

風そよぎ、光あふれる<人>と<まち>
くにたちケイパビリティ・シンポジウム

外出に関するアンケート調査中間報告会

報告書

令和4年1月19日（水）

一橋大学インテリジェントホールから配信

主催：一橋大学社会科学高等研究院

一橋大学経済研究所規範経済学研究センター

共催：国立市

目 次

◆ はしがき	01
◆ 【テープ起こし編】	
司会：後藤 玲子 帝京大学経済学部教授・一橋大学名誉教授	
1. 歓迎の辞	03
中野 聡 一橋大学学長	
2. 開催にあたって	04
後藤 玲子 帝京大学経済学部教授・一橋大学名誉教授	
3. 基調講演：	09
神林 龍 一橋大学経済研究所教授	
題目：A市・外出/在宅ケイパビリティ・パネル調査の中間報告 「国立市福祉有償運送調査 ケイパビリティの視点から」	
4. パネル・ディスカッションおよび質疑応答	13
岡村 敏之 東洋大学国際学部教授・国立市地域公共交通協議会委員長	
猪井 博登 富山大学都市デザイン学部准教授	
竹内 光博 国立市副市長	
林 大樹 一橋大学名誉教授・まちライブラリーくにたちダイヤ街運営 責任者	
加藤 旭人 一橋大学社会学研究科ジュニアフェロー	
5. 閉会の辞	34
小塩 隆士 一橋大学社会科学高等研究院副院長	
◆ 【資料（パワーポイント）編】	41
1. 開催にあたって	
2. 基調講演	
3. パネル・ディスカッション時使用資料	
◆ 【参考資料】	83

福祉交通支援基本方針（国立市）

はしがき

本報告書は、2022年1月19日に一橋大学インテリジェントホールで開催された「くたちケイパビリティ・シンポジウム 風そよぎ、光あふれる<人>と<まち>——外出に関する調査報告——」の全記録です。

本企画は、経済研究所規範経済学センターが国立市からの委託を受けて、JSPS 基盤 A を主たる財源として始めた「高齢者・しょうがいしゃのケイパビリティ・パネル調査」の中間報告です。その主要な目的は、まずもって、調査に直接回答いただいた方々を含めてご協力いただいた国立市民に御礼することにあります。さらに、外出先で、あるいは、在宅時に人々はどうのような困難に遭遇し、どのような機能が実現可能となったか、調査票の行間に書かれた市民の声をより深くとらえることにあります。調査結果の概要とパネルディスカッションに対して、ご自身の立ち位置から自由にご意見いただければ幸甚です。

本シンポジウムはまた、「実証経済学と連携した調査分析を通じて、問題解決の糸口を探り当てる」という一橋大学社会科学高等研究院（HIAS）の「規範・制度・メカニズムデザイン」研究プロジェクト・規範班の研究・教育活動の一環です。確かな調査に裏付けられた学際的研究と公共討議は学生にとってもよき学びの機会になるはずです。さらに、豊富な実践と経験に裏付けられた市民との対話は、学問知と公共理性（エンドクサ）を対照する絶好の機会となるでしょう。

歴史的には、新型コロナウイルス感染症が世界を覆い尽くして2年、ロシアによるウクライナ侵攻が世界を震撼させるわずかひと月前に出現した<なき>、平和でのどかな企画であった、と記されるかもしれません。現在、国（観光庁、国土交通省、厚生労働省、経産省など）も都も、市町村も交通弱者に対するバリアフリー・ソーシャル・ツーリズム政策を進めています。本シンポジウムが外出機会の創出となれば望外の喜びです。

一橋大学経済研究所
神林 龍
帝京大学経済学部
後藤 玲子

テープ起こし編

後藤 本当でしたらこの会場がいっぱいになるところですけれども、大学のほうもおそらくはコロナ感染の第6波を予測して、無観客の配信ということでようやく許可をしてくださいました。ここ何年か、一般のシンポジウムが開かれるのは数えるほどであったと思います。今日は本当にまれな機会を与えていただいたことに感謝し、そして皆さんに来ていただいたことを心から歓迎をして、シンポジウムを始めたいと思います。

それでは、最初に一橋大学長である中野聡先生にウエルカムのお言葉を頂きたいと思います。大学は今、文部科学省と現場の自由な研究者との間で非常にいろいろな問題が起こる。そこをうまくすり抜けて日々大変な思いをしていらっしゃる先生です。今日は来てくださって、本当にありがとうございました。どうぞよろしく願いいたします。

1. 歓迎の辞

中野 Webinar「くにたちケイパビリティ・シンポジウム 風そよぎ、光あふれる<人>と<まち> 外出に関する調査報告」にお集いの皆さま、主催の一橋大学社会科学高等研究院（HIAS）、一橋大学経済研究所規範経済学研究センターとともに、ここに皆さまをお迎えする歓迎の言葉を一言だけ申し上げたいと思います。

今から90年余り前になりましたでしょうか、江戸時代以来、谷保村あるいは多摩の人々が営々と築き上げてきた雑木林のこの土地に忽然と本学のキャンパスが生まれ、それとともに国立の町の歴史も始まりました。それ以来、谷保も含めた国立という町と一橋大学は切っても切り離せない関係で、ともに歴史を歩んで来ました。

例えば世界最高水準のグローバルな大学として知られるUCバークレーも、私もたびたび訪れたことがあるバークレーという町の歴史と切り離せません。コーネル大学も、イサカというコミュニティとは決して切り離すことができない存在です。そういう意味でも、一橋にとって国立は切っても切り離せない存在です。

国立大学はこの4月から第4期中期目標・中期計画期間という次の6年間のピリオドに入ります。その中でも、「地域との共創」は、各国立大学に課せられた非常に重要なミッションの一つになっています。その中には、例えば地域と大学がコモンス的な空間を創っていくことなども含まれますし、地域と大学が課題を共有して、その大学が持っている知と地域、行政、市民が持っているものを組み合わせて新しいイノベーションを巻き起こしていくことも求められています。

そのような方向性をもって一橋大学も取組を進めようとしており、第4期に向けて、キーワードとして「ひらく」「つどう」「つなぐ」と言わせてもらっています。「ひらく」：一橋大学の教育研究資産をもっと社会に向けて開放していく。「つどう」：一橋大学がもっと多様性のある存在になっていく。ダイバーシティーを高めて、「集い」の場としての

一橋の価値を高めていく。「つなぐ」：社会連携を中心として大学と社会のつながりともっと強化していく。これらを3つの目標として、私たちは次の第4期に臨もうとしております。

このように掲げた私たちの目的から見ますと、いかにもコロナ禍は大きな障害になっています。このコロナ禍の中で、ご存じのように大学キャンパスも長らく大学関係者以外の方は入構規制をさせていただいています。また、コロナ禍に伴い、感染拡大防止のためのさまざまな措置を東京都、国立市、一橋大学が取る中で、国立市の皆さん、小平市も含めて、そうした地域の皆さんの暮らしにもさまざまな影響が出ています。そのような中で、学生諸君に温かいご支援を頂き、また本学等の感染拡大防止の取り組みにご理解、ご協力を頂いていることに、一橋大学長として深く感謝申し上げます。

このようにコロナ禍以前のようにキャンパスとコミュニティーが気軽に往来できるような状況にない中で、この一橋大学の研究に集う皆さんと地域の皆さんが課題を共有して、新しい研究、アプローチを立ち上げようとしているということをお聞きして、大変ありがたいことだと思っております。ケイパビリティ・アプローチについて、また、福祉公共交通について、とても重要な問題であり、もっと知りたいと思えますし、課題先進国日本の中で課題先進地域であるこの多摩という地域において、様々な課題の解決に向けて取り組む行政の皆さん、市民の皆さん、大学の教員、それから大学院生、さまざまな研究者が一体となってパネル調査を展開していただいていることに深く感謝申し上げますとともにその成果を期待しており、今日もできる限りお話を伺いたいと思っております。素晴らしいシンポジウムになることを願っています。あらためて、本日、このセミナーにご参加いただき、またウェブを通じてご視聴いただいている皆さんに深く感謝申し上げます。どうもありがとうございました。（拍手）

2. 開催にあたって

後藤 中野先生、どうもありがとうございました。開始に当たっていくつか事務局から連絡がありますので、お伝えします。まず、先ほどから話しているように、これ自体はウェブで、そのまま画像が録画されて、のちのち市役所のホームページに掲載される予定です、それとは別にいくつか記念写真を撮るかと思えます。どうぞいつものお顔でリラックスして撮られてください。お願いします。

それでは、私から今回の規格の趣旨を簡単にお話ししたいと思います。皆さんのご紹介はその後で行います。まず、このプロジェクトには三つの大きな理由の系列、道路が走っています。

一つは、ケイパビリティ・アプローチの応用可能性を探ること。これは1979年にノー

ベル経済学賞を取っているアマルティア・センという人が考えました。それを学術的な形で展開することは難しいのですが、この国立市でその芽が今少しずつ開きつつある。学術的であるとともに実践性がないと育たない、そういうアプローチだからです。それがどのように育っているのかについて、後で基調報告していただきます。

二つ目の大きな道路は、福祉公共交通の可能性を探ること。実は、真ん中に「公共」という言葉が入っているように、パブリックネスとわれわれは呼んでいますが、新たな公共性の可能性を探る大きなプロジェクトが走っています。

それとともに、今回は2020年1月ぐらいから本格的になってしまったCovid-19（パンデミック）が突きつけた問いに、われわれもやはり応答したいと考えます。この外出と在宅の交通調査はもともとCovid-19とは全く関係なく始められたのですが、今まさしく関係のある問題となったので、これを私たちが受け止める必要があると考えます。

ケイパビリティ・アプローチの話からします。最初の問いです。人は、いつまで、どこまで、＜出入り自由＞でいられるのだろうか。外出先で不安を募らせたり、家にいて孤独感に苛まれたり、それでも家にいつぐらいから外出する、あるいは外出しづらいうちから家にいるとしたら、その人は本当に＜出入り自由＞だと言えるだろうか。

ここで言う「自由」とは、よい選択肢を十分持った上で選ぶことを妨げられないという意味です。例えば、外出は楽しいけれども今日は家で休もう、家は居心地がいいけれども今日は外の風に吹かれよう、そういう選択ができることを「自由」とここでは呼びます。われわれのプロジェクトの目的は、「全ての個人に＜出入り自由＞のケイパビリティを保障する」ことにあります。その視点から、国立市における福祉公共交通の在り方を考えていきたいと思います。

ケイパビリティ・アプローチとは何か、例を挙げて説明します。ある個人は外出がとてもし少ないけれども、外出したときのほうがずっといろいろな楽しい機能が達成できることが周りも本人も分かっているとします。そうすると、通常の上から目線の公共政策であれば、もっと外出しなさいと個人に促すことになると思います。これを経済学の言葉で言うと、本人の評価している関数自体を変更させようとしてします。それに対して、主流派経済学では、基本的に個人の選択は本人の好みで、周りは知らない。結果がどうであろうと、そのディスアドバンテージ（不利性）は本人の自己責任ということになってきます。

ケイパビリティ・アプローチの立ち位置はそのどちらでもなく、機会集合そのものの拡大を図ります。何が出来るか。さっき話したような自由をもう少し高めていくことによって、外出が好きな本人であろうと、あるいは在宅が好きな本人であろうと、4回に2回は外出してみようか、逆に3回に1回は在宅してみようか、そのように本人の好みのままだけれども、もう少し外出がしやすくなる、在宅がしやすくなることを考えます。

今回の調査は、在宅活動、外出活動を通じて得られる 10 種類の機能の達成度を手掛かりとして、個々人のケイパビリティの有利性不利性がいったいどんな要因と関連が深いのかを調べていきます。本人がしょうがい者手帳を持っているの、要支援・要介護の認定を受けているのか、あるいはそもそも頻度として分かってくる外出、在宅の割合はどうか、そしてさまざまな環境バリア、対人バリア、本人自身が持っている個体バリアなどの違いとの関係を見ていきます。

それから、Covid-19 が起こって、ちょうどわれわれが調査を始めた 2 月にはまだ大丈夫だったのが、7 月になり、10 月になり、その翌年の 2 月にどう変化したのかということを見ていきます。

理論仮説としては、簡単に言うと、基本的に経済学のフレームワークを持っています。どういうことかとういと、個人は自分のケイパビリティをもつ。それは可能性であるとともに、制約条件です。その自分のケイパビリティの範囲の中で、自分自身の好み、それをわれわれはここに「評価関数」と呼んでいます、を發揮します。外に出れば刺激はいっぱいあるし、友達とも会えるし、楽しみもあるけれど、ちょっと不安が高まるというような。

例えば、今回も実際に 4 回とも外出している要支援の人たちは、すごく不安を感じている。では、家での安心を取るのか、それとも外出での刺激を取るのか。それはやはり最終的には個人の好みであるというのが、経済学の基本的なフレームワークです。その仮説がどの程度確たるものかというのは、もっともっとほかの分野の人たちから批判されなければならないと思います。私たちは、評価関数（好み）だけは違うけれども、ほかの要因が似たような人たちを集めて、(代表的な)個人のケイパビリティが、今非常に小さいのか、制約されているのか、あるいは十分豊かなのかを見ていきたいと思います。

次に、福祉公共交通、皆さまが日々尽力されていることを、少し学問の目から見てみます。大きく戦後福祉国家では、「みんな」というのが標語になってきたと思います。皆保険制度等を考えてもそうです。その単位が次第に細分化され、中央政府の権限が地方自治体に移譲されていく。そうして、皆保険、生活保護、ユニバーサル、一般ということが次第に「共益（共に利益）」になる小さな単位の中でどのように財政を回していくか、国全体、社会全体の関心がこのようになってきていると思います。

その一方で、これは日本の場合は戦前からかなり特徴的だと思いますが、産業資本主義を興隆させていくために政府が主導して自由な競争市場メカニズムというものを保証し、できるだけそれを促進していくという大きな動きがありました。そうすると、例えば今回の Covid-19 もそうですけれども、リスクをいかに個人化していくかが関心となります。Covid-19 ワクチン接種は一つの個人化の典型例だと思います。本来ならばそれは公衆衛生

の手段であったはずなのですが、それをどんどん個人化して自己防衛の手段としていく。これは今回だけの現象ではなく、歴史的な特徴であると思います。

こういう中で、福祉公共交通、今日はまだ会場にいらっしゃっていないかもしれませんが、国立市にはもう 20 年近く福祉有償運送のような NPO 法人の担い手たちによる福祉公共交通がつくれ、それを行政の方たちが支えてきた。そこには、やはり非常に高い市民意識がある。住民税を所得税よりフラットな設計にしてあることもあるとは思いますが、みんなが住民税を払っている、あるいは払えなくてもその理由をみんなが分かっている。高齢者も長期的に貢献している。だからお互いに尊重し合おうという市民意識ですね。先ほど言った「共益」というものが、まさに国立の中では花開いていると思います。

ただし、「共益」というのは、自分とほかの人、周りの人たちみんなが利益になることです。それ自体はとても大事なことです。おそらく市政はそれだけではうまく回っていかないのではないかと思います。例えば、われわれは 65 歳以上とか 75 歳以上とか、簡単に高齢者というカテゴリーを出しますけれども、しょうがい者あるいは原爆被害者のような当事者グループとなり得るかという、結論的には難しいと思います。

やはり 65 歳以上というのは統計的な年齢であって、個々人それぞれの来歴があり、それに従ってどのように生きていこうかという差異化の力学が働いてきます。けれども協同しなければならないという理念も持っている。今日はここにはいらしていませんが、いつかこのビデオをいつか見てくださることを期待しているのですが、国立で「ひらや照らす」等の居場所づくり、子どもたちの食堂、DV からの避難所などを運営している人たちの様子を見てみると、彼ら彼女らが「隣人への責任」というものを持っているように思います。これは自分の利益、あなたの利益、私たちの利益ということをやっと超えています。誰がここにやっても、隣人として引き受ける、面倒を見る、お互いに助け合う、そういう雰囲気は国立にはあるように思います。

そこで、交通課の人たちが何年も前から出している「交通困難者」という概念ですが、これはすごく有効だと思います。アメリカなどで起こったユニバーサルサービス、利用者同士がお互いにお金を持ち合っみんなが最低限交通を利用できるようにするという考え方を、もう少し原理的につくっているように思います。市民たちが、市民の中の一番不遇層の人たちをどうやって外出支援していくのという視点から考えている素地もあります。

先ほど話した「みんな」というところから始まった戦後福祉国家が、共益とリスクの個人化になり、今さらに「隣人への責任」というパブリックネスを裏に潜ませた人々の新たな公共性が生まれているように思います。さっきの NPO の人たちはまさにマイカー、自分の車を公共的に使っています。これは非常に面白い現象だと思います。

なぜ「市（ポリス）」に私たちが着目するかというと、やはり＜出入り自由＞というのは

いろいろな局面で出てくる問題で、家族の中でも大事ですし、国家においても大事です。EU圏。アジア圏では残念ながらまだできていませんが、そして世界全体。そういう中で、運ぶ、送る、逃がす、圧を抜く。そういう仕組みがまさに福祉公共交通の課題だと思います。

次にパンデミックへの応答の関心です。2020年度の国家の一般会計税収が過去最高となったことはやはりとても驚きでしたが、そういう中で、もともと脆弱だった人の窮状がより深刻であるということが内閣府の統計などからも少しずつ分かってきます。

「外出自粛」という言葉が出されたとき、私がすごく心配だったのは、もともと外出しづらい人たち、あるいはもともと引きこもりがちだった人たちはそのまま外出を控えてくれていいと、彼らが外出しないことが黙認されていくことでした。それは、私などより先ほど話した「隣人への責任」を実践されている人たちが一番心配されてきたことだと思います。もともと外出圏が狭められ、いろいろな理由で外出行動を厳しく制約された人々に対して「外出自粛」という言葉が等しく与えられてしまう。ここを何とか個別に変えていかないと、彼らのケイパビリティがどんどん縮減されてしまうのではないかというのが心配でした。

これは実際に「くにたち夢ファーム」というDVで居場所をなくした女性を支援する人たちが東京新聞の取材に答えたもので、皆さんご存じだと思いますが、コロナの間に相談が4倍半ぐらいに増えたと。それも国立市の場合は、全国からやって来るといいます。他市は他市のことだけをやっているのに対して、国立市は開いている。だから、全国からいろいろな情報をかき集めてやって来て、それを受け入れています。

そういうことで、国立市は、福祉公共交通政策の要として、共益の精神あふれるNPO法人とともに「福祉有償運送事業」に取り組んできました。Covid-19の感染拡大と、さっき言ったNPO法人の人たちを中心とする運送事業自体の改正によって市内一律ワンコインで行けるようになった時期が、みごとに2020年4月に重なってしまった。その後、この運送事業の利用者が急増していく。実のところ、ドライバーたちは1日15件、16件と休む暇もないような状況です。

後で岡村先生からお話しいただくとと思いますが、皆さんご存じように、飛行機など交通機関の利用者が軒並み3分の1、4分の1に減っていく中で、「福祉有償運送事業」は急増した。いったいこれは何を意味するのかをあらためて考えてみたいというのが、今日私たちが提案する大きなテーマです。

もちろん皆さんはいろいろな専門分野、いろいろな実戦経験の中でここにお集りくださっているので、われわれの話はさて置き、私の関心はこういうことだとお話しただけなら、むしろそのほうが嬉しいかもしれません。どうぞ、日ごろの葛藤をどんどん私たちに

紹介していただきたいと思います。

では、あらためて今日の報告者とパネラーを紹介したいと思います。まず神林龍先生。私が大変尊敬する方で、まだ何者なのかがつかめないうくらい非常に大きなスケールの研究をされています。人文科学、社会科学、自然科学、これらに共通する何かをつかんでいらっしゃるって、その上でこれからいろいろな形で違いを見せてくれるのが楽しみです。

パネラーとして、小泉秀樹先生。今日のご家族の理由で直前に欠席となり残念ですが、彼とはまちづくりのときにだいぶお話しすることができて、その熱くて広い考え方は少し分かっていますので、後でご紹介したいと思います。

岡村敏之先生、東洋大学国際学部国際地域学科というグローバルなところにいらっしゃいますが、なぜか国立市という小さなローカルなところにも関心を持ってくださって、地域公共交通協議会の委員長をされて、長く貢献されている方です。

猪井博登先生は富山大学都市デザイン学部の、うれしいですね、唯一私たちの中で若い准教授です。大阪大学にいらっしゃる時から工学部だけでも、人文科学、社会科学にも興味を持ってケイパビリティ・アプローチも研究されている方です。

竹内光博副市長は、私が紹介するまでもなく、皆さんが本当にお世話になっている方だと思います。市長を支える、本当に学術的見地の広い方で、私たちが今日こうしてこのような会が持てたのは竹内先生のおかげだと思います。「国立市を使い切ってくれ」という言い方をしてくださったので、遠慮なく調査をさせていただいています。

加藤旭人先生。ジュニアフェローで、学生からプロになる一番大変な時期ですが、しょうがい者の実践にずっと関わっていて、われわれ経済学が一番忘れているところを指摘してくださると思います。楽しみにしています。

林大樹先生。一橋大学の名誉教授で、ここでは「まちライブラリー@くにたちダイヤ街」運営責任者だけしか載せていませんけれども、介護保険、敬老大学などいろいろなことをされている方です。後でまた教えてください。

小林秀行研究員。労働安全衛生総合研究所で、実は今日の調査を粘り強くやってくさっている、われわれの一番の要となる方です。また後で、質問のときにお話ししてください。

予定より 30 分ぐらい長くなってしまいましたが、これで終わります。それでは、最初に神林龍先生からご報告をお願いしたいと思います。

3. 基調講演

神林 皆さま、こんにちは。一橋大学経済研究所の神林と申します。本日はお忙しい中いらしていただき、本当にありがとうございます。本当であれば、ここで調査の中間報告

のようなものをプレゼンする予定だったのですが、さすがに2分でやれというのは無理です。5分超過をお願いして、7、8分で要点だけをまとめていきたいと思っています。

先ほど後藤先生からご説明がありましたように、キーワードは移動と福祉で、これを具体化するために、移動は在宅と外出という側面にフォーカスをし、福祉はケイパビリティにフォーカスをして、その関連を見ようというのがこの調査の目的です。ですので、調査対象者は、移動あるいは外出に制約があるであろうという人々をアドホックにしようがい者の方々、要支援・要介護認定者の方々として想定し、一部比較対象としても想定しているのですが、一般高齢者を使っているという構成になっています。

これが調査の概要ですが、2020年2月に一般高齢者から始め、2020年7月から三つのグループに調査をするようになっていきます。先ほど来申し上げているパネル調査というのは、同一の個人を追い掛ける調査ですので、最終的に現在第5回までの結果としては、しようがい者に関して160名の方、要支援・要介護認定者に関して97名の方、そして一般高齢者に関しては631名の方、プラス α の方たちから4回分ないし5回分の回答を頂いている形です。この後第6回は現在データ化されつつあり、第7回はちょうど実査が終わったところで、8回、9回、10回と続けていく予定です。

繰り返しになりますが、この調査は外出の有無によってケイパビリティが変わってくるのかということがポイントです。ケイパビリティの指標としては二つのポイントを固定しています。一つは、何かを達成するに当たって人々の持っている利用能力にはどのようなものがあるのか、二つ目はそれを使って何を達成したのかです。

この研究で注目している利用能力は、環境をどうやって利用するのか、人とどうやって付き合うのか、そして自分自身をどうやって利用するのかという三つの次元に集約をしています。

どういうところで人々の達成した福祉を評価するかは、現在はこの四つの次元を考えています。この辺は実はバックグラウンドがあるのですが、こんなものだと理解しておいていただければと思います。

この調査を使って、利用能力と達成機能の間関係がどうなっているのかを確かめていこうというのが一つの大きなポイントで、まだできてはいないのですが、福祉有償交通がこの関係にどう介在しているのかを考えようというのが目的となるわけです。

大ざっぱな結果を2、3分で解説し、主にお手元にある資料をどう解釈していくかということに集中しようと思います。外出の回数はこのような分布をとっています。一般高齢者の分布がだいたい普通の人の分布だと考えていただくと、外出する人もいればしない人もいるのがお分かりになると思います。それに比べるとしようがい者や要支援・要介護者の方々の分布は0回と1回のほうにガタッと崩れているのが分かると思います。ただ、4

回外出している人たちもそこそこいます。ある意味、外出したグループと外出していないグループの二つに分かれつつあるというのが、要支援・要介護者あるいはしょうがい者だろうと解釈することができるかと思えます。

利用能力については、具体的にはここに示した 15 個のうちの 12 個の質問を使って、外出したとき、あるいは在宅のときに、こういう側面で何か困ったことがあったかを聞いて、段差がきつかった、設備が利用しづらかったなど、こういう困ったことが多い場合にはやはり利用能力は少ないだろうと。困ったことが全くない場合は、利用能力をフルで使っていると解釈をしています。

この利用能力を要約して、だいたいの平均をとった分布を示したのがこれです。三つのグループに分け、この赤い点が中位置で、ちょうどそのグループの真ん中にいる人たちを指しています。このトータルを見ていただくと分かると思いますが、これはしょうがい者全体あるいは要支援・要介護認定者全体の中の赤い点は、そのグループの中のちょうど真ん中の人々がどれぐらいの利用能力を持っていたのかを示しています。パッと見て分かると思いますが、水準では一般高齢者が一番高く、次にしょうがい者、そして要支援・要介護認定者という順番になっています。

もう一つ、特に 0 回、1 回、2 回のところに関しては、右に上がるような恰好で相関があることが分かると思います。なので、利用能力がない人は外出をしないで、利用能力がある人が外出をするという傾向が 0、1、2 に関しては見られます。これが全体の利用能力に関する分布です。

諸機能に関しては、この 10 項目を使いました。外出や在宅でどんないいことがありましたかという質問をしています。10 項目のいいことが全部あったというときにはものすごく大きい達成を享受しているわけですが、全然いいことがなかったという人に関しては、残念ながら全く達成することができなかったという評価になります。

これを、先ほどと同じように分布を要約したのがこちらで、このトータルのところを見ると、先ほどと比べてグループの間の差があまりないことが分かると思います。特に外出の回数に依存してこの達成機能が高かったり低かったりという傾向はそれほど強く見られない。何となく右上がりになるかなというのは分かると思いますが、実はそこまで大きな違いは見えません。

ということは、先ほどの図と考えて表すと、何かをやる能力が高い人は外出する傾向がありますが、だからといって達成している機能が高くなるかということ、実はそうではないことが示唆されています。これがこの研究での今のところの一つの見方になります。

最後にこのレグレッション（回帰）の見方を説明して終わりにしたいと思います。一番分かりやすいレグレッションは、しょうがい者の方に関して利用能力と達成機能の間の相

関関係がどれくらいあるのかというのを示した、この左上の 0.52 という数字です。つまり、利用能力が 0 から 1 に動いたときに、達成機能が 0 から 0.5 まで動くという結果を表しています。

これを要支援・要介護認定者、一般高齢者と右側にずらしていくと、0.378、0.732 となっていくしますので、この利用能力がちょっと増えたときに達成機能がどれくらい増えるかという相関関係においては、一般高齢者の場合は 7 割ぐらいダウンと増えるけれども、要支援・要介護者の倍は 3、4 割弱ぐらいしか増えないことが示されています。

これが基本ですが、それぞれのグループの 2 列目が重要です。先ほどの 1 列目のほうは、利用能力が高い人と利用能力が低い人を比べると 0.528 ぐらいの差があるということでしたが、2 列目のほうは同じ人に注目をしたときです。同じ人に注目をして利用能力が増えたときに、機能がどれくらい増えるのかという相関関係を見たものです。

