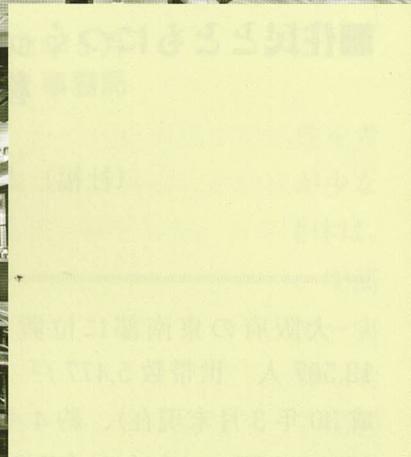


MOVE RE

市民の手による移動サービス情報誌



モヴェーレ
NO.28
2018
MAY



特集 I 訪問型サービスロ等の移動・外出支援ができるまで 2

特集 II 報告：「移動送迎支援活動セミナー in 関西」 6

- 東奔西走・淳ちゃんが行く（株式会社 A.B.A モータース 大嶋美和氏） 10
- シリーズ / 東日本大震災被災地における移動支援の現場から⑧ 11
- 「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」ができました！ 12
- シリーズ / 地域貢献ドライバー 14
- シリーズ / 出かけてみませんか 16
- 〈祝！JR総持寺駅開業。春風爽やかな新駅と総持寺を訪ねて〉
- 全国移動ネット活動報告・各地の動き 17
- 全国移動ネット事務局だより 19



訪問型サービスD等の 移動・外出支援ができるまで ～大阪府太子町の協議体 「SASAE 愛 太子」～

全国移動ネットでは、住民主体の移動・外出支援を立ち上げたい・立ち上げを支援したいというご相談に応えて、理事を派遣し、しくみづくりや人材育成等の支援を行っています。その一つ、大阪府太子町は、府内では初となる訪問型サービスD（集いの場からの移動支援）を2017年11月1日からモデル事業としてスタートさせました。3か月の試行期間を経て、2018年度からは登録不要の移動・外出支援+訪問型サービスD（以下、訪問D）として、マイカーボランティアにより利用者ご自宅からの個別送迎として事業をスタートしています。支援を担当した遠藤理事と、太子町の第1層生活支援コーディネーターである貝長氏に、創出までのプロセスを聞きました。

■住民とともにつくった 移動手段のカタチ

(社福) 太子町社会福祉協議会
総務係長 貝長 誉之

大阪府の東南部に位置する太子町は、人口13,507人 世帯数5,477戸 高齢化率27.7%（平成30年3月末現在）、約4キロ四方の非常にコンパクトな町で、古くは『万葉集』にも詠まれ、万葉の「ふたかみやま」として古代史の舞台となった二上山（現在の読みは「にじょうざん」）の麓にある。町には電車の駅はなく、最寄り駅は、お隣の羽曳野市にある近鉄南大阪線「上ノ太子駅」となる。この駅は、市町の境付近にあることから大阪市内からのアクセスが良く、昭和40年後半から人口が増え続けてきたが、平成17年をピークに減少し、少子高齢化がすすんでいる。今後到来する2025年問題に備え、行政と社協がタッグを組み「地域包括ケアシステムの構築」を取り組んでいる。

平成28年6月より、行政と社協が町会・自治会へ赴き、「地域づくりからの支え合い勉強会」と題

した、ワークショップを実施している。主な目的は、10年後の太子町のことを「知り」、そして、ともに太子町の将来を「考える」こと。さらには、後に太子町版の移動・外出支援のモデルを考えることになる人材を発掘することだった。この勉強会をきっかけに、より深く太子町の将来を考えたいメンバーによる研究会を経て、平成29年4月に意欲のある住民を中心に第1層生活支援体制整備協議体※1「SASAE 愛 太子」を立ち上げた。同時に、勉強会・研究会に深く携わった社協に第1層生活支援コーディネーター※2を配置。この第1層生活支援コーディネーターの活動をサポートする協議体の事務局は行政が担い、町直営の包括支援センターとともに三者連携による生活支援体制整備事業を推進することになる。

※1) 生活支援体制整備協議体

生活支援コーディネーターの活動をサポートし、互助を中心とした地域づくりを住民主体ですすめる組織体（設置主体は市町村）

※2) 生活支援コーディネーター

市区町村または担当圏域において、住民全体の生活支援等サービス、たすけあいの仕組みを構築する推進役（地

域支え合い推進員・SCともいう)

SASAE 愛太子は「互助」の強化を目的とし、「太子町の地域づくりに意欲があること」以外に資格要件を設けていない。住民自らが、「知り」、「考え」、「学び」、「繋がり」、「創り」、「楽しむ」協議体として、住民主体で組織することとなった。SASAE 愛太子は、ただ漫然と集まるのではなく、「集いの場・交流サロン」「移動・外出支援」「買い物支援」「隣

近所、町会の活性化」を地域の課題を住民自らが解決するというプロセスを通じ、生活支援体制整備事業の本旨である「互助の強化」を図っていくことになった。その上で、当面の活動目標を「集いの場・交流サロン」「移動・外出支援」に絞り、平成 29 年 7 月に SASAE 愛太子に「移動・外出支援を考える円卓会議」(以下、円卓会議)を設置し、短期集中的な検討に入った。

図 1 「移動・外出支援」円卓会議での検討

- ステップ1 (H 29.7～8)
 ○課題・ニーズの再調査
 ○セミナーへの参加
 ○先行事例視察

- ステップ2 (H 29.8～9)
 ○事故対応等の検討
 ○モデル事業実施団体候補の絞り込み
 ○補助対象経費の検討

- ステップ3 (H 29.10)
 ○モデル事業実施要綱、
 補助金要綱検討・制定
 (H 29.11.1 試行)

- ステップ4 (H 29.11～)
 ○モデル事業開始

円卓会議は、地域ニーズの把握・検討に努め、移動や外出するためにどのような工夫や制度があれば可能かを徹底的に議論した。例えば、個人の車両で事故をした場合のこと、保険の補償の内容のこと、おたがいさまの考え方はどういうものか、等々。そこから、社協や行政の車両を土日に貸し出せないか?など、柔軟な考え方方が生まれるきっかけとなった。

総合事業の訪問 D を検討する際には、移動・外出支援が単なる送迎ではないということをメンバーの共通認識とした。なぜなら、訪問 D は、タクシーやバスといった移動する交通手段ではなく、なぜ、どんな目的があるから移動したいのかが必要で、買い物や通院、外出することが対象者にとって介護予防や健康増進、生活の質を高められるといった視点が必要だからである。月 1 回のペースで開催した円卓会議において、住民主体の移動手段を年度内にモデル事業の実施を決定し、平成 29 年 11 月より訪問型サービス D モデル事業が

スタートした(図 1)。

モデル事業は、太子町の人口規模や地域性を考え、シンプルで実施団体の事務的な手続きが少なく、煩わしさがない実施要綱とした。対象団体は、すでに自主的な活動を実施している団体で、①高齢者交流サロン実施団体、②買い物バスツアーミニ実施団体(社協)、③高齢者スポーツ活動実施団体(老人クラブ)、の性格が違う 3 団体を選定した。①③は個人の車両を使用し、②については社会福祉法人

