



住民主体の移動・外出支援に関わる制度活用のヒント集

こんなお悩みありませんか？

下記のカテゴリーからお知りになりたいものを選ぶと、今までに寄せられたお問い合わせ一覧を見ることができます。

- [01. サービス創出の考え方](#)
- [02. 道路運送上の登録・許可不要の活動](#)
- [03. 福祉有償運送の活用](#)
- [04. 社会福祉法人等の公益活動](#)
- [05. 訪問Bと一体型の送迎](#)
- [06. 訪問D](#)
- [07. 一般介護予防事業の送迎](#)
- [08. 地域支援事業の対象者](#)
- [09. 補助金の出し方](#)
- [10. 保険と安全対策](#)
- [11. 担い手育成](#)

01. サービス創出の考え方

質問01-1

スーパーや近くに医療機関がなく、短い距離しか歩けない高齢者の移動支援については、総合事業の中でどう組み立てていけるのか。

質問01-2

過疎化の進んだ町。市町村が、町内のタクシー会社に市町村運営有償運送（交通空白輸送）を委託しているが、車両が1台しかない。公共交通空白地有償運送を立ち上げられるような団体もない。過疎地域での実践例を教えてください。

質問01-3

町には、福祉有償運送団体も送迎のボランティアグループもない。社協の車両貸し出しと、登録不要の活動を地縁組

織やご近所同士で行っている地域があるだけ。地域たすけあいのNPOは送迎をしておらず、活動が伸び悩んでいる。このような地域で、何を糸口にしたら、移動・外出支援を立ち上げられるか。

質問01-4

足腰が不自由な住民が、地域のサロンや体操教室へ行きたくても移動手段がなく、参加できない。近隣のデイサービスの事業者が車両の空き時間を使い、買い物の移動手段として提供しているが、時間や場所、利用者数に限界があり、限定的である。ほかに活用できる地域資源はどのようなものがあるか。

02. 道路運送上の登録・許可不要の活動

質問02-1

ボランティアの方への謝礼（直接人件費）として、ボランティアポイントや地域通貨で還元する際の制約等があるか。（道路運送法、税法、その他）

質問02-2

町内の高齢者を、運転者が自分の車で、商店街などに送迎してくれたら、町からポイントを贈呈して、ポイントが貯まると、現金や商店街のプリペイドカードを贈呈するという案が出ている。これは行っていいものなのか知りたい。

質問02-3

ボランティアで登録不要の活動を行うにあたって、ガソリン代の実費計算をどのようにすればいいのか知りたい。利用者も運転者や団体もわかりやすいように、定額設定をしたい。

質問02-4

有償運送の登録を検討したが、利用希望者が福祉有償運送の対象者ではないし、公共交通空白地有償運送は対象地域が限定されやすいと聞いた。おそらくわが町は対象外。会員制で1枚1時間数百円といった団体があるようだが、登録不要で問題ないか。

質問02-5

利用者から受け取ったガソリン代が、実際の給油金額を超えた場合、超えた分を寄付したいと言われたら受け取っても問題ないか。

質問02-6

移動・外出支援を利用したい人や応援したい人から年会費をもらおうと考えている。利用の有無に関わらず一律の年会費は、道路運送法には抵触しないか。

質問02-7

子どもの預かりや家事・身辺援助等のサービスが中心となる場合は、利用料をとっても登録不要とされているが、介護や家事支援と送迎との従事バランスはどのくらいと考えればいいか？その根拠は？この方法を取る場合、加えてガソリン代は実費で利用者から受け取ってもよいか。

03. 福祉有償運送の活用

質問03-1

福祉有償運送で通所の送迎を行い、それを訪問Dにすることもできるか。先行事例を見ると通所の送迎は許可・登録事業者が行っても、利用者負担はゼロのようだった。福祉有償運送ではできないのか。複数乗車の手続きが大変なのか。

質問03-2

福祉有償運送の対象（処理方針の通達）に基本チェックリスト該当者が加わったようですが、そもそも単独で公共交通機関の利用が難しいことが前提条件とされているので、そのような状態の高齢者は少なく、訪問Dとして福祉有償運送を行うことは難しいのではないかと。

質問03-3

訪問Dのケース1の実施を考えている。福祉有償運送団体が実施主体になる場合、旅客の範囲が事業対象者・要支援者・要介護者のいずれかに限定される。もっと軽度の高齢者を送迎することはできないのか。

04. 社会福祉法人等の公益活動

質問04-1

町内企業、社会福祉法人や医療法人の送迎車両の空き時間を活用して、町内の店舗等の送迎ができればと考えている。車両等を借りるにあたって注意すべき点はあるか。

質問04-2

医療法人から車両とドライバーを出してもらって買物支援を検討中。ドライバーは法人の非常勤職員。利用料が無料なら、道路運送法に抵触するおそれはないか。

質問04-3

民間事業者が空き時間で協力する場合、ガソリン代等は協力する事業者が負担することが一般的か。利用者に求めることは可能か。

05. 訪問Bと一体型の送迎

質問05-1

室内外の掃除・介助も含め、通院同行や買い物同行等を行っている団体がある。利用者負担は家事支援と同額で実施している。訪問Bの一部として移動・外出支援を行う場合、補助のしくみを家事支援と移動・外出支援で変えてもよいか。

