

KSKR

移動・送迎支援活動ニュース



《2015.2.8セミナー in 大阪》

改正“地域公共交通活性化・再生法”、新“介護予防・日常生活支援総合事業”における移動の確保を考える



2013年、交通政策基本法の施行。2014年、改正・地域公共交通活性化・再生法に基づく「地域公共交通網形成計画」。2015年、「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」の開始。一方では、2015年、介護保険制度改正と絡めた「新しい総合事業」の整備への「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン」（2014年）に“移動支援”が明記された。2015年2月8日に行われた大阪セミナーでの4氏の講演・報告を受けながら、“新たなまちづくり”と“福祉交通網・移動支援サービス”の一体性を探った報告です。

——《講演》——

①「地域交通制度のフル活用で“おでかけ”機会を創出するススメ」（講師：吉田樹さん〔福島大学 経済経営学類准教授〕）

■地域交通に関わる制度の動きが加速化

2013年に、交通政策の基本理念となる「交通政策基本法」が施行され、2014年には、交通と都市計画を一体化する都市再生特別措置法の改正が成された。それを受けて同年、地域公共交通活性化・再生法が改正され、「地域公共交通網形成計画」による全体的な交通体系の見直しの流れが出てきた。

「活性化・再生法」は、乗合いの公共交通から、一般タクシー、自家用有償運送にも拡大され、2015年には道路運送法を改正して、「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」

が始まった。

■地域公共交通網の再構築へ

「交通政策基本法」のキーワードは、今日のテーマに即せば、「生活」を支える移動手段と、「交流」を支える移動の機会（おでかけの価値）だ。「活性化・再生法」が改正され、タクシーも、自家用有償運送も、「網形成計画」に位置付けられることになり、福祉有償運送協議会の基準にも、多様な選択肢が生まれる。武蔵野市や、栃木県大田原市では、福祉有償運送とバス、タクシー、自転車が、交通安全対策と一体的に計画されている。

■“おでかけ支援”が地域福祉交通を救う

制度が変わっても、実務を担う実践者のネットワークがなければ意味を持たない。自家用有償旅客運送の権限移譲のあり方検討会の「最終取りまとめ」には、「株式会社等の営利を目的とした主

体も、NPO等の営利を目的としない主体を別途組織し、自家用有償旅客運送を実施すべき」とある。バス、タクシーも、NPO等も、お互いのレベルを超越した“おでかけ支援組織”を作り、これからの地域福祉交通を担うべきだ。

逆に、私たちの側からそういう提言をしていけるかどうか、これからの鍵になっていくだろう。

②「タクシーの現状と福祉有償運送」（講師：猪井博登さん〔大阪大学大学院 交通・地域計画学領域 助教〕）

■近畿圏パーソントリップ調査の外出困難の実態

近畿圏パーソントリップ調査（2010年）に“外出困難の有無”が入り、歩行不能：0.9%、歩行困難：4.6%、車いす使用：0.8%、付添い・介助要：2.1%、公共交通利用不可能：0.7%、視聴覚不自由：1.1%となった。重複を考慮すると全体人口の約0.5%が外出困難であり、0.7%が公共交通を利用できない。近畿地方人口2,300万人の0.7%で15万人の“移動の確保”が必要となる。人口11万人の箕面市では週1回の外出確保に約250台の車両が必要で、福祉有償運送が欠かせない。

■タクシーの現状

近畿圏のタクシーは、輸送人員と運送収入のいずれも減少。日車営収（1車両当たり）は横ばいで、実働率が76%、実車率は42%である（近畿運輸局：資料）。こうしたタクシーの現状も見据え、いろいろな移動手段を組み合わせる必要がある。今まで福祉有償運送は、当事者の声を吸い上げ、自分たちでやれる範囲を制度化してきた。これからは、バス、タクシーも含めて、もう一度、位置付けをし直す時期にきている。

■デマンド・乗合事業参入へのタクシー事業者の反応

交通空白地域へのタクシー事業者の乗合事業について、“積極的”：30%、“要望があれば”：47%で、“必要ない”：13%。ITの整備や、予約業務の便宜等の収益性への配慮を提示すると、“積極的”：17%、“参入していい”：33%で、約半数となった。やはり参入リスクの軽減で、長期の視点で取り組むことが必要だ。

■まとめ

タクシーと福祉有償運送は、強い点、弱い点が異なっており、補完し合う関係であるべきだ。信頼関係を作るには、信頼関係を作るには、福祉有償運送が“半額タクシー”ではなく、役割が移動

制約者の“移動の確保”であることを鮮明に。福祉有償側は、運転者講習や、今日のようなセミナーを取り組み、タクシー側は乗車拒否をせず、時には自分たちの業態を変える努力が必要だ。福祉有償運送にせよ、乗合交通にせよ、長いスタンスでの計画が課題だ。

③「介護予防と移動」講師：柳原崇男さん

（近畿大学理工学部 社会環境工学科 講師）

■移動環境と健康

今まで“移動環境の整備”と“介護予防・健康維持”についての、科学的な立証が不足していた。最近、やっと世界的にも“移動環境と健康”の研究がなされ、『トランスポーターションとヘルス』という学術雑誌も発刊された。昨年には、厚生労働省からも報告書『地域包括ケアシステム』が出され、地域の中の住宅、医療、介護、生活支援の一体的な供給が語られ、その中に“移動”が入った。また同省は、「老化に伴う外出頻度の低下に対し、社会での役割を担い、生活全般の活性化が目的」（介護予防マニュアル）とし、その移動手段の必要性を示した。

■交通手段と健康

近畿大学の米原市調査で、交通手段と、IADL（老健式指標）＝「一人でバス、電車に乗れるか」「社会参加しているか」等の“生活指標”の評価を行った。結果は、前期高齢者（65歳～74歳）の場合は、交通手段によつての“健康度”の差は少ないが、75歳以上の後期高齢者では、“車”“公共交通”を使っている人ほど“健康度”が高い。また、“車”“公共交通”を利用している前期高齢者は、後期高齢者になっても“健康度”はあまり変わらず、“家族送迎・タクシーのみ”の前期高齢者は、後期高齢者になると“健康度”が低下した。

