

# MOVE RE

## 市民の手による移動サービス情報誌



モヴェーレ  
NO.20  
2014  
MAY



**特集1 「被災地の移動送迎支援活動セミナーレポート」** ..... 2

**特集2 「自家用有償旅客運送の運用ルールの緩和と  
登録・監査事務の権限移譲－その概要と対応策** ..... 6

- ローカルルール撤廃に向けた地域の取り組み ..... 10
- 介護保険制度地域支援事業における移動送迎サービスの位置づけについて ..... 12
- 障害者差別解消法とBFの解説 ..... 14
- 東奔西走・淳ちゃんが行く「日本福祉のまちづくり学会会員・山名勝氏」 ..... 16
- 全国移動ネット活動報告 ..... 17

## 《2014 被災地の移動送迎支援活動セミナー in 大阪》

特集

1

大災害時における障がい者・移動制約者の実態と取り組みの課題  
必要な移動送迎支援活動

報告：関西STS連絡会・事務局

2014年3月30日、大阪において、NPO法人ゆめ風基金、関西STS連絡会が主催して、“被災地の移動送迎支援活動セミナー”が開催された。東日本大震災の3年目を迎えた被災状況（2014年3月11日）は、死者21,400余人（行方不明、関連死含む）、避難者267,400余人にのぼる。今も104,000人が仮設住宅で生活をしており、障がい者、高齢者など被災市民の“移動手段の確保”が、ますます重要な課題になっている。

## 主催あいさつ（牧口一二・ゆめ風基金 代表）

関西での“移動手段の確保”の運動は、1975年に京都地下鉄にエレベーターを付ける運動から始まる。しかし「京都で電車に乗れても、大阪で降りられない」と、大阪でも運動が始まった。それまで車いすは、駅で乗車拒否の時代だった。“一つ解決すると、新たな矛盾が生まれる”だから“新しい矛盾を創るんだ”と取り組みを進め、2011年に大阪地下鉄の全駅にエレベーターが設置される。人間の生活上でのあらゆる交りには“移動”が関連しており、“障がい者が生きる”課題である。そんなことを考えながら、今日は参加させてもらいたい。



牧口さん

講演  
「大規模災害時における交通・移動の諸問題」

講師：吉田 樹さん

（福島大学 経済経営学類 准教授／  
うつくしまふくしま未来支援センター兼務）

●災害時の移動支援・生活交通…  
何が課題か？（緊急期）

まず、安全な場所への避難に支援を要する災害時要援護者の「避難支援プラン」の問題だが、自助や共助を基

本としつつ、一人の要援護者に複数の避難支援者を定めることになっている。しかし個人情報の壁や、避難支援者の「複数」という点にハードルがあり、車いすで利用可能な車両も少ない。福島県の場合、要援護者が約9,000人いるが、その9%しか避難支援プランはできていない。また居住生活者が対象で、福祉施設は対象外というのが現状だ。

青森の八戸では「モビリティセンター」を設置して、“お出かけ支援”をやっている。震災直後には、バス・タクシーなどに関する情報が分かるようにした。停電で伝わらない情報が、どこで分かるのかを決めておくことも大切だ。また山形では、県庁が「コールセンター」を設置し、ターミナルでの交通・移動情報を集中した。画期的なのは、県庁にはつながらないために、少し離れた所にセンターを設け、ホテル情報も集中させたことだ。

一方、国土交通省も、震災翌日からバスの規制緩和を執り、「許可は、後の届出でいい」「とにかく輸送力の確保を」とした。しかしながら、避難・入院・受診や、在宅避難者、視覚障がい者、知的・精神障がい者、自閉症の方へのケアなど、移動制約者の移動対応には、非常に大きな問題を残した。

●長期化する避難生活の中での課題  
(復旧・復興期)

復旧期は、長期の避難生活の中で、どうやって“お出かけ”を確保するかが問題となる。国土交通省も、一自治体に対して年間3,500万円を上限に、2015年度まで仮設住宅や残存集落等と、生活関連施設とを結ぶ“移動手

段の確保”への財政支援を創設している。しかし「借り上げ住宅」「復興公営住宅」は対象外、つまり「仮設住宅」以外には届かないという、大きな課題が存在している。

また、福島の原子力災害の「避難指示解除準備区域」にも、これが使えない。福島では、「二重生活（二地域居住）」で人口の流出と高齢化が加速している。「中間貯蔵施設」計画もあり、2011年10月の調査でも「戻る気はない」25%、「家族の離散あり」98%と、家族の「自助」が働かない領域にきている。南相馬市でも、震災前の人口71,500人から、2,600人死亡、7,284人が転出。高齢者割合の増加が目立つ。

移動制約者の“移動”的問題は、「本設住宅」に移行していくなかで、見えにくくなる懸念がある。最大公約数ではないニーズも、この地で生きて行くには“必要なニーズ”だ。交通事業者のフォーマルなサービスと、ボランタリーベースのインフォーマルなサービスを一体的に捉え、地域での「おでかけ」の選択肢をどれだけ増やすことができるか。それが、復興のまちづくり計画の大切な視点なのだ。

地域公共交通の課題は、国土交通省・厚生労働省・文部科学省・復興庁の支援、県の補助金など、対応する行政部局もバラバラだ。こうした支援制度は、あと数年で終わってしまう。今、地域交通、福祉交通を頑張っている地域に共通していることは、常日頃から議論をしてきていることだ。平時から、そういう文化がなければ、災害時にできっこない。そこが大きな問題になる。

## ● 「平時」から何を備えておけばよいのか？

まずは“三位一体で「おでかけ」を守る”ということ。交通事業者、行政、地域の皆さんと、単独ではできない地域の生活支援の交通を、常に議論しておく場が必要だ。「平時」には、いろんな実験もできる。この三者は、必ずしも同じ方向を向いていないので、“三方良し”にならなければいけない。それぞれが負担し合い、お互いのメリットを獲得していく“三方良し”だ。そういう文化を創るためにお手伝いをしたい。

災害時にネットワークがあれば、地域の障がい者、高齢者の皆さんと、「こういうことで困っている」「なんとか、ならないか」と、行政や交通事業者に声を挙げることができる。事業者や市町村も、「平時」からネットワークがあれば、現場での困ったことを伝えられる。

「平時」に地域交通、福祉交通で“三位一体”が作られているかどうかが、「災害時」にものを言う。だから「今を大切にしよう」ということです。

## パネルディスカッション 「災害時の移動支援の現状と3年になっての取り組みと課題」

### ▶コーディネーター

八幡 隆司さん（NPO法人 ゆめ風基金 理事）

### ▶報告と課題の提起

①村島 弘子さん（NPO法人 移動支援 Rera 代表／石巻市大街道東）

②竹下 敦子さん（NPO法人 ハックの家 代表／岩手県下閉伊郡田野畠村菅窪）

③小山 貴さん（日本障害フォーラム いわて支援センター／岩手県陸前高田市気仙町）

### ▶助言者：吉田 樹さん（福島大学 経済経営学類 准教授）

村島：東北大震災のおよそ1/3、約6,000人の死者・行方不明という被災地・宮城県石巻地区で3年間、福祉車両、民間救急車などを使って移動支援を行っている。2014年2月末で移動支援60,638人（1,717人／月）、ボランティアスタッフは延べ8,004人にのぼる。利用者は高齢者が多く、9割が病院への通院。今も185カ所のプレハブ仮設と町中に散らばるみなし仮設住宅に、約32,000人が避難生活を送っている。震災後1年ほどは石巻の活動機関、団体間での毎晩のミーティングで情報の共有を図っていた。透析病院の送迎が元々なかったり、外出習慣を持たない障がい者・高齢者の存在など、震災以前の社会問題が浮き彫りになっている。また、復興の格差が広がっており、助けを必要としている人たちが取り残されている。まだまだ被災の影響が大きく、被災支援としての活動を続けていく。



村島さん

竹下：田野畠村は、水産業、酪農が主産業で、人口は約3500人。“ハックの家”では就労継続支援B型を使い、裂き織りバックやパン作り、普代村では入浴剤

作りやカフェ、そして相談支援事業に取組む。被災状況は、死者・行方不明が39名、家屋倒壊が274戸、津波は27.6メートルだった。震災後は、“通院、薬の確保”“在宅障がい者への巡回”と、移動制約者の“交通手段”が死活問題。ゆめ風基金と出会い、初めて移動送迎活動を知り、ハックも拠点の一つとなった。“ニーズ調査”で今まで知らなかった障がい者と出会い、移送活動のおかげで支援の輪も広がった。今後は、車いすに対応していない田野畠でのバスや鉄道を含め、移動送迎活動、地域生活支援の充実のため、検討会や研修に取組み、小さい声でも集めて村とも協議していく。

