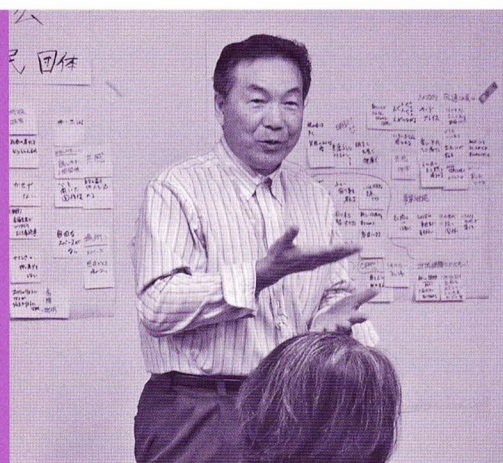


MOVE RE

市民の手による移動サービス情報誌



モヴェーレ

NO.31
2020
JAN

利用所使用コード: 6 【往路】

ボランティア活動証明書 (令和元年台風19号災害)

氏名: 長野

活動期間: 令和 年 月 日 (土) - 令和 年 月 日 (土)

活動場所: 10月26日 (土)

活動内容: 名神高速道路 IC

活動時間: 大阪 540 い 3031

活動場所: 大阪府大阪市 000

活動時間: 0720000 0000

活動場所: 大阪府大阪市 000

活動時間: 0720000 0000



特集 全国移動ネット三役が語る

移動サービスの今日的役割と今後の方向性 2

- 東奔西走・荻ちゃんが行く〈佐賀大学医学部 堀川悦夫教授〉 8
- シリーズ/出かけてみませんか〈江戸と令和の東京が交差する東京スカイツリーへ〉 10
- めざせ！移動のオリパラレガシィ 12
 - ーオリパラを「生」で応援するために、アクセシビリティ確保編ー
- “総合事業”に基づく移動支援が始まります 14
 - 〈岡山県〉担い手を育て、社会福祉法人とつなぐ県の「通所付添サポート事業」
- シリーズ/被災地における移動支援活動の現場から 16
- 全国移動ネット活動報告・各地の動き 18



全国移動ネット三役が語る 移動サービスの今日的役割と 今後の方向性

全国移動ネットは、2006年に法人化して以降、障がい者や要介護者を対象とした移動サービスに関する問題解決に取り組む一方で、交通空白地のくらしの足の確保策や、許可・登録不要の移動・外出支援へと範囲を広げてきた。高齢化の進展、ニーズの多様化、福祉有償運送の立ち上げ運営の難しさなどを受けて、幅広い視点や対応が必要になったためだ。

自家用有償旅客運送制度、交通政策基本法、事務・登録権限移譲、介護予防・日常生活支援総合事業等に関する国への働きかけや、自治体を含む全国各地への情報提供は多岐にわたる。それらを通じて得られたもの、得られなかったものを振り返りつつ、現状認識と今後の方向性について、法人の理事長・副理事長・事務局長に思いの丈を聞いてみた。

1 福祉有償運送を取り巻く情勢を ① どう見るか

副理事長 柿久保 浩次

改正道路運送法から13年、地域福祉としての移動支援には、未来が見えない！

改正「道路運送法」の施行（2006年）以降、自家用有償旅客運送は「フォローアップ検討会」や「運営協議会における合意形成のあり方検討会」等を経て何度かの通達改正が行われた。2017年以降は、「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」（以下、「中間とりまとめ」という）を受けて、活用促進に向けた関係通達が発出され、全国各地で周知が進んでいる。また介護予防・日常生活支援総合事業の「訪問型サービスD（移動支援）」の活用や、地域助け合い型の「互助による輸送」が福祉施策として模索されている。

しかし、自家用有償旅客運送は、2015年から2018年の間に“2,432団体”から“2,466団体”と33団体し

か増えておらず、2018年度は113団体が廃止・解散しているのが現状だ（いずれも国交省統計）。一方で「移動制約者数」は増え続けている。道路運送法第78条3号にある「公共の福祉」における移動・外出を支える交通手段の確保が喫緊の課題になっている。

道路運送法 第78条

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき

1 地域助け合いとしての福祉有償

2 運送を持続可能にするには

福祉有償運送は、確かに増えてはいる。しかし実態は、非営利活動法人・NPO法人・その他国交省で定める者といっても、介護保険事業所、障がい者福祉サービス事業所が事業と連動した送迎をするためだけの登録である。“運営協議会の合意のもとに登録”という条件の下、利害関係者が適否を審査する形で運用されてきたからだ。このことが今、大きな矛盾として表面化している。



運営協議会は、地域の「福祉有償運送」の広がりへのバリア（障壁）になっているとの指摘が各界各層から出されている。とりわけ国交省もたびたび通達等で改善を指示してきたのが運営協議会での“ローカルルール”であり、今も全国各地から様々な事例が報告されている。大阪府内の運営協議会では、申請や更新協議の際に一部の委員が合意しないことにより登録できないという事態もたびたび起きている。そのため、介護報酬や補助金と関わりのない福祉有償運送団体の多くは、福祉有償運送をやめてしまった。

当面の方向性としては、78条2号「市町村の区域内の住民の運送その他」のうち公共交通空白地有償運送を広げたり、3号「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」（現在は、4条ぶら下がり許可がほとんど）の中で、“地域福祉交通”を国土交通大臣許可で行うことができるように工夫することくらいだろうか。そして地域の助け合いによる送迎活動に生かしつつ、福祉有償運送と福祉行政との連携や、地域のまちづくりを目的として、住民とのネットワークを構築する中で、「地域の移動・外出を支える福祉交通手段」として、現状と制度の落差の是正を求

めていく必要がある。

中長期的には、国交省の利害調整を重視した許可・登録制度では、地域助け合いによる移動支援を推進できないことを示しつつ、「地域に住み続け、自由に出かけられる持続可能な地域福祉有償運送」の未来を創り出していかなければならない。

2

福祉有償運送団体から見た

ニーズの多様化

副理事長 谷口 幸生

介護保険事業や障がい者福祉サービスと連動した福祉有償運送が大部分になっているが、中には地域の移動困難者を幅広く受け入れている団体もある。全国移動ネットの会員団体の多くは、そうした団体であり、ニーズの多様化と対応の難しさに直面している。



◆ 要支援者・軽度認知障害者の増加について

東京都多摩地域では、要支援者や軽度認知障害者の福祉有償運送登録者数は微増である。当事業所（ヘルプ協会たちかわ）の要支援や軽度認知障害の利用者を見てみると、特徴として挙げられるのは、ADLの自己評価が高いということである。福祉有償運送の利用登録の際、アセスメントを取るが、迷惑を掛けたくないという意識からか、利用者が自己評価を高くして申告する傾向がある。

それを鵜呑みにして運行を実施すると、車両への乗車時に転倒する等の危険が生じることがある。

また、利用者から福祉有償運送の範疇を越える支援を求められることもある。例えば、通院の送迎を依頼された際、受診同行や医師の説明のメモ取り

などである。そのため、これらの対応として、利用登録時には、ご家族や居宅介護支援専門員にも立会いの下で、利用説明やアセスメントを取るようになっている。

■ 個別性の高い利用者ニーズに応えたい。

利用者については、高齢化、重度化が進行している人が多い。そのため、コミュニケーションを取ることに苦慮することもある。また、使用する車いすも特殊なものを使用する方も増えており、車いすの固定やシートベルト脱着などに工夫が必要となっている。更に、体幹が弱くなり、少しの振動で体勢を崩すこともある。

