昭和五十二年十二月三日第三種郵便物認可　毎月十八回一・二・三・五・六・七・の日発行
令和四年四月十五日発行　SSKP　通巻第7873号

SSKP 脊損ニュース

4月号

〒152－0034
東京都目黒区
緑が丘２－15－14
村上ビル102
(公社)全国脊髄損傷者連合会
電話(03)6421-4588

(公社)全国脊髄損傷者連合会
ホームページアドレス ＝https://www.zensekiren.jp/

▲かんぽの宿　塩原

〒３２９－２９２１
栃木県那須塩原市塩原１２５６
ＴＥＬ ０２８７－３２－２８４５
ＦＡＸ ０２８７－３２－４０５８
https://www.kanponoyado.japanpost.jp/shiobara

バリアフリールーム　１室　洋室仕様
１泊２食付　　一人
約　￥１１，５００～

※曜日、季節、天候によって変わります。
その他、お問い合わせください。
必ず事前連絡をしてください。
（情報提供　編集部）

〈４月号目次〉

要望書の回答を得ました　……　3
東海道新幹線の
車いすの利用について　……　7
公開講演Ⅲ 障害者総合支援法
報酬改定について　その３
厚労省　障害福祉課長
竹内尚也氏　……　8
投稿記事　アシトド氏のフリートーク
車椅子電車評論家　アシトド松井　…　11
連載　世界は開いているから仕方がない
村山哲也　……　14
連載　タクシーの嬉しい話・悲しい話
渋谷真子　……　15
減災《減災意識をたかめる》　……　16
万華鏡35・災害支援金のお願い　……　18
組織部報告・編集後記　……　19

1977.12.3 第3種郵便物認可
(発行日)2022. 4.15 SSKP 通巻第7873号

毎日のアミノサポート週間で、
効果的にアミノ酸を補給、からだをしっかりサポート

アミノサポート

体力回復　老化防止　栄養補給

皮膚組織の耐久性、身体機能、免疫機能は着実にアップ！！

「アミノサポート」は、天然型アミノ酸を使用しており、必須アミノ酸の他、加齢とともに体内で作られる量が低下してしまう非必須アミノ酸、体調を整えるビタミン・ミネラルがバランスよく**26種類配合**されています。

- 9種類 必須アミノ酸：イソロイシン・ロイシン・メチオニン など
- 3種類 非必須アミノ酸：アルギニン・グルタミン・プロリン
- 11種類 ビタミン：ビタミンC・B1・B2 など
- 3種類 ミネラル：カルシウム・マグネシウム・鉄

夏のまとめ買いキャンペーン!!

対象期間　2022年6月15日(水)▶ 7月29日(金)まで!!

注文数＋おまけ	価格(税込)	セット1箱あたり(税込)
4箱＋1箱	16,200円	~~4,050円~~ → 3,240円
8箱＋2箱	31,320円	~~3,915円~~ → 3,132円
12箱＋4箱	45,360円	~~3,780円~~ → 2,835円
24箱＋8箱	88,560円	~~3,690円~~ → 2,767円
36箱＋12箱	131,760円	~~3,660円~~ → 2,745円

わたくしは、医療従事者の観点から、アミノ酸をバランス良くスムースに摂取できる『アミノサポート』をお勧めしております。

野呂田 秀夫
現メディカルクロッシングオフィス主宰
NPO法人格闘メディカル協会会長

「アミノサポート」を飲み始めてから、疲労回復が早くなったので、気力がでて積極的に動けるようになりました。風邪もひきづらくなり、体調を崩すことが少なくなりました。

商品のお申し込み・お問い合わせはこちらまでご連絡ください。(WEBサイト・メールでも受付可能)

☎ 03-3377-2361　日本ヘルスケア株式会社
〒151-0073 東京都渋谷区笹塚2-21-12

WEBサイト https://www.jhckk.co.jp　MAIL jhc@jhckk.co.jp　FAX 03-3377-2214　営業時間 月曜～金曜 9:00～17:30

要望書の回答を得ました

斉藤鉄夫国土交通大臣
国土交通省

バリアフリー施策の推進について（要望への回答）

1．有料道路の障害者割引制度の要件緩和について

有料道路の障害者割引制度については、「クルマから人へ」の要件緩和の方針を一昨年12月に打ち出していただいた。また、その開始時期については「要綱や事業許可等の変更手続き、自治体調整、周知期間等を経て、令和４年度中の開始予定」とされている。したがって、令和４年６月１日には開始していただきたい。

国交省　斉藤大臣

○タクシーを利用するときに、タクシーの車載器に障害者のＥＴＣカードを挿入しておくなどの措置が必要なので、令和４年６月１日の開始は難しい。

国交省道路局

○対応についてタクシー会社などと協議中。
○高速料金を運賃と一括して算出するメーターなどもあり、対応が必要。
○地方議会の同意も必要で、議会スケジュールとの兼ね合いも考慮しなければならない。

1977.12.3 第３種郵便物認可
(発行日)2022. 4.15 SSKP 通巻第7873号

２．ユニバーサルデザインタクシーについて

（１）後部スロープから乗降するUDタクシーの普及促進について

ユニバーサルデザインタクシーのスロープについては、一昨年３月の「標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領」および「バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）」の改正により、耐荷重を200kg以上から300kg以上に引き上げていただいた。

一方、トヨタ自動車のＪＰＮ　ＴＡＸＩのように側部スロープから乗降する車種において、車内が狭く電動車椅子使用者が正面を向いて乗車できないことについては、まだ改善されていない。これに対して、日産自動車のＮＶ２００のスロープ仕様車については、後部スロープから乗降するため、電動車椅子使用者も正面を向いて乗車することができる。

