
2000年2月23日

通院ボランティア通信

【ゆどはたNo.6】

全腎協事務局作成

★ やっぱり必要？ 助成金シリーズ続編 ★

まだまだ寒い日が続いていますが、皆様いかがお過ごしですか。今回は、送迎実施団体がどのような補助・助成金を受けているのか見てきましたが、今回はその続きと、果たして「この事業にはどのくらいの費用が必要なのか」をもう一度考えてみたいと思います。

☆前回ご紹介した「障害者生活支援事業」は…県単独事業でした 佐賀県市町村障害者生活支援事業：障害者ボランティア活動参加促進事業とは

「ふれあい佐賀・唐津」が受けている補助金は、佐賀県の単独事業です。実施主体は市町村で県下の市町村がこの補助金を執行する場合に、県が1/2を負担するしくみです。「ふれあい佐賀・唐津」に対しては、佐賀県が1/2、事業の対象となる市町村が居住患者数に応じて残りの1/2を支出しています。なお、この補助金を受けているのは、いまのところ「ふれあい佐賀・唐津」だけだそうです。

		1/2					
例：「ふれあい佐賀」	佐賀県 1/2	佐賀市	町	町	町	町	町

「障害者自身によるボランティア活動促進」という施策は、「障害者の社会参加」の考え方に基づいています。佐賀県では、障害者計画に「障害者自身のボランティア」のことが謳われていますが(資料1)、他県でも同様の内容を盛り込んでいる障害者計画があります。佐賀県のような補助事業を行っているかどうかは分かりませんが、患者団体主導の送迎事業が該当する補助金があれば、あとはとにかく交渉です。

☆ボランティア活動にはまず「人」、それを維持するための「お金」は必要 コーディネーター人件費・事務所経費・車両維持費をどうするか

全腎協関係の実施団体は、年間100万円未満～400万円の財政規模で活動しています。

次頁に、事業形態に応じた「必要経費」と「資金源」を整理してみました。図では下に行くに従って財政規模が大きくなります。

必要経費でポイントになるのは、コーディネーター人件費・事務所経費・車両維持費の3つです。コーディネーターと事務所は、相談・運行調整・ボランティア研修など、サービスの質を保つために欠かせない存在です。また、車椅子利用者がいれば福祉車両も必要になります。多くの団体は「利用者負担分を高くして運営費に充てる」「(1)のスタイルで経費を抑える」「(2)(3)(4)のスタイルで自己資金以外の資金を調達する」といった方法で何とか運営しています。

※「例」は典型的な団体を記載しました

資金源

(1) 社協登録タイプ

ボランティア活動助成金
利用者会費
利用時の謝礼
一般からの寄付

例：平塚市、秦野市

※患者会事務局併設タイプ、共同作業所併設タイプは同様にボランティア活動助成金無し。

例：阪神地区、釧路市、姫路市

(2) 単独小規模タイプ

利用者会費
利用時の謝礼
一般からの寄付
民間助成金

例：板橋区、保谷市、東海市、福岡市

(3) 単独中規模タイプ

利用者会費
利用時の謝礼
一般からの寄付
民間助成金または
自治体助成

例：北九州市、佐賀県

(4) 定期運行タイプ

利用者会費
利用時の謝礼
一般からの寄付
民間助成金または
自治体助成

例：大津市、福山市

<~~~~~について>

- ①低料金で他機関の一室を借りるケースが多い
- ②自治体単独の助成金／障害者福祉関係の助成金が多い
- ③国のメニュー事業に障害者のリフト車両運行事業や高齢者の移送サービス事業がある／社協など
- ④運転者の拘束時間・手間が増すため実費以上を出すケースが多い

透析の通院送迎には、「安全な運転」「安心できる介助」「継続的な活動」が要求されます。ボランティア活動はまず「人」がいなければ成り立ちませんが、「人」を維持し「安全」や「安心」に運行するためにはお金もかかります。必要最低限の資金はやはり調達しなければなりません。民間助成金や自治体助成は、活動の重要性をどうアピールするか、どれだけ社会的評価を得られるにかかっています。調査に基づく実態の提示や、他機関との連携を通じて、多くの人に理解される活動をしていきましょう。

★ 移送サービス研究協議会報告 ★

2/5日に、渋谷区代々木で第12回移送サービス研究協議会が開かれました。この催しは、東京都社協と東京ハンディキャブ連絡会(都内の移送サービス団体の連合体)の共催で'88年から行われており、首都圏を中心に、全国から実施団体役員や社協職員、行政担当者などが参加しています。

この日は、神奈川県秦野市の「ゆりの会」からも5人の方が参加されていました。事務局からは分科会②と④に参加しましたので、簡単にご報告いたします。

(プログラムは資料2のとおり。その他、当日配付資料を抜粋して次回お届けします。)

◆移送サービス全国調査報告/阿部 司氏(東京ハンディキャブ連絡会代表)

東京ハンディキャブ連絡会が'98年に実施した調査結果の報告。全国的な移送サービス団体の調査はこれが初めて(報告書の内容について次号で報告予定)。阿部氏は「道路運送法改正や社会的認知を得るためにも、このような実態調査を続け、それに基づいて訴えていくことが必要」と述べました。

◆分科会②「自治体の福祉施策展望と移送サービスの役割について」

パネラー/阿部 司氏(国分寺ハンディキャブ)、伊佐茂利氏(世田谷区在宅福祉サービス課)

阿部氏より『'81に発足、市議がパイプ役になり1台目の車両購入時に市から補助金が出た。その後、利用者の急増で対応できなくなり市と交渉してきたが、補助金は増額されるものの、市から今後のビジョンは打ち出されていない。増え続けるニーズにボランティアだけでは対応しきれない。移動の保障は行政が行うべきという点は市も認識している。補助金：市の単独事業(障害者施策)で1200～1300万円/年。利用会員：250名(頻繁に利用：約100名)。』

伊佐氏より『世田谷区では障害者施策推進協議会と地域保健福祉審議会(どちらも当事者団体が参画)の両方で、区内のアクセスについて検討されている。在宅福祉が推進される中で、高齢者や障害者を問わず移動しやすいまちづくりのために、区が総合交通計画を策定する予定。移動手段については、公共交通機関・民間移送サービス・施設送迎バスといったセクターを区民が利用しやすいよう情報提供やシステム作りを行う「移動サポートセンター(仮称)」を構想中。』

◆分科会④「広がるタクシー事業者の福祉輸送サービス」

パネラー/馬場文彦氏(武州交通㈱)、池田万博氏(宮園自動車㈱)

司会者の『非営利移送サービスと福祉タクシーの両者が競合するという考え方もあるが、それぞれの役割分担があり、棲み分けできるのではないか』という問いかけから。武州交通は施設送迎車と福祉観光バスのほか福祉タクシーを運行しており、宮園自動車は270台の福祉タクシーを運行している。需要はあるが、曜日や時間帯が偏っており、全体で見ると稼働率が低い。採算が合わない事業で、行政の補助が必要。この点では非営利移送サービスと状況は同じ。介護保険に向け、介護タクシーの準備を進めている。通院介護か、デイサービスの送迎部分を切り離して保険適用を受ける方法で。池田氏は「非営利の移送サービスは安価で、タクシーのお客さんが流れていく可能性もある(競合する可能性あり)」との見解でした。

◆シンポジウム「すべての人が、移動できる新時代のために」

英米では、非営利の組織を含む複数のセクターが移動困難者をサポートするシステムができ

* * * * *

みんさん、おはよう！ 下さーい！