図 2 太子町訪問型サービス D 事業の概要

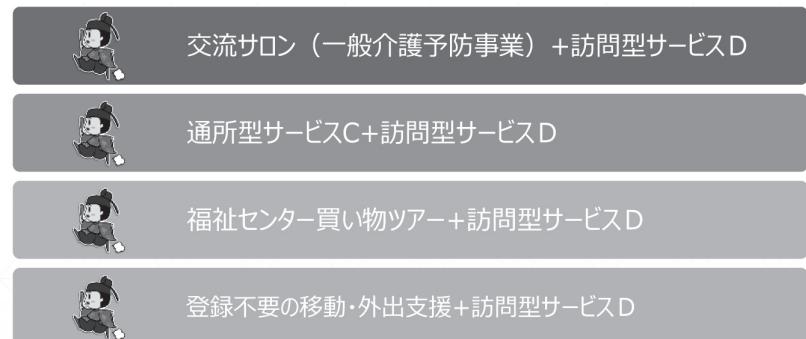


の車両を使用しての運行である。これらの運行に関する補助対象経費は運送に関わらない部分であり、道路運送法上問題ないことは事務局（行政）が近畿運輸支局に確認しており、すべてが訪問 D のパッケージで可能となっている（図2）。

モデル事業としてステップを踏んだ後、前述の高齢者交流サロン実施団体では、道路運送法上の許可や登録不要の移動・外出支援「介護・家事身辺援助等のサービス一体型」と訪問 D を組み合わせた太子町版地域づくりからの移動・外出支援が平成 30 年 4 月から運用が始まっている。また、社会福祉法人の社会貢献として買い物バスツアーを実施している社協には、訪問 D で側面支援が可能となっている。もちろん、交流サロンや通所型

サービス B や C などの通いの場にも組み合わせが可能であり、併せて運用を開始している（図3）。SASAE 愛太子では、今後も、より柔軟な考え方で課題に取り組み、住民が思い描く将来像を具現化することを目指し、地域住民同士が助けあう、支え合いのまちづくりを構築したいと考えている。

図3 既存の事業にちょい足しサービスの組み合わせ「+ D」



■太子町のサービス創出に関わって

（特非）全国移動サービスネットワーク
理事 遠藤 準司

太子町は、①傾斜の多い地形であるため、高齢者・障がい者などの「交通弱者」の日常的な移動手段の確保や、②町内に鉄道駅がないことから、最寄り駅までの移動手段の確保、③公共交通空白・不便地域があり、そこでの移動手段の確保などが課題となっている。

既存団体による訪問 D（移動支援）の モデル事業

2017（H29）年 11 月、前述のような経過を経て、太子町のモデル事業が始まった。実施主体の 3 団体のうちの一つとして、既に地元で生活支援の活動に実績のある団体の 3 名のマイカーボランティア（全て女性）によるモデル事業期間中の内容と実績

を紹介する（図4）。

モデル事業で対象となった利用者には単に外出の機会を提供するだけでなく、ケアプランを作成し利用者個々人の状況に応じた生活目標を設定している。そしてその目標達成のために利用者が具体的に取り組む内容が掲げられていて住民の介護予防や社会参加に訪問 D が活用される仕組みを作り上げている。利用者が団体に支払う料金は 1 時間当たり 500 円でその他の生活支援（掃除、ゴミ出し、院内・スーパーでの付添、乗降前後の介助等）と合わせて提供されており、道路運送法上の類型はいわゆる登録・許可不要の家事・身辺援助中心型として取り組んでいる。

【A さん：女性 82 歳】

利用目的地…交流サロン、病院、駅

【B さん：女性 79 歳】

利用目的地…交流サロン、病院、福祉センター、温泉

【C さん：女性 82 歳】

利用目的地…交流サロン、駅、福祉センター

図4 既存団体でのモデル事業の経過

平成 29 年 10 月～

『基本チェックリストの事前実施』

○7 人に実施。

○うち 5 人が事業対象者に該当。

平成 29 年 11 月～

『ケアマネジメント C』

○3 人に対してケアマネジメント C を実施
○交付団体へのケアプランの情報提供

平成 29 年 11 月 2 日～

『移送前後の支援実施』

○主な行先…病院、駅、福祉センター
○利用回数…計 40 回

平成 29 年 12 月～

『補助金の交付申請兼実績報告、 交付決定兼交付額確定』

※ 3 人とも事業対象者

平成 29 年 11 月度の実績は総走行距離 39.51km、平均移動距離 1.98km、最短距離 475 m（集いの場→交流センター）、最長距離 4.9km（集いの場→病院）となり、太子町が団体に交付した補助金交付額の総額は 12,000 円。訪問 D（乗降前後の介助）は 1 回当たりの補助額 300 円であることから 3 名に対して合計 40 回の支援が提供された。

訪問 D（移動支援）に携わる人たち

太子町の訪問 D（移動支援）は町職員と町民のチームワークとフットワークのある行動力無くして実現していない。生活課題のニーズ把握のため職員は町内全ての自治会で勉強会を開催、情報収集のため先例他市への見学やヒアリングも短期間のうちにこなしていた。

地域づくりからの支え合いフォーラム『基調講演：総合事業で移動・外出支援を！』（筆者）



『太子町からモデル事業実施に至る道のりや団体から生活支援の取り組み状況などを報告』

全国的には行政主導で制度や枠組みを作ってしまう自治体が少なくなく、太子町の姿勢は最終的には人によって人を支える（動かす）ものだと改めて本質的な気付きを与えてくれる。



生活支援に取り組む町民・団体の関係者とともに懇親会



国土交通相認定 運転協力者講習会開催

11 月の「支え合いフォーラム」終了後、従事予定の町民を対象として運転者講習を開催したいとの依頼があり、2018 年 2 月 28 日～3 月 1 日の二日間で国土交通相認定の運転協力者講習会を開催した。当初は道路運送法上の許可・登録不要の活動形態とし

て講習の受講等は対象外だったが①従事者により安全運転の意識を高めてもらいたい②将来的には自家用有償旅客運送の登録も視野に入れたい、との理由により、生活支援体制整備事業を活用した認定講習会を通じて担い手の確保を目指した。講習会は 20 名の参加者を得て盛況のうちに終了した。



結びに

太子町では事業計画当初からトップダウン型では

なく、住民と共に勉強会や円卓会議を通して生活上の困り事を共有していく、近い将来自分たちに必要となる生活支援のサービスをまずは住民自身で考え提案してもらうボトムアップ型の合意形成に徹底している。地域包括ケアを進める上では大切なポイントだが太子町の手法は見事に奏を功していると言える。住民ニーズに適確に対応しつつ、同時に地域課題の解決に熱心な住民の掘り起こし（担い手確保）まで、まさに一石二鳥を実現している。大阪発の訪問Dとして太子町さんの今後の取り組みを見守っていきたい。

（記事内容は全て平成 30 年 3 月 31 日現在）

大阪府太子町公式マスコット

キャラクター たいしくん



【特集 II】《報告：「移動送迎支援活動セミナー in 関西」》

地域のニーズに合わせて 制度を使った 移動・外出支援を！ ～介護保険制度「介護予防・日常生活支援総合事業」とは～

「地域の移動制約者の“移動・外出”を支える施策をどう創るか！」を合言葉に、3月17日に関西6地域からの実践報告を含むセミナーが開催されました。ますます切実さを増している地域生活での“移動・外出”的確保が、地域の特性にあった取り組みとして定着していくための実践と模索の様子が伝わってくる温かいセミナーとなりました。字数制限もあり十分には報告できないかもしれません、全国各地での創意ある取り組みの活性化に少しでもつながれば幸いです。【報告文責：編集部】



