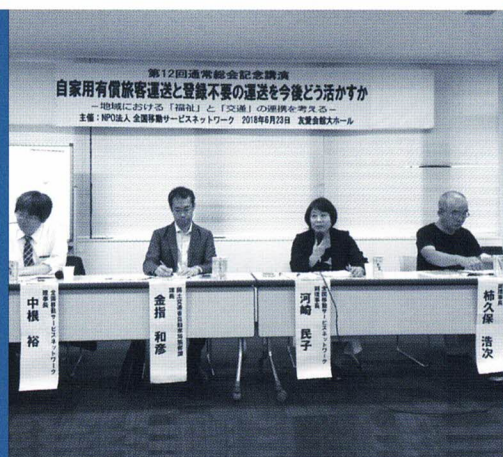


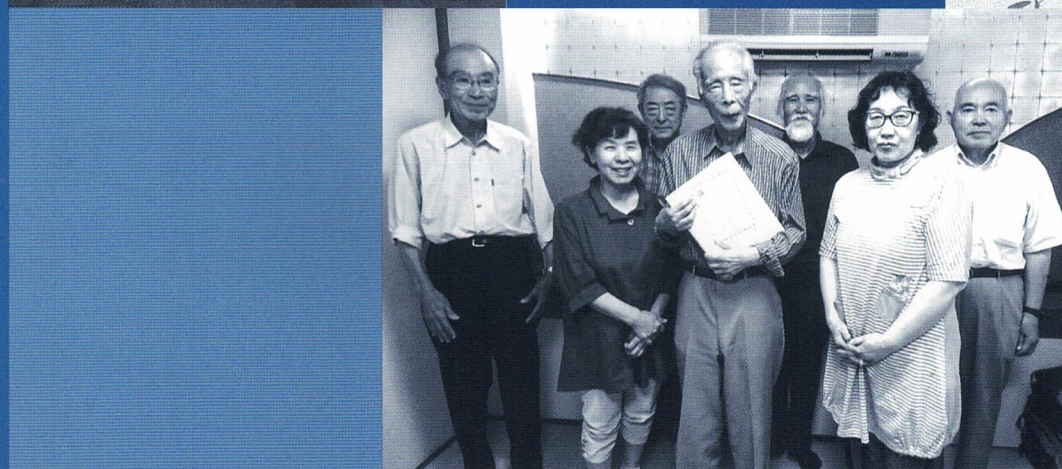
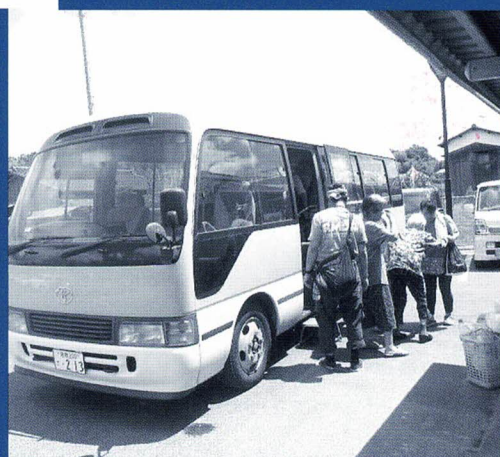
MOVE RE

市民の手による移動サービス情報誌



モヴェーレ

NO.29
2018
NOV



特集 自家用有償旅客運送と

登録不要の運送を今後どう活かすか 2

- シリーズ / 地域貢献ドライバー 7
- 出かけてみませんか〈新時代へハードとソフトで進化を続ける東京駅を感じて来ました〉 8
- シリーズ / 被災地における移動支援活動の現場から 10
- "総合事業"に基づく移動支援が始まります
〈神奈川県葉山町 / サロンには送迎が必要! の声に応じて訪問Dを導入〉 12
- めざせ! 移動のオリパラレガシィー アクセシビリティ確保編 14
- 東奔西走・荻ちゃんが行く〈株式会社チワワワイン 伊藤由佳子氏〉 16
- 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



自家用有償旅客運送と 登録不要の運送を 今後どう活かすか

～地域における「福祉」と「交通」の連携を考える～

2017年度は、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の「中間とりまとめ」後の対応として、国土交通省と厚生労働省から複数の通達や事務連絡が発出されました。

これらについて、6月23日に開かれた総会記念講演会で、国土交通省の金指旅客課長からご講演をいただきました。トークセッションでは、スピーカーの河崎民子副理事長、柿久保浩次副理事長に加え参加者から様々なご意見ご質問が寄せられました。



高齢者の移動手段の確保に関する 検討会の「中間とりまとめ」を受けた 対応と今後の見通し

国土交通省自動車局旅客課長
かなざし かずひこ
金指 和彦 氏

運転免許証を自主返納したあとも、生活に必要な外出や元気に暮らし続けられるための移動手段が必要ですが、制度的な課題によって活用が困難になっていた自家用有償旅客運送※、その円滑な活用に向けて、3月30日付で通達を出しました。

※) 市町村運営有償運送（交通空白輸送、市町村福祉輸送）、福祉有償運送、公共交通空白地有償運送

中間とりまとめに示された「具体的方策」

1. 公共交通機関の活用
2. 貨客混載等の促進
3. 自家用有償旅客運送の活用
4. 許可・登録を要しない輸送の明確化
5. 福祉行政との連携
6. 地域における取組に対する支援

【 自家用有償旅客運送の 検討プロセスのガイドライン化 】

自家用有償旅客運送を導入する市町村の検討手

順を示しました。まず、交通事業者に地域の移動ニーズに応じた運行の提案を求め、「協議会の呼びかけから2か月経っても事業者が提案をしてこない場合、または提案があっても4ヶ月以内に協議が調わなかった場合は、自家用有償旅客運送の検討を進める」というガイドラインです。

自家用有償旅客運送は、許可事業（交通事業者）が困難な場合に行うこととされていますが、「タクシー事業者が、サービス提供が可能である、と答えたことだけを根拠に、既に交通サービスが確保されていると解釈・運用されている実態がある」といった指摘を受け、よりスムーズに協議できるようにと考えて示したものです。

【 市町村運営有償運送の運用弾力化 】

市町村運営有償運送の交通空白輸送は、路線バスの代替として引き継ぐことが多かったため路線運行とされていましたが、もっとニーズに応じて柔軟に運行したほうが良いということで、区域運行（発着地のどちらかが運送の区域内にあればよい）も認めることにしました。また、使用する車両も福祉有償運送や公共交通空白地有償運送で持込車両が認められているので、市町村運営有償運送にも持込車両（運行委託された組織や構成員のマイカー）使用を認めることとしました。

