

平成 30 年 11 月 22 日

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 ヒアリング資料

NPO 法人 全国移動サービスネットワーク

地域でもっとも不足しているサービスは「買い物支援」「移動・外出支援」

厚生労働大臣から委嘱されて活動している民生委員（児童委員を兼ねる）は全国に約 23 万人いる。これら民生委員を対象に毎月「ひろば」という機関誌が発行されている。今年 9 月号では「地域住民が直面する生活課題、福祉課題に対応するために不足していると感じるサービスや社会資源を尋ねたところ、回答でもっとも多かったのは『買い物弱者の生活を支える支援』であり、56・7%と過半数を超えていた。続いて『外出や通院等の際の移動に対する支援』『外出の際の公共交通機関』が、おおむね 4 割前後と、多くの単位民児協で、買い物や外出などの身近な生活支援が不足していると感じていることがわかった。」と、2 年前に実施した調査結果にもとづき報じられた。



民生委員は地域の高齢者や障害者等を把握し寄り添って活動する存在なので、このデータは地域の実情を正しく反映しているものと判断される。

高齢者や障害者等の移動・外出を支えるサービスの不足は、高齢者の介護予防や地域経済の活性化等にも深刻な影響を及ぼしている。バスやタクシー等の事業者優先ではサービス不足を解決できないところまで来ている。

高齢者の移動手段の確保に関する検討会の「中間とりまとめ」では、「高齢者の移動手段としてはバスやタクシーなどの公共交通機関が基本的に重要な役割を担っている」が「他方で、歩行距離の制約などの高齢者の生活実態や、公共交通機関の現状を考えると、公共交通を補完するボランティア団体の活動や地域の助け合いの中で、高齢者のための移動手段を確保していくことも、今後、重要性を増すものと考えられる。」とされたが、地域の実態からは、「今後」ではなく「すでに」ボランティア団体の活動や互助による移動手段の確保が重要性を増している。

地域交通のイノベーションを検討されるなら、道路運送法や関連施策の抜本的な見直しが必要である。

1. 自家用有償旅客運送について

道路運送法において自家用有償旅客運送は例外規定での位置づけであり、公共交通を補完する存在でしかない。一方、今後更に高齢者・障害者等人口の増加や、バス・タクシー等の乗務員の高齢化・人員不足は明らかである。この現状を打破するためには、道路運送法を改正し、自家用有償旅客運送の役割等を法において明確にして、登録して活動する団体が増える方策を打ち出すべきである。

運営協議会及び登録の要件とされている運営協議会での合意は廃止すべきである。代わりに、地域の移動制約者の問題解決に向けて生産的な協議を行う場、住民の移動のニーズにどのように応えるか、新しいサービスをどのように創出するかを協議する場を創設すべきである。

更新登録手続きが新規登録とほとんど同じで過重な負担になっていることも含め、法令を見直すべき時期に来ている。(資料：移動サービス情報誌モヴェーレ 29号)

以上が主たる意見であるが、最近、全国移動ネットに寄せられた相談等からいくつか拾ってみる。

1) 公共交通空白地有償運送

公共交通空白地有償運送について、公共交通機関との乗り継ぎを促すため

に、発地着地を市町村内の一部の地域に限定されるケースが常態化している。その結果、ニーズに対応できず利用者がとても少ないケースや、心身の状況や気候等によって乗り継ぎの困難な人のために、新たに福祉有償運送も登録申請して着地の制約を解消しているケース、公共交通空白地有償運送でありながら利用対象者を付添いの必要な人に限定して運送の区域の制約を免れているケース、などが散見される。

公共交通空白地有償運送は、住民であればだれでも利用対象者として登録できるものであり、その中に乗り継ぎが困難な人が含まれていれば、柔軟な運用をすべきである。

市町村運営有償運送の交通空白輸送に比べ、公共交通空白地有償運送は対象地域の考え方が様々で、新たにサービスを創出することが非常に難しい。こうした制約が取り除かれない限り、登録すると新たな規制を受け移動のニーズに応えられないという理由で、許可・登録不要の活動を選択するケースが増え続けるだろう。

2) 福祉有償運送

福祉有償運送の利用対象者について、通達「福祉有償運送の登録に関する処理方針」には「基本チェックリスト該当者」が含まれているが、各市町村には知られておらず、施行規則のイロハニのいずれに該当するかも明確でない。旅客の範囲は、施行規則に規定される事項であり、各市町村に周知するためにも、施行規則にも明記すべきである。

3) 権限移譲

事務・登録権限の移譲を受けた市町村であれば、市町村の判断で柔軟に運用できると捉えていたが、実際にはそれもかなわない状況がある。事務・登録権限の移譲に際しての市町村の裁量を拡大すべきである。

2. 道路運送法における許可又は登録不要の運送

最初に述べておきたいのは、登録等不要の活動は、登録等を逃れるために行われているのではないということである。住民全てを対象者にできる公共交通空白地有償運送は過疎的な地域でしか運用されておらず、かつ前述のように運営協議会での合意はスムーズではない。また福祉有償運送は対象者が限定されており、介護認定等を受けていない高齢者は対象にできない。このジレンマから登録等が不要な活動として実施せざるを得ない実情がある。地域や社会の現

状を反映した運用や制度改革が必要だ。

1) 社会福祉法人の公益活動としての買い物支援等

社会福祉法の改正にともない、社会福祉法人に公益的な取組みを実施する責務が課せられた。地域で支援を要する人たちを対象に無料又は低額で福祉サービスを提供することを責務として規定している。デイサービス送迎の車両を活用し、自治会等やボランティアが付き添って買い物支援やサロン送迎を行う事例が全国的に広がりを見せている。

社会福祉法人制度の改革（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 <input type="checkbox"/> 理事・理事長に対する牽制機能の発揮 <input type="checkbox"/> 財務会計に係るチェック体制の整備	<input type="checkbox"/> 議決機関としての評議員会を必置 ※理事等の選任・解任や役員報酬の決定など重要事項を決議（注）小規模法人について評議員定数に係る経過措置を設ける。 <input type="checkbox"/> 役員・理事会・評議員会の権限・責任に係る規定の整備 <input type="checkbox"/> 親族等特殊関係者の理事等への選任の制限に係る規定の整備 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 財務諸表の公表等について法律上明記	<input type="checkbox"/> 閲覧対象書類の拡大と閲覧請求者の国民一般への拡大 <input type="checkbox"/> 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 <small>※①事業に活用する土地、建物等 ②建物の建替、修繕に必要な資金 ③必要な運転資金 ④基本金、国庫補助等特別積立金</small> 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検討） 等
4. 地域における公益的な取組を実施する責務 <input type="checkbox"/> 社会福祉法人の本旨に従い他の主体では困難な福祉ニーズへの対応を求める	<input type="checkbox"/> 社会福祉事業又は公益事業を行うに当たり、日常生活又は社会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 ※利用者負担の軽減、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 <input type="checkbox"/> 所轄庁による指導監督の機能強化 <input type="checkbox"/> 国・都道府県・市の連携を推進	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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



しかしながら、一部の地方運輸局においては、このような公益活動についても登録を要するという見解を示す運輸支局があり、二の足を踏む社会福祉法人や地域がある。誠に残念と言わざるをえない。

2) 介護予防・日常生活支援総合事業の活用

高齢者の移動手段の確保に関する検討会の「中間とりまとめ」以後、厚生労働省の所管である「介護予防・日常生活支援総合事業」を活用した移動支援の実施例が紹介されるなど、国レベルでの福祉と交通の連携が模索されている。学習会やセミナー等にも高齢福祉担当と地域交通担当の職員が参加するなど、都道府県や市町村でもその機運が高まっている。しかし、高齢福祉部局が住民主体の移動・外出支援の創出を支援しようとする際には、制度運用上の制約が多く、実践している事例は全国でも30弱にとどまっている。

総合事業の類型と道路運送法上の類型一覧表<2018年10月>

道路運送法の類型	許可・登録不要			登録	許可
総合事業の類型	ガソリン代実費・有料道路・駐車料のみ	サロン送迎(自家輸送)	家事身辺援助等サービス(訪問B)一体型		
訪問型サービスB			松戸市 吉見町 天童市 八王子市 花巻市、萩市		
訪問型サービスD(ケース1)	米原市 大網白里市 柏崎市		黒滝村 流山市 太子町	取手市 美郷町 若桜町 橋本市 御代田町	さつま町
訪問型サービスD(ケース2)	鶴岡市	秦野市 網走市 長沼町 飯綱町 加東市 防府市 太子町 葉山町		和光市	川島町
一般介護予防事業	神栖市 高根沢町	国東市			

<問題点>

①市町村が換金可能なボランティアポイントを運転ボランティアに付与すると有償運送とみなされる。ボランティアポイントは換金性があるとしても1回100円程度。

②「介護予防・日常生活支援総合事業」の「訪問型サービスB」の補助を受けている場合には、家事身辺援助等のサービスが中心であることを市町村が認識していることが明白である。にもかかわらず、運輸支局が登録を要すると判断する事例がある。

子どもの預かりを中心として行う「ファミリーサポート事業」は、許可・登録不要と整理されており、これと「訪問型サービスB」はともに登録不要と整理すべきである。

3) 福祉と交通の連携

「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の「中間とりまとめ」に福祉と交通の連携の重要性が示されたことを受けて、部局横断的に施策の課題を共有したりサービスの実態の把握を進める動きが各地で生まれている。ニーズへの対応力向上を目指す上では重要なことである。しかし、単に福祉部局が住民に交通サービスの利用を促したり、福祉部局によって把握・顕在化した取り組みを交通サービスの補完的なサービスとして明確化する向きもある。これは本当の意味での連携とは言えない。

福祉部局も当事者意識を持ち、所管する制度政策に照らして意義のある取り組みを普及推進すべきであり、そこから得られた情報や知見をもって交通サービスの見直しにも寄与することが連携である。例えば厚生労働省所管の制度に基づいて行われる取り組みであれば、同省が相談窓口を担い、責任をもって判断すべきである。(資料1：多摩市まるっと協議体の動き)

4) 中山間地域の住民自治の活動として行われる移動支援

自治会連合会を廃止したり、再編したりして、小学校区ごと、公民館ごと、行政区ごとの地域運営組織や地域づくり協議会を作り、小さな拠点(場所+人)を整備すると同時に、移動支援を行っている例が増えている。

小さな拠点の整備にあたっては、県による車両の補助(10割)や、地域おこし協力隊や集落支援員といった人材の支援策を活用している例もあり、それによってサロン活動や移動支援を含む生活支援、交流行事などが生まれている。