**小山：**2012年4月に「JDFいわて支援センター」を開設。陸前高田市の被災状況は、人口25,000人中の1,800人が死亡。役所は流失で、職員1/4が犠牲に。行政、支援事業所などと連携し、2012年に障がい者の訪問調査を実施。震災後、助け合いの地域力が崩れ、移動支援の切実さが増している。移動支援事業は、2012年が1978件（通院54%）で、2013年は2500件の見込み。県立病院は仮設で、専門医療を受けるには車で20キロ以上。仮設住宅も周辺部に点在し、坂道が多い。市街地のすべてを失い、大切な通院と買い物という最低限の“移動”すら困難な状況がある。当事者参画のワーキンググループが組織され、福祉有償運送への補助という形で、“移動”部分の予算化がなされている。



小山さん

—陸前高田は、行政の補助金という画期的な話だが、石巻、田野畠では財政面はどうですか。

**村島：**1年目はNPOホップ。2年目は宮城県のモデル事業。3年目は1/2が県の補助事業、1/2を民間の助成金で。今年は4月以降の国や県への応募へ。福祉有償運送、介護保険制度への道も。

**竹下：**ゆめ風基金の3年が切れたあと、自前でやるしかないと思っていたが、陸前高田市の話を聞いて、田野畠村役場に行く（拍手）。

—今の仮設住宅以外の移動支援の状況は？

**村島：**“地域の助け合い”が生きているか否かで、大きく違う。在宅の人は情報から孤立しているが、少しずつ利用者が増えてきている。

**小山：**何もなくなったので、仮設でも、持ち家でも変わらないという状態だ。

**竹下：**仮設以外の人の方が多い。車のない人は、みんな困っている。

—ニーズはあるが継続が難しい。市民、自治体、国の役割を、どう考えますか？

**吉田：**災害だから困った面もあるが、これからは、平時の移動を誰が支えるかという問題。「交通政策基本法」ができ、「地域公共交通の活性化再生法」改正に基づく新しい財政支援制度を、国が立案中だ。その中に“有償運送”も入っている。“地方への権限移譲”と絡んで、交通体系を描く責務が市町村に預けられる。その最低限の財政支援を、国が担う。しかし制度が変わっても、現場の理解が進まなければ、有効な施策にはつながらない。その部分を、どうエンパワーメントしていくのかが、当座の課題になる。

—“第3の公共交通”的必要性を強く感じるんですけど。

**吉田：**移動制約者の“おでかけ”を守るための支援という発想が、現場の論議になる一步がない。その一步のために、学識者も、NPOの皆さんも、足もとでどんどん提案していく必要がある。

—国も行政も、バスとタクシーは支援しても、NPOには協力的でない気がしますが？

**吉田：**国土交通行政は、事業行政・監督行政から、ようやく「交通政策基本法」で政策行政に変わろうとしている。つまり“移動自由”に向かうための交通手段、移動手段、生活手段の選択肢を広げること。そこにバス、タクシー、NPOなどのファクターがある。

—障がい当事者が行政に声を出すという形になるかならないかというのが、今後、大きいと思いますが？

**村島**：確かに、自分から声を上げることは少ないが、震災の置き土産というか、これから声を上げて、一緒に創っていくチャンスだと思う。

**小山**：陸前高田では、行政が「障がい当事者が、もっと声を出さないと駄目だ」ときっかけを作り、障がい当事者が一步前に出始めた。

**竹下**：あるおばちゃんが役場に行って、「こういう面で困ってる」と言った。それをきっかけに、そのおばちゃんと障がい当事者の方たちが集まって話し合えたらしい。

—今後、どういうふうにしたいか、模索していくかを、最後に一言ずつお願ひします。

**村島**：Reraのスタッフは、地元で被災した人ばかり。「せめて、仮設住宅があるうちは」を合言葉に移動送迎支援を続けている。そのあとも日常の支援を継続できるよう準備をしていきたい。

**小山**：たまたま津波で顕在化した問題で、内陸で周りを見ても同じ問題がある。障がい当事者さんが起ち上がったのも、行政が頑張れるのも見たので、これを回りにつなげていきたい。

**竹下**：来る前までは「自前で、なんとか頑張ろうか」と思っていたが、吉田先生の「移動支援、プラス生活支援を」という指摘や、陸前高田の動きを聞いて、ちょっと考えが変わった。障がい当事者と一緒に少しずつ行政と話したり、通院以外の生活支援に幅を広げた“移動”が、頭の中に浮かんでいる。それらが実現できたらと思う、これが決意です（拍手）。  竹下さん

—最後に吉田さんの方から、今後、取り組むべき課題を一言。

**吉田**：“移動”的問題だけだと、活動資金とか、タクシーとの合意とかを考えがちだが、“移動”的先にある“生活”と結びつけること。それが入り口になって、いろんなネットワークがつながり、地元の活動につながり得る。そのことが東北と関西の皆さんとの連携になる。行政も、地域も、交通事業者も疲弊するかもしれないなかで、やっぱり“移動の支援”が必要だというメッセージを、東北からお届けできればと思う（拍手）。



## ～まとめに代えて～ 『被災地における障がい者、移動制約者への移動送迎支援活動基金設立』提案

**柿久保浩次（関西S TS連絡会）**：「基金設立提案書」「基金実施要項案」を作成した。災害時には“ゆめ風基金”や全国移動ネット“災害支援の会”など、さまざまな支援母体がある。被災地での“移動の確保”に向けて、拠点と各地のネットワークをつなげるベース（移動送迎支援活動基金）が必要だと、この1年間、準備を進めてきた。事業の目的は「東日本大震災以降の被災地支援活動で明らかになった“移動”的課題と、今後、新たな自然災害時に移動制約者が少しでも困難を回避できるように」することで、“ゆめ風基金”さんの理事会・総会でも了承いただいた。全国各地には“移動送迎支援活動”的ネットワークも存在するので、災害につながれるよう平時から準備していきたい。



柿久保さん

（賛同の拍手で閉会）

東日本大震災を風化させず、他の自然災害に備えるために、このレポートが被災地支援の一つの問題提起となれば幸いです。【文責：編集部】

特集  
2自家用有償旅客運送の運用ルール緩和と  
登録・監査事務の権限移譲  
－その概要と対応策

「自家用有償旅客運送（福祉有償運送、過疎地有償運送、市町村運営有償運送<sup>※1</sup>）」の権限移譲が検討され始めて約1年が経過した。2015（平成27）年4月には、希望する市町村または都道府県への移譲が始まる。

全国移動ネットは、今回の移譲を、硬直化した福祉有償運送および過疎地有償運送（以下、福祉および過疎地有償運送）の規制を改革する、最初で最後かもしれない機会と捉えて、内閣府や国土交通省の主宰する会議で問題提起や提案を行ってきた。

そして、移譲の議論を契機に、施行規則の改正等により全国的に運用ルールが緩和されることになった。これは、不十分ではあるが一つの成果と言えるかもしれない。まだ不透明な点もあるが、検討の経過を報告し、どのように運用ルールの緩和を活かし、また権限移譲に取り組めばよいかを考えてみよう。

（※1）市町村運営有償運送は、市町村福祉輸送と交通空白輸送の2種類がある。  
運営協議会ではなく、地域公共交通会議を経て登録申請を行う。

### 希望する市町村または都道府県に移譲し あわせて制度を見直す

権限移譲の検討が始まったのは、2013（平成25）年4月の地方分権改革有識者会議（内閣府主宰）だった。もともと国土交通省が自家用有償旅客運送の権限移譲に前向きだったこともあり、委員である佐賀県の古川康知事の「地域交通に関する自治体の責務を強化し移動の手段を」との意見を受けて、有識者会議は7月に専門部会として地域交通部会を設置した。

地域交通部会では、関係団体等のヒアリングが行われ、全国移動ネットだけでなく、全国知事会、全国市長会、全国町村会からも、移譲に際し制度の見直しを希望する資料が提出された。交通部会報告書には、移譲のしくみに加えて、次のような制度見直しの検討事項が盛り込まれた。

- i) 法人格のある団体に限られていた実施主体の弾力化
- ii) 運送種別ごとに限定されていた旅客の範囲の拡大
- iii) 運送の対価は、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であれば設定可能な旨の周知徹底
- iv) 合意形成の手続きや運用の改善
- v) 登録更新時の書類の省略など事務手続きの簡素化

これにより、制度見直しの期待を、10月に設置された国土交通省主宰「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」（以下、「移譲等のあり方検討会」）へと、つなぐことができた。

### 「移譲等のあり方検討会」では 明確なインセンティブを打ち出せず

地方自治体には、運営協議会を主宰することへの負担感と、制度への無理解・無関心が蔓延している。手挙げ方式の下では、明確なインセンティブがない限り移譲は進まない。現に、「事務・権限の移譲等のあり方に関する意向調査」では、移譲を希望する自治体は、市町村がわずか6%、都道府県が14%という結果が出ている。