■基調講演「動きはじめた地域での くらしの足としての移動」

講師：服部 真治氏

（一財）医療経済研究・社会保険
福祉協会 医療経済研究機構研究部
主任研究員兼研究総務部次長



「介護予防・日常生活支援総合事業」とは

2050 年度には、少子高齢化社会による介護人材

が「需要：253 万人に対し、供給：215 万人で 38 万人が不足する」（厚労省試算）といわれている。しかし、希望はある。これまで 65 歳以上の人を 64 歳以下の人が支えるモデルだったが、今の 65 歳の人は支える人になれる。日本人はこの 14 年間で 5 歳若返った。また、いかに社会参加が介護予防につながるかということが色々な調査で分かっている。社会参加の促進と地域づくりによる「介護予防」が喫緊の課題である。

一方で、サービスを利用する人にとってはどのよ

うなケアがいいか。専門職による機能回復や訪問型・通所型サービスから卒業する人は少ない。そうではなく、今までできていたことを諦めない・減らさないように支援すると卒業していく人が増える。それが自立支援。給付も使いながら多様な主体によるサービスを組み合わせると自立支援につながり給付は自然と減っていく。それには“足の確保”“移動・外出”支援が不可分となっている。

移動・外出支援のしくみと動向

訪問型サービスD(以下、訪問D)を検討するとき、道路運送法上の許可や登録については、一通り理解しておく必要がある。「登録不要の活動」に目が行きがちだが、選択肢は一つではない。活用できる地域の資源という点で、許可制の路線バス、コミュニティバス、タクシー、登録制のNPO等による自家用有償旅客運送、無償輸送（許可・登録を要しない輸送）のどれも選択肢になり得る。

一方「介護保険法施行規則」では「市町村が、介護予防・日常生活支援総合事業を実施する際には、補助その他の支援を通じて、地域の人材や社会資源の活用を図るよう努める」とされている。これまで、市町村の補助を受けて実施する場合、自治会やボランティア等での助け合い、NPO等の独自の活動、社会福祉協議会による実施（市町村補助）、市町村委会計や特別給付で実施（指定事業者）などがあったが、総合事業（訪問D、訪問B、一般介護予防事業）での補助や、社会福祉法人の「地域における公益的な地域貢献」など、新たな選択肢が出てきているということ。

これならできそう！6つの取り組みプラン

高齢者等の移動の問題は全国的に喫緊の課題ではあるが、道路運送法との関係などしくみが複雑で取り組みにくく捉えている市町村が多い。そこで、これならできそうという①～⑥のプランを示したパンフレットを、全国移動ネットに協力して作成した。

- ①マイカーでのサロン送迎、②乗り合ってサロンに送迎、③マイカーで個別送迎、④家事支援と一緒に送迎、⑤有償でどこへでも個別送迎、⑥乗り合ってあちこちへ送迎。

今までのように市町村が事業を作り出すのではなく、住民団体・グループによるサービス提供を市町村が支援する、そういう動きが、各地で始まろうとしている。

※各プランの「参考例」の資料は全国移動ネットのHPで掲載。【<http://www.zenkoku-ido.net/>】

※厚生労働省と国土交通省にて確認の取れた事例が一覧表で示されています。

【<http://www.zenkoku-ido.net/event#event16>】

近畿地方の先行事例報告

■「公共交通機関の活用」「福祉行政との連携」を意識しながら両方の施策を推進・強化 —米原市くらし支援課、みらい創造課

滋賀県米原市は人口：39,503人、高齢化率：28.1%、介護認定率（第1号）：18%です。市内における高齢者の移動・外出支援については、コミュニティバス6経路、予約型の乗合タクシー（まいちゃん号）、介護タクシー4社、福祉有償運送（社会福祉協議会1団体）となっています。

乗合タクシーを全域化（停留所を180→400カ所に追加）し、利用者27,000人（2017年集計）が、40,000人ぐらいを見込めるようになりました。利用料は1人500円が自己負担で、残りは市が負担（2人以上乗車で市の負担軽減）。回数券により高齢者（70歳以上）には4割減、障がい者には7割減の自己負担を予定しています。



大塚氏



亀山氏

一方、市の単独事業である「地域お茶の間創造事業(身近な居場所づくり)」は、総合事業に移行して、24団体が取り組んでいます。その中から「地域訪問型サービス事業と一体的に行われる移動支援や移送前後の生活支援」として、3団体が移動支援サービスに取り組んでいます。補助額は、利用者1人につき乗車前・乗車介助または降車・降車後介助1回当たり250円(1往復:1,000円)。実施形態は「登録又は許可を要しない移動支援」です。

そして「地域支え合いセンター」に生活支援コーディネーターを配置しながら、人材育成や移動支援講座などを開催。「まいばら まるごと交流会」では多様な主体が広域的に支え合うしくみを創り、福祉部局・交通部局の連携により、①乗合タクシーの利用促進、②住民互助による送迎の増加、③福祉有償運送への移行を支援しながら、来年度は国交省認定の運転講習を米原市が開催する予定です。

■利用者が増加しボランティア不足！橋本市と訪問Dの検討・調整中 －NPO法人 ささえあい橋本

和歌山県橋本市は人口：64,150人、高齢化率：30.1%です。NPO法人 ささえあい橋本での2008年の利用者41人、運転者10人、運送回数665が、2017年には利用者595人、運転者34人、運送回数11,600に増えました。利用者は市内在住の方で、利用エリアは出着いずれかが橋本市内です。

現在、橋本市いきいき長寿課が、総合事業の「訪問型サービスD」を検討中で、私たちの福祉有償運送を連携させるために、行政とともに学習会、セミナーなどを実施。伊賀市の福祉有償運送支援

事業実施状況の視察もおこないました。

現状と問題点については、利用者の増加に比べてボランティアの供給が追い着いていないこと。規模の拡大に対応する管理体制が未



構築の状態です。体制を整えるには、行政からの支援が大きい。私たちにはボランティアとしての理念と条件があります。行政の福祉施策との協働について、早急に議論と検討が必要だと思っています。

■協議体の中に「移動外出支援チーム」を設置、 1校区で訪問Bと福祉有償運送が誕生 －（社福）阪南市社会福祉協議会

大阪府阪南市は、人口：55,495人、高齢化率：30.1%で、坂道が多く、移動に困っている方が多くいます。「地域福祉推進計画」(12校区、5年計画)に基づいて、市の総合事業「生活支援体制整備事業」では、「①現行相当サービス、②住民主体による支援(サービスB)の訪問・通所型支援をおこなう」とされています。

要支援認定者のニーズの聞き取り調査の結果から「移動・外出に関する困りごとが特に多い」ことに着目して、第一層協議体会議内に「移動外出支援チーム」(オブザーバー:都市整備課)を設置。

