

誰でも、いつでも、どこでも、輝  
くために！

調査研究報告書

浜 松 市 政 向 上 委 員 会  
2 0 0 4 年 3 月

委託先：NPO 法人アクション・シニア・タンク

この冊子は浜松市政向上委員会に交付された政務調査費で作られています。

# INDEX

<b>I. はじめに</b>	<b>3</b>
<b>II. 調査の主旨と概要</b>	<b>4-5</b>
<b>III. 調査</b>	
<b>1. 【移動・交通手段】</b>	
(1) 移動・交通手段に関するアンケート調査	<b>6-9</b>
(2) 浜松市の移動・交通手段の現状と課題	
1) 路線バス	<b>10</b>
2) コミュニティバス	<b>10</b>
3) 福祉タクシー	
実態調査	<b>11-12</b>
遠鉄タクシーヒアリング	<b>13-14</b>
4) NPO による移送サービス	
実態調査 (NPO 法人ねっとわあくアミダス、鈴蘭)	<b>15-16</b>
5) 市営駐車料金助成	<b>16</b>
6) ガソリン助成	<b>16</b>
7) 用途別比較表	<b>17</b>
(3) 他市町村に見られる事例や助成制度	
1) コミュニティバス	<b>18</b>
2) コミュニティタクシー	<b>19</b>
3) NPO による移送サービス	<b>19</b>
4) ガソリン費助成	<b>20</b>
5) 市営駐車料金助成	<b>20</b>
(4) 提案	<b>20</b>
新情報	<b>21</b>
<b>2. 【情報・相談】</b>	
(1) 情報に関するアンケート調査	<b>22-23</b>
(2) 情報の伝え方	
1) 現状	<b>24</b>
2) 課題と提案	<b>25</b>
(3) 情報の入手方法 (相談窓口、相談者の専門性、対応、等)	
1) 現状	<b>26-27</b>
2) 課題と提案	<b>27-28</b>
(4) 提案	<b>28</b>

<b>3. 【相互理解】</b>	
(1) 課題	29
(2) コラム	
1. 普通に、自然に・・・	30
2. 介助は対等	31
3. 親の自立、子の自立	32
4. 互いを知る	33-34
5. あ・る・が・ま・ま・に・・・	35-36
(3) 提案	37-38
<b>VI. 提言</b>	39-40
<b>V. 資料</b>	
・ 新聞記事	41-46
・ 体験型ワークショップ例	47
・ その他情報	48
・ NPO 法人アクション・シニア・タンクについて	48

## I. はじめに

浜松市政向上委員会では、障害を持つ方ひとりひとりが自分らしく生きることができる社会を目指して、それを阻害している課題を解決する政策づくりをテーマのひとつに掲げています。

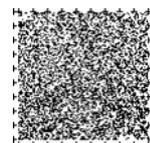
2003年、浜松市政向上委員会は NPO 法人アクション・シニア・タンクとともに「とも生きプロジェクト」(ともに支え、ともに生きる浜松プロジェクトの略)を立ち上げました。「とも生きプロジェクト」は、当事者の方々とともに、障害を持つ方の現状と課題を見つけ、その解決策を行政や企業、社会に提案したり、自ら解決のためのアクションを起こしていくことを目指すプロジェクトです。

さて今年度「とも生きプロジェクト」は、障害を持つ方における3つのテーマ「移動・交通手段」「情報・相談」「相互理解」についての調査研究を進め、「誰でも、いつでも、どこでも、輝くために！調査研究報告書」としてまとめることができました。

浜松市政向上委員会では、この報告書にある提言が実際に実現され、障害を持つ方が自分らしく、そしてともに支え、ともに生きることができる社会実現を今後もめざしていきたいと思います。

最後になりましたが、調査にご協力いただいた皆さま、関係機関の方々、そして毎回、熱く議論を交わした NPO 法人アクション・シニア・タンク「とも生きプロジェクト」の皆さまに心から感謝申し上げます。

2004年3月  
浜松市政向上委員会  
鈴木 恵



スピーチオ：SPコード

## II. 調査の主旨と概要

### <主旨>

「どこへ行けば自分が望む情報が得られるのか」「相談したいことがあるが満足に  
応えてくれるところがない」「現行の障害福祉制度は現状にあっていない」などと、  
障害を持つ人々やその家族を交えた懇談の中でしばしば耳にする。

それならば、不満だけに留めて置かず“障害を持つ人が何を問題に思っているの  
か、必要としているのか”“現行の施策が現状にあったものなのか、もしあってい  
ないとすれば何が問題なのか”を調査研究し、要望や提言にしていくことで、障害を持  
つ当事者自らが社会を変えていこうと「とも生きプロジェクト」を結成した。

