

**中国管内における
「高齢者の移動を支える方策」に関する実態調査**

報告書

平成 30 年 3 月

国 土 交 通 省 中 国 運 輸 局
株式会社 オリエンタルコンサルタンツ

中国管内における「高齢者の移動を支える方策」に関する実態調査

報告書 目次

内容

1. 業務の概要.....	1
1-1 業務の目的	1
1-2 対象地域	2
1-3 業務内容	2
1-3-1 業務フロー	3
1-3-2 実施内容	4
2. 高齢者の移動手段確保策検討に係る基礎的な情報の整理	6
2-1 高齢者の移動手段についての基本的な考え方	6
2-2 運行に係る関係法令等の整理	6
2-2-1 整理にあたっての基本的な考え方	6
2-2-2 基本的な運行形態	7
2-2-3 交通事業者による移送が難しい場合	9
2-2-4 その他	11
2-2-5 支援制度	16
3. 地域における高齢者の移動手段確保に係る取組状況調査	19
3-1 概要	19
3-1-1 基本的な考え方	19
3-1-2 調査・検討の流れ	19
3-1-3 各調査項目	20
3-2 福山市	23
3-2-1 地域の概要	23
3-2-2 取組に係る基礎情報の把握	24
3-2-3 課題への対応策や検討深度化の可能性検討	26
3-2-4 取組のポイントと検討深度化の可能性のとりまとめ	28
3-3 防府市	31
3-3-1 地域の概要	31
3-3-2 取組に係る基礎情報の把握	32
3-3-3 課題への対応策や検討深度化の可能性検討	34
3-3-4 取組のポイントと検討深度化の可能性のとりまとめ	37
3-4 長門市	39

3-4-1 地域の概要	3 9
3-4-2 取組に係る基礎情報の把握.....	4 0
3-4-3 課題への対応策や検討深度化の可能性検討	4 2
3-4-4 取組のポイントと検討深度化の可能性のとりまとめ.....	4 4
4. 高齢者の移動手段確保に向けた取組等の検討	4 6
4-1 検討方針	4 6
4-2 高齢者の移動手段確保に係るポイントの整理	4 7
4-2-1 どこに行くのか／どこに運ばばよいのか.....	4 7
4-2-2 どうやって運ぶのか／誰が運ぶのか	4 8
4-2-3 どうやって支援するのか／どうすれば持続・自立するようになるのか.....	5 0
4-3 全国における高齢者移動支援手法の把握・整理	5 2
4-3-1 概要	5 2
4-3-2 調査対象	5 2
4-3-3 整理にあたっての基本的な考え方	5 2
4-3-4 全国の取組状況.....	5 3
4-4 今後考えられる移動手段確保策の検討	6 1
4-4-1 基本的な考え方.....	6 1
4-4-2 検討項目の整理.....	6 2
4-4-3 持続的な高齢者の移動手段確保を検討する上での留意事項について.....	6 3
5. 公共交通利用促進と安全サポート車の普及促進を目的としたイベントの実施.....	8 6
5-1 イベントの概要.....	8 6
5-2 開催概要	8 7
5-3 イベントプログラムの設計	8 8
5-3-1 イベントプログラムの全体の流れと各プログラムの位置付け	8 8
5-3-2 会場レイアウト.....	9 0
5-3-3 具体展開プログラム	9 1
5-4 広報の展開	9 6
5-5 事業の実施	1 0 2
5-6 事後の報道	1 0 5
5-7 評価の実施	1 0 8
5-7-1 調査の概要	1 0 8
5-7-2 集計分析	1 1 0
5-8 事業を行う上でのポイントの整理.....	1 1 5
6. 今後の課題.....	1 1 7
6-1 福祉と連携した高齢者移動支援策の展開.....	1 1 7
6-2 安全サポート車普及と連携した移動手段確保の取り組み.....	1 1 8

1. 業務の概要

本業務の概要は以下に示すとおりである。

業務名	中国管内における「高齢者の移動を支える方策」に関する実態調査
履行期間	自) 平成 30 年 1 月 12 日 (金) 至) 平成 30 年 3 月 30 日 (金)
発注者	国土交通省中国運輸局交通政策部交通企画課 〒730-8544 広島市中区上八丁堀 6 番 30 号 電話 : 082-228-3495 FAX : 082-228-3629
受注者	株式会社オリエンタルコンサルタンツ 中国支店 〒730-0013 広島市中区八丁堀 5-7 TEL : 082-223-0030 FAX : 082-223-0005

1-1 業務の目的

現在、中国地方の各自治体において公共交通網形成計画の策定が進められているところ、多くの自治体で高齢者の移動手段をどのように確保するかが検討の中心となっている。

高齢者の移動手段としては、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンドタクシーなど、利用者の属性を限定しないものに加え、利用者を要介護者に限定した、介護保険制度による移動支援サービス、福祉タクシー、福祉有償運送が存在する。また、道路運送法の枠組みではとらえきれない「無償運送」も行われている。

高齢者の実態を見ると、身体が自由になるうちは運転を続ける人が多い一方、身体が不自由になると外出しない、又は介護サービスを利用することとなり、運転ができなくなったから公共交通を使う方向への転換ができていないのが現状である。また、コミュニティバスやデマンドタクシーの利用者から、「運転手さんが買い物袋を持ってきて助かる」との声がある等、「介護未満のちょっとした手助け」を求めている高齢者も多い。

高齢者の事故が増加している状況を鑑みても、高齢者の移動手段を確保することは喫緊の課題となっていることから、国土交通省においては「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を立ち上げ、平成 29 年 6 月 30 日に中間取りまとめを公表したところであるが、本検討会では公共交通機関に加え、公共交通を補完するものとして、ボランティア団体や地域の助け合い等高齢者の移動手段の選択肢を拡げ、サービスの提供を拡大する方向で具体的な施策の検討を進めていくこととなっている。

上記を踏まえ、路線バス、デマンドタクシー、自家用有償運送、無償運送などを融合的に活用する高齢者の移動を支える方策を検討することとする。

1-2 対象地域

中国管内とする。また、広島県福山市、山口県防府市、同長門市をヒアリングの実施対象とする。

1-3 業務内容

本業務の概要は以下に示すとおりである。

表 1-1 業務内容

業務内容	単位	数量	備考
1. 作業計画・準備	式	1	
2. 路線バスやタクシー等「公共交通」、自家用有償運送及びボランティア輸送の融合を視野に入れた高齢者の移動手段の拡大など発展性に係る検討			
①-1 一般的な輸送形態や移動支援に係る政策等の関係整理	式	1	
①-2 調査対象自治体の状況把握	式	1	
②-1 高齢者移動支援手法の把握・整理	式	1	
②-2 地域関係者への拡大策等の提案・議論・ヒアリング	式	1	
③-1 移動手段拡大策の検討	式	1	
③-2 地域への再提案と導入に向けた調整	式	1	
3. 高齢者の移動手段の確保と安全対策の一環として、公共交通利用促進と安全サポート車の普及促進を目的としたイベントの実施	式	1	
4. 報告書作成	式	1	
5. 打合せ協議	回	5	

1-3-1 業務フロー

本業務は、以下に示す業務フローに従い実施した。



1-3-2 実施内容

(1) 作業計画・準備

本業務を実施するに先立ち、作業内容、作業計画及び作業実施工程を検討する。なお、立案した結果は、業務計画書にとりまとめる。

(2) 高齢者の移動手段確保方策の整理

道路運送法に基づく運送形態や、ボランティア輸送の形態・課題など、全国で取り組まれている高齢者の移動手段確保策に係る輸送形態や支援等理について整理した。

(3) 高齢者の移動手段確保策検討に係る基礎的な情報の整理

1) 調査対象自治体の状況把握

調査対象となる自治体の交通や福祉に関する計画・文献のほか、自治体 HP 等により、当該自治体の地勢や交通ネットワークの現状、交通課題などを把握した。それらを踏まえ、検討の対象とする高齢者移動支援策を選定する。

また、自治体担当部署に対し電話でヒアリングを行い、取組の導入経緯や工夫、実施体制、課題、今後の展望などについて聞き取った。

2) 地域関係者への拡大策等の提案・議論・ヒアリング

電話ヒアリングなどにより把握した各調査対象自治体の取組について、課題解決につながる方策や、発展的な取組とするための提案を行った。提案に際しては、調査対象自治体の交通担当・福祉担当の両部署の担当者を交えた協議を開催し、現状や課題の説明、論点の洗い出しと議題提供、また、全国事例の紹介などを行い、関係者の意見を引き出すなどし、検討の深度化を図った。

3) 地域へのフィードバック

取組深度化の検討結果や、導入に際しての課題整理などを踏まえ、調査対象自治体に対してフィードバックを行った。また、導入に向けて議論を進めていくべき取組について、具体的な導入ステップや実施スケジュール案などを作成し、調査対象自治体との調整を図った。

(4) 高齢者の移動手段確保に向けたポイントの整理と検討深度化

1) 移動手段拡大策の検討

地域の関係者への提案・議論の結果を踏まえ、取組内容についてより深度化を図った。また、調査対象自治体において導入する際の課題などを整理した。

また、検討内容を踏まえ、内容をブラッシュアップした取組パターン集を作成した。

2) 全国事例の整理

高齢者の移動手段確保策として全国で実施されているボランティア輸送について、運営方法や工夫、支援方法等の事例を収集した。また、福祉などの他の分野と連携した移動支援策についても、全国各地で実施している事例を収集した。

それらを踏まえ、調査対象自治体における課題解決につながる移動手段拡大策を抽出・整理した。また、調査対象自治体に限らず、管内の他の自治体や、その他の地域において取組を検討する際の参考となるよう、移動支援策や関連制度を整理した取組パターン集（案）を作成した。

(5) 公共交通利用促進と安全サポート車の普及促進を目的としたイベントの実施

広島県警本部や呉高等専門学校（以下「呉高専」という。）、呉市などと連携し、安全運転サポート車とバスの乗り方教室を同時に体験するイベントを呉高専の構内において実施した。

実施にあたっては、呉高専の神田教授を講師として招聘し、参加者の免許返納や公共交通利用に対する意識づけを行った。

また、参加者に対してアンケートを実施し、イベントによる意識の変化などを把握するとともに、高齢者の外出支援を担うことのできる潜在的な人材の発掘可能性について検討した。

(6) 報告書作成

ここまでの検討内容をまとめた業務成果報告書を作成する。

2. 高齢者の移動手段確保策検討に係る基礎的な情報の整理

2-1 高齢者の移動手段についての基本的な考え方

旅客を運送するにあたり、安全面や事業の安定性を鑑み、道路運送法に基づく旅客自動車運送事業（いわゆる緑ナンバー）により行うことが基本となる。しかし、中山間地域などのように、事業として運送を行うことが困難な地域においては、自家用車（いわゆる白ナンバー）による運送が認められているが、あくまで特例的なものであることを念頭に置いて整理を行った。

2-2 運行に係る関係法令等の整理

2-2-1 整理にあたっての基本的な考え方

移動手段に係る法制度・支援制度について基礎的な情報を整理することで、検討にあたっての課題の洗い出した、解決方法の検討につなげることを狙いとした。

特に、交通担当者にとっては福祉制度が、福祉担当者にとっては交通に係る制度には馴染みがなく、どのようなことを考慮すればよいのか、何を調べればよいのかが分からないことが課題であることから、関連する法令や通達・事務連絡等について整理する必要がある。

また、各種制度について理解するのであれば、各省庁が作成するガイドラインや説明資料を用いることが有効であるが、一方で、制度や事業の活用等を検討するにあたっては、その根拠となる法令や通達・事務連絡等の元の文章を読み解く必要がある。

そこで、本業務においては、制度等の詳細な内容の理解は各省庁ですでに作成されている資料等に譲ることとし、制度・事業等を活用していく際に、何を確認しなければならないのかについて整理した。なお、ここで整理した法令や通達・事務連絡等については、各省庁のホームページに掲載されているほか、下記により検索することができる。

■ 法令：e-Gov（<http://www.e-gov.go.jp/index.html>）

■ 告示・通達・事務連絡：

・ 国土交通省：告示・通達一覧（<http://www.mlit.go.jp/notice/index.html>）

・ 厚生労働省：厚生労働省法令等データベースサービス（<http://www.hourei.mhlw.go.jp/hourei/>）

・ 文部科学省：告示・通達（http://www.mext.go.jp/b_menu/hakusho/index.htm）

また、前述したように、制度の理解などに用いる説明資料等についても、理解しやすいと思われるものを示すとともにその URL を併記するが、ここに掲載した以外にも様々な資料が取りまとめられていることから、各自で最も使いやすいものを活用されたい。

2-2-2 基本的な運行形態

(1) 乗合により運送する場合（一般乗合旅客自動車運送事業）

高齢者に限らず、一般旅客を対象に自由に乗り合わせることが可能な運行を行う場合は、道路運送法に規定される一般乗合旅客自動車運送事業に基づき運行する。一般的な路線バスや乗合タクシー等がこれに該当する。

■根拠となる法令等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
位置づけ	道路運送法（第三条第一号イ） ⇒第四条の許可を受けて運行	国土交通省
関係政令・省令	道路運送法施行令	国土交通省
	道路運送法施行規則	国土交通省
	旅客自動車運送事業運輸規則	国土交通省

■参考となる資料等

資料等名称	発行者等
地域への公共交通導入ガイドブック＜道路運送法編＞	九州運輸局（平成 29 年 3 月） http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html

(2) タクシーにより運送する場合（一般乗用旅客自動車運送事業）

個別の需要に対応し、ドアツードアによる柔軟性の高い運送を行う場合は、道路運送法に規定される一般乗用旅客自動車運送事業に基づき運行する。一般タクシーがこれに該当する。

■根拠となる法令等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
位置づけ	道路運送法（第三条第一号ハ） ⇒第四条の許可を受けて運行	国土交通省
関係政令・省令	道路運送法施行令	国土交通省
	道路運送法施行規則	国土交通省
	旅客自動車運送事業運輸規則	国土交通省

■参考となる資料等

資料等名称	発行者等
地域への公共交通導入ガイドブック＜道路運送法編＞	九州運輸局（平成 29 年 3 月） http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html

（３）特定の旅客のみ運送する場合（特定旅客自動車運送事業）

学校や企業、施設等の特定の旅客を対象に運送を行うにあたり、施設等所有の車両ではなく、運送を行う事業者側の車両を用いる場合には、道路運送法に基づく特定旅客自動車運送事業に基づき運行を行う。スクールバスや企業送迎バスがこれに該当し、福祉と連携した取組では、福祉施設への送迎を外部に委託している場合に該当する。

■根拠となる法令等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
位置づけ	道路運送法（第三条第二号） ⇒第四十三条の許可を受けて運行	国土交通省
関係政令・省令	道路運送法施行令	国土交通省
	道路運送法施行規則	国土交通省
	旅客自動車運送事業運輸規則	国土交通省

■参考となる資料等

資料等名称	発行者等
地域への公共交通導入ガイドブック＜道路運送法編＞	九州運輸局（平成 29 年 3 月） http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html

2-2-3 交通事業者による移送が難しい場合

(1) 自家用車を用いたもの（公共交通空白地）

中山間地域など、道路運送法に基づく旅客運送事業として行うほどの需要がない地域において、特例的に自家用車を用いて運行するもの。

他の交通機関などが確保されず、公共交通空白地域であると認められる地域について、下記の二通りの運送形態が想定される。

- ・市町村運営有償運送（交通空白輸送）
- ・公共交通空白地有償運送

■根拠となる法令等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
位置づけ	道路運送法（第七十八条） ⇒第七十九条の登録により運行	国土交通省
	道路運送法施行規則（第四十九条第一号及び第二号）	国土交通省
関係政令・省令	道路運送法施行令	国土交通省
	旅客自動車運送事業運輸規則	国土交通省

■関連する通達等

資料等名称	発行者等
自家用有償旅客運送に係る通達について	国土交通省自動車局 http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000044.html

■参考となる資料等

資料等名称	発行者等
地域への公共交通導入ガイドブック＜道路運送法編＞	九州運輸局（平成 29 年 3 月） http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html
自家用有償旅客運送事務実施マニュアル	国土交通省自動車局旅客課（平成 27 年 3 月） http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000015732.pdf

(2) 自家用車を用いたもの（福祉）

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、市町村ないし NPO 等が自家用車を用いて運送を実施するもの。

- ・市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）
- ・福祉有償運送

■根拠となる法令等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
位置づけ	道路運送法（第七十八条） ⇒第七十九条の登録により運行	国土交通省
	道路運送法施行規則（第四十九条第一号及び第三号）	国土交通省
関係政令・省令	道路運送法施行令	国土交通省
	旅客自動車運送事業運輸規則	国土交通省

■関連する通達等

資料等名称	発行者等
自家用有償旅客運送に関する通達について	国土交通省自動車局 http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000044.html

■参考となる資料等

資料等名称	発行者等
地域への公共交通導入ガイドブック＜道路運送法編＞	九州運輸局（平成 29 年 3 月） http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html
自家用有償旅客運送事務実施マニュアル	国土交通省自動車局旅客課（平成 27 年 3 月） http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000015732.pdf

2-2-4 その他

(1) スクールバスとの連携

スクールバスについては、基本的には各自治体の教育委員会が所管しており、その運行形態によって法的な位置づけが異なる。

■根拠となる法令等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
位置づけ・各種規定等	学校が車両を保有し「無償で」運行する場合： 規定される法令等なし	—
	運行委託する場合①：道路運送法（第三条第一号ロ） ⇒第四条の許可を受けて運行 運行委託する場合②：道路運送法（第三条第二号） ⇒第四十三条の許可を受けて運行	国土交通省

また、文部科学省所管の「へき地児童生徒援助費等補助金」を活用して購入した車両を用いて運行しているスクールバスに混乗を行う場合、有償・無償にかかわらず、文部科学省の目的外使用に係る承認を得る必要がある。

■根拠となる通知・事務連絡等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
各種規定等	へき地児童生徒援助費等補助金により取得したスクールバス・ボートの住民の利用に関する承認要領	文部省教育助成局長（平成 8 年 4 月 17 日）

■参考となる資料等

資料等名称	発行者等
スクールバスと路線バスの役割分担による効率的・効果的なバスネットワークの形成に関する調査	四国運輸局（平成 29 年 3 月） http://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/bunya/koukyou/index.html

(2) 貨客混載（かけもち制度）

かけもち制度については、「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について」（平成29年8月7日付け国自安第97号、国自旅第128号、国自貨第64号）において、下記のような取組を行う場合の取扱いが規定されている。

[1]旅客自動車運送事業者がバスやタクシーを用いて貨物を運送する場合

[2]貨物自動車運送事業者がトラックを用いて旅客を運送する場合

のそれぞれについての、最低車両台数や積載できる貨物の重量の上限などの許可の基準や、同一事業者が旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業を兼業する場合において、運行管理者や補助者の兼務を可能とする要件など。

■根拠となる事務連絡

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
各種規定等	旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について	国土交通省（平成29年8月7日付け国自安第97号、国自旅第128号、国自貨第64号） http://www.mlit.go.jp/common/001190934.pdf

■関係法令等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
位置づけ・各種規定等	道路運送法	国土交通省
	道路運送法施行令	国土交通省
	道路運送法施行規則	国土交通省
	貨物自動車運送事業法	国土交通省
	貨物自動車運送事業法施行令	国土交通省
	貨物自動車運送事業法施行規則	国土交通省
運営等に係る規定等	旅客自動車運送事業運輸規則	国土交通省
	貨物自動車運送事業輸送安全規則	国土交通省

(3) 無償運送

ここまで整理してきた運送形態のように、各種法令に位置づけのある取組ではなく、住民のボランティアなどにより無償で送迎を行うなどの取組がある。これは、道路運送法の範疇外で行う取組であり、何らかの許可や登録を有するものではない。

ただし、運送に際して対価を取得しようとした場合には、道路運送事業とみなされ、道路運送法上の登録が必要となることがあるため、その“対価”の取扱いを正確に把握・認識しておくことが重要である。

道路運送法の許可を要しないパターンについては、下記の事務連絡において規定されている。

■根拠となる通知・事務連絡等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
各種規定等	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	国土交通省自動車交通局旅客課事務連絡 (平成 18 年 9 月 29 日) http://www.mlit.go.jp/common/001200532.pdf

上記事務連絡で示されている「道路運送法で許可または登録がなくても違法とならないケース」について下記に整理するとともに、当該イメージを次ページ以降に示す。

<道路運送法で許可または登録がなくても違法とならないケース>

- サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合
- サービスの提供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などによりなされる場合)
- 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用(同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。)であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものを負担する場合
- 市町村が公費で負担するなどサービスの提供を受けた者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など

【参考：道路運送法で許可または登録がなくても違法とならないケース】

(1) サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は許可等を要しません。

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は有償とは観念されないことから許可等は不要です。



ただし、以下の場合は有償であるとみなされ許可等を要することとなります。

予め運賃表などを定め金銭の収受が行われる場合。

料金表	大人	小人
～5km	200	100
5km～10km	300	150
10km～	400	200



会費として収受され、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る場合。

会費
1ヶ月 1,000円



「カンパ」などの運送とは直接関係のない名称を付して利用者から収受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合。



「協賛金」、
「保険料」、
「カンパ」等

(2) サービスの提供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などによりなされる場合は許可等を要しません。

○日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜を定期的に手渡し場合は有償とはみなされず、許可等を要しません。



○地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合も有償とはみなされず、許可等を要しません。



※運送利用者は、運送者に点数を渡す。



ただし、以下の場合は有償とみなされ許可等を要することとなります。

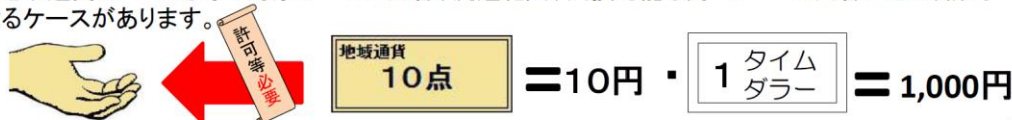
流通性、換金性が高い財産的価値を有する金券や、希少価値を有する財物等の収受は有償とみなされ、許可等が必要です。



図書カード
5,000円

商品券
1,000円

サービスの交換にとどまる場合については原則として許可等は不要であるものの、有料で点数を購入して貰うなどの場合や、地域通貨といってもその対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じ、許可等が必要となるケースがあります。



地域通貨
10点

=10円

1 タイム
ダラー

=1,000円

(3) ボランティア活動として行う運送において、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しません。

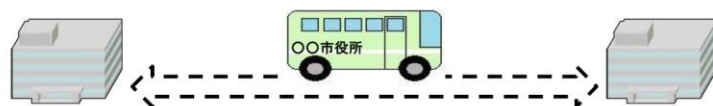


ガソリン代の算出にあたって

登録又は許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代(乗車中のみとより、乗降場所と車庫等の回送区間に係るものを含む。)であり、ガソリン代相当額ではありません。地域のガソリン代の単価や使用車両の燃費、走行距離等により、具体的に客観的に算出する必要があります。

(4) 市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合などは許可等を要しません。

○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合は許可等は要しません。



○利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任されただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって運送の対価とはなりません。よって、許可等は要しません。



○デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト(ガソリン代等の実費も含む。)を利用者個々から収受しない場合にあっては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、許可等は要しません。



ただし、以下の場合には有償性があると認められ許可等を要することとなります。

運送者から利用者にガソリン代等と称して実費や運賃を要求する場合



施設等からの委託契約を受けて当該施設までの運送を行う場合



訪問介護事業所が行う要介護者の運送(介護保険給付が適用される場合)



○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(ガソリン代等の実費も含む。)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ず、許可等は要しません。



ただし、以下の場合には有償性があると認められ許可等を要することとなります。

運送を行う場合と行わない場合とで料金が異なる

送迎付き・・・12,000円	許可等必要
送迎無し・・・10,000円	

送迎を利用する者と利用しない者との間のサービスに差を設ける

送迎付き・・・マッサージ無し	許可等必要
送迎無し・・・マッサージ有り	

運送に対する反対給付が特定される

請求書		許可等必要
施設料	10,000	
食事代	4,000	
送迎料	2,000	
合計	16,000	

2-2-5 支援制度

(1) 地域公共交通確保維持改善事業－地域公共交通確保維持事業

赤字バス路線や乗合タクシー等、地域公共交通の運行費補助のほか、補助路線で使用する車両の購入費などを支援する補助事業。イメージをつかめるよう、以下に主な支援メニューと概要を示すが、正式な要件等については下記に示す補助金交付要綱を参照すること。また、非常に複雑な制度であるため、運輸局・運輸支局の主催するセミナーや勉強会等への出席や、直接相談するなどして情報を取得されたい。

■主な支援メニュー

項目	概要	主な要件
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	複数市町をまたがるバス系統への補助（H13 年 3 月 31 日時点での行政区分）	・赤字であること ・計画運行回数が 3 回/日以上 ・計画輸送量が 15～150 人/日 など
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	地域間交通ネットワークに接続する地域内のフィーダー系統への補助	・赤字であること ・補助対象地域間幹線系統に接続している、または、過疎地域等や交通不便地域(運輸局長指定)におけるフィーダー系統であること など
車両減価償却費等国庫補助金	上記の補助対象系統で使用する車両への補助	・主として補助対象系統に使用 ・地上から床面までの高さが 65cm 以下かつ定員 11 人以上 など

■根拠となる法令等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
根拠法令	規定される法令なし	—
根拠規定	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱	国土交通省総合政策局（平成 29 年 8 月 2 日改正） http://www.mlit.go.jp/common/001198131.pdf

■その他の規定

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
実施にあたっての規定	地域公共交通確保維持改善事業実施要領	国土交通省総合政策局（平成 29 年 8 月 2 日改正） http://www.mlit.go.jp/common/001198132.pdf

■参考となる資料等

資料等名称	発行者等
（事業評価の実施に係ること） 事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けて -ガイダンス-	国土交通省総合政策局（平成 25 年 11 月） http://www.mlit.go.jp/common/001020610.pdf

(2) 地域支援事業－介護予防・日常生活支援総合事業（以下「総合事業」という。）

介護予防に係る取組を支援する制度で、要支援 1・2 及びチェックリストによる事業対象者を対象とする介護予防・生活支援サービス事業と、第 1 号被保険者を対象とする一般介護予防事業がある。

これらの事業の範囲において、送迎が支援対象となる場合がある。

■根拠となる法令等

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
根拠規定	介護保険法（第百十五条の四十五）	厚生労働省

■その他の規定

項目	根拠法令等	所管省庁・発出者等
実施にあたっての規定	地域支援事業実施要綱	厚生労働省老健局 http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000192992.html
交付にあたっての規定	地域支援事業交付要綱	

■その他参考となる資料等

資料等名称	発行者等
介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン	厚生労働省老健局 http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000192992.html
介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案についての Q&A【平成 26 年 9 月 30 日版】	厚生労働省老健局 http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000188237.html
総合事業ガイドライン案に係る追加質問項目について（平成 26 年 11 月 10 日 全国介護保険担当課長会議資料）	
介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案についての Q&A【平成 27 年 1 月 9 日版】	
介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案についての Q&A【平成 27 年 2 月 4 日版】	
介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案についての Q&A【平成 27 年 3 月 31 日版】	
介護予防・日常生活支援総合事業ガイドラインについての Q&A【平成 27 年 8 月 19 日版】	
介護予防・日常生活支援総合事業に係る Q&A【平成 28 年 4 月 18 日版】	
「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課、自動車局旅客課、厚生労働省老健局振興課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000077.html

参考：介護分野における事業の枠組みについて

単身世帯等の増加に伴い、生活支援を必要とする軽度の高齢者が増加する中、社会参加・社会的役割を持つことが生きがいや介護予防につながるなどの考え方のもと、予防給付のうち訪問介護・通所介護について、市町村が地域の実情に応じた取組ができる介護保険制度の地域支援事業へ移行するなどの改正を行っている（平成29年度末までが移行期間）。

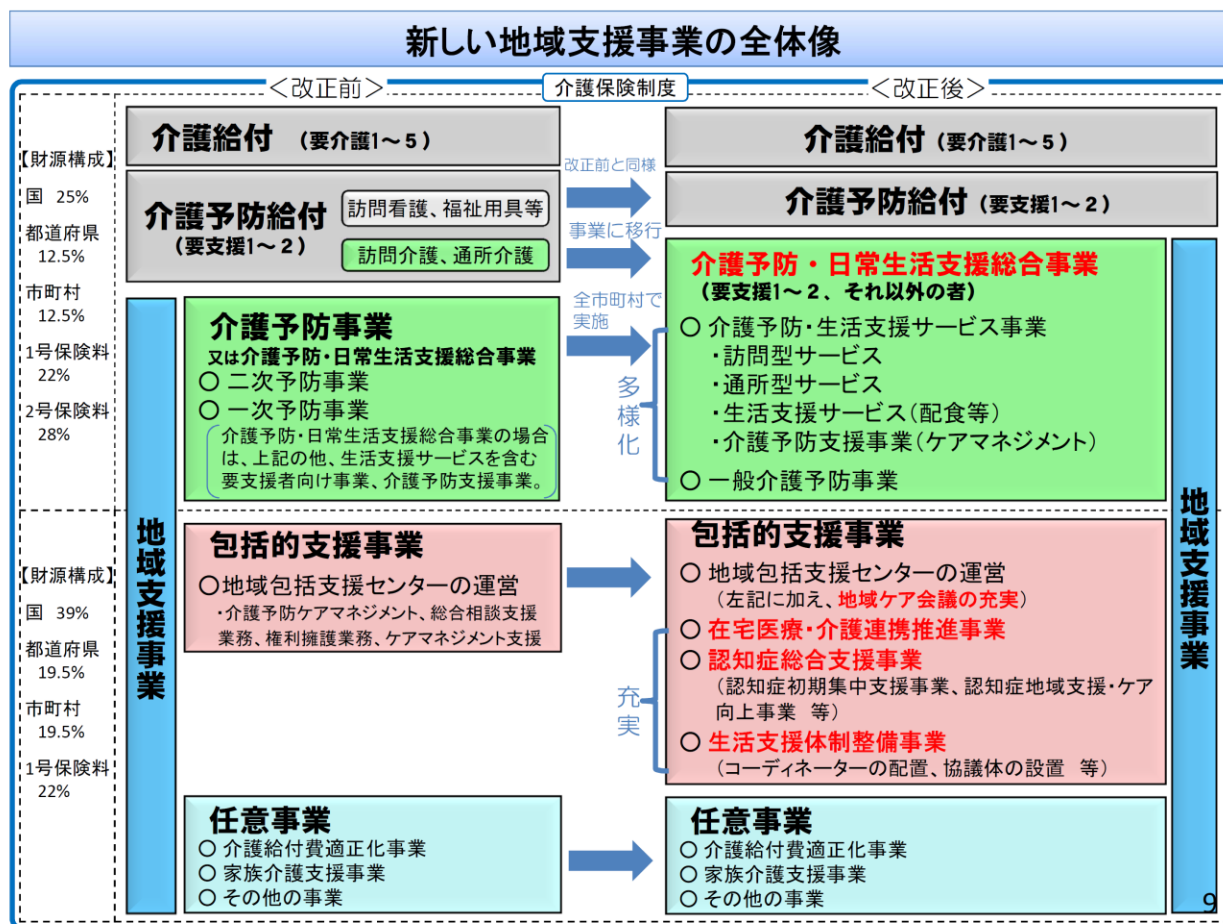


図 2-1 介護事業の枠組み及び介護予防・日常生活支援総合事業の位置づけ（改正前後比較より）

3. 地域における高齢者の移動手段確保に係る取組状況調査

3-1 概要

3-1-1 基本的な考え方

福祉と連携した移動手段確保策について、その特徴や取組にあたってのポイント、課題などを整理するため、広島県福山市、山口県防府市、同長門市における取組について調査を行った。

調査にあたっては、福祉等の知見も必要となることから、交通部署・福祉部署双方を対象とし、論点を踏まえて自治体担当部署と協議を行うことで検討の深度化を図ることとした。

