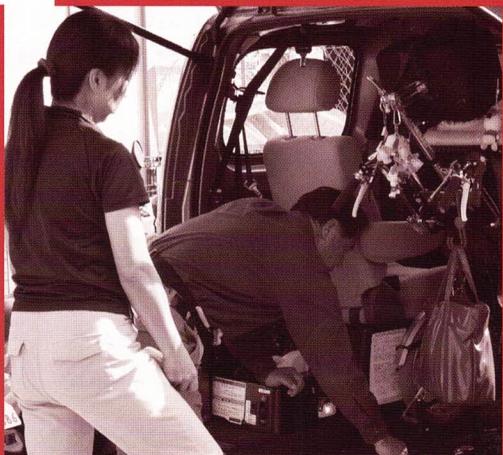


MOVE RE

市民の手による移動サービス情報誌



特集 利用が増えてる？減ってる？ 福祉有償運送のあり様と今日的役割 2

● 技あり！知的障がい児の通学支援	8
● シニアの力を活用して 運転者の年齢、気になりますか？～いぶし銀の魅力を活かすために～	10
● 東奔西走・萩ちゃんが行く＜社会福祉法人幹福社会・大里宣之氏＞	13
● 第6回通常総会記念シンポジウム 「移動困難者の視点を盛り込んだ交通計画策定をめざそう」要旨	14
● 全国移動ネット活動報告	17
● 全国移動ネット事務局だより	19



利用が増えてる？減ってる？ 福祉有償運送のあり様と 今日的役割

昨今、各地の福祉有償運送団体が様変わりしつつある。利用者が激減した団体があるかと思えば、利用者は増加の一途で団体が受け入れられない地域もある。団体数が増えた地域もあれば激減した地域もある。今、利用者ニーズはどうなっているのか、福祉有償運送に何が起きているのか。会員団体等の5つのNPO法人から情報を寄せてもらった。

●ニーズの総量は増えている！

【神奈川県／神奈川ワーカーズ・コレクティブ連合会】
(加盟 23 団体)

神奈川ワーカーズ・コレクティブ連合会（以下、神奈川 WCo. 連合会）に加盟している移動サービス実施団体は、現在 23 団体。毎月情報共有のための会議を行っているが、減少した団体はわずかで、全体的に、利用件数も活動時間数も増加しているという。「らら・むーぶ港北」の清水弘子さんと「アクセス」の石山典代さんにお話を伺った。

表は、23 団体中 5 団体の推移をまとめたものだ。いずれも高齢者の生活支援活動からスタートした団体（介護保険事業は実施なし）だが、近年特に増加しているのは、障がい者の支援も行っている A、B、C だ。そのうち A と B は横浜市のガイドボランティア事業の適用を受けて、通学通所の支援が伸びている。この制度を利用することによって有償運送の利用料が軽減され、保護者が行っていた通学・通所の送迎に、毎日

でも利用できるようになったからだ。

●高齢者の通院ニーズはどこへいったか？

高齢者のニーズはどうか。神奈川 WCo. 連合会の団体では、概して微増のようだ。入院、転居や亡くなつた等、減少する要因が多いことに加え、定期的な通院やリハビリであれば、介護保険事業が中心の福祉有償運送団体が、通院等乗降介助のケアプランに基づいて送迎していることが背景にある。また、近年、福祉輸送事業限定許可（以下、限定タクシー）も増えており、料金が多少高くても気心の知れた運転者が安心という高齢者や、運行距離が短い利用者が利用する傾向が見られる。これらのことから、ニーズの総量は増えていると見て間違いないが、同時に、供給側にサービスメニューによる分担が生まれてきていると考えられる。

神奈川県内には、177 の福祉有償運送団体があるが、介護保険事業や障がい者福祉サービスを利用している人のみを対象に、福祉有償運送を実施している団体も少なくない。これらの団体では、赤字部門である福祉

	所在地	利用者数 ('10 年度／'11 年度)	運行件数 ('10 年度／'11 年度)		制度活用 or 施設送迎
			通院	通院以外	
A らら・むーぶ港北	横浜市	223／228 ↗	2,501／2,159 ↓	2,640／3,469 ↑	両方あり
B アクセス	横浜市	53／64 ↑	2,207／836 ↓	440／1,919 ↑	制度活用
C わっか	相模原市	281／345 ↑	3,446／3,607 ↑	4,399／5,649 ↑	なし
D らら・むーぶ藤沢	藤沢市	144／151 ↗	1,101／814 ↓	630／820 ↑	施設送迎
E ケアびーくる	大和市	204／260 ↑	3,488／3,463 ↘	2,732／2,506 ↓	両方あり

有償運送にあわせて、スタッフとして運転者を増加することは難しい。おのずと、効率の良いものや、公的サービス利用者の最低限のニーズにだけ対応し、それ以外のものには応じないという状況が生まれる。そのため、公的サービスを活用しない依頼も受けている「らら・むーぶ港北」のような市民事業団体に、緊急の依頼や重介護や目的地での付き添いを必要とする人からの依頼が集中するという現象が起きている。

●障がい者が活用できる公的サービスが広がり、利用も増加！

横浜市のガイドボランティア事業は、市の単独事業だが、介助者を付ける制度という点では、国の制度でも、利用できるメニューが増えた。障害者自立支援法の「同行援護」創設によって、利用希望が急増しているのは富山市の「文福」だ。

【富山県富山市／NPO 法人 文福】
(福祉車両4台、セダン車両0台、運転者6名)

▼富山市福祉有償運送実施団体の利用者数

(2012.3月現在)

	A 团体	B 团体	C 団体	文福
利用登録者数	11名	31名	38名	104名

現在、富山市には4つの福祉有償運送団体がある。

▼利用会員内訳及び運行件数（）内は車いす利用者

		2008年3月	2009年3月	2010年3月	2011年3月	2012年8月
身体障害者	肢体不自由	46(37)	51(43)	59(49)	65(54)	68(57)
	視覚障害	7	7	7	10	14
知的障害者		8	9	10	11	11
精神障害者		3	3	3	3	3
上記障害及び要介護認定と重複		13(5)	14(6)	15(7)	16(7)	16(7)
全会員数		79	85	95	104	112
利用延べ人数（運行件数）		2.918	2.858	2.556	3.699	1.138

A団体は相談支援が主事業であり、送迎は相談から派生した依頼のみに対応している。B団体は送迎と助け合い活動が主事業で、特に制限をしていないが会員が減少傾向にある。C団体は、デイサービスやグループホームなど多岐に渡る高齢者支援事業を行っており、送迎はそれらの事業の利用者に限定している。そんな中文福は、現在常勤2名、運転ボランティア4名で対応しているが、要望に応えられなくなってきたため、ここ1年ほどは定期利用でない方のみ会員になってもらっている。

文福は、脳性まひの方が始めた団体ということもあり、利用会員は肢体不自由者が圧倒的に多いが、最近の傾向としては視覚障害者の増加が挙げられる。昨年、障害者自立支援法で視覚障害者のサービスとして「同行援護」がスタートしたものの、富山市及び隣接市での同行援護の実施団体が少ないことがその背景にはあると考えられる。文福が、福祉有償運送+同行援護のサービスを提供していることは広く視覚障害者に伝わっており、問い合わせが後を絶たない。しかし文福の現在の状況では、これ以上会員を増やすことは困難なことから、送迎の会員、同行援護の契約ともに制限せざるをえないのが現状である。

9月には、この状況を打破するために、富山県視覚障害者協会にも声をかけ「移動権ぽんぽんネット」の立ち上げ準備会を開催した。今後、同行援護・移動支援を実施している団体に、福祉有償運送の立ち上げを呼び掛け、少しでも多くの移動困難者が気軽に外出できる富山県をめざしたい。

