

# 英国民間福祉サービス（ショッピングモビリティ）と 効果的実習教育の可能性に関する一考察

佐野 治

## はじめに

英国において、1980年代から90年代にかけて高齢者、障害者の施設入所者数は減少し、在宅ケアの供給量は著しく増加する。その中でサービス供給主体は、地方自治体直営施設（公的部門）の入所者数（1989年：111,000人、1994年：72,300人）は大幅に減少し、反面、民間営利部（1989年：124,200、1994年：159,200人）門、ボランティア部門（1989年：39,400人、1994年：59,300人）の入所者数は増加する<sup>1)</sup>。この数字をみても1990年に行われた「コミュニティケア改革」は、在宅ケアにおける民間サービスの供給を拡大させ、供給主体の多元化など、コミュニティケアが推進されていることでは一定の評価がなされている。コミュニティケア改革は、施設ケア、在宅ケアの財源と権限の地方自治体への一元化、サービス供給主体の多元化、ケアマネジメントの実施、コミュニティケア計画の策定などが制度改革の主要事項であった。我が国においても1990年（平成2年）6月に「老人福祉法等（福祉関係8法）の一部を改正する法律」が第118国会で可決・成立した。在宅福祉サービスの推進として、在宅福祉サービスの位置づけが社会福祉事業法（現社会福祉法）に規定され、市町村社会福祉協議会などが在宅福祉サービスを企画、実施する団体として位置付けられた。また在宅福祉サービス及び施設福祉サービスが市町村へ一元化され、措置県が市町村に移譲され、市町村が在宅福祉サービスとともに施設福祉サービスの主体となった。保健・福祉サービスの実施の目標に関する計画（高齢者保健福祉計画）を定めるよう義務づけられるなど、コミュニティケア改革の内容と非常に類似している。

このように1990年代から始まった我が国における社会福祉の考え方、あり方は、英国のコミュニティケアに習っ

て、国の基本方針の基に財政的支援を受けながら地方自治体が運営や実施の主体となり、在宅福祉サービスを中心に施設福祉サービスなどの社会的資源を効率的かつ合理的に活用し、さまざまな関係機関との連携をとりながら『地域における総合的なケアシステム』を確立することであった。同時にこのようなケアシステムづくりはそれらを受け入れる地域住民の福祉意識の向上とそれに伴う主体的参加なしでは確立されないものであるから、まずはその基盤を形成するための「地域福祉」が必要不可欠になってきた。

社会福祉学の原論（岡村原論）でいう『社会福祉』は大きく2つに分類されている。ひとつは「法律による社会福祉」<sup>2)</sup>、他のひとつは「自発的な社会福祉」<sup>3)</sup>といわれている。前者は「福祉六法」を始め、公営民営を問わず「税金を財源とし」<sup>4)</sup>、時には「措置費によって運営される」<sup>5)</sup>社会福祉の活動で、常時法律によって制約されている。一方、後者は「民間の個人または集団が、法律によって強制されたり、事業を委託されるのではなく、まったく自発的に他人の生活困難を援助する活動」<sup>6)</sup>であり「財源の裏付けもなければ、法律によって権威づけられた制度」<sup>7)</sup>でもない。またこれは単なる個人の売名や営利目的で行われることでもなく、常に公共性を有し、社会的に承認された活動として捉えられるもので、この活動の存在は「社会福祉全体の自己改造の『原動力』」となり、「法律の枠に縛りつけられて硬直した援助活動」<sup>8)</sup>を補完し改革していくものと言われている。

近年の社会福祉は、介護保険に代表されるように「法律による社会福祉」が先攻、先導していく時代でもある。しかし、忘れてはならないのは上記でも述べたように社会福祉援助活動の原点は「法律による」活動ではなく『自発的』なものでなければならぬ点である。つまり

「自発的社会福祉活動」の存在がなければ、それらの施策は住民一人一人が真に望む福祉にはなりえない。

今回、外出支援活動である「ショップモビリティの実践活動」(研究の方法:事例研究 2001年8月6日~8月30日まで現地ショップモビリティの事務所を訪れ聞き取り調査を実施)を通し、英国民間福祉団体の提供するサービスが誘導、示唆するものを「ソーシャルワーク実習」(研究の対象)に視点を当てその効果的実習の可能性を考察する。(研究の目的)ショップモビリティ実践そのものが障害者の声から生まれ、そのシステムへと発展していった「自発的な社会福祉」であった。それは単なる営利目的ではない外出支援活動にもかかわらず、予測を大きく上回る経済効果、営利を生み出していった。これらの効果は従来の福祉を「自己改造」しつつ、地域社会、地域住民の福祉意識を改革する「原動力」となりつつある。一方、この先駆的取り組みは、「法律の枠に縛りつけられた」ソーシャルワーク実習(社会福祉援助技術現場実習等)を「自己改造」していく可能性を秘めているように思われる。社会福祉士等専門家養成の施設においてもその理念(福祉サービスと経済効果)は十分取り入れられていくべきものであろう。

