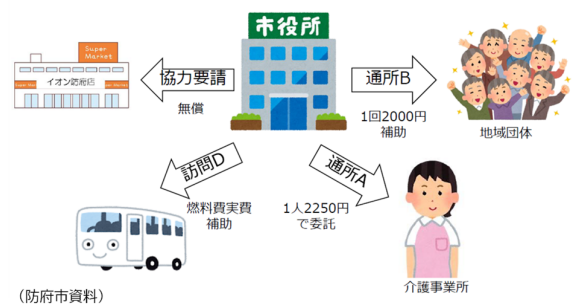
類型②:訪問Dケース(2)
類型③:一般介護予防事業
単独事業

■ 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

<幸せます健康くらぶ(向島地区)>

- 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」から無償提供を受けたスペースを活用し、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た取組が展開されている。

<幸せます健康くらぶの仕組み>



<幸せますデイステーション(西浦地区、他2地区)>

- 一般介護予防事業の「幸せますデイステーション」は、地域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)。
- 西浦地区では、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村」に依頼をして実施している。
- 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る。

<幸せますデイステーション「西浦おでかけ会」の取組>

令和2年1月8日スタート
西浦地区の65歳以上
(移動に困る人)を対象。

利用料は500円。
(昼食代は別)

第2・第4水曜日
10時半から14時半まで開催。

特徴
場所を固定せず、毎週流動的に
コースを決定。(利用者が飽き
ないようにするため)

(防府市資料)

■ “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る。
- 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る。

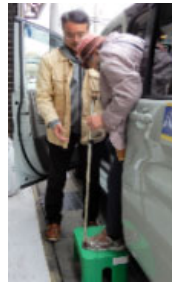
■ 多くの小さな通いの場でなく、まずは「送迎付きの通いの場」をつくるという発想

- 「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る。
- さらに、(最初に取り組が始まった)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」と手が上がったことによって、他の地域へも横展開が進んでいる。

■ 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

- 「元気アップクラブ」(保健福祉事業)は、市から介護事業者に補助をして、通いの場が身近にない人を対象に、送迎付きの通いの場を実施するものである(令和4年現在10地区で実施)。
- 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「元気アップクラブ」を整備することを目指している(市が介護事業所に補助を出すことで実施)。
- 「元気アップクラブ」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る。

取組事例の紹介と市町村支援



事務局長 伊藤 みどり

1

住民主体の移動支援の特徴

- 多くが**個人のニーズに対応する形**（小規模・臨機応変）で実施される。事業化されていない場合も多い。
- **ドア・ツー・ドア**、または**自宅のすぐ近くで乗車し目的地で降車する**しくみを取っていることが多く、**ボランティアが運転や付き添い**を担っている。
- 全ての移動手段を担うものではないが、**通院や買い物、高齢者のサロン等の居場所の送迎**などによって、暮らしを支えている。
- **送迎のみでなく**、申込時の聞き取りを通じた生活課題の把握、乗り合っ出かけることによる交流の場づくりも行われている。



住民が得意なこと、できそうなことを形にする → どんな方法があるか

地域生活を支える（小回りの利く）公共交通と移動支援

道路運送法

運賃OK

許可

バス コミュニティバス・・・正確な定義は無し。自治体が関与していることが多い。

タクシー 一般タクシー、福祉・介護タクシー、デマンド型乗合タクシー

コミュニティバスや乗合タクシーを住民組織が企画運営するケースも

登録

自家用有償旅客運送

非営利の範囲で対価OK

①交通空白地有償運送：タクシーが営業しない地域などで、市町村またはNPO等が、**住民全体を対象**に行う

②福祉有償運送：障害者手帳保有者、要介護・要支援認定者（基本フェックリス該当者）等を対象に市町村またはNPO等が行う。**一般の高齢者は不可**

互助活動

許可・登録の手続きが不要な運送

運送の対価はNO

・・・地域福祉の観点から住民たちが互助の精神でつくる移動・外出支援

↑↑ 住民主体の移動支援は赤枠の中 ↑↑

道路運送法上の許可・登録不要の移動支援のタイプ（互助活動）



（1）住民などが手弁当で運行

- ①乗り合ってサロンや買い物などに出かける
- ②生活支援の一部として通院や買い物を支援

（2）市町村の車を使って住民が運行

（3）社会福祉法人等が車両や運転者を提供または住民が運転して買い物やサロンへ

運賃は不可

利用者の制限はない

許可や登録の手続き不要の形態で行われていることが多い

(1) 住民などが手弁当で自主的に運行

乙島らんらん（岡山県倉敷市乙島小学校区）

乙島小学校区2,688世帯
6,389人／31.1%（2018年6月）

スタート	2017年7月	
運行日	週2日（火・金曜） 8:00～18:00	
車両	乙島小学校区コミュニティ協議会のリース車両（軽自動車）	
拠点、コーディネート担当者	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティハウス（集会所） ・同協議会はここを拠点に複数の事業を実施 ・小学校区コミュニティ協議会のスタッフ ドア・ツー・ドアではあるが、目的地はおおむね玉島地区内にあるため5km	



- ・対象者：倉敷市玉島乙島地区の住民（高齢者・障がい者）
- ・利用者数：（実利用者）登録者数60名（いずれも高齢者）
- ・利用者数1,303名（2018年12月現在）
- ・運転者数：5名／65歳以上の高齢者
- ・利用者負担：ガソリン代実費（片道100円） ※実際の運行に基づき1km20円で5km
- ・助成金等：倉敷市コミュニティ協議会活動費補助金115,000円（2017年度実績）

5

(2) 市町村の車を使って住民が運行

静岡県 御前崎市 「地域協働バス」

無料

委託

市内でバスの走っていない地区に車両を貸し出し、それぞれが運行方法を決めて実施。
担当課は、企画政策課

	朝比奈地域	新野地域	比木地域	佐倉地域	高松地域
運行主体	朝比奈公民館	新野地域社会福祉推進協議会	比木地域協働バス運行協議会	佐倉地域福祉推進委員会	高松地域協働バス運行協議会
運行開始	平成26年6月	平成27年7月	平成27年10月	平成29年7月	令和元年
運行形態	定路線定乗降場所	定路線定乗降場所	事前予約制	事前予約制	事前予約制
運行頻度	水曜日	火・水・木・金曜日	平日8～17時	平日8～16時	平日8～17時
運行先	地域内⇔池新田地域	原則地区内のみ	地域内⇔池新田地域 地域内⇔市外	地域内⇔旧浜岡町内	地域内⇔池新田地域 地域内⇔市外
運転手	ボランティア（登録17名）	ボランティア（登録11名）	ボランティア（登録21名）	ボランティア（登録30名）	ボランティア（登録22名）
利用者	38名	66名	82名	132名	50名

