

「高齢者等の移動・外出手段確保に関する調査研究」事業報告書

地域と 社会福祉法人等で作る 高齢者の外出支援

NPO法人 全国移動サービスネットワーク

2020(令和2)年3月

はじめに

少子高齢化の進むわが国では、世界一の高齢化率となっており、今後は特に後期高齢者の増加と人口減による労働力不足が顕著になっていくと言われております。地域的に見ると、東京等の大都市への一極集中と地方地域の大幅な人口減による過疎化が進行していきます。移動は、人の生活の基盤として重要な要素ですが、大都市以外では公共交通が貧弱で、専らマイカーによる移動が主となっています。車の運転が問題無く出来ているうちはよいですが、加齢により運転困難になってくる時期が遅かれ早かれ来るはずでありますし、無理して運転を続けていると事故のリスクが高まります。昨今は、高齢ドライバーの事故が社会問題化してきています。

このような時代背景の中、国では、高齢ドライバーの事故対策、高齢者の移動の足の確保の検討、介護予防の総合事業など、移動のリスクを軽減し、サポートする施策を打ち出してきています。しかしながら、移動の足の確保は容易ではなく、様々なトライがなされているのが現状です。

社会福祉法人は、全国に20,818法人(2018(平成30)年12月31日現在)あり、社会福祉法の改正により、地域における公益的な取組をする責務が生じるようになりました。そこで、法人では車両を保有している所が多いため、地域の移動の足への貢献が期待されるようになってきており、実際に取組を始めた法人も数多くあります。

本調査では、この社会福祉法人の移動支援への取組の現状をアンケート調査により調べるとともに、実施している事例をヒアリング調査し、それらをまとめることにより、地域での高齢者のお出かけ支援への取組がしやすくなるよう実施までの流れやポイントを示すものとして、本報告書を作成いたしました。

調査にご協力いただいた各法人の方々、また調査委員会で活発な議論をしてくださった委員のみなさま、作業協力いただいた方々に御礼申し上げます。

高齢者等の移動・外出手段確保に関する調査研究委員会
委員長 鎌田 実(東京大学大学院新領域創成科学研究科教授)

「高齢者等の移動・外出手段確保に関する調査研究」事業報告書
地域と社会福祉法人等で作る高齢者の外出支援

目 次

はじめに	1
目次	2
調査研究事業の概要	4
第1章 社会福祉法人の公益的な取組としての外出支援とは	
1. 社会福祉法人の公益的な取組としての外出支援の概要	6
(1) 社会福祉法人に「公益的な取組」が責務とされた背景	
(2) 社会福祉法人の公益的な取組としての外出支援の概要	
2. 社会福祉法人の公益的な取組としての外出支援の具体例	11
I. 買い物支援	
(1) 買い物支援の必要性と意義	
(2) 買い物支援の事例	
II. サロン等の居場所への送迎	
(1) サロン等の居場所の役割と送迎の必要性	
(2) サロン等の居場所への送迎の事例	
III. 通院や日常の用務を支える送迎	
(1) 通院や日常の用務を支える送迎の必要性と意義	
(2) 通院や日常の用務を支える送迎の事例	
第2章 社会福祉法人の公益的な取組としての外出支援の実態と課題	
1. アンケート調査の趣旨	38
2. アンケート調査A	38
【高齢者の移動・外出手段に関する社会福祉法人の取組実施状況及び意向調査】	
I. 調査の概要	
II. 調査結果	
(1) 基本情報	
(2) 「地域における公益的な取組」としての外出支援	
(3) 「地域における公益的な取組」としての外出支援取組のきっかけ・成果・課題	
(4) 非実施団体の意向	
3. アンケート調査B	49
【第1層生活支援コーディネーターによる把握状況】	
I. 調査の概要	
II. 調査結果	
4. 結果のまとめ	52

第3章 外出支援を始めるまでの課題と対策

1. 地域ニーズの把握	56
2. 担い手の確保	58
3. 関係機関等による支援の重要性	60
(1)生活支援コーディネーターによる支援	
(2)社会福祉協議会による支援	
(3)自治体による支援	
4. しきみづくりの留意点	66
(1)実施体制としきみづくり	
(2)利用者から受け取ることが可能なお金	
(3)協定書や規約等の書類づくり	
5. 保険のいろいろ	86
(1)保険加入の留意点	
(2)自動車保険	
(3)自動車保険以外の保険(活動・事業に関する保険)	
6. その他の条件整備	91
(1)コミュニティファンドを住民主体の生活支援(移動・外出支援)に活用するには	
(2)企業版ふるさと納税で特定寄付をめざす	
(3)介護予防・日常生活支援総合事業の補助が柔軟に	

第4章 多様な主体による高齢者の外出支援の参考事例

1. 民間企業等と地域の協働による買い物支援	96
2. 市町村の車両を地域が無料で運行して日常生活を支える	98
3. グリーンスローモビリティを活用した高齢者の健康づくり	101
参 考 スクールバスの活用	106

資 料

地域における公益的な取組として高齢者の外出支援を実施している法人一覧表	107
-------------------------------------	-----

高齢者等の移動・外出手段確保に関する調査研究 事業の概要

◆事業の目的

社会福祉法人等によるサロン等の居場所への送迎や買い物支援の取組が全国各地で増えつつある。特に、地域住民との協働による取組は、顕在化したニーズを充足するだけでなく、利用者や担い手の社会参加を促進し、外出と交流を通じた介護予防の効果が期待できる。本調査研究は、社会福祉法人による高齢者等の外出支援について調査を行い、しくみや効果、共通課題などを把握し、普及推進に向けて検討中の地域に情報提供することを目的として実施した。

◆事業の内容

1. アンケート調査の実施

第1層生活支援コーディネーター(SC)及び社会福祉法人向けに、下記の内容でアンケート調査を実施。各地の実施状況についての分析等を行った。

(1) 社会福祉法人による外出支援の取組に関する調査

- ・目的:第1層SCに対し、「地域における公益的な取組」として外出支援に取り組む社会福祉法人について尋ね、その実態を調査するとともに、SCの把握状況を調査する。また、SCがこの取組にどのように関与しているか、SCの所属による違いを含めて調査する
- ・対象:第1層SCまたは所管部署の市町村職員
- ・期間:2019年9月24日から11月5日まで
- ・配布方法:依頼文書と調査の概要は郵送、回答はwebアンケートフォーム
- ・発送数:1,741件
- ・回答数:373件(うち有効回答数366件)

(2) 高齢者の外出支援に関する社会福祉法人の取組状況及び意向調査

- ・目的:社会福祉法人による外出支援の取組について、実施状況と取組の内容・しくみ・課題を把握する
- ・対象:全国の社会福祉法人
- ・期間:2019年9月24日から11月22日まで
- ・配布方法:依頼文書と調査の概要は郵送、回答はwebアンケートフォーム
- ・発送数:1,741件
- ・回答数:535件(うち有効回答数526件)

2. 訪問によるヒアリング調査(5カ所)

(1) 買い物支援

2019年11月13日:高齢者買い物支援バスツアー(福岡市西区元岡校区)

2019年11月14日:福岡ウはやぶさ隊(静岡市葵区中藁科地区)

(2) サロン等の居場所への送迎

2019年11月5日:三石いきいき付添サポート隊(岡山県備前市三石地区)

2019年12月20日:あさおサロン送迎(神奈川県川崎市麻生区)

(3) 通院や日常の用務を支える送迎

2020年1月14日:なんすいひまわり号(大阪府河内長野市楠翠台)

3. セミナーの開催(2回)大分県日田市、千葉県松戸市

(1)地域でつくる！高齢者の外出支援セミナー in 日田

●2020年1月11日(土)13:30-16:00/日田市アオーゼ多目的ホール/参加者139名

個別相談会(16:00-17:00):3組

後援:大分県、日田市

【基調講演】住民主体の移動・外出支援のしくみと動向/河崎民子氏(NPO 法人全国移動サービスネットワーク副理事長)

【事例紹介1】通所付添サポート事業/石井瑞枝氏(吉備中央町保健課長)

【事例紹介2】福岡市内の買い物支援事例と社会福祉協議会による推進策/山田美和氏(福岡市社会福祉協議会
地域福祉課 買い物支援推進員)

【パネルディスカッション】移動・外出支援をめぐる課題と対策

・コーディネーター:棕野美智子氏/松山大学特任教授

・パネリスト :河崎民子氏/石井瑞枝氏/山田美和氏

・コメンテーター :嶋田暁文氏/九州大学教授

(2)地域でつくる！高齢者の外出支援セミナー in 松戸

●2020年1月17日(金)13:30-16:30/松戸商工会議所5階会議室/参加者152名

後援:関東信越厚生局、千葉県、松戸市

【基調講演】住民主体の移動・外出支援のしくみと動向/服部真治氏(医療経済研究機構研究部主任研究員兼研究
総務部次長)

【事例紹介1】社会福祉法人与自然住民が協働する買い物支援の推進/星崎徹氏(千葉市社会福祉協議会地域福
祉推進課主任主事)

【事例紹介2】菱野団地住民バスの運行を支援する取組/矢野公嗣氏(瀬戸市都市計画課計画係技師)

【事例紹介3】河原塚南山地区の住民によるグリスロ実証調査/堀田重信氏(河原塚ことぶき会会長)中沢豊氏(松
戸市高齢者支援課参事)

【パネルディスカッション】移動・外出支援をめぐる課題と対策

・コーディネーター:服部真治氏

・パネリスト :星崎徹氏/矢野公嗣氏/中沢豊氏

・アドバイザー :鎌田実氏/東京大学大学院新領域創成科学研究科教授

4. 委員会の開催(全体会2回、作業委員会2回、その他5回)

(1)調査研究委員会:

・第1回調査研究委員会:2019年6月16日(日)10:00-12:30 医療経済研究・社会保険福祉協会3階会議室/出席者:22名

・第2回調査研究委員会:2020年2月1日(土)14:00-17:00 医療経済研究・社会保険福祉協会3階会議室/出席者:14名

(2)作業委員会:

・第1回作業委員会:2019年7月2日(火)10:00-12:00 医療経済研究・社会保険福祉協会3階会議室/出席者:6名

・第2回作業委員会:2019年12月20日(金)14:00-16:00 医療経済研究・社会保険福祉協会3階会議室/出席者:9名

(3)その他の委員会:

アンケート調査に関するミーティング3回、成果物作成に関するミーティング2回

5. 事業成果物(事業報告含む)

冊子「地域と社会福祉法人等をつくる高齢者の外出支援」/500部作成

第1章

社会福祉法人の公益的な取組としての外出支援とは

1. 社会福祉法人の公益的な取組としての外出支援の概要

(1) 社会福祉法人に「公益的な取組」が責務とされた背景

社会福祉法人とは

社会福祉法人は社会福祉法にもとづき設立された法人です。法の前身は1951(昭和26)年制定の社会福祉事業法にあります。措置の性格が強かった社会福祉事業法は、「社会福祉の一層の増進に資する観点から、福祉サービス利用者の利益の保護及び地域福祉の推進を図るため」として、1999(平成11)年に社会福祉法に改正されました。その際、社会福祉事業の追加や、社会福祉事業経営者の原則、自治体の責務に関する基本理念の改正も行われました。

厚生労働省によれば、2017(平成29)年度末、社会福祉法人は全国に約2万法人あり(下表参照)、そのうち社会福祉協議会は1,900、施設経営法人は約18,000あります。施設経営法人は、救護施設や更生施設、乳児院、児童養護施設、障害児入所施設、障害者支援施設、養護老人ホーム等を経営する事業(以上、第一種社会福祉事業)や、障害児者支援、子育て支援、保育所、認定こども園、高齢者関連等の事業(以上、第二種社会福祉事業)を行っています。

各年度末現在

年 度	総 数	社会福祉協議会	共同募金会	社会福祉事業団	施設経営法人	その他
平成23年(2011)	19,246	1,901	47	133	16,842	323
24年度(2012)	19,407	1,901	47	131	16,981	347
25年度(2013)	19,636	1,901	47	129	17,199	360
26年度(2014)	19,823	1,901	47	129	17,375	371
27年度(2015)	19,969	1,900	47	129	17,482	411
28年度(2016)	20,625	1,900	47	125	18,101	452
29年度(2017)	20,798	1,900	47	125	18,186	540

資料:政策統括官(統計・情報政策、政策評価担当)「福祉行政報告例」

注:平成27年度までは2つ以上の都道府県の区域にわたり事業を行っている法人(厚生労働大臣及び地方厚生局長所管分)は含まれていないが、そのうち地方厚生局長所管分については平成28年度から都道府県に権限移譲されたため、対象となった当該法人が含まれている

内部留保が社会問題に

社会福祉事業法は1951(昭和26)年に制度創設という時代背景から、戦災孤児や戦争被害者等を救護するという目的があり、社会福祉法人が行う社会福祉事業や公益事業には法人税や固定資産税等が課税されないなど、さまざまな税の優遇措置があります。また、国や自治体から助成金を受けたり、福祉医療機構から低利で長期の融資を受けるなどの恩恵もあります。一方、福祉サービスは、2000(平成12)年を境に順次措置から契約への移行し、介護保険法や障害者総合支援法等に基づいて株式会社やNPO法人など、多様な事業主体の参入が進められました。サービスの単価(収入)の基準は同じなのに、法人としては社会福祉法人だけが優遇されることは不公平だとの批判が出てきました。

そうしたなか、2013(平成25)年の社会保障審議会介護給付費分科会で、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しました。これによると2011(平成23)年度末時点で特養1施設あたり平均約3億1千万円が内部留保されており、総額にすると2兆円規模となることから、内部留保が過大、職員の処遇改善に使うべき、社会に還元すべきなど世論の批判が高まり社会問題になりました。施設側からも、固定資産に投入され現預金として積立していない、建替え準備資金である等のさまざまな反論がありましたが、政府としても世論の批判への対応策が求められ、内部留保問題をきっかけに、社会福祉法人のあり方について議論が始まり、制度の改革論議が本格化しました。

社会福祉法の改正と社会福祉法人制度の改革

2016(平成28)年に公布された社会福祉法の一部改正により、社会福祉法人制度の改革と、福祉人材確保の促進が行われました。社会福祉法人制度の改革は5つの柱から成っています。(1)ガバナンスの強化(議決機関として評議員会を必置等)、(2)事業運営の透明性の向上(財務諸表や役員報酬基準等の規定の整備等)、(3)財務規律の強化(内部留保や社会福祉事業への計画的な再投資)、(4)地域における公益的な取組を実施する責務(無料又は低額な料金で福祉サービスを提供)、(5)行政の関与の在り方(所轄庁による指導監督の権能強化や国・自治体との連携等)です。

このうち(4)地域における公益的な取組を実施する責務については、社会福祉法人の公益性や非営利性を踏まえ、法人の本旨から導かれる本来の役割を明確化するため、この法改正で創設されたものです。法第24条2項に「社会福祉法人は、社会福祉事業及び第26条1項に規定する公益事業を行うに当たっては、日常生活又は社会生活上の支援を要する者に対して、無料又は低額な料金で、福祉サービスを積極的に提供するよう努めなければならない」と定められました。

地域福祉の担い手としての役割

第24条2項について厚労省は「社会福祉法人は税制優遇措置が講じられている公益性の高い法人として、社会福祉事業の中心的な担い手としての役割を果たすのみならず、他の事業主体では困難な福祉ニーズに対応することが求められる法人であり、こうした公益性・非営利性を備えた法人本来の在り方を徹底する観点から、この本旨を明確化し、責務として位置付けたもの」と説明しています。取組内容は法人の自主性に委ねられていますが、少子高齢社会・地域共生社会を見据え、自治体や地域住民の課題と連携して、例えば高齢者の健康増進や閉じこもり防止のために、デイサービスの空き車両を使った買い物支援やサロン送迎等に積極的に取り組み、地域福祉を充実させることが求められています。

(2)社会福祉法人の公益的な取組としての外出支援の概要

意義と効果

地域福祉の担い手である社会福祉法人による外出支援は、法に「地域における公益的な取組」が責務と定められる以前から存在していました。例えば後述する川崎市麻生区の(福)一廣会かないばら苑は、1か月(1カ所あたり)ごとに開催されている地域のサロンに自力で来られなくなった人の送迎をデイサービスの空き時間と車両で実施できないかという地域要望に応じて、さまざまな模索や試行錯誤を経て、2010(平成22)年から実施しています。近隣の施設にも呼びかけ、現在は6つのサロンの送迎に広がっています。

かないばら苑は、もともと地域住民との関係づくりを重視してきました。広めの会議室を地域に開放して、入居者を交えたコーラスや囲碁、フラダンス等が毎日のように行われており、住民等によるシート交換や車いす清掃活動もさかんです。年間延べ4,000人が訪れるそうです。

社会福祉協議会が地域の声を聴取するなかで、買い物支援の必要性を痛感し、2014(平成26)年から検討を始めた鹿児島県鹿屋市の取組も、社会福祉法人を地域福祉の担い手と捉えたものです。毎週1回乗り合っていく買い物支援を「ドライブサロン事業」とネーミングしているように、バスの中がサロンになっています。利用者アンケートは下表の通りで、他人との交流が定期的にある生活が、まさに介護予防や健康寿命延伸につながっていることがうかがえます。

利用者の感想	1週間が待ち遠しい
	自分の目で見て買い物ができる嬉しい
	新鮮なものが買える
	人と話す機会と外に出る楽しみ
	車内で歌えて楽しい

(鹿屋市のホームページから)

鹿屋市のケースでは、車両と運転手と補助員のみならず燃料費や保険料も負担して協力している法人側からも、やって良かったという評価の声があります。

(福)恵仁会の評価	社会福祉法人に求められている地域貢献に取り組む機会を獲得できた
	地域の実情や地域の困りごとを解決するための地域貢献について考える機会を得た
	近隣地域の買い物以外の困りごとにも把握できるなど、当法人所属の生活支援コーディネーターの活躍の場を得た
	民生委員、コミュニティ協議会、社会福祉協議会となじみの関係になれた
	鹿屋市や他の多くの地域に取組が周知され、評価を受けた
	入所系施設に勤務する職員が在宅生活の継続について考える機会につながった
	職員が自分も地域貢献できている、人のために役立っていると実感している
	添乗員として参加したいと名乗りを上げる職員が増えた
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	

((福)恵仁会のホームページから)

これらを踏まえ、鹿屋市は事業の効果を次のように総括しています。

事業の効果	高齢者の閉じこもり予防や孤独感の解消
	利用者の安否や健康状態の定期的な確認
	利用者の生活実態の把握
	利用者の生きがいつくり
	地域と福祉施設の連携促進
	社協と福祉施設の連携強化
	福祉施設等の地域貢献の促進

(鹿屋市のホームページから)

現在は6法人が8つの地域で、地域協議会や民生委員、社会福祉協議会と連携して、ドライブサロンを展開しています。

法人側の「やってよかった」という声として、新潟県燕市の(福)桜井の里はな広場の評価も紹介します。

(福)桜井の里の評価	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につながった
	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ると感じる
	介護認定を受けて介護サービスの利用を始めるとサロンの参加を断念する方が多く見受けられた。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く現状があったが、サロン送迎を担うことで、介護サービスの利用者も今までどおり参加できるきっかけをつくり、継続したサロン参加につながっている
	今後も送迎だけでなく、地域のために手伝えることを見出していきたい

(はな広場施設長の発表資料及び聴き取り調査から)

このように、社会福祉法人の公益的な取組として行われている外出支援は、外出機会を創出したり、地域の結びつきを深めたりする活動ですが、それだけに留まらず、外出・参加・交流を通じて、幅広い高齢者の介護予防や認知症予防、健康づくり、健康寿命の延伸といった効果も期待できます。

この取組は、週1回から月1回程度、乗り合って外出するのが標準的なスタイルであり、空き車両の活用は、本来事業のための使用の合間の時間に限られるのが一般的です。そのため、交通手段を代替するサービスとはいえませんが、上記のような観点から、少子高齢・人口減少社会には欠かせないサービスになりつつあります。

しくみづくりの考え方

しくみづくりの前に、地域の実態把握は欠かせません。高齢者の免許返納問題もあり、外出手段の確保が課題となった場合にも、地域のニーズが買い物支援なのかサロン送迎なのか、バス停や鉄道駅等までの生活交通なのか、しっかり把握する必要があります。

社会福祉法人の協力については、前述のかないばら苑や鹿屋市の法人のように率先してというケースは稀かもしれませんが、自治体や社会福祉協議会が施設協議会等の場を活用して法人に働きかけて成立する事例が多々あります。この場合、決して丸投げはせず、相模原市佐野川地区が行っているように、乗る人の調整は住民側が行い、かつ施設の催事等には地域住民が全面的に協力するなど施設側にもメリットがあり、互いにWin-Winの関係性をつくることが重要です。

運転者付で行っている鹿屋市の法人も、人材不足は課題としています。車両は提供できるが運転者までは手が回らないとする法人は多いかもしれません。かないばら苑は、運転ボランティアを養成・育成して運転部分は2人組のボランティアで行っています。神奈川県秦野市は、市が「地域支え合い型運転ボランティア養成講座」を開催してボランティアの発掘と人材育成に力を入れています。募集方法もユニークです。車両は社会福祉法人、運転は住民ボランティアというしくみです。

運転をボランティアが担う場合においても、利用無料あるいはガソリン代実費のみは、道路運送法の登録等の対象にはなりません。国土交通省は「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」(2019(令和元)年10月)で次のように説明しています。

許可登録不要モデル A (NPO や社会福祉法人、自治会が実施)

利用者が全く負担せずに、NPOや社会福祉法人、自治会などが輸送サービスを運営するケースについて解説します。

モデル

事例 **利用者負担なし・市町村補助なし**

- 地域のボランティアが、同地域の社会福祉法人 D の空き車両を使用し、地域の輸送サービスを実施。
- 一切の費用は、ボランティアの自己負担や D が別の活動で集める自己資金などで賄う。
- 運転者はボランティア。 ● 利用者の負担は一切なし。

ポイント

社会福祉法人の空き車両だけではなく、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です。

国土交通省発行「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」より

また、ボランティアが継続しやすいしくみとして参考になるのが岡山県方式の「通所付添サポート事業」です。サロン送迎を2人1組のドライバーにより行っています。付添者には、利用者の誘い出しや携行品の確認、乗降介助・見守り等の役割があります。通所付添サポート協議会をとおして、運転者にはではなく付添者のほうに補助金を付けています。

外出が高齢者の健康に与える影響や効果については、さまざまな調査や研究により立証が始まっています。超少子高齢社会を迎えるにあたって、介護予防や健康寿命の延伸は住民にとっても行政にとっても大きな課題です。社会福祉協議会が調整役となって地域と社会福祉法人を結び、知恵と工夫でしくみをつくるケースが増えています。それぞれの役割を明記した協定書や覚書、運行マニュアル、利用規約等を整備することも必要でしょう。

2. 社会福祉法人の公益的な取組としての外出支援の具体例

社会福祉法人の地域における公益的な取組としての外出支援はどのように行われているか、典型的な取り組みや、最近注目されている取組を見ていきましょう。

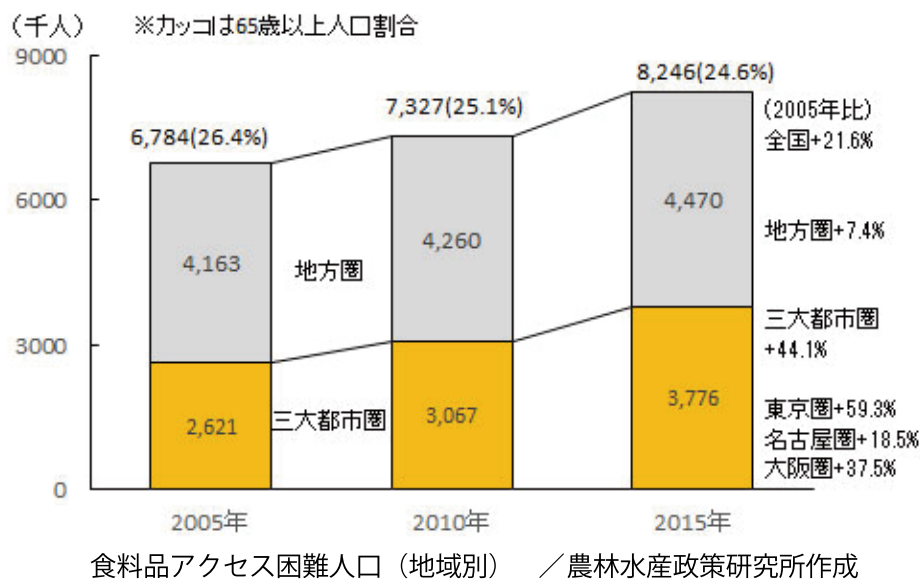
注：地域における「公益的な取組」は「日常生活又は社会生活上の支援を要する者に対して、無料又は低額な料金で」提供されるものです。（本来事業の利用者のみでなく）地域住民を対象とした「福祉有償運送」や「公共交通空白地有償運送」も「公益的な取組」と考えられますが、新しい取組として期待されているという観点から、本研究では、道路運送法上の許可又は登録を要しない運送について取り上げています。

I. 買い物支援

(1) 買い物支援の必要性と意義

経済産業省は「買物弱者」を全国700万人と推計・公表していますが、農林水産政策研究所が2015（平成27）年の国勢調査にもとづいて示した「食料品アクセス困難人口」※は、824万人に上っています。

※スーパーやコンビニなど食料品を置く店舗まで直線距離で500メートル以上かつ自動車利用が困難な高齢者を指す

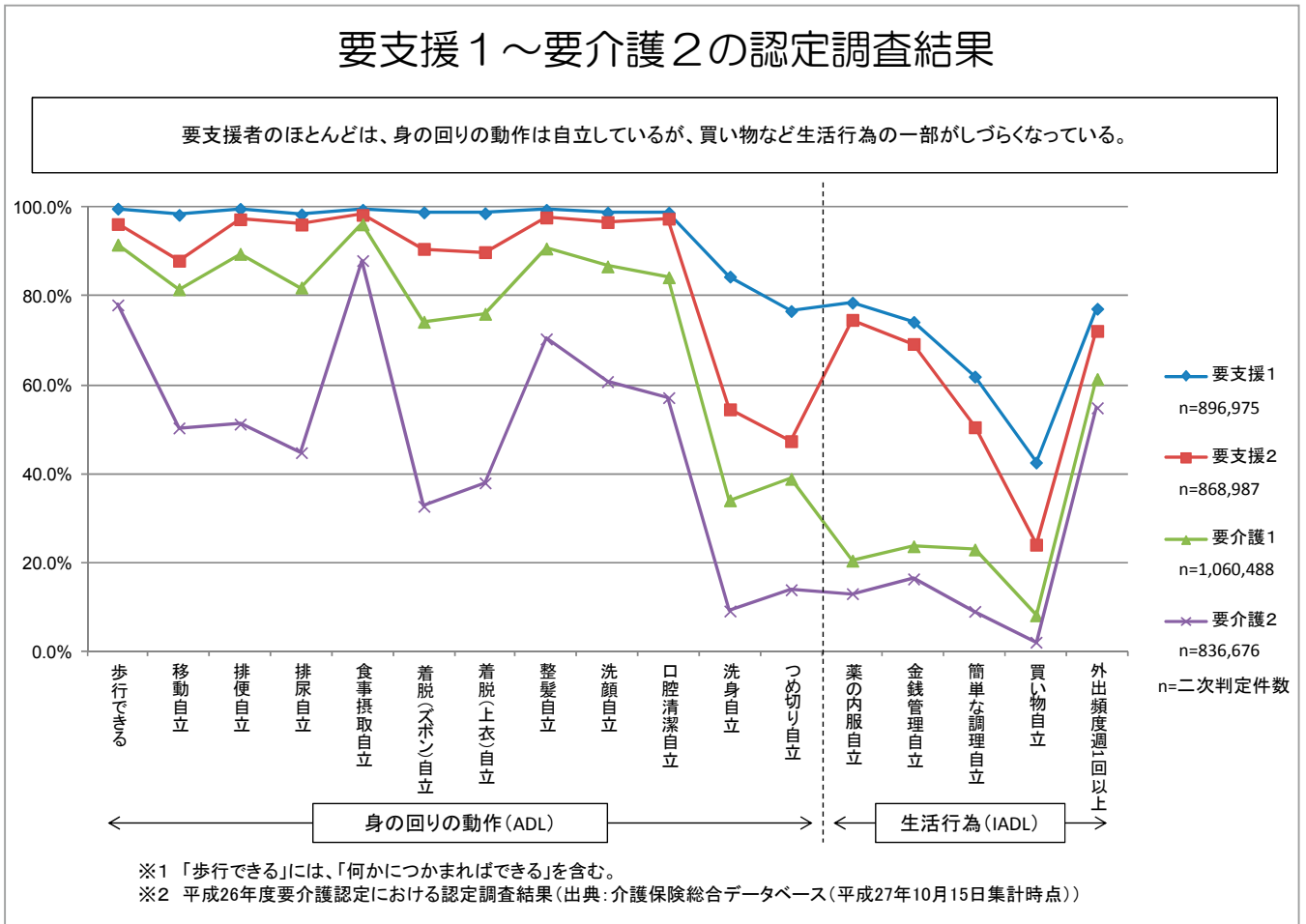


農林水産政策研究所は、食料品アクセス困難は移動困難者の課題でもありとし、買い物環境悪化の影響として、①高齢者の外出頻度の低下による生きがいの喪失、②商店までの距離が遠くなることによる高齢者等の転倒・事故リスクの増大、③食品摂取の多様性が低下することによる低栄養化及びこれによる医療費や介護費の増加の可能性を指摘しています。

昨今は、高齢ドライバーの重大事故が頻発し免許返納が求められていますが、返納が進めば食品アクセス困難人口は、ますます増加します。代替手段の確保が急務ですが、少子高齢化及び過疎化の進行、地域公共交通の衰退、地元商店の撤退、高齢者間の経済格差の拡大といった問題を踏まえると、容易ではありません。買い物については、店舗へ送迎する以外にも「移動販売車」「宅配」「販売所の開設」といった方法があります。

それらと合わせて、社会福祉法人のデイサービスの空き車両等の地域資源を活用した買い物支援を増やしていくことが必要でしょう。

また、要支援1・2基本チェックリスト該当者に目を移してみると、買い物という行為が意外と難しいことがわかります(下図)。買い物や調理は、家族がいない限り、自力でこなさなければなりません。要支援者の半数以上は、買い物自立が難しい状況にあります。商品棚から物を取ったり、会計をしたり、家の台所で収納したりと、買い物の行程には色々な負荷がかかります。自立支援の観点から、買い物に付添の必要な人のサポートも検討が必要と考えられます。



厚生労働省「介護保険総合データベース(平成27年10月15日集計時点)」より
<http://www.mlit.go.jp/common/001176323.pdf> P13(厚生労働省作成)

社会福祉法人の地域における「公益的な取組」の中でも買い物支援は、最も多く取り組まれています(第2章参照)。ここでは、3つの取組事例をご紹介します。

(2) 買い物支援の事例

地域と積極的にかかわる社会福祉法人が地区社協の取組を支えている

「福ロウはやぶさ隊」／中藁科地区社協＋(福)駿河会＋(福)わらしな福祉会(静岡市葵区中藁科地区)

●背景と立ち上げの経緯

中藁科地区は、静岡駅から車で30分ほどのところにあり、藁科川や支流沿いの道路の脇に茶畑と住戸が点在しています。そのうち「福ロウはやぶさ隊」の活動している3地区の人口は、大原891人・水見色406人・小布杉86人(2019(令和元)年9月現在)であり、高齢化も進んでいます。大原・水見色地区には、藁科川と支流がぶつかる平地部分に公共施設や商業施設が集まっています。小布杉地区は、山を下った藤枝市の商業施設が買い物や日常の用務を足す場所であり、地区からは15kmも離れています。

民生委員と地区社協が、10年以上前から年1回懇談会を持ち、新堂会長は民生委員をしながら地区社協の会長も務めています。会長以外は副会長兼会計という体制しかなく、高齢化の進展で見えてきた課題に取り組む必要性を感じながらも、何ができるかが定まりませんでした。



●地域の要から社会福祉法人へのSOS

2018(平成30)年6月に、懇談会が水見色地区(約110世帯)と小布杉地区(約40世帯)を対象に住民アンケートを実施することになり、よく利用する移動手段や移動の目的、頻度などについて質問しました。バス停までの坂道があって不便なことや、本数が少なく待ち時間が長いことなどが課題として出されたほか、バスでは行けない羽鳥地区への買い物バスなどの希望も寄せられました。これを受け、中藁科地区社協、静岡市社協、(福)駿河会、(福)わらしな福祉会、藁科地域包括支援センターが集まり、移動支援検討会を開催しました。新堂会長から駿河会の川崎氏(地域支援担当)に車両の提供を相談したところ、快く応じてもらえました。そこから、具体的な検討が始まり、静岡市社協(日常生活圏域生活支援コーディネーター)からは情報提供や、同意書・チラシ等の書類作成支援を受けました。

2019(平成31)年1月、新堂会長が中心になり、地域ミニデイサービス(通称:S型デイサービス)*のボランティアと一緒に「福ロウはやぶさ隊」を立ち上げ、2月にチラシを配り、3月の試運行を経て4月から運行を開始しました。「福ロウはやぶさ隊」は、福＝幸せを、ロウ＝老人も労を苦にせず、はやぶさのごとく届けようという意味を込めてネーミングし、ステッカーやネームプレートは新堂会長が作成しました。

同年11月現在、2つの法人が提供する3台の車両を使って、3つの集落の高齢者を対象に、月に2回(2コース各1回)の買い物ツアーを実施しています。顔見知りが乗り合ってでかけるイメージを大切に、ボランティアが月1回のミーティングで相談しながらしくみを決めていく「走りながら考える」事例です。

●実施体制

運転などの担い手は、S型デイサービスで仲の良いメンバーが中心になっています。60代が中心で50代もおり、70代はいません。ボランティアは徐々に増えています。消防士、企業を退職した人、自営業の人、個人タクシーの運転手、農家の妻などで新堂会長は住職です。ボランティアの活動頻度はさほど偏っていませんが、会長は毎回参加しています。

※地域ミニデイサービス(S型デイサービス):地区社協が中心となり、民生委員をはじめとした地域住民のボランティアが運営にあたる。歌やレクリエーション、体操などを行う。



●取組の内容

	＜大原・水見色コース＞	＜小布杉コース＞
実施日	毎月第4木曜日	毎月第2木曜日
実施の流れ	社会福祉法人の車両を、地域のボランティア(無償)が運転し、静岡市内にあるスーパーとホームセンター(又はドラッグストア)で買い物をする	藤枝市内のドラッグストアとスーパーで買い物をする。2つの店舗は隣り合っている。小布杉地区から店舗までは車で片道30分
車両	(福)わらしな福祉会2台、(福)駿河会1台	ボランティア(民生委員)の自家用車1台
予約等	各コースに連絡を受けるボランティアがいる。参加しない人は連絡する	参加しない人は運転ボランティアに連絡する
利用者負担	無 料	
利用者数	17人(大原・水見色地区の高齢者で介助の必要ない人)	4人(小布杉地区の高齢者)
担い手数	・無償ボランティア11名 ・水見色コースは、新堂会長を含めて運転が3人、添乗が3人。大原コースは、4人が添乗したり運転したりその日の人数で役割を決めている	・無償ボランティア1名(民生委員)
保険	車両提供者の任意保険	
補助金等	な し	

●サービスの効果や反応・課題

利用者からは、普段は農協の宅配サービスを使っているけれど、買い物ツアーでは自分で見て商品を選べるので楽しいという声が聞かれます。新堂会長は、S型デイサービスを含め、参加者がコミュニティ(グループ)で分かれてしまい、広がりにくい面があると言いますが、住民1,380人のうち25人程度、つまり全住民の2%近くが利用しています。

駿河会の川崎氏は次のように話します。「法人の方針として車両の貸し出しを考えていたということではありませんが、地域に利益を還元することは社会福祉法人の使命です。自分たちがやりたいことをやるのと、地域住民のニーズに応えるのとでは大きく異なります。新堂会長から、貸してほしいと言われたので、法人内でどうかと提案したらすぐにOKが出ました。わらしな福祉会の協力を仰いだのは、普段からの情報交換で車両をたくさん持っていることを知っていたことと、1つの法人で支えるより複数の法人が参加したほうが大きな力になるからです。」



社会福祉法人の基礎データ

■(福)駿河会 特別養護老人ホーム 晃の園

- ・特別養護老人ホーム2カ所、軽費老人ホーム、短期入所1カ所、通所介護3カ所、訪問介護、居宅介護支援2カ所、地域包括支援センター2カ所、高齢者生活福祉センター

■(福)わらしな福祉会 特別養護老人ホーム りんどう

- ・特別養護老人ホーム、短期入所、通所介護、訪問介護、居宅介護支援3カ所
- ・障害福祉サービス(就労A、就労B)

民生委員がネットワークづくりをリードし、社会福祉法人と協働

「高齢者買い物支援バスツアー」／(福)今山会+(福)信和会+田尻東・田尻西町町内会(福岡市西区元岡校区)

●背景と立ち上げの経緯

福岡市西区の元岡校区の人口は12,164人で、そのうち1,369人が75歳以上です(2019(令和元)年12月)。元岡校区にはショッピングセンター等がなく、店舗まで7キロ程度離れており、買い物の支援が課題になっていました。

特別養護老人ホーム・寿生苑(社会福祉法人・今山会)から民生委員のT氏に対し、「地域貢献をしたいが、何か役立てることはないか」と相談があったのがきっかけになり、2015(平成27)年10月に買い物支援の取組が田尻東町でスタートしました。

T氏が民生委員の定例会で、「田尻ではこのような活動をしている。関心があれば見に来て、やってみないか」と投げかけたところ、泉東、桑原の民生委員が関心を示し、同様の取組が展開されることになりました。店舗まで遠いという地理的事実が、買い物支援に関する関係者の共通認識を促した面があります。

●取組の内容

実施日	田尻東町・田尻西町:毎月2回 第2(水)第4(水)
実施の流れ	<ul style="list-style-type: none"> ・大型スーパーや産直店等に同行して、買い物を支援(今出集会所を13時30分頃出発し、約2時間後に戻ってくる) ・原則、集会所で解散するが、途中下車にも柔軟に対応 ・毎回、出発前にミニ講話(詐欺被害防止等)や健康体操を行っている。田尻東町の場合、第2(水)は、西区社協と西第8地域包括支援センターが交代でミニ講和を担当。第4(水)は民生委員が健康体操等を行う
車両	寿生苑と玄洋荘(軽費老人ホーム)が提供。2台が多い。3台必要になった場合は、寿生苑の担当者が今山会グループの他事業所から調達する
予約等	<ul style="list-style-type: none"> ・町内会を通じて案内チラシを全戸回覧し、希望者を募る。締切を前日までとすることで利用者のハードルが下がるだけでなく、体調不良等でのキャンセルリスクを軽減できるという ・世話役代表人の民生委員は、希望者数を集計して寿生苑の担当者に連絡 ・寿生苑の担当者は、人数に応じた車両を確保する(玄洋荘への要請等)
利用者負担	無料
利用者数	高齢者等(ただし出発地の今出集会所まで来られる方) 毎回、10~18名程度
担い手数	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者は、寿生苑と玄洋荘の職員 ・民生委員を中心に、ボランティア3~5名が乗降支援と見守りをしている
保険	<ul style="list-style-type: none"> ・社会福祉法人が加入している自動車保険 ・福岡市の市民活動保険(個別の加入手続きは不要)
補助金等	なし

※後発の泉東と桑原は、毎月1回、それぞれ第2(金)、第2(木)に実施

ボランティア・民生委員・だんらんネットワーク西部(今山会の呼びかけによる事業者連絡会)・西第8地域包括支援センター・西区社協による「反省会」を年4回実施して交流。それぞれの立場から意見や改善点を出し合い、より良い支援ができるよう努力しています。

●特徴と成果

民生委員のT氏が中核的な役割を担っており、また中心となる事業所「寿生苑」が事務局的功能の一部を担っています。協力の輪を広げていく上で、事業者連絡会「だんらんネットワーク西部」の存在は大きく、ネットワークがあることで、支援団体の拡大につながっています。

この取組の中心を担い続けてきたT氏(現役時代は営業職だった)はキーマンでした。T氏は「後継者を作らなければ、継続できない」という信念から、この買い物支援の取組から手を引き、現在はM氏(民生委員)が世話役代表を務めています。

運転手も務める寿生苑の担当者が非常に人あたりのよい人で、そのことが利用促進につながっています。買い物支援は閉じこもり防止の要素をもっており、「運転手の人柄は大事」というのは他の事例でも耳にします。

区社協や地区包括支援センターも出発前のミニ講和で関わっており、見守りに必要な情報(軽度認知症等)を入手する機会になっていると同時に、高齢者の詐欺被害防止や健康増進等にもつながっています。つまり、買い物支援を他の取組とセットで行うことにより、複合的な効果をもたらしています。

「次回も楽しみにしているよ!」などの声が多く、新しい仲間づくりや「楽しみ」を得る機会になっています。また、民生委員や社会福祉法人の職員にとっては、役立っていることを実感でき、やる気を獲得する場にもなっているのではないのでしょうか。

●課題、今後の見通し

利用者の男女比は、男性10%、女性90%と女性が圧倒的に多く、とりわけ男性独居高齢者への参加呼びかけが今後の大きな課題とされています。地域の実情を熟知している民生委員による戸別訪問を通じた個別の働きかけに期待が寄せられています。



