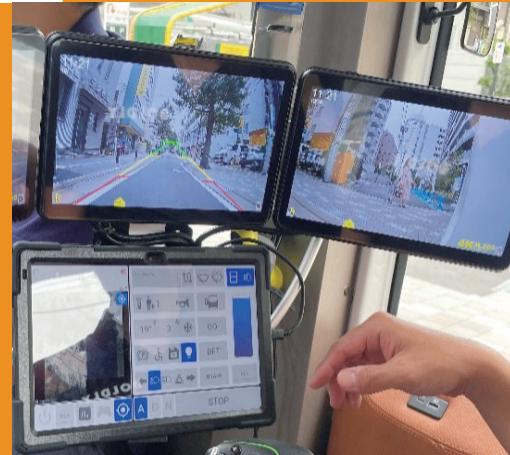


MOVE RE

市民の手による移動サービス情報誌



モヴェーレ
NO.41
2025
MAY



特 集	住民の助け合いによる車両を使った 登録不要の移動サービスのはじめ方	2
●	シリーズ/出かけてみませんか〈姫路城【世界文化遺産】を訪ねて〉	8
●	ヒヤリハットからトホホまで 移動サービスあるある大事典（第8回） 運行する？しない？ 雪が降らない土地の3日後の雪予報	10
●	“総合事業”に基づく移動支援が始まります 〈広島県神石高原町〉高齢者の社会参加に係る移動支援を二通りの方法で実施	12
●	全国移動ネット事務局だより	15



住民の助け合いによる車両を使った登録不要の移動サービスのはじめ方

2025年2月4日、大阪市で大阪有償ボランティア団体連絡会が「住民の助け合いによる車両を使った登録不要の移動サービスのはじめ方」と題して勉強会を開催した。府内の住民参加の生活支援サービス団体や生活支援コーディネーターなど72名が参加し、全国移動ネットの伊藤事務局長が講師を務めた。

“住民主体の移動支援”を取り巻く国交省、厚労省の法制度が変化しているものの、その内容を理解し、地域づくりに生かすのは簡単ではない。質疑応答では、市町村によって異なる状況や、大阪ならではの悩みがあることが浮き彫りになった。各地の取組の活性化に役立つことを願い、講演と質疑応答の要旨をご紹介する。

1 住民主体の移動支援の特徴

「住民主体の移動支援」の特徴としては、個人のニーズにあわせて臨機応変に対応すること、小学校区域単位くらいの小規模な地域を単位として創出されることが挙げられます。

ドア・ツー・ドア、または自宅のすぐ近くで乗降する仕組み取っていることが多い、ボランティアが通院や買物、高齢者のサロン等への運転や付添を担っています。「乗り合って」スーパー やサロンへ行くタイプと、「個別に」生活支援と一体的に支援するタイプがあります。“道路運送法上の許可や登録をしない方法”、つまり運送の対価に当たるお金は受け取らない形態が、全国的に増えています。

「フレイル」という言葉をよく聞くようになりました。虚弱状態のことですが、①健康と要介護の中間の状態で、②社会的・心理的・身体的といった多面的な要因によって生じる状態、③回復できる可逆性のある状態を指します。フレイル状態の高齢者は、外出して交流すると元気になれると言われていますが、そのためにはいろいろなものを組み合わせて暮らしていく必要があります。バスやタクシーは、

自分から乗りに行ったり申し込んだりして利用する移動手段ですが、住民主体の移動支援は、声を掛けて誘い出したり、迎えに行ったりするという点で、果たしている機能が少し違います。“移動手段を考える”にあたって「住民同士だからできることは、どんなことか」を、ぜひ話し合ってみてください。

2 住民主体の移動支援の特徴

2024年3月1日に国土交通省物流・自動車局から発出された「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」の前文には、「地域での互助活動・ボランティア活動による運送、自家使用の自動車による運送等にも、一定の役割を持たせないと社会・経済活動の維持が困難になる」と書かれています。そして「無償運送行為が本来は自由に行えるものであり」「住民の日々の生活や地域社会の活動が活性化していくことが期待される」とまとめられています。それまでの通達とは書きぶりが大きく変化しました。今回の「ガイドライン」で変わった部分を、整理しておきます。

(1)利用者から運送について団体が受け取れるお金は、ガソリン代と道路通行料と駐車料金だけでしたが、“専用の自動車保険（活動団体が入る保険料を含む）”と、“レンタカー等の車両借料”ももらえるようになりました。サロン等の送迎や生活支援サービスとの一体運送（後述）に上乗せして受け取ることも可能です。

(2)団体が運転ボランティアに“運転役務等に係る報酬”を払っていいことが明記されました。例えば、病院の送迎バス、ホテルの送迎バスなど、運転者は所属組織からお金が払われているわけで、これは職員でもボランティアでも同じということです。ただ“利用者からもらったお金が、運転者の人件費として払われる”事は認められていません。

(3)しばしば“自治体の補助金を運転者に払うのは有償運送”と指摘されていましたが、“補助金の一部を、運転者の人件費、ボランティア奨励金に充てていい”と明記されました。これにより、ボランティア奨励金を運転ボランティアに払うことを想定して補助制度を組み立てる市町村が増えています。

(4)「生活支援サービスなどとの一体運送」ですが、通院や買物等への“同行支援”、子どもの送り届けを目的とした“子どもの見守り支援”などの利用料は、「運送の対価」ではないことが書かれています。

(5)自治会が自分たちで車を買うという事例もあるでしょう。自治会の専用車両で買物や行事に出かけたりする時、年会費は世帯単位だったりしますが、利用する人だけから車両の維持費を割って年会費を多くもらつてもいいということも整理されています。仮に年会費が2000円の自治会だとしたら、買物支援を利用する人だけは年会費が3500円といった具合です。

(6)「訪問介護における運送」ですが、訪問介護事業所がおこなう送迎は“介護保険給付が適用される場合”は有償に該当し、“許可又は登録”を要するという運用でした。しかし、“乗降介助が介護報酬の対

