

KSKR

移動・送迎支援活動ニュース



《熊本地震・被災地支援活動報告》

初動救援活動の終了と、 今後の継続した熊本被災地支援の課題

ももくり送迎基金 福田 悠介

4月14日、16日に熊本県熊本地方を震源とした、震度7の大地震が2度にわたり発生。また、大きいものでは震度6を観測する余震が断続的に発生し、震源地に近い益城町や西原村を中心に広い範囲で甚大な被害が出ました。35,000棟以上の家屋が全壊・半壊の判定を受けており、一部損壊も含めると160,000棟以上の被害にのぼり、3,700人以上の方々が避難生活を強いられています(7月26日現在)。



熊本地震被災地支援活動を開始

地震の発生をうけ、ゆめ風基金：八幡理事と共に、ももくり送迎基金の先遣隊として私(福田)が18日に現地入りしました。

2度目の地震発生から2日しかたっておらず、現地はまだまだ混乱状態にあり、情報がほとんど

ない中での現地入りでしたが、現地の障がい者団体や支援団体とお会いし、また、全国移動サービスネットワークから発災直後にコンタクトを取っていただいていた現地の理事である小出氏(熊本県高齢者障害者福祉生活協同組合)とお会いすることができ、早い段階での被害状況や支援状況の情報を得ることができました。

地元団体と連携して救援活動に入らせていただくことを確認し、ももくり送迎基金として5月GW明けから以下の移送ニーズを中心に救援活動を開始しました。

○発災後に“福祉避難所”の指定をされた熊本県身体障害者福祉センターの運営責任者を小出氏が引き受けられたことをうけ、身障センター避難者の足の確保のための移送支援。

○被災障がい者の救援活動を目的とし

目次

- 「《熊本地震支援報告》初動救援活動の終了と、今後の継続した熊本被災地支援の課題」 … 1
- ルポ：京丹後市 × Uber (ウーバー) 交通空白地域の自家用自動車とICTの活用 …… 3
- 識者評論「相模原殺傷事件」(尾上浩二) …………… 6
- 【国土交通省認定講習】運転協力者講習会 …………… 7
- 資料：雑誌報道 …………… 9
- 関西 STS 連絡会からのお願い …………… 10

て、熊本の地元障がい者団体や支援団体、20団体ほどが集まり立ち上げた「被災地障がい者センターくまもと」（代表：倉田哲也氏 事務局長：東俊裕氏）との連携と、移送ニーズへの対応。

被災障がい者の方々の課題の顕在化

今回、初動救援活動で現地入りしたことで見えてきた状況として、内陸部で発生した地震ということもあり、水害等の影響もなかったために自家用車の破損や消失は少なく、車社会である熊本ですが、自身で運転できる方の移動は保たれていました（そのことは、大量の車中泊の避難者を発生したことに現れていると思います）。

また、比較的都市型ということもあり、ある程度の公共交通機関は整っており、早い段階で復旧したことによって、公共交通機関を利用できる方は、それらを利用することができる状況であった。

ただ、“不安障害”などのある精神障がい者や、もともと狭い地域や社会資源の中で生活していた方々は、自宅から離れた場所への避難生活のために生活範囲が広域になってしまい、自身での移動が困難になってしまった方が多く発生し、顕在化しているような印象を受けた。

また、福祉サービスとつながっていない被災障がい者の支援においても、いろいろと生活に困難を抱えた方々、多くはボーダーに近い精神障がい者の方々の問題が、一挙に顕在化したようなイメージが印象的であった。

初動救援活動の終了と、

今後の熊本被災地支援に向けて

6月末で身障センター避難所が閉鎖したことをうけ、ももくり送迎基金としての初動救援活動は、7月中旬で一時終了することになった。ただ、避難所から仮設住宅入居へのフェーズ移行期である現在、現地ではまだまだ厳しい状況が続いている



熊本地震・移動送迎活動実績数			
	件数	人数	回数
5月	39	46	85
6月	65	70	141
7月	11	12	20
合計	115	128	246

ことに加え、益城町や熊本市街地から離れた場所に建設された巨大仮設団地の動向を注視し、地元団体からの情報を共有しながら、その状況の応じて必要な支援を続けていくことが必要だと感じます。

今回見えてきた課題として、常総水害時とは違い“ももくり送迎基金”として、比較的、主体で動いた事例であったため、一つの組織としての活動範囲の見極めが必要であったこと。そしてフェーズ毎に沿った活動方針の判断の難しさを大きく感じました。