【報告：移動サービス担当 川添夏来】

* * * * *

●公的サービス活用型の増加によって、非活用型が減少

一方、こうした現象によって、運行件数が減っている団体がある。佐賀市の「市民活動センターふくしの家」は公的サービスの活用型と、それ以外の福祉有償運送とを、一つの団体内で使い分けていることによって、さながら複数団体の縮図のように見える。

【佐賀県佐賀市／
NPO 法人 市民生活支援センターふくしの家】
(福祉車両 1 台、セダン車両 0 台、運転者 10 名)

▼利用者および運行件数の推移

(2012.3 月現在)

2007 年度	720 件	(要介護 710、障がい者 10)
2008 年度	776 件	(要介護 611、要支援 19、 障がい者 146)
2009 年度	589 件	(要介護 491、障がい者 98)
2010 年度	441 件	(要介護 376、障がい者 65)
2011 年度	414 件	(要介護 365、要支援 49)

▼福祉有償運送の利用者が減少している要因

本会が実施している、2か所の訪問介護事業所の4条ぶらさがり許可（訪問介護員の持ち込み車両による有償運送）での対応にシフトしてきたことが利用者減少要因の一つです。要介護高齢者や障がい者で制度が使える人については、訪問介護事業等の訪問介護員で対応するケースを増やしてきました。また、自立支援制度が始まった頃から、移動サービスを実施する障がい者団体等が増えてきたことに伴って、会では収益性や他の事業とのバランスも考慮し福祉有償運送への取り組みを意図的にセーブしてきました。4条ぶらさがりの車両は 16 台ありますが（月 2800 件程）、福祉有償運送は、会として温めていく方針とし、当初から福祉車両 1 台のみを登録し、法人職員の余剰人員ができる範囲で行うことを決めていました。

また、利用者も公的サービスと合わせた移動サービ

スを好む傾向にあり、福祉有償運送の料金（時間制：30 分 800 円）は、高い印象を持つ人が少なくありません。

しかし、利用者減少の最大の要因は PR 不足といえます。移動サービスという言葉の啓発や利用の推進は行ってきましたが、4 条ぶらさがり許可の利用から漏れる対象者について、できる範囲で対応するという程度です。

佐賀県内の福祉有償運送団体は現在 39 団体、その多くが介護保険や自立支援法等の制度と合わせて行う団体です。福祉有償運送のみでのサービス実施もなされているとは思いますが実数は少ないのではないかと思っています（制度併用のところは採算性から）。

ただ、最近のニーズ動向として、福祉有償運送のみでしか対応できないような事例（障がい児の通学や要支援者の外出等）が増えているのも事実で、本会でも地域の移動ニーズにあわせて福祉有償運送の運行頻度を高めていく努力が必要と感じています。

【報告：理事長 江口陽介】

* * * * *

マスト MUST ニーズ（行かなければならぬ目的地への外出）を公的サービスの活用型で吸収した結果、福祉有償運送が高く感じたり、家族がいるのにそこまでは・・・という利用の抑制が生じたということだろうか。佐賀ではケアマネージャーや相談窓口の担当者が、買い物やおでかけに利用できる団体があることを知らないことが多いそうだ。こうした状況も「減少」を招いたと考えられる。

●地理的条件によって急増するニーズと、対応力の限界

神戸市北区の「ポプリ」は、2005 年に「移動を制約されている方々の移動の自由を支援しよう」と設立された、兵庫県の登録一号事業者である。移動サービ

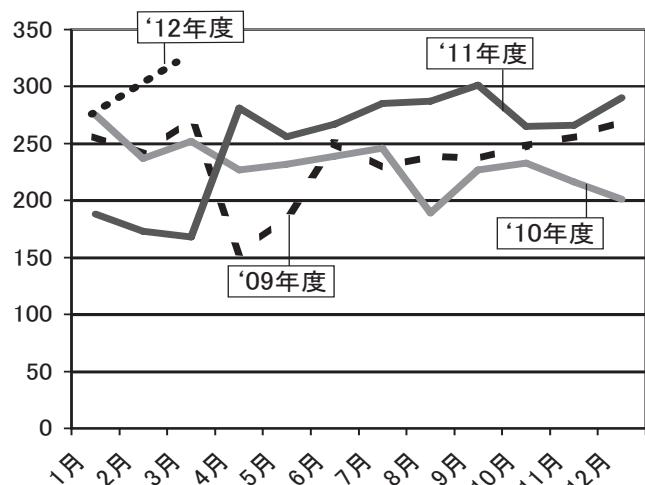
スのほか、制度外の在宅福祉活動や福祉施設等での交流活動を行っている。ここでは、坂の多い地域事情もあり、利用希望を断ることが多々あるほどニーズは多い。しかし、運行件数は微増だ。そこには、対応力の限界があるという。

【神戸市北区／N P O 法人 ポプリ】
(福祉車両8台、セダン車両0台、運転者13名)

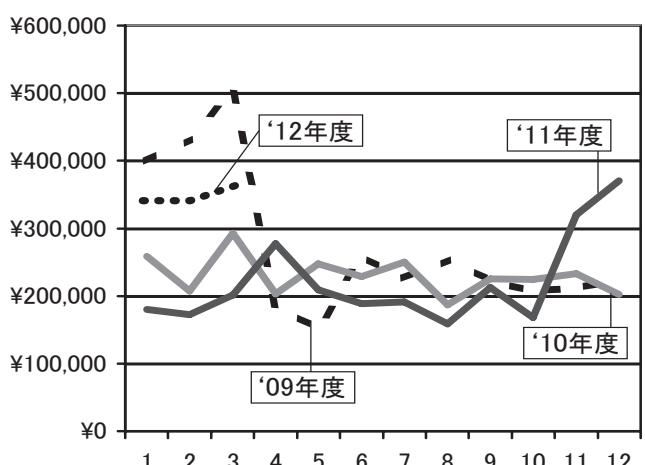
▼利用の増減について

ここ3年余を切り取って比較すると、運行件数・売上共に、月によって凸凹はあるものの、微増で推移している。これは、土地柄も関係していると思う。

月別運行件数



月別売上金額



※'09年4,5月の落ち込みは作業所の送迎が無くなったことによる。

つまり、神戸市北区は六甲山系の麓にあり坂が多く、登山電車（神戸電鉄）が市民の足になっているため、車いすを利用されている方の移動の手段として公共交通機関は利用しにくい。セダン型自動車に乗車できる方は、原則タクシー利用をお願いしているが、それでもなお、お断りせざるを得ないケースが多々発生している。

したがって、売上及び運行件数が微増というのは、利用希望者が微増ということではなく、私どもの運行能力の上限に近い状態で推移しているということである。限られた台数で、通院・通学・通所等、集中する時間帯での運行件数を伸ばすには限界がある。

当団体の利用者の利用目的は、高齢者と障がいを持つ方とで大きく異なる。高齢者は殆どが通院であるのに対して、障がいをもつ方は、通院通所のほか、楽しみのための外出やショートステイなど、多岐にわたっている。「時間を自由に設定できない依頼の合間に、時間を融通できる依頼をできるだけ多く埋め込む」ことが、運行効率を高め、多くの利用希望に応え、事業の安定化にもつながる道だと考えている（通院される方には〇〇時なら運行可能ですとアドバイスしている）。また、ここ数年は、セダン型自動車に乗車可能な透析患者の送迎はお断りしている。病院が自家輸送を始めた事も理由の一つであるが、より大きな理由は「当団体の車にしか乗車できない方々の乗車枠を狭めないため」である。

▼神戸市での福祉有償運送事業者の増減について

2006年の法改正当時から現在までに、18団体から22団体へと増えているが、内訳は当初の団体のうち6団体が撤退し、10団体が新規参入している。福祉有償運送は、車両管理、事務所経費、保険、燃料費、人件費等を賄える程の報酬は設定されていないため、黒字を出す事業ではない。ニーズに押されて新規参入する団体があるが、実際には、介護保険や障がい者福祉サービス等の公的事業を実施していない団体は、人件費を圧縮するなど、運送事業の維持に苦労している