3-1-2 調査・検討の流れ

調査は以下の流れに沿って行った。

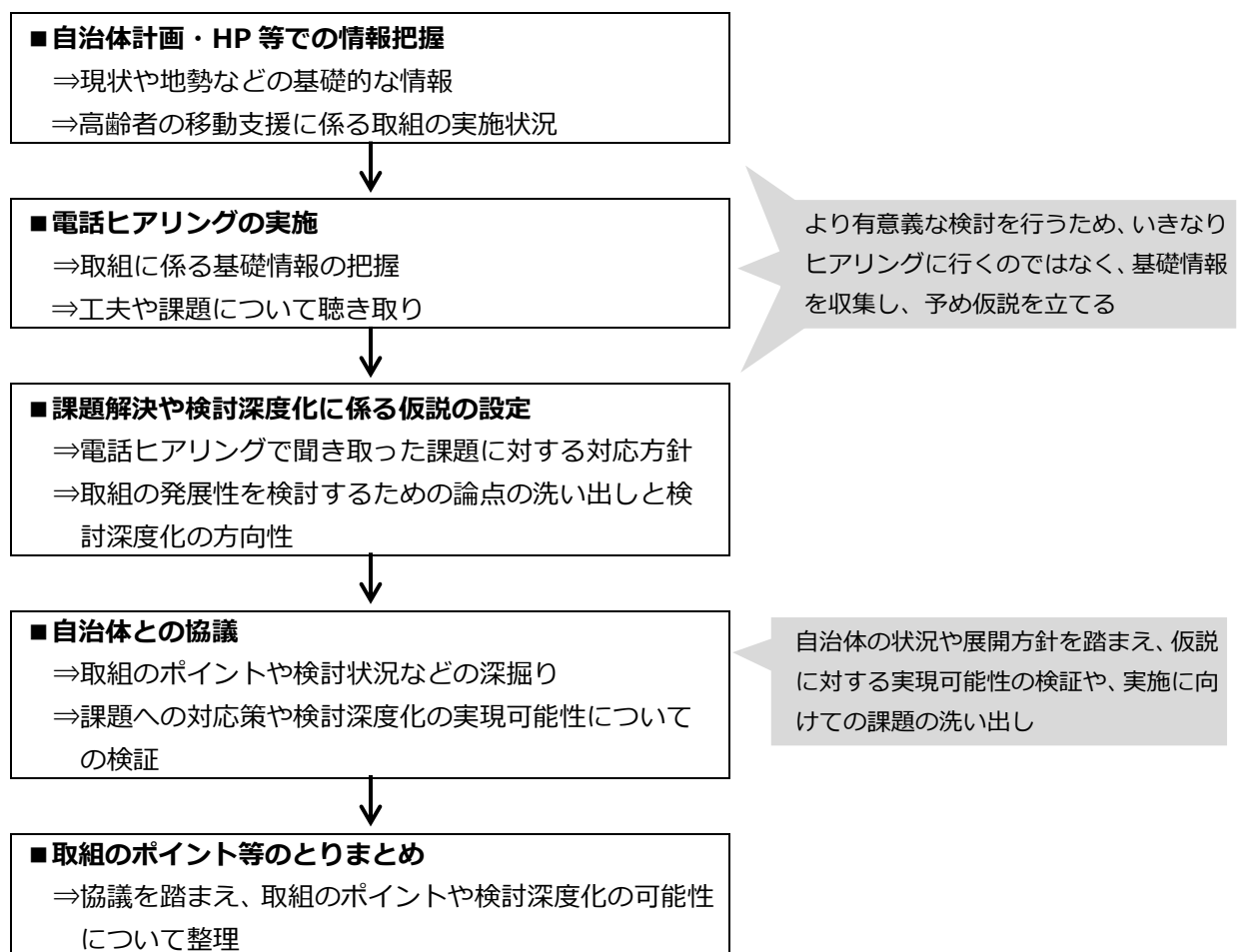


図 3-1 調査対象自治体における取組状況把握の流れ

3-1-3 各調査項目

(1) 電話ヒアリングの実施

1) 基本的な考え方

調査対象自治体における高齢者移動手段確保策について、導入の経緯や工夫点、課題などについて、HP等の情報を補足することを目的とした。また、その後の訪問による協議にあたっての論点を引き出すため、自治体としての今後の意向や展望などについても聞き取りを行った。

2) 実施内容

以下の項目について電話ヒアリングを実施した。

No.	ヒアリング項目と回答イメージ（例）
1	■ヒアリング調査の対象とする取組の概要 ※HP等で把握した情報を基に確認と補足を行う。また、他にも聴き取るべき取組がないかを確認。
2	■取組導入の背景・経緯 例) 地域の路線バスが全て撤退し、車を運転できない人が移動できなくなった 高齢化率が高くなり、住民から何とかしてほしいという要望が増えてきた 市内の高齢者による自動車事故が多発した など
3	■取り組むにあたっての工夫点 例) 対価はとらないが、地域の清掃や集まり、催しなどを含めて自治会費を年間〇円集めている 車両や時刻表に地元企業の広告を掲載し、経費の足しにしている スマホ・タブレットのアプリを活用し、利用者とドライバーのマッチングを行っている など
4	■実施体制 例) 車両は自治体の福祉部署が用意し、メンテナンスは地域が行うなど役割分担をしている 老人ホーム等の施設が主体的に運営しており、自治体は広報などを支援している 市長トップダウンの施策であり、交通部署、福祉部署だけでなく企画部署、財政部署も巻き込み、一体となって人材・予算確保ができています など
5	■現状の課題 例) ドライバーの高齢化が進み、若い世代が集まらない 介護職員が足りておらず、少ない人数で回すため負担が大きい 適した車両保険がなく、必要以上に適用範囲の広い商品に加入している など
6	■今後の展望について 例) 現状で課題はなく、当面はこの形で進めたい／導入範囲を拡大していきたい 現在抱える課題に対応するため、次年度以降制度を見直していこうとしている 将来的には無償での利用範囲を拡大し、行政としての社会保障費の削減と相殺したい など

（２）課題解決や検討深度化に係る仮説の設定

１）基本的な考え方

自治体との協議をより有用なものとするため、把握している取組状況や課題を踏まえ、予め仮説を立て、検討の深度化を図る。

２）実施内容

下記のような視点から、取組課題や検討深度化の可能性を協議するための論点を仮説として整理した。

- 高齢者移動・活動機会の充実
- 地域資源の有効活用や行政の財政負担削減等
- 地域で考えていくことができるような仕組み など

（３）自治体との協議

１）基本的な考え方

電話ヒアリングの結果を踏まえ、地域の抱える課題への対応方法を検討するとともに、さらなる工夫や展開可能性について検討を行い、それらの論点を整理した上で自治体を訪問した。訪問にあたっては、単なるヒアリングでなく、自治体担当者の有する知見等を引き出すために協議方式とし、交通部署、福祉部署の双方を交えて行った。また、実際に移動支援を行う現場での課題意識や利用者の状況などを把握するため、取組主体を抽出し、ヒアリングを実施した。

２）実施内容

下記の資料について整理した上で協議を行った。

協議用資料	概要
■電話ヒアリング結果	○取組概要 ○導入経緯・工夫 ○交通・福祉の連携状況 ○課題・将来展望
■取組概要	○取組の関係主体 ○各者の取組内容 ○地域のリソース等の整理
■検討深度化協議資料	○検討にあたっての基本的な視点 ○各種取組の検討深度化に向けた論点整理
■基礎情報	○当該自治体における地勢・公共交通等の基礎情報

(4) 取組のポイント等のとりまとめ

1) 基本的な考え方

電話ヒアリングや協議の結果を踏まえ、取組のポイントや今後の検討深度化の可能性などについて整理する。

なお、整理にあたっては、検討深度化の可能性が当該自治体にとって参考となるよう整理するとともに、他の地域において同様の取組を行う際の参考となるよう留意する。

2) 実施内容

下記の項目について整理した資料を作成した。

項目	
■現状・取組内容	○他の地域の参考となるよう整理
■取組のポイント、検討深度化の可能性	○当該自治体及び他の地域の参考となるよう整理 ※国として他の地域へ展開する際の参考とすることも想定
■国における対応・検討事項	○国として検討・対応していく必要のある事項を整理

3-2 福山市

3-2-1 地域の概要

福山市においては、鉄道や路線バス、一般タクシーのほか、一部地域で乗合タクシーを実施している。また、高齢者の移動手段確保に係り、福祉施策として高齢者外出・買物支援事業を実施しており、そのうちおでかけ支援事業については、現在市内の9学区において取り組んでいる。

福山市における公共交通ネットワーク等の状況を下記に示す。



※図中の中国バス、鞆鉄道、北坂バス、井笠バスカンパニーは「路線バス」を示す

※「タクシー」は記載を省略している

図 3-2 福山市における公共交通ネットワークと高齢者外出・買物支援事業実施学区

表 3-1 福山市における交通機関一覧

モード	運行事業者/実施地区等
路線バス	(株)中国バス、鞆鉄道(株)、北振バス(株)、(株)井笠バスカンパニー
一般タクシー	アサヒタクシー(株)、福山両備タクシーカンパニー、グリーンタクシー(株)、大福タクシー(有)、ニコニコ観光(株)、松永タクシー(株)、ローズタクシー(有)、日の丸タクシー(株)神辺営業所、(株)山高タクシー、福山交通(株)、田島タクシー(有)福山営業所、アシナトランジット(株)、ケアタクシーとも、(有)里庄タクシー福山営業所、手城交通、あいめいと介護タクシー
デマンド交通	中条学区、竹尋学区（いずれも(株)井笠バスカンパニー）
その他の移動支援策	高齢者外出・買物支援事業－おでかけ支援事業（常金丸学区、常石学区、山野学区、走島学区、内海学区、服部学区、熊野学区、山南学区、日吉台学）

3-2-2 取組に係る基礎情報の把握

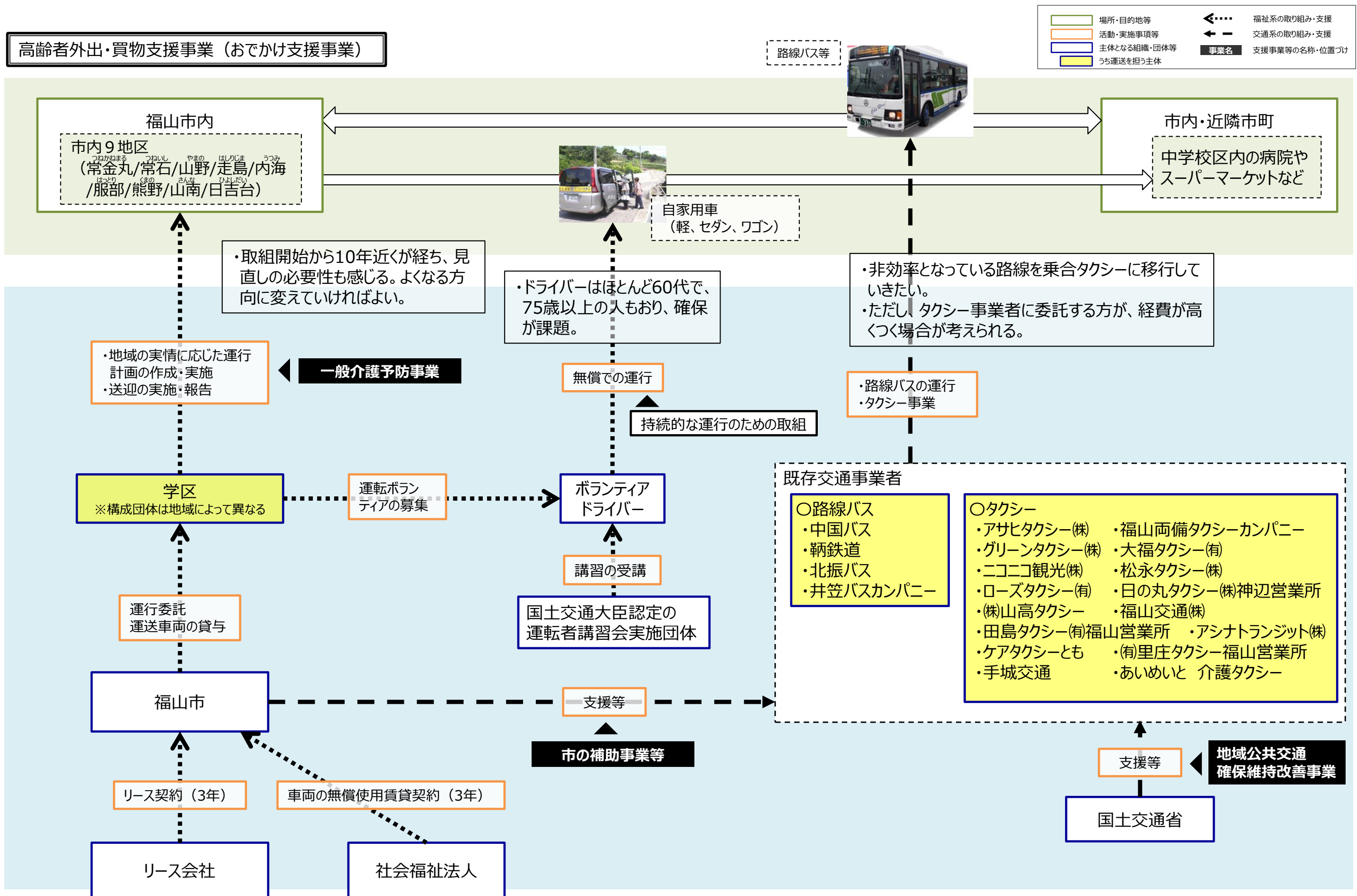
（１）電話ヒアリングの実施

福山市における高齢者の移動支援に係る取組状況を把握するため、下記の部署に対し、電話でのヒアリングを実施した。

区分	ヒアリング相手先	対象とした取組
福祉部署	福山市保健福祉局長寿社会応援部高齢者支援課	高齢者外出・買物支援事業（おでかけ支援事業）
交通部署	福山市建設局都市部都市交通課	乗合タクシー等公共交通全般

（２）電話ヒアリング結果等を踏まえた取組の全体像の整理

電話ヒアリング結果や、ホームページ、関連資料等により収集した情報を踏まえ、福山市における高齢者の移動手段確保策について、取組体制や実施内容、支援などを整理し、取組の全体像を把握した。また、そこから想定される課題についても整理した。その結果を次ページに示す。



場所・目的地等

活動・実施事項等

主体となる組織・団体等

うち運送を担う主体

福祉系の取り組み・支援

交通系の取り組み・支援

事業名

 支援事業等の名称・位置づけ

図 3-3 福山市における高齢者の移動手段確保に係る取組状況

3-2-3 課題への対応策や検討深度化の可能性検討

(1) 概要

前項で把握した取組状況や課題を踏まえ、福山市における課題の解決策や、取組の発展可能性などについて仮説を設定した。

(2) 論点整理と検討の方向性

1) 基本的な視点

視点① 高齢者の生活の充実や健康の増進に向け、移動・活動の機会を充実させる必要がある

(現在実施している地域での充実／他地域への展開)

注) 制度や資源の組みあわせからサービスを考えるのではなく、行いたい活動を実現する方法を考える

視点② 持続的に移動・活動を支援していくため、地域の資源有効活用、行政の財政負担削減等が必要

視点③ 地域の移動や生活について、地域で考えていくことができるような支援が必要

2) 検討にあたっての論点

論点 A 取組開始から一定期間が過ぎた中での取組・活動の充実化・ステップアップ (視点①)

・“外出支援”をさらに明確に“外出促進”にしていけないか？

⇒介護予防教室や商業施設での買物＋見守りなどはできないか？

⇒みんなで一緒に路線バスに乗っておでかけする取組はできないか？

論点 B 非効率な路線バス等見直しにあたっての効果的な取組の導入 (視点②)

・自家所有有償運送やタクシー券配布はできないのか？

・ボランティアなど活用できる地域のリソースを発掘できないか？

・交通維持により他分野に与える効果をさぐることができないか？

論点 C 地域で考える機会づくり (視点①・②・③)

・地域公共交通がどのような状況であれば、福祉面・高齢者全体の生活が充実するかを中長期的視点で議論する場を設けられないか？

論点 D ドライバーの確保 (視点②)

・介護事業者 (地域貢献活動) と連携できないか？

・サポカーイベントと連携できないか？

・移住者支援策と連携できないか？

(3) 仮説の設定

前項までの整理を踏まえ、次ページに示すとおり、課題解決策や検討深度化の方向性についての仮説を設定した。

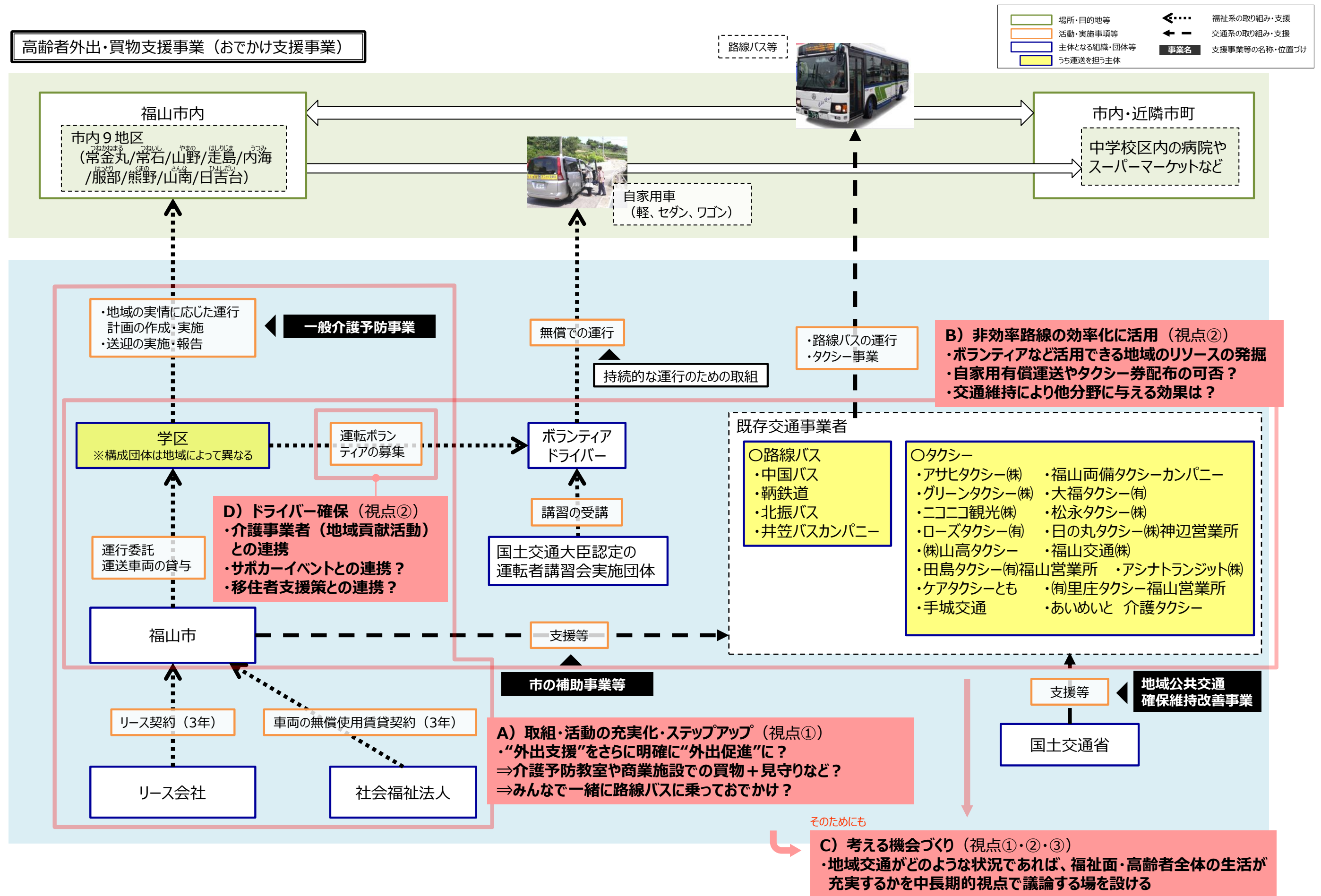


図 3-4 取組のポイントと検討深度化に係る論点

3-2-4 取組のポイントと検討深度化の可能性のとりまとめ

(1) 仮説を踏まえた自治体との協議

ここまで整理してきた仮説としての課題の解決策や、取組の発展可能性について、自治体の交通・福祉両担当部署を交えた協議を行い、その実施可能性の検証や検討の深度化を行った。

(2) 取組の担い手が抱える課題意識等の把握

1) 目的・趣旨

本業務でターゲットとしている高齢者移動手段確保策は、主に地域の関係者が取組の中心となり、高齢者の移動を支える主体的な役割を果たしていることから、自治体だけではなく、実際に運営・運行している取組主体に対し、現地ならではの課題や構成員のやりがいなどについて把握することが非常に有益であると考えられる。そこで、調査対象自治体の取組の中から、取組主体の実情把握につながると考えられる団体を抽出し、ヒアリングを行った。

2) ヒアリング対象の選定

本業務でターゲットとしている無償運送かつ福祉制度の枠組みでの取組を行っている福山市の取組の中から、実施主体となっている地域の構成団体が最も多い日吉台学区の取組を選定した。

3) ヒアリング内容

地域ごとに異なる運用上の工夫や課題、現場レベルで感じる問題点等について確認した。

項目	内容（例）
運用方法について	・ 利用方法（希望者は誰にどのようにお願いするのか） ・ 利用者とドライバーの調整方法（マッチングしないことがあるのか） ・ ドライバーの運用方法（シフト、待機場所など） など
人材について	・ ドライバーは足りているか／募集にあたっての課題 ・ 運行計画は誰がどのように決めているのか など
費用面について	・ 委託費の範囲内で概ねカバー出来ているか ・ 課題は何かあるか など
利用者のニーズ・評価	・ 利用者は何を求めているのか ・ 利用者からの評価はどうか など
今後の展望について	・ 今の方法で今後も続けていくことが可能か。続けていくには何が必要か ・ 現場で取り組む中で、ちょっと工夫すればよくなりそうだと感じていることはないか ・ 介護予防やコミュニティ形成の観点から、定期的にみんなでおでかけするようなイベントを実施できないか など

（３）協議結果を踏まえたとりまとめ

その結果として、福山市で取り組む高齢者の移動手段確保策についてのポイントや検討深度化の可能性について次ページのとおり整理した。

整理にあたっては、他の地域においても展開する際に参考になるものとするを念頭に置くとともに、国として制度面などでのボトルネックを解消していくための方向性などについても整理した。

表 3-2 福山市における高齢者移動手段確保策のポイント及び検討深度化の可能性

■高齢者外出・買物支援事業

項目	現状・取組内容	○：取組のポイント ⇒：検討深度化の可能性	国における対応・検討事項
取組全体	○ <u>小学校区を単位</u> とした地域で、75 歳以上の高齢者を対象に、 <u>中学校区の範囲内</u> で最寄りの <u>バス停や病院等</u> への送迎を <u>無償</u> で行う。 ○ <u>日用品や食料品等の注文受付と配達</u> のほか、簡易店舗の設置・移動販売車などによる <u>高齢者の日常生活の買物を支援</u> 。 ○総合事業の「 <u>一般介護予防事業</u> 」の <u>枠組み</u> で実施。 ○毎月事業報告書を提出。 <u>運行 1 回 1,000 円を“弁当代”</u> として支給。	○介護予防・日常生活支援サービス事業でやると利用者が要支援などに限られるため、 <u>一般介護予防事業の地域介護予防活動支援事業として実施</u> している。 ○利用者に加え、 <u>地域団体の構成員や運転ボランティア、利用者の介護予防</u> としても位置付けられている。	—
取組導入にあたって	○市内全域を対象とした <u>説明会</u> を実施し、 <u>興味を持った地域</u> と協議を進めており、現在 <u>9 学区</u> でおでかけ支援事業を導入。 ○地域に接触する段階で、外出支援事業（福祉）と乗合タクシー（交通）の両方を説明し、どちらが良いか <u>地域が選ぶようにしている</u> 。 ○地域に適した運行形態やルート、回数などを <u>各学区の団体が主体的に考えて設定</u> 。	○行政がやるまで待っていると <u>権利の主張</u> になってしまいうまくいかない。 ○取組を実施している 9 学区はそれぞれ <u>キーマン</u> となる人がいる。地域における運行形態やサービス内容、取組体制などは <u>地域が自分たちで考えて計画・管理</u> している。 ⇒地域がやる気になるのを待つだけでなく、 <u>人材発掘（キーマン探し）</u> を進めることも考えられる。 ⇒地域に人材がいなければ、 <u>人材を送り込む</u> ことも考えられる（地域おこし協力隊や移住者など）。	—

➡日吉台学区

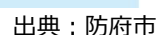
項目	現状・取組内容	○：取組のポイント ⇒：検討深度化の可能性	国における対応・検討事項
取組全体	○毎週木・金に送迎を実施しており、水曜日に登録者全員に事務局から電話し、どちらの日の何時にどこに行きたいかを確認している。 ○居場所づくり支援事業による <u>サロン</u> と、「憩い」という <u>1 食 150 円で食事を提供</u> する取組を実施しており、送迎の拠点にもなっている。	○送迎だけでなく、 <u>居場所事業などとセット</u> で行い、高齢者同士の <u>交流の場</u> を設けて外出の機会を促している。 ○登録者全員に毎週水曜日に電話をかけることで、 <u>安否確認</u> にもなっている。 ⇒近隣の送迎だけでなく、 <u>路線バス</u> でより遠方へ出掛ける <u>グループ旅行</u> などを計画立てて、外出機会・範囲をさらに拡大する取組を年数回程度実施することも考えられる。	—
ドライバー等の人材確保・負担軽減	○ <u>事務局の人脈</u> により声をかけて協力してもらっており、現在 16 名程度いる。 ○ドライバーは二人一組で、講習受講者や慣れた人が運転、もう一方が乗降や荷物運びの手伝いなどをしており、 <u>一人あたり 1~2 回/月</u> でまわしている。 ○ドライバーだけでなく、サロンや「憩い」などのボランティアも <u>併せて募集</u> を行っている。	○今は何とか人数を確保できているが、今後のことを考えれば <u>ドライバー確保</u> はやはり課題である。 ○二人ペアで送迎することで、 <u>何かあった時の対応</u> がとりやすく、 <u>負担も軽く</u> なる。 ⇒さらなる負担軽減に <u>安全運転サポート車</u> を使用するなども考えられる。 ○やってみたら <u>やりがいがある</u> と感じてくれる人もいる。 ○走行ルートは決められているが、慣れてくると守らないドライバーも出てくるため、しっかりとした <u>意識を持ってもらうため、講習を行う</u> ようにしている。	○呉での <u>安全運転サポート車&公共交通体験会</u> の実施実績を踏まえ、まずは地方レベル（広島県内ないし中国管内）でサボカーと公共交通の連携策を拡げられないか。
場所の確保	○サロンの場の日常の維持管理の範疇で、 <u>学区自ら自治会の予算で補修等</u> している。	○サロン開催場所の今後の老朽化に備え、 <u>近隣の商業施設等と連携</u> したサロン等のスペース確保なども考えられる。 ⇒滞在者の買物周遊により店舗にもメリットあり？ ⇒スーパーでの売れ残り等を「憩い」での食材に安く流用できる可能性は？	—

■その他

項目	現状・取組内容	○：取組のポイント ⇒：検討深度化の可能性	国における対応・検討事項
公共交通の利用促進	○現在は井笠鉄道の廃止路線において乗合タクシーを実施。 ○今後も空白地の対応が必要。	○健康面などでのメリットを伝えるだけでなく、 <u>運賃面で利用者にインセンティブを与える取組</u> が必要 ⇒ <u>熊本・下通商店街の「交通券」</u> のような取組も考えられる。 ○ <u>呉市の高齢者いきいきパス</u> （PASPY、1 乗車 100 円）や、 <u>尾道市の敬老バス優待乗車証</u> 等交付事業（1 乗車 30 円）のようなことができるなら検討したい。 ⇒ <u>PASPY にすでに構築されている</u> 呉市いきいきパスのシステムを活用した取組実施を検討することも考えられる。	○ <u>計画推進事業</u> の枠組みの中での利用者に対する支援策ができないか検討（各地で形成計画策定が進んできており、取組を拡げることができないか）

3-3-1 地域の概要

以下に防府市の公共交通ネットワークを示す。



3 1

表 3-3 防府市における交通機関一覧

モード	運行事業者/実施地区等
路線バス	防長バス
一般タクシー	防府構内タクシー(株)、日の丸タクシー(株)、日名内タクシー、(有)周防タクシー、湯田都タクシー(株)防府営業所、(有)チャレンジャータクシー、キリン交通(株)、周南地区タクシー協同組合防府支部、(有)三田尻タクシー、防府日本交通(株)、介護タクシー・民間救急つかさ
デマンド交通	切畑地区（キリン交通(株)）
その他の移動支援策	幸せます健康くらぶ（向島地区） ※その他小野地区及び玉祖地区で同種の事業を実施

3-3-2 取組に係る基礎情報の把握

（１）電話ヒアリングの実施

防府市における高齢者の移動支援に係る取組状況を把握するため、下記の部署に対し、電話でのヒアリングを実施した。

区分	ヒアリング相手先	対象とした取組
福祉部署	健康福祉部高齢福祉課	幸せます健康くらぶ
交通部署	総合政策部総合政策課	高齢者等の外出支援制度

（２）電話ヒアリング結果等を踏まえた取組の全体像の整理

電話ヒアリング結果や、ホームページ、関連資料等により収集した情報を踏まえ、防府市における高齢者の移動手段確保策について、取組体制や実施内容、支援などを整理し、取組の全体像を把握した。また、そこから想定される課題についても整理した。その結果を次ページに示す。

3-3-3 課題への対応策や検討深度化の可能性検討

(1) 概要

前項で把握した取組状況や課題を踏まえ、防府市における課題の解決策や、取組の発展可能性などについて仮説を設定した。

(2) 論点整理と検討の方向性

1) 基本的な視点

視点① 高齢者の生活の充実や健康の増進に向け、移動・活動の機会を充実させる必要がある

(現在実施している地域での充実／他地域への展開)

注) 制度や資源の組みあわせからサービスを考えるのではなく、行いたい活動を実現する方法を考える

視点② 持続的に移動・活動を支援していくため、地域の資源有効活用、行政の財政負担削減等が必要

視点③ 地域の移動や生活について、地域で考えていくことができるような支援が必要

2) 検討にあたっての論点

論点 A バス・タクシーによる移動支援、見守り、外出促進 (視点①・②)

- ・活動の場への移動に既存バス路線を活用できないか？
- ・タクシーで施設へおでかけ、運転手が活動を見守りできないか？
⇒高齢者外出支援制度の1割引きを4人で使うようにすることでグループ形成を促進できないか？
- ・一般介護予防事業の範疇として対象を広げた取組をできないか？

論点 B 高齢者のより満足度の高い介護予防教室等の実施に向けた見守り要員の確保の検討

- ・一般高齢者も参加できるイベントとして移動支援策とパックでできないか？
⇒健康者が見守り役にもなるのではないか？
- ・高校や大学のサークルなど教育課程と連携できないか？

論点 C 地域で考える機会づくり (視点①・②・③)

- ・地域公共交通がどのような状況であれば、福祉面・高齢者全体の生活が充実するかを中長期的視点で議論する場を設けられないか？

論点 D 補助対象経費の精算の手間を軽減するための検討

- ・国交省における地域間幹線補助・フィーダー系統補助等のノウハウなどから、より簡潔な経費精算方法を定めることができないか。またそれを厚労省と調整することはできないか？
⇒運輸事業者は損益明細書の「燃料油脂費」の項目で、実際どのような計算をしているのか？
(確保維持事業ではその損益明細書を提出するのみで、さらに細分化は求められていない)
⇒そうした根拠を組み立て、本省の検討会などを通じ、厚労省に働きかけられないか？

