

MOVE RE

市民の手による移動サービス情報誌

モヴェーレ

NO.39

2024

MAR



特集 移動のニーズに合った取組と制度のあり方を考える！

～活動団体、自治体、国交省・運輸省が立場を超えて～ 2

- シリーズ／被災地における移動支援活動の現場から 10
2024年能登半島地震 被災地に居る仲間たちとの連携の道を探る
- 出かけてみませんか 12
ヨドコウ桜スタジアムで、ラグビー大学選手権観戦記
- “総合事業”に基づく移動支援が始まります 14
〈愛知県日進市〉「ついで支援」で乗り合って買い物へ～日進ニュータウン～
- 全国移動ネット事務局だより 16



《移動送迎支援活動セミナー報告》

移動のニーズに合った取組と 制度のあり方を考える！

～活動団体、自治体、国交省・運輸局が

立場を超えて～



2023年11月10日に大阪のNPO法人 移動送迎支援活動情報センターが主催し、関西STS連絡会、全国移動サービスネットワークが後援して、セミナー「地域生活での移動・外出手段の現状と、ニーズに合った取組を考える！」が開催されました。

住民主体の“互助型の移動支援”や最新の国交省の動向などを含め、個別具体の取組への参考になれば幸いです。

1 基調講演

道路運送法改正から17年、 今、問われている課題は何か

(NPO法人全国移動サービスネットワーク・監事/
元・国土交通省自動車交通局旅客課長)

講師：関口 幸一さん

20年前、私が国土交通省（以下：国交省）の課長をしていた頃、地域の方々は草の根で福祉関係や交通空白地での移動サービスに取組んでおられました。その頃は「道路運送法」（自家用「有償」運送は違法）の規制について「構造改革特区」制度で福祉有償運送を全国に拡げながら、法改正を検討した経緯があります。そこでNPO、自治体の方々にはたいへんお世話になりました。国交省を退官して10年ほど経ちますが、福祉有償運送の現状を勉強させてもらいながら、できることは何かを探っているところです。



関口さん

I. 移動の意義

移動の確保は、基本的人権と一体のものです。そして、移動手段の確保の問題は単に移動の方法の確保にとどまらず、地域の活性化や健康の維持、医療費、介護費用の削減にも寄与するものであり、国交省だけではなく政府全体で取り組む非常に重要な課題であると思うんですね。

「道路運送法」は1951年、つまり72年前にできた法律で、根本的には「バス」「タクシー」の健全な事業者の育成が主要な目的でした。その時々状況に合わせた改正もなされていますが、新しい地域の移動のニーズに対応するには不十分な面は否めないと考えています。そこで全面的な「道路運送法」の改定を待つよりも、現実に必要な移動サービスをいかに実現するか取組に全力を挙げていくことが大切だと考えているところです。

II. 「自家用有償旅客運送」と「許可・登録を要しない運送」

自家用有償旅客運送の「福祉有償運送」と「交通空白地有償」は頭打ちで、なかなか広がらない状況が

続いています。さらに「許可・登録不要」という道路運送法の適用にならない住民主体の「互助型の移動支援」があり、これも極力広げていくことが重要です。現在の国交省の担当者は、「自家用有償旅客運送」をやりやすくするとか、「許可・登録不要」の範囲を広げることに熱心に取り組んでくれていまして、例えば、ガソリン代だけではなく車両借料や保険代をもらえるように検討しているようです。

また、買い物や病院に行くための「移動」というのは、移動自体に対するお金ではなく、その目的に対するお金という立付けにして、輸送の費用も含める形にできるよう明確にしてもらおうと考えています。そして運送を行っている団体が、自治体からの補助や団体への寄付によって団体の下で運転をしている運転手に報酬金を払うことは、利用者さんが対価として払っているのではないので「有償運送」ではないこと。

その辺を明確にしてもらって、今まで不具合があったところを直していただこうと思っています。

Ⅲ. 各人の自主的判断の重要性

私は、皆さんに自信を持ってやっていただきたいと思っています。心配なことがあれば地域の関係者とか全国移動ネットに聞いて、一定の理屈は考えてからやって欲しいと思いますけども、あんまり心配しすぎると何も出来なくなりますから。自分のやっている仕事は世のため、人のため、間違いのないわけですから、その信念を持って進めていただくこと。これが今日、申し上げたいことです。

【対 談】

関口 幸一さん×伊藤 みどりさん
(全国移動ネット事務局長)

伊藤：今年(2023年)2～6月の「ラストワンマイル・

モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会(国交省)」にて「交通空白地有償運送」「福祉有償運送」の見直し案が示され、その後、「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係る勉強会(国交省)」が、関口さん、河崎さん、私、そしてバス協会、全国タク連、厚生労働省も参加して開催されましたが、何か変化を感じられましたか？

関口：建前ではたとえば「福祉を自家用車でやられるのは嫌だ」と。でも現場では「あんまり関係ない」という感じでしょうか。結局は移動する人が減れば交通業界全体がマイナスになるんです。駅に降りてもバスもタクシーもない駅が増えると鉄道のお客さんは減る。「移動」の確保は、街を元気にするし、帰りにバスやタクシーに乗ったり、他の交通機関もプラスになる。今回の勉強会では、そういう話もできました。バスやタクシーの人も理解してくれると思います。

伊藤：ドライバーさんの不足状態の延長に、今、話題の「ライドシェア」という議論があります。ライドシェアとひと言で言っても、2～3種類ありそうですが、今後の見通しを含め、どんな感触を持っていられっしゃいますか？

関口：はい。今までの国交省の反対理由は、事故やトラブルへの責任が不明確で、運転手個人に負わせ



関口さん(左)と伊藤さん(右)