舞校区福祉委員会では、地域での学習会、他市町村(富田林市、豊能町、太子町)への視察研修など、住民の主体性の芽生えを大切にしながら、5年間の「地域のまちづくり計画」を立てました。計画は全校区で立てていきます。私の役割は「住民の声を行政に伝える」ことなので、市が発行した「住民主体の支援活動実施の手引き」の作成にあたっては、補助金のしくみ等も一緒に議論しました。

舞校区福祉委員会は、訪問Bからスタートし、3月2日に福祉有償運送の運営協議会への登録を済ませました。あとは、無償の移送、テーマ型移送との二刀流を検討中のことです。

地域づくりは、地域から学び、話し合い、計画をたて、実行していくことがポイントだと思っています。



■自治会主体の移動支援組織を設立、登録不要の活動を実施しながらマニュアル作成も ーほっとらいふ（大阪府富田林市不動ヶ丘町）

不動ヶ丘町は高台の閑静な住宅地で、人口：626人、高齢化率：45.7%。高齢化にともない住民に移動支援の必要性が増し、自治会で「高齢者等生活支援プロジェクト」を設立。富田林市道路交通課、三星近大名誉教授等の協力を得て「登録不要の活動」を実施しています。



利用料金（利用券）・行き先（近隣市町村）などは、市との協議（市のモデル事業として採用）で決定しました。福祉有償運送の運転講習を受けたドライバー7名で運営。現在の活動実績が月80余件で、増加傾向にあります。私たちのプロジェクトで『自治会向けマニュアル』も作成しました。規約、運行日誌、事故の対処、保険の種類等を掲載しています。参考にしてください。

高齢化の進展により「住み慣れた地域で自分らしい暮らしを維持する」ためには、地域（自治会・ボランティア等）による助け合いがますます重要な課題となっています。国交省の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」での「登録不要の活動」の明確化や、自家用有償運送の活用、福祉行政との連携についても報告されています。地域で地域の方のために何ができるか、みんなで考えていくたいと思います。

■区が培った福祉有償運送の講習や調査を活かし、社会福祉協議会がニーズと資源をつなぐ

—大阪市生野区 地域まちづくり課
—（社福）生野社会福祉協議会

生野区は、人口：約13万人、高齢化率：31.4%で、交通空白地域（南西部、南東部）の交通手段の支

援が課題としてあります。

区としての取り組みは、①赤バス廃止後の高齢者・障がい者等への移動性確保の調査（2013年）、②運転者育成講習会（2014～15年：事業者向け、2017年：住民向け、1/2助成）、③起業セミナー（3回、延べ32団体参加、うち2団体が福祉有償運送登録開始）、④事業者連絡会（2014～16年：情報交換、事業者・住民間交流）などです。

社会福祉協議会では、運転者育成講習会で資格を取得したドライバー44名と、福祉有償運送実施事業者、ニーズが高い交通空白地域の地域包括支援センターや福祉コーディネーターが顔を合わせる場を設定しました。それがきっかけで、たつみ翼地域から福祉有償運送を取り組む動きにつながり、現地での運転者育成講習会が開催されました。そして運転講習会に参加した11名を中心に「お出かけ支援ボランティアの会」として自家用車を使用した「ボランティア輸送」を開始しています。



橋本氏

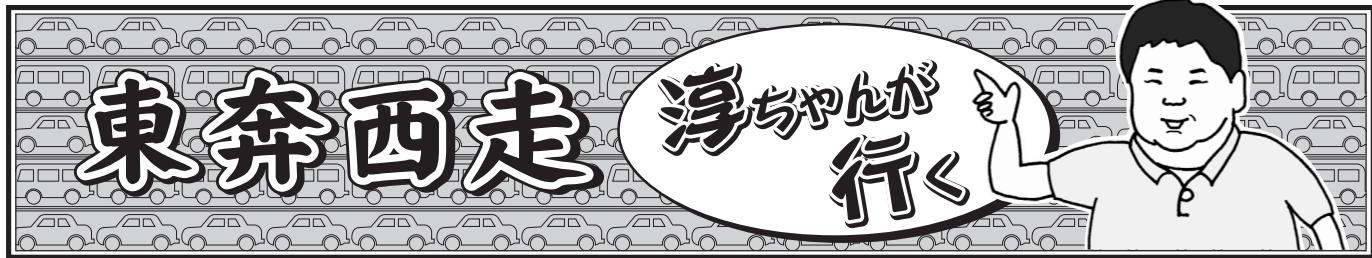


篠崎氏

■大阪府太子町版 地域づくりからの「移動・外出支援モデル」：太子町高齢介護課 ※特集1に掲載

セミナーのまとめ

最後に、三星昭宏氏（近畿大学名誉教授）からは、今まで上からの制度と地域の実情が、ともすればマッチしないことがあったが、訪問Dの取り組み、あるいは道路運送法上のマターとしての“まちづくり”“福祉基盤”は、上から目線で出来るものではないこと。許認可行政から計画行政に変えていくこと。それには多くの自治体、NPO、住民の経験交流が大切で、現場からの声を伝えていく必要があると締めくくられました。



福祉車両一筋、18年

「女性目線の女性による、女性のための福祉車両」提供を目指して

株式会社A.B.Aモータース(ケアライフ・カーショップ)・大阪府忠岡町 大嶋 美和さん

関西国際空港からほど近い泉州の地に拠点を構えて53年のA.B.Aモータースさんは、介護保険制度施行をきっかけに、福祉車両の専門店として実績を積み上げられています。「当初は全てが手探り状態、毎日が勉強の日々」と語る中心メンバーの大嶋美和さんに、振り返っていただきました。



— 福祉車両(自動車)に関わるきっかけは? —

家業が自動車販売店でした。デザインの専門学校を卒業し、まったく別の業界に就職が内定していました。しかし社長である父が体調を崩し、人手不足を補うために、急遽手伝うことになりました。今、想うと運命的な出来事です(笑)。ちょうど福祉車両を街中で見かけるようになった時期で、福祉車両の販売や修理が事業の中心になり始めていたころに重なります。

— 運転講習インストラクター活動との出会いは? —

当時は、マイカーとして福祉車両を購入される個人のお客様が多くたのですが、日が経つにつれ介護や病院といった、法人のお客様との取引が増えました。当然、そのような業界の知識が乏しかったですが、お客様に関西STS連絡会を紹介していただき、毎月の定例会に参加して情報収集や人的交流に努めました。日頃は販売と車検やメンテナンスが本業の私にとっては、福祉車両を運行する団

体の運営に関わる役員さんや運転担当者さんの生の声に触れる機会は、とても貴重な機会でした。その中で柿久保さんに「インストラクターを手伝ってよ」とお声かけ頂いたのが、最初のきっかけです。何かのご縁があったのでしょうかね(笑)。

— 実技研修のときに心がけていることは? —

私自身は介護の実務経験がなく、インストラクター合宿研修で様々なことを学びました。参加者は各々の団体でバリバリと活動を担っておられる人が大半だったのですで、女性が少なかったこともあります。正直なところ緊張の連続でした。

ある先輩講師の研修を見学させていただいた時、「安全な場所で乗降作業を行うことは、利用者のためですが、自分自身の安全確保ができなければ落ち着いて作業を行うことが困難になり、事故の遠因になりかねません」という助言に、奥の深さを感じました。リフトの故障予防にもつながります。そして今は、私が受講生さん

