

令和元年度第2回市川市福祉有償運送運営協議会（議事録）

1. 開催日時：令和2年2月28日（火）19時～20時10分

2. 開催場所：仮本庁舎4階 第1委員会室

3. 出席者

【委員】

会長 中根委員

副会長 高橋委員

委員 飯塚委員、海野委員、大塚委員、岡崎委員、藤井委員、武藤委員
菊池委員、高橋委員、菅谷主任（磯部委員代理）

（欠席者0名）

【事務局】

白井（福祉政策課主幹）ほか

4. 議事

（1）団体から提出された移送サービス状況について（平成31年4月～令和元年11月）

（2）福祉有償運送の更新登録の申請について

①社会福祉法人一路会 地域生活支援センターCan

②社会福祉法人生活クラブ 生活クラブ風の村介護ステーション市川

③NPO 法人生きがいと助けあい SSU 市川

（3）その他

《配布資料》

・会議次第

・資料1 移送サービスの状況（平成31年4月～令和元年11月）

・資料2-①-1 社会福祉法人一路会 地域生活支援センターCan
申請団体要件確認票

・資料2-①-2 社会福祉法人一路会 地域生活支援センターCan 団体情報（1）

・資料2-①-3 社会福祉法人一路会 地域生活支援センターCan 団体情報（2）

・資料2-②-1 社会福祉法人生活クラブ 生活クラブ風の村介護ステーション市川 申請団体要件確認票

- ・資料 2－②－2 社会福祉法人生活クラブ 生活クラブ風の村介護ステーション 市川 団体情報
- ・資料 2－③－1 NPO 法人生きがいと助けあい SSU 市川 申請団体要件確認票
- ・資料 2－③－2 NPO 法人生きがいと助けあい SSU 市川 団体情報
- ・資料 3 移動支援の事例

項 目	内 容
中根会長	<p>(1) 団体から提出された移送サービスの状況（平成 31 年 4 月～令和元年 11 月）について</p> <p>それでは、議題（1）「団体から提出された移送サービスの状況（平成 31 年 4 月～令和元年 11 月）」についてです。 事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(資料 1 に基づき説明)</p>
中根会長	<p>それではただいまの説明についてご意見等はございますでしょうか。</p> <p>(質問・指摘なし)</p>
中根会長	<p>(2) 福祉有償運送の更新登録の申請について ①社会福祉法人一路会 地域生活支援センターCan</p>
中根会長	<p>それでは議題（2）「福祉有償運送の更新登録の申請について」です。 まず初めに、社会福祉法人一路会 地域生活支援センターCan より、説明をお願いします。</p>
Can 野口様	<p>3年ぶりの更新ということで、特に今までと大きな変化はありません。 レスパイトという、障がいのある方のお預かりをするところが「地域生活支援センターCan」であり、元々は、ここでお預かりするための送迎に福祉有償運送を使わせていただいています。送迎のみのケースは基本的には受けていないので、一部例外はありますが、お預かりの為に自宅や施設に迎えに行き、施設の利用後に、希望の場所へ送ることを基本としています。</p> <p>昔と比べて、現在はその他の様々な福祉サービスが増えております。昔はレスパイトを年間 1 万件以上提供していましたが、宿泊やお預かり、その他サービスに利用者が移行したことで、レスパイトの実績時間自体</p>

