

ゲスト・若菜千穂氏のアンケート質問への回答

| | | | |
|-----|---|-----|---|
| Q-1 | 交通で認可不要とはどういう仕組みなのか知りたいです。 | A-1 | <p>公共交通については「道路運送法」に定められており、料金をもらって送迎をする場合は国土交通省から許認可を得る必要があります。「認可不要」とは「道路運送法における許認可又は登録を要しない運送」というもので、簡単にいうと料金をもらわずに自家用自動車（白ナンバー）で送迎をするものです。この分類については「公共交通トリセツ」で分かりやすく整理されているのでみてみてください。さらに、どのような運行方法が認可不要となるかについても国交省が細かく規定を定めているので、以下のガイドラインを参照ください。</p> <p>ただ、とっても読みづらいかなと思うので、何かあれば、お近くのアドバイザーに問い合わせをしてみてください。国土交通省のサイトで有識者リストが公表されています。（私に相談いただければ、お近くのよい方を紹介することも可能です。）</p> <p>（公共交通の種類：「公共交通トリセツ」） https://kotsutorisetsu.com/20250215-1/</p> <p>（道路運送法における許可または登録を要しない運送に関するガイドライン） https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/content/000319960.pdf</p> <p>（国土交通省：地域工つのためのポータルサイトの有識者リスト） https://mobility-update.mlit.go.jp/support/expert/</p> |
| Q-2 | 移動支援に関して、保険の扱いはどうされているのか？ | A-2 | <p>基本的には車両に掛けられた任意保険で対応しますが、最近は送迎サービス用の保険が開発されて販売されています。保険の開発も日々行われているので、最寄りの保険会社さんに相談するのがよいかなと思います。私としては「国内旅行傷害保険」もありかなと思います。</p> <p>社協：送迎サービス補償 https://www.fukushihoken.co.jp/fukushi/files/council/pdf/2025/transportation_service_pamphlet.pdf</p> <p>民間：https://www.sompo-japan.co.jp/~media/sjnk/files/news/2019/20190619_1.pdf</p> |
| Q-3 | 上手く、これまでの活動を讃え、引導を渡してもらうのに良い方法があれば教えてほしいです。 | A-3 | <p>新しい課題解決の検討の前に、「事業の棚卸し、役職の棚卸し」作業を行うことをおススメしています。ワークのやり方はいろいろですが、現在取り組んでいる活動や事業をみんなで振り返り、「このまま継続」「見直して継続」「やめる」で分ける作業を行ったりします。その際に、理由が重要で、理由を丁寧に上げてもらうと、次に繋がったりします。</p> |
| Q-4 | 地域住民とは？住民主体とは？どのように捉えておられますか。 | A-4 | <p>離れた都市に住んでいて、お祭りなど地域活動の際に帰ってくる息子たちや関係人口をどうとらえるか…というご質問かなと理解してお答えすると。私は地域に関わる中で「そこに住んでいる人」「関係人口」という明確な分類はしないです。限界集落ほどそのラインはあいまいになるかなと思いますので。地域活動に関わっている人はみんな地域住民と考えています。</p> |
| Q-5 | 最後のワークショップ（ワールドカフェ）は何人くらいするのが良いのでしょうか。 | A-5 | <p>1テーブルは4名まで（人数が増えるとマスの数が増えて考えるのが大変になる）、ワールドカフェは3回くらいが良いので、4人×4班=16人より多いと望ましいかなと思います。が、3班、2班でもそれなりにできるので、8人以上いればなんとか。</p> |
| Q-6 | 市が最初から主導的に入っていると、行政に頼りきりになってしまい、4年目からの自立が難しいと思いますが、どのように解決していますか。 | A-6 | <p>そもそもRMOは専従の事務局職員が必要、というのが私の主張です。地域側に専従のお給料をもらっている職員がいるのであれば、自ずと「次は自分たちでやってみよう」と思うようになると思いますし、そのように市としても伝えていくことが必要かと思います（「やって見せる」ことが必要）。ただ、地域側はボランティアベースで回しているような場合は、なかなか自立を促すのも難しいのだと思います。そのあたりから見直すことが重要だと思います。</p> |