にお伝えしています。

— 今後の抱負を教えてください —

当然といえば当然ですが、販売の拡大ですね。そのためには原点に立ち返って、福祉車両に限らず、お客様の個々のニーズに応じたワンストップサービス(一括車両管理)の拡充です。今までも、これからも普段からの付き合いを大切にしています。



ケアライフ・カーショップHP
<http://www.abamotors.com>



A.B.Aさんは、自社工場でリフトメンテナンスを対応されておられます。そのお心遣いに一人のSTS利用者として、社員全体会の皆さんのお人柄を感じることができました。

日本NPOセンターは、NPOの社会的基盤の強化を図り、企業や行政とのパートナーシップの確立に取り組むNPO支援組織です。東日本大震災の被災地支援においては、移動支援に取り組むNPOをバックアップする一方で、内閣府の規制改革会議に委員を派遣し、自家用有償旅客運送の規制緩和を提起するなど、現場の声を中央に届けてきました。2017年度には、「マツダ・移動支援活動応援プログラム」の調整役となり、企業による担い手支援を具体化しています。

被災地支援から見えてきた移動支援の意義や必要性をお寄せいただきました。

●被災地の移動支援のバックアップを通した気づき

認定特定非営利活動法人 日本NPOセンター

千代木 ひかる



東日本大震災では、震災により車を失い、移動手段がなくなってしまったために、全国から車両が提供され、ボランティアによる通院や役所への手続き、買い物、引っ越しなど「生活を支えるための移動」の支援が行われました。

日本NPOセンターでは、東日本大震災の発災直後から『東日本大震災現地NPO応援基金』を立ち上げ、被災した現地NPOの支援を始めました。さらに、企業からの寄付を得て、復興支援に取り組む現地NPOへの助成事業や人材育成事業などの支援を展開してきました。その支援対象には、震災後に創立され「生活を支えるための移動」の支援に取り組む現地NPOも複数ありました。

●生活に欠かせない移動の支援から、コミュニティを支える移動の支援へ

震災から3～4年が経過するころから、現地NPOによる「生活を支えるための移動」に加え、「コミュニティを支えるための移動」の取り組みを支援することが増えてきました。

そのひとつが、「地域住民主体のカーシェアリング」です。アプリ等のシステムを入れず、あえて「人を介する」ことで住民同士のコミュニケーションを深め、新たなご近所付き合いを生み出すことをめざして活動しています。また、通院などの生活を支えるための移動支援に取り組む団体でも、「利用者を対象としたおでかけプログラム」を行うようになりました。お花見などのちょっとしたお出かけを通して、地域に新たな知り合いをつくり、地域住民の孤立や引きこもりの予防をめざした取り組みです。

●平時の支援に必要な視点とは

このような取り組みの支援を通して感じることは、災害復興支援だけではなく、各地域での平時の取り組みにおいても、「生活を支えるための移動支援」と、「コミュニティを支えるための移動支援」の両方を支援することが重要だということです。そのためには、移動の課題に向き合っている多様な担い手同士が対話し、互いの得意分野を活かした取り組みが進むこと、担い手への支援のしくみが整備されること、そのような取り組みに対する社会からの理解と支援が広がることが大切だと考え、私たちもこれから取り組みを進めてまいります。



「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」ができました!

茨木障害フォーラム（IDF）事務局長
社会福祉法人ぽぽんがぽん STS 運行管理責任者
関西 STS 連絡会 六條 友聰

■はじめに

2018年3月26日（月）、私は、茨木市議会の傍聴席で、こみ上げてくる喜びと、当事者としての責任の重さの二つを、同時に感じていた。この日、私たちの念願であった「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」が、全会派一致で可決されたのである。

条例づくりへのアプローチは、今から3年前にさかのぼる。2015年、「茨木市内で活動する幅広い障害当事者および支援者が連携し、力を合わせて障害者の権利の拡充をすすめ、障害者権利条約の批准を受けて、茨木市障害者差別禁止条例の制定と障害者関連施策の拡充を図ること」を活動目的とする茨木障害フォーラム（IDF）を設立。

その後、IDFとして、シンポジウムや学習会を重ねた。また、茨木市が、条例づくりに向け、「総合保健福祉審議会 障害者施策推進分科会」に専門部会を設置した際には、同部会の事務補助を受託し、市と連携しながら、条例の素案づくりに携わってきた。以下、市議会で議決された条例の特徴を、三点に絞って述べていきたい。



2018年2月に開催された中間報告行事

■総合的な条例としての性格

特徴の一つ目は、2016年に施行された障害者

差別解消法の条例版であるだけでなく、手話言語条例的な中身も合わせ持つ、全国でも例のない総合的な条例であることが挙げられる。手話言語条例とは、「手話が言語である」という認識のもと、手話の普及や、理解の促進を行うものであり、全国各地でやはり条例化が進んでいる。

また、手話だけでなく、多様な意思疎通手段といって、要約筆記、点字、音訳、字幕、文字表示、（知的障害者等に分かり易い）平易な表現の普及等を、条例で位置付けている点も、重要である。その他、交流の機会、市民への情報提供、医療、保育、教育、雇用、移動や災害時の支援等、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりについても条例でうたわれており、文字通り「共に生きるまちづくり条例」としての性格を持っている。

■民間事業者に対する「合理的配慮の提供」を義務化

二つ目には、法律の上乗せを行っている点がある。障害者差別解消法では、障害者に対する差別を、「不当な差別的取扱い」と「合理的配慮の不提供」としているが、民間事業者については、合理的配慮の提供は努力義務に留まっている。この点、専門部会でも大いに議論になったが、最終的に、民間も義務とする案を市が議会に提出し可決された。

また、民間事業者が、合理的配慮、例えば、筆談のためのボードや、段差を解消するためのスロープを設置するときに、市が助成金を支給する予算案も、合わせて議決された。民間事業者に、合理的配慮を義務付けている条例は他にもあるが、助成金の制度は、兵庫県明石市にしかなく（2018年3月末現在）、全国で2例目である（大阪府内市町村では条例自体、第1号である）。

■差別の解消に向けた具体的な解決方法が盛り込まれる

三つ目には、障害者差別解消法では、具体的には決められていなかった、差別の解決方法が定められた意義がある。市内に居住・通勤・通学する障害者、家族、後見人、支援者、事業者は、条例が禁止する差別に関することを、市に相談できる。相談を受けた市は、解決に向けて、助言や情報提供などの支援、また相談してきた人や、関係者に対する事実の確認や調整、関係機関への通知などを行うことになっている。

そして、相談で解決しない場合は、市長に解決策のあっせん^{*1}を申立て（申立てができるのは、障害者、家族、後見人）、市長が適当と決定した場合は、市長は茨木市障害者差別解消支援協議会に、あっせんを行うよう求める。更に、あっせんでも解決しない場合は、市長が勧告を行い、それでも解決しない場合は公表を行う流れになる。

*1) あっせんとは、相手の事業者に対して解決策の案を具体的に示すこと

■条例化へ込めた思い

こうした特徴をもった条例だが、そもそも条例づくりを思い立ったのには、二つの理由がある。一つ目は、既に2016年に大阪府の条例が施行されていたが、府の条例は広域的なものであり、地域で障害者差別解消法の理念を実態化していくには、やはり、基礎自治体レベルでの取り組みが必要と考えたからである。

