

憲法が示す衣食住の確保とともに 移動・外出の保障は先進国の常識

高齢者・移動困難者の送迎支援セミナーにおける基調講演



三星昭宏氏

高齢者の移動手段問題について、国土交通省が委員会をつくりまして、私は委員として、この半年やってきました。不満な点が、たくさんあるんですけども、一応答申を出しました。高齢社会を迎えて国土交通行政だけでは扱いきれない様々な問題があつて、警察庁や他の機関と連携してやらなきゃいかんということ

NPO法人ささえあい橋本（福祉有償運送事業）は関西STS（スペシャル・トランスポート・サービスの略）の共催を得て、「送迎支援があれば病院・買い物・おでかけができる街！橋本市!!」セミナーを9月9日橋本市で開催しました。

セミナーの内容は、基調講演、課題提起（米原市・橋本市行政よりの担当者）、活動報告（NPO法人ささえあい橋本）として4人の方々からの講演と報告となりました。

今回の掲載文は、「移動手段に困っている住民の移動・外出を支える地域交通網の形成に向けて」と題した近畿大学名誉教授、関西福祉科学大学客員教授の三星昭宏氏による講演要旨です。

（文責・研究所 九鬼）

で、報告を出しました。

交通権というのは、移動権とも呼んでおります。憲法で保障されている「健康にして文化的な生活を営む権利」があるというときに、衣食住の確保は国民の権利として知られていますが、今まで入れられてないのが交通権なんです。先進国では、交通権概念が国民の中で定着してないのは、先進国では日本だけなんです。交通権というのは生活圏の一部です。まず移動できないければ働くことができない、学校も選べない。それだけではなくて、年に何回か旅行することは、現代の市民生活上の必須事項でもあり

ます。交通すること、交通できるということも権利であると捉えないといけない。

**外出の保障は
国と自治体が責任持つ**

4年前に、交通政策基本法という法律ができました。この法律の中で、国の責務、自治体の責務、それから国民の責務ということが定められました。いろいろ影響のある業界団体の反対もありまして、交通権という言葉は結局、日本の法律には入らなかったんです。でもそれに当たる概念は、その中に入っています。みんなに保障される外出の権利を保障するには、国だけでなく、自治体も責任を持つ。これまでは、自治体は何も法的には責任がなかったんです。ですから、この橋本市役所も、JRや南海に対してお願いはできて、許認可権が全くありませんので、市民の声をバツクにする強制権は一切ないというのが今までの考え方だったんです。今度の交通政策基本法において、自

目次

- 憲法が示す衣食住の確保とともに
移動・外出の保障は先進国の常識
高齢者・移動困難者の送迎支援セミナーにおける基調講演…… 1
- 高齢者の送迎支援セミナーin橋本 9月9日 ①
自分たちができるとやってほしいことをつなぐ
—1軒1軒訪問して見えてきたもの 米原市よりの報告— …… 5
- 有田地域ブロック交流集会
—会員の活発な議論で見えてきた有田地域の課題— …… 7

わかやま住民と自治

発行／和歌山県地域・自治体問題研究所
和歌山市太田2丁目14-9 太田ビル203号
TEL・FAX 073-488-3127
jichiken@crux.ocn.ne.jp 2017年11月号



三星先生の講演を聴く参加者

治体に責任があるということが明確になってくるわけですね。堺市には、地域交通を仕事とする課ができています。通常の公共交通課と、地域交通の政策をつくる課と両方あります。大阪府下ですと、2、3あるだけで、まだこれからです。ただし、担当者というのは、これから取りあえずつくらざるを得ないことになってくると思います。

