

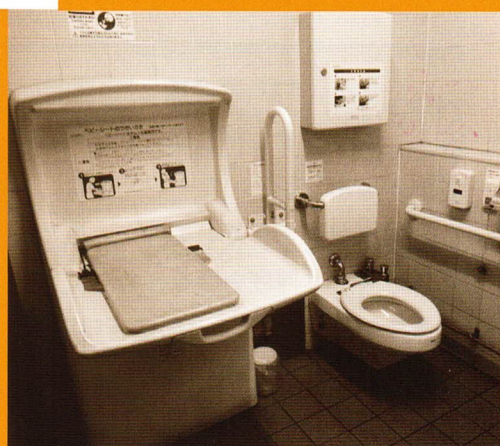
MOVE RE

市民の手による移動サービス情報誌



モヴェーレ

NO.21
2014
NOV



特集 認知症になっても大丈夫！

…移動サービスに期待される今後の役割… 2

- 利用者の目「最新 UD 事情・トイレやエレベーターをどう使いこなす？」..... 6
- 個人情報あるある「自己診断チェックシート」..... 9
- シリーズ／東日本大震災被災地における移動支援活動の現場から③
・災害時の移動支援を支える「人」を育てるには.....12
- 障害者差別解消法成立までの道のり〈後編〉.....14
- 東奔西走・荻ちゃんが行く<日立自動車交通株式会社・代表取締役 佐藤雅一氏>.....16
- 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



認知症になっても大丈夫！

…移動サービスに期待される 今後の役割…

K子さん(78歳・要介護2)は認知症を発症して3年。外見とその場その場での会話に何も不自然なところはない。ただ、ほんの少し前の記憶が無い。そのため、定期的に通う市内の医療機関への送迎時は、いつものセレモニー。ご主人に紹介していただいたあと、可能な限りの善人の顔で自己紹介を行う。

病状がそうさせているのか、もともとの気質がそうなのかは不明だが、著しく警戒心が強い方で、固定化している運転者とは何度も顔を合わせているのに、毎回初対面と同様の緊張感を漂わせている…。

乗車後は、20分ほどの走行時間なのだが、ひっきりなしに『今日はどこに行くの?』『貴方は病院の方?』を繰り返す。否定は禁物。同じ答えも繰り返す。病院に着いても気が抜けない。停車すると同時に、自分でさっさとドアを開け出て行こうとする。よって、チャイルドロックで外からしか開かないよう配慮しているのだが、K子さんは『すみません!この車、ドアが壊れてるよ』。診察時もドクターから断られない限りそばにいる。数十分でも離れると、また初対面…。帰路、『今日はどこに行くの?』『貴方は病院の方?』

うちの会が支えなければ。



* K子さんと写真(右)は関係ありません。(提供: NPO法人ウィラブ北茨城)

これは、移動サービス団体が認知症の人の通院送迎をした時の話です。超高齢化社会をつき進む日本。認知症に関するニュースを聞かない日はないほどです。あなたの団体でも利用者の中に、認知症の人が増えてきたと感じてはいませんか。誰にでも起こりうる認知症。その症状によって、これまで通りにはできないことが増えたとしても、穏やかに暮らしていけるために、移動サービスができることは何でしょうか。

認知症の人と接するときの心構え

日本の65歳以上の高齢者のうち、約15%が認知症で約13%が予備軍、つまり高齢者の4人に一人が認知症になる可能性がある、という推計値が出されたの

は2012年。国は認知症施策推進5か年計画(オレンジプラン)を打ち出し、認知症の人を地域で支えるため「認知症サポーター養成講座」等が各地で開催されています。そのテキストには「認知症の人と接するときの心がまえ」がこんな風にかかれています。

「認知症の本人に自覚がない」は大きなまちがい／認知症の人は何もわからないのではありません。誰よりも一番心配なもの、苦しいもの、悲しいのも本人です。／「認知症の人」がいるのではなく、その人が認知症という病気になっただけです。私たちがすべきことは、認知症の障がいを補いながら、さりげなく、自然に、それが一番の支援です。

その上で、認知症の人との接し方の心得として“3つの「ない」”が大切だとしています。

1. おどろかせない
2. いそがせない
3. 自尊心を傷つけない

具体的な場面では、以下のような点が大切であるとしています。

- ・ 余裕をもって対応する
- ・ 見える位置から声をかける
- ・ 相手に目線を合わせてやさしい口調で
- ・ おだやかにはっきりとした話し方で
- ・ 相手の言葉に耳を傾けてゆっくり対応する

【出典】NPO 法人 地域ケア政策ネットワーク発行
「認知症サポーター養成講座標準教材」

では、実際に認知症の人や認知症かどうか判断に迷う人に移動サービスを提供する際には、どのような点に注意が必要でしょうか。接し方は理解していても、具体的にどのようにすればいいのか、迷う場面もあるのではないのでしょうか。

移動サービスの運行やコーディネートの現場で起きている、認知症の人をめぐる場面について、認知症ケア上級専門士の資格を持つケアマネジャー、福祉クラブ生協オプティ宮前の小澤智子さんにお聞きしました。

●こんなときは、どうしたらいい？

◆事例1◆

通所のために自宅に迎えに行ったところ、今日は行きたくないと拒否された。施設に連絡し電話で説得してもらったが、それでもだめを送迎を断念。

小澤さん：認知症によって対応できないことが増え自信をなくしている利用者は、通所施設に行く日だと家族に言われて「やっかい者だから家から追い出される」と思っていたりします。そんな時でも、いつもの運転者の顔や車、お揃いのユニフォームを見ると行こうと思える時もある。出かけようと思えるキーワードを伝えて、「行きたくない嫌な気持ち」をリセットできるかもしれない。そのタイミングが早いほうがいいか直前が良いかは一人ひとり違います。家族から前日に伝えて、当日お迎えの到着前にも電話する、本人に電話口に出てもらうといった工夫をしているところもあります。ポイントは、その人が記憶を保持できる時間に合わせること。記憶が残っている時間が半日なのか15分なのか。また、徐々に記憶していられる時間が短くなっていくことにも注意が必要です。そういった変化を、運転者やコーディネーターが報告し情報を共有し、家族・支援者と協力しながら関わっていけるとよいですね。

◆事例2◆

普段は穏やかな方。シートベルトを付けようとした運転者が頭を叩かれた。腕をつねられた運転者も。

小澤さん：車が迎えに行く前の、施設や自宅内の過ごし方で、不安定な気持ちになっているもありますが、もしかしたら乗車時の対応にもポイントがあるかもしれません。シートベルトの装着では、「見知らぬ人が、いきなり身体を近づけてきて、触れた。なんて失礼なんだ」と怒っているのかも。認知症の人は感情が豊かに残っていますから、普段より更に丁寧な声かけが必要です。また、よかれと思って手を出してしまいがちですが、「できない人扱い」に敏感になっていて、「自分でやろうとしていたのに勝手にされた」と不満に思うこともあるので、まず自分でできることはやってもらい自信を持てるようにすることが大切です。

コーディネーターは、運転者の得手不得手を考え

て、担当を振り分けることが多いと思いますが、「この運転者の時は大丈夫」という場合は、その理由を考えることで他の運転者も対応できるようになり、コーディネートがスムーズになる可能性があります。