社会福祉法人の基礎データ

■(福)今山会 特別養護老人ホーム 寿生苑

・特別養護老人ホーム3カ所、短期入所3カ所、通所介護2カ所、訪問介護、居宅介護支援、生活支援ハウス

■(福)信和会 軽費老人ホーム 玄洋荘

・軽費老人ホーム

課題意識を持っていた自治会と社会福祉法人を市社協がつなげた買い物支援

「大椎台買物サービス」/ (福)友和会+大椎台自治会+
(福)千葉市社会福祉協議会+(株)せんだう(千葉市緑区大椎台)

●背景と立ち上げの経緯

千葉市緑区東部に位置する大椎台団地は、約870世帯の戸建て大型団地です。入居当初は水道設備や住宅環境整備が主要課題でしたが、時を経て高齢化を問題視。1998(平成10)年には約70世帯が家事支援等を行う会員制の「大椎台助け合いの会」を発足しました。庭木の剪定や見守り活動、買い物支援、常設サロンなど様々な取組を行っています。



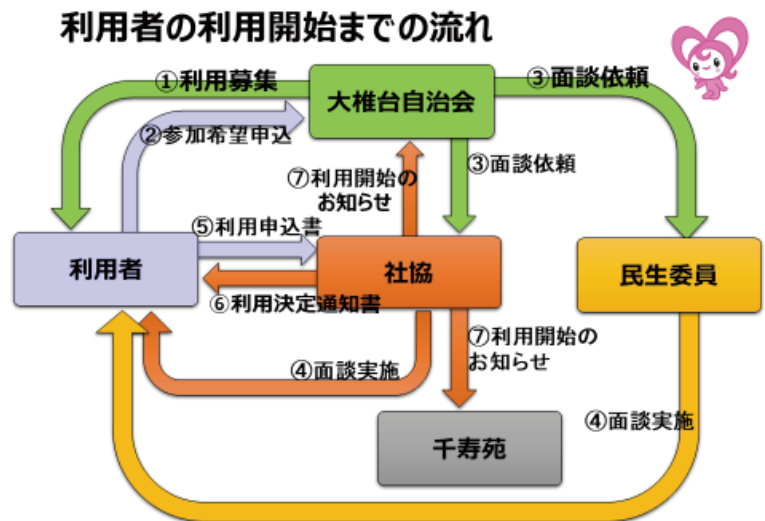
一方で、自治会全体でも高齢化対策の専門委員会として「地域福祉委員会」を設置。委員会の中心を担うのは「助け合いの会」役員で、委員として民生委員や社会福祉協議会なども加わりました。住民の生活課題を話し合うと、一番求められていることは買い物や通院のための送迎でした。

★千葉市社会福祉協議会が送迎サービスをコーディネート

社協が「地域福祉委員会」、地元スーパーマーケット(株式会社せんだう)、社会福祉法人友和会(特別養護老人ホーム千寿苑)をつなぎ、ドア・ツー・ドアの買い物支援が実現しました。

社会福祉法人は車両と運転手を提供、自治会は利用者の乗降等を支援する協力員の確保や利用者の受付、調整を担当。スーパーは駐車場の確保、利用者の待機場所を提供。社協は利用者の窓口として相談を受けます。複数回の試験運行で問題点を修正し、2017(平成29)年1月に4者協定を締結。事業の提案をして約1年で本格運行を開始しました。

この送迎サービスは4者の協働のみで成立しました。



●活動開始までの流れ

2016(平成28)年 1月	社協は、大椎台地域福祉委員会の会合にて千葉市若葉区で開始された買物支援サービスについて説明。大椎台自治会で事業開始の提案をする
同年2月	自治会内で困り事に関するアンケートを実施。買物に困っている方が多いことが判明。社協が千葉市若葉区の買物支援サービスの映像を大椎台地域福祉委員会に見せると、事業開始の準備をしていきたいとの回答を得る
同年3月	社会福祉法人友和会(千寿苑)へ大椎台の買物支援のことを伝える
同年4月	社協が千寿苑に買物支援を説明し、内諾を得る
同年6月	社協は、大椎台福祉委員会で今後の事業の進め方を説明、千寿苑から協力の内諾が得られたことを報告。スーパーは「せんだう土気店」に決定

同年7月	千寿苑が週1回、木曜日での実施を提案 スーパー「せんだう土気店」が駐車場の確保を内諾
同年8月	利用希望者及び協力員を募集(利用希望者7名、協力員3名応募あり) 試行運行(10～11月の4回)に向け、千寿苑・スーパー「せんだう土気店」と打ち合わせ。 試行運行は、10/27、11/10、17、24の4日間と仮決定
同年9月	担当民生委員と社協で利用希望者を面談。4日間の試行運行を正式決定
同年10月	試行運行利用者(8名)決定。試行運行実施に伴う覚書を千寿苑、大椎台自治会、社協の3者で交わす。協力員説明会を実施 10/27初の試行運行開始(実態調査、利用者アンケート、実施状況等を把握)
同年11月	11/10、17試行運行実施(11/24は荒天で中止)。試行運行の問題点を修正
同年12月	本運行に向け利用者及び協力員を追加募集。試行運行での問題点を修正
2017(平成29)年1月	4者協定の締結(千寿苑、大椎台自治会、せんだう、社協)。マスコミに対しプレスリリースを実施。1/26出発式を実施後に本格運行開始



●取組の内容

実施日	毎週木曜日 午後1時から3時半
実施の流れ	千寿苑の運転者がワゴン車に協力員を乗せ自治会館出発▶利用者宅を回る▶2km弱離れたスーパー「せんだう」専用駐車場下車▶買い物時間30分。協力員が付き添う▶買い物後、利用者宅へ送る▶自治会館で協力員が降車
車両	(福)友和会所有のデイサービス等で使用しているワゴン車(定員6名)1台
予約等	事前に大椎台自治会の協力員が利用者に参加の意志を確認
利用者負担	無料
利用者数	70歳以上で買い物に不便を感じている、70歳未満で疾病等特別な理由で買い物に不便を感じている人(要介護認定者除く)。1日当たり利用者は3～6人
担い手数	運転者1人(千寿苑の職員)、協力者5人が週替わりで対応
保険	車両の自動車保険、ボランティア行事用保険
補助金等	なし

社会福祉法人の基礎データ

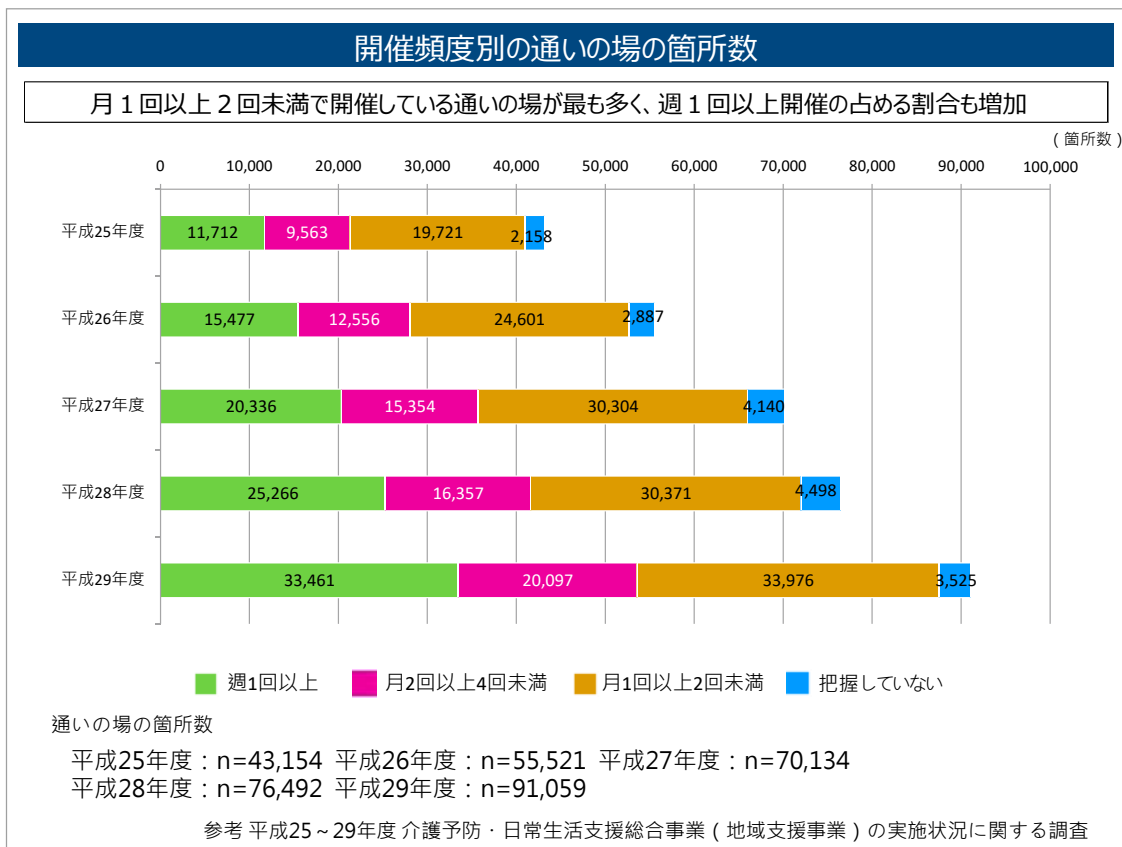
■(福)友和会 特別養護老人ホーム 千寿苑

- ・特別養護老人ホーム3カ所、軽費老人ホーム、認知症高齢者グループホーム2カ所、短期入所3カ所、通所介護4カ所、訪問介護、居宅介護支援3カ所、地域包括支援センター2カ所、配食サービス
- ・無料定額宿泊利用事業
- ・保育所

II. サロン等の居場所への送迎

(1) サロン等の居場所の役割と送迎の必要性

高齢者のサロン等の居場所(以下、「サロン等」という)は、健康寿命の延伸や介護予防のために、閉じこもりがちな高齢者等に外出を促し、交流やコミュニケーションの場をつくるものです。誰でも参加できるのが一般的で、助け合い・支え合い活動を生み出す基盤となる取組ともいわれています。実施頻度は、月1回程度から毎日開設型までさまざま、内容についても、プログラムがある例や自由に過ごす例、飲み物や食事を提供する例、スタッフがいる例や参加者のみで企画運営する例など多種多様です。

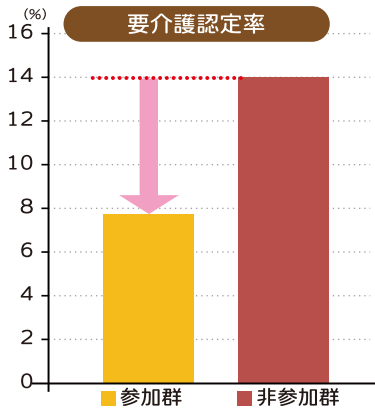


厚生労働省「介護予防・日常生活支援総合事業(地域支援事業)の実施状況(平成30年度実施分)に関する調査結果(概要)」より

愛知県のある町では、高齢者約2,500人を5年間追跡調査した結果、町内の十数個所で、それぞれ月に1回程度行われている高齢者サロンに参加している人たちは、非参加者と比べて、要介護になる比率が約半分に抑制されていることが明らかになりました(P20上図参照:健康な人がサロンに参加しやすい傾向にあることを考慮し、サロンへの参加・非参加以外の状態は同様な人々の間で比較)。しかし、送迎サービス付きのサロン等は少なく、自力で通えない人は参加できない、要介護認定者が増えるにしたがって利用者が減少するといった課題を抱えているサロン等も少なくありません。実際、サロンへの参加者のサロン会場までの距離を見ると、P20下図のように、250m以内のところでは参加率が顕著に高いことがわかります。徒歩圏内にサロン等がつけられることが望ましいことは確かですが、地方で250m以内にサロン等を開設できる市町村はどのくらいあるのでしょうか。

また、サロン等が近くにあっても参加者が固定化していて新しい人は参加しにくい、運営メンバーが高齢化して継続が難しいといった課題を抱えているサロン等もあります。サロン等が「助け合い・支え合い活動を生み出す基盤となる取組」であるためには、色々な人が絶えず参加でき、ニーズを発信したり、それに気づいたりできる場であることが大切です。

サロン参加群で要介護認定率が低い



2007年から2012年までの5年間の要介護認定率を参加群と非参加群で比較した

5年間で要介護認定率は約半分(6.3%ポイント)抑制されていた

Hikichi H., Kondo N., Kondo K., et al. (2015) Journal of Epidemiology and Community Health (doi: 10.1136/jech-2014-205345) Press Release NO:056-15-01

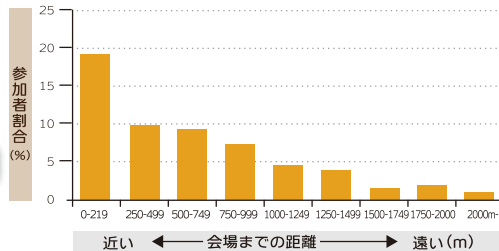
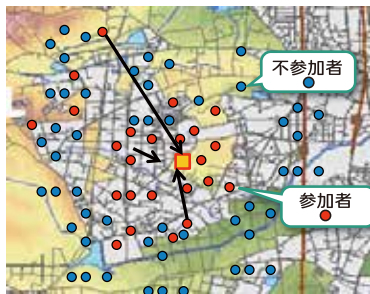
本評価に必要なデータ

- ✓利用者の名簿
- ✓要介護認定データ
- ✓当該地域の高齢者へのプログラム実施前の質問紙調査データ

(一社)日本老年学的評価研究機構作成資料より

近い人ほど参加している

- ・地理情報システム (GIS) により計測した会場までの距離を測定
- ・近くに住んでいる人ほど、主観的健康感は改善



Ichida Y., Hirai H., Kondo K., et al. (2013) Social Science & Medicine, 94:83-90 Press Release NO:042-13-02

本評価に必要なデータ

- ✓利用者の名簿と住所
- ✓サロンの住所
- ✓当該地域の高齢者の住所
- ✓当該地域の高齢者へのプログラム実施前と実施後の質問紙調査データ

(一社)日本老年学的評価研究機構作成資料より

サロン等の実施主体が送迎も実施する例もありますが、一般介護予防事業に基づく通いの場や、社会福祉協議会が推進してきたふれあい・いきいきサロン、市町村が普及推進している体操教室等でも、送迎付きのサロン等は多くありません。デイサービスと異なり、自力で通える人を想定しているため、運営には補助金が交付されても、送迎に補助金が交付されるサロン等は少ないものと考えられます。稀に自治体が交通事業者へ送迎を委託する例もありますが、たくさんのサロン等に送迎することは財政面から考えても現実的ではありません。

参加者同士が乗り合って通えば、シンプルで手間もかかりませんが、事故が起きたら心配、サロン等の当日運営だけでも手一杯、参加者がみんな高齢で送迎は困難(むしろ送迎してほしい)、といった声も聞かれます。そこで期待されるのが、社会福祉法人等の空き車両を活用した送迎です。

(2) サロン等の居場所への送迎の事例

社会福祉法人がボランティアグループの立ち上げから支援し複数のサロンに送迎 「あさおサロン送迎」 / (福)一廣会 かないばら苑+運転ボランティアCAP (川崎市麻生区)

●背景と立ち上げの経緯

川崎市麻生区は、人口178,748人、高齢化率は23.36% (2018 (平成30)年10月)です。坂道の多い町で、歩行が困難な高齢者のくらしの足を確保するための支援が必要です。

社会福祉法人一廣会は、複数の介護事業に加え、地域包括支援センターも受託運営しています。20年近く地域とのつながりを大切にしており、21年前から現在までに年間延べ4,000名もの地域ボランティアを受け入れ、交流を深めてきました。



★「人とサロンをつなぐ移送推進協議会」から実現したサロン送迎

地区社協のサロン交流会で「かないばら苑で送迎に使用している車を地域のために使えないの?」という投げかけを受けたのがきっかけとなり、麻生区の小地域ネットワークをテーマとした協働推進事業に事業提案し、「人とサロンをつなぐ移送推進協議会」が発足しました。

三年間勉強会を重ね、マニュアルを作成し、デイサービス送迎用の車両を空き時間に地域のために提供することにしました。それでも運転をボランティアに委ねることについては賛否がわかれ、踏ん切りがつかずにいたとき、住民の中から運転をかって出たメンバーに背中を押され、2010(平成22)年12月、社会福祉法人一廣会の車両でサロン送迎を担う「あさお運転ボランティアCAP」が生まれ、サロン送迎スタートに至りました。社会福祉法人が車両と運転者の両方を提供する事例は各地に増えていますが、運転ボランティアグループに車両を貸し出す先駆的な事例といえます。

送迎先の開催頻度と規模

- ・片平おしゃべり会(片平)……………第2火曜日
- ・サロン・ド・それいゆ(全区/障がい者)……………奇数月の第4木曜日、偶数月の第4土曜日
- ・ももとせの会(上麻生)※柿生アルナ園へほぼ移管…毎月10日
- ・わかな会(全区/障がい者)……………第1木曜日
- ・岡の上カフェ(岡上)……………第4土曜日
- ・いきいきサロン(白鳥栗平)……………第3水曜日(送迎休止中)



●取組の内容

実施日	区内6か所のサロンに合わせて運行
実施の流れ	利用者宅をまわり、上記サロンが行われる会場へ送迎する。目的地はサロン(片平おしゃべり会、ももとせの会、サロン・ド・それいゆ、岡の上カフェ、わかな会、いきいきサロン)

車 両	車両1～2台:ミニバン型または車いすワゴン(かないばら苑と柿生アルナ園の所有車両)
予 約 等	各サロンが前日までに参加者を把握して送迎の連絡(依頼)をする
利 用 者 負 担	無料
利 用 者 と 数	利用者数実利用者 46 名余。年間 59 回実施
担 い 手 と 数	ドライバーは12名(かないばら苑の安全運転管理者が実施する安全運転テストに合格した人)
保 険	施設賠償責任保険 (法人職員のほかにボランティアも補償対象に加える)
補 助 金 等	なし

サロンを開催する6つの地域団体の、サロンに自力で来られない人を対象としたサロン送迎は、かないばら苑が一貫して事務局を担い、車両(所有する10台の車両のうち1～2台)の提供、運転ボランティアの育成(苑の安全運転管理者による運転教習やテストの実施)、送迎先との調整を担当します。一方、あさお運転ボランティアCAPはかないばら苑の車両を使い、利用者の自宅からサロンへの送迎を担当します。運転手は車両1台に必ず2名体制です。これは安全運転を第一に考えたことに加え、運転ボランティアの不安の軽減にもつながりました。2010年(平成22)12月のサービス開始から現在までの送迎実績は約220回、送迎した人数



は約2,000名/延。一回あたり30～40分で利用者宅をまわることができる範囲とし、運営にかかる費用はカンパに頼っています。

あさお運転ボランティアCAPは、車両を提供してくれるかないばら苑のために『お楽しみ外出』と銘打った入居者のための外出支援を月に一度行っています。お互いが感謝しあう関係から自然と支援が広がり、地域づくりの一助となっています。

★開始から10年を経て、株分け方式で新しいグループを育てています

2017(平成29)年以降、車両を提供してくれる社会福祉法人施設が広がっています。区内4つの特別養護老人ホームが貸し出し可能になり、新たに障がい者施設でも検討が進んでいます。また、ボランティア組織も、かないばら苑と同じくみで活動する「運転ボランティアCAP柿生」が生まれ、社会福祉法人鈴保福祉会「柿生アルナ園」の車両でサロンへの送迎を行っています。



区(地域包括支援センター)や社協とともに進める体制ができ、2018(平成30)年1月に立ち上がった「あさおサロン送迎等推進会議」(事務局は区)が、区内での横展開を検討するため、ニーズ把握やマニュアル作成なども行っています。

区の広報によるボランティア募集等もあってか、老人会の行事への送迎の相談が寄せられるなど、知名度も上がりました。ボランティアが高齢化してきたため、ボランティア募集が一番大切に難しい課題ですが、地域で誰もが暮らし続けられるために関係者全員で取り組む課題ととらえ、ニーズのある地区の町内会等へボランティアの募集・確保をはたらきかけています。

社会福祉法人の基礎データ

■(福)一廣会 特別養護老人ホーム 金井原苑

- ・特別養護老人ホーム、短期入所、通所介護3カ所、訪問介護、居宅介護支援、地域包括支援センター2カ所
- ・訪問看護
- ・介護職員初任者研修

通所付添サポート事業を活用した介護予防の促進

「三石いきいき付添サポート隊」+備前市+社会福祉法人しあわせの郷(岡山県備前市三石地区)

●背景と立ち上げの経緯

備前市は、高齢者のサロンを自治公民館単位に141か所整備しており、互助活動が盛んな三石地区にも10か所が設けられています。

利用者の誘い出しと運転を担ってきた世話役から、「自分たちがサロンを利用するときになっても継続できるしくみがほしい」との声が上がりました。

そこで、自力で通えない高齢者がサロン(通いの場)を利用するために住民が付き添う、岡山県のモデル事業「通所付添サポート事業」を活用することになりました。

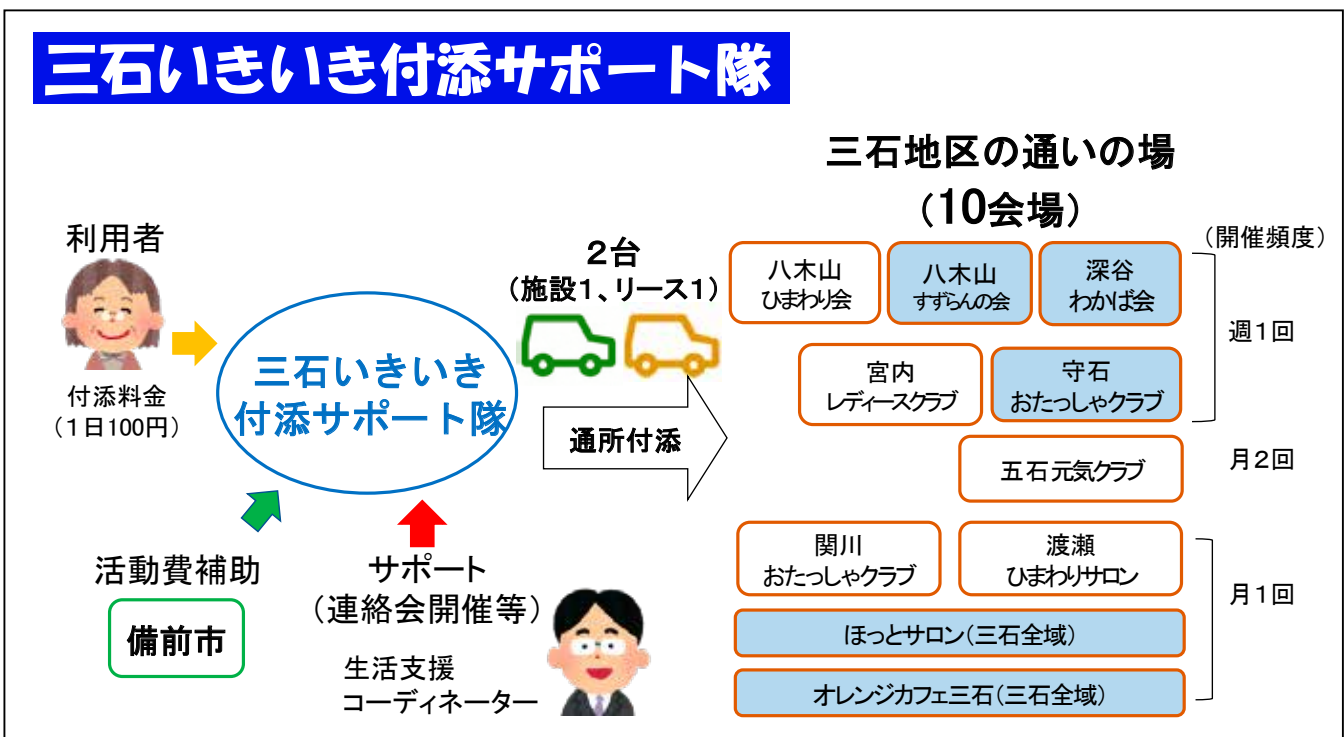


●通所付添サポート事業のしくみ

通所の付添は、下図のように、サポート隊が、対象となる高齢者宅に迎えに行き声をかけて誘い出し、持ち物や施錠を確認し、乗降の介助や見守りをしてサロンまで付添う(徒歩・車)事業です。この事業には、車の「運転」に対してではなく、「付添」サポートに対して利用者は利用料を支払い、行政は「隊」に対して補助金を出します。道路運送法からは何の問題もありません。

付添者は、岡山県が行う「通所付添サポーター養成講習」を受講し、原則、運転者と2人1組で活動します。2018(平成30)年8月に対象者を把握するため、通いの場で聞き取り調査をして「通所付添の対象になりそうな人」を把握しました。「養成講習」を受講した付添サポーターは、ミーティングを重ね、ルール、料金、ユニホームなどを決めながら、活動をイメージしていきました。隊の名前を「三石いきいき付添サポート隊」と命名し、10月より試行、付添サポーター12人で12月より本格稼働させました。

付添サポーターの活動頻度は「月に1回、1時間程度の活動であり、負担はない」とのことです。毎月ミーティングを実施し、利用者等の状況を共有。生活支援コーディネーターが運営支援を行っています。



資料提供：備前市地域包括支援センター

●取組の内容

実施日	目的地は、三石地区内のサロン5か所:①深谷わかば会、②守石おたっしや元気クラブ、③八木山上すずらんの会、④ほっとサロン、⑤オレンジカフェ三石 ①②③は週1回、④⑤は月1回
実施の流れ	上記付添サポート事業のしくみ参照
車両	市が用意したリース車両1台、社会福祉法人しあわせの郷・特別養護老人ホーム深谷荘の車両1台
予約等	必要なし(対象者として決定された人)
利用者負担	付添サポーターに利用者は利用料100円を支払う
利用者数	・病気等で長い距離を歩けない人、曜日や時間の認識が乏しい人等 ・付添サポーターが把握し、判断が難しいケースは地域包括支援センターと相談して決める ・2018(平成30)年10月～2019(令和元)年9月末までの利用実績:延べ302人、実人数20人(三石地区のサロン利用者は1か所あたり10人前後、計120人程度。うち20人が利用)
担い手数	付添サポーターは計29人(男性10人、女性19人)、必ず2人1組で活動する 30歳代2人、40歳代1人と若い世代もいる
保険	市が加入している自動車保険
補助金等	市は、付添活動に対し、活動費として1回2,000円を支払う。「三石いきいき付添サポート隊」として、視察など隊の運営費に充てている

●効果と課題

移動手段がないためにデイサービス(市内15か所)を利用していた人が、付添サポーターを利用し、サロン(通いの場)に通うようになってきました。地域包括支援センターで「サロンに参加してほしい人」と把握していた人の利用が実現しています。

マイカーでサロン送迎をしていたときは、利用者が毎回お礼をしており、お互いに遠慮してしまう面がありました。100円で清算するしくみができたことにより、気兼ねなく利用できるようになったそうです。

買い物や通院の支援は行政として行いにくい側面がありますが、通いの場への付添支援であれば、利用者がADL低下などに不安を抱えているため誘いやすく、介護予防につなげやすいという効果があります。

課題は、付添サポーターの活動範囲が三石地区内10か所のサロンのうち5か所にとどまっていることです。三石地区には、高齢者が約1,000人、後期高齢者が約600人いるため、参加しやすいサロンづくりも重要な課題です。



社会福祉法人の基礎データ

- (福)しあわせの郷 特別養護老人ホーム 深谷荘
- ・特別養護老人ホーム、短期入所、通所介護、居宅介護支援

多様な主体が支える“介護予防教室+買い物支援”

「幸せます健康くらぶ」/

(福)蓬萊会+通所サービス連絡会+イオン防府店+にしき健康くらぶ後援会(山口県防府市)

●背景と立ち上げの経緯

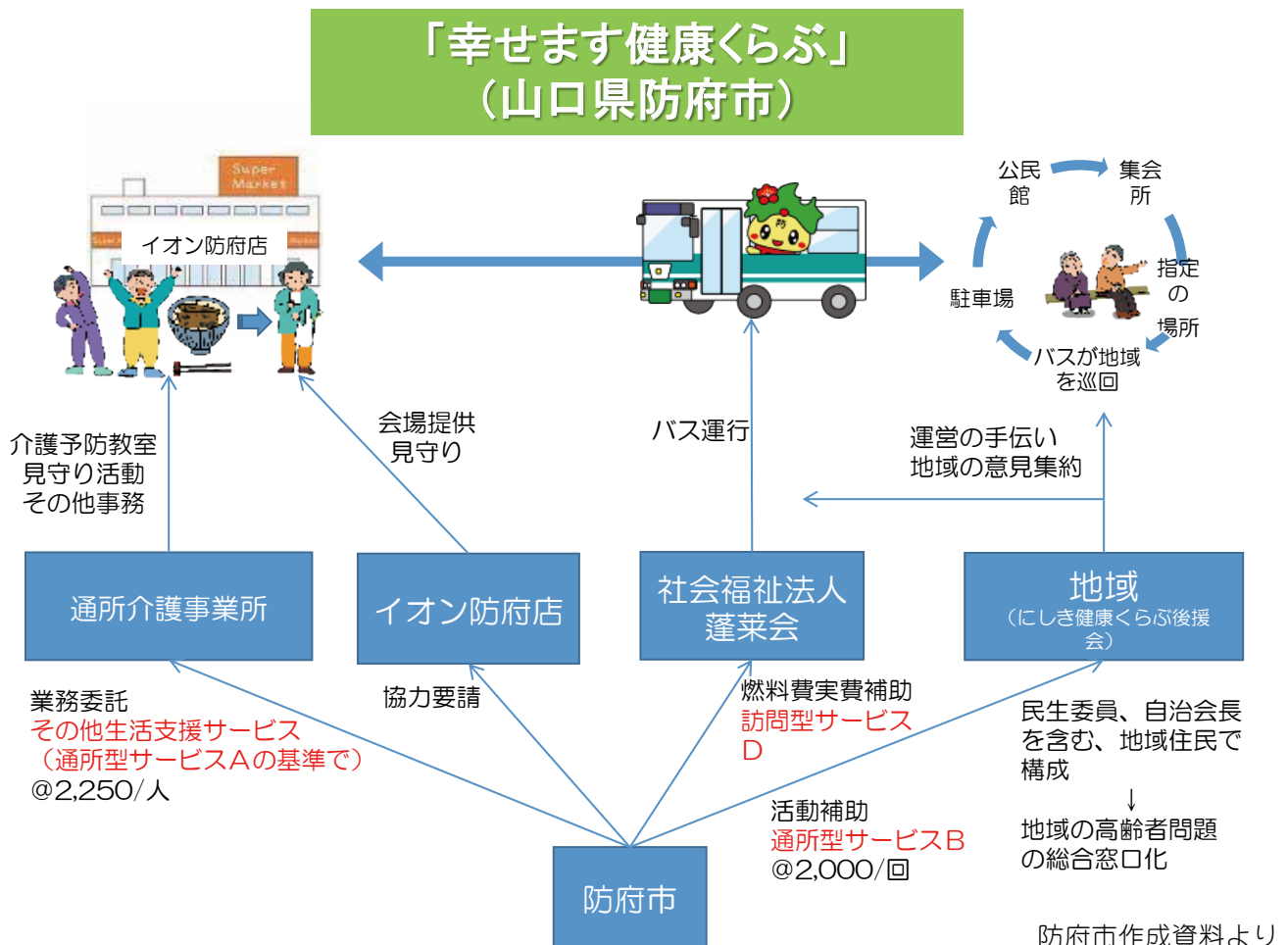
防府市は山口県のほぼ中央部に位置する面積189.37km²、人口115,662人、高齢化率25.37%の市です。中でも、向島地区は本州と橋でつながる島で、人口1,186人、高齢化率50.5%と、市内でも3番目に高齢化率の高い地区となっています。

2016(平成28)年、向島地区の地域ケア会議では、高齢者の閉じこもり予防に対してどのような支援ができるかという課題が取り上げられました。構成員の意向を調整したところ、介護予防教室に参加した後に買い物ができるようにする案がまとまりました。



★受け入れてくれた地域に恩返ししたい！連携の求めに応えた社会福祉法人

車両と運転者の提供を社会福祉法人蓬萊会が引き受け、介護予防教室の会場としてイオンに協力を取り付け、テストを5回実施しました。検証の末、イオンでの開催を月1回、向島公民館での開催を月に1回、計月2回体制でスタートすることとなり、民生委員及び自治会福祉員等を構成員とする「健康くらぶ後援会」も発足しました。



防府市は、通所サービス連絡協議会に通所型サービスA（介護予防教室）を委託し、イオン防府店が会場の提供（無償）、（福）蓬莱会は車両運行を担い、地域（健康くらぶ後援会）が運営全体のお手伝いや利用者の掘り起こしを行うという形ができあがり、検討段階から調整役をしていた市の高齢福祉課主幹がそれぞれに対する補助等を組み立てました。

2017（平成29）年5月から本格実施となり、それ以降、多様なプレーヤーが関わるしくみによって、地域を元気にする企画や取組が増え続けています。



●取組の内容

実施日	第2・第4水曜日（第2水曜日：イオン防府店、第4水曜日：向島公民館）
実施の流れ	社会福祉法人の送迎バスが地域を巡回して利用者をイオン防府店または向島公民館に送迎し、「介護予防教室」に参加した後、昼食や買い物などを楽しむ。向島公民館では移動販売がつくほか、介護専門職の指導により、手芸教室なども開かれている（タイムスケジュールは下表参照）
車両	（福）蓬莱会所有の26人乗り車両1台
予約等	前日に介護予防教室を実施する事業所が出欠を確認。出席者情報は当日の朝、（福）蓬莱会に伝える
利用者負担	参加費として500円（サービス単価の1割負担と損害賠償保険料等の合計額） ※昼食及び買物にかかる費用は利用者実費
利用者数	要支援1・2及び基本チェックリスト該当者（元気高齢者は運営補助者として参加することが可能）、1回当たり平均20名が参加
担い手数	<ul style="list-style-type: none"> ・介護予防教室：防府市通所サービス連絡協議会 ・送迎バス運行：（福）蓬莱会 ・にしき健康くらぶ後援会による運営補助（見守り・会場準備）
保険	（福）蓬莱会が加入している自動車保険、通所サービス連絡協議会が加入している「総合生活保険（賠償＋傷害）」
補助金等	市は会場内での活動について①通所サービス連絡協議会に参加者1人1回2,500円（利用者負担含む）で委託。このうち利用者負担は1割250円。②「健康くらぶ後援会」には通所型サービスBとして1回2,500円の補助を支給。③蓬莱会には公民館18km＋イオン往復40km＝計58km／月のガソリン代を訪問サービスDとして補助している。市の支出額は年間約100万円

■タイムスケジュール

第2水曜日

- 10時 送迎バスが出発、向島地区の各地点(8カ所)にて利用者が乗車
イオン防府店前にて下車
- 11時 イオン防府店内の会場にて介護予防教室を実施
- 12時 昼食・買物等、イオン防府店内にて自由行動
- 14時 イオン防府店前からバスに乗車し、向島の乗車した地点で下車、解散

第4水曜日

- 10時 送迎バスが出発→向島地区の各地点にて利用者が乗車→向島公民館で下車
- 11時 向島公民館1階大会議室にて介護予防教室を実施
- 12時 向島公民館2階学習室にて昼食(弁当)
- 13時 (株)丸久、移動販売「いくまる号」来館、文化活動、趣味活動を実施
- 14時 向島公民館前からバスに乗車し、向島の乗車した地点で下車、解散

施設を受け入れてくれた向島地区に恩返しをしたかった



蓬萊会の
岩武施設長



(後列)防府南地域包括支援センター2名、
防府市通所サービス連絡協議会
(前列)向島「にしき」健康くらぶ後援会(民生委員さん)

地域ケア会議の話し合いを何かにつなげよう

市が送迎バスを出していたら地域づくりにはつながらなかった



防府市高齢福祉課
中村主幹

予想外に売れる



山口県の地元スーパー(株)丸久が展開する
移動販売車「いくまる号」

社会福祉法人の基礎データ

■(福)蓬萊会

障害者支援施設(施設入所、生活介護)、障害福祉サービス(短期入所、日中一時6カ所、生活介護2カ所、共同生活援助5カ所、移動支援、地域移行支援、地域定着支援、放課後等デイサービス3カ所、計画相談支援、障害児相談支援、市障害者相談支援、地域療育等支援

III. 通院や日常の用務を支える送迎

(1) 通院や日常の用務を支える送迎の必要性と意義

75歳以上の高齢者のうち17%は、休まず歩ける距離が100mまでという調査結果があります(右図)。300mまでという人を含めると27%に上ります。交通空白地のはっきりした定義はありませんが、自宅から300m以内にバス停がないエリアを交通空白地と定義する市町村が多く、これを埋めるためにコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなどが運行されている地域も全国各地にあります。

しかし、財政的な理由でバスの本数が少ないケースも多く、出かけることはできても帰ってくるのが大変、乗り継ぎが不便といったことが起きています。デマンド型乗合タクシーは、バスの代替手段として運行

される場合が多く、財政的な理由でどこでも導入できるわけではありません。運行効率や他の交通機関とのすみわけの関係で、運行エリアや乗降場所が限られる場合も少なくありません。結果として、利便性の高くないサービスになり、利用する人は少なく、しかしコストがかかりすぎるという問題が起きてしまいます。

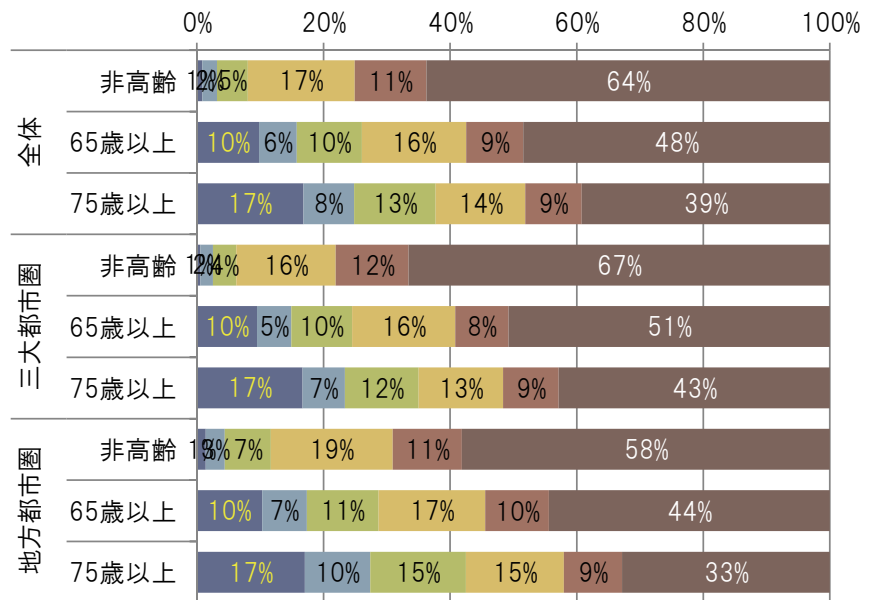
そのような中、小さなエリアを起点とし、地縁組織等がそこに住んでいる人のニーズにあわせて運行する外出支援の取組が増えつつあります。社会福祉法人の遊休車両や自治会等の車両を使用、あるいは市町村によるリース車両を使うなどして、無償で実施する外出支援です。

社会福祉法人がデイサービス等の空き車両を使用する場合には、予約診療や午前中の受付が集中する医療機関への送迎は難しい面があります。個々の利用者が希望する目的地へ送迎することは、少ない台数では対応が難しく、コーディネートに負担がかかるため、相乗りで1カ所に送迎するのが一般的です。

小さなエリアを起点とする定時定路線型の外出支援

しかし、中には、定時定路線型で色々なニーズに応えている例もあります。利用する人の家の周辺ではドア・ツー・ドアに近い形で小刻みに乗降場所を決め、目的地は、実際に困っている人のニーズに合わせて駅や公共施設、(予約不要の)医療機関、スーパーなどを把握してから運行ルートを設定します。住民自らが企画運営に関わることで、ピンポイントで高齢者のニーズに応えることができ、本数や行き先が限られていても、満足度の高いサービスが提供できます。定時定路線型には不自由さを感じるかもしれませんが、予約運行型と違って、事前予約する手間やサービス調整(マッチング)を行う負担がありません。介助が必要な人はドア・ツー・ドア

■ 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

でないとかけられません、そうでない人なら定時定路線型のほうが気軽に利用できる乗り物といえます。

このような地域資源を活用し住民同士が支え合う取組は、サービス創出のプロセスを通じて地域を元気にします。これは、前述のサロン等への送迎と同じ効果です。特に、サロン等の居場所では、男性の参加が少ないという課題がよく聞かれますが、外出支援については男性の出番が多いのが特徴です。社会福祉法人等を含めて、地域ぐるみで外出支援のしくみを考え、運営していく例はこれからも増えると考えられます。

グリーンスローモビリティを使った社会福祉法人の取組

また、最近では、グリーンスローモビリティを活用して、地域内交通(以下、「小さな交通」という)の確保に取り組み社会福祉法人も出てきています。国土交通省や環境省による実証実験の補助や委託事業を活用して導入し、無償運送で実証実験を行い、公共交通空白地有償運送として実施する例もあります。

