

#### (6) 新たな可能性を求めた提案

これまでの行政に依存した福祉機器の導入や社会環境の整備は、税収や政権等によって不安定である。また、「福祉はタダ」という概念をも生みだし、利用者・支援者ともに受動的であり、積極的な自立や社会参加に至らず、共生社会実現の主人公としての意識が低い。その意識を変えるためにも、積極的に民間活力を利用する取り組みも重要である。例えば、車いすフレームや車いすのスポークカバーを媒体として広告事業を展開することが考えられる。積極的に外出やメディア露出すれば資金獲得できるという仕組みであり、利用者が広告塔になることで社会の認識も変わってくると考えられる。また、外出に応じて（車いすに積載したカメラやセンサを活用して）路面状況の確認やバリアフリーチェック等を自動的に行えるシステムを構築して、その情報収集を通して収入を得る等も考えられる。このデータは車いすばかりでなく、ベビーカーや歩行車の利用、台車による荷物の運搬等の有効な情報になる。また、携帯電話等の通信機器のアプリケーションを活用して公共交通機関の有効利用システムの開発等、メーカーと共同して技術開発できる可能性もある。さまざま場面で、利用者が能動的に活動して収入を得るような仕組みを築いて意識改革していくことが、結果としてより多くの支援や社会の理解、より良き社会環境の実現に繋がると考えられる。

さらに進んだ実験的な提案として、神戸市に提案されているポートアイランドにおける特区事業案がある。これは、欧州

で機能している「テクニカルエイドセンター」、さらに本レポートで示している「ATセンター」に準ずる機関およびシステムを特区の中で実現を図るという案である。特区という性格上、全てを行政に依存するのではなく、(補助は受けたとしても)自立した組織運営が必要となる。今後の動向に期待したい。

#### D. おわりに

ワーキンググループメンバーの実践的な活動に基づいて抽出された現状の問題点を、利活用促進に関わる各場面において各ステークホルダーが担うべき役割を整理し、解決策を協議した。さらに、平成35年（福祉用具法施行30年）にあるべき姿を描いたロードマップ作成に向けてシナリオの検討を行った。実生活そして人生をイメージして展開できる人材の育成、人を支える技術・モノづくりの技術・行政施策が融合した拠点整備、そして課題解決に向けてともに取り組みシステム作り、さらに、行政に依存するのではなく民間活力を利用する方策等の提案がなされた。

依然として概略の提案に止まっているが、具体的にどのような形で何を実現していくか議論を深める必要がある。現在の社会背景や障害に対する意識、行政施策が容易に変えられるわけではないが、利用者が能動的に社会参加し、さまざまな人々が共生する社会を明確に示していくことで、その実現に一步でも近づくと考える。そのためにも、共生社会の構築をめざしたロードマップ作成を進めてい

きたいと考える。

●福祉機器利活用車いすワーキンググループ

田中 理・横浜市総合リハビリテーションセンター

松尾 清美・佐賀大学 大学院医学系研究科

沖川 悦三・神奈川県総合リハビリテーションセンター

鈴木 寿郎・日本福祉用具評価センター

丸山 靖・株式会社トモ

谷垣 聡・ヤマハ発動機株式会社

服部 一希・日進医療器株式会社

喜納 正雄・有限会社木村義肢工作研究所

北野 義明・石川県リハビリテーションセンター

## 福祉機器利活用車いすWG

### 平成23年度第1回研究打合せ 議事録

日 時： 平成24年1月23日（月） 午後13:30～16:40

場 所： 横浜市総合リハビリテーションセンター4階研究開発課

出席者： 横浜市総合リハビリテーションセンター 田中氏（議事進行）

佐賀大学 大学院医学系研究科 松尾氏

神奈川県総合リハビリテーションセンター 沖川氏

株式会社トモ 丸山氏

有限会社木村義肢工作研究所 喜納氏

石川県リハビリテーションセンター 北野

（オブザーバー）

国立障害者リハビリテーションセンター研究所 諏訪氏

井上氏

硯川氏

筑波大学ビジネス科学研究科 小林氏

東京大学教養学部附属教育高度化機構 草深氏

（順不同）

## ■昨年度の振り返りとまとめ資料の検討

昨年度の活動をまとめた資料23WG1-1、23WG1-2について、まとめの経過を説明  
(北野)

- ・資料23WG1-1について、「適合場面」と「利用場面」を入れ替えるか矢印を双方向にしてはどうか？（適合場面において生活・利用場面をシミュレートする必要があるため）（松尾氏）  
→ 利用場面を想定して適合するという流れは「適合場面」の中に入れておくと考えている。  
(田中氏・北野)
- ・横浜リハでは「利用」をシミュレートしながら「適合」を実践している。「適合」「利用」「開発」「普及」の枠を取っ払って、横断的に繋がるようなイメージになるとよい。（諏訪氏）
- ・「開発」にあたっては、次の場面も前の場面も双方にイメージする必要がある。（松尾氏）
- ・各場面を繋ぐのは矢印というより、リングではないか。（北野）
- ・各場面が双方向に繋がりがあって、それぞれを繋ぐ情報を全体で共有するようにしないとうまくいかない。（田中氏）
- ・適合場面に「車いすを使った生活イメージを持つ」を加えた方が、現実的で分かりやすい。  
(松尾氏・沖川氏)  
→ これらは本質的に分かっているのではないか。（田中氏）

## ■課題解決策の検討

### 車いす利活用のための支援

- ・横浜リハでは機器を使えるようにトレーニングするための入院も行っているが、多くの人達はリハ不足のまま追い出されてしまっているのが現状。身近なトレーニングセンターが必要。（田中）
- ・地域の病院では情報が不足しているためその地域の病院に託すのではなく、在宅復帰後に佐賀大学が直接的にフォローするシステムをとっている。（松尾氏）
- ・スウェーデンリハセンターはスポーツ等の活動をとおして生活・活動トレーニングを行い、入院期間不足を補っている。（就業した企業が派遣） また、金土日のウィークエンドプログラムでは、機器の適合なども行っており興味深い。日本では各地域でどのようにやられているか、どれくらいの規模で、どうやっていくのがいいか？（田中氏）
- ・スポーツやカルチャーサークル等では、そのような取り組みができていられる。（松尾氏）
- ・国立リハ内で義肢装具の関係のみでは、機器活用のための入院は認められず（保険点数がつかず）入院させることができない。入院するには、何か病名をつけなくてはならない。（井上氏）
- ・横浜ラポールは無料で利用でき、さまざまに活用されている。しかも、それによって医療費も減っているのではないか。（田中氏）
- ・横浜では、障害者はバスや地下鉄が無料なので移動費がかからず、ラポール等に出向きやすいと思われる。そういう行政サービスを実施しても、食事をしてお金を支払うなど経済的に効果を加えることができる。そして、かかった医療費も減っているように思われ、調査するとよいのでは。（丸山氏・松尾氏）

### 生活イメージを持つために

- ・しっかり生活のイメージを持ってもらうことが重要（諏訪氏）
- ・生活利用を考えた適合は、家を建てる際に検討するイメージに近い。（沖川氏）

・頸髄損傷者（例えばC4レベル）には、ビデオを見せて生活イメージを持ってもらうようにしている。（松尾氏）

・各病院が持つ設備で生活のイメージは持てないか？（田中氏）

→ 病院で使った環境や方法そのままになってしまい、今後の生活に支障を来すことがあるので、幅広いイメージがもてるよう、セラピストに頑張ってもらいたい。そうしないと適切な車いすを製作できない。（松尾氏）