1 列目と 2 列目の数字を比較していただくと、2 列目の数字のほうが押しなべて低いことが分かります。これは、ある A さんとある B さんを比べたときに、やはり利用能力が高い人が達成機能が高いという A さんと B さんの相関関係はあるのですが、この場合は、実はもともと達成機能が高い人が利用能力をいっぱい持っている側面があったということを示しています。

もう一つのポイントは、この 2 列目のグループを相互比較していただくと、その差がそれほど大きくないということです。もちろん係数の大きさは一般高齢者が 0.34 で一番大きくて、要支援・要介護認定者が 0.2 で一番小さいのですが、それは外見上 A さんと B さんを比べたときには、0.7 と 0.37 という大きさの違いでした。その違いが、同じ個人を追い掛けていくと実は半分以下にギュッと圧縮されることが分かります。

ということで、これを見ると、ある個人の利用能力が増えることで達成機能が増えるという関係は、実は見かけほど強くないことが分かってきました。これがこの調査で分かったことの一番大きなポイントになります。

もう一つ、時間的な問題です。Covid のプロセスとの関係で、この 3 回目、4 回目、5 回目の数字を眺めていただくと、これは 2 回目の調査と比較して 3 回目、4 回目、5 回目の調査の達成機能が平均的に見てどれくらい変わったのかを示しています。

2 回目、3 回目、4 回目、あるいは 5 回目の違いを思い出していただくと、こんな感じになっています。2 回目と 3 回目は Covid の流行が始まってはいますが、そこまできつくなかった。ところが 4 回目、5 回目になると、もう第 3 波、第 4 波を経由していますので、かなり Covid が蔓延するような状況になってきているのが分かると思います。特に第 3 波と第 4 波の間は、自分はこのとき日本にいなかったのですが状況が分からないのですが、何かキャンペーンみたいなものやって人が外出するようになったという話はちょっと聞いて

います。

この時系列を念頭に置いていただいで、先ほどの推定結果のこの時間の係数を眺めていただくと、どのように達成機能が時系列的に成長していったのかが分かります。特徴的なのは要支援・要介護認定者には*が付いていないことで、統計的に見ると、2回目、3回目、4回目、5回目の達成機能はあまり変わっていないのが要支援・要介護認定グループです。

それに対して、しょうがい者や一般高齢者は押しなべてプラスになっていますので、2回目に比べると、3回目、4回目、5回目の達成機能は平均的にどんどん増えています。これは、おそらく Covid の状況に慣れてきた可能性があるのではないかと思います。ただ、その増え方を見ると、一般高齢者は3回目にポーンと増えて、その後減少しています。4回目になっても、5回目になっても、実はダラダラと減少していますが、それに対して、しょうがい者は3回目と5回目にポンポンと増えています。

なぜしょうがい者の特に5回目の達成機能が高かったのかについては詳細な分析が必要ですが、こういう形で Covid にどう対応していくかについて機能という面から見ると、グループによってだいぶその傾向が違ってくるのが分かってきます。

ここでいったんプレゼンテーションを閉じますが、こういう形でこのレグレッションの数字を解釈していただければ、その後の資料についても一応解釈ができるかなと思います。時間を大幅に超過してしまいましたが、以上で中間報告を終わりにします。休憩を挟んでパネルディスカッションとなりますが、席の移動がありますので休憩時間を10分頂いて、2時再開としたいと思います。リモートでアクセスしていらっしゃる方もよろしく願います。どうもありがとうございました。（拍手）

（休憩）

4. パネル・ディスカッションおよび質疑応答

後藤 時間になりましたので、第2部を始めたいと思います。先ほどすでに紹介が終わりましたので、パネラーの方から5分ずつご自身の紹介とコメントをお話いただければと思います。先ほど言いましたように、これはさておきというコメントでも構いません。この後は予定である休憩をなくしますので、適宜皆さんお手洗い等に行かれてください。そのまま続けてディスカッションをしたいと思います。ディスカッションにおいてはフロアーの皆さまからもご質問いただき、ウェブで見てくださっている方たちからもクエスチョン&アンサーを頂くということになっていますので、ぜひご遠慮なくいろいろなご質問をしていただければと思っています。

それでは、パネラーの方からコメントをお願いしたいと思います。最初に、東洋大学の岡村敏之先生、どうぞよろしく願います。

岡村 よろしくお願ひいたします。図らずも一番手になりましたので若干緊張しています。先ほど後藤先生から、それはさて置きという話でもということでしたので、いろいろなアプローチがあり得ますが、自分に近いところからだんだん今日の本質にということ、第一ラウンドはそれはさて置きの話を二つしようと思います。私は地域公共交通、都市計画が専門ですので、今日はどちらかという行政や事業者の観点から計画をしたときに、利用者にどういふいいものを提供していくべきかというお話をしていこうと思っています。

一つ目、私の専門は公共交通ですので、本日キーワードにありました福祉有償というものはやはり違っていて、タクシー、バス、鉄道になります。コロナ以前からもそうですが、計画の考え方の潮目は完全に変わったかなという感じがしています。公共交通、交通計画は、とにかく需要の大きい長い距離を乗る。例えば国立から新宿、東京都心まで通う、都心まで行かなくても通勤する、それから帰ってくることも含めると、これで移動のだいたい6、7割になります。

そうすると、そういう非常に混雑した大きいところさえきちんとやっておけば、そのほかのところは自然と解決されていくだろうと、とにかく朝の混んでいるときを何とか渋滞しないようにすればいい、ということではもうなくなってきた。逆に言えば、それはある程度充足されてきたことも含んできます。ですので、生活圏内の移動を公共交通等でどうしていくかが非常に重要になり、自治体や地域の役割が非常に強くなってきた。事業者にお任せすると地域の中の移動はあまりもうからないということで、広い意味での公の役割が非常に強くなってきたと。

そうすると、今日の話では、福祉有償というもともとボランティア的だったものがだんだん制度化されてきたものと、もともと事業としてやってきた公共交通がどんどん近づいてきた中で、どううまく役割分担というかオーバーラップをさせて隙間がないようにしていくかがだんだん大事になってきた。その辺の境界が境界、隙間にならないようにということが、たぶん私がアプローチするところかと思っています。

コロナの話の一つさせていただきますと、コロナは非常に大変だったわけですが、いろいろ統計等を見ていくと自家用車の利用がほぼ戻ったようです。ただ、道路交通だけを見るとトラックなどの物流が多いのでそれだけを測るのはなかなか難しい。警察の人などに聞いてみると、はっきりは言えないものの、自家用車の利用はほぼ戻ったけれど増えたわけでもない。いろいろなものが増えたり減ったりして、だいたい同じぐらいになった感じのようです。

鉄道、バスだと、都心まで通うのは8割弱ぐらいですが、生活圏内移動だと、この12月には8割強ぐらいまで戻ったといわれています。生活圏内や高齢者の移動になると、9割ぐらいまで戻ってきているようなので、だいた出控えなどはなくなってきたということ

です。文字通り遊びに行きたいとか、不要不急といわれていたことについても、もしかしたら少なくなっている可能性もありますし、逆にそういうものは戻ってきたけれども、行かなくてはいけないものが、ウェブとか書類等のやり取りだけで済んで減ってきたということなのかもしれない。

いいことと悪いことがいろいろ混ざって、トータルで9割ぐらいまで戻ってきた感じのようです。なので、かなり細かいところまで見ていかなければいけないなど。それで言うと、今日の神林先生のご報告は非常に示唆に富んでいて、個々にはいろいろ質問がありますが、それは時間内に可能であればさせていただければと思います。ということで、だいたい5分になったかと思います。ありがとうございました。

後藤 ありがとうございました。それでは、第一ラウンドはここで終えて、また第二ラウンドでよろしく願います。竹内副市長、よろしく願います。

竹内 ご紹介いただきました竹内でございます。今日はこのシンポジウムにお招きいただきまして、ありがとうございます。冒頭に、中野学長から UC バークレー校とバークレーのまち、コーネル大学とイサカのまちのお話があり、さらに一橋大学と国立市ということで言及していただき、大変光栄です。

冒頭の基調講演、非常に興味深く拝聴しました。落ち着いた時間に、あらためて詳しく数字を読み直してみたいと思いました。何点かお話しさせていただくと、後藤先生からもありましたように、国立市はそもそもコンパクトな 8.15 km² という日本でも 4 番目に小さい市で、まちの成り立ちからして非常に分かりやすい都市構造をしています。ぜひこういう調査のフィールドとして使っていただければありがたいなと思っています。

私の興味としては、国立市の都市構造、居住者属性が比較的分かりやすい立地になっているので、今日の結果を、ゆくゆくはそういうことと重ね合わせて分析できれば、非常に面白い結果が出るかなと思いました。

2 点目は、今回のコロナのパンデミックとの関係になりますけれども、昨今、特にイギリスでは「ケア宣言」というものが出たりして、マーサ・ヌスバウムでしたか、80 年代の終わりぐらいにかなり語っていましたが、またその時代が訪れたかのような感を持っています。それはまさにアマルティア・センの話とつながってくるということで、今回の調査もある意味で時宜にかなった取組かなという感想を持ちながら聞いていたところです。

3 点目は市政に関わる部分ですが、現在新年度に向けての予算編成を進めておりますが、国立市長はより包摂的な社会をどう築くかというかなり鮮明なポリシーを出しています。国立市の基本理念である「ソーシャル・インクルージョン」という言葉を掲げ、今回まさにこのコロナを経て、「ケア」それから「健康」、それもただ元気だということではなく、いわゆるウェルビーイングという概念で表現されるような健康まちづくりをどう進めてい

くかということ、新年度の予算にも盛り込む予定になっています。その中で、今回の福祉有償運送に絡めたこの調査を市政の事業の一つの象徴として考えていますので、ぜひ今日のシンポジウムの成果を持ち帰って市長にも報告をし、新年度の予算でもそれを対外的にアピールしていくような形を少し考えてみたいと思っています。

いくつか柱建ても考えています。今日は小泉先生がいらっしゃらないのは残念ですが、一つはウォークブルシティという考え方、これを掲げてみたいなど。つまりまちの環境をどうやってつくっていくかということです。当事者に対して、取巻く環境がどういふ影響を与えていくかを考慮しながら、より歩きやすい、より移動しやすい、比較的ハードのイメージが強いですがそういうものをどうつくっていくか考えていきたい。

もう一つはソフトの観点で、後藤先生から「相互尊重」という言葉が出てきていますけれども、個が単に独立した個でなければならないということではなく、相互に尊重しながら、相互依存ということも含めたまちづくりをどう進めていけるのか。ちょっと古い言葉ですが、コミュニティによるまちづくりのようなことを、もう一度今の時代にアジャストして考え直すようなことも、市としてはやっていきたいと思っています。福祉有償運送、それからケイパビリティ・アプローチによる調査研究は、国立市が進めるべきまちづくりの象徴としての取組だと思っています。

後藤 温かいお言葉をありがとうございました。第二ラウンドでは、厳しいお言葉をよろしく願いたいと思います。林大樹先生、続いてよろしく願いたいと思います。

林 林と申します。一橋大学の名誉教授ということで、4年ほど前にこちらの大学を定年退職になり、その後2年間特任教授をさせていただいて、それも約2年前に終わりました。そこから、今現在「まちライブラリー@くにたちダイヤ街」の運営責任者と紹介されていますが、そこにつながることになりました。ですので、国立市とは2000年ごろから、皆保険、あるいはまちづくりの関係とかいろいろ関わりがありますが、自己紹介をしていると時間がなくなりますので、「まちライブラリー」について、今日のご報告と兼ね合わせて感想を述べたいと思います。

私がやっている「まちライブラリー」は、地域みんなの本棚というコンセプトと、ほっとできるまちの居場所というコンセプトの2本立てでやっています。単なる私設図書室というだけでなく、居場所づくりを強く意識しています。ターゲットは当初二つの層を考えていて、一つは学生と設定しました。図書室として、私が一橋大学の教育や研究の関係で使って、これは学生に読んでほしいと残しておいた本を「まちライブラリー」に持ってきて、それを使って学生といろいろな懇談ができればいいなど、学生の副読本になるかもしれないと思ったからです。

もう一つは、年齢はともかく昼間都心やほかのところで働いている人ではなく国立市内

で活動されている人ということで、地域高齢者、あるいは子育て中のお母さんがそれに当たります。私が国立に住んでいないので、夜遅くまでいられないため、昼間開けるということで、そのターゲットを考えました。

「まちライブラリー」自体は一昨年9月にオープンしましたので、1年4カ月くらい経っています。この間やはりコロナの影響が大きくて、大学生が比率としてはいろいろな年代のうち一番多く来てくれています、やはり思ったほど来られない状況がありました。それから、地域の高齢者は、シニアカレッジという市の研修のお手伝いもしていて、そこでの副読本みたいなものもあるので、受講者でなくても、そういう年齢層の方が来てくれないかなと思いましたが、これも少数にとどまりました。ただ、それでも何人か来てくれた方のことを思い出しながら、今日の報告と自分の取り組みとの関係について、今いろいろと検証しているところです。

今回のご報告で、私がぜひもう少し自分なりに使いこなしたいと思ったのは利用能力と諸機能の項目で、自分の居場所で何ができて、何ができていないかのチェックリストにこれを使おうと思いました。それと、この研究のテーマは移動ということですが、移動の目的は、自宅から自宅以外の移動先、外出先に行くことなので、その移動先、外出先がどういところなのかということがあると思います。

それから、まさに居場所づくりをしていると、どういう居場所にしようかということは一生懸命考えますが、一つどういう移動のプロセスでその移動先というか町の居場所まで来てくださるかということあまり考えてこなかったもので、居場所プラス外出のプロセスみたいなものもちょっと検証していこうかと思っているところです。

そうしたとき、これはちょっと細かい話になってしまいますが、国立市の高齢者の方は、移動あるいは外出を結構楽しみにしていて、国立には矢川駅の近くに矢川メルカード商店街というのがあり、そこをもっと元気にしようという市役所の委員会に関わったことがあります。高齢者にいろいろアンケートをしてくださった方がいて、何も近くで買い物をしようとは思わないと。例えば矢川の辺りから駅前の西友まで歩いたとしても十分歩いてしまうということで、歩いてあるところまで行くことを楽しみにしている。普段自分が見ている近場の商店街でなくてもいいという人が結構いることが分かりました。

あと、私がやっている居場所に来てくれた高齢者も、国立駅の北に住んでいて、大学通りを南に下ってきて、またそこを戻るという往復が必要な方ですが、やはり大学通りの春の桜、秋の銀杏、そういう緑がどのように変わるかを楽しみにしながらポツポツ歩いて。だから、歩くということも結構大事な移動の手段なので、それはちょっと福祉有償運送とは違うのかもしれないし、それも含むのかもしれませんが、そういう歩ける環境づくりも大事なのだらうと思いました。

後藤 ありがとうございます。とても大事な点をご指摘いただきました。アンケート調査の中にはアラスカまで飛んでいくというのもありましたし、近くを散歩するのも同じく外出と私たちは考えています。ただ、その先の違いが何にどのような影響を与えるかというのは次の段階の分析目的になると思います。猪井先生、よろしくお願いします。

猪井 富山大学の猪井と申します。今日はお呼びいただきまして、大変ありがとうございます。専門の皆様の中で頼りないことしか申し上げられないので、ちょっと不安に思っています。私はパワーポイントがないとしゃべれないので、ご用意いただきました。ありがとうございます。

後藤先生からは？共生ということでしたが、勘違いして公共交通となっています。私がいつも悩んでいることです。わが国の公共交通の実態は、他国と比べて独立採算で今まで経営されてきて、もうからないところについてももうかるところの内部補助でやってくださいというのが特徴でした。これは福祉交通だけでなく公共交通の特徴のお話をしています。

これまでの言説では、人口が減ってきて、人が出なくなって、地域公共交通が衰退してしまうというお話が多かったのですが、それだけではなくて、コロナ前のお話ではあります。生産年齢人口が減ってきて、独立採算を基にしていたので、やはり人件費をかなり削ってこられたこともあって、正直言って運転手さんがいないと。そういう意味で、地域公共交通の新たな崩壊に今至ってきているところです。これに対して、今のコロナの状況でさらに利用者が減少して、本当に何ともならない状況です。

ここに足して、今までにあった福祉交通ですが、やはり一般の方が移動されるよりさらに手間が掛かって、手間が掛かるということはコストが掛かりますので、そういう移動の足を提供するのはなかなか難しく、大変な状況だと思っています。

これは去年近畿の市町村に調査をして、どのような利用者の趨勢かを答えてもらったものです。2019年のことを答えてもらっているのですが、コロナの状況です。一つ一つお話しできませんが、下のほうを見ていただくと、運賃の取り方は、実は自家用有償運送、いわゆる福祉有償運送は本当はお金が掛かるはずなのに、運賃をあまり取っていません。これはもちろん利用者が使えるようにということです。

では、ちゃんと成り立つのかということですが、下を見ていただくと、鉄軌道やバスでも収支率の赤色が50%超えですので、これは近畿の全般的な状況ですが、ほとんど半分ももうかっていないと。いわんや福祉有償運送おやということで、かなり寒色系が多くて、私が知っている人にも、この人は霞でも食べているのではないかという人がいます。何を申し上げたいかというと、そういうことを立ち上げられた方は、近くにしょうがいを持ったご家族がおられて、その人のことを考えて自分はやってきているとおっしゃいますが、そ

これから継いでいくことはなかなかできない状況にあります。

ですから、私はいろいろな方に参加していただいて、市民として皆さんと一緒に考えていただきたいと思いますが、環境問題を研究したジャック・ルコントという人がこういうことを言っています。「恐怖を煽るメッセージはマイナスの影響」があって、「希望をもたらすメッセージにはプラスの効果」があると。

心理学者のセルジュ・モスコヴィチという人は、恐怖から実際に行動を変えてくれるのは「自己効力感」が高い人。例えば役所や事業者の方は自分たちがそれをしないといけないということで自分たちの会社を変えてくれるのですが、一般的に、人は警告を否定したり現実を逃避したりします。ですから、私は今この困難な状況を知っていただきたい、知っていただくことが、先ほど申し上げた苦しい福祉有償運送を知っていただくのに非常に有効なことだと思います。しかし、そこで大変なことになりますよ、移動できないですよということだけを申し上げると、人は逃げてしまうのではないか、そこを一緒に支えようというところに行ってくれないのではないかと思っています。

実は、これは土木学会に出した報告書です。報告書はいつもは面白くないですが、これは面白かったです。東大の沖先生がおっしゃっていたことで、どうも私たちは将来を悲観するのが好きだと。日本人は将来を悲観するのが好きで、単に危機感を娯楽として消費してしまって、それを行動に結び付けない傾向があるらしいと。危機を煽ったり、人を変えたりするのは活動家やテロリストの仕事であって、まずは「なぜ私たちはそういう傾向にあるのか」を理解するのが、ここは学者と書いてありますが、市民の役割だろうと。

ですから、今回の先生方の調査は、なぜこういうことが起こっているかを丁寧にもみほぐして見られていて、しかも後藤先生は、最後の政策的には福祉有償とかで外出できるようにしましょうとお話をされますが、危機感を共有しながら希望を語っているところこのよさがあるのだらうと思っています。ただ、今回神林先生のお話にあったように、外出ができていたり、機能自体は確保されていても、危機感を煽ったほうがいいのかどうかちょっと悩ましいところです。

ここは飛ばして、最後にお話ししたいところです。危機感を呼び起こして、皆さんと一緒に立ち上がって共感してもらわなければいけないと思っているのですが、これはご質問に当たります。大変複雑な分析で、これを市民の方にお見せして一緒に立ち上がっていただこうとしても、ご理解はなかなか難しいだろうと。『選択の科学』でも言われているように、やはり選択とは人の本質的な問題で大事だけれども、情報量が多くなり過ぎると、人は選択できなくなると。

そうすると、この先生方の情報をこれでどうしたらいいのと共感に至らせるには、やはりどこかで情報の取捨選択をせざるを得なくなると思います。これは後藤先生のケイパビ

リティ・アプローチの利用可能性というところかと思いますが、大学の人間はこの結果をよく理解できますし、後藤先生もおっしゃっていたように大変貴重な理論であって面白いと思いますが、これを市民にアウトプットして理解してもらうのはかなり難しいことも含めて、情報をどう取舍選択して、その取舍選択に恣意が入っていないことをどう保障するのかなというのが今の私の悩みです。長くなりましたが、以上です。

後藤 どうもありがとうございました。少し駆け足でご報告いただくのはもったいない豊かな内容であったと思います。特に福祉有償運送に関する一覧表を、係の方、もう一度戻して見せていただけますか。普段からそういう活動をしている方たちが、今どんなに苦勞をしながらやっているのかを少しサジェストしてくださるような表でしたので、また丁寧に見たいと思います。続いて、ジュニアフェローの加藤旭人様、どうぞよろしく願いいたします。

加藤 一橋大学社会学研究科ジュニアフェローの加藤旭人といいます。よろしく申し上げます。自己紹介と、僕自身はずっと国立のしょうがい分野で活動してきましたので、その活動の紹介と、簡単なコメントという形でお話しさせていただきます。

僕自身は、学部から社会学部社会学研究科とずっと一橋にいました。2010年入学なのでだいぶ長くなりましたが、国立にはとてもお世話になりました。社会学、しょうがい学という専門を掲げていますが、これは全くの後付けで、むしろ国立でしょうがいのある方を支える運動と出会う中で見つけたものなので、やはり僕の原点はしょうがい者支援、あるいは運動の展開というところにあるなと感じています。

具体的には、福祉分野で言うと、知的しょうがい関係で「社会福祉法人かいゆう」というところがあります。国立市で最初に重度しょうがい者のグループホームを、当時は生活寮という言い方をしていましたが、つくられたところで、大学の先輩に、人がいないからちょっと手伝ってよという感じで関わり始めたのがきっかけです。その後、国立は身体しょうがい者の方の運動がとても強くて、皆さんご存じのアマノさんという身体しょうがい者の方の自立生活、施設ではなく、家族でもなく、地域で生きるという始めの運動の介助として関わっていました。

それから、今日は福祉なので少しずれるかもしれませんが、社会教育もとても重要なテーマかと思います。例えば、国立の公民館のしょうがい者青年教室、ワイガヤですよね。80年代から始まったしょうがい者みんながとにかく町に出て共に生きようというムーブメントを、まさにしょうがい当事者がずっと支えて活動してきました。

また、僕自身が一番お世話になっているのは「くにたち五日制の会」というとても小さい団体です。五日制とは学校の週五日制のことですが、五日制で土曜日が休みになると、健常者はいいけれど、しょうがい者は行き場所がなくなるのではないかと。それでは結局家

庭に戻るようになって地域で生きられないということで、自分たちで活動をつくろうと始まった団体です。こうしたいろいろな方々にお世話になりながら、僕自身は研究や活動を続けてきました。

コメントに入る前にまず感想ですが、しょうがい者と外出というテーマの重要性について簡単に触れたいと思います。今まさに僕が言ったように、さまざまな活動がずっと続けられてきましたし、国立市には地域で自立を求める活動はずっとあった。ただ、重要であることは認識されつつも、なかなか正面から取り組まれなかったテーマかもしれないなどは思っています。

福祉の文脈、例えば介助の面で言うと、だいたい家事援助から始まって外出は後となり、どうしても衣食住と比較して、外出は少し位置付けが下がることが結構あったりします。ただ、今日の報告では、まずしょうがいに関して言えば平均値では外出が少ないということと、同時にさらに二極化の傾向があるということで、皆さんこれ自体にたぶん経験的には気付いていると思いますが、こういう形ではっきり指摘されたということ自体が非常に重要なことかなと思います。これが全体のコメントです。

情報は多いのですが、あえて一つだけ論点を提起させていただくと、しょうがい学の分野では、基本的にはしょうがいの社会モデルという考え方をしています。しょうがいの社会モデルというのは、基本的には身体の機能制約（インペアメント）としょうがい当事者が受ける社会的な制約（ディスアビリティ）を一応区別した上で、社会的な不利益を解消するためには身体とか機能制約を変えるのではなく社会を変えていく、もう少し言い方を変えれば、しょうがい当事者本人がしょうがいを克服するのではなく、社会を変えていくという発想です。

今日の調査の中には重要な知見がいくつもあって、利用能力と機能が相関している。ただ、個人で見た場合、利用能力が上がるのが機能の達成にどこまでつながるのかということもあったかと思います。なので、こうしたケイパビリティ調査の知見をしょうがいの社会モデルみたいな発想と照らし合わせたときに、実際に僕らができること、あるいは何をしたらいいのかについて、これはちょっと大きな問いになりますが議論できるといいと思います。

また、こうした議論は学問のみならず、しょうがい学自体はまさに実際のしょうがい当事者とつながってきますし、副市長さんのお話のインクルージョンの基本的な考え方にもつながることですので、このケイパビリティ調査から、どのように社会を変えていくことができるのか、われわれの何ができるのかということ議論できればと思っています。長くなりましたが、以上です。

後藤 加藤さん、どうもありがとうございました。やはり経験に裏付けられた質問、コメ

ントはとても重く、ありがたいものがあります。皆さん、時間を守って急いで語ってくださったので、まだまだたくさんの方がいます。これからだいたい3時半まで1時間ぐらいディスカッションをしたいと思います。今大まかな方向を示していただきましたが、細かな点等も含めて質問やコメントがありましたら、お願いしたいと思います。それから、その間にフロアーの方たちも、質問やコメントを考えておいてください。それでは、先ほど少しメンションされていた岡村先生から、もう一度コメント、追加質問をお願いします。

岡村 では、ケイパビリティ・シンポジウムですので、話題提供を頂いたものに関して、どちらかというと交通というか乗り物と言ってしまうのですが、乗り物をどうしていくのかということに関して、どんな示唆が出るのかというところで、私の悩みも含みつつ、例えば神林先生から何かコメントをいただくとありがたい、そんな形にしたいと思います。

能力の向上が個人の諸機能の向上にどうつながっていくだろうかというところで、例えば全体を通して相関を見るとか、個人の変化をご紹介いただいて、それが非常に個々の具体の施策につながる重要な結果なのではないかと思って拝見しました。

広い意味の交通計画で言うと、乗り物としての交通が進化するとか、改善されるとか、そういうことが起こると、個人の能力は果たして上がるのだろうか。それは上がると信じて、手がない中でいろいろなことをやってきているわけです。乗り物で言うと、はっきり言って便利になることですが、便利になると能力が上がるのか。能力が上がることによって、乗り物の立場で言うと、乗ってくれるのかということなのです。

先ほどは福祉有償の場合は利用者が増えたということでしたが、たぶん前と後ではだいぶ制度が違うところがあるので、増えたのがいい状況かどうかは、どこかで機会があればまた副市長に。広い意味でバスなどを考えたときに、便利になったら能力が向上するのということと、もう一つは能力の向上で諸機能が向上するということになってはいますが、たぶんいろいろまだらになっていて、ある能力の向上は諸機能の向上に非常に役立つけれども、ある能力は実はそうでもない。

もしかしたらという疑念があって、乗り物としての性能が上がるのが、実は能力の向上につながっていないのかもしれない。または、その能力の向上が諸機能の向上にもしかしたらつながっていないのではないかと。それが実は交通担当の悩みみたいところで、お金も知恵もたくさん使っているのに、不便だと言われたり、使ってくれなかったり、お金をどぶに捨てているとか言われていて、何でということなのです。

なので、交通をやっていると、もしかしたら交通以外のところで能力向上を目指していくほうが、最終的には諸機能向上につながるのではないかと。交通はあくまでもその後押しのような形でやっていったほうがいいのではないかと。そう言うと、たぶん福祉の方に怒られます。乗り物は努力していないじゃないかと言われてしまいます。