## I 英国民間福祉サービスとソーシャルワーク教育

戦後、英国のコミュニティケアは1968年に出された「地方自治体と対人福祉サービス」(シーボーム報告)によって大きく推進された。この報告は、コミュニティをベースに、健全な家族志向サービスを実施する部局を地方自治体に新設し、その地域社会における住民のだれもがサービスを受けられるようにすべきことを政府に勧告し、1970年の「地方自治体社会サービス法」制定に寄与した。これによって従来縦割り行政となっていた対人福祉サービスを社会サービス部に一元化し、この部局の責任でサービスの提供が個人や家族に対し合理的に行われることとなった。同法成立時期、ノーマライゼーション思想が導入されたことと相まって、市民参加を重視するコミュニティ志向は強化され、専門職としての「コミュニティワーカー」が自治体や民間団体に雇用された。

しかし、1970年代半ばの英国経済の衰退と危機、1979年のサッチャー政権の誕生でコミュニティケア政策は大きく転換せざるをえなくなる。前年1978年にはウルフェンデン報告においても福祉多元主義が強調されてくる。つまりコミュニティケアは公的部門(statutory sector)のみで推進されるのではなく、民間非営利部門(voluntary sector)、民間営利部門(commercial sector)、インフォーマル部門(informal sector)の連携によっ

て可能となるという公私協働の考え方である<sup>9)</sup>。この政権は医療、福祉、教育の強力な民営化を押し進め、コミュニティケア政策の実施における財源を緊縮させた。

コミュニティケアにおけるソーシャルワークの方法はコミュニティ・ソーシャルワークという概念としてバークレー報告の中で提言された。「ソーシャルワーカー:役割と任務」と題された同報告は、ケースワーク、グループワーク、コミュニティワークという伝統的なソーシャルワークの方法を統合し、市民とのパートナーシップとともに対人福祉サービスを提供すべきだというものである。そしてソーシャルワーカーの役割がコミュニティにおいて社会的ケアプランと個別のカウンセリングを統合させたモデルを提唱した。(これは現在におけるケアマネジメントの先駆けとなっている。)

1988年、コミュニティケア政策を担う大臣の選任(中央政府の財政責任)、地方自治体のケース責任(地方政府のマネジメント責任)を明確に答申したグリフィス報告が公刊された。サービス利用者個々のケアプラン策定、公的部門、民間部門、インフォーマル部門の諸サービスの連携、これらをケアマネージャーが行うこととなる。

1989年、グリフィス報告を受ける形で「人々のためのケア:今後10年間およびそれ以降のコミュニティケア(Caring for People:Community Care in the Next Decade and Beyond)が政府から発表された。この政府白書は「コミュニティケアとは高齢、精神障害、知的障害、身体障害、感覚障害などの諸問題によって影響を受けた人びとができる限り自宅、もしくはコミュニティにおける入所ホーム的な場で独立して生活するための諸サービスおよび支援を意味する」と位置づけた。コミュニティケアは地方自治体が責任を持ち、そこにおけるケアマネージャーがケアを効果的にマネジメントすることとされている。そして翌年の1990年6月29日「国民保健サービス及びコミュニティケア法(National Health Service and Community Care Act)」が成立し、社会保障省が財政を、保険省がコミュニティケアを、そして地方自治体がケアマネジメントに対しそれぞれ責任をとり、全体を社会サービス監査庁がチェックする体制が築かれた。これはコミュニティケア改革と呼ばれ、在宅ケア、施設ケアの財源一元化が実現した。この改革によって福祉多元主義も導入され、サービス提供主体の公的部門から民間部門への転換が強力に推進された。

この改革はソーシャルワーカー教育にも大きな転換をもたらした。それは前述したようにサービス提供が公私に渡る福祉多元主義による福祉の混合経済である。中でも福祉産業、福祉の経営戦略、サービスの選択権、利用