	<p>が現在は平均年 1500 時間程度になり、以前より大幅に減少しました。これに伴い、福祉有償運送の件数も減少しているというのが現状ですが、運送を必要とする人がまだいるのということ間違いありません。今後、事業の転換によってはV字回復ではないですが、必要とする方が増えてサービスが増えると、それに伴い運送件数が増加する可能性もあり得ます。福祉有償運送に代わるものが整う訳ではないということは確実ですが、今後も福祉有償運送が必要になると思います。更新登録の申請に関しては、特に変更なくやらせていただいていますので、ご審議の程お願いいたします。</p>
中根会長	<p>更新の内容について、前回からは変更なしということによろしいでしょうか。</p>
Can 野口様	<p>大きな変化は特にありません。</p>
中根会長	<p>ただいま説明がありましたが、何かご意見、ご質問がありましたら、お願いします。</p> <p>また、一路会の活動の現状についても説明がありましたので、バックグラウンド等についても確認したいことなどありましたら、質問をお願いします。</p>
藤井委員	<p>3年ぶりの更新ということで、事務局の対応の一覧表のチェックの仕方かもしれませんが、3年経過してドライバーの年齢も重ねられているという段階で、75歳を超えている方がいるのかということについて確認したいです。今の社会状況から事故対策を考えると、人を乗せる以上は安全な運行管理上、福祉有償運送事業の中でも、75歳という年齢は守られるべき年齢ではないかと個人的には思います。ただし、知的障がい者の場合にはドライバーが変わるとなかなか搬送がしにくいという問題があると伺うこともあるので、こちらについての現状を教えてください。</p> <p>また、資料2-①-1「申請団体要件確認票」の3.運行管理の責任者について、ドライバーの名称等の記載が求められていない様式であるので、運転者の安全確認を具体的にどうされているのか気になりました。運転者が運行管理の責任者も兼務している時というような場合があるのかということも含めてご説明ください。</p>
Can 野口様	<p>ドライバーの年齢については法人内で規定があり、車の運転は職員に限ります。現在、該当する職員は正規職員のみで全員が資格を持っており、年齢層は30～50代となっていますが、52,53歳位である私が一番上</p>

	<p>の年齢です。</p> <p>運転については慎重に行っており、安全運転管理者1名と副安全運転管理者2名を配置し、運転に関しては、法人独自で段階的に行っています。まずは軽自動車から運転し、一定の経験年数経て安全運転管理者が確認作業を行います。運転者の安全運転の特性を見て、運転する車を10人以下としたり、15人乗りまで許可したりや、大型免許がある人はマイクロバスの運転まで許可をするなどの決定を行います。</p> <p>また、軽微な事故についても独自のスタイルを持っています。事故が起きた場合も、事故の確認をしたうえで、一定期間の運転停止、安全確認を3度行ってから運転再開という形を取っているといったように、法人として運転に関して慎重に取り組んでいます。</p> <p>知的障がい者の対応について、職員が代わることはあまりなく、そのお付き合いも経験年数を積んだ職員が対応しています。</p> <p>安全運転の確認について、基本的に運転は事業所からスタートするので、必ず職員が顔を合わせてから行くようにしており、私が送迎に行く時はもう一人のベテランの職員と顔を合わせます。もし職員がいなくても、法人の管理をしている者が同じ建物内にいるので、必ず誰かと顔を合わせてからスタートする仕組みになっています。</p> <p>運転に出るタイミングで毎回顔を合わせるかというのと、そうではない時もありますが、基本的には必ず1度顔を合わせて確認しています。</p>
中根会長	<p>他にご質問、ご指摘はございますでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">(質問・指摘なし)</p>
中根会長	<p>それでは、地域生活支援センターCanの更新登録申請について、合意をいただけたということでもよろしいでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">(異議なし)</p>
中根会長	<p style="text-align: center;">②社会福祉法人生活クラブ 生活クラブ風の村介護ステーション市川</p> <p>それでは次に、社会福祉法人生活クラブ 生活クラブ風の村介護ステーション市川より、説明をお願いします。</p>
生活クラブ 長崎様	<p>おおよそ変更はありませんが、例月報告書に記載のとおり、福祉有償運送の定期的な利用が少なくなってきたり、件数・回数ともに徐々に減りつつあります。</p> <p>車両数については、個人の持ち込み分1台が無くなり、現在は法人所有の3台のみになりましたので、4台から3台に変更になりました。法</p>

