

移動サービスの歴史に新たな1ページを刻む

移動サービス・全国研修サミット

報告書

2008年10月



主催

NPO法人 全国移動サービスネットワーク
(全国移動ネット)

後援

東京ハンディキャブ連絡会
日本移送・移動サービス地域ネット連合会 (J-NET!)
移動支援フォーラム
東京ボランティア・市民活動センター

「全国研修サミット」を開催して

道路運送法の改正により導入された国土交通省認定講習制度は、その受講猶予期間も昨年9月に終了し、一段落と言ったところが現状です。

しかし、今後は、認定講習実施団体に対して、本質的な意義を踏まえた内容と多様な開催方法が求められてくることが予想されます。認定講習のあり方を探る時に課題となるのは、講習内容は当然のことながら、受講者にも移動サービス団体にも認定講習実施団体にも負担の少ない講習の開催です。

その方法を模索する場の実現が、ここ数年来のわたくしたちの夢でもありましたが、今回「日本財団」のご支援をいただき、全国各地から関係者が一堂に会しての開催が現実のものとなりました。開催に先立ち、全国の認定講習団体にアンケート調査を依頼し、144団体中56の団体より実施現況などの把握も事前にできました。

真剣に安全・安心を模索する認定講習実施団体には、どうすれば現場の団体に一定レベル以上の安全・安心の心と技術、そして自覚を持って貰うことができるのかを模索し続ける日々があります。

この「全国研修サミット2008」を開催することで、関係者のみなさまの試行錯誤とご努力に対して、より具体的な提案をし、そしてみなさんの問題意識に答える第一歩が踏み出せたのではないかと思います。

NPO法人 全国移動サービスネットワーク
理事長 杉本依子

移動サービス・全国研修サミット報告書 目次

第1章「福祉有償運送運転者講習を考える」

| | |
|--|----|
| (1) 移動サービス全国研修サミット開催プログラム | 1 |
| (2) 講習実施機関のアンケート調査結果報告 | 3 |
| (3) 認定講習の課題と今後の研修体系のあり方 ―ラウンドテーブル報告より― | 13 |
| (4) グループワークの結果 | 14 |
| (5) 参加者の声 | 17 |

第2章「実践的で無理のない講習を ―スタンプラリー方式の提案―」

| | |
|-----------------|----|
| (1) スタンプラリー方式とは | 18 |
| (2) 具体的な実施方法 | 18 |
| (3) メリット | 19 |



第1章「福祉有償運送運転者講習を考える」

(1) 移動サービス全国研修サミット開催プログラム

1 日目



13:00～13:20
(30分)

開会・参加者紹介

司会：吉野章（全国移動ネット）
理事長挨拶：杉本依子
参加者紹介：参加団体から1人

13:30～14:00
(30分)

【基調報告】

全国の認定講習団体の講習実施状況・課題意識を知る
・認定講習団体のアンケート調査などを元にこれまでの経過、実施状況、課題を報告。

報告者：伊藤みどり（全国移動ネット）

14:00～15:10
(70分)

【講演】

各地の名物講師が語る“伝えたい!講習内容のポイント”
・認定講習の指導の達成目標は何か？
・日頃の担当課目と指導上のポイント
・これから講師になる人へのアドバイス

講師：越谷秀昭（J-NET!）
伊良原淳也（関西STS連絡会）
柿久保浩次（関西STS連絡会）
進行：吉野 章

15:30～17:30
(120分)

【ラウンドテーブル】※講師を中心に全員参加で話し合う

認定講習の課題と今後の研修体系のあり方を探る

- ・認定講習の意義と問題点
- ・認定講習の課題と解決策
- ・安心安全の担保のために誰が何を学ぶべきか
- ・受講生、運転者は何を求めているか
- ・今後の研修体系のあり方

座長：荻野陽一（東京ハンディキャブ連絡会）
パネラー：竹田 保（J-NET!）
越谷秀昭（J-NET!）
山本憲司（全国移動ネット）
杉本依子（全国移動ネット）
伊良原淳也（関西STS連絡会）
柿久保浩次（関西STS連絡会）
江口陽介（さが福祉移動ネット）

18:00～20:00
(120分)

【交流会】

進行：荻野陽一

2日目



10:00～12:00
(120分)

【分科会】

- 講師の疑問や悩み、全部ぶっちゃけて解決策を探ろう
- リアルに学べる研修づくりのお役立ちツールや題材を考察する(1)
- ・(A) 接遇・介助 (B) 車両 (C) リスクマネジメントの3グループに分かれ、講師同士の悩みを語り合う。指導のお役立ちツールとして「よくあるQ&A」を作成する。

グループリーダーと記録係をグループ内で決めて模造紙にまとめる。

12:00～13:00
(60分)

昼食

13:00～15:00
(120分)

【全体会】

- リアルに学べる研修づくりのお役立ちツールや題材を考察する(2)
- 「こんなものあり？」独創的プログラムづくりのヒント
- ・午前の分科会の結果発表
- ・認定講習のユニークな開催方法、任意の講習の独自プログラムを参加者からできるだけたくさん披露してもらう。

進行：竹田 保 (J-NET!)

