



ジェロントロジー座談会

デイサービス車両は高齢者の移動を支える「第三の交通網」を形成できるか(下)～群馬県発「福祉ムーバー」の取組から～

生活研究部 ジェロントロジー推進室 准主任研究員 坊 美生子

e-mail : mioko_bo@nli-research.co.jp

<座談会参加者>

◇**北嶋史誉(きたじま・ふみたか)氏** 一般社団法人ソーシャルアクション機構代表理事。医療法人日高会の日高病院でソーシャルワーカーとして勤務後、介護保険制度導入に合わせて同グループの株式会社エムダブルエス日高に移籍。代表取締役として群馬県内でデイサービス施設 11 か所を展開。2022年3月、福祉ムーバーの普及に専念するため退職。一般社団法人日本デイサービス協会理事。

◇**青木正人(あおき・まさと)氏** 株式会社ウエルビー代表取締役。大手出版社勤務、出版社・予備校・学習塾等経営、介護福祉士養成校・特別養護老人ホーム設立・運営を経て、現職。福祉介護事業のコンサルティングや自治体の福祉施策等の指導を行う。明治大学サービス創新研究所客員研究員。

◇**遠藤準司(えんどう・じゅんじ)氏** NPO法人アクティブネットワーク代表理事。介護保険による在宅サービス、自家用有償旅客運送(福祉有償運送)、国土交通相認定「福祉有償運送運転者講習」等を実施。NPO法人全国移動ネットワーク理事。大阪府北摂ブロック福祉有償運送運営協議会委員。

◇**坊美生子(ぼう・みおこ、モデレーター)** 新聞記者を経て、ニッセイ基礎研究所生活研究部准主任研究員。ジェロントロジー推進室兼任。高齢者の視点で移動サービス、交通政策を研究。

介護報酬改定で、デジタル化に加算する仕組みができたが、小さい事業所はどう使って良いか分からない。

坊：福祉ムーバーは、第1フェーズでは送迎車両の配車計画作成と運行指示をデジタル化し、次に第2フェーズで、DXとしてオンデマンド送迎を付加したということです。DXを可能にしたのがAIということでした。そこで、ここからは介護業界と交通業界におけるDXとAIの活用について、議論していきたいと思います。

交通も福祉もDXは遅れていると思います。デジタルのデータも作っていないところが多いと思います。青木さん、改めて、介護事業所のDXの必要性についてどうお考えでしょうか。また、介護の世界では、エビデンスに基づいた介護を進めるという方針から、「科学的介護」が提唱され、2021年度の介護報酬改定で、「科学的介護情報システム『LIFE(ライフ)』」が稼働しました。この辺りについても、お考えを教えてください。

青木氏：DXについては、業界を問わず、社会課題を解決するために必須だと思います。ことさら介護業界だけ取組が遅れているように言われますが、そうではなく、すべての業界で、小規模零細は遅れているし、大企業は進んでいると思います。小さいところは、やろうと思ってもできないのです。

そういうときに 2022 年度の介護報酬改定があり、ICT 導入が促進されました。まさに報酬で誘導するいつものやり方ですが、いくら報酬で誘導しても、デジタル化のインフラが整っていないところに、あれをやれ、これをやれといっても無理です。

介護報酬がどういう仕組みになっているかというと、サービスごとに公定価格が決まっていて、開発費は積算に入っていないのです。普通の企業なら、一生懸命資金を貯めて開発するのですが、小さなデイサービス施設の場合、例えば売上が月 200 万円、利益率が 4%だとすると、もうけは

月 8 万円しかない。それでどうやって DX を進めるのか。介護報酬の仕組みがそういう立て付けになっていないと認識しているなら、ライフを実施する前に、きちんと経費の手当てをした上で、インフラとして事業所の ICT 化を進めないといけない。あまりにも安直だと思います。

なぜこのようなやり方になったかという、厚労省の力が弱くなって、官邸主導で進めたからでしょう。厚労省はそんなことやりたくない。介護業界を守っていかないといけない立場だから。でも嫌々、やっているのです。安倍内閣になってから官邸主導が強まり、ライフの導入は 2016 年の閣議決定で決まってしまったから、厚労省はそれをやっているだけです。だから、当時の介護報酬分科会でも詳しい話ができないうちに導入が決まってしまった。