	<p>人所有の車両なので、事務所に鍵があり、運転の際にはドライバーが必ず事務所に鍵を取りに来て、そこで健康管理のチェックをしています。車のチェックも毎回しており、傷の有無やブレーキランプを点検してから運行するようにしています。</p> <p>また、運行管理の責任者が長崎から土屋に変更しました。ドライバーについては、あまり福祉有償運送を広めていくということではなく、本当に必要な方に利用していただくということで、現在は常勤4名と契約のヘルパー1名の合計5名となっております。ドライバーの年齢は当法人で満70歳までとしているため、75歳以上の者はありません。</p> <p>運行内容は、車いす利用者でヘルパーの介助が必要な方を乗せての月1回の定期的な通院介助や、外出支援として、ヘルパーと一緒に外出する際に車を利用して行かれる方に回数を限らせていただいています。</p> <p>以上のとおり、今のところ問題なく運行しています。</p>
中根会長	<p>ただいま説明がありましたが、何かご意見、ご質問がありましたら、お願いします。</p>
中根会長	<p>3年前の更新からドライバーの人数の変更がありますが、料金や中身など、形態としての変更はないでしょうか。</p>
生活クラブ 長崎様	<p>ありません。</p>
中根会長	<p>他にご質問、ご指摘はございますでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">(質問・指摘なし)</p>
中根会長	<p>それでは、地域生活支援センターCanの更新登録申請について、合意をいただけたということでよろしいでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">(異議なし)</p>
	<p style="text-align: center;">③NPO 法人生きがいと助けあい SSU 市川</p>
中根会長	<p>最後に、NPO 法人生きがいと助けあい SSU 市川より、説明をお願いします。</p>
SSU 市川 栗山様	<p>この3年間で大きな変化はございませんが、1点、料金の変更をさせていただきました。SSU 市川は、距離制料金と時間制料金の併用で行わせていただいておりますが、2019年4月1日から両方とも値上げを行いました。</p>

	<p>団体において、利用者数や内訳（障がいや要介護）の点では大きな変化はありませんでした。ドライバーについては、75歳で定年制というルールを設けており、現在、あと1年で75歳になる方がおります。</p> <p>年齢については個人差があるので、SSU市川とドライバーで協議のうえ、延長可能であれば、最大2年間、つまり77歳までドライバーを続けることが出来ると決めています。</p> <p>利用者が誰であれドライバーが対応するようにはしていますが、知的障がいや精神障がいの方、認知症を患いこだわりのある方などについては、1人の対応では突然代わりの職員が行くとパニックになるので、3人程度での態勢を心がけています。</p> <p>運行管理責任者は、今回も栗山と佐藤の2名として更新したいと思います。安全運転の講習については、原則年2回行いたいと思っています。内容は、警察をお呼びして講習をしていただいたり、安全運転のDVD視聴による勉強、整備管理の責任者からの車両の説明・事故についての注意点等の講習など、その他、介護の福祉用具の車いす利用者の乗せ方などの講習をしています。</p>
中根会長	<p>確認ですが、運送の対価の料金について、前回の更新申請時から料金を変更したということよろしいでしょうか。</p>
SSU市川 栗山様	<p>そうです。</p>
中根会長	<p>事務局では、料金変更についての確認はしていますか。</p>
事務局	<p>平成30年度第2回協議会で料金変更についてご承認いただいております。</p>
中根会長	<p>それ以降、変更はないということよろしいでしょうか。</p>
SSU市川 栗山様	<p>変更はありません。</p>
中根会長	<p>ただいま説明がありましたが、何かご意見、ご質問がありましたら、お願いします。</p>
藤井委員	<p>ドライバーの年齢は75歳を定年として2年間の延長が可能であり、状況により延長を検討するということでしたが、実際に延長した人がいたことがあるという理解でよろしいでしょうか。それとも、今回の更新時にもいるということでしょうか。</p>

SSU 市川 栗山様	77歳まで延長した者は過去に1人いました。75歳で定年としてはいいますが、お元気でしたので延長をし、その方には今でもSSU市川で、車以外のたすけあい活動を行ってもらっています。次に75歳を迎える方も今の状況であれば健康なので、あと2年間やってもらえれば良いと思っています。
藤井委員	ということは、75歳の定年を延長した方がいらっしゃるということですね。
SSU 市川 栗山様	はい。
飯塚委員	今回の更新申請のある3団体の中で、車の台数が一番多いようですが、この3年間で大きな事故などはあったでしょうか。
SSU 市川 栗山様	1件もありません。
中根会長	藤井委員がご質問されている年齢について、運転者の年齢制限について規定があるわけではないにせよ、高齢者の運転事情と昨今の交通事故の実態というものがあります。今回のご報告は、団体の中で安全確認をしたうえで運用しているということだと理解しております。
中根会長	他にご質問、ご指摘はございますでしょうか。
	(質問・指摘なし)
中根会長	それでは、NPO 法人生きがいと助けあい SSU 市川の更新登録申請について、合意をいただけたということによろしいでしょうか。
	(異議なし)
中根会長	それでは、3団体の更新登録の申請が調ったということで手続きをお願いいたします。
	(3) その他
中根会長	それでは議題(3)「その他」について、事務局より説明をお願いいたします。
事務局	(資料3に基づき説明)