象であっても、運送は介護報酬の対象外”としていることから、「利用者から乗車部分に対価をもらわなければ、許可や登録は不要」となりました。

主な変化は以上です。あとは「謝礼」の部分。ガソリン代が細かい金額になるので、切りのいい額を渡して「お釣りは要らない」というのもOKです。お釣りは寄付ですね。

3 “介護予防・日常生活支援総合事業”等の活用

フレイル状態の人を対象として移動支援を行う場合、市町村は、介護予防・日常生活支援総合事業（総合事業）を活用することができます。総合事業のガイドラインや地域支援事業実施要綱において、“訪問型サービス・活動B”は家事支援などの生活支援全般、“訪問型サービス・活動D”は移動支援団体への補助とされています（表1参照）。D類型には経費の限定がありましたが、2024年8月の改正では、ボランティア奨励金を含めたほとんどの経費が補助可能になりました（サービス従事者の賃金だけは×）。

加えて、“サービス・活動A”でも買物支援や移動支援を委託実施できるようになりました。B、D類型は団体の活動への“補助”ですが、A類型は市町村が実施することを法人へ“委託”する形になります。

そして、要支援1、2と事業対象者の利用者が半分以上を占めていないと補助金が減額されると解釈されました。これらの人人が1人以上いれば、定額補助が可能と明記されました。

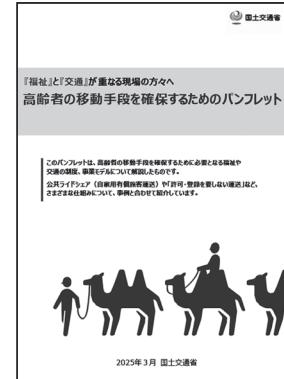


伊藤事務局長

【表1】総合事業の補助金による住民主体のサービスへの支援の分類表

～一般介護予防事業（地域介護予防活動支援事業）や通所型サービス・活動Bを含む～

	訪問型 サービス・活動D	訪問型 サービス・活動B	通所型 サービス・活動B	一般介護予防 事業 (補助の場合)
通院・買い物等の移動支援や移送前後の生活支援、通所型サービス等における送迎	生活援助等と一緒に提供される送迎	通所型サービスの運営主体と同一の主体による送迎	通院・買い物等をする場合における、一般介護予防事業による送迎	
利用者に対して支援を行う者の人件費①	×	×	×	×
ボランティア活動に対する奨励金②	○	○	○	○
ガソリン代・道路通行料・駐車場料金等	○	○	○	○
自動車保険の保険料③	○	○	○	○
活動用の保険の保険料④	○	○	○	○
車両維持・購入費	○	○	○	○
コーディネーターの人件費	○	○	○	○
家賃・通信費等	○	○	○	○



【表の①～④について】

- ①直接送迎を行う職員の賃金等を想定。
- ②利用者に対して支援を行う者が行うボランティア活動に対する奨励金（謝礼金）を想定。
- ③「団体が所有する車両の自動車保険」及び「マイカー等を使用する移動支援ボランティアの活動中の自動車事故を対象とした自動車保険」を想定。
- ④自動車に乗車していない乗降前後の付添支援の際の事故などを対象とする保険を想定。

4 つまずきやすいステップ

「立ち上げのプロセス」でまずつまずくのが、「まだ要らないのでは？」とか「それは役所の仕事でしょう」といった声があがること。ハードルが高いと腰が引けてしまうのですが、全部を住民がやらなければと考えるのではなく、まずはできることから始めましょう。大事なことは「つながりづくり」、これが住民主体の移動支援の肝です。

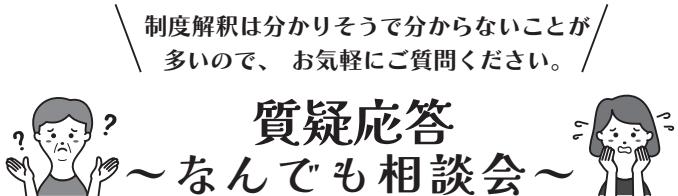
例えば、お互いが顔の見える関係なら、コーディネーターが予約を取り次ぐのではなく、最初のマッチングで利用者とボランティアの組合せを固定する方法もあります。また社会福祉法人とボランティアグループ、あるいは社協、市町村などが協定を結んで役割分担をするプロジェクトタイプも多くなっています。すべてを住民がやらなきゃという負担感を減らすことも必要だと思います。

また、やり始めると色々な悩みが出てきます。対策として例えば地域包括支援センターとの定例会議をやっている団体もあります。無理をしない方向にしくみを変更すること、相談できる外部の関係者を見つけることが大事だと思っています。

5 リスクへの備えと対応

研修も事故対応も“どんな場面があり得るか”を考えるところからスタートすることが、とても大事です。保険は、「自動車保険」と「活動用の保険」の両方に必ず入りましょう。自動車保険は、対物賠償保険、対人賠償保険があり、人身傷害保険、あるいは搭乗者傷害保険があります。マイカーボランティアの場合は自分の保険での対応ですが、「等級がダウンして保険料が上がるの困る」という方々のための

専用の自動車保険も発売されています。また、全国社会福祉協議会(全社協)の「ボランティア活動保険」とか、「福祉サービス総合補償」あるいは「送迎サービス補償」という商品も出ています。どんな場面でも、切れ目がないように保険に入りましょう。



Q 総合事業の補助金

生活支援と一体型の送迎サービスをしています。「要支援1、2」と「事業対象者」の認定を受けた方の送迎に対して補助金をもらっています。対象から外れる「要介護」の方も送迎していますが、補助金の対象にはなっていません。2024年8月の改正でこの仕組みは変わったということでしょうか。

A 総合事業のガイドライン等には“要支援1、2” “事業対象者”以外の方が利用・参加することに対して、「対象者数割合によらず対象経費の一部を(定額)補助等すること」と書かれています。例えばサービス調整のコーディネーター人件費に月3万円、活動エリア加算が5000円、車両利用加算が5000円など、“補助対象経費が定額”になっている場合を指しています。対象者一人当たりの補助単価が決まってる市町村の場合は、「対象者数割合によらず」とはなりません。

全国的には“定額補助”的方が多いのですが、大阪近辺は“補助単価方式”的ところが多く、“要支援1、2” “事業対象者”的利用者が少ない場合は、補助金が少なくなってしまいます。要綱自体が毎年変わるように市町村もあるので、「補助金交付要綱」「定額補助」に切り替えた方がいいかもしれません。

Q 移送中事故傷害保険

ドライバーが自分のマイカーの任意保険に入っているほかに、団体として送迎用の傷害保険に入っています。18台ぐらいで、乗車定員に対して1人3000円がかかります。年間に10何万円の保険料がかかり、大きな負担になっています。

A 保険料は掛け捨てでもったいないので、何かあった時のために寄付金か年会費などで蓄えを作ておくというグループもあります。事故に遭ってしまった人には、保険料の値上がり分とか免責分を、団体が補填する方法ですね。

