

終了時評価表

1. 案件の概要	
事業名（対象国名）：アクセシブルなまちづくりを通じた障害者自立生活センターの能力構築（南アフリカ共和国）	
事業実施団体名： ディーピーアイ日本会議	分野：社会保障
事業実施期間： 2016年10月1日～2020年2月29日（3年6か月）※延長前は2019年8月31日迄	事業費総額：58,120千円
対象地域：南アフリカ共和国 ハウテン州 ヨハネスブルグ市ソウエット地区およびエクルレニ市ジャーミストン	ターゲットグループ： ① 対象地域で、公共施設を利用する障害者、企業で働く障害者、住宅改善を受ける障害者、移送サービスを利用する障害者、およびこれら障害者の家族、アクセシブルな環境を利用する地域住民 ② 住宅建設業者、公共施設・交通運営者 ③ 政府および他の障害者団体
所管国内機関：東京センター	カウンターパート機関：ソウエット自立生活センター（ソウエット ILC）、レメロス自立生活センター（レメロス ILC）、ハウテン州知事室、社会開発省
<p>1-1 協力の背景と概要</p> <p>同国には福祉制度としての介助者派遣サービスがなく、多くの重度障害者が施設や家族のもとで生活しているため、自己決定による自立した生活や社会参加が困難である。本提案事業に先立ってヒューマンケア協会によって行われた草の根技術協力事業「障害者地域自立生活センター設立に向けた人材育成」プロジェクトにより、障害当事者の運営する自立生活センター2か所が設立され、ピア・カウンセリング、介助派遣を通じて障害者の自立生活の概念が広がってきている。一方で、障害者の自立、社会参加を阻害するものとして、住宅や地域、公共交通等のアクセシビリティが整っていないという問題が明らかになった。このような背景と当事者のニーズに基づき、上記2か所の自立生活センターを中心とし、住宅・公共建築、移動・交通におけるアクセシブルな環境を構築するため、アクセシビリティ・アドバイザー育成と福祉移送サービスを提供するためのモデル作りを行う</p> <p>1-2 協力内容</p> <p>(1) 上位目標：</p> <p>障害当事者が地域で自己決定でき、ハウテン州に設立された2つの自立生活センターがモデルとなった支援サービスが提供され、交通・建築物のアクセスが向上することで、南アフリカ共和国において重度障害者の自立生活が実現する。</p>	

(2) プロジェクト目標：

南アフリカ共和国ハウテン州の自立生活センターが、アクセシブルなまちづくりを主体的に推進していく能力を獲得する。

(3) アウトプット：

1. アクセシビリティを改善するためのアドバイス機能のモデルが作られる
2. 福祉移送サービスのモデルが作られる
3. アクセシビリティの向上に向けて、行政や社会の認識が高まる

(4) 活動：

活動 1. アクセシビリティを改善するためのアドバイス機能のモデル形成

- 1-1. サポートグループを活用した、障害者の住宅改善へのモチベーション向上とニーズ把握
- 1-2. チーム強化のための、アクセシビリティ・アドバイザーの選考
- 1-3. 図面の読み方やアクセシビリティに関する工夫、プレゼンテーションの仕方など、建築業者等と協議を行えるようにするための研修
- 1-4. 南アや国際的なアクセシビリティ基準・既存のマニュアルなどの学習
- 1-5. 障害者の暮らす住宅を使った、住宅改善アドバイスの OJT
- 1-6. 住宅改善事例集の作成

活動 2. 福祉移送サービスのモデルが作られる

- 2-1. 日本から中古リフト車輛の輸送
- 2-2. サポートグループを活用した、障害者の移動に関するニーズの把握と運行ルートの設定
- 2-3. 福祉移送サービス運行管理者の選考
- 2-4. 福祉移送サービス運行管理者の研修
- 2-5. 運転手の選考
- 2-6. 運転手の研修
- 2-7. 福祉移送サービスの実施