ことと思われる。

【報告：理事長 神野順子】

* * * * *

神野さんは、福祉有償運送の課題について「事業として成立しない事業は、単独での運営は難しい。介護保険等の公的サービスでも、他の収益事業でも、黒字を生む事業との抱き合わせでなければ継続は難しい。かといって、送迎時に必ずヘルパーが付くというスタイルが、財政的な圧迫を軽減してくれるわけではない。」と指摘している。確かに、前述の文福とポプリは、地域性もサービスメニューも全く違うが、ニーズの多さに対して、対応力の限界があり、ともに運行件数が微増にとどまっている。

●対応力の工夫と限界が、利用者数と運行件数を左右する

対応力の限界、の原因を考えてみよう。まず、運転者の不足だ。雇用スタッフを配置するには収入に見合わないが、ボランティアというには内容的にハードルが高いため、福祉有償運送は恒常的な運転者不足という問題を抱えている。神奈川 WCo. 連合会の加盟団体では、徐々に運転者（有償ボランティア）が増えているが、年に1～2人入ってくればよいほうだという。高齢運転者の引退がこれを上回れば、運転者数は減少してしまう。また、財政的な問題もある。運転者の人件費もさることながら、車両が老朽化しても買い換える資金がない、運行の効率化を図りたくても時間帯が偏ったり長時間介助が入って件数は増やせないなど、様々な要因が絡み合っている。

「らら・むーぶ港北」では、母体となっている福祉クラブ生協が主催する認定講習を受講した組合員（妻）を通じてその夫を積極的に活動参加にお誘いし、人材確保に努めているという。「文福」の場合は、雇用スタッフと有償ボランティアの両方が福祉有償運送を担

当しており、有償ボランティアが増えたら、利用希望の受け入れを増やすという方法を取ってきた。「ポプリ」は、運行の効率化を図っている。ニーズの増加を受けて、それに工夫した結果が、利用者数や運行件数の「微増」や「増加」なのだ。

●ニーズが増えていない地域もある？

対応力について、運転ボランティアのほかに、訪問介護のヘルパーに運転ボランティアを兼務してもらい、持ち込み車両を活用している団体がある。千葉県市川市の「SSU市川」は、障害者自立支援サービスや介護保険事業、子育て支援、各種生活支援やサロン等も手掛け、公的サービスを活用しない移動・外出のニーズにも積極的に対応している。

【千葉県市川市／

NPO法人 生きがいと助けあいSSU市川】

（福祉車両3台、セダン車両26台、運転者27名）

▼市川市の福祉有償団体の運行件数（2011年度）

	A団体	B団体	C団体	D団体	E団体	SSU市川
障がい者	1,831	697	937	911	111	207
要介護・支援	0	0	0	0	0	1,500
計	1,831	697	937	911	111	1,707

A～Eの団体は、団体の施設を利用している特定の障害の利用者を送迎対象としており、特にA団体が実績を伸ばしています。送迎対象者を限定せず、要介護・要支援高齢者や全ての障害者を対象としているのはSSU市川のみです（社会福祉協議会も福祉有償運送を行っていたが2010年6月よりやめて、無償のリフトカーのみの運行を行っている）。

▼SSU市川 2009年以降の利用状況

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度 (4~6月)
運行件数 (利用登録者数)	1,994件 (142人)	2,047件 (146人)	1,707件 (134人)	544件 (163人)

2009年度、2010年度は特定の障がい者の集中的な利用があったため（前年までに比べ）運行件数が増えました。2012年度に関しては、主に高齢者の利用は少しずつ増加の傾向にあります。高齢の利用登録者も毎月増えています。一方で、利用をしなかった方へのアプローチ・確認は行っておらず、実利用者数は把握していません。障がい者、特に知的障がい者は高齢化や病気等の理由で、作業所等への通所や施設入退所の送迎利用が増えています。

▼SSU市川の移動サービスを開始してからの推移

地域の助けあい活動を目的に発足して14年目を迎えます。移動サービスは発足当初から行っていますが、介護保険制度がスタートして以来、福祉輸送のニーズが急激に増えてきました。また、2012年に入り、送迎だけでなくすべての相談件数が増え、会全体の入会者が増加しています。さらに高齢化社会が進むにつれニーズは増えると思われます。

【報告：送迎担当 栗山英仁】

おや？と思った方がいるのではなかろうか。市内には、SSU市川を除くと、特定の利用者を対象とした福祉有償運送団体しかなく、福祉・介護タクシーも数えるほどしかない。運転者を確保し、対応力をつけたはずなのに、2009年から2011年は増加とは言えない数値だ。ここには、大きく4つの理由が考えられる。
 ①「SSU市川」のある地区は、三方を大きな川と海に囲まれた狭いエリアで、高齢化率も12～13%と、移動困難者の絶対数が多くないこと、②宣伝を行っていないこと、③施設通所等の集中的な利用があると件

数が伸び、しばらく休むと件数が減るなど、合計件数だけではわからない個別事情があること、④高齢者は亡くなったり転居したりと、登録が減少する要因も多いことなどだ。現に、減少しているのは2011年度だけで、2008年以前から通してみると、基本的に増加を続けているのだそうだ。

市川市の運営協議会では、ニーズをサービスにつなぐための関係職種への広報やニーズの掘り起こしについて協議し、2011年度から様々な取り組みをしている。その結果、今年度（3ヶ月）は新規利用者が急増している。色々な人が「知る機会」が増えることで、今後は、また利用登録者が増加して行くものと思われる。

●おわりに

福祉有償運送団体の変化の原因を探るべく、利用者数や件数の増減に焦点を当ててきたが、結果的には、数字の増減では判断できない様々な個別事情があることがわかった。それぞれの団体が、ニーズの質の変化や地域内の役割分担などに向き合い、対応してきた結果が、時には増加になり時には横ばい・減少という数字に表れている。

しかし、数字がとどまっているからといって、ニーズが無いわけではない。今回はご紹介していないが、東京都内には、移動サービスの情報センター（区がNPOに委託）が介護保険事業所や地域包括支援センター、障がい者施設等の訪問を積極的に行い、移動のニーズを、地域の移動に関する多様なサービスや制度に確実につないでいる区がある。区内の福祉有償運送も限定タクシーもそれぞれの強みを生かしながら利用を増やしているという。また、ニーズの増加や時間帯の集中に対応するために、持ち込み車両を増やしたり「複数乗車」を始める団体も出てきている。

いずれにしても、福祉有償運送団体が「いつでも、だれでも、どこへでも」を実現するためには、刻々と変化するニーズと地域のサービスの供給状況をとらえて進む道を見極めていく必要があるだろう。

技あり！ 知的障がい児の通学支援

移動サービス実施団体の中には、知的障がい児や発達障がい児を対象に、バスや電車に同乗したり徒歩で通学・通所支援を行う団体があるのをご存知ですか。放課後活動の場（施設・学童保育等）との送迎をしたり、放課後活動そのものを実施している団体もあります。

知的障がい児の通学について、多くの特別支援学校では、スクールバス（バス会社への教育委員会からの運行委託）を運行していますが、バスのルートから外れる（遠い）地域に住んでいる生徒や、車内で運転を妨げる行為（自傷行為や多動等）が見られる生徒は、乗車できません。ひとり親家庭が多かったり、兄弟や介護の必要な家族がいたりと、スクールバスに乗れない生徒の保護者の負担は想像以上に深刻です。

そして、高等部に進めば、社会性を身に付けるという名目で大部分の生徒はスクールバスには乗れなくなります。教育を受ける権利は保障されているはずなのに、通学は自己責任という矛盾。都市部では、スクールバスを使わない「一人通学」の指導・トレーニングが一つの方向として示されていますが、費用や人的支援はなく、教員が空き時間に下校指導として付き添うほかない現実があり、地方では、それ以前に、学校も公共交通機関も少ないことが問題となっています。