したがって、後部スロープから乗降するＵＤタクシーを導入する際の購入費補助を大幅に引き上げることによって、その普及を促進していただきたい。

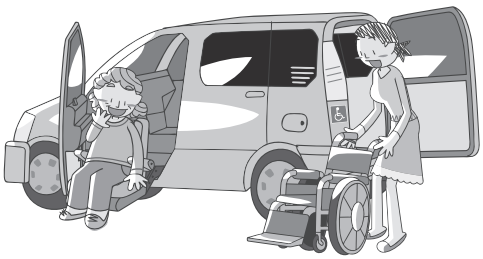
補助対象としていただきたい車両
トヨタ自動車 → ノア、ヴォクシー　　日産自動車 → ＮＶ２００、セレナ

国交省　斉藤大臣

○側部スロープから乗降する車種に比べ、後部スロープから乗降する車種に対し補助率を引き上げることは、自動車メーカーやタクシー会社などの関係者との十分な議論が必要

国交省自動車局

○ＮＶ２００が生産終了となってしまったが、今後も車種のバリエーションが増えるよう、車両メーカー等の関係者と意見交換を継続していきたい。
○後部スロープから乗降できる車種を配備しているタクシー会社については国交省ウェブサイトに掲載している。
○ノアやヴォクシーは、現行の「標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領」の基準に合致していない。たとえば車椅子スペースの長さが基準に満たない。
○ＵＤタクシーではなく福祉タクシーとしてであれば、ノアやヴォクシーにも60万円の補助金を支出している。



（2）ＵＤタクシーの乗車拒否について

電動車椅子使用者のＪＰＮ　ＴＡＸＩへの乗車について、乗務員がケガをする事故が発生したことから、東京ハイヤー・タクシー協会の照会に対して、国土交通省に確認のうえ、関東運輸局が「乗務員の身体的理由から乗車の引き受けが困難な場合には、…運送の引き受けの拒絶をすることも否定されない」旨を回答したと、昨年８月30日付の東京交通新聞が報じている。しかし、このことが、車椅子使用者に対する安易な乗車拒否に転化してしまわないか、非常に懸念する。

したがって、同回答における「運送の引き受けを拒絶する場合には、他の車両を呼ぶなど、利用者の移動が確保できるよう必要な措置を講ずる」旨を、通知などにより徹底していただきたい。

国交省　斉藤大臣

○行政指導や行政処分も含めて適切に対応したい。

３．航空機の利用について

（１）客室の通路幅と個室タイプの座席について

たとえば日本航空が導入を進めているエアバスＡ350－900などでは、客室の通路幅がきわめて狭く設計されている。また、国際線で使用されている旅客機では、ビジネスクラスでも座席の極端な個室化が進んでいる。このため、車椅子使用者などの重度障害者が座席に移乗することが非常に困難となっている。

したがって、車椅子使用者の搭乗に対する配慮として、下記のことを航空各社や航空機メーカーに指導していただきたい。

①客室に適切な通路幅を確保すること。
②個室タイプの客席について、車椅子から客席への移乗を考慮した間口とすること。
　たとえば、一部座席の仕切り壁を可動式にして移乗しやすくするなど。
③客席について、隣に座る介助者が介助しやすい空間として設計すること。

また、この件について障害者団体と航空各社の協議の場を設定していただきたい。

国交省　斉藤大臣

○通路幅については、Ａ３５０－９００もバリアフリー基準に適合している。

国交省航空局

○個室タイプの座席については、障害のある方への配慮とともに、プライバシーにも配慮された設計となっている。

1977.12.3 第３種郵便物認可
(発行日)2022. 4.15 SSKP 通巻第7873号

（２）航空券の予約サイトについて

全日本空輸のウェブサイトでは、障害者割引運賃で航空券を予約する場合、本人と介護者１人の合計２人までしか申し込むことができない。３人以上のグループで申し込む場合には、３人目のアカウントで予約サイトから別途申し込む必要が生じる。

したがって、予約サイトの仕様を元に戻し、同一便の異なる運賃を一括して申し込みができるように改善すべき旨を、航空各社に指導していただきたい。

また、介助者を伴う障害者の座席指定について、２名が隣席となるように予約段階で配慮すべき旨を、航空各社に指導していただきたい。

国交省　斉藤大臣

○予約サイトについては、航空会社が様々なニーズに配慮した上で仕様を決めている。

国交省航空局

○2018年の障害者割引の対象拡大に合わせて予約システムを改修した際に、３人同時予約はできなくなった。 障害者割引運賃に限らず、予約変更可能な運賃と予約変更に手数料がかかる他の割引運賃が混在する場合も、３人同時予約はできない。運賃体系の見直しに合わせて予約システムも見直す必要があり逆もしかりだが、どこまでのニーズに対応できるかという課題はある。

４．鉄道の無人駅における合理的配慮の提供について

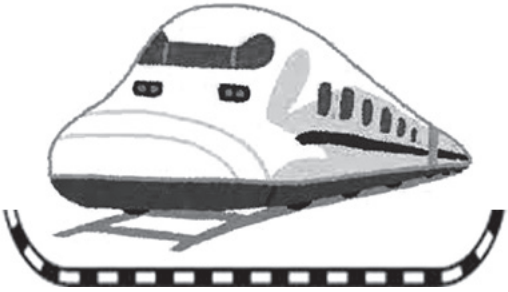
ＪＲ各社や私鉄各社における無人駅の増加については、適切に合理的配慮が提供されるのか、当会の会員からも不安の声が挙がっている。しかし、国土交通省鉄道局が実施する「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会」では、多くの障害者団体が出席しているものの、当会は参画できていない。

したがって、この意見交換会について当会からも委員を選任し、今後の検討に参画させていただきたい。

国交省　斉藤大臣

○意見交換会はすでに６回開催され、今夏のとりまとめに向けて大詰め。
○ガイドライン案を事前に全脊連に説明したい。

東海道新幹線の車いすの利用について



東海道新幹線は2022年３月12日（土）にダイヤ改正を実施し「車いすスペースを６席設置したＮ７００Ｓ」の一部を定期列車18本に充当されました。

これにより、当該車両で運転する列車を事前に予約できるようになりました。

《下り》

のぞみ207号	東京	8：00	新大阪	10：30
のぞみ213号	東京	9：00	新大阪	11：30
のぞみ247号	東京	17：39	新大阪	20：06
のぞみ255号	東京	19：00	新大阪	21：30
のぞみ261号	東京	21：03	新大阪	23：27
ひかり633号	東京	7：33	新大阪	10：27
こだま703号	東京	6：57	新大阪	10：51
こだま727号	東京	12：57	新大阪	16：51
こだま733号	東京	14：27	名古屋	17：06

