

市町村「総合事業」担当者のあなたへ

総合事業 de 移動・外出支援

Let's start



住民力と
地域力で
やってみたら..
こんなことが
できました!



介護予防・日常生活支援総合事業が2015(平成27)年度に始まって3年がたちました。住民主体の移動・外出支援も少しずつ増えていますが、必要性を感じていてもハードルが高いと思いませんか。ここでは、各地で始まった活動を6つの典型的なプランにまとめてお示しします。きっとあなたの地域でもできるプランがあるはずですよ！

NPO法人 全国移動サービスネットワーク

2018(平成30)年3月

このリーフレットは、日本財団の助成を受け「訪問型サービスD等に関する調査研究及び開発支援」事業の成果物として作成したものです。全国移動ネットのホームページ(下記 URL)では、先行事例の情報、Q&Aなどを掲載していますので、ぜひご覧ください。
<http://www.zenkoku-ido.net/>

住民主体の移動・外出支援創出プロセス

活動を創出するプロセスでは、市町村職員の役割はファシリテーターです。住民丸投げでも職員主導でもなく、情報提供や生活支援コーディネーターの支援など黒子役に徹しながら、各ステップで住民の意思決定をサポートしましょう。もちろん、総合事業や道路運送法など制度との調整や活動しやすい要綱づくりは、市町村職員にしかできない重要な仕事です。ぜひ、住民とともに、地域のニーズと資源に合った活動の創出に取り組んでみてください。

※各ステップは前後したり、繰り返したりして進んでいきます。

STEP 1

地域の現状やニーズの把握 / 勉強会

- 地域が直面している状況を知り、どんな地域にしていきたいかを話し合う
- 支え合いの活動の必要性を学ぶ
- アンケート調査等を元に高齢者のニーズを把握する

STEP 2

地域資源の発見・調査

- つながれそうな人・組織・モノを探す、地域にある活動の見える化

STEP 3

移動・外出支援 or 居場所づくりなどの必要性の検討・判断

- STEP 1、2 を元にほしいサービスを考える
- 移動・外出支援に取り組むかどうかを決める

Check Point

サロン等の居場所づくりから見極める移動ニーズ

ゼロから移動・外出支援を立ち上げるのではなく、サロン等が先にスタートし、その中でボランティアによる送迎を試みて、移動ニーズがある程度出てきた段階で、訪問の可能性を考えるという進め方もあります。

STEP 4

移動・外出支援の創出に向けて動き出す / ワークショップ、視察

- できるサービス、自分にできることは何かを考える
- 中心メンバーを組織化し、今後の計画を立てる
- 協力者・賛同者を増やす
- 関連する施策(交通サービスや福祉制度)、他の地域の情報を得る
- 先行地域を訪問し、サービスのしくみや必要なモノ・条件を具体化する

Check Point

住民自ら移動手段を確保する手法はいろいろある

- 既存の交通サービスの見直し、住民が運営して交通事業者が運行する自主運行バス、住民が自ら運行する福祉有償運送・公共交通空白地有償運送、登録不要の活動等、住民にできることはいろいろあります。最近では、市町村運営有償運送を地縁組織が受託運行する例なども出てきています。

STEP 5

担い手を育て、安全確保の対策をとる / 講習会等

- 運転者育成講習会、保険の勉強会、先行地域の話聞く会など

STEP 6

しくみと組織を固める

- 必要な資金、人、車両、拠点を確保する。しくみのイメージを修正する
- 目的地、対象者、活動頻度、サービス実施の流れなどを決める
- 会則、利用者と活動する人の位置づけなど組織の形を整える
- 総合事業等の制度活用の可能性を模索(自治体職員は要綱等を整備)

Check Point

社会福祉法人の「公益的な取り組みを実施する責務」と移動・外出支援

- 各地でデイサービスの空き車両を使って、買物支援を行う例が増えています。社会福祉法人が車両と運転スタッフを提供し、地域ボランティアが添乗するタイプと、車両のみを無償提供し、ボランティアが運転+添乗するタイプがあります。どちらも自治会等や市町村からのはたらきかけが欠かせません。

STEP 7

モデル事業(試行)

- 身近な人で利用したい人を募り、試行的に運行
- 利用者と運転者等の活動者の募集・登録をする
- 補助金、助成金等の申請

Check Point

総合事業のうち移動・外出支援に活用できる類型

- 通院や買物の送迎の場合は、訪問Dケース1(通院、買物等)のほかに、訪問型サービスB(以下、訪問B)に移動・外出支援を含むこともできます。
 - 通所型サービスA・B・Cおよび一般介護予防事業では、送迎を当該サービスの一部として実施することが可能です。別の主体がこれらへの送迎を行う場合は、訪問型サービスD(以下、訪問D)のケース2(通所型サービスへの送迎)とすることも可能です。
- ※本紙では、住民主体のサービスを想定しているため、通所B、訪問D、一般介護予防事業を適用するプランをお示ししています。