活動 3. アクセシブルな社会の構築に向けた、行政や社会の意識向上

- 3-1. 政府機関と自立生活センターによる協議の実施
- 3-2. 行政官の本邦研修の実施
- 3-3. メディアを通じた障害者の自立生活やアクセシビリティに関する広報の実施
- 3-4. パンフレット、ウェブサイト等の広報宣材の作成
- 3-5. 評価ミッションの派遣

2. 評価結果

妥当性：概ね高い

※DAC 評価 5 項目の妥当性に相当

- プロジェクトは現地事情やニーズに合っていたか？
- 受託者だからこそ可能であった現地の課題の発掘の手法を活かした計画であったか？
- ターゲットグループ、対象地、C/P等の選定は適切だったか？
- 計画やアプローチはプロジェクト目標で目指す問題解決を実現するのに適切だったか？
- 計画やアプローチは、対象国にある物や既存の制度、また、これまでに活動経験がある場合、その地域において受託者が培ってきた経験や実績、関係者との信頼関係を活かしたか？ 事業開始時の（プロジェクト目標達成のための）外部条件の認識は十分だったか？

・C/Pであり、ターゲットグループとなったソウェト自立生活センター（ソウェト ILC）とレメロス自立生活センター（レメロス ILC）は、先行事業「障害者地域自立生活センター設立に向けた人材育成」（2013-16）で対象となった組織である。モデル地区は、両センターが活動を行うヨハネスブルグ市ソウェト地区とエクルレニ市の2地区を選定した。先行事業でともに活動をしてきた経験から、本事業の目的であるアクセシビリティの向上についても両センターが十分な理解を持っており、その結果として住宅改善の事例づくりや移送サービスの実施についても大きな問題を抱えることなく実施ができた。このことから、ターゲットグループの選定は適切であったと考える。

・南ア政府では、「ユニバーサルアクセス」のスローガンのもと、住宅や交通システムに関する施策が策定されている一方で、現実との乖離が多く見られていた。住宅改善については、コミュニティ内の住宅であっても改造を適切に行うことで、障害者が住み慣れた地域に暮らし続けることを示すことができた。移送サービスについても居住地から幹線道路までの移動手段（ミニバスやタクシー）が車椅子対応でないために発生する乗車拒否や、2～3人分の運賃の請求が行われている状況など、車椅子利用者の外出が制限されている状況を改善するニーズは高い。本事業はその政策と現実のギャップを埋める手段について事例を提示し、障害者団体、行政双方に気づきと議論を促す場となったことから、改めて妥当性の高さが認められる。

・外部条件の認識については、治安や物価に大きな変化はなく特に影響を受けなかった。政府の財政状況は事業全体を通じて良い状況にはなかったものの、州社会開発局だけでなく、道路・運輸局を巻き込むなどして財源を分散化させることでリスクを回避することができた。また、政治任用ポストとしては社会開発省副大臣が留任し続けたことに加えて、障害者の自立生活について理解のある障害当事者が社会開発省次官補、障害課長、ハウテン州知事室主流化課長といった主要ポストに継続的に就いたことで、本事業が安定的に運営された。一方、福祉車両の登録については、事業開始前に当局の説明から予測していた所要期間（4か月程度）と、実際に費やした期間（2年半～3年）が大きく異なった。認識が適切であったとは言い難いが、通関時のトラブルに加えて通関業者による書類紛失もあり、予測することは極めて困難であった。

・住宅改善については、アクセシビリティ・アドバイザーの選考を巡って計画を変更した。当初は建築家の学生を呼ぶ予定であったが人選がうまくいかず、途中でピア・カウンセラーを中心と

した活動に切り替えた。

・移送サービスについては当初、日本のコミュニティバスを参考にした路線型サービスを志向していたが、ミニバス・タクシーとの競合やバス停までのアクセス、路上でのリフト操作の危険性などの現実的な問題があり、両カウンターパートの代表者との協議の末、自宅から公共交通のターミナルまでをつなぐ接続サービスの提供へと計画を切り替えた。