現在の地域交通の交通手

段を見ていきますと、地域の鉄道があります。この辺ですと南海及びJR。それからバスですね。LRTと

いうのは、新しい軽量の鉄道で路面電車なんかも、便宜的にLRTと呼んでおります。基幹バスとかLRTは、拠点と拠点の間を結ぶものです。バスがなくなったり、バスが入りにくいようなエリアでは、拠点間でもなくとも地域で何とかしなきゃいけないというので、最近では全国でコミバス（コミュニティバス）を走らせています。全国的に今コミバスが衰退しては、ちょっとしたところで1000万円、ネットワークにするという金額がかかっています。幸い本市では、頑張っただけで確保しているように思いますが、それから自主運行バス。その次にいよいよ自分たちで何とかしなきゃいけないことになって、コミュニティタクシー、これはコストが非常に安くなります。また電話して家の前まで来るデマンドバス。更に密度が低いところにな

りますと、タクシーということになります。

地域の助け合い交通・乗合タクシー・の活用

総合事業で

厚生労働行政では「高齢者の日常生活支援と介護予防のための総合事業」略して「総合事業」という取り組みを開始しています。これは高齢者を「給付・救済」によって救うという従来の概念に加えて、地域の助け合いやまちづくりによって高齢者が生活できるまちと環境を作るという新しい概念です。

ところでタクシーのことですが、従来の法律では知らない人同士が呼びかけて乗る、いわゆる相乗りタクシーはいけなかったのです。これがからはそれを認めることにしました。今回の結論の1つにもなりますが、この「総合事業」における外出課題を達成していく中でタクシーや住民助け合い交通は重要な役割を果たすことになると思います。今、タクシーが大変面白い時代

に入っております。一般タクシーに加えまして、介護タクシー、福祉タクシーがあり「総合事業」でその活用を推進したいものです。

面白いものとしては、子育てタクシーがあります。3種類ぐらいあるんです。おなかの大きい妊産婦さんに関する知識の豊富な運転手が乗って、産院付いたりすると、救急車を呼ぶまでもないけどちょっと危ないなという方をお産の知識のあるドライバーが運転する、こういうタクシーがあるんです。それから子供を育てるための幼稚園とか保育園の送り迎え、普通のタクシーではちょっとそこまではついていくところができるようなタクシー。赤ちゃんと、途中で戻したいのでも全然気を遣わないでいい、そういった対策をやっているタクシーもあります。タクシーが更に進んでくると、学歴の高い運転手さんなんかですと、どこかの学習センターみたいなところまで、タクシーで連れていったあと、勉強を見てあげるとか、そんなこと

あったっていいんです。

この子育てタクシーは、自治体もある程度支援してあげないと、自然発生的にはなかなかタクシー業者だけではできないですね。極め付けに面白いのは、救急運送サービスっていうものもあります。救急車まではいかないが、運転手さんはちゃんと救急救命士の資格を持つてるとか、NPOあるいは場合によっては民間のタクシーに当たるものもあるわけです。市民助け合いにいたっては、福祉有償運送と統合して、この救急運送も入れるべきではないかという話もあります。

ところで「福祉有償運送」「交通空白地有償運送」とは住民や福祉団体が白ナンバーの乗用車を使って多少の金額で地域の住民をお運びしても白タク行為にはならないものと認められた制度です。いわゆる助け合い交通です。自治体や社会福祉協議会が運行する同種のものもあります。さらに助け合い交通としてはガソリン代などを除いて料金をとらないいわゆる「無償運

地域公共交通をとりまく情勢 全国的にも地域公共交通利用が減少してサービス水準が低下

- 輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人 (90年に比べ25%減)

(出典) 自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

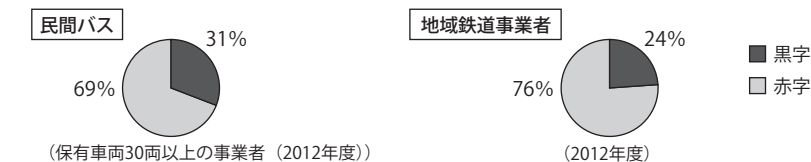
- 乗合バスについては、過去5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止。
鉄道については、過去5年で約7カ所 約105kmの路線が廃止。

- 運行回数の減少 (乗合バス事業)

	1970年	1989年	2009年
路線 1km あたりの平均運行回数	約16回	約11回	約7.3回

(出典) 公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業」(平成24年)

