アシステック通信

ASSISTECH

2011
64号

特集：公共交通機関の空白化問題への取り組み

目　次

P.1　特　集　「公共交通機関の空白化問題への取り組み」

P.6　国際的研究連携
・オランダで研究発表
・ロンドン大学で情報交換

P.8　研修クローズアップ
・「障害者虐待防止・権利擁護研修」開催
・介護保険法改正
・「兵庫県相談支援従事者初任者研修・サービス管理責任者研修」開催

P.11　アシステック掲示板
・兵庫県内の福祉用具展示事業３拠点が連携
～３者連携協議会の取り組み～

THE HYOGO INSTITUTE OF ASSISTIVE TECHNOLOGY
兵庫県立福祉のまちづくり研究所

特集　公共交通機関の空白化への取り組み

交通バリアフリー法、バリアフリー法が施行されてから、県内でも駅を中心としたバリアフリー化が現在進行中です。また今回の特集テーマである公共交通の維持・活性化のための取り組みも各地でなされています。今回は地域交通の空白化と活性化に焦点を当て、公共交通が空白化してきた背景や現在の取り組み、これからの展開について報告します。

公共交通空白化の背景とその現状

主任研究員 兼
研究第一グループ長
北川　博巳

自動車に依存する社会、そしてバスの需給調整規制緩和

いま、自分の住んでいる身近な場所に公共交通がない空白地が増えています。その背景には、二つの要因があります。ひとつは都市部への人口流出、人口の高齢化と人口減少、そしてクルマへの過度な依存です。もうひとつは、撤退や参入を自由にしたバスの需給調整規制緩和です。参加や撤退が自由になった分、過疎地だけでなく郊外部においても、利用者が落ち込んで路線の減便や廃止をする路線が増加しています。これまでバス・鉄道利用が落ち込めば、運賃収入だけでの運行維持が困難であるため、市町村などの自治体が交通事業者に対して補助金を導入し、運行を存続してきました。しかし、公共予算を潤沢に使える社会情勢にない現在では、利用者が少なくなれば、路線バスへの補助は幹線維持だけで精一杯であり、支線の路線は減便や休止、場合によっては廃止される路線も少なくありません。鉄道もいくつかの路線は危機に瀕しており、地域の交通手段が空白化してゆく問題は深刻な状況に至っています。

丹波市デマンド型乗合タクシー

兵庫県内でも交通空白地は多数存在し、高齢者や学生など自動車を利用しない・できない市民にとっては切実な問題です。その対策として、自治体が独自の代替手段として、コミュニティバスを提供することも多いのですが、廃止路線の代替のために利用者が伸びず、運行コストも高騰することに伴って、市民の合意が取れず存続に困難を抱えている自治体も多い状況です。ただし、これらの交通手段が提供されなくなれば、高齢者の通院や買い物など生活面での問題、社会的孤立・孤独の誘発や子供たちの通学手段の確保など様々な問題を伴うことになります。また今日では高齢ドライバーの増加に伴って、高齢ドライバーが関与した交通事故が増加しており、自動車の代替交通手段の必要性も論じられています。

宍粟市もしもしバス

高齢社会と高齢者の移動性(モビリティ)

福祉のまちづくりの観点から、高齢者の移動問題をどう考えていくか？現在は介護予防の視点で高齢者の健康や心身機能を維持し、社会参加や交流の機会づくりを増やす施策が取られるようになりました。社会基盤づくりの実践としては、2006年のバリアフリー法の施行により、移動のしやすい歩行空間の整備が都市部を中心に推進され、福祉のまちづくり環境整備は重要施策となっています。それらに加えて、歩く･楽しめる･健康で安心して暮らすことのできる都市･まちづくりによって、多くの高齢者が自由な場所に自由な時間で、かつ自らの意思で移動し、社会参加・交流するこ

とで生活の質を上げ、活力のある社会づくりに結びつくものとなるのではないかと考えられます。

高齢者の移動目的の多くは「通院や買物」などの日常生活行為や「余暇や習い事・趣味」などのレクリエーション行為であることは様々な調査研究でわかっています。高齢者の方たちの生きがいづくり・まちづくりとともに、「移動手段の物的・経済的・制度的確保」などのモビリティ (移動性) 施策も必要となっています。