アメリカでも、車の運転をやめるとアクティビティ（活動）、モビリティ（移動）、自立性が低下し、うつ傾向が増加する。逆に、自由な外出手段を提供することで、健康維持に寄与するとの研究発表もなされている。

■身体機能と移動手段

要支援から要介護へと身体機能が低下すると、使える交通手段は変わる。“外出頻度”を上げるには、電車・バス、中間的モード、スペシャルトランスポート（移動制約者へのドア・ツー・ドア型の送迎サービス）へと、それぞれの交通手段を

提供する必要がある。それが介護予防に寄与することは明らかだ。“移動の確保”に向けて、今後いろいろなモードを使って、科学的に立証していきたい。

——《報告》——

●「介護予防・日常生活支援総合事業について」

報告：遠藤準司さん（関西 STS 連絡会）

NPO 法人全国移動ネットとともに、厚生労働省に対し「生活支援サービスの中に“外出支援”を明確に位置付けること」「道路運送法上の“自家用有償運送”と“登録を要しない運送の態様”を含めた移動サービスが含まれること」を要望してきた。

■「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン」

2014年7月に出された「ガイドライン」では、「市町村が中心となって、地域の実情に応じて、多様な主体が参画し、多様なサービスを充実することで、地域の支え合い体制づくりを推進し、要支援者に対する効果的かつ効率的な支援を可能とすることを旨とする」とされ、“移動支援”が位置付けられた。しかし、「移動サービス(対価＝運賃)」ではなく、前後の支援を含む「移動支援」として、事実上、移動サービスを補助する内容となった。

総合事業の一つの鍵となるのが、「(1)生活支援コーディネーター(地域支え合い推進員)の配置」。現在、全国の自治体で準備中だ。もう一つが「(2)協議体の設置」。社会福祉法人、民間企業、NPO等と、生活支援コーディネーターとが一体となって、総合事業を進めていくとされている。

こういう流れに、関与あるいは注視していかないと、結果として、せっかくガイドラインに入った“移動支援”が、位置づけられない自治体が出てくる可能性がある。しっかりと見守っていきたい。

参考として、「総合事業ガイドライン案に係る追加項目 Q&A」がある。「福祉有償運送については、現在は要支援者が旅客の対象になっているが、改正後の対象者も対象となるのか」との問いに対して、(答え)は「新しい総合事業の介護予防・生活支援サービス事業の対象者は、引き続き従来の要支援者に相当し、福祉有償運送の旅客の対象とする予定」(老健局振興課生活支援サービス係)とされている。

この総合事業は、法律上は2015年4月から始まるが、2年間を経過措置として、2017年4月に完全移行となっている。

「地域医療介護総合確保基金」を活用し、移動支援の担い手創りを！ 遠藤 準司

国は2014年に「地域における医療及び介護の総合的な確保を推進するための関係法律の整備等に関する法律」を成立させ、各都道府県に「地域医療介護総合確保基金」を設置した。この中で介護分野については、第6期介護保険事業計画(2015～2017年度)にあわせ2015年度から実施されており、予算案の内訳は公費全体で724億円(国：483億円、都道府県：241億円)が計上されている。

本基金設置の狙いは言うまでもなく、昨今の介護人材不足や団塊世代が75歳を迎える2025年には、推計で250万人が必要とも言われる介護人材の創出にある。介護保険サービスに必須となる国家資格等の有資格者の創出策はもとより、特筆すべきは基金項目に「助け合いによる生活支援の担い手の養成事業」を盛り込んだ点にある。地域住民やボランティア等を想定した無資格者にまで対象を拡大し、さらに新しい総合事業において基準を緩和した訪問型サービスの従事者養成研修として「広域的な移動(輸送)サービスとして従事者養成研修…福祉車両の特性、乗降時の介助等」が明記されている。これにより訪問型サービスD(移動支援)に従事できる機会が増加し、一方で移動支援に取り組む団体や法人にとっては、国土交通省認定講習のいわば簡易版の研修として既にあるノウハウやネットワークをそのまま移行できるため、直ぐにも研修開催が可能となり、大きなチャンスとなる。

本基金の活用にあたっては以下の2点がポイントとなる。

- ①都道府県が国に直接申請 ⇒国から都道府県宛てに本基金の通知が出されたのが今年に入ってからであり、都道府県の担当者はまだ本基金の内容を熟知していない状況が想定される。このため各地域の移動サービスの中間支援団体から直接、都道府県の担当者へ基金の活用について、早急に打診されることをお勧めしたい。
- ②市町村単独の研修開催ではなく、広域的な開催とする ⇒仮に市町村単独開催であれば財源は地域支援事業になり、本基金の活用はできない。研修計画は広域の市町村のネットワークで開催することを検討する。

なお、全国移動ネットでは、一般社団法人全国老人給食協会と連携し、独自の研修カリキュラムを各都道府県に提案したので、ぜひ参考にさせていただきたい。

⇒ http://WWW.zenkoku-ido.net/_action/pdf/150430ido-syokuji-kensyuteian.pdf

《「ももくり送迎基金・第1回 被災地の移動送迎支援活動セミナー」報告》 大災害時における障がい者・移動制約者の実態と、 必要な移動送迎活動の課題

《2015.2.7セミナー in 滋賀県栗東市》



早いもので、あっという間に“阪神淡路大震災”から20年、“東日本大震災”から4年が経過しました。多忙な日常活動に追われる中、関西STS連絡会が呼びかけ、NPO法人ゆめ風基金、NPO法人全国移動ネット災害支援の会等の協力で「ももくり送迎基金」が設立されました。被災地への持続した移動支援活動や、今後の新たな自然災害（地震、噴火、豪雨、台風など）への初動支援にも、広域のネットワークと日常（平時）での取組みが大切であることを呼びかけた、滋賀セミナーの報告です。

——《記念講演》——

「被災地・地方部における地域交通の諸課題と、これからの方策」

（講師：吉田樹さん〔福島大学 経済経営学類 かつくしまふくしま未来支援センター兼務准教授〕）

東日本大震災から4年を経過し、災害時の移動支援活動がどういう変遷をたどってきたか、そして平時から私たちが、何を考え、取り組んでいかなければいけないのかというところに、少し踏み込みたい。

