

会議録

会議の名称	平成30年度 第3回移動支援のあり方を考える勉強会
開催日時	平成30年5月23日(水) 午前10時から正午まで
開催場所	柳沢第三市民集会所
出席者	<p>【委員】稲垣会長、土谷委員、小川委員、町田委員、和田委員、中静委員、菊池委員、長谷川委員、島田委員、大安委員、金成委員、金子委員、高木委員、佐野委員、絹川委員、神崎委員</p> <p>【事務局】松本都市計画課長、広瀬主査、梶木主事、亀井主事、山倉主事</p> <p>【関係部署】高齢者支援課、協働コミュニティ課、生活福祉課、社会福祉協議会(ほっとネットステーション)</p>
内容	<p>1 開会</p> <p>2 配布資料の説明について (1) ワークショップの概要 (2) クロス集計表の報告</p> <p>3 意見交換 ・外出できない方々の理由 ・西武柳沢駅や東伏見駅の利用が少ない理由</p> <p>4 総括</p>
会議資料の名称	<p>資料1：第2回移動支援のあり方を考える勉強会会議録</p> <p>資料2：ワークショップの概要(移動の実態、地域の課題)</p> <p>資料3：外出の際の移動手段についてのアンケート調査結果の分析(クロス集計表)</p>
記録方法	<input type="checkbox"/> 全文記録 <input checked="" type="checkbox"/> 発言者の発言内容ごとの要点記録 <input type="checkbox"/> 会議内容の要点記録
会議内容	
<p><u>1 開会</u></p> <p>○会長： 前回は、買物や通院、通勤やレジャーなどそれぞれ目的をもって移動する際のすでに顕在化している課題、つまり実際に移動が行われている際の課題についてワークショップを行い、取りまとめたところである。</p> <p>今回については、何らかの理由があって外出できていない方々が、元気に外に出ていただいで活躍できるよう、その課題について皆さんからご意見をいただきたい。皆さんのほうでも地域の方々からご意見などを聞いて、今回はいらっしゃっていただけたと思う。是非地域の現状を教えていただきたい。</p> <p><u>2 配布資料の説明について</u></p> <p>○事務局</p> <p>【資料説明の要旨】</p> <p>①資料1：第2回移動支援のあり方を考える勉強会会議録 ・修正等の意見の確認 → 修正なし</p> <p>②資料2：ワークショップの概要(移動の実態、地域の課題) ・前回のワークショップの結果を取りまとめたもの</p>	

(移動の実態について)

- ・多くのご意見があった田無駅方面では、どのエリアからも主に徒歩や自転車で外出しており、主な目的として買い物、病院やその他様々な理由であった。
- ・中央線方面の、特に、三鷹駅方面では、どのエリアからも主に買い物でバスを利用して外出されている。
- ・向台町五丁目方面への買い物、主にサミットとのご意見については、アンケート調査から読み取れなかったご意見であった。

(地域の課題について)

- ・地形・道路については、特にご意見が多かった「坂道が多く移動が大変」であることや「道路幅員が狭い」などといったご意見があった。
- ・坂道が特に大変なのは、高齢者、ベビーカーや車椅子利用者といった方々であるとのことご意見があった。
- ・地形・道路に関連して、「足が痛いので田無まで遠い」や「荷物が重い、常に自転車を押すような状態」といった身体的な理由や一時的な制約に関するご意見があった。
- ・交通手段については、バスでは「地域内にバスが走っていないこと」や「便数が少ない、目的地へは乗継が必要」など、タクシーでは「運賃のこと」や「悪天候時に乗れない」などのご意見があった。
- ・バスに関連して「自宅からバス停まで遠いこと」や「バス停近くに駐輪場を設けてほしい」といったバス停やバス停までの課題についてご意見があった。

③資料3：外出の際の移動手段についてのアンケート調査結果の分析（クロス集計表）

- ・昨年7月から8月にかけて実施したアンケート調査結果の分析
- ・分析にあたっては、対象地域を3つのエリアに分けて行った。
- ・各分析については、エリア別の目的地や移動手段、移動手段別に困っていることの傾向をつかむことを目的とした。

○会 長： 会議録については、市のホームページで公開されるのか。

○事務局： 勉強会の資料を含め、逐次ホームページで公開していく。

○会 長： 公開されるという観点からも皆さんには確認して欲しい。また、資料等については、公開されているので是非地域の方にもお知らせいただきたい。

○会 長： 資料3の補足であるが、3ページのエリア別移動手段のエリアとは、出発地のことである。また、徒歩や自転車の割合が多いが、アンケート調査が複数回答のため、必ずしも「徒歩だけ」ということではなく、例えばバス停まで徒歩で行ってバスに乗るという意味で回答している可能性もある。

専門用語では「代表交通手段」というが、例えば歩いてバス停まで行って、バスに乗り、降りた後に目的地までまた歩く場合、代表的な交通手段はバスとなる。今回この調査が代表交通手段を聞いているわけではないので、徒歩の中でも、目的地まで徒歩で行っている方もいれば、バスに乗るためにバス停まで徒歩で行っている方もいるので、その点をご理解いただきたい。

