

令和3年度第1回犬山市高齢者地域ケア・生活支援推進協議会
移動支援事業検討部会 次第

日時：令和3年8月31日（火）
午前10時00分～午前11時30分
場所：ビデオ会議（オンライン）

1. あいさつ

2. 議題

(1) 令和3年度の事業予定について（資料1）

(2) 住民同士の互助による移動・外出支援について（資料2）

アドバイザー：特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク
副理事長 河崎 民子 氏

3. その他

令和3年度第1回犬山市高齢者地域ケア・生活支援推進協議会
移動支援事業検討部会

令和3年度の事業予定について

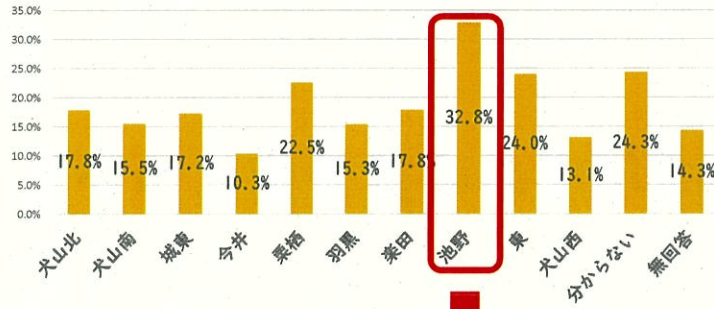
犬山市健康福祉部高齢者支援課



1. 入鹿地区（池野小学校区）における アンケート調査



高齢者移動支援ニーズ調査 (R2.11実施)における「困っている」かつ「利用したい」人の割合



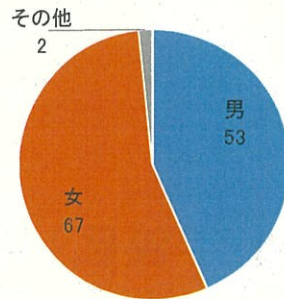
個別にアンケート調査を実施

実施地区 入鹿区
 実施期間 令和3年4月26日～5月5日
 配布数 122枚 ※入鹿地区在住の18歳以上の住民
 回収数 122枚

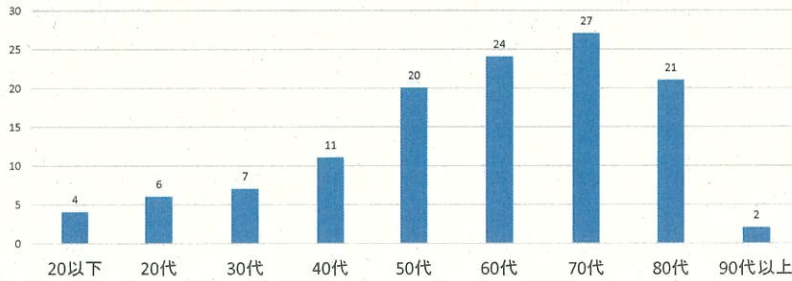
2

【回答者の属性と困り感】

(1)性別

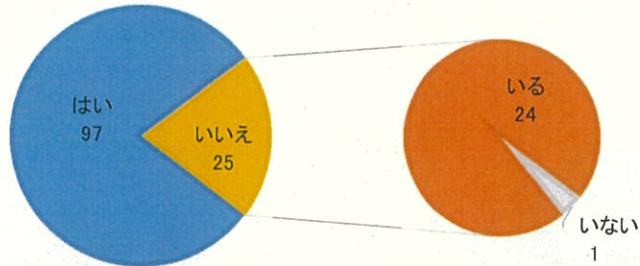


(2)年代

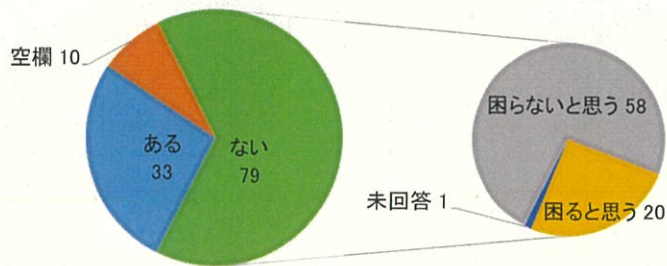


3

(3) 運転をするか(補助円:運転しない人の支援者の有無)



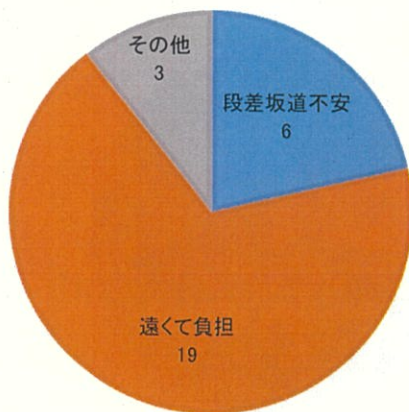
(4) 移動に困ることがあるか(補助円:困らない人の5年後の困り感)



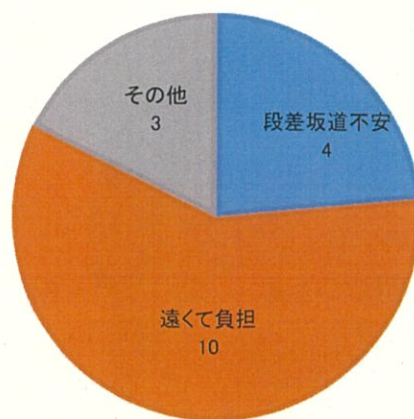
4

【移動における困りごと】

① 徒歩移動

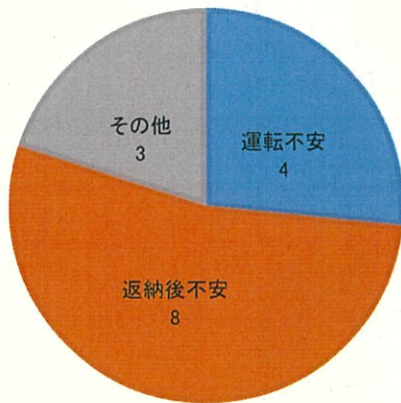


② 自転車移動

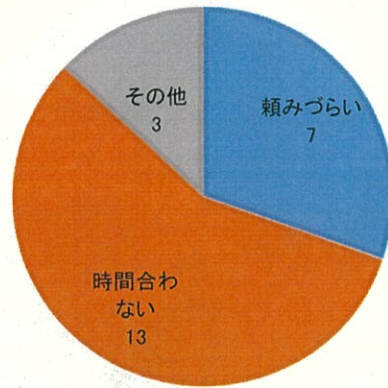


5

③自分の運転



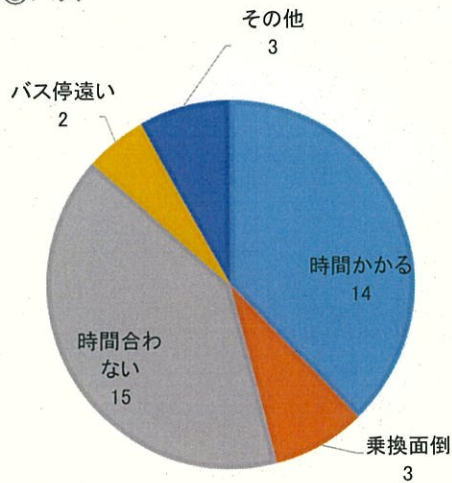
④他者の運転



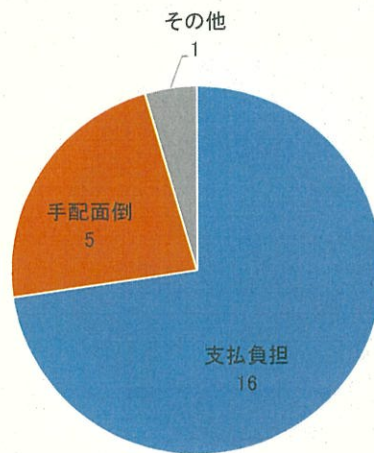
6



⑤バス



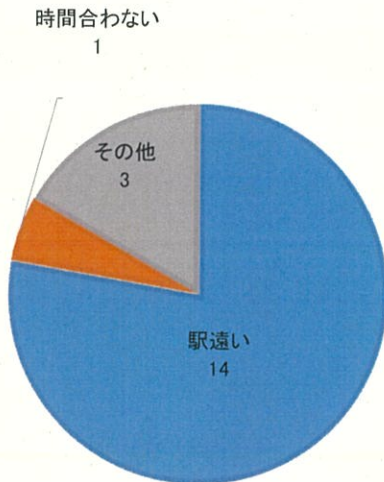
⑥タクシー



7



⑦電車



⑧自由記載(抜粋)

- ・コミュニティバスの本数を増やしてほしい
- ・タクシー代のサブスクを進めてほしい
- ・犬山駅と直通のバスを作してほしい
- ・コミュニティバスの乗り換えが不便
- ・この地域の10年後の人口を考えるとゾッとする
- ・お互いに助け合える仕組みづくりが必要

8

【考察】

- ・回答者のうち6割が60歳以上。
- ・回答者のうち8割が運転をしている。
- ・運転をしない人の9割超に支援者がいる。
- ・6割超の人は移動に関して困っていない。
- ・困っていない人の7割超が、5年後も困らないと思っている。
- ・困っている人のうち4割超が、自分の運転に関して困っている。



少なからず困っている人はいるものの、自分で運転をしたり支援者（同居や別居の家族）の支援を受けており、生活は成立している。

自分の行きたい時に行きたい場所へ行けること（生活以外で外出することへの楽しみ）に対して価値を見出してもらうことと、ドライバーの担い手が持つ不安感の払しょくが課題。

9

2. 今年度の事業予定

10



年度末までの目標：実証実験の地区と内容が決定し、実証実験に着手できている

時期	内容	目的
R3年 1月頃	移動支援に関するセミナーの開催	地域での移動支援の取組事例や関係法令、保険などの情報を学ぶ。
2月頃	地区ごとでのワークショップの開催 (複数回を予定)	実際に地区ごとに分かれ、実施可能な内容を検討する。
3月頃	実証実験	地区での実証実験を行い、課題などの把握を行う。
実証実験前	高齢者移動支援事業検討部会の開催	セミナー及びワークショップの結果報告及び次年度の事業内容を提示し、意見聴取を行う。

11



住民同士の互助による移動・外出支援について — 全国の事例 & 法制度など —

NPO法人 全国移動サービスネットワーク 副理事長 河崎 民子



【 お話する内容 】

- 生活に必要な移動・外出に困る高齢者の増加
— その背景や現状など —
- 地域で支え合う 住民主体の取組み事例
- 道路運送法について（事例を含む）
- 事故を防ぐために & 事故への備えと保険
- 立上げプロセス(どのように創っていったか)事例

■ 生活に必要な移動・外出に困る高齢者の増加 — その背景や現状など —

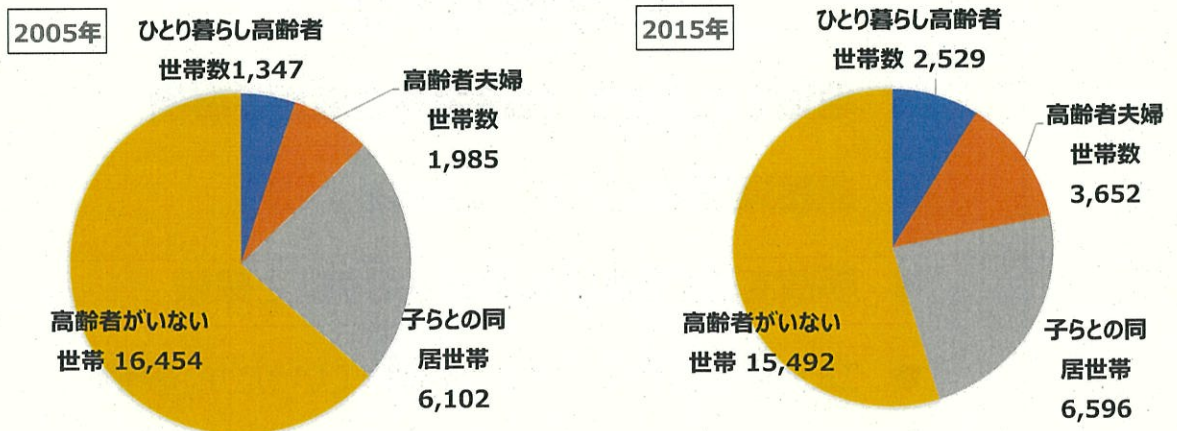


3

1) 少子高齢&人口減少社会の進行 高齢独居・高齢者のみ世帯の増加

- 高齢者は自助努力で生活するしかない？

犬山市 世帯の推移

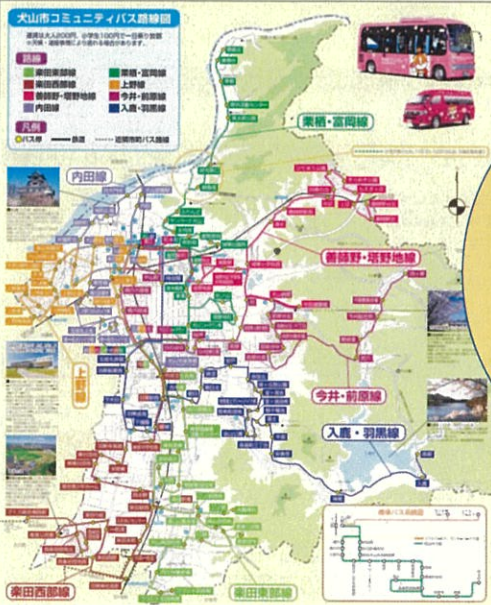


第9次犬山市高齢者福祉計画（令和3年3月）から作成
第8次犬山市介護保険事業計画

4

2) 地域交通の限界 & 地元商店の撤退

← マイカー中心のライフスタイル



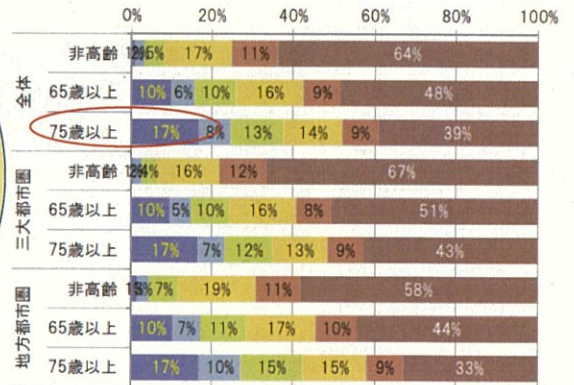
今ある公共交通は、
乗って・支えて・維持することが大切！

犬山市
ホームページから

3) 駅やバス停まで歩けない

● 無理なく休まずに歩ける距離は100メートルまでと75歳以上の17%が回答（国土交通省の調査）

■ 高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離



■ 100mまで ■ 300mまで ■ 500mまで ■ 1kmまで ■ 1.5kmまで ■ 1.5km以上

資料：国土交通省「全国都市交通特性調査」（平成27年）
※全国の70市を対象に集計

5

4) 高齢者間にも経済格差が拡大

● 買物にタクシーを乗る人は多くない

犬山市の対策

○ 高齢者タクシー料金助成事業

【事業内容】

85歳以上の高齢者が介護保険の要支援・要介護認定者が6割を占める現状から、外出する機会を増やし社会参加を促進することにより介護予防を図るため、85歳以上の高齢者に年間28枚（月2枚+4枚）のタクシー基本料金助成券を交付しています。

福祉タクシーや介護タクシーを含めたタクシー会社24社と協定を締結し、高齢者の外出を支援しています。

第9次犬山市高齢者福祉計画
第8次犬山市介護保険事業計画
（令和3年3月）から

【現状と評価】

利用者は通院、買い物などを目的とした利用が多く、高齢者のための外出支援施策として、平成30年度にコミュニティバス事業と合わせて、事業の内容を拡充しました。

タクシー料金助成事業の実績

	平成30年度	令和元年度	令和2年度 (見込み)
対象者数(人)	2,788	2,951	3,331
発行人数(人)	1,290	1,389	1,565
利用枚数(枚)	13,092	13,797	14,380
1人あたり平均利用枚数(枚)	10.1	9.9	9.2

【方向性】

高齢者の外出を支援することで、介護予防としての効果があるため、利用者の声を聞きながら、引き続き事業を継続していきます。また、外出支援として、利用状況を把握し、より利用しやすいサービス条件などを検討していきます。

