

(1) 試行講習会の実施と標準カリキュラムの検討

実施にあたっては、受講生と講師に実施したアンケート調査で試行講習会に対する意見を
得ることを大前提とし、その意見等をもとに内容（分野、分量、水準等）、構成、講師につい
て、検討を行う。

アンケート調査票は、カリキュラム検討に資するよう、カリキュラム構成要素（時間、テ
キスト、講師）をそれぞれ評価することができる設問項目とし、以下のように設計した。

表4 - 4 アンケート調査票設問項目

評価対象		受講生	講師
各 項 目 に つ い て	進 行	<ul style="list-style-type: none"> ・時間配分 ・スライド等映像教材の過不足 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間配分 ・スライド等映像教材の過不足
	テ キ ス ト	<ul style="list-style-type: none"> ・内容の過不足 ・講習用としての適切性 ・イラスト、写真の過不足 ・わかりにくい語句 	<ul style="list-style-type: none"> ・内容の過不足 ・講習用としての適切性 ・イラスト、写真の過不足 ・追加教材の必要性
	講 師	<ul style="list-style-type: none"> ・話のわかりやすさ ・全体の理解度 	-
講 習 全 体		<ul style="list-style-type: none"> ・項目順序 ・内容の過不足 ・2日間を通じた理解度 	-
個 人 属 性		<ul style="list-style-type: none"> ・移送サービス運転歴 ・年齢 ・性別 ・所属団体種別 ・同様の研修受講歴 	・氏名

