# 住民主体の支え合いの仕組みとしての移動支援をどのような形で支援するか

日進市健康福祉部地域福祉課
課長補佐　　野村　圭一

# 目　次

１　日進市の概要（位置・概要、将来人口推計、SCの配置　等）

２　住民主体の支え合いの仕組みとしての移動支援

３　日進市高齢者移動支援推進事業について

（1）高齢者移動支援推進事業に係る市等の取組（令和元年度）

（2）高齢者移動支援推進事業の概要

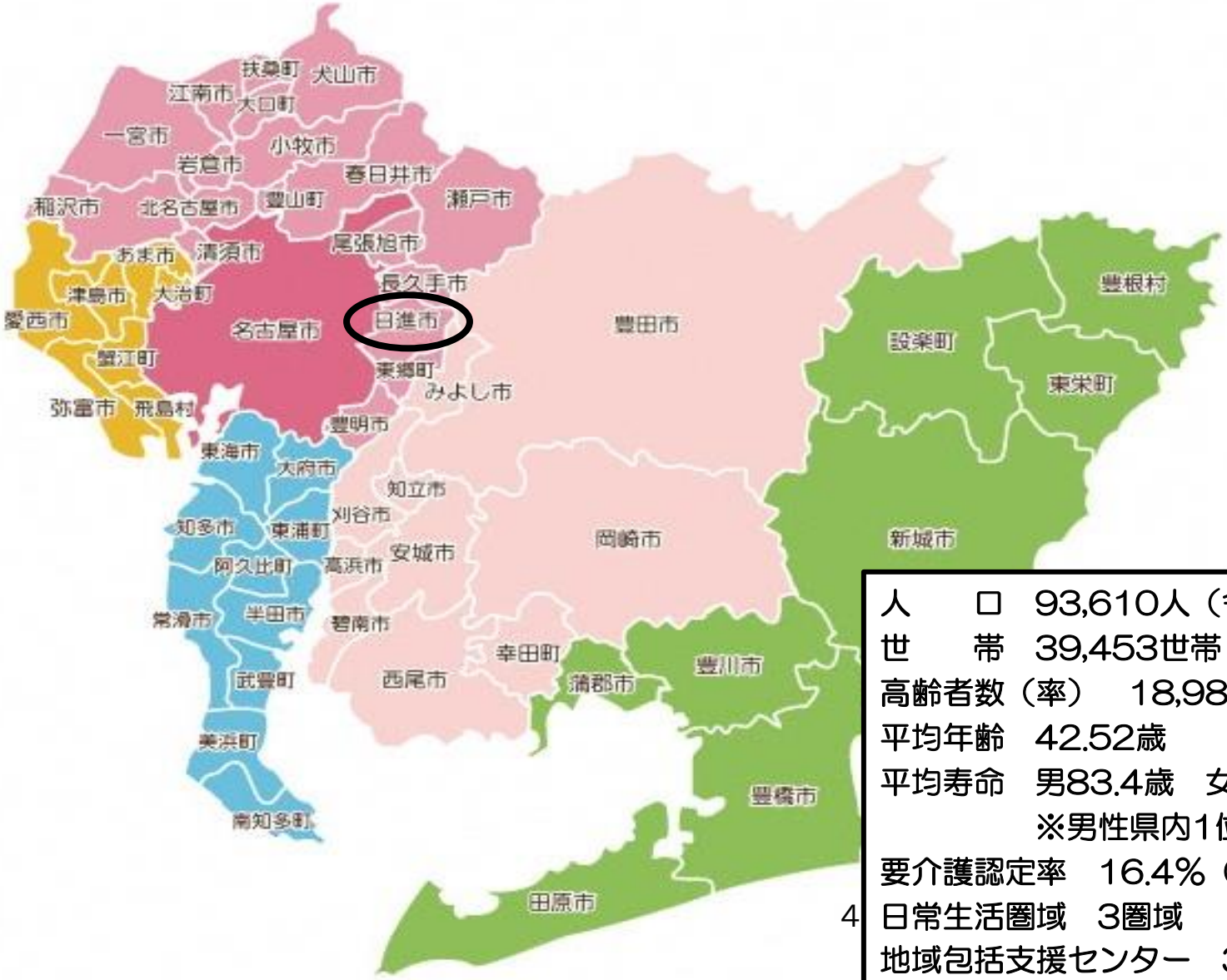
（3）モデル事業実施地区の実施状況

（4）高齢者移動支援推進事業に係る市等の取組（令和2～4年度）

４　モデル事業終了後の継続的な支援に向けて

# １　日進市の概要

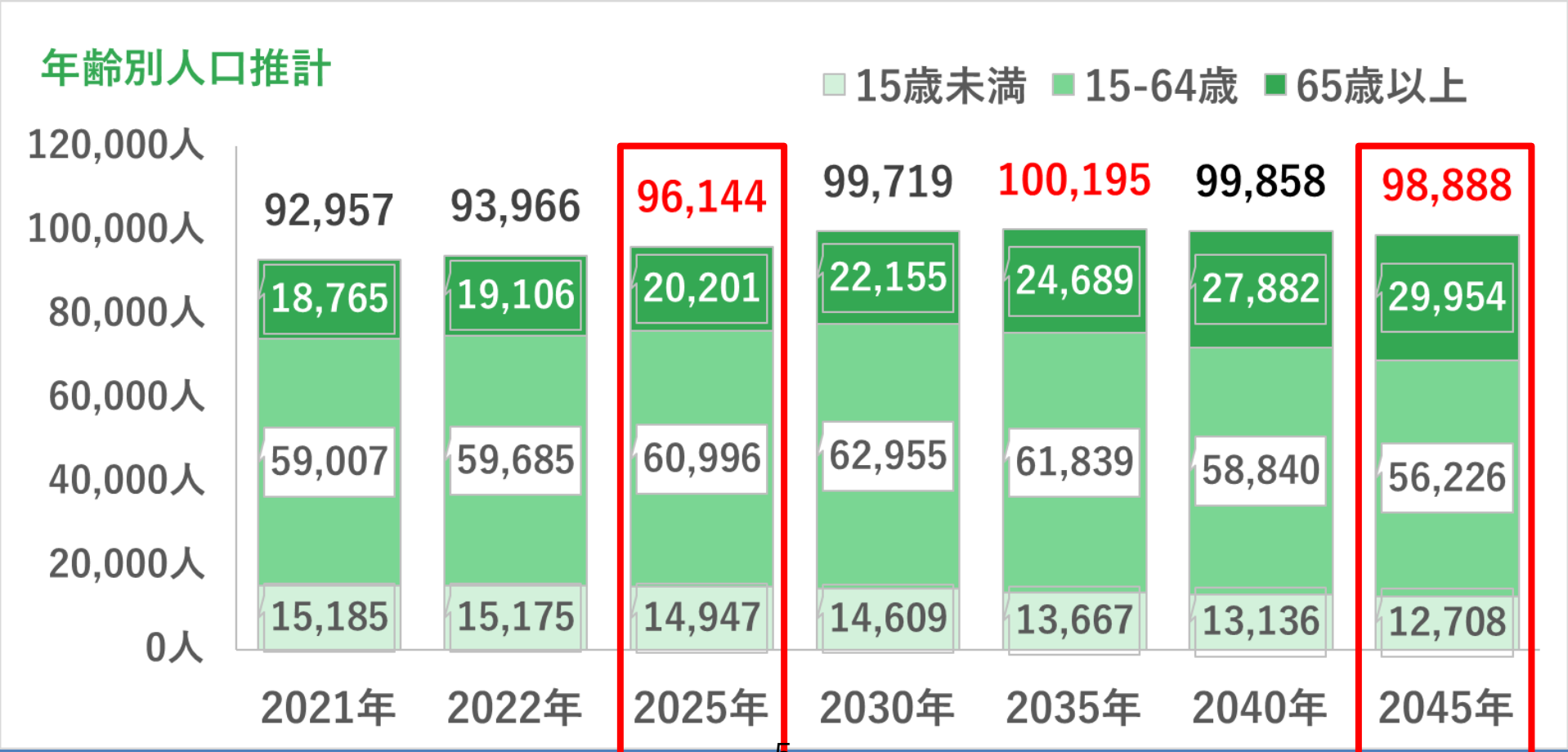
# 1　日進市の位置・概要




人　　口　93,610人（令和5年4月末現在）
世　　帯　39,453世帯
高齢者数（率）　18,987人（20.3%）
平均年齢　42.52歳
平均寿命　男83.4歳　女88.0歳（令和2年）
　　※男性県内1位（全国４位）、女性県内5位
要介護認定率　16.4%（令和5年3月末現在）
日常生活圏域　3圏域
地域包括支援センター　3箇所（委託型）

# 日進市の将来人口推計

〇総人口は2035年をピークに減少に向かう。
〇年少（～15歳未満）人口や生産年齢（15～65歳）人口は減少傾向となるが、老年（65歳～）人口は2045年まで増加を続ける。




令和３年度日進市将来人口推計に基づき作成

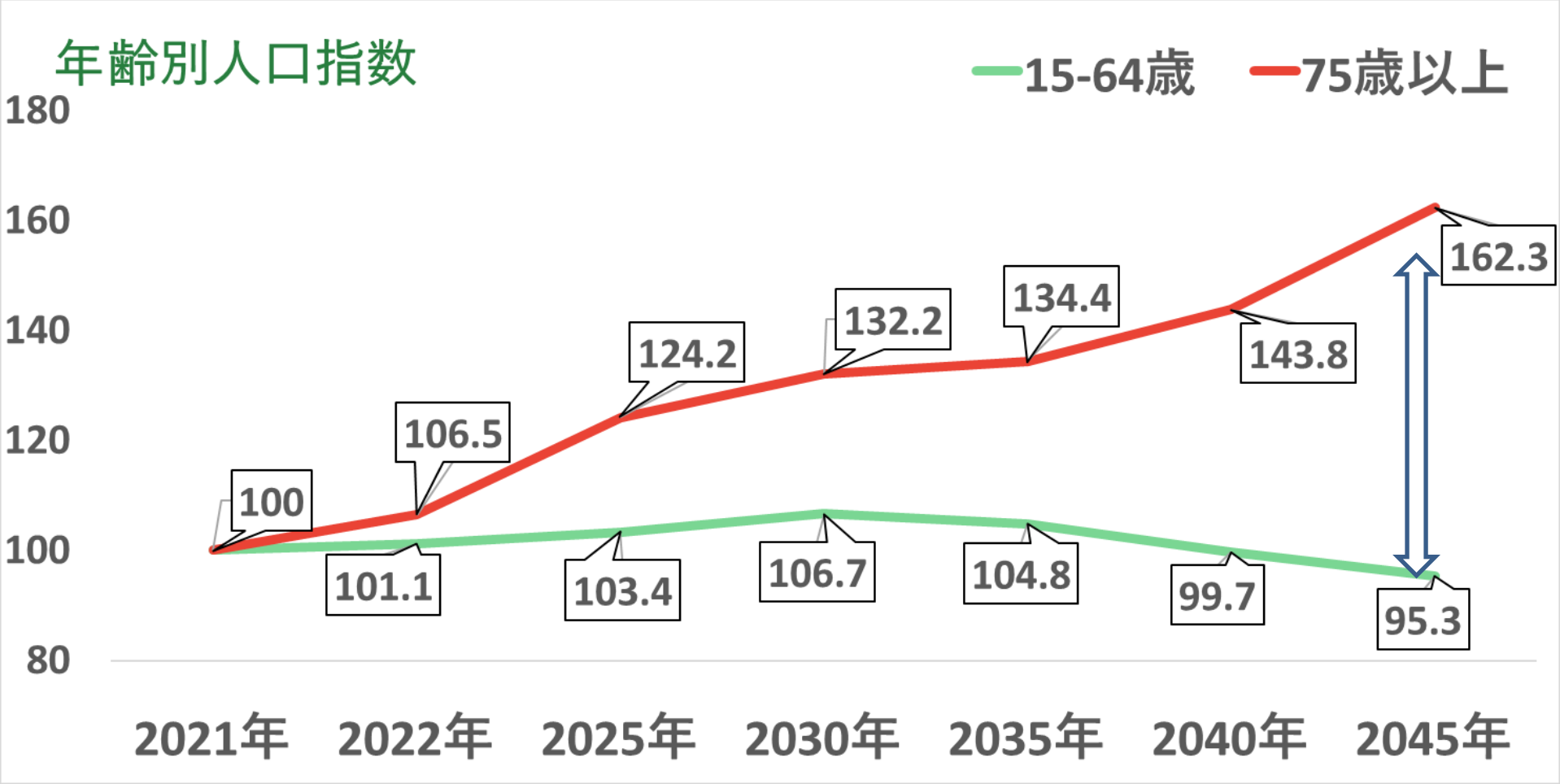
# 日進市の将来人口推計

〇老年人口を前期高齢者（65～74歳）と後期高齢者（75歳～）とに分けると、
2025年に後期高齢者人口が大幅に増加する。

令和３年度日進市将来人口推計に基づき作成

# 日進市の将来人口推計

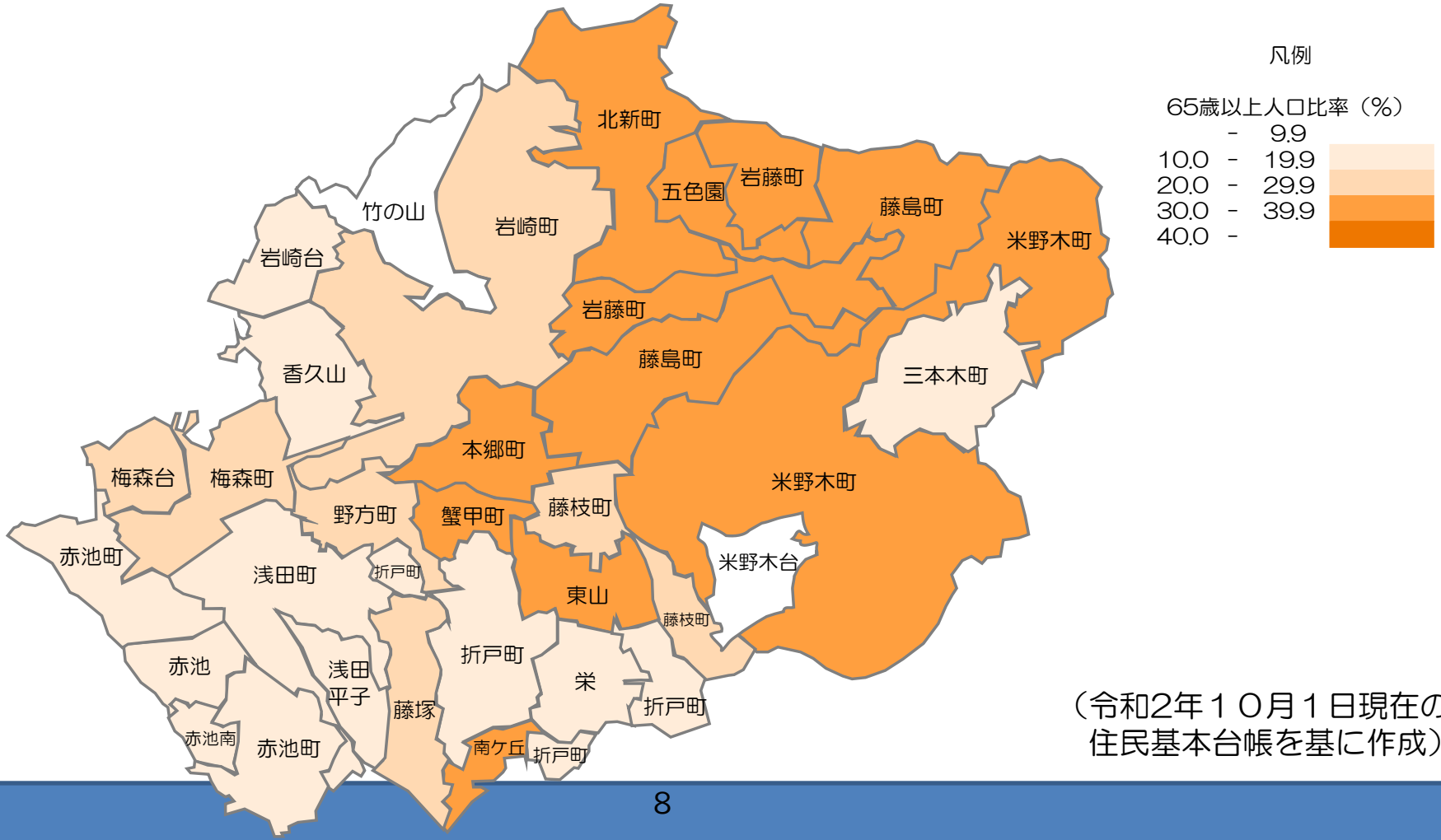
〇要介護リスクが高くなる後期高齢者（75歳以上）人口は、2045年まで上昇
〇2030年以降、生産年齢人口と後期高齢者人口とのギャップは拡大




