
障がい児・者の通学通勤支援プロジェクト報告書 [1]

障がい児の通学支援に
移動支援事業等の制度を活用するために



2022年12月

NPO法人 全国移動サービスネットワーク

目次

はじめに.....	2
【1】調査の背景.....	4
【2】調査の概要.....	7
【3】障害者総合支援法に基づく移動支援事業.....	8
1. 障がい児・者の通学通勤に関するアンケート調査の実施.....	8
2. アンケート調査の結果.....	9
3. 市町村または実施団体への聞き取り調査.....	11
4. 「移動支援事業+福祉有償運送」を通学に活用できる事例.....	12
(1) 山形県東置賜郡川西町.....	12
(2) 山形県長井市.....	14
(3) 神奈川県横浜市.....	17
(4) 神奈川県川崎市.....	19
(5) 愛知県豊明市.....	21
(6) 熊本県天草市ほか.....	23
(参考) 埼玉県による「障害者生活サポート事業」.....	26
【4】医療的ケア児支援法に基づく通学支援.....	28
(1) 大阪府における「医療的ケア通学支援事業」.....	30
(2) 神奈川県および横浜市における医療的ケア児の通学支援.....	32
【5】総括と今後に向けた期待.....	35

はじめに

障がい児の通学支援においては、スクールバスのエリアから外れている、高校生になったので自力通学に移行、などの理由により、一人で登下校が難しい児童生徒は、ご家族が日常的に送迎を担っています。障害者総合支援法に基づく地域生活支援事業の一つである「移動支援事業」においても、通学や通所目的の利用を認めていない自治体が多く、毎日の通学の送迎は、ご家族の大きな負担となっています。

福祉有償運送団体が通学を支援しているケースも多くありますが、全額自費負担となるため、ご家庭にとっては大きな障壁となり、誰もが気軽に利用できる仕組みにはなっていません。タクシーを福祉有償運送団体にも使えるようになった自治体もありますが、それすら認められていない自治体も数多くあります。とはいえ、自治体によっては、通学支援を実施する福祉有償運送団体への補助制度や、地域生活支援事業の中で通学支援が認められている自治体があることもわかってきました。

一方、福祉有償運送については、年々ニーズが高まっているにも関わらず、志高く長く続けてきたメンバーの高齢化や、採算性の低さから、止む無く撤退する団体も増えてきており、国土交通省のデータによると、ここ数年は団体数・車両数共に減少しています。何も手を打たなければ衰退することは明らかであり、これからは自治体とも連携した、福祉有償運送の柱となるような新たな取り組みが必要だと感じています。

そこで 2019 年度の総会において、福祉有償運送と、移動支援事業等の制度を組み合わせ、障がい児・者の通学・通勤を支援している自治体の事例や、自治体独自の制度の運用で支援が行われている事例を情報収集し発信するための調査研究プロジェクトの発足を方針化しました。このプロジェクトでは、市町村による通学や通所通勤の制度について調査することとし、全国の理事や会員団体、自治体の協力のもとアンケート調査を実施しました。

通勤支援は、国制度の動きも含めて幅広く検討していく必要があることから、2020 年度にはアンケート調査の回答の中から、通学支援を実施している先駆的な事例を絞り込み、さらに詳細を把握するため自治体や実施団体への電話によるヒアリングを実施し、この度、ようやく報告書を作成することができました。

今後は、この調査結果について関係各所への情報発信を進め、すでに取り組まれている好事例が、他の自治体にも波及することで、障がい児・者の通学通勤支援が広がり、福祉有償運送団体も持続可能な事業で元気になることを期待したいと思います。

今回の調査事業では盛り込まれていませんが、2021 年 6 月に「医療的ケア児支援法」が成立したことを受け、医療的ケア児の通学支援への大きな動きが作られようとしています。従前から通学支援事業を実施していた東京・大阪に続き、横浜市では福祉有償運送団体が送迎業務を受託している事例があり、神奈川県でも、タクシーや福祉有償運送団体が医療的ケア児送迎を

担う事業が始まりました。他の自治体でも始まっているかもしれません。

福祉車両を保有し、利用者の生活に寄り添った支援や介助で、高齢者や障がい児・者の外出支援を長く続けてきた福祉有償運送だからこそ、支援できることを内外にアピールしていけたらと思います。

NPO 法人 全国移動サービスネットワーク
(障がい児・者の通学通勤支援プロジェクト)

【1】調査の背景

- ・障がいの状況などからスクールバスに乗れない、スクールバスの送迎ルートから外れている、高校生になったので自力通学に移行、などの理由により、一人で登下校が難しい児童生徒の通学送迎は、家族が担っており、大きな負担となっている。
- ・障がい児の通学支援においては、地域生活支援事業の一つである「移動支援事業」での通学や通所を認めていない自治体が多い。
- ・就学奨励費があっても、利用できるサービスがない。タクシー代に充当する想定ではない地域もある。
- ・障害者総合支援法に基づく個別給付は通学や通勤には利用が認められていない。
- ・市町村事業である障害者地域生活支援事業のメニューの一つである「移動支援事業」は、条件付きで通学に利用できる地域が増えている。
- ・通勤支援も、国の動向に変化が見られ、自治体においても変化が期待できる
- ・通学や通勤の支援を条件付きで認める自治体では、以下のようなケースが散見されるが、実態として通学や通勤に利用できている自治体は一部にとどまるのではないかと。

■通学利用を認める場合の条件（典型例）

1. 親の入院や出産、負傷により送迎することができない
2. 親が疾病により在宅療養中で、医師から運転を止められている
3. 社会的に親が参加することがやむを得ないと認められる事情がある
(例：冠婚葬祭、兄弟の学校行事など)
4. 親以外の家族で運転免許証をもつ者がいない
5. 虐待の疑いがあるなどの継続的に通学の支援が必要なケース

■通勤利用を認める場合の条件（典型例）

1. 主たる介護者の入院、疾病、負傷により送迎することができない
2. 主たる介護者が疾病により在宅療養中であるが、医師から運転を止められている
3. 社会的に主たる介護者が参加することがやむを得ないと認められる事情がある
(例：冠婚葬祭、地域行事への出席など)
4. 主たる介護者以外の家族で運転免許証をもつ者がいない
5. 通勤ルートを覚えるための、一時的な利用

福祉分野

～ 教育施策としての「通学支援」との「適切な役割分担としての福祉サービス、として提供するもの～

障害者総合支援法（市町村が実施主体のサービス）

移動を伴う 障がい福祉サービス

居宅介護（通院等介助）
重度訪問介護
同行援護
行動援護

【制限する根拠】*1

「通年かつ長期にわたる外出」を除外
→ 国は「毎日の通学」と「通う頻度が高い習い事」
を想定している

市町村地域生活支援事業

移動支援事業

★サービス単価、委託・指定の要件は、
市町村が個別に決めることができる。

※指定障がい福祉サービス事業所に委託しているケースがほとんど。指定事業所になるには、①管理者・サービス提供責任者の配置、②常勤換算で2.5人以上のヘルパー有資格者の配置を求められる（市町村指定の場合もほぼ同じ）。

原則としては、通学には利用できない

地域の社会資源の状況、利用を希望する障がいのある児童生徒の置かれている環境、保護者等の支援する者の状況等を勘案して、市町村が例外的に認めている。

提供事業所として、市町村から委託・指定を受ける必要がある※

通学には利用できない

※ただし、同行援護についてのみ視覚障がいのある児童・生徒が、単独歩行で通学するための訓練をヘルパーと行う場合には支給されることがある。



例外的に通学に利用できる

- 保護者等の病気や入院（出産を含む）、社会生活上出席しなければならない行事（他の兄弟の学校行事など）、交代制勤務による急な勤務変更への対応など、回数や期間を限定して利用を認めているケース。
- 障がい福祉サービスの指定事業所が少なく、委託先を福祉有償運送団体にまで拡大して実施しているケース。
- 医療的ケアを必要とする児童・生徒の通学支援に特化したメニューを設定し、一般的な移動支援とは異なる単価（可算を含む）で実施しているケース。

教育分野

学校設置者*2が実施する通学支援

スクールバスの運行

一般的には、決められた停留所で乗車、支援員の添乗あり。車内で騒がない、他害行為がないなどが条件になっている場合が多い。

【医療的ケア児の利用】

専用車両を利用したスクールバスの運行で、看護師・准看護師の添乗ありのケースが多い。
児童・生徒の障がいの程度、発達段階、必要な医療的ケアの内容などを勘案し、学校設置者で利用の可否を判断。乗車条件・規則がある場合もある。

- 開校日のみの運行で、年間を通じて利用可能
- 費用は国からの地方交付税措置で対応



特別支援教育就学奨励費

「通学または帰省に必要な交通費」の補助

自力通学にかかる費用（電車・バスなどの公共交通機関の運賃・料金、自家用車のガソリン代）に対する補助

- 学校設置者が地域の交通事情や、児童・生徒の発達段階、障がい特性に応じて、福祉タクシーや福祉有償運送団体の車両を利用しても、安全に通学・帰省できると判断した場合には、運賃・輸送の対価に対する支払いも認めている。



独自の補助・委託等

学校設置者による 通学手段への補助や委託、人員配置

- 学校設置者が通学手段を確保するため、福祉タクシー・福祉有償運送団体に通学のための送迎を委託している（遠距離通学対策として）。
- 保護者が準備した福祉タクシー・福祉有償運送団体の利用にかかる費用の一部を、特別支援教育就学奨励費とは別に、実施団体等に支払う。
- 公共交通機関を利用しての自力通学を可能にするための指導員の学校への配置など

注釈：*1 「通年かつ長期にわたる外出を除く」とは、『障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律に基づく指定障害福祉サービス及び基準該当障害福祉サービスに要する費用の額の算定に関する基準（平成18年9月29日厚生労働省告示第623号）の「第2 重度訪問介護 イ」に記載されている。*2 「学校設置者」とは、都道府県・市町村教育委員会、学校教育法に規定する教育機関を設置・運営する学校法人等である。

障がいのある児童・生徒の特別支援学校への通学を考える

○特別支援学校の在学者数 (下段の数字は、医療的ケア児の人数)