(3) 仮説の設定

前項までの整理を踏まえ、次ページに示すとおり、課題解決策や検討深度化の方向性についての仮説を設定した。

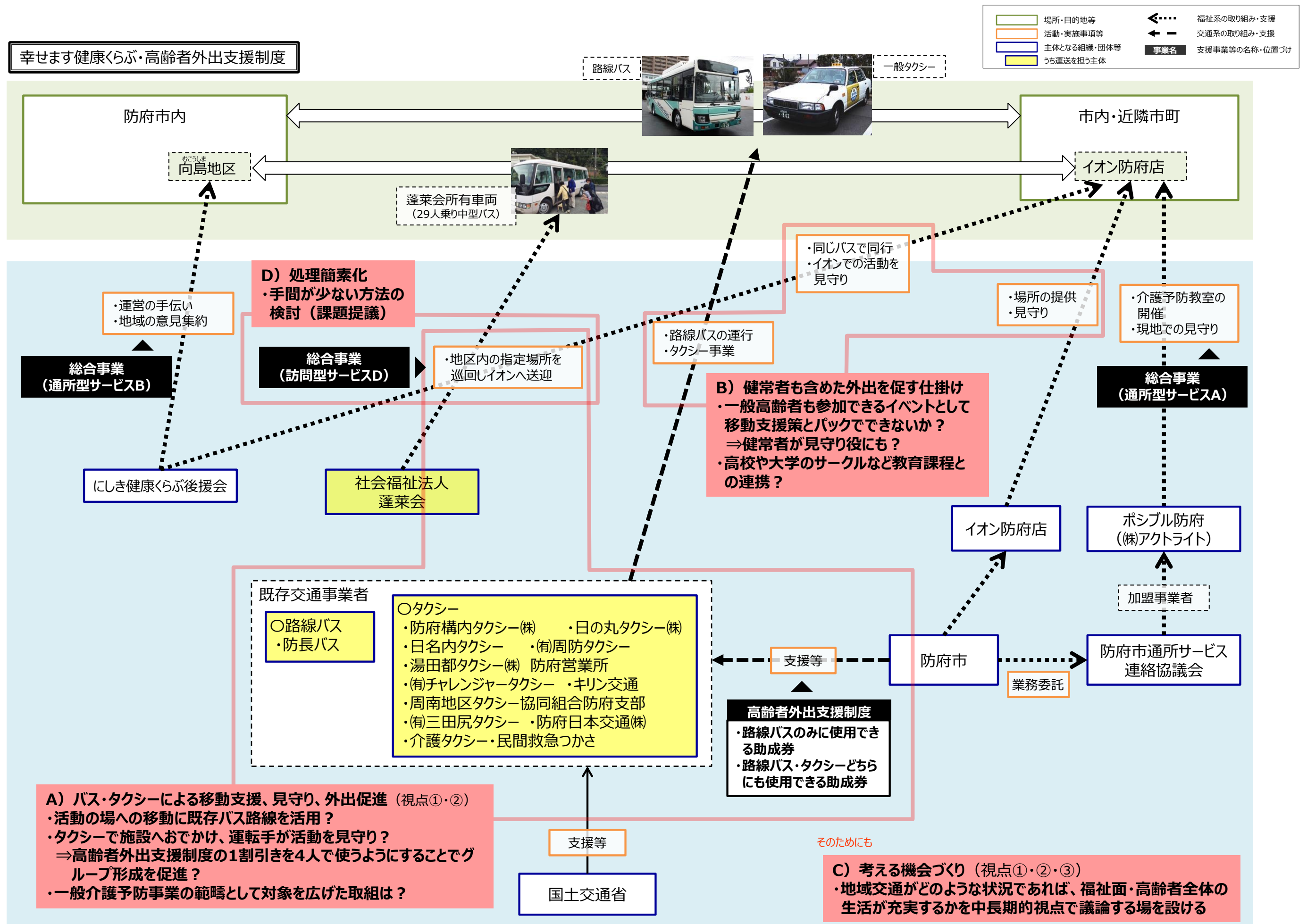


図 3-7 取組のポイントと検討深度化に係る論点

3-3-4 取組のポイントと検討深度化の可能性のとりまとめ

（１）仮説を踏まえた自治体との協議

ここまでに整理してきた仮説としての課題の解決策や、取組の発展可能性について、自治体の交通・福祉両担当部署を交えた協議を行い、その実施可能性の検証や検討の深度化を行った。

（２）協議結果を踏まえたとりまとめ

前項の協議を踏まえ、防府市で取り組む高齢者の移動手段確保策についてのポイントや検討深度化の可能性について次ページのとおり整理した。

整理にあたっては、他の地域においても展開する際に参考になるものとするを念頭に置くとともに、国として制度面などでのボトルネックを解消していくための方向性などについても整理した。

表 3-4 防府市における高齢者移動手段確保策のポイント及び検討深度化の可能性

■ 幸せます健康くらぶ

項目	現状・取組内容	○：取組のポイント ⇒：検討深度化の可能性	国における対応・検討事項
取組全体	○デイサービス協議会、商業施設との連携により、市内中心部のイオンで <u>介護予防教室</u> と見守りの下での <u>買物などの回遊</u> を実施し、マイクロバスにより無償で送迎。 ○イオンではまず介護予防教室、その後見守る人数に応じていくつかの集団に分かれ <u>買い物・周遊</u> など（単独行動は基本的に不可）。 ○向島地区、小野地区、玉祖地区の市内3地区で実施している。	○制度ありきでなく、地域のニーズに合わせた支援体制を構築し、 <u>各パートに使える制度</u> を組み合わせている。	—
取組の導入・運行の担い手確保	○介護予防教室の設置スキームは見据えた上で、 <u>防府市通所サービス連絡協議会とイオンの協力</u> を取り付けており、 <u>市中心部のイオン</u> での介護教室の場所の提供と買物・回遊時の見守りなどの協力を得ている。 ○地域の <u>社会福祉法人</u> が自己所有の車両を使い、無償で送迎している。 ○市から無理にやってもらうことはできないので、 <u>呼びかけを行い待っている状態</u> 。 ○地域で <u>引っ張る人がいた方が話が進みやすい</u> のは事実だが、行政から話を持って行っても「市がやればよい」と言われることもあり進まないことがある。	○H28の <u>社会福祉法人制度改革</u> により <u>地域貢献が責務となったことが契機</u> となり、働きかけをやすかった。 ○住民のボランティアドライバーは事故を怖がるが、 <u>社会福祉法人はプロなので安心感</u> がある。それによって住民は見守りなどほかに力を割くことができる。 ○ <u>ガソリン代実費</u> を支払っているが、もう少し出してほしいという意見もある。また、 <u>実費での精算</u> は非常に手間となっている。 ○ <u>維持管理費</u> の一部を費用として認められると良い	○対象経費などは厚労省の検討事項 ⇒精算方法については <u>通達</u> が出る方向で検討中 とのことで、適宜地域へ情報共有。
議論の場	○生活支援体制整備事業の中で、 <u>中学校区をベースに協議体</u> を作る必要があり、向島ではにしき健康くらぶが協議体にあたる。	○民生委員、自治会・連合会、地区社協などの組織を包含するので、 <u>ワンストップで話が広がる</u> になっている。 ○協議体には地域で移動を支える上で役割を担うメンバーが入っており、できるだけ活用すべき。さらに <u>交通事業者など</u> にも入ってもらい、積極的に関与してもらいたい。	○地域の交通を考える枠組みである地域公共交通会議や活性化再生法の法定協議会などは組織が大きく、 <u>地域のより細かな検討を行う場</u> として交通の立場からも積極的に活用するよう促せないか。（厚労省との調整が必要であれば本省同士での対応なども検討）

➡ 向島地区

項目	現状・取組内容	○：取組のポイント ⇒：検討深度化の可能性	国における対応・検討事項
取組全体	○介護教室を2週おきに、イオンと向島公民館の交互で開催。 ○参加者は 20人程度 で <u>マイクロバス</u> を使用しており、地域の民生委員・自治会などで作る「向島にしき健康くらぶ後援会」から1名程度同行し見守りを実施。	○介護の趣旨から週1回の外出頻度を考えていたが、地域で事前に何度かテストを行ったところ、利用者から2週に1回くらいが良いということで現在の実施頻度となった。	—

■ 高齢者外出支援制度

項目	現状・取組内容	○：取組のポイント ⇒：検討深度化の可能性	国における対応・検討事項
取組全体	○高齢者等の <u>外出支援制度</u> として、路線バスに使える助成券または路線バス・タクシーともに使える助成券を一定数配布しており、バスは一回200円、タクシーは一回あたり2割引を受けられる。なお、タクシーは <u>複数人で助成券を使うと割引率が2割分ずつ上乗せ</u> される。 ○外出支援ということで <u>免許返納者</u> にも支援しているが、市の単独である。	○タクシーチケットを渡して好きに利用してください、相乗りしたらもっと安く利用できます、というところで止まっている。 <u>うまく利用している事例</u> も見られるので、モデルコースを示すなどの取組も考えられる。 ⇒グループでの外出を支援する <u>足利市の「バス旅」</u> のような取組も考えられる。 ○今後国が免許返納を推進するのなら <u>財政支援</u> があるべきである。	○免許返納者に対する支援策は国交本省において <u>警察庁を巻き込んだ議論</u> として検討。 ※警察庁の「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」には交通計画課長などが出席

■ その他

項目	現状・取組内容	○：取組のポイント ⇒：検討深度化の可能性	国における対応・検討事項
デマンドタクシー	○デマンドタクシーは3箇所に話をもっていき、結果的に1箇所で実現している。	○乗合タクシーを行政が運営していくのは重く、多数の地域で導入するとなると人員・予算とも厳しいので、 <u>現状より拡げるのは難しい</u> 。	—
持続可能な取組とするために	—	○3回の外出を2回にすることを受け入れることや、運行に合わせて行動するというように、利用者が <u>多少の不便を受け入れる</u> などの“互助”の <u>意識を浸透</u> させることが重要。 ○ <u>地域の人が移動支援を行うからこそ</u> 、自分の生活を合わせることであった側面があるかもしれない。地域による生活支援サービスが変われば外出の必要がなくなり、交通ニーズが変わるかもしれない。	—

3-4 長門市

3-4-1 地域の概要

長門市では、鉄道、路線バス、一般タクシーのほか、一部地域で乗合タクシーが運行されている。また、^{たわらやま}俵山地区や^{わかつく}向津具地区、^{へき}日置地区ではデマンド交通を実施しているほか、^{かどやま}角山地区及び^{おおとうく}大峠区では自家用車を活用した無償での送迎が行われている。

長門市における公共交通ネットワーク及び移動支援施策の実施状況について以下に示す。

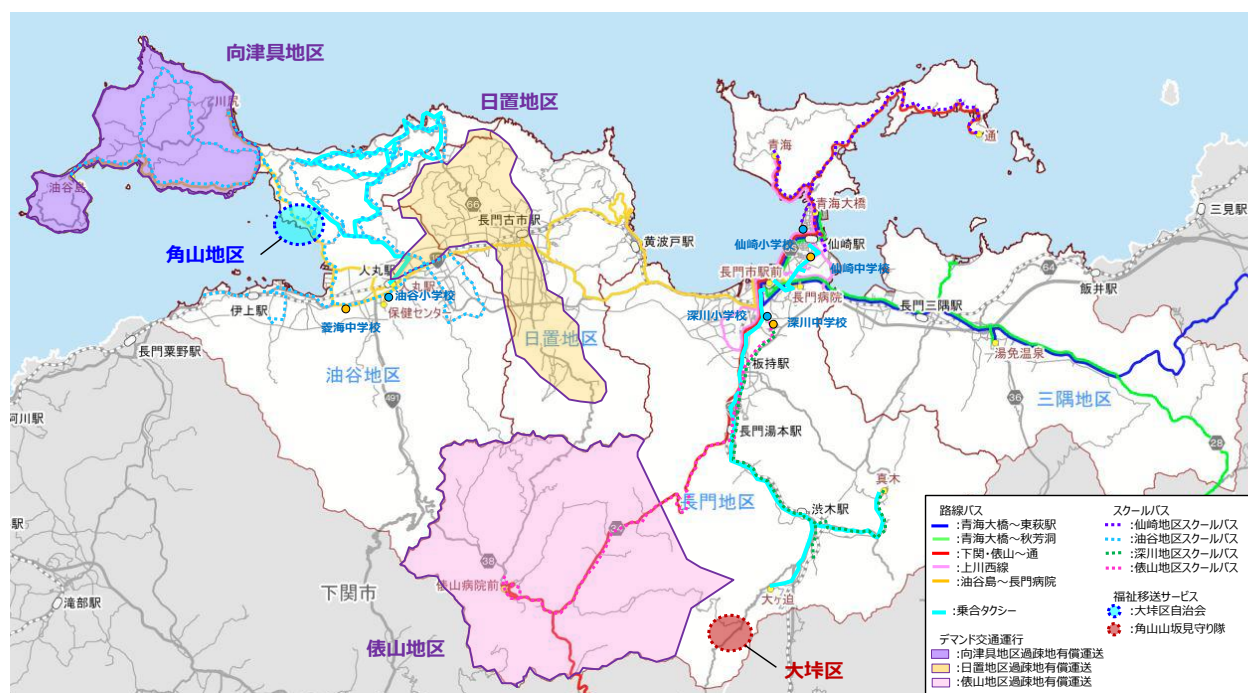


図 3-8 長門市における公共交通ネットワーク

表 3-5 長門市における交通機関一覧

モード	運行事業者/実施地区等
路線バス	防長バス、ブルーライン交通、サンデン交通
一般タクシー	富士第一交通、新日本観光交通、長門山電タクシー、人丸タクシー、古市タクシー、安全タクシー
デマンド交通	向津具地区（NPO 法人むかつく）、俵山地区（NPO 法人ゆうゆうグリーン俵山）、日置地区（人丸タクシー）
その他の移動支援策	○福祉バス（長門市社会福祉協議会） ○はつらつ外出支援サービス（長門市社会福祉協議会） ・介護タクシー「お母さん愛ちゃん号」 ・ヘルパーによる介護輸送「三兄弟のぞみ君号」 ○高齢者移送サービス（大峠区自治会） ○角山地区移送サービス（角山山坂見守り隊）

3-4-2 取組に係る基礎情報の把握

（１）電話ヒアリングの実施

長門市における高齢者の移動支援に係る取組状況を把握するため、下記の部署に対し、電話でのヒアリングを実施した。

区分	ヒアリング相手先	対象とした取組
福祉部署	市民福祉部健康増進課・福祉課	路線バス、はつらつ外出支援サービスなど交通に関する取組全般
交通部署	経済観光部商工水産課商工振興室	

（２）電話ヒアリング結果等を踏まえた取組の全体像の整理

電話ヒアリング結果や、ホームページ、関連資料等により収集した情報を踏まえ、長門市における高齢者の移動手段確保策について、取組体制や実施内容、支援などを整理し、取組の全体像を把握した。また、そこから想定される課題についても整理した。その結果を次ページに示す。

福祉バス・はつらつ外出支援サービス・高齢者移送サービス(大峠区)・角山地区移送サービス

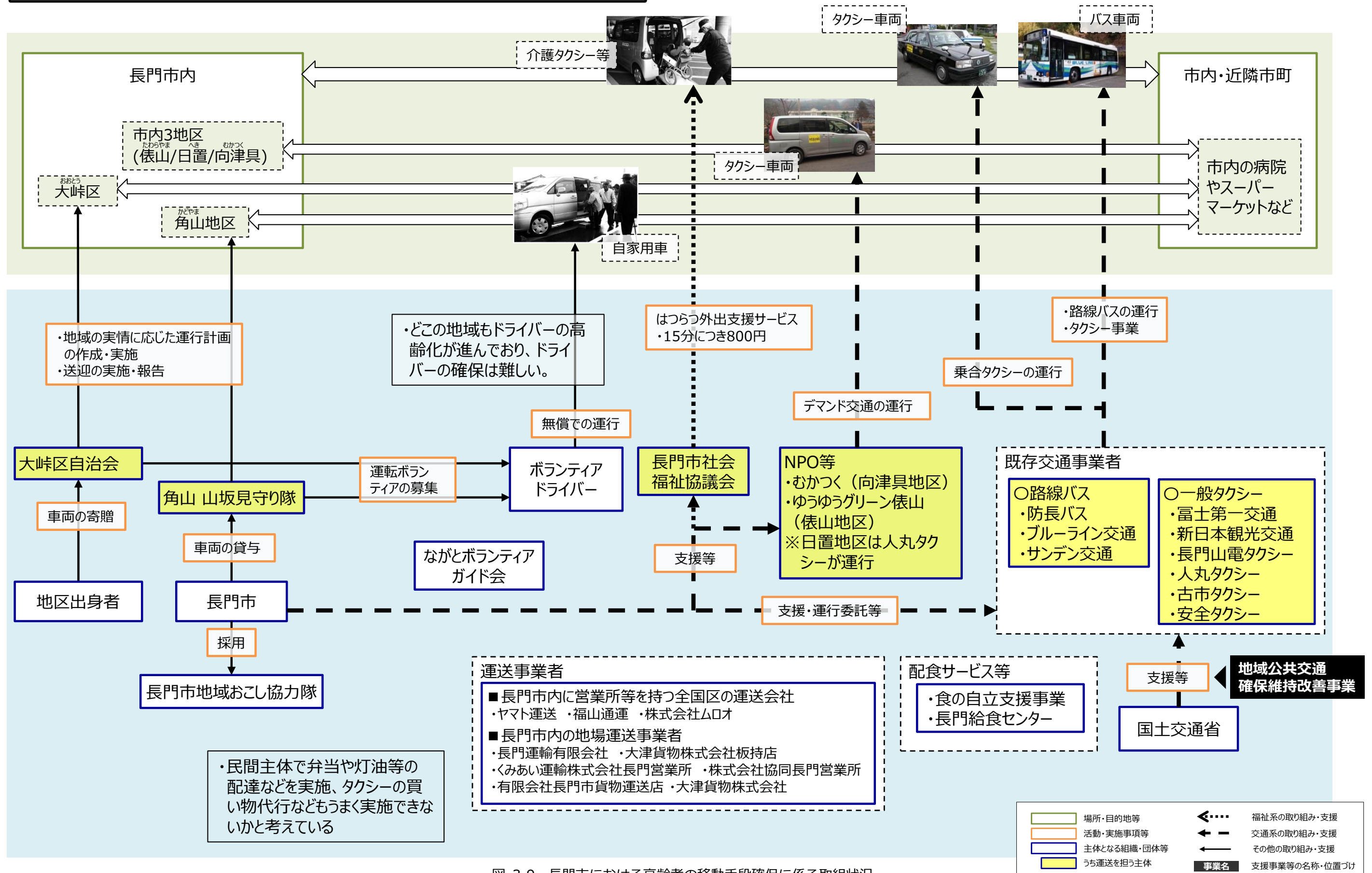


図 3-9 長門市における高齢者の移動手段確保に係る取組状況

3-4-3 課題への対応策や検討深度化の可能性検討

(1) 概要

前項で把握した取組状況や課題を踏まえ、長門市における課題の解決策や、取組の発展可能性などについて仮説を設定した。

(2) 論点整理と検討の方向性

1) 基本的な視点

視点① 高齢者の生活の充実や健康の増進に向け、移動・活動の機会を充実させる必要がある

(現在実施している地域での充実／他地域への展開)

注) 制度や資源の組みあわせからサービスを考えるのではなく、行いたい活動を実現する方法を考える

視点② 持続的に移動・活動を支援していくため、地域の資源有効活用、行政の財政負担削減等が必要

視点③ 地域の移動や生活について、地域で考えていくことができるような支援が必要

2) 検討にあたっての論点

論点 A 配達と旅客輸送による連携策

- ・タクシーやデマンド交通で荷物を配達する取組はできないか？
- ・弁当配達等の車で旅客を運送できないか？（国交省の“かけもち”制度を具現化できないか？）

論点 B 外出の機会づくり（視点①・②）

- ・健康づくり、介護教室、海岸でヨガなどのイベントを展開できないか？
- ・酒も交えたイベントを実施できないか？（車を使わない口実）

論点 C 観光交通との連携（視点②）

- ・住民生活とマッチングする動きは考えられないか？（経由地/曜日）
- ・観光で得た収入を生活交通確保にまわせないか？（観光ガイド等）

論点 D ドライバー確保策（視点①）

- ・介護事業者（地域貢献活動）と連携できないか？
- ・サポカーイベントと連携できないか？
- ・移住者支援策と連携できないか？

論点 E 地域で考える機会づくり（視点①・②・③）

- ・地域公共交通がどのような状況であれば、福祉面・高齢者全体の生活が充実するかを中長期的視点で議論する場を設けられないか？

(3) 仮説の設定

前項までの整理を踏まえ、次ページに示すとおり、課題解決策や検討深度化の方向性についての仮説を設定した。

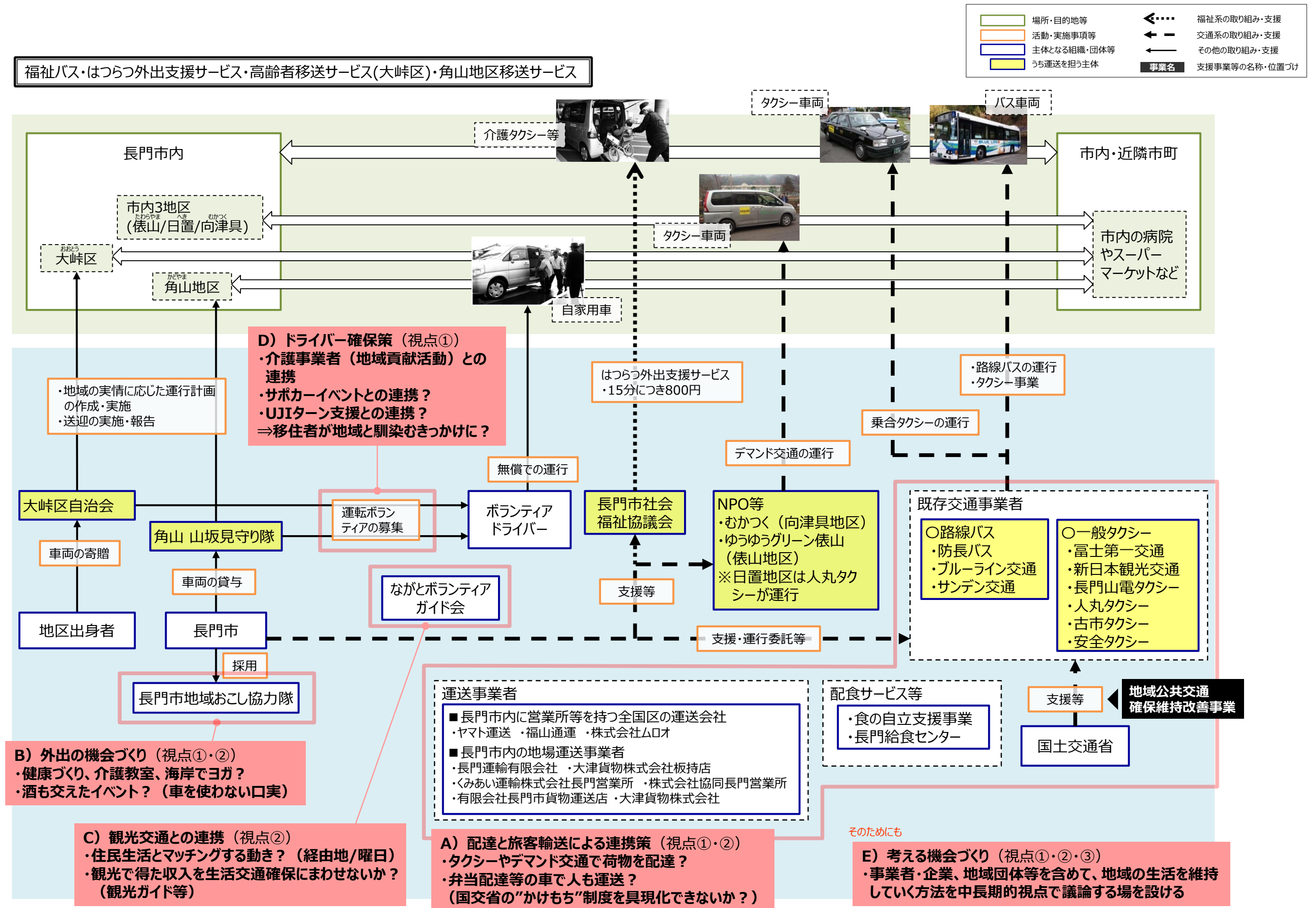


図 3-10 取組のポイントと検討深度化に係る論点

3-4-4 取組のポイントと検討深度化の可能性のとりまとめ

（１）仮説を踏まえた自治体との協議

ここまでに整理してきた仮説としての課題の解決策や、取組の発展可能性について、自治体の交通・福祉両担当部署を交えた協議を行い、その実施可能性の検証や検討の深度化を行った。

（２）協議結果を踏まえたとりまとめ

前項の協議を踏まえ、長門市で取り組む高齢者の移動手段確保策についてのポイントや検討深度化の可能性について次ページのとおり整理した。

整理にあたっては、他の地域においても展開する際に参考になるものとするを念頭に置くとともに、国として制度面などでのボトルネックを解消していくための方向性などについても整理した。

表 3-6 長門市における高齢者移動手段確保策のポイント及び検討深度化の可能性

■はつらつ外出支援サービス、インフォーマルサービス、NPO 等による自家用有償運送

項目	現状・取組内容	○：取組のポイント ⇒：検討深度化の可能性	国における対応・検討事項
取組全体	○ 社協が主体 となって実施するはつらつ外出支援サービスは、介護タクシーによる「お母さん愛ちゃん号」と、ヘルパーによる介護輸送である「三兄弟のぞみ君号」がある。いずれも利用料金は 15 分 800 円。 ○公共交通までやや距離があり 10 世帯程度の集落である大峠区では、 地元自治会が主体 で、 週 2 回程度の通院支援 を実施。 ○角山地区では、地元ボランティア（角山山坂見守り隊）が週 2 回ボランティア輸送をしている。 ○その他、 NPO 等に委託したデマンド交通 を市内 3 ヶ所で実施	○ 地域福祉計画等の策定 に伴い、社会福祉協議会や民生委員等によるワークショップを行ない、地域の実情やニーズに即した交通手段の検討を行なったところ、 移動が課題として上がってきた地域 を対象に検討。 ○デマンド交通は、高齢化率の高い地域の交通を何とかしなければならないという中、同地域にいた 運行を担うことのできる NPO に運行を依頼。国交省の フィーダー補助 を受けている。	—
地域のリソースの活用	○今年オープンした 道の駅センザキッチンで販売する野菜 などを、すいてあるバスに乗せて輸送できないか検討をしていきたい。	○ 弁当 や 灯油等の配達 、 買い物代行 、 スクールバス などのほか、 タクシーの迎車 など、様々なリソースをうまく活用し、デマンドや福祉サービス等の特性に応じた形で移動手段を検討したい。 ○道の駅で販売する野菜を路線バスに乗せる手法について、道路運送法の かけもち制度の可能性 も含めて検討。 ⇒他事例を参考にした貨客混載のほか、 タクシーによる各戸への配送 や、 配送トラックでの旅客の運送 など、様々な取組の検討も考えられる。 ○多様な取組ということでは、 Uber のような乗合や 自動運転 なども一つの考え方になって来るが、国では検討を進められているのか。	○ 京丹後市のささえ合い交通 の事例を今後全国的に拡大できないか検討
運送の担い手確保	○元乃隅稻成神社などの影響で 観光でのタクシー利用が増えており 、タクシー会社は人手が足りず随時ドライバーを募集している。 ○地域おこし協力隊が長門には 7 名いるが、 イベント実施が主体となっている 。 ○移住者は向津具地区が多く、 地域的な偏り がある。また、どのような活動を希望されるかまでは分からない。	○防府市のように、社会福祉法人や商業施設、NPO 等が其々できることを協力しながら実施するような連携を図りたいが、どの地域も ドライバーの高齢化 が進み、確保は難しい。 ⇒ 社会福祉法人 に地域貢献としての協力要請や、 地域おこし協力隊 、 移住者 等との連携策を検討することも考えられる。 ⇒特に移住者が多い地区においては、 地域住民と馴染むきっかけ となり、移住者側にもメリットがある可能性。	○呉での 安全運転サポート車&公共交通体験会 の実施実績を踏まえ、まずは地方レベル（広島県内ないし中国管内）でサポカーと公共交通の連携策を上げられないか。
持続可能な取組とするために	○防府市の向島地区で出来上がっている連携体制をもっと地域交通の議論にも活用したらい。 福祉の取組は連携を図る一つの切り口 になる。 ○外出の機会づくりについては、総合事業を活用し次年度 2 地区で実現する可能性がある。一つは介護事業者が運送を行い、もう一つは 病院に行く需要がまとまっている ことが分かっているのでタクシーなどで乗り合わせる仕組みをイメージ。 ○スーパーの丸久と長門市は 包括連携協定 を結んでおり、 ボランティア団体が運営している地域販売店 （日置地区など）への日用品や弁当などを供給している。	○速やかに展開していくためにも モデル的な地域 が必要。 ○地域での 運行基準を明確化 する形で主体性を引き出したい。 ○長門駅に近いウェーブという商業施設が、来客が減少してきている中で、 高齢者のふれあいの場として 、様々な取組を実施している。 ⇒防府市の取組のように、ウェーブや丸久などのような 商業施設での介護教室実施 や 買い物周遊＋見守り などのスキームを検討することが考えられる。	○形成計画・再編実施計画の策定件数も増えてきた中、全国的な生活交通の 運行基準の事例 を整理していけないか。
分野間連携	○デマンド交通等は商工振興室、インフォーマルサービスは福祉課、総合事業は健康増進課と、 所管が複数部署に分かれている が、最近「 交通対策チーム 」を結成し、検討を開始したところ。	○交通、福祉だけでなく、 過疎地関係を担当 する企画政策課もメンバーとなっているなど、他方面のクロスセクションが期待できる。	—
交通に係る予算確保	○交通施策に対し、現状で 1 億 2 千万円程度の予算が必要となっている。	○負担を軽減していかなければならないと考えているが、 地方交付税措置 で返ってくる分を考えると、必ずしも大き過ぎる負担ではない。	○交通予算の確保に苦戦している地域においては、 財政当局との予算折衝 にあたり、地方交付税措置の観点も含めて議論することが考えられる。

■その他

項目	現状・取組内容	○：取組のポイント ⇒：検討深度化の可能性	国における対応・検討事項
地域全体の活性化	○市長が地域協働を重視しており、来年度 市民活動推進課 ができる。 ○俵山地区の NPO 団体 ゆうゆうグリーン俵山 は、子供向けの農業体験など様々な取組を行っている。	○地域の活性化に向け、農業体験など様々な取組を行っている NPO 団体等との連携 。特に観光について連携できると維持・活性化に寄与する。 ○福祉事業で対象を限定して実施するより、 元気な方の健康づくり・介護予防や多世代交流 などの視点も入れながら、通常のまちづくり活動として実施することで、地域の活性化につながる。	○近年、交通から観光への予算の移譲が著しい中、 観光交通の確保による生活交通維持の観点 を踏まえた支援体制を検討できないか。

4. 高齢者の移動手段確保に向けた取組等の検討

4-1 検討方針

本章では、前章までの結果を踏まえ、福祉施策と交通施策の連携も考慮しつつ、高齢者の移動手段確保を各地で進めていく上での留意点やポイント、今後加えていくべき工夫等について整理することを目的とする。

高齢者の移動手段の確保に関しては、どこに行く・運ぶのかということを含め、基本的には以下の観点から考えることが必要と考えられる。

＜高齢者移動手段確保の基本的な観点＞

- (1) どこに行くのか／どこに運ばよいか
- (2) どうやって運ぶのか／誰が運ぶのか
- (3) どうやって支援するのか／どうすれば持続・自立するようになるのか

知見を整理・深化させるため、これらの観点に対し、まず第3章で把握した各地域での取組ポイント等から、それぞれの観点について留意すべきポイントやさらに深めることが考えられる事項等を抽出する。(4-2)

ただし、今後深めることが考えられる事項は、3市においても本分野の取組が十分に進められていないこともあり、これだけでは具体的・実現性のある方法として整理することが難しい。

そのため、特に重要で整理を行っておくべき項目について、3市以外の各地における高齢者移動手段確保の取組事例(4-3)や関連する制度に関する情報等を踏まえて、実現性の高い進め方や方向性、検討課題等を今後考えられる移動手段確保策として取りまとめることとした。

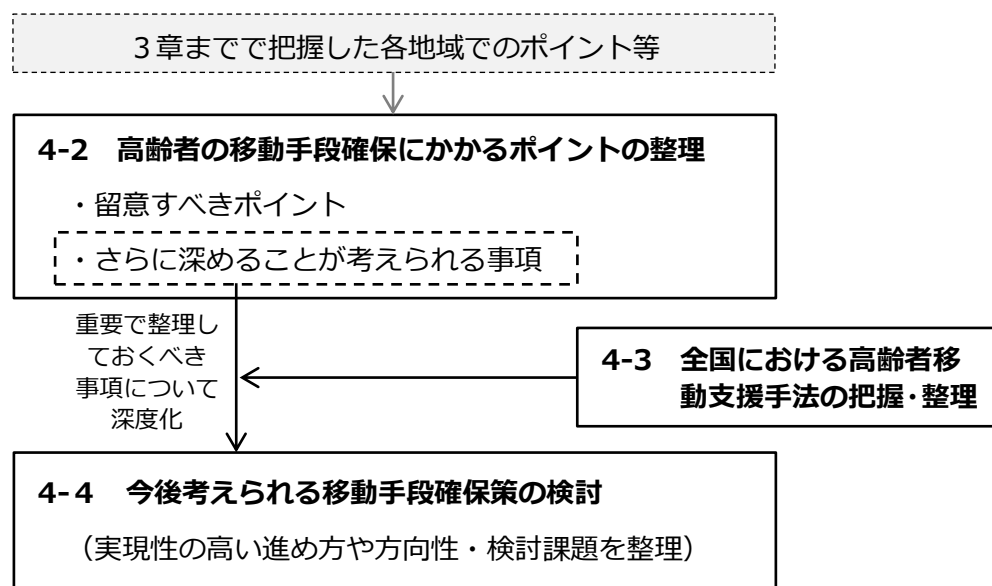


図 4-1 検討手順

4-2 高齢者の移動手段確保に係るポイントの整理

前項に示した観点ごとに、3章で実施した自治体ヒアリング等の結果を踏まえ、福祉施策と連携した高齢者移動手段確保策を推進する上でのポイントを整理した。

4-2-1 どこに行くのか／どこに運ばばよいのか

3市の取組を踏まえると、利用者に満足してもらうことに加えて、関係者の連携をうまく図っていくには、目的や目的地を適切・戦略的に定めることが必要と考えられる。

(1) 目的地・施設等との連携強化

■留意すべきポイント

- 防府市のように、高齢者にとってニーズの高い介護予防教室＋買物周遊を同時にイオンで行うなど、利用者側・受け入れ側のニーズのマッチングが重要。
- 長門市では地元のスーパーと包括連携協定を結んでいたり、駅前の商業施設が受け入れを申し出る事例があるなど、どの地域においても実施の可能性があると考えられる。