こうした拠点で行われる移動支援は、住民同士の互助的な活動であり、ガソリン代実費程度を受け取る、許可登録不要の運送が大半である。また、拠点で行わ

れるサロン活動や介護予防教室等の送迎を中心に、買い物や用足しのために寄り道をするケースも増えている。

中間山地や住民自治組織が移動支援を始めようとする趣旨は、互助によって手軽に地域内の移動が可能になるしくみと作ろうというものであり、消滅の危機に瀕している中山間地の集落の現状に鑑みれば、住民自治組織の支援は待ったなしの課題である。配達やサロンの送迎等、他のサービスと複合的に提供されるからこそ、新たな人材を確保せずに、コストを抑えてサービス提供ができるのであって、これを維持継続可能にする制度的な枠組み、例えば、特区のような扱いにし、その区域内においては、住民が仕組みを自由に決めて車両運行できるような制度があってもいいのではないか。

(資料2：大分県国東市「くらしのサポートセンターかもめ」、資料3：山口県萩市「むつみ元気支援隊」等の取り組み)

3. 緑ナンバーと白ナンバーの新たな連携関係

運送事業者の運行管理のノウハウを生かし、乗務員の不足を補うとともに、利用者への負担額を抑える方策として、住民ボランティアと運送事業者が協働して非営利の法人を設立し公共交通空白地有償運送の登録をする（それを市町村が支援する）という試みが生まれている。

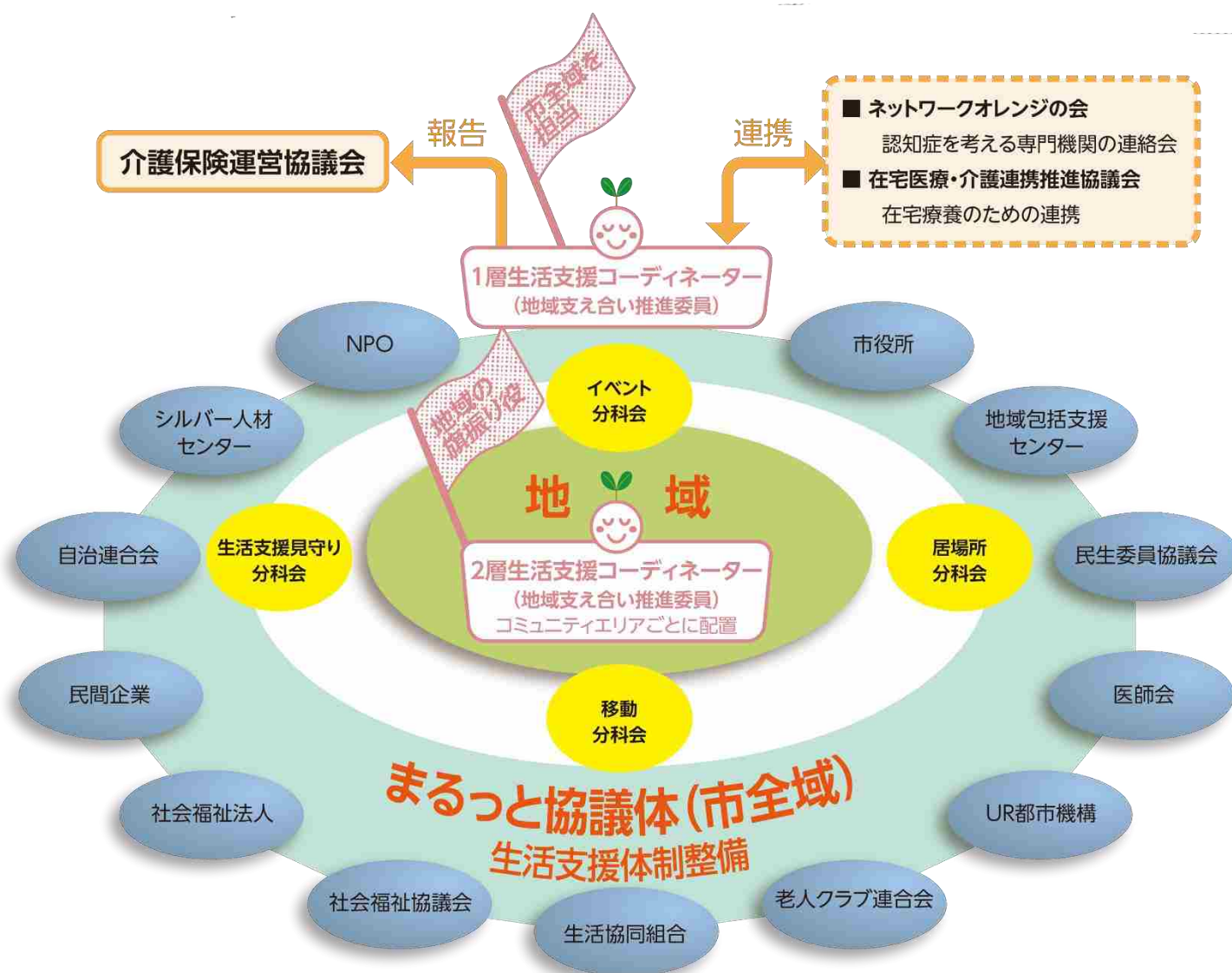
(資料4：三重県紀北町「あいのり運送」実証実験)

タクシー事業者が運行管理を担当し、運転を住民ボランティアが担うサービスは、今後の地域のくらしの足として期待できるモデルである。乗務員不足によって移動のニーズに応えられないタクシーや自家用有償旅客運送が増えており、両者の連携は不可欠である。制度改革に期待したい。

以上

(地域支え合い推進員)と「協議体(まるっと協議体)」のイメージ

多摩市まるっと協議体（事務局：一般社団法人多摩マイライフ包括支援協議会）は、多摩市から委託を受けた一般社団法人多摩マイライフ包括支援協議会が多摩市第一層生活支援体制整備事業に基づく第1層協議体として、設置しています。生活支援サービス及び介護予防サービスの体制整備に向けて多様な主体が参画し、情報共有、連携強化等の場として設置することにより、多摩市と連携しながら協働による資源開発等を主体的に推進していくことを目的としています。



地域の移動を
考える！

【桜ヶ丘、関戸6丁目、貝取(地番)にお住まいの皆様】

地域懇談会開催のご案内

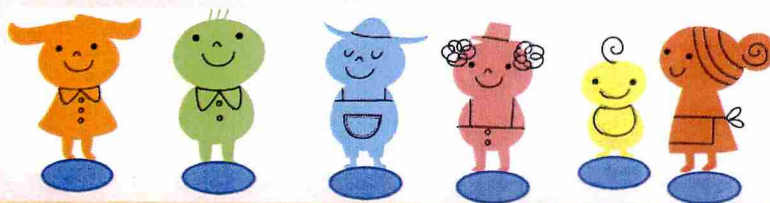
～孤立しない地域を・・・～

「コミュニティセンターでの催し者やサロンなど、地域活動に参加したくても、会場まで行くことが難しい・・・」高齢化が進んでいく中で、路線バスなどの公共交通ではカバーできない、身近な地域の中での「移動手段」が課題になっています。坂や階段が多く移動が困難な場合、どのような移動支援が地域に必要なのでしょうか？またどのような移動の仕組みだったら実現可能なのでしょうか？これまでに開催された話し合いの場でも出たたくさんの意見を、継続して地域のみなさんと一緒に考えていく懇談会を開催いたします。たくさんの声と力が必要です。是非ご参加ください！

使いやすい移動手段があったら、集会所などにもっとお出かけできると思う・・・

私たちの地域ではどんな移動の仕組みがあったら良いの？

住み慣れた地域で暮らし続けるためには、孤立しないように、地域の集まりに続けられることが大切かもしれない・・・。



開催日時：平成30年12月8日(土)10時～12時

開催場所：ゆう桜ヶ丘 ホール1

お問合せ：一般社団法人多摩マイライフ包括支援協議会

多摩市役所健康福祉部高齢支援課介護予防推進係

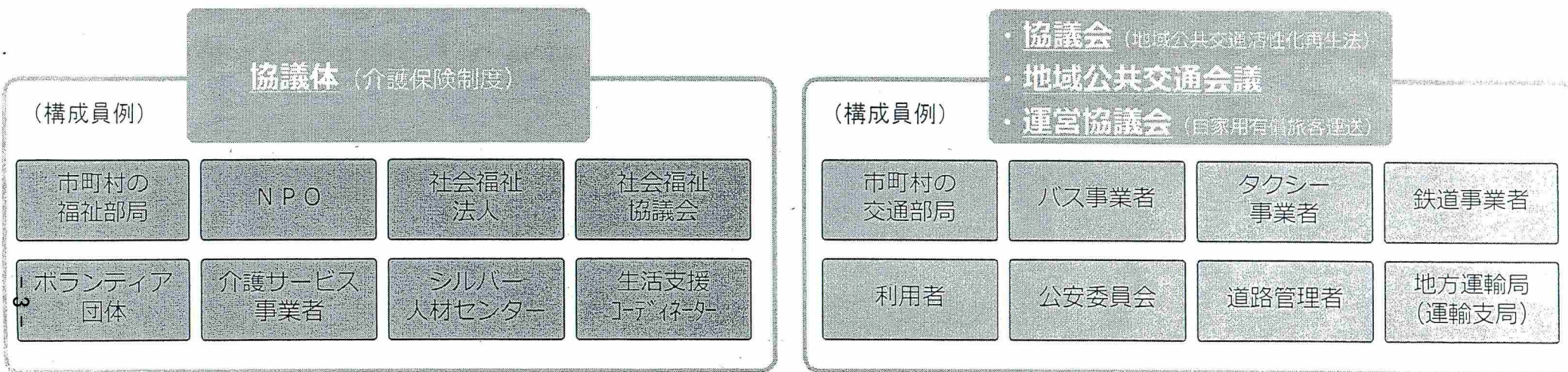
電話番号：042-338-6924 FAX：042-371-1200

定員：40名(申込不要、当日直接会場へ)

※この懇談会は、住民の皆さんの課題解決にむけた活動を支援する目的で、多摩市（高齢支援課）より委託を受けた、（一社）多摩マイライフ包括支援協議会と（社福）多摩市社会福祉協議会が担当し、地域の支えあいを支援する関係機関がサポートをしています。