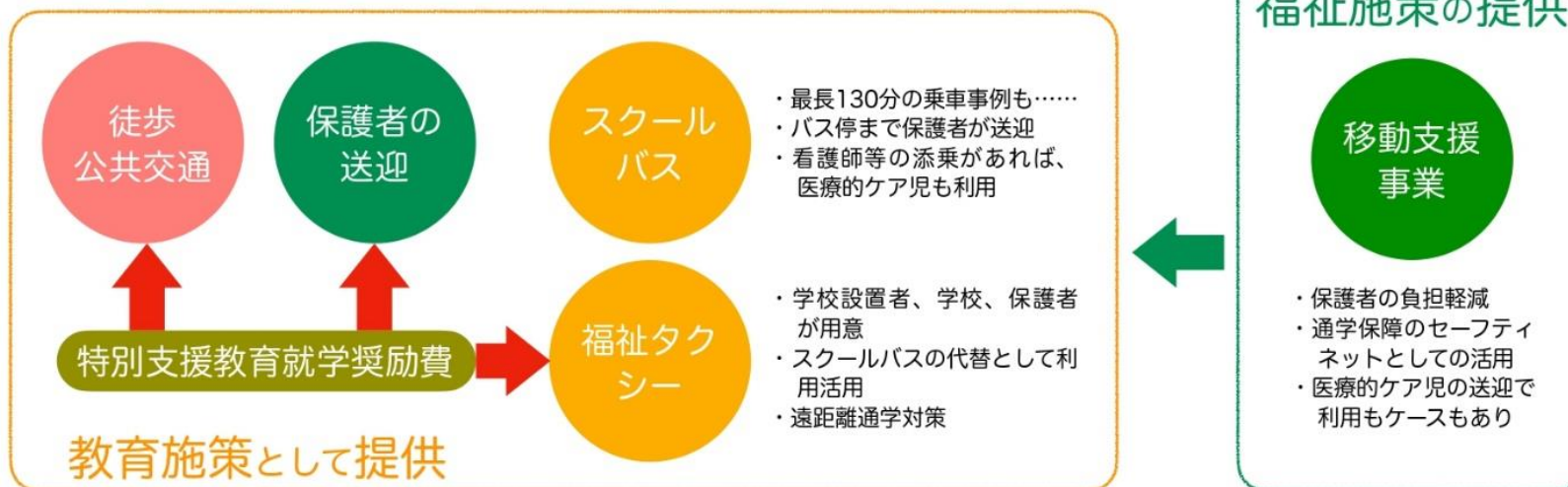
(単位：人)

	幼稚部	小学部	中学部	高等部	合計
通 学	1,438	43,228	29,620	67,325	141,611
	(44)	(3,135)	(1,505)	(1,555)	(6,239)

出典：令和元年度「学校基本調査」、同年度「学校における医療的ケアに関する実態調査」（文部科学省）より作成。

特別支援学校の在学者144,434人のうち、98%の児童・生徒が通学しています。

児童・生徒の自立と社会参加を目標に、自力で通学する力を付けることを前提として……



【2】調査の概要

<調査の目的>

・障害者総合支援法に基づく個別給付は、通学や通勤には利用が認められておらず、地域生活支援事業の「移動支援事業」は市町村によって運用に大きなばらつきがある。先行する調査などから、条件付きで特例的に通学を認める市町村がだいぶ増えてきたことが分かっているが、実態としてどのくらい通学や通勤に利用できているかは不明である。

・また、制度上は、指定障害福祉サービス事業所が福祉有償運送の登録（または4条ぶら下がり許可）を受ければ、車両を使った移動・外出の支援ができることとされているが、該当する事業所がなかったり、スタッフ不足等で利用できるサービスがない地域も少なくない。一方で、福祉有償運送の登録を受けていれば、指定障害福祉サービス事業所でなくても移動支援事業の委託を受け、日常的に通学支援を行っている市町村が出てきている。供給不足については、このような対応が効果的と考えられる。

・これらを踏まえ、移動支援事業において、①通学・通勤の利用を認めている市町村で、②福祉有償運送（または4条ぶら下がり許可）による送迎が認められている市町村を把握することを目的として、「障がい児・者の通学通勤に関するアンケート調査」を行うこととした。

・その後、①②を満たす市町村について、電話による聞き取りを行い、③実際に利用できている人の有無や、④要綱等で明記されているかどうか他の地域で実施する際に役立つ情報を把握し、発信していくこととした。

<調査の内容と進め方>

■プロジェクトチームの設置

↓

■障がい児・者の通学通勤に関するアンケート調査

↓

■電話ヒアリング調査

↓

■好事例の選定

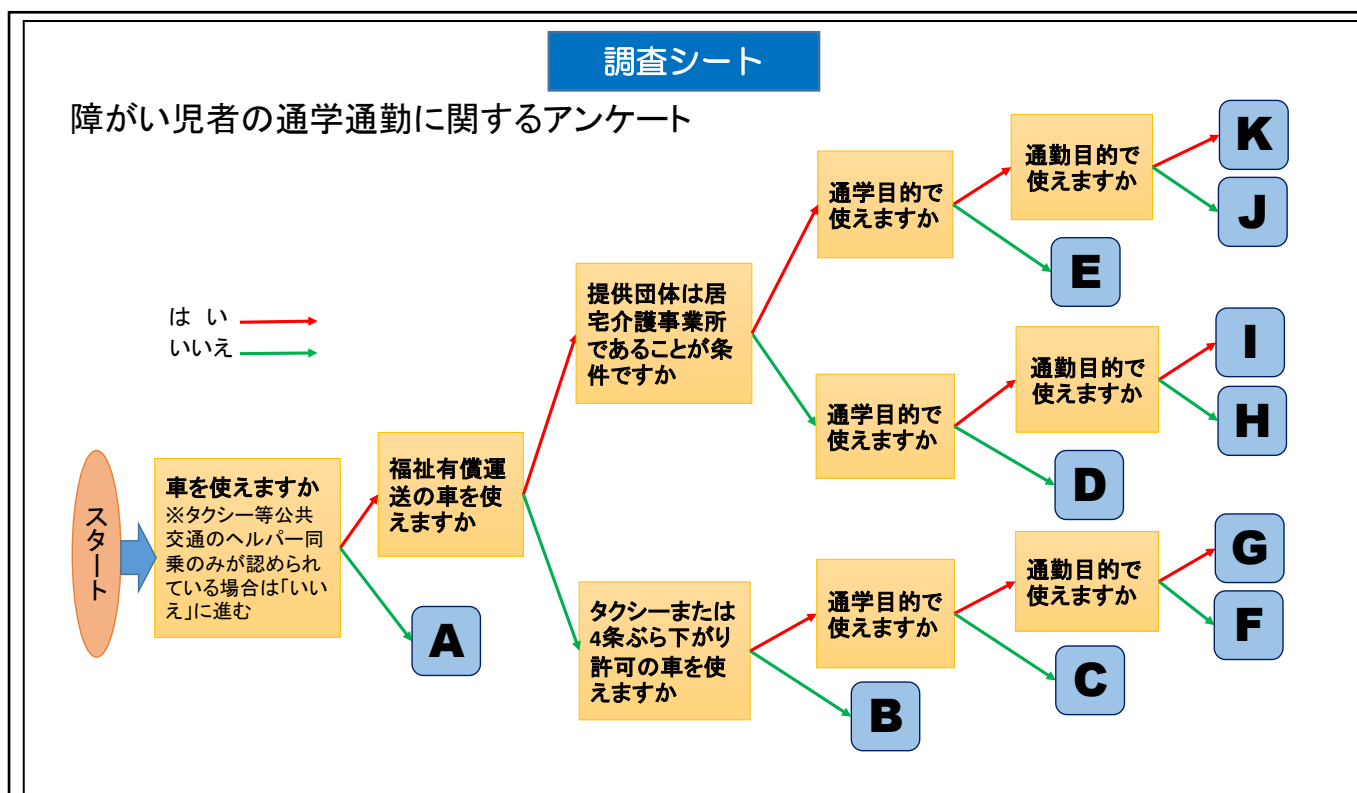
↓

■報告書の作成

【3】 障害者総合支援法に基づく移動支援事業

1. 障がい児・者の通学通勤に関するアンケート調査の実施

- 実施時期:2021年1月15日～2月28日
- 配布先:全国移動ネットの会員およびメールマガジンに登録している市町村高齢福祉担当
- 手 法:メールマガジンによりアンケート用紙を配布しメール添付でご回答いただいた
- 回答者:会員団体または市町村障がい福祉担当(高齢福祉担当からの転送による)
- 内 容:障害者地域生活支援事業の移動支援事業について、下記のシートに従ってA～Kのいずれかを選び、条件が付されているか、実施例が存在しているかを記述式で尋ねた。



A～Jの見方

- A: 車両の使用が認められていない
- B: 車両は使えるが、福祉有償運送もタクシーも使用できない
- C: タクシーやぶら下がり許可を利用可(通学は不可)
- D: 福祉有償運送(指定障害福祉サービス事業所でない)を利用可(通学は不可)
- E: 福祉有償運送かつ指定障害福祉サービス事業所であれば利用可(通学は不可)
- F: タクシーやぶら下がり許可を利用可で、通学が可能
- G: タクシーやぶら下がり許可を利用可で、通学および通勤が可能
- H: 福祉有償運送(指定障害福祉サービス事業所でない)を利用可で、通学が可能
- I: 福祉有償運送(指定障害福祉サービス事業所でない)を利用可で、通学および通勤が可能
- J: 福祉有償運送かつ指定障害福祉サービス事業所で、通学が可能
- K: 福祉有償運送かつ指定障害福祉サービス事業所で、通学および通勤が可能

2. アンケート調査の結果

<回答数>

20 都道府県の 57 市町村

都道府県名	市町村数	都道府県名	市町村数	都道府県名	市町村数
青森県	1	東京都	3	大阪府	5
山形県	5	神奈川県	5	島根県	1
茨城県	2	長野県	2	広島県	2
栃木県	2	富山県	1	愛媛県	7
群馬県	1	岐阜県	3	福岡県	3
埼玉県	6	静岡県	1	熊本県	5
千葉県	1	愛知県	1		

<通学または通勤目的で、車両の使用が認められている市町村数(F~Kの回答)>

- F:福祉有償運送の車両は使用できないが、タクシー又は4条ぶら下がり許可車両であれば通学が可能(3)
- G:福祉有償運送の車両は使用できないが、タクシー又は4条ぶら下がり許可車両であれば通学と通勤が可能(1)
- H:障害福祉サービスの指定事業所でない福祉有償運送の車両を使用して、通学が可能(5)
- I :障害福祉サービスの指定事業者でない福祉有償運送の車両を使用して、通学及び通勤が可能(3:IorD=2、HorI=1)
- J :障害福祉サービスの指定事業者であれば、福祉有償運送の車両を使用して、通学は可能(6:J=3、EorJ=3)
- K:障害福祉サービスの指定事業者であれば、福祉有償運送の車両を使用して通学及び通勤が可能(4:K=3、KorE=1)

※「or」のついた回答は、原則として認めていないが、やむを得ない事情があれば個別に判断し認められる可能性があるとする記述回答のあったもの

※ただし、いずれも運転中は原則として報酬を請求する時間としてカウントできない

<特例的な取り扱いに関する回答状況(記述式)>

「原則通学・通勤での利用は認められないが、やむを得ない事情があればケースに応じて認める可能性がある」という回答が6だった。その中には、要綱等に記載されていると答えた市町村と、要綱等に記載がなくても認めていると回答した市町村があった。さらに、要綱があっても、実際に認めたケースがないという回答もあった。「やむを得ない事情」としては、「親の入院や出産、負傷、疾病により送迎ができない場合」が最も多かった。