令和３年度日進市将来人口推計に基づき作成

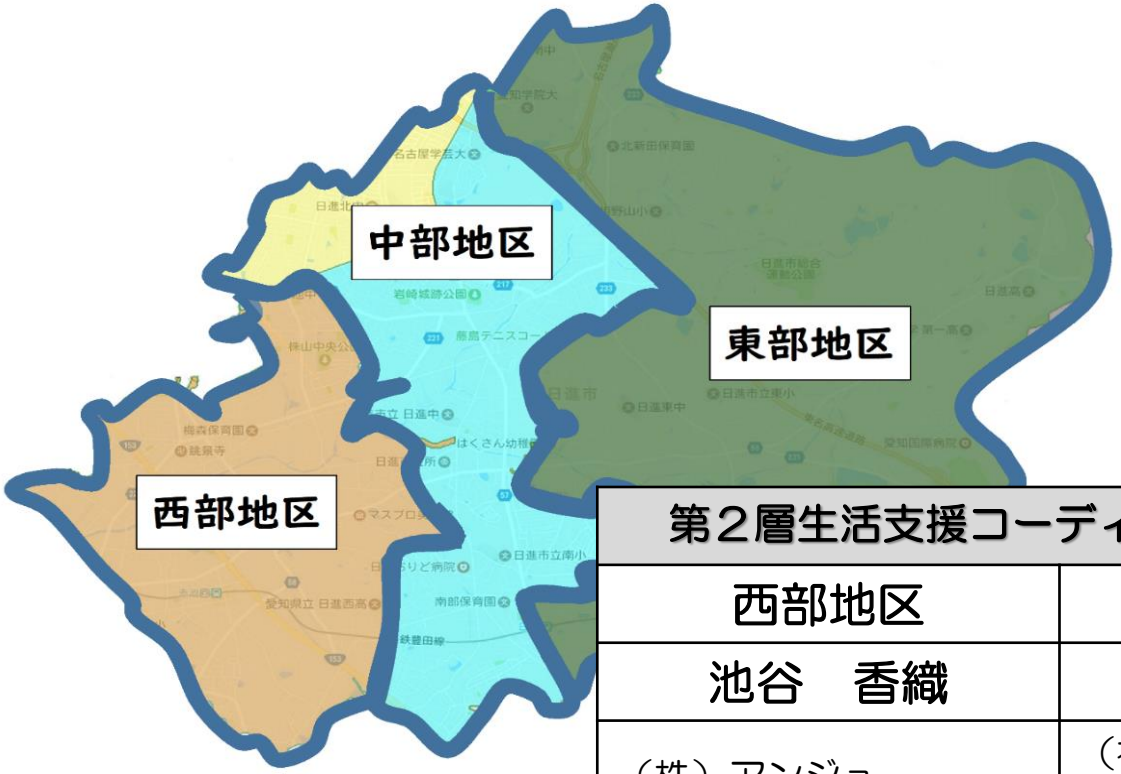
# 日進市の町別６５歳以上人口比率

〇町別に 65 歳以上人口比率を比較すると、65 歳以上人口比率が 30%を超えている地域は市内に９地域ある一方で、10%未満という地域が２地域ある。




（令和2年１０月１日現在の住民基本台帳を基に作成）

# 生活支援コーディネーターの配置




| 第２層生活支援コーディネーター　※生活圏域ごとに地区を担当 | | |
|---|---|---|
| 西部地区 | 中部地区 | 東部地区 |
| 池谷　香織 | 森　彩 | 浅野　理絵 |
| （株）アンジュ | （社福）<br>日進市社会福祉協議会 | （特非）<br>介護サービスさくら |
| 赤池・赤池南・浅田・浅田平子・梅森・梅森台・野方・香久山・岩崎台 | 蟹甲・折戸・栄（1・２丁目）・本郷・岩崎・岩藤・南ヶ丘・東山・藤塚・竹の山 | 藤枝・米野木・三本木・藤島・北新・五色園・栄（3～5丁目） |
| 第１層生活支援コーディネータ　※市内全域を担当 | | |
| 福田　有輝・近藤　敬康 | | |
| （社福）日進市社会福祉協議会 | | |

# ２　住民主体の支え合いの仕組みとしての移動支援

# ２　住民主体の支え合いの仕組みとしての移動支援

## きっかけは、住民の方からの声

○ごみ出しや家具の移動、お庭の草むしり、電球交換、見守り、身近なつどいの場への送迎など、高齢者の日常生活における困りごとはたくさんある。かつ、困っている方の顔が具体的に思い浮かぶ。

○こういった日常生活におけるちょっとした困りごとに対して、高齢化が進む地域や今後高齢化が見込まれる地域の住民から、「プロにお願いするほどのものではないが、将来に備えて、行政に頼るばかりではなく、**自分たちでできることはないのか」というお声も**。

○困りごとを、住民どうしの支え合い・助け合いの仕組みによって解決しようとする動きへ。ただ、地域によって困りごとは異なるし、解決のためのしくみもそれぞれ。
**大事にしたいのは、その地域に住む方にとっての困りごとはなにか、解決のために住民として何ができるのか（何ができないのか）を、住民の方自身が気づき、考えていくこと**。住民の方がモヤっと考えているところに、行政や生活支援コーディネーター（ＳＣ）からの働きかけによって、具体的な形が見えてくることもある。

# ２　住民主体の支え合いの仕組みとしての移動支援

## 行政、社会福祉協議会、生活支援コーディネーターの基本的な心構え

**心構えその①**

行政等は、住民の方が考えるためのきっかけや場づくり、素材の提供が基本。

例）チラシの回覧による啓発
講演会による他地域の取組紹介
住民アンケートのひな型提供
打ち合わせへの参加

**心構えその②**

やる・やらないも含めて、決めるのは住民の方の選択。ワンコインサービスや移動支援を含めた支え合いを実施するかどうかは、あくまで結果論。

例）「ありき」「やりませんか」で話を進めない
地域ごとのばらつきを恐れない
「やらない」と決めたことも尊重

**心構えその③**

住民の方がやる、と決めたら全力で支援する。

# ２　住民主体の支え合いの仕組みとしての移動支援

## 住民主体の支え合いだからこそ生まれる効果

〇移動支援が目的ではなく、地域づくりが最終的な目的
　例）毎週利用するはずの方が乗らない　→　見守り
　　通院や買い物以外の外出控え　　→　外出のきっかけづくり

〇利用する方、支援する方双方にとっての生きがいや介護予防

## 「地域公共交通計画」との連携に向けて（福祉部局から）

〇現在、地域公共交通計画を策定中につき、福祉部局からお願いしたこと。
- 住民主体の移動支援「ありき」の計画としないこと。
  →公共交通と住民主体の移動支援は、スタートラインが別。

- 福祉有償運送事業者や移動支援実施地区へのヒアリング
  →公共交通が利用できない方、地域の取り組み等への目配せ。

〇住民主体の移動支援については、過渡期。道路運送法等上の整理・解釈の統一や、住民が移動支援を担うことへの社会的な理解も必要。

# ３　日進市高齢者移動支援推進事業について

# （1）高齢者移動支援推進事業に係る市等の取組
# モデル事業実施以前（令和元年度）

（吹出し） SCが活躍した部分

にっしん地域支え合い円卓会議ー地域の支え合いに関する講演会ーを開催

## 令和元年度第１回

SCによる企画運営

①内　容
- 講演『住民等が担う移動・外出支援について』
  講師：河崎　民子氏（ＮＰＯ法人全国移動サービスネットワーク）
- 第２層協議体（３地区に分かれて意見交換）

②日　程：令和元年７月１５日（月・祝）
③参加者：９８名

## 令和元年度第２回

SCによる企画運営

①内　容
- 講演『移動支援の現状』
  講師：遠山　哲夫氏（ＮＰＯ法人移動ネットあいち）
- パネルディスカッション（日進市における移動支援の取組紹介）

②日　程：令和元年１１月３０日（土）
③参加者：８７名

# （2）日進市高齢者移動支援推進事業の概要（愛知県モデル事業　R2～R4）

愛知県からの事業委託の概要

## 目的

　急速に高齢化が進行するなか、運転に不安を持つ高齢者が、自家用車に依存しなくても生活できる環境を整備するため、高齢者のための移動手段を確保、拡大すること。

## 実施形態

愛知県からの事業委託（モデル事業として実施）
※受託市町：瀬戸市、半田市、犬山市、日進市、北名古屋市、設楽町
　（事業委託までの経過）
　令和２年３月　６日　企画提案募集開始
　　３月１７日　企画提案書提出
　　３月２７日　プレゼンテーション審査
　　３月３０日　選考結果通知

## 実施期間

令和２年度からの３年間

# （2）日進市高齢者移動支援推進事業の概要（愛知県モデル事業　R2～R4）

赤枠の部分：一般・乗合で定時・定路線で定期運行する「くるりんばす」
青枠の部分：ＮＰＯ法人が自家用車を用いて運行する「福祉有償運送」
緑枠の部分：道路運送法の規定外で許可・登録を要しない輸送

| 種類 | | 特徴 |
|---|---|---|
| バス | 路線バス | 路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。 |
| | コミュニティバス | 路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。 |
| | デマンドバス | 区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを運行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。 |
| タクシー | タクシー | 子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。 |
| | 乗合タクシー | 地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。 |
| 自家用有償旅客運送 | | バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。 |
| 道路運送法の許可・登録を要しないもの（互助） | | 地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼） |

# （2）日進市高齢者移動支援推進事業の概要（愛知県モデル事業　R2～R4）

## ３年間のモデル事業で目指す姿

（企画提案当初）

〇いつまでも住み慣れた地域で自分らしく暮らし続けるために「移動・外出」は欠かせない要素。

〇３年間のモデル事業を通じて、日常生活での外出（医療機関等への通院、スーパー等への買い物、金融機関等での用事）だけを支援するのではなく、**「外出したくなる」「外出がより楽しくなる」「地域の方とのつながりができる」ための＋アルファの付加価値（行先）を付けた移動支援モデル**の創出を目指す。

〇具体的には、次の３つのタイプで運行

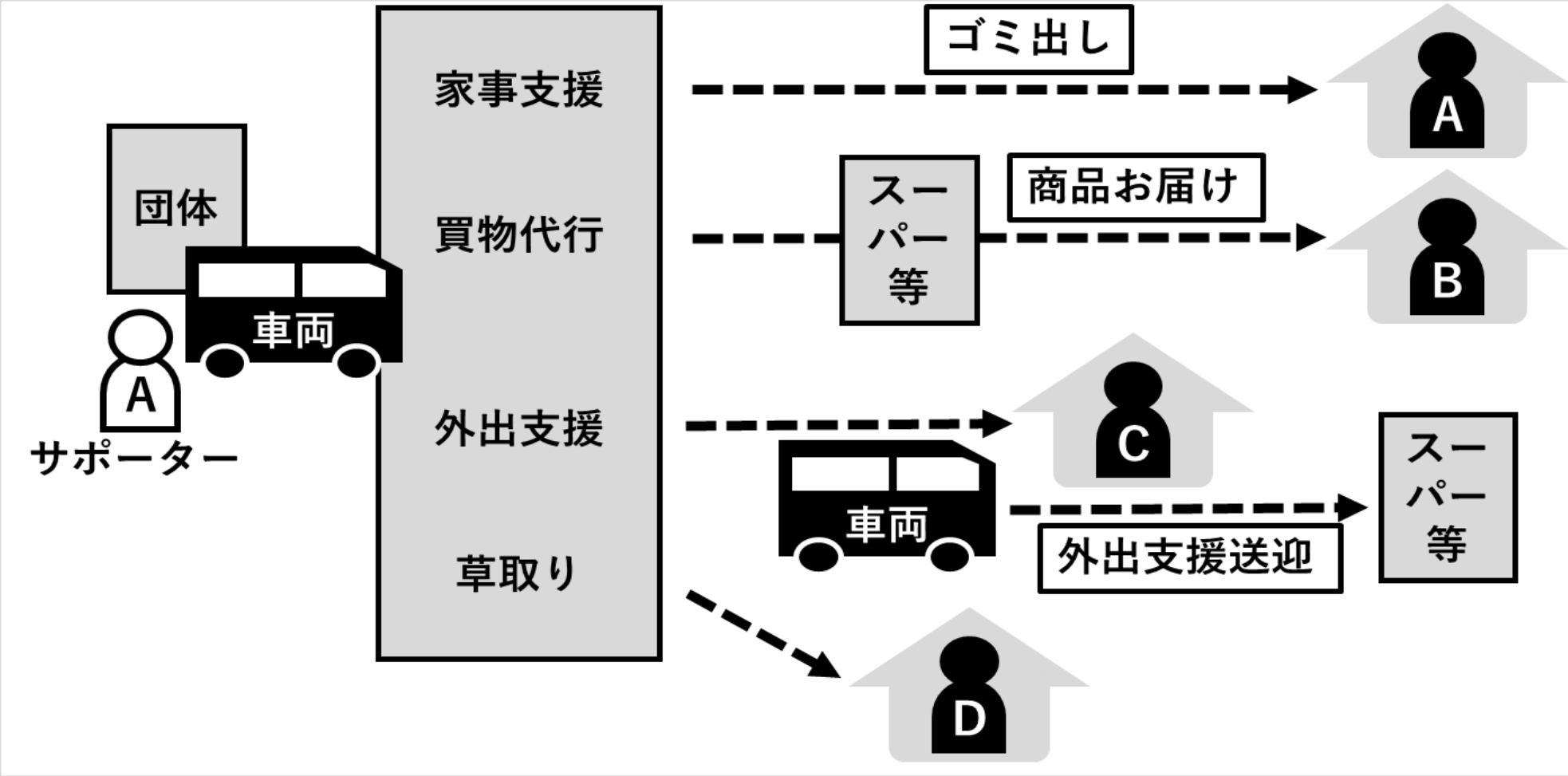
**①ワンコインサービス等住民主体による家事等支援と一体として実施する家事支援一体型タイプ（マッチング型）**

**②時間や停車場所を決め、日常生活で必要な外出（スーパー・コンビニ、クリニック、金融機関、公共施設）の他、つどいの場等を巡回しながら移動支援を行う定時定路線タイプ（巡回型）**

**③運転者が買い物に行くついでに、希望者を同乗させるついで支援タイプ**

# （2）日進市高齢者移動支援推進事業の概要（愛知県モデル事業　R2～R4）

①家事支援一体型タイプ（マッチング型）のイメージ

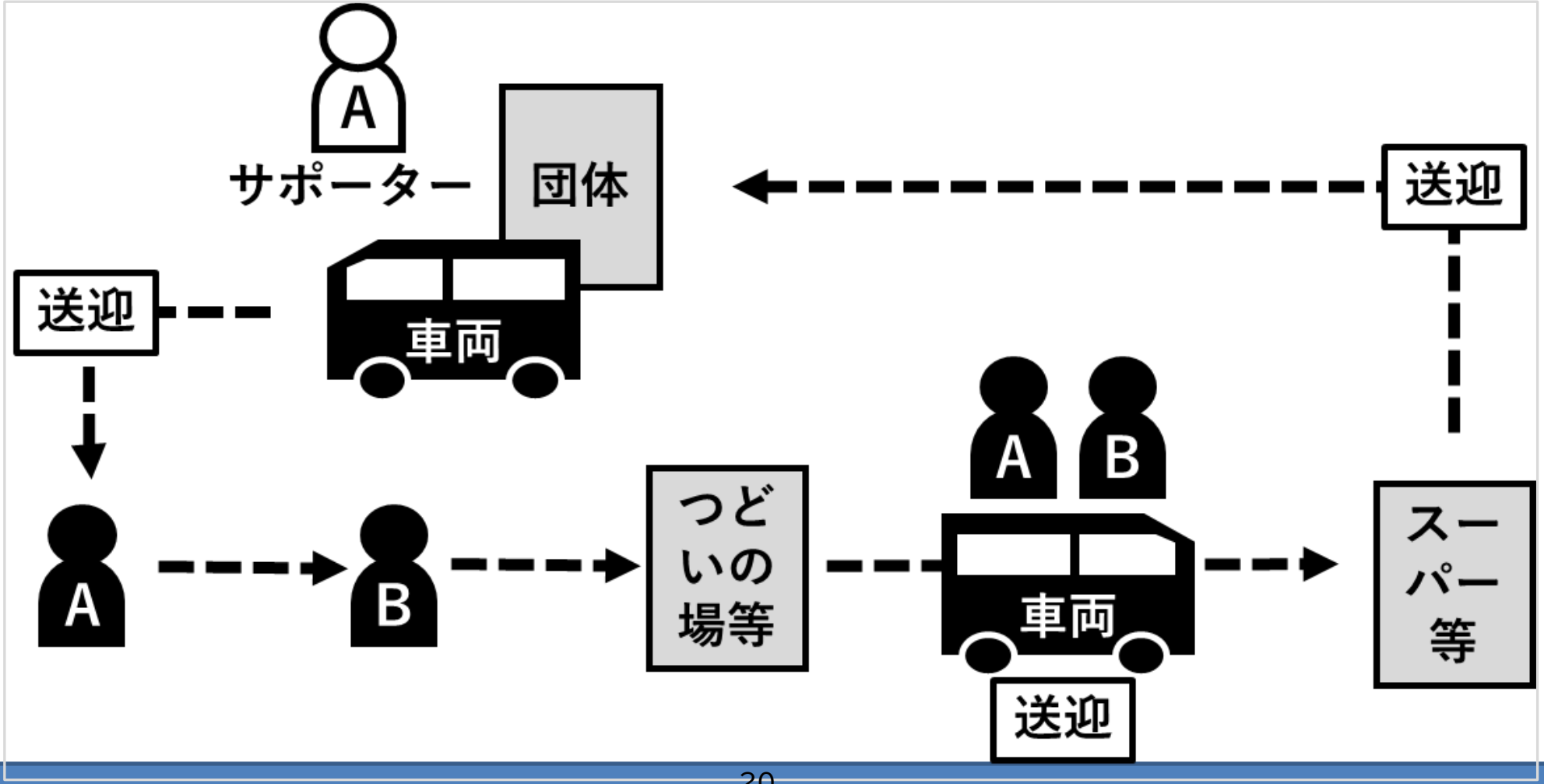




19

# （2）日進市高齢者移動支援推進事業の概要（愛知県モデル事業　R2～R4）

②定時定路線タイプ（巡回型）のイメージ



# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## 日進市高齢者移動支援推進事業　モデル事業実施地区