中根会長	<p>ただいまの移動支援の事例の紹介にしても、現在は様々な対応や乗り方の仕組みが出来ていることが分かると思います。事務局からは、今後の市川市の移動支援の在り方を含めて意見等をいただきたいということでしたので、移動支援の事例についての感想や、あるいは質問などでも大丈夫ですので、何かありましたらご発言お願いいたします。</p>
藤井委員	<p>移動支援の事例について紹介していただいたことについては勉強になるので良いことだと思いますが、資料に挙げられている自家用有償旅客運送は、基本的に過疎地域で行われるものです。市川市の地域特性を考慮すると、どのような地域を想定した形の中で移動支援を求められているのでしょうか。そういうものがないと、それに応じた仕組みが分かりません。事例を勉強するのは良いですが、それを市川市で活用することが出来るかという点について疑問を覚えました。</p> <p>実際に、市川市は北部と南部で地域性が異なっています。その異なる地域性の中で、過疎地域あるいは交通空白地というキーワードが、鉄道やバス、タクシー、福祉タクシーなどの公共交通が整備されている市川という地域を交通空白地として設定した考え方で、交通の新たな取り組みを検討できるのでしょうか。移動支援を求めている人を対象としたニーズと地域性を限定して、移動支援の事例を紹介した方がいいのではないかとということと、市川市で事例を考える時にどうするのかなというのが率直な意見です。</p> <p>天塩町の例を挙げると、移動距離が200キロメートルある中で搬送を行っている事例もあります。トラックのドライバーが、手が空いた時に誰かを乗車させるという事例もありますが、この事例では、同乗者は運転者の帰りの時間に合わせたり、運転者の作業時間に合わせた行動をしなければならぬなど、様々な問題を抱えている現状があります。天塩町のような取り組みを市川市には必要ないと考えられます。</p> <p>そうすると、市川市はどのような問題を捉えて移動支援策を考えることが出来るかという点に着目する必要があります。千葉県内の例をあげると、富津市はタクシー事業者の運営が厳しいことから、駅への配車が出来なくなっており、実際にバスもタクシーの配車も無いような交通空白地のエリアが出来てきていますので、福祉有償運送という形で、一般市民を搬送していただいているという事例もあります。このように、地域独自の特徴に合わせて、様々なところに協力をしていただいて移動支援策を講じています。</p> <p>市川市においても、例えば、北部在住の障がい者に対する移動支援策として、様々な活動をしている福祉有償運送事業者実施団体に、もう少し活動の幅とエリアを広げてサポートをしてほしいのだというような、地域特性の要望があるのであれば、そういったことを会議の中で紹介するのも良いと思います。本日は福祉有償運送実施団体の方もいらしてい</p>

るので、一緒に考えるなどしたら、協議会で建設的な検討ができるのではないのでしょうか。

海野委員

藤井委員は、市川市は公共交通網が充実していると仰いましたが、私のような車いす利用者にとっては、本当に利用しやすいような公共交通網になっているとは感じられません。例えば、資料3の移動支援の事例を見て、地域の特性に合った支援や交通ルール、交通機関を設けた方が良いというご意見だったと思います。

確かに市川市内ではタクシーやバスが充実しているとは思いますが、私が先日バスに乗車した際には、運転手の方がバスの板を開けられず、次のバスは蓋が錆付いて開けられなかったということがあり、結局乗車まで40分近く待たされることになりました。スマートな市川市と言われることがあっても、交通網が充実していても利用が出来ないという現状があるので不満を感じる場合があります。