実績とプロセス：概ね高い

※DAC 評価 5 項目の効率性に相当

- アウトプットは達成されたか？
- 計画（人員・予算・機材調達）は予定どおりの投入と期間ですべて実施されたか？
- 予定どおりいかなかった場合、どのような阻害要因によりそれは引き起されたか？
- 予定どおりいかなかった場合、どのように現場状況に適した対応・事業運営を行い、アウトプット達成を目指したか（途中の計画やアプローチの変更等）？
- お金や労力は無駄なく使われ、実績を上げたか（cost-effectiveだったか）？

・福祉車両輸入手続きに時間がかかったことによる実施スケジュールの後ろ倒しに対する期間延長、住宅改善のアプローチ方法の変更、C/P 側中心人物の相次ぐ急逝に対する組織体制の立て直しをはじめ、外部要因や予期せぬ事態が多く発生したが、常に行政と協力しながら、対案をもって目標を達成しようという工夫が多くなされた。

(1) 中古リフト車両

当初計画では 4 台投入することになっていたが、結果として 2 台の輸入（1 台は車両登録未了）と 1 台の既存車両の活用にとどまった。ソウェト ILC では、1 台目の輸入車両の投入をした。また当初、同敷地内にある SHAP (Self Help Association of Paraplegics) の有するリフトバスを融通してもらう話が進んでいたが、ソウェト ILC のマネージャーであるムジ・ジコン氏が 2018 年 2 月に逝去したことなどが影響し、結果的にこのリフトバスを使用することができなくなった。

レメロス ILC では、1 台目はレメロス ILC の所有するグループホーム向けの既存車両を活用した。2 台目は輸入車両を投入する予定であったが、輸入手続きに時間を要し車両登録まで至らず、事業期間内の投入ができなかった。

1 台目の車両には輸入許可申請から登録まで 3 年、2 台目の車両にも 2 年半の時間を要した。1 台目では車両登録の段階から、2 台目では輸入許可申請の途中からハウテン州道路・運輸局や在南アフリカ日本大使館の協力を得ることができ、幾分スピードアップが図られた。

(2) 運転手

PDM では福祉移送サービス運転手を 4 名目標としていたが、上述の中古車両投入が計画通りにならず、ソウェト ILC では 1.5 名（運行管理者が運転手を兼ねることから 0.5 名と換算）、レメロス ILC では既存車両 1 台の活用にとどまったことから 1 名の運転手の投入で事業を実施した。

(3) 住宅改善専門家（日本人）とアクセシビリティ・アドバイザー（南ア）

当初、大学の建築科の学生をボランティアの形でアドバイザーとして活用する予定であったが、事業開始直後から、大学の学費値上げ反対闘争で大学が封鎖になったり、候補者だった学生からの報酬についての交渉、学生の負担になるのではないかと大学側の消極的な態度がみられるなど、状況は芳しくなかった。そのため、自立生活センターと協議をし、学生の活用ではなく、代わりにピア・カウンセラーのフォローアップを担える専門家を配置し、ニーズの把握や問題解決能力の向上を目指した。

(4) 現地調整員

ソウェト ILC 側の現地調整員だが、2018 年 2 月にムジ・ンコシ氏、2019 年 7 月にその後継者のナタン・シャバララ氏が続けて逝去したことで、計画通りの投入ができなかった。最終的にはソウェト ILC の代表のモレレキ・モコエナ氏を現地調整員として任命した。

・先行事業に引き続き、本事業でも日本から積極的に重度障害者を専門家として派遣し、当事者主体による国際協力を追求した。障害程度により、ビジネスクラス使用や介助者の同行、日本国内でのリフト車両の借上など、合理的配慮のための費用を計上、ハウテン州の州人間居住局と州道路・運輸局に対しても、日本で政策議論を多く行っている障害当事者の専門家たちの意見は、地域支援施策に新しい気づきをもたらした。その結果、ハウテン州社会開発局に引き続き、州人間居住局と州道路・運輸局も継続的な支援へと動き出した。