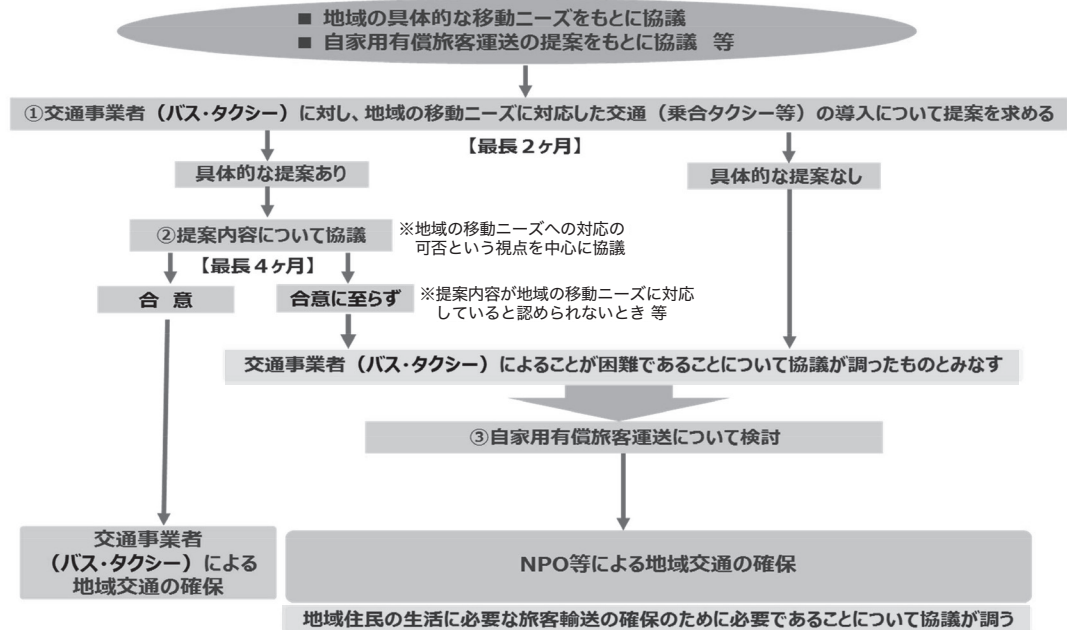
中間とりまとめ

「3. 自家用有償運送の活用・検討プロセスのガイドライン化」

国土交通省

※運営協議会がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（運営協議会）



【許可・登録不要の運送の解釈1：自発的な謝礼】

これまでも自発的な謝礼は認められていましたが、自発的な謝礼はどこまでかという疑問が寄せられていました。利用者がガソリン代を渡す際に「お釣りは要らない」といったような場合は、自発的な謝礼とみなす＝運送の対価とはみなさないことを明示しました。金額を決めてしまうと運賃や料金という話になりますが、任意の自発的な謝礼ですので、お気持ちの範囲でやっていただけたらと思います。

【許可・登録不要の運送の解釈2：特定費用のみ】

特定費用とは、ガソリン代と有料道路代と駐車料金を指します。ガソリン代は具体的にどのくらいなのかというと、理想は実際にかかった額ですが、それを突き詰め過ぎても実情にあわないので、例えばということで2種類をお示しました。

- 走行距離 (km) ÷ 燃費 (km/ℓ) × 1ℓ あたりのガソリン価格 (円/ℓ)
- 市町村の取組として実施される実証実験の結

果に基づき、1 kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合。

自治体の職員旅費規程にある単価が使えるのでは？というご提案をいただき調べましたが、本当にそれで良いのかなという部分があって、そこまで踏み込めなかったというのが実際です。じゃあ、このやり方は？あのやり方は？というご質問が出てくると思いますが、「例えば」です。必ず市町村が嘸んで実証実験しなければ定額制にできないかというと、そうではなくて、実際に標準的な水準であることを説明できる状態にすると理解していただければと思います。問われた時に説明できるようにしておいていただければと、そういう考え方です。

【許可・登録不要の運送の解釈3：仲介手数料】

サービス調整（マッチング）に対する仲介手数料については、利用者から受け取っても運送の対価とはみなしません。ドライバーには特定費用のほかに

はお金が渡らない仕組みを作ってくださいというのが注意点です。代表的なものはスマホアプリを使ったものですが、電話の受付等、色々な形態があるという想定でお示ししています。

【 許可・登録不要の運送の解釈4： 自治体からの車両関係の補助や貸与 】

自治体からの車両を借りたり、車両維持購入費の補助をしてもらったりすると、運送のコストを肩代わりしてもらっているのので有償運送とみなすことがありましたが、そのこと自体をもって有償運送とみなすことはありません。補助先についても、社会福祉協議会とNPO法人に限らず、福祉有償運送の登録ができる団体であれば問題ありません。

～トークセッションから～

【 自家用有償旅客運送の今後について 】

河崎：検討プロセスのガイドラインに素早く反応した都内の運営協議会事務局では、要綱を書き換えなないといけないんじゃないかという混乱が起きました。特に更新登録でこのプロセスが適用されると、大変な騒ぎになるんですが、更新登録にはこのプロセスは当てはまらないということでもいいですか。また、資料の左上に小さく「これによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能」と書かれています。「決議」というのはすごく物々しい。運営協議会を主宰している市町村の担当課が、国の情報としてガイドラインのことを運営協議会で報告し、それで特に意見も苦情もなければ、今まで通りで、特に運営協議会設置要項なども改訂する必要はないということでしょうか？

課長：更新でも新規でも、地域の皆さんの中で、「これまでやってきたやり方が一番スムーズなので、その方法でやっていく分には何も問題ない」ということであれば、それはそれで進めていただいて構いません。決議という言葉は、合意とか共通認識とか、

そういう風にご理解いただけたらと思います。更新についても同じように進めていただくということによってよろしいかと思います。

河崎：「運営協議会って形骸化している」とか、特に更新登録については「講習の修了証など初回と全く書類を出さなきゃいけないのは大変」という声を沢山いただいています。そもそも利害関係者が必要性を協議するなんて、制度の設計自体が間違っているという指摘もあります。運営協議会についてももう少し見直すというのは、旅客課ではどうお考えでしょうか。

課長：自家用有償運送制度の趣旨をきちんと考えた上で、それに従った形での協議会がどうあるべきかを考えないといけないと思います。一方、過度なものだとか、実際に合わなくなっているものであればそこはきちんと考えなければいけないと思いますので、この点についてはよくお話を聞かせていただけたらと思います。

柿久保：法律が改正された時は「これで認知されるんや」というのがすごくあったんです。これが10年以上経って「なかった方が良かったかな」と。例えば関西では、運営協議会の議事録一つ出ない地域が大部分です。ローカルルールで困ったとか、そういうレベルでなく、もう一回きちんと点検をお願いしたい。「互助による輸送」で継続の問題が起きたとき、「福祉有償運送が大切なんですよ」と言えるよう、点検が必要だと感じます。

会場：運営協議会と地域公共交通会議等の委員をさせてもらっています。3月に通達がいくつか出しましたが、運輸支局からも県（権限移譲済み）からも説明が全くないんです。この前の会議でそれを言いましたら、次回の次の会議の時に説明すると言われました。構成員も大半はそういう動きに詳しい人ではありません。通達の内容の周知をお願いしたいです。

※これらの意見を受けて、国土交通省本省が、運輸支局及び都道府県職員を対象とした説明会を開くことになりました。

自家用有償旅客運送及び許可または登録を要しない運送等について

【開催日程】 9/30 中部運輸局、10/3 東北運輸局、10/10 北陸信越運輸局、10/19 北海道運輸局、11/5 沖縄総合事務局、11/14 近畿運輸局、11/15 四国運輸局、11/22 関東運輸局、11/29 九州運輸局、11/30 中国運輸局

登録不要の活動について

会場：岡山県内の福祉有償運送団体を育成しようということでネットワークしていますが、最近は問合せのほとんどが登録不要の活動です。通達をもとに切々と説明しますが、住民の方々がすべてを理解するには内容が難し過ぎます。2008年の総会記念行事で、当時の藤田課長に事務連絡の文章ではなくて「マンガを描いてほしい」と言ったら、2ヶ月後にイラスト版をホームページに出してくださいました。ぜひ、今度はいろんな例を交えてもう少し細かく分かるようにしていただけたらと思います。