車両の法定乗車人員で保険料が決まる保険については、みんなで乗り合って出かけるタイプの場合はお勧めですが、1対1でしか送迎しないグループには割高になります。問題は、大阪府社会福祉協議会では、全社協の保険を取り扱っていないため、利用者が全行程で補償対象になる「送迎サービス補償Aプラン」のような保険に入ることができないことです。今後の課題です。

Q 生活支援サービスとの一体運送の利用料

うちには「生活支援と一体型の送迎サービス」なんですが、今までには「同じ料金体系でなければ駄目」と聞いていたので、それは別でもいいということですか。

A そうです。見守り・付添・同行などを目的として付隨的に送迎が行われるケースが「生活支援サービスとの一体運送」に当たります。距離制でなく時間制で乗車中を含めて利用料を設定することが想定されます。



Q 担い手不足を解消するには

一番問題なのは担い手がないという悩みです。担い手募集の具体的な工夫とかがあれば教えてください。それと長く続けて行くには、仕事ということに置き換えていかないと、ボランティアだけでは問題があると思うのですが。



A 市町村が無料で受けられるドライバー養成研修を開催する例が増えています。神奈川県では15市町村まで広がっています。最初に始めた神奈川県秦野市では、65歳以上の高齢者への介護保険証や保険料の通知に、認定ドライバー、認知症センター、ヘルパー養成の3つの講座の案内を同封しています。そして活動を生み出す手伝いを“生活支援体制整備事業”を使って実施しており、担い手発掘と活動創出の両輪で走っています。

家族からの「反対」の声などもありますが、妻を先に巻き込むとか、定年退職のタイミングを見て声を掛けるなど、地域の皆さんには色々工夫をされています。それを、仕事として置き換えていくなら、タクシーやアメリカ型のライドシェアということになりますが、それが皆さんの求めているサービスなのかという点は疑問が残ります。

Q 活動を増やしていくには

市内で各団体さんがすごく頑張ってくださっていますが、それでも全域をカバーできているわけではありません。地域での支援活動と、法人、市社協との連携などで、効果とか今後の将来像みたいなものがあれば聞かせてください。



A できる地区とできない地区がありますよね。最初は、法人と地域住民のマッチングによる買物支援が取り組みやすいと思います。月に2回とか週1回からのスタートですが、そこから広がって

いく可能性はあると思います。サロンに来ると、お互いに困っていることを頼んだり、引き受けたりという関係ができ上がっていくから、まず「集いの場に来る人を増やしたい」という話も聞きます。居場所が生活支援の生まれる拠点になるということです。

もう一つは、“生活支援体制整備事業”です。生活支援コーディネーターとか協議体の運営のために出されているお金ですが、人材育成、つまり運転ボランティアの養成もできます。前述の秦野市のような例ですね。市町村の負担が少ないところで、毎年、予算化ができますので、新しい人材を育成するというスパイラルを作っていくことが大事だと思っています。

そのようにして、しばらく住民主体で頑張って、そこから先ができなくなった場合、ニーズははっきり見えているわけで、「これは役所でやってください、やりましょう」という話もありだと思います。

Q 子どもを対象とした支援

子どもの移動支援についてお伺いします。能登半島の子ども支援をしており、子どもたちはほとんど家にいて、「高校生から図書館に行きたい」との要望を受けているんですけど何か事例や方法はありますか。



A 乗り合うか個別に送迎するかにもりますが、以前受けたご相談の中では「ファミリーサポートセンター」の活用を検討したケースもあります。ファミサポは全国にありますし「生活支援サービスとの一体運送」にあたります。既存のしくみは使えば使ったほうがいいと思います。※ファミサポは高校生が対象でないのですが、全世代型ファミサポというのもあります。

Q 法人の地域貢献事例を増やすための補助や助成

昨年9月から週に5日、地域の介護事業者が協力して

デイサービスの車を使わないお昼前後の時間帯に、巡回型の移送の取組みを始めています。社協もお手伝いをしています。現在は、事業主が保険も含めてすべて手弁当で、3事業所が輪番で実施しています。これを持続しながら、他の事業所の協力も増やしていくには、人手不足と経費が課題となります。協賛金や補助金、助成金等で参考になる事例があれば、知りたいです。



A 民間の助成金では、継続可能なものは無いと思います。最大でも3年が普通です。地域福祉基金のような財源を、市町村が社協に委託して運用している事例はあるのではないでしょうか。

先ほどの「総合事業」の改正のところで、補助以外にA類型の“委託”的話をしましたが、厚労省の説明で市町村による“委託契約”では“賃金”を出せるとあります。ですから、地域が「B、Dの“補助”」をもらって法人に払うこともできますし、直接「法人に人件費、賃金を払いたい」ならA類型で“委託”することもできます。

Q 総合事業の担当課とSCの関係

大阪市では「総合事業」というものが、社協の地域福祉ラインでは入って来にくいと感じています。「総合事業」は、介護保険の担当課と地域包括介護センターの担当で、生活支援体制整備事業は別の担当課があり、一緒に動くことはありません。生活支援コーディネーターの感触としては、住民の移動への課題意識はあまりないと感じています。



A ※「総合事業」は、市町村の「デザイン力」が問われる事業です。介護保険サービスとして一律に設計するのではなく、生活支援体制整備事業を活用して、選択できる、多様なサービスをつくりつたりつないだりすることが大事です。今回の改正では、地域包括支援センターだけでなく、生活コーディ

ネーターやリハ職等が、早い段階から利用者に関わって自立支援を目指す必要性も示されました。関係多職種が一緒に動けるように、体制を見直すところから始めていただいたらと思います。

Q ボランティアポイントを柔軟に！

大阪市内で地域ボランティアをやっています。地域の“赤バス”が廃止になって困っていた時に、福祉有償運送を知り、10人集まって運転講習を受けました。“ボランティアポイント”があることも教えられたんですが、時間のある高齢者にはポイントをあげて、若くて仕事で忙しいのに来てくれる人にはポイントが無い。もっと若い人に「倍ぐらいポイントを付けてほしい」です。要望です。

※一般財源や総合確保基金を活用して、全世代型のボランティアポイントを実施している市町村もあります。



6まとめ

1年ぐらい前から状況が大きく変化しています。それまでは年に1~2件だったのが、今は、月に1~2件の相談が入ります。あとは地域単位、自治会単位でのボランティアの応援活動も増えてきています。

それと「総合事業」は、大阪を含めて全然できていないですね。今、やっと一步を踏み出したところです。それから社協が関わらなかったら、地域の人だけではしんどいという現状もありますね。だから社協が意識してベースを作ること。それとボランティアポイントを活用して、300円でも500円でも、ボランティアに返すことができるといいと思います。厚生労働省の制度を活用して、地域福祉の一環で移動支援を広げていくチャンスにしましょう。

(柿久保副理事長より)

「※」は伊藤氏が書き直したもので、会場での回答から追加変更されています。



LET'S HAVE FUN! LET'S HAVE FUN! LET'S HAVE FUN!