6

(3) 社会福祉法人が車両や運転者を提供して買い物やサロンへ

高齢者買い物送迎車運行事業 「ドライブサロン」(岩手県大船渡市)

吉浜地区には生鮮食料品等を取り扱っている店舗が無く、自ら移動手段を持たない高齢者、また、坂道が多い、吉浜駅や患者輸送車の停留所から離れている等の交通に不便な地域の高齢者は、新鮮な野菜や鮮魚等を購入することは困難な状況にあり、このような高齢者の買い物を支援するため、毎週金曜日午前中、大船渡市立根町内の商業施設へ無料送迎サービスを実施しています。(愛生会HPより)

<しくみ>

- ・ **対象地域** : 大船渡市三陸町吉浜地区の住民
- ・ **運行日** : 毎週金曜日 午前中 (9~12時の間)
- ・ **目的地** : デイリーポート、ツルハ、ダイソー、マイヤ、コメリ、ケースデンキ
- ・ **車両** : 愛生会の車両
- ・ **運転者** : 愛生会「吉浜荘」の施設職員
- ・ **添乗ボランティア** 1名
- ・ **利用者負担** : 事務局コーディネート料として1ヶ月2,000円



2021年度の実績

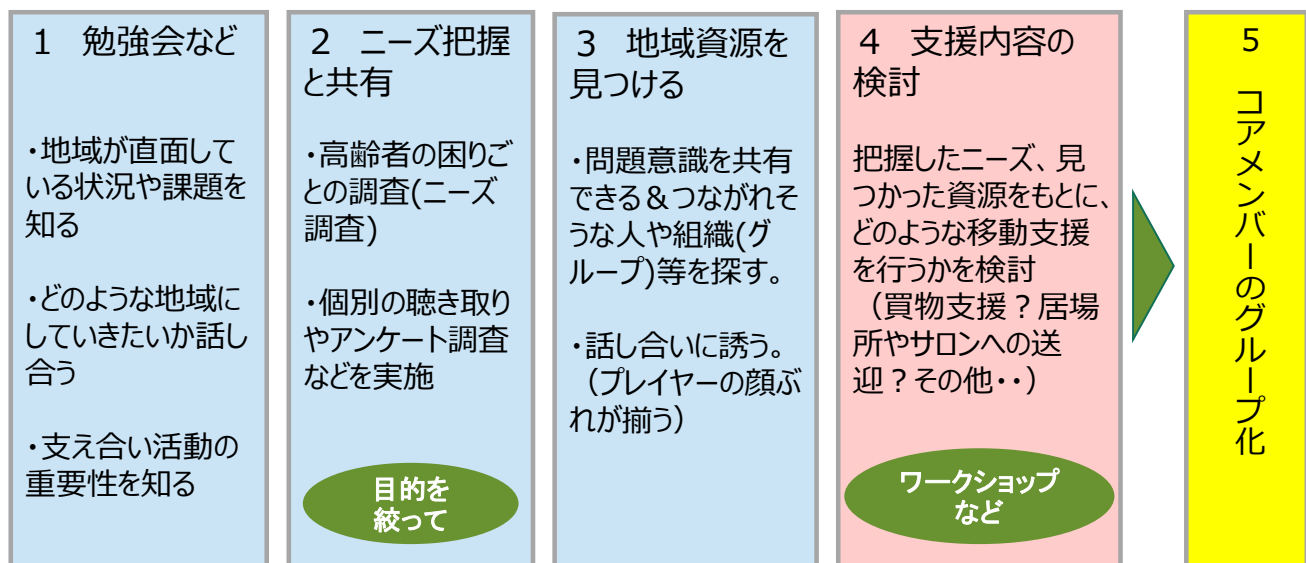
(2022年3月末時点)

運行日数 (予定は50日、コロナ禍により28日運休)	22日
延べ利用人数	52人
1回あたり利用者数	2.4人
延べ添乗ボランティア数	20人
利用会員数	7人
添乗ボランティア数	4人

7

移動支援の立ち上げプロセス

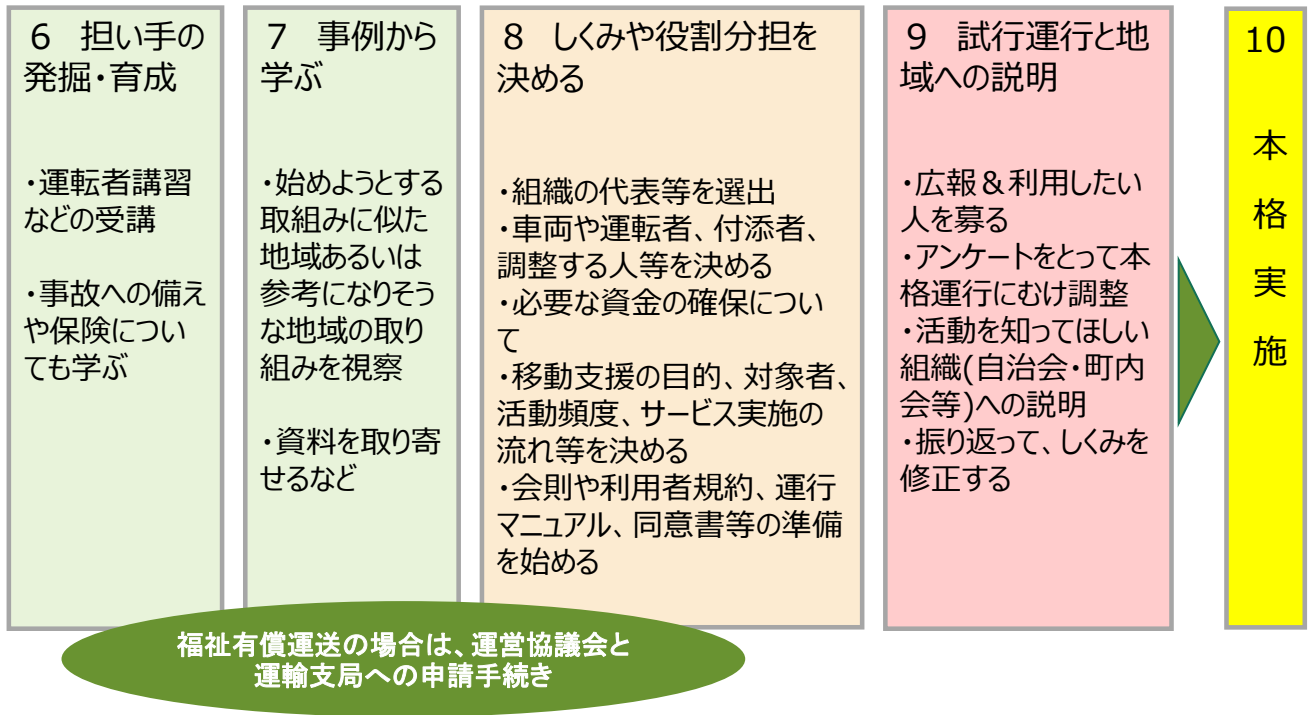
住民主体の移動支援の創出の流れ (例)



