

MOVE RE

市民の手による移動サービス情報誌



モヴェーレ
NO.18
2013
JUN



特集1 「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」レポート …… 2

**特集2 《2013年関西STSセミナー「研究発表」より》
「地域生活支援事業と移動制約者の外出率」** …… 8

- 宮城県石巻での災害移動支援から考える <NPO 法人移動支援 Rera・村島弘子さん> 11
- 東奔西走・淳ちゃんが行く<関西福祉科学大学客員教授 三星昭宏先生> 13
- 「復興交通まちづくりワークショップ in 福島」に学ぶ 15
- 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

「くらしの足をみんなで考える 全国フォーラム2012」

2012年11月25日(日)、「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2012」が開催された。「移動の問題」を本音で語り合おう、知り合おう——という呼びかけによって、東京大学本郷キャンパスに集ったのは、問題に直面している当事者、行政担当者、社協職員、福祉・介護従事者、研究者、バス・タクシー事業者、NPO関係者等。職業も立場もさまざまの110余名が熱く語り合った。



基調講演

「豊かなくらしを支える『足』をみんなで 『つくり』『守り』『育てる』ために」

●加藤博和氏

(名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学
専攻・准教授)

加藤准教授は、地域の「おでかけ」環境の確保・維持に取り組む当事者として、交通事業者、沿線企業等、市町村、利用者、地域住民を挙げ、それぞれの果たすべき役割を解説した。



▶まず、「公共交通を必要とし、そのために活動する地域住民」「理解し下支えする自治体」「協力的であわよくば新しいビジネスにしようとする交通事業者」「主体間の利害関係を調整するインタープリター・コーディネーター」がいることが前提条件となる。

▶その人々が対等な立場で人材、資金、意見、意識（存在認識）を出し合いながら、「一所懸命」地域交通を支えることが大切で、その中からキーパーソンも出てくる。

▶キーパーソンはどの立場の人でもできるが、キーパーソンが出てくる「場」づくりや動きやすくする素

地が必要で、それは主に自治体の役割である。さらに、自治体の今後の役割としては「公共交通戦略の確立」「ネットワークの維持発展」「各交通システムの支援」を行うことが挙げられる。

自治体が、移動制約者をはじめ住民が保障されるべき機会・QOLをきちんと想っていないと指摘する一方で、参加者に向けて、制度が色々できるように変わったのに使いこなせていないのでは？と問いかけた加藤准教授。今日の場を生かして意識を共有し仲間になり、突破口を見つけてほしい、と呼びかけた。

発表者はこんな人!!

第1分科会

地域交通をどう創るのか

田舎型パーク&ライド構想

(南房総市総務課／鳴田紀之氏)

南房総市は6町1村が合併して誕生した千葉県南端の市だ。人口4万2千人でマイカーは世帯平均2.4台。高齢化率37%とあって、本数は少なくとも、広い市域を網羅する交通が求められる。市は公



共交通を維持・存続するためのビジョンを示し、それを常に語って協力者を増やすことが重要だ。これを担当したのが嶋田さん。「道の駅」を拠点にした「田舎型パーク＆ライド」構想は、高速バスも、地元の路線バスや市営バス、コミュニティバスも道の駅に寄り、そこで乗り換えればあらゆる方向へ行けるしくみだ。市域には地域交通を下支えするほどの人口や利用者がいないため、来訪者・観光客にも地域交通を使って支えてもらえるよう考えた。また、スクールバスには一般の人も乗れるようにし、スーパーの買い物バスや病院の送迎バスにも補助金を出して空白地域を埋めている。嶋田さん曰く「自治体が主役になっては地域交通の明日はない、あくまでも演出家であるべきだ」。

過疎地（長野県木曽町）の取組み (NPO法人SCOP／富樫慎氏)

富樫さんが所属する「SCOP（スコップ）」は、信州大学を母体とした地域シンクタンクで、地域交通の確保・再編で20以上の案件を手掛けている。その一つ、富樫さんが携わった木曽町は、殆どが山で、細い谷に点在する集落に1万2千人余が住んでいる。主要な施設は木曽福島市街地に集中し、高校生のバス定期代が月25,000円もかかっていた。2005年の町村合併時に、町長の強い意向で「生活交通の確保」を町の最重要事項の1つに掲げ、民間路線バスをすべて町が引き受けた。最長区間で1,570円だった運賃は200円に統一。運行事業費は1億7千万円、運行収入4千万円で、年間1億3千万円を町が拠出しているが、赤字額の大半は特別交付税が措置され、これに依存するかたちで何とか維持している。「地域公共交通はオーダーメイド」という富樫さん。6年経ち、順調に増加していた利用者は減少に転じたが、現在も①バス活用ガイドブック作成、②ラッピングバス・幼稚園児の絵画の車内掲示、③イベント時のパーク＆ライド等を行って利用促進を図っている。



被災地で新たな交通手段を模索中

(石巻地区災害移動支援協議会 Rera*／村島弘子氏)

石巻市は東日本大震災で最も被害が大きかった地域だ。村島さんは札幌にある「ホップ障害者地域生活支援センター」のメンバーとして、震災直後の4月から支援に入り、Reraのコーディネーターを務めてきた。福祉車両



と一般乗用車による個別送迎でフル回転している。現在の利用者は、仮設住宅に住む人が6割で、目的は8割以上が通院。地縁・血縁によるたすけあいが生きている地域の利用者は少ないが、慣れない生活で体調を崩す人もおり、Reraは常にパンク寸前だ。昨年5月からは、石巻市や社協、タクシー協会、仮設住宅自治連合会等が集まり、2012度で公的な助成金がなくなるReraに代わる、新たな移動手段を検討している。だが、市は、新しい交通整備に予算はつけられないと消極的だ。Reraは3km100円のボランティアから、福祉有償運送に変更する方向を決めており、利用対象から外れる人たちの移動手段は見つかっていない。村島さんの発表からは、「平時」とは程遠い生活をしている人のために、まだボランティアが必要な状況がうかがえた。

* 2013年2月に法人化し「NPO法人移動支援 Rera」

コミュニティバス「ムーバス」

(武蔵野市交通対策課／丹羽遼太郎氏)

武蔵野市はわずか10.73㎢、人口は13万8千人、高齢化率20%、世帯あたりのマイカー保有率は0.4台である。市は、民間バスの空白地域の存在と高齢化の進展を背景に、1995年にコミュニティバスを全国で初めて運行した。高齢化とともに外出率が減る傾向にあったが、近年は大きく改善している。7路線あるムーバスの特徴は、①路線バスとマイカーの間を補完する短距離交通システム、②小型バスで細街路を



通る、③運賃は 100 円、④短いバス停間隔、⑤電動補助ステップ、傘の貸出など。2012 年には「パスモ」等の交通 IC カードを導入した。しかし、拡充・改良を重ねてきたムーバスも 17 年が経過し、車両の買い替え等、経費の増加が課題となっている。また、近年乗客数も横ばいである。丹羽さんは、地域公共交通活性化協議会の事務局も担当している。市民・事業者・行政からなるこの「協議会」で公共交通の課題を抽出し、ムーバスについてもより利便性の高いサービスに向け、バス乗降場の再編や運行時間の延長など具体的な施策の実施につなげている。

発表者はこんな人 !!

第2分科会

生活を支える移動の新たな取り組みと ビジネスモデル

市民参加でつくる地域交通

(NPO 法人かながわ福祉移動サービスネットワーク／
清水弘子氏)

清水さんが理事長を務める「かながわ移動ネット」は、福祉有償運送団体の中間支援組織だが、近年深刻化しつつある都市部の交通不便地域の課題にも着目し、市民が主体的に課題解決を図る取り組みを支援している。バス路線が入れない狭い道、駅から遠く公共交通のない地域。そんな生活の足の確保について、市民は自治体への陳情や苦情を言うだけになってしまっていたか、清水さんの言葉からは市民の一人として課題を解決に導いてきた説得力を感じる。市民による運行は無償運送となるため、運行資金の確保、地域の合意形成、行政・交通事業者との調整、法的課題とハンドルが多い。が、目的を持った住民の推進力は素晴らしいと話す清水さん。市民運営・運行を実践したこと、地域のコミュニケーションの場を生み、地域づくりにまで発展している例も紹介した。利用する目線を



忘れず、市民、行政、交通事業者が一緒に地域交通を議論する場がほしい、と締めくくった。

住民参画によるバス運行

(徳島市応神ふれあいバス運行協議会／近藤佳子氏)