体験談をもう一つ申し上げますと、私は乗車しませんが、母をタクシーに乗せるためにタクシーを捕まえようと待っていた時、ムトータクシーとヒノデ第一交通はみなさん親切ですが、とあるタクシー事業者の態度があまりにも酷かったことがあります。

タクシーの方に声を掛けると、「他のタクシーに乗車してください」と言われたので、私ではなく母が乗車するのだと伝えるとすぐにドアを閉められました。行先を伝えたいと言うと、乗っている人が行先を教えてくださいのではないのかと言われ、そうできない事情があると言い行先を伝えたところ、ぶっきらぼうに返事をされてドアを閉められてしまいました。このような酷い対応をする事業者もたくさんありますので、いくら市川市内にタクシーが走っていても、私のような車いす利用者からすると過疎地域と同じようなものです。

市川市では現在、背の高いタクシーが走っていますが、スロープを出すのに20分はかかったということと、乗車拒否をされるという話を聞きました。試しにそのタクシーを待つと、本当につかまらないことが多く、つかまったとしても乗車に時間がかかると、利用者の私たちが責められてしまいます。

市内のとあるショッピングセンターのバスは、同じルートをいつも走っているにも関わらず、車いす利用者がいる場合のバスの停め方を理解していないせいで他のバス利用者を何分も待たせることになったので、私のせいではないにしろ謝罪をしたということがあります。このような扱いを受けることがあるので、市川市内であっても過疎地域に近い不便さを感じております。

藤井委員

私の言いたかったことと、意見の伝わり方が少し異なるようですが。

海野委員	<p>違うというより、藤井委員の意見についてはそれで良いとして、車いす利用者の私たちにとって、このような不便な現状があるということを理解していただきたいです。</p>
藤井委員	<p>本来利用できるものが利用できないという事態は非常に大きな問題ですし、私自身も問題であると認識しています。今回の移動支援の事例の中で、本当に手の届かないところに向かうことの出来るような例を真剣に検討した方が良いというのが私の意見です。例えば天塩町の例も挙げているように、この協議会は移動困難者をどのような形で支援しているかということを考える会ですよね。そのため、このような会で手の届くようなきちんとした事例が挙がってこない、本協議会で議論しても建設的な話にはなりません。</p> <p>こういった意味で、移動にあたっての障がいを乗り越えていくためには、例えば地域に入ってこない福祉車両があった場合、その活用方法はないかなどといった具体的な対策について議論を展開するべきです。そのため、資料3の中に公共交通で整備している事業の話が記載されていること自体がいかげなものかなという思いがあり、先ほどの意見を申し上げました。</p> <p>やはり福祉の問題は、一人ひとりのケアに合わせた形の中で、共に取り組まなければならないですし、だからこそ福祉有償運送の事業者が参入して取り組みが行われています。現在は一般タクシー事業者も含めて、ユニバーサルデザインタクシーが稼働していますが、先ほどのご指摘のとおり、利用する状況になり始めたにも関わらず、利用することが出来ないということが問題になります。</p> <p>そういったことを丁寧に議論した方が良いのではないかということなので、様々な移動支援の事例を並べて一般的な利用者の支援をするようなことを協議会で具体的に事例を挙げて議論するより、ターゲットを絞り込んで問題意識を絞った形で、どういうところに本当に困っている人がいらっしやって、どういう移動を支援しなければいけないのが市川市で問題であるのかといったことを事務局として挙げてもらわないと、前向きな検討は難しいという意見です。</p> <p>そのため、今お話しいただいたようなお困り事が実際に起きていることを否定する意図はありません。また、実際に東京都内を調査した際に、一般タクシーから車いすの方々への乗車拒否が発生しているというような現状も見ております。だからこそ、問題点を事務局から出す時の事例としてもそういった中身のことを丁寧に出してほしいと思います。</p>
中根会長	<p>藤井委員と海野委員のお二人の意見、とてもよく分かります。底辺にあるのは、今の市川市の移動困難な状況がどういったものであるかということと、それに対して市はどのようなアプローチが出来るかということ</p>

とでした。藤井委員の意見も分かりますが、少し視野を広げると色々な形態があるということで、事務局として事例を揃えているのだと思います。この事例の中で私が直接お話したことがあるのは資料3の③の事例です。

