

3 検討会記録簿

表 3 - 1 議事要旨

第1回 検討会			
開催日時	平成 16 年 6 月 16 日 (水) 10:00 ~ 12:00	場所	弘済会館 桜の間
議事	1. 検討するテキスト・カリキュラムの位置づけ 2. 全体カリキュラムの所要日数等 3. テキストの内容 4. 評価システム 5. 研修の実施		
第2回 検討会			
開催日時	平成 16 年 11 月 15 日 (月) 10:00 ~ 12:00	場所	アルカディア市ヶ谷 鳳凰の間
議事	1. テキストに追加する方がよい内容 2. カリキュラム・テキストの方針 3. 時間配分について 4. カリキュラム内容の最低限レベルの設定について 5. 実技について 6. 「移送サービス」という用語について 7. 運行管理業務講習会の内容について 8. 講師の選定について		
第3回 検討会			
開催日時	平成 17 年 3 月 16 日 (水) 9:30 ~ 11:30	場所	アルカディア市ヶ谷 霧島西
議事	1. 標準カリキュラムの位置づけについて 2. 習得度合いの確認・評価について 3. 新規参入者/全くの初心者への対応について 4. 講師の選定について 5. 地方と大都市の違いへの対応について 6. 高齢ドライバーへの対応について 7. カリキュラムの内容について 8. 講習会の開催にあたって 9. 試行講習会の実施にあたって (質問への回答)		

NPO等が行うボランティア輸送における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 第1回 検討会
～今後の検討へ向けたメモ～

日時：平成16年6月16日（水） 10:00～12:00

場所：弘済会館 桜の間

1.出席者

[委員]

- 秋山 哲男（東京都立大学大学院都市科学研究科教授）
藤井 直人（神奈川県総合リハビリテーションセンター研究部リハビリテーション工学研究室長）
北川 博巳（東京都老人総合研究所研究員）
伊藤 正章（移送サービス運営マニュアル編集委員会代表）
伊藤 みどり（NPO 法人福祉交通支援センター事務局）
後藤 靖子（国土交通省総合政策局交通消費者行政課長 代理 菊池 憲満）
関口 幸一（国土交通省自動車交通局旅客課長）
坂 明（警察庁交通局運転免許課長 代理 村井 紀之）
香取 照幸（厚生労働省老健局振興課長）
高原 弘海（厚生労働省社会・援護局障害福祉課長 代理 渡邊 雅浩）
梶山 孝（独立行政法人自動車事故対策機構業務第一部管理指導課長 代理 古川一美）
小暮 航一（（社）シルバーサービス振興会広報研修事業部長）
川村 泰利（（財）全国福祉輸送サービス協会東京支部福祉部長）

[事務局]

- 森谷理事、岩佐部長、沢田、本田（交通エコロジー・モビリティ財団）
佐藤、大江、堀田（（株）日本能率協会総合研究所）

2.配付資料

- ・会議次第
- ・資料1（目的、調査の進め方）
- ・資料2（テキスト項目案）
- ・参考資料1（運転協力者講習会講座日程表 他）
- ・参考資料2（移動サービス運転技術研修会プログラム（例） 他）
- ・参考資料3（移送サービスコーディネーター研修体系プロジェクト 企画案 他）

3. 会議次第

(1) 開会ごあいさつ

～森谷（交通エコロジー・モビリティ財団理事）より挨拶

(2) 委員のご紹介

～森谷（交通エコロジー・モビリティ財団理事）より紹介

(3) 委員長指名

～森谷（交通エコロジー・モビリティ財団理事）より秋山委員を指名、全員に承認された

(4) 事業の趣旨

～関口（国土交通省自動車交通局旅客課長）より説明

(5) 事業計画説明

～沢田（交通エコロジー・モビリティ財団）より説明

(6) テキスト及びカリキュラム検討案について

～伊藤（移送サービス運営マニュアル編集委員会）、伊藤（NPO 法人福祉交通支援センター）より説明

移送サービス運営マニュアル編集委員会

[今後の検討に向けた確認事項]

