

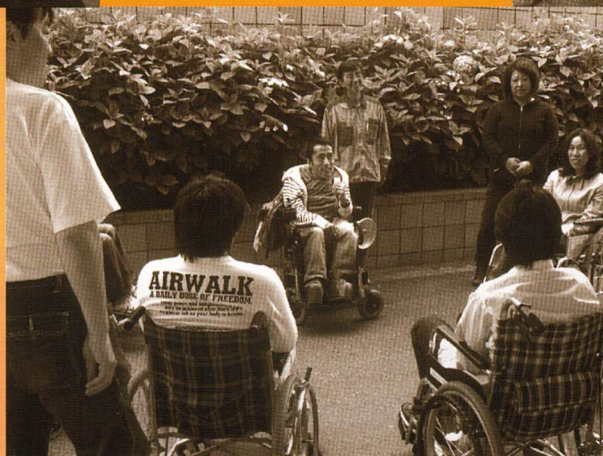
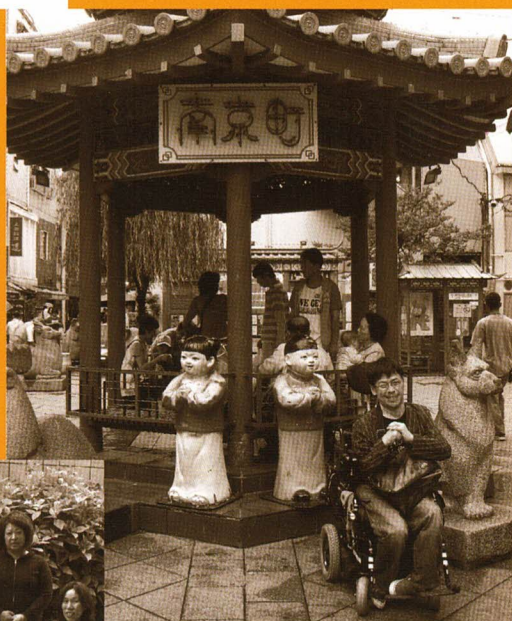
MOVE RE

市民の手による移動サービス情報誌



モヴェーレ

NO.14
2010
AUG



特集 《関西》 過疎化が進行する中での活きた福祉有償運送 ～現場での展望を探る～

- | | |
|---|----|
| ● 運転マイスターになろう
「これぞ運転者講習のココロ！」 | 2 |
| ● 福祉有償運送セミナー報告とその後の動き
インタビュー：辻元清美・元国土交通副大臣 | 8 |
| ● でかけてみませんか
「全国どこでも旅ネットで自由な旅を！」 | 10 |
| ● 東奔西走・淳ちゃんが行く〈NPO 法人守口送迎 代表理事・荒木武士氏〉 | 11 |
| ● 全国移動ネット活動報告「今こそ移動保障を実現しよう」 | 12 |
| | 15 |
| | 16 |



過疎化が進行する中での 活きた福祉有償運送 ～現場での展望を探る～

全国各地の登録数(2009年9月末現在)は、福祉有償運送が2,323団体、過疎地有償運送が62団体となっている。各自治体における運営協議会での過疎地有償運送に対する認識は、悲惨なほど現実から遊離していると伝えられている。

一方、過疎化がますます進行する中で、福祉有償運送での工夫や新たな試みが、自治体の若手担当者や、NPO法人のおおらかでたくましい仲間たちにより始められている。今回は、関西の3地域のレポートを通して、私たちの共通の課題と、その展望を探ってみた。

1 京都府福知山市 NPO 法人 オークラ福祉応援団

少しでも使いやすい活動になるように！ 制度の
枠にとらわれない活動展開を

- ▷団体名：NPO 法人 オークラ福祉応援団
- ▷所在地：〒620-0907 京都府福知山市一の宮 603
- ▷電話：0773-33-4123
- ▷開設：2006年3月
- ▷運行形態：福祉有償運送(2006年4月)
過疎地有償運送(2010年4月)
- ▷その他事業：サロン

● まず、丁寧に人を育てること！

オークラ福祉応援団では、これまで福祉有償運送の
望ましいあり方としてコミュニティーキャブ(人と人



リフト車やスロープ車など合計9台を所有

との関わりやふれあいの中から生まれる便利な乗り物)を地域で実践してきました。また利用者の方には、少しでも使いやすい活動になるよう、様々なタイプの福祉車両を用意しています。

運転協力者として活動に従事することを希望される方の中には、高齢の方が病院に行くのに交通不便で困っているので人助けと思って奉仕の精神で活動をはじめた方や、自動車の運転ぐらいなら自分にも出来るからやってみようと気軽に始める方もお見受けします。しかし、私たちの団体に運転者として登録する方については、全員が大阪の関西 STS 連絡会で行っている研修に参加していただいてから運転者登録を行っています。

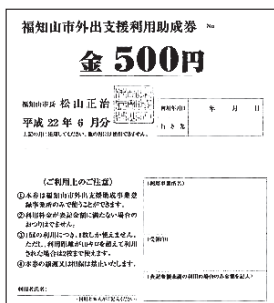
地元でも運転者講習を行っているところがあるにもかかわらず、大阪まで行ってもらう理由は、福祉有償運送に携わる運転協力者として、単に奉仕の精神や助け合いといった事だけでなく、知識や技術的にも十分な研修を修了した上で、改めてその責任と自覚を強く持ってもらうことが必要だと感じているからです。

こうして晴れて運転者として登録していただいた方には、最初は先輩ドライバーが同行し親切・丁寧に指導するとともに、常々サービスについて、あるいは将来の福祉輸送の展望について話し合い、よりよい活動を目指しています。

● 福知山市の外出支援の現状 ～外出支援利用助成券とタクシー券の適用～

2006年にそれまで社会福祉協議会が行ってきた移動サービスが全面撤退し、NPOの有償運送に利用者が移行し始めました。そのため、それまでほとんど無料で利用できていたサービスが有償化し、利用者から反発が出たのを受け、福知山市は「福知山市外出支援利用助成券」を月8枚（片道10km以上は16枚）本人に支給しています。券種は利用者世帯の課税状況に合わせて、それぞれ300円、400円、500円です（ただし目的地は市内の医療機関・福祉施設に限る）。

これとは別に「福知山市お出かけサポート事業（タクシー券）」の対象者には年間最大で12,000円分を助成しています。これらの制度は福祉有償運送団体利用にも適用されています。



障がい者と高齢者に交付される「外出支援利用助成券」

● 過疎地有償運送の取り組みと課題

本年4月からは、福祉有償運送の活動に加え過疎地有償運送の活動も行っています。ただし運営協議会のローカルルールで既存のバス停からの距離が1km以上の方のみ利用対象となっていて、現在までに利用登録者が2名と伸び悩んでいます。1km未満にお住まいの方の中にも到底、自力でバスに乗ることができない方も沢山おられるはずで、今後、このローカルルー



利用されている方と筆者（右側2人）

ルをどのように変えていくかが、目下の課題となっています。

（お話：「オークラ福祉応援団」山本理事長）

話を伺って

美しい山々に囲まれた場所に「オークラ福祉応援団」の事務所はありました。山本理事長から取材場所としてご案内いただいたところは、最近開設したばかりのコミュニティ・デイサロンのルーム（愛称：三岳邑・みたけむら）でした。お邪魔した時には、高齢の利用者の皆様が竹細工で一輪差しの製作中でした。

山本理事長は「お年寄りだけでなく、子ども、障がい児・者という分野にとらわれない地域の拠点づくり」という主旨でサロンをはじめられたそうです。制度の枠にとらわれず自由な発想で取り組む姿が印象的でした。（伊良原）

2 鳥取県八頭郡若桜町 NPO 法人 ワーカーズコープゆいまある

過疎地有償運送は、地元の足の確保と同時に観光にも一役！?