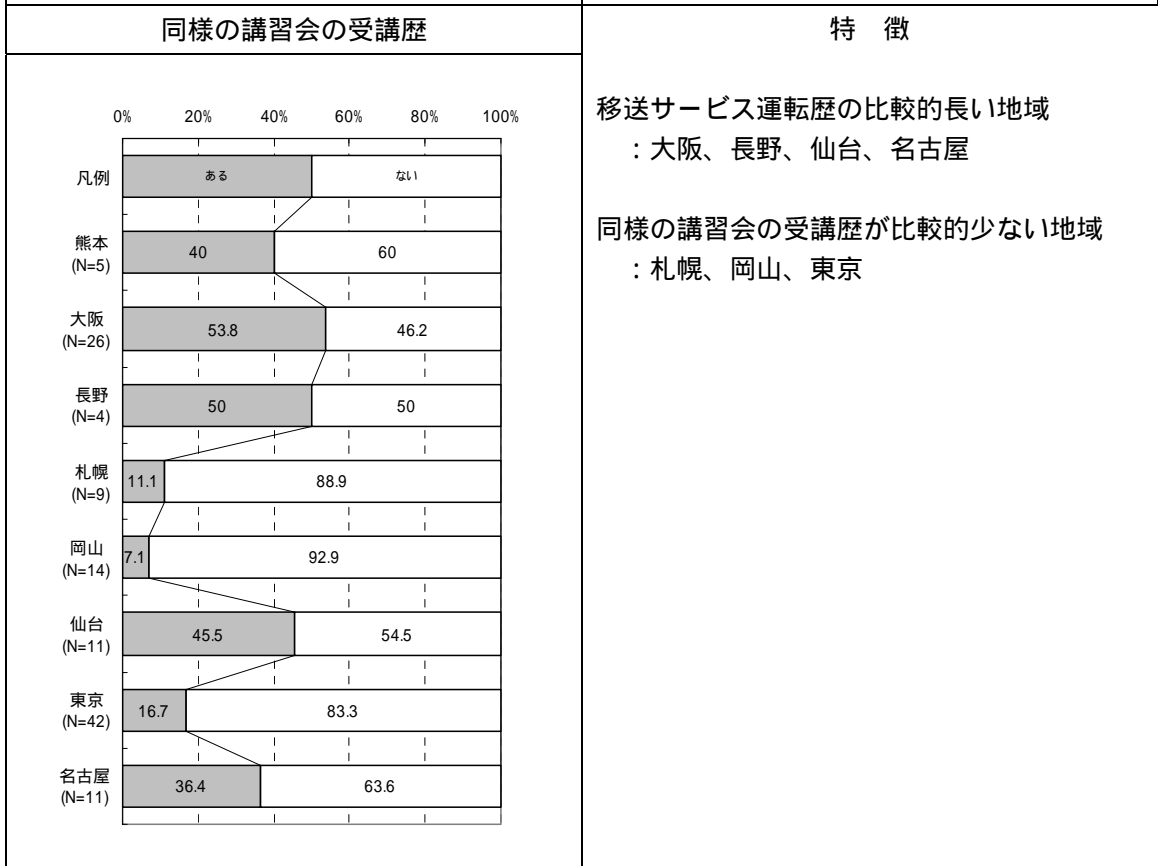
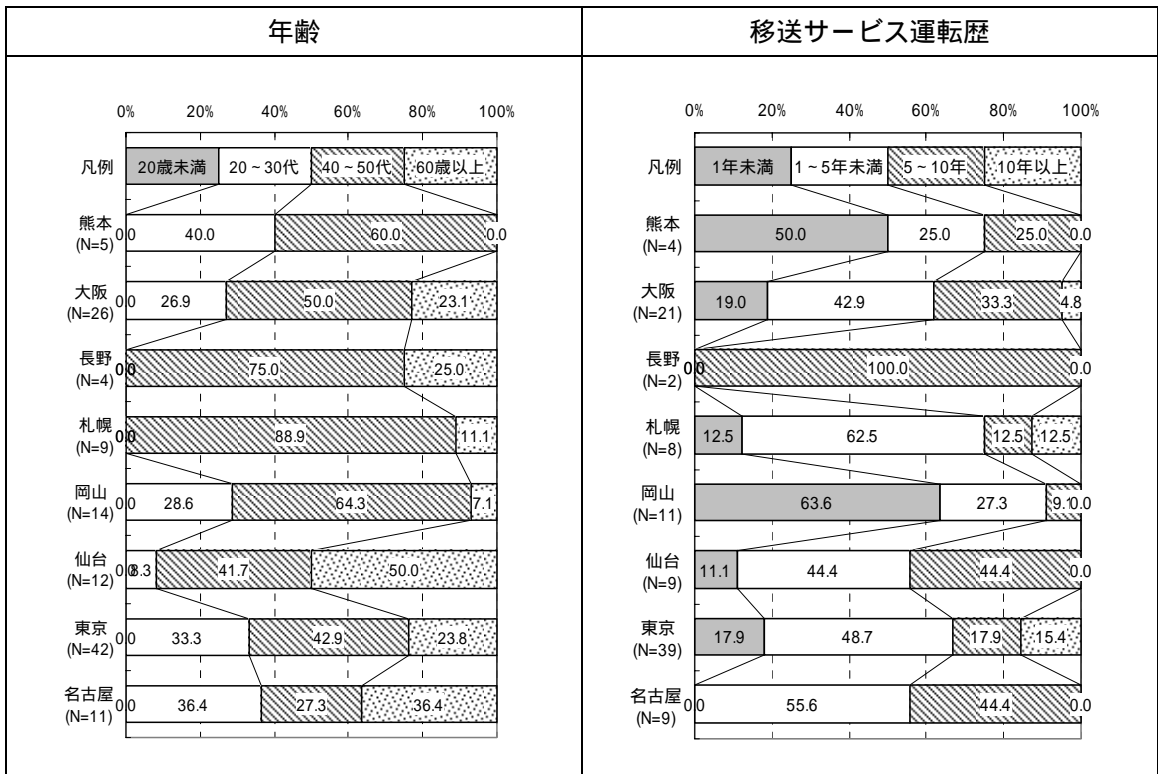
今後各地域が主体となって講習会を開催していく基盤を広めることを狙いとして、全国 8 箇所で開催を実施した。8 箇所の実施概要は以下の通りである。

