

浜松市生活支援体制づくり協議体（第1層、市域） 第2回会議 議事録

開催日時	令和6年1月31日（水）10時から12時00分まで
参加者	委員：9人 事務局：2人 その他：4人（高齢者福祉課）第2層生活支援コーディネーター：2人（オブザーバー）、全国移動サービスネットワーク（オブザーバー）
場所	浜松市福祉交流センター 3階 特別会議室
内容 (抜粋)	<p>※「生活支援コーディネーター」を以下、「SC」と表記する。</p> <p>■前回の振り返り</p> <p>①令和5年度 第1層協議体 議事録等について 配布資料に基づき、第1層SCから前回の協議体の状況等の説明を行った。</p> <p>【意見・質問など】 特になし。</p> <p>■情報提供</p> <p>①国土交通省「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」の一部改正について</p> <p>②他市の外出支援サービス展開の取組みについて 配布資料に基づき、協議を行った。</p> <p>【意見・質問など】</p> <p>質問： 実費を徴収するにあたり、ガソリン代の算出の基準はどのようなものか。例えば外出支援サービスを利用する際、行先の距離を踏まえて事前におおよその利用料を想定できるものか。</p> <p>回答： 〈全移ネ〉現行の通達では、ガソリン代について1kmあたりの実費の算出方法が細かく記載されていたが、今回の改正で非常にシンプルかつ算出方法の一例という形で、実勢価格に基づき実施団体に設定しても良いとされた。</p> <p>厳密に言うと外出支援サービスの開始前に給油して、終了時に給油した際の差額が実費と言える。なお、通達を踏まえると「ガソリン代等の燃料費」であり、その意味ではオイル代なども上乗せできる。</p> <p>なお、現行の通達に改正された際に1kmあたりの実費の考え方が示されたが、通達の解説書の位置づけである「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（国土交通省発行）」には1kmあたり24円という金額が例示されている。ただ、ガソリン価格が高騰する前の金額例であることに留意する必要があると思われる。</p> <p>質問： 秦野市の事例にあった「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」については、具体的にどのような内容か。</p> <p>また、地域包括支援センターの業務をする中で、70歳以上の方が就労を検討する中で、運転に関わる仕事を希望する場合がある。そのあたり、養成研修を含め外出支援サービスの運転手に対して年齢制限を設けている事例はあるか。</p>

回答： 〈全移ネ〉運転手に年齢制限を設けている地域はある。一方で75歳以上が運転手として参加している地域もある。なお、福祉有償運送のような要介護認定を受けた方などを移送する場合は、運転手の年齢制限を75歳までにしている地域が多い。

ただ、互助活動については、比較的自分でできることが多い方を、そこまで遠くない距離を移送する機会が多いことから、運転手の年齢制限を80歳くらいまでにしている地域が増えている。

理由としては、運転技能は本当に個人差があるためである。60代で運転技能が危なくなる方もいる一方で、80代になっても問題ない方もいる。運転技能の見極めにあたっては自動車事故対策機構などが有料で実施する運転者研修を受講するのも有効であると思われる。

なお講習を実施している団体等の講師は多くの方の運転を見てきているため実際に車に乗る研修の際に運転技能の見極めができると思われる。運転技能に自信を持っていた方がかえって点数が悪く反省していたという地域もある。

また、確か警察庁が人口10万人あたりの年代別死亡事故発生件数において80歳を過ぎると死亡事故は増えると公表していたが、最近は75歳以上と75歳以下の事故発生件数に差がなくなってきている。それを踏まえて当法人でも一概に75歳以上は運転を控えるよう言わないように注意している。

関連して、高齢者の社会参加の観点から活躍していただく機会を設けることに留意するのが重要だと考える。

これらから、年齢制限よりも運転技能の見極めが重要になるのではないかと考える。情報提供の中で西伊豆町の事例にも触れたが、安全運転講習の受講者に75歳前後の方がいた。当該地域では75歳前後の層には担い手がないと言われていたが、見極めの結果は問題なかった。