■ 被災地の地域交通は何を提供してきたか

青森県八戸市は、停電と燃料不足で、翌日から昼間だけバスが運行。岩手県大船渡市は、被害が深刻で3月の段階ではバス運行はゼロ。福島県南相馬市は、原発事故で域内強制避難。JRには「緊急対応マニュアル」があり、数日前の予震時に「マニュアル」が発動し、それが予行演習となった。バス・タクシーには、十分な「マニュアル」がなかった。

国土交通省は、翌日3月12日から「道路運送法17条」（天災時の他路線運行）に基づき、乗合バスの迂回運行に「事前届出不要」を発動。平時の3倍近くの輸送量が確保され、乗客も2倍に。

続いて4月5日、事務連絡「被災者対象のボランティア輸送の取扱い」で、運輸支局あてに「道路運送法上の登録を要しない」とした。この事務連絡は、通達までにずいぶん時間がかかっている。

停電が長くインターネットが使えない中で、八戸市では、鉄道やバス等の公共交通復旧情報を知らせるモビリティセンターを開設。近隣の山形県庁では、公共交通復旧状況をWebで掲載。コールセンターも実施した。

被災地では、「衣」「食」「住」までは考えるが、「交」がぬけ落ちてきた。平時から、移動制約者、高齢者、障がい者、それから在宅避難の人々の移動対応を、しっかりと見ていく必要がある。移動支援は、避難所、仮設住宅へと、長期の支援が必要となる。

災害時の交通確保は、「地域防災計画」の中に書かれてはいる。しかし八戸市の防災計画では、市営バス以外の民間バス、鉄道には、有効に機能しなかった。見直すと、「災害時公共交通行動指針」の策定が必要である。

国土交通省も、『地域モビリティの知恵袋』で、まとめてはいる（ネット上で覽られる）。ここには緑ナンバーだけでなく、自家用有償旅客運送、送迎支援ボランティアの活動も含めて、包括的に書かれている。

一方、モビリティの確保に向けた財政支援もなされてきたが、各省、各県がバラバラで、しかも時限付きの臨時のものが多い。

そこで「復興まちづくり計画」が大切になるが、道路整備以外は少ししか取り上げられていないのが実態だ。この計画づくりには、各自治体の「平時」の取り組みが大きく反映される。高台移転や災害公営住宅への移転には、モビリティ確保のマスタープラン策定が必要だからだ。最大公約数でないニーズには、多様な支え方がある。フォーマル、インフォーマルも含めて重層的に組み合わせていくための「移動の担い手」が欠如していることが、大きな問題である。

■ これからの地域交通政策

ついに「交通政策基本法」（2013.12 施行）ができた。この法のキーワードは「生活」と「交流」だ。移動手段が「使える」ようになり、達成される「おでかけの価値」が「まちづくり」と連携していく。これからの地域交通政策の役割は、これだ。そして「地域公共交通活性化・再生法」改正（2014.11 施行）があり、既存の公共交通網だけでなく、「タクシー」「自家用有償運送」も含めて明確に位置づけられている。

地方行政に向かって「コミバス」「デマンド交通」だけでなく、自家用有償運送からインフォーマルなものも、あるいは「災害時の対応も視野に入れるべきだ」と発信していかなければならない。通学、買い物、通院など「おでかけ」の機会を広げるために、公共交通を見直しはじめた自治体が、いくつか出ている。

大船渡市の仮設住宅における実態調査では、移動販売のような生活支援サービスと、「移動手段」「暮らしの足の確保」の両方が、重層的な合わせ技になってこそ、暮らしが豊かになることが明らかになった。

栃木県足利市では、日赤病院が郊外に移転。市は、旧病院から新病院までのノンステップのシャトルバス導入を決めた。車両を入れるなら外来受付時間帯に間に合うエリアを増やすことを提案した結果、利用者が9,000人から15,000人に膨らんでいる。

山形市明治・大郷地区では、10年前にバス路線廃止で、市が週1日だけ運行させた。そこに住民自らが、車両の小型化と、停車地を移動制約

者の自宅前や予約制を提案。住民が「運営協議会」を設置して、市は財政支援している。2009年に走り出した「スマイルグリーン号」は、週2日運行し、3月11日当日も運休していない。

■ 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

平時から“おでかけを守る地域力”を育てていくためには、地域と、行政と、運行主体等が、積極的に対話をしていかなければならない。そして、そこには三位一体の文化を創りあげる仕事人としての“翻訳者”が必要だと、いつも思っている。翻訳者には、地域を大切にする研究者や、NPOの人、地域の人、学生とかもいる。行政の元職員の人もいる。今こそ“おでかけを守る地域力”を育てるためのネットワークが、必要になっている。今日のセミナーが、その一つのきっかけになればと思っています。

——《被災地からの報告》——

「原発人災の現状と移動送迎支援活動の課題」

（報告：大山重敏さん〔福島県移動サービスネットワーク〕）

■ 福島を襲った三重苦と移動制約者の避難

3月11日、いわき市で震度6弱の地震。ヘルパーさんと、利用者さんの自宅にうかがって事務所への帰り道で被災。停電で真っ暗、交通は大渋滞。太平洋岸全域で津波到達。最大で約15m。利用者さん一人が死亡。それに原発事故。メルtdown（炉心溶融）で、全県的に放射性物質が飛散。汚染水・地下水の漏洩。除染、中間貯蔵施設の課題が出ている。

日中の午後という在宅していない時間帯で「要援護者リスト」が十分に活用されず、移動手段がなくて避難が遅れたり、原発事故による屋内待機で、高齢者・障がい者が避難所にいない状況。軽度の障がい者でも受け入れを拒否した避難所もあった。JDF（日本障害フォーラム）被災地障がい者支援センターふくしまで、県内すべての避難所を訪問調査。

■ 原発事故からの避難

3月11日に第1原発の炉心損傷で3km圏内、12日にはベント開始・水素爆発で10km圏内（南相馬市、富岡町、大熊町、双葉町）に避難指示。同日午後には20km圏内の避難指示に拡大。14