山頂にはスーパーがありませんが、山の上にある住宅はかなり高台にあたりしますので、まさにこういう点が地域の特性と言えます。スーパーまでの距離は長くはないけれど、急勾配な坂があるので歩いて向かうことが大変ですし、ましてや車いすで移動する場合はかなりの恐怖です。このように、目的地までが短距離であっても、こういった事情から買い物支援バスが必要となるケースもあります。特にこちらのケースは、住宅街の中でも高低差があるので、買い物支援バスはなるほどなと思いました。しかもこちらは社会福祉法人が所有するデイサービスの空き車両を活用しております。デイサービスでは朝夕に車両を利用しますが、日中は空いている状態になりますので、この空きをうまく資源として活用しているという意味で、様々な土地柄によって取り組みの手法があると考えています。都市部・地方部含め、特に市川市は北部と南部で様相が異なりますので、本協議会で様々な意見が出ることは大変良いと思います。

また、海野委員が仰った、背の高いタクシーとは JPN TAXI（ジャパンタクシー）のことでしょうか。東京オリンピックに向けて、タクシー会社もああいった福祉車両の整備が進んできたと思いますが、実際に市で運用する中で、ニーズは出てきているのでしょうか。海野委員のご意見は、ハード面というよりもドライバーという、人に関する課題についてのご指摘だったと思いますが、こちらの点についてタクシー会社としてのご意見はございますか。

武藤委員

いわゆるユニバーサルデザインタクシーのことになりますね。こちらについて、日産自動車では NV200 という 1 ボックス、例えばバネットが該当しまして、当社とヒノデ第一交通はこちらを使用しております。また、トヨタ自動車ではタクシー専用車両、通称 JPN TAXI があります。こちらは乗用車のセダンよりも少し背が高く、ワゴンほど高くはなく、SUV のような多目的車両のようなものになっております。日産自動車、トヨタ自動車の両者、横スライドドアですので一般の方の利用も可能であり、車いすの方はスロープを使用することで乗り降りが可能です。千葉県内でも 450 台を超えるほど、JPN TAXI あるいは NV200、いわゆるユニバーサルデザインタクシーが走っておりますが、恐らく 2020 年度までには千葉県内で 500 台を超えるだろうと思いますし、市川市内においてもタクシー会社の多くがこの車を導入し始めています。

このような状況の中、海野委員のご指摘のとおり、車いすの方が利用しようとした時に、スロープを設置から乗車完了までに 2, 30 分以上かか

ることが当初はありました。今でもそのようなご指摘を受けることがある一方で、ドライバーがとても親切に対応してくれ、乗車に5分もかからなかったというお褒めの言葉をいただくこともあります。いずれにせよ、車両があっても利用できなければ何にもなりませんので、タクシー協会としても、座学・実務からなる、ユニバーサルドライバー研修を丸一日かけて行っています。スロープ設置には工程数が多いのですが、メーカーの改良により、当初より工程数が少なくなっており、これによりかなりスムーズにスロープの設置が可能になってきました。

しかし、やはり実務訓練を行わないとスムーズにできませんので、タクシー協会で行っているユニバーサルドライバー研修だけではなく、毎月1、2回など、各事業者が定期的かつ継続的にドライバーにきちんと実務を行っていただくようにして、お客様が実際に来たら5分あるいは10分程度で出来るようになれば、利用者にとってさらに使い勝手が良くなるのではないかと思います。車いすを利用されたまま乗車される方が徐々に増えてきており、利用者が多ければ運転手も実務経験を経て出来るようになって、工程を忘れないことが出来ますので、このような風になればいいかなと思います。

一方で、NV200のようなワゴンタイプは、後ろから乗り降り出来る形になっています。JPN TAXIは横スライドドアなので、横乗りになるタイプでして、横乗りで車いすのまま乗車しようとする、スロープと車いすの分のスペースがかなり必要になり、道をふさいでしまいます。広い場所での乗車であれば問題ありませんが、市川市は道が狭いところが多いので、乗降場所について、行政で整備していただけると利用者にとって良いかと思います。

