

和

やわらぎ

SSKP

発行
 全国脊髄損傷者連合会
 神奈川県支部
 〒246-0006 横浜市瀬谷区上瀬谷町26-28
 電話 045-922-6324

編集人
 山崎昇

ホームページ <http://www.max.hi-ho.ne.jp/yawaragi/>
 メールアドレス yawaragi@max.hi-ho.ne.jp



天候に恵まれ、楽しいバスツアーでした。念願のスカイツリーも登頂に成功。

第35回 神奈川県支部 2
 総会 報告 支部長 山崎 昇

第12回総会富山県大会 開催報告 3

“東京スカイツリー 4
 車いすで登頂、 県央協会 路川 みどり

交通バリアフリー化は 5
 とれだけ進んだか

神奈川県立保健福祉大学

非常勤講師 藤井 直人

恒例のスポーツ吹矢大会 11

路川十九夫

会員動向 11
 編集後記 11

全国脊髓損傷者連合会

第35回神奈川県支部

総会報告

支部長 山崎 昇

日時 平成25年6月23日（土）
会場 フォーラム246
資格審査報告 （平成25年4月1日現在）
会員総数 101名
総会出席者 14名 委任状提出者 40名 計54名
会則第10条2項による総会成立の定足数 51名

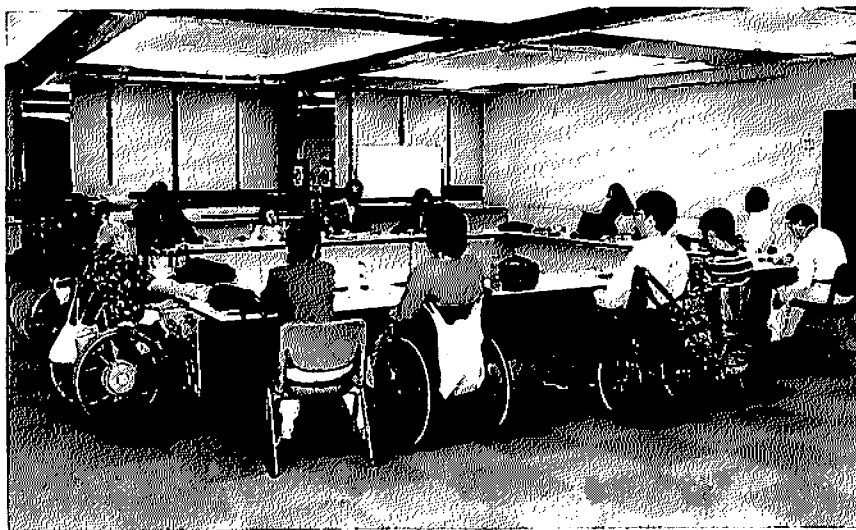
伊勢原市のフォーラム246で午前10時半より、役員会が行われ、午後より3階会議室で、第35回定例支部総会が開催されました。

支部長の挨拶、資格審査報告、議長選出で始まり、今回は、川崎協会の田辺昌美さんが議長に指名され、第1号議案から第6号議案まで報告審議され承認されました。

また、平成26年度本部全国総会開催が関東甲信ブロックでの開催担当となっておりますが、ブロックで開催する支部が無く、神奈川県支部での開催をお願いされましたが、神奈川県支部での共同開催ということで、支部総会で承認されました。皆様の力で、全国総会を成功させましょう。ご協力宜しくお願いいたします。

平成25年度の事業として、神奈川県内4カ所で脊随損傷者相談会の開催、県内における路線バスのバリアフリー調査研究事業が行われます。

会員の皆様の力で神奈川県内を電車、バスがバリアフリーで運行され、自宅近くのバス停から、公共交通機関を利用して病院、旅行、会社などに利用出来る交通機関をめざし頑張ります。



