

平成28年5月26日

【事務局（中島）】 それでは、これより、平成28年度第1回国立市地域公共交通会議福祉交通検討部会を開催いたします。

最初に、佐々木部会長よりご挨拶をお願いいたします。

【佐々木部会長】 皆様、おはようございます。本日は、お忙しい中を平成28年度第1回国立市地域公共交通会議福祉交通検討部会にお集まりいただきましてありがとうございます。会議のほうは12時をめどにして進めさせていただければと思いますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、早速、欠席の確認と配付資料を事務局のほうからお願いいたします。

【事務局（中島）】 本日の部会欠席ですが、間淵委員がまだ見えられておりません。欠席の連絡は受けていないんですが、多分欠席だろうということです。あと、委員は全員出席ということです。

本日の配付資料でございますが、まずは本日の次第です。A4、1枚のものです。それと、部会資料ナンバー1、裏表のA4、1枚。それと、部会資料ナンバー2、これも裏表でA4、1枚。部会資料ナンバー3ということで、A4、表だけになっております。それと、福祉交通検討部会の参考資料ということで、国立市こども総合計画の抜粋のものが一式入っております。それと、参考資料2ということで、福祉有償の現状と提案ということで、くにたちさくら会の、これは2枚になっております。それと、福祉交通部検討部会の名簿です。A4、1枚。平成27年度第2回の地域公共交通会議福祉交通検討部会の要点記録のものです。これが3枚で一式になっております。それと、本日、配付いたしましたくにたち・あゆみの設立趣旨書というんですか、これがA4の1枚というところです。

以上が配付資料です。漏れ等ございましたらお願いいたします。

【佐々木部会長】 大丈夫でしょうか。

それでは、次第に沿って話を進めてまいりたいと思います。

2の報告事項等の中で（1）新任委員及び事務局新任職員の紹介ということで、事務局のほうからお願いいたします。

【事務局（中島）】 4月の人事異動で委員が変わられておりますので、ご紹介させていただきます。配付いたしました名簿に記載されております国立市社会福祉協議会から柴田委員です。一言どうぞ。

【柴田委員】 国立の社会福祉協議会の福祉事業課長をしております柴田でございます。

第1回ということで、皆様のご意見を伺わせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【事務局（中島）】 続いて、国立市健康福祉部しょうがいしゃ支援課長の星野委員です。一言お願いいたします。

【星野委員】 この4月1日付でしょうがいしゃ支援課の課長を拝命しました星野と申します。よろしくお願いいたします。もともと国立市社会福祉協議会の職員でして、期間限定ということで、今、派遣でこちらのほうにお世話になっております。諸々まだ勉強中というところですので、いろいろとご指導いただければと思います。よろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、事務局の新職員でございますが、私の左側、蛭谷都市整備部主幹になり

ます。

【事務局（蛭谷）】 蛭谷です。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（中島）】 あと、入口のところの緑色の服を着ているのが高橋主事でございます。

【事務局（高橋）】 高橋です。よろしくお願いいたします。

【事務局（中島）】 以上が新任委員と新任職員の紹介でございます。

【佐々木部会長】 ありがとうございます。

それでは、報告事項等、（２）の説明を事務局よりお願いいたします。

【事務局（中島）】 （２）前回の福祉交通検討部会の確認でございますが、本日、お配りいたしました前回の要点記録、議事録については、事前に委員の方にはご確認いただいているところでございますが、本日、改めて配付いたしまして、これで確認ということで、ホームページにアップしていきたいということで考えてございます。

確認については以上でございます。

【佐々木部会長】 ありがとうございます。

それでは、早速、議題に入りたいと思います。１つ目の高齢者・しょうがいしゃ・子ども連れ対応の交通等について、事務局よりご説明をお願いします。

【事務局（中島）】 説明がちょっと長くなりそうなので、資料ナンバー１から３をおのおのご説明した後にご質疑いただければと思っております。

では、配付資料のナンバー１、高齢者の移動サービスについて（要約）と書いてございます。これは、前回の高齢者の移動サービスについて皆さんに論議いただいた中でまとめたという形になってございます。ざっと読ませていただきます。

１、６５歳以上を高齢者という形で定義しております。

２、様態の分類ということで、徒歩により不自由なく移動ができ、路線バスや一般のタクシーなどの乗降にも問題はない（元気な高齢者）、これをＡということで考えてございます。②として、路線バスや一般のタクシーなどの乗降は自力でできるが、長い距離を歩けなかったり歩行速度が著しく遅かったりするなど、移動に制約がある高齢者（歩行者用青信号の青時間の間に横断歩道を渡り切れない）という形の高齢者の方ということで、Ｂということになっております。１人で移動することが困難な高齢者（路線バスや一般のタクシーを単独で利用できない）方ということで、こういった方をＣというような３つの様態の分類をしております。

３番としまして、様態別の交通の分類。これは一般的な例ということで考えていただければと思います。自力での移動ということですので、もちろん徒歩が基本になってきますけれども、徒歩の移動が可能。または、自分で自転車あるいは自動車の運転が可能。単独で公共交通の利用が可能である。Ｂですが、制約がある方ということで、利用しやすい移動サービスということで、高齢者用の電動アシストつき自転車だとか、ＵＤタクシーなどの利用。Ｃについては、１人で移動ができないということですので、ドア・ツー・ドアの移動が原則。家族や他人の協力、また、公的な支援が必要である。乗降の介助や車椅子での利用が可能な福祉タクシー、あるいは、福祉有償運送などが必要になってくる。

４番といたしまして、高齢者の移動に関する課題ですが、個人差はあるが、高齢者は加齢により、利用する交通が限られている。どんどん年を経るに当たって、身体的な技能が衰えてくる。それに伴って、今までは利用できた公共交通が利用できなくなってくるというような課題があります。一方、

交通については実際の生活には欠かすことができない重要な位置づけにあり、高齢者の状態に応じた移動についての補助施策が必要である。例えば経済的な負担の軽減だとか、身体的な問題などについての補助などの対策が求められる。路線バス、タクシーなどの公共交通だけでは不十分であるというような課題がある。

そういった課題がある中で、5として、高齢者に必要な交通の基本的な考え方（案）でございますが、みずからが他人の支援・介護を必要とせず移動ができることが望ましく、そのためには介護予防が重要と考える。②といたしまして、健康寿命を延ばすため、健康づくりと予防の概念と交通サービスというのを結びつけて、総合的な対応が必要だろう。3番として、加齢による身体機能の衰えから、移動についての選択肢が狭まり、結果的に外出の機会が失われないように、家族や地域の支え、あるいは、公的な支援が必要と考える。

裏面、めくっていただきまして、様態別の交通施策の検討（案）といたしまして、Aの方たち。歩きが基本ということがございますので、歩くことによって健康を維持していただきたいということがあって、歩きやすい環境整備が必要だろう。それには散歩だとか、途中でベンチで休憩をとっていただけるように、ベンチの設置を進めていくだとか、段差の解消だとか、そういったもののバリアフリーを進めていく必要がある。高齢者用の電動アシスト自転車の利用。国立の場合は他市に比べて比較的坂等が少ないんですが、そうはいっても甲州街道の南側ですと、ハケといわれるような坂があるということもございますので、なかなかふだん普通の自転車だと高齢者の方は難しいということもありますので、電動アシスト、ただし、こちらについては金額的にもかなり高いということもありますので、経済的な負担軽減等の補助施策も含めて、また、それだけではなくて、交通安全、交通マナーというものを一緒に高齢者の方にやっていくような形ができないか。それと、わかりやすい公共交通へのアクセス情報の提供ということで、国立市でも昨今、公共交通マップを作成しております。そういった中で、自分がどこに行きたい、行くためにはどういったツールがあるかというようなもののマップをつくって、皆さんにお伝えしていく。

Bといたしまして、利用しやすい移動サービスということで、UDタクシーなり福祉タクシーの普及の検討。あるいは、地域が支える交通の検討をしていく。

Cですが、福祉タクシーや福祉有償などの移送サービスの拡充の検討、また、福祉タクシー券などの、どういう使い方ができるというようなことも含めた情報提供という形の施策を考えていきたいということでございます。

以上が、高齢者の移動サービスについてでございます。

【佐々木部会長】      ありがとうございます。前回、ここでご議論いただいた高齢者の移動サービスについて、要約したというような中身の報告でございました。このことにつきまして、ご質問とかご意見があれば、伺いたいと思います。

【熊井委員】      確認ですけれども、定義の65歳以上なので、65歳は含まれるということですね。

【事務局（中島）】      はい。

【熊井委員】      わかりました。

【佐々木部会長】      ほかに何かございますか。よろしいでしょうか。また何かあれば、次のところとか、その後でも結構ですので、よろしくお願いします。

続いて、資料ナンバー2のしょうがいしゃの移動サービスについて、事務局から説明をお願いします。

【事務局（中島）】      それでは、続いて、しょうがいしゃの移動サービスについてでございますが、

部会資料のナンバー2をごらんください。

1、移動サービスの支援の現状ということで、市が今、行っております平成26年度の事務報告からデータを拾っておりますけれども、そういった中でやっている事業ということで、リフトカーの運行事業委託。利用件数といたしましては、2,827件、運行距離は2万2,416キロということになっております。また、リフトつき乗用自動車運行事業費補助ということで、利用件数が1,877件、利用日数が365日あります。身体障害者自動車運転免許教習助成ということで、26年度は2名の方が助成を受けられた。身体障害者自動車ガソリン費補助ということで、これはタクシー券を使わない方についてはガソリンの補助が出るというような形で、どちらかというような選択ということで聞いております。利用者が340人。福祉タクシーの利用券ということで、利用証発行人数が653人、枚数にしましては6万7,500枚ということで、1枚は300円という考えでございます。協力会社は19社になります。コミュニティバス、コミュニティワゴンの料金割引ということで、身障者の方、手帳等をお持ちの方の確認が必要なんですけれども、一般の方の半額ということになっております。

市以外で行っている支援等ですけれども、タクシー、福祉タクシーの一部の料金割引ということで、タクシー会社さんのほうで1割引でやられていたりとかということもやっているということです。あと、路線バスの料金割引ということで、これはコミュニティワゴン等と一緒に、障害者手帳等の確認が必要なんですけれども、一般の方の半額になります。

その他でございますが、UDタクシーの導入補助ということで、国のほうから導入に当たって補助金が出る。3分の1ぐらいだったと思います。東京都もここでUDタクシーの導入補助制度ができたということがあって、大体国と同じぐらいということです。あと、福祉タクシーの導入補助ということで、補助があるということです。