もう一点、4ページのはなバスのバス停に関しては、かなり地域において

差が出ているが、特に向台町一丁目及び南町二丁目では、「場所を知らない」という回答が多く、他のエリアよりも、はなバスはあまり利用しないといった傾向が出ているのではないかと思う。

3 意見交換

○事務局： アンケート調査や勉強会のワークショップを通して、本地域における移動実態や移動手段、それから地域の課題については、概ね特性を把握させていただき、皆様と情報共有が図られたと考えている。

本日の意見交換では、前回会長からお話があった、外出できない方々の理由、西武柳沢駅や東伏見駅周辺に外出される方が少ない理由を整理することで、これまでお出しいただいた個人が考える課題だけではなく、地域全体としての課題を整理し、本勉強会において考えるべき移動支援がどのような方々を対象にすべきか、という点を整理したい。

具体的には、会長を中心に、2つのテーマについて皆様で考えていただき、身近な方や地域にお住まいの方々のお考えやご様子について教えていただくなかで、併せて移動支援が必要な方々について整理したいと考えている。

○会長： 本日の趣旨は、説明があったとおり、大きく2つある。ひとつは、外に出るといふ行為が現実化していない方々がどのような方で理由が何かということ。色々な理由があると思うが、その中には移動手段がないという理由もあると思う。

ふたつめは、前回のワークショップの中では、西武柳沢駅や東伏見駅へ行く方が少なかったため、この2つの駅に絞って、どのような状況なのかを整理する。

そして、この地域に必要な移動支援のあり方を考える際の対象者がどのような方々なのかということ整理したいと最終的に事務局は考えているようである。

それでは、まず外出できない方々の理由についてご意見はないか。

○委員： 私のマンションの住人に話を聞いてきたが、2通りの高齢者がいるようである。ひとつは、夫婦二人とも年をとって買物ができない状態であるが、買物については、大きくなって家を出て行った子供が代わりにやってくれているとの話があった。

もうひとつは高齢になって歩くのが大変なので、近くのセブンイレブンで買物を済ませたり、生協などを利用したりするようである。生協などについては、かなり利用率が高いようだが、90歳ぐらいのご夫婦は、注文表の書き込みや通信による申込みができないようで、仕方なく近くのところに買物に行っているようである。

○会長： ご夫婦で高齢になり買物に行けないため、お子さんが代わりに買物をしてくれているが、結局本人はなかなか外に出られない状況であったり、出られたとしても遠くに行けないため、近くのコンビニで済ませたりするような状況とのことだった。

もうひとつは、生協のような、お店がやってくるというよう形態は買物支援であるが、注文がしにくいという状況のようである。

○委員： 年をとった人には、注文がかなり大変である。

○会長： 別の観点からの課題も挙げられたが、買物ができないと外に出ざるをえない状況になるが、実際には坂が多いのでつらいというようなご意見だったかと思う。

○委員： 健康的な理由もあるが、ご夫婦で特に旦那さんは奥さんが出かけるのであれば一緒に行くという場合が多い。近くに自分の煙草を買いには行くが、それ以外ではあまり出ない方もいるようである。何かに参加したいという気持ちがあっても、男性が周りに少ないので出にくいといった気持ち的な問題だと思った。

また、町内会のようなものが少なく、加入していない人は行く場所が身近にないという話を聞いた。

私の息子たちは子供が産まれたばかりで、ベビーカーで歩くには本当に坂が急で、車との接触も心配だと言っていた。買物もたまに頼まれて私が代わりに行っているので、先ほどの話とは逆の場合もあるのかなと思った。

○会長： 今のお話は交通の専門の観点からも重要な切り口があって、煙草や食べ物を買いに行くということは、生きていくうえで自分にとって非常に必要性の高い行動で「必需行動」と言っており、一方で、囲碁や町内会の催物に行くということは、目的の自由度が高いので「自由行動」と言っている。

必需行動の度合いが高ければ高いほど外出が促進されるが、自由行動の度合いが高いとかなり自分のモチベーションが働かないとなかなか外には出られない。

○委員： 男性がなかなか外に出てこないのも、奥さんの力を借りて地域の活動に引っ張り出そうという取組みをしている方々もいるが、なかなか足が重いようである。

高齢者については、周りの社会が優しくなっていており、介護保険を利用してヘルパーが買物を代行するなど環境も変わってきている。

ただ、ベビーカーや歩行器の車輪が線路の溝に挟まって引っかかったり、転んだりしてしまうので踏切を渡れないという方も多くいる。

今日は自転車でここまで来たが、今の時期は落ち葉がいっぱいあり、雨のときには滑ったり、でこぼこしたりするので、車椅子や歩行器でも偏ってしまい、歩きにくい環境であると感じる。

○会長： 重要なお指摘だったと思う。ベビーカーのような小さな車輪がついたもので移動するニーズは非常に多い。ベビーカーの他に、手押し車やシニアカーでもタイヤがそれほど大きくないものもあるが、車椅子やシニアカーの車輪が線路に挟まってどうしようもなくなったという悲しい事故がある。車輪がついた小型の乗り物では、坂道が大変であり、車との接触や踏切で挟まってしまう環境である。

