

移動自由な社会に向けて

市川市に於ける移動ビジョン



市川市福祉有償運送運営協議会

平成23年5月

移動自由な社会に向けて

市川市に於ける移動ビジョン（中間整理）

もくじ

はじめに	1
【ビジョン策定の趣旨と留意点】	3
共生社会の土台を	3
利用者本位の発想で	3
地産地消をモットーに	3
福祉有償運送とは何か？	4
市川市の福祉有償運送運営協議会の役割	5
駐車禁止規制の緩和を千葉県警へ要望	7
【市川市の移動困難者の現状】	8
移動困難者の数	8
移動サービス提供者の数	8
移動困難者を支える足が不足	9
移動サービス需要はますます増加	9
移動困難者の実像	9
障害者の公共交通へのストレス	10
エピソード1（介護現場の声）	11
エピソード2（移動困難者の声）	11
急増する精神疾患とは？	12
移動困難者と移動制約者	12
市川市の移動サービス事業者	13
市川市の移動サービス提供者一覧	14
【議論の経緯と意見の内容】	16
平成20年度 計4回実施	16
平成21年度 計4回実施	17
平成22年度 計4回実施	18
移動権をめぐる交通基本法案の要約版	19
提出された課題の分類	20

【問題点とその解決策】	21
《5つの短期的なアクションプラン》	21
短期的な問題点の1とその解決策	21
短期的な問題点の2とその解決策	21
短期的な問題点の3とその解決策	22
短期的な問題点の4とその解決策	22
短期的な問題点の5とその解決策	22
《4つの中長期的なアクションプラン》	23
中長期的な問題点の1とその解決策	23
福祉共同配車センターとは？	23
中長期的な問題点の2とその解決策	24
中長期的な問題点の3とその解決策	24
中長期的な問題点の4とその解決策	25
市川市の住民税1%支援制度について	25
市川市社会福祉協議会の役割と移動サービスの制度改正	26
【将来ビジョンへの思い】	27
人は生まれながらに障害者	27
発想の転換が必要	27
共助社会を構築	27
根の生えたビジョンに	27
幾つかの重要な役割	28
【個別輸送の役割】	28
【行政の役割】	29
【交通計画の役割】	29
【障害福祉計画の役割】	29
おわりに	30
【資料編】	
高齢化の推移の将来推計	31
市川市の移動困難者の推移	33
市川市に於ける福祉・介護に関する市民意向調査結果報告	34
福祉共同配車センターのイメージ図	38
参考とすべき海外の移動サービス	39

はじめに

目の前に移動困難者の方がいます。お年寄りだったり、車椅子の方だったりします。あなたは手を差しのべることができるでしょうか。優しい心遣いがあればきっとできるでしょう。しかし、移動困難者が心置きなく移動するにはそれでは足りません。幾つかの困難な問題を乗り越えなければいけないのです。

幾つかの困難な問題とは何でしょうか。本報告書は市川市に於ける移動困難者が抱える問題を明らかにし、その解決策を得ることを目的に編纂されました。我が国の65歳以上の方の高齢化率は約23%と高齢社会は本格化しており、市川市の高齢化率は現在16.8%ですが、5年後は19.4%と市民の5人に1人が高齢者になると予測されています。また、ちぎり紙細工の芸術家・山下清を生んだ市川市には多くの障害者の方がいます。全人口47万5千人の約2.9%が障害者の方々です。こうした方々のすべてが移動困難者であるとは言い切れませんが、少なくとも病院に行く、お金を下しに銀行や郵便局に行く、コンビニエンスストアに買い物に行くといった時、移動に困る経験をお持ちの方が圧倒的に多いのが実態です。

本報告書では市川市の移動困難者が実際にどのように移動に困難を来しているか諸問題を洗い出してみました。急を要する短期的な課題と時間をかけないと解決が困難な中長期的な課題とに分類し諸問題を可能な限り挙げてみました。そして、短期的な課題と中長期的な課題毎に解決策をそれぞれ列記しました。どういう組織でどういう人達が移動困難者の移動の確保に取り組むべきか、できる限り分かりやすく把握できるように努めました。

本報告書を取りまとめているのは、市川市が平成17年11月に設置した市川市主宰の福祉有償運送運営協議会です。ここには市川市に於ける移動困難者の移動サービスを提供するタクシー事業者とNPO等ボランティア団体、利用者、有識者、国と市の担当者が参加しています。この運営協議会の役割はNPO等ボランティア団体を道路運送法に於ける登録団体として適正な運営がなされているか公正に判断することにあります。当運営協議会で議論する過程で移動困難者が直面する問題を解決していくことが何よりも重要であり、それを実践することが当運営協議会の本来的な役割であるとの共通認識に至りました。この報告書はそうした志から書き起こされました。

短期的な課題は日延べすることなく直ちに実行に移すべく了解されています。一方、中長期的な課題は10年後を見据え、構造的な問題などをクリアしながら対処すべきスタンスでいます。長期的なスパンを踏まえていることから、本報告書を将来ビジョンとも位置付けています。

移動困難者の問題に関わるあらゆる各層の方々の手引書にもなればと期待しているところですが、至らない点が多々あることは免れません。この点、忌憚のないご意見をいただきながら、本報告書をより良い方向に改定していければと考えていますので、ご叱正をお待ち申し上げます。



【ビジョン策定の趣旨と留意点】

共生社会の土台を

市川市の移動困難者とタクシーやNPO等ボランティアなどの移動サービスの将来ビジョンを議論するに当たり、これからの社会環境のあり方を踏まえて、二つの目標を掲げました。「共生」と「地産地消」がそれです。共生社会という言葉が言われて久しいですが、移動困難者の外出支援を考える時、地域社会での共生ということが如何に大切なことか痛感されます。人は一人では生きていけません。交通弱者と言われるお年寄りや障害者の方たちは尚更です。そこでは社会による支え合いの土台が必要です。市民をはじめ、移動サービスを提供するタクシー事業者、NPO等ボランティア団体、行政といった移動困難者を取り巻く関係者による支え合いの仕組みが不可欠です。市川市内には4百を超えるボランティアやNPO等などの市民活動団体が自主的に地域と関わり社会貢献活動を行っています。移動サービスの分野でも6つの登録団体が活発に送迎活動をしています。公共交通機関のタクシー会社も訪問介護事業所の指定を受けヘルパー資格を持った乗務員を配置するなど福祉輸送に積極的に取り組んでいます。こうした各様の移動サービス提供者が移動困難者の移動の確保という共通の目的に向かって、ある時には率先して、ある時には相補い合いながら、協働の精神で立ち向かっていくことが社会的な使命であると考えます。それが果たされた時に共生社会は実現します。

利用者本位の発想で

ここで忘れてはならないのは利用者本位の発想です。えてしてサービスを提供する供給者側の都合を優先させがちです。コストによるお金の問題、人材不足の問題などから、利用者目線抜きの供給者だけの論理に陥りがちです。目の前の移動困難者の移動を支え合うことが第一目標でなければなりません。利用者本位の支え合いの共生社会を着実に形成していくことが今最も求められています。

地産地消をモットーに

「地産地消」は「地元で取れた食材は地元で消費しよう」という概念です。地域に置き換えると地元の問題は地元で解決しようとの発想になります。市川市の移動困難者の問題は、市川市にある社会的な資源で基本的に解決することを目指したいと考えています。移動に関する安全上の問題など道路交通法や道路運送法という全国共通の遵守すべきコンプライアンスの問題は存在します。

しかし、市川市には市川市独自の問題が存在することも事実です。独自に解決できる問題は最大限自らを恃むという姿勢を貫き通し、市川市が今有する社会的資源を最大限発揮することこそがメリハリのある方法を編み出していきます。

市川市は、平成 17 年 11 月に福祉有償運送運営協議会を立ち上げました。当協議会の審査により、当初は 7 団体、現在は 6 団体の NPO 等ボランティア団体が登録し、実費程度の有償により移動サービスを提供しています。当運営協議会はビジョン策定のため、登録団体の審査が一段落した平成 19 年度後半から「市川市の移動の問題に関わる諸問題の解決に向けて」をテーマにその方策などを議論して参りました。本報告書では、これまで議論してきた内容を整理し、当運営協議会が示す方向性を中間的に取りまとめています。

福祉有償運送とは何か？

移動困難者の移動手段には、電車、バス、タクシーなどの公共交通機関がありますが、電車やバスの大量輸送機関では使い難さなど限界があり、ドアツードアやベッドツーベッドの個別輸送機関のタクシーが最適な公共交通機関と言えます。しかし、タクシーが全ての移動困難者のニーズにきめ細かく対応できない現実もあり、公共交通機関を補完するものとして NPO 等ボランティアなどの福祉有償運送が平成 18 年 10 月の道路運送法改正で登録制度として公的に容認されました。福祉有償運送運営協議会がその必要性、適正な旅客の範囲、タクシー運賃の 2 分の 1 程度の運送の対価などを協議・審査し、市川市では現在、6 団体の NPO 等ボランティア団体が活動しています。

・福祉有償運送

NPO や社会福祉法人等の非営利法人が、単独で公共交通機関の利用ができない方（要介護高齢者や障害者等）のために会員制で実施する移動サービスです。

運転者は第 1 種免許の所持者であるボランティアが主体で、用いる車両は運転者所有の自家用車が多いことから、白タク行為との混同を避けるため、車内に運転者証を表示し、車体にも福祉有償運送車両であることを表示を行うことが義務付けられています。また、運転者は第 2 種免許を持たない代わりに、国土交通大臣の認定する団体が実施する講習を受講することが義務付けられています。

サービスの担い手はボランティアであることから、タクシーのように急な需要への対応ができないことから予約での利用が基本であり、利用に際しては団体の会員になる必要があります。

また、サービスの担い手が企業ではないため、サービスの供給量に限りがあり、利用したい時間や利用形態にも制限が生じます。

料金は団体によりまちまちですが、タクシー料金の概ね 2 分の 1 程度の設定となっています。

このサービスは、団体の活動内容に対する協議を、市町村が設置する運営協議会の場で行い、そこで認められた団体が運輸支局に登録を行うことで実施しているサービスです。

市川市の福祉有償運送運営協議会の役割

市川市主宰の福祉有償運送運営協議会は、平成 16 年の国土交通省と厚生労働省の合意、NPO 等ボランティアによる移動サービスのあり方を規定した国土交通省のガイドライン（旧道路運送法第 80 条に基づく）、平成 18 年の NPO 等ボランティアなどの移動サービスを登録制として法制化する道路運送法改正一などの動向を踏まえて、市川市が平成 17 年 11 月に設置しました。

当運営協議会は登録団体の適正を協議する第一段階から地域の移動サービスの将来展望を描く第二段階のビジョン作りに入っています。しかし、この段階に到達するまでには重要なポイントが幾つか存在しますから、今後の運営上の参考に当運営協議会の道程を記録します。

運営上のポイントの第 1は、関係者の信頼関係の醸成です。移動サービスの分野の主要な担い手は個別公共交通機関のタクシーと助け合いを旨とする NPO 等ボランティアです。移動困難者の移動サービスを提供するという行為は共通ですが、タクシーは営利事業、NPO 等ボランティアは慈善活動という拠って立つバックボーンが異なります。この両者の信頼関係が形成されなければ折角の議論も成果を生みません。当運営協議会は信頼関係を形成する一助として①正式メンバー以外にもタクシーと NPO 等の関係者が一堂に会する意見交換の場を設ける②両者の親睦・懇親の場を設ける③当協議会の開催場所をタクシーと NPO 等の関係場所で相互に行い、合わせてお互いの業務内容を視察し、相互理解を深める④委員にタクシーと NPO 等の代表格の方に参加願い、地域全体の移動困難者の幸せを優先させる大局的な判断をいただく――を心掛け実行しました。了解点まで時間をかけ多数決による裁定をする必要は一度もありませんでした。

