

瀬戸市高齢者移動支援推進事業実証計画

令和3年3月

瀬戸市

目次

I	計画策定の背景	1
1	瀬戸市高齢者移動支援推進事業の背景	1
2	瀬戸市の高齢者の概要	1
3	社会とのつながりの必要性	3
4	瀬戸市移動支援検討会議の開催	4
II	計画の基本理念	6
1	瀬戸市高齢者移動推進事業の基本理念	6
2	「高齢者移動支援推進事業」「公共交通」「福祉有償運送」の違い	6
3	関係者の役割分担	7
4	計画の評価	7
III	地域に適した移動支援の実現に向けて	8
1	地域での検討の進め方	8
2	「STEP3 具体内容の検討」で主に決めること	9
3	移動手段の比較	10
4	モデル地域の選定	12
IV	今後のスケジュール	14
1	令和3年度のスケジュール（案）	14
	資料編	15
1	瀬戸市移動支援検討会議 規約	17
2	瀬戸市移動支援検討会議 委員名簿	18
3	会議議事録	19
4	道路運送法の類型ごとの特性と関係者の役割分担	42

I 計画策定の背景

1 瀬戸市高齢者移動支援推進事業の背景

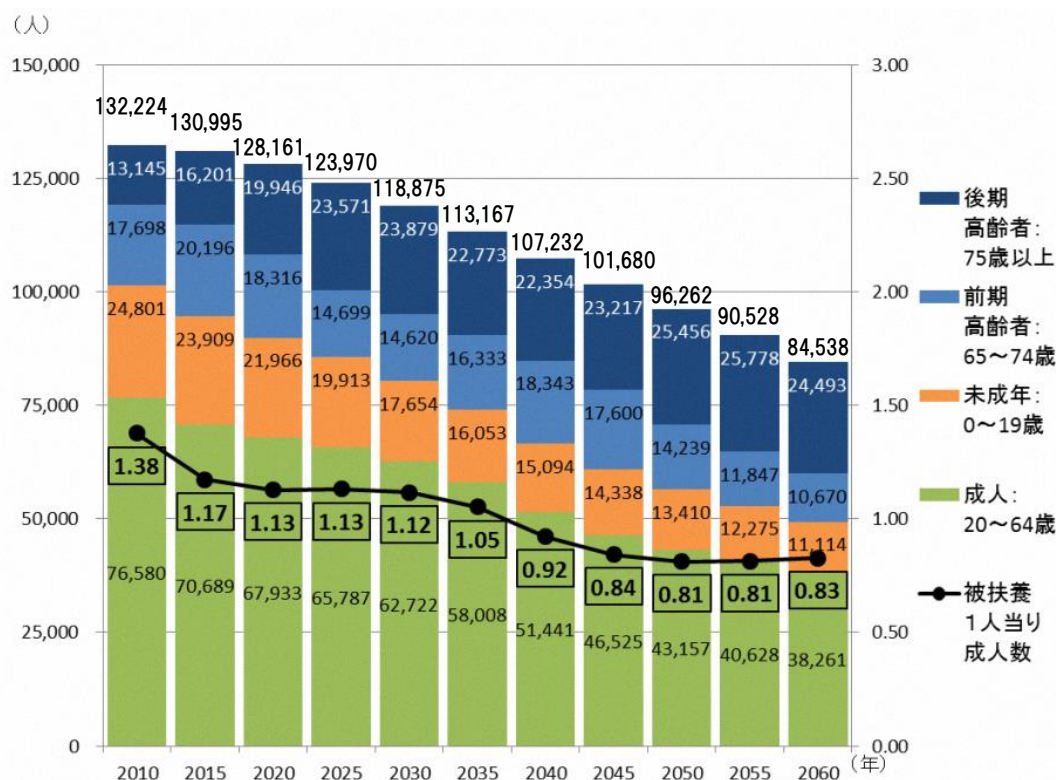
本市では高齢化や核家族化の進行に伴い、一人暮らしの高齢者や高齢者のみの世帯が増加しています。その結果、自動車運転への不安や運転免許の返納、歩行困難などによる外出控えにより孤立し、それに伴いフレイル状態になる高齢者の増加が見込まれています。そこで、本市では「愛知県高齢者移動支援推進事業」を令和2年度より3年間受託し「瀬戸市高齢者移動支援推進事業」を実施することとなりました。

2 瀬戸市の高齢者の概要

(1) 将来人口

成人や未成年の人口減少は進みますが、高齢者人口は3~4万人で推移することが予測されています。高齢者だけで見ると、前期高齢者人口は減少する一方、後期高齢者人口は横ばいもしくは増加することが見込まれています。

図表1 年齢4区分による将来人口予測と、被扶養1人当り成人数

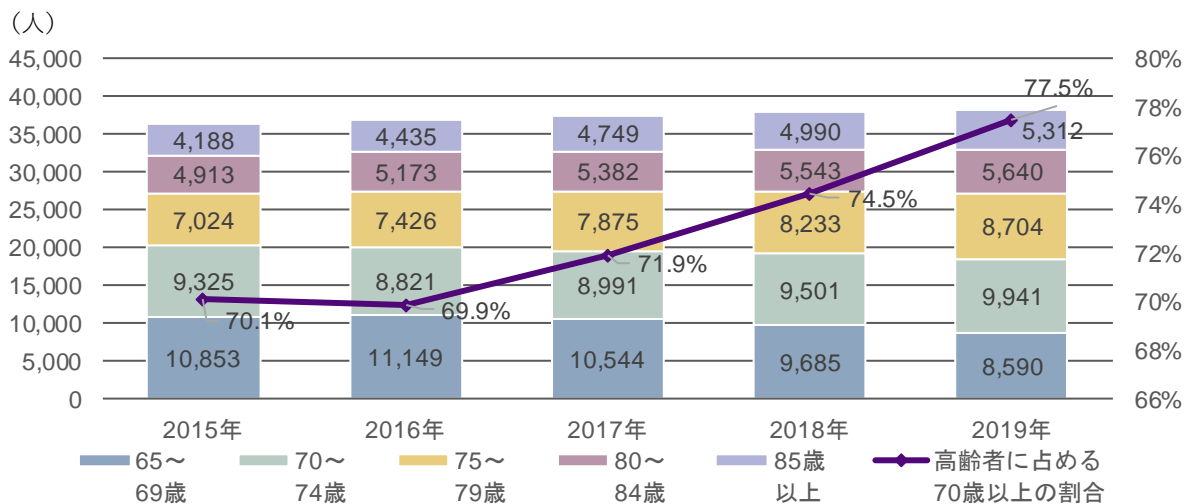


資料：瀬戸市人口ビジョン（総人口は今回加筆）

(2) 瀬戸市の年齢別人口の推移

団塊の世代の高齢化に伴い、70歳以上が増加傾向にあります。

図表2 瀬戸市の高齢者の年齢別人口の推移



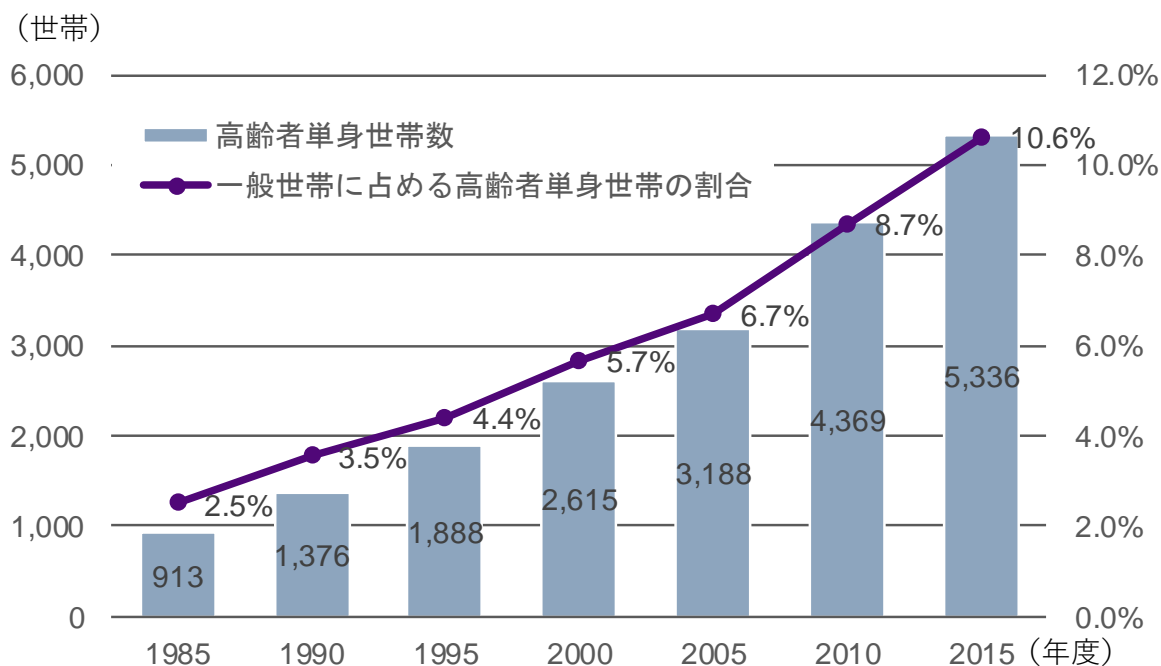
注：毎年10月1日の人口を集計

資料：瀬戸市人口基本台帳

(3) 高齢者単身世帯の推移

高齢者単身世帯は、世帯数・割合ともに増加傾向にあり、2015年度時点で5千世帯を超えています。

図表3 高齢者単身世帯数と一般世帯に占める割合



資料：国勢調査

3 社会とのつながりの必要性

社会とのさまざまなつながり（親しい人との支援のやりとりや交流、地域への参加や就労）があると認知症になりにくい可能性があるといわれています。

国立長寿医療研究センターによる研究では、「配偶者がいる」「同居家族と支援のやりとりがある」「友人との交流がある」「地域のグループ活動に参加している」「何らかの就労している」の5つの社会関係が認知症発症リスクをそれぞれ11%～17%低下させることが示されました。

さらに、これらのつながりを単独で持つよりも、さまざまなタイプのごつながりがある方が認知症発症リスクを大幅に減少させる結果となり、社会との多様な関わり方があることが認知症予防に一層有効な可能性が示されました。

図表 4 国立長寿医療研究センター 2017年11月報道発表

報道発表 Press Release No.127-17-20
2017年11月発行

社会との多様なつながり方が ある人は 認知症発症リスクが半減

社会とのさまざまなつながり（親しい人との支援のやりとりや交流、地域への参加や就労）があると認知症になりにくい可能性があるといわれています。ただし何か特定のつながりを持つことが良いのか、それとも多様なつながりを持つのが良いのかについてはあまり良く知られていません。そこで本研究では、8種類のつながり方に着目し、それぞれのつながりやそれらの組み合わせと認知症発症との関係を調べました。

65歳以上13984名を対象に約10年間の追跡データを解析した結果、「配偶者がいる」「同居家族と支援のやりとりがある」「友人との交流がある」「地域のグループ活動に参加している」「何らかの就労をしている」の5つのつながりがある人では、認知症発症リスクが低下することがわかりました。さらに、これら5つのつながりがある人は、ひとつもないかひとつだけの人と比べて認知症発症リスクが46%低いことがわかりました。特定のつながりを持つよりも、さまざまなタイプのつながりがある方が認知症発症リスクを低下させる可能性があるといえます。

お問い合わせ先：国立長寿医療研究センター老年社会科学研究部 室長 斎藤 謙一 (sai1@ohcgg.jp)

つながり得点	人数	認知症発症リスク
0-1点	892人	基準
2点	2460人	低下
3点	3833人	低下
4点	4980人	低下
5点	1818人	46%低下

配偶者あり、同居家族との支援のやりとりあり、友人との交流あり、地域のグループ活動への参加あり、就労ありの5項目を集計し、0-1点と比べた2点、3点、4点、5点の認知症発症リスクを縦軸とし、年齢、性別、教育年、婚姻年、転居、転入中、倒壊、土間等認知症発症、手帳の口、歩行時間、聴力の影響を調整

報道発表 Press Release No.127-17-20
2017年11月発行

■背景
社会関係（社会的支援、社会的ネットワーク）および社会的孤立と認知症発症や認知症低下との関連が注目されています。しかし先行研究の多くでは、ある特定の社会関係が認知症リスクを軽減しているのか、あるいは多様な社会関係を持つことが良いのかについての検討が十分ではありません。そこで本研究では、8つの社会関係に着目し、それぞれの認知症発症リスクとの関連を検討するとともに、それらの組み合わせとの関連も検討しました。

■対象と方法
日本老年学的評価研究(Japan Gerontological Evaluation Study, JAGES)プロジェクトが2003年に認知症認定非認知症の65歳以上男女を対象に実施した調査データから、13984名の後の認知症発症や認知症低下状況を(34361) (2014年)に追跡しました。社会関係として社会的支援(同居家族/別居子/親戚/友人/知人)との支援のやりとりの有無を3項目、社会的ネットワーク(ボランティア/親戚との交流/友人/近隣との交流)の有無の3項目、社会活動(地域のグループ活動参加の有無、就労の有無)の2項目の計8項目を調査しました。認知症発症とこれらの変数の関係を検討する際には、両者に影響を及ぼし得るような変数(年齢、性別、社会経済的状況、疾患や障害などの健康状態、身体・介護活動)の影響を調整しました。またそれぞれの社会関係が独自に認知症発症に及ぼす影響を調べるため、相互の関連についても調整しました。

■結果
年齢等の10項目の変数や、他の社会関係変数の影響を調整しても、配偶者がいる、同居家族と支援のやりとりがある、友人との交流がある、地域のグループ活動に参加している、何らかの就労している、の5つの社会関係がそれぞれ認知症発症リスクを11%～17%低下させる方向で関連していました。これら5つの変数を集計したスコアの0～5点で0-1点の人、2点以上の各得点の人と比べた結果、5点の人では発症リスクが46%減少していました。

■結論
社会関係変数のため、認知症発症リスクの軽減に関連する変数を特定しました。さらに、多様な種類の社会関係を持つ人は、あまり持たない人と比べて認知症発症リスクが約半分であることが検証されました。