本格実施へ

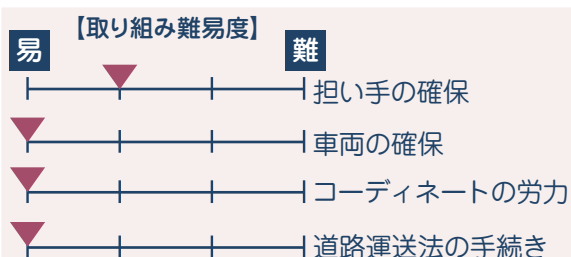
これならできそう！ 6つの取り組みプラン

「目的地」や「対象者」により、総合事業で補助できる範囲は異なります。総合事業の活用を想定して各地の取り組みを6つのプランに整理しました。総合事業を活用するからといって、事業全体が縛られてしまうわけではなく、補助対象外の人や目的地に送迎してもかまいません。

総合事業の補助の考え方はp10、道路運送法について、「手続き不要」の根拠は、p11を参照してください。 ※p4～9の【取り組み難易度】は全国移動ネットの主観的な評価です

プラン 1 マイカーでのサロン送迎

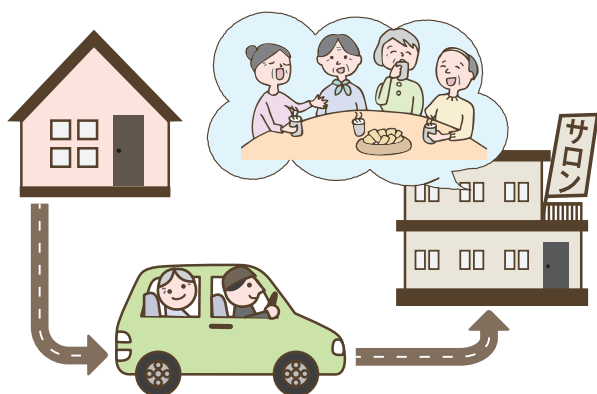
- ボランティアが自分の車で、1～2人をサロン等の居場所に連れて行く。
- サロン利用料が設定可能。
- サロンを店舗内に設定したり移動販売に来てもらえば買物支援にも。



	典型例
目的地	サロン等の居場所(一般介護予防、通所B等)
補助対象者	高齢者全般(一般介護予防)、要支援者等(通所B、訪問D)
利用者負担	サロン利用料(送迎代の加算は不可)
道路運送法	手続き不要
担い手	サロンの参加者や送迎のボランティア
車両	マイカー
総合事業の類型(事例)	■一般介護予防(国東市) ■通所B ■訪問D ケース2(網走市)
補助できる経費	■一般介護予防⇒サロン運営費(家賃等)+ガソリン代実費 ■通所B⇒コーディネーター人件費、家賃等、ガソリン代実費 ■訪問D ケース2⇒コーディネーター人件費、家賃等、ガソリン代実費

プラン 1 を選ぶのはこんなとき

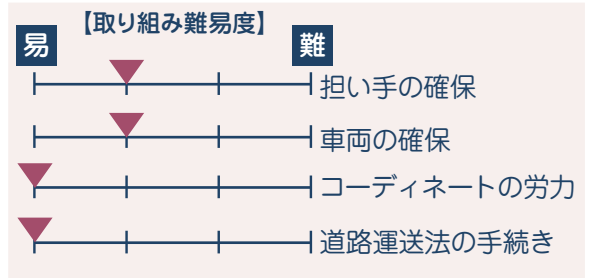
- 利用者同士が近くに住んでいるとき
- 利用者の中に運転できる人が何人かいるとき