ポイントの第 2は、全員参加型の議論です。移動サービス、福祉輸送と呼ばれる分野は福祉、交通、地方自治の有機的な結合が実際上の成果を左右します。当協議会委員には市川市から事務局の地域福祉支援課、高齢者支援課、障害者支援課、介護保険課が参加していますが、加えて交通計画課も当初よりオブザーバー（平成 23 年度より正式委員）で参加しています。国からは国土交通省の千葉運輸支局も参加するなど、行政関係者は移動サービスを取り巻くオールスタッフとなっています。移動サービス提供者の委員には、タクシーと NPO のトップとして千葉県タクシー協会ケア輸送担当副会長の武藤厚・武藤自動車社長、NPO 法人全国移動サービスネットワーク理事長の中根裕・支援センターちば理事が参加しており、がっぷり四つに組んだ高度な議論を展開していただきました。原則午後 7 時から始まる当運営協議会の議論では、毎回ほぼ全員が発言し、ケースによっては傍聴席からの発言も拝聴しました。

最終的に議論の方向を決めるのは移動困難者として市民代表で参加している利用者委員です。障害当事者でもある当委員の切実な訴えはその人でなければ分からない重みで本質的な問題の在り処を照らし出してくれます。

ポイントの第3は、地方自治体の責任の明確化です。当運営協議会を主宰する地方自治体の方針が揺らいでいては腰の据わった議論はできません。市川市では自治体自らが当運営協議会の年に四半期に一度の開催を表明し、移動サービスの円滑な運営と将来展望に責任を持って対処することを約束しました。地方主権と呼ばれる時代にあって、地方自治体が移動サービスの分野で責任あるコーディネート役をしっかりと果たしていくことを市民は期待しています。

ここで当運営協議会が成果を上げた先行事例として、公安委員会が所管する道路交通法の駐車禁止規制の緩和の実現を紹介しておきます。当運営協議会の音頭でタクシーとNPO等ボランティア団体が協働で署名活動を展開し、約5千人の署名と当運営協議会名による要望書を千葉県警に提出し、全国に先駆けて緩和が実現しました。

こうした運営上の創意工夫によって、当運営協議会で移動サービスの将来ビジョンを展望する土台ができました。国土交通省で福祉有償運送運営協議会のあり方をめぐって議論されましたが、地域社会の移動サービスに果たす当運営協議会の役割は大きく、当運営協議会の試行錯誤が関係者の一助になればと祈念します。将来的には当運営協議会は、その役割をしっかりと認識した上で福祉と交通の有機的結合の観点から、市川市に既設の地域公共交通協議会との連携を深めながら発展していく方向が望ましいと考えています。



市川市福祉有償運送運営協議会

駐車禁止規制の緩和を千葉県警へ要望

平成18年 6月30日

千葉県警察本部長 様

市川市福祉有償運送運営協議会

会長 武本 英



市川市長 千葉 光



要 望 書

(改正道路交通法による駐車違反に関する適用除外について)

市川市では、国土交通省自動車交通局長による平成16年3月16日付国自旅第240号通知、通称ガイドラインに基づき、NPO等のボランティア団体、市民、タクシー事業者、学識経験者、行政等が参集する市川市福祉有償運送運営協議会を平成17年11月15日に立ち上げ、介護保険法による「要介護者」「要支援者」、ならびに「身体障害者」「知的障害者」「精神障害者」等の、いわゆる移動困難者と定義される方々の日常生活での移動の問題について、その解決にあたっているところです。

ところで、このたびの道路交通法の改正により、駐車違反の適用が厳格になるところとなり、NPO等のボランティア団体の移送サービスや、介護タクシーの活動に大きな影響を与えることが危惧されております。

今まさに市川市における移動困難者の問題解決に向けて市民と行政が同じテーブルに着き、協働でそのための協議を進めんと、数々の障壁を乗り越えて行くための体制を整えている矢先に、駐車違反という新たな問題が立ちふさがってきたのです。

これまで高齢者や障害者の移動を支えてきたNPOボランティア活動や介護タクシー等の活動では、運転者がその運転する車両から離れて、乗客の介助をする必要があります。また、駐車場等の無い駅前等の繁華街では、当然に目的の施設前での路上駐車が必要が生じます。

このような状況をご理解いただき、ハザードランプを点滅させただけで、福祉有償運送の表示がされた自家用車両や、介護移送中の表示がされたタクシーが駐車している状況につきましては、このたびの改正による駐車違反の対象から除外していただきますようお願いいたします。

事務局：市川市福祉部地域福祉支援課 047-834-1152

【市川市の移動困難者の現状】

◇移動困難者の数

市川市には、平成 23 年 3 月 31 日現在、介護保険法による要支援・要介護者が合計 1 万 2,006 人おられ、このうち居宅介護サービス受給者の 7,859 人が移動困難者と推計されます。

一方、障害者手帳所持者については身体障害者が 10,497 人、知的障害者が 2,164 人、精神障害者が 2,100 人で合計 1 万 4,761 人となっています。このうち 65 歳以上は約 50%を占め、介護保険サービスを受けていることから、介護保険サービスを受けていない 65 歳未満の 7,380 人が移動困難者と推計できます。

このことから、市川市には高齢者（居宅サービス受給者）と障害者（65 歳未満）を合わせて 1 万 5,239 人の移動困難者が存在すると言えます。

（参考：世田谷区の移動困難者推計）

(http://www.city.setagaya.tokyo.jp/030/pdf/14109_7.pdf)

（参考：地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査報告書）

(<http://www.mlit.go.jp/common/000040584.pdf>)

◇移動サービス提供者の数

市川市で移動サービスを提供するタクシー、NPO等ボランティア団体の個別輸送サービスの車両台数は、一般タクシー385台、回転シート型タクシー40台、介護タクシー寝台車両2台、車椅子対応タクシー4台です。福祉タクシー（介護タクシーと呼ばれている福祉限定事業者）14台、NPO等ボランティアの福祉有償運送車両43台となっています。ボランティアによる福祉送迎サービスは昭和47年に東京都町田市で始まったとされ、市川市では平成5年6月に社会福祉協議会が運行を開始しました。平成12年の介護保険制度の開始後からはタクシー事業者による介護タクシーが登場しました。NPO等ボランティアによる福祉有償運送は当運営協議会の審議を経て現在、6団体が運行しています。

市川市の具体的な移動サービス提供者の名前は別掲の一覧表をご参照下さい。



※ 回転シート型の車両は、座ったままで乗降ができるように、座席がドア側に 70～90 度回転します。シートは後部座席に装備されている車両と、助手席に装備されている車両があり、手動または自動で操作ができます。

出典：全国福祉輸送サービス協会

(<http://park16.wakwak.com/~zenfuku/car/car2.html>)

◇移動困難者を支える足が不足

上記のことから、市川市では 1 万人以上の高齢者・障害者に対して、その方たちの外出の足を支える移動サービス提供者が 5 百台規模に留まっており、移動サービスの供給量は圧倒的に不足しているのが現状です。移動サービスの数量的な必要性は明らかです。要介護者の外出への意向は強く、介護度の悪化と閉じこもりを防止する観点からも、移動サービスの需要は今後ますます増加するとの調査結果もあります。

移動サービス需要はますます増加

少し古くなりますが、2002 年に要介護者等を対象に実施したアンケート調査で移動の現状や問題点を中心に分析した調査結果があります。

それによると、外出頻度が 1 日おき程度以上の人は 4 割に満たず、1 カ月間にまったく家を出なかったという人も 1 割近くいる。だが、外出頻度を増やしたいと答えた人の割合は全体の約 3 分の 1 を占め、外出頻度の低い人では特に高い数値を示している。

次に最近 1 カ月間に外出した人の外出目的は、通院・通所が圧倒的に多い。また外出時の移動手段は、家族などが運転する自動車やタクシーといった他人の運転による自動車が多くを占め、バス・電車などの公共交通機関は非常に少ない。

移動しやすさに対する評価をみると、敷地外では近隣道路で移動しにくいと答えた人が過半数を占めている。また、敷地内で移動しにくい場所の上位には、玄関や玄関からのアプローチが上位に上がっている。

こうした結果から要介護者等の移動性を高めることの意義は大きい。

(出典：第一生命研究開発室水野映子氏調査結果：要介護者等の屋外・屋内移動の現状) (<http://group.dai-ichi-life.co.jp/dlri/ldi/note/notes0401.pdf>)

移動困難者の実像

市川市が 2010 年 12 月に行ったアンケート(資料参照)では、「一人で外出できる」と答えた人は、21.7%、「一人で外出出来ない」と答えた人は、66.3%と圧倒的に多くなっています。また、外出頻度については、「週 1 未満」が約 28.7%、昨年より外出頻度が減少したと答えた人が 59%、意図的に「控えている」と答えた人が 59.2%、その控えている理由として「足腰などの痛み」と答えた人が 58.2%となっており、身体的な理由により外出が減少している傾向が示されております。

外出する際の移動手段では、1 位が自動車(人に乗せてもらう) 37.7%、2 位は徒歩 37.6%、3 位はタクシー 33.3%となっており、家族などが運転する自動

車かタクシーといった他人の運転による自動車が多くを占めています。バス・電車などの大量輸送の公共交通機関は、バス 14.1%、電車 10.4%と、あまり利用されていないようです。このことは、物理的（自動車を家族が持っているか否か）、経済的（タクシーを利用する余裕があるか）によって外出が制限されやすいことを伺わせるものであります。

また、「身近にほしい施設」との問にたいしては、外出を支援するサービスが 24.8%となっており、利用しやすい公共交通機関を整備する一方で、要介護者などのための自動車交通サービス、例えば福祉タクシーや介護タクシー、NPO等による福祉有償運送といった移動サービスの充実が必要となります。

そのためにも移動サービスの供給量の増加は不可欠です。

◇障害者の公共交通へのストレス

ここで移動困難者に於ける精神疾患の現状と身体障害者の外出に於ける公共交通機関の現状を眺めてみます。

現代社会はストレス社会とも言われるように、多くの人がストレスにさらされながら生活を送っています。ストレス社会の特徴として精神疾患の患者が急増しています。その数は 1996 年には 6 万人とされていましたが、2005 年には 10 万 5 千人に増え、推計値が 9 年間で 1.7 倍に増加しています。精神疾患と自殺の関連性が高いことから社会問題にもなっています。精神疾患の主なものが「統合失調症」、「そううつ病」などの疾患です。

国土交通省の『「ゆっくり」「ていねいに」「くりかえし」——知的障害、精神障害のあるお客様に対する対応——』によると、こうした精神疾患患者の行動の傾向としては「一人で外出する時や新しいことを経験するときは、緊張し、不安を感じやすい。緊張していることが態度に出てしまう」ということがあります。精神疾患患者が外出に際して感じていることや要望したいことは「すべての人が障害について正しく理解してほしい」ということや「障害の種類によって、感じるバリアが異なることを理解してほしい」ということです。

市川市に於いても精神障害者の増加は著しいものがあります。平成 17 年度は 1,147 人でしたのが、平成 22 年度には 2,118 人と、約 2 倍近く増加しています。こうした現状から、移動の現場では少なからず影響が出始めています。精神疾患の場合、外形上全く健常者と区別が付かない場合があり、NPO等ボランティアによる移動サービスに対して市民から院内介護や福祉有償運送を何故利用できるのですか、との問い合わせがあつたりします。このことは、先の精神疾患患者が外出時の要望で訴えているように、周囲の方の理解が必要なことを示しており、個別輸送を含む公共交通機関の関係者は理解を深めていく必要があります。精神障害者に対するこのような誤った認識は、現場では日常的に起きて