- ▷団体名：NPO 法人 ワーカーズコープ ゆいまある
- ▷所在地：〒680-0701 鳥取県八頭郡若桜町若桜257
- ▷電話：0858-76-5060 FAX：0858-76-5070
- ▷開設：2005年4月
- ▷運行形態：福祉有償運送（2009年10月）
過疎地有償運送（2010年4月）
- ▷その他事業：訪問介護（介護保険・自立支援）
生活総合支援（自由契約）
サロン

● 誰もが安心して暮らせる町をめざし介護事業所を開所

鳥取県八頭郡若桜町は2010年4月現在、人口4,072人、高齢化率40%、1,518世帯で、死亡や転居によっ

て毎年 100 人前後の人口が減少しています。若者は都市や市街地へ流出し、1 年間の赤ちゃん誕生は 10 数人となり、自治会としての機能が出来なくなってしまう限界集落が点在するようになってきた地域にあります。独居世帯が多く、認知症の方も増え、病院に入院されると、その後は施設入所となってしまう方も多いのが実態です。

高齢になっても障がいがあっても誰もが安心して暮らせる町を目指して、ヘルパー講座の修了生とともに半年以上の話し合いや勉強を重ね、2005年4月に「ゆいまある」を開所しました。



補助金などを利用して購入した
過疎地有償運送車両

● 福祉有償運送から、町ぐるみで考える過疎地有償運送の取り組みへ

「ゆいまある」は開設当初より、高齢者、障がい者
また住民にとっての交通手段について、さまざまな問
題点を真剣に考えていました。路線バスが少ないこと
による通院、買い物などの交通手段についてなど、私
たちにできることは何か、何から始めたらよいかを、

[illegible]

運輸支局や、全国各地の情報等をインターネットなどを通して勉強し始めました。その中で、関西 STS 連絡会の柿久保さんと出会い、たくさんのことを教えていただきながら、講習会を重ね、事業化へと進めていくことができました。

2009年9月、2010年3月をもって、日本交通による若桜町内のバス3路線の運行とタクシーが撤退することになり、町民の生活に大きく支障をきたす事態となりました。そこで、市町村運営の有償運送2路線と「ゆいまある」の過疎地有償運送が撤退路線をカバーしていくことが、町の運営協議会で決定されました。

過疎地有償運送は、「ゆいまある」が昨年２月に企画書を提出していたもので、諸鹿線の定期便と町内全域のデマンド運行（タクシーに代わるもの）で行うことになりました。

事業の開始にあたっては、県、町から、鳥取県過疎
地有償運送導入・運行支援事業費補助金の交付がそれ
ぞれ100万円ずつ補助が受けられ、8人乗りの車両を
導入しました。車両購入については、43万円の自己
資金が必要となりましたので、組合員みんなで話し合
い一人ひとりが出来る範囲での増資を行い、無事、本
年4月より運行を開始しました。



お揃いの黄色いスタッフジャンパーでサービス中

● 事業開始から2カ月を経て

□運行時間については、各集落説明会を開催して、住民の方の意見を取り入れた時刻を組んでいるので、満足いただけている。

□定期便の間は、安価なデマンド便を利用していた
いており、とっても利用しやすくなったと喜んでいた
だいている。また、他路線の方のデマンド便利用も徐々

に広がっている。

□地域住民の働く機会の創出ができた。

□地域で支え合いながら、自分たちの足を守らなければという意識の向上（住民参画意識）が図られた。

（お話：「ゆいまある」岡本所長）

話を伺って

「ゆいまある」はその昔宿場街として栄えた場所に位置し、周辺には当時の面影を残す風景があり、どこか懐かしい雰囲気が漂っています。岡本所長さんからは高齢化が急速に進んでいるという説明でしたが、なぜか街中はとてもキレイで明るい様子でした。それもそのはず、実は若桜町では今秋から地元の鉄道でSLを走らせる計画があり、観光の目玉にしようと若桜町を挙げて取り組まれている、随所におもてなしの準備が進んでいます。このため街は逆に活気を取り戻そうとしています。

また、何と、岡本所長は過疎地有償運送を使って観光客にも利用できる仕組みを作ってしまったそうです！地元の足の確保と観光に一役、一石二鳥のアイデアに脱帽！（遠藤）

3 和歌山県橋本市 健康福祉部いきいき長寿課

橋本市の積極性とNPO法人との連携が福祉有償運送の重たい現状を変え始める

- ▷団体名： 和歌山県橋本市健康福祉部いきいき長寿課
- ▷所在地： 〒648-0072
和歌山県橋本市東家 1-1-1
- ▷電話： 0736-33-3705 FAX：0736-34-1652
- ▷運行形態： 福祉有償運送

橋本市は、和歌山県の北東端、紀伊半島のほぼ中央に位置し、北は大阪府、東は奈良県に接しています。

南海高野線、JR和歌山線が交差しており、交通の便の悪い和歌山県にあっては、比較的の交通の便は良い所です。しかしながら山間部が多く、過疎化が進み、バスなども利用できない地区も多く存在します。



● 大阪のベッドタウンから街の過疎化、高齢化への変貌

橋本市をデータで見えてみると、2006年3月に旧橋本市と旧高野口町が合併し、面積は130.31平方キロメートル、人口は22,860世帯68,055人となっています（2010年5月末）。産業は柿、巨峰などの農産物のほか、パイル織物、へら竿などは日本一の生産量。しかし県内、市内に産業は少なく、大阪に通勤する人が多いため、1970年代半ばから90年代にかけて大規模な住宅が造成されるなど、大阪のベッドタウンとして成り立ってきました。

今日ではそういった住宅地でも高齢化が進み、通院、買い物の移動手段の確保も問題となっています。過疎化、高齢化といったことが、橋本市における移動問題を語るうえで重要な要素となっています。

● 「外出支援サービス事業」の行き詰まりから福祉有償運送の研究とNPO法人との連携

福祉有償運送実施以前は、橋本市は在宅福祉事業における「外出支援サービス事業」として、市内の社会福祉法人に委託し、高齢者の移送サービスを実施して

きました。しかし、2006年の道路運送法改正により継続実施が困難な状況となりました。市として早急に利用者のための受け皿となる合法的な移送手段を確保する必要があり、検討の結果、2007年3月に福祉有償運送運営協議会が立ち上げられることになりました。

道路運送法改正前に、国土交通省より、運営協議会に関する通知、県主催による福祉有償運送の説明会と情報提供はあるものの、和歌山県内でも福祉有償運送運営協議会の立ち上げはほとんど例がなく、制度を十分に理解することは大変困難な状況でした。

そこで、2006年12月に和歌山大学経済学部市場環境学科・辻本勝久准教授に依頼し、福祉有償運送実施にむけた担当者への制度講習を実施しました。辻本先生は、それまでも田辺市において福祉有償運送・過疎地有償運送に関する講演会を行うなど、制度についての法的なしくみ、和歌山における移送の状況を調査、研究をされており、和歌山における公共交通の状況と、福祉有償運送に関して分かりやすく講演してくださいました。そして移動送迎サービスを実施するNPO法人との意見交換会、勉強会にも担当者として、積極的に参加していただきました。



「利用者の心理と接遇」を学ぶ受講者



車いすからの視点・互いに体験学習

● 福祉有償運送運営協議会の立ち上げと事業所への積極的な援助の模索

橋本市福祉有償運送運営協議会を2007年3月に立ち上げ、その後3回の運営協議会を経て、2007年10月1日時点で、7箇所の事業所の参加により橋本市福祉有償運送が始まりました。開始にあたって、これまでの外出支援サービス利用者への連絡、事業所との調整などが必要で、開始後も希望者が多く、全ての人に対応できない等、多くの問題を抱えていました。