■研究の意義
いくつかの社会関係変数はそれぞれ独自に認知症リスクを低下させる可能性があるとわかりました。またこれらのつながりを持つ単独で持つよりも、社会との多様な関わり方があることで認知症予防に、一層有効な可能性があることがわかりました。特に配偶者がいない人や、家族との支援のやりとりが期待できない高齢者では、友人・近隣との交流やグループ活動、就労の推進が認知症予防に有効な可能性があるといえます。

■参考文献
Saito, T., Murata, C., Saito, M., Takeda, T., & Kondo, K. (2018). Influence of social relationship domains and their combinations on incident dementia: a prospective cohort study. *J. Epidemiol. Community Health*, 72(1), 7-12. doi:10.1136/jech-2017-208811

■謝辞
本研究は、文部科学省国立大学戦略的創造研究推進事業(2009-2013)、日本学術振興会科学研究費助成会(23243070, 18390200, 25713027, 16X10014)、厚生労働省共同推進費(24-17-27-18)により実施されました。宮城県立大学(愛知医科大学)とJAGES研究会の皆様にも感謝申し上げます。

資料：斎藤 謙一（国立長寿医療研究センター）「社会との多様なつながり方がある人は 認知症発症リスクが半減」

JAGES Press Release NO:127-17-20

<https://www.jages.net/library/pressrelease/>

4 瀬戸市移動支援検討会議の開催

(1) 検討会議の概要

これまで述べたように、本市では特に 70 歳以上人口や高齢者単身者世帯数の増加が予想されており、今後、社会とのつながりの創出によるフレイル対策が重要です。

そこで、高齢者が過度に自家用車に依存しなくても生活できる環境の整備や介護予防と連動した外出機会を創出することを目的とした移動手段のあり方について検討を行うため、「瀬戸市移動支援検討会議」を開催しました。

- | | | |
|-----|--------|--|
| 第1回 | 8月21日 | ・検討会議の趣旨など
・瀬戸市の高齢者や公共交通の状況
・地域資源、全国の事例紹介
・委員意見交換 |
| 第2回 | 10月23日 | ・有効な高齢者の移動手段構想検討 |
| 第3回 | 12月14日 | ・実証実験について（地域選定、方法等） |
| 第4回 | 2月3日 | ・実証実験について（実施時期等） |

(2) 会議で出された主な課題・意見

【瀬戸市の高齢者の傾向】

○一人暮らしの方が徐々に多くなってきている。女性は外に出かける方も多いが、特に一人暮らしの男性は家に閉じこもることも多い。

【メンバーの固定化】

○町内会単位でご近所サロンを盛んに活動している地域もあるが、メンバーが固定されている傾向がある。常に固定されたメンバーしかいないようでは、新しいメンバーは参加しづらいのではないかと。

○男性はなかなかイベント等に参加したがらないが、以前、工作教室をしたら参加者のほとんどが男性だった。固定化を防ぎ、新しい人に参加してもらうには、企画だけでなく、周知方法・企画タイトルなど広報のあり方の問題もあるのではないかと。

【この移動支援で目指す理念】

○地域公共交通網形成計画では、交通サービスの「供給」側を意識している。今回の移動支援では、利用する側の「需要」を議論したい。

○利用者である高齢者にも一部費用を負担してもらうような持続可能な制度設計をしていきたい。

○目的は社会的フレイル（社会活動への参加や社会的交流に対する脆弱性が増加している状態）の防止である。外出を促すイベントと言っても、ただ楽しいだけのイベントであってはいけない。外出の目的を明確にしていく必要がある。

【担い手】

○高齢者が「生きがい」を持つという視点では、高齢者自身が送迎を担うことは悪くない。

○ボランティアも完全な無償では続かない。継続性を意識し、有償ボランティアとして検討すべきだ。

○ボランティアによる輸送を始めても、5年後にどうなるか。運転手の確保に解決策はない。

【移動支援を行う際の留意点】

- 相乗りタイプの送迎では「あの人と一緒に乗るのは嫌」という意見もあり、利用者同士の相性の問題もある。
- 使用する車両はセダンタイプだと狭いので、利用者同士の距離感が問題となる。できればウォークスルー型の方が乗降の時間も少なくても良い。
- 瀬戸市では、住民が集まる場を地域がつくってきた。移動手段がないためにアクセスできなかったということと考えられないか。

【地域のニーズの把握】

- 地域のニーズはアンケートだけでは把握しきれないため、聞き取り調査をする必要がある。
- 担い手・地域・市で企画段階から一緒になって考えていくことが重要である。

Ⅱ 計画の基本理念

1 瀬戸市高齢者移動推進事業の基本理念

本事業では、高齢者の生きがいづくりや介護予防（フレイル対策）のため、「地域と高齢者一人ひとりがつながる」機会を創出する事を目指し、必要な移動支援の仕組みづくりを進めます。

この移動支援の仕組みづくりにあたって、今後2か年をかけて実証実験を進めていきますが、その際には個々の高齢者の実態に即した地域のニーズを丁寧に集めるとともに、地域の担い手（交通事業者や団体等や連区の代表など）との連携や地域資源の掘り起こしを進め、多様な移動支援を提供できるようにします。

なお、その仕組みづくりにあたっては、瀬戸市が主体となって進めていきますが、限りある財源を考慮し、地域との連携の推進や、利用者負担も一定程度求めることで、持続可能な仕組みとします。

生きがいづくりや介護予防（フレイル対策）に向けて、地域の担い手づくりを進め、地域と高齢者一人ひとりがつながる移動支援の仕組みを創出する

2 「高齢者移動支援推進事業」「公共交通」「福祉有償運送」の違い

本事業は、「移動を促す」という意味で公共交通と似ていますが、公共交通が多様な日常生活を支えることを目的としているのに対し、本事業はフレイル・介護予防を目的としている等、公共交通と役割は異なっています。また、高齢者を対象としていることで福祉有償運送と似ていますが、本事業は要支援・要介護状態となる前の高齢者の介護予防を目的としている点で、福祉有償運送と役割が異なります。

図表5 「高齢者移動支援推進事業」「公共交通」「福祉有償運送」の違い

	公共交通	高齢者移動支援推進事業	福祉有償運送
対象	誰もが利用できることが基本	(特に介護予防が必要になる前の)高齢者	障がい者、要支援・要介護者、等
目的	一人でも自由に目的地に行ける	フレイル・介護予防に向けて外出を促す	主に介護施設への通所
頻度	いつでも利用したいときに利用できるのが望ましい	地域のニーズに合わせて、定期的実施するのが望ましい	事前予約(施設利用に合わせて予約するのが一般的)
企画	(地域のニーズに合わせてうえで、)ネットワークとして機能するよう「供給」する	高齢者一人ひとりの「ニーズ」に合わせて、地域での合意形成を基に、地域でつくりあげる	社会福祉法人やNPO等が、地域のニーズに合わせてつくる

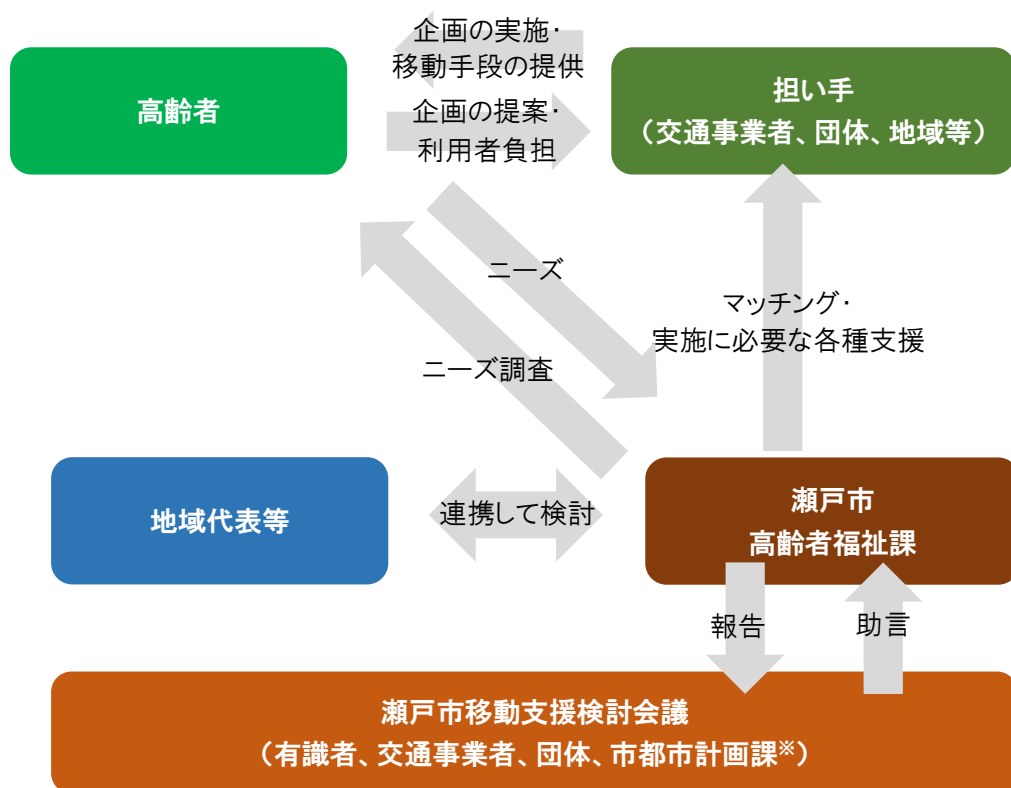
3 関係者の役割分担

瀬戸市は、高齢者に適した移動支援の仕組みを、地域と連携して検討します。ここで「地域」とは、連区を単位として想定し、連区の代表も担い手候補の一人として連携を図りますが、ニーズや担い手の対応可能範囲等によって、もう少し小さい単位となる可能性も想定されます。地域の実情に合わせた事業とするために利用者の意見を企画に反映させるような協議の場を作り、実証実験を通じて適切な単位を見極めていきます。

こうした検討を通じて出てきた企画に対して、瀬戸市は最適な担い手をマッチングさせることで地域に適した移動支援の仕組みを検討するとともに、実施に必要な各種支援を行います。この検討については、瀬戸市移動支援検討会議にも報告し、会議は助言をします。

これらを踏まえ、事業者は企画の実施や移動支援の提供を行い、高齢者一人ひとりがつながる仕組みを創出します。

図表 6 関係者の役割分担



※まちづくり協働課など、関係部局にも適宜連携を図る

4 計画の評価

高齢者移動支援推進事業の利用により、利用した高齢者の健康や介護予防に効果があったかを測定することは、次年度の改善に活かすために重要です。

「外出頻度の変化」など数値で客観的に測定できる指標もあれば、「幸福感」「運動機能の向上」など利用者本人の主観に基づく指標もあります。

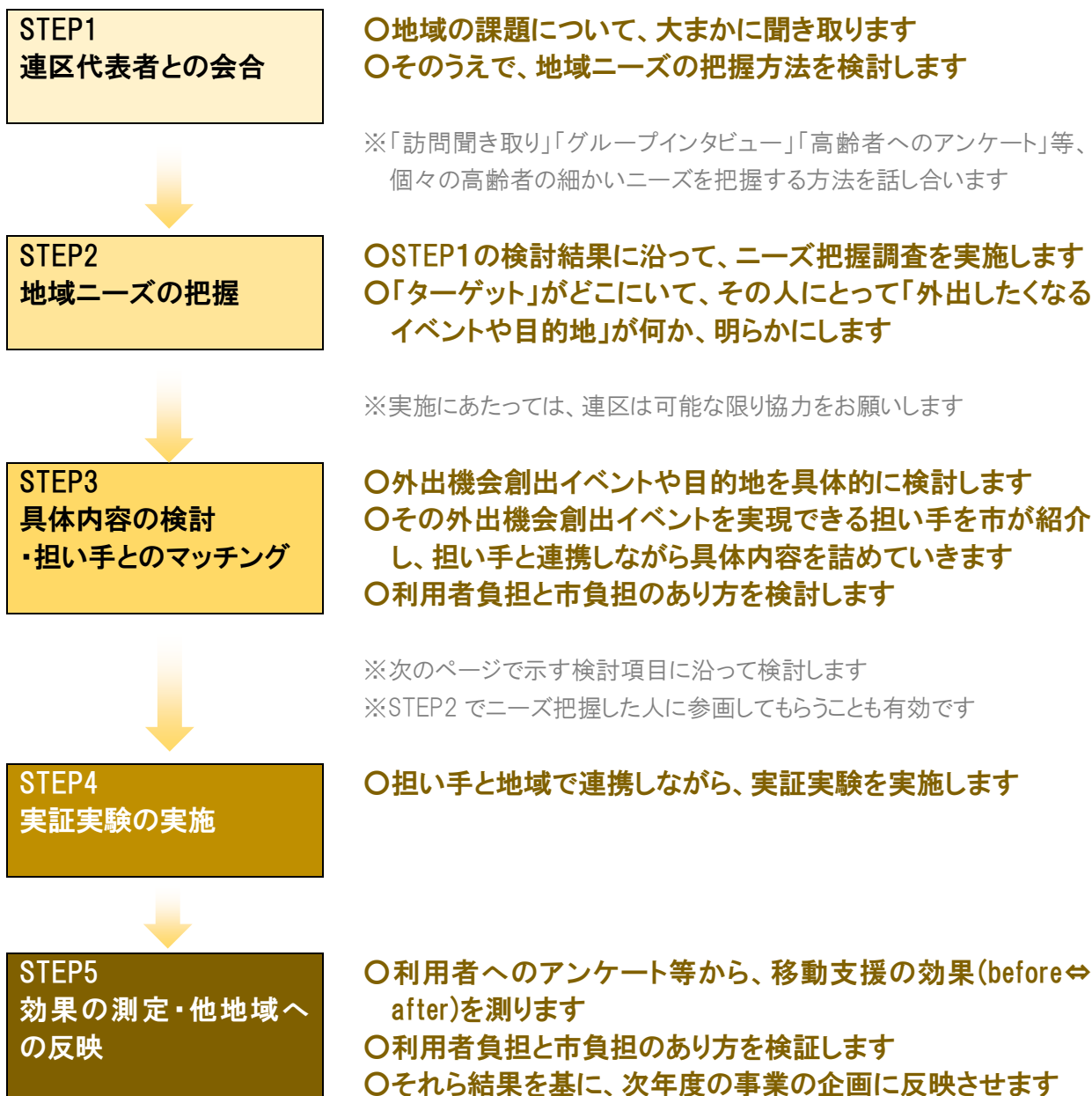
これら指標は、この事業の目的を適切に反映するものにする必要があり、さらに、高齢者の心身の状態を客観的に判断する指標とするために適切な指標について十分に検討する必要があります。また、測定が新たな負担となるようでもいけません。