凡例
- ○：家事支援一体型タイプ実施地区
- ○：定時定路線タイプ実施地区
- ○：ついで支援タイプ実施地区

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## 日進市高齢者移動支援推進事業　モデル事業実施の考え方

○令和２年度当初の時点で、香久山地区、日進ニュータウン地区は住民主体による移動支援の取り組みが実施開始済み。

地域への働きかけ

○令和元年度に開催した円卓会議後、**生活支援コーディネーターを中心に地域の意向を随時確認**。移動支援の取り組みに前向きな地区に対して、令和２年６月～９月にかけて事業内容を説明。モデル事業への参加を呼びかけ。

○令和２年１０月に５つのモデル事業実施地区を選定。日進市とのモデル事業実施業務委託契約を締結。

○５つのモデル事業実施地区は、取組状況の段階が異なる。

○そこで、全ての地区で一斉に同じ取組を進めるのではなく、地区毎、年度毎に取組内容をずらし、取組が先行する地区の課題等を後続する地区の取組に反映させることで、よりよいモデル事業の実施を進める。

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## １　香久山地区・家事支援一体型タイプ（マッチング型）

〇平成２９年度に、高齢化社会に向けて、地域の助け合いが必要であるという考え方から検討を開始。香久山たすけあうまちづくり協議会が発足。

地域内の調整
（反対意見、不安の声）

組織図案の作成

〇平成３１年４月から、お互い様の理念に基づき助け合う仕組みとして「ワンコインサービス」の運用を開始。

領収書案の作成

〇実施形態：ワンコインサービスの一つとして、送迎を含むほっとカフェ、買い物、病院への付き添い支援。（移動支援に係る部分は無償。）

【家事支援一体型】

運輸支局への同行

〇実　　績：ワンコインサービス実施実績
令和２年度：５２件、令和３年度：５６件、令和４年度：１１２件

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## ２　日進ニュータウン地区（米野木町地内）・ついで支援タイプ

〇昭和３８年頃に開発された団地で住民の高齢化が進むとともに、駅やスーパーマーケットにも距離のある地区。

〇「にっしん地域支え合い円卓会議」において、住民主体の移動支援の事例を知ったことがきっかけ。地区内での呼びかけに対して、最初の説明会に４０名が参加。

事務局機能の協力

〇実施形態：令和元年１１月から、火曜日及び金曜日に、行先をスーパーマーケットに限定した住民主体による買い物移動支援が開始。
（運転者が買い物に行くついでに、希望者を同乗させるしくみ）

〇実　　績：令和２年度　延べ利用回数：１３回
令和３年度　延べ利用回数/延べ利用人数：２３回/３３人
令和３年度　延べ利用回数/延べ利用人数：２０回/４３人

〇その他　：利用者にアンケートを実施（２件回答）。別の店舗への買い物移動支援を希望する声あり。
利用者とドライバーとの話し合いで行き先店舗や出発時間を決めることにした。

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## ３　五色園地区・家事支援一体型タイプ（マッチング型）

〇在宅の高齢者に対し軽度な日常生活の援助を行うワンコインサービスが平成２８年１２月に開始。

〇平成３１年２月、近隣のスーパーマーケットの閉店をきっかけとして、ワンコインサービスの新機能として「買い物同行サービス」について検討。

運輸支局相談結果の共有

〇平成３１年１０月に、地区内での移動支援に関するニーズ把握と支援者（ドライバー）の掘り起こしを兼ねたアンケート調査を実施。

〇実施形態：ワンコインサービスに準じて、買い物同行サービスを実施。
（移動支援に係る部分は無償。）　　【家事支援一体型】

〇実　　績：令和２年度　１２月からの運行開始していたが、新型コロナウイルス感染症防止のため、年度内は運行を休止。
買い物同行サービスの手引き、利用申請書、実施報告書など、実施に必要な書類等を整備

令和３年度　支援回数：２２回

令和４年度　支援回数：４５回

※主な行先：買い物、病院、市内及び近隣スーパー

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## ４　日東東山地区・定時定路線タイプ（巡回型）

推しポイント：モデル事業とのベストマッチング+困惑する自治会との調整

〇令和２年６月から、定時定路線の運行形態による移動支援の検討を開始。

自治会との調整

説明用動画作成

〇令和２年６月に、地区内での移動支援に関するニーズ把握（利用頻度や希望する行先等）のためのアンケート調査を実施。

アンケート案の作成、実施方法の検討（１年以上）

〇「日東お出かけ支援隊」を結成し、令和２年１２月から定時定路線での運行を開始。

| | | | |
|---|---|---|---|
| 令和２年度 | 運行日：２５日 | 運行回数：　９９回 | 延べ利用者数：１６１人 |
| 令和３年度 | 運行日：９３日 | 運行回数：３６８回 | 延べ利用者数：６８０人 |
| 令和４年度 | 運行日：９７日 | 運行回数：３８４回 | 延べ利用者数：７４３人 |

（運行形態）

運行日：毎週月曜日及び木曜日（年末年始、祝日を除く。）
運行数：午前３便、午後２便（第１便は予約運行）
路　線：つどいの場、公共施設、近隣の病院・スーパーを経由
会　費：１世帯　月額６００円

整形外科でのヒアリング
停留場所への依頼

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業
# モデル事業実施地区の実施状況

## ４　日東東山地区・定時定路線タイプ（巡回型）

（使用車両について）

令和２年１２月～　市内ＮＰＯ法人から無償貸借

令和３年２月～　　市がリース契約した車両を貸与

車両確保の調整

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## ５　南ケ丘地区・定時定路線タイプ（巡回型）

推しポイント：福祉まちづくり協議会（の部会）で運営する移動支援

〇令和２年９月に移動支援を考える「おでかけプロジェクト」を立ち上げ。

日東お出かけ支援隊との情報交換会

〇令和２年１０月に、地区内での移動支援に関するニーズ把握（利用頻度や希望する行先等）と支援者（ドライバー）の掘り起こしを兼ねたアンケート調査を実施。

アンケート案の作成

〇南ケ丘福祉まちづくり協議会内に「南ケ丘おでかけ支援部会」を立ち上げ、運行形態や運営体制等について検討。

まち協との調整

〇令和３年３月２３日から定時定路線での試行運行、令和３年５月から本格運行。

令和２年度　運行日・運行回数：　　３日・回　延べ利用者数：　２８人
令和３年度　運行日・運行回数：１２７日・回　延べ利用者数：３２３人
令和４年度　運行日・運行回数：１２７日・回　延べ利用者数：５４２人

（運行形態）
運行日：毎週火曜日及び金曜日　　運行数：１日１往復
路　線：近隣の駅・スーパーとを往復
会　費：一人/年　２，０００円
（使用車両について）市がリース契約した車両を貸与


28

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業
# モデル事業実施地区の実施状況

## ５　南ケ丘地区・定時定路線タイプ（巡回型）

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## ６　岩根地区・定時定路線タイプ（巡回型）

推しポイント：地域の支え合い、まずは移動支援から

〇令和３年４月に岩根地区における住民主体の支え合い活動を考える「支え合い活動検討会@岩根」を立ち上げ。

アンケート案の作成

〇令和３年６～７月に、支え合い活動に関する住民アンケートを実施調査を実施。

〇定例会や住民座談会、先行地区の見学等を行い、まずは外出サポートから始めることとし、運行形態や運営体制等について検討。

試乗等の調整

自治会への働きかけ
保険の勉強会

チラシへの助言

〇住民主体で地域課題の解決と協働する地域づくりを活動目的とする「ささえあい岩根」に改名。地区内で運転ボランティアや付き添いボランティアを募集。

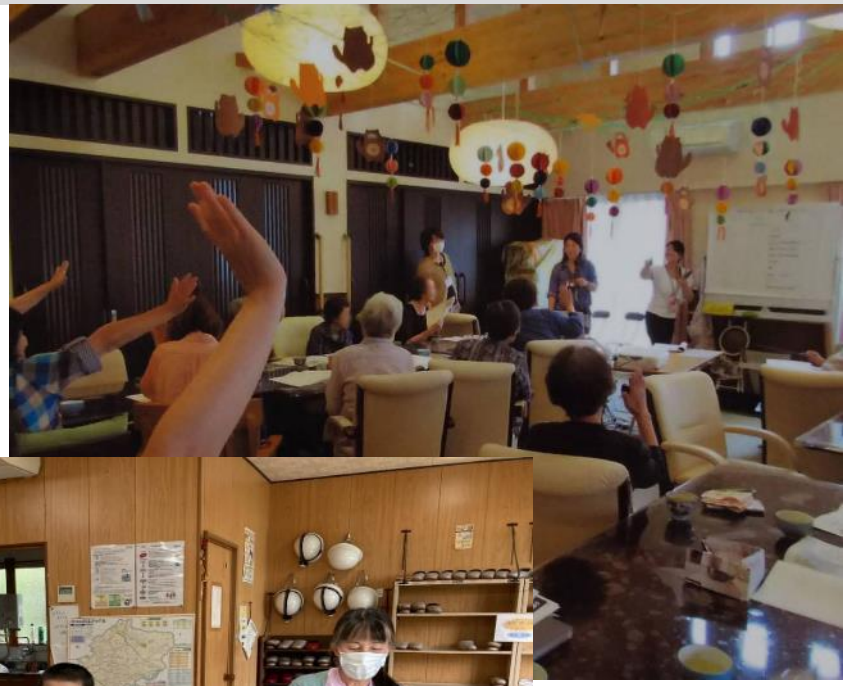
〇令和４年２月２３日から定時定路線での試行運行、令和４年４月から本格運行。
令和３年度　運行日・運行回数：　６日・回　延べ利用者数：　１９人
令和４年度　運行日・運行回数：５８日・回　延べ利用者数：３４１人
（運行形態）運行日：毎週水曜日　　運行数：１日１往復（令和４年７月から２往復）
路　線：地区内のクリニック、近隣のコンビニ、スーパーとを往復
会　費：一人/年　１，０００円
（使用車両について）市がリース契約した車両を貸与

停留場所への依頼


30

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業
# モデル事業実施地区の実施状況

## ６　岩根地区・定時定路線タイプ（巡回型）



# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## ７　藤塚地区・定時定路線タイプ（巡回型）

推しポイント：支え合いの部会のひとつ

〇令和３年４～８月に、地域の支え合い全般に関するアンケート調査を実施。

区への働きかけ、アンケート案の作成

〇令和３年１１月に、アンケート集計結果報告会を開催。「ささえあい藤塚」結成、アンケート結果でニーズの多かった「移動支援」「ほっとカフェ」「学習支援」「にっしん体操」「配食」の部会を立ちあげ。

試乗等の調整

車両確保の調整

〇先行地区の見学等を行い、部会定例会や行き先アンケート、お試し運行の結果をもとに、運行形態や運営体制、車両等について検討。ボランティアドライバー養成講座の受講。

チラシへの助言

〇令和４年９月から定時定路線での試行運行、１０月から本格運行予定。
令和４年度　運行日・運行回数：２４日・回　延べ利用者数：７３人
（運行形態）運行日：毎週金曜日（午後）※南北２コースを隔週で運行
運行数：１日１往復
路　線：地区内の集会所、近隣の金融機関、スーパーとを往復
（使用車両について）市がリース契約した車両を貸与

停留場所への依頼

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業
# モデル事業実施地区の実施状況

## ７　藤塚地区・定時定路線タイプ（巡回型）

33

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## ８　岩崎台地区

〇令和３年４月に、移動支援検討委員会の立ち上げについて検討を開始、８月に移動支援を考える「移動支援検討委員会」を立ち上げ。

他地区の実施状況の共有

〇令和３年８月～令和４年３月に、計６回の検討委員会を開催。道路運送法の規定や車両、自動車保険について意見交換。

保険の勉強会

〇先行地区の見学等を行うほか、１２月には岩根地区と合同で移動支援に係る保険勉強会を開催。

見学先との調整

〇令和４年４月に、熟年友の会の会員を対象に、お出かけ支援に関するニーズ把握（利用意向の有無や希望する行先等）するためのアンケート調査を実施。

〇令和５年２月に、住民向け説明会を開催。４月から本格運行へ。

# （3）日進市高齢者移動支援推進事業 モデル事業実施地区の実施状況

## ９　日生東山地区・定時定路線タイプ（巡回型）

〇令和３年７月に、まち協設置に向けた協議スタート。１０月には、まちづくり協議会設立準備委員会発足。活動イメージとして、当初から移動支援や子ども食堂の希望あり。
〇継続して毎月準備委員会を開催。自治会との連携の仕方、対象範囲（自治会員加入状況の是非）等を検討。

〇令和４年２月に、「日生東山園まちづくりの会」として正式に発足

〇令和４年９月移動支援の協議スタート　　第２層協議体を通じた情報共有
※中部地区第２層協議体参加者が、協議体の内容（他地区での取り組み）を報告をしたこともきっかけに。

〇令和４年１２月に、市から高齢者移動支援モデル事業の内容について説明
〇令和５年１月～２月に、定時定路線での試行運行（第１・３土曜日の午後）

停留場所への依頼

平行して、移動支援に係る保険の勉強会を実施　→　必要を感じて同日加入手続き

〇令和５年３月に、出発式を開催
令和４年度　運行日・運行回数：４日・回　延べ利用者数：４５人

# （4）高齢者移動支援推進事業に係る市等の取組 モデル事業実施期間中（令和2～4年度）

## 1　高齢者移動支援推進事業ネットワーク会議

・学識経験者、タクシー事業者、市内福祉有償輸送運行事業者、モデル事業実施地区の関係者、生活支援コーディネーター等で構成。

第１回（R2/12/14）モデル事業実施の趣旨説明、モデル事業実施状況報告
第２回（R3/3/23）モデル事業実施状況報告
第３回（R3/8/13）モデル事業実施状況報告
第４回（R4/11/2）モデル事業実施状況報告
第５回（R5/3/27）モデル事業成果報告、令和５年度事業について

## 2　移動支援に関する勉強会

SCによる
企画運営

①日　程：令和２年１０月２２日
　　令和３年１２月１２日

②内　容

・「移動支援の保険」について
・保険の説明　「移動支援サービス専用自動車保険に関するご提案」
　　「ふれあい活動総合補償保険（移動サービス保険）」

③参加者：モデル事業実施地区の関係者　等

# （4）高齢者移動支援推進事業に係る市等の取組
# モデル事業実施期間中（令和2～4年度）

## ３　ボランティアドライバー養成講座の開催

モデル事業実施地区のドライバー（予定者を含む。）等を対象に養成講座（安全運手講習会）を開催

SCも
一部受講

今後のしくみづくりの
支援に役立つように

①内　容

講義：接遇介助、住民参加の移動支援事例紹介、運転に必要な知識と心構え、リスクへの備えと対応

実技：運転実技、車いす操作の基本

②講　師：ＮＰＯ法人移動ネットあいち

③日　程：令和３年１月３１日（日）、２月２８日（日）、７月１８日（日）
令和４年３月２７日（日）、９月４日（日）、令和５年２月２５日（土）

④参加者：モデル事業実施地区のドライバー等

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 香久山地区 | ３人 | 日進ニュータウン地区 | ２人 | | |
| 五色園地区 | ５人 | 日東東山地区 | １人 | | |
| 南ケ丘地区 | １３人 | 岩崎台地区 | ７人 | | |
| 藤塚地区 | ６人 | 岩根地区 | ２人 | 日生東山地区４ | その他　２人 |

# （4）高齢者移動支援推進事業に係る市等の取組
# モデル事業実施期間中（令和2～4年度）

## ４　令和２年度第１回にっしん地域支え合い円卓会議（YouTubeによる配信）

SCによる
企画運営

①内　容
- 生活支援体制整備事業が　始まりました／必要となる社会的背景
- 「日進市高齢者移動支援推進事業」が始まります。

②日　程：令和２年８月～

## ５　市のリース車両等による移動支援試行運行

- 移動支援試行実施イメージを参考に、市のリース契約を結んだ車両又は住民ドライバーの自家用車両により、移動支援試行運行を行った。

家事支援一体：香久山地区、五色園地区、岩崎台地区（令和５年４月～）
定時定路線　：日東東山地区、南ケ丘地区、岩根地区、藤塚地区、
ついで支援　：日進ニュータウン地区

# ４　モデル事業終了後の継続的な支援について

# モデル事業終了後の継続的な支援について

## 継続的な支援を構築するうえで考えたこと

**考えたこと①**

モデル事業実施期間中に行っていた支援は継続する。
（モデル事業開始時から、そのための算段をしておく）
例）車両の貸出、ドライバー養成講座、財政的支援（補助金）、ＳＣによる支援　等