人がどのように動いたかを調査し、交通計画に活用する調査としてパーソントリップ調査があります（図１）。京阪神では昭和45年から10年ごとに調査を実施しており、平成22年度に第5回調査が実施されました。この調査では身体的困難の有無などの項目が新たに加わり、高齢者のモビリティ確保に関する交通計画づくりへの期待が持てるものになっています。これまでの調査結果では、高齢者の移動に関する全体的な変化や傾向がいくつか浮き彫りになってきており、図１が示すように、その総数も著しい増加を示しています。中でも徒歩での移動は一番多く、さらに自動車での移動については大きく増加しました。この調査から、

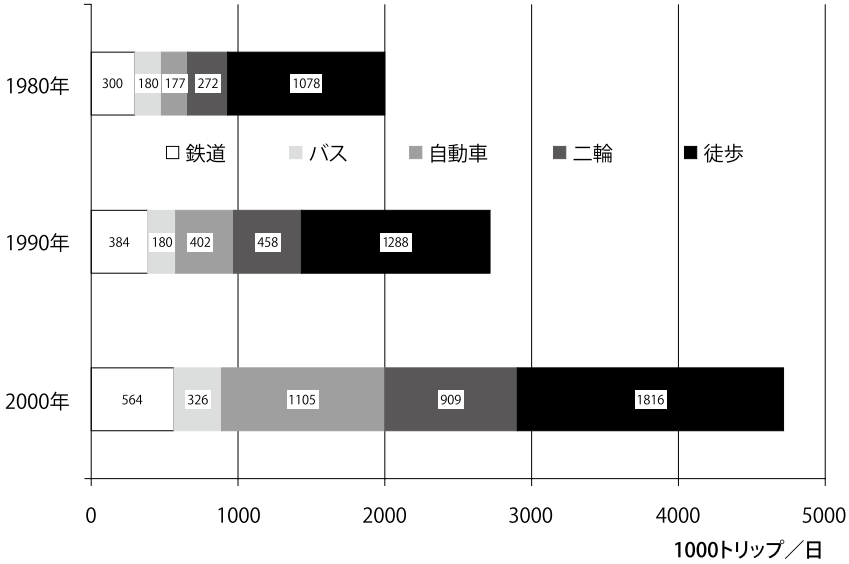

図１ 京阪神圏パーソントリップ調査による高齢者の移動の変化
京阪神都市圏交通計画協議会：平成12年度パーソントリップ調査について、
http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/pt_h12/20.html

①ライフスタイルの変化も考慮すると、高齢者の外出数は業務・出勤など外出目的のはっきりした層、自由目的(通院や買物も含めて)の外出のある層、全く外出のない層に分割できるのではないか

②自由目的の占める割合は加齢とともに増加し、ライフスタイルの変化に伴ってこうした交通需要はさらに増加するのではないか

③所要時間と利用交通手段の関係として、短距離の場合は徒歩が多く、長距離の移動は自動車利用が多いのではないか。短距離から中距離の移動手段となるタクシーやコミュニティバスは、今回は調査対象になっていないが、実際の利用交通手段はさらに多様化するのではないか

④高齢者の自動車利用は今まで以上に増えるのではないかということが類推されます。

変わりゆくまち　～鉄道・バス事業者の抱える課題～

明治から始まった鉄道開発の中で、私鉄沿線開発は鉄道整備だけをするのではなく、沿線開発とともに発展してきました。沿線開発により、住まいは都市中心部から郊外部へと移り、高度経済成長期には郊外部に大規模な沿線住宅地が開発され、居住環境として良好なニュータウン開発、それに伴うターミナル開発、そしてレジャー開発が率先して行われてきました。それに追随する形で混雑緩和のための輸送力増強や設備投資などの施策が交通事業でも図られ、その他多くの事業による