今後、「とも生きプロジェクト」ではこの調査結果を様々な人々と共有し、広く意見を  
求めることで内容をさらに充実させ、障害についての理解を求めるとともに、障害を  
持つ人々やその家族が必要とする情報をデータベース化し、当事者自らが課題を解  
決していくための方法や情報を蓄積し提供していきたいと考えている。

### <経過>

NPO 法人アクション・シニア・タンク（以下 AST）は障害を持つ人々、高齢者、女性  
などのグループを基盤としており、当事者の視点から調査・研究・行動するコミュニ  
ティシンクタンクであることから、浜松市政向上委員会は AST に調査・研究委託をし  
た。委託を受けて、AST では、会員内の障害を持つ当事者を中心に、プロジェクトメ  
ンバーを構成し、月2～3回のプロジェクト会議を開き、課題や調査したことについ  
て討議し、さらに次の課題へと深めていく手法をとった。

### <対象>

障害は身体的、知的、精神的と大きく分類されるが、障害の種別や程度においても  
ニーズや問題は様々であり異なってくる。そこで、今回は身体的な障害を持つ人々の  
みに対象を絞って調査研究することにした。

(注)「障害者」という表現について

とも生きプロジェクトでは、「障害者」という表現についても議論を重ねた。現在、  
「障害者」、「障がい者」、「障害を持つ人」、「チャレンジド」など、社会においても  
言い方は様々であるが、このプロジェクトでは、「障害を持つ人」「障害を持つ人々」  
という表現に統一することにした。

### <調査項目と方法>

調査研究を進めるにあたり基礎資料として「障害福祉のしおり」、「ともに支え と  
ともに生きる浜松プラン」を使用。当事者の疑問点、問題点、要望と考えられるものを

抽出し、内容ごとに分類した。以下は5つに分類したものである。

- 1) 相互理解、教育、支援
- 2) 補助金・年金、制度・手続き、施設・リハビリ・病院、住居
- 3) 移動・交通手段、まちづくり、緊急・災害
- 4) 就労
- 5) 情報・相談、民間情報、当事者団体、地域団体

この中から検討の上、今年度は「移動・交通手段」、「情報・相談」、「相互理解」の3つのテーマに絞り調査研究を行った。「移動・交通手段」、「情報・相談」に於ける調査としては、冊子を詳細に分析し、不明な点はインターネット検索、あるいは必要に応じてアンケート調査やヒアリングを行い、問題点や課題を抽出。これを解決するためにヒントとなる情報や他都道府県が実施している事例を挙げ、提案を記載した。

「相互理解」においては、人の生まれ育った環境など、人の根源からくる問題でもあるためにプロジェクト内ですらも議論が尽きず、深い問題であることを改めて痛感した。ここではプロジェクトメンバーのそれぞれの立場から考える理解をコラムにし、互いが社会の中でともに支え合い生きていくにはどのような努力が必要か、プログラム案などを混ぜて提案とした。

そして、最後に、3つのテーマをもとに気持ちよく誰もが支えあって生きていけるような地域コミュニティができることを願い、心をこめて提言とした。

この調査は障害を持つ当事者が自ら率先して行動し、他の者が補助的役割を担当し実施した調査である。両者がともに支え合い協力し合えた成果をここに報告する。

## III. 調査

### 【移動・交通手段】

人々の生活は個人と社会との交流により豊かになり、そのための移動・交通手段は重要となってくる。通学・通勤、通院、娯楽や趣味と多様な目的に対して、行きたい時に自由に行けるシステム作りが、確保されていることは利用者にとって望ましいが、現実として、高齢者、障害を持つ方々、子育て中の母親などにとっては、まだ不十分な状況にある。しかし、待っていても十分なサービスが獲得できるものではなく、自身が動いてどの部分が利用者にとって使い勝手がよくないのかを示さなければ、問題は解決しないであろう。ここでは、当事者の視点から見た移動・交通手段の現状と課題を示し、提案とした。