**考えたこと②**

市（国）の支援制度（要綱）に住民主体の活動を合わせてもらうのではなく、
住民主体の活動の実態に沿った市の支援制度（要綱）にすること。
例）訪問型サービスD（類型①②とも）で想定されている活動内容、補助対象経費等は、各地区の高齢者移動支援の活動に合わない。（特に巡回型）

**考えたこと③**

通所型サービスB、訪問型サービスB/D、一般介護予防事業、保健福祉事業のどれを活用するかは市側の問題（財源論）。
補助対象経費の整理ができれば事業別に補助金要綱を分ける必要はなく、一つの補助要綱でもよいのではないか？

# （参考）訪問型サービスDの類型

## 訪問D　ケース１）通院や買物等

**通院等をする場合における送迎前後の付添支援**

- **補助金**は、**間接経費**（サービス調整の人件費、保険料、家賃、電話代、熱水費等)**のみ**（車両やガソリン代等の補助は不可）

ボランティア奨励金はどちらも可

## 訪問D　ケース 2）通所目的「サロン送迎型」

**通所型サービスにおいて、その送迎を別主体が実施**

- **補助金**は、**間接経費**のほか、ガソリン代など**送迎にかかる実費**、**車両購入費など**具体的な対象経費は、**市町村の判断**に委ねられている

**ケース１）の場合も、一般財源からの補助は可能**

維持管理費は 駐車場代、保険料、車検代、自動車税、消耗品代を含む

# （参考）総合事業の補助金の対象経費（補助できる経費）

令和４年度厚生労働省老人保健健康増進等事業 「介護保険制度等を活用した高齢者の移動支援・送迎のための手引き」P.18から　/令和５年3月　三菱UFJ リサーチ＆コンサルティング

| | | 類型①<br>訪問型D<br>（ケース1） | 類型②<br>訪問型D<br>（ケース２） | 類型③<br>通所型B・C/<br>一般介護予防事業 | 類型④<br>訪問型B | 類型⑤<br>一般介護予防事業 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 通院・買い物等をする場合における送迎前後の付き添い支援[8] | 通所型サービス等の運営主体と別の主体による送迎[9] | 通所型サービス等の運営主体と同一の主体による送迎 | 生活援助等と一体的に提供される送迎[10] | 生活援助等と一体的に提供される送迎 |
| 直接経費 | 奨励金 | ○[11] | ○[12] | ○ | ○ | × |
| 直接経費 | ガソリン代等実費 | × | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 直接経費 | 自動車保険[13]の保険料 | × | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 直接経費 | 活動用の保険[14]の保険料 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 直接経費 | 車両維持・購入費 | × | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 間接経費 | コーディネーター人件費 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 間接経費 | 家賃・通信費等 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |

# （参考）総合事業の補助金の対象経費(補助できる経費)

8「地域支援事業実施要綱（P.21）」より、『（抜粋）通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であるので、移送に関する直接経費は対象とならず、サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象となる』

9「地域支援事業実施要綱（P.21～22）」より、『（抜粋）対象経費については、間接経費のほか、ガソリン代等送迎にかかる実費、車両購入費等に対する補助等、具体的な対象経費について費用の効率性の観点から市町村において判断』

10「地域支援事業実施要綱（P.10）」より、『（一部抜粋）・・・様々な経費について、市町村がその裁量により対象とすることを可能とするほか、・・・奨励金 （謝金 ）を補助の対象とすることも可能である。・・・運営費の一部を補助するものであるが、例えば補助率を設定せずに年定額での補助を行うことも可能である』

11 道路運送法の許可・登録の有無によらず、送迎前後の付き添い支援を対象とした奨励金のみ可。

12 道路運送法の許可・登録を受けている場合は、送迎前後の付き添い支援のみでなくボランティア運転者の送迎を対象とした奨励金を補助することが可能。

13「団体が所有する車両の自動車保険」、および「マイカー等を使用する移動支援ボランティアの活動中の自動車事故を対象とした自動車保険」

14 ここでは、自動車に乗車していない乗降前後の付き添い支援の際の事故などを対象とする保険をイメージ。「移送に関する直接経費」には該当しないため、いずれの類型においても補助対象経費となる。

# モデル事業終了後の継続的な支援について

## 令和５年度事業について

○「移動・外出」は、地域包括ケアシステムの５つの要素をつなぐキー。
モデル事業終了後も切れ目なく移動支援が行われることが必要。

### 【車両の確保】

○高齢者移動支援専用車の購入（令和４年度予算）※地域福祉基金の活用
愛知県モデル事業終了後も、**継続して車両貸出が可能**に。

○日本赤十字社愛知県支部との共同により地域の支え合いを通じた高齢者健康生活支援事業（モデル事業）を実施し、その一環で移動支援車両の貸出を受ける予定

### 【人材の確保】

○ボランティアドライバー養成講座の定期開催（年２回程度）による人材確保
特にモデル事業実施地区外からの**協力者の掘り起こしやマッチングのしくみづくり**

### 【財政支援】

○令和５年４月から**「日進市住民主体による介護予防・生活支援サービス事業補助金交付要綱」を整備**し、高齢者の介護予防・生活支援を推進するため、住民主体による介護予防・生活支援サービスの実施に要する経費の一部を助成。

# モデル事業終了後の継続的な支援について

## 令和５年度事業について

**「日進市住民主体による介護予防・生活支援サービス事業補助金交付要綱」概要**

**＜補助対象者＞**　次の各号のいずれにも該当する者

①構成員が５人以上の市内で活動する団体

②政治活動及び宗教活動を目的としない団体

**＜補助対象事業＞**　第１号被保険者に対して市内で行う住民主体サービスで、次の各号のいずれかに該当するもの

①住民主体訪問型サービス　→　訪問型サービスＢ

第１号被保険者の居宅において、住民が主体となって行う掃除、洗濯、買い物、ごみ出し、庭の手入れ、外出に係る付き添い等の生活援助のサービス

②住民主体通所型サービス　→　一般介護予防事業

運動、趣味活動、交流等により第１号被保険者の生きがい及び外出機会を創出するために、定期的に利用することができる場を住民が主体となって提供するサービス

③住民主体移動支援サービス　→　保健福祉事業

外出に係る付き添いに付随した送迎、買い物、通院その他日常生活を送る上で必要となる場所又は介護予防に資する場所への送迎を住民が主体となって行うサービス

# モデル事業終了後の継続的な支援について

## 令和５年度事業について

「日進市住民主体による介護予防・生活支援サービス事業補助金交付要綱」概要

＜補助対象経費及び補助金の額＞

| 補助対象経費 | 補助金の額 |
|---|---|
| 謝礼、旅費、消耗品費、燃料費、光熱水費、印刷製本費、修繕費(軽微なものに限る。)、通信運搬費、手数料、保険料、使用料及び賃借料、委託料、備品購入費その他市長が適当と認める経費 | １月当たり１６，０００円 |
| 備考<br>　住民主体移動支援サービスを行う車両に係る燃料費については、利用者から実費を越えない範囲で徴収するものとし、実費から徴収した額を引いた額を補助対象経費とする。 | |

次の各号に該当するものを除く。

①飲食等に係る食糧費　　②施設整備に係る費用（軽微な改修は除く。）

③不動産及び不動産に準ずる動産（自動車等）の取得費

④住民主体移動支援サービスを行う運転手に対する奨励金

# モデル事業終了後の継続的な支援について

## 令和５年度事業について

**「日進市住民主体による介護予防・生活支援サービス事業補助金交付要綱」概要**

**＜その他のポイント＞**

- 生活支援コーディネーターと連携し、地域課題及びニーズを踏まえ、住民主体サービスの内容を決定
- 生活支援コーディネーターとの意見交換、協議体等への参加、地域包括支援センターと連携した自立支援・介護予防の取組及び市が推進する生活支援体制の充実に協力する

# おまけ（ご参考まで）

# 日進市における交通機関の状況

## 1）公共交通網形成計画に描かれた将来像

◎鉄道及び路線バスを公共交通軸とし、くるりんばすやタクシー等の交通機関が相互に連携することで、<u>「公共交通を利用して、誰もが安心して出かけられる、交通環境が充実したまち」</u>の形成を目指す。

## 2）日進市地域公共交通の基本方針

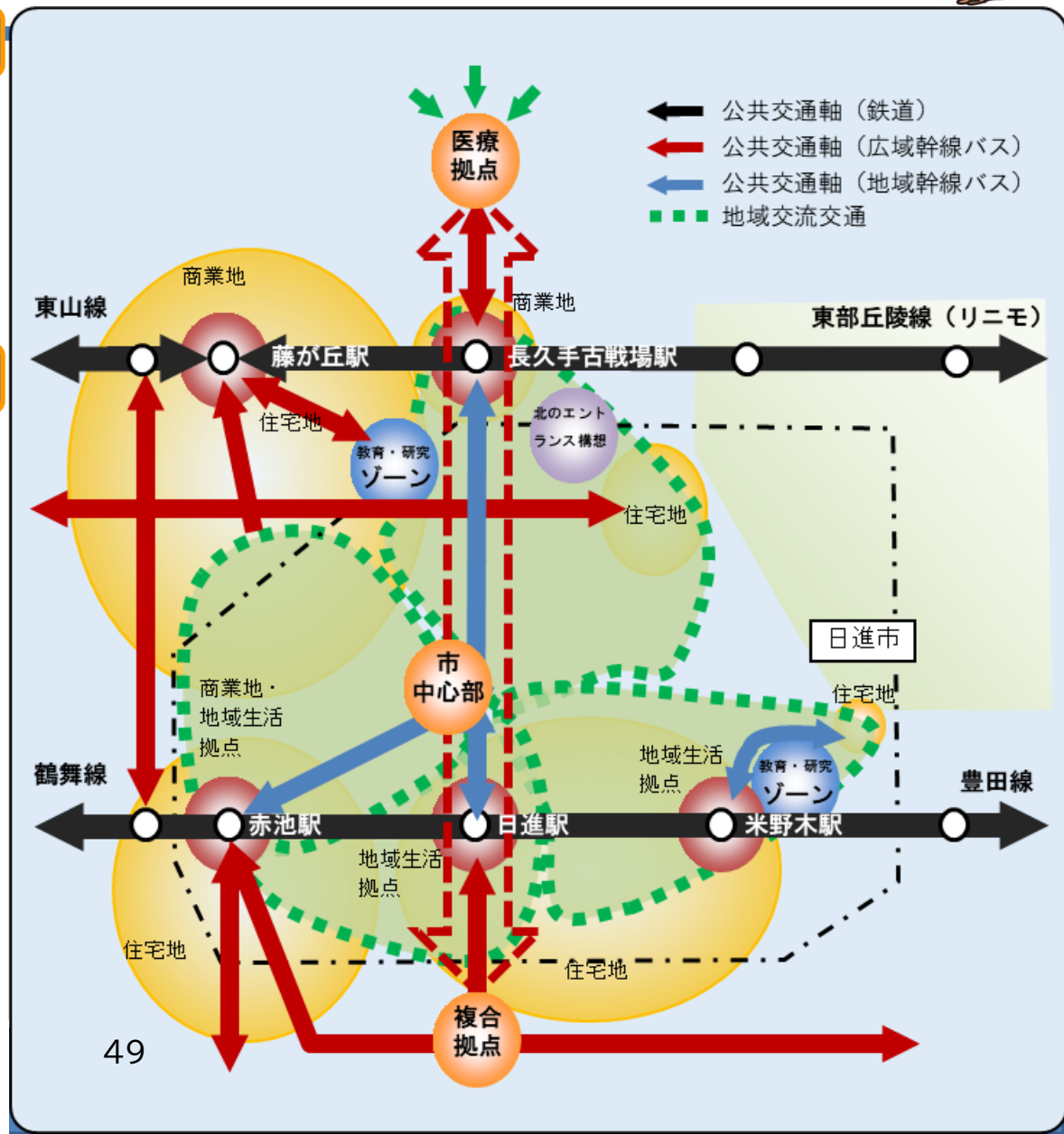
① 高齢化社会への対応として、誰もがわかりやすく、安全で利用しやすい公共交通とします。

② 移動ニーズへの対応として、周辺市町への移動がしやすい公共交通ネットワークを形成します。

③ 公共交通の利用促進として、魅力的な移動環境を創出します。

④ まちづくりとの一体化により、「いつまでも暮らしやすい　みどりの住環境都市」の実現に向けた戦略的な公共交通体系を構築します。

⑤ 多様な主体の連携により、持続可能な公共交通維持システムを構築します。



令和3年4月1日改訂版

# 日進市内巡回バス くるりんばす

時刻表

## 利用案内

- 運行日：毎日（ただし12/31～1/3は運休）
- 運賃：一乗車200円（ただし循環線100円）
- 乗り方：「後乗り」「前降り」で、降車時に精算です。

manaca（マナカ）等交通系ICカードが使えます。

- 次の市内在住のみなさんは無料になります。

①中学生以下の子ども
②身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方並びに介護保険法による介護認定(要支援を含む)を受けている方と付き添いの方1名
③ひとり親家庭等医療費受給者証を所持する方
④障害者医療費受給者証を所持する方と付き添いの方1名
⑤後期高齢者福祉医療費受給者証を所持する方と付き添いの方1名
⑥自立支援医療費（精神通院医療）受給者証を所持する方と付き添いの方1名
⑦日進市運転免許自主返納支援事業対象者の方（3か月無料）
※②～⑦の無料対象者の方は、市役所防災交通課移動政策室の窓口で申請の上、無料バスカードの交付を受けてください。

- 乗り継ぎ券の発行は、「市役所」バス停のみです。

## くるりんばす回数券・定期券案内

回数券　100円券12枚綴り1,000円

- くるりんばす定期券案内

| 区分＼期間 | 1か月 | 3か月 | 6か月 |
| --- | --- | --- | --- |
| 高齢者（市内在住65歳以上の方） | 1,200円 | 3,000円（1,000円/月） | 5,000円（約840円/月） |
| 学生 | 4,000円 | 11,000円（約3,670円/月） | 20,000円（約3,340円/月） |
| 一般 | 6,000円 | 17,000円（約5,670円/月） | 32,500円（約5,420円/月） |

販売場所
[illegible]（市役所東隣）0561-75-6556
[illegible]（[illegible]）0561-74-8888
[illegible]（五色園）0561-73-3325
[illegible]（[illegible]香久山）052-875-3331
[illegible]（[illegible]）0561-73-7771
[illegible]（[illegible]）052-807-7111
※[illegible]は、各販売場所にお問い合わせください。

## くるりんばす乗継割引案内

⑦循環線からの乗継
⑦循環線 → 100円 → 「市役所」バス停（乗継1回限り） → 100円 → ①赤池線 ②米野木線 ③三本木線 ④梅森線 ⑤五色園線 ⑥岩崎線

⑦循環線以外からの乗継
①赤池線 ②米野木線 ③三本木線 ④梅森線 ⑤五色園線 ⑥岩崎線 → 200円 → 「市役所」バス停（乗継1回限り） → 無料 → ①赤池線 ②米野木線 ③三本木線 ④梅森線 ⑤五色園線 ⑥岩崎線 ⑦循環線

## バスロケーションシステム

バスが「いつ来る」「今どこ」がわかります

QRコードからもアクセスできます

くるりんばす 発車案内
http://navi.meitetsu-bus.co.jp/nissin/
※QRコードの使い方は裏面を参照

**Googleで経路・乗換検索ができるようになりました**

くるりんばすの情報の入手が簡単・便利になりました！
Googleマップアプリでの検索画面で、目的地のバス停名と出発地のバス停名を入力して、バスルートを選択するだけで「くるりんばす情報」を見ることが出来ます。