る曖昧(あいまい)さがあることなんですね。私に言わせれば、そこを解消した安全なライドシェアをやってもらえばいいと。問題なのは、事業が成り立たないとタクシーも撤退している地域で成り立つかどうかです。福祉ではすでにやっている、いわゆる“4条ぶら下がり”^{※注}での白ナンバー車による輸送を、タクシー会社がちゃんと責任を持って取り組むとか、いろいろ案はあると思います。来年(2024年)6月ぐらいまでに何らかの方向性は出てくるんじゃないかと。私としては、補完的な輸送力をつける方向に進むように希望しています。

※注“4条ぶら下がり”：訪問介護事業所でヘルパーさんが送迎をする時に、緑ナンバー車つまり4条許可の車両が1台あれば、残りは何台でも白ナンバー車を有償運送の車として許可を受けて走らせることができる制度。

伊藤：「許可又は登録不要の運送」についての改正通達が表示されていないのですが、色々変わる予定です。関口さんのご講演にもありましたが、例えば「生活支援との一体型」で、付き添いや見守りなどが連続的に行われている場合について。送迎は付随的な行為だと解釈して有償運送にあたらないうこととされていますし、ここに、ガソリン代実費と車の保険料(1回あたり切り出して金額を特定できるもの)を利用者から受け取ることができることとなります。レンタカー代も。同様に居場所・サロン送迎に関しても、レンタカー代や、保険料をもらえるようになります。また、自治会所有の送迎用の車両や幼稚園バスのような専用車両は、車両維持費が算出できれば利用者に転嫁してもいいと。

関口：幼稚園のバスの部分は、“車検代”“車両の償却費”“リース料”といった実費は無償扱いであり、ガソリン代以外の車両の維持費も実費としてもらっていいとなりました。新しい通達が出たら、想定問答などをできるだけ早く丁寧に提供していきたいですね。

2 先行地域からの取組報告 ～総合事業活用事例の現在地～

1 東桜谷おしゃべり会 「おたすけカゴヤ」の取組

(滋賀県蒲生郡日野町)

東桜谷おしゃべり会：外山 章さん /
麻原 喜代次さん

日野町役場：山添 史郎さん

日野町社会福祉協議会：橋元 成子さん

日野町は、滋賀県東部の綿向山がそびえ、バス・鉄道などの公共交通が不便な地域で、東桜谷地区は人口1,339人、高齢化率は46.60%です(2023.8.1現在)。そこに「東桜谷おしゃべり会」(2019.5.8設立)があり、「いつまでも生き生きと暮らし続ける」を目的として、移動支援の「おたすけカゴヤ」が活動しています。

立上げの経緯ですが、2018年に柿久保さん(関西STS連絡会)を招いて講習会「移送支援サービスについて」を開き、続いて先行事例の視察研修。自賠責・任意保険+社協の保険に加入、車は乗り慣れた自家用車で、勇気ある一歩を踏み出しました。送迎の範囲は原則日野町内の約10km四方で、料金は片道300円。乗降前後の介助・付き添い費という形です。現在、運転ボランティア登録者は22名、利用者登録者は39名です。利用状況は、年間実質200人超えというところ です。

他地区でも取り組みたいという声があり、2020年に小井口YK倶楽部、今年(2023年)は西桜谷地区でも新たにスタートし、3ヵ所目になりました。町内のケーキ屋さんから利用者、運転ボランティアに対して5%割引の応援や、病院の「待ち時間」の電話連絡をいただいたりしています。



外山さん



麻原さん

◆移動支援への補助制度の内容

日野町移動支援事業の補助金は、移動支援の付き添い支援補助として、①要介護認定で要支援と判定された方には1人の乗車1回当たり150円(往復利用＝乗車2回)が、介護保険の「訪問型サービスD」から。そして②要支援者等以外の高齢者などの利用者には1人の乗車1回当たり100円(往復利用＝乗車2回)が、町の一般財源から出されています。

それと移動支援の自家用自動車の任意保険料の名目で、運転ボランティア従事者1人につき1日当たり200円。これは万が一の事故により、翌年度の保険料増加分を賄うように団体にてプールしているようです。これも一般財源から出されています。

日野町での取組の特色は、地域の住民さん、社会福祉協議会、行政、この3つの力が1つになって関わらせていただいていること、これが一番の特徴だと思っています。



橋元さん

2 太子町社会福祉協議会「外出支援・訪問型サービスD」の取組

(大阪府南河内郡)

太子町社会福祉協議会：吉高賢司さん

太子町は、人口は12,860人、高齢化率が30.7%というコンパクトな町です(2023.10現在)。厚生労働省の人口推移グラフでは、高齢化率は、2025年33%、2040年47.3%と予測されています。

◆太子町での取組

生活支援体制整備事業の中で移動支援の取組について行政と社協の合意を図り、住民さんと目線を合わせた「支え合い勉強会」から、「生活支援体制整備研究会」の移動支援につなげました。2017年には、第1層生活支援コーディネーターの配置とともに協

議体「SASAE 愛 太子」が誕生。ここが太子町での移動支援の核になっています。この協議体で「移動・外出支援を考える円卓会議」が開催され、「介護保険の訪問型サービスDによるサポート」の細かい検討に入ります。

運輸支局にも相談しましたが、ファックスを1回送っただけなのに「最終回答」って返ってくるんですね。しかも「道路運送法に抵触する可能性が高い」「ボランティアとしては活動範囲が広過ぎる」と(笑)。今日のセミナーに運輸局の方がいらっしゃれば、ごめんなさいね。懲りずにやり取りを続け、結局は「太子町の隣接市町村まであれば良いです」となっています。

◆補助制度や支援策の内容

現在、「介護・家事身辺援助等のサービスと一体型」で利用者を設定し、他に太子町の『訪問型サービスD』事業補助金が出ます。家を出てから乗る時・降りる時、帰りに乗る時・降りる時の付き添い(4回)に、1回あたり300円を補助しています(往復1,200円)。運転協力者講習会は、「太子町高齢者生きがい活動促進事業」として毎年2日実施して、修了者には有償ボランティア活動への参加を呼びかけています。