日から、物流、ガソリンもなくなり、訪問看護もストップ。以降、県民の自主避難を含め大移動が本格化。私たちいわき自立生活センターも30人ほどで、全国自立生活センター協議会（JIL）、障害者インターナショナル（DPI）の支援を受け、東京の戸山サンライズに集団避難。

■ 散らばる被災者と、3県の障がい者死亡データ
福島県では、死者：3,623人、行方不明者：3人。避難者：124,711人（県内：78,016人、県外：46,645人）〔2014.9現在〕。

障がい者の死亡数が、①岩手県、身体：399人、知的：21人、精神：26人。②宮城県、身体：857人、知的：54人、精神：74人。③福島県、身体：113人、知的：9人、精神：8人（NHK調べのデータをもとに作成。大熊町、広野町は未集計）。

■ 立地条件と移動送迎支援の課題

1市5町1村の仮設住宅が、いわき市に集中。原発被災住民と、市内の津波被災者が混住している。復興公営住宅の整備では、市町村が事業主体の“被災住民向け”が2,714戸（内訳、いわき市に1,513戸）、福島県が事業主体の“原発災害避難者向け”が4,890戸（内訳、いわき市に1,645戸）。移動手段は、補助金を使った乗り合い輸送と、特定の商業施設に限る送迎サービスがある。

1階のバリアフリー化、エレベーター設置、間取り変更可など、ユニバーサルデザインの住宅整備を求めて要望書を提出。高齢者・障がい者の生活情報が未整備で、移動制約者の声が届きにくい。

■ 支援のための協働のサイクルが必要

福島県内での「行政」と「公共交通」と「NPOボランティア」との話ができていない。吉田さんの言う「翻訳者」がないのだ。

私は、本当の意味で「移動制約者」は、これから生まれてくると思う。もともと移動困難な地域だったが、ますます困難な地域になりかねない。広野町が「帰町宣伝」をしたが、実際のところは4割しか帰っていない。そして、移動サービスがない状況が続いている。

私たちもがんばっているが、なかなか市民に火がつかない。「話をしましょう」と言っても、腰が重たい状況が続いているのが実情だ。

——《滋賀からの活動報告》——

■報告①：NPO法人 志賀地域暮らしの足を考える会
大津市内で唯一バス路線がない旧志賀町で、

2014年10月から市のデマンドタクシー実証運行が始まった。JR湖西線の各駅から離れた山手に団地が点在

しており、公共交通を求める声が上がったため、過疎地有償運送を目指すも、タクシー業界との合意が得られないことを理由に、運営協議会が開催されなかった。仕方なく、国交省のいうガソリン代程度の無償運送で3年半、延べ3,545人の移動支援に取り組む。デマンドタクシーの実証運行が成功して、本運行へ移行できるよう頑張っている。

■報告②：NPO法人 NPO子どもネットワークセンター元気村

滋賀県草津市で、福祉有償運送「おでかけサポートセンター」を立ち上げて6年になる。課題は、「おでかけサポートセンター」

情報の更なる周知と、運転協力員さんの増員。国交省認定の運転講習会も、年に3回実施している。今日のセミナーで「災害時には、どのような動きができるのかということ、平時の活動を通して頭に入れておくことが大切だということ、改めて考えさせられた」。

——《まとめ》——

基金運営委員会 委員長・柿久保浩次
滋賀県は立地条件もあり、これから移動支援活動が増えてくると思う。それらは災害時のさまざまな移動支援と、切っても切れない状況になってくる。平時のうちにつながってこそ、災害時に応援し合える。

阪神淡路大震災では、できなかったこの教訓を活かして、障がい者の自立センターや、STS連絡会、ゆめ風基金さんや、障がい者のネットワークもできてきた。そして災害時の“移動の確保”が、一つの大きなテーマになっている。

東日本大震災の移動支援活動でも、短期と長期の支援をうまく組み合わせ、**「拠点」**の維持と、ロー



ーションによる継続した支援の確立が迫られた。

「送迎基金」があれば、被災地での初動期の“移動の確保”が担保できるのではないかと考え始めた。不安を抱えての出発だったが、「ゆめ風基金」さんから「協力してあげる」との話があり、「全国移動ネット災害支援の会」や個人からもカンパが寄せられ、現在、「ももくり送迎基金」は500万円を少し超えた。

今日の滋賀セミナーは、“平時のうちに、災害時の移動支援活動のネットワークを作ろう”という第1回目の出発点。これからも被災地で踏んばっている Rera さんや、今日お越しの福島県移動サービスネットワークの大山さんとも連携を取りながら、全国各地でどのような状況でも対応し

ていけるように、平時のネットワーク創りに取り組んでいきたい。協力をよろしく。

——《あいさつ》——

ゆめ風基金事務局長・橋高千秋

私たちも、Rera さんをはじめ東北被災地の移動支援について応援をしてきたが、日ごろの困難な問題が、とても大きく出てきているという報告もきている。「ももくり送迎基金」さんの、今までの活動の積み重ねの中で、基金を作って“いざ”という時に備えよう”という発想に心強く思っており、これからも一緒に手を携えながら、“いざ”という時に備えていきたい”と思っている。今日は、ありがとうございました。

「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」 (略称：ももくり送迎基金)

■設立提案書（2013年6月）より

「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は、東日本大震災以降の被災地におけるさまざまな支援活動を通して明らかになった課題を解決するとともに、今後、新たな自然災害が発生した時に、移動制約者が少しでも困難を回避することができるようにと設立するものです。



提供：移動支援 Rera（石巻市）

- ◎今（被災中期）も、多くの障がい者、移動制約者が、交通機関から遠く不便な所にある仮設住宅などで移動手段を奪われたままの生活を強いられています。
- ◎今も移動送迎支援活動に苦闘している現地スタッフが存在しており、中長期的に被災地でのスタッフを養成していこうとする取り組みへの支援が必要となってきています。災害支援では、途中で打ち切れないサービスが存在するのです。
- ◎被災地内での連絡体制と、全国各地の移動送迎支援ネットワークとの間で、「移動手段の確保」「移動送迎支援活動の拠点の確保」が日増しに大きな課題となってきています。
- ◎今後の自然災害支援活動時にもつながる、支援体制のノウハウの蓄積が必要です。災害時の諸制度、特例法などを含めて、国や市町村行政に要望していく取り組み、災害によって移動手段が奪われるのですから、そこへの施策が整備されなければなりません。いわゆる非常時が、長い間続くことへの支援体制が必要となるのです。」