者と提供者による契約など、福祉の市場経済、市場原理にもとづく運営である。

これらの変化は福祉系大学、専門学校におけるソーシャルワーク教育を改めて見直す必要性を余儀なくした<sup>10)</sup>。

以下、ショッピングモビリティを通して考察される「福祉教育」、「ソーシャルワーク教育」の在り方を検討していきたい。

## II ショッピングモビリティとソーシャルワーク教育

1960年代から高齢者、障害者のショッピングセンター等へのアクセスのために行われていた移動手段の補助活動を改善し、1979年からタウンセンターのバリアフリー化、地元経済の発展を推進するという主要な目的でショッピングモビリティシステムが導入された<sup>11)</sup>。当初、企業、市民、ボランティア、福祉関連団体からの寄付によって始められ、現在では寄付の他、地方自治体からの出資、企業や商店からの事業所スペースの提供などをもとに運営されている。実際的にはショッピングセンター内など事務所を構え、専門スタッフ、ボランティアなどが車椅子、歩行器等の貸し出し、出迎え、エスコート、案内等のサービスを児童、高齢者、障害者を主な対象に行っている。利用者はこれらのサービスを買物、銀行、散策などのために用いている。

ショッピングモビリティの事業所は英国全土に244ヶ所あり、全国的な組織の中心であるNFS（National Federation of Shopmobility）が各地区の事業所に助言、指導している。NFSによれば、1998年までに年間20万人以上の人々が1億5千万ポンドの費用をかけて、150万回の旅行に出かけており、その経済効果は多大である<sup>12)</sup>。

以下民間福祉サービスであるショッピングモビリティによる効果を取り上げ、コミュニティ・ソーシャルワークモデルという視点をもとにソーシャルワーク教育を考察する。このモデルは前述のカウンセリングとケアプラン策定の統合に加え、フォーマル、インフォーマルなサポート・ネットワークを活用、新たに社会資源を開発し、それをサービス利用者に結びつけていく実践的活動をも意味している。ソーシャル・サポート・ネットワークの形成を通して地域で暮らす利用者の自立生活を支援することである。またインフォーマルケアを十分考慮しつつ、公的、民間の両サービスの間に、また公的サービス組織と非公的ケアネットワークとの間にパートナーシップを構築することも重要な要素である。

### (1) 経済効果

モビリティ支援による高齢者、障害者の外出、そしてショッピングは地域商店街に多大な経済効果をもたらす。地域社会における福祉と経済活動との連動という点から言えば、地域福祉の実践と経済活動の促進は相矛盾しない、むしろそれらの発展はともに推進されるべきこと、市場原理、競争原理に馴染んでこなかった福祉サービスのあり方を教えている。福祉実践を発信とする地域振興、それに伴う経済発展は地域社会、ひいては国家レベルでの発展を促し、再び福祉の発展につながっていく。この循環の中で多くの人々やハード面の改善を巻き込んで福祉社会が前進していくものであることを示唆している。

一般的に福祉を学ぶ学生において、市場原理と経済発展を組み込んで福祉やその実践を捉えることの発想が不足している。むしろ福祉は一般市場から独立しているかのように思っている。さらに言えば福祉分野における生産性、経済効率、財政運営、経営戦略などの感覚の欠如を指摘することが出来る。我が国において介護保険が導入された現在でもなお同様なことが言える。学生自身が身近な地域社会、そのショッピングセンターにおいてショッピングモビリティのような民間福祉団体のサービス提供のあり方やその効果を実践的に、体験的に把握できる場が必要になるのではないかと思われる。

### (2) バリアフリー化

利用者の増加によって経済効果が期待できる福祉サービスの提供は、商店や商店街、そこにアクセスするためのハード面の改善、例えば車椅子でショッピングできる店内空間の確保、入り口や通路の拡張、自動ドアの設置、段差のない路面、低床バスの増加など、バリアフリー化を促進させる。

バリアフリー化という言葉が福祉社会の単なる理念にとどまらない現実的なものになっていく過程において、経済効果が占める比重の大きさに気づくであろう。福祉教育現場において学生自らが意図的にハンディを付け、高齢者や障害者の側に立ったキャップハンディ体験（車椅子利用、目隠し歩行など）を福祉学習に取り入れた教育があるが、その場合、自らのハンディの体験であって、その前提となるハード面の改善への思いまで届かない。それは段差を無くすなど、莫大な費用を必要とするのであって、個人で解決できる問題ではないからである。それは市町村などの行政機関が対処することであり、複雑な手続きを得て行われるハード面の改善で、さらにその前提に財政の問題が立ちはだかっていることもあり、学生の思考を越えてしまう。しかし、ショッピングモビリティ体験では、経済効果とハード面改善が密接につながって