表4 - 5 講習会実施概要

熊 本	運転協力者 (H16.10.2 ~ 10.3)	会 場	ホテルルートイン熊本駅前/三陽自動車学校		
		路 上 コ ー ス	三陽自動車学校内教習コース		
		現地協力団体	熊本外出支援ネットワーク		
		参 加 人 数	11 名	講師	7 名
	運行管理業務 (H16.11.20 ~ 11.21)	会 場	レンガビル熊本(旧 九州電通労働会館)		
		路 上 コ ー ス	-		
現地協力団体		熊本外出支援ネットワーク			
参 加 人 数		6 名	講師	4 名	
大 阪 (H.16.10.23 ~ 10.24)	会 場	大阪市社会福祉研修・情報センター/神戸市立本山交通公園			
	路 上 コ ー ス	神戸市立本山交通公園内コース			
	現地協力団体	関西 STS 連絡会			
	参 加 人 数	運転協力者:19 名 運行管理業務:26 名	講師	13 名	
長 野 (H16.11.6 ~ 11.7)	会 場	長野障害者総合施設いつわ苑			
	路 上 コ ー ス	長野県障害者リハビリセンター内コース			
	現地協力団体	NPO 法人 長野県ハンディキャブ連絡会			
	参 加 人 数	運転協力者:6 名 運行管理業務:5 名	講師	9 名	
札 幌 (H16.11.27 ~ 11.28)	会 場	札幌千代田ビル/北海道立心身障害者総合相談所			
	路 上 コ ー ス	北海道立心身障害者総合相談所駐車場内(要設営)			
	現地協力団体	ホップ障害者地域生活支援センター			
	参 加 人 数	運転協力者:15 名 運行管理業務:13 名	講師	9 名	
岡 山 (H16.12.11 ~ 12.12)	会 場	岡山県運転免許センター			
	路 上 コ ー ス	岡山県運転免許センター内教習コース			
	現地協力団体	岡山県保健福祉部障害福祉課福祉のまちづくり・障害者スポーツ推進班			
	参 加 人 数	運転協力者:17 名 運行管理業務:18 名	講師	13 名	
仙 台 (H16.1.15 ~ 1.16)	会 場	宮城県運転免許センター			
	路 上 コ ー ス	宮城県運転免許センター内教習コース			
	現地協力団体	移動サービス・ネットワークみやぎ			
	参 加 人 数	運転協力者:13 名 運行管理業務:17 名	講師	15 名	
東 京 (H17.1.29 ~ 1.30)	会 場	津田山セミナーハウス			
	路 上 コ ー ス	津田山セミナーハウス内駐車場・構内道路(要設営)			
	現地協力団体	(株)JIN、(社)日本自動車工業会			
	参 加 人 数	運転協力者:28 名 運行管理業務:43 名	講師	13 名	
名 古 屋 (H17.2.19 ~ 2.20)	会 場	名城大学/中部日本自動車学校			
	路 上 コ ー ス	中部日本自動車学校内教習コース			
	現地協力団体	NPO 法人 移動ネットあいち			
	参 加 人 数	運転協力者:14 名 運行管理業務:15 名	講師	17 名	
8 会 場 計	参 加 人 数	運転協力者 :123 名 運行管理業務 :143 名	講師	100 名	

講師は延べ人数

アンケートによると、各地の受講生の属性は以下のように整理される。



1) 講義内容

< 試行講習会の実施方針と実施状況 >

【講義内容】

講師の方へ講義を依頼する際、テキスト・カリキュラムの項目に沿って講義を進めていただくようお願いした。

8箇所で開催した結果、テキストに掲載されていない内容を補助資料で講義する講師も若干名いたが、概ねテキストに沿った内容で講義が行われた。

協力団体の要望により、カリキュラムには含まれない【利用当事者の声(実際の移送サービス利用者による講話)】が組み込まれた地域もあった。

時間の都合で講義中にできなかった質問時間等を確保するために【まとめ】の項目を設けたが、これは初期の講習会で実施したアンケートから、『受講生がお互いにどの団体から来ているのかを知りたい』『情報交換をしたい』などの意見が出たことにより、自己紹介の時間としたものである。