6

高齢ドライバーの免許返納問題

高齢ドライバーによる死亡事故

年齢層別の死亡事故件数（免許人口10万人当たり）

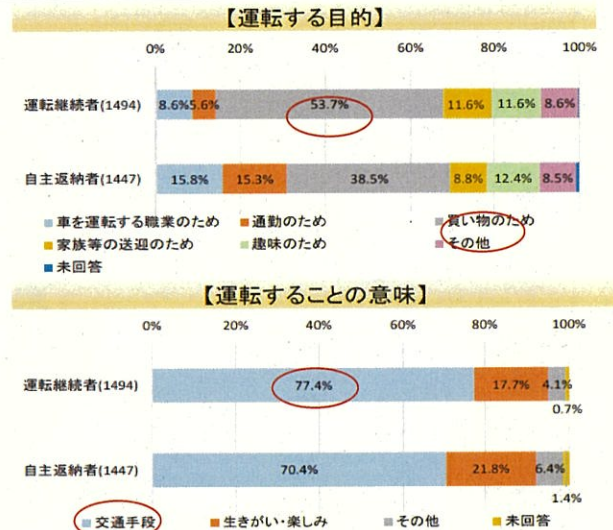


87歳の男性による池袋の事故
2019.4.19 時事ドットコム

警察庁交通局「令和2年の交通死亡事故発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」より抜粋

代替手段が必要！

運転免許は交通手段なので返納できない
と75歳以上の77%が回答（警察庁調査結果
2015年）

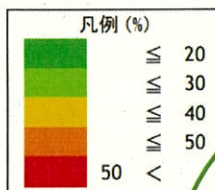


タクシー業界も高齢者ニーズに合う事業
転ができるような国の制度改革が必要

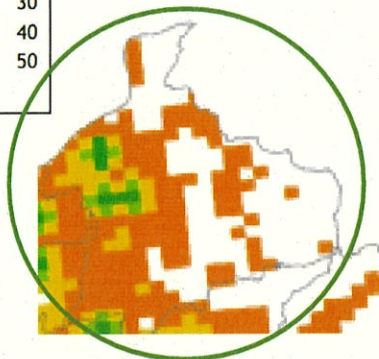
食料品アクセス困難人口 出典：農林水産政策研究所

食料品アクセス困難マップ 犬山市 75歳以上 割合

定義：食料品を置く店舗まで500m以上
かつ自動車利用困難な75歳以上高齢者を指す。
店舗はコンビニエンスストア等を含む



白い部分は、山・田畑・海

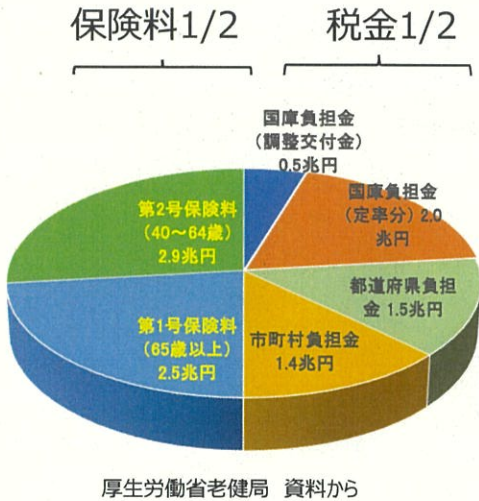


食料品アクセス困難は移動困難者の課題でもある

- 買物環境の悪化の影響として、
- ① 高齢者の外出頻度の低下による生きがいの喪失
 - ② 商店までの距離が遠くなることによる高齢者等の転倒・事故リスクの増大
 - ③ 食品摂取の多様性が低下することによる低栄養化及びこれによる医療費や介護費の増加の可能性

平成27年（2015年）国勢調査に基づく推計結果

介護保険の財源構成と規模



介護給付と保険料の推移

高齢人口の増加とともに認定者も増え 給付費は当初の3倍、保険料も2倍に

事業運営期間	事業計画	給付(総費用額)	保険料	介護報酬の改定率
2000年度	第一期	3.6兆円	2,911円 (全国平均)	H15年度改定 ▲2.3%
2001年度	第一期	4.6兆円		
2002年度	第一期	5.2兆円		
2003年度	第一期	5.7兆円	3,293円 (全国平均)	H17年度改定 ▲1.9%
2004年度	第一期	6.2兆円		
2005年度	第一期	6.4兆円		H18年度改定 ▲0.5%
2006年度	第三期	6.4兆円	4,090円 (全国平均)	H21年度改定 +3.0%
2007年度	第三期	6.7兆円		
2008年度	第三期	6.9兆円		
2009年度	第四期	7.4兆円	4,160円 (全国平均)	H24年度改定 +1.2%
2010年度	第四期	7.8兆円		
2011年度	第四期	8.2兆円		
2012年度	第五期	8.8兆円	4,972円 (全国平均)	消費税率引上げに伴う H26年度改定 +0.63%
2013年度	第五期	9.2兆円		
2014年度	第五期	9.6兆円		H27年度改定 ▲2.27%
2015年度	第六期	9.8兆円	5,514円 (全国平均)	H29年度改定 +1.14%
2016年度	第六期	10.0兆円		
2017年度	第六期	10.8兆円		H30年度改定 +0.54%
2018年度	第七期	11.1兆円	5,869円 (全国平均)	
2019年度	第七期			
2020年度	第七期			

※2016年度までは実績であり、2017～2018年度は当初予算である。

2021年改定 65歳以上の保険料 全国平均月6,014円

週に1回以上 外出していますか？

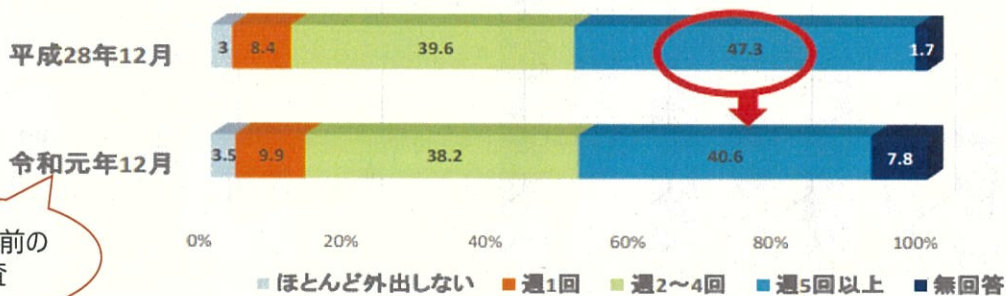
1回犬山市高齢者地域ケア・生活支援推進協議会
移動支援検討部会資料

～高齢者の移動に関する現状～

外出の現状①

3年に1回の高齢者福祉・介護に関するアンケート(犬山市役所実施)より

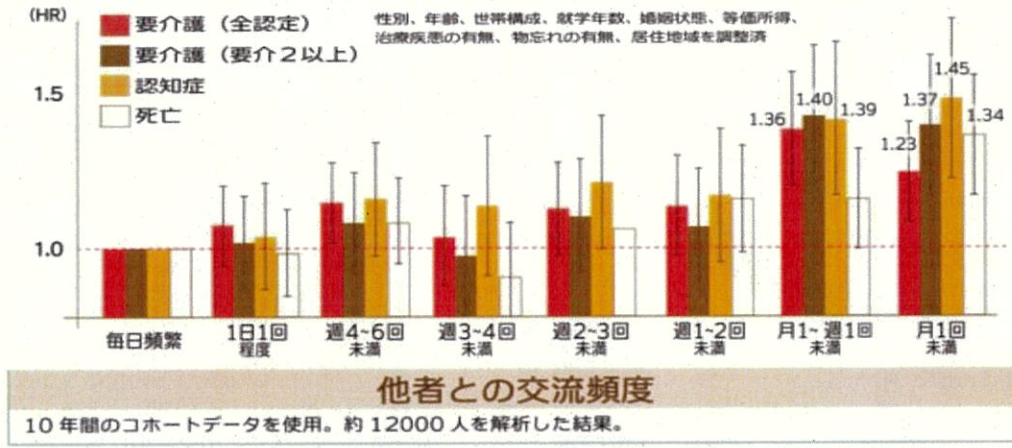
◆週に1回以上は外出していますか



外出と交流は健康と深くかかわっている

日本老年学的評価研究機構の調査から

人との交流は週 1 回未満から健康リスクに ～認知症や要介護(要介護2以上), 死亡が1.3～1.4倍～

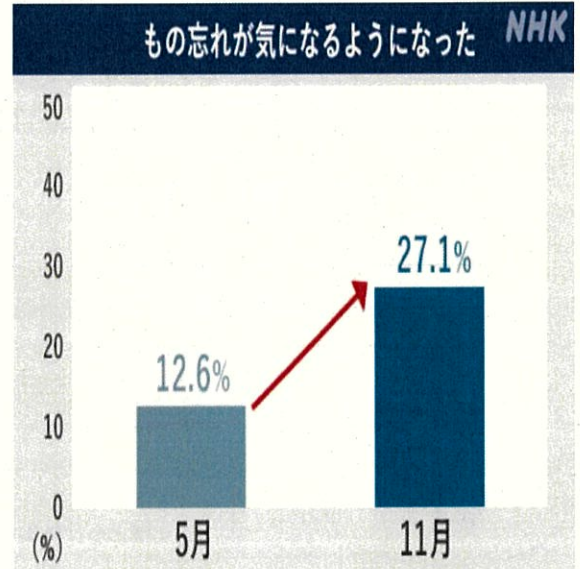


斉藤雅彦・近藤克則・尾島優之ほか (2015) 日本公衆衛生雑誌, 62(3)より

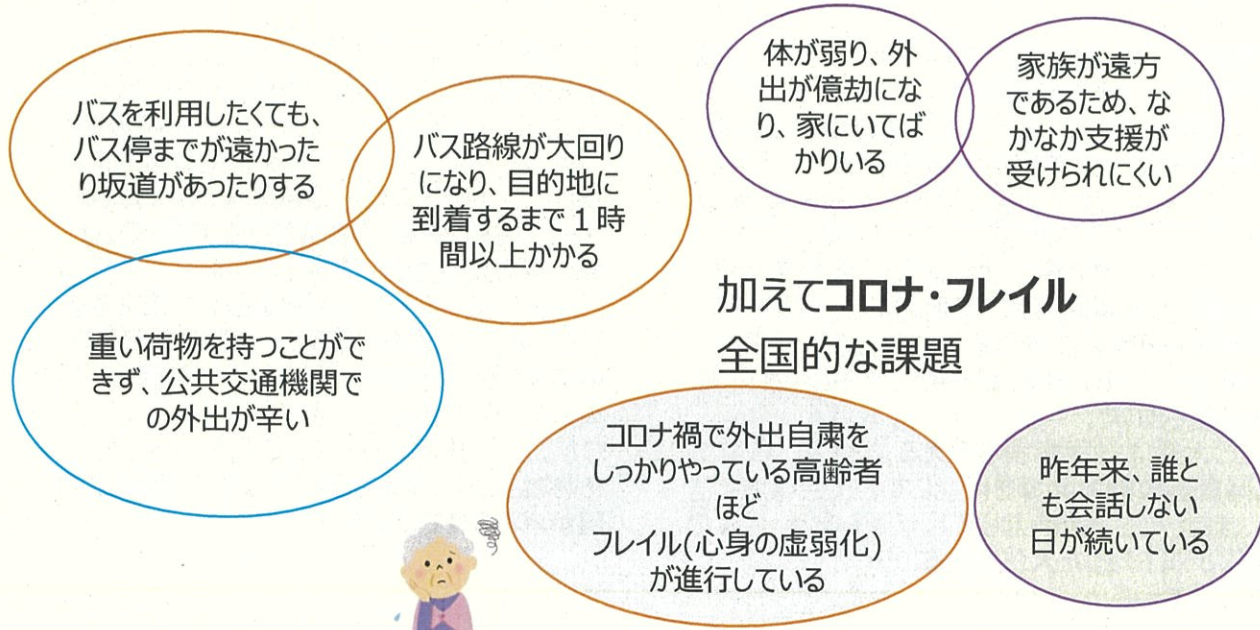
「コロナフレイル（身体や認知機能の虚弱化）」の高齢者が増加している実態

コロナによる健康
二次被害

筑波大学大学院の研究グループ（代表：久野譜也教授）、2020年5月、新潟県見附市で約600人を対象に、2020年11月 全国6つの自治体でアンケート調査 結果

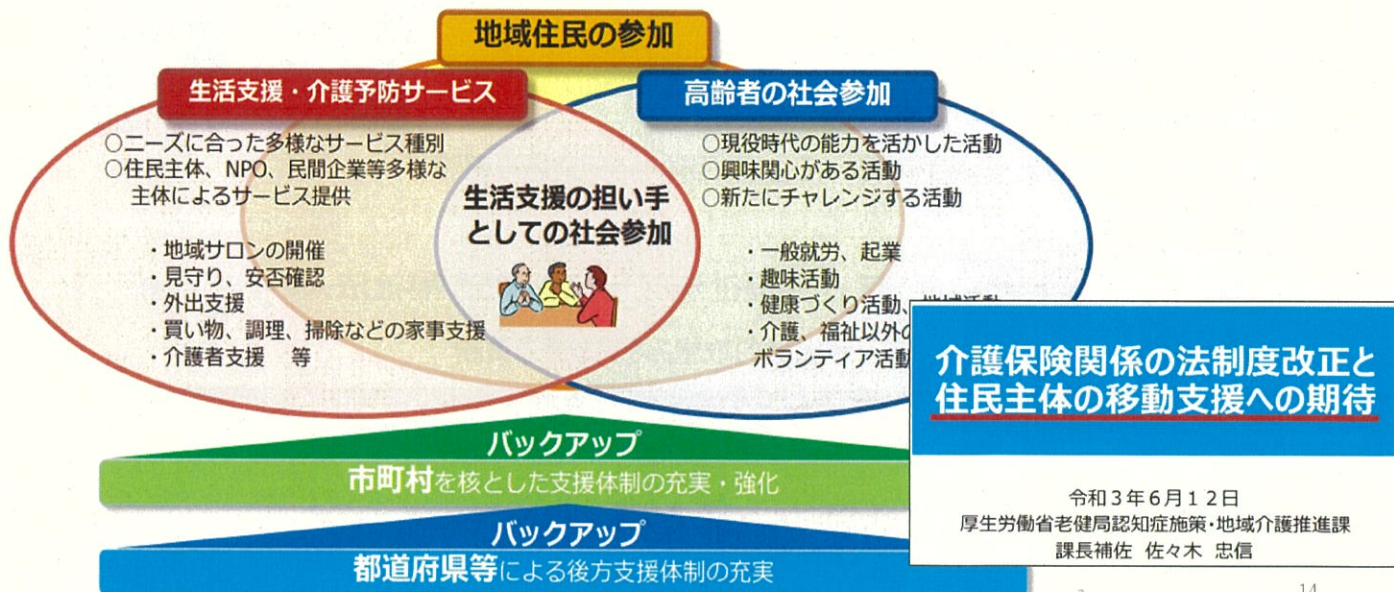


犬山市 協議体で出てくる高齢者の移動の課題



地域包括ケアシステム 支え合いの地域づくり

厚生労働省資料



第9次犬山市高齢者福祉計画
第8次犬山市介護保険事業計画
(令和3年3月)から

高齢化の急速な進行に伴い、地域社会では高齢者をめぐる様々な問題が浮かび上がっています。ひとり暮らしの高齢者や高齢者のみの世帯の増加や孤立化、認知症高齢者の増加、介護する家族の負担や介護離職の増加、高齢者虐待などの問題への対応が課題となっています。

こうした中、国においては、高齢社会対策の推進に当たり基本的考え方を明確にし、分野別の基本的施策の展開を図るべく、2018年（平成30年）2月16日に「高齢社会対策大綱」を閣議決定しました。

この大綱は、「高齢者を支える」とともに、意欲ある高齢者の能力発揮を可能にする社会環境を整え、また、高齢者のみならず若年層も含め、全ての世代が満ち足りた人生を送ることのできる環境を作ることを目的としています。

この大綱に基づき、国は、2025年（令和7年）を目途に、高齢者の尊厳の保持と自立生活の支援の目的のもとで、可能な限り住み慣れた地域で、自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができるよう、**地域の包括的な支援・サービス提供体制（地域包括ケアシステム）の一層の推進を図ること**としています。

また、制度・分野ごとの「縦割り」や「支え手」「受け手」という関係を超えて、**地域住民や地域の多様な主体が「我が事」として参画し、人と人、人と資源が世代や分野を超えて「丸ごと」つながることで住民一人ひとりの暮らしや生きがいを地域とともに創る社会「地域共生社会」の実現が求められています。**

15

地域の課題解決を後押しするツール

■ 介護保険制度一部改正による機能（2015年～）

- ・専門職としての**生活支援コーディネーター**
- ・**協議体の設置**（第1層、第2層）
- ・介護予防・日常生活支援**総合事業**による住民・団体への**補助金の創設**



■ 社会福祉法改正による**社会福祉法人**の制度改革

→**公益的取組みを実施する責務**

デイサービス車両の空き時間で買物支援・サロン送迎等

■ 県などによる**移動支援活動立上げ支援**

16

全国各地の実施事例パターン



- 1 地域が主体的に(インフォーマルに)外出を支援
- 2 社会福祉法人の「公益的な取組」と地域が連携

許可・登録の手続き不要の形態で行われることが多い

支援形態・目的地		使用車両		運転	添乗・付添・調整
乗合型	1 買物支援	法人の車	個人の車	施設職員またはボランティア	ボランティア 社協や地域包括
	2 居場所への送迎	法人の車	個人の車	施設職員またはボランティア	ボランティア 社協や地域包括
	3 巡回型	法人の車	個人の車	施設職員またはボランティア	ボランティア 社協や地域包括
個別型	4 通院など個人ニーズの送迎	(法人の車)	個人の車	ボランティア	ボランティア 社協や地域包括