成果毎の達成状況

成果 1) アクセシビリティを改善するためのアドバイス機能のモデルが作られる	
指標 1-1) 2 ヶ所の自立生活センターにおいて、地域の障害者が抱える住宅改善に対する個別のニーズを、文章化もしくは図示し、建築業者等と調整を行う	【目標値】 2 ヶ所の自立生活センターが、個別の住宅ニーズを理解し、文書もしくは図示する形で、建築業者に指示をする経験を積む。
【達成】	
ソウェト ILC のピア・カウンセラー 2 名が、モデルケースとして自宅改造を行った。ソウェト ILC では、これらの家を使ってのサポートグループを 8 回実施し、地域の障害者・関係者へ住宅改善についての啓発を行った。	
レメロス ILC のピア・カウンセラー 2 名も自身の住むアパートの家主や相談業務の中で住宅改造へのアドバイスを行うなかで経験を積んだ。レメロス ILC では 6 名のサービス利用者へ具体的なアドバイスを行った。	
2020 年 2 月にはヨハネスブルグ市ソウェト地区、エクルレニ市ジャーミストン地区それぞれでハウテン州人間居住局との共催でセミナー（住宅と障害に関する情報セッション）を行った。ソウェト地区では約 70 名、ジャーミストン地区では 40 名弱の障害者・建築業者などが集まり、上記の取り組みについて広く周知する機会となった。	
指標 1-2) 2 ヶ所の自立生活センターが、障害者の住宅が改善されるまでの工事期間中及び工事完了時に、アクセシビリティ改善	【目標値】 2 ヶ所の自立生活センターが実際に、住宅改造現場に立ち会い、(1-1)で指示を出した内容が適切に行われているかを確認し、必要であ

の現場確認を行う。	れば追加の指示を出す。
<p>【達成】</p> <p>(1-1) で述べたモデルケースの分析を中心に、州人間居住局と共同で、本事業の歩んだプロセスや関連業界の情報を報告書の形にまとめることが合意された。事業終了段階では最終ドラフトを出したところに留まるが、事業完了後も引き続き、DPI の活動として完成を目指す。</p>	
<p>成果 2) 福祉移送サービスのモデルが作られる</p>	
<p>指標 2-1) 2ヶ所の自立生活センターにおいて、ピア・カウンセラーを中心に、地域の障害者の移動ニーズを把握し、運行計画を作成・修正する。</p>	<p>【目標値】 2ヶ所の自立生活センターで、地域の障害者の移動ニーズが、路線図・運行計画の形になっている。</p>
<p>【未達】</p> <p>移送サービスについては、当初、日本のコミュニティバスを参考にした路線型サービスを志向していたが、ミニバス・タクシーとの競合やバス停までのアクセス、路上でのリフト操作の危険性など、現実的な問題があり、両カウンターパートの代表者との協議の末、自宅から公共交通のターミナルまでをつなぐ接続サービスの提供へと計画を切り替えた。</p> <p>ソウエトのモデル事業対象地区であるソウエト・ブラムフィッシャー地区では、家庭訪問やサポートグループを通して生活全体のニーズ把握に努めた。2019年11月には、州道路・運輸局との共催でBRT (Bus Rapid Transit、幹線道路を運行するリフト付き大型輸送バス) への接続サービスに関するアセスメントを実施し、運行計画等の妥当性について確認を行った。2020年1月には、ブラムフィッシャー地区で運行開始に際しての説明会を実施して、運行計画への理解と周知を図った。</p> <p>レメロス ILC については、リフト車両登録やエクルレニ市の BRT の建設が事業完了に間に合わなかったことから、代替策としてレメロス ILC 周辺のジャーミストン地域を対象として試行事業を実施した。</p>	
<p>指標 2-2) 福祉移送サービス運行管理者 2 名が、運転手の勤務管理、福祉移送サービスの調整、車両管理などを含む運行管理を行う。</p>	<p>【目標値】 2名の運行管理者がいる。</p>
<p>【達成】</p> <p>ソウエト ILC 側の運行管理者は、当初運転手として雇用していた人物を充てた。レメロス ILC については、グループホームの入居者用のリフト車両がすでにあり、事務スタッフがその運行管理を行っていることから、新たに運行管理者を雇用せず、そのスタッフが福祉移送サービスの運行管理を兼ねることにした。これにより、2名の運行管理者が確保された。</p>	
<p>指標 2-3) 福祉移送サービスに携わる運転手 4 名が、安全運行、障害に配慮した対応などの研修を受けて、運行業務を行う</p>	<p>【目標値】 4名の、障害に配慮した対応ができる運転手がいる。</p>