橋本市では、市主催により福祉有償運送開始後すぐの2007年10月と2008年1月に福祉有償運送運転者講習及びセダン等運転者講習会を実施し、今後の運転者の確保と運転者講習受講のための事業所の負担軽減をはかっていきました。2回で54名の参加があり、事業所からも好評でした。開始して2年半が経過した今日においても、運転者不足の問題は解決されておらず、2010年6月には24名の参加により3回目の運転者講習会を実施しました。

こちらには新規で登録希望の団体からの参加もあり、今後の福祉有償運送の開始につながることは間違いありません。

また橋本市では、講習会のほか、事業所との意見交換会、勉強会などを毎年実施し、できるだけ多くの意見集約と、現状の課題の把握につとめています。開始後2年半経ちましたが、橋本市の事業所も運営は厳しく、安定した運営と、今後の事業所の参入のためにも、講習会の開催のみならず、積極的な援助が必要と考えています。

□ 福祉有償運送に関する橋本市の取り組み

2006/10/01	改正道路運送法施行
2006/12/15	福祉有償運送立ち上げ勉強会（辻本先生）
2007/3/19	第1回橋本市福祉有償運送運営協議会
2007/7/4	外出支援サービス利用者に対する制度変更に関する通知
2007/7/31	第2回橋本市福祉有償運送運営協議会（3団体の協議）
2007/9/4	第3回橋本市福祉有償運送運営協議会（4団体の協議）

2007/9/14	外出支援サービス利用者に対する福祉有償運送実施団体への登録の案内
2007/10/9-10	運転者講習会
2008/1/15-16	運転者講習会
2010/6/ 3-4	運転者講習会

□ **福祉有償運送実施団体：8団体**（2010年7月現在）
（うち6団体が介護保険事業を主として福祉有償運送を実施している団体）

話を聞いて

橋本市が社会福祉法人に委託して実施してきた「外出支援サービス事業（500円／回）」が行き詰まったことには、さまざまな要因が絡み合っていると思われます。

しかしながら、福祉有償運送の勉強会から、運営協議会の立ち上げ、そして現在の市主催の運転者講習会開催などの流れにつき合った私は、行政の若い担当職員の目の色、講習に参加される運転協力者の目の輝きが、心をとらえて離れません。

行政が負担する講習会実施予算額（30数万円）の物差しでは、決して測ることができない貴重なものがそこには確かに存在します。テーブルの上での協議でお茶を濁しているだけの運営協議会とは違い、こうした人たちと同じ課題に向き合っているのだということを、再確認することができた2日間となりました。（柿久保）

おわりに

3つの事例からは、それぞれの地域性による工夫、そしてそれぞれの現場での自覚に裏打ちされたスタッフの微笑みが伝わってきた。地域の特色と向かい合い、日常的な取り組みを通して見えてきた課題が、どこかで共通するテーマとなり、互いに共感し合う中で、解決すべき共通課題として浮かび上がってくる。

福祉有償運送と過疎地有償運送の並立実施や、市町村運営有償運送と過疎地有償運送の組み合わせへの挑

戦。ローカル（自治体独自）ルール of the 壁の存在。行政による外出支援施策（外出支援助成券、タクシー券、運転講座の開催、過疎地有償運送支援制度など）や、住民の参画に向けた説明会、勉強会、意見交換会などなど。

それぞれの現場が抱える課題や、行政施策、運営協議会の協議内容などを改善していく底力は、それぞれの地域、現場で培われた自覚と微笑みの中にこそあると実感させられる今回のレポートとなった。

【用語解説】

▶ 福祉有償運送（ふくしゅうしょううんそう）

NPO法人などが自家用自動車を使用して、営利に至らない範囲の対価で、障がい者、要介護者のドア・ツー・ドアの移動送迎を行う。道路運送法第78条第2号に規定される「自家用自動車有償運送」の一つである。

▶ 過疎地有償運送（かそちゅうしょううんそう）

交通過疎の地域において、NPO法人などが実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して行う自家用有償旅客運送の一つ。

▶ 市町村運営有償運送

（しちょうそんうんえいゆうしょううんそう）

市町村が、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために「市町村長が主宰する地域公共交通会議の協議結果に基づき運送を行なうもの」で、「交通空白輸送」と「市町村福祉輸送」とがある。自家用有償旅客運送の一つ。

▶ デマンド運行

デマンド運行とは、複数の利用者の要望（デマンド）に応じて、そのつど経路や時刻を決めて車両運行するサービス。通常は、道路運送法第4条に基づくバスやタクシーの運行形態を指すことが多い。



運転マイスターになるう！

これで 運転者講習のヨヨ回！

皆さん、こんにちは。これより NPO 法人移動送迎支援活動情報センターの主催（関西 STS 連絡会の協力）で行われた福祉有償運送運転者講習を一緒に見ていきましょう。

これから運転者講習を受ける方は予習の意味で、すでに受講された方は復習の意味で読み込んで下さい。

またサービス利用者や関係者の皆さんには、ドライバーがしっかりと学んでいるということを知っていただければと思います。

大阪市社会福祉研修・情報センター 6月14日（月）

1日目

まずはメインの柿久保講師から自己紹介や講習の説明。この二日間の過ごし方や注意点を話しました。

（関西STS連絡会のテキスト使用）

10：00～12：00（講師：柿久保）

1. 運転協力者研修の目的と研修の進め方

ポイント 安全で安心して利用できる移動・送迎サービスがより多く提供されることを目的に、正しく確かな技術を習得しましょう！

講師談 乗せている時は気合を入れなあかん！他人を乗せている時はそれだけ責任があるんや！

2. 移動・送迎サービスとは

ポイント 一般の公共交通機関の利用が困難もしくは不可能な、高齢者・障がいのある人に対し提供されるのが外出支援サービスです！

講師談 人が人としてかかすことのできない行為を支えていかなと思わへんか！

3. 移動・送迎サービスの利用者を理解する

ポイント 運転協力が意識しなければならないのは、その



移動サービスでは視力障がい者へのサポートをすることも。緊張の一瞬、声かけを忘れずに！

利用者（当事者）の状況です。一人ひとりの利用者に対して何が必要かを整理できるようになりましょう。

講師談 講義での知識は広く浅くですが、現場では一人ひとりの利用者への障がい特性（精神、知的、身体等）・疾病状況に対して勉強をすることを忘れないでほしいですね。

13：00～15：00（講師：柿久保・伊良原・六條）

4. 必要とされる介助と活動の様子（座学）

ポイント ハインリッヒの法則

講師談 人は必ずミスをおかすもの。ミスの回数を減らすことが大きな事故の確率を減らすことになる！

5. 福祉自動車以外の自動車を使用して行う福祉有償運送における利用者理解及び乗降介助等の対応の講義（座学）

▷ガイドヘルプ及び介護体験・実習

▷アイマスクを使つての声かけと、安全確認の実習

▷ボディーメカニクスの実習

ポイント どのような乗降介助方法が利用者にとって負担がかからないかを学び、考えていきましょう。

講師談 アイマスクをした利用者への声かけのタイミングに注意したり、声なし介助の利用者側の怖さを体験して下さい。また人間の体の構造を知ることによって介助のしやすさや、介助者自身の負担軽減を身につけて下さい。

15：00～16：00（講師：伊良原）

6. 移動・送迎サービスに必要な心構えとマナー

ポイント 服装や運転時の自分の癖を見直し、緊急時の対応も学びましょう。

講師談 守秘義務！ここが重要！わざと個人のプライバシーを漏らすことは少ないとは思いますが、意外と雑談の中で無意識に利用者の日常を話してることがある。利用者本人がいない所でもマナーというのは存在しています。