質問05-2

「訪問B（買物・通院への付き添い支援型）での移動支援」を検討中だが、「付き添い支援（生活支援）の利用料」に加え「ガソリン代等の実費」を利用者に求めてもよいか。

06. 訪問D

質問06-1

訪問D（移動支援）は2パターンの類型が示されているが、そのうちケース2は通所Bにおいて、その送迎を別主体で実施する場合とされているが、一般介護予防で実施するサロンや健康体操教室等への送迎は該当となるのか。

質問06-2

訪問Dについて、地域支援事業外で行う高齢者の集いの場等への送迎を実施することは適切か。

質問06-3

訪問D（移動支援）の利用者は、要支援者又はチェックリスト該当者のみと理解してよいか。

07. 一般介護予防事業の送迎

質問07-1

一般介護予防事業の中で、補助金の対象経費に送迎の費用を加えることができるかどうか。その場合の補助対象経費は何か。

質問07-2

一般介護予防事業の通いの場に、元気な高齢者（参加者）も含めて送迎することは可能か。

質問07-3

一般介護予防事業の通いの場への送迎を、別主体が行い、それを訪問Dとした場合は、参加者の一部（要支援1, 2、基本チェックリスト該当者）しか乗せられないのか。

質問07-4

一般介護予防事業の通いの場への送迎を別主体が行う場合、訪問Dとするのがいいのか、一般介護予防事業の中で送迎の補助を加算して行うほうがいいのか、違いが分からない。

08. 地域支援事業の対象者

質問08-1

訪問B、D（目的地前後）の支援と訪問A（目的地内の生活援助・・・買い物等）を同一主体が一体的に行うことは可能か。

質問08-2

訪問型B、訪問型Dでは利用対象者が要支援、事業対象者に限定されてしまうことが課題。免許返納後の高齢者の中には、もっと軽度の人もいるので、どのような対応策があるか。

質問08-3

訪問B、訪問Dで行う場合、ケアマネジメントはA, B, Cのどれが適当か。

質問08-4

基本チェックリストで事業対象者になると更新が無くなるのでモニタリングなしの人はずっと使い続けることになるのか。福祉有償運送の登録更新時には古い内容の利用者名簿でいいのか。

09. 補助金の出し方

質問09-1

訪問Dや訪問Bについて、市町村の負担方法は、サービス調整に当たるコーディネーターの person 費や運営のための経費の一部（家賃、光熱水費等）を補助すると理解しているが、その手法として単価設定は可能か。

質問09-2

一般介護予防事業の通いの場を送迎付きで実施したい。通いの場の団体に車両リース料とガソリン代を補助しようと考えている。バス会社からドライバーを派遣してもらい、リース車両を運行した場合、バス会社は運賃を収受しても問題ないか。

質問09-3

訪問Dは、車両を使うサービスなのに、乗車中は補助対象にならず、前後の付添支援にしか補助金が出せないのはなぜか。

質問09-4

訪問Dのケース2（通所型サービスへの送迎）については、補助（助成）対象経費で車両購入費も可能と解釈しているが、その場合はリース料金も可能か。また、車両に係る任意保険料も対象となるのか。

質問09-5

総合事業以外で移動・外出支援に活用可能な補助金、助成金があれば教えていただきたい。

質問09-6

訪問D（移動支援）や訪問Bの実施主体は、あくまでもボランティア主体のみか。その場合は想定される具体的な主体（団体）例を教えていただきたい。

質問09-7

訪問Dについて、道路運送法に基づく許可・登録等がないNPO等が実施主体となる場合、利用者から負担金をとらずに、実施にかかる経費の全額を地域支援事業交付金の対象経費とすることは可能か。

10. 保険と安全対策

質問10-1

社会福祉法人等の法人やボランティアが所有する車両を使用し事故を起こした場合の損害賠償は、法人や個人の損害保険を使って賠償するのか、別に加えられる損害保険があるのか。

質問10-2

移送等に自家用車を使用した場合、事故があった時は所有者の任意保険で対応となるのが一般的か（住民が個人ボランティアをしていた場合）。また、次年に保険料が高くなるリスクも所有者が負うのが一般的なことで、仕方ないことなのか。ボランティアの負担を少なくするための、他に何か方法はないものか。

質問10-3

万が一の事故があった場合、対応する保険を利用者に説明する際、ボランティア活動であって保険の範囲を超えては対応できないことを了承する旨の同意書を取ったほうがいいのか。またその様式が欲しい。

質問10-4

移動方法について住民と一緒に検討しているが、マイカーボランティアをすることへの不安感・負担感からなかなかサービス創出に至らない。それを打開できる方法はないか。

質問10-5

交通安全講習会など実施が必要だと考えているが、ノウハウが全くない。事故発生時の対応なども含め、情報が欲しい。

11. 担い手育成

質問11-1

移動支援の担い手（運転手等）を養成するための講座の内容や頻度等があれば聞きたい。

質問11-2

移送ボランティアの高齢化・新たな担い手の募集方法が課題。



01. サービス創出の考え方

質問01-1

スーパーや近くに医療機関がなく、短い距離しか歩けない高齢者の移動支援については、総合事業の中でどう組み立てていけるのか。

回答01-1

総合事業の中では、訪問型サービスD（移動支援）のケース1「通院等をする場合の送迎前後の付添支援」を活用することができます。市町村から、サービス調整にかかる人件費や事務所費などの間接経費の補助が可能です。先行事例としては、タクシー事業者や自家用有償旅客運送の登録団体が担い手になっている市町もありますが、許可や登録が不要な運送形態で行われている事例もあります。