また、単に坂があるから大変だということだけでなく、インターロッキングなどで路面ががたがたしていたり、つまずきやすいところがあったりするなど、歩く環境ということでは道路整備の観点から行政としてなにかできることもあると思う。

奥様が外に連れ出そうとするがなかなか足が重いとのお話があったが、どういった理由が考えられるか。

○委員： 退職してのんびりしたい、自分の時間を楽しみたいといっているうちに、だんだん身体能力が落ちていって、目的もなく毎日を過ごされているようである。地域包括支援センターでは、そのような方々を外に出すために何かできないかなということ活動やお声かけをしている。

○委員： そういう方々は、これまで仕事を頑張ってきたが、人間関係が仕事中心になっており、いざ退職したときに地域に知っている人がいないとか行く場所がないといったことで、だんだん気持ちもふさぎ込んでしまっているようである。

○会長： 今のお話は、どちらかと言うと福祉的な観点からのお話かと思う。

○委員： 私の近所の人では、足や腰が痛いので長い時間歩けず、女性でもあまり外に出られない方が多い。そういう方は、やはり生協などをうまく利用して生活しているようである。

男性、女性に限らず、外出しない人にとって地域でお気に入りの和菓子屋さんや喫茶店など、街の中にインパクトのある場所があると外に出やすいのではないかと。知り合いの男性にひとりでも毎日のようにコーヒーを飲みに行く方がいるが、外出が多くなれば外出先に知り合いができ、そこで新しいコミュニティができるのではないかと。思う。

また、リヴィンの1階、2階にベンチがあってお年をめた方には非常にいいことだと思う。そういった些細なことでも外出するときの条件を整備することが大切だと思う。

○会長： 移動するということは二次的な行為である。目的がなければ移動しないので、街の中での過ごし方は人によって様々で、ベンチのようなちょっとした空間であったり、魅力的な店や場所であったり、人のコミュニティが作られているということは重要である。街の中にそのような多様性のある魅力がないとなかなか外出はできないという話であったかと思う。

最近では若者でもインパクトがないとなかなか外出しない。色々な価値観があるので、それに対応したアプローチが必要だと思う。

移動に関わらないことでもいいので他にご意見はあるか。

○委員： 私も男性のほうが出不精であるということは実感しているが、皆さんの意見を聞いていると、男性女性の問題ではなく、コミュニティのような行き場所の整理がついていないのではないかと。それが買物であろうが、趣味であろうが、その人の気持ち次第なので今回の移動支援とは別の話ではないかと考える。つまり新しい交通手段ができることと、そういうものができる

かどうかは別の問題である。女性は日常どうしても必要だから買物については出ざるを得ない。男性は奥さんが買物をしてくれるのでどうしても外出しなければいけないという必要性がないのかもしれない。男性も独りの場合は、買物にも行くのだと思う。つまりは、男性女性の区別はないのではないかと思う。

○会 長： 性別によって傾向があるのではなく、男性独り暮らしの方だと買物に出なければならないという必需行動が生まれる。ただ、統計的にいうと、夫婦二人暮らしの場合は、女性のほうが買物というイメージがあるので、女性が外出するという傾向が出てしまうのだと思うが、個人個人で見ればそうではないというご意見だと思う。

人それぞれの気持ちによって考えるべきということだが、本勉強会は移動手段を考える場なのでご意見としていただいている内容が、本来の検討と少し違うようなこともあるかと思うが、他の自治体では移動手段のことばかりを議論し目的地のことを考えていない検討会もあるので、この勉強会ではバランスよく話を進めていきたい。

今回は関係部署の方々もいるので、高齢者の場作りといったことについてもご意見をいただきたい。関係部署の方々から補足等あるか。

○ほっとネット： 障害をお持ちの方はご家族と一緒にないと出かけられない方が結構いる。その場合、ご家族が高齢になってくると公共交通機関を使っての外出が難しいようである。作業所や施設に通う際、公共交通機関を利用する場合、やはりバス停が遠かったり、坂道があったりと苦労している。

ご相談いただいたケースの中には、向台町一丁目から柳沢駅に通わなければならないが、なかなか交通機関がないのでどうしたらいいかという相談を受けたことがある。

通常は施設の送迎バスを利用しているが、色々な事情で時間に間に合わず、乗り遅れたときに公共交通機関を使わなければならないが、それができないというハンディを持った方からのご意見をいただいている。

○会 長： 今のお話のなかで、障害をお持ちの方が作業所に行くときに公共交通手段を使うというのは、単独での移動か。

○ほっとネット： 家族と一緒にである。もちろんひとりで移動される方もいる。

○会 長： 付き添いが必要な障害をお持ちの方にとっては歩くのが大変であるということと、その同行者も高齢化してきているというご意見であった。

また、障害をお持ちの方で単独で行動できる方にとっても周りの環境がつかいというお話であったかと思う。

対象者については、今は広く考えたいと思っているが、その他にご意見はあるか。

○委 員： 電動車椅子で、小学生の息子さんを連れてリフト付のバスで移動される方がいるが、バスの運転手によって、道路が狭いなどの理由で乗車ができなかったことがあったと聞いた。また、介助者がいないのかと聞かれることがあ