16:00～17:00（講師：伊良原）

7. 福祉車両について（座学）

ポイント 車両の特性をしっかり押さえ、利用者に合うかどうか考えていきましょう。

講師談 年々車両は改良され、販売数も増加し社会の中で浸透しつつある。多種多様になってきている。まずは普段使用している車両だけは熟知するように。

17:00（講師：柿久保）

8. 適性診断

ポイント 素直に回答。自身の特性を知ること安全運転に役立てられます。

講師談 正直に！

大阪市社会福祉研修・情報センター 6月15日（火）

2日目

10:00～11:00（講師：柿久保）

9. 移動・送迎サービスに関する法律を理解する

ポイント 道路運送法

講師談 普段から運転しているみなさんでも、忘れがちなところ。耳の穴かっぽじって聞きましょう。改正されて3年足らずです。活動する上で法律は様々な矛盾や不十分さがあるのでしっかり学び考えていきましょう。

11:00～12:30（講師：六條）

10. 利用者の心理と接遇

ポイント 利用者自身の話です。どのような体験をしたか聴き、どのような希望をくんでいくか、貴重な時間です。

講師談 ドライバーの思いだけではなく、利用者の思いを聴いてほしい。またやってあげているという意識は持つてほしくないですね～。移動の主体者は利用者であるという認識を持って活動に従事して頂きたい。

13:30～14:00（講師：柿久保）

11. 福祉車両・セダン車両への乗降及び運転実技（座学）

ポイント 乗降時や車中での接遇の仕方を学びます。ハンドルは両手で持つ、バックミラーは利用者の目線に合わせ（走行中はミラーを通して会話）、利用者の体温調節（エアコンや窓）を気に掛ける、急ブレーキ急発進に注意…学ぶことがたくさんあります。

講師談 ここで学んだことを次の実技でしっかり実践し

て下さい。



座学講習は現場での経験に裏打ちされた実践的講義が繰り広げられます。

14:00～16:30（講師：柿久保・六條、
運転実技講師：大島・小野澤・辻岡・星本・村井・李）

12. 福祉車両への乗降及び運転実技

ここでは2班に分けて以下のことを交代で行います。

▷ガイドヘルプ及び車いす体験・実習

▷車両への乗降・介助実習

ポイント 上記座学で学んだことを実践します。運転中の会話方法（バックミラーを有効利用）、車いすの乗り心地や目線、また介助方法を学びましょう。

講師談 すべてがここに集約されています。どれだけ知識を入れても実際の活動は体を使うことがメインです。またこの実習では車いすに乗って乗降体験もします。利用者の目線で乗る車と、普段から乗る車との違いを思い知って下さい。これからの活動に役に立つこと間違いなしです。



安心安全なサービス提供の第一歩は、車両の取り扱いに精通すること。説明に聞き入ります。

16:30～（講師：柿久保）

まとめと修了式

こちらの研修の特徴は、2日間に分かれていること、講師として当事者が数名参画していること、約3年で受講者総数が2,621人（6月30日現在）にも上ることです。

この講習を受けに遠方よりたくさんの方が来ています（出張講習もありました）。京都府福知山市や鳥取県若桜町、それになんと沖縄県からも！そんな研修ですから講師陣もバラエティー豊か！講義では講師の情熱が伝わり、しっかりと知識を吸収させてもらい、時には笑いもおこり、時にはほろりとさせる。さらに、移動送迎は単に「人が動く」だけでなく、そこには多くの知識・技術がいることを実感し、納得できる、そんな運転者講習でした。

福祉有償運送セミナー（2010.3.14 於：高槻市）報告とその後の動き

誰もが自由に移動できる地域社会を目指して

NPO 法人 全国移動サービスネットワーク、関西 STS 連絡会共催の「2010 福祉有償運送セミナー」が3月14日、高槻市で180名の参加を得て開催された。2006年の「道路運送法」改正以降、全国各地の福祉有償運送の現場での諸課題の検討と、業法としての道路運送法の改善などの接点を、いろんな角度から検討する場として毎年、続けられてきたセミナーである。



福祉有償運送の現場と法整備の検証の場

2007年11月大阪セミナーで藤田耕三課長（国土交通省・旅客課）は、「目的のためにやむを得ない負担か、改正後1年という過渡的な負担か、過剰な負担かを見極めたい」「運営協議会のあり方そのものを俎上に乗せて検討したい」とされた。

2008年11月茨木セミナーでは、奥田哲也課長（国土交通省・旅客課）が、「フォローアップ検討会や、福祉輸送のあり方調査を進める。来年11月にまた呼んでください。必ず改善された内容をお示しします」と語られた。

確かに2009年3月「福祉輸送のあり方調査報告書」、5月国交省通達「運営協議会の協議の留意点について」が示されている。しかし残念ながら移動送迎サービスの現場における諸課題や、移動制約者の自由な移動の確保につながっているとは言い難い状況が続いている。

「交通基本法」検討開始と3月高槻セミナー

2009年9月の政権交代、そして交通基本法検討会がスタートされた。「移動の権利」「利用者の視点」がうたわれるという。高槻セミナーは、辻元清美さん（国土交通副大臣【当時】）をお招きしての開催となった。

国交省総合政策局交通計画課の山口課長、近畿運輸局の原局長も同行され、辻元清美さんから交通基本法についての説明をお受けした。

一方、地域の実生活における移動制約者の悲鳴、移動送迎活動における苦悶が、関連法の整備や、国・自治体の交通計画等に裏打ちされ、点と点が結ばれてゆくかどうかの作業が始まることを確認しあうセミナーとなった。

しかし理念法としての交通基本法による“移動権の保障”への道筋には、多くの個別具体の課題がある。交通

移動送迎サービスの到達点（河崎民子さん3・14報告より）

- 1970年代後半：スロープ付き車両が開発される
- 1980年代：社会福祉協議会が福祉車両による送迎サービスを始める
- 1993年：日本財団が福祉車両の寄贈開始
- 2000年「介護保険制度施行」：介護タクシー（ヘルパー有資格者の乗務）が登場
（全国で約3000団体が、移動送迎サービスを取組むようになる）
- 2002年「道路運送法80条（適用除外規定）」による構造改革特区
（2003年：枚方市をはじめ13自治体に特区認定）（運営協議会の設置、セダン車の使用が焦点に）
- 2004年：特区のためのガイドライン全国化。セダン特区新設
※運営協議会の広域ブロック方式問題：運営協議会がスムーズに設置できるが、事務局の持ち回りによる無責任体制（国も、行政も、運営協も）に
- 2006年：「道路運送法」の一部改正（登録制に）
※法改正の趣旨が果たされず、ローカルルール問題や、登録団体の停滞と減少傾向という現状

基本法の概要を語り終えた辻元清美さんは、「希望が半分、悩みが半分」と。そして全国移動ネットの河崎さんは「希望が半分、不安が半分」と表現された。

また交通基本法の理念と、生活現場とをつなげるコンセプトとして、猪井博登さん（大阪大学大学院工学研究科・助教）は「都道府県の交通計画や、必要に応じた市町村での計画立案が大切」であること。河崎さんは「障がい者、高齢者、子ども関連の法改正と、新しい公共との連動を」と指摘された。

パネルディスカッションでは、今後もこうしたセミナーを継続しながら、運営協議会にも少しずつ浸透していく議論をと、しめくくられた。



国交省「中間整理（2010. 3. 30）」への反応

⇒ 「▲関連法規群の「移動の権利」の視点からの見直しが必要。▲交通は事業者のためのものではなく利用者のもの（交通＝福祉、交通＝まちづくり）。▲地域公共交通の担い手は市町村を明記（地域福祉交通計画策定義務）。▲国の財源保障責任を明記。▲事業法と、利用者主体の基本法との区分け。▲苦情処理機能・建議機能の制度設計を明記、など」
【嶋田暁文（行政学）パブリックコメントより】