質問01-2

過疎化の進んだ町。市町村が、町内のタクシー会社に市町村運営有償運送（交通空白輸送）を委託しているが、車両が1台しかない。公共交通空白地有償運送を立ち上げられるような団体もない。過疎地域での実践例を教えてください。

回答01-2

過疎化が進んだ地域では、タクシー事業者と自家用有償旅客運送等の連携・協力は欠かせません。市町村運営有償運送（白ナンバー）の運行をバス・タクシー事業者に委託する例は、全国各地にあります。住民組織に委託運行する例も出てきています。また、タクシー事業者が非営利の法人を立ち上げて公共交通空白地有償運送の登録を受け、白ナンバーで運行するケースも出てきます。

市町村運営有償運送のうち交通空白輸送は、路線を定めて行うものとされていましたが、市町村内であれば自由に運行することもできるようになりました（2017年8月31日付の通達「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針」に「路線を定めて行う場合」に加え、「運送の区域を定めて行う場合は、市町村の区域を運送の区域として定めるものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要するものとする」と加筆された）。使用する車両についても、市町村の車両に限定せず個人や企業等からの持ち込み車両が使用可能になりました（同通達）。上記のような弾力化によって、福祉有償運送のような個別輸送が可能になり、小回りの利く利便性の高いサービス提供が行われることも期待できます。

質問01-3

町には、福祉有償運送団体も送迎のボランティアグループもない。社協の車両貸し出しと、登録不要の活動を地縁組織やご近所同士で行っている地域があるだけ。地域たすけあいのNPOは送迎をしておらず、活動が伸び悩んでいる。このような地域で、何を糸口にしたら、移動・外出支援を立ち上げられるか。

回答01-3

このような市町村は地方にはたくさんあります。

まずはできるだけたくさんの住民や企業等に呼びかけて、ワークショップや勉強会等を開催しましょう。地域たすけあい活動は、参加者のすそ野を広げることを常に意識して行わない限り、縮小していきます。新しいグループを立ち上げるか既存のNPOを支援するか、それを考える前にまずは地域の現状を知り、どのような地域にしていきたいか話し合い、課題を共有化する場が必要です。課題を共有したら、住民主体での移動・外出支援について、ニーズ調査や担い手の掘り起しをしましょう。

質問01-4

足腰が不自由な住民が、地域のサロンや体操教室へ行きたくても移動手段がなく、参加できない。近隣のデイサービスの事業者が車両の

空き時間を使い、買い物の移動手段として提供しているが、時間や場所、利用者数に限界があり、限定的である。ほかに活用できる地域資源はどのようなものがあるか。

回答01-4

高齢者が地域のサロンや介護予防教室に通うことは、認知症の予防や健康寿命を伸ばすことにつながり、高齢者自身にも市町村にも重要な意味があります。社会福祉法人の公益活動としてデイサービスの空き時間に送迎を担ってもらっているのは、非常に良い方法だと思います。車両が大きめなので乗り合っていく楽しみも生まれます。

ほかには、市町村から協力を求めて、医療機関や企業、自動車学校、ホテルや旅館等が出している送迎バスに地域住民も乗れるよう契約（補助）する事例などがあります。まずは、上記の取り組みの意義や必要性を広く共有することから始めましょう。

02. 道路運送上の登録・許可不要の活動

質問02-1

ボランティアの方への謝礼（直接人件費）として、ボランティアポイントや地域通貨で還元する際の制約等があるか。（道路運送法、税法、その他）

回答02-1

国交省旅客課長名の通達「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」が示す事例の中に「サービスを受けた者からの給付が金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物で行われた場合」というのがあります。「野菜や一部の地域通貨のように換金性がない場合などは、支払いが任意であるかそもそも財産的な価値の給付が行われていないと認められることが多い」とし、「ただし、流通性、換金性が高い財産的価値を有する商品券、図書券、ビール券等の金券、貴金属類、金貨、絵画、希少価値を有する物品等」で行われた場合は、登録等を要するとしています。

ボランティアポイントの趣旨は、介護予防に資する活動を行ったことへの市町村からの介護保険料の還元であり、「サービスを受けた者からの給付」ではありません。しかし、国土交通省は、市町村が利用者に代わって対価を支払っているものとみなし、介護保険料が減額されたり、買物に使えるたりする場合は、金銭換算が容易なため登録等を要すると説明しています。とはいえ、地域通貨もボランティアポイントも、限定された店舗での買物や、特定の商品との交換を条件としている場合は、流通性・換金性に乏しいため、登録等は不要でしょう。

質問02-2

町内の高齢者を、運転者が自分の車で、商店街などに送迎してくれたら、町からポイントを贈呈して、ポイントが貯まると、現金や商店街のプリペイドカードを贈呈するという案が出ている。これは行っていいものなのか知りたい。

回答02-2

ボランティアポイントは1回の運転に対して100円相当のポイントが付与されるにすぎないケースがほとんどです。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」ではガソリン代の実費（燃料費）は運転ボランティアのガレージ発着でもらってよいとしており、ボランティアポイントがガソリン代実費相当かそれ以下であれば問題はありません。