わが子の！ウチの生徒の！「通学」をどうすればいいの？と悩んだ結果、多くは保護者が自分で毎日の送迎をしています。そんな中、試行錯誤しながら色々な通学支援を実践している人たちがいます。



移動支援事業として福祉有償運送を利用 ●神奈川県川崎市「移動ワーカーズ・コレクティブそよ風」●

2011年の夏に、自宅からグループホームに引っ越したAさんの相談を受けました。送迎バスで毎日通っていた施設が、グループホームは遠いということで送迎できなくなったためです。あちこちに相談しましたがどこも利用できず、唯一受け入れを決めたのが「そよ風」でした。通所先の施設と区役所が通所方法を協議していたこともあり、Aさんのためにも、「そよ風」は移動支援事業の指定事業所になることにしたのです。「そよ風」は自立支援法に基づく指定事業者ではありませんでしたが、移動支援事業のみの指定を受けるべく、条件を整え、申請しました。

実は、川崎市は、全国的にも珍しい通学通所支援を認める実施要綱を持っています。「通学通所支援」の場合、「社会生活上必要不可欠な外出

及び余暇活動等社会参加（40時間）」と別に、1ヶ月あたり46回まで（1日2回限度）の利用が認められています。利用者家族の要請に応え2006年に通学通所支援が認められ、2010年にその手段として、有償運送団体の車両が加えられました。

単価は、1回につき100単位=1063円ですが、福祉有償運送の利用料から1063円を差し引くので、利用者の負担は格段に軽くなります。今では、Aさんと同じように、移動支援事業で通所している利用者が5人になりました。

※「そよ風」の対価：迎車500円、乗降介助1,000円、距離制料金1kmにつき110円（市から交付されるタクシー券も併用可）

放課後活動を充実させることで、親子ともに通学の負担を軽減 ●全国移動ネット 事務局●

都内の特別支援学校の担任の先生から、15歳のOくんがスクールバスで何度も暴れ、別の通学方法を考えなくてはならなくなつたとの相談がきました。体が大きく力も強いOくんは、大人二人で制止するのがやっとで、バスの添乗者一人では太刀打ちできないとのことです。居住地の自治体では、移動支援事業は通学に使えず、ヘルパー+福祉有償運送団体の送迎で下校できないかというご相談でした。しかし、通学距離が長いということもあってか、ヘルパー派遣してくれる居宅介護事業所が見つからず、福祉有償運送団体を探す前に、この方法は断念せざるを得ませんでした。

現在は、先生二人が、週1日は電車に付き添っ

て下校し、週1日は、児童デイサービスを利用することで、児童デイによる送迎→放課後活動→帰宅という方法を取り、約半年になります。お母さんは当初、放課後活動はわが子には無理だと思っていたようですが、今は、Oくんの楽しみ、かつ大切なストレス発散の場にもなっています。

教員二人が付き添いを続けることは学校でも問題になってきているため、また別の方法を考えなければならない時期にきています。放課後活動が充実することで、落ち着いてくればスクールバスに乗れるようになるかもしれません。放課後活動の日を増やし、保護者や先生の付き添いを減らせるかどうか、見守っているところです。

福祉有償運送団体が車や付き添いで、一人通学の訓練 ●東京都多摩市「ハンディキャブゆづり葉」●

自宅から離れた特別支援学級からの通学支援の依頼を、これまで多数受けてきました。親御さんを交えた本人とのコーディネート時には、それぞれのご家庭の方針や、お子さんの特徴を聞き取り、下校時にバスの乗降と乗車中の支援を行います。最終的な目標は、自分一人で帰宅できるようになることです。初回には、子どもの安心感を得るために、団体のロゴが入った車両を使用し、親子で乗車のお試しをしたりと、様子を見ることから始めます。下校のお迎え時には、写真付の依頼書をご家庭で作成してもらい、学校や学童保育の理解を得ます。

いよいよバス利用の本番となると、バスカードが機械に吸い込まれていくのが面白くて出し入れを繰り返し、バスが発車できなくなったり、降車ブザーを押すのが楽しくなつてしまったり、車道に

出るのを注意したことで不貞腐れてしまったり、友だちと遊びたくて逃げ回ったり、バスの運転手さんに質問したくてたまらなかつたり、介助者が翻弄されることもしばしばで、エピソードは尽きません。

とはいって、送迎を依頼するお母さんたちからは、「何でも介助者がするのではなく、自分の物は自分で持つなど一人でできるように」という希望があります。介助者が交代で支援することで、個人的な関係を作らず、団体の一員として関わるようにしています。

少しづつルールを身に付けてもらい、安全や人とのかかわり方がわかっていく姿に、介助者からの報告も楽しいものに変化していきます。1年かけて、2年かけてうれしいような、さびしいような支援の卒業を迎えます。

知的障がい児は、若年層だからこそ自立（生活）へのサポートが大切なのですね。彼らを取り巻く支援者同士がコミュニケーションを取り、努力と工夫を重ねたことによって、自立へのサポートが実践されていることが、3つの事例からわかりました。

シニアの力を活用して

運転者の年齢、気になりますか？ ～いぶし銀の魅力を活かすために～

移動サービスの運転者というと、みなさんは、どんな人をイメージしますか。ヘルパーや介護職員が介護サービスの一環で従事する場合もありますが、リタイアした男性や主婦や自営業の方々が、主力を担っている団体も数多くあります。国土交通省の調査（2010年実施）では、福祉有償運送の運転者は、約半数の団体が雇用契約者のみで、あとの半数は「有償ボランティアのみ」「無償ボランティアのみ」「それらが混在」という結果が出ています。と同時に、各団体が最も困っているのは「運転者の確保」であることもわかりました。

しかし一方で、有償運送の運営協議会において、運転者の年齢に上限が設けられている場合も少なくありません。国土交通省の調査では、各地の運営協議会で設けられている様々なローカルルール（法令に定めの無いルール）の中で、特に多いのが安全性の担保を理由とした運転者の年齢制限であることがわかりました。

では、高齢運転者は、本当に危険なのでしょうか。定年制を導入することが、安全性の担保になるのでしょうか。動体視力や判断・動作スピードなどは、年齢とともに低下すると言われ、運転中の交通事故件数についても65歳以上は30代に次いで多くなっています。しかし、有償運送の運行管理の担当者からは、年齢に応じて事故率が上がるということではなく、むしろ年齢に関わらずヒヤリ・ハット経験が多い人が事故を起こしやすいという声が複数寄せられています。

そこで、2つの会員団体から「高齢運転者の傾向」や「高齢運転者の安全対策」について、お話を伺いました。

**送迎は毎月2,000件以上。
事故が起きたら即、予防策を検討して実施します！**

栃木県高根沢町の「グループたすけあいエプロン」では、2010年から、ドライバーに対し70歳時点で自動車事故対策機構の高齢者適性検査を受講してもらい、そのデータを見せ、事業所としての指導を行っています。今年からは高齢ドライバー（65歳以上）全員の受講を義務づけし、安全運転の意識を養うための対策を行っています。受講料は4500円／人かかりますが、事業所負担で実施しています。

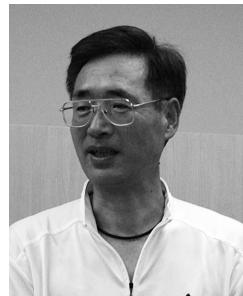
Q：きっかけは何でしたか？

給油の際、ガソリンスタンドでアクセルとブレーキを踏み間違えて壁に激突するという事故が発生しました。利用者は乗っておらず運転者にもケガはありませんでしたが、車両が全損でした。会の内規では75歳を定年として運用しており、その方は、ちょうど70歳になったところでした。日頃から色々なボランティアを積極的にしてくださる方で、すぐに引退とは言えませんでしたが、続けるにはかなり問題があると感じました。そこで、「やはり高齢になると運転ミスは発生しやすくなるし、人を乗せる（命を預かる）という重責もあり、万が一死亡事故を発生させたら自分も大きなダメージを受ける。復帰の条件として自動車事故対策機構の適性検査とカウンセリングを受け、合格点であれば1ヶ月後職場復帰してほしい。（第三者にきちんと評価してもらうことが大事）」と話しました。

適性検査の結果、40代のレベルに比べて75～85%運転身体能力が落ちていて、自動車対策機構の

年齢別データベースに対しても3つのチェック項目*の中で2つが範囲外にあると分かりました。この結果をみて「これでは無理だね」と自分から退く申し出をされることになりました。(本人が納得するデータの提示)。

*3点チェック項目=動体視野能力・眼球運動能力・周辺視野能力



エプロン・菅野事務長

Q: 今年から適性検査の受講年齢を65歳に引き下げたのはどうしてですか?