17

■ 地域で支えあう住民互助の取組み事例



18

社会福祉法人と制度改革



- 社会福祉法人は1951(昭和26)年に起源がある社会福祉法にもとづき設立された法人
- 全国に2万818法人(2018年)。救護施設や児童養護施設、特別養護老人ホーム、障害者入所・支援施設、保育所などを経営。制度創設時の時代背景から、さまざまな税の優遇措置を受ける
- 2013年に厚生労働省が特別養護老人ホームの内部留保に関する調査結果を公表。特養1施設あたり平均3億1千万円が内部留保されており、総額2兆円規模になることから社会問題に
- 2016年公布の社会福祉法一部改正により、公益性が高い法人として本来のあり方へ制度改革が行われた

社会福祉法人制度改革(主な内容)

○ 公益性・非営利性を確保する観点から制度を見直し、国民に対する説明責任を果たし、地域社会に貢献する法人の在り方を徹底する。	
1. 経営組織のガバナンスの強化 □ 理事・理事長に対する牽制機能の発揮 □ 財務会計に係るチェック体制の整備	○ 議決機関としての評議員会を必要とする事項の委任・解任や役員報酬決定など重要事項を決議(注)小規模法人については評議員会に代る経過措置を設ける。 ○ 役員・理事会・評議員会の権限・責任に係る規定の整備 ○ 親族等特別関係者の理事等への選任の制限に係る規定の整備 ○ 一定規模以上の法人への会計監査人の導入 等
2. 事業運営の透明性の向上 □ 財務諸表の公表等について法律上明記	○ 監査対象書類の拡大と閲覧請求者の国民一般への拡大 ○ 財務諸表、現況報告書(役員報酬総額、役員等関係者との取引内容を含む)、役員報酬基準の公表に係る規定の整備 等
3. 財務規律の強化 ① 適正かつ公正な支出管理の確保 ② いわゆる内部留保の明確化 ③ 社会福祉事業等への計画的な再投資	① 役員報酬基準の作成と公表、役員等関係者への特別の利益供与を禁止 等 ② 純資産から事業継続に必要な財産(※)の額を控除し、福祉サービスに再投下可能な財産額(「社会福祉充実残額」)を明確化 ③ 再投下可能な財産額がある社会福祉法人に対して、社会福祉事業又は公益事業の新規実施・拡充に係る計画の作成を義務づけ(①社会福祉事業、②地域公益事業、③その他公益事業の順に「順位」) 等
4. 地域における公益的な取組を実施する責務 □ 社会福祉法人の本質に即した主体では困難な福祉ニーズへの対応を求める	○ 社会福祉事業又は公益事業を行うに当たり、日常生活又は生活上支援を要する者に対する無料又は低額の料金で福祉サービスを提供することを責務として規定 ※利用者負担(給付、無料又は低額)による高齢者の生活支援等
5. 行政の関与の在り方 □ 所轄庁による指導監督の機能強化 □ 都道府県・市の連携を推進	○ 都道府県の役割として、市による指導監督の支援を位置づけ ○ 経営改善や法令遵守について、柔軟に指導監督する仕組み(勧告等)に関する規定を整備 ○ 都道府県による財務諸表等の収集・分析・活用、国による全国的なデータベースの整備 等

都道府県別法人数

WAMNET 社会福祉法人の現況報告書等の集約結果(2018年度版)から

(n=20,818法人)



形態:乗合い(買物支援) 車両:社会福祉法人 運転&付添:ボランティア 許可・登録不要

「とちくぼ買い物クラブ」&「外出支援」(神奈川県 秦野市 栢窪地区)

互助活動

【経過】市西部の渋沢・千村地域の地区自治会連合会から買物支援について市へ要望→市が自治会長と協議して18自治会の全戸にアンケートを配布(回答1,571世帯)→高齢化率50%以上で「すぐにも乗りたい」との回答が多かった栢窪地区で移動支援を試行することになった(栢窪自治会96世帯、自治会加入率95%)

モデル実施 2018.9~11月	・毎週(水)10:00~12:00 無料 ・市の公用車を利用(7人乗りワゴン) 運転ボラ:自治会副会長など7人「7人の侍」	・ボランティアの次の担い手→年2回の市主催認定ドライバークラス養成講座で発掘、活動検討 ・栢窪地区の通院など買物以外のニーズへの対応→新たな移動支援を検討
利用者の感想	利用希望11人・久しぶりに〇〇さんと会って話せて嬉しかった・自分の目で見て納得できる買物ができた・坂道が多くて大変だったが買物がラクになった・今後末永くやってほしい	社会福祉法人「輝星会」から施設と駅を往復するバス(職員や入所者家族を送迎)の利用について提案があった。施設と渋沢駅を結んで1時間に1本往復するワゴンをルート上の栢窪地区住民も利用(乗降場所2か所)無料。利用者証を自治会が発行
市の対応	・1か月ごとにボランティアや利用者との協議を行う ・栢窪地区近隣の社会福祉法人へ事業の担い手になれるか打診	社会福祉法人 輝星会が「地域における公益的な取組」として実施
モデル事業の効果	・地域のコミュニケーションが活発化した ・悩みを話す人ができてストレスが解消され、安心感が生まれた ・1人暮らし高齢者を地域で見守るという意識が共有されはじめた ・ボランティアが特別なことではない雰囲気地域に生まれた ・毎週外出することにより介護予防につながった	運行開始 2019.4月 2019.3.28 法人・地域・市の三者による協定を締結
本格実施 2018.12月	社会福祉法人 浄泉会が「地域における公益的な取組」として実施 2018.12.4 法人・地域・市の三者による協定を締結	★事業者との調整:栢窪地区はデマンドタクシーを導入していた。登録かつ予約制であり赤字がふくらんでいた(赤字は市と事業者折半で負担) 事業者に打診したところ、「地域でやることなら、構わない」との反応
運営者	自治会の運転ボランティア:浄泉会のボランティアとして登録 ★厚労省は通達で「定款の変更は、不要」としている	20

いくべえカー (相模原市 佐野川地区)

互助活動

経過	<p>・中山間地域の佐野川地区:人口789人、263世帯(2019年4月)</p> <p>・2012年5月 藤野地域の第2期まちづくり会議「いきいきサポート部会」で佐野川地区の実情にあった交通手段の検討を始める・同9月「佐野川の足を考える会(愛称:さっそくいこう会)」発足・同11月 住民アンケート実施 調査対象255世帯 回答237世帯→約60人が外出困難者と判明・社会福祉法人ラファエル会(佐野川地区で5施設を運営、送迎車両多数所有)に相談。快諾してもらった・2013年 利用申し込みの調査→39人が申込み</p>
実験運行 (2013年10~12月) (2014年1~3月)	<p>【実験運行で見えた課題と対応】①積雪などで運休する際の連絡の仕組み ②キャンセルする場合の連絡方法→さっそくいこう会に電話連絡員を配置・登録者を見直し、ほんとうに必要な人が利用できるようにした →キャンセル待ちの対応もできるようになった・運転手さんや同乗者との会話が楽しみに(電話連絡員と専用携帯電話の費用は自治会が支援) 2014(平成26)年本格運行</p>
本運行開始 (2014年4月)	2019年現在 24人が利用 (水)は平均2~3人 (金)は平均4~5人 利用料:無料
実施方法	<p>週に1回ずつ交互に運行(行き帰り各1便、月4回)</p> <p>(水)(金) いずれも10:00~自宅近くの待合せ場所で順にピックアップ、目的地で下車 12:00~外出先の乗り場で順にピックアップ、自宅近くで下車(各約70分)</p> <p>(水)【5人乗り】→藤野駅前→診療所前→総合支所前→JA前 (金)【8人乗り】→スーパー前→郵便局前→病院前</p> <p>★さっそくいこう会が利用する人と調整して、3ヶ月ごとに利用日を予め決めている</p>
保険	法人の保険+送迎サービス総合補償(全社協)
協力関係	・ラファエル会:車両と運転で外出支援・さっそくいこう会:ラファエル会の行事に協力



(社福)桜井の里福祉会 はな広場 新潟県燕市

互助活動

【経過】施設の運営推進会議で地域のニーズや課題を協議した際に、熊森自治会長より「地域のサロンの送迎が大変になってきている」との課題提起があった。はな広場として地域に何かできることはないかと話し合い、平成29年3月より地域サロンの送迎支援を行うことになった

【対象者】島上地区のサロンに通う高齢者

【担い手】はな広場の職員が運転(施設長や事務職員など)

【方法】・はな広場所有の送迎用リフト車などを使用

- ・ひまわりの会(横田)第2(火)・コスモスの会(熊森)第2(水)
- ・自宅と各サロン会場の行き帰りを送迎・サロンのボランティアが同乗しナビゲート・1回の所要時間は約30分

【やって良かったこと】

はな広場 前生活支援リーダー佐藤博文氏の資料

- ・はな広場を広く知っていただくことで、地域で暮らすことへの安心感
- ・職員が「地域に出ていくきっかけ」となり、地域の方々と顔の見える関係づくりができていっているように感じる

・介護サービスの利用をはじめるとサロンの参加を断念する方が多く見られた。徐々に地域とのつながりが疎遠になり、介護サービスの利用が生活の中心となっていた現状があったが、送迎を担うことで、介護サービスの利用者も今まで通り参加できる「きっかけ」をつくり、継続した参加につながられている・今後も送迎だけでなく、地域のために何かお手伝いできることを見出していきたい



形態:乗合い(買物支援) 車両:(福)十字の園 運転&付添:ボランティア

互助
活動

ほくばら買物支援プロジェクト (静岡県 御殿場市北久原地区)

取組みの
経過

- ・中畑地区(玉穂地区)における地域と野菊寮の活動(試験運行2019年,本格稼働6月)を参考に、**2020年2月から検討開始**
- ・社会福祉法人「十字の園」が車両提供快諾
- ・「ほくばらみんなで支える移動支援プロジェクト」発足
- プロジェクトメンバー
区長、副区長、議長、サロン代表、地域福祉推進員長、民生委員、社会福祉法人御殿場十字の園、地域包括支援センター、社協(SC)、市長寿福祉課、市未来プロジェクト課(公共交通部局)
- ・6月:区協議委員会で説明 7月:いきいきサロンで説明 8月:区の回覧で周知、利用者説明会 プロジェクトの役員等決定
- ・7月 運転ボランティア5人→8月 運転ボラ6人
- ・2020.8月 第3回PJ会議
- ・9月8日 試験運行 9月14日 本格運行.以後毎週実施



実施方法 毎週(木)と亀さんデー(6が付く日)に実施

形態:乗合い(買物支援) 車両&運転:社会福祉法人

許可・登録不要

互助
活動

鹿児島県 鹿屋市<ドライブサロン事業>

6 社会福祉法人との連携で4年前から8地区で実施

おしゃべりをして歌をうたって、車の中がサロンになった!



❖ 利用者の声
「買物だけでなく馴染みの人とおしゃべりができて楽しい」「体調も良くなった」

鹿屋市のアンケート調査

実施地図

鹿屋市社会福祉協議会提供資料から作成



- ・車両と運転手は社会福祉法人
- ・ガソリン代・保険料等も法人が負担
- ・利用は無料
- ・週1回定期的実施
- ・所要時間は2~3時間以内
- ・買物先は参加者の話し合いで選定
- ・参加登録者は待合せ場所に集合(欠席のときは仲間に連絡→無断欠席→民生委員が安否確認)

❖ 法人職員の声
(入所系施設)
・在宅生活の継続について考える機会になった
・自分が地域貢献できている、人の役に立っていると感じる
・もっと地域住民のためにできることはないかと考える職員が増えた

移動・外出支援は「見守り支援」や「居場所」にもなる

登録不要の互助活動

神奈川県大和市 西鶴間・上草柳地区「地域と市との協働 のりあい」

高齢者の足を確保するため2009年に住民が発意してワゴン車の運行を開始
 <巡回型(月)~(金)1日18便> 登録不要の形態で(9自治会や地域住民が資金援助。2010~市が車両等を提供)

- ・運転も添乗もボランティア
- ・調整と運行管理もボランティア



利用者の声

● 「のりあい」に乗ると、いろいろと話ができて嬉しい。ひとり暮らしだと話す相手がいないからねえ

● 「のりあい」で外出してなかったら、もう歩けなくなっていたと思う。買い物もおしゃべりもできてほんとうに嬉しい。ありがたい

● ひとりで家にいてもつまらないから「のりあい」で出かけて、食事と買い物をする。「のりあい」がない時は、家にほとんどいたから足も弱ってねえ。今は大丈夫！



<のりあい運行ルート>



滝澤会長 入澤事務長



年間利用者数 推移



【タクシーの利用も促進されたのではないかな】

- ・2011年度の調査では、住宅地から乗って目的地で降りる数のほうが、外出先から帰ってくる数より大幅に多い(帰りは家族が迎えに来た様子はない)
- ・閉じこもっているときは「タクシーを使うなどもったいない」と使わないが、人に会ったり買物をする楽しさを体験すると、「帰りはタクシー」も平気になる
- ・必要なのは、選択肢があること。厳密な境界線をもうけないほうが、結果的にWin Winになれる

■ 道路運送法について（事例を含む）



27

道路運送法による許可や登録の制度で移動・外出支援を行う場合

許可

バス
タクシー

運賃OK

路線バス・コミュニティバス・デマンドバス

一般タクシー・乗合タクシー・
介護タクシー・UDタクシー



登録

非営利の範囲で
運賃OK

自家用有償旅客運送 2006～

①公共交通空白地有償運送

市町村運営 & NPO主体

タクシーが営業しない地域（過疎地特措法等にもとづく地域）等で **住民全員**や観光客等を対象に行う（利用者の登録は不要）

②福祉有償運送

市町村運営 & NPO主体

対象者は **イ.身体障害者** **ロ.精神障害者** **ハ.知的障害者** **ニ.要介護認定者** **ホ.要支援認定者** **ヘ.基本チェックリスト該当者** **ト.その他の障害を有する者**

一般の高齢者は不可



28



タクシーとの連携事例 群馬県渋川市 タクシーに乗り合って買物へ



ささえあい買い物事業

あいのり

社協と民間企業が協同で
買い物に困っている高齢者を
支える事業です



社会福祉法人 渋川市社会福祉協議会
生活支援課 担当：伊藤 山田
電話：0279-25-0500

令和元年7月1日発行

●群馬県渋川市社協の「あいのり」

- ・75歳以上で買物に困っている人が対象
- ・月2回運行(一部の地域は月4回)
- ・(往復料金)自宅から店舗まで2キロ未満400円、2.5キロ未満500円、以後500mごとにプラス100円
- ・社協に登録、社協が調整
- ・玄関前で乗降、スーパーへ

- ・平成30年度の延べ利用者数は532人。この年度は、対象地区を順次広げてきたため、そこまで利用者数は伸びなかった
- ・令和元年度は、3月に新型コロナウイルスの影響から事業を一時的に休止したが、延べ1,049人が利用

渋川市社協のホームページから

事業費はどのくらいかかっていますか？

令和元年度の事業費は下表のとおりです。

項目	金額(円)	備考
利用料収入	624,600	
協賛金収入	357,950	
収入合計	981,950	
消耗品費	80,145	買い物カゴ代など
タクシー料金	1,923,850	
支出合計	2,003,995	
収入-支出	▲1,022,045	社協負担額



●群馬県沼田市「ささえあいタクシー」

- ・「利根沼田まち・ひと・しごとづくりセンターささえあい」が運営。関越交通が運行を担う
- ・14:00~16:00 月2回利用可能
- ・利用者負担 往復500円
- ・玄関前で乗降、スーパーへ。買物はボランティアがサポート

29

①公共交通空白地有償運送 制度の概要

登録

<p>「地域公共交通会議」「地域公共交通活性化協議会」「運営協議会」のいずれかで協議を調える</p>	<p>○協議事項；①運送の必要性(タクシー等の公共交通機関では十分なサービスが確保されていないと認められる)②運送の対価③運送の区域 その他条件について協議が調う(全員の合意でなくて良い)ことが要件 *合意プロセスガイドライン化</p> <p>○構成員；自治体、地方運輸局、関係交通機関(タクシー等)及び労組の代表、地域住民、利用者代表、NPOの代表など</p>	 <p>名張市運営 国津地区の「あららぎ号」</p>
<p>運送の主体(登録できる団体)</p>	<p>○市町村</p> <p>○非営利法人(NPO法人、社会福祉法人、医療法人、一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、商工会議所、商工会)</p> <p>○法人格がない町内会など地縁団体</p> <p>○更新(3年ごと)や変更登録(運送の区域・運送の種別)等を行う場合も申請と協議が必要</p>	<p>NPO法人「春野のえがお」(浜松市天竜区春野町)</p>
<p>運送の対象者</p>	<p>○当該地域内の住民と観光客 *利用者登録は不要</p>	
<p>運転者</p>	<p>○二種免許もしくは一種+国交大臣認定講習受講(福祉有償運送の認定講習で代替可能)</p>	