質問02-3

ボランティアで登録不要の活動を行うにあたって、ガソリン代の実費計算をどのようにすれば良いのか知りたい。利用者も運転者や団体もわかりやすいように、定額設定をしたい。

回答02-3

ガソリン代を定額設定する場合は、ガソリン代実費を上回っていないことを説明できることが重要です。

2018年3月末に通達「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」が発出されました（2006年の事務連絡の一部見直し）。ガソリン代の実費計算については次の2種類が可能事例として示されています。

- ① 「走行距離（km）÷燃費（km/l）×1lあたりのガソリン単価（円/l）」。
- ② 「市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1kmあたりの走行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離がないか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、登録等を要しない。」

①の燃費については「自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費」と説明が付いていますが、メーカーが公表している燃費は高速道路など最も燃費の良いケースであることが多いことはユーザーに知れ渡っています。現実的ではありません。市町村に関わらず②での取り組みが適当でしょう。それを元に、エリアごとの定額設定を実践している例もあります。

なお、利用者が乗っていない回送部分も、ガソリン代の計算根拠に含むことができます。複数人が乗車するなら、それを平均乗車人数（予測）で割って設定します。都道府県別の平均的なガソリン代の市場価格を毎週公表しているサイトもありますので参考にしても良いでしょう

<資源エネルギー庁>

http://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/results.htmlhttp://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/results.html

質問02-4

有償運送の登録を検討したが、利用希望者が福祉有償運送の対象者ではないし、公共交通空白地有償運送は対象地域が限定されやすいと聞いた。おそらくが町は対象外。会員制で1枚1時間数百円といった団体があるようだが、登録不要で問題ないか。

回答02-4

お示しのとおり、福祉有償運送の登録で対象とする利用者は、要介護・要支援認定者、基本チェックリスト該当者、障害者手帳保有者、透析患者や知的障害者等に限定されています。地域を限定して公共交通空白地有償を模索するか、登録不要の形態で行うしかありません。

数百円というのは何代ですか。会員制であるかどうかに関わらず、送迎の利用料として1時間数百円と設定するなら、登録が必要と判断されます。登録不要の活動には、質問02-5や質問02-7のような設定方法がありますので、参考にしてください。

質問02-5

利用者から受け取ったガソリン代が、実際の給油金額を超えた場合、超えた分を寄付したいと言われたら受け取っても問題ないか。

回答02-5

受け取ることに全く問題はありません。2018年3月末に通達「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」が発出されました（2006年の事務連絡の一部見直し）。利用者から「釣り銭はいらない」と言われた場合は、自発的な謝金（お礼）として受け取って良いことが改めて明示されました。

質問02-6

移動・外出支援を利用したい人や応援したい人から年会費をもらおうと考えている。利用の有無に関わらず一律の年会費は、道路運送法には抵触しないか。

回答02-6

通達「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」が示す事例の中に、乗る人も乗らない人（応援する人）も一律の会費で運営するケースが示されています。「利用者が会費を支払う場合は、会の運営全般に要する経費として収受されている限りにおいては、対価とは解されない」。「ただし、会費の全部又は一部によって運送サービスの提供に必要なコストが負担される等、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められ、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の収受が行われているものと考えられるため、有償とみなされ登録等を要することとなる」とされています。つまり「会費あるいは協賛金、保険料、カンパと称しているが、運賃に該当すると解される場合は有償とみなされますが、ご質問の事例は問題ありません。

質問 02-7

子どもの預かりや家事・身辺援助等のサービスが中心となる場合は、利用料をとっても登録不要とされているが、介護や家事支援と送迎との従事バランスはどのくらいと考えればいいか？その根拠は？この方法を取る場合、加えてガソリン代は実費で利用者から受け取ってもよいか。

回答 02-7

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」が示す事例の中に、「子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解さない。」というのがあります。つまり、家事や身辺援助のサービスがメインとしてあり、その利用料と送迎した場合の利用料が同一であれば、利用料を設定しても運送の対価に当たりません。この利用料に加えて、ガソリン代を受け取ることはできません。国交省は登録不要の活動の例を 2 種類以上組み合わせることは NG と説明しています。

「中心」の考え方は国交省からは示されていませんが、1 回ごとのサービス提供において乗車している時間よりも介助や付き添いのほうが長ければ、どこの運輸支局でも承諾を得られています。

そのほか、家事支援等のサービスが、月間の提供件数、あるいは提供時間数の半分以上を占めていれば、「中心」は家事援助等と考えられるでしょう。これについては運輸支局によっても対応が異なります。

03. 福祉有償運送の活用

質問 03-1

福祉有償運送で通所の送迎を行い、それを訪問 D にすることもできるか。先行事例を見ると通所の送迎は許可・登録事業者が行っても、利用者負担はゼロのようだった。福祉有償運送ではできないのか。複数乗車の手続きが大変なのか。

回答 03-1

訪問 D「ケース 2：通所型サービス B において、その送迎を別主体で実施する場合」のことですね。福祉有償運送等の登録団体であれば、運行にかかる経費等を登録要件にもとづき利用者から収受することができます。ただし、登録等の手続きをしていない団体も担い手になれることや、予防給付（通所介護）では送迎の費用がかからないことなどから、市町村が送迎は無料に統一するケースも多いようです。