- 民間バスの約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字



資料) 国土交通省

送」というのがあります。これはさらに自由度が高く認められています。今後「総合事業」の中で大いに促進してゆきたいものです。また、究極の助け合いとして、移動目的に限らず、住民の車を使って隣近所で助け合って行きましようという方法もあります。現状

ではまだ限定的ではありませんが少しずつ事例が出ています。現在、日本で2つ、京丹後市と北海道の方で始まっておりますけれども、スマホを利用して、ボタン1つ押しすると、私行きましようという人が手を挙げて、その人が迎えにくんですね。ただ、今、話

題になつてるのは、そのソフトが、ウーバーというアメリカの会社で、ここ数年の間で世界で巨額のお金を稼ぎ出しており、そのことが話題・問題にもなっております。これらの助け合い交通は人口減の社会で大事なことです。京丹後市では、福祉有償運送の登録をしまして、福祉有償運送扱いで、このスマホを利用した助け合い交通をやっています。もっと広がって良いと思います。これはさらに隣の集落と合同で助け合いするようにできませんでしょうか。タクシーのように営利事業として移動を専門にやるものと、住民や自治体为非営利でやるものをうまく両立させて住民のモビリティ(移動性)を確保する交通のシステムを作ってゆきたいです。

なぜ公共交通が

日本で衰退したか



なぜバスや鉄道などの公共交通が衰退したのかを考えてみましょう。第一にみんなが車を使うようになった

たことです。公共交通の衰退で困るのは誰かということ、免許のないお年寄りとか子どもとか障害者の方です。

もう1つは、高齢化と人口減少がある。国土交通行政下において、日本の公共交通をどうするかという政策がないんですね。公共交通行政も頑張つて、これから大きく改革していただきたい。欧米の場合には、1960年代に自動車交通が

はびこるので、弊害として交通事故だの公害だのいろいろ挙げておりますが、第一級に挙げたのが、公共交通の衰退です。イギリスの場合は、1960年にブキヤンレポートという答申で明確にその問題を指摘しました。それを受けて、政府はこれから車によって、公共交通は客が奪われて崩壊します。それでは困る免許のない方々がいまから公共交通が破壊されないように、政府と自治体が責任を持って面倒を見る。つまり税金投入すると決めたわけです。これはイギリスを始め、欧米先進国がみんな

やっていることです。先進国では、日本だけ基本的に税金投入がないんです。橋本市は、公共交通(コミバス)に支出しています。このコミバス、よくやっていますがやはり後手、対策的であつて、抜本的な公共交通政策とはいえないと思います。

欧米先進国と 格段に違う税金の投入



電車、バスに国や自治体が支出するお金を、日本とイギリス、フランス、ドイツと比べたら、格段に桁が違います。日本は、基本的に税金を投入しないんです。が、いまそんなことを言っておれなくなっています。

でもそれは計画的な税金投入ではないんで、さほど長続きしない。最後、地域崩壊になるわけですね。市が金ないときにバスに金使えん、という議論は、欧米の場合には出てこないですね。このことを受けて、政府も無策じゃいかんということで、コンパクトシティ化の都市再生特別措置法と

いうのがあります。立地適正化計画と称して、まちをばらばらにしておくから問題があるので、住む場所がある程度固めていけば、乗り越えられるという考え方で、まちをコンパクトにまとめるということです。いま立地適正化計画を各市で取りかかっているところで、都市機能誘導区域といつて駅周辺の市街地にかためる。それよりも密度は低いけれども、住むまちの拠点となるようなエリアを居住誘導区域とするのです。これがまた全国的になかなかうまくいかないんです。原因はいろいろあるんですが、これまでの住まいに居続けたい人々を曖昧にしたままどこかに集めようとしても無理があり大きい問題にもなります。

さきほど申し上げた福祉行政における総合Dの話というのは、居住誘導地域とか都市機能誘導地域のエリアにおけるプランと、人口密度の低い田舎のエリアにいらっしやる高齢者の方々の福祉のプランはやっぱり性格が異なってくるわけで