その後、接触事故や擦りなどが数件発生しました。70歳間近の運転者もいれば、50歳の運転者もいました。そこで、全員のレベルの把握を図ることが必要と判断し一旦全員適性検査を行うことにしました。自分がどう身体的精神的に弱くなっているかを認識してもらい、予防運転実施の個別指導を行うためです。基本的には、全員の状況把握が必要だと思いますが、65歳は今後の定期受講の目安です。

Q: 受けることについての運転者さんの反応は? 適性診断の結果は、役に立っていますか?

特に反発はなく素直に受講してくれます。むしろ喜んでいるように見えます(笑)。管理者としては、注意が必要かどうかはある程度把握できます。会の適性許容基準を作成することで、説得力も出ます。適性診断だけでは何とも言えない面もありますが、同乗するスタッフからも情報をとっています。

「エプロン」は、事業内容が多岐にわたる比較的規模の大きな事業所ですが、移動サービスのみを実施している団体や、小規模の団体はどうしているのでしょうか。

適性を見極め、安全運行の意識づけを徹底すること! 時には客観的なデータで「気づき」を

東京都世田谷区の「世田谷ミニキャブ区民の会」では、2011年に、損保会社の「運転適性診断(訪問サービス)」を実施したそうです。

事務局長の宮城さんは、タクシーの運行管理をされていた方で、「会」に関わった当初は移動サービスにも定年制を導入すべきと考えていたそうです。しかし、困っている人のお役にたちたいとボランティアを引き受けてくれる人は、まず安全に対する意識が違う、大切なのは「意識」と「適性」と考えるようになったといいます。現在は、年齢で機械的に引退を求めるのではなく、以下のことを大切にしているそうです。



区民の会・宮城事務局長

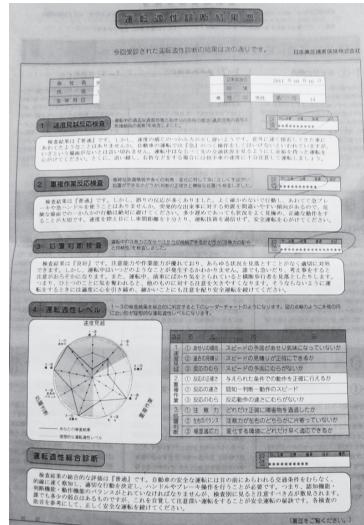
1. 「会」に登録するときに、同乗して適性を見極める(同乗すればわかる!)
2. 日々、安全に対する意識をもってもらえるようコミュニケーションをとり、しつこいくらいに声を掛ける(利用者の声も聞いて、運転者に伝える)
3. 安全に対する情報を共有したり意識を高めたりできる、研修を継続的に行う。

この「3」として、2011年に実施したのが日本興亜損保の「運転適性診断」です。70歳以上になると、運転免許の更新時に適性検査を含む高齢者講習(※1)を必ず受けますが、「年齢を問わず、診断を受けて自分の

傾向に自覚を持ってほしい」「(高齢者の)免許更新は3年に一度なので、その間の変化を知ることができるとよい」「団体でも、運行管理に役立てる素材にできるとよい」ということで、年齢を問わず22人が受診しました。やってみると、難しかった、という反応が多かったようですが、診断の前後に、団体の管理者への日常のポイントや結果の活用方法なども説明してくれますので、一度取り組んでみるのはよいかもしれません。

(※1)

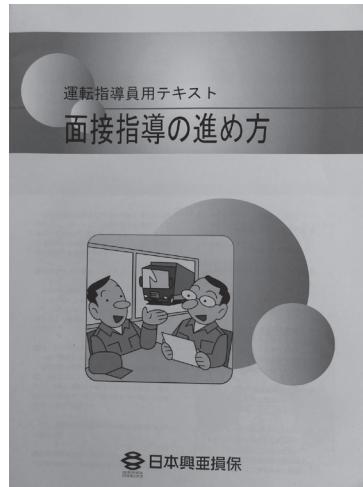
高齢者講習=高齢運転者の運転特性や交通事故実態についての重点的な講義を行うほか、その結果に基づいた安全運転の指導と、危険回避の実車訓練を行う。75歳以上は、これに加え「講習予備検査」として、認知機能に関する検査を行い、検査結果が一定の基準に該当した場合は適性検査を行う。



運転診断書

日本興亜損保の「運転適性診断」訪問サービス

- 保険加入者でなくとも受けることができます。
- 当日は専用の診断バスが来場し、1人ずつ検査を受け、機械が判定した★の数による診断と、専門の担当者による運転傾向に対するアドバイスがなされます。
- 所要時間は10~15分。待ち時間には運転に関する講習も行われます。
- 申込みの際には、事業者側による駐車場の準備が必須です。料金は3時間1万円。20名~100名程度の検査ができます。
- 詳しくは、日本興亜損保五反田支社へ。担当の飯島さんから東京、大阪、福岡、札幌の拠点に連絡が行き、そこから各事業所へ派遣されます。



*検査内容は、即時見越反応検査、重複作業反応検査、処置判断検査の3点

このほか、都内で、警視庁の交通安全教育センターで実施している「シルバードライバーズ安全教室」を受けてもらうようにしている、という団体もありました。その結果を運営協議会で紹介し、一律の年齢制限を受けることなく、高齢運転者も活動継続しているそうです。

*参加費無料、CRT運転適性検査器による身体機能の検査と、実車研修

どの団体も、年齢を問わずすべての運転者に対して、日頃から、様々な心配りと安全対策を行っていました。宮城事務局長曰く、「利用者への接遇・コミュニケーションは、高年齢のボランティアのほうが概して上手」とのこと。誇りと自信を持って「いぶし銀の魅力」で地域の移動困難者を支えてもらうために、団体としての考え方や工夫が必要であり、不安な時はご本人からチェックをお願いしたいと言ってもらえるような心の通った管理体制が大切ですね。



「災害時どうしよう？をこうしよう！に」 社会福祉法人幹福祉会 法人本部 大里宣之氏



(福) 幹福祉会に勤務する大里さん。実は防災士の顔もお持ちです。3.11以来、防災への関心は高まるばかり。移動サービスを理解する防災士として講演などで引っ張りだこです。



— 幹福祉会との出会いを教えてください。 —

学生時代に「CIL立川（幹福祉会の設立母体）」の高橋修さん（故人）と出会いました。彼から、卒業したらうちで働かないかと声をかけられ就職しました。最初は車が好きだということで、CIL立川が母体となって立ち上げた「自立センターPAL」で移動サービスのコーディネーター兼運転者をやっていました。「PAL」では、移動サービスは外出のきっかけづくりとして位置付けられ、出かける楽しさを知ってもらうことが重視されていました。ですから、国内外の旅行企画も実施され、団体で行った後は個人で行くというような広がりが出していました。この活動に携わる中で、外出に伴う介助の必要性を痛感し、ベッドツーベッドに対応できる介助技術も身に付けたいと思いました。