◆事例3◆

降車までに10回以上、同じ話をする。同乗する家族がイライラしてつらくあたる

小澤さん：何度も同じこと聞いても、これまでに同じ場所に何度運行していても、本人にとってはその時が1回目。繰り返し丁寧に答えるが大事ですが、話を切り替えることも一つの対応です。

こと「初めての人に行ったことのない場所に連れて行かれる」と不安に思うこともあります。その気持ちを汲み取り、今その人が直面している「世界」を想像して、安心できるような言葉をかけると良いでしょう。辻褄があわないからと否定したり、正そうとしたりすると混乱してしまいます。

こうした症状に毎日身近にいる家族は寄り添っていかねばなりません。まだ受け入れられず戸惑っていることもあります。元気な頃を知っているだけに認めたくない気持ちもあり、本人も家族も辛い時期です。運転者が気づいた利用者の様子を家族と話したり、気をつけた方がよいことをさりげなく相談したりする等、周囲が家族を支えることで、少しずつ時間をかけて受け入れていける。こうしたいわゆる「ケアラー支援」の視点も必要とされています。

移動サービスだからこそ果たせる役割 ～発見・見守り～

今回取材を通じて再確認したのは、移動サービスは、認知症のご本人にとっても家族にとっても「機嫌の良くなるサービス」であるということです。窓の外を流れる景色をみて、町の空気を感じ、気分を変えられる。家事援助等、家の中を中心としたサービス提供と違っ

て気負いなく申し込めるといった良さがあります。引きこもりがちな人の場合は認知症予防にもなるでしょう。

●福祉有償運送には、 受け入れが難しい面も

福祉有償運送では、身体的な軽度者を受け入れることが、制度の運用上難しいのが現状であるため、利用者はすでに福祉制度につながっている人が多くなりがちです。それでも、移動サービスとともにサロン等の地域の居場所をつくっていたり、登録不要の送迎活動を行っていたりすれば、まだ福祉制度につながっていない利用者の初期認知症の症状を発見することができます。認知症は、早期治療によって進行を遅らせることができるため、「認知症の人の発見」が大事です。

地域包括支援センターからは、こうした「気づき」をぜひ知らせてほしい・繋いでほしいと言われます。



NPO法人お互いさまネットワークのデイサービス送迎／群馬県館林市

●身体機能だけでなく、 認知機能にもアンテナを立てよう

今後、サポートや気配りが必要な認知症の利用者が増えていくと、団体としてこれまでとは違った対応が必要になってきます。移動サービス団体は会員登録を受け付ける際、乗り込み時に配慮しなければ

ならない身体状況を必ず聞き取っていますが、認知機能については聞き取りをしない団体もあります。依頼する側も、専門職や家族に関わらず、認知機能については聞かれなければ伝えない傾向があります。そうした場合、運行が始まってから、運転者が対応に戸惑ったり、コーディネーターと利用者本人の間で、運行依頼について「言った」「言わない」の行き違いが続いたりして、体制を整えるまでに時間をとることになります。症状のために「既に行うのが難しい行為」があっても、運行現場で本人が運転者に「できる」と伝えてしまうことも想定されます。例えば、利用会員登録の際に、「認知症高齢者の日常生活自立度」を確認したり、コーディネーターがご本人と対面で30分程お話すると、服装や会話内容から様子が判断できるでしょう。団体として安全な支援方法を考えるためにも、「聞き取り」が大切になってきます。

●期待される役割の多様化

また、運行の前後にも一歩踏み込んだ支援を求められる可能性があります。鍵がないので出かけられないと家中を探し回ったケースや、外出前の火の始末について、ガスコンロを使えないようにしてあっても、元栓をご本人が開いてしまったケースもあります。「物取られ妄想」のある時期には、何か物がなくなったと言われてトラブルになる場合もあり得るので、介護保険事業を行なっている移動サービス団体は、組織としてきちんとルールを作っています。

●気軽に学べる

認知症サポーター養成講座

移動サービスは、車の運転が中心で会話や体に触れる行為が少ないという点で、退職後の男性が取り組みやすい活動と言われています。ドア・ツー・ドアの活動に限定している団体もあるでしょう。多様なニーズに対して、できることには限りがあるのも事実です。しかし、必要とする利用者が出てきた時



左：認知症サポーター養成講座標準教材とオレンジリング

右：杉並区がサポーターフォローアップ講座の受講者に配布しているステッカー



には、どこまでやるのかを考えていかなくてもなりません。その時になって慌てずに済むように、例えば、前述の認知症サポーター養成講座を受講すると、認知症の人についての基本的な理解と接し方を学ぶことができます。地域の商店や交通機関で働く人に理解があれば、認知症の人が安心して町に出られるということで、様々な業種の事業者に認知症サポーター養成講座の受講を勧めている自治体もあります。自治体の高齢福祉担当課や近くの地域包括支援センターに相談すると、運転者のミーティングにも講師を派遣してくれます。

●動き始めた大きな流れの中で

今回お話しいただいた小澤さんは、徐々に導入されているユニバーサルデザインタクシーのドライバー研修で講師をされています。認知症の人と家族の車内での会話を事例としたグループワークを取り入れているそうです。

2015（平成27）年の介護保険改正では、地域包括ケアの推進に舵がきられ、その中でも、増え続ける認知症の人への対応は重点取り組みになっています。移動サービスは、これからの変化に対応してどんな役割を担うのか、改めて考えてみませんか。

近年、都市部では交通機関、公共施設等のエレベーター、多機能トイレの設置が進んできています。それらを必要とする人も増えています。今回はベビーカーの親子、車いす利用者、視力障がい者という、それらを利用する機会が多いであろうお三方にお集まりいただき日頃の経験や持論を交えて、ざっくばらんに現状を語っていただきました。

- ▶ K氏：視力障がい（ほぼ全盲）
- ▶ T氏：下肢障がい得手動車いす利用
- ▶ I氏：ベビーカーで子育て中の二児のママ



多機能トイレの入り口

ー最近「多機能トイレ」で気になることや困ったことはありましたか？

K氏）視力障がい者にとっては、多機能トイレは広すぎるし使い方が難しいです。まずドアの開閉。最近ではドアノブでなくてタッチセンサー式が増えて分かりにくいですね。広いので便座までたどり着くのも大変だし、色々設備が付いていると、流すボタンがどこにあるかも分かりません。普通のトイレの方が断然いいですね。



新宿駅構内のシャワー付トイレ（小田急線）

T氏）確かに、操作パネルが壁についていて、パネルの上側に流すボタンが付いていると見つけにくいですね。私はシャワー便座のボタンに知ら

ないうちに体が触れてしまって、シャワーで服を濡らしてしまうことがあります。ハイテクも不便だなと思います（笑）。そんなときベビー用のオムツ交換台だけでなく、大人用のベッドが付いていると助かります。

ーベッドのほかにもオストメイト用にシャワーやシンクが付いていたり、家族と一緒に入れるというコンセプトもあって、本当に色々な人が利用できるようになりましたね。その代わり、使用中で入れないことも多い気がしますが。