逆に言うと、介護報酬で誘導すると、DX 化の健全な発展に水を差すことになります。人間の手でやらなくてもいいことはデジタル化し、人間がやらないといけないことは人間がやる。あるいは、介護の間接業務の部分をデジタルで行い、成果を見ながら次のステップで、直接、利用者の介護に関わることもデジタルでやっていく、というような段取りで、目指す方向を示した上で進めるべきなのに、「2022 年度介護報酬までに科学的介護の一定の成果を出す」と閣議決定で決められちゃったから、やらざるを得なかった。

事業者はそれにひっぱられてデジタル化するが、実際はどう使って良いか分からないのが中小零細です。そういう事業所に対する教育から始めて、「介護によってこういうところを目指そう」と言えば、福祉ムーバーみたいな話で、どんな手順で何が必要か、順序が見えてくると思います。「報酬をつけたらからこれをやれ」というやり方では、追い付けないところは淘汰される。それは、事業者の状況を見ていないやり方です。これでは利用者が何を欲しているか分からなくて、ただ上から言われるから何かしないといけない、という有様です。

本当は、チョイソコを初めて導入した愛知県豊明市の職員のように、叩かれても良いからやるんだ、



青木正人氏

という介護や福祉に熱意のある人が行政にも事業者にも出てきて、みんなでやっていかないといけない。

移動は、関係者が介護業界だけじゃないから、みんなが同じテーブルについて、限られた資源を活用して解決していく、良いモデルケースになればいいと思います。そういう意味で、移動は良い題材だと思います。

DXもAIも事業の発展には必要だが、方法論に過ぎない。 どこを目指し、何のために使うかを見極めることが必要。

坊：介護報酬改定で誘導してDXを進めようとしているということですが、本来の道筋とはどうあるべきだとお考えでしょうか。介護事業者に対してニーズを示し、ICTの必要性を教育していくということですか。

青木氏：それもあります。介護現場で起きている課題をしっかりと見つけて、体系化していくということです。事業所の大小に限らず、これは必須です。例えば北嶋社長の事業所で言えば、「車両のシートが空いている」「だったら非通所日の利用者さんを送迎してあげてはどうか」といったことです。本当に利用者さんの実現したいことは何なのか、と考えると、そこに必要なものとして、ICTやDXは必然的に生まれてくるはずなんです。その判断に至るための、事業経営のなかで必然的に出てくる流れを、介護報酬による誘導は、無しにしているとも言えます。

例えば、地域密着型の小規模のデイなら、別にDXをやらなくても紙だけでも良いのです。それと同じで、何でもかんでもDXが必要だということではなく、事業継続のために省力化すべき部分はどこか、人の関与を減らす部分はどこか、というように課題を提示してやっていかないといけない。

DXもAIも必要ですが、経営者がしっかりビジョンを持って取り入れないと、現場は動きません。ただのバズワードには誰もついてこない。

坊：DXもAIもバズワードになっていて、踊らされている事業所もある。でも本来は、DXもAIも方法論であって、利用者が何を希望しているか、何のサービスが必要かを考えた上で、「この部分にはデジタル使えるんじゃないか」という順序で、デジタルを業務に当てはめていくというやり方だと理解しました。

最初に北嶋さんもおっしゃったように、別に小さい事業所では、「うちは紙でも利用者さんが希望するサービスができていて、事業所は回っている」というところではDXは必要ないので、無理やり報酬改定で釣らなくても良いのではないかと、ということですね。

AIも共通する話だと思います。AIは自動運転にも使用されていますが、複雑な計算を大量にするので、最終的な判断に対して根拠を言えない。万が一事故が起きた時にも、その原因を説明できないという「ブラックボックス」の問題があります。近年、AIを用いたオンデマンド乗合タクシーが次々開発されていますが、使用者がAIの利点と不利な点を理解して、本当に使いこなしているのかは検証が必要だと思います。移動サービスでも、AIをどう活用していくかは大きな課題です。

福祉ムーバーについて、私が大変興味深いと思ったのは、もともと AI を使用して開発したけど、今は使用を中止して、統計のアルゴリズムを使ったシステムに切り替えたそうですね。北嶋さん、その理由を教えてください。

AI のパラメーターを変えれば変えるほど、コストは上がる。
実用化し、横展開を目指す上では難点。



北嶋史誉氏

北嶋氏:もともと福祉ムーバーを開発するには、AI を使わないとだめかなと思っていました。配車する車両や運行ルートに関し、大量の組み合わせがあり、計算量が爆発してしまうので、配車計画を自動化しようとする、人の手ではなくて AI を使わないとだめかと思ったのです。