— 災害の課題に関わり始めたきっかけは何でしたか？ —

直接のきっかけは阪神淡路大震災でした。私は「PAL」から業務の一環で被災地の障がい者支援組織に派遣されました。そこで感じたのは、被災された方のケアはもちろんですが、支援に入っている方のメンタルケアの重要性でした。その両方に寄り添える人間でありたいと、関係する研修等に参加し資格も取るようになりました。今思えば、私を被災地に派遣してくれた上司がいたことは大きいし感謝しています。

す。団体のトップの意識によって、災害への取り組みの進み具合が変わってくると感じています。

— 移動サービス団体の防災意識と対策について、率直な感想をお聞かせください。 —

移動サービス団体に招かれ、図上訓練でハザードマップの作成等をするのですが、運転や運行管理に携わっているみなさんだけあって、危険を見る目はお持ちです。あとは、不測の事態が起きた時の対処力をアップさせることが重要だと思います。それも個人の判断で動けることは大切です。発災時、通信手段が断たれ、他者に判断を仰ぐことが出来なくなても自分で判断し行動できる力を付けておかねばなりません。

交通事故などでもそうですが、運転には利用者を守るという責務があります。救急車が到着しても救急隊員は利用者の日常の様子を知りません。運転者が利用者の日常の様子を代弁し正しく伝えることが、適切な处置につながります。こうした意味で、運転のスキルの拡大は課題だと思います。

— でも、利用者は災害時要援護者と呼ばれる人がほとんどです。いざという時は、どうしていいかわからなくなりそうですが…。 —

そうですね。「どうしたら？」から「こうしたら」に変えていくことが必要だと思います。日頃から「どうしたら？」

どうしよう？」と感じていることを洗い出して、解決策や軽減策を考えて書き出します。「こうすれば、こうしよう」を増やしていくのです。場合によっては、利用者の協力を仰がねばならないこともあると思います。ですから、幹福祉会では利用者も含めたヘルパー事業所における災害時対応研修に取り組んできました。

— 発災時に移動サービスが担うべき役割や期待をお聞かせください。 —

発災時に車を使うことについて、火災や道路破壊で無理だという意見を聞きます。しかし、車は移動手段だけでなく、避難スペースになったり緊急トイレになったりと、大変役に立ちます。ガソリンが満タンであれば、エネルギー供給も可能です。移動サービス団体が所有している車両は備え方、使い方次第で有効に力を発揮すると思います。



大里氏から漂う落ち着きと自信。それでいて、相手を安心させるやわらかい物腰。2時間半程度お話しを伺ったのですが、紙面都合で紹介できなかった貴重な内容もありました。みなさんとの団体で、災害に関する勉強会など企画されることがありましたら、講師としてお招きすると非常に良いと思います。

【連絡先】幹福祉会法人本部 042-540-1230

第6回通常総会記念シンポジウム 「移動困難者の視点を盛り込んだ 交通計画策定をめざそう」要旨

6月30日、切れ目の無い「移動」を実現する制度設計に向け、架け橋となるお三方においていただき、シンポジウムを開催しました。まちづくり・都市づくりにつながる市町村の交通計画に、いかにして移動困難者の視点を盛り込み、そのニーズに応える生活交通や福祉交通を組み入れていくのか。60名あまりの参加を得て、基本となる考え方を学びました。



シンポジウムの講師陣

1 『交通基本法成立後の交通計画のあり方等について』

水嶋 智氏

(国土交通省総合政策局
公共交通政策部交通計画課長)

交通をめぐる状況について、路線バス・鉄道は、日本の社会全体の人口減少、少子高齢化やマイカーの普及により、市場的な維持が相当困難な時代になってきました。こうした地域公共交通の危機によって、生徒の通学手段、高齢者の通院や買い物も困難になってきます。そこで交通のあり方を根本的に見直す「交通基本法」の制定議論となったわけです。

交通基本法は、交通施策の基本理念をいくつか定めています。国民の移動権保障については大きな議論があり直接的な規定はありませんが、「交通に対する基本的な需要を充足しなければならない」という条文があります。そのほか基本的施策として、「高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策を講じる」といった内容が書かれています。具体的な施策については、交通基本計画を国が決定することになっています。法案審議自体は継続審議の状態が続いているが、交通



水嶋 智氏

の諸問題に関する検討会で、例えば視覚障害者の方にも参加いただいて、実際の交通基本計画に盛り込む要素の議論を進めている状況です。

また、「高齢者、障害者などの移動等の円滑化に関する法律」では制定後10年間が経過し、新しい整備目標は3000人以上の利用者がいる鉄道駅やバスターミナルのバリアフリー化を設定してやっています。ハード面では、視覚障害者用誘導ブロックが97.1%、段差解消は85.5%まで整備されています。まだまだ心もとないかもしれません、全国的に見るとそれなりの数の自治体がこのバリアフリー基本構想を作っていただいている。

私どもは、交通基本法の肝は連携と協働だと思っています。交通事業者さんのサービス提供だけでは、今の時代の公共交通や生活交通は成り立たません。NPOのみなさんの取り組みは非常に大きなウエイトを占めていますし、地域に行くと交通が単独で存在するよりも地域生活や医療、地域の活性化、観光といった問題に絡んできます。人々の移動性を向上して、そのコミュニティを支えていく、生活の質を上げていくことが、これから社会づくりには必要です。いろんなネットワークで、モビリティを高める国づくりをしていきたいです。

基本計画の中で、各自治体にも「交通に関する基

本計画を作っていただけませんか」ということを入れていくつもりです。すでにあるバリアフリーの基本構想も踏まえて、自治体の方々により幅の広い総合的な交通に関する計画を作成していくということにならっていくのかなと思います。

2 『障害者基本法の改正等が 移動交通に与える影響など』

きむ じょんおく
金政玉氏

(内閣府障がい者制度改革推進会議担当室
政策企画調査官)

2009年秋の政権交代後、国連の障害者権利条約を批准するための国内法整備に向けて、内閣に障がい者制度改革推進本部が設置され、「基本的な方向」が2010年6月に閣議決定されました。この閣議決定では横断的課題として、①障害者基本法の改正（2011年7月通常国会で成立）、②障害を理由とする差別禁止法の制定（2013年通常国会への提出を目指す）、③障害者総合福祉法の制定（2012年6月通常国会で障害者総合支援として成立）の3つが挙げられました。また個別分野の「建物の利用と交通アクセス」として、バリアフリー整備の促進と、交通基本法案の交通計画を視野に入れて地域間格差をなくしていくことが打ち出されています。

「①障害者基本法の改正」では「障害者の定義」の部分で、制度から除外されている難病、発達障害等のある方が対象に加わり、「障害及び社会的障壁により継続的に日常生活または社会生活に相当な制限を受ける者」と改正されました。これは個人モデルではなく、社会モデル（国連障害者権利条約の基本的な考え方）という考え方です。「障害がある者にとって障壁となる事物、制度、慣行、観念、その他一切のもの」と、大胆に踏み込んだ内容だと思います。

次に「③障害者総合支援法」ですが、基本理念に「社会参加の機会の確保」が新しく入りました。今まででは「日常生活及び社会生活を営むための支援」で

した。しかし「移動の支援」に関しては、附則の検討規定に、移動の支援または障害福祉サービスのあり方について、3年後をめどに検討を行い、その結果を踏まえて必要な措置を講じることがと盛り込まれるにとどまっています。移動の支援については、まだまだ明確な位置づけがなされていないというのが現状ですが、この3年間のしっかりとした検討が極めて重要だと思います。

一方、来年の通常国会に提出をめざしている「②障害者差別禁止法案」の差別禁止部会・中間整理では、公共的施設および交通施設の利用ということが課題に挙げられています。差別をなくすための法律は、交通計画に基づく基盤整備とは違った目的、つまり何らかの理由で交通機関の利用そのものを拒否（制限）された場合の個別事案としての不利益取扱いを解決する仕組みとして作ることになります。8月の部会で骨格提言をまとめたあとは、各業界団体との折衝等が、所管である内閣府の非常に大きな課題となると思っています。