るが、あくまで自分で目的地に行くのを楽しみにしている方である。できればタクシー券ももっとほしいとの話であった。

タクシーも利用するが、電動車椅子を乗せられるタクシーが少なく、電動車椅子は大きく、折りたためないこともあり、運転手の負担が大きいようである。運転手によって違いがあるのか。

○委員： 以前、武蔵野大学のバス停で車椅子の学生が乗ろうとしていたときに、介助者がいないから乗れないと断られたことがあった。私が周りに声をかけたところ数人の男性が協力して乗せることができたが、運転手だけでなく、周りの人たちも車椅子の方に対して手助けをするという気持ちが必要ではないかと思った。

○委員： 私もバスを利用しているときに、何かお手伝いができないかと考えたことがあったが、降りるときにも何人か必要であるし、乗ったはいいが降りられなくなってしまうのではないかとということまで考えるとお手伝いをするのを迷ったりする。

ベビーカーの人に少しお手伝いはすることがあるが、怪我をさせないか心配になることもある。もっと気軽に声をかけられると良いと思う。

○会長： これまでのお話の中には色々な課題がある。ひとつは、物理的に空間がなく難しいという話で、例えば、セダン型のタクシーには、大きな電動車椅子は乗らないが、市内で電動車椅子に対応しているタクシーの台数がニーズに追いついていないというハード的なものである。もうひとつは、同じ物理的な環境であっても、運転手の接遇にばらつきがあり、そのときの状況にもよるが、ソフト的なものもある。

もうひとつ重要なご意見として、事業者や運転手だけに対応を求めるのではなく、市民の方のバリアフリーに対する考え方、心のバリアフリーという言葉も知られてきたが、お手伝いが必要な方に積極的に支援できる社会環境を作り上げていくという話であった。国土交通省でもそういった議論はかなりされており、市においても啓発も含めて考えていくべきである。

○委員： 10年ぐらい前から車椅子対応の車を扱っているが、電動車椅子をご利用の方は先天的な障害をお持ちの方が多く、車椅子を改造しているために乗れなくなってしまうことがある。標準のタイプで10種類ぐらいの車椅子には対応しているが、普段自分が動きやすいように改造したり、体格に合わせて大きくしたりしている場合があり、特殊な仕様になると乗れなくなってしまう。そうするとリフト付の車になるが、市内のタクシー事業者でリフト付の車を持っているところはない。小金井市や国立市などの事業者で持っているところもあるが、そこはもともと障害の分野から進んできたタクシー事業者である。

そういったタクシーだけでなく、少し話は変わるが、通常セダン型タクシーでも今は予約を受け付けていない。それは予約を受けても、約束どおりに出てきてくれず、家の前で利用者を待つ場合は、予定どおりの運行ができず、本来乗れる人が乗れなくなってしまう場合があるためである。できるかぎり多くの方に利用していただくために、予約はとっていない。

東京都全体で現在「ジャパントクシー」が広まってきているが、車椅子を乗せる手順が今までと違うということで、乗せるのに1時間半も時間を要したという事例があった。また、「ジャパントクシー」のスロープは、2段式で幅も必要なので、4m幅の道路では道路の大部分を占めてしまい、時間も非常にかかってしまっているようである。

東京都では、スロープを組み立てるのに時間がかかるのであれば、病院などの目的地においてスロープを作っておくという議論がある。東京都もオリンピック・パラリンピックの関係でようやくハードもソフトも進んできている。

周りの理解が進むことが大切であると考え、タクシー事業者の場合、運転手に必要な研修や保険をかけており、事業者としてお手伝いをさせていただくのはうれしいが、一般の人に何かあった場合に補償する手立てがない。

電動車椅子は、分解して乗せることもできるが、乗せるときに複数人で乗せることができても、降ろす際に運転手ひとりだと、なかなか先ほどの話のようにお乗せするのが難しい。行った先でご家族の協力があれば、分解してご乗車いただくことは可能である。

○会 長： 基本的には10種類ぐらいの電動車椅子があるが、皆さんかなりカスタマイズされているというお話でした。そうすると規格から外れてしまうので、現状では乗せられる車も限られてしまうということであった。これから、インバウンド対応ということで、障害をお持ちの外国人の方がたくさん来たときに、サイズも大きいので、空港でどうするかという話題もよく上がるが、そういった問題もある。

予約の話では、予約したのに家からなかなか出てきてくれないという話があったが、それは事業者としても困るし、地域のニーズに対応して効率良く乗せることができないという課題であった。そのあたりを理解して利用してほしいという利用者としての課題でもあったかと思う。

「ジャパントクシー」については、乗り降りに時間がかかるとの話であった。

○委 員： まだ発売されて間がないため、慣れていないという事もある。最近ではネットで乗降方法を見ることができるようになった。移動できないというバリアは減ったが、時間はかかるという課題がある。