■ももくり送迎基金・連絡事務所

〒556-0012 大阪市浪速区敷津東3-5-15 KS プラザ 3F（関西 STS 連絡会内）

◎問い合わせ：TEL/FAX：06-6636-6360 E-mail：momokuri-sts@e-sora.net

◎ URL：http://www.e-sora.net/momokuri-sts/index.html

被災障害者支援 ゆめ風基金20年記念
ゆめ風であいましょう

阪神淡路大震災から20年
東日本大災害から4年

希望はつながり

小室 等 坂田 明 林 英哲

2015年8月16日(日)

開場・16:00PM 開演・17:00PM
大阪中之島中央公会堂

全席自由席 手話通訳・要約筆記・一部磁気ループあり

参加協力：大人前売 2500円 当日 3000円

小・中・高校生前売、当日共通 1000円

特別割引：大人前売5枚以上お求めの場合は1枚2000円

介護者1人まで無料

林英哲写真 清水博典

主催：認定NPO法人被災障害者支援 ゆめ風基金

後援：大阪府/大阪市/大阪市教育委員会/大阪府社会福祉協議会/大阪市社会福祉協議会

協賛：近畿労働金庫/全労済

協力：大阪ボランティア協会/共同連/障害者の自立と完全参加をめざす大阪連絡会議

DP1(障害者インターナショナル) 日本会議/JIL(全国自立生活センター協議会)

被災地NGO協働センター/自治労大阪/大阪府教職員組合

チケットのお申込み・お問い合わせは

認定NPO法人 ゆめ風基金

〒533-0033 大阪市東淀川区東中島1-13-43-106

tel:06-6324-7702 fax:06-6321-5662

E-mail:yumekaze@nifty.com



地下鉄御堂筋線/京阪電鉄「淀屋橋」駅下車
1番出口から徒歩約5分
周辺道路は歩行者天国で車両通行止です。(緑部分)

20
年の
集い
ゆめ
風
基金

15:30PM~16:30PM 中集金室
近畿ろうきん東日本大震災復興支援定期預金
「サポートV」報告会&感謝の集い

近畿ろうきんが会員・お客さまとともに取り組んだ東日本大震災復興支援定期預金
による161億円余りの預金の残高に応じて10年間「ゆめ風基金」「あしなが育英会」
に総額1億6180万円(見込み)の寄付が行なわれています。そのご報告会を行います。

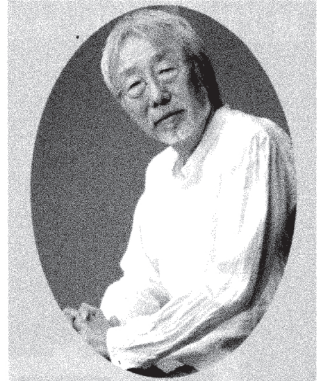
1階ロビー横第5会議室、地下1階展示室(終日)
ゆめ風基金20年の活動記録パネル展

小室等 (こむろ・ひとし) ミュージシャン

1943年東京生まれ。1968年 グループ「六文銭」を結成。
1971年、第2回世界歌謡祭にて「出発の歌」(上條恒彦と六文銭)で
グランプリを獲得。1975年、泉谷しげる、井上陽水、吉田拓郎と
「フォーライフレコード」を設立。現在は自身のライブ・コンサートの他、様々なジャンルのミュージシャン
とのコラボレーションやイベントプロデュースも多数。
また娘であるこむろゆい (vo, ukulele) との「Lagniappe」や、「六文銭'09」などのユニットでの活動も。
テレビドラマ (NHK金曜時代劇「蝉しぐれ」、TBS「高原へいらっしゃい」他)、映画 (ドキュメンタリー
「ナー ज्याの村」, 「坑道の記憶～炭坑絵師・山本作兵衛」他)、舞台 (状況劇場「少女仮面」、演劇企画 66「ス
パイ物語」、他)などに音楽を提供。ドキュメンタリー作品のナレーション多数、幅広く活動している。
2011年7月11日には、「音楽活動50周年ライブ～復興～」を全労済ホール スペース・ゼロにて行う。
最新アルバム・「小室等/音楽活動50周年ライブ～復興～実況録音盤」
2011年7月11日に行われた50周年記念ライブの完全収録盤
「Lagniappe/ここ」・小室等、こむろゆいによるユニット。
「六文銭'09/おとのぼ」・小室等、及川恒平、四角佳子、こむろゆいによるユニット。
小室等 (オフィス・キーズ) オフィシャル HP <http://office-khys.com/>

小室等

こむろ ひとし



坂田明 (さかた・あきら) ミュージシャン

1945年広島県呉市生まれ。1969年上京、『細胞分裂』を結成。
1972年から1979年末まで山下洋輔トリオに在籍。
1980年、自己のトリオを結成、以後、様々なグループの結成、解体を繰り返し
ながら音楽シーンの最前線を走る。
現在のレギュラー・ユニットは『坂田明 F1-Trio』と『坂田明サカタカタツサ』。同時に内外のミュージ
シャンとのセッションも活発で、2005年春には、ジム・オルークとの共同プロジェクトをスタート、「お
よばれ」「かなしい」「ズボンで」「ハ行」「ちかもらち空を飛ばす!」等の作品を発表する。近作に平家物
語を題材にしたCD「平家物語」とDVD「平家物語」・実況録音映像篇」(doubt music)の連作、
Giovanni Di Domenico とのデュオ作品「Iruman」等がある。
ミジンコ研究でも知られ、自ら企画・撮影・出演したDVD「ミジンコ静かなる宇宙」を発表、また
2013年に刊行した「ミジンコ大全」(晶文社)が話題を集める。2003年には長年にわたるミジンコの
研究普及活動が認められ、日本プランクトン学会より特別表彰される。東京薬科大学生命科学部客員教
授。広島大学大学院生物圏科学研究科客員教授。
坂田明オフィシャル HP <http://www.akira-sakata.com>