今年度の活動計画も承認され、新たな活動がスタートした。

(社) 全国脊髄損傷者連合会

第12回総会

富山県大会開催報告

開催日 6月7日(9日)
会場 砺波ロイヤルホテル

第12回総会富山県大会が富山県砺波市の砺波ロイヤルホテルで開催され、全国44支部の中34支部出席、委任10支部で行われた。神奈川県支部からは、山崎、路川、妻屋、赤城が出席しましたが、全員本部役員になっており、総会議長は開催ブロックより推薦され、また、副議長は次回開催予定支部の神奈川県が担当することとなっていますが、今回の大会に出席した全員が本部役員であり、役員は副議長が出来ませんので、関東甲信ブロックの茨城県支部長に変わってもらい、行いました。

総会の前日6日午後より連絡会議が、各支部代表者が集まり開催されました。

本総会は7日午前中に式典は終わりましたが、今回神奈川県支部より推薦しました杉山光子、路川みどりさんの二人に支部推薦功労者として感謝状が贈呈されました。

今回の総会も公益法人移行申請のため定款改定及び諸規定案についての第6号議案について議論が重ねられ、2度、3度の採決の後、承認されました。

最後に、次年度全国総会開催県が神奈川県での開催で承認され、決議文の朗読と大会スローガンの採決がされ、閉会宣言で終了いたしました。



次年度神奈川県での総会開催も決定された総会富山県大会風景

県央協会 主催

“東京スカイツリー 車いすで登頂”

路川 みどり

平成25年10月14日、県央協会主催の東京スカイツリーバスツアーが開催され27名が参加しました。

丹沢観光リフト付きバスに神奈リハ駐車場から乗車し、次の集合場所、旭町五丁目から残りの11名を乗せ、念願のバスツアーが始まりました。お天気は日頃の皆さんの「おこない」が良いせい、朝から快晴、暑くもなく寒くもなく絶好の行楽日和に恵まれました。バスは東名、首都高を抜け、三連休の最終日とは思えない程、順調に進み、昼食会場でありますお台場グランパシフィックホテルに到着しました。ホテル内イタリア料理レストラン「インコントロ」でランチをいただきお腹いっぱい、ピザやパスタで満足した後、お台場の町を自由散策しました。

フジテレビに見学に行かれる人やショッピングに出かける人、最も多かったのは大観覧車に乗る人達でした。このパレットタウン大観覧車はバリアフリー対応で扉が大きく開き車いすでも快適に乗車できる様になっています。

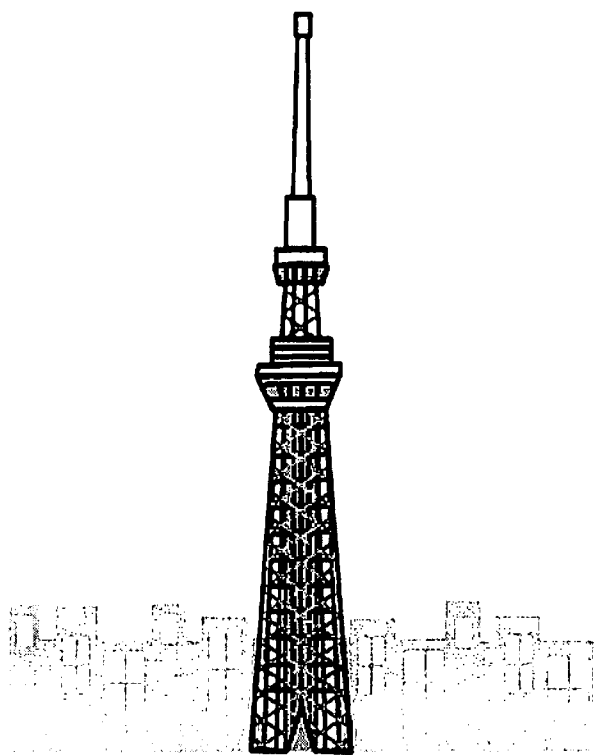
皆さん抜群の眺望を楽しめたようです。十分お台場散策を楽しんだ後、今回の目的地、東京スカイツリーの夕、夜景を見るためバスは向いました。間もなくタワーの高さ634メートル、足元の一辺の長さ68メートルの巨大タワーに到着しました。

タワーの大きさに圧倒され、余りの人の多さに不安を感じましたが、多くの行列の中、団体予約をしていた私たち一行は、数時間待ちをしていて人々を横目に優先的にエレベーターに乗ることができました。

