

## 令和元年度（2019年度）第4回すいたの年輪ネット議事録

### 1 開催日時

令和2年2月10日（月）午後2時から4時まで

### 2 開催場所

吹田市立保健センター研修室

### 3 出席委員

新崎 国広 委員（大阪教育大学教育学部教育協働学科 教授）

藤井 紀高 委員（株式会社ダスキン ライフケア吹田ステーション）

美馬 美知紅 委員

（特定非営利活動法人ニッポン・アクティブライフ・クラブナルク吹田(友遊悠)顧問）

半崎 智恵美 委員（NPO 法人 市民ネットすいた 理事）

岸下 富盛 委員（吹田市高齢クラブ連合会 会長）

山本 清美 委員

（吹田市介護保険事業者連絡会 居宅介護事業者部会 実行委員）

富士野 香織 委員

（吹田市介護保険事業者連絡会 訪問介護事業者部会 部会長）

新宅 太郎 委員

（社会福祉法人吹田市社会福祉協議会 地域福祉課主幹・広域型生活支援コーディネーター）

田口 武志 委員（市民委員）

由井 昌代 委員（市民委員）

中野 和代 委員

（社会福祉法人吹田市社会福祉協議会 地域福祉課係長（コミュニティソーシャルワーカー））

椎名 友規子 委員

（吹田市佐竹台・高野台地域包括支援センター センター長）

森田 明子 委員（吹田市福祉部高齢福祉室長）

### 4 欠席委員

清水 泰年 委員（公益社団法人 吹田市シルバー人材センター 参事）

中谷 恵子 委員（吹田市ボランティア連絡会 副会長）

藤原 俊介 委員（吹田市人権啓発推進協議会 会長）

宮本 修 委員（吹田市民生・児童委員協議会 会長）

山下 節代 委員（社会福祉法人吹田市社会福祉協議会 副会長）

## 5 会議案件

### 報告案件

(1) 広域型生活支援コーディネーターの主な活動報告について

(2) 外出支援に関するグループ協議のまとめについて

### 移動支援に関する勉強会

(1) 各地で取り組まれている移動支援について

講師：NPO 法人全国移動サービスネットワーク関西 STS 連絡会 柿久保浩次氏

### その他

(1) 地域元気アップ講座について

(2) すいたの年輪ネット（平成 30 年度～令和元年度）の振り返り

(3) 事務連絡

### 事務局：

本日、傍聴者は3名おられました。

### 【資料の確認】

### 【開会】

### 【委員長挨拶】

### 【報告案件（1）広域型生活支援コーディネーターの主な活動報告について】

### 委員長職務代理者：

（資料 1、6 の説明）

### 委員長：

今年度も色々な動きがありました。専門職で拙速に制度をつくっていくのではなく、自分達の意見の中からつくり上げていき、具体的にどうしていけばいいか分からないときは様々な先事例を通して学びながら、皆さんと一緒にまた来年度も協議していく形をとっていきたいと思います。

### 【報告案件（2）外出支援に関するグループ協議のまとめについて】

### 委員長職務代理者：

（資料 2 の説明）

## 【移動支援に関する勉強会（1）各地で取り組まれている移動支援について】

### 事務局：

（資料3、9の説明）

講師の柿久保浩次様の御紹介をさせていただきます。1996年に、「自立支援センター・OSAKA」、2001年には、関西 STS 連絡会の設立に参画され、事務局として「誰もが自由に移動できる社会をめざして」を念頭に移動制約者の諸課題に取り組まれています。2003年には「支援費制度」という国の障がい者の介助制度が始まり、障がい者相談支援センター等を中心に活動されました。2005年には NPO 法人全国移動サービスネットワークを設立され、副理事長に就任されました。2007年からは国土交通省福祉有償運送運転者認定講習の講師を務め、2018年までにのべ6,000人が講習を修了されました。2013年には、東日本大震災以降災害時の移動・送迎のネットワークが大切だと実感し、交通費等の初期資金や平時のネットワーク作り活動にも必要となる資金のために「ももくり送迎基金」を設立されました。2015年からは、介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービスDの移動送迎に関する調査及び相談・勉強会活動を開始されています。