サクソ&クラリネット

坂田明

さかた あきら



林英哲 Eitetsu Hayashi (はやし・えいてつ) 太鼓奏者

1952年広島県生まれ。
11年間のグループ活動後、82年日本で初めての太鼓独奏者として活動を開始。
84年太鼓独奏者としては初めてカーネギー・ホールにデビュー。
現代音楽の分野でも前例のない太鼓ソリストとして国際的に高い評価を得た。
00年ドイツ・ワルトビューネでベルリン・フィルと共演、2万人を超える聴衆を圧倒させた。
07年ソロ活動25周年記念コンサートを全曲太鼓協奏曲で企画・構成初演、絶賛を博す。
一方では98年からは新たなステージとして、林英哲自身が刺激を受けた芸術家の作品や生き方をテーマに
太鼓ドラマともいうべき劇的舞台作品を創作、コンサートツアーもスタート。「万零」(マン・レイ)、「若冲
の翼」(伊藤若冲)、「光を蒔く人」(高島野十郎)、「霧の蓮」(浅川巧)、そして「レオナルドわにに羽賜べ」(藤
田嗣治)と全国各地で公演、国内はもとより海外でも評判を得る。
13年は第6弾となる「迷宮の鼓美術少年」(横尾忠則)を発表し、14年新春ツアーも行った。また15年
には新たに「英哲音楽会」と題し、恒例の世田谷パブリックシアターでの4日間公演の他、全国5都市で新
春ツアー開催。H26年度海外滞在型「文化交流使」に文化庁より任命されカリブ海・北米での公演、WSを実施。
著書「太鼓日月～独走の軌跡」講談社刊。
洗足学園音楽大学客員教授、東京藝術大学客員教授、筑波大学大学院特別講師。
97年第47回芸術選奨文部大臣賞、01年第8回日本文化芸術振興賞
林英哲オフィシャル HP <http://www.eitetsu.net>

太鼓

林英哲

はやし えいてつ

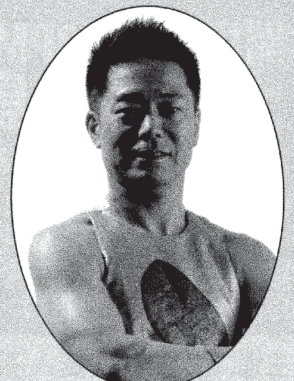


写真 富永民生

ゆめ風基金

1995年、被災障害者の救援を目的に永六輔さん、
小室等さんら著名人と障害者、支援者が呼びかけ
て発足。これまで国内外43の被災地におよそ3億
2千万円の救援金を届けました。東日本大災害で
はいち早く障害者救援活動を開始、今も障害者の
生きる場・働く場の復興を応援しています。「一番
困っているところにすばやく届ける」ことをモットー
に全国53の障害者団体とネットワークを結び緊急
時に備えています。災害の度に障害者や高齢者の
救出が遅れたり避難所で暮らせないなどの「人災」
が繰り返されます。そうした状況を防ごうと障害者
の立場から「防災提言」を発信しています。

会員 (年に一口千円) になって、
【ゆめ風基金】を支えてください。

- ◆中学生から参加できるのが特徴です
10年かけて1万円 (1年に1000円、
1ヵ月にすれば100円弱) を提供して
くださる人を募っています。
- ◆ほんとうに必要な所へ、しっかり届けたい
【ゆめ風基金】は、障害者市民を支援対象にしています。貴重な基金なのでガラス張り
運用を貫き、本当に必要な所にしっかり届くよう、【ゆめ風ネットワーク】を都道府県
に1ヵ所、できれば市町村に1ヵ所、設置したいと努力中です。現在、全国に53ヵ所です。
- ◆防災にも力を注いでいます
災害が起こっても障害者市民が死なないで済むための防災・減災に力を注いでいます。
自然を畏敬しつつ「死者を一人も出さない」ためのアイデアを求め、発信し続けます。

郵便振替口座 00980-7-40043 「ゆめ風基金」
ゆめ風基金へのご寄付は税金控除の対象になります。



いろいろなひとに
ささえられて20年

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」

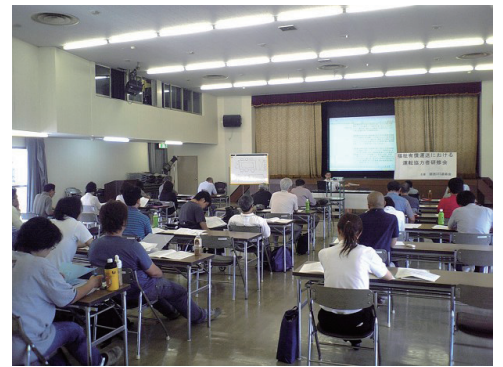
私たちが取り組んでいる福祉有償運送(移動送迎支援活動)は、非営利法人であれば改正「道路運送法79条」(2006年10月1日施行)に登録すれば可能となっています。

□ 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。



開催日時：①7月20日(月)～21日(火) ②8月17日(月)～18日(火)
③9月14日(月)～15日(火) ④10月12日(月)～13日(火)
いずれも10:00～17:00 (9:40～開場・受付)

開催会場：「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】

開催定員：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

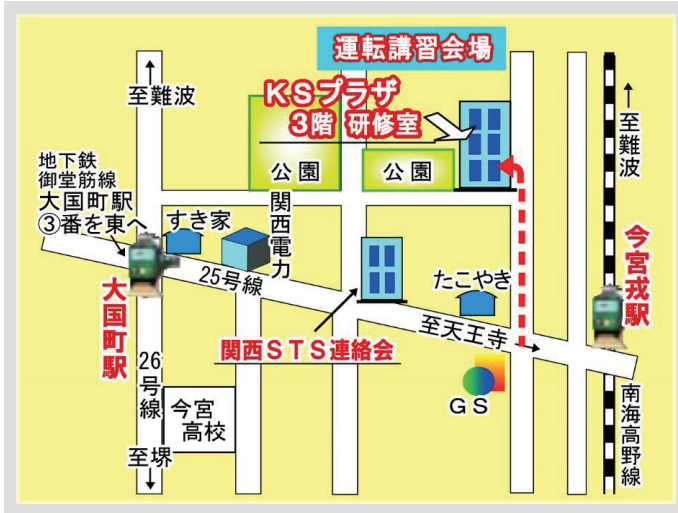
講習内容(第1日目)