◆太子町のミライ

今年(2023年)12月20日に、太子町、富田林市、河南町、千早赤坂村を走っていた金剛自動車のバスが廃業、撤退になります。太子町内は近鉄バス、南海バスがカバーしてくれるようですが、路線は今までの2本から1



吉高さん

本になります。隣の富田林市、河南町は、大きな打撃を受けると思います。太子町の場合は、住民さんが早くから取り組んでいたのも、公共交通が減ったとしても住民さんの生活は流れていきます。これから住民さんと目線・ペースを合わせながら、支え合う地域づくりに取り組んでいきたいと思っています。

3 和泉市介護予防・日常生活支援 総合事業“移動支援サービス事業” 和泉市福祉部高齢介護室高齢支援担当： 西村浩文さん

和泉市は、人口は約18万3000人で高齢化率は25.9%。総合事業では、2021年より「訪問型サービスD」を実施しています。最初に、移動支援サービスが立ち上がったのは「信太中学校区」で、高齢化率が約30%の地域です。



西村さん

事業開始の1年前から毎月、第2層協議体を開催しました。3校区の社協、自治会、地域包括支援センター、和泉市の担当部局が参加。住民へのアンケート調査で「今すぐ利用したい」が198名もおられたことをきっかけに、太子町さんへ視察に行きました。また関西STS連絡会さんのドライバー研修も定期的を実施して、新たなドライバー養成に取り組んでいます。

実施団体である「一般社団法人チョイサポシのだ」には、今年（2023年）6月時点で利用登録者数が391名おり、ドライバー不足もあり待機者が90名もいる状況です。サポーター数は33名で、ドライバーが14名、困りごと支援11名、受付6名、事務4名で運営。

現在は市内で3団体が活動されています。

◆補助制度と今後の展開

和泉市の移動支援への補助は、送迎前後の付添い支援で介護保険の「訪問型サービスD」を活用。利用料金は1回100円で、補助金額は「片道600円、往復1,200円」と設定しています。利用料は1回100円です。

市内に移動支援サービスを広げるべく、2021年度から補助金制度を導入し、高齢者ボランティアへの説明会を実施。また生活支援コーディネーターを中心に、移動支援サービスの導入を支援。初年度の立上げ支援は、国の「高齢者生きがい活動促進事業補助金」制度を活用、市全体としては100万円を上限に

立ち上げを支援しています。

また今後の展開として、地域の高齢者ボランティア団体を中心に引き続き交流会等を通じて説明を行いながら、民間の力（デイサービス等のバスなど）の活用を検討したり、交通部局にてデマンドバスの導入を進めており、そうしたところと協力し合いながら進めていければと思っています。

セミナーのまとめに代えて

（近畿大学名誉教授、関西STS連絡会顧問）

三星 昭宏さん

私は、2006年の道路運送法改正時から枚方市運営協議会の座長、それから北摂ブロックの座長もやっています。地域交通に対する政府の中間答申にもお手伝いしてきました。運営協議会に関しては「窓口で済ま



三星さん

せることのできる軽微なことしか議論にならない協議会なら不要だ」と、ずっと思っていました。

今日の関口さんの話もダイナミックで納得しましたし、近畿運輸支局の大石さんの話も事例をきちんと整理しながら、信頼を得ながらやっていこうという姿勢ですよ。感動しました。それから日野町、太子町、和泉市の事例報告で痛感したのは、都市計画や道路交通ではなくて、福祉部局の中で良心的で真面目な方々が取り組んでおられること。明らかに進んできていますね。

まだまだ大変な課題を抱えながら参加されておられる皆さんが今日のセミナーで見えてきた教訓を生かされて、住民を交えた自治体、社協とかによる普段からの議論を踏まえて、ともに協力し合って少しでも暮らしやすいまちづくりをしていくことを願って、今日のまとめとしたいと思います。ありがとうございました。

3 変わる！最新の制度解説

“生活交通”“くらしの足”を支える法整備の到達点

(近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門運輸企画専門官)

大石 信太郎さん

今日は「法整備の到達点」ということですので、「ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会」を受けた自家用有償旅客運送制度運用の改善策に加えて、道路運送法における「許可又は登録を要しない運送」の取り扱いについても議論されますので、その辺のお話をさせていただきます。



大石さん

ご存知のように自家用有償旅客運送は2006年に制度化され、2022年3月31日現在で「福祉有償運送」が2470団体、「交通空白地有償運送」が670団体ですが、ニーズは増えているにもかかわらず対応できる団体数、車両数ともに下がってきていると言わざるを得ません。これらに対応するため「ガイドライン策定(2018年)」や「マニュアル作成(2020年)」により、地域公共交通会議や運営協議会での協議を進めやすくするような施策の工夫にも取り組んできました。

◆「検討会」を受けた自家用有償旅客運送に関する制度・運用等の改善策

ここからの資料に関しては、最終的な通達改正がなされる直前での「制度・運用の改善策」であり、規定の改定にいたる少し前の段階のものであるということですので捉えていただければと思います。

1)「事業者協力型自家用有償旅客運送」の活用促進

2020年に創設されたもの、現在の「運行管理」「車両整備管理」だけでなく、「配車サービスの提供」等の多様なノウハウ面の提供も含めて一層の

活用促進を図る。

2) 交通空白地の目安の設定および「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進

“交通空白地”の概念について「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」という目安が示された。あわせて既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況(病院・商店の立地数、タクシー営業所数等)を示し、類似の導入事例を検索・比較可能とする「地域交通の把握に関するマニュアル」(2020年12月公表)の周知と活用を促す。

3)「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進

一部のバスやタクシー事業者の反対による協議の停滞を防ぐために、「2ヵ月以内に具体的な提案がなかった場合」「提案から4ヵ月以内に合意に至らなかった場合」には「協議が調ったものとみなす」をガイドライン化(「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」)した通達により、周知と活用を促す。