### ～意向調査結果より（市町村回答分）～

#### ■希望する理由（主なもの2つ）

- ・現場の実情に合った柔軟な対応ができると考える。
- ・地域の意向が反映しやすく、変更等に伴う許認可までの日数短縮につながりサービスの向上が図れる。

### ■希望しない理由（主なもの2つ）

- ・道路運送法や各種法令に精通し、事務処理等を行える人材を確保できず、人命を預かる上で相応しくない。
- ・近年、国や都道府県からの事務権限の移譲が増えており、財源や職員数も増えない状況で、業務量過多、職員疲弊の状況にあるため。

なかった。主宰者がビジョンを示さず、構成員の利害調整に終始している限り、過剰な規制は残ってしまう。法令通りならばサービスを享受できるはずの移動困難者・移動制約者が救われない。

## 条件2項目を緩和 事務手続の簡素化・合理化はこれから

また、福祉有償運送団体は、2006（平成18）年の制度創設以来、登録制度でありながら、運営協議会における過剰な審査や不当なローカルルールの設定、煩雑な書類作成、申請そのものの阻止等、様々な制約を受け続けて疲弊している。全国移動ネットは、「移譲等のあり方検討会」で、委員である山本憲司理事を通して精一杯の反論と提案を行った。しかし、「移譲等のあり方検討会」の「最終とりまとめ」は、自治体からの規制改革要望（特区提案含む）と、バス・タクシーによる反対を受け止めた折衷案の範囲を出

「移譲等のあり方検討会」では、交通部会報告書で示された事項の大半が、表1のような形で整理された。移譲を受けない場合でも、これらの運用ルールの緩和が行われる。施行規則（省令）改正と通達等の発出を経て、2015（平成27）年4月からは、見直し後の制度がスタートする見通しだ。

## 権限移譲を受けなくても変えられること

「旅客の範囲の拡大」と「実施主体の弾力化」とい

表1～「移譲等のあり方検討会」の「最終とりまとめ」より抜粋～

運用ルールの緩和①「実施主体の弾力化」
「権利能力なき社団」を法人と同様に扱うことができるか否かについて法制的検討を行った上で、～中略～ 実施主体の非営利性を前提としつつ、「輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置を講じるための組織的基盤があり、実施主体として適切であること」
運用ルールの緩和②「旅客の範囲の拡大」
・地域外からの生活支援ボランティア（過疎地有償運送） ・障がいを有しない地域住民のうち社会参加が困難な事情が認められる者（福祉有償運送、市町村福祉輸送） ・地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者（運送種別ごとに条件を付加）
「運用方法の改善」①運営協議会の協議の内容
まちづくり、福祉、教育等の関係者の参加も得ながら、地域における交通の課題について総合的な観点からの協議を行う～中略～ 地域公共交通会議や地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会でも自家用有償旅客運送について議論できる
「運用方法の改善」②運営協議会の合意形成
協議の内容のうち、必要性や合理性が認められないものについては議題から外すよう、引き続き積極的に働きかけを行う～中略～ ケアマネージャーや保健師など移動制約者の代弁者も協議会に参画させ、現場の実情を詳細に把握した上で協議することが望ましい
「運用方法の改善」④ローカルルール
毎年度見直しの進捗状況を集計した上で、その具体的な結果を速やかに公表する
「運用方法の改善」⑤事務手続きの簡素化
法令の趣旨も踏まえつつ、実施主体の負担軽減に資するよう事務手続きの簡素化や合理化を進めるべき

注：斜体は編集部にて加筆

う2つの「運用ルールの緩和」は、移譲された自治体に限らず、すべての自治体で可能になる。特に、障がいがない地域住民で、市町村長が特別に認めた者を福祉有償運送の対象者とすることについては、地域福祉の観点から活用できる。

「運用方法の改善」に関する事項は、通達の範囲かもしれないが、新たに発出されるはずである。発出されたら速やかに、運営協議会の構成員、協議項目、ローカルルールのは正、手続きの簡素化・合理化、といったテーマで運輸支局に説明を求め、運営協議会として順次修正していくのがよいだろう。

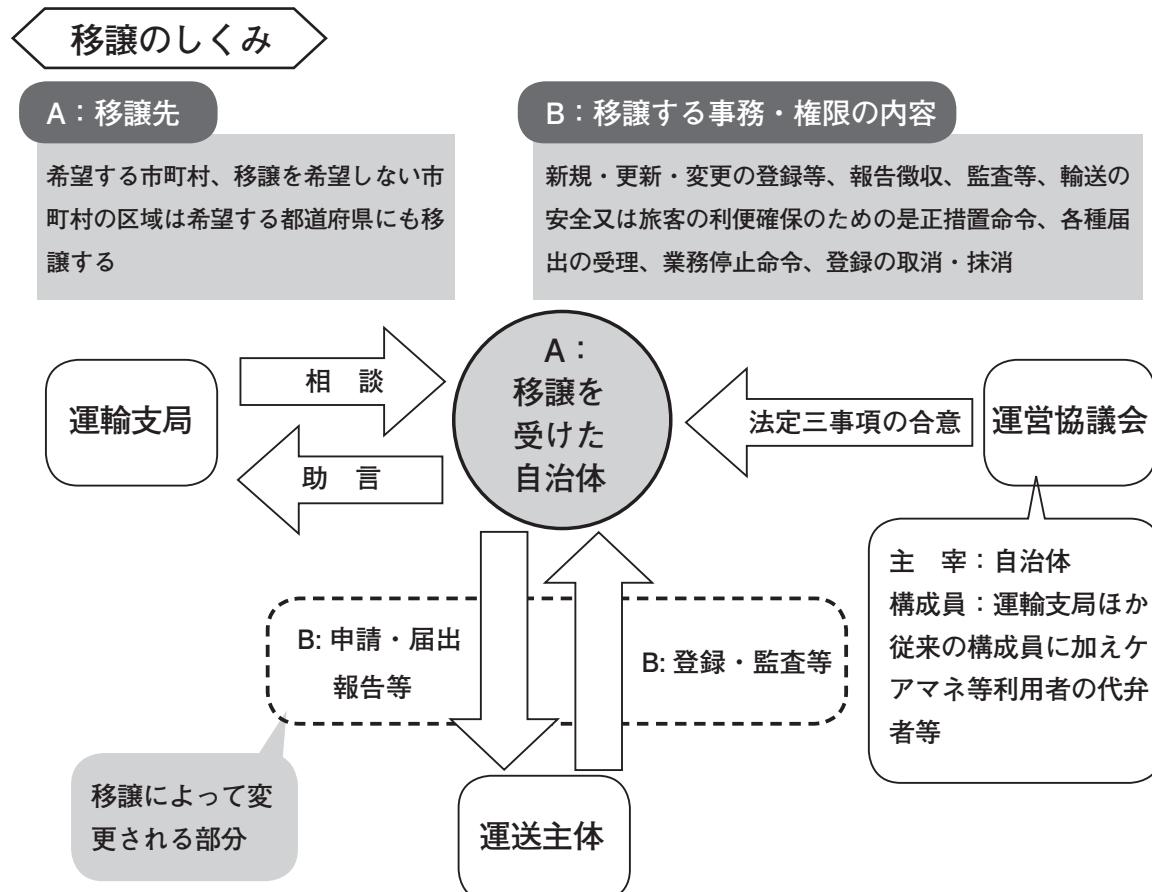
すぐに移譲を受けない自治体にも、いずれ移譲が進んでいく可能性がある。そうなると、地方分権の名の下にさらに上記の修正が難しくなる恐れも出て

くる。そのような事態を防ぐためにも、福祉および過疎地有償運送団体や利用者団体等が連名して、運輸支局や事務局自治体に相談・要請していくことが欠かせない。

## 権限移譲に手を挙げれば変えられること

前述の通り、移譲を希望しなくても制度の見直しは適用されるため、移譲に手を挙げるインセンティブは分かりにくくなつたようにも思われる。

しかし、移譲の目的は、「過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大する」こととされている。地域で判断できる裁量を



「自治事務」として移譲することが閣議決定された後、権限移譲する道路運送法等 63 の法律を一括して改正する「第4次一括法案」が 2014（平成 26）年 4 月 25 日に衆議院本会議で可決した。

拡大することこそが、移譲の目的に添うことである。地域住民の移動ニーズを最も把握しているはずの市町村が、運営協議会を単に主宰するだけの役割から、福祉やまちづくりに権限を活かす意味は大きい。

この権限は「自治事務」として移譲されるため、これまで国が通知文等で示してきた法令解釈に縛られることなく、自治体の独自解釈の余地が広がることになる（法令そのものは遵守しなければならないが、自治事務である以上、自治体は地域の実情に応じて法令解釈をすればよい）。