■ 移動困難者の多様化をどう見るか

現在のところ、健常者以上に障がい者や高齢者の外出手段確保は、困難な状態である。フィンランドで既に実施されているMaaSはストレスなく手軽に外出手段を確保することができるが、重度障がい者や認知症の人が安心してMaaSを使えるかという点、疑問符が付く。また、福祉車両のUberがあればとも考えたことはあるが、一見さんの障がい者や高齢者など移動困難者に対応することは難しい。個々の障がい者に配慮したオーダーメイドの移動手段を実現するためには、会員制の福祉有償運送しかない。その価値を行政が認め、公的支援を行うようはたらかけていきたい。

3 登録不要の移動支援は移動サービスの原点

副理事長 横山 和廣

全国移動ネットの発足当時からの会員団体がそうであるように、住民主体の移動サービス（移動支援）の進化の過程においては、登録不要の活動が最も容易に取り組めるため、初めはボランティアな地域貢

献活動として、着手することが多い。

福祉有償運送や公共交通空白有償運送の担い手は、有償ボランティア＋社会貢献、もしくは雇用職員＋専門的ケアに大別されるのに対し、登録不要の活動は無償ボランティア＋地域貢献という場合が多い。登録不要の活動の担い手は、活動経験を重ねていき移動困難者に寄り添うためのニーズの把握ができるようになり、中には、活動をより進化させ、自治会、地縁組織からNPO等に移行する団体が出てくる。そのようなことから、登録不要の活動は移動サービス（移動支援）の原点になる活動と考えられる。福祉有償運送が対象者を限定していること、公共交通空白有償運送が対象地域を限定していることを踏まえると、有償運送に移行するケースは稀だろう。とはいえ、上記のような基本的な経験を得た団体や担い手から、移動困難者へのサービスの目的や理念が生み出されることこそが、利用者と担い手の双方にとって最も重要であると思う。

3 登録不要の移動支援の必要性を広げるために

2006年9月に発出された国交省の事務連絡「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」によって「自家用車を利用して無償に近い移動サービスができる」余地が残された。この事務連絡が、



既に通院、買い物等の移動ができない人の移動サービスの活動をしていた個人や団体にとって、助けになると期待していたが、内容の理解が難しいということで国交省からイラスト版が公開された。全国移動ネットが「地域支え合い型『移動サービス』ガイドブック」の初版を発行したのはこのときだ。

その後、住民の支え合い・助け合いによる移動サー

ビスの利用ニーズが増加していく中で、「登録不要」の団体も緩やかに増加していった。しかし、それに伴い、前述の事務連絡の内容に様々な問題が出てくるようになり、各地の社会福祉協議会や地域福祉活動団体から改善の要望が沸き上がった。

「中間取りまとめ」後、国交省総合政策局や自動車局、厚労省老健局から様々な移動手段について工夫や活用を促進する通達等が発出された。前述の事務連絡は通達に格上げされた。

今、各地でワークショップや困りごと相談会等を行うと、過疎化や高齢化の進展といった地域事情を背景に起こっている問題の解決策として「住民主体の活動」への期待が提案されることが多い。一方、登録や許可の制度については移動手段の選択肢にはほとんど挙がってこない。マイカーがなければ日常生活が送れない地域においては「ドア・ツー・ドア、どこへでも利用でき、安価であること」等のニーズを満たす移動手段が求められている。まず何かやってみようということになったとき、住民主体のマイカー等による「登録不要」の活動が、身近で現実的な移動手段の選択肢になるように思える。

4

公共交通空白地有償運送や市町村運営有償運送がマイカーの代わりになれるか

事務局長 伊藤 みどり

ここ数年、個別のケアは必要ないものの、マイカー・バス・タクシーの利用が困難な人の「くらしの足」についても、全国各地から相談が寄せられている。また、無償ボランティアではなく、担い手にわずかでも報酬を渡して安定したサービスを提供したい、そんな相談も多い。そんなときは、「公共交通空白地有償運送」を検討することになる。



「過疎地有償運送」という名称が「公共交通空白地有償運送」に変更されたのは2015年春のことだ。都市部でも交通空白状態になっている地域はあるという認識を広げるために名称が変更された。自家用有償旅客運送の事務・登録権限を、国から手挙げした自治体に移譲することになった際に、併せて見直しが行われたもので「市町村が創意工夫して、地域の移動のしくみをつくってほしい!」という期待を持った。

しかし、移譲されてもされなくても、「公共交通空白地有償運送」は、変更前と変わらず、タクシーの営業所が存在しない地域や、バスの路線と重ならない地域でなければほとんど実施は認められていない。そのため、利用者は、本数の少ないバスを乗り継がなくてはいけなかったり隣接市町村の病院には行けなかったりする。

ならば、市町村運営有償運送の交通空白輸送はどうか。「中間とりまとめ」後、交通空白輸送の運用は緩和され、路線や時刻を定めずに、ボランティア個人や企業等からの持込車両を使用することが可能になった。運用見直しを上手に活用すれば、ドア・ツー・ドアのサービス実施ができるのだ。しかし、市町村自らが企画運営するのだから調整はできるだろうと思いきや、路線バスや隣接市町村との調整や既存のサービスを再編することへの地域の抵抗などがあって、これも簡単ではないようだ。そもそも、どのようなサービスを作ってもマイカーと同じことはできないのだ。

恐らく、こうした状況をプラスに転換するには、自治体がどのような地域づくりをしていくかという方針と計画を持つほかに、住民が自ら地域のことを決める覚悟をし、住民間の合意形成をすることが必要である。地域内の移動手段の確保を考えると、自分たちにも何かができると実感し、交通をわが事として見直したり作り出したりできる経験がとても大切だと思う。

公共交通空白地有償運送の実施団体数は、2019年3月末現在124団体である。運送主体として住民自

らがハンドルを握ることも含めて、少しでも地域住民の参画を推奨していくことが、少子高齢・人口減少社会で移動の問題を解決するためには不可欠ではないだろうか。福祉有償運送等を通じてノウハウや経験を積み重ねた理事・会員の皆さんと一緒に、そのような取り組みを広げていくお手伝いできればと思う。

5 福祉行政と交通行政の連携から ① 何が生み出せるか

副理事長 河崎 民子

障がい者や高齢者等の移動・外出を支援する活動が、タクシーを基本とする設計で道路運送法に組み込まれたときの衝撃は今も記憶に新しい。交通基本法案や登録権限移譲に期待した時期もあった。全国移動ネットは機会あるごとに「福祉」なのだと強く主張してきた。

2017年の「中間とりまとめ」に、国交省は初めて「福祉行政との連携」という文言を入れた。具体的には「介護保険制度等によって行われる輸送サービスについて、高齢者の移動手段として活用できるよう、環境整備を図るとともに、交通事業者、介護事業者等の相互の理解を促進する必要がある」「総合行政の担い手である地方公共団体の内部において、福祉部局と交通部局の連携（政策立案、情報共有、意識改革等）が図られるよう、周知を徹底する」等の内容だ。