■協議事項

①市域における住民主体の外出支援サービスの支援について

配布資料に基づき、協議を行った。

【意見・質問など】

質問： この間、浜松市では事故のリスクに対する不安感から住民主体による外出支援サービスに踏み出せないという意見が出ている。先ほど挙げられた安全運転講習は、ある意味そのような不安感を軽減することに繋がると思われるが、他地域の事例で事故のリスクに対する取組はどのようなものがあるか。併せて、事故のリスクに対する不安に対して、他地域の事例を踏まえてどのように考えていくのが望ましいか、率直にご意見いただきたい。

回答：〈全移ネ〉事例としては、事故が発生した場合のことをそこまで気にされるのは珍しいと感じる。おそらく、住民主体による外出支援サービスが求められる社会になっていることに合意してないのではないかとと思われる。その中で、なぜ自分たちがリスクを負ってまでやらなくてはならないのかというような気持ちに繋がっているのではないかとと思われる。

改めて、私たちは外出支援サービス以前に友人や家族を乗せて運転することがあることに留意する必要があると思われる。その意味で、事故に対する不安というのは、事故の際の補償がどうなるか分からないところが不安なのではないかとと思われる。そのため、外出支援サービス専用保険などの情報提供も重要になるのではないかとと思われる。

なお、ある地域では一部の役員の方が住民主体による外出支援サービスに猛反対していたが、その方は過去にデパートのお客様苦情相談担当をされていて、責任やリスクに対して人一倍敏感であった背景があった。しかし、その方が役員から外れると、実施に向けた協議が進んでいった様子であった。

質問：〈第1層 SC〉情報提供の中のリスクマネジメントについての項目で、「互助活動による大きな事故はもともと少ない」、「自分たちのルールで地域を限定」という記載があるが、具体的にどのような内容か。

回答：〈全移ネ〉実はタクシーが、事故が一番多いと言われている。要因としては、知らない方がいきなり利用する、知らないところにも行かなくてはならない、夜間の利用も多いことが挙げられる。

一方で、互助活動や福祉有償運送については、利用者が希望する場所までのルートなどを事前確認できる場合があり、行先も地域のスーパーや病院など行き慣れているところである。その意味で、左折の時に油断して電柱で擦ったなどの事例は聞いたことがあるが、人身事故の事例は今のところ聞いていない。

ちなみに東京海上日動火災保険(株)は全国移動サービスネットワークにも情報提供をしてくれており、「移動サービス専用自動車保険」については400円のプランに加入する団体が多いとのことであった。また、保険請求を行うと次年度からの掛け金が上がるが、当該保険についてはどれくらい上がるか確認したところ、まだ請求されたことがないため、シミュレーションができてないとのことであった。当該保険が創設されて2-3年経過しているが、事故があれば保険請求を行うと思われるため、それを踏まえると大きな事故は発生していないと考えられる。

質問：〈第1層 SC〉そう考えると互助活動の場合、例えば行きつけの病院が他区にあって移動距離が長くなれば事故のリスクは上がる可能性はあるが、地区内の慣れた道や行先であれば、現時点の全国的な事例を踏まえると人身事故のリスクは高くないと考えられるか。

回答：〈全移ネ〉そう考えられると思われる。

質問： 〈第1層 SC〉 ちなみに前回の第1層協議体において、浜北区の協議の中では、市や市社協に対してもっと踏み込んで一緒に外出支援サービスに取り組んでくれるような姿勢を求めているような声があったと聞いた。

その意味で、今回紹介された秦野市の、市長が協定書に名前を連ねるといったところは期待される取組の一つの例として考えられると思われる。ただ、その協定書には「事故、紛争等が生じたときは、協議のうえ処置する」、「相互に誠意を持って解決のための適切な処置をとるものとする」という表現がある。現時点では事故はないと思われるが、実際事故が生じた際にどのように協議や処理が行われると思われるか。

回答： 〈全移ネ〉 重ねてではあるが、事故が起きてしまった時は(通常の事故と同様に)保険会社に任せるが鉄則だと考える。説明の中の利用登録(または入会)申込書の事例で、「万がいち事故が発生した際は、契約している保険の範囲内で補償する」という記載があるが、それに合意した方が利用してもらう形になり、そのうえで何かあれば保険会社と交渉してもらうしかないと思われる。