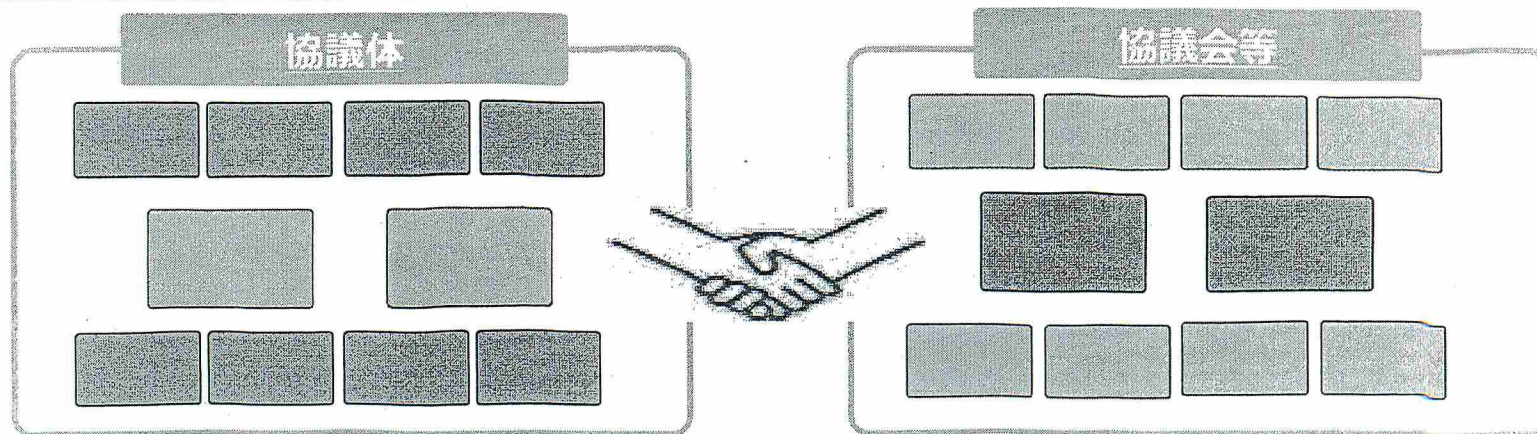
「協議体」と「協議会」等との連携（本文5.(1)に対応）

- 高齢者に必要不可欠な「移動」について、交通・福祉双方の関係者が協働して議論できるよう、地域の実情や相互理解の進捗を踏まえつつ、各関係組織の市町村レベルでの連携を促進
- 国としては、具体的な連携イメージが湧くよう、通知やガイドラインの発出等、周知を徹底



市町村レベルでの連携イメージ

【構成員の相互参加】



元気に、楽しく！地域で、いきいき！
あなたの元気を活かしませんか？

平成30年度
第2回！

多摩市の元気、地域の元気を応援する
地域密着の支えあい活動

多摩市生活サポーター

サポーターの養成講座を開催します

日時：平成30年11月24日（土）、25日（日）の2日間

場所：キャリア・맘ホール（ココリア多摩センター5階）※裏面に地図有り

主催：（一社）多摩マイライフ包括支援協議会、多摩市

協力：NPO法人ハンディキャブゆづり葉

※この講座は、多摩市からの委託を受けて、多摩マイライフ包括支援協議会が開催します。



資格がなくても
受講ができます。
お気軽にどうぞ！

健康のために何かしたい！
せっかくなら、地域の中で
何か活動してみたい！



多摩市生活サポーターって何？

多摩市の生活サポーターは、地域の人が住み慣れた場所で、自立して暮らしをしていくための多様な支えあいづくりを基本として、主に地域の高齢者の、自立に向けた支援を目的として生活をサポートする活動をしています。

活動が始まるまで

地域にある高齢者総合相談窓口の、地域包括支援センターが、市内のNPOなどの指定事業所に、活動の依頼をします。サポーターさんには、指定事業所（※1）から、場所・日時・内容などの連絡があり、可能だった場合は活動がスタートします。（※1）講座受講後に登録をする、多摩市より指定を受けたNPOなどの事業所です。

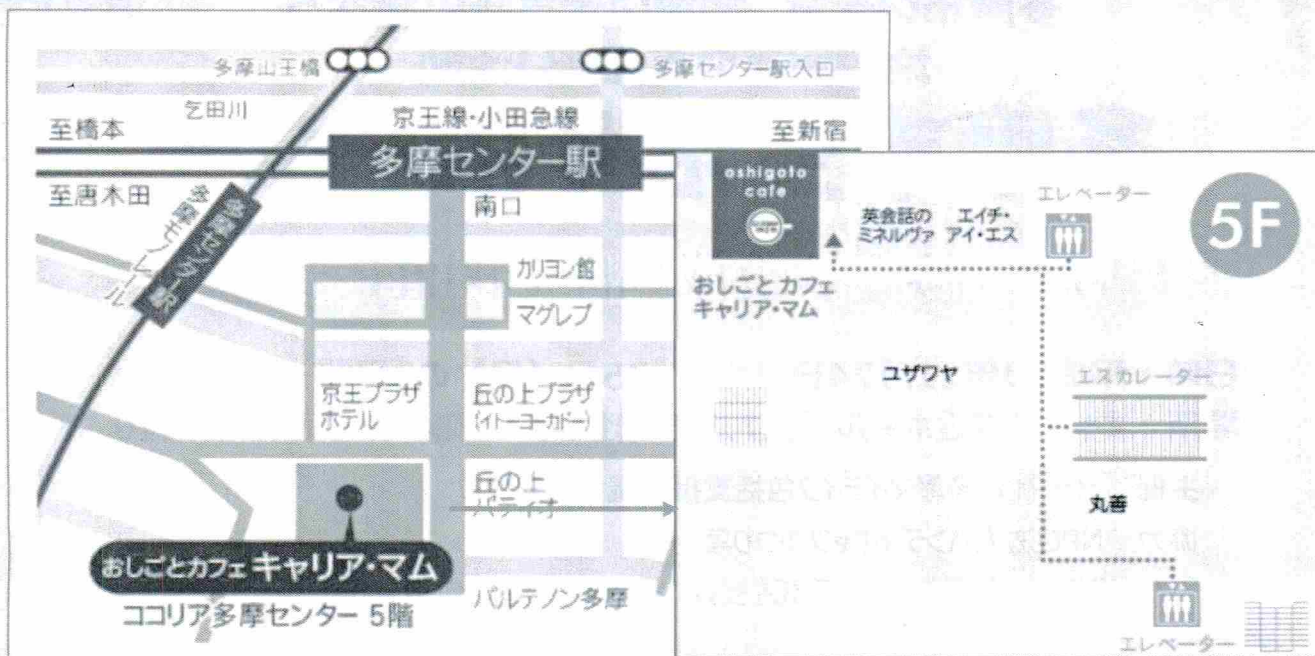
どんな活動をしているの？

- ・部屋やお風呂場などの掃除
 - ・洗濯、洗濯物干しや取り入れ
 - ・食事の準備や調理
 - ・日常の買物
 - ・ごみ出し
 - ・衣類の整理・入替え など
- ※主に60分以内の活動です。
※買い物への付添い・同行は90分です。

資格はあるの？

活動にあたり、資格は必要ありません。
2日間の講座の受講とサポーター登録が必要ですが、原則どなたでも、年齢などに関わらずサポーターとして活動ができます。

会場のご案内



会場:コソリア多摩センター5階 キャリア・ママホール(おしごとカフェ キャリアママ内)

最寄駅:京王・小田急・多摩モノレール「多摩センター駅」から徒歩約5分

※住所 多摩市落合1-46-1

※お車でお越しの方は周辺の有料駐車場をご利用ください

講座内容のご紹介

※講座の内容は一部変更となる場合がございます。

【1日目】

11月24日(土)10:30~16:30

- ・フレイルと介護予防
- ・個人情報保護と守秘義務
- ・コミュニケーションについて
- ・事例を見て考えよう 他

【2日目】

11月25日(日)10:30~16:30

- ・介護保険制度と社会資源
- ・住民主体による訪問型サービス
- ・同行支援について 他

※持ち物:筆記用具。2日目が実技がありますので、できれば動きやすい服装。
※サポーターとして活動するには、2日間の講座の受講が必要です。

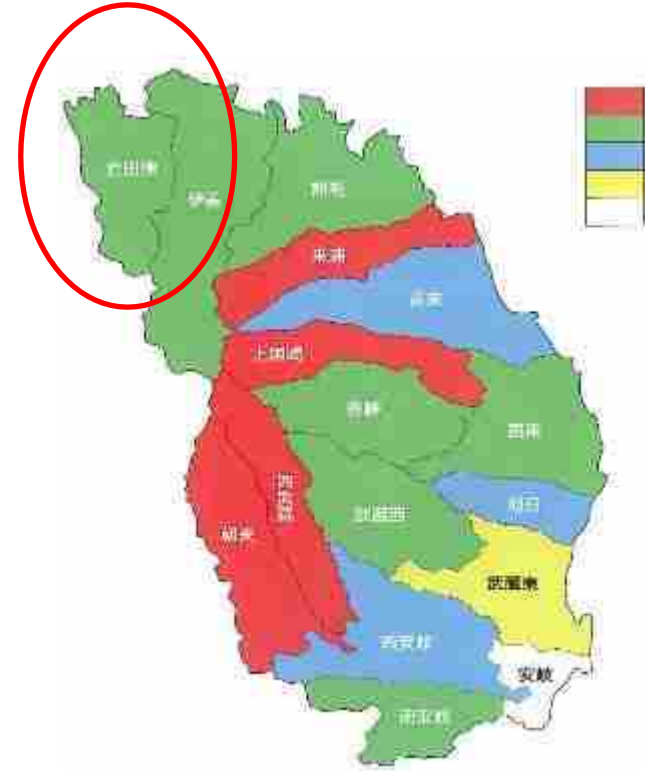
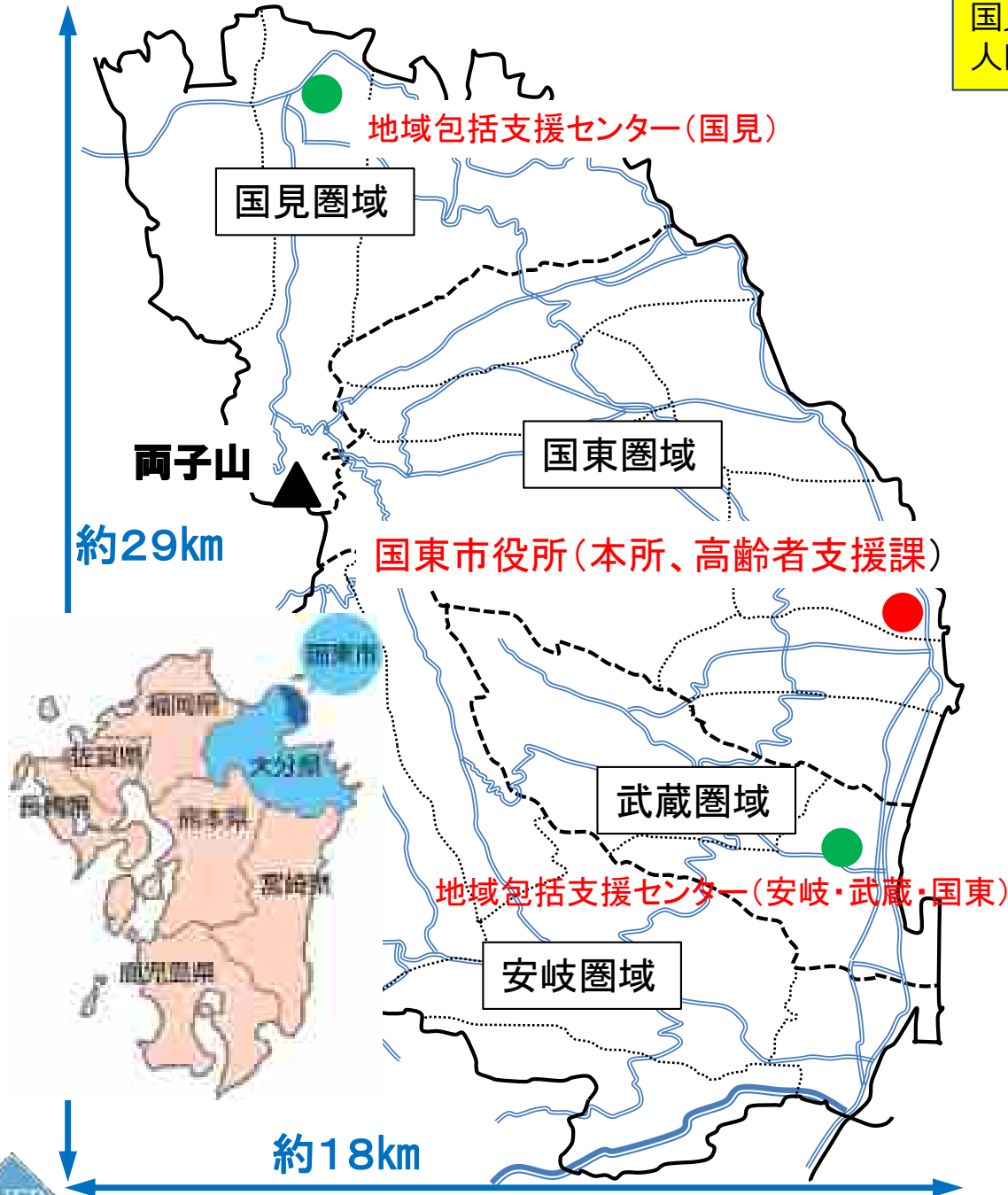
●お申込・お問合せ先

