

第5回SCカフェ「移動支援」事前アンケート

質問の一部はこちらで回答しています。

<https://onl.bz/YmkSu4p>

すべてに答えることができていませんが、特に回答が必要な質問は、この掲示板に書き込みをお願いします。回答者を募って回答したいと思います。

所属法人・自治体の属性	知りたい事	ご質問など自由にお書きください
第1層SC	立ち上げ運営のプロセス	昨年、全国移動ネット川崎先生の講義を受け、移動ネットさんに安全運転講習会を依頼するなど経て、住民主体の移動・外出支援にとりくまれるグループが出来ました。 今年度からは、その小地域ごとの移動・外出支援の取り組みをさらに広げて行きたいと思い、住民活動発表の場を作るなどしていますが、まだ、後に続くところが出ておりません。 市内各所で取り組みが広がっている地域での事例、広げるための仕掛け、きっかけづくりなど、どのようにされているのか聞いてみたいです。
第1層SC	法律・制度（道路運送法など国土交通省関連）	質問①移動支援中の事故に対する危機管理について。 質問②移動支援の担い手が高齢の場合、免許証返納の先送りを助長する恐れはないか。 質問③移動支援サービスが、タクシー会社の顧客を奪ってしまう恐れはないか。
第1層SC	法律・制度（補助制度など介護保険・総合事業関係）	本町では、社会福祉法人による地域における公益的な取り組みの一環として、通所型サービスCの送迎のみを行っている。今後は買い物や通院の移動支援を住民主体で行っていききたいが、総合事業や補助制度の利用方法を知りたい。
第2層SC	立ち上げ運営のプロセス	事故や保険など、ボランティアの方にリスクを負わせる事を考えると、なかなか移動支援に踏み切れません。しかし生活支援ボランティア（昨年、立ち上げました）で個人宅へ行くと「車に乗せての活動は？」と需要はかなりありそうです。サポーターの方も、どうにかしてあげたいと思いはありますが、実現させるのが難しいです。
第1層SC	移動支援の事例（しくみ、位置づけ）	お世話になっております。有償ボランティアのメニューの中でボランティアさんの車に乗せて移動することを検討しましたが、ハードルが高いという意見がありました。実際にボランティアさんの車に乗せて活動する場合の仕組みを教えてくださいたいです。加入した保険やタクシー、バスなどの公共交通の兼ね合いも含めて知りたいです。
第2層SC	法律・制度（補助制度など介護保険・総合事業関係）	訪問Dについてや、「許可・登録を要しない運送」についてを詳しくききたい
第1層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	ニーズ調査を行っても、結果を報告する集まりが持てない。自治会などの地縁組織は組織内の集まりが決まっています(総会とか)、他に集まりを持ってもらうのは難しく、前に進まない。どうしたら集まってもらえますか？
第1層SC	立ち上げ運営のプロセス	移動支援に関しては、行政の方針、体制（公共交通対策、生活支援対策）によって左右されます。それを一緒に連携調整する役割もSCに求められているのですが、未だに行政内部での情報共有や連携体制が整っていないため、検討を始めた住民側が振り回されることがあります。
第2層SC	立ち上げ運営のプロセス	保険関係（ボランティア保険？自動車保険？）、自家用車で移送する時の保障問題
第2層SC	法律・制度（道路運送法など国土交通省関連）	ニーズはありますが、立ち上げるにあたっては市町村の協力が得られないばかりか、他部署にまたがる施策は手を付けてはいけない雰囲気醸成されています。最後には、2層だけで立ち上げられないのかと…。他の自治体職員が動いたきっかけなど、ヒントがわかればありがたいです。