○会 長： 「ジャパントクシー」は、新しいユニバーサルデザインタクシーである。これからどんどん改良を重ねていくべきだが、現在は時間がかかるようである。

今のご意見は利用者側からの目線で現場での難しい状況について情報提供いただいた。また、事業者側からの情報提供もいただいており、これは続けていくべきことだと思う。お互いを理解することが大切である。

○委 員： バスの場合は横のドアからスロープ板を出して、車椅子のお客様を乗せるのが基本の動作になる。狭い歩道であるとスロープ板が出せない。その場合、スロープ板を使ってのご乗車ができないが、基本的に乗せないということではできないので、運転手がお声かけしてお手伝いいただくことはある。そ

の際に、介助の方がいらっしゃれば、介助の方と運転手でも持ち上げることができる。

電動車椅子については、さすがに持ち上げることができない。今後軽量の車椅子ができれば持ち上げることができるかもしれないが、今のところ電動車椅子については、やはりスロープ板の出せるある程度余裕のある場所でなければ乗せることがかなり難しい。

先ほどお話があったように、お客様のなかでお声かけいただいて、ご協力いただくと本当に助かる。乗務員ひとり対お客様という状況のなかで、助けていただくとありがたい。

○会 長： バスの車両の物理的な問題だけではないというお話であった。歩道側にどれくらい余裕があるかによってスロープ板を出せるか、出せないかが決まる。道路の問題、特に西東京市は道が狭いという問題がある。仮にこちらの地域にバスが入れたとしても、道路の状況を考えたときに、電動車椅子は手で持ち上げることはできない。逆に怪我をさせてしまうことを考えると、乗り降りの問題についても抱えている地域であると感じる。

事業者としては、基本的なスタンスとして「乗せない」ということはないが、ただ運転手ひとりだけではどうしようもないときがあることはご理解いただきたいということだった。ただ、そのような状況があることをお客様にお示しできているかという視点では課題は残ると考える。

電動車椅子の方がひとりで外出したい場合には、車両の問題であるとか、道路の問題など、様々な問題があって自由に外出できていないという状況があるのだということが分かったと思う。そのため、このような方々にどのような移動の支援ができるかは今後考えなければならぬ点である。

なお、どのような支援をするかについては、次回以降に議論したい。

○委 員： 支援を必要とする障害者の方がわかるマークがあったかと思うが、それがもう少し一般的に広まって、周りの方々が理解して協力できれば、移動支援の「支援」になるのではないかと思う。

○会 長： 赤いヘルプマークで、東京都がかなり普及啓発に力を入れたものである。それをつけている方々は、積極的に声かけをお願いしたいという意思表示である。視覚障害、精神障害、発達障害や内部障害など、外見からは分からない障害をお持ちの方もいらっしゃるので、ヘルプマークの啓発に努めて欲しいというお話であった。自分から意思表示したくない人もいるので難しいが、お手伝いを必要としている方には、ヘルプマークを持っていただくこともひとつだと思う。

○委 員： 移動できない方々としては高齢者が考えられるが、移動できない理由を考える際に、1日又は1週間で何回移動するのかという点について考える必要があると思う。

私の周りでは一番外出する目的は犬の散歩である。犬の散歩であれば毎日出かけるし、友達もできてかなり大勢で外出している。移動手段とは関係ない話であるが、目的としてあるか、ないかで外出の回数が大きく異なる。

私の場合は、銀行やパチンコなどの目的があって歩きや自転車で田無まで

行くが、足腰が痛いのでなかなか目的地に行くのがつらいという方が私の周りでかなりいる。

健康な人は歩く努力をしているが、健康でない人はほとんど歩くことができない、あるいは歩くこともしない状況である。

自分が住むマンションは、駐車場が完備されているが、高齢化に伴い車を手放す人が増えてきている。そのときに、知り合いを車で一緒に乗せていくこともある。最終的には車でなんとかなっていることもある。

○会 長： 犬の散歩は最終的な目的地は家であるが、その経路のなかに、公園などいくつかの目的地があるのだと思う。

車での移動の際に、自分で運転するのは難しい、例えば免許を返納された方からすると相乗り、つまりひとつの車をシェアして乗っていくという考え方もひとつあるのだということであった。皆さんがひとりずつ車に乗っていくのではなく、3人、4人でひとつの車に乗っていくという、カーシェアリングという考え方も最近では広がってきている。

運賃を支払って移動する方法もひとつであるが、お話のように地域のなかでシェアリングしてどこかに行くという考え方もひとつである。

○委 員： 最近は商店が少なくなったので、近所で買物はしなくなった。以前は柳沢中央通り商店会に10店舗程度、別のところでは伏見通り商店会に60店舗程度あったので、そこに行けばお店の人はだいたい顔見知りだし、何か買い忘れたものがあったとしても少し出れば買うことができた。今は近くで買う機会がなくなったので、買いに行ける人は、少し遠くまで行ってまとめて買ってくる状況である。そうすると外出する回数も少なくなってしまうのではないかと思う。

○会 長： 数年前だと地元の商店の方との顔見知りの関係で買物に出ていたこともあったが、店が閉まっていくことでそういったコミュニティも減ってしまい、必要なものがあったらちょっと出て行くというよりは、まとめて一気に買物を済ませるということであった。同じ買物であっても、目的地の状況が変わることで外出頻度が変わってしまうというお話である。