現在も移動支援に関して精力的にご活躍されており、様々な自治体から本日のような勉強会を依頼されています。それでは、柿久保様、御講義をよろしくお願いいたします。

### 柿久保氏：

（資料7、8の説明）

そもそも、移動支援という言葉が取り上げられたのは、今から6、7年前に「買い物難民」が問題になってきたことが大きいです。人はみな、食べるものがなければどうしようもありません。移動販売という手段もありますが、現実的には1、2軒だけのニーズではなかなか来てくれません。例えば移動販売車が来ても、車が停まっているところまで行くことができない人もいました。

買い物に困っている人の数は、総務省の推計で700万人とされています。多少、多めに見積もっているでしょうが、それでもその数は500万人にも600万人にも上るだろうとされています。中には家族に買い物に行ってもらって何とか凌いでいる人も少なくありません。行政によるバスが運行しているところもありますが、1時間に1本、あるいは、数時間に1本しか運行していないところもあり、使い勝手の悪さから結局乗り手がおらず、空気を運んでいるなんて言われ方をしていることもあります。利便性に欠けるため、結局タクシーに乗って買い物に行っている人もいますが、経済的なことを考えると誰でもできるようなことではありません。

一方で、コミュニティバスや巡回バスが成功しているところもあります。そういったところはアンケートの取り方が根本的に違います。アンケートで「バスがあった方がいいですか？」と聞くと、必ず「あった方がいい」という意見が多数を占めます。しかし、これでは意味がありません。「あなたはバスに乗りますか？」と聞かなければ実際のニ

ーズを調べることはできません。実際にバスの運行を委託するには最低でも 1,000 万円以上のお金が必要です。だからこそ、ニーズ調査は綿密に実施しなければなりません。

運転免許証の返納も最近よく聞く話です。高齢者の交通事故が多発し、この 4 年程で返納に向けた動きが国を挙げて加速しています。免許を返納すると、認知機能も体力も低下します。人は外出しなくなると衰えます。だからこそ、何が何でも返納ということではなく、その人の能力を鑑みて返納を考えることが必要です。

地方では車が必須なところが多々あり、免許を返納すると途端に交通手段がなくなります。そのようなところでも何とかなっているのは、そこに「助け合い」があるからです。何十年もその地域で培われてきた人間関係が互助を生み出し、過疎地域でも生活が維持できているのです。では、これが吹田市ならどうなると思いますか。将来的な買い物難民の数字は地方のそれではないと思われます。何十年も培われてきた人間関係がなければ、元気な高齢者が何とかしなければなりません。元気な高齢者が元気でない高齢者を応援しなければ、他に方法がないのです。そういった中で、道路運送法の話をしていきたいと思います。

道路運送法上の交通手段には許可・登録・互助活動の 3 種類があります。

許可は、タクシーやバスといった許可を得た緑ナンバーの交通機関です。

登録は、2006 年に道路運送法が改正されてできた、自家用車を使用する登録制の有償運送です。市町村が実施する市町村運営有償運送や、市町村だけでなく NPO や社会福祉法人も実施可能な公共交通空白地有償運送（大阪府内では箕面市のみ。社会福祉協議会と NPO が実施している。）、そして、乗車する人が限定された福祉有償運送があります。ただし、登録については事業者との利害関係があるため、なかなか円滑には進みません。

互助活動は介護保険制度等によらない、全くのボランティアでの移動支援を指します。互助活動には様々な形があります。

「買い物難民」という言葉が出た頃、国からは「2025 年問題」という言葉も出てきました。限られた人材の中でいかに高齢者を支えていくのかを考えなければならぬということで、介護予防・日常生活支援総合事業が創出されました。これまでの介護保険制度のような全国画一的な仕組ではなく、市町村の実情に応じた仕組をつくっていくことができるようになりました。そして、その中では A・B・C・D というサービス体系を構築できるようになりました。しかし、実際にはそれらのサービスに参入する事業者は少ないということが実情です。

訪問型サービス B（住民主体によるサービス）に準じて訪問型サービス D（移動支援）を構築することができます。訪問型サービス D（移動支援）は送迎時に補助を出すというものです。しかし、そのような補助を受ける形ではなく、住民同士で送迎の支援をしていこうという取組も多々あります。なお、道路運送法では自家用車を使用する場合、運転者に報酬を渡すことは認められていません。