例えば、交通空白地について名古屋大学の加藤博和准教授は、過疎地有償を交通空白地有償に変更してはどうかと検討会で発言している。九州大学の嶋田暁文准教授は、過疎地有償運送について道路運送法施行規則49条には、「過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項に規定する過疎地域その他これに類する地域」としか書かれていないので、「その他これに類する地域」をどのように解釈するかは自治体の判断に委ねられる、政令指定都市であっても、その中に交通空白地域が存在することは十分ありうる、こうした地域を「その他これに類する地域」と解釈して過疎地有償運送の導入を図ることは可能であると述べている。

また、超高齢社会に向けた地域包括ケアシステムの構築を考えた場合、「登録不要の活動」※2を含めて地域をマネジメントしていく必要がある。現在は、「有償」「無償」の判断基準は法令ではなく、事務連絡で解釈を示しているにすぎない。地域コミュニティの再生や介護予防、貧困による孤立化防止といった課題に、国を挙げて取り組もうという流れの中で、福祉および過疎地有償運送に限らず、様々な「地域支え合い型」移動サービスが必要とされている。しかし現在は、少額（定額）で行う移動サービスに対して、運輸支局から有償運送の登録手続きを求められ、活動を中止するといったことが起きている。移譲を受け、自治体が条例を作るなどして「有償」「無償」の判断を打ち出せれば、状況は変わるものではないだ

ろうか。

他にも、運用ルールの緩和の中で、首長が特別に認める地域住民を福祉有償運送の対象者とすることができるとされたが、例えば、現行の“ハ（要支援高齢者）”“ニ（その他の障がい）”と同様に、運営協議会での確認が必要という通達が出た場合、運営協議会開催までは利用させてはならないといった解釈・運用をする運営協議会が現れる可能性がある。これに対し、権限を獲得すれば、実態に合わない通達が出された場合でも、それに縛られることはない。

（※2）国土交通省の事務連絡で、道路運送法の許可・登録を要しない活動スタイルとして、無償運送、家事・身辺援助一体型等4つの類型が示されている。

## 好事例を全国のスタンダードにしていくために

自治体が権限を獲得すれば、運営協議会の主宰者と登録権者が異なるという状況は解消される（広域の運営協議会を除く）。しかし、ローカルルールによって、運営協議会で合意拒否がされるなどの事態が続ければ、これまでと実態は変わらない。「無責任体制」を解消して行政責任を実質的に一元化するには、登録権者（自治体）が運営協議会のプロセス全体をコントロールする必要がある。そのためには、まず、「移動困難者・移動制約者の外出支援を拡充していこう」とする自治体や福祉および過疎地有償運送団体を増やしていくことが重要である。

厚生労働行政だけでなく、交通行政も、交通政策基本法成立や地域公共交通活性化再生法の一部改正等、国から地方へ、官民協働への大きな転換期を迎えており、地方分権は、自治体に「国の通知で…」という言い訳を許さないしくみである。そのことを踏まえてNPO等がしっかりと声を上げ、モデルになる自治体を増やして、全国のスタンダードにしていく。

# ▶▶▶ローカルルール撤廃に向けた地域の取り組み◀◀◀

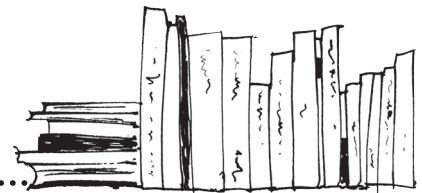
福祉有償運送や過疎地有償運送（以下、福祉および過疎地有償運送）のローカルルールとは、法令（道路運送法、道路運送法施行規則）と国土交通省の通達に定められていない独自の基準を指します。2006（平成18）年の制度創設以来、福祉および過疎地有償運送は、各地の運営協議会で作られたローカルルールによって、大小様々な制約を受けてきました。

国土交通省が行った2011（平成23）年度と2012（平成24）年度の「ローカルルール検証結果」によると、検出されたローカルルールは342で、内訳は以下の通りです。

「合理的」とされたもの：200件  
「不合理」とされたもの：142件  
そのうち、  
2011（平成23）年度に改善されたもの：10件  
2012（平成24）年度に改善されたもの：17件

「合理的」「不合理」の判断基準は明らかにされていないが、「不合理」の中には、移動困難者・移動制約者の利便を損なうローカルルールも相当数含まれていると考えられる。

そんな中、特に問題が多いと言われていた広島県でローカルルールの是正が実現しました。広島県の呉市と東広島市で、ローカルルール撤廃に尽力された塩谷茂さん（NPO法人陽だまり理事、全国移動ネット理事）から、撤廃に至る経過を教えていただきました。



## 2013（平成25）年10月 呉市

### 第15条（4）遵守事項

会員登録は実施主体で対応可能な数とし、むやみに会員数を拡大しないこと。呉市運営協議会においてあらかじめ定員数等が定められた場合は、これを超えてはならない。

運協発足当初の登録利用者数が上限で、その後は新しい利用者を容認できない（入替は可）！

→現行運送主体ごとに設定している利用者人数上限枠を撤廃する。（委員満場一致）

→新しく、事務局（呉市福祉保健課）に利用者審査委員会を設け、新規会員登録審査を行う。（利用者としての資格要件を備えていれば利用者として認定）

→新しく福祉有償運送に関する利用相談窓口を事務局（呉市福祉保健課）に設置して、苦情相談事項に対応することにより、事業の円滑な運営を図るとともに必要な場合は実施主体に対し、改善要請、指導、改善命

令等を行う。（広島運輸支局と事務局の連携）

▼▼▼▼

運協の意見交換の中では、タクシーおよび介護タクシー代表者からローカルルール改善について前向きな発言をいただきました！

### ＜塩谷さんからのコメント＞

呉市の場合（利用者上限枠撤廃の解決）、色々な人脈も活用しながら、嫌われても嫌われても市の窓口を訪問し、また運輸支局の力も借りながら、関係者との協議の場をセットし、相手が動かざるを得ない状況をつくりだし問題解決を推進してきました。福祉保健課には、2012（平成24）年度が3回、2013（平成25）年度が6回訪問しました。広島県移動ネットとして、また初代の運営協議会構成員として、実施団体にも呼び掛けて一緒に折衝を続けました。2013（平成25）年の市と支局の人事異動等でうまく行った面もあるかもしれません、全国移動ネットをはじめ諸先輩の方々のお知恵を拝借しながら、できるだけ多くの立場の人に理解者になってもらうよう平素から心がけています。

いかなる場合も誠意と熱意で理解活動を行え

ば必ず道は開かれると確信しています。

※塩谷さんは、現在は構成員ではありません。

このたび構成員として実施団体から1名ずつ送り出すこともできました。



## 2013(平成25)年11月 東広島市

構成員(現に福祉有償運送を実施している団体)として提起していた、4つの事項について協議した。

### (1) 使用車両(第4条2-3項)

「1台以上の福祉自動車を備えること」

→削除によって新しい支援団体が参入しやすい条件づくりを目指したが、協議後の採決結果は、賛成5名・反対4名で保留となった。翌年1月を目指に臨時運協を開催し再検討することとなった。

### (2) 運転者等(第6条3)

「運送主体は運転歴3年未満の者又は満70歳を越える者に使用車両を運転させてはならない」

→運送主体の管理責任による削除を求めた結果、70歳以上の運転者については、運送主体の責任において安全運転講習を受講させることを条件に年齢制限を撤廃できた。運転履歴の提出は現行通り、削除されなかった。

### (3) 「損害賠償措置」の見直し

→上乗せを要するとの意見もあったが、従来通り、国交省基準(対人8,000万円以上・対物200万円以上)となった。

### (4) 報告(第12条)

通常報告事項の運協開催の場合は「年2回開催」

→業務効率化の一環として提起し、開催頻度を年2回から年1回に変更した。事業実績報告は年1回で、新規登録申請や更新申請等必要がある場合は臨時開催

することとした。

## 2014(平成26)年1月 東広島市

前回2013(平成25)年11月に保留になったローカルルールについて協議した。

### (1) 使用車両(第4条2-3項)

「1台以上の福祉自動車を備えること」

→福祉車両利用者詳細の資料提出等を行い、条項を撤廃できた。実質セダンのみで運送主体となることが2年掛け可能となった。

塩谷 茂さん



### <塩谷さんからのコメント>

ローカルルールの是正に際しては、2年間にわたり、ごく当たり前のことがですが、淡々と粘り強く次のように取り組みました。

- 1 事務局自治体に対する積極的な働きかけによる理解活動と信頼関係の構築
- 2 運輸支局への積極的な支援要請
- 3 地域公共交通会議事務局への支援要請
- 4 平素からの人脈づくりとその活用
- 5 運営協議会の傍聴参加
- 6 自分達が主張すべき事項をしっかりとまとめ運協の席上で徹底的に議論する