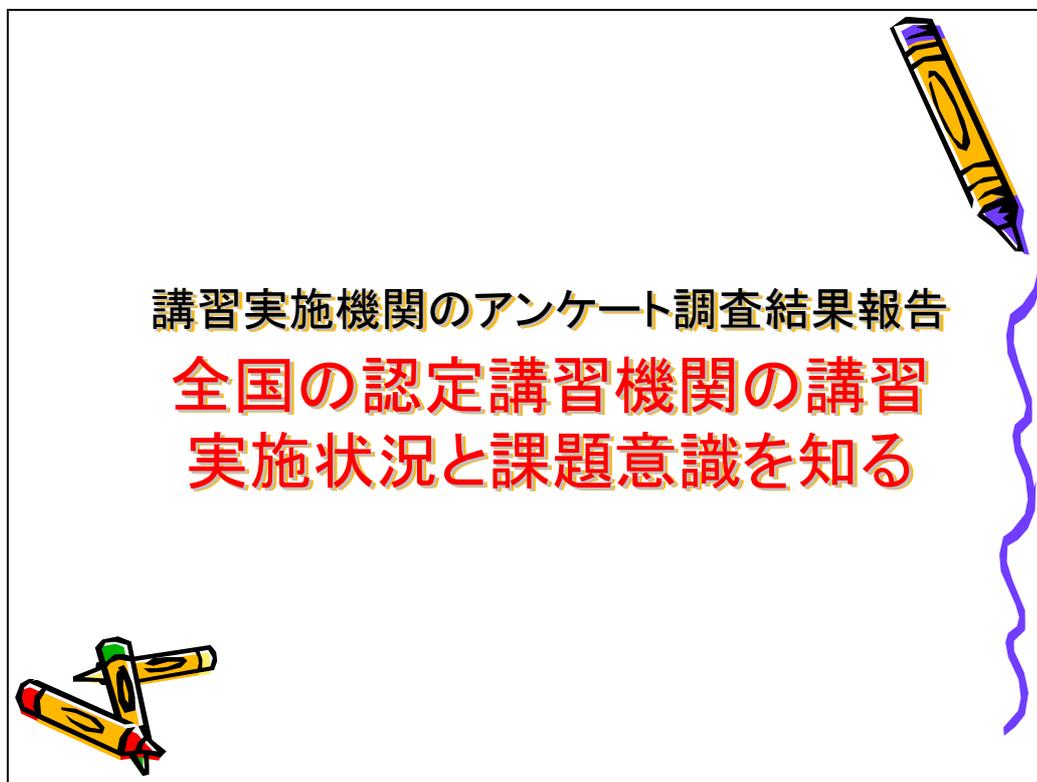
15:00～16:00
(60分)

閉会



(2) 講習実施機関のアンケート調査結果報告

開催に先立ち、全国の国交省認定講習機関144か所に、講習の実施状況と課題意識を尋ねるアンケート調査をおこないました。回答は、開催前の段階では44か所でしたが、最終的に56か所となりました。ここでは、56か所の集計結果をまとめました。



(1) 国土交通大臣認定講習 の実施状況

1-1 認定講習機関の概況

- ① 団体数 144
(08年9月8日現在)
- ② 分 布
都内17～県内0まで
- ③ 法人格

| | |
|-------------|-----|
| NPO法人 | 40 |
| 任意団体 | 37 |
| 株式会社 | 28 |
| 社会福祉法人、有限会社 | 各15 |
| 地方公共団体 | 4 |
| 協同組合 | 3 |
| 社団法人、財団法人 | 各1 |

1-2 認定講習実施状況に関するアンケート調査結果

①アンケート回収数

56団体/144団体中

②認定年月(福祉有償運送)

| | |
|------------|----|
| 2007年3月末まで | 15 |
| 2007年9月末まで | 17 |
| 2008年3月末まで | 7 |
| 2008年9月末まで | 12 |
| 未記入 | 5 |

1-3 実施回数および受講人数

| 福祉有償運送運転者講習 | | | |
|-------------|-----|----------------|--------|
| 実施回数 | 513 | 受講者数 | 16,795 |
| 0回 | 4 | 0人 | 4 |
| 1～2回 | 15 | 1～50人未満 | 14 |
| 3～5回 | 13 | 50～100人未満 | 10 |
| 6～10回 | 9 | 100～200人未満 | 13 |
| 11～15回 | 6 | 200～300人未満 | 2 |
| 16～20回 | 3 | 300～400人未満 | 2 |
| 21～30回 | 3 | 400～500人未満 | 3 |
| 31～50回 | 1 | 500～600人未満 | 2 |
| 51～100回 | 2 | 600～1,000人未満 | 1 |
| | | 1,000～1,500人未満 | 1 |
| | | 1,500～2,000人未満 | 3 |
| | | 2,000人以上 | 1 |

| 福祉有償運送運転者代替講習 | | | |
|---------------|-----|----------------|--------|
| 実施回数 | 411 | 受講者数 | 12,501 |
| 0回 | 14 | 0人 | 10 |
| 1～2回 | 12 | 1～50人未満 | 12 |
| 3～5回 | 5 | 50～100人未満 | 4 |
| 6～10回 | 13 | 100～200人未満 | 6 |
| 11～15回 | 4 | 200～300人未満 | 3 |
| 16～20回 | 3 | 300～400人未満 | 6 |
| 21～30回 | 2 | 400～500人未満 | 3 |
| 31～50回 | 2 | 500～600人未満 | 2 |
| 51～100回 | 1 | 600～1,000人未満 | 5 |
| | | 1,000～1,500人未満 | 1 |

| セダン等運転者講習 | | | |
|-----------|-----|----------------|--------|
| 実施回数 | 324 | 受講者数 | 12,573 |
| 0回 | 16 | 0人 | 14 |
| 1～2回 | 11 | 1～50人未満 | 14 |
| 3～5回 | 11 | 50～100人未満 | 4 |
| 6～10回 | 10 | 100～200人未満 | 13 |
| 11～15回 | 4 | 200～300人未満 | 1 |
| 16～20回 | 1 | 300～400人未満 | 0 |
| 21～30回 | 1 | 400～500人未満 | 2 |
| 31～50回 | 1 | 500～600人未満 | 2 |
| 51～100回 | 1 | 600～1,000人未満 | 1 |
| | | 1,000～1,500人未満 | 1 |
| | | 1,500～2,000人未満 | 2 |
| | | 2,000人以上 | 1 |

| セダン等運転者代替講習 | | | |
|-------------------|-----|--------------|-------|
| 実施回数 | 217 | 受講者数 | 6,286 |
| 0回 | 31 | 0人 | 25 |
| 1～2回 | 8 | 1～50人未満 | 9 |
| 3～5回 | 6 | 50～100人未満 | 4 |
| 6～10回 | 4 | 100～200人未満 | 4 |
| 11～15回 | 2 | 200～300人未満 | 1 |
| 16～20回 | 2 | 300～400人未満 | 2 |
| 21～30回 | 1 | 400～500人未満 | 0 |
| 31～50回 | 1 | 500～600人未満 | 2 |
| 50回以上 | 1 | 600～1,000人未満 | 2 |
| | | 1,000人以上 | 1 |
| 市町村運営有償運送等 運転者講習 | | | |
| 実施回数 | 27 | 受講者数 | 172 |
| 市町村運営有償運送等運転者代替講習 | | | |
| 実施回数 | 11 | 受講者数 | 122 |