そのため、どのような指標が目的に沿って、データとして取得可能なのか、令和3年度に詳細を検討していきます。

Ⅲ 地域に適した移動支援の実現に向けて

1 地域での検討の進め方

地域に適した移動支援の実現に向けては、地域との連携やニーズの把握が重要です。実証実験では、外出機会創出のため積極的に担い手がかかわっていくことを目指し、以下のステップに沿って進めていきます。



2 「STEP3 具体内容の検討」で主に決めること

STEP3 では、以下の項目に沿って検討していきます。

なお、実証実験が終わっても、この移動支援事業が続くような仕組みを目指していきます。

図表 7 具体内容の検討で主に決めること

決める内容	検討の視点
①評価指標	○この移動支援の目的は何か？（何を達成するのか） ○目的の達成度を測る指標は何か？
②主なターゲット	○ターゲット（地域にとって外出してほしい人）は誰か？
③外出したくなるイベント・目的地	○②で定めたターゲットにとって、外出したくなるイベントや目的地は何か？
④頻度・時間帯	○実施頻度や時間帯は？ ※担い手側の供給体制と地域のニーズ、コストとのバランスも確認
⑤移動手段・車両	○この移動支援に適した移動手段は「バス・タクシー会社への委託」か「団体による送迎」か？ ○移動に適した車両サイズ・タイプは？
⑥市と利用者の負担の割合	○外出機会創出イベントや送迎の利用料金（利用者の自己負担）は？ ※利用料金が折り合わない場合など、④に戻って頻度・時間帯などを再検討
⑦地域としての参画方法	○地域としての協力は？

3 移動手段の比較

持続可能な仕組みづくりに向けて、想定される移動手段ごとに利用者自己負担と市の負担額を比較しました。

		移動手段を用意して、利用者は自由に目的地に行くケース	
		タクシーを利用する	新たに作るデマンド型の乗合交通(小型車)で行く
外出の例		○1人もしくは数人で乗り合って、買い物や通院をするイメージ	○1人もしくは数人で乗り合って、買い物や通院をするイメージ
お金の流れ		<p>自己負担 【例】市の補助が2割の場合 1乗車 3km 約 1,240円</p> <p>市負担 【例】市の補助が2割の場合 約 240円(1乗車)</p>	<p>自己負担 【例】協議運賃で300円と設定した場合 1乗車 300円</p> <p>市負担 約 14,000円 (1台半日委託料)</p>
市としての年間収支		(週に2日程度(年100日)運行する場合) 支出：約 60万円 (=240円/人回×10人回×260日) 収入：0円 (タクシー会社の売上となるため市の収入は無し) (差引：約 60万円)	(週に2日程度(年100日)運行する場合) 支出：約 140万円 (=14千円/日×100日) 収入：約 14万円 (収支率10%と想定) (差引：約 125万円)
事故時の保険		事業者が保険に加入済み	事業者が保険に加入済み

※収支イメージでは、差引の値を5万円単位にて表示

一般旅客自動車運送事業^注では、日常生活で気軽に使える移動手段としての特徴を活かし、外出機会創出イベントとは独立して運行するイメージとしました。一方で、互助輸送^注では外出機会創出イベントと送迎を同じ団体が一体的に実施するようなイメージとしました。

移動手段と外出機会創出イベントを一体的に運営するケース		
団体が、貸切バスで運ぶ ※団体が車両を持っている場合は 運転手派遣という方法もある	団体が、デイサービス等から車を 借りて送迎する	ボランティア運転手が、 レンタカー等で送迎する
<p>○貸切バスにより、「買い物ツアー」を実施する</p> <p>イベント参加料 【例】仮に1人500円と設定</p> <p>イベント委託 【例】仮に50,000円と設定</p> <p>貸切料(派遣費) 約25,000円(1台半日)</p>	<p>○団体がマイクロバスを借りて、職員が運転してみんなで行く「お散歩ツアー」</p> <p>イベント参加料 【例】仮に1人500円と設定</p> <p>イベント委託 【例】仮に50,000円と設定</p>	<p>○ボランティアが小型車を借りて、買い物・病院付き添いを行う</p> <p>ガソリン代等実費 150円程度</p> <p>レンタカー代・ボランティア保険料 約10,000円(1台半日)</p>
<p>(月2回(年24回)開催の場合) 支出：約180万円 (=25千円/日×24日 +50千円/日×24日) 収入：約36万円(1回30人参加) (=30人×500円) (差引：約145万円)</p>	<p>(月2回(年24回)開催の場合) 支出：約120万円 (=50千円/日×24日) 収入：約36万円(1回30人参加) (=30人×500円) (差引：約85万円)</p>	<p>(月2回(年24回)開催の場合) 支出：約24万円 (=10千円/日×24日) 収入：0円 (差引：約24万円)</p>
事業者が保険に加入済み	イベント実施にかかるボランティア保険や、自動車保険の中で対応	レンタカーで加入する保険や、イベント実施にかかるボランティア保険

※外出機会創出イベントと送迎を一体に行う輸送は「自家輸送」と呼ばれ、イベント実施費とは別に輸送のみで独立した料金体系をとると許可又は登録が必要になることに留意。

注：「一般旅客自動車運送事業」「互助輸送」の特徴は、資料編にてまとめています

4 モデル地域の選定

地域包括支援センターのうち、生活支援コーディネーターから特に報告のあった「中央東」「しなの」から1連区ずつ選定することとしました。「中央東」からは駅に近いが高低差があって交通に不便な「道泉連区」、「しなの」からは検討会議で特に意見が出た「東明連区」としました。

地域包括支援センター	日常生活圏域	連区	地理的条件	生活支援コーディネーターからの報告
水野		水野	高低差あり	
		西陵		
中央東	北部	道泉	高低差あり	独居高齢者が多い地区であり、社会的孤立のリスクが高い →孤立・孤独・孤食 ※地域ケア会議においても地域の課題として高齢者の社会的孤立が議論されている
		深川	高低差あり	
	古瀬戸	高低差あり		
しなの	東部	東明	高低差あり	買い物や移動に困る住民が多くいる →「5年後の生活」に不安がある住民が多い ※地域ケア会議においても地域の課題として高齢者の移動について議論されている
		品野	高低差あり	
		下品野	高低差あり	
やすらぎ	中部	陶原	高低差あり	
		長根	高低差あり	
せと		祖母懐	高低差あり	
		原山台		
		萩山台		
		八幡台		
はたやま	南部	山口		
		本地		
		菱野		
		新郷		
ふたば	西部	效範	高低差あり	マンションや集合住宅が多いことで表面化する 高齢化や住民同士のつながりの希薄化
		水南	高低差あり	

令和3年度はこの2地域としますが、他にもニーズがあると見込まれる地域もあるため、令和4年度は他地域でも展開していくこととしていきます。

検討会議での委員意見	
<ul style="list-style-type: none"> 独居高齢者が多く、孤立している人も多い。住民同士の繋がりも徐々に希薄化し、少子化も進んでいる。生活道路も狭く、坂道が多い地域でもある。 	<ul style="list-style-type: none"> 第二層の地域ケア会議でも話題になっている。商店街が少しずつ減ってきており、また道が細いためバスが運行できない地区もある。
<ul style="list-style-type: none"> 連区内の八百屋がなくなる。コミュニティバスの路線がない。通院にも不便である。 	
<ul style="list-style-type: none"> 交通手段が発達しておらず、もともと地域で支え合いながら乗用車で乗り合わせ、または路線バスの時間に合わせて買い物に出かけていると聞いている。 医療機関は歯医者1軒と、八百屋しかない。またバス停まで歩いて30分かかることもあり、体調が悪い状態では利用できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 第8期高齢者福祉計画を検討している中でも、移動の困難をきたして、ニーズが高い地域として挙がっている
<p>高度成長期後に造成された団地であり、一気に高齢化が進んだ。かつては団地内に大規模商店舗があったが今はなく、買い物難民が増えている。</p>	
<p>原山台・萩山台・八幡台よりも、移動支援のニーズが高いのではないかと。</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 交通手段はあるが、介護予防に対する取り組みが十分でない 	

IV 今後のスケジュール

1 令和3年度のスケジュール(案)

	地区 A (互助輸送)	地区 B (4 条乗合)	地区 C (R4 年度以降実証)	会議
3 月	○地元との調整① (移動目的 (企画)・運行方法 (手段) の調整)			
4 月	担い手との調整 (予算・車両・運転手等)			
5 月	利用者ニーズ調査 (ヒアリング・アンケート)			
6 月				
7 月	具体的な運行方法、頻度、料金設定等調整			検討会議① ・運行計画報告 (地区 A) ・効果指標について
8 月	○運輸支局相談		実施地区の検討	
9 月	運行に向けた最終調整 利用者事前アンケート			
10 月		○地域公共交通部局と調整		
11 月	実証実験			
12 月		○地域公共交通会議②	○地区への調整	
1 月			利用者ニーズ調査 (ヒアリング・アンケート) 運行方法の調整	検討会議② ・実証実験途中経過報告 ・公共交通会議議題提出 について ・実証実験地区③について
2 月			担い手との調整	
3 月	利用者事後アンケート 効果測定	○地域公共交通会議③	○運輸局へ報告	検討会議③ ・実証実験報告 (地区 A) ・運行計画報告 (地区 B、C)
4 月		運行に向けた最終調整 利用者事前アンケート		
5 月		実証実験	運行に向けた最終調整 利用者事前アンケート	
6 月			実証実験	

※令和 4 年度については、令和 3 年度 3 月の「検討会議③」にて提示する

資料編

1 瀬戸市移動支援検討会議 規約

瀬戸市高齢者移動支援検討会議設置要綱

(設置)

第1条 自動車運転への不安及び運転免許の返納、歩行困難などによる外出控えによる孤立化及びフレイル状態となる可能性のある一人暮らし等の高齢者に対して、高齢者が過度に自家用車に依存しなくても生活できる環境の整備及び生きがいつくり又は介護予防と連動した外出機会の創出につながる高齢者の移動手段のあり方を検討するため、瀬戸市高齢者移動支援検討会議(以下「検討会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 検討会議の所掌事項は、次の各号に掲げるものとする。

- (1) 高齢者のニーズの把握に関すること。
- (2) 瀬戸市に暮らす高齢者にとって有効な移動手段の検討に関すること。
- (3) 移動手段に関する実証実験に関すること。
- (4) 瀬戸市都市交通マスタープランとの整合に関すること。
- (5) その他高齢者の移動支援に関すること。

(組織及び委員)

第3条 検討会議は、次の各号に掲げる者から委員10人以内をもって組織する。

- (1) 学識経験者
- (2) 交通事業者
- (3) 地域包括支援センター関係者
- (4) 生活支援コーディネーター
- (5) 通いの場実施団体
- (6) 市 交通施策担当部局
- (7) 市 高齢者福祉施策担当部局
- (8) その他市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、3年以内とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(委員長及び副委員長)

第5条 検討会議に委員長及び副委員長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 委員長は、検討会議を総括する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 検討会議の会議は、委員長が必要に応じて招集する。

2 委員長は、検討会議の会議の議長となる。

3 検討会議の会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

4 検討会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 議長は、必要があると認めるときは、検討会議の会議に委員以外の者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(守秘義務)

第7条 検討会議の委員及び会議に出席を求められた者は、職務上又は検討会議を通じて知り得た秘密及び個人情報を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(庶務)

第8条 検討会議の庶務は、健康福祉部高齢者福祉課において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、検討会議の運営に関し必要な事項は、委員長が検討会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、令和2年8月1日から施行する。

2 瀬戸市移動支援検討会議 委員名簿

要綱第3条の該当号	所属	名前
学識経験者	早稲田大学 スマート社会科学技術融合研究機構 電動車両研究所 研究院客員准教授	井原 雄人
学識経験者	中部大学 工学部教授	磯部 友彦
学識経験者	名古屋学院大学 経済学部長	伊澤 俊泰
交通事業者	瀬戸自動車運送株式会社	柳田 恵里
その他市長が必要と認める者	アイシン精機株式会社 イノベーションセンター	杉浦 利治
地域包括支援センター関係者	基幹型地域包括支援センター	荻原 剛
生活支援コーディネーター	第1層生活支援コーディネーター (社会福祉協議会)	松田 久美子
通いの場実施団体	NPO 法人瀬戸地域福祉を考える会 まごころ	大秋 恵子
市交通施策担当部局	瀬戸市都市計画課 課長	山村 和宏
市高齢者福祉施策担当部局	瀬戸市高齢者福祉課 課長	井村 厚仁

3 会議議事録

(1) 第一回会議

場 所：瀬戸市文化センター 22会議室

日 時：令和2年8月21日（金） 午後2時00分から4時00分まで

内容：

（以下敬称略）

1. 委員長及び副委員長の選出

委員長に井原委員、副委員長に伊澤委員を選任

2. 高齢者移動支援検討会議の位置づけ、事業の主旨（資料1）

事務局：（資料説明）

委 員：対象範囲を設定するのは重要。今回の事業は、まだ元気な高齢者がフレイルの状態になるのを防ぐことを目的としたい。資料1の「思い」のところにもあったが、今ある移動手段を活用し、持続可能なかたちにしたい。持続可能なものにするには、誰がお金を出すのかが重要。高齢者が出すのか、行政が出すのかといったことを、それぞれの移動手段ごとに決めていきたい。独立採算や行政が出すなどにとらわれず、移動手段の構築をしたい。