ただ、上記とも重なりますが、やはりいずれは地元を引き継いでいくべき活動ではあるので、地元団体との連携や調整の中で、その時の状況に応じた判断をすることが必要だと考えます。

今回の熊本地震では、地元で中心となれる団体



●皆さまのご支援・ご協力をお願いします●

□ カンパのお願い □

【郵便振替口座】（熊本被災地支援と明記）

「00920-3-166076 / ももくり送迎基金」

「00950-9-160204 / 関西 STS 連絡会」

やキーパーソンとの平時からネットワークがあったことで、迅速な対応や救援活動を開始することが出来ました。

今後、いつどこで起こるか分からない災害に備えて、日ごろから全国的なネットワークを構築していくことが、ますます必要であると強く感じさせられました。と同時に、今回、大きく報道された福祉避難所の在り方の問題の中でも、移動送迎支援活動の必要性を同時に働きかけていくことが大切だと考えます。

各地から応援をいただいた運転ボランティアの皆さま、ご寄付いただいた皆さまに、心から感謝



します。(2016.8.1 福田 悠介)

《ルポ：京丹後市 × Uber（ウーバー）》

“交通空白地域の自家用自動車と ICTの活用”について

遠藤 準司

京都府京丹後市は、2004年4月に6町（丹後町、峰山町、大宮町、弥栄（さかえ）町、網野町、久美浜町）が合併してスタートした、日本海に面したまちである。合併後に、市が最初に取り組んだのが、鉄道と路線バスの再編だったそうだ。中でも高齢化が深刻な丹後町では、市人口65,000人のうち移動制約者（自宅から最寄りの駅又はバス停まで500m以上離れている人）、つまり交通空白地の居住者数は11,800人にものぼる。これをカバーするために、京丹後市全域を走る“200円バス”の運行を開始したそうである。その結果、移動制約者は5,000人に減らすことができたという、実績も積んでいるということのようだ。

点在するタクシー会社の相次ぐ撤退

点在していたタクシー会社は、2008年10月

の間人営業所（丹後町：5台）の廃止を皮切りに、2012年10月久美浜営業所（2台）の廃止、2013年7月には網野営業所（5台）の廃止と、日本海側に点在するタクシー会社は相次いで撤退という事態となっていたようだ。不景気による夜間のタクシー利用の減少や、人材確保の困難や、病院が無料の通院送迎車両を巡回させる等、タクシー需要の後退が原因のようだ。観光立市を条例で定める京丹後市にとって、タクシー事業者の相次ぐ撤退はたいへんな痛手となっていた。

そのような状況を抱えるなかで、2015年10月から「乗り合い型のEVタクシー（通称：丹タク）」の運行が開始された。いわゆる道路運送法4条許可による、乗り合い型タクシーである。運行は、丹後海陸交通株式会社が委託を受けて実施された。網野町（1台）、久美浜町（1台）から乗車し、降車ポイントは京丹後市全域、及び豊

岡市の全域となっている。ただし区域外(網野町、久美浜町)運賃として旧町毎に250円が別途かかるというシステムのようなのである。料金は大人500円、小学生は半額。現在は1日およそ10人以上が利用しているようだ。

市の公用車を使ったデマンドバスの運行

2015年7月からは、市の公用車を使ったデマンドバスの運行を、地元の「NPO法人 気張る!ふるさと丹後町」に委託することになった。運行経費の総額は250万円/年間である。運行範囲は、丹後町(人口5,000人)を2つのエリア(宇川線・豊栄竹野線)ごとに、曜日を分けて運行している。地元のNPO法人としては、2008年からもともとは地域おこしとして婚活活動や、高齢者の通いの場所を提供する活動はおこなわれていたが、移動支援の取り組みは行っていなかったらしい。

しかし、住民のニーズには“移動”に対する要望が多くあがってきており、デマンド運行の開始にあたっては、公共交通との競争を避けるために「自宅→目的地」ではなく、「自宅→最寄りのバス停」までとしてきたようだ。また予約は、「前日の17時まで」となっていて、利用者や運転手の不満はとても大きかったという。理由はその日の17時を過ぎるまでは、翌日の予定が立たないからのようだ。現在の利用者数は、3～4人/日。