1-4 受講料、最少受講人数

| 受講料(福祉有償運送) | | | | 受講最少人数 | |
|------------------|---|------------------|---|--------|----|
| 会員価格 | | 非会員価格 | | | |
| 3,000～6,000円未満 | 3 | 3,000～6,000円未満 | 2 | 0人 | 0 |
| 6,000～9,000円未満 | 6 | 6,000～9,000円未満 | 2 | 1～5人 | 6 |
| 9,000～12,000円未満 | 5 | 9,000～12,000円未満 | 4 | 6～10人 | 5 |
| 12,000～15,000円未満 | 4 | 12,000～15,000円未満 | 5 | 11～15人 | 8 |
| 15,000円以上 | 4 | 15,000円以上 | 5 | 16～20人 | 8 |
| | | | | 20～25人 | 3 |
| | | | | 26～30人 | 6 |
| | | | | 31～40人 | 1 |
| | | | | 未記入 | 10 |

※セダン等運転者講習の込みと別途が混在
 ※「会員」には、会員・非会員を問わない団体含む
 ※テキスト、お弁当などの込みと別途が混在

1-5 認定講習の内容と意識

① 多種多様な指導手法、講師陣、開催方法

- ・副教材を使用、専門職や利用当事者による指導、グッズや機器の活用、事例紹介、模擬テスト、地域情報の収集、映像を使った指導、開催日の分割、登録すると受講料還付など

② 認定講習の影響、意義

運転者数への影響 あり:34、なし:5、

どちらともいえない:7

安全性への効果 あり:38、なし:1、どちらともいえない:8

利用者にとってプラスである:38、でない:1、

どちらともいえない:7

1-6 認定講習の課題、悩み

- ① 内容と時間があわない、所定の内容が多岐にわたりカバーできない
- ② 受講生の活動内容と一致していない、実技に物理的・時間的制約が多い
- ③ 受講生の理解が進まない、反応が悪い、技能に不安が残る
- ④ 講師の育成、フォローアップが難しい
- ⑤ 受講者にとって高いハードルとなる、敬遠される
- ⑥ 開催にかかる経費・労力が負担、質に不安がある、情報不足



課題は制度が原因で起こったのか？
認定講習は何を目的としているのか

(2) 移動サービスにおける研修 の位置づけの変化

2-1 自主講習からガイドライン時代を経て国土交通大臣認定講習へ

①2004年3月発出国自旅第240号通達では(ガイドライン)

「普通第二種免許を有することを基本とする。これによりがたい場合には、当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有していると認められることを要するものとする。この場合において、「当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有している」かどうかの判断に当たっては、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりである。

- ・申請日前一定期間運転免許停止処分を受けていないこと
- ・都道府県公安委員会等が実施する実車の運転を伴う特定任意講習等の講習を受講した者であること
- ・福祉有償運送にあつては、上記のほか、
 - －社団法人全国乗用自動車連合会等が実施するケア輸送サービス従事者研修を修了した者
 - －移送サービス運営マニュアル編集委員会が発行するテキスト等に基づき運送主体が自主的に行う福祉輸送に関する研修を修了した者
 - －その他移動制約者の輸送の安全の確保に関し必要な知識又は経験を有する者であること等

②国土交通省事業「運行管理等リーダー及び運転者に対する人材育成のための教育体制の整備」(2004年度)

福祉輸送や運転者研修を実施しているNPO、研究者、関係省庁、など幅広い立場の委員が、自主講習を基に運転者と運行管理担当者の研修の内容やレベルについて検討した。

③改正道路運送法施行(2006年10月)に伴い制度化

- ・二種免許に代わる安全担保の必要性から要件を明確化
- ・②の結果を講習カリキュラムとして決定
- ・講習実施を行ってきた団体を国土交通大臣認定に
- ・4条ぶら下がりの運転者も同様の取り扱いに

➡ 認定講習は、行うべき講習カリキュラム
(課目概要と時間数)のみを規定している

2-2 制度化後に何が起きたか

① 既存の運転者の減少

講習機関が少ない、費用が高い、開催地が遠い、など。
講習義務化が年配者の引退のきっかけとなった。

② 新しい運転者の発見

現任者の講習がほとんど。しかし、4条ぶら下がりのヘルパーや、自主講習のみだった社会福祉協議会の運転者との出会いから、講習へのニーズや意識の違いが見えてきた。

③ 認定講習という事業の普及

地域ネットワークの形成。民間の教育機関の参入
講習の質や形態の多様化。

2-3 認定講習の功罪

① 内容を担保するのはテキストとカリキュラム＝柔軟な指導手法が認められるがバラつきも

講師の要件なし：講師派遣、地域の専門家に依頼など。
テキスト：主要な発行団体から購入、自前で準備。

② 開催手法がもたらす移動サービス現場へのメリットデメリット

合同講習：現任者の視野の広がりが期待できるが、
新任者には実際の活動にあわない。

地元関係者に講師依頼：地域の理解が深まり裾野が
広がるが、質が定まるまでに時間がかかる。など

③ 有償運送団体は管理やサービスが円滑になる場合もあるが疲弊する場合も

運転者育成の労力が軽減される一方、費用負担や
新規募集の難しさがある

2-4 運転者要件の経過措置期間を終えて

基本に立ち返って考える時にきている

①講習の意義

目的は？対象は？どのようなサービスの担い手？

②内容、実施体制

①にあった内容とは？受講しやすい体制とは？

③自主講習の必要性(後述 3-2)

