

国立市福祉有償運送運営協議会(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21日(木) 締切:11月5日(金)  
 意見有:5人(20件) 意見無:5人

No	委員名	対象箇所	意見の概要	市の見解	修正の有無
1	原田委員		基本方針案のそれぞれの課題については以前より問題があると感じており、交通事業者として何ができるか、又移動困難者の不便さにどのようなネットワークのシステムが必要なのかと、その参加について前向きに検討していきたいと考えております。	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
2	山勢委員	基本方針 P7 2(1)①②	P7 2の移送の現状と課題について 2025年問題は以前から大川部長とも話していたのですが切り口がみつかりません。 ①介護予防と介護の抑止について 外出する事により刺激があり(他人に対しての目、人からどう見られるか)女性に多いが人の目を気にする事により、姿勢や化粧などで意識が高まる。 ②外出する事、できる事で病気など早期の手当てができる事により介護の予防、抑止につながる。 ただし現役時の収入にくらべ年金など低収入になる為、毎回タクシーなど使えなくなる為、気軽につかえる交通手段が必要となる。	ご意見のとおり、外出して体を動かしたり、人と交流をしたりすることで、フレイルや認知症の予防につながると考えています。また、在宅時でも安心して過ごせるように、在宅と外出を一連のサービスとして行えるように、福祉施策と交通施策を併せて検討を行います。	無
3	山勢委員	基本方針 P7 2(1)③	P7 3の需要拡大について これも以前から提言していたのですが、福祉車両でやるのではなくセダン型で予防、抑止を言っていたのですが福祉車両で当然あたり前の様に車イス利用者がきます。なぜでしょうか? 今まで市は無策だったのか? タクシーで間に合っていると書いていたがここ数年でいきなりふえたのですか? 事業者には委託事業でやらせて民間はこれ以上、車両に金をかける事はむずかしいです。 ◎現状では車イス使用の方でも移乗できる方には移乗をすすめなるべく福祉車両の使用をひかえる方向で対応する事によりセダン型の使用をすすめる事により当団体のボランティアドライバー活用による移送へのシフトを取り入れています。 ◎生まれながらの障害者の方 途中からの車イスを使用する事になった方にも 車イスで車に乗るよりも座席シートにすわりシートベルトを着用した方が安全である事の説明をするようになった。 ◎あくまで福祉車両にこだわる事なく思っている。介護予防と抑止はセダン型から始まる。	福祉有償運送は、基本的には自家用車を活用したサービスであり、福祉車両ではないセダン型での移送も可能であることから、貴団体としてセダン型での移送を進める方針という事は理解しました。各団体で方針は違うところかと察しますが、利用者によく調整いただき、進めていただければと考えます。	無

4		基本方針 P7 2(1)③	P8の最上段 福祉車両を推した市が有償運送拡充の為にすることは今までタクシーのみで十分の認識から脱却？したのかわかりませんが後に出てくる説明の連携が必要であります。 ※特に高齢者は別の部署にまわされたりするとすぐにあきらめます。(たらいまわしと思う方が多い)	福祉交通の相談者や利用希望者がたらいまわしにならないようにワンストップの窓口設置を検討します。	無
5	山勢 委員		P8 ④(2)について ④今まで国立市は障害に対し手厚い保護があったと思われませんが今以上にやられる事はけっこうな事ですが障害のみではなく高齢者にも予算を等しく使用していただきたい。 (2)について 不足している情報があるから提供ができないのではなく、利用者のニーズをはっきりと理解はできているのか？	P4の表1にあるとおり、高齢者向けの移動支援サービスはタクシー券のみで少ない状況です。しかし、交通支援を必要とする高齢者は非常に多く、容態により必要となる交通手段も様々であるため、いただいたご意見のとおり、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ニーズの把握に努めています。	無
6	山勢 委員	基本方針 P8 (3)	P8(3)について 国立市は交通不便地域はないと見解でしたが、ふべんではなくふびんだと前々から言っていました。ふびんは、方法はあるものの使えない、使い方がわからない事によりふびんである事も考えられます。 会として聞いた話し例 ①100円になれば乗ってもいい ②台数が少なく利用時につかえない ③行きたい所に行けない(乗次の問題etc) 市民への聞きとりと民生員の活用などまだやり残しが多いと思われる。	方法があるものの使えない、使い方が分からない方に向けて、P13⑦に福祉交通利用者への広報について載せております。具体的には福祉交通の周知や募集に関する広報誌を作成し、市報に折り込みで全戸配布を検討しています。 交通不便地域への対策を行う際には、必要に応じて個人や地域の方等への聞き取りも行い、十分な調査の実施に努めます。	無
7	山勢 委員	基本方針 P8 (4)	(4)について 市としては人口増加が好ましい事だと思います。シングルファーザー シングルマザーも込んで子育ては必要かと思えます。公共交通ではバスなど大勢の利用者の中で子供が泣いて他の方々に白い目で見られる、利用をひかえているなどと聞きます。色々な問題に対処できる交通を考えるのはよい事です。	公共交通の利用が難しい妊婦や子育て世帯に向けての交通支援を検討して行きます。	無
8	山勢 委員	基本方針 P9 (5)	P9(5)について くにたち さくら会としても今まで別団体からの依頼により 障害、多動児などの移送をふまえて必ず誰かが乗っていないと後部席であればるととても不安です。 今までは障害手帳 愛の手帳を持っているか聞かれていましたが 保護者によっては手帳の取得をきらう人もいます。 1人につき1人のヘルパーではなく 保護者が交代制で当番する事も考えては良いのではありませんか？	学童保育所に通われる児童は、保護者の就労、病気などのために、放課後、家庭で保育が受けられない児童であることから、保護者が交代制で当番することは難しいと考えます。	無