いると推測されます。今後、年々増加する介護認定者、中でも精神疾患により外出できない方々に対応した個別輸送の重要性を考えると、利用者目線に立った移動サービスの担い手の増加が急務となっています。

エピソード1 (介護現場の声)

車の乗り降りもスムーズに出来るし、病院内も普通に歩く I さん。

首から下げた会員証とユニフォームのエプロンで、どうにか利用者 (I さん) と介護者 (H さん) の違いが判別できる。

その様子を怪訝そうに見ていた方から苦言があった。「あんな元気な人に付き添い介護はおかしい。」「市の福祉課に電話するぞ」と。

H さんは、言い返すこともなく、診察券を出し I さんのそばから離れない。

I さんは、3 年前に若年性アルツハイマーを発症。

日常会話も難なくこなせることから外見上は全く健常者と一緒である。ただ、ほんの数分前の事柄が記憶できない。

受診が終わり、薬を受け取って I さんを自宅に連れ帰る。

I さんの自宅に着いて、ご高齢の両親が出迎えてくれた。

「ありがとうございました。本当に助かっています。」

H さんは、感謝され、ボランティアの使命を果たした満足感を得たものの、世間の理解が低いために受ける理不尽な苦情を思い浮かべながら、心は複雑な思いにゆれていた。(NPO 等法人ウィラブ北茨城 高松 志津夫氏提供)

エピソード2 (移動困難者の声)

デパートから最寄の駅まで車椅子対応の送迎バスが出ている。以前乗車した際、運転手から「車椅子が乗るので 3 名ほど乗れません」とアナウンスがあり、乗れなかった女性に睨みつけられて乗りづらい思いをした。そのようなことがあると車椅子対応のバスなのに乗りにくくなってしまう。

ある日、バスに乗車したとき、手すりに掴まっていなかったせいもあるが、ロータリーの回転スピードで 2 段くらい落ちて鞭打ちになってしまった。数日後、乗車しようと運転席に 10 回ほど声をかけたが、完全に無視されてしまった。

車椅子対応のものがあっても提供する側に有効に活用しようという心がなければ街の中にある資源を有効に活用できない。

段差があるところにスロープを出されても困る。

急増する精神疾患とは？

統合失調症は、さまざまな心の働きをまとめ上げることができなくなり、脳内の統合する機能が失調している状態です。約 1%の発症率で、日本では約 67 万人が治療を受け、20 万人以上が入院生活を送り、100 人に 1 人の割合で発症するとされています。原因は、遺伝因子、脳の発達に影響する妊娠・出産の合併症、生物学的・社会的ストレスなどが影響していると考えられています。症状は、脳（神経）の一部の働きが活発になりすぎた状態で、前兆に不眠やあせりの気持ちがひどくなり、つらい気持ちになったりします。

うつ病は、ストレスにさらされれば誰でもなる可能性があり、「心の風邪」とも言われます。ストレスにさらされると、立ち向かうホルモン（副腎皮質ホルモン）が分泌され、次第にストレス反応が止まりますが、「うつ」病になると止まりません。悲しいことや大きな失敗を経験すると食欲がなくなったり眠れなくなったりしますが、うつ病は、これがひどくなり、そのまま治らなくなってしまうたり、治りにくくなってしまった状態です。

そううつ病は、気分が高揚した「そう」状態と「うつ」状態が交互に現れ、一般にそう状態よりうつ状態の期間の方が長くなります。遺伝要因と環境要因が重なって、発症すると考えられています。

てんかんは、脳内に正常よりも強い電気的変化が突発的に生じることにより、意識障害やけいれんの発作が起きる病気です。てんかん発作は、意識が完全に障害されていない部分発作と、意識障害を伴う全般発作があります。ガムを噛むような状態から全身けいれんに移行する二次性全般発作もあります。

移動困難者と移動制約者

移動制約者とは一般的に交通行動上の制約を受け、人の介助や機器を必要とする人を指します。移動困難者も大意は同じですが、本報告書では移動困難者を身体的な苦痛を含めて様々な移動の場面で困難を伴う人を指すと広く解釈しています。交通バリアフリー新法、交通基本法（案）、障害者基本法などによる法的な定義とは必ずしも一致しません。

<市川市の移動サービス事業者>

・一般タクシー

昼夜を問わず、急な移動の需要への対応が可能です。一般的には健常者向けのサービスという認識ですが、乗務員の移動困難者に対する認識も進んできており、軽微な介助であれば対応可能な事業者、あるいは乗務員が増えています。

業界の対応として、身体に障害をお持ちの方、知的な障害をお持ちの方については障害者手帳による本人確認で料金が1割引となります。また、大半の事業者が市の福祉タクシー券の利用に対応しています。

・介護タクシー(福祉タクシー)

鉄道やバスなどの利用が困難な高齢者や障害をお持ちの方を、車椅子や寝台のまま利用可能な福祉車両を使用して搬送するタクシー、あるいはヘルパー資格を有する乗務員が通常のタクシー車両を用いて運行するタクシーで、ベッド・トウ・ベッドの対応が可能です。

法人のタクシーについては一般タクシー同様の利用ができますが、このカテゴリーの大半が個人での福祉輸送事業限定事業者であるため、一般タクシーのように市内を流して営業することや、健常者だけの利用はできません。

身体に障害をお持ちの方、知的な障害をお持ちの方については、一般タクシーと同様に障害者手帳による本人確認で料金が1割引となり、大半の事業者で福祉タクシー券の利用もできます。



ムトータクシー



ヒノデタクシー

<市川市の移動サービス提供者一覧>

○一般タクシー(市川市福祉タクシー利用券利用可能事業者の一覧です。)

- ・市川交通自動車(株) 市川市南八幡5-16-2 047-314-0521
- ・ヒノデ第一交通(株) 市川市高谷1950-3 047-328-9451
- ・八幡交通(株) 市川市本北方1-26-7 047-334-2114
- ・東洋タクシー(有) 市川市塩浜3-27-31 047-396-4977
- ・(有)武藤自動車 市川市若宮3-49-13 047-338-7774
- ・浦安タクシー(有) 市川市千鳥町7 047-701-1900
- ・(有)RUNDO 市川市千鳥町5-14 047-701-3005

○福祉有償運送(各団体の会員にならなければ利用できません)

- ・NPO法人生きがいと助けあいSSU市川 市川市塩焼2-11-14
047-359-9888
- ・NPO法人ポテト(障害者のみ) 市川市曾谷5-1-7 047-382-7188
- ・社会福祉法人生活クラブ 市川介護ステーション(障害者のみ)
市川市市川南1-8-29 セゾン松原303 047-329-5420

施設入所者専門のサービスとして実施

- ・社会福祉法人 一路会 地域生活支援センターCan
市川市柏井町3丁目637-1 047-337-1301
- ・社会福祉法人 市川レンコンの会 レスパイトハウス レッツ・レンコン
市川市下新宿10-7 047-359-7795
- ・NPO法人 郷の会 オリーブの家 市川市北国分3-7-2 047-371-2660

○介護タクシー(福祉タクシー)

- ・ヒノデ第一交通(株) 市川市高谷1950-3 047-328-9451
- ・(有)武藤自動車 市川市若宮3-49-13 047-338-7774

○福祉タクシー(総称で介護タクシーと呼ばれている)

- ・松丸介護タクシー 市川市稲越町566-2 TEL/FAX047-372-1976
携帯電話090-7841-5663
- ・早狩タクシー 市川市奉免町310-3201 090-9377-7718
- ・石渡タクシー 市川市柏井1-2169 047-339-8118
- ・榊原福祉タクシー 市川市中国分1-23-8 TEL/FAX047-371-8206
- ・介護タクシー小倉 市川市国府台5-19-19TEL/FAX047-371-9340
携帯電話090-8305-1145
- ・うだがわ介護タクシー 090-3222-8694
- ・介護タクシー 駕籠屋つかさ 市川市幸2丁目1番3号A-612
090-2545-3217
- ・介護タクシーゆたか 市川市曾谷2-24-11 0120-294-035
- ・NPO法人 コミュニティやすらぎ 市川市南大野2-20-4 山室ハイツ103
TEL047-338-8255 FAX047-338-9055
- ・親愛ケアサービス有限会社 市川市南大野1-28-14
TEL047-383-1852 FAX047-311-2806
- ・株式会社AIケアプランニング 市川市新浜1-13-9 BH2-102
TEL047-314-5671 FAX047-314-5672
- ・救急搬送ネットワーク 市川市堀之内3-3-2-407 0120-15-4199

市川市運営協議会の協議を経て、運行されているNPO等有償運送6団体

	SSU市川	ポテト	生活クラブ	一路会Can	レッツ・レンコン	オリーブの家
住所	市川市塩焼2-11-14	市川市曾谷5-1-7	市川南1-8-29 セゾン松原303	市川市柏井町3-637-1	市川市宝1-1-5	市川市北国分3-7-2
団体の事業内容	①有償の助けあいサービス(家事・介護援助、子育て支援、各種生活支援、送迎サービス) ②サロン活動 ③ホームヘルプ(障害者自立支援法・介護保険) ④ケアプラン作成	①障害者等の自立及び家族の支援に関する事業 ②障害者自立支援法に基づく居宅生活支援事業 ③介護保険法に基づく居宅サービス事業等	①介護保険・訪問介護事業、居宅介護支援事業 ②障害者自立支援・居宅介護事業 ③地域生活支援事業(移動支援) ④独自サービス事業(有償ホームヘルプサービス)	①生活介護事業「かしわい苑」「大地」 ②重症心身障害(児)者通園事業 ③多機能事業所「コスモ」 ④中核地域生活支援センター「がじゅまる」 ⑤居宅介護事業 ⑥レスパイト事業 ⑦移動支援事業 ⑧指定相談事業 ⑨共同生活介護事業等	障害者(児)に対する生活介護支援活動 ①ショートステイ ②外出支援 ③ホームヘルプ ④送迎等	障害者(児)に対する生活介護支援活動 ①ショートステイ ②外出支援 ③ホームヘルプ ④送迎等
対象者	障害者・高齢者・その他移動困難者	身体障害者 知的障害者	身体障害者 知的障害者	知的障害者(児)	知的障害者(児) 身体障害者(児)	知的障害者(児)
会員数	128名	45名	16名	438名	62名	74名
運転者数	25名	3名	3名	6名	19名	10名
車両数	25台	4台	4台	4台	2台	4台
主な利用目的	通院・通所・サロン・その他の社会参加等	施設送迎・外出支援	移動支援、通院等の障害福祉サービスの利用者。移送サービスのみは利用できない。	施設送迎	施設送迎	施設・学校・自宅の送迎
運送の対価	1時間あたり1,000円ただし、往復で30km以上となる場合は距離制を併用。	5kmまで500円、以降5kmごとに200円とする。15kmを超えた場合は時間制料金となり1時間まで1,000円、以降30分毎500円とする。	4kmまで500円、以降1kmごとに100円加算。	5kmまで500円、以降1kmごとに50円 複数で乗車する場合は2kmまで300円、以降1kmごとに150円。	5kmまで500円、以降5kmごとに200円。 複数乗車の場合は、2kmまで300円。以後、1kmごとに150円。	3kmまで420円、以降3kmごとに120円。迎車料金300円



SSU 市川による送迎風景



Can による送迎風景

【議論の経緯と意見の内容】

当運営協議会は市川市の移動困難者が置かれた現状を踏まえて、ビジョン策定に向けた議論を行ってきましたが、平成 20 年度から 22 年度までの議論の内容をご紹介します。全体会議の前にワーキンググループでも議論を煮詰めました。