2015年のUber(ウーバー)の登場

京丹後市としては、路線バスの活性化とデマンドバスの運行を開始していたが、線的な取り組みから面的な支援も必要だと考えはじめていたという。そうした状況下で、2015年6月にUber(ウーバー)が営業にきたそうだ。最初はまったく相手にするつもりも無く、また自分たちが行ってきたことを全否定されるのではないかと、黒船来襲のつもりで身構えていたという。

ところがUber(ウーバー)の話聞いて、まったく考え方が変わったそうだ。これまでNPOが苦労していた点(配車・予約・ルート・人材確保等)を、すべて解決していたからだ。また初期投資が無い点も、大きかったという。Uber(ウーバー)との連携については、地域公共交通会議(座長:市長)では、まったく異論が出なかったそうだ。タクシー会社が撤退していた点もあるが、「地域の足をどのようにすれば確保できるか」を関係者が本気で考えていたからだ、担当者は言い切った。

2016年5月26日から、Uber(ウーバー)の配車アプリを活用した「ささえ合い交通」がスタートすることになった。ただし、東京など首都圏のタクシー協会を中心とした反応は違っていたようだ。Uber(ウーバー)との連携が報道されると、撤退した地域である久美浜町/近畿自動車(2016.10.1～)や、網野町/高速タクシー(2016.5.12)に、タクシー会社が相次いで誕生している。

世間では京丹後市が「ライドシェアを取り入れた」と騒いでいるが、そうではないようだ。あくまでも法律内で完結しているものであり、Uber(ウーバー)が海外展開をしている「自家用自動車の乗り合い方式」ではないと、担当者は言う。

また、行きはUber(ウーバー)による配車によって移動し、Uber(ウーバー)車両の手薄な地域では既存の峰山町のタクシー会社とも上手く連携していて、相乗効果も表れてきているという。まさに「win win」の関係になりつつあるようだ。

京丹後市の「地域での移動の確保」に

向けた努力に注目を

現在はUber（ウーバー）との連携で、運転者が持ち込みの自家用車18台が登録されているようだ。現在のところ、「運行管理者一人での車両限度数は19台まで」となっているために、登録運転者は合計18名だそうである。そのうち4人が2種免許取得者で、14人が1種免許所持者である。交通空白地域での運転者認定講習は、BGM福知山が行っているとのことである。

東京海上保険の協力により、保険商品も開発したという。対人・対物無制限で1台につき1,700円。ドライバーの残高不足による保険未加入や想定外の訴訟費用など、あらゆるケースを想定した保険となっているようである。

運転手は信用を第一としているそうだ。NPO法人の中でつながりがあり信用のおける人でないと、まず運転者として登録することができないそうだ。2種免許を持っているからといって、運転者登録はできないということのようだ。

現在は、まだ高齢者にスマホはそれほ

ど普及はしていないが、Uber（ウーバー）の配車アプリには将来性を感じていると、担当者は語った。使いこなせれば、生活上の困りごとの大部分の解決できると考えているからだ。京丹後市の考えている「地域での移動の確保」に向けた努力とは、単に配車におけるサービスだけのものにはとどまらないのだろうと感じながら、京都府京丹後市峰山町杉谷にある京丹後市役所を、同行した伊良原氏とともに後にした。

(2016年7月1日レポート

関西 STS 連絡会 遠藤 準司)



—取材後記—

今回の取材をお引き受けいただいた京都府京丹後市の担当係長は、市役所の中でも長らく交通施策に携わってこられたスタッフのようでした。そのために地元の公共交通に対する思いはひと際強く、また全国各地の交通事情にも精通されていました。取材中、特に印象的だったのは、市の交通計画策定にあたっては、一切外部のコンサルや有識者に委託していないという点でした。理由は「地元の事情は、自分たちが一番よく把握しているから」という、まったくもってごもつともなご意見でした。

地元の生活交通や、観光立市としての活路を模索する中で、その並みなみならぬ問題意識が、今回のUber（ウーバー）との連携につながったのではと、強く感じました。

取材後、そのお礼をと思い、何度かご連絡を差し上げてはみるものの、大手新聞各紙で連日報道された影響もあり、未だ実現していません。今回の京丹後市の新たな試みによって、住民生活にどのような変化や、また地域の賑わいを生み出すのか、全国の関係者から注目を集めているようです。

(2016年8月5日／遠藤 準司・記)