グリーンスローモビリティとは



別添 1

グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ




【5つの特長】

- ①**Green**・・・CO2排出量が少ない電気自動車。家庭用コンセントで充電可。GS撤退地域でも運行可
- ②**Slow**・・・時速20km未満なので観光にぴったり
- ③**Safety**・・・速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④**Small**・・・小型なので狭い道でも問題ない
- ⑤**Open**・・・窓がない開放さが乗って楽しい

【事業化】 乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行

【活用場面】

①地域住民の足として

- 1) バスが走れなかった地域
- 2) 高齢化が進む地域
- 3) お年寄りの福祉増進
- 4) 既存のバスからの転換
- 5) 将来的に自動運転可

②観光客向けのモビリティとして

- 1) ガイドによる観光案内
- 2) プチ定期観光バス
- 3) パークアンドライド
- 4) イベントでの活用

③ちよこつと輸送

駐車場から施設まで
施設から施設まで

④地域ブランディング

「地域の顔」として







注:地域における「公益的な取組」は「日常生活又は社会生活上の支援を要する者に対して、無料又は低額な料金で」提供されるものです。(本来事業の利用者のみでなく)地域住民を対象とした「福祉有償運送」や「公共交通空白地有償運送」であれば「公益的な取組」とも考えられますが、新しい取組として期待されているという観点から、本研究では、道路運送法上の許可又は登録を要しない運送について取り上げています。

(2) 通院や日常の用務を支える送迎の事例

救護施設が利用者の送迎後に、最寄り駅からスーパー経由で毎日送迎 「なんすいひまわり号」/ (福)みなと寮+楠翠台ひまわり委員会(大阪府河内長野市楠翠台)

●背景と立ち上げの経緯

楠翠台は、1970(昭和45)年から1974(昭和49)年に開発された高台の住宅団地で、人口は1,100人で高齢化率は50%。坂の下にある駅やスーパーマーケットまでは徒歩15分程度ですが、帰り道は上り坂のため高齢者は20~30分程度かけて帰宅しています。南海バスが運行しているものの、路線はエリアの端を通っているため地域の大半の人が外出に不便を感じていました。

★社会福祉法人みなと寮が運転者と車両を提供し実現

救護施設などを運営する社会福祉法人みなと寮が、地域貢献の一環で夕方に利用する条件付きで、運転者と車両の提供を申し出ました。見守り活動等を担う楠翠台自治会の内部組織「なんすいひまわり委員会」やそのサポーターがアンケートでニーズを把握。さらに、委員会内に「ひまわり号運営PJ」を立ち上げ、発車時刻や停留場所についてみなと寮やスーパー「イズミヤ河内長野店」と相談し調整しました。同委員会は、自治会内全戸に発車時刻や停留所などの周知と併せて、利用同意書の回収なども行いました。



●しくみ

実施主体	楠翠台自治会「なんすいひまわり委員会」 2018(平成30)年末に検討を開始し、翌年運行開始
運行日	月~金の毎日(祝日除く) 1カ月間で21~23日
利用者	1日2~3人、1カ月約60人(実人数30人) 登録者:104人
走行ルート	出発地:みなと寮利用者を送り終えた河内長野駅、イズミヤ河内長野店駐車場 降車地:楠翠台9カ所の停留所
車両	みなと寮所有の10人乗りワゴン車(ハイエース)。運転者と添乗者が各1人で、8人の利用者が乗車。一度に乗り切らない場合、厚意で往復してくれる
運転者	みなと寮職員(主な職員は決まっているが、時には2~3名が交代で担当)
添乗者	実働15人(うち女性は3人)の中から毎回1人 登録人数:26人(主になんすいひまわり委員会のサポーター)
予約/料金	不要/無料
調整	ひまわり号運営PJが添乗シフト決め、みなと寮や社協への連絡、住民広報などを行う

●協働者の特徴

①協議体

河内長野市は、2016(平成28)年度に第1層の協議体を立ち上げ、2017(平成29)年度から居場所づくり、生活支援をテーマに、2018(平成30)年度からは移動支援もテーマに加え、協議を続けています。楠翠台自治会

はマイカーを活用したデマンド型の移動支援も検討しましたが、高齢化率が高く、運転者確保の困難が予想されたため断念しました。しかし、有志による検討を続けていたところ、地域を幼稚園やスーパーマーケット、社会福祉法人の車両が走っていることに気づきました。市社会福祉協議会の生活支援コーディネーターを通してみなと寮に打診すると、快諾を得ることができました。

②社会福祉法人みなと寮

1952(昭和27)年に大阪港湾作業援護協会から更生施設みなと寮の事業継承を機に、障害者や生活困窮者の救護施設事業に着手。現在は特別養護老人ホーム、グループホーム、地域包括支援センター、訪問介護や通所介護、居宅介護支援などの介護事業を展開。大西豊美理事長は、市の施設連絡会の会長でもあり、他法人や地域へのデモンストレーション効果も期待されています。

③イズミヤ河内長野店

人口減少の中で売上確保が命題であるため積極的に協力しています。これまで、高齢者向けのネット販売や宅配などを実施しています。マイカー利用者が多く商圏が広いことから、かつての顧客をマイクロバスで送迎する案も検討中。テーマに応じて協議体に参画しています。



●効果と課題

ワゴン車の車内はにぎやかで、面識のない住民同士の交流も生まれています。みなと寮の運転者は、法人のサービス利用者を駅に帰すついでに活動で負担感がないそうです。1人で乗降できる方であれば利用の制約は少なく、50歳代の住民が利用することも。「なんすいひまわり委員会」の添乗者の女性は「添乗中に独り暮らしの人と会話できる良い機会になっています」と話しています。



「三方良し」の無理のない取組ではありますが、課題もあります。利用者が自立者に限定されている点です。買い物ができなくなるとADLが急速に低下するため付添者の拡充が望まれますが、人材不足です。「夕食準備のため運行時刻を早めて」という声もありますが、法人の業務が手薄な時間帯の協力でもあり、一朝一夕には改善を進められない現実があります。

社会福祉法人の基礎データ

■(福)みなと寮

- ・特別養護老人ホーム3カ所、認知症高齢者グループホーム、短期入所2カ所、通所介護3カ所、訪問介護2カ所、居宅介護支援2カ所、地域包括支援センター、介護予防支援、認知症初期集中支援推進、高齢者ケア付住宅生活援助員設置
- ・救護施設5カ所、更生施設
- ・生活困窮者自立相談支援9カ所、生活困窮者就労準備支援、生活困窮者就労訓練6カ所、ホームレス居宅定着支援、緊急一時入所、住宅確保要配慮者居住支援、居住生活サポート
- ・診療所2カ所

会議から実働部隊を創出、社会福祉法人と地域が7年間協働し続けている
「いくべえカー」/ 佐野川の足を考える会+ (福)ラファエル会(相模原市緑区佐野川地区)

●背景と立ち上げの経緯

神奈川県最北部の佐野川地区は、人口789人、世帯数263世帯(2019(平成31)年4月)の中山間地域です。人気のハイキングコースがあるなど高低差は激しい地域で、主要道路は東西にあります。峠を越えないと行き来できません。高齢者の買い物や通院等の移動手段が課題となっていました。



2012(平成24)年5月に、藤野地域の第2期まちづくり会議が「会議体から脱却して実働部隊として結果を出そう」と、佐野川地区をモデルに交通手段の検討を開始しました。同年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、住民アンケートを実施(調査対象255世帯)、93%から回答を得ました。

一方、佐野川地区で5施設を運営し送迎車両を多数所有する「社会福祉法人ラファエル会」に相談し協力を要望したところ、地域に協力したい、無償で実施するとの回答がありました。2013(平成25)年7月、利用申込みの調査を実施したところ、39人が申込みました。

試運行同年10～12月と2014(平成26)年1～3月に実施しました。開始に先立ち、ルートを東と西に分けること、路線バスがない時間帯の運行等を検討しました。2次にわたる実験運行の結果、積雪等で運休する際の連絡のしくみや、利用をキャンセルする場合の連絡方法、登録しても利用しない人がいる等が課題として浮上しました。

対策として「さっそくいこう会」に電話連絡員を配置、また登録者を見直して必要な人が利用できるようにしました。キャンセル待ちの対応も可能になりました。「運転手さんや同乗者との会話が楽しみ」という声も聞かれ、佐野川地区に合った交通手段の形が見えてきました。(電話連絡員と専用携帯電話の費用は、6自治会からの補助金を活用)。愛称を「いくべえカー」に決定し、2014(平成26)年4月に本格運行を開始しました。

●取組の内容

実施日	毎週水曜日(東ルート)、毎週金曜日(西ルート運行)
実施の流れ	・東ルート(水)は、藤野駅前や診療所前、総合事務所前、JA前等で乗降。西ルート(金)は、スーパー前や郵便局前、病院前等で乗降 ・1日につき1往復(月4回)。いずれも行き(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、帰り(12:00～)は逆回り、各約70分
車両	(福)ラファエル会の車両1台
予約等	「さっそくいこう会」が利用する人と相談して、3ヶ月先までの利用日を予め決定
利用者負担	無料
利用者数	2018(平成30)年現在24人が利用
担い手数	ラファエル会の職員
保険	法人の保険+送迎サービス総合補償(全社協)
補助金等	なし

●事業の連携・協力体制

- ・ラファエル会:車両の提供、運転手の人件費、車両の燃料代、保険代等を負担
- ・さっそくいこう会:ラファエル会の行事などを全面的に支援(春まつりへの参加、出店、住民が施設利用者となる等)。こうした信頼関係を長期的に維持・継続している

いくべえカー運行までの経過

平成24年11月 佐野川住民アンケート実施
 調査対象:255世帯 ⇒ 回答世帯:237世帯
 ✓自動車を持っている世帯が9割
 ✓移動手段持たない人が150名
 ✓約60名が外出困難者

平成22年5月	第1期まちづくり会議	①環境保全部会 ②地域資源活用部会 ③保健福祉部会
平成24年5月	第2期まちづくり会議	① 藤野地域力サポート部会」 ② いきいきサポート部会」 ・緊急連絡カード普及促進事業 ・子どもまちづくり会議の開催 ・地域の実情にあった交通手段の検討
平成24年9月	「さっそくいこう会」発足	佐野川地区をモデル地区にスタート
平成24年11月	住民アンケート実施	ラファエル会に相談し協力を快諾してもらう
平成25年7月	利用申込みの調査	39名の申込みがあった
平成25年10月	第1次実験運行	10月～12月まで。課題も見つかる
平成26年1月	第2次実験運行	1月～3月まで。地域活性化交付金を活用
平成26年4月	本運行開始	32名の利用者からスタート！
平成30年現在	運行継続中	25名が利用している

いくべえカーについて



「佐野川地区交通対策モデル事業」

公共交通機関に頼らない“地域力”や“地域の絆”を活用した山間地独自の交通手段



資料提供：さっそくいこう会

社会福祉法人の基礎データ

■(福)ラファエル会

- ・特別養護老人ホーム、認知症高齢者グループホーム、小規模多機能型居宅介護、短期入所1カ所、通所介護2カ所、居宅介護支援、介護予防支援
- ・障害者支援施設(施設入所、生活介護)、障害福祉サービス(居宅介護、重度訪問介護、同行援護、行動援護、生活介護、短期入所、就労B、共同生活援助、地域移行支援、地域定着支援、計画相談支援、障害児相談支援、移動支援、市受託相談)

グリーンスローモビリティを活用した地区内のデマンド運行

「グリーンスローモビリティ電動カート Re×hope(リ・ホープ)」/
エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会+社会福祉法人 みずうみ(島根県松江市法吉地区)

島根県松江市の高齢化率は約29%、実施地区である法吉地区は人口約7,200人、世帯数は約3,000世帯、高台である上に高齢化率は一部で50%に迫る状況です。高齢化に伴う身体機能の低下や運転免許返納が進み、近距離での買い物や通院、バス停までの移動など、日常生活上の移動が不便になり、中には「ひきこもり」となってしまった人もいます。そうした地域の課題に対し、「社会福祉法人 みずうみ」は、グリーンスローモビリティを地域内で運行させることとしました。

現在デマンド運行を行っており、地域の高齢者ボランティアや障がい者が運転者として携わっています。車両にはスマートスピーカーやGPS、ネットワークカメラを搭載しており、運転者と基地局との連絡や運行状況把握などIoTツールによる利便性が特徴です。

Re×hope利用例

運行期間中、時速20km未満で走行するため、ご迷惑をおかけすることがあります。謝り下さい。

例え、次のようなお店・施設に行くことができます！

- 比津が丘簡易郵便局
- しみず内科クリニック
- 比津が丘保育園
- 濱池歯科医院
- 比津が丘薬局
- ミニショップまごころ
- クレイ美容整体
- ハートピアハロー
- はまださんばつや
- 美容室ウィング
- 平塚メモリアルパーク
- カフェ太郎
- ウェルネス春日店
- 特別養護老人ホームうくいす苑
- 特別養護老人ホームすまいる苑
- 障がい者支援施設シリウス苑
- ケアハウスはなうみ苑
- みずうみ保育園
- みずうみ第二保育園

資料提供:(福)みずうみ

●立ち上げの経緯

■「エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会」発足 2017(平成29)年7月

松江市の観光入込客数は近年増加傾向にあり、市街地における交通混雑の常態化が進む一方、人口減少に伴う空き家や遊休地の増加が課題となっています。そこで、国際文化観光都市・松江の次世代型まちづくり構想をテーマに団体を設置しました。①マイカー交通混雑の解消、②遊休施設や低利用地を活用した賑わいの形成、③ユニバーサル観光都市としての発展などを目的として、観光需要が高まる中、町の創畜省エネルギー化の取組をトリガーとしながらエコ×ユニバーサルな視点から持続可能なまちづくりを推進しています。

■「エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会」リーディングプロジェクト始動

2017(平成29)年10月

リーディングプロジェクト内で電動小型低速車の活用について検討し、実証実験の採択を受けました。社

会福祉法人みずうみは、エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会の事務局として関わり、2018(平成30)年9月から12月までの間における実証実験の計画実施、その後の検証を行い、翌2019(平成31)年5月からの本格運行へと繋げています。

●取組の実施体制と連携・協力関係

- ・「官民連携・みんなで地域づくり推進チーム(30人)」(官民連携、各種調整、まとめ)
- ・「エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会(60人)」(検討、推進)
- ・「社会福祉法人みずうみ(職員420人)本部・公益事業部等(23人)」(事務局、運営、運転、基地局オペレーター)
- ・「地域30まつえ(50人)」(協力団体、イベント時協力)
- ・「障がい者就労訓練事業所(2人)」(高齢ボランティア(3人))」(運転)

●サービスの効果や反応

- ①グリーンスローモビリティを導入したことによって、市内循環線のバス停までの移動が可能となり、市内循環バスによる移動や、市内商業地への移動などが増加しました。
- ②地域内のスーパー、カフェ、ドラッグストア、郵便局、薬局、医院、ATM、墓地などへの外出が増え、利便性が向上した上に、グリーンスローモビリティでの相乗りを通して新しい仲間づくりができるなど生活する人々の社会性が向上しました。また、地域内店舗の顧客増加などの経済効果ももたらしています。



このような、外出機会の増加にともなう健康増進によって、社会保障費の削減にも寄与したり、ドライバーとして高齢者や障がい者が社会の中で活躍できる場としても貢献しています。

●立ち上げ・運営にあたっての課題、その乗り越え方、促進要因

安全性の確保や交通事業者との棲み分けなどを、行政・交通事業者・地域住民の理解を得ながら実行に移していくことが当初の課題でしたが、関係者との面会や協議において丁寧に話をし、理解を得ることができました。地域住民へは事前説明会や体験会なども開きましたが、情報発信が弱く認知を広めるには時間を要しました。そのため3カ月間の実証実験の中で循環型からデマンド型への移行やイベント運行など段階を経ながら徐々に地域内の認知を広めていきました。地域の理解と協力を得て、運行の様子に興味・関心が集まったことや実際に利用した人の口コミによって認知が広がったことが促進要因としてあります。

グリーンスローモビリティ電動カート
Re×hope (リ・ホープ)
で、ちょい乗りしませんか？

運行区域
 うぐいす台団地・法吉団地・比津が丘団地

運行時期
 令和2年4月1日(水) 運行受付開始！

運行日時・運賃
 平日 9時30分から12時30分まで 無料運行
 12時30分から14時00分まで 100円
 (土・日・祝日は運休です)

0 利用にはご登録が必要です(初回のみ)
 在宅ステーション内基地局にお越し
 いただくか、電話にてお問合せ下さい。
 利用者カードを交付いたします。
 登録料 無料
 所要時間 5分ほど

1 予約の電話をする
 初めに利用者番号と
 氏名をお伝え下さい。
 ※初回ご利用の方はその旨お伝え下さい。
 ※ご予約の内容によっては、予約受付を
 お断りする場合がございます。
 ☆予約可能日
 当日 から一週間後まで

2 乗車する
 乗車時間の
 30分前から1時間前に
 乗車確認の電話をいたします。
 利用者カードを
 お忘れなく。

資料提供:(福)みずうみ

●取組の内容

実施日	平日(月曜日～金曜日) 9:30～14:00
運行区域	うぐいす台団地、法吉団地、比津が丘団地、湊北台団地
実施の流れ	▼利用登録者から事前または直前に基地局へ電話予約が入り乗車地、降車地の希望を聞き取る→▼予定時刻にご自宅または出先へカートで迎えに行き乗車→▼希望の場所で降車(予約が同時刻に重なる場合、走行中に予約が入った場合、行き先で新たな乗客を乗せるなどの場合は相乗り) ※実施地域内のデマンド運行によって乗車地、降車地を自由に希望できる ※主要な目的地: マーケット(食品、日用品など)、個人医院、郵便局・ATM、ドラッグストア、カフェ、バス停、墓地など
車両	・団体所有:YAMAHA 電動カート7人乗り(1台) ・2020(令和2)年2月に同4人乗り2台増台→計3台を(福)みずうみが所有
利用者負担	2020(令和2)年3月末まで無料運行、2020(令和2)年4月以降は午後12:30～14:00の利用は100円/日 ※2020(令和2)年4月からは、公共交通空白地有償運送に移行し徐々に有償化する予定 ※運転者への支払額:運転者へは昼食の提供(地域高齢ボランティアドライバー)、障がい者就労訓練者へは就労訓練事業所を通して委託支払い
利用者	登録者数:265人、実利用者数:49人(実施地区住民(高齢者))
担い手	運転者/登録人数:40人、実働人数:15人(社会福祉法人みずうみ職員、ボランティア、障がい者就労訓練者、地域30まつえ)
運行実績	(2019(令和元)年12月度)運行回数:延べ198回、利用人数:延べ222人 同年5～12月の利用人数:延べ2,042人
保険	自動車任意保険、自動車賠償責任保険

●課題、今後の方向性

- ・資金面では、直接的な利用料金が無いため、車両購入費や維持費・人件費等を賄うことができないことが大きな課題ですが、車両の上部に広告看板を設置したり、協賛札による広告などで取引会社・団体・個人から協賛広告費を得て、資金を調達できています。
- ・2020(令和2)年2月に4人乗り車両を2台増やし、通常の運行に加えて自治会と協力し、買い物支援にも取り組んでいく予定です。松江市第2次総合戦略においては、公共交通を補完する新たな交通手段として、グリーンスローモビリティの導入支援が具体的な取組として明示される予定です。

社会福祉法人の基礎データ

■(福)みずうみ

- ・特別養護老人ホーム3カ所、軽費老人ホーム、短期入所2カ所、通所介護2カ所、訪問介護、小規模多機能型居宅介護
- ・障害福祉サービス(居宅介護、重度訪問介護、同行援護、行動援護、生活介護、短期入所、計画相談支援)
- ・保育所2カ所、一時預かり2カ所
- ・訪問看護
- ・地域における公益的な取組3カ所

掲載事例一覧表

頁	事業名称	実施地域	実施主体
①買い物支援			
13	福口ウはやぶさ隊	静岡市葵区中藁科地区	中藁科地区社協 (福)駿河会 (福)わらしな福祉会
15	高齢者買い物支援バスツアー	福岡市西区元岡校区	(福)今山会 (福)信和会 田尻東町・田尻西町町内会
17	大椎台買物支援サービス	千葉市緑区大椎台	(福)友和会 大椎台自治会 (福)千葉市社会福祉協議会 (株)せんどう
②サロン等の居場所への送迎			
21	あさおサロン送迎	川崎市麻生区	(福)一廣会かないばら苑 運転ボランティアCAP
23	三石いきいき付添サポート隊	岡山県備前市三石地区	三石いきいき付添サポート隊 備前市 (福)しあわせの郷
25	幸せます健康くらぶ	山口県防府市	(福)蓬莱会 通所サービス連絡会 イオン防府店 にしき健康くらぶ後援会
③通院や日常の用務を支える送迎			
30	なんすいひまわり号	大阪府河内長野市楠翠台	(福)みなと寮 楠翠台ひまわり委員会
32	いくべえカー	相模原市緑区佐野川地区	佐野川の足を考える会 (福)ラファエル会
34	グリーンスローモビリティ 電動カート Re×hope(リ・ホープ)	島根県松江市法吉地区	エコ×ユニバーサルな松江の まちづくりを考える会 (福)みずうみ

注：各事例の挿入資料は、実施主体からご提供いただいたものです。

第2章

社会福祉法人の公益的な取組としての外出支援の実態と課題

1. アンケート調査の趣旨

少子高齢化・過疎化の進展に伴い、また高齢ドライバーの免許返納の風潮が広まる中で、日常生活上の外出が容易でない高齢者が増加している。コミュニティバスを含む公共交通の整備は追いついておらず、各地で移動手段の確保が課題となっている。この状況に危機感を抱いた地域では、さまざまな外出支援の取組が展開され始めているが、日常生活上の外出支援であっても、車両用意・維持、運転者の確保、事故の不安、関係法制度の理解など、検討すべき事項が多岐にわたっており、立ち上げのハードルが高い。ニーズが高い地域ほど住民は高齢化しており、住民だけに解決を任せられる課題ではない。しかしながら地方財政は厳しく、地域包括ケアシステムの視点からも、地域の既存資源の活用、既存組織や団体が協働するしくみの構築による取組が求められているところである。

社会福祉法人は地域に根差した存在として社会福祉事業や公益事業を行っている。2016(平成28)年3月に公布された改正社会福祉法では、社会福祉法人の公益性・非営利性を踏まえ、法人の本旨から導かれる本来の役割を明確化するため、「地域における公益的な取組」の実施に関する責務規定が創設された。「地域における公益的な取組」の一環として、社会福祉法人がデイサービス等の送迎用車両の空き時間を活用しサロン等の居場所への送迎を行ったり、買い物等の外出支援を実施したりする事例が増加しつつある。全国の社会福祉法人による「外出支援」の実施状況、取組のしくみ・効果・課題を把握し、横展開の方向を探ること、を目的としてアンケート調査を実施した。

また、2015(平成27)年の介護保険法改正では「地域包括ケアシステム」の構築に向けた「地域支援事業」の充実が明記され、NPOや民間企業、協同組合などが参画し連携を図る「協議体」の設置と「生活支援コーディネーター(地域支え合い推進員、以下SC)」の配置が2018(平成30)年4月までに各市町村に義務付けられた。第1層SCは、市町村全域において、利用者のニーズに合った生活支援等サービスが行われるように、既存の資源を把握し、不足するサービスの創出や担い手の養成等の資源開発、関係者間の情報共有や連携の体制づくりなどのネットワーク構築等の活動を行う。地域における外出支援において、第1層SCがどのように地域のニーズや資源を把握し、資源開発に関与しているかを調べるために、全国の第1層SCを対象にしたアンケート調査も行った。

2. アンケート調査A

【高齢者の移動・外出手段に関する社会福祉法人の取組実施状況及び意向調査】

I. 調査の概要

●調査の目的

社会福祉法人による外出支援の取組について、実施状況と取組の内容・しくみ・課題を把握する

●調査の対象

全国の社会福祉法人

●調査の手法

全国1741市町村の生活支援体制整備事業担当あてに依頼文書と調査の概要を郵送し、各市町村の社会福祉法人に転送・配信を依頼した。回答はwebアンケートフォームで行った。

●調査期間

依頼文書と調査概要の発送は2019(令和元)年9月24日(火)、回答期限は2019(令和元)年10月31日(木)としたが、11月15日(金)まで延長した。なお、11月22日までに到着した回答は有効回答とした。

●調査の回答数

実回答数は535件、有効回答数は526件であった。

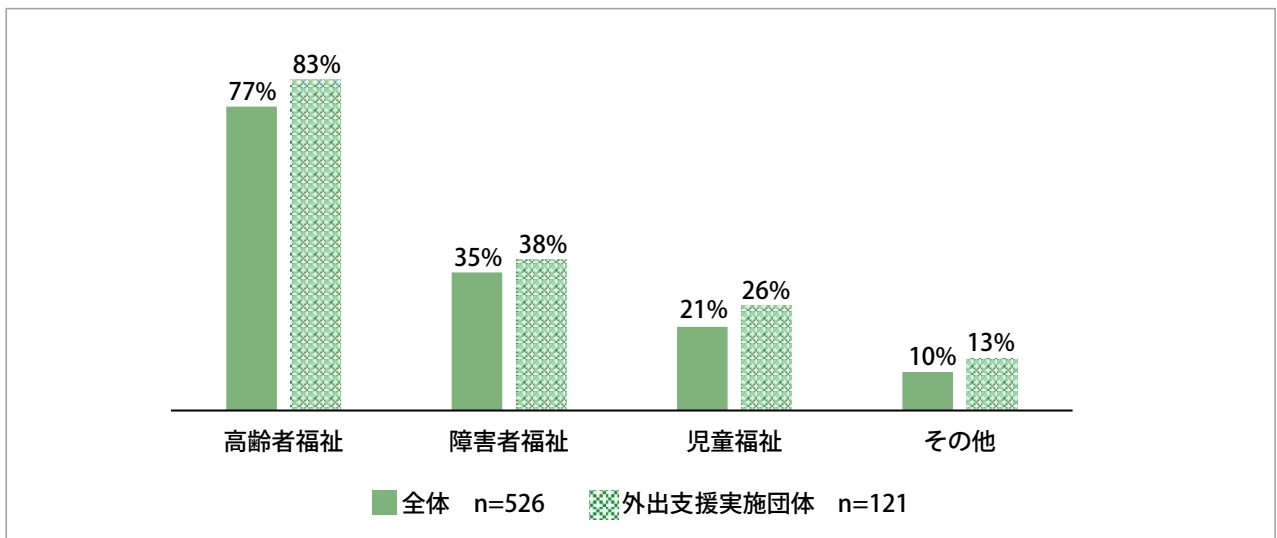
II. 調査結果

(1) 基本情報

①事業分野 ※複数回答

法人全体では高齢者福祉分野が77%で最も多く、障害者福祉分野は35%、児童福祉分野が21%であった。外出支援実施団体（福祉有償運送含む）では、高齢者福祉分野が83%、障害者福祉分野は38%、児童福祉分野が26%であった。

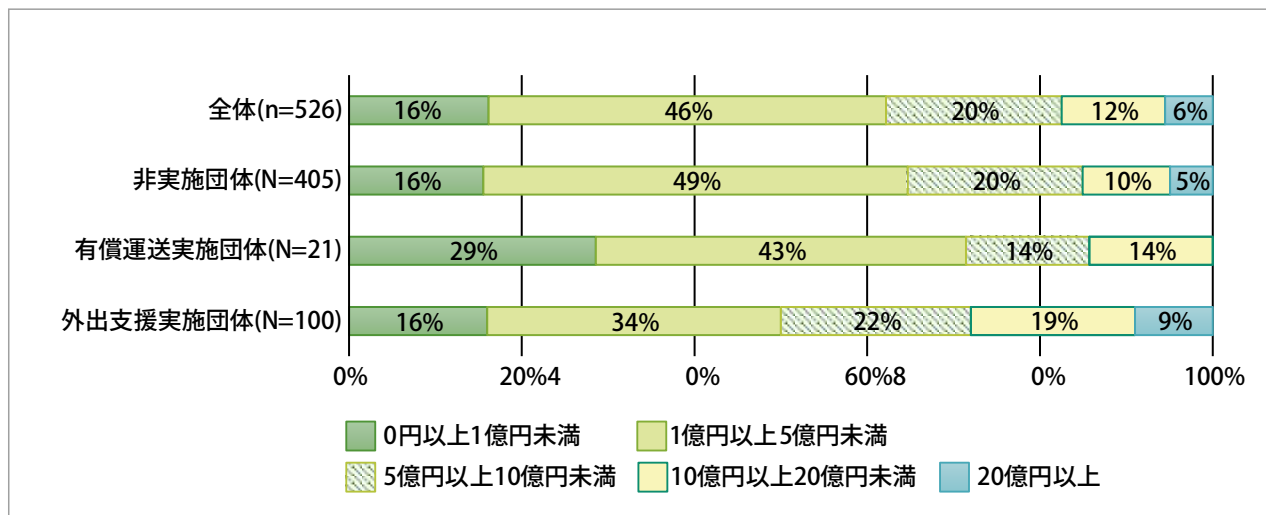
図1.事業内容



②事業規模

事業規模（法人全体の昨年度の支出総額）は全体では1億円以上5億円未満が最も多く46%、5億円以上10億円未満が20%、0円以上1億円未満が16%であった。外出支援実施団体（福祉有償運送含む）は非実施団体と比べて、やや事業規模が大きい傾向がみられるが、事業規模に関わらず実施されている。

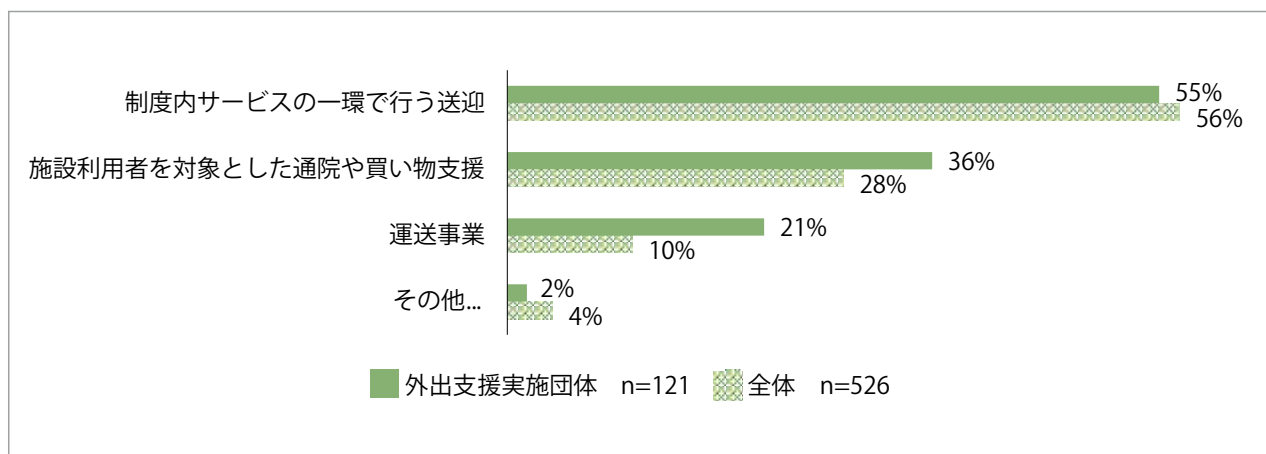
図2.事業規模



③車両を使った事業の実施（公益的な取組を除く） ※複数回答

実施していないのは2%で、90%以上の法人は車両を使った事業を実施していた。制度内（介護保険事業や障害福祉事業）サービスの一環で行う送迎が全体では56%、外出支援実施団体（福祉有償運送含む）では55%、制度外で施設利用者に対して通院や買い物支援を行う事業（無償運送）が全体では28%、外出支援実施団体では36%、運送事業（福祉輸送事業限定許可介護タクシー、福祉有償運送、公共交通空白地有償運送、市町村運営有償運送）が全体10%、外出支援実施団体21%であった。

図3.車両を使った事業の実施

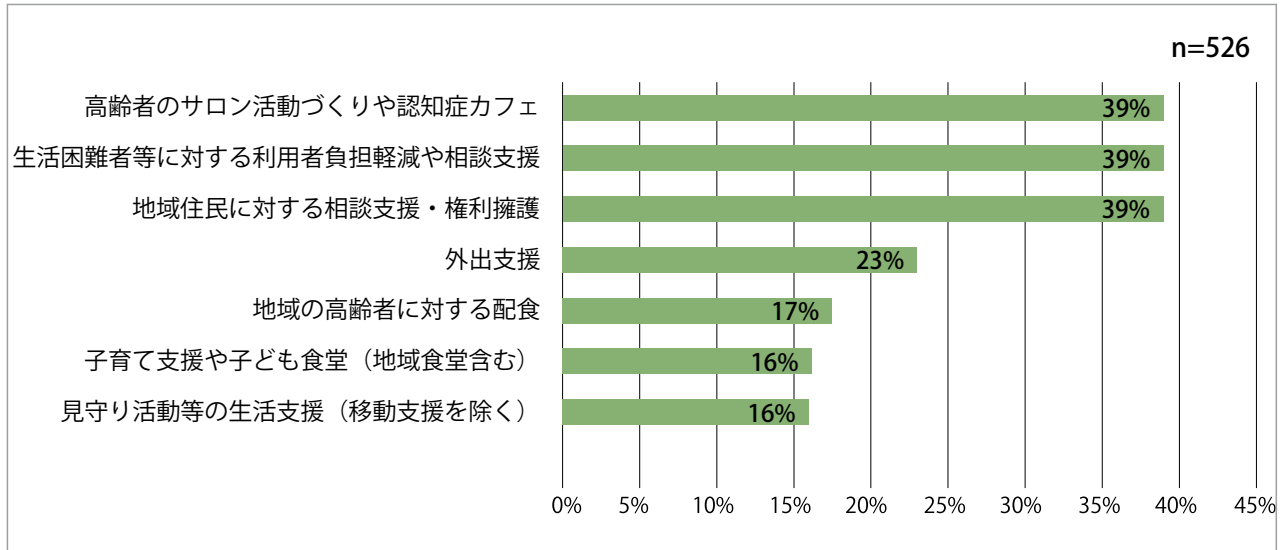


※福祉有償運送を「公益的な取組」として回答している法人と、公益的な取組以外の送迎として回答している法人があったため、「(2)①実施状況」までは、「公益的な取組」と「公益的な取組以外」のそれぞれに福祉有償運送が含まれている。

④地域における公益的な取組の内容 ※複数回答

64%が地域における公益的な取組を実施している。そのうち実施割合が高いのは、高齢者のサロン活動づくりや認知症カフェ、生活困難者等に対する利用者負担軽減や相談事業、地域住民に対する相談支援・権利擁護の3つで、それぞれ39%であった。外出支援は、次いで23%であった。

図4.地域における公益的な取組の内容

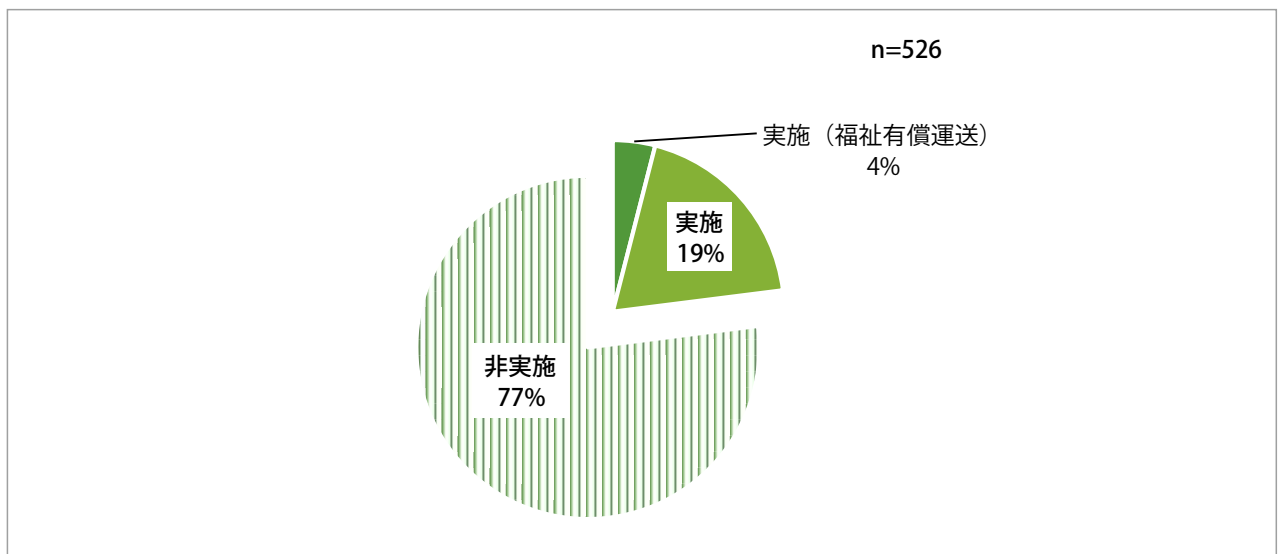


(2)「地域における公益的な取組」としての外出支援

①実施状況

「地域における公益的な取組」として外出支援を実施しているのが121法人(23%)、実施していないのは405法人(77%)、実施している法人のうち、21法人(4%)は「福祉有償運送」の登録で外出支援を実施していた。

図5.公益的な取組としての外出支援

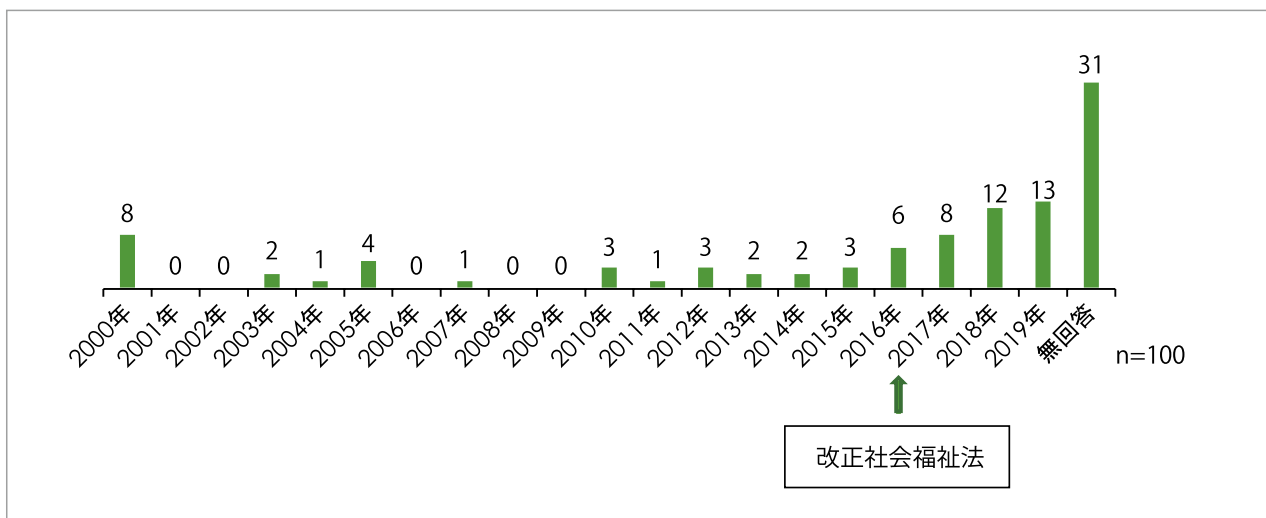


※外出支援実施団体のうち、明らかに福祉有償運送を実施していると考えられる法人（n=21）については、実施状況に特徴があるため、②以降の設問は個別に確認を取った上で切り離して集計した。

②実施開始時期

外出支援の開始時期は、2000（平成12）年が8件、2001（平成13）年から2015（平成27）年は各0～4件、2016（平成28）年6件、2017年（平成29）8件、2018年12件、2019（令和元）年13件であった。2016（平成28）年改正社会福祉法で社会福祉法人による「地域における公益的な取組」の実施に関する責務規定が創設されて以降、取組が増加傾向にある。

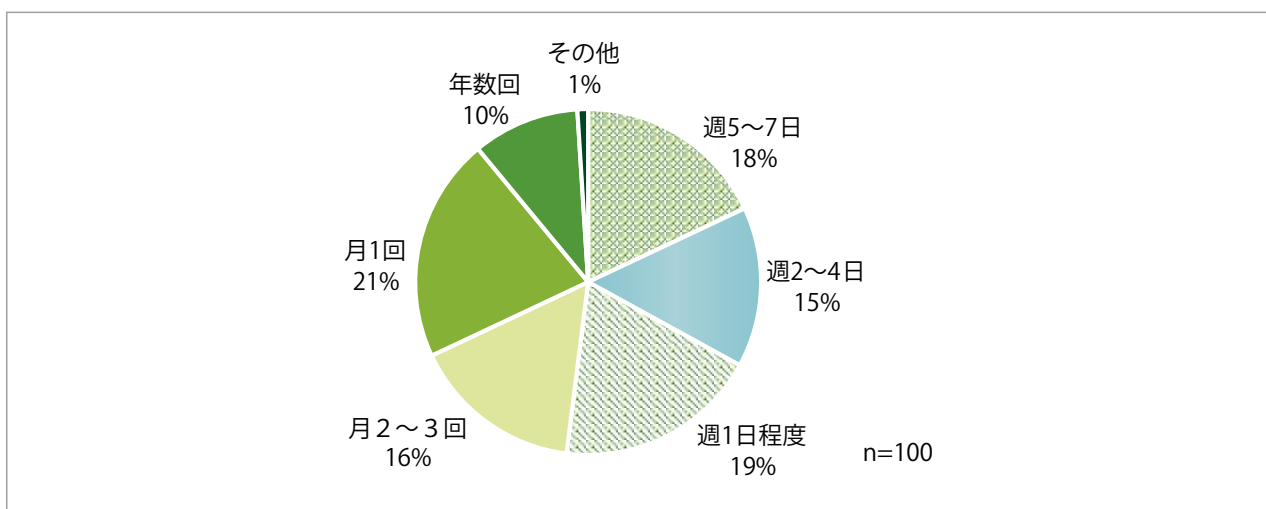
図6.外出支援開始時期



③実施頻度

月1回が21%、週1回が19%、週5～7日が18%、月2～3回が16%、週2～4日が15%、年数回が10%と実施頻度にはばらつきがみられた。

図7.実施頻度



④利用者の外出目的

買い物が69%で最も高く、通院43%、サロン31%、役所・金融機関等の用足し28%であった。日常生活上の目的で外出支援が利用されている。その他には、余暇活動(食事、観光、映画など)も含まれているがわずかであった。 ※複数回答