協議体や活動団体での話し合い・誰でも参加 → → → 熱意のあるメンバー発見

8

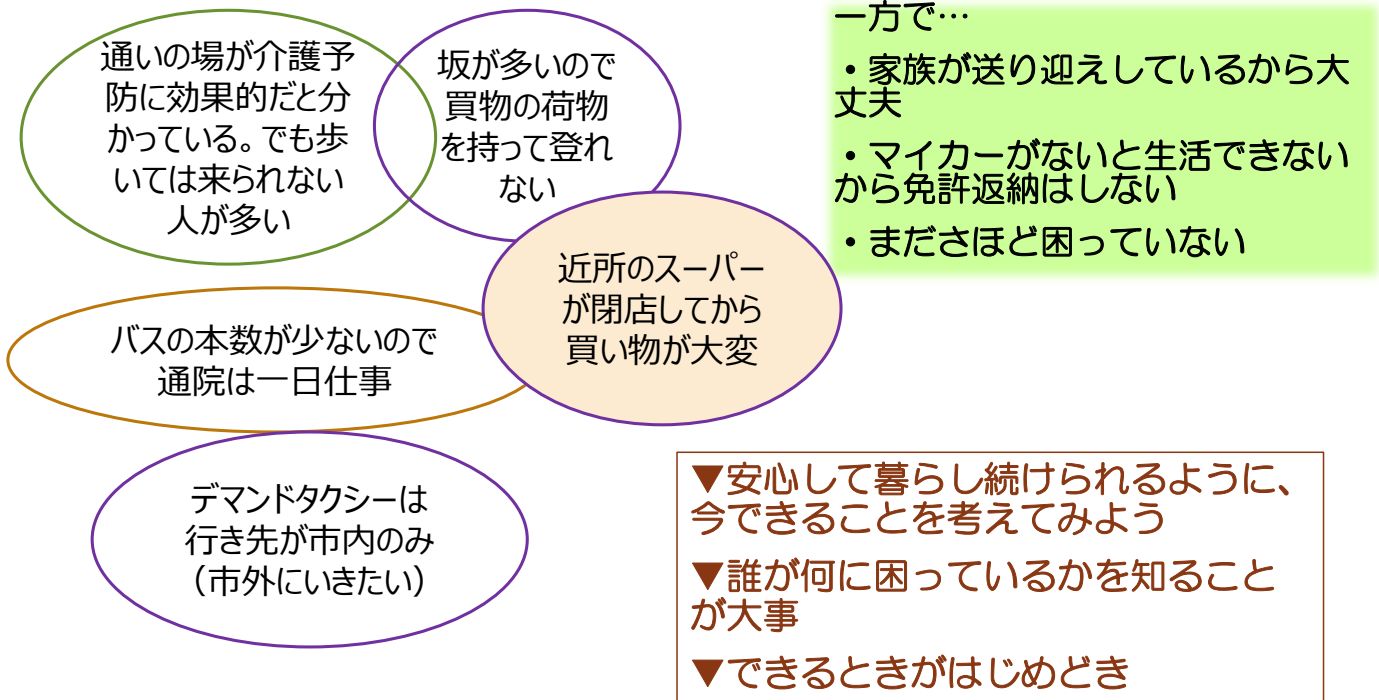
住民主体の移動支援の創出の流れ（例）



熱意のあるメンバー＋サービスの担い手 → → → 関係団体や住民

（１）移動支援がなぜ必要か、何が必要かを話してみよう

移動にまつわる、困りごとや課題意識は様々



(2) コアメンバー・担い手はどこにいるの？

●介護・福祉の専門職を交えて

- ・地域ケア会議
- ・生活支援体制整備事業に基づく協議体

●地域の組織が母体となって

- ・自治会
- ・地区社協
- ・まちづくり協議会、校区協議会、地域協議会など

●社会福祉協議会がリードする

- ・社協が事務局を務めるボランティアグループ
- ・社協が主宰する会議から生まれるボランティアグループ

●地域の拠点や施設から発案

- ・サロン活動の実施主体
- ・社会福祉法人や医療機関

●NPO法人や自主的なボランティアグループ

運転&付添の担い手は…

- ・基本はロコミ
- ・コアメンバーによる一本釣り
- ・機会を作って集まってきた人
- ・すでに動いている人



沢山必要？
いえ、数人集まれば、始められます

11

資料提供：高松市社会福祉協議会

地域コミュニティ協議会とは・・・

共同体意識の形成が可能な一定の地域において、その地域に居住する個人及び所在する法人その他の団体を構成員とし、民主的な運営により地域の課題を解決するために活動する組織で、一の地域につき一に限り市長が認定したもの。

地域コミュニティ協議会は、自らの活動に責任を持って、自主的かつ自律的に地域のまちづくりに取り組むものとする。

地域福祉ネットワーク会議の役割

- 地域のニーズの把握
(地域の強み、今後重点的に取り組む内容の検討、抽出を行う)
- 情報交換、情報共有の場
(関係者のネットワーク化を図り、連携体制づくりを行う)
- 各種団体等の多様な主体への協力依頼
- 生活支援の担い手の養成及びサービス提供体制の構築



(4) 地域の困りごとを「見える化」しよう

重要

蒲須坂地域のみなさまへ <アンケートのお願い>



市では、住民にとって大事な「住み慣れた地域で安心して暮していける事」を目指して、地域づくりに取り組んでいます。

◎近所の困っている人を「手助けできること」を教えてください
(あなたの家族の中に、近所の人を手助けできるとい
うことができることも一緒に○をつけて下さい)

