

移動支援セミナー

**地域公共交通の活性化とも連携した
住民互助による移動支援サービスの普及方策に関する
調査研究事業について**

2023年1月24日

株式会社富士通総研

竹内 幹太郎(たけうち かんたろう)

富士通総研 行政経営グループ マネジングコンサルタント
公共政策研究センター 主任研究員

- ◆ 岡山県津山市生まれ。
- ◆ 大学では、土木工学科で都市計画・土地利用に関する研究を実施。
- ◆ 富士通総研入社し、都市政策・まちづくり分野に関する計画策定・各種調査支援、ICTを活用した事業可能性調査支援に関わる。
- ◆ 近年は、地域での移動手段確保に関する調査研究(地域主体の移動サービス、デマンド交通システム・自動運転技術の活用など)に従事。

富士通総研HP

<https://www.fujitsu.com/jp/group/fri/economic/people/takeuchi.html>

research map

<https://researchmap.jp/takeuchi.kanta>

発表関連の論考・記事

「地域での居住を支える住民互助による移動支援サービス-中国5県を対象とした調査結果に基づく取組の課題とポイント-」(機関誌住宅、2022年5月)
「交通空白地」見極めて解消を(日本経済新聞、2021年2月)
住民と支える地域の移動手段 福島県伊達市の支え合い交通 (Kyodo Weekly、2020年4月)
「地方の支え合い交通「三方良し」の仕組みを」(北海道新聞、2020年3月)

目次

1. 地域包括ケアの推進に向けた移動手段確保の必要性
2. 地域の移動を取り巻く状況
3. 住民互助による移動支援サービスとは
4. 住民互助による移動支援サービスに関する問題意識と調査研究での実施事項
5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態
6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態
7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

本日お伝えしたいこと

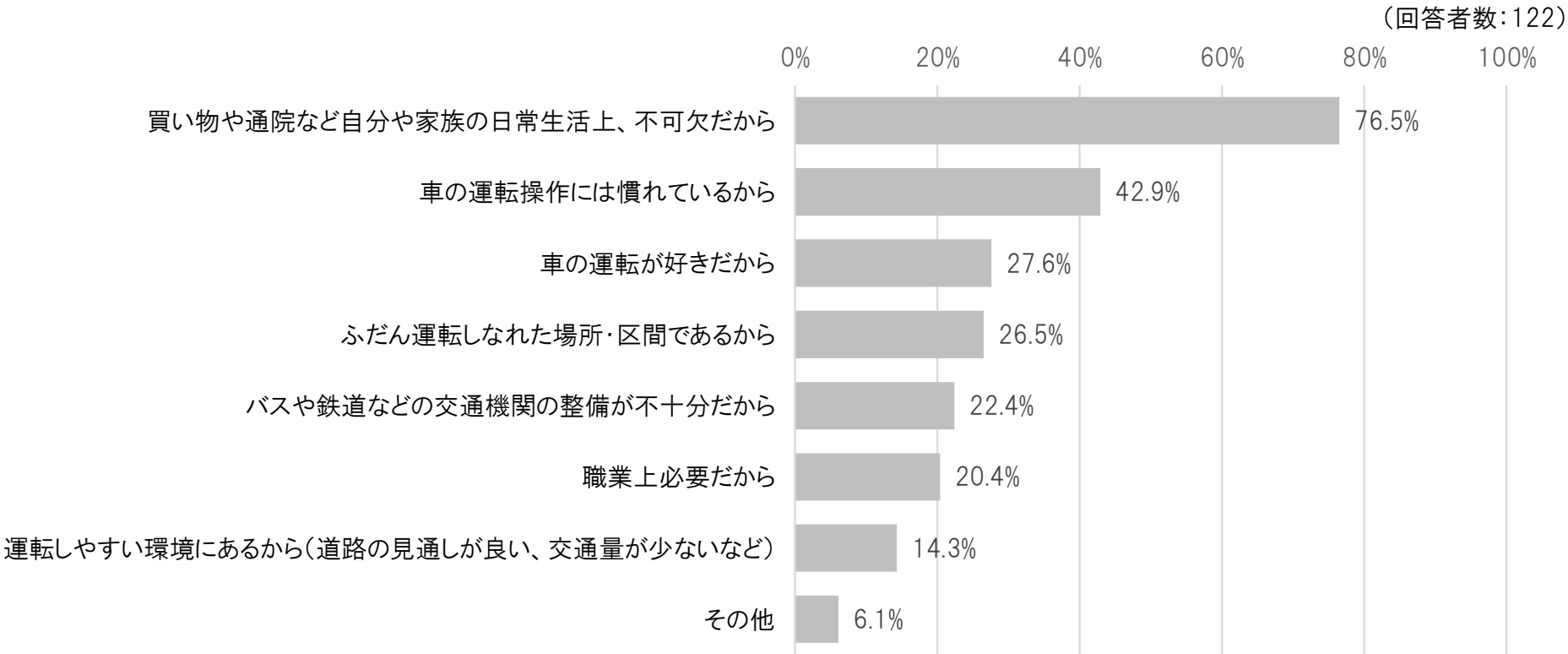
1. 住民互助による移動支援サービスとは何か？
2. 住民互助による移動支援サービスの必要性は地域でどのように生まれてくるのか？
3. 住民互助による移動支援サービスをどのように考えてるか(位置づけるか)？
4. 住民等の地域の動きをどのように支援していくか？そのための環境をつくるか？

1. 地域包括ケアの推進に向けた移動手段確保の必要性

1. 地域包括ケアの推進に向けた移動手段確保の必要性

- 高齢者の移動手段は車による移動に依存し、日常生活を営むうえで車の運転が不可欠となっている状況あり。
- 移動支援の必要性は、心身の状態に伴う課題の有無と車の運転状況によって生じ、特に高齢になるほどその必要性は増す。

高齢者(65歳以上)が年齢や身体的な支障の有無に関らず車の運転を続けようと思う理由



出典：内閣府「平成30年度 高齢者の住宅と生活環境に関する調査結果」

1. 地域包括ケアの推進に向けた移動手段確保の必要性

【参考】警察庁「運転免許証の自主返納に関するアンケート調査結果」

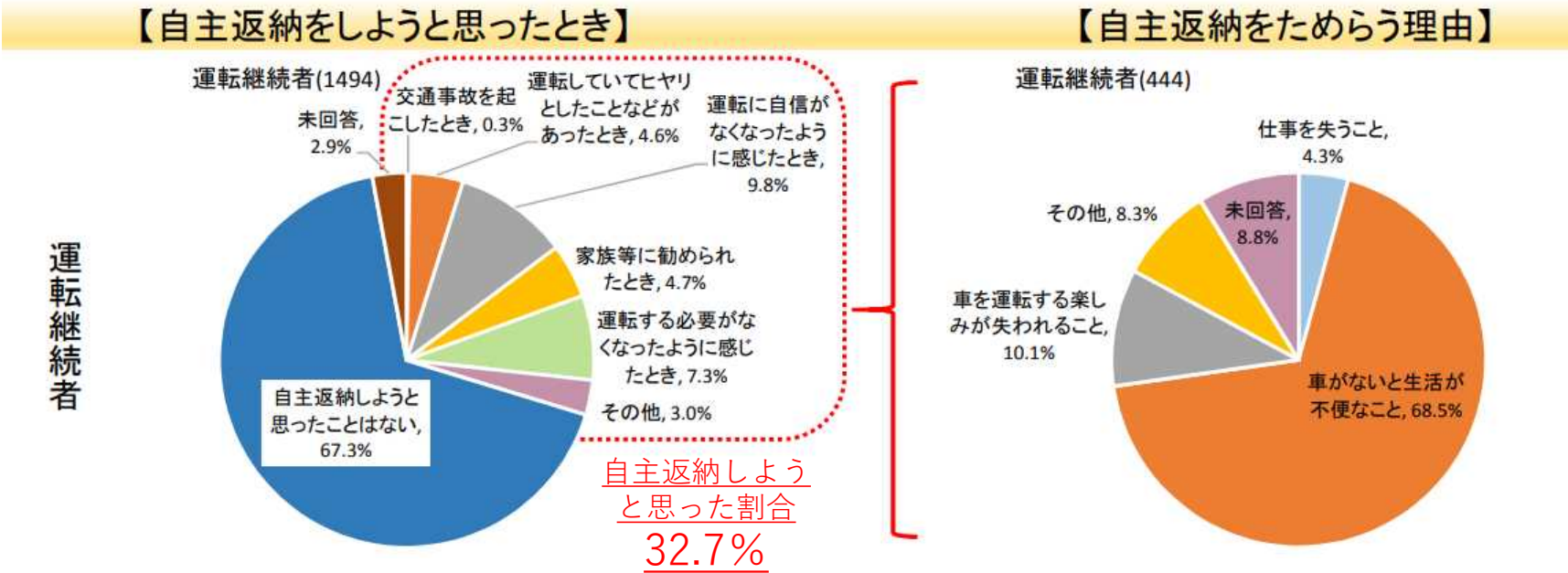
- 各都道府県において、免許証更新等の機会に運転を継続した75歳以上の者(運転継続者)を対象にアンケートを実施。

＜実施期間＞ 平成27年10月 5 日～11月30日

＜有効回答＞ 運転継続者：1,494人

＜自主返納をしようと思ったとき、自主返納をためらう理由＞

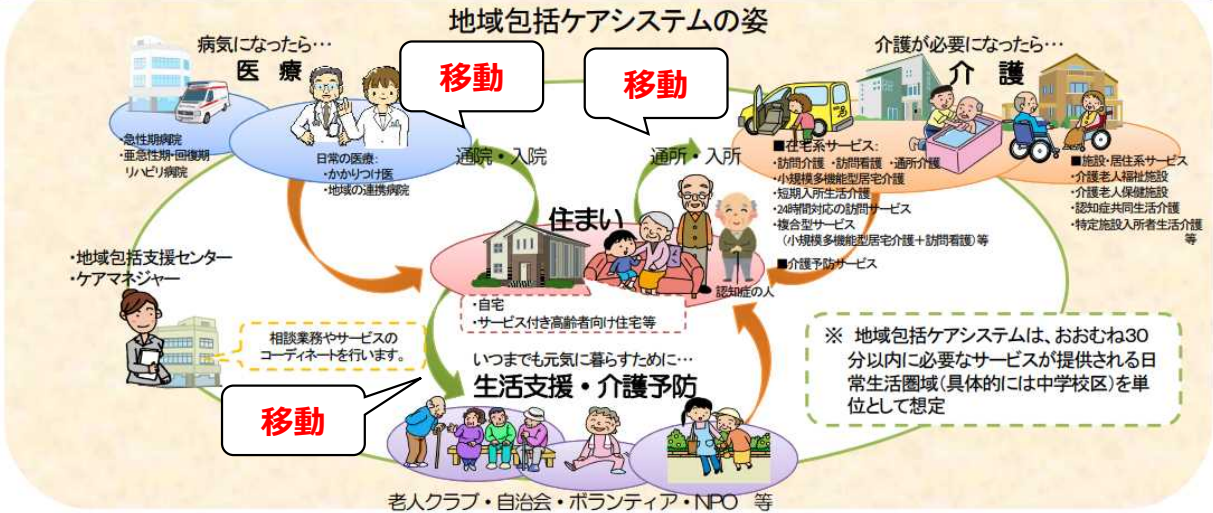
運転を継続している約3割の高齢者が自主返納を考えたことがあり。



1. 地域包括ケアの推進に向けた移動手段確保の必要性

- 高齢者が日常生活を営むために必要となる買い物、通院、社会的交流等を行おうとする際に移動手段の確保は必要不可欠。
- 住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムの推進の観点からも重要。

- 団塊の世代が75歳以上となる2025年を目途に、重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、**住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムの構築を実現**していきます。
- 今後、認知症高齢者の増加が見込まれることから、認知症高齢者の地域での生活を支えるためにも、地域包括ケアシステムの構築が重要です。
- 人口が横ばいで75歳以上人口が急増する大都市部、75歳以上人口の増加は緩やかだが人口は減少する町村部等、**高齢化の進展状況には大きな地域差**が生じています。
地域包括ケアシステムは、**保険者である市町村や都道府県が、地域の自主性や主体性に基づき、地域の特性に応じて作り上げていく**必要があります。

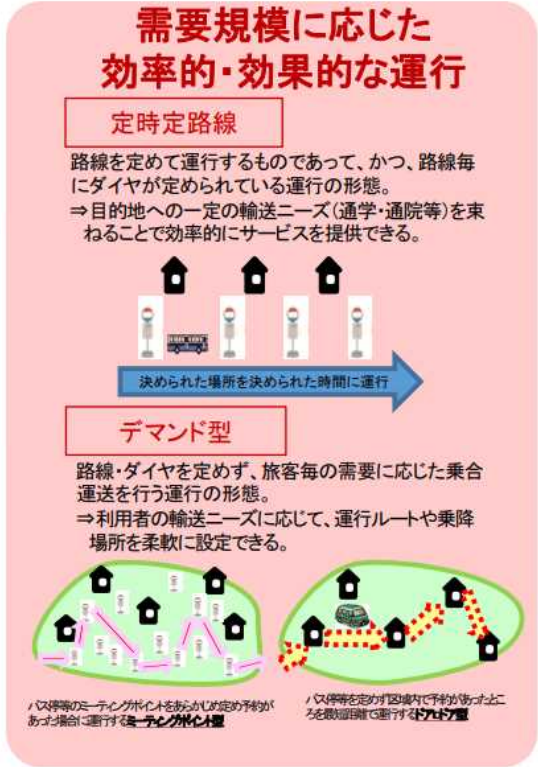
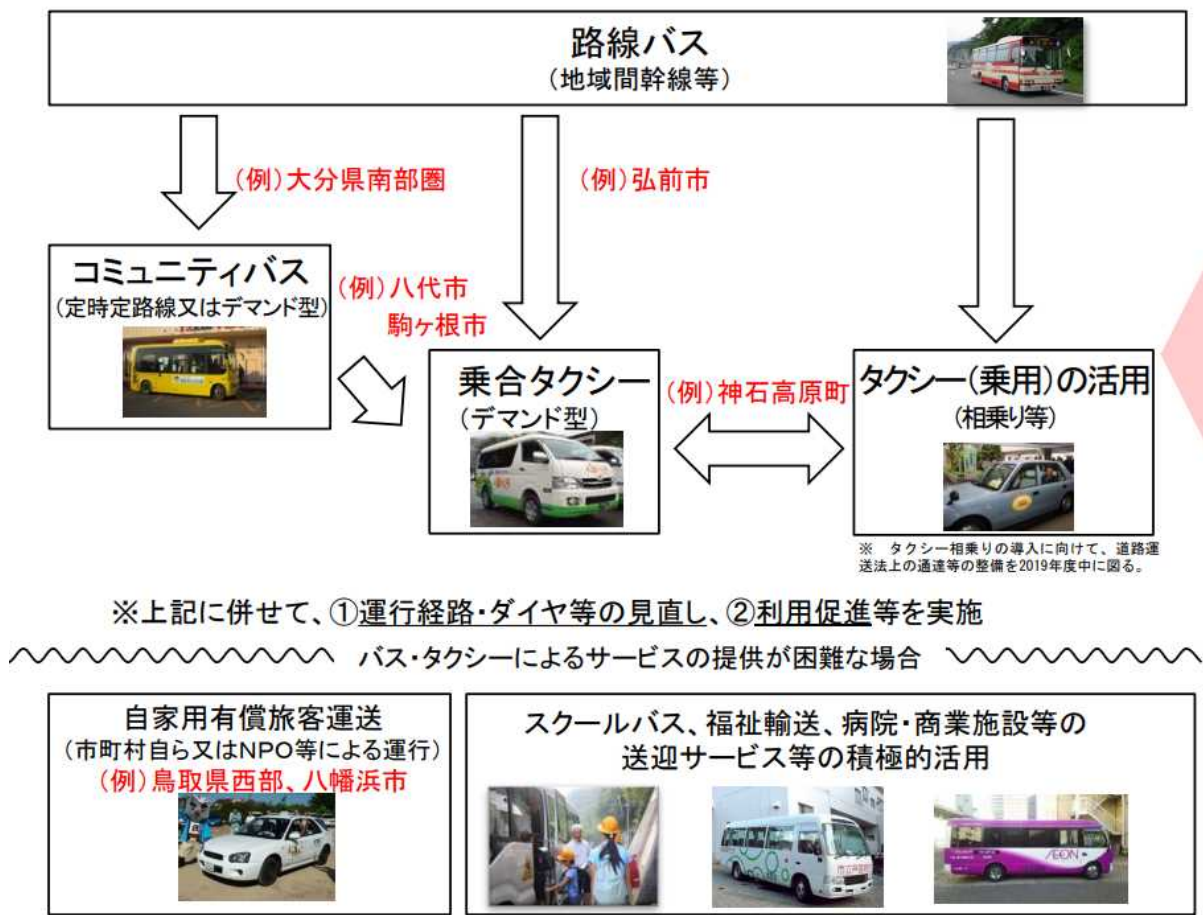