応神地区は 2 つの川に挟まれた細長い地形だ。幹線道路のない東西方向の交通が不便で、特に、地域に大きなスーパーがないことで買い物ニーズが顕在化していた。交通不便解消へのアプローチが、まず市バスの運行要望から始まるのはよくある話だが、応神地区では住民や沿線企業からお金を集めて自主運行を実施。さらには運行協議会を立ち上げて、市の交通政策に「地域住民によるコミバス導入への支援」が位置づけられるところまで運動を推進してきた。その地域力は何ともすごい。本格運行となった現在は 9 人乗りのジャンボタクシーが、地域とスーパーを結ぶ。週 3 回、1 日 4 往復（1 乗車 300 円、往復利用 400 円）。「そのうちお墓参りに行きたいという要望が出るに違いない。『お墓のそばを通ってくれて助かるわー』という日が来る」そう笑顔で語る近藤さん。運行ルートも住民主体のバスならではの「味」な取り組みだ。



地域と守る交通

～神鍋線「上限 200 円バス」の取り組み～
(全但バス（株）／小坂祐司氏・豊岡市／谷口雄彦氏)

全但バスが走る地域は兵庫県北部の但馬地域、典型的な過疎地といえる。ここ 10 年のバス事業は乗客・収入共に 30 ~ 40 % 減少し、下降線をたどっている。路線バスの衰退に危機感を持って自らの姿を見つめ直した時気づいたのは、「行政の無策・事業者の無計画・住民の無関心」という「みんなの無責任」。そこで、公共交通の維持・確保のため、住民目線の交通づくりに向けた取り組みを次々に打ち出した。運行ダイヤや上



限運賃など利便性の向上、高校生の通学需要に応えるためのアンケートと対策、新たな需要拡大のためにバス教室や「Bus Café」も。行政・地元・事業者の役割と責任の分担を明確化し、三者で協定も締結された。ノーマイカーデーなど行政の交通施策も加わり、地域ぐるみの取り組みは神鍋線の活性化を推し進める。全但バス・豊岡市職員の「みんなで楽しもう!」という精神も面白い。「これは過疎地だけの課題ではない。これからバスの課題だ。」と結んだのが印象的だった。

事業者の都合よりも利用者の視点を大切に (愛鶴・ハートフルタクシー／篠原俊正氏)

篠原さんは常にアグレッシブだ。これから地域公共交通は、「バス、タクシーといった事業者間の垣根を可能な限り取り除き、提供側の都合や論理に固執することなく、その地域にとってどのような交通システムが最適であるのかを利用者の視点に立って考えることが最も重要」と熱く語る。生活救援事業として実施している9つの事業やコミュニティタクシー（乗合タクシー）にも「利用者の視点」の精神が通じている。

そして、ドア to ドア、少数個別輸送、機動性を備え、時間制約の無いタクシーこそ、超高齢社会に向けてユニバーサルな社会づくりを担うことのできる公共交通だという言葉に、深く共感する。住みやすいまちづくりの要として《誰もが利用できるアクセス》は欠かせない。「交通事業者の一人として、利用者の視点に立った交通システムの構築と、誰もが自由に利用できるアクセスの提供に努めていきたい」という。こういう事業者と一緒にまちづくりがしたいと思いませんか？



発表者はこんな人!!

第3分科会

ズバリ！移動困難者のニーズはここにある

障がい児・者の支援現場から

(NPO 法人療育ねっとわーく川崎／谷みどり氏)

谷さんが代表を務める「サポートセンターロンド」は、障がい児の親の会や支援団体をつなぐ「地域生活ネットワーク事業」と、障がい児・者への地域生活サポート事業（13種類）を展開している。



ヘルパー派遣以外の「サポート事業」は所有車両による送迎が原因で赤字だが、送迎ニーズは高い。「より障がいの重い人への支援を引き受ける。ここでしかできないなら頑張る。支援を（赤字部門含め）総体で考える」という精神で送迎も続けてきた。そんなロンドを頼って、川崎市全域から重度障がいの利用依頼が寄せられる。2010年から川崎市では移動支援事業で福祉有償運送を使った通所や通学ができるようになった。地道なネットワークづくりによる成果であり、少しでも多くの事業者が送迎も行うことを願うばかりだ。

久留米市のタウンモビリティ

(NPO 法人こうれい研／吉永美佐子氏)

吉永さんの本職は医療機関併設のケアマネジャー。「介護保険できることは最低限のことだけ、外出や人と交わることがとても大切！」と、認知症の高齢者や車いす利用者を対象にしたタウンモビリティの検討を始めたのは1998年。徒歩や車の送迎で久留米駅近くのステーションに集合し、体調を確認して一息ついたら電動カートなどで街に繰り出す（利用料：500円または1,000円／回）。当初は受け入れる商店街もボランティアも少なかったが、久留米大学経済学部の協力を得て浸透・拡大し、今では学生等70人のボランティアが買い物や食事をサポートしている。利用者は年間延べ1300人以上、商店街にもぎわいをもたらしている。タウンモビリティの効果である「①生きる喜び



を創出、②まちに経済効果と活性化を、③安らぎ潤いのある街づくり、④地域住民のコミュニティ意識を高める、⑤福祉予算の軽減に貢献」を実践している今後注目の活動だ。

ケアマネジャーから見た地方部における移動ニーズ

(NPO 法人伊勢まごころ／大西栄子氏)

大西さんがケアマネジャーを務める「伊勢まごころ」は、様々な在宅福祉サービスとともに福祉有償運送も実施している。外出だけ支援すれば、他の介護サービスなしでも生活できる人、自分でサービスを選ぶこ



とが難しい人…一人の人の生活が成り立つためには、いかに多様で柔軟な支援が求められているかを、事例を交えて語った。「今は高齢二人暮らしでも、片方が亡くなったら独居になるのだから、この町がどうなってほしいか一人ひとりが考えるべき、それは自分自身も同じ」。市民が変わらなければ！という危機感は都市部より遙かに強い。一番外出したい軽度の人たちは福祉有償運送を使えない現状を示し、想像力が欠如した制度設計の問題点を指摘した大西さん。インフォーマルサービスにも長けた、数少ないケアマネジャーの一人だろう。

介護保険（移送）事業者から見た移動ニーズとサービス実態

(有限会社ほほえみ／貞包健一氏)

貞包さんは、訪問介護事業所とタクシー会社を経営している。介護事業所の「ほほえみ」は、「4条ぶら下がり」の形で介護保険を使った通院送迎を行っており（緑19台、白16台）、車両数は「三ヶ森タクシー」を上回っている。運賃は一般タクシーの約半額で、重度の要介護者や透析患者にはなくてはならない通院手



段になっている。また、「三ヶ森タクシー」では6種類の料金制度を持っており、利用者の発掘に成果を上げている。入院中の家族のお見舞い等に便利な「定期券」、距離を気にせず乗れる「フリーパス」等、どれも単体では不採算だが、乗車率を上げられれば継続は何とか可能だという。発表後、貞包さんは「介護保険は移動に対する支援制度ではないが、家族の送迎負担が介護タクシーに移行されたことは意味があった、多くの方に“移動”に関心を持ってもらい制度を整備することも大事かな」と話していた。この人柄と実績が、立場を超えて信頼を集めている。

座長とコメントーターはこんな人 !!

第1分科会

4分間隔で走る路線バスの空白地をコミュニティバスが埋める都市部、一日7本の町営バスが町内唯一のバスという中山間地域、広域合併した市、被災地、それぞれの工夫と課題と苦悩が満載でした。

●座長：吉田 樹氏

福島大学うつくしまふくしま未来支援

センター特任准教授（前職※）



土地柄や立場は様々ですが、みなさんおでかけ環境を良くしたいと発意しています。しかしながら、ノウハウや文化の継承、意識の共有がなかなか難しい課題としてあります。これからの方のポイントは、どの立場の人でも「提案力」をつけること、そして「議論できるプラットホーム」を作ること。これが政策を牽引していく足がかりになると思います。

※ 2013年4月より、同大学経済経営学類准教授

●コメンテーター：宮崎耕輔氏

香川高等専門学校建設環境

工学科准教授



共通するのは、地域を取り巻く環境が変わっていること。それに

伴って、地域住民の考え方も変化しているため、当初の整備方針が継承されにくくなっている、このような状況において、どうやって持続可能なシステムを構築していくかという問題が発生しているように思います。これは、既に整備が終わっているものに限らず、これから整備しようとしているものについても同様です。短期的にも状況が大きく変化していることを念頭において、地域が一丸となって取り組む必要があるよう思います。

第2分科会

ノウハウやお金や味方がいない、やってみたけど上手くいかない、横の連携はどうすればできるのか、誰の犠牲もなしにビジネスは成り立つか、今までいいのか、そんな切り口で実践者の声を聞きました。