4) 自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化

従来の目安「当該地域におけるタクシーの概ね1/2の範囲内」を廃止し、自家用有償旅客運送の“実費の範囲内”として「タクシーの“適正利潤”“タクシー固有の費用”を控除した金額の範囲内」を目安として新たに設定する。

5) 自家用有償旅客運送に係る“更新登録手続き”の簡素化

一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者 には、一定期間、意見や特段の異議がなければ更新に係る協議が調ったものとみなすなど、“協議手続の簡素化”“申請書類の簡素化”を通じて更新登録手続きの簡素化を図る。

(参考)

- ▶『自家用有償旅客運送ハンドブック』
(2020年 国土交通省)



- ▶『地域交通の把握に関するマニュアル』
(2020年 国土交通省)



- ▶「ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策」



- ▶改正後の通達(「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」含む)



◆道路運送法における許可又は登録を要しない運送の取扱いについて

第3回の「検討会(2023年4月25日)」の場で「住民互助で行われる移動支援活動についても持続可能となるような運用を強く要望する」との意見が出されたこともあり、今回の見直しにつながりました。ここからは、現在検討中の内容になります。

まず、解釈・判断の考え方です。運送の提供者が受け取る金銭の「有償性」と、「その他、運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱い」の二つがあります。そして具体例です。主なものを紹介します。

■「実費相当分」

利用者からの給付は実費相当分で「ガソリン代等の実費の範囲で収受する場合、許可又は登録は不要」であり、運送(前後の回送を含む)に必要なガソリン等の燃料代、道路通行料、駐車場料金に加えて、一定の内容の保険料、レンタカー代も収受できる予定です。

■受け取る金銭が「運送に対するものではない場合」 他のサービスに付随して生じる運送のことです。

例えば、施設送迎(介護施設、学校その他の施設)は、施設の運営者等が施設利用者の送迎のために付随した運送を行う場合、当該運送に特定した反対給付がなければ許可又は登録は不要で、加えて送迎途中で商店等に立ち寄ることも差し支えないとされる予定です。

そして生活支援サービスなどとの一体の運送で、通院や買物等に同行する支援、子どもの送り届けなどが含まれる「子どもの見守り支援」など、提供するサービスに人の運送が付随して行われるものについては、許可又は登録は不要である方向性です。

■「第三者からの給付」

「第三者からの給付」とは、「利用者でない人から収受するもの」です。これは、原則として「運送サービスの提供に対する反対給付」とはみなされず、許可又は登録は不要です。第三者(国、地方公共団体)による団体運営に対する費用の補助金、寄付金、協賛金などは、有償には該当しないとされています。これらのお金が運転者の人件費に充てられても問題ありません。

ただし、運送主体に対し、利用者に代わって第三者が運送の反対給付を肩代わりする場合には、許可又は登録を要するとの整理となっています。

■「介護保険法等に基づく移動支援等の運送に関する給付」

介護予防・日常生活支援事業における訪問型サービスB・D及び一般介護予防事業の一環として行う運送は、「提供するサービスに人の運送が付随して行われるもの」に該当するため、当該運送に特定した反対給付がない限り、許可又は登録は不要です。また、市町村から補助されるガソリン代等の実費、並びにボランティア(運送を行う者を含む)に対するボランティアポイント及びボ

ランティア奨励金は、運送の反対給付とはみなされません。

■「その他、運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱い」

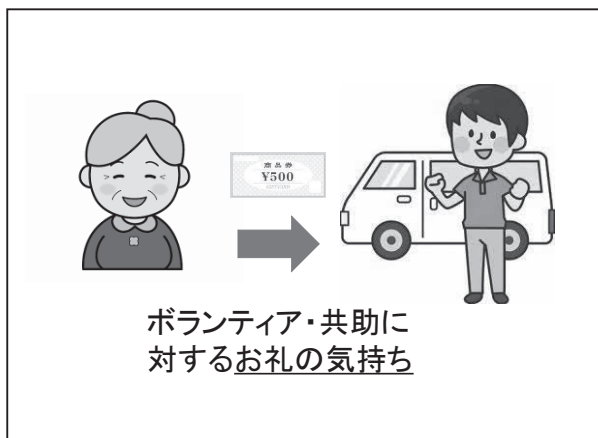
受け取る金銭ではなく、組織内での支払いなどについてです。NPO法人等が、同法人の管理下にある運転者（職員、登録ボランティア等）に対して報酬を支払う場合は、「運送サービスの提供に対する反対給付」にはあたらないと改め

て明確にしたり、自治会等の地縁団体の活動において、会員が負担する会費で運送サービスを提供しても差し支えないこと、この場合、会費で車両を調達することや、会費から運転者に対して報酬を支払っても差し支えないことを明確化することになっています。