そういったような移動サービスの支援の現状があります。

2番の主な移動手段についてということで、自家用車、また、これは家族が運転する車も含みますけれども、あるいは自転車ということです。ただし、しょうがいの方の度合い、また、どういったしょうがいをお持ちかによって、この辺はかなり分かれてくるかと思います。自分で車を運転できる方もおられれば、自転車の運転ができる方もおられますけれども、全くそういったことができない方も当然あるということです。路線バス、コミュニティバス、コミュニティワゴンですけれども、こういった方が車椅子の対応ができていますということでございます。タクシー、UDタクシー。それと、あと、福祉タクシーと福祉有償運送というような交通移動手段があるということです。

3番で、今後の施策の方針についての案でございますが、しょうがいしゃの状態やその人に合った交通が必要であり、情報の提供であったり、利便性の向上というのを考えていく必要がある。次に、バリアフリーの推進。ユニバーサルデザインも含みつつ、こういったことがやはりさらに推進が必要だろうという考えでございます。あと、ドア・ツー・ドア型の交通サービスの拡充の検討が必要ではないかと考えています。

裏面を見ていただいて、STサービスの検討が必要であるということで、STサービスとは何ぞやということになるかと思えます。地域で生活する高齢者、しょうがいしゃの移動手段として、利用者の住居近くから目的地までの移動サービスを提供するものということで、主に身体的状態の制約により、バスや鉄道などの公共交通といったものを利用することができない人や利用困難者を対象とするサービスということで、STサービスという言葉があるんですけれども、日本の場合は、個人に対してのそういった補助というのがかなり先に進んでいって、実際は移動手段というんですか、団体だ

とか、そういったところになかなか補助等がいていないというような状態があるということで、文献等では見受けるところがございます。そういった中で、国立でS Tサービスはどういったことができるのか。今あるものも含めてですが、検討が必要だろうと考えてございます。

以上でございます。

【佐々木部会長】      ありがとうございます。資料ナンバー2のしょうがいしゃの移動サービスについてということで、ご説明が終わりました。

これについてご質問、ご意見等があれば、伺いたいと思います。どうぞ。

【山勢委員】      65歳以上で65歳を経過してから車椅子に乗った人は高齢者と認識されているんでしょうか、しょうがいしゃと認識されているんでしょうか。

もっとはっきり言うならば、失礼ながら、生まれながらにしてしょうがいを持っている人が今まで支援部局か何かでいろいろなことを学習済みなんだけれども、高齢になって片一方、今度はどちらかがお亡くなりになって、独居の方で車椅子か何かで生活される方が非常に今度は苦しい目に遭っているという事実を市役所は把握されているんでしょうか。

【事務局（吉田）】      しょうがいしゃ支援係長の吉田と申します。

しょうがいしゃというのは、障害者手帳を持っている方をしょうがいしゃ支援課のほうではしょうがいしゃという位置づけをしております。

【山勢委員】      いえいえ。私が言っているのは、10年前に、例えば55歳だった人が今、65歳になっているんだけれども、そのころは元気だけど、今は元気がなくなる。10年前と今の現状が違うのに、10年前の結果でここで2名の方が今までかなり厳しいことを言われた方がいますけれども、その考え方が直らずしてまだこの会議をやるのであれば、前回、かたつむりという団体が、はっきり言って残したように、国立市は既成事実をつくるだけの会議をする会議になってしまいました。どういうふうに思われて、これからどういうふうにしたいのか。議事録ではなくて、要点録になっているけれども、要点録ではなくて議事録にして、今度は全員の意見をはっきり書いてくれと言ったのは、これからのことをしっかり残すために言ったことですが、これはまだ要点録にされる。ちょっとお願いします。

【事務局（中島）】      前回の会議のときにもちょっと議事録については触れたかと思いますが、平成28年度から審議会等の会議の運営方法というのが変わって、議事録については、私どもがやっているものは全てテープ起こしでやっておりますので、記名等もさせていただきますということで、前回、ご説明させていただいたと考えてございます。

先ほどの福祉の関係の55歳のときはしょうがいしゃであった。65歳を過ぎたら高齢者という扱いでそういった手当を何かしたほうがいいのかというようなあれなんですか。ちょっと質問をもう少し精査させていただきたいんですけれども。

【山勢委員】      いや。今までの文章を見ても、しょうがいしゃの方には手厚いサービスがいろいろあるけれども、高齢者に関しては、これをどうしたらいいとか何かというものも全然書いていないですよ。例えば、皆さんもそうなんだけれども、65歳の方が一生懸命働きました。定年退職になって、あれ、腰が痛いとか、ちょっと状態が悪くなったときに、動けなくなってから、では、これを利用するときは、今まで何も利用しなかったから、利用の仕方がわからないんです。

【事務局（中島）】      それについては、多分要支援、要介護等の基準があらうかと思います。単純に元気だったら、少し腰が痛い云々では、なかなかそういった認定というのは難しいとは思いますが。

【山勢委員】 そういった腰が痛くなったとか何かではなくて、では、高齢になっていくに従って、それが今度は若いときみたいに治る可能性があるのかといたら、治る可能性よりも悪くなる可能性のほうが大きいわけです。違いますか。だから、この交通もそうだけれども、若いときは周り近所に家もなくて、だんだん偏りでずっと奥に追いやられていって、それでバス停が遠くなったとか、いろいろな状態があるわけじゃないですか。それに対応するような話し合いを市役所は設けられているのでしょうか。

今、私は中島（交通課長）さんといろいろ交通のことで話していますが、高齢者に関しては、大川（地域包括ケア推進担当課長）さんとか馬場（高齢者支援課長）さんと話しているけれども、しょうがいしゃ支援課の方が何を考えているか全くわかりません。どのようなサービスをしていくのか。この中に福祉タクシーと有償運送を一緒にしてありますけれども、これは似ても非なるものです。似ても非なるものを一緒にすることはちょっとおかしいだろうし、でも、ここの問題、リフトカーの運行事業というのは銀星さんの実績だと思うけれども、では、なぜ今度は高齢者のほうも送迎に福祉有償運送がやっている高齢者の実績というのは上げないのかという疑問も出てきます。

資料というのは見やすいように、照らし合わせてできているのが資料だと思うんだけど、これを見ておったら、何か偏った資料にしか思えないんですけれども、これはどういうことでしょうか。

【事務局（中島）】 今、一番最初にこの福祉的な交通を考える上で、どういった形で考えるかということの方針を決めさせていただいたと思います。そういった中で、まずは高齢者のサービスをどうするかということで、第1回目のときにやらせていただいたと思います。2回目かのときにやったと思いますけれども、そういった中で、こういった高齢者のサービスを一応まとめさせていただいた。この考え方を5番目のところで示させていただいたということです。次は、しょうがいしゃの移動のサービス。あと、子供連れの移動サービスについて、そういった中の福祉的なことを考えていきましょうということやっておりますので、ここで案として施策の方針についてということで、これは事務局のほうで出させていただいています。

こういったことを今、まさに検討しているところであって、皆さんのご意見をいただきたいということで今、進めさせていただいている。

【事務局（大川）】 済みません。地域包括ケア推進担当課長の大川なんですけれども、しょうがいしゃをお持ちの方が高齢になったときのサービスの利用の方法については、その方その方ごとに支援する方々にお集まりいただいて、どういう対応をしていくかということ市役所のほうでしょうがいしゃ支援課と地域包括支援センターのほうの打ち合わせを中心に、あるいは介護保険のケアマネジャーやしょうがいの支援者の方々との打ち合わせを含めて、お一人お一人について個別に考えるというようなことをしております。

今回の福祉交通会議でカテゴリーという形で高齢者、しょうがいしゃ、子供連れ等の移動サービスというふうに一旦分けさせていただいているということに関しての疑義はおありの方もいらっしゃるかもしれませんが、一応そういう分類をさせていただく中で、まずは今回はしょうがいの方について、あるいは子供連れの移動サービスについて皆さんで検討するという趣旨で事務局のほうでご用意させていただいたということでございます。

【山勢委員】 分類されているというのは理解できたけれども、文章の中で、この間もそうだけれども、福祉有償運送の団体の送迎件数というのは2団体で1,700件と書いてあるんだけど、これは1団体当たり700件、800件なのか、それとも片一方だけが全ての総数を見ているのか、こ

の辺でも活動している団体の活動の内容というのはちょっと違ってきます。ただ普通に見たら、2件並べてあって、2件の名前が書いてあって、あの件数ならどうだ。ここで私はリフトタクシー事業をされているのは銀星さんだとわかっているから、銀星さんの実績がこれだけだろうと思って今、言っているけれども、実績というのはそうやって比較しないと、わからないものではないだろうかと思うんですけれども。

私がここで福祉タクシーと福祉有償運送を一緒にごったにしているのはおかしいと言ったのはそこにあるんです。福祉有償運送は白ナンバーです。福祉タクシーは緑ナンバーです。何でこれを横並びにするのか。市役所の方には言ったけれども、ケアマネ自体が、こうときは福祉タクシーを呼んだらいいんですか、介護タクシーを呼んだらいいんですか、リフトタクシーを呼んだらいいんですかって、そう言われてびっくりしたことがあります。そこからわからない。

だから、案内をやりますって過去の福祉総務の方は言われていたけれども、案内が、では、これはされていなかったということではないですか。なおかつこのような会議資料だったら、ただこの会議に出ていなくて見た人は、これは何が何だかわからないと思うんです。はっきりとわかるような会議の資料にせんといかんし、内容にせんといかんけれども、おかしいところがぼやけてしまっている。そこをこの間から言うがために議事録にもちゃんと名前を出してくれ。どういうことを話し合ったというのを話さんといかんということで、名前を出す、どういうことを言ったというのを明確にしてくださいというんですけれども、これは明確になっていない。高齢者のことはあまりにも今度は漠然と、現状です。現状だけれども、今、現状は今度はくにたちさくら会が活動しているから、こういうものもあるというのを出してあるんだったらいいんだけど、何も出していない。しょうがいしゃにだけこういうサービスがありますというのを表じゃないでしょうか。

もっと言うなら、26市町村（共同運営の多摩地域福祉有償運送運営協議会）の中で国立市はしょうがいしゃが安心して使える団体がありませんと言った団体があります。ちゃんとあゆみ会さんができているのに、なぜこういうことを言うのか。リフトタクシーの銀星交通さんがあるのに、なぜこういうことを言わせるのか、この辺も明確になっていません。これを明確にしてほしい。

