

KSKR 移動・送迎支援活動ニュース



《 報告：移動送迎支援活動セミナー2018 in 関西 》

地域のニーズに合わせて 制度を使った 移動・外出支援を！

～介護保険制度「介護予防日常生活支援総合事業」とは～

「地域の移動制約者の“移動・外出”を支える施策をどう創るか!!」を合い言葉に、3月17日に関西6地域からの実践報告を含むセミナーが開催されました。ますます切実さを増している地域生活での“移動・外出”の確保が、地域の特性にあった取組みとして定着していくための実践と模索の様子が、伝わってくる温かいセミナーとなりました。字数制限もあり十分には報告できないかもしれませんが、全国各地での創意ある取組みの活性化に少しでもつながれば幸いです。

【報告文責：編集部】

●基調講演「動きはじめた地域でのくらしの足としての移動」:

講師：服部 真治氏 ((財)医療経済研究・
社会保険福祉協会 医療経済研究機構研究員)

「介護予防・日常生活支援総合事業」とは

2050年度には、少子高齢化社会による介護人材が「需要：253万人に対し、供給：215万人で38万人が不足する」(厚労省試算)といわれている。しかし、希望はある。これまでは65歳以上の人を64歳以下の人が支えるモデルだったが、今の65歳の方は支える人になれる。日本人はこの14年間で5歳若返った。また、いかに社会参加が介護予防につながるかということが色々な調査で分かっている。社会参加の促進と地域づくりによる「介護予防」が喫緊の課題である。



一方で、サービスを利用する人にとってはど

のようなケアがいいか。専門職による機能回復や訪問型・通所型サービスから卒業する人は少ない。そうではなく、今までできていたことを諦めない・減らさないように支援すると卒業していく人が増える。それが自立支援。給付も使いながら多様な主体によるサービスを組み合わせると自立支援につながり給付は自然と減っていく。それには“足の確保”“移動・外出”支援が不可欠となっている。

移動・外出支援のしくみと動向

訪問型サービスD(以下、訪問D)を検討するとき、道路運送法上の許可や登録については、一通り理解しておく必要がある。「登録不要の活動」に目が行きがちだが、選択肢は一つではない。活用できる地域の資源という点で、許可制の路線バス、コミュニティバス、タクシー、登録制のNPO等による自家用有償旅客運送、無償輸送(許可・登録を要しない輸送)のどれも選択肢になり得る。

一方「介護保険法施行規則」では「市町村が、介護予防・日常生活支援総合事業を実施する際には、補助その他の支援を通じて、地域の人材や社会資源の活用を図るよう努める」とされている。これまで、市町村の補助を受けて実施する場合、自治会やボランティア等での助け合い、NPO等の独自の活動、社会福祉協議会による実施（市町村補助）、市町村会計や特別給付で実施（指定事業者）などがあったが、総合事業（訪問型サービスD、B、一般介護予防事業）での補助や、社会福祉法人の「地域における公益的な地域貢献」など、新たな選択肢が出てきているということ。



と一体の送迎、⑤有償でどこへでも個別送迎、⑥乗り合ってあちこちへ送迎。

これならできそう！ 6つの取組みプラン

高齢者等の移動の問題は全国的に喫緊の課題ではあるが、道路運送法との関係など仕組みが複雑で取組みにくいと捉えている市町村が多い。そこで、これならできそうという①～⑥のプランを示したパンフレットを、全国移動ネットに協力して作成した。

- ①マイカーでのサロン送迎、②乗り合ってサロンに送迎、③マイカーで個別送迎、④家事支援

今までのように市町村が事業を作り出すのではなく、住民団体・グループによるサービス提供を市町村が支援する、そういう動きが、各地で始まろうとしている。

※各プランの「参考例」の資料は全国移動ネットのHPで掲載。【<http://www.zenkoku-ido.net/>】
 ※厚生労働省と国土交通省にて確認の取れた事例が一覧表で示されています。
 【<http://www.zenkoku-ido.net/event#event16>】