#### (1) 移動に関するアンケート調査

目的： 障害を持つ人々にとって、移動手段の確保は重要なものである。浜松市内に在住の当事者の外出・移動についての状況を調査する。

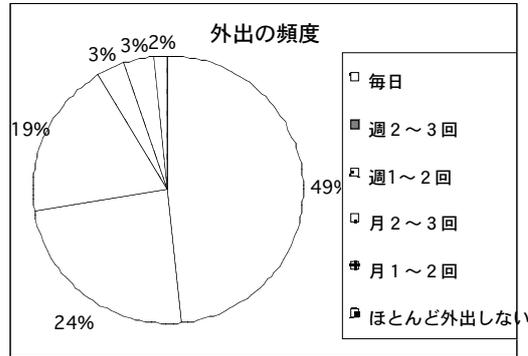
対象者： 浜松市内に住む比較的外出の多いと思われる身体に障害を持つ人  
男女52名（無作為抽出）

#### ■アンケート内容と結果：

1) 外出の頻度はどの位ありますか？（通勤・通学も含む）

1 毎日	28人
2 週2～3回	14人
3 週1～2回	11人
4 月2～3回	2人
5 月1～2回	2人
6 ほとんど外出しない	1人

外出の頻度について（通勤・通学も含む）



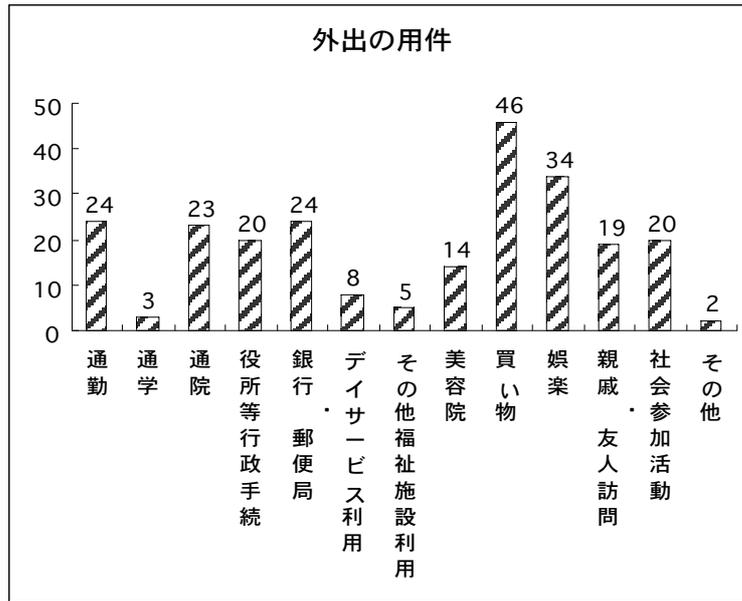
2) 「ほとんど外出しない」と答えた方は該当する理由に○をつけて下さい。（複数回答可）

- |             |    |
|-------------|----|
| 1 出る用事がない   | 1人 |
| 2 外出手段がない   | 1人 |
| 3 介助者がいない   | 1人 |
| 4 健康や体調への不安 | 1人 |
| 5 家族の理解がない  |    |
| 6 お金が掛かる    |    |
| 7 その他（ ）    |    |

3) 外出の主な用件は何ですか？（複数回答可）

- |                             |     |
|-----------------------------|-----|
| 1 通勤                        | 24人 |
| 2 通学                        | 3人  |
| 3 通院                        | 23人 |
| 4 役所等行政手続                   | 20人 |
| 5 銀行・郵便局                    | 24人 |
| 6 デイサービス利用                  | 8人  |
| 7 その他福祉施設利用（ ）              | 5人  |
| 8 美容院                       | 14人 |
| 9 買い物                       | 46人 |
| 10 娯楽<br>（映画・スポーツ・食事等）      | 34人 |
| 11 親戚・友人訪問                  | 19人 |
| 12 社会参加活動<br>（ボランティア・生涯学習等） | 20人 |
| 13 その他（ ）                   | 2人  |