等です。

### <編集部からひと言>

岐阜県では各務原市で2013(平成25)年6月に要望書を8団体連名で提出した結果、同年12月にセダンの使用が認められました。長らく変えられなかったローカルルールは、はたらきかけられれば撤廃される方向になりつつあります。しかし、ローカルルールには、運営協議会だけでなく事務局自治体が作るものもあります。既に団体数が激減してしまい、ローカルルールの撤廃に着手できない地域もあります。不合理なローカルルールの一日も早い撤廃が望されます。

# 介護保険制度・地域支援事業における外出支援の位置付けについて

2015（平成27）年度に介護保険制度の改正が予定されています。地域支援事業の枠組みの中で介護予防・日常生活支援総合事業（総合事業）を発展的に見直し、現在の予防給付である訪問介護、通所介護は、全ての市町村で2017（平成29）年4月までの3年の間に全て新しい総合事業に移行されます。本改正が移動サービスに与える影響と全国移動ネットの取り組みについてご報告します。

## 1. 生活支援サービスの中にどのような形で移動サービスを実現させるか ～ガイドライン策定の行方～

厚生労働省はこれまで一律のサービス内容であった訪問介護・通所介護について見直しを行い、多様なサービスが多様な主体により提供される、生活支援を中心とした新しいサービスの展開をめざしています。具体的には、図のようにNPO、民間事業者等によるサービスやコミュニティサロンの運営等、幅広い生活支援サービスが盛り込まれています。この中身については実施市町村の裁量により柔軟なサービス提供（種類・運営基準・単価等）が可能となる一方、運用開始後は地域間格差も想定されるため、現在、厚生労働省が制度設計のための指針となるいわゆるガイドラインの策定を行っています。

全国移動ネットの取り組みの第1ラウンドは、発出後

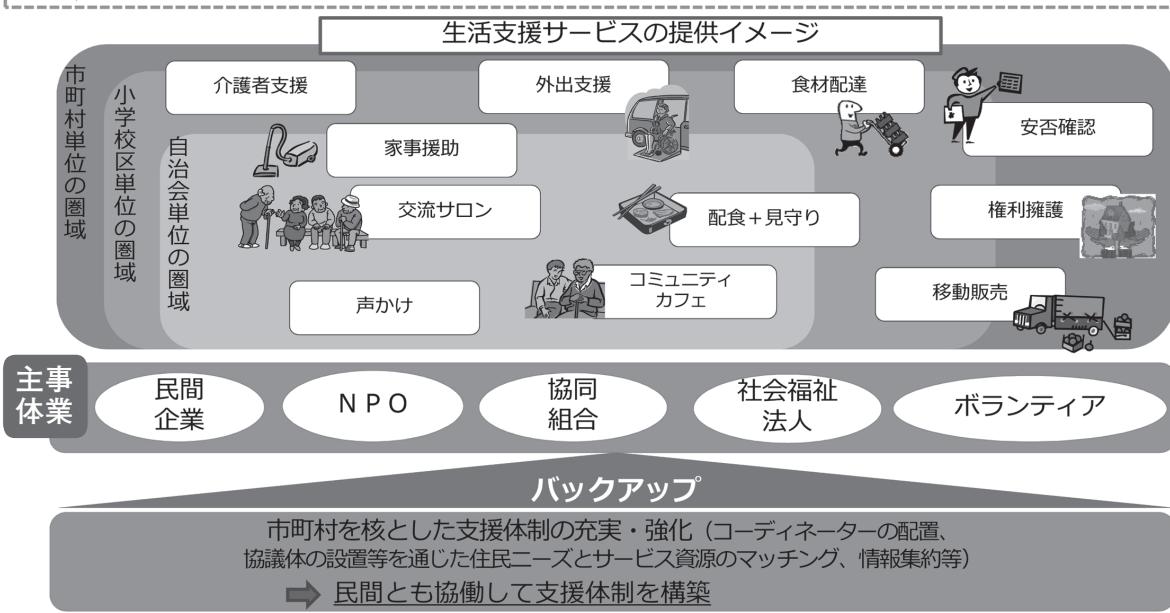
の影響が大きいこのガイドライン中に、ズバリ、「外出支援」を明記されることです。理由は地域の公共交通が衰退化する中、言うまでもなく自家用自動車による移動サービスは住み慣れた地域で定住するための最も重要な社会資源の一つであるからです。また例えば通所系のサービス等では外出支援の付帯が前提となるサービスも含まれているからです。

では具体的にどのような形でガイドラインの中に「外出支援」を位置付けるべきか、一口に外出支援と言っても様々な形態があり、厚生労働省も全てを把握しているわけではありません。安易な形でサービスを組み込めば、画一的で融通の効かない制度になったり、地域事情等に配

### （参考）多様な主体による生活支援サービスの重層的な提供

○高齢者の在宅生活を支えるため、ボランティア、NPO、民間企業、社会福祉法人等の多様な事業主体による重層的な生活支援サービスの提供体制の構築を支援

- ・介護支援ボランティアポイント等を組み込んだ地域の自助・互助の好取組を全国展開
- ・「生涯現役コーディネーター（仮称）」の配置や協議体の設置などに対する支援



慮を欠く恐れもあり、指針にはひと工夫が求められています。そこで全国移動ネットでは、外出支援を含むサービスを通じて、生活の質が向上したり、生きがいにつながっているような個別の利用事例集等を厚生労働省に資料提供し、その一工夫に一役買っています。

しかし、もしガイドラインの中に明文化できたとしても、肝心な社会資源（サービス）が地域に存在しなければ絵に描いた餅になります。どうすれば担い手が創出できるのか、今後の大きな課題です。厚生労働省はこの問題につ

いて、高齢者自らサービスの担い手という立場で活躍してもらうというプランを打ち上げていますが、現在のところ詳細については示されていません。

介護保険の利用者に必要とされる、本当の意味での自立や介護予防のサービスとは何なのか、それを支えるしくみとは。まずは今夏に発出が予定されているガイドライン策定の行方を見極めながら、厚生労働省には適宜必要なはたらきかけを行っていきます。

## 2. 第2ラウンド～地域の取り組みが試される～

話題は飛びますが、現在、国土交通省では、福祉有償運送の権限移譲が自治体の手挙げ方式で進んでいて、全国的な割合としては少ないながらも先進的な市町村は自ら動き出そうとしています。このことは自治体が主体的に関与し地域の課題解決にあたるという意思表示に他なりません。

介護保険制度改正の中身についての是非論はともかく、自治体が主体的に取り組むという点において2つの制度改正は本質的には同じです。地域支援事業の制度設計に際しては現状分析やニーズの把握等を行なながら、これまでのルールにとらわれない地域支援事業の充実に期待していきたいところです。

平成26年3月5日

厚生労働省 老健局振興課長  
朝川 知昭 様

NPO 法人全国移動サービスネットワーク  
理事長 中根裕

新しい総合事業における「生活支援サービス」に対する要望※抜粋

平成27年度から施行される地域支援事業の充実と、介護予防・日常生活支援総合事業の発展的見直しによる「新しい総合事業」の整備を国は掲げていますが、そこで示される介護予防・生活支援サービス事業の実施にあたり、超高齢社会における地域での支えあいネットワーク形成の基盤整備として、また介護予防促進や当事者ニーズの観点から以下の2点を要望します。

1. 生活支援サービスの中に「外出支援」を明確に位置づけてください。外出支援には、歩行や会話や買い物等の行為を通じて、QOLやADLの低下を防ぐ効果があります。

また、支援を必要とする人の発見や、見守りといった役割も果たしており、介護予防には欠かせないサービスです。

2. 「外出支援」の中には、道路運送法で示されている「自家用有償旅客運送」や国土交通省「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」（事務連絡 平成18年9月29日）を含めた移動サービス活動が含まれることを明確に位置づけてください。

※「外出支援」という表現は厚生労働省の資料に合わせて使用したものです。

無論、徹頭徹尾、自治体任せでは生活支援サービスが機能するとは思えません。なぜならNPO等の多種多様な社会資源の参加によって、はじめて利用者のニーズに叶うサービスの提供が可能となるからです。

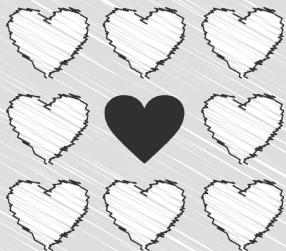
そのためには、移動サービスに取り組む団体や個人は、今年度から自治体で開催される介護保険制度改正に向けた審議会や会議等に参画し、主張できる機会を確保していただくことをお勧めします。またその場で改めて外出支援の必要性を訴え、地域の特性を考慮したサービスの枠組み作りをぜひ実現していただきたいと考えています。これは仮にガイドラインに組み込まれてもどのような形態で当