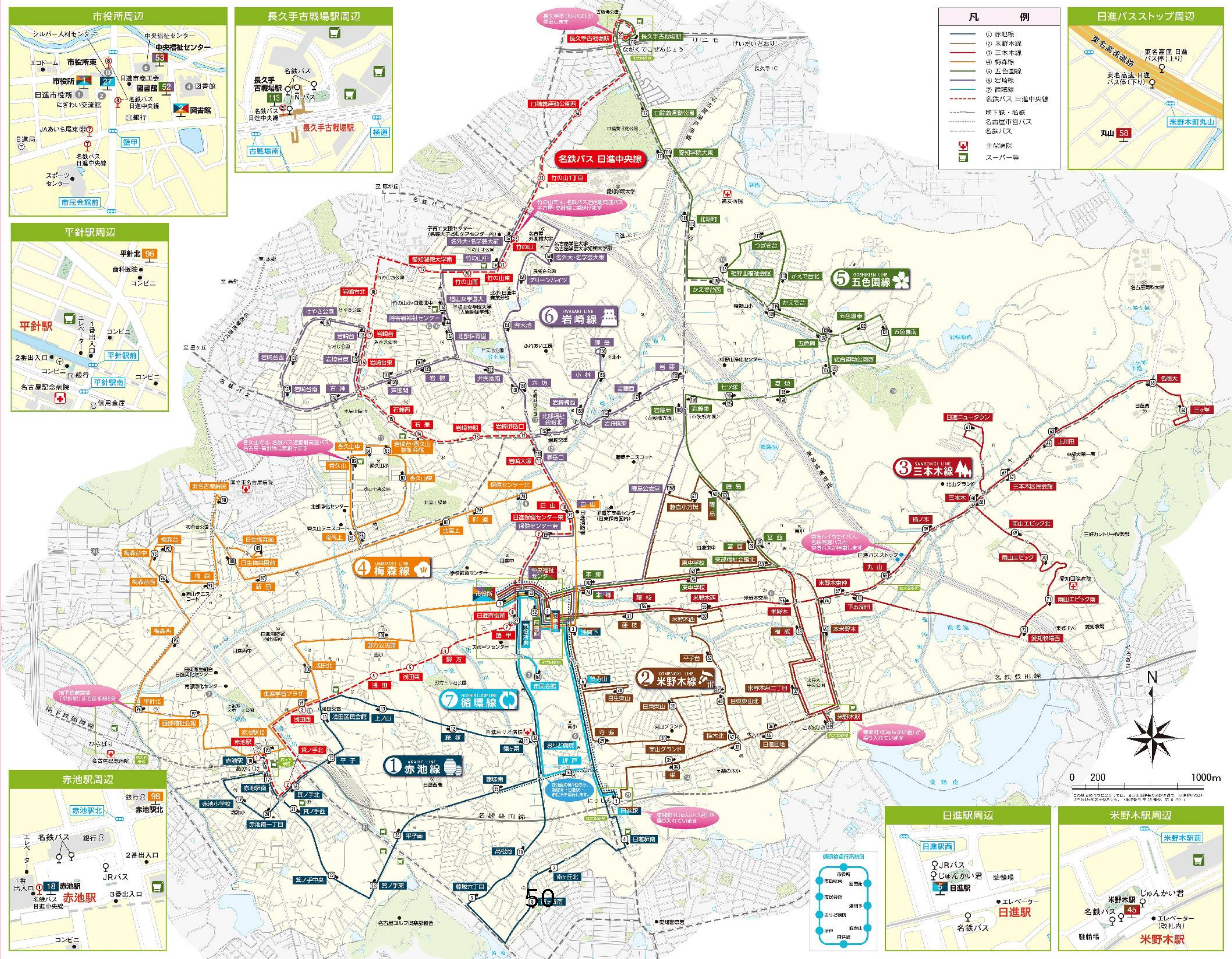
簡単！ 時刻表を調べなくても、くるりんばすの経路情報が表示されます！
確実！ バス停までのルート案内も可能です！
最新！ 愛知県下のコミュニティバスで初の取組です！

**くるりんばすのリアルタイム走行位置が確認できます**

パソコンやスマートフォンで、くるりんばすの走行位置が確認できるようになりました。情報は市のホームページ内の「にっしんまっぷ」から見ることができます。なお、市役所本庁舎・にぎわい交流館・図書館には、バスの走行位置や路線図を表示した大型モニターを設置しております。

リアルタイム位置情報はこちらから

●お問い合わせ●
日進市生活安全部防災交通課移動政策室
電話：0561-73-3249



# デマンドタクシー実証実験について

## １　実証実験の期間

令和年10月3日（月曜日）～令和5年2月28日（火曜日）の平日（9時～15時）

## ２　利用対象者

対象地区（次ページ参照）内に住民登録のある、75歳以上の人で、利用登録をした人

## ３　利用料金

対象地区1及び3：1乗車300円　　対象地区2：1乗車400円

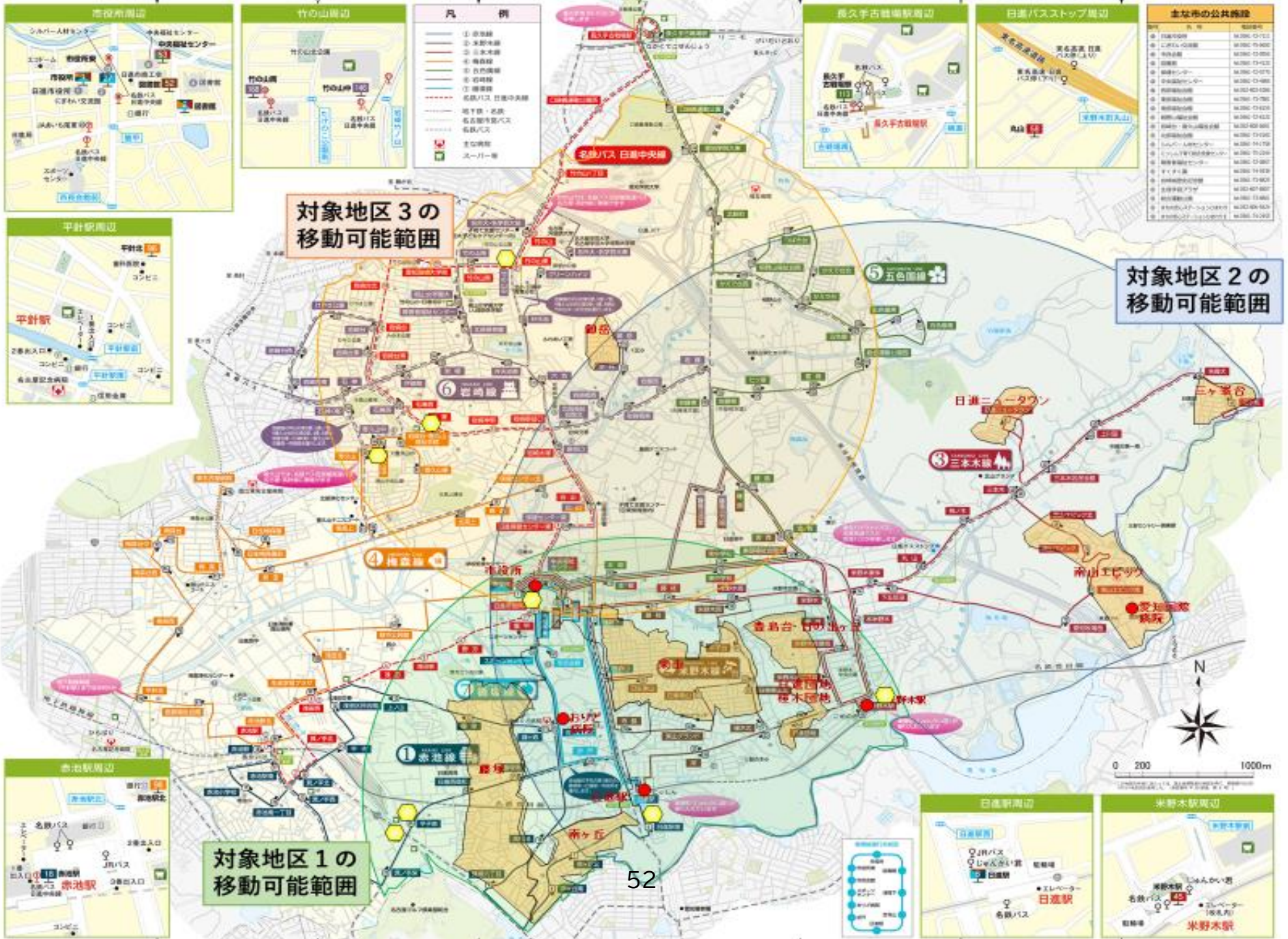
## ４　乗降場所

・利用者自宅前
・移動可能範囲内に存在する駅、バス停留所、公共施設、病院・診療所・薬局（ドラッグストア含む）、鍼灸接骨院等、金融機関、スーパー、コンビニエンスストア

## ５　利用回数・利用者数

■デマンドタクシーの利用回数は1,104回
　1人あたり平均約7回利用
■利用登録者220人のうち166人、
　約76%の方が利用

| | |
|---|---|
| 利用回数（回）　A | 1,104 |
| 利用者数（人）　B | 166 |
| 平均利用回数（回/人）　C=A/B | 6.7 |
| 利用登録者数（人）　D | 220 |
| 利用割合（%）　E=B/D | 75.5 |



市役所周辺
竹の山周辺
凡例
長久手古戦場駅周辺
日進バスストップ周辺
主な市の公共施設
平針駅周辺
対象地区３の
移動可能範囲
対象地区２の
移動可能範囲
対象地区１の
移動可能範囲
赤池駅周辺
日進駅周辺
米野木駅周辺
名鉄バス 日進中央線
五色園線
岩崎線
三本木線
梅森線
赤池線
日進ニュータウン
三ヶ峯台
南山エビリウ
愛知医療
病院
香島台
日の出ヶ丘
桜木団地
野木駅
赤池駅
南ヶ丘
平針駅
N
0 200 1000m

# 日進市
# 自動運転バス運行
# R4年実証事業の紹介

BOLDLY
UPDATE MOBILITY

# 令和４年度実証実験について（R4年補助金事業概要）

## 自動運転による地域公共交通実証調査事業

R3補正予算
285億円の内数

○　自動運転は、レベル２相当の実証実験が各地で進んでいるところ、今後の技術進展や制度整備により、「レベル４」の取組が広がることが期待されることから、ドライバー不足・地域モビリティの確保等の問題を抱える中、自動運転技術を有するゲームチェンジャーが、小さな単位のコミュニティにおいて「地域の足」を支える主体として発展する可能性がある。
○　そこで、地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスの自動運転について、ピーク時以外のオンデマンドタクシー等での活用可能性も含め、持続可能性（経営面、技術面、社会的受容性等）に関する実証事業として支援。

想定プロジェクト





**＜対象事業者（イメージ）＞**
地方公共団体（市町村）及び道路運送事業者等
（※将来的に「レベル４」の自動運転関連技術を有することが見込まれる者であることを要件とする。）

**○実証のポイント**
・自動運転による地域のモビリティ確保やファイナンスとしての持続可能性
（公共交通のサービス形態・水準、事業実施に必要となる体制・要員、スポンサーからの資金調達や運賃についてサブスクリプションの活用など）
・自動運転技術の経営面、技術面の妥当性及び社会的受容性　　等

**＜補助対象経費＞**（定額補助、1.8億円を上限）
・**事務経費、車両改造・自動運転システム構築費**
※自動運転システムの開発、それに伴う車両改造、協議会・説明開催経費など。
・**実証運行の経費**
※相当程度長期間にわたる運行を予定している場合に限る。

**＜対象事業のイメージ）＞**　**※道路交通法の改正に向けた検討状況を見つつ、検討。**
・定時定路線型の自動運転移動サービス
※ミニバスやゴルフカートをイメージ
・域内の特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス
※乗用車をイメージ

＜ポイント＞

・将来的にLv4を目指す自治体が対象

・車両導入/運行費用が対象
(関連事務費用含む)

・補助率 10/10

**日進市の採択が決定**

# 令和４年度実証実験について（R4年補助金事業概要）

## 令和３年度「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転実証調査事業）」における補助事業者の公募結果について

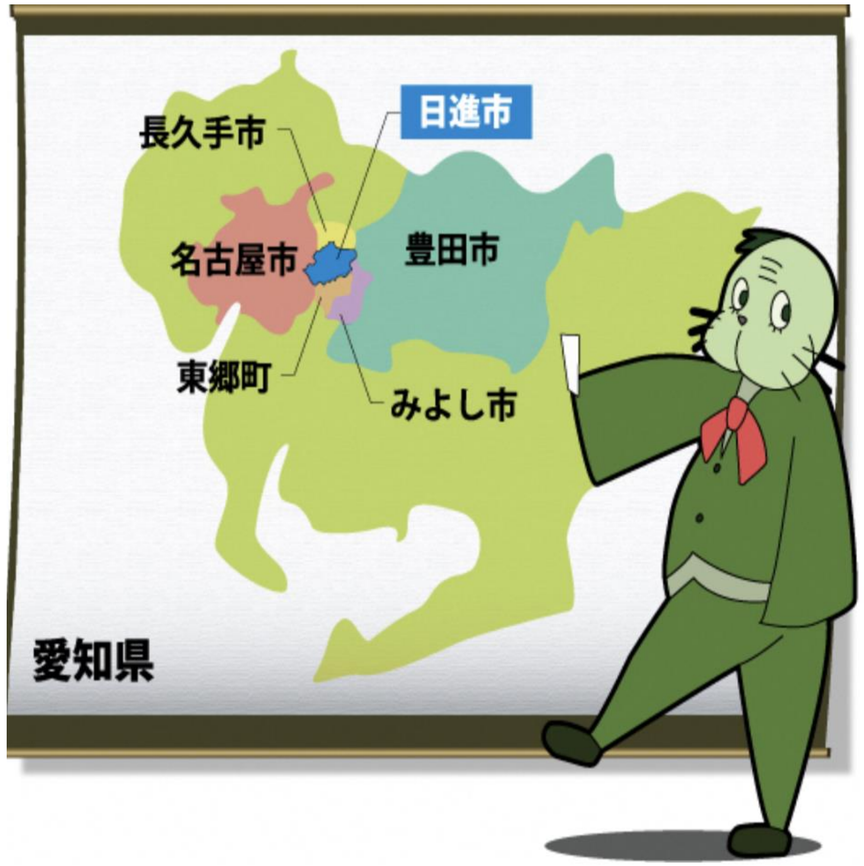
令和３年度「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転実証調査事業）」について、令和４年６月１５日から令和４年７月２０日まで公募を実施しました。応募のありました事業者について、外部有識者による審査委員会での審査を経て、以下の通り採択することを決定いたしましたのでお知らせいたします。

【採択自治体】

1　北海道上士幌町
2　茨城県境町
3　茨城県常陸太田市
4　新潟県佐渡市
5　長野県塩尻市
6　愛知県日進市
7　滋賀県大津市
8　兵庫県三田市
9　沖縄県北谷町

**3/9自治体をBOLDLYが連携**
**(北海道上士幌、茨城県境町、愛知県日進市)**

# 令和４年度実証実験について（導入背景概要）




日進市概要

- 場所：愛知県中部
  名古屋と豊田市の間に位置するベッドタウン、現役世代が多い
- 人口：93,042人
  2040年まで人口増加予定だが高齢者の人口割合は足元増加傾向(90年9.3%→21.6%)
- 特徴：学術研究都市
  （名古屋商科大、名古屋学芸大など5大学が点在、トヨタ、デンソーなどの研究機関も立地）

日進市の課題

- 既存バスの満足度低下
  (サービス圏拡大による低頻度化、一方通行運行の弊害）
- 増加する高齢者の対応
  （免許返納などドライバー不足）
- 世代/地域間のニーズ格差
  (高齢化率10%⇄30%地域)