「フレイル」や「スキーム」、「フレキシブル」などの単語は、高齢者にとってわかり辛い。実際に外に出すときには平易な日本語にしてほしい。

3. 瀬戸市の高齢者や公共交通の状況（資料2）

事務局：（資料説明）

委 員：瀬戸市の高齢化率は増加するが高齢者数は大きくは変化しないと認識してほしい。つまり、今後の提供すべきサービスの量は今と変わらないため、今のサービス水準をどう維持するのかを考えないといけない。他市町だと高齢者数も減るので、サービスの利用者も減るといことがあるが、瀬戸市は維持している方である。免許を所有している高齢者は増加傾向だが、特に女性の所持率が急に高くなっていく。

地区ごとのカルテについて、実証実験は選定された地区で行うが、最終的に市全体で横展開していく。その中でエリアごとに使うツールが変化していくので、それを考えないといけない。

委 員：4ページの地域カルテにおいて、西部では「町内会等参加が少ない」となっているが、効範地区は地域活動が熱心な地区と聞いているので違和感がある。また、7ページの「外出」について、外出には散歩やラジオ体操なども入っているのかどうか。フレイルについて考えるときに、社会的活動での外出なのか、健康促進のための外出なのか明確にしたい。

事務局：効範地区は地域の活動が盛んではあるが、アンケート回答者が参加されていなかったり、参加する機会が少ない方が多かったのではないと思う。地域活動が盛んな地域でも、全員が参加しているわけではないことが現れているのではないか。地区に限らず、グループでの参加が苦手な方や外に出られない方もいるので、そういう方も支援していきたい。外出は、アンケートを取る際、定義を付けずに答えてもらったので、答えている人によって定義が違う。

委員：効範地区は比較的便利なところにあり、町内会単位で、ご近所サロン実施をしており盛んに活動している。ただ、メンバーが固定されている傾向がある。効範地区は新しいマンションなどが立っていることから、住民の流動もあるが、新しく転入された方は出来上がったサロン活動に参加しづらいのではないかと。サロンのスタッフが活動を非常に頑張っているが、それで新規メンバーが入りにくくなっており、課題である。

委員：メンバーの固定化は大きな課題である。現在、愛知県から委託されて、どうしたら男性が「通いの場」に参加してくれるのかのマニュアル作りをしている。以前、工作教室をしたらほとんど男性だったので、やり方の問題もあるかもしれない。また、そこに行くための移動手段の問題もある。固定化の問題や現在の熱心な方との関係を議論しながら、そこに移動手段の問題をつなげていきたい。

委員：高齢者自身も世代交代していくので、新しい参加者をどう取り組むのかが課題。特に男性は参加に消極的な傾向にあり、自宅に引きこもってしまうことも多い。ここは重要なのでアイデアを次回以降持ち寄りたい。

家族等の送迎がキーワードとして気になった。送迎は送る側の人はたしかに負担だが、送ってもらう側も負担に感じていると最近言われている。頼むことが心苦しいので、結果我慢して歩いて外出してくれればいいが、我慢して外出しなくなってしまうことがある。そこをターゲットとして考えると、潜在的な需要になると考える。息子や娘に送迎を頼むと小遣いを渡さないといけないため、タクシーを頼むこともあると聞いたこともある。送迎の負担を広く考えて検討したい。

7 ページの外出の目的では、散歩など「楽しみのための移動」と、買い物・通院などの「生活のための移動」を分けないといけない。今回は「楽しみのため」の外出がターゲットである。介護予防・日常生活圏域ニーズ調査のデータを詳細に分析し核にしていきたい。

委員：10、11 ページの瀬戸市地域公共交通網形成計画について。交通の要素は、「乗物」、「道」、「使う人」の3つがある。乗物や道が完成するとサービスの供給ができる。さらに人がいると需要が発生する。網形成計画では交通サービスの供給側を意識しているため、今日の議論で出てくる細かい実際に利用する側の需要のことを考えていない。利用する側の需要をこの場で議論したい。

4. 瀬戸市の地域資源、全国の事例紹介（資料3、4）

事務局：（資料3、4の資料説明）

事務局：（資料説明）

委員：前段として誰が担い手になって、誰がどの立場でお金を払うのか、それが法律上どこに位置付けられるのかの3つの視点を考えないといけない。これを整理してメニューにして選べるようなものがあるとよい。特にタクシー業界は新しく法改正ができてきているため、相乗りや定額制も含めて、実現可能な手段を整理したい。買い物代行はコロナの影響で色々なところで増えたが、救援事業というタクシー業者の臨時的な枠組みで行っていたものが恒久化した。逆に食べ物を運ぶなど、交通事業者がモノを運ぶことはリスクが高い。ただ選択肢の一つとして整理して選べるようにしたい。

委員：瀬戸市は福祉有償運送はやっているか。対象者が限定的なので、一つの問題として挙げてほしい。

委員：以前、自分が運営する団体で福祉有償運送を何年間かやってみたが、赤字でやめてしまった。福祉有償運送を始める前は無償の「福祉運送」として交通費を取らずにガソリン代だけをとってやっていて、現在もこちらを実施している。福祉有償運送は要介護、要

支援や障がい者も利用できるが、要支援の認定を受けていない人は使えないなど、運用しにくい。今まで送迎できた多くの人が送迎できなくなってしまったことがあり、福祉有償運送はハードル高く利用者にとっても恩恵が少ない。

委員：「福祉と介護で移動を支援する」という考え方と「道路運送」という考え方があり、整理していく必要がある。福祉の観点で実施したい移動支援を検討しても、実際は道路運送法の適用が難しく運用ができないという事例も多い。しっかりと分けながら整理して考えたい。

事務局：福祉有償運送の課題もあるが、介護保険の訪問 D の関係もある。住民のボランティア運転で買い物支援に繋げる考え方をよく勧められるが、今回の高齢者の免許返納と矛盾している。それでボランティアが広がらない。訪問 D は全国でとても少なく、住民だけの力だけでやるような移動手段は実現が厳しいと考える。実現可能で継続できるものを考えたい。

委員：孫の送迎が生きがいであるという高齢者もいるので、「生きがい」を持つという点では悪い話ではない。能力と自動車との相性だと思う。自動車の装備やアクセルの誤操作防止などが出てきており、今までの高齢者の運転とは違って来る可能性がある。

委員：トヨタグループとしては自動車に乗り続けてほしい。ただ自動車をやめても移動の自由を提供したいという思いもある。運転したいという本人の意思がある一方で、適応能力がないこともある。そういった部分を踏まえ、なるべく本人の思いも叶えながら安全に移動していく方法を考えていきたい。

委員：技術的などところについて、冒頭の新技術の話があったが、今使えるものは使っていきたい。高齢者の運転などは今使えるものであるので使っていきたい。ただ自動運転は現時点で使えないので、これは今回考えずにいきたい。今ある技術を考えていきたい。

5. 委員意見交換

チョイソコの説明

委員：(アイシン・のチョイソコの説明)

委員：以前、コミュニティバス下半田川線でデマンドタクシーの実証実験を行ったが、電話予約をしたときに「あの人と一緒に乗るのは嫌」といった話もあったがチョイソコでもそういうことがあるか。

委員：そういう方もいる。ただ多数ではない。車両についてはハイエースのロングなので、ウォークスルーになっており、席が分かれているため、一定のディスタンスを保っている。こういった要望は利用する車両で対応できることもある。

委員：意外と「あの人と一緒に乗るのは嫌」という方は多いのではないか。利用車両はセダンタイプだと狭いので利用者同士の距離感が問題となる。車が小さくなるとコストが下がるというのは少し間違っている。多少コストは下がるが人件費は変わらないため、利用者間の距離感をある程度保てるサイズを導入することはよいと考える。

委員：ワゴンタイプにも乗ったが、ウォークスルーでないと乗降に時間がかかる。シートの上げ下げなどそういう部分に時間がかかる。

委員：どういう流れで会員になれるのか

委員：停留所となるような病院やスーパーにパンフレットがあり、当社に申込書を送れば、会員証が届く。現在は豊明市で 1600 名が加入している。事前登録すれば乗れる。

委員：こういうデマンド型は事前登録制が基本であるが、事前登録の手間や情報を出すことの抵抗がある高齢者がいる。楽しいイベントで工夫していると思うが、チョイソコでは事前登録を嫌がる人はどうケアしたか。

豊明市では、ひまわりバスというコミュニティバスとサービスが競合しているはずだが、チョイソコが走っている沓掛辺りは少し不便なところを走っており、コミュニティバスがうまくいかないところもあると思う。お互いにすみわけが上手くいくのか、相乗効果があるのか聞きたい。

委員：会員になるためのハードルは特に聞いていない。個人情報を出す抵抗よりも便利さの方が勝っている乗り物と認識されており、「もっと近くに停留所を作ってほしい」「行き場所を増やして」と言われる。市役所の民生委員や健康長寿課の方やサロンの方、利用者の方から口コミ的に増えている。

ひまわりバスとのすみわけでは、豊明市では沓掛地区のひまわりバスの利用率が低いことは課題だった。コミュニティバスの路線では周回に時間がかかり、使えないと地域の方が言っていた。なので、コミュニティバスは本数が多い南の方の地域をさらに増やす形にし、沓掛地区などをデマンドが走る形にすることで住み分けをしている。名鉄バスなどの路線バス等が走っているところは走らないよう配慮し、地域公共会議で検討している。

委員：面倒だからといって文句を言う人は表に出てくる。文句を言わずに利用しない人もゼロではない。そういう人を全員拾うことは難しい。一方で、積極的に使ってくれる人も一定数おり、成功している状態だと考える。どちらも忘れてはいけない視点なので、便利なものは便利に使い、一方でうまく利用できない人にはどう支援するのかということも検討にいれたい。

市内コミュバスについて

委員：現状では各路線では高齢者の乗車が大半を占める。現在の課題は、認知症の利用者への対応である。効範線で、降車後その利用者の動向が気になったことがあり、ドライバーから配車センターに連絡があり、その後市、民生委員と連携を取り、みまもりを行った。以前デマンド型タクシーで、認知症の方から予約があつて、病院に送ったこともある。病院を出てから行方不明になったため、周辺の方に連絡をして探した。デマンドは登録制で、その方の連絡先を把握していたため分かった。デマンドは乗る方もほとんど同じなので、そういう地域のお役立ちのようなことがコミュニティバスでできればと思う。またタクシーだとジャンボタクシーまでが限界なので、イベントがあつたときなど需要を想定して、最近貸切バスの免許を取っている。朝夕の企業送迎の合間にお買い物ツアーなどができないかと考えている。

委員：とても興味がある。タクシー事業者でなかなか前向きに取り組んでいる事業者は少ない。こうしたタクシー事業者の取組も選択肢の一つとして考えており、メニューの一つに加えたい。数値的な部分だとバスの収支率などはどうか。

委員：コミュニティバスが全部で5台の8路線、14.5%ほどの収支率である。だいたい1便あたりの乗車人数は3.5人である。また乗客は常連さんばかりが多く、乗るバス停、時間も固定しており、時間帯などによっては新規の乗客が乗りづらいこともあると聞いている。

委員：これはアイシンとも一緒に進めたいところ。この会議だけでなく交通会議とも情報交換をし、ここはデマンドにする、ここはバスにするなどそれぞれの地域でいい選択肢を選んでいきたい。

なお、収支率は瀬戸市ホームページに公開されている公共交通会議の議事録に記載がある。

まごころの取り組み

委員：「町の居場所 ふらっと」という事業を行っており、そのなかで買い物ツアーやご飯を食べに行くツアーもしている。自分で食べた分のみの支払いでいいし、好きなものを選んで食べられる。

車で移動するので、保険の問題もあるため会員制にしており、ガソリン代として年間費を払ってもらっている。開始時間は、菱野団地の住民バスの時刻表に合わせて設定しており、10分前に最寄りのバス停に到着する。帰りは荷物が多いので、自宅前まで送る。やはり元気な方といっても菱野団地は坂道が多いため、行きはいいが、帰りは大変である。NPOとして、軽自動車を使っているため、どうしても3密になるのが課題である。どうしても参加者が多く軽自動車では足りない場合は、昼間はデイスターの車体が空いているため、デイスターの車を借りて実施できないかと考えている。しかし2台体制となるため、運転手が二人必要となり人件費がかさむ。大きな車が欲しいが、維持費の課題もある。

次の資料は、神戸の研修の時の資料である。左下の買い物移動サービスではデイスターの車を使っている。デマンドではないが、電話をすると来てくれるサービスである。わりと自由に利用できる。こういうことも考えている。

買い物ツアーの参加者は買い物がしたいわけではなく、おしゃべりがしたい方が多い。それも含めて買い物ツアーとしている。ただ買い物だけを目的とするだけではないということを考えていきたい。

委員：冒頭の部分で、目的を楽しむためと生活のためを分けた狙いはそこである。そういうイベントを作ることも必要だし、買い物も組み込むことで時間に余裕を持たせることもできる。アイシンのチョイソコの話とも繋がっており、セットになると考える。瀬戸には取り組みが多い。仕組みをゼロから作るのは大変なので既存の取り組みをうまく繋げていきたい。高齢者に個々に話を聞くとニーズは多様で、そのニーズに合わせすぎるとコストがかかる。ただ、住民バスに接続するといったような今あるものに上手く合わせてもらうことで、限られた予算で上手いサービスが提供できると考える。

委員：社会福祉協議会で協議していく中で、瀬戸市内は買い物の場所がない、店への移動が困難という意見をたくさんもらっていたため、力になれないかと考え、平成30年度に買い物ツアーを始めた。瀬戸市は7月にお盆がある地域が多いため、社協の所有する大型バスを活用し、お盆に合わせた買い物ツアーを組んだ。3か所の地区、2店舗買い物に参加してもらった。

ツアーでは買い物よりもフードコートで何人かのグループで時間終わりまでおしゃべりを楽しむ方もいた。行きは手ぶらだが、帰りの荷物が多くなるので、不安の声があった。帰りは困るから大きいものを買うのはやめておこななどの声があったため、自宅まで送る工夫が必要であるとわかった。また参加人数が少ないようであれば、デイスターの空いているバスを使った地区もあった。