展望台は混雑していましたが、素晴らしい眺めを楽しむことができました。夜景には少し早い時間でしたが、階下に見える車のライトや橋のネオ

ンがキラキラ光って見え、念願のスカイツリーに登頂できた実感がわいてきました。帰りがけの車中からはライティングされた雅のタワーに酔いしれた一日でした。

今回参加されました会員ご家族の皆様、一日大変お疲れ様でした。またまたバスへの座席移動に汗を流しながらトランスファアのお手つだいをして頂きましたタビックスジャパンの村田さん、丹沢交通の運転手さん、本当にありがとうございます。心よりお礼申し上げます。



◆ 講 演

交通バリアフリー化は

どれだけ進んだか

—その1—

神奈川県立保健福祉大学

非常勤講師 藤井 直人 氏

今回の研修会には、藤井先生を講師にお呼びし、世界的な視野から、交通バリアフリーの現状についてご講演をお願いしました。神奈川県内においても、大都市と地方都市との格差もあります。今年度は、県内全域で「バス」のバリアフリー化を調査しますが、そのためのよき情報提供になると思い、講演の概要を掲載します。

移動性、バリアフリーというのは、ある程度高齢化してきたとき、高齢者自身の身体機能は落ち、公共交通がだんだん使いづらくなってきました。その時に、では移動制約者とはどういう人というのかと、明治大学の中村実男先生が本の中で定義されています。

1 番目は、個人の移動する能力、いわゆる移動制約をしているということ。移動にかかる個人的な能力というものがあのだということ。その内容は歩く、乗る、降りるの「身体的移動能力」ということ。

2 番目は、見る、聞く、話す、これらは視覚障害や聴覚障害や知的障害を含めて「知覚的移動能力」ということ。

移動制約者の概念

1. 移動能力(ability to move): 移動にかかわる個人的能力
 - ①歩く、乗る、降りる等「身体的移動能力」
 - ②見る、聴く、話すなどの「知覚的移動能力」
 - ③交通サービスを購入出来るなどの「経済的移動能力」
2. アクセシビリティ: 交通システムの一般的な利用しやすさ
 - ①駅舎に段差がないなどの「物理的アクセシビリティ」
 - ②交通サービスあるいは交通施設に関する情報が支障なく入手できるなどの「情報的アクセシビリティ」
 - ③運賃が安いなどの「経済的アクセシビリティ」
3. 移動制約者は「移動能力」と「アクセシビリティ」の両方に障害がある場合に、個人の移動の容易性、すなわち「モビリティ」が制約されることになる。
4. 高齢者・障害者のモビリティ問題を論ずる場合には、通常「経済的移動制約者」と「経済的アクセシビリティ」は含まれない。

資料「イギリスにおける高齢者・障害者のモビリティ確保対策の展望設定」、中村実男、明治大学商学研究

3 番目は、交通サービスを購入できない「経済的移動能力」ということ。お金を持っている人はタクシーを使う。所得の低い人たちは、地下鉄を使って移動するということ、一つの差が出てくるかもしれません。そういった3つがあるだろうといっています。

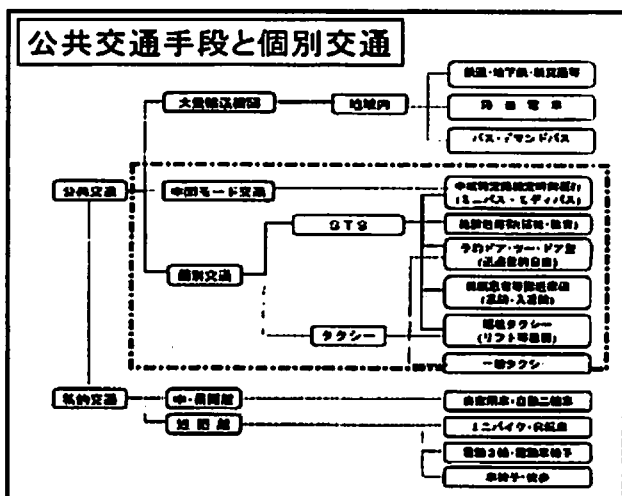
「アクセシビリティ」とは、“交通システムの一般的な利用のしやすさ”のことをいい、駅舎に段差がない、低床式バスがないというような意味においての「物理的なアクセシビリティ」。