《識者評論「相模原殺傷事件」》

障がい者排除する社会懸念 身もだえするような恐怖

DPI日本会議副議長 尾上 浩二

この事件が報じられた時、身もだえするような恐怖を感じた。私は生まれた時から脳性まひの障害があり、子どもの時に入所施設にいた。就寝時も身体機能の訓練の一環として、ベッドに体を固定された状態で寝かされていて、全く身動きできなかった。そんな時に犯人が侵入し、突然刃物で切り付けられたら……。被害に遭われた人の恐怖、理不尽さは人ごとではないと思ったのだ。

警察に対し、容疑者は「障害者なんていなくなればいい」と語ったという。2月には衆院議長宛てに「私は障害者を抹殺することができる」との文章で始まる手紙を書いていたと報道された。

なぜそんな考えを持ち、犯行にまで至ったのかは現段階では分からない。ただ、障害者に対する露骨な差別意識が背景にあることは間違いない。

手紙は引用するのもちゅうちょする内容だが、「私の目標は重複障害者の方が安楽死できる世界です」と書かれている。

さらに「戦争で未来ある人間が殺されるのはとても悲しく、多くの憎しみを生みますが、障害者を殺すことは不幸を最大まで抑えることができます」とあり、障害の有無で生命を選別し、障害者は殺されて当然とする考えに立っていることが分かる。

こうした考えを優生思想という。ナチス政権下、ドイツでは「T4作戦」などにより、20万人にも及ぶ障害者らが虐殺された。今回の事件からは、それに通ずるものを感じざるを得ない。

日本では「優生上の見地から不良な子孫の出生を防止する」ことを目的に掲げた優生保護法が1996年まで続いた。障害者や関係者の粘り強い運動でようやく廃止されたが、優生保護法下で行われた不妊手術などの被害者に対する謝罪や補償は、いまだになされていない。この問題を私たちの社会は総括せず、はじめをつけないまま現在に至っている。

加えて最近の閉塞（へいそく）感の中、マイノ



リティーに対する憎悪に基づく「ヘイトスピーチ」や「ヘイトクライム」が平然と行われるような社会状況がある。社会的に困難な状況にある人たちへの暴言をたしなめるところか、「よく言った」ともてはやす風潮も見られる。こうした中で、この事件が起きた重さを考える必要があるのではないか。

今年4月、障害者差別解消法が施行された。差別解消を進め、障害の有無によって分け隔てられることのない共生社会＝インクルーシブな社会を実現しようとする法律だが、それが施行された年に優生思想に基づく虐殺事件が起きたわけだ。

私たちの社会は、インクルーシブな社会に向かえるのか、それとも障害者を排除する社会に向かってしまうのか。無関心が一番の問題だ。今回の事件を、決して猟奇的なものと片づけることなく、私たちの社会が進むべき方向が問われていると捉えたい。

(2016年7月28日 共同通信社)

【おのうえ・こうじ】60年大阪市生まれ。DPI（障害者インターナショナル）日本会議副議長。子ども時代を養護学校（現在の特別支援学校）や施設で過ごした後、普通中学・高校に進む。大阪市立大入学後、障害者運動に携わるようになり、同会議事務局長などを経て現職。

国土交通省
認定講習

移動・送迎サービス 運転協力者講習会

福祉有償運送運転者及びセダン等運転者「運転協力者講習会」

私たちが取り組んでいる福祉有償運送(移動送迎支援活動)は、非営利法人であれば改正「道路運送法79条」(2006年10月1日施行)に登録すれば可能となっています。

□ 改正「道路運送法」では、「**運転者の要件**」として「国土交通大臣認定の講習修了者」という要件が新設され、講習内容も**最低470分(セダン車等研修を含む)**が規定されています。□

「道路運送法」改正の目的は、「**過疎地の生活交通や要介護者・身体障害者等の移動制約者の移動を確保**」(国土交通省)とされているものの、手続きの煩雑さゆえに各地ではやむなく撤収する団体も出ている状況です。

私たちは「福祉有償運送運転者及びセダン等運転者講習」として国交省認定(2006年12月1日)を済ませ、活動継続への支援と、**移動送迎支援活動**のすそ野を広げる努力を行っているところです。この機会に受講いただき、それぞれの地域で取り組みを継続・拡大されるようお願いいたします。