多可町のぎくバス

利潤も得られてきました。他方、近年問題視されている傾向として、膨張化する都市・郊外・鉄道との関係、モータリゼーションの高まりによる自動車依存と公共交通の利用低下、そしてそれに伴う道路開発や大規模店舗による中心市街地衰退など多くの課題を有するようになりました。

さらに、自動車利用による公共交通利用者の減少、団塊世代の退職による通勤労働者の減少、およびバスの需給調整規制緩和もあって、公共交通の維持が困難な地域が少なくない状況です。過疎地のバスについては著しく利用が落ち込んでいる状況にあります。社会コストを考えながらこれら交通手段を維持・活性化することは急務であり、加えて、高齢ドライバーの増加に伴って、自動車の代替交通手段の必要性も論じられるようになってきました。これらの事情を鑑み、近年では地域公共交通会議の開催や活性化事業の取り組みが進み、鉄道・バス・タクシー・その他新たな交通手段(デマンドタクシーやコミュニティバスなど)の運行にあたっての自治体への期待は大きいと言えるでしょう。

地域の交通手段を住民参加型でつくることの大切さ

平成21年に道路運送法が改正されて以降、地域交通の活性化のための制度や事業を創設され、交通需要の少ない場所では市町村・福祉・過疎地・交通空白地の各種有償運送が市町村での協議が整えば可能になり、NPOなど市民が移動手段を提供できることになりました。現在は交通基本法が検討されており、地域交通の維持・活性化・新たな移動手段の形など、それを取り巻く環境はこれからさらに緊急かつ重要度を増すものと考えられます。

住民団体で運行している淡河町ゾーンバス

ただし、実現のためには様々なハードルも考えられます。そのために、住民と行政とが協働して地域交通の計画をつくるなど、行政は規制するだけでなく、多様な市民のアイデアを活かせる市民参加型手法を用いて実現可能にすることが重要です。

当研究所でもこれまで多くの事例を見たり、地域交通計画づくりを実際に支援しています。これらの事例を形態別に表すと、

①コミュニティバスの運行計画を計画段階から住民参加型で作成し、運行を交通事業者に委託する方法やコミュニティバスだけでなくタクシーを活用した乗合交通を提供する方法があります。

②福祉・市町村・過疎地有償運送の制度を活用して、住民自らが企画して運営協議会にかけて有償で運行する方法もあります。他にも自治体が車輌を提供し、住民が無償で運行を行う方法もあります。

③こうした背景もあって、近年は自治体が交通計画に住民が主体となった地域交通計画づくりを盛り込み、行政側で支援のための指針を用意し、それに準じて運行を可能にする方法も増えてきて、市民・行政・交通事業者が一体となった取り組みも増えつつあります。

ただし、このような取り組みをしたからと言って必ずしも成功するとは限りません。そのためには時に客観的に収支率なども見ながら改善や継続の意思決定をすることも必要です。地域が主体となったアイデアを行政が実現可能にし、行政はどのようにして継続を可能にしてゆくかなど、ともに「つくり」「まもり」「そだてる」姿勢こそが重要です。

つぎに当研究所でも支援をしてきた一つの事例として、上の②にあたる、過疎地有償運送で実践している淡河ゾーンバスについて紹介します。

住民活動の実践　淡河町ゾーンバス

～神戸市北区淡河地区～

上野丘さつき会 理事長　相良　幸信

交通アクセスの充実を求める住民の切実な声

神戸市北区にある淡河(おうご)地区は、人口３，３００人のうち、約１，０００人が高齢者であり、交通手段の確保は切実な問題です。平成17年１月に行われた「住環境に関するアンケート調査」に基づき、交通アクセスの充実を望む住民の声が多いことから、“住民の手で移動手段の運行”を実現できないかについて、神戸市と検討をすすめてきました。

以降、兵庫県ボランティアプラザの“行政とNPO法人の協働事業助成”を受け、兵庫県立福祉のまちづくり研究所の指導を仰ぎ、“過疎地有償運送”の登録を受けるため、地域公共交通会議・有償運送運営協議会の承認を受けるべく、淡河町自治協議会をはじめ関係諸団体のコンセンサスを得て、何とか住民の総意を結集することに至りました。