・「普及」場面においても、生活イメージが必要。（松尾氏）

・それは、「生活場面別」という表現の中に含まれていると考えてよいのでは。（田中氏）

### 車いすに対する認識と教育

・機器を使うことが（歩行できるように機能回復できなかった）敗北だという認識のセラピストがいる。（北野）

・車いすを活用することで得られるメリットを考えるべき。（松尾氏）

・リハ医療と車いす（活用をすすめる）専門家との対決に対して、それぞれが納得するロジックがあるか？（諏訪氏）

→ それはロジックじゃなくて、本人が選択するもので、ましてや敗北ではない。しかし、ベテランのセラピストには、車いすになってかわいそうという感覚を持っている人がいることも事実。（松尾氏）

・現在まだ教育が十分ではない。例えばバリアフリーという言葉は多くの人に浸透しつつあるが、ユニバーサルデザインという言葉はまだ3割にしか普及しておらず、そういった教育が必要。（松尾氏）

・教育の段階でどう対処していくのか（どのようにいつ実現していくのか）が重要。（田中氏）

・車いすSIG講習会では車いすを使った生活場면을示すことから始めており、この問題に共通しているように考える。（松尾氏）

・横浜は移動や生活に問題ないが、郊外では段差等の対処などにマンパワーが必要。若いうちは自分のパワーで問題をクリアしてきたが、現在は環境の影響が大きく、要求してしまう。（丸山氏）

（丸山氏）

・災害時など、戦後の野戦病院を経験している医師は（物が無い中）工夫しようとするが、若い医師は無菌室や医療機材、医療品がないと対処できないとの報告がある。（諏訪氏）

・環境の中に人の心を入れることが重要。（松尾氏）

・機器を使うイメージを本人も支援者も共有すべき。この理解で変わるのでは？（諏訪氏）

### ■ロードマップづくりに向けて（次回打ち合わせまでの課題）

そのヒントとなる手法「フォーサイト」について、資料23WG1-4を用いて解説（小林氏）

・この車いすWGではどのようにすすめるべきか？（田中氏）

→ 普通はステークホルダーごとに2年ぐらいかけて目標設定するが、今回は時間がないので、このワーキンググループにおいてグループインタビュー方式で進めるのが妥当。（小林氏）

・方法論の課題は？（諏訪氏）

→ プロセスの観察者（エバリュエータ）が必要。（小林氏）

・全体研究の一部として、平成35年の開発から利活用までを検討する。「開発場面」が結びつき

にくい印象がある。(小林氏)

・平成35年という設定は、福祉用具法施行30年ではあるが、それより、今提言するとそれが実現されるのに10年くらいかかると考えて設定した。(井上氏)

・10年後その10年後を考えて法律を作るのではないかと思われる。(小林氏)

・何かシナリオづくりの参考になることはないか？(田中氏)

→ 経済産業省の報告書やロードマップの書き方などの書籍を参考にするとよい。(小林氏)

・住み慣れた家の中で過ごせること、社会参加できることが重要な項目になる。

かわいそうな障害者という社会の見方が変わるべきで、人生の中で、いつ障害を持つかどうか分からないという認識を持つよう教育が必要。(松尾氏)

・現在の継続で将来像を描くのはよくない。厳密に定義していくことが必要。(小林氏)

・次回までに、それぞれの立場でシナリオを考えることにする。立場が重複する人は、各自の判断に任せる。(田中氏)

～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．

#### ■今後の予定

・2月6日(月)に研究全体の間報報告が予定されている。

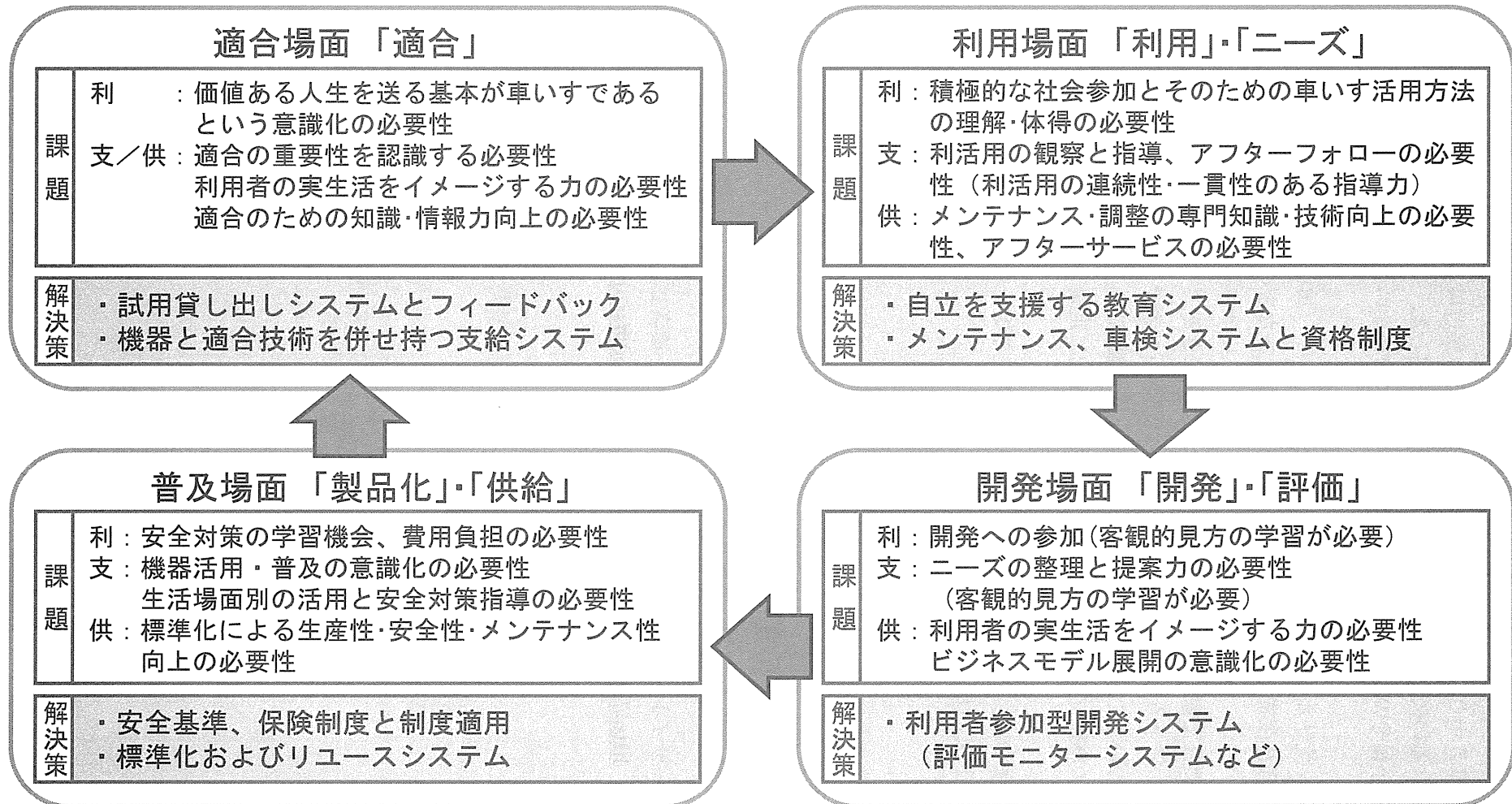
・次回WG研究打ち合わせは2月22日(水)に行う。

・フォーサイト方法論について、沖川氏が資料を検索し、メーリングリストに情報提供を行っている。<http://crds.jst.go.jp/output/pdf/10rr07.pdf#search='研究開発戦略センター> 参照