⇒生活支援・介護予防・医療・介護など日常生活での様々な場面で移動が必要

2. 地域の移動を取り巻く状況

2. 地域の移動を取り巻く状況

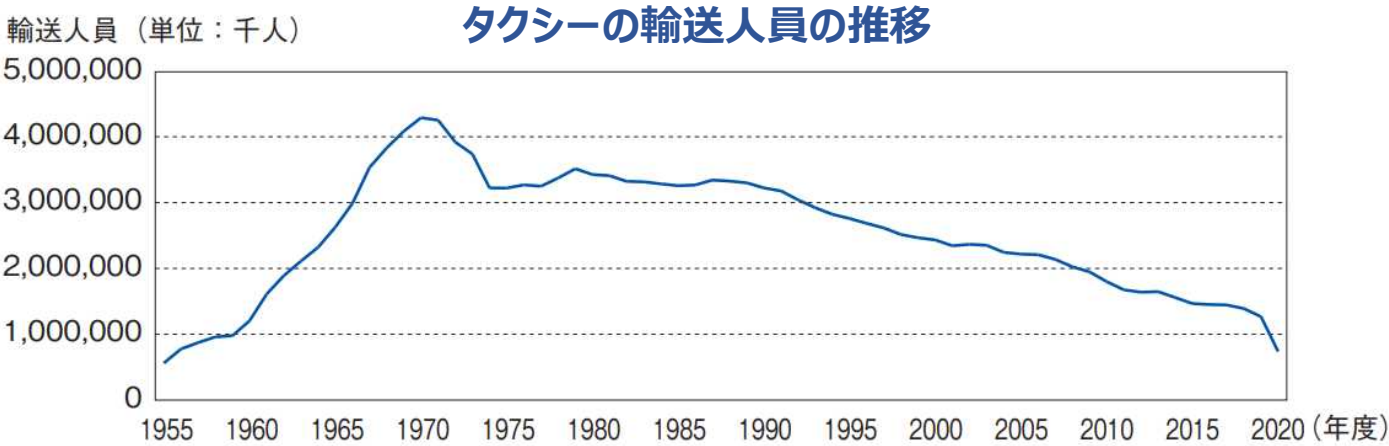
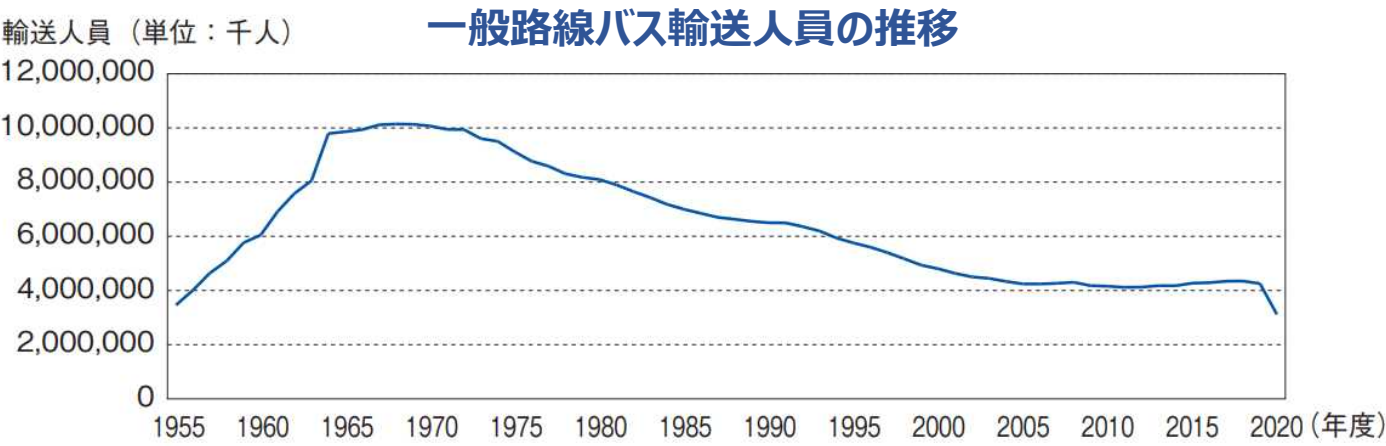
■ 地域での移動手段としては、公共交通があり、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドバス、タクシーなどが該当。



出典：国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について」

2. 地域の移動を取り巻く状況

■ 経年的な利用者数の減少によって公共交通の維持・継続も難しくなり、その傾向は特に少子高齢化が進む地方部において顕著。



出典：国土交通省「令和4年版交通政策白書」

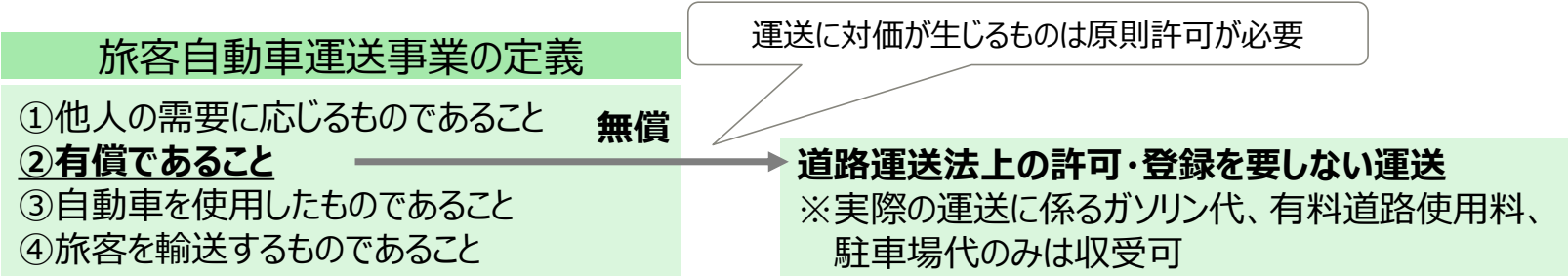
3. 住民互助による移動支援サービスとは

3. 住民互助による移動支援サービスとは

＜住民互助による移動支援サービスの概要＞

公共交通による移動の対応が難しい場合に、地域の住民が中心の団体（自治会、NPO 団体など）が主体となって住民同士の支え合いで外出を支援するための無償（車での送迎による対価をもらわない※）の送迎サービスを指します。

制度上では、「道路運送法上の許可・登録を要しない運送」に該当します。
※車での送迎による対価について
車を運転して送迎することによる対価を利用者から受け取れません。
実際の運送に要する実費（ガソリン代、有料道路使用料、駐車場代）は受け取ることができます。



3. 住民互助による移動支援サービスとは

＜地域の移動を担う交通手段＞

種類		内容
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院等地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子どもからお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドア・ツー・ドアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		バス・タクシーによる移動サービスが十分に提供されない場合であって、地域における移動手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
道路運送法上の許可・登録を要しない運送(住民互助による移動支援サービス)		地域の移動手段の確保のため、道路運送法上の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。(収受可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、有料道路使用料、駐車場代)

3. 住民互助による移動支援サービスとは

<訪問型サービスDについて>

■ 平成27年には、介護保険制度改定に伴い介護予防・日常生活支援総合事業が見直され、訪問型サービスBに準ずる住民主体による移動支援として「訪問型サービスD」が創設。

⇒介護予防・生活支援サービス事業と連動した移動支援がサービスとして位置付け。

基準	現行の訪問介護相当	多様なサービス			
サービス種別	①訪問介護	②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③訪問型サービスB (住民主体による支援)	④訪問型サービスC (短期集中予防サービス)	⑤訪問型サービスD (移動支援)
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動として行う生活援助等	保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース (例) ・認知機能の低下により日常生活に支障がある症状・行動を伴う者 ・退院直後で状態が変化しやすく、専門的サービスが特に必要な者 等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進		・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース ※3～6ヶ月の短期間で行う	訪問型サービスBに準じる
実施方法	事業者指定	事業者指定／委託	補助(助成)	直接実施／委託	
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準	
サービス提供者(例)	訪問介護員(訪問介護事業者)	主に雇用労働者	ボランティア主体	保健・医療の専門職(市町村)	

1

出典：厚生労働省「介護予防・日常生活支援総合事業の基本的な考え方」

3. 住民互助による移動支援サービスとは

＜総合事業における移動支援・送迎サービスの類型＞

総合事業	類型	目的地	概要	イメージ図
訪問型サービスD	通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援	介護予防ケアマネジメントにより決定	- 総合事業による通いの場等への送迎ではないことから、送迎に関する直接経費は補助等の対象外 「許可又は登録を要しない運送」として行う場合は、「ガソリン代等実費」のみは受け取り可	図表 2-3 類型①:通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援(訪問D ケース 1))⁹
	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	通いの場等	- 通いの場等への送迎であり、送迎に関する直接経費も補助等の対象 「許可又は登録を要しない運送」として行う場合、「ガソリン代等実費(特定費用)」のみは受け取ることが可能であるが、直接経費のうち運転者の人件費や報酬等の補助は不可	図表 2-4 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))⁹

出典：令和元年度 老人保健事業推進費等補助金老人保健健康増進等事業「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」
 「介護保険制度等を活用した高齢者の移動支援・送迎のための手引き」(令和 2 年 3 月三菱UFリサーチ＆コンサルティング)をもとに作成

15

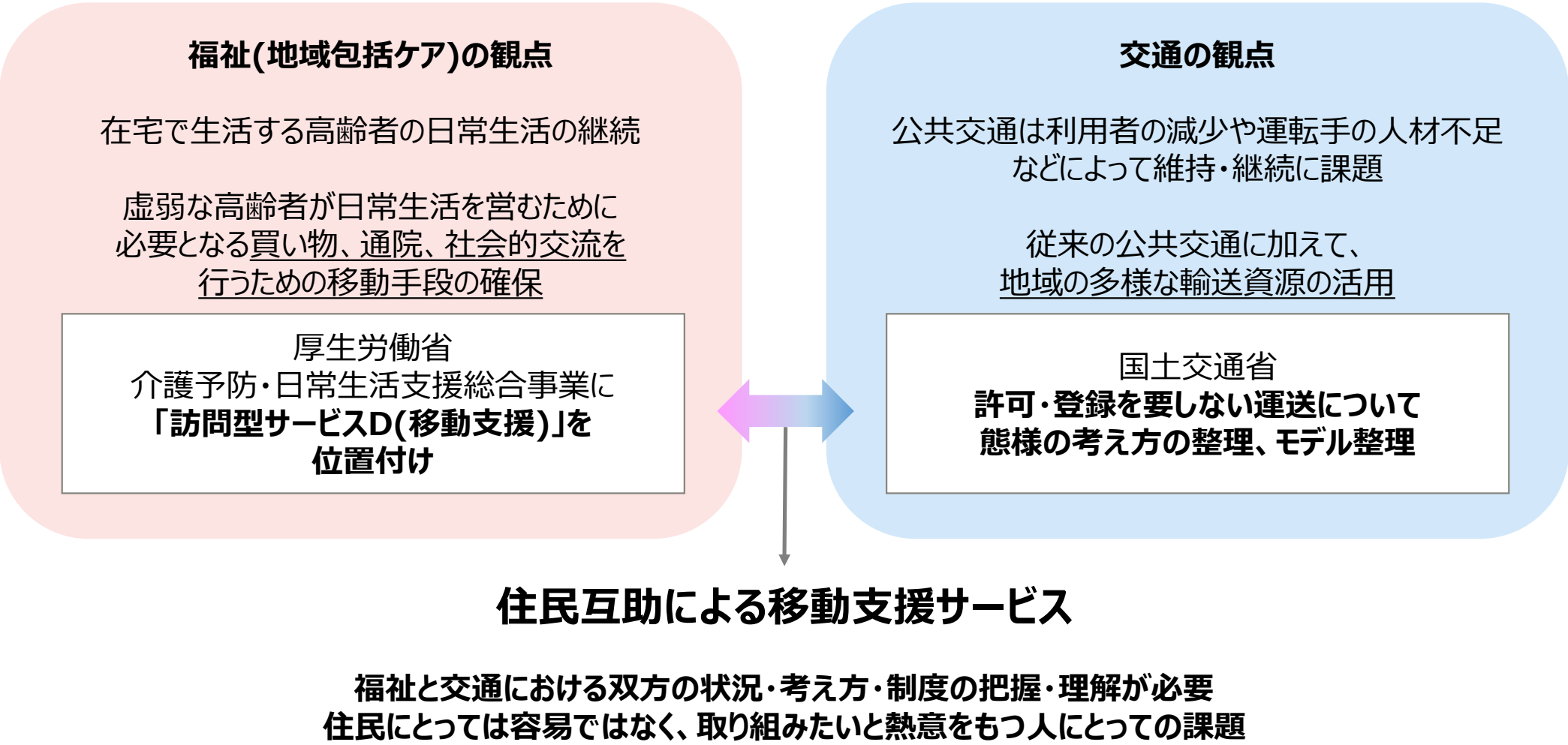
3. 住民互助による移動支援サービスとは

<総合事業における移動支援・送迎サービスの類型>

総合事業	類型	目的地	概要	イメージ図
通所型サービスB・C 一般介護予防事業	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	通いの場等	- 通いの場等への送迎であり、送迎に関する直接経費も補助等の対象 - 送迎は、通いの場等の運営と一体的なものであることから、「ガソリン代等実費(特定費用)」であったとしても、受け取りは不可	図表 2-5 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)
訪問型サービスB	生活援助等と一体的に提供される送迎	介護予防ケアマネジメントにより決定	- 補助等ができるのは、「一体的な生活援助等に関する間接経費」のみ - 送迎は、生活援助等の提供と一体的なものであることから、「ガソリン代等実費(特定費用)」であったとしても、受け取りは不可	図表 2-6 類型④:生活援助等と一体的に提供される送迎(訪問B)