平成 28 年に高齢運転者が関わる重大事故が相次いだことにより、関係閣僚会合が開

催され、平成 29 年に国土交通省内で「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が設置されました。中間とりまとめでは、公共交通機関の活用、貨客混載等の促進、自家用有償運送の活用等が挙げられた中で、「許可・登録を要しない輸送」の明確化が挙げられました。これにより、道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」についてのルールが明確になりました。例えば、ガソリン代については 1 km あたり 20 円から 25 円程度であれば収受可能となりました。この金額は自動車メーカーが発出している燃費量の計算式もしくは市町村が定めている自家用車使用時のガソリン代の実費計算式の値を参考にすることができます。

また、営利を目的としない「互助」による輸送の方法として、これまでは違法とされていた NPO が自治体の車両を活用することなどが、輸送の対価に当たらない方法として明記されました。これに類して、社会福祉協議会や社会福祉法人の車両を活用することも方法の一つとして書かれました。中間とりまとめにはそれ以外にも、福祉行政と交通行政との連携が挙げられました。双方の行政は縦割りではなく、相互に協力が必要です。福祉行政だけでどうするかを考えると、福祉や地域を主に考えてしまうため、道路運送法に抵触してしまう。一方、交通行政だけで考えると、バスやタクシーとの兼ね合いや道路事情のことが主になってしまい、福祉的な要素が置き去りにされてしまう。よって、連携が必要ということが挙げられています。

改めて、無償（ボランティア）による輸送についてお話します。無償運送とは、輸送による対価をとらないものです。これは有償運送を対象とする道路運送法の適用範囲外となります。つまり、運輸支局の管轄外ということになります。よって、これもまた「許可・登録を要しない輸送」と呼ばれます。

では、対価を受け取らない範囲とはどこまでを指すのか。従来、燃料代・道路通行料・駐車代は対価ではなく、収受可能とされてきましたが、実際には数十年間これらの費用はグレーとされていましたが、今回初めて受け取ってもよい範囲が整理して明記されました。加えて、自治体から車両の貸与を受けることが可能ということも明記されました。例えば、岡山県では実際にそのようなかたちで運行されています。一般的に、年間 5 万円前後で車両のリースが可能です。

「許可・登録を要しない輸送」の課題としては、責任関係が不明確で保障がないということがあります。

運転手にお金を渡してはいけませんが、言い方を変えれば、それ以外の人にはお金を渡してもよいということになります。ただし、調整（コーディネート）役にお金を渡した後に、そのお金が運転手に還元されることは禁止されています。

好意による謝礼は受け取り可能です。お釣りが不要と言われた場合も受け取り可能です。だからと言って、「好意は受け取りますのでお願いします」、「お釣りが出るようにしてください」等と伝えることは、強制と受け取られるので違反に当たります。

ここまでをまとめると、市町村による支援として、車両の貸出や車両購入費・経費等

の補助は可能だが運転者への人件費は不可となります。利用者の負担として、実際の運送に要する費用（燃料代・道路通行料・駐車代）と任意の謝礼は可能だが、運転の対価は不可ということになります。

例えば、ホテルやゴルフ場の送迎には対価は発生しません。これは元々の費用の中に送迎費用が含まれているからです。これと同様に考えると、送迎の有無に関わらず、サロンの参加者全員に一律の負担を求めるということは可能となります。逆に言うと、サロンへ送迎した人にだけ負担を求めることは不可ということです。また、ファミリーサポートや家事援助等のサービスと一体的に送迎が行われることも可能です。訪問型サービスB（住民主体によるサービス）と一体的に送迎を行うことも可能ということになります。その他、運転できなくなった人の代わりに運転することも違反となりません。

住民などが独自に運行して外出支援をしている事例を紹介します。

富田林市の不動ヶ岡町という人口約600人の町があります。高齢化率は46.2%（2019年3月時点）なので、300人弱が高齢者ということになります。6年程前に、移動に関する課題が挙がり、移動に関する住民アンケートを実施することになりました。アンケート内容はかなり実態に即したものであり、「今すぐに送迎を希望する」と回答した人は約10名いました。また、「5年後に送迎を希望する」と回答した人は約30人いました。現在、実際に移動支援を利用している住民は26～28人であるため、ほぼほぼアンケート通りの結果になっていると言えます。運営方法については、町内の資源や古紙の回収費用を充てたり、簡易な生活支援（電球交換やゴミ出し）に送迎を一体化させて費用を徴収したりしています。行政の支援は受けず、自前で運営しています。最近では担い手が高齢化してきているため、今後の継続性が課題となっています。