す。答から言うと公共と共同による地域運営というのが大事。どこの市も交通政策では総合連携計画、あるいは地域公共交通形成計画というものがあるんですが、ここで前提にしているバスの停の徒歩距離というのは、古くは500m、国土交通省は30分間歩かせるのも計画に入れている。しかし、そうではないんです。障害者はもちろんですけれども、300mも歩けないお年寄りがいっぱいいるんです。これからは公共運送を柱として、助け合いも含めて、移動を確保すると言いましたように、まとまって住むことと、周辺部にも住むこと、この2つ両立することを頭に入れた都市計画をしていただきたいと思えます。50mを計画目標にして公共交通を立てた例としては、米原市の乗合タクシー（まいちゃん号）は、バス停間隔が50mから100m。これで、全市展開やつてます。福祉有償運送の枚方市は10数団体やつております。道路運送法に基づく事業区分としては、営業と

してやるものと、営業ではなくて自家用車も使えるというものとに分けてあります。総合事業としては、この移動に関しては、営業でやるものと自家用車でやるもの、両方を上手に使ってプランを立てていただきました。困った人のために無償でみんなが助け合いました。

ように活用したいものです。横浜市は、自治会が自分たちでバスを出します。堺市はお年寄りのお出掛けカードで、1回100円でバスに乘れるんです。これでバス利用者がものすごく増えました。お年寄り1回100円のバス乗車というのは、非常にバス利用を増やします。介護保険制度に関する移動支援サービス（正しく言うと、介護予防・日常生活支援総合事業）。東の方では、秦野市で既に訪問型サービスDも導入、既にプランを立てました。同じように、米原市とか、橋本市は進んでるところでございます。福祉分野における、介護保険制度を始めとする協議体と交通分野の地域公共交通会議、福祉有償運送の

協議会が、団体まではいかなくても、相互に連携をしっかりとやらなければいけません。

貨客混載など いっぱいある 地域資産の活用を



郵便局の車が毎日来るのに、誰も乗れない、もったいない。山奥までヤマト運輸がくるのに、下へ下りるときにおばあちゃん乗せちゃいけないんです。そこらは、これからやれるような方向に行政としても、我々の検討会としても、この貨客混載を促進すると決めました。例えばスクールバスなども、スクールバスは子供しか乗れない。おばあちゃん乗ったっていいじゃないか。頭を切り替えていくと、いっぱい地域資産があるんですね。そんなことで貨客混載（物と人）をどんどんやっていくと、自家用有償運送を積極的に活用しよう。自家用有償運送については、現在の段階ではまだ登録のために協議会が成り立たなければいけな

い。申請する方もNPO法人を取らなければいけない。すぐやろうということになりますと、許可とか登録が要らない無償運送をこれから大いに活用していくというところで、例えば、市の車を貸すあるいは、レンタカーとか、リース代を援助するなど。有償に関して市が援助するのは、問題なく受けられるわけです。無償の場合でも、市が援助することを可能にするように、委員会としては決めました。結論ですが、これからは福祉行政と交通行政、まちづくり行政が連携しなければならぬ。車だけに頼る社会というのは究極には地域の崩壊をみます。公共交通を大事にしながら、車も上手に利用しましょう。こういう考え方を「モビリティーマネージメント」といいます。今後、自動運転がやってまいります。本来、車というのは、自由を獲得する点では、お年寄りや障害者のために使うのが社会的に一番いいわけですね。その使い方はこれからの地域の課題でしょうね。

高齢者の送迎支援セミナー in 橋本 9月9日 ①

自分たちができることと やってほしいことをつなぐ

1軒1軒訪問して見えてきたもの 米原市よりの報告——



報告をする亀山芳香さん

本誌(11月号)巻頭から4頁に掲載のセミナー基調講演を受けて第2部は自治体現場からの先進事例の報告です。2014年6月に「医療介護総合確保推進法」が国会で成立したことにより2015年4月から介護保険制度が見直されることになりました。そのことにより全国一律の予防給付(訪問介護・通所介護)が市町村の裁量に委ねられ「介護予防・日常生活支援総合事業」(以下「総合事業」)の具体化が(29年度末)求められています。今回の記事は、そうした国の動きのもと地域支援事業に取り組む米原市健康福祉部くらし支援課 亀山芳香さんによる実践報告です。テーマは「米原市の高齢者の移動・外出を支える施策とサービスをどう創るか」その要旨を紹介します。報告内容は前半11月号・後半12月号となります。