30

登録

②福祉有償運送 登録制度の概要

「運営協議会」や「地域公共交通会議」「地域公共交通活性化協議会」などで協議を調える	○協議事項 ①運送の必要性 ②運送の区域 ③運送の対価 が制度に沿っているかを判断して協議を調える（全員が合意していなくても良い） ○構成員 自治体、運輸支局、関係交通機関（タクシー等）の代表、タクシー労組の代表、地域住民、利用者代表、NPOの代表など
運送の主体（登録できる団体）	○市町村 ○非営利法人（NPO法人、社会福祉法人、医療法人、一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、商工会議所、商工会） ○法人格がない町内会など地縁団体 ○3年ごとの更新や変更登録（運送の区域・運送の種別）などを行う場合も申請と協議が必要
運送の対価（運賃）	○実費の範囲内、営利と認められない範囲 = タクシーの上限運賃（距離制または時間制）の概ね 1/2 を目安 ○運送の対価以外に乗降介助料、待機料、迎車回送料、設備使用料、サービス受付・調整人件費なども設定可能
運転者	○二種免許もしくは一種 + 国交大臣認定運転者講習受講
運送の対象者	○単独で移動が困難な人、その付添人 イ.身体障害者 ロ.精神障害者 ハ.知的障害者 ニ.要介護認定者 ホ.要支援認定者 ヘ.基本チェックリスト該当者 ト.その他の障害を有する者（複数乗車も可） ○上記に該当する来訪者や観光客も可 * 利用者登録が必要

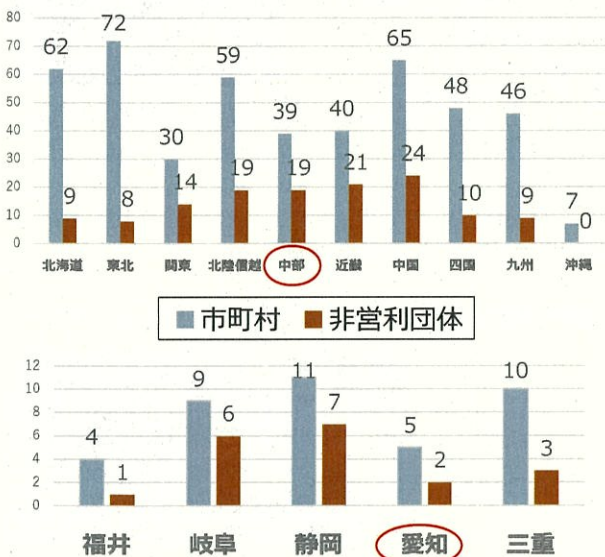


運転者の持込車両の使用もOK（交通空白地有償も同じ）

登録

<公共交通空白地有償運送>

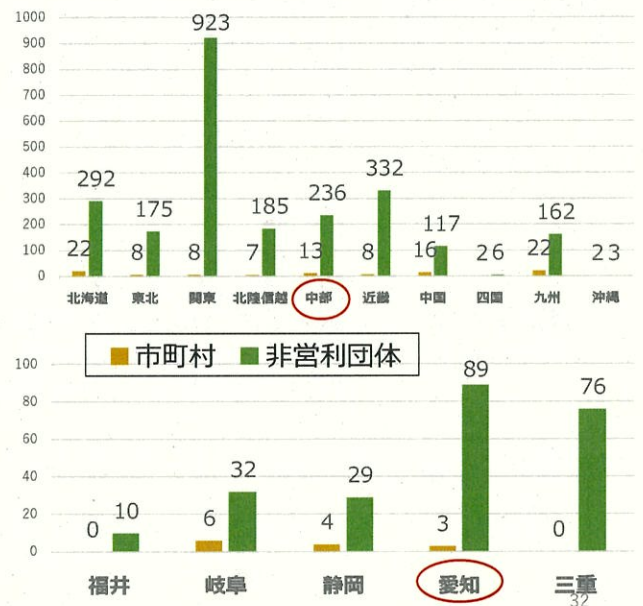
市町村運営 全国 468 市町村
非営利団体運営 全国 133 団体



令和2年3月末（国交省旅客課資料から作成）

<福祉有償運送>

市町村運営 全国 108 市町村
非営利団体運営 全国 2,431 団体





「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、**好意に対する任意かつ自発的な謝礼**と認められる場合
 - 2 **自治会等**が地域づくりの一環として**運行に必要な経費を賄う**場合。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 (ホテルやゴルフ場の送迎など本来の利用料に差がない)
 - 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 利用者の所有車両で送迎を行う場合



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」
 令和元年10月 <https://www.mlit.go.jp/common/001317469.pdf>

「許可・登録を要しない輸送」の検討

自家所有運送車は有料化のため
許可・登録を要しない輸送
送付と無料のこと



ちよつとの範囲で
移動支援サービスができればいいんだけど...

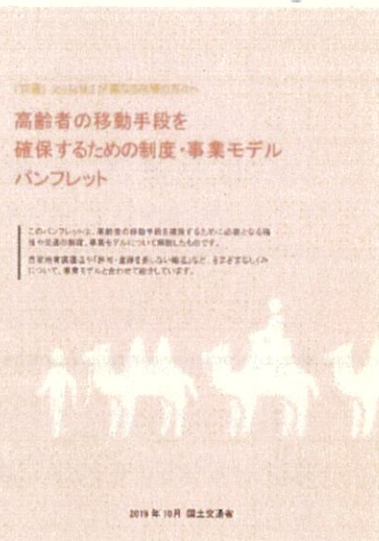
有償での輸送サービスの利用が難しい場合、地域の移動ニーズに対応するためには、ボランティアや地域の助け合いといった活動の力を借りて、地域の足を確保することも考えられます。

日常の買い物や自宅と病院の間の移動など、移動ニーズに対応して「道路運送法上の許可・登録を要しない運送」という形で、自家用車(白ナンバー)を使って高齢者等を輸送するサービスを実施することができます。

道路運送法上の「許可・登録を要しない運送」に

(前略)それぞれの事例に即して個別に総合的な判断を行う必要があるが、主運行行為を念頭におきながら、許可又は登録が不要な場合の考え方及びこれに備へ、次のとおりである。

- (1) サービスの提供を受けた者(以下「利用者」という)からの給付が、「好意に対する」
- (2) 利用者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流動性の乏しい財
- (3) 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用(同種の運送主体を問わず発生する費用に限る。)であって、客観的、一義的に金銭的な道路通行料及び駐車料金。以下「特定費用」という。)を負担する場合
- (4) 市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず、反対給



(1)-1 利用者からの給付が好意に対する自発的な任意の謝礼と認められる場合

乗せてもらった人（利用者）が、あくまでも自発的に謝礼の趣旨でお金を差し出した場合

①偶発的なケース

②日頃からの感謝の気持ちとして

任意に金銭等の支払いが行われた場合



③利用者がガソリン代実費を払う際に「釣り銭の返却を求めず、運転者に受け取るよう申し出て、運転者が受け取った場合」

ただし、料金表や金額が明記されたパンフレット等がある場合は「自発的に」とはならない

「許可・登録を要しない輸送」のQ&A

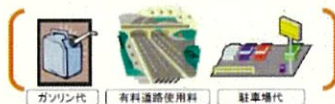
Q1 モノや謝金は運送の対価にあたる？

利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金を受け取ることに加えて、ある時、「うちでたくさん取れたからお裾分け」と自宅で採れた果物を渡されました。その果物を、運転者がそのまま受け取っても良いのでしょうか。

A 運送の対価にあたりませんので、受け取ってOKです。

利用者の自発的な気持ちから提供された物品は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。同様に、おつりを支払おうとした時に受領を遺棄する行為なども、利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼（金銭）とみなされますので、受け取って差し支えありません。

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」令和元年10月



特定費用

(3) 利用者負担が 実際の運行に要したガソリン代、道路通行料、駐車料金のみの場合は登録等は不要

「実際の運行に要したガソリン代」=乗車中はもとより運転者の車庫等からの迎車及び終了後の車庫等までを含む

ガソリン代の算出方法2事例

① 走行距離÷燃費×1ℓあたりのガソリン価格

② 市町村の実証実験の結果にもとづき1kmあたりのガソリン代を算出（定期的に実情との乖離がないか確認し、乖離があれば見直し）

実証実験でなくても合理的な説明ができれば可（旅客課長）

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」令和元年10月

事例 利用者が実際の運行1kmごとに決まったガソリン代を負担

- NPO法人Hが、輸送サービスを提供。
- 利用者は実際の運行に要した燃料代として1kmあたり24円を負担する。（※燃料代は市町村の取り組みとして実施される実証実験の結果に基づき算出し、定期的に実態と乖離がないか確認する。燃費やガソリン価格の算出根拠を明らかにして計算することも可能。）
- 上記の利用者の実費負担を超える費用は、自治体からの補助金などで賄う。
- Hがリースする車両を使用。
- 運転者はボランティア（運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能）

送迎ボランティア「おたすけ隊」 神奈川県秦野市



互助活動

- 2018年10月に開催された「秦野市地域支えあい型認定ドライバー養成研修」(国交大臣認定運転者講習)のグループワークで、同じ地域に住む受講生4人が意気投合。マイカーで「通院や買物支援をやるう！」となった
- 利用者乗車中の事故は自分たちの自動車保険を使うが、降車後の利用者の転倒等に備える保険(ボランティア活動保険、送迎サービス補償)は5人以上のグループでなければ加入できないことが判明
- 5人目を探すのに約1年。1人は家族が反対。次の1人もヤル気があったが挫折
- ようやく見付き、2019年12月に「おたすけ隊」結成。2020年1月スタート



- 車両に付けるマグネットシート、ユニホーム(ビブス)、ボランティア活動保険、ドライブレコーダーは市が補助して作成・加入・設置(県の事業補助も活用)
- 実施に必要なルール(要項)を自分たちで次のように決めた

対象者: 公共交通を使うの負担が大きい人、乗降時に補助や介助が基本的に不要な人、おたすけ隊が認めた人と付添人等

実施範囲: スーパーの往復、通院は行きのみ(すぐに終わる人は帰りも可)★病院の帰りはタクシーでと案内

利用者負担: 1回100円(ガソリン代実費)

サービス調整: 5人がそれぞれ5~6人を担当。直接やりとり。都合がつかないときは、ドライバー同士で調整

- それぞれ週1回程度の活動。感謝されることが喜び

国土交通省 通達

「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」から

互助活動

(1)-2 地域づくりの一環として、利用する・しないに関わらず 会費等が一律の場合

- 自治会・町内会やNPO等が運行の主体となって送迎を行い、乗る人も乗らない人も一丸となって運行を支えるために、運行に必要な経費を広く自治会費や会費で賄う場合
- ただし、運賃表を定めていたり、会費やカンパ等として集めているものが運賃に相当する場合等は該当しない

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」令和元年10月

(例1) 自治会で輸送サービスを行っている場合

利用者が、会(自治会等)の運営に要する経費として会費を支払っており、希望する会員のみ輸送サービスを提供し、運送の対価は求めない場合

輸送サービスを利用する人も利用しない人も、会費は同じであれば、運送の対価が特定されませんので、許可・登録は不要です。

もし輸送サービスを利用する会員が会費5000円で、利用しない会員が3000円というように会費が違う場合は、運送の対価が特定されますので、許可・登録が必要となります。

会費が同じなのでOK	会費(輸送サービスあり)3000円
	会費(輸送サービスなし)3000円
会費が違うのでNG	会費(輸送サービスあり)5000円
	会費(輸送サービスなし)3000円



パサディナ号(静岡県 函南町) 乗合い巡回型

互助活動



経過	<p>・パサディナ区：1973年ごろ別荘地を兼ねた常住分譲地として開発。2019年の人口1,061人、497世帯。うち73歳以上264人 ・高低差のある地形</p> <p>・「高齢者交通手段確保」を具体的に推進することを2018年度の事業計画として自治会総会で決定 ・アンケート調査 ・町や運輸支局等と調整 ・自治会役員選考委員会が福祉交通部長を選任</p> <p>・2019年5月の総会で、1年間検討してきた「高齢者福祉交通システム設立」を賛成多数で承認 ・4月に「地縁による団体」として法人格を取得</p> <p>・リース契約 ・2019年8月から開始</p>
実施方法	<p>・自治会が車両をリース(8人乗りワゴン)</p> <p>・毎週(火)(金)&毎月6日.16日.26日 ・3便(9:00 11:30 13:30)</p> <p>・パサディナ公民館を出発して利用者宅を回り、区内から区外へ(文化センターや公民館、駅、スーパー等) 1周約1時間 ・利用希望がないときは運行しない</p>
利用	<p>・65歳以上で交通手段に不便をしている地域住民</p> <p>・ガソリン代実費・事故発生時の同意書あり</p>
組織	<p>・自治会長-福祉交通部長(福祉自動車運営統括)-運営ボランティア-運転ボランティア-運行担当者(運行管理)-会計など</p> <p>・運営管理規定、運区管理規定、管理細則</p>

利用者	延べ人数	運行日数
8月	91	10
9月	142	15
10月	135	15
11月	129	12
12月	81	10
計	578	62



39

国土交通省

「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」から

(4) -1 利用者負担がゼロの場合

- ・市町村の事業として、市町村の保有車両で実施され、利用者からは一切の負担を求めない場合
- ・ただし、介護保険制度の訪問介護による居宅介護で送迎を行い、公的な給付が適用される場合は、利用者の負担を求めなくても完全無償とは認められない

<令和2年3月末改正> 登録等不要の形態で行う団体所有の車両に対して、自治体が購入費や自動車保険料を含む維持管理経費の全部又は一部を補助しても登録等は不要

★自治体からの規制改革要望は「利用者から保険料を収受する」だったが、緩和されなかった。自治体からの保険料補助を追加・明記

互助活動

<令和2年3月末改正> 介護保険制度にもとづくボランティアポイントは、換金性があっても運送の対価とはみなさない

【具体例5】

介護保険制度に基づく介護支援ボランティアポイントは、ボランティア活動を行った高齢者に対して市町村からポイントが給付される制度であるが、これは、高齢者が地域で社会参加できる機会を増やしていくことが、高齢者自身の介護予防にもつながるとの考え方に基づき、送迎を行うドライバー自身の介護予防に資する取り組みに対して介護保険財源からポイントが付与されるものであり、これと同旨の制度において受け取るポイントを含め、直ちに運送の対価にはあたらない。

事例 市町村が全額負担し運行

- 車両は、F市が使用権限を有する車両(市の所有車又はリース車両)を使用。
- 運行時の責任はF市が負う。

ポイント

運転業務はNPO法人等に委託することも可能です。その場合は、運転者の人件費を含め必要な費用は委託費として、F市が全て負担します。運行時の責任はF市が全て負います。

※役務提供の態様等によっては、自動車運転代行業や労働者派遣業とみなされることもあります。

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」令和元年10月

40



(4) -2 「自家輸送」の場合

・ デイサービスや授産施設、障がい者の地域作業所、各種サロン等を運営する者が施設の利用を目的として送迎にかかるコストを別途求めない場合も登録等は不要。ホテルや旅館、ゴルフ場の送迎等もこれに該当

・ ただし、送迎を利用する人と利用しない人とで、サービス内容や利用料に差をつける場合は、送迎が1つの独立したサービスとみなされ、自家輸送と認められない。また、病院などの運営主体から委託を受けて送迎を行い、送迎に係る費用の全額を委託者や第三者が負担している場合は、登録等が必要

(例 2) 高齢者サロンやデイサービス等の送迎

利用者が施設利用料を支払って、高齢者サロンやデイサービス等の施設の利用をしている場合に、当該施設へ利用者を送迎するための輸送を提供し、送迎に係るコストは求めない場合

サロンやデイサービスなどの施設が、施設の利用を目的として利用者を送迎するための輸送を行っている場合、通常は送迎も含めてひとつのサービスとみなしますので、道路運送法の規制の対象にならず、許可・登録は不要です。

ただし、送迎サービスを利用する人としない人で、施設利用料が違う場合は、送迎サービスが独立したサービスとみなされますので、許可・登録が必要になります。

利用料が同じなので OK	サロン利用料(送迎つき)2000円
	サロン利用料(送迎なし)2000円
利用料が違うので NG	サロン利用料(送迎つき)2000円
	サロン利用料(送迎なし)2500円



事例 病院での診療サービスを目的とした送迎

- 病院Mが通院患者を病院まで送迎
- 送迎を利用する者としない者とで支払う金額は変わらない

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」令和元年10月



(4) -3 子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価（ガソリン代等）の負担を求めない場合

草とりや掃除など送迎を行わないサービスと、車両を使って病院へ送迎するサービスがすべて一律の利用料金となっていて、送迎した場合も別料金の設定がない
(この場合はガソリン代実費はもらえない)

(例 3) 家事・身辺援助サービスの一環として送迎をする場合

家事・身辺援助の提供が中心となるサービスにおいて、そのサービスの一環として輸送サービスを提供し、運送の対価を求めない場合

家事や身辺援助が中心となるサービスにおいて、車両による送迎を行い、運送の対価を求めない場合や、家事や身辺援助が中心となるサービスを実施するなかで、結果的に送迎のみのサービスが提供されたとしても、あくまでサービス全体では家事や身辺援助が中心となるサービスが提供されている場合は、許可・登録は不要です。たとえば、買い物の付き添いをした場合に、車に乗ってスーパーへ行っても歩いてスーパーに行っても料金が同じであれば、許可・登録は不要です。