(あてはまることがあれば、いくつで

手助けできること
① 見守りや声かけ(安否確認)、日常の話し相手
② 将棋、碁等のゲームの相手
③ ゴミ出し
④ ちょっとした手助け(電球の交換や家具移動など)
⑤ 家電製品の設置
⑥ 草むしりや庭掃除
⑦ 庭木の剪定
⑧ 室内の掃除や洗濯
⑨ 買い物のお送りや代行
⑩ 通院のお送りや付き添い
⑪ 惣菜のおすそ分け(食事のしたく)
⑫ その他()
⑬ 特に無し

ご協力ありがとうございました。

市役所高齢課 生活支援コーディネーター

◎今困っていて、「現在誰かに手伝って欲しいこと」を教えてください。
(あてはまることがあれば、いくつでも○をつけてください。)

現在誰かに手伝って欲しいこと	当てはまることに ○を付けて下さい
① 見守りや声かけ(安否確認)、日常の話し相手	
② 将棋、碁等のゲームの相手	
③ ゴミ出し	
④ ちょっとした手助け(電球の交換や家具移動など)	
⑤ 家電製品の設置	
⑥ 草むしりや庭掃除	
⑦ 庭木の剪定	
⑧ 室内の掃除や洗濯	
⑨ 買い物のお送りや代行	
⑩ 通院のお送りや付き添い	
⑪ 惣菜のおすそ分け(食事のしたく)	
⑫ その他()	
⑬ 特に無し	

<裏面もありますので、よろしくお願いいたします>

資料提供: 栃木県さくら市高齢課

15

(5) 運転ボランティア養成講座・運転者講習のススメ

- 典型例: 神奈川県秦野市(人口 16万5千人)
「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」を市が実施
(毎年2回 30人定員・3日間/無料)

※国土交通大臣認定講習機関「認定NPO法人
かながわ福祉移動サービスネットワーク」が受託実施

参考) 認定講習機関一覧表

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

<募集方法>

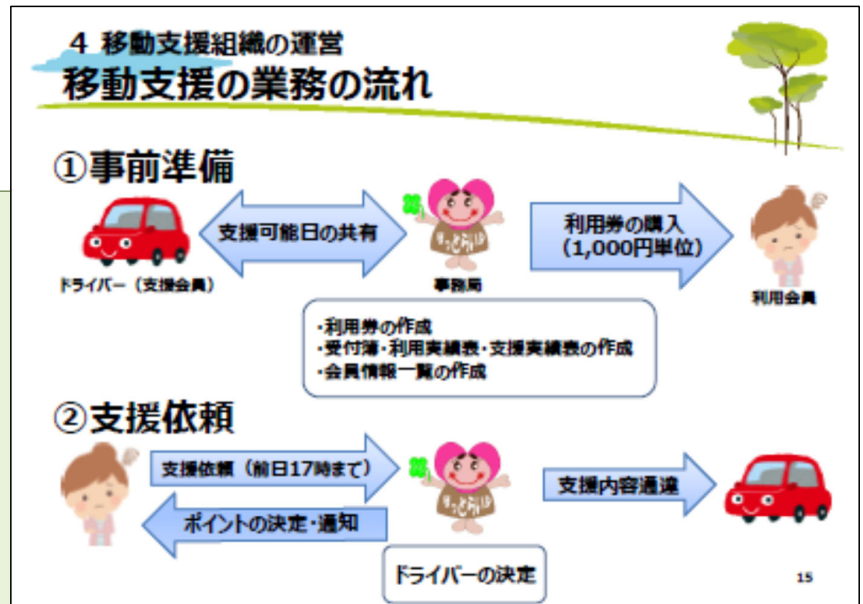
- ①住民が65歳になったときに送付する介護保険被保険者証に
市主催の「ヘルパー研修」「認知症サポーター養成研修」
「認定ドライバー研修」等の日程一覧を同封
 - ②毎年6~7月に郵送する介護保険料納入通知書にも 全国各地で増えています
- 問合せきた人に個別のチラシを送付
 - 修了者に福祉有償運送団体一覧や訪問D等の担い手団体を紹介



16

(6) 具体的なしくみを決めていく

- 利用者
- 担い手
- 車
- 役割分担
- 実施の流れ
- お金のやりくり
- 保険



17

(7) お金のやりくりを考える

国土交通省 通達（事務連絡/平成18年→一部改正/平成30年3月30日→一部改正/令和2年3月31日）

「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」

- (1)- 1 利用者からの給付が、**好意に対する任意の謝礼**と認められる場合
 - 2 利用する・しないに関わらず 会費等が一律の場合
- (2)- 1 利用者からの給付が野菜や地域通貨など換金性が乏しい財物などで行われる場合
 - 2 ボランタリーなサービスを相互に提供し合う場合
- (3) 利用者からの給付が**ガソリン代実費、道路通行料、駐車料金**(特定費用)のみの場合
- (4)- 1 市町村の事業として**市町村の車両で実施**されるなど、**利用者の負担がゼロ**の場合
 - 2 **自家輸送**の場合
 - 3 子どもの預かりや**家事身辺援助等のサービスと一体的に行われる**場合
 - 4 非営利法人等の使用車両の購入費や維持費を市町村が補助する場合
 - 5 介護保険財源からドライバーにボランティアポイントが付与される場合
 - 6 利用者の所有車両で送迎を行う場合



18

「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」

■ 金銭を收受しても「有償（運送サービスへの反対給付）」に該当しない場合

- 1 (1) 利用者から收受する金銭が **①謝礼と認められる場合** **②実費相当分の場合**
 (2) 收受する金銭が「運送」に対するものではない
 ①ホテル等の宿泊施設の利用者を対象とする運送 **②施設送迎（介護施設、学校ほか）**
③生活支援サービス等との一体運送 ④ツアー等に付随した運送 ⑤観光ガイドとの一体運送
- 2 施設に支払う料金に差を設ける場合
- 3 第三者からの給付（運送主体が「利用者以外から收受するもの」）
- 4 介護保険法等 **(1) 訪問介護における運送 (2) 訪問B・D、一般介護予防事業の一環の運送**

■ 関連する金銭授受の取り扱い

- 1 **運転役務の提供**に対して報酬を支払う
- 2 運送サービスの仲介者が **(1) 仲介手数料を受領 (2) サービス提供者の代理で謝礼・実費を受領**
- 3 NPO法人等が同法人の職員等に対して報酬を支払う
- 4 自治会等の活動として、**会員向け運送サービス**を行う