桜の咲き乱れる姫路城【世界文化遺産】を訪ねて 関西STS連絡会 伊良原 淳也

姫路城は1993年に奈良県の法隆寺とともに、日本で初めて世界文化遺産に登録されました。また天に羽ばたく白鷺のように見えることから別名を白鷺城とも呼ばれています。数年ぶりの花見を兼ねて、現地を訪ねました。

★進む公共交通のユニバーサルデザイン

39号でも取り上げましたが私の住んでいる地元大阪を含む京阪神は「大阪・関西万博2025」開催(4月13日~10月13日)や、訪日する観光客の円滑な移動や滞在の実現のため様々な取り組みが行われています。

今回、往路は大阪(梅田)駅エリアの中では比較的利用者の少ない、JR東西線北新地駅から「普通列車」に乗車し、尼崎駅で新快速に乗り換えて一路姫路を目指しました。その理由は多くの場合、一般的にJR東海道線大阪駅から停車駅の少ない「新快速」を利用することが予想されます。しかし車椅子を利用する私の経験上、休日ダイヤ日や春休み等の長期休暇は多くの乗降客が集中する大阪駅での乗車(降車)介助申し込み先着順のため、かなり待つこ

とが少なくありません(どれくらい待つかは運次第です)。そのような理由で途中の尼崎駅で乗り換えが必要になりますが、20分程度の追加で姫路駅に到着します。(JR西日本さんの車椅子乗降対応に要する時間そのものは、2020オリ・パラをきっかけにかなり改善されています。)

私は単独で鉄道やバスを利用することが多いですが、この日は取材ということもあり撮影協力者と行動するため、身障割引切符を購入する必要があります。

- 1.「みどりの窓口で身障手帳提示」。
- 2.「JR西日本コールセンターとビデオ通話可能な多機能券売機で、身障割引切符の発券を受ける」。

の方法が代表的です。

さらに駅によっては小児運賃の切符を2枚購入後、有人改札からホームへ向かうよう言われる場合もあります。今回「みどりの窓口」は長蛇の列なので、2. の多機能券売機を利用しました。

後日、調べてみると近畿圏の加盟私鉄やバスで使える障害者割引対応ICカード(2020年スルッと関西社【PITAPA】発行の事前現金チャージ型カード)が、2024年3月からJR西日本のICOCA対応駅(亀山駅を除く)でも利用可能となっていました。

また同様の利便性カードが、2023年3月からJR東日本(SUICA)と私鉄各社共通(PASUMO)から販売されていることが判明しました。これらのことは、特に常時介助を要し2人で鉄道を利用することが多い障害当事者には画期的な仕組みだということは容易に想像ができます。(駅員さんによる各種手帳の目視確認は、行列に並ばなければならず双方の負担軽減につながります。)

なお、2025年4月に、精神保健福祉手帳を持つ人の割引制度適用が拡大されました。



ビデオ通話対応新型券売機

さてさて、無事切符を購入し「普通」で尼崎駅を目指しました。東西線は1997年3月開通の比較的新しい路線であり、乗車駅である北新地駅は徒歩10分圏内に大阪駅があるため、混雑具合が若干ですが緩和されています。また、私が利用する理由として、車椅子用トイレが空いていることもあります。通常、尼崎駅での「普通」から「新快速」の乗り換え接続は3分程度ですが、この日はエレベーター待ちが発生し、一本後の「新快速」に乗車し1時間ほどで姫路駅に到着しました。

★圧巻の天守閣と咲き誇る桜並木を愛でる

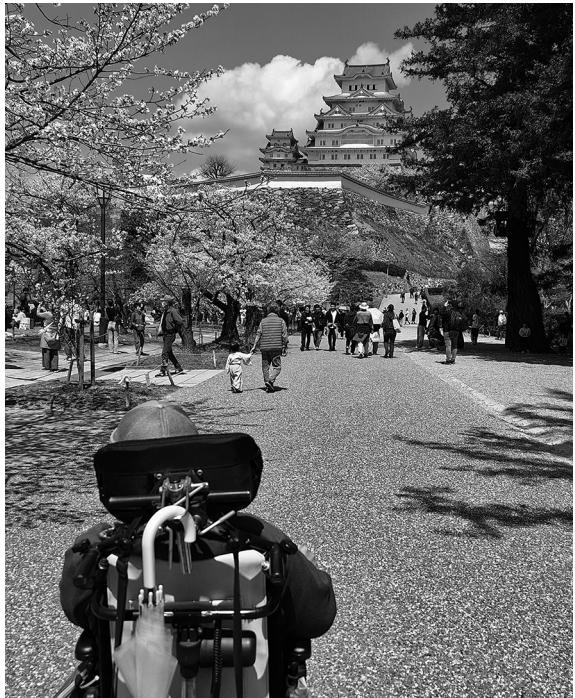
偶然にも桜の満開日となり、駅は本当に観光客であふれています(笑)。いつもの私は入念に下調べを行いますが、たまには行き当たりばったりの旅も良いと考え、前日まで姫路と和歌山を候補地とし当日の朝、直感で決めました。そんな事情もあり、情報収集は往路の電車内のみというある意味で無謀な企画かもしれません。



反転スロープ式バス

駅から姫路城は徒歩20分、バスで5分のところにあります。神姫バスさんを利用しました。最近増えた反転スロープ式の車両は、乗車から発車まで数分で対応できる優れものだと思います。(車椅子の固定に関し、私の場合は「過度な固定は不要です」と伝えて利用しました。あくまでも利用する車椅子障害者の希望や要望を尊重することが重要で、しっかりと固定を希望される場合も当然あります。)