柿久保：大阪でも去年ぐらいから相談が沢山入っています。社協、自治会、自治会の中の有志、市町村職員から自治会の取り組みについて相談されることもあります。「100円ぐらいの謝礼だったらもらっても良いでしょう？」と言われる。さあ、何て答えるか。ダメや、ダメやと言ったらみんなやる気がなくなりますから。ここを明確化するという話であれば、やはり社協を含めて地域福祉の取り組みで移動を何とかしていきたいと思っている人達の、足の確保がなかったら何ともならへんという話にちゃんと結びつかないとあかんと思う。国土交通省が作らなくても構いません。市町村が作りなさいと言ってくれてもいいので、もうちょっとフォローしてもらえないかと思います。

会場：愛知県内のある市で2つの任意団体がマイカーボランティアで活動しているんですけども、一番

の不安は保険です。自動車保険とかその辺の新しい保険の整備がやはり必要ではないかと思っています。

会場：生活支援コーディネーターをしています。当市は、人口30万人の中核市ですが、2時間か3時間に1本しかバスが来ないところがいっぱいあります。タクシーなら病院まで片道3,000円、4,000円かかります。家族、親せきが仕事を休んで病院に一日がかりで連れて行っているような状況ですから、行政の対応を待ってはいられません。福祉有償運送は、高いし、うちの圏域からは遠いのでほとんど使っていません。なので、ボランティアでやりたいという方が結構います。でも20～30回、町内会で会合をやっても登録不要の活動というのを誰もご存じありません。来週からそういうところへ行って、どんどん進めていきたいと思っています。

今後の広め方・人材確保のあり方等

河崎：福祉有償運送などの団体の関係者の多くは、いつまで続けられるんだろう思いながらやっています。メンバーを増やすにも、それこそ町内会の協力を得てボランティアの裾野を広げていかないと、これからの超高齢社会を乗り切れない。90歳でも免許を手放せない人たちが増えている中で、今の許可・登録不要の活動と自家用有償旅客運送がこのままだったら、危機的だと思うんですね。

会場：マイカーボランティアさんには、人身傷害保険を必ず掛けてもらっています。人によって今まで掛けている保険にプラスしてもらっている。そこら辺の善意をしっかりとくみ取っていただいて、どこまでを認めてあげられるのかを考えていただけたらと思います。

会場：地域包括支援センターの方で主任ケアマネを務めています。総合事業が始まって、生活支援コーディネーターが地域の人たちの意見を聞く機会を持ってくれるので、どんどん地域の会合やサロンへ参加してしていますが、移動が本当に課題です。それで、ボランティアによるサービスを立ち上げようとしてい

るところですが、行政からは無償運送をやってくださいとは言えません。住民の皆さんにやる気を持っていただき、同時にタクシーの業者さんと調整を図りながらやっていくというところで、四苦八苦しています。

会場：高齢者支援課に在籍しています。当市では企画政策課の方が国交省さんの通達やメールを受け取ると、私のところへ持ってきてくれます。逆に、厚労省老健局の関係は、私から企画政策課に持ってきます。定期的に双方の課長を交えて、お互いの理解を深めるということもしています。それは、NPO等に訪問型サービスDに基づく移動サービスをやっているから、市もこの課題に注目しているからだと思います。とはいえ、個人的には、シルバー人材センターと社会福祉協議会とNPOとボランティア団体で数少ない担い手の候補者を取り合いっこしているような印象を持っています。ヘルパーだけでなくボランティアも足りない。何か今、ここで手を打たないともう続いていけないような、後継者がいないような気配をひしひしと感じています。

課長：保険の問題も含めて、ボランティアの気持ちを持った方たちをどう支えるかという観点から考えてほしいとか、手間がかからないようにしてほしいというところは受け止めて。今回お示したのは第一歩なので、二歩三歩を考えていく中でまたお知恵をいただけたらと思います。

【 地域交通の計画やマネジメント 】

会場：地域公共交通網形成計画について、地元市町村でもコンサルタントに調査依頼して、大変立派な中間報告と最終報告が出ていますが、最後の計画のところは希薄になってしまう。この辺のマネジメント能力が各市町村に必要とされていると思うんですね。介護保険のほうでは、国から今年度200億円のインセンティブ交付金が出されました（都道府県10億、市町190億）。自立支援や重度化防止に向けて努力したり成果をあげたりした自治体により多くの

交付金を支払うものです。例えば地域に移動困難者のために活躍できる人がきちんといなければ、その地域そのものが破たんしますよと、そういうことです。福祉有償運送の運営協議会でも、継続性が大事という意見が出るようになってきました。国交省の方たちにも、地域行政が変化しなきゃいけないように、リードしていただきたいです。

課長：交通は地域の大事な行政事業であるにも関わらず、なかなかそこをきちんと手当されていなかったんじゃないかなと思います。役所に担当セクションがなかったり、あっても掛け持ちだったり。なので、交通政策基本法によってプライオリティを上げてもらおうとしていますし、計画作りはそのきっかけになると考えています。そのきっかけがきちんと活かされていないということだと思いますので、我々も色々働きかけをして中身のある議論が進むようにしたいと思っています。

大きなマネジメントみたいなのところから申し上げますと、本来輸送に対して責任を持ってサービスを提供すべき事業者の皆さんも非常に厳しい経営環境にあります。けれども、もう少し工夫が出来るところがあるんじゃないかなと感じていて。そこはもう少し地域に寄り添う形でのサービス提供を考えてみてはどうかという、そういう投げかけも今やっています。実際に住民のニーズを受けて、最初は「えー、そんなことはできないよ」と言っていた事業者が、やってみたらなかなかできるもんだなと気づいたところも事例としてあります。もう一つは自治体の皆さんですけれども、これも一所懸命やっていた自治体もいらっしゃいますが、もう少し、さらに意識を同じくしていただき、交通の優先順位を上げていただくことで、皆さんが持続可能性に心配を覚える部分が少なくなっていけば良いなど、そういうところで考えています。

■金指旅客課長の講演資料は、全国移動ネットのホームページに掲載しています。

<http://www.zenkoku-ido.net/action#action69>



地域貢献ドライバー

2018年9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54人になりました。

バッジの授与にはいくつかの条件を満たす必要がありますが、該当者がたくさんいる団体からは、どのような方にバッジを差し上げたらよいのかわからないといった声も聞かれます。

全員に授与すると費用がかかるし、もらった喜びも半減してしまうのでは…？ということで、どのように授与対象者を選定したらいいか、4つの例をご紹介します。

★勇退の記念品として

今回ご紹介する林さんは、活動歴20年の今年、移動サービスを卒業されました。これまでのご尽力に対し感謝の気持ちを伝えたいと、移動ネットみやぎの理事のみなさんが推薦を決めました。日頃はなかなか集まらないメンバーもいて、バッジの授与が貴重な再会の場になりました。

★組織内での研修係・教育係の証として

福祉有償運送の（一種免許の）運転者は、認定講習を受講しますが、所属組織でも、実際に使用する車両の操作方法を伝えたり、ベテランの運転者が最初は同行したりするのが一般的です。これらを担当するベテランの方に研修係・教育係としてバッジを授与してはいかがでしょうか。

★活動年数が長い人への顕彰として

全国移動ネットでは、バッジ授与対象者の活動年数として1年を条件としていますが、「支援の会 ひまわり」では、3年以上の人を推薦することにしています。3年というと活動の頻度に関わらず支援に慣れ、移動支援が生活の一部となっている頃でしょうか。これまでのご尽力に感謝し、引き続き活躍してほしいという思いを伝える方法として、ご活用いただいています。

★無記名による人気投票で

年に1回、運転者と利用者から無記名で一覧表に○をつけて、投票するというのも面白そうです。バッジ授与の申し込みには推薦コメントが必要ですので、投票で人気があった方へのメッセージを募ると、バッジと一緒に色々なメッセージが届き、励みになりそうです。