また、複数で乗車したときの料金が、1 人で乗車したときの料金の按分であれば運営協議会の協議は必要とされませんが、1 人ひとりから別料金をもらう場合は、運営協議会の協議が必要です。複数乗車の協議については、前例がなく時間のかかる地域もあります。

質問 03-2

福祉有償運送の対象（処理方針の通達）に基本チェックリスト該当者が加わったようですが、そもそも単独で公共交通機関の利用が難

しいことが前提条件とされているので、そのような状態の高齢者は少なく、訪問Dとして福祉有償運送を行うことは難しいのではないかと。

回答03-2

基本チェックリスト該当者の中には、バスの乗り降りが困難だったりバス停まで歩けなかったりする人が少なくありません。またタクシー車両には一人で乗車できても、営業所が離れているなど、タクシー利用が現実的ではない地域もあります。地域包括支援センターから個別の意見書などを添えれば福祉有償運送の利用を可能としている地域もありますので、利用者ニーズに応えられるしくみを作りましょう。協議会に生活支援コーディネーターが出席したりするなど、福祉と交通の連携を促進することが国からも示されています。

質問03-3

訪問Dのケース1の実施を考えている。福祉有償運送団体が実施主体になる場合、旅客の範囲が事業対象者・要支援者・要介護者のいずれかに限定される。もっと軽度の高齢者を送迎することはできないのか。

回答03-3

福祉有償運送団体であっても、別の事業として登録不要の活動に取り組んでみてはいかがでしょうか。軽度の高齢者や子どもなど、福祉有償運送の対象外の人も支援することができます。ただし、運送の対価を得ることはできませんので、福祉有償運送の利用対象者が不公平感を感じないよう、利用のしくみも区別（差別化）する必要があるでしょう。

04. 社会福祉法人等の公益活動

質問04-1

町内企業、社会福祉法人や医療法人の送迎車両の空き時間を活用して、町内の店舗等の送迎ができればと考えている。車両等を借りるにあたって注意すべき点はあるか。

回答04-1

本来の使用目的（デイスサービス等）と異なる使用方法であるという理由で法令違反になることはなく、定款の変更も実施頻度が高くなければ必要ありません。車両だけ提供を受ける場合は地域のボランティアが運転しても問題がないか、法人が加入している保険について確認する必要があるでしょう。また、ボランティアとの責任分担をどのようにするか、取り決めをすることは必要でしょう。

質問04-2

医療法人から車両とドライバーを出してもらって買物支援を検討中。ドライバーは法人の非常勤職員。利用料が無料なら、道路運送法に抵触するおそれはないか。

回答04-2

商店や医療機関が、車両を提供し運転者への報酬を支給する場合、利用料が無料またはガソリン代実費なら道路運送法には抵触しません。

質問04-3

民間企業が所有している車両の空き時間に送迎に協力する場合、ガソリン代等は協力する事業者が負担することが一般的か。利用者に求めることは可能か。

回答04-3

車両の提供元が負担する場合、利用者に求める場合、あるいは市町村が補助する場合など様々です。営利法人が実施する場合であっても、ガソリン代実費、有料道路通行料、駐車場代は利用者から求めることは可能です。

05. 訪問 B と一体型の送迎

質問 05-1

室内外の掃除・介助も含め、通院同行や買い物同行等を行っている団体がある。利用者負担は家事支援と同額で実施している。訪問 B の一部として移動・外出支援を行う場合、補助のしくみを家事支援と移動・外出支援で変えてもよいか。

回答 05-1

訪問 B は、家事支援等さまざまな生活支援の中に送迎が含まれているという考え方であり、補助単価を別建てにすることはできません。ただし、運転者講習を行ったり、保険に加入したりするために、加算を付けることは可能です。

質問 05-2

「訪問 B（買物・通院への付き添い支援型）での移動支援」を検討中だが、「付き添い支援（生活支援）の利用料」に加え「ガソリン代等の実費」を利用者に求めてもよいか。

回答 05-2

家事支援等の利用料と別に利用者にガソリン代実費を求めることはできません。詳しくは、質問 02-7 を参照

06. 訪問 D

質問 06-1

訪問 D（移動支援）は 2 パターンの類型が示されているが、そのうちケース 2 は通所 B において、その送迎を別主体で実施する場合とされているが、一般介護予防で実施するサロンや健康体操教室等への送迎は該当となるのか。

回答 06-1

該当します。

質問 06-2

訪問 D について、地域支援事業外で行う高齢者の集いの場等への送迎を実施することは適切か。

回答 06-2

社協のいきいきサロンや N P O 法人等が行うミニデイ、老人クラブの茶話会等、地域支援事業を活用しない集いの場はたくさんあります。しかし、訪問 D のケース 2 として、車両代なども含めて補助をするなら、市町村がその送迎先を要支援者やチェックリスト該当者のための通所型サービスとして位置づけられている必要があります。訪問 D のケース 1 として、乗降介助の間接経費の補助だけなら、根拠となるケアマネジメントがあれば目的地としては問題ありません。