.....
以上が、今日時点での法整備に向けた検討内容の現在地ということになります。今日は皆さんの発表を通じた学びが多く、たいへん勉強になりました。

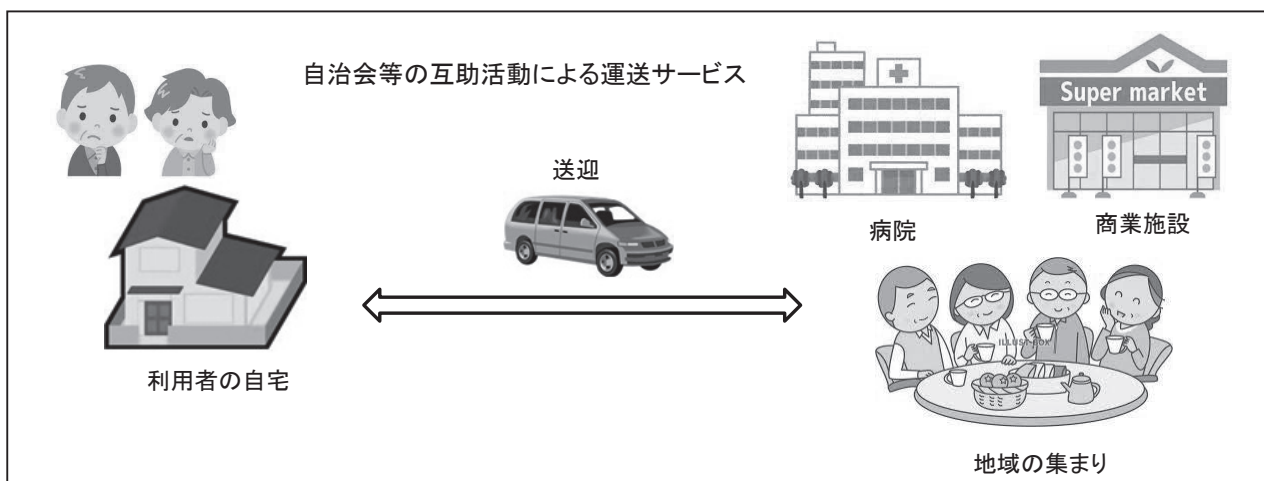
「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン（2024.3.1 付）」 ～国交省サイトに示された「イラスト版」資料より抜粋～

謝礼の支払い



実費の請求・支払い (実費とは以下の項目を指します)

- ①ガソリン代等の燃料費
- ②有料道路使用料
- ③駐車場代
- ④移動サービス専用保険料
- ⑤運送を行うために発生した車両借料



2024年能登半島地震の被災者を孤立させないで 被災地に居る仲間たちとの連携の道を探る

2024年1月1日午後4時10分ごろ、石川県能登地方を震源とする最大震度7の能登半島地震が発生。日本海側の広い範囲に津波が到達し、余震も続いていることから家屋の倒壊や土砂災害などが危惧されています。犠牲となられた方々に心よりお悔み申し上げるとともに、被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。



石川県珠洲市(2024年1月5日)



石川県輪島市(2024年1月5日)

発災後の「ももくり送迎基金(被災地における障がい者、移動制約者への移動送迎支援活動基金運営委員会)」の柿久保委員長と関係者のレポートをお届けします。

総務省「2024年能登半島地震関連情報」



「ももくり送迎基金」の 第1次調査として被災地へ

2024年1月18日～19日に「ももくり送迎基金」
として被災地への第1次調査に入りました。

まず毎日新聞金沢支局を訪れ「能登半島地震」被災地の現状について聞き取りを行いました。支局では全国から20名～30名の支援記者が駐在していて、1.5次避難所や2次避難所の状況のほか、公共交通、道路、ライフライン(電気・水道・ガス)などの復旧状況について話を伺い、非常に厳しい現状であることを知らされました。

続いて主目的である、石川県白山市のNPO法人「プアップ」代表の吉村久美子さん(全国移動ネット理事)を訪問。吉村さんは被災地への支援物資搬入などで忙しく動いていらっしゃいました。珠洲市か能美市に支援の拠点を作れる場所があるか検討を始めていて、決まり次第すぐに被災地へ支援物資を運ぶとのことでした。「被災地での移動支援の活動を行う場合には、車両貸出やガソリン代等の支援を“ももくり送迎基金”で執行できるように検討していること」を伝えました。とりあえず初動にかかる費用に充ててもらえればと、基金から5万円を手渡して、2日間の被災地調査を終えました。

この第1次調査派遣の結果を踏まえ、全国移動ネットと“ももくり送迎基金”の能登半島地震への

対応について検討しました。現時点では道路の損傷が激しく、被災地に行くことが難しいこと、頻繁に出入りできないので一定期間滞在する備えが必要であり、場所・時期・内容ともに吉村理事からの情報を元に動き方を判断すること、そして被災地での移動支援に取り組む際には、ボランティアの募集や支援金などの呼びかけを共同して取り組むことを確認しました。(柿久保)

吉村さんから、次のようにメールをいただきました。

◆「被災直後より石川県へのあたたかいご配慮いただき、ありがとうございます。また柿久保副理事にはお忙しい中、当団体まで足をお運びいただきありがとうございます。本日も積雪が続いています。県外ナンバーの緊急車両を見かけると、全国からの支援に気持ちがあたたかくなります。今後も宜しくお願い致します。」

(2024年1月24日)

◆「昨日より雪が降り平野部で20～30cmくらい積もっており、本日は厳しい寒さとなっております。現在、2次避難所として能美市で受け入れている被災者の方を、個人ボランティアで送迎する活動を希望されている方がいて、能美

市社協が相談を受けているようです。能美市の第一層SC協議体の事務局よりお電話いただき、被災者の移動サービスについて詳しく聞きたいということでした。能美市社協が被災者支援を行い、能美市いきいき共生課が取りまとめるという方向で考えているようです。」

(2024年2月14日)

◆「私の自宅も外壁にヒビが入り、ようやく立会鑑定の結果待ちに。プウプ役員の珠洲市三崎町の実家は全壊で、珠洲市役所で罹災証明の手続き中です。まだ能登の方は断水が続く地域があり、道路状況と天気を見ながら、次の予定を検討したいと思います。」

(2024年2月14日)

“ゆめ風基金”も現地調査を開始

被災障害者の支援を行っている“ゆめ風基金”でも、いち早く支援に向けた検討が行われ、現地で活動しているゆめ風ネット加賀の“ひまわり教室（金沢市）”と連携して、スタッフが1月26日～29日に現地調査に入りました。

現地報告をかねての能登地震災害支援“大阪救

援本部会議”では、被災地の状況から従来のような“被災地障害者センター”の設置は困難なこと、個別の相談事業や見守り活動を含めた長期支援が必要なことなどが報告されています。