《 近畿地方の先行事例報告 》

■ 「公共交通機関の活用」「福祉行政との連携」を意識しながら両方の施策を推進・強化
 米原市くらし支援課、みらい創造課

滋賀県^{まいばらし}米原市は人口：39,503人、高齢化率：28.1%、介護認定率（第1号）：18%です。市内における高齢者の移動・外出支援については、コミュニティバス6経路、予約型の乗合タクシー（まいちゃん号）、介護タクシー4社、福祉有償運送（社会福祉協議会1団体）となっています。

乗合タクシーを全域化（停留所を180→400カ所に追加）し、利用者27,000人（2017年集計）が、40,000人ぐらいを見込めるようになりました。利用料は1人500円が自己負担で、残りは市が負担（2人以上乗車で市の負担軽減）。回数券に

より高齢者（70歳以上）には4割減、障害者には7割減の自己負担を予定しています。

一方、市の単独事業である「地域お茶の間創造事業（身近な居場所づくり）」は、総合事業に移行して、24団体が取り組んでいます。その中から「地域訪問型サービス事業と一体的に行われる移動支援や移送前後の生活支援」として、3団体が移動支援サービスに取り組んでいます。補助額は、利用者1人につき乗車前・乗車介助または降車・降車後介助1回当たり250円（1往復：1,000円）。実施形態は「登録又は許可を要しない移動支援」です。



亀山さん



大塚氏

そして「地域支え合いセンター」に生活支援コーディネーターを配置しながら、人材育成や移動支援講座などを開催。「まいばら まるごと交流会」では多様な主体が広域的に支え合う仕組みを創り、福祉部局・交通部局の連携により、①乗合タクシーの利用促進、②

目次

- 移動送迎支援活動セミナー 2018 報告… 1
- 特集「大阪府太子町の協議体」…………… 4
- 《国交省認定講習》運転協力者講習会… 8
- 2018 年度 会費納入のお願い…………… 10

住民互助による送迎の増加、③福祉有償運送への移行を支援しながら、来年度は国交省認定の運転講習を米原市が開催する予定です。

■ 利用者が増加しボランティア不足！橋本市と訪問 D の検討・調整中

NPO 法人 ささえあい橋本

和歌山県橋本市は人口：64,150 人、高齢化率：30.1%です。NPO 法人 ささえあい橋本での 2008 年の利用者 41 人、運転者 10 人、運送回数 665 が、2017 年には利用者 595 人、運転者 34 人、運送回数 11,600 に増えました。利用者は市内在住の方で、利用エリアは出着いずれかが橋本市内です。



畑中氏

現在、橋本市いきいき長寿課が、総合事業の「訪問型サービス D」を検討中で、私たちの福祉有償運送を連携させるために、行政とともに学習会、セミナーなどを実施。伊賀市の福祉有償運送支援事業実施状況の視察もおこないました。

現状と問題点については、利用者の増加に比べてボランティアの供給が追いついていないこと。規模の拡大に対応する管理体制が未構築の状態です。体制を整えるには、行政からの支援が大きい。私たちにはボランティアとしての理念と条件があります。行政の福祉施策との協働について、早急に議論と検討が必要だと思っています。

■ 協議体の中に「移動外出支援チーム」を設置、1 校区で訪問 B と福祉有償運送が誕生

(社福) 阪南市社会福祉協議会

大阪府阪南市は、人口：55,495 人、高齢化率：30.1%で、坂道が多く、移動に困っている方が多くいます。「地域福祉推進計画」(12 校区、5 年計画)に基づいて、市の総合事業「生活支援体制整備事業」では、「①現行相当サービス、②住民主体による支援(サービス B)の訪問・通所型支援をおこなう」とされています。



坂上氏

要支援認定者のニーズの聞き取り調査の結果から「移動・外出に関する困りごとが多い」ことに着目して、第一層協議体会議内に「移動外出

支援チーム」(オブザーバー：都市整備課)を設置。舞校区福祉委員会では、地域での学習会、他市町村(富田林市、豊能町、太子町)への視察研修など、住民の主体性の芽生えを大切にしながら、5 年間の「地域のまちづくり計画」を立てました。計画は全校区で立てていきます。私の役割は「住民の声を行政に伝える」ことなので、市が発行した「住民主体の支援活動実施の手引き」の作成にあたっては、補助金の仕組み等も一緒に議論しました。