国交省交通計画課と厚労省振興課による「交通と福祉が重なる現場の方々へ」等も発出された。最近では、互助型で高齢者の移動・外出を支援する研修会等に交通関係職員が参加することが多くなってきた。行政組織の縦割りを排して地域の課題に取り組もうとする姿勢が生まれている。なかには互助ばかりでなく、登録団体創出に向けて、高齢・障害・交通の担当課が一丸となって運営協議会の立上げプロジェ

クトを設置した市もある。

ようやく一步を踏み出せたと感じている。未だ縦割りを排せない地域は、ぜひ国の方針を活用してほしい。

5 自治体と住民の連携から生み出せるもの（総合事業を含む期待値）

2006年に「過疎地の生活交通や要介護者・身体障害者などの移動困難者の移動を確保するため」として登録制度が創設された。当時の「移動困難者」は、ほぼ制度内の対象者だったように思う。



あれから13年。高齢者は急速に増加し過疎化も進んだ。普通の高齢者が買い物など生活に必要な移動・外出に困っている状況が広がっている。

市町村事業となった総合事業では、訪問型B（困りごと支援）や訪問型D（移動支援）に取り組む団体に補助金が出せる。ボランティア人件費は利用者が負担する仕組みは、登録等不要の形態で移動支援を行う場合はネックになるようだが、人件費に補助がある「サービス調整」を運転者も担って継続性を工夫している団体もある。

福祉有償運送の担い手は減少傾向だ。現制度のもとでは担い手の拡大は限界かもしれない。市町村の支援も薄い。介助が重大ではない高齢者の移動は広く住民が担って、自分の介護予防・健康寿命延伸になるくらいの気持ちで楽しみながら、という時代になったと捉えている。社会福祉法人の「地域における公益的な取組」と住民とのコラボも期待される。

登録不要の運転者養成のため、認定運転者講習を市町が無料で開催する事例が増えており、登録団体の運転者増にも寄与している。

6

全国移動ネットは誰とどう連携・協働していくか

理事長 中根 裕

全国移動ネットの理念は、誰もが自由に移動できる社会を創ることにある。以前は、公共交通機関が福祉交通も含めて充実すれば、全国移動ネットの存在意義もなくなるのではと考えたこともある。しかし、残念ながら現実には、その逆を進んでいる。人口減少、少子高齢化、免許返納、災害支援、労働力不足など様々な課題が問題視される中で、公共交通機関が迅速に対応する、そしてイノベーションを創造し続けることは、法制度的にも、財源面でも、交通事業者の経済合理性の観点からも難しさがある。この中で、自家用有償運送や登録不要の移動サービスは地域に欠かすことのない重要な移動手段として位置づけられた。地域の足を支える1つの手段として重要な役割を担っているのである。



では、自家用有償運送が公共交通機関に代わり万能かといえば、そうではない。公共交通機関と同様、道路運送法の縛りの中では、自ずと限界がある。移動困難者が置かれている多様な移動の課題を解決するためには、行政や公共交通機関を含め移動支援に関連した様々なステークホルダーと連携の可能性を模索し続けるしかないだろう。時代に応じて、柔軟な姿勢で理念の実現に向かっていく。これまでも、これから。

おわりに

当会は11月22日付で、国交省旅客課に対し『道路運送法改正に向けた自家用有償旅客運送制度に関する要請書』を提出した。理事会等で協議を重ねた結果として、登録の要件である「運営協議会での関係者による合意」の撤廃を求めたものである。

本稿で三役がつづった思いもまた、全国の移動の現場から感じ取ったものであり、各テーマを深化させながら、常に移動サービスの新たな道を切り開いていかねばならない。

【自家用有償旅客運送に関する国交省の会議と法制度の動き】

◆印は全国移動ネットから委員を派遣した会議

2003～2004年度	構造改革特区制度で、福祉有償運送と過疎地有償運送、続いてセダン特区が実施された。道路運送法80条1項に基づく許可ガイドライン発出
2005年9月～2005年12月	◆「NPO等によるボランティア有償運送検討小委員会」⇒許可制から登録制へ
2006年10月	自家用有償旅客運送を位置づけた改正道路運送法が施行
2006年12月～2009年5月	◆「自家用有償旅客運送フォローアップ検討会」⇒ローカルルールのおえ方、運営協議会の留意点等がテーマに。
※2007年10月「地域公共交通の再生及び活性化法」施行	
2008年10月～2009年3月	◆「地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査委員会」
2011年1月～2011年4月	◆「運営協議会における合意形成のあり方検討会」⇒必要性の判断、ローカルルールの見直し等運営協議会の適正運営に向けた相談窓口設置等。
※2013年12月「交通政策基本法」施行	
2013年10月～2014年3月	◆「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」
2014年5月	自家用有償旅客運送に関する道路運送法の改正を含む第4次地方分権改革推進一括法が成立
※2014年11月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行	
2017年3月～2018年4月	◆「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」
2018年11月～2019年6月	「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」⇒地域が持続可能で利便性の高い交通ネットワークを維持・確保するための政策を幅広く検討



一生に4年くらい夢見たっていいじゃん!

佐賀大学医学部附属地域医療科学教育研究センター教授 堀川 悦夫 氏

現在、佐賀県を拠点にして研究に取り組んでおられる堀川先生。客観的指標に基づいて運転能力の有無を判断するにはどうすればいいのかを、研究をされていると伺い、移動サービスに関わっている者として大変興味を持ちました。ご多忙な東京出張中のスケジュールを割いていただき、お話を伺うことが出来ました。



— (インタビューシートの項目を見せて) まずはプロフィールを見たいのですが。 —

出身は山形県。趣味はバイクでツーリング。動物好きですが自分を例えるのはイメージがわかりません…。座右の銘はその場面で色々です。血液型、星座の類の質問はご勘弁を。日頃から学生にそういうもので人間を判断するなと言っているのです。

— 研究者というお仕事に就かれたきっかけを教えてください。 —

県内の高校卒業後、東京の大学へ進学しました。建築関係を学んでいましたがその内容に違和感を覚えていました。当時自分は周りの人にこんな質問をよくしていました。「あなたは上手くない設計事務所をやっています。幼稚園の隣に風俗店のような建物を建てる話が舞い込んだら建てますか?」この問いに先輩が答えてくれなかったし、大学関係

者も箱作りの事は教えてくれるけど、それを使う人のことは考えていないのか、納得いく答えを教えてくれない。その気持ちがおさまらず、入学した年の4月末には、もう退学したいと思ってしまっていました。

— なかなかユニークな学生でしたね。 —

そんな矢先に父が事故で大ケガをしたため、退学し実家に帰り看病をしながら、バイトで生計を立てる生活を送らざるを得なくなりました。

— どんなバイトでしたか。 —

周りに多くいたのもあってトラック運転手を2年やりました。山形→群馬→仙台を行ったり来たり。映画のトラック野郎の世界さながらでした。スピード違反、過積載、飲酒運転はしょっちゅうでしたので、事故も見たし自分も怖い思いをしました。

他にも兄の代わりでドーナツ職人をやったり、大工もやりました。

— 元々建築に進むはずでしたもんね。 —

腕の立つ大工集団にバイトで加わって、郡山のデパートの和装売り場の改装なんかもやりました。朝7時～夜8時くらいまで仕事して夕食済んだら寝るという繰り返しでしたが、職人の技を見られるのが面白かったです。