⇒ 「▲「公共交通会議」「交通再生化協議会」「福祉・過疎有償運営協議会」の一本化。▲生活交通への助成措置の必要性。▲市町村の主体的責任の明記。都道府県のサポート、責任の明確化。▲基本法と他の法律の枠組みの整理。▲情報センターなどの設置。▲住民参加の明確化、など」

【笹沼和利（埼玉県移送サービスネットワーク）】

⇒ 「▲関連法令の改正を明記。▲どのような身体的、精神的、経済的状况にあっても移動手段の確保。▲国の役割と地方の役割分担。▲交通企業や自家用旅客運送団体がともに行政と連携して、地域福祉の向上に力を注ぐべき、など」

【中根裕（NPO法人 全国移動サービスネットワーク）】

【レポート】福岡市の挑戦

“移動権の保障（交通基本法）”の先取り

福岡市は3月末に、「市民が健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障する」という“移動権”の理念を、生活交通条例「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」の制定により、初めて明文化した。

市民の日常生活に欠かせない生活交通を支える主体をバスやタクシーの交通事業者任せではなく、行政が積極的な役割と責任を果たすこととし、住民、行政、公共交通事業者の3者が協働する枠組みをつくることをうたっている。また、条例は主体を市民とし、その移動の権利を保障した。福祉有償運送については、移動制約者のための重要な生活交通と位置付け、同運送に対する市の公的支援の根拠を明記している。



【インタビュー：辻元清美・元国土交通副大臣に聞く 2010. 6. 13】

利用者本位の「交通基本法」への課題と、大切な“移動権の保障”

伊良原：高槻セミナーの際にはありがとうございました。ご感想やご要望があればお願いします。

辻元清美：お年寄りや障がいをかかえた方など移動に制約のある人を基準にして、公共交通の政策を作っていくことが大事であるということを確認できた。当事者団体やNGO、実践者や有識者のみなさまから多くの知恵をいただいた。これからの私の政治活動に大切に活かしていきたい。

伊良原：政治の諸事情があり国土交通副大臣を辞任されましたが、“移動権の保障”について一言。

辻元清美：すべての人の移動の権利を保障する交通基本法の検討など、これからも日本のグランドデザインを書き換える重大なとりくみを進めていきます。今後は閣外の立場から、おかしな方向に行くようなことがあれば厳しく修正を求めていますので、ご協力をよろしく。



でかけてみませんか

全国どこでも旅ネットで自由な旅を！

電動車いすで行く！大阪・神戸バリアフリー旅行の巻

今回は電動車いすを利用されている方（東京在住）から大阪・神戸を旅する依頼を受けました。早速、大阪の地元福祉有償運送団体と介助者派遣を行う団体とのスケジュール調整を行い、6月17日（木）～18日（金）の一泊二日に決定。さあ、全国どこでも旅ネットの大阪・神戸バリアフリー旅行がスタートです!!!

6月17日
（木）



新大阪駅にて待機中



12:20

新大阪駅。無事到着。
※到着は新大阪駅構内1Fにて福祉車両を待機



本日の運転者、介助者
とご対面。今日から2日間
よろしくお願いします。



一路、ミナミへ。「熱狂的
な阪神タイガースファン
なんですか!」



12:50

大阪・ミナミ
にご到着。
いってらっ
しゃい!

※御堂筋で降車、車両は一旦駐車場へ。



皆さんも一緒に!これが有名な
戎橋のグリコの看板です。



歴史的勝利だ!
岡田JAPAN
バンザイ!
カメルーンに勝ちました!
道頓堀の太郎も応援モード!
40分位のお散歩。



14:00

なんばグランド花月に到着。大阪来たら、
やっぱり吉本新喜劇!

※身障者は30分前までに窓口にて発券手続き。
一般は前日まで。

花月前は団体客で超混雑。しかしここで嬉しいニュース
が!車いすは通常の入口からは入れないので、楽屋口か
ら入場したら「NON STYLE」に遭遇!テンションは
最高潮へ!

14:30 開演

なんばグランド花月にて観劇。ヒー片手に終始爆笑!
あーおもしろかった!



とれとれ、びちびち、
カニ料理ー!道頓堀
界隈はこんな看板が
イッパイ。

6月18日
(金)

8:30

ホテル出発
一路、神戸・長田区へ移動。

20:00

ホテルチェックイン。初日の行程は
全て終了。
お疲れ様でした！



17:30

大笑いした後は、大阪名物お好み焼きに舌鼓。生ビールで乾杯！
結構飲みました！もちろん運転手はウーロン茶。



9:40

震災復興の街に立つ鉄人を前に何を想う？



10:00

神戸・長田区野田北部地区の復興まちづくりの中心メンバーである知人を訪問しました



13:30

阪神甲子園球場にてスタジアムツアーに参加。甲子園は最近改装され、ほぼバリアフリーに。スタジアムツアーはふだん立ち入ることが出来ないバックヤードを散策できる。その後は併設の歴史博物館へ。端から端まで舐めるようにしてご観賞。



11:30

南京町で飲茶ランチ。

16:00

新大阪駅へ。
全2日間の行程を終了。

帰りたい〜

今回の旅人からの一言

見たい場所・モノがある、会いたい人がいる、食べたいものがある—そんな思いが熟した時「よっしゃ！一緒に行こうで」と背中を押してくれたのが「全国どこでも旅ネット」でした。旅は日常から抜け出し、いつもと違う暮らしを送るのが醍醐味です。でも私のように車いすユーザーだと、日常から抜け出した途端に様々な不安に苛まれます。しかし今回の旅はそうしたことが一切なく、アホみたいにただ楽しむことができました。サポートしてくれた皆さんは初対面でしたが、スググク気さくで温かく、何でも相談できる雰囲気でした。初対面の介助者に自分の希望を的確に伝え、必要なサポートを受けるというのも、ふだん介助者とともに暮らすことのない私にとっては、良い経験になりました。行った場所すべてにコメントできないのが残念ですが、阪神ファン歴 35 年にして初めて足を踏み入れた甲子園球場は最高で、時間を忘れるほどでした。次はゲームを観戦しに行こうと今から興奮気味です。旅の終わりは身体的には疲れていましたが、心地よい満足感で、気持ちはメチャ元気になりました。旅ってやっぱりイイですね。癖になりそうです。読者の皆さんも「全国どこでも旅ネット」、是非お試しを。

今回の「旅」にかかった費用／大阪府の3団体が協力

※ 金額、対応できる内容、時間帯等は各団体によって異なります。

送迎=18,000 円 (2日間)、介助者派遣=1時間につき 2,000 円その他、入場料や食事代などの実費



「全国どこでも旅ネット」ってなあに？



「全国どこでも旅ネット」は、全国移動ネットが 2009 年度から開始した、お一人では外出の困難な方に、遠方へのお出かけをサポートする活動です。遠方への旅行、通院、行事参加などの際に、空港や駅と目的地の間を送迎する団体・事業者のご紹介や取り次ぎを行います（P12～P13 はその一例です）。

「旅行先での移動手段が見つからない」「目的地までの送迎と介助をお願いしたいけど…」そんなご相談をお待ちしています。

ご利用いただける方

障がい者、要介護・要支援高齢者、難病者などで移動が困難な方（乗り降りの介助や福祉車両が必要な方）。

サービスの内容

- 遠方への外出時に、目的地周辺で利用できる移動サービスをご紹介します、取り次ぎます。
- ご紹介する移動サービスは、全国移動ネットの会員を中心とした「福祉有償運送」「無償運送」「福祉・介護タクシー」などの団体・事業者です。