舞校区福祉委員会は、訪問 B からスタートし、3 月 2 日に福祉有償運送の運営協議会への登録を済ませました。あとは、無償の移送、テーマ型移送との二刀流を検討中とのことです。

地域づくりは、地域から学び、話し合い、計画をたて、実行していくことがポイントだと思っています。

■ 自治会主体の移動支援組織を設立、登録不要の活動を実施しながらマニュアル作成も

ほつとらいふ (大阪府富田林市不動ヶ丘町)

ふどうがおかちょう 不動ヶ丘町は高台の閑静な住宅地で、人口：626 人、高齢化率：45.7%。高齢化にともない住民に移動支援の必要性が増し、自治会で「高齢者等生活支援プロジェクト」を設立。富田林(とんだばやし)市道路交通課、三星近大名誉教授等の協力を得て「登録不要の活動」を実施しています。



梅田氏

利用料金(利用券)・行き先(近隣市町村)などは、市との協議(市のモデル事業として採用)で決定しました。福祉有償運送の運転講習を受けたドライバー 7 名で運営。現在の活動実績が月 80 余件で、増加傾向にあります。私たちのプロジェクトで『自治会向けマニュアル』も作成しました。規約、運行日誌、事故の対処、保険の種類等を掲載しています。参考にしてください。

高齢化の進展により「住み慣れた地域で自分らしい暮らしを維持する」ためには、地域(自治会・ボランティア等)による助け合いがますます重要な課題となっています。国交省の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」での「登録不要の活動」の明確化や、自家有償運送の活用、福祉行政との連携についても報告されています。地域で地域の方のために何ができるか、みんなで考えていきたいと思っています。

- 区が培った福祉有償運送の講習や調査を活かし、社会福祉協議会がニーズと資源をつなぐ
大阪生野区 地域まちづくり課
(社福) 生野社会福祉協議会

生野区は、人口：約13万人、高齢化率：31.4%で、交通空白地域（南西部、南東部）の交通手段の支援が課題としてあります。

区としての取り組みは、①赤バス廃止後の高齢者・障がい者等への移動性確保の調査（2013年）、②運転者育成講習会（2014～15年：事業者向け、2017年：住民向け、1/2助成）、③起業セミナー（3回、延べ32団体参加、うち2団体が福祉有償運送登録開始）、④事業者連絡会（2014～16年：情報交換、事業者・住民間交流）などです。

社会福祉協議会では、運転者育成講習会で資格を取得したドライバー44名と、福祉有償運送実施事業者、ニーズが高い交通空白地域の地域包括支援センターや福祉コーディネーターが顔を合わせる場を設定しました。それがきっかけで、異地



楠本氏



篠崎さん

域から福祉有償運送を取り組む動きにつながり、現地で運転者育成講習会が開催されました。そして運転講習会に参加した11名を中心に「お出かけ支援ボランティアの会」として自家用車を使用した「ボランティア輸送」を開始しています。

- 大阪府太子町版 地域づくりからの「移動・外出支援モデル」：太子町高齢介護課
※4～7頁に特集記事「訪問型サービスD等の移動・外出支援ができるまで」掲載しています。

■ セミナーのまとめ

最後に、三星昭宏氏（近畿大学名誉教授）からは、今までは上からの制度と地域の実情が、ともすればマッチしないことがあったが、総合Dの取り組み、あるいは道路運送法上のマターとしての“まちづくり”“福祉基盤”は、上から目線で出来るものではないこと。許認可行政から計画行政に変えていくこと。それには多くの自治体、NPO、住民の経験交流が大切で、現場からの声を伝えていく必要があると締めくくられました。



三星氏

《特集》訪問型サービスD等の移動 ・外出支援ができるまで ～大阪府太子町の協議体「SASAE 愛 太子」～

全国移動ネットでは、住民主体の移動・外出支援を立ち上げたい・立ち上げを支援したいというご相談に応じて、理事を派遣し、仕組みづくりや人材育成等の支援を行っています。その一つ、大阪府太子町は、府内で初となる訪問型サービスD（集いの場からの移動支援）を2017年11月1日からモデル事業としてスタートさせました。3ヵ月の試行期間を経て、2018年度からは登録不要の移動・外出支援+訪問型サービスD（以下、訪問D）として、マイカーボランティアにより利用者ご自宅からの個別送迎として事業をスタートしています。太子町の第1層（市町村域）の生活支援コーディネーターである貝長氏と、支援を担当した遠藤理事に、創出までのプロセスを聞きました。