今回、桜を観賞したエリアは無料で散策できるよう、公園として整備されており、美術館や小さな動



桜並木とお城

物園もありました。そこから有料エリアの大天守閣への道のりは、かなりの急登と未舗装路になるようです。車椅子利用者が散策する場合は「熟練した介助者が3名程度、同行を推奨」と案内されており、なかなかのハードルなのです。歴史的建物のバリアフリー化は今後の課題とし、花見を楽しみました。

今回は「ほぼ無計画」を基礎としている旅行のため、無料エリア1周約2時間の散策を楽しみました。大阪人は「タダ」という響きにはめっぽう弱いのです(笑)。

★20年ぶりの姫路セントラルパークへ

もうひとつ姫路の観光スポットといえば、50代の私は姫路セントラルパーク(サファリ型遊園地)を思い浮かべます。姫路城からバスで40分です。市街地の路線ではないこのルートの運行車両も、旧型ワンステップ型ではありましたが、乗車できました。

2000年に交通バリアフリー法が施行され25年、地方への旅行で路線バスを利用できることに感激しました。そこに至るまでの障害者運動の諸先輩の取り組みの成果です。移動や交通課題に携わっている者として改めて感謝し、そして継続する意味を考える良い機会になりました。

ヒヤリハットから トホホまで あるある 移動サービス 大事典

移動サービスを運営する中で、ヒヤッとしたこと、エッ何でそうなるのと驚いたこと。関係者なら、だれもが一度は体験する「あるある」話を、ユーモラスなイラストとともにお届け、よりよい運行について考えます。

【第8回】 運行する？しない？ 雪が降らない土地の3日後の雪予報

あのう……付いているんです。3日後の天気予報に雪マークが。

この日、移動サービスの運行予定が入っているんです。先月ガンの手術を終えて退院したばかりの、Sさんの通院日。「なかなか予約が取れない偉い教授の予約がやっと取れたのよ」と、退院の日に奥さんが喜んでいたんですね。それなのに、ニュースでは不要不急の外出はしないようにと呼びかけていたり、電車も計画運休のニュースが流れたり。

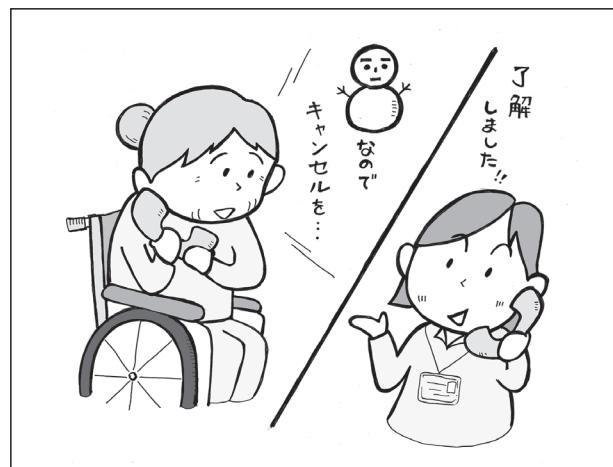
さっき、コーディネーターから、「今日はキャンセルの電話が何件もあったんですよ。雪が降るからって。Sさんの運行は、中止にしていいですね？」 Aさんが慎重に運転しても、もらい事故の可能性もあるし。術後の受診なら、別の日にできると思うんですけど」と、電話があったんです。少しの雪ならよくあるし、事務所の車は冬タイヤだし、運転してできないわけではないのですが、もらい事故のリスクと言われてしまうと、そもそもうだなあと。でも、Sさんご夫婦、運行中止になったら、私が断つから偉い教授先生の診察が受けられなくなったり、きっと思いますよね？

ああ、受けるべきか断るべきか。気になって、今夜も眠れません。

あらあら、Aさんってば、雪予報を見てまた眠れなくなってしまったのですね。Aさんが住む首都圏は、めったに雪が降らなくて、数センチ積もっただけでニュースになる地域。日常的に雪が降るところとは、対応も変わってくると思います。今回も、全国のベテランコーディネーターに聞いてみましょう。



第二の定年後、運転ボランティアになって3年目の68歳。いたって真面目で慎重ですが、次々とあるある話に巻き込まれて…。



広島生まれの82歳。あるときは運転者、あるときは利用者、またあるときは…と、うさぎの民子と一緒に、変幻自在に活躍。

(イラスト：坂板モツto毬栗堂)

こんなとき、どうしているのか、 ベテランコーディネーターに聞いてみました。

➡ 運行前日に雪予報が出た時点で、利用者に連絡して、後日に振り替えてもらうようにしています。道路の凍結が予測されるときは、午後に変更をお願いすることもあります。このあたりで積もるほど雪が降るのは、5年に一度あるかないか。運転者の多くは雪道の運転経験がなく、また路上には冬用タイヤなどの装備なしで走る車も多いと想定される状況を考えると、無理はできません。（東京都・Nさん）

➡ 雪国の富山では、みんな日常的に運転して暮らしているので、雪を理由に運休することはほぼないです。利用者の方から「明日は大雪になりそうだからやめておきます」と、キャンセルが来ることも。事業所としては、このくらいの雪でキャンセルばかりされると収入が激減でしんどいなあ、と思うことが多いです。運行よりむしろ大変なのは、駐車場の雪かき。道路に出れば除雪されているし、万が一、雪にはまってしまってもすぐに周りの車の人たちが助けに来てくれる。でも、ふだん雪が降らないところでは、そうはいかないでしょうね。（富山県・Yさん）

➡ 青森市のように毎年1m程度の積雪のある地域では、雪予報で外出を控えていたら生活できなくなってしまいます。ほとんどの人は4WD（4輪駆動車）を持ち、11月半ばからはスタッドレスタイヤを装着。福祉車両も同様にお金をかけて冬に備えます。運転ボランティアの面接でも、雪道の運転ができるかどうかが採用基準のひとつです。ですから、吹雪でもスピードは抑えめにしながら、原則として運行します。20年ほど前に私たちが移動サービスを始めたまでは、車いすの人たちは冬は一步も外に出られなかつたため、感謝の言葉をもらうことが多いです。（青森県・Kさん）

➡ 降雪地域では、雪は普通のこと。通院は必要なことなので、通常通り運行します。車両は冬対応の装備をしていますが、運行先が郊外だったり、急な吹雪など安全を確保できない状況であれば、利用者とコーディネーター、運転者で相談しながら対応を協議します。もらい事故は、雪に限らずいつでも考えられることです。（札幌市・Sさん）