質問 06-3

訪問 D（移動支援）の利用者は、要支援者又はチェックリスト該当者のみと理解してよいか。

回答 06-3

利用者には色々な人が混ざっていても、要支援者又はチェックリスト該当者がいれば、それに見合った補助をすることは可能という考え方です。総合事業のガイドライン（2017 年 6 月 28 日付）には下記のように書かれています。「総合事業の対象としては、要支援者等に限られるが、事業として障害者等の要支援者等以外の者を含めた一体的な実施を行うことは可能であり、その場合、運営費の補助については、要支援者数等とその他の者の人数で按分する等、合理的な方法で総合事業の対象を確定することで、運営費補助の対象となる。」

人数按分できる（すべき）経費が何か、必要な経費のうちいくら補助するかという点はケースバイケースなので、市町村の判断になります。

なお、間接経費にも固定費と変動費があります。例えば、要支援者に対するコーディネートスタッフの賃金や電話代などに補助できますが、ある月に要支援者が仮に利用しなかったとしても勤務したら、団体は賃金を払わなくてはなりませんから、賃金は固定費と考えられます。固定費まで人数按分をしてしまうと、コーディネーターの配置が困難になる団体も出てきます。固定費については、運営基盤を整えるという観点から、定額設定も検討すべきです。

07. 一般介護予防事業の送迎

質問07-1

一般介護予防事業の中で、補助金の対象経費に送迎の費用を加えることができるかどうか。その場合の補助対象経費は何か。

回答07-1

一般介護予防事業の通いの場への送迎を、同一主体が行っている例と別主体に送迎のみを委託している例があり、どちらも一般介護予防事業として実施が可能です。

質問07-2

一般介護予防事業の通いの場に、元気な高齢者（参加者）も含めて送迎することは可能か。

回答07-2

一般介護予防事業の介護予防普及啓発事業について、厚生労働省のQ & Aでは以下のように書かれています。「介護予防普及啓発事業で介護予防教室等を行う場合は、生活機能の低下により、送迎なしでは通所が困難である者に限り、送迎の対象として差し支えない。（2015年9月30日／第1の問17）

「生活機能の低下により、送迎なしでは通所が困難な者」とは、「距離が遠くて歩けない」、「距離が近くても身体的に歩いて通えない」人はもちろんですが、距離が遠くて歩いては通えない人や、迎えに行かなければ家に閉じこもってしまう人も含まれます。

また、地域介護予防活動支援事業については次のように書かれています。

「地域における住民主体の介護予防活動の育成・支援を行うものであり、これまで一次予防事業として実施してきたものである」、「当該事業には、要介護者、要支援者、介護予防・生活支援サービス事業対象者も参加可能である」（2015年9月30日／第1の問16）。

このことから、地域介護予防活動支援事業でも介護予防活動支援事業でも必要に応じて送迎を行うことが可能と読めます。

通いの場の実施主体が送迎を行い、送迎の利用者一人1回につき●●●円といった委託料を市町村が支払う例や、車両のリース料を市町村が全額補助する例などがあります。

質問07-3

一般介護予防事業の通いの場への送迎を、別主体が行い、それを訪問Dとした場合は、参加者の一部（要支援1、2、基本チェックリスト該当者）しか乗せられないのか。

回答07-3

訪問Dの補助対象者は、要支援者と基本チェックリスト該当者ですが、他の人が乗っても、補助金額が変わらなければ、乗せてかまいません。

質問07-4

一般介護予防事業の通いの場への送迎を別主体が行う場合、訪問Dとするのがいいのか、一般介護予防事業の中で送迎の補助を加算して行うほうがいいのか、違いが分からない。

回答07-4

一般介護予防事業の地域介護予防活動支援事業は、高齢者を状態像などで分け隔てることなく、誰でも一緒に参加することのできる住民主体の通いの場などの介護予防活動を地域に展開することを目指すものです。したがって、自身で通いの場に参加することが困難な人の送迎を、他の参加者が行う場合は、地域介護予防活動支援事業の中で通いの場の運営コストに併せて、ガソリン代や車両維持費等の送迎コストの補助も加算して行うことができます。

一方、別の主体が送迎を行う場合は訪問Dを活用することが想定されています。訪問Dは、別の主体が送迎を行うことによって利用者と運転者のマッチングを行う者（いわゆる第3層の生活支援コーディネーター）が必要になるため、その経費等を補助するものだからです。

ただし、地域介護予防活動支援事業の中で別主体による送迎を実施することもできます。過疎地域などで通いの場の参加者の大半に送迎が必要になる場合や、送迎のボランティアを介護予防ボランティアポイントで支援する場合（ボランティア活動として送迎を重視する場合）など、市町村の判断により地域介護予防活動支援事業の中で別主体による送迎を支援することも考えられます。

08. 地域支援事業の対象者

質問08-1

訪問B、D（目的地前後）の支援と訪問A（目的地内の生活援助・・・買い物等）を同一主体が一体的に行うことは可能か。

回答08-1

従前相当、あるいは基準緩和型（A型）で生活援助等を実施している訪問介護事業者やNPO、シルバー人材センター、老人クラブ等が訪問BやDによる補助を受けることは特に問題ありません。また、居室内で生活援助を行ったヘルパー等がそのまま自らの車に利用者に乗せてスーパー等へ連れて行き、買い物に付き添って、自宅に戻る買い物支援を行う場合も、乗降介助に着目して補助を受けることは可能です。

