

第 37 回土木計画学研究発表会(春大会) : 2008.6.6~7(北海道大学)  
 企画論文部門, 若手研究者論文部門 セッション討議内容の記録

セッション名 : 高齢者・障害者の自立生活および長寿健康社会づくりに向けた地域福祉交通システム	
日付 : 6月 6日 (金)曜日, セッション時間 : 9:00~10:00	
オーガナイザー・司会者名(所属) : 磯部友彦 (中部大学)	
討議内容	<p>セッション全体 : このセッションでは、高齢者・障害者の自立生活および長寿健康社会づくりに向けた一つの解決策として、福祉移送サービスやコミュニティバスをはじめとする、地域交通のあり方に関する実証的研究発表がされた。現在、道路運送法の改正により、様々な運行の工夫ができるようになった半面、NPOが主体となる福祉有償運送では安全性の確保が、またコミュニティバスは地域住民の参画が課題であることが分かった。いずれも今後の高齢化に向けた移動・交通手段として必要かつ当然の手段になることが予想され、そのためにはどのような評価を行い、将来的にはどのようなシナリオでこれらの交通手段を充実させる必要があるのかについて様々な意見交換がなされた。</p>
	<p>(157) 柳原崇男 (兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所) : ドライブレコーダーを用いた福祉移送サービスの安全性に関する研究</p> <p>Q1. ヒヤリハット場面が事務所付近で多い結果が出ているが、画像を見たところ道が狭いためにヒヤリハット場面が多いのではないかと？</p> <p>A1. 心理的に戻ってきた時の安ど感のために自分の運転に戻る事が多くトリガーがかかっているのと、毎回利用する場所であるための頻度が多いからだと思われる。</p> <p>Q2. ドライブレコーダーが研修などにも応用できないか？また、映像をとっているのが、利用者への影響を考えられないか？</p> <p>A2. 研修には十分応用できると考えている。また、今回は後方の利用者に対しても画像を取っているのが、影響分析は可能である。ただし、今回は利用者が乗車しているとき、ドライバーは注意深く運転しているためかそのような場面がなかっただけである。</p>
	<p>(158) 浦竹竜弘 (宮崎大学) : 地域参画型コミュニティバスの運行関係者と利用者の意識変化</p> <p>Q1. 地域参画型バスを評価する視点として、市民 QOL の向上や市民参画の度合いなどの視点を入れてはどうか？</p> <p>A1. 今回の例ではアンケート質問項目に町の行政について不安はあるか？という項目を入れて、少々配慮した形になっている。しかし、今後は参画型コミュニティバスならではの評価視点や地域で解決できたことなども視野に入れてゆきたい。</p> <p>Q2. 福祉的な概念の QOL もいいが、地域における QOL の基礎となるものとして、風土の概念が入っていない様に思える。たとえば地域の祭りは住民たちが一生懸命、地域によっては命がけでやっており達成感も大きい。このような概念を入れた評価も必要では？</p> <p>A1. 今後の課題と考えられるが、これまでの調査では、運転手が地元の人に代わったことによって、知っている人だから話しやすいという回答もあり、少しの変化でどのように質が変わったのか聞いてみたい。コミュニティバスは運転手が仲介役となって機能しているが、少々負担も大き</p>

いし、質を上げるには予算が少ないという課題もある。そのあたりを評価しなければならないと感じている。

(159) 猪井博登 (大阪大学大学院) : 過疎地のコミュニティバスへの **Capability Approach** の適用

Q1. 今回の事例は過疎地における市民運行型の交通手段を考えているが、自治体職員があくまでも補助者として関与しているように感じられる。コミュニティバスを守る主体は誰なのか？行政の関与の枠組みをどのように捉えたらよいのか？

A1. この事例については検討段階であり、現在は自治体職員も個人的に関わっている。市民運行型は行政的見解として難しい部分もあるため、この事例については何とか地元のトップランナーとして実践して欲しいという思いもある。

Q2. 今回のような地域では、行政がどのように関与すべきか？できないとって最初から関与しないことが本当にいいのか？地域交通を作る上で重要な役割を果たすのは自治体では？

A2. 場所によっては住民を無視した形のバスもある中で、自治体としての義務を先に果たすことは何より重要である。しかし、色々な選択肢のあることを考えると公や住民もいるのが一番望ましい。

Q3. アマルティア・センのアプローチは役人に対する学問であるべきだと思うがどうか？

A3. 住民参加が **Capability Approach** 評価の一部だと思っているので、行政に対してもこのような動きを理解してもらうことが肝要だと思う。

Q4. 地域によっては行政職員が住民であり、住民と行政を明確に分けられないときがある。それが重要なことがあると場合もあるが、この例では？

A4. この事例でも自治体を辞めた方と農協を辞めた方がメンバーとしてはいつているし、その通りだと思う。

Q5. 私の所属する自治体では、高齢化率が20%を超えている。高齢化が今後30%超えると政策そのものも大きく変わってくる。**Capability Approach** は高齢化に対する評価として、かなり良いと思いながら勉強している途中である。また、40%を超えれば更に大きく変化するので、住民にこれからどのようなシナリオになるのかを示す必要があるのではないかと？

A5. 事例の地域では、今でも昼間の高齢化率が40%を越えている。集落によっては、60%、70%を超える所もある。今は将来に向けて頑張りましょうと言っているのが現状である。一方、現在70歳以上の人は5年後の形を示すのではなく、今すぐに交通手段が必要であるため、住民参画でじっくり時間をかけて行うのが正しいのか、行政だけ今すぐにでもするのか、悩ましい。また、このままの形で高齢化が進化したときのシナリオを描くのも学問のひとつである。たとえば、介護保険制度を例にとると、今まで家族介護は家庭でやっていたのが、介護サービスとして経済的な形で実施するようになった。交通も同様に、家族送迎から地域主体でやる流れへと向かっている。この事例ではまだ金銭的な話まで言っていないが、今後どういった人やシステムを確保するのかがお金の話になる部分も出てくる。

(発表番号) 発表者名 (所属) :

(発表番号) 発表者名 (所属) :