9	山勢委員	基本方針 P9 (6)	(6) ヘルパー不足について 国分寺の光公民館での話しですが高齢者が体操教室に来ている横で若いお母さん達が子供を遊ばせながら離乳食や夜泣きを相談しているのを以前はよく見聞きしていました。現在もやっているのかわかりませんが子育ての先輩に意見を求めるのは良い事と思います。実の両親が遠方にいても近くの知恵袋があれば心強いです。 この場合問題？なのは良き所と注意する所があります。 経験を聞く、聞く場所（コミュニティ）がある事、しかし 体操教室に通う高齢者です。 問題の体操教室に通う所ですが 健康に問題のない 国立でなら各町内の長生会の会員などの呼びかけも視野に入れていいのではないのでしょうか？	地域の高齢者が知恵袋として、現役の子育て世帯の相談に乗る事業の提案があった旨、子育て部署に申し伝えま す。	無
10	山勢委員	基本方針 P10 (1)①②	P10 1) はもっともですが ②の妊婦・子育て世代でも書いてありましたが高齢者（支・介）の方々も一定期間の通院やリハビリでの健康の回復が見込まれる方もいます。 もう少し高齢者への思いやりもお願いします。	一定期間の通院やリハビリでの健康の回復が見込まれる方がいるものと認識していますが、どのような部分で思いやりを持つべきなのか不明なため、回答は控えさせていただきます。	無
11	山勢委員	基本方針 P11 (1)	P11 交通と福祉の連携？ ①利用者（障害者、高齢者）は連携よりもどうしたら使えるのかが一番で言葉が悪いのですが交通が何をしてくれるのかわかりません。 ②まず高齢者、障害担当の窓口に行って自分がサービスの対象なのかだけです。 ③当団体も交通系の参加により福祉交通が発足当時よりもかなり前進したと思えますが主力となっている窓口の対応、反応が思わしくありません。 ④特に高齢者で車イスの方などは生来の障害ではないので本人に障害者としての認識がありません。 ※今回の選挙でも自己アピールの中で途中障害？と書いていた方がいましたが、おそらく介護保険の対象者は特に障害者とは思っていません。（さくら会以外の団体、ケアマネへの聞き取りの結果） 第2の地域交通と位置づけるのであればもっと補助金なり市の委託事業への変化が必要です。 市が考えるのではなく市民対象のものであれば個人への聞き取りも視野にいたれた市民主体の考え方にかえるべきではありませんか？	①～③ 交通部署と福祉部署の連携を強化することで、相談者に対して、希望する制度が使えるのか、その制度が使えなかった場合に代わりとして他の制度・公共交通が使えないのか等の移動に関する総合的な相談をワンストップで行うことを目指しています。 ④ ご意見の内容のとおり、P12④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。」と記載しています。 市民主体の考え方については、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ニーズの把握に努め、必要に応じて個人への聞き取りも行っています。	無
12	山勢委員	基本方針 P14 ⑤	P13 デジタル化、Maasについて 高齢者にはむかないサービスと思いますが、若い世代の為にはいい事だと思います。 学童、高齢者の移動の為のヘルパー育成は急務ですができない今何をするのか代替りの策は何があるのかを考えるべきです。	ヘルパー育成は長期的な施策として考えています。短期的にできることとしては、学校から学童保育所まで車両による移動を検討しています。	無