<通学目的で、福祉有償運送の車両の使用が認められている市町村と特長>

- ・回答のうち、移動支援事業を通学目的で利用することを認めており、かつ、福祉有償運送の車両を使用することを想定した制度を持っている(要綱等に明記している)市町村は以下のとおり。斜体は、回答のあった市町村の周辺で、同様の制度を持っていると確認できた市町村。

	都道府県	市町村	特長
1	山形県	南陽市、 <i>長井市</i> 、白鷹町、 <i>川西町</i> 、飯豊町、 <i>小国町</i> 、 <i>高島町</i> 、 <i>天童市</i> 、 <i>山形市</i>	置賜地域の2市5町がほぼ共通(米沢市除く)。天童市、山形市は既に福祉有償運送で通学している児童がいるのでタクシーだけでなく福祉有償運送も枠に入れている。
2	栃木県	日光市	医療的ケア児のみ、通学可能と要綱に明記
3	神奈川県	川崎市	指定の基準に緩和あり、通学支援を要綱で明記、利用条件(制約)が少ない
4	神奈川県	横浜市	指定の基準に緩和なし、通学支援を要綱で明記、利用条件(制約)が少ない
5	愛知県	豊明市	福祉有償運送の運営協議会で共有化、医療的ケア児のみ利用が認められた。移動中も算定可
6	熊本県	天草市、上天草市、苓北町	福祉有償運送の運営協議会で共有化、通学支援を要綱で明記、利用条件(制約)が少ない

※回答のうち、移動支援事業ではなく、市町村単独事業で通学・通勤を支援していると答えた市町村は次のとおり(前頁「F～K の回答」からは除外済み)。安芸太田町と東温市は、移動支援事業の通学利用は特例的で利用が難しい反面、別に市町村単独事業があり、車両の使用を可能としている。ただし、現在は利用実績がない。埼玉県内のほとんどの市町村で実施されている「障害者生活サポート事業」は、自治体単独事業ではあるが、利用目的を問わず、車両を使うことが認められているため、移動支援事業よりも活用しやすい面がある。

埼玉県	埼玉県内(6市町村)	県および市町村単独事業「障害者生活サポート事業」、基準緩和あり、利用目的を問わない
広島県	安芸太田町	タクシー運賃補助(市町村単独事業「安芸太田町重度・重複障がい児特別支援学校高等部登下校支援事業実施要綱」)
愛媛県	東温市	幹線までのタクシー送迎(市町村単独事業)

※ガイドライン等で、保護者の就労による利用を可能と明記している例としては、札幌市が知られているが、アンケート回答が得られず、市への問合せでも利用の実態がわからなかった。

札幌市「移動支援ガイドライン」に基づいて運用しており、保護者が就労していて通学の送迎ができない場合は、相談があれば移動支援事業を利用することができる。福祉有償運送の登録を受ければ、車両を使うことも可能(障がい福祉課)。市内の移動支援事業の実施事業所は、395 か所、福祉有償運送団体は98(2021年4月時点)。

3. 市町村または実施団体への聞き取り調査

<聞き取り調査にあたって>

前頁のアンケート調査の回答市町村の中から、活用可能性が高い事例として、以下の4点に着目し、聞き取り先を選定した。「利用の実態がない」、「利用実態が分からない」、「医療的ケア児のみに限定している」場合は、活用可能性を判断しにくいいため除外。また、自治体単独事業は、他の市町村での展開が難しいため除外した。

●聞き取り調査を行う市町村の選定で重視した点●

1. 通学目的で移動支援事業が使えることを、特例でなく、要綱等に明記している
2. 指定障害福祉サービス事業所でもなくとも移動支援事業の適用を受けられる（基準緩和）
3. 車両（特に福祉有償運送）を想定した制度設計がされている
4. 実施例があり、利用者に喜ばれている

<聞き取り調査の概要>

- 実施時期:2021年7月～2022年2月
- 対象:下表の市町村の担当課または移動支援事業の実施団体
- 手法:聞き取り項目シートを作成し、電話やメール添付でプロジェクトメンバーが、聞き取りを行った。シートの作成は、プロジェクトメンバーが担当。

都道府県	市町村
山形県	南陽市、長井市、川西町、白鷹町、小国町、高島町、飯豊町、天童市、山形市
神奈川県	横浜市
神奈川県	川崎市
愛知県	豊明市
熊本県	天草市、上天草市、苓北町
参考として、埼玉県による「障害者生活サポート事業」	

4. 「移動支援事業＋福祉有償運送」を通学に活用できる事例

(1) 山形県東置賜郡川西町

実現の経緯	平成 18 年 10 月 1 日に「川西町障害者地域生活支援事業実施規則」は定められている。当時の担当者は既に福祉介護課を離れており(退職)不明。何故、川西町と南陽市で同一の規則を策定したのかどちらが先行したのか、相談して同時かなどは不明。
制度の内容(規定されている内容)	
事業名、要綱名	川西町障害者地域生活支援事業実施規則
制度ができた or 制度運用が見直された年	平成 18 年 10 月 1 日
利用できる目的地	通学先は米沢市、長井市の特別支援学校
利用できる条件・理由	個別支援型、グループ支援型のほかに、「通所、通学支援」として、福祉作業所への通所や養護学校等の通学のための支援を行う場合は利用が認められる
利用回数の上限	通学利用回数の制限なし
サービス単価、利用者負担	① 個別支援を行う場合 150 単位/回 ② グループ支援を行う場合 120 単位/回 原則、利用者は 1 割負担
実施できる事業所の基準	指定障害福祉サービス事業者、または福祉有償運行許可事業者であること
実際にサービス提供している団体の数	町内の福祉有償運送事業者は 1 団体のみ、川西町民の障がい児通学支援の希望者は同団体が実施
移動支援事業の年間予算	令和2年度の年間利用実績見込み約2,749千円(内2,320千円が通学) 令和3年度の年間利用見込み予算約3,597千円(内2,074千円が通学)
資料等	川西町障がい者地域生活支援事業実施規則 https://www.town.kawanishi.yamagata.jp/reiki_int/reiki_honbun/c430RG00000461.html 川西町障がい者福祉ガイドブック(p19) https://www.town.kawanishi.yamagata.jp/kenko/fukushi/2020fukshiguidebook.pdf
1 事業所分の事例紹介	
法人名&事業所名	NPO 法人 はーとサービス川西
事業所の実施事業内容	福祉有償運送、許可・登録不要の運送 山間部・散居地域の過疎地有償運送事業者としてスタートした団体であったが、現在は町内唯一の福祉有償運送事業者として、障がい児・者の通学通所支援を中心に行っており(障がい者の移動支援事業)、その収入で確保した運転者(約 10 名)が、通学通所

	支援の合間に、買い物や通院に困っている高齢者の送迎活動が無償運送(許可・登録不要の運送)の形態で実施している。
通学に利用している人数(年間)と対象者の特徴	年間利用実人数13人(内8人が通学) 年間の利用時間2,197時間(内1,987時間が通学)
目的地の数と利用者宅からの距離	約 10km
複数乗車の有無	複数乗車していることが多い
通学送迎に至る経緯等	福祉有償運送(2007年～現在)は福祉有償運送については高畠町の「NPO かたくりの会」からの斡旋で知的障害者コロニー(山形県総合コロニー希望が丘)から就労施設までの定期運送を始めたことがきっかけで、教育委員会や社会福祉協議会などからも紹介を受けている。川西町及び近隣地域の養護学校にはスクールバスがなかったため、各行政との移動支援事業委託契約を通学にも適用できた。知的障がい者を中心に 32名→68名と大幅に増えている。



(2) 山形県長井市

実現の経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行がない地域 ・通学距離が 30 kmとなる県立米沢養護学校への通学を支援するため、タクシー事業者にジャンボタクシーでの通学送迎の運行を委託している。平成 26 年長井市内に米沢養護学校の分校が開校したため、現在は利用児童なし。 ・通学距離 40 kmから50kmとなる上山市内、山形市内の特別支援学校へ通学する児童の送迎を支援するため、福祉有償運送事業者等に送迎運行を委託している。
制度の内容(規定されている内容)	
事業名、要綱名	<ul style="list-style-type: none"> ・「障がい児通学支援事業」(県立米沢養護学校通学のみ、現在は通学児童がないため利用なし、ジャンボタクシーによる実施) ・「特別支援学校通学支援事業」(山形市内および上山市内の特別支援学校通学支援)
制度ができた or 制度運用が見直された年	(不明)
利用できる目的地	市外に立地する特別支援学校
利用できる条件・理由	なし
利用回数の上限	なし
サービス単価、利用者負担	自己負担なし
実施できる事業所の基準	福祉有償運送(道路運送法第 79 条に基づく登録)、交通事業者(道路運送法第 4 条に基づく許可)を受けていること ※指定障害福祉サービス事業所であるかどうかは問わない
実際にサービス提供している団体の数	4団体(長井市内:1、長井市以外:3)
移動支援事業の年間予算	実績 12,535 千円(内 通学 1,773 千円) 年間利用実績 3,356 時間(内 通学 364 時間) (R2 年度)
資料等	長井市「特別支援学校通学支援事業」 https://www.city.nagai.yamagata.jp/soshiki/fukushianshin/2/1/4/4/8780.html
1 事業所分の事例紹介	
法人名 & 事業所名	NPO 法人さわやかサービス
事業所の実施事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・市の施設等の運営管理業務受託 ・高齢者サロン事業 ・福祉有償運送事業

通学に利用している人数 (年間)と対象者の特徴	5名(2名は長井市在住、3名は飯豊町在住) 現在、長井市・飯豊町と通学支援の委託契約有
目的地の数と利用者宅 からの距離	2校、距離5km～40km(片道)
複数乗車の有無	単独(複数乗車も可能)
見どころ&課題	
担い手が見つかりやすい かどうか	運転者の高齢化と後継者不足に直面している。
利用希望者に情報が届 きやすいか(広報等)	市のホームページ掲載もわかりやすく、情報は届きやすいと思われる。
他の地域でも実施できそ うか	地域生活支援事業の要綱改正や新たな規則での対応ではなく、「特別支援学 校通学支援事業」という市独自事業で対応している部分が参考になるように思 われる。