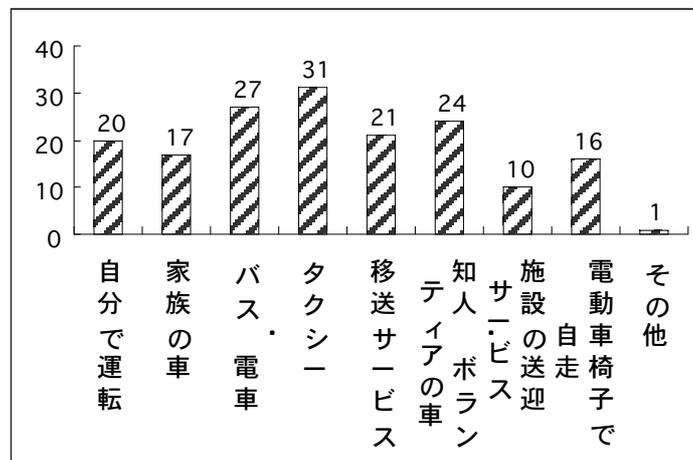
外出の主な用件について（複数回答可）



4) 外出の時の主な交通手段は何ですか？（複数回答可）

- |                    |     |
|--------------------|-----|
| 1 自分で車を運転          | 20人 |
| 2 家族の車             | 17人 |
| 3 バス・電車（公共交通）      | 27人 |
| 4 タクシー             | 31人 |
| 5 移送サービス           | 21人 |
| 6 知人・ボランティアの車      | 24人 |
| 7 施設の送迎サービス        | 10人 |
| 8 電動車椅子（セニアカー）等で自走 | 16人 |
| 9 その他（ 徒歩 ）        | 1人  |

外出の交通手段について（複数回答可）



5) 浜松市から支給される「バス・タクシー券」「リフト付福祉タクシー助成」について  
交付や助成を受けているものに○をつけて下さい。(複数回答可)

- |   |                             |     |
|---|-----------------------------|-----|
| 1 | バス・電車共通カード<br>(ETカード)       | 21人 |
| 2 | タクシー利用券                     | 41人 |
| 3 | リフト付福祉タクシー助成                | 8人  |
| 4 | 交付や助成を受けていない(理由があればお書き下さい。) |     |

6) 移動に関する補助や助成を受けている方に伺います。活用されていますか？

- |   |                 |     |
|---|-----------------|-----|
| 1 | 全て使い切ってしまう。     | 33人 |
| 2 | 使っているが金額が余ってしまう | 7人  |
| 3 | 使う機会がない         | 4人  |

7) 支給される補助が、バス・タクシー・リフト車以外にも選択できるとしたら、利用しますか？ 利用する場合は希望するものに○を付けて下さい。

- |     |         |     |
|-----|---------|-----|
| 1   | 利用する。   |     |
| (1) | ガソリン券   | 23人 |
| (2) | 駐車場チケット | 14人 |
| (3) | その他( )  | 4人  |
| 2   | 利用しない   | 4人  |

理由があればお書き下さい

- ・ 車がない
- ・ タクシー券がほしいから

#### ■分析：

- ・ “毎日外出する”という人が、52人中28人ともっとも多く、様々な移動手段を使ってデイサービスや病院に通うだけでなく、大半の人は活動的に社会参加、買い物や娯楽にと日常生活を送っていることがわかる。
- ・ 外出時の交通手段として、タクシーや公共交通を利用する人が多く、交付される利用券のほとんどは使い切ってしまう。
- ・ 今回の調査は、外出しないまたはできない人からの回答を得ることができなかった。

## (2) 浜松市の移動・交通手段の現状と課題

### 1) 路線バス

#### 現状：

浜松では、遠鉄バスが1997年より、超低床バス（オムニバス）を運行している。オムニバスとは、ラテン語で「万人向きの」の意味である。現保有台数は全乗り合いバス389台（2002年9月現在）うちオムニバス導入数：143台（2003年12/25現在）。「乗車誘導の迅速化」（遠鉄）が課題で2002年以来、スロープを電動式から手動の折り畳み板に切り替えている。

2000年4月より、オムニバス運行路線のバス停に、運行時刻が掲載されるようになり、より便利になっている。

#### 課題：

超低床バスは、乗降口が低く乗りやすいが、エンジン等の装置を床下に入れなくてはならない。そのため、車内に段差や高い位置の座席ができる。新しく導入されるオムニバスは車椅子で乗り込みやすくするため、かなり座席数が減らされている。そのため車椅子では乗りやすくなったが、足腰の弱いお年寄りや、車椅子を利用しない障害を持つ人にとっては高い位置の座席への移動が危険だったり、席の確保が困難な場合もある。

### 2) コミュニティバス『く・る・る』

#### 現状：

従来の移動手段としてのバスというだけではなく、「市民がつくり、市民が育てるバス」となることを目指している。『く・る・る』の車両は、通常の路線バスよりもふた回り程度小さいスウェーデン・オムニノバ社製26人乗り（座席15席・立席10席・乗務員1名）小型ノンステップバスを使用。小型の為、せまい通りでもスムーズに走行できる。