《上り》

のぞみ204号	新大阪	6：15	東京	8：39
のぞみ210号	新大阪	7：39	東京	10：06
のぞみ236号	新大阪	16：15	東京	18：45
のぞみ246号	新大阪	18：15	東京	20：45
ひかり648号	新大阪	11：18	東京	14：12
ひかり668号	新大阪	20：45	東京	23：29
こだま724号	新大阪	11：54	東京	15：48
こだま748号	新大阪	17：54	東京	21：48
こだま754号	名古屋	20：38	東京	23：24

新幹線車いすスペース（イメージ）

1977.12.3 第３種郵便物認可
(発行日)2022. 4.15 SSKP 通巻第7873号

●公開講演Ⅲ

障害者総合支援法 報酬改定について

講師　厚生労働省 社会・援護局 障害保健福祉部
障害福祉課長　竹内　尚也　氏

その３

文責　広報部

重度障害者支援加算の見直し（生活介護、施設入所支援）

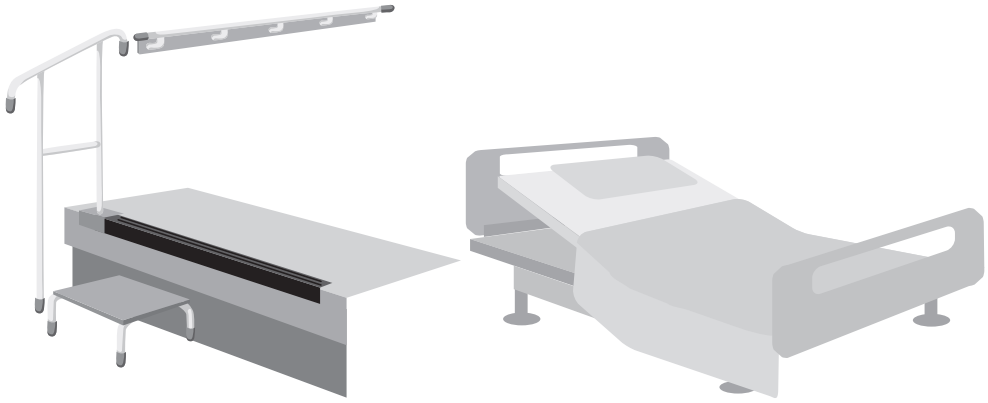
１．共通事項といたしまして、強度行動障害を有する者に対して、個別の支援を行う場合、利用者の状態確認や利用者が環境の変化に適応するためのアセスメント期間を一定程度見直し、加算最低期間の延長、それから、加算の単位数を見直すようにしました。

２．生活介護についてです。強度行動障害を有する方が、障害者支援施設が実施している生活介護を通所で利用している場合であって、その利用者に対する支援計画を作成し、その計画に基づいて支援を実施している場合には、重度障害者支援加算の算定を可能としております。

３．生活介護（重症心身障害者関係）の生活介護ですが、重症心身障害者の受け入れを評価するため、

・人員配置体制加算。　※直接処遇職員を1.7以上配置

・それから、今回新設いたしました。常勤看護職員等配置加算　※常勤換算で、看護職員を３人以上配置している場合の加算です。この職員配置を３としている場合に、基準配置で４人等と職員配置を超えている場合に上乗せする形で、評価をすることとしています。



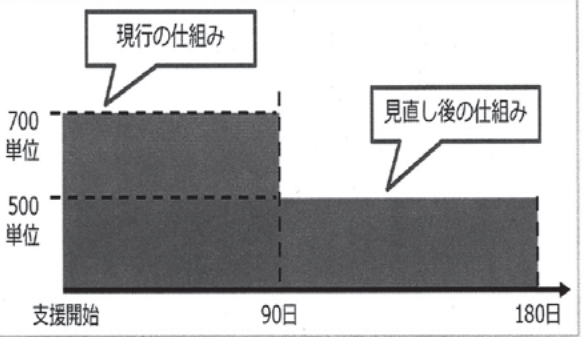
重度障害者支援加算の見直し（生活介護・施設入所支援）

1．共通事項

○ 強度行動障害を有する者に対して個別の支援を行う場合の、利用者の状態確認や利用者が環境の変化に適応するためのアセスメント期間を一定程度見直し、加算算定期間の延長及び加算の単位数を見直す。

・算定期間：（現行） 90日 →（改正後） 180日

・単位数： （現行）700単位 →（改正後）500単位



2．生活介護（強度行動障害関係）

○ 強度行動障害を有する者が、障害者支援施設が実施している生活介護を通所で利用している場合であって、当該利用者に対する支援計画を作成し、当該計画に基づいて支援を実施している場合には、重度障害者支援加算の算定を可能とする。

・ 強度行動障害支援者養成研修（実践研修）修了者を１人以上配置し、支援計画を作成する体制を整備 7単位／日

・ 強度行動障害支援者養成研修（基礎研修）修了者が、実践研修修了者の作成した支援計画シート等に基づき、強度行動障害を有する者に対して個別の支援を実施 180単位／日