●H22年度内容 「現状の課題整理」

※ワーキンググループによる協議により実施

利活用促進要素として適合、利用、ニーズ、開発、評価、製品化、供給、社会環境を取り上げ、各ステークホルダー（利用者、中間ユーザ、研究者、製造・販売事業者など）の関わりと現状の課題について整理



※ 利：利用者 支：適合支援者（処方者、判定者、中間ユーザ） 供：供給事業者（メーカー、ディーラー）

➡ ●H23年度目標 「ロードマップによる解決策の可視化」

表1 車いす利活用に関する促進要素とステークホルダーにおける問題点および課題の整理

場面	立場	問題点・課題	情報・教育	技術・実施	制度・システム
利用	利用者	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 適合の重要性を認識 (生活、人生を選択することに繋がる)</li> <li>&gt; 適合の中心者としての意識が必要</li> <li>&gt; 適合支援者に忌憚なく意見を言うべき (良い点も悪い点も)</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 車いすの基礎知識を持つ</li> <li>&gt; 正しい利用方法を理解</li> <li>&gt; 利用者、適合支援者、供給事業者が持つ情報を共有 (生活方法、使い方の情報整理)</li> <li>* 情報の地域間格差                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・支援機関や支援者がいない</li> <li>・最新機器を見られない</li> </ul> </li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 不適合による二次障害</li> <li>&gt; 試用評価により実感・納得して必要性を判断</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>補装具基準価格                     <ul style="list-style-type: none"> <li>* 採型料や適料などの技術料が未設定 (座位保持装置や義肢器具には採型料設定)</li> <li>* 基準価格が低いと根拠が不透明</li> <li>* 形状や機能による区別はあるが、その性能の優劣による価格差がない (良質のものを作るだけ)</li> </ul> </li> <li>補装具判定と運用                     <ul style="list-style-type: none"> <li>* 判定にあたって生活の視点が乏しい</li> <li>・書類判定では生活を把握できない</li> <li>・直接判定では判定医の見識による</li> <li>* 予算主義と前例主義</li> <li>・特例補装具の申請が不当に受理されない (更生相談所と専門職の連携により解決へ)</li> <li>・進行性疾患ケースの制度適用が難しい (現状では、予測的な適用ができない)</li> <li>(迅速な供給システム)</li> </ul> </li> </ul>
	適合支援者 (処方者・判定者・中間ユーザ)	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 適合の重要性を認識 (優先順位が低すぎる)</li> <li>・処方者の責任意識が低く、供給事業者任せ</li> <li>・逆に供給事業者に口を出させない場合も</li> <li>・条件整理をして作り上げる意識が欠落 (介護保険施行以降、既製品の比較に終始)</li> <li>&gt; 利用者の生活を考慮                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・身体特性</li> <li>・人生の考え方</li> <li>・生活の選択と生活方法</li> <li>・環境や周囲の状況</li> </ul> </li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 政策/判定担当者の知識不足 (人材育成が必要だが異動がある)</li> <li>* 処方者・適合支援者の知識・能力不足 (特に機器や工学的な知識・情報)</li> <li>・知識や適合方法も知らないまま処方</li> <li>・逆に新しい技術の受入れに抵抗も</li> <li>・ケアマネは価格の興味が先行</li> <li>&gt; 利用者、適合支援者、供給事業者が持つ情報を共有 (生活方法、使い方の情報整理)</li> <li>* 情報の地域間格差                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・支援機関や支援者がいない</li> <li>・最新機器を見られない</li> </ul> </li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 試用評価の重要性と試用期間の設定 (しかし、手軽に車いす等を試用できない)</li> <li>(送料などの負担)</li> <li>&gt; 実生活のイメージを持って評価 (トイレ、風呂、道路などの生活場面ごとに評価)</li> <li>&gt; 形状だけでなく、求められる機能や特性も評価 (剛性やカタ、走行性など)</li> <li>* 条件整理が不十分で説明も不足 (優先順位、1台でできることの限界)</li> <li>・相反する条件もあるので、それを評価して判断</li> <li>* 価格や制度適用ばかりにとらわれすぎている人も</li> <li>&gt; 導入時期の見直し (歩行に軌着するだけではなく、車いすを使って活動的に)</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 試用貸し出しシステムが必要 (適合評価、活用トレーニング、製作期間補間)</li> <li>(更生相談所等の拠点を整備)</li> <li>&gt; 機器と適合技術を併せ持つ支給システムが必要 (テクノエイドセンター構想)</li> <li>介護保険適用                     <ul style="list-style-type: none"> <li>* 適合料が行く、継続費が利益が大きく、積極的な見直しが行われない</li> </ul> </li> </ul>
	供給事業者 (メカ・ディーラー)	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 適合の重要性を認識 (利用者の生活を考慮 (人生の考え方や生活方法などによる))</li> <li>・個別援助計画を想定すべき</li> <li>&gt; 専門性と知識 (機器情報) をもって適合にあたる</li> <li>・適合処方者から言われるがままではいけない</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 機器の情報や知識を学習 (特定メカ・系列の情報だけではない)</li> <li>&gt; 利用者、適合支援者、供給事業者が持つ情報を共有 (生活方法、使い方の情報整理)</li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 現状では、試用車手配や貸し出しのための負担がある</li> <li>* 事業者が知っている知識や技術に固執する場合があります (系列等による推奨機種の設定がある場合も)</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 自立を支援する教育システム等を整備                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・適正な使い方や応用技術</li> <li>・車いすの基礎知識や基本的調整方法</li> <li>* 補装具は個人の財産となってしまい、リユース等は難しい場合も</li> </ul> </li> </ul>
開発	利用者	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 積極的な社会参加 (共生社会の認識を拡げる)</li> <li>(社会における認識を変える)</li> <li>&gt; 必要な費用は負担するという意識 (調整/メンテナンス費用など)</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 適正な使い方や学習・理解 (生活を拡げる使い方なども含めて)</li> <li>&gt; 車いすの基礎や基本的な調整方法を学習・理解 (工具の使い方なども含めて)</li> <li>(自己で、ある程度メンテナンス)</li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 実使用の評価をフィードバック</li> <li>* 継続使用の安全性の判断が難しい</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 実利用のための指導を可能にする教育システムの整備                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活の各場面に応じた使用方法</li> <li>・車いすの基礎や基本的調整方法</li> </ul> </li> </ul>
	適合支援者 (処方者・判定者・中間ユーザ)	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; アフターフォロー・メンテナンスの必要性を認識</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 実生活での利用を観察して学習・理解 (住居内の場面や社会環境の中で時間経過も含めて)</li> <li>&gt; 車いすの構造や調整方法を学習・理解 (基本的な調整方法等を利用者へ指導)</li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 生活の各場面に応じた使用方法を指導</li> <li>&gt; 車いすの基礎や基本的な調整方法を利用者へ指導</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 調整/メンテナンス費の設定が未設定</li> <li>・体制や費用 (技術料や出張旅費等も含む)</li> <li>(申請金額の一定割合に相当するとして)</li> <li>・費用加算してはどうか)</li> <li>&gt; 定期点検 (車検) 等のシステム整備</li> <li>&gt; 供給事業者の教育・資格制度を検討</li> <li>・アフターサービスの質の格差を是正</li> </ul>
	供給事業者 (メカ・ディーラー)	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; メンテナンスの必要性を認識</li> <li>&gt; 適合/調整の技術を売るとい認識</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 車いすの構造や調整方法を熟知 (利用者・適合支援者に伝達)</li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* メンテナンスや点検が必要であるが、十分に実施されていない</li> <li>・アフターサービスの技量</li> <li>・調整/メンテナンス等の負担 (介護保険では、継続的なレンタル料の中でやりくり)</li> <li>・部品等の標準化</li> <li>* アフターサービス実施にあたっての地域差</li> <li>・供給事業者に頼らない調整部品の開発</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 評価モニターシステムの整備 (モニターとして報酬を得る)</li> <li>&gt; 評価モニターシステムの整備 (利用者の特性と条件整理)</li> </ul>
普及	利用者	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 開発に参加する意識</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 開発にあたっての視点を教育 (個別性に関する意見と能力に応じた傾向の区別)</li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 試用モニターとして協力 (個別性に関する意見と能力に応じた傾向の区別)</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 利用者参加型開発システムと補助制度の整備 (開発品目の (補装具等への) 制度適用)</li> </ul>
	適合支援者 (処方者・判定者・中間ユーザ)	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 処方者の経験を踏まえて、開発ニーズを提案</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 開発にあたっての視点を教育 (能力の整理と必要条件の抽出)</li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 利用者の要望や意見を検討して整理 (個別性や共通性、重要度など)</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 利用者参加型開発システムと補助制度の整備 (開発品目の (補装具等への) 制度適用)</li> </ul>
	供給事業者 (メカ・ディーラー)	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; ライフスタイルや日々の生活をイメージ</li> <li>・心身の特性はもちろん、環境条件を認識 (特に在宅のイメージが貧弱)</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 利用者参加型の開発方法を教育</li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 利用者参加型の開発が重要 (生活環境での試用評価)</li> <li>・ニーズや利用状況の把握</li> <li>・専門職による (ニーズや能力) 分析の取り入れ</li> <li>&gt; 企業規模に応じたビジネスモデルを検討</li> <li>・市場規模と投資に対するリターン</li> <li>・時間的、資金的な余裕</li> <li>・多品種少量生産から汎用品へのアプローチ (開発リスクの軽減)</li> <li>・合理的な設計やシステム作り</li> <li>&gt; 日本の利用者に応じた抜本的な機器開発</li> <li>・日本人の体型や日本の風土・環境を認識</li> <li>・付属品 (クッション等) と合わせた開発</li> <li>・魅力あるデザイン性の追究</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 安全指導のシステム化 (受講)</li> <li>&gt; 損害賠償保険の整備</li> <li>&gt; 安全指導のシステム化 (指導)</li> <li>&gt; 活用イメージをもたせるための情報伝達やシミュレーションシステムの検討</li> </ul>
普及	利用者	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 事故が起きる可能性があることを認識 (安全性、危険性の認識)</li> <li>・社会環境との関係や誤使用などの要因も</li> <li>&gt; 安全に費用をかける認識</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 安全対策の教育 (適正な使用方法と環境や能力に応じた設定など)</li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 安全指導の受講</li> <li>* 任意の損害賠償保険にはほとんど未加入</li> <li>* 適合や安全性などのチェックが困難 (特に自費購入や中古売買取品など)</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 安全指導のシステム化 (受講)</li> <li>&gt; 損害賠償保険の整備</li> </ul>
普及	適合支援者 (処方者・判定者・中間ユーザ)	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 不適合や事故の責任の一端を認識 (不適合や不十分な指導に起因する場合もある)</li> <li>* 機器 (車いす) 活用・普及の意識不足 (人的サービスを優先)</li> <li>(車いすを利用したアクティブな生活を認識)</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 安全対策指導の教育</li> <li>&gt; 生活場面に応じた活用イメージの教育 (トイレ、風呂、道路など)</li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 安全対策指導の実施</li> <li>&gt; 生活場面に応じた活用イメージの伝達と車いすの導入</li> <li>&gt; 各車いすの機能や特性を正確に伝達</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 安全指導のシステム化 (指導)</li> <li>&gt; 活用イメージをもたせるための情報伝達やシミュレーションシステムの検討</li> </ul>
普及	供給事業者 (メカ・ディーラー)	<p>考え方・意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 安全が第一という意識 (安全性と品質向上)</li> <li>・実際の使い方 (応用使用も含めて) を知る</li> <li>&gt; 安全も付加価値になるという認識</li> <li>&gt; 以前の標準形 (搬送用) が大量に作られている現状の認識を変える</li> </ul>	<p>情報・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 安全性確保と品質向上のための教育が必要 (JIS、ISO、SG、TS、PSCなども)</li> </ul>	<p>技術・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 安全性確保・品質向上の認識が難しい</li> <li>・JIS、ISO、SG、TS、PSCなどの基準の不統一</li> <li>・認証・維持の費用が大きな負担</li> <li>&gt; 部品の標準化による生産性・安全性・メンテナンス性の向上 (リユースにも有効)</li> <li>&gt; 車いす各機種の機能や特性の適切な表現・広報</li> <li>&gt; アフターサービスの実施 (安全性持続のための確認)</li> <li>・臨床的評価と工学的評価</li> <li>* 苦情への適切な対処が難しい</li> <li>・不都合等は供給事業者に向けられることが多い</li> <li>・修理しても適正報酬が受けられず、向上意識を削ぐ</li> <li>・製品事故はマスコミのターゲットにされやすい</li> </ul>	<p>制度・システム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 安全基準 (JIS認証等) と制度適用を検討</li> <li>・基準単価や制度必修など</li> <li>・制度適用認証と工業的認証とは別か?</li> <li>・身体特性や生活に応じた安全基準</li> <li>&gt; 定期点検 (車検) 等のシステム整備</li> <li>・使用経過した車いすの安全性判断 (更新時期の判断)</li> <li>&gt; 保険料を含めた価格設定と制度適用を検討</li> <li>&gt; リユースシステムを検討</li> </ul>