実際に乗車の際にどれほどのスペースを使うか考えると、例えば片側6メートルの道路で乗車しようとする場合、車幅が約1.7メートル、横にスロープを出すとするとスロープの長さ分が約1.5メートルとなるので、残りの幅が約2.8メートルとなり、下手をすればすれ違いが出来ない可能性があります。しかも、車いすを利用される場合はさらに3.5メートルほど必要になります。市川市内は4メートルや4.5メートル幅の道路が多くあるので、道路を完全に塞いでしまうということも起きます。この場合、前方もしくは後方から車両がきたらお叱りの声を受けることも考えられますし、場合によっては道路交通法に抵触して駐車違反になるということも起こりかねません。駅前はもちろんですが、病院などの様々な場で乗降スペースが確保できるようになると、利用者にとって本当に使い勝手の良い車両が登場してしたと仰っていただけないでしょうか。いずれにせよ、各事業者がドライバーの教育を出来るように、業界内で通達等を出しております。国土交通省からの通知もありますので、それに応えられるようにしていきたいと思います。

市川市は道が本当に狭いので、障がい者にしても高齢者にしても、タクシーをつかまえる時にどこで待てば良いのかが分かりませんし、つかまえたとしても乗り降りの際に渋滞が生じることもあるので、利用者としてはとても大変です。

また、バスの話になりますが、バスは走行前に車両整備をすると思うのですが、その際にスロープが使えるかどうかの確認もできると思いますので、スロープについての整備項目が必要だと思います。バスの整備について、きちんと行うように指導してもらえないでしょうか。錆付いていることもそうですし、ましてやスロープを設置するためのフタも明けられないなんて考えられません。

外環道路についても、歩道の段差がひどいと感じています。車いすで通ると衝撃がくるほどのものなので、みなさんにも経験していただきたいです。正面からでは上がりづらい時に後ろ向きで段差を上がろうとすると後ろから衝撃がきますし、そこに車が来たら最悪死ぬ可能性もありますよね。ましてやマンホールが近くにあるとマンホールに前輪が落ちる危険性もあるのでなおさら危険です。このように、新しく整備されたところより古い設備の方が段差がないように思います。例えば、市川駅でも整備されたところの方が段差があるので、移動の際には整備されていないところにわざわざ行くこともあります。

それと、今年の台風の際の話になりますが、訪問介護のヘルパーが1件1件家を訪問してくださっており、とても大変な様子でした。来ていただくこちらとしてもつらいものがありますので、台風が来た時の避難場所になり得る場所を、建設中の市川市市役所本庁舎に作っていただきたいです。階段を設置するよりも、私たちのような市民にもう少しお金をかけてほしいと思います。歩くことが一番環境にも優しいのですから、市民が歩きやすい市川市を作った方が良いのではないのでしょうか。

最後に私の体験談ですが、先日ショッピングセンター内の映画館でチケットを購入する際、スタッフから、「災害などの発生時に、避難誘導をすることができないのですが、それでも映画を鑑賞しますか」ということを尋ねられました。その質問は全ての客にしているのかと聞くと、そうではないとのことでした。「災害発生時にショックで動けなくなった方がいたとして、その方と車いすを利用している自分にどのような違いがあるのですか。映画を鑑賞するだけなのに、災害時には自分のことを見捨てて結構だと、自分の命を軽んじることを自ら言えというのですか。それならばなぜ車いす席なんて設けているのですか。私とその人の命は、非常時にどう違うのか。」と伝えたところ、マネージャーの方が対応しに来てくれました。

今話したように、どこに行ってもバリアばかりでどうにかならないものではないのでしょうか。バスに乗ろうとしたら蓋があかないということがあるから車両点検をしてほしい、タクシーを利用するにも道の狭かったり車い