【時間配分】

1項目の時間は、受講生の負担も考慮して概ね50～60分、内容が豊富な【運行管理】についてのみ110～120分を提案している。

8箇所で開催した結果、講師や協力団体の意図によって若干変動したものの、概ね当初の提案通りに進行した。しかし、担当部分の前半に重点的に時間を配分したために後半の講義時間がなくなってしまったケースや、一部テキスト内容が豊富なために時間が不足したケースもあった。

< 標準カリキュラムの作成へ向けた検討 >

【講義内容】

講師と受講生のアンケートから、利用者理解や法律に関する項目について、更に詳しい説明を求める意見が寄せられている。特に、脊髄損傷や慢性関節リウマチ、道路運送法80条とガイドライン等について詳細な記述を求める要望が挙げられる。運行管理については、団体によって活動内容や規模の違いによりパターンが複数存在することから、多くの事例を紹介してほしいという声も寄せられている。活動団体の方針や運行管理パターンは様々であり、標準カリキュラムの中で受講生のニーズ全てを網羅することは不可能なため、各団体が、自分たちの活動内容に合った内容を標準カリキュラムに追加していくことが、標準カリキュラムの有効な活用方策と考えられる。

【利用当事者の声】では普段直接聞く機会の少ない利用者の感想や思いなどを聞くことができ、受講生には好評だった。

【時間配分】

アンケートから、1項目50～60分の標準的なケース、運行管理については110～120分で概ね充分であるとの見解に至った。

2) 講師

< 試行講習会の実施方針と実施状況 >

各地の人材の現況を把握するとともに、今後各地域で実施していく際の先導役となることを期待して極力現地の人材を起用した。現地で担当講師を手配できない場合には、検討会や検討ワーキングの経験者等に依頼した。

8箇所で開催した結果、概ね全ての項目に通じている移送サービス実施団体の代表、ネットワーク団体の代表等に担当していただいたほか、【利用者理解】は理学療法士や作業療法士、【リスクマネジメント】の保険に該当する部分は保険会社担当者等の専門家に担当していただいた。前述のように、【利用当事者の声】は実際の移送サービス利用者に担当していただいている。

表4 - 6 講師一覧

担当講師の分類 項目	ネットワーク団体代表	移送サービス団体代表	移送サービス団体メンバー	理学療法士・作業療法士等	ワーキングメンバー	合同検討委員会	車両メーカー担当者	警察関係者	保険会社担当者	その他の
移送サービス概論										
移動困難者とは(利用者理解)										
移送サービスに関する法律・制度を理解する										
移送サービスにおける運行管理・利用者への対応										
運転協力者への対応										
運行管理業務										
車両管理										
リスクマネジメント										
より活動内容を深めるために										
カリキュラム外										
利用者の声										

< 標準カリキュラムの作成へ向けた検討 >

講義内容の専門性から、【移動困難者とは(利用者理解)】では、関連する資格や経験を有する人が担当することで、より効果的な講義ができると考えられる。実際に、アンケートから『基本を学ぶことができよかった』『改めて基本の重要性を知ることができた』等の意見が寄せられている。一方で、専門的な知識はあるものの移送サービス活動に関連する知識や経験がある人は少なく、講義内容が概論的なものになってしまい、アンケートから『活動に即した講義をしてほしい』という意見が寄せられている。障害当事者に講義

を担当していただいたこともあったが、特定の障害に特化した講義内容となってしまう場合もあった。このことから、これらの項目では、専門的な幅広い知識に加え、移送サービス活動に関連する知識や経験を持っている講師が望ましい。