プラン 2

乗り合ってサロンに送迎

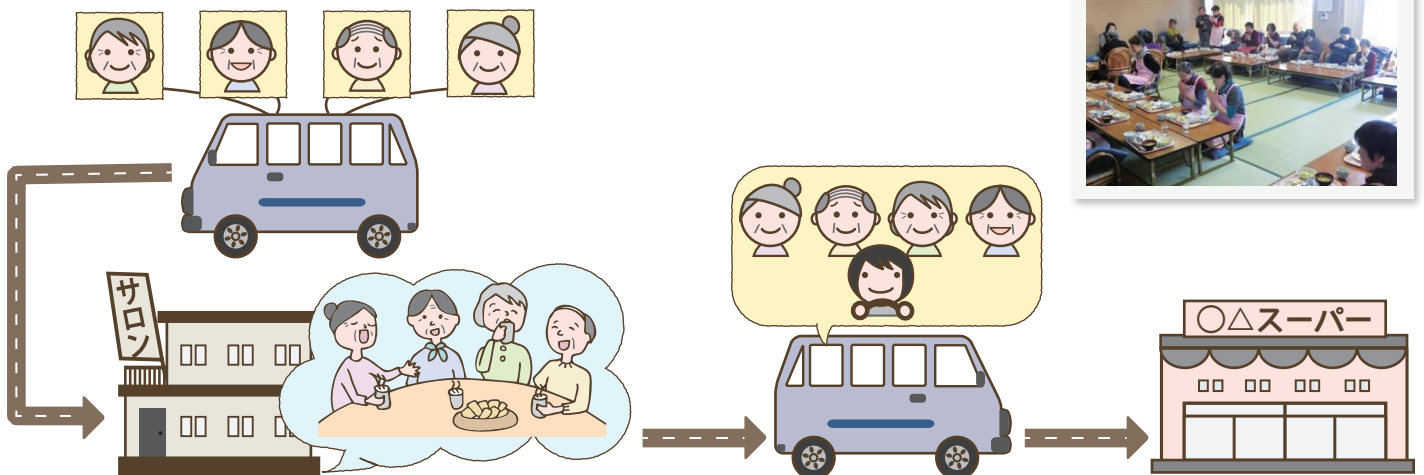
- 1台の車両で利用者宅へ迎えに行き、サロン等の居場所へ送迎する。サロンからスーパー等へ出かけたり帰りに寄り道する方法も。
- 集うことで参加者同士の関係ができ、乗りあう楽しさ生まれる。
- 交流と用足しで外出意欲が高まる一石二鳥のプラン。



	典型例
目的地	サロン等の居場所(一般介護予防、通所 B 等)
補助対象者	高齢者全般(一般介護予防)、要支援者等(訪問 B・D、通所 B)
利用者負担	サロン利用料(送迎代の加算は不可)
道路運送法	手続き不要
担い手	社会福祉法人の職員や送迎のボランティア
車両	社会福祉法人の空き車両など
総合事業の類型(事例)	■訪問 D ケース 2(秦野市、防府市) ■一般介護予防(神栖市) ■通所 B
補助できる経費	■訪問 D ケース 2⇒コーディネーター人件費、家賃等、ガソリン代実費 ■一般介護予防⇒サロン運営費(家賃等)+ ガソリン代実費 ■通所 B⇒コーディネーター人件費、家賃等、ガソリン代実費
オプション	サロンに集まらずに直接スーパー等への買物(総合事業活用なし)

プラン 2 を選ぶのはこんなとき

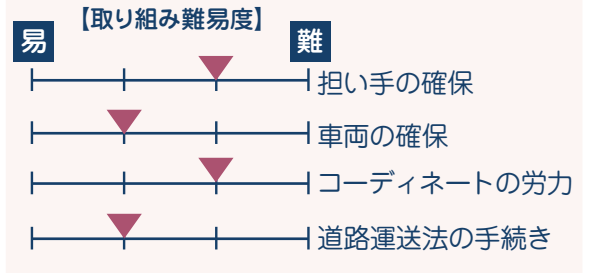
- 利用者の中に運転のできる人がいないとき
- 社会福祉法人等からデイサービスの空き車両を提供してもらえるとき



プラン 3

マイカーで個別送迎

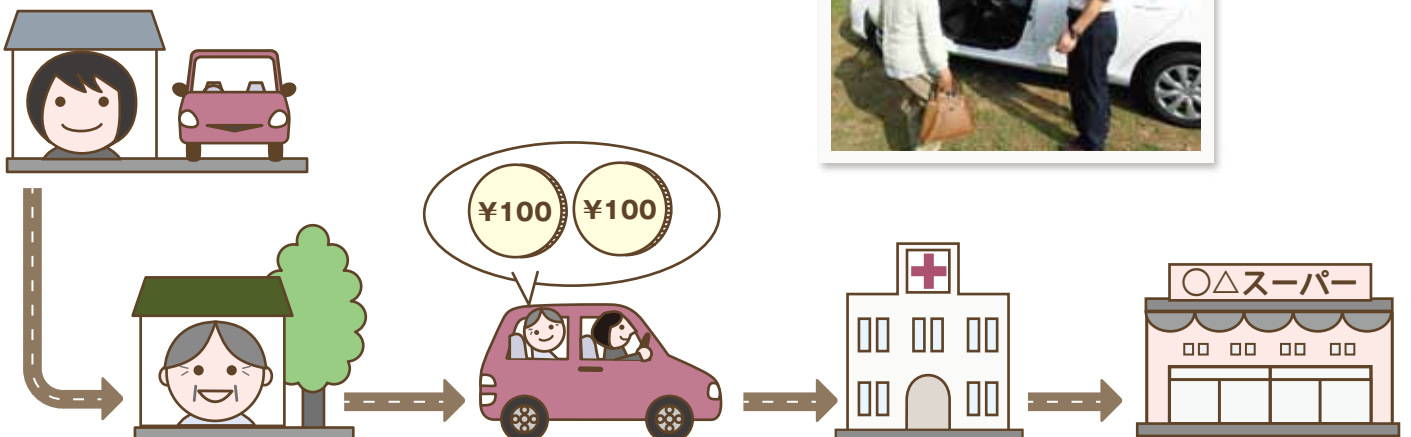
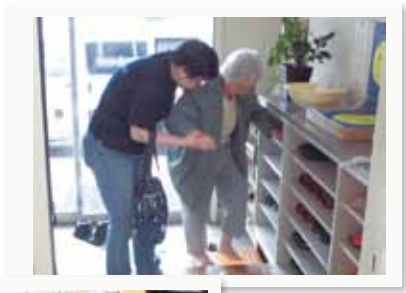
- ボランティアがマイカーを使い、ドア・ツー・ドアで、利用者の希望する目的地へ送迎する。
- 利用者と運転者をつなぎ、日々のサービス提供計画を立てるコーディネーターが必要。