該地域に外出支援が誕生するか、最終的には自治体の裁量によるからです。まさに地域における取り組みが試されることになりますが、全国移動ネットはここを第2ラウンドの活動として位置付け、全国の団体・個人の皆さんに様々な支援活動や情報発信を行っていく予定です。

改正までに残された時間は多くありませんが（本誌が発行されるころにはさらに）、全国各地の移動サービスに取り組む皆さんのお見を代弁し今年度の法人活動の重点課題として引き続き厚生労働省に提言を行っていきたいと考えています。今後とも皆様のご協力をお願い申し上げます。（遠藤 準司）



川部・吉田両課長補佐に左記の要望書を手渡した（3/5）



# 障害者差別解消法

## 成立までの道のり

前編

関西 STS 連絡会代表 伊良原 淳也

### ▲私たち抜きに私たちのことを決めないで (Nothing about us, without us!)

「今日の会議から歴史が変わったと思えるような議論をしてほしい。『私たち抜きに私たちのことを決めないで』という（障害）当事者の声をもとに進めて行きたい」

これは、2010年1月12日に開催された第1回障がい者制度改革推進会議の最初に挨拶した福島みづほ内閣府担当大臣（当時）の言葉である。この会議は情報保障として、画面上に手話通訳と字幕が挿入され、インターネット配信された。まさに合理的配慮を具体化した形であった。大阪の自宅に居ながらにして、その会議の雰囲気が手に取るように感じられたことは大きな驚きであった。

障害者が過半数を占める推進会議の最も重要な点は、メンバーが形式的参加から実質的参加へ、事業者中心からユーザー中心へシフトしたことにある。今までの各省庁の審議会や分科会とは根本的に異なり、障害者権利条約に基づいて、団体や障害種別を超えた法制度の議論を行うためのメンバー構成となっている。また、これまでの日本の政策は、障害者雇用促進法やバリアフリー法に見られるように事業者中心であり、差別禁止法や患者の権利法といった、ユーザー・消費者等の権利を保障する法律は無かったが、この会議には事業者やその関係者が入っていない。

推進会議は2012年3月まで30回以上開催され、総合福祉部会骨格提言と差別禁止部会意見、「障害者制度改革の推進のための基本的な方向」（第一次意見）等が取りまとめられた。その詳細は紙面の都合上割愛するが、現在も進められている障害者制度改革の基礎となるものであり、具体化にむけての羅針盤と言われている。

### ▲社会モデルとインクルージョン（包括・包含・包容）、非差別平等

ここでは、障害者権利条約（2014年2月発効）、障害者差別解消法（2013年6月成立）、障害者基本法（2011年改正）についての関係を整理してみたい。

「障害」の社会的位置づけの変化

	医学モデル	社会モデル
社会参加に不利になる原因	個人の機能障害・能力障害	社会の側の障壁による排除
障害への視点	あってはならないもの・克服すべきもの	多様な個人の属性のひとつ
障害への対策	根絶・予防・保護	差別禁止・社会的インクルージョン
障害者問題とは	狭義の福祉問題（課題）	人権問題

（2014/04/26 障大連総会記念講演資料 DPI 日本会議 崔 栄繁氏作成一部改変）

#### （1）障害者権利条約の批准

障害者権利条約は「障害者を保護の対象（福祉の客体）から権利の主体」へ劇的にその立ち位置を変換させるためにつくられた条約である。2006年12月13日、第61回国連総会で「障害者の権利条約」ならびに「選択議定書」が満場一致で採択され、2014年2月現在で条約署名国は158の国と地域、批准は144の国と地域になった。

日本は2007年に署名し、様々な制度改革と差別解消法の成立を受け本年2月、141番目の加盟国となった。

障害者権利条約は全50条で構成されており、総則として1条～9条で目的・定義・一般原則・一般的義務・アクセシビリティ等解釈の仕方について、10条～30条で個別の権利（司法へのアクセス・移動・自立生活・表現の自由・教育・労働・政治参加）について、31条～40条で実施（国際的・国内的なモニタリングと当事者参画）について定めている。

注目すべき点は、決して障害者に新しい（特別な）権利を作ったのではなく、障害のない人と同様の権利を認め保障する条約になっていることだ。このことは、条文中に「他の者と同様に…」にという言葉が30回以上使われていることからも強く示されている。さらには19条で「すべての障害者が他の者と平等の選択の自由を持ち、地域社会で生活する平等な権利」を規定している。

具体的には、他の者と平等に誰とどこで生活するかを選択する権利、特定の生活様式での生活を義務づけられない権利、地域生活と孤立防止のためのパーソナルアシスタンスを含む必要なサービスを求める権利とされ、少々極端な言い方ではあるがこれらを実現させるために障害者の制度改革はあるといって過言ではない。特に、パーソナルアシスタンスは重度障害者が地域で暮らしていくための支援や移動支援、コミュニケーション、意思決定支援を拡充させて、必要な人に必要な支援が行き渡るようにすることであり（切れ目のない支援）、国内の施策への反映を期待したい。

## （2）障害者基本法の大幅改正

障害者権利条約に批准するためには、国内法の整備として、「障害者総合福祉法」（現、障害者総合支援法）と「障害者差別禁止法」（現、障害者差別解消法）の成立が必要不可欠なものとされていたが、実は既に行われていた障害者基本法の改正（2011年）が大きな意味をもっている。

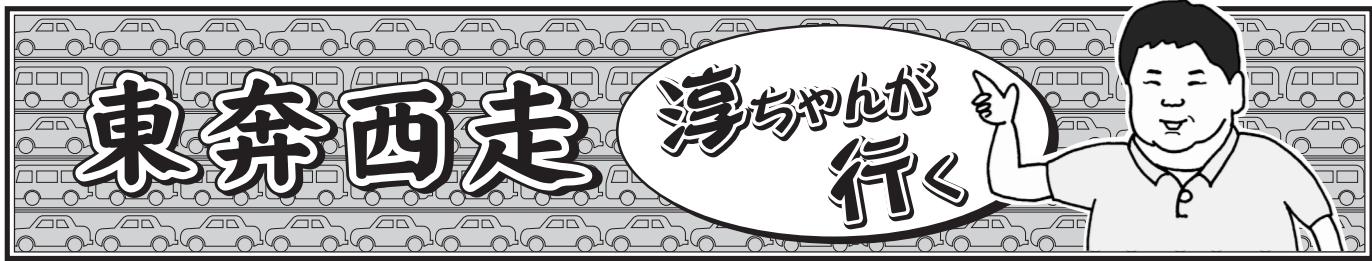
障害者基本法は、障害者の自立及び社会参加の支援等のためのあらゆる施策に関し、基本的理念を定めた法律である。この改正では、保護の客体から権利の主体への転換を念頭に、目的や定義も見直された。第1条（目的）には、障害の有無によって分け隔てられることのない共生社会の実現が、第2条（定義）には、障害者手帳の所持者に限定しないこと、及び社会的障壁とは日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものを指すことが盛り込まれた。さらに第4条（差別の禁止条項）では、次のように規定している。「障害を理由として、差別することその他の権利利益を侵害する行為はしてはならない。2、社会的障壁の除去は、～中略～その実施に伴う負担が過度でないときは、それを怠ることで前項の規定に違反することならないよう、その実施について必要かつ合理的な配慮がなされなければならない。」これは、差別行為の禁止と合理的配慮を行わないことが、「差別」であるということを表しており、障害者差別解消法制定に先駆けてまず「何が差別になるのか」を法律上に明記したことは大変重要な意味を持つ。

例えば、移動についての差別行為としてすぐに思い浮かぶのは、鉄道駅員無人化による利用の排除や、有人駅からの対応に要する（駅員が駆けつけるまでの）大幅な時間的負担、段差があって入店できない飲食店といった問題である。障害者差別解消法はこれらに対して効力を持つのだろうか。結論から言えば、民間事業者の経済的事情が、合理的配慮を提供できない正当な理由として認められる場合もあるが、事業者の改善義務に基づき少なくとも、利

用者と丁寧な話し合いの場を持ち協議しなければならない。また、国・自治体については、民間事業者と異なり合理的配慮の提供が法的義務となっている。現在は政府が具体的な差別のガイドラインを策定中である。差別解消法の中身と、これからの方針については次号にて触ることしたい。



2014年4月26日 障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議（障大連）  
第21回総会・記念講演 「障害者差別解消法と鉄道駅無人化問題」  
講師：崔 栄繁さん（DPI日本会議事務局）



## 「誰もが自分の意志で外出できる社会をめざして」

日本福祉のまちづくり学会 会員 山名 やまな 勝さんまさる(大阪市)