同じく住民などが独自に運行して外出支援をしている事例として、横浜市旭区の取組があります。ここも高齢化率が高く、坂道の多い地域です。広い範囲の取組ではなく、課題のあるピンポイントな範囲での取組です。この取組から見えてくることとして、全体論で考えるのではなく、地域の人はどうしたいのかを考えなくてはなりません。地域の中で数人が声を上げたことから取組が始まり、その後成功しているという事例をよく見かけます。多数から始めるよりも、少数からつくり上げていく方がより実情を反映させやすいと思われます。

次に、市町村の車（保険付・ガソリン付）を住民が運行している広島県福山市の事例です。市が車をリースしている事例です。このような取組はインターネットで検索すると色々と出てきます。

次は、社会福祉法人の責務となった「地域における公益的な取組」です。吹田市でも考えられる方法の一つかと思います。厚生労働省の発出による社会福祉法人制度の改革の中に、「地域における公益的な取組を実施する責務」ということが挙げられました。社会福祉法人が地域貢献をすることが求められているのですが、この動きが全国的に広まっています。例えば、日中の数時間の空き時間を利用した送迎支援や車両の貸出があ

ります。吹田市内でも社会福祉法人に声を掛ければ手を挙げるところがあるかもしれません。同様の取組が新潟県燕市や東京都町田市で行われています。この写真のように、移動中の車の中での時間を楽しんでいる方も多いです。神奈川県秦野市は2018年からモデル事業として取り組んでおり、今も社会福祉法人の協力の下で移動支援がなされています。

おさらいすると、総合事業の中では、訪問型サービスB（住民主体によるサービス）に準じて訪問型サービスD（移動支援）を構築することができます。訪問型サービスD（移動支援）の実施方法についてはケース1、2を参考にしてください。具体的な取組としては大分県国東市の取組があります。当初は竹田津地域だけでしたが、ノウハウが蓄積されていくと、徐々に他地域にも広がりを見せました。

全国移動サービスネットワークで把握している総合事業での移動支援に関する事例は記載のとおりですが、これらは一握りです。また、これら以外にもボランティア活動も含めると、その数は数百にも上ると思われます。数人だけで取り組んでいる事例もあります。

岡山県が推奨し、吉備中央町などで取り組まれている方法として、運転手と付添者の2名体制で移動支援を行うというものがあります。往路と復路で運転手と付添者が役割を交代します。これまでお話してきたように、運転手が対価を受け取ることは不可ですが、付添者が受け取ることは可能です。運転手と付添者が入れ替わることにより、両者とも付添者として対価を受け取ることができます。その他、車への乗降時や車から目的地までの付添のお手伝いをするなどで対価を得る方法もあります。乗車時と明確に線引きをすることで対価を得ることが可能になるのです。

実際に地域で移動支援の出張講座をする際によく質問されるのが事故についてです。集まった人たちに免許証の色を聞くと、15人いれば12人くらいはゴールドです。事故は誰しも起こす可能性があります、少なくともその場の8割は事故を起こしたことがないゴールド免許なわけです。安全運転講習を受けて、必要な保険を掛けておけば、必要以上に心配することはありません。心配することは大事ですが、不必要に心配しては何もできません。例えば15人に安全運転講習をすれば、最終的に残るのは5人ほどです。5人もいれば、まずはそこから始めて、そこに新たな人を加えていけばいいのです。最初から人を揃えて大々的にしようと思わず、アンケートを細かくとって本当に必要な人から支援していけばいいのです。アンケートがまずは絶対に必要な入口です。出張講座を行っていますので、地域で移動支援を考えるならば、勉強会や安全運転講習も含めて最低3時間は受けてもらいたいです。講座を受けることで、他人様を載せて移送するという価値観を学んで欲しいと思います。

高齢者が担い手になることも期待されている昨今で、運転手だけでなく、付添者やボランティアでも構わないので、何かしらの役割を持ってもらうことで閉じこもりを予防することができます。2025年を迎えるにあたって、地域で移動に困っている人に対し