また、1法人あたりの目的(送迎先)は、1つが51%(買い物24%、サロン15%、通院9%)、2つが23%、3つ以上が26%であり、約半数の法人は単一の目的で外出支援を行っている。

図8.利用者の外出目的

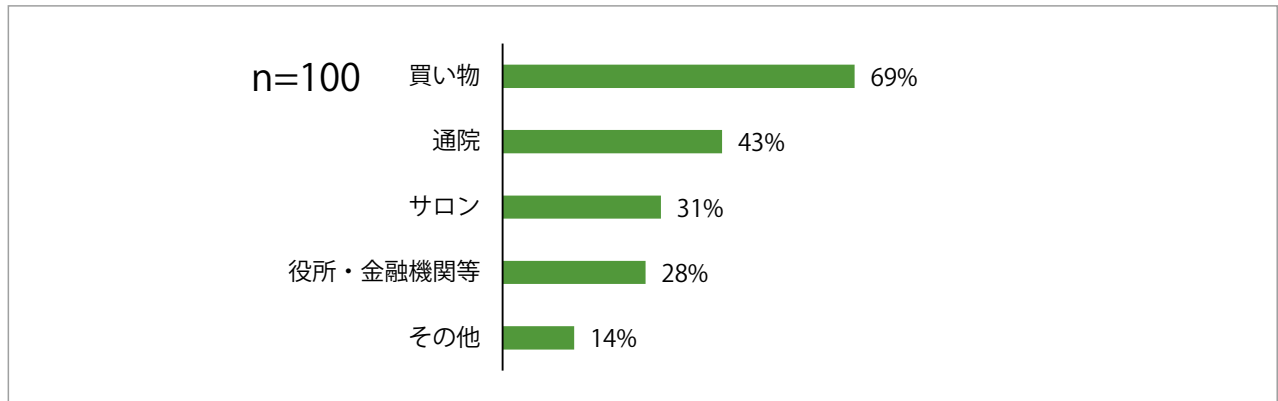
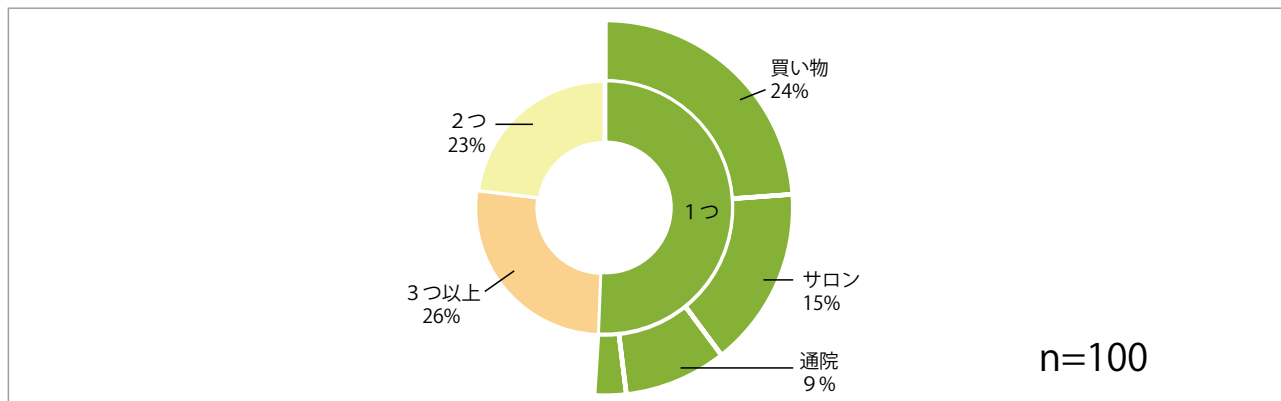


図9.目的先の数

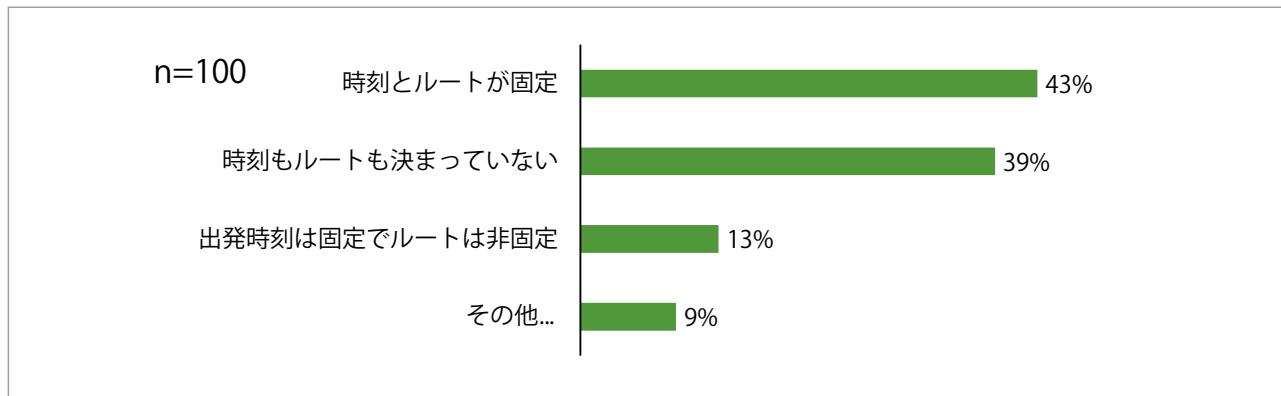


⑤外出支援の実施体制

【運行形態】 ※複数回答

時刻とルートが固定43%、時刻もルートも決まっていない(ドアトゥドア)39%であった。

図10.運行形態



【車両数と車種】

活動に用いる車両数は、1両が49%、2両が22%と約7割が2両以下であった。活動に用いる車両数は、1両49%、2両22%で、約半数が1両のみの使用となっている。1両のみの車種の内訳は、6～10人乗り57%、4人乗り22%であり、ワゴン・ミニバンが最も多く、次に軽自動車が多い。

図11. 車両数

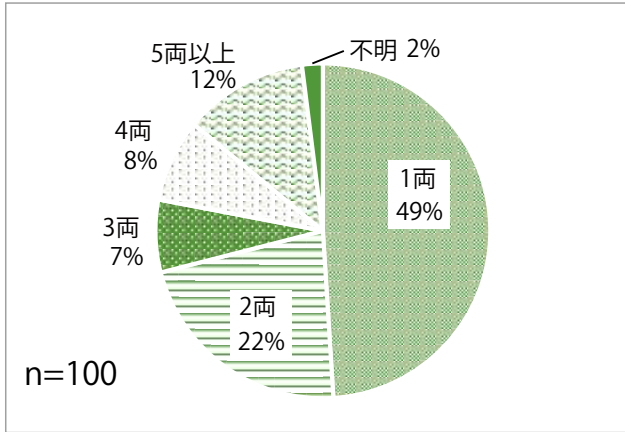
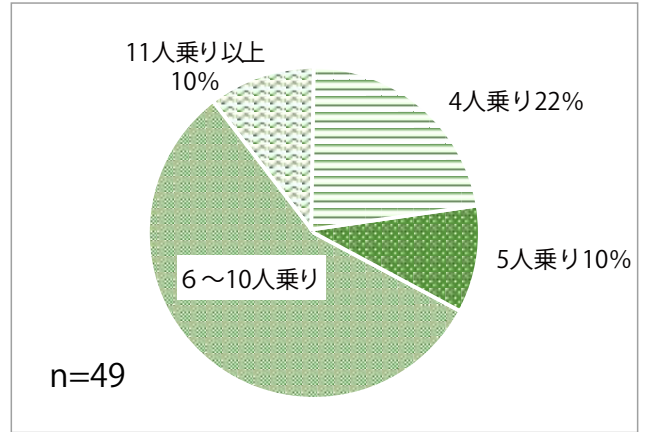


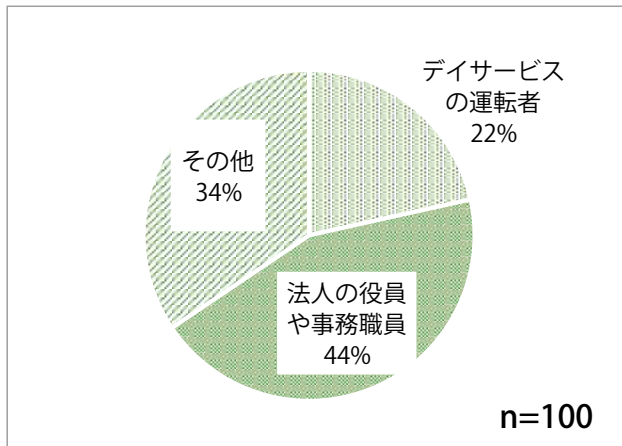
図12. 車両数1両の内訳



【スタッフの職種】

活動に従事（運転、付添、利用受付・調整）するスタッフの職種は、法人の役員や事務職員が44%、デイサービスの運転者が22%、その他が34%であった

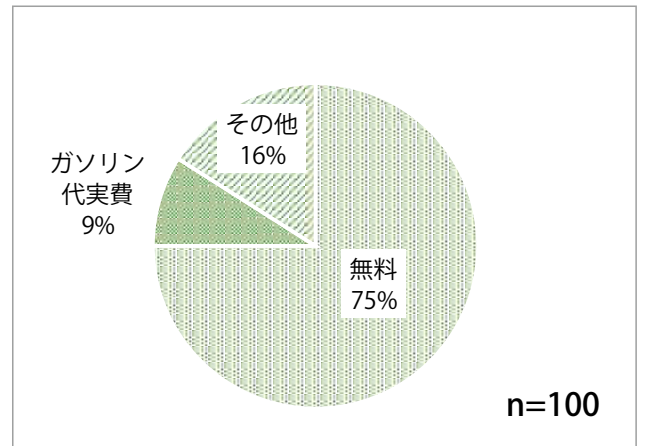
図13. 活動に従事するスタッフの職種



【利用者の費用負担】

利用者の費用負担は無料が75%、ガソリン代実費が9%、その他が16%であった。

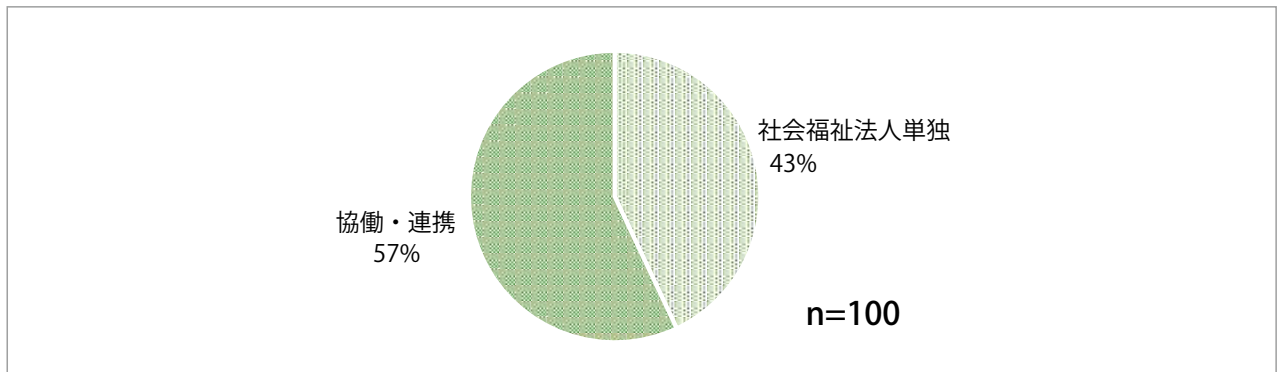
図14. 利用者負担



【実施の形態と役割分担】 ※役割分担のみ複数回答

単独の社会福祉法人で外出支援に取り組む割合は43%、市町村や自治会、社会福祉協議会、地域のボランティアなどと連携・協働して取り組んでいる割合が57%であった。

図15. 実施の体制



社会福祉法人は、車両提供(82%)、運転(73%)において、高い割合で担っている。続いて、毎回の利用受付・調整(43%)、運転者の確保・育成(38%)を担っていた。付添・添乗、利用者の確保、利用受付・調整については協働・連携先(自治会、社会福祉協議会、地域ボランティア、市町村、その他)も担っており、役割分担をしている。企業・医療法人と役割分担をしている法人はなかった。

図16. 役割分担<車両提供>

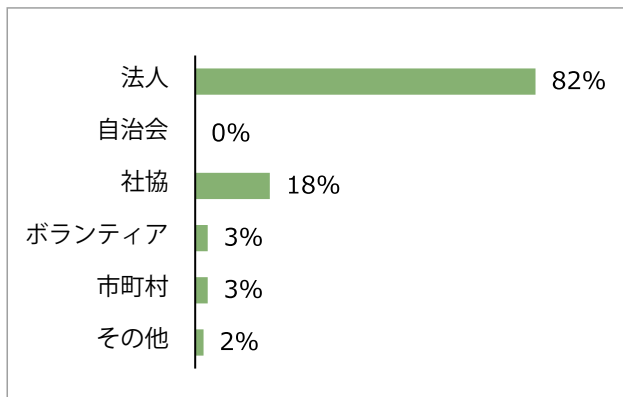


図17. 役割分担<運転>

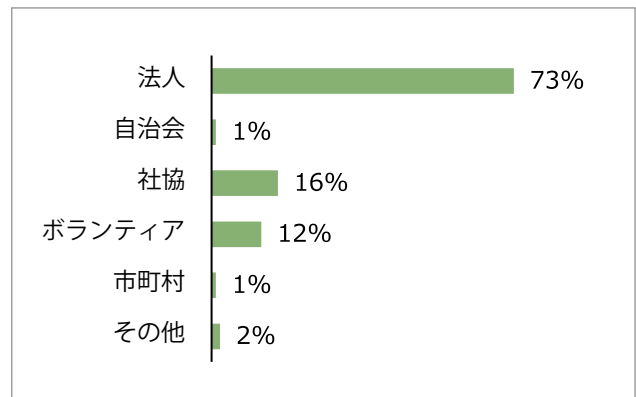


図18. 役割分担<利用受付・調整>

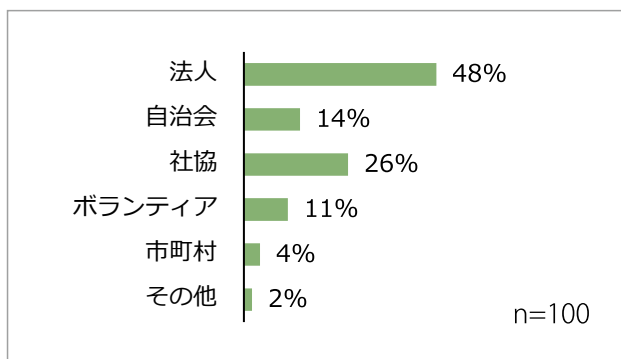


図19. 役割分担<運転者の確保・育成>

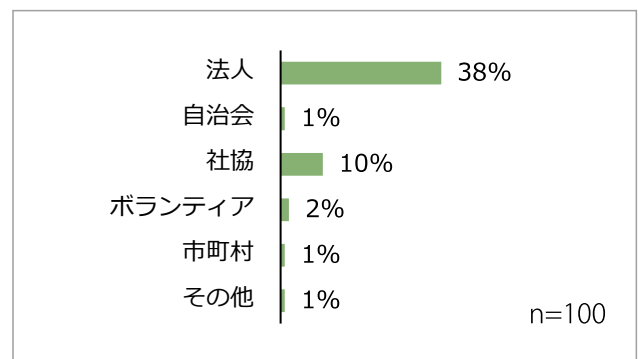


図20. 役割分担<付添・添乗>

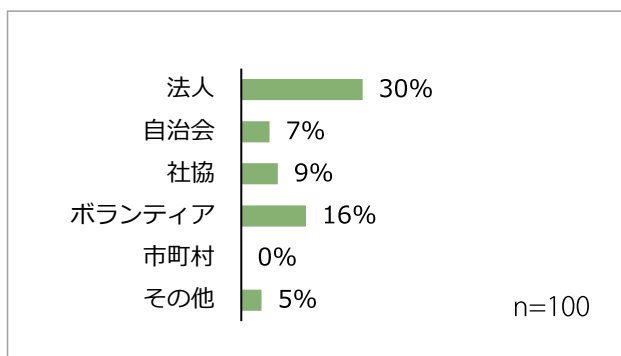
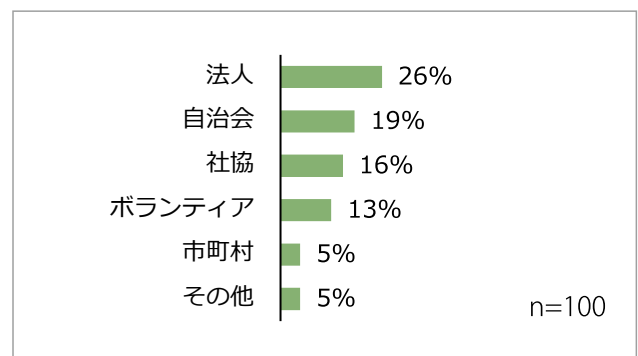


図21. 役割分担<利用者の確保>

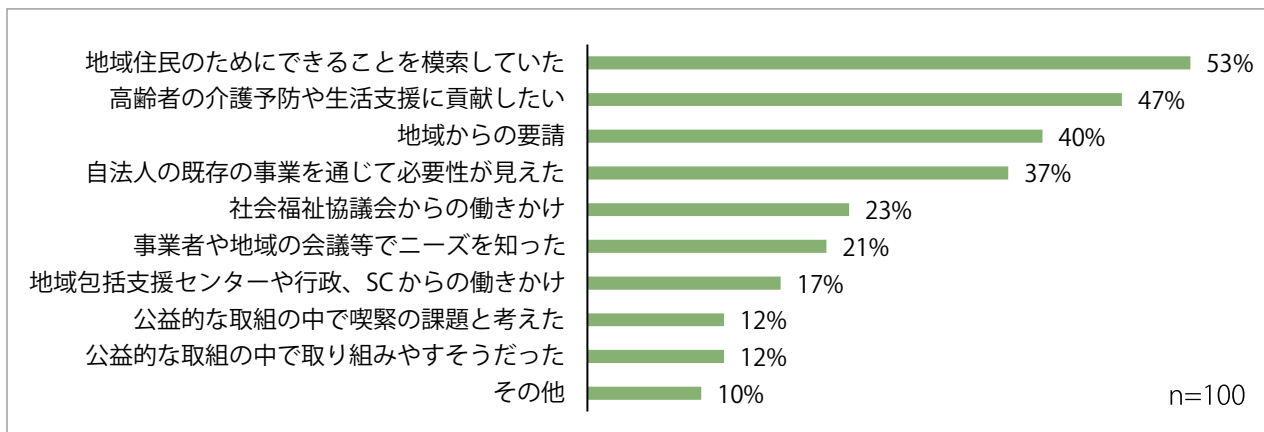


(3)「地域における公益的な取組」としての外出支援取組のきっかけ・成果・課題

①取組のきっかけ ※複数回答

地域住民のためにできることを以前から模索していた53%、高齢者の介護予防や生活支援に貢献したいと考えていた47%、地域からの要請40%、自法人の既存の事業を通じて必要性が見えた37%と続く。地域貢献に対する法人の意識と地域のニーズがきっかけの要因となっている。

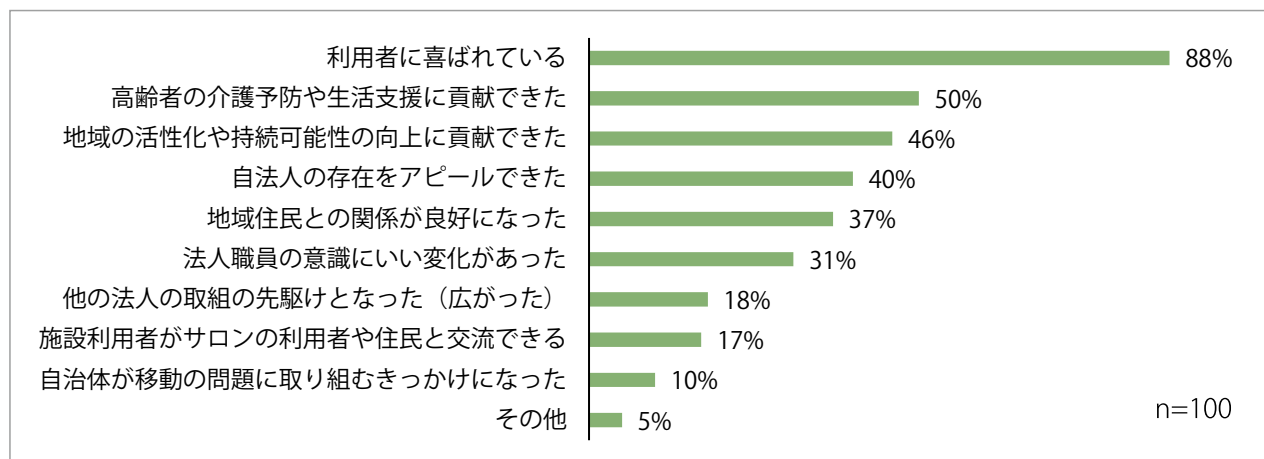
図22. 取組のきっかけ



②取組の成果 ※複数回答

88%の法人が利用者に喜ばれたことを良かったこととして回答している。高齢者の介護予防や生活介護に貢献できた50%、地域づくりに貢献できた46%、自法人の存在をアピールできた40%、地域住民との関係が良好になった37%、法人職員の意識に変化があった31%と、取組によって利用者・地域・法人それぞれにメリットがうまれていることが分かる。

図23. 取組の成果



③立ち上げと運営上の課題 ※複数選択

立ち上げの課題は、利用希望者のニーズ把握(必要性や量がわからない)が47%、事故の不安や保険の加入が44%、運転者の確保が38%であった。運営上の課題は、事故の不安がある48%、職員の負担が大きい25%、利用者が減少または増えない24%、ニーズに応えきれない23%であった。

図24. 取り組むまでの課題

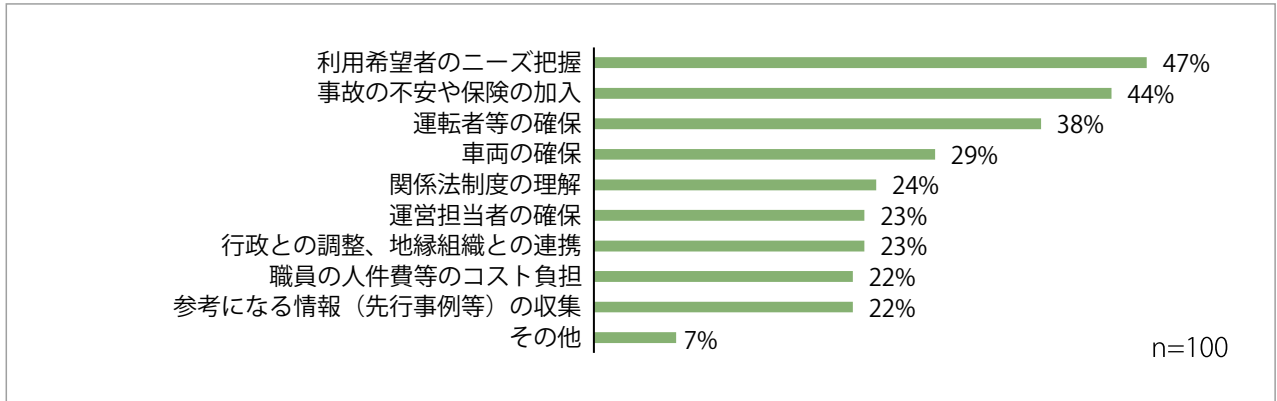
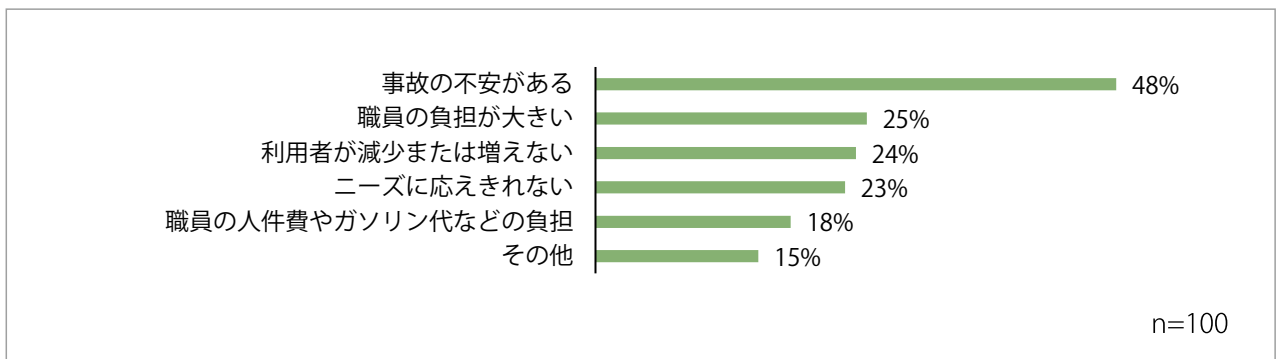


図25. 運営上の課題



(4)非実施団体の意向

①外出支援への取り組み意向

取り組んでみたい10%、取り組みたいと思わない11%、わからない12%であった。取り組みたいと思わない理由は、既存の事業運営以外の手手が確保できない74%であった。

図26. 外出支援への取り組み意向

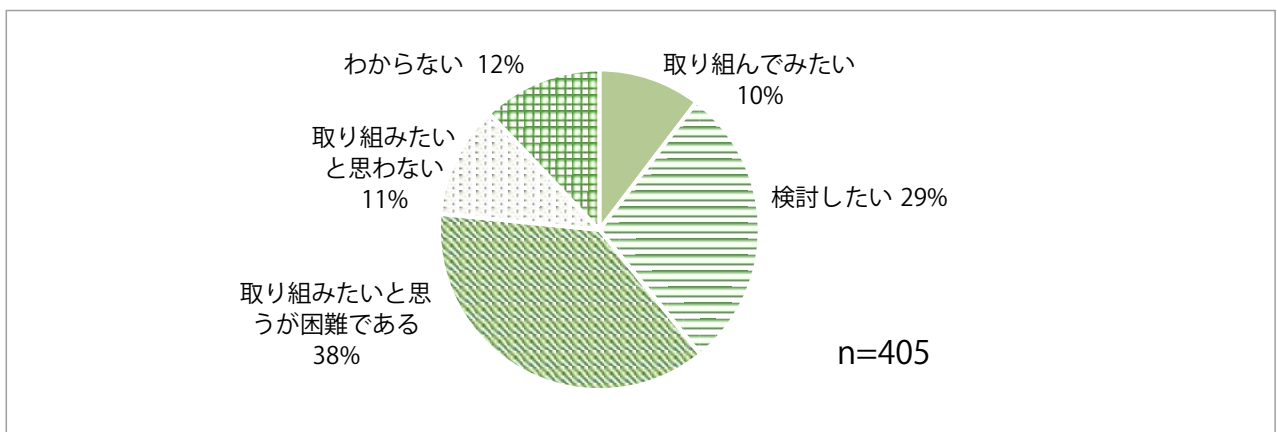
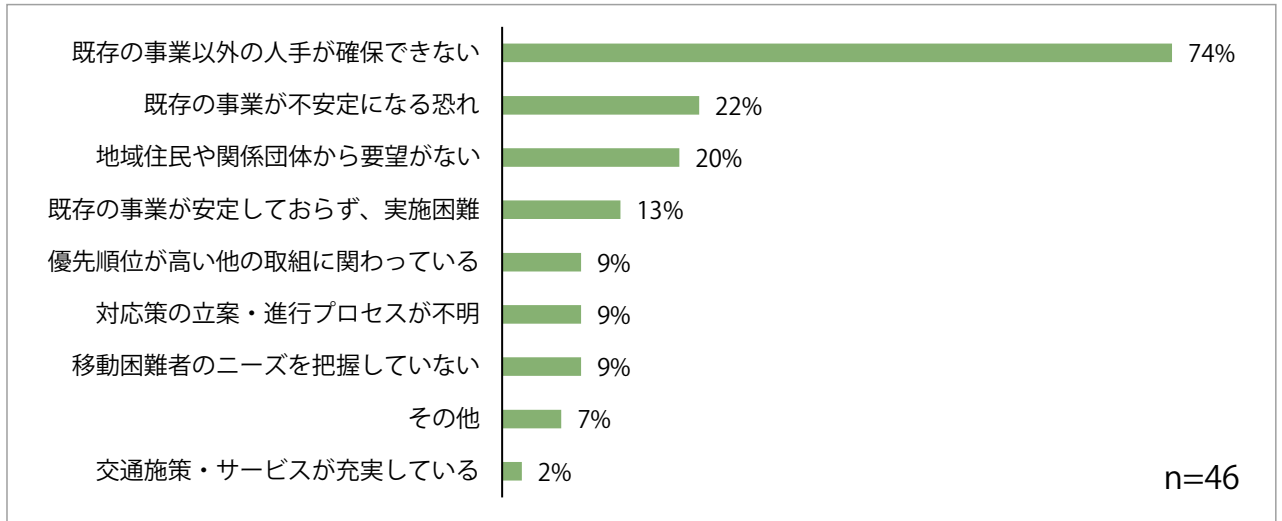


図27. 取り組みたいと思わない理由



②サポートや連携による取り組み意向の変化

①の外出支援への取り組み意向について、検討したいと回答した法人は29%、取り組みたいと思うが困難であると回答した法人は38%であった。これらの法人に対し、行政や社協、移動支援団体等のサポートがあれば取り組んでみたいか、他の法人と連携する取組があれば参加したいか質問した。

①で外出支援について「検討したい」と回答した法人では、サポートがあれば「取り組みたい」3%、「検討したい」88%であった。①で「取り組みたいと思うが困難である」と回答した法人では、サポートがあれば「取り組みたい」2%、「検討したい」34%であった。

図28. サポートによる取り組み意向

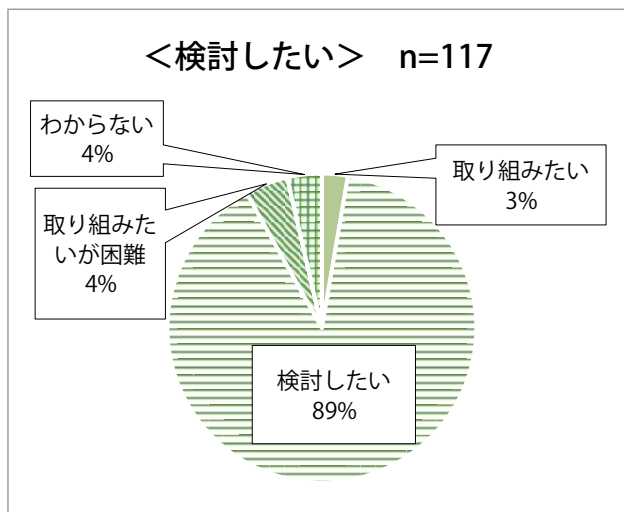
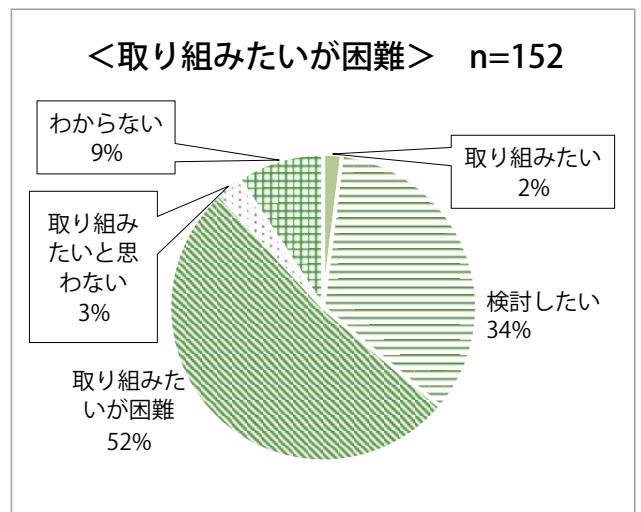


図29. サポートによる取り組み意向



①で外出支援について「検討したい」と回答した法人では、他の法人と連携する取組があれば「参加したい」16%、「検討したい」75%であった。「取り組みたいと思うが困難である」と回答した法人では、他の法人と連携する取組があれば「参加したい」6%、「検討したい」40%であった。

図30. 他法人との連携

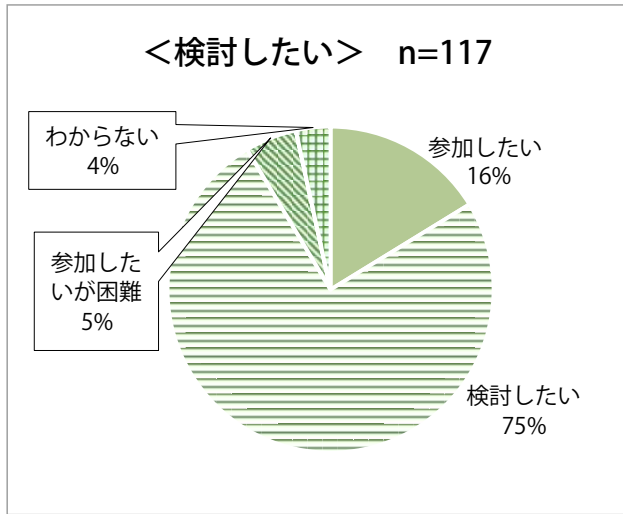
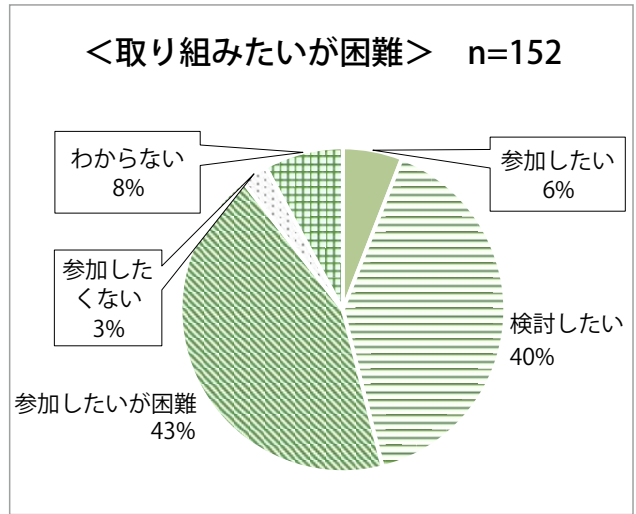


図31. 他法人との連携



3. アンケート調査B

【第1層生活支援コーディネーターによる把握状況】

I. 調査の概要

●調査の目的

第1層 SC に対し、「地域における公益的な取組」として外出支援に取り組む社会福祉法人について尋ね、その実態を調査するとともに、SC の把握の状況を調査する。また、SC がこの取組にどのように関わっているか、SC の所属による違いを含めて調査する。

●調査の対象

全市町村の第1層生活支援コーディネーター（または所管部署の市町村職員）

●調査の手法

依頼文書と調査の概要は郵送で行い、回答は web アンケートフォームとした。

●調査期間

依頼文書と調査概要の発送は2019(令和元)年9月24日(火)、回答期限は2019(令和元)年10月18日(金)とした。再依頼により10月31日(木)まで延長した。なお、11月5日までに到着した回答は有効回答とした。

●調査の回答数

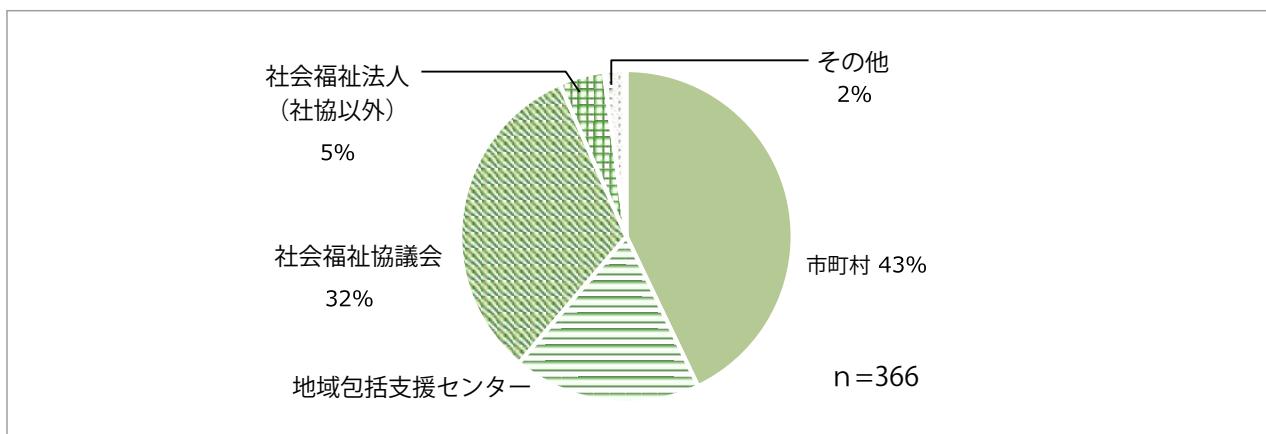
実発送数は1741件、回答数373件、有効回答数は366件であった。

II. 調査結果

(1) 基本情報：生活支援コーディネーター(以下、SC)の所属

市町村(地域包括支援センターを除く)157名(43%)、社会福祉協議会118名(32%)、地域包括支援センター(委託を含む)67名(18%)、社会福祉法人(社会福祉協議会を除く)16名(5%)であった。

図32. 生活支援コーディネーターの所属



(2) 社会福祉法人による外出支援取組の有無(把握状況)

社協 SC は、外出支援をしている法人が、存在 36%、存在していない 56%であった。社協以外の SC では、存在 37%、存在していない 46%であった。

図33. 外出支援を実施してる社会福祉法人
<社協 SC >

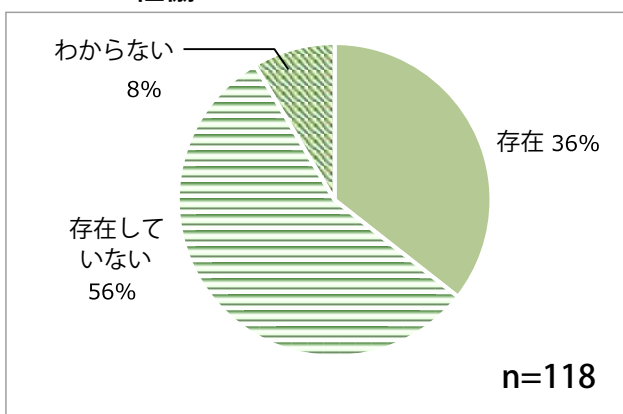
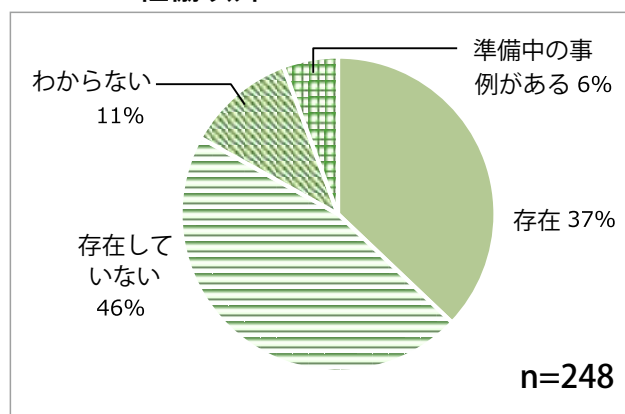


