

2003年10月29日

活動状況報告

NPO法人 ワーカーズ・コレクティブ ケアびーくる

特区のためのガイドライン(各地方運輸局長等宛 3/18 付国土交通省自動車局長通知)に最初に接した時は、当団体は大きな戸惑いを覚えました。

障害者・高齢者など移動制約者の移動ニーズが著しく顕在化し多様化するなかで、行政だけが担う公共ではなく、市民の活力や社会資源を生かして「新しい公共」づくりに参加し、人と人とのつながりを大切にしながら、画一的でないサービスを提供したいと活動してきた当団体にとって、すべてをタクシー事業との比較あるいは棲み分けでルール化されることによる戸惑いでした。

外出を支援する私たちのサービスは、乗降介助だけでなく、ベッドから車椅子への移乗や階段等の昇降介助、外出先での車椅子介助・トイレ介助等のケアを含み、利用会員は、慣れた担当者二人三脚でようやく外出を可能にしているという実態があります。「何年も外に出ていなかったが自信がついた」「家族同様、いやそれ以上」という利用会員の声に、私たちも励まされかつ自己実現をはかっているという側面があります。

そのような実態のなかで、ガイドラインとどのように整合性をつけるかという問題はありましたが、当団体の利用会員も会員も、送迎 NPO の法的整備に向けて少しでも前進したいという思いが強くあり、運送主体申請を行い一歩を踏み出しました。

当団体の利用会員は、在宅介護支援センターやケアマネジャー、市の福祉関係窓口、市社会福祉協議会、病院関係者等の紹介、あるいは利用会員の口コミによる入会者が殆どです。仲介者から「いわゆる白タクではないサービスとして安心して紹介できる」という声を聞いたのは一つの成果でした。利用会員からは、「これまで移動制約者に対する世間の関心が薄かったが、特区という制度ができ注目される中で、徐々に自分のこととして多くの人が考えてくれるようになった」と喜びの声を聞いています。

また、これまで、介助研修に加え安全運転研修を団体自ら行ってきましたが、ガイドラインで義務づけられた二種免許に代る研修の実施は、安全運転の再確認になったことや外部機関から運転技能を評価されたことで自信につながりました。

ガイドラインのなかで最も利用会員の理解を得難かったのは、使用車両の限定です。移動制約者にとって車両は外出するための道具の一部、移動するための手段でしかありません。車両を福祉車に限定されることで、利用者ニーズに対応できない場面が多々ありました。利用会員から、個々の移動制約の状況に応じた車両の使用を強く求められています。

当団体には下肢障害のない重度知的障害児・者や精神障害者も多く入会しており、家族等が付添えない場合の通所や通院、買物等に利用されています。これらの利用会員は、興味や関心から運転操作機器に手を伸ばす恐れがあり、前部(助手席)に乗車してもらうことはできません。後部は、小型福祉車両の場合は車椅子固定装置しかなく、大型福祉車両は運転者との距離があって落ち着かず、知的障害者や精神障害者が安心して乗車できない状況がありま

す（異常行動を起こす可能性がある）。使用車両を普通車にしてほしいとの要望が家族から強く出ています。

また、外出に付添が必要な車椅子の利用会員からも居住性や安全性の面から普通車の使用を求められています。車椅子のまま乗車するより普通車のシートに座って（あるいは助手席を倒して寝そべて）乗車するほうが居住性が良く疲れないし、事故が起きた際も車椅子乗車より安全性が高いという理由からです。

さらに、車椅子の利用会員は、乗降介助のほかに、外出先での車椅子介助やトイレ介助、診察時の補佐等が必要であることから、タクシー事業者での対応が難しい場面が想定され、利用者のニーズに充分に応えられる状況ではありません。

以上の利用会員からの声について、一般車両（普通車）の例外使用を認めていただきたく、ご検討をお願いする次第です。