ですが、例えばそれこそライブラリーに行きたいというのであれば出掛けるけれども、行き先がないのに出掛けないと。卑近な話で申し訳ないです。私はお酒は嫌いなほうではないですが、人を飲み会に誘うタイプではなく誘われるのが好きで、誘ってくれる人が誰もいないので全然飲みに行っていないんですが、飲みに行くということだけでいくと、私の諸機能は今非常に下がっています（笑）。飲みたいという気持ちもあるし、能力もお金も暇もあるはずだし健康ですが、たぶんそれがつながっていません。

だから、乗り物ももしかしたらそんなところがあって、乗り物を一生懸命やっても諸機能は向上しないと。そういうことを、例えば神林先生の結果などから、乗り物の進化というものにつなげるとどういう解釈ができるのかなと、ちょっと思ったところです。

後藤 どうもありがとうございました。神林先生、お願いします。

神林 ありがとうございます。2点あります。一つはかなりちゃぶ台をひっくり返すような話です。この調査を始めるときは、やはり福祉有償運送というのがありましたので、外出するときに福祉有償運送を使っているか使っていないかで、何か結果が違うのではないかとというのが非常に素朴な疑問でした。これを確かめようと。ところが、調査を設計したときに、外出していない人はどうするのだと。外出しないなら福祉有償運送など関係ないではないかと。こういう人たちをどのように比較の対象に持ってくればいいのかをみんなで考えました。

そうすると、そもそも外出か在宅かというのは区別する必要がないのではないかとこの考え方に行きました。なので、この調査の一つの特徴として、外出したかどうかを聞いていますが、外出したときにどんなうれしいことがあったのかを聞くと同時に、在宅の人に関しても在宅したときにどんなうれしいことがあったのかを聞いています。先ほどのパネル調査の特徴からすると、例えば1回目に外出して2回目に在宅した人というのは、同じ人に、外出したときにどれぐらいうれしかったか、在宅のときにどれぐらいうれしかったかを聞いています。

こういうことを考えると、実は先ほどの乗り物を考えたときに、普通の人は、乗り物というのは家の外で乗るものと限定します。ところが、この調査から出てくることは、実はうちの中でも乗り物は必要なのではないですかと。うちの中の乗り物とうちの外の乗り物の違いを考えないといけないのではないのでしょうかと。

それで、はっきりとは出てきていませんが、これから先分析すればたぶんそうなるという予想があります。在宅のときにどれだけ周囲の物を使えるのか、自分自身を使えるのかというところが実はポイントで、在宅のときに、あまりうちではハッピーになれないから外に行くような人たちも一定程度いるのではないかと予想をしています。

そうすると、ちょっと福祉有償運送の話とは逆転してしましますが、外に行ったときに

どれだけハッピーになるのかということを一生涯懸命やっていますが、在宅のときにどれだけハッピーになるのかを同時に考えなければ駄目だという話が透けて見えてきています。なので、一つ目のちゃぶ台をひっくり返す話は、例えば大学の中で楽に動けたらいいなどと思うとか、あるいは乗り物といっても自分が動く乗り物ではなくて冷蔵庫が勝手に動いてくれることも乗り物の一つだと考えるとか、たぶん発想の転換が必要だということです。そのように地図を広く描くと、別の側面が見えてくるのではないかと思います。これが一番極端なアンサーです。

もう一つの極端なアンサーとしては、こうして回帰分析をしてみると、ある意味経済学の実証研究はたいていそうなるのですが、憂鬱な科学（ディズマル・サイエンス）といわれることが多く、結局あまり夢が出てこない。今回の場合も結構頑健に出てきているのは、何だかんだ言っても個人の、ここで言う個体の利用能力です。個人がどれだけ元気なのかということが重要であって、人とどう付き合うとか、環境をどのように利用するかというのは実は二次的、セカンダリーだという結果が出てきています。

なので、先ほど来ソーシャル・インクルージョンというお話が出ていますが、それをどれだけ真面目に議論するかというと、最初の個体利用能力の部分がもし 100%アシストできているのであれば、次の段階としてソーシャル・インクルージョンとか環境の整備を議論する順番になるという話が出てきて、この考え方自体は、たぶん福祉学的には 100 年前というか昔の話、元に戻るような話になってきます。

この辺がどうやってこの研究を評価するかということになるわけですが、すごく保守的にこの研究を評価するとすると、ソーシャル・インクルージョンの話はセカンダリーであるというインプリケーションが出てくるということです。ここがもう一つのリプライになるかと思っています。

岡村 ありがとうございます。

後藤 どうもありがとうございました。なかなか核心に迫ってくる話ですね。今話された利用能力の質問一覧をもう一度確認すると、これをわれわれは三つに分けたわけですが、一番上が環境的なバリアがどうであるか。続いて対人バリア。人のまなざしが突き刺さるというようなものも、ここに入れてあります。

それから個体。残念ながらいくら環境バリアを改善しても、あるいは人々の理解が進んで心のバリアがなくなったとしても、本人の中で自分の体や心の調整が難しかったり、急な疲れに対処できなかったり、出費や時間のロスが出る、こういう問題です。ただ、われわれはこれらを今は個体と呼んでいますけれども、例えばその人の全体の所得の中で交通費に使える金額がもう少し増えれば、この出費をしてしまったというようなものは軽減する可能性はあります。時間に関しても、高齢者もまたもっとゆっくり自分のために時間を

使ってよいということが当たり前になってくると、林先生のライブラリーに行って本を読むようなこともあるかもしれない。

ですから、大きな区分として環境、対人、個体と分けているのですが、もちろんこれはきちんとクリアーに分かれるものではなく、何かの形で社会的な支援対策の可能性はあると思います。

神林 よろしいですか。ここでちょっとフォローしておいたほうがいいと思うのですが、今こういう形で利用能力の 12 個の要素をつくっているわけですが、例えば先ほど来議論になっている乗り物が便利になるという状況がこの能力とどう関係するかというと、前提として一対一の関係ではないです。乗り物が便利になるというのは、この中の「段差がきつかった」というところだけを改善するのかもしれない。

そうかもしれないし、その乗り物が便利になったという中で、例えば運転手さんと非常にコミュニケーションしやすいようなバスになった場合は、「ちょっとした会話がしづらかった」というところに影響を及ぼすかもしれません。あるいはその費用がどのぐらい掛かるかということは、この「予定外の出費」というところに関係するかもしれません。

なので、乗り物が便利になるというのは総合的な評価であって、その中でどういう要素の利用能力を改善するかはそれぞれどうなるか分からない。これがケイパビリティ・アプローチの一つのポイントです。繰り返しになりますが、乗り物が便利になる。そうするとこの 12 個の利用能力の中のどこかに影響を及ぼして、このベクトルがちょっと変わるわけですね。それが結果として諸機能にどのように反映するのかというロジックをとるようになっていきます。これがケイパビリティ・アプローチの特徴ということで補足をしておきたいと思います。

後藤 ありがとうございます。それでは、竹内副市長、よろしくお願いいたします。

竹内 今の話は非常に面白く示唆的でした。確か 2 年前ぐらいでしょうか、最初の調査の報告を頂いたときに、私が意外に思い、非常に成果だと思ったのは、実は在宅のときにいかに快適な環境を維持するかが重要であるかということでした。今回、市のほうで福祉交通支援基本方針というのをつくりました。これは対象者をいくつかに分類して、その対象者ごとにどういう交通手段が用意されているかを分析したものです。

一般の健常な方であれば、自家用車をはじめ電車・バスの公共交通があり、しょうがいをお持ちの方であればそれに相応したいろいろなサービスが用意されていて、どういう公的な取り組みがされているかを一覧表にしました。さらに、通常は入れないと思いますが、実は住宅の改造計画とかもこの中に入れて、行政としてもその部分を重視したいと思いました。つまり、家の外の交通もそうですが、実は住宅の中の移動手段、快適性みたいなものが重要だということを示唆として頂いたところがあります。

ここで考えたのは、2 点目のほうの個体能力と掛け合わせてみると、自分の周りにある環境をどうやって使いこなすことができるかということ。つまり、アフォーダンスという考え方がありますが、それに気付く能力ということでしょうか、個人が物を使って自分の潜在能力をどうやって発揮できるかという能力を高めることと伺いました。ソーシャル・インクルージョンがセカンダリーだというのはちょっとショックなのですが、その前に、やはり本人が何をしたいか。おそらくこれは自分自身も気付いていないこともあると思います。

そうすると、どういう世界に行くか。一つは教育という世界に行くと思います。少し手前みそになりますが、国立市は幼児教育に力を入れようということで、いわゆる非認知能力、認知能力でない能力をどうやって高めようかということを目指しています。場合によっては成人になった大人の人が自分の能力をどう考えて、周りの環境をどう使えて、あるいは環境を改善して、自分の潜在能力をどうやって発揮していくかという機会、取り組みも必要なのかなど、今お話を聞きながら考えたところです。感想だけですが。

後藤 素晴らしいです。大きな理論的な飛躍、展開があったと思います。自分自身の能力に気付く。そして、それを利用する力をどう持つか。それは家の中にいても外にいても発揮できるもの。逆に言えば、どちらにいても必要なもの。だから、両方から働き掛ける必要があるということがとてもよく分かりました。ありがとうございます。関連して、林大樹先生、よろしくをお願いします。

林 質問としては、さっき出ていた利用能力の環境、対人、個体というのを見て、WHO の ICF（国際生活機能分類）のアプローチなのかなとちょっと思ったのですが、そう理解していいでしょうか。

後藤 それも参考にしました。それから、おそらく交通の先生たちはご存じだと思いますが、政府が東京オリンピックに関連して、かなり専門的にバリアフリーをどう公共交通で広げるかという会議をしています。そこで、30 種類ほどのいろいろなしょうがいを持つ人たち、さらに、病をもつ高齢者、妊婦さんたちなどの当事者が集まって、どこにどういうバリアがあるのかを一覧にまとめてくださったもの、私はそれもかなり参考にしました。ただ、アンケートという言葉の中でどうそれを表現するかという制約があったので、このような形になったとご理解ください。

林 ありがとうございます。さっき利用能力と諸機能をチェックリストとしても使ってみたいと申し上げましたが、環境、対人、個体の関係は、私は ICF のアプローチは正しいのではないかと思っています。ただ、実際こういうことがありました。わが家に 89 歳の義理の母がいるのですが、転んで膝のお皿が割れてしまった。要介護認定を受けていない元気な人ですが、それによって膝が曲がらなくなってしまい、今リハビリ中です。

先ほど家の中の移動もあるのではないかということでしたが、まさにそれです。膝が曲がらないので2階にある母の寝室に上れなくなってしまったので、環境対応として1階にベッドを購入しました。まさに環境を変えることによって利用能力を上げたのを見たわけです。ただ、本人は膝を伸ばした形の歩きはできるようになってきて、家でお茶の先生をやっていたような人なので、あとは正座できるようになることが大事ですが、それは先ほどの話にあった社会モデルの環境要因や対人関係を変えたりするのでは無理で、やはり膝が曲がらないので、医学モデルが必要だと。そうすると、ICFアプローチからすると元に戻ってしまうようなことになります。

それと似たようなことで、私はまだケイパビリティ・アプローチを完全に分かっているわけではないのですが、前に進めるために利用能力そのものより環境や対人関係をいろいろ変えていくことはもちろんいいことだと思います。同時に、本人はやはり膝が曲がって正座ができてお茶の稽古ができるようにしたいわけで、それはどう考えたらいいのかなど。ケイパビリティ・アプローチというのはもしかしたら懐の深いアプローチで、膝が曲がるようにするのもケイパビリティ・アプローチなのではないかというのが質問です、少しややこしいですが。

後藤 とても大事な質問だと思います。加藤先生がおっしゃったように、社会モデルというのがまさに社会に非常に大きなインパクトをもたらしたわけです。しょうがい者に対する見方を大きく変えたと思いますが、しょうがい者であろうと非しょうがい者であろうと、特徴、癖、得意不得意があり、それが変化することもあるわけです。

そうすると、社会モデルで突っ走ろうというのではなく、自分らしさに対する自分の見方を少し変えることも必要になってきたりもする。それはまさに個人個人で違ってきますので、大きなフレームワークとして、私たちはやはりこの三つは残しておく必要があるだろうと思いました。それが個々人でどうウエートが違うのか、またそれが個人の中でどう変化するのも見ていかなければならないように思います。

神林 今の林先生の疑問はとてもいいと思います。たぶん解法は二つあって、医療技術が超絶発展して膝が完全によくなるのが一つで、それは個体利用能力が改善するということだと思います。もう一つは、お茶というのは正座するものだと思うなくなること。これがある意味社会モデルで、もともと正座できない人もお茶を楽しめるはずだという考え方がその背後にあります。お茶は正座をして儀式をしないとフルに楽しめないものだという考え方を改める方法です。

この二つの方法が、たぶん社会の中では同時に成立しています。古典的には前者で、何とか医学的に、何とか便利な乗り物をつくってみたい話をしていたのですが、ここ数十年ぐらいに後者の考え方が出てくるようになって、それをバランスさせなければいけない

というのが現状だと思います。ところが、各研究者によってはどちらかに偏ってしまっているんで、そのバランスを取って全体を議論しようという話が意外にないのが、自分個人の現在のところのこの分野の評価というか認識です。

ケイパビリティ・アプローチというのは、ある意味非常に中立的なアプローチで、たぶんその二つを本質的に区別していないと思います。どちらでもいいと。その要素は全部認識していますが、その中のどれかを改善すれば絶対こうなるという一点集中突破という話ではなくて、どれもこれもきちんと見ていかねばいけないというのがケイパビリティ・アプローチの一つの特徴だと理解しています。こうやって議論を重ねていくと、実際の施策のレベルで意外にできることが出てくるのではないかというのが、2年ぐらい調査をした自分たちの直感的な理解です。

後藤 ありがとうございます。

小林 非常に興味深いお話を伺いました。例えば今のお茶のお話で、そこでお茶を続けられるように、一つは正座でないスタイルのお茶もあるだろうという発想もありますが、その前にお茶を諦めてしまうこともあると思います。特に高齢者の場合、それが要介護の方であっても、しょうがいの方であっても、あるいは認定を受けていないような一般に元気だと思われている方であっても、現実何かのけがやイベントがあったときに諦めてしまうことがあると思います。

そのときに、本当は諦めなくていいという実態を明らかにするのも、このケイパビリティの調査だと思います。お茶だけでなく、よくある話では、では新しい生きがいを見つけましょうとか、新しい趣味を見つければいいみたいなことを結構病院に聞かれたり、受容と言われてしまったりするのですが、それは本当のその人らしさを否定してしまうものでもありますし、その人らしさが生活の中で本当に実現できることではないと思います。

ですから、そこで受容とか何かきれいな言葉で諦めさせるほうに行くのではなくて、いかにその人がその人らしさを発揮できるようにしていくのか。それは決してわがままでもぜいたくでもないはずなので、それがこのケイパビリティというところに着目することで見えていくのではないか、そしてその生活をサポートすることができるのではないかと思います。

後藤 ありがとうございます。加藤先生、関連してどうですか。

加藤 丁寧にリプライしていただいたかなと思います。とりわけ社会モデルを強調したのは、まさに経済学はディズマルな学問であるとおっしゃっていましたが、やはりしょうがい学の人間としては、個体能力を高めることがリハビリとか予防につながりかねないことについて最初に確認しておかないと全体としてまずいかなということ、確認させていただきました。

能力というのを、このケースではもう少し幅広いところでとっていることとか、さまざま頂けたかと思います。僕から付け加えるのであれば、さらにしょうがいの社会モデルにはいろいろな限界もあれば、同時に批判も出ていて、インペアメント（身体の損傷）はまさにそういうところがあります。例えば慢性疾患などには体の症状に波がありますが、そういうものをインペアメントとしてどう捉えていくのか。それはしょうがい社会モデルに本当に含まれているのかという話、バランスを取るものではないという話は、どちらかというところと英語圏で少しずつ議論が進んでいるところです。

まさに慢性疾患とか、女性の経験とかを含めたフェミニズム、クイア理論からの批判を通して、しょうがい学もまたさまざまな形でいろいろなものを含むというアクセスできるようにも思っています。ただ、バランスを取るという試み自体、このしょうがいの社会モデル自体がなかなか根付いていないところでバランスを取ろうとすると、むしろ負けてしまうこともあるし、そこはパワーポリティクスな部分があるので、僕としてはそういうことだけ簡単に説明させていただきます。

その上で外出というところに行けたけれども、あらためてやはり在宅が必要なのではないとか、そういった研究のプロセスも含めながら、社会モデルそのままというより、あらためて丁寧に、これはできる、これはできないみたいな形で？区分けができていくと、とてもいいかなと思いました。

例えば、痛みがあるケースについては、いわゆる西洋医学とは違って自分なりに痛みを和らげる方法があるとか、そもそも鍼とかも含めた違った形の医療へアクセスすることを、しょうがいの社会モデルは完全に否定するわけでもありません。そういうこともあるし、お茶の話で自分ができないならという話も出ましたが、しょうがい者運動、箸を使えないなら犬食いすればいいみたいなことを言ってきたわけです。そういった発想とも、クイパビリティ・アプローチはつながり得るのかなという可能性を感じました。

後藤 ありがとうございます。猪井先生、もしよければ。こちらは機能のリストで、先ほどの利用能力です。利用能力のほうはどんな困難があったのかという形で困難体験を聞いています。それに対して、機能のほうはもう少し何ができましたかというポジティブな聞き方をしています。

実際は、利用能力がかなり制約されていても、機能のほうの達成はさほど低くならなかった人もいれば、逆のタイプもあると。そういういろいろな調査結果が出てくると、この利用能力と機能の間にはいったい何があるのだろうというのも、私たちの関心になってきます。もしこの辺りでご質問がありましたら。パネラーの方、どうですか。猪井先生、何かございませんか。

猪井 ちょっと外れているかもしれませんが。セカンダリーというお話がありましたが、

私どもが授業で交通とは何かを教えるときは、本源的な需要があって、交通は派生的な需要だと教えていて、そこと一緒だなと。ショックを受けたように見えながら、実はそうでもなかったと。ただ、宇都宮大学の先生が、通勤にどこでもドアと今までの通勤のどちらを選ぶかという「どこでもドア調査」というのをされていて、今までの通勤を選ぶ人が一定数いるということです。まだ私どもも解き切れていませんが、移動に何かのよさがあると信じています。交通の人間はやはり面倒くさいなといわれるかもしれませんが。

もちろん在宅環境の整備は本源的に大事な改善事項だと思いますが、非常に困難な方について、交通でそこを直せるかという、私は直せないと思っています。ただ、食事療法とか、漢方薬とか、その生活の仕方とか、先ほど副市長がおっしゃっていた町のつくり方、人がずっと暮らす町をどうつくっていくかは、非常に困難な状況の方を直すわけではないですが、フレイルに陥らないため、私ども富山大学で言う「未病」、病の前に対応するためには、やはり交通や町はちゃんとしていなくては駄目なのではないかと。

もちろん今回のお話でしようがいをお持ちの方の問題を解くことも大変大事ですし、そこに福祉有償運送がどう関わっているかも大事ですが、それ以前に、今そこを支えて動いている方は移動、生活スタイル、機能、場合によっては利用能力側も支えられているところもあって、一律に困難なところからだけの議論ではなくフレイルみたいところ、このケイパビリティも連続的に変わっていくと思いますので、そこにおいてのそれぞれの関わり方もあるかなと思っています。

そういう意味で、今までの議論は全般的にということでしたが、今後何か軽いところとか度合い別にそういう分析をされるご予定はあるのでしょうか。後藤先生の振りとちょっと違った質問になって申し訳ないのですが。

神林 理論的に言うと、まさに今おっしゃったことになります。これは単純に 10 の項目になっていますが、理論的に言うと離散無限これがあるわけです。それをどのように集約するかということに関しても、いくつかフレームワークがあり、単純に足せばよいとか、そうではなくてももう少し二次モーメントを使わないといけないとか、いろいろな評価方法はあると思います。

今回のレポートはそういうことを全部無視して、とりあえず足しているだけですので、その専門的な方針になるのかなと思います。ただ、それは後藤さんもお存じですけれども、自分の理解だとそこまで成熟していない気がします。こういうやり方もあるしこういうやり方もあると複数提示されていて、これで OK というやり方はまだ発見されていないのではないかと思います。

後藤 ありがとうございます。この後ぜひアカデミック・ケイパビリティ・アプローチという会を設けたいと思いますので、ご参加ください。それでは、フロアーの方からご質問、

コメントを受けたいと思います。どなたでも手を挙げてくだされば、学生がマイクを持って走ってくれますので、ご自身のお名前とコメントを頂ければと思います。山勢さん、どうぞ。

山勢 くにたちさくら会の山勢と申します。時間がないので質問して結果を聞かずに帰らなければならないのですが、今まさにここで紹介していただいた福祉有償運送の事業団体の母体となっています。現状だけを言うと、3年前からこの活動が活発になってきて、林先生とも15年ほど前に一度お会いしたり、近畿大学のミヨシ先生を呼んで勉強会したり、いろいろやってきましたが、話がどこにあるのか全く見えません。

いつになったらどの点に達するのかと頑張りながらやっているのですが、新しい事業者が増えることを望むとか言われても、事業者が出てきても倒れ、ずっと同じ状態になっています。まさに林先生が言われるように、お母さんがそうなる前に、介護予防、介護抑止でやらなければいけないこととかいろいろな部分があると思います。ただ、今のうちの状態で言うならば、ケイパビリティもそうですが、裕福な方でもがんの治療とかでお金を使ってしまって、とてもタクシーを使えないとか、いろいろな方がいます。全てを一緒くたにして話をするわけにはいかないですが。

国立自体どういう状態なのか、町の中を考えてもらうといいのですが、今うちはほとんど高齢者に特化したような恰好になっていて、病院に行くとなったら多摩総か立川の総合共済、災害医療センターが主になっています。国立にはメディカルクリニックというのがありますが、一方通行で交通の便が非常に悪かったりします。この辺を逆にまちづくりの面で、ここに駐車場をつくるとか、いろいろやっていただけると非常にありがたい。片側のドアからしか降りられないだけでも、かなりのストレスになります。

多摩総に行ってみてもらえば分かりますが、コロナで中央玄関が閉鎖されています。タクシーとかバスは必ず同じ場所に止まれるのですが、今まで福祉有償運送が降ろしていた所にタクシーが入ってきています。タクシーが入ってくるのはいいのですが、その前に駐車場をつくってしまった。それによって交通が全部止まってしまって、一番しっぽがたまらん坂の下、一橋の中和寮の所までずっと伸びることがあります。

この辺からやっていかないと、タクシーに乗って行く、福祉有償に乗って行く、でも病院に着かない。病院では何と言われるかということ、なぜ救急車で来なかったのですかと。いや、救急車は来ませんからと言っても。あの道路の混雑などもコントロールできると思います。今日聞いた福祉有償運送の話では、ここで止まらないところがあるので、いろいろまちづくりという観点も含めて話されるのであれば、やはり各々のポジションでもう少しコンパクトにして話し合ったほうが分かりやすいのではないかと思います。

それと、今三つの団体がありますが、三つとも本当に人手が不足しています。どういう

状態なのか分からないですが、私たちがやり始めたときは利用する人がいないだろうと言われていました。今回私たちがやったことによって利用人数が3倍ほどに膨れ上がっています。ほかの団体も入れると3倍どころの数字ではありません。これはコロナだからということもあるかもしれませんが、料金の問題とか、さっき言われた交通の乗りやすさとか、もう少しそういう部分も含めて小さく議論していかなければいけないことだと思いますので、よろしくお願いします。

後藤 大きく議論をするということと、もう少し小さく問題を絞っていくこと、両方大事だと思います。どうもありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。堂免さん、どうぞ。

堂免 質問させていただきます。私は一橋大学の社会学研究科に所属しています堂免隆浩一と申します。このたびの貴重な講演とディスカッション、とても勉強になりました。どうもありがとうございました。今回このような調査を最終的に政策という形で実現させていくことが、目標の一つとしてあるかと思います。このケイパビリティ・アプローチという考え方をどのように政策の中に盛り込んでいくのかというのは、僕は可能性もあるとともにそれを評価する難しさもすごくあるのではないかと感じました。

私は公園を対象にした研究をしています。例えば公園をケイパビリティ・アプローチで考えてみると、先ほどの在宅なのか外出なのかという話題に似ていて、公園の利用でも楽しいことはあるけれど、ほかにも楽しいことがあるわけです。そのため、市民一人一人にいろいろな楽しさがある中で公園も選択肢の中にきちんとあることがすごく大事で、たぶんそれが公園とケイパビリティの関係だし、今回の福祉有償運送も同じような感じではないかと思います。

ただ、そのときに、公園は誰もが選べる可能性としてあるけれど、選ばれていない状態でガラガラだとする。本当に公園はそれでいいのかという考え方が、一方ではあると思います。だから、何とかたくさん使ってもらおうようにしようという政策の考え方も出てくると思います。そうすると、自由な選択としてきちんと保障されているのとはまた別の考え方として、その政策を評価していかなければいけなくなると思います。

とすると、選択できることの保障が大事だということを政策の中で大切に残しながら、使われていないことが必ずしも悪いことではないという評価につながるのかどうかというところがすごくポイントになるのかなと思います。聞いていました。

後藤 ありがとうございます。評価というのは、使う側の人々も含めての価値観やさまざまな社会規範が影響するので、どこまでわれわれの考え方、規範自体を豊かにしていけるのかという問題が一方であると思います。それとともに、先ほど山勢さんが指摘してくださったように、現実に使う人たちが増えてきているときに、それをすごい現象なのだと認

識することも大事だと思います。それを見過ごして、単に3倍増えた、4倍増えたというのは事業者や当事者の問題とするのではなく、それが国立市の今の何かを表している。そこを大事にしたいと思いました。市からもたくさん来てくださっているのです、まちづくりの中道さん、どうぞ。

中道 国立市のまちづくりで担当課長をしています中道と申します。後藤先生から今無茶ぶりを頂戴したような気がするのですが（笑）。今日の神林先生のデータの中で、しょうがい者の方、要支援・要介護の方、高齢者の方の三つのカテゴリーで分析をされていますが、やはり一番気になるのはその方のお住まいのエリアとか住環境が達成機能に非常に大きく影響しているのではないかと。そういう意味で、このデータ分析を、例えば富士見台1丁目、2丁目、3丁目とか、エリアごとに、少なくとも町丁別に細かく分析してやっていく予定とか、既にされているのであれば、その辺ご教示いただきたいなと思います。

神林 私の説明があまりきちんとしていなかったことによると思います。すみませんでした。この2列目、4列目、6列目の相関関係は、同じ人に注目をして利用能力が変化したときに諸機能は変化するかどうかという相関をとっています。ということは、住所が変わらないので、その人がどこに住んでいても、この0.255というのは変わりません。これがこの分析の一つの特徴です。

どこに住んでいるのかは、この推定のこの計算の外で反映されます。なので、例えば富士見台に住んでいる人、中に住んでいる人は、平均値で諸機能は高いかもしれないというのはあります。けれども、ここで注目したいのは、どこに住むかによって平均値が変わるのではなくて、その人の利用能力がどれぐらい変化したときにどれだけ変わるのかというのがこの相関関係の中心になり、そこがこの調査の大きなポイントになっていきます。

難しいのは、どこに住むかということは自分で決めていますよね。なので、例えば外出をしたいと思っているご家族は、富士見台よりは中に住むかもしれない。ということがあると、どこに住んでいるのかということと外出をどれだけするかということ、その結果として達成機能の大きい小さいかが連関してしまうので、どちらが中心で結果が出ているのか分からなくなってしまうと。それを回避するための統計的な手法がこの2列目、4列目、6列目です。こう解釈していただくと、この2列目、4列目、6列目数字が頑健であることの証左になると思いますので、そう理解していただくとこちらとしても幸いです。