■さらに深めることが考えられる事項

⇒商業施設と介護予防教室の組み合わせ以外にもニーズの組み合わせパターンを考える。
(特に、高齢者にとって介護予防施策やそのための外出が、より楽しいものになるように考えることが必要)

(2) 多様な目的(≒施策)との連携で考える

■留意すべきポイント

- 長門市では、居場所づくりの取組として、旅館に泊まりに行く取組の人气が高かった。
- 福山市の日吉台学区のように、地域内での居場所づくりなどにより外出の機会を創出することで、高齢者同士の交流や安否確認など、派生的な効果を生み出すこともできている。
- 高齢者のQOLを高める視点で、広範な行先や宿泊も含めた外出などと組み合わせることで、多角的な連携による支援の可能性が高まる。



■さらに深めることが考えられる事項

⇒子育て支援事業等、さらに柔軟な連携を行うことが考えられる。
(こども食堂(地域の高齢者が実施)などの取組を介護予防事業としても展開することで、子育て世代からも重宝される可能性もある。そのために移動支援であれば、高齢者の移動支援とまた異なった連携も可能になるものと考えられる)

4-2-2 どうやって運ぶのか／誰が運ぶのか

3市の取組を踏まえると、ボランティア的に運送担える主体と連携していくことに加え、既存の事業者や輸送資源を活用していくことも必要である。

(1) 運送ができる組織の発掘

■留意すべきポイント

- 防府市や長門市では、社会福祉法人（制度改革に伴う地域貢献が求められており、輸送に関して信頼性も高い）や、NPOなどと連携を図っている。
- 地域のリソースとそれに適合したタイミング・制度等をうまく活用して展開することが重要。



■さらに深めることが考えられる事項

- ⇒社会福祉法人やNPOの他に、もっと高齢者（≒地域につながっている人）を運ぶことがメリットになる人を探し、連携していくことが考えられる。
（地域おこし協力隊やNPO、UJIターンなどの移住者などをうまく活用することがで、隊員や移住者が地域住民と馴染むきっかけになるものと考えられる）
- ⇒また、動機を持ちうる社会福祉法人との連携を深めるには、社会貢献を地域のサービス利用者予備軍にうまくPRする等、行政による信頼関係づくりが重要になると考えられる。

(2) ボランティアドライバーの確保・育成

■留意すべきポイント

- 福山市では、地域への説明会で取組を水平展開しており、ドライバーや取組に協力しているボランティアの方々の中にはやりがいを感じている方もいる。
- 地域の中で、良い事例を作り良い点をPRしながら波及させていくことが重要。



■さらに深めることが考えられる事項

- ⇒実際に体験してもらうことでやりがいを見出してもらうため、リタイヤした高齢者が集まる場・イベント等と連携し、体験会を通じた募集を行うことが考えられる。
（安全運転サポートカーイベント等と連携することでドライバーを探すことも考えられる）
- ⇒一方、福山でも負担の軽減や一定の手当の確保等が課題となっており、ボランティアに頼らない持続的な展開・発展に向け、体制や仕組みづくりが必要。

(3) タクシー・バスとの連携・活用

■留意すべきポイント

- 防府市では、タクシーの利用支援の取組を、グループの行動を促す形で実施しているケースがある。（3自治体以外でも山口市などでも実施）
- 他の地域でもバスを高齢者がグループ利用することを促す補助制度などがあり、既存の交通機関を各種活動等に柔軟に使える制度を構築することが移動手段確保の一つになると考えられる。



■さらに深めることが考えられる事項

- ⇒タクシー・バスの運行費補助等を上乘せするなど、介護予防事業等でのおでかけにも活用できるようになると、活動の幅や自由度が広がる可能性がある。
（タクシーが地域の高齢者の生活を見守る役目を担うことも今後重要と考えられる）
- ⇒また、介護予防の取組として公共交通を使うこと自体のハードルを下げたり、公共交通を利用しおでかけするきっかけを作っていく事も必要と考えられる。

(4) 既存の交通運輸資源の柔軟な連携（かけもち制度の実現等）

■留意すべきポイント

- 長門市で既存のバス路線に農産物等を掲載して輸送する仕組みを検討されている。
- 他地域でも公共交通機関による貨物輸送は実施されており、公共交通機関の活性化を図る上では重要な観点と考えられる。



■さらに深めることが考えられる事項

- ⇒今後、貨物車両に旅客を載せるパターンやスクールバスとの連携など、様々なリソースとの組み合わせを検討していく必要がある。
（初めから必要な機能を果たすものをつくることは難しく、地域にあるものでできることから進めていくことが望まれる）

4-2-3 どうやって支援するのか／どうすれば持続・自立するようになるのか

3市の取組を踏まえると、予算をうまく確保していくことと併せ取組を担う人や地域との連携を深めることが不可欠であると考えられる。

(1) 国の補助制度の上手な使い方・新たな活用

■留意すべきポイント

○防府市や福山市での既存の取組のように、総合事業の制度ありきではなく、地域のニーズに合致したサービスを構築し、そこに適用できる制度を組み合わせしていく形で考えることで制度をうまく活用することができると考えられる。

■さらに深めることが考えられる事項

⇒交通・福祉とも制度が難しく、担当者が双方に精通しフル活用するのは簡単ではない。総合的な連携策のモデル地域を作り、展開していくことが望まれる。
(組織横断的な取組に対する課題意識を持っている自治体等をフィールドとした勉強会等を、国(国交省×厚労省)が主導で、学識とも連携しながら実施する等)

(2) 自治体での連携・予算確保のために

■留意すべきポイント

○防府市や福山市では、基本的に交通部門と福祉部門は別々に検討を行っているが、役割分担をしたり、地域に働きかける際には両方の取組を持っていくなどの連携を図っている。
○一方長門市では、高齢者の移動について総合的に検討を行うため、組織横断で交通検討チームを組織しており、組織横断的な連携や施策展開が重要である。

■さらに深めることが考えられる事項

⇒組織内の連携を促すため、先進地域における連携までの経緯や効果等を収集し発信していくことが考えられる。
⇒各地域における地域公共交通確保維持のクロスセクター効果例や算出方法等を発信していくことも必要と考えられる。(本省実施の自治体アンケートを活用する等)

(3) 地域のキーマン・コーディネーターの確保

■留意すべきポイント

- 福山市では、地域の移動に問題意識を持ったキーマンが積極的に動いて市と協議・調整を行い、取組を運用しながら徐々に制度をつくっていくなどし、現在の枠組みがうまくできている。
- 防府市では、行政がコーディネーターとして地域のニーズ・シーズを引き出し、繋げる役割を担うことで実現している。
- 地域のことを考えられるリーダーシップのある人材は、移動に対しての問題意識を持っていることが多いと考えられ、これらとうまく連携することが重要。

■さらに深めることが考えられる事項

- ⇒キーマンをうまく発掘するため、地域ごとに前向きに課題が議論されている場をうまく活用し移動の問題も絡めながら議論を進めていく方法・仕組みをつくっていくことが考えられる。
- ⇒複雑な取組では、全体の視点でコーディネートできる人材が必要になるため、異動等がある行政に代わって取組を導入・推進する役割を担える主体の発掘・しくみづくりも必要。

(4) 地域との連携を深める・広げる

■留意すべきポイント

- 防府市等では、生活支援体制整備事業の協議体など、ワンストップで現場レベルの認識共有・意見把握などを行える場・機会が形成されている。
- このような場において交通やまちづくり等へ議論を広げていくことが、連携策の基礎になり得ると考えられる。

■さらに深めることが考えられる事項

- ⇒福祉などの議論の場から交通やまちづくりに広がったケースづくりや事例収集により、各地域での展開を促していくことが考えられる。
- ⇒また、自治体全体の交通体系等を検討する活性化再生法定協議会や地域公共交通会議と、各個別の地域のことをケアする協議体を関連づけ、実効的な取組を促していくことも考えられる。

4-3 全国における高齢者移動支援手法の把握・整理

4-3-1 概要

前項で整理したようなポイントやさらなる検討の方向性について、ここで挙げた以外のバリエーションや、具体的な検討を進めていくためのアイデアを得ることを目的とし、全国の高齢者移動手段に係る事例を調査した。

4-3-2 調査対象

全国各地のあらゆる高齢者の移動手段確保に係る取組について、その実施主体の別にかかわらず、全ての取組を対象とする。

調査した取組の例)

- ・ 高齢者を主な対象とした乗合タクシーやコミュニティバス等の運行
- ・ 高齢者を対象とした路線バスやタクシー等の利用助成
- ・ 地域住民を対象とした市町村運営有償運送（交通空白輸送）及び NPO 等による公共交通空白地有償運送
- ・ 障害者等を対象とした市町村有償運送（市町村福祉輸送）及び NPO 等による福祉有償運送
- ・ 地域のボランティア等による無償運送

4-3-3 整理にあたっての基本的な考え方

全国各地において高齢者の移動手段に掛かる取組は実施されているが、地域によってその地理的特性や組織・人材などのリソースなどの特性が異なるため、取組全体を参考としても、地域に適用できない場合が想定される。

そこで、前項で整理した3つの観点を踏まえ、取組の個別パートをより細分化し、下記の項目により整理を行った。

（１）どこに行くのか／どこに運ばばよいのか

⇒目的地の創出／外出の促進

（２）どうやって運ぶのか／誰が運ぶのか

⇒移動手段の担い手確保、運送用車両の確保、ドライバー確保

（３）どうやって支援するのか／どうすれば持続・自立するようになるのか

⇒公的資金の活用、自治体内での予算確保、利用者の負担

4-3-4 全国の実施状況

全国における高齢者移動手段の確保策について、前項で整理した項目に合わせて、個別の実施パターンを整理した。なお、対象者を高齢者に限らない実施も含めて調査し、高齢者の移動手段の確保策として活用可能であると思われるパターンについても、併せて整理した。

表 4-1 実施パターン一覧

整理区分	実施パターン
(1)どこに行くのか／どこに運ばよいか	目的地を作りたい／外出を促したい
	(a) 商業施設等による場所の提供
	(b) 居場所づくりによる目的地の創造
	(c) 地域ボランティア団体による見守り協力
	(d) 学生による高齢者との交流
	(e) グループでの外出促進
(2)どうやって運ぶのか／誰が運ぶのか	移動手段の担い手を確保したい
	(a) 地域住民による運送
	(b) NPO 団体による運送
	(c) 地域の施設（介護事業所、商業店舗など）
	(d) 交通事業者（バス、タクシー）
	(e) その他のリソースの活用
	運送用の車両を確保したい
	(a) 自治体が購入
	(b) 自治体がリース契約
	(c) 第三者からの寄贈
	(d) 社会福祉協議会/NPO 等の車両
	(e) 地域の施設等の車両
	(f) 自動車メーカーからの貸与
	(g) 自転車を活用した運送の実施
	ドライバーを確保したい
	(a) 地域内での働きかけ
	(b) 行政を中心とした広報
	(c) ドライバーの負担を軽くする
	(d) 安全運転サポート車イベントにおける啓発
(3)どうやって支援するのか／どうすれば持続・自立するようになるのか	利用者の負担について定めたい
	(a) 無償運送（利用者負担なし）
	(b) 実費の取得
	(c) 他の名目と一体的な徴収
	(d) 運送の対価の取得
	(e) 利用回数の制限
	公的資金を活用したい
	(a) 介護予防・日常生活支援総合事業-介護予防・生活支援サービス事業-訪問型サービス D
	(b) 介護予防・日常生活支援総合事業-一般介護予防事業
	(c) 地域公共交通確保維持改善事業
	(d) 都道府県の補助事業
	(e) 市町村特別給付
	自治体内で予算を確保したい
	(a) 条例の制定
	(b) クロスセクションの設置
	(c) クロスセクターによる事業効果の算出

(1) どこに行くのか／どこに運ばばよいのか

1) 目的地を作りたい／外出を促したい

(a) 商業施設等による場所の提供	
取組パターン例	①大型ショッピングセンターにおいて、高齢者向け介護予防教室の開催場所を提供。 併せて可能な範囲で買物活動の見守りにも協力。 ②大型商業施設内に置いて、誰でも自由に使える陸上トラックを整備し、健康増進を目的とした利用を可能に。

(b) 居場所づくりによる目的地の創造	
取組パターン例	①地域内の集会所や公共施設等を利用し、高齢者が日中集うことのできるサロンを開催。 ②地域のボランティアが協力し、高齢者向けに廉価で食事を提供する場を創出。

(c) 地域ボランティア団体による見守り協力	
取組パターン例	①地域住民が組織する団体が、介護予防教室や高齢者の買物活動に同行し、介護事業所職員だけでは人員が確保しきれない見守り活動を協力。

(d) 学生による高齢者との交流	
取組パターン例	①近隣の高校・大学のサークル活動等の一環として、高齢者とのふれあいを実施することで、高齢者の外出意欲を促進。 ②大学の教育課程などとの連携し、高齢者とふれあう機会を創出。

(e) グループでの外出促進	
取組パターン例	①既存の路線バス等を活用して高齢者の団体で外出するショートトリップに対し、活動費用を行政が支援。 ②タクシーの利用にあたり、一人で利用するよりグループで利用する方が割安となる仕組みの構築。原則4人以上のグループを対象として利用券を配付。

(2) どうやって運ぶのか／誰が運ぶのか

1) 移動手段の担い手を確保したい

(a) 地域住民による運送	
取組パターン例	①住民の有志により、マイカーでのサロン送迎と、そこからの買い物等の移動支援を無償で実施。 ②無償のボランティア輸送の実施にあたり、住民組織がバス停の設置や時刻表作成などを行い、行政が車両提供やガソリン代・保険等を負担するなど役割分担。

(b) NPO 団体による運送	
取組パターン例	①NPO 団体等が自家用有償運送（公共交通空白地有償運送）の登録をして運行 ②NPO 団体等が自家用有償運送（福祉有償運送）の登録をして運行 ③NPO 団体がボランティア運送を実施（無償または実費の徴収）

(c) 地域の施設（介護事業所、商業店舗など）	
取組パターン例	①地域の医療法人と市が協定を締結し、事前に申請した高齢者が病院の送迎バスを利用可能とする取組を実施。 ②地域の商業店舗が運行する自店舗への送迎バスについて、会員は無料、一般利用者も正規運賃の支払で利用可能。

(d) 交通事業者（バス、タクシー）	
取組パターン例	①商業施設で開催する介護教室等への移動をタクシー会社に運行委託。

(e) その他のリソースの活用	
取組パターン例	①社会福祉法人が、社会福祉法人制度改革で求められるようになった地域貢献の取組として、介護教室への送迎を実施。 ②介護教室への送迎を、シルバー人材センターに運行委託。

2) 運送用の車両を確保したい

(a) 自治体で購入	
取組パターン例	①無償運行ないし自家用有償運送に用いる車両について、市が車いす対応の10人乗りワゴンを購入し、市が主体的に送迎を実施。 ②市が無償運行に使用する車両を購入し、住民団体に貸与。
(b) 自治体がリース契約	
取組パターン例	①無償運行ないし自家用有償運送に用いる車両について、自治体がリース会社とリース契約を結び、運行主体となる住民団体に貸与。
(c) 第3者からの寄贈	
取組パターン例	①地域出身者など、地域に関わりのある個人等から寄贈された車両を用いて無償運送。
(d) 社会福祉協議会/NPO等の車両	
取組パターン例	①地域の社会福祉協議会/NPO団体等の車両で当該団体が運行もしくは住民組織に貸与して、ボランティアドライバーにより運行。
(e) 地域の施設等の車両	
取組パターン例	①デイサービス車両の稼働していない日中の時間帯を活用。 ②空き時間などに活用できる市内の施設等の送迎バス車両を、市が主導し一括情報提供・申請受付等するなど事業化。
(f) 自動車メーカーからの貸与	
取組パターン例	①自動車メーカーの車両貸与に係るプロジェクトにより調達した車両により、地域での送迎を実施。
(g) 自転車を活用した運送の実施	
取組パターン例	①団地内など、限られた範囲内において、専用に作った自転車（運転手のほか2名乗車可）を用い、団地内の商店等への送迎を担う。

3) ドライバーを確保したい

(a) 地域内での働きかけ	
取組パターン例	①地域の社会福祉法人や NPO 団体等、複数の取組実施団体が連携し、運転ボランティア募集を呼びかけ。
(b) 行政を中心とした広報	
取組パターン例	①自治体が広報誌によるボランティア勉強会を呼び掛け。
(c) ドライバーの負担を軽くする	
取組パターン例	①送迎を二人一組で行い、運転と補助に役割分担することで負担を軽減。
(d) 安全運転サポート車イベントにおける啓発	
取組パターン例	①県警が主体となり実施している安全サポート車体験会の中で、定年退職後のやりがいにつながる取組として紹介。効果的な取組とするため、バス乗り方教室などの公共交通施策を併せて行い、公共交通維持の趣旨なども含めてボランティアへの参加を促す。

(3) どうやって支援するのか／どうすれば持続・自立するようになるのか

1) 利用者の負担について定めたい

(a) 無償運送（利用者負担なし）	
取組パターン例	①住民組織が主体となり、自らが町内会費や社会活動などにより資金を調達して運送を実施。 ②企業や社会福祉法人、NPO 等の団体が自己所有の車両を活用し、一般住民を輸送。
(b) 実費の取得	
取組パターン例	①ガソリン代、駐車場代、高速料金、車両保険料、傷害保険料などの実費取得。 ②ガソリン代等の実費の支払いに燃料券（1 円・10 円・100 円）を用意。 ③傷害共済掛け金などの保険料を年会費として会員登録を実施。
(c) 他の名目と一体的な徴収	
取組パターン例	①運営に係る経費を、自治会に属する各世帯からの協力金や、個人による賛同支援金、企業からの協賛金、バザーなどの収益で調達。
(d) 運送の対価の取得	
取組パターン例	①道路運送法第 4 条許可（一般旅客運送事業）を取得して実施。 ②道路運送法第 79 条登録（自家用有償運送）を行い実施。
(e) 利用回数の制限	
取組パターン例	①近距離を 1 ポイント、中長距離を 2 ポイントとし、月の上限利用ポイントを設定して、利用回数を制限。

2) 公的資金を活用したい

(a) 介護予防・日常生活支援総合事業-介護予防・生活支援サービス事業-訪問型サービス D	
取組パターン例	①地域支援事業のうち、介護予防・日常生活支援総合事業の介護予防・生活支援サービス事業における訪問型サービス D の基準により送迎の費用を支援。 ※財源構成：国 25%、都道府県 12.5%、市町村 12.5%、1 号保険料 22%、2 号保険料 28% ※対象は要支援 1～2 及びチェックリストによる事業対象者
(b) 介護予防・日常生活支援総合事業-一般介護予防事業	
取組パターン例	①地域支援事業のうち、介護予防・日常生活支援総合事業の一般介護予防事業における「介護予防活動支援事業」として運行に掛かる費用を支援。 ※財源構成：国 25%、都道府県 12.5%、市町村 12.5%、1 号保険料 22%、2 号保険料 28% ※対象は当該市町村の第 1 号被保険者の全ての者（65 歳以上）及びその支援のための活動に関わる者。ただし、住民主体の通いの場に 65 歳未満の住民が参加し、ともに介護予防に取組むことを妨げるものではない
(c) 地域公共交通確保維持改善事業	
取組パターン例	①複数市町をまたがる地域間幹線系統への補助（H13 年 3 月 31 日時点の市町村境） ②地域内フィーダー系統への補助 ※地域間幹線系統に接続、または過疎地であれば鉄道等の幹線交通に接続していること ③車両減価償却費補助（①又は②の補助を受ける路線で使用する車両） ④公有民営方式車両購入費補助 ⑤予約型運行への転換に係る費用の補助（再編実施計画の策定が必要）
(d) 都道府県の補助事業	
取組パターン例	①国庫補助では対象とならない運送形態等を支援する都道府県等治体が独自に定める補助事業を活用。
(e) 市町村特別給付	
取組パターン例	①介護保険法に基づく条例に送迎サービスに対する特別給付を位置づけ、要綱を作成した上で特別給付を実施。

3) 自治体内で予算を確保したい

(a) 条例の制定	
取組パターン例	①介護保険法に基づく条例に送迎サービスに対する特別給付を位置づけ、要綱を作成した上で特別給付を実施。 ②交通関係の条例を制定し、「市は、公共交通の利用の促進のために必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとする。」と、市として財源確保に努める旨を明文化。
(b) クロスセクションの設置	
取組パターン例	①交通部署と福祉部署の連携に加え、過疎地対策の担当部署などを加えた形でのクロスセクション部署を設置し、地域の交通対策を検討。
(c) クロスセクターによる事業効果の算出	
取組パターン例	①公共交通が確保維持された場合に必要なくなる福祉や交通安全、観光活性化などの他分野の事業に係る予算額を想定し算出。

4-4 今後考えられる移動手段確保策の検討

4-4-1 基本的な考え方

調査対象自治体の事例を踏まえて 4-2 で整理した今後深めることが考えられる事項検討等について、4-3 の全国事例調査により把握した取組パターンなどを踏まえ、実現性の高い進め方や方向性、検討課題等を検討、整理した。

4-4-2 検討項目の整理

4-2 で示した今後深めることが考えられる事項検討に対し、高齢者の移動支援を進めていく上で、特に重要で整理しておくべき事項について表 4-2 のとおり整理した。

表 4-2 検討を深めていくための論点の整理

観点	項目	今後深めることが考えられる事項検討	特に重要・整理しておくべき事項
(1) どこに行くのか／どこに運ばよいか	1) 目的地・施設等との連携強化	⇒利用者・受け入れ者双方にとって望ましい組み合わせパターンを考える	■組み合わせることでのメリットのある人・取組 ⇒事例等も踏まえた組み合わせのイメージと予防教室における連携可能性
	2) 多様な施策との連携で考える	⇒子育て支援事業等、さらに柔軟な連携を行う (こども食堂などの取組を介護予防事業としても展開することで、子育て世代からも重宝される可能性も)	
(2) どうやって運ぶのか／誰が運ぶのか	1) 運送ができる組織の発掘	⇒高齢者を運ぶことがメリットになる人を探し、連携していく (地域おこし協力隊や NPO、UJI ターンなどの移住者など) ⇒社会福祉法人の社会貢献を地域にうまく PR する等の行政による信頼関係づくり	
	2) ボランティアドライバーの確保・育成	⇒高齢者が集まる場・イベント等と連携し、体験会を通じた募集 ⇒ボランティアに頼らない持続的な展開・発展に向け、体制や仕組みづくり	■ボランティア輸送等の持続性の確保 ⇒持続性向上のために実施可能性のある方策や課題等の整理
	3) タクシー・バスとの連携・活用	⇒タクシー・バスを介護予防事業等でのおでかけに活用できるようにする ⇒(介護予防の取組として) 公共交通を使うハードルを下げたり、おでかけのきっかけを作る	■介護予防事業等において交通事業者と連携する方法 ⇒取り組み可能性、実施時の制度的な位置づけの整理等 ■介護予防事業としてのバス乗り方教室の実施方法 ⇒実施時の制度的な位置づけ、取組イメージ等
	4) 既存の交通運輸資源の柔軟な連携 (かけもち制度の実現等)	⇒貨物車両に旅客を載せるパターンやスクールバスとの連携など、様々なリソースとの組み合わせ検討	■新たなパターンのかけもち輸送方法 ⇒可能性があるパターンと、その検討課題の整理
(3) どうやって支援するのか／どうすれば持続・自立するようになるのか	1) 国の補助制度の上手な使い方・新たな活用	⇒交通・福祉の総合的な連携策のモデル地域を作り展開していく (組織横断的な取組に対する課題意識を持っている自治体等をフィールドとした勉強会等を、国が主導実施等)	■クロスセクター効果を示す方法 ⇒地域で効果を示す場合の実施イメージ案、課題の整理
	2) 自治体での連携・予算確保のために	⇒組織内の連携を促すため、先進地域における連携までの経緯や効果等を収集し発信 ⇒各地域における地域公共交通確保維持のクロスセクター効果例や算出方法等を発信	
	3) 地域のキーマン・コーディネーターの確保	⇒地域ごとに前向きに課題が議論されている場をうまく活用して議論を進めていく仕組みづくり ⇒行政に代わって取組をコーディネートできる主体の発掘・しくみづくり	
	4) 地域との連携を深める・広げる	⇒福祉などの議論の場から交通やまちづくりに広がったケースづくりや事例収集 ⇒自治体全体の交通体系等を検討する活性化再生法定協議会や地域公共交通会議と、各個別の地域のことをケアする協議体の関連	■協議体の連携・活用方法 ⇒福祉、交通における組織の整理と、イメージされる連携の仕方の整理

4-4-3 持続的な高齢者の移動手段確保を検討する上での留意事項について

(1) 組み合わせることでメリットのある人・取組

1) 基本的な考え方

防府市のように、商業施設において介護教室を開催し、同じ場所で買い物できることは、高齢者のニーズを複数同時に満たすとともに、受け入れるイオン側にとっても、売り上げ増加や社会貢献など、双方にとってメリットのある組み合わせとなっている。

そこで、これ以外にも組み合わせることでメリットの生じる施設等について整理し、移動の目的地の創出について検討した。

また、併せて、施設等の目的地ではなく、移動すること自体を目的とする組み合わせについても検討した。

2) 介護予防教室の実施要件について

介護保険法や当該施行令、施行規則において、介護予防教室についての定義は定められていない。また、地域支援事業実施要綱では、一般介護予防事業や任意事業の項において介護予防教室の文言が記載されているほか、総合事業のガイドラインにおいて「体操教室」などの文言が記載されているが、その定義については明記されていない。

そのため、介護予防教室実施にあたっての制約条件としては、その教室実施を位置づける事業の種類によるものと考えられる。ここで、教室の実施が考えられる事業と主な制約条件は以下のとおり。

表 4-3 教室実施にあたっての制約条件の整理

事業	主な制約条件
介護予防・生活支援サービス事業	・対象は要支援 1・2 または事業対象者
一般介護予防事業 -介護予防普及啓発事業	・市町村や地域の住民が主体となった体操教室等 ・対象は当該市町村の第 1 号被保険者の全ての者（65 歳以上）及びその支援のための活動に関わる者（ただし、住民主体の通いの場に 65 歳未満の住民が参加し、ともに介護予防に取り組むことを妨げるものではない）
包括的支援事業 -認知症地域支援・ケア向上事業	・認知症の人の家族向けの介護教室
任意事業 -家族介護支援事業	・要介護被保険者の状態の維持・改善を目的とした、適切な介護知識・技術の習得や、外部サービスの適切な利用方法の習得等を内容とした教室 ・対象は被保険者、要介護被保険者を現に介護する者その他個々の事業の対象者として市町村が認める者

3) 高齢者のニーズとそれを満たす候補地

介護予防教室と組み合わせた取組を考える上で、高齢者のニーズと合致した目的地等を整理した。

高齢者のニーズ	目的を満たす場所・方法等
買物	スーパー、ショッピングセンター、商店街、出張販売 など
通院	病院、往診 など
外食	飲食店、知人宅、（居場所等） など
他者との交流	サロン、介護予防教室 など
旅行・観光等	地域内/周辺の観光地（日帰り圏）、遠方の観光地（泊りがけ） など

4) 想定される取組の組み合わせ

ここまでの整理を踏まえ、組み合わせることによりメリットが発生する可能性のある取組を検討した。

① 飲食店×介護予防教室

介護予防教室の実施後、参加者とともに飲食店で食事を行うなど、介護予防＋交流などの機会となる可能性がある。また、飲食店の開店時間前に介護予防教室を行うことで、場所の確保も可能となる可能性がある。

② 旅行・観光×介護予防教室

公共交通等を利用して外出すること自体が介護予防であり、知人等とのグループによる活動とすることで、より効果的な取組となることが期待される。

また、いきなり旅行等に出かけるのではなく、介護予防教室を兼ねたバスの乗り方教室を実施するなどし、公共交通利用へのハードルを低減させることも考えられる。

番外：介護予防教室の一環としてバスの乗り方教室を実施

公共交通の利用は、自力で移動することを基本とするため、高齢者の介護予防の観点においては非常に親和性が高いと考えられる。そこで、地域の高齢者を対象に、バスなどの公共交通を利用することが健康増進につながることを教えたり（座学）、バス車両を用いて IC カードの使い方や実際にバスに乗り込むなどの体験を実施することで、それまでバスをほとんど使っていなかった高齢者が公共交通機関を利用しやすくする取組についても、介護予防事業の一環として位置づけ、取り組んでいくことが有効であると考えられる。

そこで、バスの乗り方教室を介護予防事業の枠組みの中で実施していく上での整理を次ページに示す。

<介護予防事業の一環としてバスの乗り方教室を実施する方法の整理>

前ページで示した趣旨に基づき、一般介護予防事業の観点でバスの乗り方教室を実施するためのポイントを下記のとおり整理した。

■基本的な枠組み

- 一般介護予防事業・介護予防普及啓発事業の「③介護予防の普及啓発に資する運動、栄養、口腔等に係る介護予防教室等の開催」の一環として位置づけ。
- 地域介護予防活動支援事業実施要綱では「週 1 回以上の開催」が基本とされており、乗り方教室を毎週実施することは現実的ではないため、普段は体操教室などの介護予防の取組を実施し、1 ～ 2 か月に 1 回程度バスの乗り方教室と一緒に実施することを想定する。

■取り組む上でのポイント

○バスの乗り方教室が介護予防につながる取組であることを各自治体において整理する必要がある

- ・総合事業において取り組む事業については、内容を国と事前協議する機会は設けられておらず、ガイドラインの趣旨や過去の QA 等を踏まえ、各自治体において判断することとなる。
- ・そのため、バスの乗り方教室が介護予防につながるということを各自治体で整理するとともに、予算や他の事業との調整により、一定程度の汎用性を持って事業を実施することができる。
- ・なお、ガイドラインに示される一般介護予防事業の基本的な考え方は以下のとおりであり、取組の主旨が合致している必要がある。

<ガイドラインの記載内容>

○一般介護予防事業は、市町村の独自財源で行う事業や地域の互助、民間サービスとの役割分担を踏まえつつ、高齢者を年齢や心身の状況等によって分け隔てることなく、住民運営の通いの場を充実させ、人と人とのつながりを通じて、参加者や通いの場が継続的に拡大していくような地域づくりを推進するとともに、地域においてリハビリテーション専門職等を活かした自立支援に資する取組を推進し、要介護状態になっても、生きがい・役割をもって生活できる地域の実現を目指すことを目的として、総合事業に位置づけるものである。

○自治体からの委託とすることで、総合事業の対象となる経費を弾力的に設定することができる

- ・乗り方教室をバス事業者が単独で実施するのではなく、自治体からの委託として実施することで、乗り方教室実施に必要な経費を弾力的に委託料に組み込むことが可能となり、事業者の負担を軽減することが可能となる。
- ・詳しくは後述する 4-4-3（2） 3）「交通事業者による運送に対する地域支援事業の適用可能性について」（P.74）を参照のこと。

○バスを使ったおでかけを介護予防の一環として併せて実施することも考えられる

- ・乗り方教室で学んだことを実践する機会を作ることで、取組全体の効果促進や継続性の確保を図ることも重要。
- ・その場合、介護予防に資する取組の一環となるよう、各自治体において整理・判断していく必要がある。