図34. 外出支援を実施してる社会福祉法人
<社協以外 SC >



把握している法人件数は、社協 SC が 1～5 件 89%、それ以外が 1～5 件 94%であった。

図35. 外出支援法人数<社協SC>

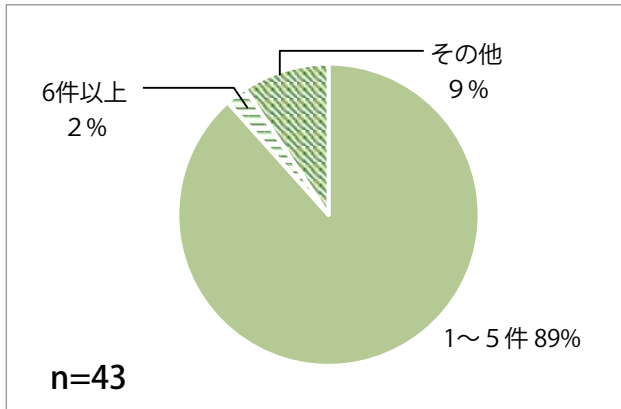
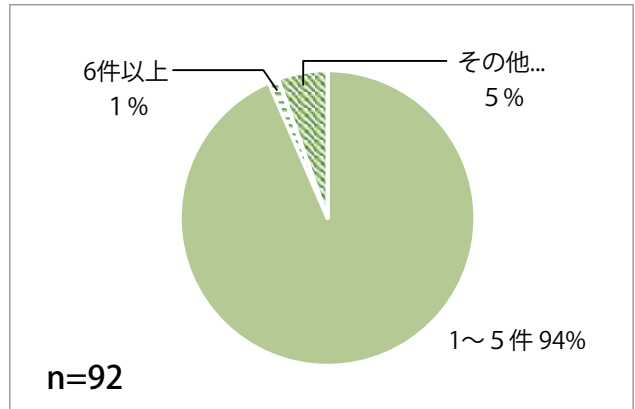


図36. 外出支援法人数<社協以外SC>



外出支援の目的は、社協 SC は買い物支援 92%、サロン送迎（自法人のサロンへの送迎を除く）36%、社協以外 SC は買い物支援 68%、サロン送迎 23%と回答した。 ※複数回答

図37. 外出支援の内容<社協SC>

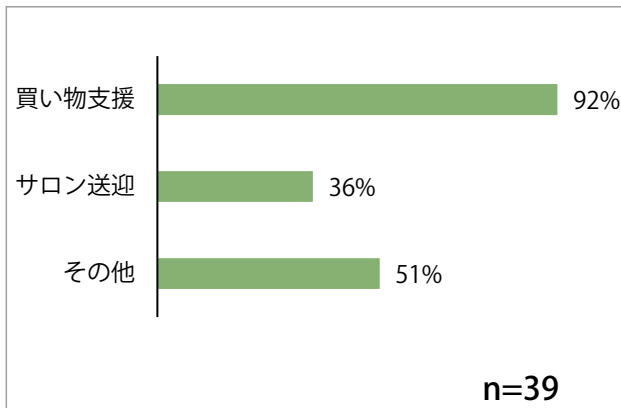
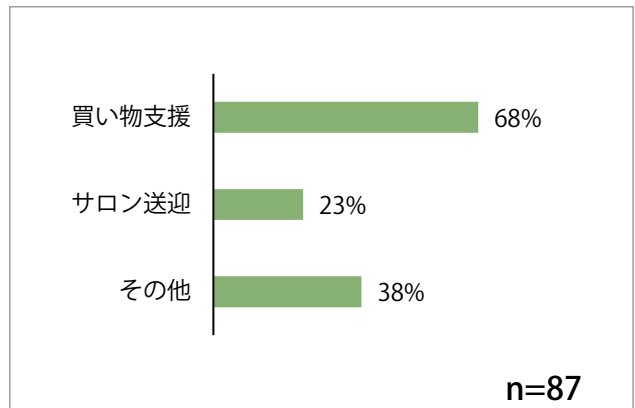
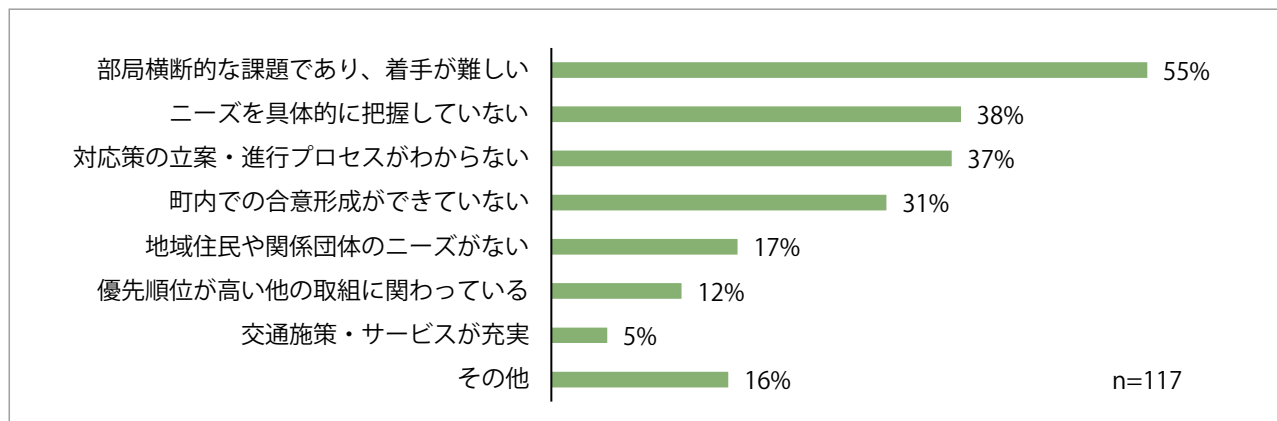


図38. 外出支援の目的<社協以外SC>



「地域における公益的な取組」としての外出支援を実施している社会福祉法人がない理由について、社協以外 SC の回答は、移動支援の取組は部局横断的な課題であり着手が難しいため 55%、移動困難者のニーズを具体的に把握していないため 38%、対応策の立案・進行プロセスがわからないため 37%、町内での合意形成ができていないため 31%であった。 ※複数回答

図39. 外出支援を実施する法人がない理由<社協以外SC>



III. 社会福祉法人が移動支援に取り組むためのSCとしての支援

高齢者に関する会議（地域ケア会議、協議体）や社会福祉法人の協議会等での移動ニーズの発信・共有については、社協SC79%、社協以外SC60%、社会福祉法人の公益的な取組に関する先行事例等の情報収集や発信については、社協SC53%、社協以外SC40%、社会福祉法人が自治会等と連携・協働するための個別の調整については、社協SC25%、社協以外SC18%、であった。いずれも社協SCが社協以外SCを上回っていた。

図40. SCとしての支援<社協SC>

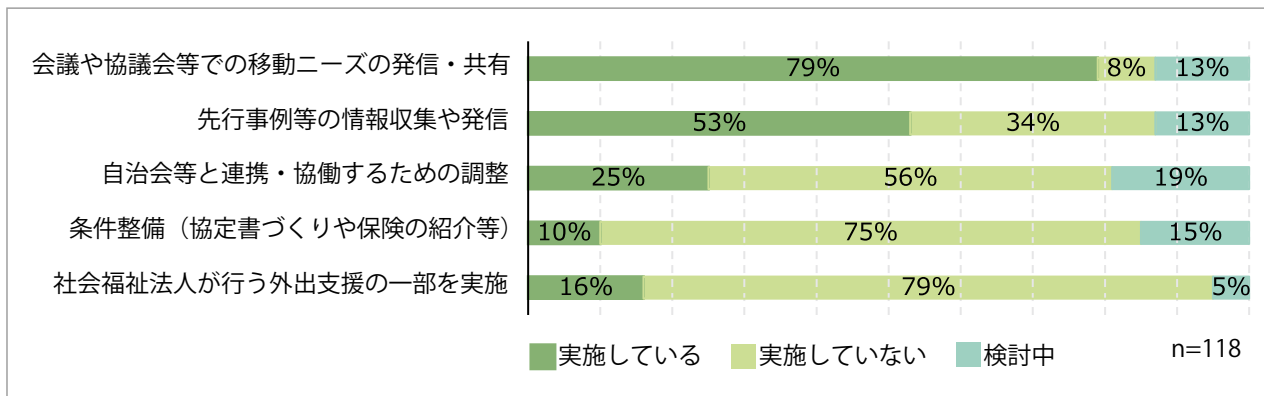
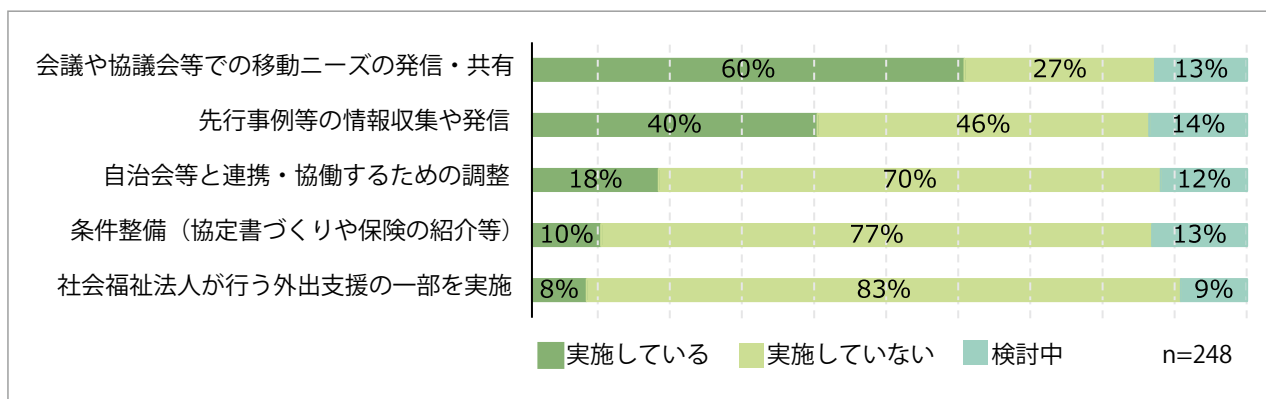


図41. SCとしての支援<社協以外SC>



4. 結果のまとめ

【アンケート調査A】

高齢者の移動・外出手段に関する社会福祉法人の取組実施状況及び意向調査

I. 調査対象全体の傾向と外出実施団体の傾向

事業分野は高齢者福祉が最も多かった。そして、9割を超える法人が車両を使った事業を実施している。「地域における公益的な取組」として多く取り組まれているのは「高齢者のサロン活動づくりや認知症カフェ」「生活困難者等に対する利用者負担軽減や相談支援」「地域住民に対する相談支援、権利擁護」であった。「外出支

援」はそれらの次に多く取り組まれていた。

事業分野は法人全体の傾向と大きな違いはなく、高齢者福祉が最も多かった。事業規模(法人全体の昨年度の支出総額)は非実施団体や法人全体と比較してやや大きい傾向があるが、小規模法人から大規模法人までどの規模でも実施されている。

II. 「公益的な取組」としての外出支援の実施状況

開始時期は、改正社会福祉法が施行された2015(平成27)年以降の件数が多くわずかながら増加している。実施頻度は頻度が高いもので「週5~7日」、頻度が低いもので「年数回」だが、バリエーションが多く、実施の頻度はさまざまである。外出先としては、「買い物」、「通院」、「サロン」、「役所・金融機関の用足し」、と日常生活上の利用目的となっている。約半数の団体はこのうち一つの目的で外出支援を行っている。利用者の費用負担は75%が無料である。運行形態は「時間とルートを固定しているもの」と「固定していないもの」があり、前者に「出発時刻は固定でルートは非固定」という形態を加えると、半数は毎回の利用・調整(マッチング)を要さない形態である。使用する車両は「1~2両」が最も多く、活動に従事するスタッフは「法人の役員や事務職員」が最も多かった。現場の人員に余裕はなく、役員や事務職員が対応していると考えられる。半数以上の団体が、市町村や自治会、社会福祉協議会、地域のボランティア等と連携・協働して外出支援に取り組んでいる。「車両提供」と「運転」は法人の7割強が担っているが、「利用受付・調整」、「運転者の確保・育成」、「付添・添乗」、「利用者の確保」については、法人は5割以下しか担っておらず、地域で連携のしくみを構築して実施していることが分かる。

III. 「公益的な取組」としての外出支援取組のきっかけ・成果・課題

「公益的な取組」としての外出支援のきっかけは、「公益的な取組」をするという形式的なものではなく、地域住民に貢献したい、地域ニーズに応えたいという社会福祉法人の姿勢が反映されたものであった。取組の成果としては「利用者に喜ばれている」が88%で圧倒的に多かった。その他、地域への貢献、法人職員の意識変化などが3割以上あり、受益者以外にも成果が及んでいる。取り組むまでの課題については、「利用希望者のニーズ把握」、「事故の不安や保険の加入」、「運転者の確保」がいずれも3割を超えていた。運営上の課題としては半数近くが「事故の不安」を挙げている。外出支援においては車両を使用することから、事故の不安が大きな課題であるといえる。

IV. 非実施団体の意向

非実施団体の11%が外出支援に「取り組みたいと思わない」と回答した。その理由で圧倒的に多かったのは、「既存の事業以外の手手が確保できない」というものであった。外出支援の取組について、「取り組みたいが困難」と回答した団体でも、「行政や社協、移動支援団体等のサポートがあれば36%が「取り組みたい」あるいは「検討したい」と、回答が前向きに変化した。「検討したい」と回答した団体のうち16%が「他法人と連携するしくみがあれば」「参加したい」と回答、「取り組みたいが困難」と回答した団体でも、40%の団体が「検討

したい」と回答が前向きに変化した。法人単独で外出支援をするのは人手の問題でハードルが高いが、他法人との連携によるしくみや他団体・組織との協働によるしくみであれば検討の余地があることが分かった。

【アンケート調査B】

第1層生活支援コーディネーターによる把握状況

SCの所属は市町村(地域包括支援センター除く)が最も多いが、委託先としては社協が最も多い。社協SCは、地域福祉実践のなかで培った経験やノウハウ、関係など、既存の資源を活かしSC業務を行っているものと考えられる。一方、市町村SCは配置されてからまもなく、まだ十分に機能が発揮されていないものも多い。

「地域における公益的な取組」としての外出支援を行う社会福祉法人については、「存在している」との回答が社協SC36%、社協以外SC37%とほぼ同程度割合だった。外出支援を実施する法人がない理由としては、「部局横断的な課題であり着手が難しい」が最も多く、「ニーズを具体的に把握していない」、「対応策の立案・進行プロセスが分からない」、「庁内での合意形成ができていない」が3割以上で見られた。SC自身が外出支援について専門的知識を有さず、難しい課題だと捉えている。実際にSCが行なっている支援は、「高齢者に関する会議(地域ケア会議、協議体)」や「社会福祉法人の協議会等での移動ニーズの発信・共有」が最も多く、社協以外SC60%、社協SC79%であった。他に、「社会福祉法人の公益的な取組に関する先行事例等の情報収集や発信」、「社会福祉法人が自治会と連携・協働するための個別の調整」で、社協SCが社協以外SCよりも実施割合が高かった。

注：調査項目及び全ての設問の単純集計結果については、全国移動サービスネットワークのホームページでご覧いただけます。

第3章

外出支援を始めるまでの課題と対策

1. 地域ニーズの把握

(1) 具体的なニーズを把握するために

本アンケート調査において、外出支援を行っている社会福祉法人に取組を始めるまでに課題となったことを尋ねた設問では、「利用希望者のニーズ把握」と答えた法人が48%で最も多くなっています。何か地域貢献をしたい、あるいは外出支援のニーズはあるだろうと考えてはいても、具体的なニーズが分からなければ実施に向けて踏み出すことはできません。

中には、具体的なニーズが分からないけれど、きっと必要性はあると考えて取組を開始したら、利用する人が少ないという事例も見られます。困っている高齢者をつなぐことは意外と難しく、また困っているという自覚のない高齢者も少なくないのです。

どうすれば具体的なニーズを発見したり、困っている人とつながったりできるのでしょうか。社会福祉法人(社会福祉協議会を除く[※])の視点から、実際のニーズ把握の仕方を見てみると次のように大別できます。

※社会福祉協議会は、つなぐ役割を担うため、以下には当てはまらない場合が多い。

① ニーズを持った人が集まるコミュニティや組織とつながる

高齢者のサロン等の居場所や老人クラブ、自治会・町内会など、高齢者や地域住民で構成される組織の話を聞くことで、高齢者の困りごとや具体的なニーズが分かる場合があります。

「老人クラブの定例会があるけれど、足腰が不自由になって自力で参加できなくなった人がいる」「今までは運転できる人と一緒に乗り合ってサロンに参加していたけれど、運転している人も高齢で負担」というように誰がどのように困っているかが見えてきます。自治会や地区社協であれば、「スーパーが閉店することになって食料品の買い物ができなくなる」「みんなが通っている隣の病院にはバスが走っていないくてマイカーが手放せない」といった情報を持っています。

これらの組織の行事に参加したり、自法人が開催する祭り行事等に自治会等の参加を得たりして交流し、ニーズや情報を把握します。つながった組織やコミュニティの要請に応える形で、対応するニーズを絞り込んでいきます。

② ニーズを把握している人や会議・協議体とつながる

本書の掲載事例で多いのがこのタイプです。民生委員、地域包括支援センターの職員、市町村社会福祉協議会の地区担当やCSW(コミュニティソーシャルワーカー)といった、地域の高齢者の中で特に困りごとを抱えている人の支援を担当している人に話を聞く方法があります。

また、この人たちで構成される会議に参加し、具体的なニーズを把握する方法もあります。主な会議・協議体は以下のとおりです。参加者が決められている会議もありますが、希望すれば参加できる場合が多いようです。会議体が主体となってニーズ調査を行う場合もあります。

- 市町村社会福祉協議会が呼びかけて開催する地区懇談会や地域福祉推進委員会といった会議
- 市町村が生活支援体制整備事業に基づいて設置する第1層(市町村域)または第2層(日常生活圏域)の協議体
- 地域包括支援センターが中心となって企画運営する地域ケア会議(小地域ケア会議、地域ケア政策会議など)
- 老人福祉施設協議会(老施協)、社会福祉法人の協議会(経営協等)、通所サービスの連絡協議会、介護事業所連絡会等のサービス提供側の協議会:会議に社会福祉協議会や生活支援コーディネーターが参加している場合はニーズとのマッチングができる
- その他、地域づくりや地域包括ケア等をテーマとして集まる任意の会議:先行して取り組んでいるNPO法人や団体等が呼びかけることが多い

③ニーズを喚起・掘り起こす

社会福祉法人が地域との協働をテーマに、市民を対象とする勉強会を開催したり、人材育成の講習会を開いたりするケースがあります。そこから、継続的に話し合う場ができたり、ニーズ調査を行ったりしながらつながる組織や人を見つけて、実施主体を形成します。

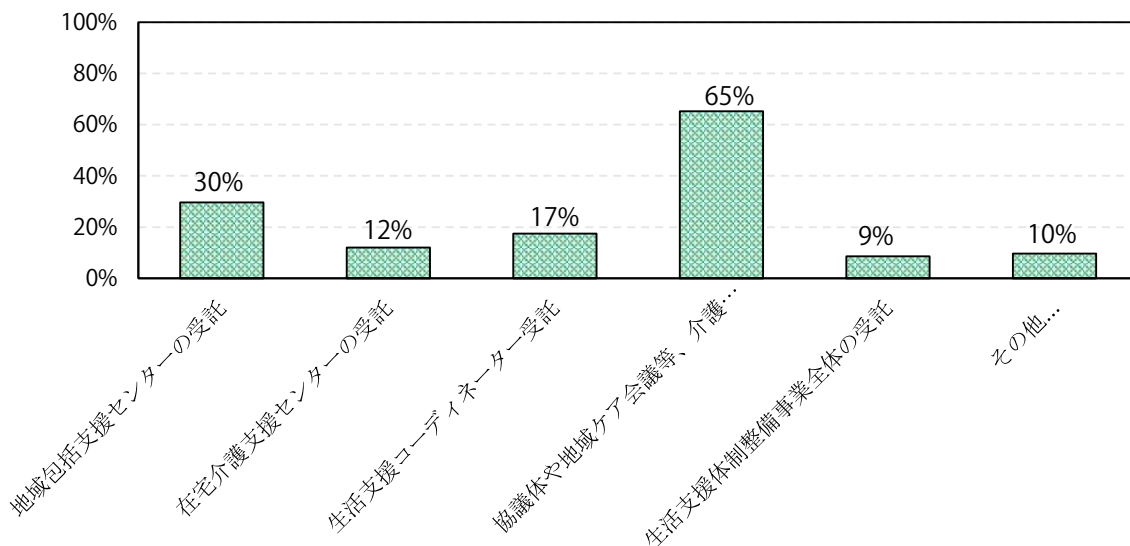
また、サロン等の居場所づくりや地域食堂、配食サービスといった生活支援サービスを自法人が実施すると、自法人の取組に参加・利用している地域住民の声が聞こえてきたり、同じ活動をしている他の団体とつながりたりして、移動・外出ニーズが見えてくる場合があります。

さらに踏み込んで、まちづくり・地域づくりといった観点から、自法人が移動に関する複数の事業を展開するケースもあります。グリーンスローモビリティの実証実験や、自家用有償旅客運送の実施を通じて、幅広いニーズに応える取組です。公益的な取組として実施可能な範囲にとどまらず、公共交通の補完的な役割を果たすことで、認知が高まり利用ニーズも増えていきます。

なお、本アンケート調査では、「地域ニーズを把握する機会の有無(複数回答可)」について、「協議体や地域ケア会議等、介護予防や生活支援に関する会議への出席」と答えている法人が65%、地域包括支援センターや生活支援コーディネーターの受託も30%となりました。

これらの機会をいかに生かすかが、今後の課題と言えます。

地域ニーズを把握する機会の有無(複数回答)



2. 担い手の確保

本アンケート調査において、「運転者等の確保」はもっとも大きな課題となっています。外出支援を行っている121法人の「取り組むまでに課題となったこと」で3番目に上がっており(P47参照)、「取り組んでみたい」42法人の「実際に取り組むにあたっての課題」では1番目に上がっています(全国移動ネットのホームページ参照)。

実際、外出支援を行っている法人の73%が運転を「法人」が担っている一方で、活動に従事しているスタッフの職種で最も多い(44%)のが法人の役員や事務職員であることから読み取れます(P44参照)。

(1) 負担の少ない取組にとどめて楽しく参加

運転については、河内長野市の(福)みなと寮(P29.30)のように、法人職員が施設利用者を駅に送り終えて施設へ戻る際に地域住民を乗せる場合は、毎日の送迎であっても通常の業務と拘束時間はさほど変わりません。防府市の幸せます健康くらぶ(P25~27)のように月2回であれば、回数が少ないので(福)蓬莱会の施設長が対応できると判断したそうです。他の地域では、複数の法人が交代で車両と運転者を提供している例もあります。みなと寮の職員は「負担感はなく、むしろ職員の中でも担当したいという声が上がっている」と話しており、蓬莱会の施設長も「運転していると参加者がよくおしゃべりをしていて楽しい」と好意的です。運行の距離や頻度を抑えれば、担当している職員の負担感はむしろ少ないのではないのでしょうか。

(2) 地域のボランティアが運転や付添・添乗を担当する

使用している車両の大きさにもよりますが、地域のボランティアが運転する例も増えつつあります。法人職員が1、2名で対応するのに対し、地域のボランティアは3名~10名以上というケースもあります。備前市の三石いきいき付添サポート隊(P23~25)のように、運転と付添のできるボランティアが29名も登録していると、交代で担当するため一人当たりの負担が抑えられます。岡山県内では、通所付添サポーターが50人を超えた吉備中央町などもあり、対応できるサロン等の居場所も8カ所に広がっています(毎日1~3カ所の送迎を実施)。担い手の負担感を抑えるだけでなく、送迎先を増やすことができるという点で、地域のボランティアが運転者及び付添・添乗者を担う効果は大きいと考えられます。最近では、市町村が一般介護予防事業の補助を活用して付添・添乗者やサロン等のスタッフに謝礼(報酬)を渡すケースも出てきています。地域のボランティアには、励みになる程度の謝礼があることも継続のカギになるのではないのでしょうか。

どうやって担い手が増えたの？

～吉備中央町の元地域包括支援センター長・石井さん～



吉備中央町では、総合事業が始まるということで、介護予防を目的として、2016(平成28)年以降、地域の高齢者が集まれる通いの場を積極的に作っていきました。転機となったのは、2017(平成29)年2月に県と共催したワークショップでした。地域づくりに関心のある町民に参加してもらい、町外のNPOなどによる積極的な活動の事例を学び、話し合いを行ったところ、少し前向きに物事を考えられるようになりました。

通いの場が立ち上がり活動する中で、「通いの場に行きたい。でも車がないと行けない」、「好意で乗せて行ってあげているが、限界」、「好意で乗せてもらっているが、気が引ける」、という声が聞こえて悩んでいたところ、岡山県から「通所付添サポート事業」(P64参照)をモデル的にやってみないかという打診がありました。講習会の受講生を10人集める必要があるということで「とりあえず受講して欲しい」とお願いしたところ、通いの場の世話人の方を通じて17名が集まりました。地域のつながりのすごさを感じました(役所の告知放送を通じて電話してきた人は1名のみ)。

現在、通所付添サポーター事業を行っているのは、計8カ所の通いの場です。吉備中央町通所付添サポーター協議会を立ち上げ、それぞれの地域で活動しているサポーターが安全に活動するためのルール作りや、不安なことを解消したり、活動しやすくするための話し合いをしています。

社会福祉法人等に対しても「当たって砕けろ」の精神で車両貸与のお願いをしましたが、日ごろから連絡会議などを開催し、施設の方々との「顔の見える関係」を築くことで協力してもらえることもあると思いました(社会福祉協議会や社会福祉法人などの車を遊休時間帯に無償貸与してもらっている)。

通所付添サポーターは、活動開始当初は、17名だったのが、2019(令和元)年9月に51名、2020(令和2)年1月には53名となりました。男性が多く、年代も幅広くなっています。友人同士で誘い合うなど、口コミが増えていきました。スケジュールが立てやすく、無理せず自分のペースでできるので、負担感が少ないというのが要因ではないでしょうか。また、利用者からの感謝がやりがいにつながっている面もあるようです。ボランティアをする人は当町にはいないと思っていましたが、そんなことはありませんでした。何もしていなかった町でも、やろうと思えば、前に進むことができる、住民の方々を信じて良かったと思います。楽しいことをやっている、みんなが興味を持ってくれるし、仲間が増えていきますので、皆さんも頑張ってください。

(3) 利用受付やとりまとめの担当を分担

川崎市の(福)一廣会かないばら苑(P21.22)では、現在6カ所のサロンへの送迎を運転ボランティアCAPが担当しています。スタートからしばらくは3カ所のサロンへの送迎でしたが、利用のとりまとめをサロンのスタッフが行うケースと、かないばら苑の職員が行うケースがあり混ざっていました。後者は負担が大きく、途中からサロンで取りまとめもらうように統一したそうです。

ただし、地縁組織でも自治会の役員や民生委員が持ち回りで2、3年ごとに変ってしまうので事務局を担当するのは負担という声が聞かれます。千葉市緑区の大椎台買物支援サービス(P17.18)では、社会福祉協議会が最初の利用申請を受け付けることで、自治会側で最初に発生する判断や事務の負担を軽減しています。自治会は、地域福祉委員会を設置し社会福祉協議会等との窓口を同じ役員が担当するしくみをつくっており、負担を分散しながらメンバーが短期間で交代しない組織づくりが行われています。

3. 関係機関等による支援の重要性

本アンケート調査では、今後外出支援に取り組む意向について「取り組みたいが困難」と答えた152法人に、行政や社協、移動支援団体等によるサポートがあれば取り組んでみたいかを尋ねたところ、2%が「取り組みたい」、34%が「検討したい」と回答しました。また、他の法人と連携すれば「参加したい」は6%、「検討したい」は40%に上りました。他方、地域住民も高齢者の移動・外出の問題をどうにかしたいと思っても、なかなか最初の一步が踏みだせないところがあり、パートナーを探すことが課題になっています。それをマッチングする人として期待されるのが、生活支援コーディネーター（SC）や社会福祉協議会（社協）、自治体です。

(1) 生活支援コーディネーターによる支援

第1層SC及び市町村向けに行ったアンケート調査（有効回答366）では、約9割が、市町村内に社会福祉法人による移動・外出支援の取組があるかどうかを把握していることがわかりました。SCは、「地域の活動やサービスなどの把握」「地域の困りごとの把握」「活動の担い手の発掘や支援」「ニーズを持った人と担い手のマッチング」「関係者のネットワークづくり」などを行うことが主な役割で、所属組織や担当部署によって、どこに力を発揮するかが少しずつ異なります。

●市町村職員の第1層SCが得意なこと

- ・補助金等のしくみづくりやモデル事業等の実施といった政策立案
- ・専門職や社会福祉法人、医療機関と地域住民を引き合わせる会議の開催
- ・デイサービス事業所のアンケート調査や提供可能な場所や車両や人材等の資源の聞き取りといった組織の壁を超えるとりまとめ
- ・告知文書等の通知や配布

※職種によって地域に出ていくことは難しい（不得手な）面があるため、地域に出ていける第2層SC生や社協の地区担当・CSW^{*}と情報共有しながら関わるとスムーズに進む。

●市町村社協所属の第1層SCの特徴

- ・地域と施設を結びつけるのは社協の主要な役割の一つであり、関係作りの蓄積がある
- ・CSW^{*}が地域の会議に出たり施設を回ったりしているため、地域のニーズを把握している
- ・（都道府県や政令市の場合は特に）社協が社会福祉法人の公益的な取組を推進することをミッションとしていることが多い（公益的な取組に、買い物支援やサロン等の居場所への外出支援が合致する）
- ・協議体の事務局を担当することで生活支援サービスの創出に向けた情報収集をしている

※コミュニティソーシャルワーカーのこと。対象者を限定せずに制度の狭間にあったり、複合的な困りごとを抱える人を支える個別支援と地域のしくみづくりや新たな資源開発までを担当する職員。

ほかにも（委託の）地域包括支援センターや医療機関やNPOに所属する第1層SCもいます。それぞれが自身の所属組織の得意分野を生かし、車両を提供したり、2層の協議体の運営をサポートしたりしてサービス創出に向けた動きをしています。

思いをつなぎ、自らもつながる社協所属のSC

河内長野市のなんすいひまわり号(P30.31)は、生活支援体制整備事業に基づいて、社協が開催している「ささえあいの集い」(第2層協議体)から生まれた買い物支援の取組です。

5年前から見守り活動を始めていた楠翠台の民生委員さんたちが「ささえあいの集い」のテーマ別の協議で、有償ボランティアによる生活支援を検討しました。しかし、高齢化が進む中でマイカーでのサービスは難しいので、いつも走っている社会福祉法人などの車両で送迎してもらえないか?という相談を第1層SCでもある社協の土橋氏に持ち掛けます。土橋氏は、社協が事務局を務めていた施設連絡会で事務連絡の際に楠翠台の話をする、施設連絡会の会長でもある(福)みなと寮の理事長から協力の申し出がありました。社協としても、第1層SCとしても関係各所にパイプがあるからこそ、自然にこのような相談ができました。

河内長野市社協は、第2層SCも受託しており、「居場所づくり」、「生活支援のしくみづくり」、「移動支援のしくみづくり」の3つのテーマごとに開催し、生活支援モデル事業の検証や移動支援に関する勉強会などを行っています。2017(平成29)年度から合計50回以上の「集い」や検討会議を重ねて住民主体のサービス創出を支援しています。

移動・外出支援を通じて地域の支え合いの体制づくりを実践

防府市の「幸せます健康くらぶ」(P25～P27)では地域ケア会議が母体になりましたが、これについて高齢福祉課の中村主幹(第1層SC)は、次のように話します。「ケア会議で専門職のニーズとして移動支援が出てくることは重要です。この担当になって最初に思ったのは、移動支援が一番の地域の関心事であり、これを何とかすることが生活支援体制整備事業を進めるカギだということでした」。まず、やる気のある地域を見つけ出し、実現可能な方策を見せることができたことによって、自治体の本気度が伝わり、その後も多様な資源のつながりを生み出していきました。「幸せます健康くらぶ」は発足から間もなく3年目を迎えますが、①バス乗降の際の補助(乗降ステップの設置)を蓬莱会の障害当事者が行っていること、②通所サービス連絡協議会が派遣する介護事業所が就労型通所介護事業所になり、会場準備を認知症の要介護者が行うこと(予定)、③保健と介護の一体的実施のモデル事業を実施すること(口腔フレイル)など新たな展開を見せています。

移動・外出にとどまらず、地域の可能性を見出して効果や目標を設定

松戸市高齢者支援課の中沢参事(第1層SC)は、グリス口実証調査(P93～95)を振り返って次のようにコメントしています。「グリス口は移動という手段だけではなくて、車中がサロンのようになってたり、子どもたちとの関わりができたりと、いろんな目的に活用できるコミュニケーションツールだと思います。そういう可能性というかポテンシャルを考え直して絵を描けるかどうか。高齢者福祉の担当であれば、高齢者の要介護リスクを減らしたいので、運転する人は役割があって効果があり様々な効果が期待できます。そうすれば予算もつけやすいでしょう。また、供給サイドで見れば介護人材不足とかいろんな問題があるので、需要と供給をどうやってマッチングさせるかという観点からどのように効果を測るかを考えることも必要だと思います。」

(2)社会福祉協議会による支援

市町村社協の中には、生活支援体制整備事業ができる前から、自らの地域福祉活動計画や事業方針で買い物支援を推進したり、小地域福祉活動を推進するための会議を設置したりと、地域のニーズを把握し、さまざまな生活課題の解決に向けた取組を下支えしているケースが数多くあります。

①千葉市社協による社会福祉法人の公益的な取組の支援

千葉市社協は、『社会福祉法人の地域における公益的な取組の相談・支援』を、地域福祉活動計画(2018～2020年度)の重点取組項目として下記のように位置づけています。

市民生活に関するニーズは複雑化・多様化してきており、・・・中略・・・人口の減少・核家族化等を背景とした流通機能や交通網の弱体化や地域商店の撤退などにより、近隣に生鮮食品(青果・精肉・鮮魚)を始めとした生活必需品を扱う店舗が無くなり、日常の買物に不便を感じている独居高齢者等の増加が問題となっています。

千葉市社協では、こうした地域の買物環境の改善を図るため、福祉施設、企業、町内自治会・民生委員と連携し、高齢者の買物への移動支援を行うと共に外出機会の創出や、閉じこもりの防止など、高齢者の介護予防に資することや、社会福祉法の改正に伴う「地域における公益的な取組を実施する責務」を踏まえた、社会福祉法人と地域のニーズに対応する新規事業の創出と推進を目的としています。

これに基づいて、千葉市老人福祉施設協議会(老施協)へ趣旨説明及び協力依頼をしました。

【依頼内容】

○運行車両及びドライバーの確保 → 運行可能台数、運行可能日数・時間、利用可能人数、ドライバーの確保(協力施設については協議の上決定)。

○人件費、燃料費、保険への対応等 → ドライバーの人件費、燃料費、事故等の保険に関しては実施施設にて対応。利用者の保険(怪我・事故等)のみ、千葉市社協で全社協「ボランティア行事用保険」へ加入にて対応。

・その後、市内全域の高齢化率上位10町会における地域の実態調査、候補地域の高齢者調査、選定地域の現状及び地域課題の分析、3地域での試行運行を経て、2015(平成27)年から若葉区でモデル事業を5コース(5法人)実施、2020(令和2)年1月現在、14コース(14施設)へと広がっています。

対象地域の選定

(1) 市内全域の高齢化率・・・上位10町会における地域の実態調査

No	町名	住基人口	高齢化率	独居高齢者数	高齢者のみ世帯	幼児のいる世帯
1	小山町	26人	53.85%	1人	0世帯	0世帯
2	大広町	106人	52.83%	3人	6世帯	0世帯
3	こてはし台5丁目	883人	50.40%	36人	131世帯	18世帯
4	大宮台5丁目	725人	50.21%	32人	119世帯	20世帯
5	都賀の台1丁目	1,156人	50.00%	47人	164世帯	23世帯
6	大宮台2丁目	660人	49.39%	29人	110世帯	7世帯
7	天台町	59人	49.15%	3人	8世帯	1世帯
8	小倉台7丁目	837人	48.15%	50人	150世帯	13世帯
9	都賀の台2丁目	704人	48.01%	23人	93世帯	10世帯
10	千城台南2丁目	886人	47.74%	167人	216世帯	10世帯

H22 国勢調査
H26.3 千葉市統計課住民基本台帳データ

No.4、No.6を包含する大宮地域(若葉区)を候補地域とし、地域を分析・検討を始める。

各機関・団体等への依頼内容

【高齢者福祉施設への協力依頼内容】

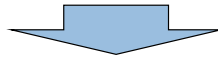
・老施協を通じエリア内に点在する、老施協加入施設へ運行可能台数、運行可能日数・時間、利用可能人数、ドライバーの確保 等

【関係団体（民生委員・町内自治会への協力依頼内容）】

・地域内で買物支援が必要な方の抽出、利用者に対するアンケートの協力
・買物支援事業協力員として参加 等

【店舗への協力依頼内容】

・駐車場の確保 等



決定した大宮地域の一部で**試行実施**を行う。(3地域で計7回実施、参加者計34名)

日頃から関係作りをしているからできる事業

～千葉市社協地域福祉推進課・星崎さん～

地域と施設を結びつけることは社協の地域福祉活動計画にも入れていますので、大椎台の「買物支援事業」の事例はその一つに過ぎません。元々地域に出て行って会議や行事に参加している時に、大椎台では自分たちで車を買って、登録不要の移動・外出支援をしようと考えているのを聞いていました。かたや、施設回りをしている時に、施設としては「長年ずっと地域のボランティアさんに支えていただいたので、何か地域に恩返ししたいけれども何をしたらいいのかわからない」という声も聞いていました。そこを結びつけようと考えて発案しました。地域といっても自治会の役員さんが交代したり色々するので、定着するまでは手を放さずに、丁寧にサポートしています。

社協としては、やはり民生委員さん、自治会とか法人が単独ではできないところを、お互いができる部分の力を持ち寄って買い物支援を作ろうというスタンスで動いています。日頃から関係作りを進めていて、信頼関係があってはじめてできる事業だと思います。

②福岡市による買い物支援等推進事業の取組について

高齢化の進展に伴い日常生活に困窮する高齢者の増加が見込まれたこと、店舗の閉鎖等、買い物環境が急速に悪化するような地区が発生していたことなどから、2012(平成24)年に南区で買い物支援ガイドブックを作成し必要な人に配布しました。現在は7区全ての区で発行しています。

2014(平成26年)から買い物支援自動車として福岡市南区の葬儀会社が友引の日にマイクロバスと運転手を提供するようになりました。南区以外でも、葬儀会社だけでなく、社会福祉法人、デイサービスをやっている事業所を含め、さまざまな主体が同様の活動を行っています。市社協はこうした取組で地域と協力事業所をつなぐ調整役を担いました。その後、2015(平成27)年に市内全校区社協にアンケート調査を行った結果、買い物支援のニーズが高いことが明らかになり、持続可能な買い物支援の必要性を社協として認識し、地域福祉活動計画に位置付けて推進することになりました。

●地域との協働による買い物等支援推進事業(福岡市の委託事業)

2019(平成31)年から、福岡市の委託事業として福岡市社協が買い物等支援推進事業を受託し、福岡市社協に、専任の「買い物支援推進員」が1名配置されました。「買い物に困っている住民が住む地域団体」と「協力企業」等とのマッチングを実施し、地域の特性やニーズに応じた持続可能な買い物支援のしくみづくりを行うようになりました。現在は4区で5つの取組が実施されています。



各区の社協担当者が丁寧に情報を集めてガイドブックを改訂

～福岡市社協地域福祉課・山田さん～

はじめに民生委員さんや町内会長さんが、この店は宅配もしてくれるらしいよといった情報をくれたお店に一軒一軒社協の職員が電話をして、足を運んだりもして、詳しいことを教えて下さいと言って作り上げました。ガイドブックは改訂もどんどんしています。改訂していく際には、宅配をしてもらえることはわかっているけれども、それ以外に例えば移動販売車を出すとか、青空市などをやろうとした時にあなたのお店は来てくれますか、といったことを追加でお尋ねしています。



(3)自治体による支援

岡山県の長寿社会課では、県内の市町村を対象とした補助事業を通じて、一般介護予防事業等の“通いの場”の送迎を行う通所付添サポーターを育成しています。通所付添サポーターは、二人一組になって、自力参加の困難な高齢者を通いの場へ送迎したり誘い出しをしたりするボランティアです。送迎用の車両は、社会福祉法人の空き車両や市町村の公用車等を使用しています。

このしくみを作るため、市町村が手を上げると、岡山県が活動の立ち上げに必要な費用を支援するほか、福祉有償運送団体のネットワーク組織でもある「NPO 法人 移動ネットおかやま」が準備段階からアドバイスの支援を行います。「移動ネットおかやま」は、岡山県から担い手育成のための講習会も受託しており、リハビリ等の専門職と連携して開催します。社会福祉法人の車両提供の調整は、市町村と岡山県の職員と一緒に法人を訪問するなどして進めていきます。

●移動ネットおかやまによる「岡山県通所付添サポーター養成講座」

2017(平成29年)度から合計7回の講習会を開催しました(2019(令和元)年12月現在)。県の運転免許試験

場を使って行う1日講習で、講義と実技、運転適性検査などを組み合わせて行います。定員は上限60人で、これまでに県内10市町村で200人以上が受講しました。地域包括支援センターの職員が声をかけて受講に至る人が多く、受講生の大部分はサポーターとして登録するそうです。

- 座 学:「通所付添サポート事業のねらいと概要」「出かけることの大切さ」「車を使った外出支援の心構え」「上手なコミュニケーションの取り方」
- 実 技:「付き添い介助」「車の乗降介助」「死角の確認」「運転実技」(20人ずつ3チームに分かれて実施)
- 運転適性検査(20人ずつ3チームに分かれて実施)