そして「交通サービス」、情報です。耳の不自由な方には目で伝える視覚情報、目の見えない方には音声情報というように、その情報がないために利用できないという人も出てきます。運賃などが安いという「経済的アクセシビリティ」もあるといわれています。

いわゆる移動しやすさということは、「個人的な移動能力」と「物理的なアクセシビリティ」両方に障害がある場合に個人の移動の容易さ、移動が制約されるという、「モビリティ」が制約されることになります。つまり個人的な身体障害と物理的な障害です。例えば、車いすに乗って駅に行ったときにエレベーターがあれば自由にアクセスできますが、エレベーターがないためにそれができないと、そういった方を「移動制約者」と定義しています。経済的な部分でのアクセシビリティは含まれないともいわれています。

交通手段として、公共交通、私的交通と大別され、公共交通には大量輸送機関、中間モード交通、個別交通とあります。

問題になってくるのが、タクシーとSTSのことです。予約ドア・ツー・ドア型という、送



迎サービスがあります。STSというのは福祉有償と同じで、スペシャルトランスポートサービスといい、特別輸送サービスです。公共交通を使えない人が使うための輸送サービスです。これが、福祉有償輸送といわれています。問題となってくるのが、STSとタクシーというのではなくて、同列で同じサービスをやっていることです。ということとは、タクシー業者のほうで自分たちの仕事を取られるといって警戒心をあらわにします。

STSはボランティア側ですから、

タクシーも、公共交通も利用できない人たちのために、私たちが一生懸命移動を手伝っているのです、という領域から入って来ています。

最近「有償輸送」といって、ある程度料金を取ってもいいと、そうなるべくとタクシーとこれとがぶつかります。都会はまだいいですが、田舎になつてくると、タクシー1台とか2台とかという所に、福祉輸送と称して自分たちよりも安い料金で運んでもらうと、タクシーともろにぶつかってきます。そういう移動のしやすさの中には、経済的な面も十分考えなければいけないという状況です。

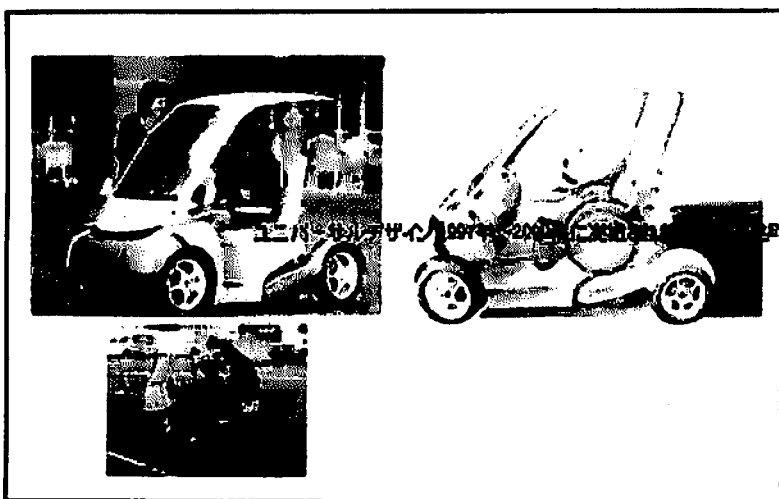
脊損の人は自分で運転する個別交通ですが、胸椎レベルの損傷の方で神経を痛めて右手がぜんぜん使えなくなつた方がいます。トランスファアのとき肩を使い、そして重たい車いすを乗せるときに肩を使つて乗せる。胸椎レベルなのに完全に右手を使えない。

今、私は福祉用具専門相談員をやっていますが、その中で、トランスファアができなくなり、リフターを使つて自分で移動していききたいという相談がありました。肩を使わずに肩に痛みが出てくるというのが、文獻的には出てきています。かなり高い比率で肩の