また、二つ目は、私の障害者としての原体験が影響している。私は、幼い頃に、家族と別れ、入所施設に入らざるを得なかった。その後、高校の時に自宅へ戻って、通学することができるようにになったが、やはり、自宅で家族と一緒に過ごしたかったという願いが、今も強いものとして思い出される。また、私は自宅へ戻れたが、友人の中には、大人になっても、入所施設での生活を余儀なくされている者もいる。その内の一人に会ったとき、元気のない姿を目のあたりにし、とても悔しい気持ちになった。



福岡洋一市長の来賓挨拶

そんな経験を経て、障害者の権利を擁護する取り組み、障害者が自分の意思で生活を選んでいく仕組みを作りたいと考えるようになった。こうした自分の気持ちが、障害者権利条約から障害者差別解消法へという時代の流れの中で、条例づくりへの思いへつながっていったのだと思う。

■おわりに

最後に今後の課題について触れることしたい。まず、民間事業者をはじめ、市民に条例のこと、特に民間事業者に義務付けられる合理的配慮の提供について、広報啓発していくことが不可欠と考える。合理的配慮について、市が助成金の仕組みをつくることは画期的であり、全国からの問い合わせも予想されるので、この点は市だけでなく、私たちも協力して、市内でのPRをしていくことが求められると思う。

また、障害者差別の解消というと、どうしても固いイメージがあるが、誰もがイキイキと生きられる街づくりをめざしていることを多くの方に理解して頂きたいと思う。そして、条例は一度作ったら終わりではなく、常に見直していくことが必要であり、その意味でも、障害者や家族、事業者、市民の皆さんと、積極的な意見交換をしていきたいと思っている。

本稿執筆にあたり、IDF活動協力者の（一財）フィールド・サポートem.（えん）の栗原久代表理事に全面的な協力を頂いたことに、心から感謝申し上げます。

地域貢献ドライバー

うちの一押し



2018年4月現在、「地域貢献ドライバー」としてバッジを授与された方は48人になりました。今回ご紹介する方々は、前号でバッジを授与した団体としてご紹介した「ケアパレット」「支援の会ひまわり」「ふれあいネットまつど」の地域貢献ドライバーさんです。授与された方は多数いらっしゃいますが、誌面の関係で5人の方のみご紹介します。



遠藤 きのえ (えんどう きのえ) さん

所 属 団 体 / 推 薦 団 体	特定非営利活動法人 ケアパレット（岐阜県下呂市）／同左
活 动 歴	3年（2015年から）

小柄ですが熱意をもって活動してくださっています。

無理なお願いにも「いいよ」と、こころよく引き受けてくださいます。

利用者さんのお話をよく聞き、寄り添う姿はとても暖か。

利用者さんからの信頼・好感度は抜群です！



岸本 満 (きしもと みつる) さん

所 属 団 体 / 推 薦 団 体	特定非営利活動法人 支援の会ひまわり（兵庫県西宮市）／同左
活 动 歴	10年（2008年から）

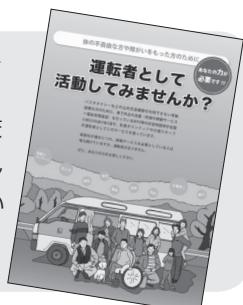
月、火曜日は福祉送迎車、木曜日は介護送迎車と週3日の送迎を頑張っておられます。介護送迎をするために、ヘルパーの資格を積極的に取得し、福祉送迎車に加え、介護送迎車でも頑張っています。当然、車イス乗降のスペシャリストで頼もしい人です。休日はテニスを楽しみ、体力をつけています。75歳の定年まで1年半ほどですが、もうひと踏ん張りお願いします。



※福祉送迎車は福祉有償運送のみのサービスで、介護送迎車は介護保険の通院等乗降介助と一体的に行うサービスを指しています（編集部）

＼ 地域貢献ドライバーバッジを使って、新しい運転者を募集しませんか？／

全国移動ネットでは、福祉有償運送の運転者募集用リーフレットをホームページで公開しています。[【http://www.zenkoku-idol.net/_faq/A3_leaflet_110617.pdf】](http://www.zenkoku-idol.net/_faq/A3_leaflet_110617.pdf)これをアレンジして、地域貢献ドライバーのご紹介付きリーフレットを作成しませんか。バッジをご注文いただいたら、リーフレットのアレンジを無料で承ります（印刷費は実費がかかります）。



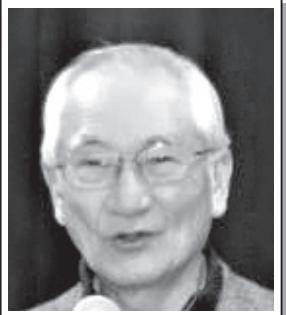


船越 晴男 (ふなこし はるお) さん

所 属 団 体 / 推 薦 团 体	特定非営利活動法人 支援の会ひまわり (兵庫県西宮市) ／同左
活 动 歴	7年 (2011年から)
安心安全をモットーに送迎をして7年目です。 介護研修を受けて資格を取るなど、送迎に前向きに取り組んでおられます。車両管理者、地区責任者として、利用者が安心して快適にご利用いただけるように、取り組んでいます。 趣味は登山等のアウトドア派です。 現在66歳、体力的にも元気いっぱい、ドライバーの取りまとめ役として頑張ってください。	
	



中 良夫 (なか よしお) さん

所 属 団 体 / 推 薦 团 体	認定特定非営利活動法人 たすけあいの会ふれあいネットまつど (千葉県松戸市) ／同左
活 动 歴	7年 (2011年から)
品の良い優しい雰囲気の方で、週3日を活動日と決めて協力いただいているが、手配に困った時などは都合のつく限り協力してくださいます。 利用者さんからの信頼も厚く、意外と笑顔がお茶目な方です。	
	



三間 古志雄 (みつま こしお) さん

所 属 団 体 / 推 薦 团 体	特認定特定非営利活動法人 たすけあいの会ふれあいネットまつど (千葉県松戸市) ／同左
活 动 歴	13年 (2005年から)
長年活動に大きく貢献してくださっている方です。 子どもの送迎では「この歌を歌うと喜ぶんだよ！」と「恋するフォーチュンクッキー」の歌を覚えたり、レパートリーがどんどん増えてスゴイです。 いつも笑顔で優しい方です。	
	



—祝！JR総持寺駅開業。

春風爽やかな新駅と総持寺を訪ねて

街と街、人と人、時〈歴史〉と時〈未来〉 をつなぐ新たな駅（JR西日本）

2018年3月17日（土曜日）に開業したJR総持寺駅（ジェイアールそうじじえき）は、大阪府茨木市にあるJR西日本東海道本線の駅です。元々は、エレベーターメーカーの本社と実験施設があり、2006年の転出を機に新駅設置の声が上がりました。

一方、茨木市は、交通バリアフリー法に基づく「バリアフリー基本構想協議会」（事務局建設部道路交通課）を設置し、バリアフリー施策をこれまで以上に積極的に進めていくため、現行法での見直しを進めてきました。駅周辺においても、新たに重点整備地区を設定し、基本構想の策定に向けた検討を始めました。筆者も市民委員として、現在まで同協議会の委員を務めています。そこで、JR総持寺駅開業にあわせて、新駅の体験利用を兼ねて、観光スポット総持寺（西国22番札所）を改めて訪ねてみました。