いることを間近に体験できるであろう。つまり、ハード面改善＝環境整備は経済効果を前提にしていること、そしてその整備は間接援助であることを学習できる。一般的に学生は、対人援助といわれる直接援助には学習意欲を示すが、間接援助においては比較的それは低くなりがちである。個人を越えた社会問題であったり、個人が直接、身近な出来事として把握しきれないことがその理由である。

一方、福祉に理解の低い商店主、企業であっても、売り上げ増という経済効果があると、自らの生活向上、商売意欲の向上とともにハード面の改善に積極的に取り組んでいくであろう。この中で、福祉に対する理解が誘導されていく。

地域福祉づくりあるいは福祉のまちづくりは、地域住民の福祉への関心と理解が求められる一方で、環境整備が必要不可欠であるが、ショッピングモビリティがひとつの都市開発でもあるように、高齢者、障害者の利用を配慮した建築設計標準を持っている。すべての建物や道路に関しての一定の基準を設けた配慮設計（アクセス・フリー）がなされるよう義務づけられていることから、ショッピングモビリティ体験は、身体的障害に対応できない環境はむしろ社会の側の障害（責任）であることの体験を直接学習する場でもある。

在宅ケア、施設ケアを受けている利用者にとってそこでの居住環境自体が第一の問題ではない。ノーマライゼーション思想が浸透しつつある中、一方でそれらを実現させるための社会的、物理的環境整備の有無こそが第一の問題である。「障害者を排除する社会は弱くてもろい社会」と言われるように、それらの環境条件に疑問を持たない住民一人一人の福祉意識は弱くてもろいもののだといわざるをえない。ノーマライゼーションの達成は、行政や施設側の社会化、環境整備の推進とともに、それらに理解を示し主体的な参加をするという地域住民の意識が向上し、二つを一体的に進めなければ不可能である。環境整備の度合いはある意味でその地域社会、地域住民の福祉意識のバロメーターともいえる。それがもっとも具体的に現れるのは利用者にとって身近である地域社会の環境への配慮である。タウンの中心に出ていくための道路、歩道、側溝、信号、ショッピングをする商店街の通路、商店の入り口、店内のスペースなど、利用者自身の居住環境以上に高齢者、障害者を孤立化させる条件が多く存在する。

福祉の町づくりや環境づくり、中でも「福祉の意識づくり」がショッピングモビリティを通して学習していくことが可能であろう。

地域福祉づくりへの高齢者や障害者の主体的参加や自立生活を支援するにあたり、閉じ込められた環境では身体機能の低下とともに、生きがい活動、自立意欲を初めとする社会活動への参加意欲も次第に低下させてしまうことを理解する必要がある。つまり環境整備に配慮や理解を示さない社会や人々が高齢者、障害者を孤立化させ、それらの人々の自立を妨げるという、間接援助の対語として受け止めることも過言ではないように思われる。

### (3) 高齢者、障害者の社会参加と自立

ショッピングモビリティでは市民や学生がボランティアとして参加しているが、これは上記で述べたような体験とともに世代間交流、ふれあいの場としての効果も持っている。世代を越えてふれあう交流の中で、学生はそれぞれの世代における価値観を学ぶことになる。一方、高齢者、障害者にとっても社会参加を意識する場ともなる。ショッピングなどによる娯楽は利用者のQOLを高め、生きがいとも結びついてくる。その心理的効果は健康の増進、予防への期待も引き出される。心身の相乗効果は最終的にその人らしい生き方という自己実現に収斂される。ショッピングモビリティは世代を結びつけ、利用者とボランティア、利用者と利用者、ボランティアとボランティア等、それら相互の交流を通して個々人の人格の発達と成長が図られ、まちの活性化、地域振興を人間の内面を起点として引き起こしていく。また全国に244カ所を超えるショッピングモビリティの事業所は組織的なネットワークを拡大させ、社会活動へと発展している。経済効果を確実にもたらすという社会的認知を得たこの民間福祉活動は自治体、企業を巻き込んで、さらにパートナーシップを築きながら全国規模で発達し続けている。この社会的拡大はいずれ、高齢者、障害者の心身の健全性への貢献に伴って、強いては医療費、福祉予算の節減、軽減にも影響を及ぼすことが十分期待できる。もともとショッピングモビリティは外出困難な利用者の声から始まったことを考えれば、利用者のニーズ、そしてそれへの対応というソーシャルワーク実践が社会の進歩につながっていくことを実証したことになる。その意味においては利用者のニーズに耳を傾けること、さらに利用者が福祉政策の決定に参加することも非常に重要なことである。コミュニティケア改革においてもニーズアセスメントとケアマネジメントの実施体制を整備することが要求され法的にも位置づけられた。そして個人の持つニーズの全体的把握とともに、個々の人にもっとも効率よく、合理的に合致するサービスを供給することが求められた。つまりショッピングモビリティは、単にニーズアセスメントがニーズへの