以下、議論の経緯とそこで提出されたご意見の概要です。

平成 20 年度 計 4 回実施

「市川市の移動困難者に関わる諸問題の解決にむけて」と題して、「共生」と「地産地消」を念頭に短期的な課題と中長期的な課題について議論を展開しました。

〈主な意見〉

- ①移動困難者に対する地域の理解が不足している。
- ②ケアマネジャーの移動困難者への理解があまりなされていない。
- ③配車センターのようなものがあれば福祉輸送制度への一般の理解が進む。
- ④移動サービスを供給する側の経済的な問題の解決が必要だ。
- ⑤バリアフリー車を普及させたいが、コストの面の解決が必要だ。

上記の意見を大別すると次の 2 つに集約されます。

- 1.福祉輸送の認知度が低く、潜在的に移動を諦めている人へのアピールが必要だ。
- 2.財源の問題が避けられない。

その他提出された意見は次の通りです。

○地域生活支援事業の移動支援の支給内容は各市町村で決定できるが、現在、市川市は身体障害での基準を全身性障害に限定している。これを緩和すれば、制度上で移動支援が増加するので、取り組んでいただきたい。

○社会福祉協議会の利用者が顕著に減っているが、社協の利用を辞めた人の追跡調査はしているのか。社会福祉法人としての役割もあり、責務でもあると思うので、追跡調査をしてほしい。

○ケアマネジャーへのアンケートの結果報告から、①タクシー券のことが利用者に伝わっているのかという疑問が残る②福祉有償運送についても件数やマーケットが増えているのに利用件数が減っているというのは、利用者に伝わっていないのではという疑問が残る——点が示された。

平成 21 年度 計 4 回実施

主に福祉共同配車センターの設置提案や移動サービスを周知するためのケアマネジャー研修などについて議論しました。

〈主な意見〉

○短期的にできるものは直ちに具体化していこう。並行して長期的な課題も検討していく。中長期的な課題として、福祉共同配車センターの設置を提案する。市川市も最終的に設置を決断するなら、国土交通省の助成制度を活用することも念頭に議論すべきだ。

○福祉共同配車センターを作るのであれば、持続可能なシステムとして公的なお金と利用者のお金をどうマッチできるかが検討課題だ。

○福祉共同配車センターの担い手は公的な機関が一番いいと思う。そこに窓口を設置して相談 業務・情報提供業務・紹介業務をやっていただく。利用者にとっても、公的機関なので信頼性を得られる。

○福祉共同配車センターを作る時、いつまでも助成金に頼っていると長続きしない。やるなら継続して行う仕組みが必要だ。

○長期的な課題ではノーマライゼーションの時代にあって健常者も障害者も利用できる ユニバーサルデザイン車両の導入を念頭に置くべきだ。

○ニーズがサービスに結びつかない原因は、サービスの認知度が低いからではないか。端的な取り組みとしてケアマネに移動サービスの研修をしたい。

○法律で定めた対象者が移動困難者とは言い切れない。交通機関が使えなくなった状態で初めて移動困難者だと認識する。その時に福祉輸送がどこまで認知されているかが大事だ。

○介護タクシーが登場してから病院に行くことができた。おかげで要介護 4 から要介護 2 になったという事例がある。交通手段がなければいけないし、手段があることを知らない方が多いのではないか。

○ケアマネから介護タクシーについての認識が低いと問い合わせがあった。多くのケアマネが勘違いをしていて福祉限定のタクシーは介護保険の適用にならないから使ってはいけないと思っており、ケア会議の場で移動サービスの説明をしていきたい。

○福祉有償輸送の担い手の確保として運転者講習費用に対する補助金が必要ではないか。市川市として来年度の予算要求をしようと思う。

○運転者講習に補助金が出るのであれば福祉有償運送団体だけでなく、福祉タクシー事業者にも行ってほしい。

○福祉輸送を考える時、タクシー事業者やNPO等の論点ではなく、街の中にある資源をどのように活用して効果的に計画を作るかが重要な論点となる。

○国交省が交通基本法の検討をはじめた。道路運送法は交通事業者の法律という側面が強いが、今後、交通基本法案との関係も踏まえる必要がある。

平成 22 年度 計 4 回実施

〈主な意見〉

○サービスを仲介する者への周知等、市川市でも前向きに進めていってほしい。
○福祉有償運送や移動困難者の話になると、業界同士をどうするかと大きな括りになってしまう。市川の中でも団体同士がネットワークを組めば変わっていくと思う。

○タクシーやバスなどの料金にユニバーサル料を入れて、移動困難者のインフラ整備に使われるようになると思う。

○街にある資源を活用したいが、提供する側に資源活用の心がなければ資源をいかせない。

○年齢に関係なく精神疾患の相談が多い。単に障害者というより困難なケースも多く、現場のニーズは複雑化している。

○障害者支援課では、職員の意識変革を兼ねて「心のバリアフリー」という講座を実施している。今後は、外部への啓発キャンペーンを実施する予定である。

○ユニバーサルデザインに関して、ハード面が整備されてもソフト面が追いついていかなければ意味が無い。個別輸送の役割を明確にしてほしい。

○ビジョンを具体的にどう展開するかが重要である。カギになるのは行政である。

○配車センターに関しては、ランニングコストも見据えて1%支援を活用できるようなモデルも提示した方が望ましい。

○福祉タクシー利用券で会社へ手終料の100円が入っているが、その分、利用者負担の軽減に回してほしい。また、長崎県が実施しているタクシーの利用券等を行政がイニシアチブをとってやってほしい。

○関連する分野と連携しながら総合的に進めていく必要があるので、ビジョンに関連する。

分野の役割も明記して頂きたい。

○中間整理を作成して、その後どのように活用するのか見えてこない。

○移動困難というところを市の計画の中に入れて表に出すのか、そういったところが期待される。

○高齢者や病気の方は時間が無い。スピード感を持ってやってもらいたい。

○利用者目線に基づいて、計画を具現的に可視化されて実行が見えることが重要と思う。

○健常者や移動困難者予備軍等も含めた総合的な移動・移送を考えなければい

けない。

○小さい団体でも運営できる仕組み作りが必要である。

○目で見えてわかるような代表的な車両を見ることができればイメージもわきやすいと思う。

○非常に残念だが、移動の権利は交通基本法の中に入っていないだろうと国の見解がある。

<移動権をめぐる交通基本法案の要約版>

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」のポイント	
1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築	
1) 移動権保障による活力のある社会の実現 <ul style="list-style-type: none">◆ 健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を保障。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、旅客船等の多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、活性化。自家用と公共の交通手段の最適な組合せ(ベストミックス)を再構築。◆ 道半ばにある交通施設や乗り物のバリアフリー化を徹底。◆ 人々の知恵と新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術(ICT)を活用したデマンド型の交通サービスなど新しい交通手段を活用。	2) 地域の協議会を通じた地域公共交通の維持、再生、活性化 <ul style="list-style-type: none">◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を共有し、その実現に向けた持続可能な方策を構築することが基本。「計画-実施-評価-改善(PDCA)」を通じて不断に見直し。◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に充実・再構築が必要。◆ 国の補助制度を充実するとともに、可能な限り地域の協議会の自主的な取り組みに対して一括交付する仕組みへ。◆ 交通分野において、健康者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実すべき。
2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進	
1) 世界の一步先を行く環境負荷の少ない交通体系、まちなみの形成 <ul style="list-style-type: none">◆ 自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」にしていくため、経済的誘因、まちづくり政策、燃費規制などを総動員。◆ 地球温暖化対策税や自動車関係諸税の見直しにあたって、環境負荷の少ない交通機関や自動車に配慮。◆ 長期的には、コンパクトシティの推進、環境負荷の少ない都市・国土構造の形成、新たな市場の創出、経済成長へ。	2) 電気自動車の大量普及と周辺環境の整備 <ul style="list-style-type: none">◆ 電気自動車の大量普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一体的に推進。◆ 電気を動力源とする新しい個人向け乗り物(パーソナル・モビリティ)を含め、多様な乗り物の道路空間に共存させるという新しい課題に向き合うことが必要。
3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携	
<ul style="list-style-type: none">◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。◆ 路面電車の導入、自転車の利用のルール徹底等の「合意形成」に当たっては、住民参加のもとでの交通ルールの徹底を含めた総合的手法の導入を目指す。◆ あらゆる角度から「幹線交通網の総点検」を行い、総合的な交通体系の視点に立って政策を推進。◆ 都市内、都市間の交通網は、日本で暮らしている人のみならず、わが国を訪れるすべての人々を各地に案内できる基盤であり、アジア、そして世界の公共財。来訪者の増加は日本発の新しい交通技術を海外に普及させていくきっかけに。	

出典：国土交通省ホームページ

(<http://www.mlit.go.jp/common/000117005.pdf>)

◇提出された課題の分類

【ハード面】

(ハード対応)

- ・福祉共同配車センターの設置
- ・バリアフリー車の普及
- ・ユニバーサルデザイン車の導入

(財務)

- ・持続可能なシステムと公的なお金と利用者のお金がマッチできる制度の構築
- (窓口)
- ・福祉共同配車の窓口は公で実施（相談業務・情報提供業務・紹介業務）

【ソフト面】

(理解・認識)

- ・移動困難者に対する地域の理解不足
- ・ケアマネジャーの移動困難者への理解不足
- ・福祉輸送の低い認知度
- ・潜在的に諦めている人へのアピールの必要性
- ・地域生活支援事業の移動支援での全身性障害限定の緩和
- ・タクシー券のことが利用者に伝わっているのか疑問
- ・福祉有償輸送も利用者に伝わっていないのではとの疑問
- ・ニーズがサービスに結びつかない原因はサービスの認知度が低いから
- ・交通機関が使えなくなった状態で初めて移動困難者だと認識

(財務)

- ・移動サービスの供給側の経済的な問題の解決
- ・福祉有償輸送の担い手の確保として運転者講習費用に対する補助
- ・運転者講習費用に対する補助金を福祉タクシー事業者へも拡大を

(計画)

- ・福祉輸送では街の中にある資源をどう活用して効果的に計画を作るか

上記以外に今後の検討対象として提出された課題

- ・タクシー券の見直し
- ・タクシー券のネーミングの変更と料金の見直し
- ・チャイルド券の導入

【問題点とその解決策】

諸問題に取り組むに当たり、「問題」と「課題」とを厳密に区分けして整理してみました。物事を達成するため障害となる事項が問題、物事を達成するため積極的にどうしたらよいか考察する事項が課題という程の意味です。

短期的な問題点として 5 項目を確認し、それぞれの解決策を策定しました。この中には既に実現した課題も含まれています。

《5 つの短期的なアクションプラン》

<短期的な問題点の 1 とその解決策>

- 移動サービスが移動困難者に周知されていない。

問題：移動困難者の目に付く場所に情報がなく、移動困難者と接する関係者の認識も不足している。

課題：広報などによる周知が足りない。

【解決策】

移動困難者に定期的に市報による広報、インターネット、その他可能な方法で移動サービスの存在を周知する。移動サービスには公共交通機関としてタクシーはじめ、NPO等ボランティアによる福祉有償運送など各種送迎サービスメニューが存在することを、市のイベントの場などあらゆる機会を捉えて市民に周知していく。

<費用の積算>

パンフレット代として、広告宣伝費、通信費などを確保する。

<短期的な問題点の 2 とその解決策>

- 移動サービスを提供する新規参入の担い手が増えない。

問題：ビジネスモデルとして構築されていない。

課題：新規参入のハードルが高い。

【解決策】

NPO等ボランティアの福祉有償運送では、自治体が責任を持って支援することで申請手続きなどの簡素化を工夫・要望していく。タクシーでは、障害者も健常者も乗車できるユニバーサルデザインタクシーの普及を見越し、乗務員のバリアフリー教育の環境を整える。高齢福祉社会に於ける移動サービスの人材育成を市が主導していく。