障害者（移動制約者）の交通アクセス問題について幅広く活躍されている山名勝さんは、その知識の豊富さと情報発信力で、「東の今福（義明さん・小紙15号にて取材）西の山名」と呼ばれています。障害者差別解消法や交通政策基本法が成立し大きな転換点を迎えており、その問題点についてお話を伺いました。



### — 交通アクセス問題に取り組まれるきっかけを教えて下さい —

デザインの仕事をしていましたが、60（代）になったばかりの頃、2000年だったかな？神経腫瘍の手術をきっかけに下半身が不自由になり、ハンドル型車いすが愛車になりました。最初は自宅近くを散策する程度でしたが、地下鉄にも乗れるのではないかと思い、エレベーターに乗って改札で聞いたらあっさり「乗れますよ」と言われ、JRなどだんだん範囲を広げていきました。その後、大阪市身体障害者相談員になり、福祉施策のことをひと通り勉強する必要に迫られました。本格的に取り組もうと決意したのは、2003年頃です。国交省主導で行われた「ハンドル型電動車いすの鉄道乗車に関する研究会」報告に基づいて作られた「ハンドル型鉄道乗車制度」が、乗せるために作られた制度にも関わらず「乗せないこと」に精一杯利用され、それまで可能だった乗車や駅構内への立ち入りを制限されることが頻発し、日に日に怒りが収まらなくなつたことが、今日に至るきっかけのひとつです。

— 2000年と言えば交通バリアフリー法（旧）が成立した年ですね。昨年、今年と障害者に関する法律や条約が成立・発効しましたが、障害者差別解消法との関係についてお考えをお聞かせ下さい —

「バリアフリーに関することは、当然なされるべきことなので（解消法の）対象とせず、バリアフリー法などで対処する」とされています。しかし、現在でもバリアフリー法の対象外のバリアフリー問題は多く、このような考えでは、問題は解決しない恐れが大ではないでしょうか。

もう一つ重要な点は「バリアフリー法は移動の保障については無力」であるということです。私たちの最大の問題の一つである「乗車拒否やそれに類すること」については、おそらく差別解消法の対象になると思いますが、多くの事例で国交省も交通事業者の言い分にそって「乗車拒否には当たらない」と言い訳するのが通例です。このようなことを許さないよう、ガイドラインや具体例などに実質的な「移動の保障」に関する事を盛り込んでおくことが、必要ではないでしょうか？

### — 交通政策基本法はいかがですか？ —

「移動権」に関することは本来バリアフリー法か交通政策基本法にハッキリ書くべきなのでしょうが、日本では地域格差解消の問題とすり替えられてしましました。「どのような地域に住んでいても移動の保障を要求されたら、いくらお金が掛かるか分らないので論外である」、訴訟が起こったりしないよう「移動権は認めない」とする考え方方が大勢を占めて、実現しませんでした。

### — 「移動の保障」に向けてこれからやるべきことは、何だと思いますか？ —

アクセス問題でこれからやらなければならないことは、障害者差別解消法のガイドラインや自治体で制定される差別解消条例等に「実質的な移動の権利を保障する事項」を盛り込んでいくことだと考えています。そのためには私たち障害者の側も自分の障害についての利害を超えて幅広く知識を深め、しっかり意見を言える体制を急ぎ作らないといけないと痛感しています。そのためのささやかな仕掛け作りを現在構想中です。（笑）



取材  
帰途

山名さんとの出会い  
は2009年関西  
STSセミナー（高

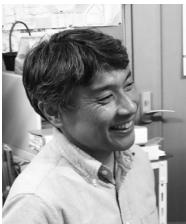
槻）での名刺交換でした。取材中、「障害者歴は10年余しかなくて…」と謙遜されていましたが、その落ち着いた口調や知識の豊富さとぶれない信念に改めて実直な人柄を感じました。

# 全国移動ネット活動報告

2013年度の下期は、法制度の動きに合わせた活動と、地域で発見されたニーズや課題に対応する活動を、理事が総出で実施しました。

## → 国交省「移譲等のあり方検討会」(10/8~)

計4回開催され、山本理事が制度を根本から見直す提案を出してきました。4月25日、国土交通省が「最終とりまとめ」を仕上げて公表しました。これから行われる「手続きの簡素化・合理化」については、国土交通省に直接はたらきかけていきます。



山本理事

## → 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関する学習会 (11/10)

佐賀県職員の日野稔邦氏と、九州大学の嶋田暁文准教授を講師に迎え、権限移譲の意義と捉え方、移譲を契機に見直すべき制度の課題等を学びました。「ローカルルールの撤廃」「移譲等のあり方検討会での制度見直し」「地方自治体への移譲のはたらきかけ」「福祉および過疎地有償運送の認知度UPに向けた取り組み」、これらを通して好事例を先頭集団に!という道筋が見えると同時に、たくさんの宿題ができました。



嶋田暁文准教授



日野稔邦氏

## → くらしの足をみんなで考える 全国フォーラム2013 (11/24)

2011年度は全国移動ネット主催の行事でしたが、2013年度は「実行委員会」主催となり、参加者も2倍近い214名になりました。講演、テーマ別セッション(分科会)、ポスターセッションを通じて、地域交通を支

えている人々から、実践的な提案、刺激的なメッセージが繰り出されました(全国移動ネットは実行委員派遣および後援団体として当日運営に参画)。

## → 2013年度第2回通常理事会 (12/7)、 四国地区ネットワーク学習交流会 (12/8)

香川県坂出市にある「国民休暇村五色台」にて、福祉有償運送、過疎地有償運送、福祉限定許可、ぶら下がり、登録不要の活動、患者会、とバラエティに富んだ参加者23名が集いました。講師の高知県立大学の田中きよむ教授から紹介された、移動に関わる中山間地域での沢山の小さな取り組みは、地域のくらしを守る取り組みそのものでした。一方、香川高専の宮崎耕輔准教授からは、地域を守るために継続可能な交通を作っていく必要性や特徴的な取り組み事例が紹介され、地方部の実情が浮き彫りになった二日間でした。



## → 新地域支援構想会議 (12/5~計5回)

2015年の介護保険法改正に向けて、全国社会福祉協議会、日本生活協同組合連合会、さわやか福祉財団が呼びかけて発足した会議です。高齢者を地域で支えるしくみ、助け合い・支え合いの取り組みが進むことを目的に、国への制度作りに関する提言を「大綱」という形でまとめています。移動サービスも助け合いを地でいく「生活支援サービス」であり、全

国移動ネットも積極的に参画しています。(理事長代理:伊藤事務局長)。

## ➡ 厚労省「生活支援サービスのコーディネーターの育成に関する調査研究委員会」および研究フォーラム(12/26~)

2015(平成27)年の介護保険改正に向け、今年度からコーディネーター育成の取り組みを進めるために、2013年度中に3回の委員会で報告書を作成するという、大変タイトな委員会でした(委嘱委員:石山理事)。コーディネーターとは、生活支援サービスの協議体のリーダーとなって、地域資源の開発やネットワークづくり、ニーズとのマッチング等を行う人材で、①市町村単位、②中学校区単位、③生活支援サービス団体ごとの3層があつて…4月下旬に報告書が発行されました。下記から全文をダウンロードすることもできます。

[\[http://www.jmar-im.com/healthcare/proposal/result.html\]](http://www.jmar-im.com/healthcare/proposal/result.html)



石山理事

## ➡ 市民協主催:生活支援サービスコーディネーター養成研修(11/15.12/5.2/22)

厚生労働省の委員会に先駆けて、市民福祉団体全国協議会(市民協)が「市民参加による生活支援サービス推進コーディネーター養成研修」(計3回)を開催し、杉本理事、柿久保副理事長、清水弘子氏(かながわ福祉移動サービスネットワーク理事長)が講師を務めました。市民協には、2013年度から常務理事(杉本理事)を派遣しており、介護・福祉関係の制度の動きについて、理事会や企画委員会で常に情報共有しながら対応策を協議しています。

## ➡ 全社協主催:高齢者の生活支援をすすめるネットワークセミナー(2/24)

2012年度から、営利・非営利、施設系・在宅系、専門職・ボランティアを問わず、高齢者の介護・福祉に

携わる多様な団体が、通年で企画会議を開いています。2013(平成25)年度のテーマは「高齢者福祉像10年先構想~今、私たちがやるべきこと~」。グループワーク中心のセミナーで、参加者同士が互いの取り組みや考えを知ることができたと好評でした。(杉本理事、石山理事)