（２）ボランティア輸送等の持続性の確保

１）基本的な考え方

地域における高齢者の移動手段を確保するにあたり、移動を担う主体や制度上の枠組み、予算の調達方法などは多様なパターンが考えられる。

しかし、ボランティアを中心とした取組では、行政にとっての負担は小さくなるが、取組主体となる住民への負担が大きく、一方、行政がバス等を運行する場合は、住民の負担は小さいが、行政負担が大きくなる。また、社会福祉法人のように、地域貢献の一環として実施することで、費用ではない面でのメリットを享受する場合もある。さらに、行政が負担する場合においても、交通事業として一般会計予算を確保していく場合や、介護事業の一環と位置付け、介護保険料や国費などを活用していくなど、その調達方法にも様々なパターンが考えられる。

このように、持続性の高い取組とする上では、誰がどの程度の負担を担うのかが重要となるため、各地域においては、その地域特性に応じた運行形態や支援体制などを選定していく必要がある。

２）取組形態・実施主体別の特徴と対応策案の整理

運行形態や支援体制などを踏まえ、高齢者の移動手段確保策に取り組んでいくための方法とその課題等について次ページに整理した。

表 4-4 取組形態・実施主体別の特徴と対応策案

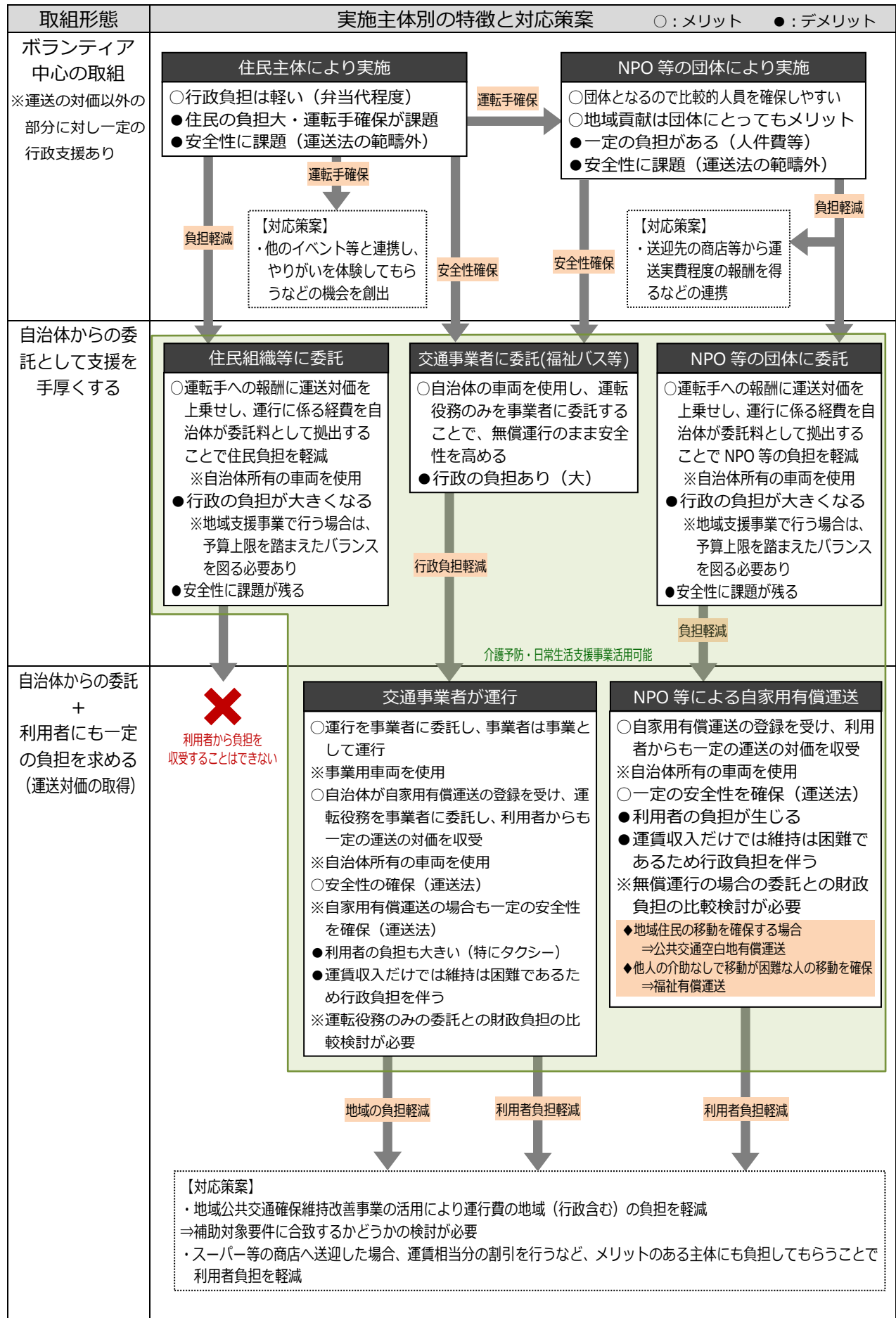


表 4-5 取組形態と制約条件等（ボランティアでの実施）

項目		取組主体		
		住民主体により実施	NPO 等の団体により実施	交通事業者等への委託
取組主体		自治会等の住民を主体とした団体	NPO 等（NPO、一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会）	
運送の対価		無償		
報酬		無償または低廉な報酬		
行政負担		車両等の購入・リースやガソリン代・保険料等の実費など		
予算調達方法		・ 地域支援事業（総合事業、一般介護予防事業等等） ・ 自治会費や社会活動等により地域自らが調達 など	・ 地域支援事業（総合事業、一般介護予防事業等等） ・ 他の事業による収益など、団体が自ら調達	
法律・ 制度面	位置付け	道路運送法の適用外（特段の制約がないため、組織内の最低限のルールづくりが必要）		
	運用	上位となる位置付けや制約がないため、組織内での規律の確保に努める必要がある		
運行形態の汎用性		ドアツードアなど柔軟性の高い運送が可能		
車両の制限		制限なし（運転手の免許種別に準ずる）		
利用者の 制限	総合事業	要支援 1・2 + 事業対象者		
	一般介護予防 事業	当該市町村の第 1 号被保険者の全ての者（65 歳以上） 及びその支援のための活動に関わる者 ただし、住民主体の通いの場に 65 歳未満の住民が参加し、ともに介護予防に取り組むことを妨げるものではない		
	介護事業の 位置づけなし	制限なし		
安全性（運転者の資格等）		道路交通法以外の制約がない		
担い手の 確保	集められるか どうか	比較的集まりやすいのは退職した高齢者等であり、 ドライバー全体の高齢化が課題となる	NPO 団体によっては運送を担えない場合もあり、 地域に適した団体がいるかどうか分からない	
	持続的な確保	人口の多少や地域での努力等に左右される	地域の任意の取組と比較すると持続させやすい （ただし団体の規模などによる）	
取組の持続性		地域の高齢化や人口減少など、社会情勢等の変化に影響を受け やすい	社会情勢等の変化に影響を受けやすい	

表 4-6 取組形態と制約条件等（行政の支援を受けて実施）

項目		取組主体		
		住民主体により実施	NPO 等の団体により実施	交通事業者等への委託
取組主体		自治会等の住民を主体とした団体	NPO 等（NPO、一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会）	自治体（運転役務のみをタクシー・バス事業者に委託）
運送の対価		無償		無償（行政が一括して負担）
報酬		低廉ないし一定程度の報酬	給与相当の報酬	給与相当の報酬
行政負担		小	中	大
		※行政負担の大小は、人件費や運行に係る経費の違いによる		
予算調達方法		・地域支援事業（総合事業、一般介護予防事業等等） ・自治体が単独事業を設定し支援 ・自治会費や社会活動等により地域自らが調達 など	・地域支援事業（総合事業、一般介護予防事業等等） ・自治体が単独事業を設定し支援 ・他の事業による収益など団体が自ら調達 など	・地域支援事業（総合事業、一般介護予防事業等等） ・自治体が単独事業を設定し支援 ・他の事業からの補填 など
法律・ 制度面	位置付け	道路運送法の適用外（特段の制約がないため、組織内の最低限のルールづくりが必要）	道路運送法の適用外（特段の制約がないため、組織内の最低限のルールづくりが必要）	道路運送法の適用外（特段の制約がないため、組織内の最低限のルールづくりが必要）
	運用	上位となる位置付けや制約がなく、組織内での規律の確保に努める必要がある		
運行形態の汎用性		ドアツードアなど柔軟性の高い運送が可能		地理特性やニーズ等を踏まえ、自治体が設定
車両の制限		制限なし（運転手の免許種別に準ずる）		
利用者の 制限	総合事業	要支援 1・2 + 事業対象者 ※地域支援事業は予算の上限があり、運送対価等を含めるかは検討が必要		
	一般介護予防 事業	当該市町村の第 1 号被保険者の全ての者（65 歳以上）及びその支援のための活動に関わる者（ただし、住民主体の通いの場に 65 歳未満の住民が参加し、ともに介護予防に取組むことを妨げるものではない）	当該市町村の第 1 号被保険者の全ての者（65 歳以上）及びその支援のための活動に関わる者（ただし、住民主体の通いの場に 65 歳未満の住民が参加し、ともに介護予防に取組むことを妨げるものではない） かつ会員登録制	当該市町村の第 1 号被保険者の全ての者（65 歳以上）及びその支援のための活動に関わる者（ただし、住民主体の通いの場に 65 歳未満の住民が参加し、ともに介護予防に取組むことを妨げるものではない）
	介護事業の 位置づけなし	制限なし		
安全性（運転者の資格等）		道路交通法以外の制約がない		
担い手の 確保	集められるか どうか	比較的集まりやすいのは退職した高齢者等であり、ドライバー全体の高齢化が課題となる	NPO 団体によっては運送を担えない場合もあり、地域に適した団体がいるかどうかわからない	ある程度安定的に確保が可能だが、地方部においては乗務員不足により確保が困難な場合も想定される
	持続的な確保	人口の多少や地域での努力等に左右される	比較的持続性が高い	持続性が高い
取組の持続性		行政負担が一定程度の負担を許容し、安全性を別途担保できるのであれば持続可能	行政負担が一定程度の負担を許容すれば持続可能	行政負担が大きな負担を許容すれば持続可能

表 4-7 取組形態と制約条件等（単独事業として実施）

項目		取組主体		
		住民主体により実施	NPO 等の団体により実施	交通事業者等への委託
取組主体			NPO 等（NPO、一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会）	自治体（タクシー・バス事業者へ運行又は運転役務を委託）
運送の対価			有償	
報酬			給与相当の報酬	給与相当の報酬
行政負担			小	中
予算調達方法			・ 運送の対価 ・ 地域支援事業（総合事業、一般介護予防事業等等） ・ 地域公共交通確保維持改善事業 ・ 自治体が単独事業を設定し支援 ・ 他の事業による収益など団体が自ら調達 など	・ 運賃収入又は運送の対価 ・ 地域支援事業（総合事業、一般介護予防事業等等） ・ 地域公共交通確保維持改善事業 ・ 自治体が単独事業を設定し支援 ・ 他の事業からの補填 など
法律・ 制度面	位置付け		道路運送法第 79 条による自家用有償運送の登録	道路運送法第 4 条許可（一般乗合旅客運送事業/一般乗用旅客運送事業） 又は道路運送法第 79 条による自家用有償運送の登録
	運用		道路運送法に従うとともに組織内での規律の確保に努める必要がある	道路運送法に従う
運行形態の汎用性			ドアツードアなど柔軟性の高い運送が可能	地理特性やニーズ等を踏まえ、自治体が設定
車両の制限			公共交通空白地有償運送：11 人以上も可 福祉有償運送：10 人以下	制限なし
利用者の 制限	総合事業		要支援 1・2 + 事業対象者 ※地域支援事業は予算の上限があり、運送対価等を含めるかは検討が必要	
	一般介護予防 事業		当該市町村の第 1 号被保険者の全ての者（65 歳以上）及びその 支援のための活動に関わる者（ただし、住民主体の通いの場に 65 歳未満 の住民が参加し、ともに介護予防に取組むことを妨げるものではない） かつ会員登録制	当該市町村の第 1 号被保険者の全ての者（65 歳以上）及びその 支援のための活動に関わる者（ただし、住民主体の通いの場に 65 歳未満 の住民が参加し、ともに介護予防に取組むことを妨げるものではない）
	介護事業の 位置づけなし		会員登録制 ※正式には道路運送法施行規則第 49 条参照	事業者による運行については制限なし 自家用有償運送については当該市町村在住の住民等
安全性（運転者の資格等）			二種免許保持者を基本とするが、国土交通大臣認可の講習を受 けることでも可	事業者による運行については道路運送法に基づく旅客運送事業として実施 自家用有償運送については、二種免許保持者を基本とするが、国土交通大臣認 可の講習を受けることでも可
担い手の 確保	集められるか どうか		NPO 団体によっては運送を担えない場合もあり、 地域に適した団体がいるかどうかわからない	ある程度安定的に確保が可能だが、地方部においては乗務員不 足により確保が困難な場合も想定される
	持続的な確保		比較的持続性が高い	持続性が高い
取組の持続性			他からの予算の調達がなければ困難	他からの予算の調達がなければ困難

3) 交通事業者による運送に対する地域支援事業の適用可能性について

地域支援事業の実施にあたり、無償運送や NPO 等による自家用有償運送による送迎の事例が多数見られる。しかし、運送上の安全性確保の観点から言えば、一般旅客自動車運送事業として、交通事業者が実施することが基本的な考えであると言える。特に、移動が困難な高齢者を対象とすることから、路線バスよりも機動性・柔軟性が高く、ドアツードアでのサービスを提供可能なタクシーの活用が期待される。

一方、地域公共交通確保維持改善事業では、赤字の路線バスに対する補助はあるものの、タクシーに対する運賃等の支援はない。そこで、福祉事業としてタクシーへの支援を行うことが可能であれば、高齢者移動手段確保策の推進に大きく寄与することが期待され、ひいては、地域公共交通の確保維持にも寄与するものである。

そこで、交通事業者による移動支援に対し、地域支援事業を活用した支援が可能かどうかについて、下記の①～③の整理を踏まえて検討した。

- ①地域支援事業における運送の対価の適用可能性
- ②地域支援事業の実施予算の上限
- ③地域支援事業の対象経費となる予算科目

なお、参考として、地域支援事業の枠組みを以下の図 4-2 に示す。

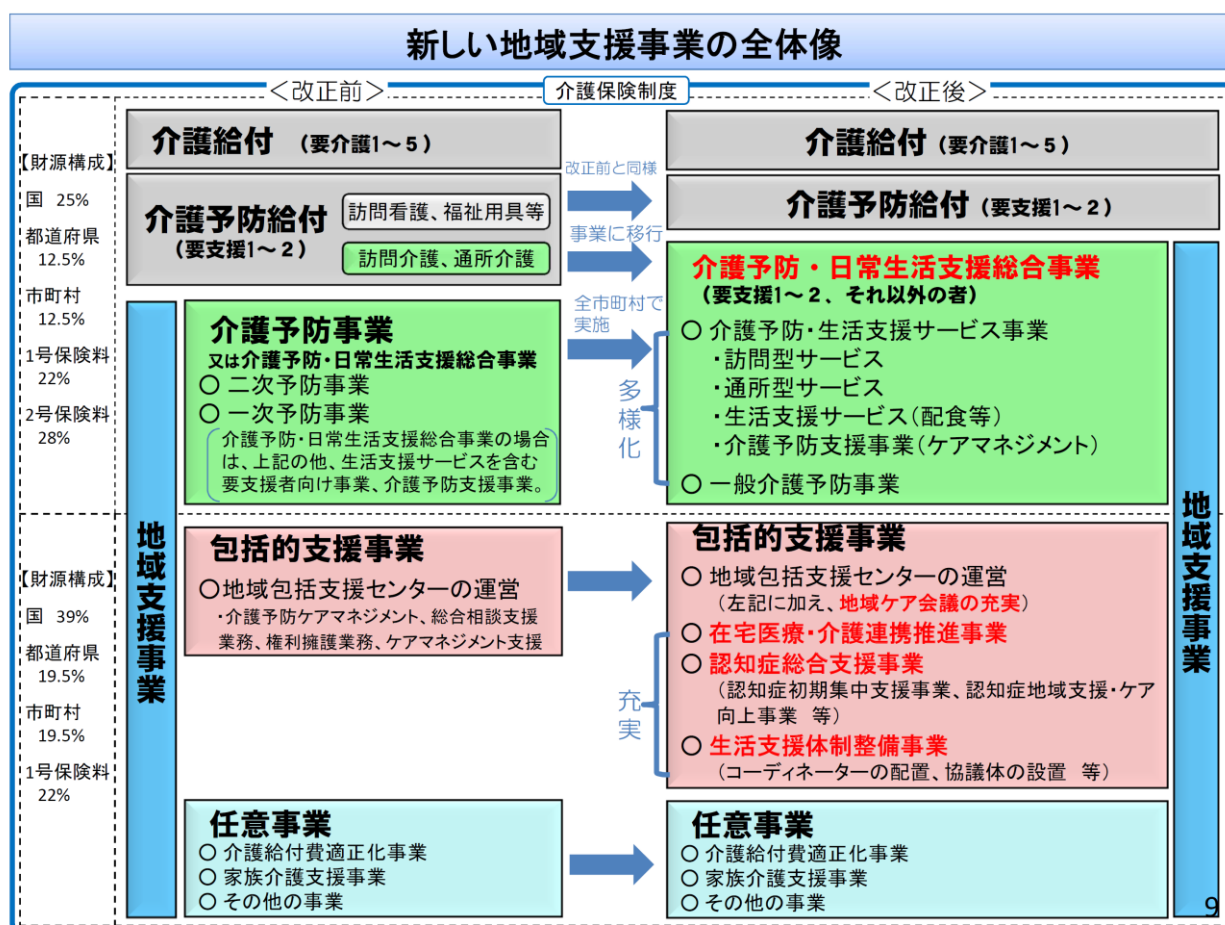


図 4-2 介護事業の枠組み及び地域支援事業の位置づけ（改正前後比較より）

①運送の対価を地域支援事業の対象とすることの可否

地域支援事業において運送の対価を対象とすることができるかどうかについては、総合事業のガイドラインについて Q&A において整理されている。

■「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン」についての Q&A【9 月 30 日版】（平成 26 年）

問 17 一般介護予防事業に、送迎の委託契約も含めてよい。

（答）これまで通り、**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。**

■「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン」についての Q&A【平成 27 年 8 月 19 日版】

問 7 訪問型サービス D（移動支援）における利用者の運送に係る部分について、道路運送法の許可又は登録を要するか。

（答）

1 訪問型サービス D（移動支援）において、その利用者の運送に係る部分については道路運送法等関係法令（※）を遵守して行われる必要がある。

市町村が行う訪問型サービス D に対する補助（助成）については、「通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援」のサービスについては当該サービスの利用調整に係る人件費等の間接経費のみを対象にするものであり、移送に関する直接経費を対象としないため、この補助（助成）のみでは運送の対価を収受していないとの判断となるため、許可又は登録は不要である。

一方、**通所型サービスや一般介護予防事業における送迎については**、訪問型サービス D と整理されているが、**送迎を別主体が実施する場合**については、**補助の具体的な対象経費を市町村において判断するもの**とされており、**補助対象に運送の対価が含まれている場合は、許可又は登録を要する。**

（同一主体で実施する場合も同様である。）

※ 1 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合は、輸送の安全及び旅客の利便を確保する観点から、原則、旅客自動車運送事業（バス・タクシー等）の許可を受ける必要がある。

※ 2 他方、バス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要であることについて運営協議会等において合意をし、国土交通大臣の登録を受けた場合には、バス・タクシーを補完する運送として例外的に、自家用自動車を使用した有償運送を行うことができる（自家用有償旅客運送）。

2 助け合い活動等で行う移動支援における利用者の運送に係る部分について、道路運送法の許可又は登録を要するかについては、国土交通省ホームページ※に掲載されている「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（平成 18 年 9 月 29 日事務連絡）」等を参照されたい。

②地域支援事業の実施予算の上限について

介護保険法施行令第37条の13において、地域支援事業の実施にあたっての予算の上限が規定されており、当該自治体の新事業移行前の予防給付額及び介護予防事業の総額をベースに定まることとなっている。なお、当該既定の詳細については、平成27年2月18日付事務連絡「地域支援事業充実に係る上限の取扱い及び任意事業の見直しについて」（厚生労働省老健局振興課）において説明されている。

$$\boxed{\text{原則の上限}} = \boxed{\text{事業開始前年度の予防給付+介護予防事業の総額}} \times \boxed{75\text{歳以上高齢者の伸び}$$

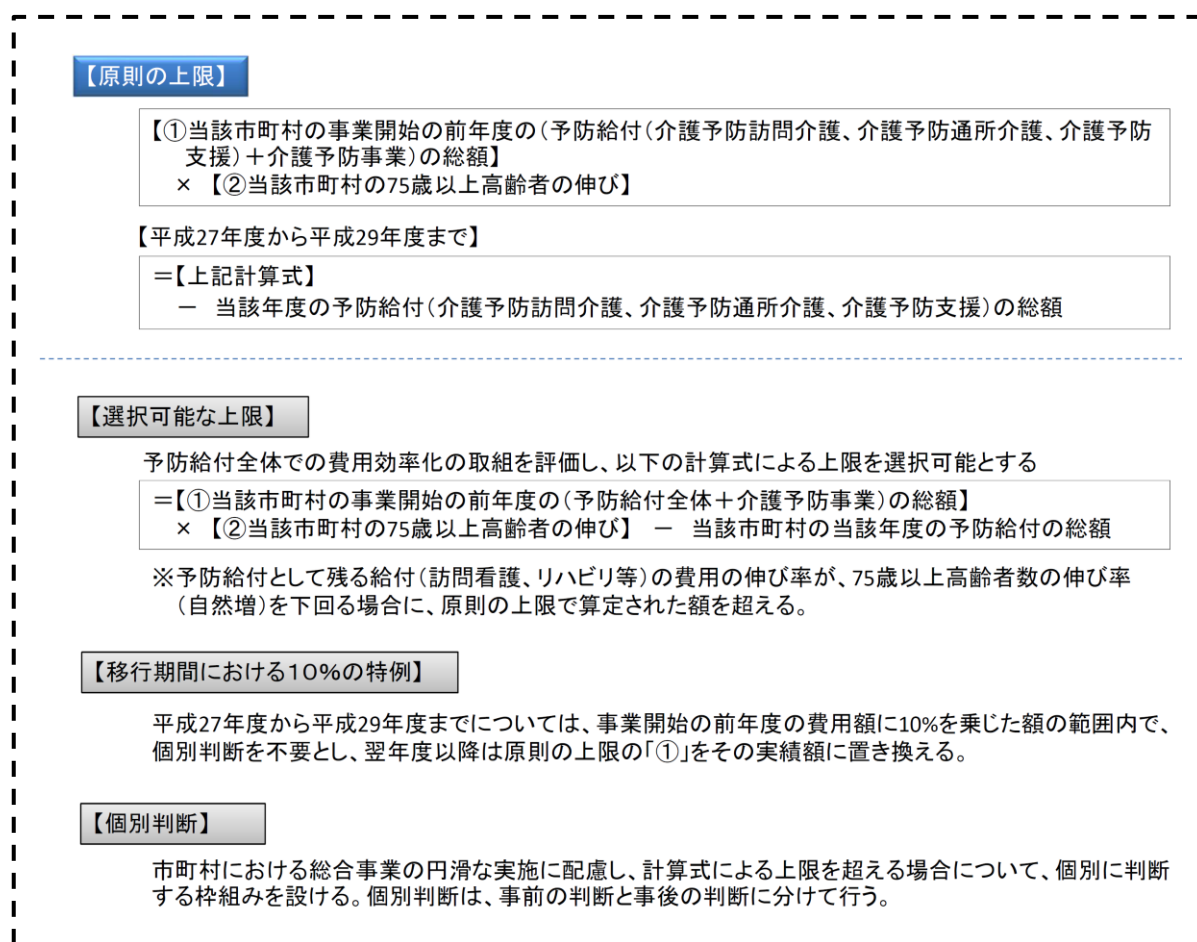


図 4-3 地域支援事業の上限（事務連絡からの抜粋）

③地域支援事業の対象経費となる予算科目

介護予防生活支援サービス事業や一般介護予防事業の中では、送迎に係る支援が可能となっている。一方、現状の取組の中では、車両確保やガソリン代等に係る実費のみの支援となっているケースが多いなど、ボランティアドライバーや地域の負担が大きくなっているケースがあり、ボランティアに協力したい思いがある人でも、現実的に参画することが困難な場合が想定される。

そのため、金銭ないし準ずる支援を手厚くすることで、協力に対するハードルを下げることが重要であると考えられることから、地域支援事業（総合事業、包括的支援事業、任意事業）の枠組みを活用した移動サービスの提供にかかり、支援拡大の制約条件として、「地域支援事業交付要綱（平成29年4月1日改正）」において定められている対象経費を下表のとおり整理した。

表 4-8 地域支援事業における対象経費（要綱からの抜粋）

事業	対象経費
介護予防・日常生活支援総合事業	介護予防・日常生活支援総合事業に必要な報酬、給料、職員手当等、共済費、賃金、報償費、旅費、需用費、役務費、委託料、使用料及び賃借料（介護予防のための器具等をレンタル又はリースする場合は、購入する場合の単価が10万円以下のものに限る。）、備品購入費（介護予防のための器具等を購入する場合は、単価10万円以下のものに限る。）、負担金、補助金 なお、給料、職員手当等及び共済費については、介護予防・生活支援サービス事業のうち、訪問型サービスC及び通所型サービスCに従事する保健師に係る経費を除く
包括的支援事業（地域包括支援センターの運営）及び任意事業	包括的支援事業及び任意事業に必要な報酬、給料、職員手当等、共済費、賃金、報償費、旅費、需用費、役務費、委託料、使用料及び賃借料、備品購入費、負担金、補助金、扶助費
包括的支援事業（社会保障充実分）	—

このように、①～③を踏まえ、交通の取組に対して地域支援事業を活用する際の留意事項等のポイントを下記のように整理することができる。

- 地域が主体となって行う通いの場に対し、総合事業により補助（助成）を行う場合、車両の運転に係る乗務員の人件費等は対象経費とならないため、**運賃分を含めて支援することはできない。**
- 一方、体操教室などの通いの場を市町村が直接実施したり、その運営や送迎を委託する場合には、その**委託額は市町村の判断により設定可能**なため、地域を支援する適切な金額とすることが可能。
- ただし、地域支援事業の実施に係る予算には上限が定められており、比較的規模が大きくなると考えられる交通事業者への運送対価の支援にあたっては、所要すると見込まれる予算規模や他の事業とのバランスを考慮する必要がある。

（３）介護予防事業等において交通事業者と連携する方法等

１）基本的な考え方

近年、各地で住民やボランティア、地域の施設等が協力し、福祉・介護事業と連携した高齢者の移動支援の取組が行われている。

しかし、安全性などの観点を考慮すると、旅客の運送は本来交通事業者が実施していくことが基本であり、今後、各地域で持続的な取組としていく上では、交通事業者側も本来の運送だけでなく、様々な取組の中で役割を担うなど、連携を図っていくことが必要である。

２）連携の可能性のある取組の整理

全国事例などを踏まえ、交通事業者（特にタクシー事業者）が役割の一翼を担うことのできる取組について抽出し、具体的な取組内容案及び留意点等について整理した。

表 4-9 交通事業者と連携できる可能性のある取組（案）

項目	具体的な内容（案）
介護予防教室の送迎	・実施日にタクシー複数台で送迎を行う など
買物回遊等の見守り	・スーパーや商業施設等での買い物に同行し、危険がないかどうかなどについて見守り など
安否確認	・安否確認対象の高齢者をマップ等で整理しておき、付近への運送があった際に訪問・声掛けを実施 など
買い物代行	・高齢者の買い回り品を代わりに購入し自宅まで配送 など
サロンでのお世話等	・サロンに参加する高齢者の送迎を行い、サロンにてお世話等実施後、居宅までの送りを行う など

３）交通事業者の観点から見た実施可能性

連携を図るに当たり、制度面での制約に加え、事業者の意向が重要となることから、交通事業者の観点からの連携可能性について、タクシー事業者に電話ヒアリングを実施した。その際の主な意見を以下に示す。

- 協力できることはできるだけしたい
- ただし、無償での実施は難しく、その分の人件費や車を動かす経費などがなければ厳しい
- 移動を担う場合の運送の対価については、行政が予算を確保するか、もしくは運輸局の認可の範疇での割引であれば可能性はある。（高齢者１割引など）
- どこの事業者も人手不足であり、具体的にどういふことをするのかが決まっていないと、どれだけの負担になるかわからない。

4) 課題の整理

事業者の意向や制度面での制約条件から、交通事業者と連携した取組の実施にあたっての課題を以下のとおり整理した。

課題1 一定の費用を保障する必要がある

- 無償での協力は難しく、協力する部分の人件費程度は必要
- 特に送迎については本来業務の範疇であり、割引運賃で行う余地もあるが、運送の対価は必要

- タクシー事業者の経営面に配慮した上で、地域において適正な対価を設定することが望まれる。
- また、一般介護予防事業において、市町村の直接実施又は委託により介護予防教室等を行う場合、その送迎を交通事業者に委託することで、運送の対価を委託料に含めるかどうかは市町村の判断となる。（P. 71 参照）

課題2 予算の枠組みの中でのバランスを検討する必要がある

- 地域支援事業の実施予算には上限があり（P. 73 参照）、送迎に投入できる予算額には限りがある。

- 制度上は交通事業者が送迎を行う際の費用を介護事業として拠出することは可能であるが、運送の対価や人件費はある程度金額が大きくなる場合も想定される。
- そのため、自治体として取り組む他の事業との予算の兼ね合いにより、事業者の人件費や運送対価をどこまで対象とできるかについて慎重に検討する必要がある。

課題3 協力内容の手間の大きさや掛かる人員に配慮する必要がある

- 特に地方部では公共交通事業の担い手が少なく、人手不足の事業者が多い。

- 本来業務の支障とならないように配慮することが重要であり、実施内容をできる限り明確にし、想定外の手間・作業が生じないようにすることで協力しやすくなる可能性がある。

(4) 新たなパターンのかけもち輸送方法

1) かけもち制度の概要

第2章で示したように、かけもち制度については、「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について」（平成29年8月7日付け国自安第97号、国自旅第128号、国自貨第64号）において、下記のような取組を行う場合の取扱いが規定されている。

[1]旅客自動車運送事業者がバスやタクシーを用いて貨物を運送する場合

[2]貨物自動車運送事業者がトラックを用いて旅客を運送する場合

のそれぞれについての、最低車両台数や積載できる貨物の重量の上限などの許可の基準や、同一事業者が旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業を兼業する場合において、運行管理者や補助者の兼務を可能とする要件など。

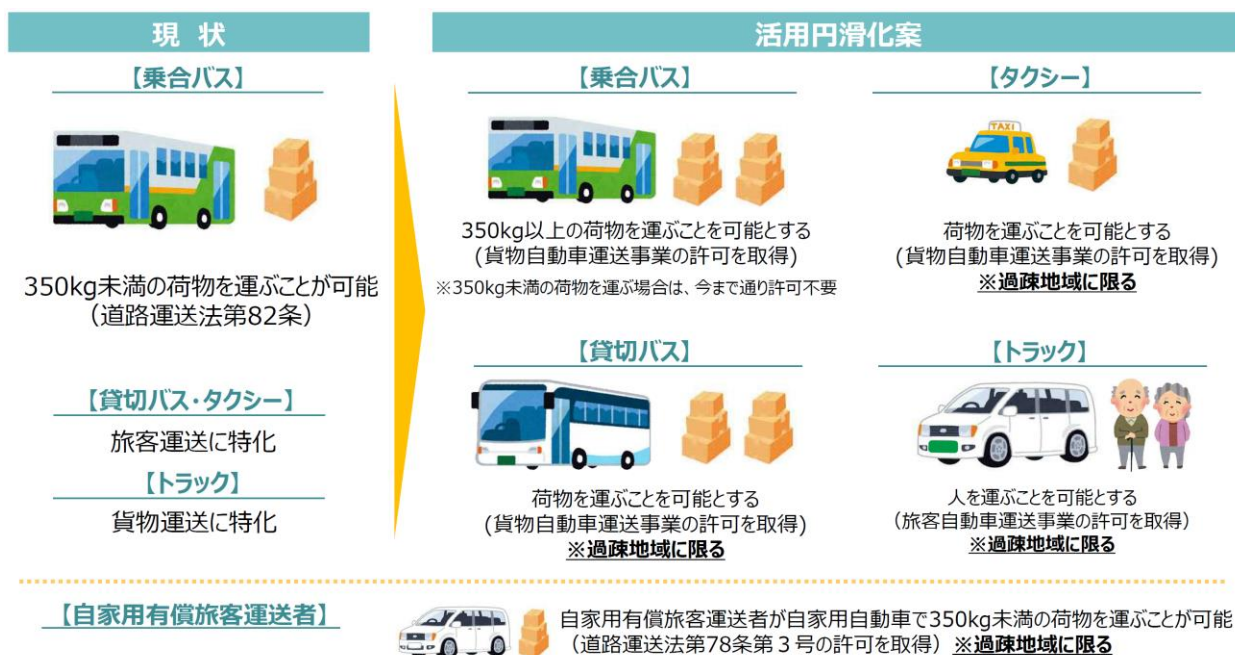


図 4-4 かけもち制度の概要

2) かけもち制度を活用した取組事例

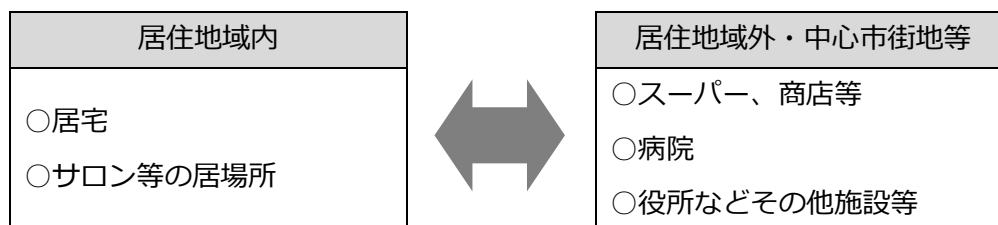
かけもち制度は平成29年9月以降に制度化されたものであり、それ以前にも、それまでの制度の枠組みの中において、貨客混載の取組が行われている。しかし、これまでの取組の多くは長距離の貨物輸送にあたり、その基幹部分について路線バス等を活用して運ぶものとなっている。