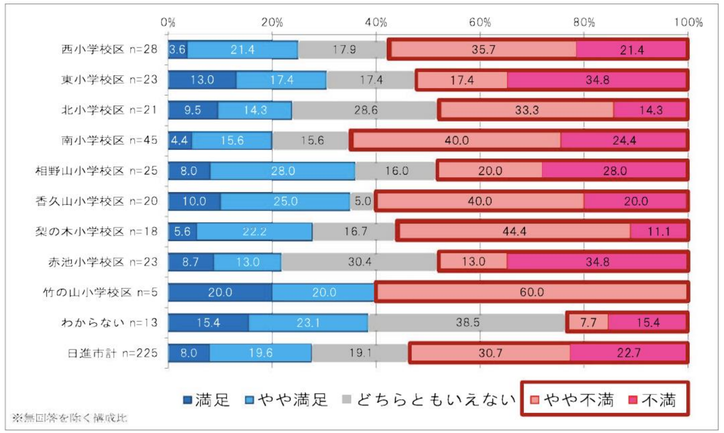
**自動運転バスの導入によって課題解決を目指す**

# 令和４年度実証実験について（課題）

## 自動運転バスによる公共交通の補完

●くるりんばすの不満割合は半数以上

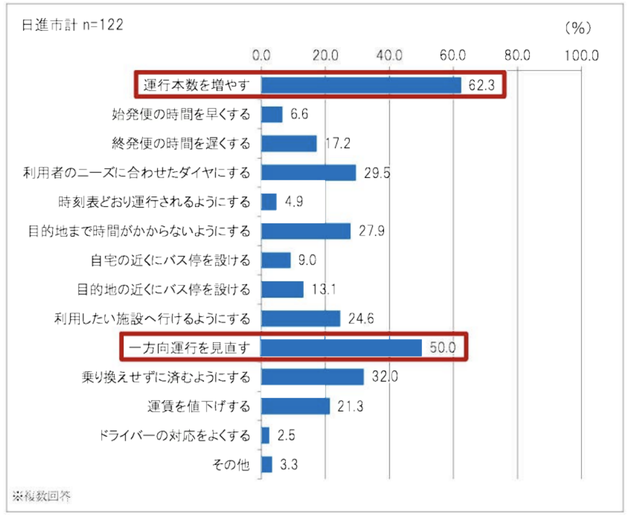
図　くるりんばすの満足度




24

●くるりんばすの不満項目は「運行本数」「一方向運行見直し」

図　くるりんばすで不満なサービス項目




市内全域に鉄道・バス網が展開済み

一方で、既存バスへの不満は大きい

つまり、ダイヤがニーズに合っていない？

**面を押さえた高頻度循環**

**ニーズに基づいた運行形態の切替**

# 令和４年度実証実験について

## 自動運転バスで細かいニーズを吸い上げる

既存公共交通とのベストミックスを目指す

×

**鉄道駅との接続**

**点を繋ぐ**

**定時運行**

**市内商業施設との接続**

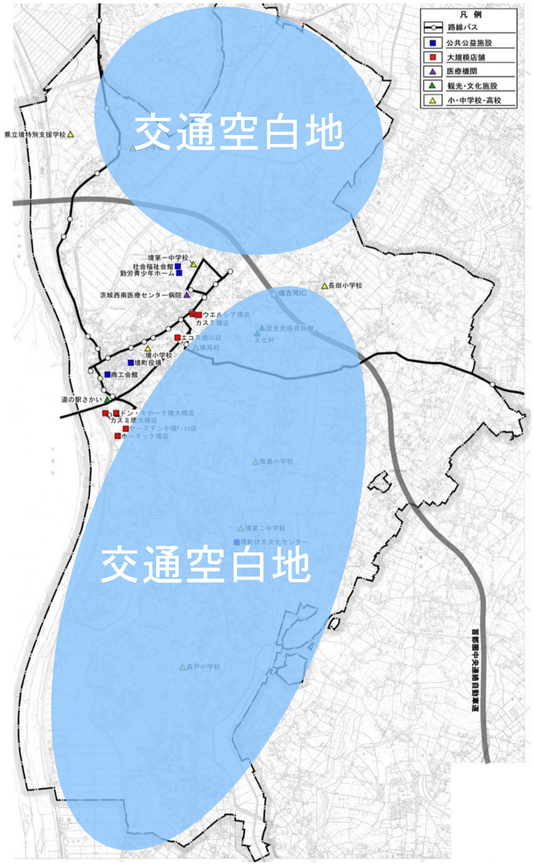
**面で抑える**

**データに基づく定時運行**

# 国内初 自動運転バスと地域公共交通の融合

## 茨城県境町

### 交通空白地への自動運転サービスの提供

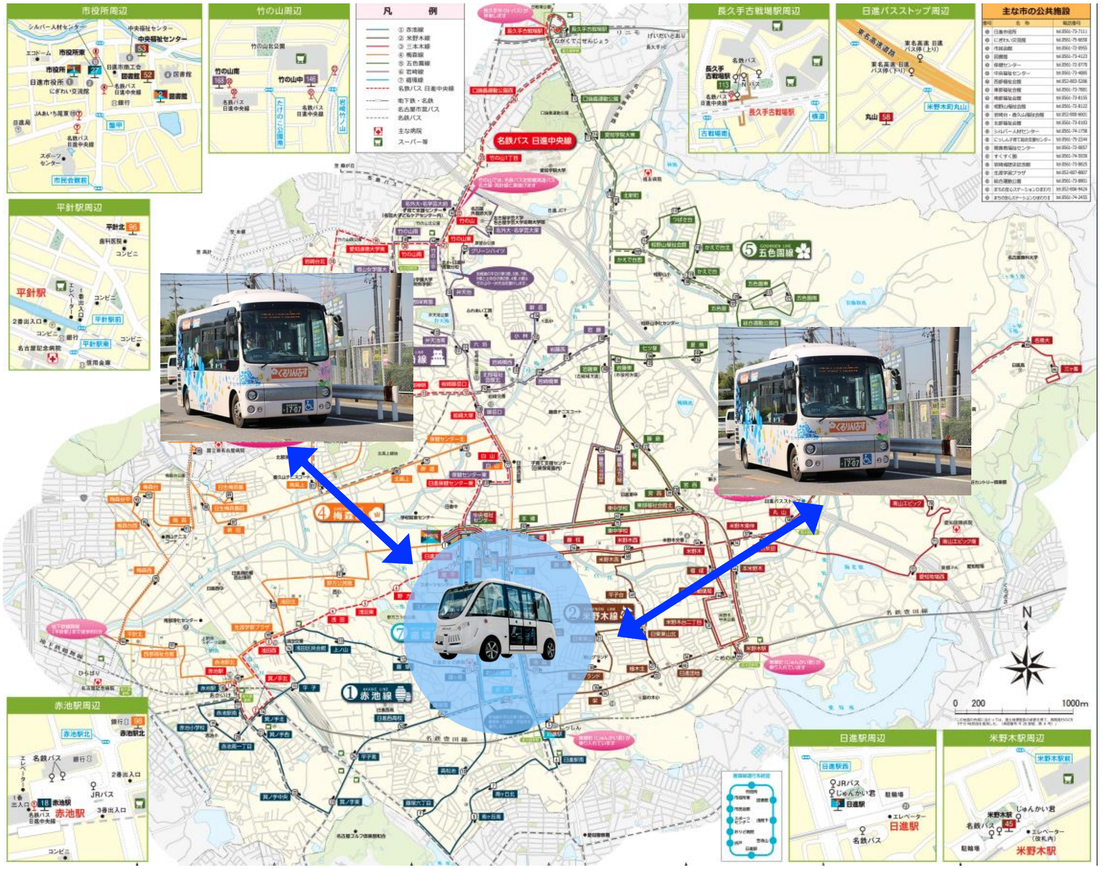



▲境町の路線バス網

▲境町の自動運転バス運行ルート

## 愛知県日進市

### 既存交通の再編を含めた自動運転の導入



# 令和４年度実証実験について（導入に向けた取組み）

自動運転バス試乗会

【日進市ＰＲ声優バス】

るるぶ掲載

くるりんばす

×

自動運転バス＜拡充＞

旅行案内本『るるぶエヴァンゲリオン』

「くるりんばす」掲載【R4年7月6日発売】

【日進市出身有名声優　石田　彰（いしだあきら】

（出演作品）
- 「新世紀エヴァンゲリオン」渚カヲル
- 「キャプテン翼」松山光
- 「機動戦士ガンダムＳＥＥＤ」アスラン・ザラ
- 「銀魂」桂小太郎
- 「劇場版 鬼滅の刃 無限列車編」猗窩座　ほか多数

【令和４年度】

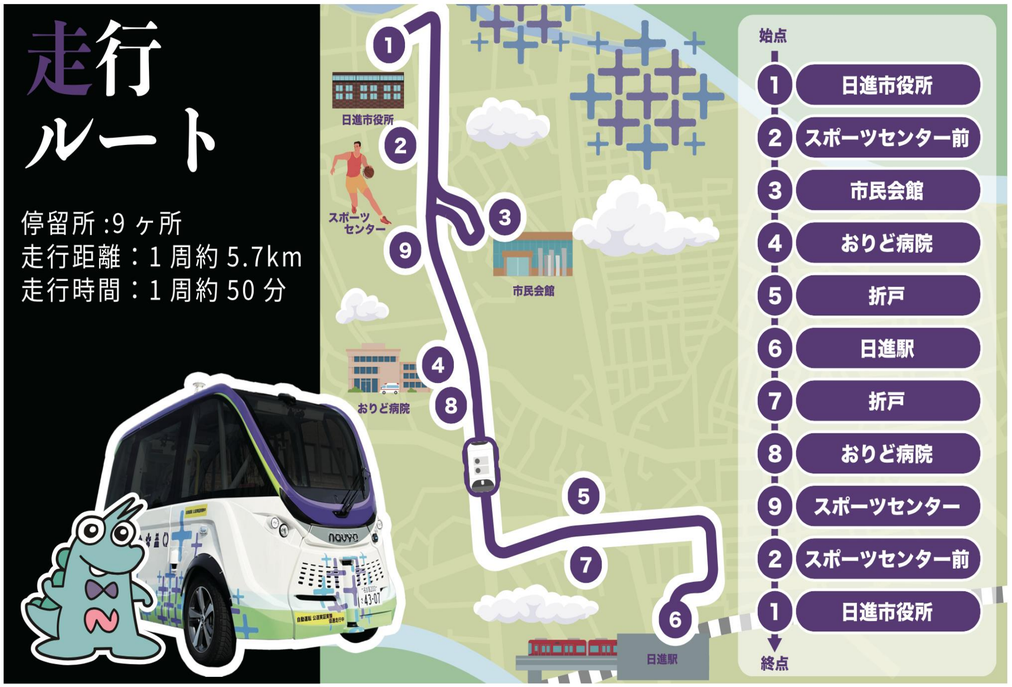
| | |
|---|---|
| ４月　１日 | 日進市地域公共交通計画を策定<br>→自動運転バス（EV）の活用折込 |
| ４月２２日 | 名商大との公共交通にかかる連携協力協定の締結<br>→大学スクールバスの活用 |
| ５月　７日 | 自動運転バス展示、試乗会<br>→自動運転バスの社会受容性向上 |
| ５月２４日 | 地域公共交通シンポジウムの開催<br>→住民も参画した地域公共交通会議の共有 |
| ７月　６日 | 旅行本『るるぶエヴァンゲリオン』にくるりんばすの掲載<br>→声優の出身地として情報提供し、<br>くるりんばすの利用促進へ繋げる |
| ７月１５日 | 近藤市長が茨城県境町を訪問し境町副町長と広域連携に合意<br>→ふるさと納税を始めとする収入確保施策自動運転バス導入における自治体目線でのノウハウの共有を図る。 |

- 実用化に向けた日進市の本気度を発信
- 社会受容性を高め、将来的な自動運転バス導入へ向けた気運の醸成を図る

# 令和４年度実証実験について

## 交通結節点と生活路線の接続による
## 既存公共交通と自動運転バスのベストミックスを検証

### ◎走行ルート




### ◎実証実験概要

| | |
|---|---|
| 実施期間 | 2022年1月26日-2月28日 |
| 運行形態 | 定時定路線運行<br>(1日6便 9:00-16:30) |
| 検証内容 | ・安定運行に向けた課題抽出<br>（他の交通への影響把握）<br>・市民の社会的受容性検証<br>・移動ニーズとの整合性検証 |
| 検証方法 | ・走行データ取得分析<br>・アンケート調査<br>・乗客数カウント |

### ◎ルート概要

| | |
|---|---|
| 総距離 | 5.7km（1周約50分） |
| 主要施設 | 日進駅、おりど病院、日進市民会館<br>スポーツセンター、日進市役所 |
| 利用目的 | 生活路線<br>（日進市役所を拠点に既存路線バスと接続） |
| 車線 | 片側1車線 |
| その他 | 追越禁止、歩車分離、バスベイ有り |

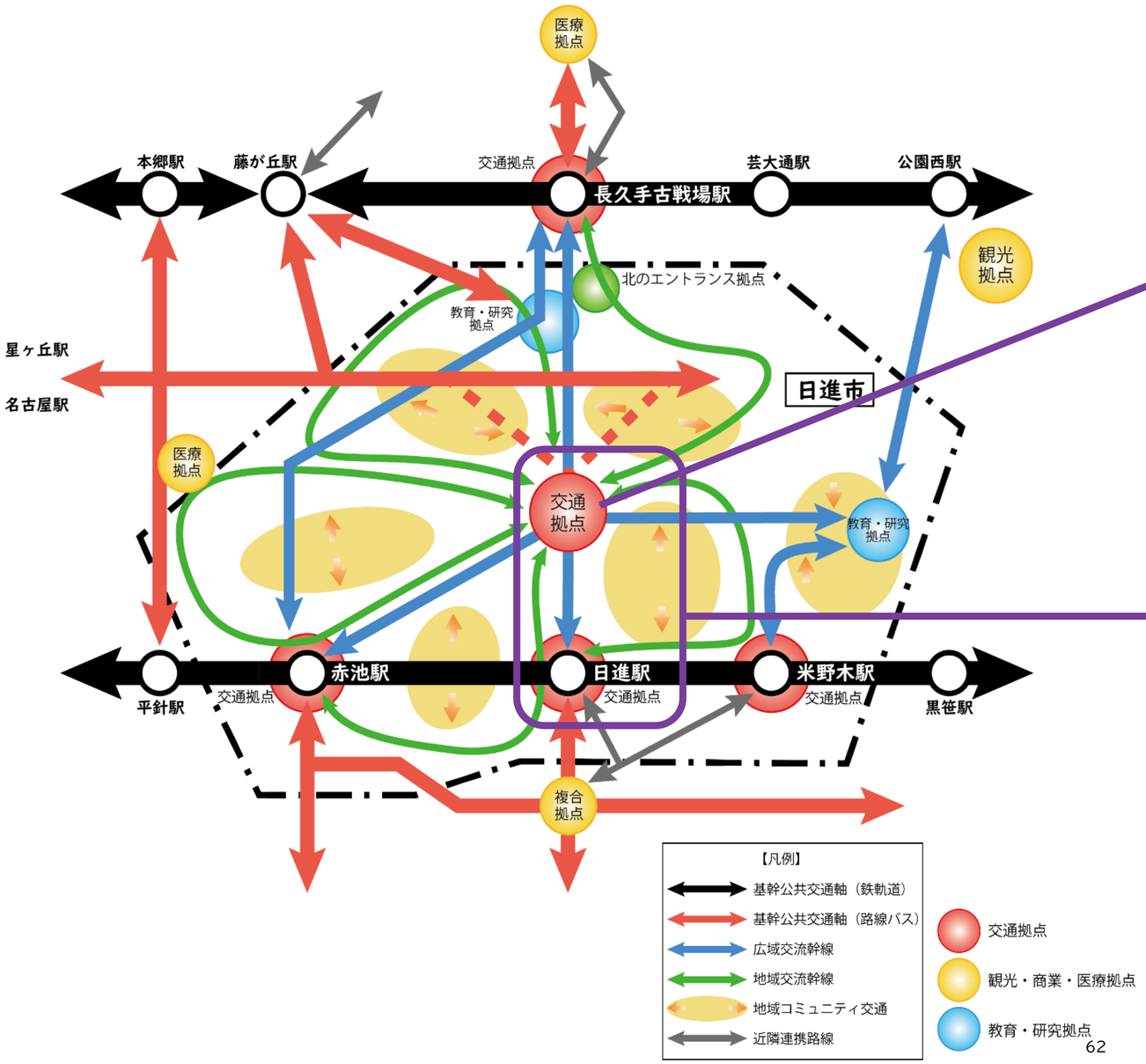
### ◎ルート上の主要施設

日進駅
（鉄道との結節点）

日進市民会館

日進市役所
（くるりんばすとの結節点）

# 令和４年度実証実験について




＜くるりんばす市役所前一斉発着の様子＞
（7路線が毎便 一堂に会する。7台同時帰発着を実現しているケースは稀有）

＜自動運転バスとのシームレスな乗継ぎを提供＞
日進駅と交通拠点の市役所間を運行

# 自己紹介

・日進市生まれ、日進市育ち（45歳）
・趣味：トランペット（中学生から今も細々）、ランニング

【日進市役所での経歴】

平成15年度　　日進市役所入庁、学校教育課配属

平成19年度～　政策推進課
　　＜自治基本条例、住民投票条例、総合計画＞

平成21年度～　市民協働課
　　＜市民参加・市民自治活動条例、市民自治活動推進補助金
　　市民提案型協働事業＞

平成24年度　　愛知県実務研修生として県市町村課へ派遣

平成25年度～　企画政策課
　　＜自治基本条例、実施計画、行政改革・指定管理＞

平成30年度～　地域福祉課
　　＜（給付除く）高齢者福祉全般、障害者福祉全般＞

# 野村　圭一

## Keiichi Nomura

〒470-0192　日進市蟹甲町池下268
日進市健康福祉部地域福祉課
TEL:0561-73-1484　FAX:0561-72-4554
E-mail:chiikifukushi@city.nisshin.lg.jp
n924_nomura@city.nisshin.lg.jp

# 重層的支援体制整備事業とコミュニティファンドを活動支援につなげた事例

令和５年６月10日（土）
能美市健康福祉部いきいき共生課
桝田　雅美

# 能美市の概要

＊市面積　84.14　㎢

【令和5年4月1日現在】

| | |
|---|---|
| 人　　口 | 49,576人 |
| 世　帯　数 | 19,718世帯 |
| 高齢人口割合 | 26.3％ |
| 年少人口割合 | 13.2％ |

| | |
|---|---|
| 公立小学校数 | 8校 |
| 公立中学校数 | 3校 |
| 地域包括支援センター数 | 3か所（委託） |

（3つの生活圏域）

能美市健康福祉部

■いきいき共生課

〇地域共生社会の推進

〇総合相談・支援（高齢・障がい・生活困窮等）
〇障害（障がい者・障がい児）の給付
〇生活困窮者支援事業
〇介護予防事業
〇医療介護連携推進（デジタル推進課との連携）

# 能美市の地域共生推進体制

【H29年10月開始】地域共生社会の実現を目指すため、市の関係部署の縦割りから丸ごとへの転換を図った「横糸プロジェクトチーム」の結成と、市民活動の横糸でのつながりを目指す「地域包括支援体制推進協議体」の結成の2本柱において、横糸と縦糸のつながりで議論しながら、市民、関係団体、法人、企業、行政が一体となって取り組む