●座長：大井尚司氏

大分大学経済学部経営システム学科
准教授

ビジネスモデルを確立するには、4つのキーワードが必要と思います。①どんな街をめざすかという本質を逃さないこと、交通をどうするかだけ見ていたら答えは出ません、②地域のリソースの活用、運転手・車両・ノウハウ・NPO・大学…みんなリソースです、③今までやってきたことをきちんと反省すること、④制度の枠、交通のモード（バスかタクシー等）、立場、言葉といった色々なハードルをバリアフリーにすること、です。



●コメンテーター：福本雅之氏

名古屋大学大学院環境学研究科
研究員（前職※）

公共交通に「付加価値」をどうつけていくか、マイカーだけではこんな生活できないでしょうというのができたらいいですね。それと、事業者も行政マンも



住民も、もっと楽しんで！ 苦しいことだからこそ遊び心を忘れず、共感してくれる人を増やしていきましょう。

※2013年4月より、豊田都市交通研究所主任研究員

第3分科会

全体から見るとまだ少ない福祉交通の対象者が、今後どんどん増えていきます。団体・事業者は工夫して何とかサービス供給しているけれど供給不足。移動困難者と事業者両方のニーズが焦点になりました。

●座長：猪井博登氏

大阪大学大学院工学研究科
地球総合工学専攻助教

ニーズには次の4種類があります。①実際に使っているニーズ、②使っていなくて使いたいと思っているニーズ、③夢にも思わない（気づいていない）ニーズ、④行政が支援の対象として認定しているニーズ。①～④のニーズをそれぞれどう満たし、担い手をどう育成するかを考えなければならない時期に来ていると思います。



●コメンテーター：大森宣暁氏

東京大学大学院工学系研究科都市
工学専攻准教授

移動の目的は大きく三つ、①生命を維持するための移動、②日常的な買い物など社会生活に必要な移動、③QOLを向上させるための自由な移動。現在は制度も含め①②の供給だけで精一杯だと思いますが、お出かけと呼ぶべきは③。移動自体を楽しめるぐらいのサービスを今後皆さんで考えていく必要があるのではないでしょうか。



執筆担当：河崎民子、清水弘子、伊藤みどり（いずれもフォーラム実行委員）

特集2

《2013年関西STSセミナー「研究発表」より》



『地域生活支援事業と移動制約者の外出率—

“パーソントリップ調査”から見える現状と課題』

講師：猪井博登さん（大阪大学大学院・助教）

近畿地方整備局の“2010年パーソントリップ調査（交通実態調査）”の集計を元に、移動制約者の外出実態を分析した研究発表が、3月の関西STSセミナーで行われました。この調査は、常々「移動制約者の外出項目を入れることが、私のライフワークの一つ」と言っておられた三星昭宏さん（近畿大学・名誉教授）【本誌p13に関連記事】の長年のご努力が実現したものもあります。ひょこっと関西STS連絡会の例会にノートパソコンを担いで、移動支援の現場の声に耳を傾けてこられた猪井博登さん（大阪大学大学院助教）の、示唆に富んだ発表に参加者が聞き入りました。

私、「地域生活支援事業が、ちゃんと人の外出に貢献しているか」ということを研究しておりまして、その前段階の大変な資料として“パーソントリップ調査”でわかつってきたことを中心に、お話をさせていただこうと思います。

私の問題意識には、“外出支援”は交通施策（交通バリアフリー法等）か福祉施策（タクシー・チケット等）かという、少し悩ましい問題があります。最終的には、この両方の施策をちゃんと一緒に、と考えているんですが、なかなか難しい。そしてもう一つ、現状では大阪府集計の移動制約者は増加していますが、福祉有償運送の事業者も協力者も減っている。これは「福祉有償運送って、不要なのかなあ」ということです。

そこで実際の外出実態（近畿全体）が大事になるんですね。今回の“第5回パーソントリップ調査”は、近畿圏で2010年（10年に1回）に行われました。近畿圏で約1,200万人のうち35万人（回収率3%）から、お答えが返ってきました。そして日本で初めて「障がい者手帳」「要介護認定」、“外出困難”の各項目なども、一緒に聞いています。そして“移動の実態”が浮かび上がってきたんですね。

—外出困難に関する集計

今回の調査での外出困難の項目は、①「歩行がほとんどできない」、②「歩行ができるが時間がかかる、体力を要する、歩きにくい」、③「車いす（電動を含む）を使っています」、④「外出には付き添い・介助が必要です」、⑤「公共交通（一般タクシーを含む）を利用できません」、⑥「見たり、聞いたりする際に不自由する人」で、複数回答でチェックしてもらいました。この⑤番の質問は、「（一般タクシーを含む）」というところがとても大事だと思っています。

「歩行不能」という方は0.9%、「歩行困難」は4.6%、そ

して「車いす利用」は0.8%。「付添い・介助を要す」が2.1%でした。

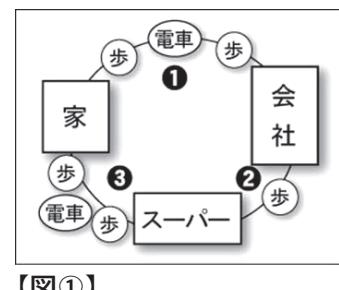
「公共交通（一般タクシー含む）利用不可能」という方は0.7%。ここも興味深いですね。じゃあ、大阪市で見るとどうでしょう。大阪市の人口860万人の概算で800万人とします。約5.6万人が公共交通を使えないということです。この調査票は家に来るので、病院中や施設にいる人、障がいを持っていてしんどい方は答えにくい。そういう中の数字ですが。5.6万人を169団体で割ると、1団体あたり約300人を運ばねばならない。1週間に1人運ぶとして、1週間で300往復。1日に40～50往復になります。それぞれの運営協議会で、ほんとうにこれだけの人が動けなくなっている現状を議論できているのでしょうか。

私は、こうした“パーソントリップ調査”を踏まえた計画や、目標値が大切なんだと思うんですね。こういう数値が出てきたことは、非常に貴重だと思います。

—外出困難の有無別 生成トリップと外出率

朝、「家」から「会社」に、「歩いて」「電車に乗って」、また「歩いて」を調査票に書いてもらいます。「会社」から「歩いて」「スーパー」まで。そのあと「歩き」「電車」「歩き」で「家」に。こんな形の場合は、トリップの単位は①②③で、目的地に行くことを一つのトリップといいます。【図①】

このトリップの数を元に、道路の幅とかの交通計画ができるのですが、先ほどの「歩くのに不便があるか」の項目で一つでもチェックしたら、「外出困難有」にします。そ



【図①】

れと「外出困難無」の人の集計をします。1日につくりだすトリップ数を「生成トリップ」。それを「全員」で割ったものが「グロス」。「外出している人」だけで割ったものを「ネット」といいます。

グロスの方は、「外出していない人」の数も含めて割るので、生成トリップ数は少なくなります。「外出困難有」の人で「外出している人」は45.6%、「外出困難無」の人で「外出している人」は82.9%で、大きく差が出ます。「外出している人」に限るトリップ数(ネットの値)では、「外出困難有」の人が2.78、「外出困難無」の人が2.97で差は少ないが、この差は「外出困難」による外出率の低下というよりは、「外出をまったくしていない人」が存在するという、数字なんです。

一外出困難の有無別 代表交通手段

代表交通手段の集計ルールは、「鉄道」「バス」「自動車」「原付」「自転車」「徒歩」の順番です。自動車と鉄道と徒歩で行ったら、代表を「鉄道」として集計します。それで「外出困難有」と「外出困難無」の人を比べると、「外出困難無」の人の「鉄道」は20.2%。「有」と8.1%と減ります。

面白いのは、「バス」の比率が上がります。外出距離が短いことの影響かも知れませんが、「バス」をちゃんと使えるようにすることが大事だということがわかります。それと「自動車」の比率がどちらも高い。社会のインフラが充分でないので、車で外出せざるを得ないということなのだと思います。

もう少し詳しく分類してみます。「鉄道」「路線バス」「貸し切りバス」「自動車」「タクシー」「介護タクシー等」。ここに「福祉有償運送」が含まれています。「外出困難有」の人で、「介護タクシー等」が5.5%。結構な量が、介護タクシー、福祉有償運送を使っていることがわかります。ドア・トゥー・ドアで使える介護タクシーや福祉有償運送をちゃんと整備しないと移動できないということが、この資料からわかります。

逆に言うと「外出困難有」の人の支援のために福祉有償運送が要るから「道路運送法」を改正したのに、まだ5.5%なんですね。「歩行困難」「公共交通利用不可能」という人だけで集計した資料もあるんですが、極めて値は小さいです。そういう意味での5.5%という資料もあるんですね。