- ・講師 45 名がそれぞれ対応可能な領域。
試行実施を予定する地域（全国）へ派遣する際の融通性に関係してくる。
- ・Door to Door、Bed to Bed の取り扱い、運転者の危機管理、歩行障害系以外の方への対応をどこまで盛り込むか（委員からの指摘）

< 講師 >

- ・内部でインストラクター講習を受けて認定された講師は 45 名となっている。

< 全体カリキュラム >

- ・講師が 2 名以上参加する 2 日以上のプログラムを公式講習として位置づけている。
- ・カリキュラムは 1 日コース～3 日コースまでであるが、最低 2 日は要する。

< 運転実技研修 >

- ・運転実技研修のコースは、東京では以前運転免許試験場を借りていたが、最近では制約が厳しくなったため、調布自動車学校を借りている。
- ・障害者を対象とした団体が多いため、リフトやスロープ付の車両利用を念頭に置いている。

< テキスト内容と方針 >

- ・どの団体にも最低限共通する「Door to Door」を基本とし、「Bed to Bed」はオプションと考えている。複数の団体を対象に講習を行う時は、どうしても最低限の内容となってしまう。

- ・運転者の危機管理については、介助の一環として講師が教えており、独立したカリキュラムとしては組まれていない。あえていえば、保険の適用除外となるケースなどは教えていますが、介助技術上の保護や安全性の確保について今は各講師の技量に任せている。
- ・車いすを基本としていることから、歩行障害系以外の方への対応は弱いところ。
- ・階段昇降は、「こういう機器もありますよ」というデモ程度。最近では福祉機器メーカーの協力が得られるようになってきたため、極力使っていきたいと考えている。

< 受講費用 >

- ・3,000 円から、合宿の宿泊費と食事代込みで 17,000 円まで幅がある。17,000 円では高いという意見をいただいた。

NPO 法人福祉交通支援センター

[本格実施を見据えた留意事項]

- ・実施においては「合否判定」を取り入れており、判定の結果「否」となった人に対するフォローをどこまで盛り込むか。

< 全体カリキュラム >

- ・2 日間の講習を標準としている。
- ・以前は金曜日もしくは月曜日を使って 3 日間の講習を実施していたが、「平日に被るため参加できない」という意見をいただいた。
- ・最近が高齢者を対象とする団体も増えてきている。
- ・講習の 1 日目は、ヘルパーの養成を実際に行っている講師に担当していただく。

< 運転実技研修 >

- ・調布自動車学校は、企業の安全運転研修を実施していることから選択した。
- ・運転実技研修は、受講生 3 名に対して講師 1 名で行っている。

< 評価システム >

- ・合否判定を行った時に「否」となった人に対するフォローができていないことから、今後検討していく必要があると考えている。
- ・自動車教習所では移送サービス特有の現状を把握していないため、その研修を受けたことのみで合否判定することには抵抗がある。

< 受講費用 >

- ・参加費が高額という意見もあるが、専門の講師に担当していただくことから、ある程度の経費は必要となる。対応策として、ベテランのボランティアを講師として養成しているが、実践が得意な人が必ずしも教えることも得意であるとは限らないため、なかなか難しい。
- ・専門講師を東京から派遣するとさらに高額となるため、誰でもどこでも実施可能なプログラムを整備しておく必要性が高い。

< 研修会場 >

- ・実技に適正な駐車場や路上コースを備えた会場選びは困難を極めている。

< アンケート >

- ・講習に対するアンケートは、受講生に対して常に行っている。

(7) 討論

運転者

<検討するテキスト・カリキュラムの位置づけ>

[合意された方針]