T氏）ですね。私は着替えに時間がかかるので、「使用中」の場合、10分ぐらいは待つようにします。故障かな、とか気になるけど待ちます。でも、出てこないから駅員さんと呼んで中を確認すると誰も入っていなかったり、学生が連れだって出てきたこともあって面喰らいました（笑）。

I氏）ベビーカーを使っている世代としては、子どもが小さいうちしかバリアフリー設備を使わないので、その都度便利なものなら使おうという意識です。今は子どもがトイレトレーニング中なので、パンツを洗ったりするには多機能トイレが便利です。その

時期を過ぎれば普通のトイレだし、多機能トイレが「使用中」なら、普通のトイレを使います。そこしか使えない人がいるとすれば、ちょっと使い方を考えなければいけないのかもしれないですね。

ーエレベーターの使い勝手はどうですか？

K氏) エレベーターは一緒に色々な人が乗るので、急いで階数ボタンを押さねば！と焦っちゃうんです。視力障がい者は、エレベーターよりどちらかというところとエスカレーターを使う人が多いと思いますよ。

T氏) エレベーターボタンもが色々ありすぎる。「開」「閉」と書かれていたり、「三角二つが外向きと内向きになっているのとか、英語表記もあるので、急いでいると迷います。ハイテク化もいいけど、わかりにくい時がある。デザインは共通にしてほしいです。



日暮里・舎人ライナーのエレベーター：
開閉のボタンの大きさが違うのでわかりやすい

I氏) エレベーター自体は便利でも、エレベーターに乗って外に出たら歩道橋しかない駅もあります。エレベーターの設置場所はそこじゃないでしょう(笑)。だからエスカレーターを使って別の出口に行くんですが、エスカレーターにはベビーカー禁止と書いてある…。妹も子育て中なのですが、エスカレーターは禁止だから、階段を担いで上り下りすると言っていました。エスカレーターで事故が起きたら危険だからって。

ー危険と言えば、最近、キャリーバッグが危険だという話がありますね。

T氏) あれには反対です。大人から子どもまでキャリーバッグをコロコロしてて。エレベーターや車内も狭くなるし、どう考えても必要なものが入っているとは思えません(笑)。それに自分の体から離れていると、荷物の大きさの感覚が鈍ってしまいますよね。

K氏) 駅のホームでも、人は点字ブロックをよけて歩いているのに、持ってるキャリーバッグが点字ブロックの上に乗っていることがあります。ホームでのスマホもやめてほしいです。ぶつかられた人がホームから転落したという事故もありましたよね。

I氏) ベビーカーも、混んでいる電車に乗るのは迷惑というプレッシャーをよく感じます。ベビーカーを畳んで乗ればいいのかもかもしれません。でも、ベビーカーの後ろにはオムツや飲み物など、沢山の荷物がぶら下がっています。荷物と子どもとベビーカーを抱えるのは、正直とても大変です。

ーベビーカーを利用して、車いすユーザーとエレベーター等と一緒にしたらどうしてますか？

I氏) うーん、時々ありますけど、譲ると、お先にどうぞと言われることも多いので。そしたら先に乗っちゃってます。

K氏) 駅のエレベーターについては、昔は、エレベーターの利用対象者が何百人いないと設置の予算が付かないという時代もありました。その時代に比べて、弱者が使うためのものという意識は薄くなっていると思います。でもみんなが使えるということでは、本当のバリアフリーが進んでいるとも言えるんじゃないかな。地区会館では、未だに、受付のおばちゃんにお願いして鍵を開けてもらわなければ多機能トイレが使えないところがありますけど、一部の弱者のためという考え方だと、こうなってしまいます。

「ユニバーサルデザインの社会という言葉がありますね。「社会における様々な障壁をなくすにとどまらず、すべての人の基本的人権が尊重され、自らの意思で行動し、あらゆる分野の活動に参加することができる社会」と書かれたりしますが。

K氏) うちの自治体では、視力障がい者がパソコン教室に通える施設、つまり音声対応している施設は1箇所しかありません。で、その周辺の歩道はガタガタで、車いすが進むのは絶対大変。すべての人があらゆる分野の活動に参加できる社会にはほど遠い状況ですね。

I氏) でも、公共施設は老朽化している建物も多いし、財源不足でなかなか理想通りにいかないという面はありませんか。

K氏) お金がないのも問題ですが、意識がもっと問題だと思うんです。意識が低いからお金の使い方にも問題が出る。基準通りにすればいいとか、見栄えを優先するとか、そういうお金の使い方では、後からそれを修正するためにまたお金を使う結果になるでしょう？

I氏) 確かに。地下鉄でホームドアの前に点字ブロックが沢山敷き詰められていて、ベビーカーを押して乗ろうとしたら点字ブロックに引っかかって、危うく電車のドアが閉まりそうになった経験が何度もあります。



地下鉄南北線ホームの点字ブロック

「ユニバーサルデザインと言っても、すべての人が

使えるというのはなかなか難しいですね。

I氏) よく考えちゃうのが優先順位です。ベビーカーはエレベーターに優先的に乗れるはずだと思っているとこがあって、夫には一緒に居るときでも階段を使ってもらようにしています。だから、ベビーカーを押していないお父さんや年上の兄弟も一緒にエレベーターに乗っているのを見ると、どうなのかなと思っちゃう。でも、そういう優先意識を表に出すのもねえと思って何も言えません。

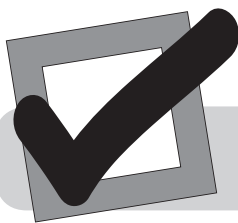
T氏) この前日本武道館に行ったら、1万5千人も入れる建物に1つしか多機能トイレがなかったんです。そこに女性が長蛇の列を作っていました。私は車いすなので、優先的に使える立場にはありますが、自分がさほど切迫していなければ譲ろうという意識でいます。なので、並んでいる人にお急ぎですか？と声をかけました。そしたら先に入れてもらえました。やっぱりいつでもコミュニケーションは必要だと思います。

「そのときそのときで優先順位は変わるという意識が必要なんでしょうね。

I氏) 難しいですが、相手の状況を理解するのが重要かも。車いすの人は、エレベーターの中の鏡が見えないと出る時に困るとか、聞かないとわかりませんよね。知る機会が大事ですね。

K氏) 今日お聞きした中でも、知らないことがありました。聞いてみると、私たちもちょっとならお手伝いできることがある気がしました。

ユニバーサルデザインな社会は、誰かが特権的に何かを利用できるというものではなく、互いを認め合い、尊重し合う意識を持たなければ、成立しないということが、改めて分かった気がしました。お三方、どうもありがとうございました。



個人情報 あ る あ る

「自己診断チェックシート」

「個人に関する情報」とは、個人情報保護法によると、氏名、性別、生年月日、職業、家族関係などの事実に関する情報だけではなく、個人の判断や評価に関する情報を含め、個人と関連づけられる全ての情報を意味します。同法の義務や規制の適用を受けるのは5,000人以上の個人情報のデータベース（リスト）等を保持し使用している団体や事業者ですが、それ以下の場合でも、利用者や関係者との信頼関係を保ちトラブルを防ぐために、個人情報の取り扱いは注意が必要です。