山形県内市町村の移動支援事業（通学関係）の運用状況

市町村	地域	根拠法や実施要綱、規則など	実施要綱、規則等への記載	福祉有	通学利用回数制	委託できる事業者等	備考
1 南陽市	置賜	南陽市障害者地域生活支援事業実施規則	指定障害福祉サービス事業者、福祉有償運行許可事業者、NPOに対して委託する	○	制限なし	・指定障害福祉サービス事業者 ・福祉有償運送事業者 ・NPO法人	※実際の委託契約書コピー有
2 川西町	置賜	川西町障害者地域生活支援事業実施規則	指定障害福祉サービス事業者、福祉有償運行許可事業者、NPOに対して委託する	○	制限なし	・指定障害福祉サービス事業者 ・福祉有償運送事業者 ・NPO法人	原則利用者は1割負担
3 長井市	置賜	・障がい児通学支援事業 ・特別支援学校移動支援事業	・障がい者通学支援事業は米沢養護学校通学児童のみ対象でジャンボタクシーでの通学支援をタクシー会社へ運行委託（長井分校開校以降は対象がいなくなり運行していない。） ・特別支援学校移動支援事業は米沢養護学校以外の特別支援学校へ通学する児童を対象に福祉有償運送事業者などに市が委託して送迎	○	制限なし	・指定障害福祉サービス事業者 ・福祉有償運送事業者	平成26年に米沢養護学校の分校として長井校が開校する以前と以後で状況が異なる。 ・【以前】米沢養護学校への通学は市がタクシー業者に委託運行したジャンボタクシーで通学送迎し、米沢養護学校以外の特別支援学校への通学は福祉有償運送事業者に委託して通学送迎していた。 ・【以降】長井校の開校以降は上市市のゆきわり養護学校や山形市の特別支援学校への通学を市内及び市外の福祉有償運送事業者等へ委託して送迎している。
4 小国町	置賜	小国町地域生活支援事業実施規則	団体等に委託又は社会福祉法人等に補助する	○	制限なし	・団体等に委託又は社会福祉法人等に補助する	特別支援学校への通学に支援が必要と町長が認めた者
6 白鷹町	置賜	白鷹町移動支援事業実施要綱	タクシー（町内事業者）及び福祉有償運送事業者（町内には実施事業者が居ないため他市町の事業者）と委託契約	○	制限なし	タクシー業者 福祉有償運送事業者	
6 飯豊町	置賜	飯豊町障がい者移動支援事業実施要綱	適切な事業運営ができる社会福祉法人及びNPO法人へ委託する	○	社会通念上必要な移動支援の他に通学支援型だけで月46回迄利用可能	・指定障害福祉サービス事業者 ・社会福祉法人及びNPO法人	山形県立米沢養護学校及び山形県ゆきわり養護学校への通学 ※実際の委託契約書コピー有
7 高島町	置賜	高島町地域生活支援事業実施規則	指定障害福祉サービス事業者（例外的に町外に1福祉有償運送事業者と委託契約有）	△	通学・通所で月46回迄	・指定障害福祉サービス事業者 ・福祉有償運送事業者（特例扱いで隣接町の1事業者のみ）	町内在住生徒の通学を担ってくれる事業者が高島町にいないため、川西町の福祉有償運送事業者と例外的に委託契約締結。
8 米沢市	置賜		指定障害福祉サービス事業者	×			原則通学支援なしだが日中一時支援事業で一部対応している部分もあるようだ。
9 山形市	村山	山形市特別支援学校等通学支援事業	委託契約したタクシー事業者、福祉有償運送事業者利用時の9割を補助	△	年間48回迄	山形市内のタクシー事業者、個人タクシー、福祉有償運送事業者	・特別支援学校の小学部及び中学部並びに山形市立の小学校及び中学校に置かれた肢体不自由学級への通学
10 東根市	村山	東根市特別支援学校等通学支援事業	各地域公民館等の集合場所と特別支援学校間の送迎をタクシー会社へ委託	×	利用者負担は1回380円		隣接市の特別支援学校への通学に限定
11 中山町	村山	中山町地域生活支援事業要綱（移動支援事業）	地元タクシー会社へ事業委託	×	利用者負担は1割		タクシーを利用した特別支援学校通学の利用者負担1割
12 天童市	村山	天童市特別支援学校送迎支援事業実施要綱	タクシー、福祉有償運送事業者利用時の9割を補助	△	年間96回迄（例外的に192回）		

注：米沢市は、検討当時、置賜で唯一特別支援学校が立地している米沢市は30分以内の近距離通学となるので地域生活支援業の移動支援を通学にも適用すべきではないと国から指摘され導入を断念した。

(3) 神奈川県横浜市

市町村名	神奈川県横浜市
実現の経緯	<p>特別支援学校の小中学生はスクールバスがあるが、高等部は自主通学となる。学校が通いにくいところがあり、重度の知的障害児は公共交通機関での通学は難しい。車での送迎を頼めるガイドヘルパーは少なく、自費で福祉有償運送を利用する人は、ニーズを持った人のうち一握りの人である。福祉有償運送は、高齢者の月1～2回の通院と比較し、通所や通学の毎日の送迎費用は負担が大きい。そのような中、横浜市では、2013年改正の障害福祉サービスの移動支援事業の中で、一般的な「移動介護」のほかに、車両を使用した「通学通所支援」を新設した。</p> <p>個別支援型、グループ支援型、乗降介助型、自立通学通所支援型の4つがあり、月30時間(30分単位)の利用ができる。例えば片道が30分なら、1ヶ月に20日間、毎日朝夕利用したとしても十分な時間数である。特に、「乗降介助型」は、サービス提供者が自らの運転する車両への乗降介助を行う20分未満の支援とされ、車での送迎に特化した施策である。要綱には、車による支援を行う場合には道路運送法上の許可または登録を受けていることが必要と記された。</p>
制度の内容(規定されている内容)	
事業名、要綱名	横浜市障害者移動支援事業のうち「通学通所支援(乗降介助)」
制度ができた or 制度運用が見直された年	2013年
利用できる目的地	<p>①通学:特別支援学校・養護学校への通学(登校・下校)、その他前号に準ずる外出</p> <p>②通所:普通校(個別級)等からも日中活動系サービス事業所への通所(生活介護、自立訓練(機能・生活)、就労移行支援、就労継続支援、地域活動支援センター、放課後等デイサービス事業所への通所(児童)、日中一時支援事業所への通所、その他前各号に準ずる外出</p>
利用できる条件・理由	<p>①身体障害者手帳1・2級で3肢以上の機能障害を有し外出時に主に車いすを使用する方</p> <p>②知的・精神障害のある方で、外出時に付添いが必要な方</p> <p>③障害者総合支援法の対象となる難病患者で①に準じる方</p> <p>※この制度を利用するには受給者証に区役所で「通学通所支援」の支給決定を新たに受ける必要がある。</p>
利用回数の上限	<p>月30時間(30分単位)</p> <p>社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等の外出をする際の移動支援と合わせて30時間を超える場合は48時間まで</p>
サービス単価、利用者負担	<p>単価は乗降介助1回につき1,100円(※乗降介助では複数人乗車させた場合3人までそれぞれで請求可能)</p>

	0.5時間 2,470円、1時間 3,950円、1.5時間 5,430円 原則、利用者は1割負担(移動支援事業)+福祉有償運送の運送の対価
実施できる事業所の基準	障害福祉サービス指定事業者であること(有資格のサービス提供責任者を置くこと、活動メンバーがガイドヘルパーの資格を有すること) 道路運送法上の許可または登録を受けていることが必要
実際にサービス提供している団体の数	横浜市に登録している移動支援事業所 600事業所のうち、 通学通所支援は411事業所、さらにこのうち乗降介助を行っているのは60事業所(令和4年1月現在)
資料等	横浜市「ガイドヘルプサービス(移動介護・通学通所支援)」 https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/fukushi-kaigo/fukushi/annai/gaishutsu/shien/haken.html
1 事業所分の事例紹介	
法人名&事業所名	認定NPO法人 移動サービスアクセス
事業所の実施事業内容	福祉有償運送、障害者移動支援事業の横浜市地域生活支援サービス通学通所支援(乗降介助)
通学に利用している人数(年間)と対象者の特徴	(令和3年度)登録者数24名 通学:6名、通所:18名 活動実績通学332件、通所2,099件 通学の場合 ①特別支援学校等は小中学生にはスクールバスがあるが、高校生は自主登校となるため ②家族が病気、就労などの理由で送迎できない ③重度の知的障害で、公共交通機関は利用しにくい 通所の場合 ①親が高齢になって送迎できなくなった ②通所先が遠くて通いにくい(ほとんどの通所先が区外にある) ③公共交通機関を使っては通えない
目的地の数と利用者宅からの距離	通学:自宅から養護学校(1~7km) 通所:日中活動系事業所等10か所(2~10km)
複数乗車の有無	現在は無し
見どころ&課題	
<p>これまで車両によるサービスを実施していなかった介護保険サービスや障害福祉サービス事業所は、車両の準備や福祉有償運送登録を行う必要があるため、大きな広がりには至っていない。一方、参画を志す福祉有償運送団体は、障害福祉サービス指定事業者になるための要件を整えなければならない。</p> <p>市のHPや発行する「障害福祉のあんない」に掲載されている</p>	

(4) 神奈川県川崎市

実現の経緯	2006年に利用者からの要望に応え、通所通学支援制度が始まる。2010年には、福祉有償運送車両が公共交通機関として認められて移動支援事業に参画できることになった。福祉有償運送団体が通所通学の移動支援を実施する際は、障害福祉サービスの事業所指定のうち、移動支援のみ実施する指定事業者として指定を受けることができる。
制度の内容(規定されている内容)	
事業名、要綱名	川崎市障害児者移動支援事業実施要綱 (サービスの類型として)通学又は通所のための支援が必要な場合のマンツーマンでの支援(通学・通所支援)
制度ができた or 制度運用が見直された年	2006年9月制定。2007年4月施行。 その後8回にわたり制度の運用や報酬単価の見直しが行われている。移動支援、通学通所支援の単価について、2021年1月と、2021年6月に改訂。通学通所は100単位から268単位に大きく見直された。
利用できる目的地	学校への通学支援、通所施設などへの通所支援
利用できる条件・理由	●通学又は通所 当該障害児者が単独での移動が困難で、かつ通学・通所の手段が他になく、さらに保護者の疾病・障害・就労等社会的にやむをえない事情により当該障害児者の通学通所に付添うことができない場合に、原則、居宅から学校又は通所先事業所の片道又は往復の移動の支援を行うもの
利用回数の上限	「社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等社会参加のための外出」は40時間 通学・通所支援は、上記とは別に、1ヶ月あたり46回まで利用することができる。ただし、1日2回の利用を限度とする。
サービス単価、利用者負担	●通学・通所支援 サービス提供時間 報酬単位 1時間以内 268単位/回 1時間超1時間 30分以内 375単位/回 1時間30分超2時間以内 470単位/回 原則、利用者は1割負担(移動支援事業)+福祉有償運送の運送の対価
実施できる事業所の基準	障害福祉サービス指定事業者であること。福祉有償運送団体が通所通学の移動支援を実施する際は、障害福祉サービスの事業所指定のうち、移動支援のみ実施する指定事業者として指定を受けることができる。 道路運送法上の許可または登録を受けていることが必要。
実際にサービス提供している団体の数	川崎市に登録している移動支援事業所(平成31年給付実績あり) 120事業所 (令和2年9月現在)