後藤 ありがとうございます。地域別の平均値は別に出ていますので、それはまたお見せしたいと思います。ほかにいかがでしょうか。最後に小塩 HIAS 副院長からお言葉があるのですが、その前に、中島さん、浪越さん、よろしければどうですか。

中島 今日は貴重な基調講演含め先生方のご意見等、どうもありがとうございます。私は市役所の道路交通課長をしています中島といいます。3年前ぐらいですか、福祉有償運送

の活用を増やしていこうということで、一橋大学さんに、数字的に見える化できないかと相談をさせていただきました。そのときに、ケイパビリティ・アプローチということで提案を頂きました。

先ほど岡村先生もおっしゃったように、乗り物を便利な形で使うことによって外出支援をし、外出することによって生活の質を上げていこうというのが、私どもが本来考えていたところでしたが、今日の中身を見ると、それだけではなく家の中の移動も当然必要だと。そうすると、私どもは交通施策でやっていますので、これは福祉とか子育てとどうしても一緒にやっていかなければいけないところがあります。

先ほど副市長からもありました福祉交通支援基本方針がここででき、その中では交通施策だけでなくさまざまな考え方を示しています。移動とともにそれを支えるサポーターの方も必要だろうというような考え方も持っていますので、これから今日の貴重な体験も生かして、さらに施策のほうを深めていきたいと考えています。質問ではありませんが、ずっとやってきた中で感じたことです。ありがとうございます。

後藤 10年以上交通政策をやっていらして、岡村先生の最初のお話が面白かったのですが、やはり交通というのは国土をどう建設するかという大きな使命もあるわけですよね。そこに、人に注目するという福祉の視点をかみ合わせていくには、実は先ほどご質問があったように、われわれのケイパビリティ・アプローチを施策につなげられるように、もう少し細分化してみるようなことも必要だと思いました。ありがとうございました。広げるとともに、それを具体化するために個別化する、その両方の作業をしたいと思います。

ほかに、学生さんがたくさん来てくださっているので、後にでもぜひいろいろなコメント等を送ってください。それでは、社会科学高等研究院 (HIAS) の副院長、小塩先生です。よろしく申し上げます。

5. 閉会の辞

小塩 ご紹介いただきました小塩です。今日は本当にありがとうございました。実は私も国立市民で、北に住んでいます。ですから、自分のこととして皆さんのお話を拝聴していました。このプロジェクトで初めからリーダーシップを発揮していただいた後藤先生、今日ご報告を頂いた神林先生はお二人とも私の同僚です。今日パネルディスカッションに参加して下さった方々、コロナ禍にもかかわらず現場に足を運んでいただいた方々、それからウェブで私たちの話を聞いてくださっている多くの方々に、あらためてお礼を申し上げます。どうもありがとうございました。

私が今所属しているのは、社会科学高等研究院というところですが、いろいろな目的があります。その目的の一つは世界で最先端の研究をしようというちょっと背伸びをしたも

のですが、今日はまさしくケイパビリティという、アマルティア・セン先生が打ち出した非常に重要な概念を、理屈だけでなくデータに基づいていろいろ議論するという、ほかではあまりやっていない最先端の研究をご紹介したという点で、非常に重要だと思います。

もう一つは、この国立のキャンパスだけにとどまらず、ほかの分野の研究者、場合によっては理系の方々も相互乗り入れできる研究をする。それから、研究者だけでなく、行政に携わっている方々とも一緒に研究していくということも狙っています。特に最近では、先ほど加藤さんが「見える化」とおっしゃいましたが、できるだけ政策をデータに基づいて評価・立案する必要性が高まっています。このプロジェクトは、当初から国立市役所の方々には全面的に協力していただいております、そういう意味でも私たち HIAS の狙いとドンピシャだと思います。

さらに、今日のテーマの重要な論点として、モビリティ、移動ということがありますが、まさしくコロナ禍で私たちの生活の中で移動はどういう意味を持っているのかをあらためて感じている方が多いと思います。そのテーマに正面から立ち向かったということにでも、非常に面白い議論ができたのではないかと思います。

私たち一橋大学では、これからもこういう取り組みを積極的に進めてまいりたいと思います。こういうことをやったらいいよとか、こういうことを知りたいので協力してもらえませんかとか、そういうご希望がありましたら、今日は学長もいますので、ぜひ遠慮なくおっしゃっていただきたいと思います。この HIAS は学長の直属機関ですので、われわれは学長の言うことを聞かざるを得ません。皆さんのニーズを反映するために、できるだけ努力をさせていただきます。今日は本当にありがとうございました。お礼申し上げます。

(拍手)

後藤 小塩副院長、どうもありがとうございました。今のお言葉にあったように、一橋大学の社会科学高等研究院、規範経済センターが今後どのように発展していくのかは、実は国立市と切り離せない形であるということ、あらためて今日確認しました。副市長、今後ともよろしく願います。こういう形で、学問と行政、市民の方たちの協同で何かができるということ自体がおそらく非常に稀有で貴重な事柄なのだろうと思います。学生さんも忙しい中来てくださって、本当にありがとうございました。

それから、今日このためにいろいろ準備をしてくださったスタッフの方たち、寒い中ずっと入り口で受付をしてくださった方たち、本当はここで花束贈呈をしたいのですが、気持だけになります。本当にありがとうございました。このインテリジェントホールは、今までノーベル賞受賞者などいろいろな人がやってきて、ここで講演をして、みんなが上から眺めるというちょっと冷たい雰囲気のホテルだったのですが、今日はすごく温かい。こんな寒い日にもかかわらず梅の花も咲いていて。それは、参加してくださった皆さまの

お気持ちだと思います。本当に今日はありがとうございました。（拍手）

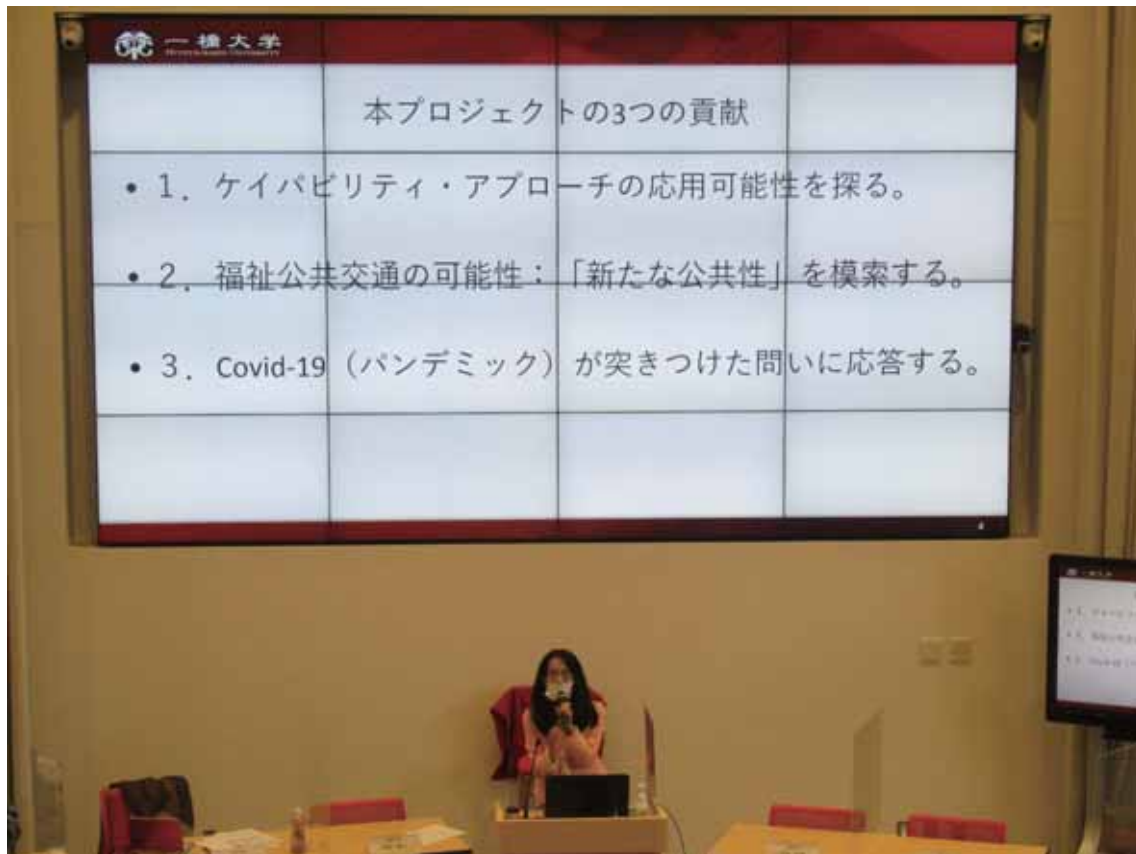
シンポジウム全景



開会の辞：中野聡 一橋大学学長



司会：後藤玲子 帝京大学教授・一橋大学名誉教授



基調講演：神林龍 一橋大学教授



パネルディスカッション





閉会の辞：小塩隆士 一橋大学教授・一橋大学社会科学高等研究院副院長



資料編

風そよぎ、光あふれる<人>と<まち> ---国立ケイパビリティ・シンポジウム--- 【外出に関するアンケート調査 中間報告会】

日時：2022年1月19日 13時から15時半
場所：Zoom Webinar オンライン開催（一橋大学より配信）
主催：一橋大学社会科学高等研究院（HIAS）、一橋大学規範経済学研究センター、国立市。

「開催にあたって」
後藤玲子

本プロジェクトは、JSPS科学研究費基盤(A)「ケイパビリティアプローチに基づく福祉交通システムの実装と調査分析プログラムの構築」にもとづきます。JSPSの助成、国立市役所の職員、HIASと規範経済学センターの事務局、そして上戸義哉（一橋大学博士課程、RA）のご貢献に心より感謝いたします。



スケジュール（敬称略：紹介次頁）：開始 13:00-終了 15:30

- 13:00 歓迎の辞：中野聡（一橋大学学長）
- I. 13:05-13:35 主催者説明：後藤玲子
- 【基調報告：神林龍】
- A市・外出/在宅ケイパビリティ・パネル調査の中間報告（一橋大学規範経済学研究センター）
- （休憩）
- II. 13:45-14:35 【パネル討議：3~5分トーク&フリー】司会：後藤玲子
- 小泉秀樹（まちづくり）/岡村敏之（地域公共交通）/猪井博登（共生）/竹内光博（市政）
- /加藤旭人（福祉）/林大樹（カフェ）/神林龍・小林秀行（総合）
- （休憩）
- III. 14:45-15:20 【質疑と応答】
- 15:20 閉会の辞：小塩隆士（HIAS 副院長、一橋大学経済研究所教授）

- 基調報告
- ○神林龍（一橋大学経済研究所教授）

- パネラー
- ○小泉秀樹（東京大学教授先端科学技術研究センター：国立市富士見台まちづくり委員長）
- ○岡村敏之（東洋大学教授国際学部国際地域学科：国立市地域公共交通協議会委員長）
- ○猪井博登（富山大学准教授都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科）
- ○竹内光博（国立市副市長）
- ○加藤旭人（一橋大学社会学研究科ジュニアフェロー）
- ○林大樹（一橋大学名誉教授：「まちライブラリーくにたちダイヤ街」運営責任者）
- ○小林秀行（労働安全衛生総合研究所研究員）

- 司会
- ○後藤玲子（帝京大学教授・一橋大学名誉教授）

本プロジェクトの3つの貢献

1. ケイパビリティ・アプローチの応用可能性を探る。
2. 福祉公共交通の可能性：「新たな公共性」を模索する。
3. Covid-19（パンデミック）が突きつけた問いに応答する。

1. ケイパビリティ・アプローチの応用可能性を探る

- 問題関心：人は、いつまで、どこまで、＜出入り自由＞でいられるだろうか。
- 外出先で不安を募らせたり、家に居て孤絶感に苛まされたり、それでも家に居づらいから外出する、あるいは外出しづらいから家に居るとしたら、その人は本当に、＜出入り自由＞だと言えるだろうか。
- ここでいう自由とは、善い選択肢を十分もったうえで、選ぶことを妨げられないこと。例えば、外出は楽しいけれど、今日は家で休もう、家は居心地がいいけど、今日は外の風に吹かれよう。そういう選択ができること。
- 目的：「すべての個人に＜出入り自由＞のケイパビリティを保障する」視点から、市における「福祉公共交通」のあり方を考える。

ケイパビリティ・アプローチの特徴

- ある個人は外出が少ないが、外出時の方がずっと高い機能が達成できるとする。
- （パターナリスティックな）公共政策であれば、もっと外出するよう個人に促す（評価関数の変更）であろう。
- 主流派経済学では、個人の選択は基本的に本人の好みとされるので、結果の不利性には関与しない。
- ケイパビリティ・アプローチは、機会集合そのものの拡大を図る。本人の評価関数のもとで、より外出頻度の高い点を選ぶことが可能となるように。

調査と分析

- 本プロジェクトは、個々人の在宅活動/外出活動を通じて得られる10種類の「機能」の達成度を手がかりとして、個々人のケイパビリティの有利性/不利性は、どんな要因と関連が深いかを調べる。
- 例えば、障害/要介護の有無、外出/在宅頻度、「利用能力」（「対環境」、「対人」、「個体」）の違い、時期的変化、「固定効果」などの要因について調べた。

理論仮説と課題

- 個人は、自己のケイパビリティ（外出/在宅の各水準と技術的代替率を表す）と、諸機能の代替性に対する評価関数（例：「安心」と「刺激」の比重）を所与として、自分の外出/在宅頻度を決定している（達成点＝「均衡」点）と仮定する。
- （課題）他は一定として、「評価関数」のみが異なる個々人の達成点を集積として、（代表的）個人のケイパビリティを査定する。

2. 福祉公共交通の展開：公共vs.マイカー、グローバルvs.市政

戦後福祉国家の標語：〈みんな〉

↓

- 単位の細分化（中央政府→地方自治体）によって「公共」が薄まり、「共益」が強まる。例：地域（公共）交通/地域包括支援/「まちづくり」など。
- その一方で、政府主導の自由な競争市場メカニズムのもとで、止まらぬ<リスクの個人化>の趨勢

↓

- 福祉公共交通の担い手（NPO法人ら）の「市民意識」：
共益意識：「住民税*」を挟んだ相互尊重（高齢者の長期的貢献の尊重）
*所得税よりフラットな設計

9

- 高齢者は当事者グループとなり得るか？おそらくは困難。
差異化の力学⇔協同の理念の葛藤。「新たな公共性＝隣人への責任」の担い手。
- 「交通困難者」という概念の有効性：交通利用者全体（＝市民）の中の不遇層への移転：要支援・要介護、しょうがいしゃ、妊産婦、ひきこもりなどを広く含む。
- 公共性（みんな）から、共益とリスクの個人化へと突き進んだ戦後福祉国家の流れにおける「新たな公共性＝隣人への責任」に向けた取り組み。

10

- 福祉公共交通 = 管理・統制とは異なる公共性の実践：隣人に「等しい配慮と尊重」を届ける。例：「福祉有償運送」 = マイカーの公共的使用
- < 出入り自由 > 問題のフラクタル構造：「家」－市（ポリス）－「国家」－「EU圏」－世界：DVから難民まで：運ぶ、送る、逃がす、圧を抜くしくみの結節点。

（参考）「ある紛争が国家内部の紛争として――内戦として、社会紛争として、家庭内紛争として――枠組にはめられていくほど、人権侵害が起こったと認められる可能性は少なくなります」。
（マッキンノン『人権について』116）

3. パンデミックへの応答「新たな公共性」

- 株価と金融所得の大幅な上昇を追い風に、2020年度の国家の一般会計税収は過去最高となった。その一方で、もともと脆弱だった人々の窮状はより深刻となった。
- 「外出自粛」という不明瞭な言葉が空を舞う中、もともと外出しづらい人から順に外出を控えていくこと、もともと引きこもりがちの人が家から外にでないことが、黙認された。
- さまざまな隣人への配慮が、「外出自粛」の協力要請の声にかき消され、自己責任論の渦に巻き込まれていった。
- もともと外出圏を狭められ、外出行動を厳しく制約された人々の「外出自粛」は、彼らの外出ケイパビリティを大きく縮減するものであるにもかかわらず。

- DVなどで居場所をなくした女性を支援する国立市のNPO法人「くにたち夢ファーム」（「東京新聞」、2021年9月）
- 同法人では、新型コロナ緊急事態宣言の解除と同時に相談が急増。以前は多くて月二十件ほどだったが、六月に四十七件、七月に六十件、八月は八十六件まで増えた。九月もすでに八十件を超え、準備したシェルターもすぐに埋まってしまう状況だという。
- 同法人理事の遠藤良子さん（71）は「こんなことは今までなかった。寄付や市の補助金でぎりぎりなんとかやっている」と話した。

リサーチクエスチョン（問い）

- 国立市は早くから、福祉公共交通政策の要として、共益の精神あふれるNPO法人等とともに、「福祉有償運送事業」に取り組んできた。たまたま、Covid-19の感染拡大とこの事業の改正（市内一律ワンコインなど）時期が重なった。2020年4月より同事業の利用者は急増した。はたしてこれはいったい何を意味するのだろうか？その背後には、人々のどんな実態があるのだろうか？個人の＜出入り自由＞なケイパビリティに接近してみよう。

国立市福祉有償運送調査 ケイパビリティの視点から

2022年1月19日

金澤真実（上智大学）
神林龍（一橋大学経済研究所）
後藤玲子（帝京大学）
小林秀行（労働安全衛生総合研究所）
王薺琳（労働安全衛生総合研究所）

調査の目的

- 市民の 移動 と関連する
福祉の評価
- その政策的含意

調査の目的

- 市民の外出・在宅と関連する
ケイパビリティの評価
- その政策的含意（福祉有償運送）

調査の構成

- 調査対象：移動に制約がある市民
 - 障害者
 - 要支援・要介護認定者
 - 一般高齢者（比較対象としても想定）

調査の構成

		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
実施日		2020年 2月13日(木)	2020年 7月9日(木)	2020年 10月15日(木)	2021年 2月4日(木)	2021年 7月15日(木)
天候		曇りのち晴	曇りのち小雨	曇りのち小雨	快晴	曇
気温		18.6°C/6.8°C	25.2°C/22.9°C	18.9°C/15.0°C	12.6°C/0.6°C	30.4°C/21.9°C
障害者	配布数	n.a.	685	319	240	202
	回収数	n.a.	320	239	202	160
障害者(新規)	配布数	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1
	回収数	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0
要支援・要介護者	配布数	n.a.	552	251	177	142
	回収数	n.a.	251	179	142	97
要支援・要介護者 (新規)	配布数	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	136
	回収数	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	51
一般高齢者	配布数	1800	1407	984	838	759
	回収数	1108	985	841	762	631
備考						
	東京都感染者数		7272人	28420	102200	185427
	A市感染者数		9人	46	258	499

5

調査の構成

● 調査項目

－ 外出の有無

- 外出の有無を決める要因
- 外出習慣、身体機能、所得の代理変数など

－ ケイパビリティに関わる項目

(⇒次)

6

ケイパビリティ・アプローチとは？

- 人々のもつ**利用能力**を介した、**人間としての諸機能の達成**に経済活動の目的を求め、人間社会の多様な側面を考慮し、社会厚生を評価する。(Sen, 1985)

- センのいうケイパビリティとは、「個々人が価値をおく生—もっ—といえは価値を置く理由のある生—を、個人が送るケイパビリティ」(Sen, 1999, 18)を意味する。ここで理由(reason)とは合理性(rationality)とは異なり、公共的な観点を含む。

7

本稿で注目する**利用能力**

- 外出/在宅活動 =
 - 特定意図に基づく狭義の外出/在宅行動
 - 派生する複数の活動の総体
- **環境**利用能力：
 - 自然的社会的条件をいかに利用できるか
- **対人**利用能力：
 - 会話等の人的関係性をいかに利用できるか
- **個体**利用能力：
 - その他（自分自身をいかに利用できるか）

8

本稿で注目する諸機能

- 高齢者・障害者など比較的脆弱な人々への社会的支援
 - 外出/在宅活動を通じた実現
 - 機能I : 根源的安心 (臨床哲学・精神分析学)
 - 機能II : 金銭・時間・健康の得 (功利主義)
 - 機能III : 交流・喜び (アリストテレス、ホイジンガ)
 - 機能IV : じぶんらしさ (ロールズ)
- Sen, A. K. (1999): Development as Freedom, New York: Alfred A. Knopf (石塚雅彦訳『自由と経済開発』日本経済新聞社, 2000年)

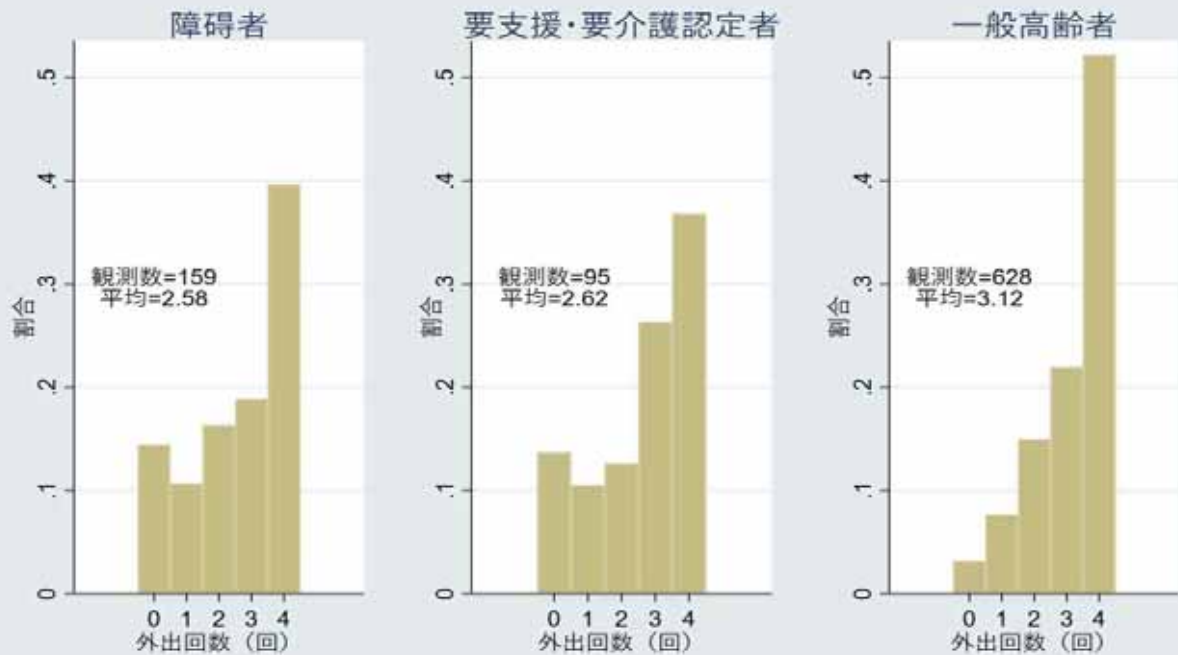
9

調査の目的 (再)

- ある地方都市の高齢者は、外出・在宅活動を通じて、どのような利用能力を用いてどのような諸機能を実現しているか調べる。
- 同市が企図している移動補助政策を評価する際の論点を提起する

10

グループ別 外出回数の分布



第2回から第4回すべて回答したものに限り。グループは第2回時の分類で固定。

11

外出/在宅比率

- 平均値
 - 障害者 < 要支援・要介護認定者 < 一般高齢者
- 分布
 - 障害者と要介護・要介護認定者の分布の形は似ている
 - (弱) 障害者と要支援・要介護認定者は二極化の傾向
 - 外出がほとんどできない人々に注意
 - 障害者 & 要支援・要介護認定者の扱いに注意
 - 要支援・要介護認定者が65歳以降に障害者手帳を交付された場合、要支援・要介護認定者として扱う
 - 65歳未満で障害者手帳を受けていて、要支援・要介護認定を受けた場合、障害者として扱う

12

利用能力

- 外出時（または在宅時）に困ったことがあったかを15項目について尋ねる（回答は3段階の選択肢）。
- 「困ったことが多い⇒利用能力が低い」と解釈し、利用能力毎に集計する。
 - 外出/在宅活動に共通する12項目を使用
 - 全項目で困った場合に「0」、まったく困ったことがなかった場合に「1」をとるように単純集計

段差がきつかった（階段、車の乗り降り、しきいなど）

設備が利用しづらかった（扉、エレベーター、トイレ、エアコンなど）

手荷物や器具が運びづらかった

おいしく食事をとったり、ひと息入れづらかった

ちょっとした会話がしづらかった

大事な案内や説明がわかりづらかった

人のまなざしや態度、言葉づかいが気にかかった

まわりの人の理解や手助けを受けづらかった

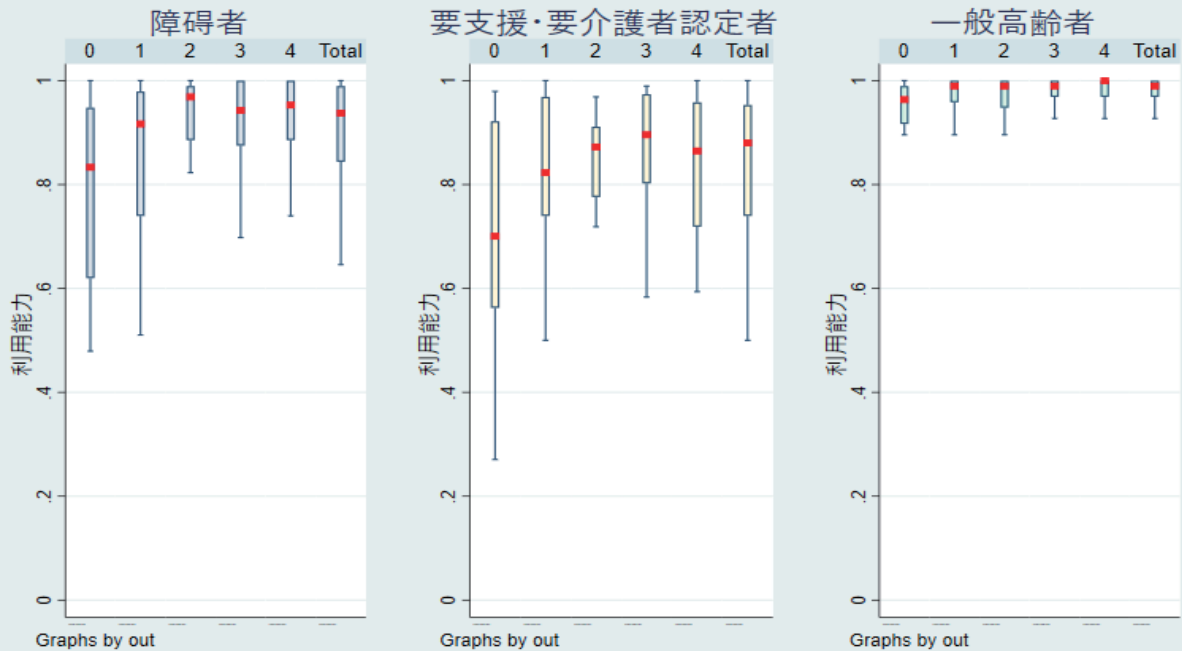
急な疲れや痛みがでて、少しあわてた

予定外の出費をしてしまった

予定外の時間をつかってしまった

自分のこころやからだの調整がむずかしかった

グループ別 外出回数別 利用能力



第2回から第4回すべて回答したものに限る。グループは第2回時の分類で固定。

15

利用能力

- 中央値
 - 要支援・要介護認定者 < 障害者 < 一般高齢者
- 分布
 - (一般に) 外出比率が高いほど利用能力は高い。
 - 要支援・要介護認定者 ⇒ 障害者 ⇒ 一般高齢者の順で、相関がはっきりする。全く外出しなかった群での利用能力の落ち方が大きい。