特に、利用者同士が知り合いだったり、外出先で個人情報が必要になったりするのが地域密着型の移動サービスです。以下のチェック項目は、福祉有償運送や福祉限定タクシーに従事している方々のエピソードを元に作成しました。

答え方

チェック項目の中で、一度でも「あてはまる」という項目の数を数えます。その数によるA～Cの結果と、次ページの解説を読んであなたの個人情報への意識をチェックしてみましょう。

あてはまる項目にチェック！

- ① ☐ 利用者同士が知り合いで、「最近、〇〇さんは元気？」と様子を聞かれ、「こないだ〇〇まで送ったけど、元気だったよ。」というような会話をした。
- ② ☐ 利用者の前で、団体事務所からの運行依頼電話を受け、個人情報について話し、おまけに復唱した。
- ③ ☐ 友人、知人と話している時、利用者の実名を出してその様子や出来事を話題にした。
- ④ ☐ facebook や twitter、blog など「本日の運行」などの記事を書き込んだ。
- ⑤ ☐ 利用者との会話を盛り上げたくて、「〇〇さんのことご存知？」といった類の話題を出した。
- ⑥ ☐ 車内などで、運行指示書を人から見える状態で放置した。
- ⑦ ☐ fax やメールで報告書などを送信した際、「届いていない」といわれた経験がある（誤送信）。
- ⑧ ☐ 運行管理の担当者以外の人がいる前で、口頭で運行報告をして利用者情報に触れた。
- ⑨ ☐ 個人情報に関する守秘義務について、団体内で話し合ったことがない。
- ⑩ ☐ 携帯電話に利用者、もしくは利用者家族の電話番号を登録している。
- ⑪ ☐ 運行指示書をどこかに置き忘れてきたことがある。
- ⑫ ☐ 運行中に団体関係者の家を通りかかって、「ここが〇〇理事長の家ですよ」等と教えた。
- ⑬ ☐ 自分が担当した利用者の様子や利用者家族の話題を、他の運転者と世間話的に話すことがある。
- ⑭ ☐ 必要なくなった運行指示書や個人情報を書いたメモを、くしゃくしゃに丸めて、自宅のゴミ箱等に捨てた。
- ⑮ ☐ 団体に守秘義務に関する内容が書かれたマニュアルや手引きがあるかどうか、尋ねたことがない。

(0~4 チェック)

利用者の個人情報をきちんと守っています。ぎくしゃくしない上手なコミュニケーションが
取れていれば、完璧です。

(5~9チェック)

意識はできています。つつい、ということがないよう、より良い対応方法を考える習慣を付けましょう。

(10以上チェック)

近い将来トラブルが起きるかもしれません。事例検討やロールプレイなどの研修を通して個人情報取り扱いに関する意識を育てましょう。

いくつ「あてはまる」にチェックが付きましたか。チェックの付いた項目が少なくても、その頻度を振り返ってみて下さい。何度か同じ経験があるとしたら、要注意です。

では、チェックシートのような言動がなぜ問題なのか、どう対応すればいいかを考えてみましょう。

1 利用者との会話の中で（チェック項目 1、5、12）

利用者から他の利用者のことを尋ねられたり、噂話をされると、それを否定したり遮るのは難しい場合もあるでしょう。しかし、話題にされた利用者にとっては、他の人に知られたくないことがあるかもしれません。病状や生活状況やサービス提供時に聞いた話を、本人の了承を得ずに話すことは控えましょう。「詳しいことはわからない」と説明し、本人同士で直接話してもらうようお願いする、噂話の範囲であれば相づちを打ったり、話題を切り替えるといった方法で対処します。

院内介助や出かける前の戸締まりや身支度を行う団体等では、家族が利用者に知らせていなかった病名や症状が、運転者の声かけによって、利用者本人に伝わってしまったという事例もあります。利用者ごとに、漏らしてはいけない情報があるかどうか、確認しておくことも必要です。

2 サービス提供の現場から離れている時（チェック項目 3、4）

利用者や関係者がそばにいない時ほど気が緩むものです。個人名や住所を伏せていても、いくつかの情報を重ね合わせると、個人が特定できることもあります。

身近な人との会話の他にも、ソーシャルネットワーク、ブログ等、思わぬところから情報が利用者や家族に伝わることもあり得ます。移動サービスの意義や課題を広く知ってもらうためには、「発信すること」が有意義な場合もありますが、その際には、個人情報にたどり着くことがないように注意が必要です。

3 団体・事業者のメンバー同士の連絡や会話 (チェック項目 2、8、13)

移動サービスでは、外出先から事務所と連絡をとることがよくあります。運行中に携帯電話で次の送迎の変更連絡を受けたら、その内容が乗車中の利用者に聞こえるかもしれません。かといって、利用者から離れて通話するのは危険な場合もあります。車外に出たり、声を小さくしたり、携帯電話にメールで連絡をもらうようにしたりと、その場に合った工夫が必要ではないでしょうか。

事務所でメンバー同士が報告や連絡をする場合も同じです。利用者の家族の応対や来客の最中に、他の利用者の情報が聞こえると、不信感を持たれる原因になりかねません。

4 文字やデータの管理（チェック項目6、7、10、11、14）

利用者や家族の情報が書かれた書類を車に乗せて運行したり、携帯電話に利用者の電話番号が登録してある場合は、車内に置き忘れたり、人目に着く場所に置かないよう注意が必要です。

院内介助や目的地での付き添いを行う団体・事業者では、家族や医師からの伝達や、役所等での手続きを手伝うために、必要な情報を書いたメモを携帯する場合があります。持ち出すのは必要最低限の情報に絞るとともに、メモを見られたり落としたりしないように慎重に扱いましょう。

事務所内で個人情報が誰にでも見えるように保管・掲示されていないかどうかにも要注意です。

5 個人情報を守る組織の取り組み（チェック項目9、15）

4）は特にそうですが、運転者だけが気を付ければいいというものではありません。組織全体で、個人情報の取り扱いに関するルールを決める、研修を実施する、漏洩を防ぐしくみを作る、といった取り組みが大切です。これらの取り組みは、管理者だけが行うより運転者も一緒に行ったほうが、現場に即した対策を取ることができます。

6 精神状態という要因

1)～3) は、理解しているつもりでも、以下のような精神状態が影響して「つい」という場合があります。

- ・「相手との会話を盛り上げたい、間が持たない
- ・人から聞いていた出来事が、目の前で起こって驚いた
- ・こんなことをして喜んでもらったとアピールしたい
- ・有名人や個性の強い人などについての話題を知っていて誰かに話したい
- ・疲れが溜まって、愚痴を言いたい

運転者が冷静に安定した対応ができるためには、日頃から利用者や他のメンバーとのコミュニケーションがスムーズに取れることが大切です。団体・事業者の雰囲気づくりや研修の実施についても考えてみましょう。