	典型例
目的地	近場であれば自由(ケアマネジメントを踏まえて)
補助対象者	要支援者等(訪問 D)
利用者負担	ガソリン代実費
道路運送法	手続き不要
担い手	無償の送迎ボランティア
車両	マイカー
総合事業の種類(事例)	■ 訪問 D ケース 1 (米原市、大網白里市)
補助できる経費	■ 訪問 D ケース 1 ⇒ コーディネーター人件費、付添支援を根拠とした間接経費の補助 (家賃等)

プラン 3 を選ぶのはこんなとき

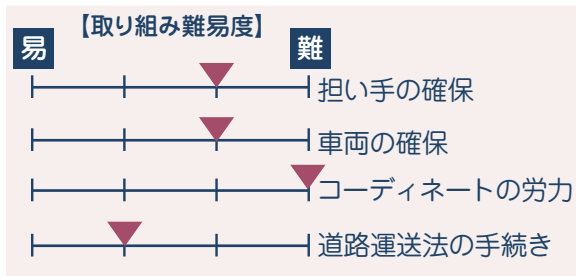
- マイカーボランティアを一定数確保できるとき
- 家事支援の中でも送迎の占める割合が高く別建てにする必要があるとき



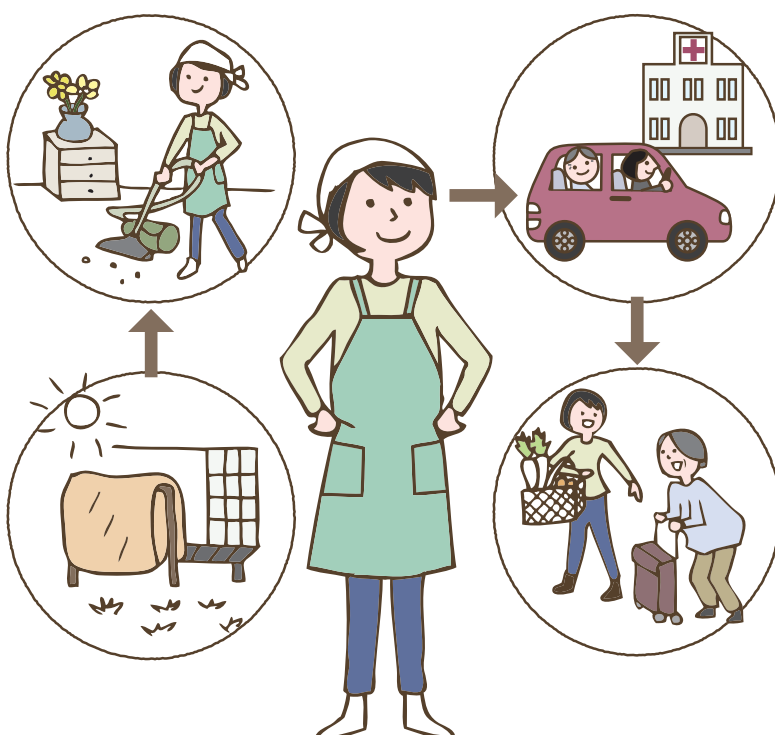
プラン 4

家事支援と一体の送迎

- 近場の目的地へ個別に送迎する。中心となるのは付添や介助。または他の生活支援サービス。
- 送迎を含む家事支援の利用料を設定。ガソリン代等の設定は不可。
- 利用者と運転者をつなぎ、日々のサービス提供計画を立てるコーディネーターと組織的な運営が必要。