以上です。

【事務局（中島）】 資料については、既に第1回目、第2回目のときにしょうがいしゃ、福祉サービスの事業概要だとかというところで、お配りさせていただいているということが私どもの前提にあって、そういった中で、今回、まとめる形で書かせていただいております。今回、論議したいのは、そういうことだけではなくて、こういったサービスがある。また、そういった中で今のしょうがいしゃの置かれている現状があるかと思います。その中の移動についてこうなんだ。こういうようなものがあればいいのではないかな。あるいはこうすべきだということを皆さんにご意見をいただきたいということで、今回、出させていただいている。

福祉タクシーと福祉有償運送ということを一くくりにしているということは、いろいろ違いはあるかと思いますが、基本的には特定の方を運ぶための輸送手段ということで考えておりますので、そういった中の一くくりということになっております。実際問題は料金が違うとか、いろいろあるかとは思いますが、そういった意味合いで書かせていただいているということです。

【佐々木部会長】 ちょっといいですか。今、資料の関係のことと、それと、前回から出ている事業についての周知が足りないというようなこと、あとは議事録のことを山勢委員さんのほうから発言があったと思いますが、資料のほうは、今、言われたような意見を踏まえて、また改善しなければい

けないところは改善していきたいと思っていますし、今、事務局のほうからお話がいったような形で資料というのは進め方でやっているということをご理解いただきたいと思います。

周知については、第1回から委員さんからいろいろな面でご指摘いただいていますので、それについては事務のほうも一生懸命周知に努めたいということで対応していますので、それについては今後、またやっていきますので、ご理解いただきたいと思います。

議事録につきましては、今日、お配りしたように、全部発言した委員の名前まで載せて、今日、委員さんにご確認をとった後、ホームページに載せる方向としていきたいと思っていますので、その辺についてはきちんとしゃべった委員さんの名前まで明記して公表していきたいと思っておりますので、ご理解いただければと思います。よろしいでしょうか。

【山勢委員】 はい。

【佐々木部会長】 それでは、ほかに何かございますか。どうぞ。

【原田委員】 1点だけ。様態別交通の分類、3番ですか。これは高齢者の移動サービスです。この辺の中で、一般のタクシーもやはり自力で移動できない方の移送サービスは相当数やっております。ですから、単純にただ分類というのはなかなか難しい。例えばの話なんですけれども、ご指名するお客様は結構多いんですけれども、やはりちゃんとヘルパーを持っているのはうちでは今、現在、2人減ってしまったんですけれども、17名。介護福祉士もいます。しかし、一般のただの運転手さんたちも、実は普通のタクシーでお手伝いして、車椅子の方お一人でも乗せてくれるのがありますし、あるいは100メートルぐらいしか歩けないような方も移送に普通のタクシーでやっているというのが相当数あります。それは今日、隣に多摩交通さんもいらっしゃるの。ですから、この辺についての資料もほんとは必要なかと今、感じました。

以上でございます。

【佐々木部会長】 ありがとうございます。

ほかには何かございますか。どうぞ。

【熊井委員】 確認ですけれども、資料2の2ポツは結局どうなるのという話なんですけれども、これは点が4つあるんですけれども、上側がいわゆる自家用の車両ということです。自家用車とか自転車の自家用の車両ですとかになります。2点目がバスということで、要は乗り合いの車両だということです。3点目、4点目が、言われてみれば、確かに「うん？」と私も思って、UDタクシーとか福祉タクシーは通常タクシー会社さんがやられていることが非常に多いので、私の感覚ではタクシー、UDタクシー、福祉タクシーなのではないでしょうか。それで、福祉有償運送がまた別途やられるということのほうが多いと思います。結局資料をどうするのか、何となくよくわからなくなったので、確認をさせてください。

【事務局（中島）】 先ほど言ったように、福祉タクシー、福祉有償運送については、特定の人を乗せるということが基本になっていますので、そういったくくりでこういった書き方としたということで、今、言ったように、タクシー事業者を事業者ごとにやったほうがわかりやすいのではないかとご意見ですので、それが皆さんそういったご意見が多いということであれば、変えることは全然構わないかと思っております。

【佐々木部会長】 ほかに何かございますか。

【山勢委員】 これは平成18年第1回の西多摩ブロック幹事会の議事録なんですけれども、個々の中でタクシー事業所がはっきり、介護タクシーの人が困る、NPOと一緒にしてもらおうと。後で文



章を確認してください。この中にちゃんと載っています。だから、今、言われるように、介護タクシーとUDは今度是一緒のものだって、福祉有償運送は全く別個のものです。だから、ケアマネさんほどのタクシーを呼んでいいのかわからないなんていう言い方をされているはずですよ。これはサービスの形態が全く別個のものです。

では、福祉タクシーと同じように、福祉有償運送を今度やるのであれば、福祉タクシーと同じぐらいのわがままが聞けるはずなんですけれども。でも、それすらもない。福祉タクシーと今度は金額が全く同じであってはいないはずですよ。この間まで福祉有償運送会議に入っていて、タクシーの2分の1以下というのをずっと連呼されてきて、やっとおおむね2分の1になったけれども、福祉タクシーは、では、NPOと同じ2分の1の金額でやっているのか。まずカテゴリーというのはそんなものだと思います。そのカテゴリーから外れておるんだったら、みんな同じに思って、それで使ってしまう。この辺をもう1回よく考えてください。

【佐々木部会長】 今の山勢委員から言われたことは、やはり事業者がその事業そのものの中身ということまでよくわかっていないのではないかというのが前から言われているように、周知が足りないということにつながると思いますので、その辺は周知をしっかりとさせていただきたいとことをお願いします。

ほかに何かございますか。清水委員。

【清水（弘）委員】 今、議論されているところですけども、緑ナンバーの個別輸送というふうに分けるとしたら、タクシー、UDタクシー、福祉タクシー、今、委員がおっしゃったような形で、それで、制度上福祉自家用有償運送ということで福祉有償運送を別にするということかと思います。ただ、利用者サイドでいったら、多分全部一緒ですよ。利用者から言えば、どれが使いやすく、どれが安くて、自分の身体状況に合っているかということなので、それは別のところで十分説明していただくということですので、今回、分けるとしたら、緑ナンバーと、交通事業者と自家用有償運送というふうに分けたほうがいいかと思いました。

【佐々木部会長】 ありがとうございます。

ほかにはよろしいでしょうか。

それでは、続いて、資料ナンバー3の子ども連れ等の移動サービスについて、ご説明をお願いします。

【事務局（中島）】 それでは、資料ナンバー3をごらんください。その前に、参考資料のナンバー1、国立市の子ども総合計画というものがございます。それをちょっと見ていただけますでしょうか。

表紙をめくっていただきまして、目次の次ですけども、アンケートの調査等の概要というのがございます。19ページ。これは抜粋ですので、いきなり19ページに飛びますけれども、この計画を策定するに当たって、アンケート調査を実施しております。そういった中で、次のページをめくっていただいて、21ページというところです。主なアンケート調査結果ということで、18歳以上、50歳未満の市民の方なんですけど、これは順番別になっておりまして、④の交通の利便性というのがございます。やはり結構子育て世帯もこの交通については要望が高いということがこの数字を見ていると、何となくわかるかと思います。それでこれをちょっと抜粋させていただいたんですけども。

そういったことで、交通に関するものの要望ということが結構書かれておりますので、後でちょっと見ておいていただければと考えてございます。そういったものもちょっと頭のところに置いていただいて、現在、国立市が行っておるものと、また、それ以外のものということで、1番の移動サービスの支援の現状なんですけど、市が実施している事業ですけど、幼児2人が乗れる自転車の事業を

やっております。これはどういったことかという、子育て終わって、そういった自転車が要らなくなった家庭からリサイクルしているというような事業なんですけれども、それを情報発信して必要な世帯に自転車を渡していくというようなものです。

その下のポチですが、大型自転車駐車スペースの設置事業ということで、これも私どもの交通課で行っておりまして、自転車駐輪場に、やはり最近、こういう幼児用の自転車というのはかなり大きなものでして、一般的なラックに入らないというところもございまして、大型用の思いやりゾーンという形で私どもちょっと呼んだりしているんですけれども、そういったところに幼児と乗れる大型用の自転車を置けるスペースをつくるということ。現在あるところが、中央線の高架下と、今度つくるところの、国立駅南第1の駐輪場なんですけれども、まだまだ設置場所が少ないということがございまして、これは随時拡大していきたいという考えを持っております。

それと、コミュニティバス、コミュニティワゴンです。幼児連れの方の料金割引といったところがございます。これは、下の市以外のということで、路線バスですけれども、こちらについてもそういった割引があるというところでございます。

2番の主な移動手段についてでございますが、今、言ったような自転車、幼児2人乗せられる乗用自転車、あるいは自家用車、こちらは民間でアンケートをやったときに、移動は何でやりますかというので一番多かったのはやはり自家用車、マイカーということなんですが、当然幼児を連れて、さらに乳母車を持って、荷物を抱えてということで、かなりの重量を持って移動するというのがやはり現状としてあるということで、自家用車、マイカーが一番多いということでございます。次に路線バスとかコミュニティバス、コミュニティワゴンというような形になります。やはり荷物が多い場合は、タクシーなりUDタクシーなりを使う。UDタクシーについてもまだそんなに多摩地域で普及しているということではないですので、一般的にはタクシーを使っているということになるかと思えます。

3の今後の施策の方針について(案)ということなんですが、先ほどもちょっとご説明しましたが、ベビーカーを伴う外出が多い。荷物もあって、相当の重量があるということで、自家用車を中心とする外出になってきている。また、歩行中ですが、ベビーカーと歩行者の接触とか自転車の接触、そういったもののトラブルが結構あるということもやはりいわれています。そういった中で歩行環境のバリアフリーとかユニバーサルデザインの推進が必要であろうと考えてございます。幼児2人用の帯同乗用の自転車の購入なんです、これは電動アシストがついていなくても、やはり10万円前後ぐらいするということもあって、電動アシストつきになると、かなりの高額になっているということで、しかも、お子さんも小学生ぐらいまでしか多分使わないのかと思っているんですけれども、そういった中で、やはり家庭の負担が大きいということですので、こういった支援だとかというのができないかということも検討していく必要があるだろう。移動に関するほかのサービスや支援といったものをわかりやすく情報提供。先ほどわかりやすい情報提供が必要だろうとおっしゃったと考えていますけれども、私どもはこの情報提供というのがかなり重要になってくるのかと思っております。