【一部達成】

ソウエット ILC で専従運転手 1 名（運行管理者も運転手を兼ねることを考慮すれば 1.5 名）、レメロス ILC で 1 名である。これは、中古リフト付き車両を 4 台投入することを当初計画にしていたのに対し、2 台であったこと、また、その中古車両の輸入・登録に想定外の時間を要したため運転手の実戦投入の時間が当初計画どおりでなかったことが挙げられる。

ソウエットでは 2019 年 10 月から 12 月までの実地研修と 2020 年 1 月からのサービス開始を受けて、運行管理者と運転手からこれまでの運行経験からの「気づき」を共有する機会を持った。運転手たちからは、自分たちが対処すべきリスクと乗客に協力を求めたいリスクの 2 種類の問題が出され、対処方法について議論を行った。

レメロス ILC については、グループホーム向けの車両を用いることから、レメロス ILC がそのために雇用している運転手 1 名が本事業の移送サービスも担った。

指標 2-4) 自立生活センターが福祉移送サービスを試行的に実施することで、地域の障害者の移動範囲が拡大する。

【目標値】ソウエットとエクルレニで、路線型の福祉移送サービスが運行される。

【一部達成】

ソウエットでは、2020 年 1 月からブラムフィッシャー地区をモデルにして、既存の公共交通へ接続する移送サービスを開始した。ソウエット ILC との間では、車両運行に先立ち、車両の使用に関する規則を策定し、理事や事務局と協議を重ねて修正を重ねた。また、地元市議や地区委員会、タクシー協会などとも調整が行われ、タクシー協会からは地域内での安全運行を保証する「確認状」も発出された。

レメロス ILC については、車両登録が遅れていることに加えて、接続を行う予定のエクルレニ市の BRT が完成予定の 2016 年を大幅に過ぎても運行を開始しなかったことから、代替策として、ヨハネスブルグ国際空港とヨハネスブルグ・プレトリア中心部をつなぐ鉄道路線であるハウトレイン（ヨハネスブルグ中心部を走る列車）への接続サービスを始めた。車両についても、既存のグループホーム用の車両を活用した。

成果 3) アクセシビリティの向上に向けて、行政や社会の認識が高まる

指標 3-1) 自立生活センターと政府、他障害者団体との間で、公共建築物や住宅のアクセシビリティ及び福祉移送サービスへの政府支援に関して、継続的な協議が行われる。

【目標値】自立生活センターと政府等との協議に、交通・住宅部門が加わる。

【達成】

州社会開発局の他、州道路・運輸局、州人間居住局、ブラムフィッシャー地区、及び社会開発省等の行政との協議は事業開始から延べ 50 回を超えている。

州道路・運輸局が本事業で本格的に関わり始めたのは、2018 年 2 月の本邦研修からである。2018 年 5 月の中間評価以降は、ジェンダー・青年・障害者主流化副課長を窓口としたやり取りが活発に行われるようになった。最初は、リフト車両の輸入・登録に際しての支援であった。最終的には試行事業に対する予算措置を検討する段階まで達した。