また、市町村が担い手育成を通じてサービス創出の基盤を作っていく例もあります。神奈川県秦野市栃窪地区の事例では、まず地区住民に国土交通大臣認定の運転者講習を受けてもらい、市が車を提供して移動支援を実施しました。利用者からの評判もよかったことから、本格実施することになり、社会福祉法人にお願いし、車と運転手を出してもらうことになりました(自治会の運転ボランティアも、同法人のボランティアとして登録)。今では、法人・地域・市の三者による協定を締結し、実施がなされています。このように市町村の戦略的な取組によってサービス創出に至る例もあるということです。

同市では、「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」と題して、市の主催で、年2回、40人定員、受講料無料でかながわ福祉移動サービスネットワークに委託して開催しています。広報については、65歳になったときに送付する介護保険被保険者証の送付時や、毎年6~7月に郵送する介護保険料納入通知書の送付時に同封することで、65歳以上の人すべての人に、案内が行くというユニークな方法をとっており、申し込みにキャンセル待ちが出ることもあります。この研修を開催して3年が経ち、修了者同士の交流会も開催するなどしたところ、新たな地域での移動支援の立ち上げの動きにもつながりました。

なお、こうした研修の開催費用には地域支援事業交付金を使うことができます。県が実施する場合には、「地域医療介護総合確保基金[※]」から資金を得ることもできます。

※2014年6月に成立した医療介護総合確保推進法に基づき、消費税の増収分を活用して各都道府県に設置した財政支援制度(国負担2/3、都道府県負担1/3)

4. しきみづくりの留意点

(1) 実施体制としきみづくり

デイサービス等の合間に少ない車両を活用するという点では、医療機関に比べて時間に縛りの少ない買い物支援やサロン等への送迎は、実施しやすい活動です。

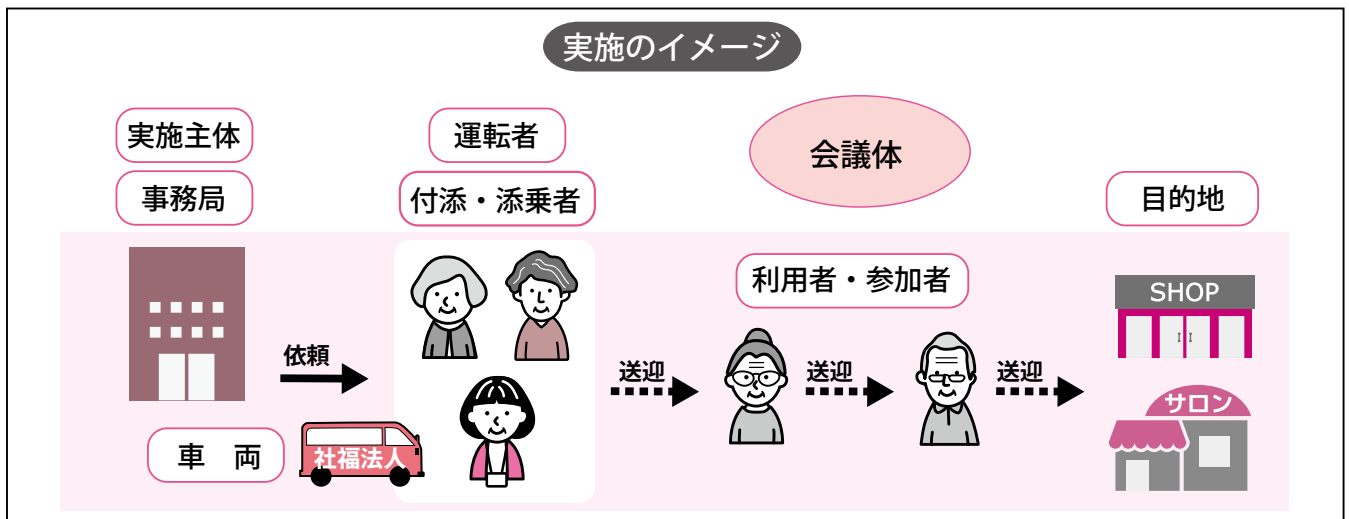
買い物支援は、サロン等の居場所よりも、行き先や頻度、参加者、人数の規模のいずれについても自由度が高く、利用者の希望を勘案しつつ担い手の事情に合わせてしきみを決めることができます。

サロン等の居場所は、その条件に合わせてしきみを決めなくてはなりません、具体的なニーズが見えていることが多いため、迷わずにしきみを決めることができます。

逆に、鉄道駅の周辺に色々な施設が集中しているような地域では、巡回型で乗り降り自由にして運行時刻とルートを決めるほうが利用しやすいかもしれません。

地域のニーズに応じて実施することが大原則ではありますが、継続していくためには無理をせず、できることから取り組むことが大切です。一部の人に負担が集中しないように、また、参加者がそれぞれに役割を持てるように意識しながら、しきみをつくりましょう。そうすることで、結果的に多くのニーズ、多様なニーズに応える活動へと発展していく可能性を高めることができます。

買い物支援、サロン等への送迎、通院や日常用務の送迎のうち、どのタイプを選ぶかによって役割分担は異なりますが、デイサービス等の空き車両を活用し、少ない車両で実施する場合は概ね下の図のように整理することができます。



◆実施体制

①実施主体

車両を提供する社会福祉法人、地区社協や自治会やボランティアグループ等

・社会福祉法人が中心的な役割を担うケースと、地区社協や自治会等の地縁組織、ボランティアグループ等が中心となり社会福祉法人の協力を得るケースがある。

②利用者・参加者

公共交通を使うことが難しい人で、あらかじめ登録(名簿登載)した人。人数は様々

・安全確保の観点からあらかじめ登録した人に限定した方がよい。利用に関する規約等に合意・署名してもらい、緊急連絡先も記入してもらおう。効率的な運行ができるだけでなく、個々の利用者に合わせた細やかなサポートができる。ベッド・ツー・ベッドの介助が必要な人は、対象外としている場合が多い。

③車 両

デイサービス等で使用しない時間帯などの空き車両

・乗り合わせて行くことが多いので、乗車定員6人以上の車両が多いが、定員5人以下や11人以上の車両の使用もある。

④運転者

車両を提供する法人、またはボランティアが担当

・社会福祉法人の職員の場合は、運転者のほか役員や事務職員等が担うケースが多い

⑤付添・添乗者(必要な場合)

車両を提供する社会福祉法人の職員、または地域のボランティアが担当

・玄関先まで利用者を迎えに行ったり乗降時の手助け、買い物先での見守りをする。利用者の様子の確認や、記録、駐停車の誘導をしたりする。

⑥事務局・コーディネーター・運行管理担当者(必要な場合)

車両を提供する社会福祉法人等の職員、地域のボランティア、サロンの関係者が担当

・利用者の登録手続きに事務局機能が必要。事前予約制の場合は、その後も次回の参加者を把握し、運転者等と連絡調整の上、利用者に連絡するといった業務が発生する。原則全員参加で、欠席の場合のみ事前に利用者が連絡を入れるケースもある。定時定路線型の場合は、事前の出欠連絡が不要。

⑦目的地の組織等

サロンの運営団体、店舗(スーパーマーケット)、公民館等

・スーパー等がサロンの会場を無償提供したり、専用の駐車スペースを用意したり、参加者へ場内アナウンスを行うなど、協力を得ることで円滑な運営が可能になる。サロンの運営主体から協力を依頼する場合もある。

⑧会議体

上記の役割分担や運行のしくみを協議・決定する場

・スタートまでの準備や試験運行の企画・運営を行う会議。本格運行がスタートした後も定例会議を開くなどして取組を推進する役割を担う。複数の組織や立場の異なる関係者が協働する事業においては必須。

◆運行のしくみ

①走行ルートと時間帯(運行形態)

走行ルート固定または非固定

・ルートを固定する場合としない場合がある。ルートを固定する場合は、時刻もおのずと固定される。出発時刻のみを決めて、走行ルートはその日の利用者に合わせて変更する方法もある。

- ・ 定時定路線でなくても、狭いエリアを運行する場合は、ルートと時刻が自然に定まる。利用者から事前連絡をする必要のないしくみにするためには、定時定路線にする必要がある。

②利用者負担

無料、年会費や入会費、ガソリン代・道路通行料・駐車料金、付添・添乗者への謝礼

- ・ サロン等の実施主体が自ら送迎を行う場合は、自家輸送^{*}の扱いになり、送迎に関する一切の金銭を利用者から受け取ることができない。サロン等と別の主体が送迎をする場合は、「ガソリン代・道路通行料・駐車料金」の実費は受け取ることができる。また、運転者と別に付添・添乗のみを行うスタッフ等がいる場合は、付添・添乗者への謝礼を利用者が負担しても、運送の対価にはあたらない。(詳細はP69.70参照)

※自家輸送：ホテルや旅館、ゴルフ場が行う無料の送迎サービスは、利用する・しないに関わらず宿泊料やプレイ料が一律です。主としたサービスがあり、それを利用するための送迎で、送迎にかかる費用を利用者が負担しない場合は「自家輸送」とされ、道路運送法上の登録や許可は不要とされています。例えば、1日500円のサロンに、サロンの運営主体が利用者を送迎した場合、送迎があっても無くても1日500円であれば送迎についての利用料がないことになります。

③実施エリア、目的地

出発地は町内会や行政区、公民館、小学校区程度を単位とした地区内。目的地はサロン等の居場所や買い物、最寄り駅等

- ・ 出発から最終目的地まで概ね30分以内に到着する範囲で設定するケースが多い。車両の出発地(社会福祉法人の施設等)は地区内でない場合もある。

④頻度、実施日

毎日から年数回まで様々

- ・ 毎月〇日、毎月第2〇曜日、毎週〇曜日といった覚えやすい設定が一般的。

◆リスク対策等

①安全管理、研修等

安全運転研修、介助研修を開始前に行うほか、定期的に自主研修を

- ・ 社会福祉法人の車両を地域のボランティアが運転する場合には、安全運転に関する研修や付添・介助に関する研修を開始前に実施するのが一般的。座学と実技のいずれかまたは両方。付添のみの講習を実施している地域もある。
- ・ 法令で定められた講習はない。福祉有償運送や公共交通空白地有償運送は、国土交通大臣認定講習がそれぞれに定められているため、市町村や実施主体が認定講習機関に依頼し、認定講習または任意のカリキュラムによる講習を実施するケースがある。

<各地で開催されている研修のカリキュラムの例>

- 1 運転&添乗ボランティア向け／座学＋介助実技／半日程度
- 2 運転&添乗ボランティア向け／座学＋運転実技＋介助実技／1日程度
- 3 デイサービス送迎運転者向け／座学＋運転実技／半日程度
- 4 添乗ボランティア向け／座学＋介助実技／半日程度

②保 険

賠償責任保険と傷害保険が必要。車両に起因する事故は自動車保険、それ以外の事故は、社会福祉法人もしくは実施主体となる団体等が事業用・活動用の保険に加入する。(詳細は「第3章5.保険のいろいろ」参照)

(2)利用者から受け取ることが可能なお金

(1)で示したしくみは、道路運送法上の許可・登録を受けない形態を想定しています。この場合、運送の対価にあたる金銭を受け取ることはできませんが、次の①～⑥は受け取ることが可能です。

※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

①会費

自治会・町内会や団体等が、会の運営全般に使う経費として受け取る会費。送迎の利用に関係なく会費が同一であれば、何の費用に充てても構いません。送迎を利用する人だけが会費を払う場合は該当しません。

②ガソリン代実費

実際の運送に必要なガソリン代と、有料道路や駐車場を使用した際の料金のみの場合は、登録や許可は不要です(この3つを特定費用という)。ガソリン代は、利用者が乗車している区間だけではなく、運転者が自宅を出発し自宅に戻ってくる区間も認められています。ガソリン代実費については定額設定することも可能です。(第3章(3)参照)

③任意の謝礼(寄付)

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や、ガソリン代を利用者が支払う際に「お釣りはいらぬ」と言った場合、運転者は任意の謝礼として受け取ってよいとされています。

④デイサービスやサロン等の利用料

デイサービスやサロン等の運営団体が送迎も行う場合は、送迎を利用している人も利用していない人も同額のサロン利用料であれば、受け取ることができます。

⑤付添・添乗者への謝礼・報酬

運転は担当せず、自宅内外や目的地、車内での付き添い・見守りを行う人への報酬・謝礼です。金額に制限や規制はありません。

⑥仲介手数料

利用する人からの依頼を受けて運転者を調整する仲介者(電話を受ける人、サービス調整する人等)への報酬です。運転者には還流しないことが条件とされています。

①～⑥の支払い先は以下のようになります。

利用者負担	支払先				
	団体(運営)	コーディネーター	運転のみ従事者	付添・添乗者	車両所有者
①会費	○				
②ガソリン代	○				○
③寄付・任意の謝礼	○	○	○	○	○
④サロン利用料	○				
⑤付添・添乗謝礼	○			○	
⑥仲介手数料	○	○			

(3) 協定書や規約等の書類づくり

①協定書

社会福祉法人や自治会等、複数のプレイヤーが協働する場合には、協定書を取り交わして、目的や趣旨、それぞれの役割を明確にします。協定書には、社会福祉法人と自治会等による二者協定、両者をつなぐ社会福祉協議会や市町村が加わった三者協定、目的地であるスーパーマーケット等が加わった四者協定などがあります。

事故や車両の故障時の責任分担について明記する協定書は稀で、事故時の損害賠償措置は、加入している保険で対応するのが一般的です。どのような保険に加入し、どのような事故の際にどの保険を使うか(使わないか)、事故時にはどのような体制で対応するかといった内容は、必要に応じて運行規約に明記します。

②実施要綱、運行規約、利用規約等

実施要綱は、目的や事業の位置づけ、利用者・担い手等の定義を明記します。運行規約や利用規約は、利用者と担い手が確認できるように、具体的な取組の内容や実施上のルールを明記し、必要に応じて修正を加えながら使います。利用者と担い手の両方にとって負担にならないことを意識してつくりましょう。

③(利用者や家族に対する)承諾書や同意書

利用にあたって、本人及び利用者の親族に保険の範囲内での補償になることを承諾・同意を得る団体が多いようです。「事故の際は異議を申立てない」といった同意書も見受けられますが、実際に裁判になった場合、同意書に効力はありません。精神的に訴訟を起こす抑止力になるという程度です。それよりも、助け合いの精神によって成り立っている活動であり、そのことを承知した上で利用することを確認するプロセスを経ることが大切です。

④実施の手引き、マニュアル、ガイドライン等

社会福祉法人の車両を地域のボランティアが運転する場合、担い手の心構えや注意点などをまとめた手引きなどを作る場合もあります。スタート前に整備するのではなく、取組がスタートしてから担い手である運転者や付添・添乗のメンバーも交えて作成することをお勧めします。できあがった手引きを使って内部研修を行うといった活用方法もあります。交通事故については、利用者や家族に対するリスクだけでなく、交通事故の相手へのリスクもあり、こちらには同意書や承諾書を取ることはできません。事故対応マニュアルをみんなで考え、折に触れ更新したり研修したりすることが、安全確保に効果を発揮します。複数人が乗り合う形態ならば添乗者等との二人体制で実施することが、いざというときの安心につながります。

◆二者による協定書(吉岡買い物ツアーの例)

1/2

(注) 吉岡地区買い物支援プロジェクト(神奈川県綾瀬市吉岡地区)

2019(平成31)年1月に市の支援で意見交換会を開催したのを皮切りに、10回の会議と4回の試行運行を重ね、2019(令和元)年10月に本格運行。現在は、神奈川県共生社会推進課の「共生社会仕組みづくり外出支援モデル事業」から支援を受けている。協定書は、吉岡地区社協のもとに設置された吉岡買い物支援プロジェクトと社会福祉法人唐池学園の二者協定。

綾瀬市吉岡地区買い物支援事業に関する協定書

吉岡地区社会福祉協議会(以下「地区社協」という。)と、社会福祉法人唐池学園(以下「唐池学園」という。)は、地区社協のもとに設置された吉岡買い物支援プロジェクト(以下「プロジェクト」という。)が行う吉岡地区買い物支援事業に関して次のとおり協定を締結する。

(趣旨)

第1条 この協定は、地区社協(プロジェクト)と唐池学園が協力し、吉岡の地域住民のくらしの足を確保する取り組み(綾瀬市吉岡地区買い物支援事業)について及び唐池学園が「社会福祉法人の地域における公益的な取組」として実施することについて、必要な事項を定める。

(事業の目的)

第2条 この事業は、住み慣れた地域で自立した生活を続けていくために、高齢による体力の衰え及び交通環境の変化により移動が困難になった吉岡地区の住民のくらしの足を確保し、買い物等の移動支援を行うことを目的とする。

(事業の概要)

第3条 次条にかかげる役割分担により吉岡地区の買い物支援を行う。

- 2 事業の詳細については、地区社協(プロジェクト)と唐池学園が協議のうえ決定する。
- 3 事業の開始日は、令和元年10月15日とする。

(役割分担)

第4条 地区社協(プロジェクト)と唐池学園の役割分担は次の通りとし、それぞれ責任をもって行う。

地区社協(プロジェクト)の役割

- ア 事業の総括に関する事
- イ 利用者の連絡調整に関する事
- ウ 運行ルール及び事業実施日の調整に関する事
- エ 運転ボランティア・添乗ボランティアの募集に関する事

唐池学園の役割

- ア 車両に関する事

◆二者による協定書(吉岡買い物ツアーの例)

- イ 車両の運転に関すること
- ウ 運転ボランティアに関すること
- エ 介助等に関すること

(費用負担)

第5条 地区社協(プロジェクト)は、事業実施における費用(利用者の連絡調整及び傷害保険等に係る費用等)を負担する。

2 唐池学園は、車両に係る費用(自動車保険、ガソリン代等)を負担する。

(事故発生時の対応)

第6条 この事業の実施に伴い、事故・紛争等が生じたときは、地区社協(プロジェクト)と唐池学園が協議のうえ処理する。その場合、地区社協(プロジェクト)と唐池学園は相互に誠意をもって解決のための適切な処置をとるものとする。

2 唐池学園は、事故・紛争等が生じたときは、速やかに地区社協(プロジェクト)に連絡する。

(相互の連絡調整)

第7条 地区社協(プロジェクト)と唐池学園は、相互の連絡調整を円滑に行うため、適宜連絡調整会議を開催する。

(秘密保持)

第8条 地区社協(プロジェクト)及び唐池学園は、この事業の実施に当たり、個人情報等の知り得た情報を第三者に漏洩しないよう必要な処置をとるものとする。

(疑義事項の取り扱い)

第9条 この協定に定めのない事項及びこの協定について疑義が生じた場合は、地区社協(プロジェクト)及び唐池学園は、その都度協議して定める。

この協定の締結を証するため、本書2通を作成し、地区社協(プロジェクト)、唐池学園が記名押印のうえ、それぞれ1通を保有する。

●●年●●月●日

綾瀬市●●●●●●●●
吉岡地区社会福祉協議会
(吉岡買い物支援プロジェクト)
会 表 ●●●● (印)

綾瀬市●●●●●●●●
社会福祉法人 唐池学園
理 事 長 ●●●● (印)

◆運行マニュアル及び緊急対応マニュアル(吉岡買い物ツアーの例)

1/3

吉岡買い物ツアー 運行マニュアル (ルール)

【運行について】

- | | |
|---------|--|
| 1 運行日 | 第1火曜日と第2火曜日及び月末土曜日 (基本) |
| 2 運行時間 | 10時発 12時帰着 (予定)
※買い物時間はロピア1時間 (基本)
タウンヒルズ1時間～1時間30分 (昼食無しの場合) |
| 3 目的地 | ロピア綾瀬店、月末土曜日は隔月でタウンヒルズ
※希望により、昼食時間含む3時間コースも予定する |
| 4 発着地場所 | 芝原公民館 (吉岡東5-5-33) 及び●●宅前
集合時刻 芝原公民館：10時、 ●●宅：10時30分 |
| 5 運行経路 | 行き：芝原公民館 (5区の集合場所) →ロピア (1便)
●●宅 (6区の集合場所) →ロピア (2便)
帰り：ロピア→5区の集合場所 (1便)
ロピア→6区の集合場所 (2便) |
| 6 車両 | 唐池学園所有車 (ワゴン) 1台～2台 (参加人数により) |
| 7 運転者 | 唐池学園職員 (●●理事長他) 及び運転ボランティア |

【運行管理者の役割】

1 実施日3日前

参加者の確認

- ・参加者は区ごとに担当者がとりまとめ、運行管理者に連絡
※新規利用申込者の対応含む
- ・添乗者の確認

参加者 (添乗者含む) の名前・人数を運転者<唐池学園・担当者>に連絡 ※FAX送信

2 実施日前日

参加者の変更等の確認

- ・参加者は欠席・変更等を区担当者に連絡

運行管理者は参加者 (添乗者含む) の変更を運転者<唐池学園・担当者>に連絡 (電話及びFAX番号)

運行中止 (及び変更等) の連絡

- ・運転者<唐池学園・担当者>に連絡 (電話及びFAX番号)
- ・参加者 (添乗者) に<区の担当者を通して>連絡

3 運行開始・終了

運行記録 (報告書) の管理

緊急時 (事故など) の対応

- ・現場の状況把握と対応指示
- ・各関係者に連絡
- ・現場に向かう (現場でのフォロー)

◆運行マニュアル及び緊急対応マニュアル(吉岡買い物ツアーの例)

2/3

【運転者の役割】 <唐池学園・運転ボランティア>

- 1 実施日前日及び当日
運転者は当日9時30分までに、唐池学園に集合し以下の準備を行う
 - ・参加者の確認と変更等の確認
 - ・使用する車両の確認と『吉岡買い物ツアー』マグネット貼付
 - ・運行時間とコースの確認
- 2 安全運転の徹底
 - ・法定速度の厳守
 - ・駐車時(乗降時)での安全確認
- 3 運行開始・終了
 - ・運行記録(報告書)の作成
 - ・緊急時(事故など)の対応(別紙緊急時対応マニュアル参照)
 - ・現場の状況把握を運行管理者に連絡し指示を仰ぐ

【添乗者の役割】 <添乗ボランティア>

- 1 運行開始前及び運行中
 - ・参加者の確認と変更等の確認
 - ・参加者の乗降補助(見守り・介助)
 - ・シートベルト装着の確認及び手伝い
 - ・買い物時の見守り・手伝い
 - ・買物終了後の集合場所・時間の確認と参加者への伝達
 - ・参加者の荷物の確認(忘れ物チェック)
 - ・参加者の自宅への帰り確認及び介助(必要に応じて)

【運行中の事故対応について】

○実施中にトラブル(事故等)が発生した場合は、『緊急時対応マニュアル』に沿って行動する。運行管理者に連絡し、指示に従う

【定期的な協議】

- 1 事業開始以降もプロジェクトと唐池学園は定期的に状況報告と検証を行う。運行に関して本マニュアルに疑義が生じた場合、協議のうえ訂正・加筆等を行い更新する。
- 2 更新したマニュアルは更新日を明らかにし、関係者に内容等の周知を行う。最新マニュアルをそれぞれ保管する。

『緊急時対応マニュアル』

<あわてず、落ち着いて、けが人の救護が第一>

- 運転者と添乗者が協力して行う
- 運行管理者に連絡し、指示に従う
- 人身事故も物損事故も基本的には同じ対応を行う

◆運行マニュアル及び緊急対応マニュアル(吉岡買い物ツアーの例)

3/3

【交通事故】

負傷者の救護と安全の確保

- ・ 車両を安全な場所に止め、負傷者の救助と安全の確保をする。
- ・ 負傷者の応急処置と119番通報。負傷者がいない場合は110番通報
- ・ 利用者の状況確認（ケガ等の確認）と安全を確保。
- ・ 運行管理者（実施責任者）に連絡し指示を仰ぐ。
- ・ 相手の連絡先や事故の状況等を記録する（免許書で確認。写真をとる等）

警察への連絡（110番）

- ・ 事故発生日時・場所・状況を報告
- ・ 負傷者の程度 或いは 損壊したもの及びその程度 を報告
- ・ 事故の際、行った措置を報告（保険請求時に警察の事故証明書が必要となる）

運行管理者（実施責任者）に連絡

- ・ 状況を報告、応援・代替え車等の手配をお願いする
- ・ 運行管理者（実施責任者）は状況確認及び対応について緊急協議し、現場での対応フォローを行う。
- ・ 運行管理者は、代わりの車両の手配及び利用者の家族に連絡・送迎を行う。
- ・ 保険会社に連絡（自動車保険：唐池学園、傷害保険：地区社協）

現場で確認する事

- ・ 相手の確認（住所・氏名・電話・勤務先・保険など）
- ・ 事故状況と目撃者の確認（事故原因、運転状況、信号の状況など）
- ＊ドライブレコーダーでの確認
- ＊目撃者がいれば、その人の住所・氏名・電話等を聞き取り（メモ）、こちらの連絡先等を伝える
- ・ その場では絶対に示談にしない。（保険会社に任せる旨を伝える）

※交通事故（搭乗中、車両内での事故含む）に関しては、車両に掛けている自動車保険を活用する。

【参加者の容態の変化】

- (1) 実施中、車内で体調不良等が発生した場合は、次のとおり対応する。
車両を安全な場所に停車させ、体調不良者の状態を確認する。
 - ・ 重篤な場合は救急車を呼び、運行管理者（実施責任者）を通じて家族等に連絡する。
 - ・ 救急車を呼ぶ程でない場合は、必要であれば、事業を中止し自宅に送る。その場合も運行管理者（責任者）に連絡し指示を仰ぐ（一人で判断しない）
- (2) 実施中、車両から離れた場所（集合場所及び帰宅の途中やスーパーでの買い物中等）で、事故（ケガをしたり、体調不良になったり）が発生した場合も、基本（1）と同様の対応をする。

※利用者及びボランティアのケガ等は送迎サービス補償（傷害保険）及びボランティア活動保険（損害賠償補償含む）を活用する。

吉岡買い物ツアー 利用規約

本規約は、吉岡買い物支援プロジェクト（以下「プロジェクト」という）が企画する吉岡買い物ツアー（以下「ツアー」という）等に参加し、利用する方法等を規定するものです。

このプロジェクトが行うツアーは、吉岡地区社協と唐池学園の「地域における公益的な取組」として、双方の協力のもとに行われています。

第1条（利用対象者）

- (1) 吉岡地域（1区～7区）にお住まいの方で、高齢や障がい等により買い物等に不便を感じている方
- (2) 基本一人で車の乗降ができ、スーパー等で買い物ができる方

第2条（参加登録方法）

このツアーの利用を希望する方は、参加申込書を本プロジェクトの代表に提出し、登録書（名札）を受け取る。

第3条（保険）

- (1) 事故、ケガ等の補償は、使用する車両の自動車保険及びプロジェクトが加入する傷害保険の範囲内で対応する。
- (2) 利用者の不正や不適切な利用により発生した損害は、利用者の責任と費用により損害を賠償する。

第4条（運行ルール）

- (1) 運行日の基本3日前までに参加・不参加の連絡をする（電話）
- (2) 急遽欠席等の連絡は、当日9時30分までに区担当者に連絡する（電話）
区担当者 5区：●●（携帯番号）、6区：●●（携帯番号）
- (3) 運行ルール（運行日、発着場所・時間、運行経路、目的地、買い物時間、集合場所・時間など）を守り、運転者・添乗者の指示に従う。

第5条（利用登録に際してのお願い）

- (1) 登録に際して、吉岡地区社協の賛助会員になっていただきます。
吉岡地区社協賛助会費（年1,200円：月額100円）を納めていただきます。
- (2) 補償に関して、了承した旨を記した書類（承諾書）に署名・捺印し、提出してください。

◆承諾書の例(吉岡買い物ツアーの例)

1/1

吉岡買い物ツアー 利用に関する承諾書

吉岡地区社会福祉協議会・吉岡買い物支援プロジェクト
 会長 ●●●● 様

私は、吉岡買い物ツアー利用にあたって利用規約を確認し、下記項目に関して承諾します。

1. 運行、運休などの決定は吉岡買い物支援プロジェクトが行います。
 利用者はその決定、指示に従います。
2. ツアー運行中の事故等に係る保証は、運行に使用する自動車保険及び吉岡買い物支援プロジェクトが加入する保険で対応します。
 - ① 唐池学園車両加入の自動車保険
 - ② 全社協の「送迎サービス補償」と「ボランティア活動保険」
3. 利用者個人の不正や不適切な利用により発生した損害は、利用者個人の責任と費用により損害を賠償します。

●●年 月 日

住所： _____

氏名： _____ 印

◆四者による協定書(大椎台買物支援サービスの例)

1/2

買物支援サービス事業の共同実施に関する協定書

【車両協力団体名】(以下「甲」という。)、【協力自治会等名】(以下「乙」という。)、【協力地区民協名】(以下「丙」という。)、【協力店舗名】(以下「丁」という。)並びに社会福祉法人千葉市社会福祉協議会(以下「戊」という。)は、互いに連携することにより、地域住民の力を活かし、地域における高齢者等のプライバシーと尊厳を守りながら、買物支援サービス事業(以下「本事業」という。)を実施するため、次のとおり協定を締結するものとする。

(目的)

第1条 本事業は、高齢化や核家族化の急速な進展の中で、小売店の撤退などにより高齢者等の食料品や生活用品等の購入に困難をきたしている地域において、移動手段を確保することにより、高齢者等の買物を支援することを目的とする。

(実施対象地域)

第2条 本事業の実施対象地域は、千葉市若葉区大宮台、北大宮台及び多部田町とする。

(利用店舗)

第3条 本事業における利用店舗は、【協力店舗名】(以下「店舗」という。)とする。

(実施業務)

第4条 甲、乙、丙、丁及び戊は、本事業の実施において、次の役割を担うものとする。

(1) 甲の役割

- ア 協力車両(以下「車両」という。)及び運転手の調整に関すること。
- イ 車両で各利用者宅に迎えに行き、店舗へ送ること。
- ウ 利用者が店舗で買物をしている時間は、店舗駐車場で待機すること。
- エ 買物終了後、車両にて各利用者宅へ送ること。
- オ 利用者の体調不良に伴う緊急時の対応に関すること。
- カ 車両運行に伴う当該車両に係る諸経費の負担に関すること。

(2) 乙の役割

- ア 本事業に関する利用相談に関すること。
- イ 利用希望者の管理等に関すること。
- ウ 利用者の車両乗降等を支援する者の確保に関すること。

(3) 丙の役割

- ア 利用希望者の調査に関すること。
- イ 利用希望者への情報提供に関すること。
- ウ 利用申請の支援に関すること。

(4) 丁の役割

- ア 本事業実施に伴う駐車場の確保に関すること。
- イ 買物利用者の待機場所の確保に関すること。
- ウ 買物利用者の買物中の緊急対応(AED等)に関すること。

◆四者による協定書(大椎台買物支援サービスの例)

2/2

(5) 戊の役割

- ア 基本的な送迎ルート作成に関する事。
- イ 利用者名簿の作成に関する事。
- ウ 利用申請の受付に関する事。
- エ 本事業の利用決定に関する事。
- オ 利用者の利用中止及び変更に関する事。
- カ 本事業実施に伴う連絡調整に関する事。
- キ 本事業実施時の利用者に係る緊急連絡を受けた場合の対応に関する事。
- ク 利用者のボランティア行事用保険加入及び請求手続きに関する事。

(有効期間)

第5条 本協定の有効期間は、締結の日より1年間効力を有するものとする。ただし、期間満了1か月前までに、甲、乙、丙、丁及び戊がそれぞれから申し出のないときは、更に1年間その期間を延長するものとし、以後も同様とする。

(疑義の決定等)

第6条 この協定書に定める事項について疑義がある場合及び定めのない事項に関しては、別途協議して定めるものとする。

この協定書は、5通作成し、甲、乙、丙、丁及び戊がそれぞれ各自記名押印の上、各自1通を保有するものとする。

令和 年 月 日

甲

印

乙

印

丙

印

丁

印

戊 千葉市中央区千葉寺町 1208-2
 社会福祉法人 千葉市社会福祉協議会
 会 長

印

◆実施要綱(大椎台買物支援サービスの例)

1/1

社会福祉法人千葉市社会福祉協議会 買物支援サービス事業実施要綱

(目的)

第1条 この要綱は、公共交通機関の利用が不便で、車等の交通手段を持たないために食料品や生活用品等の買物が困難な高齢者等に対して、送迎による買物支援サービス事業（以下「買物支援サービス」という。）を実施することにより、高齢者等が住み慣れた地域で安心して暮らせる環境づくりを目的とする。

(利用対象者)

第2条 買物支援サービスの利用対象者は、自らの判断で買物を行うことができる者のうち、介護保険及び障害者総合支援法の利用ができず、公共交通機関の利用が不便で車等の交通手段がなく、食料品や生活用品等の買物が困難な70歳以上の高齢者等（介護保険の要介護度1から5までの者を除く。）で、社会福祉法人千葉市社会福祉協議会会長（以下「会長」という。）が認めた者とする。

2 会長が特に必要と認めた者については、前項の規定に関わらず対象者とすることができる。

(実施方法)

第3条 買物支援サービスは、高齢者福祉施設等（以下「施設等」という。）及び地域団体の協力を得て、施設等の職員が運転する車両による、利用者の自宅と買物をする店舗間の送迎及び地域団体の協力者が、利用者の車両の乗降や買物等の補助を行うことにより実施するものとする。

2 前項の送迎車両の運行は、原則として月曜日から金曜日（祝日及び年末年始を除く。）までとし、曜日により午前1回若しくは午後1回又は午前及び午後それぞれ1回ずつとする。

3 前項の運行時間帯は、午前にあつては概ね10時30分から12時00分まで、午後にあつては概ね1時30分から3時までとする。

4 運行1回当たりの利用人数は、各送迎車両の乗車定員（運転手及び地域団体の協力者を含む。）を限度とする。

(利用回数等)

第4条 買物支援サービスの提供は、利用者1人当たり週1回、買物時間30分とする。ただし、会長が特に必要と認めた場合は、この限りではない。

(利用者負担)

第5条 買物支援サービスの利用者負担は、無料とする。

(申請)

第6条 買物支援サービスの利用申請をしようとする者（以下「申請者」という。）は、当該地域を担当する民生委員と相談のうえ、「買物支援サービス事業」利用申請書（様式第1号）を会長に提出するものとする。

(決定)

第7条 会長は、前条の申請書を受理したときは、申請者の世帯状況、年齢等を総合的に勘案し、買物支援サービスの利用の必要があると決定したときは、「買物支援サービス事業」利用決定通知書（様式第2号）を申請者に交付し、利用を認めるものとする。

(申請内容の更新)

第8条 会長は、年度ごとに利用者の申請内容を「買物支援サービス事業」利用状況確認表（様式第3号）により更新するものとする。ただし、利用者等からの申出により申請内容に変更があった場合、速やかに内容を更新するものとする。

(中止)

第9条 会長は、利用者より買物支援サービス利用中止の申出があった場合、申出者の状況確認を行い、利用を中止するものとする。

(損害保険)

第10条 会長は、買物支援サービス実施中の事故に備え、ボランティア行事用保険に加入するものとする。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、会長が定める。

附 則 この要綱は、平成28年4月1日から施行する。

◆利用申請書及び同意書(大椎台買物支援サービスの例)

1/1

様式第1号(第6条関係)

令和 年 月 日

社会福祉法人
千葉市社会福祉協議会会長

「買物支援サービス事業」利用申請書

申 込 日	令和 年 月 日	NO. (本人記入不要)	
(ふりがな) 本人氏名	_____	性別	男・女
生年月日(年齢)	大正・昭和 年 月 日 (満 歳)		
住 所	(千 ー) 千葉市 区 町 番 号 番地		
連 絡 先	自宅電話： 携帯電話：		
同居家族	・なし ・あり(配偶者・子・その他) 人家族		
要介護度	・自立 ・要支援1 ・要支援2 ・要介護(1・2・3・4・5)		
障害等級	・身体 ・知的 ・精神(種 級)		
介護保険等の 利用状況			
現在の買物の 状況			
緊急連絡先	氏名： _____ 続柄：子・兄弟姉妹・おい・めい・いとこ・その他() 住所： _____ 自宅電話： 携帯電話： _____		
備 考			

同 意 書	<p>○買物支援サービス事業の利用にあたり、送迎を実施する へ 個人情報を提供することに同意します。</p> <p>○入院等で状況の変化があると考えられ、自ら情報提供が難しい 場合には、担当民生委員や担当あんしんケアセンターから情報 を提供することに同意します。</p> <p style="text-align: right;">_____ (印)</p>
-------	---

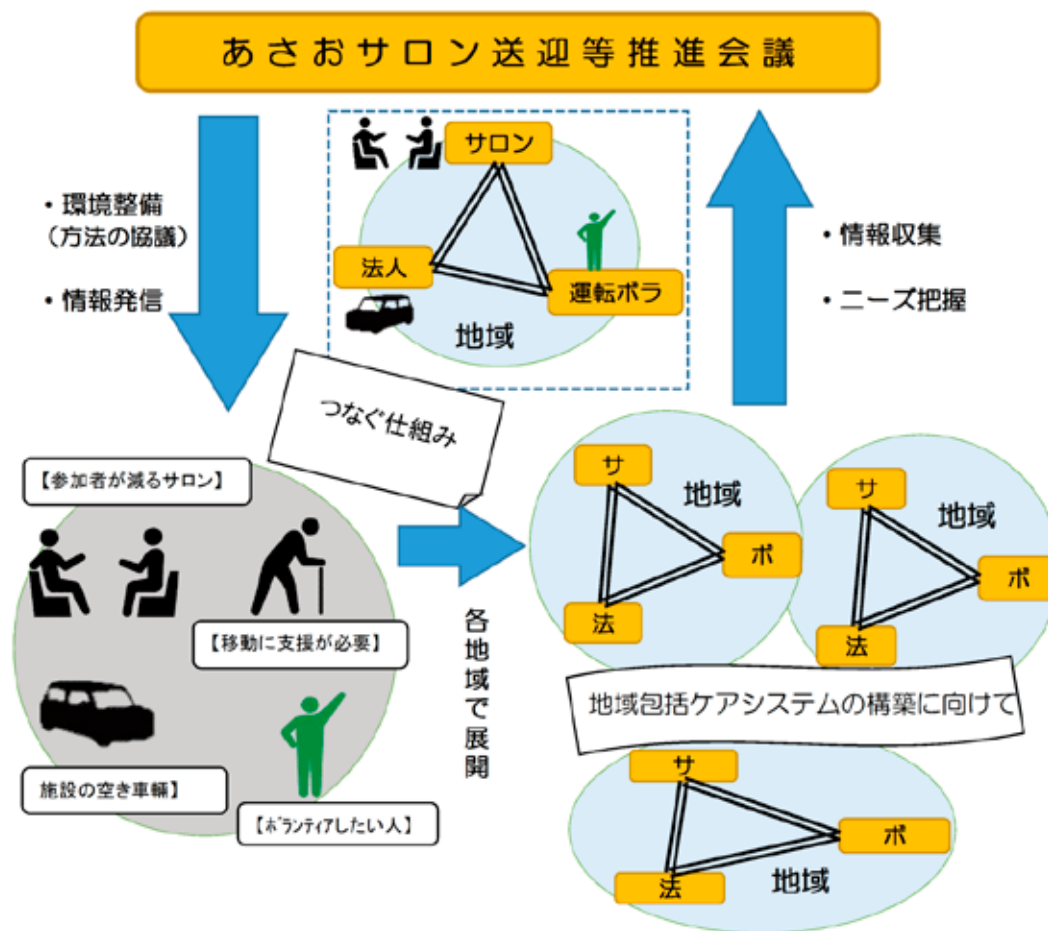
あさおサロン送迎 ガイドライン

平成30年1月29日

あさおサロン送迎等推進会議

麻生区で暮らす高齢者や障がい者が、気兼ねなく安心してサロンに通い続けるために、地域の施設とボランティアがつながります。サロン参加者・運転ボランティア・車貸出施設・サロンが、安全を第一に考え、お互いに信頼し参加する支え合いの地域づくり。

施設による地域への貢献、ボランティアやサロンによる地域の見守りを通じて、さまざまな方が暮らす地域全体の安心安全に寄与します。地域のサロンへの送迎を、地域の力が支える取組です。



◆活動の手引き(あさお送迎等推進会議の例)

2/4

<サロン送迎の仕組み>

- 車輦貸出施設 月に何回か車輦を無償で貸出します。
(送迎の時間帯に稼働しない予定の車輦)
- 運転ボランティア 貸出施設の車輦でサロン参加者の家から会場の間を送迎します。
- サロン 利用者を登録(同意書が必要)し、毎回の出欠を事前に確認して、送迎担当者に事前に連絡します。

施設の役割

1. 自動車任意保険及び施設賠償保険に加入し、送迎中の事故に対して、ボランティアをカバーする保険に加入します。
2. 安定的に車輦を貸出し、車輦の損傷については、原則施設が対応します。
3. 車輦の出発、帰車の際に、運転ボランティアの活動を見守り、必要時には支援を行います。