令和元年度は、まちづくり協議会がアンケート調査を行い、どこの地域で困っているかなどの把握をしたうえで、山口地区で2回買い物ツアーを行った。ほとんど方は、今は運転免許をもっているため問題ないと言うが、免許返納後が不安という方が多い。また、交通がより不便であろう東明地区や品野地区でも実施したが、元々バスの運行が困難な地域なので、近所同士の助け合いにより昔から近所で相乗りをしてきたのであまり困り感はなかった。一方で、バスがあり路線的に便利そうに見える地域でも地域の人は不便と考えている地域がある。今年度も幡山ではバスツアーを予定したが、コロナウイルス感染症の関係で実施できなかった。地域では買い物を考えるきっかけとなったと聞いて

おり、実際に参加した方にもアンケートを取ったが、その中で今後の不安という声が多かった。

委員：実際に高齢者がどう思っているのかがとても重要である。やってみるとちょっと違うことがある。一昔前のみんな揃って助け合いというものからは少し変化している段階であると思う。実際にサービスの内容を決めるときに地域のニーズをアンケートだけでなく、実際に話を聞きながら、事業を実施しながら考えたい。今日の会議前に赤津エリアを歩いてきた。たしかに1時間に1本くらいのバスがあるが、少し歩くと歩道が整備されておらず、採石場のダンプが走っている。実際に地域で活動している委員が多いため、地域ごとに合わせた事情をくみ取りながら指摘をしてもらいたい。

委員：品野台の地域力向上委員会の方から、家に閉じこもっている方に対して、自宅から何時何分のバスに乗って、何時何分の電車に乗りかえれば栄にいけるとい時刻表を貼り、地域の人で一斉に外出訓練をしてみたという話を聞いた。実際にやってみたら好評だった。新規で移動手段を入れるのではなく、既存バスや手段を活用して、わかりやすく示せば使ってもらえる。

委員：便利にしすぎても、やらなくなってしまう良くない。逆に支援しすぎても、自分でやらなくなってしまう良くない。どちらも考えていきたい。
今日をはじめあと3回で、長い期間である。ただ3年間で1つやっただけでは足りない
ので、できることはすぐにやっていきたい。実証実験もお試しだけでなく、サービスを望んでいる方に答えていきたい。

6. その他

特になし

事務局：(今後の予定)

(2) 第二回会議

場 所：瀬戸市役所 4階 庁議室

日 時：令和2年10月23日（金） 午後2時00分から4時00分まで

内容：

事務局：（資料説明）

委 員：高齢者という言葉で一括りにするのではなく、段階を追っていきたい。「高齢者」でも今回は要介護になる前の人を、上手く支援していきたい。さらにこの人たちを分けると、元々自由に運転できていた層、長距離の運転は厳しいので近所の運転だけの層、免許返納にした直後の層があるが、ここまでは健康なので、自由に公共交通を使えると思う。次に乗降に介助が必要な層、要介護の層があるため、この進行を遅らせるような努力をしたい。

次に「社会とのつながりと、ポジティブ感情と認知症リスクとの関係性」だが、グループはとても重要だと考える。個人、家族という共同体、近所・友人までのグループはまだ徒歩圏かもしれない。だんだんグループが広がってくると移動が必要になってくる。移動はこの表の点数を上げるために必要不可欠であるため、今日の話に繋がってくると思う。

「愛知県モデル事業推進会議員助言まとめ」についてである。他の市町村をみると厳しいご意見があるが、それぞれに差がある。瀬戸市だけフェーズの違う話が書かれているので、他市と瀬戸市との違いを見るとより理解が進むはず。

1. 地域の課題について（資料1）

事務局：（資料1説明）

委 員：意見・コメントはないか。また前回の発言についての修正等もないか。

委 員：前回、「デイサービスの車両が使える」と発言したが、デイサービス車両は福祉車両が多く、車いす仕様のリフトがついているため、多くの人を運べない。なので、多くの人を運ぶのか、ピンポイントな人を送迎するのか検討する必要がある。

実際に実証実験を行うときに、どの車両がよいか検討していく必要がある。

委 員：自分の発言について。「サービスの量なのか質なのか」という発言のところだが、これは量が必ずしも増えるわけではないという指摘で、その代わりに質が上がるに越したことはない。またコストの話ともセットであるが、必ずしも量が減った分を100%の質に転化させる必要はないと考える。

二つ目の枠の課題解決で、「ボランティアとのかかわり方」だが、本日の議論の中で、運転ボランティアのいきがいややりがいなどの話が出てくると思うが、移動支援におけるボランティアは必ずしも運転だけではないと認識してほしい。例えば乗りあうメンバー内で、一緒にお買い物に行くなど活躍の場はあると考える。運転だけに限らず、広いところで力を借りられるところという視点でみると選択肢が増えると思われる。

今回で終わる資料ではないと思うため、今後の議論も付け加えて更新してほしい。

2. 移動支援に係る法律関係整理（資料2、3）

委 員：色々な移送手段があるので、ルール上どうなのか、そもそもしてはいけないことなど整理していききたい主旨である。また今日この中から、自分たちでできそうな箇所、試せそう

な箇所を選んでいきたい。

事務局：検討していくうえで確認が必要な法律は、道路運送法と介護保険の総合事業に関するものがある。またボランティアの活用に関しては総合事業の方に書かれているため、そこも聞いてもらいたい。

事務局：(資料2・資料2補足説明)

委員：1つ目だが、道路運送法の4条はバスなのかタクシーなのかで分かれており、下半田川でやったもので、乗り合うか、乗り合わないかで判断するとわかりやすいかと思われる。この乗合は見ず知らずの人が一緒に乗っているかどうかである。コスト面でみると乗合のほうがいいが、利便性なら個々のほうが良い。

次に、「タクシーの半額程度」の記載について、確かにこれはよく使われる表現だが、半額にこだわる必要はない。人件費が多くなるのであれば、多くもらってもよい。営利にならないという制限はあるが、半額程度というのは考えなくてよい。それが正当な実費であればもらえるし、正当な対価がないと事業ができなくなってしまう。訂正になるが、78条は「自家用有償旅客運送」である。

委員：チョイソコは道路運送法21条だが、実証運行ということで暫定措置である。

委員：21条は実験である。そして乗り越えて4条に移っていくものである。前提は営業の車でやる、できない場合に自家用車で行うという順番なので、地域公共交通会議で決めないといけない。この場で選べるものではない。

次に資料3の説明をお願いします。

3. 有効な高齢者の移動手段の構想検討

事務局：(資料3の説明)

委員：特に4番と5番については社協とまごころが該当するが、今ここで書かれていること以外に、やってよかったことや、やって大変だったことなどあれば教えてほしい。

委員：資料3について、メリットデメリットという分け方はよくない。例えば4番は安心安全ではないと捉えられてしまう。メリットデメリットではなく、特性としてはどうか。ボランティアの人件費についてだが、最低賃金より低いと労働ではないからもらえるという解釈の仕方はある。謝礼による運送というのは取り締まりの対象にしていけないことになっている。手を出して請求したらいけない。

委員：「一回100円」など明示するのはいけないと言われる。

委員：謝礼用の箱があって、そこに任意で謝礼を入れるのはよい。

委員：特性、特徴という整理でするとよい。高額とするとよくない意味と捉えてしまいがちだが、実際は適正な対価であるということであり、プロの安全を享受している。実際に何かやる際は、運輸局とよく相談していきたい。

委員：資料2に書かれていて資料3には書かれていないが、78条の福祉有償運送は乗ることができる人が限られているので、一般介護予防の人へ活用することは難しい。ただし、心臓病の方が承認された事例もあり、要支援認定がなくても利用は可能である。有償運送は対価がもらえるのでよくみえるが、実際は活用が難しく、利用者にも難しく介護予防での利用ができない。資料3にも利用者の制限の有無は書いてほしい。

事務局：補足だが、資料2のところの利用者の制限のところ、基本チェックリストの該当者であるが、市役所で手続きを行っていただく必要がある。介護保険の認定まではいかないが、少し生活に不自由を感じる方でないと該当しなくなってしまうということである。介護予防の参加者の中には利用できない人が出てくる。

委員：チェックリストに該当すると、デイサービスにもいけるし、有償運送にも乗れる。ただ

こういう方は利用者としては少なく、まごころでは、元気な人や引きこもりがちの人を主に対象にしている。ただし今のやり方だと対価が取れないため、法人の別の業務の収入から給料を払っている。移動支援のために人を雇い、給料を支払うことは困難である。わずかなガソリン代や駐車料金はもらってもいいことになっており、もらっているが、ボランティアとしては続かない。

委員：資料2で二つに分けていた有償運送が資料3では一つに合わさっている。資料2を見てほしい。交通空白地有償運送と福祉有償運送がある。交通空白地有償運送には利用者の制限はない。以前は登録制だったが緩和された。一方で空白地でないといけなく、事業者の範囲でないところである。

資料3の⑤について、菱野団地の住民バスでは、新たな免許や講座の受講が不要とあるが、住民バスに限っては、講座を受けてもらっている。メリットデメリットではなく安全の確保は重要であり、そのためならしたほうがよい。

また運転手の継続の確保では、続けて5年後どうなるかが課題である。菱野団地においても運転手のやる気はあるが、高齢なため断ったことがあった。運転手の確保については、みんな課題という認識はあるが、解決策はない。これはデメリットと言ってもよい。タクシー事業者としては、何かプロとしてやってきて、事例はあるか。

委員：当社は乗合と乗用の免許を持っているが、それとは別に運転手の派遣事業もしている。社用車を手放す企業が多く、2社に対してドライバー派遣をしている。そういった車両で事故が起きたときなどは、保険などがあり、合意してもらえれば、いい事例だと考える。

タクシー事業者による運行は高いと思われるが、乗用のお買い物ツアーだと10人以下のジャンボタクシーができる。分けられた地域で2時間のお買い物ツアーで3時間の貸し切りにしたら、2.5万円である。自宅前までなど好きなようにアレンジできる。当社では貸し切りの免許の取得について4月1日を目指しているが、貸し切りだとマイクロバスなので、行ける場所が限られることや自宅までの送迎ができないことがある。

委員：運転手派遣はよい選択肢である。車は運行側、ドライバーは派遣するという形なので選択肢が広がる話である。

例えば、普段は週に1回の買い物はジャンボタクシーで、年に何回かは夫婦でツアーにするなどができる。普段使うのもマルセタクシー、年に数回もマルセタクシーになると、困ったときにいざ利用する会社もマルセになり、使う側もタクシー会社が統一していると使いやすい。

今は移動ではないところの前後のサービスの話を提供してもらえている。

委員：資料2の訪問Dの説明を詳しくしてほしい。

事務局：補足資料の13ページを見てもらいたい。繰り返しになるが、道路運送法では運転に対する人件費は受け取れないことになっている。ただ、例えばスイミングスクールのスクールバス送迎のような場合、スイミングスクールにはお金を払い、送迎には払っていないということになる。類型3、4はこれに近い。サロン活動の一環として送迎、生活支援のための送迎として、その活動や支援にお金をもらっているものである。訪問Dというのは、サロン活動をしているわけではなく、送迎だけを行っている団体になる。その運転の人件費は受け取れない。しかし送迎の前後の支援に対してお金をもらうことはできる。白ナンバーのマイカーで実施している。

委員：マイカーで送迎し、前後のサービスでお金をとるという理解である。

委員：まごころだと助け合い事業というのをしているが、前後のサービスと組み合わせている。運転している時間・距離に関わらず、買い物ツアーなどでお金をもらったりしている。

ただ元から同様な事業を行っていないと、唐突に事業をやり始めることは難しく、また事業を行った際の担い手の育成も必要になってくる。この制度を使えば、例えば帰りに病院に寄ったり、買い物への対価としてもらうことも可能になる。現状は希望があっても断っている状態であるが、こういうものも取り入れてやっていきたいと思う。

委員：難しいところであり、これができれば利用者としてはよいことであるが、担い手側は負担が大きくなる。いいところ取りなど、しっかりと選んでいきたい。現在は利用者の要望を断っているという話だったが、これをしないと共倒れになる。例えば、タクシー事業者では、タクシー運転手が荷物を持ってあげている話もあり、美化されている背景がある。

委員：実際はそれをする義務は本来なく、会社としてはそれをやりなさいとは言えない。難しい部分がある。

委員：住民で共通認識をしてもらわないと、なんでやってくれないかという話になってしまう。移動のプロと前後の介助のプロがいることを認識して、それを組み合わせていきたい。

委員：今はドライバーも高齢者が多いため、荷物が持てないことがある。ペットボトルを持った時に、ぎっくり腰になり労災になったことがあった。それは予想外であった。

委員：シビアなところで、本来担うべき範囲ではしっかりと対価をもらうというような制度設計をしていきたい。

話は戻るが、交通の方からみると、運賃の話と料金の話があると考え。前後の介助は料金で、移動は運賃という理解である。

事務局：補足だが、訪問 D の人件費のところだが、運転手の人件費はいけない。運転に対する人件費はいけないが、ガソリン代やコーディネータの人件費などの間接経費は大丈夫である。

委員：もし実証実験となったら警察にも相談する。

委員：住民バスの件では、運輸局の許可も得ているが、ボランティア代として時給 500 円出している。考え方としては、バス全体の運行経費の瀬戸市で 85%を負担し、自治会が 15%を出している状態である。あくまで人件費は瀬戸市の分から負担しているという状態である。利用料から人件費は立てないという仕組みで行っている。

委員：自治会費から人件費を出すと利用者側からの対価になってしまうため、登録が必要になってしまう。瀬戸市分からの負担金とすることで認めてもらっている状態である。実際には担当者によって言うことが異なるが、瀬戸市の場合は前向きに整理してもらえた経緯がある。運送の対価になるかは慎重に行う必要がある。

委員：すべてを受益者負担のパターンと、介護福祉から行政が一部を負担とするパターンもある。

ある程度利用があって、ある程度お金を払う仕組みがないと、85%市の負担とすると、15%はこちらで確保するということなので、そこはお互いにラインを引いて頑張らないといけない。

事務局：訪問 D だが、総合事業はやっている市町村もあればない市町村もある。瀬戸市ではやってもらえる事業者もいない状態。全国的に見ても数少ない。行政としてのメリットもあまり感じなく、利用者としてもメリットがない。