林 茂 (はやし しげる) さん

所 属 団 体 / 推 薦 団 体	NPO 法人 NALC 宮城けやきの会（宮城県仙台市） NPO 法人 移動サービスネットワークみやぎ
活 動 歴	20年（1998年から）



2003年2月15日に、移動サービスをテーマにした「自由に街に出かけたいみんなで考えてみませんか？」というシンポジウムを開催したのをきっかけに、移動サービスを実施している団体でネットワークができあがりました。

2～3回の世話人会を開きながら、関係者への情報提供や行政への働きかけを行うなどの組織作りに努め、任意団体として移動制約者の権利向上、地域福祉の向上を目指して活動を行う移動サービスみやぎの初代代表として、自らもNPO法人NALC宮城「けやきの会」で高齢者・障がい者の移動サービスに尽力されてきました。



新時代へ ハードとソフトで進化を続ける 東京駅を感じて来ました。



東京 2020 大会に向けて準備が進む東京。その玄関口である東京駅。東京駅といえば新幹線。昔、車いす専用指定席券を購入する際、駅長事務室に案内され2時間近く待たされ、ようやく購入できたという経験があります。ハード整備は目に見えてわかりますが、乗車券購入にかかる手間などソフトな部分は見えないので、今回はそこに注目し東京駅を見てみたいと思います。

自宅のある世田谷から、電車で東京駅へ。最近は車いすでの利用が増えているのに、案内するスタッフは増えていないため、乗車まで30分程度待つこともしばしば。この日も20分強の待ち時間。これを計算に入れて利用するのは非常にストレスです。利用客の増加が見込まれる中、何らかの解決策が必要と痛感します。

東京駅に着き、丸の内南口にある車いす待合所へ。ここには駅係員と連絡がとれるインターフォンや多機能トイレがあり、集合場所としては便利です。待合所を出て、左手にあるスロープを降りると、正面広場にいられます。この広場は2017年12月に完成。芝生が広がり、以前の東京駅とは変わった感じを受けました。くつろぎ気分になってしまいそうになるのをこらえ、新幹線乗り場へ。新幹線乗り場は八重洲口が便利という情報を得て、自由通路を使い移動しました。



新しくなった丸の内南口広場。黒っぽく映っている地面には、暑さ対策に5ミリほど水が張られています。



みどりの窓口で乗車券購入中。カウンターが高いのが気になりますが、接客はいい感じ。

さて、アポなしで車いすスペース乗車券が買えるのか。期待と不安を胸に、みどりの窓口へ。行先は新横浜。近場だけど、おでかけ気分が味わえそう。窓口で行先を告げると、「指定席ですか、自由席ですか」ときかれ、「自由席乗れるんですか!？」と思わず質問。「車いすからおりて座席に座ることができれば、自由席でも利用できます。」とのお答え。「車いすのままであれば車両のデッキ部分に乗車いただいてもかまいません。近距離ですので自由席で充分だと思いますよ。」以前デッキ乗車は、やむを得ずの場合に限る、でした。柔軟な対応に感動し、スタッフのアドバイスに従い自由席の乗車券を購入。もっと手間取るかなと思っていた小生は、いい意味で拍子抜け。時代が変わったなあと感じつつ、乗車券を手にとり改札へ。駅員さんが誘導係の手配をするのに5分程度。早い!エレベーターでホームに上がり、11号車前に案内されました。ここは、車いす対応の多目的室(指定席)があるので、通常の入口ドアよりも広くなっています。11号車から入って、客席通路を通り抜けて、自由席の車両まで移動することは可能だと思います。車いすから座席への移動が容易に出来る方は、この方法で自由席を利用することが出来ます。小生の場合は移動が面倒なため、そのまま11号車デッキに乗車することにしました。



700系車両の11号車乗降口。他号車よりドア幅が広くなっています。



車内通路もゆったり目。右は11号車の車椅子スペース。

新横浜まで約20分。車内見学をしているうちに到着。新横浜で何しよう?ということで選んだのはラーメン博物館。1994年にオープンしたラーメンのテーマパークです。駅改札からエレベーターを2度乗り降りして歩道橋で大通りを越えるのがちょっと面倒。トータル徒歩20分でラーメン博物館到着。身体障害者手帳を見せると介助者1人を含めて無料で入館できました。

1階はラーメンの歴史がわかる展示とショップ。水戸黄門が初めてラーメンを食べた日本人だというのは有名な話だと書いてありましたが、僕は初耳です。地下1・2階が店舗フロア。お勉強より食い気ということで地下2階へ。美味しそうな香りが立ち込め食欲が倍增。まともに食べたら1軒で終わってしまうので、半分のメニューを選び、はしごラーメンをすることにしました。地下2階で2軒。地下1階で1軒。都合3軒、かなり満腹になりました。どこも甲乙つけがたくラーメン好きにはたまりません。

施設全体としてはバリアフリー度が高いとは言えません。エレベーターもボタンが高い位置にしかないし、車いすトイレもスタッフに声をかけてバックヤードにはいらないと使えないなど、今の時代から考えると不便な点が多いように思いました。

今回のおでかけは、新幹線にぶっつけ本番で乗ってみるところから始まりました。昔と違い窓口対応も的確で心地よかったです。これが東京駅だけなのか、JR東海だけなのか、定かではありませんが、今回のような対応であれば、おでかけ時のストレスはかなり減ると思いました。デッキに乗車するというのは景色も見えないし、旅を楽しむという点ではいささか、つまらないと思います。でも、移動という点だけを考えて割り切ってしまうと、予約もいらないし車いすを利用しない人たちと変わらない時間で利用できるのは大きいメリットがあると思います。ハード面はもちろんですが、こうしたソフト面も少しずつ良くなってきていると感じた旅でした。



地下2階にある紙芝居屋さん。クイズに正解するとアメ玉がもらえます。

【取材：編集委員 秋山糸織／荻野陽一】

シリーズ / 被災地における移動支援活動の現場から

● 西日本豪雨の被災地移動支援（岡山県倉敷市真備町）報告

NPO法人 移動ネットおかやま副理事長 中村 守勝

2018年7月5日から3日間降り続いた豪雨により、7日未明、倉敷市真備町では小田川が決壊し、町の約3割が泥水に浸かる被害に遭いました。「移動ネットおかやま」を中心とした「ボランティア送迎の会」の支援の流れと、自身が担当した送迎について報告します。



7月8日 移動ネットおかやまでは、理事長の横山さんが、真備町の隣の倉敷市玉島に住んでいることもあって、7日のうちにメールで被害の情報が入った。加えて、NPOぶどうの家の小規模多機能施設（平屋）が水没し、理事長の津田さんが自らも被災したとわかった。真備町の小学校前にある真備公民館菌分館を避難所として開けてもらい、一番大きな部屋にブルーシートを敷いて、津田さんと職員も利用者と一緒に生活し始めたとのことだった。

その後、津田さんから横山さんに連絡があり、菌小学校の避難所で体調を崩している方が出ていて、近郊の病院への搬送ニーズがあるとのこと。保健師の依頼に基づいて、翌日から移動サービスを開始することとなった。

※菌小学校の避難所運営会議（菌の会）に横山さんが出席。以降、毎日14時から開催される会議に出席する。

7月11日 （横山さんから）道路は泥が堆積しており、車両の通行が不可能なところはまだ多くあります。昨日は菌小学校の避難者が、「吉備カントリークラブ」のお風呂へ、県の用意したバスで送迎されましたが、介助の必要な方は乗れないので、ぶどうの家の送迎車両を出し、付添いも添乗して入浴してきました。