金政玉氏

3 『交通計画における福祉サービスと生活 交通の接点と融合の可能性』

いつき
吉田樹氏

(福島大学うつくしまふくしま未来支援センター・
復興計画支援部門 産業復興支援担当 特任准教授)

1. 地域交通の計画は、なぜ必要なのか？

地域交通は、バス会社や鉄道会社、タクシーカーによる営利事業、収益事業から、今や「公益の事業」ということに、わが国も大きく舵を切らないといけない時期にきています。

地域交通を考えるときには、人が移動して物やサービスを調達できる機会を作り上げつつ人と人の交流を支えるという部分。そしてバスや鉄道がただ走っているだけではなく、ちゃんと生活に使って定住に

結びつくという観点が必要なのです。

既に色々な地域で公共交通の活性化や再生の「連携計画」が立てられていますが、交通空白地域を解消する、つまり「とにかく走っている」ということに注がれがちであったのではないかと思います。どこまで買い物、通院、通学などのお出かけの品質を確保していくのか。これを協議会の中でちゃんと合意形成していくことが大事なのです。そうすることによって、何のために交通政策に取り組んでいるのかが、構成員や関係者の中で明確になってきます。合意形成をしていけば、地域コミュニティと交通サービスを持続させるような新しいビジネスモデルを作ることも可能ではないかと思います。

2. なぜ、市民が地域交通を考えなければならないのか？

地域の公共交通を考えるときに、地元に住んでおられる方のニーズ、何に使いたいか、どこに行きたいのか、どう使っていきたいのかという議論がないと進んでいかない面があります。運送のプロの視点でのサポートのほかに、地域の知恵と力での努力があり、市町村はそれを支えることが重要です。三位一体、それが地域交通と福祉交通を考えていくときにも大きな意義持ってきます。

3. そのなかで福祉交通をどう考えていくか？

私は仙台市に住んでいますが、地元紙の河北新報に「震災後、歩行能力が低下している人が半分もいる」とありました。長期の避難生活が身体能力を低下させるということなのですが、公共交通かマイカーがあれば移動できるはずだった人が、いつの間にか福祉交通を必要とする人になっているということです。私は日本の10年後を表しているのではないかと思

いました。石巻での移動支援ボランティア Rera（レラ）の活動が、災害地で非常に有意義に機能していることからも、福祉交通と地域交通は一体に考えて見ていかなければなりません。



吉田 樹氏

もう一つ大事なことは地域公共交通会議の場で、地域の福祉と交通をつむぎ合わせるということです。本来は地域公共交通会議の中で、福祉交通の議論、あるいは移動の自由に関する議論をしていかなければならぬのですが、市町村、運行主体、地域の三者の言語が一致しない。特に福祉交通になれば、全く一致しません。その中に翻訳が必要なのです。地域公共交通が、収益事業というスタンスから遠い事業に変わってきている中、事業者に要求するだけでは状況は変わりません。福祉と交通を結びつけるためには、地域公共交通会議を主体とした協議会の場ができるだけ活用していきたいのです。地域の交通とまちづくりを考える人材のネットワーク化ということで、皆さんに翻訳者として関わっていただきたい。そして、こうした場に毎年新しい顔ぶれが加わることができるという形にしていくのが、当面、求められることなのかなと考えています。

＜主な質疑＞

▶ 福祉有償運送の利用者には、「介助」が大きな意味を持つのに、国交省の法令文書では介助のことが曖昧。厚労省施策は、同行援護など移動に使えるサービスがあるが、移動手段の部分は除外されている。移動困難者の実態と制度があつてない。

▶ 福島では、仮設住宅と町を結ぶデマンドタクシーがあつても利用されていない。マイカーで出かけたり、かかりつけ医が訪問診療したり。「仮の町」構想が交通システムとつながっていくのか、も疑問。

▶ タクシーは色々理由を付けられ利用しにくい。福祉有償運送は、運営協議会がないか機能しておらず、県内にわずかしかない。公共施設のバリアフリー化もなかなか利用者の声を聞いてもらえない。法や予算があつてもニーズに応える環境がない地域はどうすればいいのか。

▶ 厚労省の「地域支え合い体制づくり事業」で、ガソリン代実費程度のボランティア活動を社会実験として行なったが、途中、運輸支局から有償だと言われ難航した。本省と運輸支局とのずれを感じる。

▶ 自治体に計画作りや交付金の使い方などを示して、計画ができるよう積極的に働きかけてほしい。また研究者こそ翻訳者になってほしい。

全国移動ネット活動報告

総会後の動き 理事が全員参加型で取り組んでいます！

6月30日の通常総会の午前中に開かれた理事会で、岡山の横山和廣が副理事長に就任しました。3つ重点課題を含む事業計画が議決され、それぞれの担当理事が事業を推進しています。10月27日の理事会では、認定NPO法人の申請や役員体制の増強についても協議します。



▽▽▽▽▽ 各担当からひとこと ▽▽▽▽▽

▶制度関連

国土交通省と厚生労働省に挨拶したり問い合わせたり、課題の共有化と改善に向けてあの手この手ではたらきかけています。

▶ケアマネ・介護事業者等へのアプローチ

10/28に佐賀市で講演会を共催するほか、全社協の「高齢者の生活支援をすすめるネットワークセミナー」企画会議に参画しています。キーワードは「生活支援」「移動と介護」！

▶地域生活交通（円卓会議、相談対応等）

福島大学主催のセミナー＋ワークショップに参画。被災地の移動・外出の問題解決策を生活交通・福祉交通アドバイザーとともに考えます。10/29に福島で開催。

▶今後の移動サービスのあり方検討（フォーラム開催）

研究者、タクシー事業者、NPO、マスコミなどのメンバーが集い実行委員会が発足。企画・準備を進めています。11/25は東大本郷校舎へおでかけください。

▶登録不要の活動促進プロジェクト

ガイドブック作成に向けて各地の事例を調査中。会議のたびに喧々諤々、全国移動ネットが示せるのはどこまでか？議論は尽きません。

▶移動サービスの立上げ支援

セミナーやシンポジウムへの講師紹介・理事の派遣を随時行っています。

▶運転者講習

2ヶ月に一度の定期開催講習は、一日で全科目を修了できるよう、カリキュラムを変更しました。

▶災害支援の会活動

石巻移動支援ボランティア Rera の定例会議に理事が交代で出席したり情報提供したり。今後の方針性の模索に知恵を絞っています。

▶講習テキスト等の作成

お待たせしました！「福祉有償運送団体 管理者必携“移動サービス立上げ・運営・管理マニュアル”」を近日発行予定です。

副理事長に就任した横山副理事長からひとこと！

本年度より、副理事長に就任させていただきました横山和廣です。

全国移動サービスネットワークの活動目的であるネットワークの基盤強化や、地域間交流での活性化を通じて、移動支援の輪を全国に普及拡大させるために、地方からですが、微力ながら頑張っていきたいと思っていますので、今後ともご指導ご鞭撻の程、よろしくお願ひ致します。

横山和廣氏



ローカルルールの見直しをめざし 粘り強いはたらきかけを続けています

国交省は昨年6月に出された通達（※1）に基づいて、3月末に運輸支局・地方運輸局から報告されたローカルルールの結果を分析・検証中です。支局に差し戻して、見直し調整を続けているケースもあり、検証結果がまとまるまでには、まだ時間がかかるようです。ローカルルールでお困りの地域のみなさまは、事務局へお問い合わせいただければ、個別に国交省へ照会し、ご説明いたします。

（※1）＝通達「自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について」

【あきらめないで！】

大阪府では、府下の運営協議会でのローカルルールについて、3年越しの要請行動や国交省の検討会等を受けて、以下の二点が見直されました。運営協議会の座長会連絡会が中心になり、設置要綱の改正が行われました。