委員：訪問 D をしてもらえない団体がないのか、セットのものをしてもらえない団体がないのか。

事務局：両方である。

事務局：同じような事例では、訪問 B、通所 B、C などもやっていない。

委員：総合事業の 4 つのケースは未開拓である。

事務局：累計 3 の一般介護予防はしているので、そこにはまればよい。

事務局：12 ページでいうと、介護予防教室は力をいれて行っている。介護生活支援サービスとしてのヘルパーと通所型のデイサービスは行っている。

委員：今日の目標としては、ある一定の共通理解を得てもらえているので、来年度にかけて、市内のどこかで、どういうサービスを行うかを考える。資料 2 を見ながら、どのサービスができそうなのか絞り込みを行いたい。

これは難しそうというのは、福祉有償運送である。このサービスだけでは事業者側の負担が大きく、持続可能ではない。

事業者としてお金を取るところの整理でいくと、マルセタクシーではルール上可能であり、アイシンでも 4 条にあてはめて可能である。なので、4 条の乗合は候補に残るのではないかと思う。

資料 3 で、「費用が高額」の部分は、高額なのではなく、サービスの対価が高いということであるだけであり、利用者数が少なくなる。ここを行うのであれば、全額受益者負担なのか、一部補助制度を作るのかなど、制度設計を考える必要がある。極端な例ではバスの利用券を配る、タクシー券を配るなどがあるが、一緒に乗り合ってくれるなら安くするなどの制度設計がある。タクシーだと、乗合と乗用のどちらのほうがいいなど、やりやすさはあるか。

委員：コミュニティバスとの連携もあるが、やる分には問題なくできるはず。タクシーが高額とあったが、考え次第である。車両があつて、保険があつて、人がいるのすべて込みの金額と考えるとよい。本来なら車両の維持費や保険費用がバラバラにあるが、タクシーだとそれが集約されているため、金額にすべて含まれていると考えてよい。

委員：今回対象にしている人は、まだ 1 対 1 のタクシーサービスは使わないかもしれないが、この先に使うようになるときに、ドア To ドアのいいサービスであれば、それなりの対価であるという理解でよいと考える。全部セットで会社が成り立っている。選択肢としては候補に残したい。

一方で、自家用有償だが、市町村有償は今のところ市としては意向がないと聞いている。今までの話からそう理解している。

事務局：そもそもの話だが、介護予防や医療費削減のツールとして移動支援を考えている。ドア To ドアなどを公共交通で対応しようとする、ニーズが多すぎるので難しい。また行政だと割安なものを求められることや、もともとあった交通事業者との競合もあるので難しい。公共交通というより介護予防としての移動手段として考えたいと思っている。

委員：そうすると NPO のやるものの中に、福祉有償と空白地有償があるが、福祉有償は苦しい。まごころでやってもらうことになれば妨げるものではないが、今回は積極的に選択肢の中に取り入れようとは思っていない。

委員：瀬戸市の中の福祉有償を行っている団体は 3、4 団体くらいあり、全部障がい者の施設で行っている。一般の方向けにはまごころしかしていない。障がい者の施設の方に特化していると一般の方は乗れない。ただ 1 年間実績はないが 1 団体の申請があり、地域に向けてやりたいとのことで申請している。品野なので、かなり困っている方がいる。聞くところによると、デイサービスや送迎バスで手を挙げて、行先を伝えて送っている方が多いらしい。しかし本来ならダメなので、注意をしている。一方でそういうニーズはあることはわかっている。まごころでも品野のニーズもあったが、経費的に厳しいので断った。空白地有償で移送してもらえると嬉しい。

委員：やりたいという方を妨げるものではないので、手が上がるのであればよいと思う。枠の一つとして、組み込むのはありだと思う。移送が誰を担うかの役割分担の一つである。空白地有償では空白地でないといけなく、事業者の合意が必要である。空白地有償をや

ろうとして協議が整う可能性はあるのか。

委員：地域公共交通会議での地域空白は、フィーダー路線の補助の話をしている。

委員：菱野のバスをしていた際は、今は互助だが最初に自家有償の話が出たが、タクシー会社の運行状況を確認したところ、空白でないとなってしまった。

瀬戸市内では、「タクシーすらない地域」というのはないだろうと思うので、難しいというイメージを持っている。ここは選択肢に残したいと思うが、実際には難しい。資料2でいうと、道路運送法4条で対応できない場合は78条、それでもできない場合は許可登録不要という順番なので、4条の方で制度設計をした際に課題が出てればサブ案にしたい。品野や半田川のあたりは、タクシーを呼ぶといくらくらいか。

委員：新瀬戸まで5000円くらいかかるので、タクシーは厳しい。今は配車の要請があれば対応の範囲となる。

委員：空白地域の話だが、地域公共交通網形成計画では、公共交通の人口カバー率が92%とあるので、8%は空白地域と見れるのか。

委員：今の空白地域の設定は鉄道駅やバス停から何mとしており、タクシーは加味されていない。公共交通の一つとしてタクシーがある。

委員：ではタクシーが配車されてしまうので、対象にはならないということか。

委員：そうである。地域公共交通会議の対象としてタクシーも入る。どこにでもある課題であり、本当に来てもらえるのかなどがある。ただ時間帯によっては空白という考え方はある。

委員：地域公共交通会議では、フィーダー路線など路線系があり、カバーできる場所は空白ではないという考え方である。タクシーも考えるとすべてカバーできてしまう。

委員：タクシーもない市町村もある。与えられたアイテムで頑張るの必要があり、タクシー会社にも生き延びてもらわないといけない。

次に互助輸送についてだが、選択肢に残すかは悩ましい。メリットデメリットの表を見てもらうと、運転手はプロでないという特性がある。一方で、運賃はとれないが、ボランティアでやってくれる人がいれば安価になる。運転手の対価がもらえないので、運転手の確保が課題になる。そして持続性が担えるかが議論になる。

ただ菱野団地の住民バスがうまくいっているため、市の特殊な例としてみるのか、成功例として選択肢として残すか意見をもらいたい。

委員：住民バスは菱野団地の中だけなので、地域内を回っている。別地域でイベントがあるとそこから出ないといけないが、その手段にはなっていないため、ボランティアによる移送サービスは必要だと考える。実証実験ならば、まごころでは今までやってきた経緯もある。もっと広く募集しながら、担い手を確保するための研修などもやれると思う。私が知っている先進事例と連携も視野にいれたい。またデイサービスの普通の自動車を利用する形もできると考える。今はコロナで買い物ツアーを中止しているが、そういうこともやれると思う。

委員：これをやめるというわけではなく、このパターンでやるにはどういう条件が必要かを整理するのは良いと思う。これは残し、メリットデメリットで整理してもらっているが、やるのならこういう条件が必要など整理してほしい。10年20年後そういうものに頼らざるを得ないことが起きるときに利用したい。

委員：豊明市のおたがいさまセンターで「ちゃっと」という助け合いの仕組みをやっている。そこで送迎も始めるらしい。豊明市からの補助金があり、車のレンタルもその中でやっている。ワンコインの介助の仕組みがあるので、見に行ってきた。チケット制でやっていた。そういう事例など色々とみて勉強して具体的なやり方も考える必要がある。

委員：やり方を工夫するなど、よいところを模範していきたい。また来年度以降試してみてもよい。

4. その他

委員：全体の振り返りで何か質問はあるか

委員：地域公共交通網形成計画がある。こちらは公共交通という切り口であるので、市内全体の必要性に応じて様々な乗物を用意し、乗物の組み合わせでうまく使ってこうと努力している。それだけだと足りないところがあるが、そこで何が足りていないかという切り口もあると思う。一度、地域公共交通網形成計画を読んでほしい。

委員：地域公共交通網形成計画の足りない部分を埋めて、他のものとセットで提供する。この計画は交通側がこう考えているという交通のマスタープランであるため、全員それぞれ地域公共交通網形成計画を確認する必要がある。

委員：今考えているのは総合事業の介護予防の交通手段だが、市には事業者のバス、タクシー、コミュニティバス、住民バスなど色々ある。メニューが多いと住民のニーズと手段の特性に合わせて提供できる。一方で、メニューが多いと、住民として選択に困ることがある。利用者からすると都市交通はシームレスにつながって見えるような使い方の方がわかりやすい。それぞれの情報がバラバラのところにあり、いちいち見に行かないといけないようなものだと使い勝手が悪くなると考える。どの時間帯にどれを使えるかを一体的に見れないと意味がない。部署を超えた共同が必要だが、利用者が一枚見れば必要な情報がわかるようなものが欲しい。

委員：選択肢を作ろうといっても選択肢がわからないと意味がない。最後できあがってくるものとして、移動全部マップのようなものを連携して作成する必要がある。

委員：ヨーロッパだとキオスクで、様々な交通手段の事業者のマップが、見えるところに貼ってある。そういう工夫は必要。どこにいてもあらゆる乗物がわかるようなものである。

委員：最後のアウトプットとして、どう市民に情報提供するかも検討項目にしてきたい。

事務局：(スケジュールに関する説明)

(3) 第三回会議

場 所：瀬戸市役所 4階 庁議室

日 時：令和2年12月14日（月）

内容：

事務局：(資料1説明)

委 員：④の特性まとめに「車両や育成などの初期コストが不要」とあるが、一概に支援が不要なわけではなく、市からの支援があっても良い。

④と⑤について、「運行の実施」は事業者・団体が主体的に行うことに分類されているが、菱野団地住民バスのように、市が車両を確保して貸し出す事例もある。ここも市が支援する項目としても良い。車両の確保については資料の修正をしてほしい。

また④と⑤は、団体等にやる気があっても、体力がなく実施できない場合もある。やる気と体力の両方が必要であるという認識で進めたい。

委 員：実施にあたっては費用負担の問題も大きい。市の支出があるのか、車両の確保は誰がするのかといった費用負担の部分が見えると、議論が進みやすいと思う。体力とやる気というのはお金に関わる話でもあるので、早めに議論する必要があると考える。

事務局：今年度も含め3年間は愛知県の委託事業として実施するので、年間300万円の予算がある。委託期間中に年間どれくらいの支出が必要なのかを見極めつつ、市としても本格運行時の予算要求につなげていきたい。また実証実験では利用者にある程度利用料を負担していただくことも想定している。

委 員：実証実験後の評価で、市の支出、利用者の受益者負担がそれぞれどのくらいの割合で、さらに国等の補助の利用ができるのかも検討していくイメージである。

今回はコストについても整理し、具体的な数字を資料に加えてほしい。事業のイメージを具体化したい。

委 員：今回実施する移動支援が公共交通であるのかが一番気になる。高齢者福祉に入りながらも、お金を取ると公共交通になる。

委 員：ある程度まとまったニーズがあれば公共交通であるし、例えばハイエース一台で賄える程度なら、そうでない方がよい。今回の事業では両方のパターンを実証し、公共交通とした方がいいのか、そうでない方がいいのか見極めたい。

委 員：公共交通であれば、地域公共交通会議を通じて議論をしなければならない。

委 員：地域公共交通会議で議論が難航する可能性はあるが、議論が大変だから4条を捨てるというのは避けたい。本検討委員会には公共交通会議委員である磯部先生も参加している。地域公共交通会議でも議論しやすい体制であるため、4条の実施についても検討したい。

委 員：4条を実施するとなると、コミュバスのあり方にも影響するだろう。公共交通の全体の位置づけの中に、今回議論したものをに入れていくことになるはずである。

委 員：イメージできた段階で、運輸局に相談に行きたい。

事務局：今回の議論で地区の候補がある程度固まれば、次回会議の前に候補地区に相談に行こうと考えている。

委 員：市としては、一般会計が財源として厳しい状況である。一般会計だけでなく介護保険事業での支出がどれくらい可能なのか検討することが必要であると思う。

委 員：経費と財源を整理することが必要である

事務局：(資料2説明)

委員：数字に表れない指標もあるため、実態調査や生活支援コーディネーターの意見が付記してある。該当項目が3つ以上の地区が事務局の候補として挙げられている。今日は2地区を選定したい。

高齢者一人世帯や夫婦二人とも高齢者世帯の場合、自分たちでの移動が難しいので、家族が送迎している割合としてみる事ができ、高齢化率よりは実態に近いと考える。

委員：第8期高齢者福祉計画を検討している中でも、中央東地区(道泉連区・深川連区・古瀬戸連区)、品野連区、東明連区が移動の困難をきたしており、ニーズが高い地域として挙げられている。

また、高齢世帯が多い地区となっている南部の原山台連区、萩山台連区、八幡台連区は、高度成長期後に造成された団地であり、一気に高齢化が進んだ。かつては団地内に大規模商店舗があったが今はなく、買い物難民が増えている。ただこの地域では、住民バスが運行している。

中央東地区、品野地区(東明連区・品野連区・下品野連区)では孤立の懸念が出てきている。一方で、交通手段はあるが、介護予防に対する取り組みが熱心でない地域は、南部の効範連区である。また東明連区を見ると、介護予防教室の参加率は比較的高く、一人当たり医療費が低めとなっている。これは高低差があるので元気に歩いているわけではなく、そもそも福祉施設にアクセスできないという現状である。

委員：事務局の候補の6か所をみると、中央東地区では第二層の地域ケア会議でも話題になっている。商店街が少しずつ減ってきており、また道が細いためバスが運行できない地区もある。

東明連区では、交通手段が発達しておらず、もともと地域で支え合いながら乗用車で乗り合わせ、または路線バスの時間に合わせて買い物に出かけていると聞いている。

今回は中央東地区と品野地区の担当の第二層コーディネーターも来ている。

生活支援コーディネーター：中央東地区では、特に深川連区で独居高齢者が多い。古くから住んでいる方も多いが、住民同士の繋がりも徐々に希薄化し、少子化も進んでいる。生活道路も狭く、坂道が多い地域でもある。独居高齢者の中では家族や親戚と疎遠であるなど孤立している方も多い。また認知症の疑いがあっても自分でSOSが発信できず、発見したときには重症化しているケースもある。コロナ禍では、さらに交流が少なくなり、孤独死した方も数名いると聞く。