13	山勢 委員		<p>P17 7について くにたち さくら会が発足して18年になります。タクシー券の事業者も当初は7件ほどと記憶していますがいつの間にか表もうらも事業者だけで何を 使えばいいのかわかりません。これ以上話しを広げ 団体を広げてでもできる 事もできなくなります。現状の団体の強化につとめるが早期に実現が可能と 思われます。 今後、公共交通と有償運送会議のメンバーは同じですので（公共交通のみ事 業者だけ参加）一元化をめざして無駄をはぶくべきと思います。 市が主体となる施策ではなく市民主体の施策でお願いします。</p>	<p>タクシー券利用者からは、更なる事業者の登録を要望されて いますが、登録するための条件もあり、全てに応えることは難しいと考 えています。また、タクシー券が使える事業者の中でも、事業者によっ て料金や使える制度の違いがあるため、そうした内容をまとめたパンフレ ットを令和2年度に作成して配布しています。 国立市地域公共交通会議（17名）と国立市福祉有償運送運営協議会（10 名）で、現在3名の委員が重複していますが、単純に両会を一元化すると 24名となります。それぞれの会で扱う案件が違っているため、一元化し た状態で、それぞれの案件を合わせて行うことで、回数や人数が増える 分の委員への謝礼や開催に関しての庶務を含めて、より負担が大きくな ることから、現段階では一元化の考えはありません。 基本方針でも示しているように、今後、福祉交通を必要とする市民が増 え行くことが予想されることから、民間、行政が共に課題解決のため協 力していくことが重要と考えています。</p>	無
14	後藤 会長		<p>本計画が依拠する第2次「交通政策基本計画」2021年5月28日の31ページに 下記の記述があります。 <a href="https://www.meti.go.jp/press/2021/05/20210528006/20210528006-1.pdf">https://www.meti.go.jp/press/2021/05/20210528006/20210528006-1.pdf</a> 「[23] 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合約 80%（令和2年6月）→原則100%（令和7年度）」 はたして、これをどのように達成しようとお考えですか。例えば、国立市 では、市が実行責任主体となって「福祉有償運送」の普及・啓発を行う、 という今回の計画は、その具体的方法の一つであると位置づけられませ んか。付記すれば、現在、一橋大学と市との共同でなされているケイパ ビリティパネル調査の一つの大きな目的は、この普及・啓発にあります。 実際、下記の2つの公文書においては、「福祉有償運送」が主要な柱の1つ とされています。ご存じとは思いますが念のため引用いたします。 ○「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」 （令和2年11月27日）国土交通省 ○「高齢者の移動手段確保に向けた 地域公共交通を巡る動向等について」 令和元年11月28日 国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課</p>	<p>「交通政策基本計画」は国が定める計画であり、市の基本方針と直接 関連付けるものではありません。しかしながら、本基本方針は、高齢者、 しょうがい者（児）に対する福祉交通による支援の方針になることから、 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合が向 上することで、施策の推進につながるものと考えています。また、p13 ⑦福祉交通利用者への広報等により、市民に福祉交通に関する周知を 図ることで、高齢者、しょうがい者（児）の立場の理解向上に寄与す るものと考えています。</p>	無

15	後藤 会長	基本方針 P7 2(1)③	「約20台から30台の車両」を確保するためにどのような方策をとろうとお考えですか。例えば、ほぼ専業として市の委託をうけることになるNPO法人への補助金の水準をどうお考えですか。それを、彼らの健康・生活を守る賃金を保障できる水準とすることに、市民は理解を示すとお考えですか。私自身は、上記の「[23] 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合約80%（令和2年6月）→原則100%（令和7年度）」に、含まれると考えます。	民間だけで、需要を満たすことは難しいと考えていることから、民間と行政が共に課題解決のため協力することが重要と考えています。 移送関係で専業として市がNPO法人へ委託している事業は現在ありませんが、市は公益上必要であると考えNPO法人へ、継続的な運営を行うため補助金を交付しています。補助金水準について、福祉有償運送は、利用者から受け取る運送の対価と市の補助金を合わせて、タクシー運賃のおおむね1/2をという国の規定があることから、現在の補助単価が妥当であると判断しています。 しかし、補助金の上限金額につきましては、運行したものの補助金が出ないという状況をなるべく避けるために、改正を検討しています。	無
16	後藤 会長		新たな就労支援サービス「重度障害者等に対する通勤や職場の公的支援サービス」が始まったようですね。以前の教え子から情報をいただきました。ご参照いただければ幸いです。	(3) 貴重な情報をいただきまして、ありがとうございます。福祉部署に申し伝えると共に基本方針の取り組み方針実施時の参考とさせていただきます。	無
17	谷口 委員		福祉有償運送をパラトランジットと位置づけ、しょうがい者や高齢者の移動の権利を守る必要があるが、福祉交通支援基本方針（案）は、そのことを踏まえ作成されているように感じた。	移動に困難を伴う高齢者やしょうがい者（児）が気軽に安心して移動ができるような支援を目指しています。	無
18	谷口 委員		社会資源を有効に活用するためには、制度やサービスと利用者をつなぐ、コーディネーターや情報センターが必要と考えていることから、福祉交通支援基本方針（案）p11の②総合交通相談窓口の設置、に書かれている通り、相談をワンストップで行えるような窓口設置を実現していただきたい。世田谷区の“そとでる”は参考になるかと思う。	世田谷区の“そとでる”につきまして、情報をいただきましてありがとうございます。参考にさせていただきます。	無
19	谷口 委員		マンパワーを充足させるため、市が主催や協賛し、福祉有償運送運転者認定講習を市民対象に実施してみたいか。	福祉有償運送運転者認定講習ですが、基本方針（案）にあるガイドヘルパーの講習会を市で主催できないか検討しています。市民が参加できる福祉有償運送運転者認定講習についても、要望があるかなどを検討し、実施について考えていきます。	無
20	坂本 委員		基本方針拝読致しました。 ◎良く練れていると思います。 ◎大筋賛成です。 ◎引き続きよろしく願いいたします。		無