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 目指す姿 | 地域共生社会の実現　～能美市で誰もが安心して生活できる地域活動の展開・体制の構築～ | | | | |
| テーマ | ①助け合い・支え合い支援（地域力強化） ↔ | ②互助活動支援 | ③相談支援 | ④地域医療・介護 | ⑤健康づくり・予防 |
| 市民 | ★市民の横糸：地域包括支援体制推進協議体（のみ共） | | | | |
| 推進者 | 第1・2層　生活支援コーディネーター | | 相談支援包括化推進員 | 医療コーディネーター<br>認知症地域支援推進員 | 一体的事業統括者<br>（医療専門職） |
| 行政 | ★市役所の横糸：横糸プロジェクトチーム（チーム長：副市長） | | | | |
| 関係機関 | ・社会福祉協議会 | ・社会福祉協議会<br>・JAIST<br>・ふるさと振興公社 | ・あんしん相談センター<br>・相談支援事業所<br>・自立相談支援機関 | ・医師会<br>・看護協会 | ・国保連合会<br>・後期高齢者医療広域連合 |
| 専門部会 | 専門部会（互助活動の拡充）（R2年度～）<br>強い互助づくりの支援体制構築 | | | 専門部会（在宅医療・介護連携）（H23年度～）<br>メモリーケア・ネットワーク能美 | |
| 取組み | 助け合い・支え合いの支援体制構築 | のみ地域力強化支援ファンド創設 | 総合相談支援体制構築 | ・病病診看連携体制構築<br>・緊急時連携体制構築<br>・入退院時連携体制構築 | 地域ぐるみの健康づくり |
| | 地域共生DX | | 医療介護DX | | WEB健康手帳 |

# ～相談支援～

# 能美市　相談支援体制　全体図

地域

総合相談

専門的な支援

市民

相談

地域福祉委員会
町(内)会長
民生委員・児童委員
福祉推進員等

支援

社会福祉協議会
CSW
(コミュニティソーシャルワーカー)

【経過】

～H28:高齢者支援センター

H29：寺井あんしん相談センター設置
高齢者に加え障がい、生活困窮等の相談を総合的に受け止める体制（モデル地区）

H30：医療コーディネーター（医師会）配置
ケアマネ等に対する医療連携支援
生活困窮者自立相談支援事業開始

H31：市内３ヵ所「あんしん相談センター」設置
相談を総合的に受け止める体制を整備

R3：家計改善支援事業、権利擁護推進事業開始

R４：就労準備支援・参加支援事業、
アウトリーチ支援事業開始

母子～就学期

健康推進課
子育て支援課
子ども発達支援センター

高齢者、障がいのある方、生活困窮・閉じこもり・ひきこもりの方等

総合的な相談窓口（あんしん相談センター）

根上地区

根上あんしん相談センター
（委託先：能美市立病院）

寺井地区

寺井あんしん相談センター
（委託先：市社会福祉協議会）

辰口地区

辰口あんしん相談センター
（委託先：陽翠水）

連携

能美市医師会
(医療コーディネーター)
◇医療連携支援

複数課題を抱える世帯をチームで支援する

チーム支援
（支援チーム会議）

母子～就学期

生活困窮者相談・支援

ひきこもり等

障がい者相談・支援

高齢者：要介護・要支援

健康推進課
子育て支援課
子ども発達
支援センター

くらしサポートセンターのみ
○自立相談支援・家計改善支援
○権利擁護

のみワークポートりんく

R4～:就労準備支援・参加支援事業
◎生活困窮者等への就労自立に向けた支援

アウトリーチ支援員

R4～:アウトリーチ支援事業
◎長期のひきこもり状態にある方や支援が行き届いていない人へ訪問・相談支援

相談支援事業所[障がい]
(相談支援専門員)
◆市内4事業所

居宅介護支援事業所
◆市内　12か所

必要な支援先につながることができ、様々な課題を解決するために支援者チームでサポートを受けることが可能です

# ～地域力強化・互助活動支援～

①助け合い・
支え合い支援
（地域力強化）

# 地域力の強化

## 地域福祉委員会

74町(内)会に
地域福祉委員会91か所設置
（H28年度設置　100%）

まちぐるみの組織　町(内)会役員、公民館、民生委員、福祉推進員、
各種団体（老人会、壮年団、婦人団体、子ども会）が参加

支援

社会福祉協議会
CSW
（コミュニティソーシャルワーカー）

**地域福祉委員会**では、１人ひとりの住民が抱える生活上の困りごとを、町内全体の問題と捉え、みんなで解決方法を考えます。

**① 気づく**
日頃の見守りの中で、心配な方、気になる方などの変化に気づき、地域福祉委員会のメンバーでその情報を共有します。

**② 話し合う**
①で共有した課題に対して、地域でどんなことが出来るかを話し合います。

**③ 解決に向けて**
それぞれの地域の状況に応じて活動したり行政や専門機関につなげます。

**地域での見守り・支えあい**

**CSWの働きかけのもと（91の地域福祉委員会の）地域の状況（R4年度末）は**

①委員会の開催を呼び掛けている
②年に数回の話し合いがされている
③地域の課題が共有されている
④個人等助け合いの活動が確認できる
⑤課題解決の仕組み等ができている

③以上の取組がされている地域は全体の
**約8割**

# 互助活動での送迎により通いの場に行けるようになった事例

今度、のみ活倶楽部で
口腔ケアの講話がありますよ

寺井あんしん相談センター
（地域包括支援センター）

依頼

公民館まで車
で送れるよ

粟生リンクの和

行ってみたいけど、
公民館まで歩けないわ

Ａさん

Ａさん

行ってみたら楽しかった。
定期的に行きたいなあ

定期的な活動
にしよう！

粟生リンクの和

互助活動で使える
車両（つなぐ号）
がありますよ

社会福祉協議会
（生活支援コーディネーター兼
コミュニティソーシャルワーカー）

**互助の活動で**
**町内の活動や行事に**
**行けるようになった！**

買い物移送支援
（のみ地域力強化支援ファンド活用）

住み慣れた場所で生活を続けられる安心感につながります

②互助活動支援

# 強い互助づくりの支援体制構築

活動を一緒にする仲間を増やしたい

他の活動について知りたい

**互助活動に関する課題**

活動リーダーがいなくなったら活動が継続できるか心配

補助金がなくなった後の活動資金はどうする？

自分たちの活動について相談したい

**互助活動が継続可能となるよう専門部会(第一層生活支援サービス推進協議体）で協議**

互助活動を継続するための４つの支援体制を構築

①資金支援体制

②事業実施者の活動支援

③地域拠点の支援

④担い手確保の支援

市民の互助活動や団体活動を資金面で応援するために

**令和2年度　のみ地域力強化支援ファンドを創設**

〇市民が実施したい互助活動の拡大と持続を目的に、ファンドを市民・法人・企業・行政等で共に構築する
〇ファンドを活用し、プラットフォームを形成し展開する。公助の隙間をうめ、あたたかい互助での支え合いにより、誰もが地域で安心して生活できる地域共生に資する活動を、市民力・地域力で展開する

■助成対象の活動
課題を解決するための互助活動

①「車がなくても安心して暮らせる仕組みづくり」：移送支援・移動販売
②「世代や属性を限定しないつながりの場づくり」：子ども食堂　等
③「安全安心の地域みまもりあいの地域づくり」　：外国人への生活支援等

採択団体：９団体１０の事業

（R５年５月末時点）

| | |
|---|---|
| 移送支援<br>移動販売 | 6 |
| つながりの場 | 4 |

誰もが安心して生活できる地域につながります
市民の心身機能の向上につながります

～あたたかい助け合い・支え合いの互助活動応援ファンド～

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

# のみ地域力強化支援ファンド ご案内

## のみ地域力強化支援ファンドの目的

「のみ地域力強化支援ファンド」は、あたたかい互助での助け合い・支え合い活動が継続・拡大されることで誰もが地域で安心して生活できる地域共生社会の実現を目指すため創設されました。

ファンドの創設事業は、SDGｓにおける経済、社会、環境の三つの側面をつなぐ中核的な事業と位置づけ、能美の「お人柄」を強みとした市民力・地域力を生かし、誰もが活躍できる能美暮らしを創出する事業です。

## 助成対象者

（対象団体） ①任意団体＊ または ②特定非営利活動法人

（＊任意団体とは、２人以上で構成される法人格をもたない団体。）

（条　　件） ・活動拠点が能美市内であること
・活動対象が能美市民であること

## 助成対象の活動

地域課題を解決するための互助活動＊

①「車がなくても安心して暮らせる仕組みづくり」：移送支援・移動販売

②「世代や属性を限定しないつながりの場づくり」：子ども食堂　等

③「安全安心の地域みまもりあいの地域づくり」　：外国人への生活支援 等

（＊互助活動とは、ボランティアや住民団体等が自ら地域課題を解決する為の、助け合い支え合い活動）

## 助成対象経費・助成率・助成限度額

＊活動選定委員会で審査の上、決定されます

① 活動基盤整備費

| 区分 | 摘要 | 助成率 | 限度額 |
|---|---|---|---|
| 工事請負費 | 原則、当該活動のみに使用する施設が対象<br>・当該活動の立ち上げや継続して使用する施設に係る費用　・施設改修費 | 4/5 | 100万円（1回限り） |
| 備品購入費 | 備品として管理していくものが対象<br>・当該活動の立ち上げに必要なもの、又は継続して使用するものに係る費用 | 4/5 | 100万円（1回限り） |

② 活動費：報償費、謝礼費、役務費、委託料、使用料及び賃借料、その他

| ファンドによる支援期間 | 任意団体 | | 特定非営利活動法人 | |
|---|---|---|---|---|
| | 助成率 | 限度額（年） | 助成率 | 限度額（年） |
| 1～3年目 | 10/10 | ３０万円 | 2/3 | ２０万円 |
| 4・5年目 | 9/10 | ２７万円 | | |
| 6　年目 | 2/3 | ２０万円 | | |
| 7　年目 | 1/2 | １５万円 | 1/2 | １５万円 |
| 8　年目 | 1/3 | １０万円 | 1/3 | １０万円 |
| 9・10年目 | 1/6 | ５万円 | 1/6 | ５万円 |

のみし
したいこと、能美市だったら叶うかも

## 事前相談について

◎事前相談先：能美市　いきいき共生課
◎事前相談日：要予約
◎事前相談が必要な場合
・新規で申請する場合
・継続申請する場合で、前回の申請（変更申請）時から活動内容等の変更があった場合

## 申請手続きについて

◎書　類
①のみ地域力強化支援ファンド利用申請書
②活動実施者の構成員名簿
（活動・会則・規約資料等がある場合は添付してください。）

◎提出先：いきいき共生課
（いきいき共生課から、ふるさと振興公社に届けます。）

◎申請の詳細について
・受付期間は通年とします
・助成金交付の対象期間は、申請月を含めて 12 か月間とします。

【利用の流れ】

## 審査方法・審査基準について

◎審査方法
・ふるさと振興公社が選任する、活動選定委員会にて審査します
・書類審査と面談を実施します

◎審査基準
①地域共生社会の実現性
ファンド創設の目的と合致した活動であること

②プラットフォーム（土台となる環境）づくりへの寄与
地域の様々な資源がつながり、プラットフォームづくりに寄与すること

③実現性
活動が主体的で活動計画及び費用が実現可能であり、かつ妥当であること

④波及・発展可能性
他の市民や団体への波及効果及び新たな展開が期待できること

⑤独自性
発想、着眼点、手法等に先駆性、独創性又は工夫があり、事業実施者の長所や特性が生かされていること

⑥継続性
活動の継続が期待できること

⑦自立性
自主財源や他財源確保のための計画があること

## ご寄付のお願い

能美市のあたたかい助け合い・支え合い活動が継続、拡大していくために、ご寄付を受け付けております。
皆さまからの温かいご支援をお待ちしています。

◎受付窓口
能美市健康福祉部
いきいき共生課

**相談先**
能美市健康福祉部　いきいき共生課（本庁舎２階：能美市来丸町 1110 番地）
電　話　(0761) 58-2233　/ FAX　(0761) 58-2292
E-mail　ikiiki@city.nomi.lg.jp

**ファンド運用管理**
公益財団法人　能美市ふるさと振興公社　（能美市辰口町ヌ 10 番地）
電　話　(0761) 52-8008 / FAX　(0761) 52-8012

# のみ地域力強化支援ファンド採択団体
# 移送支援・移動販売：６

## 松が岡クラブ

## 下ノ江ささえあい隊

## 認定特定非営利活動法人 えんがわ

## 安心らくらく（NPO法人　たすけ愛）

## 粟生リンクの和

## 能美市商工女性 まちづくり研究会

# 移送支援のための　車両の貸出し応援

NPO×社会福祉法人A
【法人バスの提供】
★買い物支援

つなぐ号×地域×市社会福祉協議会
★地域の助け合い活動

**地域の助け合い活動に使用する車両を貸出します！**

住民同士の助け合い活動の支援として、買い物や通院、いきいきサロンなどの集いの場への送迎などに活用する生活支援の車両「つなぐ号」を貸し出しています。
自動車保険に、加入していますので、安心して利用いただけます。

- ◆ 利用料は、無料です！
- ◆ 運転手は、利用者側で確保してください。
- ◆ ガソリンは満タンで返却してください。
- ・ 詳しくは、ご相談ください。
- ★ 問合せ先：能美市社会福祉協議会

＜８人乗り＞

<5人乗り>

# 活　動　紹　介
## ～のみ地域力強化支援ファンド採択団体～
## 能美市商工女性まちづくり研究会

他の採択団体も能美市公式YouTubeチャンネルにてご覧いただけます。

# 取り組み推進に向けて

◆互助活動の立ち上げや継続を支援する体制づくり

◆互助活動の創出に向けたファンドの周知啓発
ファンドを応援する寄付のしくみづくり
企業・関係団体・個人等の賛同への働きかけ

◆ＳＤＧｓ「お人柄プロジェクト」と
連携した持続可能な地域づくり

# ご清聴ありがとうございました

# ”許可・登録不要の運送“に関する国交省の動向を踏まえて何ができるか

NPO法人　全国移動サービスネットワーク　副理事長　河崎民子

# おさらい　許可・登録が必要・不要の判断は「通達」にもとづく

国自旅第３３８号
平成３０年３月３０日
一部改正　国自旅第３２８号
令和２年３月３１日

各地方運輸局自動車交通部長
沖縄総合事務局運輸部長　殿

自動車局旅客課長

## 道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について

（略）

個々具体的な行為が、有償の運送として、許可や登録（法第７８条第３号の許可、法第７９条の登録、行為の態様によっては、法第４条第１項又は法第４３条第１項の許可。）を要するか否かについては、最終的には、それぞれの事例に即して個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、主として、ボランティア活動における送迎行為等を念頭におきながら、許可又は登録が不要な場合の考え方及びこれに該当すると思われるケースの例を示せば、次のとおりである。

(1) サービスの提供を受けた者（以下「**利用者**」という。）**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

(2) 利用者からの給付が、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

(3) 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**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（**ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金**。以下「特定費用」という。）を負担する場合

(4) 市町村が公費で負担するなど利用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

具体例①**利用者からは一切の負担を求めない場合**

②**自家輸送**（送迎加算を受けて行う場合も同様）

③**家事・身辺援助の提供が中心となるサービス**

④**市区町村等が自動車の購入費や維持管理費を補助する場合**

⑤**介護支援ボランティアポイントの給付**（換金性があっても可）

⑥**利用者が所有する自動車で送迎を行う場合**

# 解説書

## 高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデル パンフレット

令和元年10月、令和４年３月改定

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001474492.pdf

### 「許可・登録を要しない輸送」の検討

ちょっとの範囲で
移動支援サービスができればいいんだけど・・・

有償での輸送サービスの利用が難しい場合、地域の移動ニーズに対応するためには、ボランティアや地域の助け合いといった活動の力を借りて、地域の足を確保することも考えられます。

日常の買い物や自宅と病院の間の移動など、移動ニーズに対応して「道路運送法上の許可・登録を要しない輸送」という形で、自家用車（白ナンバー）を使って高齢者等を輸送するサービスを実施することができます。

2022年３月
**改定の大きなポイント**

許可登録不要**モデルＡ**（NPOや社会福祉法人、自治会が実施）

許可登録不要**モデルＢ**（市町村が実施）

許可登録不要**モデルＣ**（利用者負担あり、自治体からの補助金あり、運送主体は様々）

許可登録不要**モデルＤ**（利用者負担あり、自治体からの補助金なし、運用主体は様々）

許可登録不要**モデルＥ**（訪問型サービスＢ又はＤとして実施する送迎、運送主体は様々）

許可登録不要**モデルＦ**（会費や施設利用料で運営、自治体からの補助金なし）

上記すべての登録不要モデルについて運用を改正

● 運送主体であるNPO等は、運転者に対して運転役務に対する報酬を支払うことができます。

【補助金の扱いについて】

**近畿厚生局主催「市町村セミナー」の事後質問から**
**2022年11月8日**

**【質問】**
河崎氏の基調講演のスライド47ページの中で
・団体が運転ボランティアに供与できるもの＝人件費（運転役務報酬）
・自治体が団体やボランティアに支援できるもの＝補助金の拠出 とあるが、
**自治体が団体やボランティアへ拠出した補助金が事実上、団体が運転ボランティアに供与する人件費に還流する可能性が想定されるが、問題ないか**？
自治体が人件費ではない補助金（車両維持管理や付き添い費など）として拠出しても、団体が運転ボランティアに供与する人件費の資金源になったりすることも考えられる。

また、**2022年3月に「団体が運転ボランティアに人件費を供与できることになった」との説明**があったが、国からの通知や何かで明文化されている資料などはあるか。