秦野市の協定書についても、これまでに事故はないので具体的な協議内容や処置は示せないが、あくまで市は事故に対して全く関与しないわけではない程度に捉える必要があると思われる。

質問： 〈第1層 SC〉 その意味では、この事故のリスクに対する不安感の軽減策を考えていくと、住民主体による外出支援サービスの意義の理解、利用する際の事前説明・合意、万がいちの際は保険会社の対応が基本になるか。

回答： 〈全移ネ〉 それが基本になるのではないかと考える。

質問： 外出支援サービスの実施にあたって、乗り合いで法人の車を使用するか、ボランティアの自家用車を使用するケースがあると思われるが、情報提供で挙げられた地域でボランティアの自家用車を使用している事例はあるか。

回答： 〈全移ネ〉 秦野市については、まだ介護・身辺援助等のサービスとの一体型の仕組みができていない。ちなみに、町田市については移動サービス専用自動車保険のコストのシミュレーションをした結果、車両保険のついた高額プランに加入し続けるよりも、車両保険のつかない基本プランに加入しておいて、もし車両保険を利用する場合はボランティア個人の任意保険を利用してもらい、等級ダウンして次年度保険料が上がってしまった分を実施団体が負担した方がコストは抑えられると判断して、そのように実施している。

質問： 〈S 委員〉 それで現時点では特に問題なく実施されているか。

回答： 〈全移ネ〉 町田市については秦野市のような協定書も特に交わされていないが、現時点では特に問題なく実施されている。

質問： 〈第1層 SC〉 S 委員については、前回インフォームド・コンセントについて意見を挙げられたが、今回挙げられたような事例をイメージしていたか。

回答： 〈S 委員〉 そのようなイメージをしていた。お互い合意のうえで利用するのであればスムーズに実施されていくと思われる。特にボランティアの自家用車を使用する場合は、もちろん実施団体が間に入ると思われるが、個人間の信頼関係が重要になるのではないかと感じた。

質問： 〈第1層 SC〉 そのうえで、もし前回の協議を踏まえると、市域の取組としては、そういう合意のあり方や進め方の部分を検討することも一つの案として考えられるか。

回答： 〈S 委員〉 そう考える。

意見： 〈全移ネ〉 次月に生活支援フォーラムを予定しているかと思われるが、そのような中で今回のような全国的な事例紹介や実際に活動している方の話を聞く方が、行政や市社協などから提案されるよりも有効だと思われる。

実際、そのような話を聞いて、安心感や出来るのではないかというような希望に繋がり、住民主体による外出支援サービスの実施に繋がった経験が多くある。

質問： 〈第1層 SC〉 生活支援フォーラムの開催にあたり、北浜中地区社協の方と打ち合わせを行った。その際に、北浜中地区社協が他地区に呼ばれて活動報告をすると、感想として「すごいですね」、「私たちにはそこまでできません」などのような北浜中地区社協の活動が、特殊というか少数派のような捉え方をする声をいただくことがあるとのことであった。

そのあたり、やはり先ほど挙げられたように、この住民主体による外出支援サービスの意義の共有が重要な要素になるか。

回答： 〈全移ネ〉 そう考える。そのあたり、生活支援フォーラムでも力を入れて共有したいと考えている。参加者についても近い将来買い物や通院に困り、外出支援サービスが必要になる可能性があり、このテーマを自分事として捉えていただけるようにしたいと考える。

意見： 万がいち事故が発生した際に、保険による補償だけでなく当事者(ボランティア個人)に責任・報償まで求めてしまう雰囲気、外出支援サービスを実施しようとする方への不安感を生じさせているのではないかとと思われる。

意見： そのあたり、やはりこの住民主体による外出支援サービスの意義の共有が重要になると思われる。

意見： 共有する際には、先ほど挙げられたように行政などから提案するのではない方法で、外出支援サービスに対する安心感や、自分たちにも出来るのではないかというような希望を持ってもらえるように留意することが重要になると思われる。