 認定機関が自ら検討・決定し、
受講生は多様な団体から選択する

(3) 今後の研修のあり方を考えるヒント(アンケート結果から)

3-1 認定講習カリキュラムの再検討

- ①受講生と内容のミスマッチ
- ②所定の時間は適当か
- ③重複する課目があるのでは？
- ④過疎地の講習は福祉に包含されるのでは？
重なる部分は免除すべき。

3-2 安全を担保するのは、認定 運転者講習だけ？

- ①運行管理者を育てることが有償運送団体を助ける。安全を担保する責任を負うのは有償運送団体

→運行管理の担当者育成

- ②自主講習で、従事者、利用者、活動理念や内容にあった研修を

→振り返り重視、活動内容や地域にあわせて

- ③認定講習を現場にあった形で開催することもできる

3-3 受講者層の変化にどのよう に対応するか

- ①介護事業者から見た運転者講習

介護職員向けの認定講習が必要？

訪問介護と連動した送迎のみを実施する上で必要なことは？セダンは不要？

- ②新人ボランティアの受講者が減少する一方で、訪問介護員は常に入れ替わる

今後の受講生の中心は、ヘルパー？

- ③新人ボランティアのプールは元気シニア？発掘のための支援は？

団塊の世代はボランティアを希望していない？

地域大学、市民講座で育成する地域も。

(4)おわりに

～実りある研修をつくるために～

- 4-1 誰が何を学ぶべきか？地域で考える関係作りを！
- 4-2 知恵とアイデアを集積しよう。
- 4-3 研修サミットで情報交換、課題の共有、新しい提言を！

(3) 認定講習の課題と今後の研修体系のあり方 ―ラウンドテーブル報告より―

進行担当：荻野陽一（東京ハンディキャブ連絡会代表）

ラウンドテーブルでは、前半で各地の名物講師としてお話しいただいた3名に、札幌の竹田氏、佐賀の江口氏、全国移動ネットから杉本理事長、山本研修担当理事を加え、ディスカッションを進めました。また、会場にいる参加者にも、積極的に意見を聞いて討論に参加してもらう形の進行方法をとりました。討論の柱として用意したのは次の5点です。

①認定講習の功罪 ②課題と解決策 ③安心、安全の担保のために誰が何を学ぶべきか ④受講者である運転者は何を求めているか ⑤今後の研修体系のあり方

以上について、一つ一つ深めていくというよりは、発言者の意向が全面に出されることで、結果として、論点の柱をフォローできる形になればよいと考えていました。

さて、当日、参加いただいた認定講習団体諸氏は、講習開催にあたりそんなに困っているわけでもなく、頑張っとうまく工夫して実施しているというニュアンスをまず感じました。むしろ、教える内容を決めてもらったので、やりやすくなったという声上がるほどでした。その一方で、カリキュラム内容をどのように教えたらよいかわからないなど、依然として悩んでいるという意見も出されました。また、講師という存在についても話題にのぼりました。講師を誰でもができる仕組みがよいのか、有資格化してスキルアップをはかっていく必要があるのか、このあたりをどう考えるのかは、今回は未整理に終わっています。ただ、講習のための講習のようになりどんどん煩雑化し、受講者が受けにくくなるような仕組みになることは避けたい、という意向は共通していたと思います。

「認定講習という仕組みが、かなり定着してきている今日、それ自体をどうこう言う時期は過ぎたように思います。悪い言い方をすれば、法的なアリバイのための講習と割り切って、指定のカリキュラムを淡々とこなせばよいのでは？」という提起もありました。「後は、各団体の独自性や地域性を重視した自主的独自講習を適宜実施していく必要があり、現場に近い人々によるプログラム作りが急務となります。」という論調も出されました。

独自講習の充実、これを突き詰めていくと、つまりは自分のところの事業は、この部分がセールスポイントなので、そこにより力をいれて講習しスキルアップを図っていますというふうに、自分たちのあるべき（ありたい）姿が見えてくるように思います。これこそ、現場で役立つ講習なのだと思います。逆に言えば、認定講習さえ受ければよいという考えでは、本当の意味での移動サービスにおける安全、安心を担保することはできないということになるのではないのでしょうか？安全安心を担保する、これは日常の現場でのたゆみない努力によって実現するのであって、節目、節目でおこなわれる独自講習がそれを補完できるすべなのではないか、というふうなことを今後の研修体系のあり方に反映できればと、討論を終えて思いました。

壇上に上がっていただいたみなさま、参加者のみなさまの示唆に富んだ発言をうまく生かしていないまとめになってしまったかもしれませんが、ご容赦ください。次回があったら、今度は独自講習事例発表など楽しくなる内容でやってみたいです。



(4) グループワークの結果

(A) 接遇・介助 (B) 車両 (C) リスクマネジメント (D) 過疎地の移動サービスの4グループに分かれ、指導にあたっての疑問や指導のポイントを意見交換する分科会をおこないました。ここでは、参加者のリクエストで当日急遽設置した (D) を除く3グループで出された意見を列記します。

【接遇・介助】

1. 視点、考え方のポイント

- ・当事者の様子をよく見て接遇することが大事。介助はし過ぎないことが大事。相手のそのときどきの様子に合わせた接遇をおこなえるように研修指導したい。
- ・接遇介助で基本的なことと具体的な利用者との個々の付き合い方を考えることは、別々におこなうのがよいのではないか。
- ・基本は基本として理解してもらい、現場はケースバイケースであることを伝えている。
- ・コミュニケーションは対等の立場でなく、してあげる要素が多く含まれてしまうのが常。そのことに注意。利用者との関係は、地方と都市部では多少違いがあることも意識したほうがよい。
- ・コミュニケーションの重要性を伝える。個々の相手にとって心地よい言葉遣いは何か、考えることが大切。