※二日間のカリキュラム全てに出席された方には、**運転協力者講習の「修了証」**を発行いたします。



☎ 日 時: ①9月12日(月)～13日(火) ②10月17日(月)～18日(火)
③11月28日(月)～29日(火) ④12月19日(月)～20日(火)
いずれも 10:00～17:00 (9:40～開場・受付)

☎ 会 場: 「KS プラザ」3階 研修室 (NPO法人 日常生活支援ネットワークの裏)
大阪市浪速区敷津東3丁目5番15号【チラシ裏面:地図参照】

☎ 定 員: 20名程度 (定員になり次第締め切らせていただきます【先着順】)

☎ 参加費用: 8,500円/名 (関西STS連絡会非加入団体は15,000円/名)

※いずれもテキスト代が別途1,000円必要となります。

※**運転適性診断**を希望される方は1,500円で実施します。
(当日受付でお支払いください。)

☎ 主 催: NPO法人 移動送迎支援活動情報センター

☎ 共 催: 関西STS連絡会

【申込み・問合せ先】

NPO法人 移動送迎支援活動情報センター

(担当 えのきぞの、いらはら)

TEL:06-4396-9189 FAX:06-4396-9189

(お申し込みは別紙FAX用紙にて受け付けています)



福祉有償運送運転者及びセダン等運転者講習会

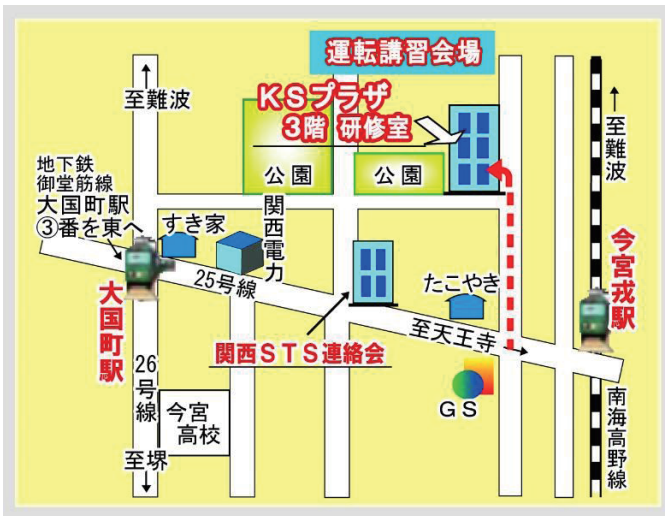
講習内容(第1日目)

- 10:00 第1章 運転協力者研修の目的と研修の進め方
- 10:30 第2章 移動・送迎サービスとは
- 11:00 第3章 移動・送迎サービスの利用者を理解する
- 12:00 昼休憩
- 13:00 第4章 利用者の心理と接遇
- 14:00 第5章 必要とされる介助と活動の様子
ガイドヘルプ及び車イス体験・介助実習
- 16:00 第10章 セダン車等運転研修(座学)
- 17:00 終了 (17:00～ 適性診断)

講習内容(第2日目)

- 10:00 第6章 移動・送迎サービスに必要な心構えとマナー
- 11:00 第7章 福祉車両について
- 12:00 昼休憩
- 13:00 第8章 移動・送迎サービス関連の交通法を理解する
- 14:00 第9章 福祉車両・セダン車両への乗降及び運転実技
 - 1班: 福祉車両への車イス乗降・運転実技
 - 2班: セダン車両へ乗降・介助実習・車イス実技
- 17:00 修了式

運転適性診断を希望される方は講習終了後に行います(費用は1,500円)



地下鉄「大国町」駅・東側、南海線「今宮戎」駅、西側

・作業所内やサービスを提供中の賠償事故に備え

事業者総合賠償責任補償制度

・職員や活動中の支援者の事故に備え

傷害見舞金補償制度

障害者補償制度20余年の実績の

AIU保険会社

ジェイアイシーウエスト(株)