乗車料金 大人100円 小児50円 1日券 大人200円 小児100円

未就学児は有料客1名につき2名まで無料

障害者割引・買物割引（お帰り切符・お買物乗車券）

#### 課題：

『く・る・る』は、通常の路線バス路線と同様のところを巡回している。

車椅子でも乗車はできるが、通常の低床バスよりスロープの傾斜もきつく入り口も狭いため乗り込みにくい。

### 3) 福祉タクシー

#### 福祉タクシーにおける実態調査

対象：浜松市内タクシー会社 9 社

調査方法：電話によるヒアリング

内容：福祉タクシー運行状況について

#### ◆ヒアリング内容

1. 貴社が保有する福祉車両は何台ありますか？

- 1) 車いすのまま乗れるタイプ      台    2) 座席が回転するタイプ      台  
3) ベッドでも乗れる大型タイプ      台    4) ない

2. 福祉車両の利用頻度はどれくらいですか？

3. 福祉車両を運転できる乗務員は何人いますか

4. 利用時間に（早朝や深夜は利用できない等）制限を設けていますか？

- 1) いる    2) いない

1) いると答えた方は、利用できる時間帯とその理由をお答えください

利用時間      時    分    ～    時      分まで

理由：

5. 福祉車両利用者（お客様に）対して日頃感じてる事があればお聞かせください

6. その他、ご意見をお聞かせください

以下、ヒアリング調査結果

会社名	保有台数	利用時間	曜日	その他
浜松交通株式会社	1台	8:00~16:00頃まで	月~土	
浜松タクシー株式会社	1台	6:00頃~16:00	月~日	ひまわり号あり
浜松名鉄交通(株)	なし			
光タクシー株式会社	なし			
富士タクシー株式会社	なし			
西部タクシー株式会社	3台	8:00~18:00		
浜松日本タクシー株式会社	なし			
ミナミタクシー株式会社	なし			
遠鉄タクシー株式会社	26台	24時間OK	月~日	ひまわり号、すずらん号、たんぽぽ号

**現状：**

福祉車両を保有している会社は4社のみ。保有することも専任者を置くことも維持費がかさむために未だ実施しているところは少ない。

保有している会社も時間や曜日に制限を加えているところが多く、夜間に応じてもらえるのは1社のみである。

**課題：**

保有台数も少なく、専任の乗務員が担当することもあり、予約制で高齢者の通院を基本に考えられてるため、休日、早朝や夜間など、娯楽や急な呼び出しには応じてもらえない。



## 遠鉄タクシー株式会社へのヒアリング調査

インタビュー先：遠鉄タクシー株式会社 浜松市上島1-11-15

調査日：2004年1月14日

対応：営業主任 齊藤三津夫さん（福祉車両担当）

目的：遠鉄タクシー株式会社所有の福祉タクシーにおける実態調査

### □各福祉車両についての状況

保有台数：26台

#### ◆ひまわり号：5台

乗車人数→3タイプ<車椅子1人+7人乗車、ストレッチャー1人+7人乗車、  
車椅子2人+5人>

料金→起点は本社から 走行距離と作業時間を入れて算定。

30分以内なら距離に応じて1660円～4150円

稼働数→300回/月稼働

#### ◆すずらん号：8台

小/デミオタイプ(車種)スロープ型 4台、キューブ(車種)スロープ型 1台

乗車人数→ 本人と介助者1人が乗車可

大/ノアタイプ リフト型 3台

乗車人数→ 4人乗車可

稼働数→1200～1300回/月稼働

#### ◆たんぼぼ号：13台

乗車人数→回転いすタイプ 4人乗り

料金→ひまわり号以外は普通車と同じ料金

(会社側意見)料金を明確に表示している。利用者の不安解消のための配慮。

### □乗務員について

ヘルパー資格保有者 70名

(ヘルパー資格を取るには7～9万円必要。会社側は取得させるのに水揚げ保証金等負担)

すずらん号は平日100%フル稼働(ただし土日はやや余裕あり)

準社員と正社員併用で乗車している。

(会社側からでた問題点) 人件費が捻出できない。

・依頼された乗客を確実に乗れるようにしているため、一般の人を乗車させる(通りがかりに拾う)ことができずロスが多い。市外などにおいては往復時間がもっともロスである。

・1台あたり7～10回/1日利用されている。PM6:00までは乗務できる担当者がいるが、それ以降は帰宅してしまうために、深夜や繁忙時に予約が入ると乗務員を探すこと

になる。人員の確保が大変である。歩合制なので、ボランティア精神にかかっている。給料は他の乗務員と比較すると半減する。

- ・ すずらん、たんぽぽ号に関して行政からの料金・車両購入費用の補助がない。

## □サービスについて

- ・ 固定客、約1000人についてきめ細かなサービスを心がけている。
- ・ お届けタクシー 忘れ物を届ける、薬を病院から受け取り届ける、代わりに買い物をして届けるなど当人の代行するサービスをしている。
- ・ エスコートタクシー 深夜など防犯を兼ねて玄関まで見届ける。