第2層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	「移動支援」が協議体の中であがると、市民からは「あんたたち（生活支援コーディネーター）から役所に小さいバスをだしてといなさい」といわれ、役所の担当課からは「お金がないので何もかも無償（市民の助け合いと支え合い）でやって」という風にいわれ、しまいには市民から「あんたたちは何もできない」と言われるようになり、怖くなって課題を聞く事をやめました。研修に行った時にはこの事業の予算の使い方で、子どもや高齢者が関わる時には色々な場面で予算が使いやすくなる、というようなニュアンスでこちらは受け取っていますが、結局予算を使う行政側にどう伝えていけば、住民のニーズを実際の事業として移動支援につながっていくのが全く見えないため、住民と行政の間に挟まれているコーディネーターとしてどんな風に動いたらいいのかわからなくて困っています。
第2層SC	立ち上げ運営のプロセス	運転手や経営者の確保の仕方を教えて欲しい。
第2層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	・万が一の備えとして保険や利用規約など、どのようにされているか。 ・デマンドバスの事例
第2層SC	法律・制度（補助制度など介護保険・総合事業関係）	デイの施設主催の地域からスーパーまでの買い物送迎支援を2月行っています。ワゴン車なので、利用人数が決まっているのと、参加者が楽しみにしており、買い物の量が多くなってきており、地区社協の方が別便で自家用車を出して、荷物だけ別に送っていくことも出ています。（特に買い物袋の有料化によって段ボール箱での持ち帰りが増えています）利用人数は3～4人/回なのですが、なにかいい案はないでしょうか
市区町村職員（生活支援コーディネーターではない方）	生活支援コーディネーターの関わり方	山間部で中心となってきた住民が70歳以上になりつつあるが、移動支援をどんなことを考えながら進めていけばよいか？移動手段がないと住み慣れた地域で生活できない。
第2層SC	立ち上げ運営のプロセス	当所の圏域には独居高齢者や老老夫婦のみ世帯も多く、高齢化率40%を超える地域ですが、移動手段が乏しいため高齢者の運転免許自主返納が進んでいません。地域支え合い型サービスで移動支援ができるといいのですが、コロナ感染予防や事故発生時の賠償責任保険の問題など、立ち上げは難しいように思っております。実際に立ちあげられた体験談を参考にさせていただき、とりかかるとききっかけになればと思います。
町第1層協議体構成員	法律・制度（道路運送法など国土交通省関連）	移動時の交通事故が心配ですが、移動支援の必要性は認識しています。
第2層SC	立ち上げ運営のプロセス	松本市としても協議会が始まったところで、地域ごとの特性に合わせて検討する予定です。自分の地区では生活支援の延長でと考えていますが、運転ボランティアさんを探すのが一番難しいと思われます。良い事例があったらぜひ知りたいと思います。
第2層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	高齢者個々から移動が大変という声は出るが、最初から無理だという思いがあるのか、そこから地域の中で声がひろがっていきません。どうSCが関わるとよいか迷っています。
第2層SC	法律・制度（道路運送法など国土交通省関連）	担い手・ドライバー・車の確保の工夫を教えてください。
第2層SC	移動支援の事例（しくみ、位置づけ）	事故など何かあった際の責任についてや、移動支援に対して加入できる保険など知りたいです。
第2層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	NPO法人ライフサポート波岡が移動支援としてすでに動いており、その既存団体との関わり方をどうしたらよいか模索中です。
第1層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	地域の方が特に気にされるのが万が一事故があった場合に、地域の中での関係性への影響です。 各地で取り組まれている移動支援での事故の発生状況や、そもそも事故を起こさないための取り組みなど教えていただけますと助かります。
第2層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	移動支援を実施するにあたっての、資金確保について、複数事例を伺いたいです。
市区町村職員（生活支援コーディネーターではない方）	立ち上げ運営のプロセス	地域の交通事業者との調整や住み分けの考え方を知りたい（ベストプラクティスや好事例ではなく、ある程度体系立てた枠組みを示してもらえると、各自治体、具体的な検討に活かせるのではないかと総合事業ABCDのような感じで）

第2層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	長生村では外出支援として以前から長生郡市内の病院の送迎、公共機関への送迎は行っているが、買い物に関しては利用できない。福祉タクシー券で片道1,500円の補助が行えるが、年間の枚数が決まっており、家族間でも譲渡できない。(年間48枚)最近移動販売車を誘致し、地域を巡回しているが、スーパーに連れて行ってほしいという声もある。他の市町村はどのように住民の声に対応しているのか。
第1層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	住民主体の移動支援の仕組みづくりを進めていますが、立ち上げる時の注意点などがあれば教えていただきたいです。
第1層SC	立ち上げ運営のプロセス	1つの地区で移動支援を開始できたが、その後広めることができていない。立ち上げ時の工夫などをお聞きしたい。
第1層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	ボランティアが自分の車を使用して移動支援をする場合の、任意保険の取扱いについて実例があれば教えてください。(加入者は誰?団体と本人の按分割合は?そもそも自家用車を利用して移動支援を行う住民団体はあまりない?)
第1層SC	コミュニティバスや公共交通など他の社会資源との調整(住み分けなど)	「やってみなければ分からない!」と社会福祉法人の車両活用による買い物支援を、社協事業としてやり始めましたが、既存の商店(すべての生活必需品が揃うわけではない)や移動販売(週1~2回、食品のみ)、コミュニティバス(1日3本、乗車時間や待ち時間が長い)、タクシー(市内に1社、台数も少なく呼んでもなかなか来ない)への配慮に苦慮しています。他の社会資源を邪魔しないよう、月1回と不便さを残す配慮をしていますが、やはり住民は便利さを求めます。できるだけ移動販売で買えるものは移動販売買うよう呼び掛けても、やはり少しでも安いスーパーなどで買いたがりますし、月1回の買い物支援でも、その買い物をした後はどうしても移動販売での消費が減ってしまうのではないかと心配しています。人口規模が大きな市町村では自主的に活動される団体さんなどを間接的に支援するというコーディネーターさんも多いと思いますが、当地域のように人口が少ない地域ですと中々自主的な活動が生まれにくく、トライ&エラーのため社協が率先してやらざるを得ないような状況です。取り組まれている皆さんどのような配慮をされていますか?
第2層SC	立ち上げ運営のプロセス	・NPO法人や有償運送ではない住民ボランティアで移動支援を行う場合、利用料金をいただくことがない為、運営資金をどう確保するか? ・移動支援を行政に協力していただく為には、どの様にアプローチをしたら良いか? ・ボランティアの車両を活用するのと、購入するのとではどちらが良いか?
都道府県職員	後2者の関係(解きほぐし)	県の出先事務所で、異動の多い県職員としては比較的長く、市町(SCを含む)の地域包括ケアの取組を支援しております。 これまでも全国移動ネットさんのセミナー等を多く受講させていただき、また質問にもお答えいただいて、全国移動ネットさんの御尽力によって、現場の思いを踏まえた国土交通省と厚生労働省の方針が近年具体的に示されていることは一定の理解をさせていただきました。 そうした中で移動支援に係る市町支援を進めていく上では、「許可・登録不要の移動支援」を前提として、「総合事業B・D、一般介護予防事業、インセンティブ交付金を活用した保健福祉事業、その他の事業」それぞれにおける「市町村からの補助、利用者からの利用料徴収、運転ボランティアへの対価の支払いの相互の関係」について、国土交通省の基準と厚生労働省の基準との絡まり合いをわかりやすく解きほぐしていくことが、ひとつ必要なことかと感じています。 主役であるSCさんのニーズを最優先に今回のカフェを組み立てていただくことは当然ですが、外野の応援席の最前列(にいるつもりです)から参考まで意見を述べさせていただきました。
地域包括支援センター職員(生活支援コーディネーターではない方)	立ち上げ運営のプロセス	タクシーを利用し、移動支援を検討している。今後利用すると思われる高齢者を地域ごとにグループ分けし、ボランティアと一緒に沢岷を利用できるようコースなどを決めていく予定。タクシーを利用しての支援でうまくいっている実践例や障壁となったことなどが聞きたい。
第2層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	とりかかってみたが制度などの問題で新規の移動支援にはつながらなかった経験があります。どのような制度を利用し、立ち上げることができたのか、過程やそれまでの困難など聞かせて頂きたいです