一般社団法人多摩マイライフ包括支援協議会 田中

電話:070-5581-2848 E-mail:mylifetamacity@gmail.com (平日10時から16時)

※お申込は11月5日(月)から11月23日(金)まで

国見町竹田津地区 (H28.4.1現在)
人口：1,024人 高齢化率53.1%



大分県国東市 (平成27年10月末現在)	
面積	317.84km ²
人口	29,811人
高齢者人口	11,741人
高齢化率	39.4%
要介護認定者数	2,045人
認定率	17.4% (県18.9%)
介護保険料	4,750円

竹田津くらしのサポートセンター『かもめ』における送迎・外出支援

○竹田津くらしのサポートセンター『かもめ』の概要

竹田津地区公民館を拠点に、カフェ・体操・レクリエーション・食事・生活支援・送迎外出支援等、地域交流（活動の場や機会づくり）を通じて「住民同士の支え合いやつながり」を創り出していく場

○実施内容

くらしサポ『かもめ』が実施に伴う送迎及び外出利用者に対する運転ボランティアによる自家用車を使用した移動支援

○利用者

竹田津地区住民で外出するのが困難と判断された方で、かつ、送迎及び外出支援の利用申請をされた方

○利用者負担

なし

○運転手に対する実費弁償

ガソリン代等交通費実費相当のかもめカフェでのみ使用できるコーヒー券

①送迎（往） 自宅 ⇨ 竹田津地区公民館	竹田津地区内 10キロ以内	100円
②送迎（復） 竹田津地区公民館 ⇨ 自宅	竹田津地区内 10キロ以内	100円
③外出（往復） 竹田津地区公民館 ⇔ 外出先	竹田津地区外 20キロ以内	200円

※上記①②③以上は、1キロ毎に25円加算

くらサボ「かもめ」カフェ&食事会 10月号

場 所: 竹田津地区公民館 【かもめ専用電話】 ☎070-2406-6141

カフェ: 誰でも自由に利用できます

お茶・コーヒー : 100円 アイスコーヒー : 200円
 時間: 毎月1~4 夜・水・木曜日 13:00~15:00

食事会: 事前予約で利用できます

定食費 : 400円 ※希望者は迷いあり!
 時間: 毎月4 水曜日 10:00~13:00

月	火	水	木	金
1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20
21	22	23	24	25
26	27	28	29	30
31				

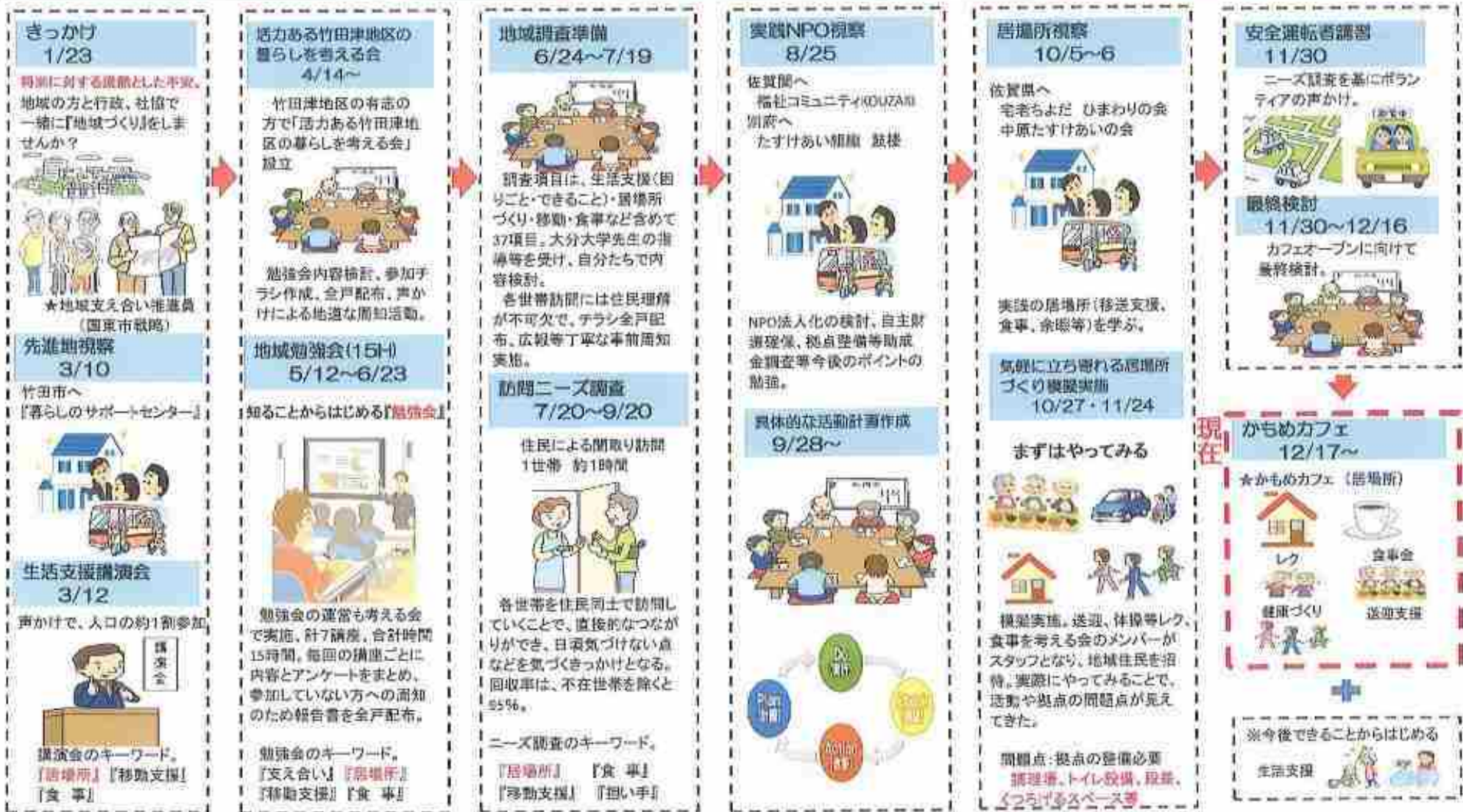
【かもめ組織図】

平成30年4月1日現在



竹田津くらしのサポートセンター『かもめ』の歩み

大分県国東市[人口29,812人、高齢化率39.7%] → 小学校区域 1/16 → 竹田津[人口1,024人、高齢化率53.1%]。H28.4.1現在
 ポイント ①自分選で1から作りあげる。②気軽さ(大きな企業や団体がなくてもできる) ③立上げのスピード感。④専属職員配置(地域支え合い推進員)



萩市の生活支援体制整備事業

- ①事業実施：萩市社会福祉協議会へ委託
- ②地域さえあい協議体、地域ささえあい推進員設置状況
 - 27年度 川上、江崎、小川、むつみ、明木、佐々並
 - 28年度 須佐、弥富、福川、紫福、三見、見島、大島、相島、その他萩地域
 - 29年度 大井
- ③構成メンバー：必ず、地域包括支援センター職員、健康増進課職員、高齢者支援課職員、在宅介護支援センター相談員が関わる。
その他のメンバーは、次のとおり。
(地域によって異なります)



萩市の生活支援体制整備事業

③構成メンバーのつづき

民生委員・児童委員、元市職員、婦人会、保健推進員、地域福祉活動推進委員、地域サロン関係者、地域ボランティアグループ、農業団体（JA/農事組合法人）、JA婦人部、小地域福祉活動委員会、活動実施団体、介護保険サービス提供事業所、薬局、道の駅、老人クラブ、健康づくり団体、女性団体連絡協議会、NPO、漁業集落住民、公民館長、地域運営協議会、青年有志の会、食生活改善推進協議会、町内会、消防団、漁協、漁協婦人部、子ども会、保育園、海運会社など



萩市の支援

住民主体生活支援サービス実施団体補助金

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

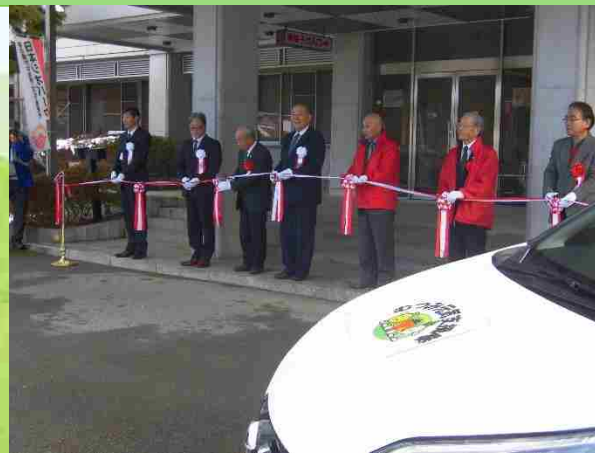
- 補助要件
 - ①協議体の設置圏域（基本小学校区）をすべてカバーする活動であること
 - ②協議体において、適当であると認められた団体であること（原則協議体ごとに、各サービス1団体）
 - ③週1回以上の活動予定があること（通所サービスは経過措置として月1回、隔週も当面認める）
 - ④団体の構成員はおおむね10名以上であること