で何とかできないかと我々も考えています。出張講座の依頼があれば連絡してください。今日はありがとうございました。

#### 【その他（１）地域元気アップ講座について】

委員長職務代理者：

（資料４の説明）

#### 【その他（２）すいたの年輪ネット（平成 30 年度～令和元年度）の振り返り】

委員長職務代理者：

（資料５の説明）

委員長：

この協議会が立ち上がった当初は、事業をどのようにつくり上げていこうか、というところからスタートしました。しかし、社会福祉協議会が第 1 層の生活支援コーディネーターを担っているという意義、つまり、コミュニティワークをする中で地域住民の方々の必要とすることを、少し遠回りするかもしれないが、十分にグループワーク等を通して市域の話し合いをしたり、各地域での話し合いをボトムアップさせてきたりすることで、助け愛隊が生まれました。また、高齢者生活サポートリストは地域の集いの場を可視化することができました。これから取り組んでいく外出の支援は、買い物に苦勞している方々をどうしていこうかと考えたときに、具体的なノウハウがないと協議ができないということから、今回の勉強会に至りました。このように、委員の皆さんの意見からこの協議会がひとつひとつのかたちとなっており、次年度への広がりになっていくのではないかと思います。委員の皆さんの参画がなければこの協議会は進んでいかなかったと思っています。

#### 【その他（３）事務連絡】

事務局：

（別冊資料の説明）

この冊子は、平成 27 年度の吹田市高齢者生活支援体制整備協議会準備会、そして、平成 28 年度から今日に至るまでの吹田市高齢者生活支援体制整備協議会（平成 30 年度には愛称を「すいたの年輪ネット」と決定）が果たしてきた役割や実績についてまとめたものです。地域では様々な取組が散発的に生まれておりますが、その全てを網羅することは適いませので、この冊子においてはすいたの年輪ネットに関わったものを主に掲載しております。市民の方に見ていただいた時に、この生活支援体制整備事業をなぜ国はつくったのか、そして、吹田市ではどのように進めていこうとしているのか、今どこまで協議がなされているのか、を理解していただけるように作成しております。よっ



て、広く市民の方々にお伝えしていきたいと考えております。まだ案の段階ですので、御意見等ございましたら、いつでもお寄せください。

**委員長：**

行政がこういった形で市民に発信することはとても大切だと思います。この冊子は市民向けだとは思いますが、ぜひとも行政の他部署や社会福祉法人等にも配布してほしいと思います。勉強会の中でもありましたが、社会福祉法人においては公益事業を行うことが努力義務として国から発出されましたので、見ていただく価値があるかと思います。前回もお伝えしましたが、鹿児島県鹿屋市の取組で、高齢者施設が空いている時間に施設の車を出し、地域の買い物に行くことができない方の送迎をするというものがあります。送迎車の中ではサロンのような過ごし方ができるようになっているため、取組の名称をドライブサロンと言います。行政と社会福祉協議会と高齢者施設が連携してできあがった取組です。今回作成された冊子を広く社会福祉法人等にも読んでいただくことで、このような取組に繋がればいいなと思いました。

本日の案件は全て終了しました。今回をもって、現在の委員でのすいたの年輪ネットは最後となります。委員の皆様から一言ずつ、何でも構いませんのでお願いできますでしょうか。

**B委員：**

今日の勉強会の内容はナルクで実施している運転ボランティアと同様の内容でした。ナルクでは1キロメートルあたり20円で開始し、現在は30円で実施しています。また、1時間あたり500円でも実施しています。今日のお話を聞いて、ますます自分たちのやっていることに自信が持てました。自分自身で考えると、すいたの年輪ネットに参加するようになって、吹田市や社会福祉協議会の考えていることを直接聞くことができたということが良かったと思います。老人会で考えると、ニーズを拾い上げるために、これからはもっと地域で緻密に個々の方々と関わっていきたいと思います。

**C委員：**

これまでラコルタを知らなかった人が、地域元気アップ講座を通して個人的に来られるようになりました。こういう機会があれば団体の存在を知ってもらえます。1人の方がたくさんボランティアをしていることもありますが、その1つ目をどうするのが大切だと思いました。

**D委員：**

吹田市高齢クラブ連合会には現在197の単一クラブに計12,400人の会員がいます。今年度の重点推進項目の一つとして、地域社会への貢献を掲げています。全会員のうち、

実際に活動している会員は数千人ほどです。つまり、過半数はどうされているのか分からないという状況です。よって、集いの場リストを各地区に確実に回覧して、地域での取組を知ってもらうことを目標にしていきたいと思います。

