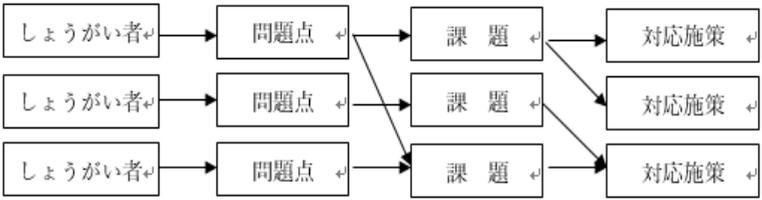


国立市地域公共交通会議(書面開催) いただいた意見への市の考え方(国立市福祉交通支援基本方針(案))

通知:令和3年10月20日(水) 締切:11月5日(金)

意見有:6人(9件) 意見無:11人

No	委員名	対象箇所	意見の概要	市の見解	修正の有無
1	小池委員	基本方針 P7 2(1)③ 基本方針 P12 ③	資料1の7ページ「2. 移送と現状と課題」(1)③福祉有償運送の現状については、福祉有償運送での移送を前提として必要台数の試算をされていますが、資料1の12ページ③新たな地域共通の位置付けに「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」と記載されているとおり、自家用車で行う福祉有償運送はあくまで公共交通事業者の補完的な役割としての位置付けであることから、議論の順序としては、まず、地域の公共交通事業者での対応が可能かどうかを調査し、その上で対応が困難となった場合において福祉有償運送等による対応を検討すべきと考えます。	福祉有償運送は誰もが利用できる公共交通ではありません。単独で公共交通を利用することが困難な方を移送する交通手段です。ケイパビリティアプローチに基づくパネル調査では、必要となる台数の需要予測を、現状で福祉有償運送の利用対象になりえる方を基にしたデータになっています。将来需要予測では、更に多くの方が必要になってくるものと考えています。そのため、将来的には、12ページ④にあるとおり、福祉有償運送に限定することなく、民間事業者と協働して需要を満たせるように検討して参ります。 P7 2(1)③将来需要の表現については修正します。	有 P7一番下の行、 P12下から7行目 「将来需要(潜在需要)」を 「潜在需要」に 訂正
2	原田委員		移動困難な方々に必要なネットワークの構築とその参加について前向きに検討していく考えで、交通事業者としての課題だと考えます。	取組方針を実施する際には、交通事業者のご協力が必要と考えています。	無
3	瀧柳委員		・私も「新たな福祉交通システム構築プロジェクトチーム」に入りたかったです。 ・最近バギーが乗れる背中が高いタクシーが流行っていますが、しょうがいしゃも乗れるような形にしてほしいとつくづく思っています。車いすのまま乗りたいと要請があれば載せられるんですが、乗るだけで1Hかかるという話を聞きました。また、タクシーの運転手の方に介護資格も必要となってきたり、100台あるうちの5台を稼働するにしても車いすのまま乗りたい時に乗せられなければ意味がないので今後の課題となってくると思います。 (京王バスの乗り口が広がったこと、ありがとうございます。ひきつづき市役所からくっこの乗降口もよくなるようよろしくお願いいたします。)	・プロジェクトチームは市の職員で構成されていることから、このような形でご意見をお伺いさせていただきました。 ・ジャパンタクシーでは、慣れている運転手でも車いす対応にするのに15分程度かかっていたそうですが、近年スロープ設置から車いすの固定まで3分程度で行えるように改良がされたそうです。改良された車両に入れ替わるまでには時間がかかりますので、その間は、福祉車両を持っているタクシー会社もありますので、タクシー会社にご相談されるのも良いかと考えます。 くっこのことに関しては、予備車での運行時に市役所で乗降することが難しくなることから、予備車を入れ替える際に、乗降がしやすくなるように検討を行います。	無
4	河尻委員		基本方針ですので概括的には問題ないと思います。		無