	典型例
目的地	近場であれば自由(ケアマネジメントを踏まえて)
補助対象者	要支援者等(訪問 B)
利用者負担	家事支援等の利用料
道路運送法	手続き不要
担い手	家事援助サービスの有償ボランティア
車両	マイカー
総合事業の類型(事例)	■訪問 B(松戸市、八王子市)
補助できる経費	■訪問 B⇒コーディネーター人件費、間接経費の補助(家賃等)
オプション	家事支援を訪問 B とし、移動・外出支援を訪問 D とする



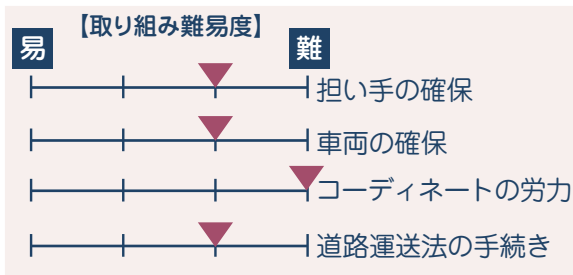
プラン 4 を選ぶのはこんなとき

- 家事支援等の幅広い生活支援と移動・外出支援の両方を行うことが可能な人材や団体があるとき
- 利用者と運転者をある程度近距離でマッチングできそうなとき

プラン 5

有償でどこへでも個別送迎

- 利用者から非営利の範囲内で運賃が受け取れる。遠くても個別に送迎でき、目的地の自由度が高い方法。
- 道路運送法上の登録手続きが必要。福祉有償運送は利用者が要介護者、要支援者、障がい者等に限定され、元気高齢者は対象外。
- 利用者と運転者をつなぎ、日々のサービス提供計画を立てるコーディネーターと組織的な運営が必要。

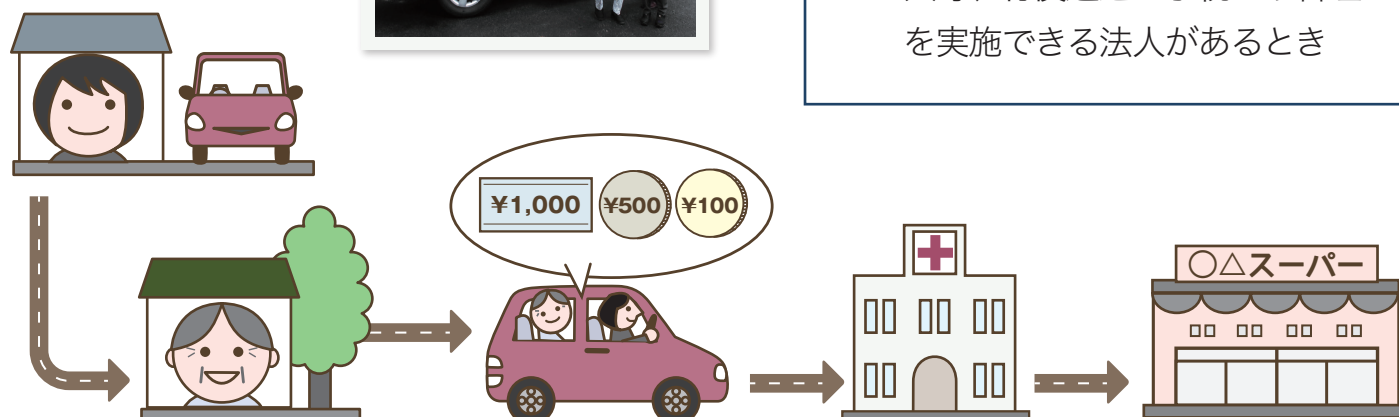


	典型例
目的地	自由(ケアマネジメントを踏まえて)
補助対象者	要支援者等(訪問D)
利用者負担	運送の対価(距離制や時間制)、運送の対価以外(介助料、待機料等)
道路運送法	福祉有償運送または公共交通空白地有償運送の登録が必要
担い手	有償ボランティア、法人の職員
車両	マイカー、法人車両
総合事業の類型(事例)	■訪問型D ケース1(取手市、美郷町)
補助できる経費	■訪問型D ケース1⇒コーディネーター人件費、間接経費の補助(家賃等)
オプション	4条ぶら下がり許可事業者による送迎(いわゆる介護タクシー)



プラン 5 を選ぶのはこんなとき

- 目的地がやや遠く、無償ボランティアを確保するのが難しいが、有償ボランティアなら確保できるとき
- 介護サービスを提供している法人等、有償運送の手続きや管理を実施できる法人があるとき