表 4-10 貨客混載の実施事例

実施地域	路線・区間	実施主体
宮崎県	延岡市－高千穂町、日向市－諸塚村	宮崎交通(株)、ヤマト運輸(株)
岩手県	盛岡－⇄宮古、宮古－重茂	岩手県北自動車(株)、ヤマト運輸(株)
熊本県	人吉市－五木村	産交バス(株)、ヤマト運輸(株)
茨城県・東京都	道の駅ひたちおおた－東京都中野区の商店等	茨城交通（株）
北海道	・恩根内線（名寄市－美深町） ・下川線（名寄市－下川町） ・朝日線（士別市－朝日町） ・帯広陸別線（足寄町－陸別町）	名士バス(株)、ヤマト運輸(株) 名士バス(株)、ヤマト運輸(株) 士別軌道、ヤマト運輸(株) 十勝バス、ヤマト運輸(株)
愛知県豊田市	足助地区－稲武地区	豊栄交通、ヤマト運輸(株)
愛知県	セントレア－名古屋市内	名鉄バス

3) かけもち制度を活用した取組案

高齢者の移動支援につながる取組を検討するに当たり、ここまでに調査・把握してきた高齢者の移動ニーズから、下記のような移動を満たす取組を検討する。



こうした移動ニーズは、前項で整理したような貨物の基幹部分のニーズとは全く異なっており、これまでには岡山県矢掛町においてタクシーで荷物を運ぶ仕組みが認可を受けたのみとなっている。

そこで、矢掛町の事例も踏まえ、かけもち制度の枠組みを活用し、旅客、貨物それぞれの運送においてドアツードアでのサービスを提供するタクシーと荷物の戸口配送の連携方策について検討した。

タクシーを活用して荷物を運ぶ仕組み（案）を次ページの図 4-5 に、配送車両に旅客を乗せる仕組み（案）を図 4-6 に整理した。

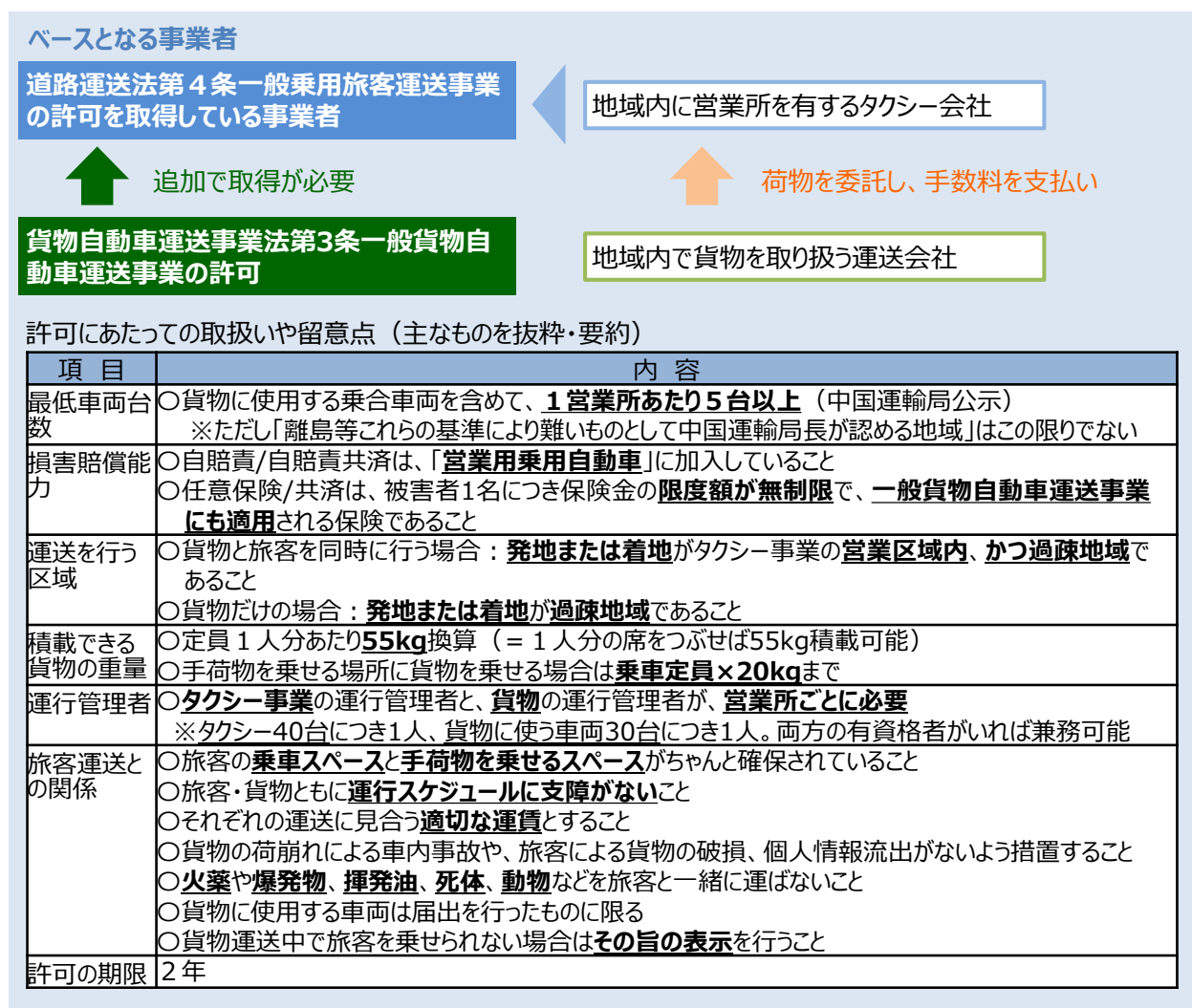
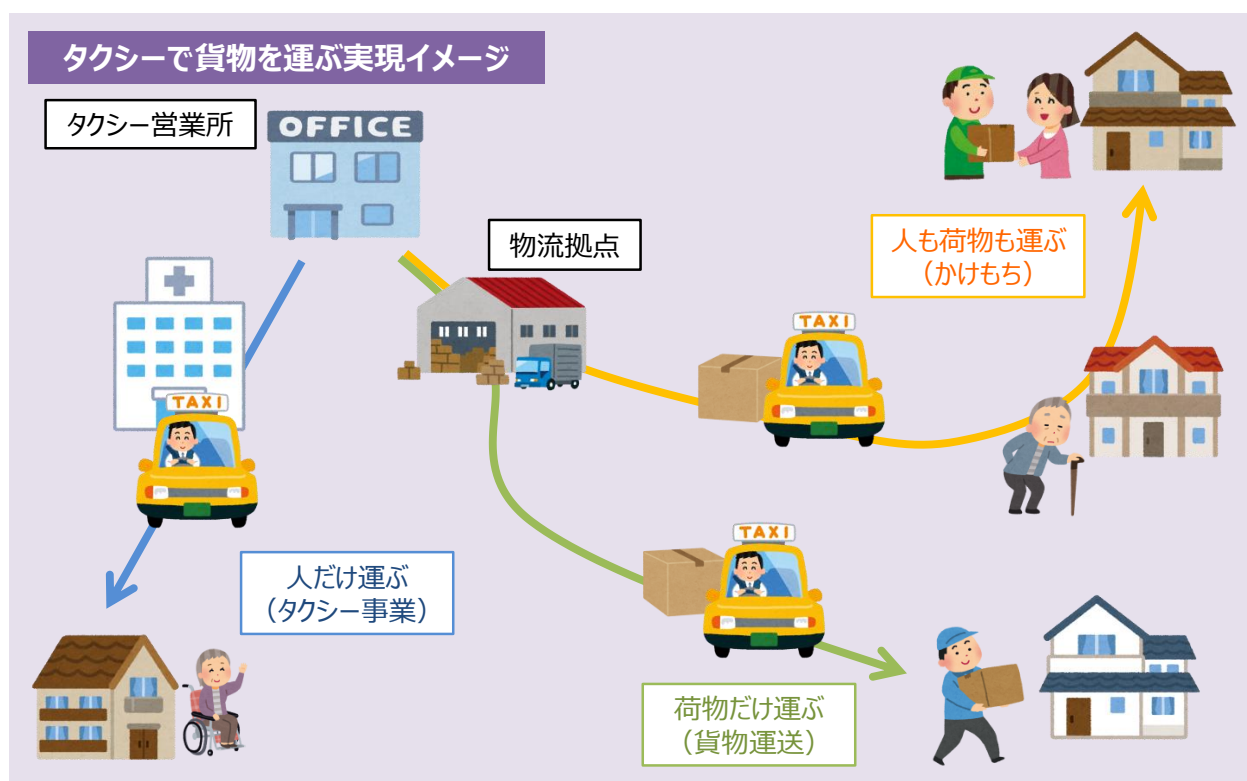
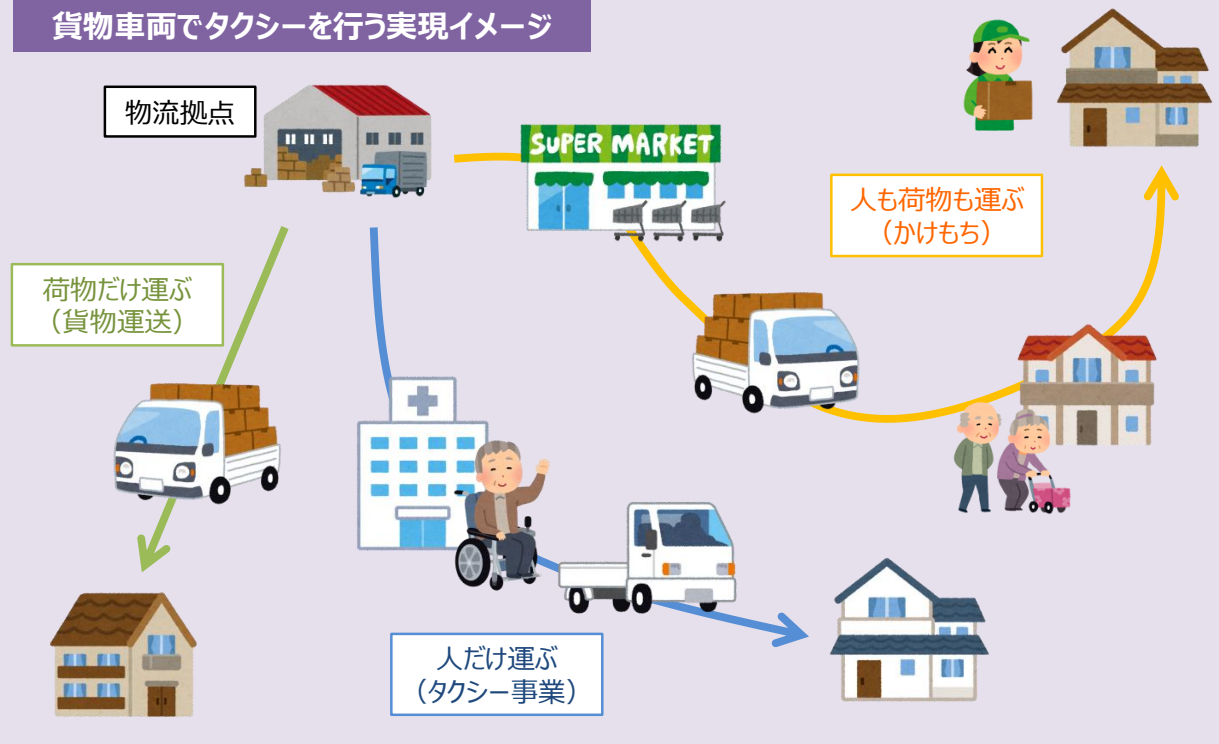


図 4-5 タクシーを活用して荷物も運ぶ仕組み (案)

貨物車両でタクシーを行う実現イメージ



ベースとなる事業者

貨物自動車運送事業法第3条一般貨物自動車運送事業の許可を取得している事業者

地域内で配送を行う運送会社

追加で取得が必要

競合関係となるため調整が必要

道路運送法第4条一般乗用自動車運送事業の許可

地域内で営業を行うバス・タクシー会社

許可にあたっての取扱いや留意点（抜粋・要約）

項目	内容
最低車両台数	○タクシー事業に使う貨物車両を含めて、 1営業所あたり5台以上 （長門市の場合。中国運輸局公示で定められている）
損害賠償能力	○自賠償/自賠償共済は「 普通貨物自動車(営業用) 」または「 小型貨物自動車(営業用) 」に加入 ○任意保険/共済は、旅客自動車運送事業賠償基準告示で定める基準に適合するものに、 計画車両全てが加入する計画があること
運送を行う区域	○タクシー事業を行おうとする営業区域の中に過疎地域が含まれていること ○旅客運送を行う場合、 発地又は着地がタクシーの営業区域内かつ過疎地域 であること
運行管理者	○ 貨物 の運行管理者と、 タクシー事業 の運行管理者が、 営業所ごとに必要 ※ タクシー車両40台につき1人、貨物車両30台につき1人 。両方の有資格者がいれば兼務可能
貨物運送との関係	○旅客の 乗車スペースと手荷物を乗せるスペース がちゃんと確保されていること ○旅客・貨物ともに 運行スケジュールに支障がないこと ○それぞれの運送に見合う 適切な運賃 とすること ○貨物の荷崩れによる車内事故や、旅客による貨物の破損、個人情報流出がないよう措置すること ○ 火薬や爆発物、揮発油、死体、動物 などを旅客と一緒に運ばないこと ○貨物に使用する車両は届出を行ったものに限る ○貨物運送中で旅客を乗せられない場合は その旨の表示 を行うこと
許可の期限	2年

※ 許可の取扱いなどについて、詳しくは平成29年8月7日自動車局「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可等の取扱いについて」を参照すること

図 4-6 貨物車両に旅客を乗せる仕組み（案）



中国運輸局自動車交通部
岡山運輸支局

平成30年1月16日

全国初！
タクシーで荷物を運びます！
～貨客混載輸送の認可について～



中国運輸局（川中邦男局長）は、平成30年1月16日付けで（株）二葉観光運輸（岡山県小田郡矢掛町 代表取締役 頼正宏志 法人番号 6260001018704）に対し、全国初となる貨客混載輸送の認可を行いました。

この認可により、今後、当該事業者はタクシー車両による貨物自動車運送事業を行うことが可能となります。（JA倉敷かさやの運営する「矢掛宿場の青空市きらり」への農産物の出荷などをタクシーで行うことを検討中）

なお、認可書交付式につきまして、下記のとおり行います。

記

1. 交付日時 平成30年1月18日（木） 10時から
2. 場 所 岡山運輸支局 2F
岡山市北区富吉5301-5
3. 取 材 等 認可書交付式は、撮影可能です。希望される方は、前日の17時まで
に岡山運輸支局までご連絡ください。

国土交通省では、自動車運送業の担い手を確保するとともに、過疎地域等における人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、一定の条件のもとで、旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」を行うことができるよう制度を改正しました。（平成29年8月7日改正、9月1日施行）



（株）二葉観光運輸
本社営業所

貸切バス（14 両）
タクシー（8 両）
トラック（11 両）事業を
兼業しています。

【お問い合わせ先】

中国運輸局自動車交通部貨物課 竺原（じくはら）・音谷（おとだに）

TEL：082-228-3438 FAX：082-228-3452

中国運輸局岡山運輸支局輸送・監査担当 出口（いでぐち）・増村

TEL：086-286-8122 FAX：086-286-8147

(5) クロスセクター効果を示す方法

1) 趣旨

これまでに述べてきたように、高齢者等が公共交通を利用すること自体が、健康増進や介護予防につながるなど、公共交通を確保することによる効果は福祉等他の分野にまで及ぶと想定される。

しかし、各自治体等において、公共交通の確保維持に係る予算を確保しようとするにあたり、財政当局との折衝にあたり、交通分野のみでの説明に留まるなど、他分野への効果を踏まえた展開を行えていない現状がある。

また、国においても、地域公共交通確保維持改善事業に係る財務省等との折衝においても、その他分野への効果について説明が十分となっておらず、地域の求める予算が十分に確保できないといった状況にもつながっている。

そこで、公共交通の確保維持に係る取組の推進や、事業に係る予算の確保をより円滑にするため、福祉等の他分野に波及する公共交通確保維持の意義や効果について発信していく手法が必要となる。

2) 効果の説明にあたっての考え方と課題

公共交通を確保することによる効果について、財政当局との折衝や対外的な説明を行うにあたり、主に①予算削減の面と②他への波及効果の面から考えることができる。そこで、この両面について、考え方や課題等を整理した。

No.	考え方	課題等
①	○公共交通を確保維持することで、他の分野の予算を削減できる/不要になる。 例) 公共交通を利用することで健康増進につながり、医療費や社会保障費の抑制につながる 例) 路線バスがあるため、新たにスクールバスを走らせる必要がない など	課題1：公共交通を確保することで、どの分野のどのような施策に影響を与えるのか整理する必要がある。 課題2：効果算出のベースとなる各分野の予算/決算額を施策ごとなど細かく整理する必要がある。
②	○公共交通を確保維持することで、他の分野で効果が発生する/相乗効果がある。 例) 路線バスがあることでスクールバスなどを新たに走らせる必要がない 例) 普段から自家用車でなく公共交通を使うことで医療費などの削減につながっている など	課題3：交通以外にも多様な要因が想定されるため、一定程度の想定を許容する必要がある。

課題1 影響を受ける分野・施策を網羅的に把握する必要がある

- 公共交通の確保により生じる効果は、その自治体の地域特性や施策の内容などによって異なる。
- また、交通部署の担当者から、他部署でどのような施策が行われているのかが把握しきれないケースも想定される。

- 各自治体が選択できるよう、予め効果のあると想定される分野や施策内容について網羅的に整理しておくことが重要。
- 国が先導し、各地の施策展開状況などを踏まえた網羅的な整理・分析が必要。

課題2 各分野の予算・決算額を細かく整理しておく必要がある

- 自治体によって公表されている予算額/決算額のまとめ方が異なり、分析しようとしても、福祉でひとくくりにされているなど、具体的な施策の所要予算等が分からない場合がある。
- 担当部署に都度照会しては事務負担の増加となる。

- 公共交通の確保により影響を受けると想定される予算については、予め部署間で連携し、その予算額の推移を経年で整理しておくことが重要と考えられる。
- 交通による効果だけでなく、例えば福祉の予算が地域活性化につながるなど、他分野間での相互影響はたぶんに想定されるため、関係部署全体のメリットになると考えられる。

課題3 一定程度の想定を許容した手法の確立が必要

- いずれの分野においても、公共交通以外の多様な影響が想定される。
- 一定程度の仮定を置いた上で整理する場合、その説得力をどれだけ持たせることができるかが重要となる。

- いくつかの自治体をモデルに一定の分析と対外的な説明等を行い、実績を積み上げていくことが重要。
- 大学等の研究機関と連携し、研究の観点から進めていくことも考えられる。※

※参考：西村和記・土井勉・喜多秀行：「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値－クロスセクターベネフィットの視点から－」土木学会論文集 D3（土木計画学）2014 年

（６）協議体の連携・活用方法

１）基本的な考え方

これまで述べてきたとおり、交通と福祉は密接に関わっており、そのニーズが重複するケースが多くあることが想定される。

両分野ともに、地域を巻き込んだ協議組織を設ける制度があり、これらを別々で実施するのではなく、連携し、双方のニーズの吸い上げや各種情報の浸透、意識づけなどに活用することで、地域の負担を軽減しつつ有用な連携が図れると考えられる、

なお、総合事業のガイドラインにおいても、公共交通に係る協議会及び協議体・地域ケア推進会議との連携について記載されている。

介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン P.39

○また、地方公共団体（都道府県、市町村）が中心となり、交通事業者・道路管理者・利用者・学識経験者等から成る公共交通に関する協議会が設置されているので、交通部局と福祉部局による検討を進めた上で、

- ・市町村の介護保険担当職員や生活支援コーディネーター等が、上記の公共交通に関する協議会へ参加し、把握しているニーズを伝え、公共交通施策における検討を共に行う
- ・協議体や地域ケア推進会議に公共交通部局担当者を参画させ、地域における移動に関するニーズへの対応を共に検討する

等の地域の実情に応じた段階的な連携の強化を図ることが効果的である。

２）各分野における協議組織（主なもの）

交通、福祉の両分野における協議組織について、主要なものを下記に示す。

分野	協議組織	概要・範囲
交通	地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会	・自治体全体の公共交通体系等について協議する ・自治体や交通事業者、道路管理者、利用者等の代表者が出席
	道路運送法に基づく地域公共交通会議	・地域の実情やニーズに応じた適切な「地域公共交通」について、関係者間の議論・合意形成 など
	道路運送法に基づく運営協議会	・NPO 等による自家用有償運送に係る協議等を実施 ・取組を行う地域ごとに設置
福祉	介護保険運営協議会	・地域全体の介護保険事業計画や介護保険特別会計の事業運営や協議を実施
	地域ケア会議	・介護保険法（第 115 条の 48 第 1 項、第 2 項）に基づき、市町村が包括的・継続的ケアマネジメント事業の効果的な実施のため設置し、個別ケースの検討と地域課題の両方を検討
	生活支援体制整備事業における協議体（以下「協議体（福祉）」という。）	・市町村、地域包括支援センター等の行政機関、コーディネーターのほか、NPO 法人、社会福祉法人、社会福祉協議会、地縁組織、協同組合、民間企業、ボランティア団体、介護サービス、事業者、シルバー人材センター等の地域の関係者で構成 ・中学校区を基本として設置

3) 想定される連携方法とその効果

前項で整理した交通に係る協議組織のうち、近年、地域公共交通網形成計画の策定が各地で進んでいることを鑑み、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会（以下「協議会（交通）」という。）について、現状の課題として以下のようなことが考えられる。

- 地域全体の計画（形成計画等）を協議・検討・策定しても、住民まで浸透しない
 - ※個別の地域は全体の計画よりも、当該地域の交通がどうなるのかが重要
- 各地域の細かなニーズを把握するため調査等を実施しても、十分にニーズを拾いきれているかどうか分からない

これらを踏まえ、協議会（交通）と協議体（福祉）との連携方法について検討した。

①協議体（福祉）で住民ニーズを吸い上げ、協議会（交通）へ報告

- 形成計画や再編実施計画の策定にあたり、地域のニーズ把握を、協議体（福祉）を通じて実施することができれば、求められる施策の展開や実態に即したサービス等を検討することが可能となる。
- なお、形成計画等は市域全体の計画となることから、自治体内の各協議体（福祉）に対し、統一のフォーマットを用意することで、意見の集約を行いやすくするなどの工夫が考えられる。
- また、本取組については、協議会（交通）に限らず、地域公共交通会議・運営協議会との関係においても活用することが可能である。

②形成計画等で定める個別施策実施にあたっての調整や地域との連携を協議体（福祉）を通じて実施

- 公共交通施策を実施する際や、MMなどの意識づけを行う上では、実施地域の住民等への周知・浸透をどのように行うかは大きなポイントとなる。
- また、持続的な公共交通の運営に向けては、地域との協働、地域による主体的な取組を促していくことが極めて重要である。
- しかし、一般的には交通は行政から提供されるものという認識が浸透しており、行政がWS等でコミュニケーションを図っても前向きな議論にはなりにくい。
- 一方、福祉の協議体においては、地域の具体的な課題に対して各者が連携して対応する素地ができているケースもあると考えられる。また、介護予防教室等も考慮すれば、高齢者が自分事として主体的に参加する場がすでにできている場合も多いと考えられる。
- このような組織、場では、地域の移動・公共交通をこれまでの課題や活動の延長として扱うことができる可能性が高く、前向きな検討、参加が促しやすいと考えられる。
- これらを踏まえ、協議体や関連する活動の場等を通じ交通施策を展開していくことは、有効な戦略になる可能性がある。

5. 公共交通利用促進と安全サポート車の普及促進を目的としたイベントの実施

5-1 イベントの概要

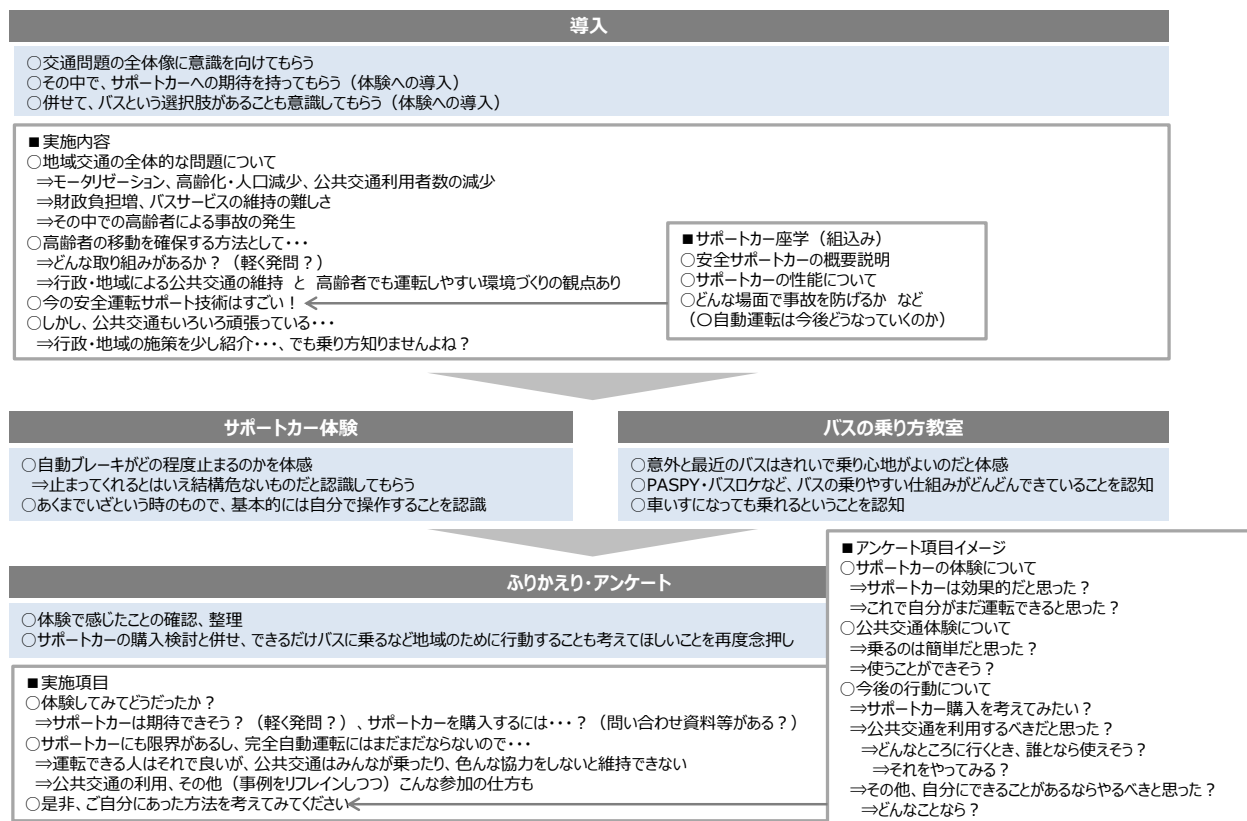
(1) イベントの目的

高齢運転者による事故を防止することは喫緊の課題である。中国地方においては 生活に車かが欠かせない地域も多く、車の安全性能を高める取組みと、運転免許証を返納しても移動できるような環境を実現する公共交通の充実を、車の両輪として進める必要がある。

主に高齢者をはじめとする運転に不安を持つ人々の移動手段の確保のための両輪として、公共交通の利用促進(モビリティ・マネジメント)と、安全サポート車普及啓発協議会(事務局:広島県警)が実施している安全運転サポート車体験試乗会を同時開催で行うことで、高齢者の安全で自立的移動支援の実現に向けた普及啓発を図ることを目的とする。

(2) イベントの基本コンセプト

本イベントは、以下のコンセプトで実施する。



5-2 開催概要

開催概要を以下に示す。

(1) 実施日

平成 30 年 2 月 20 日 (火) 10:00~12:30

予備日① : 2 月 22 日 (木) 10:30~13:00

予備日② : 3 月 9 日 (金) 10:00~12:30

(2) 実施会場

呉工業高等専門学校 (広島県呉市阿賀南 2-2-11)

(3) 実施主体

主催 : 安全運転サポート車 & 公共交通体験会実行委員会

※安全運転サポート車普及啓発協議会の取組の一環として行う取組と位置づけ

構成員 : 中国運輸局、広島県警察本部、呉市、呉工業高等専門学校、幸誠スバル販売(株)、

ダイハツ広島販売(株)、広島電鉄(株)、広島トヨタ自動車(株)、

(一社) 日本損害保険協会中国支部、(株)オリエンタルコンサルタンツ

協力 : (公社) 広島県バス協会

(4) 参加者数

100 名を想定 ⇒ 実施 : 80 名参加

(5) 参加者に対する保険

イベント内で生じた事故等による参加者の障害等に対応するレクリエーション保険に加入

(6) 申込み方法

○事前に配布したチラシにより、FAX または E-mail にて申込み

○申込者に対しては、事前に当日の受付時間などの案内を郵送予定

(2/16 発送予定。それ以降の申込者に対しては個別に電話等で必要事項を連絡)

※広報内容・配付チラシについては後述

(7) 雨天などによる中止・延期の判断について

○判断時期 : 前日 (2 月 19 日) 午前 10 時時点

○判断者 : 中国運輸局と県警本部において連絡調整

・中国運輸局より連絡 : 呉高専神田教授、呉市、オリコン

・県警本部より連絡 : ディーラー 3 社、損保協会

○参加者への連絡 : オリコンより、事前申込者に対して電話連絡

○当日参加予定者への対応

・中国運輸局、県警本部、呉市 H P 上に延期のお知らせを掲載

・校門付近に延期のお知らせの貼り紙

5-3 イベントプログラムの設計

5-3-1 イベントプログラムの全体の流れと各プログラムの位置付け

イベントプログラムは、冬季に主に高齢者を対象に実施することから、約2時間のプログラムで構成する。

表 5-1 プログラム全体の流れと位置付け（1／2）

時 間	内 容	場 所
10:00~10:05	開会あいさつ 【中国運輸局消費者行政・情報課 花野課長】	普通科棟 3 階講義室
10:05~10:10	座学：安全運転×公共交通利用＝健康 【呉工業高等専門学校 神田教授】 交通安全や公共交通利用に関する啓発を最新の研究成果も踏まえて話題提供する。	
10:10~10:20	座学：いきいきパスについて 【呉市介護保険課 大村主任】 高齢者等を対象とした移動支援のための割引乗車証「いきいきパス」の制度を説明する。	
10:20~10:30	座学：安全運転サポート車とは 【広島県警察本部 佐々木警部補】 安全運転サポート車の仕組みや性能の理解、限界等の正しい理解について解説する。	
10:30~10:35	座学：歩行者の交通安全について 【日本損害保険協会中国支部】 歩行時に巻き込まれやすい事故とその予防策について解説する。	
10:35~10:45	屋外会場に移動	—

