

## 総務産業建設常任委員会所管事務調査報告

### ◆調査内容（テーマ）「おでかけサポート」について

福島市土船地区で2021年4月から開始された「土船おでかけサポート」は、住民互助による高齢者の交通支援制度であり、運転手、利用者（高齢者）それぞれが登録を行い、利用の予約については、利用者と運転手が個別に相談して決め、利用料は1回あたり原則500円という仕組みになっている。

2022年度には計249回、延べ321人の利用があり、2023年度は計324回、延べ394人が利用するなど、地域の高齢者の重要な交通手段として定着しつつある状況。

本委員会では、石川町に存在する公共交通と合わせ、高齢者が地域でより豊かに暮らせるための交通手段の一つとして、「土船おでかけサポート」について所管事務調査を実施するものである。

### ◆日時及び場所 令和6年11月11日（月）午後2時～3時45分 社会福祉法人青葉学園(福島市土船字新林24)

### ◆出席者

議員 6名 増子美知夫、鈴木義延、水野谷常子、金沢和則、角田保寿、近内雅洋  
事務局 2名 瀬谷事務局長、鈴木議事係長  
企画商工課職員 3名 水野憲一課長、清水元協働推進係長、江尻貴広企画係長  
保健福祉課職員 4名 高原茂課長、秋山幸子高齢福祉係長、石塚主査、  
小松広江（地域支え合い推進員）

### [青葉学園側] 3名

常務理事 神戸信行 様  
事務局長 吉野裕之 様（福島地域福祉ネットワーク会議 事務局）  
土船区長 宍戸修一 様



## 1 土船おでかけサポートとはどのような仕組みか・特徴は

土船地区は、高齢化が進む中で、商業施設も医療施設もなく、高齢者は車が無いと買い物も病院にも行けないという状況から免許の返納もできない。外出が困難になると、交流不足により生きがいの喪失や、買物ができず低栄養化になるリスクなどもある。このような状況から「おでかけサポート」が考えられ、この仕組みが一番シンプルで利用しやすいとして、全国のマスコミでも取り上げられている。

### 【利用の仕組み】

<シンプルな利用方法>

- ①利用したい方が直接運転者へ連絡⇒利用者と運転者が同意すれば利用できる
- ②何日前までに予約：なし
- ③利用時間の制約：なし
- ④利用目的：運転者が同意すればOK（買い物、通院、銀行、重い資材の買出しなど）
- ⑤1行程で500円（ワンコイン）
  - ・買い物に行って、一緒に帰ってくる場合は1行程
  - ・病院など行きと帰りで時間が空くようなら2行程
- ⑥1人500円：同じ車に複数人乗っても1人500円（ワンコインが一番使いやすい）  
この会を継続して維持していくために、同じ場所に複数人で乗っていく場合でも割り勘という考え方ではなく1人500円としている。

### 【運営の仕組み】

- ①利用会員の募集
- ②運転会員の募集（ご近所の方に運転会員として登録してもらう）
- ③運転者講習実施  
ボランティア運転者講習会（安全運転）の実施（自分の車で実地研修）
- ④運転会員の情報集約登録
- ⑤移動支援専用の保険の加入（損保ジャパン）  
運行にあたり、運行ごとに移動支援専用保険をかけている（ただし車両保険はないため、運転者本人個人の加入保険で対応）
- ⑥利用会員が運転会員に直接電話連絡で利用調整できる
- ⑦移動支援実施 カンパ金を運転会委員に支払う
- ⑧運転会員は運行記録作成⇒事務局で取りまとめ  
集金したお金は全て事務局へ入れ、運転会員には実績に基づき実費相当分をまとめて渡している。

### 【特徴】

- ①アナログでシンプルな制度づくりでわかりやすい
- ②顔見知りなのでおでかけサポートを気楽に利用しやすい
- ③現状、補助金等は制約を受けるため一切受けず、会の中で運行費用を賄っている
- ④運転手もスーパーなどでは自分の買い物もできる
- ⑤許可・登録を必要としない移動支援を手段とした助け合いの「地域福祉」地域づくり

- ・いつもの集まりに歩いていけない：参加支援
- ・日常的な買い物や通院に支障：健康維持、見守り
- ・必要以外の外出控え：心の健康づくり
- ⑥住民互助による高齢者の交通支援制度
  - ・社会との多様なつながりは認知症予防リスク減
  - ・買い物など軽い運動で転倒や事故リスクの低減
- ⑦組織運営の役割分担（地区別担当）を明確にしている
- ⑧サポート運営主体：地区・町内会
- ⑨道路運送法による許可や登録が不要な運送

## 【その他】

- ・「自分たちが住む地区の高齢者が何らかの外出の際に足となる」仕組みを作り上げる。いつも会っている近所の人の車をその人に運転してもらい、行きたい所に行ける（待ち時間がない・歩かなくても良い・行きたい所にいける・時間の制限はない）
- ・行政の「バックアップ」も必要であるが、公的な運送方法として（おでかけサポート組織）が実施している（行政ではなかなか難しい）
- ・福島地域福祉ネットワーク会議：事務作業サポート、移動支援専用保険相談、加入窓口
- ・当事者自身がルールを決める