— 研究者への道はまだ長そうですね。 —

大工仕事していたある夜のことで、ふと目覚めると無性に文字が書きたくなったんです。チラシの裏に何を書いたのかは覚えていませんが、とにかく字を書き続けたという体験をしました。そのことと、好きな仕事はしているものの履歴書の職歴欄に臨時職多数としか書けない寂しさが相まって、大学でもう一度学びたい気持ち

につながったのかもしれませんが。

— いよいよ、学びの道をリスタートですね。 —

22歳で働きながら大学に通うことが出来るようになりました。今度は心理を専攻しました。ここである先生と出会ったことで、ああいうふうに研究で食えるようになりたいと思い、その先生の研究室で助手をしながら30歳で修士課程に進みました。周りからはその年齢で何をしてるのと言われましたが、一生に4年くらい夢見てもいいじゃんと思いました。研究のテーマは他覚の数値化。人が感じている痛み、つらさ等の思いを数値で表せれば、それらを他人が把握しやすくなると考えました。例えば、荻野さんがお使いの車いすの座り心地がどうなのかを数値化出来れば、他人に伝わりやすいですね。

— なるほど。現在の研究について教えてください。 —

佐賀大学医学部教授ですが医師免許は持っていません。でも、認知症検査を担当することがあって、患者さんと話していると、この状態で運転できるの？って思うことがあります。日本では認知症と診断されると、いつ、どれくらいの確率で事故を起こすかわからないのに、運転NGになってしまいます。その結果、本人はもとより車に同乗していた家族も移動困難になるケースが出てくるのです。この人は認知症の影響で、

本当に運転が危険なのか否かという判断が求められるわけで、そうした時に科学的に所見を表せるようにする研究をしています。

— そのあたりから移動サービスとの絡みが出てくるわけですか。 —

佐賀中部地区福祉有償運送運営協議会会長をしていて、平野さん（当法人前理事）と出会ったのがきっかけで全国移動ネットとつながりました。免許返納者への対応が取りざたされる昨今、移動サービスがそういった人への代替手段になれるといいと思います。

— 免許返納者対応は重要ですね。 —

東池袋の事故の時、あんな足の悪い人は運転なんか出来るわけないって、TVでコメントしていた人がいたけど、そういう考えはやめてほしいですね。アメリカでは障害や疾病があってもどうすれば運転が可能になるかをサポートするチームがあります。自動運転システムや自動ブレーキも注目されていますが、まずは、ちゃんと止まる車ですね。それすら20年経っても無理だと思います。運転をし続けられるようにサポートすることと、どうしても出来なくなった時のサポートシステムを作ること、この両方が大切です。移動サービスは後者として期待できると思います。

— これからの移動の支援のあり

方にご示唆いただけますでしょうか。 —

さまざまな事情で移動困難に陥ってしまう人がいます。そうなった人をどう支えるか、そこには全部分かってるコーディネーターが必要なのです。行政サービス、介護サービス、移動サービス、そして家族の状況を知った上で、必要なところに必要なものをつなげることが出来るセンスを持った人材があれば、もっと円滑に進む部分があると思います。日本でも移動を取り巻く様々な研究が進んでいます。最先端なものをアウトリーチさせる取り組みを強めたいと思います。



取材 帰途

インタビュー、約3時間。アメリカの障がい者をめぐる運転をはじめとする社会参加事情など、誌面の都合でご紹介できなかった貴重なお話しがたくさんありました。トラック運転手時代の経験が、運転の可否をどう判断すれば良いかの研究に息づいているように感じました。



シリーズ

でかけてみませんか

江戸と令和の東京が交差する 東京スカイツリー®へ

今回は、本誌編集委員4名で今や日本の名所となった東京スカイツリーに出かけてきました。ただ、メンバーのうち3名が初訪問という心許ない状況なので、当会監事の関口幸一さんが東武鉄道株式会社にお勤めなのを思い出し、取材のお願いをご相談したところご一緒いただけることになりました。当日、待ち合わせ場所の4階チケットカウンターに行くと、関口監事に加えて東武タワースカイツリー(株)から総務人事部参事役の柿崎満幸さんと、同社営業本部運営部長の塚原啓司さんがお出迎え。一行、VIP的歓待に恐縮しながらも、これは濃い取材ができそうとニンマリ。

早速、天望シャトルと名付けられたエレベーターで天望デッキへ。“展望”でなく“天望”というあたりが、これから現れる絶景への期待値を上げてくれます。複数ある天望シャトル内には、それぞれ四季をテーマに異なる装飾が施されていて、この日は上りが秋(祭の空、金の鳳凰)、下りは夏(隅田川の空、打ち上げ花火)に乗りました。

フロア350と呼ばれる地上350mに到着。

この時点ですでに東京タワーの高さを超え、この高さから見る東京名所たちは、いつも見ているのとは異なる表情に見えました。フロア350で目を引くのは「江戸一目図屏風」の複製パネル。これは江戸時代に津山藩のおかかえ絵師によって、江戸の町の全景を隅田川東岸上空から西方の地上を見下ろした格好で描かれた鳥瞰図で、江戸城、浅草寺、増上寺、隅田川などが描かれ、フロア350のこの地点から見る景色に酷似しているので、ここに飾られているとか。200年以上の時が経っても、変わらない街並みを残す東京。そして、この高さから見た風景を見事に描いた江戸の絵師のすご技。



ゴンドラに乗って窓拭き中のスタッフ
(地上 450m)



この日のイベントは「アストロノーツ〜宇宙飛行士スヌーピー」
(地上 450m 付近)

時代は令和に移っても、この高さから見る街はあまり変わらないのではないだろうか、などと物思いにふけるには絶好の場所だと思いました。

フォトスポットが何箇所もあり記念写真をパチリ。その景色の中にゴンドラに乗って窓を掃除しているスタッフを発見。ここは手作業なのねと驚きながらも、思わず手を振るとサムズアップを返してくれました。これも観光名物の1つになっていました。

次はいよいよ最上階にある**天望回廊を目指しフロア445へ**。最上階はフロア450なのですが、フロア445からフロア450まで

はゆるいスロープを上って到達します。フロア450には451.2mの最高到達点があり天空へ昇る旅は終わりとなります。この高さまでくると、雲を見下ろし見上げるものが殆どない世界に入ります。もはや下にある人工物よりも、遠くに見える富士山など自然界へと目線や気持ちがいざなわれる気がします。フロア350からフロア450へは別料金が必要なのですが、フロア450では企画展の開催や他で買えない限定品を販売して集客力を高めているそうです。この日は、「アストロノーツスーパーと宇宙を知ろう」と題する宇宙をテーマにしてスーパーと東京スカイツリーがコラボレーションしたイベントが開かれていました。

フロア450からフロア345まで降り、絶景を眺めながら日仏折衷料理が楽しめるという“Sky Restaurant634 (MUSASHI)”へ。入った瞬間、その高級感に圧倒されました。ランチで5,200円(税別)～、ディナーは13,200円(税別)～と、予想通り小生如きのお財布には優しくないプライス。こういう所で会食したら、ドラスティックなアイデアが浮かんできそうだと思います。フロア340に降りると、高いタワーでのお約束、真下が見えるガラス床を発見。東京タワーより高い所から見る地面。吸い込まれそうになる感覚がクセになりそう。