利用能力は、外出比率と相関がありそう

16

諸機能

- 外出時（または在宅時）の評価を10項目について尋ねる（回答は三択）。
- 「評価が高い⇒充実した機能を達成している」と解釈し、機能毎に集計する。
 - 外出/在宅活動に共通する10項目を使用

おおむね**安心**してくつろいでいられた

金銭などの負担が大きすぎなかった

外出で**したかったこと**がそこそこ実現できた

身体・精神などの**健康に良い**感じがした

自分で**コントロール**している感覚を保てた

経験や視野を広げる適度な**刺激**があった

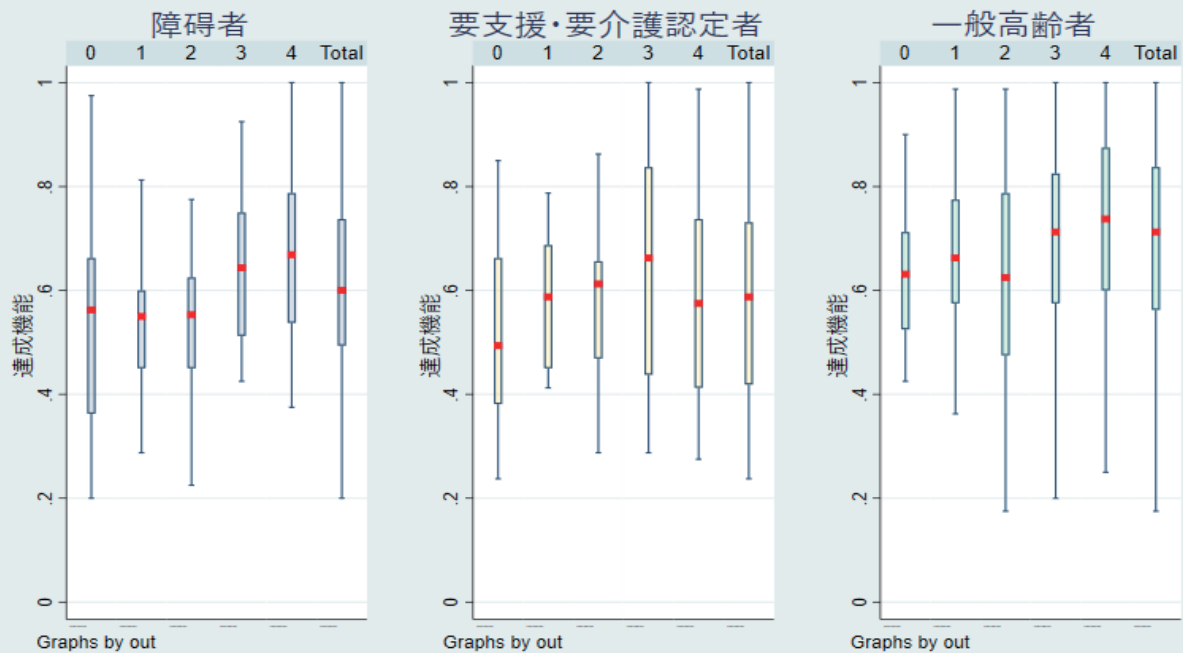
予期せぬ**出会い**や発見があった（人・景色・飾りなど）

気晴らしができた・**楽しんだ**・笑った

周囲の人と会話や**交流**ができた

ふだんの**自分らしい**感じでいられた

グループ別 外出回数別 機能



第2回から第4回すべて回答したものに限る。グループは第2回時の分類で固定。

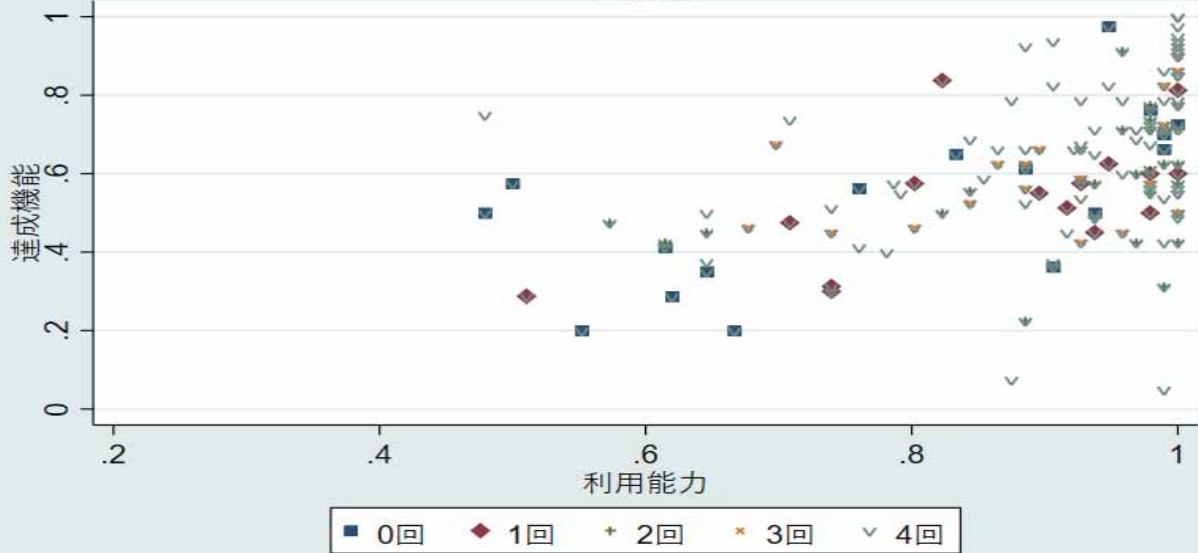
機能

- 中央値
 - 要支援・要介護認定者 < 障害者 < 一般高齢者
- 分布
 - 外出比率が高いほど達成機能が高いわけではない。
 - 全く外出しなかった群での達成機能が最も低くなるわけではない。

在宅であったとしても、達成機能が劣っているわけではない

利用能力と機能

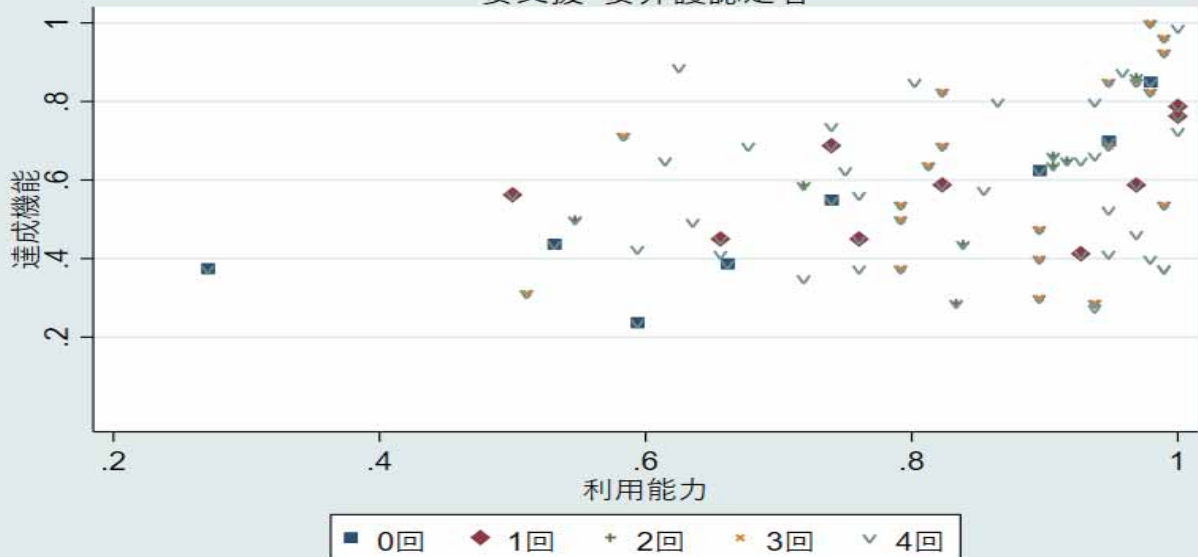
グループ別 外出回数別 利用能力と達成機能
障害者



第2回から第4回すべて回答したものに限り。グループは第2回時の分類で固定。

利用能力と機能

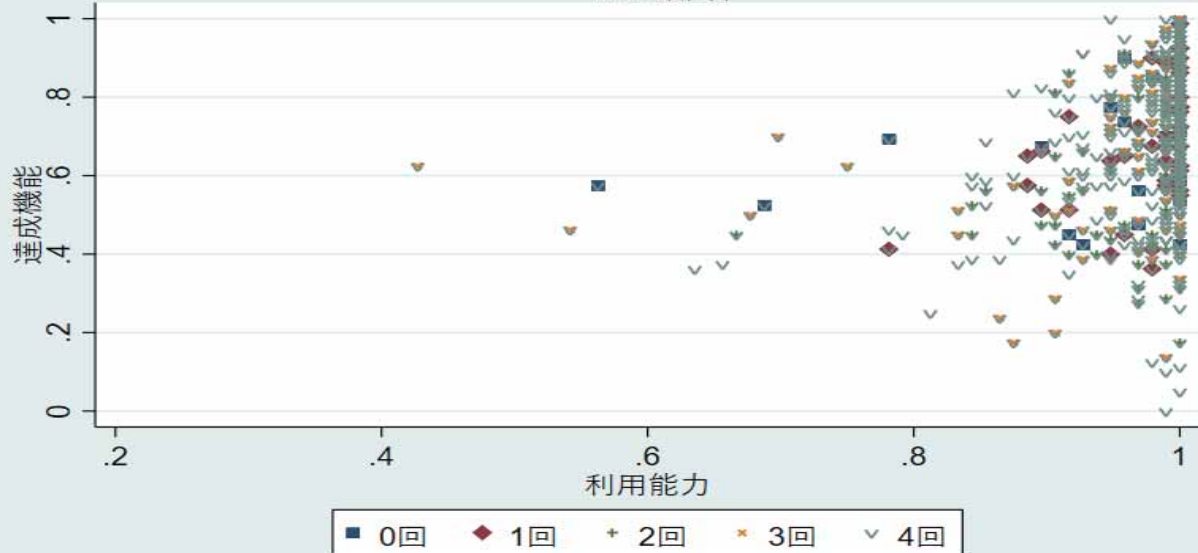
グループ別 外出回数別 利用能力と達成機能
要支援・要介護認定者



第2回から第4回すべて回答したものに限り。グループは第2回時の分類で固定。

利用能力と機能

グループ別 外出回数別 利用能力と達成機能
一般高齢者



第2回から第4回すべて回答したものに限定。グループは第2回時の分類で固定。

利用能力と機能

VARIABLES	障害者		要支援・要介護者認定		一般高齢者	
	機能		機能		機能	
利用能力	0.528*** (0.068)	0.255** (0.103)	0.378*** (0.076)	0.207** (0.105)	0.732*** (0.073)	0.342*** (0.103)
3.time	0.087*** (0.031)	0.084*** (0.026)	0.046 (0.039)	0.045 (0.029)	0.069*** (0.016)	0.070*** (0.013)
4.time	0.047 (0.031)	0.047* (0.026)	0.024 (0.040)	0.028 (0.029)	0.042*** (0.016)	0.042*** (0.013)
5.time	0.073** (0.031)	0.076*** (0.026)	0.044 (0.039)	0.045 (0.029)	0.037** (0.016)	0.036*** (0.013)
Constant	0.089 (0.065)	0.333*** (0.093)	0.252*** (0.068)	0.393*** (0.088)	-0.055 (0.072)	0.323*** (0.100)
Observations	544	544	288	288	2,164	2,164
R-squared	0.114	0.046	0.086	0.033	0.053	0.025
Number of id		136		72		541

Standard errors in parentheses *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

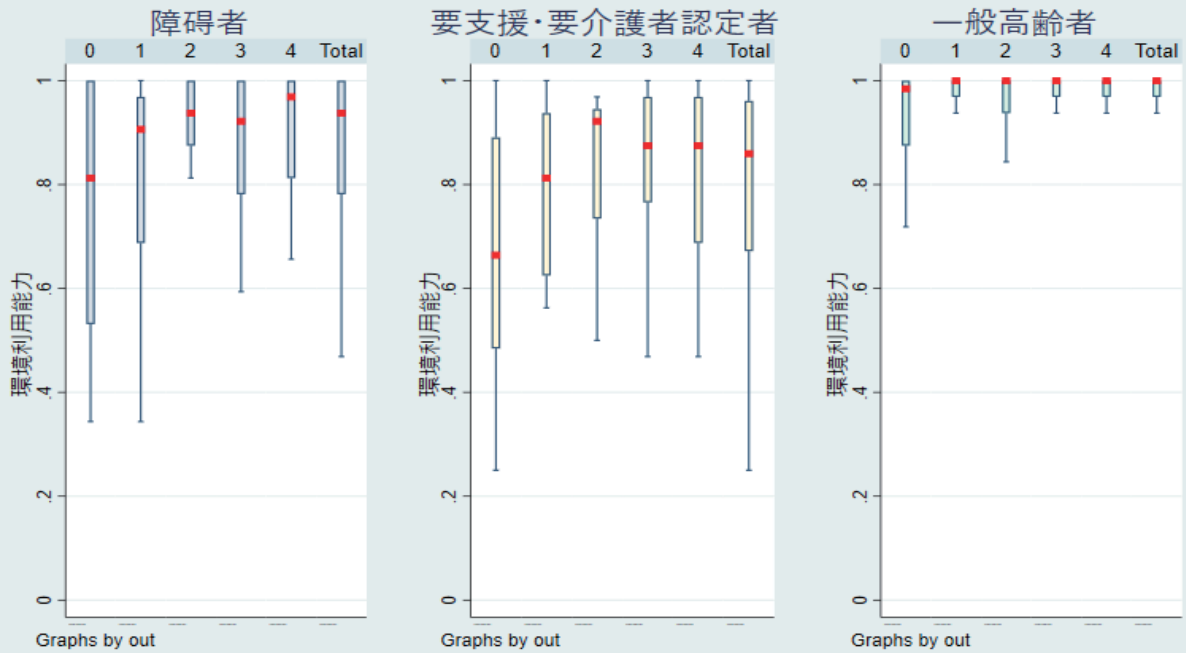
利用能力と機能

- 利用能力と機能は正の相関をもつ。
 - 要支援・要介護認定者 < 障害者 < 一般高齢者

- 固定効果推定
 - 障害者と要支援・要介護認定者では、利用能力と達成機能の相関はほぼ同じ水準
 - 一般高齢者はより強い相関が見られた。

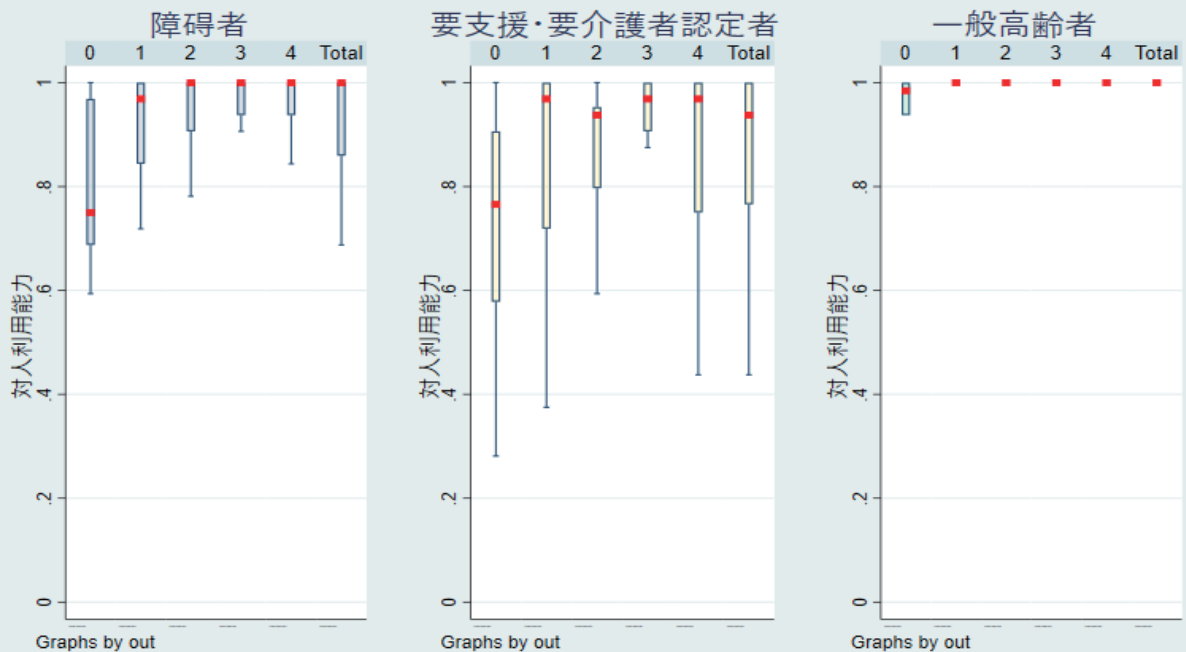
環境	段差がきつかった（階段、車の乗り降り、しきいなど）
	設備が利用しづらかった（扉、エレベーター、トイレ、エアコンなど）
	手荷物や器具が運びづらかった
	おいしく食事をとったり、ひと息入れづらかった
対人	ちょっとした会話がしづらかった
	大事な案内や説明がわかりづらかった
	人のまなざしや態度、言葉づかいが気にかかった
	まわりの人の理解や手助けを受けづらかった
個体	急な疲れや痛みがでて、少しあわてた
	予定外の出費をしてしまった
	予定外の時間をつかってしまった
	自分のこころやからだの調整がむずかしかった

グループ別 外出回数別 環境利用能力



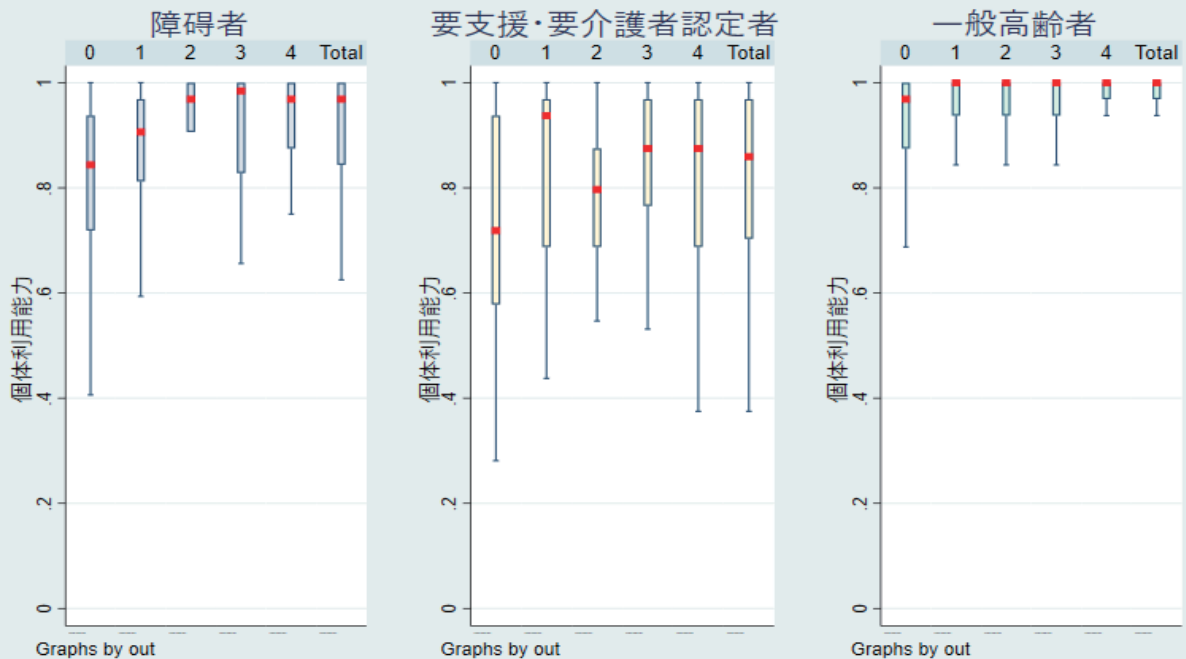
第2回から第4回すべて回答したものに限る。グループは第2回時の分類で固定。

グループ別 外出回数別 対人利用能力



第2回から第4回すべて回答したものに限る。グループは第2回時の分類で固定。

グループ別 外出回数別 個体利用能力



第2回から第4回すべて回答したものに限り。グループは第2回時の分類で固定。

29

利用能力（3次元へ集約）

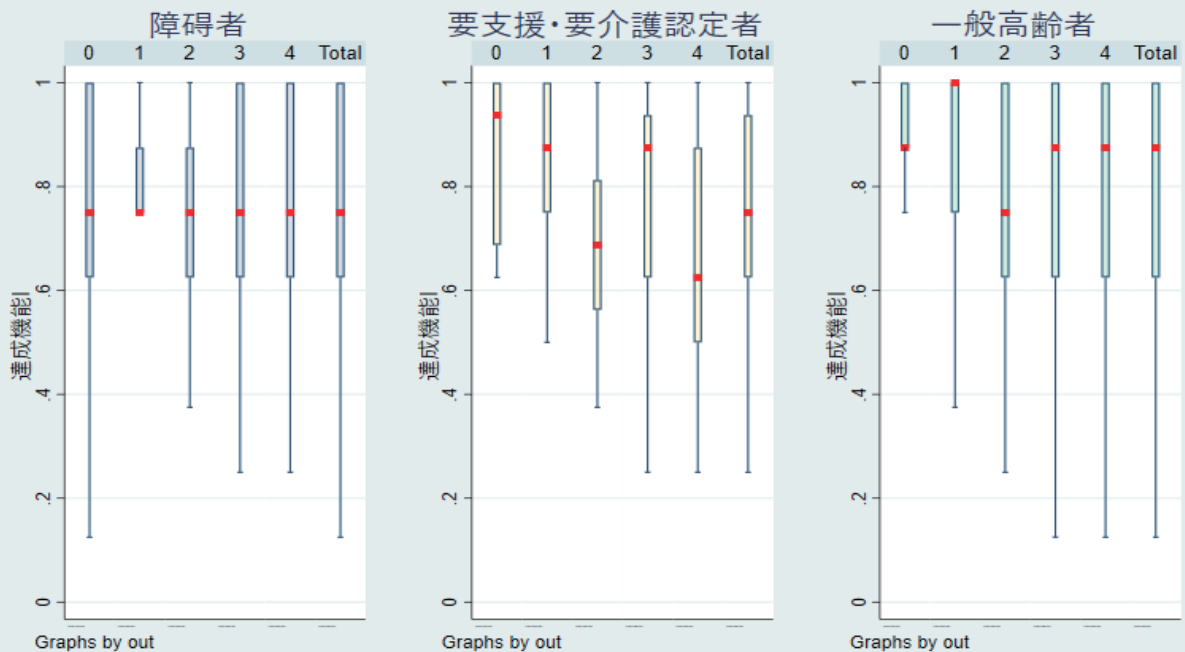
- どの側面でも、中央値
 - 要支援・要介護認定者 < 障害者 < 一般高齢者
- 分布
 - 外出比率が高いほど利用能力は高いという傾向はそこまではっきりしない（屈折している）
 - 要支援・要介護認定者⇒障害者⇒一般高齢者の順で、相関がはっきりする。全く外出しなかった群での利用能力の落ち方が大きい。

利用能力は、外出比率と相関がありそう

30

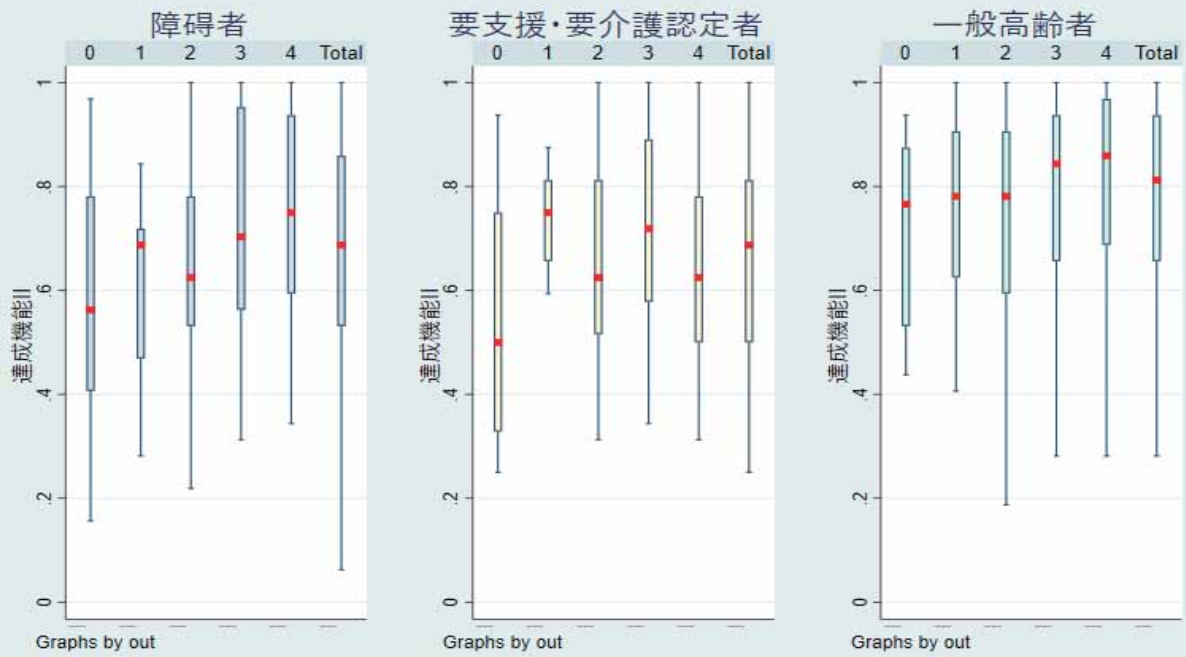
安心	おおむね 安心 してくつろいでいられた
得	金銭 などの負担が大きすぎなかった
	外出で したかったこと がそこそこ実現できた
	身体・精神などの 健康に良い 感じがした
	自分で コントロール している感覚を保てた
交流・喜び	経験や視野を広げる適度な 刺激 があった
	予期せぬ 出会い や発見があった（人・景色・飾りなど）
	気晴らしができた・ 楽しんだ ・笑った
	周囲の人と会話や 交流 ができた
自分らしさ	ふだんの 自分らしい 感じでいられた