当初は、公立はこだて未来大学発ベンチャーである株式会社未来シェアの SAVS (Smart Access Vehicle Service、サブス) という技術を使って開発したのですが、実際に介護の現場で使っていくには、利用者ごとに必要な設備や時間などが違うので、エムダブルエス日高のエンジニアと未来シェアのエンジニアで、パラメーターをかなり細かく変えないといけない。ほとんど個人パラメーターみたいな作りになってしまう。それを変更すればするほど、コストが上がってしまうのです。

システムの運用コストが高いと、将来的に小さいデイサービス施設に導入してもらいたいと思っても、導入してもらえない金額になってしまう。その分、行政が補助金を出してという方向に営業を変えたのですが、そうすると行政も敬遠する。これまでのお話にあった通り、高齢者向けの移動サービスに対する需要がどんどん増える中で、供給を増やすためには、コスト上がり過ぎると困ることが当然見えてくるので、自分たちで計算方法を開発しないといけないなと思ったんです。それで、公立大学法人前橋工科大学工学部の統計専門の松本浩樹教授と組んで、統計を用いた配車の推薦システムを作りました。その結果を AI の判断と比べてみたら、ほぼ同じ答えが出たのです。

AI の結果が 100 点だとすると、自社開発による計算が 85 点だったとしても、その差はそんなに分からない。AI の方が最適配車だったのか、もしかしたら我々の計算の方が良い配車だったのか、わからないのであれば、コストがよりかからない自社開発のシステムを使った方が良い。そこで AI を捨てて、もっと簡単な計算方法にしたら、計算も早く、コストも安くなった。それに統計の場合は AI と違って、判断の根拠が分かるのです。運用する際に、「速度」と「時間」のどちらを優先するかも、システムの管理者が設定できます。自分たちが判断した優先順位に沿って、システムが最適な配車を決定してくれるのです。

大きい事業所がDXでソリューションを先行開発し、小さい事業所にも普及すれば、業界全体で取り組める。

北嶋氏：僕らは、行政主導でやっているとおだめだと思って「脱行政」を考えています。市役所からお金をもらうのではなく、デイが力を合わせてやっていこうと。そうじゃないと、介護業界もステータスを上げられず、人材を確保できず、事業継続できなくなる。タクシー業界も既に、ドライバー不足で車両が減っています。こうなってはいけません。介護業界が地域の交通インフラを担っていく、交通弱者は介護業界が担っていくという決意です。

インフラを取ったところは強いんですよ。ガスでも水道でもインターネットでも。社会のインフラの一つを担うのが介護業界なんだ、それにはDXが必要だということになると、若い人たちも「介護業界って面白そうじゃない？」と入って来てくれる。「お前の家、親が介護職だから貧乏だな」なんて言われたら、この業界に入ってくる人がいなくなります。

小さい事業所はDXがなかなかできないので、大きい事業所が開発したソリューションを、小さいところにも安く使っていただき、業界全体で取り組む。そうすると、コンビニと同じぐらいデイは数があるので、そこが皆、自分たちの施設への送迎をデジタル化したことによって、第2フェーズである非通所日の送迎サービスもするようになったら、地域における互助、共助にもなります。

社会福祉法が改正されて、社会福祉法人は、内部留保を吐き出しても社会貢献しないといけなくなりました。その方法の一つに、移動支援という項目も入っています。だから、社福がそれをできれば国にも報告できるし、住民も助かるし、みんなにとって良いじゃないかと。介護業界から横展開できる方法を何とか考えていこうと思っているのです。

やはり、交通は地域に合わせてカスタマイズが必要です。福祉ムーバーも、横展開していくためには、カスタマイズが必要です。それをやりながら、地域のデイサービスに1事業所でも2事業所でも使っていただくことで、デジタル送迎網ができていきます。

送迎網ができれば、高齢者も障害者も、スマホやコールセンターへの電話で予約ができる。そうやって大きい事業者がDXで先行開発し、できた商品をみんなに配って安く使っていただいて、業界全体で取り組む。そうして介護業界全体のステータスを上げていかないとだめだと思います。青木さんがおっしゃるように、介護報酬に釣られてライフをやっても、労力が大きくて実入りが少ない。だったら福祉ムーバーに参加して地域貢献した方が、絶対的に生き残る確率が上がると思います。