資料等	川崎市「移動支援事業」 https://www.city.kawasaki.jp/350/page/0000100551.html
1 事業所分の事例紹介	
法人名&事業所名	NPO 法人 ワーカーズコレクティブそよ風
事業所の実施事業内容	福祉有償運送、障害者移動支援事業通学通所支援
通学に利用している人数(年間)と対象者の特徴	(2021年度)延べ1,044件
見どころ&課題	
複数の事業者が実施している。指定障害福祉サービス事業所でなくても、市の基準を満たせば実施が可能	



(5) 愛知県豊明市

実現の経緯	<p>< 港特別支援学校に通学する児童と保護者の状況 ></p> <p>港特別支援学校に通学する重度心身障がいの児童生徒は 10 名程度だが、同校のスクールバス利用には条件(定員、学年、障がい程度)があり、何人かは保護者の送迎で通学。片道 1 時間、登下校 2 往復は保護者の就労や兄弟への影響が大きい状況が長年続いていた。</p> <p>< 豊明市の状況 ></p> <p>居宅介護(移動支援)サービス提供事業所が少なく、登下校時支援のように毎日同時時間帯に対応できる事業所もスタッフも不足していた。福祉有償運送事業者は隣接町に 1 箇所のみだった。</p>							
制度の内容(規定されている内容)								
事業名、要綱名	豊明市地域生活支援事業実施要綱							
制度ができた or 制度運用が見直された年	<p>※情報提供元:NPO 法人 移動ネットあいち(同法人の関わりの経過)</p> <p>・2020 年 12 月中旬</p> <p>NPO法人くるみの会より新規「福祉有償運送」行なうため、認定講習の問合せあり。</p> <p>・2020 年 12 月 25 日</p> <p>NPO法人くるみの会と豊明市担当部署長寿課を訪問。豊明市には「福祉有償運送」を行なう団体がなく、運営協議会の構成メンバー選出・申請書類等アドバイスをおこなった。</p> <p>・2021 年 2 月 22 日</p> <p>運営協議会が開催され新規申請書類・運送対価等の協議が調った。</p> <p>運送対価は、1km あたり 60 円(港特別支援学校への通学送迎に限定)。</p> <p>運送対価以外の対価は、豊明市地域生活支援事業(移動支援事業)相当。</p> <p>・2021 年 4 月 1 日</p> <p>「福祉有償運送」開始</p>							
利用できる目的地	港特別支援学校 注:港特別支援学校から帰路は「くるみの会」の放課後デイの送迎で対応							
利用できる条件・理由	医療的ケア児							
利用回数の上限	16 回/月まで(片道換算)							
サービス単価、利用者負担	<p>(港特別支援学校への通学の送迎に限定)</p> <p>< 身体介護を行う場合 ></p> <table> <tr> <td>0.5 時間未満</td> <td>2,540 円</td> <td rowspan="3">} 延長 0.5 時間ごと 830 円</td> </tr> <tr> <td>0.5 時間以上 1 時間未満</td> <td>4,020 円</td> </tr> <tr> <td>1 時間以上 1.5 時間未満</td> <td>5,840 円</td> </tr> </table>	0.5 時間未満	2,540 円	} 延長 0.5 時間ごと 830 円	0.5 時間以上 1 時間未満	4,020 円	1 時間以上 1.5 時間未満	5,840 円
0.5 時間未満	2,540 円	} 延長 0.5 時間ごと 830 円						
0.5 時間以上 1 時間未満	4,020 円							
1 時間以上 1.5 時間未満	5,840 円							

	※身体介護を伴わない場合、0.5 時間未満 1,050 円、0.5 時間～1 時間 1,970 円、1 時間～1.5 時間 2,760 円、延長 0.5 時間ごと 700 円(但し実施無し)。原則、利用者は 1 割負担(移動支援事業) + 福祉有償運送の運送の対価
実施できる事業所の基準	<ul style="list-style-type: none"> ・指定障害福祉サービス事業所であることが必要 ・福祉有償運送の登録を受けていること ・非営利の法人であること
実際にサービス提供している団体数	1 団体
移動支援事業の年間予算	1 年目のため実績はこれから(R3 年度)。
資料等	<p>豊明市地域生活支援事業実施要綱</p> <p>https://www1.g-reiki.net/toyoake/reiki_honbun/i531RG00001395.html</p> <p>豊明市福祉有償運送運営協議会・議事要旨(令和 3 年 2 月)</p> <p>https://www.city.toyoake.lg.jp/secure/20570/hukushiyusyogijiyoushi.pdf</p>
1 事業所分の事例紹介	
法人名 & 事業所名	NPO 法人くるみの会(障害福祉サービス事業所も運営)
事業所の実施事業内容	生活介護事業所、放課後等デイサービス、日中一時支援
通学に利用している人数(年間)と対象者の特徴	利用者 2 名(いずれも医療的ケア児)、登録車両 4 台
目的地の数と利用者宅からの距離	目的地は、港特別支援学校 1 か所
複数乗車の有無	利用者 2 名が一緒に乗車することもある
見どころ&課題	
<p>障害福祉サービス事業所のスタッフの中で対応しており、それ以外に担い手は不要。運転中も含めて報酬の算定が可能とされているため。</p> <p>くるみの会だけが、当事者の要望もあって認められた状態であり、広報は積極的に行われていない。医療的ケア児に限定されており、くるみの会のように看護師が必要に応じて同乗するといった体制が取れるかどうか、という点で、他の地域や団体で実施することには課題が残る。</p>	

(6) 熊本県天草市ほか

<p>実現の経緯</p>	<p>平成 23 年 4 月 1 日より天草地域福祉有償運送協議会を設置。平成 23 年 4 月 25 日に天草地域福祉有償運送運営指針を定め運営を行っており、2つのNPO法人が福祉有償運送を登録している。障がい児・者の通学通所を天草市移動支援事業として委託し、実施している。</p> <p>以下、実施団体(NPO 法人 ステップバイステップ)より。</p> <p>平成 16 年当法人が活動開始以前の支援学校(当時養護学校・特殊学級)の児童にとって、学校までの通学手段・放課後並びに長期休暇中の過ごす場の確保は、家族にとっては大きな課題だった。天草圏域の支援学校が中心部に 1 か所、放課後・長期休暇中は、家庭の犠牲によって支えられていた。特に支援学校への通学手段がなく、また福祉制度においても、児童の居宅サービスはなく、唯一のサービスが措置制度による児童入所であった、そのためスクールバスの配置が困難な天草圏域においては、在宅での就学の為には、家族が送迎をするしかなかった。結果的に障害を持つ児童は入所することを余儀なくされていた。</p> <p>きっかけとしては、当時45キロの自宅からの送迎をされていた保護者が健康に支障をきたし、当法人に相談されてきたことから始まっている。当法人でまったくのボランティア(無償)での送迎を開始した。またその状況を知った保護者から多くの相談も受けるようになっていった。</p> <p>また、その年総理府による認証で福祉特区制度の試みが開始され、熊本でも宇城地域で福祉特区申請により、福祉有償運送が開始された旨、市役所福祉課から情報提供を受け、行政との協働にて、天草圏域の特区申請と有償運送の許可申請を行った。当事業は、障害福祉制度の入所から地域への施策の転換が契機になったと考えている。</p>
<p>制度の内容(規定されている内容)</p>	
<p>事業名、要綱名</p>	<p>天草市地域生活支援事業実施要綱</p>
<p>制度ができた or 制度運用が見直された年</p>	<p>平成 23 年 4 月 25 日</p>
<p>利用できる目的</p>	<p>特別支援学校・特別支援学級・施設 ※利用の 6 割が特別支援学校通学利用者</p>
<p>利用できる条件・理由・利用者負担額</p>	<p>・利用者負担 その殆どが市の福祉制度(移動支援事業・通所通学型)に適応されている為、距離によって単価が設定されている。</p> <p>・25 キロを超える場合 児童 1,000 円、者 800 円。</p> <p>・25 キロ以下 児童 650 円、者 540 円</p> <p>利用者負担はこの一割(上記単価は、一回当たりの単価、家庭の経済状況により、</p>

	負担額免除あり)複数乗車しても一人一人から利用料は受け取れる。 *上天草市、苓北町のそれぞれの単価は以下の通り ・上天草市 25キロを超える場合 800 円/回 25キロ以下 540 円/回 ・苓北町 距離に関係なく 児童 800 円/回 者 540 円/回
利用回数の上 限	1月当たり46回(1日2回まで)
サービス単 価、利用者 負担	上記の通り
実施できる事 業所の基準	送迎に関するドライバーは指定事業所のみ 福祉有償運送の登録が必要
実際にサー ビス提供して いる団体の 数	2団体(いずれもNPO法人)
移動支援事 業の年間予 算	令和3年度10,180,000円(通学・通所の内訳なし)
資料等	天草市「障がい者のための移動支援事業」の「移動支援実施事業所一覧」「利用時 間および費用負担表」 https://www.city.amakusa.kumamoto.jp/kiji0032374/index.html 天草市地域生活支援事業実施要綱 https://www2.city.amakusa.kumamoto.jp/reiki/reiki_honbun/r351RG00001252.html 天草地域福祉有償運送運営指針
1 事業所分の事例紹介	
法人名 & 事 業所名	NPO法人 ステップバイステップ ※同法人含め NPO 法人2か所と上天草社協の3事業所が天草圏域では福祉有償 運送の登録を受けている。
事業所の実 施事業内容	障がい児・者の通学通所を天草市移動支援事業として委託し、実施している。
通学に利用 している人数 (年間)と対 象者の特徴	【令和2年度実績】利用実人員48人、延べ回数1,022回 ※利用の6割が特別支援学校通学利用者 広域である天草圏域内をほぼ学校開設日、10ルートでのドアツードアでの送迎とな っている。乗合での送迎となる。1台に4~5人乗車。1日約40~50人対応。 但し、帰りは放課後デイの送迎で対応。最長は、牛深町の45キロ、車両は16台、ド ライバー13人(殆ど職員が兼務)、利用登録者約60名