■研修のススメ

- ・チェックシートを使って、運転者と事務局担当者や役職員と一緒に研修しましょう。
- ・チェックシートは自己診断用なので、結果を申告したり、誰がどのような結果だったかを明らかにする必要はありません。
- ・結果が出たところで、「あてはまる」の項目があった運転者から、実際どのような場面で行ってしまった言動なのかを発表してもらいます。
- ・その事例を元に、情報が漏れてしまう構造的な問題や、基本的な認識・意識に問題がないかどうかを検証しましょう。
- ・守秘義務と利用者への個別支援とは切っても切れない関係にあります。行ってしまった言動が「利用者の個別ニーズに応えること」や「チームワークを活かしてよりよいサポートをすること」とどう関係があるか、についても全員で検討します。^{※1}
- ・最後は、チェックシートを回収して、管理者が実態把握とその後の対策の検討に活かすことをお勧めします。

※1) 利用者の情報の共有や、個人情報を背景にした要望があり、対応や情報共有が必要な場合もあるでしょう。運営担当者は、団体・事業者のサービス内容に照らして、「運転者が知っていたほうが良い情報」と「知る必要のない情報」について、予め検討しておく必要があります。

■災害時の移動支援を支える『人』を育てるには

東日本大震災から3年が経ち、全国移動ネットの災害支援の活動も新たな局面に差し掛かっています。これまで、宮城県石巻市の「移動支援 Rera」(以下、レラという)の取り組みを何度かご紹介しましたが、今回は、レラをヒントに、今後の大災害に備えた運転ボランティアの確保・育成について考えます。

●発災から半年間は被災地以外からのボランティアが主力

レラは、始動時の2011年4月から9月まで、被災3県以外から駆けつけた運転ボランティアのみに支えられていた。①母体である「NPO法人ホップ障害者地域生活支援センター(札幌)」のメンバーに始まり、②「ホップ」の呼びかけに応えた北海道内の福祉・介護施設の職員、③全国移動ネットの会員・関係者、④大阪交通ライフサポートセンターのメンバー、そして多くの個人ボランティアが、2日から一週間交代で送迎を担当した。その後、9月に「ホップ」がドライバー講習を開催し、石巻市民がこれを受講して活動に参加し始めたという流れである。(現在は石巻市民のスタッフとボランティアが中心)。

●運転ボランティアを派遣してくれる組織が不可欠

前述の②③は①の呼びかけによって運転ボランティアの派遣を始めたが、④の「大阪交通ライフサポートセンター」は、「ゆめ風基金」※からの要請に応じて派遣を始めた。8月1日から11月中旬まで毎週3名ずつ、普段は電車やバス運転手、整備士、事務局等で働いている人たちが交代で石巻入りした。



大阪交通労働組合が母体となって19年前に設立された同センターは、大阪市交通局・関連企業に働く人や家族、退職者を対象に社会貢献活動への参加を促進することを目的としている。年間を通じて、障がい者の作業所やホームレス支援の物品販売、作業所の行事へのボランティア派遣、手話講座、自然保護活動、交通安全の普及活動等を実施している。大阪交通労働組合全体では、被災3県の複数地域に、がれき撤去、炊き出し、物資の配布等々で延べ68人を派遣したが、レラへの支援は、コーディネートからボランティアの旅費負担まで、一貫して同センターが引き受けた。日常的な活動に共通点があったからこそ、要請が届き、継続して手厚い対応を取ることができたとと言えるのではないだろうか。

※ゆめ風基金…阪神淡路大震災を機に自然災害の被災障がい者を支援し続けている。

●「つながりのある人」が「かけがえのない人」になる

「石巻でただいまを言える場所ができた」 寄稿: 伊藤 克行さん(大阪府)

津波で亡くした両親の捜索に始まった大阪と宮城県石巻市の往復は、震災後1年半で20回ほどに及びました。その間、自衛隊や他府県の職員、様々な団体や個人のボランティアの方々が私の故郷・石巻のために働いて下さる姿を見てきました。2012年秋、入社30周年の節目休暇を「石巻のため」に充てることは早くから決めていました。そんなとき、ネットの検索で「移動支援 Rera」を知りました。9月半ばに自身の想いとボランティアとして10月末から2週間活動させて欲しい旨をメールでお伝えし、すぐに確認

の電話をいただき受け入れの了解をいただきました。

Reraは「直接地元の人に関われる」、「地理を熟知している地元人として役に立てるのでは」、というささやかな私の期待に沿える団体でした。それ以来、正月やお盆など年数回お手伝いしています。その度に出会える利用者の方々や地元スタッフとの関わりを通して石巻の「今」を知り、いつまでも寄り添うことが大切であるという想いをより深めています。車窓に見る復興の軌跡と故郷の人々の移りゆく心の断片を見つめ続けて行きたいと思っています。



「2度の派遣の後、個人ボランティアで2度現地へ」寄稿：佐藤 惇さん（北海道）

元々私は、ボランティアというものを殆ど経験したことが無く、誰かの役に立ちたいという気持ちだけはありませんでしたが、そのきっかけがなかなかつかめずにいました。そんな中、震災が起き、働いていた事業所から移動を支援するドライバーとして被災地に派遣されるという機会を幸運にも2度得ることができました。2度目の派遣から帰った後に、諸事情により退職することになりましたが、支援が必要な現地の状況をよく知っていたので、時間、生活が送れる程度のお金、気持ちの三つが揃っていた自分が、個人ボランティアとしてまた現地入りすることに何ら抵抗はありませんでした。そして2度現地で活動させていただきました。

被災地ボランティアは、様々な地域から様々な人が集まって活動しているわけで、文化も言葉も微妙に違い大変なこともあります。面白いこともよく起きます。それらのことをなるべく拾って仲間と共有できたことが、自分にとって有意義に活動できた理由だと思います。個人で行くことと事業所から派遣されることの違いとしては、個人で行くほうが気持的に少し楽というくらいで、大差はありません。あとは、普段から自分には何ができるかということで、頭の中を整理さえしておけば、何か起きた時に行動に移りやすいと思います。



一番左が佐藤さん

レラの村島代表曰く、「個人ボランティアには2種類あり、“退職後で時間とやる気に溢れていて、頻回・長期間活動する人”と“仕事盛りの年代で、時間をやりくりしながら少数回・短期間ずつ参加する人”がいます。戦力としては前者が助かりますが、かなりレアなケースです。前者の方々は、巡り会えればあとは何とかなる面もありますし、たとえ回数は少なくとも、後者の方々にいかに多く関わってもらうかが大切な気もしています。

● ボランティアに必要な知識や技能は何か？

レラでは、組織から派遣された人も含め、移動困難者の移動の支援について知識や経験を持っていた人は少なかった。そのため、車いすや福祉車両の扱い方について、勉強会を開いてから活動してもらうようにしている。「やり方は現場で経験しながら覚えればいい」と村島代表。大事なことは、「基本は自己完結(衣食住は自分で準備)」「中長期滞在を！(内容を覚えて動けるようになるまで1週間はかかる)」「個人情報等を絶対に持ち出さない」等の心得のようだ。ただし、混乱期(初期)は人手が足りず、勉強会の前にストレッチャー送迎!ということもあったという。そういう面では、日頃から移動サービスに携わっている人材が、数は少なくとも貴重である。平時に、つながりがある人や組織を発見しておくこと、それが組み合わせ一つで大きな力を発揮できるポイントではないだろうか。