ノーマライゼーションの社会が進展すれば、外出困難の有無で外出率が変わらない社会になるべきと思うんですけれども、なかなかその状態にはなってないということが、これらの数字からもわかります。

一障がい者手帳・要介護認定の有無別 生成トリップと外出率

「障がい者手帳有」と「障がい者手帳無」の人の比較で、「鉄道」

は「有」よりも「無」の方が低いが、「路線バス」は4.6%と、「無」の人よりも大事な“代表交通手段”になっています。そして「有」の人の場合、「タクシー」(1.4%)に対して、「介護タクシー・福祉有償運送」(3.5%)が、2倍強を運んでいる。タクシー車両の5%程度が福祉タクシーになっているのにこういう状況だというのは、やはり経済的な問題(就労所得が少ない、高齢による年金生活等)も絡んでいるのでしょうか。「要介護認定の有無」でも同じ傾向で、「有」の方は外出率もグッと落ちます。

それと「公共交通利用不可能」と答えた人の中に、「手帳無」や「認定無」の方がいるんです。国交省の福祉有償運送に関する通達で「医療、保健、福祉専門職の知見を活用した対象旅客の確認」というのが出ていましたが、漏れ落ちてしまう人が発生しないように専門家の知見を活用するべきだと思うんです。そういう運用をしないと、外出支援から漏れる人が出ているという資料ですね。

一福祉有償運送(介護タクシーを含む)とタクシーの比較を中心に

近畿圏全体で見たとき、「介護タクシー・福祉有償運送」がすべてのトリップに占める比率は0.3%です。「公共交通利用不可能」という人が0.7%ですから、半分ぐらいしか運べていないということですね。とても169団体で運べるような数じゃないということが、この数字でもわかります。

外出する時間帯も、「タクシー」「介護タクシー・福祉有償運送」で分類しました。「介護タクシー・福祉有償運送」は山が二つ、行きと帰りの時間帯です。「タクシー」は比較的になだらかで、障がい者は夜に使っています。トリップの距離は、大阪市のような都市部では「タクシー」と「介護タクシー・福祉有償運送」がかなり似ていますが、近畿全体で見ると過疎部もあり、「介護タクシー・福祉有償運送」は長い距離と近場の両方で利用が増えて、「タクシー」との違いが出てきます。

代表交通手段に乗るために、「なにを使っているか」という集計もあります。身体障がい者に限定した統計では、鉄道や新幹線に乗るために「乗用車」というのが、滋賀県で6.5%、大阪では0.3%です。大阪市内では「路線バス」「タクシー」の比率が高い。「福祉有償運送」も調べましたが、大阪市とかでは0.1%で、8割近くが「徒歩」です。これもバリアフリー化につながる資料ですね。

今日の話は、皆さんが現場で感じられていることと合致したり、合致しなかったりしたと思いますが、近畿地方整備局にこんな面白い資料があるということをお伝えしました。この調査では「公共交通利用不可能」の人が0.7%でしたが、私たちの大学でやった調査よりも少ないです、障がいを持っている人

の回答率が低いことも併せると、かなり控えめな数字です。それでも課題がたくさん出てくるんですね。それだけ必要としている人が多いということを現しているのです。

今後、計画されている各地での“パーソントリップ調査”

でも、ぜひともこういう項目を入れてほしいと思います。そして地域生活支援事業と移動制約者の外出率を高めるための計画の視点に、こういう良い資料を大切にできたらと思っております。以上です。ありがとうございました。(拍手)

報告：福祉有償運送の現場から



■全国移動ネットからの報告：(伊藤みどり、杉本依子)

福祉有償運送団体が増えず、利用対象外の移動困難者は増加している。伊藤氏は、そんな実態に対し、移動サービスを生活支援の視点から捉え直すことを提案しました。その一つとして、杉本氏は「ハンディキャブゆづり葉」が行っている「おでかけ・くらしサポートセンター多摩」を紹介。エレベーターのない低層団地での、移動のセンター養成、おでかけ企画、居場所づくり等を通じて、移動の視点から高齢者の生活支援モデルを作っていることを報告しました。

■地域からの報告（関西の動き）：

関西STS連絡会に参画している会員さんから、各地の様子についてご発言いただきました。原点回帰をあらためて感じました。

○報告①：山田貴子さん (NPO法人 子どもネットワーク天気村 (滋賀))

子どもたちの周辺で起きている問題に、いろいろな面から取り組もうと25年前に発足。ファミサポや児童クラブ、介護保険事業や福祉有償運送等、現在は地域の課題全般に取り組んでいます。

○報告②：伊藤豊氏 (NPO法人 移動サービスネットワークこうべ)

阪神淡路大震災をきっかけに、移動サービスを始めた団体のネットワーク組織。加盟団体は多種多様ですが、人材育成や外出支援コーディネート、行政への要望など共通課題にはネットワークの活動が必要です。

○報告③：石原宏武氏 (NPO法人 京都運転ボランティア友の会)

1981年の国際障害者年をきっかけに、団体を設立し現在に至る。介護事業等は実施せず、あくまで送迎活動にこだわって、知恵と工夫を大切に活動しています。

○報告④：神野順子さん (NPO法人 ポプリ (神戸))

どのような状態の方でも、「地域で普通に暮らす」ための一つの手段となることが、私たちの目標です。安全運転、車両の管理、コーディネーターの能力、安定した団体運営、どれもが不可欠です。

○報告⑤：天谷まり子さん (NPO法人 さわやかさばえ ボランティア虹 (福井))

「鯖江お出かけセンター事業」をはじめました。コーディネートや相談事業がメインですが、あくまでも利用者中心を忘れずに、やっていきたいと思います。よろしくお願いします。

一まとめ

セミナー会場での「いろんなことに役立つ報告で、ぜひとも、みんなが活用できる形に！」という発言（障がい者の移動を研究している電動車いすユーザー）や、参加した人工透析の支援NPO（西宮）が後日、猪井さんを招いた講演会を開催していることも、併せてお伝えします。

猪井さんには、7人の“現場からの報告”もたくさんある“引きだし”にぜひとも入れておいていただき、「来年ぐらいに、皆さんに、こういう結果になりましたという、お話ができるといいなあ」（猪井さんのまとめ）という言葉を胸に、それぞれの持ち場で少しでも取り組みが進めばいいなあと感じました。猪井さん、ありがとうございました。（編集部）

東日本大震災被災地における移動支援活動の現場から

宮城県石巻での災害移動支援から考える

村島 弘子さん：NPO法人 移動支援 Rera・コーディネーター

本誌（No.16、2011.9）でも特集「東日本大震災と移動サービス」として、被災直後のなまなましい移動支援活動の現状をレポートしましたが、またたく間に2年が経過しました。ここでは、被災地・石巻で二年間、専従スタッフとして災害支援活動を続けてこられた村島弘子さん（NPO法人 移動支援 Rera）の、大阪セミナーでの「特別報告」の概要を本誌で紹介します。石巻で脈々と息づいている移動制約者への移動支援活動が、被災地での「移動の確保」の大きな支えとなっているという現地レポートになればと思います。

（2013年3月16日関西STSセミナー発言録より：文責は編集部）

「震災前から、そういうサービスをしてたんですか」とよく聞かれるんですが、一切しておりませんでした。逆に皆さんにいろいろ教えてもらいながら、活動を続けています。ですから参考というか、ひとつの石巻の事例として考えてもらえばと思います。

宮城県石巻地区（石巻市・東松島市・女川町／石巻市の現在人口：15万人）では、およそ6,000人（県全体の約50%）が亡くなるか、不明になっています。そして約60,000台（県全体の約40%）の車が流出。仮設住宅の数は186カ所（県全体の46%）です。未だに38,000人の方たちが、仮設住宅暮らしを余儀なくされています。



震災直後の3月15日から、札幌の「NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター」のスタッフが現地に入り、「災害移動支援ボランティア レラ」を発足させました。現場のニーズに合わせて、必要なことは何でもやってきました。福祉車両、民間救急車なども持ち込んでいたので、さまざまな移動支援の依頼を受け、移動に制約のある方たちとの出会いが始まりました。

現在は、仮設住宅から目的地までの個別送迎が全体の3分の2で、福祉車両3台、セダン4台で、10名前後のスタッフ。そのうち8名が地元石巻のスタッフになりました。利用目的は「病院に行きたい」という方が大半で、無償の範囲（ガソリン代実費程度）で3キロ毎に100円の協力費で運営。1年目は、札幌の「ホップ」等の民間団体による援助だけ。2年目から宮城県の「新しい公共の場づくりのためのモデル事業」（1年限り）の補助事業等で、活動を続けています。