グループ別 外出回数別 機能 I



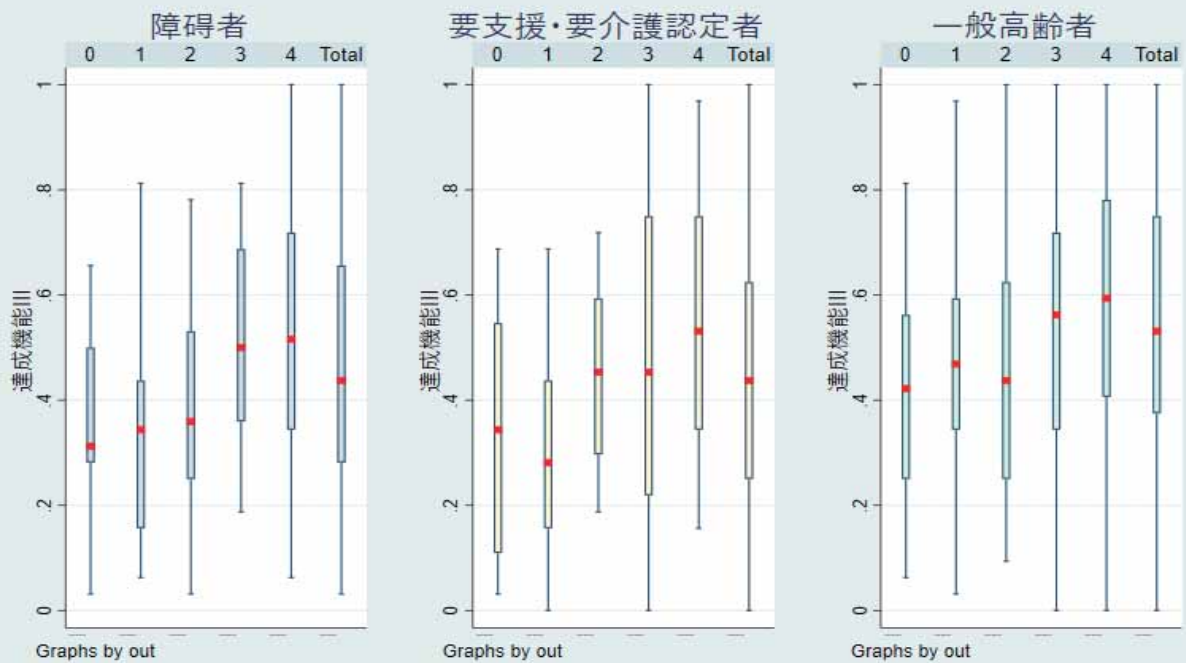
第2回から第4回すべて回答したものに限る。グループは第2回時の分類で固定。

グループ別 外出回数別 機能II



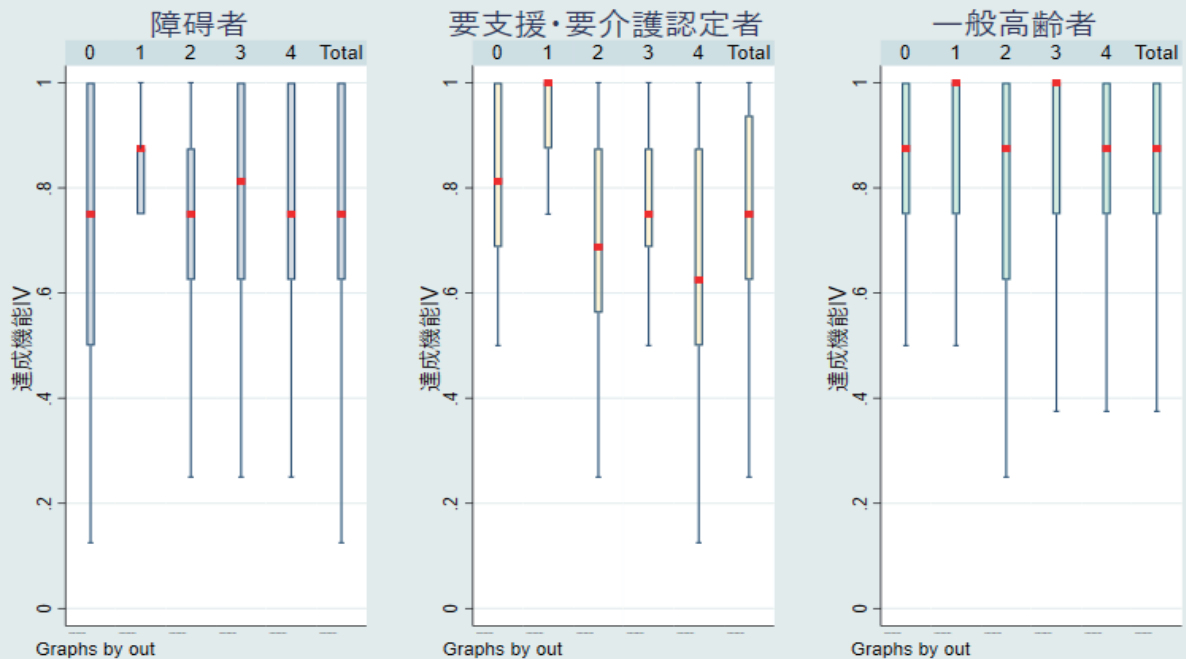
第2回から第4回すべて回答したものに限る。グループは第2回時の分類で固定。

グループ別 外出回数別 機能III



第2回から第4回すべて回答したものに限る。グループは第2回時の分類で固定。

グループ別 外出回数別 機能IV



35

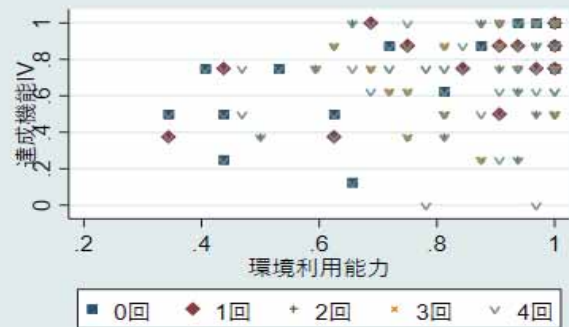
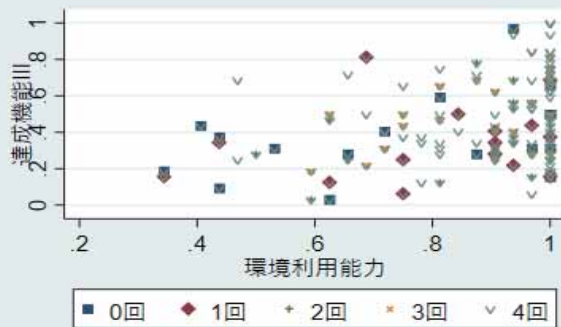
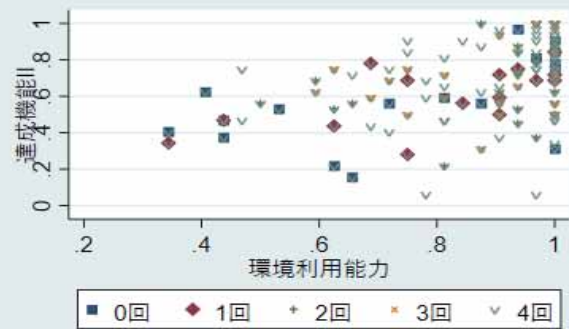
諸機能（4次元へ集約）

- 分布
 - 機能I & 機能IV vs 機能II & 機能III
 - (機能II) & 機能III ⇒ 外出回数と相関あり
 - 機能I & 機能IV ⇒ 外出回数との相関はあまりみえない

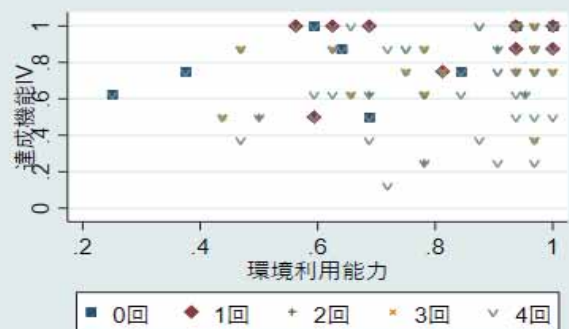
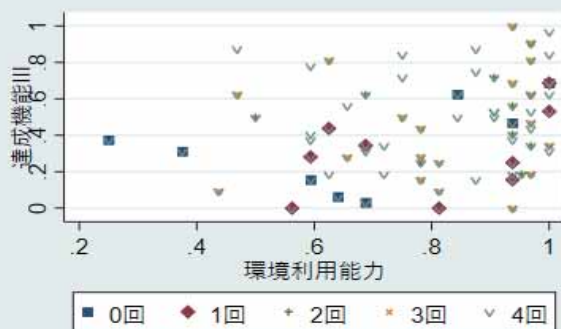
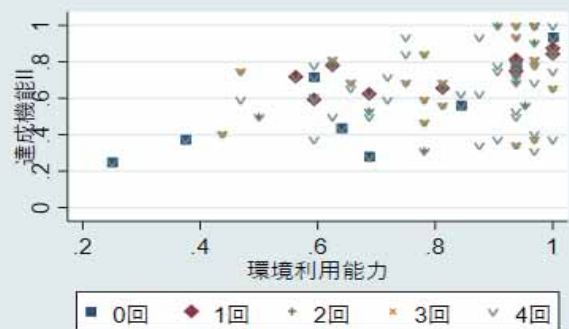
在宅であったとしても、達成機能が劣っているわけではない
(とくに機能Iと機能IV)

36

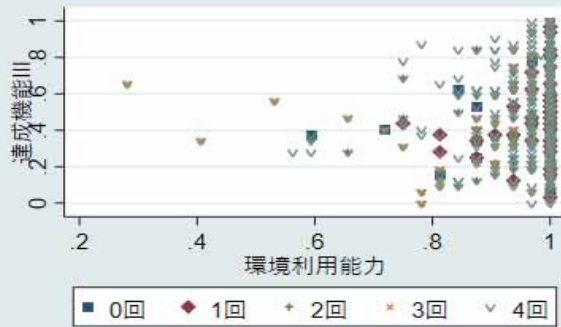
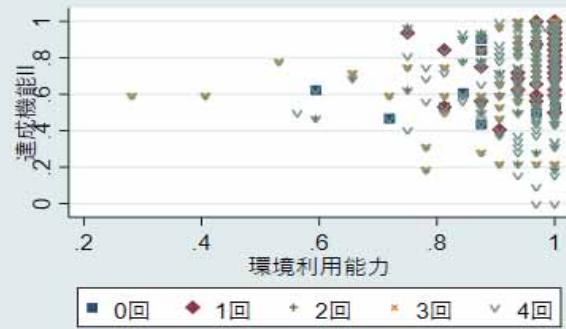
障害者 外出回数別 環境利用能力と達成機能



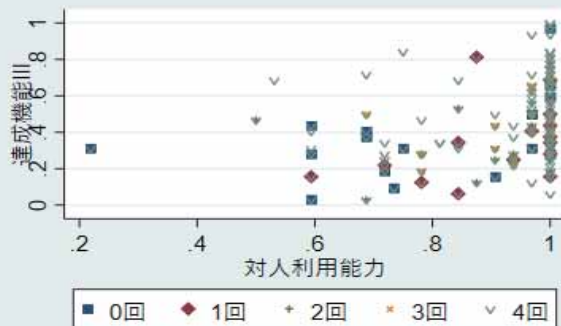
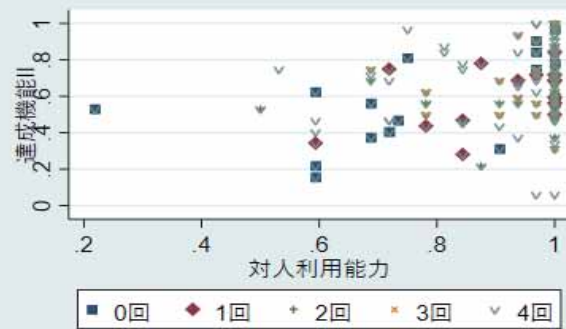
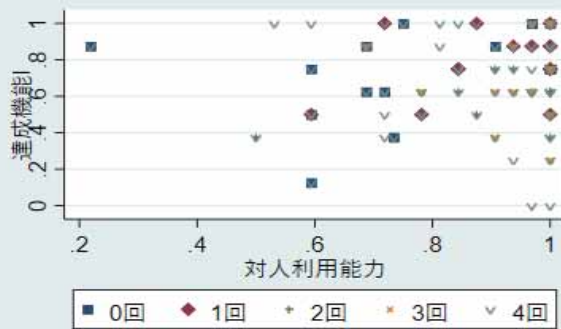
要支援・要介護認定者 外出回数別 環境利用能力と達成機能



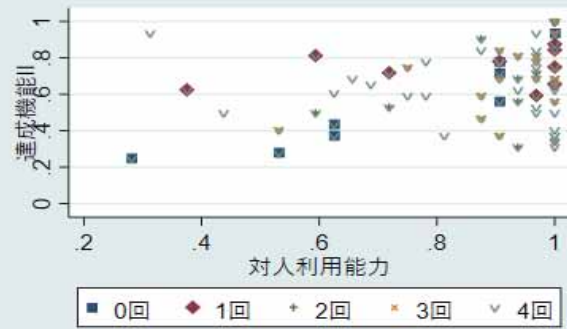
一般高齢者 外出回数別 環境利用能力と達成機能



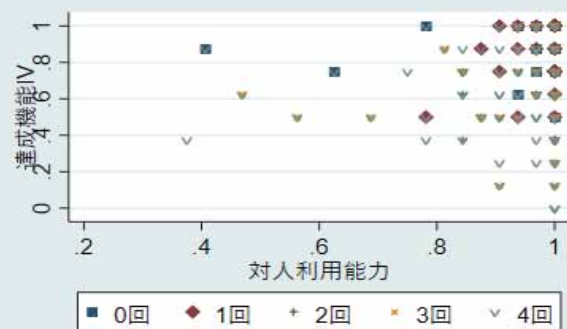
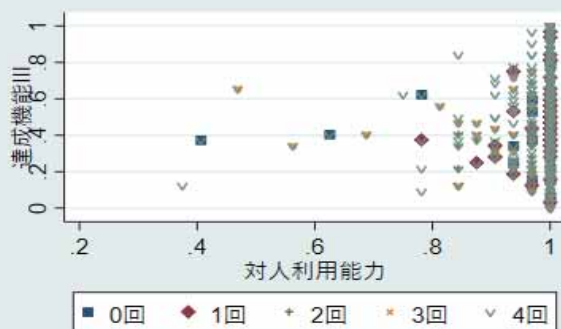
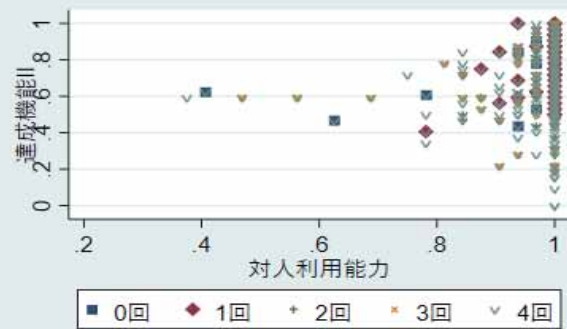
障害者 外出回数別 対人利用能力と達成機能



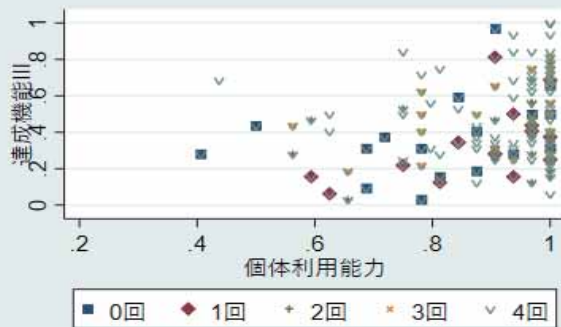
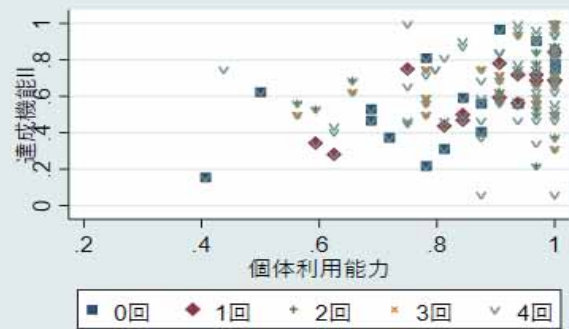
要支援・要介護認定者 外出回数別 対人利用能力と達成機能



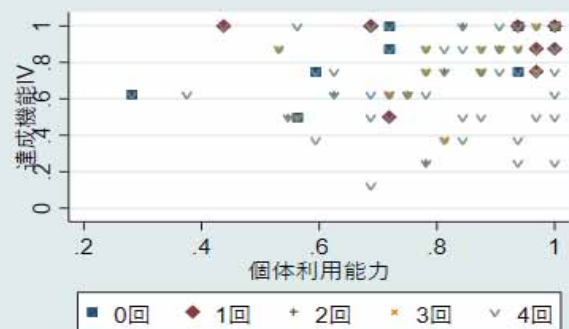
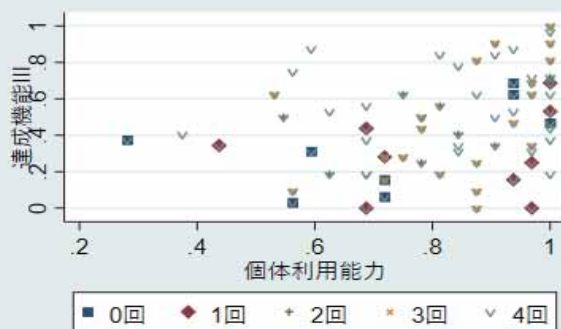
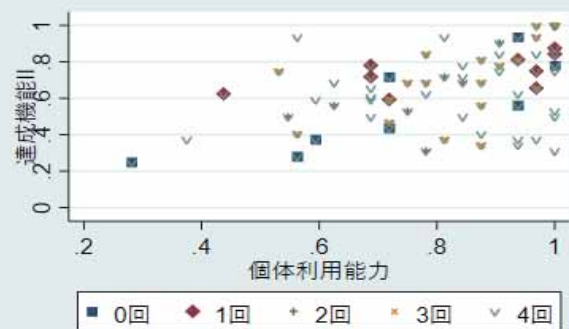
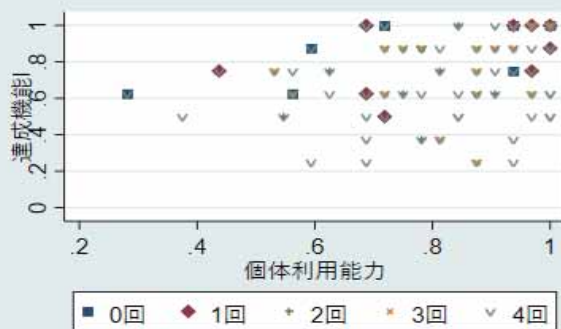
一般高齢者 外出回数別 対人利用能力と達成機能



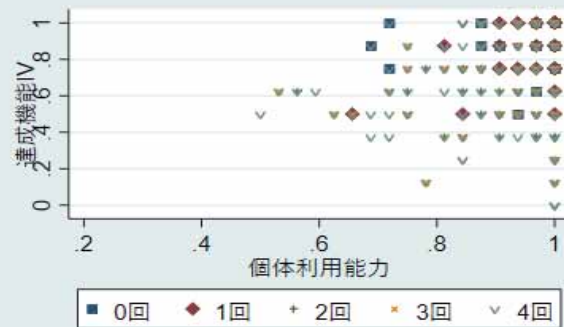
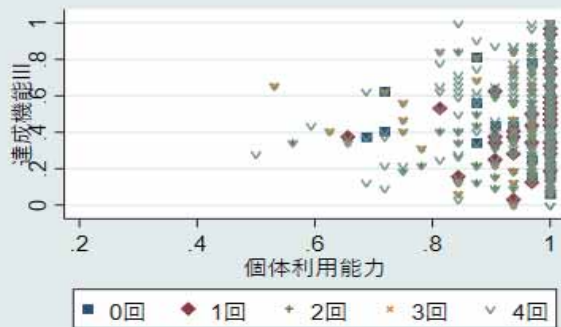
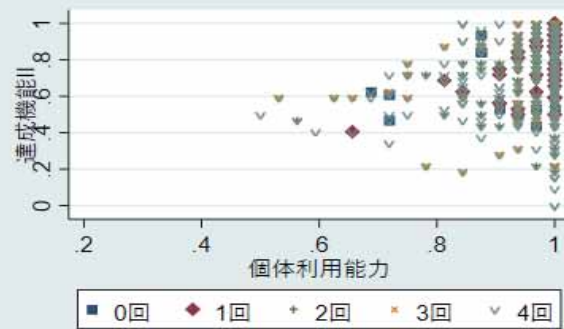
障害者 外出回数別 個体利用能力と達成機能



要支援・要介護認定者 外出回数別 個体利用能力と達成機能



一般高齢者 外出回数別 個体利用能力と達成機能



45

利用能力と諸機能 (グラフ)

- 利用能力と諸機能との相関
 - 機能I & 機能IV ⇒ 相関ははっきりしない
 - 機能II & 機能III ⇒ 弱い正相関
- この関係は3つのグループでほぼ等しくみえる

46

障害者—諸利用能力と諸機能

VARIABLES	機能Ⅰ		機能Ⅱ		機能Ⅲ		機能Ⅳ	
環境利用能力	0.203** (0.101)	-0.037 (0.133)	0.215** (0.087)	-0.027 (0.109)	0.210** (0.089)	-0.048 (0.103)	0.331*** (0.097)	0.058 (0.125)
対人利用能力	-0.116 (0.110)	-0.004 (0.137)	0.125 (0.096)	0.154 (0.112)	0.184* (0.097)	0.148 (0.106)	-0.029 (0.107)	0.000 (0.129)
個体利用能力	0.265** (0.118)	0.288** (0.142)	0.256** (0.102)	0.185 (0.116)	0.100 (0.103)	0.141 (0.110)	0.186 (0.114)	0.194 (0.133)
3.time	0.023 (0.041)	0.020 (0.037)	0.117*** (0.036)	0.112*** (0.030)	0.093** (0.036)	0.088*** (0.029)	0.014 (0.040)	0.010 (0.035)
4.time	-0.048 (0.041)	-0.051 (0.037)	0.074** (0.036)	0.071** (0.030)	0.063* (0.036)	0.062** (0.029)	-0.022 (0.040)	-0.025 (0.035)
5.time	0.004 (0.041)	0.003 (0.037)	0.081** (0.036)	0.084*** (0.030)	0.093** (0.036)	0.095*** (0.029)	0.032 (0.040)	0.033 (0.035)
Constant	0.444*** (0.090)	0.531*** (0.135)	0.085 (0.078)	0.334*** (0.111)	-0.034 (0.079)	0.188* (0.105)	0.329*** (0.087)	0.533*** (0.127)
Observations	544	544	544	544	544	544	544	544
R-squared	0.042	0.022	0.112	0.053	0.083	0.047	0.071	0.018
Number of id		136		136		136		136

Standard errors in parentheses *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

47

要支援・要介護者認定—諸利用能力と諸機能

VARIABLES	機能Ⅰ		機能Ⅱ		機能Ⅲ		機能Ⅳ	
環境利用能力	0.132 (0.108)	0.058 (0.121)	0.039 (0.087)	-0.062 (0.091)	0.003 (0.105)	-0.090 (0.093)	0.073 (0.109)	-0.042 (0.120)
対人利用能力	-0.021 (0.113)	0.101 (0.166)	0.025 (0.091)	0.049 (0.125)	0.073 (0.110)	0.093 (0.128)	-0.043 (0.114)	0.008 (0.164)
個体利用能力	0.186 (0.117)	0.046 (0.131)	0.381*** (0.094)	0.280*** (0.099)	0.281** (0.113)	0.171* (0.101)	0.228* (0.118)	0.233* (0.130)
3.time	-0.055 (0.054)	-0.055 (0.046)	0.077* (0.043)	0.077** (0.035)	0.075 (0.052)	0.075** (0.035)	-0.103* (0.055)	-0.104** (0.046)
4.time	-0.057 (0.054)	-0.053 (0.047)	0.033 (0.044)	0.037 (0.035)	0.043 (0.053)	0.048 (0.036)	-0.086 (0.055)	-0.089* (0.046)
5.time	-0.038 (0.054)	-0.036 (0.046)	0.044 (0.044)	0.045 (0.035)	0.076 (0.053)	0.077** (0.036)	-0.068 (0.055)	-0.070 (0.046)
Constant	0.527*** (0.095)	0.594*** (0.151)	0.258*** (0.076)	0.400*** (0.114)	0.112 (0.092)	0.258** (0.116)	0.594*** (0.095)	0.640*** (0.150)
Observations	288	288	288	288	288	288	288	288
R-squared	0.039	0.015	0.122	0.066	0.060	0.051	0.042	0.042
Number of id		72		72		72		72

Standard errors in parentheses *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

48

一般高齢者— 諸利用能力と諸機能

VARIABLES	機能Ⅰ		機能Ⅱ		機能Ⅲ		機能Ⅳ	
環境利用能力	0.217*** (0.083)	0.154 (0.097)	0.206*** (0.071)	0.083 (0.080)	0.188** (0.081)	0.007 (0.085)	0.121 (0.077)	0.060 (0.093)
対人利用能力	0.100 (0.111)	0.034 (0.142)	0.076 (0.095)	-0.041 (0.118)	0.193* (0.109)	0.113 (0.125)	0.147 (0.104)	0.050 (0.136)
個体利用能力	0.436*** (0.084)	0.189** (0.094)	0.483*** (0.072)	0.304*** (0.078)	0.225*** (0.083)	0.105 (0.083)	0.518*** (0.079)	0.322*** (0.090)
3.time	0.045** (0.020)	0.045*** (0.017)	0.082*** (0.017)	0.083*** (0.014)	0.063*** (0.020)	0.064*** (0.015)	0.063*** (0.019)	0.064*** (0.017)
4.time	0.038* (0.020)	0.039** (0.018)	0.059*** (0.017)	0.060*** (0.014)	0.025 (0.020)	0.025 (0.015)	0.047** (0.019)	0.048*** (0.017)
5.time	0.035* (0.020)	0.035** (0.017)	0.056*** (0.017)	0.055*** (0.014)	0.018 (0.020)	0.017 (0.015)	0.033* (0.019)	0.032* (0.017)
Constant	0.038 (0.097)	0.402*** (0.149)	-0.008 (0.083)	0.398*** (0.123)	-0.071 (0.095)	0.297** (0.131)	0.035 (0.091)	0.377*** (0.143)
Observations	2,164	2,164	2,164	2,164	2,164	2,164	2,164	2,164
R-squared	0.038	0.011	0.061	0.033	0.025	0.014	0.049	0.020
Number of id		541		541		541		541

Standard errors in parentheses *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

49

調査の構成

	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
実施日	2020年 2月13日(木)	2020年 7月9日(木)	2020年 10月15日(木)	2021年 2月4日(木)	2021年 7月15日(木)
天候	曇りのち晴	曇りのち小雨	曇りのち小雨	快晴	曇
気温	18.6°C/6.8°C	25.2°C/22.9°C	18.9°C/15.0°C	12.6°C/0.6°C	30.4°C/21.9°C
障害者	配布数 n.a.	685	319	240	202
	回収数 n.a.	320	239	202	160
障害者(新規)	配布数 n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1
	回収数 n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0
要支援・要介護者	配布数 n.a.	552	251	177	142
	回収数 n.a.	251	179	142	97
要支援・要介護者(新規)	配布数 n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	136
	回収数 n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	51
一般高齢者	配布数 1800	1407	984	838	759
	回収数 1108	985	841	762	631
備考					
東京都感染者数		7272人	28420	102200	185427
A市感染者数		9人	46	258	499

50

全国新規感染者数
(7日間移動平均)

調査の構成



	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	(第6回)	(第7回)
実施日		2020年 2月13日(木)	2020年 7月9日(木)	2020年 10月15日(木)	2021年 2月4日(木)	2021年 7月15日(木)	
天候		曇りのち晴	曇りのち小雨	曇りのち小雨	快晴	曇	
気温		18.6°C/6.8°C	25.2°C/22.9°C	18.9°C/15.0°C	12.6°C/0.6°C	30.4°C/21.9°C	
備考							
東京都感染者数			7272人	28420	102200	185427	
A市感染者数			9人	46	258	499	