複数乗車の有無	している
見どころ&課題	
利用希望者に情報が届きやすいか(広報等)	市ホームページに掲載。 障がい福祉サービス利用ガイドブックに掲載し、手帳交付時などを主に配布。
他の地域でも実施できそうか	<p>・理想の利用単価:採算面での損益分岐点はおおよそ、一回当たり 2,030 円程度であり、年間の移送サービスのみの収入では、例年大きく損失を計上している。</p> <p>それでも続ける理由に関しては、家庭及び生まれ育った地域での障がい児・者の生活基盤が守れないため続けている。支援学校への通学手段がなくなることで児童が、従前の入所中心の生活となることを、家族が望んでいない為。障がい者の合理的配慮を堅持したい法人の指針による。</p> <p>とはいえ、事業開始当時から、行政にはご努力いただいている。障害児・者本人・ご家族には多くが経済的な課題をお持ちであり、利用者負担金増は難しい。また、ベースとなる福祉有償運送の考え方から、人件費の取り扱いも難しい面がある。</p> <p>また、車両に関する経費の中で、昨今の燃料費の高騰はかなりの負担増となっている。</p> <p>移送サービスは、基本的に、実施団体に他の収入基盤がないと実施が難しい現状がある。ボランティアによる送迎に関しては、人員確保が安定しないことに加え、障害特性への理解・スキルがないと難しい。地域の公共交通機関としての巡回バス・タクシー事業者も経営が厳しい中ではあるが、通常の運営・事業の実施に支障がなければ、ともにこの事業を継続していける体制が整うことが望ましいと考える。</p>

注:

医療的ケアを必要とする児童、強度行動障害を呈する児童、また就労していないご家族では、移送サービスが送迎を担っているわけではない。また校区内での通学に関して家庭で実施されているケースも多数見られている。

<しくみと課題>

- ・在宅の障がい児・者が年間 150 時間介護職員の派遣を受けることができ、障がい児・者が必要と考えること(遊びでも、移動でも可能)に使うことができる。
- ・障害福祉サービス事業所でなくても実施できる。
- ・本人負担は 1 時間 950 円、市町村は 950 円、県は 950 円それぞれ 3 分の 1 ずつ負担、ただし市町村によっては本人負担分の補助をしているところも多い。この仕組みによって、サポート団体(福祉有償運送団体)は 1 時間 2850 円を受け取ることができる。
- ・問題点としては、使い勝手がよく、移動(送迎)に使えるため、要介護高齢者が障がい手帳を取るケースもあり、また、県が負担総額に上限を設けているため、市町村の負担が増えていることが挙げられる。とはいえ、現在のところ市町村でこの事業からの撤退はない。

<事例>

1. 所沢市の団体

事業所の内容 : 居宅、重度訪問介護、移動支援、生活サポート

利用者 : 57 名、身体、知的、精神

移動支援について : 車での送迎は生活サポートで、公共交通機関は移動支援で行っている

通学支援 : 利用者は大人が中心のため少なく、また児童デイによって放課後の移動は減少傾向。

その他の問題点 : 市の担当者によって可能、不可能の基準が変わる

2. 秩父市の団体

事業所の内容 : 生活サポート

利用者 : 約 500 名、身体、知的、精神、主な利用は通院など

通学支援 : 春休みなどの放課後学童クラブから自宅への送迎(通学はバスで、放課後は学童クラブの送迎で行っている)

3. 坂戸市の団体

事業所の内容 : 居宅介護、行動援護、同行援護、移動支援、生活サポート、訪問介護

利用者 : 43 名うち通学支援利用者は 4 名(通学支援は通学バスがあるため通学バスが使えない場合のみ)現在放課後デイが増加しそちらでの対応が増えている

【4】 医療的ケア児支援法に基づく通学支援

たんの吸引や経管栄養など医療的ケアが日常的に必要な“医療的ケア児”は、厚生労働省の 2019 年の推計で約 2 万人とされていますが、従来の障害児福祉制度では想定されていなかったために、多くの学校では通学の際に一定期間または長期の“親の付添い”を保護者に求めるという状態が続いていました。

■ 「医療的ケア児支援法」の成立（2021年6月）

2021年6月「医療的ケア児及びその家族に対する支援に関する法律」（「医療的ケア児支援法」）により“医療的ケア児”を法律上で明確に定義し、9月の法施行とともに改正「障害者総合支援法」で国や地方自治体が医療的ケア児の支援を「努力義務」から「責務」と明文化され、予算も付くことになりました。

各自治体は、医療的ケア児が家族の付添いなしで希望する施設に通えるように、保健師、看護師等、又は喀痰吸引等を行うことができる保育士等を配置、「医療的ケア児支援センター」も設置し相談に応じることなどが盛り込まれました。

医療的ケア児の通学支援の手段として福祉有償運送を明記している要綱等を持っている自治体としては、京都市や滋賀県内の複数の市町村がありますが、ここでは、大阪府、神奈川県、横浜市の事業の概要をご紹介します。

医療的ケア児及びその家族に対する支援に関する法律の概要（厚生労働省作成資料）

医療的ケア児及びその家族に対する支援に関する法律の全体像

（令和3年法律第81号）（令和3年6月11日成立・同年6月18日公布）

◎医療的ケア児とは
日常生活及び社会生活を営むために恒常的に医療的ケア（人工呼吸器による呼吸管理、喀痰吸引その他の医療行為）を受けることが不可欠である児童（18歳以上の高校生等を含む。）

立法の目的

- 医療技術の進歩に伴い医療的ケア児が増加
- 医療的ケア児の心身の状況等に応じた適切な支援を受けられるようにすることが重要な課題となっている

⇒医療的ケア児の健やかな成長を図るとともに、その家族の離職の防止に資する

⇒安心して子どもを生み、育てることができ社会的実現に寄与する

基本理念

- 1 医療的ケア児の日常生活・社会生活を社会全体で支援
- 2 個々の医療的ケア児の状況に応じ、切れ目なく行われる支援
- 医療的ケア児が医療的ケア児でない児童等と共に教育を受けられるように最大限に配慮しつつ適切に行われる教育に係る支援等
- 3 医療的ケア児でなくなった後にも配慮した支援
- 4 医療的ケア児と保護者の意思を最大限に尊重した施策
- 5 居住地域にかかわらず等しく適切な支援を受けられる施策

国・地方公共団体の責務

保育所の設置者、学校の設置者等の責務

国・地方公共団体による措置

- 医療的ケア児が在籍する保育所、学校等に対する支援
- 医療的ケア児及びその家族の日常生活における支援
- 相談体制の整備 ○情報の共有の促進 ○広報啓発
- 支援を行う人材の確保 ○研究開発等の推進

保育所の設置者、学校の設置者等による措置

- 保育所における医療的ケアその他の支援
- 看護師等又は喀痰吸引等が可能な保育士の配置
- 学校における医療的ケアその他の支援
- 看護師等の配置

医療的ケア児支援センター（都道府県知事が社会福祉法人等を指定又は自ら行う）

- 医療的ケア児及びその家族の相談に応じ、又は情報の提供若しくは助言その他の支援を行う
- 医療、保健、福祉、教育、労働等に関する業務を行う関係機関等への情報の提供及び研修を行う 等

施行期日：公布の日から起算して3月を経過した日（令和3年9月18日）

検討事項：法施行後3年を目途としてこの法律の実施状況等を勘案した検討
医療的ケア児の実態把握のための具体的な方策／災害時における医療的ケア児に対する支援の在り方についての検討

全国 1,272校を対象に
アンケート調査を実施
(分校、分教室を含む)



回答 1,006校
(全体の79.0%)



内訳：
①本校 828校
②分校 104校
③分教室 74室

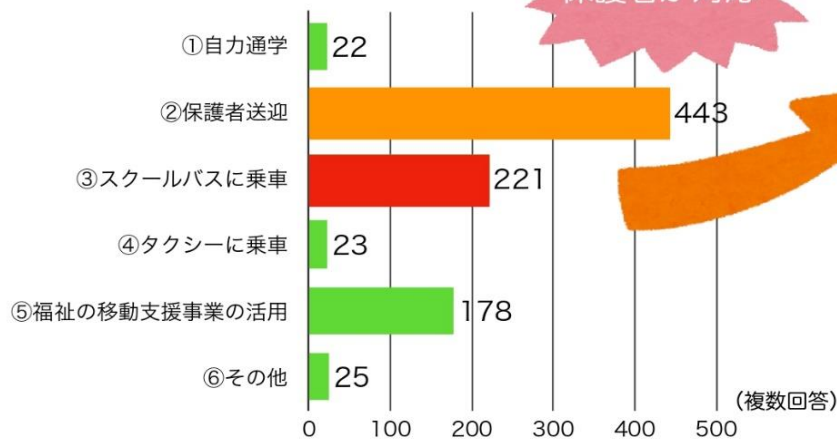
特別支援学校へのアンケートで見えてきた
医療的ケア児の通学の状況

医療的ケアを実施している特別支援学校
491校
(回答全体の48.8%)



医療的ケアを実施している
特別支援学校に聞きました

登下校の移動手段は……



保護者が対応

スクールバスに乗車
221校



スクールバスへの乗車条件

- 介助者なしで座席に座っていただけること、乗車中には、あきらかに医療的ケアが必要ないことが医師の指示としてあること、緊急時マニュアルが作成されていること。
- バスのなかでは医療的ケアをしないので、①呼吸状態が不安定な状態が続けば保護者送迎に切り替える、②気管切開があっても15分以内の乗車時間で吸引が必要なければ乗車可能。など

スクールバスに
看護師が添乗
12校 (5.4%)



出典：大崎・新平・小澤・齋藤，“特別支援学校における医療的ケアに関する実態調査報告”，国立特別支援教育総合研究所ジャーナル 第6号，2017年3月，pp.33～38. より作成。

(1) 大阪府における「医療的ケア通学支援事業」

■大阪府の「医療的ケア通学支援事業」の概要

国に先立ち、大阪府では「介護タクシー等に看護師等が同乗して、登下校中に医療的ケアが必要なために通学が困難な児童生徒を学校へ送迎します」と銘打ち、「大阪府医療的ケア通学支援事業」が始まりました。

(1) 事業内容

介護タクシー等に看護師等が同乗し、児童生徒の医療的ケアを実施することにより通学を支援する

(2) 対象者

「府立学校に在籍している」「①口腔内又は鼻腔内の喀痰吸引、②気管カニューレ内部等の喀痰吸引、③酸素療法や人工呼吸器の管理等、④ ①～③と同等の医療的ケアが必要と判断された児童生徒」となっている

(3) 医療的ケアの実施者

- 1) 看護師【看護師免許(国家資格)を有する者】
- 2) 介護職員【対象児童生徒に必要な医療的ケアを実施できる認定特定行為業務従事者】

(4) 道路運送法に基づく移動送迎事業者

- 1) 旅客自動車運送事業(一般乗用自動車運送事業等)を実施している事業者
- 2) 自家用有償旅客運送(福祉有償運送)を実施している事業者

(5) 利用区間

自宅⇔学校間

(6) 手続き

「保護者と事業者との同意書」で、

- 1) 支援学校の場合は、特別支援教育就学奨励費のうち、通学費分の受領及び支払いを学校長に委任
- 2) 大阪府立中、高校の場合は、通学費用の受領を保護者から事業者¹⁾に委任
(キャンセル料が発生する場合は、保護者負担)