### ◆土船：人口 550 人（180 戸） 高齢者率 45% 後期高齢者率 24%(4 人に 1 人)

「おでかけサポート送迎」の詳細

- 吾妻西地域包括支援センター：地域の高齢者状況について情報共有・相談・助言
- 全国移動サービスネット：全国における「移動支援」の現状共有・相談・助言
- サポート組織の規模をあまり大きくしないこと。（考え方の多様化）
- 「アンケート調査」しないほうが良い
- 地区に一人でも困っている人が居れば、送迎出来るようにする
- 現在「福祉ネットワーク」構成は・高齢者施設・障害者施設・福祉施設がネットワークでつながって運営している。福祉ネットワークは「横のつながり」を持たないとやっていけない（タテの組織だけでは難しいとのこと）
- 社会福祉協議会として現在動いている「農福連携活動」があるが目的は障害者施設の入所者に、果樹園のお手伝い（手当てあり）をしてもらって「農業（リンゴ等）・福祉施設」ともお互いに良い労力活用となっている。地域の中には大人・子供・高齢者一緒に住んでいるので「包括支援・重層的」支援も必要になる。国交省、他の省庁（農水省・労働省）と「住民の助け合い」などについて雑談もしている状況にあるとのことでした

## 2 土船おでかけサポートの課題はなにか

- ①土船地区も、高齢者率が45%・後期高齢者率24%(4人に1人)と年々課題が大きくなっていく「少子高齢化」による中核層の生産年齢人口減少、この組織を立ち上げたリーダー達もまだ中心的な立場として指導者におり、数年後に必ずやってくる世代交代はどうなるのか気になる場所である。裏を返せば、退職後も仕事があり交代できずに継続せざるを得ないとも考えられ「組織の活力減少による弱体化」が重要な課題として、これだけの先進地区・能力を持った土船地区民としてすでに継続的な後継者課題の検討はされていると考えている
- ②利用会員は増えるであろうが、運転会員の希望者の確保が難しい
- ③サポート事業を回していくにあたっては、ある程度の会員数が必要
- ④保険、ガソリン代などの経費の負担増（車両保険は個人対応）
- ⑤運転登録者の高齢者が高齢者や後期高齢者をサポートするということになる（運転者が高齢者である不安）
- ⑥初期の移動支援専用保険の加入の資金源の確保（助成金などの利用）
- ⑦おでかけサポートの仕組みづくり、ルール作り中での支援の範囲を決定
- ⑧高齢者運転による事故の不安
- ⑨安価での事業運営のため安定した収入の継続存続していくにあたっては、心配や不安もあり、利用するにあたりワンコイン（500円）が一番利用しやすいが、ワンコインを維持するのは厳しいところもあるため、行政のサポートを受けられるとありがたい。しかし、補助等を受けることで制約が入るのは困る。補助金を入れるからこれはダメ、あれはダメとならないような形で支援いただけるとありがたいというお話があった

## 3 「おでかけサポート」を石川町で取り入れる際の留意点、課題はなにか

### 【留意点】

- ①福島市土船地区の「しくみ・組織」を参考にして地域差の整合性を図る
- ②土船「お出かけサポート」をしっかりと理解し、当地区に置き換え、課題を拾い集め解決に向けての方策を実施
- ③導入の目的を明確に説明し「仕組みの必要性」を理解・共感することが重要
- ④各地区自治協議会の中に地域の実情に即した「石川おでかけサポート」を作るべき
- ⑤各地区での小さな単位での説明会、資料、ルールの共有、講習会の共同開催、移動支援専用保険加入のためのアレンジ、事務局機能の整理と立ち上げ支援、運航実績の管理
- ⑥少子高齢化が進むこれからの日本、公共交通を交通の視点だけで考える時代ではなく、福祉の視点でとらえ、住民本位の相互互助を育てる

### 【課題】

- ①組織づくりが決め手となる地区民から信頼を得ている人で構成する必要がある
- ②同じような運営を行うのであれば、何よりも事務局を担ってくれる信頼のおける機関等と、信頼のおける運転者が必要であって、そのような人は他にも色々請け負っている方が多いのではないかと考えると、やはり人の確保が課題であると感じた。

## 4 今回の所管事務調査を通しての所感

- ①町の自治センター組織として「自治協議会」理事会の下位部会として、まちづくり部会・安全安心部会・健康福祉部会・教育文化部会・自主防災部会が組織化されている。

この中の「健康福祉部会」を担当部会として高齢化対策に前向きな地区を優先し、関連課が極力強制的にならないように調整して、各地区ともに「自主的に導入検討」をしてもらえるように行政として「後方支援体制」を作っていただきたいと思っている。

- ②土船地区の「おでかけサポートの運営」については新聞記事に何度も載っていて、県内にもライドシェア導入している先進地区があることを知った。2024年9月4日の新聞記事では「政府は、地域の足確保 官民組織で公共ライドシェアを加速させるために財政支援も行う」ことの発表もあり、土船地区のしくみを視察研修したいと思っていた。

石川地区のライドシェア導入検討については、実際に先進的活動をしている「土船のおでかけサポート」活動と同レベルで、組織・仕組みづくりに着手していかないと、なかなかまとまらない懸念もある。実施検討する場合には、数人程度になるスタッフには、必ず視察研修を実施してもらいたい。

- ③制度、分野の縦割りの従来の関係を超え、つながりのある「住民主体の地域づくり」様々な地域の課題を地域住民が、自らの問題として、地域の生活を守るため行動したことにより、行政の理解を得た。「行政主体から住民主体」に移行することにより、「自分の町は自分で作る」の意識改革に繋がる。

- ④同じような運営を行うのであれば、何よりも事務局を担ってくれる信頼のおける機関等が無ければ成り立たないと感じた。