<p>州人間居住局については、2018年5月の中間評価時には実施団体から派遣した専門家と、法制度的な側面からの意見交換を行った。2019年11月になって、住宅改造の成果を共有するための協議が行われ、2020年2月に地域の障害者・建築事業者を対象としたセミナー（住宅と障害に関する情報セッション）を行うことが合意され、セミナー終了後、人間居住局の担当者から、今後も州内各地で同様の機会を持ちたいとの希望が示された。</p>	
<p>指標 3-2) 自立生活センターの活動、特にアクセシビリティ向上や福祉移送サービスに関する記事がメディアで取り上げられる。</p>	<p>【目標値】地域での自立生活の実現という視点から見た、アクセシビリティの重要性についてメディアが取り上げる。</p>
<p>【達成】</p> <p>特にソウエト内のメディアによる、障害者の自由な移動への認識が高まってきている。2019年8月9日には、地元のラジオ局「カヤFM」がソウエト ILC に子ども向けの車椅子を寄贈した。また、同年8月12日にはソウエト TV のニュースでソウエト ILC の活動が取り上げられた。</p>	
<p>指標 3-3) アクセシビリティに配慮された社会の必要性を広く啓発するために、自立生活センターが地域社会を対象とした説明会や活動報告会を行う</p>	<p>【目標値】地域社会を対象とした啓発イベントでは、エンパワメントや介助に加えて、アクセシビリティについて常に取り上げられる。</p>
<p>【達成】</p> <p>ピア・カウンセラーによるサポートグループでの説明により、アクセシビリティに関する啓発が行われている。その結果として、住宅改善の相談が増えている。</p>	
<p>効果：高い</p> <p>※DAC 評価 5 項目の有効性とインパクトに相当</p> <ul style="list-style-type: none"> - 事業により目指していた変化はもたらされたか（プロジェクト目標は達成されたか）？ - 事業の取組みは問題の解決に役立ったか？事業によりもたらされた変化は、当該事業によるものか？プロジェクト目標達成に対し、アウトプットはどのように貢献したか（因果関係の検証）？ - 変化をもたらず上で、どのような促進要因があったか（うまくいった理由：プロジェクト内および外部からの両方の要因について）？ - 目指していた変化が達成できなかった阻害要因は何か（うまくいかなかった理由：プロジェクト内および外部からの両方の要因について）？ - 事業はどのような直接的な変化をもたらしたか？また、どのような予期しなかった効果をもたらしたか（プラス面、マイナス面のどちらからも検証）？ <p>・住宅改善モデルづくりに際しては、草の根事業費から工事費用を出さず、モデルとなるピア・カウンセラー達自身が資金調達できるように指導することを徹底した。その結果、ピア・カウンセラー達は普段の自分の収入の中で家計を見直して工事費用を捻出する、（賃貸の場合は）大家と交渉して無償で改修する、独自のビジネス（アパート経営、ビリヤード等のビジネス）を実行し、収益を工事費用に充てる、というアプローチ方法の工夫事例が生まれている。持続性にも関連する効果である。また、福祉移送サービスについては、本事業の移送サービスのみならず、その先</p>	

のBRTやハウトレインの乗り継ぎアクセスおよびリフトやスロープ等の整備状況についても、実施団体から州道路・運輸局へのアセスメントが行われており、車椅子利用者が市街へ移動する際のサービスの向上を後押ししている。

当事者の自己努力による住宅改善の事例づくりや隠された障害者に光を当て、ニーズを掘り起こしながら進めた移送サービスの実施は、プロジェクト目標である、アクセシブルなまちづくりを「主体的に」推進していく能力の獲得に資したと言える。

また、先行事業同様、行政への積極的な働きかけによる、行政からの継続的な支援の決定を通して、間接的に本事業の目標達成を支えた。

・本事業がアクセシビリティという、議論だけで理解されにくい分野を扱ったことから、「リフト車両の寄贈」、「住宅の改造」という具体的な「モノ」を見せたことも変化をもたらす上で大きな要因となった。反面、具体的なモノが見えないと理解が進まず事業が予定通り進捗しなかった、ということも挙げられる。

・プラス面として、住宅改善では障害当事者の意識向上だけでなく、モデルとなった住宅の周辺の住民の意識も向上したとピア・カウンセラーたちは報告している。また、移送サービスを巡っては、重症心身障害児の親（特に母親）たちの声を汲み取ることが出来た。少なからぬ人たちが親によって屋内に隠されたりする中で、本事業が重症心身障害児の通院や通学などの社会参加にも光を当てていくことを期待している。