また、古瀬戸連区では、連区内にあった八百屋がなくなり、買い物はスーパーであるがコミュニティバスの路線がない。買い物だけでなく通院にも不便である。一方で、タクシーも日常的に利用するのは金銭的な負担が大きく、困難と聞く。

生活支援コーディネーター：東明連区内の医療機関は歯医者1軒しかない状況である。陶生病院に通院するのに、タクシーで往復5000円ほどかかる。またバス停まで歩いて30分かかることもあり、体調が悪い状態では利用できない。品野連区・下品野連区にはスーパーがあるが、東明連区は八百屋が1軒しかないため、買い物に困っている方が多い。

7月に東明連区で地域ケア会議を行ったが、通院等に必要なたクシー代の負担が大きいという声を聞いた。また、今はよくて今後5~10年たつと買い物に困るのではないかと危機感を感じていると聞いた。

委員：「生活に必要な移動」と、「楽しみのための移動」があるが、まずは「生活に必要な移動」である。東明連区では八百屋しかないため逼迫度が高い。

委員：現時点で生活支援コーディネーターが配置されているところの意見がたくさん出ているが、配置されていない地域はどうか。通院等についての問題もちろんあるが、移動

手段を必要としている方には多様性があり、そこを議論する必要がある。「生活に必要な移動」とは違う視点での検討もし、本当に必要な移動に対してのニーズ調査をしっかりとしてほしい。活動している事業者が声を出し、草の根的な活動ができているかという問題を精査する必要がある。

この資料では、今回対象としている高齢者の特性をとらえていない。この情報で議論し、実証実験地区を決めるというのはどうかと考える。

委員：貴重な意見である。これが現場の声に近い。生活に困っているところの支援をやらなくていいというわけではなく、それと同じくらい「楽しみのための移動」も支援すべきという意見と捉えた。

今回、一度後退して、「生活のための移動」の視点をこの資料で考える。また「楽しみのための移動」の視点として、楽しみを求めている人、提供できる場所・人を整理しないといけないので、今日は結論出さずに再度話してもよいと考える。

地域のどこに楽しみにいくのだろうか。

委員：一人暮らしの方が徐々に多くなってきている。女性の一人ぐらしは何かなっているが、男性の一人暮らしだと家に閉じこもることが多い。また、まごころでサロンを実施しているが、コロナ禍で参加しない方も多く、外出しないことで足腰が弱くなり話し相手もいなくなってしまう。外に出る手段がない人が、どこにどれくらいいるのか聞きたい。中央東地区は、商店街があり、そのあたりは賑やかであるため行くところが多い。それよりも西の幡山地区の方が必要であると考えている。

委員：制約条件の確認をしたい。来年度、再来年度の実証実験では、2地区を同時に実施する必要はないので、「楽しみのための移動」の方を少し遅らせてもいいということか。

事務局：そうである。

とりあえず来年度は2地区で行いたいと考えているが、再来年度に目的と運行法を変えて他地区で実証するのもよいと考える。どれくらいの期間をすれば実証の効果が出るかわからないが。

委員：1カ月、2カ月実証実験を行うのはよくあるが、効果が出ないことがあるので、少し長めに設定し、地域の方々に知ってもらいたい。

委員：介護予防教室に参加する人は、元気な人である。参加できない人は、バス停まで歩けない人たちである。そういう方は病院も買い物にも行けず、家族からの支援があるかもわからない。介護予防教室に行くためにバスを使うというのは少し違和感がある。選定基準の中身を考える必要がある。

事務局：この資料では確かに少し議論が生活よりであり、公共交通に近い考えとなってしまう。今回議論したい移動手段は、楽しみの創出と、介護予防、特に社会的フレイルの予防が目的であり、ひいては医療費・介護費の削減が狙いである。生活に必要な移動手段ではなく、あくまで介護予防につながるための移動手段のあり方という観点で議論したい。

委員：こういうものしか出てこないというのは理解できる。ただこれを「指標」にすることはやめてほしい。この指標の中に隠れた議論がされればよい。

先日豊明市の「チョイソコ」の話聞いた。家の前まで来てもらえれば、ありがたいと聞いた。あくまで理想であるが、そういう手段を選んでバス停を置くといった方向にいけるような考え方をしたい。あまり限定されないで、瀬戸市全域で考えて、どんな人がどんな風に利用したいと思っているのか聞きたい。

委員：移動そのものではなく、目の前まで来てくれることがちょっとうれしいというのは、楽しみの一部と考える。楽しみとはなにかをこの先2年で突き詰めた。

ただ「チョイソコ」だと瀬戸市全域をカバーするには車両1台ではできないため、この2

年間の実証実験でエリアを決めて、車両1台でできるようなお試しをしたい。

ちょっと元気な人たちをターゲットにお試しできそうである。実証の効果が出れば、市全域でやってみようとなるかもしれない。

委員：地域交通というものは、住民の対象の5%くらいを助けるものと考えているが、今回の事業はもっと対象が狭い。地域公共交通では、「どの地域にバスを走らせると、助ける人が多くなるのか」という視点で、どの地域でどこに止まるかを考える。ただこれだと使えない人が出てくる。今回は、地域公共交通では助けられない人がターゲットであり、路線型の検討の仕方は的外れと考える。

例えば、今回の介護予防教室の参加率の分母が住民全体なので、本当に必要な人たちが見えずらいが、そこを捉える必要がある。

「チョイソコ」だどこを走らせ住民の反応をみるという手もあると考える。

委員：楽しみの人や生活の人がどれだけ増えたかの差分を見るやり方である。成果指標の一つである。

委員：私も、介護予防教室は比較的元気な人が参加するのだと思う。ただわずかに参加率が高いのが、西陵連区、品野連区、陶原連区、長根連区、山口連区、菱野連区、水南連区である。今あげたのは、地域力の組織が元気に活動しているか、地域力がいらなくらい住民の活動が盛んなところである。介護予防教室というのは集まっておしゃべりを楽しむ場であり、そういう指標にも見える。一方で、低いところは、交通手段が恵まれないか、都市化が進んでいて関係が希薄なところである。介護予防の熱心さの指標というよりも、誘い合えるような高齢者間の人間関係の指標にも見える。

委員：「チョイソコ」を運行している豊明市にも地域性がある。豊明市の交通不便地域では、農業をやっている方が多いからか地域のつながりがある。一方で沓掛地区辺りの新興住宅街では、高齢化が進んでおり、公共交通からも離れている。これらは隣同士のエリアだが特色が異なる。こういった状況が瀬戸市内にもあると思われ、地域力は見方としてあると考える。本当に困っているのは、関係性が薄い人たちではないか。

委員：最初の議論にもつながるが、住民が孤独になってしまうことは課題でないということではないので、そこを補いたい。またそうならないように、家族以外の地域内の繋がりがあれば補えるので、そういった部分で楽しみを作っていきたい。

今の若者世代にとって、家族というのは夫婦と子供だけになってきている。家族から地域の人たちまで、地域のつながりの良さを体験してもらいたい。「生活のための移動」と「楽しみのための移動」を一つずつ選びたい。

やはり、「楽しみ」の方は今日決められないため、どんな楽しみがあるのか、提供できるのかなど整理し、実証できる範囲を決めたいので、片方は遅らせたい。

他に楽しみのアイデアはあるか。

委員：目的は社会的フレイルの防止であるが、ただ楽しみの羅列でいいわけではない。的を絞って検討していく必要がある。

委員：例えば健康教室や体操をするなど、介護予防につながるようなものを必ず一つ選んでいく。何でもよいというのは無しにしたい。

委員：楽しみの話だが、本来の目的と考えてみると、必ずしもずれているわけではない。例えば高齢者の人間の繋がりと健康で考えてみると、社会疫学の分野では、イチローカワチ先生が、愛知県の高齢者を対象として、高齢者の人間関係とその人が5年後に要介護になる確率をみる研究を行ったが、人間関係が良好だと優位に要介護にならないという結果が出たとあった。その地域の数年後の要介護状態に影響すると学問的には言われている

委員：インセンティブに特化してしまい、そもそも地域のソフトがどれくらい創出できるかと

いった地域力の話に戻ってしまう気がしている。本来の移動支援の在り方とは異なり、地域にコンテンツあればでてくるという結論になってしまうのではないか。

委員：地域力として、ある程度濃淡もありながら地域でコンテンツを作って、地域で集まる場を作ろうとやってきた。それでもある地域の人が出てこれないというのは、コンテンツがあってもそもそも動けない、高低差やバス停までが遠いといった課題があるかもしれないと考えている。移動手段がないためにアクセスできなかったというような場所が、どこにあるのかということと考えられないか。

委員：参加意欲はあるが移動手段のない人の足を確保し、さらに多く人が集まることで地域力が上がる。できるだけ根拠を示し補足していきたい。

ここまでを整理すると、「楽しみのための移動」は、それができそうな場所とできそうな人・団体を整理しないと決められないため、一度事務局で持ち帰ってもらいたい。前半の話の孤独・孤食といった生活で困っている人は公共交通でカバーできない範囲で一つ選びたい。候補の中では上 4 つから選びたいが、祖母懐連区に関して情報が少ないため補足が欲しい。

事務局：データでみると移動に関して困難はあるものの、なかなか地元からは声が聞こえてこないエリアである。

委員：地理的には菱野団地と尾張瀬戸駅との間であり、国道沿いである。菱野団地を経由する名鉄バスと古瀬戸を経由する路線もある。高低差は非常にある。歩いてでも買い物にはいけそうであり、瀬戸駅にもいけそうな地域である。

委員：実証実験の地区は来年度、再来年度同じでなくてもよいので、今回の議論では祖母懐連区は検討しない。今後地域の声を聞く機会があれば検討していきたい。

委員：祖母懐連区は住民からのアクションが見にくいのは地域力協議会でも感じる。

事務局：実は道泉連区に状況は似ているので、道泉連区でモデルができれば、祖母懐連区にも展開できるかもしれない。

委員：コミュニティバスは鉄道や基幹バスの路線がある地域を外して運行しているが、実は鉄道・バス路線に近くても不便である地域はある。

委員：特徴がある道泉連区もあるが、生活支援コーディネーターの話にもあった東明連区も一つの候補地であると思う。何か意見はあるか。やりやすいという視点でもよい。

委員：道泉連区か東明連区を決めるのは難しいので、2地域を候補として一度地元で相談をしてみ、事業に協力を得られたら、その地区にするといった形ではどうか。

委員：それはよい手段である。

委員：事業性という視点で考えると、効範連区は人口が多いため、事業がやりやすいと思われるがどうか。

委員：調査のコメント見ると、効範連区は「楽しみのための移動」の対象地区と考えているため、今回の優先度は低いとした。

委員：「楽しみのための移動」はどのような評価軸とするのか。

委員：「楽しみのための移動」の評価軸は改めて検討したい。

来年度以降実証実験を行う場所としては 2 か所で、2年間通してではなく、同時でやるのは 2 か所で交代するという前提である。また移動の目的として、「生活のための移動」、「楽しみのための移動」とする。「生活のための移動」は、道泉連区と東明連区を候補にし、地元ヒアリングをかける。「楽しみのための移動」は地域を選ぶために、どんなものを楽しみとして選ぶのか、提供する人、提供する行為といった視点を整理したい。また、事務局には、どの方式でやるのかやり方の案と、道路運送法の主体の整理とデマンドか定時定路線なのかの案を考えてもらいたい。またどれくらいコストがかかるのかも

整理してもらいたい。

事務局：次回は2月3日（水）14時からとしているが、コロナの関係で今後どうなるかわからない中で、万が一のWeb会議も考えているが、Teamsの対応は可能か。
ただし、原則的には対面での会議としたい。

(4) 第四回会議

場 所：オンライン (Teams)

日 時：令和3年2月3日(水) 14:00~16:00

内容：

事務局：(資料1説明)

事務局：令和2年度は、4回の会議を通して、実証実験に向けた計画策定の検討を進めた。

委 員：現存する公共交通で担えない範囲を、高齢者の移動支援という手段によって解決していくという位置づけである。対象の範囲は、今回の実証では連区単位だが、この単位が適切かどうかは、実証実験で検討していきたい。

測定する効果の案は、次回以降の検討会議で詳しく考えたい。実証実験で、何を効果として測定し、改善されたかどうか見たい。高齢者の移動支援では、公共交通の指標だけでは評価できないため、利用者の運動機能などを指標としたい。資料では例示・イメージとして記載している。

委 員：測定する効果が3つ上がっているが、基準となるベンチマークがあって、効果がわかる。ベンチマークとなるアンケート調査は行ったのか、それとも実験までに取るのか。

事務局：近いものとしては、第8期計画のニーズ調査で出ている。しかし改めて測定する必要があるかどうか検討をし、必要に応じて実証の前に測定したい。

委 員：第8期計画のものは、全体ではなく連区単位のデータになっていたか。

事務局：第8期計画のものは5圏域になっている。無作為抽出ではあるが、バックデータとして連区ごとのものはある。ただ移動支援の対象者をカバーしている担保はない。効果測定に関しては検討する。

委 員：今回は、生きがいづくりやフレイル予防の観点から、高齢者(人)をターゲットにしている。交通は派生需要であり、何をするための移動であるかが重要。しかし、何をするために出かけるのか、繋がりがまだ見えていないため、明確にした方がよい。何をしたいから、どういう移動支援をするのか明確になると、公共交通との違いがわかる。

委 員：2ページ目の高齢者と担い手の間に、「企画の実施」と「企画の提案」とあるが、「企画」を具体的に例示し、盛り込みたい。

事務局：(資料2、3の資料説明)

委 員：「団体が、車両をデイサービスから借りて送迎する」方法について、ガソリン代程度や駐車料金を、利用者からもらうのは問題ないか。互助輸送に該当する「福祉運送」と呼んでいる。

現在検討しているものは、許可・登録が必要のないものが前提であるか。

委 員：(サロン活動で料金をもらわず) 買い物などの送迎だけに使うのであればもらっても問題ない。

(買い物送迎のみの場合は、利用者は全員送迎される想定のため。)

また現在検討しているものは許可・登録不要のものである。

委 員：ルールを破っていたつもりはないが、実は破っていたケースがよくある。今後一つ一つ精査していきたい。

(協議運賃について説明)