<費用の積算>

パンフレット代、ビジネスモデルの構築費用として、広告宣伝費、通信費などを確保する。

<短期的な問題点の 3 とその解決策>

- 精神障害者が福祉有償運送輸送の対象となることの基準が不明確になっている。

問題：外形上健全者と区別が付かないことから基準の設定が難しい。

課題：周囲に理解を求めることが足りない。

【解決策】

精神障害者は外形上、移動困難者と認識することが困難であることから、一定の基準を設け、周囲の理解を得られるよう何らかの方法で周知する。当運営協議会にそのための作業部会の設置を検討する。

<費用の積算>

パンフレット代、協議の運営費などを確保する。

<短期的な問題点の 4 とその解決策>

- 福祉有償運送に対するケアマネジャーの認知が不足している。

問題：移動サービスの情報の把握がなされていない。

課題：定期的な周知が必要である。

【解決策】

ケアマネジャーへの具体的な周知として、ケアマネが集まる市のケア会議で定期的に周知する。この件は既に実施に移されている。

<費用の積算>

パンフレット代として、広告宣伝費、通信費を確保する。

<短期的な問題点の 5 とその解決策>

- 移動サービスの運転者講習費用が高額のため協力運転者が増えない。

問題：現行の講習料 1 万 5 千円が高すぎる。

課題：意識の啓発が足りない。

【解決策】

福祉有償運送の運転者講習費用の一部を助成する。この件は市が平成 2 3 年度に助成措置を予算化し、実行に移されている。タクシー関係の講習補助は財政事情を見ながら検討する。

<費用積算>

運転者講習費用の一部：1 人 7,500 円×10 人＝75,000 円

《4つの中長期的なアクションプラン》

中長期的な問題点として4項目を確認し、それぞれの解決策を策定しました。

<中長期的な問題点の1とその解決策>

●福祉共同配車センターの設置

問題：費用が掛かりすぎ、ビジネスモデルとしても構築されていない。

課題：先進事例が少なく、費用対効果の分析ができない。

【解決策】

福祉共同配車センターは、持続可能な制度として運営できるように先進都市の具体例を参考にしながら検討を重ねていく。国の補助制度の活用を射程に置き、できる限り早期にスタートすることが望ましい。財源問題への対応では、個人住民税の1%を住民が支援する「1%条例」を活用し、タクシーや福祉有償運送団体が横断的にNPO等組織を発足させ、そこを運営主体に設置していく案が挙げられている。こうした課題を作業部会を設置し検討する。

<費用の積算>

先進事例のイニシャルコストとランニングコストを踏まえて計上する。国土交通省の補助、1%条例からの支援など複合的に検討する。

<福祉共同配車センターとは？>

自立したマネジメントを

福祉共同配車センターは、電話一本で利用者の身体状況に応じた移動車両を配車する高齢福祉社会では地域になくてはならない存在です。手配車両はリフト車、寝台車から介護タクシー、助け合いのNPO等有償運送までメニューが多様なほど利用者への対応が万全になります。その機能は相談、配車、人材研修の3要素から成りますが、東京都杉並区では相談業務に特化した形で行われ、利用者の状態と要望によって地元のNPO等や福祉タクシーなどを紹介しています。3要素を併せ持つのは東京都世田谷区のケースです。いずれも運営主体はNPO等で区が財政支援をしています。国土交通省の補助を受けているのは大阪、京都、岐阜などのタクシー業界です。この補助は初期投資のみで長期的な運営のためには自立したマネジメントが要求されます。ちなみに、この国の補助制度は平成23年度から福祉共同配車センター傘下の車両だけでなく、福祉車両単体の導入なども対象に加える制度変更がなされ、バリアフリー車両の普及のため、市川市も当運営協議会もこの制度に基づく対応を支援しています。

身の丈に合った事業に

福祉共同配車センターの設置は、最初から大掛かりなセンターではなく、市川市の身の丈にあったセンターからスタートすることが望ましい。相談業務ベースであれば市の相談業務が日常的に対応しており、ここを拡充していくのも方法です。配車業務は既存のタクシー事業者に実績のある配車センターが存在しており、ここに配車機能を置くのも方法です。既に当運営協議会のタクシー関係委員からその旨の意思表示がなされています。地域包括支援センターなど地域に定着する既設の機関との連携を模索するのも設置へ向けた手がかりになります。

<中長期的な問題点の2とその解決策>

●移動サービスに対する駐車禁止規制のさらなる緩和

問題：法律の壁が厚い。

課題：アピールが一過性で終わってしまう。

【解決策】

駐車禁止規制の適用除外をさらに緩和する方向で引き続き県警と市内警察署へ要望していく。平成19年9月に駐車規制の対象が「車両」から「本人」に緩和されたが、実際の移動サービスの現場では病院の前など肝心な場所で駐車できないケースが多く、粘り強く現場の実態を警察当局と道路管理者に訴えていく。

<費用の積算>

広告宣伝費、通信費などを確保する。

<中長期的な問題点の3とその解決策>

●ユニバーサルデザイン車両の導入

問題：地方自治体ベースで動くには限界がある。

課題：地方から中央へ働きかけていく。

【解決策】

ユニバーサルデザイン車両の導入は、国土交通省の検討会などで活発な検討が行われ、また同省が補助制度を設け、一部カーメーカーがユニバーサルタクシーの市販に踏み切るなど具体化へ動き出している。福祉車両が障害者、健常者に分け隔てなく利用できる状態が理想であることは言うまでもない。市川市では全国的な流れを見据えつつ、福祉車両のユニバーサル化を図っていくことが望まれる。

<費用の積算>

パンフレット代など広告宣伝費、通信費を確保する。

<中長期的な問題点の4とその解決策>

●自治会や地区社協の地域の支え合いや見守りを通じて、地域内の移動は地域のボランティアが主体的な担い手として実施する。

問題：地域によって共助社会に対する認識に温度差がある。

課題：共助社会への意識啓発が足りず、アプローチの仕方も拙い。

【解決策】

単なる送迎輸送のボランティアではなく、単一自治会などの小単位の地域で互助、共助といったみんなで支えあう地域を構築していくことが、同時並行で移動困難者への輸送ボランティアを育てていく。

<費用の積算>

パンフレット代など広告宣伝費、通信費を確保する。

市川市の住民税1%支援制度について

通称1%条例と呼ばれる市川市の「市川市納税者が選択する市民活動団体への支援に関する条例」は平成16年12月に設立し、平成17年4月からスタートしました。これは中欧のハンガリーで成立したパーセント法を参考にしたものですが、ハンガリーが市民からの用途指定金がNPO等の活動資金一般に充当できるのに対し、市川市は、非営利組織から申請のあった事業に対して、用途指定された市民税の1%相当額を支援金として支給するもので、上限が事業費の1/2、対象経費も限られています。また、ハンガリーでは個々のNPO等の信頼性を判断するのは納税者ですが、市川市の制度では、応募したNPO等法人の事業を市の設ける選考委員会が審査する過程が設けられており、納税者は市の「お墨付き」を受けた事業の中から選択することになります。

平成17年のスタート時は81団体の登録でしたが、平成22年には130団体が登録されました。そのうち送迎サービスのNPO等は1団体のみ登録でした。

今後は、多くの送迎NPO等が参加することを期待するとともに、1%支援制度を活用したビジネスモデルの確立が期待されます。



ハンガリー国旗

市川市社会福祉協議会の役割と移動サービスの制度改正

社会福祉協議会は、平成5年6月にボランティア輸送を実施し、草分的存在でした。当運営協議会の協議を経て、福祉有償運送を始め、移動サービスの分野をリードしてきましたが、福祉有償運送の担い手が増加してきたことや、鉄道駅の整備やタクシー業界においても福祉タクシーの導入が進んできたことから、福祉有償運送から撤退し、原点回帰として、登録会員を無償で送迎するボランティア輸送を平成22年7月よりスタートいたしました。

具体的な内容は、社協が所有するリフトカー2台のみを使用し、必ず介護者を付けて頂きます。利用料については、低所得の方の利便を図るということで市民税非課税世帯を対象とし、無料としております。

社会福祉協議会は、社会福祉法で地域福祉の発展に努めることが主な役割と謳われており、今後も地域福祉増進のために地域をリードしていくことが期待されます。



【将来ビジョンへの思い】

<人は生まれながらに障害者>

「日々生きているということは、当たり前のことではなくて、実は奇跡的なこと」と市川市出身の写真家・星野道夫は書き遺しています。移動困難者はこの当たり前のことができませんが、それだけに奇跡的なことを感じ取る最も近い地点にいると言えます。福祉国家スウェーデンを仕事で百回以上訪れたスウェーデン社会研究所長の須永昌博氏はスウェーデン人の気風は「人間は生まれながらにして障害者である。健常者はたまたま健常でいるにすぎない」と考えることである、と言っています。こうした発想と風土が福祉大国の土台を作っているわけです。2つのことは移動困難者こそが社会の主役であるということを示唆しています。

<発想の転換が必要>

私たち日本社会はどうでしょうか。移動困難者が社会の主役であると言える環境にはほど遠い状況です。スウェーデン人を見習えとは申しませんが、我が国が高齢福祉社会の真っ只中にある今、発想の転換が必要です。地域の暮らしを支える地域生活交通を提供するタクシーやNPO等ボランティアなどによる移動サービスの分野も同様です。目の前の移動困難者をどう支えていくかという強固な意志が必要です。

<共助社会を構築>

移動サービスといった地域生活交通の将来ビジョンを考える時、新たな発想と新たな時代変化に向き合う意志が求められます。市川市では、現在失われている自助・共助・公助の役割分担のもと、一人ひとりが地域の中で自立していく「自助」を基本としながら、自立した個人が相互に助け合う「共助社会」の構築が急務と考えています。共助社会を構築していくためには、一昔前はごく当たり前でした「向こう三軒両隣」の近所付き合いの人間関係を取り戻すことも必要です。緊密な自助・共助が生まれやすい環境作りを進めていくことが行政の役割の一つです。こうした発想が社会の根底に根付いた時、地域での助け合いが生まれ、地域のことは地域で解決できるといった地域力が醸成され、移動支援の世界でも健常者、障害者を問わず、当たり前のことを当たり前 enjoyment できる共生社会が形成されます。

<根の生えたビジョンに>

将来ビジョンは現実の問題に深く根を降ろした実効性のあるものにしなければなりません。そのために可能な範囲で目標を設定し、実現していく努力が肝要です。移動サービスに於ける定量的な目標設定は、需要と供給のバランスを

分析し、実現可能な数値を目標値としていく必要があります。市川市の1万人以上の移動困難者に対して移動サービスの供給量はわずか5百台規模であることを指摘しましたが、このアンバランスの解消には各種の複合的なハードルを超えた取り組みが必至で、今回のアクションプランの俎上には敢えて乗せず、長期的かつ総合的な取り組みの中で確実にギャップを埋めていくことにしています。量的な拡大に対する当面の具体策としては、10年後を目指し、市川市の公共交通計画や障害者福祉計画と綿密な連携を図り、公共交通機関のさらなる福祉移動サービスへの環境整備、福祉タクシー券の充実、福祉有償運送の担い手の拡充などを掲げて、移動サービスの供給量の増加を図ります。

<幾つかの重要な役割>

最後に、短期的課題と中長期的課題に分けたアクションプランを策定しましたが、将来ビジョンのための幾つかの重要なキーポジションの役割について付言します。具体的には、タクシー、NPO等ボランティアによる個別輸送、行政、地域の交通・福祉政策をうたった市川市の交通計画と障害福祉計画のそれぞれの役割について提言します。