(7) 支援事業への登録事業者一覧(2022年1月時点)

大阪府下13市、15事業所のみ

(8) 同乗者の実績

「看護師のみ」「介護職員のみ」「看護師・介護職員の両方」と分類

(9) 車両の手配

「可」「応相談」「不可」の3分類となっているのが現状

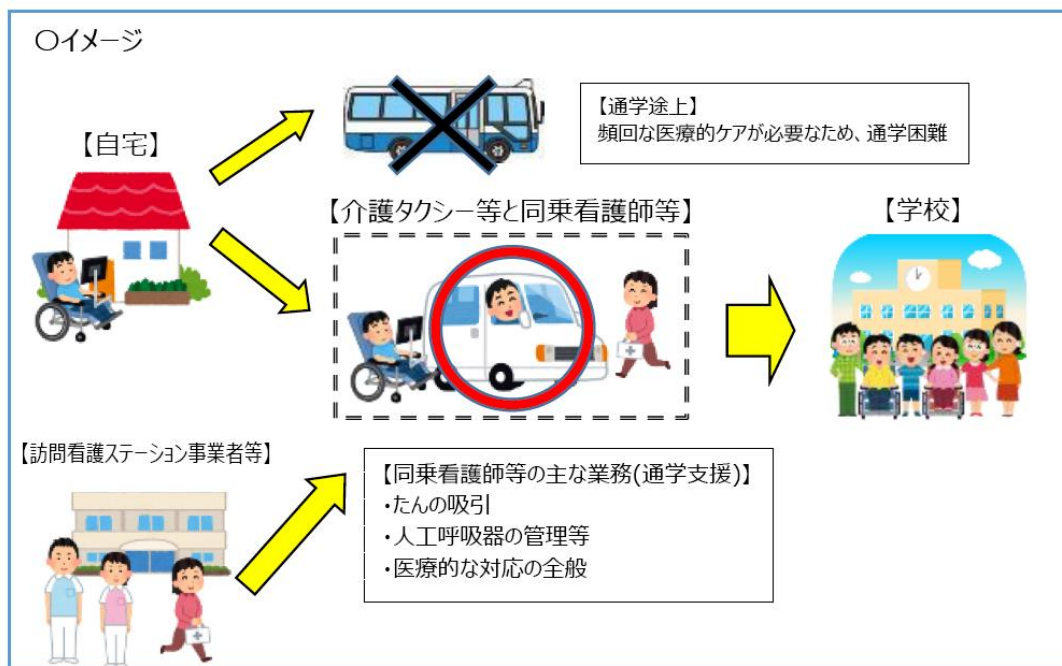
■大阪府が「医療的ケア通学支援事業」開始1年目の実態調査

2021年10月実施の大阪府による利用状況調査(大阪府立支援学校に在籍し、利用を希望する全180人を対象に実施)では、未利用の保護者120人のうち50人、利用中の保護者60人のうち35人が回答。未利用の保護者の4割が「事業者が見つからない」と答え、利用者でも「事業者を見つけるのに1ヵ月以上かかった」が多数を占めるなど、大阪府教育振興室支援教育課も「より丁寧な情報提供や相談のための関係機関との連携強化が必要」としています。

医療的ケア通学支援事業は、保護者が見つけた事業者(車両と看護師)と大阪府が契約を結び、サービスを提供することになっていますが、「事業者が見つからない」「どこに相談すればいいかわからない」「学校に保護者の同伴を求められている」などや、事業者の方も車両、看護師ともに「業務に支障が出る(人員確保が困難)」「金銭面で採算がとれない」などを挙げるなど、制度の課題が浮き彫りになっています。

大阪府内の支援学校では2019年10月現在で、医療的ケア児約490人のうち約160人がスクールバスに乗ることができていないようです。そして約160人のうち約130人は保護者の送迎で登下校しているが、残りは送迎手段がないために学校に通うことができず、教諭による訪問教育を受けているというのが現状のようです。

「医療的ケア児支援法」はあくまでも理念法であり、今後、施行令・施行規則の検討に入っていくのですが、医療的ケア児への「医療的ケア者」に対する支援体制の不足や、「放課後デイサービス(学童保育)」の不足なども背景にあるようです。私たちは“移動制約者の移動送迎支援”という視点からも、医療的ケア通学支援事業の充実に向けた検討を進めていく必要があると思っています。



(大阪府ホームページより)

(2) 神奈川県および横浜市における医療的ケア児の通学支援

神奈川県では令和4年度から、「県立特別支援学校における医療的ケア児通学支援事業」が始まりました。運行するのはタクシー事業者と福祉有償運送団体です。この事業に参画するために、これまで医療的ケア児の支援をしてきた機関や団体が、新たに福祉有償運送登録申請をするなどの動きもあります。横浜市では令和元年度からモデル事業として医療的ケアが必要な児童生徒への福祉車両による通学支援を実施しています。現在横浜市立特別支援学校で7コース運行しており、福祉有償運送団体も運行主体となっています。横浜市では今年度は20コースの運行を目指しています。

【神奈川県】令和4年度県立特別支援学校における医療的ケア児通学支援事業

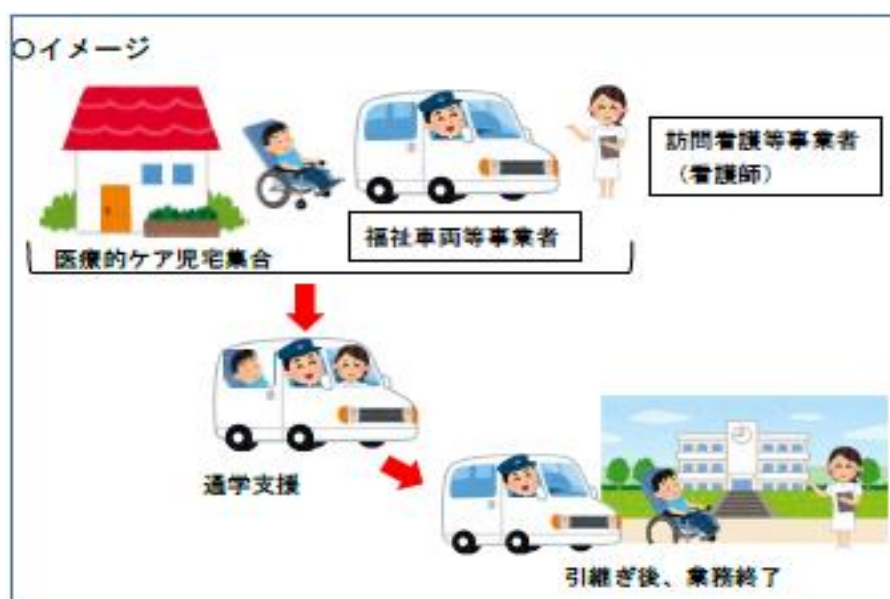
医療的ケア児通学支援事業の制度概要

(1) 目的

医療的ケアが必要なため保護者が送迎をしている医療的ケア児に対して、スクールバスもしくは福祉車両等により登校時の通学を支援する

(2) 事業内容

スクールバスに学校の看護師が同乗、もしくは福祉車両等に訪問看護ステーション等の看護師が同乗し、医療的ケア児の見守り及び医療的ケアを実施することにより通学を支援(スクールバスについては学校が対応)



(3) 対象となる医療的ケア児

- ・現在、医療的ケアが必要なため登下校でのスクールバス利用ができていない医療的ケア児
- ・体調が安定しており、定期的に登校することができる
- ・保護者から、課題があった際には中止する場合があること、試乗の際に同乗をお願いすることについて同意を得ている

車内で実施する医療的ケア

吸引(鼻腔内、口腔内、気管カニューレ内)、酸素療法や人口呼吸器の管理
その他学校が認めたもの

(4) 対象となる事業者

- ・道路運送法に基づき、旅客自動車運送事業(一般用自動車運送事業等)を実施している事業者
(例:タクシー事業者等)
- ・同法に基づき、自家用有償旅客運送(福祉有償運送)を実施している事業者

※車両を保有していても、運送事業を実施していない場合、この事業の活用はできません

(5) 同乗者(医療的ケアの実施者)

対象となる医療的ケア児の医療的ケアを実施できる看護師
(訪問看護ステーション、放課後等デイサービス事業所、病院等の看護師)

(6) 実施する医療的ケア

主治医からの指示(指示書)に基づく医療的ケア

(7) 利用区間

自宅→学校(本事業は登校のみ実施)

(8) 手続きの流れ

- ①保護者が事業所をさがして相談、内諾を得る
内諾を得た場合、保護者は事業者の担当者氏名、連絡先を学校に伝える
- ②契約手続き
学校は担当者に連絡をして契約手続きを進める
(保護者、事業者、学校の三者で契約)
- ③打合せ
学校にて、保護者、学校、訪問看護等事業者と一緒に打合せを行う

(9) その他

- ・利用期間
各学校の福祉車両等対象者数により異なる
- ・料金
タクシー事業者においては、各地区で定められた時間制運賃での契約
福祉有償運送においては、事業者が定めている金額
- ・看護師
保護者は訪問看護等事業者との内諾・契約も必要、そのため、訪問看護等事業者との契約も決ま
ってからの実施となる
その他、細かい内容については、相談時・契約時等に話し合われる

福祉車両（医ケア）

- 喀痰吸引等、医療的ケアが必要な児童生徒が対象
- 医療的ケアが実施できる看護師が同乗
- 医師の指示書が必要
- 看護師が同乗できない場合は、保護者が同乗
- 保護者同乗の場合は、保護者をご自宅まで送迎
- 医療的ケアを実施する場合、車両を安全な場所へ停車させる



20

福祉車両（人工呼吸器）

- 人工呼吸器を利用している児童生徒が対象
- 人工呼吸器の対応ができる看護師が同乗
- 医師の指示書が必要
- 看護師が同乗できない場合は、保護者が同乗
- 保護者同乗の場合は、保護者をご自宅まで送迎
- 医療的ケアを実施する場合は、車両を安全な場所へ停車させる



21

【5】 総括と今後に向けた期待

福島県移動サービスネットワーク 大山重敏

自治体は創意工夫で利用者本位の制度運用を！ ～国が制限していない事柄は見直すべき～

医療的ケア児を含む障がいのある児童・生徒が、地域の特別支援学校に通学する手段について、福祉有償運送団体を含む地域のありとあらゆる社会資源を活用する方策を模索する。このようなことをテーマに、本調査事業は始まりました。しかし、議論を深めていく過程のなかで、どうしても避けて通れなかったのが、通学支援施策の現状でした。