ネットワークセミナー

## ➡ 2013年度第3回理事会(3/16)

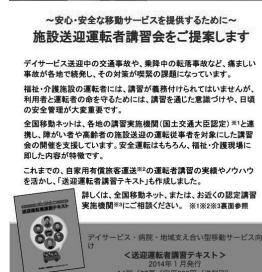
### ○ ディサービス送迎運転者講習テキスト発行と講習会企画支援

主に、自家用有償旅客運送の事務・権限移譲と、介護保険制度改正に伴う新しい地域支援事業への政策提言の方針を協議しました。また、認定講習機関になっている団体の理事から、施設送迎の運転者講習会を企画している・企画し

たいという意見が多数出されました。1月に発行した「ディサービス・病院・地域支え合い型移動サービス向け送迎運転者講習テキスト」の活用も含め、開催促進のためのチラシを作成しました。



障がい者や高齢者の福祉介護施設向け  
施設送迎運転者講習会



NPO法人 全国移動サービスネットワーク  
〒150-0001 東京都渋谷区渋谷1-1-2 山崎ビル204号  
TEL 03-3706-0626  
FAX 03-3706-0627  
E-mail info@zenkoku-shinko.net  
URL http://www.zenkoku-shinko.net

## ➡ 認定NPO法人取得に向けた準備

2013年度は認定NPO法人の条件を満たすためのご寄付3,000円×100人が、無事に集まりました。ご寄付をくださった皆様、大変ありがとうございました。2014年度は、実績判定機関の2年目ですので、引き続きご協力をお願いいたします。

# 祝20号発刊！ MOVE RE

ご愛読に感謝申し上げます！

これからも様々な移動の問題を、市民の目線を大切に報じていく所存です。どうぞよろしくお願ひいたします。

（編集委員一同）



## ＜モヴェーレ 20号発刊に寄せて＞

全国移動サービスネットワーク理事長 中根裕

モヴェーレは、まだ任意団体だった全国移動ネットで2003年に創刊されました。2002年12月11日に構造改革特区法案が成立し、移動サービスは「NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業」と「交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業」として制度に組み込まれることになりましたが、この是非については相当な議論を重ねました。そして「移動サービス活動に関する“市民の立場（目線）からの情報発信”が少ない」という問題意識からモヴェーレは生まれました。多くの市民団体の方に集まってもらい、何時間もかけて創刊号の編集方針を論議したのが11年前。創刊から11号まで編集長として関わっていた私が、今は理事長として活動させてもらっているのも「モヴェーレのおかげ」といっても過言ではありません。



移動サービスに関する問題は、都市部・地方部に関係なく、生活の中で様々な形で発生しています。「市民の立場」に立った情報発信が、これからもますます必要とされると感じています。

（表紙の写真）左／愛車でお花見へ！山名勝さん（大阪市）右／岩手・宮城で活動する3人のパネリスト（特集セミナー、大阪市）下／「事務・権限移譲に関する学習会」に63名が参加（都内）

## ＜モヴェーレ特集記事のあゆみ＞

1号	移動サービスって何だろう
2号	構造改革特区における「ボランティア有償運送可能化事業」と今後の課題
3号	ガイドラインを検証する
4号	動き始めた80条許可「運営協議会」最新動向
5号	緊急フォーラム「運営協議会が開かれると地域は変わるか」開催
6号	移動サービスネットワークの最前線
7号	緊急座談会「福祉有償運送に未来はあるのか!?」
当初は福祉有償運送一色でした。	
8号	運営協議会攻略法
9号	①運営協議会設置状況調査結果 ②地域の移動サービスが直面する課題と今後のあり方を語る
10号	①福祉有償運送に関する実態調査結果 ②担い手が「相互理解から相互作用」する制度設計・運用を
11号	混迷する福祉有償運送のあり方を問う
12号	①自家用有償旅客運送の一部変更の通達の読み方 ②移動制約者の移動の自由を守るための「重要成功要因」を探る
13号	障がい児の移動支援最前線
14号	過疎化が進行する中での活きた福祉有償運送
15号	使える？使えない？福祉タクシー券を見直そう
16号	東日本大震災と移動サービスの仲間たち
17号	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
18号	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地域生活支援事業と移動制約者の外出率
19号	生活支援としての移動サービスを再発見しよう

市民の手による移動サービス情報誌

## 「モヴェーレ-MOVERE」第20号

2014年5月20日発行

定価●500円（送料別）

制作●株式会社 アダプティブデザイン

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

E-mail ● info@zenkoku-ido.net http://zenkoku-ido.net

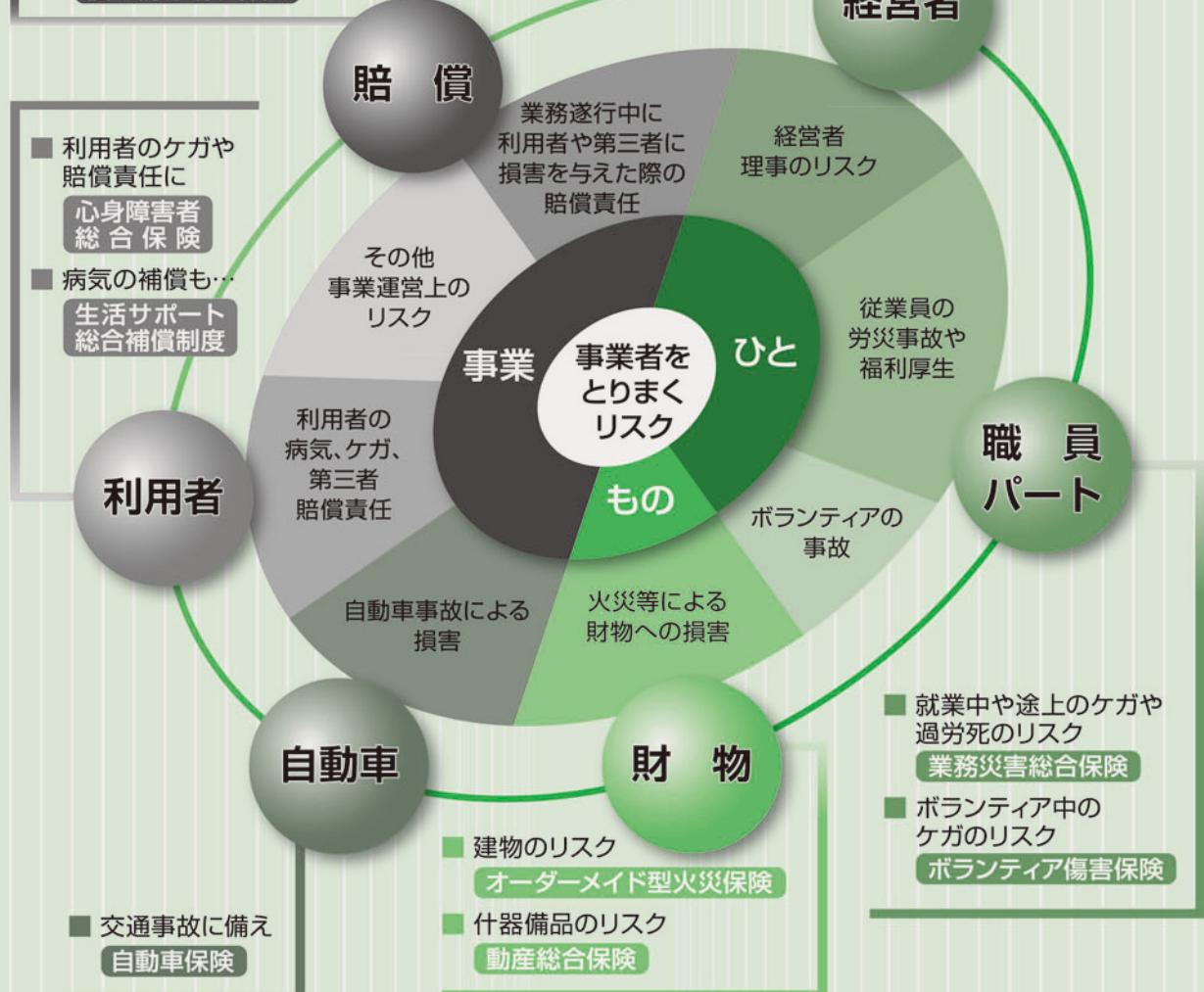
### ■「モヴェーレ-MOVERE」ネーミングの由来

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&amp;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
- 解雇やハラスメントなど人事上のリスク
- 事業者賠償責任保険
- 雇用慣行賠償責任保険
- 利用者の個人情報漏洩リスク
- 役員の業務災害、病気
- 個人情報漏洩保険
- 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

## 株式会社ジェイアイシー北海道支店

〒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

〒980-8485 仙台市青葉区中央1-2-3仙台マークワン18F  
Tel:022-265-0010 Fax:022-264-0081

## 九州地区

## 株式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

上記以外に青森・盛岡・新潟・松本・金沢・熊本に拠点があります。

## 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