【個別輸送の役割】

タクシーやNPO等ボランティアなどが行う移動サービスといった個別輸送は、利用者にとって顔の見える辛い所にも手が届くサービスです。普通のバスや電車といった大量公共交通機関の利用が困難な方が利用の中心となりますが、高齢者や体の不自由な方に対するドアツードア、ベッドツーベッドの個別ニーズに応じることができる点が最大の特徴です。これにより、高齢者や障害者は安心して通院・通所や買物などの移動ができます。

移動サービスは今後ますます増加する高齢者や介護認定者の移動を可能にするばかりではなく、若年障害者の通勤や通学などの移動も可能にし、介護家族者などの精神的・身体的負担の軽減にも貢献します。障害者や要介護高齢者の外出機会を提供すれば、障害者や高齢者などの日常生活の質を維持し、閉じこもりを予防することができます。移動困難者が外出し消費活動を行うことで、地域の経済やコミュニティの活性化にもつながります。

このように移動困難者の移動を最大限に可能とする個別輸送は、今後ますます重要になることは確実です。地域社会全体で移動サービスの拡充に取り組まなければなりません。福祉輸送は高額な車両や人材育成に通常の輸送業務よりもコストがかかります。このため、移動サービス業務を維持するための財源の問題をどうするか、一事業者・団体の枠を超えて地域全体で地域の移動サービスをどう維持するか考えていく必要があります。

【行政の役割】

行政は地域社会のコーディネーターです。市民と移動サービス提供者をつなぐ「かすがい」とも言えます。社会や地域が変化する中であって、住民のニーズに的確に対応できるサービスを提供するため、これまでの縦割りを超えた総合的な福祉交通サービスが円滑に提供できるよう務める必要があります。地域生活に関わる様々な分野との調整を図りながら、一層の連携を推進することが求められます。その際、地域の状況に応じたサービスが、身近な地域で利用できるよう、地域の拠点作りや地域毎の計画作りを推進する必要があります。

地域福祉を進めるための基盤として、誰もが安心して快適に生活できる環境の整備、とりわけ外出しやすい街作りのための都市施設のバリアフリー化や公共交通機関の整備について、民間事業者の協力を得ながら推進することが重要です。街作りの推進では、地域に住む住民や施設を利用する人々の意見を的確に反映できるように住民参加型の推進に一層取り組むことが求められています。

【交通計画の役割】

移動サービスのビジョンを市の長期政策計画とどう連動させるかは重要な課題です。その一つが交通計画との連動です。交通計画では、将来に向けて公共交通ネットワークを維持・継続していくことが重要としています。そのためには、国・県・市・交通事業者・NPO等・企業・地域住民が各々の役割分担を明確にし、その役割に責任を持って取り組むことが必要です。その場合、地域でどのようなサービスをどの程度まで確保するか、その便益をどのような人がどの程度享受し、費用をどのように分担するか、といった視点を加えていくことが重要です。地方の公共交通については、民間事業者だけでは整備・運営が困難なことから、各々の役割分担を明確にした上で、地域社会との連携や国・県・市町といった行政の支援など、新たな公民のパートナーシップの構築が不可欠です。

【障害福祉計画の役割】

障害福祉計画は、障害者の選択を可能とする基盤整備や地域の実情に応じた地域生活支援事業について、当事者が参画して検討することが必要です。量的な整備のみならずサービスの質を確保する仕組みに、当事者の声が反映されることが望まれます。移動サービスとの関連では、市町村に於けるニーズを把握し、地域の実情に応じて、どうサービスの提供体制を整えて計画を定めるかが重要となります。

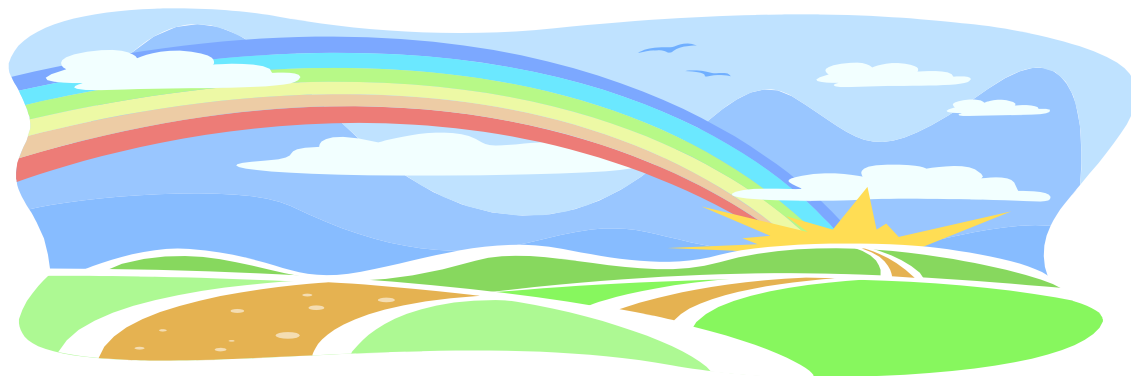
おわりに

本年3月11日、東日本大震災が発生し、被災地はもとより日本列島全体に甚大な影響を及ぼしています。「3・11以降」のキーワードが示すように3・11の前と後とでは人々の意識が根底から変化しているようです。そうした動きが今後どう各般に影響していくのか正確に見通すことは難しいですが、移動サービスの分野では大震災直後からNPO等ボランティアの送迎団体が被災地入りして現地の住民送迎や物資輸送に取り組んだり、タクシー事業者が水没した同業者に車両供給をしたり、感銘を呼ぶ活動が行われたことは「隗より始めよ」という諺を想起させます。

市川市の将来ビジョンについて縷々議論した結果をここに整理しましたが、これが現実の改善にどれほどの力を及ぼすか自信があるわけではありません。また足掛け3年に亘る議論とは言いながらも、足りない時間を割きながらの検討でしたから、胸を張って充実した内容を提起できたとも言えません。ただ、「隗より始めよ」の一念でここまで辿り着いた次第です。ささやかな贈り物として受け止めて下さい。

今回取りまとめた市川市に於ける移動困難者とタクシー、NPO等ボランティアなどの移動サービスのビジョン報告書が各般関係者のお役に立てば幸いです。取りまとめにご協力いただいた市川市福祉有償運送運営協議会と市川市のスタッフの方々に感謝申し上げます。市川市の移動困難者とタクシーやNPO等ボランティアなど移動サービス関係者の明るい将来展望を祈念します。

市川市福祉有償運送運営協議会
会長 武本 英之



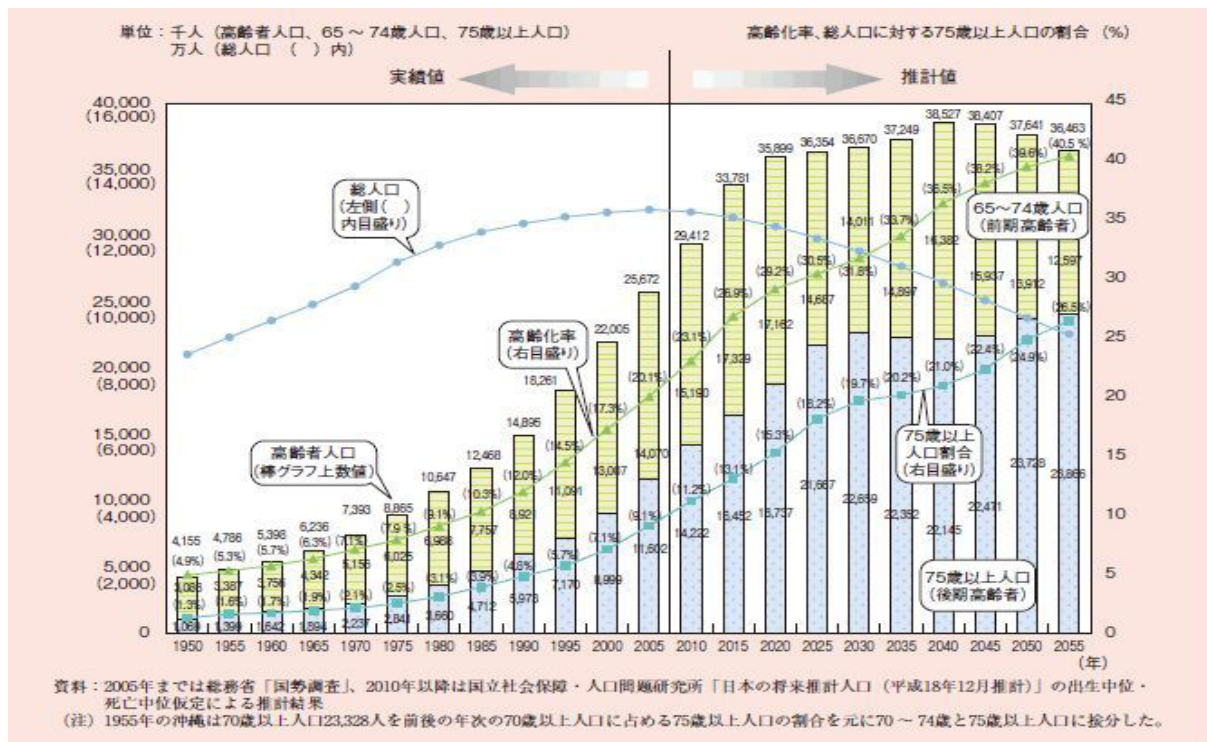
【資料編】

高齢化の推移と将来推計

高齢化の現状と将来像

我が国の総人口は、平成 21 (2009) 年 10 月 1 日現在、1 億 2,751 万人で、前年 (1 億 2,769 万人 : 20 年 10 月 1 日現在推計人口) に比べて約 18 万人の減少となった。65 歳以上の高齢者人口は、過去最高の 2,901 万人 (前年 2,828 万人) となり、総人口に占める割合 (高齢化率) も 22.7% (前年 22.1%) となった。

また、高齢者人口のうち、65~74 歳人口は「団塊の世代」が高齢期に入った後に平成 28 (2016) 年の 1,744 万人でピークを迎える。その後は、43 (2031) 年まで減少傾向となるが、その後は再び増加に転じ、53 (2041) 年の 1,669 万人に至った後、減少に転じると推計されている。一方、75 歳以上人口は増加を続け、平成 29 (2017) 年には 65~74 歳人口を上回り、その後も増加傾向が続くものと見込まれており、増加する高齢者数の中で 75 歳以上人口の占める割合は、一層大きなものになるとみられている。



高齢化の推移と将来推計 (出典：平成 22 年版 高齢社会白書)

(http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2009/zenbun/pdf/1s1s_1.pdf)

2.5 人に1人が65歳以上、4人に1人が75歳以上

平成22年版高齢者白書の推計によれば、高齢者人口のうち、65歳～74歳人口は「団塊の世代」が高齢期に入った後に平成28年(2016)年の1,744万人でピークを迎える。その後、43年(2031)年まで減少傾向となるが、その後は再び増加に転じ、53(2041)年の1,669万人に至った後、減少に転じると推計されている。一方、75歳以上の人口は増加を続け、平成29(2017)年には65歳～74歳人口を上回り、その後も増加傾向が続くものと見込まれており、増加する高齢者の中で74歳以上人口の占める割合は、一層大きなものになるとみられている。