2. 指導にあたっての疑問・課題

- ・一定の距離を保った関係構築と、個々の利用者を理解することのバランスが難しい。どう理解したらよいか。
- ・現場で活動している方を講師に選んでいるが、忙しくて調整がつかない。
- ・高齢当事者の参加を得ることは大切だが難しい。技能的にはどのように育成したらよいか。
- ・個々の個性に合わせて、利用者の立場・視点に立った介助方法を知り、教えたい。もっと、事例・ケースを交えて教えられるとよい。

3. 手法

- ・様々な団体とグループワークで互いの活動を認め、工夫、知恵を学びあう。
- ・利用者理解と接遇介助をあわせた研修をおこなっている
- ・経験を交えた話題を提供する。体験談を交えると興味を引きやすい。
- ・利用者と介助者になって実技をおこなっている。
- ・実技で、当事者に参加してもらい、接遇・介助への注意をもらっている。
- ・実技講習の際に、接遇・介助の考え方をできるだけ多く盛り込んでいる。
- ・利用者理解を実感してもらうには、コミュニケーションのとり方を実際に当事者と体験することが一番。

【リスクマネジメント】

1. 誰に対するリスクをテーマにするか

1) 運転者に対するリスクが柱となるが、活動には様々なリスクがある事理解することも必要。

- ・事故は必ず起こる。交通事故だけではない。自分は例外、はない。
- ・リスクとは何か、を知る。相手、時、場所によってリスクは変化する。

- ・二次事故を予防することが、事故自体の予防と同じくらい大切。
- ・責任の所在
- ・自分と利用者として活動全体を守る意識を持つこと
- ・あなたが運転者になった目的は何？恐れず意義とやりがいを見つけて。

2) 運転者の不安に答える素材の提供

- ・運転中：交通事故を起こして運転できなくなるのではないかと、事故を起こしてしまったときのための補償にはどのようなものがあるか。事故時に問われる自分の責任はどのようなものがあるか。その重さ、範囲はどこまでか。
- ・サービス全般：利用者に介助でケガをさせてしまったらどうすればよいか。運転中以外のアクシデントに対する対応法を知りたい。利用者からの苦情を受けたらどうすればよいか。感染症にかかってしまうのではないかと。利用者の体調が悪くなったら、どのように対応したらよいか。

2. リスクの予防と対応

1) 事故が起こる可能性を知ることから予防が始まる。送迎中に起こりうる事故は何か、事例を知ること必要。

<具体的な場面>

- ・利用者を車に乗せようとしたら車いすが大きくて乗れなかった。
- ・病院に迎えに行ったら1時間くらい待たされることがわかった。
- ・駐車場に行ったら車が動かない。バッテリー上がりのようだ。
- ・朝、事務所の駐車場に行ったら車がない。
- ・利用者から目的地から別の目的地に寄ってほしいといわれた。
- ・目的地で駐車の手配がない。
- ・風邪を引いて運転を交代してもらいたい。
- ・利用者を目的地に迎えに行ったら、利用者が見つからない。
- ・寝坊して予定のお迎えの時刻に遅れてしまう。

2) 上記の1) に対する答えは、事業所との連携にあることを学ぶ

- ・今日の利用者の体調を確認するのは誰？
- ・何かあった時はすぐに知らせる、伝えるルートを。(緊急時の体制)
- ・安心して活動できる体制をつくっているかどうかの情報提供・共有が大切。たとえば、所属団体は、どのような保険に加入しているか、運転者の体調確認をどうしているかなど。
- ・利用者と運転者と管理者のコミュニケーションは取れている？活動の振り返りを定期的に行う。
- ・組織内でルール作りを。交通事故対応マニュアルと、車に触れていないときのマニュアルを別々に作る。また、現状にあわなくなったルールは見直す。最低年齢や最高年齢を決める団体もある。

3) 事故の起こる確率を下げる行動をとること

- ・地元の道路環境を事前に調べる、危険予知運転をする、コミュニケーションを大切に、法律を守る、利用者に対して心地のよいサービスをする

<具体的な行動>

- ・交差点での安全確認や急ブレーキ急ハンドル急発進などを避ける運転方法を知る、車中での会話、利用者への財産（車イス、家財道具、荷物など）への配慮や使用方法の理解、秘密保持

3. リスク防止策と対応策を知る

- 救急救命について：心肺蘇生法、AEDの使い方、止血法
- 疾病予防のために：インフルエンザの予防接種、健康診断
- 保険の種類と内容：介護時の賠償責任保険、対人8000万円対物200万円以上の自動車保険
- 情報の共有方法：利用者の情報、交通事情、活動理念、コミュニケーションを促進するしくみ
- 運転技能の維持・向上：交通安全センターでの高齢者実習、日常の車両点検を民間企業で学ぶ、高齢者の反応速度の低下テスト、2年に1回程度は実技講習、目視距離や視界の自己チェック

【車両などの機器】

押さえるべきポイントを4項目に分けて整理

1. 車いす

- ・ヘッドレストの装着（ほとんどの車いすにつけられる）
- ・シートベルトの固定
- ・車いすの固定
- ・車いすの上で、身体が遊ばない工夫
- ・おりたたみ車いすと電動車いすの重量の違いによるリフト操作時の注意点（電動：平均80kg、折りたたみ：8～20kg）

2. リフトとスロープ

- ・実技でリフト操作体験
- ・リフト操作中のエンジン
- ・車のBODYとスロープ車両、モノコック構造
- ・リフトかスロープか、利用者の目線
- ・リフトが降車時に浮く危険
- ・リフトに設置センサーがない。20cmくらい上がる場合がある。