- ・初年度（今年度）は、道路運送法 80 条に関係する人の受講を必須とし、最低限の内容をカバーした「初級編」として、できるだけ多くの人に講習を受けてもらい、次の段階となる「中級編」としてシルバーサービス振興会が提供するようなレベルの研修を受けることにつなげていくことができればよい。
- ・ケアタクシーのレベルにどこまで近づけていけるかが重要。
- ・道路運送法 80 条の許可を得た団体のみを対象とするのであれば、セダン型は特区しか認められていないため、関係する乗降介助はテキストには不要ということになるが、今回は許可を得た団体のみを対象としたものではない。

<全体カリキュラムの所要日数等>

[今後の検討に向けた留意事項]

- ・土日 2 日間に収めることとしたカリキュラムの作成。
 - ←管理者は 1 日（6 時間程度）で終了するだろう（前回打合せ）
 - 管理者講習についてはワークショップ形式などトライしたい（同上）
 - 運転者と管理者は講義内容の深さが異なるため、合同実施は非現実的（同上）
- ・多くの人に参加してもらうことを考えると、土日 2 日間に収めることが必要と考えられる。

<テキストの内容>

[今後の検討に向けた留意事項]

- ・「最低限」という位置づけとした場合、追加要望をどこまで盛り込むか。新たな項目については、内容の検討も必要。
- ・パワーポイント形式とするか、文書メインの形式とするか。
- ・目に見えない事故（乗降時の事故、加減速時の利用者の苦痛、車椅子固定時・駐車場所による未遂事故）に関する項目を盛り込む必要がある。
- ・ドライバーの高齢化への対応として、適正診断等を検討していく必要がある。
- ・必要最低限の内容を上手に説明できる講師を多く育てるため、絵や写真やキーワードを中心としたパワーポイント形式のテキストをメインとし、後半に詳細な解説をつけることが有効と考えられる。
- ・厳格な制度下にあるタクシーのことを考慮すると、パワーポイント形式の簡便なものでもいいのかどうか疑問に思う。

<評価システム>

[本格実施を見据えた留意事項]

- ・「合否判定」する項目と「理解度・認知度判定」する項目をどう選別するか。
- ・判定するに足る期間をどの程度と考えるか。
- ・利用者への対応や安全運転等、最低限必要な項目は合否判定を要する。
- ・経験等によって蓄積されていく項目についても、合否判定ではなくとも理解度をアドバイスしていくことが必要と考えられる。
- ・研修で全てを判定するのではなく、研修後の1か月なり半年なりの実務を経て、初めて判定すべきではないか。現在、「最低限」の基準がないため、その基準を作ることが必要である。

<研修の実施>

[今後の検討に向けた留意事項]

- ・適当な会場をどう選定するか。
運輸局所在都市が多いことから同局等へ協力を依頼（前回打合せ）
運輸局と自動車教習所を基準に選定するか？
- ・本格実施を見据え、多くの人を受講可能な費用をどう設定するか。また、それは今年度中に設定すべきか。
実験段階は無料か？
- ・車両の実技が可能な駐車場があり、路上研修が可能なコースが付近にある会場を選定する必要がある。
- ・英国でのNPO活用タイプに対して、スウェーデンのタクシー会社への全面委託方式は費用面で行き詰まりを見せている。日本でも普及に向けて安く実施していくことを検討していく必要がある。

<有用な情報>

- ・平成14年から、(社)シルバーサービス振興会、(財)全国福祉輸送サービス協会、(社)全国乗用車連合会の3団体で、ケア輸送サービス従事者に対する研修を実施しており、今後はタクシードライバーに限らず、NPO法人の方にも受けてほしいと思っている。

[ケア輸送サービス従事者研修]

- ・300頁のテキストを作成し、研修に活用
- ・対象はタクシードライバー
- ・高齢者や障害者心理の理解等、サービス提供の知識や運転管理を通信教育で修了した後に、23時間（約3日間）の集合研修で実務的な研修を行っている。最後に確認テストを実施し、不合格の場合はレポートを提出してもらう。集合研修では高齢者・障害者の障害種別のコミュニケーション方法に重点を置いている。
- ・費用は5万円（通信教育＋集合研修）
- ・全国20地域で実施