北区淡河町のＮＰＯ法人「上野丘さつき家族会」が運行する有料バス「淡河町ゾーン・バス」が、間もなくスタートから１年を迎える。公共の交通機関が充実していない町内で、住民の足を補完しようと始まったが、利用者数は当初予想のほぼ２倍に達した。家の前まで送迎するなど、小回りのきいた利便性が住民の支持を集めている。（金　受華）

北区のＮＰＯ法人運営「淡河町ゾーン・バス」

利用者数 予想の２倍

運行1年 過疎地支える交通網

補助金受けず「採算は黒字」

全住民の７割が登録

「安全で安心できる　継続可能な運行」が目標

「赤字になったら、自治協議会が尻拭いするのか？」など様々な意見も聞きながらのスタートでしたが、淡河の高齢者人口の20%をターゲットとし、診療所や歯科院・マッサージ治療院・薬局・道の駅等の店々と連携しながら進めてきました。定時･定路線での運行は週に2日で、あとは福祉センターでのカラオケ・ミニデイやイベント参加者送迎も行うことで、徐々に乗車数が増えてきました。

有償で運送を行う関係から、ゾーンバスは淡河町内での運行です。そこで、隣接する地域で、無料運行を謳って運行を開始しましたが、早々に撤退しました。「そらなぁ～ただやったら試しで一回は乗るけど、家まで迎えに来てとは気兼ねして言われへんで！」という意見も多く、概ね有償での運行は好意的に受け入れて貰い、実現に向けて各種諸団体のキーパーソンと今も交流を重ねています。

神戸新聞　2010年3月24日掲載

ゾーンバスの運行については、今は一切の助成金･補助金は受けず、町内の福祉施設所有の車をシェアリング利用することで車輌費を低減し、一回200円にて運行を継続して利益も計上しています。「安全で安心できる　継続可能な運行を！」を謳い文句に、運行スタッフも充実に努めています。

運行実績の推移

平成21年３月29日の運行開始以来31 ヶ月を経て、通算15,054名の乗車数となった。

平成21年上期	平成21年下期	21年乗車数合計	登録会員数	利益額
2,205名	2,782名	4,987名	2,328名	43千円
平成22年上期	平成22年下期	22年乗車数合計	登録会員数	利益額
2,822名	3,215名	6,037名	2,349名	101千円
平成23年上期	平成23下見込	23年乗車数見込	登録会員数見込	利益額見込
3,416名	3,300名	6,716名	2,367名	150千円

事業者･行政・住民それぞれの立場で働きかけるべきこと

研究第一グループ
研究員　天野　圭子

今号では、公共交通が廃れつつある背景、現在の制度と自治体の取り組み、その解決策としての市民参加について紹介してきました。地域で公共交通についてお話をすると、ほぼ多くの住民の方から「今は必要ないが、将来的に高齢者となった時にはあって欲しい」というご意見をいただきます。

行政職員・交通事業者による勉強会

今から少し先の未来では、地域を取り巻く環境はどのようになっているでしょうか。高齢人口は団塊世代が65歳に到達する2012年には3,000万人を超え、さらに2018年には3,500万人に達します。地域の人口構成にも変化があらわれ、世帯構成も高齢夫婦のみや独居高齢者が増え、逆に生産人口世代は少なくなり、老老介護など、困ったときに地域で誰が支えるのかという問題が出てきます。

移動環境についても変化があらわれてきます。私たちの生活は自動車社会の進展に伴い、自動車利用を前提としたライフスタイルとなっています。しかし、自動車が普及し、公共交通の衰退が著しいため、自らが運転することができない、周囲に運転を頼みづらいなど自動車を利用しづらい人は、移動手段がなくなります。今後、地域の人口構成が変化することにより、地域で自動車を運転することができる人が減ると、自動車を利用しづらい人々の問題はより一層深刻なものになるでしょう。国も人々の移動権の保障を考えるために交通基本法の制定に向けた検討を現在進めています。