- 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

A I U 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 7月20日(月)~21日(火) ③ 9月14日(月)~15日(火)	② 8月17日(月)~18日(火) ④ 10月12日(月)~13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 〒 _____ 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	(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
	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、こちらよりご連絡さし上げます。

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

【読売新聞 2015 年 5 月 25 日 《クロスワードおおさか》】

箕面 障がい者ら移動サービス5か月／安心で割安利用着々 — 採算課題 稼働増へ広報強化 —

箕面市で1月に運行が始まった障がい者や高齢者らを対象にした移動サービス「オレンジゆずるタクシー」が、利用者数を伸ばしている。1人で外出するのが困難な人の移動を低運賃で手助けしようと、道路運送法の福祉有償運送（注）を利用した市のモデル事業で、公募で選ばれた市シルバー人材センターが運営。市は将来、独立採算を目指すのが、採算性を高めることができるかが課題となっている。

■乗り降り誘導

「目が見えず不安だから本当に助かります」。運転手に支えられ、オレンジ色のミニバンに乗り込んだ箕面市瀬川の女性（82）は笑みを浮かべた。

女性は全盲で月に2回、通院でオレンジゆずるタクシーを利用。自宅前の道が狭く、運転手に玄関先から車まで約50メートルを誘導してもらっている。

料金は距離に関係なく30分以内1200円で、30分を超えれば15分ごとに600円が加算される。女性は「体の状態を知る運転手が来てくれて安心。料金も割安でうれしい」と話す。

■需要増から導入

同事業は、市シルバー人材センターが市の補助金を受けて運営している。補助金は2017年3月までで計約1億5000万円。車いすのまま乗車できる専用車12台を配備し、運転手が乗り降りの介助も行う。

市はこれまで、障がい者らを対象にした送迎事業を行ってきたが、事業の規模に対して利用登録者は約570人と多く、予約が取りづらい状況だったという。

市は、有効な移動手段がないため、外出を控える障がい者や高齢者らが潜在的におり、今後も需要は高まると判断。対象を広げ、福祉有償運送を活用した事業を始めることにした。

対象は、介護保険の要介護や要支援認定を受けた高齢者や、身体障がい者ら。また、「単独で公共交通機関の利用が困難な人」と認められれば利用でき、市は、市内の対象者は約1万人に上ると試算する。

■「外出の契機に」



課題となるのが、採算面だ。常利を目的としない同制度では、運賃はタクシーのおおむね2分の1までとされる。燃料費や人件費

をまかないながら事業を継続するのは容易ではない。

大阪運輸支局によると、14年度の府内の福祉有償運送の登録数は146団体で、2006年の制度開始時からほぼ横ばいで推移。移動支援活動を行う団体などでつくる「関西STS連絡会」（大阪市）の伊良原淳也代表は「燃料費や人件費などが重くのし掛かり、赤字続きの事業者が大半で、参入の障壁となっている」と話す。

オレンジゆずるタクシーの1か月の利用回数は1月の718回から、4月には970回に増加。ただ、採算ラインは1か月約2730回とされる。箕面市は稼働率を上げようと、広報誌を通じて周知するなどしている。

市は、17年3月以降、事業の見直しを行い、独立採算を目指す考えで、倉田哲郎市長は「大々的にPRし、サービスを向上させれば、事業を維持できるはず。家に引きこもりがちの人が、街に出られるきっかけにしたい」と強調する。

近畿大の三星昭宏名誉教授（交通計画）は「福祉有償運送制度は見直すべき課題が多く、事業者は厳しい運営を強いられている。自治体主導による挑戦は意義が大きく、事業が継続できるよう工夫し、成功のモデルになるよう期したい」と話している。

◇ ◇ ◇

営業時間は午前7時～午後6時。発着のどちらかが、箕面市内であれば、市外への送迎も可能。会員登録が必要で利用日の3か月前から予約できる。問い合わせは、オレンジゆずるタクシー配車センター（072・720・5565）へ。

（注）福祉有償運送：2006年10月に施行された改正道路運送法で認められた制度。NPO法人などが国に登録すれば、公共交通機関を利用しづらい高齢者や身体障がい者らを対象に、有償でサービスを提供できる。国土交通省によると、福祉有償運送への登録団体数は、2013年度で2400。制度がスタートした2006年度に比べて5.5%増にとどまっている。

【東京交通新聞 2015 年 1 月 1 日】

《地域公共交通》活性化・再生へ疾駆／バス、タクシー網を再編化

「交通政策基本法」「改正地域公共交通活性化・再生法」といった関連法制が整い、社会的な役割を増すバス・タクシーサービス、NPO ボランティアなど自家用車有償旅客運送の地方分権が今春始まる。2020 年東京五輪を通過点とした本格的な人口減少・高齢化時代を迎え、事業者・自治体はどんな構えで生き抜くか、公共輸送の真価を発揮できるか、新たなステージに差し加かった。

市町村が先頭に立って、鉄道、バス、タクシーなど地域全体の公共交通ネットワークの再構築を促す「改正地域公共交通活性化・再生法」。国、自治体、交通事業者、住民の連携、責務などをうたった交通政策基本法を背景に、事業者任せのサービスから脱却し、まちづくり、社会福祉、観光と一体で移動手段の確保・維持に向かう。2014 年 11 月 20 日に施行され、各地で実践する場面を迎えた。

2007 年制定の旧法は、衰退する路線を局所的に支える仕組みが軸だった。自治体主宰の法定の協議会が描く青写真は「地域公共交通網形成計画」に変わり、国による財政の出動や規制緩和は拡充され、路線変更や輸送モードの転換など「再編事業」の実行には強制力も加わった。