昨年（2012年）の10月に避難所が閉鎖、石巻市内だけでも140カ所、約7,000世帯の仮設住宅があり、病院以外に、引っ越しや買い物などの送迎ニーズも膨張。活動の件数は、最初の年の5月から現在（2月）までで39,588人。1日に70人から100人、月単位だと2,000人ぐらいの件数を7台の車で、こなしています。

被災地での移動支援の三本柱

“移動制約者の送迎”を行うため、一番に福祉車両を持ち込んだ私たちですが、実際には誰もが“移動困難者”なんですね。老若男女いろんな方たちを、どんどん運んで行きました。そういう活動をしているうちに、実際にたくさんの障がいを持った方たちと出会い、移動支援することにつながっていきました。

避難所で寝たきりのおばあちゃんを、お風呂までお連れして、いっしょにお風呂に入って、いっしょにお買い物に同行したり。仮設に引っ越しした後、動かない洗濯機を直したり、お墓参りで倒れている墓を起こしたり、いろいろなことをつなぎとしてやりました。

そうして「とにかくレラさんに、連絡してごらん」っていう存在になりました。「そういうことも大事だなあ」って思ったのが、災害後の移動支援を担ってきて一つ見つけたことでした。

三つに分けて、レラの“三本柱”なんて言ってるんですけども、①移動がすごく大変な人、②結構、大変な人、③

東日本大震災被災地における移動支援活動の現場から

ちょっとだけ大変な人、という感じで、①の方には、福祉有償運送（石巻ではゼロ）を始めるなどを検討。②の方（一番多い）には、“無償の範囲”で被災地支援という形で続けていきたい。③の方には、公共交通機関を集約して紹介するものを作りたい（行政も全部把握できていない）。

それから被災地には、何十台も共同使用できる車があるので、同じ住民同士で同じ仮設団地の人たちの送迎（カーシェアリング車両で助け合い）をと働きかけている。また「石巻地区災害移動支援連絡会」（行政を含め）の中でマップを作ることとか、「震災後」に合わせた交通の検討、仮設のモデル地区での移動制約者の現状調査などを続けているところです。

必要なものは「情報」であり、「連携」だと思います。石巻は、あまりにも被災規模が大き過ぎたので、行政、社協、民間団体と、それから自衛隊が、同じテーブルについて、例えば炊き出しや泥出しありも、相談をして無駄とムラが少ないようにしました。地区のそれぞれの情報を踏まえて、活動をどう組み立てるのか。これが、いわゆる“石巻モデルと呼ばれた連携”ではないかと思います。



実際に関わっていく上で、いろんなニーズとつながっていきます。相手から相談もあるし、こっちからも相談する。アンテナを張り巡らせながら現状を感じ続けて、変え続けていくということが大事かなと思いました。

私に何ができるんだろう？

私自身は、移動送迎とか、介護とかの経験は一切なかったし、震災前は牛飼いをする農民で、毎日、フォークリフトに乗っていました。なにか役に立てるんじゃないかなと現地に入って、2年が経ちました。

左側の地元のおじいちゃん（77歳）は、介護・介助の経験はゼロの方です。でもこの時は、このおじいちゃんの移動支援で、避難所に住んでいたこの女の子は学校に行くことができていたんです。



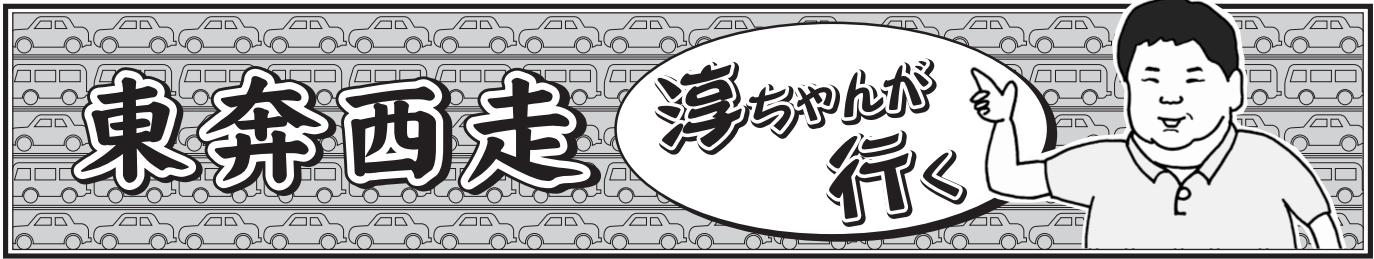
福祉車両ドライバー講習会というのを、北海道のSTSが中心になって石巻で2回開催しました。そこで集まった人々は、みんな被災者です。震災で失業したり、家が泥をかぶったり、ご家族と流されて自分だけ生き残ったり……。そういう方たちが、被災地の移動支援活動を始めているのです。

レラのスタッフは、年齢も履歴も得意分野も、いろんな方がいます。そんなメンバーで1ヶ月2,000人の移動送迎をしています。この前、関西STSの柿久保さんは「阪神大震災の時も5年間はかかったんだよ」と言ってくれました。見た目は変わっていっても、被災地はまだまだ被災地です。私たちが支えている方たちの生活はあまり変わらない状況の方たちなので、これからも皆様のご支援が必要です。



それから、震災前から障がい者の外出は困難な状況で、福祉有償運送も登録団体が一つ（活動休止）だけでした。だから「復旧」ではなく、「震災をきっかけに、前より良くしていく活動を」と考えております。私たち移動支援レラは、この2月にNPO法人を取得し、今後も地域で長く継続した活動をしていきたいと思っておりますが、まだまだ不安定な状況です。これからも皆様のご協力とか、ご指導の程をよろしくお願いいたします。（拍手）

人情派の村島さんや、現地スタッフのみなさんの2年余にわたる移動支援活動のご努力と、私たち関西からの被災2年目の現地移動支援（5回、6名）や、毎月1回続けられている街頭カンパ活動。被災地の障がい者・移動制約者への“移動権確保”を訴える市民活動（大阪難波駅）、そして全国移動ネット『モヴェーレ』を通して被災地の移動支援活動に心を寄せる人々の思いが、たとえささやかであつたとしても“つながって”いてくれることを願つてやみません。（編集部）



「生活者の視点・当事者参画を明確にした福祉のまちづくりを」

関西福祉科学大学 客員教授 三星 昭宏先生

昨年3月で近畿大学を勇退された三星先生は、“ユニバーサルの社会”をめざして、新たなお立場で研究・実践に取り組まれておられます。そこで今回はこれまでの活動の振り返りと、これからの課題についてお話を聞きしました。



—「交通・福祉のまちづくり」との出会いについて教えてください。—

四十年以上前の話になりますが大学の土木工学科に入学し、ダムや鉄道、高速道路、港湾整備に憧れをいだき、学びました。当時の日本は高度経済成長を基礎とし、社会基盤整備が最重点課題とされました。大学院に進学し、これから時代は、世界的な潮流として「(人々が暮らしやすい)まちづくり」という思想が必須であるということを実感し、修士論文は「道路交通安全について」というテーマで、交通事故防止について書きました。私の原点のひとつです。

—「人々が暮らしやすいまちづくり」というテーマは一般的ではなかったのでは?—

「まちづくり」の勉強を進めていくうちに、そこに生活する人、利用する人、旅行する人等、「ひと」の存在が必ずあるということを強く認識しました。今では当然の話ですが。

当時、土木系の学生はダムや橋梁、鉄道、道路等を勉強して、旧建設省や都道府県の技術者やゼネコンの社員になることが多く、そういう観点からは恩師に多少の心配をかけましたねえ(笑)。

—近畿大学や社会での活動について教えてください。—

研究者(教員)としてのほとんどの時間を、近畿大学で過ごしました。大阪の暮らしが長くなりましたね。はじめのうちはなかなか大阪が理解できませんでしたが(笑)。

近畿大学での特徴的な教育活動として、日本技術者教育認定機構(JABEE)認定の教育プログラムの導入と実践があります。技術者教育の振興、国際的に通用する技術者の育成の観点から、大学や高専で実施されている教育プログラムが社会の要求水準を満たしているかを国際的な尺度で認定されるという取り組みでした。

我が国初の試みとして、私もこの活動の受審側・審査側両方に携わり、貴重な経験をしました。学科の先生方と力を合わせて、従来の構造・土質・水理・計画・コンクリートなどの基礎的な科目や土木技術応用科目に加えて、福祉のまちづくり工学・環境工学・景観工学・住環境計画学・土木史といった「人々の生活目線」の科目を数多く取り入れました。それらは当時の土木系教育としては先駆けであり、全国的にも高く評価していただきました。これよりバリアフリー分野では、この科目を教育してきた建築系分野と土木系分野が連携して「まちづくり」を推進することになり、今日の