県交通政策勉強会ワークショップ

では、いつから地域の公共交通について考える必要があるのでしょうか。必要になったその時に考えればよいのでしょうか。今号でご紹介した神戸市淡河町の事例では、計画から試験運行を開始するまでの準備期間に２年以上を費やしています。地域の人口構成や既存の公共交通の状況など地域の特性によって適する公共交通の条件は異なるため、居住している地域では移動にどのような問題があり、解決するためにどういった交通計画がよいのか、今から時間をかけて地域の事業者、行政、市民のみなさんで考えていく必要があります。その中でそれぞれの役割として、事業者には活性化のための取り組み、行政は計画づくりと連携のための努力と調整、市民には要望とともに、取り組みへの参画が求められているように思います。

公共交通とともに自動車の利用の仕方について考えることも大切です。国土交通省のホームページでは「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」としてモビリティ・マネジメント（MM）が紹介されています。自動車利用についても節度を持ち、適度な利用を心がけ、地域全体の交通の在り方について考えていくことが求められます。

おわりに

昨年度から兵庫県交通政策課で県内市町の交通担当者、交通事業者を集めて勉強会を開催しています（当研究所も共催）。この問題の解決策について、現在事業者･市町とも関心が高まっています。研究所ではこれまで地域交通づくりを支援するための地域支援から実際の計画づくりに至るまでいくつかの取り組みをしてきました。地域交通づくりのノウハウを如何に連携し、よりよい移動環境を作っていくにはどうすればいいかについてこれからも取り組んでいきたいと思います。

オランダで研究発表

― 第11回 欧州支援技術カンファレンス AAATE 2011参加 ―

主任研究員 兼
研究第二グループ長
橋詰　努

主任研究員 兼
研究第一グループ長
北川　博巳

第１１回欧州支援技術カンファレンス(Association for the Advancement of Assistive Technology in Europe: AAATE 2011)は、８月31日～９月２日にオランダのマーストリヒトで開催されました。このカンファレンスは1996年の創設以来15年間にわたり、ヨーロッパにおける高齢者・障害者を取り巻く社会・政治・医学環境と課題に取り組む支援技術を推進する役割を担ってきました。

今回は「自立と介護を支える日常的な支援技術」をテーマとして、特別講演を初めとして160件をこえる一般講演があり、活発な議論が行われました。講演内容は介助技術、情報と支援技術、政策、先端技術（情報通信技術、インターフェース、ロボット）、認知・視覚・移動に関する支援技術、障害者・高齢者を包含する全てのヒトを対象とした支援技術、ユーザの視点による技術開発、サービスの提供等幅広いものでした。

今回は「スロープを上るときの車いす使用者の身体的負担の評価」、「車いすドライバーの運転支援システム」、「可視光通信によるロービジョン者向け移動支援システム」について発表しました。身体的負担の定量的評価については参加者の関心が高く、また日本の免許行政と運転を支援するリハビリテーションの現状や、提案した運転装置の有効性について質問がありました。可視光通信については、主にシステムの具体的内容について議論を行いました。

大会長のZuyd大学のThijs Soedeはカンファレンスのまとめとして、技術的解決のアプローチとしては社会環境整備と、全てのヒトの使用を前提とした製品開発と平行して、障害者一人一人に対応する支援技術と専用製品の開発のバランスが重要であること、また政策としては障害者の権利保障を実現する市民意識の醸成と法律等の整備が継続的に必要であることを述べました。

マーストリヒト旧市街とAAATE 2011の会場

カンファレンスで発表中の筆者

ロンドン大学で情報交換

― PAMELA訪問 ―

カンファレンス終了後、ロンドン大学(University College London)の歩行者アクセシビリティと移動環境研究室(The Pedestrian Accessibility and Movement Environment Laboratory: PAMELA、以下パメラと略)を訪問し、研究についての情報交換を行いました。パメラは列車乗降アクセシビリティ、駅や歩行空間における音と光の研究、ロービジョン者の支援技術等、当研究所の研究テーマと関連の深い研究を行っています。

実験フロアはコンピュータ制御により、40cmブロック毎に高さと角度調整が可能です。地下鉄の車両段差解消実験では本実験システムを用いて詳細な検証実験を行われました。その結果をもとに、プラットホームの一部をかさ上げして乗降を円滑にする工事が、ロンドンの地下鉄駅で順次進められています。