7月12日 「真備町水害支援送迎ボランティアの会」*として、主に移動ネットおかやまの役員が交代で、菌分館（福祉避難所）の要介護者等を対象に、病院送迎や入浴施設への送迎、添乗等の応援に入るようになる。

7月16日 菌分館に行ってみると、総社市の入浴施設への送迎があり、横山さんと移動ネットおかやまの高山さんと私の車の計3台で、要支援・要介護の高齢者11人を送迎することになった。入浴施設は、自衛隊のお風呂だけでなく、ホテルや国民宿舎、ゴルフ場などが無料で提供している。

また、120km離れた鳥取県三朝温泉「花屋別館」の若女将から電話があり、7月19日から23日まで中型バスで支援に行きたいとのこと。菌分館の避難者の入浴施設送迎だけでなく、菌小学校の避難者を少し遠くの温泉に送迎し、食事（自費）もするプランで活動していただけた。

7月21日 移動ネットおかやまの賛助会員の県議から、真備町地区の熊野神社に避難している30名のうち多くは車がなくて、自衛隊のお風呂に行く足に困っているとの連絡が入る。翌日、横山さんが現地を訪問し、自身の車でお風呂の送迎を開始した。

「移動ネットおかやま」のメンバーは、小さな事業所に勤めている人が多く長期の休みを取って支援に入れないため、横山さんは、自身が関わっている玉島の地域ケア会議のメンバーに協力を求めた。玉島北高齢者支援センターの職員が、近隣の各施設にデいの送迎の空き時間に、送迎車両を出してくれるよう協力を呼びかけると9団体が応じてくれた。藺小学校に近い6団体に、7月30日から、藺分館の避難者の入浴施設への送迎を依頼。週2日の運行計画等の調整は、同センターの職員がしてくれることになった。



8月1日 今日から、移動ネットおかやまの早川さんと、山口県移動支援ネットワークの橋本さんの息子さん（岡山市在住）がシフトに入っていただけ。

8月2日 岡山市瀬戸町にある環太平洋大学が、被災地の子どもたちのために「わくわくサイエンス」という企画をしたところ、50名の定員を超え67名の応募があったとのこと。送迎ボランティアの会へ要請があり、バス1台に乗り切れない17人を4台のマイカーで送迎した。

8月3日 （横山さんから）自衛隊の増員で被災地内の道路はほとんど通行できるようになり、3つの小学校避難所の避難者も、みなし仮設へ移り始めました（藺小学校は当初900人弱>250人に減少）。9月からの小学校再開に向けて避難所の縮小が行われていることもあり、送迎の依頼も、不動産屋の物件探しや市役所への手続きが多くなっています。

真備町内の巡回バスも8月1日から4便が走りだしました。ただ、岡山県健康福祉課が、被災から10日目に1運行/日の福祉バスを走らせましたが1週間で乗客ゼロということで、やめてしまいました。

介助入浴の支援メンバー
（総社市山手福祉センターにて）

8月6日、15日 「(有) ケア・ワン」(ここも被災) に中型バスを出してもらって、総社市の入浴施設への送迎に添乗する。利用者は要介護等14人で、ぶどうの家の職員3人とAMDA国際医療情報センターの医師1人も同行した。

※14人の内訳：ぶどうの家の元からの利用者：6人、他の被災したデイサービスの利用者3人、藺公民館の2階などに避難している要支援者や藺小学校に避難している高齢者5人。



8月18日 （横山さんから）8/11に藺小学校の避難所縮小に伴って自衛隊の風呂が撤収されました。仮設住宅やみなし仮設への転居が進み、その転居のための送迎も始まっています。

8月23日 （横山さんから）藺分館に残っていた避難者も僅かになりましたが、週2回の風呂の送迎は送迎ボランティアの会の活動として継続しています。※「送迎ボランティアの会」は、10月9日まで活動しました。

※「真備町水害支援送迎ボランティアの会」：発災後、NPO法人移動ネットおかやまの理事を中心に結成。NPO法人かめかめ福祉移送の事務所を本部、真備町藺公民館分館（本部から約11km）を活動拠点として、県内在住の運転ボランティア8名で活動を開始した。



“総合事業”に基づく移動支援が始まります

〈葉山町（神奈川県）〉サロンには 送迎が必要！の声に応じて訪問Dを導入

葉山町は高齢化率が30.8%と県内平均より高めですが、要支援・介護の認定者率は16.1%と県内平均より少し低い町です。今後、団塊の世代が全員75歳以上になる2025年に向け後期高齢者が増えていき、認定者数も増加していくと見込まれています。葉山町には鉄道駅がなく、バス路線も主要道路しか通っていないため高台の方は辛い状況があります。主要道路に近くても、バス停とバス停の間に住んでいる方には遠い。恐らくどの地域でも起きているこうした不便さを、町の職員や生活支援コーディネーターが地域に入っていく、交通バリアフリー協議会やサロンの実施団体で共有化していくことによって、訪問型サービスDができました。

第一層生活支援コーディネーターでもある、おおたりのさとる福祉課課長補佐の大渡寛さんに聞きました。

■アンケート調査結果とサロン関係者の声

高齢者福祉計画作成にあたってのアンケート調査では、「週1回以上外出しますか」の問いに対し、65歳以上で介護認定を受けていない方は週5回が35.3%、ほとんど外出しないのは1%。ひとたび認定を受けるとほとんど外出しない方が41.1%。この実情も踏まえ、地域住民対応サロンを活発化してほしいと思っていました。

生活支援コーディネーターの1人として地域での実情を調査してみると、デイサービスが事業として



大渡寛 課長補佐

成り立っているのは送迎があるからだと分かり、同時に一般介護予防事業やサロンには送迎サービスが不足していることが分かりました。

あるサロン関係者に「最初は元気で通ってきていた方が、タクシーを使わなければ行けなくなる、福祉タクシーになる。1万円かかるときがある。通えない、家でこもっちゃう、どうしたらいい」って住民の集まる場で言われたこともあり、何とかしなきゃいけないと考えたときに、そうだ、訪問型サービスDがあると考えました。

■福祉有償運送団体「くるまやさん」が無償で サロン送迎を担当

それで、逗子・葉山を拠点とする「ワーカーズコレクティブくるまやさん」と話し合い、一般介護予防事業のサロン2か所と通所型サービスBが1か所の合計3か所に対する送迎を訪問型サービスDとして始めました。現在の利用者は、合計4、5人ぐらいです。（本人の介護予防にもなるので）頑張れば来られる方は歩いてほしいとお願いしているので、多くはありませんが、「送迎があって本当によかった」とサロン担当者も利用者さんも言っています。

サロンには、現場を拝見させていただいて、（会場として利用している）家賃や保険料等の間接経費を補助させていただいています。

総合事業を活用したサービス 2018（H30）年9月末現在	実施主体数
訪問型サービスD	1
通所型サービスB	1
通所型サービスC	1
一般介護予防事業の通いの場	21

■サロンや地区社協の会合で現場を知ることが根拠になる

住民主体のサロンに行くと色々な悩みがあることが分かります。国の制度設計で、スタッフの人件費を介護保険の財源では出せませんが、この方々にとっては人件費が問題となります。

3,4年ぐらい前、地区社協主体の会議で、「あなたはここに来てないから分かってないだろう」というのを聞いたときに、やっぱりこういう会合に出て、顔をつないでいかないといけないと実感し、可能な限り住民の方々に教えていただくようにしています。