サービス提供のためにのみあるだけではなく、そのニーズは福祉社会の発展要素を潜在的に内包している可能性が存在することを教えてくれている。その意味では、利用者のニーズに耳を傾けるというのは、さらに深い意味を帯びてくることになる。利用者ニーズと経済効果、そして福祉社会の発展、これらは福祉の混合経済、サービス供給主体の多元化（福祉多元主義）によって可能となるものである。

#### (4) ソーシャルワーク実習の場として

ショッピングモビリティは、大学等におけるソーシャルワーカー養成のための実習教育の場として最適である。パークレー報告、特に多数派報告は、コミュニティ・ソーシャルワークという新たな概念を打ち出した。これは伝統的なソーシャルワークの方法への批判であり、ワーカーの対人福祉サービス提供に関する新たな役割の提案であった。加えて、グリフィス報告、コミュニティケア白書を受けたコミュニティケア改革で求められるワーカーの機能は、出来高払い、契約、福祉の戦略的経営・混合経済等、営利的マネジメント能力が強く求められ、利用者へのニーズアセスメントに効率的に対応したケアパッケージを購入するケアマネジャーでもあった。従来、ソーシャルワーク教育、特に養成施設における実習は、主要な3方法の内、特に児童、高齢者、障害者の施設やそれらに関係の深い機関を中心に、ケースワーク、グループワーク等の対人援助、直接援助の技術学習が主であり、コミュニティ・ワークに関する実習が不十分であった。またそれらは公的、フォーマル分野に所属し、民間、インフォーマルなそれではなかった。このような専門教育においても、コミュニティ・ワークさらにはコミュニティ・ソーシャルワークモデルを実習できる教育の場はそのシステムさえ確立されていない。

上記の反省を踏まえれば、ショッピングモビリティの実践活動は、コミュニティ・ワーク、そしてコミュニティ・ソーシャルワーク実践であるとするなら、今後期待されるソーシャルワーカーの役割と任務に即した実習教育の場がそこに提供、展開されているのではないだろうか。

福祉と経済効果が連動し、地域振興、福祉社会を発展させていくショッピングモビリティ実践は、新たな時代のソーシャルワーク教育、福祉教育に大きな示唆を与え続けているように思われる。

#### (5) 社会福祉援助技術現場実習への導入に向けての課題

社会福祉士養成の現状に即してその可能性を探り、課題を検討すると以下の点が上げられる。

##### 課題1

ショッピングモビリティはわが国では「タウンモビリティ」といわれ、ショッピングモビリティの概念を拡大し、商店街に限らず、公共施設等への移動の確保として位置付けられており、必ずしも経済効果を主たる目的として展開されているわけではないため<sup>10</sup>、上記で述べてきたように市場原理と経済発展を組み込んだ社会福祉の実習教育が可能であるかどうかは課題を残している。

##### 課題2

社会福祉援助技術現場実習の一環として実施される場合、社会福祉士国家試験受験資格における指定施設であることが条件であることから、その実習可能な施設を確保できるかどうか、これも課題である。

ただし、社会福祉援助技術現場実習における指定施設である社会福祉協議会が運営主体として、タウンモビリティを実践している「いきいきギャラリー」（金沢市社会福祉協議会）などがある。これは空き店舗を高齢者、障害者の生きがい作り、市民の交流の場、商店街の活性化を目的に、石川県金沢市安江町で実践されている。この事例のような場合であれば、社会福祉協議会での実習として可能であろう。しかし、全国的に見れば極めて稀であるといわざるをえない。