現在、2012年開催予定のロンドンオリンピックに向け、列車の本数増加に際して、乗客の安全を確保できる乗降時間短縮を検証することを目的として実験を行っています。

また、路面環境に対する車いす介助者の介助力に着目した研究を実施しており、筆者の研究と関連が深く引き続き研究協力を行う予定でいます。

AAATEへの参加は当研究所の研究成果を発表する良い機会であり、ヨーロッパを中心とした支援技術の最新情報を得ることができました。また、ロンドン大学PAMELA等、関連する研究機関や大学との国際的研究連携につきましては、今後も当研究所として積極的に取り組んでいきたいと考えています。

PAMELAの外観と列車乗降アクセシビリティの実験風景

地下鉄車両のモックアップを利用した実験についての説明

「障害者虐待防止・権利擁護研修」開催

研修の目的・位置づけ・実施体制

この研修は「障害者虐待・権利侵害の未然防止・早期発見・迅速な対応・適切なフォローを図る体制を構築するため、関係機関の意識・専門性の向上及びネットワークの構築を図る」ことを目的としています。国が実施する「障害者虐待防止・権利擁護指導者養成研修」の内容を踏まえ、市町・関係機関への伝達研修という位置づけにより、県が研修企画を主体的に行い、研修センター課が研修運営面でのバックアップを行う体制に至りました。

今回の研修受講対象者は県内の全市町の障害福祉課担当者と地域自立支援協議会の委員（相談支援従事者を含む）としたため、県内２か所（姫路市民会館・総合リハビリテーションセンター）の会場で開催しました。

研修の内容

○講義１（10：00～11：30）

「障害者虐待における基本的視点、障害者虐待のとらえ方と判断」野沢和弘氏（毎日新聞論説委員）

○講義２（12：30～14：30）

「障害者虐待防止・対応のプロセス１」～障害者虐待防止の取り組み～

「障害者虐待防止・対応のプロセス２」～相談窓口の対応プロセス～上田晴男氏（特定非営利活動法人ＰＡＳネット）

○演習（14：45～16：45）

「相談窓口職員の役割～初動対応プロセス～」

野沢氏は「虐待はどこでも起きる可能性があります。」「あなたの支援している障害者は、今は何も言わなくても、もしかしたらあなたの対応に苦痛を感じているかもしれません。必死に自分なりに何かを訴えているのに周囲がくみ取れていないのかもしれません。」「職場で同僚と協力して虐待の芽を摘んでください。ほんの少しの勇気と知識があればいいのです。」と締めくくられました。

「虐待」という言葉の（本来の）日本語の意味は「むごく取り扱うこと・残酷な待遇」だが、英語では「ａｂｕｓｅ」と表現され、本道から逸脱して（ａｂ）、用いる（ｕｓｅ）こと＝「人が権利・権力を乱用・悪用（誤用）すること」。何らかの不適切な力が働き、本人及び生活が悪化している状況「社会的支援を必要としている状況」を虐待と定義されていることを上田氏は強調されていました。

演習では虐待の判断と初動期の対応を①通報受理②事実確認③緊急性の判断④虐待の認定等の手順で、事例を通して学びました。

法施行に向けて、市町村に障害者虐待防止センターの設置や虐待対応システムの整備等の行政責任が明確化され、それらのシステムづくりが急がれるとともに、事業所等の支援者としては、虐待を虐待として捉える事ができる感受性をいかに高めるか、双方向からのアプローチが進むことが期待されています。

虐待防止関連法の流れ

2000年	児童虐待防止法	施行
2006年	高齢者虐待防止法	施行
2011年	障害者虐待防止法	成立
2012年	同　法	施行へ

介護保険法改正

～　これからの認知症介護研修のねらいについて　～

介護保険法改正と地域包括ケア

2025年には高齢者数が3600万人になり、団塊世代が後期高齢者となる一方で、人口が減少し、少子高齢社会を迎えることになります。後期高齢者・単身の高齢者・認知症高齢者の増加にともない、医療・介護ニーズはますます増大すると考えられます。「ニーズに応じた住宅が提供されることを基本とした上で、生活上の安全･安心･健康を確保するために、医療や介護のみならず、福祉サービスを含めた様々な生活支援サービスが日常生活の場（日常生活圏域）で適切に提供されるような地域での体制（地域包括支援システム）」の構築が第５期介護保険法改正に向けて検討されています。