運転ボランティアの役割

1. 2人体制で行います。
 - ①運転手さんを一人にしないので、安心して活動できる。
 - ②双方で注意し合えるので、安全走行につながる。
 - ③万が一の際に運転手交代も出来、事故対応が充実する。
2. 安全運転テストに合格し、登録をし、安心安全運転の留意点に沿って活動します。
 - ①テストは施設の安全運転管理者又は準ずる人(施設が安心できる人材)が実施する。
 - ②事故リスクを防ぐために、誰でも良いとするのではなく登録をして活動する。
 - ③最低限、安心安全運転の留意点を守って送迎する。
 - ④リスク管理方法を確認して送迎を行いましょ。

* 車内外での体調の急変、交通事故、乗降時の怪我等
3. 送迎活動の記録をつけます。

記録表には、運転手名、運転前チェック(疾病、疲労、飲酒、免許証)、走行キロ数、利用者名・住所、使用車輦名、天気、引き継ぎ事項、その他必要な事項を記載する。

サロンの役割

1. 利用者の条件を決めます。事前に利用者から同意書（緊急時の連絡先に子又は親族が署名）を提出し、登録し名簿等を管理します。
2. 送迎の利用者の出欠を前日迄に車輛貸出施設（又は運転ボランティア）に連絡します。

安心安全運転の留意点

その1 3つの配慮

配慮1 普段以上の安全運転

- ・急ブレーキ、急加速、急発進は厳禁です。
- ・急なハンドル操作も厳禁です。
- ・小さな段差でも後部への振動が大きいことへの注意が必要です。
- ・確実にシートベルトが装着されたか確認します。

配慮2 サロン送迎は「声掛け」を大切に

- ・「出発します」「止まります」「右（左）に曲がります」などの声かけをしましょう。
 - * 車の動きを知らせることで安全性を高めます。
- ・「お変わりありませんか」とあいさつしながら、体調の確認をしましょう。
 - * 顔色や口数にも注意をしましょう。
- ・「こんにちは」と笑顔でふれあう楽しい時間が継続のコツです。

配慮3 事前の準備

- ・送迎先を地図で確認しておきましょう。
 - * 道を聞きながらの運転は危険です。
- ・搭乗予定者の情報や配慮点をサロンに確認しましょう。
- ・体調が悪くなった時のために、タオルやエチケット袋を用意しましょう。

その2 停車時の注意

- ・忘れずにサイドブレーキを引き、シフトをパーキング（P）に入れます。
 - * 運転席を離れる際には、エンジンを切りましょう。
- ・駐停車の場所が安全に乗降が可能かどうか確認しましょう。
 - * 坂道での駐停車、曲がり角、舗装状況 etc.
- ・他の車輛の邪魔にならないかの確認を行きましょう。
 - * すれ違いができる？他の駐車場を塞いでいない？

◆活動の手引き(あさお送迎等推進会議の例)

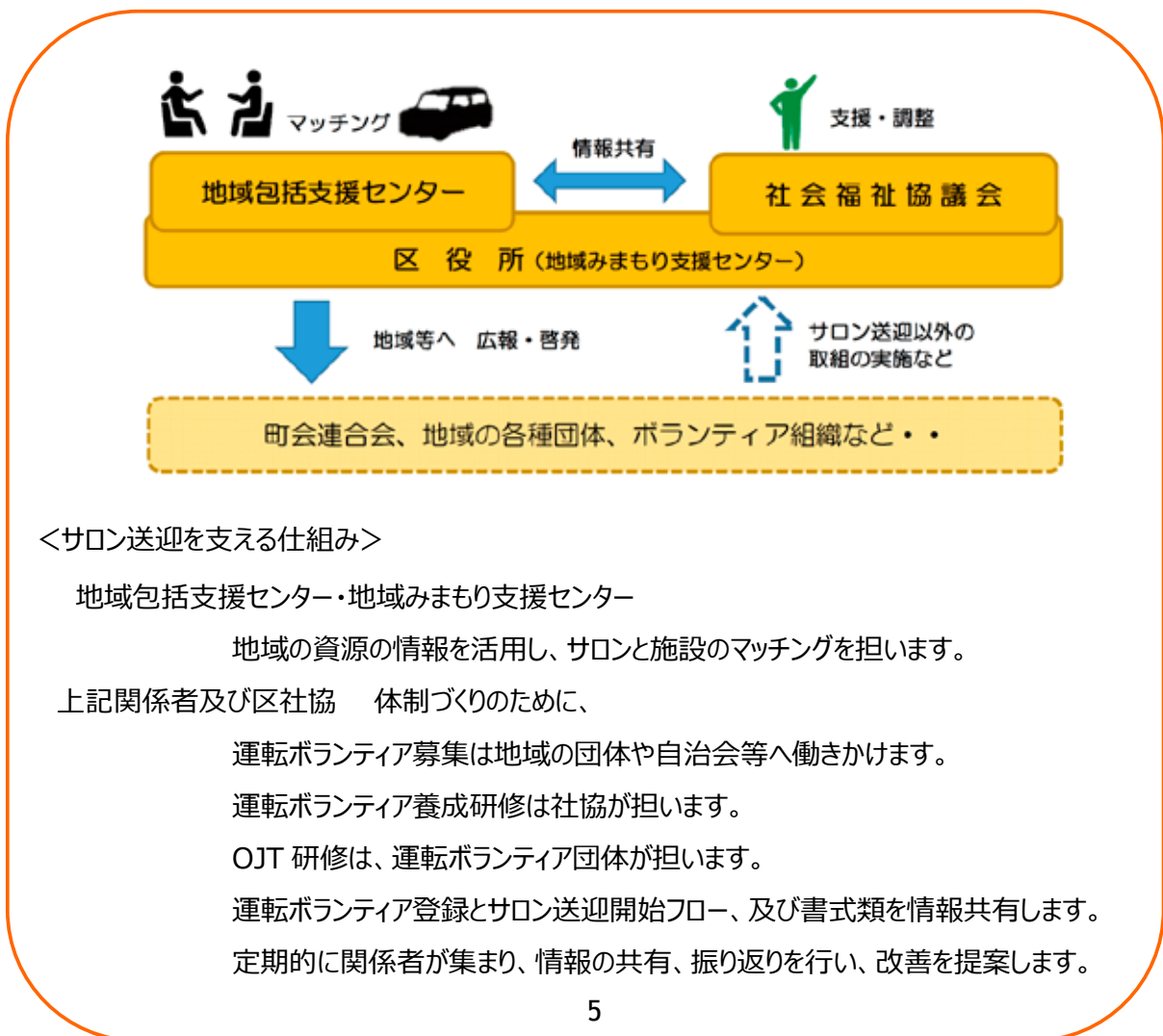
4/4

その3 乗降時の注意

- ・乗降時は必ず車から降りて、お手伝いしましょう。
- ・荷物や杖は、安全のため乗降時には一時預かりましょう。
- ・乗降時は、扉の上部に頭をぶつけないように注意しましょう。
* 声をかけて促すとともに、扉フレームの上部に手を添えて接触を防ぎます。
- ・坂道では、スライドドアは必ず手で押さえて乗降しましょう。

その4 その他の注意

- ・雨天時は、ステップ部分が滑りやすくなりますので注意しましょう。
- ・帰りは、降りる順番を考えて座席の位置を決めましょう。
- ・手すりなどつかまる箇所を事前に伝えましょう。



<サロン送迎を支える仕組み>

地域包括支援センター・地域みまもり支援センター

地域の資源の情報を活用し、サロンと施設のマッチングを担います。

上記関係者及び区社協 体制づくりのために、

運転ボランティア募集は地域の団体や自治会等へ働きかけます。

運転ボランティア養成研修は社協が担います。

OJT 研修は、運転ボランティア団体が担います。

運転ボランティア登録とサロン送迎開始フロー、及び書式類を情報共有します。

定期的に関係者が集まり、情報の共有、振り返りを行い、改善を提案します。

5. 保険のいろいろ

(1) 保険加入の留意点

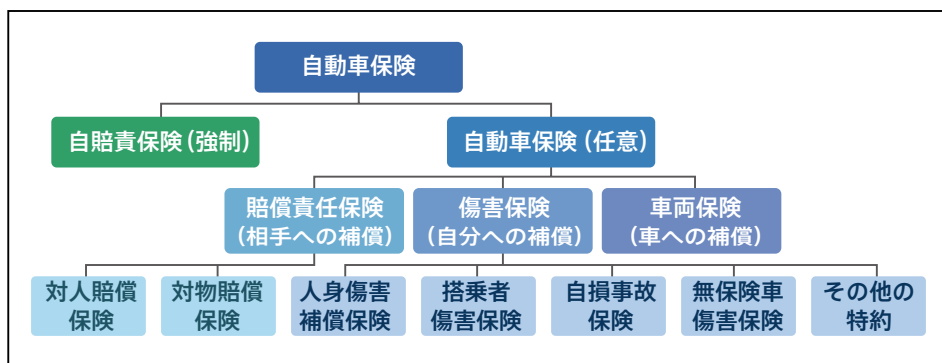
活動中の事故や怪我等に備えて、自動車の保険と活動・事業に関する保険の両方に加入することが不可欠です。乗車中の事故であれば、車両にかけられている自動車保険(賠償責任保険と傷害保険)で対応します。乗車中以外での事故であれば、活動・事業に関する保険(賠償責任保険と傷害保険)で対応します。両方の保険に加入することで基本的にはすべての行程が補償対象となります。

なお、自動車乗降中に利用者が転倒した場合など、自動車の運行に起因する事故とはみなされず、自動車保険の対象とならない事故も生じています。万全を期すのであれば自動車保険と活動・事業に関する保険を、同じ保険会社に統一するのが安心です。異なる2社の保険に加入する場合は、保険会社(代理店)に車体の特徴や使用目的を正確に説明し、事前に相談・確認しておくのがよいでしょう。

(2) 自動車保険

交通事故に備えて加入する保険は、自賠責保険(自動車損害賠償責任保険)と、いわゆる任意保険です。任意保険には、対人賠償と対物賠償のほか、傷害保険(人身傷害保険や搭乗者傷害保険)があります。傷害保険は、過失割合に関わらず支払われますが、定額で支払われる搭乗者傷害より治療費や休業損害など実費がカバーされる人身傷害保険に加入するのが安心です。

社会福祉法人等の法人所有車両を自治会が無償で借り受けて移動・外出支援を行う場合がありますが、この場合は、個人所有の車両と異なり、「業務用」「事業用」の自動車保険に加入する必要があり、「営業用(緑ナンバー)」ほどではなくても保険料が高くなるケースがあります。



自動車10台以上を保有している場合は、保険料の割引率などの面でメリットのあるフリート契約にしていることが多いものの、事故を起こした場合、すべての車両の保険料が値上がりしてしまいます。事故の回数ではなく支払った保険金の額により保険料率が決定しますので、値上がり幅も予測できません。そのため、保険料の値上がりが不安であり、社会福祉法人が車両提供を行いにくいという声も聞かれます。

そんな声に応えるために作られたのが、2019(令和元)年に発売された損保ジャパンの「地域の移動を支える保険(移動支援サービス専用自動車保険)」です。元々、住民主体の(互助による)移動・外出支援の活動は、個人所有の自家用車を使うことが多く、事故時の責任や保険料の値上がり等をもボランティアが自ら負担しなければならないことに対して、市町村等からも問題提起されていました。2017(平成29)年に行われた国土交通省「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、新たな保険商品の開発が課題とされており、これに応じて開発されたのがこの保険です。発売当初は、個人所有の自家用車のみが加入の対象車両でしたが、その後対象が拡大され、ボランティアグループ等が法人から無償で借り受ける車両も加入できることになりました。

地域の移動を支える保険(移動支援サービス専用保険)

損害保険ジャパン株式会社 石尾 暢久

損害保険ジャパン株式会社は、高齢者をはじめとする住民の移動を後押しするため、業界初^{*}となる「地域の移動を支える保険(移動支援サービス専用自動車保険)」を開発し、2019(令和元)年7月から販売を開始しました。

^{*} ボランティアドライバー等が自ら所有する自動車でも移動支援サービスを提供している間の事故を、事業者側が加入する「移動支援サービス専用自動車保険」で優先して補償する点が業界初(当社調べ)。

1. 商品開発の背景

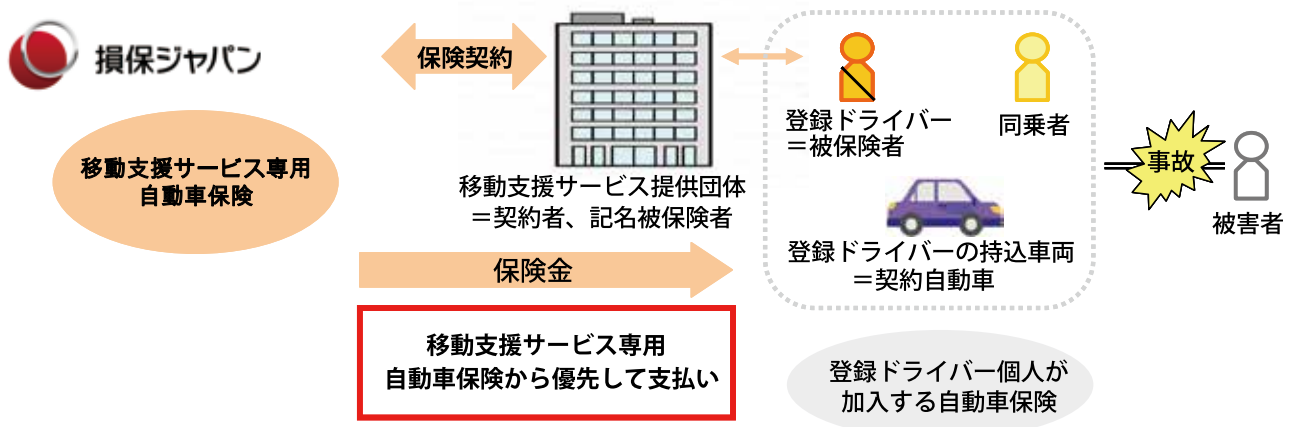
- ・ 昨今、地域交通の持続可能性や、運転免許返納後の移動手段の確保といった課題が広く認識されており、公共交通が十分でない中山間地域や過疎地域では、高齢者をはじめ、買い物や通院など、日常の移動に不自由を感じている方々がいらっしゃいます。
- ・ これに対し、公共交通を補完する移動手段としての移動支援サービス(道路運送法で認められている「自家用有償旅客運送」、「許可・登録を要しない輸送」による自家用車での輸送)は、今後重要度を増すものと考えられています。
- ・ しかしながら、ボランティアドライバー自身が所有する自家用車を持ち込んで移動支援サービスを提供している場合に、万が一事故が発生した際には、ボランティアドライバー自身が契約する自動車保険を使用することになってしまい、ドライバー確保のうえでの課題の一つとなっていました。国土交通省の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」においても、高齢者の移動ニーズに対応した輸送環境の整備のため、「移動支援サービス提供団体が、サービス提供中の事故に備えて手配できる保険」の必要性が議論されてきました。
- ・ そこで、損保ジャパンは、地域における移動支援の実現を後押しするため、『移動支援サービス専用自動車保険』を開発しました。

2. 「移動支援サービス専用自動車保険」の概要

(1) 商品の概要

登録ドライバー等が所有する自動車を移動支援サービスに使用している間の事故については、「移動支援サービス専用自動車保険」から優先して保険金をお支払いします。これにより、この自動車保険の補償する範囲においては、登録ドライバー自身が契約している自動車保険を使用する必要がなくなります。

<本商品のイメージ>



①保険契約者・記名被保険者

移動支援サービス提供団体(市町村・NPO・ボランティア団体等の運営主体)

(注)移動支援サービス提供団体が自ら移動支援サービスを提供していること、登録ドライバー・契約自動車等を管理する能力を十分に有していること等の条件があります。

②対象自動車

①登録ドライバー及びその家族が所有する自動車

②記名被保険者が移動支援サービスのために無償で借り受ける自動車

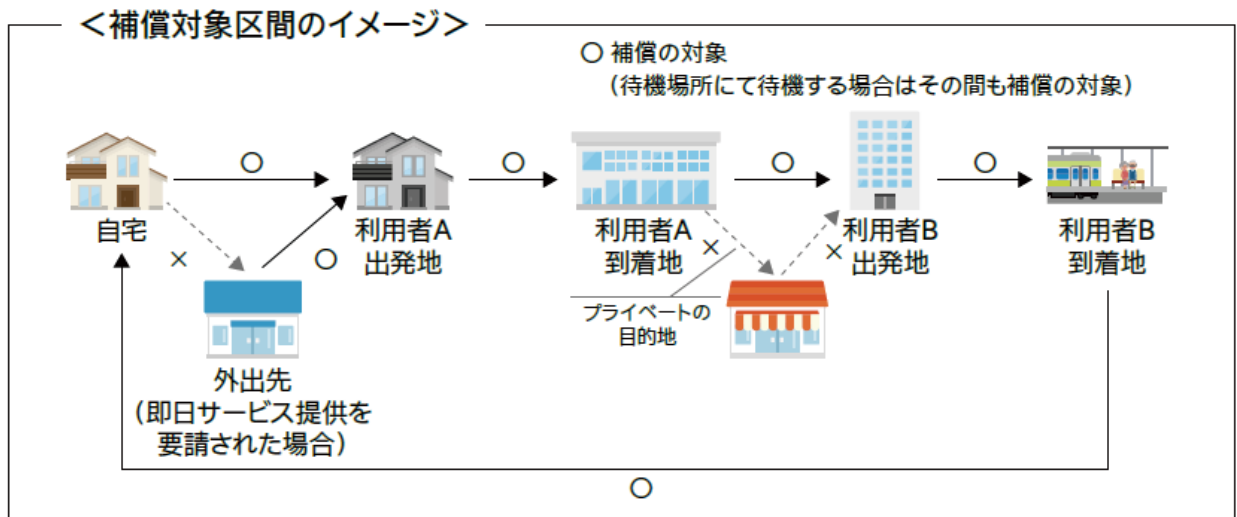
(注1)記名被保険者が使用を認めた車両に限ります。

(注2)移動支援サービス提供団体が自ら所有する自動車は除きます。

社会福祉法人が提供する
車両がこれに該当

③対象事故

登録ドライバーが移動支援サービスのために自宅を出発した時から自宅に帰着した時までの間に発生した事故



(注)移動支援サービスの提供を行うにあたり、その合理的な経路を著しく逸脱している場合を除きます。

④補償内容・保険料

		基本プラン (車両保険あり)	ライトプラン (車両保険なし)
補償	対人賠償責任保険	無制限 (自己負担額なし)	無制限 (自己負担額なし)
	対物賠償責任保険 及び対物全損時修理 差額費用特約	無制限 (自己負担額なし)	無制限 (自己負担額なし)
	自損事故傷害特約	○	○
	車両保険 (一般条件)	300万円※1 (自己負担額なし)	×
保険料	1台当り、稼働日 1日当り※2	1,700円	400円

※1
時価額または300万円のいずれか低い額を限度に保険金を支払います。

※2
2年目以降の保険料は、前年度の保険金の支払い状況に応じて、割増引を適用します。

(参考) 移動支援サービス専用自動車保険(地域の移動を支える保険)とボランティア活動保険の差異



3. 損保ジャパン担当者からのコメント

私は岡山県出身なのですが、地元にいる90歳の祖父は数年前に免許を返納しました。幸いにもスーパーや病院への移動にはデマンド型のコミュニティバスを活用できるめぐまれた地域ですが、もしもそれがなければ地域や家族で支えあわなければ生活できません。そんなバックグラウンドもあり、「高齢者の移動手段の確保」に関する課題については自分事として強くとらえています。

保険の観点でできることは多くありませんが、今回の新商品の販売により、「事故を起こした際、所有している自動車の保険を使うと等級が下がって保険料が上がるから、マイカーを持ち込んだボランティアドライバーはやりづらい」という不安の声が解消され、ボランティアドライバーの裾野拡大につながって欲しいと考えています。

自治体やNPO法人からお問い合わせも多く頂いており、関心の高さを感じております。今後も、保険会社の立場で地域課題の解決に寄与するべく取り組んでいきたいと思っております。

(3)自動車保険以外の保険(活動・事業に関する保険)

移動・外出支援中の事故では、乗降時の転倒や玄関先でのケガも少なくありません。従事者が利用者等に怪我をさせた場合や、物品を壊した場合に支払われる賠償責任保険と、従事者の怪我等を補償する傷害保険がセットになった保険商品は、いろいろな保険会社が取扱っています(従事者が搭乗中に怪我等を負った場合も傷害保険が適用されるのが一般的です)。

例えば、社会福祉法人等の職員が運転や付添やサロン等の運営のすべて担う場合には、他の法人の事業と同様に施設賠償責任保険に加入していれば乗車中以外の事故は補償されます。自治会活動の一環で役員等が担い手になる場合は、自治会用の保険(賠償責任保険+傷害保険)に加入しているのが一般的です。また、月1回の買い物ツアーを行う場合は、行事用の保険(レクリエーション保険等)に、一日単位で加入するといった方法もあります。無償ボランティアによる活動であれば社会福祉協議会等が扱っているボランティア保険に加入することも可能です。ただし、詳しい条件設定は様々です。あらかじめ市町村社協の会員になる必要があったり、自動車を使う活動の場合は補償の対象にならない保険商品もあつたりします。

また、色々な立場・所属の人が運転や付添やサロン等の運営を分担して担う場合も、どのような保険がいいのか、実施主体とかかわりのある既存の保険商品から順に検討していくといいでしょう。第1章でご紹介した事例で加入している保険を、一例としてご紹介します。

① イベント・行事・レクリエーション用の保険

一定数の参加が見込まれる行事(レクリエーション)の参加者のケガを補償する保険(傷害保険)です。移動・外出支援の場合、行事主催者や共催者による賠償責任保険もセットになっている保険に入ります。全国社会福祉協議会の「ボランティア行事保険」が知られています。保険代理店にアレンジを依頼して商品化している市町村もあります。外出支援の場合は(移動が含まれるためか)、加入対象にならない保険もあるため、注意が必要です。不特定多数が参加する行事の場合は名簿提出が不要ですが、移動・外出支援の場合、名簿等によって参加者が確認できることが条件になります。事前記名式か事後提出かといった条件は保険商品によって異なります。

◆例1:防府市の「幸せます健康くらぶ」(P25~27)の場合、東京海上日動火災保険の「総合生活保険」と賠償責任保険のセット商品に加入しています。準記名式契約特約で、名簿は事後提出です。先に名簿を出すのは困難ですし、名簿は、市の補助又は委託料の請求にも必要なため、その報告と同じタイミングで委託先の防府市サービス連絡協議会が事務を行っています。加入者は「防府市通所サービス連絡協議会」です。

◆例2:千葉市社協の買物支援サービス事業は、全国社会福祉協議会のボランティア行事用保険に加入しています。保険を選ぶ際には、送迎中のみならず買い物中の事故にも対応できるものであること、自動車の変更などに柔軟に対応できること、そして事業に協力してくださるボランティアや社会福祉法人施設の負担を極力減らすことを重視しました。加入方法としては、社協が主催するものであるため、行事を「1日の行事」としてではなく、「年間行事」としてとらえ、延べ参加者数に保険料を乗じた金額を前払いしています。なお、本事業は、市社協と車両を提供している社会福祉法人、町内自治会等の地域団体、スーパーマーケットと事業協定を締結しています。

② 施設賠償責任保険

社会福祉法人の多くは、その業務に起因する事故をカバーする目的で施設賠償責任保険に加入しています。その中で、施設職員だけでなくボランティアも補償されるケースと補償されないケースがあります。保険会社に相談・確認が必要ですが、補償される場合は施設運営の一部という点で手間がかからない方法です。補償されない場合は、運転者を臨時職員として契約を結び、社会福祉法人の加入する保険の適用を受けられるようにした例もあります。

担い手の傷害保険についても、賠償責任保険と同様に加入済みの保険会社に確認するといいでしょう。

◆例:かないばら苑(P21.22)は、あいおいニッセイ同和損保の施設賠償責任保険に加入しています。元々施設ボランティアがとても多い施設のため、運転ボランティアCAPに限らず、ボランティアを対象として加えることにしました。保険料は、ボランティアの人数を根拠として積算しないため、職員のみが対象のときとさほど変わりませんでした。

③ 市民活動用の保険

ボランティア活動をする市民が安心して活動を行えるように、自治体があらかじめ保険料を負担し、保険会社と契約をしている制度があります。事前の加入や登録の手続きは必要なく、万が一事故が起きてしまった場合に、日頃の具体的な活動内容や、事故の状況等を書面で報告します。市民活動保険の要件を満たしていることが確認できた場合に保険金が支払われるしくみです。

◆例：福岡市内の買い物支援の取組のいくつかは、市社協や地区社協は福岡市市民活動保険の補償対象になっています。この保険は、①市内の自治会・町内会、自治協議会もしくは②5人以上の市民により組織され、市内に活動拠点を置いた団体が、年間を通じて行う計画的・継続的活動で、住みよい地域づくりに貢献する公益性のある活動に対して適用されます。福岡市市民活動保険の適用をめぐるっては、福岡市内各区役所によって判断が分かれていましたが、「適用可」という判断がなされています。

6. その他の条件整備

これまで紹介したようなしくみを作る上で、協力体制を確保することは重要であります。それを安定的に維持・継続していくためには、財源を確保することも必要となると考えられます。

近年、地域貢献や社会貢献の視点で誰でも参画できる地域に協力するしくみとして、コミュニティファンドや企業版ふるさと納税などさまざまな財源を補完する制度や既存の介護保険制度が見直され、対象範囲が拡大されることにともない、上手に活用されてきています。

(1) コミュニティファンドを住民主体の生活支援(移動・外出支援)に活用するには

公益財団法人佐賀未来創造基金 代表理事 山田健一郎

●コミュニティ財団(ファンド)とは

人口減少化における少子及び高齢化率の上昇は顕著で、同時に支える側の担い手不足が広がってきています。近年では、地震をはじめ、豪雨やウイルス感染症など災害大国とよばれる日本で自然災害等が同時多発的に起こってきているという現状です。

また、寄付白書によると日本の2012(平成24)年の個人寄附総額は、6,931億円と推計。2011(平成23)年は通常の個人寄附と東日本大震災発生に伴う震災寄附を加えると、個人寄附総額は約1兆円となり、阪神淡路大震災がボランティア元年、東日本大震災は寄付元年といわれる日本の共助社会づくりの節目になってきています。

直接的に現地被災者に送る義援金とは別に被災地での支援活動団体に繋ぎ、地域の支援活動を資源循環により加速させる「支援金」として活用されていて、新たなインフラとして地域資源を循環させるコミュニティ財団(コミュニティファンド)の存在が重要になってきています。

コミュニティ財団は行政では対応しにくい、移動支援などを含めた住民主体の生活支援活動をはじめとする、地域社会の諸課題を、企業や社会福祉法人などを含めた市民活動団体などの民間機関とも連携して解決していくことを特徴のひとつとしています。

コミュニティ財団は地理的な「コミュニティ＝地域」を特定して、複雑かつ重層的に絡み合う地域の諸課題を包括的な視座に立って事業対象とします。

また、予防的な対応を含む有効な事業に対して、資金をはじめとする資源を仲介・提供し、ひいてはその地域内の多様な背景をもつ住民の暮らしの質を高めるために貢献する組織、ともいえます。

●寄付等の資源仲介と伴走支援

弊財団の事業内容としては、概ね寄付等の仲介を行い、特定の個人や法人等が設立する基金のほか、テーマを特定して複数の寄付者の資金を集める基金等を設置・運用し、資金提供者の意向を活かした資金を提供します。また、資金提供に付帯する形で、非資金的支援として組織の基盤強化にむけた取組として、事業計画の策定、会計処理、ボランティア・マネージメント、チームビルディング等の支援を行っているケースもあります。

そして、資金提供に先立ち、地域の諸課題に対して取り組んでいる当事者等を集めて、課題やそれぞれの取組の共有、あるいは課題解決にむけた具体策の検討等を事業として行い、その解決策に資金的支援を組み合わせようとする動きもあります。

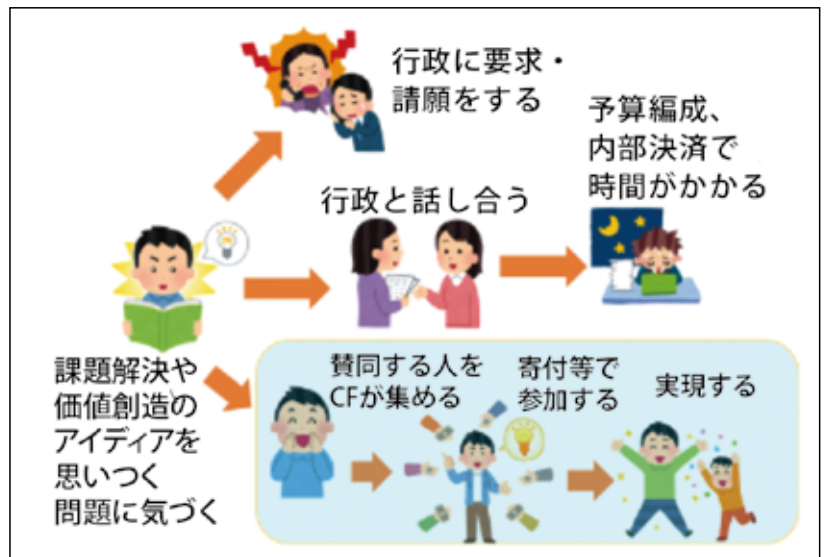
●住民主体の生活支援(移動・外出支援)への活用の可能性

現在の当財団からの助成金も6割程度が福祉系の活動に活用されているという状況ですが、移動サービスに対しての助成実績はほとんどないのが現状です。

県内で移動サービス自体が広がっていないのか資金需要がないのかが助成機関としても正確に把握できていない現状です。

このこともあり佐賀県内の地域共生ステーション(宅老所)の方々をはじめ移動支援の方々からも住民主体の生活支援、特に移動・外出支援への資金ニーズなどの必要性を聴くことがあるが、そもそもの活動を始めるにあたり資金ニーズが最初にあるのではなく、仲間づくりや活動をスタートするにあたっての方法がわからないことが多いように見受けられました。

事業収入で賄えないが地域にとって必要なサービス(活動)であれば、寄付で集めるということも可能です。弊財団では佐賀県のふるさと納税を活用して団体設立や運営などへ助成をする事業も行っていますし、ふる

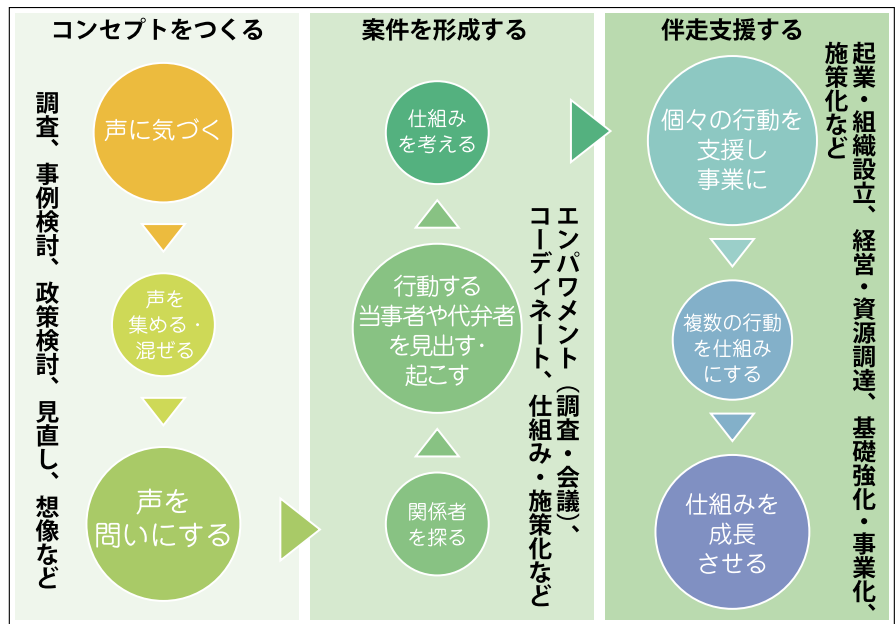


さと納税を含めた寄付収入によって活動を継続している移動・外出支援の市民活動団体もあります。

今後の可能性としては社会福祉法人の地域連携をした地域活動への取組のひとつとしての可能性も少なくはないですし、移動・外出支援の規模や方法にもよりますが、年間100万円規模くらいの活動だとすれば十分に持続可能な方法は自主財源でも可能だと思われます。

住民主体の移動・外出支援を含め、

「移動サービス」という人間の権利や社会的インフラを支えるという公的サービスを担うなかで、行政補助があればそれに越したことはないですが、地方行政の財源では難しかったり、用途に縛りがあったりするなかで、自主財源を確保する手立てをコミュニティ財団と連携して社会福祉法人や地域の企業などと連携したり、一緒に寄付やボランティアを集めたり、助成金を活用したりすることで持続可能な「移動サービス」のしくみがつくれたらと思います。



コミュニティ財団はコミュニティ成長の装置です。今後はコミュニティ財団を通じて、市民性と地域性を大切にして、多様な主体との協働を行うコレクティブインパクト(集合的価値創造)の概念が必要となってくると思っています。移動支援をはじめとした生活支援活動との連携が非常に重要になってくると考えられています。

(2) 企業版ふるさと納税で特定寄付をめざす

企業版ふるさと納税は、2020(令和2)年4月から、税額控除の比率が今までの3割から6割に上がります。個人のふるさと納税では、返礼品として、高齢者の移動を支援するためにデマンド型乗合タクシーの利用券を選択肢に加える市町村が出てきており、企業版ふるさと納税においても、特定寄付のテーマに「高齢者の買い物支援の促進」といった内容を加えることができるのではないのでしょうか。

1 制度の主旨

企業版ふるさと納税は、志のある企業が地方創生の取組を応援する税制として創設されたものです。地方公共団体が行う地方創生プロジェクトに対し、法人が寄附を行った場合に、税制上の優遇措置が受けられます。

2 制度の概要

企業版ふるさと納税は、国が認定した地方公共団体の地方創生プロジェクトに対し企業が寄附を行った場合に、寄附額の3割を法人関係税から税額控除するしくみです。これにより、損金算入による軽減効果(寄附額の約3割)と合わせて、最大で寄附額の約6割が軽減され、実質的な企業の負担は約4割まで圧縮されます。(内閣府地方創生推進事務局のリーフレットより抜粋)

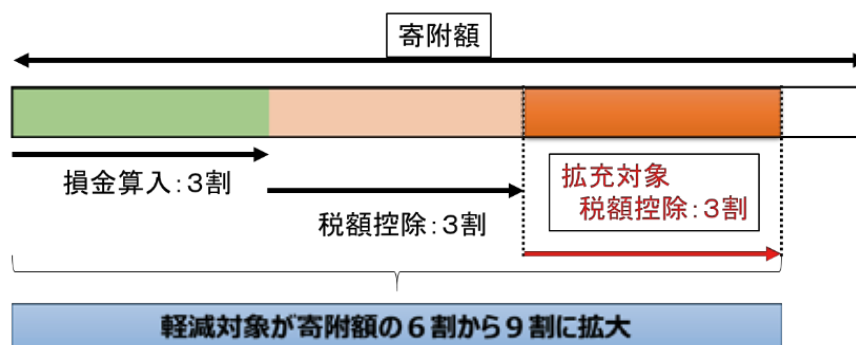
3 税負担軽減の対象の拡大

地方創生の更なる充実・強化に向け、2020(令和2)年度税制改正において、税額控除割合の引き上げや手続きの簡素化等、大幅な見直しが見込まれる予定です。

税額控除割合については、現行の3割から6割に引き上げることとし、損金算入による軽減効果(約3割)と合わせると、税の軽減効果は最大約9割となる予定です。

【留意事項】

- 1回あたり10万円以上の寄附が対象となります。
- 本社が所在する地方公共団体への寄附については、本制度の対象となりません。
- 地方交付税の不交付団体である都道府県や、地方交付税の不交付団体であって、その地域が地方拠点強化税制における地方活力向上以外の地域にある市区町村は、本制度の対象となりません。(例えば、神奈川県内では、2019(平成31)年度対象外の自治体:川崎市、鎌倉市、藤沢市、厚木市、海老名市、寒川町、中井町、愛川町)



(3) 介護予防・日常生活支援総合事業の補助が柔軟に

2019(令和元)年12月27日に取りまとめられた社会保障審議会介護保険部会の「介護保険制度の見直しに関する意見」において、介護予防・日常生活支援総合事業(以下、総合事業)は、「高齢化の進展に対応し、地域包括ケアシステムの深化・推進に取り組む観点から、より効果的に推進し、地域のつながり機能を強化していくことが必要」とされ、次期改正で見直しが行われることになりました。

軽度者(要介護1、2)の訪問介護の生活援助と通所介護の地域支援事業への移行については、認知症者への対応などを懸念する意見もあって「引き続き検討」としつつ、移動支援が関係する見直しとしては、次の2点が注目されます。

- 事業の対象者の弾力化(要介護認定を受けた者)
- 総合事業の担い手を確保するための取組の推進(有償ボランティアに係る謝金の支出、ポイント制度の創設)

<事業の対象者の弾力化>

総合事業の訪問型・通所型サービスは、対象者が要支援者と事業対象者(基本チェックリスト該当者)に限定されているため、一部の市町村から「事業が実施しにくい」という意見がありました。特に住民主体による支援(サービスB)は、「サービスの対象者を限定しているような制度に助け合いはなじまない」「要介護者でも総合事業により自立支援を促せるケースもあるにも関わらず、一体的な支援が組めない」「利用者の半分(割合按分含む)は事業の対象者というのをどうクリアし、利用しやすい補助制度を策定するのが課題」といった意見が寄せられ、サービスBに準じる移動支援(サービスD)についても28.8%の市町村が改善を求めています。

そこで、次期改正では、訪問型・通所型サービスの対象者について「給付が受けられることを前提としつつ、

弾力化を行う」ことになりました。要介護認定を受けた場合も対象にするということですから、要介護1、2に限らず要介護5までが対象になります。移動支援では、訪問型サービスDの対象者が限られていることから、市町村判断で高齢者すべてを対象とする一般介護予防事業を活用する状況もありましたので、改めて訪問型サービスDの活用を再検討する動きも広がると考えられます。

<総合事業における訪問型・通所型サービスを実施する上での課題>

「対象者が要支援者等に限られてしまっていることで、事業が実施しにくい」と回答した市町村の割合 (n=1,686)

サービス類型	割合
サービスA (緩和した基準によるサービス)	17.3%
サービスB (住民主体による支援)	31.1%
サービスC (短期集中予防サービス)	21.8%
サービスD (移動支援)	28.8%

第83回社会保障審議会介護保険部会(2019(令和元)年10月9日)

「地域支援事業等の更なる推進<参考資料>」より

<https://www.mhlw.go.jp/content/12300000/000555623.pdf>

<総合事業の担い手を確保するための取組の推進

(有償ボランティアに係る謝金の支出、ポイント制度の創設)>

総合事業を補助(助成)の方法で実施する場合に、これまでは認められなかったボランティア活動に対する奨励金(謝礼金)を補助の対象とすることを可能にするとともに、地域医療介護総合確保基金(介護従事者確保分)を活用して、介護人材確保のためのボランティアポイントが創設されることになりました。このボランティアポイントは人材確保に注目するもので、イメージとしては現行の「介護予防に資するボランティアポイント」に加えて、ステップアップのための研修参加や、より高度なボランティア活動にもポイントを付与できるようにするものです。対象者が高齢者に限らず若者や子育てを終えた者などと広く、また、財源は国2/3、都道府県1/3と市町村負担もありません。移動支援に関わるボランティアには、車両の運転はもちろん、外出先での乗降支援等にも十分な注意や配慮が求められ、謝礼の必要性が検討される場合が少なくありません。現時点では、この奨励金やボランティアポイントがいわゆる「運送の対価」にあたるか否かが示されていませんが、少なくとも移動支援の普及を後押しすることは間違いありません。

第4章

多様な主体による高齢者の外出支援の参考事例

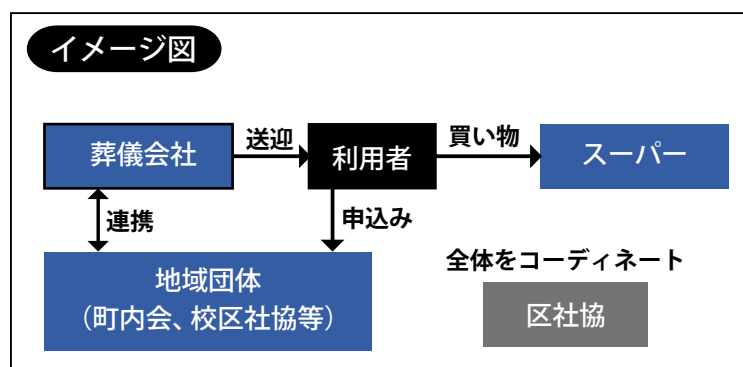
1. 民間企業等と地域の協働による買い物支援

空き車両の活用は、社会福祉法人だけにとどまりません。福岡市社会福祉協議会では、P63のとおり、市内各地で買い物支援のコーディネートを行っています。第1号は2014(平成26)年から始まった葬儀会社「(株)飛鳥」による買い物支援でした。

葬儀会社による買い物支援と福岡100PARTNERS(パートナーズ)

「宅配は助かるけれど、自分の目で見て買いたいときもある。」という声に応じて、市社会福祉協議会が(株)飛鳥への依頼や、保険の手続き、買い物先であるスーパーとの調整などを行った。丘の上の住宅街から麓のスーパーまで、月1回、葬儀会社がマイクロバスと運転者を提供している。