障害者差別解消法 成立までの道のり

後編

関西 STS 連絡会代表 伊良原 淳也

▲障害を理由とする差別の禁止

「movere No.20」(前号)において、『障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律(障害者差別解消法 2013 年 6 月)』(以下、「法」)成立にいたる経過についてその背景を中心に紹介した。今回はその中身と、今後の課題についてまとめてみた。最初に、改めて障害者差別解消法ができた背景についてごく簡単ではあるが、振り返ることとする。(これを抜きにすると、法律のことに言及する今回が非常に難解になる恐れがあるため)

障害者差別解消法は、障害者権利条約批准に向けた国内法の整備の一つとして制定された。条約批准には、
①障害者を「保護の対象」から「権利の主体」に転換させることを念頭に障害者基本法的大幅改正すること、
②障害者総合支援法の成立、
③差別そのものを禁止する障害者差別解消法の成立の3つが不可欠とされていた。

またこれらの障害者制度改革を行うに当たり、障害当事者が過半数を占める「障がい者制度改革推進会議」や後継の「障がい者政策委員会」が設置されたことは、当事者参画の観点から画期的であり、現在も重要な役割を果たしている。

▲「差別的取り扱いの禁止」と「合理的配慮の不提供の禁止」(様々な差別の種類)

具体的な差別の規定は、現在政府がガイドラインを作成中であるが、「法」が禁止している差別的取り扱いの「差別」には3つの種類がある。1つ目は直接差別で、文字通り障害(機能障害)を理由に制限や排除・分離するなど、障害の無い人と異なる取り扱いをすることである。例えば、「歩けないことを理由に保育所への入所を断られた」「知的障害者は金銭管理ができないという理由で預金口座開設を断られた」「バスツアーに申し込みを試みたが、旅行業者に障害者は困難と断られた」等がある。2つ目は直接障害を理由にはしていないものの、それに近い形で行われる関連差別である。大型レジャー施設等で「電動車いす利用者にはアルコールは売らないことになっていたために、お酒を購入できなかった」「ハンドル型車いすは危険であるという理由で、鉄道の利用や駅構内への立ち入りを制限された」等である。3つ目は表面的には中立、公平的とされる基準やルールを適用することで、結果として障害者に不利な扱いとなりうる間接差別。「就職時の採用には電話対応が必須条件とされ、聴覚障害がある人が結果的に応募できなかった。」「視覚障害のある人が銀行で口座開設申込書記入に際し代筆は認められないとして、口座を開けなかった」等がある。

「差別的取り扱いの禁止」と並んで「法」が禁止しているのが、実質的に機会の平等のために必要な配慮を行わないこと、いわゆる「合理的配慮の不提供」である。「視覚障害のある人が入学試験で点訳の問題が準備できない、時間延長ができないと言われ受験できなかった」「(従業員で)手話を使う人が参加する会議において、手話による通訳が無く会議の内容が正確に把握できなかった」「警察署等で取り調べの際に、支援者や関係者による自分が伝えることができるコミュニケーション手段が利用できなかった」等が考えられる。

▲「障害者差別解消法の意義と課題」

これらに対して「法」は禁止や義務を規定しており、特に評価すべき点として、

- 1 「差別取り扱い」だけではなく「合理的配慮の不提供」を差別と規定したこと。
- 2 公的機関、民間事業者とも「差別取り扱い」の禁止を義務としたこと。
- 3 公的機関について「合理的配慮の不提供」の禁止を規定したこと。
- 4 雇用の分野において、雇用促進法の改正行われ「合理的配慮の提供義務」が規定されたこと。
- 5 障害者支援施設開設（グループホーム等）の際、行政が地元の同意を求めず、啓発活動で対応することとしたこと。

等がある。一方、不十分な点として、以下が挙げられる。

- 1 法律の名称が、権利に基づく「差別禁止」ではなく啓発的な色彩が濃い「差別解消」とされたこと。
- 2 差別の規定が曖昧。作為的なもの→「差別取り扱い」、不作為的なもの→「合理的配慮の不提供」という形や、事実上障害者が不利益となる「間接差別」と結果的に不利益となる「関連差別」の、線引きが不明確かつ難解である点。
- 3 民間事業者の「合理的配慮の不提供」が努力義務とされたこと。※「義務とするか否は、施行後の具体的な相談事例や裁判例の蓄積を行った上で検討する」とされている点。
- 4 紛争解決の仕組みを新たに作らないこと。
- 5 バリアフリー法との兼ね合いにおいて、ハード面はすでにバリアフリー法で対応することとなっていることから「合理的配慮の提供」とは区別して「事前的改善措置」として位置づけられたこと。（大げさに言えば、「法」の関与できる範囲を狭めるということをし、あえて明文化していること）
- 6 実施・見直しまでの期間が長い（実施：2016年、見直し：2019年）とされている点。

今後の動きとしては、

- 1 事業分野別の基本方針・指針（ガイドライン）の作成（障害当事者や関係事業者の参画可能な枠組みを含む）。
- 2 地方自治体での障害者差別禁止に関する上乘せ・横出し条例の制定（紛争解決体制の補完）。
- 3 救済のための仕組みを拡充させること。
- 4 「間接差別」と「関連差別」についての事例集と解決策の提示。

等々が挙げられる。いまのところ、北海道、岩手県、茨城県、千葉県、さいたま市、八王子市、京都府、熊本県、別府市、長崎県、鹿児島県、他多数自治体で条例化の動きがあり、注目していきたい。

▲障害者差別解消法と移動権

「移動権」に関することは、本来バリアフリー法もしくは交通政策基本法に規定されるべきことであるが、これらの法律には盛り込まれなかった。現行のバリアフリー法は「移動の保障」の観点からは無力であることが、「駅の無人化」による不利益・不接遇に代表される形で明らかになっている。今後、各地で制定される障害者差別解消条例やガイドラインに「実質的な移動の権利を保障する事項」を盛り込むことが最重要課題であることを念頭におき、様々な立場や視点から取り組みを行って行く所存である。



観光タクシーでユニバーサルツーリズムに貢献する!

日立自動車交通株式会社 代表取締役 佐藤 雅一氏

ユニバーサルツーリズムは、年齢や障がいの有無にかかわらず、誰もが気兼ねなく参加できる旅行のこと。観光タクシーでその実現にチャレンジする若き社長、佐藤氏にお話を伺いました。



— 観光タクシーの始まりは? —

16年前です。京都等では既にあったので、東京でもやろうと先代が始めました。「東京にあるなら乗ってみたい」という問合せが結構ありました。

— 観光タクシーの魅力は? —

まず、行き先の選定やコース作りの相談など、個別のリクエストにお応えできることです。それとドライバーは、観光案内ができる者が乗務しているので、車内はもちろん、車から降りて一緒に観光地を歩きながら、ご案内することも売りの一つです。観光ドライバーは、社内で1年間研修後、東京タクシー協会の認定研修、UDタクシードライバー研修、東京シティーガイド検定の修了者としています。シティーガイド検定は試験があって、結構難しいんですよ。