3. 点検

- ・日常点検は二人組みで
- ・サイドブレーキ 3ノッチ、10%の坂で動かない
- ・点検の義務 雪の時期 ウィンドウォッシャー液要注意
- ・日常点検15項目、始業終業点検、点検簿
- ・持ち込み車両の点検の仕方

4. タイヤ

- ・パンク修理できますか？
- ・交換できますか？
- ・応急タイヤ



(5) 参加者の声

1日目 (10/18)

- 講習内容の質は、講習実施事業所が独自で判断して内容を考えればよいし、受講者及び事業所はよいと思う講習団体を選ぶべき（現実には、選べるほどの団体はないが）。
- 全国の認定講習団体の現状が臆気ながら理解できた。事業として大々的に行っている所と、地域のためやむを得ず実施している所では、かなりの温度差も感じられた。
- 基調講演は他の事業所の内容がわかり参考になった。青森県の資料は非常に参考になった。DVDを参考にしていきたい。
- 講習会のやり方は様々でいいと思う。こういったフォーラムでよいところを持ち帰ればいいのかと思う。
- 認定講習団体としての講師へのアドバイスが「あいまい」の話であったのが残念。今後の難しい時代に即した講師育成を考えて報告して欲しい。

2日目 (10/18)

- 問題が大きすぎてまとまりがなかった。もう少しテーマを絞った方が話しやすかったかと。まとめるというよりは、話だけしていた方が楽しく学べたかなと思う。
- 分科会…各団体によりリスクマネジメントの説明内容が異なる。必要なことは、運転者へリスクの種類と、不安解消のための対応策を盛り込んだ講義が有効であると感じた”
- 分科会でのグループワークがよかった。地域での違いがわかった。自分たちの接遇介助の研修の中身を再確認できた。
- 認定講習団体の講師として受講者について伝えたい事項のスキルアップを願う。

その他

- 運転講習受講者が減少しているとの考え方だが、意志をもった方が受けられた結果、各自治体、運営協議会等で意義と氏名を伝えることで受講者が広がるのではないか。
- 理論についての熱心な話しが長く、実際に講習を開催するにあたっての方法が聞きたかった。しかし、たくさんの情報が得られ役立てて実施していきたい。
- 運転講習の質を上げるために研修を重ねる度に、より内容の充実、技術の充実を求めていくと当然研修の重さがましてくる。
 - ・研修の質の向上→重厚な研修を求める
 - ・運転従事者の確保→負担の軽い研修を求めるこの相反する今後の研修課題として考えたい。
- 私は自動車学校の者だが、自動車学校だからできないことを充足し、自動車学校だからできる事の長所は伸ばし、皆さんに追いついていけるよう勉強し、地域に貢献していきたい。
- 認定講習団体、各移動サービス団体共に認定講習だけでなく、それにつながる自主的な研修やイベントを、まだ移動サービスに関わっていない人向けに実施し、広く地域に情報発信が必要。そこから認定講習を受けたいという人も増えてくるのではないか。受講者の増加、関わる人の増加には理解することが必要。講習会開催以外のところで、様々な人を対象にした移動サービスのキャラバン活動といったものを、全国ネットに企画していただき地方の方に下ろしていただければと思う。
- 運輸支局の通達が十分理解されていないで講習が実施されているように感じた。運輸局の公人のサミットへの参加を望む。

第2章 実践的で無理のない講習を —スタンプラリー方式の提案—

全国移動ネットでは、福祉有償運送運転者講習及びセダン等運転者講習といった認定講習を、より受講しやすく、より開講しやすくすることを目的に、スタンプラリー方式で行うことを提案している。

(1) スタンプラリー方式とは

全受講者を一同に集め講義や実技の全カリキュラムを集合形式で行うこれまでの講習開催スタイルに対し、受講者にとって受講しやすくし、講習実施団体にとって講習をおこないやすくすることを目的に、少人数の受講者を対象に分散形式で各カリキュラムの講習を開催し、受講者ごとに全カリキュラムの受講を確認できた時点で修了証を発行する講習開催スタイル。

(2) 具体的な実施方法 ～集合形式と分散形式との組み合わせでの実施例～

- 1) これまでと同様に、特定の開催日時・場所に多くの受講者を一同に集め集合形式で講習をおこなう。おこなうカリキュラム（講義や実技）は福祉有償運送運転者講習やセダン等運転者講習の全カリキュラムのうち一部。
○集合形式でおこなうカリキュラムの例；移動サービス概論、運転に必要な知識と心構えなど。
- 2) 登録された講師が各カリキュラム（講義や実技）の講習を少人数の分散形式で開催する。開催するカリキュラムや、受講者数、講習開催場所は任意。但し、事前に講師は全国移動ネットと開催内容（カリキュラムや受講者数、講習開催場所）の確認をおこなう。
○分散形式でおこなうカリキュラムの例；運転実技、福祉車両（講義）、福祉車両（実技）、接遇・介助（実技）など。
- 3) 受講者は形式（集合形式もしくは分散形式）にかかわらず受講したカリキュラムについて、講習の実施者もしくは講師より、所定の講習受講記録に受講の確認として"スタンプ"を受け取る。スタンプはサインや印刷、受講確認書を別紙で配布するなどでも可。
- 4) 受講者は、全カリキュラムを受講後、受講の確認のため全国移動ネットに講習受講記録を提出する。
- 5) 福祉有償運送運転者講習やセダン等運転者講習として必要な全カリキュラムについて受講の確認"スタンプ"が確認されたらその講習は修了とみなし、その受講者に修了証が発行される。
- 6) 講師は、各カリキュラムをおこなうのに適した人材とし、事前に全国移動ネットに登録し、講義や実技内容の確認をおこなう。
- 7) 講師がどこかの移動サービス実施団体に所属している場合、講習の受講者はその団体に登録しようとしている運転者でも、それ以外でも、もしくは混合どれでも構わない。
講習開催場所は移動サービス実施団体の事務所などで構わない。
実技で福祉車両を使用する場合、その団体の車両で構わない。
運転実技をおこなう場合、その団体の周辺の道路でおこなって構わない。
- 8) 講師は、講義や実技をおこなった後、講習実施記録を全国移動ネットに提出する。
- 9) 受講料は、別途定める。