許可・登録を要しない運送で行うとき（現状）

国土交通省「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」2022年3月改定版から作成

利用者から**団体**が收受できるもの

- ・ 自発的な謝金や寄付
- ・ ガソリン代実費・道路通行料・駐車料金・保険料・車両借料
- ・ 付添にかかわる人件費
 ・ 運転行為は× 買物中の見守り○
 ・ 2人体制の付添は○
- ・ 生活支援サービスの利用料
- ・ 利用調整に係る人件費
 (運転者に還流しないこと)
- ・ 専用車両の車両維持費

団体が運転ボランティアに供与できるもの

- ・ **人件費**（運転役務等に係る報酬を含む）
- ・ ガソリン代実費
- ・ 車両提供に係る費用
 (自動車保険料等)

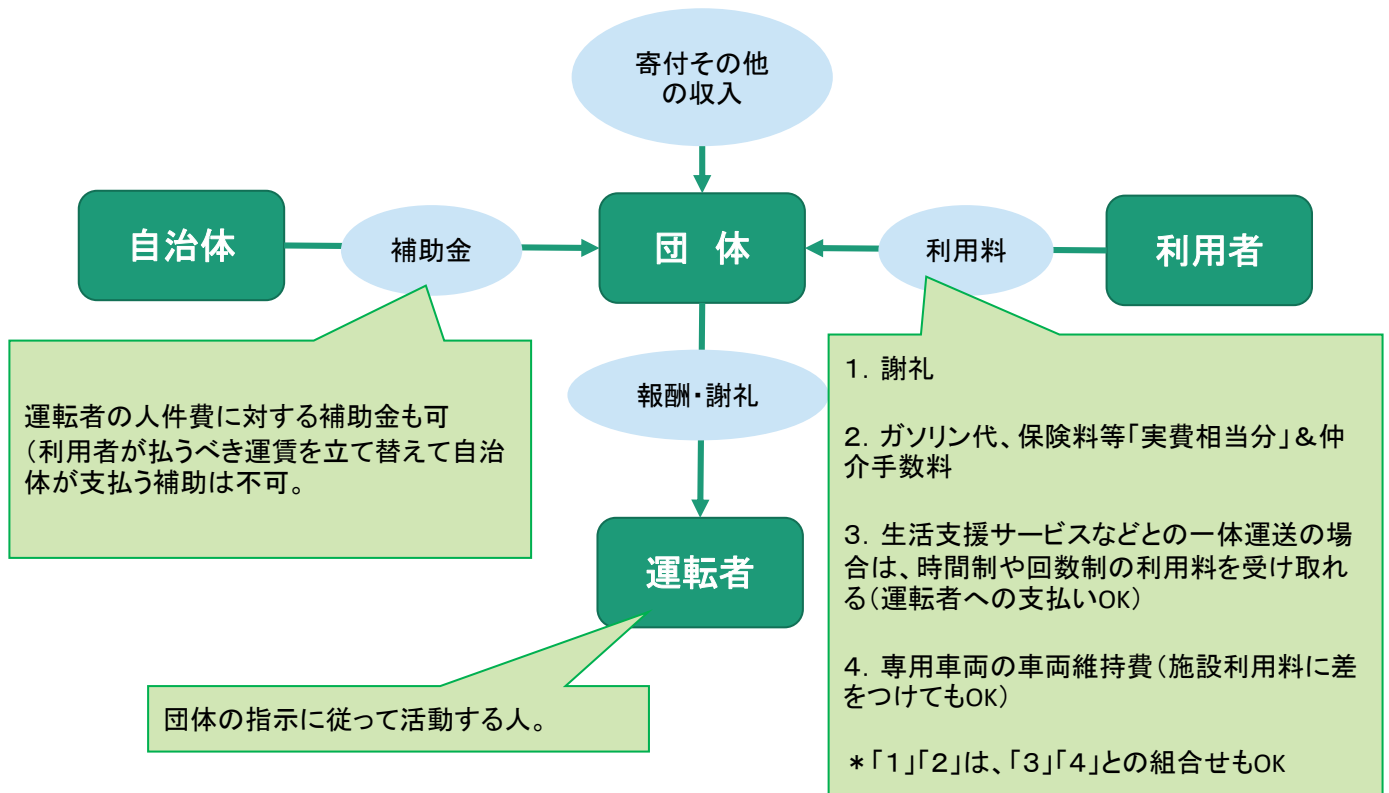
何を支給してもOK

自治体が**団体やボランティア**に支援できること

- ・ **補助金**の拠出（ボランティア奨励金等）
- ・ 介護予防**ボランティアポイント**の付与
- ・ 車両の提供（リース料を含む）
- ・ 維持費（自動車税、車検、駐車場代等）
- ・ 自動車保険など各種保険料



道路運送法上の許可・登録を要しない運送の場合
 (参考) 利用者から受け取れるお金 & ボランティアに渡せるお金の関係



(8) 事故への備えはどうすれば？ ～自動車保険と活動用の保険～

自動車保険

<対人賠償>

(家族以外の)第三者に傷害を与えた場合、傷害の程度に応じて保険金が支払われる。

同乗している利用者 = 第三者

<人身傷害> 責任割合にかかわらず、運転者と同乗者の傷害に応じて実際の損害額が支払われる (cf. 搭乗者傷害)

- 人身傷害保険 あるいは、搭乗者傷害保険
- 対物賠償保険
- 対人賠償保険

対人賠償保険のみ

任意保険

総合補償と呼ばれる商品は、この3つの保険が組み合わさっていることが多い。

このほかに 車両保険 などの特約で付けることができる。



自賠責保険(強制保険)
 対人賠償保険のみの補償

自賠責:ケガ治療関係費、文書料、休業損害、慰謝料 最高120万円/死亡保障 3000万円

色々な自動車保険

1. 年間で団体が個人や団体から車両を借り受ける保険

●損保ジャパン「移動支援サービス専用自動車保険」(1年契約)

●東京海上日動火災「移動サービス専用自動車保険」(1年契約)

●あいおいニッセイ同和損保「移動支援サービス向け自動車保険(優先補償方式)」

2. 一日だけ個人から車両を借り受ける保険

- ・あいおいニッセイ同和損保「ワンデーサポーター」
- ・東京海上日動火災保険「ちよいのり保険」
- ・損保ジャパン「乗るピタ」
- ・三井住友海上火災「1DAY保険」