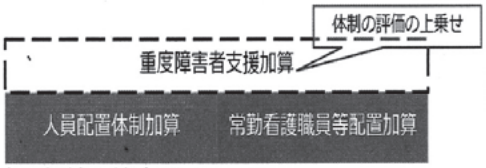
3．生活介護（重症心身障害者関係）

○ 重症心身障害者の受入を評価するため

・ 人員配置体制加算（Ⅰ）※直接処遇職員を1.7:1以上配置

・ 常勤看護職員等配置加算（Ⅲ）※常勤換算で看護職員を３人以上配置

を算定している場合に、両加算の要件を超える人員配置をしている場合に加算を算定可能とする。



10

質の高い相談支援を提供するための報酬体系の見直し

１．基本報酬の充実です。単位数の引き上げと加算の組み込みということです。

①経営実態が厳しい小規模事業所について大幅な基本報酬を引き上げております。

②令和３年３月末までの措置とされておりました「特定事業所加算」、従来の特定事業者加算につきましては、事務手続き負担が、軽減されるように基本報酬へ組み込むということにしました。

③従来より、要件緩和をした報酬区分を創設したということです。機能強化のⅣという区分を新たに創設をしてございます。

●常勤専従１名の配置が必須の上で、地域生活支援拠点等を構成する複数の事業所で、24時間の連絡体制が確保されること等で、機能強化型サービス利用支援費の算定要件を満たすことを可能としております。

1977.12.3 第３種郵便物認可
(発行日)2022. 4.15 SSKP 通巻第7873号

●すべての報酬区分において、常勤専従の主任相談支援専門員を１人以上を配置することを得て、評価することとしております。

２．従来評価されていなかった相談支援業務の新たな評価ということです。

計画決定月、モニタリング対象月以外の業務について新たに報酬上の評価を行っております。

まず、サービスの利用申請から支給決定、サービスの利用開始までの間、加えて計画決定月、モニタリング対象月以外の障害福祉サービス利用期間中の期間、それから、サービス終了前後ですが、多機関への繋ぎのための相談支援業務の評価ということで、３つの状況で動きまして、それぞれ新たな評価を行っております。

３．事務負担軽減及び適切なモニタリング頻度の設定についてということです。

●加算の算定要件となる業務の挙証書類については、基準省令で定める記録（相談支援台帳（サービス等利用計画））等に記載、保管することで可とすることとしております。

●適切なモニタリング頻度を担保するために以下の方策を行う。

・利用者の個別性も踏まえて、モニタリング頻度を決定すること等の周知徹底

・モニタリング頻度を短くする必要がある場合の例示　等となっております。

（終）

質の高い相談支援を提供するための報酬体系の見直し

①基本報酬の充実（単位数の引き上げと加算の組込み）

- Ⅰ 計画相談支援・障害児相談支援の経営実態を踏まえ、経営実態が厳しい小規模事業所について大幅に基本報酬を引き上げ
- Ⅱ 人員体制（相談支援専門員の常勤配置数）に応じた従来の「特定事業所加算」については、事務手続負担が軽減されるよう、基本報酬へ組込み
- Ⅲ 常勤専従職員の配置を更に促進するため、従来より要件緩和した報酬区分を創設

［令和3年改定後の段階別基本報酬単価］

報酬区分	常勤専従の相談支援専門員数	サービス利用支援費		
		現行	報酬引き上げ	旧特定事業所加算の組込み
機能強化（Ⅰ）	4名以上		1,464単位	1,864単位
機能強化（Ⅱ）	3名以上			1,764単位
機能強化（Ⅲ）	2名以上	1,462単位		1,672単位
機能強化（Ⅳ）	1名以上		1,522単位	1,622単位
機能強化なし				1,522単位

報酬区分	常勤専従の相談支援専門員数	継続サービス利用支援費		
		現行	報酬引き上げ	旧特定事業所加算の組込み
機能強化（Ⅰ）	4名以上		1,213単位	1,613単位
機能強化（Ⅱ）	3名以上			1,513単位
機能強化（Ⅲ）	2名以上	1,211単位		1,410単位
機能強化（Ⅳ）	1名以上		1,260 単位	1,360単位
機能強化なし				1,260単位

- 常勤専従1名の配置が必須の上で、複数の事業所で24時間の連絡体制が確保されること等で機能強化型の算定要件を満たすことを可能とする
（地域生活支援拠点等を構成する指定特定相談支援事業所間の協働である場合。）

例）新【機能強化Ⅳ】 協働 新【機能強化Ⅳ】 ⇒ 【機能強化Ⅲ】が算定可能

- 全ての報酬区分において常勤専従の主任相談支援専門員を1人以上配置することを評価(100単位)

②従来評価されていなかった相談支援業務の新たな評価

- 従来評価されていなかった、計画決定月・モニタリング対象月以外の以下の業務について、新たに報酬上の評価を行う

支給決定前

【初回加算の拡充】

・利用開始前に、居宅等を訪問し、月２回以上の面接

要件を満たした月につき、300単位/月を追加

障害福祉サービス利用期間中
※モニタリング対象月以外

【集中支援加算の新設】

①居宅等を訪問し、月２回以上の面接
②サービス担当者会議の開催
③他機関の主催する会議へ参加

面接、会議開催、会議参加について 各300単位

サービス終了前後

【居宅介護支援事業所等連携加算の拡充】

①居宅等を訪問し、月２回以上の面接
②他機関の主催する会議へ参加
③他機関への書面による情報提供

300単位

※書面による情報提供は100単位

③事務負担軽減及び適切なモニタリング頻度の設定について

- 事務負担軽減のため、加算の算定要件となる業務の挙証書類については基準省令で定める記録（相談支援台帳（サービス等利用計画））等に記載・保管することで可とする。
- 適切なモニタリング頻度を担保するために以下の方策を行う
  - ・利用者の個別性も踏まえてモニタリング頻度を決定すること等の周知徹底
  - ・モニタリング頻度を短くする必要がある場合の例示　等