ようにバリアフリーを支える重要分野となっていました。

—「技術者教育」という課題も、福祉のまちづくりと密接にかかわっているということですね。—

近年はバリアフリー・ユニバーサルデザインの研究を重点的にしてきました。私がこの研究を始めたころはまだまだこの分野の研究者が少なかったものです。教科書らしい教科書も無い中、今は亡き五十嵐日出夫先生(北大)、清水浩志郎先生(秋田大)などの先達や福祉系・建築系の先生方から学びながら研究しました。この分野では特に、机の上の学問だけでなく障がい当事者から直接学ぶことが重要と考えて関西の当事者の方々と積極的に交流しました。

2000年の交通バリアフリー法、まちのバリアフリー・ユニバーサルデザイン（交通・道路・建築物・公園・緑地・空間）、物品や機器のユニバーサルデザイン・サービスのあり方（STS・介護）、観光のバリアフリー、心のバリアフリー教育等、バリアフリー分野の取り組みはその後多岐にわたりました。私にとって実践面で大きかったのは、阪急伊丹駅と周辺整備計画や神戸中突堤アメニティー船客ターミナル整備検討委員会での取り組みがあります。限られた時間や財源の中で「みんなのことを考えて、みんなで集まって、『縦割り』にとらわれることなく、最後まであきらめず、完成してからも改善の可能性を探る」というこの取り組みの基本を学びました。

—退職され、生活について変化などあれば教えてください。—

フルタイムで大学にいた時は外食が多かったのですが、今はできるだけ自宅での食事を心がけています。そのせいか、以前より健康的な身体を取り戻しつつあるような気がします。新しく関わっている関西福祉科学大学は福祉系であり、福祉を志す人に「まちづくり」を教えるという今までとは反対の視点からの教育になり私にとってもチャレンジといえます。この大学で社会福祉や介護を学ぶ学生の「まちづくり」への関心の高さと講義に対する熱心さに非常に好感を持っています。多くの学生から「“福祉のまちづくり”をもっと知りたい」という感想をもらいます。実社会では医療・

保健・福祉・土木・建築・造園などの分野がそれぞれ独自の取り組みを行い、とくに行政はこれらの分野の「縦割り」になっています。学会でも、学問ごとの専門性ばかりに着目して、様々な関連領域について幅広く知見を深める機会が乏しくなっていました。日本福祉のまちづくり学会が設立された理由がここにあります。学生も社会に出るとその影響を受け、「縦割り」の発想になりがちです。これは学生に責任があるわけではなく、我々教育する者の責任も大きいと考えています。定年後もまだまだ、お役に立てることがあるならば、このお手伝いをしようと考えたことも事実です。

—これからのお願いします。—

これからは、土木（社会整備基盤）分野と、福祉・健康・医療分野の連携がよりいっそう求められます。生活者の視点・当事者参画の重要性を明確にすることで、誰しもが住みやすい社会を実現するために、知恵を出し合う必要があると思います。

そのための、社会参加・参画、研究は今後も続けますので、よろしくお願いします。



三星先生の退職記念行事にて。
左から夫人、三星先生、伊良原、柿久保。

取材 帰途

車いす利用者から見た三星先生の代表的なお仕事といえば、全ての大阪市営地下鉄駅エレベータ設置を実現した「大阪府福祉のまち作り条例」策定段階における「障がい当事者の参画」があります。

現在ではあらゆる施策や制度立案についてあたりまえになってきている当事者参画の考え方ですが、二十数年以上も前に実践されていたことは全国の障がい者に勇気と希望を与えてくれました。三星先生のお話から、改めて信念に誠実な人柄を感じることが出来ました。



「復興交通まちづくりワークショップ in 福島」に学ぶ

2012年10月28日、福島市で「復興交通まちづくりワークショップ in 福島」が開催されました。福島県内をはじめとした地方部の自治体がめざすべき生活交通政策を考えようと、60名あまりが参加。4人の講師によるミニレクチャーとワークショップを行いました。ここでは、企画のコンセプトだった「立場を越えたネットワーク形成」を現場で実践している若菜氏の取り組みと、ワークショップの手法をご紹介します。

「輸送事業者が運行する公共交通から、みんなで育てる公共交通へ」

若菜 千穂 NPO 法人いわて地域づくり支援センター・常務理事

▶当センターの紹介と取り組みの背景

当センターは、2006年に岩手大学農学部の先生が立ち上げた中間支援のNPOです。主に、農山村に住む人たち自らが地域づくりに取り組むための支援を行っています。そのほかに、私は農山村地域の公共交通が専門なので、これまで市町村行政とともに、公共交通計画に関する調査や計画策定に取り組むような仕事をしてきました。しかし、10年くらい前から、バス事業者やタクシー事業者さんと協議調整して乗合タクシーを導入したり、さらにここ5年間は、過疎地有償運送に取り組みたいのだけれど…というような相談を自治会や住民の方などからも受けるようになってきています。

単にコミュニティバスや患者輸送バスを廃止するのではなく、住民や住民自治組織にも参画してもらい、公共交通を必要としている人の顔を思い浮かべながら、本当に必要な便数や運行時間、運行方法などを一緒に考え、決定し、そしてお互いが責任を分担し合いながら、PRを含めて使いやすいものにしていこうという取り組みを支援しています。

▶“みんなでつくる”苦労と利点

バス路線の廃止を受けて、自治会が運行主体となり、乗合タクシーを始めた地域で、利用の説明や利用登録のために、自治会の区長や班長さんが1軒1軒を歩き、順調に利用を伸ばしている事例があります。

その一方で、市の補助金も受け、乗合タクシーが運行されていますが、3つの地区を1台で回すため、一部地区で使いづらい時間帯やルート設定になり、タクシー事業者と見直しを調整中ですが、うまくいっていない事例もあります。

“みんなでつくる”の“みんな”の中には、バス事業者やタクシー事業者、行政、住民、利用者が含まれます。言つてしまえば彼らはみんな利害関係者で、行政でさえ補助金という利害が絡みます。新たに乗合タクシーや過疎地有償運送に取り組むとき、それぞれの主張や思いを、誰からも

中立の立場から翻訳する私のような者の存在が、重要だと参加しながら感じています。

話し合いを進める上で、一般論で言えばどうしても住民や利用者のニーズを重視しがちですが、民間事業者の収益性を大切にする態度にも敬意を払うようにしています。地方では、バスやタクシーもぎりぎりの採算性の中で運行をしており、これを軽んじては安全性が損なわれ、地域からバスやタクシーがなくなってしまいます。大切なのは、生活の足を担っているというプロ意識を大切にしてあげること、そして育てることだと思います。

そして、どうしても調整がつかない場合は、その方法だけで、すべての生活交通のニーズを満たさないことを、最後には、福祉的なサービスや、住民の相互扶助の仕組みとの分担を想定することも大切です。

▶交通の可能性、無限大！

今回、東日本大震災により被災した地域で、外出機会の創出や被災世帯と集落世帯の交流の機会として、当センターが代表となり、行政や福祉施設、シルバー人材センターなどと連携して、入浴・買い物バスタクシーを運行し、大変好評でした。何よりも、入浴や買い物だけでなく、人と人が出会い、おしゃべりすることで、毎日の生活を豊かにしている参加者の様子を見ることができました。「交通」とは「人や物が物理的に行きかうこと」ですが、それが「交流」を育むということを実感しました。

みんなでつくることにより、今を開拓すること、新しい価値を作ることができる信じています。公共交通の取り組みは、たくさんの困難との戦いですが、壁を超えるとそれがチャンスだったと気づきます。

入浴温泉タクシーを楽しむ参加者





ワークショップで話して！聞いて！考えよう！

立場の違う参加者が、一つのテーマに悩みやアイデアを出し合うワークショップでは、想像していなかった課題や発想の転換がもたらされます。今回の時間設定は90分でしたが、余裕があればもう少し時間をとることがおすすめです。下記の手法を参考にして、地域公共交通会議や福祉・過疎地有償運送の運営協議会の構成メンバーなどでお試しください。市町村職員の本音や、交通事業者の冷静な自己分析、介護・福祉関係者の素朴な疑問などが飛び出すはずです。

1

あらかじめ会議の最終目的といくつかのテーマを設定する。関心のあるテーマごとに4～6人で1グループを作る(用意するもの：模造紙2枚、ペンと大きめの付箋)。

「in 福島」では、地域内交通の課題解決を目的として、4つのテーマを設定しました。
A：デマンド交通の可能性と課題 C：公共交通を活かしたまちづくり
B：福祉有償運送の可能性と課題 D：仮設住宅や集落の移動支援