○委 員： この辺りでは田無のリヴィンに買物に行くが、ポイントデーがあってその日に一斉に買物に行く。そのときに自転車で運べないぐらいたくさん買物をするので、私の場合は、奥さんの手伝いで一緒に買物に行くことがひとつの目的になっている。

○委 員： この勉強会とは別に、地区懇談会というものをやっており、この南部地域の移動に関する話の中で、道が狭くて一方通行になっていないので怖い、道がでこぼこ、坂道のアップダウンがあって苦勞している、自転車のマナーが悪い、道路、歩道が暗い、点字ブロックでつまずく、といったご意見があった。

○会 長： 道路整備に関するご意見が多かったと感じる。点字ブロックについては、私もいろいろ研究しているが、道路空間と点字ブロックの敷き方が必ずしも

ベストではないところもあるかと思う。

○委員： 私たちのような高齢世代の人で、インターロッキングの目地で転んだという話を聞いたときに、私もそのようなことが起こりうるのだと感じた。その人は、急いでいたということもあったが転んで顔を打ってしまった。

インターロッキングは歩道としてはいいのかもしれないが、車椅子を押すのも苦勞するので、道路整備ということでは実際のところどうなのかと思う。特に、西武柳沢駅に向かう坂道のところ、傾斜になっているところにインターロッキングを作るのはどうかと思う。

○事務局： 古い年代に整備したインターロッキングブロックについては、まだ普及し始めのころであったので、施工方法がまちまちであった。その結果、インターロッキングブロックがでこぼこで危ないというお声も多かった時期もあった。最近の施工では、そのような声を受けて、段差が少なくなるようにブロックの種類や工事のやり方を工夫している。

○委員： 工夫はされてきているのだと思うが、長年使っているので目地が離れてきてしまっているところのケアが十分ではない。予算もかかることだと思うが、整備したのであれば、アフターフォローも考えてやっていただきたい。

○事務局： それが一番当てはまるのが、田無駅南口だと思う。そこは、少し小さめのインターロッキングブロックがたくさん配置してあって、施工当時とは、女性のハイヒールが挟まって抜けなくなったなどといったお声もあった。そのため、現在はできるだけ直していった状況である。

○委員： 高齢化してくると足を上げているようで実際は上がっていないということがあるので、インターロッキングで整備をするときには配慮してほしい。

○会長： 道路管理のほうも十分認識はしていると思う。色々な道路交通施設は老朽化してきており、昔の基準で整備した道路が今の基準に合っていないところもある。それに加え、高齢者の方々も増えてきているので、そういったご意見が多く出ているのだと思う。

その点については、確実に行政にも届いているが、コスト面であったり、一気に解決するわけではなかったりということをご理解いただきたい。ただ、具体的に困っている状況や箇所について相談することで、優先順位が変わるということはあるかもしれない。当事者の方々から、どういうものが特に危険なのか、あるいは緊急度が高いのかなどの情報を提供することも大切である。

スウェーデンのある町では、高齢者の一番の危険なヒヤリ・ハットの原因は、つまずきだと言われている。歩行者の単独事故が多い。

○委員： 確かに道路事情が悪いところもあるが、私たちが高齢化していくことは止められないので、自分たちも筋力をつけたりすることが必要だと感じた。自分でできることはやりながら、行政にも頑張ってもらえればと思う。

- 委員： 自転車保険は必ず入っていたほうがいいと思う。坂道で自転車が止まらず、自分が加害者になってしまうこともある。過去の事例では、事故を起こして何千万円もの補償が必要になってしまったケースもある。
特に買物をして、前後に荷物をたくさん乗せている状態で、運転がふらついたり、ブレーキ制御がうまくできなかつたりすると危険であり、自分が加害者にならないことも大切である。
- 会長： 電動自転車だと重いので、特に坂を下りるときが危ない。高齢者の方で、電動自転車を使うと行動範囲が非常に広がるという検証結果もあるが、一方ではブレーキ等の制御がどうしても遅くなり、車体が重くなるとさらに大変になるので、そういった交通安全に関する啓発も重要である。
- 会長： 障害をお持ちの方で移動に問題があるといった情報はるか。今までの話では車椅子やベビーカーについてのお話はあったと思う。
- 委員： 道路に歩行者用の白線が書いてあると便利である。
- 会長： 路側帯と言われ、歩道が設置できない道路でも線を引くだけで歩きやすくなるという話である。視覚障害の方でも弱視の方にとっては、点字ブロックがなくても、白線があることでかなり役立つようである。そのような観点からも線の引き方は変わってくる。もしかしたら、線を引くことで、外出できるようになるかもしれない。
- 委員： 外出をしようと思えばできるが、ご家族が心配して外に出さないというケースもある。私の父もバスのステップで転んで怪我をして救急車で搬送されたことがあり、外出をさせなくてもいいような支援をしていたことがあった。そのために足が弱ってしまった。
支援が必要な方だけでなく、その周りのご家族や地域の方にも移動の支援があるという周知が併せて必要であると思う。
- 会長： 同居されているご家族への周知が必要であり、知らないことで外出をさせないというようなお話であった。モビリティを確保するだけでなく、利用者と事業者、あるいは管理者での相互の情報共有が必要である。
- 委員： 認知症などで勝手に出歩いてしまう人もいる。
- 会長： 次に、西武柳沢駅や東伏見駅周辺の利用が少ない理由について考えたいと思う。田無駅に比べて、目的地になりにくい理由について意見交換をしたい。
- 委員： 西武柳沢駅にはなバスが通っていないためである。
- 委員： 駅がにぎわっていたころから通っているが、最近では夕飯の献立を買うところがない。スーパーとか、専門店がなくなってしまう、そういった買物ができる場所ができなければなかなか行かないのではないかな。