#### E 委員：

普段は介護認定を持っている方の支援をしています。アクティブシニアや地域の繋がりというものをもっと意識して、介護予防に向けて支援していけたらいいなと思います。すいたの年輪ネットの取組が広がっていけば、介護予防の効果も大きくなっていくのではないかと思いますので、これからのすいたの年輪ネットにも期待したいと思います。

#### F 委員：

助け愛隊の活動に期待しています。在宅介護においては、介護人材が不足しています。日常生活における単発の困りごと（※）を助け愛隊で対応してもらえることにより、身体介護のような専門的なところに介護人材を充てることができます。また、助け愛隊は事前に生活支援コーディネーターが依頼人の状況について全件確認されているため、背景にある生活課題の掘り起こしもできるということが意義のある活動だと思います。

（※）季節家電の出し入れ、大型ゴミの搬出、電球交換、草抜き等の簡単な庭掃除のみ

#### I 委員：

高齢者の課題を考える中で、ブロックや地域単位を中心に考えがちですが、すいたの年輪ネットでは市内全体の話をしているため、改めて地域というものを見直すきっかけになっています。また、すいたの年輪ネットでは高齢者のことについて協議をしています。それは高齢者だけではなく、全ての年齢層の支援が必要な人への課題の抽出を考え直す機会にもなると思います。これからも CSW として出席し、他の CSW とも情報共有していきたいです。

#### J 委員：

地域ケア会議でも挙がっている課題をすいたの年輪ネットでも共有できたことが良かったと思います。話し合っとうまれたものが、地域に合った仕組で広がっていけばいいと思います。自分自身、地域元気アップ講座や高齢者生活サポートリストに関わることができて、色々なことを知ることができました。地域包括支援センターとして仕事をする中で活用することもできました。施設内でも伝えていきたいと思います。

#### G 委員：

色々な議論ができたと思いますし、こういった議論がされているということを知ることができたことも良かったと思います。吹田には優良な民間企業や万博公園等、いいと

ころがたくさんあります。それらを活用していくことができればと思います。

**H委員：**

地域の方に対して、3つの「きょう」を見つけてもらえるためのお手伝いをしていきたいと思います。すいたの年輪ネットでうまれた取組がこれから広がりつつあるところで任期が終わってしまうことが心残りです。

**K委員：**

行政として公平性を保つためにオール吹田でものごとを考えがちですが、すいたの年輪ネットに参加して、色々な立場からの意見や地域に密着したお声を聞くことができ、非常に勉強になりました。

**A委員：**

今まで高齢者と関わる機会が少なかったので勉強になりました。地域で助け合うことが大切ということ強く感じましたので、自社の取組においても活かしていきたいと思いました。

**委員長：**

委員の皆様ありがとうございました。すいたの年輪ネットが意義あるものと言われるのは、第1層生活支援コーディネーターである新宅さんのご活躍も大きいかと思います。新宅さんからも一言お願いします。

**委員長職務代理者：**

平成30年度から第1層生活支援コーディネーターとして参加しています。平成30年の6月19日が自分にとって第1回目の協議会の予定でした。しかし、6月18日に大阪北部地震が発生し、中止となってしまいました。色々と考えていた予定や計画を再考せざるを得なくなりましたが、委員の皆さんとワンチームとなって、色々なことを考えることができました。自分はコーディネーターであるため、皆さんの意見がなければコーディネートができません。皆さんが活発に議論してくださり、我が事として考えていただいたことが、コーディネートに繋がったのかなと思います。色々な取組が出てきましたが、これらは皆さんの意見があったからだと思っています。すいたの年輪ネットの場は有意義なものだと感じています。これからも各地域のこと、そして、オール吹田のことを皆さんと話し合っていければと思います。2年間ありがとうございました。

**委員長：**

ありがとうございました。今年度はこれにて終わりたいと思います。最後に事務局か

らお願いします。

**事務局：**

本日はどうもありがとうございました。また、2年間本当にありがとうございました。

皆さんから頂いた成果の賜物を次の2年間に活かしていきたいと思います。高齢福祉室では元気で長生きしていただく介護予防の取組や地域ケア会議等、様々な取組を行っております。そういった取組と連動させながら、この協議会を発展させていけるように、事務局として力を入れていきたいと思います。ありがとうございました。