福岡市内での買い物支援事例 ～葬儀会社による買い物支援バスの運行～



この取組が市内の他の葬儀会社や福祉施設等にも広がり、今では市内複数箇所で葬儀会社や福祉施設による買い物先への送迎が行われている。

2019年度からは市社協では福岡市からの委託を受けて、買い物先への送迎や移動販売車の運行といった地域での買い物支援のしくみ



づくりに取り組んでいる。この事業では買い物支援推進員が買い物支援に協力する事業者「買い物支援の福岡100PARTNERS」として登録してもらい、支援を希望する地域との橋渡しを行っている。2019(令和元)年3月時点では、17社が登録している。



※福岡100 PARTNERSとは…「健康づくり」や「社会参加」、「生涯学習」など、人生100年時代にむけた市民一人ひとりのチャレンジを、福岡市と一緒に応援する事業者(企業・大学など)

福岡市社協では、これまで葬儀会社及び介護・福祉の施設・事業所を中心に協力を依頼してきたが、今後はより多様な主体に協力を仰いでいきたいと考えている。

全国各地の民間企業による地域貢献

車両を持っている地域資源という点では、民間企業が運営するデイサービスが空き車両を提供する例も増えています。山形市ではツクイ山形東青田のデイサービスセンターが、福の神町内会と協働して月2回の買い物支援を行っています。山形市の基幹型地域包括支援センターに配置された第1層生活支援コーディネーターが地域と介護事業所のつなぎ役となって実現した事例です。

埼玉県所沢市のネオポリス買い物支援隊は、8つの法人(介護事業所等)が関わっています。株式会社や医療法人も含まれており、社会福祉法人のほか株式会社や医療法人も含まれています。

所沢ネオポリス買い物支援隊(埼玉県所沢市)

所沢市北部の富岡地区は、高齢化率31.1%(2019(令和元)年9月)で、高齢者の買い物の足の確保が課題となっていた。第2層協議体「とみおか福祉プロジェクト」の初会合で買い物支援に取り組むこととなり、ネオポリス自治会エリアをモデル地域とし、ワーキンググループを発足して具体的なしくみづくりを始めた。

社会福祉法人など介護保険事業所が車両と運転手を提供して、民生委員などボランティア6人がサポート役になり、2017(平成29)年11月にスタート。利用者は現在15人。毎週水曜の午前中に買い物支援を行っている。

買い物はきっかけに過ぎない、つながりをつくるのが大切との実感から、地元商店からお弁当をとって昼食を共にしたり、バス旅行の企画も始めた。買い物支援の取組は地区内の中富や、柳瀬など他地区にも波及している。

(公益財団法人さわやか福祉財団「さあ、言おう」2019(令和元)年11月号から抜粋)

千葉市緑区では、生活支援体制整備事業に基づく第2層の協議体の協議から、葬儀会社が葬儀場(ホール等)をサロンとして貸し出すといったユニークな例も出てきています。将来的に当該事業者の顧客になるかもしれないという点では、民間企業の介護事業者であっても協力を得られる可能性は十分にあると言えます。

また、愛知県内の「名古屋トヨペット」では、9店舗で試乗車の空き時間を活用して、職員が高齢者サロンへの送迎を行っています。歩行や乗降に支援が必要な高齢者の利用が多く、徒歩圏に商業施設がない地域では買物支援の要望も受けています。企業の地域貢献の取組を、地域との協働によってニーズに応える取組へと進化させることが期待される事例です。

注:送迎バスについては、患者や見舞いの家族の送迎ルートを大きく変更することが難しく、具合の悪い人と同乗することへの対策や合意形成など調整を要する点がいろいろとありますが、活用している例はあります。地域の住民が混乗していろいろな場所で乗降できるようにしている例もあります。

2. 市町村の車両を地域が無料で運行して日常生活を支える

路線バスが運行していない地域や運行していても本数が少なかったりバス停が遠かったりして利用できない人のために、コミュニティバスや乗合タクシーを運行している市町村は全国各地にあります(市町村運営有償運送)。その多くは交通事業者に運行またはその一部を委託する形態で実施されています。しかし、財源不足や諸条件によってそうしたサービスを導入できない地区や、乗車率が低く運行継続を取りやめる市町村も少なくありません。

そのような中で増えつつあるのが、市町村が地域の住民組織等に車両を貸し出して無料で運行するという例です。

菱野団地住民バス

愛知県瀬戸市菱野団地では、市が車両を用意し住民ボランティアが運転・運行管理する「菱野団地住民バス」の運行が行われている。自治会等で課題を解決しようという動きに、市が体系的な「菱野団地再生計画」を策定し、移動手段の確保策にとどまらず、出かけたくなるイベント等の開催企画など、持続可能なまちづくりを目指しているのが特徴である。

名古屋市の通勤圏内にある県営菱野団地は、総合的なニュータウンとして開発・整備された県内有数の大型住宅団地である。人口ピーク時1984(昭和59)年は21,746人が住んでいたが、2019(平成31)年4月の人口は11,902人、高齢化率は41.6%となっている。団地内には戸建と共同住宅が6,180戸あり、八幡台、原山台、萩山台の3つの自治会がある。団地の幹線道路沿いには路線バスの停留所が8か所あるが、市が定める交通空白地(鉄道駅から半径800m・バス停から半径300mの範囲外)も多く、バスへの乗継ぎやセンター付近への通所、買い物など、日常生活に必要な移動手段の確保が課題となっていた。と同時に、センター地区の空洞化や名鉄バス利用者数の減少という課題もあった。



◆地域主導型交通の社会実験

市は、2017(平成29)年12月に(6か月間)、交通空白エリアで乗降でき、団地中央部やバス停留所等を結ぶ新たな交通として、自家用自動車(白ナンバー)と住民ボランティアによる地域主導型交通の社会実験を行った。



事業名 菱野団地における地域主導型交通「菱野団地住民バス」の社会実験

実施主体 菱野団地コミュニティ交通運行協議会

導入車両 10人乗り低速電動バス(eCOM-8)とワンボックスカーの2台

運転手 地域のボランティア:午前・午後2交代制、謝礼金500円/時

概要 各団地の外周道路、2ルート各5便/日、無料。月火木金曜日に定時運行。、団地中心部などポイントに停留所を設置。外周道路では手を挙げて安全な場所で乗車、声をかけて下車。

実験結果を地域と市で検証し、地域の実情を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの再構築をめざすこととし、3自治会、地域力向上協議会、交通事業者(名鉄バス、瀬戸旭タクシー部会)、瀬戸市都市計画課で構成する「菱野団地コミュニティ交通運行協議会」を設置した。群馬大学(低速電動バス(eCOM-8関係)や早稲田大学(法制度関係の調整、実証実験の計画づくり、住民との合意形成、運行に必要な備品準備、実証実験の調査分析等)も参画した。



その結果、半年で約5,000人が利用し、住民意向調査から住民バスへの期待や運行再開を求める声が多いことがわかった。公共交通と連携し地域住民による地域のための移動手段を確保すること、新たなコミュニティの場を提供することで、地域活性化と菱野団地の再生へつなげていくこととし、2018(平成30)年8月に本格運行を開始した。

事業名 菱野団地住民バス運行事業

実施主体 菱野団地コミュニティ交通運行協議会

導入車両 10人乗りワンボックスカー2台(市が購入し協議会に貸与)で子どもたちが描いた絵をラッピング※低速電動バスは一回の充電で走行できる距離が短いため変更



運行日 月曜～金曜(土曜・日曜・祝日運休)、1号車・2号車計10便/日

運行概要 各団地の外周道路及び団地を横断する2ルート各5便、定時運行、団地中心部などポイントに停留所を設置。外周道路では手を挙げて安全な場所で乗車、声をかけて下車

利用者 誰でも利用可能

運転手 9名(公募、現在団地内7名、団地外2名)

運転手に求められる要件 ①普通自動車免許(第一種運転免許)を有する方

②20歳代から60歳代までの方

③菱野団地の5年先、10年先を心配している方

④(独)自動車事故対策機構が実施する適性診断を受講する方

謝礼金:500円/時

運行管理の体制 運行協議会に運行の管理、問合せ窓口や支払い事務等の担当者を配置。事務局員は公募による有償ボランティア2名。

運賃 無料

運行経費と費用負担 運行経費は、人件費、ガソリン代、管理費などのランニングコスト約370万円。

費用負担は、市(地域公共交通会議)が85.9%、3自治会(八幡台、原山台、萩山台)が14.1%を負担する

◆持続可能な運行に向けて

本格運行2018(平成30)年7月以降、社会実験時より利用が伸び続けており、2019(平成31)年度は毎月1,000人以上の利用者がいる。

一方で、この取組を支える住民と献身的な運転手の存在がなければ実現できなかったと都市計画課が振り返っていることから、市内の他の地区に展開することは難しい面もある。

瀬戸市都市計画課は、住民バスの運行を持続可能なものとするため、自家用有償旅客運送への移行や、収益の確保策などを検討している。



全国各地の市町村と地域住民の協働による移動手段の確保

横浜市緑区山下地区では、住民の方々により組織される「一般社団法人 山下地区安全・安心まちづくり協議会」が、地域の共助による移動手段確保の取組として「山下地区ささえあいバス」の実証運行を、2016(平成28)年から横浜市とともに実施してきました。この取組は、地域のボランティアがワゴン型車両を運行することによって、日中の移動が困難な人の買い物や通院、地域活動への参加など、日常生活の移動支援を行うもので、2019(平成31)年4月から本格運行を開始しました。

瀬戸市や横浜市がこのようなしくみを導入できたのは、住宅が密集していて公共交通もある程度充実しているからともいえますが、例えば、新潟県小千谷市の「岩沢コミュニティバス運行事業」(岩沢地域振興協議会と小千谷市観光交流課による)など、中山間地域においても同様の取組が行われています。

また、財政規模は小さいものの、広島県福山市高齢者支援課が担当し市内9地区の地域コミュニティに車両運行を委託している例や、岡山県備前市高齢福祉課が行ったグリーンスローモビリティの実証実験(地域住民・NPO等との協働)といった取組もあります。地域にある自家用車(白ナンバー)を活用した市町村と地域住民の協働事業は、今後も多様化していくと考えられます。

3. グリーンスローモビリティを活用した高齢者の健康づくり

都市部においても、地域により高齢化率や公共交通の利便性などにより外出の不便な地域は存在しています。千葉県松戸市では、国土交通省の令和元年度実証調査対象地域に採択され、次のような事業を行いました。グリーンスローモビリティがコミュニケーションツールとなって、外出しやすい環境づくり、ひいては高齢者の健康づくりにつながるが見えてきた事例です。

松戸市における令和元年度グリーンスローモビリティ実証調査

事業名 全世代型地域共生モビリティ実証調査 with 都市型介護予防モデル“松戸プロジェクト”

実施主体 松戸市河原塚南山地域

提案主体 松戸市・河原塚ことぶき会・千葉大学予防医学センター（3者）

実証期間 2019（令和元）年10月27日から11月23日の4週間

導入車両 ヤマハ製ゴルフカート（7人乗り）1台

運転手 地域の無償ボランティア14人（平均年齢76.5歳）

運用概要 定時運行（平日の昼間、時刻表による）、定路線（4ルート）、事前予約制（乗降フリー）、無料

◆地域特性

- ・一種低層住宅専用地域で、地域内は生活道路で狭隘である
- ・半径1 kmに鉄道駅がなく、日常生活用品が買えるスーパー等がない
- ・地域内は高低差が20.8mあり、徒歩の移動に苦慮する
- ・高齢者のみ世帯や空き家が増えてきている一方、域内に新たな宅地開発が進む
- ・地域のことぶき会（老人クラブ）を中心に地域課題に取り組む姿勢が強い
- ・自治会面積0.17 k m²、住居者数1,222人（410世帯）



◆目的

国が示す政策（SDG's、まち・ひと・しごと創生基本方針、経済財政運営の改革の基本方針、成長戦略、これからの地域づくり戦略など）は、概ね全世代型の地域共生で地域包括ケアシステムを推進し、すべての人が健康で住み続けられる社会を目指している。

それに対応するべく、小さな取組ではあるが、地域にあるソーシャル・キャピタルの各々の強みを生かしながら、すべての人の社会参加を促進し、環境に配慮しながら地域を活性化できるようなコミュニケーションツールを構築するために、地域内で社会参加を円滑にするしくみとして実証調査を行った。

◆実証調査スキーム

■役割分担

松戸市……実施責任者（総合調整）

河原塚ことぶき会……実施主体（環境整備）

千葉大学予防医学センター……調査分析



■協力者

河原塚南山自治会……自治会館の利用、電気代の負担、運転手の協力
 地域の篤志……車庫の貸与、電気の供給
 (有)センチェリーオート……ドライブレコーダーの設置
 松戸市電業協会……充電コンセントの提供
 ヤオコー稔台店……買い物支援・視察協力
 イトーヨーカ堂八柱店……買い物支援・取材協力
 ベルクス東松戸店、マルエツ東松戸駅店……買い物支援
 セイムス稔台店……駐車場走行
 (有)太左衛門、ユニクロ東松戸店、阿部クリニック、ガーデン松戸……駐車場の貸与
 特養東松戸ヒルズ……運転手の協力



■運行ルート・時刻表の設定

地域住民の意見を最大限反映し、地域の住民が集う自治会館を起点・終点とし、半径1km程度の4ルート+「ことぶき会」に特化した日を設定した。運行時間は、平日午前8時から午後4時まで、警戒等が発令される荒天時は運行中止。土日・祝日はイベント・試乗会で利用した。

ルート	距離	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜
自治会巡回	1,525m	4便	3便	3便	2便	3便
東松戸駅方面	3,215m→3,600m		2便			
八柱駅方面	3,400m→3,800m					2便
買い物	4,100m			2便		
ことぶきデイ	3,100m				3便	

■関係機関との協議

実証調査は、無償・無料であることから許可・登録が不要の事業であり、運輸支局との調整は最小化された。運行ルートについては、所轄警察署と協議し、渋滞を助長させないなどの対応と合わせて、過去に事故が多発している危険箇所への対応がポイントとなり、補助員等を配置するなどして問題・課題をクリアした。



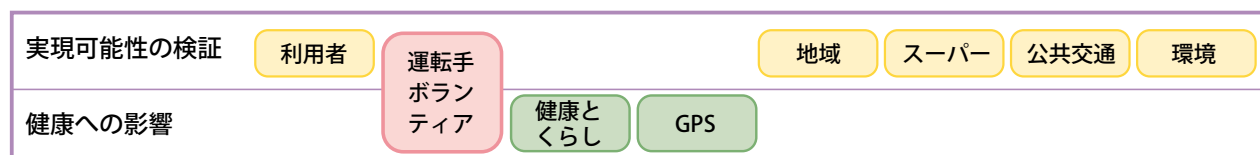
■利用実績と効果

- ①延べ利用者数……492人
- ②1日平均利用者数……26人
- ③曜日別平均利用者数……最大は木曜日32人、最小は月曜日13人
- ④走行距離……180.1km

【アンケート調査結果等】

2つの視点で、8つの調査を行い、概略は次のとおりである。まず、利用者に関してはおおむね好評であり、うつ傾向が減少したなど健康へ好循環をもたらしている。また、運転ボランティアが顔見知りでもあり、人と人がつながり、地域に活気が生まれてきている。GPS調査においても、Daily Path Area 行動経路面積(km)が1.5倍程度拡大された。さらに、CO2の削減としては、38kg-CO2であった。

	ルート	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	小計
運 行 便 数	日数	3	4	4	4	4	19
	巡回	9	8	3	7	7	34
	東松戸駅方面		8				8
	八柱駅方面			3		6	9
	買い物			7			7
	グランドゴルフ				12		12
	小計	9	16	13	19	13	70
利 用 者 数	巡回	40	28	10	36	25	139
	東松戸駅方面		95				95
	八柱駅方面			23		63	86
	買い物			76			76
	グランドゴルフ				96		96
	小計	40	123	109	132	88	492
1日平均利用者							26
日別利用者		13	31	27	33	22	
便 別 利 用 者 数	巡回						4.1
	東松戸駅方面						11.9
	八柱駅方面						9.6
	買い物						10.9
	グランドゴルフ						8.0



まとめ

実証調査をとおり、地域が盛り上がり「グリスロ賛歌」が乗車中に流れ、運転手・利用者が口ずさみ、さながら「動くサロン」のようであった。地域の資源を再発見し、新たに結びつけることにより大きな力となり、地域の活性化が可能である。社会福祉法人等だけでなく民間企業も事業の趣旨が理解されれば、積極的に賛同し、参加してもらえらるだろう。

今後、地域で完結できる事業として、国の車両補助や介護保険の地域支援事業との連携を図りながら、モデル化を推進していきたい。

今後、社会参加が進むことにより、健康寿命の延伸が期待できることから、医療費や介護費など社会保障費の低減、環境負荷やなどを踏まえた鳥瞰的な視点で考える必要がある。

高齢者の日常生活の移動も支える「WA-MO(ワーム)」

石川県輪島市は2万7千人の人口を抱えている能登半島の北部にある自治体である。輪島塗や輪島朝市、世界農業遺産「能登の里山里海」を代表する景観地「白米千枚田」など、観光地として認知度がある。

しかし、輪島市は人口減少と高齢人口増加、財政状況の悪化が見込まれることから、誰もが気軽に利用が可能で、少額の運行費で、安定した運用ができる交通手段の確立が模索されていた。市内にはタクシーやバスがあるものの、便数や料金の都合から、必ずしも日常的に使えるものではないために、身近に使える交通機関を整備することが求められている。

そこで、輪島商工会議所が中心となり、ヤマハ発動機(株)が生産するゴルフカートを用いた新たな交通手段「グリーンスローモビリティ」を導入した。

◆サービスのしくみと実施体制 ※2019(令和元)年9月27日現在

実施主体 輪島商工会議所

開始時期 2013(令和25)年11月(公道実験の開始)

運行概要 定時定路線運行。観光地を周遊する「塗めぐりコース」と、スーパーマーケットや病院などを外回りと内回りで周遊する「周遊外回りコース」、「周遊内回りコース」2路線が運行されている。運賃は無料。市外に住む人であっても自由に利用することができる。

▼「塗めぐりコース」

12時台を除く10～14時を30分間隔で運行。運行便数は1日8便。水曜日が運休日。

▼「周遊外回りコース」「周遊内回りコース」

8時台から16時台に運行。12時台を除く10～15時は20分おきの運行。外回りコース、内回りコースとも1日18便。土日祝日は運休日。

車 両 4人乗りが4台、7人乗りが5台の計9台。うち4人乗り2台、7人乗り2台の車両では自動運転が可能。

運 転 者 自動車運転免許を有する定年退職後のシルバー人材が中心。運転講習は市内の自動車教習所で開催。毎月1回、ドライバー安全対策研修を実施。

◆サービスの効果や反応

初期は、地元住民より観光客の利用が多かったが、ルートや停留所の設定については変更が繰り返され、年を追うごとに地元住民の利用は伸びている。2015(平成27)年には2,170名、2017(平成29)年には3,822名、2018(平成30)年には4,733名の利用者数を記録しているが、周遊コースが整備された2019(令和元)年は昨年同期の3～5倍の利用者数と大きく伸びている。

サービス導入時には、周りからの目を気にするために乗車に対して意欲的になれなかったが、年数が経つにつれて利用するようになった、という声が聞かれた。運転者も繰り返し利用する人々の顔を覚えているという。また、導入初期は、他の自動車ドライバーから、スピードの遅さが理由で好ましくないとされていたが、現在は市内での認知度も高まったためか、そのようなことは少なくなっている。現在は、低年齢層もまた交通弱者であることから、低年齢層の利用を促進すべく小学校で「WA-MO体験教室」を行っている。課題としては、運営費の捻出、自動運転技術の向上、冬期間の寒さ対策等がある。

参考：スクールバスの活用

高齢者の移動手段として、路線バスやコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーなどで交通網を導入・再編しようとするとき、スクールバスを混乗化したり間合い利用で走らせたりする例は珍しくありません。以前は文部科学省も(国庫補助等を受けている場合は)目的外使用であるとして認めていませんでしたが、今は比較的簡単な手続き^{*}で実施することができます。

^{*}スクールバス活用の承認要件:文部科学省による「へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ポートの住民の利用に関する承認要領」に沿った手続き(書類提出)

■スクールバス活用の主な類型

- ①混乗方式:児童生徒が登下校時に一般住民も乗れるようにする方式。一般利用者の居住と目的地が空間的に重なっていること、利用時間が児童生徒と一緒にすることが条件となる。
- ②時間別共用方式(間合い利用):登下校時間帯以外の間合いの時間を活用して、コミュニティバスとして運行し、一般住民に輸送サービスを提供する方式。

■期待できる効果

- ・路線バスのバス停までの距離が遠い集落において、集落内に入るスクールバスを地域住民が混乗や間合い利用ができるようにすることで、高齢者に利用しやすい移動手段が確保できる。
- ・一般利用者から運賃収入を得られれば、スクールバスの維持費等の行政負担を軽減できる。
- ・スクールバスを路線バス等に統合することによって、路線バスでなければ行けなかった目的地への移動手段が確保できる。

■課題

- ①下校時刻の変更や校外学習の実施などにより、スクールバスの時間や経路の変更があると一般利用者向けの運行が難しくなる。
- ②一般住民を有料にする場合、一部の利用者の優遇を禁じた道路運送法との調整が必要。これに対して、児童・生徒と一般利用者ともに有料とする規定を盛り込んだ条例を制定した上で、自治体が児童・生徒の運賃を負担し、無料の定期券を児童生徒に発行することで、乗り越えている例がある。
- ③民間事業者の路線バスと並行している場合、路線バスの利用減につながるおそれがあるため、事業者との調整が必要。
- ④児童生徒の保護者は一般住民と同乗させることに対して、通学の安全性が損なわれるという懸念から混乗に反対するケースがある。
- ⑤(車両が小さい場合)混乗には乗車定員の問題がある。

北海道大樹町の「ふれあいバス」
(スクールバスの混乗事例)



大樹町ホームページより

本頁の記述は、嶋田暁文氏(九州大学大学院法学研究院教授)の作成資料「持続可能な地域公共交通の実現を目指して」の内容の一部を活用及び参考にしてまとめたものです。

資料

地域における公益的な取組として高齢者の外出支援を実施している法人(把握済みの法人のみ)

No.	法人名称	事業所名	所在都道府県	所在市町村	※1
1	(福)神愛園	特別養護老人ホーム 神愛園清田	北海道	札幌市	
2	(福)旭川聖会	ケアハウス リバーサイド	北海道	旭川市	○
3	(福)旭川小泉福祉会	旭川のなか園	北海道	旭川市	○
4	(福)帯広太陽福祉会	障害者支援施設 光り園	北海道	帯広市	
5	(福)清水町社会福祉協議会		北海道	清水町	○
6	(福)天塩町社会福祉協議会		北海道	天塩町	○
7	(福)長万部町社会福祉協議会		北海道	長万部町	○
8	(福)真狩村社会福祉協議会		北海道	真狩村	○
9	(福)深浦町社会福祉協議会		青森県	深浦町	○
10	(福)志和大樹会	百寿の郷介護保険相談所	岩手県	紫波町	○
11	(福)敬愛会	特別養護老人ホーム 志和荘	岩手県	矢巾町	○
12	(福)敬愛会	介護老人福祉施設 悠和荘	岩手県	矢巾町	○
13	(福)矢巾町社会福祉協議会		岩手県	矢巾町	○
14	(福)松実会	小規模多機能型居宅介護事業所 おはな	岩手県	滝沢市	○
15	(福)花巻ふれあいの里福祉会	障害福祉サービス事業所 こぶし苑	岩手県	花巻市	○
16	(福)柏仁会	特別養護老人ホーム ありすの街	秋田県	大仙市	○
17	(福)大瀧村社会福祉協議会		秋田県	大瀧村	○
18	(福)妙光福祉会	特別養護老人ホーム 蔵王やすらぎの里	山形県	山形市	
19	(福)恩賜財団済生会	特別養護老人ホーム 愛日荘	山形県	山形市	
20	(福)恩賜財団済生会	特別養護老人ホーム ながまち荘	山形県	山形市	
21	(福)山形市社会福祉事業団	特別養護老人ホーム 菅沢荘	山形県	山形市	
22	(福)山形市社会福祉事業団	介護老人保健施設 サニーヒル菅沢	山形県	山形市	
23	(福)山形公和会	特別養護老人ホーム みこころの園	山形県	山形市	
24	(福)いずみノ杜	特別養護老人ホーム べにはなノ杜	山形県	山形市	
25	(福)いずみノ杜	特別養護老人ホーム せん寿ノ杜	山形県	山形市	
26	(福)友愛会	特別養護老人ホーム みはらしの丘	山形県	山形市	
27	(福)山形市社会福祉協議会	山形市漆山デイサービスセンター通所介護事業所	山形県	山形市	
28	(福)北養会	特別養護老人ホームもみじ館			
28	(福)清風福祉会	恵愛荘	茨城県	坂東市	○
29	(福)欣水会	特別養護老人ホーム 滝の園	茨城県	土浦市	
30	(福)欣水会	土浦市老人デイサービスセンター つわぶき	茨城県	土浦市	
31	(福)愛信会	特別養護老人ホーム 静霞園	茨城県	土浦市	
32	(福)窓愛園	児童養護施設 窓愛園	茨城県	土浦市	
33	(福)霞桜会	特別養護老人ホーム もりの家	茨城県	土浦市	
34	(福)祥風会	特別養護老人ホーム 飛羽ノ園	茨城県	土浦市	
35	(福)祥風会	特別養護老人ホーム 憩いの里	茨城県	土浦市	
36	(福)青洲会	特別養護老人ホーム こほく	茨城県	土浦市	
37	(福)道寿会	特別養護老人ホーム なごみ	茨城県	土浦市	
38	(福)西北会	特別養護老人ホーム はなのえん	茨城県	土浦市	
39	(福)常新会	特別養護老人ホーム シルトピア	茨城県	土浦市	
40	(福)利根町社会福祉協議会		茨城県	利根町	
41	(福)晃友会	特別養護老人ホーム きびたき荘	栃木県	日光市	
42	(福)愛光園	障害者支援施設 愛光園	栃木県	足利市	
43	(福)甘楽町社会福祉協議会		群馬県	甘楽町	○
44	(福)中之条町社会福祉協議会		群馬県	中之条町	○
45	(福)椿寿会	通所介護事業所 良宝園	埼玉県	杉戸町	
46	(福)花和会	特別養護老人ホーム サンライズピラ	千葉県	千葉市	
47	(福)天光会	特別養護老人ホーム 恵光園	千葉県	千葉市	
48	(福)清和園	特別養護老人ホーム 清和園	千葉県	千葉市	
49	(福)三育ライフ	シャローム若葉	千葉県	千葉市	
50	(福)孝明会	特別養護老人ホーム 昌晴園	千葉県	千葉市	
51	(福)宝寿会	若葉泉の里	千葉県	千葉市	
52	(福)友和会	特別養護老人ホーム 千寿苑	千葉県	千葉市	
53	(福)うぐいす会	軽費老人ホーム ケアハウス 誉田園	千葉県	千葉市	
54	(福)千葉県福祉援護会	特別養護老人ホーム ローゼンヴィラはま野	千葉県	千葉市	
55	(福)りべるたす	りべるたす	千葉県	千葉市	
56	(福)白山会	特別養護老人ホーム 星久喜白山荘	千葉県	千葉市	

No.	法人名称	事業所名	所在都道府県	所在市町村	※1
57	(福)生活クラブ	生活クラブ風の村作草部	千葉県	千葉市	
58	(福)初穂会	特別養護老人ホーム稲毛こひつじ園	千葉県	千葉市	
59	(福)高德会	特別養護老人ホームソレイユ千葉北	千葉県	千葉市	
60	(福)大山	特別養護老人ホーム ときわの杜	千葉県	佐倉市	○
61	(福)生活クラブ	生活クラブ風の村さくら	千葉県	佐倉市	
62	(福)生活クラブ	生活クラブ風の村特養ホーム八街	千葉県	八街市	
63	(福)太陽会	特別養護老人ホーム めぐみの里	千葉県	鴨川市	
64	(福)こうれいきょう	デイホーム池尻	東京都	世田谷区	
65	(福)正吉福祉会	特別養護老人ホーム まちだ正吉苑	東京都	町田市	
66	(福)みどり福祉会	特別養護老人ホーム 高ヶ坂ひかり苑	東京都	町田市	
67	(福)地の星	生活介護 ベロニカ苑	東京都	町田市	
68	(福)横浜共生会	地域活動ホームガッツ・びーと西/生活創造空間にし	神奈川県	横浜市	
69	(福)たちばな会	特別養護老人ホーム天王森の郷	神奈川県	横浜市	
70	(福)親善福祉協会	特別養護老人ホーム恒春の丘	神奈川県	横浜市	
71	(福)親善福祉協会	介護老人保健施設 リハパーク舞岡	神奈川県	横浜市	
72	(福)豊笑会	特別養護老人ライフヒルズ舞岡苑	神奈川県	横浜市	
73	(福)一廣会	特別養護老人ホーム かないばら苑	神奈川県	川崎市	
74	(福)鈴保福祉会	特別養護老人ホーム 柿生アルナ園	神奈川県	川崎市	
75	(福)セイワ	特別養護老人ホーム 鷲ヶ峰	神奈川県	川崎市	
76	(福)子の神福祉会	特別養護老人ホーム富士見プラザ	神奈川県	川崎市	
77	(福)ラファエル会	特別養護老人ホーム 銀の館	神奈川県	相模原市	
78	(福)城山楽寿会	特別養護老人ホーム ライフホーム城山	神奈川県	相模原市	
79	(福)県央福祉会	生活介護 パステルパレット	神奈川県	相模原市	
80	(福)きしろ社会事業会	特別養護老人ホーム鎌倉プライエムきしろ	神奈川県	鎌倉市	
81	(福)きしろ社会事業会	特別養護老人ホーム稲村ガ崎プライエムきしろ	神奈川県	鎌倉市	
83	(福)輝星会	特別養護老人ホーム 湖	神奈川県	秦野市	
84	(福)百鶴会	特別養護老人ホーム 清寿苑	神奈川県	逗子市	
85	(福)唐池学園	児童養護施設唐池学園 障害者支援施設貴志園	神奈川県	綾瀬市	
86	(福)翔の会		神奈川県	茅ヶ崎市	
87	(福)宝安寺社会事業部	生活介護 第1しおん	神奈川県	小田原市	
88	(福)勇樹会	地域密着型通所介護 日の出デイサービス	新潟県	新潟市	
89	村上市社会福祉協議会	地域福祉課	新潟県	村上市	○
90	(福)桜井の里福祉会	高齢者総合生活支援施設はな広場	新潟県	燕市	○
91	(福)富山市社会福祉協議会		富山県	富山市	
92	(福)明峰会	特別養護老人ホーム 明峰の里	石川県	小松市	
93	(福)能登福祉会	特別養護老人ホーム あっとほーむ若葉	石川県	七尾市	
94	(福)緑会	介護老人福祉施設 千寿苑	石川県	七尾市	
95	(福)牧羊福祉会	特別養護老人ホーム 能登穴水聖蹟園+町内5法人	石川県	穴水町	
96	小海町社会福祉協議会	やすらぎ円	長野県	小海町	○
97	(福)松本ハイランド	特別養護老人ホームゆめの里和田	長野県	松本市	○
98	(福)ひなたぼっこ	ケアハウス ひなたぼっこ	長野県	富士見町	
99	(福)天心会	特別養護老人ホーム竜爪園	静岡県	静岡市	○
100	(福)駿府葵会	特別養護老人ホーム久能の里	静岡県	静岡市	
101	(福)駿河会	特別養護老人ホーム晃の園	静岡県	静岡市	
102	(福)わらしな福祉会	特別養護老人ホームりんどう	静岡県	静岡市	
103	(福)誠信会	特別養護老人ホーム 富士楽寿園	静岡県	富士市	
104	(福)芙蓉会	恩賜記念みどり園	静岡県	富士市	○
105	(福)柿ノ木会	ふじさん(就労継続支援事業B型)	静岡県	富士宮市	○
106	(福)正廉会	特別養護老人ホーム 海山荘	静岡県	牧之原市	
107	(福)賛育会	特別養護老人ホーム 相良清風園	静岡県	牧之原市	
108	(福)牧ノ原やまばと学園	養護老人ホーム 相寿園	静岡県	牧之原市	
109	(福)花草会	特別養護老人ホーム うたしあ	静岡県	牧之原市	
110	(福)野菊寮	障害者支援施設野菊寮	静岡県	御殿場市	
111	(福)駿河厚生会	沼津フジビューホーム	静岡県	沼津市	○
112	(福)函南町社会福祉協議会		静岡県	函南町	○
113	(福)あま市社会福祉協議会		愛知県	あま市	○
114	(福)さつき福祉会	障害福祉サービス事業所 エコラ東海	愛知県	東海市	
115	(福)伊賀市社会福祉協議会		三重県	伊賀市	○
116	(福)亀泉会	特別養護老人ホーム 寿敬園	三重県	伊賀市	
117	(福)あやまユートピア	特別養護老人ホーム めくもり園	三重県	伊賀市	
118	(福)青山福祉会	特別養護老人ホーム 森の里	三重県	伊賀市	
119	(福)木曾岬町社会福祉協議会		三重県	木曾岬町	
120	甲良町社会福祉協議会		滋賀県	甲良町	

No.	法人名称	事業所名	所在都道府県	所在市町村	※1
121	(福)みなと寮	救護施設みなと寮	大阪府	河内長野市	
122	(福)太子町社会福祉協議会		大阪府	太子町	○
123	(福)円勝会	第2シルバーコースト甲子園	兵庫県	西宮市	○
124	(福)姫路市社会福祉協議会		兵庫県	姫路市	
125	(福)赤穂市社会福祉協議会		兵庫県	赤穂市	
126	(福)上郡町社会福祉協議会		兵庫県	上郡町	○
127	(福)多可町社会福祉協議会		兵庫県	多可町	
128	(福)千鳥福祉会	障害者支援施設 持田寮	島根県	松江市	
129	(福)神和会	特別養護老人ホーム 大野の郷	島根県	松江市	
130	(福)湖北ふれあい	特別養護老人ホーム あいかの里	島根県	松江市	
131	(福)みずうみ	特別養護老人ホーム うぐいす苑等	島根県	松江市	
132	(福)松江市社会福祉協議会		島根県	松江市	
133	(福)津山福祉会	特別養護老人ホーム高寿園	岡山県	津山市	○
134	(福)淳風福祉会	若宮園・若宮老人保健センター	岡山県	早島町	
135	(福)白亜館	特別養護老人ホーム白亜館	岡山県	早島町	
136	(福)新庄村社会福祉協議会	新庄村社会福祉協議会	岡山県	新庄村	
137	(福)西粟倉村社会福祉協議会	西粟倉村社会福祉協議会	岡山県	西粟倉村	
138	(福)備前市社会福祉協議会	備前市社会福祉協議会	岡山県	備前市	
139	(福)しあわせの郷	特別養護老人ホーム深谷荘	岡山県	備前市	
140	(福)瀬戸内福祉事業会	特別養護老人ホームグリーンピア瀬戸内	岡山県	倉敷市	
141	(福)倉敷中央天寿会	倉敷市中部高齢者支援センター	岡山県	倉敷市	
142	(福)メルヘンドルフ福祉会	特別養護老人ホーム矢掛荘	岡山県	矢掛町	
143	(福)赤磐市社会福祉協議会	社会福祉協議会	岡山県	赤磐市	
144	(福)慈風会	奈義つくし園	岡山県	奈義町	
145	(福)里庄町社会福祉協議会	里庄町社会福祉協議会	岡山県	里庄町	
146	(福)高梁市社会福祉協議会	高梁市社会福祉協議会	岡山県	高梁市	
147	(福)吉備中央町社会福祉協議会	高梁市社会福祉協議会	岡山県	吉備中央町	
148	(福)まこと会	特別養護老人ホームかもがわ荘	岡山県	吉備中央町	
149	(福)口和福祉会	特別養護老人ホーム ハートウイング	広島県	庄原市	○
150	(福)かしの木	障害児者支援事業所かしの木	広島県	呉市	
151	(福)蓬萊会	指定障害者支援施設 ゆうあい	山口県	防府市	
152	(福)ひとつの会	デイサービスセンター たまのや	山口県	防府市	
153	(福)愛世会	特別養護老人ホーム センチュリー21	山口県	宇部市	
154	(福)南風荘	障害者福祉施設 セルフ南風	山口県	宇部市	
155	(福)山水会	特別養護老人ホーム かわかみ苑等	山口県	萩市	
156	(福)朋愛会	特別養護老人ホーム みどり園	山口県	下関市	
157	(福)祥寿園	特別養護老人ホーム 寿海荘	山口県	下関市	
158	(福)開成会	指定障害者福祉サービス事業所 大藤園・王司山田園	山口県	下関市	
159	(福)やまばと会	特別養護老人ホーム 員光園	山口県	下関市	
160	(福)那賀町社会福祉協議会	那賀町社会福祉協議会	徳島県	那賀町	○
161	(福)いずみ保育園	生活支援センター高松希	香川県	高松市	○
162	(福)高知市社会福祉協議会		高知県	高知市	
163	(福)敬愛園	アットホーム博多の森	福岡県	福岡市	○
164	(福)今山会	特別養護老人ホーム 寿生苑	福岡県	福岡市	
165	(福)信和会	軽費老人ホーム 玄洋荘	福岡県	福岡市	
166	(福)済昭園	児童養護施設 済昭園 養護老人ホーム 済昭園	佐賀県	嬉野市	
167	(福)西方寺	西方寺保育園	熊本県	水俣市	
168	(福)龍和会	特別養護老人ホーム 寿志の里	大分県	大分市	
169	(福)慶明会	日南事業部	宮崎県	日南市	○
170	(福)まりあ	特別養護老人ホーム まりあ	宮崎県	都城市	○
171	(福)耕和会	城ヶ崎小戸の家	宮崎県	宮崎市	○
172	(福)日之影町社会福祉協議会		宮崎県	日之影町	
173	(福)愛光会	障害者支援施設 桜町学園	鹿児島県	鹿屋市	
174	(福)愛光会	総合サポートセンター ラン	鹿児島県	鹿屋市	
175	(福)恵仁会	特別養護老人ホーム 長樹園	鹿児島県	鹿屋市	
176	(福)永生会	特別養護老人ホーム 慈恵園	鹿児島県	鹿屋市	
177	(福)以和貴会	特別養護老人ホーム 以和貴苑	鹿児島県	鹿屋市	
178	(福)恵友会	特別養護老人ホーム 花岡の里	鹿児島県	鹿屋市	
179	(福)興正会	特別養護老人ホーム 出水の里	鹿児島県	出水市	

※1 ○:アンケート調査に外出支援を実施していると回答し、掲載を承諾をされた法人です
 無印:調査研究委員会にて把握済みの外出支援実施法人です

◆調査研究委員会・委員名簿 ※ ☆印は全国移動ネット理事

<委員長> 鎌田 実／東京大学大学院新領域創成科学研究科 教授
<委員長代理> 島津 淳／桜美林大学健康福祉学群 教授
<委員> 嶋田 暁文／九州大学大学院法学研究院 教授
棕野 美智子／松山大学人文学部社会学科 特任教授
鬼頭 裕美／松山大学人文学部社会学科 特任講師
清水 浩一／(一財)医療経済研究・社会保険福祉協会 常務理事
高橋 功／(一財)医療経済研究・社会保険福祉協会 業務推進部 部長
岩崎 孝宏／(一財)医療経済研究・社会保険福祉協会 業務推進部 課長
服部 真治／(一財)医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構 次長
星崎 徹／(社福)千葉市社会福祉協議会地域福祉推進課推進係 主任主事
中沢 豊／松戸市高齢者支援課 参事
伊藤 重夫／多摩市保健医療政策担当部長
徳田 武／(株)ライフ出版社 代表取締役社長
大山 重敏／福島県移動サービスネットワーク 事務局長☆
笹沼 和利／埼玉県移送サービスネットワーク 代表☆
杉本 依子／(特非)ハンディキャブゆづり葉 理事長☆
河崎 民子／(特非)かながわ福祉移動サービスネットワーク 理事☆
石山 典代／(特非)かながわ福祉移動サービスネットワーク 事務局長☆
遠藤 準司／(特非)アクティブネットワーク 代表理事☆
柿久保浩次／関西STS連絡会 事務局☆
横山 和廣／(特非)移動ネットおかやま 理事長☆
平野 征幸／さが福祉移動サービスネットワーク 世話人
伊藤みどり／(特非)全国移動サービスネットワーク 事務局長

◆執筆者

第1章1 河崎民子／委員
第2章 鬼頭裕美／委員
第3章5 石尾暢久／損保ジャパン株式会社
第3章6 服部真治／委員、山田健一郎／(一財)佐賀未来創造基金

◆執筆協力者

第1章2 徳田武／委員、嶋田暁文／委員、河崎民子／委員、岩田雅之・武田英俊／(福)みずうみ
第4章2 河崎民子／委員
第4章3 中沢豊／委員、坂倉剛／早稲田大学大学院生
第4章参考 嶋田暁文／委員

◆レイアウトデザイン (株)アダプティブデザイン

「高齢者等の移動・外出手段確保に関する調査研究」事業報告書
地域と社会福祉法人でつくる高齢者の外出支援

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク
2020(令和2)年3月