【車両管理】では、一部車両メーカー担当者に担当していただいたが、普段の乗降介助経験があまりないことから、現場に即した講義にはならず、アンケートから『活動に即した講義をしてほしい』という意見が寄せられている。このことから、車両に関する知識に加え、乗降介助等の活動経験を持っている講師が望ましい。

【リスクマネジメント】では、保険会社担当者に担当していただいた部分について、アンケートから『もっと詳しく知りたい』という声が寄せられており、好評だった。

その他の項目は、総じて移送サービス活動で十分な経験があるとともに、必要に応じて様々な団体の事例を示せるくらいの幅広い知識を有していることが望ましい。活動経験が少ないために自分の団体を紹介するに留まってしまった講師に対しては、『様々な事例を紹介してほしい』『特定の団体だけでなく一般的な講義をしてほしい』等の声がアンケートから寄せられている。特に、運行管理のパターンは団体毎に様々であるため、他の団体の事例を参考にしてよりよい運行管理を提供していきたいという受講生の思いが感じられる。

3) 進行方法

< 試行講習会の実施方針と実施状況 >

テキストの活用方法や話の段取り等、講義の進行については、講師の自主性に任せた。その結果複数の進行方法があり、以下に示す4つに整理される。

表4 - 7 進行方法

進行方法		内容
1	パワーポイント	概ねテキストに準じたパワーポイントを主として使用し、テキストは必要に応じて該当ページを指示するのみ。
2	テキストと講師の体験談	映像教材は使用せず、テキストの重要部分をかいつまんで講義し、自分の体験談を所々に盛り込む。一部には、ほとんどテキストの講義をせず、自らの体験談のみで講義をした講師もあった。
3	テキストと受講生の体験談	映像教材は使用せず、テキストを音読し、受講生の体験談を所々で話してもらう。
4	テキストの音読	講師が、ほぼ終始テキストを音読する。

< 標準カリキュラムの作成へ向けた検討 >

方法1は、文字の多いテキストに対して視覚的にわかりやすく、受講生には概ね好評だったが、一方では『進行が早すぎて理解できない』という声も挙がっている。

方法2は、テキストが主体のため内容を視覚的にイメージしにくいという欠点はあるものの、講師の体験談が聞けるため、『パワーポイントを使用してほしい』という意見以外は概ね好評だった。ただ、テキストを使用した講義をせず、補助教材等により講師自身の団体の話に特化した講師もあり、受講生からは『具体的でわかりやすい一方で、特定の団体にしか通用しない話だった』という意見が寄せられている。

方法3は、運転協力者と異なり運行管理のパターンは団体の規模や業務形態によって複数考えられるため、色々な方法を聞くことは効果的と考えられる。ただ、今回は講師の経験年数が少ない場合に採用されており、講師が基本的な内容を講義することなく受講生に話を振ってしまったため、基本的な講義がおろそかになってしまった。

方法4は、記載内容を読むことに時間を使ってしまい、一つ一つの言葉をかみしめることはできるものの、具体例や体験談等のように、実態に基づいた内容の理解につながるまでにはいきにくい。

方法1は進行が早いこと、方法3は時間の関係もあって基本的な内容よりも受講生同士の情報交換の色合いが強いことから、初心者よりも現任者を対象とした場合に効果的と考えられる。方法2は、講師の体験談が聞けるため、現任者ももちろん参考になるが、特に初心者に対して知識が深まり、効果的と考えられる。

それぞれの方法には以上のような特性があることから、受講生の経験年数によって効果的な講義の進行方法を選択することが必要である。

また、方法1～3に共通して、パンフレットやチラシ、運行管理業務上の書式等を補助資料として提示しながら講義を進める講師が多かった。『書式の例がほしい』という多くの受講生の要望に応える方法ではあるが、一方で受講生が自分たちで工夫して書式等を作成する機会を奪ってしまうことにもなりかねないため、受講生の経験年数に応じて配布の有無は検討する必要がある。