質問08-2

訪問型B、訪問型Dでは利用対象者が要支援、事業対象者に限定されてしまうことが課題。免許返納後の高齢者の中には、もっと軽度の人もいるので、どのような対応策があるか。

回答08-2

訪問B、Dの補助は、事業全体が縛られてしまうわけではなく、対象とならない人や場所へ支援しても構いません。対象とならない人には補助金が活用できないというだけです。

コーディネーター人件費や家賃など、利用者按分すると現実的には維持できなくなってしまう経費は、定額制で設定するなどして実施主体の運営基盤を整備すると、実施主体は軽度者にも対応できるのではないのでしょうか。

質問08-3

訪問B、訪問Dで行う場合、ケアマネジメントはA、B、Cのどれが適当か。

回答08-3

他に利用するサービスがない場合は、初回のみ、つまりケアマネジメントCとなります。

質問08-4

基本チェックリストで事業対象者になると更新が無くなるのでモニタリングなしの人はずっと使い続けることになるのか。福祉有償運送の登録更新時には古い内容の利用者名簿でいいのか。

回答08-4

要支援認定のように更新の仕組みはありませんが、自立支援の観点から、状態像に応じてどのようなサービスや支援を受けるべきか、随時、見直していくことになります。なお、福祉有償運送の登録更新は初回が2年で、次から3年ごとです。その間に、状態の変わる利用者も多いと思われます。

現状ではそのようになります。とはいえ、登録更新は初回が2年で、次から3年ごとです。その間に、状態の変わる利用者も多いのではないのでしょうか。

09. 補助金の出し方

質問09-1

訪問Dや訪問Bについて、市町村の負担方法は、サービス調整に当たるコーディネーターの person 費や運営のための経費の一部（家賃、光熱水費等）を補助すると理解しているが、その手法として単価設定は可能か。

回答09-1

1回あたり、1時間当たりの補助単価を定めることは可能です。ただし、ケアプランを根拠として実績を計算し補助金を交付するという規定にした結果、地域包括支援センター（または委託のケアマネジャー）との手続きが煩雑だったり、ケアマネジャーがケアプランを書かなかったりして、補助することができなかった事例もありました。また、交付条件に、同居家族要件、目的地以外に寄り道ができないなどの細かな縛りを設定した結果、実施主体が敬遠して補助金を申請しない場合もありました。

質問09-2

一般介護予防事業の通いの場を送迎付きで実施したい。通いの場の団体に車両リース料とガソリン代を補助しようと考えている。バス会社からドライバーを派遣してもらい、リース車両を運行した場合、バス会社は運賃を収受しても問題ないか。

回答09-2

ドライバーのみの派遣を受ける場合は、運送行為にあたらなため[※]、バス会社が利用者から「運賃」を取ることはできません。ですが、通いの場の実施主体が、「運賃」ではなく運転手への謝礼（人件費）として利用者からお金を集めて渡すことは、道路運送法とは関係がないため問題ありません。

※同一の所属、または管理下にある車両と運転者が、人や物を移動させる行為を指します。

質問09-3

訪問Dは、車両を使うサービスなのに、乗車中は補助対象にならず、前後の付添支援にしか補助金が出せないのはなぜか。

回答09-3

移動・外出支援に係る事業については一般財源化されており、介護保険財源でそのコストを支援することはそもそもできません。訪問Dのケース1（通院等）の類似するサービスとして、介護給付の「通院等乗降介助」がありますが、これも乗車前後の介助行為に対して1回あたりで算定されるものです。これに対し、訪問Dのケース2（通所型サービスへの送迎）については、通所介護では送迎コストが含まれているため、ガソリン代や車両維持費を補助することが可能となっています。

質問09-4

訪問Dのケース2（通所型サービスへの送迎）については、補助（助成）対象経費で車両購入費も可能と解釈しているが、その場合はリース料金も可能か。また、車両に係る任意保険料も対象となるのか。

回答09-4

国交省事務連絡「営利を目的としない互助による運送のために NPO が市区町村の自動車を利用する場合等の取扱いについて」（2017年8月25日付）では「NPO 又は社会福祉協議会の自動車の購入費や維持管理経費（当該運送サービスの用に供される部分に限る。）の全部又は一部に対して市区町村から補助金が交付される場合」は道路運送法上の許可・登録を要しないものとされています。これに基づいて、任意保険料も補助対象として認められます。

質問09-5

総合事業以外で移動・外出支援に活用可能な補助金、助成金があれば教えていただきたい。

回答09-5

経産省の買物難民支援策や、総務省の地域運営組織への補助・地域おこし協力隊の派遣、国交省の公共交通の維持改善を目的とした補助などがあります。市町村が単独で行う市民活動推進の補助金なども活用できるのではないのでしょうか。

質問09-6

訪問D（移動支援）や訪問Bの実施主体は、あくまでもボランティア主体のみか。その場合は想定される具体的な主体（団体）例を教えてください。

回答09-6

ボランティア主体のみではありません。どのような法人でも実施は可能です。社会福祉法人、NPO法人、任意団体（ボランティアグループ）、シルバー人材センターなどが実施主体になっている例があります。

質問09-7

訪問Dについて、道路運送法に基づく許可・登録等がないNPO等が実施主体となる場合、利用者から負担金をとらずに、実施にかかる経費の全額を地域支援事業交付金の対象経費とすることは可能か。