物資の支援については、前出の“ひまわり教室”、“石川バリアフリースペースセンター”、“難民を助ける会”などが、きめ細かくサポートしていることを確認し、“ゆめ風基金”としてボランティア用の宿泊施設を準備するべく模索中です。

そして、毎週火曜日には石川県内の団体の人たちのWEBによる支援会議を持ちながら、情報交換と支援連携を目指しています。

“ゆめ風基金”のサイトには、活動日誌のコーナーで「能登半島地震 現地調査報告」の様子が詳しく書かれています。



▲
ゆめ風基金ホームページ



奥能登2市2町へのアクセスルートマップ

2024年2月10日

NPO法人 ゆめ風基金で、被災地支援街頭カンパ行動 in 大阪なんば駅前広場

関西 STS 連絡会有志で“被災地支援街頭カンパ行動”に参加しました。

前日までの寒さが少し緩んだ3連休初日の開催で、場所はなんば駅前広場でした。

待ち合わせや憩いの空間として、また世界の人々が行き交い、ダンスや物品販売物販・キッチンカーなどで賑わう広場で、被災地支援を呼びかけました。

参加者が小型拡声器を活用しながら次々と交代で、被災障がい者の「いのちをつなぐ」活動に対する協力を訴えながら、カンパを呼びかけました。小学生と思われるお子さんが「お小遣いの一部です」と、そっとカンパをしてくれました。

被災地から離れている大阪からできることは限られていますが、各々が可能な範囲で支援活動ができればと想いました。【 J・I 】





出かけてみませんか



LET'S HAVE FUN! LET'S HAVE FUN! LET'S HAVE FUN!

ヨドコウ桜スタジアム 第60回ラグビー大学選手権（全国大会）観戦記

関西STS連絡会 伊良原 淳也

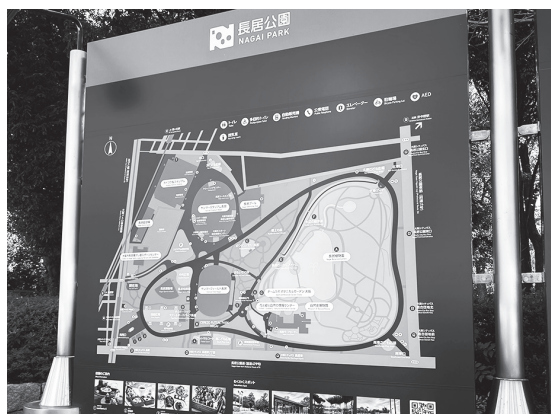
ヨドコウ桜スタジアム（大阪市立長居〔ながい〕球技場）は、大阪市東住吉区（大阪市の南東部に位置し人口約12万8千人・面積9.7km²）の長居公園内にある球技専用スタジアムです。同公園には大阪市立長居障害者スポーツセンターもあり、車いす利用者の往来も多く、休日は多くの人々で賑わいます。スタジアムはサッカーJリーグセレッソ大阪のホームスタジアムですが、近年はスタジアムキャンプやラグビーの試合も開催されており、取材を兼ねて観戦しました。

2020年当初から始まったコロナ禍ですが、2023年5月8日に「5類感染症」となり、様々な意見や考え方がありますが、感染対策などは個人の選択を基礎とする社会生活が始まっています。私自身も観客数が多く見込まれる高校や大学の全国大会に該当する試合は現地観戦を控えていましたが、再開しようと考え、2019年に大規模改修された上記スタジアムを訪問しました。

12月23日天候晴れ・微風・最高気温が10℃という例年並みの気象条件の中、友人を含む5人で向かいました。最寄り駅はJR阪和線長居駅、鶴ヶ丘駅、大阪メトロ（地下鉄）御堂筋線長居駅になります。大阪・関西万博を2025年に控える大阪市内の公共交通インフラは着々と整備が進められています。特に御堂筋線は全20駅がすでにホームドア設置と車両とホームの隙間及び段差解消実施済で、車いす利用者の多くが自力乗降できる環境です。その他の路線も順次実現する見込みです（一部の私鉄相互乗り入れ路線は除く）。私自身、その便利さや快適さを実感し、毎日の通勤経路を見直しました。



〈写真1〉



大阪府内でもバリアフリー改善が進められていましたが、特に大阪市内地下街全体の大改修をはじめ、案内図やサイン看板、トイレや券売機の改修などが加速化しています。

大阪最大のターミナル梅田から約30分で最寄りの駅に到着し、徒歩10分でスタジアムに到着しました。1987年開場のスタジアムですが、近年は大阪市・指定管理者（Jリーグセレッソ大阪関連法人）と地元の障害者団体が更なるバリアフリーの充実に向けて協議の場が持たれているようです。



〈写真 2〉

その一例として、サッカー開催時はグラウンドレベル（ピッチサイド）に、車椅子エリアを設定して入場券が販売されます。まさしく選手とほぼ同じ目線での観戦は迫力満点のはずです。更なる課題として、メインスタンド側への車椅子エリアの設置や、一般座席カテゴリー（例、S/A/ 自由席等）に準じた車椅子対応エリアの増設や、1 階エリアに数席 2 階エリアに数席といった分散配置※¹があり、今後の進展に期待したいと思います。

今回の訪問時（ラグビー観戦）は、上記エリアは安全上の規定（グラウンド上の選手との接触事故を考慮と推察）により車椅子エリアの設定はなく（入場券販売なし）、

バックスタンド側 2 階中央部の車椅子エリアの入場券が販売されており、6 人（台）+ 同行者 6 人が観戦可能になっていました。当日は私たち以外に二組、合計 4 人の車椅子仲間が観戦されていました。

この日は大学選手権最多優勝 16 回の早稲田大学 VS 地元京都産業大学の試合や、関西大学 A リーグ 1 位の天理大学 VS 東海大学の試合が組まれているためスタジアム内は大勢（約 8000 人）の観客で盛り上がりました。