運行管理等リーダー

<テキストの内容>

[今後の検討に向けた留意事項]

- ・追加要望をどこまで盛り込むか。新たな項目については、内容の検討も必要。
- ・移動中の事故を防ぐためのリスク把握について検討していく必要がある。
- ・医療関係者との連携について検討していく必要がある。
(患者の身体的、心理的状态、利用者の家の構造など、利用者の移送に必要な情報を入手する体制の整備が必要であり、特に医者からの情報入手は重要である。)
- ・運転者に対するテキストよりも高度な内容のものが必要と考えられる。

検討会での討議事項に加え、ワーキングでは評価アンケート、資機材の手配、受講者の募集についても検討していく必要がある。

以上

作成：(株)日本能率協会総合研究所 堀田

NPO等が行うボランティア輸送における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 第2回 検討会
～今後の検討へ向けたメモ～

日時：平成16年11月15日（月） 10:00～12:00

場所：アルカディア市ヶ谷 鳳凰の間

1.出席者

[委員]

- 秋山 哲男（東京都立大学大学院都市科学研究科）
藤井 直人（神奈川県総合リハビリテーションセンター研究部リハビリテーション工学研究室）
伊藤 みどり（NPO法人 福祉交通支援センター事務局）
伊藤 正章（移送サービス運営マニュアル編集委員会）
小林 克己（財団法人 全国福祉輸送サービス協会）
小暮 航一（社団法人 シルバーサービス振興会 広報研修事業部）
梶山 孝（独立行政法人 自動車事故対策機構 業務第一部管理指導課）
加藤 由起夫（国土交通省総合政策局消費者行政課 代理 内田 欽也）
田端 浩（国土交通省自動車交通局旅客課）
坂 明（警察庁交通局運転免許課 代理 村井 紀之）
香取 照幸（厚生労働省老健局振興課 代理 高木 有生）
三浦 一郎（日本財団 公益・ボランティア支援グループ 代理 吉田 一見）

[事務局]

- 森谷理事、岩佐部長、沢田、本田（交通エコロジー・モビリティ財団）
大江、堀田（（株）日本能率協会総合研究所）

2.配付資料

- ・会議次第
- ・委員名簿
- ・資料1（講習会実施状況の中間報告）
- ・資料2（各講習会のまとめ）
- ・資料3（テキスト目次）
- ・参考資料（目的と調査の進め方）

3. 会議次第

(1) 開会ごあいさつ

～森谷（交通エコロジー・モビリティ財団理事）より挨拶

(2) 事業の中間報告

～堀田（（株）日本能率協会総合研究所）より説明

4. 議事内容

<テキストに追加する方がよい内容>

[合意された方針]

- ・事前のニーズ把握が必要。
- ・運転協力者、運行管理責任者、コーディネーターの役割を明確に記述した上で、「障害は様々だからヘルパー等との連携が必要」の旨の記述が必要。
- ・「利用者とは」、「接遇とは」が書かれていない。
- ・「リスクマネジメント」は、車両と利用者に関するものそれぞれに分けた方がわかりやすい。
- ・全ての内容は教えられないため、「道路交通法」は、「関係道路交通法」とする方がよい。

<カリキュラム・テキストの方針>

- ・介護タクシーなのか NPO 団体なのか、曖昧な組織ができた時に、両者に共通する内容とする方が、汎用性が高い。「移送サービスとは」に続き、「その中でタクシー会社について」「NPO 団体について」の書き方となる。
- ・現在の法律内容ではなく、ガイドラインに関連して今後改正されていく法律も踏まえて作る方が、汎用性が高い。
- ・「階段昇降」「その他の福祉機器」は、方法論だけの提示に留めてよいのか。階段昇降は介助そのものが危険なため、方法論の記述だけではよくない。
- ・移動制約者は、公共交通で移動が困難な人を指し、移動困難者は移送サービスの利用者となる障がい者等と考えている。

<時間配分について>

[合意された方針]