意見： 不安感さえ解消できれば実施までスムーズに進んでいくテーマと思われる。

意見： いざ実施してみたら地域の方に大変喜ばれて、より力を入れて取り組まれていく期待もあるテーマだと思われる。

意見： 〈第1層 SC〉住民主体による外出支援サービスや、高齢者の外出手段をテーマにした企画については、生活支援体制整備事業だけで言うと令和元年度に実施した生活支援フォーラム以来である。あとは令和2・3年度、北浜中地区社協と積志地区社協が外出支援サービスを立ち上げたのに合わせて安全運転講習を実施したことがある。

その際は、第1層協議体の事業である「生活支援ボランティア養成講座」の枠組みを活用したため、市域で参加者を募集する形になった。そのため、北浜中地区社協と積志地区社協の方が一通り参加された後は、市域で参加者を募集しても実施団体の活動地域とマッチングしないため令和3年度で一旦終了した。

その意味で、住民主体による外出支援サービスや、高齢者の外出手段をテーマにした企画に参加する機会については限られていたと思われるため、再度安全運転講習も含め企画の検討・実施は今後の取組として考えられると思われる。

質問： 〈第1層 SC〉第2層 SCとしては、前回の協議も踏まえて今回の情報提供や協議についてどのように感じたか。

回答： 〈第2層 SC〉浜北区において住民主体による外出支援サービスを検討する際、事故のリスクに対する不安が挙げられている。具体的には、事故を起こした際の、保険といった金銭面ではなくボランティア(運転者)の精神面のフォロー、特に担い手が地域住民だからこそ、事故を起こした際、当該ボランティアと地域の関係性に多大な影響を及ぼすことにハードルを感じている。そのため、そのような不安感をどのようにすれば解消でき、持続可能な仕組みになるのかを検討している。

その意味では、そこが解消できれば実施に向けてスムーズに協議が進んでいくと思われる。

そのような取組を市外の活動事例を収集しながら協議体で引き続き協議していきたいと考えていたため、今回良い事例を聞くことができたと考える。

質問： 〈第1層 SC〉前回の協議を踏まえて、今回の情報提供や協議で言うと、住民主体による外出支援サービスの意義の周知や、安全運転講習による見極めの実施、利用登録(または入会)申込書による補償範囲の明確化と同意などについて検討していくことが、事故のリスクに対する不安の軽減に繋がると思われる。そのような取組の実施について第2層協議体や地区社協へ共有した場合、どのような意見が考えられるか。不安感に残る印象か。

回答： 〈第2層 SC〉協議体委員や地区社協の方の中には70代の方もいて、住民主体による外出支援サービスを実施する際には、免許返納などの社会背景もあって家族から反対されて積極的に踏み出せないと思われる。一方で、勤労世代などが代わりに生活支援サービスの担い手となるようなことも期待できないため、葛藤があるのではないかとと思われる。

その中で、安全運転講習などで運転技能の見極めがされるというのは有効だと思われる、また協議の中でも希望する声も挙げられている。

質問： 〈第1層 SC〉 そういった意味では、補助金以外の取組の一つとしては、期待されるものと結びつくような印象はあるか。

回答： 〈第2層 SC〉 結びつくと思われる。ただ、もう一つ意見として多く挙げられるのが、事故が発生した際の責任の所在をどこに置くかである。住民主体サービス、浜松市内で実施されているように家事支援サービスの一環で行うと、事故が発生した際は地区社協の責任になる。その意味で、実施に向けた協議を後押しする、また持続可能な仕組みを考えると、秦野市の事例のように行政や市社協を含めた協定書のようなものを検討することも重要になると思われる。

質問： 〈第1層 SC〉 秦野市の事例だと、協定書に市長の名前は載っているものの、実際の紛争解決の際には保険会社や当事者間での協議になる可能性はある。それでも名前が載っていることが安心感に繋がるような印象か。

回答： 〈第2層 SC〉 安心感に繋がると思われる。やはり地区社協だけが責任を負う形になるのはハードルがあるように感じる。

質問： 〈第1層 SC〉 今回の情報提供を踏まえると、町田市のように住民主体サービスの気運が高まり実施される中で、補助金のような制度や仕組みが後から整備されるような流れ、また行政や市社協が住民主体による外出支援サービスの支援を行うとなると、安全運転講習などの開催をするというのが全国的な傾向になるか。