- 住民とともにつくった移動手段のカタチ
(社福) 太子町社会福祉協議会総務係長
貝長 誉之

大阪府の東南部に位置する太子町は、人口13,507

人、世帯数5,477戸、高齢化率27.7%（2018年3月末現在）、約4キロ四方の非常にコンパクトな町で、古くは『万葉集』にも詠まれ、万葉の「ふたかみやま」として古代史の舞台となった二上山（現在の読みは「にじょうざん」）の麓にある。町

には電車の駅はなく、最寄り駅は、お隣の羽曳野市にある近鉄南大阪線「上ノ太子駅」となる。この駅は、市町の境付近にあることから大阪市内からのアクセスが良く、1965年後半から人口が増え続けてきたが、2005年をピークに減少し、少子高齢化がすすんでいる。今後到来する2025年問題に備え、行政と社協がタッグを組み「地域包括ケアシステムの構築」に取り組んでいる。

2016年6月より、行政と社協が町会・自治会へ赴き、「地域づくりからの支え合い勉強会」と題した、ワークショップを実施している。主な目的は、10年後の太子町のことを「知り」、そして、ともに太子町の将来を「考える」こと。さらには、後に太子町版の移動・外出支援のモデルを考えることになる人材を発掘することだった。この勉強会をきっかけに、より深く太子町の将来を考えたいメンバーによる研究会を経て、2017年4月に意欲のある住民を中心に第1層生活支援体制整備協議体※1「SASAE 愛太子」を立ち上げた。同時に、勉強会・研究会に深く携わった社協に第1層生活支援コーディネーター※2を配置。この第1層生活支援コーディネーターの活動をサポートする協議体の事務局は行政が担い、町直営の包括支援センターとともに三者連携による生活支援体制整備事業を推し進めることになる。

※1) 生活支援体制整備協議体

生活支援コーディネーターの活動をサポートし、互助を中心とした地域づくりを住民主体ですすめる組織体（設置主体は市町村）

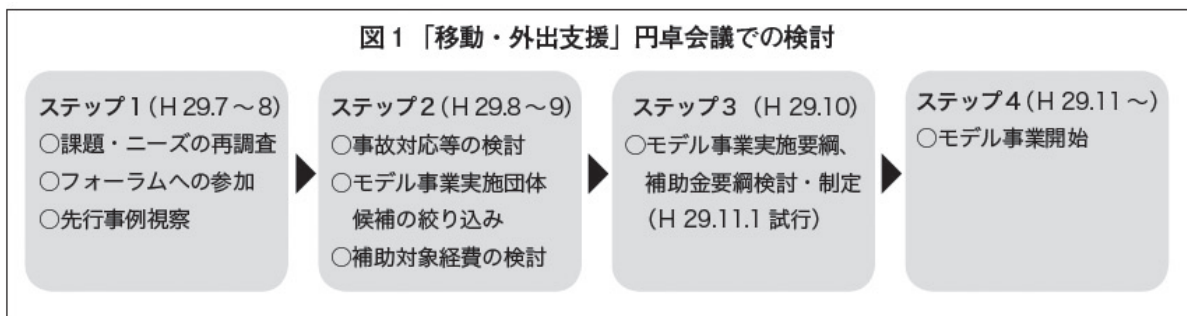
※2) 生活支援コーディネーター

市区町村または担当圏域において、住民全体の生活支援等サービス、たすけあいの仕組みを構築する推進役（地域支え合い推進員・SCともいう）

SASAE 愛太子は「互助」の強化を目的とし、「太子町の地域づくりに意欲があること」以外に資格要件を設けていない。住民自らが、「知り」「考え」「学び」「繋がり」「創り」「楽しむ」協議体として、住民主体で組織することとなった。SASAE 愛太子は、ただ漫然と集まるのではなく、「集いの場・交流サロン」「移動・外出支援」「買い物支援」「隣近所、町会の活性化」を地域の課題を住民自らが解決するというプロセスを通じ、生活支援体制整備事業の本旨である「互助の強化」を図っていくことになった。その上で、当面の活動目標を「集いの場・交流サロン」「移動・外出支援」に絞り、2017年7月にSASAE 愛太子に「移動・外出支援を考える円卓会議」（以下、円卓会議）を設置し、短期集中的な検討に入った。