移動困難者増加の推定

厚生労働省介護保険事業状況報告(H19.12)によれば、要支援、要介護認定者数(第1号被保険者)は4,353,827人である。

これら認定者数は高齢者の人口増加に比例して増加すると推定されるので、移動困難者数も増加すると推定できる。

要支援・要介護認定者

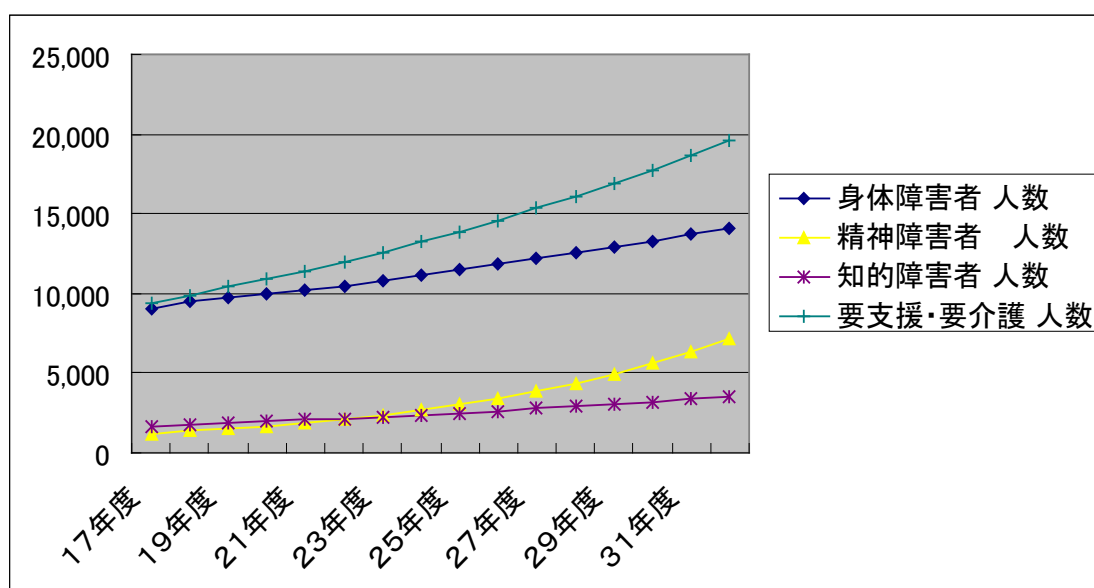
区分		要支援(人)	要介護(人)	総数(人)
第1号被 保険者	65歳以上75歳未満	189,648	470,211	659,859
	75歳以上	940,360	2,753,608	3,693,968
	計	1,130,008	3,223,819	4,353,827
第2号被保険者		30,338	121,765	152,103
合計		1,160,346	3,345,584	4,505,930

(厚生労働省介護保険事業状況報告 H19.12 より作成)
(<http://www.mhlw.go.jp/topics/kaigo/osirase/jigyo/m07/0712.html>)



市川市の移動困難者の推移（平成 17 年度から平成 32 年度）

	身体障害者		精神障害者		知的障害者		要支援・要介護	
	人数	前年比(%)	人数	前年比(%)	人数	前年比(%)	人数	前年比(%)
17年度	9,077		1,147		1,692		9,410	
18年度	9,472	104	1,367	119	1,788	106	9,866	105
19年度	9,687	102	1,500	110	1,877	105	10,478	106
20年度	9,923	102	1,633	109	1,986	106	10,857	104
21年度	10,212	103	1,874	115	2,077	105	11,373	105
22年度	10,497	103	2,100	112	2,164	104	12,006	106
23年度	10,812	103	2,373	113	2,272	105	12,606	105
24年度	11,136	103	2,681	113	2,386	105	13,237	105
25年度	11,470	103	3,030	113	2,505	105	13,898	105
26年度	11,814	103	3,424	113	2,630	105	14,593	105
27年度	12,169	103	3,869	113	2,762	105	15,323	105
28年度	12,534	103	4,372	113	2,900	105	16,089	105
29年度	12,910	103	4,940	113	3,045	105	16,894	105
30年度	13,297	103	5,583	113	3,197	105	17,738	105
31年度	13,696	103	6,308	113	3,357	105	18,625	105
32年度	14,107	103	7,129	113	3,525	105	19,557	105



※ 将来推計は、それぞれの平均伸び率を乗じて算出した。

市川市における福祉・介護に関する市民意向調査結果報告書

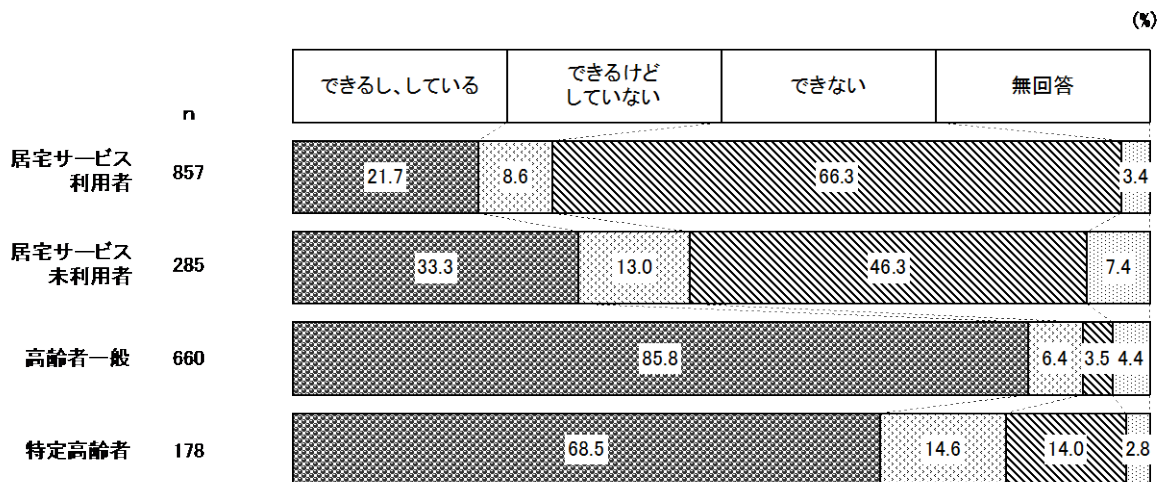
本調査は、3年ごとに見直す「市川市老人福祉計画・介護保険事業計画」の策定にあたり、今後の高齢者福祉サービスの推進及び介護サービスの充実と質の向上の取り組みにおける基礎資料を得ることを目的として実施しました。(平成22年12月実施)

発送件数 4,200人 回収数 2,473 回答率 59.2%

調査対象	居宅サービス利用者	居宅サービス未利用者	高齢者一般	特定高齢者	その他一般	eモニター
調査対象者の条件等	介護認定を受けた居宅サービス利用者	介護認定を受けた居宅サービス未利用者	65歳以上の市民	一般高齢者と介護認定者との間の市民	40～64歳の市民	40～64歳のeモニター
抽出方法	無作為抽出					
調査方法	郵送調査法					
調査時期	平成22年12月					平成22年12月～平成23年1月

○一人での外出

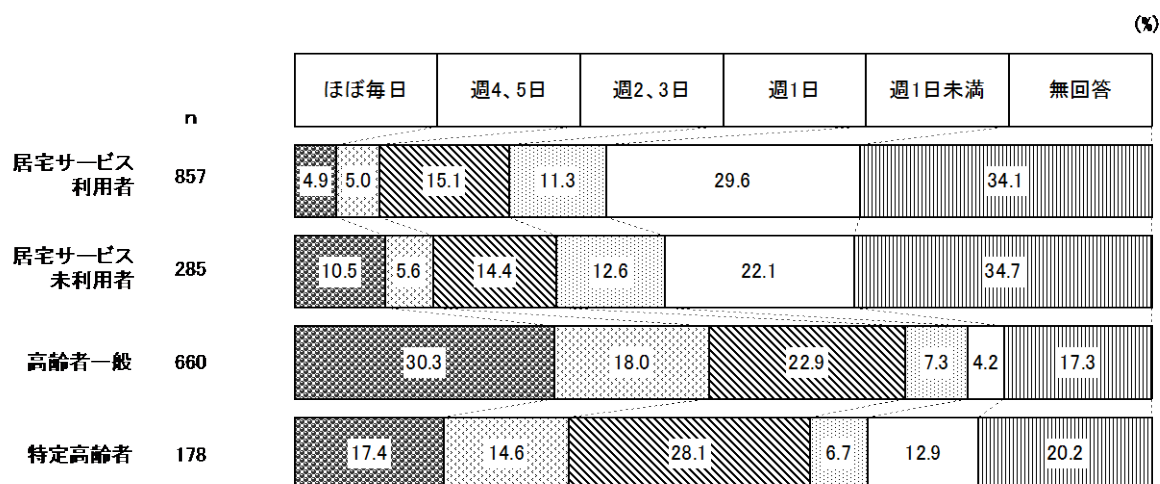
質問:バスや電車で一人で外出していますか(自家用車でも可)



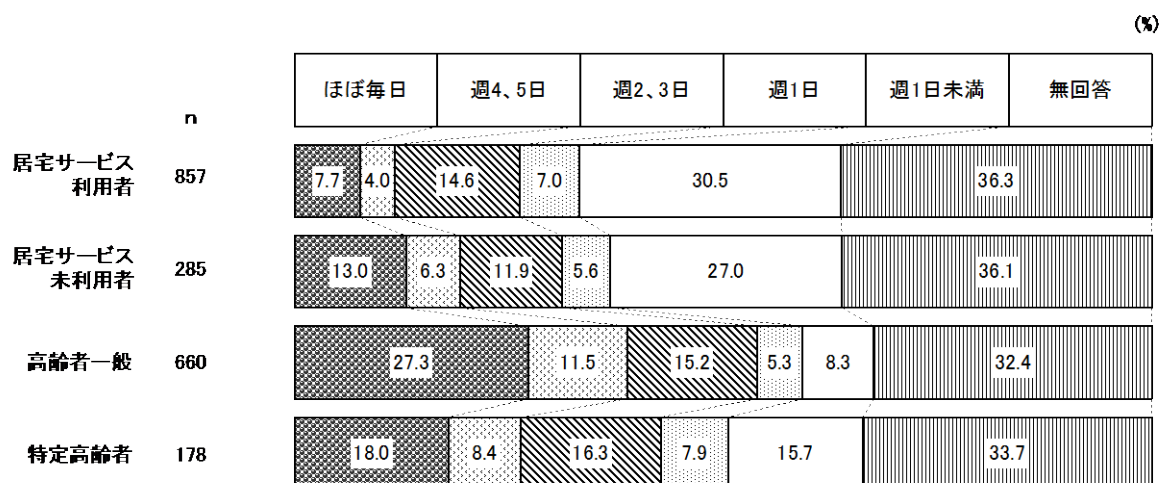
○外出頻度

質問:買物、散歩で外出する頻度はどのくらいですか(それぞれ1つ)

