

地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成プロジェクト

福祉との連携

大同大学建築学科 都市空間インフラ専攻
准教授 樋口恵一

ご自身が病気やケガで身体障害（重度の車いす利用）になったことを想像して回答してください。

『**現在のご自身の最も多い外出目的（通勤、通学、その他）を車いすで達成すること**』を想定し、公共交通を含む交通サービスを利用した交通行動（自らの運転・家族の送迎を除く）を記述してください。また、その際に障壁となる要因と理由も挙げてください。

- ✓ 交通行動の流れを意識し、想定した条件や情景も明記してください。
- ✓ 最も多い外出目的で想像できない場合は、旅行など自由に設定してください。
- ✓ 複数の障壁を挙げてもらって構いません。



<研究活動の様子>

- コミュニティバス実態調査
- シニアカーシェアリング
- 高齢ドライバー運転評価
- 公共交通計画策定支援
- 避難行動要支援者マッチングアプリ

本講義の概要・到達目標

<概要>

移動制約者（高齢者や障害者等）が気兼ねなくおでかけできる交通環境を構築するには、**対象者の実態を理解したうえで、様々な移動サービスの特徴を活かした計画策定が望まれる。**

そこで、対象者の特徴、現行の制度やサービスの実態、社会的な障壁（バリア）による制約の実態を理解し、地域公共交通において福祉との連携の糸口を探る方法について学ぶ。

<到達目標>

- ◆ 地域公共交通の利用者である移動制約者の実情を理解する
- ◆ 分野・サービスの狭間を理解し、連携に必要な視点や方法を習得する

地域公共交通の役割

- ◆自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流を実現
- ◆誰もが気兼ねなくおでかけできる環境

<個人の生活>

- 通勤
- 通学
- 買物
- 通院
- 趣味・娯楽
- 観光

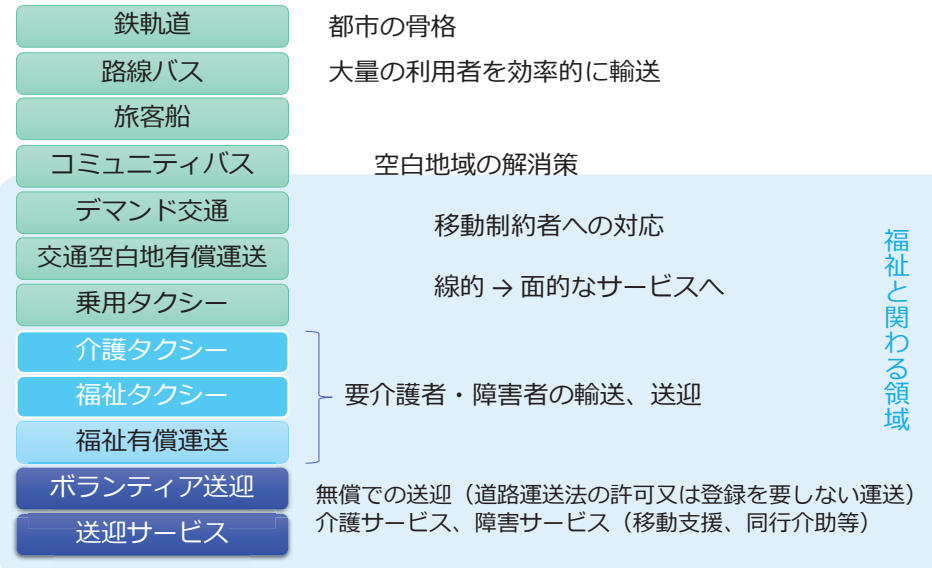
<まちの維持・発展>

- 都市
- 福祉
- 産業
- 教育
- 賑わい
- 環境

地域旅客運送サービス



旅客運送サービスと利用対象者



旅客運送サービスと利用対象者

<利用対象者のイメージ>

健康な人

公共交通政策、交通部門・都市部門...

要介護者・障害者

福祉政策、高齢福祉部門・障害福祉部門...

- 鉄軌道
- 路線バス
- 旅客船
- コミュニティバス
- デマンド交通
- ★ 交通空白地有償運送
- ★ 乗用タクシー
- 介護タクシー
- 福祉タクシー
- ★ 福祉有償運送
- ボランティア送迎
- 送迎サービス

道路運送法の法体系について

区分	種類	種別	運行の様態別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 4)	路線定期運行 (省 § 3の3)	・路線バス ・高速バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
			路線不定期運行 (省 § 3の3)	・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通
			区域運行 (省 § 3の3)	
			一般貸切旅客自動車運送事業 (法 § 4)	・貸切バス
			一般乗用旅客自動車運送事業 (法 § 4)	・タクシー
		特定旅客自動車運送事業 (法 § 43)		・工場従業員等の送迎バス
		国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法 § 21)		・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス ・自治体の要請による実証運行
自家用自動車による有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送 (法 § 79)	交通空白地有償運送 (省 § 51)		・交通空白地有償運送 (自治体バス) 公共ライドシェア
			福祉有償運送 (省 § 51)	・福祉有償運送
		国土交通大臣の許可を受けて行う運送 (法 § 78)		・幼稚園バス 日本版ライドシェア
		災害のため緊急を要するときに行う運送 (法 § 78)		

法 = 道路運送法
省 = 道路運送法施行規則

道路運送法第78条

自家用自動車を使用した有償運送としては、従前より道路運送法第78条第2号に基づき「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送／福祉有償運送）」がりましたが、地域交通の「担い手」や「移動の足不足」といった深刻な社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」（令和5年12月20日デジタル行財政改革会議決定）において、現状のタクシー事業者では不足している移動の足を、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することで補う新たな仕組みを創設することが決定されました。

（道路運送法）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、**次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。**
- 三 **公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。**

自家用有償旅客運送
（道路運送法第78条第2号）

- ◆ 地方公共団体の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調った場合に導入。
- ◆ 市町村、NPO法人等が実施。（タクシー事業者も実施に協力可能）
- ◆ 交通空白地有償運送は乗車定員規定なし。福祉有償運送は乗車定員10人以下。

自家用車活用事業
（道路運送法第78条第3号）

- ◆ 国土交通省が指定する、『タクシーが不足する地域、時期及び時間帯』で導入。
- ◆ 法人タクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている者）が地域の自家用車や一般ドライバーを活用して実施。
- ◆ 乗車定員10人以下。

出典：国土交通省関東運輸局自動車交通部旅客第二課

道路運送法の許可又は登録を要しない運送

【対象の条件】

- 無償、謝礼や実費（燃料、有料道路、駐車、保険、車両借料）の支払い
- 宿泊施設や介護施設の利用者を対象とする運送において、送迎に対する反対給付がない場合
- ツアー利用者を近隣の駅・バス停・宿泊施設等からツアー実施場所まで運送する場合に、運送に対する反対給付がない場合
- 公的資格を有する観光ガイドが、ガイドの為に利用者を運送する場合において、運送に対する反対給付がない場合
- 有料の施設利用に付随する運送サービス、宿泊施設における運送サービス、幼稚園等の送迎に係る運送サービスについて、運送サービスの利用の有無によって利用料や宿泊料に差を設ける場合であっても、当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内である場合

自家用有償旅客運送（道路運送法第78条第2号関係）

自家用有償旅客運送は、道路運送法に基づき、地域住民等の生活に必要な旅客輸送を確保するため、**一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であるとして協議が調った場合に**、一定の要件を満たした市町村や特定非営利活動法人等による**自家用自動車を使用した有償（※）旅客運送を登録制度の下で可能とし**、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図ることを目的とするものです。

（※）実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲。

○実費の範囲

- ・ 区域を定めて行う自家用有償旅客運送の対価は、近隣のタクシー運賃の約8割を目安とすることとされている。
- ・ 旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であると認められること。
- ・ 合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること。

自家用有償旅客運送の種類

交通空白地有償運送
（住民等のための「自家用有償旅客運送」）

バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、**地域住民、観光旅客その他の来訪者**の運送を行うもの

- 「路線」又は「区域」を設定
- 乗車定員規定なし



福祉有償運送
（身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」）

タクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等であつて、**市町村に会員登録を行った者等**の輸送を行うもの

- 原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービス（「区域」を設定）
- 乗車定員11人未満



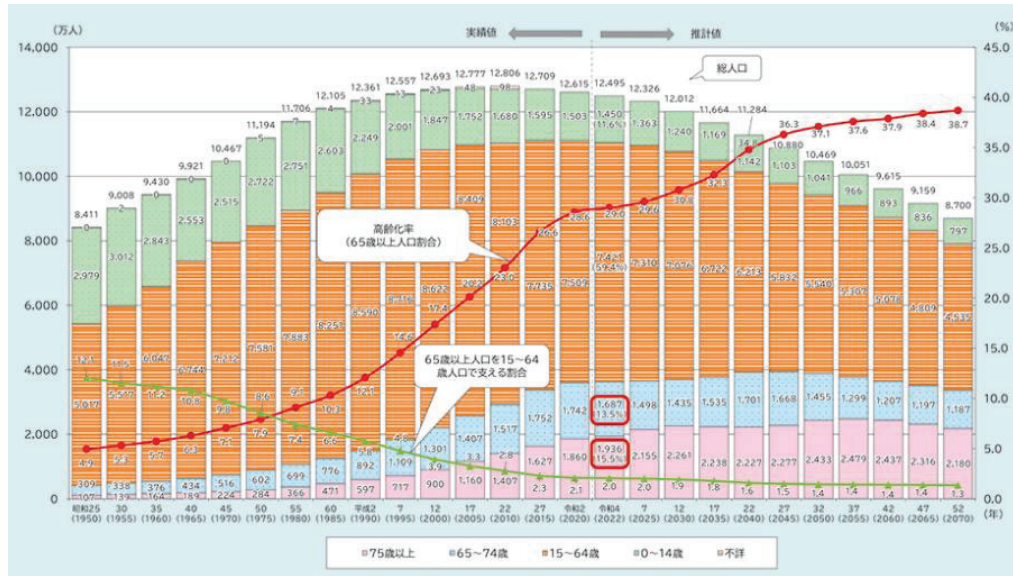
出典：国土交通省関東運輸局自動車交通部旅客第二課

<到達目標>

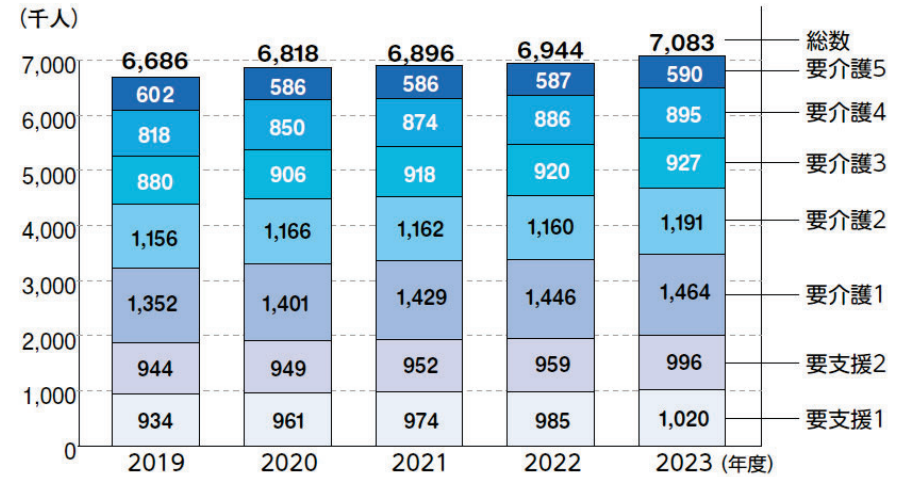
- ◆ 地域公共交通の利用者である移動制約者の実情を理解する
- ◆ 分野・サービスの狭間を理解し、連携に必要な視点や方法を習得する

進む高齢化

(図出典：令和5年度高齢社会白書)



要支援・要介護者数の推移



出典：公益財団法人生命保険文化センター（データ：厚生労働省介護保険事業状況報告）

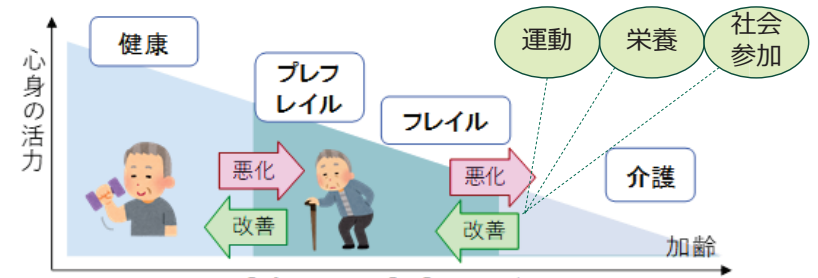
介護保険制度スタートの2000年（256万人）から**2.8倍**

介護度と状態

区分	心身の状態
自立	日常生活に支援や見守りが必要ない。
要支援1	基本的な日常生活動作は自分でできるが、一部動作に見守りや手助けが必要。
要支援2	筋力が衰え、歩行・立ち上がりが不安定。介護が必要になる可能性が高い。
要介護1	日常生活や立ち上がり、歩行に一部介助が必要。認知機能低下が少しみられる。
要介護2	要介護1よりも日常生活動作にケアが必要で、認知機能の低下がみられる。
要介護3	日常生活動作に全体な介助が必要で、立ち上がりや歩行には杖・歩行器・車いすを使用している状態。認知機能が低下し、見守りも必要になる。
要介護4	要介護3以上に生活上のあらゆる場面で介助が必要。 思考力や理解力も著しい低下がみられる。
要介護5	日常生活全体で介助を必要とし、コミュニケーションを取るのも難しい状態。

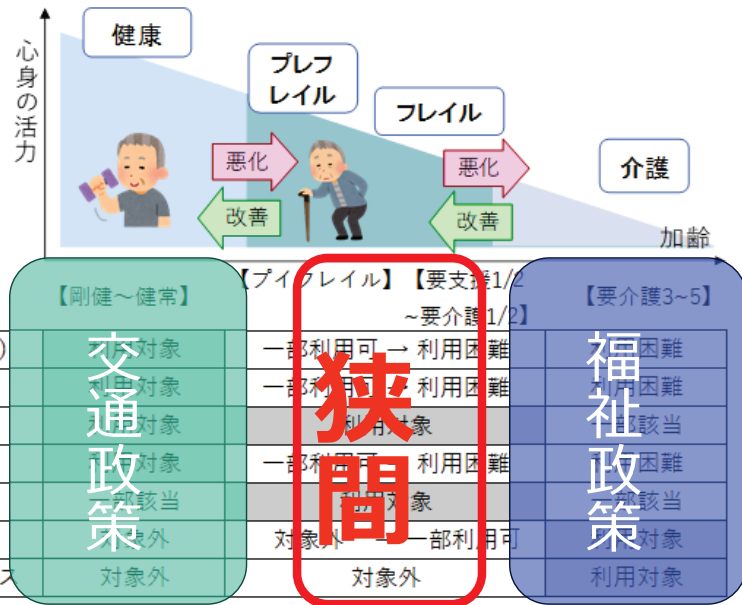
出典：みんなの介護

フレイル過程と交通手段の関係



	【剛健～健常】	【プレフレイル】	【要支援1/2 ～要介護1/2】	【要介護3～5】
自家用車（運転）	利用対象	一部利用可	→ 利用困難	利用困難
自転車	利用対象	一部利用可	→ 利用困難	利用困難
シニアカー	利用対象	利用対象		一部該当
公共交通	利用対象	一部利用可	→ 利用困難	利用困難
送迎サービス	一部該当	利用対象		一部該当
福祉有償運送	対象外	対象外	→ 一部利用可	利用対象
介護保険サービス	対象外	対象外		利用対象

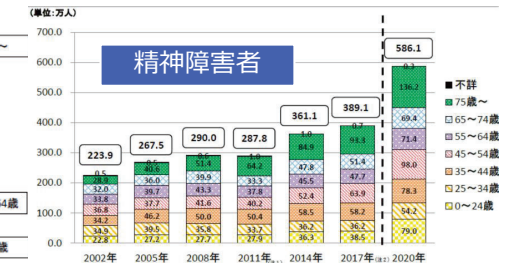
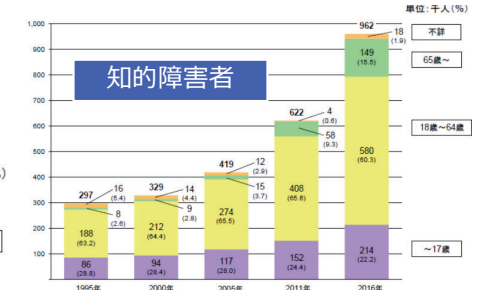
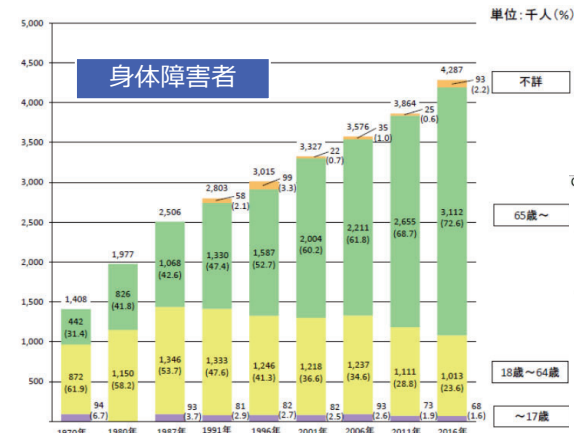
フレイル過程と交通手段の関係



障害者の現状

(図出典：令和5年度障害者白書)

国民の9.2%は何らかの障害を有しています



障害の種類

種類	状況
肢体不自由	車いす使用の方、杖歩行の方、義足の方 など
視覚障害	全盲の方、弱視の方、盲導犬を連れた方 など
聴覚・言語障害	全く聞こえない方、聞こえにくい方、補聴器をつけた方 など
知的障害	初めてのことが苦手な方、コミュニケーションが苦手な方 など
発達障害	じっとしているのが苦手な方、読み書きや計算が苦手な方 など
精神障害	ストレスに弱い方、対人関係が苦手な方 など
内部障害	ペースメーカーを付けた方、オストメイトの方 など
難病	治療が困難で慢性の経過をたどる疾病のある方

障害者の交通手段

- 交通困難者を推計した研究結果（現在の高齢化率に合わせた試算）

(三星・新田：交通困難者の概念と交通需要について，土木学会論文集，N0.518，IV-28，31-42，1995)

	健常者		障害者	
	交通困難者	非交通困難者	交通困難者	非交通困難者
高齢	5.7% (11.1%)	6.8% (13.2%)	0.9% (1.7%)	0.2% (0.4%)
非高齢	16.7% (14.2%)	67.3% (57.5%)	1.7% (1.3%)	0.7% (0.6%)

※「現在の高齢化率に合わせた試算」は検証ができていないため、他の資料等への転載・転記を禁止

- 知的障害者の通勤・通学者の2～3割は公共交通機関を利用。通院目的では、視覚障害・知的障害中程度・精神障害中程度においては2割程度、知的障害の重度においても1割が公共交通を利用

(三村ら他3名：知的障がい・精神障がいの者の交通行動特性とその制約要因に関する基礎的研究-豊田市を対象として-，都市計画論文集，N0.45-3，2010.)

- ◆ 障害者の移動実態や、全体像を把握できる統計的なデータが少ない
- ◆ 障害者の利用は少数派として捉えられている

障害の有無により分け隔てられることのない共生社会の実現に向けて

障害者差別解消法

(出典：令和5年度障害者白書)

全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会を実現するためには、**日常生活や社会生活における障害者の活動を制限し、社会への参加を制約している社会的障壁を取り除くことが重要**である。

改正法では、事業者に対して合理的配慮の提供を義務づける（2024.4月施行）

個人モデル（医学モデル）



社会モデル

障害者が困難に直面するのは「その人に障害があるから」であり、克服するのはその人（と家族）の責任だとする考え方

障害者が日常生活又は社会生活で受ける様々な制限は、心身の機能の障害のみに起因するものではなく、社会における様々な障壁と相対することによって生じるものという考え方

＜社会的障壁（バリア）の例＞

①社会における事物	通行・利用しにくい施設、設備など
②制度	利用しにくい制度など
③慣行	障害のある方の存在を意識していない慣習、文化など
④観念	障害のある方への偏見など

● 階段しかないので、2階には上がれない

● エレベーターがあれば、2階に上がれる

▶ 「障害」がある

▶ 「障害」がなくなった!



障害の有無により分け隔てられることのない共生社会の実現に向けて

① 不当な差別的取扱いの禁止

(出典：令和5年度障害者白書)

不当な差別的取扱いとは、正当な理由なく、障害を理由として、財・サービスや各種機会の提供を拒否する又は場所・時間帯などを制限すること、障害者でない者に対しては付さない条件を付けることなどにより、障害者の権利利益を侵害する行為。「基本方針」では、社会的障壁を解消するための手段（車椅子、補助犬その他の支援機器等の利用や介助者の付添い等）の利用等を理由として行われる不当な差別的取扱いも該当することを明記。

※「不当な差別的取扱い」の具体例



- ・受付の対応を拒否する
- ・本人を無視して介助者や支援者、付添いの人だけに話しかける
- ・保護者や介助者が一緒にいないとお店に入れない



② 合理的配慮の提供

障害者やその家族、介助者等、コミュニケーションを支援する者から何らかの配慮を求める意思の表明があった場合には、その実施に伴う負担が過重でない範囲で、社会的障壁を取り除くために必要かつ合理的な配慮を行うことが求められる。

2024年4月1日に施行する「改正障害者差別解消法」により、事業者による「合理的配慮の提供」は、努力義務から義務へと改められる。

※「合理的配慮の提供」の具体例



- ・意思を伝え合うために絵や写真のカードやタブレット端末などを使う
- ・段差がある場合に、スロープなどを使って補助する
- ・障害者から「自筆が難しいので代筆してほしい」と伝えられたとき、代筆に問題がない書類の場合は、障害者の意思を十分に確認しながら代筆する



国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針（R5.11月）

「社会モデル」としての認識の広がりを！



- ・乗車や固定に時間がかかるのは障がい者のせい??
- ・物理的な障がいがあるので合理的な配慮を行っている
- ・当事者、乗務員さんともに好ましい状況ではない
- ・デマンド運行車両の影響で障がい者利用不可・・・

＜到達目標＞

- ◆ 地域公共交通の利用者である移動制約者の実情を理解する
- ◆ 分野・サービスの狭間を理解し、連携に必要な視点や方法を習得する

障害者の移動環境

【参考】名古屋市重度身体障害者リフトカー事業の利用実態

等級	人数	割合(%)
1級	276	70.1
2級	99	25.1
その他の級	19	4.8
合計	394	

年齢	人数	割合(%)
0～9	11	2.8
10～19	30	7.6
20～29	28	7.1
30～39	38	9.6
40～49	59	15.0
50～59	86	21.8
60～69	61	15.5
70～79	51	12.9
80～	30	7.6
合計	394	

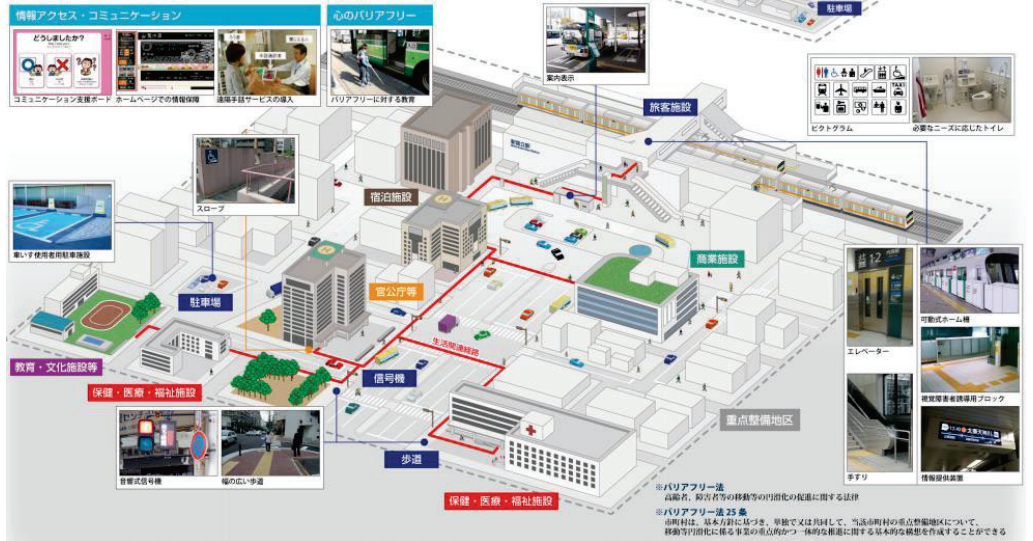
若い利用者が少ない理由の一つとして、BF化が進み、公共交通を抵抗なく利用できている層

移動環境の社会モデル = バリアフリー化（施設、車両・・・）

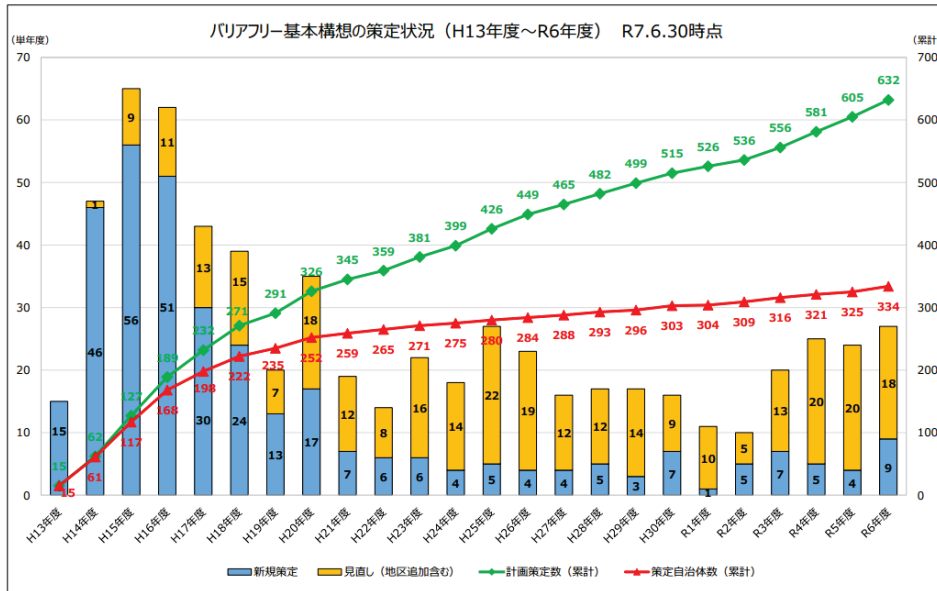
- 各市町村では障害者の交通費軽減策を展開【ソフト施策】

バリアフリー基本構想とは

バリアフリー法では、高齢者、障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、全ての障害者）、妊産婦、けが人などの、移動や施設利用の利便性や安全性向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化を推進することとされています。
 本法に規定されたバリアフリー基本構想は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区（重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、踏切駐車場、都市公園、信託機などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成するもので、重点整備地区において、「面的・一体的なバリアフリー」を図ることをめざしたものです。

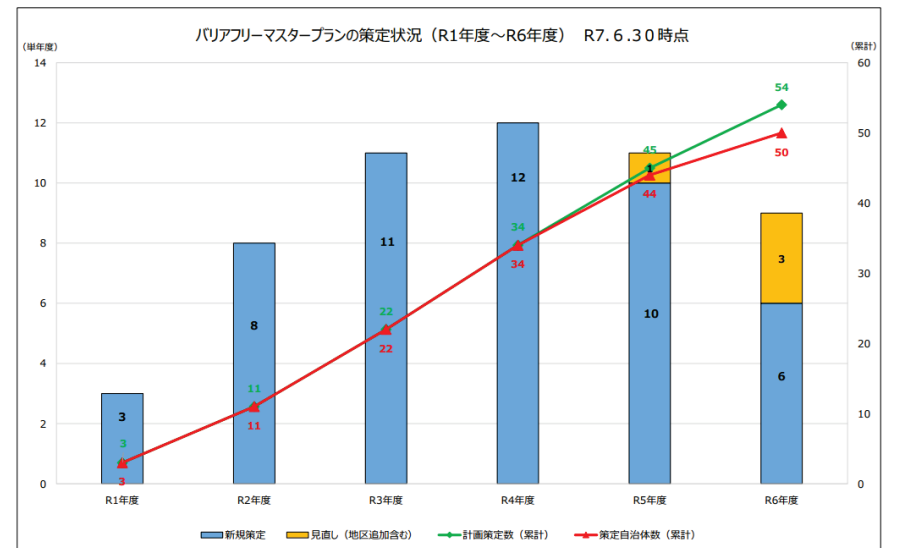


基本構想策定状況



(出典：国土交通省総合政策局移動等円滑化促進方針・基本構想)

基本構想策定状況



(出典：国土交通省総合政策局移動等円滑化促進方針・基本構想)

- ・タクシー、自家用有償運送、ボランティア輸送とも**ドライバーの高齢化や確保に課題**
- ・特に福祉有償はボランティアの一環という認識（関心度が低い）であり、送迎のみの福祉有償運送の**事業継続性に課題** 切迫した福祉有償運送の実態、依頼を断らざる得ない状況

→タクシー&介護タクシー&福祉有償の共倒れ

→福祉輸送の崩壊

福祉有償の利用者は一部公共交通利用者とオーバーラップ

→軽度の方は公共交通利用、重度の方は福祉有償利用などの役割分担

◆基幹公共交通

- ・ハード施策：バリアフリー、UD車両の開発
- ・ソフト施策：心のバリアフリー、接遇改善

共創モデル事業

◆狭間を埋める移動サービス（抜け目のない手段の展開）

◇タクシー活用

- ex. つばめタクシー（介護資格者）、東海交通（生活応援サポート）・・・
鳥取県UDタクシー（日産NV200）を200台導入（県内タク1/4）
岐阜県神戸町（ばらタク）、愛知県東郷町（空き車両活用デマンド）、
山形市南陽町（おきタク）、チョイソコシステム などなど

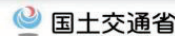
◇公共ライドシェア

- ・ドライバー確保のため、空白地有償ドライバーも福祉有償が対応できるような体制

ex. 日進市&長久手市：福祉有償運転講習を合同開催

+ セーフティネット：道路運送法の許可又は登録を要しない運送

公共ライドシェアの運用改善



<p>「時間帯による空白」の概念の取込み</p> <p>「交通空白地」の空白を数値で示すとともに夜間など「時間帯による空白」の概念を連携し明記</p>	<p>「対価」の目安の見直し</p> <p>対価の目安を地域のタクシー運賃の「約8割」とすることを連携し明記</p>	<p>地域公共交通会議の運営手法の見直し</p> <p>地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ市長の責任により判断できることを連携し明記</p>	<p>タクシーとの共同運営の仕組みの構築</p> <p>タクシーサービスの補完として自家用有償客運送を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等の共同運営（タクシーサービスと自家用有償客運送サービスとの一体的な提供）が可能であることを連携し明記</p>
<p>株式会社が参画できることの明確化</p> <p>交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを連携し明記</p>	<p>観光地における宿泊施設の車両の共同使用の促進</p> <p>宿泊施設が所有している車両について、使用されていない時間帯に自治体等自家用有償客運送の実施主体に提供し、ホテル等の送迎や地域住民等の運送に活用することが可能であることを連携し明記</p>	<p>運送区域の設定の柔軟化</p> <p>運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、空地又は最地のいずれかが運送区域内にあればよいことを連携し明記</p>	<p>ダイナミックプライシングの導入</p> <p>一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を連携し明記</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 通常収益することとなっている対価に対して、全額運賃上乗せする割合を上限として、柔軟に対価の額を設定することが可能。 ② 手法としては、対価の幅をリアルタイムに変動させる ・対価の額が変動する時間帯や曜日等をあらかじめ決定するのいずれが可能。 ③ 一定期間に収束した対価の範囲は、「運賃」の幅幅の範囲内でなければならぬことから、これを3ヶ月ごとに確認。

★福祉部門と手を取り合って進めるには！？

課題や将来の目指したい姿は共通する部分が多い

- 高齢福祉（介護部門）：健康寿命の延伸
- 障がい福祉（障害部門）：自立生活、地域移行・・・

◆様々な主体が同じ方向性を持って進めるため計画もしくは、連携協議の場を設ける

ex.公共交通会議 & 福祉有償運送運営協議会：高山市、長久手市

◆交通部局、福祉部局が独立した運営ながらも抜け目のない輸送サービスを展開

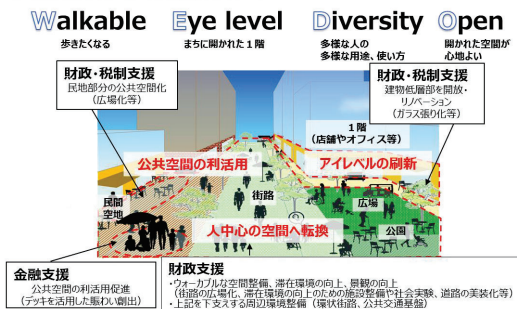
ex.日進市（公共交通+ボランティア送迎市内9地区で展開）
豊明市（公共交通+フレイル層へのタクシー助成+送迎ボラ）

交通と福祉：連携視点の拡張

- ◆BF ⇔ ウォーカーブル
- ◆輸送 ⇔ 自立

歩く、パーソナルモビリティ（車椅子）

○「居心地が良く歩きたくなる」空間のイメージ



図出典：国土交通省

(経済産業省)

	京丹後市	静岡市	調布市	つくば市	横浜市
地域環境	中山間地 周辺2km圏内に主要な商業施設はない（週2日移動販売）	中山間地 周辺2km圏内に主要な商業施設はなく、買い物や通院は町に出る必要がある	郊外都市 周辺1km圏内にスーパー、郵便局があり、2~3km圏内にも商業施設や病院が多数点在	地方都市 周辺2km圏内にスーパーや病院等複数の施設が点在	郊外都市 周辺2km圏内にスーパーや薬局等の施設がある
用途/利用シーン	移動は自家用車、バイク、バス ・練習、練習会 ・散歩 ・地域活動 ・移動販売への買い物 ・診療所への通院	移動は自家用車、バス ・練習 ・散歩 ・畑への往復	移動は自家用車、自転車、バス ・練習、練習会 ・散歩 ・買い物 ・通院	移動は自家用車がメイン ・練習 ・散歩 ・地域活動、サークルなど ・買い物	駅や病院まではバス移動がメイン ・練習 ・散歩 ・イベントへの参加 ・買い物 ・通院
電動車いすでの外出先	1回あたりの平均走行距離 0.9Km	1回あたりの平均走行距離 0.9Km	1回あたりの平均走行距離 2.6Km	1回あたりの平均走行距離 2.2Km	1回あたりの平均走行距離 1.2Km

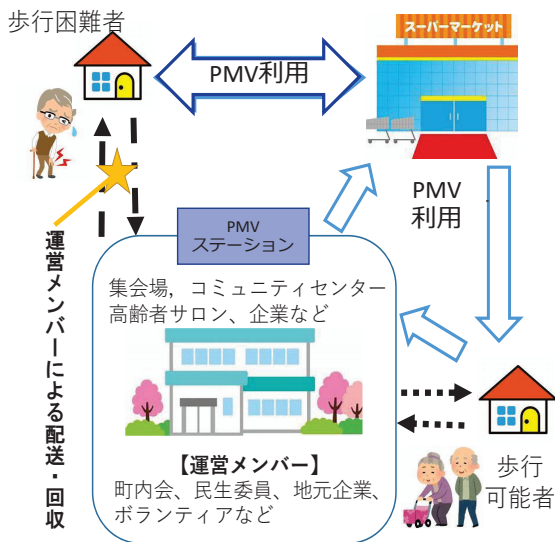
※5地域平均：1.7Km
1Km圏内 2Km圏内 3Km圏内

シニアカー（PMV）地域シェアリング

- ✓ 高価、心理的抵抗感（不健康、高齢感）
- ✓ 地域で共同保有しシェアリングする案
- ✓ 名古屋市南区にて実証実験



出典：株式会社キュリオHP



番外編：シニアカーの地域シェアリング

- ・実証実験期間3か月で**合計31回**の利用を確認
- ・複数回利用は11名中5名
- ・操作や走行環境に対する不安から運転に慣れるまでは運営メンバーが利用中に付き添いを実施



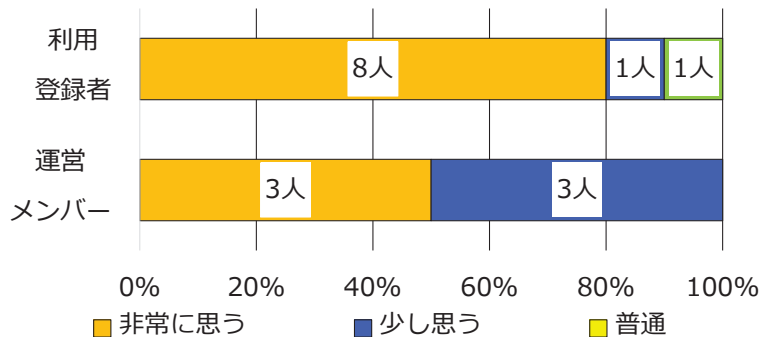
利用時の様子



付き添いの様子

シニアカーの地域シェアリング

- ◆ 身体的に不安がある方の外出範囲が拡大
- ◆ 人とのつながりが増加
- ◆ 地域シェアリングシステムの継続意向は高い



年齢と小型モビリティの関係



小さな交通に着目する理由

都市と公共交通：都市軸を形成、大量で効率的に輸送

高齢化

- ・ 自動車運転の卒業
- ・ バス停、駅へのアクセス問題
- ・ 遠出を敬遠
- ・ 健康寿命の延伸 (外出促進)

【都市政策】
コンパクト化
歩いて暮らす

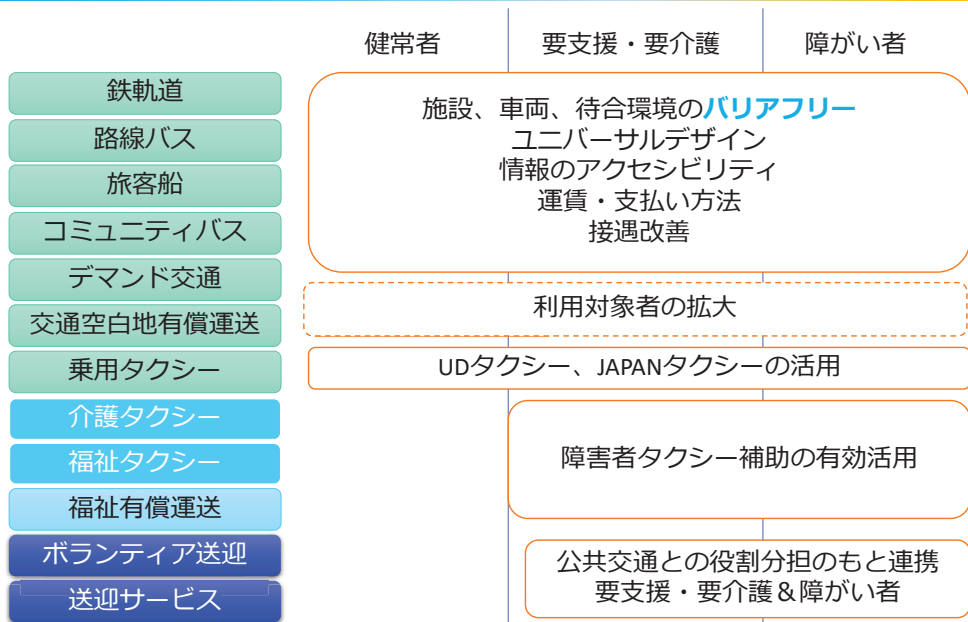
【交通政策】
ラストワンマイル

【福祉政策】
地域包括支援
介護予防

身近な地域で交通手段の影響を最小限に暮らす

小さな交通に着目する理由





だれでも気兼ねなく「おでかけ」できる環境を実現するには...

- 使う人（利用対象者）を着目し、生活や移動の実態を知る
- そして、自立的な生活が営めているか、おでかけ手段が抜け目なく展開できているか、福祉部局の施策とあわせて確認
- 共通のビジョン（計画）を掲げ、連携した体制（協議会）を確保する

交通手段の選択肢の多さ（＝地域の豊かさ）を目指した交通まちづくり

【あとがき】福祉部局と連携するには（交通と福祉の連携シンポジウムより）...

- 今いるポジションや立場を超えた議論、そのためにも施策の先の将来像
- A（あたりまえに） B（バカにせず） C（ちゃんとやる）
- 家族団らんが希薄化→地域団らんを大切に
- 笑い、楽しく！！

END