痛みがあるようで、予防的に道具を使うことを考えてもいいかと思えます。

トランスファアができない場合は運転免許が取れないですが、これはコンピュータを使い、ジョイスティックで前に倒すとブレーキ、後ろに引くとアクセル、その信号をコンピュータで解析してアクセルペダルを動かしたり、ハンドルをコンピュータで動かしたりするようにします。機械的には全部コンピュータでコントロールされています。だから、そういった技術がこういった車に反映されれば、重度の四肢まひの方でも車の運転が出来ますよということなんです。ただ、これは万が一の故障の場合、大変な事故になるというので、アメリカの大手の車メーカーはやっていないです。早くこういった障害者がコントロールできるものができればいいと思います。

1997年から2000年に東京理科大学の川村先生、秋山先生と一緒に、電動の“かっぱ”という自動車を作りました。秋田県鷹巣町に行って高齢者に乗ってもらったことがありました。ただ、スピードが25キロとか30キロくらいに制限して使ったということです。下図にあるように電動にしますと、こ



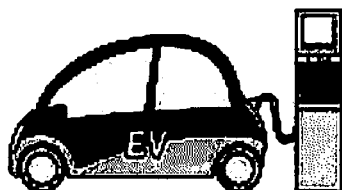
ういう丸い直方体の床を作って、その空いた中空の中に電池を突っ込めば、下が低床化してやってもまったく問題はあります。

このホイールインモーターといってタイヤの中にモーターを入れます。だから従来の車とまったく違った構造でできます。慶応大学の清水先生もエリカ

という時速400キロ出る電動車を作りました。彼に聞いたところ、障害者も将来的には十分にできますよという話でこのかっぱを作りました。

高齢者も障害者も運転できる、ということとはこれから運動するときに、電気自動車というのは、「車いすが簡単に乗れるような構造にしてください」と声をあげないといけないということです。

最近、自動車メーカー各社がこういう小型の電動車を出してきています。「高齢者の支援、外出機会の増加、送迎行動が容易」となっています。けど、よく見ますと、今の車の構造とどこが違うのか分からない構造になっています。今、電気自動車の変わり目です。これが本格的に始動する前に意見をいっておかなければなりません。



交通バリアフリー法ですが、施行は2000年11月です。2006年に改正されました。高齢者・身体障害者の移動円滑化、公共交通を使つて自由に行動できるようにという趣旨で作られました。ここでのいうのはバスです。「バスは低床化する」、それから改装もしくは新しくするときには駅舎についてはエレベーター、身体障害者トイレ、視覚・聴覚も情報を示すようにする。もちろん電車にも乗れるように車いすスペースを設けること、ということが交通バリアフリー法によって規制されています。

バスは大体15年くらいで新車に変えています。そうしますと2000年11月に施行ですから、論理的に言えば2015年の11月までには100%低床式バスになっているはずですが、交通バリアフリー法は強制力のある法律といわれていて、バス会社がこのような低床式バスに変えなかった場合には罰金がかかります。低床式バスは標準バスに比べたら250万円くらい高いです。罰金が100万円でした。それで、バス会社が罰金100万円払つても150万円安かったら、そのほうがいいのではないかとことです。そうしたら国土交通省の人が、1台100万円で済ませるといふことはさせ

国土交通省

2. バリアフリー化の推進状況

○整備目標(基本方針)