第1層SC	立ち上げ運営のプロセス	どのように、発掘してサポートしているか。また、タクシー業界などとのよい関係の持ち方は？ 移動支援について、行政の関わり方は。（人的支援、補助金など）
第2層SC	法律・制度（道路運送法など国土交通省関連）	法律・制度について(移動支援を立ちあげるにあたって、管理運営をしているところへどのように手続きをしたのか)を具体的に学びたい。
第2層SC	立ち上げ運営のプロセス	担当地域の特性上、交通の便が悪く移動手段が限られています。サロンにお誘いしても「足がねえ・・・」と行くまでの手段がないという状況です。移動支援に関しては常に頭の中にはあるものの、担い手の問題、責任の問題、保険はどうするか？などいろいろな事を考えていると全く考えがまとまらなくなってしまう・・・。どこかの自治体で「ベロタクシー」をカフェへの送迎に使っている、大学生が中心となっているという記事を見た事があります。この地域でも（限定的であっても）ベロタクシーが活用できないかとずっと考えていますが、様々な事を考えると難しいのかな？と思ってしまう・・・。
第1層SC	法律・制度（道路運送法など国土交通省関連）	住民有志による移動支援の場合、 ①その実施に際し、法律上クリアしなければならない条件は何か？ ②事前に運転手となる者は、講習等を受講する義務が生ずるのか？ ③実費分相当の金額設定の支払いを利用者に求めた場合、その用途に制約はあるのか？
第2層SC	法律・制度（道路運送法など国土交通省関連）	移動支援検討会にて、検討会委員の住民の中に、どのくらい介入が必要なのか、さじ加減が難しい。
第2層SC	立ち上げ運営のプロセス	第2層SCをしている社協職員です。市との連携がうまくいっておらず、移動支援となると、担当課も違って来るようで、社協独自で移動支援を考えてよいのか、市の方へどのように働きかけていけばよいのか頭を悩ませています。 群馬県渋川市では、渋川市社協が運営する7施設の送迎バスを応用し、各施設と商店や病院をつなぐ無料施設送迎バス「福祉のあし」の運行や、地域のスーパーマーケット・タクシー事業者・渋川市社協の三者の協働で「ささえあい買い物事業あいのり」を展開しているそうです（『月間福祉』2022年7月号より）。 市と上手に連携されているSCの方、また渋川市社協のように独自に活動されているSCの方のお話をお聞きしたいです。
第1層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	いわゆるB型・D型など住民参加型の総合事業は設定されていない自治体です。 そういった自治体で、移動支援に取り組んでいる事例があれば知りたいです。
第1層及び第2層SCを兼務	移動支援の事例（しくみ、位置づけ）	本会では既に移動支援事業がありますが、担い手（運転者）不足で困っています。事業の要綱上、運転者の年齢制限（75歳まで）を設けており、新しい担い手の加入が少なく、今後の稼働について不安があります。担い手はボランティアさんで対応しています。担い手の確保について、有効な方法を教えていただければ幸いです。
第1層SC	生活支援コーディネーターの関わり方	追加：先日はすばらしい冊子をお送りいただきありがとうございました。アイデアをいかせるように頑張ります！
第1層SC, 第2層SC	ボランティアについて	ボランティアの活動が有償か無償かの割合(有償が一般的なのか)を知りたいです