萩市の支援



住民主体生活支援サービス車両貸出

- 住民主体サービスを実施する団体がサロンの送迎等で車両が必要な場合に、市の車両を無償で貸し出し
- 配備状況
 - 28年度 田万川総合事務所（10人乗り）
むつみ総合事務所と旭総合事務所（8人乗り）各1台
 - 29年度 川上総合事務所、弥富支所、福栄総合事務所（8人乗り）各1台
 - 30年度 大井出張所（8人乗り）1台
- 車両運行に必要な経費（ガソリン代、保険料等）は市がすべて負担



萩市の支援

住民主体生活支援サービス車両貸出



各地域で創出されたサービス

地 域	訪問型サービス（家事援助等）	通所型サービス（サロン活動等）
川上	未定	名 称：あぶ川サロン 実施団体：川上あぶ川サロン運営委員会 活動内容：サロン活動（団体当番制） 実施回数：月1回
田万川	江崎 名 称：元気の手 たまらぼ 実施団体：NPO法人田万川地域サポート21 活動内容：受診介助、買物支援・代行、等 実施回数：随時	名 称：おとなの部活 実施団体：江崎ささえ隊 活動内容：外出支援、サロン等 実施回数：月1回
	小川 名 称：ふれあい訪問 実施団体：小川ささえ隊 活動内容：安否確認、室内清掃等 実施回数：随時	名 称：みのりの広場 実施団体：小川ささえ隊 活動内容：サロン活動、出張美容室等 実施回数：月2回
むつみ	名 称：むつみ愛サービス 実施団体：むつみ元気支援隊 活動内容：買い物、草取り、移動支援等 実施回数：随時	名 称：月曜サロン、男性サロン等 実施団体：むつみ元気支援隊 活動内容：サロン活動、世代間交流等 実施回数：週1回（男性サロンは月1回）
須佐	須佐 名 称：もやいサービス 実施団体：NPO須佐元気な街づくりネット 活動内容：住居清掃、調理、ゴミ出し等 実施回数：随時	名 称：須佐ふれあい広場 実施団体：須佐地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動、世代間交流等 実施回数：月1回
	弥富 名 称：ちょっとサービス 実施団体：弥富でっぴん会 活動内容：買物、雪かき、移動支援等 実施回数：随時	名 称：ちょっとひと休み 実施団体：弥富でっぴん会 活動内容：サロン（団体当番制）、外出支援 実施回数：月5回

各地域で創出されたサービス

地域	訪問型サービス（家事援助等）	通所型サービス（サロン活動等）
旭	明木 実施検討中	名称：たいやきサロン 実施団体：明木地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動 実施回数：月1回
	佐々並 名称：おたすけクラブ 実施団体：佐々並地区社会福祉協議会 活動内容：買い物、草刈り、ゴミ出し等 実施回数：随時	名称：ほっとサロン・ささなみお気楽サロン 実施団体：佐々並地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動（団体当番制） 実施回数：月2回
福栄	福川 実施検討中	名称：ふくふくサロン 実施団体：福川ささえあい隊 活動内容：サロン活動、園児との交流等 実施回数：月2回
	紫福 実施検討中	名称：ほほえみサロン 実施団体：紫福地区社会福祉協議体 活動内容：サロン活動 実施回数：月2回

各地域で創出されたサービス

地域	訪問型サービス（家事援助等）	通所型サービス（サロン活動等）
萩	三見 実施検討中	名称：花いちもんめ 実施団体：三見地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動 実施回数：月1回
	大井 実施検討中	名称：お～い 元気かい！ 実施団体：大井地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動 実施回数：月1回
	大島 実施検討中	名称：サロンかもめ 実施団体：サロンかもめ 活動内容：サロン活動 実施回数：月1回
	相島 実施検討中	実施検討中
	見島 実施検討中	実施検討中

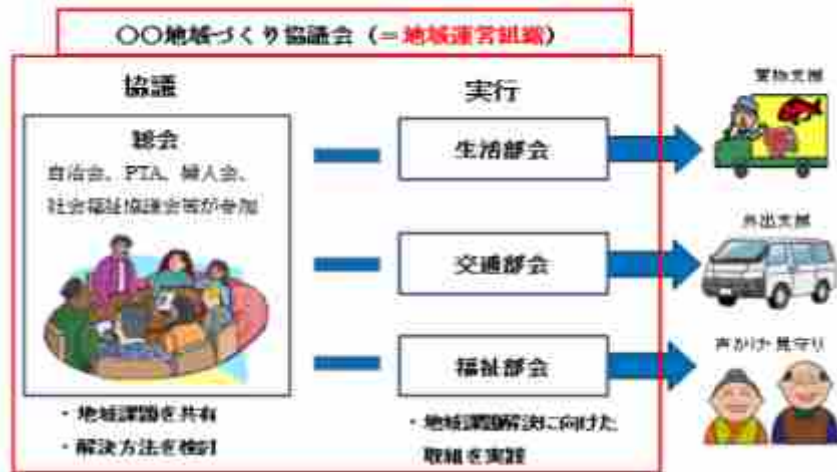
「地域運営組織」とは

地域運営組織の形成及び持続的な運営に関する調査研究事業報告書より
《平成 29 年 3 月 総務省》

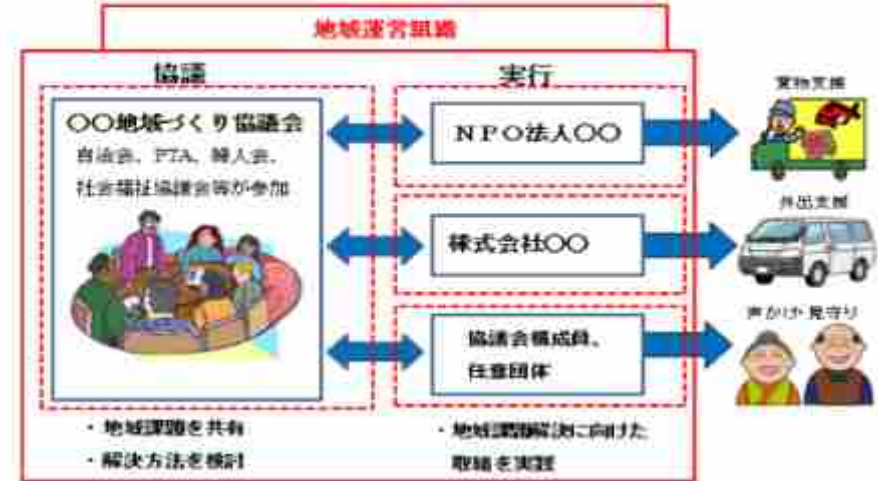
地域運営組織とは

- 地域の暮らしを守るため、地域で暮らす人々が中心となって形成され、地域内の様々な関係主体が参加する協議組織が定めた地域経営の指針に基づき、地域課題の解決に向けた取組を持続的に実践する組織
- 地域運営組織の組織形態としては、協議機能と実行機能を同一の組織が併せ持つもの（一体型）や、協議機能を持つ組織から実行機能を切り離して別組織を形成しつつ、相互に連携しているもの（分離型）など、地域の実情に応じて様々なものがある

（一体型のイメージ）



（分離型のイメージ）



活動実績

- 活動範囲は主に「小学校区（旧小学校区）」（概ね昭和の大合併で消滅した旧村エリア）
- 609市町村で組織されており、全国で3,071団体（平成27年度は1,680団体（494市町村））
- 現在、一部または全域に地域運営組織が存在しない市町村においても、89%の市町村（有効回答1,078市町村のうち957市町村）が必要性を認識
- 主な活動内容は高齢者交流サービス、声かけ・見守りサービス、体験交流事業、公的施設の維持管理など多様
- 主な収入源は市町村からの補助金、構成員からの会費、公的施設の指定管理料、利用者からの利用料

小さな拠点・地域運営組織の取組例

【ポイント】

- 小学校区や旧村のエリアにおいて、地域の課題に対応した事業の実施
- 自治会、町内会や婦人会、社会福祉協議会、農協など既存の組織・団体と連携

高齢者が多いが見守る人がいない・・・

○高齢者の見守り

- ・定期的な高齢者の住宅訪問と声かけ
- ・他の事業(市から受託した水道検針、お弁当の宅配)実施時に、声かけ
- ・災害時に備えて、援助の必要な人の把握と、被援助者の登録管理

集落唯一の商店もなくなり、車の運転も限界・・・

○生活サービス

- ・撤退した商店やガソリンスタンドを地域運営組織が借り受けて運営
- ・地域の公民館に商店を運営
- ・買い物代行サービスの実施
- ・宅配弁当サービスの実施

○交通の確保

- ・地域運営組織が運営する商店への無料送迎サービス
- ・自治体の補助を受けてミニバンを購入し、自家用有償旅客運送事業の実施

日中の居場所がない、子育てに不便・・・

○コミュニティづくり

- ・空き店舗を活用した地域住民の交流サロンの設置・運営
- ・婚活イベントの実施

○子育て・地域社会教育

- ・保育園や学童保育の運営
- ・中高生の地域づくり活動への参加の受け皿
- ・公民館の指定管理による生涯学習活動

農業の後継者がいない、働き口がない・・・

○農林業・特産品

- ・農事組合法人を設立し、共同して農業を実施
- ・地域の農産物を生かして、特産品を開発
- ・道の駅の指定管理を受けて、物産品を販売

地域に誰も来ない・・・

○移住者の受け入れ、農村交流

- ・古民家を改修して、農泊を実施
- ・廃校舎を改修し、移住者のお試し居住に活用

紀北町相乗り運送実証事業に就いて【資料4】

① 事業目的と概要

- 「**住民による住民の移動手段の確保**」という新たな方式の運送を試験的に実施することにより、その実現可能性や有効性について検証することを目的とした事業
- 地域で**自家用車**を所有する方がその車を使って、地域の移動手段のない方を、**ドア・ツー・ドア**で目的地まで移送する方式
- 自家用自動車による有償運送となり「**公共交通空白地有償運送**」に従った運営である
- あらかじめ登録した会員が、携帯電話や専用の配車通信機器で配車センターに運送を依頼する
- 配車センターは依頼を受け、**登録運転手に連絡・配車**し、指定された場所から目的地まで会員を運送する