> 課題及目標・提案      \* 現状の問題点      ( ) 内容説明      ・ 具体的事項等



## 福祉機器利活用車いすWG

### 平成23年度第2回研究打合せ 議事録

日 時： 平成24年2月22日（水） 午後13:30～16:30

場 所： 横浜市総合リハビリテーションセンター4階研究開発課

出席者： 横浜市総合リハビリテーションセンター 田中氏（議事進行）

佐賀大学 大学院医学系研究科 松尾氏

神奈川県総合リハビリテーションセンター 沖川氏

日本福祉用具評価センター 鈴木氏

ヤマハ発動機株式会社 谷垣氏

日進医療器株式会社 服部氏

有限会社木村義肢工作研究所 喜納氏

石川県リハビリテーションセンター 北野

（オブザーバー）

国立障害者リハビリテーションセンター研究所 諏訪氏

筑波大学ビジネス科学研究科 小林氏

東京大学教養学部附属教育高度化機構 草深氏

（順不同）

## ■メンバー各自が描いたシナリオ解説と意見交換

ワーキンググループメンバー各自が描いたシナリオについて解説し、意見交換を行った。

### ○資料2-3 WG2-1 (北野)

- ・各検討会は各県に設置か？ またどこで要望を受けるのか？ (小林氏)
  - ニーズについては各県レベルで設置 標準化検討などは全国レベルで協議。  
要望を受ける窓口は県障害担当課で、横断的な検討を願う。 (北野)
  - 県レベルから議論を始めるが、全国に共通する課題もあると考えられる。 (松尾氏)