以上でございます。

【佐々木部会長】 ありがとうございます。このことについてご質問とかご意見を伺いたいと思います。よろしくをお願いします。

【熊井委員】 市の事業で大型自転車駐輪スペースの設置事業というのをご説明いただきました。詳しくはわからなかったのですが、2人同時乗車の自転車がありますが、そのためのラックをつけるということなんですか。

【事務局（中島）】 現在、ラックがあって、ラックをやめて、平置きに置けるスペースをつくっている。

【熊井委員】 わかりました。私も2人同時乗車の自転車を持っているんですけども、ラックに乗せないで、平置きでスペースつくったほうがいいんじゃないのと言おうと思ったんです。

【佐々木部会長】 ほかに何かございますか。どうぞ。

【北島委員】 これは思ったことなんですけれども、最近、何年か前から、ベビーカーを押して電車やバスに乗る人がすごくふえたと思う。前よりはずっとふえたと思います。それで、エレベーターに乗るときも待たなくちゃいけないし、バスに乗るときも1つのベビーカーが入っていたら、ちょっと大変で、乗るほうも大変なので、前よりふえたのはすごく感じているので、そういう人たちがふえたので、バスの運転手さんとかも親切にしてくれると助かると感じました。

【佐々木部会長】 ありがとうございます。バス事業者の方、何かありますか。

【佐藤委員】 一応弊社のほうでは、京王バスさんもそうだと思うんですけども、しょうがいしゃ、車椅子のお客様、ベビーカーは普通にそのまま乗せることができるんですけども、一応車椅子の方が優先ということで、バス事業者としては、できるだけ車椅子の方を優先的にご乗車していただくようなことで進めておりますので、何かありましたら、また乗務員等にお申し付けいただければよろしいかと思っております。

【事務局（中島）】 最近はベビーカー用のスペースというのをよくバスでやっているケースがあるみたいなんですけれども、その辺はどうなのでしょう。

【佐藤委員】 弊社のほうでは、ベビーカーのスペースというものは存在していないんですけども、実際のところ、座席の横にベビーカーを後ろ向きに置いていただいて、ベビーカーと座席をバンドで動かないようにするなど、そういう対策はしておりますけれども、専門的なベビーカー用のスペースというのはございません。また、混雑時には、ベビーカーを折りたたんでご乗車いただくという形をとっておりますので、ベビーカーを優先的に置くようなスペースはございません。

【佐々木委員（田崎委員代理）】 反対に車椅子のほうで座席をたたんでスペースをとっている。

あと、これはかなり古い話なんですけれども、以前は、たしかベビーカーでご利用の方はたたんでお乗りくださいというような形だったかと思うんです。それがやはり安全性の問題であるとか、あと、やはり母親のご苦勞であったり、そういうのがありますので、実際にたたまずにご乗車ください。弊社の場合はそこにさらに固定ベルトがございまして、これも最初は乗務員がやっていたんですけども、乗務員は当然サポートしますが、ベビーカーで乗られている方にみずから使ってくださいというようなことで進む。ですから、以前とそういうことで状況が変わっているんですけども、先ほど立川バスさんが言われたとおり、しょうがいしゃの方とベビーカーとなると、しょうがいしゃの方をまず優先に考えております。乗務員が優しくということなんですけれども、この辺は教育などで徹底してまいりたいと思います。

【佐々木部会長】 ありがとうございます。熊井委員。

【熊井委員】 資料で少々言わせていただきますと、主な移動手段の中にベビーカーってないんです。なのに、いきなりベビーカーの話題がずっと出てくるので、5ポツで徒歩（ベビーカー）というのを入れたほうがいいのかと思います。あと、自家用車の話なんですけれども、自家用車なので、チャイルドシートの話がメインになると思うので、そこもきちんと明記したほうがいいのかと思います。あれも、結局、多分そこなんです、子連れの話。

【事務局（中島）】 わかりました。ちょっと悩んだところで、ベビーカーを車の中に入れるかどうかというのをちょっと。ただ、今、言われるように、徒歩と一緒にという考え方で整理させていただきたいと思います。

【佐々木部会長】 ありがとうございました。

ほかに何かございますか。どうぞ。

【有田委員】 バスの方にお伺いしたいんですけども、ご高齢の方の歩行器とかシルバーカーの扱いというのは今、ちょっとお話出ていなかったんですけども、どういうふうに扱われていますか。今、大きいのもあったりとか、折りたたみの必要なものもあるんですけども、実際、乗り降りが大変なので、バスを使わないという方もいらっしゃるんですけども、どうですか。

【佐藤委員】 弊社のほうでは、基本的にはご乗車いただいております。多分京王バスさんのほうもそのままご乗車いただいていると思います。

【有田委員】 折りたたみの手伝いとかというのは可能なんですか。もし折りたたみが必要な場合とか。歩行器でちょっと折りたたみができるようなものもある。ほとんどできるんですけども。実際そういうケースとかってどうですか。

【佐藤委員】 基本的にはそのままご乗車いただいているのが実情です。

【有田委員】 歩行器のご利用者様に対して乗り降りを手伝うとかというときはありますか。

【佐藤委員】 たまたま乗務員が近くにいれば、多分お手伝いはできると思うんですけども、基本的には乗務員は運転席のほうに座っていますので、そこまではちょっとできないのかとは思っております。

【有田委員】 歩行器にベルトでつなぐ、何かそういう事例とかも特に。ベビーカーと同じように折りたたんで。

【佐藤委員】 ない。

【佐々木委員（田崎委員代理）】 歩行器はない。ベビーカーはありますけれども。

【有田委員】 利用している方もいらっしゃるので、もしそういうことがあったら。

【佐々木部会長】 ありがとうございました。

よろしいでしょうか。

では、時間もあれですので、次に、（２）の福祉有償運送の現状と課題について、事務局のほうからお願いいたします。

【事務局（中島）】 福祉有償運送の現状と課題についてでございますが、福祉輸送事業者の団体の方から、実際の現状と課題についてお話をいただければと考えてございます。そういったことで、事前に２団体の方にはお願いしてきたところでございます。

最初にですけども、くにたちさくら会さんから、ちょっとこれについてお話をいただければと思います。

【山勢委員】 くにたちさくら会です。今の現状と課題と言われたんですけども、国立市は１３年前のことを言うと、嫌がられるんです。団体がふえることを望みますとずっと言われているけれども、団体がふえません。１回団体が１個できましたけれども、２年でポシャっています。今回、１団体できましたけれども、正直言って、まだわからないです。ただうちは１３年間やっているというだけです。

ただ、この中で、なぜくにたちさくら会という福祉有償運送あるということを１３年かけて何も言

えなかったのはなぜですか。この間、タクシー事業者さんが言われていたけれども、普通のデイスービスの車も含めると、1日に80件以上の車が国立市の中をうろちょろしていると言うけれども、国立ほど危ない運転のところというのは珍しいと思います。東大和などは南町のあの辺の病院は今度、全部福祉有償運送会議に入って、ちゃんと運転講習も義務づけられているし、きちんとしたことをやっているんだけれども、何もせずに送迎はできて、ひどいことをやっているという現状が1つ。

周知がないのでひどいというのが1つ。先ほど有田委員が言われたように、私たちが高齢者から聞くのは、バスとかタクシーで歩行器とか何か使ってもたついていると怒られると言われます。なぜタクシーではだめなのかというのをよく会議で言われますけれども、なぜタクシーに乗らないんでしょうか。なぜ福祉有償運送がここで出てくるんでしょうか。この辺というのをもうちょっと考えていただければ、おのずと答えは出てくると思いますし、ここで委員さんたちが何人も出られていますけど、じゃあさくら会かあゆみを使っている人が何か持って意見されるんだったらわかるけれども、何もデータなくして会議しても、これは全く一緒だと思うんです。

自市にある団体を使って初めて今度は結果というのがフィードバックされるものであって、全く使わないので、ただ会議ばかりするのであれば、何も言葉が進まないと思うんですけれども。余計に紹介してくれとか何か、今まで私は1回も言ったことはないけれども、くにたちさくら会という団体がありますと、これを公表してくださいと言われてずっと言ってきたにもかかわらず、何もないまま13年。

では、ほかの団体がやったときに、今度はどうなるのか。ほかの団体も多分何も紹介してもらえないから、多分ボッシャー。タクシーの2分の1の金額で普通乗用をもって使用してくださいと言われて、乗用の車両がいくらして、どういうふうな装備がなっておってというのを理解されて言われているのかというのも疑問です。では、なぜタクシーさんは商用車両でやられるんでしょうかというのが出てきます。多分プロですから、一番使い勝手のいいやつを使われているから、商用車両を使われていると思うんですけれども、乗用なんて、シャギーマットとか何とか要らないものがいっぱいついていて、要らないところにお金がかかっている、今度はロスがものすごく大きいと思うんです。

このUDなんかもそうなんですけれども、これは低床で高齢者とかしょうがいの方にも優しい車ということで、UDが今、もてはやされるんですけれども、この辺というのもどういうふうに考えて、どういうふうにしていかなければいけないか。大きく言えば、これはまちづくりの中に入ってしまうんだと思いますけれども、この辺も何もなくて、ただ、「今は意見を聞いています」とずっとやっても、この意見の収拾というのはつかないと思うんですけれども。いかがでしょうか。

この間から私が提案しているけれども、もしもこの会議に出られるんだったら、お互いに今度は何らかのデータを持って出ないと、これは全く役に立たない会議になってしまいます。例えば国立市の高齢者の高齢支援のほうから今度は何人出して、その人たちに直接聞けば、国立市としての意見が言えるわけであって、失礼ですけれども、あおやぎ苑さんだったら、あおやぎ苑さんが何人かが使われたことが有田委員の耳に入ってフィードバックされてくるのであれば、これはまた別個の話だと思うんです。実際、ほんとうに、今さっき私が言った歩行器とか杖とかを持っていて、高齢者がバスに乗るときに、運転手さんはそんなつもりじゃないと思うんだけれども、やはり急いでおってきついことを言われたり何かするから、乗りたくないと言われるのははっきり言われています。だから、福祉有償運送になってきちゃうんです。タクシーがだめだからではなくて、やはりもたつくというところにある程度の余裕を持たせてくれる福祉有償運送というのがあるということを公表すること自体がなぜい