【参加者の声】選んだテーマのことを知りたいという人は、課題や意見を出すことが難しいので、あらかじめグループの中に各テーマの当事者を配置することが必要だと思う。

2

付箋に、問題だと思うことをできるだけ沢山書く。それを、2つの要素＝解決が難しいか簡単か、参加メンバーでどうにかできる(内的要因)か、どうにもならない(外的要因)か、で分類して模造紙に貼る。書いた人の意図や悩みを聞いて共有しながら、貼る位置を決める。

【参加者の声】大部分を「内的要因」にしていました。経験豊かなメンバーがいると、どのような課題も参加メンバーで解決できる！という分類になる。こういう人と知り合えるのも、ワークショップの良さだ。

「in 福島」では、模造紙いっぱいに付箋がつきました。
「デマンドタクシーやコミバスに市民が乗らない」
「仮設住宅を出た途端に足がなくなる」
「外出を支える仲間としてバスやタクシーと会話ができない」
「バスの運行情報(遅れや路線や運賃)がよくわからない」
など

3

貼り付けた付箋のうち、内的要因から一人ひとつずつ「この課題の解決策を考えてみたい」ものを選び解決策の案を書く。例：5人グループなら、「課題&解決策の案」が5セットできあがる。

「in 福島」では、選んだ一つの課題に解決策として、3つの提案を書いていきました。

2. で出された課題

行政がしなければならないこと
交通事業者がしなければならないこと
地域がしなければならないこと

【参加者の声】自分の出した課題に誰かが注目して、解決策を提案してくれるというのは、何だか嬉しい。内容を見て、さらにじっくり話し合いたくなつた。

4

できあがった「課題&解決策の案」をグループ内の全員で確認し、これを一番実践してほしい(してみたい)というものに、印をつける。グループごとの作業は終了。各グループの発表者を決め、全体の場でグループディスカッションの報告をする。

【参加者の声】「課題&解決策の案」の意図を説明してもらえたのが残念だった。人気の「解決策案」を、行政職員や交通事業者や市民の参加者がそれぞれどんなふうに受け止めたか、感想を聞きたかった。さらに、実現可能な提案に煮詰めていくことができたらスゴいと思う。

「in 福島」では時間が足りなかつたため、全グループの作品(模造紙)を見て回り、参加者全員が、各自「これはいいね！」と思うものに、シールを貼りました。

全国移動ネット活動報告

2012年度、年明け以降の動き…全方位的に取り組んでいます！

→理事会が今後の組織方針を合意

第2回通常理事会（2/16）で、2013年度の組織運営について次の2点を協議・確認しました。

- ①移動サービスの課題や情報をより広く交換し、地域のネットワークを強化するため、全都道府県からの理事選任をめざす。そのため、定款の理事定数上限を32名から50名に変更する。
- ②移動困難者のニーズや諸課題をより多くの関係者と共有し、解決に向けた活動を継続するため、認定NPO法人をめざす（2015年度申請）。

→理事研修会を実施し3テーマで情報共有

理事会同日、菅野理事、伊良原理事、横山副理事長を講師に、移動困難者と取り巻く関連法制度や、移動サービスと連動する福祉・介護サービスについて学び、次のような課題・現状を共有しました。

○介護保険関連

「要支援」と「自立」の認定を行ったり来たりする人が増え、日常生活に困っているがサービスは利用できない状態が起きることが想定される。H24年度に地域支援事業に加わった「介護予防・日常生活支援総合事業」の実施を市町村にはたらきかけたほうがよい（外出の支援も含むように）。地域支援事業部分が、仮に数年後、介護保険財源から切り離され場合、自治体にサービスがないと、利用者を受けとめるしくみがなく、予算もなくなる可能性がある。すでに地域にある社会資源の活用、足りない社会資源の創出、コーディネートする人の育成や機関の設置が大切。

○障害者総合支援法（自立支援法改め）関連

障がい者権利条約の批准に向け、虐待防止法等国内法の整備・改定が進んでいるが、福祉サービスは「自立支援法」が「総合支援法」になっても今のところ大きな変化はない（難病者が対象者に加わるが）。移動に関しても権利条約を反映したものになっていない。2012年度から介護保険のケアプランにあたる「サー

ビス利用計画」が導入されたが、報酬単価や算定条件の問題から計画相談を受ける事業者が少ない。

○福祉有償運送関連

運営協議会の協議に意味を見いだせない。本来的な協議ができるなら、運営協議会はあったほうがよいが、実際には無理。座長や事務局の意識・資質が高く、移動困難者のためのしくみづくりを話し合えるところは残せばよいが、「運営協議会の協議が調う」ことを条件にしている制度（条文）は見直しを迫っていくほうがよいのではないか。

→地域支え合い型『移動サービス』ガイドブック

一道路運送法の「登録不要の活動」について

A4判36頁／価格300円
(送料別) 2013年3月発行

昨今、住民の生活や命を支える移動を確保するために、住民による「移動サービス」（車両運行）に取り組む地域が増えています。

そこで、こうした地域支え合い型「移動サービス」を企画しようとしている



地域支え合い型
「移動サービス」ガイドブック
(価格300円(送料別))

方々のために、ガイドブックを作成しました。国土交通省発の事務連絡「道路運送法における登録または許可を要しない運送の様態について」を踏まえ、6つの形態を紹介しています。「自家用有償旅客運送」以外の、「もう一つの移動サービス」の参考書としてお使いください。

→福祉有償運送等の協議が書面の郵送で可能に (通達改正)

国土交通省から、自家用有償旅客運送について、運営協議会や地域公共交通会議を、書面送付で議決可能とする通達改正が行われました(4/10付)。これに先立つ

て募集されたパブリックコメントに、全国移動ネットは賛成意見を提出しました。運営協議会の書面開催は以前から可能とされていましたが、明文化されていませんでした。提出書類の些末な修正の指摘に終始していたり形骸化している地域が多い現状では、合理的な運営方法ではないでしょうか。

あわせて、市町村運営有償運送の交通空白輸送がルートを定めなくとも認められることを示した通達も出されています。

これら①～③の通達は全国移動ネットのホームページ（法制度関連情報）にも掲載しています。

①市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について

②運営協議会に関する国土交通省としての考え方について

③地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について

-----「②」に追加された文言は下線部分-----

2. 運営協議会の設置及び運営

(5) 運営協議会の開催は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができるものとする。

なお、委員の招集が困難である場合等にあっては、運営協議会があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決（道路運送法第79条の6第1項に定める有効期間の更新の登録に係るものに限る。）を行うことができるものとする。

→ 移動困難者の生活支援に関する諸制度について

て、厚生労働省に運用改善を要請

4/26、主に3つの法制度について、厚生労働省に以下の項目で、陳情を行いました。前進と取れる回答は殆どありませんでしたが、厚生労働省の「移動・外出」に関する考え方や施策の流れを大づかみにすることはできました。

●障害者総合支援法関係

1. 地域生活支援事業の一つである移動支援事業について、市町村の詳しい実施状況を把握・開示し、

個別給付化を検討すべきです。

2. 移動支援事業について、通勤・通学（通年かつ長期にわたる外出）への利用制限が撤廃されるよう、基準等の提示を求めます。
3. 移動支援事業について、車両を使用した支援の事業者の育成を推進すべきです。
4. 行動援護・同行援護の提供事業者が増えるよう、従業者資格の緩和及び、事業者育成等の支援をすべきです。
5. 知的障がい児・者について、余暇活動や外出先での介護を主目的とする場合は重度訪問介護を、移動に特化した支援は移動支援事業を利用できるよう区分けを明確にすべきです。

●介護保険法サービス関係

6. 乗降介助のほかに院内介助や外出先での介護を含めた、包括支払方式の「通院等移動介助」の創設を要請します。
7. 現行の「訪問介護」について、院内介助が必要であっても、身体介護の適用が認められない市町村の運用を是正すべきです。
8. 現行の「通院等乗降介助」について、複数か所に通院した場合は、それぞれ1回の算定を認めるべきです。

●地域包括ケアと介護予防・日常生活支援総合事業

9. 日常生活支援事業のサービスメニューとして、移動サービスを含めた具体的な例や事例集、Q&A集を作成することを求めます。
10. 介護保険の対象であるかないかに関わらず、移動困難な高齢者を対象とした外出支援について、補助金制度や数値目標、普及啓発等の推進施策を講じるべきです。また、現行の制度・施策で該当するものがあれば示してください。