— 料金設定を教えてください。 —

3時間コースで14,950円です。時間を超過した時点で加算料金となります。30分2,420円頂戴します。

— 福祉車両はありますか? —

ありますが、利用は少ないですね。月に1~2回の感じかな。11月にはUDタクシー車両も導入する予定です。車いすの方も含め、誰もが使いやすい

サービスを提供できると思います。

— どんな利用がありますか? —

モデルプランがありますが、実際には殆どリクエストコースで走ります。ご利用になる1時間前の予約でも対応できる体制を整えています。行先で印象的だったのは、昔住んでいた所を見たい、スキが取れる所に行きたい、外国人で日本のお墓を見たい等がありました。富士山5合目まで車でお連れして、一緒に登山したこともありました。ドライバーも得意分野が活かせるのは嬉しいようで、日頃から情報収集や現地視察をして観光タクシードライバーとしてのスキルアップを心掛けています。

— 東京オリンピック・パラリンピックを見据えて、何か取り組みのイメージをお持ちでしょうか? —

『ユニバーサルツーリズム』に貢献できる観光タクシーを作ろうと思っています。『ユニバーサルツーリズム』は、鉄道や飛行機、駅や空港、自治体や観光施設・宿泊施設等が有機的に繋がっていることが重要です。我々タクシーだけが輸送を頑張ってますというのは、『ユニバーサルツーリズム』にはならないと思います。自治体や観光庁がコーディネーターやプロデュースをしてくれるように、どんどん働きかけたいと思います。例えば、ドライバーが観光ガイドに集中するためには、駐車

場の確保が必要です。特に東京は、かなり難しいのが現状です。そこを行政や旅行会社等と連携することで、観光タクシーに優先的に駐車場が確保できるようになると、より活動しやすくなります。

— 観光タクシーの今後の展望について、コメントをお願いします。 —

ユニバーサルツーリズムの基本は、みんなが一緒に楽しむということ。同じ車に高齢者も障がい者も子どもも一緒に乗って、出かけられるサービスを観光タクシーはめざしています。タクシー業界的には、観光タクシードライバーという資格を乗務員の中により浸透させることで、ワンランク上のドライバーなのだと自他共に認められることでサービススキルの質の向上を図れればと思っています。



●東京観光タクシーの予約・問合せ
(フリーコール) 0120-998781
(TEL) 03-3605-5181

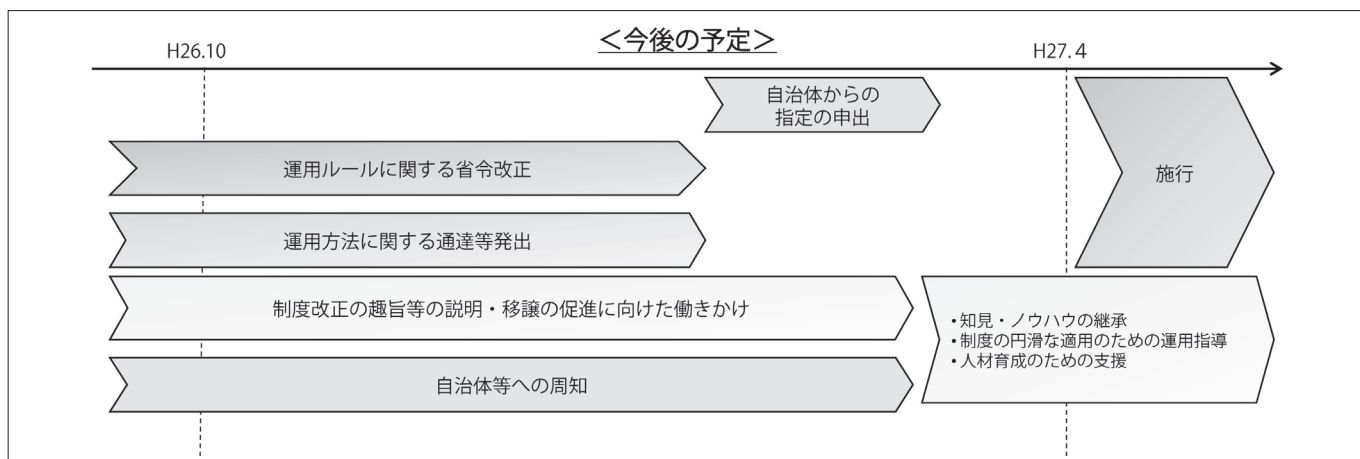
取材
帰途

みんな一緒に出かけられるサービスという点は、我々も同じだと感じました。UD車両が入ったら、誰か誘って東京観光に出かけようと思います。

介護（要支援高齢者への支援）も交通も、国から地方へと制度の主体が移り始めます。

➡ 福祉有償運送等の書類や手続きの簡素化の提案

今年3月付で出された「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）」報告書には、「⑤事務手続きの簡素化」という項目があります。これに基づき、全国移動ネットは、道路運送法施行規則（省令）や関連通達のうち、30項目余りの見直し項目を作成し、7月に国土交通省自動車局旅客課へ提出しました。各地の福祉有償運送団体から寄せられた問題点を、条文等に当てはめて提案したものです。しかし「移譲等のあり方検討会」で出された項目の検討を含め、10月中旬になっても具体的な検討作業が見えないため、11月末を目途に事例を示す形で見直しを提案することになっています（図は国交省から示されたスケジュール）。



➡ 自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するキャラバンセミナー開催中

6月28日に佐賀県の古川知事や横浜市の柏崎副市長をお招きしてシンポジウムを開催しました。自治体が地域生活交通をデザインするよう法制度の整備・改正がなされたという瓦林旅客課長の基調講演、移譲に手を挙げる予定の2つの自治体の考え方、移譲の活用方法についての嶋田准教授や山本理事の提案を聞くことで、権限移譲の受け止め方や大きな流れを理解することができました。資料と概略はこちらでご覧いただけます。

<http://www.zenkoku-ido.net/action.php?action43>

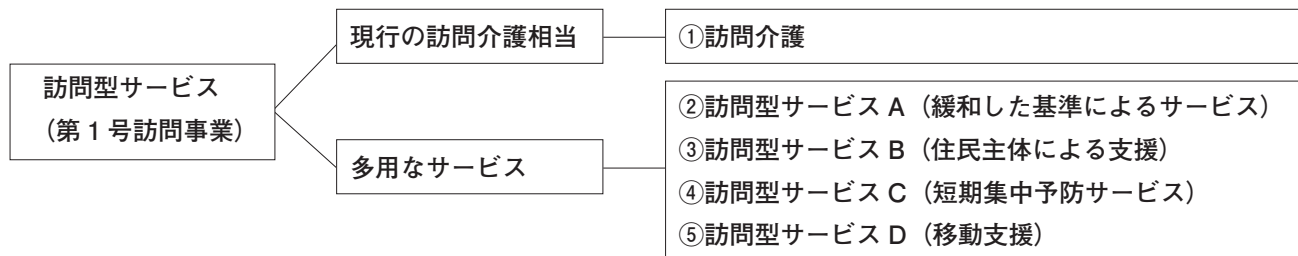
10月からは、全国5カ所での「自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナー」がスタートしています。10/10の「セミナー in 大阪」では、移譲によって「自治事務」になる意味（国の通達は技術的助言であり、本来に地域にあったモードを導入・育成していくべきこと）や、現状の課題を改善するためには改めて自治体と福祉有償運送等の意義や課題を理解してもらう必要があること、地域によって福祉有償運送の果たす役割が少しずつ異なることを踏まえ、地域ごとに新しいしくみをニッチな需要から構築していくプロセスが大切であることなどを学びました。