(会社側から見た問題点)

配車担当者が専門ばかりとは限らないので、現実としてはどの車を障害に応じて配車すればよいのかわからないときがある。

## □ヒアリングのまとめ

・ 車両改造や時間配分、人員配置など福祉車両配車にかかる経費や人件費の負担が大きいことがわかり、これは会社自体の社会貢献により行われているものといえる。

また、身障者手帳、療育手帳を乗車の際に提示すると料金の1割が引いてもらえるが、これは行政からの援助はなく、県内のタクシー協会の同意の下での料金割引であり、タクシー業界の社会貢献事業は多大である。

- ・ 介護タクシーにヘルパー免許所持者を使っているのは、支援費や介護保険を使う場合に内容を知っていれば相互に安心して適用することができる(乗務員も身体を痛める危険性も少ない。)、乗務員は言語障害のある人との会話の
- ・ ために文字盤を用意しているなどのサービス情報をさらに PR する必要があるのではないか。
  - ・ タクシー会社が配車を受ける際、依頼内容がマニュアル化されていると乗客に即した配車ができるのではないか。

**利用者が**

**予約する場合のポイント！** 1. 人数、2. 車イスの種類、3. 家からひとりで出られるか



ヒアリングの様子

#### 4) NPOによる移送サービス

##### NPOにおける移送サービス実態調査

対象：浜松市内の移送サービスを実施しているNPO 3団体

調査方法：FAXによるアンケート調査

内容：移送サービスの詳細

##### アンケート内容&結果 (回答 2団体)

1. 団体名 NPO法人 ねっとわあくアマダス
2. 運営主体について NPO法人
3. 利用対象者について  
主に高齢者を対象に活動を始める(6年前)現在は(移動サービスについては)高齢者と障害者およそ半分ずつ。
4. 使用車両・台数・車内の様子等について  
<何人乗りで車椅子何台、ベッド何台乗車可能等できるだけ詳しくお書きください>  
軽自動車2台(車椅子対応福祉車両)3人乗り(マツダAZワゴン1台、スズキワゴンR1台)
5. 運転手の人数について  
・時間と車がある限り対応する。(土、日、祝、年末年始、夏期休暇は休み)
6. 料金体系について ・相談の上、決定している。
7. その他のサービス内容について ・家事援助、・移動サービス、・配食サービス

1. 団体名 鈴蘭
2. 運営主体について NPO(任意団体)
3. 利用対象者について  
会員制、歩行困難な方(視覚障害者を含む)
4. 使用車両・台数・車内の様子等について  
<何人乗りで車椅子何台、ベッド何台乗車可能等できるだけ詳しくお書きください>  
リフト車1台、(8人乗り車椅子2台固定、ストレッチャー1台)  
車椅子で乗り、座席に移ることにより車椅子の人、4人程度までOK。
5. 運転手の人数について  
1人(介助を必要とする場合の協力者4名)
6. 料金体系について  
・介助付、貸切利用の場合：1日利用(10時間)¥27,000  
・送迎のみの場合：基本料金1,700円+60円/キロ 加算
7. その他のサービス内容について

**現状：**

NPO等による移送サービスは、現在のような安価で利用できる福祉タクシーがなかった頃、民間タクシー会社が運行する大型福祉タクシーに比べて2分の1から3分の1ぐらいの料金で利用できることもあり、移動の困難な者にとってなくてはならない存在であった。現在も地域によって、あるいは大型車でしか移動できない人にとっては必要である。しかし、これらは、タクシーなど客を乗せる場合に必要な二種免許ではなく普通の運転免許で行われていることが多い。このことから多くは会員制・登録制にし、会員に対しサービスを行う形をとっている。これら民間福祉移送サービスについては、以前から、法的な位置づけを明確にし、障害者・高齢者の移動保障として社会的にも確立されたものにすべきだという声が高まっているが、地域を限って規制を緩和する「構造改革特区」で2003年4月から公式に認められた。2004年3月中にも「特区外」でも正式に認められるとのことである。

**課題：**

NPOが行う移送サービスは、病院等への平日の移送手段を目的として行われており、祝、日、年末年始、夏期休暇などには使用できない。

## 5) 市営駐車料金助成

**現状：**

浜松では、一部の公共施設、「浜松地域情報センター、浜松まちづくりセンター、クリエイト浜松」利用した身体障害者手帳所持者に対し3時間無料となる措置をとっている。

**課題：**

市内すべての市営駐車場の補助があるわけではない。障害を持つ人の利用が多いザザシティ駐車場にも補助が必要である。

## 6) ガソリン費助成

**現状：**

日常生活のために所有する自動車の運行に伴うガソリン費を補助するために実施。（自己所有の自動車を自ら運転している方）しかし、浜松市においてはガソリン費助成は実施されていない。