### ○資料2-3 WG2-2 (松尾氏)

- ・教育に関して、子供は車いすに対して素直に興味を示し、乗り込んでウィリーをはじめ人もいるが、大人は目を背けがち。 (服部氏・鈴木氏)
  - 車いすは大変なものではなく、車いすを利用して快適に過ごせるという理解を広めたい。  
そのためにも、モジュラータイプの車いすを標準車いすとしたい。 (松尾氏)
- ・小学生の教育で車いすと関わるのは総合学習しかないか？ 体育等は？ 科目として、その指導要領の中に入れられればいいのだが。(小林氏)
  - 総合学習が一般的 体育に関して、車いすは見学という認識がある (松尾氏)
  - 特別支援学級でも一般生徒と行事は別 しかし子供同士が自発的に関わる  
一緒に生活で関われば理解できる 教育によって、人生を変えられる。(鈴木氏・松尾氏)
  - リハ専門職養成校などで、体育の授業として障害スポーツに置き換えている。 (北野)

### ○資料2-3 WG2-3 (喜納氏)

- ・横浜市は、先に判定することで、不慮の事態でも責任を持つ。旧制度に近い対応をし、利用者  
に負担をかけない。このような対応がなぜできるか？ (喜納氏)
  - これまでの積み重ね。エンジニアがいることも大きい。 (松尾氏・田中氏)
- ・補装具費支給判定業務との関わりは？ (松尾氏・田中氏)
  - 神奈川リハ 電動車いすの難しいケースのみ関わっている。  
もちろん技術支援は行っている。 (沖川氏)
  - 石川リハ 電動車いすや意思伝達装置など直接判定するものは、更生相談所から事前調  
査を依頼されることがあり、書類判定のものも難しいケースは技術支援依頼  
があり、連携して行っている。 (北野)

### ○資料2-3 WG2-4 (谷垣氏)

- ・安全機構など新しい技術に対して、制度適用が難しい。制度適用するには一般化が求められる  
が、制度適用なしに普及は難しい。 (服部氏・諏訪氏)
  - これを打開するため、この研究テーマに取り組んでいる。  
必要性の高い特例補装具は認めるように言ってきたが、なかなか拡がらない。  
安全基準や規格等が求められるが、一般の工業製品と同一にしない方がよく、個別対応を  
考慮した規格を作成すべき。 (諏訪氏)
  - 欧米では医療機器として扱われ、保険適用されるかどうか問われる。

- 日本では、工業規格や安全基準など別々の所轄で扱われており、対応しづらい。(谷垣氏)
- ISOでは、ヨーロッパの石畳を想定して20万回の耐久テストを行うが、これは連続180kmの走行に相当する。日本の現状にあった基準が必要。(鈴木氏)
  - 欧米の耐久テストはモジュラータイプの車いすを想定し、ネジがゆるんでも締め直して測定できる。日本のような溶接タイプでは到底無理。車いすの標準がモジュラータイプとなるべき。(松尾氏)

#### ○資料23WG2-5 (鈴木氏)

- ・スポークカバーの取り組みは、民間活力を利用したもので、利用者の収入となる。回らないスポークカバーや回って模様が出てくるスポークカバーがあるとよい。(鈴木氏)
- ・特区については、国が予算をつけず、事業者が自主的に運営しなくてはならない。各地でのモデル的な取り組みが期待される。(諏訪氏)
- ・特区であるため、現状では法的にできないことも実施できる可能性がある。例えば、更生相談所の判定業務などを民間で行うことも。(小林氏・鈴木氏)

#### ○メーカー連携について (服部氏)

- ・メーカーの工業団体がなく、業界として取り組むべき課題に対応しづらい。部品の共通化・標準化や車検システム、消費税の対応(販売は消費税を取らないが、仕入れには消費税がかかる)などを議論すべき。業界として、利用者や適合支援者との結びつきを考えるべき。(服部氏)
- ・車いすシーティング協会は？(沖川氏)
  - デイラーなどメーカーから見た商売相手が入っており、性格が異なる。(服部氏)
  - 電動車いすの場合は、電動車いす安全普及協会があり、工業規格などについてある程度話ができる(谷垣氏)
- ・もしメーカーの工業団体を作るとすると、その数は？(小林氏)
  - 全国で30社(ただし、主要メーカーは4社)(服部氏)
- ・機器と適合技術の価格を分けるアンバンドリングを考えられないか。(諏訪氏)
- ・出張(調整)費用などが補装具費の価格体系に入って欲しい。(喜納氏)

#### ○技能資格について (沖川氏)

- ・車いす技能士などの資格を設け、業界団体として力を持つべきである。ブレスクリニックを通じて技能を伝達、教育している。なぜこの車いすがいいのかをしっかりと伝えられるようにしていくべきである。(沖川氏)
- ・アンケート調査ではなく、エビデンスを示せるか？(諏訪氏)
  - 客観的なデータは示し難いが、生活の変化こそがエビデンスだと考える。シミュレーションで示すことが一つの方法。FIMでは、車いすを利用していることで点数が決まってしまう。何を使っているかではなく、生活活動を点数化することが重要と考える。(松尾氏)
  - 車いす(6輪車)によって、病室からデイルームに出られるようになるなどが成果と考える。(沖川氏)

- 車いすの乗り心地が良くなって、勉強に取り組み、試験に合格できたとの報告があった。  
(服部氏)
- パワーアシストデータは検出可能なので、その効果は心肺機能などと比較して示すことが可能かもしれない。(谷垣氏)
- リハ工学協会などで、生活活動の指標や評価基準を作成すべきでは。これが業界の主張につながる。(諏訪氏)