〔迎車回送料金〕

現行「迎車回送料金は原則認めないこととする。」

↓

改正後「迎車回送料金については、個別の案件ごとに協議会において協議するものとする。」

〔使用する自動車（セダン車）〕

現行「寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車」

↓

改正後「セダン等（貨物輸送の用に供する自動車を除く。）」を追加。

ローカルルールに従わないという問題提起の行動をして更新登録ができないままになっていた「NPO法人日常支援ネットワーク」は、大阪市から回答書が届き次第、改めて更新登録の手続きを取るそうです。

山形県では、県内6ブロックの運営協議会に、「現に福祉有償情運送を行っているNPO等」が構成員に加えられました。運営協議会設置要綱が改正され、各ブロックにいる「やまがた福祉移動サービスネットワ

ーク」の役員が、このポストで参加しています。ただし、福祉有償運送実施団体代表を加えたので「山形県ハイヤー・タクシー協会」を構成員に追加することを決めた運営協議会もあり他の問題点も残っていますが、やまがた福祉移動サービスネットワークの粘り強いはたらきかけによって、制度化から6年で、ようやく設置要綱の改正が実現したといえます。

通達「福祉有償運送の対象旅客の判断に際しての知見の活用について」

7月31日付で、厚労省と国交省連名の下記の通達が発出されました。

「福祉有償運送の対象旅客の判断に際しての知見の活用について」

<http://www.mlit.go.jp/common/000219600.pdf>

運営協議会で、「(ハ) 要支援認定者」「(ニ) その他障害の障害を有する者」に該当する利用者について適格性の協議が長引く例があるため、行政の福祉等担当部署の介護福祉士や社会福祉士、保健師や医師などの所見を取り入れて判断する方法を示したものです。利用者全員に対して常に専門職の知見を求めるものではありません。知見を求める際に、文書提出などの必要もありません。

全国には、当初から「専門的知見を活用」している地域や、運営協議会の事務局が福祉部局の職員に口頭で聞くことが定着している地域もありますが、「要支援1・2の人は、介助無しで車への乗降ができる人もいるはずで、個別に運営協議会で確認する必要がある」としている地域や、判定委員会（年3回）が終わらないと利用が認められないといった地域もあります。

利用者の判断基準は「物理的に車両に乗車できるかできないか」ではなく「単独で公共交通機関を利用することが困難」であるかどうかです。福祉有償運送を必要としている人をスムーズに利用につなげられるよう、構成員のみなさんはもちろん、申請団体からも事務局自治体にはたらきかけるなどして、この通達を有効活用していきましょう。

全国移動ネット事務局だより

◆事務局に新メンバーが加わりました

2012年10月から、新しく西村陽子さんが、事務局員に加わりました。2011年度は、3人の事務局員が入れ替わり、水曜日もしばらく事務所を閉めていましたが、今後は、杉本理事以外の6人が毎日2人が日替わりで勤務する予定です。



(写真：後列左から大木、西村、大森、杉本、前列左から伊藤、荻野、下出)

編集後記

◆88歳の父が、送迎付き通所リハビリに行きはじめました。週1回2時間、スポーツクラブ並の機械を使って、足腰を鍛えています。隣の奥さんが、「おじいちゃん杖を振り回しながら歩いていた」と報告してくれました。(杉)

◆暑い夏。タイトな編集スケジュール。「もう無理だ！」と折れそうになりながらも、何とか自分の役割が果たせてホッとしています。「エライぞ、オレ！」と自画自賛。ちょっと？大分？ナルシストになってる荻野でした。

◆えええっ？外出するのにそこがネック？！まだまだ新しい驚き。ホント奥の深い世界です。(糸)

◆「大切なものの（ひと）から眼を逸らしている者は、眞実にはたどり着かない」。とある映画の

1シーンの言葉に恥ずかしながら号泣してしまいました。12年所属した団体を離れ、新しい現場での毎日は発見の連続です。(淳)

◆モヴェーレを通じて出会えた方々は財産であると、再確認できました。特別支援学校での通学支援に日々向き合う中で、生徒と保護者に寄り添い、具体的な将来像の下で支援を行っていけるよう、努力していきます。(真)

◆執筆中、1歳の息子がパソコンのキーボードに圧し掛かったり叩いたり。で、カーソルが不随意運動するようになりました。でも、パソコンはめげずに働いてくれました！もちろん息子も、めげずにイタズラしてます。(み)

(表紙の写真)

左／東京都立川市・幹福祉会にて。大里宣之氏とインタビュアー荻ちゃん。

右／神戸市北区・ポブリの活動風景。ベテランと新人がペアでサービス中。

下／千葉県市川市・SSU市川。地名にちなんで「塩焼サロン」。今日は調理でした！

市民の手による移動サービス情報誌

「モヴェーレ-MOVERE」第17号

2012年10月25日発行

定価●500円(送料別)

発行人●中根 裕

編集・発行●

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

〒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

<http://zenkoku-ido.net>

E-mail ● info@zenkoku-ido.net

制作●株式会社 アダプティブデザイン

■「モヴェーレ MOVERE」ネーミングの由来

移動サービスは「運送(transport)」するのではなく、外出のための「移動(movement)」を支援する活動です。「モヴェーレ(movere)」はラテン語で「動く」の意。このネーミングには、移動困難者を含めたすべての人々に移動権が保障されることを目指す全国移動ネットの強い想いが込められています。

このお祭りの収益やみなさまからの募金をゆめ風基金を通じ、東北被災障害者支援に使わせていただきます

ずっと続けてく被災障害者支援

東北↔関西 ポジティブ生活文化交流祭

第3回 東北↔関西

市・企・業 11/23(祝)

11:00-17:00

生活文化交流祭

ほじていぶせいいかつぶんか ミラリーアウトドア

in 長居公園(自由広場)



東北被災障害者救援
チャリティーバザー

東北↔関西
次世代くまつ向勝負>プロジェクト

こどもleftrightarrow
ポジティイフはんきまつ

出展・交流ブース

主催 東北↔関西ポジティブ生活文化交流祭実行委員会
後援 大阪府/大阪市/大阪府社会福祉協議会・大阪市社会福祉協議会(申請中)
協力 近畿労働金庫地域共生推進部/近畿ろうきんNPOパートナーシップ制度/全労済大阪府本部

<ゆめ風基金>東北被災障害者救援募金へのご協力お願いします。

阪神淡路大震災での障害者たちは、ことごとく後回しにされた立場だったのですが、被災地の彼らは普段の助け合いネットワークを活用し、いち早く炊き出しを実施、寒さに震える地域の人々に「日頃の恩返し」と豚汁を配ったのでした。この心意気に後押しされて、それでは緊急時に普段から備えておこうと、「ゆめ風基金」運動が発足しました。

ゆめ風基金とは、阪神・淡路大震災以降、日本国内だけではなく海外も含め自然災害の被害に遭われた障害者・児に支援を届けてきました。このたびの東北・東日本大震災でも関西の障害当事者・支援ネットワークと共に被災された障害者への救援活動に取り組んできました。

この1年半でみなさまから寄せられた救援募金と16年間みなさまからのご協力で培われてきたゆめ風基金を合わせて2億円を東北(岩手・宮城・福島)現地に届け、障害当事者団体との連携の下、拠点づくりや被災された障害者支援への復興に取り組んできました。

まだまだ課題は山積みです。みなさまからの東北被災障害者救援募金へのご協力を何卒、よろしくお願いいたします。

お問合せ

被災障害者支援NPO法人 ゆめ風基金 事務局

〒533-0033 大阪府大阪市東淀川区東中島1-13-43-106

Tel: 06-6324-7702 Fax: 06-6321-5662

URL <http://yumekaze.in.coocan.jp/> Mail▶ yumekaze@nifty.com

日常生活支援ネットワーク(担当:柿久保・椎名)

〒556-0012 大阪府大阪市浪速区敷津東3-3-10

Tel: 06-4396-9189 Mail▶ po-net@e-sora.net