スタート台となるのは形成計画づくり。策定第一号は 2014 年 12 月 19 日の京都・兵庫の北近畿タンゴ鉄道沿線と三重県四日市市。今月中に閣議決定予定の「交通政策基本計画」（2014～20 年度）の数値目標で、形成計画の策定総数は 100 件。乗合バスとデマンド（需要応答型）タクシーをメインに、自家用有償旅客運送、超小型モビリティ、自転車なども加えたベストミックス（最適な組み合わせ）が期待されている。

国土交通省が同 7 月にまとめた「国土のグランドデザイン 2050」など踏まえ、①生活機能が集まる過疎地などの「小さな拠点」と周辺の集落、②小さな拠点よりも規模が大きい「コンパクトシティ」、③百貨店、大学、救命救急センターなどを持つ都市を結ぶ「高次地方都市連合」（30 万人以上）——の類型に沿い、展開されそうだ。

主な財政支援措置は「地域公共交通確保維持改善事業」補助金。15 年度予算概算要求では 363 億円が組まれた。事業者の経営基盤の強化や現場を支える人材、特に女性・若者の育成、多様な関係者をつなぐ仲介者の確保も、大きな課題になっている。

「貨客混載」議論脚光

タクシーや自家用有償旅客運送が物を運ぶ「貨客混載」サービスをめぐる議論が、地方創生対策とあいまって脚光を浴びている。過疎地など交通空白エリアを対象に、トラックが人を送迎するパターンも含まれる。国交省、政府の規制改革会議の双方が着目しており、一気に現実化する可能性も出てきそう。

交通政策審議会（国交相の諮問機関）「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開小委員会」のテーマとして、2014 年 10 月、提起された。規制改革会議・地域活性化ワーキンググループも、先月から検討に乗り出した。

同省の田端浩自動車局長は「人口減少・起高齢化が進む中、特に地方部では住民の移動と物の配達を生活サービスの視点で捉えるべき」と指摘。「現に住んでいる人が、日常必要なサービスを正面から改善していきたい。安全運行を前提としながらも、実現させたい」と意欲を見せる。

岡山県真庭市は、自家用有償旅客運送が物品を受注・配達できるよう規制改革会議に提案中。改正地域公共交通活性化法・再編事業の中では、有償旅客運送が少量の貨物を運べる。バスには、人の輸送に付随して少量の郵便物などを運搬できる、道路運送法の特例がある。

自動車行政新展開小委は、貨客混載の設計や BRT（バス・ラピッド・トランジット＝専用道路高速・定時走行バス）の普及、ビッグデータの活用をはじめ、当面と 10 年程度先を見据えた施策の立案を年明けからスタートさせる。年度内に中間整理、夏ごろ最終取りまとめを目指す。「自動車交通ネットワーク」「地域産業」「クルマ」の 3 作業班が同時に動き出す。

【改正地域公共交通活性化・再生法の概要】

- ◆「地域公共交通網形成計画」：○自治体を中心に法定の協議会が先走するマスタープラン。まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築
- ◆「再編事業」「再編実施計画」：○バス路線・運行系統・営業区域の変更、タクシーへの転換、自家用有償旅客運送による代替。○国土交通省が認定、支援
- ◆基本方針（国のガイドライン）：○バス、タクシー、自家用有償運送のベストミックス（最適な組み合わせ）。○人材の確保。○計画期間は 5 年程度、など

2015年度 関西STS連絡会・会費納入のお願い

障がい者、高齢者の「誰もが自由に移動できる地域社会を」と、関西各地でさまざまな課題に日夜取り組んでおられる団体の皆さまにおかれましては、ますますご健勝のことと存じます。

「急速な高齢化と少子化が同時進行し、ドア・ツー・ドアの移動を提供する STS の普及促進が緊急の政策課題」（国土交通省：2006年）とした改正「道路運送法」も9年目を迎え、以降、2013年「交通政策基本法」施行をはじめ、2014年「改正・地域公共交通活性化・再生法」に基づく“地域公共交通網形成計画”。2015年「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」の開始へ。一方、2015年“介護保険制度”改正と絡めた「新しい総合事業」の「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン（2014年）」に“移動支援”が明記されるなど、移動送迎活動をめぐる制度の大変動期を迎えています。

しかしながら国土交通省調べでも、全国に“不合理と判断されるローカルルール”が142件（2014年3月）も存在すると発表されており、全国の福祉有償運送団体は2,400団体（2014年3月現在）と停滞状況が続き、大阪府でも移動制約者総数が2006年から2013年にかけて“225,000人も増加”（大阪府統計）しているにもかかわらず、福祉有償運送は176団体（2006年）から164団体（2013年）と逆に減少しており、それぞれの団体の悪戦苦労の様子が目に浮かびます。

私たち関西 STS 連絡会は、今後も地域生活と結びついた取り組みをネットワークを通して情報発信しながら、セミナーの開催、調査・研究の取り組み、新たに事業を立ち上げる団体への相談・支援活動や、移動送迎サービス利用者からの問い合わせにも、可能な限り対応していきたいと考えています。また私たちの“活きいきとした移動送迎支援活動のすそ野を拡げていく”ための「運転協力者認定講習」（修了者5,072名：2015年3月末現在）を、地域の移動送迎サービスの充実につなげていきたいと考えています。

各参加団体の皆さん方の、2014年度の温かいご協力に感謝すると共に、2015年度も変わらぬご協力と、ご支援のほどをよろしくお願いする次第です。

《 2015年度 関西STS連絡会・会費納入のお願い 》

関西STS連絡会加入団体・個人の皆様へ

※年会費：3,000円です。（郵便振替によるご入金をよろしく!!）

関西STS連絡会に未加入の皆様方へ

※団体・個人を問わず年会費：3,000円です。（「加入届」にも、ご記入してください!）

会費を入金済みの加入団体・個人の皆様方には、

※様々な情報の提供と、認定「運転協力者講習会」費用の割引措置をおこなっております。

郵便振替口座：「00950-9-160204 / 関西STS連絡会」

編集人／NPO法人 日常生活支援ネットワーク 移動・送迎支援活動ニュース編集部

〒556-0012 大阪市浪速区敷津東3丁目6-10 TEL・FAX 06-4396-9189

発行人／関西障害者定期刊行物協会

〒543-0015 大阪市天王寺区真田山町2-2 東興ビル4F

定価／100円