円卓会議は、地域ニーズの把握・検討に努め、移動や外出するためにどのような工夫や制度があれば可能かを徹底的に議論した。例えば、個人の車両で事故をした場合のこと、保険の補償の内容のこと、おたがいさまの考え方はどういうものか、等々。そこから、社協や行政の車両を土日に貸し出せないか？など、柔軟な考え方が生まれるきっかけとなった。

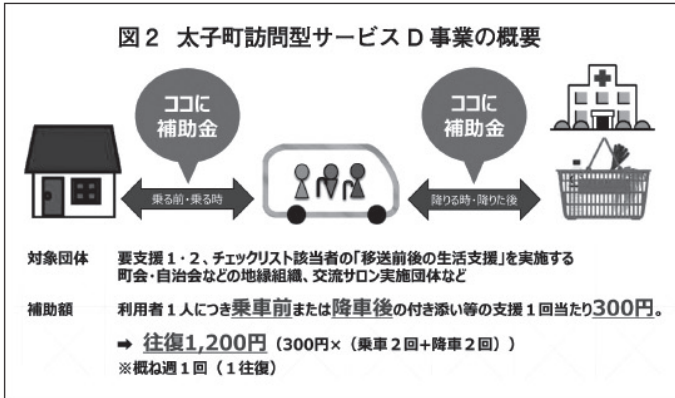
総合事業の訪問Dを検討する際には、移動・外出支援が単なる送迎ではないということをメンバーの共通認識とした。なぜなら、訪問Dは、タクシーやバスといった移動する交通手段ではなく、なぜ、どんな目的があるから移動したいのかが必要で、買い物や通院、外出することが対象者にとって介護予防や健康増進、生活の質を高められるといった視点が必要だからである。月1回のペースで開催した円卓会議において、住民主体の移動手段を年度内にモデル事業の実施を決定し、2017年11月より訪問型サービスDモデル事業がスタートした（図1）。



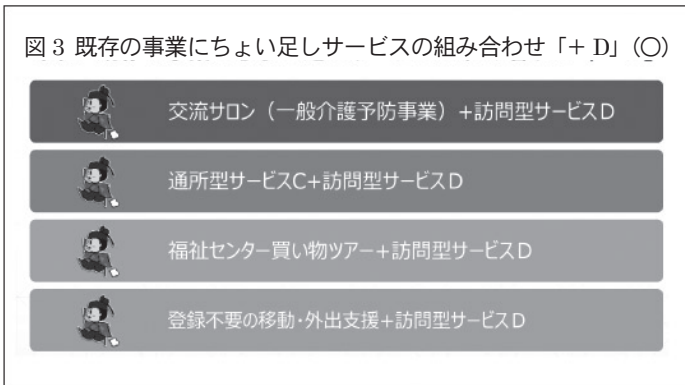
モデル事業は、太子町の人口規模や地域性を考え、シンプルで実施団体の事務的な手続きが少なく、煩わしさが少ない実施要綱とした。対象団体は、すでに自主的な活動を実施している団体で、①高

齢者交流サロン実施団体、②買い物バスツアー実施団体（社協）、③高齢者スポーツ活動実施団体（老人クラブ）、の性格が違う3団体を選定した。①③は個人の車両を使用し、②については社会福祉

法人の車両を使用しての運行である。これらの運行に関する補助対象経費は運送に関わらない部分であり、道路運送法上問題ないことは事務局（行政）が近畿運輸支局に確認しており、すべてが訪問Dのパッケージで可能となっている（図2）。