車に乗ってスーパーに行った場合はプラス100円という料金体系になっていたり、付き添い20分200円、送迎10分200円など、送迎固有の対価を受け取るような場合は、運送の対価が特定されますので、許可・登録が必要となります。

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」令和元年10月

形態:個別支援 車両&調整:自治会 サービス:ボランティア 許可・登録不要

互助活動

不動産「ほっとらいふ」(大阪府富田林市)

経過	<ul style="list-style-type: none"> ・不動産ヶ丘町: 235世帯、人口608人、高齢化率46.2% (2019年3月現在) ・坂道が続きバスが走っていないため、外出に困っている高齢者が多い ・高齢化率が40%に近づく2014年に自治会が母体となって「高齢者等生活支援プロジェクトほっとらいふ」を設立。困りごとの支援と移動・外出支援を始めた。全住民が対象 ・移動支援については、市の道路交通課の呼びかけに応じて住民主体の勉強会を立ち上げ、学識経験者、コンサルタント会社を交えて決めていった
実施方法	<p>「住み慣れた地域で元気で長生き」をモットーに様々な活動を展開</p> <p>活動謝礼金10分100円 (利用者は事前にポイント券を購入) ・1/2を支援会員に</p> <p>1) 日常生活困りごと支援…ゴミ出し、庭の清掃、家具の移動、雨戸の補修、蛍光灯の取替など</p> <p>2) 憩いの場支援…朝市、買物ツアー、食事会、介護予防教室、ノルディックウォーキング、タブレットで脳トレなどの企画で憩いの場づくり</p> <p>3) IT支援…携帯電話、スマホ、パソコンなどの使い方支援</p> <p>4) 移動・外出支援…予約に応じて、隣接する市町への通院・買物のほか銀行・美容室・墓参りなど高齢者の個別ニーズに応えるドアtoドアの送迎 (平日9時~17時)</p>
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・自前で購入した2台の車両 ・ボランティア(支援会員)のマイカー
会員	<p>利用会員43人(年会費3,000円) 支援会員32人、賛助会員97人(年会費1,000円)</p>
収支	<p><収入> 年会費・賛助会員寄附金、利用券収入。廃品回収の売上金の一部、バザーの実施、企業への補助金申請</p> <p><支出> ボランティア保険、搭乗者傷害保険、福祉有償運送講習会の受講費、車両の点検整備費、その他</p>



ほっとらいふホームページから 43

国土交通省 通達

「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」から

(4)-4 利用者の所有車両で送迎を行う場合

運転を任せただけなので、報酬が支払われても登録や許可は不要



その他利用者負担可能

<仲介手数料>

アプリを使うサービス(電話受付やサービス調整も該当=国交省見解)

ただし運転者に還流しない仕組みにする

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」令和元年10月

互助活動

Q5 利用者の車両を運転するだけでも登録が必要?

運転ボランティアが運転をしますが、車両は利用者の所有する車両を使っています。利用者から、一回の運転につき一定額の金銭を受け取る場合、道路運送法上の許可や登録を必要としますか?

A. 道路運送法の対象外なので、許可や登録は不要です。

自動車の提供とともに行われる輸送サービスではなく、単に利用者に代わって運転するのみであれば、道路運送法の対象とはなりません。※役務提供の態様等によっては、自動車運転代行業や労働者派遣業と見なされることもあります。

Q4 仲介者への手数料は?

利用者と運転ボランティアの間に、窓口となる仲介者(コーディネーター)を設置しました。仲介者は運送を行う主体ではありませんが、利用者は仲介手数料を支払います。この仲介手数料は「運送の対価」にあたりますか?

A. 仲介手数料は「運送の対価」にはあたりません。

ただし、手数料が運転ボランティアに渡り、実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を超えた金銭を收受することとなる場合には、「運送の対価」とみなされ、道路運送法の許可・登録が必要となります。

仲介手数料が運転者に渡らないよう分別管理する、利用規約等に運転者に仲介手数料を直接または間接に支払ってはならないことを規定する、收受する金銭の内訳を利用者に周知する等などの対策を講じることで、道路運送法に抵触しない形で、移動サービスを提供することができます。

許可や登録を要しない運送で行うとき まとめ

★運賃・乗車賃に
該当するものは×

■利用者から受け取れるもの

- **自発的な謝金やカンパ** ※以下の要件と併用可
- **ガソリン代実費**
- **付添や見守りにかかる人件費**
 - ① **乗車前、降車後の支援**

誘い出し、持ち物・施錠の確認、体調の聞取り、体温の計熱、乗降の見守り、外出先での見守りや付添
 - ② **ごみ出しなど生活支援と同じ料金体系**

※この場合はガソリン代実費×
- **仲介手数料**
- **(自動車保険に係る費用は×)**

■自治体や社協が団体やボランティアに支援できること

- 補助金の拠出
- 介護予防ボランティアポイントの付与
- 車両の提供（リース料を含む）
- 維持費（自動車税、車検、駐車場代等）
- 各種保険料



45

■ 事故を防ぐために & 事故への備えと保険



46

事故について



事故は、起こらないようにすることが基本
(リスクマネジメントが重要！)

① 運転者講習の受講

運転免許を取得してウン十年。知らず知らずに身に付いた**自分の運転のクセ**を、**互助活動を始める前に知る**。修正する

② 互助活動による大きな事故は もともと少ない

(タクシーと異なり)行先が限定されている：**通いの場、スーパー、病院等の反復**

③ 自分たちのルールで地域を限定

事例)新潟県燕市「地域の茶の間」送迎

④ みんなで研修

危険予知トレーニングなど

国土交通大臣認定 運転者講習

・福祉有償運送(登録制度)の運転者は、①二種免許保有者または ②上記 大臣認定講習受講が必要。**座学&実技**。「認定講習修了証」が授与される

安全運転講習

・大臣認定講習のうち、**互助活動に必要な部分をコンパクトに抜粋した講習**。座学&実技。「安全運転講習修了証」が授与される

団体名	高齢者の閉じこもり予防や自立支援に関する主な活動				
サービス内容	運動	レク	送迎の有無と範囲	開設日時	利用者負担等
学校町みんなの茶の間	○	○	○ (町内)	水・金 10-15時	無料 第2水は食事会
なっとわーくエフロン	○	○	○ (地区内)	月～金 10-15時	お茶代100円
ほっとくらぶ	○	○	○ (町内)	火・金 9-12時	下粟生津地区100円 その他200円
みんなの場所	○	○	○ (地区内)	火・木・金 10-15時	お茶代100円
吉田ふれあいサロン「なかま」	○	○	○ (校区内)	木 10-13時	参加費100円

大臣認定運転者講習を自治体が主催 (「担い手」発掘の場に)

神奈川県秦野市の事例

「地域支え合い型 認定ドライバー養成研修」を平成28年度から開始 (毎年2回：40人定員/受講者無料) 認定講習実施機関に委託して実施

- ・平成29年度からは3日間コースで実施
- ・2日間は**大臣認定講習** (講義&実習)

・3日目は、秦野市独自講習 (市の公共交通の講義、市内活動団体の紹介、グループワークなど)

福祉有償運送支援の意
味もある



【周知方法】

- ①市広報、ホームページに掲載
- ②公共施設にチラシを配架
- ③介護保険料決定通知書にチラシを同封
- ④65歳到達者へ送付する介護保険証にチラシを同封

とくに男性は、
無料で資格
が得られるに
弱いらしい

神奈川県内では、綾瀬市、平塚市、茅ヶ崎市、葉山町(社協)、近隣では東京都町田市が実施。相模原市は今年度実施予定、海老名市と逗子市(社協)が実施の方向で検討中

- ・介護保険財源の「生活支援体制整備事業」で開催可能
- ・県が広域で実施する場合は「地域医療介護総合確保基金」(負担：国2/3 県1/3) が使える

事故への備えと保険（自動車保険と活動保険）

・ 事故は、起きないようにするが、起きてしまったときは（通常の事故と同様に）保険会社に任せる

他人を乗せるとき特別な保険は必要ない。
 （全国移動ネットで、大手&ネット申込損保会社に確認済）
 任意保険は掛けるのが常識！



自動車保険の仕組み

- **自賠責保険(強制保険)** 対人賠償保険のみ
- **任意保険 重要**

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

対人賠償責任保険

対物賠償責任保険

人身傷害保険
 (搭乗者傷害保険)

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」なども特約で付けることができる

<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(自賠責とあわせ)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対して実際の損害額に応じた保険が支払われる** (cf.搭乗者傷害は一定額)

下記の場合は、「日常・レジャー用」から「業務用」に切り替えたほうがよい ※掛金は5,000円前後高くなる
 ・移動サービスを行う団体の所有車 ・年平均して1か月に15日以上を移動サービスに使う場合

保険を使うと等級がダウンして掛金が高くなる問題に対応する保険

損保ジャパン日本興亜

2019年7月版

業界初

地域の移動を支える保険

移動支援サービス事業用自動車保険特約(優先払戻)

「これからは! 地域の移動を支える保険で」

みんな安心!!

「地域の移動を支える保険」でドライバーも利用者も安心!

市町村・社会福祉法人・NPO法人等が加入することによって、移動支援サービスを提供している際の事故について、この保険で補償可能な範囲(損害賠償)においては、ボランティアドライバーの自動車保険を使用する必要がなくなります!

保険の概要と保険料率については、裏面をご覧ください。

移動支援サービス事業用自動車保険特約の概要

移動支援サービスを提供する市町村・社会福祉法人・NPO・ボランティア団体等の運営主体*

対象自動車

補償対象区間

ご契約プラン

	基本プラン(車両保険あり)	ライトプラン(車両保険なし)
対人賠償責任保険(保険金額:無制限)	○	○
対物賠償責任保険(保険金額:無制限)	○ (付帯補償あり)	○ (付帯補償あり)
対物全額時修理工場費用特約	○	○
自動車体傷害特約(保険金額:1,500万円)	○	○
車両保険(一般条件)(保険金額:300万円)*2)	○ (付帯補償あり)	×
保険料	1台・年額11日当り**3)	400円

SOMPO ホールディングス 損害保険ジャパン日本興亜株式会社

1140-8338 東京都中央区西新橋1-26-1
 * 連絡先: <http://www.sompo.co.jp/contact/>

損害保険ジャパン日本興亜株式会社
 企画開発部
 TEL 03-3349-3854
 担当 岡本・宮本
 住所 東京都新宿区西新宿1-26-1

■ 立上げプロセスについて (どのように創っていったか) 事例



53

横戸・卯八郎受 ささえ愛ネット (新潟市西蒲区中之口)



- 新潟市西蒲区社協の主催で**研修会を開催**
- 地域の有志と一緒に これからの**地域づくりを考え始めた**
- 住みよい地域にするためにと題した**座談会を開催**

- 買物、通院、掃除、除雪、書類の説明、ちょっとした大工仕事、庭木の手入れなどに**困っているという声**
- 今はまだできることもあるが数年後は不安という声
- 高齢でも **元気なうちは誰かの役に立てる** という人も
- **お互いさまの関係の中で支え合う地域をつくるため組織をつくることになった**

西蒲区中之口潟東圏域 支え合いのしくみづくり推進員 谷原寛子SC作成資料から

54

- ・最初はメンバー5人でスタートした。1人ずつ賛同者を募りながら会合を重ねた
- ・どのような地域になると良いか、描く夢と想いを目標に！
- ・高齢者や地域の今の課題は、数年後の自分事。自分たちが使える仕組みとして、今からできることをしようと考えてきた
- ・自治会総会で説明、理解を得る
- ・会合のたびに賛同者が増えた
- ・先行地域・団体へ視察
- ・細かいことはやりながら考える。始まる前から考えすぎると疲れる
- ・型にはめず臨機応変に！

●設立までに検討したこと

- 【運営資金】補助金を申請した
- 【活動時の保険】社協が窓口の福祉総合サービス補償と送迎サービス補償を掛けた
- 【事故防止のため】活動範囲を日頃の生活圏域程度の地域内とした
- 【万が一車両事故がおきた場合】個人(マイカー)の自動車保険を使うことになった。等級がダウンして掛金が年間2万円くらい上がるため、1年最大2万円まで自治会で負担することを決めた



西蒲区中之口潟東圏域 支え合いのしくみづくり推進員 谷原寛子SC作成資料から

横戸・卯八郎受ささえ愛ネット発足式



困りごと相談として受ける以上、専門職との連携も必要になるので、地域包括と一緒に看板を掲げる



・有志を募るなかで今は25名の方が協力員として登録
 ・活動費ではなく次も使いやすいための謝礼の意味について話し合い中

チラシを全戸に配布

ちよつとした困りごと お手伝いしま

- 買い物(第1・3月曜) 付き添い・代行
- 通院 付き添い・お手伝い
- ゴミ出し
- 庭木の手入れ など

その他、内容はご相談ください

1回1時間程度400円

今の困りごとを、さきから先の自分たちの仕事と捉え、自分も地域をつくる会「ささえ愛ネット」を立ち上げて活動員として参加願っています。一人暮らしや高齢者世帯など、日頃のちよつとした困りごとを解決したい方、お気軽にご相談ください。

☎ 86-1660
 月・水・金 午前9時～12時 事務局開設
 ささえ愛ネット (横戸集会所内)

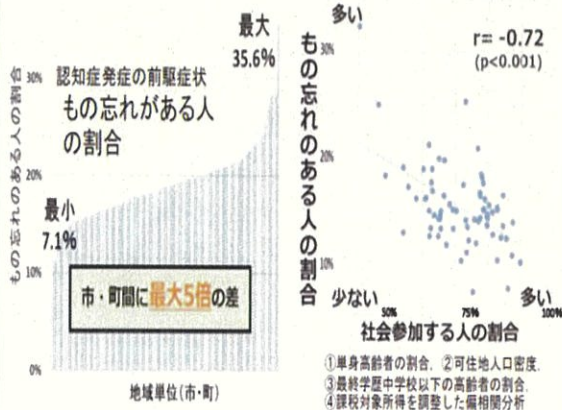
許可や登録を要しない**互助活動**

生活支援と一体型の送迎支援

おわりに

社会参加する人が多い市・町ほど もの忘れがある人が少ない

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)



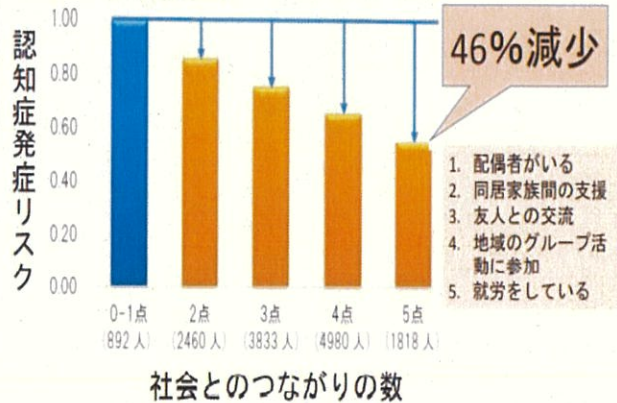
Seungwon Jeong, Yusuke Inoue, Katsunori Kondo, Kazuhige Ise, Yasuhiro Miyaguni, Eisaku Okada, Tokunori Takeda, Toshiyuki Ojima. Correlations between Forgetfulness and Social Participation: Community Diagnostic Indicators. Int. J. Environ. Res. Public Health 16(13): 2426. 1-11. 2019

Japan Gerontological Evaluation Study : 日本老年学的評価研究 JAGES 健康とくらしの調査

Saito T, et. al. J Epidemiol Community Health. 2018; 72(1):7-12.
doi: 10.1136/jech-2017-209811

13984名を9.4年追跡

社会との多様なつながりがある人で 認知症発症リスクは半減



57

介護予防 & 健康寿命を延ばすこと

→住民自身にとっても自治体財政にとっても重要課題

- 経済はグローバル化
しかし 介助や見守り・外出支援は
地域で地産地消するしかない
- 住民や事業者が行政と協働して
安心して暮らせる地域をつくりたい



自分もいつかは誰かの世話になる。
元気なうちはできることをやろうかな



いきいき あんしん 健康長寿のまち 犬山

58

様式第2（第5条関係）

会議録

- 1 附属機関の名称
犬山市高齢者地域ケア・生活支援推進協議会 移動支援事業検討部会
- 2 開催日時
令和3年8月31日（火） 午前10時から11時45分まで
- 3 開催場所
Zoomを利用したビデオ会議
- 4 出席した者の氏名
 - (1) 委員 岡田 和明 委員（名古屋経済大学）
加藤 武志 委員（中京大学）
板津 克哉 委員（犬山市社会福祉協議会）
奥村 好樹 委員（犬山商工会議所）
矢島 幹弘 委員（介護サービス事業者協議会）
森岡 万朱衣 委員（コミュニティ推進協議会）
熊崎 晋太 委員（高齢者あんしん相談センター）
 - (2) その他 河崎 民子（特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク）
青井 誠一郎（愛知県福祉局高齢福祉課）
 - (3) 事務局 健康福祉部 部長 高木 衛
健康福祉部高齢者支援課 課長 上原 敬正
" 課長補佐 粥川 仁也
" 主査 谷本 美幸
" 主査補 菫澤 絵美
- 5 欠席した者の氏名
 - (1) 委員 井上 明 委員（愛知県福祉局高齢福祉課）
- 6 議題
 - (1) 令和3年度事業予定について（資料1）
 - (2) 住民同士の互助による移動・外出支援について（資料2）
 - (3) その他
- 7 傍聴人の数
3人
- 8 内容