2時間弱の天空への旅を終え**5階出口フロア**へ戻り、案内役をお引き受けいただいたお三方とはここで別れ。厚くお礼を申し上げた後、THE SKYTREE SHOP(お土産やさん)へ。お土産をゲットし、次は小腹を満たすべく**3階フードコート“ソラマチ タベテラス”**へ。バラエティーに富んだお店が並び、セルフサービスではありますが、好みのメニューが見つかります。まだまだ楽しめるスポットてんこ盛りのスカイツリーですが、今回はこれにて帰路につきました。

2012年オープンですのでバリアフリー新法下での認定を受けています。**車いす対応トイレ**が超キレイで落ち着きます。ただ、**優先エレベーター**のサインが分かりにくいのと、ボタンの位置が一般的なものよりは低いものの座って押すには高く感じました。あと景色を眺めるのに丁度手すりが見界に入り、邪魔に感じました。また、新しく始まった**スカイツリーテラスツアー**(1階から専任ガイドと一緒に地上155mの屋外テラスに出るツアー)は、テラスに出るのに階段があるので車いす対応は難しいとのことでした。

そんなこんなを踏まえながら、東京の天空の旅を楽しみにおでかけになられてみてはいかがでしょうか。



445mからスロープを上ると地上451.2mの最高到達点に！



吸い込まれそうなガラス床(地上340m)



地上4階のスカイアリーナから見上げた東京スカイツリー

東京スカイツリー〈交通アクセス〉

★東京スカイツリーライン「とうきょうスカイツリー」駅

★東京メトロ半蔵門線、都営浅草線、京成押上線「押上スカイツリー前」駅

※両駅共に車いすユーザーの導線は確保されていますが、より円滑でムードが盛り上がるという観点でいくと、「押上スカイツリー前」駅がオススメです。

【取材編集委員 荻野 伊藤 黒田 杉本】



めざせ！ 移動の ーオリパラを「生」で応援する

パラ生応援企画でボッチャ大会！チケットは購入できましたか？

ゆめ旅 KAIGO! 2020 実行委員会
代表 篠塚恭一

家から出る機会の少ない高齢で健康不安のある人や障がいをもつ人を、オリンピック・パラリンピック観戦を機会として外に連れて行こう、という「ゆめ旅KAIGO!2020」の取り組みも残り一年を切りました。

先日、学生委員が行なったクラウドファンディングがおかげさまで無事成立、皆さまの寄付で、10月28日(日)「ボッチャ大会」を千葉県障害者スポーツ・レクリエーションセンターにて無料開催することができました(写真)。

午前の部では、第4回ゆめ旅フォーラムが同時開催、広島車いすダンスくらぶを特別ゲストとしてお招きして、パフォーマンスも楽しみいただきました。

このあと学生委員はボッチャ大会の地方キャラバンを始めています。

さて、オリパラ本番の入場券発売フィーバーとともに第一次抽選会が開かれました。みなさん希望のチケットは入手できましたか。私の周りにはほぼ全滅で、2〜3当たったという人も、本当に行きたい試合はとれなかったと不満げでした。

今回の大会チケットは、インターネットからの入手しかできないということで、多くの方がアクセスできずに不公平感を抱いたのではないかと思います。障がい者団体では、以前からチケット購入HPの音声読み上げを要望していましたが、販売開始後によりやく対応にしたとの報道がありました。

配慮が必要な人には専用ダイヤルも設置されており、不便の声を上げることで大会運営も変わっていきます。

また、こうした人と観戦する想定「みんなで応援チケット」をご存知でしょうか。12歳以下の子ども・60歳以上のシニアの方・障がい(車いすユーザーを含む)のある方を1名以上含む家族やグループが対象で、観戦できるのは、開閉会式と予選を中心とした全競技セッションです。車いすユーザーチケットを希望の場合、上限枚数の範囲内であれば1枚につき、1枚の同伴者チケットの申込が可能です。現在はすべてのチケット予約販売は終了していますが、マラソンは街頭応援のように「チケット入手はあきらめる」という人を狙って、眺めのいい喫茶スペースを用意するという店もあるようですから、情報のアンテナを高くしておくと思われ観戦ができるかもしれません。



千葉県内の高齢者や障がい者、学生、パラアスリート等がチームをつくって対戦しました。



応援にきてくれた広島車いすダンスくらぶの方々



ボッチャ大会の応援用の貸切バス

●広島車いすダンスくらぶ <https://hwdc.jimdo.com>

オリパラレガシー③

ために アクセシビリティ確保編

日本福祉のまちづくり学会 2019 全国大会（東京）研究討論会

「東京2020パラリンピック大会を契機とした当事者参加の仕組みと
レガシーの構築に向けて」を傍聴して

伊良原 淳也（編集委員）

全国的に猛暑が続くなか上記討論会に興味があり、参加申し込みをしました。大阪を拠点にする私には、なかなかオリンピックやパラリンピックを日常生活の中で感じるものが少なく、絶好の機会になりました。主催者から討論の前提として、以下のことが紹介されました。

- ① ICP(国際パラリンピック委員会)ガイドライン等に基づいて、「誰もが公平に大会を楽しむことができるように」と、東京アクセシビリティ・ガイドラインの作成から始まった。
- ② 会場や交通・移動環境・宿泊施設・観光施設・情報環境、そしてすべての人々の円滑なコミュニケーションを求めて整備がすすめられている。
- ③ 政府は、障害当事者の参加と共生社会の構築を目指した、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を策定した。
- ④ 国土交通省も12年ぶりにバリアフリー法を改正し、超高齢化社会への対応と差別のない社会環境を実現するために、本格的な2020レガシーづくりに着手した。 等

その後、内閣官房オリパラ推進本部担当者・学識経験者・障害当事者が、それぞれの立場から20分発言がありましたが、この中で、私が一番気になった点は、③「ユニバーサルデザイン2020行動計画」についての、内閣府担当者の発言でした。これは、2017年2月にユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議で決定された計画で、次の2つの認識のもとに施策が展開されています。

1. 2020年のパラリンピックは共生社会の実現に向けて人々の心の在り方を変える絶好の機会であり、国民全体を巻き込んだ取り組みを展開すべき。
2. 「障害の社会モデル」の考え方を共有し、全国で人々の心の中にある障壁の除去に向けた取り組み（心のバリアフリー）、及び物理的障壁や情報にかかる障壁の除去にむけた取り組み（ユニバーサルデザインの街づくり）を進めるべき

ですが、心のバリアフリー施策として学習指導要領を改訂し、小学校・中学校において道徳を中心に学習機会が提供されることに、一部不安を感じます。「心のバリアフリー」=思いやり・優しさの過度な強調や、題材としてヘレンケラーや野口英雄のような「困難に打ち勝つ立派な障害者」像の刷り込みをされるのではないかと疑念です。社会環境の側から変えていく施策であるのに、障害のない人には「思いやりや優しさ」を、障害のある人には「立派な人物像」の押し付けは、本末転倒でしかありません。そんな道徳教育にならないことを切に願っています。

質疑応答で私は「障害者の社会参加や平等を阻害する障壁を社会環境の側から変えることによって共生を実現する施策であるからには、もう少し移動の権利をはじめ人権の観点から論じる必要があるのではないか？」と問いました。別の参加者からは、「東京大会レガシーの取り組みが、関係自治体以外に広がり不足しているのでは？」といった発言があり、主催者からは「お二人の意見とも、参加者全員、異論はないことを共通認識としたい」旨の発言がありました。