マイナス面としては、特にソウェト ILC のリーダーの逝去が挙げられる。絶対的なリーダーシップを発揮していたムジ氏が亡くなったことで、リーダーシップ・マネジメントの空白や他団体からの干渉などの諸問題が吹き出した。日本からの支援（本事業）に関わればお金や名声が得られるといった理由で現地団体が事業に干渉し、日本側にとっても難しい局面が多々あった。

プロジェクト目標の達成状況

プロジェクト目標：「南アフリカ共和国ハウテン州の自立生活センターが、アクセシブルなまちづくりを主体的に推進していく能力を獲得する。」

指標 1. 自立生活センター2ヶ所において、住宅に対する助言と、福祉移送サービスモデルの管理ができるよう、その能力が強化される。

【目標値】2ヶ所の自立生活センターが、建築物のアクセス改善の助言や移送サービスの運営を行う実績を積むことで、その能力を身につける。

【達成】

州人間居住局と州道路・運輸局が継続的な支援へと動き出したことにも見られるように、自立生活センターがアクセシブルなまちづくりを担う主体として社会的にも認識されてきている。

ソウェト ILC では、運転手の実地研修やアセスメントを経て、2020年1月から移送サービスの運用を開始した。

住宅アクセス改善については、2件のピア・カウンセラー宅の改造を通して、ピア・カウンセラーたちが建築業者とのやり取りの必要性や適切な住宅改造が自立生活をいかに支えるかなどを学んだ。また、2020年2月にソウェトで行われた州人間居住局との住宅と障害に関するセミ

ナーでは、これらの改造が紹介され、広く地域の障害者・建築業者への啓発に貢献した。

レモロス ILC では、2 台目のリフト車両は通関業者の処理ミスも重なり、事業期間内の車両登録ができなかった。また、2016 年ないし 17 年の運行開始が予定されていたエクルレニ市の BRT も事業期間中に運行されることはなかった。代替策として、レモロス ILC の有するグループホーム用の車両を用いた試行的な運用を 2020 年 1 月から行っている。運用は、当初予定していた運行地域（テンビサ地区－BRT 駅）ではなく、レモロス ILC 周辺（ジャーミストン地区－ハウトレイン空港駅もしくはローデスフィールド駅）で行われている。

住宅アクセス改善については、2 名のピア・カウンセラーが自宅アパートの家主とレモロス ILC のサービス利用者 6 名へ助言を行い、住宅改善が実施された。2020 年 2 月にジャーミストンで行われた州人間居住局との住宅と障害に関するセミナーではこれらの助言の事例も紹介され、地域の障害者・建築業者への啓発に貢献した。

ハウテン州知事室、同社会開発局をはじめとする州政府は、上記の活動を十分認識しており、活動を継続的に支援することに合意している。

持続性：概ね高い

※DAC 評価 5 項目の自立発展性に相当

- 事業によりもたらされた変化が草の根技術協力事業終了後も持続するための工夫はなされているか（人的／組織的／予算的体制の整備などのインプット。受託者の人的／予算的体制を含む。）？
- 上記の工夫のために必要とされるインプット等は、現地の人々が自ら考えて行動し、本事業終了後も事業成果の維持・発展に主体的に関わり続けられるようにするための工夫、また、政府等の取組で対応できるよう工夫できたか？
- 上記対応に支障がある場合、その阻害要因は何か？また、それを克服するにはどのような手立てが必要か？

・カウンターパートの自立生活センターのメンバー達的能力強化が図られ、他者への指導ができる人材が育っており、先行事業終了時と比較してその変容は著しい。取り組みの普及・継続の担い手は確保されている。

・事業終了後も引き続き 2 ヶ所の自立生活センターが行政と協議をしながら活動することになる。予算体制としては、ハウテン州道路・運輸局が移送サービスに関する費用を、人間居住局がセミナー開催による普及啓発の費用を確保する見通しである。