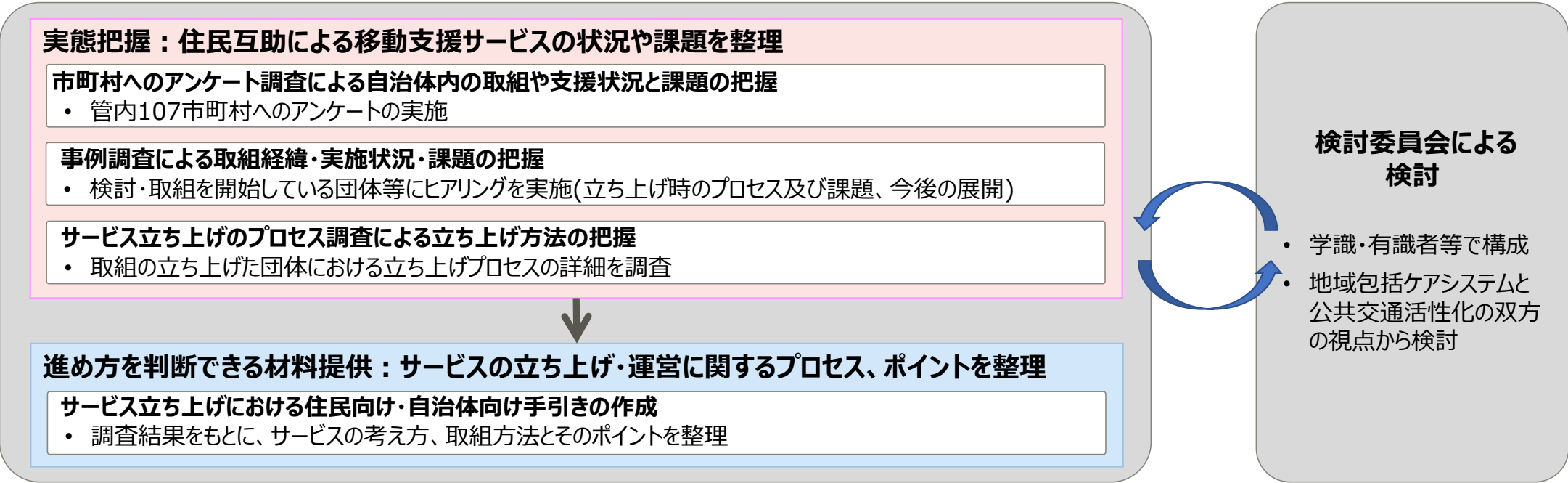
4. 住民互助による移動支援サービスに関する問題意識と調査研究での実施事項

4. 住民互助による移動支援サービスに関する問題意識と調査研究での実施事項



4. 住民互助による移動支援サービスに関する問題意識と調査研究での実施事項

- 住民互助による移動支援サービスは、取組の必要性は高まっているものの、その考え方や、実施するための立ち上げ・運営方法、取り組む環境などの整理が十分ではないことから、本調査研究では普及方策について検討。
- 中国 5 県管内の市町村を対象として、実態把握のための調査を実施したうえで、検討委員会で協議しながら住民互助による移動支援サービスの方策として住民向け・自治体向けの手引きを取りまとめ。



地域公共交通と連携することでその活性化に寄与もできる住民互助による移動支援サービスの普及を図る。

報告会の開催

- 取組に対する理解、推進に向け、中国5県内において取組を志向する市町村(福祉部局・交通部局)等に向けて開催
- 本調査研究に対する理解・課題の共有

報告書の作成

- 全国に向けて展開
- 住民互助による移動支援サービスの方策を含む取組支援や普及策について検討を行い、取りまとめる

5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<調査概要>

調査目的

- 住民互助による移動支援サービス(以下、「サービス」という。)について、5 県の市町村における考え方や位置づけ、支援状況等に関する情報を収集することで、各市町村の実態・課題を把握する。

実施方法

- 調査票の配布・回収
【配布】中国四国厚生局→県→市町村担当課
【回答提出】市町村担当課→(株)富士通総研
- アンケート実施期間
令和3年11月10日(水)～令和3年12月7日(火)

配布・回収数・回収率

	回収数(市町村数)	対象市町村数	回収率(%)
全体	78	107	72.9%
鳥取県	10	19	52.6%
島根県	12	19	63.2%
岡山県	22	27	81.5%
広島県	20	23	87.0%
山口県	14	19	73.7%

調査項目

- 主な調査項目は以下の通り。

- ① 市町村における住民互助による移動支援サービスの実施状況
 - ② 市町村における住民互助による移動支援サービスの位置づけ
 - ③ 市町村における住民互助による移動支援サービスの支援状況
 - ④ 市町村以外等による住民互助による移動支援サービスの支援状況
 - ⑤ 市町村における高齢者の移動手段確保に関する庁内での検討体制
 - ⑥ 住民互助による移動支援サービスの普及に関して市町村が期待する支援
 - ⑦ 住民互助による移動支援サービスに関する代表的な取組の有無

5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<基本情報>

サービスを担当している市町村の部局(F3)

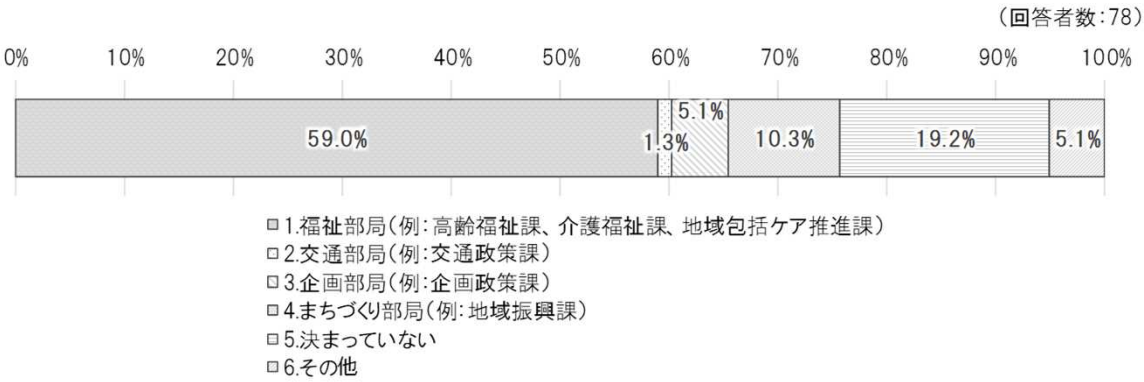
- 「福祉部局」が59.0%、「決まっていない」が19.2%、「まちづくり部局」が10.3%。「交通部局」は1.3%(1団体)に留まる。

公共交通を担当している市町村の部局(F4)

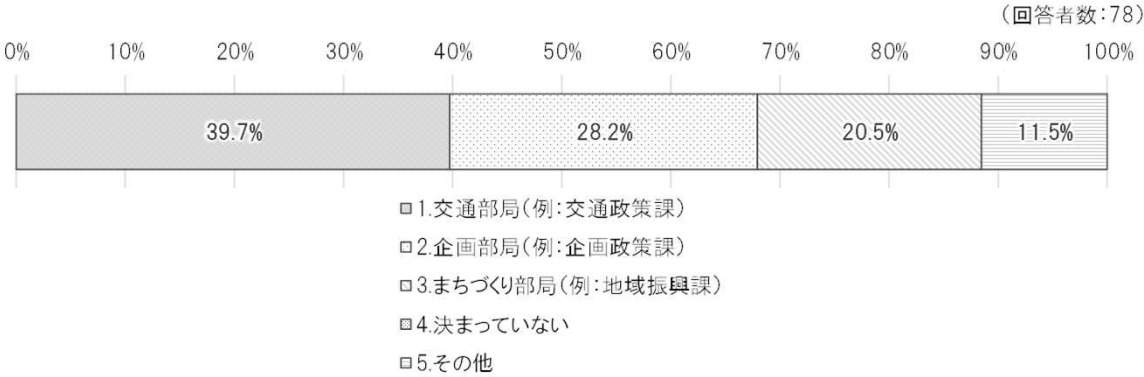
- 「交通部局」が39.7%、「企画部局」が28.2%、「まちづくり部局」が20.5%。

- サービスを担当する部局は**6割程度が福祉部局**であり、交通部局は1割にも満たない。
- 公共交通を担当している部局は**4割程度が交通部局**で、**3割程度が企画部局**である。

サービスを担当している市町村の部局



公共交通を担当している市町村の部局



5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜実施状況/計画での位置付け＞

市町村でのサービスの実施状況、実施している場合の内容(問1、問1-1、問1-2、問1-3)

- 「実施されている」市町村が52.6%。
- (実施されていない場合)サービスの必要性は「既に必要である」は32.4%、「今後必要になると思う」は50.0%。
- (実施されている場合)サービスの対象は「自立して行動できるが、移動する際に交通手段がない高齢者」が80.5%、「ある程度自立して行動できるが、移動の際に適宜付き添いや見守りが必要になる高齢者」が75.6%。
- 送迎先は「スーパー・店舗(70.7%)」、「病院・診療所(65.9%)」、「通いの場等のサロン(56.1%)」。

- **5割の市町村でサービスが実施されており、実施されていない市町村でも必要を感じている割合は9割を占める。**
- サービスを実施している場合には、**自立した高齢者・適宜付き添いや見守りが必要な高齢者を対象に日常生活で必要になる外出(買い物、通院)を支援している。**

市町村の公共交通に関する計画での位置付けの状況、バス・タクシーとの連携の必要性の認識(問2、問2-1、問3)

- サービスの公共交通に関する計画への位置付けは「位置付けられている」が23.1%。
- 計画に位置付けられていない理由として、「公共交通に関する計画に位置付ける移動手段とは考えていないため」と「未検討である」がそれぞれ31.0%。
- サービスを実施する場合のバスやタクシー等の公共交通との連携は「必要だと思う」が67.9%、「やや必要だと思う」が23.1%。

- サービスを公共交通に関する**計画に位置づけている市町村は2割程度に留まる。**
- **9割以上の市町村がサービス実施にあたってのバス・タクシー等の公共交通機関との連携は必要と認識している。**

5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<支援状況>

市町村におけるサービスに取り組む団体への支援の実施状況(問4、問7、問7-1)

- 市町村による支援は、「実施している」が51.3%。
- 市町村以外の支援は「行われている」が29.5%。市町村以外で支援を行っている団体等は、「生活支援コーディネーター(69.6%)」、「市町村社会福祉協議会(60.9%)」。
- 市町村内では、サービスに取り組む団体等に対し、**市町村自身による支援が5割以上、市町村以外での支援が3割程度**実施されている。
- 市町村以外による支援の主体としては、**市町村社会福祉協議会や生活支援コーディネーターで6割を超える。**

市町村による支援の位置づけ(問4-1)

(市町村がサービスに取り組む団体等への支援を実施している場合)

- 「福祉の観点からの移動手段確保の取組としての支援(47.5%)」、「公共交通の観点からの移動手段確保の取組として支援(27.5%)」、「訪問型サービスBで必要となる取組として支援(17.5%)」。
- 市町村による支援の位置づけは、**福祉の観点からの取組として支援が5割程度、公共交通の観点からの取組として支援が3割程度**である。

5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<支援状況>

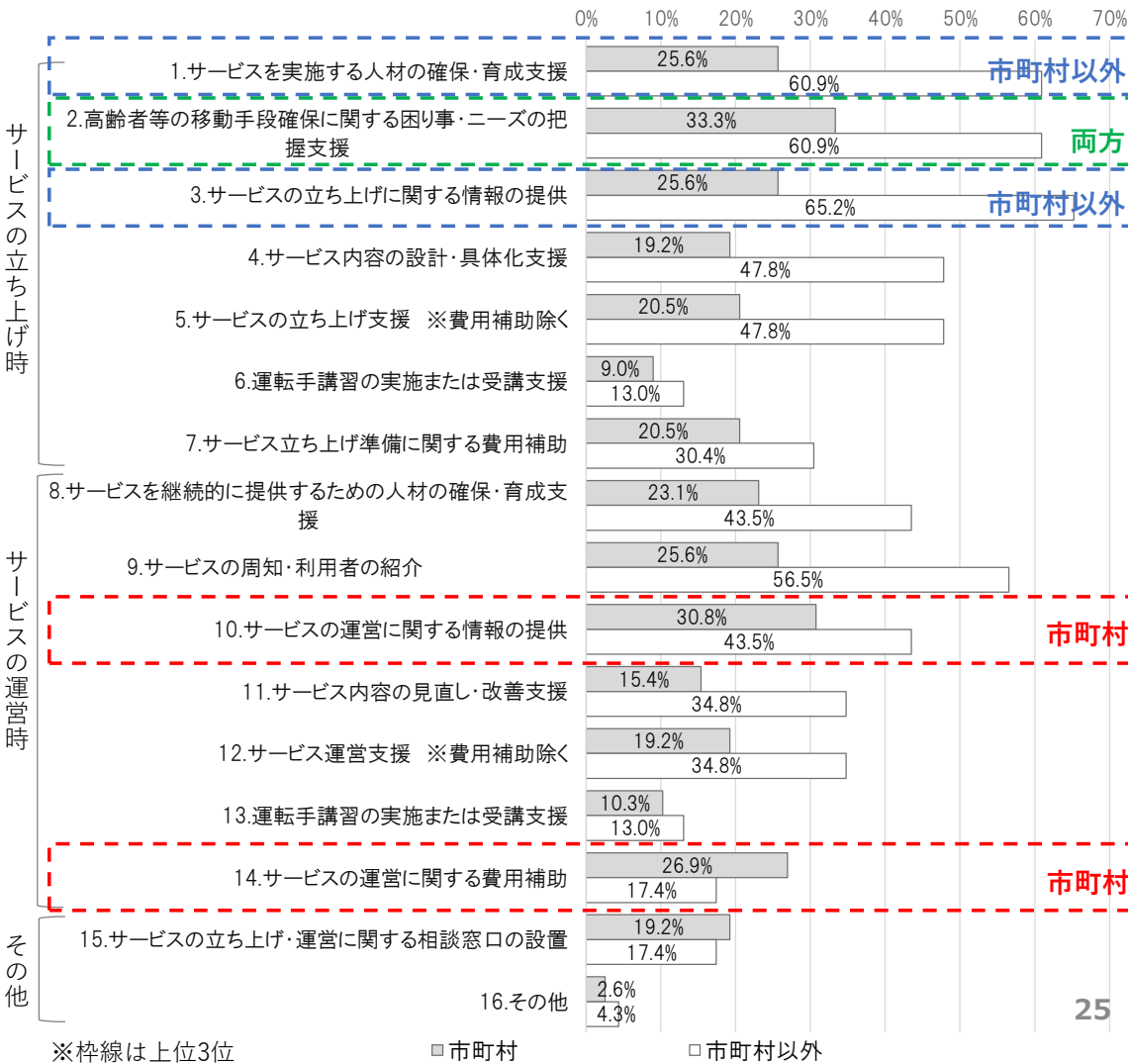
サービスに取り組む団体等を実施されている支援の取組(問5(1)、問7-2)

- 市町村が実施している取組は、「高齢者等の移動手段確保に関する困り事・ニーズの把握支援(33.3%)」、「サービスの運営に関する情報の提供(30.8%)」、「サービスの運営に関する費用補助(26.9%)」。
- 市町村以外の団体が実施している取組は、「サービスの立ち上げに関する情報の提供(65.2%)」、「サービスを実施する人材の確保・育成支援(60.9%)」、「高齢者等の移動手段確保に関する困り事・ニーズの把握支援(60.9%)」。

- 市町村では**困り事・ニーズ把握支援、運営に係る情報提供や費用補助**に取り組んでいる。
- 市町村以外では**立ち上げに関する情報提供、実施する人材の確保・育成支援、ニーズ把握**に取り組んでいる。

サービスに取り組む団体等を実施されている支援の取組

(回答者数:市町村=40、市町村以外=23)



5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<支援状況>

市町村が今後実施・充実したい取組(問5(2))

(市町村が支援を実施している場合)

- 「サービスを実施する人材の確保・育成支援(42.5%)」、「サービスを継続的に提供するための人材の確保・育成支援(42.5%)」、「高齢者等の移動手段確保に関する困り事・ニーズの把握支援(40.0%)」。