19

投稿記事

車椅子電車評論家　アシトド氏の フリートーク

滋賀県支部で元文化部・機関紙担当をしていたアシトド松井（ハンドルネームです）と申します。ホームページ、アシカなくともトドまらずをつくることができました。

アシトドで検索してね

滋賀脊損でつくられたホームページ　**旅しが**　Ｓｔｙｌｅ　も検索してね。

第４回目のテーマは、車椅子で行く日本の伝統的建物です。アシカさんとトドさんの対談形式でお楽しみください。

車椅子で行く日本の伝統的建物（その１）

対談者紹介

アシカさん……やせている時の著者のイメージ、海獣の仲間
トドさん……太っているときの著者のイメージ、アシカさんの話の聞き役

＜トド＞　日本の伝統的建物のバリアフリー化といえばなんですか？
＜アシカ＞　それは竪穴式住居のスロープ通路設置でしょう。
＜トド＞　また変わったことを言いだしましたね！　縄文時代に車椅子やバリアフリーがあるわけ無いじゃないですか。
＜アシカ＞　ところが、私は見たのです、そして竪穴住居に車椅子で入ったのですよ。証拠写真がありますので、ご覧ください。

1977.12.3 第3種郵便物認可
(発行日)2022. 4.15 SSKP 通巻第7873号

三内丸山遺跡の大型竪穴式住居（青森県）

＜トド＞　ずいぶん大きな竪穴式住居ですね、中に入るスロープ通路があったのですね。
＜アシカ＞　やはり大型施設にはバリアフリーへの配慮が求められるのでしょう。
＜トド＞　縄文時代にそんなことはないでしょう！復元するとき車椅子の見学者に配慮されたんじゃないですか！？

＜アシトド＞　次は吉野ヶ里遺跡の例です、まずは。吉野ヶ里遺跡の環濠集落をめぐります。

吉野ヶ里遺跡（佐賀県）を車椅子で散策する様子

＜トド＞　また逆茂木のなかに入って、出られなくなってもしれませんよ。
＜アシカ＞　以前、鳥取市内で後藤又兵衛（戦国武将）の墓を見に行ったら墓石群に阻まれて、出られなくなったことがあります。
＜トド＞　やれやれ、車椅子の歴史マニアというのは大変ですねえ……。
＜アシカ＞　いくつかの竪穴式住居を巡って、ようやく車椅子で入れる、バリアフリーの建物をみつけました。

写真左は段のある、右はスロープ状の竪穴式住居

＜アシカ＞　ところが左のバリアフリーの竪穴式住居の中に入ってビックリ！なんと自動販売機が置いてあったんですよ。竪穴式住居型の商業施設だったのですよ。

＜トド＞　まさか商業施設にはスロープが必要とか言うつもりじゃないでしょうね！

＜アシカ＞　そのとおりです（^_^;)。でも竪穴式だからスロープ通路が地面を掘る形で造られていて、雨が降ったら水が入って来るのではないかと心配で。

吉野ヶ里遺跡スロープ状の竪穴式住居の内部の様子

＜トド＞　商業施設というより広大な吉野ヶ里遺跡内の、見学者用休憩所ですよ。自販機なんか縄文時代にあるわけないし。

＜アシカ＞　でもバリアフリーな竪穴式の建物ですよ。住居といえるかどうかは微妙なところですね。

＜トド＞　まあこれからも、車椅子での竪穴式住居めぐりを続けてください。私はつきあいませんけど……。

・三内丸山遺跡については平成20年（2008年）見学時点
・吉野ヶ里遺跡については平成21年（2009年）見学時点での状況です。

（ご注意）　この原稿はアシカなくてもトドまらず（略称　アシトド）のホームページの記事を基に今回の投稿にあわせて加筆修正したものです。詳しくは「車椅子竪穴式住居」で検索してみてくださいね。

1977.12.3 第3種郵便物認可
(発行日)2022. 4.15 SSKP 通巻第7873号

第13回『世界は開いているから仕方がない』村山　哲也

声を上げること（2）　はじまりは自分の意地悪な気持ちを抑え込むこと

ある車イス者は、飛行機に乗るとき、車イス車であることを航空会社に、あえて事前に通知しないそうです。なぜならば、これまで事前に通知して「乗れません」という拒否対応を何回かされたから。(法整備なども進み、車イスだから乗車拒否したりすれば、その航空会社は今では行政指導の対象になります)。

事前に通知する、あるいは「乗れますか？」と尋ねることは、決定権を相手に渡してしまうことになってしまう。そして、そこで「ダメ」と言われたらお終い。

丁寧に問い合わせすることで、可能性を事前に潰されることにつながることもある。そんな現状に対して、障害者でも事前通知なしに搭乗できるのが当たり前にしようと彼は考えるのです。そのためには、事前通知なしで、対応してもらう事例をどんどん積み重ねるしかないと思って、行動しているのです。

その点でいえば、前回に紹介したＪＲの対応に抗議した車イス者に寄せられた「なぜ事前通知をしないのか」という批判には、「なぜ（障害者だけが）事前通知をしなければいけないのか」と問い返せます。

事前通知をすることで、サポートがより円滑になるということは、たしかにあるでしょう。でも事前通知が必要というのが、事前通知がなくては利用できないにつながってはダメだと、やっぱり私は思うのです。

障害者が健常者にとって当たり前のことを自分たちにも求める。それに対して「貴方たちは障害者なんだから仕方ないでしょう」という声が世間から上がる。

ノンバリアフリーの無人駅だろうと、健常者は問題なく利用できる。だから、障害者も同じように使えるようにしたい。健常者は事前通知なしで利用できるなら、障害者もそうできるようにして欲しい。

そんな障害者の主張を「ワガママ」と捉えるかどうか。みなさんはどう思われますか？

よくある物言いに、「健常者だっていろいろ困っている人はいる」もあります。それはもちろんそうでしょう。特に経済的な貧困問題は、最近一層深刻です。

経済的な格差は、障害者の中にもある。障害者だろうと健常者だろうと、貧困はつらい。貧困に苦しむ健常者からすれば、豊かな障害者がその権利を主張するというのが、苦々しく思えることがあるのかもしれない。