※同事業は、紀北町よりの申請で総務省シェアリングエコノミー活用推進事業として採択され、事業費は全額総務省から委託料として交付されています

紀北町相乗り 運送実証事業に就いて

② 運送主体

- 権利能力なき社団：紀北町相乗り運送運営協議会
- 構成員：紀北町、三重交通、三重大学
- 代表者：会長 紀北町長 尾上壽一
- 事務局：紀北町企画課（紀北町役場内）
- 配車センター：三重交通（株）南紀営業所（熊野市）

③ 旅客の範囲及び運送の区域

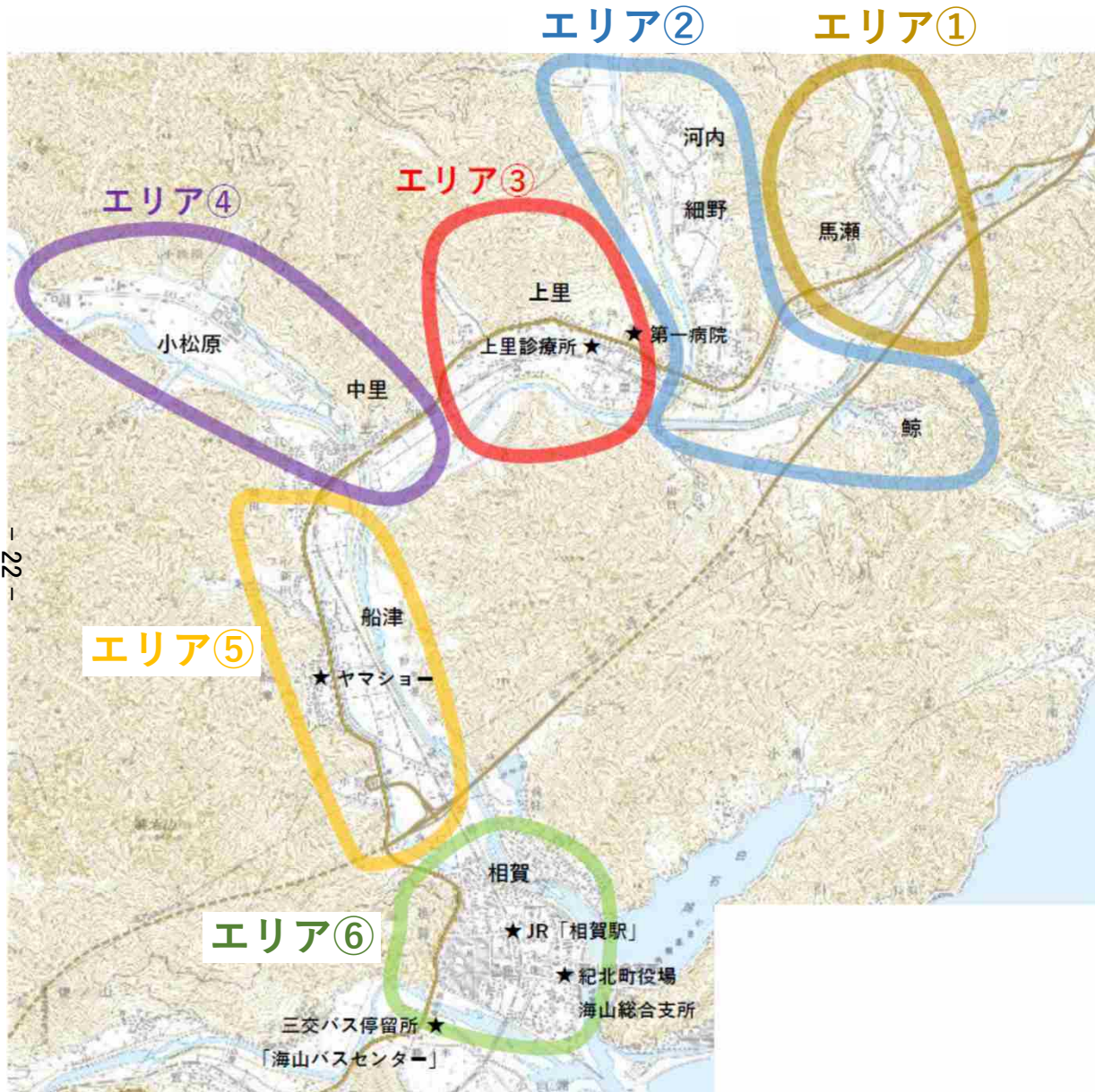
下記の地域に居住している、車やバイクなどの移動手段のない方、また高齢化等で将来的に移動手段がなくなる不安がある方で会員登録をした方

- 海山地区：公共交通空白地域の馬瀬、河内・細野、鯨、小松原
- 紀伊長島地区：公共交通空白地域及び廃止代替バス河合線運行地域の中桐、島地、前山、茂原、下地、志子、志子奥、田山、戸ノ須、片上、名倉、呼崎

運送は地区内の**指定エリア間の移動であり、移動エリア間で料金を設定**。海山地区⇔紀伊長島地区間の運行は行わない

- 登録者総数は**127名**（海山地区**26名**、紀伊長島地区**101名**）

紀北町相乗り 運送実証事業に就いて



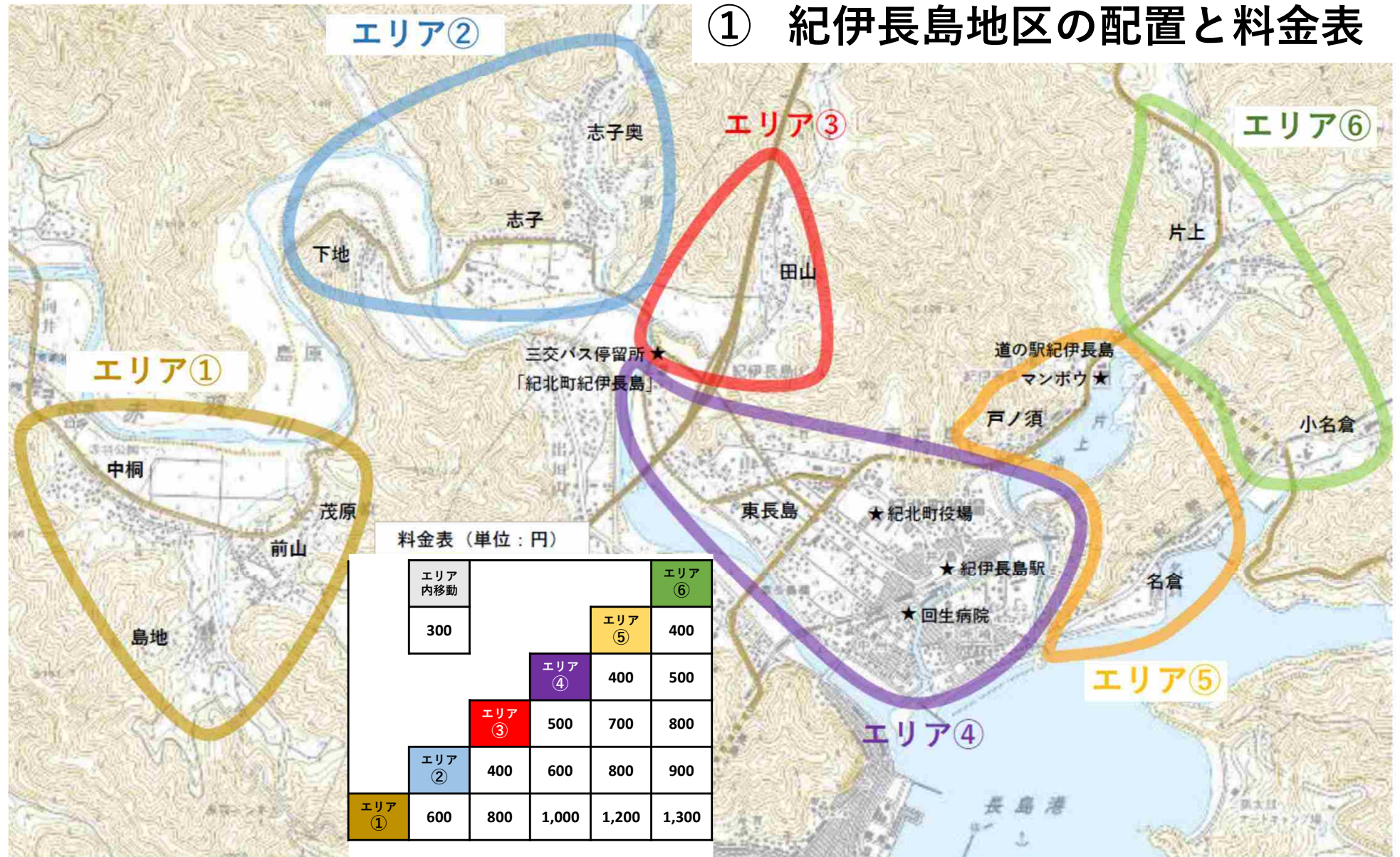
① 海山地区の配置と料金表

- 基本的に**エリア間での移動**として料金を算出する
- 乗車位置、降車位置はエリア内の任意の場所
- 例) エリア②の河内からエリア⑥のJR相賀駅まで乗車すると1,300円となる
- タクシー運賃の約半分見当**

	エリア内移動			エリア⑥
	300		エリア⑤	500
		エリア④	500	900
		エリア③	500	1,000
	エリア②	400	800	900
エリア①	700	600	1,000	1,100
				1,300