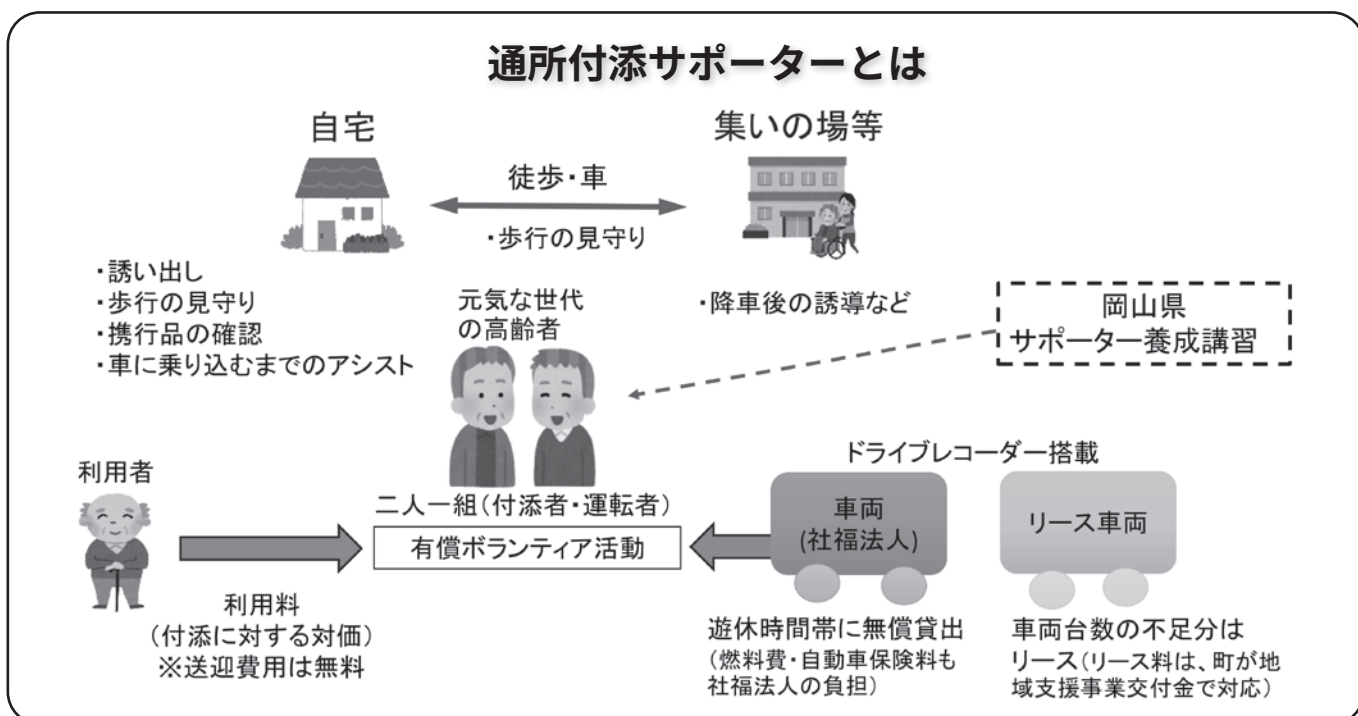
帰路、東京駅周辺で、JPNタクシーを多数目撃しました。東京オリンピック・パラリンピックを、一番身近に感じた瞬間でした。（JPNタクシーの詳細は前号をご参照下さい。）



“総合事業”に基づく移動支援が始まります

〈岡山県〉担い手を育て、社会福祉法人と つなぐ県の「通所付添サポート事業」

高齢者の生活支援や移動手段の確保をテーマにした研修会では、しばしば「どうすれば担い手を発掘・育成できるか」「一歩が踏み出せない」というお悩みが寄せられます。岡山県の「通所付添サポート事業」は、そんなお悩みの解決策の一つになるかもしれません。



岡山県の長寿社会課では、県内の市町村を対象とした補助事業を通じて、一般介護予防事業等の“通いの場”の送迎を行う通所付添サポーターを育成しています。通所付添サポーターは、二人一組になって、自力参加の困難な高齢者を通いの場へ送迎したり誘い出しをしたりするボランティアです。送迎用の車両は、社会福祉法人の空き車両や市町村の公用車等を使用しています。

このしくみを作るため、市町村が手を上げると、岡山県が活動の立ち上げに必要な費用を支援するほか、福祉有償運送団体のネットワーク組織でもある「NPO法人 移動ネットおかやま」が準備段階からアドバイスの支援を行います。「移動ネットおかやま」は、岡山県から担い手育成のための講習会も受託しており、リハビリ等の専門職と連携して開催します。社会福祉法人の車両提供の調整は、市町村と岡山県の職員と一緒に法人を訪問するなどして進めていきます。

「岡山県通所付添サポート事業」は、2018年度に3市町、2019年度に6市町村が取り組んでいます。

- 2017年度：吉備中央町
- 2018年度：備前市、矢掛町、奈義町
- 2019年度：高梁市、赤磐市、早島町、里庄町、新庄村、西粟倉村



◆吉備中央町の通所付添サポート事業

この事業に最初に手上げたのは、吉備中央町です。住民の自主運営で毎週開催する高齢者の「通いの場」（通称「集いの場」）が4地区5か所で誕生し、自力で通えない人に対し、通いの場のボランティアが送迎していましたが限界があったため、地域包括支援センターが中心となり、県の提案を受けて実施に踏み切りました。

「岡山県通所付添サポーター養成講座」を開催し、集いの場の世話人に声をかけてもらったところ、15～16人の参加がありました。その人たちを中心に「吉備中央町通所付添サポーター協議会（通称：通所付添サポート隊）」が設置され、しくみを決めていき、9月末に2人1組（付添者・運転者）のボランティアによる付添活動がスタートしました。吉備中央町は2018年度から、一般介護予防事業（地域介護予防活動支援事業）を活用し、町から協議体へ補助する形で活動を継続しています。通所付添サポーターは、発足から2年余り、2019年11月時点で53人に増えました。

送り先の一つ「ももカフェ」代表で自身も通所付添サポーターの清水さんは「これまで日にちが分からなくなっていた方が、付添サポーターが毎週お迎えに行くうちに、日にちがはっきりするようになったり表情が明るくなって元気になったりしていける、それが張り合いになっています」と話します。

現在は、9地区の「集いの場」と3つの通所型サービスに、通所付添サポーターが日替わりで送迎を担当しています（図参照）。

車両は町内の特別養護老人ホームの車両1台（空き時間を利用）と町契約によるリース車両2台で、利用者は片道100円を付添料金として負担し、町は一組につき2,400円を付き添いの活動費として補助します。

運転者に謝礼が支払われた場合は、補助金が運送の対価とみなされ有償運送と判断される場合もありますが、通所付添サポート事業の場合、謝礼は付き添いを担当したサポーターに支払われるため、有償運送にはあたりません。活動頻度は、大半のサポーターが週1日、1日1往復（1回）のため、収入と言えるほどの金額ではありませんが、この活動費を含め、町はサポーター協議会に補助しています。