住民の組織を整理する役目は社協で、行政は社協と協議していくというやり方もありますが、現場を知ることが一番と考えています。総合事業ができて、生活支援体制整備事業で協議体*ができたのは、いい理由付けになったと思います。

【協議体*】第2層協議体を8か所設置(実働3か所)。
単位は小学校区をさらに細分化している。

もう一つ、「交通バリアフリー協議会」を立ち上げよう、誰に入ってもらおう、という流れを作れたのは、(それまでの数年)社協と一緒に地帯福祉計画を作ったからだだと思います。「くるまやさん」もおっしゃっていました。「長年福祉運送している者として地帯で何か出来ないかって考えたときに、いいタイミングで話を頂いた」と言われています。

○2016年度：地帯福祉(活動)計画策定。その中で「交通バリアフリーワーキンググループ」設置



○2016年12月：「交通バリアフリー協議会」設置：上記WG参加者中心に構成



○2017年度：交通バリアフリー協議会(6回開催)で以下を協議

- ・小地帯(堀内地区がモデル)を単位に住民主体で行う無償送迎サービスの普及
- ・福祉有償運送団体(くるまやさん)による訪問型サービスDの実施
- ・住民主体の送迎サービスに関する行政の支援と取

組み⇒「葉山ボランティア福祉外出支援の手引き」作成へ



○2017年12月以降：送迎ボランティア養成講座(3回開催、計26名参加)



○2018年4月：「手引き」が完成し、訪問型サービスDスタート

■今後の目標と課題

ー通院等への送迎を実施できるかー

1つは地帯住民主体の送迎サービスを広げることです。堀内地区で社協とともに、家事支援の延長線上で住民主体の送迎サービスをやっている「たすけ愛隊」があります。もう1団体立ち上がりそうでしたが、メンバーの中から責任問題に不安が大きいという声が挙がり、住民が送迎を行う場合のガイドラインを作りました。

マイカーを使うボランティアさんの場合、保険も課題です。

もう1つは、「くるまやさん」がサロン送迎以外に、通院等の送迎をすることが可能かどうか。サロン団体からの要望、例えば「回数増やして」という声もあるので、「くるまやさん」等団体の事情も含めて、今後話し合っていければと思っています。

葉山町には、まだ訪問型サービスBはありません。社協のおかげで、既にミニデイや結構住民主体のサービスが活発に活動しているところがあるので、今後、住民の方々とお話する中で、もう少し何かしてほしいとか、今は要支援の方、チェックリストの方はできてないけどもやりたいとか、気運が高まったときに一緒にやれるように種をまければと思います。



ワークスコレクティブくるまやさん



めざせ！移動の オリパラを「生」で応援するために

「東京五輪を自分の目で見て応援したい」という高齢者の願いを叶えようと有志が集まり結成されたのが、ゆめ旅 KAIGO!2020 です。生でのオリパラ応援を関係者に呼びかけると同時に、応援に行くための交通手段や宿泊地等の資源調査、介助者・ガイドの育成等に取り組んでいます。

一般社団法人 オリパラ KAIGO Next Action 代表理事
ゆめ旅 KAIGO!2020 実行委員会 代表 篠塚恭一

今から 20 年ほど前、ある新聞に外国から来たアスリートの小さな記事が載りました。それはちょうど一年後に迫った長野冬季パラリンピック大会、その強化練習にやってきた女性が成田空港から母国へ引き返したというニュースでした。彼女は競技場へ向かうためにシャトルバスへ乗り込もうとした際に、男性職員らに抱えられなければ乗車することができないと説明を聞いて憤り「私は今までこんなに屈辱的な扱いを受けたことはない」といってそのまま帰国してしまったというのです。

彼女の国では移動環境が整っており、誰かの手助けを得なければ公共交通を利用できないということはなく、「日本人の親切」という認識は、その人のプライドを深く傷つけてしまったのだらうと思いました。しかし私には「なんてもったいないことをするのか」と感じる気持ちもありました。なぜなら当時の日本では、階段しかない駅舎では、どこもこれと似たように障がいを持つ人は駅員や家族などの介助者が背負って上り下りをするのがあたり前のことだったからです。

それから月日は過ぎ、超高齢者社会を先進国一の速さで迎えた日本は、公的介護保険、交通バリアフリー、自立支援、差別解消法など、さまざまな施策が定められました。

長野大会から 20 年、車いす等を利用する人の暮らしにはどのような変化があったのでしょうか。法整備により、段差解消のスロープやエレベータの設置などハード整備は、障がいを持つ人だけでなく、ベビーカーを使う子育て家族や大きな荷物を抱えた旅行者を助け移動環境の改善は確かな前進があったに違いはありません。しかし、よく言われる「心のバリアフリー」については、どうでしょう。「優しい人」は増えたというものの、それはごく一部の人をさしているにすぎないのではないかと、昨今、国がめざしているユニバーサル社会というのは具体的に示しているのか疑問は残ります。

そうした私自身の経験を省みたのをきっかけに、昨年から「ゆめ旅 KAIGO!2020」という有志による活動を始めました。年齢、障がいを越えて五輪の「生」応援にいかうというのですが、特に超高齢社会のモビリティにフォーカスしており、要介護者に応援を通じてサポートする立場になってほしいと考えています。

これまで首都圏の大学生やホストタウンの園児に参加してもらい、手作りポスターをつくり地域の施設に掲示してもらった活動の他、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアのバリアフリーを独自調査するなど、五輪を我が事にし、気づきと学びと行動を増やそうと取り組みを進めてきました。

一人ひとりが主体的に動き、2020 をともに生きる人が各々の記憶に残そうと行動をおこせば、それが移動のレガシィとなっていくように思っています。

■個別 SA・PA 評価シートとお願い文（QR コードからシートを開けます）



オリパラレガシィ ーアクセシビリティ確保編ー

2018 年 12 月上旬まで
ウェブサイトにて募集中

見るだけではもったいない！参加して思い出を作ろう

🏆 大会ボランティアで「移動サポート」してみませんか？

東京オリンピック・パラリンピックのボランティア募集が9月26日に始まりました。ボランティアには、9つの活動分野があります。その一つで「大会の関係者が会場間を移動する際に車を運転し、快適な移動となるようサポート」するのが「移動サポート」です（人数目安 10,000 ～ 14,000 人）。

◆活動分野

1 指定なし、2 案内、3 競技、4 移動サポート（運転等）、5 アテンド、6 運営サポート、7 ヘルスケア、8 テクノロジー、9 メディア、10 式典

🏆 活動日が定まっていなくても大丈夫！

大会期間中や大会期間前後に、10 日以上活動することが基本です（食事・待機・休憩を含め1日8時間程度）。といっても、日にちは連続ではありません。毎週土日だけとか、パラリンピックの期間だけという参加の仕方も可能です。（連続の活動は5日以内とされています）

◆開催日程（活動期間）

オリンピック競技大会：2020 年 7 月 24 日（金）～8 月 9 日（日）

パラリンピック競技大会：2020 年 8 月 25 日（火）～9 月 6 日（日）

🏆 応募してみようかなと思ったアナタへ

活動分野は3つまでを希望を入力できるので「移動サポート」を選んでください（1つしか選ばなくても構いません）。全国移動ネットの団体・個人会員の場合は、全国移動ネット用に大会組織委員会から付与された企業コード※も入力してください。その後、説明会・面談等を経て活動分野が決まったら共通研修・会場別研修を受けます。具体的な会場や役割は2020年の3月頃に決まります。「移動サポート」の活動場所は、大部分が東京都内と言われています。※企業コードは、本誌同封のご案内文および会員向けのメルマガでお知らせしています。