エムダブルエス日高が福祉ムーバーをやっていると、利用者さんは「非通所日にも外出支援してくれるよ」となる。そうすると他の高齢者の方も「私もエムダブルエス日高へ行きたい」となる。結果的に、本業が儲かる訳です。それを見た他の事業所から「うちも福祉ムーバーのシステムを入れたい」と言われたら、「どうぞ使ってください」と言っています。独占じゃないですから。その代わりに、サーバーの費用だけはもらわないといけないので、例えばタブレット1台につき1,000円でどう、という話をしています。

小さい事業所でも、利用者が非通所日に送迎予約を出したら、エムダブルエス日高が出している百何十台の車が拾っていくかもしれない。高崎市の法人が皆でやれば、市内全体で500台走っていると。そうすると、市内のどこから予約が来ても、どこへでも送迎できるようになる。そうすると、本当の

交通網ができます。

アイシンさんのチョイソコも、豊明市からコールセンターのお金をもらっているのです。例えば福祉ムーバーでも、電話応対をするコールセンターを設置したら、その分だけ補助する方法もあるかもしれません。例えば前橋市でも、バスの赤字補填に3億5,000万円、タクシー代の助成に2億円弱出しているのであれば、こういった介護業界の送迎にお金を出してくれても良いと思いますし、そのような方法で横展開できれば良いなと思っています。

坊：問題は、どうやって持続可能な交通ネットワーク、移動インフラを構築していくかということだと思います。どの自治体でも路線バスへの赤字補填や、外出支援等の名目で、タクシー運賃の助成事業などをやっていますが、コロナ禍の影響も加わって、その金額が膨らんでいます。現状の交通は、とても持続可能とは言えません。このままではいけないと分かっているが、今はこれと言って、代わりになる仕組みがないから、どうしましょうと言っている状態です。交通事業には今、ビジネスモデルが無い状態です。

そんな中で、異業種から移動サービスに参入して、大きな追加コストをかけることなく、持続可能な形で実施してもらえたら、ぜひ実現してもらいたいと思います。スキームに無理が無く、事業として継続していける仕組みを目指すことが大事だと思います。それによって、本業のデイサービス自体も儲かり、介護業界のステータスも上がり、人材確保もできるようになれば理想的です。



坊美生子 研究員

AIを使うと、人間の活用の仕方も変わってくる。全体で、どのように業務の質を高めるか。

坊：いったん、AIの問題に戻りたいと思います。問題の一つはコストです。技術者は一生懸命開発はするが、どうやって実用化していくかを考えると、そのサービスを提供するのに本当にAIが必要なのか、もし使うなら、どれぐらいのスペックのものが必要かをよく考えないと、コストばかり上がってしまう恐れがあります。

AIの問題の二つ目は、パラメーターです。現場の違いに応じてパラメーターを変えないとうまく機能しないと思いますが、介護の場合は特に、先ほど北嶋さんがおっしゃったように、個人によって違いが大きい。人によって、希望する生き方、死に方も違うし、同じ人でも日によって体調が変化し、それによって希望も変わると。状況に応じて、その人に合わせたケアをして、より良い生活をしてもらうのが介護だと考えると、AIをどこにどう使うのかが難しいと考えられます。心身の状態の変化や、価値観の違いを理解せずに判断してしまうと、本人の希望に合わないサービスになるかもしれない。AIは、大きな可能性があると同時に、使用者である人間には、使う方法と範囲に注意が必要になるかと思っています。

青木氏：AIはこれから技術の進歩により、使える範囲が広がっていくと思いますが、AIがすべて解

決してくれる訳ではありません。最近介護業界で活用されている例としては、ケアマネジャーの代わりに AI がケアプランを作成する技術があります。これは、ケアマネの作業を省力化できる例です。そういうふうに、AI に技術的に何ができるか、実際にどの作業をさせるのが適当かを、きちんと見極められれば良いと思います。

大事なのは、AI を使って今の業務の質をどう高めるかです。単に効率化して人間が楽をするのではなく、AI を導入することによって、人間の専門職をどう活かすかという点が変わってくると思うので、それをしっかり認識してやっていくことだと思います。まだまだ AI は開発途中なので、汎用性は高いと思いますが、今の状況で AI に何を求めるかをはっきりさせないといけない。