- ・時間内に収まらない要因として、障害への対応等内容的に専門的すぎる、経験に基づく色々な話題展開によって話が拡散する、テキストの内容が多い、の3点が考えられる。残り5回の講習会を開催した結果、以上3点の見極めをすることとなった。
- ・見極めの結果、シラバスを示す、カリキュラム上時間を延長する、もしくはわかりやすいテキスト作りに専念することを検討することとなった。

<最低限レベルの設定について>

[合意された方針]

- ・講習会の開催形態（複数団体合同、団体単独）や団体の事業形態（市民団体、介護タクシー）によって最低限の内容は異なるが、当面は多様な人に対応可能な内容とし、最終結論は3月に出す。
- ・基本的に、タクシーは1人介助、セダン型でできるところまでしかサービスの範囲となっていない。
- ・現場では、1人介助が基本の介護タクシーに断られた人を市民団体が移送するケースがあり、移送サービスにおける1人介助を危険として除外してしまうと、現実にはそぐわない内容となってしまう。
- ・団体ごとに学習プロセスをチェックする体制が必要。
- ・2日間で全ての内容消化は無理なので、最低限の内容以上のことは、各団体で実施する講習に任せた方がよい。
- ・合同講習会では、1団体ではできない内容を盛り込むべき。
- ・現場で体験しないと身につかないことを前提としたプログラムだと主張すべき。
- ・NPO団体の領域は、厚生労働省でも国土交通省でもない、明確に分かれていないという現実から考えるべきである。
- ・介護タクシーの運行形態も、現在の1人乗務からどのように変化していくかわからないため、NPO団体との間に明確に線を引くことは難しい。

<実技について>

[合意された方針]

- ・当事者のいない場での疑似体験は、適切なアドバイスをもらえず誤った感覚を身につけさせてしまうため、実施方法について検討することとなった。
- ・もっと様々なことを学びたいという意見もあるが、もともと2日間では全てを理解することはできないため、実際の経験を通して学んでいくことを前提にすることとなった。
- ・水を入れたコップの利用やロールプレイで、利用者にとって安全・安心な運転は確保できるかもしれないが、周囲の車から見られていることも意識した運転を考える必要がある。

< 「移送サービス」という用語について >

[合意された方針]

- ・「移送」は非営利、「ST サービス」はタクシーも含む、という概念もあるが、将来の動向も踏まえて検討することとなった。
- ・厚生労働省、国土交通省で使用されている言葉が違うので、各 NPO 法人も独自の言葉を使用している。
- ・もともと、「移送」とは 1980 年代に生まれた言葉で、本人の意思に関わらず移動させることから「移送」とされた。しかし、現在のサービス対象は物ではないので、ST サービスと呼んでいる。馴染んでいるものを使うのか、呼びやすいものを使うのか。

< 運行管理業務講習会の内容について >

[合意された方針]

- ・法律では「運行管理者」とされ、ガイドラインでは「運行管理責任者」とされ、またコーディネーターという言葉もある。混乱を生じさせないように、運行管理とコーディネーターについて、役割を明確に示すこととなった。
- ・点呼について、タクシーは入庫・出庫のみ把握していればよいが、移送サービスは走行管理までやる必要がある。コーディネーターに至っては、利用者の把握も必要となってくる。
- ・NPO 団体のコーディネーターという役割には、運行管理とマネジメントの二面があり、実際には 1 人で全てを担当していたり分業化されていたりと様々になっている。そのため、講習会では「運行管理」のみの内容でよいかという議論もあることから、色々な情報を盛り込むこととしている。

< 講師の選定について >

[合意された方針]