紀北町相乗り運送実証事業に就いて

① 紀伊長島地区の配置と料金表



紀北町相乗り運送実証事業に就いて

④ 実施期間及び時間

海山地区 2018年9月18日(火)～12月16日(日) 90日間

紀伊長島地区 2018年10月1日(月)～12月28日(金) 89日間

運行時間は期間中毎日9時から17時まで

- 受付時間 9時から16時【前日から予約可能】
- 迎車時間 9時から16時30分
- 運送時間 9時から17時

⑤ 運転手、使用車両および報酬

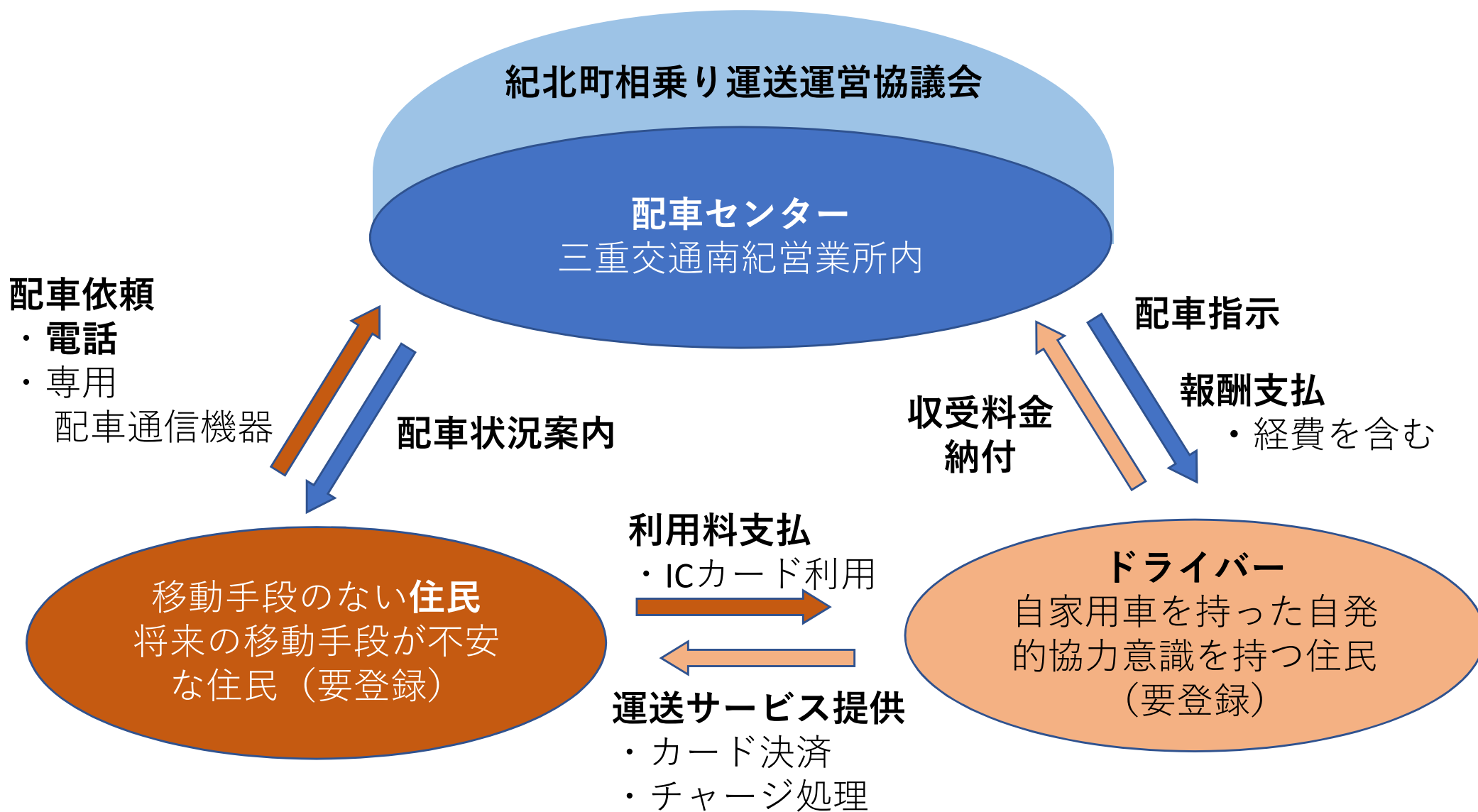
運転手：対象地域内及びその周辺に居住する住民で、2種免許保持者または国土交通大臣認定講習受講者（要登録）

使用

車両：上記の運転手が所有する自家用車（保険要件要充足）

報酬：運転手は、ガソリン代、車両減耗および保険料等の補助的意味合いも込めて、利用者が支払った運賃と同額の報酬を協議会経由で受領する

運営システム構成図





自家用有償旅客運送と 登録不要の運送を

今後どう活かすか

～地域における「福祉」と「交通」の連携を考える～

2017年度は、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の「中間とりまとめ」後の対応として、国土交通省と厚生労働省から複数の通達や事務連絡が発出されました。

これらについて、6月23日に開かれた総会記念講演会で、国土交通省の金指旅客課長からご講演をいただきました。トークセッションでは、スピーカーの河崎民子副理事長、柿久保浩次副理事長に加え参加者から様々なご意見ご質問が寄せられました。



高齢者の移動手段の確保に関する 検討会の「中間とりまとめ」を受けた 対応と今後の見通し

国土交通省自動車局旅客課長
かなざし かずひこ
金指 和彦 氏

運転免許証を自主返納したあとも、生活に必要な外出や元気に暮らし続けられるための移動手段が必要ですが、制度的な課題によって活用が困難になっていた自家用有償旅客運送※、その円滑な活用に向けて、3月30日付で通達を出しました。

※) 市町村運営有償運送（交通空白輸送、市町村福祉輸送）、福祉有償運送、公共交通空白地有償運送

中間とりまとめに示された「具体的方策」

1. 公共交通機関の活用
2. 貨客混載等の促進
3. 自家用有償旅客運送の活用
4. 許可・登録を要しない輸送の明確化
5. 福祉行政との連携
6. 地域における取組に対する支援

【 自家用有償旅客運送の 検討プロセスのガイドライン化 】

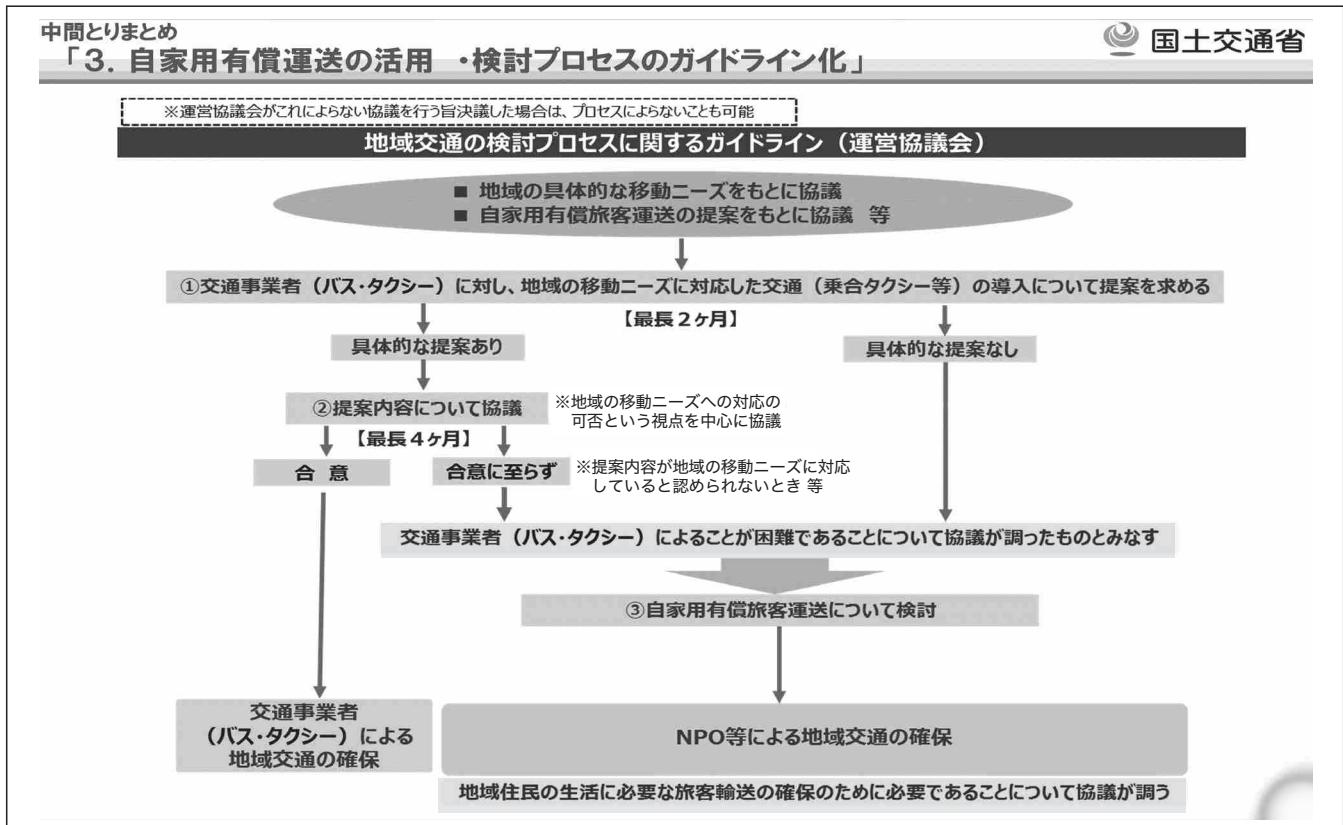
自家用有償旅客運送を導入する市町村の検討手

順を示しました。まず、交通事業者に地域の移動ニーズに応じた運行の提案を求め、「協議会の呼びかけから2か月経っても事業者が提案をしてこない場合、または提案があっても4ヶ月以内に協議が調わなかった場合は、自家用有償旅客運送の検討を進める」というガイドラインです。

自家用有償旅客運送は、許可事業（交通事業者）が困難な場合に行うこととされていますが、「タクシー事業者が、サービス提供が可能である、と答えたことだけを根拠に、既に交通サービスが確保されていると解釈・運用されている実態がある」といった指摘を受け、よりスムーズに協議できるようにと考えて示したものです。

【 市町村運営有償運送の運用弾力化 】

市町村運営有償運送の交通空白輸送は、路線バスの代替として引き継ぐことが多かったため路線運行とされていましたが、もっとニーズに応じて柔軟に運行したほうが良いということで、区域運行（発着地のどちらかが運送の区域内にあればよい）も認めることにしました。また、使用する車両も福祉有償運送や公共交通空白地有償運送で持込車両が認められているので、市町村運営有償運送にも持込車両（運行委託された組織や構成員のマイカー）使用を認めることとしました。



【 許可・登録不要の運送の解釈1：自発的な謝礼 】

これまでも自発的な謝礼は認められていましたが、自発的な謝礼はどこまでかという疑問が寄せられていました。利用者がガソリン代を渡す際に「お釣りは要らない」といったような場合は、自発的な謝礼とみなす＝運送の対価とはみなさないことを明示しました。金額を決めてしまうと運賃や料金という話になりますが、任意の自発的な謝礼ですので、お気持ちの範囲でやっていただけたらと思います。

【 許可・登録不要の運送の解釈2：特定費用のみ 】

特定費用とは、ガソリン代と有料道路代と駐車料金を指します。ガソリン代は具体的にどのくらいならいいかということ、理想は実際にかかった額ですが、それを突き詰め過ぎても実情にあわないので、例えばということで2種類をお示しました。

- 走行距離 (km) ÷ 燃費 (km/ℓ) × 1ℓ あたりのガソリン価格 (円/ℓ)
- 市町村の取組として実施される実証実験の結

果に基づき、1 kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合。

自治体の職員旅費規程にある単価が使えるのでは？というご提案をいただき調べましたが、本当にそれで良いのかなという部分があって、そこまで踏み込めなかったというのが実際です。じゃあ、このやり方は？あのやり方は？というご質問が出てくると思いますが、「例えば」です。必ず市町村が嘸んで実証実験しなければ定額制にできないかということ、そうではなくて、実際に標準的な水準であることを説明できる状態にすると理解していただければと思います。問われた時に説明できるようにしておいていただければと、そういう考え方です。