「自動車保険等級ダウン補償特約」は、あいおいニッセイ同和損保の「NPO総合補償プラン」

1. 対人賠償責任保険
2. 対物賠償責任保険
3. 車両保険

保険の種目はこれが基本。これを使うと、翌年度から3年間、等級ダウンし保険料が上がる

23

活動に関する保険

●活動する人を守る保険商品

・ボランティア保険(東京都社会福祉協議会)

無償ボランティアの場合

・〇〇市 市民活動保険(自治体が市民活動に用意している保険)

・在宅福祉サービス総合保険(東京都社会福祉協議会)

有償ボランティアの場合

傷害保険

活動者のケガを補償



賠償責任保険

他人にケガをさせたり他人のものを壊したりした際の賠償に対応

→マイカーボランティア対象の保険商品

全社協「送迎サービス補償」 Aプラン(利用者用)とBプラン(乗車中の人)

(搭乗者保険=お見舞金と考えて)

注: いくつかの都道府県・政令市では全国社会福祉協議会の保険には入れません。

→実際は、乗車中の事故より降車後の事故のほうが多い

全社協「ボランティア活動保険」(無償の場合)「福祉サービス総合補償」(有償の場合)

→民間の保険商品、行事用保険、自治会用の保険など

24

サロン等に関する保険

→ イベント・行事・レクリエーション用の保険

一定数の参加が見込まれる行事（レクリエーション）の参加者のケガを補償する保険（傷害保険）。
 行事主催者や共催者による「賠償責任保険」もセットになっている保険に加入するのが一般的＝全国社会福祉協議会の「ボランティア行事保険」。

全社協「ボランティア行事保険」

⇒ 往復途上の補償の有無、名簿の事前提出の要否、最低保険料の有無などに条件がある。

⇒ 以下の記載あり。

「自動車による事故は、行事参加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）。」



（参考）ボランティアと利用者に**切れ目のない補償**が行われるよう保険をかける
 （乗車中の事故より降車後の事故のほうが多い）

	ボランティア 自宅発	⇔	送迎車にボラン ティア乗車中	⇔	送迎車に利 用者乗車中	⇔	買い物やサ ロンに参加 中
自動車保険			●		●		
ボランティア活動保 険（無償ボラ）	●	●		●		●	●
ボランティア行事用 保険（Aプラン）				●		●	●
送迎サービス補償 （Aプラン）				●	●	●	●
送迎サービス補償 （Bプラン）			●		●		
福祉サービス総合 補償（有償ボ ラ）	●	●	※傷害保険の み●	●	※傷害保険 のみ●	●	●

保険の前に、事故を防ぐ取り組みを！



リスクマネジメント

- ➔ 担い手育成研修・運転者講習を受けよう・企画しよう
導入研修は、自治体が企画開催する例も増えている
継続と気づきが大事
- ➔ サービスを調整する人も大事
細やかなニーズ把握、無理のない計画
- ➔ みんなで考え組織的に対応する
事故対応マニュアルを作る
プレイヤーごとの役割を協定書で確認する
同意書を作って趣旨を理解してもらう

引退する年齢も
みんなで検討

27

(9) 行政の支援策を検討する

介護予防・日常生活支援総合事業の場合

類型	概要	事例
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	<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、移送に関する直接経費は対象とならない。 ・利用者から、ガソリン代等実費を受け取ることも可能。 	大阪府太子町（訪問D）
類型②: 通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎	<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、移送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は可能。 	秦野市（訪問D） ※名張市（訪問D）
類型③: 通所型サービス・通いの場の運営主体と同一の主体による送迎	<ul style="list-style-type: none"> ・類型②と同様、間接・直接経費を補助することが可能。 ・ただし、通いの場等の利用者から受け取れるのは、送迎利用の有無に関わらず、定額の通いの場等の利用料金のみ。 	魚津市（通所B）
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。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。 ・利用者から受け取れるのは送迎利用の有無に関わらず、定額の生活援助等の料金のみ。 	名張市（訪問B）
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歳以上のすべての高齢者が対象。また、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。 ・利用者から、ガソリン代等実費を受け取ることも可能。 	福山市（一般介護予防）

28

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

大阪府太子町（訪問D）

運行に関する補助対象経費は、下図の通り、運送に関わらない部分であり、道路運送法上の問題がない旨、町行政から近畿運輸支局に確認。上記すべてが訪問Dのパッケージで実施可能である。



- 【対象者】 要支援1・2、事業対象者（ケアプランチェックリストの該当者）
- 【実施団体】 生活支援コーディネーターを配置する団体（交流サロン実施団体など）
- 【補助額】 利用者1人につき**乗車前**または**降車後**の付き添い等の支援1回当たり**300円**。
 → **往復1,200円**（300円×（乗車2回+降車2回））
 ※概ね週2回程度

既存の事業（交流サロン、許可・登録不要の移動支援、通所C）に、「+D」

資料提供：大阪府太子町高齢介護課

29

類型②：通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎

	秦野市訪問型移動支援サービス(サービスD)の基準と補助
内容	秦野市独自の基準による移動支援サービス。住民主体型 通所サービス利用者を実施場所まで送迎する。
対象者	住民主体型通所サービス利用者のうち、原則、要支援認定者及び要支援相当の人で、介護予防ケアマネジメントの結果、送迎が必要と判断された人
サービス提供者の要件	(1) 福祉有償運送登録事業者 (2) 通所介護を運営する社会福祉法人等
補助額(年額)	(1) 送迎コーディネーター人件費 104,000円 × 1週間当たりの事業実施日数 (2) 通信運搬費 1台当たり 51,000円 × 実施日に同時稼働する台数 (3) 消耗品費 1台当たり 12,000円 × 週当たりの延べ稼働台数 (4) 車両任意保険料 1台当たり 上限 394,000円 × (稼働日/365日)
利用回数・サービス提供時間	(1) 住民主体型通所サービス実施日の指定送迎時間のみ (2) 送迎場所も指定場所に限定
使用車両	実施主体の所有車両又は公用車
サービス提供者の業務内容	(1) 住民主体型通所サービス実施日に、自宅近くの集合場所と実施場所までの間の送迎を行う。 (2) 送迎業務のほか、送迎スケジュールの作成、送迎対象者との連絡調整、送迎記録の作成、従事者の秘密保持、事故発生時の対応を行う。
利用者負担	無料
ケアマネジメント	介護予防ケアマネジメントC ※通所型サービスBと一体で実施してください