		現状 H22年3月末	H22年までの目標	H22年度までの目標
鉄道路線	鉄道路線	78%	原則100%	○ 3000人以上乗降100% ○ この場合、地域の事情及び支障の下、鉄道路線の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○ その他、地域の事情にかんがみ、利用客数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	ホームドア・可動式ホーム柵	44路線 484駅	目標なし	乗降量の統一等の区内的困難と、年々増大の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を踏まえて、現実的に整備すべき駅を抽出し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進
	鉄道通車線	50%	約50%	約70%
バス	バスターミナル	83%	原則100%	○ 3000人以上乗降100% ○ その他、地域の事情にかんがみ、利用客数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	乗合バス車両	36%	約30%	約70%
	ノンステップバス リフト付きバス等	-	目標なし	約25% (リフト付バス又はスロープ付バス、通所用特定車両、高床バス等を対象)
駅舎	旅客ターミナル	84%	原則100%	○ 3000人以上乗降100% ○ 島島との間の区間等に利用する公共旅客ターミナルについて地域の事情を踏まえて順次バリアフリー化 ○ その他、地域の事情にかんがみ、利用客数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	旅客駅	18%	約50%	○ 約30% ○ 5000人以上のターミナルに接続する旅客駅は原則100% ○ その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
駅舎	駅舎旅客ターミナル	92%	原則100%	○ 3000人以上乗降100% ○ その他、地域の事情にかんがみ、利用客数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	駅舎側	81%	約55%	約90%
タクシー	福祉タクシー車両	12258台	約18,000台	約28,000台
道路	重点整備地区内の主要な生活交通経路を確保する道路	69%	原則100%	原則100%。今後、市町村の基本構想等による重点整備地区の増大に伴い、増加する対象施設も含む。
都市公園	座敷敷内遊歩道	46%	約45%	約50%
	駐車場	30%	約25%	約30%
遊歩道	遊歩道	31%	約20%	約45%
	特定遊歩道	40%	約40%	約70%
建築物	床面積200㎡以上の特別特定建築物の出入口	48%	約50%	約50%
信号機等	主要な生活交通経路を確保する道路に設置されている信号機等	96%	原則100%	原則100%

※1 H22年までの目標については1日平均利用客数3000人以上のものが対象

※2 旅客ターミナルは利用客数3000人以上の施設に限る。1日平均利用客数3000人以上の施設を記載

※3 座敷敷につき、H22年3月末時点の数値

ないといっていました。

駅についてもバリアフリー化が進み、神奈川県内では100%と思われると思います。バスについてもかなり進んできています。それは強制力のある法律だからです。

2006年に名前が変わり「高齢者・障害者等」と書いてありますけれども、はじめは「身体障害者等」と入っていました。そして「移動等の円滑化の促進に関する法律」となっていました。それが「身体」を取り、精神・知能の方、障害を持っている方を広くとらえましょうと進化したということです。電車・バス・飛行機の事業者に対して、すべて低床バスにしないよという法規定がありました。福祉タクシーにも広げ、道路、路外駐車、都市公園、建物まで範囲を広げました。

下の表は国土交通省のホームページから持ってきましたが、交通バリアフリー法は平成22年を、10年計画として目標が設定されました。これは平成20年度の現状ということですけれども、例えば、施設に関してバリアフリー化はこの時点で71.6%ということになっています。鉄道の駅については71.3%、鉄道車両については41.3%です。本当は22年までに50%とい

う目標にまだ追いついていない数字です。

バスターミナルについては83%、乗合バスについては低床バスが41.7%、ノンステップバスが23%になっています。低床バスとノンステップバスの違いはというと、ノンステップバスは、バスにまったく階段がないもの、低床バスはワンステップバスといって1段の段差があり、床の高さが55センチになっているバスです。ワンステップバスとノンステップバス両方を「低床バス」といっています。

この低床バスが20年の時点で41.7%、22年で100%、ノンステップバスについては現状23%で、22年度は約30%に達するというのが目標になっています。

福祉タクシーについては1万742台ですが、目標は1万8000台になります。道路に関しては100%、建物についても50%でバリアフリー化にしていこうということです。新たな都市公園についても駐車場とか便所とか、そういったものの数値目標が45%、35%、30%なんて、わりと低く設定されています。それが今現状でほぼ達せられているのではないかと思います。

路外駐車場については37%のバリアフリー化率で目標が40%台と国土交通省では出しています。ですから鉄道車両で41.3%、目標はもとも50%だから、地方に行けばバリアだらけというのが現状だと思います。

あとは、バリアフリー法、一番重要なのは駅を中心として大体半径が50メートルくらい、1キロくらいの範囲にある官公庁、公的機関について最低1経路、駅から達する1本の道路に片側約2メートルの歩道を設置したアクセシブルな道路を作る計画をしない、ということです。

交通バリアフリー法には地方自治体に作りなさいというものも含まれています。それで2006年の改正のときに、路外駐車場や公園、一般市民が多く利用する、デパートやホテル、そういった所も全部含めて市町村に必ず最低1経路アクセシブルな道路にするという計画を作りなさいと規定されました。