けないんでしょうか。その辺を公表してください。タクシー事業者は、この18年のこの中で言っているのは、タクシーよりも安いと言わないでくれ。安いではない。ちゃんとしたこういうサービスを提供する団体がありますということを言ってくださいというのが徹底されなくて、今までずっと来ています。

人数が何人いるとかはわかるんです。人数が何人いるかはわかるけれども、この人たちがほんとうに何を必要としているのかというデータはないじゃないですか。この間、高齢者のほうにお願いして、居宅支援事業所に連絡してアンケートをとった結果、高齢者が困っているというのがわかったもので、これだけのものになった。先ほどの話にまた蒸し戻しになってしまいますけれども、福祉タクシーとNPOの福祉有償運送を一緒にするんだったら、福祉部会ではなくて公共交通会議でいいじゃないですかと思います、私は。面倒くさいことをするのではなくて、ほんとうにその人たちのニーズを、私たちが普通の30代、40代の人を乗せると言っているわけではないし、きちんとしたこと、ルールに伴ったことをやっているのに、それでも紹介がない。

この間電話がかかってきて、朝の4時に国立駅に連れていってください。何ですかって、タクシー事業者さんに断られたので、上から順繰りに電話していますという電話がかかってきました。膠原病で3分ぐらいしか歩けないんですって。国立駅から今度は東京駅まで行って、東京駅から新幹線に乗るまで15分ぐらいかかるのと、向こうの職員さんに車椅子を押してもら。いえいえ、それは無理でしょうと言ったの。向こうも朝早いから、うまくジョイントできるかどうかわかりませんと言われていたけれども、こういう相談の窓口というのは市役所には来ないんですか。

これも言っちゃいかんけど、今までよく言われていたのは、市役所に言っても相手にしてもらえないもんと言われたのが、しょっちゅう言われました。社協でも元気な年寄りしか相手しないとはっきり言われます。元気だから社協に来られるんだから。元気がなくなった人とか、元気がなくなったときに、何か役に立てなければいけないというようなものというのをもうちょっと活用していただくことによって、大分変わってくると思うんです。

私と世田谷の鬼塚さんが前に話したときに、社協の金子さんが何で山勢さんは運転手のことばかり言うのって会員のことを言って言われたけれども、会員はほうっておいてもふえます。年寄りはふえてくる。体が悪くなる人いっぱいいます。でも、それを支えるためには、どうやって協力して支えていくかということを提案していても、今の現状の国立市のやり方だったら、非常に難しいことをやっていて、誰一人としてまたNPOで活躍しようとか活動しようという人が出てきません。一番簡単なのは、私たちに名簿の提出をさせているのと同じように、デイサービスの送迎をやっているところに全部名簿の提出を求めてみたら、安全運転の講習を求めてみたら、みんなやめますから。

それぐらい、かなり厳しいことをやっているにもかかわらず、何もないというのは何なんだろうと思う。これはNPOつぶれろというふうにしかとれませんが。どういうふうにサポートしたらいいとか、何とかいう話があれば。私たちも13年頑張ってきたけれども、もうそろそろ市役所からある程度の方向性というか、めばしいお話があってもいいころではないかと思ってやっているのが今の現状です。

さくら会は以上です。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。

確かにちょっとインフォメーションが足りないということもあろうかと思います。おっしゃるとおりだと思います。私どもも国立の公共交通マップというのを、こういうのをつくりました。これをつ

くった中に、やはりどういうふうに情報を流すかということがあって、自分のところのコミバスのほかに路線バスとか鉄道とか、また、タクシー券が使えるところ、こちらの中にもさくら会さん、あゆみさんのお名前も入れさせていただいているということがございます。

ですので、今後、情報についてはほかのところも結構あるかと思いますが、課題だということは重々認識しておるところでございます。

今、言われたご意見もちょっとまとめさせていただいて、今後の福祉有償運送をどういう形でサポートできるかというのを考えていきたいと思っています。

【山勢委員】 済みません。もう1個だけ。清水さんと有田さんに聞きたいんですけど、今のマップの中で、くにたちさくら会とあゆみ会は後ろに米印がついているんですけど、あれを見られてどういうふうに感じるか教えていただきたい。あのマップを見てもらって、後ろに米印がついている。

【事務局（中島）】 済みません。これにはついてないんですね。

【山勢委員】 これだった。その中に入っているやつでくにたちさくら会とあゆみ会は米印がついているでしょう。

【事務局（中島）】 多分ホームページか何かのやつじゃないですか。

【山勢委員】 ホームページのやつ。あれは米印がついておって、なぜお二人に聞いたかといったら、一般市民に近い方だから聞いたんですけど、米印がついているとどういうふうに感じますか。

【有田委員】 何か違うんだろな。

【山勢委員】 いや、何か違うんだろなじゃなくて、私はこれは何か危険なものじゃないかと思って。

【清水（弘）委員】 いや、それはないです。

【山勢委員】 そういうふうにはしか見えないんですけども。

いや、だから、さっき言ったように、UDとか何かと別個にしてくださいというのはそこにあるんです。2団体だけ米印がついていると、何か異常な団体みたいに見えるというか、感じるんですけども。ひがみなんでしょうか。そういうふうに感じるがよくあります。

だから、福祉有償は福祉有償運送でもう1個、数えるようにつくってもらわないと、やはりこれは非常に厳しい部分があります。

【事務局（中島）】 山勢さん、ちょっと時間もあるので。山勢さんのほうの、私が最初にご紹介すればよかったんですけども、参考資料2のほうに、今、山勢さんが言っていた内容が掲載されているかと思います。ですので、委員の方は後でちょっとこれを読んでいただければと思います。

続いてですけども、くにたち・あゆみ会の代表の方、お願いしたいと思います。まず、なぜくにたち・あゆみ会という福祉有償運送を立ち上げたのかという、その辺をちょっとご説明いただきたいと思います。

【山田委員】 NPO法人くにたち・あゆみです。私たちがNPOを立ち上げた目的は、やはりタクシー会社というのは事前に言わないといけない。時間帯が重なるときがあって、そのときにやはり対応が難しいからということがしばしばあったので、私たちがやはり用事とか何かでは緊急なので、事前に電話できることではないので。だったら、会員になっていただいて、電話いただいて、すぐに対応できるようところがあればいいねという話から私たちがつくりました。

今、現在の会員の人数はつくった当初よりは1名、2名と徐々にふえてきています。今では定期の

お仕事もさせていただいています。

【佐々木部会長】      ありがとうございます。その辺の設立の趣旨書というんですか、先ほど資料でお配りいたしましたけれども、この中に入っているのかと思います。待っているだけでは行きたいところに行かれないということで、自分たちでそういった団体を設立してきたということだと思います。

そういった中で、実際に設立してみて、運用を図る中で、これはちょっと困ったとか、そういった問題みたいなものがありましたら、ちょっと教えていただければ。

【山田委員】      こういう運動というか、活動には慣れていないので、どの書類をそろえてどこに出したらいいとか、そういうのがいっぱいいろいろなところであって、やり始めたらやはり思っていたよりはすごく大変だと思いました。それで、あと、車の運転手さんも探すのも、今のところは少ないので大変ですし、あと、運転料金もタクシーよりは安く設定したので。でも、買い物とかどこか遊園地とか遊びにいくときとか、あと、私はスポーツをやっているんで、スポーツの会場に行くときなどは、やはり自分の道具もあったりするので、そういう車があるということはすごく楽です。電車で行くとしたら、重い荷物を持ったりして行かなければいけないので、そういう家からの体育館とか場所まで連れていってもらえるというところはすごくいいと思うので、3年ぐらい前からその準備が続くんですけども、ちゃんと整って、許可ももらえるようになって、タクシー券の裏側にもやっと名前を載せてもらえることになって、あと、始めたからにはこれからがもうちょっと頑張りどころだと思います。

【北島委員】      済みません、私が窓口になっているんですけども、体験したことをお話ししたいんですけども、NPOの決まりって、会員になって、それで仕事をするということなんですけれども、どこのタクシー会社にも断られて、タクシー券にお名前が載っていたので、お電話しましたといきなり電話かかってきて、高齢者の方なんですけれども、それで、病院までお願いしたいんですけどもって言われて、ほんとうはそのときにやってあげたいんですけども、NPOの決まりとしては、会員になってからじゃないですか。なので、ちょっと心苦しかったんですけども、済みません、うちは会員なので、会員になってからの仕事になるので、済みません、ちょっと今日はできないですということでお断りしたことがあって、そういうのは。でも、そういうのって自分でやり始めないとわからないことなんですけれども、そういう決まりってどうなのかなってというのが、やってから登録してもらっても構わないとは思うんですけども、でも、その方のお住まいもわからないし、探し探して行っても、緊急のことだったら遅くなってしまうということもあって、どうなのかというのをこの間体験しました。

なので、NPOの中身がちょっと変わったらいいのかというのが私の思いです。

【事務局（中島）】      ありがとうございます。今、課題ということで、NPOの事務の手續が結構あったりとか、申請書類だとかが多分あるということだと思います。そういったものの事務的な問題だとか、運転手の確保、そういった課題がある。それと、今、言ったように、福祉有償運送ということで、登録が基本になっておりますので、そういった制度の問題があるだろうということだと思います。また、その辺も、今後、交通手段を考える上で、皆さんの忌憚のない意見をいただいて、最終的にどうなればいいのかということを考えていきたいと思っております。今後の会議の運営の中で、その辺も話し合っていきたいと思います。

以上でございます。

【佐々木部会長】      くにたちさくら会さん、くにたち・あゆみさん、お話しいただきまして大変あ



りがとうございました。今、現状と課題ということでお話しいただきましたけれども、さまざまな課題があるのかということを確認したところでございます。

今のお話につきまして、何か委員の中でご意見とかご質問があれば伺いたいと思います。どうぞ。

【熊井委員】 質問ですが、国立市役所の中でしょうがいしゃの交通というか、「どこからどこまで行きたいんだけど、どうやったら行かれるんですか」という相談を受ける担当者はそもそもいるのかということと、受けたことがあるのかということをお伺いさせてください。

【事務局（吉田）】 しょうがいしゃ支援係長の吉田です。

しょうがい支援で障害手帳を持っている方で、ケースワーカーが地区ごとにいるので、その方がケースワーカーに相談ということであれば、対応できるのかと思っています。

【熊井委員】 提案になりますが、その機能を市役所で持ってみると必要な情報が入ってくると思っています。私は仕事上、地方とかでセミナーをやることがあるのですが、名簿を確認すると毎回1人2人は車椅子や電動車椅子の方がいらっしゃいます。電話をかけて、どうやって来るのから聞いて、駅で来るつもり、多分ここはエレベーターないとか、UDタクシーを持っている事業者はここしかないんだとか、大体ご紹介とかしていると日が暮れてしまったりするのですが、こういったことをケースワーカーにお任せするのではなく、市役所がやってみる価値があるのではないのでしょうか。