表 5-2 プログラム全体の流れと位置付け（2 / 2）

時 間	内 容	場 所
10:45~12:20	安全運転サポート車 & 公共交通の体験会	呉高専屋外敷地 (東側エリア)
4 グループ に分かれ 20 分ずつ交 代 ※入替え 5 分	安全運転サポート車体験 体験 1 : 衝突被害軽減ブレーキの体験 【ダイハツ広島販売株式会社】 【幸誠スバル販売株式会社】 実際に車両に同乗（スタッフが運転）し、衝突被害軽減ブレーキの作動を体験する 体験 2 : ペダル踏み間違い時加速抑制装置 【広島トヨタ自動車株式会社】 駐車場に車両を停めた状況を想定し、アクセルを踏み間違えた場合の車両安全装置を体験する。	ブース① 又は ブース②
	体験 3 : バスの乗り方教室 【広島電鉄株式会社】 実際の車両（路線バス）を用いて、バスの車内設備やバリアフリー装置を説明する。	ブース③
	体験 4 : 呉市 & 損保協会 & バス協会 【呉市交通政策課、日本損害保険協会中国支部、広島県バス協会】 呉市内のバス路線（呉市）、損害保険制度やバスロケーションシステム「BUSit」の説明を行う	ブース④
		ブース⑤
12:20~12:30	アンケート 効果測定のためのアンケートを行う。	休憩所テント
12:30	閉会	

5-3-2 会場レイアウト

会場については、座学は収容人数、設備（マイク等の音響施設や液晶プロジェクター）を考慮し、呉高专内の教室（普通科棟3F・大講義室）を用いた。体験コーナーは安全性や見通し、人が立ち入ることがない等の点を考慮し、安全運転サポート車の体験スペースを設定した。その後全体の動線を中心にバス乗り方教室や各種説明のブースを設けた。

会場間の移動は、誘導スタッフを配置した。

なお、駐車場は約60台分を用意し、関係者を合わせて9割程度の埋まり具合であった。

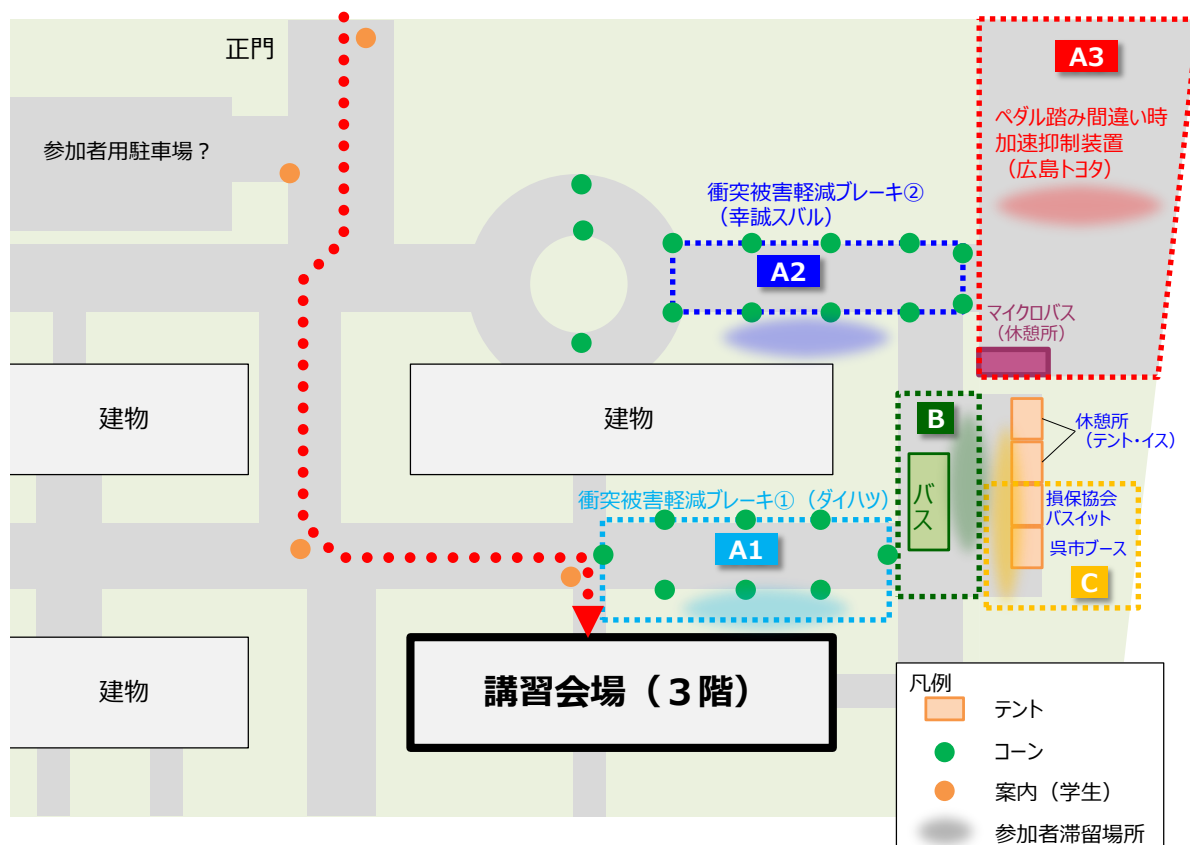


図 5-1 会場レイアウト

5-3-3 具体展開プログラム

(1) 当日のタイムライン

当日のタイムライン（計画）を次ページに示す。

表 5-3 イベント実施のタイムライン

		備考	前日	8:30	8:35	9:30	10:00	10:05	10:10	10:20	10:30	10:35	10:45	11:10	11:35	12:00	12:20	12:30	12:30～	
			準備	準備		受付開始	開会	座学 (公共交通)	座学 (呉市)	座学 (サボカー)	座学 (損保)	休憩 ・移動	体験 1	体験 2	体験 3	体験 4	アンケート	閉会	片付け	
場所			—	休憩テント 付近	屋外	3 階講義室						移動	屋外				呉市・損保・休憩テント		講義室・屋外	
参加者グループ A1		・事前に応募 の団体を考 慮してグルー プ分け ・配布資料に ネックストラ ップを準備				受付	開会	座学 (公共交通)	座学 (呉市)	座学 (サボカー)	座学 (損保)	移動 ＋トイレ	自動ブレーキ	ペダル踏み間違い	バス乗り方教室	呉市＋損保＋ バス協	アンケート 記入	閉会		
参加者グループ A2													ペダル踏み間違い	自動ブレーキ	呉市＋損保 ＋バス協	バス乗り方教室				
参加者グループ B1													バス乗り方教室	呉市＋損保 ＋バス協	自動ブレーキ	ペダル踏み間違い				
参加者グループ B2													呉市＋損保 ＋バス協	バス乗り方教室	ペダル踏み間違い	自動ブレーキ				
広島県警				集合 ・挨拶	サボカーエリア設営						出演		グループ A1・A2 対応	グループ B1・B2 対応				サボカーエリア 撤収		
幸誠スバル販売(株)					サボカーエリア設営															
ダイハツ広島販売(株)					サボカーエリア設営															
広島トヨタ自動車(株)					サボカーエリア設営															
広電						バスの乗り方教室設営								グループ B1・B2 対応	グループ A1・A2 対応			バス乗り方教室撤収		
呉市						呉市・損保・バス協ブース設営					出演							あいさつ	呉市・損保・バス 協ブース撤収	
損害保険協会												出演								
バス協会																				
運輸局	A								あいさつ						適宜巡回					マスコミ対応
	B							進行					移動アナウンス	進行・ローテーションの案内（11:05/11:30/11:55）			集合アナウンス ・アンケート説明	進行	講義室撤収	
	C					講義室会場設営 (貼り紙、資料配布等)	受付						グループ A 誘導補佐	グループ A 誘導補佐						
呉高専	神田教授			テント ・イス 設営				出演					適宜巡回			アンケート説明 (間に合う場合)		マスコミ対応		
	学生 スタッ フ	A			正門準備	正門誘導（車）	引き続き誘導（正門）						サボカーエリア手伝い			駐車場出庫時の安全確認				
		B			乗り方教室設営手伝い	正門誘導（歩行者等）							乗り方教室・呉市ブース手伝い			アンケート・パン配布、回収		バス乗り方教室撤収		
		C			駐車場準備 (カラーコーン等)	駐車場誘導	引き続き誘導（駐車場）						サボカーエリア手伝い			駐車場出庫時の安全確認				
		D			呉市ブース設営手伝い	ルート案内 1	引き続き誘導（校舎入口付近）						乗り方教室・呉市ブース手伝い			アンケート・パン配布、回収		呉市ブース撤収		
		E			駐車場準備 (カラーコーン等)	ルート案内 2						グループ A 誘導	グループ A 誘導					受付撤収		
		F			・受付設置 ・講義室への誘導貼紙	資料配布						グループ A 誘導	グループ A 誘導					受付撤収		
		G				資料配布						グループ B 誘導	グループ B 誘導					講義室撤収		
		H				資料配布						グループ B 誘導	グループ B 誘導					講義室撤収		
					準備状況の確認補助			タイムキーブ・講義室内全体補助							タイムキーブ・全体管理補助			質疑対応補助		全体片付け補助
オリコン	A			準備状況の確認			趣旨説明	タイムキーブ					各巡終了 5 分前案内（11:00/11:25/11:50/12:15）			質問等に適宜 対応		全体片付け		
	B			準備状況の確認			写真撮影、録音					タイムキーブ、写真撮影、録音、PC 操作補助								
	C		・PC・プロジェクタ等セッティング ・録音準備	受付	PC 操作補助					グループ B 誘導補佐	グループ B 誘導補佐									
	D		・室内貼り紙	受付	写真撮影、録音						適宜巡回									

(2) 準備物等

表 5-4 準備物一覧

場所・シーン	準備物・用途	数量	準備者
校門付近	・会場ブラカード（校門案内の学生が手持ち）	1	呉高専でラミネート
駐車場・途中経路	・カラーコーン	18～	呉高専
	・ビニールひも	1	オリコン
	・経路案内貼り紙（校舎 1 階/3 階 EV 前）	計 2～4	呉高専でラミネート
受付	・受付貼り紙	1	オリコン
	・受付リスト（50 音で 3 グループ程度に分割）	一式	オリコン
	・筆記用具、蛍光ペン、カッター、ガムテ	5 程度	オリコン
講義室	配布資料（印刷物）	—	—
	プログラム、体験会レイアウト	120	オリコン
	座学（公共交通について）配布資料	120	呉高専
	座学（サポカーについて）配布資料	120	県警本部
	グループ分け用ネクストラップ（2 色×①②）	120	オリコン
	（あれば）呉市配布資料	120	呉市（あれば）
	（あれば）ディーラーカタログなど	120	ディーラー（あれば）
	封筒	120	運輸局
	・講演用 PC	1	呉高専
	・講演用データ	一式	各自 USB などで持参
	・カイロ	一式	オリコン
	・のりたろうクリアファイル	100	運輸局
	・のりたろう消しゴム	100	運輸局
	・ハサミ・テープ類	一式	呉高専
	・マイク	1	呉高専
	・レーザーポインター	1	呉高専
	・ビデオカメラ	2	呉高専
	・デジカメ	2	呉高専
体験会全般	・誘導用ブラカード（A1,A2,B1,B2 の 4 種） ⇒各グループに案内担当学生を貼り付け手持ち	各 1	呉高専でラミネート
	・拡声器	3	呉高専
	・ポータブルワイヤレスマイク+スピーカー	1	呉高専
	・デジタルビデオカメラ	2	呉高専
	・三脚	2	呉高専
	・デジタルカメラ	1	呉高専
サポカーエリア	・衝突被害軽減ブレーキ体験車両①	1	ダイハツ
	・衝突被害軽減ブレーキ体験車両②	1	幸誠スバル
	・ペダル踏み間違い時加速抑制装置体験車両	1	広島トヨタ
バスの乗り方教室	・バスなど乗り方教室用資機材	一式	広電
	・車イス	2	呉高専
	・電源ドラム	3	呉高専
	・HDMI ケーブル	1	呉高専
	・Lightning-HDMI 変換コネクタ	1	呉高専
	・液晶モニター(27inch)	1	呉高専
呉市+損保ブース	・テント	2	呉高専
	・椅子	10～	呉高専
	・テーブル	2～	呉高専
休憩ブース	・テント	2	呉高専
	・椅子	50～	呉高専
	・テーブル（アンケート記入台にも活用）	8	呉高専
	・マイクロバス（休憩用として解放）	1	呉高専
	・アンケート	120	オリコン
	・鉛筆またはペン（アンケート回答用）	120	オリコン
	・バインダー（アンケート用）	70+10	オリコン+呉高専
	・事務局名札（ストラップ型）	30 程度	オリコン
その他	・司会シナリオ	1	オリコン
	・スタッフジャンパー（運輸局スタッフ用）	10	運輸局

(3) 経路案内プラカード

円滑な案内誘導のため、構内の掲示用に作成、配置した。

表 5-5 準備物一覧

会場入口（校門） 学生手持ち	関係者車両ダッシュボード用（複数用意）
安全運転サポート車 & 公共交通体験会 会場	安全運転サポート車 & 公共交通体験会 関係者車両
校舎 1 階エレベータ前	校舎 3 階エレベータ前
安全運転サポート車 & 公共交通体験会 3 階へお上がり下さい	安全運転サポート車 & 公共交通体験会 受け付けはこちら 
受付前	
受付 安全運転サポート車 & 公共交通体験会	

(4) 各グループ誘導用カード

当日な円滑な案内誘導のため、参加者を4グループに分けた。参加者は指定されたグループの番号を書いたネームシートをネックストラップにかけて移動するとともに、案内誘導スタッフがカードを持って誘導した。

表 5-6 誘導用カード

Aグループストラップ/Aグループ付添者用	
A1	A2
Bグループストラップ/Bグループ付添者用	
B1	B2

5-4 広報の展開

(1) 基本的考え方

今回実施したイベントのターゲットは市民であるが、特に主なターゲットは会場に近い高齢層と考えられる。今後、同様の事業を展開する場合の持続可能性を考慮し、できるだけコストを要しない方法を設計し、実施した。

(2) 展開手法

広報は主に以下の方法で実施した。

- ・ 運輸局等での記者発表・ホームページ掲載
- ・ チラシの作成
- ・ 県警からの周知
- ・ 呉市広地区・阿賀地区での自治会会長集会に出向いて説明

表 5-7 記者発表の実施日

実施日	実施機関	備考
平成 30 年 1 月 30 日 (火)	中国運輸局	合同庁舎記者クラブ
平成 30 年 2 月 13 日 (火)	県警本部	

表 5-8 ホームページでの掲載日

掲載日	実施機関	備考
平成 30 年 1 月 30 日 (火)	中国運輸局	記者発表に合わせて記者発表資料を掲載
平成 30 年 1 月 31 日 (水)	呉市	HP に募集案内を掲載

表 5-9 自治会会長集会での説明実施日

実施日	実施機関	備考
平成 30 年 2 月 8 日 (木)	呉市・呉高専	広支所において地域住民への周知を依頼
平成 30 年 2 月 13 日 (火)	呉市・中国運輸局	阿賀支所において地域住民への周知を依頼

※配布チラシは次ページ参照

呉地域にお住まいの皆様へ

安全運転サポート車&公共交通体験会

参加者募集！

参加
無料！

交通事故のリスクを下げるため、身近になってきた**安全運転サポート車**を体験してみませんか？

健康に気を付けたい人や、将来運転が**不安**になったときに役立つ**バスの乗車体験**もできます！

日頃の移動手段についてみんなで**楽しく考えましょう！** <普段着など楽な格好での参加でOK>

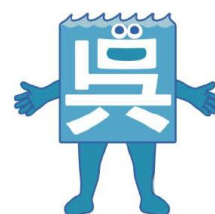
安全運転サポート車の体験



バスの乗り方教室



「呉氏」も登場！



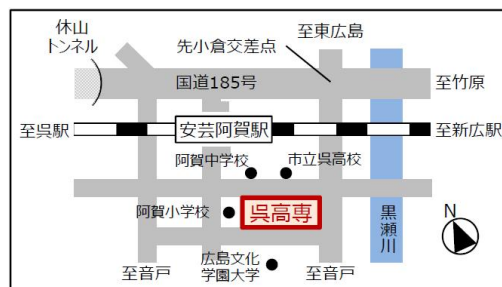
日程 平成30年 **2月20日** (火)

時間 10:00~12:30

会場 呉高専敷地内

内容 安全運転サポート車体験、
バスの乗り方教室、座学

雨天の場合延期
(前日の夕方までにご連絡します)
予備日①: **2月22日(木)**
10:30~13:00
予備日②: **3月9日(金)**
10:00~12:30



参加定員 100名程度

お申込み 下記フォームに必要事項を記載の上、**FAX** 又は **E-mail** でお申し込みください。

※E-mailの方は、フォームにある事項をメール本文に直接記入してご送付ください。

安全運転サポート車&公共交通体験会実行委員会(事務局: ㈱オリエンタルコンサルタンツ)

FAX: **06-6479-0507** E-mail: **anzenidou@oriconsul.com**

お問合せ電話番号: **06-6479-2301** ※イベントの内容や申し込み方法などわからないことがあればお問い合わせ下さい

フリガナ			
代表者氏名	参加人数 (代表者含む)		人
住所			
電話番号	-	代表者の年齢	歳

※記入いただく個人情報は、本体験会の実施・ご連絡のみに使用いたします。利用目的以外に利用することはありません。

主催: 安全運転サポート車&公共交通体験会実行委員会(本実行委員会は、安全運転サポート車普及啓発協議会の取組の一環として行っています)
中国運輸局、広島県警察本部、呉市、呉工業高等専門学校
辛誠スバル販売㈱、ダイハツ広島販売㈱、広島電鉄㈱、広島トヨタ自動車㈱、(一社)日本損害保険協会中国支部、㈱オリエンタルコンサルタンツ

図 5-2 作成・配付したチラシ

平成30年1月30日

安全運転サポート車&公共交通体験会を開催します！

～産官学の連携による安全運転サポート車体験会と
バスの乗り方教室のコラボレーション企画＜広島県初＞～

高齢運転者による事故を防止することは喫緊の課題となっておりますが、中国地方においては生活に車が欠かせない地域も多く、車の安全性能を高める取組と、運転免許証を返納しても移動できるような環境を実現する公共交通の充実を、車の両輪として進める必要があります。

運輸局においては、これまでも関係者との連携により、バスの乗り方教室による公共交通の利用促進や、自動ブレーキ等を搭載した安全運転サポート車（通称「サポカー・サポカーS」）の普及促進を行ってきましたが、このたび、サポカーと公共交通を一度に体験できるイベントを、モビリティマネジメントや交通安全研究を手掛ける呉工業高等専門学校との広島県初めての産学官連携方式で開催いたします。

当日は、座学に加え、サポカーに乗車しての自動ブレーキ体験、路線バスの乗降、ICカード「PASPY」の使い方体験など身体を動かしながら楽しく学習できるプログラムをご用意しています。

当日取材を希望される方は、2月16日（金）までに裏面にご記入の上、ご連絡願います。

【イベント概要】

1. 日 時：平成30年2月20日（火）10：00～12：30
※予備日①：平成30年2月22日（木）10：30～13：00
予備日②：平成30年3月9日（金）10：00～12：30
2. 場 所：呉工業高等専門学校校内（呉市阿賀南2丁目2番11号）
3. 内 容：安全運転サポート車の性能について、自動ブレーキ等の体験、路線バスの乗降、ICカードの利用体験、車イスでの乗降、バス周囲の通行の安全 など
4. 実施体制：安全運転サポート車&公共交通体験会実行委員会（中国運輸局、広島県警察本部、呉市、呉工業高等専門学校、幸誠スバル販売㈱、ダイハツ広島販売㈱、広島電鉄㈱、広島トヨタ自動車㈱、㈱オリエンタルコンサルタンツ）



＜お問い合わせ先＞

中国運輸局 交通政策部 交通企画課
担当：北川・秋本
TEL：082-228-3495

図 5-3 中国運輸局によるプレス（1／2）

取材申し込みは下記にご記入の上、送付ください。

会社名	代表者名	連絡先	テレビカメラ の有無

送付先：安全運転サポート車&公共交通体験会実行委員会事務局

FAX：06-6479-0507

E-mail：anzenidou@oriconsul.com

問合先：中国運輸局交通政策部交通企画課

TEL：082-228-3495

※天候等の理由により、延期・中止とする場合に必要ですので、連絡先は必ずご記入ください。

<会場位置図>

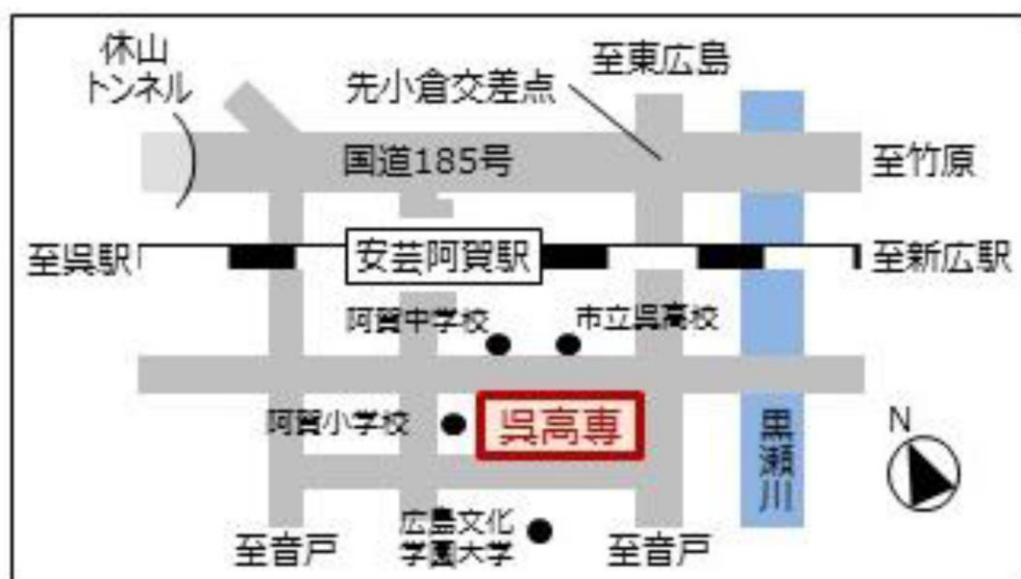


図 5-4 中国運輸局によるプレス（2 / 2）

記者発表

中国運輸局の記者発表資料をご紹介します。

〔構成：総務部広報対策官〕

中国運輸局の記者発表資料

区 分	発 表 の 概 要
■ 件 名	安全運転サポート車&公共交通体験会を開催します！ ～産官学の連携による安全運転サポート車体験会とバスの乗り方教室の コラボレーション企画！～
■ 種 別	資料配布
■ 発表・配布日時	平成30年1月30日（火） 14時00分～
■ 所管部課	中国運輸局 交通政策部 交通企画課
■ 担当者等	中国運輸局 交通政策部 交通企画課 北川（きたがわ）・秋本（あきもと） 電話：082-228-3495 FAX：082-228-3629
■ 概 要	高齢運転者による事故を防止することは喫緊の課題となっておりますが、中国地方においては生活に車が欠かせない地域も多く、車の安全性能を高める取組と、運転免許証を返納しても移動できるような環境を実現する公共交通の充実を、車の両輪として進める必要があります。 運輸局においては、これまでも関係者との連携により、バスの乗り方教室による公共交通の利用促進や、自動ブレーキ等を搭載した安全運転サポート車（通称「サポカー・サポカーS」）の普及促進を行ってきましたが、このたび、モビリティマネジメントや交通安全研究を手掛ける呉工業高等専門学校とも連携し、サポカーと公共交通を一度に体験できるイベントを全国で初めて開催いたします。 詳細については、別添PDFファイルをご覧ください。 詳細：PDFファイル(259KB)
■ PDFファイル	有 記事の詳細をPDFファイルでダウンロード >> 



国土交通省 中国運輸局

〒730-8544 広島市中区上八丁堀 6-30 広島合同庁舎 4号館

Chugoku Transport & Tourism Bureau



Copyright(C) Since 1999 Chugoku District Transport Bureau

図 5-5 中国運輸局ホームページへの掲載内容



呉市
Kure City Official Website

▶ はじめての方へ ▶ Foreign language ▶ サイトマップ ▶ お問い合わせ
背景色

白

黒

青

文字サイズ

標準

拡大

[メインページへ戻る](#)

[くらし情報](#)

[しごと情報](#)

[観光情報](#)

[市政情報](#)

[検索コーナー](#)

[検索](#)

[分類でさがす](#)

[組織でさがす](#)

[目的でさがす](#)

[カレンダーでさがす](#)

[地図でさがす](#)

現在地
[トップページ](#) >
[組織で探す](#) >
[交通政策課](#) >
安全運転サポート車 & 公共交通体験会 参加者募集中


安全運転サポート車 & 公共交通体験会 参加者募集中


掲載日：2018年1月31日

交通事故のリスク低減のために安全サポート車の体験をしてみませんか。
将来の運転について不安に感じていらっしゃる方向けにバスの乗車体験会も実施します。
体験会を通じて、日ごろの移動手段についてみんなで楽しく考えましょう。

- ・ 日程：平成30年2月20日(火) ※
- ・ 時間：10時00分～12時30分
- ・ 会場：呉高専敷地内
- ・ 内容：安全サポート車体験，バスの乗り方教室，座学
- ・ 参加定員 100名程度

※雨天の場合順延
中止の場合は前日，夕方までにご連絡します。
予備日(1)2月22日(木曜日)10時30分～13時00分
予備日(2)3月 9日 (金)10時00分～12時30分

- ・ [お申し込みチラシ](#) [[PDFファイル/758KB](#)]
- ・ お申し込みは添付のチラシにて，FaxまたはE-mailでお申し込みください。
- ・ **申込窓口** 安全運転サポート車 & 公共交通体験会実行委員会（事務局：(株)オリエンタルコンサルタンツ）
Fax：06-6479-0507 E-mail：anzenidou@oriconsul.com

・ **お問い合わせ電話番号 06-6479-2301（実行委員会事務局）**
0823-25-3062（呉市交通政策課）

Get
ADOBE® READER®

PDF形式のファイルをご覧いただく場合には、Adobe社が提供するAdobe Readerが必要です。
Adobe Readerをお持ちでない方は、バナーのリンク先からダウンロードしてください。（無料）

このページに関するお問い合わせ先

[交通政策課](#)
〒737-8501 広島県呉市中央4丁目1-6 本庁舎6階 企画G Tel：0823-25-3239 Fax：0823-24-9645
[メールでのお問い合わせはこちら](#)

[前のページに戻る](#)

[このページのトップ](#)

[リンク・著作権・免責事項](#) |
[個人情報保護](#) |
[アクセシビリティ](#) |
[広告掲載について](#) |
[関連リンク](#) |
[お問い合わせ](#)



呉市役所
法人番号 9000020342025

〒737-8501
広島県呉市中央4丁目1番6号
Tel：0823-25-3100(代表) | Tel：0823-25-3590（夜間・休日／宿直室）
市役所の開庁時間：月曜から金曜 午前8時30分から午後5時15分まで （土曜・日曜・祝日・年末年始を除く）

Copyright © Kure City All Rights Reserved.

図 5-6 呉市ホームページへの掲載内容

5-5 事業の実施

イベント事業は平成 30 年 2 月 20 日に予定通りに実施した。雨の心配があったものの、好天に恵まれ、比較的穏やかな気象であった。当日の様子を以下に示す。

会場の様子（講義）



講習の様子（呉高専・神田教授）



講習の様子（広島県警）



講習の様子（日本損害保険協会）



誘導の説明



自動ブレーキ体験の様子（ダイハツ車）



車両の説明を行うディーラー担当者



バス乗り方の説明



車椅子での乗車体験



自動ブレーキ体験の様子（スバル車）



踏み間違いブレーキ体験の様子（トヨタ車）



バス路線網についての説明



呉市ゆるキャラ「呉氏」も登場



パトカーの見学も実施



5-6 事後の報道

イベント実施後には、呉市の公式 SNS や、呉高专からの情報発信が行われた。



図 5-7 呉市フェイスブックページ

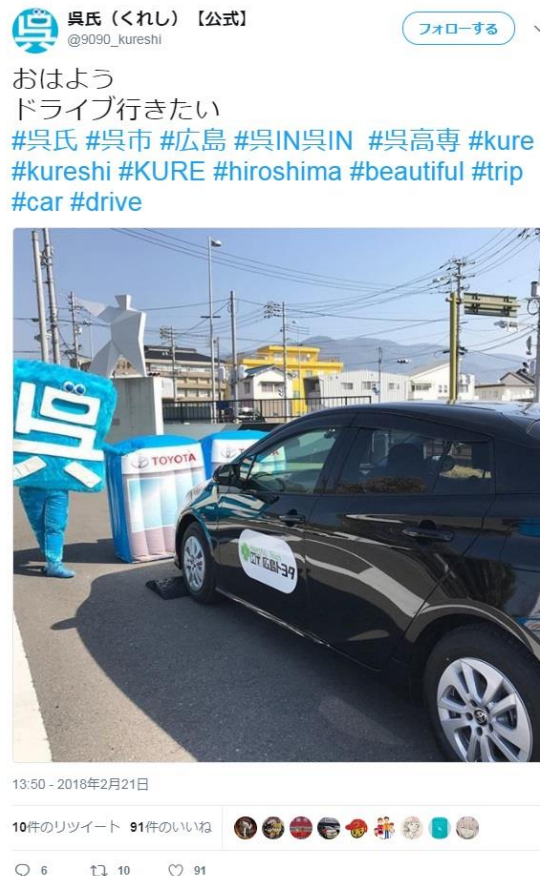


図 5-8 呉氏ツイッター

全国初！「産学官連携型」安全運転サポート車&公共交通体験会を開催しました！

担当：総務課

2月20日（火）、呉高専構内にて、安全運転サポート車&公共交通体験会を開催しました。

この体験会は、近年普及が進む自動ブレーキ等を搭載した安全運転サポート車を正しく理解し、心身の健康により移動ができるように公共交通の利用促進を図るプログラムです。「安全な移動」と「自律的な移動」の双方ができる社会の実現が不可欠であり、このようなテーマの研究を手がける呉高専で実施することになりました。

当日は約80名の一般参加者、約30名の学生と教職員が参加しました。

前半は講義形式で、広島県警、呉市、日本損害保険協会からの話題提供に加え、呉高専からもこのテーマに関する研究を手がける環境都市工学分野 神田教授から、最近の研究の知見に基づく話題提供をいたしました。



後半は屋外での乗車体験。自動車ディーラーが用意した車両に実際に乗車し、「衝突被害軽減ブレーキ」や「踏み間違い防止装置」を搭載した車両の動きを確かめました。



また、呉市の公共交通について、呉市役所からは公共交通ネットワークや運賃制度の説明を、広島電鉄からは実際にバス車両を持ち込み、バスの乗り方の説明がありました。また広島県バス協会からは、バスの位置情報がわかる「BUSit」の説明がありました。



参加された方からは、「楽しい体験会だった」と高い評価をいただきました。またメディアからの関心も高く、地元ケーブルテレビのほか、専門紙などの取材も多数ありました。

図 5-9 呉高専日誌

5-7 評価の実施

5-7-1 調査の概要

(1) アンケートの目的

高齢運転者による事故を防止することは喫緊の課題となっているが、高齢者をはじめとした地域の方々の自律的な移動環境の確保はきわめて重要である。今回の事業では、安全性向上に対する認識を高める「安全運転サポート車」の体験と、過度に自動車に頼らない移動を促進する「公共交通体験会」を同時に開催した。これら2つの事業を同時に実施した効果の計測を目的として、アンケートを実施した。

(2) アンケートの実施概要

アンケート調査は、「安全運転サポート車&公共交通体験会」の実施中、屋外での体験時に実施した。調査員が被験者に調査票を手渡し、その場で回答を得た。約80名の参加者に対し、74名の回答があり、ほぼ全員から回答が得られた。

(3) 調査票の作成

アンケート調査は、個人属性のほか、普段の活動状況把握を目的とした外出頻度の把握、イベント実施による意識の変容状況を尋ねた。また今後外出を促進させる方策を検討する上での参考となるように、地域活動やコミュニティ活動に関する質問を加えた。