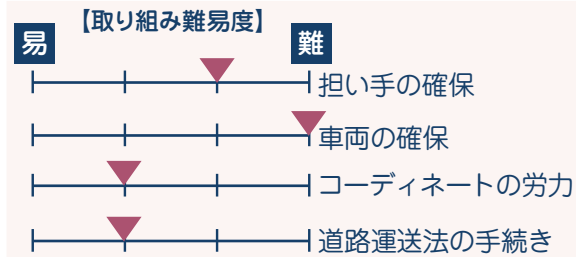


プラン 6

乗り合ってあちこちへ送迎

総合事業を
活用しない
こんな方法も…

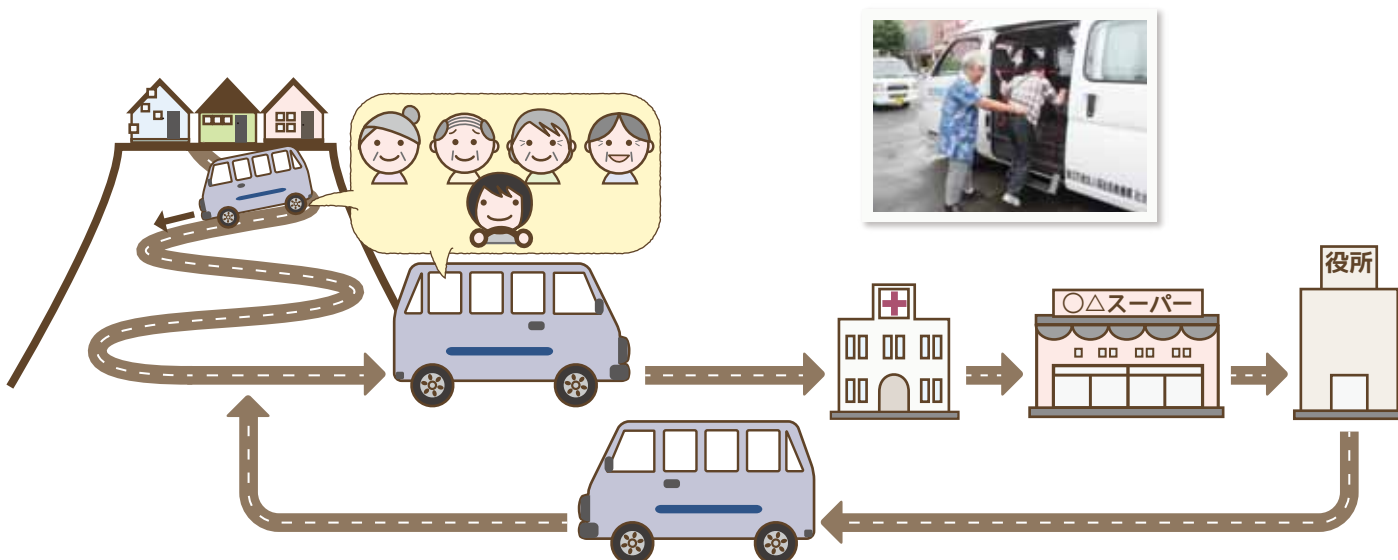
- 決まった曜日、時間帯、目的地で運行。あらかじめ登録している利用者をドア・ツー・ドアで送迎する。
- ルート選定や変更が必要ない程度の狭いエリアで、目的地(複数)を設定する。
- 時刻を固定せず、予約に応じてお迎えに行く場合は、コーディネーターが必要。
- 乗り合える専用車両の確保が必要。



	典型例
目的地	サロン等の居場所、近場のスーパー、病院など
利用者負担	無料またはガソリン代実費
道路運送法	手続き不要
担い手	送迎のボランティア、添乗のボランティア
車両	専用車両(白ナンバーで可)
総合事業の類型(事例)	総合事業の活用を前提としないプラン。総合事業に合致する活動を部分的に補助することは可能
オプション	ボランティアのマイカーを使用。企画運営は住民組織で、タクシー事業者に運行委託する

プラン 6 を選ぶのはこんなとき

- ✓ 定期的に動ける運転者と車両が確保されていて、そのコストが、利用料無料でも賄えるとき
- ✓ 地域住民(利用者含む)が、コースや運行の時刻設定や頻度などを自主的に決定し合意できるとき



各プランの「参考例」の資料は全国移動ネットのホームページに掲載しています。

早わかり法制度 総合事業編

プラン①～⑥の実施に当たって総合事業の補助金を活用する場合は、下表の条件を満たす必要があります。

- *1 一般介護予防事業のうち「介護予防普及啓発事業」または「地域介護予防活動支援事業」として実施
- *2 登録不要の活動の種類はp11の①～④参照

総合事業の種類	訪問Dケース1) 通院や買物等	訪問Dケース2) 通所目的	訪問B	通所B	一般介護予防 事業*1
内容・目的地	通院等における送迎前後の付添支援(目的地はケアマネジメントによる)	通所Bや一般介護予防事業による通いの場の送迎を別主体が実施	(住民主体で)家事支援等生活支援の一部として送迎を実施	通所Bへの送迎(同一主体でも別主体でも)	通いの場への送迎(同一主体でも別主体でも)
補助が可能な経費	コーディネーター人件費	○	○	○	○(市町村判断)
	家賃・通信費等	○	○	○	○(市町村判断)
	車両維持購入費	×	○(市町村判断)	×	○(市町村判断)
	ガソリン代	×	○	×	○
補助対象となる利用者	要支援1、要支援2、基本チェックリスト該当者				高齢者は誰でも
ケアマネジメントの要否	要	要	要	要	不要
利用者負担 (登録不要の場合)*2	ガソリン代実費①	ガソリン代実費①	家事支援と同一の利用料④	サロン利用料のみ③	サロン利用料のみ③

要チェック!