- ・OT や PT との連携について明確に示すこととなった。
- ・講師を選ぶ段階で、OT 協会、PT 協会、介護福祉協会等と連携して派遣してもらってはどうか。今から連携体制を作っておけば、後々役に立つ。
現状では現地の団体とつながりがある人に担当していただいている。OT 協会、PT 協会等から派遣していただいても、彼らに移送サービスの現場に関する知識があるかどうかはわからない。熊本の場合は、理学療法士の方が団体の代表だったため、話がスムーズだった。
- ・今は知識が足りなくても、数年経った頃には使える人材になっている。
- ・オーストラリアで入手したテキストに、移乗方法や車の乗り方、介助等について書かれていたが、それは OT 協会が作成したものだった。能力は充分にある。

以上

文責：(株)日本能率協会総合研究所 堀田

NPO等が行うボランティア輸送における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 第3回 検討会記録簿

日時：平成 17 年 3 月 16 日（水） 9:30～11:30

場所：アルカディア市ヶ谷 霧島西

1.出席者

[委員]

- 秋山 哲男（東京都立大学大学院都市科学研究科）
- 伊藤 正章（移送サービス運営マニュアル編集委員会）
- 伊藤 みどり（NPO 法人 福祉交通支援センター）
- 北川 博巳（東京都老人総合研究所）
- 梶山 孝（独立行政法人 自動車事故対策機構）
- 小暮 航一（社団法人 シルバーサービス振興会）
- 小林 克己（財団法人 全国福祉輸送サービス協会）
- 三浦 一郎（日本財団 公益・ボランティア支援グループ 代理 吉田 一見）
- 坂 明（警察庁交通局運転免許課 代理 村井 紀之）
- 加藤 由起夫（国土交通省交通消費者行政課 代理 内田 欽也）
- 田端 浩（国土交通省自動車交通局旅客課）

[事務局]

- 森谷理事、岩佐部長、渡辺課長、沢田（交通エコロジー・モビリティ財団）
- 佐藤、大江、堀田（（株）日本能率協会総合研究所）

2.配付資料

- ・会議次第
- ・委員名簿
- ・資料1（試行講習会実施実績）
- ・資料2（報告書構成案）
- ・参考資料1-1（運転協力者講習会アンケート（受講生））
- ・参考資料1-2（運転協力者講習会アンケート（講師））
- ・参考資料2（受講生・講師の要望（アンケートより））

3. 会議次第

開会ごあいさつ

～ 沢田（交通エコロジー・モビリティ財団）より挨拶

（１）試行講習会の実施結果について

～ 森谷（交通エコロジー・モビリティ財団理事）より報告

（２）報告書案について

～ 堀田（（株）日本能率協会総合研究所）より説明

4. 議事内容

< 今後の検討事項 >

- ・ 標準カリキュラムの位置づけについて（対象者、運転協力者と運行管理業務講習会の関係）
- ・ 習得度合いの確認・評価について（外部評価・自己評価の導入）
- ・ 新規参入者/全くの初心者への対応について（標準カリキュラム内でのフォローか団体でのOJTか）
- ・ 講師の選定について（育成していく方法、OTやPT等専門職との連携方法）
- ・ 地方と大都市の違いへの対応（カリキュラムの対象、講師の育成）
- ・ 高齢ドライバーへの対応について（診断をやめてもらう年齢制限を設けるか否か）

< 今後の作業 >

- ・ 介護保険の利用者数を整理する。
- ・ 1回の講習会開催費用を整理する。
- ・ カリキュラムの学習内容に、利用者が意見や苦情を言いやすい環境をつくる術について盛り込む。

以下、主な意見。 は事務局発言。

< 標準カリキュラムの位置づけについて >

- ・ 対象者は新たに活動を始める人なのか、既に活動している人なのか、運行管理業務講習会は運転協力者講習会を受講済の人が対象なのか、位置づけと対象者を明確にすることが必要。

普段運転に従事していなくてもコーディネート業務に携わっている人への対応として、運転を理解してもらうプログラムを組み込むこと等、提示していく上での課題と考えている。