注目の試合は、京都産業大学が勝利し、2024 年 1 月 2 日の準決勝（対明治大学戦）に進出しました。（その後、1 月 13 日の決勝戦は帝京大学が 34 対 15 で明治大学を下し、12 回目の大学日本一に輝きました。）

ビールや食べ物の販売、声出し応援を久しぶりに体感し、とても有意義な一日となりました。

様々なバリアフリー課題を解消しつつ、利用しやすいスタジアムを目指した地道な取り組みに敬意を払いつつ、ロスタイム（祝勝会という名の酒席）に突入しました。ラグビーに理由をつけて、飲酒する習慣はなかなか解消できそうにありません。（笑）

ヨドコウ桜スタジアム

<https://www.sakura-stadium.jp/>

【※ 1】

国土交通省が定める車椅子使用者用客席の設置義務基準そのものがなく、現在見直し作業が行われている。見直し案・設置義務基準：総数 400 席以下は 2 席 総数 400 以上は 0.5%（参考：ヨドコウ桜スタジアム約 24,000 席のため 120 席程度と見こまれる）。

〈写真 1〉

ホームと車両の隙間及び段差解消が実施された大阪メトロ長居駅。

〈写真 2〉

バリアフリー推進に取り組む仲間 R さんと筆者。

〈写真 3〉

メインスタンドからバックスタンドを観た写真。当日は中央の平面部に筆者が観戦した車椅子エリアが設定された。SpecialThanks タックルながい氏〔写真提供〕



〈写真 3〉



“総合事業”に基づく移動支援が始まります

〈愛知県日進市〉 「ついで支援」で乗り合って買い物へ ～日進ニュータウン～

三本木北山老人クラブ役員 小宮山 享 氏 土井 芳己 氏

前号で、愛知県日進市における住民主体の移動支援の色々な取組の支援をご紹介しました。今回は、その中で「ドライバーが買い物に行く日に乗っていきたい人がいたらドライバーに申し込む“ついで支援”」の事例について、インタビューしました。



【愛知県日進市 日進ニュータウン地区】
地区内の人口: 約1,200人(約35世帯)、
高齢化率: 約30%

日進ニュータウンは、昭和37～38年にできた開発不良の住宅団地でした。当時は地区内の道が全て未舗装、ガスはプロパンガス、水道は1本の井戸から水を引いていました。みんなで力を合わせて整えてきたので、とても仲が良く絆が強い地域です。

令和元年春、元老人クラブ役員の方がリュックを背負い、カートを押して歩いているのを見かけました。運転免許を返納をしたら、くるりんバス（コミュニティバス）の本数が少ないので、買い物が一日仕事になってしまうと。これは不自由だ、何かできないかと考えました。自分が出かけるときに車に乗せていくのが一番早いと思いましたが、問題は、乗りたい人と乗せていいる人をどう調整して組み合わせるかです。自分がいつもその役割を担うことは難しいし、人に頼んで人件費を払うこともできません。

7月17日、第2層の協議体の懇談会で相談したところ、「介護サービスさくら」がマッチングを担当してくださるということで、2日後、老人クラブの役員3人と自治会長で話し合い、やりましょうということになりました。9月2日、老人クラブの役員会で方向性を確認し、同月、買い物支援説明会を行いました。予想外に約40人、会場に入りきれないほどの人が集まりました。ドライバー10名、利用者3名に登録してもらい、11月1日に「ついで支援」がスタートしました。

これほど短期間でスタートできたのは、老人クラブが自治会に比べて自由度が高く、仲良しクラブのような性格で、合意形成がスムーズにできたという面があります。老人クラブの企画は、やってみてうまくいかなければ、やめても休眠してもいいというスタンスで取り組んでいる点もあると思います。

◆「ついで支援」のしくみ

会員制で、ドライバーが買い物に出かける時、各自の自家用車と一緒に乗ってもらうしくみです。車両は各自の自家用車です。事故があったときの保険はドライバーの自動車保険を使います。利用料は無料ですが、お礼の気持ちは各自で表そうということになっています。

毎週火曜日と金曜日、広場に10時集合で、2kmほど先のマックスバリュに行くスタイルでスタートしましたが、坂があって来にくいせいか、当面の運転者が集合場所の広場に行っても誰も来ない、ということで利用者宅の玄関まで迎えに行くことにしました。同時に、行き先や時間は会員相互で決めるようになりました。

行き先で1番多いのはマックスバリュですが、東郷町(8km先)のタチヤのときもあります。みよし市も含めて対



小宮山 享 氏



土井 芳己 氏

小宮山さんは、自治会の総会の議長34年間務めたあと、老人クラブから会長を任されました。現会長の土井さんも自治会長の後、老人クラブの会長を引き受けました。

応しています。乗せる側も自分の用事や買い物をしたいので、全員が乗ったところで相談して決める。自分が出かけようとしたら歩いている知り合いを偶然見かけたので、一緒に乗って行ったらどうかと声をかける感じです。そんな偶然は滅多にないので、火曜日と金曜日にその偶然が巡ってくるということです。買い物のついでに薬の受け取りのために薬局に寄り道したり、病院に送ったりすることもあります。

◆利用者と利用に至る流れ

初回利用の前に入会申込書を書いてもらいます。ドライバーに、新しい人が加わったことを自宅の地図を添えて連絡します。毎月15日ごろにドライバーに翌月のシフト案を回し、シフト表ができたら利用者のお宅にポストイン。利用者が自分から直接運転者に電話で申し込みます。

◆やってみてわかったこと

現在は老人クラブの会員のみが利用しています。付添介助の必要のない、元気な高齢者ばかりです。最初の3回くらいは、「介護サービスさくら」にマッチングをお願いしましたが、その後は直接連絡になりました。顔が分かっている人のほうが、気が楽なのでしょう。また、1対1で乗る想定でしたが、お友達と複数人で出かける人が多くなりました。集会所で月2回開催している「ほっとカフェ」というお茶飲みの会で日にちを相談し、ドライバーがその場にいればお願いすることも少なくありません。集会所では、カラオケや麻雀、卓球など、毎日のように色々な催しがあり、役員も、ここに来れば会員がどのようなことを考え、困っているかを聞くことができます。ルールは最低限にして、都度話し合いながら決めていこうと、まずスタートしたのが良かったと思っています。