利用能力と諸機能 (回帰分析)

－ 閑話休題

- 第1波緊急事態宣言明け vs 第3波緊急事態宣言

－ 達成機能の種類、グループによって異なる

障害者—利用能力と諸機能

VARIABLES	機能Ⅰ		機能Ⅱ		機能Ⅲ		機能Ⅳ	
環境利用能力	0.203**	-0.037	0.215**	-0.027	0.210**	-0.048	0.331***	0.058
	(0.101)	(0.133)	(0.087)	(0.109)	(0.089)	(0.103)	(0.097)	(0.125)
対人利用能力	-0.116	-0.004	0.125	0.154	0.184*	0.148	-0.029	0.000
	(0.110)	(0.137)	(0.096)	(0.112)	(0.097)	(0.106)	(0.107)	(0.129)
個体利用能力	0.265**	0.288**	0.256**	0.185	0.100	0.141	0.186	0.194
	(0.118)	(0.142)	(0.102)	(0.116)	(0.103)	(0.110)	(0.114)	(0.133)
3.time	0.023	0.020	0.117***	0.112***	0.093**	0.088***	0.014	0.010
	(0.041)	(0.037)	(0.036)	(0.030)	(0.036)	(0.029)	(0.040)	(0.035)
4.time	-0.048	-0.051	0.074**	0.071**	0.063*	0.062**	-0.022	-0.025
	(0.041)	(0.037)	(0.036)	(0.030)	(0.036)	(0.029)	(0.040)	(0.035)
5.time	0.004	0.003	0.081**	0.084***	0.093**	0.095***	0.032	0.033
	(0.041)	(0.037)	(0.036)	(0.030)	(0.036)	(0.029)	(0.040)	(0.035)
Constant	0.444***	0.531***	0.085	0.334***	-0.034	0.188*	0.329***	0.533***
	(0.090)	(0.135)	(0.078)	(0.111)	(0.079)	(0.105)	(0.087)	(0.127)
Observations	544	544	544	544	544	544	544	544
R-squared	0.042	0.022	0.112	0.053	0.083	0.047	0.071	0.018
Number of id		136		136		136		136

Standard errors in parentheses *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

53

要支援・要介護者認定—利用能力と諸機能

VARIABLES	機能Ⅰ		機能Ⅱ		機能Ⅲ		機能Ⅳ	
環境利用能力	0.132	0.058	0.039	-0.062	0.003	-0.090	0.073	-0.042
	(0.108)	(0.121)	(0.087)	(0.091)	(0.105)	(0.093)	(0.109)	(0.120)
対人利用能力	-0.021	0.101	0.025	0.049	0.073	0.093	-0.043	0.008
	(0.113)	(0.166)	(0.091)	(0.125)	(0.110)	(0.128)	(0.114)	(0.164)
個体利用能力	0.186	0.046	0.381***	0.280***	0.281**	0.171*	0.228*	0.233*
	(0.117)	(0.131)	(0.094)	(0.099)	(0.113)	(0.101)	(0.118)	(0.130)
3.time	-0.055	-0.055	0.077*	0.077**	0.075	0.075**	-0.103*	-0.104**
	(0.054)	(0.046)	(0.043)	(0.035)	(0.052)	(0.035)	(0.055)	(0.046)
4.time	-0.057	-0.053	0.033	0.037	0.043	0.048	-0.086	-0.089*
	(0.054)	(0.047)	(0.044)	(0.035)	(0.053)	(0.036)	(0.055)	(0.046)
5.time	-0.038	-0.036	0.044	0.045	0.076	0.077**	-0.068	-0.070
	(0.054)	(0.046)	(0.044)	(0.035)	(0.053)	(0.036)	(0.055)	(0.046)
Constant	0.527***	0.594***	0.258***	0.400***	0.112	0.258**	0.594***	0.640***
	(0.095)	(0.151)	(0.076)	(0.114)	(0.092)	(0.116)	(0.095)	(0.150)
Observations	288	288	288	288	288	288	288	288
R-squared	0.039	0.015	0.122	0.066	0.060	0.051	0.042	0.042
Number of id		72		72		72		72

Standard errors in parentheses *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

54

一般高齢者—利用能力と諸機能

VARIABLES	機能Ⅰ		機能Ⅱ		機能Ⅲ		機能Ⅳ	
環境利用能力	0.217*** (0.083)	0.154 (0.097)	0.206*** (0.071)	0.083 (0.080)	0.188** (0.081)	0.007 (0.085)	0.121 (0.077)	0.060 (0.093)
対人利用能力	0.100 (0.111)	0.034 (0.142)	0.076 (0.095)	-0.041 (0.118)	0.193* (0.109)	0.113 (0.125)	0.147 (0.104)	0.050 (0.136)
個体利用能力	0.436*** (0.084)	0.189** (0.094)	0.483*** (0.072)	0.304*** (0.078)	0.225*** (0.083)	0.105 (0.083)	0.518*** (0.079)	0.322*** (0.090)
3.time	0.045** (0.020)	0.045*** (0.017)	0.082*** (0.017)	0.083*** (0.014)	0.063*** (0.020)	0.064*** (0.015)	0.063*** (0.019)	0.064*** (0.017)
4.time	0.038* (0.020)	0.039** (0.018)	0.059*** (0.017)	0.060*** (0.014)	0.025 (0.020)	0.025 (0.015)	0.047** (0.019)	0.048*** (0.017)
5.time	0.035* (0.020)	0.035** (0.017)	0.056*** (0.017)	0.055*** (0.014)	0.018 (0.020)	0.017 (0.015)	0.033* (0.019)	0.032* (0.017)
Constant	0.038 (0.097)	0.402*** (0.149)	-0.008 (0.083)	0.398*** (0.123)	-0.071 (0.095)	0.297** (0.131)	0.035 (0.091)	0.377*** (0.143)
Observations	2,164	2,164	2,164	2,164	2,164	2,164	2,164	2,164
R-squared	0.038	0.011	0.061	0.033	0.025	0.014	0.049	0.020
Number of id		541		541		541		541

Standard errors in parentheses *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

55

利用能力と諸機能 (回帰分析)

— 個体利用能力と達成機能の相関は強い

- 環境利用能力は障害者&一般高齢者においては、見かけ上正相関をもつが、固定効果をとると見えなくなつて要支援・要介護認定者と同等になる。
- 対人利用能力は一般に、達成機能との相関は強くない。
- 個体利用能力の改善がもたらす達成機能の上昇は、一般高齢者のほうが高いというわけではない。

56

分析の制約

- いまのところ出来ていないこと
(しかし潜在的にはできること)
 - 外出/在宅の非対称性
 - 外出経験の経時的影響
 - 制御変数の吟味
 - 交通政策の含意
 - 所得・家族などの他の変数
 - 全回在宅者（一般高齢者にもいる）の特徴の吟味

まとめ

- 利用能力と達成機能との相関
 - 個体利用能力の重要性
 - グループによる重要性の違い
 - コロナ禍の影響のグループによる違い

地域公共交通の視点から

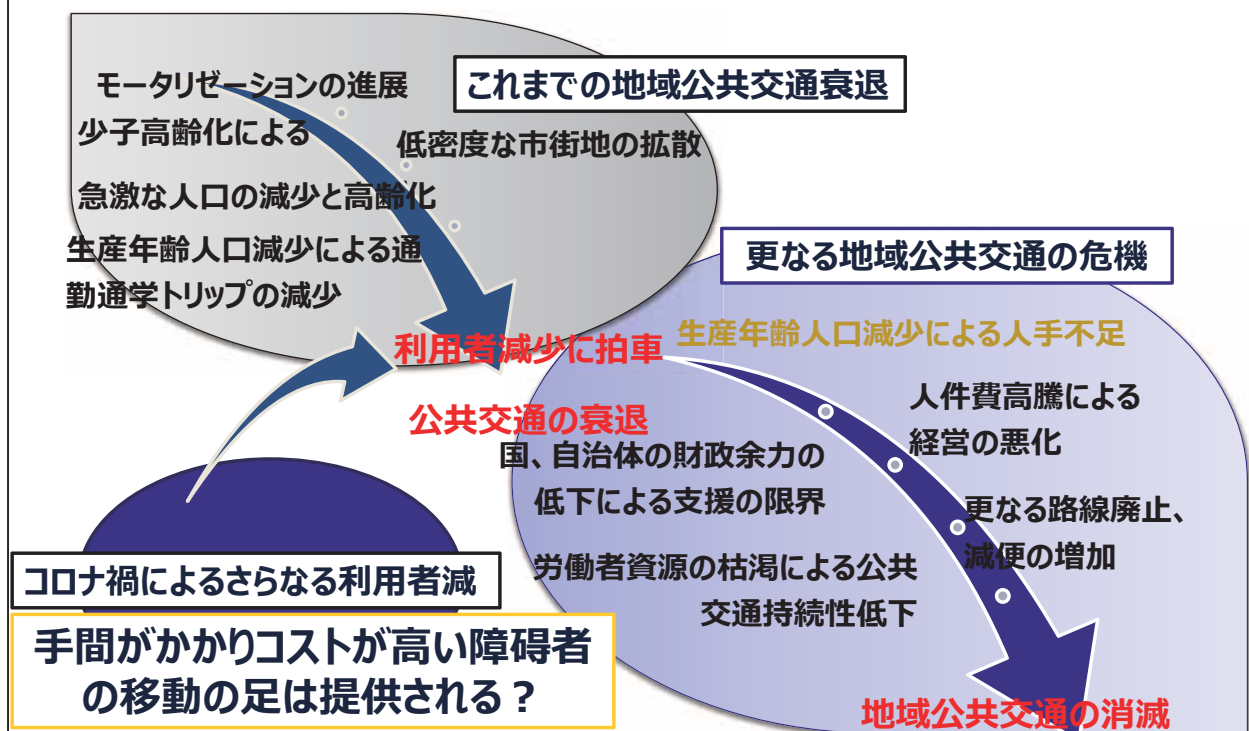


富山大学 都市デザイン学部
都市・交通デザイン学科 猪井博登

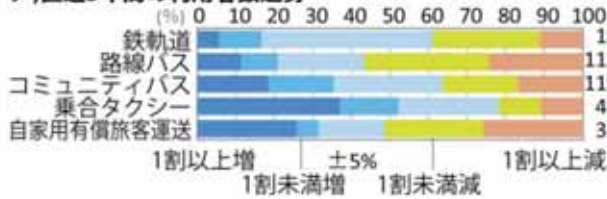
1

社会状況の変化 地域公共交通の危機

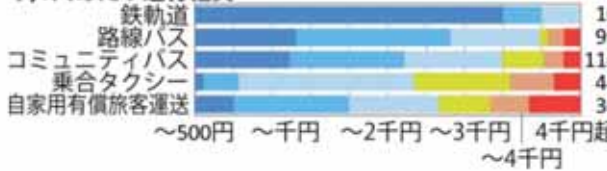
我が国の地域公共交通の特徴→事業者の独立採算、内部補助が前提



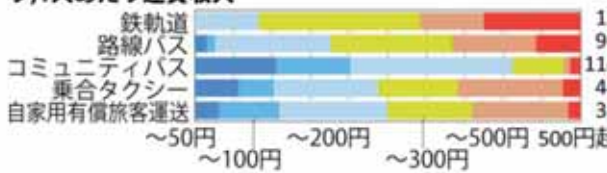
ア)直近5年間の利用者数趨勢



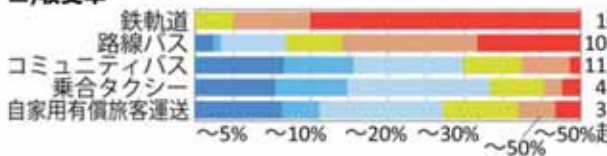
イ)1人あたり運行経費



ウ)1人あたり運賃収入



エ)収支率



• 2020年12月に近畿全域198市町村、に調査、195市町村から回答

- いずれのモードも苦しい経営実態
- 特に福祉有償運送は一部の有志の人による運営。

恐怖のメッセージは効果があるか

ジャック・ルコント(心理学者・作家)

- 1996年以降に発表された環境問題を訴える研究をレビュー
- たとえば、エコ活動を促したり、情報を調べてもらったり、熱意を高めさせたりしたいときは『恐怖をあおるメッセージは(ゼロまたは)マイナスの影響』があり、『希望をもたらすメッセージにはプラスの効果』がある。

セルジュ・モスコヴィチ(心理学者・思想家)

- 恐怖から実際に行動を変えるのは「自己効力感」を強く持っている人だけ
- 人は警告を否定したり現実逃避したりして、ネガティブな感情を押し殺そうとしてしまう。

沖 大幹：提言「22世紀の国づくり」、公益社団法人土木学会「22世紀の国づくり」プロジェクト委員会、2019.

- どうも私たちは将来を悲観するのが好きだが、危機感を娯楽として消費してしまい、行動には結び付けない傾向にあるらしい。危機を煽ったり脅したりして人や社会を変えようとするのは活動家やテロリストの仕事で、まずは「なぜ私たちはそういう傾向にあるのか」を理解するのが学者の役割だろう。
- 学者→市民

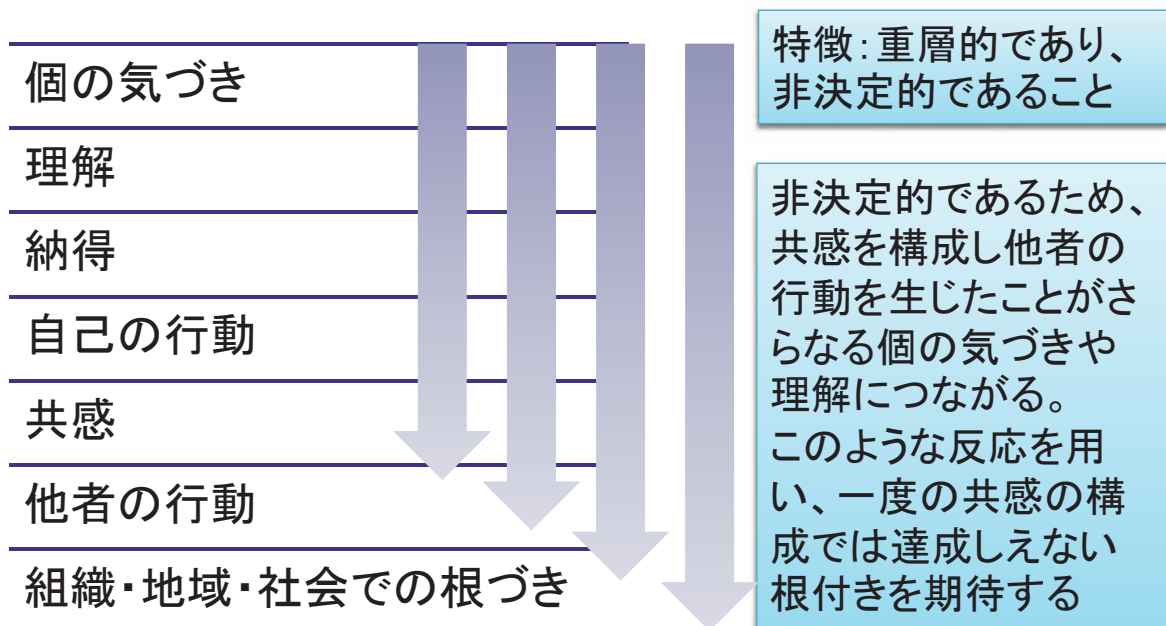
• 危機感を共有しながら、希望を語る

- 外出の危機感だけではなく
- 解決している実態。福祉有償運送

⇔外出できてしまっているように目に映る？

5

共感形成を通じた
利他的な行動形成プロセス



共感 (compassion) [救いたいと願う深い] 思いやり、慈悲心

6

これから = 豊かなケイパビリティが得られる社会の構築に向けて

- 人々（市民）に周りの移動に困難な方の実態を知ってもらい、共感を呼び起こす。
- 悩んでいること・課題
 - 情報が多くなると選択が難しくなる。
（選択を階層化し絞り込むなどもあり得るが）
 - 情報を取捨選択をして提示する
 - その恣意が入っていないことをどのように保証するのか。

參考資料編

国立市福祉交通支援基本方針

国 立 市

はじめに

人口の急激な減少や高齢化の進展等を背景として通勤・通学者などが減少し、特に地方部において路線バスを中心とした公共交通機関の規模の縮小やサービス水準の低下が顕著になってきています。

国では、平成25(2013)年11月に「交通政策基本法」が成立し、同法の基本理念に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通政策基本計画（平成27(2015)年2月）が閣議決定されました。令和3（2021）年5月には同計画が改訂され、計画期間が令和7（2025）年度までとなり、3つの基本的方針、A：「誰もがより快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」、B：「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク」、C「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通整備」が示されました。

市では、高齢者・しょうがい者（児）等の移動手段の確保のため、市単独の福祉有償運送運営協議会を設置し、平成30（2018）年度から一橋大学と提携して福祉有償運送の需要調査・分析を行うなど、福祉的な交通について継続して検討・協議を行っています。

また、市内の公共交通については、近年、コロナ禍と相まって利用者が減っていることから、バス路線の縮小や便数の減、タクシー車両の減少、営業時間の短縮など、公共交通にも変化が生じ、利用者に影響が出てきています。

今後、国立市においても急速に高齢化が進展すると見込まれることから、高齢者の外出機会とフレイル予防などの観点での交通施策や公共交通をはじめとする地域交通の充実とともに、高齢者、しょうがい者（児）や単独では公共交通を利用することが難しい移動制約者のために福祉交通による具体的な支援施策を図る必要があります。

また、高齢者、しょうがい者（児）だけでなく、子育て支援施策として、より多くの人々が市内で安心して子どもを産み、次世代を育成していくために子育て世代への移動支援が必要と考えます。

こうしたことから、国立市では、「新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム」を設置し、検討・協議を重ね、福祉的な観点から見た、福祉交通を利用する方に対しての総合的な交通支援施策を具体的に検討・推進するため、国立市福祉交通支援基本方針を策定しました。

国立市福祉交通支援基本方針

目 次

1. 国立市内の移動・住宅改修に関するサービス

表1 移動サービスの対象者一覧

表2 交通手段一覧（電車・バス・一般タクシーを除く）

表3 移動支援事業一覧

表4 高齢者・しょうがい者（児）の住宅改修に関する市のサービス一覧

2. 移送の現状と課題

（1）高齢者・しょうがい者（児）を取り巻く移送の課題

- ① 外出による介護予防の重要性
- ② 交通施策と福祉施策の連携不足
- ③ 福祉有償運送の需要拡大
- ④ しょうがい者（児）数の増加

（2）福祉交通に関する制度の多様化

（3）交通不便地域での移動支援

（4）妊婦・子育て世帯に対する移動支援

（5）しょうがい児の小学校から学童保育所への移動手段

（6）移動支援事業者のヘルパー不足

3. 目的

〇市の目的

（1）適切な移動手段を選べることのできる交通環境づくり

- ① 高齢者・しょうがい者（児）（移動に困難を伴う人）
- ② 妊婦・子育て世帯

（2）希望する児童全員が学童保育所へ安全に登所できる環境づくり

○貢献するSDGsゴール

4. 計画化

5. 対象

6. 新たな地域交通の位置付け

7. 取り組み方針

(1) 適切な移動手段を選べることのできる交通環境づくり

- ① 「交通」と「福祉」の連携強化
- ② 総合交通相談窓口の設置
- ③ 福祉交通への公的支援等
- ④ デジタル化・新たなモビリティへの柔軟な対応
- ⑤ 妊婦及び子育て世帯への支援
- ⑥ 福祉交通利用者への広報・事業者PR

(2) 希望する児童全員が学童保育所へ安全に登所できる環境づくり

- ① 学校から学童保育所までの移動
- ② 移動を支える人（ヘルパー）のサポート
- ③ 移動支援事業者等の連絡会設置

8. 基本方針の進捗管理

9. 資料編

(1) 国立市新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム設置要綱

(2) 新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム検討の経過

(3) 新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム委員

1. 国立市内の移動・住宅改修に関するサービス

表1 移動サービスの対象者一覧

- ◎ 利用可能・対象 ○ 利用に制限がある
 ● 利用可能だが身体的負担が大きい △ 利用可能だが経済的負担が大きい
 — 利用不可・非対象

私：自身で運転 公：公共交通機関 市：市の委託事業 補：市の補助あり 民：民間事業者が運行

※高齢者の年齢は、シルバークラスの対象となる70歳以上としました。

交通手段・移動サービス		対象者						
		一般 (70歳未満)	妊婦・子育て世帯	高齢者 (70歳以上※)	高齢者 (要支援)	高齢者 (要介護)	しょうがい者 (児)	
私	交通手段	自家用車	◎	●	●	●	●	●
公		電車	◎	●	◎	●	●	●
公		バス	◎	●	◎	●	●	●
市		コミュニティバス (くにっこ)	◎	●	◎	●	●	●
市		コミュニティワゴン (あおやぎっこ)	◎	●	◎	●	●	●
公		一般タクシー	◎	◎	◎	◎	●	●
民補		福祉有償運送事業	—	—	—	◎	◎	◎
民		福祉タクシー(リフト付きタクシー)	◎	◎	◎	◎	◎	◎
民		介護タクシー・民間救急	—	—	—	△	△	△
民		介護保険タクシー	—	—	—	—	○	—
市		リフトカー運行事業 (おおぞら号)	—	—	—	—	—	○
補	移動支援サービス	外出支援サービス事業 (高齢者のタクシー券)	—	—	—	—	○	—
補		リフト付乗用自動車運行支援事業 (タクシー会社への補助)	—	—	—	—	—	—
補		身体障害者自動車運転支援事業	—	—	—	—	—	◎
補		移動支援事業 (ヘルパー給付)	—	—	—	—	—	◎
補		身体障害者自動車ガソリン費助成事業 (タクシー券と併用不可)	—	—	—	—	—	○
補		福祉タクシー利用助成事業 (タクシー券) (ガソリン費助成と併用不可)	—	—	—	—	—	○

表2 交通手段一覧（電車・バス・一般タクシーを除く）

交通手段（種類）	特徴	支援の有無
コミュニティバス （くにっこ）	対象 ：誰でも利用できる。 料金 ：大人180円、小児90円、シルバーパス利用可、しょうがい者半額 概要 ：北・北西中ルートを47分間隔で往復するバス	市委託事業
コミュニティワゴン （あおやぎっこ）	対象 ：誰でも利用できる。 料金 ：大人200円、小児100円、70歳以上100円、しょうがい者半額 概要 ：矢川駅を起点に青柳地域と市役所を30分間隔で往復するワゴン車	市委託事業
福祉有償運送事業 【自家用自動車有償運送（道路運送法第78条2号第79条の登録）（白ナンバー）】	対象 ：要介護認定・要支援認定者・しょうがい者（児）等 料金 ：市内500円、市外800円～ 概要 ：福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両とセダン型による運行も可能。NPO法人など営利を目的としない法人もしくは法人格を有しない社団（町内会、管理組合等）などが運輸局に登録することで自家用車にて運行ができる。	市補助有
福祉タクシー（リフト付きタクシー） 【一般乗用旅客自動車運送事業：道路運送法第4条許可】（緑ナンバー）	対象 ：誰でも利用できる。 料金 ：一般のタクシー料金が基本であり、貸し出し用車いす等を利用する場合は別途料金が必要 概要 ：福祉設備（リフト、スロープなど）を備えたタクシー	一部市補助有
介護タクシー 【一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業）：道路運送法第4条許可】（緑ナンバー） 民間救急 ※介護タクシー許可の他に、消防署による認定が必要	対象 ：身体しょうがい者（児）、要介護認定・要支援認定者、肢体不自由、内部しょうがい、知的しょうがい及び精神しょうがい等 料金 ：一般のタクシー料金を基本にした運賃に介助料と貸し出し用車いす等を利用する場合は別途料金が必要 概要 ：福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両が多く、医療継続やストレッチャーに対応している車両もある。運転手は介護福祉士・訪問介護員等の資格又は福祉タクシー乗務員研修等を終了している必要があり、乗降介助等を行う。	無
介護保険タクシー（通院等乗降介助） 【一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業）：道路運送法第4条許可】（緑ナンバー） 【特定旅客自動車運送事業：道路運送法第43条許可】（緑ナンバー） 【自家用自動車有償運送（道路運送法第78条3号許可4条43条ぶら下がり）（白ナンバー）】	対象 ：要介護認定者 料金 ：一般のタクシー料金を基本にした運賃に介護保険サービスの本人負担分と貸し出し用車いすなどを利用する場合は別途料金が必要 概要 ：福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両が多い。事業者は都道府県から訪問介護事業者としての指定が必要。また、目的地は、ケアプランに基づく、病院・医療施設等	介護保険の適用有
リフトカー運行事業 （おおぞら号）	対象 ：市内在住の身体障害者手帳・愛の手帳を所持している重度の心身しょうがい者（児） 料金 ：一回300円（手数料） 概要 ：福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両で、近隣市まで通院を優先として相乗り予約制による運行をしている。	市委託事業

表3 移動支援事業一覧

移動支援サービス	説明	担当部署
外出支援サービス事業 (高齢者のタクシー券)	<p>対象：在宅で要介護1以上であり、かつ、下肢等にしょうがいがあるため電車・バス等の交通機関の利用が困難な方</p> <p>概要：外出支援サービス利用券(タクシー券)を1カ月につき300円相当を9枚支給。※市民税が非課税世帯であること。</p>	高齢者支援課
リフト付乗用自動車運行支援事業(福祉タクシー補助)	<p>対象：市内でリフト付乗用自動車を運行している事業者</p> <p>概要：東京都とあわせて補助金を交付している。</p>	しょうがいし や支援課
身体障害者自動車運転支援事業	<p>○自動車改造経費助成 対象：1級および2級の下肢・上肢または体幹機能しょうがいで、自ら車を所有し、運転する方 概要：自ら所有する自動車のハンドルやペダル等の改造に要する費用を助成(限度額は13万3,900円) ※ただし、所得等の制限があり。</p> <p>○運転免許取得経費助成 対象：身体しょうがい者(児)は3級以上(内部しょうがい者(児)は4級以上、下肢または体幹しょうがいは5級以上で歩行困難であること)知的しょうがい者(児)は4度以上の方 概要：しょうがいのある方が運転免許を取得する際、教習に要した経費を助成する(前年の所得税額により異なる)。 ※ただし、所得等の制限があり。</p>	しょうがいし や支援課
移動支援事業(ヘルパー給付)	<p>対象：しょうがい者(児)</p> <p>概要：社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動や社会参加のため、外出時に移動支援事業者からヘルパーの給付を受け、移動の介助及び外出に伴って介護を受ける。利用者は、サービス応じた費用を移動支援事業者に支払い、市は利用者とその90%を給付する。</p>	しょうがいし や支援課
身体障害者自動車ガソリン費助成事業 (タクシー券と併用不可)	<p>対象：身体障害者手帳上肢1級、下肢1・2・3級、体幹1・2・3級、内部1級、視力1・2級、視野2級、愛の手帳1・2度</p> <p>概要：日常生活のために利用している車のガソリン費用のうち月額2,400円を補助</p>	しょうがいし や支援課
福祉タクシー利用助成事業(タクシー券) (ガソリン費助成と併用不可)	<p>対象：身体障害者手帳上肢1級、下肢1・2・3級、体幹1・2・3級、内部1級、視力1・2級、視野2級、愛の手帳1・2度</p> <p>概要：福祉タクシー利用券(タクシー券)を1カ月につき300円相当を9枚支給</p>	しょうがいし や支援課