よくあるのは、社福から「ICT 化したい」と相談を受けるのですが、ICT 化によって何を実現したいのかと聞くと、「どうしたらよいか分からないから、そこから教えてくれ」と。「それなら業務の棚卸しからしましょう」と提案するのですが、「そんなの大変だ、何をするのか分からない」と言う始末です。現場の課題をしっかりと見極めていけば、AI の活用範囲が見えてくるのではないかと思います。

高齢者を支援対象として見るのではなく、消費者として見ることで、次のサービスにつながる。

坊：最後に、福祉ムーバーの実用化、デイサービス車両を活用した地域の移動サービスの実現に向けて、今後、何が求められるかを、皆さんで話し合いたいと思います。

まず私から、考えを述べたいと思います。いちばん大事なのは、今、高齢者が使える移動サービスが地域に無い、または大きく不足しているという現実です。そして、免許返納が進まず、高齢ドライバーの事故は起きています。つまり、これまで通りの交通事業だけをやってはだめ、というところからスタートしないとイケない。

福祉ムーバーは、これまでの交通事業とも違う、介護保険サービスとも違う。だから実用化に向けたハードルがある訳ですが、最初に北嶋さんからご紹介があったように、利用者の皆さんの「車で買い物や病院まで送ってほしい」というニーズと、事業者の配車業務効率化のニーズから始まっており、課題解決になるものです。

どうやったら実用化させられるかと考えると、交通も介護も既得権益がある世界なので、事業者だけでは大変だと思います。北嶋さんは「脱行政」とおっしゃっていましたが、最初の段階では、第三者による調整も有効だと思います。それは、地域の交通ネットワークの確保を担う自治体ではないでしょうか。

多くの自治体は、新しい業界との付き合いは苦手です。しかし、チョイソコを運営する株式会社アイシンさんも、豊明市の前にいくつかの市町村に相談に行き、断られている。その後で豊明市に行き着いた。最初に良いパートナーと出会ってスキームを構築し、法的な壁もクリアできれば、次からは横展開のハードルが下がると思います。交通に熱意がある自治体もあると思うので、期待したいと思います。

もうひとつは、法制度の問題です。移動サービスに関しては、従来の大量輸送とは違う「少量輸

送」や「近距離輸送」という、これまでとは違うニーズが増えていると思うので、道路運送法による「緑ナンバーか白ナンバー」「有償で輸送できるのは白ナンバー」という整理の仕方も、見直しが必要なのではないかと感じています。

2020年の地域交通活性化再生法改正では、国交省が、「地域の輸送資源を総動員」すべきだと言っています。だったら、デイスサービス車両という、全国に多数あって今すぐ使える貴重な移動リソースを、本当に総動員できるように工夫しないといけない。白ナンバーだから無償で住民の送迎に協力してくださいと言うのではムリだし、緑ナンバーだけでやろうとすると、リソースが足りない。総動員と言うからには、白ナンバーを持っているプレーヤーも、対価を得て継続的に送迎を実施してもらえるように工夫し、交通ネットワーク構築につなげてほしいと思います。



遠藤準司氏

遠藤氏：全国移動ネットの歴史は、法制度との闘いの歴史と言えるぐらい、これまでも国交省や厚労省にいろんな提言をしてきました。正直言って、この10年～20年、これまで我々が費やした労力に比べれば、法制度の歩みは小さいと思いますが、これだけ全国で公共交通が縮減し、地域によっては総力戦の様相を呈している状況では、法整備というところまではなかなか大きな期待はできませんが、時代のニーズによって、変わって行かざるを得ないと思います。

今日出たお話で、「高齢者のニーズを理解すべきだ」というのは、自戒する点もあります。例えば、高齢者の方でも、普段の生活に必要な移動支援をして、通院や買い物が充足してくると、人間って「今度はちょっと旅行したいな」と広がりが出てくるんです。一言で「移動支援」といっても、余暇活動も含めた発展的活動になるように見ていく必要があるんじゃないかと思いました。高齢者ということで、支援の対象とするのではなく、一消費者としての視点を供給側は持つておく必要があるかと思っています。

青木氏：コロナ禍で「エッセンシャルワーカー」という言葉が普及しましたが、介護職は本当にエッセンシャルだと、体験を通じて社会に伝わってきていると思います。介護職は、高齢者の身近にいて、その人たちが生活で何を求めているかを理解しています。