町全体の通所付添サポーターの動き

	月		火		水		木			金	土	実数（人数・台数）	
10:00	加茂市場地区（サロンドそよ風）	吉備高原北部住区（まかふエ）	（かもがわ荘）	通所型サービス	豊野・竹荘地区（ひだまりカフェ）	上加茂地区（にこにこ茶屋）	（ス）	通所型サービス	新山地区（山の学校）	（きびハイツ）	通所型サービス		
11:00													
12:00													
13:00													
14:00													
15:00													
通所利用者													
付添利用者	7人				31人	13人		6人		25人	8人	1人	85人
担い手													
付添サポーター	3人				13人	7人		5人		16人	3人	4人	51人
車両	施設					1台				2台			3台
	リース	1台			1台	1台		1台		1台	1台		2台
	町有車				1台	1台				1台		1台	2台

◆移動ネットおかやまによる「岡山県通所付添サポーター養成講座」

2017年度から合計7回の講習会を開催しました（2019年12月現在）。県の運転免許試験場を使って行う1日講習で、講義と実技、運転適性検査などを組み合わせて行います。定員は上限60人で、これまでに県内10市町村で200人以上が受講しました。地域包括支援センターの職員が声をかけて受講に至る人が多く、受講生の大部分はサポーターとして登録するそうです。

□座 学：「通所付添サポート事業のねらいと概要」「出かけることの大切さ」「車を使った外出支援の心構え」「上手なコミュニケーションの取り方」

□実 技：「付き添い介助」「車の乗降介助」「死角の確認」「運転実技」（20人ずつ3チームに分かれて実施）

□運転適性検査（20人ずつ3チームに分かれて実施）

シリーズ / 被災地における移動支援活動の現場から

2019年も水害の多い年でした。佐賀県の大雨による浸水被害、台風15号による千葉県の建物等の損壊、台風19号による東北・関東・長野での浸水被害。連続かつ広範囲な地域で被害が出たこともあり、移動支援の活動ができませんでした。どのようにしたら被災地での移動支援の実施体制をつくれるかが課題になっています。

全国移動ネットでは、ももくり送迎基金と連携して、被災地における移動支援を実施することとしています。この基金は、3.11の被災地の移動支援のために全国移動ネットに寄せられた支援募金を、今後の被災地支援のために役立てようと「ゆめ風基金」※¹とともに設立した基金です。送迎ボランティアが被災地で活動する際の交通費（ガソリン代含む）を支援しています。発災後の活動の大まかな流れは次の通りです。

※1 ゆめ風基金：阪神淡路大震災以降、全国各地で被災障がい者の支援を行っている基金

長沼小学校のグラウンド校舎・自衛隊の待機場所

● ももくり送迎基金と全国移動ネットの支援

● 発災（マスコミ報道）

→ 全国移動ネットの理事または会員・関係者に被害状況を確認

全国移動ネット理事・事務局（兼 ももくり送迎基金の運営委員）

● → 会員団体に対し、被害状況によっては物資の提供

全国移動ネット理事会にて協議し理事から提供 ●.....

ガソリン、水等を陸送したことも

● → ももくり送迎基金の関係団体や、災害支援の関係団体※²から避難所等の情報を収集

全国移動ネット理事・事務局（兼 ももくり送迎基金の運営委員）

※2 「災害ボランティア活動支援プロジェクト会議（支援P）」のサイト、「NPO法人 全国災害ボランティア支援団体ネットワーク（JBOAD）」の関係者、日本NPOセンター等 ●.....

● → ニーズ把握と拠点設置に向けた現地調査と、拠点を提供してくださる団体等との協議

ももくり送迎基金の運営委員 ●.....

● → ボランティアの募集、支援募金のよびかけ

ももくり送迎基金、全国移動ネット

常総市の水害では「JUNTOS」、
熊本地震では「ふくし生協」、
西日本豪雨では「移動ネットおかやま」

FACEBOOKも重要な
情報源

● → 送迎活動開始

送迎ボランティアの派遣、コーディネート、ニーズの聞き取り、活動に関する広報、送迎車両の提供、ボランティアへの交通費の支給等 ●.....

ももくり送迎基金から立ち上げ支援のために事務局コーディネーターを派遣

● → 拠点と地元関係者の動きに応じて、ボランティアを継続募集／発災から3ヶ月程度をめに縮小



堤防決壊の長沼町穂保、
数軒が流されて周りの
家は二階までが壊れて
いました

これまでの送迎の主な目的

- 避難所から自宅の片づけへ
 - 避難所からの通院、通学、買い物
 - 避難所から（乗りあって）入浴施設へ
- ※利用者は障がい者や高齢者が多く、
ひとり親家庭も。

● 長野市内の水害について

ももくり送迎基金 運営委員会委員長 柿久保浩次

台風19号による豪雨で、長野県の千曲川の氾濫は決壊した場所を中心に、南北東西2キロ余りにわたって浸水していた。長野市穂保地区の堤防がおよそ70メートルにわたって決壊。決壊した場所以外にも、付近の堤防の住宅地側では水でえぐり取られた跡や、草が流されている跡が沢山あった。

10月23日朝から、車で現地を走り回った。千曲川の東堤防から下流側に、須坂市、小布施町、中野市を走って西堤防にわたり、長野市側を確認。赤沼、長沼、そして堤防決壊した穂保へ。堤防決壊現場で片付けボランティアのチームに話を聞いた後、浸水被害に遭った長沼小学校に行った。長沼小学校は手つかずで、自衛隊の車が数台校庭に停まり、学校再開のめどは立っていなかった。泥のかたづけが進まず、道路のほこりが車の上にも積もるほどだが、災害地域を出ればまるで別世界だった。長野市内中心部とのギャップをいやというほど感じた。

午後から長野市市民協働サポートセンターに伺った。ワーカーズコープかがやきの新井理事長から、校舎の使えなくなった長沼小学校の子どもたちを、隣の柳原小学校に送迎できないでしょうかと相談を受けていたからだ。被害状況やボランティアセンターの活動状況、避難所等について聞かせてもらった。長野市内の避難所開設は13か所756人(10月24日現在)。車が浸水して避難所や自宅から学校に来られない子供たちが20人ほどいるとのこと。教育委員会は避難所の対応で手一杯のため、そこまで手が回らないという状況で、先生方が手分けして走っていた。

しかし、送迎の支援を行うには、現地に動ける人がいなくコーディネートできないので保留することとなった。長野市市民協働サポートセンターによると、教育委員会への各方面からのはたらきかけにより、ほどなく送迎バスが運行されることになったそうだ。一方、高齢者等の個別の移動支援については、仮設住宅や在宅避難、親戚等に身を寄せている人などがバラバラになっていて、コミュニティの再生が進んでいないとのことで、今後課題になる可能性もありそうだ。

拠点設置については、被災地の理事・会員団体等にご負担をおかけする面もありますが、地元地域や近隣地域からのご協力が欠かせません。日ごろの地域のネットワーク力が活かされ、被災した方々に大変喜ばれる活動ですので、ぜひ多くの移動サービスの関係者に参加していただきたいと思います(柿久保)。

耳寄り!