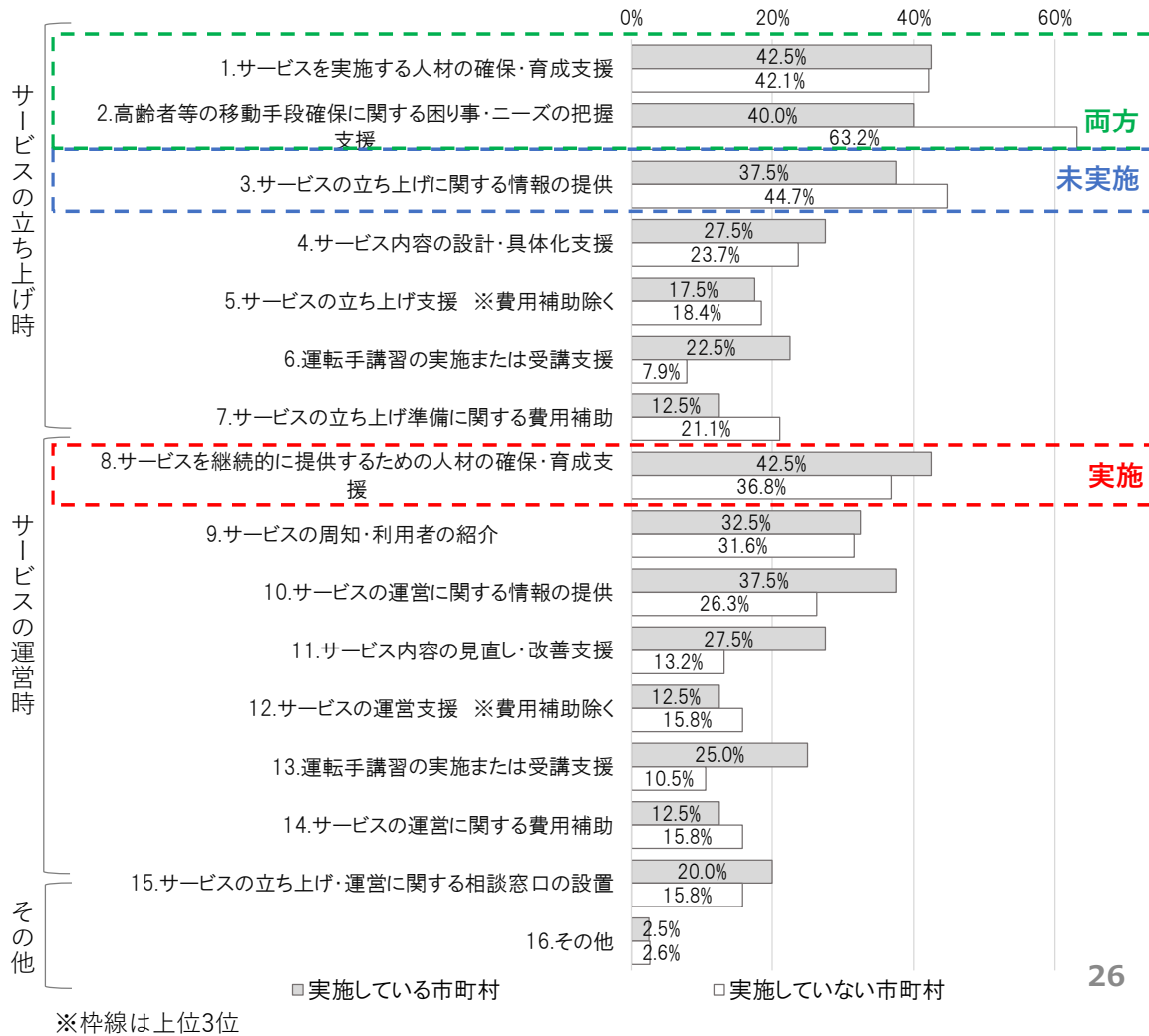
(市町村が支援を実施していない場合)

- 「高齢者等の移動手段確保に関する困り事・ニーズの把握支援(63.2%)」、「サービスの立ち上げに関する情報の提供(44.7%)」、「サービスを実施する人材の確保・育成支援(42.1%)」。

- 支援を実施している市町村では**人材の確保・育成支援が4割以上**である。
- 支援を実施していない市町村では**困り事・ニーズ把握支援や立ち上げに関する情報提供**など。

市町村が今後実施・充実したい取組

(回答者数:実施している市町村=40、実施していない市町村=38)



5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

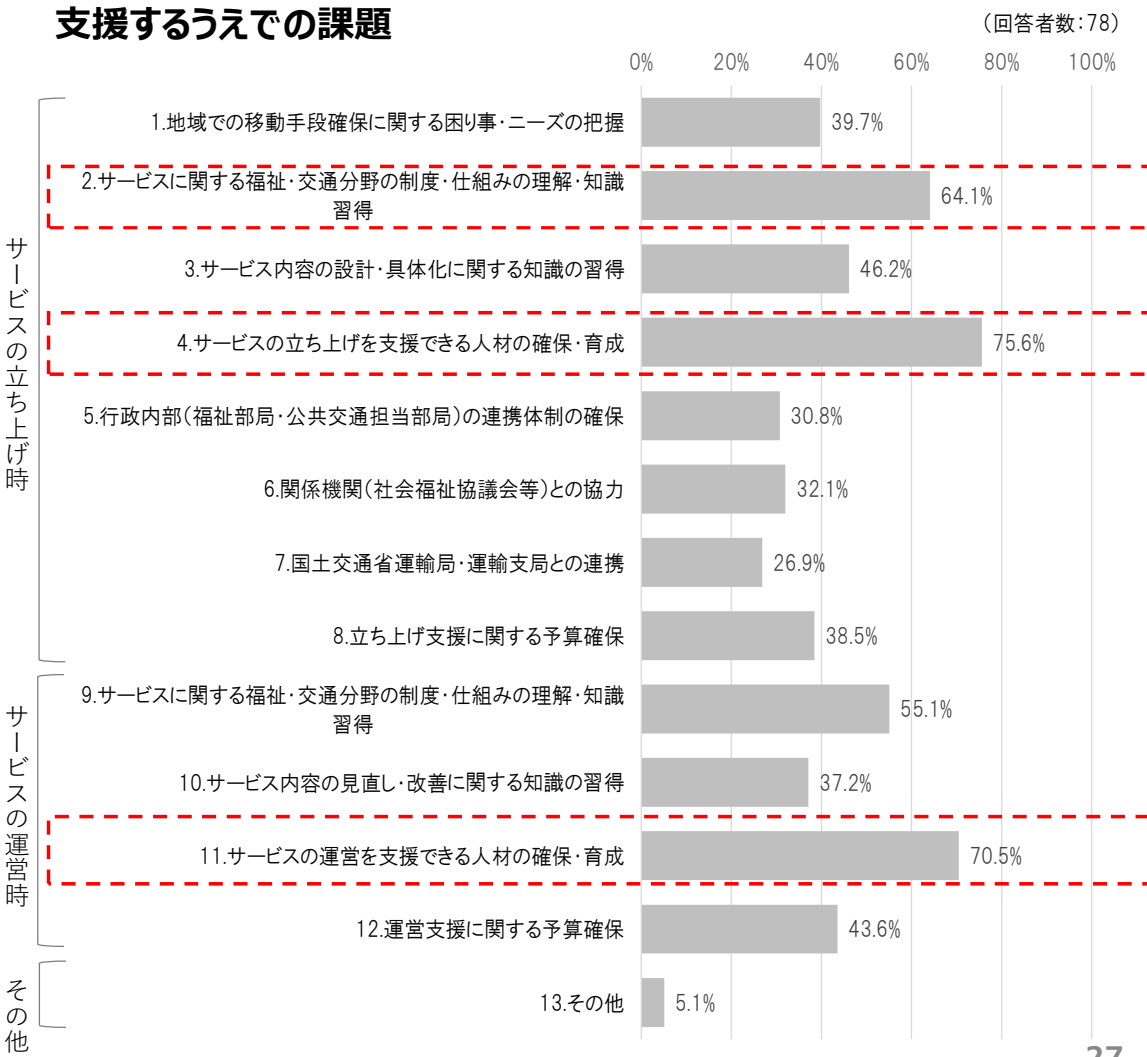
<支援状況>

市町村が団体等を支援するうえでの課題(問6)

- 「サービスの立ち上げを支援できる人材の確保・育成(75.6%)」、「サービスの運営を支援できる人材の確保・育成(70.5%)」、「サービスに関する福祉・交通分野の制度・仕組みの理解・知識習得(64.1%)」。

- 市町村が移動支援サービスに取り組もうとする団体等への支援を実施する際の課題は、立ち上げ・運営を支援できる人材の確保・育成が7割以上を占める。

支援するうえでの課題



※ 枠線は上位3位

5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜市内の連携状況＞

福祉及び公共交通担当部局による互いの会議への参加状況
(問8①、問8②、問8③、問9①)

(交通に関する会議への福祉部局の参加状況)

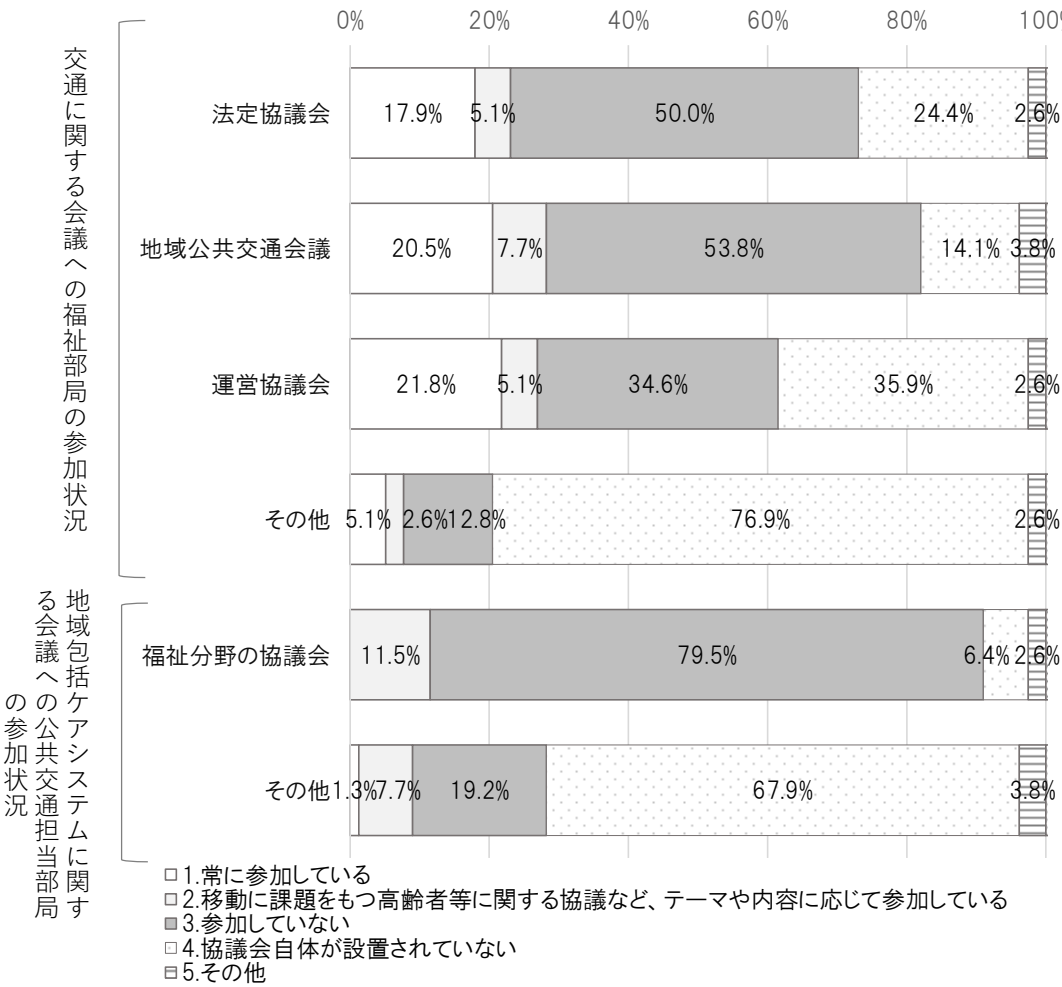
■ 法定協議会では「参加していない(50.0%)」、地域公共交通会議では「参加していない(53.8%)」、運営協議会では「協議会自体が設置されていない(35.9%)」が最も多い。

(地域包括ケアシステムに関する会議への公共交通担当部局の参加状況)

■ 福祉分野の協議会に「参加していない」が79.5%。

福祉及び公共交通担当部局による互いの会議への参加状況

回答者数：78



※枠線は上位3位

5. 市町村アンケート調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜市内の連携状況＞

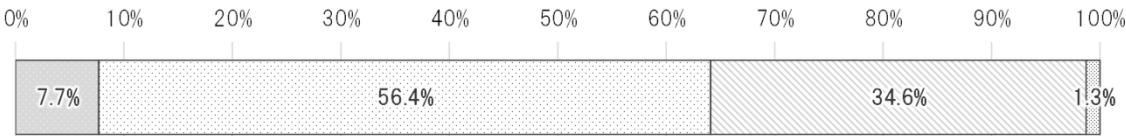
福祉部局と公共交通担当部局の連携状況 (問11)、連携するうえでの課題(問11-1)

- 連携状況は、「連携しているが、今後強化する必要がある」が56.4%、「連携が必要であるが、できていない」が34.6%。
- 連携するうえでの課題は、「福祉と交通の両分野の制度・仕組みの理解・知識習得が難しい(59.7%)」、「両部局で情報共有や協議できる会議等の場がない(45.5%)」、「両部局での役割分担が定まっていない(31.2%)」。

- 福祉部局と公共交通担当部局とも互いの分野の**会議への参加は進んでいない**。
- 9割の**市町村で連携は必要と感じている**。
- 連携するうえで、**制度・仕組みの理解・知識習得、情報共有や連携できる場の確保が課題になる**。

福祉及び公共交通担当部局の連携状況

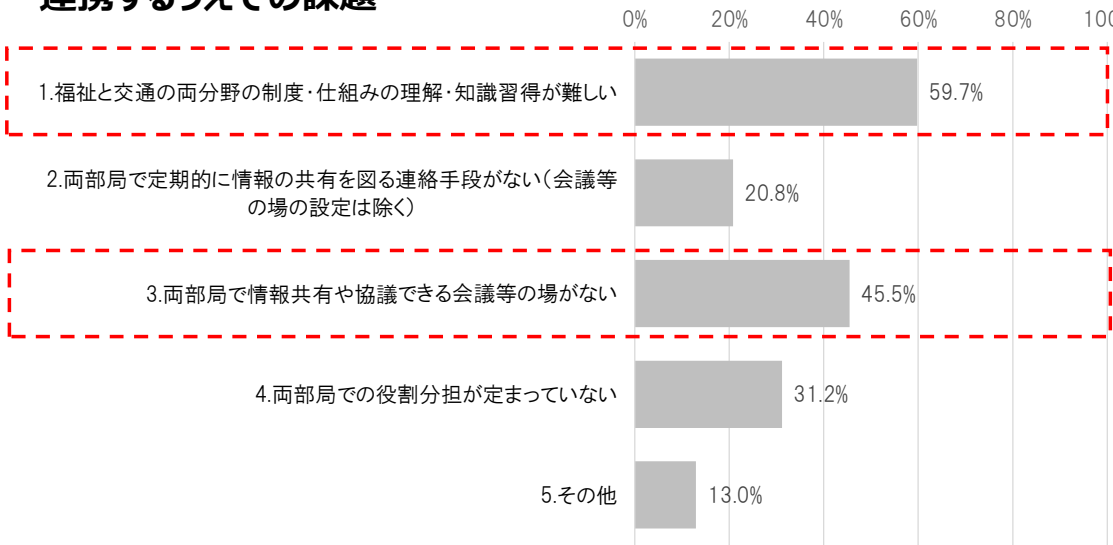
(回答者数: 78)



- 1. 十分連携している
- 2. 連携しているが、今後強化する必要がある
- 3. 連携が必要であるが、できていない
- 4. 連携する必要がある

連携するうえでの課題

(回答者数: 77)



※ 枠線は上位2位

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

- 事例をもとに、住民互助による移動支援サービスについて、「経緯・体制」、「立ち上げるうえでの課題」、「立ち上げを支援する市町村等の体制」、「地域公共交通との関係」を整理。
- 菅浦手助す一隊を事例にご紹介。