(文責・研究所 九鬼)

来る前に橋本市さんのことをちよつと勉強させてもらったら、特産品に平核無柿が挙がってまして、実は米原市の特産品の1つにも平核無柿がありまして、似

たような景色が広がっているのかなというふうに思ってきました。

米原市の御紹介を簡単に。2005年に4つの町が合併して米原市となりました。昔から関西、中京、北陸圏を結ぶ要衝として栄え新幹線が停車し東海道線と北陸線を結んでいきます。道路では名神高速道路と北陸自動車道をつなぐジャンクションがあつて、交通の要衝となっています。

交通の要衝 米原市 公共交通の改善に向けて

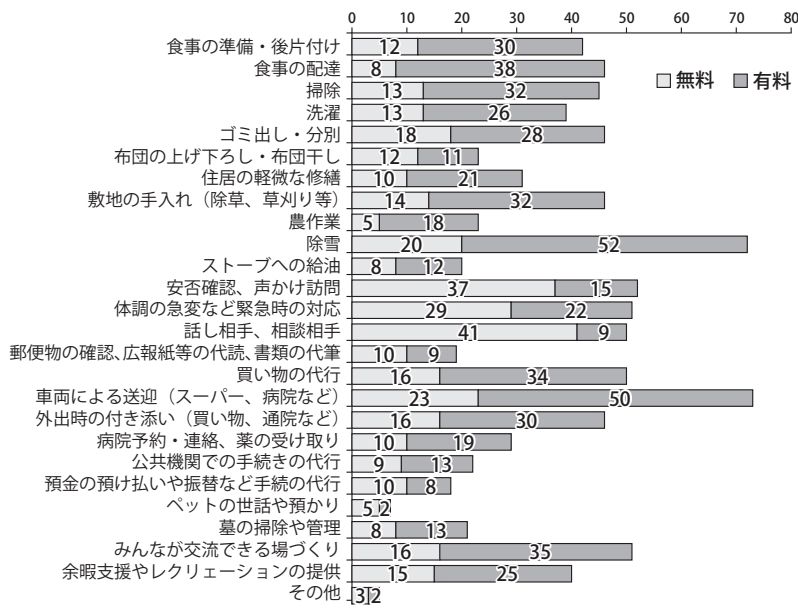
市内の公共交通の様子を御紹介したいと思います。

コミュニティバスの運行経路が6路線です。各路線とも1日5本から10本ぐらい、1時間から2時間に1本あたりの運行になっています。収支率は大体30パーセントというところで、年間の赤字額が6000万円ほど市が負担しています。コミュニティバスでカバーできていない部分については、予約制の乗合タクシーの「まいちゃん号」と「カモン号」を導入しています。「まいちゃん号」は、区域運行方式という形になっています。「カモン号」は、路線で停留所間を結んでいます。現在この停留所が300ちょっとあります。本年度、より利便性を高めるために見直しを行います。「新しいちゃん号」ということで、路線定期運行方式をやめてエリアを設け停留所間を乗合タクシーで結びます。現在よりも停留所の数を300ほど増やすということですが、およそ倍ぐらいの停留所の数になる予定です。ただ、料金を見直しますがこれまで1回の乗車が300円だったところを500円にさせていただきます。この「まいちゃん号」の収支率というのは、コミュニティバスよりもちよつと悪くて、大体20パーセントほど、年間2000万円ほどの赤字ということなので、米原市では年間およそ8000万円位公共交通に支出をしているような状況です。