認知症介護実践研修（実践リーダー研修）

地域包括ケアと認知症介護研修

多様化するニーズに対し、地域包括システムの全体像を見るだけでなく、これまで包括的ケアのなかで取り残されていた時間帯への支援体制（24時間フルタイムケア）の整備が、第五期介護保険法改正の主要施策になると言われています。多くの場合、夜間の介護は家族に委ねられ、介護者の疲労の蓄積へとつながっています。特に家族がストレスを抱えるのは認知症の人を抱えた場合が多く、家族のストレスは認知症の人本人のストレスにもつながります。本人のストレスは、昼夜逆転という悪循環につながる場合があり、夜間に不穏状態に陥った認知症の人をケアすることになる訪問介護員（ヘルパー）には高い知識と技術が要求されます。夜間不穏状態の原因､背景をみるならば、日中の過ごし方、関わり方が不穏に繋がる大きな要因となることがあり、単に夜間だけのかかわりではなく、24時間認知症の人を見つめていく知識と技術と感性が必要となってくるでしょう。

これらの知識と技術と感性を持つ専門職を育成するためには、体制整備された研修の充実が不可欠になると考えます。

地域包括ケアを担う人材育成としての認知症介護研修の方向性

またフォーマル、インフォーマルな社会資源を総合的かつ包括的に活用して、認知症の人も安心して暮らせるまちづくりのために、各地域で認知症サポーターが養成され、広くは各企業人や小学生に至るまで、認知症の人をサポートする役割を担ってもらおうとしています。しかし、その認知症サポーターは、認知症の人に対しての専門的関わりができる人材育成を目標とはしていません。そこで､必要となってくるのはやはり「専門職」となります。しかしながら、その専門職といわれる人たちが必ずしもプロフェッショナルかというと、そうではない現実があります。特に地域包括ケアにおいては地域密着型の事業所は、認知症ケアの専門性を要した拠点として、専門性を最大限に活かしその地域に専門性を還元していく役割を担っています。認知症サポーターや市民へのフォローやコーチングを行い、認知症ケアの拠点としてインフォーマルなサービスとも結びついて、認知症の人が安心できるまちづくりのための一翼を担うことが期待されているのです。これま

認知症介護の理念の構築（BS法にて作成）

ではその専門職に対して「介護現場での関わり」に対する研修が中心であったものが、地域包括ケアを実践するために、地域でその専門性をどう活かし、地域福祉に還元するという視点を持った研修を充実させなければならない状況であると言えます。専門職の更なるスキルアップはもとより、援助者が抱えるストレスマネジメントにおいても重点がおかれることも必要となるでしょう。また広くケアの持つ意味を浸透させるためにも、専門職が一般市民に対し専門知識を還元するための研修も、地域包括ケアの実践において非常に重要なポイントになるでしょう。

地域包括ケアは多くの人が理解と知識を持つという基盤の上に、専門職がさらなるスキルアップを図ることで本領を発揮するものです。そのためにも、研修体系はますます多様化していく必要がありカリキュラムの充実を目指していきたいと考えます。

「兵庫県相談支援従事者初任者研修・サービス管理責任者研修」開催

平成２３年度の相談支援従事者初任者研修が１０月２４日・２６日・３１日・１１月１日・２日の５日間、福祉のまちづくり研究所３階の多目的実験室で開催されました。１０月２４日と２６日の２日間は、サービス管理責任者として就任する方も必須の合同講義で、３～５日目は相談面接演習やロールプレイ等を通して、障害のある方が地域で暮らすためにどのような支援が必要か、本人主体の視点がぶれないように、１４名の研修講師とともに学びを深めました。