**【回答】 近畿運輸局** 旅客第1課:大石信太郎係長(当時)

・自治体が人件費ではない**補助金**として拠出した金銭が、団体が運転ボランティアに供与する人件費の資金源となった場合については、**運転者人件費と特定した補助金にはあたらないため、許可等は要しないものと扱われます。（運転者への運転行為に使途を特定した補助金は不可**と解しています。）
・自治体からの補助金の有無にかかわらず「**団体が運転ボランティアに人件費を供与する**ことについては、**従来から特段禁止されていたものではない**が、
「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」が2022年3月に改正され、**可能である旨が明確化された。**
具体的には、本パンフレットp24に「運送主体であるNPO等は**運転者に対して運転役務に対する報酬を支払うことができます。**」との記載がされた。
・なお、同p24では、1点目のお尋ねの回答に関連する改正（「運転者への報酬といった**運転する行為への人件費については補助できない**」との趣旨の明確化）も同時に行われたところなので、参考にお知らせします。以上となります。

---

※国会でも吉井章議員（京都選出）の質問に同様な答弁を堀内自動車局長が行っている。令和４年10月27日
https://www.youtube.com/watch?v=0neIUFuI24s

# 自由であるべき“互助活動”で起きている様々な弊害

- 肝心の**運転役務**に対して**利用者から収受できない**
- **補助金**に**運転者の人件費**が含まれると、許可・登録が必要と書かれている（解釈見直しあり）
- 利用者の安全＆安心を担保する自動車保険等についても同様
- 居場所への送迎は別主体なら特定費用（ガソリン代等）を利用者から収受できるのに、居場所の**運営団体が送迎**をすると特定費用を収受できない
- **リスクに係る経費はすべて実施する側**(自治体を含む)が負わねばならない
  (利用者も金銭で決済できる部分はしたいと思っている)
- **互助活動の＆継続性**に**課題**がある
- 地方運輸局で**解釈について判断が異なる。**あちこちでトラブル発生中

**「通達」の見直し・書換え＆パブコメが予定されている**

# ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会

## ～ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策～

国土交通省　自動車局
令和5年5月

# 検討の理念

国土交通省

- 各地で**高齢化やそれに伴う運転免許証返納が進展し、自家用車による移動がますます困難**となる中で、**地域住民の移動に対する不安**が高まっている。こうした不安を払拭するため、自家用車を使用せずとも**地域住民が行きたい時に行きたい場所へ自由に移動できる環境を整備する必要**がある。

- この点、**ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー事業者等**は、旅客運送の**プロとして**、毎乗務前後に健康状態の確認・アルコールチェックを含む点呼等を行い、**安全な交通サービスを提供してきた**。しかし、長年の需要減少・コロナ禍による需要消滅により**担い手不足が深刻化**し、交通不便地域を中心に必要とされる**交通サービスが提供されておらず、供給力の回復・強化による地域ニーズに即した交通サービスの確保が急務**。

- そのため、**賃上げにつながる運賃改定**や、参入が期待される若者・女性にとっても**快適で魅力的な職場環境の整備**等により**採用力を向上**させるとともに、**制度の見直しや運用の弾力化**により**地域住民が交通サービスの選択肢を吟味・選択できる環境を整備**することが重要。

- また、IT技術の活用による遠隔点呼や、AIが配車・運行経路を決定するタクシー配車アプリや乗合タクシーシステムの普及など、**交通分野におけるDX・GX**は、**交通サービスの生産性・効率性・利便性の向上を可能としており、これらを駆使して供給力の強化を図ることが重要**。

- 本年4月に改正された**地域公共交通活性化再生法に基づく関係者における連携・協働**を通じて、交通不便地域においても、**持続的で利便性の高い交通サービスにリ・デザイン**していく。

# 基本的な考え方

国土交通省

## 地域公共交通のあり方

- 地域における公共交通については、**地域が主体性をもってデザインしていくことが重要**。
- 具体的には、地方公共団体、交通事業者、住民などの関係者が、**地域公共交通会議等において**、地域にあった公共交通**サービスのあり方について議論を重ねていくことが重要（ラストワンマイル・モビリティについては特に実質的な議論や積極的な取組が必要）**。
- その際、安全性及び継続性の観点から、**交通事業者（緑ナンバー）による持続的で利便性の高い交通サービスを第一に検討・模索**するとともに、**交通事業者は旅客運送のプロとして、その実現に協力することが重要**。それでも交通サービスが**不十分な場合には、自家用有償旅客運送も組み合わせる**ことができる。

## 交通不便地域における公共交通サービスの維持・確保

- 交通事業者により提供されるサービスは**社会インフラ**であり、**「地域の財産」**として位置付け、**最大限活用することが重要**。
- 他方、交通不便地域を中心に、交通事業者によるサービスの**担い手不足が深刻化**するとともに、**移動ニーズが小口化・多様化**しており、**これらに対応できる持続可能で利便性の高いサービス形態が求められる**。
- このため、ラストワンマイル・モビリティを担う**タクシー及び乗合タクシー**について、**「供給力の強化」や「地域実情に即した多様なサービスの提供」を実現するための制度の見直しや運用の弾力化**により、**地域公共交通会議等において様々な交通サービスの選択肢を吟味・選択できる環境を整備することが必要**。

## 自家用有償旅客運送制度の活用

- 自家用有償旅客運送は、**バス・タクシーを補完する交通手段**であり、交通事業者が深刻な担い手不足に陥る中、**地方公共団体や住民が主体となって、交通サービスを供給する手段として活用**されている。
- 他方、**非営利の取組であるため、持続可能性を向上させるための基盤の強化**が必要。また、**サービスの円滑な導入のための方策を講じることが必要**。

# タクシー、乗合タクシー及び自家用有償旅客運送に関する制度・運用等の改善策

国土交通省

○ 交通不便地域における持続的で利便性の高い交通サービスの実現には、**タクシーや乗合タクシー**がそれぞれの**守備範囲を広げ、輸送力を強化する**とともに、**地域の実情に応じた交通サービスを選択しやすくするような制度・運用の改善**が必要。

○ また、**自家用有償旅客運送**により、タクシーや乗合タクシーを補完する際には、**円滑に導入ができ**、自家用有償旅客運送による**交通サービスが持続的なものとなるような制度・運用の改善**が必要。

## タクシー（一般乗用）

①営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和
②営業所等の施設設置要件の緩和

③運行管理のDXの推進

④地方部にUターン等した個人タクシー事業の経験者の活用

⑤タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除
⑥タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

## 乗合タクシー（一般乗合）

⑦乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

## 自家用有償旅客運送

⑧事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

⑨交通空白地の目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進
⑩「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進
⑪「運送の対価」に係る目安の適正化
⑫更新登録手続の簡素化

※その他、これらに加えてタクシー事業等のDX・GXの推進や快適で働きやすい職場環境の整備等についても取り組んでいく。

# 【施策⑦】乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

国土交通省

## 背景・必要性

○ AI配車システムなどの**DXの進展**により、デマンド型で運行される**乗合タクシーによる輸送サービスは、利便性・効率性の向上**が見込まれており、**ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後益々期待**が掛かる。

○ 他方、乗合タクシー（区域運行型乗合事業）の導入が必要な交通不便地域において、**交通事業者が十分に車両等を有していない**ケースが存在。

## 概要

○ **過疎地域**において、予め定められた地域を運行する**乗合タクシーを展開**するに当たって、**地域公共交通会議等の協議が調った場合**には、**事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用することができる**こととする。

○ その際、**運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う**。

- ◆ **U町では、地域公共交通会議で乗合タクシーによるサービスの導入が望ましいとされた。**
- ◆ **しかし、乗合タクシー事業者Xに十分な車両等がないため、C地区へのサービス提供は厳しかった。**
- ◆ **そこで、Xが保有する事業用自動車２台に加えて、自家用自動車１台を使用してサービス提供を行うこととした。**

**乗合タクシー事業者X**

# 【施策⑨】「交通空白地」に係る目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進

国土交通省

## 背景・必要性

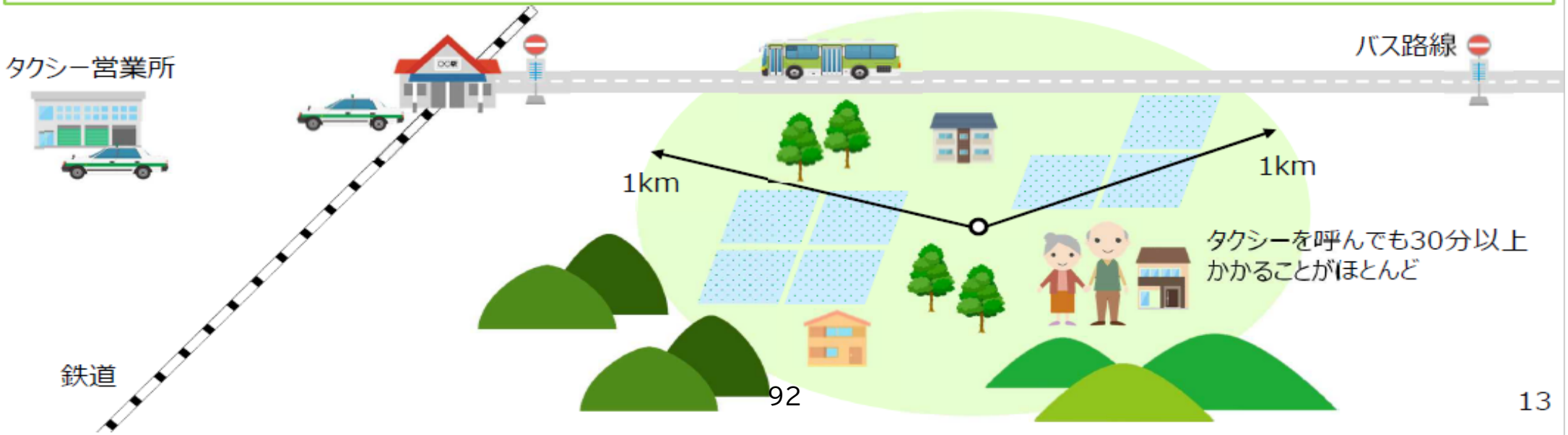
○ 自家用有償旅客運送は、**当該地域が「交通空白地」であることについて地域公共交通会議等において協議を調えることにより導入することが可能**である。他方で、**「交通空白地」の概念については参考となる目安がなく協議が難航する**場合がある。

## 概要

○ **「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安**を示す。

○ 上記目安に**該当しない地域**でも、地域公共交通会議等における**協議が調えば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入することは可能**。

○ あわせて、既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況（病院・商店の立地数、タクシー営業所数等）を示した**「地域交通の把握に関するマニュアル」**（令和2年12月公表）について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す**。



# 【施策⑩】「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進

国土交通省

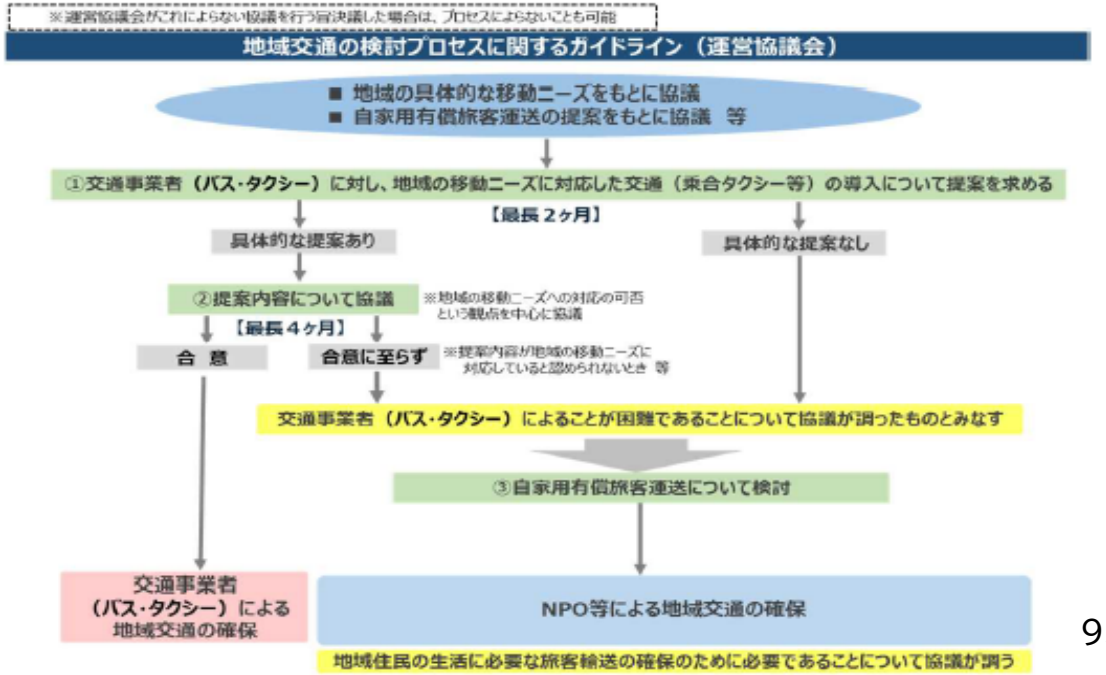
## 背景・必要性

○ 自家用有償旅客運送の導入に係る協議については、平成30年3月に通達を改正し、**円滑に協議するためのプロセス（いわゆる2か月ルール・4か月ルール（※））をガイドライン化（「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」）**したものの、**ほとんど認知されていない**状況。

※ 地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について、交通事業者から２か月以内に具体的な提案がなかった場合や、具体的な提案があってから４か月以内に合意に至らなかった場合には協議が調ったものとみなす、というルール

## 概要

○ **「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」**について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す**（地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等）。



地域公共交通会議等での周知・説明
自治体職員に対する講習

# 【施策⑪】自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化

国土交通省

## 背景・必要性

○ 営利事業ではない自家用有償旅客運送について、道路運送法は、運送の対価が**実費の範囲内であることを求めている**。

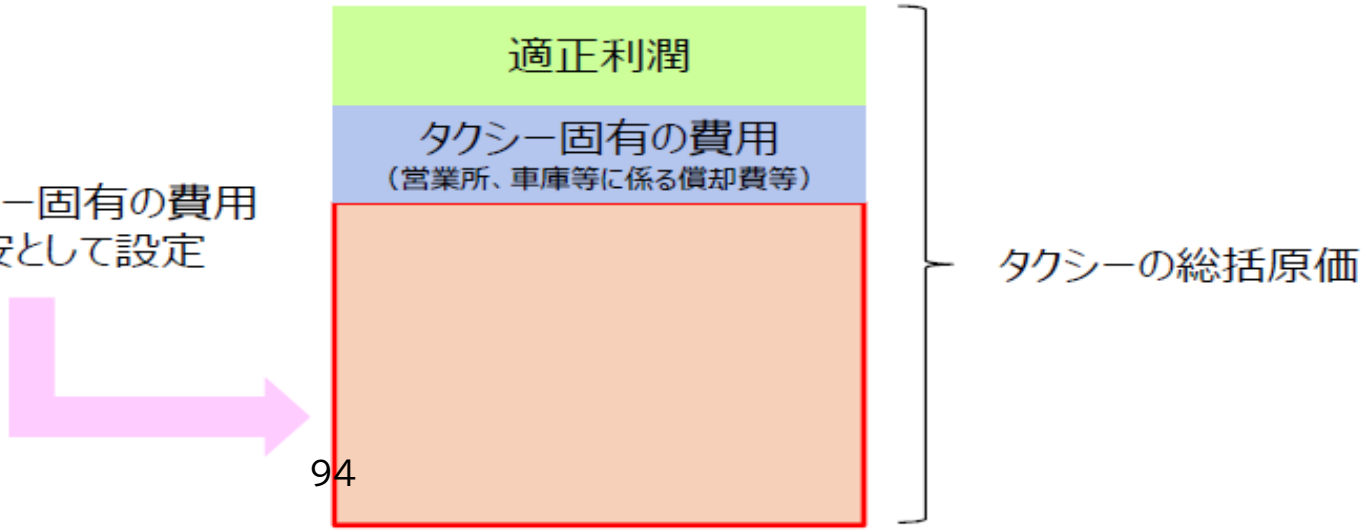
○ 実際の対価の目安としては、自家用有償旅客運送が主にボランティア的な輸送として想定されていたことに鑑み、「**当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね１／２の範囲内**であること」としてきたところ。

○ しかし、**現行の目安に従った対価では**、安全確保のために必要な費用（運行管理等の委託費用、自動車保険料等）、利用者利便を向上させるための費用（配車システム利用料等）、運転手の人件費などの必要費用を賄うことができず、**持続可能な運営をすることは困難**な場合が多い。また、タクシー事業者からも現行の目安に従った対価は安すぎるとの指摘がある。

## 概要

○ **従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね１／２の範囲内であること」という目安を廃止**し、上記のような必要費用も勘案して**実費を適切に収受できるように目安を新たに設定**する。

（例）
「タクシーの総括原価から適正利潤とタクシー固有の費用を控除した金額の範囲内であること」を目安として設定



# 【施策⑫】自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化

国土交通省

## 背景・必要性

○ 自家用有償旅客運送の**登録有効期間は原則2年（重大事故等がない場合は3年）**であるが、**更新の度に地域公共交通会議等における協議を調えるとともに、少なくない量の書面を提出する必要があり、自家用有償旅客運送者にとって過度な負担**となっている場合がある。

## 概要

○ **一定の安全性が担保**されている自家用有償旅客運送者については、協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて**更新登録手続を簡素化**する。

重大事故等を一定期間起こさない場合に・・・

・協議手続を簡素化
（一定期間意見を募集し、特段の異議がなければ
更新に係る協議が調ったものとみなす等）

・申請書類を簡素化