教育施策としての通学支援と、福祉サービスを利用した通学支援。その役割分担のなかで、現在のわが国の特別支援教育の通学支援は実施されています。学校設置者である都道府県・市町村教育委員会の準備したスクールバスに乘車して登下校する児童・生徒もいますが、障がいが増えるにつれ、親の送迎で登下校しています。親が送迎できない場合に、例外的に福祉サービスを利用できる仕組みとはなっています。**この役割分担の中で、地域の移動手段の確保を目指す福祉有償運送団体や福祉・介護タクシー事業がいかに関わることができるかが大事なポイント**となってくると思います。

そこで、国(文部科学省・厚生労働省)の見解を紹介しながら、どのようにして医療的ケア児を含む障がいのある児童・生徒の通学手段を確保することが可能か、もう一度考えてみたいと思います。

1 教育施策としての通学支援

文部科学省の所管する特別支援学校への通学支援は、**スクールバスでの通学手段の確保、特別支援教育就学奨励費の活用、医療的ケア児の通学時の看護師等の確保のための補助**と、おおきく3つあります。

スクールバスでの通学手段の確保については、国は地方交付税交付金でスクールバスの確保のための予算措置を実施していますが、利用する(あるいは利用できる)児童・生徒が限られてしまっていることから利用している人数は全国でも約1,400人程度にとどまっています。スクールバスの利用に「座席に座っていただけること」とか「他害行為がみられない」といった条件が乗車条件となっていること、学校長の許可がないと乗車できないなどの理由が原因として考えられますが、全国各地のスクールバスの運行状況を考えれば、この数字は極めて少ない数字だと思われるので、文部科学省はスクールバスの運行に関する実態把握を進めてほしいと思います。

また、特別支援学校高等部に進学するとスクールバスに乘車できないという課題もあります。国は、高等部生徒のスクールバス利用は学校設置者の判断であるとの見解を示していますが、一人通学が原則とされています。生活訓練の一環として公共交通機関を利用した通学が望ましい生徒もいれば、

物理的にあるいは環境的に公共交通機関の利用が困難な生徒もいることを考えると、この取り扱いには疑問が残ります。

続いて、**特別支援教育就学奨励費の活用**です。この奨励費で支出することが認められている「通学又は帰省に要する交通費」は、旅客運賃等が想定されています。したがって、福祉タクシーや福祉有償運送団体の車両であっても、学校設置者が地域の交通事情や、児童生徒の発達段階、障がい特性に応じて、この方法で安全に通学・帰省できると判断した場合には支出を認めるという見解を国は示しています。就学奨励費の支出の実態は、各教育委員会の判断によって異なるようです。

最後に、**医療的ケア児の通学時の看護師等の確保**です。スクールバスへの医療的ケア児の乗車が進まない中で、国は毎年度「切れ目ない支援体制整備事業」として、特別支援学校で医療的ケアを実施するために必要な看護師等の確保のための補助金制度を設けています。この補助事業で確保されたすべての看護師等がスクールバスに添乗しているわけではありませんが、毎年度100人以上の看護師等の増員ができる規模の予算を確保しているわけですから、利用しない手はないと考えます。さらに、介護タクシー（福祉有償運送団体も含む）の車両については、（厚生労働省としては）看護師等の添乗を義務付けてはいないとの見解も示しています。

2 福祉サービスを利用した通学支援

主に障害者総合支援法に関連するサービスの利用について、国の見解を紹介します。

移動を伴う障がい福祉サービス（**重度訪問介護、同行援護、行動援護**）を通学に利用することは、**原則できず**、その根拠として「介護報酬の算定基準」に書かれている「通年かつ長期にわたる外出」を挙げています。この「通年かつ長期にわたる外出」とは、『毎日の通学』と『通う頻度の高い習い事』を想定しています。ただし、視覚障がい児・者の移動支援を目的とするサービスである**同行援護**については、「視覚障がい者の単独歩行（一人で白杖をついて歩行する）を可能にするため、**期間を限定しての訓練（道順を覚える、危険箇所を知るなど）ための利用は可能**」としているため、通学の訓練目的に利用することも可能だと考えます。

次に**市町村生活支援事業での移動支援事業を利用した通学**については、**全国の市町村が地域の実情に合わせた創意工夫がみられます**。①保護者等の病気や入院（出産を含む）、冠婚葬祭など社会通念上欠席できない行事（他の兄弟の学校行事も含む）への出席、交代制勤務による急な勤務変更などといった際に、移動支援事業での通学を認める例外、②通学支援に合わせた通常とは別の単価を設定してサービス提供を実施している市町村があるなど、あくまでも例外的にはありませんが、通学のための利用を実施している事例がみられます。

しかし残念なことに、**移動支援事業のサービス提供事業所の多くが、指定障害福祉サービス事業所（居宅介護、重度訪問介護、同行援護、行動援護）への“委託”、あるいは市町村が定める独自の基準による“指定”、という形をとっているため、福祉有償運送団体が取り組むには大きなハードルが残っていることも事実です**。

国は、移動支援事業が障害者総合支援法のなかで、市町村地域生活支援事業の必須事業（サービス提供が市町村に義務づけられている事業）である以上、「移動支援を必要としている障がい児・者がいるのに、社会資源が少ない（たとえば、指定事業所の数が少ない）ということだけを理由にして、事業を実施しないというわけにはいかない」との見解も示しています。

また、障がいのある大学生などへの支援策として、市町村地域生活支援事業にプラスする形で、2007年から始まった「地域生活支援促進事業」の市町村メニューに任意事業として創設されたサービスがあります。大学(大学院・短大)、高等専門学校、専修学校、各種学校(以下、「大学等」という)に就学する重度訪問介護サービス対象者に対して、学内での支援(食事、排せつ等の支援を含む)、大学等への通学の支援を指定重度訪問介護サービス事業所が提供できるというものです。しかし、課題もあります。まず利用が限定されていること、大学等の側がこれらの支援を提供する、あるいは提供するための体制をつくるのが前提条件となっていることで、全国的には拡大されていません。

3 関連する課題

とある県の障がい当事者団体が、A市の障がい福祉課長に「通学を移動支援事業のメニューに入れてほしい」と要望したことがあります。その時の回答は、「会計検査院の会計検査で不適切な支出という指摘を受ける可能性がある。指摘を受けると国庫への返納を命じられるので、メニューに入れ込むことはできない」というものでした。

しかし、会計検査院が公表している会計検査情報から、移動支援事業についての不適切な支出という指摘内容を見てみると、前年度分の移動支援事業託費の支払いを、翌年度の国庫補助金で支払い、翌年度分の国庫補助金請求額に二重計上していたという事例のみでした。さらに、移動支援事業で例外的な通学への利用が行われたことを理由とする指摘は見つけることができませんでした。

次に、スクールバスなどに添乗する看護師等の確保の課題です。看護職の人手不足のなかで、給与の上昇がみられ、福祉有償運送団体等が車両に添乗する看護師を確保するのが難しくなっている課題も聞かれます。ある特別支援学校の教員からは、「病棟勤務は時間的に身体的にもきついのではたかなく、添乗する看護師ならやってもよいと言ってくれる人もいます」という話も聞きました。しかし、現状では慢性的な人手不足で医療機関との看護師確保の競争になっているのが現状だと思います。

4 自治体の創意工夫で実現する通学支援

これまで通学支援にかかわる国の見解を紹介してきました。この調査を進めていく過程でも、通学支援にかかわる国の通知や文書がたくさんあること、実態を知るための調査があまりにもされていないことに、今更ながら驚かされました。

自分の住んでいる地域を見てみると、通学手段の確保ができず訪問学級を選択している医療的ケア児、家族(ときには祖父母まで)が働く時間を割いて特別支援学校の送迎をしている、自宅からスクールバスの乗車場まで移動するのに時間がかかる、最長2時間以上スクールバスに乗り続けていなければいけない中山間地域に暮らす障がいのある児童・生徒など、通学手段を確保することが困難なケースは全国的にもたくさん見られています。まだまだ創意工夫も可能なように思えてなりません。

そこで注目されるのが、「教育施策と福祉施策の適切な役割分担」です。福祉施策として進められて移動支援事業の担い手を増やす方策として、福祉有償運送団体に移動支援事業を委託する、あるいは指定要件を緩和して指定することも可能でしょう。なぜなら、国の地域生活支援事業実施要綱には、「移動支援事業は、障害福祉サービスの指定事業所が実施する」との記述がないのですから、可能なはずで。また、医療的ケアを必要としないが何らかの理由で通学手段に困っている(たと

えば、スクールバスに乗車できない)障がいのある児童・生徒の通学を、福祉有償運送団体に学校設置者が委託することも可能でしょう。

医療的ケア児のスクールバス乗車も看護師の確保が難しいということであれば、看護協会が「看護師等の人材確保の促進に関する法律」に基づいて実施している職業紹介事業に医療的ケア児の通学支援のための看護師の確保を自治体がメニューとして入れてもらうよう働きかけることもできるでしょう。なぜなら、国の医療的ケア児の通学支援のための看護師等の確保を求める通知に書かれている「看護師等」の定義の根拠として、この法律、すなわち「看護師等の人材確保の促進に関する法律」が挙げられているのですから・・・。

私たちは、通学に困難を抱える障がいのある児童・生徒とその保護者の目線に立って、自治体にこうした創意工夫を呼びかけ、粘り強く働きかけていく必要があると考えています。国も地域共生社会の実現に大きく舵を切りました。高齢者ばかりが注目されますが、本当の意味での共生社会の実現には、障がいの有無で分け隔てられない社会の実現も含まれるはずです。通学手段の確保も地域の移動サービスの一つであることは間違いありません。いまこそ、できることからみんなでアイデアを出し合って、通学困難者を生み出さない社会をつくっていきましょう。

プロジェクトチームメンバー

(五十音順) ★は全国移動ネット理事

有賀 絵里／茨城県地方自治研究センター 研究員
石山 典代／認定 NPO 法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク 事務局長 ★
伊良原淳也／関西 STS 連絡会 代表 ★
大山 重敏／福島県移動サービスネットワーク 事務局長 ★
小出 照幸／熊本外出支援ネットワーク 代表 ★
笹沼 和利／埼玉県移送サービスネットワーク 代表世話人 ★
杉本 依子／NPO 法人 ハンディキャブゆづり葉 顧問 ★
武田 行雄／NPO 法人 あいはぶ・I have 理事長 ★
本間 博／やまがた福祉移動サービスネットワーク 代表 ★
伊藤みどり／NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 事務局長

この冊子は、朝日生命保険相互会社からの寄付を受けて作成しました。

~~~~~  
特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

(全国移動ネット)

〒156-0055 東京都世田谷区船橋1-1-2 山崎ビル 204 号

TEL:03-3706-0626 FAX:03-3706-0661

E-mail:info@zenkoku-ido.net

URL:<https://www.zenkoku-ido.net>

本書の掲載ページ <https://www.zenkoku-ido.net/action#action84>  
~~~~~