けれど、そういった互いの「痛み」競争のような思考は、弱い者同士が痛めつけあうみたいで、悲しい。自分より下の存在があると人は安心するのかな。そして、自分より下が見つからないと、不安になるのかな。

そこは、人の善意とか、他者愛とか、思いやり、真心、良心、そんなものに期待して乗り切りたい。けれど、そりゃ言うは易し行うは難しってのはありますよね。

それを行うは易しにするためには、なによりも、社会が弱者に優しいこと、それがまず何よりの社会福祉じゃないかな。強者のための配慮よりも、弱者への配慮を優先する社会。そんな社会の実現のためにも、弱者である障害者が「弱者の声」を発信していくことは大切なんじゃないだろうか？

そして、まず、あなたは尊重されていますか？　家族から、社会から大事にされていますか？　なによりもあなた自身があなたを大切にしていますか？　それは介護する側もそう。誰の心にも潜んでいるちょっとした意地悪な気持ち。それを抑える力を持つことが、すべての福祉の始まりじゃないのかな。

ケニア西部、クウィセロ中等学校の昼食。豆を煮たゲゼリを毎日食べていました。1992年（本文とは関係ありません）

連　載

タクシーの嬉しい話・悲しい話

渋谷　真子

車椅子ユーザーのタクシー利用については、まだまだ多くの問題があると思いますよね。

普段、山形で生活していれば自分の車があるのでタクシーを利用する事はほとんどありません。使うとしても自宅か飲みに出かけたお店で手配して利用しています。狭いコミュニティなので、知ってくれている方もいれば、同じ運転手さんに当たることも多くあります。しかし、東京では違います。都内で利用する場合はホテルからの手配もあれば、多くは道端で止めて利用します。車椅子になって初めて道端でタクシーを止めようと思った時…歩道の柵や生垣が邪魔をして、気づいてもらうことが大変でした。また、段差も多くどこでなら乗れるのか？という場所探しも大変でした。そんな経験から誰かと居る時にタクシーを止めてもらって利用するようになりました。

ある日、都内で友達と飲んだ後、終電も無くなってタクシーで帰ろうと乗り場の列に止まっているタクシーに声をかけました。個人タクシーでセダン型。窓には車椅子マークのステッカーが貼られていました。「お願いします」と友達と声をかけたら、「車椅子は無理です。」との一言。トランクに入りますよ！とお話しても断られ、次のタクシーも個人タクシーでしたが声をかけても応答なし。友達が無理やり乗り込み話を進めてようやく利用することが出来ました。そこから個人タクシーのイメージは悪く、東京に行った時は個人タクシー利用を避けていました。しかし、先日、国会議事堂周辺に用事があり、友人からタクシーを拾ってもらった時に個人タクシーに声をかけてしまったのです。そしたら以前経験した時と同じように「車椅子は無理です」と断られました。改めて自由に交通機関を利用できないことへのモヤモヤが湧きました。

しかし嫌なことばかりではありません。福岡で活動している中で、福岡のタクシー運転手さんは個人も含めて素敵な人が多いと感じています。プリウスを使用している運転手さんは私の乗り降りをみて、「次買い換えるんだけど、どんな車がいいですか？」とユーザーの声を聞こうとしてくれたり、同じ運転手さんに当たった時は、固定車の分解・組み立て方法を覚えてくれていて、私がやらなくても率先して積み込んでくれたりと…この考え方がもっと広まってくれたらいいなと思いました。

都内にいくとジャパンタクシーのタイプが増えてきて、どんどん利用しにくくなっているのが個人的な感想です。手軽な移動手段だからこそ、もっと必要な人にとって使いやすくなってくれたらいいなと思います。

そういった声が届けられるようにもまた活動していければと思います。

【エッセイ本】
「普通で最高でハッピーなわたし？特別でもなんでもない
２度目の人生」（扶桑社）

書店・Amazonにて発売中

絵本の販売ページにはＱＲコードを読み込むと飛ぶようになっています。

1977.12.3 第3種郵便物認可
(発行日)2022. 4.15 SSKP 通巻第7873号

減GENSAI災

《減災意識をたかめる》

防災気象情報見直しへ
避難促進 シンプルに
有識者交え検討開始

大雨などの際に気象庁や国土交通省、都道府県が発表する防災気象情報。その抜本的な見直しに向け、有識者を交えた検討が始まった。風水害の教訓や観測精度の向上などを受けて改善が重ねられ、情報の種類が増えた結果、複雑で分かりにくくなったためだ。２年ほどかけて改善策を見いだし、受け手である住民の避難促進につながるよう、「シンプルで分かりやすい情報」への転換を図る。

■「大雨」２種類

「洪水警報があるのに、洪水特別警報がない。土砂災害警戒情報は警戒レベル４に相当する重要な情報だが、警報などとの上下関係が明確でない。高潮警報と高潮特別警報が同じ警戒レベル４相当になっている。こうしたいびつなものは整理が必要」（静岡大防災総合センターの牛山素行教授）、「顕著な大雨、猛烈な雨、記録的短時間の雨と、いろいろな表現を気象庁は使っているが、何の違いがあるのかと思うことがある」（危機管理教育研究所の国崎信江代表）

オンラインで開かれた検討会の初会合。委員となった災害関連の専門家から、防災気象情報を巡る課題が次々と挙げられた。

ＮＰＯ法人「気象キャスターネットワーク」の南利幸代表は「大雨警報は定着しているが、浸水害と土砂災害の２種類があることはほとんど知られていない」と指摘。日々の気象ニュースの中でも、大雨警報の違いまでは伝え切れていないとした上で、「一般向けの情報と行政向けの情報は切り分けた方がよい」と問題提起した。

■レベル４なく

警戒レベル３相当の大雨警報は、発表頻度が比較的高い。しかし厳密には、崖崩れなどの恐れが高まった場合は「大雨警報（土砂災害）」、降った雨が排水されず氾濫するケースでは「大雨警報（浸水害）」と区別して出されている。雨がやみ晴れている状況でも解除されないのは、土壌に含まれる雨量を指標とする大雨警報（土砂災害）だ。