5	河尻委員	基本方針 P4 表1 基本方針 P7 2(1)② 基本方針 P10 (1)①	表1の行(交通手段・移動サービス)に対して、しょうがい者はパラリンピックでも明確なように、目(全盲、弱視)、耳、口をはじめ、運動機能しょうがい(上肢、下肢)、車いすの利用、非利用、知的しょうがい、など様々です。この基本方針でも一度整理されてはいかがでしょうか。その理由として、p.7の②の4行目に「どのような容態の方でも・・・」、p.10の(1)①「容態や症状に合わせて交通手段を選択できる。」等の記述があるので、いずれは利用者の容態に応じたきめ細かい交通手段が提供することを目指しているなら、基本方針の資料編に事前に定義を明確にしておいたほうがいいと思われます。	しょうがい者(児)の容態について基本方針に載せると、東京都等の認定基準にまで話を膨らませる必要があり、その部分だけボリュームが多くなってしまうため、基本方針には掲載はせず、具体的な施策を実施する前には、どのようなしょうがいを持った方を対象として施策を設計するのか、十分に検討を行っていきます。	無
6	河尻委員		<p>移動の観点からは、しょうがい者を対象とすれば、高齢者は結果として包含されるので、前述した様々な容態の人に施策を用意することになると思われます。</p> <p>ただ、下図に示すように、事前に、問題点を十分に把握(調査)することが重要で、その把握(一橋大学との共働調査?)の精度によって、課題の設定に影響します。その課題に対して、適切な施策(交通手段等のサービス提供)を検討する必要があると思いますので、事前の調査は必要かつ十分な調査を行って、下図のようにわかりやすくまとめてみてください。(因みに全国の各市町村で行われている様々な調査を利用するのも一つの方法だと思います。)</p> 	取り組み方針の実施の際には一橋大学と協働の外出に関する調査や市内部の調査資料、必要に応じて他区市町村の調査結果を参考にして、エビデンスに基づいた問題点の把握に努めます。	無
7	熊井委員	基本方針 P12 ③	<p>議題について「意見なし」といたしましたが、気づいた点を申し上げます。</p> <p>資料2の名称が「国立市福祉交通支援基本方針」となっていますが、目次(項目)に基本方針がない不思議な資料です。</p> <p>6.③新たな地域交通の位置付けを読んだところ、この内容が基本方針のように思えたので、6③を5対象の後に基本方針として記載し、残りを引き続き取組方針として残せばよいのではないのでしょうか。</p> <p>何卒ご検討よろしくお願いたします。</p>	福祉交通について、従来の考え方をえ地域交通としての位置付けについての考えを示し、次に具体的な取り組みを実施していくことから、いただいた修正案を参考に修正します。	有 P12③をP11 6. 取り組み方針(案)の前に移動。

8	岡村 会長	基本方針 P7 2(1)③ 基本方針 P12 ④	1) 福祉交通支援基本方針について i) 7ページ 2(1)③: 「潜在的需要」とは一般には、「現状で使いたいと考えているが何らかの事情で利用が顕在化していない需要」と考えられるが、ここでは、「潜在的需要」と「(高齢化がより進行した際の)将来の需要」という異なる概念が混在した説明になっているように見えます。一橋大学との調査内容を正確に反映した説明に修正するとともに、③の方針の根拠および説明が「現在の潜在的需要」なのか「将来に予想される顕在需要」なのかを明確にしてください。(これは、12ページ④での記述も同様です)	1) i) ご指摘いただいた通りこちらは「現在の潜在的需要」を指しますので、基本方針(案)中の「将来の需要(潜在的需要)」という文言を「潜在的需要」のみに修正いたします。	有 P7一番下の行、 P12下から7行目 「将来需要(潜在需要)」を 「潜在需要」に 訂正
9	岡村 会長	基本方針 P8 (3)	ii) 8ページ (3): 「現状の道路事情があっても気軽に利用が可能な利便性の高い交通システム」とありますが、誰にとっても「気軽に利便が高い」上記のような交通システムは存在しません。この項目については、「福祉交通支援」の観点から、以下のような記述にすべきと考えます。そうでないと、実証実験⇒本格導入に至らず、というこれまでの経緯をまた繰り返すこととなります。 (現案) 「今後、定期路線の移送ではなく、現状の道路事情があっても気軽に利用が可能な利便性の高い交通システムを検討する必要があります。」 (修正案) 「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」	ii) この課題に対応してP13の超小型モビリティ等を検討するという意図で書かせていただきましたが、ご指摘のとおり超小型モビリティ等も「気軽に利便が高い」と実証されているものではないことと、くっこミニやデマンド交通の実証実験を行った結果、移動困難者に向けた施策に転向した経緯がございますので、いただいた修正案の通り修正します。	有 P8「今後、定期路線の移送ではなく、現状の道路事情があっても気軽に利用が可能な利便性の高い交通システムを検討する必要があります。」を「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」に訂正。
10	岡村 会長		2) シェアサイクルについて 現状の市内のシェアサイクル事業は、完全に民間での運営であるが、一部の他市のように、利用状況データを(可能であればオープンな形で)提供していただき、あわせて利用状況を市として分析を行い、今後の市内のシェアサイクル活用の検討を随時していただきたい。	利用状況等の公開について事業者と協議し、さらに利用がしやすくなるように分析して、進めていきます。	