当日用いた調査票を次ページに示す。

アンケートのご協力をお願いします

安全運転サポート車&公共交通体験会実行委員会

問1 性別、年齢、郵便番号等を教えてください。

性別	☐ 男性 ☐ 女性	年齢	歳	郵便番号	
自宅最寄りの駅・バス停	わからない場合は空白			ご職業	

問2 以下の外出は、どのくらいの頻度でされていますか？

車での外出	☐ ほぼ毎日 ☐ 週に数回 ☐ 週に1回 ☐ 月に1～2回 ☐ ほぼしない
電車・バスでの外出	☐ ほぼ毎日 ☐ 週に数回 ☐ 週に1回 ☐ 月に1～2回 ☐ ほぼしない
近所への買い物	☐ ほぼ毎日 ☐ 週に数回 ☐ 週に1回 ☐ 月に1～2回 ☐ ほぼしない
呉中心部に買物	☐ ほぼ毎日 ☐ 週に数回 ☐ 週に1回 ☐ 月に1～2回 ☐ ほぼしない
病院・薬局	☐ ほぼ毎日 ☐ 週に数回 ☐ 週に1回 ☐ 月に1～2回 ☐ ほぼしない
仲間内の会合	☐ ほぼ毎日 ☐ 週に数回 ☐ 週に1回 ☐ 月に1～2回 ☐ ほぼしない

問3 以下の質問について、当てはまるものにご回答をお願いいたします。

今回の体験会で、安全運転に対する意識が高まったと思う	当てはまらない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ どちらでもない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ あてはまる
今回の体験会で、安全サポート車に買い換えて見てもよいと思うようになった	当てはまらない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ どちらでもない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ あてはまる
バスの乗り方体験会を通じ、ふだんからバスや電車に乗ろうと思うようになった	当てはまらない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ どちらでもない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ あてはまる
自分で運転できなくなったら、バスや電車に乗ろうと思うようになった	当てはまらない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ どちらでもない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ あてはまる
近所の方や仲のいい方と一緒にバスや電車で行けるイベントがあれば参加したい	当てはまらない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ どちらでもない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ あてはまる
自治会や地域の活動には参加するように心がけている	当てはまらない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ どちらでもない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ あてはまる
ふだんからできるだけ体を動かすように心がけている	当てはまらない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ どちらでもない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ あてはまる
近所で住民同士が助け合って送迎を行っていたら、運転手として協力しても良いと思う	当てはまらない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ どちらでもない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ あてはまる
周りの方から、活動的だと言われることが多い	当てはまらない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ どちらでもない ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ あてはまる

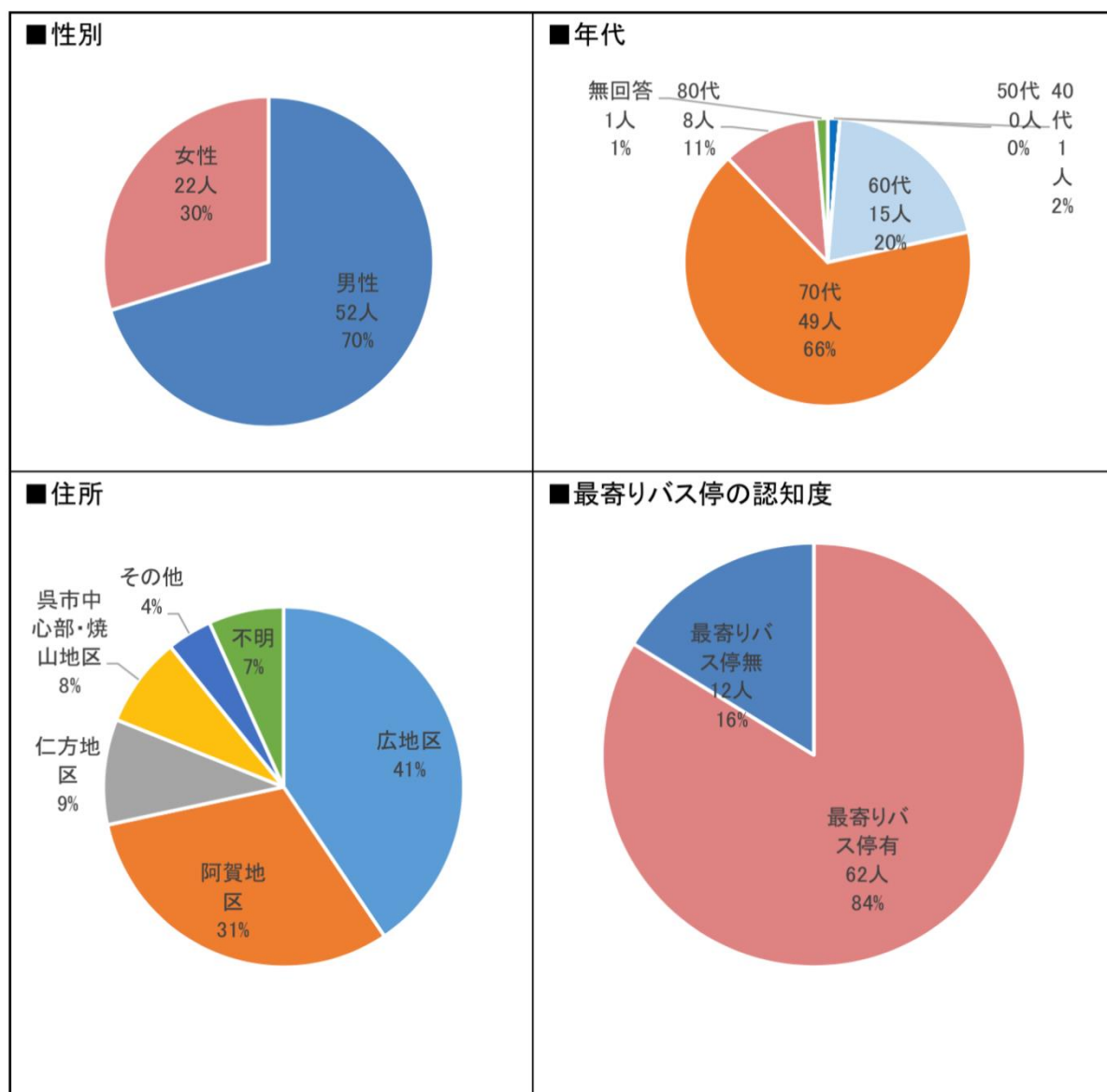
問4 その他ご意見、普段の移動について思っていることがあればお聞かせください。

ご協力ありがとうございました。お近くのスタッフにお渡しください。

5-7-2 集計分析

(1) 個人属性

- ・ 男性が全体の 70%を占めた。
- ・ 自治会や交通安全協会を通じた広報を行なったことから、参加者のほとんどが 60 歳以上であった。
- ・ 開催地の立地や自治会を通じた働きかけを広地区、阿賀地区で行ったことから、広地区・阿賀地区からの参加者が 7 割程度と多かった。
- ・ 最寄りバス停を尋ねたところ 84%は記載があったが、記載のない人が 12 人（16%）あった。



(2) 外出の頻度

- ・ 車での外出が非常に多く、公共交通での外出頻度は少ない。
- ・ 近所への買い物目的の外出頻度は多いが、呉市中心部への買い物や病院・薬局への外出の頻度は少ない。

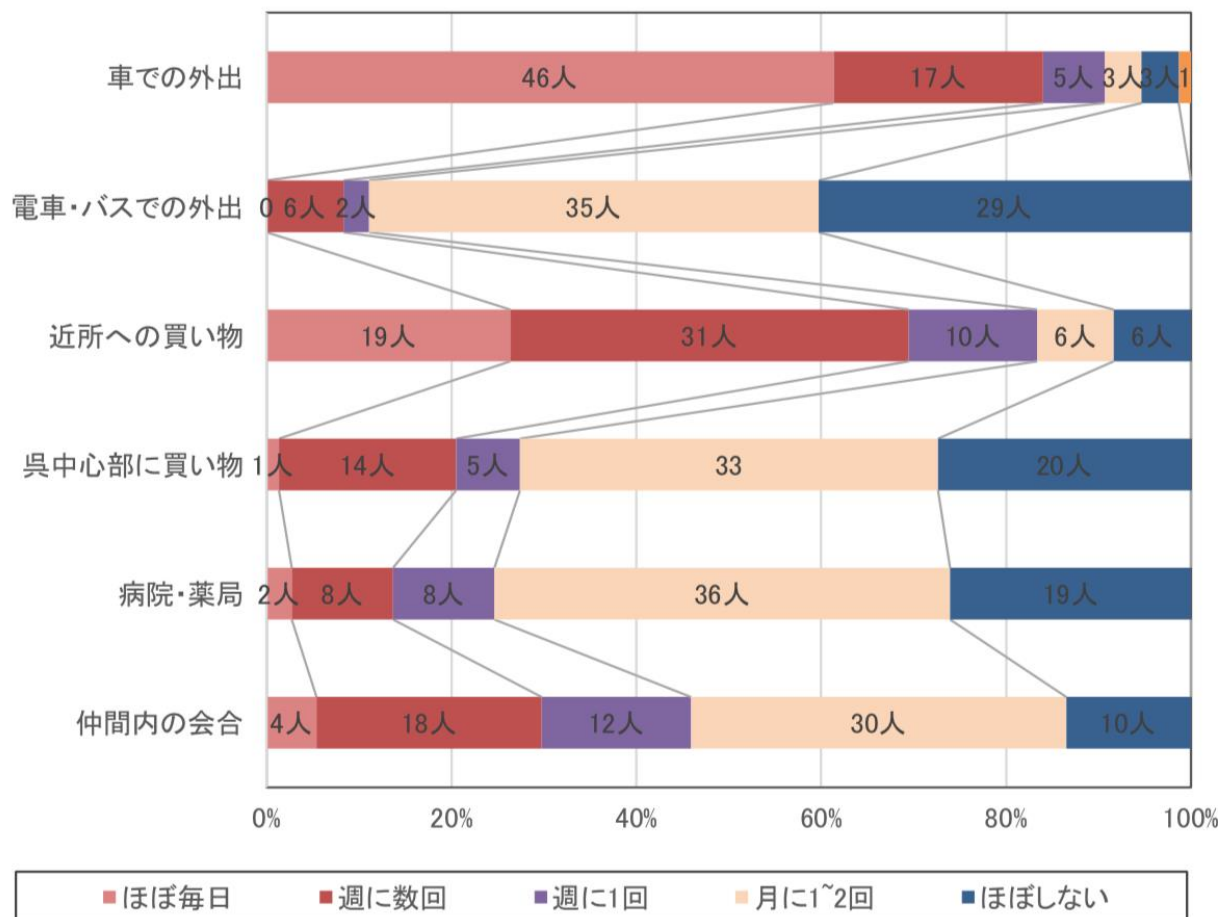


図 5-10 目的別の外出頻度

(3) 安全運転や公共交通利用に対する意識の変化

- ・ 「安全運転」や「公共交通利用」に対する意識向上については、それぞれ8割以上が肯定的な回答をしている。
- ・ 「安全サポート車への買い替え意向」や「普段からの公共交通の利用」等の、行動に関する質問については「当てはまる」、「少し当てはまる」の割合が低下する。
- ・ 一方で全般的に否定的な意見は少ない。

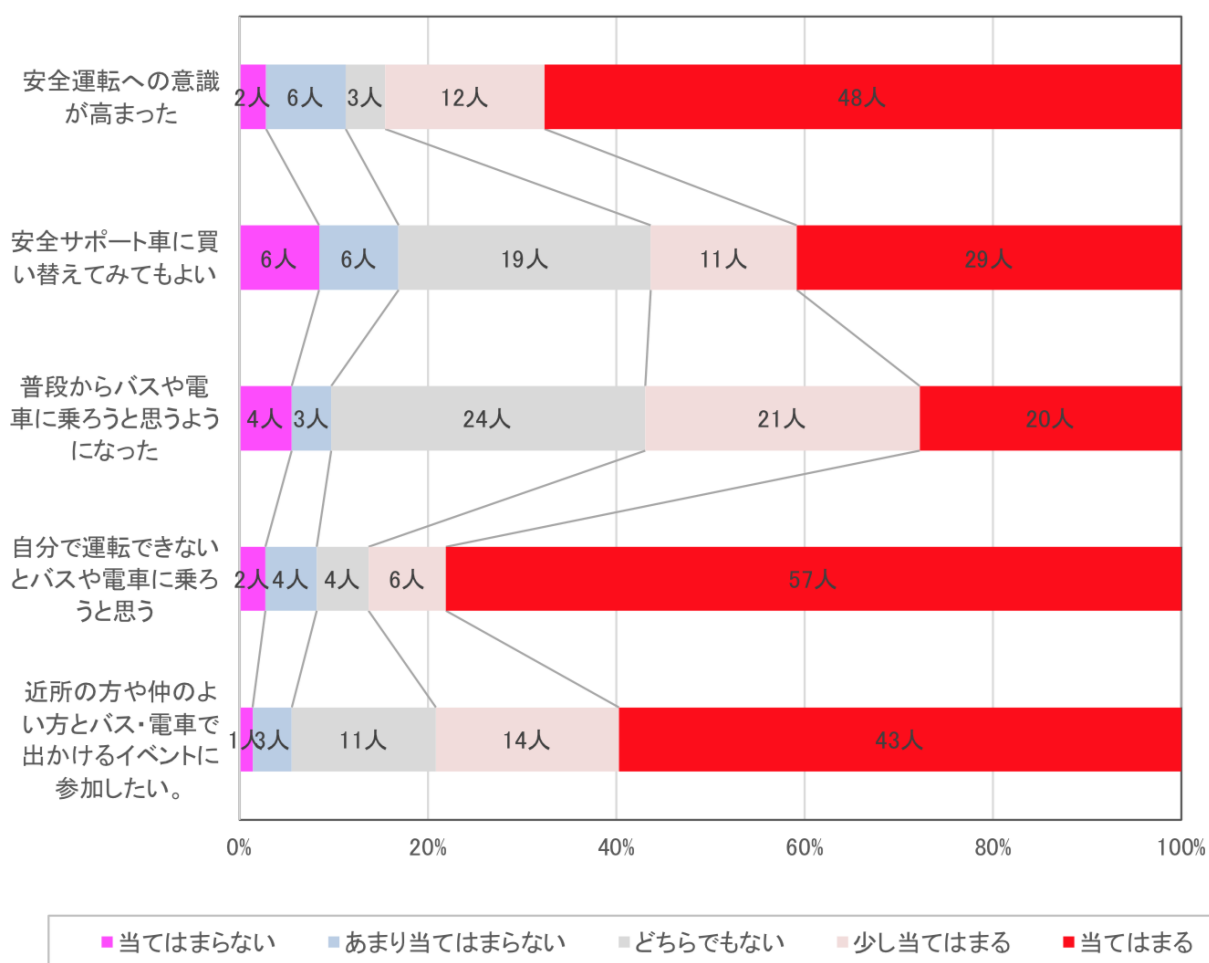


図 5-11 安全運転や公共交通利用に対する意識の変化

(4) 地域やコミュニティ活動の状況

- ・ 回答者の多くが、普段から自治会や地域活動への参加を心がけており、また体を動かすようにしている。

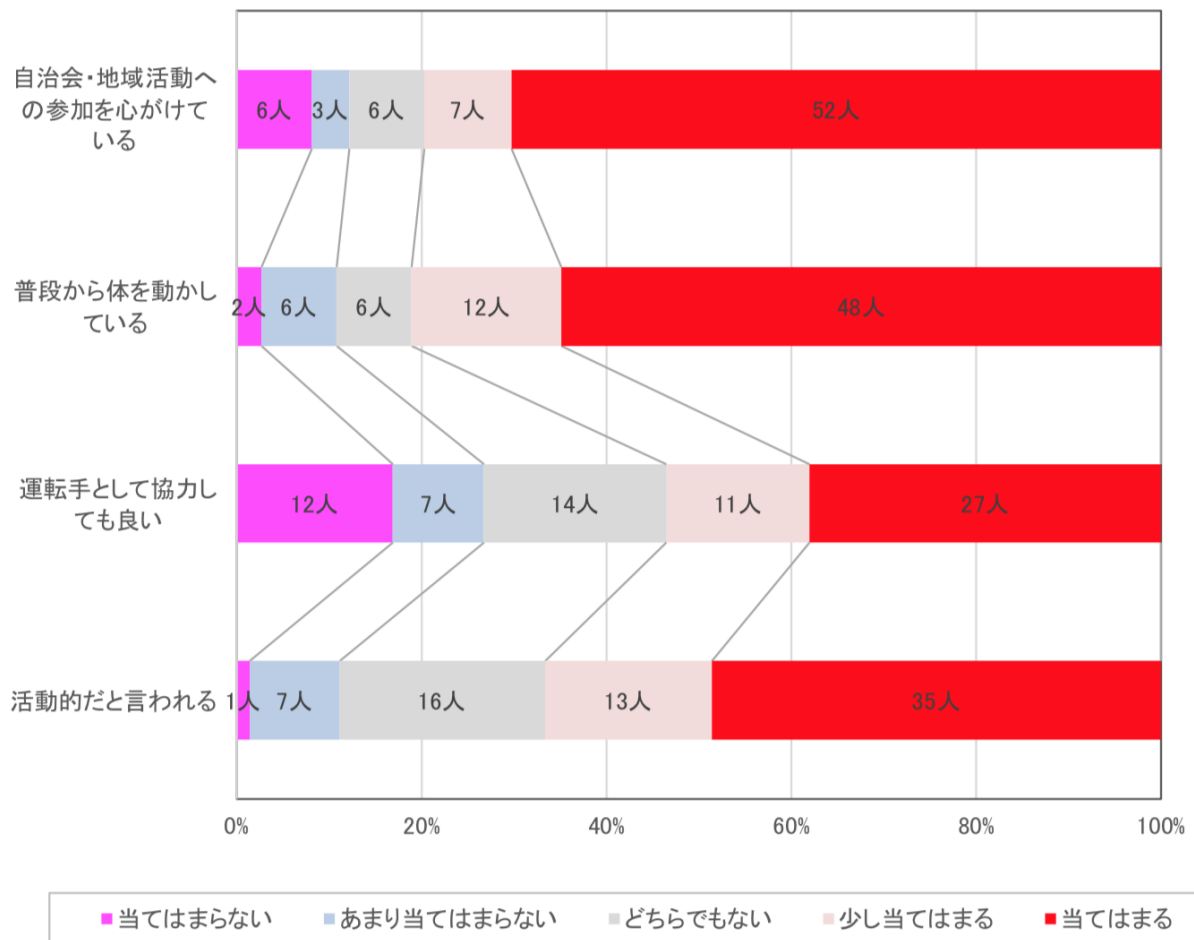


図 5-12 地域やコミュニティ活動の状況

(5) 自由意見

全体的に、今回の事業に対し好意的な意見が多い。

<主な意見>

- ・ こうゆう機会をまたお願いします
- ・ とてもよいイベントであった。また機会があれば参加したい
- ・ ピンピンコロリといきたいです
- ・ よい体感，体験をさせていただきました。感謝します。
- ・ 安全運転に心がける
- ・ 貴重な体験ありがとうございました
- ・ 広に住んでいるが，トンネルを越えない限り歩くことにしている
- ・ 高齢者の自動車運転は危険だと思う
- ・ 今後はバスを使用したいと思っています
- ・ 今日は暖かい日でしたが今度は三月ごろ，暖かい日があれば出席もあります。今日は本当にありがとうございました。
- ・ 時間帯で車がよく混む
- ・ 事故が心配なので乗り合いはしないようにしています
- ・ 自治会回覧板を見て申し込みました。一番良かったのは「バスロケーションシステム」です。バスを待つ時間が無くなることでまた乗ろうという気にさせるからです。
- ・ 自動車にもっと注意したいと思う
- ・ 自分を戒めることを心がける
- ・ 乗り物での移動が多いので歩行に心がけています
- ・ 是非豊浜町でも教室を開いてください
- ・ 大変勉強になりました
- ・ 認知症にならなければよいと思っています
- ・ 便数が増えれば使用したい
- ・ 便数増やして
- ・ 有益な体験でした。今後もできるだけ多く開催してください

5-8 事業を行う上でのポイントの整理

(1) 多様な関係者との連携による内容の充実

元来、県警及び運輸局がそれぞれ単独で実施していたイベントを組み合わせることで、1つのプログラムとして内容が充実したことに加え、参加者層のニーズがマッチする呉市の高齢者施策や、バス協会の利用促進の取組がさらに加わり、相乗効果を生み出すなど、多様な関係者の連携が幾重ものメリットを生み出していると考えられる。

(2) 座学は短くポイントを絞る

上述のとおり、多様な関係者の連携により内容が充実した分、各者からの座学の持ち時間を短く設定することとなった。しかし、これにより、各々の伝えたいことが絞られ、特に高齢者を中心とした参加者にとってはわかりやすくなったと考えられる。

(3) 関係者による負担の分散

今回のイベントでは、呉高専による場所の提供のほか、イベント実施にあたってのリソースは参画した関係各者の持ち寄りによって成り立っており、また、全ての主体が人材を出し合うことで、それぞれにとっての負担を軽くしつつ、大きな効果を生み出すことにつながったと考えられる。

- 呉高専・・・開催場所の提供、人材（教員、学生による運営の手伝い等）
- 運輸局・・・公共交通施策のノウハウ、運輸業界のネットワーク、人材（運営等）
- 県警本部・・・サポカーイベントのノウハウ、交通安全協会のネットワーク、人材（説明等）
- 呉市・・・人材（説明等）、広報・参加者募集、呉氏動員
- ディーラー・・・使用車両の提供、ノウハウ、人材（説明等）
- 損保協会・・・人材（説明等）
- 広電・・・バス車両の提供、人材（説明等）
- バス協会・・・使用資機材の提供、人材（説明等）
- オリコン・・・企画・コーディネート等のノウハウ、人材（運営等）

(4) 取組実施にあたって押さえるポイントの整理

安全運転サポート車及びバスの乗り方教室の連携した取組を実施するに当たり、実施に向けてのフロー例と、押さえておくべき関係者、ポイント等について整理した。

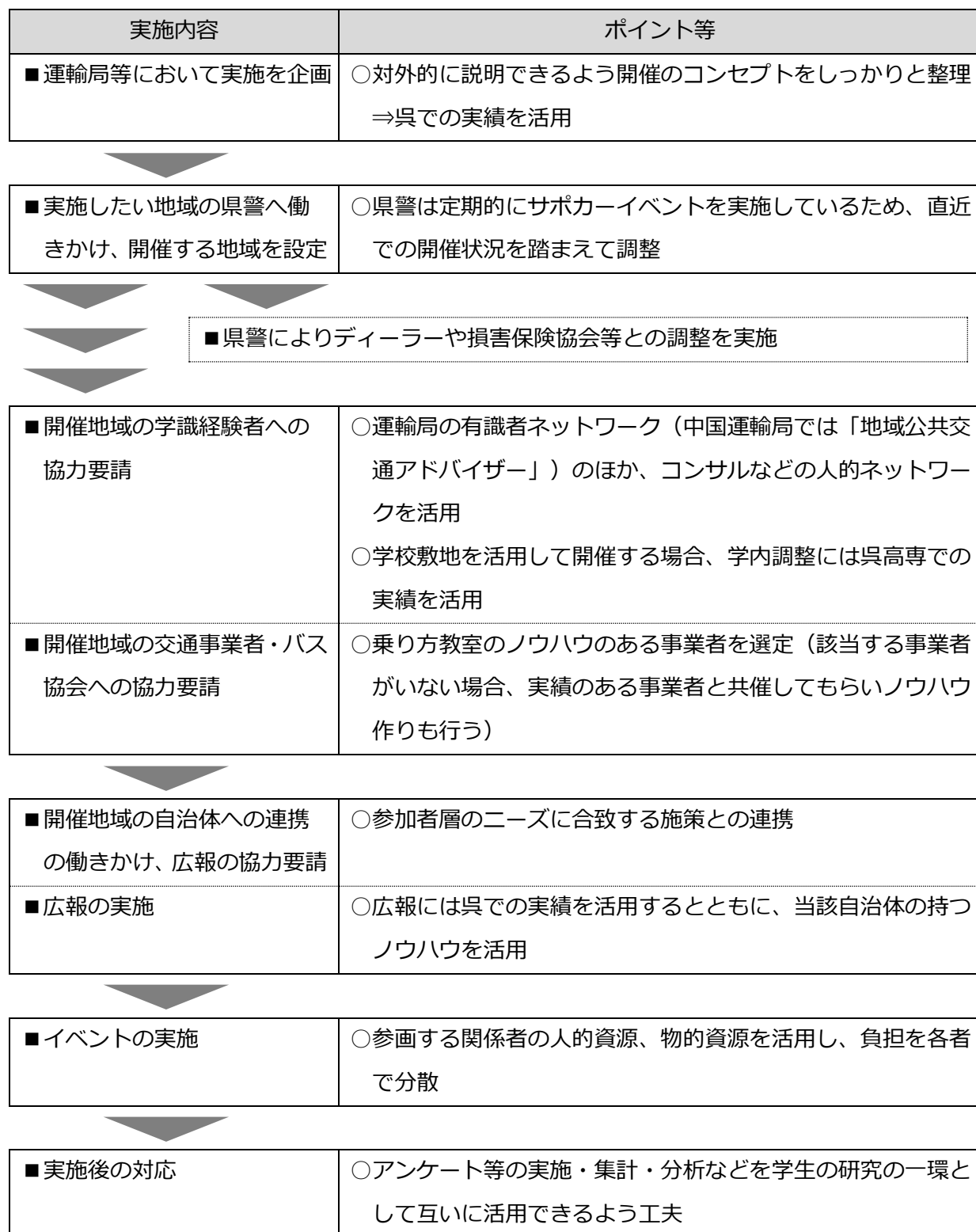


図 5-13 イベントの実施フロー例と押さえるポイント等

6. 今後の課題

6-1 福祉と連携した高齢者移動支援策の展開

本業務では、福山市、防府市、長門市の取り組み事例や意見交換を踏まえて、福祉部門との連携を図りながら高齢者移動支援策を確保していくために今後考えられる方法や課題について検討、整理を行った。

事例や検討結果を踏まえると、福祉部門と交通部門が連携することは、交通部門から見ればきめ細かな対応を可能とするとともに、地域の連携や協調を図っていく上で重要な視点になると考えられる。また、福祉部門から見れば、要介護者や要支援者への対応に留まらず、健康な高齢者の介護予防やお出かけの機会づくりといった形で対応範囲や内容を広げ、地域主導の介護予防活動やまちづくり・活性化を進めていく際のきっかけになるものと考えられる。そのため、今後第4章で検討した事項等を踏まえ、介護予防事業のスキームや協議体等を活かして移動に関する施策等を展開していくことが望まれる。しかし、これまでそのような連携を図った事例が少なく、制度上実現できるかどうかは明確にされていない部分が多い。

そのため、上述した介護予防教室等に伴う輸送において既存の交通事業者や路線を活用していく取り組みや、乗り方教室やお出かけ機会づくりを介護予防事業として実施する取り組みなどを、各地域において実際に作っていくことで、どこまでの解釈、位置づけが可能なのかを明確にしていくことが必要である。

特に、管内の取り組みを推進・展開していく視点からは、運輸局・厚生局等が地域と連携してこのような取り組みを支援し、モデル的な事例を創出、水平展開していくことが効果的と考えられる。

6-2 安全サポート車普及と連携した移動手段確保の取り組み

本業務で実施した取り組みは、公共交通の利用啓発の面で、バス乗り方教室を実施することと比べ、人が集まりやすく対象としにくかったドライバー層へアプローチもしやすいものと考えられる。また警察の視点でも、免許返納も見据えた事故対応の推進に向け効果的な啓発ができるメリットがあると考えられる。加えて大学等と連携することでその組織の地域貢献活動にもなる可能性があり、様々な面で効果が得られ、継続的な連携が可能な取り組みであると考えられる。

今後、管内でより効果的に展開していく上で、課題と考えられる事項を以下に示す。

●他の地域や学校等での展開

今回の呉高専でのイベント開催実績によりノウハウが蓄積されたことから、今後は、中国管内の各県警に対して中国運輸局を通じて働きかけを行うなど、中国地方でのさらなる展開を進めていくとともに、こうした実績について本省も含めて広く発信し、全国にも広げていくことが重要となる。

また、各地への展開にあたり、今回呉高専との連携により産学官での実施が可能となったように、各地域の大学と連携することで、産学官の効果的な取組として推進していくことが可能となるため、協力してくれる大学等を発掘していく必要もある。

●確実な場所の確保策の検討

今回、呉高専により場所の提供を受けたが、これまでに実績のない取組であり、学内での調整等には一定の労力を要していると考えられる。そのため、今後各地の大学等と連携するに当たっては、呉高専での実績を踏まえた開催ノウハウ等を展開していくとともに、場所の確保策をより深く検討していく必要がある。

特に、サポカーイベントの実施が見られる自動車学校などは、その営業の合間などを活用するため様々な制約条件が伴うことから、バスの乗り方教室をベースに、サポカーを組み合わせる方が、フレキシブルな対応が可能となることが考えられる。

●イベントを活用した他事業への貢献

本イベントでは、参加者層のニーズがマッチする呉市の高齢者施策や、バス協会の利用促進の取組がさらに加わったことで、さらなる相乗効果を生み出すことができたことから、同様に、“自家用車を運転したい高齢者”をターゲットとした施策を組み合わせることで、付加価値を生む可能性がある。

例えば、高齢者の移動支援としてボランティアドライバーを活用している地域であれば、運転意欲があり、退職後のやりがいを求める高齢者とニーズが合致しており、協力者を募ることでドライバー確保につなげることが可能となることも考えられる。

管内でも島根県飯南町や広島県福山市、三次市、山口県長門市など、多数の地域でボランティアドライバーを活用した取組を行っていることから、当該自治体との連携により、移動支援施策との連携を図ることが有効であると考えられる。

●乗り方教室×介護予防教室

サポカーイベントやバスの乗り方教室などは、当該事業者の協力や行政のバックアップにより実施されているところであるが、今後より広く、高頻度に展開していこうとした場合には、特に事業者にとっての負担が増加し、協力の範疇を超過する可能性もある。

そこで、事業者の負担を軽減するため、例えばバスに乗ること自体が介護予防の一環になるという考えのもと、介護予防事業として実施できないかを検討していくことも考えられる。

こうした考え方のもと、バス事業者の実施する乗り方教室に対して少しでも行政等の支援を交えて展開する方法を検討していくことで、持続的な取組の展開につながると考えられる。

◆介護予防事業の一環としてバスの乗り方教室実施する方法の整理（再掲）

■基本的な枠組み

- 一般介護予防事業・介護予防普及啓発事業の「③介護予防の普及啓発に資する運動、栄養、口腔等に係る介護予防教室等の開催」の一環として位置づけ。
- 地域介護予防活動支援事業実施要綱では「週 1 回以上の開催」が基本とされており、乗り方教室を毎週実施することは現実的ではないため、普段は体操教室などの介護予防の取組を実施し、1～2か月に1回程度バスの乗り方教室と一緒に実施することを想定する。

■取り組む上でのポイント

○バスの乗り方教室が介護予防につながる取組であることを各自治体において整理する必要がある

- ・総合事業において取り組む事業については、内容を国と事前協議する機会は設けられておらず、ガイドラインの趣旨や過去の QA 等を踏まえ、各自治体において判断することとなる。
- ・そのため、バスの乗り方教室が介護予防につながるということを各自治体で整理するとともに、予算や他の事業との調整により、一定程度の汎用性を持って事業を実施することができる。
- ・なお、ガイドラインに示される一般介護予防事業の基本的な考え方は以下のとおりであり、取組の主旨が合致している必要がある。

<ガイドラインの記載内容>

- 一般介護予防事業は、市町村の独自財源で行う事業や地域の互助、民間サービスとの役割分担を踏まえつつ、高齢者を年齢や心身の状況等によって分け隔てることなく、住民運営の通いの場を充実させ、人と人とのつながりを通じて、参加者や通いの場が継続的に拡大していくような地域づくりを推進するとともに、地域においてリハビリテーション専門職等を活かした自立支援に資する取組を推進し、要介護状態になっても、生きがい・役割をもって生活できる地域の実現を目指すことを目的として、総合事業に位置づけるものである。

○自治体からの委託とすることで、総合事業の対象となる経費を弾力的に設定することができる

- ・乗り方教室をバス事業者が単独で実施するのではなく、自治体からの委託として実施することで、乗り方教室実施に必要となる経費を弾力的に委託料に組み込むことが可能となり、事業者の負担を軽減することが可能となる。
- ・詳しくは 4-4-3（2） 3）「交通事業者による運送に対する地域支援事業の適用可能性について」（P.74）を参照のこと。

○バスを使ったおでかけを介護予防の一環として併せて実施することも考えられる

- ・乗り方教室で学んだことを実践する機会を作ることで、取組全体の効果促進や継続性の確保を図ることも重要。
- ・その場合、介護予防に資する取組の一環となるよう、各自治体において整理・判断していく必要がある。