◆応募方法 公式ウェブサイト内のボランティアに関するページから、応募してください。

【東京 2020 大会ボランティア】 <https://tokyo2020.org/jp/special/volunteer/>

※希望した役割・活動場所等とのマッチングが不成立の場合は、2019 年9月頃にお知らせが届きます。

【 私からもひと言！ 】

全国移動ネット理事 山本憲司

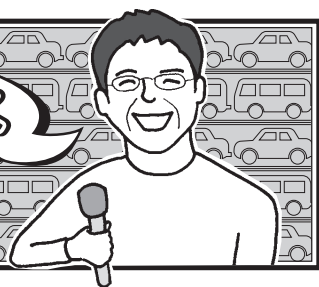
少し前まで、一都民として東京招致は疑問でした。競技会場や運営コストのニュースを見るたびに、そこまでして…と思っていました。でも、国立競技場が形になっていくのを電車から見たり、パラリンピックを目指す選手達を身近で感じたりして、今は大会ボランティア“移動サポート”に参加する意欲満々です。以前、スポーツイベントで送迎をしたことがありましたが、選手や大会をサポート出来たという実感はもちろん、有名選手達が目の前にいて、関係者として同じ側にいるということがミ－ハー心をととても揺さぶってくれました。

せっかくの機会です。大会ボランティア“移動サポート”で参加しませんか。2020年の大会はまだ先かもしれませんが、大会ボランティアのエントリーはなんと今年の12月中旬までです。

東奔西走

萩ちゃんが行く

移動サービスに関わるキーパーソン、話題の人、熱い人をキャッチし、
西は伊良原編集員、東は萩野編集員が突撃インタビューします。



オーガニックワインで、出会う人たちを元気にしたい

株式会社チワワワイン 伊藤由佳子氏

昨年、移動サービスの担い手を増やす宣材を作る取り組みで出会ったチワワさんこと伊藤由佳子さん。ライターという専門性を活かして社会貢献するプロボノワーカーさんです。自由に豊かな感性をお持ちと察し、外から見た移動サービスがどう映ったのか、訊ねてみたくなり取材にご協力いただきました。



— まずはチワワの愛称の由来を教えてください —

そこからですか（笑）中学生の頃に顔があのだに似てると言われ、チワワ犬が有名になった頃から本格的にチワワと呼ばれるようになりました。今では社名も飼っているペットもチワワです。

— お仕事について、教えてください —

大学院卒業後、出版社に就職して飲食業界の専門誌の記事を書いていました。仕事を通してワインに魅せられ、フランスへ渡りワインとフランス語を学びました。フランスは小さなワイン生産者が多くなかなか手に入りにくい商品もあります。今は、美味しいワインを多くの人に紹介したいと考え、生産者と輸入会社を仲介する仕事をしています。

— プロボノワーカーになったきっかけは何ですか？ —

ラジオ番組でプロボノを紹介していて、面白そうだと思い参加しました。ボランティアには関心があったのですが、自分に役に立てる知識や技術はないと思っていたので、参加を躊躇していました。

プロボノを知って、自分にも出来るかと思いました。

— 実際にやってみてどうでしたか？ —

全国ネットさんは2カ所目です。前は世田谷の“野沢テットー広場”のウェブサイトをお手伝いしました。子どもたちが自由に遊べる居場所づくりの活動で、楽しく関わりました。加えてプロボノチームのメンバーとの出会いが楽しかったです。異業種の人たちと会話する機会が殆どなかったので、最初は言葉の意味が分からず戸惑いましたが、それが今思うといい刺激になりました。

— 移動サービスについて、どんな感想をお持ちですか？ —

ドライバーが増えないのは他人を乗せて運転することに抵抗があるためだと感じます。実は発達障がいのある妹がいて、以前から外出の不便さを感じていました。学校や施設への送迎は両親がやっています。妹のような障がいがあると外出の不便さを理解してもらえないことがあり、移動手段の確保が難しいです。移動サービスには多様なニーズに応えてもらうことを期

待しています。

— これからチャレンジしたいことはありますか？ —

出会った人を元気にすること。例えば、オーガニックワインやバイオダイナミクス農法と製法によるワイン)には、元気が湧いてくる物もあるので、そんなワインを多く紹介していくことで、人を元気に出来れば嬉しいです。プロボノもそうですが、出来ることが他にも色々あると思うので、心身の健康を保ちながら、これからも誰かを元気にしたいです。



取材 帰途

チワワさんはじめプロボノワーカーとの出会いは、異なる世界で活躍されている方々の力を借りて、活動をより充実させていくことの楽しさを教えてくれた気がします。チワワさんセレクトのワインがいただけるのを楽しみにしています。

2018 年度上期も日本財団助成事業や他団体と連携した行事開催等が多数行われましたが、自然災害が相次いでいるため、今回は「各地の動き」として、大阪北部地震の様子をお知らせします。

6.18 大阪北部地震報告

～ 介護保険サービス事業所の
発災直後の状況について ～

NPO 法人 アクティブネットワーク
代表理事 遠藤準司

2018 年 6 月 18 日（月）午前 8 時前にマグニチュード 6 の大阪北部地震が発生した。大阪府茨木市にある本法人は震源地から 3 km の地点で震度 6 弱の揺れに遭いました。発災後、職員同士で行った振り返りを中心にご報告します。介護保険・障がい福祉サービス・移動支援に取り組む事業所の皆様方の防災や減災のヒントになれば幸いです。

警報・連絡手段

●地震を直前に知らせる携帯電話のエリアメールが発報しなかった。揺れが始まってから作動しパニックに拍車がかかった。震度 5 以上でも必ず地震直前に発報するわけではないことに初めて気が付いた。

●発災時、マニュアル発動の第一弾である職員の安否確認を実施。何度も訓練していた NTT 災害伝言ダイヤル「171」が、本番ではつながらなかった（泣）。スタッフ間の安否確認は SNS（LINE・FACEBOOK）が活躍した。

↳ 震災後、サービス毎に災害用グループラインを作った。

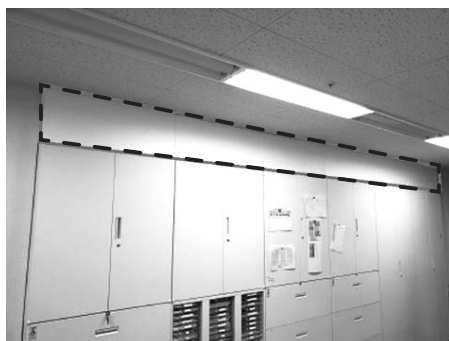
事務所内の備品や書類

● 3 階建て建物の 3 階部分に事務機能があるが、ガラスの破片等が散乱し、また余震のため一時閉鎖せざるを得ない状況になった。内開き扉の薬品庫は、中で棚ごと商品が崩れ落ち、扉が開かない状態になった。必要な情報やサービス提供時に不可欠な備品が取り出せない事態に。