◆課題と今後の方向性

今は毎週2日必ず出動する必要がないので、実質3人でも回せています。でも、ドライバーが増えないのも事実です。もう少し若い人にも参加してほしいので、将来的には自治会に移管しても良いのではないかと考えています。この取組は、コミュニティを良くする手段の一つだと思います。助け合えるしくみがある地域は災害時も強いはず。 「くるりんバス」がとても便利になればこの取組はいらなくなるかもしれないし、移動販売など代わりになるしくみができればそれもいい。最近、病院が出している送迎バスの利用者がいないので、どうしたら利用が増えるかを老人クラブとして考えているところです。

目的地	近隣のスーパー等
運行方法	毎週火曜・金曜。前日までに依頼があった場合のみ運行
利用者	老人クラブの会員（自治会員でも可） 実人数 8 名
運行実績	2023 年（4 ～ 12 月） 63 回、延べ 133 人
予約方法など	ポストインした予定表に基づき、がドライバーに直接電話で依頼
利用者負担	無料（謝礼は自由）
ドライバー	老人クラブ会員 4 名（年齢 75 ～ 77 歳）、 無償ボランティア

買い物支援予定表

買い物支援 1 月予定表（案）		
日	時	パートナー
1月5日（金）	午前	甲
1月9日（火）	一日	乙
1月12日（金）	一日	丙
1月16日（火）	一日	甲
1月19日（金）	一日	乙
1月23日（火）	一日	甲
1月26日（金）	午後	丙
1月30日（火）	一日	乙
予定表（案）を作りましたので、御確認ください。 当日、都合のつかない方は、変更相手と調整して、土井までご連絡ください。		

買い物支援実施結果票	
ペアレント	甲
実施日	令和6年1月5日（金）
出発時間	AM・PM 時 分
帰着時間	AM・PM 時 分
行き先	<input type="checkbox"/> マックスバリュ <input type="checkbox"/>
フ レ ン ズ	
メ モ	

全国移動ネット事務局だより

会員のひろば

第1回オンライン会員交流会

2023年12月25日の10～12時に、「アルコール検知器の選び方と遠隔点呼」「運行管理の責任者の配置」をテーマとして会員交流会を開催しました。14人の会員さん（理事事務局含む）のご参加をいただきました。

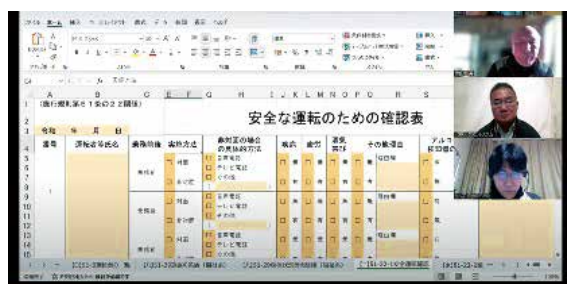
〈アルコール検知器〉

まず、2団体から実際に使用しているアルコール検知器について、仕様や使い勝手をご披露いただきました。情報交換では、アルコールを一切摂取していないのに、ゼロではない数値が出ることがある、蒸しパンは要注意のようだ、動作不良に備えて1つでも別の機種を用意しておくといった意見も出されました。

マイカーボランティアが直行直帰で活動している団体は、人数分の検知機を購入することが、大きな負担になります。今回参加された団体は、安価なものを1人に1台購入していました。運転者が個人で購入している団体もありました。一方で、クラウド管理が可能な検知器の購入費を市社協に予算化してもらえた、各自が報告しなくても記録は自動的に取り貯められていくので助かるといった団体もありました。色々ですね。

〈遠隔点呼の方法〉

直行直帰の団体は遠隔点呼になりますが、警察に問い合わせたら、運転者が検知器の数値のわかる写真を撮って、事務局にメール等で送るように言われたという団体がありました。国交省では「音声電話」も可能としています（参考様式「安全な運転のための確認表」も活用可）。所管は国交省なので、警察に確認した内容が正解とは限らないというのが共通見解でした。



〈運行管理の責任者の配置〉

運行管理者向けの一般講習（旅客）を受講することが2022年10月から義務化されました。2024年3月末までに受講を済ませなければならない団体がありますが、講習の開催状況は都道府県によって大きな差があります。東京都内は自動車学校でも受講できますが、地方では実質県内1か所しか受講できる機関がない、予約がいっぱいで申し込めないという状況があります。中には、県外で受講した団体もあるそうです。

その他、降雪時の運行可否の判断や走行中の対応に悩んでいる、軽貨物車両を使用車両として登録することができたが有料道路の通行料の割引が受けられなかった、など参加者が持ち寄った個別の困りごとについても、共有しました。初対面の参加者同士でしたが、活発な意見交換ができました。

編集後記

◆スタジアムのバリアフリーが進むことは、ラグビーファンとしてとても嬉しいことです。しかし昨秋からのラグビー関連飲食で体重増加が止まりません。健康を保つこと、交通バリアフリー研究の両立が当面の課題です。笑（淳也）

（表紙の写真）

左/「NPO法人ちえのわ」の活動風景（2023/10/28フォーラムin函館にて）

右/ 初山別村による「しょさまる号」の活動風景（2023/10/28フォーラムin函館にて）

下/ 移動送迎支援活動セミナーでの滋賀県日野町の取組発表（2023/11/10大阪市）

市民の手による移動サービス情報誌

「モヴェーレ-MOVERE」第39号

2024年3月31日発行

定価●550円（本体500円+税/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

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