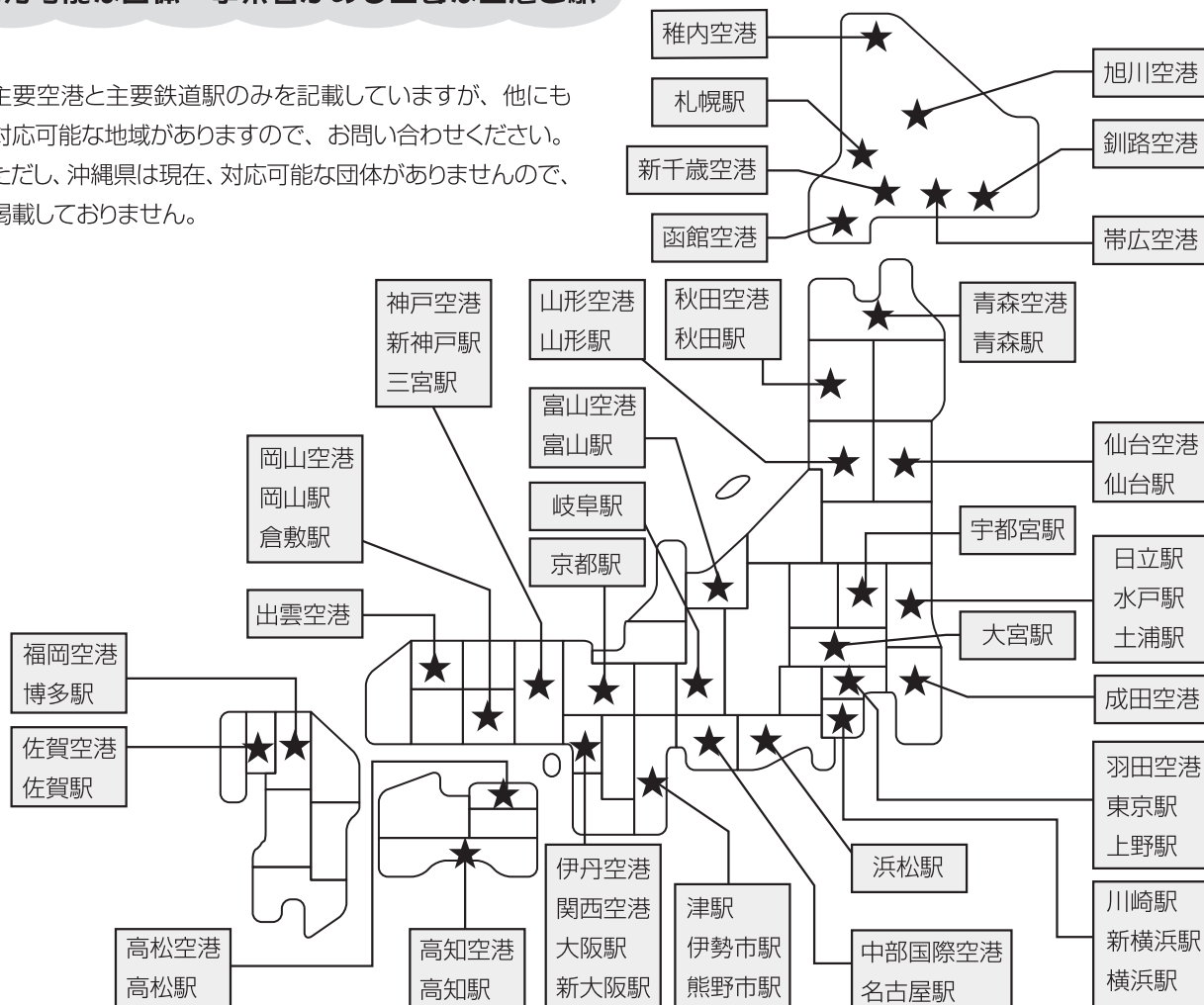
費用

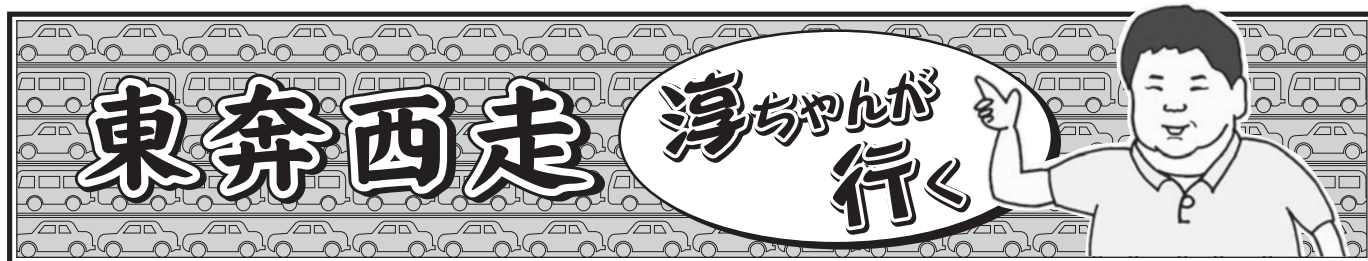
目的地で利用する移動サービスの団体・事業者の料金体系に従ってお支払いください。情報提供や利用までのサポートは無料です。ただし、全国移動ネットの加盟団体の会員でない方は、新たにご入会いただくか（会費は団体毎に異なる）、全国移動ネットにご登録をお願いします（1,000 円）。

➤ お気軽にお電話ください ◀
Tel 03-3706-0626

協力可能な団体・事業者がある主要な空港と駅

主要空港と主要鉄道駅のみを記載していますが、他にも対応可能な地域がありますので、お問い合わせください。ただし、沖縄県は現在、対応可能な団体がありませんので、掲載しておりません。





あせるな・おこるな・いばるな・くさるな・なまけるな!

NPO法人 守口送迎 代表理事 荒木武士氏 (大阪・守口市)

御年 70 歳を超えた荒木さんは、少年野球の指導などで培った活力が移動送迎活動の源とのこと。関西 STS 連絡会では、「ワシらみたいな小さな親切活動がアカンと言うんなら、いつでもお縄にしてくれたらエエねん」のせりふで、超・人気者です。



— この活動を始められたきっかけは…? —

60歳の誕生日に、40年間夫婦でやってきた工場をたたんで、「地元之恩返しを、せなあかん」と思って、ふと見た市の広報誌にヘルパー講座の案内があって、受講したのが始まりやねん。それまで元気で仕事をしてた自分にとっては、お年寄りや障がい者が街でどんな生活をしてるかなんて、ぜんぜん触れる機会がなくて。そこで学習すること、観ること、聞くこと、すべてが「目からうろこ」状態の毎日やったなあ。修了後、ボランティア講座で出会った仲間5人と、1999年秋にマイカー移動送迎活動団体を立ち上げたのが、始まりやねん。



「NPO 法人 守口送迎」事務所入口

— 今では会員数200人を超え、1年間に6000件(回)以上、送迎

されていますね。10年間の活動は順調でしたか? —

2つ、苦労があってね。一つは人材確保(育成)と、もう一つは2004年から2005年にかけて改正が予定されてた「道路運送法」に、どう対応するかということ。今想えば、関西STS連絡会には、よく相談に乗ってもらいました。活動を継続するには法人格を取得することが条件になり、定年退職したおっちゃんの集まりには、とてもハードルが高く、ほんまに苦労したわ(笑)。でも、会員全員にアンケートをとったら、「止めんといて」という意見が9割を占めて、継続を決意してん。

— 今後の活動について、方向性や目標があれば教えてください。 —

車両4台、9人で活動できる送迎回数としては、今ぐらいがちょうどエエ。回数を増やすことよりも、後継者の育成と行政との協働が課題やねん。昔は考えもしなかったけど、やっぱり、一つのNPO法人にできることって限られ



荒木さん

てるし、行政とNPOボランティア・市民が協力して地域を活性化せえへんと、世の中は明るくならんわ。

— 最後に、全国の送迎活動をしている仲間に向けて、ひと言メッセージをお願いします。 —

「あせるな、おこるな、いばるな、くさるな、なまけるな」がモットー。あと数年は継続していくで! ガンバロー!!