セミナー in 大阪は70余名が参加

➡ 「新しい総合事業」に位置づけられた「移動支援」を具体化に向けて

介護保険制度改正に伴って、予防給付の一部（訪問介護と通所介護）が、地域支援事業の「新しい介護予防・日常生活支援総合事業」（以下、「新しい総合事業」）に移行されます。その中に、「介護予防・生活支援サービス事業」の一類型として「訪問型サービスD（移動支援）」が盛り込まれました。今まで移動について個別に公的支援を受けられなかった要支援1、2相当の方々が、制度内のサービスとして移動の支援を利用できるようになるという点で、大きな前進です。



これを受け、全国移動ネットでは8月4日に、訪問型サービスDの具体化と市町村への周知を求めて厚労省老健局振興課長に意見書を提出しました。各市町村に「移動支援」を積極的に取り入れてもらえることを目的としたもので、以下の3点を挙げています。

- ①「移動支援」の車両運行（移送）の形態は、有償運送も無償運送も対象とすること
- ②「移動支援」を実施する団体の実態に応じて、運営費を補助すること
- ③地域ケア政策会議や生活支援サービスの協議体等、地域の会議体に、移動の支援を行う団体を参画させること
(全文は全国移動ネットのホームページでご覧いただけます)

9月30日には、「新しい総合事業」のガイドライン案についてのQ&Aが厚生労働省から出されました。第2部の問3、問5、問8には意見書の①②の回答にあたる内容も含まれています。

「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン案」についてのQ & Aについて（抜粋）

▼問3：～中略～「Ⅵ 訪問型サービスD（移動支援）」は具体的にはどのような事業なのか。

(答)

1 御指摘の「Ⅳ 訪問型サービスD（移動支援）」については、①介護予防・生活支援サービスと一体的に行う移動支援や、②移送前後の生活支援であり、例えば、ガイドラインの別紙「訪問型のサービスの例（※典型例として整理したもの）」にあるように、① サロン等の通所型サービスを利用する場合における送迎とその前後のサロン等の通所型サービスにおける支援、② 通院等をする場合における送迎前後の付き添いの支援 ※ 介護保険における訪問介護の一形態である通院等乗降介助のイメージなど、が含まれると考えている。

▼問5：その他の生活支援サービスとして、～中略～ 例えば、外出支援として移送サービスを実施することはできないのか。

(答)

1 その他の生活支援サービスについては、現時点では御指摘の3つのサービス以外のサービスを対象とする予定はない。

2 移送サービスについては、外出支援サービス事業が一般財源化された経緯があること等も踏まえれば、訪問型サービスの類型の一つ（訪問型サービスD）としてお示ししているサービス（①介護予防・生活支援サービス事業と一体的に行う移動支援、②移送前後の生活支援）以外を介護予防・生活支援サービス事業で実施することはできないと考えている。

全国移動ネットには、さらに踏み込んで「福祉有償運送団体が訪問型サービスDを実施しようとする場合、運営協議会で利用対象者が認められないのではないか、“単独で公共交通機関を利用できない”に該当しない人もいる」「登録不要の活動として実施する場合、ガソリン代は1kmいくらなら収受できるか」「自治体から通所サービスの送迎だけをこのサービスとして実施すると言われた」といった質問が寄せられています。

取り組みのステージは、国に対する制度設計の政策提言から、市町村での施策づくりに移り始めています。地域と利用者のニーズにあった訪問型サービスDを創出できるよう、まず協議体設置やコーディネーター育成など、移動サービスの関係者同士が協力して、様々な場面に参画していくことが不可欠です。

◆認定 NPO 法人申請の実績判定期間 2 年目、寄付者数がピンチです

全国移動ネットは移動に関する諸課題をより多くの関係者と共有し、連携・協働するため、認定 NPO 法人をめざしています。昨年度は、114 名の寄付者が集まりましたが、今年度は、9 月末現在でわずか 25 件にとどまり、PST 絶対値基準である 100 人×3,000 円のご寄付には程遠い状況です。どこの地域でも、移動サービス団体は財政的に厳しい状況と存じますが、認定 NPO 法人化が可能になるよう、1 団体でも一人でも多くのご寄付をお願い申し上げます。

寄付をしたら、どのように使いますか？



政策提言活動や情報共有化を強化します。

今後は移動・外出が困難な人の支援と関わりの深い法制度の運用が、都道府県や市町村に任せられます。ご寄付は、国への提言活動に加え、各地で開催する学習会等の費用に充てます。

認定 NPO 法人になって、
どのような団体をめざしますか？



より広いネットワークを形成し協働を進めます。

全国移動ネットは、非営利の移動サービス活動を行う団体が主な構成員ですが、私たちのミッションである「いつでも誰でも行きたいところへ行ける社会づくり」には、行政や公共交通機関等、多くの方々と協働して問題解決に取り組むことが必要です。認定 NPO 法人になることで、社会的な信頼性を高め、組織や立場を超えたネットワーク形成や協働を進めます。

編集後記

◆してあげる「介護」から生きることの支援へ。
認知症になってもニコニコ暮らしたいなあ。(栞)

◆障害者差別解消法が出来ても障害者の権利主張に眉をひそめる人がいるでしょうね。果たして法律制定で障害者差別がなくなるかな？障害者が特権階級のように見られ、新たな差別が生まれることは決して許されません。(荻)

◆この夏は電動車いすの不調に悩まされ続けました。そのつどメンテナンスの担当者さんに相談に乗って頂き、事なきを得ましたが改めて「移動する」ことの楽しさと日頃の整備の大切さを学びました。(伊良原)

◆学習の秋（セミナーや会議）＋食欲の秋（交流会）＝天高く馬（私）肥ゆる秋。頭の中も肥えるといいいのですが、はてさて。(み)

(表紙の写真)

左 / 訪問端サービス D に関する意見書を、高橋謙司老健局振興課長に手渡し

右 / 東京メトロの多機能トイレはオムツ交換台が標準装備

下 / 権限移譲に関する公開シンポジウムで発言する古川知事と講師陣

市民の手による移動サービス情報誌

「モヴェーレ-MOVERE」第21号

2014年11月5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 (move)」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。

タケダ・いのちとくらし再生プログラム～武田薬品 × 日本 NPO センター協働事業～

第5回 ポジティブ生活文化 東北⇄関西 交流祭

2014.11.23 SUN
11:00-16:00

長居公園
ながいこうえん じゅうひろば
自由広場

- 地下鉄御堂筋線「長居駅」3番出口すぐ
エレベーター利用の方は1番出口
- JR阪和「長居駅」徒歩3分、
「鶴ヶ丘駅」徒歩10分



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(予定):大阪府/大阪市/大阪市教育委員会/大阪府社会福祉協議会/大阪市社会福祉協議会

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/ジェイアイシーウエスト株式会社

お問い合わせ

被災障害者支援 NPO法人ゆめ風基金事務局

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

Mail:yumekaze@nifty.com

日常生活支援ネットワーク(担当:柿久保・椎名)

Tel/Fax:06-4396-9189

Mail:po-net@e-sora.net