○開会

事務局
（上原課長）

本日は、お忙しいところご参集いただきまして誠にありがとうございます。定刻になりましたので、ただ今から「令和3年度第1回犬山市高齢者地域ケア・生活支援推進協議会 移動支援事業検討部会」を開催させていただきます。
開会にあたり、健康福祉部長 高木衛よりごあいさつ申し上げます。

高木部長

改めまして、おはようございます。緊急事態宣言の中、こうした形の会議の開催となりました。今後はこうした形が多くなるのかなと思っていますので、我々も勉強しがてら、キャッチボールが上手にできるように会議を進めていきたいと思ひます。

今日は移動支援ということで、専門家の方から様々な先進事例や深い知識などいろいろとお聞きしたいと思ひます。

これから、アンケートの内容、それから犬山市における移動支援がどうあるべきかといった素案を皆様で叩き台を作っていただき、施策にいろいろ反映させていきたいと思ひておりますので、よろしくお願ひいたします。

事務局

ありがとうございました。

(上原課長)

続きまして、加藤部会長よりごあいさつをお願ひいたします。

加藤部会長

皆さんおはようございます。こういう状況になったので、余計にオンラインでよかったというか、中止したり延期したりしなくてよかったなというふうに思っています。今日は専門の方、全国移動サービスネットワークの河崎さんのお話を、僕もとっても楽しみにしているのひ、なるべくその時間を取りたいのひ、あいさつはこれくらいにしてよろしくお願ひいたします。

事務局

ありがとうございました。

(上原課長)

本日は、新型コロナウイルス感染症感染拡大防止の観点と、後ほどご紹介させていただきますが、神奈川県からアドバイザーにもご出席いただくことからオンラインでの会議とさせていただきます。不慣れな部分もありますが、円滑な進行にご協力いただきますようよろしくお願ひいたします。

議事は、お手元の資料に従って進めさせていただきます、午前11時30分をめぐりに終了させていただきます。

また、本会の会議録を公開するため録音・録画をさせていただきますこと、本会の傍聴のために205会議室、市役所になりますが、そこで映像と音声を流しておりますのでご了承ください。

それでは、事前に配付しました資料の確認をさせていただきます。

1点目、令和3年度第1回犬山市高齢者地域ケア・生活支援推進協議会 移動支援事業検討部会の次第。2点目、資料1となっております令和3年度事業予定について。3点目、資料2となっております住民同士の互助による移動・外出支援について。以上3点でございます。

それでは、規則第6条第2項に基づき、議事の進行は加藤部会長にお願ひしたいと思ひます。それでは、加藤部会長、よろしくお願ひいたします。

加藤部会長

それでは、規則によりまして、以後の議事進行を行わせていただきます。

本日は、井上委員から欠席のご連絡をいただひております。その他の委員の皆様7名のご参加をいただひているのひ、委員の過半数が出席されていることから本部会が成立することをご報告申し上げます。

では、先程、事務局からもご紹介がありましたが、県の担当部局のご協力を得て、アドバイザーの方に今日はご臨席頂いております。

特定非営利活動法人全国移動サービスネットワークの副理事長でいらっしゃる河崎民子さんです。河崎様は、これまでの活動の中から参考になるような全国の事例をご紹介いただくとともに、今後の犬山での事業展開へのご助言などを頂けたらなと、大変期待しております。河崎さん、よろしく願いいたします。

それでは、次第に従いまして進めさせていただきます。次第（１）令和３年度事業予定についてということで、まずは事務局から説明をお願いいたします。

皆さん、改めましてこんにちは。高齢者支援課 葦澤と申します。

では、資料１、令和３年度事業予定についてご報告させていただきます。

昨年度、皆様にもご協議いただいたアンケートの内容をもとにして、令和２年１１月に全市４千人を対象にアンケートを実施いたしました。その中でもニーズが高かった池野小学校区の中の入鹿地区というところで、再度アンケート調査を実施しており、その結果をご報告させていただきます。

高齢者移動支援ニーズ調査にける「困っている」かつ「利用したい」人の割合は、全小学校区のうち池野小学校区で３２．８％という「困っている」かつ「利用したい」人が多かった割合の小学校区の町内会において、入鹿地区でもう一度住民を対象にアンケートを実施したいというお話が出ましたので、今年度４月後半から５月にかけて、再度入鹿地区にお住まいの１８歳以上の車が運転できるであろう年齢の方を対象にアンケートを実施させていただきました。その結果が、これ以降に載っております。

まず、約６割の方が６０歳以上。女性の方がやや多い回答数となっております。

運転をするかという質問に対しては、９７名の方が「はい」、「いいえ」と回答した２５名の方でも２４名に支援者がいるとなっております。

また、移動に困ることがあるかという質問については、「困ることがない」と回答された方が７９名。その７９名の方を対象に、５年後は困るかどうかと再度質問したところ、「困らないと思う」と回答された方の割合が５８名でありました。

移動における困りごとについては、徒歩、自動車、電車だと「目的地までの距離が遠い」や「時間がかかる」こと、タクシーについては「費用が負担」、バスや他人の運転については「時間が合わない」ことが主な理由となっております。

８番目の自由記載のところでの多くは、「コミュニティバスの本数を増やしてほしい」、「コミュニティバスの乗り換えが不便」というようなご回答でした。

その中でも、「この地域の１０年後の人口を考えるとゾッとする」、「お互いに助け合える仕組みが今から必要だ」というような回答も少なからずありました。

現状では、入鹿の皆様については少なからず困っている人はいるものの、現在は自分で運転できたり、誰か助けてくれる支援者の支援を受けて生活が成立しており、そこまで困ることはないというような結果になっております。

そこから、まずは生活すること以外の外出する以外の楽しみ、行きたい時に行きたい場所に行けるといようなところに対して価値を見出してもらうことと、ドライバーの担い手が持つ不安感の払しょくが課題であると考えています。

スライド１０ページ目となりますが、今年度事業予定として以下に記載させて

事務局
(葦澤)

いただきました。モデル事業2年目の今年度については、年度末までに実証実験の地区がどこかで決定して着手ができていくということが目標になっております。

そのために、年度の後半で移動支援に関する住民セミナーを実施するとともに、それを聞いた住民さん、地域の方を対象に地区ごとでワークショップを開催して、どうしたら自分たちの地区で支え合いの活動、移動という手段の支え合いの活動ができるのかというところで意見出しをしていただこうかというふうを考えております。

実証実験の前後のところで、もう一度検討部会を開催して皆様からご意見をいただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

以降のところで、河崎さんからお話しいただく全国の事例やドライバーの担い手の払しょくの部分のお話を聞いて、犬山だったらどういう展開ができるのかというところでご意見をいただけたらと思っておりますので、よろしく申し上げます。報告は以上です。

加藤部会長

ありがとうございました。

では、今、事務局から資料の1についてご報告があったんですけど、何かここはもう少し聞きたいよとか質問とか意見、こうしたらどうだとかありましたら挙手をしていただいてもいいですか。

(意見なし)

加藤部会長

じゃあ、今日のメインは(2)住民同士の互助による移動・外出支援についてということで、今日はゲストの河崎さんにお話をいただこうと思います。河崎さん、よろしく申し上げます。

河崎氏

皆さんおはようございます。先程から専門家というご紹介があって、ちょっと専門家とは言えなくて。20年以上前から互助型の活動をしているところと、全国移動ネットの副理事長というところで国からの情報も入りやすいというようなところでお話をさせていただきたいと思っております。

犬山市さんには、10年前に観光で行かせていただいたことがあって、犬山城の風貌というかそこが強く印象に残っているということと、先日、打合せ及び顔合わせをさせていただきましたけれども、とても豊富な人材がいらっしゃるなということに加え、最近、さわやか福祉財団の冊子に「西楽田支え愛の会」が載っていて、とても今犬山市さんをリスペクトする気持ちが強くなっております。引き続き、よろしくお話ししたいと思います。

では、始めさせていただきます。

本日お話しする内容としては、生活に必要な移動・外出に困る高齢者が全国的に増えていて、その背景や現状などをお話しすると同時に、地域で支え合う住民主体の取組みというのが、静岡県あたりだと65の地域に広がっておりまして、そういう全国の事例などをお話しするというのと、先ほどの報告にもありましたように、道路運送法とかあるいは事故というところに関して皆さんどういう方

法を取っているかというようなこと、それから最後に、立ち上げプロセスというところの事例でご参考になりそうかなというところがありそうなので、ちょっとご紹介をしたいと思います。

まず、生活に必要な移動に困る高齢者というところですが、これは犬山市さんの第8次計画から円グラフにさせていただいたんですけれども、やっぱり全国的に少子高齢、人口減少というのが進んでいて、高齢独居、高齢のみの世帯が増加をしているというところで。

左側の円グラフ。2005年の青いところがひとり暮らし、オレンジのところが高齢者夫婦で、右側がそれから10年後。このように増えているという状況ですね。犬山市さんのホームページから最新のを探ることができなかつたんですけれども、これから6年くらい経っているんで、青とオレンジのところは更に増えていると想像しています。

それから次のシートですが、地域交通というものがどの自治体さんもバスやタクシーといったところに補助をして高齢者の要望に備えたいという努力をしてくれていますけれども、全てのニーズをカバーするには、もう財源が限界ということをおっしゃっています。しかしながら、犬山市さんは、ホームページを拝見したらかなり交通は充実しておられて。まず、今ある公共交通は、皆さんが乗って支えて維持するということが大事だと思いますね。

しかしながら、3番に書いていますように駅やバス停まで歩けないという方が一定数いらっしゃるということです。下の棒グラフは国土交通省の調査なんですけれども、全体で75歳以上の約17%の方が休まずに歩ける距離が100mまでというふうに答えておられて、ここのあたりへの対策っていうのが必要かと思っています。

それで、次のシートですが、国はすぐに「でもタクシーあるでしょ」って言うんですけれども、買い物に毎回タクシーを使える人はそれほど多くないですね。犬山市さんは満85歳以上のタクシーを利用する人に助成を行っておられて、ここはすごいなと思います。

次のシートは、ここも全国的に課題になっている高齢ドライバーの免許返納問題ですよね。左側のオレンジ色の棒グラフ、事故というところがとても心配ということ。

それから、こちらは警察庁の資料なんですけれども、どうして免許返納しないんですかっていうふうに問うた場合、75歳以上の77%が自分にとっては交通手段なので、これを手放しちゃうと自分がもう閉じこもりにならざるをえないというふうに回答されていて。

タクシーというところを、高齢者のニーズに沿うような、例えばウィラーの「モビ」のように目的地をいくつか登録しておくところに行く時は使い放題で定額というような、そういうふうな法律上の仕組みの変換というかね、タクシーさんもそういうふうに事業転換していけるような、そういうものがあつたらいいなというふうに思っています。

農林水産政策研究所のホームページから全部書いてあるのを全部取ったんですけれども、農水省は食料品アクセス困難ということが大変問題にしている、全国の65歳以上、それから75歳以上のアクセス困難マップというのを作っていま

すね。定義としては、右上に書いてありますように、コンビニを含む食料品を置く店舗まで500m以上かつ自動車利用困難な75歳以上ということ。

左のこの丸で囲ってるところが犬山市さんだと思うんですけども、大体オレンジの濃いところですかね。40から50%の域が多くなっていますね。神奈川あたりだと50%以上の真っ赤になってるんですけど、やっぱり愛知県の方々は車というのが重要な外出手段になってるのかなあと想像しています。

何が問題かというところ、右側の②なんですけれども、店舗が遠くなることによる転倒や事故のリスクとか、③のようにつつい買い物に行きにくいからあるもので済ませようということによって食品摂取の多様性低下による低栄養化と、これによる医療費、介護費の増加というところが、自治体にとって大きな課題かなというふうになっています。

介護費の増大っていうところでは皆さんよくご存知のことなんですけれども、介護保険制度をざっとおさらいしておきたいんですけども、左にあるように保険料と半分税金で行われていて。右側の給付というところは、認定を受けてサービスを受けるとご本人は1割から3割負担、その残りを介護保険制度の財源から出しているわけなんですけれども。

その残りっていうところの全体の費用が、介護保険制度が始まった今から21年前は、3.6兆円だったのが、高齢人口の増加とそれに伴う認定者の増加、サービス利用者の増加で3倍になっている。

先ほど申しましたように、保険料が2分の1っていうところで、右側の丸がついてるところが65歳以上の人が毎月納める介護保険料。年金天引きですけども、全国平均が始まった時には3千円弱だったのが、今は6千円。

第8期の中では国平均6千円を超えたということで、もちろん自治体によって犬山市さんも10段階以上、生活保護の方から1千万2千万円所得がある方まで、10段階以上の保険料に分かれていますけれども、ざっくり全国平均で6千円を超えた。犬山市さんはここが5千円台なので、今のうちに手を打つっていうのがとても重要なことかなと思っています。

これは週1回以上外出していますかというふうなところで、よく多くの自治体さんが調査をされているんですが、実はコロナ前の調査なんですよ。そこは大事だと思っていますが、週1回未満というほとんど外出しないという方が3.5%。週1回という方がオレンジのところです。この辺りはちょっと心配かなあというふうに思っています。

次のシートですが、なぜ心配かと言いますと、日本老年学的評価研究機構という大変権威のある機構があるんですけども、一番下にありますように全国の市町村にデータを提供していただいて10年間それを分析をした結果ということなので、これは大変信用がおける調査だと思うんですが、人との交流は週1回未満から健康リスクにというところなんです。

それで、下の棒グラフは茶色とチョコレートが要介護になるリスク、それからオレンジが認知症になるリスクで白が死亡するリスクなんですけれども、毎日頻繁に人と交流する人のリスクを1とすると、その交流が減るに従ってこんなにリスクが高くなるよというところで、ここは大事なポイントだと思います。

次のシートは、加えてコロナフレイルというところなんです。先日NHKが放送し

たところでは、今健康な方も本当に外出の頻度がこんなに下がっていて、右側がそれに従い物忘れが気になるようになったっていう方がこのぐらい増えているということで、健康な方でもちょっと認知機能が落ちつつあるなっていう心配があります。

次のシートは、犬山市さんからいただいた、こういう声があるよというようなところをちょっとまとめてみました。下の色がついてるところは、全国的な課題として、真面目に外出自粛をしてる人ほどフレイルが進んでいたり、一人暮らしの人が誰とも会話しないという日が本当に続いているというところ。ここのあたりは要注意だと思っています。

全国で移動困難者が増えていたり、また地域の方みんなで解決していこうということで、厚労省は支え合いの地域づくりっていうのを提案していて、犬山市さんもそのあたりはもう遂行されているところです。

右側のわざわざアンダーラインを引いているのは、厚労省の認知症施策地域介護推進課の課長補佐の佐々木さんが、先日全国移動ネットでもパネリストで登場したんですけども、住民主体の移動支援への期待というところで、国の方からも期待感満載というところですね。

次のシートは、犬山市さんも第8期の中で、こういうふうに計画をされていて、元気な高齢者も他的高齢者を支えるという、意欲のある高齢者の能力発揮ということをとて期待をしておられ、右の真ん中下のあたりに書いておられるように、縦割りあるいは支え手受け手という関係を超えて地域住民や地域の多様な主体が参画をすると。そういう地域共生社会をつくろうとしておられるというのは、私も感じているところです。

そのような中で、先ほど静岡県内65地域でというふうなお話をしましたけれども、近年、たくさんの事例ができているその背景として、3つあるなと私はとらえています。

1つは、その専門職としての生活支援コーディネーターの方々の配置、あるいはその協議体というところがあって、そこで地域の課題を解決していこうというふうな動きが活発化しているということ。

あるいは3つ目の黒ポチなんですけれども、総合事業で住民の方たちが立ち上がった時には補助金を出していこうよというような自治体さんも現れているということ。

2つ目は、ここは後でまた説明しますが、社会福祉法人さんの制度改革によって、昼間空いているデイサービス車両を提供してくださるというところで、買い物支援やサロンなどの送迎が活発に行われるようになったということ。

それから、今回愛知県さんの事業ですけども、県などによる立ち上げ支援というものもあちこちで行われるようになった。このような、ツールの豊富化というところがありがたいかなと思っています。

次のシートは、そのような中でどういうパターンで実施されてるかっていうところでは、この2つに大きく分類されるかなと。

地域が主体的に外出を支援している事例とか、社会福祉法人さんと地域が連携をして行われている中で、まず黄色いところに書いていますが、ほとんどが許可や登録の手続き不要の形態で行われています。