サービス管理責任者研修 共通講義

国の拡充施策を受けて、定員を大幅に超える受講者を受け入れた結果、合計５日間のプログラムをひとつずつ丁寧にクリアして、７５名の方が修了証書を手にしました。これからはそれぞれの地域で、相談支援専門員として「誰もが安心して暮らすことができる地域づくり」を目指して相談支援事業に取り組んでいただければと思います。

サービス管理責任者研修は１１月１５日・２８日に共通講義（どちらか１日）を実施し、分野別の講義・演習（２日間）は１２月から２４年１月にかけて開催されます。サービス管理責任者の配置要件の猶予期間が２３年度末に終了する事もあり、受講希望者が殺到し、昨年度４００名弱の受講者が今年度は５６０名弱と４０％増の状況で、旧体系からの移行の事業所、新規立ち上げの事業所ともに、ニーズの高さを再認識しました。

＜相談支援従事者初任者研修受講者数＞

	申込者数	受講決定者数	修了者数
５日間（相談支援専門員資格）	154	80	75
２日間（サービス管理責任者就任者）	47	23	23
１日（過去に障害者ケアマネジメント研修を受けた方）	9	9	9
合　計	210	112	107

＜サービス管理責任者研修受講者数＞

分野	申込者数	受講決定者数
介　護	191	177
身　体	10	7
知的・精神	160	102
就　労	278	197
児　童	91	74
合　計	730	557

アシステック 掲示板

兵庫県内の福祉用具展示事業3拠点が連携!!

ー3者連携協議会の取り組みー

平成２２年度に立ちあげられた福祉用具展示事業に関する連携協議会は、兵庫県下で福祉用具展示事業を行う３拠点（福祉のまちづくり研究所、西播磨総合リハビリテーションセンター、但馬長寿の郷）が連携し、企業等とのタイアップによる最新福祉機器の展示を行うなど、福祉用具展示場を活用した情報発信強化を平成２３年度の基本方針として取り組んでいます。

～今年度の活動～

今年度は4月に西播磨リハビリテーションセンターで開催された「スプリングフェア２０１１」や、7月に兵庫県公館で開催された「ひょうごユニバーサル社会づくり推進大会」において、３者の共同展示を行いました。

また企業と連携した「企画展示」として、7月のウェルフェアテクノハウス神戸の改修完成に合わせ「住まい展」を開催し、また「認知症介護」をテーマとした福祉用具の巡回展示を３会場で行ってきました。

今後も来春の「玉津どきどきフェスティバル」（総合リハビリテーションセンターで開催予定）での企画展示を予定していますので、多くの皆様のご来場をお待ちしております。

スプリングフェア2011

「住まい展」の開催から

『ウェルフェアテクノハウス神戸』リニューアルオープンの記念式典に併せ、7月18日～19日の2日間にわたり、「住まい展」を開催しました。

ウェルフェアテクノハウス神戸・改修工事完成式典

会場では、福祉用具メーカによる“住まいに関する用具の展示”や“住宅改修相談会”の開催、連携協議会による“バリアフリーガーデニング”の紹介（西播磨リハビリテーションセンター）、“施設紹介展示”（但馬長寿の郷）が行われました。

3者連携協議会では、今後も3拠点の更なる連携を図りながら、多くの方々に「効果的な福祉用具の普及」に向けて情報発信に取り組んでまいります。

アシステック通信

第64号（平成23年12月）

［編集・発行］
社会福祉法人　兵庫県社会福祉事業団
総合リハビリテーションセンター
兵庫県立福祉のまちづくり研究所

〒651-2181　神戸市西区曙町1070
TEL 078-927-2727㈹　FAX 078-925-9284
http://www.assistech.hwc.or.jp

編集後記

低迷が続く我が国の経済の中で、医療福祉を取り巻く環境も年々厳しさを感じる毎日です。今年は東日本大震災という未曾有の大惨事を通して、「一人ひとりの命の尊さ」そして「生きることの意味」を改めて考えさせられた一年でもありましたが、厳しい時代を迎えても原点を見失うことなく、来年も取り組んでまいりたいと思います。