【事務局（中島）】 ご提案ということで、この辺も内部的に詰めさせていただきたいと思います。

【佐々木部会長】 ありがとうございます。

ほかに何かございますか。どうぞ。

【清水（弘）委員】 では、今に関連して。私は横浜市在住なので、他市の例ですけれども、横浜市で平成25年に大きく障害制度を変えたときに、その前々年ぐらいからアンケートをとったんです。移動に関する情報が一番少ないというのがどのしょうがい団体も一番多かったということで、今、まだ全区ではありませんけれども、移動情報センターというのを立ち上げて、社協さんがそれを運営されているんですけれども、一応障害者というのが最初は名称の前についていたはずなんですけれども、実際にはいろいろな相談が来て、通学、通園、そういったところの支援から余暇活動というところまで、今まで横浜市ももちろん障害福祉課は頑張っていましたけれども、そこには連絡できないけれども、社協さんというところには相談しないけれども、移動情報センターという周知がされることによって、大分出てきたというのはありますので、今、おっしゃったようなご提案は有効だと思いました。

【佐々木部会長】 ありがとうございます。

ほかに何かございますか。

よろしいでしょうか。

そうしましたら、続いて、(3)の住民参加による移動サービスについて、事務局からお願いします。

【事務局（中島）】 (3)の住民参加による移動サービスについてでございますが、実際に福祉有償運送を行いながら移動ネットワークのNPOもやられており、また、国土交通省から交通マイスターということのご指定も受けられております清水委員さんから、事例等を交えながらお話しいただきたいと思っております。

では、ちょっと準備をいたしますので、しばらくお待ちください。

【清水（弘）委員】 かながわ福祉移動サービスネットワークの清水です。よろしくお願いいたします。

今、山勢さんがおっしゃったような課題というのはほんとうにたくさんあって、なかなか交通と福祉と連携できなかったというようなことは私自身も体験がございます。多分第1回目のときに、自己紹介の中でお話ししたかもしれませんが、今、私は横浜市の公共交通政策推進協議会の委員をさせていただいています。実はその下部組織の地域交通部会の部会長ということで、その大きな会議に出させていただいているんですけれども、地域交通部会というのが都市交通課にアプローチするようになったのは、福祉のところの政策だけでは、どうやら高齢者、しょうがいしゃの外出支援というのは制度として、計画としてなかなか市にアピールする力が弱いということで、やはり交通計画にしょうがいしゃ、高齢者の移動というところが位置づけられないと難しいと感じたからで、始めて4年、5年ぐらいになりますけれども、実は横浜市、今年度、交通計画の見直しが始まりますが、その中で福祉有償運送を位置づけると大きな会議の中で発言もありましたので、少しずつ変わってくると思います。あと、その中身については、私たちが実践も含めて意見を言っていかなないと変わらない、そのあたりは山勢さんと同じ気持ちであります。

さて、今日の本題ですけれども、地域の暮らしの足を住民参加でつくるということで、私どもが神奈川県との共同事業の中で取り組んだ事例をお話したいと思います。私自身は福祉有償運送の団体で、活動して16年になるんですけれども、こういった活動を進めていけばいくほど、福祉有償運送だけでは地域の暮らしの足というのはなかなかカバーし切れない。もちろんタクシーさんにももう一步踏み込んでいただかないといけないし、それ以外に有償運送の対象にはならないけれども、今日も出ていましたけれども、歩けるけれども公共交通はなかなか難しいというような事例というのがたくさん出てきました。それがこの活動、地域交通づくりというところに進んだ大きな要因であります。

ここにもありますように、いつももう1つの移動困難といっているんですけれども、高齢、しょうがいということで移動制約があるのがわかる。だけれども、環境的、社会的理由による制約というのはほんとうに今の世の中ではふえているんです。横浜市は交通政策を考える上で、交通不便地域はないと言っていた時期があるんですけれども、この高齢化に伴ってこれも様子が随分変わってきた。横浜国大の中村文彦先生が座長で会議をしていますけれども、やはりこういった社会状況に合わせて交通を考えていかなければいけないという意見が大きな会議の中で出るようになってきています。

都市部でも交通不便地域が存在するというのを踏まえて、自家用有償運送の中の、今まで過疎地有償運送といわれていたのが2015年から公共交通空白地有償という名前に変わってしまっていて、こういった自家用有償運送や、それから、NPOの福祉有償運送はもちろんなんですけれども、もう1つ、地域の助け合いというのがほんとうに大きなポイントになってくると考えて、今、そういったほうに活動をいろいろやっております。

これはご紹介するのは、私が住んでいるところとわりと近いところなんですけれども、横浜市港北区菊名というところで、実は新横浜の隣の駅なんです。すごく便利そうです。東横線とJRが交差するところなんですけれども、古い住宅地ですので、駅から降りると、だらだら坂が始まりまして、500メートルぐらい坂なんです。自転車は、私も30代のときは上ったんですけれども、今や5メートル行ったら降りるといような、そういったところです。

ここで地域の住民の方たちがこの交通課題を何とかできないのかということで、取り組みが始まり、最初は小型の35人乗りのバスを走らせようというところから、いや、もっと地域に密着したものにしていかなければいけないということで、シフトをチェンジしまして、今は一番右にある8人乗りのワゴン車を地域の方が無償で提供してくださって、それにたしかお払いしていないんですけれ

ども、これを週1回だけ、1日6便走らせています。運転も、それから、添乗もいるんです。乗り降りするのが大変な方もいらっしゃると思いますので、添乗も、そして、運行管理もみんなボランティアでやっています。ただ、運転とか運行管理は地域のNPOが考え方とかマニュアルとか、実際の運転研修などはかなり支援してこの活動を続けております。右の方が90代、左の方は80代の方です。毎週楽しみに乗っていただいております。

これは、厚木市で同じような取り組みをしています。これは週3回走っていますが、自治会のOBの方たちが交通不便というところに着目されて、この車を走らせ始めた。厚木市さんとの共同事業ということでスタートしていますので、車は共同事業の中で貸与されていたものであります。共同事業は3年で終了していますので、現在は自主事業として無償の運送、先ほどもそうですけれども、自家用有償運送の枠組みではなくて、地域の助け合いとして無償で登録を要さない形で活動されています。

先ほどの団体もこの団体ももともと暮らしの足というところに着目はしていますけれども、やはりやりたいのはコミュニティづくり、地域づくりだということで、ここの団体も車の中でいろいろな困りごとの相談を受けたりするんです。ドライバーとの距離が近いですから、介助者との距離も近いですから、そういう相談を受け、では、そういうところを手助けするサービスと一緒に提供していこうということで、1つのグループが、運転の暮らしの足の部分をやるけれども、もう少し地域の助け合いという形で、家の中の掃除、それから、片づけ、そういったところにも今、発展していきます。ここも全く無償で、ここはおもしろいんですけれども、この団体が草刈りなどをして、市から事業を受けているんです。その譲与をこの運動に充てているということをしています。

これは今までとはちょっと趣を異にしていまして、大和市というところなんですけれども、鶴間という地域なんです。ここは月曜日から金曜日まで1日18便運行しています。始まった当初は1日10便でスタートしているんですけれども、現在は自治会も7つから9つへとふえてきています。ここも同じように登録を要さない形で活動しております。やはり運行も運転も添乗もみんなで分担して活動しているんですけれども、やはり住民からの支えというんですか、自治会が基礎的にお金を出していたり、1世帯当たり一月10円、年間120年掛ける世帯数という形でお金を出していたり、また、赤い羽根募金のように任意の募金をしていたり、もちろんこれは社会でお金をいただくことができませんので、皆さんが貯金箱に貯めておいた任意の謝金というのを集めて、そういった形で運営しております。市との共同の事業になっておりますので、車は市の公用車という位置づけに途中から変わっていて、保険も含めて市の負担。そして、ガソリン代も市の負担という形で進めています。

今のこののりあいのところを少し詳しくお話ししようと思います。時間の関係があるのでポイントだけですけれども、実はこの3つの活動というのはいずれもかながわ移動ネットと、それから、地域の方たちとのワークショップというところから始まりました。私たちはどういうところでそういう交通ニーズを抱えていらっしゃるかというのを最初のころはわからなかったもので、まずは各市にアンケートをしたんですけれども、それでもなかなかつかみ切れなかった。というのは、アンケートをしたところが都市交通関係の課で、実際にはこういった地域の課題をしっかりと把握されているのは福祉関係なんです。そういうところと連携してアンケートをお答えいただきたいとはしましたけれども、難しいことで上がってこなかったんです。

この西鶴間のところでは、私どもの団体の理事の方がそういうふうな交通課題で困っている、課題を持っているグループがあるということで紹介していただいたところから始まりました。地域の食事

会をされているグループでした。月に1回食事会をされているグループで、だんだん高齢の方が足が遠のいてきた。やはり交通不便という課題がと思っていらしたということです。その方たちと協力して神奈川県のご共同事業ということで、県の冠をいただいて、地域の方々にお手紙を出し、自分たちでこういう交通づくりをしようというワークショップをするので、ぜひ参加してほしいというところからスタートしております。もちろん最初は伝わりませんでした。最初、7名の女性の方たちが、食事会のグループの方なんですけれども、ほんとうにいろいろな地域の方にお声をかけて、最初は35人ぐらい何とか集まったんです。それでやったのがこういった地図づくりです。あなたの地域に、この地域にバスを走らせるとしたら、どういったルートで走らせますかということでお話をさせていただきました。また、大和市さんからも公的なお金でバスを走らせることはできません。その当時で2ルートコミバスが走っていますけれども、これ以上走らせることはできないというようなことも含めてお話ししていただき、みんながこういうふうなルートづくりをしました。似ているけれども、ちょっとずつ違うルートができてきたということです。

2回目は、そのルートをもとにモデルルートをつくって試乗してみようということで提案していたんですけれども、前回35人集まったから、そのくらい、それ以上は来るかもしれないというふうに会場も大きくして構えておりましたら、15人ぐらいしか来なかったんです。というのは、後で聞いてみると、いや、コミバスを走らせてくれるという大和市の説明会かと思っていたら、違うじゃないかということで、見えなかったんです。そういうこともこの次どう展開するかということに大きな影響があったわけなんですけれども、とりあえずルートのところは走らせていただきます。バスに乗って回ったことで、個人ではできない。各自治会にもっと応援を頼まないかということで、最初個人ベースで始まっていますので、そういった意見も出てきました。