下の青いところは、その中でどのような形態、目的地だったりするかというと、社会福祉法人さんだったり、医療法人、NPO法人さんも車を提供して下さっていて、そのあたりで、乗り合い型で買い物や居場所、あるいは普通の場所で乗れて降りれるっていうようなところ。

ただ、個別っていいですか通院っていうところでは、なかなか病院やら予約時間が違ってたりっていうところで、個人の車を使ってボランティアさんが対応するという、こういうふうな形態が多いですね。

次のシートからは、地域で支える住民互助の取り組みというところ。

先ほど申しました社会福祉法人さんと連携というところで、社会福祉法人さんはそもそも何でそんなことし始めたのっていうところのご説明なんです。

左側に書いているように、社会福祉法人さんは特養やデイ、障害者の施設や保育所などで、今、全国に約2万法人ありますね。

様々な税の優遇措置を受けています。だけれども、特に特養さん辺りに多額の内部留保金があるということで社会問題になって、法人本来の役割としてこのような制度改革にしようということで、右側、これ厚労省の資料を貼り付けてるんですけども、2016年の法改正です。

ガバナンス強化してくださいとか透明性向上させてくださいとかと同じように、④地域における公益的な取り組みを実施する責務。具体的には地域で支援を要するものに対して、本来のサービスとは別に、無料または低額の料金で福祉サービスを提供することを責務として規定ということで、ここのところの責務に応えようということで、今何が一番支援としていいのかなと模索しておられる社会福祉法人さんもいらっしゃる。

下のグラフは、ワムの資料から貼り付けてるんですけども、愛知県内にも社会福祉法人さん、社協さんもこの一つですけども657。犬山市さんにもたくさん社会福祉法人さんがあるので、こちらあたりと連携をするという、昼間空いている車を提供していただけないかというような。ここはひとつポイントだと思います。

次のシートは、社会福祉法人さんとの連携の中でやっているところなんですけれども、神奈川県秦野市栃窪といいまして、高齢化率が50%以上になっている地域なんですけれども。

ここに対してはまず市がワゴン車を提供して、地域のボランティア、自治会の方が「7人の侍」っていうふうに称しておられますけれども。秦野市さんは、独特のボランティア養成講座を持ってまして、それについては後で説明しますが、そういう方が運転ボランティアになって3ヶ月間、毎週1回買い物支援をやってみたと。

そうしましたらこの左側の赤い字ですね、利用者の感想。久しぶりに同じ地域なんだけどなかなか坂道が多くて会えなかった誰々さんでうれしかったとか、自分の目で見て納得できる買い物ができたとか、未永くやって欲しいとか、そういうふうなどこも当然な結果なんですけれども。

市が同時に地域にもアンケートをやっていて、モデル事業の効果というところなんですけど、地域のコミュニケーションが活発化したとか、ストレスが解消されて安心感が生まれたとか、これは多分一人暮らしの方でしょうね。それから、一

人暮らし高齢者を地域で見守るという雰囲気は共有され始めたとか、ボランティアをすることが特別なことではないというような雰囲気が地域に生まれたということで、市としてもこれは推進しなければということで積極的に「輝星会」さんに交渉して、「輝星会」さんの車で買い物支援をやってらっしゃいます。

右の事例もなかなか素敵な事例なので、後程お読みください。

次は、これも神奈川県相模原市佐野川というところなんですけれども、ここは「ラファエル会」さんってところが運転手も車も提供してくださっていて、週1回複数場所で降りれるっていうようなことをやってらっしゃるんですけれども。

誰がいつ乗るっていうのは、「さっそくいこう会」というちょっと面白い名前がついている地域団体が調整をされていて、それについては読んでいただくとわかると思いますけれども、2013年あたりからですから国の社会福祉法の改正以前から、今だにいい関係でやってらっしゃって。お互いに、地域の方々が「ラファエル会」さんが何か行事なさる時は地域を挙げて応援をしたりというところで、お互いウィンウィンの関係をずっと維持しておられるっていうところは学ぶところですよ。

次の事例は、新潟の燕市の「はな広場」さんという社会福祉法人さんの事例なんですけれども、下の方に赤で入っていますように、介護事業者としてなかなかいいコメントを寄せてらっしゃって、この辺りもぜひ参考にさせていただきたいかなあと。

このコロナ禍でどうなのっていうところでは、これは静岡県御殿場市北久原の事例なんですけれども、バスが1日1便しかないところで、このコロナ禍だからこそ買い物の応援をしなくちゃということで、まさに去年の2月から検討を開始して、9月に早くも本格運行に移ったと。

ここは、私もお手伝いをさせていただきましたけれども、毎週1回買い物支援をやってらっしゃいます。左の写真にあるようにコロナ対策もバッチリとりながらということで、ここは静岡県社会福祉協議会が、DVDを作ってくれていて、それがホームページでも見れるようになっているので、7分ぐらいのDVDですけども、ぜひ見てください。

次は鹿児島県鹿屋市なんですけれども、ここも法人さんが運転して、法人さんが車両も提供してということでやってらっしゃいますけれども。

やってみたら、車に乗り込むなり皆さんおしゃべりやら歌やらがすごくて、買い物ということもあれなんですけども、車内が介護予防の場になったというか、そういう事例で、法人さんの職員さんの意見もなかなか素敵ですので後で読んでみてください。

それから次のシートが、私が進んでいる市の私が住んでいない地域で、12年ぐらい前に住民の方たちが発意をして、1年後には市が車とガソリンを全台分提供してくれるようになったんですが、最初は自分たちで車を用意して運転とそれから添乗をやったということで、一時は1日18便もくるくる回していたんです。

利用者の声として、1人で家にいてもつまらないから乗り合いで出かけて食事と買い物をする、乗り合いがない時は家にほとんど居たから足腰弱ってね、でも今は大丈夫っていうところで出かけるようになった、っていうところがひとつの

ポイントですね。

次のシートは、コミュニティバスふうにルートを決めて回っているんです。左側の方が住宅地で、丸が書いてあるところが乗降場所、真ん中のところが小田急の鶴間駅という私鉄の駅で、右側のオークシティって書いてあるところがイオンとヨーカドーの商業施設。1番が市役所で、2番が市立病院というところなんです。

添乗の人もいるので、例えば10番のところから何人乗って、駅で何に降りたっていうのを毎日記録してるんですけども、その合計が合わない。どうしても目的地まで行く人の方が目的地から帰ってくる人の数よりも圧倒的に多い。

車内で会話している状況などを聞いてても、昨日はもう暑いし帰りはタクシーにしちゃったのよ、みたいなことを言っていて、全然行きと帰りの数が合わないって言う。

添乗してる人たちは、あの人んちは車がないとか、あそこは迎えに来る人はいないよねみたいな状況を把握しているの、どうもその差というところはタクシーを使ったとしか思えないという。

そういうところでは、よくここまでは事業所さんや事業者の役割、ここからがNPOなど福祉有償運送の役割、カバーできないところが住民互助というような明確なエリア分けとかそういうものがされる傾向があるんだけど、やっぱりこう、閉じこもりがちの人に、いろんな、タクシーもあるよこういう乗り物があるよ、バスもあるよみたいなものが提示されて、その人が自分に1番ふさわしいものを選ぶことができると、タクシーさんの利用も促進されるのではないかと、利用する人とそれからそのタクシーさんの関係もウインウインではないかと、片道でもほとんど無料の乗り物があったら片道はタクシーっていうのも平気なんじゃないかと、というようなことをお伝えしたいということでこのシートを用意しました。

道路運送法について、ちょっと事例を交えながらご説明をします。

次のシートですが、皆さんご存知のように、昭和26年に道路運送法の許可という制度ができた。これは、許可を受けた事業者さんのバスやタクシーは緑のナンバーをつけていて、運転手は二種免許、運賃もらっていいですよという制度ですね。

長くこれしかなかったんですけども、全国で白ナンバーで車椅子の方などを応援するというか、日本財団などが福祉車両を寄贈するというようなことが1980年代から盛んに行われるようになって、そこにおいて国も白タク行為とするのはもはや限界ということで、自家用有償旅客運送というのを今から15年前、2006年に作りました。

自家用というのは、私たちがいっている言葉とはちょっと違って、法律用語で言うと白いナンバーの車のことです。緑のナンバーをつけていない白ナンバーを総称して自家用自動車というふうに言っています。そこが有償でお客を運んでいいよという制度ですね。これは、右側に登録と書いていますように、許可に対して登録というふうに呼ばれています。ここは非営利の範囲で運賃OKというふうになっています。

この自家用有償旅客運送は、交通空白地有償と福祉有償、この2つに去年の秋の法改正で大別されました。

それで、①公共をつけていますけどここ削除してください。交通空白地です。ここに関しては地域住民全員、観光客も対象にすることができます。しかしながら、かなり過疎的な地域でなければ運用されていないというところがあります。

福祉有償に関しては、赤字で書いてあるように、こういうふうな該当者に限るところですね。ですから、買い物に困ってる一般の方は対象にできません。

それで次のシートは、許可というところのタクシーさんとの連携事例で渋川市社協さんが有名ですね。

このぐらいの料金を、皆さん払ってくださっていて。それで、下にありますように社協さんが、毎年100万円ぐらいをこの事業の赤字の部分につぎ込んでるということです。ちょっといきなりで恐縮でした。

次ですね、ざっと交通空白地有償というのはこういう仕組みですよというところ。それから、福祉有償運送はこういう仕組みですよというところを書いていますので、後程読んでいただければと。

次のシートが、ここも公共をつけていますが削除してください。交通空白がどのくらいあるかっていうのが右側で、右側の上のグラフが中部運輸局というところの管内で、グレーのところ市町村が主体で運営してるもので、チョコレート色が非営利団体ですね。下が愛知県内、このくらい。極めて少ないということです。

右側が福祉有償運送で、右の下が愛知というところですね。愛知は、中国運輸局管内では福祉有償運送がかなり活発に行われている地域というところをご紹介をしておきます。

それでようやくというか、今、全国で静岡県は65ぐらいあるよっていうのをお話した、その道路運送法における許可や登録を要しない運送態様というこういう通達が2006年、自家用有償旅客輸送が法律に位置付けられた時に、同時にこの通達が発出をされています。以来、登録を要するかどうかの判断基準に長くなってきた。通達をまとめると、このぐらいに分類されるというところですよ。

次からちょっと詳細にご説明をしたいと思ってるんですが、ここでご紹介するのは、国の高齢者の移動手段の確保というところで許可登録不要というところに関して、このようなモデルパンフレットを発行せざるをえない状況になっていて、通達に基づきこういうのを、URLをポチッといただければ右側のこのピンクの表紙が出てきます。

それで、右側にあるように、許可登録を要しない輸送の検討というところに、ちょっとの範囲で移動サービスができればいいんだけどっていうようなことが書いてあります。

右下のアンダーラインを読んでいただくと、日常の買い物や自宅と病院の間の移動など、許可登録を要しない運送という形でサービスを実施することができますというふうに書いていて、このできるっていう方向で書いてくれたっていうのはとてもよかったなと思っています。

次のシートからは、左側は通達をまとめる形、右側はモデルパンフレットを貼り付けた形です。

まず、利用する方が私たちの行為に対する自発的なお礼、カンパそういうようなものはもらっていいですよというふうに書いてあります。

次に、ガソリン代の実費というところはいいですよ。これは本当に給油した時の価格といいますか、そのくらいの実費なんですけれども、実証実験によらなくても1キロ当たりいくらというのが合理的な説明ができればいいよって旅客課長あたりが言っていて、モデルパンフレットの方には黒マルの2つ目の2行目くらいですかね、1キロ当たり24円というような事例も紹介をしています。

次のシートは、ガソリン代の実費のみでやっているところの事例です。神奈川県秦野市なんですけれども、経過についてはお読みください。

右側に、自分たちでこういうふうに対象者を決めたというようなことが書いてあり、実施範囲というところではスーパーの往復はOK、通院は行きのみ、すぐに終わる人は待ってあげるけれども帰りはタクシーでね、待っているとちょっと自分たちが負担というところで。利用者からは100円しかもらっていない。ガソリン代実費でやっている。

それで最後の行ですけれども、もう感謝されることが喜び、こういう方が一定程度はいらっしゃるんですよ。

次のシートです。また法律の方に戻りますけれども、利用するしないにかかわらず会費が一律っていうのは許可登録不要でいいですよっていうのがあって、これは事例の方がわかりやすいかな。

静岡県函南町のパサディナっていう、別荘地に住み着いちゃった地域で、ほとんどの方がもう80くらいになってらして、とても困ってる。

もう一念発起して、自治会が車をリースして、ちょっと若めの人たちが車を運転してしてやろうということで。自治会からお金が丸ごと出て、利用する人もしない人も同じ会費の中から出ているという、こういう事例は全く大丈夫です。場合によっては運転する人に謝礼が出てもOKです。

次ですね、利用者負担がゼロというところでは、社会福祉法人さんとの連携というところでは、利用者負担ゼロだったり、ガソリン代の実費を乗った人の数で割り勘するとか、こういうふうなことになっているということ。

あと、自治体がボランティアポイントなどを出していたら、それは換金性があるってもいいよっていうふうな判断が出ています。

その他、右の方に自治体から団体に車両が提供されたり、保険料や駐車場代、そういうもの一切合切提供されても許可登録不要でいいですよという判断です。

それから、次は自家輸送というところで、デイとかホテル、ゴルフ場の送迎バスは本体料金に変わりがないので、これも許可登録不要の形でOKです。

それから、次はちょっと丁寧に説明したいと思います。

子供の預かりや家事身辺援助の提供が中心となるサービス。先ほどもちょっと触れましたけれども、「西楽田支え愛の会」の活動などはこれに当たるとは思います。その中で車に関するサービスを入れてもいいよというところで、草取りや掃除など送迎を行わないサービスと車両を使って病院へ送るサービスがすべて一律の料金。ですからこの場合、ガソリン代実費はもらえないですね。

家事や身辺援助が中心となるサービスを実施する中で結果的に送迎のみのサービスが提供されたとしても、あくまでサービス全体では家事や身辺援助が中心となるサービスが提供されてる場合は、許可登録は不要です。ですから、Aさんは車を使ったサービスだけ、Bさんが家事・身辺援助・生活支援だけ、あるいはC

さんは両方ミックス、そういうようなところもあっていいよというところで、あくまでもその団体全体として生活支援とセットになっていけばいいよっていうところですよ。

大阪富田林市の不動ヶ丘自治会の中に、「ほっとらいふ」というグループがあって、そこがやっているサービスです。実施方法のところでは1、2、3、4とあります。

本当にたくさん、幅広く生活支援もやってるんですけども、IT支援っていうところはもう最近もとても見直されてますね。コロナのワクチン接種などについても電話じゃなかなか予約できないけど、スマホだったりパソコンからだったりっていうところでは、こういう支援なんかとても、特に男性ができる支援としてはいいかな。

それで、それらと外出支援もあるんですけども、これらがすべて10分100円というシステムなんですよ。それで、ゴミ出しだったら10分で済むだろうし、他のだったらもうちょっとかかるということで、そういうことでやられています。

それで右の写真にあるように、ここは不動ヶ丘自治会が廃品回収で貯めた中古のちっちゃい車を2台持っていて、この車で行われているのでマイカーボランティアではないのでガソリン代が負担になってないということがあるんです。

最近、東京都町田市が始めたマイカーのボランティアさんでは、会がそのガソリン代をボランティアさんに渡してるという実態がありますね。利用する方からはもらえないけれども、会が出してあげるといえることができるということです。

この事例のいいところは、赤丸で囲ってるように利用する方から年会費などをいただけることができ、ここで経営とか継続性がある程度担保される。ガソリン代実費というところだけだと、秦野の事例のように感謝されることが喜びってというような方ぐらいしか参加できないんですけども、こういうところではある程度ボランティアさんにもお金が入って、継続性あるいは広がりってのが期待できるかなあと思うところです。

次ですね。利用者の所有車両で送迎を行う場合という、道路運送もちょっと変な何か理解しがたいところがあるんですけども、ちょっと時間の関係で省略をします。

それで、以上、私がまとめたものです。

右上に書いてあるように、許可登録を有しない輸送で行う時に運賃乗車賃に該当するものはバツ。

それから、左は利用者から受け取れるもの。ガソリン代の実費とか、それから付き添いや見守りにかかる人件費というところでは、①乗車前降車後の支援というところで、誘い出しが必要な方、あるいは認知症がある方だったら持ち物や施錠の確認などに関して行う部分、今の時期だと体調の聞き取りとか体温の非接触型体温計での計熱とか乗車の見守りとか、ここの辺りは利用者からいただくことができます。

それから、降りる時の見守りとか買い物中の付き添い、ここに関しても利用者からいただくことができます。

今言った部分は右側に書いてある補助金というところから支出をすることができます。

2番目。ごみ出しや生活支援と同じ料金体系、これはまさに「ほっとらいん」の事例でご説明したところですね。ここのあたりは利用者からいただけて、これについても補助金を支給することができるということ。

