



第20回移送サービス研究協議会 福祉有償運送に今後の指針

三月九日(日)東京で移送サービス研究協議会が開催され、「さわやか」より、岡、高原、江頭の三名が参加しました。分科会と全体会の中から、今後の福祉有償運送に大きく係ってくるのではないかと思われる第二分科会を中心に報告します。

第2分科会

バリアフリー新法と移送サービスの関係

交通バリアフリー法とハートビル法が統一される形で「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」が、二〇〇六年十二月二十日に施行されました。

ハートビル法は、一九九四年に施行され「高齢者・障害者等が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法」で、この法律によって、新しい建築物は、すべて、バリアフリーになっています。

この法律は、見事に各方面に行き渡り、バリアフリーの建築物が造られ、世界の法律と比べても過言ではありません。



交通バリアフリー法は二〇〇〇年に施行され「高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」です。この法律はハートビル法の反対で、大きな落差があります。移送サービスは、殆ど前進していません。

第3分科会

移送サービスの担い手、 運転協力者について考える

参加者の自己紹介の際に各事業所が抱えている問題点などを発表しました。

運転協力者の慢性的な不足及び募集方法。運転協力者のモチベーションの継続。法令により増えた作業。市町村合併による過疎地の広域化などが発表されました。

そこで出てきたのが「バリアフリー新法」です。



今からは、この法律の実用化をしなければいけません。世界の先進国のなかでも、移送サービスが一番遅れています。

「交通バリアフリー法」制定時に、付帯決議で明記された「STS(スペシャル・トランスポート・サービス)」について、その後、国土交通省において検討がなされたと思いますが、STSとは、どのような移動手段(の範囲)を指すのか、まだ明確になっていません。

また、二年前に国連において「障害者の権利条約」が採決されました。日本政府も承認はしましたが、各省庁で意見がまとまらず、批准にはいたっていません。しかし厚生労働省では、活発に論議されはじめています。以上、見てきたように、移送サービスは道路運送法第七九条の、タクシー関係の中だけの問題としてはかたづけられないのです。

STS法の必要性

「移送サービス」は「バリアフリー新法」に基づいて都市計画として位置付け、地方自治体と陸運局が中心になり「移送サービス」講習は二日連続でなくてもいいのかとの質問が出ましたが、カリキュラムを満たせば日数の制限はないとのことでした。

その他の提案として、運転協力者のお試しがあれば参加し易いのではないか。

モチベーションの維持としては、運転協力者の評価をつける。また、運転レコーダーを取り付け、運転技術の向上を図っている例も紹介されました。



「移送サービス」をどのようにしていくのが問われています。現在のように、道路運送法のなかでタクシーと比較検討され、白タク行為問題、タクシー料金の半額など、タクシー条項の中で「福祉有償運送」になっていきます。

「移送サービス」は「バリアフリー新法」のなかで都市計画のひとつとすべきです。「ハートビル法」がしたように、高齢者・身体障害者等の移動等の問題として捉えないと「福祉有償運送」のような、巾の狭いものになります。とりあえずは「STS法」の制定を目指して運動をしてゆべきではないでしょうか。



全体会

一步先の移送サービス
デッサンする

全体会は、有識者パネリストによる討論会でした。

★ ★ ★

市町村が独自に考えないといけない時期がもう来ています。本来は市町村がすることを皆さんがやっているのです。

スウェーデンは完全に国・自治体が運営しているのに対して、日本では「NPOを許可するので皆さんでやってください」と言っている。これだけの差がある訳です。道路運送法だけでは到底無理があります。運営協議会は地域の人々を移動させようという前に、タクシートの共生が先にきてしまっています。

NPOは財源がないのですから、行政と組んでやっていかなければなりません。誰もが利用しやすいように、移動支援センターや配車センターの設立が必要です。

★ ★ ★

昔は、選択が出来なかったが、現在は移送サービスが公共交通機関で行くか選

択できるようになりました。利用者は、移送サービスがないと生活が成り立っていないことを、NPOと一緒にになって声をあげないと発展していかないと思います。

★ ★ ★

道路運送法に期待するの

運転者講習を体験して

小倉事業所 貞谷 希望

三月二十・二十一日に行なわれた福祉有償運送運転者講習とセダン型等運転者講習を受けました。

福祉有償運送運転者講習では、緊急時の対応、運転方法、福祉自動車の特性などを教えて頂きました。

利用者が乗っている時は、普段の運転ではなくプロとしての運転をしないといけません。

車内事故やこの先起こりうる危険を予測しながら、安全に目的地まで送り届けるようにすること。また、

利用者の事をきちんと知ったうえで対応し、声をかけながら利用者と同じ目線で話をするようにした方が良いでしょう。

福祉自動車の特性では、

は無理です。もっと包括的なシステムを考えたり提案することが必要になってくると思います。

共同配車センターをタクシールと共同でしたい。移送サービスは道路運送法にいれるのは駄目です。STS法を作るべきではないでしょうか。

車椅子の乗り降りの仕方と運転を体験しました。実際に車椅子に乗ったり、車への安全な乗せ方やシートベルトのつけ方、降ろし方を練習しました。初めてで大変だったけど、役に立てば良いと思いました。

セダン型等運転者講習では、視覚障害を持つ利用者の乗り降りの仕方、階段の上り下りの仕方を実際に体験しました。目が見えないというのは、すごく怖かったです。実際に見えない人は介護者の声掛けが大切だと感じました。

全体を通して、利用者や介護者との信頼が大切だと思いました。これからの送迎に役立てたいと思います。



4月分から報告書の様式が変わります ご協力よろしく申し上げます

年 月分 活動報告書及び車両点検表 特定非営利活動法人 通院介護センター「さわやか」

注意事項

活動日時と送迎距離は、利用者さんが乗車している間の時間と距離を記入してください。

点検時に異常がなければ○を記入してください。

報告書の提出はコピー・ファックスは不可です。郵送か事務所へお持ちください。

Table with columns for user name, activity date, destination, fee, distance, and vehicle inspection items like brakes, tires, lights, and battery.