雪が「普通」の地域と、「非常時」である地域では、考え方も対応も、まったく違うのですね。降雪地帯での運転以前に車を道路に出すための雪かきの苦労は、降らない土地に暮らす人には想像すらできません。また、運転者の運転スキルはもちろん、車両の冬装備についても当たり前に行われているところと、安易に比較することはできません。

でも、利用者をていねいにアセスメントして運行の必要性を考えること、運転者と車両を万全の状態にして備えること、利用者と運転者双方へのリスクの説明をして了解を得ること。これって、どれも日頃のリスク対応で、雪に限ったことではないと思いませんか。

全国移動ネットでは、2024年7月に「降雪地での実施の判断や事故対策」をテーマに交流会を開催、情報を共有しました。みなさんのまちでも雪対策、みんなで話し合ってみませんか？





“総合事業”に基づく移動支援が始まります

《広島県神石高原町》 高齢者の社会参加に係る移動支援を 二通りの方法で実施

参加者もボランティアも高齢化が進むいわゆる「通いの場」。高齢者の介護予防と社会参加のために必要な活動ですが、そこまでの移動手段の不足に悩む地域も少なくありません。今回は、神石高原町が高齢者の社会参加促進と介護予防・健康づくりを目的として進めている、通いの場、サロン、認知症カフェ（以下、通いの場等）への移動支援事業を紹介します。



●神石高原町(2025年1月現在) 【人口】約7,800人 【高齢化率】50.41% 【面積】381.8km²

◆背景

神石高原町は、平成16年に3町1村が合併して誕生しました。当時は12,454人だった人口は、現在は7,803人。高齢化率は50.41%で、後期高齢者率は約30%です。山並みに集落が点在して、人口減少の著しい、いわゆる「ポツンと一軒家」がたくさんある状況です。合併前の旧町村単位で地域を取りまとめる協働支援センターがあり、地区ごとに独自の「まちづくり計画」を策定し地域活性化に取り組んでいます。

神石高原町には、鉄道がありません。公共交通機関は町営のふれあいバスや、ふれあいタクシー事業があります。町営バスは1日3便程度で、限られた地域しか運行されていないため、自家用車を使えない人の移動手段は、ほぼタクシーという状況です。

通いの場等への移動については、自発的に参加者同士での乗合せが行われていますが、通いの場等の世話人の研修会では、「運転ができなくなつて行けなくなつた」「運転してくれていた人が免許返納して行けなくなつた」という声が聞かれるようになりました。参加者の高齢化も進み、90歳以上がかなり多くなっています。

ふれあいタクシー事業は、片道900円で町内どこにでも行くことができます。1ヶ月に一人20回まで利用が可能です。しかし、一人で利用する場合、週1回の通いの場への往復で1800円がかかるというのは負担が大きく、現実的ではないという声があったといいます。

※2~3人がふれあいタクシーに乗り合わせて通いの場に通うケースもあります。その場合は一人が運賃を支払うため、交代で払うのが通常です。

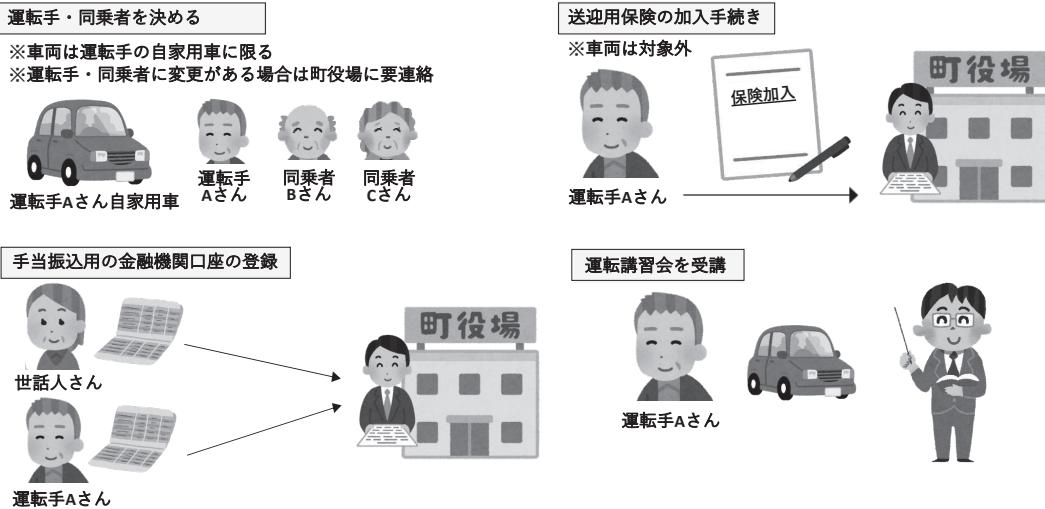
◆参加者の乗合せとタクシーの相乗りの二通りの移動支援

今、神石高原町が取り組んでいる移動支援は、「神石高原町高齢者の社会参加にかかる移動支援実施要領」に基づくものです。令和5年度から準備が始まり、令和6年度下半期のモデル実施を経て、令和7年度から本格実施されています。高齢者の社会参加促進と介護予防・健康づくりの推進を目的として、通いの場等への移動を支援するものです。参加者同士の乗合せ、タクシーでの乗合せの二通りを対象とします。帰りに買い物などに行くというのは対象外です。

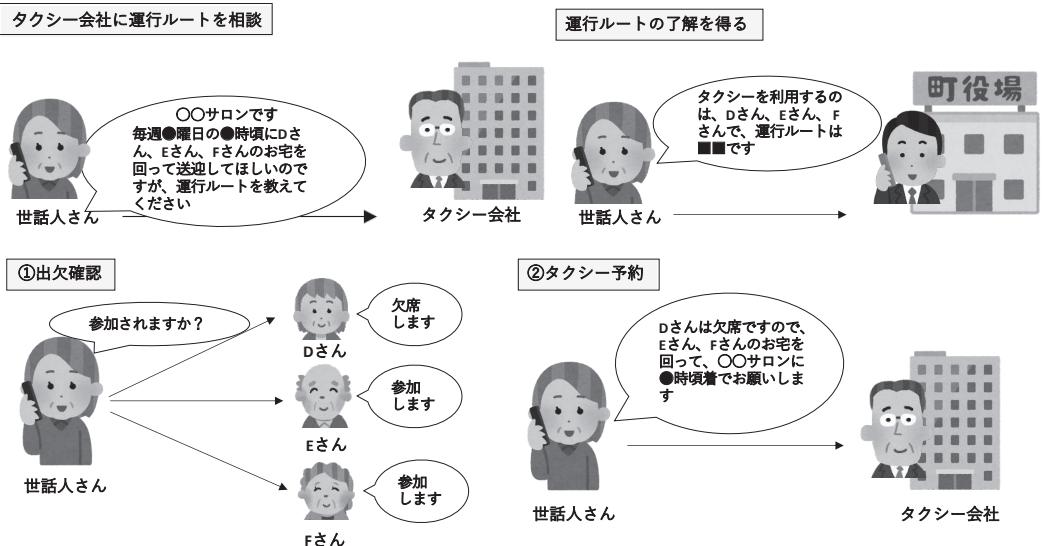
参加者同士の乗合せについて、運転手、車両、同乗者を決め、送迎の保険に加入します。運転手は地域の住民が担い、町が定期的に主催する運転講習会などを受講します。グループの世話人が活動日誌を作成して3か月毎に町役場に提出し、世話人と運転手へ手当が振り込まれます。