取材 帰途

関西 STS 連絡会の会員のなかでも、移動送迎活動のみ(介護事業未実施)の団体は一握りです。荒木さんには、私たちの活動(たすけあい)の原点を感じることができました。

今こそ移動保障を実現しよう ～動き始めた法制度づくりの 最前線～

2010年6月27日、70名の参加の下、第4回通常総会の記念行事が開催された。障がい者福祉・新しい公共・地域交通に関する国の動きと、制度運用の現場の工夫とが講師陣から披露され、今後の移動サービスの行方を、立場を超えて共有する場となった。



講演

「障がい者福祉制度改革から見る今後の福祉交通のあり方」 尾上 浩二氏

◆ 特別な生活様式を強いられずに暮らしたい

学童期に入所していた大阪の施設では週1日「買い物の日」があった。プレイルームのワゴンに並んだお菓子を、配られた50円か100円で買うことがお金を使う訓練だった。しかし、施設の中で暮らしている限り、お金を使う必要もなければ買い物を楽しむこともない。物理的な隔絶によって、地域社会の生活から隔絶されていた。それが、普通中学に入学し世界が広がった。一緒にレコードを買おうと誘ってくれる友人がで、親以外の人と初めて外出した。楽しくて楽しくて一生懸命地下鉄に乗った。



「特定の生活様式を強いられない」「地域の中で暮らす」ために外出は不可欠。移動・交通問題は、障がい者の自立運動の大きなテーマの一つである。

◆ 障害者権利条約の国連採択は、新たな歴史の始まり

50項目の条文中、「アクセシビリティ」については第9条（総則規定の一つ）に「障がいのある人の自立生活・完全参加を可能にするため、他者との平等を基礎として、都市・農村の双方において、物理的環境、輸送機関、情報通信、施設及びサービスを利用できることを確保するための適当な措置をとる。」と、基本的な考え方が示されている。具体的には、以下。

第19条（b）：地域社会における生活及びインクルージョンを支援するために並びに地域社会からの孤立及び隔離を防止するために必要な在宅サービス、居住サービスその他の地域社会の支援サービス（パーソナルアシスタンスを含む）

「パーソナルアシスタンス」は、障がい当事者の自己決定により手助けを行うこと（人）を意味する。移動サービスの意義でもある「切れ目のないサポート」には、パーソナルアシスタンスという考え方が必要。

第20条（b）：質の高い、移動補助用具、装置、支援技術、ライブ・アシスタンス（人または動物による支援）の諸形態及び媒介者への障がいのある人のアクセスを、特にそれらを負担可能な費用で利用可能とすること

「ライブ・アシスタンス」は人的支援のことで、移動サービスもここに含まれると捉えられる。しかし「負担可能な費用で利用可能」について、自立支援法に基づく移動支援事業はかなり地域間格差が広がっているし、通学・通勤等に使えない点も見直す必要がある。

◆ 障がい者制度改革推進会議の3つの役割

障害者権利条約の批准に必要な国内法整備などを行うため、2009年12月に内閣に「障がい者制度改革

推進本部」が設置された。「本部」が意見を求めるために設置されたのが「障がい者制度改革推進会議」で、私も委員の一人として参加している。ここの役割は大きく次の3つで、半年間、障がい者の定義や関連するあらゆる制度・施策のあり方について協議し、6月7日に「第一次意見書」を取りまとめた。

- ①障害者基本法の抜本改正（2011年の通常国会へ提出する方向）
- ②総合福祉法等（2012年夏ごろ法案提出の方向）
- ③障害者差別禁止法（2013年提出の方向）

このように、障がい者を取り巻く大きな法制度が毎年変わっていくという状況にあり、当事者参加による制度改革の流れが途絶えることはない！しかし、第一次意見書の内容がどのくらい採用・実現されるかわからない。現場から引き続き色々な声を挙げてほしい。
※第一次意見書はこちら
<http://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/kaikaku/kaikaku.html>

パネルディスカッション

「生活支援サービスとしての 移動サービスを広げる」 コーディネーター：河崎 民子氏

■ 田中 尚輝氏

◆ 介護保険に「移動」を盛り込むのは難しい

介護保険スタート時、食事と移動は議論の末に外された。「介護保険を維持・発展させる1000万人の輪」なども組織しているが、“既に介護保険に何でも盛り込まれすぎて無理が出ている、例えば地域包括支援センターなど福祉領域全般のことは切り離すべきではないか”という議論が主流。介護保険とは別に、移動や食事を地域福祉として位置付けるべきである。



◆ ボールは市民側に投げられた

しかし、移動サービスや食事サービスも、制度上の福祉サービスになっていない。税財源のみによる福祉サービスを古い公共と呼ぶとすれば、市民のたすけあい活動は、「新しい公共」として税財源が3割くらいの注入でも、柔軟で細やかなサービス供給を実現できるのではないだろうか。

そうした意見を携えて国（内閣）との直接対話を試みているのが「新しい公共をつくる市民キャビネット」。多くのNPOに参加してほしい。また、今後の施策は市町村に力点が移動していく。地域間格差どころか、国全体として水準の低いインフォーマルサービスの水準を高めていかねばならない。主人公は現場のNPOであり、国や地方自治体に対する政策提言能力が試されている。そのために、個々のNPOが精神的にも財政的にも自立しなければならない。寄付を集められるNPOに、国は寄付税制の活用と認定NPO法人制度を柔軟にする方向で動いている。これもまた、市町村の裁量が大きくなる見通し。

■ 吉田 樹氏

◆ 自治体が計画し進行管理体制をつくる時代がようやく訪れた



大学時代（2000年頃）、交通行政には政策論がないと書かれた教材で学習した。国による需給調整のみで、あとは事業者任せという時代がそれだけ長く続いていたということ。

2002年の大幅な規制緩和は、限界に来ていた事業者任せの体制から市区町村にイニシアティブを持たせるという大きな意味があった。その後2006年の「地域公共交通会議^{※1}」の制度化や「地域公共交通活性化再生法^{※2}」を経て、自治体職員の中にも地域の交通計画を立て推進できる人材が出てきた。それでも「活性化再生法」の対象は基本的に「乗合交通」とされ、タクシーやSTS（スペシャル・トランスポート・サービス≡福祉輸送）を対象に含むことになったのは今年3月。やっとこま

できた。

◆ 交通基本法が理念のみにとどまらないために

今後は、①理念や計画だけに終わらせず、進行管理体制やユーザーに検証される開かれたシステムを作れるか＝これこそが移動権の実現、②これまであった1,000億円以上の補助金や交付税を増やすのかそのままするのか、国は意図を持って補助金制度を打ち出せるか（現在は費用対効果や受益者の数で評価）、③地域内でのネットワークをどれだけ確保できるか、そこで品質保障を高めるといった視点を持てるかが大切。

その時、行政と一般市民（庶民）をつなぐ役割を担える唯一の存在はNPOではないだろうか。

■ 荒井 耕一氏

◆ 巡回バス・過疎地有償運送・福祉有償運送という3つのセーフティネット



中川村のマイカー所有台数は、1世帯に平均3台。しかし、稼働年齢層は村外で働く人が多く、車を運転しない高齢者は日中通院や用足しに困る、稼働年齢層は送迎しなければならず大変、高校生は駅までの足がほしいということで、巡回バス（市町村運営有償運送）を運行することになった。運転業務は地元の建設会社が合同で立ち上げたNPO法人が担っている。