【 許可・登録不要の運送の解釈3：仲介手数料 】

サービス調整（マッチング）に対する仲介手数料については、利用者から受け取っても運送の対価とはみなしません。ドライバーには特定費用のほかに

はお金が渡らない仕組みを作ってくださいというのが注意点です。代表的なものはスマホアプリを使ったものですが、電話の受付等、色々な形態があるという想定でお示ししています。

【 許可・登録不要の運送の解釈4：
自治体からの車両関係の補助や貸与 】

自治体からの車両を借りたり、車両維持購入費の補助をしてもらったりすると、運送のコストを肩代わりしてもらっているのので有償運送とみなすことがありましたが、そのこと自体をもって有償運送とみなすことはありません。補助先についても、社会福祉協議会とNPO法人に限らず、福祉有償運送の登録ができる団体であれば問題ありません。

～トークセッションから～

【 自家用有償旅客運送の今後について 】

河崎：検討プロセスのガイドラインに素早く反応した都内の運営協議会事務局では、要綱を書き換えないといけないんじゃないかという混乱が起きました。特に更新登録でこのプロセスが適用されると、大変な騒ぎになるんですが、更新登録にはこのプロセスは当てはまらないということでもいいですか。また、資料の左上に小さく「これによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能」と書かれています。「決議」というのはすごく物々しい。運営協議会を主宰している市町村の担当課が、国の情報としてガイドラインのことを運営協議会で報告し、それで特に意見も苦情もなければ、今まで通りで、特に運営協議会設置要項なども改訂する必要はないということでしょうか？

課長：更新でも新規でも、地域の皆さんの中で、「これまでやってきたやり方が一番スムーズなので、その方法でやっていく分には何も問題ない」ということであれば、それはそれで進めていただいて構いません。決議という言葉は、合意とか共通認識とか、

そういう風にご理解いただけたらと思います。更新についても同じように進めていただくということでもよろしいかと思います。

河崎：「運営協議会って形骸化している」とか、特に更新登録については「講習の修了証など初回と全く書類を出さなきゃいけないのは大変」という声を沢山いただいています。そもそも利害関係者が必要性を協議するなんて、制度の設計自体が間違っているという指摘もあります。運営協議会についてもう少し見直すというのは、旅客課ではどうお考えでしょうか。

課長：自家用有償運送制度の趣旨をきちんと考えた上で、それに従った形での協議会がどうあるべきかを考えないといけないと思います。一方、過度なものだとか、実際に合わなくなっているものであればそこはきちんと考えなければいけないと思いますので、この点についてはよくお話を聞かせていただけたらと思います。

柿久保：法律が改正された時は「これで認知されるんや」というのがすごくあったんです。これが10年以上経って「なかった方が良かったかな」と。例えば関西では、運営協議会の議事録一つ出ない地域が大部分です。ローカルルールで困ったとか、そういうレベルでなく、もう一回きちんと点検をお願いしたい。「互助による輸送」で継続の問題が起きたとき、「福祉有償運送が大切なんですよ」と言えるよう、点検が必要だと感じます。

会場：運営協議会と地域公共交通会議等の委員をさせてもらっています。3月に通達がいくつか出しましたが、運輸支局からも県（権限移譲済み）からも説明が全くないんです。この前の会議でそれを言いましたら、次回の次の会議の時に説明すると言われました。構成員も大半はそういう動きに詳しい人ではありません。通達の内容の周知をお願いしたいです。

※これらの意見を受けて、国土交通省本省が、運輸支局及び都道府県職員を対象とした説明会を開くことになりました。

自家用有償旅客運送及び許可または登録を要しない運送等について

【開催日程】 9/30 中部運輸局、10/3 東北運輸局、10/10 北陸信越運輸局、10/19 北海道運輸局、11/5 沖縄総合事務局、11/14 近畿運輸局、11/15 四国運輸局、11/22 関東運輸局、11/29 九州運輸局、11/30 中国運輸局

【 登録不要の活動について 】

会場：岡山県内の福祉有償運送団体を育成しようということでネットワークしていますが、最近は問合せのほとんどが登録不要の活動です。通達をもとに切々と説明しますが、住民の方々がすべてを理解するには内容が難し過ぎます。2008年の総会記念行事で、当時の藤田課長に事務連絡の文章ではなくて「マンガを描いてほしい」と言ったら、2ヶ月後にイラスト版をホームページに出してくださいました。ぜひ、今度はいろんな例を交えてもう少し細かく分かるようにしていただけたらと思います。

柿久保：大阪でも去年ぐらいから相談が沢山入っています。社協、自治会、自治会の中の有志、市町村職員から自治会の取り組みについて相談されることもあります。「100円ぐらいの謝礼だったらもらっても良いでしょうか？」と言われる。さあ、何て答えるか。ダメや、ダメやと言ったらみんなやる気がなくなりますから。ここを明確化するという話であれば、やはり社協を含めて地域福祉の取り組みで移動を何とかしていきたいと思っている人達の、足の確保がなかったら何ともならへんという話にちゃんと結びつかないとあかんと思う。国土交通省が作らなくても構いません。市町村が作りなさいと言ってくれてもいいので、もうちょっとフォローしてもらえないかと思っています。

会場：愛知県内のある市で2つの任意団体がマイカーボランティアで活動しているんですけども、一番

の不安は保険です。自動車保険とかその辺の新しい保険の整備がやはり必要ではないかと思っています。

会場：生活支援コーディネーターをしています。当市は、人口30万人の中核市ですが、2時間か3時間に1本しかバスが来ないところがいっぱいあります。タクシーなら病院まで片道3,000円、4,000円かかります。家族、親せきが仕事を休んで病院に一日がかりで連れて行っているような状況ですから、行政の対応を待ってはいられません。福祉有償運送は、高いし、うちの圏域からは遠いのでほとんど使っていません。なので、ボランティアでやりたいという方が結構います。でも20～30回、町内会で会合をやっても登録不要の活動というのを誰もご存じありません。来週からそういうところへ行って、どんどん進めていきたいと思っています。

【 今後の広め方・人材確保のあり方等 】

河崎：福祉有償運送などの団体の関係者の多くは、いつまで続けられるんだろう思いながらやっています。メンバーを増やすにも、それぞれ町内会の協力を得てボランティアの裾野を広げていかないと、これからの超高齢社会を乗り切れない。90歳でも免許を手放せない人たちが増えている中で、今の許可・登録不要の活動と自家用有償旅客運送がこのままだったら、危機的だと思うんですね。

会場：マイカーボランティアさんには、人身傷害保険を必ず掛けてもらっています。人によって今まで掛けている保険にプラスしてもらっている。そこら辺の善意をしっかりとくみ取っていただいて、どこまでを認めてあげられるのかを考えていただけたらと思います。

会場：地域包括支援センターの方で主任ケアマネを務めています。総合事業が始まって、生活支援コーディネーターが地域の人たちの意見を聞く機会を持ってくれるので、どんどん地域の会合やサロンへ参加してしていますが、移動が本当に課題です。それで、ボランティアによるサービスを立ち上げようとしてい

るところですが、行政からは無償運送をやってくださいとは言えません。住民の皆さんにやる気を持っていただき、同時にタクシーの業者さんと調整を図りながらやっていくというところで、四苦八苦しています。

会場：高齢者支援課に在籍しています。当市では企画政策課の方が国交省さんの通達やメールを受け取ると、私のところへ持ってきてくれます。逆に、厚労省老健局の関係は、私から企画政策課に持っていきます。定期的に双方の課長を交えて、お互いの理解を深めるということもしています。それは、NPO等に訪問型サービスDに基づく移動サービスをやっていただいて、市もこの課題に注目しているからだと思います。とはいえ、個人的には、シルバー人材センターと社会福祉協議会とNPOとボランティア団体で数少ない担い手の候補者を取り合いっこしているような印象を持っています。ヘルパーだけでなくボランティアも足りない。何か今、ここで手を打たないともう続いていかないような、後継者がいないような気配をひしひしと感じています。

課長：保険の問題も含めて、ボランティアの気持ちを持った方たちをどう支えるかという観点から考えてほしいとか、手間がかからないようにしてほしいというところは受け止めまして。今回お示したのは第一歩なので、二歩三歩を考えていく中でまたお知恵をいただけたらと思います。

【 地域交通の計画やマネジメント 】

会場：地域公共交通網形成計画について、地元市町村でもコンサルタントに調査依頼して、大変立派な中間報告と最終報告が出ていますが、最後の計画のところは希薄になってしまう。この辺のマネジメント能力が各市町村に必要とされていると思うんですね。介護保険のほうでは、国から今年度200億円のインセンティブ交付金が示されました（都道府県10億、市町190億）。自立支援や重度化防止に向けて努力したり成果をあげたりした自治体により多くの

交付金を支払うものです。例えば地域に移動困難者のために活躍できる人がきちんといなければ、その地域そのものが破たんしますよと、そういうことです。福祉有償運送の運営協議会でも、継続性が大事という意見が出るようになってきました。国交省の方たちにも、地域行政が変化しなきゃいけないように、リードしていただきたいです。

課長：交通は地域の大事な行政事業であるにも関わらず、なかなかそこをきちんと手当てされていなかったんじゃないかなと思います。役所に担当セクションがなかったり、あっても掛け持ちだったり。なので、交通政策基本法によってプライオリティを上げてもらおうとしていますし、計画作りはそのきっかけになると考えています。そのきっかけがきちんと活かされていないということだと思いますので、我々も色々働きかけをして中身のある議論が進むようにしないといけないと思います。

大きなマネジメントみたいなところから申し上げますと、本来輸送に対して責任を持ってサービスを提供すべき事業者の皆さんも非常に厳しい経営環境にあります。けれども、もう少し工夫が出来るところがあるんじゃないかなと感じていて。そこはもう少し地域に寄り添う形でのサービス提供を考えてみてはどうかという、そういう投げかけも今やっています。実際に住民のニーズを受けて、最初は「えー、そんなことはできないよ」と言っていた事業者が、やってみたらなかなかできるもんだなと気づいたところも事例としてあります。もう一つは自治体の皆さんですけれども、これも一所懸命やっていた自治体もいらっしやいますが、もう少し、さらに意識を同じくしていただき、交通の優先順位を上げていただくことで、皆さんが持続可能性に心配を覚える部分が少なくなっていけば良いなど、そういうところで考えています。

■金指旅客課長の講演資料は、全国移動ネットのホームページに掲載しています。

<http://www.zenkoku-ido.net/action#action69>