現在までに、義務ではないですから、バリアフリー法の基本構想で作ったという市町村が、一日5000人以上ある旅客施設については75%という基本構想が出されています。残りの25%については構想すら出ていません。

バリアフリー化のために、ただ単に義務を強制するだけなのかというと、駅のバリアフリー化については費用負担で鉄道事業者が3分の1、地方自治体が3分の1、国が3分の1として、公的機関から積極的に整備を進めるように予算の支援をしています。

ノンステップバスについては、事業者2分の1、地方公共団体は4分の1、国が4分の1として、事業者だけでなく、地方公共団体、国、そういったものがそれぞれ補助しますよという趣旨になっています。

今、神奈川県の中でも差が出てきているというのは、この地方公共団体の4分の1というところを出さない自治体があります。例えば、伊勢原市はぜんぜん出していないです。だから神奈中バスはノンステップバスではなくてワンステップバスを出しています。

この伊勢原の営業所を持つ神奈中さんのほうから、神奈川リハに相談がありました。ワンステップバスというのは55センチの床の高さがあります。ノンステップバスは30センチで20センチの差があります。それで、スロープは長くて急になります。

その相談は、運転手さんが車いすを押さないとワンステップバスに乗れない

い。そのときに腰痛を起こすのですが、すごい腰痛率だといいます。だから腰痛を起こさない介助方法を教えてくれということでした。

どうして腰痛が起きるかといいますと、電動車いすに乗るとスロープがたわみます。たわみますと、前のキャスタイと後ろの後方転倒防止のキャスタイがスロープについてしまい、車輪がいくら押しても動かない。スロープを上れない。それで、運転手さんが押す羽目になってしまう。国土交通省でその話を出したら、神奈中さんだけではなく、他のバス事業者さんも腰痛が結構発生しているということでした。

ワンステップバスを認めたために長いスロープを使い、重い電動車いすを上げるのに運転手の腰痛が発生しているといえます。なぜか、地方公共団体がこの4分の1を出さないから、結局事業者はワンステップバスしか入れられないという状況です。それだけノンステップバスとワンステップバスが違っているということなんです。

バリアフリー法の法律で、床面に關しては測定した床面の地上部は高さが65 cm以下でなくてはならないとなっています。65 cmと急に法律で決めたのです。

スロープの耐荷重を200 kgにするのか300 kgにするのかという議論がありました。そのときに200 kgでいいと、ガイドラインではそうなりました。最近の電動車いすは重たいのになりますと200 kgぐらいあり、本人が乗ると250 kgぐらいになります。そうするとこれ自体歪みがかかります。ADAの場合は「ひずみは何センチ以下」と決まっていますが、日本の場合にはそれがありませんでした。

(次号続く)



恒例の

スポーツ吹矢大会

路川 十九夫

平成25年6月23日、神奈川県支部總會終了後、同会場でスポーツ吹矢大会が行われました。脊損・付添さんチームと頸損・付添さんチームをバランス良く2チームに分け、点数を競いあいました。一年に一回の大会ですが、年々上達している方もいらっしゃるようです。

吹矢は肺活量増進や呼吸器に良いスポーツです。吹く時のタイミングによつてはかなり高得点も出ます。

今回は次の様な結果になりました。入賞者には賞品と参加者全員に参加賞が渡されました。

Aチーム

1位 澤藤さんの付添・落合さん

2位 山崎昇さん

3位 路川十九夫さん

4位 町田安男さん

Bチーム

1位 賛助会員の山口さん

2位 赤城喜久代さん

3位 澤藤充教さん

4位 妻屋明さん

会員動向

(新入会員)

笠原 恵三 (横浜協会)

横浜市戸塚区平戸町494

神田 茂美 (西湘協会)

秦野市南矢名841-11

廣石 晃季 (県央協会)

相模原市南区相南4-24

宇山 和久 (西湘協会)

平塚市龍城ヶ丘8-5

富松 友栄 (県央協会)