↳ ノートパソコンやタブレット比率を増やす必要性を感じた（写真）。



大きく前後に揺れながら最後に転倒。机や PC を押し潰した。キャビネットの天板と天井の間にはわずかだが隙間があった



新設したキャビネットの天板と天井の隙間には特注した発砲スチロール製品を埋め込んだ

●地震後の片付中、普段から整理・整頓が出来ていない職員の机の上にあった様々な書類を紛失した。

↳ 平時の整理・整頓は大切である。

●今回停電は免れたが、もし停電していたら PC やクラウドに保管している情報にアクセス出来ない可能性もあった。

↳ 紙媒体による最低限の情報管理も必要だと感じた。

●移動には原付バイクを使用しているが、ガソリンがないバイクも。平時からなるべくガソリンを切らさないよう心掛けが必要。

サービス提供中・出勤中・帰宅時の判断

●訪問しているスタッフは事務所と連絡が取れない中で、サービスを中止するのか、継続するのか判断に迷った。通常サービスの訪問から利用者の安否確

認の訪問に切り替えた。

↳ 予めサービスの中止規準をスタッフ、利用者やご家族へ伝えておく必要があった。

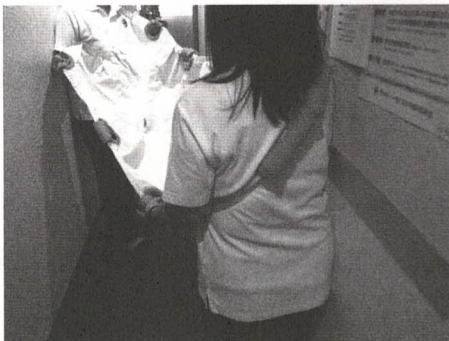
●出勤していた職員：公共交通機関がストップし帰宅困難となった職員がいた。出勤途中の職員：出勤するか帰宅して家族の安否を確認するか迷った。出勤前の職員：子供の学校が休校になり、出勤出来なくなった。

サービス継続への課題と対応

●2階フロアーには重度の利用者が通う看護小規模多機能型サービスがあるが、EVが停止してしまったため、人力による担送にて階段昇降を行った。(写真)



EV協のエラー表示：事務所付近の復旧作業を行っていた作業員により発災翌日午後には復旧した



非常用の布製担架：前後2名たすき掛けで使用する

●独居の利用者情報などをサービス毎には把握出来ていたが、法人として一元化した情報になっていなかった。そのため、利用者1名に対し複数のサービスから安否確認の連絡を入れてしまった。市役所からは最大7回の安否確認電話があった利用者もいた。

●震災後、市役所が建物の被災状況に応じて危険度を知らせる貼紙を各戸の玄関などに貼りだしたが、

ヘルパーが中に入ってサービス提供をしても安全なのかどうか判断に困った。

●ガスが止まり、デイサービスでは入浴サービスを中止した。食事は電気調理器のスチームコンベクションオーブンを使って提供した。

●事務所にも備蓄食料はあるが、近隣のコンビニでは地震後、日がたたないうちに食料の買い占めがあり、利用者の買い物に困った。

関係機関等の連携

●市と締結していた「災害時要配慮者避難施設」を開設するかどうか、市側からの連絡がなくやきもきした。夜勤体制のシフト変更を検討していたが、結局、開設要請は無かった。

●地域とは普段からの連携が必要と感じた

↳ 避難所の開設や受け入れ状況の把握が必要

これまでも職員で防災会議などを通じて災害時における危機管理について議論を行ってきたが、今回の被災経験を経て防災・減災に対する意識が格段に高まった。

体感するほどの余震は収まっているが、事務所周辺では依然として屋根にブルーシートがかかったままの民家も驚く程多い(後に関西に甚大な被害をもたらした台風21号の影響も大きい)。また修繕の工事を依頼するものの工事業者から職人不足を理由に半年待ちを告げられる人も珍しくない状態が続いている。

利用者の中には、身体的な被害に遭った人はいなかった。自宅などに一見して分かるほどの大きな被害もなかったが、家屋内では大小被災していて経済的な損失はもちろん、精神的なダメージも大きかった。

日本ではそう遠くない将来に南海トラフの発生が予測されていて、その被害想定は計り知れない。事業者としては今回の経験を決して無駄にすることなく、来るべき超広域震災に万全の備えをしていきたいと思う。

◆故 武本英之氏を偲ぶ



(株)東京交通新聞社代表取締役の武本英之氏が9月30日に急逝された。享年61歳。突然の訃報に驚かれた方も多いと思う。

武本氏とは10年以上の付き合いだったが、いつから始まったか、と考えると正直なところ思い出せない。全国移動ネットの活動をしていたら、いつの間にか取材を通じて交流するようになり、気づいたら武本氏はタクシー業界から国交省の動きまで最新情報を持ち合わせてNPO側に問題提起を投げかけていた。市川市の福祉有償運送運営協議会でも、武本氏は委員長、私は委員としてご一緒させてもらったが、市川市の地域福祉交通の普及推進とタクシー・NPOの相互理解・連携に尽力されていた。

タクシー業界紙の記者でありながら、タクシーとNPOを二項対立ではなく地域交通のパートナーとして捉え、今後のタクシー業界はどうあるべきか、NPOの自家用有償運送はこれからどこに向かうのか、など未来を見据えた話にいつも目を輝かせていた。

日本酒好きで、人間味溢れる本物のジャーナリストだった。心よりご冥福をお祈り申し上げたい。

NPO 法人全国移動サービスネットワーク
理事長 中根裕

編集後記

◆9/4の台風21号も凄まじかった。事務所に出勤していたが地震でもないのに強風で建物が大きく揺れているのが分かるくらい。半世紀近く生きてきて台風で命の危険を感じたのは初めてだ。(遠藤)

◆武本社長急逝のニュースはショックでした。公私共に可愛がっていただきまして、思い出が一杯です。移動や交通の話はもちろんですが、映画や芝居、小説に造詣が深く、そっちのお話の方が印象に残っています。「荻ちゃんは表現者としていいものがあるよ」って、優しい笑顔で仰っていたのが小生の自慢です。合掌(荻野)

◆7年ぶりに運転者講習の講師を務めました。受講者の修了後の活動はフォーマルからインフォーマルまでさまざま。登録不要の流れも太くなる中、何を伝えるのか思案中。(秋山)

◆国交省の旅客課が各地で「自家用有償旅客運送と登録不要の運送」の説明会を開いている。参加対象は運輸局と支局と都道府県。次は支局が市町村向けに説明会を開くはず?危機感と解釈をしっかり共有してほしい(みどり)

(表紙の写真)

- 左/「対話を大事にしていきたい」と話す金指旅客課長に質問や意見が尽きませんでした(6/23総会記念講演会にて)
- 右/ 倉敷市真備町の避難所から入浴施設へ、近隣の社会福祉法人が「お風呂バス」を運行
- 下/ 初期のメンバーが集い、勇退記念に地域貢献ドライバーバッジを贈りました(移動ネットみやぎ)

市民の手による移動サービス情報誌

「モヴェーレ-MOVERE」第29号

2018年11月15日発行

定価●500円(送料別)

発行人●中根 裕

編集・発行●

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

〒156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル 204号

Tel : 03-3706-0626 Fax : 03-3706-0661

<http://zenkoku-ido.net>

E-mail ● info@zenkoku-ido.net

制作●株式会社 アダプティブデザイン

■「モヴェーレ-MOVERE」ネーミングの由来

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

これからもずっと続けてく 被災障がい者救援活動



第9回

東北⇔関西⇔九州

ポジティブ 生活文化 交流祭

今年も
違いましょう！

また
違いたいね！

今年のテーマは
もっとつながってこ～ もっとつながらなくちゃ！
みんなのときと まさかの いつも

2018

11.23 (金)

11:00-16:00

長居公園
自由広場



大阪コミュニティ財団 山口淑子友愛基金助成事業
近畿ろうきん・社会貢献預金（笑顔プラス）寄付先団体プログラム
主催 NPO法人日常生活支援ネットワーク 電話 06-44004387

<地下鉄 御堂筋線「長居」徒歩5分
JR阪和線「長居」徒歩10分>

第9回ポジティブ生活文化交流祭

主催：NPO 法人日常生活支援ネットワーク
電話：06-4400-4387