モデル事業としてステップを踏んだ後、前述の高齢者交流サロン実施団体では、道路運送法上の許可や登録不要の移動・外出支援「介護・家事身辺援助等のサービス一体型」と訪問Dを組み合わせた太子町版地域づくりからの移動・外出支援が2018年4月から運用が始まっている。また、社会福祉法人の社会貢献として買い物バスツアーを実施している社協には、訪問Dで側面支援が可能となっている。もちろん、交流サロンや通所型サービスBやCなどの通いの場にも組み合わせが可能であり、併せて運用を開始している（図3）。



SASAE 愛 太子では、今後も、より柔軟な考えで課題に取り組み、住民が思い描く将来像を具現化することを目指し、地域住民同士が助けあう、支え合いのまちづくりを構築したいと考えている。



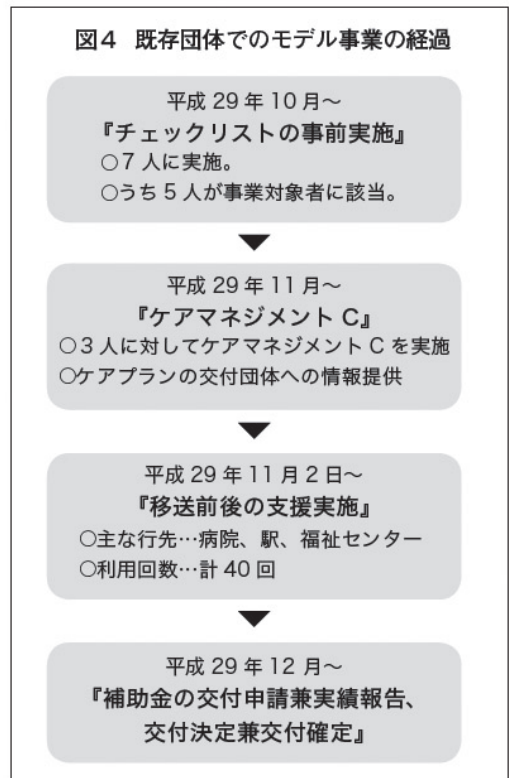
■ 太子町のサービス創出に関わって

（特非）全国移動サービスネットワーク理事
遠藤 準司

太子町は、①傾斜の多い地形であるため、高齢者・障がい者などの「交通弱者」の日常的な移動手段の確保や、②町内に鉄道駅がないことから、最寄り駅までの移動手段の確保、③公共交通空白・不便地域があり、そこで移動手段の確保などが課題となっている。

《既存団体による訪問D(移動支援)のモデル事業》

2017年11月、前述のような経過を経て、太子町のモデル事業が始まった。実施主体の3団体のうちのひとつとして、既に地元で生活支援の活動に実績のある団体の3名のマイカーボランティア（全て女性）によるモデル事業期間中の内容と実績を紹介する（図4）。



モデル事業で対象となった利用者には単に外出の機会を提供するだけでなく、ケアプランを作成し利用者個々人の状況に応じた生活目標を設定している。そしてその目標達成のために利用者が具体的に取り組む内容が掲げられていて住民の介護予防や社会参加に訪問Dが活用される仕組みを作り上げている。利用者が団体に支払う料金は1時間当たり500円でその他の生活支援（掃除、ゴミ出し、院内・スーパーでの付添、乗降前後の介助等）と合わせて提供されており、道路運送法

上の類型はいわゆる登録・許可不要の家事・身辺援助中心型として取り組んでいる。

【Aさん：女性 82歳】

利用目的地 ... 交流サロン、病院、駅

【Bさん：女性 79歳】

利用目的地 ... 交流サロン、病院、福祉センター、温泉

【Cさん：女性 82歳】

利用目的地 ... 交流サロン、駅、福祉センター

※ 3人とも事業対象者

2017年11月度の実績は総走行距離 39.51km、平均移動距離 1.98km、最短距離 475m（集いの場→交流センター）、最長距離 4.9km（集いの場→病院）となり、太子町が団体に交付した補助金交付額の総額は 12,000円。訪問D（乗降前後の介助）は1回当たりの補助額 300円であることから3名に対して合計 40回の支援が提供された。