回答： 〈全移ネ〉 全国的な傾向とまでは言えないと思われる。立上げに苦労しているところは多く、町田市のように視察に行き地域に必要なと思えばフットワーク軽く実施するというのは珍しいと思われる。

また、実際に外出支援サービスに関わるボランティアだけを対象にした講習のような形が全国的には多いように感じる。

なお、講習にあたっては、実際に車を運転してみて、チェックリストなどに基づき第三者に確認してもらうことが重要ではないかと考える。また、免許を取得してからかなりの時間が経過しており、第三者から客観的に運転技能について意見をもらう機会も日ごろ少ないことから、重要だと思われる。実際、参加者の満足度も高いように感じる。

見極めにあたっては、デイサービスのベテランドライバーや、タクシーの運転手などに助手席に乗ってもらって確認するなど費用を抑えて実施する方法だと思われる。

意見： 〈全移ネ〉 自分だけが責任を負うことになるのではないかとすると、なかなか前向きに協議を行うことは難しいと思われるため、秦野市のように協定書1枚でも安心感が得られるのであれば検討するのも重要だと思われる。

また、浜北区で挙げられていたボランティア(運転者)の精神面のフォローをどうするかというのは、人身事故のような大きな事故を想定しているかと思われる。

ただ、それよりも地域の方たちが喜んだ、安心して買い物や通院ができるようになったなどの声を聞くことによって、ボランティアも生きがいややりがいを感じる機会に繋がるという点にも留意することが重要だと考える。また、昨今の社会背景も踏まえてそういう活動をするのが地域にとって、高齢者にとってどれだけの喜びを与えるかも留意することが重要だと考える。

意見： 後押しをしてくれる人がいるという確信があれば地域でも広がっていくように感じた。

〈全国移動サービスネットワーク退室〉

意見： なお、この間に藤枝市が定額の乗り放題タクシーの形で、JR 藤枝駅から半径 2km 以内に設けられた特定の乗降地点を行き来するような、ちょっとした移動を目的とした仕組みを構築していた。タクシー業界も含めて様々な主体が関わって外出支援を実施している事例だと思い、藤枝市の担当部局に確認した。

すると、あくまでこれは高齢者の外出支援ではなく街おこしが趣旨であり、高齢者は利用者の一部であるため、高齢者の利便性を高めていくことに特化した協議を行うことは考えにくいとのことであった。実際、予約はスマートフォンのアプリを使うことから高齢者の利用は少ないとのことであった。

それを踏まえて全国移動サービスネットワークに、行政などが一定の仕組みを構築し、多様な主体がそこに関わっていく事例について確認したところ、なくはないが、藤枝市のように街づくりが趣旨であるなど、当事業で重視している互助による地域づくりといったところとは異なる形で外出支援が進んでいる場合が多いとのことであった。

その意味で、互助による地域づくりはもちろん、先ほど挙げられた高齢者の社会参加による生きがいづくりなども考慮していくことが重要であるとのことであった。

意見： 〈第 1 層 SC〉前回の協議を踏まえ、住民主体サービスだけではなく、もちろん公共交通だけでもなく、あらゆる主体がどのように関わって外出支援を展開していくのかを考えていくことが重要かと思われる。

第 2 層協議体でも継続して協議されるとのことであるため、今回の情報提供や、第 2 層協議体の動きも踏まえながら引き続き協議を深めていくのが有効だと思われる。

②その他：特になし。

■報告事項・連絡事項

①【再掲】令和 5 年度 生活支援フォーラムについて

②地域づくりのためのコミュニケーション勉強会について

配布資料に基づき、第 1 層 SC から報告した。

【意見・質問など】

特になし。

今後の見通し等	<p>今回の情報提供や協議においては、①住民主体による外出支援サービスの意義の周知や、②安全運転講習による見極めの実施、③利用登録(または入会)申込書による補償範囲の明確化と同意などが、事故のリスクに対する不安の軽減に繋がると考えられ、今後の検討事項として考えられる。</p> <p>引き続き、第2層協議体でも他地域の取組を情報収集しながら協議されるとのことであるため、第1層協議体でも今回の情報提供や、第2層協議体の動きも踏まえながら協議を深めていきたい。</p>
---------	---