ここの第2回目のワークショップでは、どういった形で走らせるかということも検討しています。自主運営だから、採算性を考えないと継続していかないということで、A：本数は少ないけれども、運行日は多く、あるいはB：本数が多い分、運行日は1回で採算性を保つ。どうしますかといったときに、Aを選んだ方が圧倒的に多くて、では、こういう形で進めるにはどういう動きが必要なのかと言うことで、皆さんのほうから先進事例があるのかというような意見がたくさん出まして、この当時、走らせようと準備が着々と進んでいた川崎市のところに自治会が走らせているバスがあるんですけれども、それがまさに走ろうとしているときだったので、お話を聞きにいきました。

3回のワークショップと考えていましたので、3回目で何とか方向性を見つけないかということで、とにかく大勢の人に参加してもらわないことには、この話は進まないということと、自治会長の協力を得るためには、やはり自治会に話をしにいきかうということで、いろいろなニュースも発行しながら準備を進めていきました。

実は、連合自治会というのがこの地域でちょうどできるときだったんです。そこに、夜7時から始まる会議に皆さんと私どもとでこういう企画を考えている、この地域は交通が不便なので、何とか自分たちで走らせられないかと思っているというような話をしにいったんです。最初にそんなの無理だという方が大勢いらっしゃいました。お話をする中で、1人の方がやってみよう、確かにこの地域は高齢化していて、自分の家から外に出ても、あそこのおばあちゃんの顔見ていないね、あそこのご主人長い間お話ししたことないねというようなことがいっぱいある。この高齢化という課題は自分たちでできるかもしれない。できないかもしれない、けれども、やってみようということで、第3回目からスタートして、実は第3回目はこういった試算表をみんなで考えたということがあります。お金のこ

とが入ってくると、議論が活発になります。どういうところがお金を出すのか、誰がそれを運営していくのかというようなことがかなり活発になってきました。

これがそのときの様子です。このときは一番大きな自治会の会場を借りて、一番大きな自治会の会長にも来ていただきました。これは40人を超える方たちが集まって、かなり熱気があった会だったかと思います。皆さんで考えていただいたことをこういうふうに発表もしていただきました。

こういった取り組みの中から、このワークショップだけで終わらせたくない実行委員会のようなもの、準備会をつくってみんなで考えていこうという発言がありまして、市のほうもお手伝いしましょう。私どもも制度的なこともありますので、一緒にやりましょうということで、運行準備会を発足していきました。ここまでの間にほんとうに住民の方がすごく動いて、今まで話したこともないような方のおうちをピンポンして、どうか来てくださいというような働きかけがたくさん積み上がってこの3回のワークショップがあったということです。

運行準備会の中で準備を進める中で1つ目標にしたのは試運行だったんです。最初の試運行をする前にとにかくたくさんの人に集まって理解していただくということで、目標100人、7つの自治会でしたので、それぞれ割り振りを決めて、これだけは集めようというようなことを目標にやってきました。実際には136人の方たちが集まって、どういうルートで走るのかとか、それは映像に撮ってみんなに見ていただいたんですけれども、制度的にどういう問題があるのか。そういうようなことを共有する会になりました。ここまでの準備が半年以上かかっていますので、その間、準備会の中で階段を順々に上がってきたわけではなくて、けんかとは言いませんけれども、大きな声で反論する方もいっしょに、せつかく1歩上ったと思ったら、3歩ぐらいたたつと下がってしまうというようなこともほんとうに毎回繰り返しの中で、それでもできるはずないと思っていた方ができるかもしれないと思ってくださって、自分たちの街の課題だと思う方がふえてきたということがほんとうに大きな成果だったと思います。

実際に試運行、最初5日間、レンタカーを借りたんですけれども、これは自治会の費用で借りました。皆さん少しずつお金を出してくださいました。実際にやってみたら、5日間で310人の方が利用して、これはほんとうに試運行の第1回目の取り組みなので、課題を洗い出すための取り組みでもあったんです。電信柱にこういう表示ができるのかとか、では、手分けして東電に話しに行くのか、このフェンスにこれをつけるんだったら、地権者の人に理解を求めないといけないから話しにいかうとか、そういったことが準備会の中で、じゃあ、自分がやる、自分がやるというのがだんだん自主的な活動に育っていったと思いました。よかったと思うのは、今、国立市さんにいろいろ要望があると思うんですけれども、私がこの中でよかったと思っているのは、市民が主体であったということだったんです。大和市さんが提案したらもっと早かったかもしれないんです。でも、大和市は一切提案しませんでした。それは私たちは望んでいたことでもあります。市民がやることを後押しするという姿勢に徹していただいたというのは、こういうことが上から降ってきた課題を自分たちがやらされているのではなく、自分たちが必要だと思うからやっているという、そういう意識の醸成にはすごく役に立ったというか、一番大事なことだったと思っています。

そして、この後、もう1回5日間の試運行をして、そして、最後に4週間の試運行をしています。それは助成金をいただいて車を借りています。

これが今、お話ししたようなことなんですけれども、右の下のほうに無関心だった地域のリーダーがと書いていますが、これはまさに今、会長をやっている人のことなんですけれども、いや、自分に

は関係ないよ、場所は使っていいよと言っていたそのリーダーが私たちの街ののりあいというふうに言うてくださる。今、のりあいと呼んでいるんですけども、のりあいと言うてくださって、それも推進する立場に変わったというところはほんとうに大きな変化だったと思っています。

これがのりあいの5年間の実績のところ、ちょっと古いですけども、もう8年目になっています。初年度1年間で8,000人ちょっとでしたけれども、その後、1万7,000人、1万8,000人、このぐらいで今、推移しています。その中身もただ暮らしの足じゃないんです。先ほどの例もありますけれども、とにかくこののりあいがなかったら、今日誰とも話さなかったかもしれないというような方たちがここに集うことで買い物にも行かれ、そして、いろいろな人と出会って話をしというようなことができてきた。あるいは高齢の方が重たそうな荷物を持っていच्छやると、同乗している方が持ってあげますということで、コミュニケーションが自然と生まれた。そして、高齢の方がいっぱい乗っていると、実はそうなんですけれども、妊婦さんだったり、小さいお子さんを抱えていच्छやる方もお乗りになるんです。特にそういう小さいお子さんがいच्छやると、世代が違う人たちがほんとうに一気に打ち解けるというような世代間の交流というのもここで生まれたと思います。あと、防犯的なこと。1日18便同じところを走っているの、防犯的なところ。それから、認知症の方の発見が早くできて、民生委員さん、特に地域包括等に連携ができたというようなこともあります。

では、既存の交通とどうなのかというところはいつも議論に出てくるところなんですけれども、実は、これは1年間の統計の中で、平成23年のものなんですけれども、住宅地から乗った人が8,000人。でも、降りた人は4,000人なんです。あとの4,000人はどうやって帰ったかということなんですけれども、のりあいの中でも、昨日はタクシーに乗ったのよとか、荷物が重たかったからタクシーで帰ったわというような声がたくさん聞こえるというようなことを聞いております。もちろん歩いて帰る方、家族が迎えにいく方もいच्छやると思いますが、総数として外出する数がふえるということが、やはり地域の活性化につながっているんだと思っています。こういうところがほんとはもっとデータ的にきちんと示したいと思っているところでもあります。

どうでしょうか。よろしいでしょうか。

これはもう1つの菊名のところなんですけれども、菊名も運行だけしているのではなくて、学習会の企画、今度は介護保険の学習会が来週ありますけれども、そういったことや、それから、地域の包括さんとか民生委員さん、自治会との連携活動をしております。ほんとうにここは小さな活動なんです。先ほどののりあいは1日70人から80人ぐらいの方が乗られていますけれども、菊名おでかけバスは15人から20人、20人前後です。30人ということはないと思います。そういう小さな取り組みなんです。週1回で1日6便です。でも、私はこういう取り組みは好きなんです。各地域で各地域の人ができることをすればいいと思っていて、大きな活動をいうのはやはり組織も大きくなって、運営も難しくなります。こういった取り組みは大事だと思っています。

ここでも交通だけではないというところが成年後見制度の学習会であったり、あるいは会員さんのつてで琵琶の一人語りを聞く会を開催したりというようなコミュニティづくりというところにやはり力を入れています。これは触れ合い昼食会や敬老会のときの送迎なんですけれども、坂があることで、触れ合い昼食会や敬老会の参加が減っていたんです。町会長が何でうちの自治会は来ていないんだ、ちょっと少ないじゃないかと聞いたところ、やはり誰々さんも誰々さんも外出を控えているんですというような答えが返ってきて、それでおでかけバスのほうに協力してほしいという依頼があつて始まっています。実際にこういうふうを送迎させていただくと、皆さんちょっとおしゃれをして見えるの

がいいなと思うんですけども、参加の方もふえてきています。今まで10名ちょっとだったのが、昨年は27名の方が触れ合い昼食会に参加された。また、参加されると、帰りはみんなとお話をして、お茶を飲んでいくから、何とか歩いて帰るわという方も出てくるというように、やはりきっかけづくりというのは非常に大事なことだと思いました。

また、2015年、2016年とお花見バスというのも協力を依頼されて、こういう企画もしています。これは1つの町内会から桜がきれいなところなので、桜の季節にお祭をされるんですけども、アップダウンがあるので、高齢者の方がその桜を見られないんです。それで、皆さんに見ていただきたいということで、お花見バス、10便運行していますけれども、こういう取り組みもしています。これはみんなで遊びにいったときです。これは見るからにお寺の本堂なんですけれども、お寺の住職が地域の歴史家の方でいらして、会員の皆さんにご連絡して、送迎もつけて勉強会をしました。80代と書いてありますけれども、90代の方も見えていらっしゃいました。ほんとうに知的好奇心を持っていらっしゃるということに感激したということもありました。

こういうふうに地域の方がボランティアをしてくださって、地域の掲示板にボランティアの募集もさせていただいて、地域の協力なしにはこれはできてこなかったと思っています。