段階を追ったカリキュラム提供の必要性は感じている。

- ・ 大都市圏では独自にテキストを作成したり講習会を開催したり、先に進んでいることから、開催ノウハウのない地方に対し、今回の標準カリキュラムを示すことが考えられる。
- ・ ノウハウのない地方の団体の状況を勘案すると、カリキュラムと同時にテキストを示すか、カリキュラムのみで時間数を示すかのどちらかにすべき。

<習得度合いの確認・評価について>

- ・何らかの形で評価することは重要であり、検討することが必要。
レーダーチャート等で、知識や経験のどの部分に得意・不得意があるのかを判定できるようなものを将来的に検討していく価値はある。
- ・運転協力者については、教習所と同様に実技試験と知識のペーパー試験の2つが考えられる。
- ・受講生の技能を評価するにあたって、評価すべきポイントを事前に講師同士が話し合うことにより、評価のばらつきが多少は緩和される。

[青ナンバーの場合]

運行管理者になるにあたり、実務経験が5年、あるいは別の独立行政法人が行っている基礎講習を3日間受講して、いわゆる国家資格を取得する体制をとっている。

<新規参入者/全くの初心者への対応について>

- ・標準カリキュラムの中で対応するのか、各団体のOJTで対応するのかを明確にすることが必要。
- ・実際には、活動を始める人はまず団体でベテランから基本的な説明を受け、ベテランが同乗することによって指導を受けるOJTが第一歩となっている。

<講師の選定について>

- ・東京の講師はレベルが高いが粗密が激しいことを踏まえ、彼らを育てて地方へ派遣していくのか、地方独自で講師を育てていくのかを検討することが必要。
- ・OT、PT等専門職の人に移送サービスのことを学んでもらうことも重要だが、現状で移送サービスの活動に長けているベテランが多くいるため、その人達が専門家から学ぶことも考えられる(NPO法人福祉交通支援センターでは、自動車学校の教官から安全運転指導員の研修を受けている例がある)。
- ・例えば、介護福祉士/ヘルパー養成の講師から障害概論を、OT・PTからボディメカニクスを学ぶことが挙げられる。
- ・OT、PTで移送サービス活動の経験を持つ人は少ないが、人数は多く人材が豊富であることから、今後は巻き込んでいく方法を検討することも必要。

<地方と大都市の違いへの対応について>

- ・(再掲)大都市圏ではテキストを作成したり講習会を開催したりと、先に進んでいるため、開催ノウハウのない地方に対して、今回の標準カリキュラムを示すことが考えられる。

<高齢ドライバーへの対応について>

- ・やめてもらう年齢制限を設けるのか、適性診断等を受けてもらうのか等を検討することが重要だが、一律で制限を設けると運転協力者の確保が困難になることを考慮すべき。
- ・例えば、70歳で運転技術のチェック、75歳でやめてもらう
- ・一方で、年齢で一律に制限することにどれだけ合理性があるかは不透明な部分があるため、70歳も目安として使う方がよい。
- ・10分で認知症かどうか判定可能なプログラムが参考になる。

[青ナンバーの場合]

トラックやタクシーは2年に1回、居宅介護は1年に1度、独立行政法人の適性診断を受けている。

<カリキュラムの内容について>

- ・利用者が意見や苦情等を積極的に言うことのできる環境を作れるよう、配慮する内容を盛り込むと良い。

<講習会の開催にあたって>

- ・1回の講習会開催でいくらかかかるのかを整理して欲しい。

<試行講習会の実施にあたって（質問に対する回答）>

実技で使用した車両は、各団体の使用車両を借りた。一部、自動車メーカーの協力もあった。

ボランティアは平日は普段の業務があることや、終日時間が確保できることを勘案し、土日と設定した。

受講生の募集は、各地域のネットワーク団体を中心に、伊藤みどり氏、伊藤正章氏のネットワーク、メーリングリスト、ホームページ等を活用した。特に事業形態を限定した募集は行っていない。カリキュラムを評価してもらうため、1年以上の経験者に限定したが、人員に余裕がある場合には幅広く受け入れた。

以上

文責：(株)日本能率協会総合研究所 堀田