

横浜市交通政策推進協議会  
2018/03/28

# 移動・社会参加を支援する －福祉と交通の連携－

認定NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク  
関東運輸局 地域公共交通マイスター  
清水 弘子



## 国の動き

高齢運転者の免許返納と  
返納後の地域での生活を支え  
る交通の課題

国交省の会議に  
厚労省の課長級がメンバーとし  
て加わり、「福祉と交通」の連携  
が示された

## 国の施策

### 国土交通省

- 交通政策基本法（2013/12）
- 改正 公共交通活性化再生法（2014/05）
- 交通政策基本計画（2015/12）
- 公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会（2017/07）
- 高齢者の移動手段の確保に関する検討会（2017/06）※別添

### 厚生労働省

- 第6期介護保険改正  
生活支援体制整備事業  
生活支援サービス訪問型D ※別添  
移動支援（2014/07）  
平成29年生活支援体制整備事業  
ガイドライン一部改正（2017/06）  
\*福祉部局と交通部局の連携  
\*訪問型サービスDを実施しやすい環境の整備  
社会福祉法人制度の改正  
\*地域貢献の義務化 ※別添

2

## 高齢者の移動手段の確保に関する検討会（2017年3月～6月）

- 高齢者の運転による重大事故の発生
  - ⇒ 免許返納の促進と、返納後の高齢者の生活の足の確保について  
具体策の検討を首相が指示
  - ⇒ 「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が開催された（2017年3～6月）
- 会議構成員に  
有識者、自治体、N P O、国土交通省（総合政策局・自動車局）、厚生労働省  
国交省と厚労省の課長級以上が同じ会議に出ることは極めて稀。
  - ⇒ 中間とりまとめが報告された（2017年6月）

3

# 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 注目されるのは…「福祉と交通」

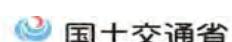
## ●はじめにより抜粋…

前略…高齢者の移動手段としてはバス・タクシーが基本的に重要な役割を担っている。他方で、歩行距離の制約などの高齢者の生活実態や、公共交通機関の現状を考えると、公共交通を補完するボランティア団体の活動や地域の助け合いの中で、高齢者のための移動手段を確保していくことも、今後、重要性を増すものと考えられる。様々な交通手段を有機的に組み合わせてそれぞれの地域で持続可能な交通体系を構築することは、今後の地域づくりに極めて重要な課題である。

## ●「福祉と交通」：福祉部局と交通部局の連携、互助による輸送の明確化

H29年6月 公表

## 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要



- 検討の背景**
- 高齢運転者による重大な交通事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題
  - 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実にすすめる」との総理指示
  - 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催

### 具体的の方策

#### 1. 公共交通機関の活用

- ・高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ
- ・乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
- ・タクシーの相乗りり促進  
⇒ 配車アプリを活用した実証実験 【平成29年度中実施】
- ・過疎地域におけるサービス維持のための取組

#### 2. 貨客混載等の促進

- ・貨客混載の推進  
⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち 【平成29年6月末までに結論】
- ・スクールバス等への混乗

#### 3. 自家用有償運送の活用

- ・検討プロセスのガイドライン化  
⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化 【平成29年度中実施】
- ・市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
- ・地方公共団体等に対する制度の周知徹底

#### 4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ルールの明確化  
⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化 【平成29年度中検討・結論】
- ⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示 【平成29年9月までに実施】

#### 5. 対応の強化

- ・介護サービスと輸送サービスの連携  
⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【速やかに周知】
- ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大 【平成29年7月までに実施】

#### 6. 地域における取組に対する支援

- ・地方運輸局の取組強化
- ・制度・手続等の周知徹底
- ・地域主体の取組の推進

# 「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドラインについて」 の一部について改正（中間取りまとめを受けて発出）

改正後（新）

改正前（旧）

厚生労働省 老健局

H29年6月28日

## （6）その他

- 地域における移動に対するニーズへの対応については、主として交通部局が公共交通施策として対応しているが、その対応を効果的に進めるため、政策立案、情報共有、意識改革等、福祉部局と交通部局が連携した対応が重要である。
- そのため、福祉部局が把握している地域の移動ニーズを交通部局と共有し、
  - ・ 福祉有償運送等に分類される訪問型サービスDを実施しやすい環境の整備
  - ・ 交通部局が把握している高齢者以外の移動ニーズと、福祉部局が把握している高齢者の移動ニーズをあわせた移動サービスの実施
  - ・ 福祉部局が把握している地域の移動ニーズの公共交通施策への反映を行えるよう検討を行う等の対応が考えられる。