《訪問D（移動支援）に携わる人たち》

太子町の訪問D（移動支援）は町職員と町民のチームワークとフットワークのある行動力無くして実現していない。生活課題のニーズ把握のため職員は町内全ての自治会で勉強会を開催、情報収集のため先例他市への見学やヒアリングも短期間のうちにこなしていた。

全国的には行政主導で制度や枠組みを作っ

てまう自治体が少なくなく、太子町の姿勢は最終的には人によって人を支える（動かす）ものだと改めて本質的な気付きを与えてくれる。

《国土交通省認定 運転協力者講習会開催》

11月の「支え合いフォーラム」終了後、従事予定の町民を対象として運転者講習を開催したいとの依頼があり、2018年2月28日～3月1日の二日間で国土交通省認定の運転協力者講習会を開催した。当初は道路運送法上の許可・登録不要の活動形態として講習の受講等は対象外だったが、①従事者により安全運転の意識を高めてもらいたい、②将来的には自家用有償旅客運送の登録も視野に入りたい、との理由により、生活支援体制整備事業を活用した認定講習会を通じて担い手の確保を目指した。講習会は20名の参加者を得て盛況のうちに終了した。



運転協力者講習会での講習風景



「地域づくりからの支え合いフォーラム1」



「地域づくりからの支え合いフォーラム2」

《結びに》

太子町では事業計画当初からトップダウン型ではなく、住民と共に勉強会や円卓会議を通して生活上の困り事を共有していて、近い将来自分たちに必要となる生活支援のサービスをまずは住民自身で考え提案してもらおうボトムアップ型の合意形成に徹底している。地域包括ケアを進める上では大切なポイントだが太子町の手法は見事に奏を功していると言える。住民ニーズに適確に対応しつつ、同時に地域課題の解決に熱心な住民の掘り起こし（担い手確保）まで、まさに一石二鳥を実現している。大阪発の訪問Dとして太子町さんの今後の取り組みを見守っていきたい。

（記事内容は全て2018年3月31日現在）



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)とされてはいるものの、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: ①6月18日(月)～19日(火) ②7月16日(月)～17日(火)
③8月20日(月)～21日(火) ④9月17日(月)～18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

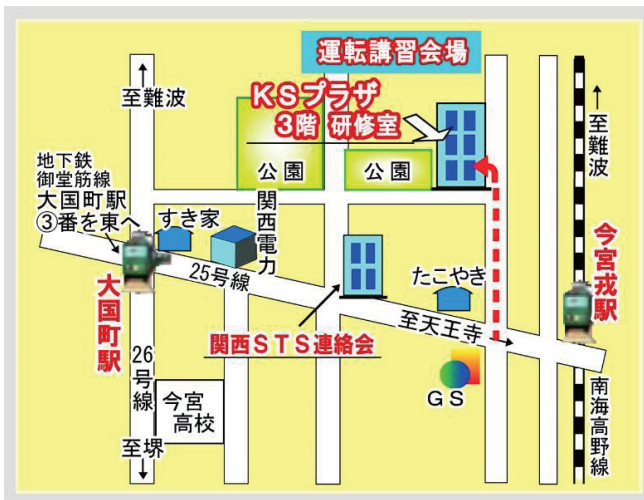
講習内容(第1日目)

- 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)	①6月18日(月)～19日(火) ③8月20日(月)～21日(火)	②7月16日(月)～17日(火) ④9月17日(月)～18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

2018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 12 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、“3・17 大阪セミナー”報告【本「通信」：1～7 頁】にあるように、地域支援事業の総合事業に取り組もうとする先進的自治体や市民活動が活発になりつつあります。

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登録団体は 2,465 団体（2017 年 3 月末現在）と微増傾向が続き、車両数は前年比で 300 両規模で激減状態にあります。各都道府県統計でも、年々、“移動制約者総数”は増加しており、それぞれの地域の現場での悪戦苦闘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“生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 5,175 名：2017 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、2017 年度の温かいご協力に感謝すると共に、2018 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。

《 2018 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、「運転協力者講習会」費用の割り引き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」

銀行振込の場合：ゆうちょ銀行 当座「〇九九（ゼロキュウキュウ）支店：016024」

※すでにお支払いを済まされた場合は、いき違いです。申し訳ありません。

編集人：

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