回答09-7

訪問Dは補助（助成）を基本としているため、「実施に係る経費の全額」にサービス提供を行う人の給与や謝礼が含まれるようでしたら、それには地域支援事業交付金を充てることはできません。

また、訪問Dのケース1（通院・買物等）の場合は、車両関係費が補助対象課目ではないため、ガソリン代や駐車場代、そして運営費の補助となりません。

通所サービスへの送迎であれば、地域支援事業交付金から実施主体にガソリン代や車両維持費を補助することが可能です。この場合も運転者等サービス提供に係る人件費は補助対象経費とはなりません。

10. 保険と安全対策

質問10-1

社会福祉法人等の法人やボランティアが所有する車両を使用し事故を起こした場合の損害賠償は、法人や個人の損害保険を使って賠

償するのか、別に加入できる損害保険があるのか。

回答 10-1

保険は、交通事故であれば車両の所有者の保険で賠償するほかありません。個人所有の車両であればその方の保険ということになります。ただし、個人の車両を借り受けて団体が使用する場合に、団体が自動車保険に加入するという保険商品を国土交通省が検討中です。2018年3月時点で交通事故に備えて、団体が加入できるのは、全社協の「送迎サービス補償」のような傷害保険のみの商品となります。交通事故以外の損害賠償については、様々な活動保険があります。代表的な商品は全社協の「福祉サービス総合補償」やあいおいニッセイ同和損保の「NPO活動総合保険」などです。

質問 10-2

移送等に自家用車を使用した場合、事故があった時は所有者の任意保険で対応となるのが一般的か（住民が個人ボランティアをしていた場合）。また、次年に保険料が高くなるリスクも所有者が負うのが一般的なことで、仕方ないことなのか。ボランティアの負担を少なくするための、他に何か方法はないものか。

回答 10-2

自動車保険を使った場合、翌年から3年間は等級が下がったままになります（3年後も完全には戻りません）。保険料の値上がりを補償する、等級ダウン補償という特約があります。保険料が高く十分な補償とは言えませんが、その保険料（特約部分）を団体が負担するという方法はあるでしょう。

ほかの方法としては、車両をリースし、リース代は市町村が補助する形で、活動している例があります。総合事業の補助金を活用する場合、リース代が対象経費になるのは訪問Dのケース2）と一般介護予防事業の通いの場、通所Bです。

質問 10-3

万が一の事故があった場合、対応する保険を利用者に説明する際、ボランティア活動であって保険の範囲を超えては対応できないことを了承する旨の同意書を取ったほうがいいのか。またその様式が欲しい。

回答 10-3

入会時に説明するため、申込書と同意書が一つになっている書類を用意している団体が多いようです。ただし、同意書には法的な効力はありません。訴えられることのないように、日頃からの信頼関係を築くこと、ボランティア活動への理解や、万が一事故が起きたときの対応等、活動全体について説明を尽くすことが重要です。利用規約（利用の手引き）のようなものを作るのがいいでしょう。

質問 10-4

移動方法について住民と一緒に検討しているが、マイカーボランティアをすることへの不安感・負担感からなかなかサービス創出に至らない。それを打開できる方法はないか。

回答 10-4

先行事例を参考にしながら、人・物・金の仕組みを丁寧に説明し、住民主体の取り組みの意義や可能性を知ってもらうことから始めましょう。安全運転のための講習会、リスクマネジメントの手法や意識付けを学ぶ勉強会、保険についての勉強会などを通じて、不安感を軽減することも重要です。

質問 10-5

交通安全講習会など実施が必要だと考えているが、ノウハウが全くない。事故発生時の対応なども含め、情報が欲しい。

回答 10-5

講習は、総合事業を活用する場合、市町村が指定する講習を受ける必要があります。先行地域では、福祉有償運送の運転者講習を実施する例や、公共交通空白地有償運送と同様の講習を行う例、市町村が独自に組み立てた講習を実施する例などがあります。運転の心構えや利用者への接し方などが主な内容です。

事故発生時の対応や保険については、立ち上げ前の勉強会として実施するといいいでしょう。近隣地域に先行団体があれば経験談を聞いてみることをお勧めします。

各県警運転免許センターや自動車事故対策機構等の講習を活用するなど、日頃から安全運転の研さんを積む必要もあると思います。また、運転者間で互いに危険個所の確認やヒヤリハットの情報を共有して安全確保の意識を高める努力が必要です。

11. 担い手育成

質問 11-1

移動支援の担い手（運転手等）を養成するための講座の内容や頻度等があれば聞きたい。

回答 11-1

現在、全国移動ネットでは定期的な講座は開催していません。全国移動ネットではテキスト販売のほか、講師派遣も行っています（有料）。会員団体の中には、講習機関が多数ありますので、ご相談いただける地元の機関をご紹介しますことも可能です。JAF や警察などでも講師派遣は受けられます。

質問 11-2

移送ボランティアの高齢化・新たな担い手の募集方法が課題。

回答 11-2

社会福祉法人の地域貢献を目的とした職員派遣の事例は増えています。ボランティアの育成や発掘には、市町村が講習会を開催したり、参加を呼び掛けたりして、積極的に関与することが有効です。地縁組織や商工会などを巻き込んで色々なルートで広報をしましょう。