⇨ 福祉部局と交通部局の連携

⇨ 訪問型サービスDを実施しやすい環境の整備

⇨ 高齢者以外の移動ニーズと高齢者の移動ニーズを合わせたサービスの実施

⇨ 福祉部局の把握するニーズの公共交通施策への反映

- 9 -

6



## 制度の背景

## 高齢社会の現状

第6期介護保険の改正では要支援レベルの軽度者については、地域のたすけあいで支えていくことが求められ、国の給付事業から、市町村事業に移りつつある。  
(H29年度中に移行完了)

7

## 社会参加と介護予防効果の関係について

スポーツ関係・ボランティア・趣味関係のグループ等への社会参加の割合が高い地域ほど、転倒や認知症やうつのリスクが低い傾向がみられる。

調査方法

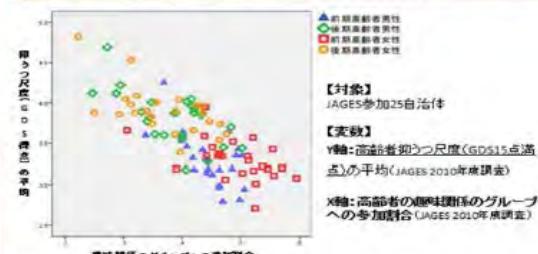
2010年8月～2012年1月にかけて、北海道、東北、関東、東海、関西、中国、九州、沖縄地方に分布する31自治体に居住する高齢者のうち、要介護認定を受けていない高齢者169,201人を対象に、郵送調査（一部の自治体は訪問調査）を実施。  
AGES2010/11調査フィールド

112,123人から回答。  
(回収率66.3%)

【研究デザインと分析方法】  
研究デザイン:横断研究  
分析方法:地域相関分析

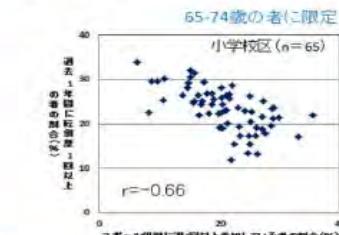
JAGES(日本老年学的評価研究)プロジェクト

趣味関係のグループへの参加割合が高い地域ほど、うつ得点(低いほど良い)の平均点が低い相関が認められた。



図表については、厚生労働科学研修班（研究代表者：近藤吉則氏）からの提供

スポーツ組織への参加割合が高い地域ほど、過去1年間に転倒したことのある前期高齢者が少ない相関が認められた。

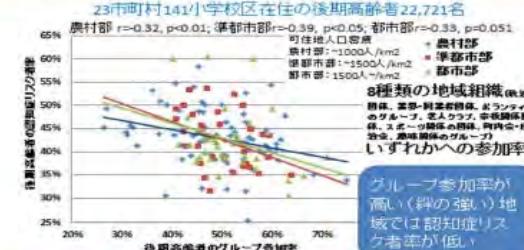


6保険者(自治体)の要介護認定を受けてない人に郵送調査に回答した  
29072人(回収率  
62.4%)