厚木市関口959-5

ル・ビアン・セジュール102

石原 満里子 (川崎協会)

川崎市高津区二子2-5-10

(住所変更)

山崎 泰雄 (県央協会)

厚木市毛利台1-26-14

(亡くなられた方)

小山 謙二 様

平成24年1月27日

相沢 良雄 様

平成24年8月20日

山下 勝 様

平成25年9月13日

柳下 保雄 様

平成25年9月9日

編集後記

今年も34、35℃が当たり前の酷暑で夏がずいぶん長かった気がします。出勤時には既に30℃に上がり、道路の照り返しがとても熱く感じました。太陽の日射しは帽子で防げて、地面からの熱は車いすの高さでは防ぎようがなく、外出時には注意が必要でした。また、以前には耳にした事がなかった「熱中症」や「高温注意報」という言葉も多発し、体温調節ができない私達にとって、夏はこれまで以上に過酷な季節となっています。

一年を通してみても、寒暖の差が厳しくなり、三寒四温が薄らいでいるように思います。この先、日本の季節文化の四季が感じられなくなるとしたら、寂しいことですね。

(S・K)



一九七七年十二月三日第三種郵便部認可
二〇一三年十二月十二日発行(毎月十八回)・一・三・五・六・七の日発行
SSKP通巻第五八二号



福祉車両総合メーカー
— Hand Control and Lift —

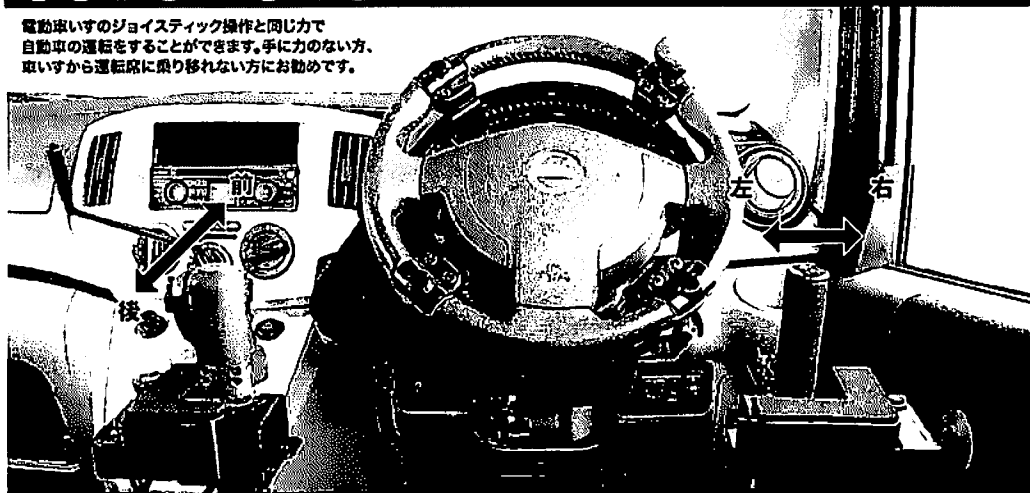
ニッサンは夢の車作りへ挑みます



APドライブ生誕40周年1973~2013
長い間のご愛顧誠にありがとうございます。
(全国アフターケアキャンペーン計画中)

JOY STICK CAR ●電動車いすに座ったまま自動車を運転したい方へ

電動車いすのジョイスティック操作と同じ力で
自動車の運転をすることができます。手に力のない方、
車いすから運転席に乗り移れない方にお勧めです。



株式会社 ニッサン自動車工業 全国ネットワークでトータルにサポートいたします。

本社工場
〒349-1145
埼玉県加須市関口456-1
Tel.0480-72-7221 Fax.0480-72-7223

愛知豊明工場
〒470-1161
愛知県豊明市東町新友山1-755
Tel.0562-97-1091 Fax.0562-97-1092

NISSIN JIDOSHA GROUP

ニッサン車種別 (各車)

編集人 横浜市瀬谷区上瀬谷二六―二八
「和」編集部 山崎昇

発行人 特定非営利活動法人 定価 三〇〇円
障害者団体定期刊行物協会
東京都世田谷区砧六―二六―二二