##### 課題3

仮に実習が可能となった場合、社会福祉士養成課程においてケースワークなどのコミュニケーション技術はトレーニングされているが、介護技術に関しては教育課程に含まれていない。わが国の場合、ショッピングモビリティ概念を拡大して導入していることを考えれば、車椅子等を利用する高齢者や障害者に対する基本的な介護技術（車椅子操作、トランスファー等）が必須である。エスコートサービスを含むタウンモビリティ実践の中で、この問題をどう克服していくべきか、ということである。

##### 課題4

事前指導においても、福祉経済学（地域経済学も含む）、福祉経営学の視点を強化することが求められる。現在、利用者理解において直接援助に比重が置かれているが、これらの視点を導入した間接援助の学習が非常に重要となってくる。実習先の対象地域を社会経済的に事前学習でどれだけ深く捉えることができるのか、またそれに合わせた実習プログラムをどのように学生自らが組み立てていくことができるのか、これらも課題である。

以上、多くの課題が山積している現状ではあるが、社会福祉法においても「多様な事業主体の参入促進」、「地域福祉の推進」が謳われていることを考慮すれば、そら

れを担う福祉専門職、社会福祉士の養成課程における実習教育に積極的に導入されていくことが期待されていると思われる。

## 引用・参考文献

- 1) Department of Health Statistical Bulletin, Personal Social Services by Government Statistical Service, 1994
- 2) 岡村重夫著『社会福祉原論』全国社会福祉協議会, 1983 p3
- 3) 同上書 p3
- 4) 同上書 p4
- 5) 同上書 p4
- 6) 同上書 p5
- 7) 同上書 p3
- 8) 同上書 p3
- 9) 宮城孝著『イギリスの社会福祉とボランティアセクター』中央法規出版, 2000
- 10) 小田兼三著『コミュニティケアの社会福祉学』劉草書房, 2002
- 11) イギリスのショッピングモビリティシステムに関しては、佐々木隆志「イギリスのショッピングモビリティシステムに関する基礎的研究」静岡県立大学短期大学部研究紀要第16号 2002を参照
- 12) Automobile Association, “Shopmobility-Good for people and towns” AA Group Public Policy, July 1995
- 13) 英国と日本におけるショッピングモビリティの比較は、小山内幸治「英国と日本におけるショッピングモビリティスキームの比較」文部科学省平成13年度、14年度科学研究補助金基盤研究(B) 海外学術調査報告書 p74-75を参照  
日本地域福祉学会編『地域福祉事典』中央法規出版, 1997  
武川正吾・塩野谷祐一『イギリス』東京大学出版会, 1999  
毛利健三『イギリス福祉国家の研究』東京大学出版会, 1987  
社会保障研究所編『イギリスの社会保障①イギリス』東京大学出版会, 1999  
タウンモビリティ推進研究会編『タウンモビリティと賑わいまちづくり』学芸出版社, 1999  
武川正吾『福祉国家と市民社会イギリス高齢福祉』法律文化社, 1992  
National Federation of Shopmobility, “2001 Directory” I ssu No21. National Federation of Shopmobility UK, 2001  
Age concern “On the move, Transport Mobility and older People” Published by Age Concern England, February, 1994  
小山内幸治・佐々木隆志「英国エジンバラ市におけるショッピングモビリティの実際」秋田経済法科大学短期大学部紀要第69号2002年, pp39-48

本研究は、「平成13年度、平成14年度文部科学省科学研究費補助金「基礎研究(B) (2)」「海外学術調査」(採択課題番号: 13572008)

「イギリスにおけるショッピングモビリティと民間福祉サービスの総合的実態調査」研究代表者 静岡県立大学短期大学部 佐々木隆志」により進められた研究成果の一部で、同研究成果報告書に掲載された「ショッピングモビリティを通してみる「福祉教育」、「ソーシャルワーク教育」に関する一考察」を加筆したものである。

## Consideration of the Potential for Effective Practical Training Opportunities in Connection with the British Nongovernmental Welfare Service Shopmobility

SANO Osamu

Shopmobility is a nongovernmental welfare service in Great Britain that supports elderly and disabled people in making trips. It is shown that Shopmobility not only brings economic effects to the community, enhances a barrier-free society, promotes elderly and disabled people becoming self-supporting and encourages them to participate in the community, but also provides practical training opportunities for social-work education. With Shopmobility, welfare and economic effects link together to promote regional development and a welfare community. By implementing such a scheme and incorporating what it provides to the community into welfare educational programs, it presents us the possibility of providing effective fields for the education of social work and its practical training for new times.