転倒率:  
11.8%～33.9%

スポーツ組織参加率が高い小学校区では転倒者の割合が少ない

ボランティアグループ等の地域組織への参加割合が高い地域ほど、認知症リスクを有する後期高齢者の割合が少ない相関が認められた。

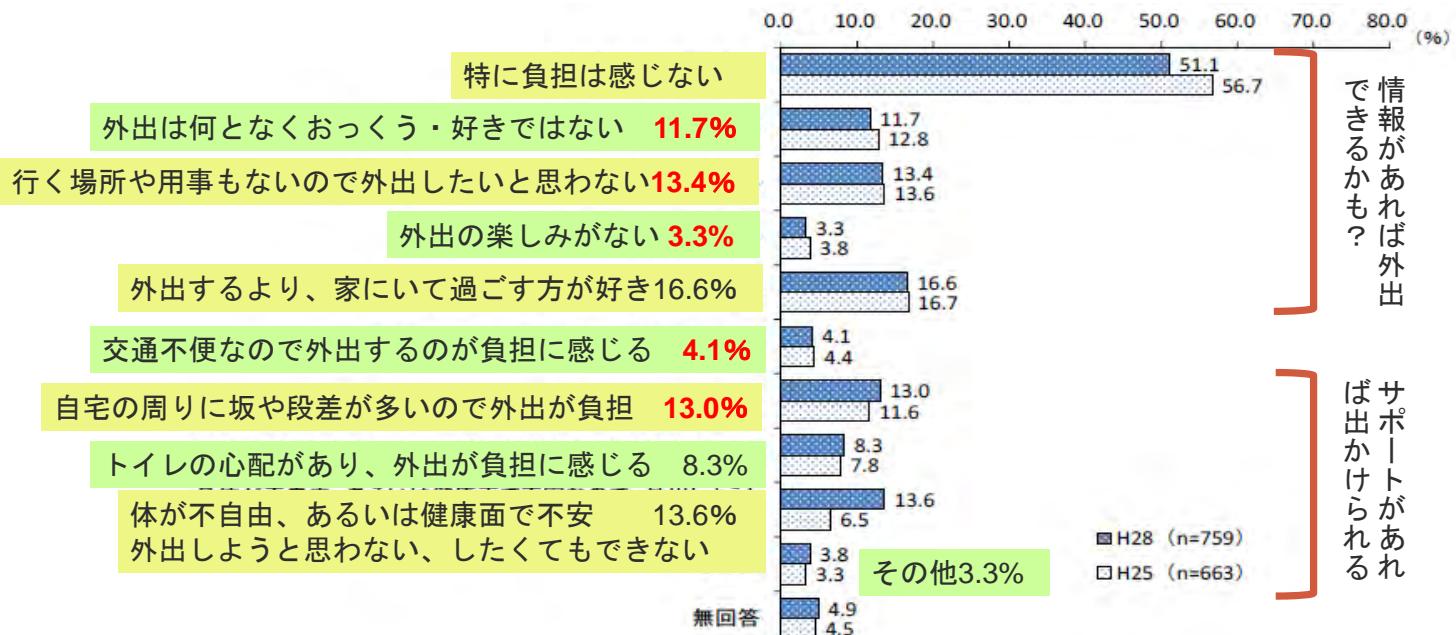


社会保障審議会 介護保険部会資料 H25年

8

## 地域の現状

横浜市 高齢者実態調査 | 一般高齢者



情報があれば外出  
できるかも?

サポートがある  
ば出かけられる

## 地域で起こっていること

山・坂があつて交通不便な地域

- 介護予防施策サポートに参加していの結果から…

	市町村平均	同 ケアプラザエリア
閉じこもり割合が高い	0. 032	<u>0. 085 (区内1番)</u>
1日の平均歩行時間が30分未満の者の割合	0. 189	<u>0. 22 (区内2番)</u>
要介護認定者数	1. 334	<u>1. 928 (区内2番)</u>
IADL (自立支援低下割合)	0. 065	<u>0. 123</u>

- 今後、介護保険の改正により、支援レベルの方のサービスが抑制されると、より参加（通所）の場が減り、要介護への移行（重度化）が進むことも予測される。
- 要支援1・2の人の行き先と移動環境が充実すれば、社会参加・買い物・通院もしやすくなり、それが介護予防につながり、早くから介護保険サービスを使うことはなくなるのではないかと考えている。

(包括支援センター 談)

10



## 住民参加の事例

全国には  
地域のおでかけの「足」を自分たちで解決しようと動き出した人がいる

社会福祉協議会、社会福祉法人、自治体、自治会などと協働しての例を紹介します

11

社  
福

## 逗子・鎌倉ハイランドの買い物支援

逗子市ハイランド

- 社会福祉法人による公益活動（買物支援）

社福)百鷗「逗子清寿苑」と「自治会」がコラボして買い物支援



### ● 逗子清寿苑が**デイの空車両**を提供（地域貢献の一環）

- 運転は社福職員、逗子・鎌倉ハイランドの**両自治会の役員1名が添乗**  
**（運転は自治会の事務員）** \*臨時雇用契約で運転時は社会福祉法人の職員扱い
- 毎週（月）（木）11：30に 坂の中腹にあるスーパーから、  
坂の上の自宅まで送る <無料>
- 対象者 少し歩け、特別な介助のいらない人  
(買い物後、ご自宅に送る)
- 2015(平成27) 年12月から運行  
1日 10人以上人が利用 （3回のピストン運行も！）
- スーパーは、発車時の店内アナウンス等で協力