現状を変えようという話をする、すぐに制度や法律論になりがちですが、制度や法律は大きなシステムの一部です。地域包括ケア「システム」というのは、我々が必要としている物事の関係性をしっかり見つめて、目的に向かってどう動かしていくかというシステムのはずですが、関係者はどうしても地域包括ケア「制度」を作ろうとしています。そうすると、解決策が見えなくなってしまいます。

そうじゃなくて、私たちが今後、どんな社会をめざしていくか。社会のバックグラウンドが変わってきているときに、制度にしがみつくなではなく、皆さんがおっしゃるように、消費者や事業者、制度を作っていく立場の人が平テーブルで話すような場を作ることが必要だと思います。人間が生きて

いく上で、年老いたり、災害に遭ったりした時にも、行動の自由を奪われたり、人間の尊厳を奪われたりしないようにするにはどうするかということで、皆が同じテーブルに着ければ良いと思います。それが解決方法と言うのではなく、それしかない、必要なプロセスだと思います。

地域に合わせてデイサービス施設が福祉ムーバーを活用できれば、交通網も地域も持続可能になる

北嶋氏：福祉ムーバーは本当は、リリースピッチャー、つなぎ役で良いと思っています。完全自動運転の時代になったら、要らなくなるとは思いますが、自動運転の実用化はまだまだ先。それよりも、今本当に困っているところに、根治療法にならなくても、対症療法としてでも良いので福祉ムーバーが効くなら、これを実現させたい。山村、過疎地、離島にもデイはあります。そこには送迎車が走っています。それを住民同士でライドシェアする。

この仕組みの良いところは、新たに人を雇わなくても良い、車を買わなくても良い、地下鉄を掘らなくても、路面電車を引かなくても良い。関係者がやる気になれば、すぐできるので、僕も頑張ろうと思っています。そうすることで、介護業界のプレゼンスも上がると思います。

法制度の話に触れますと、道路運送法は昭和 26 年、ほとんどが緑ナンバーだった時代に作られたもので、今のご時世に当てはめるのが難しい。でも法律を変えるのは難しいので、通達、通達で、「通達行政」みたいになっている。まるで法律の解釈の禅問答みたいな通達もあります。

もう一つ、過疎地でどうやって実用化していくか、僕が考えていることをお話します。過疎地はデイの施設数が少なく、もともとデイは昼前後の時間帯は送迎をやってないので、利用者が非通所日にスマホで予約を出しても稼働中の車両がなくて、システム上「最適配車なし」と戻ってくる可能性が高い。もちろん中規模の自治体で、半日型のデイをやっている事業所があれば、稼働中に車両が見つかると思いますが。そしたら、過疎地では輪番制にして、それぞれの事業所から「レスキュー送迎」という形で、デイサービスの送迎が無い時間帯でも、運転手と車を出しておいてもらって、いつでも予約を受けられるようにする。輪番制の費用に関しては、市町村から人件費を補助してもらおうというやり方もある。もしかしたら、レスキューには車はデイから出すけど、人はタクシー運転手にしてもらおうという方法もある。

そうやって、地域に合った形で福祉ムーバーを使っていくことができれば、デイを使って交通網ができるということになるし、交通も地域もサステイナブルになるのではないのでしょうか。

【対談を通じたまとめ】

2020 年以降のコロナ禍では、国を挙げてワクチン接種を急ぎ、市区町村がシャトルバスやタクシーの助成券を出した例がたくさんあった。このことは、高齢者が外出するには、現状の公共交通の利用だけでは難しく、より使いやすい移動サービスが必要であることを鮮明にしたと言える。既にタクシー営業所が撤退した市区町村では、対応に困ったところもあったかもしれないが、タクシーがない過疎地にもデイサービス施設はある。その資源を、移動サービスに活用していく道筋がつけられれば、年老いて足腰が悪くなくても、安心して地域に住み続けられるだろう。

デイサービス車両の活用ができるようになれば、北嶋氏からは「対症療法」という話があったが、介護事業所としても費用が圧縮でき、介護事業の持続可能性が上がり、交通ネットワークの持続可能性も上がる。また、住民も気軽に移動できるようになれば、老年期も地域で暮らし続けることができ、地域の持続可能性が上がる。さらに、日常の移動が満たされるようになれば、遠藤氏が指摘したように、次は余暇の移動をするようになり、さらに質の高い老後の生活が送れるようになるだろう。そのすべてが試されているのが、今回の福祉ムーバーと言えるだろう。

(終わり)

(この対談は 2022 年 3 月 15 日、オンラインで行いました)