タクシー乗合せの場合は、事前にタクシー会社に運行ルートを相談した上で、世話人がタクシーの手配をします。世話人は活動日誌を、タクシー会社は1か月分の運行記録と請求書を、町役場に提出します。世話人は手当が、タクシー会社にはタクシー料金が支払われます。

参加者同士の乗合せ（事前準備）



タクシーの乗合せ



◆立ち上げのプロセス（1）～通いの場等へのアンケートと先進事例の収集～

令和5年度に取り組んだのは、次の3点です。

一つ目は先進事例情報の収集と、通いの場等の世話人対象のアンケートの実施です。通いの場34か所、サロン72か所、認知症カフェ5か所を対象に、送迎の実態などの調査や支援の必要性についてたずねました。すると、「通いの場等への移動手段が必要」が5割以上、「乗合せによる送迎が必要」が2割、「タクシーによる送迎希望」が約5割という結果が出ました。移動支援実施上の課題としては、「タクシー利用時の費用」「同乗者のガソリン代」「事故の補償」「送迎ボランティアの確保」などの回答がありました。

二つ目に、移動支援の研修会を実施し、移動支援の基本的な知識、先行事例の紹介を行いました。

三つ目は令和6年度下半期からの実施に向けたロードマップの作成です。タクシー業界との調整、モデル候補の調整、生活支援体制整備事業第1層協議体との調整を行いました。

通いの場のアンケート結果

回答数▶	通いの場 (32箇所)		サロン (55箇所)		認知症カフェ (5箇所)	
必要	15箇所	46.9%	24箇所	43.6%	3箇所	60.0%
必要ではない	14箇所	43.8%	28箇所	50.9%	0箇所	0.0%
その他	4箇所	12.5%	0箇所	0.0%	1箇所	20.0%

◆立ち上げのプロセス（2）～モデル実施と検証～

年度が替わって令和6年度上半期には、下半期からのモデル実施に向けた準備と、令和7年度の本格実施に向けた準備に着手しました。

準備としては、二つのやり方の具体化、利用の見込みの把握、タクシー会社との調整、運転者講習会の実施、保険の検討、モデル候補の通いの場等への説明会などを実施しました。

「持続可能な移動支援」を目指すための本格実施後の効果検証の方向性の検討、それからタクシーに頼らない参加者同士の乗合せの運転手の確保に向けた取組の検討も行いました。

令和6年度当初ではモデル事業についての予算化をしていなかったので、補正予算の試算、事業説明書の作成を行いました。

その上で、事業形態の再検討を行いました。もともと補助金を通いの場に交付していない中で、補助対象団体の条件を決めたり振込口座を作ったり保険に加入していただいたりすることは負担が大きいと考えました。そこで、補助金の交付ではなくて、事業実施要領として変更を行い、団体ではなく運転手と世話人への直接支払いに変更しました。タクシーについても、実施主体である町から直接支払いに変更しました。

運転講習会は、移動ネットおかやまの横山和廣さんに講師を依頼して、通いの場等の参加者の中から25人の運転手に受けてもらいました。

モデル候補地については、モデル候補8か所の世話人や協働支援センター長等を対象に説明会を実施し、最終的にスタートは9か所で実施することとなりました。通いの場等の希望に応じて、二通りの方法を登録しておくことも可能ですが、スタート時は、参加者の乗合せが4か所、タクシーの相乗りは5か所となりました。この9か所でのモデル実施の効果検証にかかるアンケートをもって、本格実施に向けての根拠とするという方向としました。



◆本格実施へ

本格実施開始後の効果検証の検討も大切です。費用対効果などの測定方法、移動支援の利用者の心身状況および日常の変化等の把握についてのアンケートを取ることとしました。

令和5年度に実施した公衆衛生学の専門家による神石高原町の介護要望事業に関するデータ分析で、「1年間、通いの場に参加した人は、年間で約5.5万円介護費が有意に低い」という分析結果が出ています。移動支援を利用した人の変化も、モデル実施と同様にアンケートを毎年実施して、移動支援の利用者の方の心身の状況、日常生活の変化把握することで、移動支援が介護予防に寄与することを示す予定です。

令和7年度は、移動支援事業を今後も持続可能なものにするために、効果検証をしながら、町の他の施策と連動して、一層社会参加や介護予防を促進できるようにしくみを整えていくこととしています。

また、参加者同士の乗合せの運転手確保に向けた取組について、タクシーの人材不足を踏まえ、参加者同士での支援という形での仕組みづくりに向けて、先行団体の事例を参考にしながら、運転手確保を目指します。

◆振り返り ～伴走支援体制が重要～

取組の成果と所感として、「神石高原町は小さな町なので、伴走支援を通してさまざまな支援を得ながら令和6年の10月からモデル実施を開始できた」と、野田さんは話します。

神石高原町の取組は、厚生労働省（中国四国厚生局）の補助事業の一環で行われた、アドバイザー派遣と、広島県の地域包括ケア推進センターや保健所による「総合支援チーム」による伴走支援、この二つの支援を受け、全国移動ネットなど、5者の支援で実現しました。広島県としては、移動支援をテーマとした初めての支援実績であり、県内の他の市町の助けになるはずです。

本格稼働に向けて課題はまだまだありますが、持続可能な仕組みになるよう、神石高原町の取組を見守っていきたいです。

全国移動ネット事務局だより



会員のひろば

移動サービス研修会in岐阜

2024年11月8日に、「移動困難者への支援・地域住民の「足」を考える移動サービス研修会in岐阜」を開催しました。

福祉有償運送の取組や制度の最新動向を共有することを主眼に置いた研修会で、会場35名、オンライン約50名の参加がありました。事例紹介では岐阜県内の3団体からご発表をいただきました。