【買物】



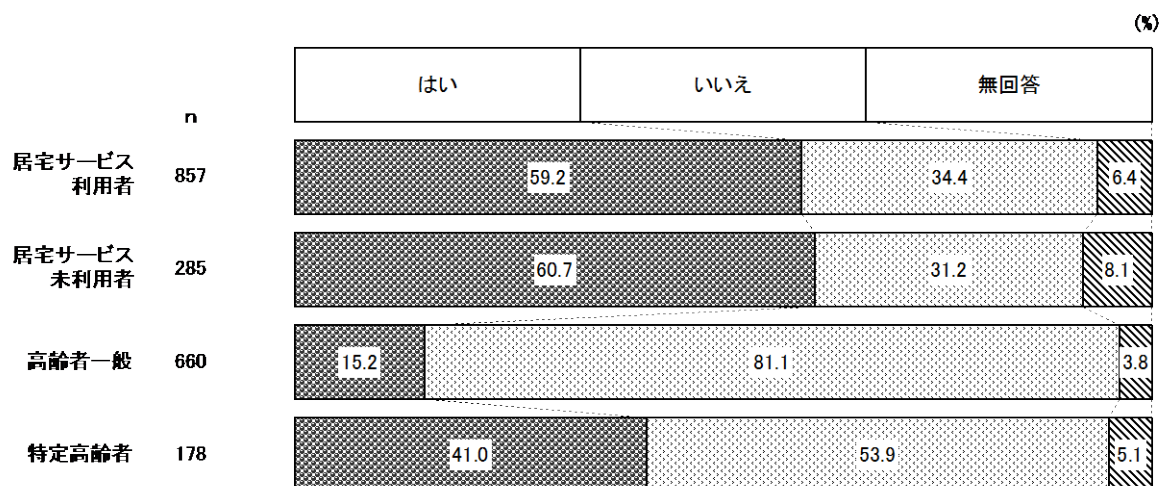
【散歩】



○外出を控えること

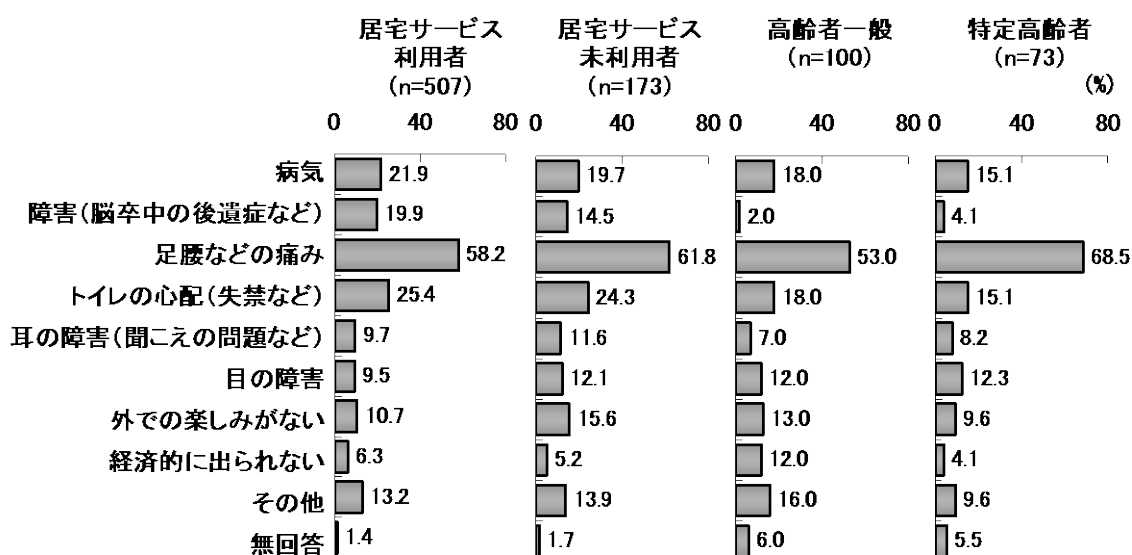
(1) 控えること

質問:外出を控えていますか



(2) 控える理由

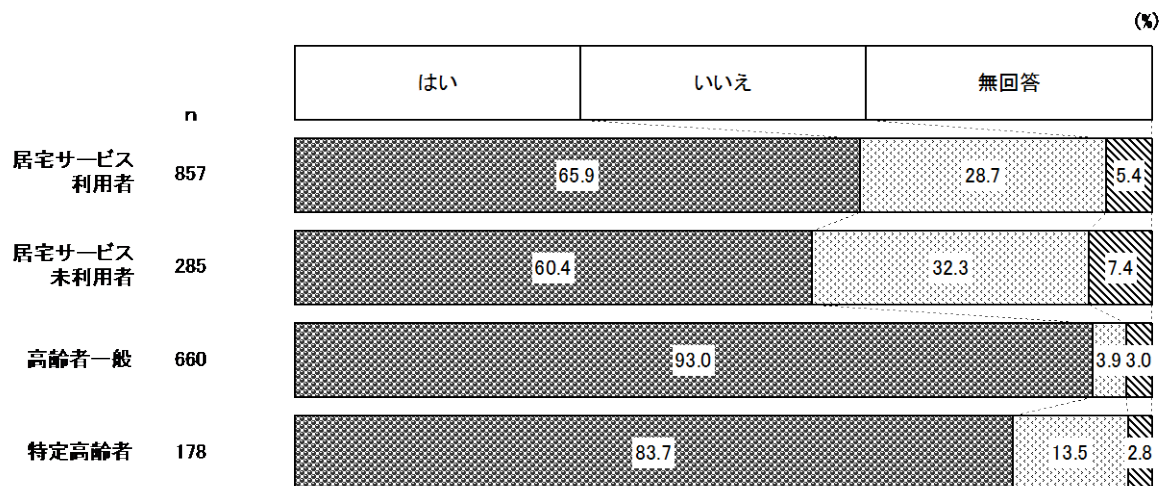
質問:(外出を控えている方のみ)外出を控えている理由は、次のどれですか(いくつかでも)



外出を控えている理由としては、「足腰などの痛み」をあげる人が多くなっています。

○週1回以上の外出

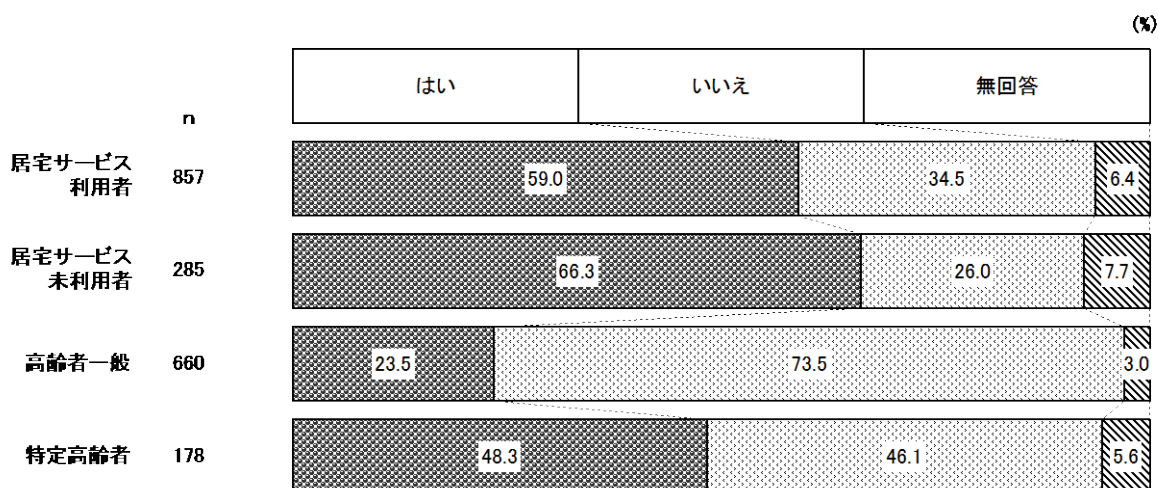
質問:週に1回以上は外出していますか



週1回以上の外出をしていない人は、居宅サービス利用者、居宅サービス未利用者で3割前後みられます。

○外出回数の減少

質問:昨年と比べて外出の回数が減っていますか



昨年と比べての外出回数が減ったとする人は、居宅サービス利用者、居宅サービス未利用者では6割前後、特定高齢者で5割弱となっています。

<福祉共同配車センターのイメージ図>



出典：国土交通省自動車交通局
 ボランティア福祉有償運送フォーラム抜粋
 (http://www.vns.npo-jp.net/A_topics/D-ido-net/tabata-koen.pdf)

【参考とすべき海外の移動サービス】

移動困難者にとって、気軽に外出できる環境は切望してやまないところですが、日本に比べて海外の移動サービスはかなり進んでおり、当運営協議会委員の紹介もあったことから、ここではアメリカラスベガスにおける移動サービスの状況を紹介します。

(<http://www.lvtaizen.com/bus/html/taxi.htm>)

ラスベガスのタクシー事情

やはりなんといっても一番便利なのがタクシーだ。台数が多いばかりか、料金も日本に比べかなり安く、使い勝手が非常によい。

また、ラスベガスでのタクシー利用はホテル間の移動など、近距離移動が中心となるため（そもそも街の周囲は砂漠のため、遠い場所に目的地がほとんど存在しない）、どんなに近い距離でも運転手にイヤな顔をされることがない。夏の暑さや冬の寒さが厳しいラスベガスでは、隣のホテルのナイトショーを見に行くためにタクシーを利用するなどということは当たり前のように行われている。



車両は左の写真の通りセダン、ミニバン、SUV（スポーツユーティリティビュークル）の3タイプあり、料金は同じで、台数的にもどれも同じ程度存在している。

どのタイプも定員は5人（運転手も含めると6人）となっているが、スーツケースなどを持つ観光客5人がセダン1台に乗り込むことはスペース的にむずかしいので、そういった場合はミニバンやSUVを選ぶしかない。

安全上の理由から、ストリップなどの路上からタクシーに乗車することは原則として認められていない。つまり、ラスベガスでは「流しのタクシーをつかまえて乗る」という概念はなく、空港、ホテル、レストランなどの所定の場所から乗車することになる。

なお、一流ホテルなどのタクシー乗り場においては、タクシーを誘導しドアを開けてくれるホテルマンに対してチップとして\$1程度を渡してから乗車するのが慣例となっている。ちなみにラスベガスのタクシーのドアは日本と違い自動ドアではない。

乗車運賃は初乗り（1/12 マイル、約 133m まで）が \$3.30、その後 1/12 マイルごとに \$0.20（つまり 1 マイル \$2.40。メートル換算で 1km につき \$1.50）、待機料金は

1 時間 \$30（つまり 1 分につき \$0.50。待機料金とは、停車もしくは時速 8 マイル（約 13km/h）以下での低速走行時の時間に対して課せられる料金）。それに 15%~20% のチップが必要。

なお、これら料金とは別に、ラスベガス市にはタクシーに対する空港通行料というものがあり、空港から出て行くタクシーに乗車する際にのみ空港通行料として \$1.80 が加算される。空港に入る際は徴収されない。（以上、2009 年 9 月に改訂された料金）

あと、これは料金ではないが、2003 年 10 月から始まった新規則で、シートベルトをしていない乗客には \$25.00 の反則金が課せられるので注意が必要だ。

ラスベガスは全米主要都市のなかでも身体障害者向けの客室施設が最も整っている街の一つで、ほとんどのレストラン、ショールーム、ラウンジは車椅子でも入場できる。また、カジノでも車椅子で利用できるスロットマシンやゲームテーブルを備えている。空港からホテルまでの移動には、昇降機付きのシャトルが手配できるほか、すべてのラスベガスのタクシー会社は車椅子を 1 台収容できる昇降機付きのバンを保有しているので、滞在中もホテル客室の電話で呼び出したり、ドアマンにバンのタクシーを呼んでもらうことも可能だ。（情報提供「ラスベガス大全」（lvtaizen.com））



情報提供「ラスベガス大全」（lvtaizen.com）

市川市福祉有償運送運営協議会委員名簿

(平成23年5月19日現在)

会 長	武 本 英 之	株式会社東京交通新聞社編集局長
副会長	内 山 伸 子	市川市福祉部地域福祉支援課長
委 員	海 野 友 理	市民・利用者
委 員	武 藤 厚	有限会社武藤自動車代表取締役社長 千葉県タクシー協会ケア輸送担当副会長
委 員	大 塚 茂	ヒノデ第一交通株式会社市川営業所 サービス提供責任者
委 員	中 根 裕	特定非営利活動法人 NPO 支援センターちば理事 NPO法人全国移動サービスネットワーク理事長
委 員	池 田 和 弘	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官
委 員	曾根 洋次郎	市川市福祉部高齢者支援課長
委 員	山 崎 篤	市川市福祉部介護保険課長
委 員	荒 井 俊 行	市川市福祉部障害者支援課長
委 員	萩 原 美 之	市川市道路交通部交通計画課長