総合事業を活用したしくみづくりのヒント

■要支援者等以外&居場所以外も送迎したい…按分等で運営費補助を!

多くの住民主体の活動は、要支援者等に限定せず地域のニーズに応じて柔軟に行われています。間接経費の「補助(助成)」であれば、補助対象となる人や目的地があることを根拠として、補助することができます。

ひとこと

補助は基盤強化を念頭において!

サービスの利用調整をするコーディネーター(第3層)の配置が不可欠です。ガイドラインでは利用者数の人数按分が例示されていますが、コーディネーター人件費の補助は、事業対象者の利用者数で按分するのではなく、定額設定にすることも可能です。固定費と変動費を区分した補助で住民主体の助け合いの基盤を強化することも重要です。

■交通行政との連携が「総合事業のガイドライン」に記載されました

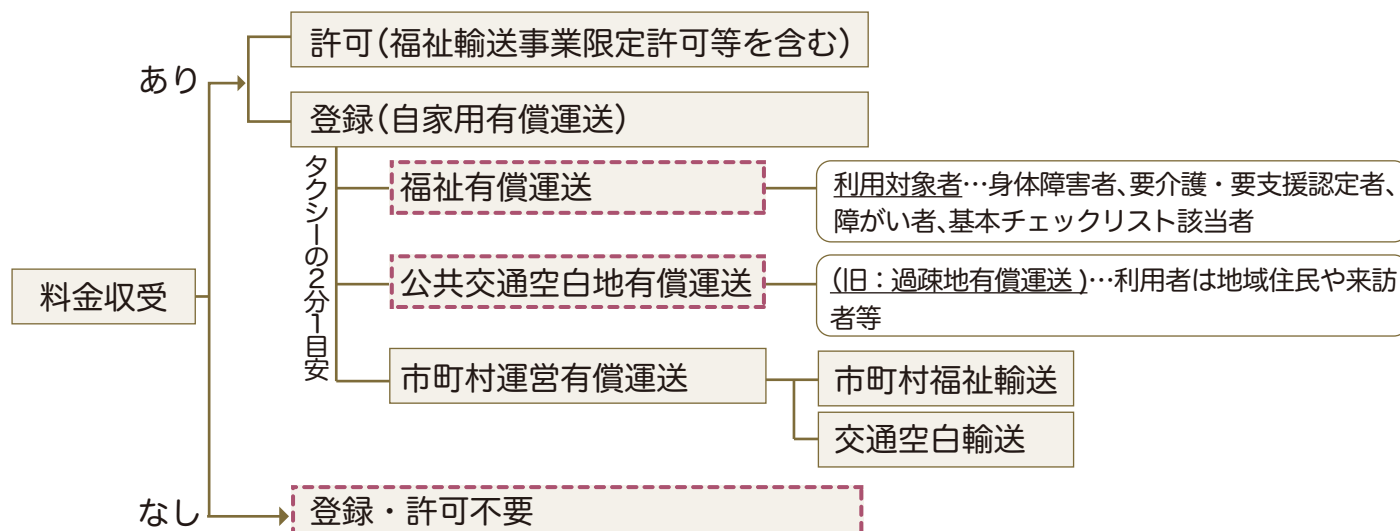
p12にある「検討会」の中間とりまとめを受け、「総合事業のガイドライン」に、移動ニーズへの対応として、福祉部局と交通部局が連携が重要であること等が具体的に記載されました。

「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドラインについて」新旧対照表

http://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-12300000-Roukenkyoku/0000088520_2.pdf

早わかり法制度 道路運送法編

道路運送法では、料金収受の有無や対象者、地域特性等によって手続きが変わります。自家用車(白ナンバー)の車両を使用した住民主体の移動・外出支援は、道路運送法の枠組みにあてはめると以下 のようになります。



●登録・許可不要の活動の種類

2006(平成18)年に発出された旅客課長名の事務連絡「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」に例示されたしくみのうち、総合事業を活用して実施する移動・外出支援に当てはまるもの

- ①利用者からの給付がガソリン代実費、道路通行料、駐車料金(特定費用)のみの場合
- ②市町村の事業として市町村の車両で実施されるなど、利用者の負担がゼロの場合
- ③サロン等、目的地の利用にかかる料金のみ(送迎の有無にかかわらず)の場合
- ④子どもの預かりや家事身辺援助等のサービスと一体型の場合

その他、利用者が自発的に寄付をする場合や、利用の有無に関わらず一律の会費を払う場合

変わる!