また、巡回バスの利用が難しい人に対して過疎地有償運送や福祉有償運送も運行されている。この二については、交通事業者が基本的に反対という立場だったが、中川村からは撤退した経過があったので（隣接町村の事業者）、行き先を駅と総合病院と高校に限って認められた。

◆ 顔の見える関係の中で個々人のニーズに合わせた制度運用を実践

自治体担当者としては、巡回バスや有償運送、障が

い者の移動支援事業のいずれについても、顔の見える関係の中で、個々人の利便性を考えながら制度運用をしている。たとえば、巡回バスは、路線沿いであればどこでも乗り降り可能、バスや有償運送の開始にあたっては村内27地区の集まりに利用案内をして回った。移動支援事業も結果として個々人のニーズに応えられていると思う。

地域ごとに状況が違うのだから、地域間格差はあるもの。国の財政措置は交付金制度のように地域の判断で柔軟に運用できる制度にしてほしい（補助金は使途や交付先が限定され、交付税は使途が定まらない）。職員も国や県の職員から指導を受けながら質の向上に努めているので、市町村単位で地域の生活交通のことも考えていけるのではと思う。

■ 中根理事長

◆ 最後に

1. 「今こそ」という言葉にあるように、市民に波が来ていることは講師陣の発言からも明らか。この波をどう受け止めるか、それぞれ考えてみてほしい。
2. 「人」を作るのは制度ではなく「人」。財政的に困難な中であっても、移動制約者を支える担い手としてどういう人材が必要かを考え、育てていく必要がある。
3. 待ったなしの状況に置かれている移動制約者のために活動の意義を見直そう！それがどの制度においても原点となる。

※ 1 「地域公共交通会議」：

地域の実情に応じた乗合旅客運送のしくみや料金等について、地域の関係者による合意形成を図る場。

※ 2 「地域公共交通活性化再生法（略称）」：

この法律に基づき、鉄道やコミュニティバス・乗合タクシー等の事業に創意工夫して取り組む協議会に対し、国がパッケージで財政支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設された。

編集後記

◆西日本チームによる初の試み、いかがでしたか？志を文書にする作業は、とっても良い勉強になりました。取材先の皆様には、ほんま感謝です。ありがとうございました。（伊良原）

◆関西 STS 連絡会の設立から 10 年、今回の取材は自分自身にとって大きな励みとなりました。一人でも多くの方に旅行を楽しんでいただきたいと思います。ご協力いただきました皆様、本当にありがとうございました！（遠藤）

◆私の記事を読んで、一人でも多くの運転マイスターが増えると嬉しく、そしてありがたく思います。皆さんと共に私も「ココロ！」を豊かに、また利用者にとって心地よいドライバーでありたいと思います。取材を快く受けて下さった皆様、ありがとうございました。（奥田）

◆外野からやアやア言うばかりで、無理ばかり言ってますみませんでした。編集作業が大変だったと思います。ありがとうございました。私も 10 年たって福祉有償運送の本質が少し解り始めたか？まだまだかな？読んで下さった皆さんからの反響が楽しみです。（柿久保）

◆関西連絡会の後、とある運営協議会の座長発言「ボランティアなので黒字は想定してない」をめぐりブツブツ。「なんでみんな、こんなに真面目にコツコツなんや」と柿久保氏。猪井氏は「それだけでは継続は無理」と。確かに世の中には「必要にかられて」というのがある。でも移動送迎の現場には愚痴だけではなく、「何か」がある。伊良さん、遠ちゃん、奥田氏、今回の作業は感動？苦悶？それとも「希望が半分、不安が半分」？。三氏とスタッフのみなさん、お疲れさまです。（田村）

◆全国どこの空港や駅に降りても、いつもと同じ

ようなリフトカーが待っていて、いつもと同じ位の料金の動いてくれる、そうやって初めて「移動のバリアフリー」が実現できる。そう思って「全国どこでも旅ネット」を立ち上げました。まだ地図上に記載のない沖縄や南九州への旅を今年中に実現したいと思っています。皆様のご協力をお願いします。（笠井）

◆特集で移動サービスの活動紹介をしたのは、実は初めてです。移動サービスは、色んな地域で人や制度のキューピットになれるかもしれない、そんなことを感じながら編集しました。（みどり）

〈担当記事〉

P2-7 / 伊良原淳也、遠藤準司、柿久保浩次、田村幸二 P8-9 / 奥田正夫 P10-11 / 田村幸二 P12-14 / 遠藤準司、笠井則男 P15 / 伊良原淳也 P16-18 / 伊藤みどり

（表紙の写真）

左 / DPI 日本会議の尾上事務局長（6/27、シンポにて）

右 / 全国どこでも旅ネットを利用し神戸を散策

下 / 車いす利用者の講師による接遇介助の講習中

市民の手による移動サービス情報誌

「モヴェーレー MOVEERE」第 14 号

2010 年 8 月 6 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

■「モヴェーレー MOVEERE」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 (moveere)」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。

高齢者や身障者の方々の移動サービスで 階段昇降にお困りではありませんか？



例えば、こんな場所や目的で・・・

- エレベーターの無い公団、民間アパート、マンション等の集合住宅の階段移動
- エレベーターがあっても止まらない階のある集合住宅の階段移動
- 一般住宅の道路からのアプローチ階段の移動
- 一般住宅の室内階段の移動
- エレベーターの無いオフィスビルの上階にある住居への階段移動
- エレベーターの無いビルの上階にある診療所・美容院・レストランへの階段移動
- 階段しか無い寺社・仏閣・墓地へのお参り
- エレベーターを付けられない古い観光施設・重要文化施設の階段移動
- エレベーターの無い野外運動施設の階段移動
- 古いホテルや旅館の階段移動
- レール式階段昇降機が設置できない駅舎や公共施設の階段移動
- 保守で長期間エレベーターを止めねばならない建物の階段移動



今の日本には、上記のようなケースがそこかしこにあります。このような環境での送迎を行う為に、もっとスマートに介助者を多く必要とせず、利用者さんも安心して安全に階段昇降ができる介護機器のご紹介です。

Presented by Alber Japan

可搬型階段昇降機

スカラモービル

scalamobil

スカラモービルは、福祉先進国ドイツで開発され、日本で販売18年、1500台強の導入実績を有しています。



車いす仕様

<主な特徴>

- 120kgまでの体重の人を階段昇降させることができます。
- 踏幅最小12cm、蹴上最大21cmの階段に対応します。
- 基本的に一人で操作ができ、移送に多人数を要しません。
- 狭い階段や踊り場、急勾配の階段、ラセン階段でも使用できます。
- 本体を取付け搭乗者を乗せたまま、平地走行ができます。
- 分解して軽自動車のトランクにも積むことができます。
- 階段を傷めない駆動システムです。

<対象業種>

福祉タクシー、介護タクシー、ケアタクシー、福祉有償運送、
寝台タクシー、福祉系民間救急サービス、医療系民間救急サ
ービス、ホームヘルパー派遣事業所、社会福祉協議会・・・

<利用方法>

購入・リース・レンタルの中から、皆様の業態に合わせた
利用方法をご検討いただけます。皆様のお仕事の強力なアピール
ポイントとしてご活用ください。

<利用資格>

可搬型階段昇降機は、高齢者・身障者の利用者の安全安心を
図るため、納品時にメーカー認定の操作資格を取得して
いただきます。（1名様最低4時間の操作実技研修と座学）



コンビ仕様

＊ より詳しいお問合せは下記に

輸入総発売元



株式会社 アルバジャパン TEL 03-3984-1345
〒171-0021 東京都豊島区西池袋1-7-10 FAX 03-3984-1344

URL: <http://www.alber.jp/> Mail: mail@alber.jp