**課題：**

ガソリンスタンドは多数あり、すべてが民間であるため、チケット等の受け取りを強制するのは難しい。しかし、使用できるガソリンスタンドが限られてしまうと利用者には不便である。

## 7) 用途別比較表

### ■移動手段/制度上での利用可否

	通勤・通学	通院	娯楽	買い物	手続き等	平日	休日	備考
バス・電車	○	○	○	○	○	○	○	
タクシー	○	○	○	○	○	○	○	
福祉タクシー	※○	※○	※○	※○	※○	※○	※△	休日は遠鉄のみ
移送サービス	×	※○	※○	※○	※○	※○	※△	会員のみ
コミュニティバス	×	×	※※△	※※△	※※△	※※△	※※△	

### ■移動手段/実際の利用可否

	通勤・通学	通院	娯楽	買い物	手続き等	平日	休日	備考
バス・電車	△	○	○	○	○	○	○	
タクシー	○	○	○	○	○	○	○	
福祉タクシー	※○	※○	※○	※○	※○	※○	※△	休日は遠鉄のみ
移送サービス	×	※○	※○	※○	※○	※○	※△	会員のみ
コミュニティバス	×	×	※※△	※※△	※※△	※※△	※※△	

※要予約

※※街中・昼間のみ

### 【比較から見られる問題点】

- 1) 障害を持つ人にとって通勤・通学等に混雑時のバス、電車等を利用する場合、優先席等の配慮があっても乗降時、あるいは車中での危険が予測される。
- 2) 福祉タクシーは利用時間・台数等に限りがあり、（休日は遠鉄に限定される）一般のタクシーのように使えない。
- 3) 移送サービスは、民間のNPO団体が運営しているため会員のみ利用となる。すべてが要予約であり、利用者のほとんどが通院を目的としており、休日など、娯楽のための利用は断られることが多い。
- 4) コミュニティバスは、街中を中心に走っており、バス・電車との差異がほとんど認められない。小回りが効く良さを活かしきれていない。

### (3) 他市町村に見られる事例や助成制度

#### 1) コミュニティバス

1. バス路線廃止の代替運行型  
岐阜県高富町、三重県宮川村等
2. 交通空白地帯の解消  
愛知県長久手町、三重県鈴鹿市等
3. 市街地活性化を図る  
静岡県静岡市、福井県福井市等
4. 交通の利便を図るもの  
愛知県江南市、福井県勝山市等



バス路線廃止の代替運行の例



交通の利便を図るものの例

#### こんなところにも注目

バス路線の赤字路線は一般的には廃止されてしまう。廃止路線周辺で生活する障害のある人や高齢者は、このような措置でますます移動の術を失うことになる。地域の人々が自分達の問題である事を自覚し、自主的にコミュニティバスの企画運営している点に注目したい。(P41 新聞記事参照) コミュニティバスには上記のようにいくつかの型があるが、多くの場合、料金はワンコイン(100円)で経営は赤字である。運営主体が市町村のところはほとんどだが、地域が核となり沿線の協賛事業者による賛助金、市からの補助金によりNPOを運営している四日市(生活バスよっかいち)のような例がある。<http://www.rosenzu.com/sbus/> (P41 新聞記事参照)

参照：

コミュニティバスの現状について

[http://www.mlit.go.jp/chubu/soumu/jidosya021029/jidosha021029\\_1.htm](http://www.mlit.go.jp/chubu/soumu/jidosya021029/jidosha021029_1.htm)

#### 運行事例

[http://www.ml.it.go.jp/chubu/soumu/jidosya021029/jidosha021029\\_2.htm](http://www.ml.it.go.jp/chubu/soumu/jidosya021029/jidosha021029_2.htm)

#### 導入状況

[http://www.ml.it.go.jp/chubu/soumu/jidosya021029/jidousha021029\\_3.htm](http://www.ml.it.go.jp/chubu/soumu/jidosya021029/jidousha021029_3.htm)

## 2) コミュニティタクシー

### ・乗り合いバス型

5人まで利用できるタクシーを路線バスと同じように乗り合いで運行。

愛知県江南市等 [http://www.city.konan.aichi.jp/community\\_taxi/](http://www.city.konan.aichi.jp/community_taxi/)