運輸支局から指摘があったが、地域公共交通会議に参加されている磯部先生や、瀬戸市都市計画課にも会議への参加をいただいております、瀬戸市の中でも連携は取れていると回答している。

資料3だが、2つの地区へ意見聴取に行ってもらった。男性が来ない、固定化するという課題が挙げられていることがわかる。今まで参加してこなかった方にも参加してもらいたい。

委員：男性の不参加や参加者の固定化が地域からも課題として出ているため、開催・周知の仕方などを工夫しないといけない。目的に資する文言・やり方、イベント自体の中身を十分に検討すべきである。また年齢に限らず、若い高齢者の中でも本当に移動が必要な方がいると考える。

また、アンケートの回答だけでは把握しきれない部分があるため、聞き取り調査をする必要がある。

まごころの事業では竹細工、門松作りなどの手を動かす企画は男性の参加率が高かった。また体操も兼ねたダンスも実施する予定である。

また単に喫茶店に行くだけではなく、自分たちでコーヒーを入れるようなイベントもよく、夫婦で参加してもらえらる。

委員：サービスを受ける側だけではつまらないため、何か手を動かす主体性があると取り組めるポイントになると思われる。

委員：若い女性がインストラクターであると男性参加者が集まることがある。また将棋や囲碁、株式講座といった男性が好むようなものが多い。

委員：単に企画を考えるのではなく、ターゲットを明確にし、考えていきたい。

事務局：地域の意見聴取では、道泉連区ではモーニングサービスを開催しているが、山道を超えられないという課題があった。また東明連区では、婦人会が積極的であり、女性同士の出かける機会はある。

地域の方からは、バスの乗降を地元の人が手助けをしながら出かけることで、担い手としての役割も醸成できるのでは、と意見をもらった。また、対象を絞ったらどうかと意見をもらった。

聞き取りすると、意外と地域内の移動というニーズがあることがわかり、テーマになりうる。

当初はニーズをもらって、マッチングし調査・事業と考えていたが、企画段階でも地域の人に入ってもらい、高齢者・担い手・瀬戸市の3つの関係で進めたい。

委員：担い手・地域・市役所で企画段階から一緒になって考えていくことが重要であると感じている。地域のニーズを丁寧に把握することを重視して進めていきたい。

委員：資料3について。道泉連区ではいきいきサロンを年4回実施しており、そのうち、モーニングは年2、3回行っている。参加は無料で、一回につき50人分を提供している。来年度は5回ほど予定されている。モーニングやカラオケなども含めて検討中である。

委員：参加したいけど参加できない方を巻き込められる手段を考えられるとよい。

事務局：連区には、今回の会議の結果をもとに伝えると了承をもらっている。2地区とも前向きである。

委員：手段ごとにどれくらい市が支援でき、参加者の自己負担になるのか検討したい。

事務局：(資料4の資料説明)

委員：「タクシーを利用する」方法は、今あるタクシーを利用して、市が一部補助するものである。

「新たに作るデマンド型の乗合交通で行く」の方法は、4条の協議運賃のものであり、日常的に走らせるものである

タクシーやデマンドは日常的な買い物ものに向いている。右3つのものはイベントが対象である。

委員：タクシー、デマンドは買い物目的で、左3つのイベントの目的と異なるので、コスト感が比較できないだろう。

委員：品野でデマンドタクシーの実験をしたが、利用者が少なく中止になった。団体が貸切バスで運ぶものは、利用者がこまめに動きたいニーズがあると対応できない。

右3つの、車両を団体が借りる方法、車両をボランティアが借りる方法は分けずに一体的に考えてよいと考える。大きなイベントだけではなく、買い物ツアー散歩ツアーなど少人数での送迎が可能である。

もう少し分け方を工夫してもよいだろう。

委員：貸切バスは大型バスである必要はない。目的に合わせたサイズを利用することを含めてみてもらいたい。

委員：想定している企画の内容が買い物と捉えられるが、もともとはフレイル予防のための移動に対して、副次的に買い物支援と考えていた。

もし企画の主旨が買い物であれば、今の東明連区には名鉄バスがあるので使ってもらうことも考えてもらいたい。

委員：右3つのものは、買い物に限らずイベントのための移動手段、タクシーやデマンドの方法は公共交通の一部のため、今の公共交通をどう使うかが論点になる。

この資料は地域に行く際に、各取組の費用イメージを見せるための資料となる。どの区分でも企画内容は同じく今後検討できるものであり、車両の確保方法の違いであると説明するとよい。

委員：団体がデイサービスから借りる場合だが、一人当たりの自己負担は500円とそろえているが、実費はととてもよいはずであるため、参加している方は移動での実費を別途かかるはずであろう。

委員：送迎費ではなく、ガソリン代等実費であることがわかるように記載したほうが良い。実費は、送迎を利用した人へ上乘せする形が望ましい。

地区はこの2地区で決定か？

事務局：地区に関しては、来年度は道泉連区と東明連区で実証を考えている。

委員：輸送の安全が重要である。互助輸送では、事故があったときの対処法も記載がない。デイサービスやボランティアの場合の保険はどうなるのか。

事務局：タクシーやデマンド、貸切バスの方法は保険が委託料の中に入っているが、右2つは5万の中に入っているイメージである。ボランティア活動の場合は、ボランティア保険や車両保険の場合もある。

委員：保険の体制は正確に書き込んでもらって書いてもらいたい。

また、ガソリン代として実費としてとることは賛成である。実費を取るためにどういう記載にする必要があるかは確認項目とする。

事務局：安全性、経費について重要であるため、資料4の表現は精査してわかりやすくしたのちに、地域に提案したい。

委員：本日の目標はどのような方法を取れるか理解した中で、右3つのイベント的な使い方が理念に近いと共有できた。具体的に何をするのか再度整理し、改めて地域の人と話していきたい。

委員：2連区のニーズでは、イベントをやりたい、サポートをしながらやりたい、といったことが先にあり、そのために使える公共交通や移動手段を考えていく。そうした順番での検討が重要だろう。

委員：今年度議論頂いた内容をもとに、実証計画を策定する。策定した計画は本委員会の皆さまにお送りする。

また次年度以降は、計画に基づき、地域に個別に実証実験に向けた調整を進める。委員会の皆さまには、実証方法、効果測定について引き続き検討して頂きたいので、協力頂きたい。

4 道路運送法の類型ごとの特性と関係者の役割分担

地域に適した移動支援を検討する前提として、道路運送法を理解することは重要です。

道路運送法には、大きく4条許可が必要な「一般旅客自動車運送事業」と79条登録が必要な「自家用有償旅客運送」と、道路運送法の対象外の「許可又は登録を要しない輸送（互助輸送）」に分けられます。

「一般旅客自動車運送事業」は、いわゆる路線バスやデマンド型交通といった公共交通の中心となる運送事業で、二種免許を有するバス・タクシー運転手が運転する形態です。

市からの委託による運行（いわゆる「コミュニティバス」のこと）も可能であり、今回の移動支援事業では「①瀬戸市が運営主体となって、送迎を交通事業者へ委託」として検討します。

「自家用有償旅客運送」は、バスやタクシーでは対応できないような公共交通空白地や障がい者等を対象とする事業で、NPOや社会福祉法人の職員等が一種免許で実施できます。

この運送事業では、「②瀬戸市が運営主体となって、白ナンバー車で「有償」で送迎」と「③NPO等が運営主体となって、白ナンバー車で「有償」で送迎」の2種類を想定しますが、瀬戸市の多くは公共交通が存在しており、対象も要介護・要支援よりも軽度な高齢者が中心であることから、令和3年度の実証実験では想定しないこととします。

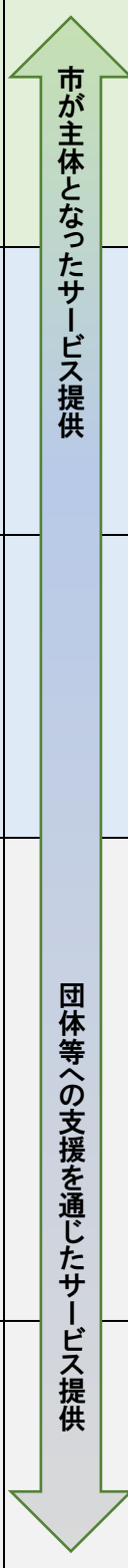
「許可又は登録を要しない輸送」は、家族や近所の人の送迎や、スイミングスクールの送迎なども含む輸送です。

今回の移動支援事業では、外出機会創出イベントを行う団体を中心となって、「④イベント企画・送迎を一体的に実施」と「⑤ボランティア運転手が「無償」で送迎」を想定して検討します。

それぞれの輸送形態において、その特性や役割分担や課題を次ページにまとめました。

道路運送法の類型ごとの特性と関係者の役割分担

		特性まとめ	この形態に適する場面
4条 一般旅客 自動車 運送事業	① 瀬戸市が 運営主体と なって、送迎 を交通事業 者へ委託	<ul style="list-style-type: none"> ○市の交通施策として運行 ○プロの運転手（二種免許）が送迎 ○法人として安定した供給力がある ○車両調達や運転手育成などの初期コストが不要（スポット的な委託も可） ○運賃収受も可能 	<ul style="list-style-type: none"> ○広範囲で安定的なサービスを提供したい場合 ○運賃を収受する
79条 自家用 有償旅客 運送	② 瀬戸市が 運営主体と なって、白ナ ンバー車で 「有償」で送 迎	<ul style="list-style-type: none"> ○市の交通施策として運行 ○（非営利の範囲で）運賃が収受できる ○運行エリアや対象に条件がある ○一種免許で運転可だが、運転者は国が指定する講座の受講が必要（運行を事業者に委託も可） 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通では対処できないエリア（交通空白地）、もしくは要介護者等の対象者（福祉） ○市が車両や運転手を確保している・確保できる
	③ NPO等が 運営主体と なって、白ナ ンバー車で 「有償」で送 迎	<ul style="list-style-type: none"> ○団体の事業として運行 ○地域の実情に応じて団体の機動力を活かせる ○運行エリアや対象に条件がある ○（非営利の範囲で）運賃が収受できる ○一種免許で運転可だが、国が指定する講座の受講が必要（運行を委託することも可） 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通では対処できないエリア（交通空白地）、もしくは要介護者等の対象者（福祉） ○担い手となる NPO 等がいる
許可又は 登録を要 しない運 送 (互助輸送)	④ 外出機会 創出イベント の企画・送迎 を一体的に 実施	<ul style="list-style-type: none"> ○団体の事業として運行 ○運行主体と外出機会創出イベントの企画主体が一体であり、地域の実情に応じて団体の機動力を活かせる ○一種免許で運転可（プロ運転手の派遣も可） ○柔軟に始められる一方、実施団体の体力次第で提供内容が変化する ○利用者から受け取れる料金は実費分までが基本（サロン活動として対価を得ることも可） ○介護保険制度から市からの補助が受けられる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ○移動支援や外出促進に意欲ある団体がいる ○団体にとって活動しやすい環境である（拠点から近いなど）
	⑤ ボランティ ア運転手が 「無償」で送 迎	<ul style="list-style-type: none"> ○団体の事業として運行 ○一種免許のボランティア運転手が運転 ○柔軟に始められる一方、実施団体のやる気や体力次第で提供内容が変化する ○利用者から受け取れる料金は実費分までが基本（サロン活動に対して対価を得ることは可） ○介護保険制度から市からの補助が受けられる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ○移動支援や外出促進に意欲ある NPO 等がいる ○NPO 等にとって活動しやすい環境である（拠点から近いなど）



実証実験に向けた関係者の役割分担		実現に向けた課題等
市	事業者・団体	
<ul style="list-style-type: none"> ○実施主体として実証実験全体（企画と運行）を企画 ○運行をバス・タクシー事業者に委託 （必要に応じて初期コストの支援） 	<ul style="list-style-type: none"> （団体） ○実施主体として外出機会創出イベントなどを企画 （バス・タクシー事業者） ○運行事業者として運行を受託（車両・運転手の確保含む） 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通との関係整理 ○金銭的な継続性の検討 ○利用者から運賃を収受する場合、公共交通会議の合意が必要
<ul style="list-style-type: none"> ○実施主体として実証実験全体（企画と運行）を企画 ○運行も実施 	<ul style="list-style-type: none"> （バス・タクシー事業者等） ○場合によっては運行事業者として運行を受託 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通との関係整理 ○金銭的な継続性の検討 ※市の公共交通の方針として、市直営の有償運送を行う予定はない
<ul style="list-style-type: none"> ○地域等との連携・マッチング、広報などの支援 ○（必要に応じて）金銭的な補助 	<ul style="list-style-type: none"> ○実施主体として実証実験全体（企画と運行）を企画 ○運行の実施（車両・運転手等の確保含む） （バス・タクシー事業者等） ○場合によっては運行事業者として運行を受託 	<ul style="list-style-type: none"> ○「交通空白地」はエリア設定がそぐわない ○「福祉」は高齢者向けについては利用者の制限があり、今回の実証の目的にそぐわない（障がい者向けにはすでにある。） ○金銭的な継続性の検討
<ul style="list-style-type: none"> ○介護保険制度などからの金銭的な補助 ○地域等との連携・マッチング、広報などの支援 （必要に応じて車両の確保の支援） 	<ul style="list-style-type: none"> ○実施主体として実証実験全体（企画と運行）を企画 ○運行の実施（車両、運転手等の確保を含む） （バス・タクシー事業者） ○必要に応じて運転手を派遣 	<ul style="list-style-type: none"> ○団体等のやりたい事・できる事と地域ニーズとのマッチング ○市の施策との連携・整合性を図る必要 ○金銭的な継続性の検討 ○事業に適した車両・運転手の確保 →車両も運転手も確保困難なら①へ
	<ul style="list-style-type: none"> ○実施主体として実証実験全体（企画と運行）を企画 ○運行の実施（車両の確保、運転手の養成・管理等を含む） 	<ul style="list-style-type: none"> ○団体等のやりたい事・できる事と地域ニーズとのマッチング ○市の施策との連携・整合性を図る必要 ○金銭的な継続性の検討 ○外出機会創出イベントに適した車両・運転手の確保・手配