※集合形式と組み合わせず全カリキュラムを分散形式でおこなうことも可。

(3) メリット

スタンプラリー方式のメリットは次のとおり。

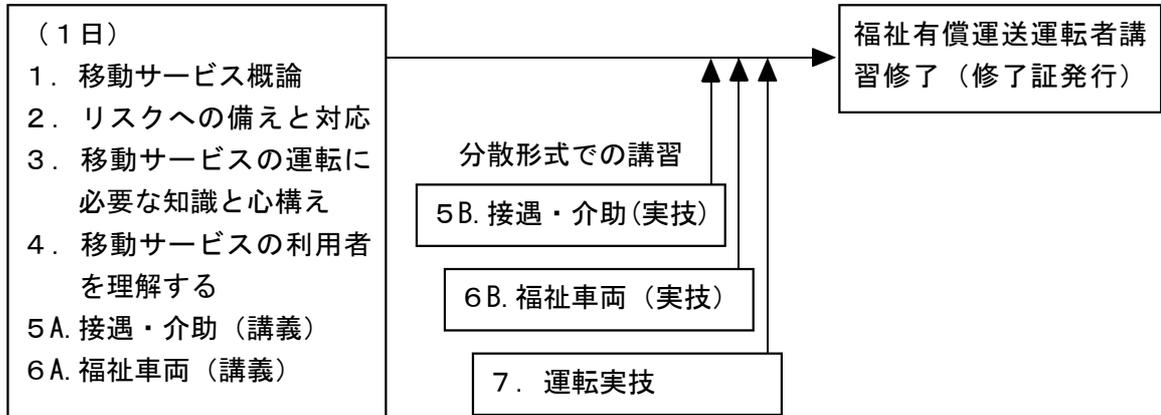
- 1)受講者にとって、講習が分散形式で多くおこなわれることにより、時間的な選択肢が増え、地理的な負担が軽減される。
- 2)受講者にとって、一度に全カリキュラムを受けなくてもよいため、本格的に活動を始める前にかかわり方に応じた受講が可能となる。"お試し"的に活動を知り受講することもできる。
- 3)少人数で、場合によっては地域や移動サービス実施団体に限った講習をおこなうことにより、講師にとっては利用者や福祉車両、道路事情などをより具体的に想定した講義や実技が可能となり、受講者にとってはより具体的にイメージすることができる。
- 4)移動サービス実施団体にとって、新たな運転希望者に対し、受講のハードルを下げるができるため、運転者を増やすことに繋がる。
- 5)講習を実施する側にとって、受講者が一度に大勢集まらなくても講習をおこないやすくなる。
- 6)受講者が多数集まらなくても受講料への影響を少なくできる。
- 7)講師にとって、少人数の受講者を対象とするため講習をおこないやすい。潜在的な人材が新たに講師になるのを促し、新たな講師を増やすことに繋がる。
- 8)移動サービス実施団体にとって、講師の誕生が人材の活用、活性化に繋がり、団体内部の自主研修にも役立つ。

※スタンプラリー方式をとった場合、運転者が「有償運送」に従事できる日がどんどん先送りになるのではないかというご心配もあるかと思いますが、活動に一人で携わるには、登録する団体の活動の流れ、車や機器の取り扱い、利用者への接し方などを身に付ける期間が必要です。独り立ちできるまで、「有償運送の運転者」としてではなく、ベテランの運転者に同乗して有償運送の「お手伝い」あるいは、無償運送の従事者として活動することをお勧めします。