対象	取組状況
【団体】 協働労働びしゃもん台絆くらぶ 広島県広島市安佐南区毘沙門台	- 学区社会福祉協議会で立ち上げた住民主体の協同労働実施団体。(任意団体、非営利) - 郊外住宅団地の毘沙門台団地内の「ふれあいセンター絆」内に拠点を設置し、住民互助による移動支援サービスを実施。
【団体】 車扶の会(牟礼大内自治会) 山口県防府市牟礼地区	- 地域に通院困難の高齢者が増えてきたことから、自治会で立ち上げた高齢者の移動支援を実施する会。 - 高齢者を中心に移動に困っている自治会内の住民を対象に、住民互助による移動支援サービスを実施。
【自治体】 琴浦町 鳥取県東伯郡琴浦町	高齢者の買い物や通院等生活に必要な移動を地域住民で確保するため、住民互助による移動支援サービスを実施する際の支援を実施。(公用車貸出、自動車保険料助成等)
【団体】 菅浦手助す一隊(菅浦区自治会) 島根県松江市美保関地区	- 住民による課題認識から、自治会内の有志によって令和3年4月より運行開始。 - 立ち上げや運営について松江市や松江市社会福祉協議会、公民館等が支援。

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<菅浦手助すー隊の概要>

- ・ 移動に対する課題認識から、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、菅浦自治会の有志で「菅浦手助すー隊」を結成。
- ・ 令和2年12月1日に実証実験を開始し、令和3年4月1日より本格運行を開始。

【菅浦地区(R3年12月31日現在)】

- ・ 人口140人 高齢化率57.0% 世帯数62世帯
- ・ タクシー事業者不在 公共交通はコミュニティバスのみ



(出典：マップonしまね【島根県統合型GIS】)

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜菅浦手助すー隊が実施している住民互助による移動支援サービスの内容＞

【利用対象者】

- 菅浦自治会住民の65歳以上の高齢者と障がい者で、①②に該当し、事前に利用申込書に利用登録した方(見守り対象者)
①公共交通機関の利用が困難で、かつ車の運転の出来ない方。 ②自宅から目的地までの(往復)介護等が必要のない方。

【利用負担】

- 利用の有無に関わらず、会費として月500円(試験運行時の運行実績に基づき設定したガソリン代)を会員から徴収。

【使用車両】

- ドライバーの個人所有車を使用。
- 保険は保険会社の移動支援サービス専用自動車保険と全国社会福祉協議会の送迎サービス補償を適用。

【運行形態・範囲】

- 利用者の自宅～目的地をドア・ツー・ドアで送迎。
- 運行区域は松江市内、隣接の境港市内までの範囲。

【運行日】

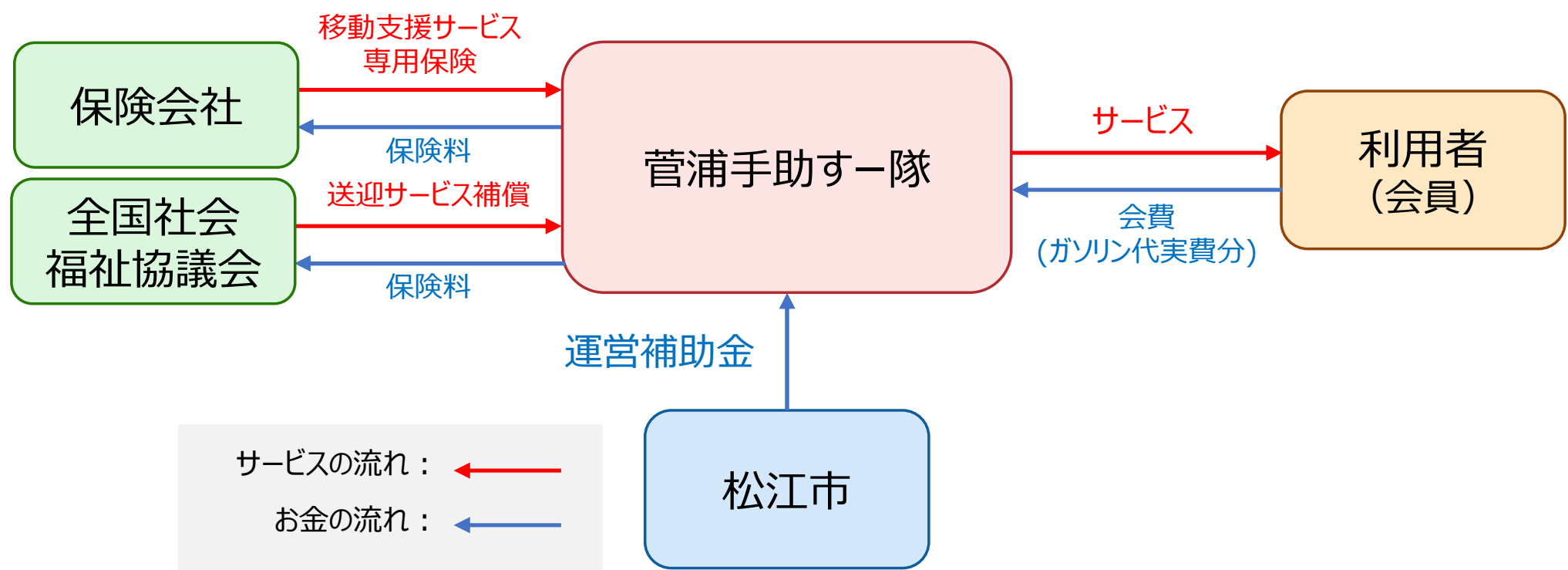
- 運行日は年末年始・盆・祝日を除く月曜日～金曜日。運行時間は8：00～17：00。

【会員(R4年3月9日現在)】

- 22名

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜菅浦手助すー隊が実施している住民互助による移動支援サービスの内容＞



6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<菅浦手助すー隊の運行状況>

延べ	試験運行 R2.12/1～R3.3/31	本格運行 R3.4/1～R4.2/28	R2.12/1～ R4.2/28
利用者	103名	418名	521名
運行台数	53台	197台	250台



通院支援

利用者の声

感謝
ありがたい
助かる



買物支援

出典：「地域公共交通の活性化とも連携した住民互助による移動支援サービスの普及方策に関する調査研究事業 報告会」事例発表資料

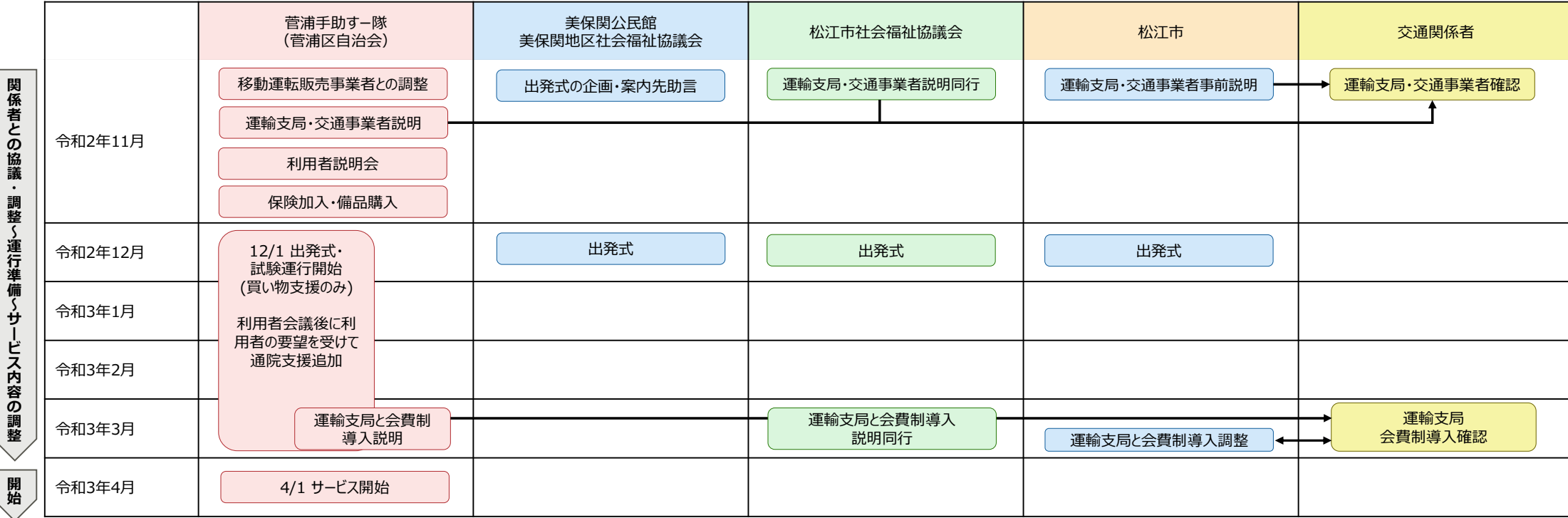
6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<菅浦手助す一隊でのサービスの立ち上げの流れ(1/2)>

	菅浦手助す一隊 (菅浦区自治会)	美保関公民館 美保関地区社会福祉協議会	松江市社会福祉協議会	松江市	交通関係者
現状把握	令和2年1月以前	平成30年度 地域の困りごとについてのアンケート調査実施 平成31年度末 第5次美保関地区地域福祉活動計画策定			
	令和2年2月	令和2年度 美保関地区26全自治会長へのアンケート調査実施			
	令和2年3月		第5次松江市地域福祉計画・地域福祉活動計画策定		
サービス実施検討・サービス内容設計	令和2年4月	移送支援プロジェクトチーム立ち上げ	「地域の皆さんとつくる移送支援の手引き」の作成		
	令和2年5月		美保関地区カルテ作成		
	令和2年6月				
	令和2年7月	体制整理			
	令和2年8月			移動支援ボランティアの募集・住民主体型移送サービス補助金交付の説明	
	令和2年9月	サービス内容設計 市社協の補助金確認・申請 コミュニティバスの勉強会	コミュニティバスの勉強会	コミュニティバスの勉強会	コミュニティバスの勉強会
	令和2年10月	規約・手順・運行ルール作成 保険会社説明確認 認定ドライバー講習			

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜菅浦手助すー隊でのサービスの立ち上げの流れ(2/2)＞



6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<菅浦手助すー隊におけるサービスの立ち上げプロセス>

サービスの立ち上げプロセス	実施事項
1. 現状把握	高齢者にアンケート実施 要望・現状を把握
2. 運行実施検討	ボランティアの確保(既存のボランティア主体) 資金の検討(市社協立上げ支援金・自治会費) 市交通政策課とコミュニティバスの勉強会を開催 ⇒既存の公共交通ではカバー出来ない移動の支援
3. 運行の設計	運行規約・運行手順・運行ルール作成(市交通政策課に相談)
4. 関係者との協議・調整	市交通政策課より運輸支局・交通関係者へ周知
5. 運行準備	松江市社協指導でドライバー講習受講・保険の準備 備品の準備・利用者説明会開催
6. 試験運行	買物支援から無料でスタート R2/12/1～R3/3/31 ⇒利用者会議を二週を把握
7. 運行内容の調整	試験運行を算出根拠にガソリン代実費分の会費制に変更 市交通政策課の支援を受けて運輸支局と調整
8. 本格運行	松江市高齢者移送活動支援補助金交付制度を活用、 4月1日より開始

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜菅浦手助す一隊での住民互助による移動支援サービス立ち上げ・運営に対する支援内容＞

	支援	概要
松江市社会福祉協議会	「地域の皆さんとつくる移送支援の手引き」の作成	「許可・登録を要しない運送」での住民互助による移動支援サービスの立ち上げ方法を整理。 - 手引きには「手順」「サービス内容」「利用手引きの雛形」を掲載。
	サービス立ち上げの伴走支援	コミュニティソーシャルワーカーと地域包括支援センターが、先進地の情報提供や地域での話し合いへの参加などを実施して、サービスの立ち上げを支援。
	サービスの立ち上げ費用・運営補助金 ※令和2年度のみ	- 運営補助費として、最大20万円を補助。 - 補助対象は、「消耗器具備品費」「保険料」「通信運搬費」「印刷製本費」「広報費」「賃借料」「諸謝金(コーディネータ費用)」
	地域支え合い型 認定ドライバー講習の実施	住民互助による移動支援サービスを実施するドライバーへの「地域支え合い型認定ドライバー講習」の受講費用を負担。
美保関地区社会福祉協議会・公民館	サービス立ち上げの伴走支援	地域での話し合いへの参加や関係者との協議・調整、出発式の企画・案内などを実施して、サービスの立ち上げを支援。
松江市	サービス内容設計の助言 【交通政策課】	ガソリン代実費の会費による徴収や運営費の補てんに関する情報整理を支援。
	交通関係者との協議・調整 【交通政策課】	運輸支局、一般社団法人島根旅客自動車協会、境港市とのサービス実施にあたっての協議・調整を支援。
	サービスの運営補助金 ※令和3年度から 【健康政策課・交通政策課】	1 団体年間35万円を上限に費用(保険料、備品(初年度のみ)、消耗品、コーディネータ費(1回当たり450円))を補助。

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

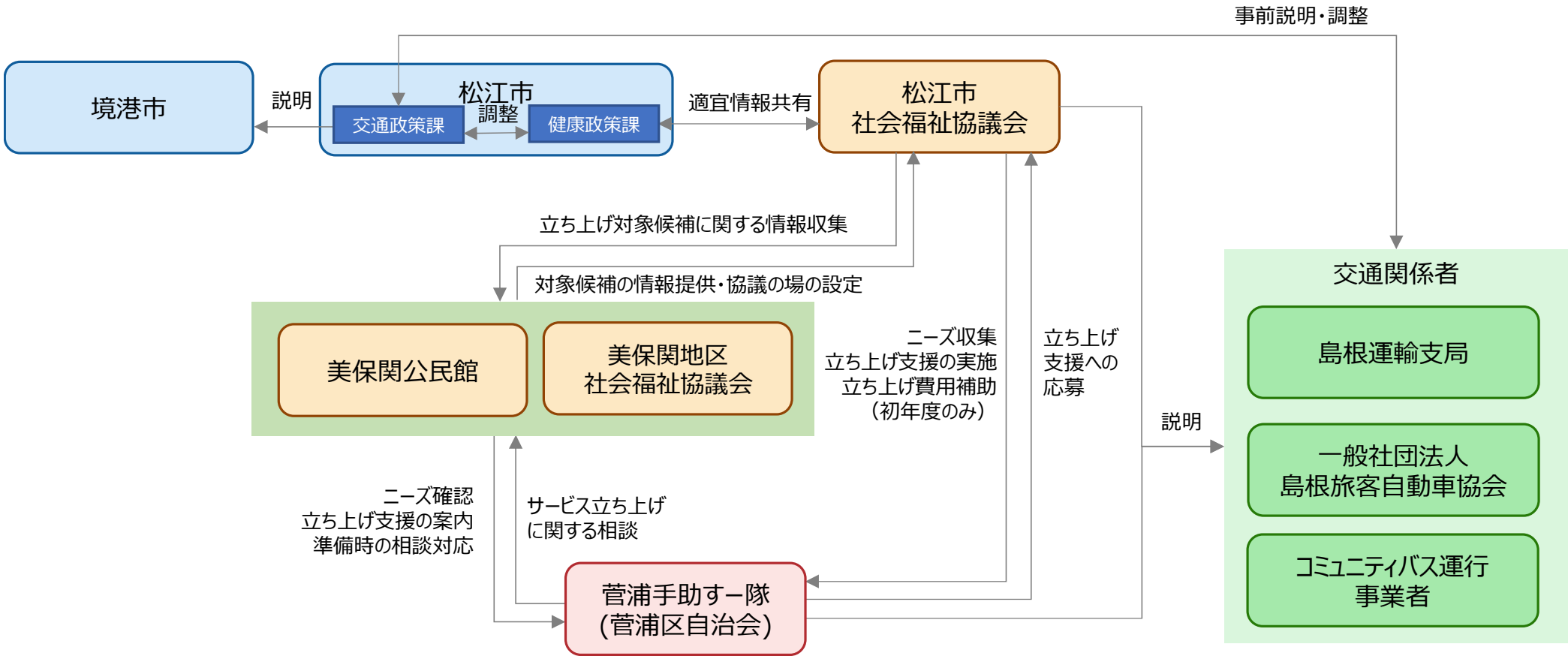
＜菅浦手助すー隊での住民互助による移動支援サービスに対する松江市歴史まちづくり部交通政策課の支援内容＞