乗合タクシーの利用方法なんですけれども、運行、出発時間の30分前に予約をしていただくような形を取っています。1回500円です。回数券は11枚つづりで5000円、1回分は無料ということ、70歳以上の方は11枚で3000円、障害者については11枚で1500円ということを考えています。更に75歳以上の高齢者等を対象に、回数券とセットで、タクシーを利用する際の助成制度も新たに設けます。1か月1000円辺りの助成をというイメージで、年間1万2000円のタクシーの助成をする予定になっています。実は米原市には、総合病院、大きい病院はなく近隣の病院に通われています。今まで「まいちゃん号」、「カモン号」というの

対象:75歳以上のひとり暮らし高齢者、高齢者のみの世帯、日中一人暮らし高齢者の方(183人)

モデル地域のニーズ調査結果から見てきたこと



は、市内のみの運行でしたが、市の端っこに脱出ポイントを設けて、そこを出た瞬間に、通常のタクシーとして、病院や買い物施設などに行くようなことをイメージしています。これが米原市の現在の公共交通の状況です。

米原市は4万人を切っており高齢化率が28パーセント、橋本市さんよりは若干低いです。自治会数が10

7ございます。総世帯数が1万4000世帯で、その半分が高齢者のいる世帯となっています。高齢者の方のうちおよそ10人に1人がひとり暮らしということになっています。総合事業の対象となっている人数は350人ほどです。

私の所属はくらし支援課です。2年前までは福祉支援課という名前でした。課の中に直営の地域包括支援

センターと、地域福祉の係があり、民生委員、児童委員の部署の担当もしています。市内の総合相談窓口の機能も持っている課でもあります。そのくらし支援課には、いろいろな相談が寄せられます。最近、地域の中でのコミュニケーションが少なくなってきたという、役員の負担が大きくなっているなど、ひとり暮らしの高齢者の方は

様々な不安を抱えておられます。一方で、元気な高齢者の方は、何か自分も地域の中で活躍したいという思いを持っていることが分かってきました。そこで、地域で支える側として活躍できる場所が用意できれば、新たな可能性が広がるのではないかとということで、身近な地域である自治会を範囲として地域のコミュニティの構築と活性化を図ることを目的に、平成25年度から、地域お茶の間創造事業をスタートさせました。

お茶の間とは、地域に気軽に集まれる場所をつくり、同じ趣味や地域の課題を解決するための活動を行った、そこを拠点にして、地域で支援を必要とする人を訪問して、サービスの提供をする事業です。

まずは地域の

ニーズを把握

平成25年度と26年度、2年間、モデル事業として実施いたしました。始めるに当たって、自分たちがやりたいことと地域の方が持っているニーズがかけ離れて

いてはいけませんので、まずは地域のニーズを把握することから始めました。この調査は、75歳以上のひとり暮らし高齢者、高齢者のみの世帯、日中ひとり暮らしの高齢者の方を対象にして、市と社協の職員が一軒一軒訪問して聞き取りをしました。そこから、高齢者が何を必要とされているかが見えてきました。やっぱり車両による送迎というのは圧倒的に多かったです。地域性もあり、米原市は世界一の積雪記録も持っているもので、除雪もニーズとして挙がっていました。そこで、モデル地域では、地域の実情に合わせて、自分たちができることと、地域に暮らす高齢者がやってほしいことをつなぐ事業をそれぞれスタートすることになりました。

平成25、26年度のモデル事業では、市内13の地域において、地域の支え合い活動が展開されました。その中で地域にいろんな効果が生まれてきました。例えば、居場所ができたことによつて住民同士の交流が進み居場所で見守りができたり地

域の情報の共有ができるようになってきました。また、スタッフ自身の生きがいづくりの場になっています。そして、この事業を通じて、住民の皆さんの地域で支え合うという意識が高まり、自治会活動と連携する地域もあり、地域に良い影響が出てきています。現在、23の団体がこの事業に取り組んでいます。