警戒レベル２相当の「大雨注意報」、同５相当の「大雨特別警報」とともに雨のリスクを段階的に伝える仕組みだが、大雨注意報には土砂災害と浸水害の区別がない。その一方、浸水害については、「土砂災害警戒情報」と同じように発表される警戒レベル４相当の情報がない、といった分かりにくさもつきまとう。

そうした中で、線状降水帯の発生を知らせる「顕著な大雨に関する情報」の新設（21年）などが進められてきただけに、検討の過程で専門家から「複雑化を繰り返す」との批判も出た。「中長期的な視点で情報体系を整理すべき」といった声も相次ぎ、積み重なった課題の解決を図ろうと、今回の検討会設置に至った。気象庁の情報だけでなく、洪水時に国土交通省や都道府県などが発表する河川の水位情報も含めて、見直しが議論される。

■命守る効果は

「災害が起こるたびに課題を抽出し、情報を改善してきた。その一つ一つに意義はあったが、全体を俯瞰すると複雑になってしまった」。初会合の冒頭、気象庁の長谷川直之長官はそう認識を表明。「適切な判断と行動で命を守るため、情報がどんな役割を果たせるかという観点で、これまでの枠組みにとらわれずに新たな情報体系を検討していきたい」と述べた。

気象庁などはこれまで情報の種類を増やすだけでなく、発表の迅速化や発表単位の細分化にも取り組み、市町村や住民が利用しやすい形を模索してきた。スマートフォンの普及で入手しやすくなったものの、内容が専門的で、読み解くことが難しいとも指摘される。

検討会ではこうした状況も踏まえ、防災気象情報の一層の活用に向け、自治体を対象とした人材育成の仕組みづくりを求める意見もあった。「避難の判断を担う市町村の防災部署の職員が気象などの専門的なトレーニングを受けているわけではない」からだ。

京大防災研究所の矢守克也教授は「情報体系を整理するといっても、(現在の仕組みが)矛盾していると考えているのは私たちだけで、一般の住民は混乱していない」との見方を示す。「避難促進のためには、周辺環境の変化と結び付いた情報をいかに発信するか、近所の声掛けにつながる情報をいかに提供できるかだ」と強調した。

防災気象情報

気象庁が出す気象関連の注意報と警報、国土交通省や都道府県などが発表する河川の水位情報などの総称で、40種類以上ある。警報や注意報は1952年制定の気象業務法に基づいて発表され、水位情報は49年制定の水防法などに基づく。神奈川県の場合、警報・注意報は市町村単位、土砂災害警戒情報はおおむね市町村ごとに出され、竜巻注意情報は東部と西部に分かれている。大半の発表状況を気象庁のウェブサイトで確認できるほか、通知機能のあるスマートフォンのアプリでも入手できる。

「防災気象情報」見直し
受け手の目線で大胆に

大雨などの際に国や都道府県が発表する「防災気象情報」の抜本的な見直しに向け、国土交通省と気象庁が検討を開始した。「難解で複雑」と指摘される現状から脱却し、「シンプルで分かりやすい」情報体系への転換を図るという。歓迎すべき取り組みである。

気象庁などは、情報の「受け手」側である住民や市町村の立場を重視する姿勢を示している。議論に際しては、これを基本原則として常に意識し、情報を簡潔に整理する方向で大胆に見直すべきだ。

警報や注意報を中心とした防災気象情報が複雑になったのは、「出し手」側の論理で情報の種類を増やしてきたからである。

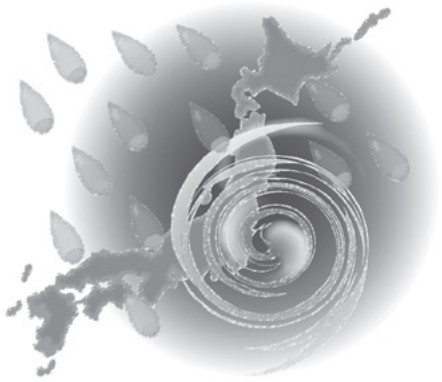
その中には、大雨警報の発表段階より崖崩れなどのリスクが高まったことを伝える「土砂災害警戒情報」など、避難行動のきっかけとしてある程度定着した情報もある。その一方、昨年新設した「顕著な大雨に関する情報」は、検討段階で有識者からその必要性が疑問視された。

豪雨災害の要因として近年注目されている「線状降水帯」の発生を知らせる情報だが、発表されてもどう行動すべきか分からないためだ。また、災害が切迫した段階で出される情報が多くなり、重要な情報が埋没することへの懸念も示された。

観測や予測の技術が進歩し、スマートフォンが普及したことで、刻々と変化する気象の状況を即座に把握できるようになった。ただ、被害の軽減につなげるためには、情報に対する理解度を高めることが欠かせない。身の回りの災害リスクへの目配りを促進する仕掛けも、さらに工夫が必要となろう。

今回の見直しは、遅きに失した面も否めない。本来であれば、市町村が出す避難情報などに5段階の警戒レベルを導入した2019年の段階で行うべきだった議論ともいえる。情報の見直しが繰り返されることに対して、自治体からは大きな不満が出ている。

気象庁などは検討期間を2年と想定しているが、必ずしも期限にこだわるべきではない。ユーザー本位の見直しを目指すのであれば、住民や市町村と対話を重ねながら案を練る丁寧なプロセスが不可欠だ。