■ 実施例（福祉有償運送運転者講習）

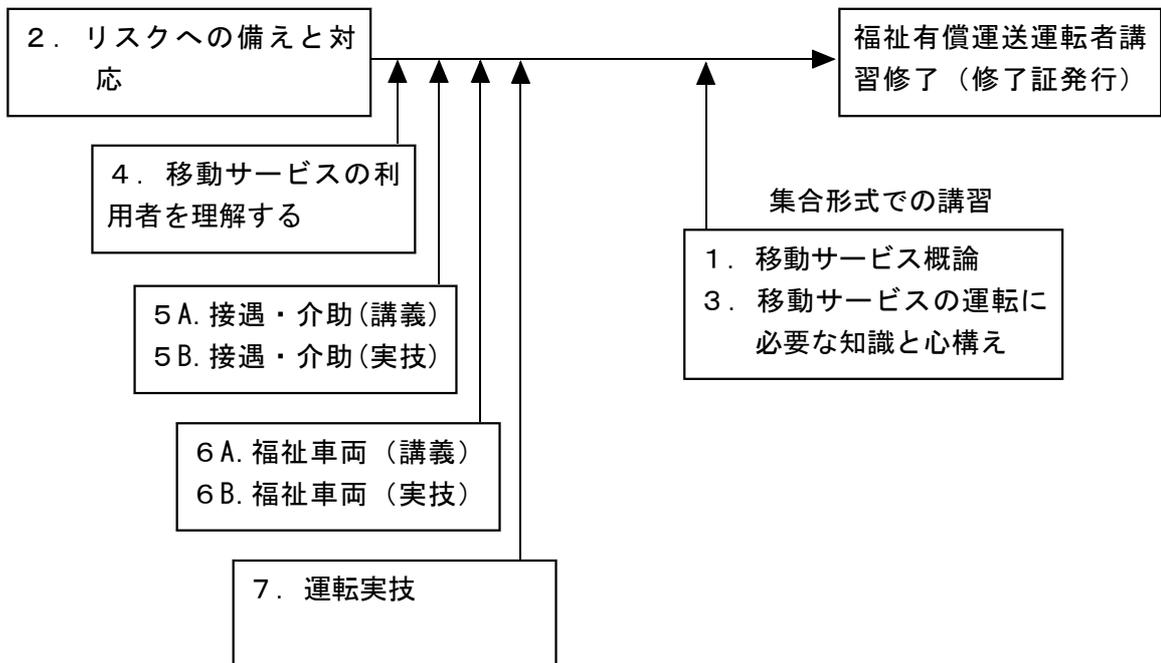
【例1】

集合形式での講習



【例2】

分散形式での講習



■ 講習カリキュラムと講師の人材例

| | 科目名 | 形式 | 時間 | 講師の人材例 |
|---------------------|-----------------------|----|--------------|---|
| 福祉有償 運送 運転者講習 | 1 移動サービス概論 | 講義 | 50分 | 移動サービス実施団体の運行管理の責任者や代表者、ベテラン運転者、市区町村の担当者など |
| | 2 リスクへの備えと対応 | 講義 | 50分 | 移動サービス実施団体の運行管理の責任者や代表者、ベテラン運転者、リスクマネジメントの専門家など |
| | 3 移動サービスの運転に必要な知識と心構え | 講義 | 50分 | 移動サービス実施団体の運行管理の責任者や代表者、ベテラン運転者など |
| | 4 移動サービスの利用者を理解する | 講義 | 50分 | 移動サービス実施団体の運行管理の責任者や代表者、ベテラン運転者、利用者、ケアマネージャー、ヘルパーなど |
| | 5A 接遇・介助 | 講義 | 合わせて 120分 | 同上 |
| | 5B | | | 同上 |
| | 6A 福祉車輛 | 講義 | 合わせて 60分 | 移動サービス実施団体の運行管理の責任者や代表者、ベテラン運転者、整備管理の責任者など |
| 6B | 実技 | 同上 | | |
| | 7 運転実技 | 実技 | 1人当たり 20分 | 移動サービス実施団体の運行管理の責任者や代表者、ベテラン運転者など |
| セダン等 講習 | 8 セダンの利用者理解と接遇・介助 | 講義 | 50分 | 移動サービス実施団体の運行管理の責任者や代表者、ベテラン運転者、利用者、ケアマネージャー、ヘルパーなど |
| | 9 セダン介助実技 | 実技 | 1人当たり 20分 | 同上 |

講習受講記録

Ver.1
平成21年2月24日
特定非営利活動法人
全国移動サービスネットワーク
(全国移動ネット)

福祉有償運送運転者講習・セダン等運転者講習

氏名 _____ 様 生年月日 _____ 年 _____ 月 _____ 日生

| | 科目名 | 形式 | 時間 | 年月日 | 時間 | 場所 | 講師名 | 確認者 |
|-----------------|-----|-----------------------------|----|--------------------------------------|-------------|----------------|------|-----|
| 記入例 | | | | 平成21年2月25日 | 10:00-10:50 | 全国移動 ネット会議室 | 山田太郎 | |
| 福祉有償運送 運転者講習 | 1 | 移動サービス概 論 | 講義 | 50分 | | | | |
| | 2 | リスクへの備えと 対応 | 講義 | 50分 | | | | |
| | 3 | 移動サービスの 運転に必要な知 識と心構え | 講義 | 50分 | | | | |
| | 4 | 移動サービスの 利用者を理解す る | 講義 | 50分 | | | | |
| | 5A | 接遇・介助 | 講義 | 合 わ せ て 1 2 0 分 | | | | |
| | 5B | | 実技 | | | | | |
| | 6A | 福祉車両 | 講義 | 合 わ せ て 6 0 分 | | | | |
| 6B | 実技 | | | | | | | |
| | 7 | 運転実技 | 実技 | 1人当 り20分 | | | | |
| セダン 等講習 | 8 | セダンの利用者 理解と接遇・介助 | 講義 | 50分 | | | | |
| | 9 | セダン介助実技 | 実技 | 1人当 り20分 | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

講習実施記録

Ver.1
平成21年2月24日
特定非営利活動法人
全国移動サービスネットワーク
(全国移動ネット)

福祉有償運送運転者講習・セダン等運転者講習

記入者 _____

日付

年 月 日

| | 科目名 | 形式 | 時間 | 年月日 | 時間 | 場所 | 講師名 | 受講者人数 |
|-------------|-----|-----------------|----|------------|-------------|------------|------|-------|
| 記入例 | | | | 平成21年2月25日 | 10:00-10:50 | 全国移動ネット会議室 | 山田太郎 | 10人 |
| 福祉有償運送運転者講習 | 1 | 移動サービス概論 | 講義 | 50分 | | | | |
| | 2 | リスクへの備えと対応 | 講義 | 50分 | | | | |
| | 3 | 移動サービスに必要知識と心構え | 講義 | 50分 | | | | |
| | 4 | 移動サービスの利用者を理解する | 講義 | 50分 | | | | |
| | 5A | 接遇・介助 | 講義 | 合わせて120分 | | | | |
| | 5B | | 実技 | | | | | |
| | 6A | 福祉車両 | 講義 | 合わせて60分 | | | | |
| 6B | 実技 | | | | | | | |
| | 7 | 運転実技 | 実技 | 1人当り20分 | | | | |
| セダン等講習 | 8 | セダンの利用者理解と接遇・介助 | 講義 | 50分 | | | | |
| | 9 | セダン介助実技 | 実技 | 1人当り20分 | | | | |

講師の所属や場所等の詳細

移動サービス・全国研修サミット 報告書

2009年3月発行

発行元 特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク
(全国移動ネット)

〒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

e-mail : info@zenkoku-ido.net

URL : <http://www.zenkoku-ido.net>