類型③：

通所型サービス・通いの場の運営主体と同一の主体による送迎

富山県魚津市（通所B） 2023年度から

要綱の変更事項について（補助金の額）

（補助金の額）

第14条 補助金の額は、実施する事業種別に応じ、次表に定める補助基準額に開所回数等を乗じて得た額とする。ただし、補助金の額は、実際に支出した補助対象経費の合計額と比較して、いずれか少ない額とする。

事業種別	条件	補助基準額	補助上限
基本額（食事提供あり）	1回当たり	3,000円	500,000円/年 （食事提供あり・なしの合計）
基本額（食事提供なし）	1回当たり	2,000円	
NEW 第3層生活支援コーディネーター活動費（月額）	週1～2回の実施体制につき	10,000円	120,000円/年
	週3回以上の実施体制につき	30,000円	360,000円/年
介護予防に資する講座等開催加算	1回当たり	1,000円	12,000円/月 UPI!
NEW 送迎活動加算（月額）	月2回までの実施体制につき	6,000円	72,000円/年
	週1回程度の実施体制につき	12,000円	144,000円/年
	週2回程度の実施体制につき	24,000円	288,000円/年
	週3回以上の実施体制につき	36,000円	432,000円/年
事業立ち上げ補助	初年度のみ	200,000円 UPI!	—

類型④ 生活援助等と一体的に提供される送迎

三重県名張市（訪問B+D）

定額補助&1/2ルール無し

「名張市要援護者等日常生活支援事業補助金交付要綱」より

<補助対象事業等>

(1) 地域づくり組織が実施する障害者、高齢者等の要援護者が抱える公的サービスの対象とならない日常生活の困りごとについて、有償のボランティアにより支援するとともに、必要に応じ安否の確認を行う事業

最高40万円

(2) 前号の事業とこの要綱又は廃止前の名張市地域移動支援活動補助金交付要綱に基づく補助金を受けて調達した車両により、障害者、高齢者等の移動制約者の外出を支援する事業とを併せて実施するもの

最高150万円 ←(1)とセットで実施するため、実質最高110万円

(3) 前2号に掲げる事業の実施に先立ち、当該事業の立上げに係る準備を行うもの

最高75万円

名張市の有償ボランティアは固定費補助なので認定もチェックリストも給付管理も不要。そこまで振り分けを気にしなくてよい。

利用するのに役所やケアマネに報告はいらない。介護サービスと両方使っている人もいる。（補助金を出すうえで、1地域あたり利用者[※]に要支援者やチェックリスト該当者が最低1名は必要[※]であり、包括が予防プラン作成時に聞き取りにより有償ボランティア利用者を拾い上げている）

※地域支援事業実施要綱別記1総合事業（1）Ⅰ②（d）より

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

広島県福山市（一般介護予防事業／委託）

福山市高齢者外出・買い物支援事業

- ・ 地域で高齢者を支える仕組みとして2009（平成21）年度に創設
- ・ **地域ごとに住民が支援グループを結成**（構成は、自治会町内会連合、ボランティアの会など）

福山市が車両を調達（リース）

ワゴン8台、セダン1台、軽1台（10地区用）

・地域の有志の会に車両の運行等を委託

地域の有志の会（ボランティア）
・サービスの実施
・車両の管理等
・ボランティアの募集、利用者の登録等
・運転者は「認定運転者講習を受講」



・業務上の責任は福山市が負う

実施状況

10学区（地区）で実施（2021年10月現在）
運行曜日 各5日～2日／週

利用者負担

なし

33

愛知県日進市（色々組み合わせ）

モデル事業終了後の継続的な支援について

令和5年度事業について

- 「移動・外出」は、地域包括ケアシステムの5つの要素をつなぐキー。
モデル事業終了後も切れ目なく移動支援が行われることが必要。

【車両の確保】

- 高齢者移動支援専用車の購入（令和4年度予算）※地域福祉基金の活用
愛知県モデル事業終了後も、**継続して車両貸出が可能**に。
- 日本赤十字社愛知県支部との共同により地域の支え合いを通じた**高齢者健康生活支援事業（モデル事業）を実施**し、その一環で移動支援車両の貸出を受ける予定

【人材の確保】

- ボランティアドライバー養成講座の定期開催（年2回程度）による人材確保
特にモデル事業実施地区外からの**協力者の掘り起こしやマッチングのしくみづくり**

【財政支援】

- 令和5年4月から「**日進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**」を整備し、高齢者の介護予防・生活支援を推進するため、住民主体による介護予防・生活支援サービスの実施に要する経費の一部を助成。

モデル事業終了後の継続的な支援について

令和5年度事業について

「日進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」概要

＜補助対象者＞ 次の各号のいずれにも該当する者

- ①構成員が5人以上の市内で活動する団体
- ②政治活動及び宗教活動を目的としない団体

＜補助対象事業＞ 第1号被保険者に対して市内で行う住民主体サービスで、次の各号のいずれかに該当するもの

①住民主体訪問型サービス → 訪問型サービスB

第1号被保険者の居宅において、住民が主体となって行う掃除、洗濯、買い物、ごみ出し、庭の手入れ、外出に係る付き添い等の生活援助のサービス

②住民主体通所型サービス → 一般介護予防事業

運動、趣味活動、交流等により第1号被保険者の生きがい及び外出機会を創出するために、定期的に利用することができる場を住民が主体となって提供するサービス

③住民主体移動支援サービス → 保健福祉事業

外出に係る付き添いに付随した送迎、買い物、通院その他日常生活を送る上で必要となる場所又は介護予防に資する場所への送迎を住民が主体となって行うサービス

資料提供：日進市地域福祉課

中山間地域ならではの取組

小友町 通院・買い物支援送迎バス（岩手県遠野市）2022年～

	2022年6月スタート
実施主体	長野地域ふれあい協議会 ※「妻の神・下川原・荒谷荷沢集落協定」による活動として運行
運行日時	月2日（第2、第4木曜日） 往路：10時頃荷沢出発、復路：13時半頃に市街地出発
運行エリア及び主な停車場所	行き先：荷沢峠⇄遠野市街地の施設 ・会員の最寄りのバス停前や長野コミセン前、小友診療所前、産直ともちゃん前 ・遠野市街地の行き先はその日によって変更（ご希望を聞き取って決める）
運転者、添乗者	・まるきタクシーのドライバーとして雇用契約をしている2名 ＝小友町民で農家の人が、通院・買い物支援送迎バスの運転だけを担当 ・ふれあい協議会の会員1名が添乗（交代）
車両	遠野市社会福祉協議会（ふれあいホーム）の車両 1台 ：8人乗りステーションワゴン、10人乗り車いす仕様車のいずれか
利用のしくみ拠点	・電話受付時間：月～金、8：30～17：00 ← 受付担当1名の携帯電話にて ・利用前日のお昼までに申し込む ・拠点は、長野コミュニティセンター
利用者負担額	無料 ※ただし、傷害保険料として100円／回