茨木駅から乗車

総持寺駅までは各駅停車で一駅、3分です。茨木駅の駅員さんが、段差解消板を携行し、そのまま電車に乗り込まれたのには少し驚きました。「降車駅はひとり勤務駅のため、状況により茨木駅係員がそのままご案内します」と言う駅員さんに、「ありがとうございます」と返礼はしたもの、「ホームとの段差・隙間解消そのものが、なぜ進まないのでしょう？」と、こころの声が漏れそうになりました。

私たち障害当事者の中にも、人（駅員）による乗降介助を、好事例（おもてなし）と捉える人が多いと聞きます。しかし労働人口の減少による人手不足が常態化しつつある昨今の現状から考えると、車いす利用者が単独で乗降を可能化することと、安全対策としてホームドアを設置することは待ったなしの課題です。韓国・台湾・香港などの近隣諸国で導入されていることからもユニバーサルな社会や移動の実現には不可欠と再認識する出来事でした。（ちなみに、総持寺駅はホームドア設置済です。）

総持寺駅で降車

真新しい駅舎は、UDトイレ設置や車いすで使用しやすい券売機、大きな案内文字（サイン）など現時点での最新設備が満載でした。改札を出て駅前広場から電動車いすで少し歩くと、基本構想重点整備地区となった総持寺までがとても歩きやすい歩道だと気が付きました。これは、主に兵庫県の都市部で採用されている、縁端段差（歩道と車道の境界部）加工で、横断歩道から歩道に上がるときのショックがとても小さくなり、快適な移動を実現しているからです。視覚障害者への認識性を高めるため縁石部に波線加工も施されていました。



総持寺のバリアフリー化は今後に期待

そうこうしているうちに、総持寺の境内入り口に到着しました。手前に傾斜のきつい坂道が15mほどあり、境内は砂利敷きなので、手動車いすでは少し腕力を要します。お寺の方に本堂へのアクセスをお聞きすると、現時点では未整備とのお答えで、お参りすることはできませんでした。とはいえ、境内は、桜が満開の時期と重なり暖かい日差しと爽やかな風を感じることができました。今後のとりくみに期待しつつ、休憩所でお茶をいただきました。街づくりや交通バリアフリーを改めて考える良い機会になりました。

（伊良原 淳也）

2017年秋以降の各地の取り組み

2017年10月以降は、日本財団助成事業のセミナー（山形、札幌）のほか、理事や会員が企画運営する行事や市町村への講師派遣が目白押しでした。国土交通省や厚生労働省に課題提起を行っては各地の行事で情報発信しています。

→ 第2回北陸信越地区移動サービスネットワーク交流会

2017年10月28日に、新潟県上越市で開催されました。理事を除くと10名、新潟県からの参加者のみではありました。上越市内の頸城区での立ち上げ検討、糸魚川の福祉有償運送団体がとびぬけて多い運行件数で活躍していることなど、県内のトピックスを多く交換できました。

頸城区は直江津と吉川の間にあり、地域協議会（合併前市町村の議会が母体）が移動の問題を考えているということで、近隣の区も同じような状況があるようです。頸城地区の動きをキャッチすることも含め、2018年度の交流会も新潟県で開催する見通しとなりました。



→ 第9回中国地区移動サービスネットワーク交流会

2017年11月25日に、広島県東広島市にて開催しました。

①基調講演：

「住民による移動・外出支援のしくみと国の最新動向」

／全国移動ネット副理事長・河崎民子さん

②事例紹介：

「協議体から生まれたお買物付きサロン～通所サービス+訪問型サービスDの事例」

／山口県防府市高齢福祉課主幹・中村一朗さん

46名の参加で、移動サービス団体の他、行政、社会福祉協議会、地域包括支援センター、地縁組織、地方議会（議員）など色々な主体の方たちが集まりました。参加者からは「国の制度の流れや事例などとても分かりやすい話だった」「住民主体の推進手法の具体性がわかりやすかった」「型やぶりの行政マンの話は面白かった」「現在地域から相談を受けている案件があり、非常に参考になった」などの感想が寄せられ、懇親会にも20名を超える方が参加され、くつろいだ雰囲気のもと、さらに交流を深めることができました。



→ 第8回四国地区移動サービスネットワーク交流会

2018年2月10日に香川県観音寺市で開催され、39名参加がありました。第6回までは、20人くらいでしたが、外部から講師を招いていることもあります。高松市社協で行われている「地域住民支え合いサービス」やその補助金のしくみ、買い物支援サービス、サービス創出に至るプロセスの紹介があり、社協職員の方々にも有意義だったようです。

1. 「地域包括ケア」から「地域共生社会へ」

／高松市社協常務理事 岡本英彦さん

2. 「新しい総合事業と住民による移動・外出支援のしくみ＆国の最新動向について」

／全国移動ネット副理事長 河崎民子さん

3. 「住民互助による移動支援の取組」

／全国移動ネット副理事長 横山和廣さん

翌11日は、各県の交流を含めた会議を行い、会員同士で現状についての考え方や思い、今後の活動について意見を交換しました。四国は、福祉有償運送団体が7団体、徳島県はゼロ、公共交通空白地有償運送団体が8団体しかありません。運営協議会は市町村ごとの設置ですが、それも少ない状態です。福祉有償運送をしたいと思っても、運営協議会を立ち上げるところから始めなければならぬ、とてもハードルが高い地方です。ネットワーク構築の目的や方向性についても考える機会になりました。



→ 第1回中部地区移動サービスネットワーク交流会

2018年5月12日、中部地方で初めての交流会が名古屋にある市南生協病院で開催され、愛知県、岐阜県、三重県、福井県から20名の参加がありました。岐阜県でNPOが運営協議会の事務局を委託され運営協議会が円滑に運営されている例や、福井県のNPOで第1層(市町村域)の生活支援コーディネーターになっている人からの情報等々地域密着



の交流会ならではの情報が多数提供されました。

→ 高齢者・障がい者の移動手段の確保を考えるセミナー「福祉と交通の連携」

2018年4月12日、横浜市にて「かながわ福祉移動サービスネットワーク」が主催するセミナーが開かれ、140人余りが参加しました。鎌田教授からは人口は減少し続け高齢者は2040年まで増え続けること、無居住地域が増え交通は一層減少するといった未来像が示され、どうしたら豊かな暮らしができるかを考えなければならないことが提起されました。それを受け、金子課長からは交通政策が色々な地域資源を活用する方向に動いていることを示す講演があり、服部次長からは住民主体の移動・外出支援の創出における市町村の役割、補助に関する具体的な手法が紹介されました。神奈川県内で高齢者の移動手段確保に向けて関係者の連携が進み始めた事例も紹介され、参加者から大変好評でした。

●基調講演：

「地域の移動手段確保のために」

／東京大学大学院新領域創生科学研究科教授

鎌田実氏

「運輸部門から見た高齢者輸送サービス」

／国土交通省交通計画課長 金子正志氏

「総合事業を知って、使いこなすには」

／医療経済研究機構総務部次長 服部真治氏

●パネルディスカッション

《コーディネーター》清水弘子（かながわ福祉移動サービスネットワーク理事長）

《パネリスト》

松井恵太氏（横浜市企画課長）／喜多麻子氏（横浜市地域包括ケア推進課長）／奥山慶三氏（川崎市宮前区社会福祉協議会事務局長）／依田久司氏（たすけあいワーカーズ大空理事）