3. 市民参加の観点からの実績

- ・本事業の内容について、団体ウェブサイトや専門誌への寄稿、傘下団体を通じた広報に力を入れている。
- ・JICA 機関紙・広報紙への寄稿にも複数回掲載されており、ODA 事業を日本国民へ周知するために尽力している。
- ・2019年8月30日：実施団体主催の TICAD7 サイドイベントにて、本事業が紹介された（聴講者 200 名）。
- ・2019年8月15日：東京センターにて、TICAD7 を記念した事業の成果報告会及びワークショップを実施し、その中で本事業の内容を知った若手 NGO（自立生活企画）が、草の根事業の実施を目指すという成果が出ている。

4. グッドプラクティス、教訓、提言等

グッドプラクティス

- ・団体代表を含む実施団体による独自のプロジェクト評価ミッションが中間・終了時の両段階で派遣され、自己評価と JICA からの評価による課題や教訓の洗い出しが行なわれている。
- ・先行草の根事業（フェーズ I）で育成されたレメロス ILC のピア・カウンセラー4 名が、同国で実施中の技術協力プロジェクト「障害者のエンパワメントと障害主流化促進プロジェクト」のファシリテーターとして、毎月 5 日ほどの頻度で他州に赴き、ピア・カウンセリング、障害主流化の社会モデルやアクセシビリティに関する啓発等の活動を行っており、障害者自助グループ設立に大きく貢献している。草の根技協で育成されたリソースパーソンが技術プロジェクトで活躍するというスキーム間の連携が実現している好事例である。
- ・障害者が地域生活をできるようにするための支援技術（ピア・カウンセリングや介助派遣、車両運行、住宅改善ノウハウなど）は、行政機関を通して提供されるものではなく、自立生活センターという障害者自身による地域組織が行うべき事柄であり、行政組織がこれらのサービスを直接提供した場合、サービスの柔軟性が損なわれ、また障害者自身のエンパワメントと社会への主体的な参加という視点が失われる危険性があるため、本事業では行政機関を一義的なパートナーとはせず、2ヶ所の自立生活センターを C/P とし、ターゲットとした。しかし、持続可能性の側面から行政を巻き込む必要がどうしても生じてくる場面があり、実際に本事業では行政への積極的な働きかけにより、行政がその効用を認識し、行政による資金面・組織運営面などの継続的な支援の決定がなされ、事業終了後の持続性の担保に繋がった。行政の利害と地域社会の利害が一致しない場合もあり、一概に当てはめることはできないが、行政への積極的な働きかけを行った本事業のアプローチは他事業の参考になるのではないかと考える。

教訓

- ・本事業では、主要な活動に不可欠な福祉車両を日本から輸入した（車両購入費は団体自己負担）。しかし、現地登録にかかった期間が予想より長く、事業全体が遅延する原因となった。機材については原則現地調達であることを、本件を通じて改めて徹底することとしたい。
- 結果的に 6 か月間の期間延長で対応したが、車両等の高額資機材の輸入（本邦調達）を含むプ

プロジェクトにおいては、使用可能となるまでにかかる期間の予測は難しい。事業期間を長めに設定しておくべきである。今後、もし日本からの寄贈物件を必要とする事業がある場合、物件の投入に要する期間を厳しく見積もり、それを十分に織り込んだ計画づくり、ないしは可能な限り地元の資源を投入することで補っていくなどの工夫が必要と考える。

提言

・日本からの専門家の渡航に際しての合理的配慮であるが、合理的配慮のための予算の計上がなされることによって、本事業の成果が最大化させることが出来た。本事業では、この費用を総事業の中で確保することとしたものの、障害当事者の国際協力への積極的な参画を促すためにも、今後は追加費用として新たに計上できる仕組みを検討していくことが重要。※

※2021年度草の根技術協力事業募集より、業務従事者が合理的配慮を必要とする場合、その経費を制度上の上限金額とは別に申請することが可能となった。

以上