- 委員： 私は柳沢二丁目に住んでいるので、柳沢駅に買物に行くことは少ないが、駅に行くためには青梅街道を渡らなければならないことと、駅までが坂道になっていること、北口の商店街を利用する場合には踏切を超えなければならないということがネックになっていると思う。また、先ほどの話のように商品が少ないので、私は田無駅のほうに出してしまう。
- 会長： 西武柳沢駅では、はなバスが通っていないこと、買物ができないこと、北口を利用する場合は青梅街道と線路といった物理的なハードルがあるというお話であった。
- 委員： 私は東伏見駅には目的も何もないので行かない。また、西武柳沢駅に比べても遠いので、皆さんは行かないのではないかと。路線バスは駅の南口に行かないので、ダイレクトに駅に行くことができない。
東伏見駅のスポーツ施設に行くことが多いが、だいたい自転車ではないかと思う。買物はほとんどないと思う。
- 委員： 東伏見駅に行くには坂がすごいので、よほどのことがなければ行かない。
- 委員： 私は東伏見駅が好きだが、なぜ行かないかというのと、南町二丁目からだと直接行く交通手段がないからである。自転車で行くにはハードルが高い。
西武柳沢駅には、図書館と公民館があり、そこのロビーが広くて溜まれる場所があり、その帰りに商店街でちょっとした買物をしてくる。そういった施設がなければ、たぶん利用しないのではないかと思う。人が集まれる場所があれば、ちょっとした寄り道をする気にもなるのではないかと思う。
- 会長： 東伏見駅が好きだと言う理由はなにか。
- 委員： パン屋さんや食事するところがある。また、スーパーも2つある。田無駅よりはごみごみしていないのがいい。私自身は本当にいいと思うが、交通手段がない。時間があるときは、石神井川沿いを歩きゆったりできるのでいい。
- 会長： 良いところがあるのにこういう理由で行きにくい、といった視点でご意見をいただいたほうが議論はしやすいと思う。
- 委員： 私の場合は、交通手段が課題であると思う。ちなみに、はなバスは一回も乗ったことがない。
- 会長： 情報提供が必要ですね。
- 事務局： はい。
- 委員： はなバスは田無駅を出て、五日市街道を通り、東伏見駅へ運行している。どれくらい利用率があるのかと思う。

- 委員： 田無駅から電車で東伏見駅まで行ったほうが早い。
- 委員： 確かに直線的に行くのであれば電車のほうが近いが、バスはその途中で人を乗せていくのでぐるっと回っている。
- 委員： 乗る場所によっては、遠回りになっている人もいる。
- 委員： はなバスは街中を通っているのではなく、市境を通過しており、どのくらい市民が乗っているか分からない。
- 会長： 道幅などを考慮すると、どうしてもはなバスが通れないので、現在のよう
なルート設定になったのだと思う。前は、はなバスが入れないのであれば、乗り継ぎのためにバス停まで行く環境を整備する必要があるというご意見があった。また、情報提供もしっかりとしなければならないという話である。
西武柳沢駅に行くことはないという方もいれば、図書館や公民館を利用するという方もおり、お住まいの地域によって考え方が異なっている。
- 委員： バス事業者に質問であるが、東伏見駅を通過している路線バスの利用状況は
いかがか。
- 委員： 西東京市全体ではバスをご利用になっているお客様は増えつつあると感じ
ている。保谷駅から東伏見駅を通過して吉祥寺駅に行く便や西武柳沢駅からも
吉祥寺駅に行く便が、20～30分に1本の間隔で運行しているが、通勤でご利用
されるお客様や土日に関しては吉祥寺駅をご利用になるお客様が多い。
市内の移動というよりは、どちらかと言えば市内から市外への移動という
ことで利用されていると思う。
- 委員： 吉祥寺駅に行くために利用されているイメージが強い。それか車で行って
しまう人が多いのではないかと思う。そのため、東伏見駅や西武柳沢駅は通
過してしまうのではないか。
- 会長： 目的地ではなく通過地になっている。
- 委員： 電車も通過してしまう。だから、電車に乗る人も東伏見駅や西武柳沢駅を
通過して、田無駅に行ってしまうのではないか。
- 委員： 保谷駅とひばりヶ丘駅はうまく共存している。保谷駅については電車の車
庫があるということもひとつだが、練馬区の方の利用も多く、それぞれ商店
街もしっかりしている。そういう観点から見ると、田無駅で用が足りない人
は新宿に出してしまう。
- 会長： 西武線の利用のために東伏見駅や西武柳沢駅に出て行く方は少ないのか。
駅に近い方は別だが、それでも急行の止まる田無駅を利用するのか。