住  
民

1 2

社  
福

## かないばら苑のサロン送迎

川崎市 麻生区

- 社会福祉法人による公益活動（サロン送迎）



社福)一廣会「かないばら苑」と「あさお運転ボランティアCAP」がコラボ

住  
民

- **かないばら苑が車両を提供（デイの空時間）&運転ボラの担当調整（地域貢献の一環）** 保険は運転ボラまで拡大
- 「あさお運転ボランティアCAP」メンバー10人が 毎回2人態勢で 自宅からサロン会場へ乗合で送迎 <無料> 帰りの途中下車もときどきあり
- サロンは [片平おしゃべり会]10～14人/回 [ももとせの会]4～5人/回  
[サロン・ド・それいゆ] 1～2人/回
- 運転ボランティアは、かないばら苑の安全運転テストで合格した人
- 2010(平成22) 年12月から開始。お楽しみ外出へ発展中
- 利用者の方々の感謝の寄付で、運転ボランティアのベストと帽子を15着



1 3

## SASAE 愛太子

大阪府太子町



- 平成27年から、地域包括ケアに関する勉強会に37回約700名の住民が参加し、住民参加型の議論を通じて
- 「集いの場」「移動手段」「買い物支援」「町会・自治会の活性化」という4つの重点テーマ
- テーマに応える具体的な事例を創出することを目的として、協議体「SASAE 愛太子」を設立した。
- 車は自家用車（事故時の補償など自己責任、ガソリン代実費は○、運転の謝礼は×、家族同乗も○）



つどいの場などの各実施団体がモデルとして実施。  
送迎料は無料、乗り降りの付き添い等の介助費用と補助。  
【訪問型サービスD】 H30年より本格実施

例) 自宅→サロン→自宅  
計4回の乗り降り 300円×4回 → 1200円

1 4

## そら豆バス 南房総市のモデル事業へ

【農業から引退した高齢者のために考えたこと】

運行：月1回

農地を人に貸したり、若い人に託した高齢者が引きこもりがち。  
考えたのが、スーパー・畑を結ぶ住民運行のワゴンバス。

ほとんどねたきりに近い状況のお年寄りが、この1年で奇跡的な回復を遂げ、農地で耕作できるまでになりました。

おでかけの機会を提供することは目的へ運ぶだけではなく、生きがいの創出にもつながることを実感しました(実践者の感想)



経緯：前期高齢者が引きこもりがちな後期高齢者の買い物支援として、自家用ワゴン車で走り始める  
運転：ボランティア

運営：運賃はもらわず、年会費と耕作放棄地を活用して育てたそら豆の販売費用をガソリン代に充てる

発展：交通だけに留まらず、新たな助け合いに発展。苗を配布し、畠仕事を手伝う「シルバーガーデン」が始まり、利用者が自主的に畠仕事を再開し、高齢者らの交流につながっている。

1 5

## 菊名おでかけバス 横浜市港北区

- 毎週火曜日 6便/1日運行中 \*町内会の応援を受け会員制で運行  
 \*車両は、地域の人が提供 \*住民による運営、運行管理、運転・添乗  
 ■新たな展開  
 \* 民生委員主催のふれあい昼食会の送迎 \* 桜まつり開催時に町内会の要望から「お花見バス」運行 \* おでかけバス臨時号の運行(買い物&ランチ) \* ミニディの送迎



16

## お買い物あいのりタクシー 岐阜県多治見市池田町×コミュニティタクシー



- 地域の課題 買い物不便
- タクシーの活用で買い物などの移動ニーズの解消を図る 主体は自治会
- 自治会とタクシー会社の貸し切り契約  
(仕組み)



自治会内の各自宅

\*登録制（利用の前日まで）

指定された場所以外は乗降不可

\*利用申し込み（1時間前までに）

### ● 料金

(利用者負担) 1回300円 \*一人乗車でも相乗りでも同じ

(タクシー会社の収入) 貸し切り運賃 → 差額は自治会負担

17

## 横浜市内の移動支援の取り組み（一部）

横浜の地形、  
「移動」の課題がない地域はない

地域		
旭区	ワゴン車でのルートバス試運行中、本格運行を準備中	実施中
神奈川区	4月から検討会が始まる 地域でいくつか移動についての動きがある	
戸塚区	社会福祉法人の空車両を使った買い物支援を実施中	実施中
鶴見区	送迎は欠かせない活動という声が地域で上がっている	
栄区	移動に関する動きや相談がある	
保土ヶ谷区	地域で動きが出ている、移動に関する話し合いの場を設ける	
西区	立ち上げ中	
港南区	デイサービス事業者の協力で空車両を使った買い物支援を実施	実施
泉区	社会福祉法人の車両提供の協力申し出があり、検討中	
港北区	ケアプラザの車両を使った買い物支援をモデルとして実施 NPOの協力でお花見送迎、住民主体で週1回の循環バス運行	実施 実施中
都筑区	市道路局の高齢者サポート事業でワゴン車による地域循環バス	実施中