全国移動ネット事務局だより

◆事務所が向かい側の部屋に移転しました

4月24日に、同じ建物の向かい側の部屋に引っ越しました。住所表記も電話番号も変更はありません。3.8m²の三角形の部屋から4.3m²の四角い部屋へ（家賃は月5,000円アップ）。日差しの入る窓があり、車いすでも切り返さずにデスク前まで入れます。あとは、動きの遅いパソコンさえよくなれば、快適な仕事環境になること間違いないです！



<情報をお寄せください>

(1) 福祉車両の無償譲渡

全国移動ネットでは、会員同士の福祉車両の譲渡・譲受（無償）の仲介をしています。譲渡元は会員でなくとも構いません。お近くの施設や事業者で福祉車両を手放したい、譲渡を希望する団体を探したいというお話がありましたら、全国移動ネットまでご連絡ください。

(2) 協議体への参画や地縁組織との連携事例

「訪問型サービスD等に関する調査研究事業」の成果物として、6つのプラン（p7 参照）をまとめたリーフレットや先行事例の情報をホームページに掲載しています。既存の移動サービス実施団体が担い手になったり、サービス創出に協力している情報も紹介予定です。協議体への参画や地縁組織との連携事例がありましたら、ぜひご一報ください。

編集後記

◆私事—昨年末に子供が生まれた。一説によると今生まれてくる世代の平均寿命は何と100歳だそうだ。100年後、自動運転は当たり前？いや車という概念の乗り物すら存在しない世の中かも。ママとは呼ぶけどパパとは滅多に口にしない（泣）

我が子の未来に想いを馳せてみる。（遠藤）

◆国会では交通バリアフリー法の改正について議論されています。国会が不安定な状況で心配です。移動に関する環境整備は与野党協力のもと進めることのできる数少ない機会なのに…。（伊良原）

◆時代錯誤（時計の針を逆戻りに）から抜け出せない大阪の福祉有償運送運営協議会の現状と対照的に、“3・17大阪セミナー”で地域支援事業の総合事業に取り組もうとする先進市町村スタッフの目の輝きが、胸にします…。（田村）

◆助成事業3年目に突入。申請額の1/4の助成金額は残念だが、別のところから連携・寄付等のお話をいただくことが増えた。2年間の成果がこの現象に表れているのか、あるいは潮目が変わったのか。とにかく忙しい。（みどり）

（表紙の写真）

左／千葉市緑区大椎台自治会と社会福祉法人と社協が連携して買物支援サービスを実施中（日本財団助成事業の訪問調査にて）
右／「移動送迎支援活動セミナーin関西」に市町村職員など120人が参加（3/17、大阪市にて）
下／金子正志・国土交通省交通計画課長と服部真治・医療経済研究機構次長（4/12「福祉と交通の連携」セミナーにて）

市民の手による移動サービス情報誌

「モヴェーレ-MOVERE」第28号

2018年5月28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

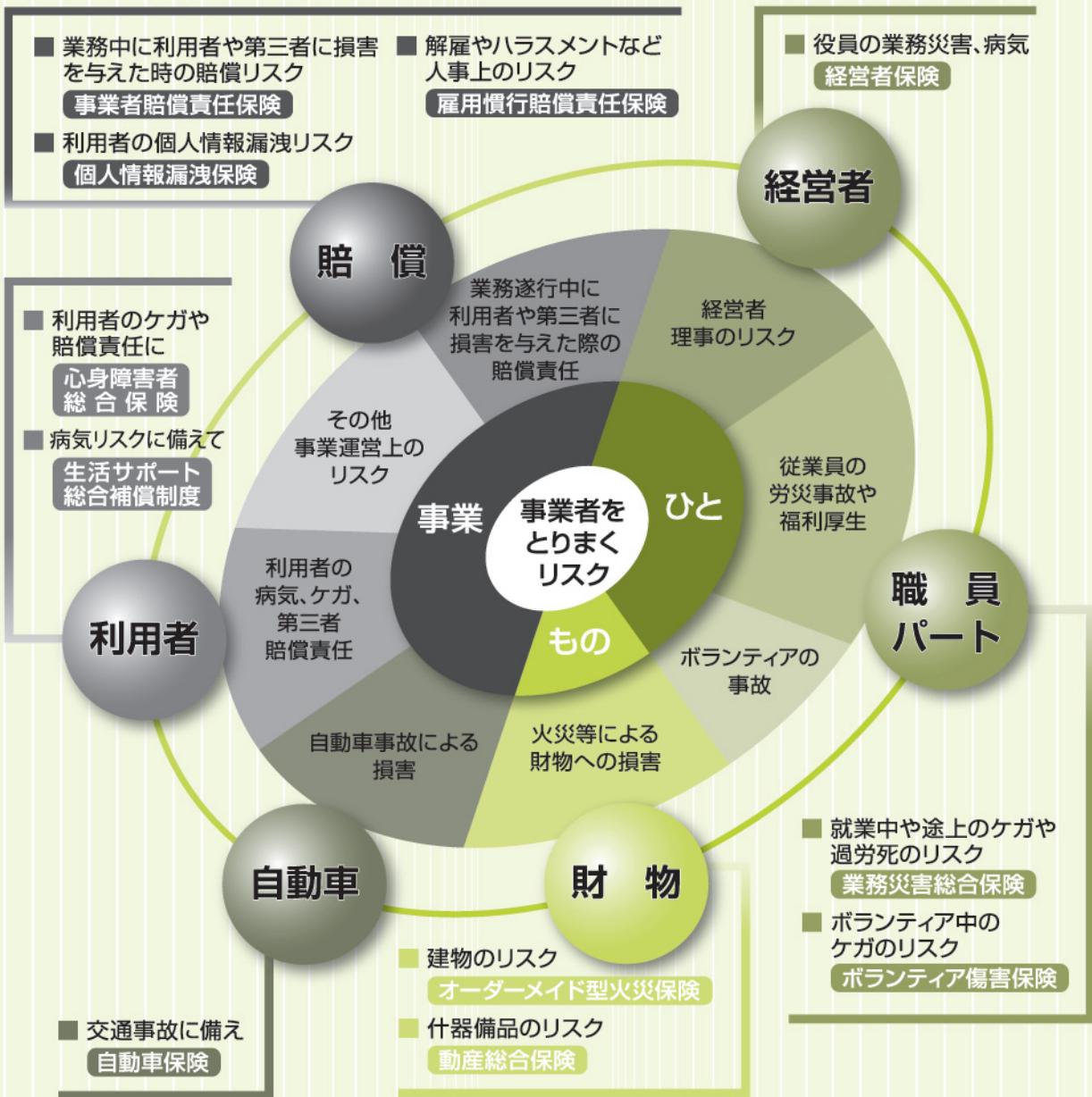
■「モヴェーレ-MOVERE」ネーミングの由来

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。

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



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8-2S 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・岐阜・熊本・沖縄に拠点があります。

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

〒460-0008 名古屋市中区栄5-28-19アルティメイトタワー栄Vビル9F
Tel:052-262-2211 Fax:052-262-7171

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 松山市一番町14-7フジコビル4F
Tel:089-987-7015 Fax:089-987-7016