「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を受けて

国土交通省は「検討会」中間とりまとめ(平成29年6月)で住民主体の移動・外出支援の必要性を明記。順次、見直しが行われています。

■市町村運営有償運送の見直しが行われました(平成29年8月)

【交通空白輸送】(前)路線を定めて運行 → (後)定路線のほかに区域運行も可能に

【交通空白輸送と市町村福祉輸送】(前)市町村の車両に限定 → (後)持ち込み車両の使用が可能に

■登録を要しない輸送(互助による輸送)が明示されました

- 1)NPO等が自治体の車両を活用したり、車両の維持購入費の補助を受けても登録不要と整理(平成29年8月)
- 2)互助による輸送モデルを広く情報提供するパンフレット作成(平成30年3月)
- 3)利用者からガソリン代・通行料・駐車場代の他に、仲介手数料を収受することが可能に(平成30年3月)
- 4)実施にあたっての条件整備として、新たな保険商品の開発(検討中)

■福祉行政との連携の具体的な方策が示されました

「協議体」と「地域公共交通会議」「運営協議会」等との連携、相互理解促進(平成29年6月)

● 交通分野だけでは解決できない時代を乗り切るために

東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻 教授

鎌田 実



少子高齢化による超高齢社会・人口減社会において、地域の足を地域コミュニティ内の工夫によって確保していくことは重要と考えられます。公共交通の維持確保がますます困難になっていく所では、生活の基盤を確保する点からも、コミュニティの活性化の点からも、移動は重要なファクターです。運転免許を持っていない方だけでなく、今は運転できている方も将来的にどこかで免許返納をしていくことになるでしょう。地域の移動サービスの利用者になり得るわけで、今のうちから仕組みを作っておくことが大切です。

政府は、最近、「高齢社会対策大綱」をまとめました。

(<http://www8.cao.go.jp/kourei/measure/taikou/h29/hon-index.html>)

移動・交通については、「交通政策基本法」があり、

(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport_policy/sosei_transport_policy_tk1_000010.html)

「地域公共交通の活性化再生法」もあり、

(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html)

自治体の役割が重要です。また、サステナブルな地域の構築には、地域の構成員一人ひとりが自分の役割を果たしていくことも大切です。

人生100年時代をどのように生き抜くか、人口減の続く地域の将来像をどのように考えていくのか、自治体も個々の人々も大きく動き始めるタイミングが到来していると言えましょう。

● 生活支援体制整備事業を活かして、移動・外出支援を！

一般財団法人 医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構

研究部研究員兼研究総務部次長

服部 真治



「買物や病院に行きたいのに足がなくて行けない」。近所に住んでいる方々がそんな状況にあったらどのように思いますか？
「サロンに通って健康づくりをしたいけど遠くて通えない」。自治体職員として、住民から相談を受けたら、あなたには何ができますか？



自分にできることがあるのなら力になりたいと思う方はたくさんいらっしゃいます。しかし、高齢者の「輸送」、一筋縄にはいきません。でも、誰かと一緒に考えることができたなら…、誰か詳しい人が支えてくれたら…。あるいは、町の予算で全て対応することは難しいけど、無償で運転はしようとおっしゃってくださる方がいるのなら…。そんな声に答えるために生活支援体制整備事業は生まれました。

生活支援体制整備事業の本質は、「人と人とをつなぐこと」、「地域の課題を皆さんに気づいてもらうこと」、そして「誰かの役に立とうとする人を皆さんで支えること」です。また、生活支援コーディネーターとは、いわば「支える人を支える人」であり、協議体はそのチームです。形にこだわらず、関心のある方々に呼びかけて、まずは話し合いを始めましょう。それぞれの得意なことを持ち寄り、それぞれの事情を知り、また、高齢者の移動確保にはさまざまな手段があることを学び合い、そして、それぞれのできることを出し合えたら、きっとその地域の実情に合った移動・外出支援を作り出すことができると思います。



NPO 法人 全国移動サービスネットワーク(略称：全国移動ネット)

〒156-0055 東京都世田谷区船橋1丁目1番2号 山崎ビル 204号 <TEL> 03-3706-0626(受付時間 平日 10:30~16:30)
<email> info@zenkoku-ido.net <HP> <http://www.zenkoku-ido.net/>

全国移動ネットは「いつでも、誰でも、どこへでも出かけることのできる社会の実現」をめざし、1998年に設立されました。福祉有償運送等の移動サービスの実施団体や、研修実施団体、関係者によって構成されるネットワーク組織です。