<p>中根会長</p>	<p>すでの乗り降りは大変なのだと、いたって普通のことを言っているつもりですので、こういったところの現状をご理解ください。よろしく願います。</p> <p>私も、外出時に公園の多目的トイレを見たら、用具置き場になっていたところを見たことがあります。このように、設備自体があっても使えない状態になっているということはありますよね。海野委員のご意見を聞き、市を見る時に利用者の目線にならないと気付くことが出来ない点があるのだと思いました。市川市の実情や市で活用できることは何かという追及もあると思います。ハード面だけでは動かないことも、交通体系や交通機能、法制度でシステムがないと運用が出来ませんので、ハード面が改善されることももちろん良いことですが、システムの整備がされることも良いことであると、私自身が移動サービスに長年携わる中で思いました。あとはソフト面も重要です。地域の移動困難な場所、特に多様な課題が出てきたり、移動困難な理由が出てきたりした時に、ハード、ソフト、システムの3つがうまく絡み合わなければ、なかなか動くことが出来ないというパターンが出てくると思います。</p> <p>最近では住宅における問題も多く出てきており、単身高齢者の1人暮らしの方で、多少の認知症を患っている場合、いざバリアフリー化されたところに転居をしようとなっても、地権者であるオーナーによって、単身高齢者には貸さないと頑なに拒否される事例があります。失礼かもしれませんが、高齢者だけでなく障がい者の一人暮らしも不安で仕方ないと思います。保証人や債務保証者の有無、高齢者についてはお亡くなりになった後に誰が遺品を整理するのかなどといったことを踏まえ、一人暮らしがスムーズにいかないケースも多く見られます。</p> <p>市川市内で、住みやすい地域づくりをどうするか考えた時に、交通の視点からもそうですが、様々な視点からも意見が出るとと思いますので、本協議会においてそのような意見も出し合いながら検討していきたいと思えます。</p>
<p>飯塚委員</p>	<p>海野委員、色々のご意見ありがとうございます。このようなご意見があるということはこちらで把握させていただきながら、機会あるごとにバス事業者・タクシー事業者に伝えたいと思います。また、移動支援の事例についてまとめてくれてありがとうございます。藤井委員のご意見のとおり、市川市にとって何が一番良いのかということ、今後考えていく上での1つの材料だと私も思っています。他にもたくさん事例があると思いますし、参考資料として国土交通省のモデルパンフレットも配布されていますので、引き続き市川市の中でこれらを活用することで、より市川市を考えていけるような形で今後進めてもらえるとありがたいと思えます。</p>

大塚委員	<p>私も藤井委員と同じような意見です。交通空白地という観点から市川市の問題点を考えると、確かにと思いつながらご意見を聞いていました。例えば、地域生活支援センターCan はがある柏井町はバスも少し少なく、特に坂が多くて移動が困難なのかなと思っています。中には、かなり狭いし歩きづらい所もあって道も急になっているところもあります。</p> <p>ヒノデ第一交通の横浜の方の営業所では、坂が多い地域だけを限定した横浜区の1区画で、オンデマンドのようなタクシーを行っています。以前は市の委託で行っていましたが、市の予算が無いということで委託から外れ、赤字路線ながらも、他がやっていたところをヒノデ第一交通がそのまま継続して行っています。今は2時間に1回程度の路線で走っているのですが、例えば市川市の柏井町でこれをやるとして、2時間に1回のところを1時間に1回にして、地域包括支援センターCan がやってくれませんかという話も出来るのではないかと考えました。今回の藤井委員のお話はそういう取り組みのきっかけになればと思うので、今後ともよろしく願いいたします。</p>
菅谷主任 (磯部委員代理)	<p>公共交通のことについてはこちらも担当している部署になるので、電話でも色々と意見をいただいています。事業者とよく話をしてこちらの対応としても考えていきたいと思っています。公共交通としてコミュニティバスを運行しておりますが、今後色々な方法でのコミュニティバスの運行も検討していますので、どうぞよろしく願いいたします。</p>
海野委員	<p>複雑に考えなくていいので、ちゃんとスロープを設置出来ますか。色々なサービスをつけるとみなさん分からなくなりますし、時間もお金もかかりますので、バスの整備の人に整備項目に入れてくれるだけでいいので、きちんと伝えてください。</p>
菅谷主任 (磯部委員代理)	<p>後日確認いたします。</p>
中根会長	<p>他にございませんか。 それでは、令和元年度第2回福祉有償運送運営協議会を終了します。</p>
事務局	<p>(事務局より今後の予定について説明)</p>
終了	

市川市福祉有償運送運営協議会
会長 中根 裕