次のシートです。事故を防ぐというところでお話をしていきます。

私のように20何年こういう活動している者からすると、いきなり皆さん事故が起こったらどうするのって言われるのが、なんかちょっとびっくりっていうか。

皆さん、普通の時も事故が起こったらどうしようって思いながら運転してますか、みたいな。まず起こらないようにすることが基本、リスクマネジメントが重要ですよっていうお話をしています。

それで、まずやろうという方は運転者講習の受講ということをお勧めをしています。これに関しては、右にあるように大臣指定講習という福祉有償運送をやる時のドライバーに義務づけられているこういう2日間の研修があります。

ただ、これは要介護3とか5、認知症あるいは視覚障害者や知的障害者の方まで対象にしている講習なので、互助によるところでは大体買い物中は歩けるくらいの方々を対象にするので、ちょっと過度な研修というところもあって、コンパクトにした研修や実技っていうかね、実際に運転して癖を矯正していただくという、こういうものを受けるっていうのをお勧めしています。

それから、②互助活動による大きな事故ってのもともと少ないんですよ。

タクシーさんなどは、乗った方がいきなりあそこって言った知らないところでも行かなきゃいけないっていうのがあるんですが、福祉有償運送だったり互助による輸送っていうところでは、行き先が決まっていますよね。

あそこにあるスーパーとか、通いの場とか。病院もそんなにあちこちあるわけではないので、事前に下見をしてみるとか通い慣れてるっていうようなこと。

それから3つ目として、それでも心配っていうところは、自分たちのルールで地域を限定している。右側の表は、新潟の燕市で、それぞれ「地域の茶の間」という通いの場に歩いて来れない人の送迎をやってらっしゃるんですけども、町内地区内限定というふうな形で、自分たちで大丈夫っていうところに限定してやってらっしゃる。

その他、危険予知トレーニングとかいろいろありますので、ぜひご活用ください。

それから、次のシートは秦野市さんの事例を引き合いに出してるんですけども、運転者講習を自治体が主催して、受講する方達は無料でやるっていうところで、担い手発掘の場になっている。

秦野市さんの事例の左下ですね。知らせ方がやっぱり市ならではの、っていうか。市の広報、ホームページに掲載すると同時に、③④。65歳になった時に、全員に郵送される介護保険被保険者証に入れる。

それから、年に1回65歳以上全員に送られる決定通知書にも入れていて、要するに広くこういう活動を知っていただくと、ボランティアやってもいいよっていう人結構いるんですよ。

秦野市さんに言わせると、特に男性は無料で資格が得られるっていうのに弱っているのがあって。最近暇してるから行ってみようかなって行くと、秦野市さんはただ大臣認定講習だけじゃなくて地域にこういう課題がありますよ、今こう

いう活動してますよってというような紹介の場面もあるんですよ。

公共交通の担当課がこういう交通があるので皆さん利用してくださいみたいな、そういうのも20分ぐらいあったりして、すごく学習できるようになってるので、それだったら週1回ぐらい何かやろうかなっていう方が必ずいて。今、秦野市さんのやり方が神奈川県内に電波しているというところなんですけれどもね。

介護保険の財源、こういうものが自治体さん使えますし、県が広域で実施される場合はこういうものが使えますね。あと保険者機能強化推進交付金なども静岡県では活用されています。ここの辺り、ひとつポイントですね。

それから、事故への備えと保険というところなんですけれども、事故は起きないようにするんだけど、起きてしまった時はもう保険会社にお任せする。

全国移動ネットの方で、他人を乗せる時に特別な保険は必要ないということを確認してあります。

自動車保険の仕組みとしては書いてある通りなんですけれども、乗せている第三者に障害を与えた場合、あるいは何か壊したというようなところでは対人対物というところ、皆さん無制限とか1億とか入ってらっしゃいますけれども、ここから保障されます。

人身傷害にも入っていると、6-4とか8-2とかそういう割合が決まる前に、スムーズに支払われるというメリットがありますね。

しかしながら、マイカーボランティアさんが、事故が起きたら自分の保険を使うことまではわかった、だけれども保険使ったら自分の掛け金が2万円ぐらい2年ぐらい高くなる。それも自分の負担なの、みたいな。そういうのがあって、その本来かかっている自動車保険よりこちらをかけておいていただく優先的にこちらから出しますよという保険が、2社から発売をされています。

損保ジャパンさん、それから次が東京海上日動ですね。右側のオレンジ色、車両保険なしのプランだと1日1台につき400円。車両保険までつけるとここに書いてあるような額になります。これらをあらかじめ見積もって、週に1回で月4回なので年間いくらっていうふうに見積もってあらかじめお金を払います。

これは、自分がボランティアをする時に自分かけられるというか、自分が保険会社と契約することはできなくて、そのグループなり団体、あるいは社協さんなりが契約をしていただいて、登録している車両はこうですよってというふうな形で契約する。

毎月、実際にそれ通りに動いたかあるいは変更があったかというようなことを保険会社に報告をして、年間通して払い過ぎていたら戻ってくるというような形になります。

それで次のシートですが、乗ってる時は自動車保険で対応できますが、降りている時、買い物をしている間ってというようなところは自動車保険ではカバーできないので、これについては全国社会福祉協議会がやっておられるこういうような保険、どれかを組み合わせるっておくというところが大事ですね。

立ち上げプロセスについてというところなんです。これはまさに西楽田さんと同じ「支え愛ネット」という新潟市西蒲区の事例です。これとてもいいなあとと思って、SCの方が発表された資料からちょっといただいているんですけども、この新

鴻市西蒲区では、一度呼ばれて研修会の講師を務めました。

その後、SCの方々が中心になって地域の方々と地域づくりを考えるということ、座談会を開いたり懇談会を開いたりっていうところでされてきました。

それで右側のところ、地域からはこういうのに困ってるよという声があり、また自分は元気なので今何か手伝えるよっていう人もいたということで、右側の1番下のポチですけれども、支え合う地域をつくるため、組織をつくることになった。

この組織づくりっていうのはひとつ大事ですね。じゃないといつまでも、何か社協さんだったり市が抱えていくということになります。

その組織と密接に連携をし、地域も社協さんそれから市の方も逃げないことが大事ですが、やっぱり組織をつくるということが大事ですね。

次、最初はメンバー5人だった。これ本当にこのくらいからスタートしますよね。私が関わったところでは3人からスタートしたところもありましたね。

それから、自治会の総会で説明をして理解を得た後、それから会合のたびに賛同者が増えたというような、このあたりのところ。

あるいは、ちょっとそこ飛ばしちゃいましたけど、左側の3つ目のポチ。数年後の自分ごとなので、自分たちが、使える仕組みとして今からできることをしようというふうに考えたということ。

それから下から2つ目のポチ。細かいことはやりながら考えよう、始まる前から考えすぎると疲れる。本当に、事故があったらどうするのっていうところでもうずっと止まっている地域っていうのもありますね。

それから右側の方が一事故が起きた場合ということで、ここは、生活援助と一体型で始められたんですけれども。従ってマイカーを使うことになったんですけど、事故が起きて等級がダウンした時は、1年最大2万円まで自治会が負担するというので。今ああいう保険ができたので、とにかく、損じゃか東京海上に入らないとこういう活動ができないというふうな風潮になっているところがあるので、こういう形のをちょっとご紹介したいなっていうので、入れました。

それで、発足式の写真とかそれから右側がチラシなんですけれども。私、このチラシ作る時は相談がなかったのでちょっと不満なんですけど、真っ先に買い物とか通院が書いてあるんですけど、やっぱり生活援助と一体型なのでごみ出しとか庭木の手入れを上に入れていただきたかったなというのが、対外的にもその方がいいかなって覚えといてください。

はい。それで、いよいよ終わりなんですけど、先ほどご紹介した日本老年学的評価研究機構。これも調査から引用してるんですけど、社会参加する人が多い市町ほど物忘れがある人が少ないんですね。これが市町間で最大5倍もあるという。これはもうとても衝撃的な調査ですね。

それから、右側、社会との多様な繋がりがあある人で認知症発症リスクが半減というところで、こちら市町さんにとっては大事な数字だろうと思っています。

最後は、「いきいきあんしん健康長寿のまち犬山」っていうところで、自分もいつかは誰かの世話になる、元気なうちはできることをやろうかなって思う方たちと一緒に、私もお手伝いできて、こういうまちを実現できたらいいなあというふうに思うところでございます。どうも、ありがとうございました。

加藤部会長

ありがとうございました。とつてもわかりやすい話で、もっと聞きたいぐらいの。

でも制限時間もあって。ありがとうございました。

せっかくなので、今の話について2つのことを、いつものようにちょっと少人数で話したいと思います。

1個目が「もっと教えて河崎さん」ですね。

さっき聞いた中でもうちょっと聞きたかったな、とかここどうなってますか、とかっていうちょっと掘り下げたいこと、質問したいことってというのが1つ。

ただ、今日はね、これ答えてもらう時間が時間的に難しいので、後で河崎さんにお預けしてどういうふうに返すかというのまで相談したいと思います。

肝心なのがね、この2番目。せっかくいろんな面白い事例ありましたよね。それを受けて、「この犬山市でどんなふうに展開していくと、犬山にフィットした、移動支援ができるのかな、お互いの支え合いでできるのかな」みたいな話を、これもわずか10分ですけど、10分間で2人ずつ分かれて話をしてもらおうと。

私や河崎さんや岡田さんは、いろんなグループに覗きに行きますけど、その時はどうかいないものと思って2人で熱い話をさせていただければと思います。気を遣う必要はないですからね。

はい。じゃあ、事務局よろしいでしょうか、10分間。では10分後にお会いしましょう。

(グループワーク10分)

加藤部会長

はい、ありがとうございました。ちょうど10分だと物足りないくらいだと。じゃあ、せっかくなので、ルーム1から順番に、全部じゃなくてもいいので。

まずは、奥村委員、矢島委員。どちらでも結構です、ミュートを外していただいて。じゃ、矢島さんお願いします。

矢島委員

はい。いろいろ話が出まして、河崎さんのご紹介でありましたが、行きの人数と帰りの人数が違うっていうのは非常に印象に残りまして、これが現実っていうかこれがリアルだということ。

そうすると、やっぱりこの移動支援とか、これは外出のきっかけを強烈に提供してるということで、外に出ちゃえば、あとは変な話、帰らざるを得ない、ほっといても何とでもなるんじゃないかな、と。

それこそ地域の公共を使ってくださいということで、奥村さんは商工会議所の立場から、やっぱりタクシーのこと、バスの手配の事業所さんのことなんかも思いを馳せながら聞かれてたと思います。やっぱり、ウィンウィンの関係になるひとつの貴重なデータだなと思って拝見、拝聴をしました。

それから、これは私が、後半にちょっとお話させていただいていいでしょうか。私が日曜日にですね、市の総合事業として健康予防教室みたいなサロンみたいなのをやってるんですけど。それも、希望者は送迎をしてるんですが、市の取り決めた要綱で玄関と施設しか送迎してはいかんということになってるんですね。

同じ団地から3人来て、こちらとしては歩ける人なんかはバスストップ形式でお迎えすればみんながハッピーなんだけどというのなんですが、これは駄目ですよ、玄関まで行く。で、つい先週、終わった後の送迎で、家にお昼ご飯ないから途中のコンビニ降ろしてくれ、と言われたんですね。もう、痛いほど気持ちはわかるけど僕がかなり怒られます、と言ってそのコンビニを通り過ぎて家まで送る。で、そのおばあさんは、炎天下の中コンビニまで歩いて戻る。これが事業者に課せられてる要綱を守るっている面もあるんですね。

市役所さんも、いろんなりスク排除するために決められた設計なのは重々わかって、やっぱりいろいろ規制とか、世の中の見方が変わってくると、介護サービスの中でも結構合理的じゃない制度とか、いろいろ出てきてるんじゃないかなという気もしますので、こういうのをきっかけに、この辺もちょっと触れられたらいいかかと思っております。以上です。

加藤部会長

素晴らしい。短時間でとってもいい話をね。行きと帰りの問題と、規制を緩和していかないとこのままではがんじがらめだよ、っていういいご提案をいただきました。ありがとうございました。

じゃあ次のルームは、板津委員と青井さんだったかな。

板津委員

はい、私板津の方から。愛知県の青井さんと2人で話して、1というよりは2、犬山でどうやってやって行けるんだろうという話がメインになりました。

まず、青井さんは愛知県ということもあり、制度的なもののハードル、さっきの運送法でタクシー業者さんとか、そういったところをきちっと抑えてやっていかないと、なかなか、それを無視してはやっぱり無理なんじゃないのといったところは、その辺も危惧するところかな、というようなお話が出ました。

あわせてですね、今コロナ禍ということで、人との接触の部分であったり、そういったものを今だったら考えていく必要があるんじゃないのというようなお話がございました。

それとあわせてですね、今度は私の方からの話を含めてなんですけれども、犬山では、先生のお話にあったどれに当てはまるのかなっていう。一番はどれとは言いにくかったし、そこまでたどり着けなかったんですけれども。

犬山の強みっていったい何なんだろうっていうところで、私、社協で社会福祉法人ということもありますので、公益的取組を実施する責務という社会福祉法の改正に伴うもので、犬山は社会福祉法人7法人ありますので、そういった意味では、社会福祉法人が多い、そういった強みを使った取組っていうのをひとつ考えていく。

何が強いのか、後は既存のサービスもそうなんですけれども、コミバスやタクシー券もそうなんですけれども、さっき言った行きと帰りが違うっていうのもあるんですけど、それをなぜ利用してなぜ利用しないのかっていうところをみていくと、おのずとどこの部分に手を出したらいいのかなっていうのが見えてくるのかなっていうことと。

あと、犬山らしいっていうことで考えれば、犬山の強みっていうのを前面に出した取組を考えていくと、おのずとやれる方向っていうのがひとつ見えてくるの

かなっていうのがあります。そんなような話で、最終的に結論は出たわけではないんですけども、そういう話を2人でさせていただきました。以上です。

加藤部会長

ありがとうございました。

じゃあ、最後にお待たせいたしました。森岡委員と熊崎委員のお部屋から。どちらかミュート外していただいて。

熊崎委員

はい、じゃあ、まず①番からは森岡さんの方から意見が出てましたのでお願いします。

加藤部会長

はい。じゃあ森岡さん、ミュートを外してもらっていいですか。

森岡委員

はい。とても先生の話がよかったです。

私は、地区のいろいろな団体と手をつないでやらなければいけないと思ってたんですけど、そうなんだ3人から、5人からでもできるんだということを知りました。とても良かったと思います。

ただ、ゆったりする仕組み、内容をしっかり検討していかないと無理だなあとということで。私たちの地域は、あまり担い手ということは心配はしていない。逆に、そういったことをした時に賛同した人はどうなんだろうとか、閉鎖的ということではないんですけど、そちらの方が心配だから、しっかり仕組みを作ってやっていかないと、やっていけたらなと思います。

熊崎委員

じゃあ、ちょっと補足的な部分で。

私は包括の立場からすると、やっぱり担い手を探していくっていうのが本当に難しいところで、ひとつポイントかなというところで、さっき板津さんからもお話もありましたように、社会福祉法人の方でボランティアを考えていたらどうかっていう話をしてたら、森岡さんが私の地区では担い手に困らないっておっしゃってたので、そういう結束力の高い地区もあるんだなというところで。本当に、地区ごとの差っていうのもひとつ大きな課題となってくるところかなというところで話が終わってしまったんですけど。そんなような話でした。以上です。

加藤部会長

はい。本当に今日はね、予告編みたいなもんだと思うんですね、映画でいうと。本当は河崎さんもっとたくさんの知見をお持ちなんですけど、今日時間があまりないので60分にコンパクトにまとめてとお願いをして。

今日、皆様のご質問の中でももう少し聞きたいとか制度とか仕組みをしっかりとっていう話があったので、ぜひね、どういう形では分からないけど、事務局としっかりと相談して進めていきたいと思うんです。

じゃあ、最後に河崎さん、今日の感想でもいいですし全部に答えるのは無理なので、何か一言二言お願いします。

河崎氏

はい。皆様のお話をお聞きして、本当に犬山市さん、地域の方々と改めてがつつり組んでやっていきたいなあとというふうに思いましたので、よろしくお願

します。

県の青井さんのご心配もごもっともだと思いますので、そこのあたりも踏まえながら進めて、お役に立てればいいなと思っています。今後ともよろしく願いいたします。

加藤部会長

よろしく願いします。ありがとうございました。

ちょっと時間が押してしまいましたけど、次第の3、その他に移りたいと思います。これについて何かございますか。

(なし)

加藤部会長

ないですか。わかりました。じゃ、ないようですので、ちょっと時間おしましたけど、以上をもちまして議事を終了します。

本日は円滑な進行にご協力いただきましてありがとうございました。では、進行を事務局にお戻ししたいと思います。お疲れ様でした。

事務局

(上原課長)

はい。ありがとうございました。以上で本日の協議会を終了します。

今年度の部会につきましては、すべてオンラインでの実施を予定しております。次回日程につきましては、また近くなりましたらご連絡をいたしますので、皆様ご協力をよろしく願いいたします。

では退室ボタンを押して終了してください。皆さんお疲れ様でした。

(以上)

令和 3 年 9 月 28 日

上記に相違ないことを確認する。

(署名)

(署名)