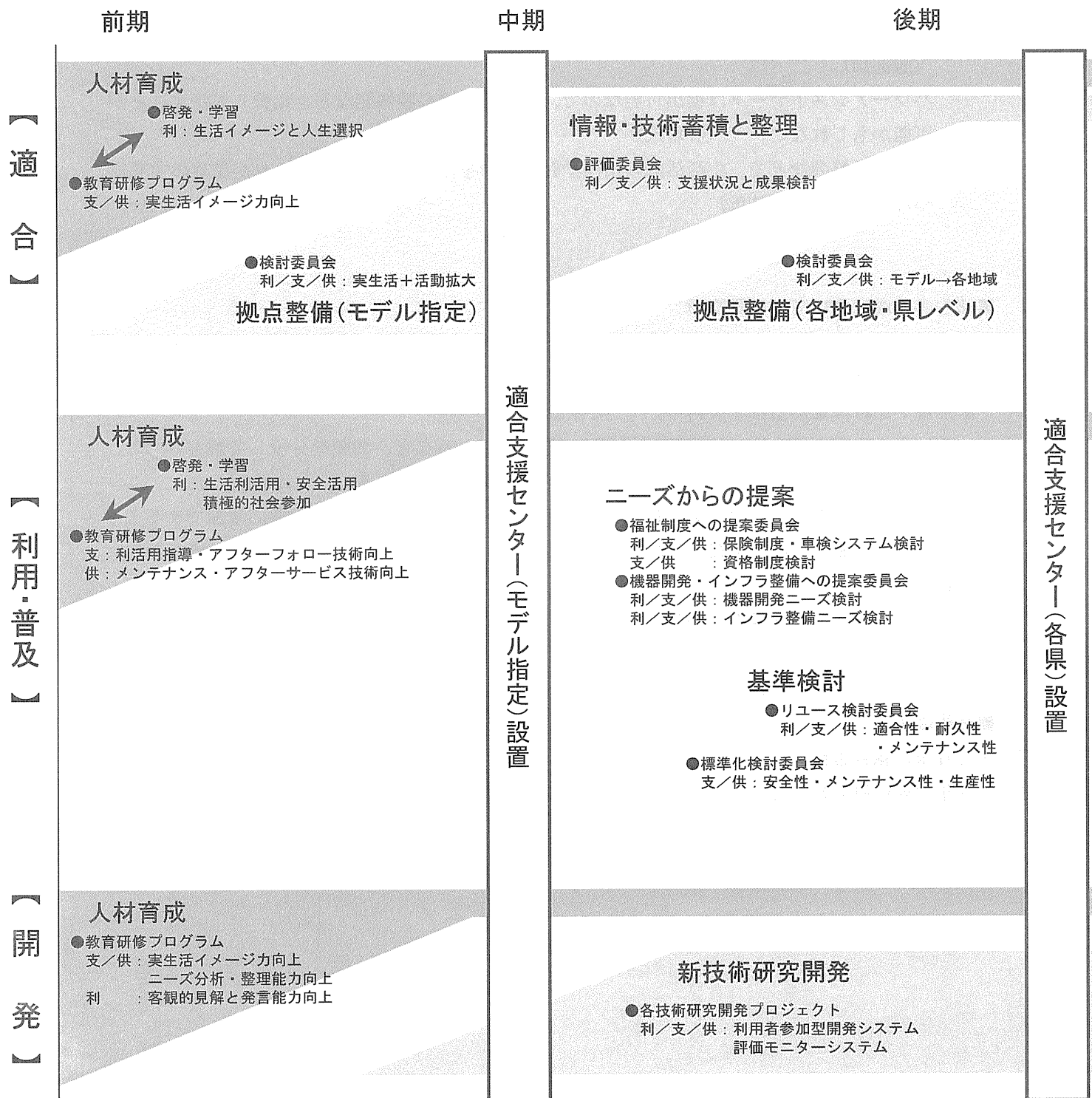
■ 報告書作成に向けての意見交換

- ・ 将来の考え方(理念)の違いを明確に示すことがポイント。  
何で今すぐ取りかかれないのかというのが印象である。  
必然性があれば変わるはずである。(小林氏)
- ・ ステークホルダーの中に、他人事になっていることがあるなど、問題を分析して解をみつけ、その対策を示すべき。行政だけが悪いというわけではないと思われる。(諏訪氏)
- ・ 良い車いすが供給されれば活動が広がり納税者が増える。あるいは経済活動に参加できるようになる。また、施設ではなく在宅生活できるようになることで、行政負担が大きく削減できる。  
(松尾氏)
- ・ 高齢者の場合は、消費量の増加などの指標で評価ができるのでは。(小林氏)

～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．～．．．

■ 今後の予定

- ・ 2月末に報告書提出
- ・ 次年度WG研究打ち合わせは、なるべく早い時期に開催予定



※適合支援センターの機能

- 適合技術支援
  - ・評価および試用貸し出し
  - ・生活環境場面シミュレーション
  - ・生活利活用トレーニング
  - ・機器設計、改造提案（機械技術との融合）
- 情報蓄積と情報提供
  - ・福祉制度に関する技術的支援
  - ・適合技術研修、普及
- 研究開発・開発支援
  - ・機器技術開発（提案）
  - ・標準化、安全基準、リユース検討
  - ・インフラの整備普及
  - ・評価モニターおよび開発支援コーディネイト

利用者・処方者・研究者の立場でのシナリオ (松尾)

H24

H30

H35年にはこうなしてほしい

これから準備すること

■物理的環境 (福祉用具と住環境)

- ・福祉用具や機器を適合できるATセンターや場所を設置あるいは改善
- ・モジュラー型車いすを標準型と呼ぶことにする
- ・本人や支援者が選択できる用具を準備、試す場所を作る、確保する
- ・調整、メンテナンスなどができる人を養成し、配置する
- ・シミュレーション設備を設置する
- ・貸し出し用具や機器の拡充を図る
- ・公共環境は、バリアフリー新法などでUDのまちづくりを推進

■教育環境

- ・本人や家族、ケアマネ、ヘルパー、PT、OT、医師、看護師、社会福祉士、介護福祉士、エンジニア、介護福祉専門員、一般などへ生活イメージ伝達
- ・自立支援プログラム構築
- ・教育プログラム構築

■心理的環境

現在は障害があると

- ・ケアしめないといけない
- ・おわり、
- ・障害者だけにはなりたくない
- ・「障害者」で全て片づけられる
- ・何もできないと思っている
- ・費用負担が大きい

今後の教育環境

- ・できることは自分で行う、
- ・できないことは部分的な介助で行う
- ・障害があっても楽しい生活が可能
- ・障害は様々であり困ることも様々
- ・道具と環境改善でできることを増やせる
- ・できないことは自分でコントロールしてヘルパーさんにやってもらう
- ・他人事ではないこと
- ・友人として付き合う心、障害を学ぶ心

チ  
エ  
ツ  
ク

■制度

全国各地にAT (アシスティブ・テクノロジー) センターが設置され下記のようなことが行われている。また、全てに費用負担を考慮して構築する。

- ①移乗・移動・姿勢機能を考慮した車いすを適合できる
- ②機種選択 (移乗や移動、姿勢、トイレ動作などの生活を見て選択)
- ③貸し出し、シミュレーション (選択した器具を試して適合を判定する)
- ④選択・リユース・処方・製作 (メーカー、ディーラー)
- ⑤アフターフォロー、調整、メンテナンス、修理 (相談場所確保)

アシスティブ・テクノロジー 検定制度

■支援者 (ケアマネ、ヘルパー、PT、OT、医師、看護師、社会福祉士、介護福祉士、エンジニア、介護福祉専門員)

- ・用具の種類と生活状況
- ・選び方・使い方 (研修や実習) → 試験、検定、判定
- ・生活の見方 (シミュレーション)、生活イメージ
- ・公共交通機関の使い方、法律・条例、安全性、心理、人生の考え方

■供給者、設計者、開発者

- ・法律、条例
- ・安全性、保険 (システム)、生産性
- ・適合方法、車検システム
- ・生活の見方、考え方、利用者の生活のイメージ
- ・心理・考え方 (人生)
- ・技術講習会、研究会 (メーカー、ディーラー)
- ・資格制度
- ・モニター評価システム

## 補装具の支給（受け渡し）

1. 利用者が補装具を受け取るまでには、別紙の補装具費支給の流れ従って補装具を受け取るが、1 来所判定と、2 書類判定とでは補装具の受け取りまでの日数に大きな差がある。