項 目	松江市歴史まちづくり部交通政策課
1. サービス実施検討	コミュニティバス勉強会を開催 (現状把握、課題の再確認)
2. サービスの設計	運行規約・運行手順・運行ルール作成支援 (側面的支援)
3. 関係者との協議・調整	島根運輸支局、境港市、関係交通事業者との 協議・調整
4. サービス内容の調整	試験運行を算出根拠にガソリン代実費分の会費制 に変更等を踏まえた島根運輸支局との協議・調整

出典：「地域公共交通の活性化とも連携した住民互助による移動支援サービスの普及方策に関する調査研究事業 報告会」事例発表資料

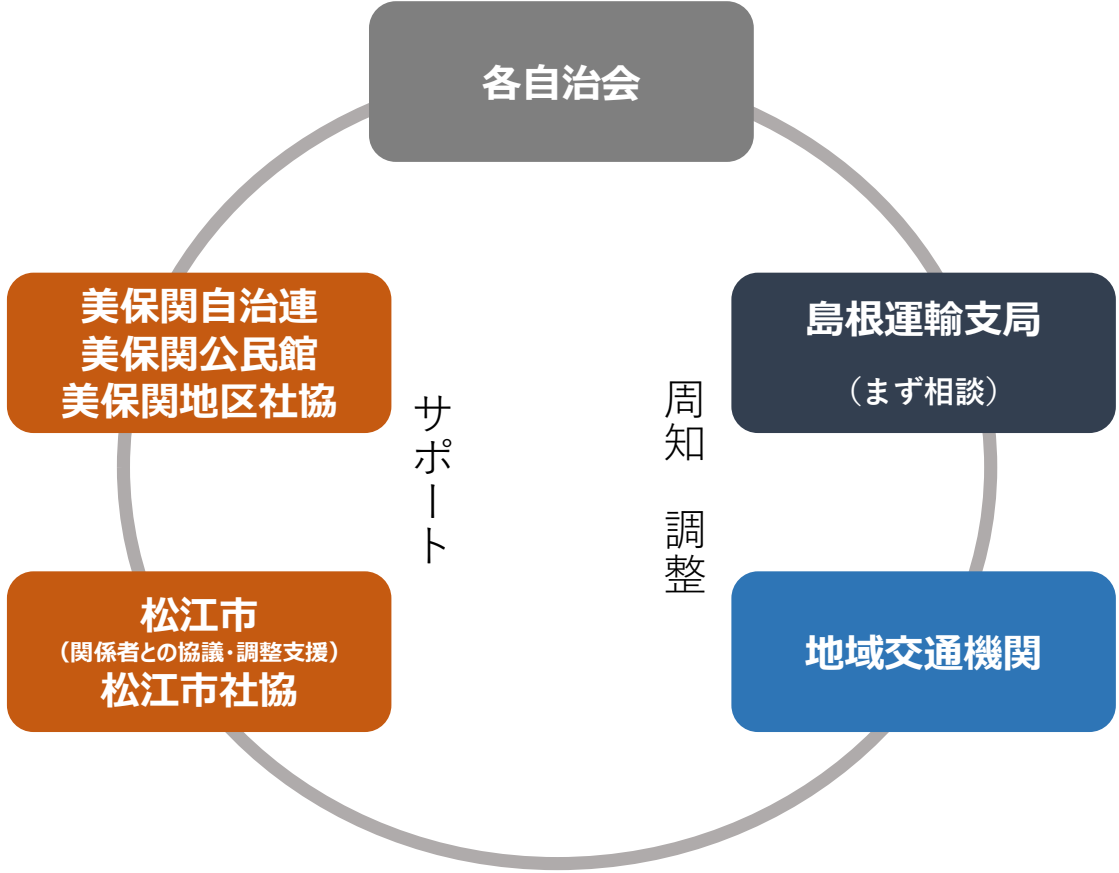
6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<菅浦手助すー隊の住民互助による移動支援サービス立ち上げに関する支援体制>



6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜菅浦手助すー隊の住民互助による移動支援サービス立ち上げに関する支援体制＞



活動継続にはこのバランスが大切

出典：「地域公共交通の活性化とも連携した住民互助による移動支援サービスの普及方策に関する調査研究事業 報告会」事例発表資料をもとに富士通総研にて作成

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

<琴浦市での支援内容>

- 住民互助による移動支援サービスを、地域におけるコミュニティづくりの取組の一環として捉え、公共交通との区分けを明確にしたうえで支援。

① 助け合い交通支援事業

公用車貸出事業	● 公用車は土日等の閉庁日に使用でき、事故における損害賠償は、琴浦町が加入する自動車任意保険で対応。
移動支援自動車保険料補助事業	● 実施団体が自分の車で移動支援を実施する際の保険料を補助。

②福祉と交通が連携した町によるサービスの立ち上げ支援(伴走支援)

サービスの説明	● 琴浦町の公共交通等の現状を説明。
サービス内容の整理支援	● サービスを実施する際の運行範囲、利用料、車両等の内容の整理を支援。
関係者との協議・調整	● 運輸支局への確認、タクシー会社への説明。
ガソリン代実費の精算支援	● 利用者のガソリン代実費金額について計算するExcelシートを作成して提供。

琴浦町助け合い交通支援事業 「乗りたい人」×「乗せてもいい人」=新しい交通

琴浦町は、地域交通の新しい仕組みづくりを応援します

- 公用車貸出事業
- 移動支援自動車保険料補助事業

対象となる団体（以下のすべてに該当）

- ✓ 助け合い交通（高齢者等の通院や買い物等の移動支援）に取り組む団体
- ✓ 団体としての規約を有し、登録会員数が5以上
- ✓ 道路運送法の一般旅客自動車運送事業又は自家有償旅客運送ではない

公用車貸出事業

貸出車両	事前に希望を聞き取りの上、町長が指定
移動範囲	町内（必要に応じて町外も認める）
貸出時間	閉庁日の午前8時30分～午後5時
貸出手続	7日前までに使用許可申請が必要です。
必要書類	団体規約および会員数が分かる書類 運転手の免許証の写し
事故対応	事故における損害賠償は、町の加入する自動車任意保険（全国自治協自動車損害共済）での対応になります。 保険で対応できない部分は使用者の負担になります。 保険内容は、車両により異なりますので貸出の際にご確認ください。
その他	公用車返却の際は、使用者で点検、清掃を行ってください。 災害など公用車を緊急に使用する場合があります。

移動支援自動車保険料補助事業

補助金の対象	移動支援に使用する車両に係る自動車任意保険料、申込み経費
補助率	10/10
補助金額	10万円まで
申請手続	補助金交付申請書の事前提出が必要です。
必要書類	自動車任意保険の契約書または申込書、契約金額が分かる書類
その他	補助金は概算払いが可能です。

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜住民互助による移動支援サービスを立ち上げるうえでの課題＞

- 事例として取り上げた各団体は、地域の課題解決を志して**住民発意で取り組んでおり、十分な情報・知見がない中でも模索しながら検討**を行った。
- 特に検討するうえでは、車両の確保、安全対策、費用負担や補助金の取扱いについて、**実施可能な事項と不可能な事項がわかりづらく、課題になる傾向**にある。結果として住民互助による移動支援サービスの**立ち上げに関する相談・支援を受けながら、サービス内容の検討を進め、実施に至っている。**
- 住民互助による移動支援サービスを立ち上げる際に生じる課題としては、**サービスの手順や内容の設計に関する情報収集や相談・支援を受けられる機会の確保**があげられる。
- サービスの検討手順、**実施可能な事項と不可能な事項等の疑問点が解消でき、相談や支援を受けられる環境があること**で、サービスには取り組みやすくなると考えられる。

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜サービスの立ち上げを支援する市町村等の体制＞

- 住民互助による移動支援サービスは、高齢者等の移動手段確保の問題が地域で生じることから、住民と日常的な関わりをもつ**福祉分野の関係者が支援することから始まる**場合が多い。
- 「人を送迎する」という**公共交通にも関連する側面をもつ**住民互助による移動支援サービスの特性から、**自治体の公共交通担当部局の担当者がもつ公共交通に関する情報・知見や関係者とのネットワークを活かして支援**することが重要となる。
- 支援側の体制は各事例で異なるものの、地域の関係団体、市町村それぞれが住民を支援。
 - 「地域の関係団体」
 - ・ 生活支援コーディネーターや市町村社会福祉協議会等が立ち上げを志向する住民等の伴走支援を実施。
 - 「市町村」
 - ・ 実施方法に対する助言や地域の交通関係者との協議・調整、立ち上げ費や運営費補助等の後方支援が実施。
- 住民互助による移動支援サービスの立ち上げを支援するには、このような**環境を地域の関係者と連携して整備**していくことが効果的。

6. 事例調査結果からみた住民互助による移動支援サービスの実態

＜地域公共交通との関係＞

- 公共交通も含めた地域の移動手段確保について、住民、自治体、地域の関係団体で話し合いをして、方針を決めていくことにより、公共交通との関係を踏まえながら、住民互助による移動支援サービスを実施することが可能。
 - その際には**自治体としての考え方を持つ**必要がある。
- 住民互助による移動支援サービスに対する自治体の捉え方としては、地域のコミュニティづくりの一環、公共交通では難しい個別の課題への対応等様々。
 - 自治体として住民互助による移動支援サービスに対する**考え方や方針が明確である点は共通**。
 - 基本的な考え方や方針を明確にすることは、取り組もうとする住民等への支援や、交通関係者との調整が行いやすくなることにつながる。

7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

■ 調査研究結果をもとに住民互助による移動支援サービスの立ち上げに関する住民向け・自治体向け手引きを作成。住民互助による移動支援サービスの考え方と取組の流れ・ポイントをご説明。

住民向け手引き

サービスの立ち上げ方法、サービス内容の設定方法などを中心に記載。
(概要版あり)

自治体向け(社協やSCなども対象に想定)

サービスの考え方や、検討・支援の方法などを中心に記載。



住民互助による移動支援サービスの立ち上げに関する住民向け手引き

本編

移動できることは、日常生活に必要な買い物や通院等を行うために必要なものではありません。人とふれあう・交流を深めるための外出をするためにも必要であり、外出ができることは人が生きるうえでの活力のひとつでもあります。「住民互助による移動支援サービス」は、自ら移動することが難しい高齢者等の外出を住民同士の支え合いで実現しようとする取組です。

この手引きでは、「住民互助による移動支援サービス」に関心を持った方のために立ち上げ方等の方法をご紹介します。

令和3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
地域公共交通の活性化とも連携した住民互助による移動支援サービスの普及方策に関する調査研究事業 株式会社国土通観研



概要版
移動できることは、日常生活に必要な買い物や通院等を行うために必要なものではありません。人とふれあう・交流を深めるための外出をするためにも必要であり、外出ができることは人が生きるうえでの活力のひとつでもあります。「住民互助による移動支援サービス」は、自ら移動することが難しい高齢者等の外出を住民同士の支え合いで実現しようとする取組です。



お住まいの市町村等に相談してみましょう！
受けられる情報提供や支援は、それぞれの市町村等にお問合せください。



住民互助による移動支援サービスの立ち上げに関する自治体向け手引き

本編

移動できることは、日常生活に必要な買い物や通院等を行うために必要なものではありません。人とふれあう・交流を深めるための外出をするためにも必要であり、外出ができることは人が生きるうえでの活力のひとつでもあります。「住民互助による移動支援サービス」は、自ら移動することが難しい高齢者等の外出を住民同士の支え合いで実現しようとする取組です。

この手引きは、「住民互助による移動支援サービス」に関心を持った方を支援するための考え方や方法をご紹介します。

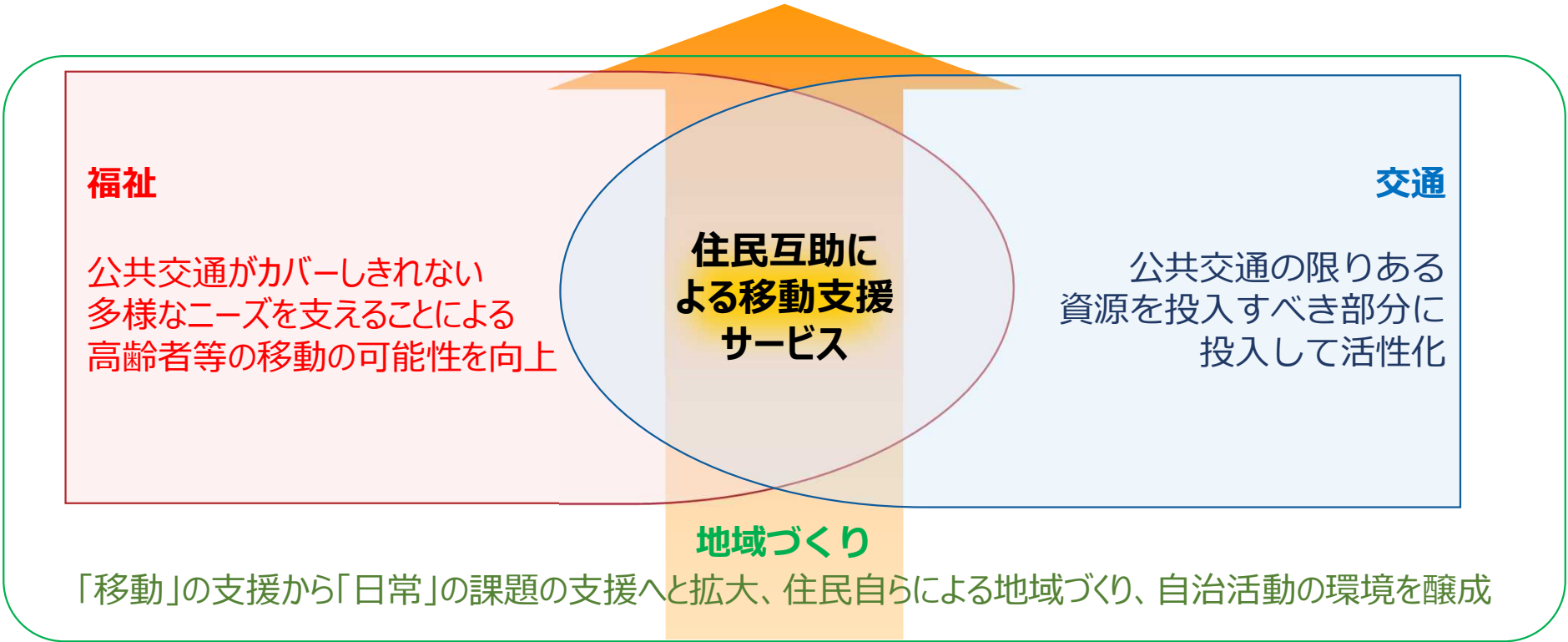
令和3年度老人保健事業推進費等補助金 老人保健健康増進等事業
地域公共交通の活性化とも連携した住民互助による移動支援サービスの普及方策に関する調査研究事業 株式会社国土通観研

7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

<住民互助による移動支援サービスで期待される効果>

- 地域福祉的な対応、地域の支え合いとして、公共交通がカバーしきれない多様なニーズを支えることによって高齢者等の移動の可能性を高める。
- 公共交通では限りある資源を投入すべき部分に投入できることでその活性化に寄与。
- 住民互助の移動支援サービスを考えることは、福祉や交通、地域づくり、商業の活性化とも連動して、横断的に地域の持続性を検討する好機。