<経緯としくみづくり>

- 小友町内の人口は約1,000人(約500世帯)で、そのうち約350人(120世帯)が長野地域に住んでいる。バス通り(国道)沿いに8kmほどの細長い地域で、バスは1日2便。
- 小友町全域でなく長野地域(3自治会)で、集落協定に入っている世帯に「ふるさと福祉計画」策定のアンケート調査を行った。農地の維持や年金・介護などに次いで、買い物支援が必要ということになった。農家も非農家(会社勤め等)の人も会員になり、約40人で「ふれあい協議会」を設立。
- 財源としては、中山間地域等直接支払制度の交付金のうち、集落機能強化加算を活用し、集落協定の取組として「通院・買い物支援送迎バス」を実施することとした。ドライバー確保のため、地元のまるきタクシーに2名(2種免許保有者)に雇用契約してもらい、集落協定がまるきタクシーに運行委託をしている。
- 車両は、社会福祉協議会から無償で借り受けている。集落協定と社協で無償貸与契約あり。
- ふれあい協議会と集落協定の役員が兼務することで、2つの組織の合意形成が円滑になっている。

令和5年(1月~12月) 長野地域ふれあい協議会
「通院・買い物支援送迎バス」運行日程表

運行月	運行日(第2木曜日と第4木曜日)	
1月	1月12日(木)	1月26日(木)
2月	2月9日(木)	2月23日(木)
3月	3月9日(木)	3月23日(木)
4月	4月13日(木)	4月27日(木)
5月	5月11日(木)	5月25日(木)
6月	6月8日(木)	6月22日(木)
7月	7月13日(木)	7月27日(木)
8月	8月10日(木)	8月24日(木)
9月	9月14日(木)	9月28日(木)
10月	10月12日(木)	10月26日(木)
11月	11月9日(木)	11月23日(木)
12月	12月14日(木)	12月28日(木)



37

NPO法人 別府安心ネット(島根県美郷町) / 2012年発足

有償運送

入会金2,000円 年会費:2000円 利用料:1キロあたり50円

島根県提案の「自治会等輸送事業」をきっかけに発足。維持継続が課題となって自家用有償旅客運送の登録を受けた

「移動サポート」交通空白地有償運送&福祉有償運送

運行形態:ドア・ツー・ドア ※交通空白地有償運送は地区内のみ
…福祉有償運送は訪問Dの補助を活用



登録運転者数 8人

交通空白:3台(10人乗ワゴン車、
軽自動車、5人乗ワゴン)
福祉有償:2台(10人乗ワゴン車、
軽車いす移動車)

有償運送以外

入会金2,000円 年会費2,000円
利用料:①無料 ②1,000円/時、軽作業は600円/時

①「軽度生活支援事業」電球の交換、窓拭き、家具の組立、高い部分の掃除、買い物、一人暮らし高齢者の見回り等…訪問Bの補助を活用

②「生活サポート」草刈り、農作業、除雪等(作業員を現地へ派遣)その他、6次産業研究事業等も実施、サロン(週1回)等

<2022年度活動実績>

●移動サポート事業
交通空白地有償運送
延利用者 248人
福祉有償運送
延利用者数1,100人

●軽度生活支援事業
訪問D(付添) 938回
訪問B 725回
買物 166回
家庭内清掃等 74回
独居者見回り 193回

●生活サポート事業
119回

島根県美郷町の訪問型サービスB及びD 「軽度生活支援事業」の補助金

要綱の内容	
補助の対象	・訪問Bと訪問Dの両方を実施する団体 (NPO法人、および地域住民グループ) ・訪問Bは家事支援など、訪問Dは通院・買物等の送迎前後の付添
補助の対象となる事業	生活支援事業として行うサービス (1) 日用品及び食材の確保 (2) 外出時の付添い (3) 家屋内の整理・整頓 (4) 特別な物の洗濯等 (5) その他軽微な家事
補助対象経費	(1) 事業の拠点となる施設の賃借料 (2) 事業実施にかかる光熱費及び燃料費 (3) その他町長が必要と認める経費



39

門馬地域送迎チーム（岩手県宮古市）・・・試行中

地域包括ケア情報紙「ちいきで包む」32号

(令和4年12月22日発行)地域の有志が、高齢者の移動を支える
宮古市「門馬地域送迎チーム」の巻 (PDF 3.0MB)

ぜひご覧ください。

<https://www.pref.iwate.jp/kurashikankyou/fukushi/koureisha/1003646/1003648.html>

話し合いを経て決めたこと

- 【対応エリア】 門馬地区(区界～平津戸約17km)
- 【利用会員】 登録制。双方の安全・安心のために必ず保険を掛ける。
- 【活動者】 自家用車で送迎する。自宅近くの方をマッチングして燃料費を節約。
- 【送迎範囲】 地域行事・サロン、自宅から106バス停まで、バス停から自宅。
(ロングドライブはプロへ任せ、地域バス、デマンドタクシーとかぶらない部分をカバー)
- 【謝 礼】 チケット制とし、会員は事前購入。車内で金銭のやり取りはしない。
チケット代は年間活動後、実績に応じて、ガソリン代等として還元したい。※
- 【事務担当者】 平日日中は門馬出張所で予約取りまとめ。ドライバー間の送迎マッチングは会員間で調整。土日祝日の予約は、会員が対応。

※令和4年度は試行とし、無料とする。保険料は赤い羽根共同募金助成金を活用



40

どのしくみでも、住民が我が事として考え、動くことが大事！
住民主体の移動支援は・・・

- **外出と交流は介護予防につながる！** 気軽に出かけられる環境づくりを
- 活動は小さく生んでも大きく育つ **体制づくりをしっかりと**すること
- **担い手が楽しく**続けられるように、常に**育て続ける**ことも大事
- **住民や事業者が行政と協働して、わが町を持続可能な地域**にしていく時代です

「市町村支援＝住民の支援」を大事にしています

ご清聴ありがとうございました

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

報 告 書

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