表4 高齢者・しょうがい者（児）の住宅改修に関する市のサービス一覧

○ 対象 － 非対象

対象者	高齢者 (65歳 以上)	高齢者 (要支援)	高齢者 (要介護)	しょうがい者 (児)
交通手段・移動サービス				
自立支援日常生活用具の給付	○	－	－	－
自立支援住宅改修	○	－	－	－
住宅改修費の支給	－	○	○	－
福祉用具の貸与・購入費の支給	－	○	○	－
補装具の支給	－	－	－	○
日常生活用具に給付及び住宅改修	－	－	－	○

2. 移送の現状と課題

(1) 高齢者・しょうがい者（児）を取り巻く移送の課題

①外出による介護予防の重要性

団塊の世代全ての方が75歳以上の後期高齢者になる令和8（2025）年に向けて、外出することでの介護予防が重要になると考えています。

②交通施策と福祉施策の連携不足

高齢者・しょうがい者（児）の外出機会や人との交流に欠かせない移動支援がどうあるべきか検討するため、市では一橋大学と協働でケイパビリティ・アプローチに基づく外出に関するパネル調査※を実施しています。生活の諸側面からも分析を行い、どのような容態の方でも在宅・外出時に関わらず安心して過ごせるように、交通施策を福祉施策と併せて考える必要があります。

※個々人の外出や在宅の良さと大変さをできるだけ包括的にとらえ、個々人の外出や在宅の達成度を同一対象に継続的に調査するものです。

③福祉有償移送の需要拡大

ケイパビリティ・アプローチに基づくパネル調査の中間報告より、福祉有償移送の潜在的需要を満たすためには、条件によって異なりますが、約20台から30台の車両が必要となるとの試算になっています。現在、市内の福祉有償移送の車両は約10台であり、潜在的需要を見越した福祉有償移送拡

充のため、今後、市が主体となった施策の検討が必要です。

④しょうがい者（児）数の増加

しょうがい者（児）の移動支援の施策については、身体障害者手帳所有者数、愛の手帳所持者数、精神障害者保健福祉手帳所持者数ともに平成23（2011）年から令和2（2020）年までの推計をみると年々増加しています。（第6期国立市しょうがい福祉計画、第2期国立市しょうがい児福祉計画より）今後、容態や利用者の生活実態にあった、きめ細かい移動支援を検討する必要があります。

（2）福祉交通に関する制度の多様化

4ページの表1にあるとおり、歩行が困難な方はドア・ツー・ドアでの個別輸送が基本になり、気軽に利用できる公共交通手段がなくなりますが、市には様々な交通手段や移動サービスが存在し、誰が使えるのか、目的地までいくらかかるのかなど、利用者にとって分かりづらい状況です。また、民間で行っている一部の業態について、情報が不足していることもあり、その方に合った適切な情報提供ができていません。

（3）交通不便地域での移動支援

今までに「くにっこミニ」や「デマンド交通」などの試行運行を交通不便地域に対して実施してきましたが、道路事情などのため、希望するルートや停留所の設置が難しかったことからいずれも利用率が低迷し、本格導入に至らず路線を廃止してきた経緯があります。今後は、定期路線の公共交通ではなく、より困難を伴う人への移動支援の観点からの交通手段・移送サービスを中心に、検討する必要があります。

（4）妊婦・子育て世帯に対する移動支援

国立市では、子育て世帯に令和2年（2020）度から令和6年（2024）度まで実施予定のファーストバースデーサポート事業でタクシーも利用できる子ども商品券を送付していますが、4ページの表1のとおり、妊娠期の女性や生後間もない子どもがいる子育て世帯には、病院や保健センターに通うための負担を軽減する制度がありません。高齢者等と同様に福祉交通の一環として妊婦・子育て世帯の移送について支援を検討する必要があります。

(5) しょうがい児の小学校から学童保育所への移動手段

一人での登所が困難なしょうがい児が小学校から学童保育所へ通うにあたっては、保護者が移動支援事業所に付き添いのヘルパーの派遣を依頼し、しょうがい児一人につき、一人のヘルパーが付き添い、学童保育所まで通う個別移送が基本です。

しかし現状としては、移動支援事業所において、しょうがい児の移送は、他のサービスに比べて対応が難しく、また、短時間での業務であり収益も少ないことから派遣の依頼を受けられないケースがあります。

このため、しょうがい児の保護者は学童保育所へ通わせるために、市のケースワーカーを通じて多くの移動支援事業者に連絡してヘルパーを探さなければいけない状態になっており、保護者の負担が大きいことからヘルパーによる個別移送以外の移送手段についても検討する必要があると考えます。

(6) 移動支援事業者のヘルパー不足

小学校から学童保育所への移送を考える中で、しょうがい児の保護者の中には、徒歩での移動の中で子どもに社会性を学んでほしいという声もあり、そのためには、ヘルパーによる付き添いを維持する必要があります。また、移動が困難な方への付き添いの需要も増える中で、移動支援事業者では、ヘルパー不足が大きな課題となっており、移動支援を維持していくためにも、ヘルパー不足を解消するための支援が必要となります。

3. 目的

○市の目的

(1) 適切な移動手段を選べることのできる交通環境づくり

① 高齢者・しょうがい者（児）（移動に困難を伴う人）

- ・容態や症状に合わせて交通手段を選択出来る。
- ・家から目的地までの交通手段がワンストップで相談出来る。
- ・体のことを気にせず安心して出かけることが出来る。
- ・日常的な場所から非日常の場所に気楽に安心して出かけることが出来る。
- ・バス停や駅まで行かなくても廉価な交通手段が利用出来る。

② 妊婦・子育て世帯

- ・出産する前も後も、一定期間、経済的負担が軽減され、安心して出かけるこ

とが出来る。

(2) 希望する児童全員が学童保育所へ安全に登所できる環境づくり

- ・特別な配慮が必要な児童が、安全に学校から学童保育所へ、また学童保育所から自宅へ移動することができる仕組みづくり。

(第2期国立市放課後子ども総合プラン 参照)

○貢献するSDGsゴール



(ゴール 11)

「包括的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間住居を実現する」

(ターゲット 11.2)

「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」

4. 計画化

令和5(2023)年度の国立市地域交通計画の見直しに伴い、本基本方針を地域交通計画に反映します。ただし、令和4(2022)年度から実施可能な施策については、随時予算化を図っていきます。

5. 対象

高齢者及びしょうがい者(児)の移動に困難を伴う人、妊婦及び子育て世帯

6. 新たな地域交通の位置付け

- ・福祉交通の位置付けと公共性（「地域公共交通」の考え方）

「公共」という言葉は、「社会的視点に立ち、無料若しくは十分に廉価な価格で、十分な量と質が提供されるべき財やサービス」を意味することが多いようですが、その一方で、我が国では、主として民間事業者により供給される「旅客運送契約の下で運賃を払えばだれもが利用可能な運送サービス」を「公共交通」と呼んでいます。（国土交通省：交通政策基本計画より）

市では、既設バス事業者が行っている「公共交通」だけでは、地域のニーズに応えることが難しいことから、コミュニティバス事業により地域公共交通の補完を行っています。

また、地域公共交通としてのバス・タクシー事業を補完する形で福祉交通（福祉有償運送等）があり、市等から公助（補助金）を受け廉価な旅客から収受する対価で運行を行っています。

本基本方針では、福祉交通について、公共交通を単独で利用できない高齢者・しょうがい者（児）等を対象とした交通手段としていますが、だれもが将来利用する可能性のある交通であることから、福祉交通を第二の地域公共交通と位置付け、安心して利用できる身近な交通手段であるという市民意識の醸成を図ることで、公的な支援等についての理解を得るよう図っていきます。

7. 取り組み方針

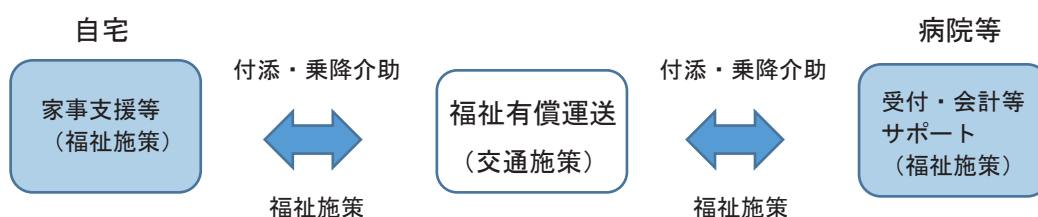
（1）適切な移動手段を選べることのできる交通環境づくり

①「交通」と「福祉」の連携強化

- ・道路運送法と介護予防・日常生活支援総合事業、介護保険

令和2（2020）年度から要支援者等の生活支援と移送に係る支援が、福祉有償運送のサービスと併せて受けられるようになりました。今後、更なる需要増が見込まれることから、福祉施策と連携してより使いやすく、また、分かりやすい利用案内や幅広い方へ広報して利用促進を図っていきます。

○「交通」・「福祉」の一連のサービス例



②総合交通相談窓口の設置

現在、移動サービスや移動手段の紹介は各担当部署で行っており、また、交通に関するニーズも様々であることから、市民にとっては複雑で分かりにくい状態となっています。そのような状態を解決するために、移動支援についての総合的な相談をワンストップで行えるような窓口設置の検討を行っていきます。

複雑な例：福祉有償運送について

- ① 利用受付・ヒアリング ⇒ 各福祉担当部署
- ② 福祉有償運送事業者への紹介 ⇒ 交通担当部署
- ③ 面談・詳細な対価等の説明 ⇒ 福祉有償運送事業者

①～③を経て、福祉有償運送事業者と利用希望者がお互いに合意した場合、利用希望者は福祉有償運送事業者の登録者となり、利用を開始する流れとなっています。

また、利用希望者の容態や利用条件によっては、公共交通や福祉有償運送以外の福祉交通が適している場合や、ヘルパーなどの付添いが必要であるケースもあるため、そのような場合に利用できる制度の情報も必要になります。

③福祉交通への公的支援等

福祉交通は、自家用車やタクシーの様に、基本的にはドア・ツー・ドアの個別輸送で、利便性に優れ、公的支援を受けているものもありますが、更に、利用し易くなるよう市民ニーズに合った支援の方法について、検討を行っていきます。

また、福祉交通ニーズの多様化や需要の増加が予想され、現状の福祉有償運送事業による移送サービスだけでは、潜在的需要に対応することが難しいと考えられることから、コミュニティバス事業と同様に、市が主体となって民間と協働したドア・ツー・ドアでの移送制度や補助の在り方を検討します。

④デジタル化・新たなモビリティへの柔軟な対応

○事例

・MaaS

MaaSは、飛行機、鉄道、バス、タクシーなど目的地までの交通手段や移動ルートの情報だけではなく、カーシェアリングサービスなどのシェアリン

グサービスについての検索、予約、運賃支払いなどもスマートフォン等から一度で行えるサービスです。MaaSによって、移動の効率性向上だけではなく、マーケティングなどの波及的効果も期待できることから、民間事業者が中心で行っている実証実験の結果や進捗状況を注視し、民間事業者との協働や市からの情報提供サービスとして利用ができないか検討を行ってまいります。

- 超小型モビリティ等

コンパクトで小回りが利き、環境性能に優れた4人乗り程度の車両であり、新たな移動ニーズへの対応が期待されています。国はこのようなグリーンスローモビリティと呼ばれるサービスの導入に向けた支援事業を展開していて、観光や高齢者等の移動手段として利用を図るため、実証事業や車両購入費補助により普及を推進しています。事業機会を捉え、市でも民間事業者との協働のもと普及を図ってまいります。

また、市では民間事業者と協働でシェアサイクルの普及に努めていますが、今後、高齢者などが利用しやすい環境整備についても事業者と検討を行ってまいります。

⑤妊婦及び子育て世帯への支援

- 病院や保健センターなどへの移動支援について、タクシー等の利用補助の検討を行ってまいります。

⑥福祉交通利用者への広報・事業者PR

- 地域交通（福祉交通）たよりの発刊

年2回程度、地域交通について情報提供を行ってまいります。また、福祉有償運送の利用登録の促進やボランティアの募集、介護タクシー等のPR及びヘルパー研修の案内（パンフレット作成・掲示）などを行ってまいります。

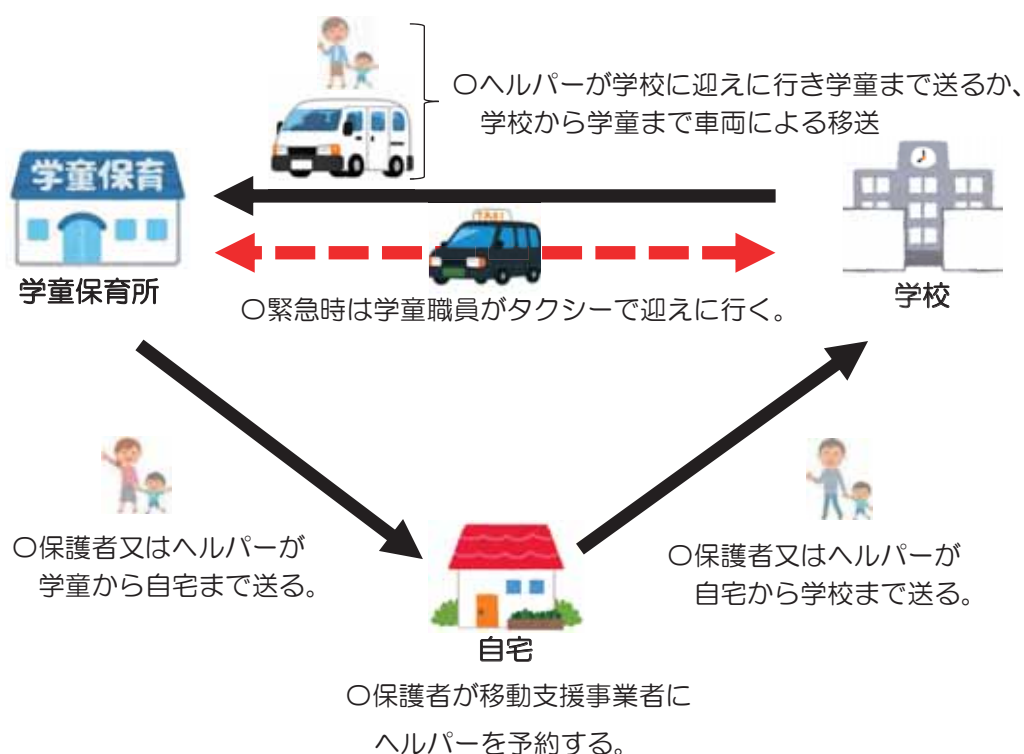
(2) 希望する児童全員が学童保育所へ安全に登所できる環境づくり

①学校から学童保育所までの移動

全体的にヘルパーが不足しており、特にガイドヘルパーの人数は少ない現状です。市は、現在、しょうがい児一人につきヘルパー一人が付いて移動を行う形の個別移動サービス（移動支援補助）を行っています。

学校建替に伴い敷地内に学童保育所を確保することで移動の問題は解決されますが、それまでの間も共働き世帯が増えることが予想され、ヘルパー不足は年々深刻化していくと考えることから、ヘルパー人員を増やす長期的な施策の他に、車両による移送や集団での移動について具体的な検討を行います。

イメージ図



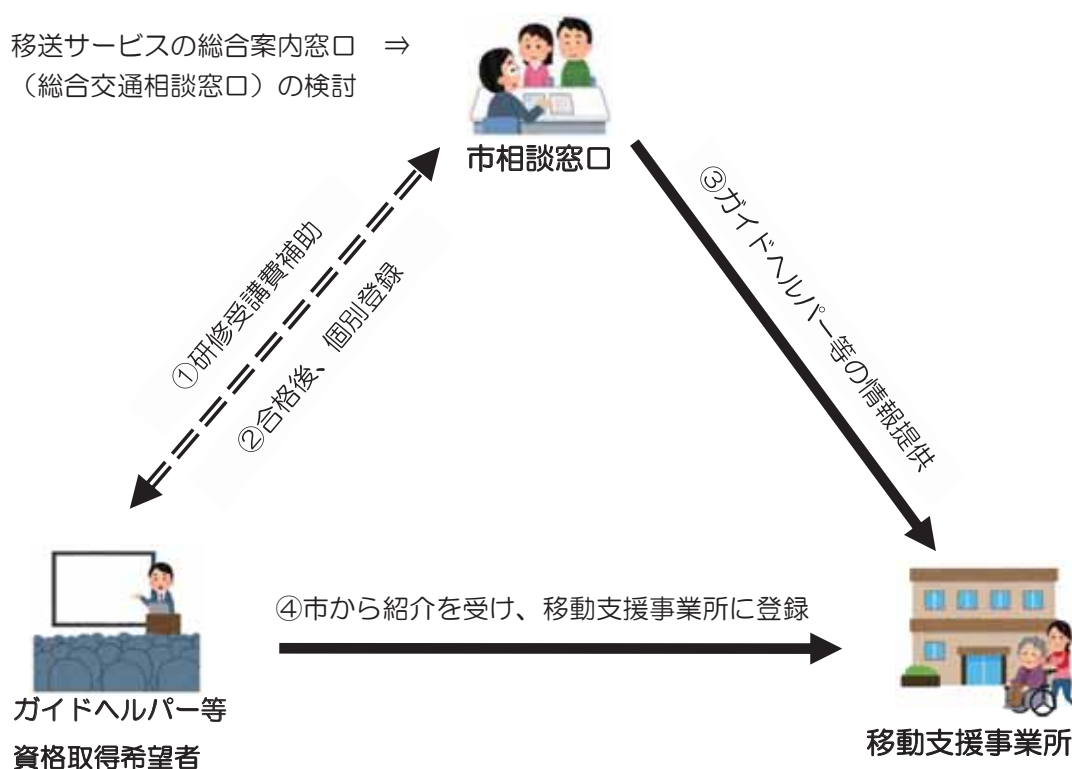
②移動を支える人（ヘルパー）のサポート

○ヘルパーの養成と、働きたい人を必要とする人に橋渡しできるように検討していきます。

イメージ図

ガイドヘルパー等資格取得希望者に資格取得に関する研修の受講費を補助し、合格した場合、市に個別登録し、市は必要とする事業所へ情報提供します。

移送サービスの総合案内窓口 ⇒
（総合交通相談窓口）の検討

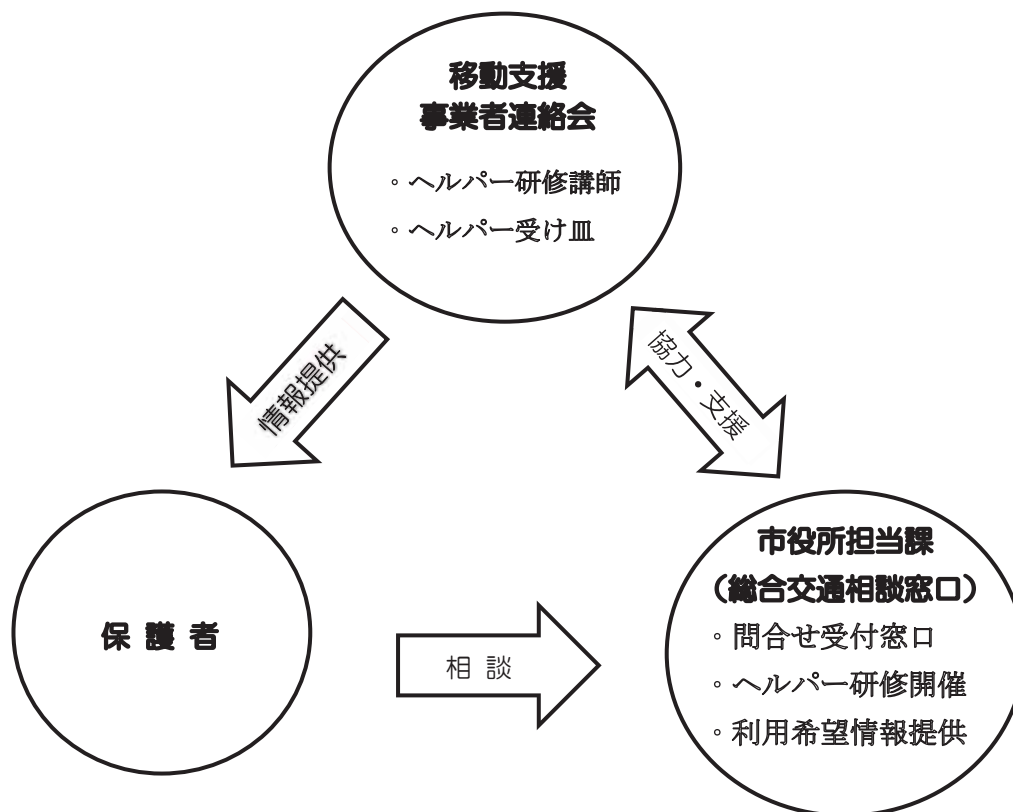


ガイドヘルパー等の確保を目的とし、ガイドヘルパー等の資格取得の助成（国立市介護職員初任者研修受講費助成制度を活用）を行うことで、移動支援事業所への登録者を増やすことと、市にも個人契約（地サポ）の承諾の有無を確認し、ヘルパーと利用者（しょうがい児等）とをマッチングするシステムの検討を行っていきます。

なお、個人的契約を希望する場合は「国立市しょうがい者（児）地域参加型介護サポート事業（地サポ）」の活用について検討を行っていきます。

③移動支援事業者等の連絡会設置

○移動支援のガイドヘルパーを派遣している事業者同士がヘルパー不足などの問題解決に関する情報交換を行える場として、移動支援事業者と協力して連絡会の開催を検討します。



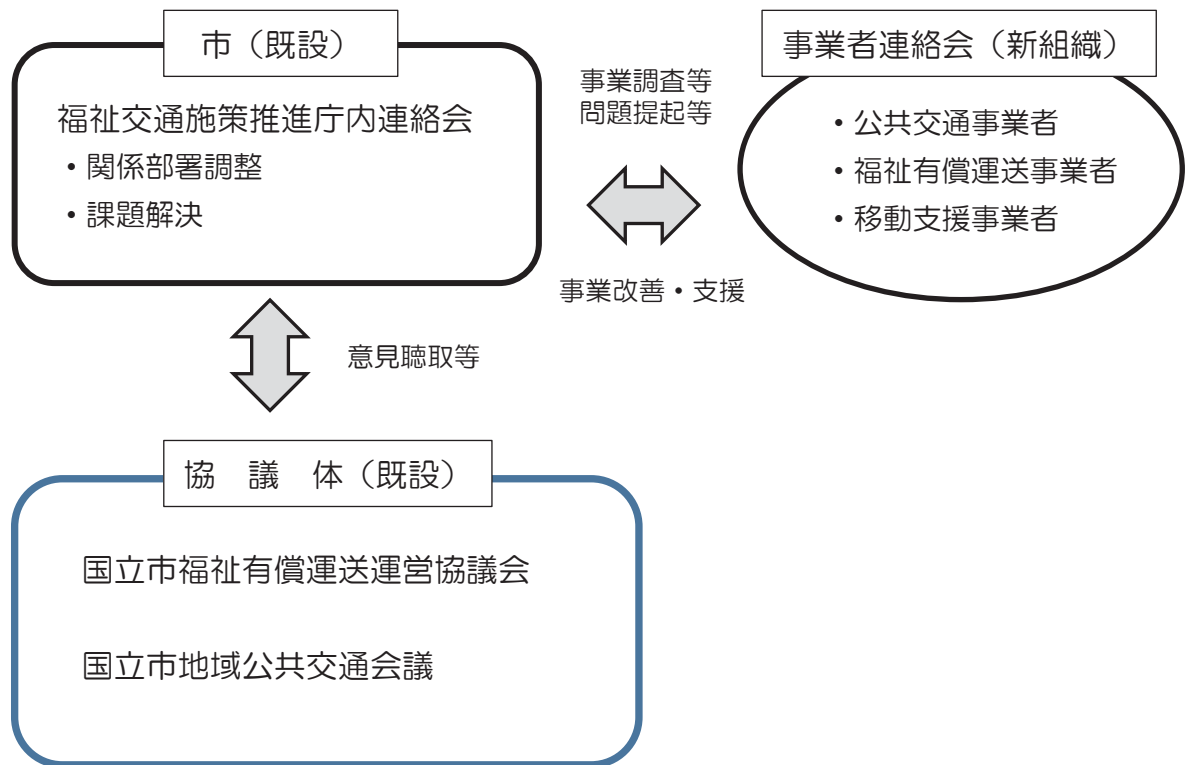
8. 基本方針の進捗管理

今後、基本方針に基づき事業化するにあたり、庁内検討や協議会などに回り、検討・協議を行っていきませんが、公共交通と福祉交通についての協議を緊密化する必要があることから、国立市福祉有償運送運営協議会と国立市地域公共交通会議の連携強化を図っていきます。

○庁内検討会：国立市福祉交通施策推進庁内連絡会

○協議会等：国立市福祉有償運送運営協議会

：国立市地域公共交通会議



9. 資料編

(1) 国立市新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム設置要綱

(設置)

第1条 地域公共交通の利用が困難な者が日常生活を営む上で必要とする移動手段について、交通の視点から重点的かつ集中的に調査及び検討を行い、将来を見据えた新たな福祉交通システムを構築するため、国立市プロジェクトチームの設置及び運営に関する規程（昭和51年7月国立市訓令（甲）第15号）第3条第1項の規定に基づき、国立市新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム（以下「チーム」という。）を設置する。

(任務)

第2条 チームは、次に掲げる事項について重点的かつ集中的に調査等を行い、その成果を市長に報告する。

- (1) 高齢者、しょうがい児等が抱える移動に関する問題を解決するために必要な事項
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の移動支援事業に関する事項

(編成)

第3条 チームは、メンバー11人以内をもって組織する。

2 メンバーは、福祉交通等に関連する部署に所属する職員の中から市長が任命する。

(任期)

第4条 メンバーの任期は、第2条の規定による報告のあった日をもって終了する。

(運営)

第5条 チームにリーダーを置き、市長がメンバーの中からこれを指名する。

2 リーダーは、チームを統括する。

3 チームにサブリーダーを置き、リーダーがメンバーの中からこれを指名する。

4 サブリーダーは、リーダーを補佐する。

(庶務)

第6条 チームの庶務は、都市整備部道路交通課において処理する。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、チームの運営について必要な事項は、チームのリーダーが定める。

付 則

この訓令は、令和3年4月26日から施行する。

(2) 新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム検討の経過

- ①福祉交通事業者（4者）へのヒアリング
- ②小学校の特別支援学級（3校）へのヒアリング
- ③移動支援事業者（4者）へのヒアリング
- ④プロジェクトチーム6回開催（令和3（2021）年5月～11月）
 - 1.既設の移動サービスの洗い出し
 - 2.学校から学童までの移送支援の検討
 - 3.移送サービスの現状と課題
 - 4.高齢者の移送サービスの検討
 - 5.基本方針（案）に関して検討
 - 6.基本方針（案）に関して検討

(3) 新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム委員

都市整備部 道路交通課長	中島 広幸
健康福祉部 福祉総務課長 兼福祉交通担当課長	伊形 研一郎
政策経営部 政策経営課課長補佐	山本 淳
健康福祉部 しょうがいしゃ支援課長	関 知介
健康福祉部 しょうがいしゃ支援課課長補佐 兼手当・給付係長 兼道路交通課課長補佐	長田 健
健康福祉部 高齢者支援課介護保険係長 兼交通係主査	深谷 夏人
健康福祉部 地域包括ケア推進担当課長	加藤 尚子
子ども家庭部 施策推進担当課長	清水 周
子ども家庭部 児童青少年課課長補佐兼児童青少年係長	畠山 雄一郎
教育委員会 指導担当課長	川畑 淳子
社会福祉協議会 福祉事業課長	小鷹 学

（令和3年4月1日現在）