- 委員： やはり一番近い西武柳沢駅を利用する。遠出する場合は、最寄り駅を利用するのが普通ではないか。歩いて田無駅に出るということはない。
- 会長： 駅としては西武柳沢駅を利用するが、なかなか目的地にはならないようである。
- 委員： 西武新宿線の利便が悪い点としては、西武新宿駅が新宿駅から少し離れていたり、高田馬場駅での乗換えが必要であったりということで、自宅の近くに路線バスのバス停があれば、JR方面へ出て、1本で新宿駅や東京駅へ向かわれる傾向がある。
バス利用のお客様は西武新宿線よりもJRまでのご利用の方が多い。そういった鉄道の利便性もあると考える。
- 会長： 鉄道側のそういった条件も影響しているのではないかという話であった。
- 委員： 地域性ということでは、東伏見駅の南側には早稲田大学のグラウンドがあって、おそらくは人口も少ないのではないかと思う。また、西武柳沢駅と東伏見駅の間には都立東伏見公園が整備されてきているが、これからまた多くの世帯が立ち退くことで、このあたりの地域も大きく変わっていく状況にある
大学などがひとつあると、生活している場所からのアプローチが遠く感じるのではないか。そういった意味で利用率が少ないのだと思う。
- 会長： ただ、図書館や公民館、田無駅ほどごみごみしていないという環境、それから公園といったものは、どちらかと言えば余暇活動やレクリエーション活動の場であり、人間にとって必要な要素になってくるので、そういった場所としてはよい環境である。
今後20年、30年後に次の世代がこの地域をどう過ごすのかを考えるときに、西武柳沢駅や東伏見駅周辺をどうするかといった点についても考える必要があると思う。
- 委員： はなバスで高齢者や障害者への割引があれば教えてほしい。
- 事務局： はなバスの割引については、市内の75歳以上の方と障害者の方や車椅子をご利用の方、それを介助する方は1乗車100円となっている。
- 委員： 証明書が必要か。
- 事務局： 75歳以上の方には後期高齢者被保険者証をご提示いただいて、1,000円で10つづりの回数券を購入いただける。障害者の方には障害者手帳の写真のあるページをご提示いただくことで1乗車100円にてご乗車いただける。
- 委員： 回数券はバス車内で買えるか。
- 事務局： バス車内、ひばりヶ丘駅と田無駅の案内所もしくは西武バスであれば滝山

営業所、関東バスであれば武蔵野営業所で購入いただける。

4 総括

○会 長： 本日も様々なご意見をいただき感謝申し上げます。外出が実現できていない方々や頻度が抑えられてしまっている方々について、振返りをさせていただく。

これまで社会で活躍されていた方々の人間関係が、退職されたことでガラッと変わってしまうというような環境の変化が大きく影響しており、外出する目的を失ってしまっている状況では、気持ちの面での議論が必要であるが、それは性別の問題ではなく、男性女性共通して言える問題である。そういう方々の外出のニーズは様々で、ひとりの場合もあれば、人とのコミュニケーションを求めたいが、なかなか気持ちが向かないといった状況もあるので対策が必要になってくるという意見があった。

インターロッキングなどの道路整備の状況や公共交通までのアクセスについて環境が整えられていない状況であるといった意見や、そもそもはなバスのルートや利用方法について情報提供が重要になってくるといった意見もあった。

障害をお持ちの方については、電動車椅子の利用で制約を受けられている方々がおおり、バスやタクシーの車両の問題もあるが、乗り降りする際の道路の問題もある。また、障害を持っている方や支援が必要になる方への周りの市民の理解が深まればいいなという意見があった。

そもそも目的地がないという話もあったので、魅力のある目的地を作り出すことも必要であるとの意見もあった。

その他にも様々なご意見があったかと思うが、移動支援を考える際には、移動のニーズの的確な把握と管理者、事業者と利用者個人との正しい情報共有、それから当事者が外出をどのように考えるかという観点が重要であるといった話があったかと思う。これらを踏まえ、今後どのような方々を対象に、移動支援について優先順位をおいて考えいくのかを事務局で一度整理してもらい、次の勉強会に望みたいと思う。

西武柳沢駅や東伏見駅は、ポテンシャルがまったくないわけではなく、公的な施設やくつろぎの空間については魅力を秘めている地域であるといった意見もあったので、そちらへの移動支援も必要であり、考えるべきだと思う。

○事務局： 次回は6月27日水曜日、午後2時から4時で、場所は前回の南町地区会館で行う。今日いただいた色々なご意見をまとめ、次回のワークショップ形式を含め、やり方は検討中であるが、この地域の移動支援に繋がるような整理をしていくために皆様のご意見をいただきたいのでよろしく願いたい。

○会 長： それでは本日はこれで終了する。ありがとうございました。

以上