まちの活性化
人の移動・交流

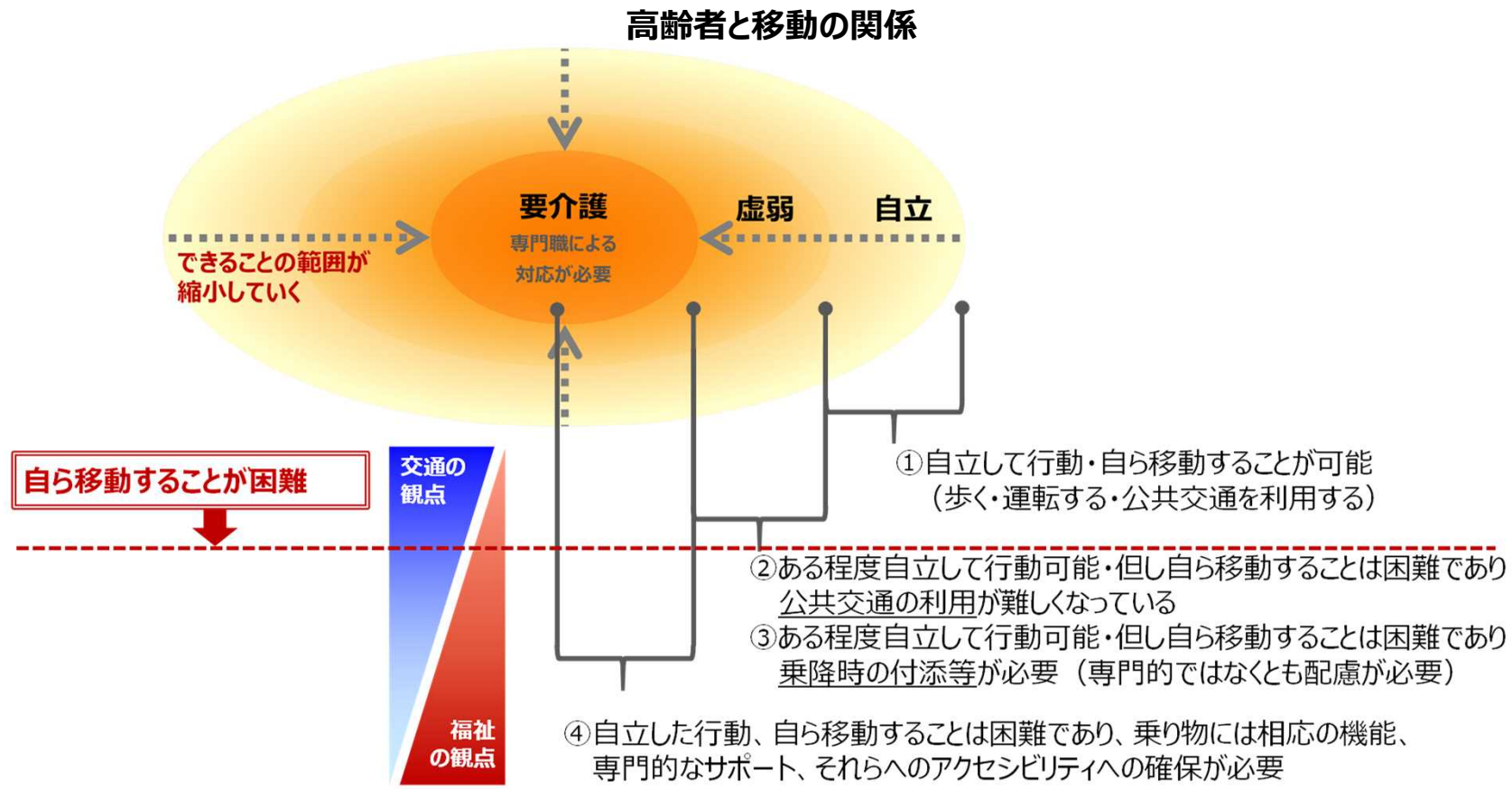


7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

＜さまざまな観点から住民互助による移動支援サービスを考える＞

①福祉の視点から ～高齢者の日常生活・社会参加を継続させる～

- 高齢者の移動が困難であることは、日常生活を営むうえで必要な買い物や通院等ができないという問題にとどまらず、社会参加の機会自体を失うことにもつながる。社会参加の機会を失うことは、高齢者の虚弱化に拍車をかける。
- そのため、高齢者の移動手段の確保は介護予防や悪化防止に向けた命題。



7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

＜さまざまな観点から住民互助による移動支援サービスを考える＞

②交通の観点から ～コンパクト・プラス・ネットワークにおける公共交通ネットワークとの関わり～

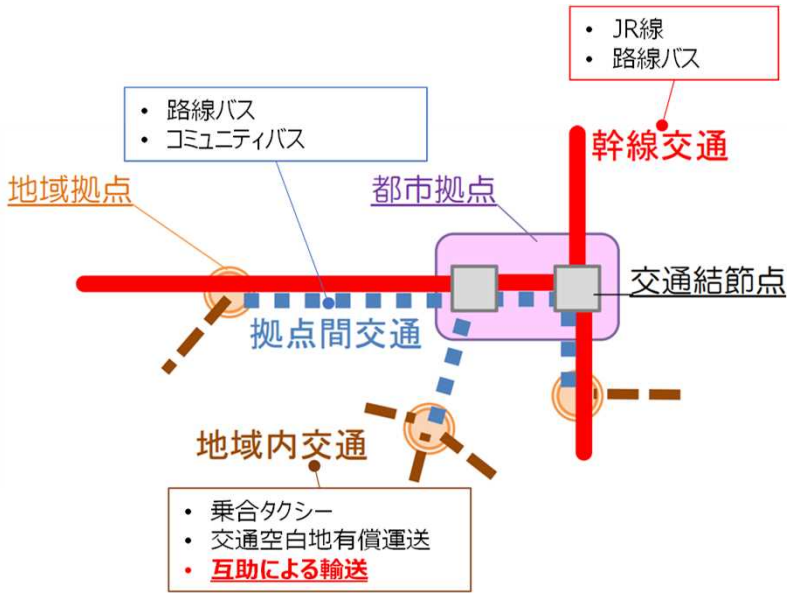
- 人口減少下においては、コンパクトシティとネットワークにより、生活の利便性の維持・向上、地域経済の活性化、行政コストの削減等を図る。
- 公共交通について、「地域間の移動」と「地域内の移動」に焦点をあて、交通の全体像を考えることが求められ、その際、住民互助による移動支援サービスが、新たに公共交通の補完に寄与する可能性も十分に考えられる。

コンパクト・プラス・ネットワークにおける地域(集落)のイメージ



出典：国土交通省「国土のグランドデザイン2050」

目指す地域公共交通ネットワークのイメージ(北上市)



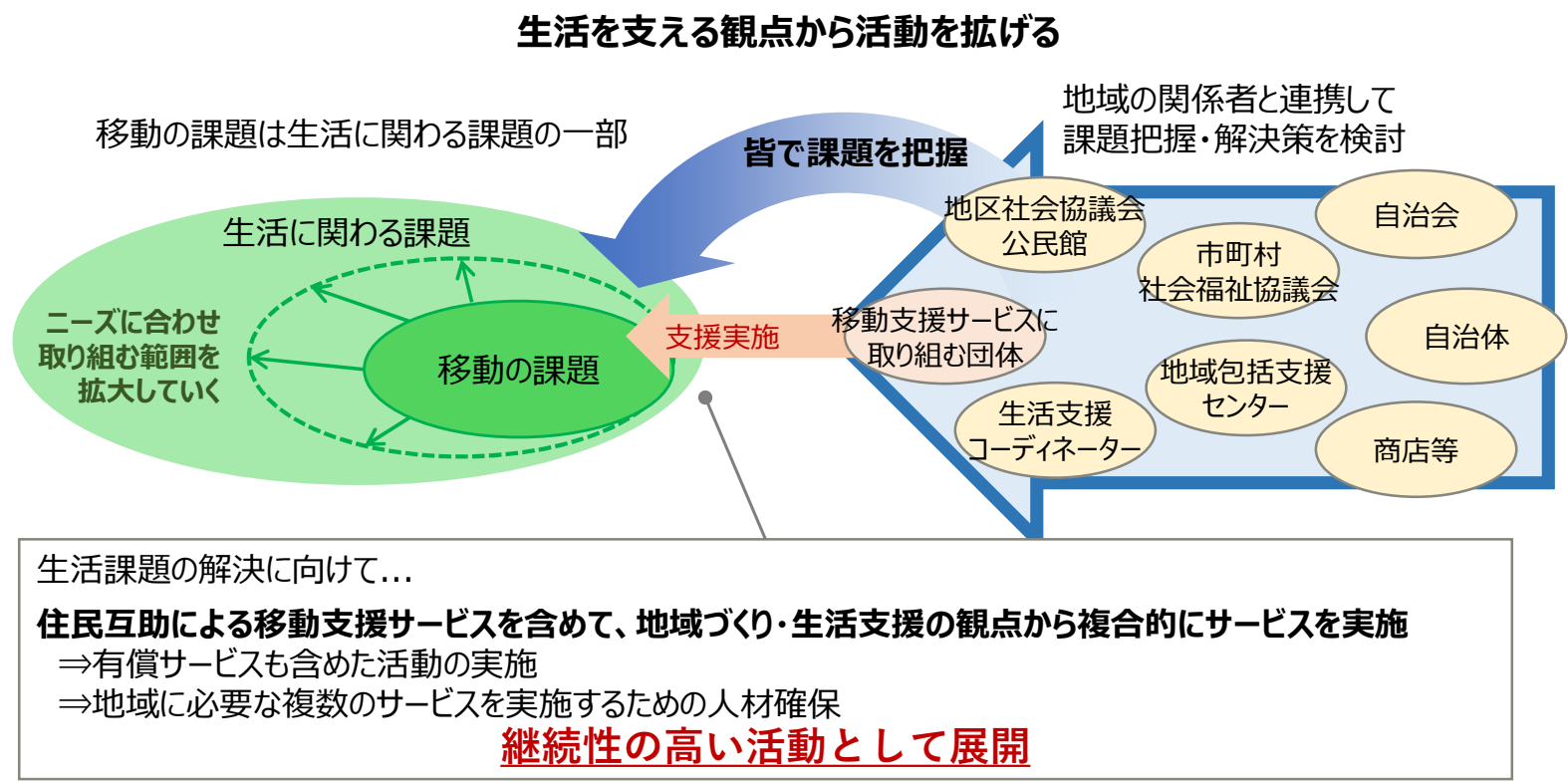
出典：北上市「北上市地域公共交通計画」掲載情報をもとに一部富士通総研にて加筆

7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

＜さまざまな観点から住民互助による移動支援サービスを考える＞

③地域づくりの観点から

- 移動は日常生活における困りごとのひとつであるため、移動手段確保をきっかけとして、活動範囲を日常の課題への支援にまで拡大し、地域に必要なサービスを総合事業や有償サービス等で行う等して収入の確保を進め、安定的な運営の継続を図る。
- その場合は、移動支援サービスに取り組む者だけではなく、地域の関係者と話し合い、必要なものは何か・一緒にできるものはないか等も検討して進める。



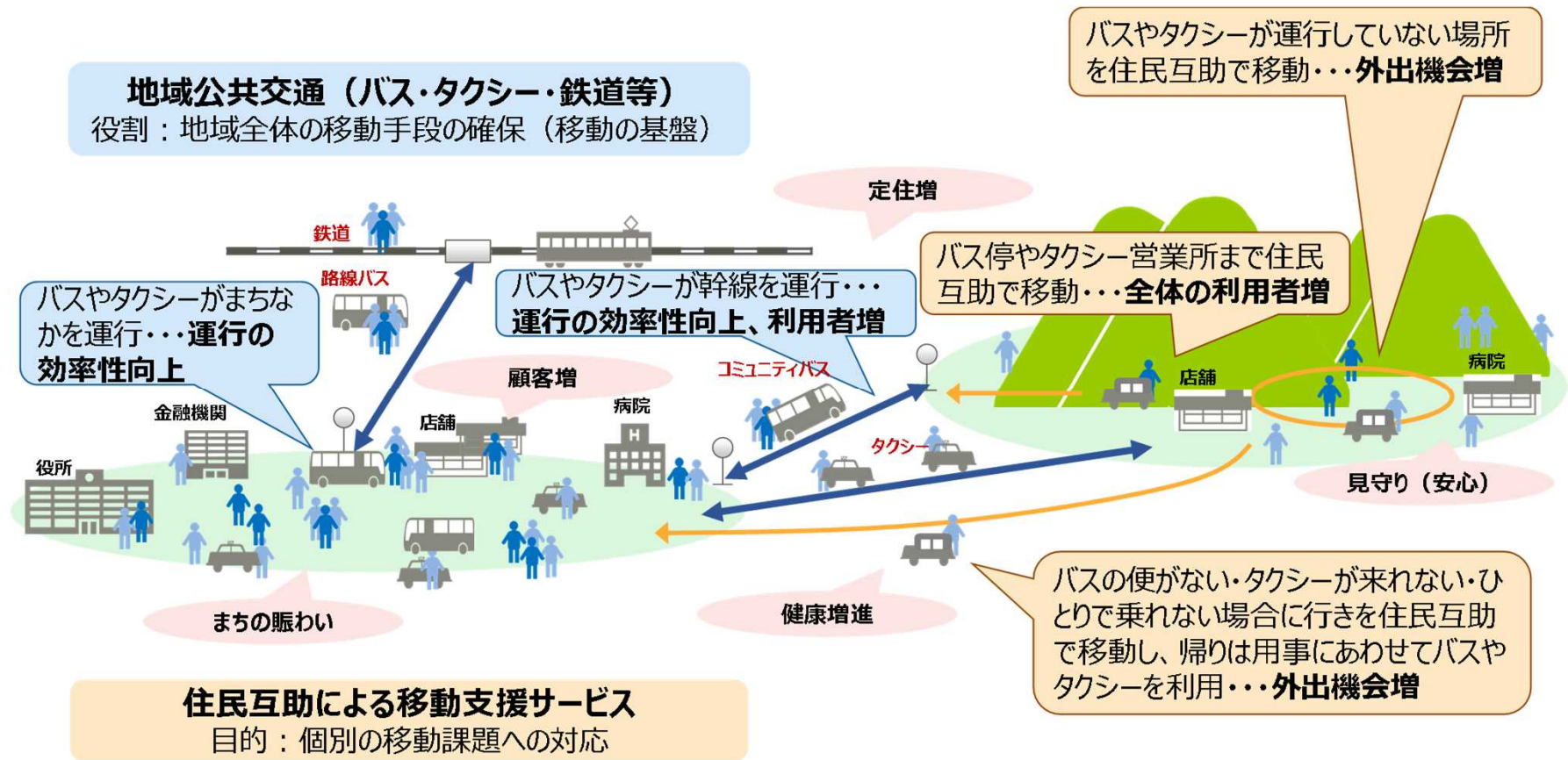
7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

＜さまざまな観点から住民互助による移動支援サービスを考える＞

④ まちの活性化の観点から

- 課題を抱える高齢者等でも移動できる環境ができれば、外出意欲の向上・外出機会の増加にも好影響を与える。そして、公共交通の利用機会の増加、外出先である商業等も含むまちの活性化が図られるなど、地域での好循環が創出される。