これからどういうふうにしていきたいかということなんですけれども、週1回から週2回にしたい。ただ、今、週1回というのにこだわっているのは、やはり自分たちの体力に合わせていこうということなんです。毎日運行すればいいのはわかっていますけれども、今のメンバーでそれが負担になったら継続していかないと思っています。週1回、できれば2回と思っていますけれども、自分たちのできる範囲で地域づくりに参画していこうと思っています。また、ただぐるぐる回るだけではなくて、このルート上に市民がつくるカフェだったり、歌の会だったり、しょうがいしゃの働き場だったり、レストランとかいっぱいあるんです。そういう方たちとつながって外出を促進していくような取り組みに発展させていきたいと今、考えているところです。

最後のほうなんですけれども、交通と福祉ということで、先ほどちょっと冒頭にお話ししましたように、やはり福祉だけでは解決できないところを交通の課題と位置づけていただいて、そして、またそれが福祉の政策に返ってくるということを考えています。上の小さい四角いところは交通基本法、民主党が出して、結局廃案になりましたけれども、そのときに東京交通新聞の小さな記事になっていたところなんですけれども、1人の委員が移動権を保障するだけではなくて、ものが届いたり、医療が自分の家に来たりするということでもいいのではないかなというような発言があったんです。それに対してこれがあるんですけども、訪問医療や食料品の宅配サービスが充実するだけではだめだ。自由に外出して人と交わること自体に意義があるんだ。先ほどNPOの方もおっしゃっていましたが、そういうところにほんとうに意味があると思っています。

これは介護保険が昨年度から3年間にわたって移行しなさいという、介護保険の改正になる前に社会保障審議会の介護保険部会で話し合われた資料の1枚です。これは後で、社会参加と介護予防効果の関係についてと検索していただくと、出てくると思うんですけども、体操のサークル活動とか大きな声、散歩する機会が多いというようなところは高齢者の方の転倒率が低いんです。これは数字的に出ましたということなんです。それから、サークル活動が盛んで参加する人が多い地域は鬱の発症率とか認知症の発症率が低いというのが今回のアンケートからわかった。まだまだ研究はこれからなんだということなんですけれども、こういった予防介護という視点で外出すること、社会参加することというのは大事だということを厚労省もきちんとこういうデータで裏づけができたから、今回、生

活支援サービスの中に移動支援という項目を入れられたのではないかと考えています。

これはそういった研究データをシルバー新報さんが2015年1月1日号で1面に載せられたものです。仕事や趣味、ボランティアの参加の機会がある人ほど、健康余命が長い。外出頻度や歩行、認知症に及ぼす影響ということもあるということです。外出の頻度が高い方はこういうしょうがいがあっても回復傾向にあるというようなことが数字的に示されていますということが出てきています。まさに交通と福祉というところがここで1つになって話がされるきっかけができたと思っています。

国立市さんのように、この場もそうなんですけれども、福祉と交通と一緒に話す機会というのはなかなかこの自治体もつくれていませんけれども、これが皆さんがおっしゃるように有効な議論に発展するようになっていると思います。

どうもありがとうございました。以上です。

【佐々木部会長】 どうもありがとうございました。パワーポイントを使いながら、例えば交通不便地域の解消だったり、あるいは介護予防を見据えた高齢者の外出支援だったり、また、コミュニティの醸成だったり、そういったものを含めた形で住民が主体となった取り組みについて、先進事例として報告していただきました。ほんとうにありがとうございました。

時間もないんですが、今のことで何かご質問とかご意見があったら伺いたいと思います。

【熊井委員】 発表では県の共同事業とおっしゃっていました。いただいたご発表はNPOからの視点でいろいろおっしゃったんですけれども、県は何をされたのかお伺いさせてください。

【清水（弘）委員】 厳しいご質問ですね。

【熊井委員】 あと、15年ぐらい前に横浜市さんが最初に福祉有償をふやすために、たしかモデルケースを10ぐらいつくって、お金を3年ぐらい出したりしませんでしたでしょうか。

【清水（弘）委員】 福祉有償運送をふやす視点はあります。

【熊井委員】 ないですか。あれは地域交通のコミバスとかを増やすためにやっていたものでしたっけ。

【清水（弘）委員】 コミバスの事業はしていました。ハマちゃんバスの運行をしました。3年で実証運行をやめてしまったんですけれども、その後にはやはりお金のかからない形で、今、交通サポート事業と呼んでいるんですけれども、地域の方たちと緑ナンバーと一緒に考えて、地域の交通をつくろうということ。先ほどのワゴン車みたいなもので地域を走っている取り組みをやっています。

いい機会なので、1つつけ加えますと、今まで横浜市は緑ナンバーと地域住民と一緒にやるというのが大前提で、先ほどみたいな取り組みです。全く触れない活動なんですけれども、それがこの1月に記者発表があったのは、地域住民がボランティアで運行して、交通サポート事業の1つとして始めるというのが、初めて出ました。それこそ考え方がどうしてそういうふうに変わってきたかという構えをしっかりとつくりなさいと中村先生はおっしゃっていましたけれども、そういうふうに変わってきます。

ただ、今まで福祉有償運送をふやしていこうという視点はなかったです。このたび交通計画の中に位置づけるというところで、私はやってほしいと思っているし、山勢さんはドライバーがなかなか集まらないことだったんですけれども、そういう交通計画とかに盛り込まれることで、横浜市の冠の中でそういうボランティアの活動をやろうというような働きかけをしてもらえないかというのを今、ちょっと相談しているところなんです。NPOが言ってもなかなか。

【山勢委員】 ボランティアの視点で言うならば、安全が担保できないと。



【清水（弘）委員】      もちろんです。

【山勢委員】      高齢者が運転してしまって、事故を起こしてはどうしようもない。そのためにはやはり健全なといったら変ですけども、きちんと対応できるためだけの体力と能力のある人にやっていただけないんだったらば。

【清水（弘）委員】      福祉有償運送も市民活動も1点考えないといけないのは、一番大事なのは安全のところですよ。だから、そのところを行政側には押さえてほしいと思っていて、人を集めるというところは、横浜市がこういう方針を持っているというところで、NPOがチラシまいたところなかなか集まらないところを、集めていただけるのではないかという期待はしています。

【熊井委員】      そういった協業ができ始めているということですね。

【清水（弘）委員】      そうですね。そういう話ができるようになってきています。

【熊井委員】      神奈川県の方は何もしていない。

【清水（弘）委員】      神奈川県の方は、共同事業といいながら、何やっているかよく知らないというのが実態でした。ただ、県知事に見てもらいにいったんです。それは交通課の方にもっと中に入ってきてほしいという思いがあって、県知事の訪問というのを人にいろいろとやりまして、知事に来てもらうことで、やっとその意義が伝わったかとは思いました。

【熊井委員】      トップに理解していただくということも非常に重要ですね。

【清水（弘）委員】      そうですね。

【山勢委員】      済みません。お尋ねしていいですか。人的な事故、例えば人身事故もそうなんですけれども、車両の故障とか、そういうのというのは今までどういうものがありましたか。

【清水（弘）委員】      私の知っている限りでは、事故とかは運行管理者がちゃんといますので、こすったりというようなことは幾つかあります。そういったときは運行管理者が現場に行って、どこかの壁だったら……。

【山勢委員】      車が動かなくなったので代車の問題とか。

【清水（弘）委員】      スタンバイしているんです。今、「のりあい」は2台持っていたり、あと、市民活動をしているところはバックアップ車というのを置いているんです。だから、そういうところでも対応しますけれども、バックアップ車が出たことはないです。それは福祉有償運送の団体が自分たちの持っている運行管理のマニュアルというのをそのまま一緒に共有しているので、福祉有償運送と同じだけの構えをつくっていると思います。

【山勢委員】      どこもそうなんだろうけれども、国立市も私たちがやっていることは、事故が一番問題ですと言われていたけれども、今、これだけ走っていて、事故があっても、では、どうするんだといったも何の方策もない。

【清水（弘）委員】      市の方策は私たちもないですよ。自分たちが管理……。

【山勢委員】      いやいや、市が福祉有償運送に関してはこれだけのものだと言っておいて、実際になったら、今度は自己責任でおのおのやってくださいという逃げ方じゃないですか。それを、ここまでこっかがやっているの、では、ここまで聞いてくださいというのも全然何もないものだから、私は……。

【清水（弘）委員】      その辺が私はちょっと山勢さんと違うところかもしれないんですけども、やはり自分たちで興してきた活動なので、自己責任と思っているんです。横浜市に口出ししてほしくないです。

【山勢委員】 いえいえ、だから、例えば、では、今度は横浜市さんの話ししたけど、小金井市さんかな。あそこなどは行政がはっきりと、私たちは知識がありませんからといって、ちゃんと小金井市さんの、今活動されているNPOは何さんだっけ。あそこにはっきり、あなたたちが主導してやってくださいと投げられているじゃないですか。でも、投げもできないで、今までひたすらやります、やりますとずっとやってきて、何をやったのと聞いても、答え切れないものだから、結局私も業を煮やしてしまっているところがあるわけ。

【清水（弘）委員】 横浜市は権限を移譲しているの。

【山勢委員】 だから、それだけしてもらえば大分違いますよ。

【清水（弘）委員】 そうですね。それで監査等の権限があるということで、やはり安全のところは、もしかしたら国よりも厳しい基準というか、有償運送は1回研修受けたらいいということになっていますよね。それを变えるかという話も漏れ聞いています。わかりませんが。

【山勢委員】 それこそ国の育てたものではないものだから、2年に1回とか、それも決まりごとではないわけでしょう。

【清水（弘）委員】 もちろんそうです。権限移譲されているので、自分たちで決めてよくなったんですけども。指針も出ています。

【佐々木部会長】 済みません。ありがとうございました。

ほかによろしいですか。

それでは、予定の時刻も過ぎておりますので、4のその他について、事務局よりお願いします。

【事務局（中島）】 次回の予定でございますが、7月28日、午前10時から予定しております。詳しい内容が決まりましたら、また、委員の方にはご通知したいと思っています。次は多分移動手段と、あと、今まで出てきた意見等を踏まえながら、やはり市民の意見を聞いていきたいということもありますので、ワークショップのやり方、ほかのやり方も含めて、ちょっとご意見いただければと思っています。

なお、本日の福祉交通検討部会の検討内容については、6月20日月曜日、9時半からの地域公共交通会議に報告する予定でございます。

また、次回の会議までに事前に事業者さん等と個別に打ち合わせをさせていただきたいと考えてございますので、ご協力をお願いいたします。

以上でございます。

【佐々木部会長】 それでは、以上で平成28年度第1回国立市地域公共交通会議福祉交通検討部会を閉会とさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —