

令和元年度の実証実験を踏まえた課題等の整理

① 移動支援の対象者

- ・ 障害のある方が対象者ではなかった
- ・ 対象者を限定したことで、費用対効果が上がらなかった
- ・ どのような人を対象とし、何を達成するために移動支援を活用するのか
- ・ 利用対象者を制限し過ぎている

など



将来にわたり持続可能な移動手法とするためには、
費用負担の問題を含めて、対象者を改めて整理する必要がある

② 運行手法 (運行期間・運行時間、運賃、乗降場所、費用負担など)

- ・ 実験が終わった令和元年9月は、利用者の定着若しくは乗ってみようかなと思った時期だった可能性がある
- ・ 乗車場所での待ち時間が長いため、駅まで歩いた方が早い
- ・ 10分程度余裕をもって乗車場所まで行かなければならない
- ・ 住所によっては乗車場所まで遠く、駅まで歩くのと変わらない
- ・ 田無駅北口の乗入れについて調整し、今後も検討していただきたい
- ・ 公費負担割合の実態は誰も知らないなので、公開し共有すべき
- ・ 維持するためにはどうするのかといった議論が必要

など



地域内で運行可能な手法の確認・検討

③ 地域への周知

- ・ 周知面では情報を届ける作戦について、今後議論する必要がある
- ・ 地域に周知をし、不便さを利用し易いものへと変えなければならない
- ・ 実験を知らなかった方が4割近くいる

など



「お出かけ支援通信」等の発行の仕方の工夫が必要

分類		課題・意見等
① 移動支援 の対象者	対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・障害のある方が対象者ではなかった ・対象者を限定したことで、費用対効果が上がらなかった ・どのような人を対象とし、何を達成するために移動支援を活用するのか ・利用対象者を制限し過ぎている ・どのような人が望んでいるのか明確に議論すべきである
② 運行手法	運行期間	<ul style="list-style-type: none"> ・実験自体が終わった9月は利用者の定着若しくは乗ってみようかと思 った時期だった可能性があると思う
	運行時間	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車場所での待ち時間が長いため、駅まで歩いた方が早い ・10分程度余裕をもって乗車場所までいかなければならない
	運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスを乗り継いだ場合の運賃と考慮すると、はなバスの運賃を上げ た方が良い
	乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車場所が決められていた ・住所によっては乗車場所まで遠く、駅まで歩くのと変わらない ・乗車場所の自由度を高めた方が乗りやすいし、使いやすい ・田無駅南口交通広場について事業が開始され、用地買収された場所を乗 降場所として活用できないか ・田無駅北口のリヴィンの北側道路での乗降やその地下駐車場は市営のため、 乗り入れることはできないか ・地域包括支援センターの車両は、運転手と利用者が連携し、停めやすい 場所で乗降している ・駅、田無庁舎で荷物を持っての上下方向移動について課題があった
	費用負担	<ul style="list-style-type: none"> ・公費負担割合の実態は誰も知らないので、公開し共有すべき ・維持するためにはどうするのかといった議論が必要
③地域へ の周知	周知	<ul style="list-style-type: none"> ・全体的なイメージとしては知名度がなかった ・周知面では情報を届ける作戦について今後議論する必要がある ・周知方法についても、知らなかった方が4割近くいるので、需要の掘り 起こしが重要となってくる ・行政と住民の相互コミュニケーションが足りない
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・移動が可能になれば、病院や商店に向かうことが増え、商店の売上げに も貢献できるため、商店との連携を行うことで活性する。更には健康づ くりや商業との連携など横断的な繋がりでも盛り上げていく ・利便性だけでなく、安全性といった観点や法令と擦り合わせて、時間帯 の乗りやすさや使いやすさだけではなく、このシステムを使いやすくす るために、それぞれの役割や様々な情報を地域と共有する必要がある ・運用と実態がなぜマッチしていないのか客観的に分析した方が良い ・様々な情報を今後共有し、ルートが機能しなかった要因を把握する必要 がある ・行政として移動支援を福祉的政策の事業としていくつもりがあるのか、 議論していかなければならない