18

## くらしの足の その先にあるものは・・・ 様々な波及効果は、まさにまちづくり

- いろいろと会話が出来てうれしい。一人暮らしだと毎日そんなに話す時がないから。
- 「○○」に乗って外出できなかったら、きっともう歩けなくなっていると思う。今はお買い物もおしゃべりもできて本当にありがたい。
- 高齢の方の重たそうな荷物、同乗の方が「持って行ってあげますよ」と家まで。
- 妊婦さんが乗って車内は大盛り上がり。  
みな祝福！世代の違う人がすぐに打ち解けられるのもの特長。
- 今日は誰とも会わなかつた・・・。  
「○○」に乗れば誰かと会えると思って、買い物もないのに乗りに来たわ。



→引きこもりの防止、たすけあい、異世代交流。

19

# 社会福祉法人に義務づけられた公益活動

## 社会福祉法人制度の改革（主な内容）

- 公益性・非営利性を確保する観点から制度を見直し、国民に対する説明責任を果たし、地域社会に貢献する法人の在り方を徹底する。

<p><b>1. 経営組織のガバナンスの強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 理事・理事長に対する牽制機能の発揮</li> <li>□ 財務会計に係るチェック体制の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 議決機関としての評議員会を必置 <small>※理事等の選任・解任や役員報酬の決定など重要事項を決議する場合、評議員会を設ける。</small></li> <li>○ 役員・理事会・評議員会の権限・責任に係る規定の整備</li> <li>○ 親族等特殊関係者の理事等への選任の制限に係る規定の整備</li> <li>○ 一定規模以上の法人への会計監査人の導入 等</li> </ul>
<p><b>2. 事業運営の透明性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 財務諸表の公表等について法律上明記</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 閲覧対象書類の拡大と閲覧請求者の国民一般への拡大</li> <li>○ 財務諸表、現況報告書<small>(役員報酬総額、役員等関係者との取引内容を含む。)</small>、役員報酬基準の公表に係る規定の整備 等</li> </ul>
<p><b>3. 財務規律の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 適正かつ公正な支出管理の確保</li> <li>② いわゆる内部留保の明確化</li> <li>③ 社会福祉事業等への計画的な再投資</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 役員報酬基準の作成と公表、役員等関係者への特別の利益供与を禁止 等</li> <li>② 純資産から事業継続に必要な財産(※)の額を控除し、福祉サービスに再投下可能な財産額(「社会福祉充実残額」)を明確化 <small>※①事業に活用する土地、建物等②建物の建替、修繕に必要な資金③必要な運転資金④基本金、国庫補助等特別積立金</small></li> <li>③ 再投下可能な財産額がある社会福祉法人に対して、社会福祉事業又は公益事業の新規実施・拡充に係る計画の作成を義務づけ(①社会福祉事業、②地域公益事業、③その他公益事業の順に検討) 等</li> </ul>
<p><b>4. 地域における公益的な取組を実施する責務</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 社会福祉法人の本旨に従い他の主体では困難な福祉ニーズへの対応を求める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 社会福祉事業又は公益事業を行うに当たり、日常生活又は社会生活上支援を要する者に対する無料又は低額の料金で福祉サービスを提供することを責務として規定 <small>※利用者負担の軽減、無料又は低額による高齢者の生活支援等</small></li> </ul>
<p><b>5. 行政の関与の在り方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 所轄庁による指導監督の機能強化</li> <li>□ 国・都道府県・市の連携を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 都道府県の役割として、市による指導監督の支援を位置づけ</li> <li>○ 経営改善や法令遵守について、柔軟に指導監督する仕組み(勧告等)に関する規定を整備</li> <li>○ 都道府県による財務諸表等の収集・分析・活用、国による全国的なデータベースの整備 等</li> </ul>

20

## 現状の移動支援の動きをどう位置づけるか

- 公共交通だけでは、多様なニーズに応えられない

高齢者も 障がい者も 子育て中のファミリーも…

近隣のお店が閉店して  
買い物にも行けない

坂が急で一人では歩  
行が困難

長い距離は歩けない。  
バス停まで歩けない

## 「福祉」と「交通」の連携

- 動き出した市民レベルの活動、  
継続できる仕組みに育てるためはどういう取り組み・支援が必要か

- #### ●福祉のニーズを公共交通にいかに反映させるか

公共交通のさらなる利便性の強化、共助で支える地域生活交通のベストミックス

ご清聴ありがとうございました

21