<b>運行日</b>	毎日(ただし、12月29日～1月3日は除く) (天候等の事情により運休する場合がありますので、ご了承ください。)
<b>コース</b>	幹線コース(2コース) 支線コース(4コース)
<b>料金</b>	コース毎(すいとびあ・布袋ふれあい会館コースは区間毎)に1人1乗車100円 乗り換えの場合は、さらに100円が必要です。(小学校入学前のこどもは無料です。ただし、保護者同伴をお願いします。)
<b>料金支払方法</b>	料金は前払いです。お乗りの際に運転手にお支払いください。乗車する毎に「利用済券」をお渡します。 ※「利用済券」20枚を次の公共施設へお持ちいただくと「花の種」とお引換します。(市役所企画課、各支所、地域情報セン)

### ・輸送確保

過疎地域で車を運転できない高齢者らをボランティアがマイカーで有料で運ぶ

移送特区：徳島県上勝町、岐阜県河合村・宮川村（P43 新聞記事参照）、愛知県豊根村等

## 3) NPO による移送サービス

一人で歩けない要介護者や身体障害者などを、NPO のボランティアが、福祉車両を使って有料で運ぶ。

移送特区：神奈川県大和市、大阪府枚方市、岡山県、熊本県宇土市ほか9町、東京都世田谷区、長野県小海町、熊本県菊池市、長野県三水村、三重県飯高町、熊本県玉名市

#### 4) ガソリン費助成

給付対象者や内容は、それぞれ自治体によって異なるが、多くは身体障害者手帳 1～2 級を所持する方に対し、ガソリン代の一部を助成している。（自己所有の自動車を自ら運転している方対象）ほとんどがタクシー券またはガソリン券のどちらかを選択できるとしている。

ガソリン券交付自治体：岡山市、八王子市、小金井市、羽生市、等  
ガソリン券を助成している自治体は少数。

#### 5) 市営駐車料金助成

助成対象者や内容は、それぞれ自治体によって異なるが、ほとんど身体障害者手帳 1、2 級の方となっている。助成金額は、半額または全額とされている。

市営駐車場料金全額免除、または半額を実施している自治体：岡山市、八王子市、倉敷市、市営駐車場の料金助成を行っている自治体は少数。

### (4) 提案

#### ◆ コミュニティタクシーの利用を検討する

他県の事例（P43 新聞記事参照）でもみられるように乗合できるタクシーがあれば、過疎化した地域において、特に行き先が同じであれば、例えば、病院、ショッピングセンターなどの移動に有効である。

#### ◆ バスを有効利用する

市内を回る路線バスや「く・る・る」は主に街中を中心に循環している。赤字バス路線は廃止傾向にあり、過疎地域に住む障害を持つ人、高齢者等が移動するには大変不便である。そこで、朝、夕の送迎や行事が決まっている時には使用できないなど、時間に限定はあるが、昼間、空き状態にあるバスを借りて有効利用できるとよい。例えば、幼稚園のマイクロバス、学校のスクールバスの利用や友愛号、友愛のさと号（この場合、管理システムと運転者のネットワーク、手続きの簡素化が必要）の利用。

#### ◆ 多種多様な選択肢が用意されていることが必要である

障害を持つ人にとっても生活スタイルやサイクルは他の人々とかわらないはずである。外出の用件が必ずしも通院のためにだけあるわけではない。

買い物やレジャーのために活用することもあり、いくつかの交通手段の選択肢は当然、あった方が良くと思われる。現在は、タクシー利用券、バス・電車共通カードのうち希望する 1 種類を交付するとなっているが、駐車場券、タクシー利用券、バス・電車共通カード、ガソリン費助成などのいくつかの中から当事者の使い勝手がよいものを自由に選択できるとよい。

## **新情報**

### ●送迎有料サービスの規制緩和がすすむ

これまで高齢者や障害を持つ人の送迎はタクシー事業者など許可がなければ輸送できなかったが、NPO法人などが介護保険や障害者支援費で国交相の許可があれば、車いすごと乗れる福祉車両に限り2004年3月31日から輸送できるようになった。また、普通乗用車については、2004年4月から構造改革特区で半年から1年試行した上で全国に広げられるという。

### ●利用券の交付手続きが改善される

これまで手続きは本人が直接、障害福祉課の窓口に出かけるか、指定日に市民サービスセンターに出かけて手続きを行わないと交付されないことになっていたが、2004年度より交付の案内ハガキと切手を貼った返信用封筒（簡易書留430円分切手）を障害福祉課に郵送すると、バス・タクシー券が郵送で受領できるようになった。