◆NPO法人日本平成村

「武儀生涯学習センター」の指定管理を受託しながら、福祉有償運送や交通空白地有償運送に取り組み、地域住民の足を支えている。

◆NPO法人ふる里めいほう

郡上市明宝で福祉有償運送を実施。利用者増による事務局の業務負担軽減のため、IT（DX）化を検討。産学官連携「岐阜県DX推進コンソーシアム」の支援の下、県立大垣商業高校の生徒さんがアプリ・システム開発に取り組んでいる。

◆そらまめ

看護師など専門職の仲間が集まり「医療的ケア児の通学支援」に取り組みないと福祉有償運送を立ち上げた。

地域の「公共」を引き受ける日本平成村、「ふる里めいほう」の色々な関係者をつなぎわせる取組、専門的な支援に取り組む「そらまめ」。いずれも、福祉有償運送の必要性と可能性を感じさせる発表でした。

河崎副理事長の基調講演では、最近行われた制度の運用緩和のポイントが整理され、「福祉有償運送と互助型の移動支援について、いい意味で役割分担ができるのではないか」と感じたといった感想も寄せられました。資料は右記のサイトにてご覧いただけます。



「福祉有償運送の対価に関する調査」結果

全国移動ネットでは、「福祉有償運送の対価に関する調査」を、福祉有償運送団体を対象に実施しました。2023年の制度改正で、福祉有償運送の「運送の対価」の上限額の目安がタクシー運賃の5割から8割に引き上げられたことを受けて、全国の実施団体において、対価の設定に変化が生じているかどうかを把握するアンケートです。

その結果を、ホームページに掲載しました。調査の概要は、下記の通りで、回答団体は、社会福祉法人が最も多く、続いてNPO法人、その他となりました。介護保険等と行政補助等を分けて分析すると、介護保険や障害福祉サービス等と関連して福祉有償運送を実施しているのは448団体で、全体の55.1%。行政補助等を受けているのは274団体で、全体の30.9%となりました。「運送の対価」または「運送の対価以外の対価」の値上げをしたかどうかという設問では、「対価を変更していない69%」、「値上げした13%」、「値上げを検討中または申請中16%」、「その他2%」という結果になりました。変更していない理由としては、利用者負担を考慮したという記述が多く、継続に不安があるものの値上げもできない状況が浮き彫りになりました。



調査の概要

○調査期間

2024年11月20日～2025年1月15日

○対象

福祉有償運送の登録団体（但し、市町村運営を除く）2,498事業所

○有効回答数 892

○主な設問項目

「団体の組織形態」、「福祉有償運送の実施形態」、「運送の対価の設定方法」、「運送の対価又は“運送の対価以外の対価”を変更したかどうか」、「2023年度の運行件数」、「福祉有償運送の継続意向」

全国移動ネット事務局だより

「高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット」 国土交通省のサイトに公開

「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業パンフレット」として、市町村高齢福祉担当や生活支援コーディネーター、活動団体の皆様に活用されてきた「パンフレット」が、以下のような動きを反映して改訂され、名称も変更になりました。



掲載サイト

- 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の見直しや関連通達改正
- 地域公共交通のリ・デザイン実現会議でのとりまとめ（2024年5月）
- 道路運送法上の許可登録不要の運送ガイドライン（2024年3月）
- 介護予防・日常生活支援総合事業の制度改正（2024年8月）など

2024年度第2回通常理事会で 情勢討議

2月22日に、全国移動ネットの理事会が開催されました。「交通空白」解消に向けた国の動きなどを踏まえ、情勢についての協議を行いましたので、一部を紹介します。これらを踏まえ、2025年度の方針及び事業計画を作成中です。

- 日本版ライドシェアは、夜間対応だったり、観光客や元気な人を対象としたサービスだったりと、くらしの足としては期待が持てない。
- 自治体による交通空白地有償運送は、市民の移動の足の確保という視点では期待したい。しかし、タクシー会社との連携や調整には限界があるのではないか。
- 2050年の日本は人口の半分が高齢者と障がい者になると言われている中で、どのようなサービスが必要かを考えなければならない。
- 交通空白地有償運送の人材育成や実施が急激に広がっている。この流れを大事にすることによって、福祉有償運送の人材確保にもつながる可能性があるのではないか。

○公共交通の衰退が著しい。都市部にも交通空白地がある。いろいろな組み合わせが求められている。

○許可・登録不要の活動は、市町村の方針に基づいて基盤ができ、福祉有償運送には支援も計画もない状況。交通空白地有償運送と同一線上で公的支援を行うべき。

○許可・登録不要の運送を含めて、利用者目線で検討する場が、国レベルでも必要だと思う。

〈お知らせ〉

モヴェーレのバックナンバーが、全国移動ネットのホームページにて閲覧できるようになります。6月中をめどに、最新号から2号分を除いて、全文を掲載する準備を進めています。「書籍ご案内」の「モヴェーレ」のページです。ご活用ください。

編集後記

「出かけてみませんか」は、大阪万博のテストランの抽選に外れてしまったため、姫路城のお花見に変更しました。美しい桜を見ることができて結果オーライでした（淳）。

(表紙の写真)

- 左/「移動サービス研修会in岐阜」で発表した「日本平成村」の「津保川巡回バス」（岐阜県関市）
右/自動運転バスの実証実験で使用されたエストニア製のMicaの車内（千葉県松戸市）
下/全国移動ネットの伴走支援を経て「花月地域まちづくり協議会」による移動支援が発足（大分県日田市）

市民の手による移動サービス情報誌

「モヴェーレ MOVE RE」第41号

2025年5月21日発行

定価● 550円（本体500円+税／送料別）

発行人●中根 裕

編集・発行●特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

〒156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル 204 号

Tel : 03-3706-0626 Fax : 03-3706-0661

E-mail ● info@zenkoku-ido.net https://zenkoku-ido.net

制作●株式会社 アダプティブデザイン

■「モヴェーレ MOVE RE」ネーミングの由来

移動サービスは「運送(transport)」するのではなく、外出のための「移動(movement)」を支援する活動です。「モヴェーレ(move re)」はラテン語で「動く」の意。このネーミングには、移動困難者を含めたすべての人々に移動権が保障されることを目指す全国移動ネットの強い想いが込められています。