全国移動ネット事務局だより

◆「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」

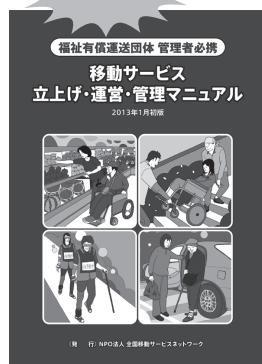
[A4判] 142頁

【価格】1,500円+送料実費

(会員:1,200円+送料実費)

〈2013年1月発行〉

販売中



移動サービスの立上げから運営管理までを網羅的に紹介しています。

“移動サービス全般の立上げに関する参考書籍”と

して、“福祉有償運送の日常的な手続き等を確認するマニュアル”として、ご活用ください。

また、運行管理の講習等のテキストとしてもおすすめです。30冊以上ご購入の際は、まとめ買いのご相談も承ります。全国移動ネットのホームページから、注文用紙をダウンロードしてfaxにてお申し込み下さい。

[\[http://www.zenkoku-ido.net/_books/kanrimanual_order.pdf\]](http://www.zenkoku-ido.net/_books/kanrimanual_order.pdf)

◆「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2012」の記録誌を作成中

今号の「特集1」でご紹介した「フォーラム」について、もっとお知りになりたい方のために、記録誌を作成しています。登壇者の皆さんの発表資料や連絡先、参加者の皆さんとの討議や質疑応答の様子をまとめる予定です。詳しくは、全国移動ネット事務局にお問い合わせください。

編集後記

◆厚生労働省訪問の正にその日、「障害者差別解消法」が閣議決定されました。時を同じくして開催された「ひろしま菓子博2013」での電動車いすと、その利用者に対する差別取り扱いは、改めて同法の必要性を明確にしました。早期成立を！（伊良原）

◆“病”（歳？）のせいか、ものごとの理解力が落ちてきていることを実感。今回の2本の報告記事も、セミナー当日に受けた感覚よりも、レポート作業中に“なにか新鮮なもの”と出会ったような感動に気づかされました（編集部の役得か）。どこかに新しい息吹、温かい風を感じるのは、私だけでしょうか。（田村）

◆4月に久々石巻に移動支援に入りました。被災直後は「忘れられることが一番心配！」。今は「いつまで来てくれるの？」。モヴェーレでも忘れないよう発信を続けていきたいと改めて感じて帰つてきました。（杉本）

◆高齢者向けの移動支援のサービスを紹介したいと、新聞記者から取材を受けた。「言葉が難しいんですが…」「条件があって…」云々。あなたの地域はこちらでどうぞ、と答えられる日が来てほしい（伊藤）

（表紙の写真）

左／出会いと熱気に溢れた「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2012」（東大本郷キャンパス）
右／厚生労働省のある中央合同庁舎5号館。いざ要請行動へ。

下／移動支援ボランティアReraの仲間とボランティアが乾杯。「一週間お疲れ様～！」（宮城県石巻市）

市民の手による移動サービス情報誌

「モヴェーレ-MOVERE」第18号

2013年6月4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。

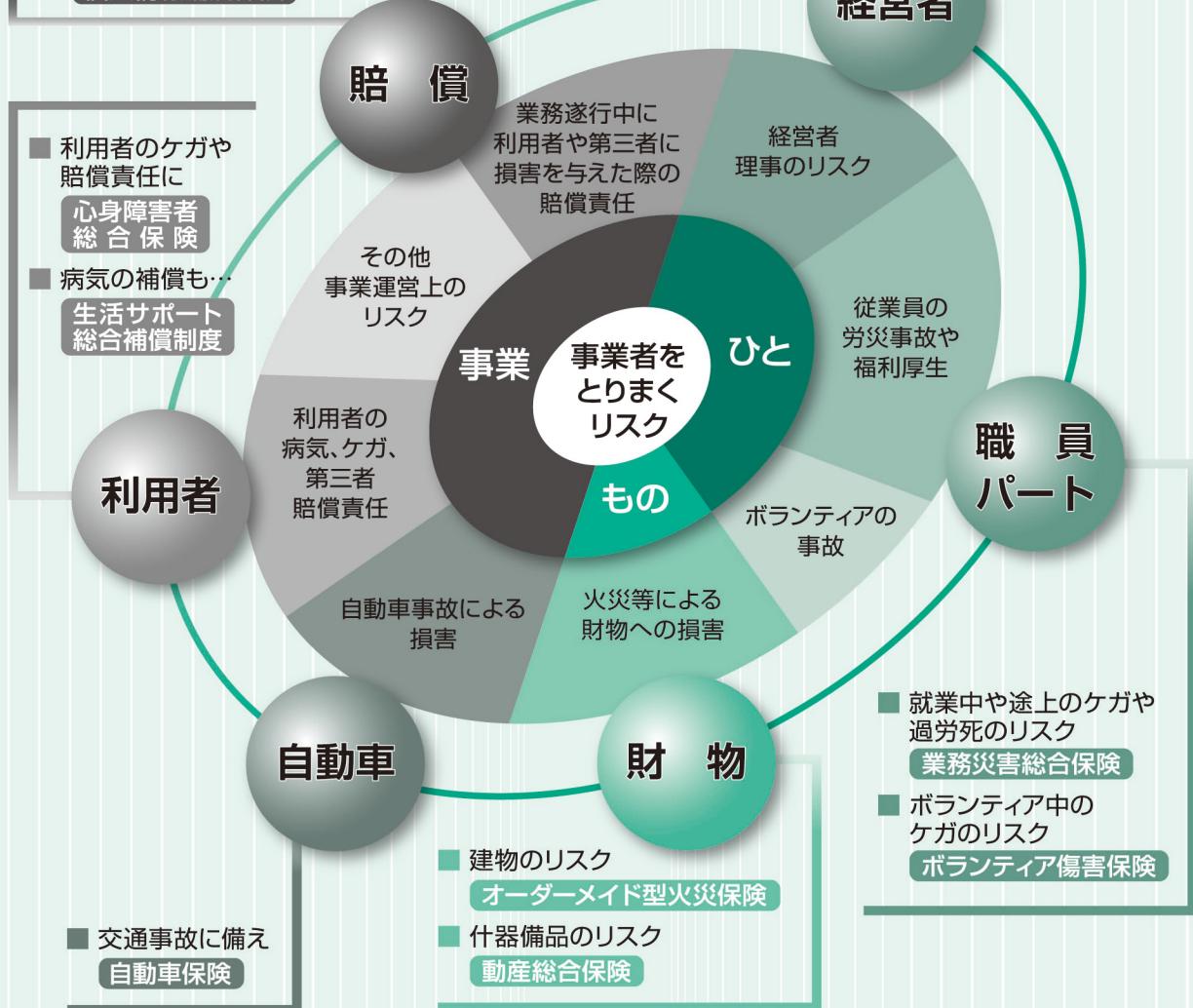
障害福祉サービス事業者

リスク&保険

- 業務中に利用者や第三者に損害を与えた時の賠償リスク
事業者賠償責任保険
- 利用者の個人情報漏洩リスク
個人情報漏洩保険

- 解雇やハラスメントなど人事上のリスク
雇用慣行賠償責任保険

- 役員の業務災害、病気
経営者保険



お問い合わせはこちらまで

関東・新潟地区 株式会社ジェイアイシー
〒160-0023 東京都新宿区西新宿3-2-11新宿三井ビル2号館2F
Tel: 03-5321-3373 Fax: 03-5321-4774

北海道地区 有限会社ジェイアイシー札幌
〒060-0051 札幌市中央区南1条東2丁目8-2 S Rビル4F
Tel: 011-221-7009 Fax: 011-221-1704

東北地区 株式会社ジェイアイシー南東北支店
〒980-0804 仙台市青葉区大町1-2-1ライオンビル4F
Tel: 022-265-0010 Fax: 022-264-0081

九州地区 有限会社ジェイアイシー九州
〒810-0001 福岡市中央区天神4-6-7天神クリスタルビル14F
Tel: 092-791-7561 Fax: 092-791-7562

近畿・岡山地区 ジェイアイシーウエスト株式会社
〒540-0026 大阪市中央区内本町1-2-11ウタカビル401
Tel: 06-6941-5187 Fax: 06-6944-1728

東海・北陸地区 ジェイアイシーセントラル株式会社
〒460-0022 名古屋市中区金山1-14-18金山センタープレイス9F
Tel: 052-350-5551 Fax: 052-350-5811

中国地区 ジェイアイシーウエスト広島株式会社
〒730-0017 広島市中区鉄砲町1-20第三ウエノヤビル8F
Tel: 082-511-7025 Fax: 082-511-7026

四国地区 ジェイアイシーウエスト四国株式会社
〒790-0001 松本市一番町14-7フジコビル4F
Tel: 089-987-7015 Fax: 089-987-7016