住民互助による移動支援サービスの実施によるまちの活性化

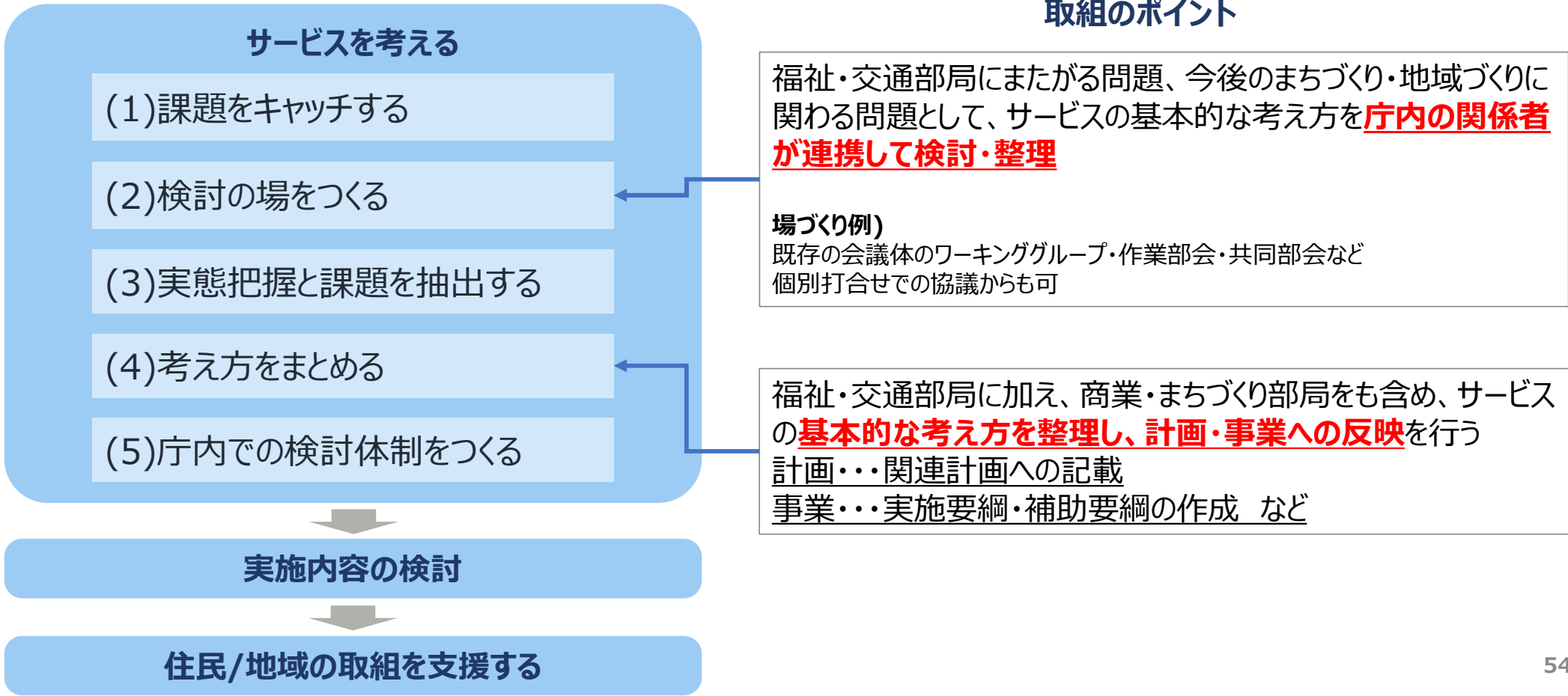


7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

＜わがまちにおける住民互助による移動支援サービスを考える＞

- 住民の取組の支援につなげていくためには、市町村としての住民互助による移動支援サービスの考え方を整理したうえで、実施内容を具体化して、住民等による取組を支援。

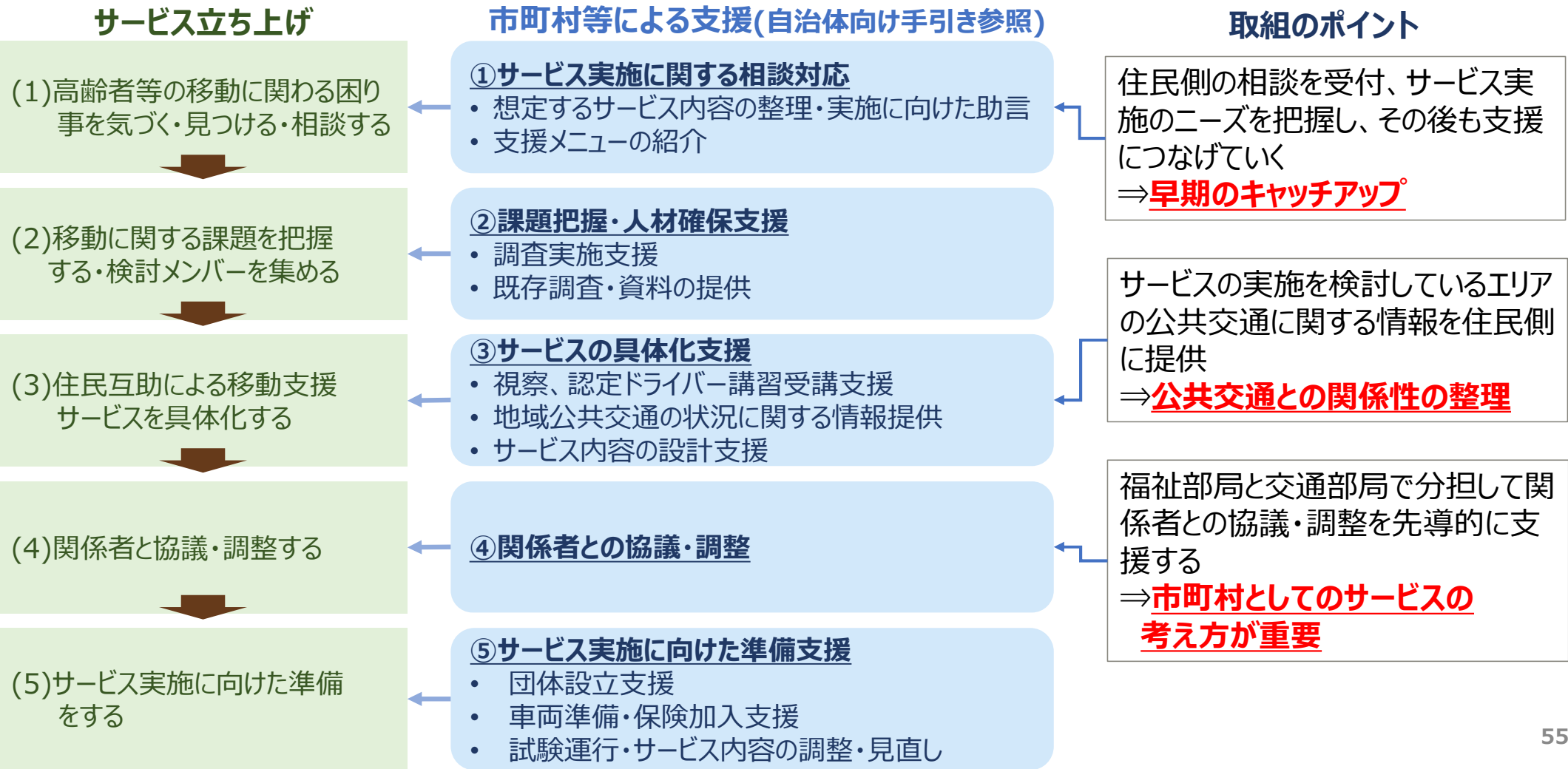
市町村による検討(自治体向け手引き参照)



7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

＜住民/地域を取組を支援する＞

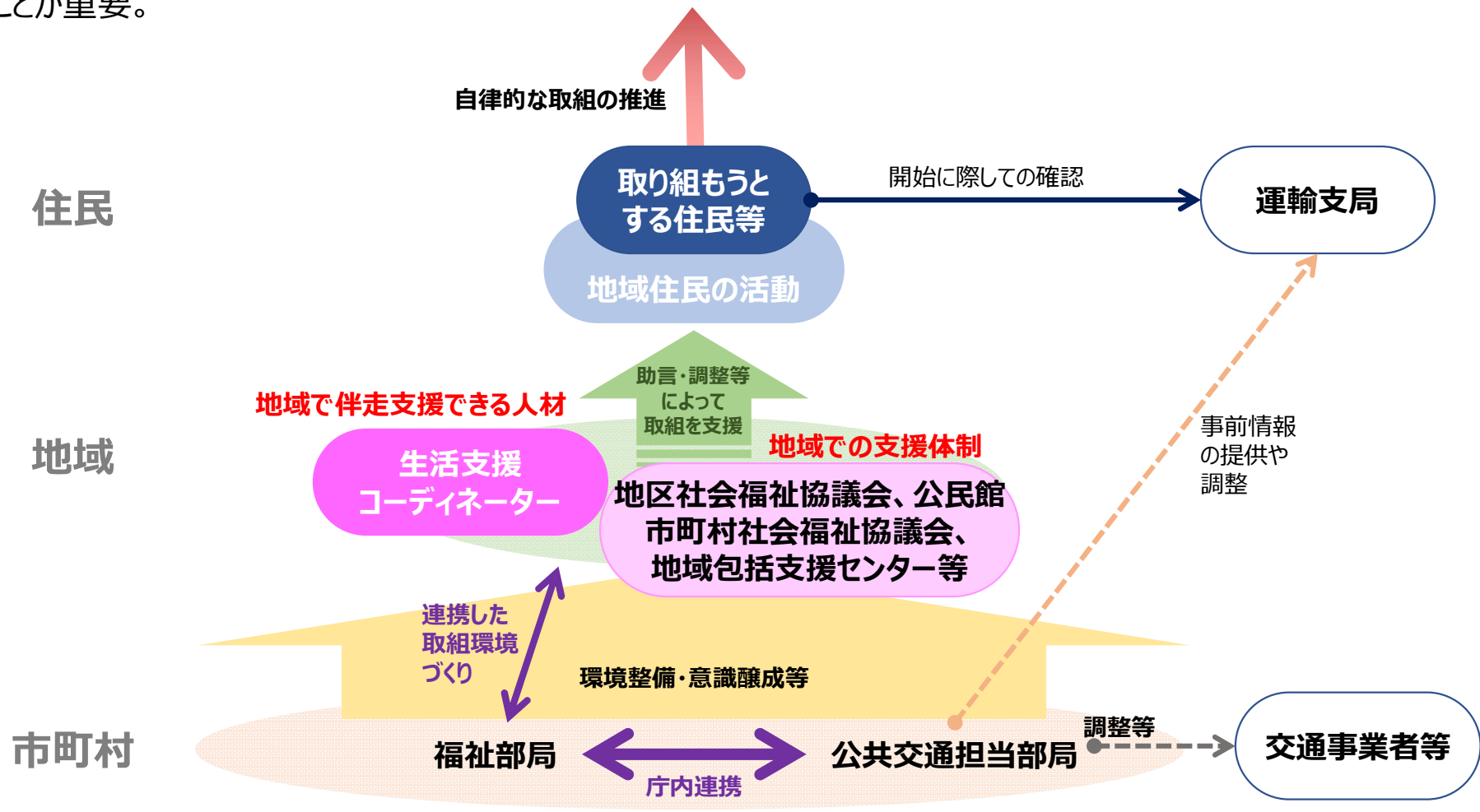
■ 住民等によるサービスの立ち上げについて、それぞれの段階での支援を実施。



7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

<関係者との連携>

- 地域の課題解決につながるサービスの実施に向けては、取り組む住民等を支援できる環境を、地域の実情に応じて、関係者とともに準備することが重要。



7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

- ＜住民/地域の取組を支援する＞
- サービス内容の設定を以下の視点から支援。

設定内容	まとめ
1. 利用者の設定	- 自治会内や団地内の住民等、特定のエリア内に居住する人が利用者となるように設定することが望まれる。 - 既存の公共交通では十分に移動手段を確保できず、日常生活の移動に困っている人であるとわかるように設定。
2. 目的地の設定	日常生活で必要となる買い物や通院等、利用者の移動の目的を特定して送迎を行う場合の他、駅やバス停等の地域の公共交通が利用できる場所への送迎を行う場合等が考えられます。どのようなニーズに基づいて実施するサービスなのかを考え、目的地を設定。
3. 運行範囲の設定	- 高齢者等が日常生活で必要となる施設等の場所を踏まえて運行範囲を設定。 - 自治会内、団地内等特定の範囲の場合や、市町村内など広域になる場合、他市町村まで越境する場合等、地域の状況によって様々のため、市町村に相談のうえで、必要に応じて地域の関係者と合意を図る必要があります。
4. 車両の確保・保険の適用	- サービスに利用する車両は「専用車」、「借用車」、「個人所有車」の3種類。 - 保険の考え方としては、「車両に適用されている保険を利用する」もしくは「住民互助による移動支援サービス実施時に適用される専用の保険を利用する」の2種類。 - 専用保険は、「保険会社の移動支援サービス専用自動車保険」、「全国社会福祉協議会の送迎サービス補償」があり。
5. 運行体制の確保	サービスを実施するには車の運転を行う「ドライバー」と運行管理を行う「コーディネーター」の役割を担うメンバーで運行体制を確保。
6. 費用負担の設定	- 住民互助による移動支援サービスは、無償の送迎サービスであるため、利用者から車での送迎に対する料金(対価)を受けることはできない。 - そのうえで、「実際の運送に要する実費(ガソリン代、有料道路使用料、駐車場代)」と「生活支援費(外出の付き添い等)に対する対価」は受取可。
7. 運営費の確保	運営費を確保する方法は、「実施団体の余剰金や別事業での収益を充てる」と「自治体等からの運営補助金を充てる」があり。

7. 住民互助による移動支援サービスに取り組むうえでのポイント

＜サービスを立ち上げるうえでの主な悩み＞

Q1 サービスを実施するための**車両**は何を使うの？

A1. 主に3つのパターンがあります。状況に応じて最も適したものを選びましょう。

- 専用車 …サービスを実施するために車を購入する
- 借用車 …市町村の公用車、社会福祉協議会・社会福祉法人・医療法人、企業等の所有車を借りる
- 個人所有車…ドライバーの個人所有車を利用する

Q2 事故などの**安全対策**はどうするの？

A2. 以下のような対策に取り組むことが、ドライバーと利用者それぞれの安心感につながります。

- 大臣認定のドライバー講習を受講する
- 事故をカバーできる保険へ加入し、事故の時の対応を利用者へ説明する
- サービス実施時の運行を管理する(ドライバーの体調確認、運行記録の管理など)

Q3 **お金**の流れ(費用負担や補助金など)はどうなるの？

A3. 利用者に費用を負担してもらう場合、「ガソリン代等の実費を受け取る」、「生活支援の一環として実施する外出の付き添いに対する対価を受け取る(車での送迎は無償)」などがあります。

運営費としては、「実施団体の余剰金や別事業での収益を充てる」、「自治体等からの補助金を充てる」があります。
(補助金の有無は市町村等にご確認ください。)

なお、費用負担の状況によって充当できる内容も異なります。

住民互助による移動支援サービスの立ち上げに関する手引き活用の流れ(例)

①自治体向け手引き

サービスの考え方や、検討・支援の方法などを整理に活用。



住民互助による移動支援サービスの立ち上げに関する自治体向け手引き

本編

移動できることは、日常生活に必要な買い物や通院等を行うためだけでなく必要なのではありません。人とふれあう・交流を深めるための外出をするためにも必要であり、外出ができることは人が生きるうえでの活力のひとつでもあります。「住民互助による移動支援サービス」は、自ら移動することが難しい高齢者等の外出を住民同士の支え合いで実現しようとする取組です。

この手引きは、「住民互助による移動支援サービス」に関心を持った方を支援するための考え方や方法をご紹介します。

令和3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
地域公共交通の活性化とも連携した住民互助による移動支援サービスの普及方策に関する調査研究事業 株式会社富士通総研

②住民向け手引き(概要版)

住民へのサービスの内容と立ち上げの流れ、支援などの周知に活用。



お住まいの市町村等に相談してみましょう！
受けられる情報提供や支援は、それぞれの市町村等にお問合せください。

③住民向け手引き

住民側でのサービスの内容と立ち上げの検討に活用。



住民互助による移動支援サービスの立ち上げに関する住民向け手引き

本編

移動できることは、日常生活に必要な買い物や通院等を行うためだけでなく必要なのではありません。人とふれあう・交流を深めるための外出をするためにも必要であり、外出ができることは人が生きるうえでの活力のひとつでもあります。「住民互助による移動支援サービス」は、自ら移動することが難しい高齢者等の外出を住民同士の支え合いで実現しようとする取組です。

この手引きは、「住民互助による移動支援サービス」に関心を持った方に立ち上げ方をご紹介します。

令和3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
地域公共交通の活性化とも連携した住民互助による移動支援サービスの普及方策に関する調査研究事業 株式会社富士通総研

手引きは以下のURLにアクセスしてご覧ください。
株式会社富士通総研ホームページ
<https://www.fujitsu.com/jp/group/fri/report/elderly-health/2021regionalpolicy1a.html>