### ①来所判定

例1 短下肢装具 採型（採寸）一週間後・仮合わせ 一週間後・完成

例2 車いす 採寸 40日～60日仮合わせ、完成

例3 座位保持装置付車いす 3週間後モールド仮、車いす採寸、2ヶ月完成

### ②書類判定

例1 書類判定に3～4週プラス上記例1

例2 書類判定に1ヶ月プラス上記例2

例3 書類判定に2ヶ月プラス上記例3

○書類判定では、補装具の受け取りまで1ヶ月以上の期間を要し、その間の状態上の変化に対応することが困難である。

→ ① 書類判定の迅速化の仕組みが必要である。

- ・ 医師の処方技術の向上
- ・ 義肢装具士等実際の適合者と医師との連携方法の簡素化

② 来所が困難な者に対するサテライト型または訪問による判定方法の確立（利用者のアクセシビリティの向上）

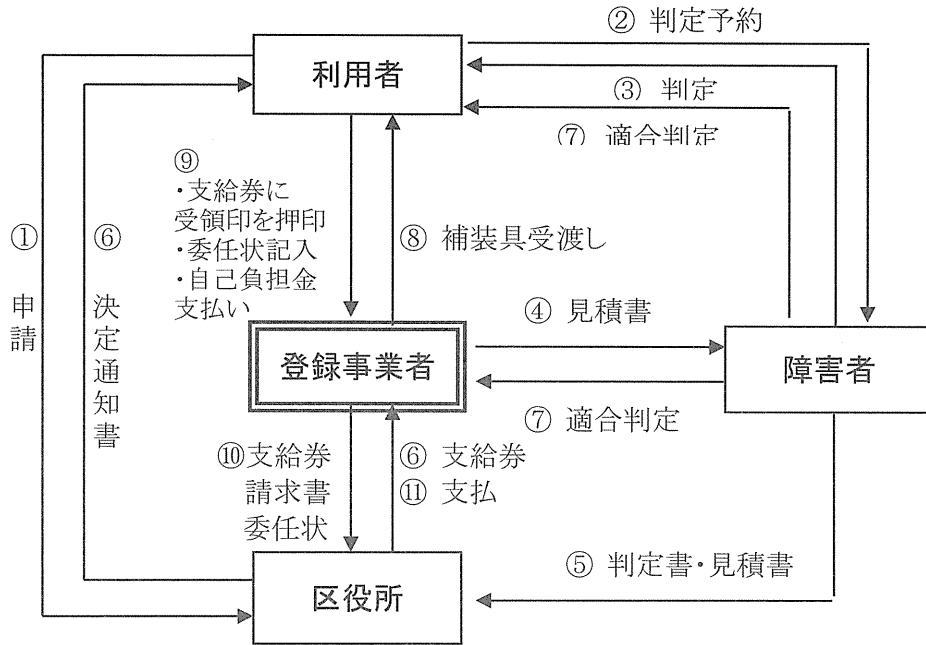
## 2 地域格差について 「更生相談所による対応の違い」

神奈川県では4つの更生相談所があるが、横浜市では判定、申請により納品前に利用者に不慮の自体にも受注者にリスクを負わせない仕組みとなっている。（横浜市の仕組みが成立している理由を分析する必要がある。）

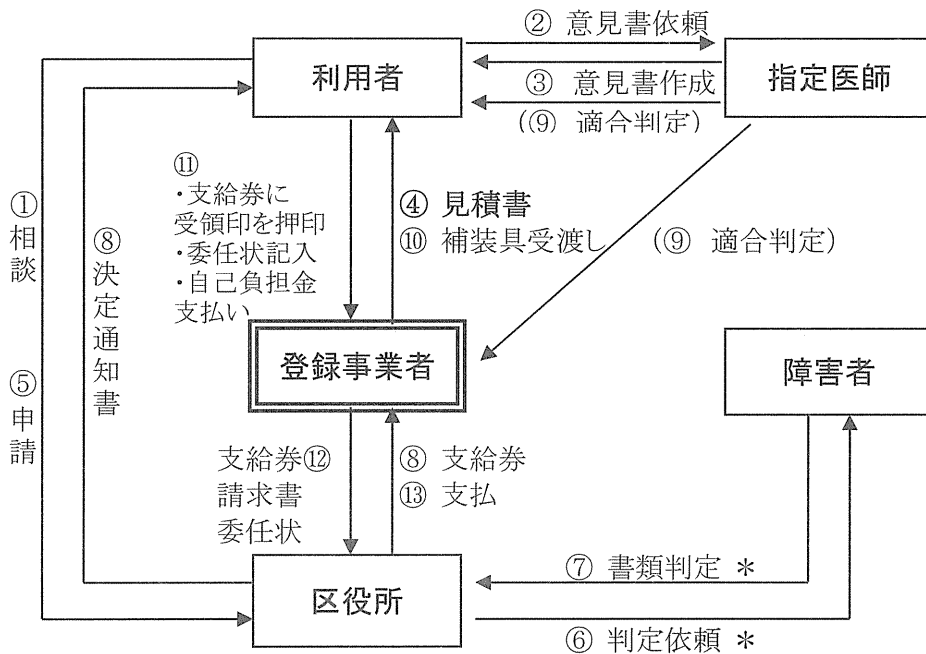
- ・ 行政担当者による違い
- ・ 自治体の財政状況
- ・ 判定医の補装具に対する認識

# 補装具費支給の流れ

## 1 利用者が障害者更生相談所に来所して判定する場合(来所判定)



## 2 利用者が医師の意見書で判定を受ける場合(書類判定)



\* 児童の場合は不要

## 3 注意点

- (1) 見積書の宛先は、申請者の居住地の区長宛です。但書きで申請者の住所、氏名を記入してください。
- (2) 見積書及び請求書には、必ず発行日を記載してください。
- (3) 盲人安全つえ、歩行補助つえ、については、障害者更生相談所の判定を省略することができます。
- (4) 申請者は世帯の収入により、補装具の交付及び修理の費用の一部を自己負担します。自己負担額については、区役所で決定し、支給券に記載しますので、申請者から徴収してください。



< 車いす利活用の理想イメージ >

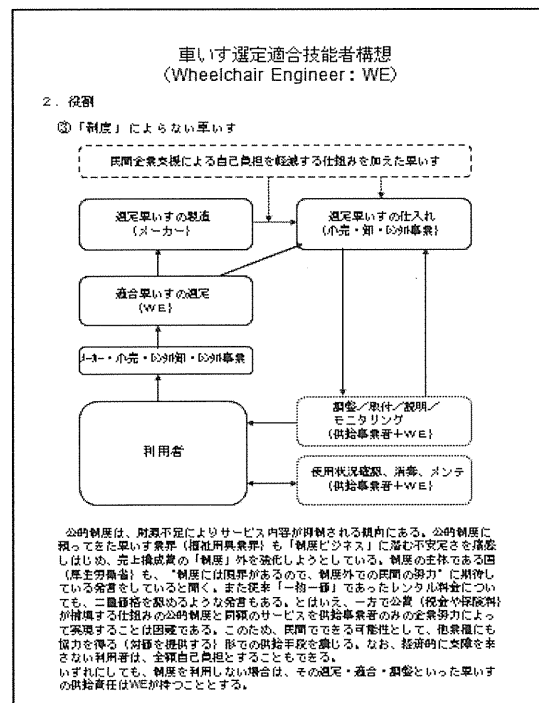
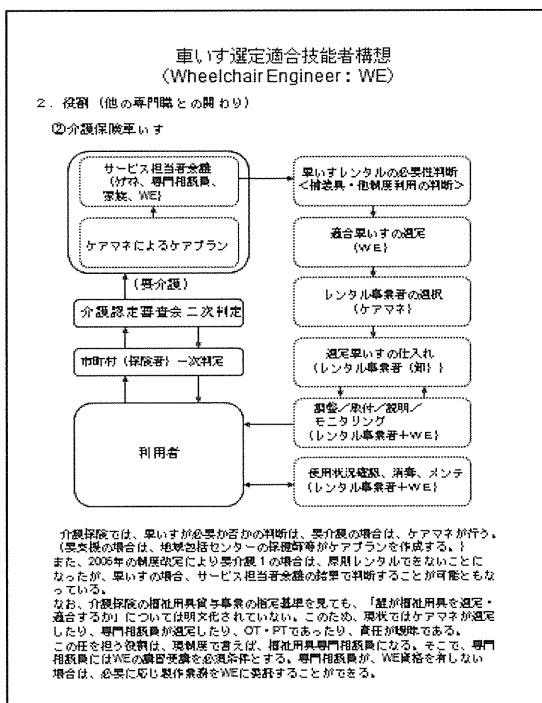
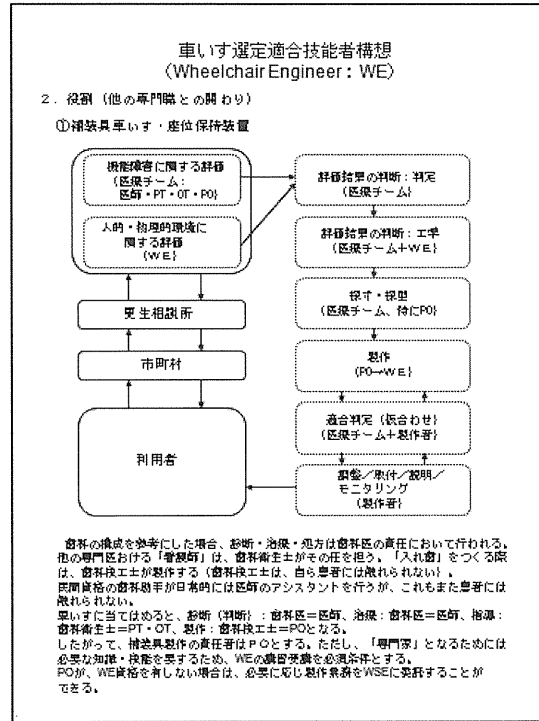
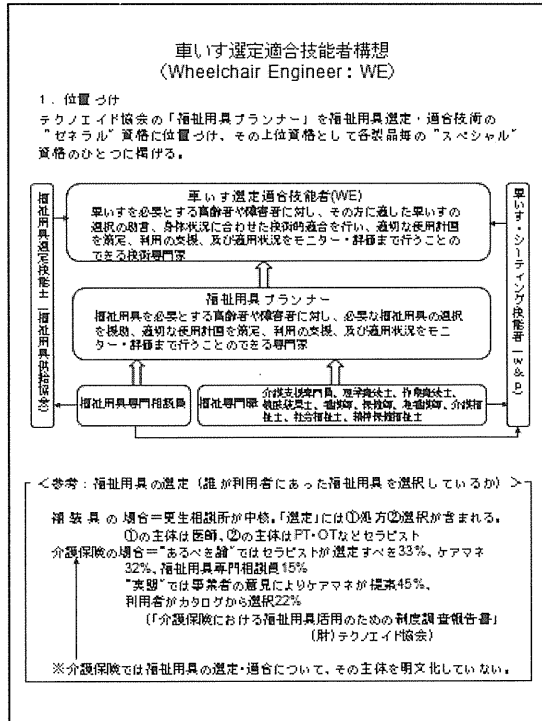
2012.2.22 ヤマハ発動機 谷垣