TEL : 06-6941-5187 FAX : 06-6944-1728
自動車保険等あらゆる保険の事はご相談ください

申し込み用紙

希望日 (○印を)	① 9月12日(月)～13日(火) ③ 11月28日(月)～29日(火)	② 10月17日(月)～18日(火) ④ 12月19日(月)～20日(火)
団体名	<input type="checkbox"/> 運営協議会に届出(予定を含む)の事業者 <input type="checkbox"/> 4条許可の事業者 <input type="checkbox"/> 43条許可の事業者	
団体住所 及び連絡先	〒 _____	
	電話番号(_____) FAX番号(_____)	
(ふりがな) 参加者氏名等	(ふりがな) 氏名 住所 〒 _____	(ふりがな) 氏名 住所 〒 _____
	生年月日 _____ 年 _____ 月 _____ 日 移動送迎支援活動歴 <input type="checkbox"/> なし <input type="checkbox"/> 1年以下 <input type="checkbox"/> 1年以上	生年月日 _____ 年 _____ 月 _____ 日 移動送迎支援活動歴 <input type="checkbox"/> なし <input type="checkbox"/> 1年以下 <input type="checkbox"/> 1年以上
福祉に関する 免許・資格	例: ホームヘルパー2級	
適性診断	要 ・ 不要	

定員超過のため参加をお断りせざるを得ない場合のみ、こちらよりご連絡申し上げます。

個人情報保護法に基づき提供された個人情報はその目的以外の用途には利用しません。

FAX.06-4396-9189

《井上久男の経済私考》

過疎地での「移動手段」をどう確保するか 問題解決のカギは「自助の精神」にあり

『週間金曜日』2016.7.22

中山間地域で利用者が減少して民間の路線バスが廃止された後、税金を投入して市営や町営のバスを走らせたものの、赤字が続いて存続に悩んでいる地方自治体は少なくない。過疎が進む地方では「足」の確保が大きな課題となりつつある。

こうした問題に対応する民間企業の動きも始まった。ちゅうもくされるのが2014年に設立されたトヨタ・モビリティ基金だ。同基金はトヨタ自動車が助成の対象をモビリティ（移動手段）に特化した社会貢献活動ととして始めた。活動方針の基本的な考えとして「より多くの人の、より多くの場所への移動を実現」を掲げている。助成資金はトヨタ株3000万株を信託運用することで年間30億～45億円を捻出している。すでにタイやベトナムでは大学などと連携して渋滞対策などに助成金を出している。

国内での助成1号案件は、2016年1月から始まった岡山県美作市でのプロジェクトだ。70世帯約160人の集落からなる同市上山地区で、高齢者の移動手段確保や地域活性化のために新たな移動の仕組みを構築していくプロジェクトに対して2億2000万円を助成する。棚田が広がる風光明媚な上山地区では住民の高齢化とともに耕作放棄地が広がり、交通機関は週に2回市営のバスが運行するのみ。高齢者の買い物や通院などのための移動手段は、これまで地域住民が助け合う形で確保してきた。今後、助成資金によって、運転が簡単な超小型電気自動車（EV）などを導入する計画だ。

— プロジェクトが興味深いのは、行政主導ではなく、民間有志の人的つながりに端を発する点だ。上山地区では2006年頃から「週末農業」を楽しむために都会から来る人が増え、こうした人たちが地元住民と協力し合って、地域の

活性化を進める動きが活発化。そうした活動を支援するNPO法人「英田上山棚田団」の設立に結びついた。このNPOなどに対して助成金が支払われる。

一方、行政主導によって過疎地域の交通網維持で先進的な取り組みをしているとして、全国から多くの見学者が訪れるのが兵庫県豊岡市だ。中山間地域で乗り合いタクシー「チクタク」の導入成功している。トヨタも同市を視察している。

「チクタク」は、路線バスや市営バスが不採算で廃止後に導入された仕組みだ。市が国土交通省から許可を得て地元組織に委託する形を取り、7人乗りワンボックスカー（白ナンバー）を有償で各地区に貸し出し、燃料代や車検代、保険料などの運行経費も市が負担する。市営バスに比べて税金投入額は半減した。

計画は行政主導とはいえ、予約受付や日常の運行管理など運営は地域住民が主体だ。ボランティアに近い運転手を地域独自で確保することも特徴で、お寺の住職、郵便局員、農家、猟師といった人たちが引き受け、地域貢献への意識が高い人が多いという。

今後、少子高齢化が加速する中山間地域では移動手段の確保が、さらに大きな課題になる。問題解決のカギは、「自助の精神」にあると筆者は感じる。各地域の実態に合った移動手段をどう確保するか。行政任せではなく、住民一人ひとりが考える時代が到来しつつある。

【いのうえ ひさお】ジャーナリスト。「朝日新聞」経済部記者として、トヨタや日産を担当し、2004年に退社。自動車、農業などをテーマにしている。