1977.12.3 第3種郵便物認可
(発行日)2022. 4.15 SSKP 通巻第7873号

万華鏡　35　いかにしてコロナ風評と戦うか①

千葉県支部　出口　臥龍

コロナ禍が本格化してきた。ふだん外出する機会の少ない脊損者や頚損者にとっても、深刻な問題だ。感染ルートは二つに絞られる。家族感染か介護者感染だ。今回は、筆者に襲いかかった二度の危機について触れてみる。まずは我が家の介護環境を紹介しておきたい。筆者は頚損Ｃ３―Ｃ４、要介護五の重度障害だ。妻とともに後期高齢者、つまり老老介護だ◆昨年の夏までに、ワクチン接種は二度済ませた。一応、安全域かなと思っていたら、９月に入って、あるヘルパーさんから電話があり、子どもさんが発熱したので休ませてほしい、との連絡だ。ＰＣＲ検査は受けたが、結果は３日後だと声が震えている。取りあえず、次の時間帯に入るヘルパーさんに知らせると、「考えさせて」と、にべもない返事だ。追って、彼女の事業所責任者から「すぐに保健所に届け、ＰＣＲ検査を受けてくれ」と私に要求してきた。ちょっと待ってくれよ、子どもが発熱しただけで、私が感染者だとはいえないだろ◆住診医にも連絡した。ワクチン接種を二度やっていて、感染する確率は極めて低い、との答えだった。件の責任者は執拗だった。深夜に電話してきて「詳しい内容を教えなければ、ヘルパー派遣を停止する」と宣言し、数日後には契約解除の内容証明を送ってきた。　（この稿つづく）

災害支援金への募金のお願い

近年、多様な自然災害が全国各地で多発しています。そのような事案に遭遇した全脊連会員へ生活支援等に即応すべく支援金の存在は心強いものです。その準備のために平時から募金活動を継続したいと思います。厳正に別会計として管理し公開してまいります。皆様からのご協力を心よりお願い申し上げます。

大規模災害発生時には、従来からの特定募金を実施したいと思います。

日頃より、防災意識の向上に心がけましょう。

〔記〕

【お振込先】

郵便振替は……００１１０－２－１７００７６

加入者名……公益社団法人　全国脊髄損傷者連合会　宛へ

※　通信欄に「災害支援金」とご記載ください。

組織部報告４月

●新入会員

千葉県支部　尾　崎　ゆかり

千葉県支部　今　泉　正　樹

千葉県支部　今　泉　　茜

中部支部　阿　部　一　雄

●死亡退会

謹んでお悔やみ申し上げます

岩手県支部　佐々木　　聡　様
秋田県支部　畠　沢　恵　子　様
群馬県支部　平　方　達　也　様
中部支部　小　杉　健　次　様
長崎県支部　吉　川　孝　子　様
熊本県支部　西　村　芳　美　様

＜編集後記＞

一向に収束する気配のないコロナ禍の中で開催された、疑惑だらけの北京オリンピックだったが、今後のオリンピックの開催意義までも問われている。

そして、突然のロシア軍のウクライナ侵攻が世界を驚かせた。国連の安全保障理事会の常任理事国が自ら戦争を仕掛けてきたという事実は、軍事力があれば自分の思い通りになるということなのか。ロシアはウクライナとは過去に家族の関係だったという理由で、強引に復縁を強要している。核の使用をちらつかせながらウクライナには理不尽な武装解除を求めている。

ロシアのこの愚行を国際社会が認めてしまったら、中国と台湾の関係も同じで、台湾も元家族だからという理由で、中国もロシアと同じ行動を取るのではないか。我が国の隣国には尖閣諸島や南沙諸島の強奪を企てる大国があるし、他国民を拉致しミサイルを撃ち込んだりする危険な国もあり、同盟国と言いながら、自衛隊機にレーダーを照射し挑発する国もある。津軽海峡をロシアと中国の艦隊が通過したり、東シナ海に暗躍する中国の潜水艦も確認されている。

憲法九条で本当に日本を守れるのだろうか。武力で言うことを聞かせようとする存在がいる限り、その力に対抗する防衛力を持つ必要があるのではないか。

新型肺炎の感染が深刻な中国の武漢市で、当局が状況を公表する前からその危険性と大流行を警告した医師が、世間を騒がしたと言う理由で逮捕され、自らも新型肺炎に感染し死亡した。この時、ＷＨＯが中国に忖度したために、コロナが世界中に拡散されてしまった。国連憲章には、国際の平和と安全を維持すること、世界の経済や社会の発展等々謳われているが、国連15の専門機関のうち４機関の事務局長または事務総長は中国人、他の部署においても圧倒的な数の中国人が要職を占拠していることをご存じだろうか。

今議論している災害時における障がい者避難支援プランが、戦争時の避難支援プランにならないよう願いたい。

（２月末日の情報による）　　（谷）

アイのある技術で、ユニバーサル社会に貢献します。

ニッシン自動車工業は2016年4月より、
”株式会社ミクニ ライフ＆オート”と社名を変更し、新たなスタートを切りました。

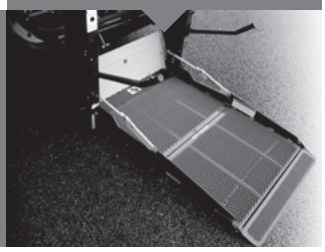
Happy car life

車いすを屋根上へ収納
車いす収納装置
オートボックス

車いすに乗ったまま
スムーズ乗降
リモコン式
乗降用リフト

手でアクセル＆ブレーキ
手動運転装置
APドライブ

車いすの積み降ろしを
サポート
車いす収納装置
ウィンチェア



福祉車両総合メーカー

MIKUNI life & auto
Mikuni × Nissin automotive industry

株式会社 ミクニ ライフ＆オート
〒349-1145 埼玉県加須市間口456-1
TEL.0480-72-7221
FAX.0480-72-7223
http://www.nissin-apd.co.jp/

昭和五十二年十二月三日第三種郵便物認可　毎月十八回一・二・三・五・六・七・の日発行
令和四年四月十五日発行　SSKP　通巻第7873号

編集人　東京都目黒区緑が丘2-15-14
（公社）全国脊髄損傷者連合会
発行人　東京都世田谷区祖師谷3-1-17
ヴェルドゥーラ祖師谷102号室
障害者団体定期刊行物協会

頒価五〇〇円
印刷・製本　コロニー印刷