利活用促進要素	JW開発事例	ポイント・課題	解決策(案)～理想イメージ
適合	適合支援者との意見交換・情報収集 ・整形外科医 ・OT・PT ・看護福祉士・保健士 ・福祉機器エンジニア	現場との接点・窓口・アクセス ・ニーズ把握(企画)  製品改良情報収集 ・試用貸し出し制度	リハエンジニアの拡充(生活視点と技術の連動) テクノエイドセンター構想(行政と技術の融合)  試用貸し出し制度
開発	モニター評価(適合支援者の紹介) ・車いすユーザーとその介護者  妥協しない開発(試作繰り返し)  テクノエイド協会の助成	実生活をイメージする力  モニター評価・フィードバック・試作 ・症例別 ・時間とお金をかける	テクノエイドセンター構想(行政と技術の融合)  ★助成対象: 試作開発(ハード)→ ニーズ調査・モニター評価(ソフト)重点へ
普及	安全性・基準の設定(簡易型JIS制定) 海外展開 JW=Power Add on(欧米) 補装具制度に載せる	標準化(JIS化、ISO化)  補装具制度	標準化の促進・助成、基準の統一 安全性、生産性、メンテ性、品質向上 ★機能をモジュール化する合理的設計と商品 ・必要な機能を処方追加する補装具の考え方に合う ・個別特注対応に対してモジュール化による量産効果あり ・安全、快適、デザイン機能の補装具制度に載せたい ★品番・メーカー指定による価格設定 ・義肢新商品値上可能⇔車いす分類で価格同一且つ固定
利用	販路開拓、教育  サービスのしくみ作り	販路教育  サービス・メンテ体制・しくみ	教育(知識・技術、調整、操作方法、安全運転)  メンテ・車検制度 修理基準見直し(部品+工賃+出張費)


# 平成 35 年度の車いす

JASPEC 鈴木


## 課題 1 : 人材 = Wheelchair Engineer : WE を育成する




課題2：供給体制＝税金・保険制度による供給は時の政権・政策で不安定になる。民間資源をか活用した供給にあらためる。語弊があるかもしれないが、広告付車いすを使用して利用者が「広告塔」になる。



## スポークカバー広告事業展開案



輪をはきかえるように早椅子もたまにははきかえてみたい、と思ったことがある人も、多いはず、パーティに呼ばれたときをいつもよりちょっとおしゃれに、アクティブな活動の日にはスポーティな気分を出したいと誰でも思う。早椅子を乗り換えるのはちょっとおさがかりで大変だけど早椅子のスポークカバーならいくつか用意してそのとき、その日の気分で替えることもできるのではないかと考えて(株)CDが開発したのがこのオリジナルスポークカバー。早椅子の車輪につけるスポークカバーは従来からいくつか販売されているが、今回の特徴は利用者が自由に好きな色や柄をスポークカバーにできるというもの。市販のCD-ROMや自分の写真、パソコンでつくったオリジナルな絵やデザイン画像など好きなもの、あらゆるものをスポークカバーにすることができる。文字を入れることもOK。



上記は、ある企業のコピーである。  
 スポークカバーは、「泥よけ」の役割を果たすとともに、駆動の際に手指を保護する役割がある。それに加え、上記コピーのとおり、利用者の「おしゃれ」演出アイテムとしても最近、注目を集めている。上記コピーのように、オリジナルデザインで「世界にたったひとつの車いす」を演出することも良いアイデアである。所得が保障され、経済的な余裕がある車いす利用者には是非活用してもらいたい。しかし、多くの車いす利用者は、就労の機会さえ自立支援法という制度によって、狭められ、かつ現行介護保険制度では車いすのレンタルが制限されるという現実がある。  
 駿パムックでは、こうした車いす利用者に「おしゃれ感」を演出いただき、また、安価に車いす自体を利用していただく方策として、「広告付車いす」を提案する。  
 具体的には、スポークカバーに企業イメージを彷彿させるおしゃれなメッセージを刷り込み、利用車いすに装着し、広告分を継続して利用していただくというものを提案するものである。

# B



## 広告媒体としての車いす



ラッピングバス



F1



飛行船広告

これら写真は、「移動体」を広告媒体にしているものである。いずれも、目にしたことがあると思う。このうち、F1の車体広告は以前からあったものだが、ラッピングバス・飛行船を広告に使用する例は、ごく近年になってからである。  
 F1は、テレビというメディアを通しての宣伝効果があるが、他の2例は街を走行あるいは飛行する際に、多くの人が目にするとう効果に止まる。それは、動物園とサファリパークの違いに発想を求めることができる。動物園は、檻に入った動物たちを人が見て回るのに対し、サファリパークは自由に活動する動物たちを人が「檻」に入り見て回るものである。同様に、従来の電波・紙などの広告媒体は、訴求対象者個々にマスコミュニケーションするのに対し、移動体媒体はマスの訴求対象者に個別媒体で訴求する手法である。  
 さて、車いすもまた移動体である。移動体としては個別であるが、マスの対象者に訴求する媒体としての効果は大きいと考えられる。何より「車いす」は福祉の象徴とも言える道具である。

また、広告付車いすを利用する方が、アクティブであればあるほど、人の目に触れる機会が増える。駿パムックは、車いす利用者が障害を理由に家に閉じこもるのではなく、よりアクティブに生活できる社会が本当の「ノーマライゼーション社会」とであると認識している。車いす利用者の社会参加にも寄与したいと考えている。

課題3：デザイン・機能＝他の先進産業との技術融合