災害ボランティア車両の高速道路無料措置の手続き簡素化 /

被災地でボランティア活動を行う場合、高速道路の無料措置を受けるには、災害ボランティアセンターへの事前手続きや、居住市町村での「災害派遣等従事車両証明書」の発行手続きが必要でした。2019年7月から、その手続きが簡素化され、次のようになりました。

- ①無料措置を実施している高速道路会社等のWEBサイトで「ボランティア車両証明書」をダウンロード
- ②自分で記入し、高速道路を利用(料金所で押印を受ける)
- ③支援活動後、災害ボランティアセンター等で押印を受ける
- ④復路に最終出口の料金所で証明書提出

ト 一緒に運行管理の効率化と「できたらいいな」を話し合うワークショップ

10月19日に、東京都が行う「東京ホームタウンプロジェクト」の一環で、プロボノチーム（5人）の派遣を受けて研修会を開催しました。「移動サービス実施団体の運行管理を効率化しよう」というタイトルで、午前中は「NPO法人 町田ハンディキャブ友の会」のExcelのマクロ機能（VBA）を使った運行システムをご紹介いただきました。

運転ボランティアをされていた加藤さんが、同会の事業に合わせて作ったシステムは、配車依頼シートに氏名や希望日時等を入力すると、運転依頼書や請求書などの書類作成がスムーズにできるシステムです。車両と運転者の組み合わせは、コーディネーターが考えなければなりません（毎月20～25日頃）、それ以外の事務量が減ったことで、他の事業にも取り組む時間ができたそうです。

午後は、運行管理の他にも、「ありがたい姿」に向かってどんな課題があるかを話し合い、仲間の増やし方や、行政と団体と市民の関係づくりなどについて情報交換が行われました。課題が山積している中で、日ごろはネガティブになりがちな話題も、プロボノチームの進行によって前向きな対策を考えることができ、充実感のある研修会となりました。※町田ハンディキャブ友の会のシステムに興味のある方は、井上事務局長を通して加藤さんにご質問ください

●町田ハンディキャブ友の会 mcdhcb@yahoo.co.jp



ト 「かみのやま福祉運送サービス」が福祉有償運送専用の「料金計算アプリ」を導入

「NPO法人 かみのやま福祉運送サービス」では、2007年の福祉有償運送の開始直後から、小型パソコンとプリンタを車に搭載して、車内で乗車地点から降車地点までを直線距離で測り、料金を自動で算出して現金決済する（明細入りの領収書を発行する）方法を取っていました。

利用者には好評でしたが、このシステムでは、運転者が手書きで日報を作成し、そのデータを事務局担当者がパソコンに入力する必要がありましたが、2018年10月からスマホ（OS：android）とGoogleマップとクラウドサーバを使った新しいシステムに移行しました。

あらかじめクラウドサーバに登録した計算基準に沿って直線距離で料金が計算されるほか、サーバからダウンロードした運行データ（csvファイル）



を加工して、乗務記録や実績報告を作成できます。運行状況がリアルタイムで把握できる機能もついています。

年間3万件を超える送迎を行っている同団体ですが、これにより、日報の作成や運行データ作成が大幅に省力されたそうです。

※スマホ（OS:android）とパソコン、モバイルプリンタが必要です。

※待機時間は、料金計算に加味されません。また、山間地や道が曲がりくねっている地域では、直線距離に比べ実際の走行距離が長くなるため、直線距離で料金計算しない団体では使用できません。

このシステムを導入したい場合は、有料（月額設定）で使えるそうです。直接、かみのやま福祉運送サービスへお問い合わせください。

●かみのやま福祉運送サービス

kami-fukusi@future.ocn.ne.jp

新役員のご紹介

2019年6月8日、第13回通常総会において、2019・2020年度の役員として、理事43名と監事2名が選任されました。新任の堀河理事と関口監事をご紹介します。関口さんは今号p10に、堀河さんはmovere26号p15に紹介されています。

* 堀河 日出男 (ほりかわ ひでお)

■所属と担当

特定非営利活動法人 ジャスミン
(事務局長) / 援助が必要な障害者等の人々に対し社会生活自立支援の事業を行い共生出来る社会づくりと福祉の増進に寄与。主に①難病者・障がい者に対する社会生活自立支援。②移動困難者への通院、外出支援。

■出身地：香川県

■血液型と星座：B型・山羊座

■青春時代に思い出の一曲

ケ・セラ・セラ (試験に失敗、なるように成るさで現在の姿)

■今の移動サービスは何色？

グレー (何もかもグレーゾーンの中)

■理事になってからの変化や気づき

交通基本法での「移動権」「総合事業」「地域包括支援システム」を考え難病者・障害者・高齢者等の移動困難者の「社会自立支援」「移動支援」を改めて考える機会を得ました。感謝。

■地元自慢・メッセージ

ハイカラ神



* 関口 幸一 (せきぐち こういち)

■所属と担当

東武鉄道株式会社 専務執行役員/
鉄道と観光事業を担当

■出身地

埼玉県桶川市

■血液型と星座

O型・山羊座

■青春時代に思い出の一曲

20代のころ (40年くらい前) のニューミュージック。

■自分を動物に例えると？

ハシビロコウ 怠惰

■今の移動サービスは何色？

モスグリーン。今後一層明るいまどりに。

■地元自慢・メッセージ

スカイツリーの下にいたので遊びに来て下さい。



総会に出席した 2019・2020 年度の役員 30 名

(表紙の写真)

左/ 東京ホームタウンプロジェクトによる研修会で発表する「(社福) さくら草」の山本宏理事長

右/ 高速道路の無料措置の手続き書類「災害ボランティア車両証明書」は高速道路各社のサイトから

下/ 静岡市葵区「福口ウはやぶさ隊」の買い物支援。玄関先の急坂は手押し車で荷物を運搬

■「モヴェーレー MOVEER」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。「モヴェーレー (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。

市民の手による移動サービス情報誌

「モヴェーレー MOVEER」第31号

2020年1月17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

全国移動ネット 最新刊のご案内

地域支え合い型
「移動サービス」ガイドブック

～道路運送法の「登録不要の移動・外出支援」について～

A4判88頁/価格500円+送料実費 2019年7月発行



全国移動ネットのHPには
最新の情報がいっぱい！
こちらまでぜひご覧ください。



お申し込み

全国移動ネットのホームページから注文書をダウンロードして、ご記入後、事務局までお送りください。

お問合わせ 特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク (全国移動ネット)

〒156-0055 東京都世田谷区船橋1丁目1番2号 山崎ビル 204号

TEL: 03-3706-0626

FAX: 03-3706-0661 <http://www.zenkoku-ido.net/>

●住民の生活や命を支えるために、地域住民自らあるいは市町村と地域住民の協働によってさまざまな外出の支援活動に取り組む事例が増えています。サロン等の居場所づくりや配食と同様に、安心して住み続けられる地域づくり一環で、買い物や通院や居場所への外出を支援する活動です。

●本書は、こうした地域支え合いのための移動・外出支援を実践しようとする団体等のために、基本的な仕組みや実践例をご紹介します。

具体例がたくさん！
これから始める方の
ヒントが見つかるかも！

図解やイラストが
多くてわかり
やすいわあ



●目次

はじめに

第1章 生活課題から地域支え合い型移動サービスを考えよう

第2章 典型的な活動パターン ～目的と仕組み～

第3章 地域支え合い型移動サービス11事例の仕組みと特徴

第4章 活動に必要な組織・人・モノの条件

～日常管理・研修・保険の重要性～

第5章 通達「道路運送法における許可又は登録を要しない
運送の態様について」の解説第6章 地域支え合い型移動サービスに活用できる補助金
～介護予防・日常生活支援総合事業～

資料編

おわりに