4) 期間

< 試行講習会の実施方針と実施状況 >

1 コマ 50～60 分の時間配分をもとにカリキュラムを検討した結果、全体を 2 日程度で実施することが望ましいと判断し、開催日は、受講生の日常的な活動に与える影響や参加することによる負担を考慮して土日に設定した。

< 標準カリキュラムの作成へ向けた検討 >

概ね当初提案した時間配分で講義内容が収まることを踏まえると、10～12 時間を要するため、全てのカリキュラムを実施するには、2 日間程度の日程を組む必要があると考えられる。

(2) 標準的な講習カリキュラムで満たすべき項目

これまでの検討をもとに、標準カリキュラムを作成した。

1) 標準的な講習カリキュラム一覧

[時間数]

項目毎の時間は内容を網羅するために必要な時間の目安であるが、講師・団体の意図による場合は、この限りではない。

[オプションの扱い]

オプションは、研修時の必要に応じて講義に取り入れることで、受講者の知識を広めたり、理解度を高めるなどの効果が期待されるものを例示している。ここに挙げたものは一例であり、各地、各団体の取組みによりさらに多様なオプション項目の設定が期待される。

[講師]

例えば配車は経験豊富だが利用者のニーズは別の担当者が聴いている等、特定の知識や技術しか有していない人では、移送サービスの講習に必要な全般的な話ができないため、全ての項目について移送サービス活動での運行管理業務経験が長く、活動全体を理解している人材が望ましい。

講義内容の専門性から、特定の項目（介助や利用者理解）では、関連する資格や経験を有する人が担当することで、より効果的な講義ができると考えられる（移送サービス活動に詳しいことが望まれる）。

ネットワーキングに関する講義では、複数団体間の連絡・連携業務等の経験が豊富な人が適している。

表4 - 8 標準カリキュラム一覧(()内は時間数)

- | | |
|--|--|
| <p>1 . 移送サービス概論 (50 分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 移送サービスとは ・ 国内の移送サービスの歴史と現状 ・ 意義と市民活動との関係 <p>2 . 利用者理解 (50 分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ニーズ把握の重要性 ・ 障害別の症状と対応 <p>3 . 利用者への対応 (50 分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 入会までの流れ ・ ニーズ把握のコツ ・ 適切な運行のための情報収集 ・ 利用者からの意見や苦情への対応 <p>4 . 運転協力者への対応 (50 分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 活動の方針を理解してもらう ・ 運転経験の確認 ・ 普段の健康管理 ・ 高齢者ドライバーへの対応 ・ モチベーションの高め方 ・ 研修計画 ・ 労務管理の基礎知識 <p>5 . 運行管理 (120 分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 移送サービスと運行管理の流れ ・ 安全運行のためのポイント ・ 利用予約と予約の再確認 ・ 運転協力者のコーディネート ・ 運行計画の作成 ・ 運行経路の確認 ・ 運行指示と点呼 ・ サービス終了時の確認事項 ・ 記録 ・ マイカーを使用する場合の運行管理 | <p>6 . 車両管理 (60 分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 福祉車両の種類と利用者に合わせた選択のポイント ・ 車両点検 ・ マイカーを使用する際の管理上の注意点 <p>7 . リスクマネジメント (50 分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ リスクマネジメントとは ・ リスク対応 <ul style="list-style-type: none"> - 利用者の体調不良時 - 車両故障時 - 事故時 ・ リスク防止 <ul style="list-style-type: none"> - 感染症の予防 - 活動に関わる保険 <p>8 . 法律・制度 (50 分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係道路交通法/関係道路運送法 ・ 移送サービスに係る制度 <p>9 . 活動内容を深める (50 分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ネットワーキング ・ 利用者からの積極的な意見収集 ・ 活動広報 |
|--|--|