モデル事業終了後の平成27年度以降は、一般介護予防事業の位置付けのもと、継続団体については、団体のメンバーの中に、介護予防活動のサポーターを養成して、介護予防活動に取り組んでいただいているところもあります。さらに、このお茶の間で展開している多様な支援というのは、介護予防、生活支援サービス事業としても実施できるのではないかとということで、意向調査をさせていただいたところ、取り組みを希望する団体があったことから、実施要綱等を整備して、平成28年の10月から、4団体が手を挙げて取り組みを始めています。

(次号に続く)

有田地域ブロック交流集会

— 会員の活発な議論で見えてきた有田地域の課題 —

角長 (写真提供: 奥野氏)

9月23日に、有田教育会館で有田地域の研究所会員が集まり、ブロック交流集会を開催しました。このブロック交流集会は、昨年の10月に日高地域で第1回を開催し、その後、西牟婁地域、伊都地域、和歌山市域、東牟婁地域と続き、今年度に入って最初の開催となりました。当日は、会員6名と研究所理事長含め理事4名が参加し、有田地域の会員でもある当研究所の山下紀和理事の司会進行で、意見交換を行いました。その内容を要約して報告します。

(文責・研究所 西岡)

最初に鈴木理事長が開会あいさつした後、参加者が自己紹介。続いて、西岡事務局長がブロック会議の主旨と研究所の活動状況を説明し、理事長が補足説明と問題提起をして、意見交換が始まりました。

湯浅町のまちづくりと課題

O氏から、湯浅町のまちづくりの取り組みについて紹介されました。

2年前に3省(農林水産省、国土交通省、文部科学省)の社会資本整備補助金がもらえる歴まち(正式名は「歴史的風致維持向上計画」)の認定を受け、今年、日本遺産の認定を受けて、いろんな事業をやらなければならぬということ、慌てて7月にブランド推進室がつけられました。

観光の町づくりを補助金でやっているが、1年でやらなければならないので、時間をかけて住民との協働ができないという課題が出されました。

参加者からは、補助金ありきで格好はできるけども、住民自治が形骸化する心配がある。

補助金がありすぎて、補助金を消化するためにトツプダウン的な仕組みになり、まちづくりの形態が崩れるという懸念の声が出されました。

鈴木理事長は、湯浅町の観光まちづくりは町商工会を要に行政、外部関係者が連携し一定の成果をあげてきたと評価しつつも、観光振興の一方で、地域の内発力を信頼するまちづくりがどこまで取り組まれたのかは検討を要すると述べ、

「コミュニティ」重視の総合戦略の重要性をあげました。

九鬼常務理事から、自治研としては、時間かかって住民自治を生かし、住民の知恵を結集して、湯浅のまちをどうしようかという運動が要するという意見がだされました。

また、O氏から、10年前に指定を受けた伝建(重要伝統的建造物群保存地区)の保存協議会が、イベント関係を定期的にやってきたが、伝建地区全体が高齢化し、新しい人が入っていないという問題点が指摘されました。

一方で、高齢化しているけども、ボランティアグループもできて中レベル、小レベルの人たちがたくさん



湯浅の街並 (写真提供: 奥野氏)

動いていることを評価する意見が出されました。

発達の子どもの遅れのある子どもの支援と課題

Iさんは、保育園、児童デイサービス事業、児童発達支援センターを湯浅町や有田川町で運営しています。Iさんによると、発達の遅れがある子どもは全国的に増えているが、ここでも入所を希望する人が、がいな人数になつてきて、定数内に収まらないので判定委員会でする所見をきめている、という報告がされました。

また、学童クラブ(児童デイサービス事業)は、たちばな支援学校へ子どもを迎えに行つて、子どもたちを見て、夕方6時ぐらいに車で家へ送り届けるという事業ですが、企業がどんどん乗り出してきて、国が規制をかけ始めていることが報告されました。

保護者から作業所をつくってほしいという話があり、断つているというIさんの話から、身体障害者の作業所が、受入れパンクしてきている状況が明らかになり、障害者の就労場所の確保が大きな課題になっているこ



参加者の懇談風景

とが浮き彫りになりました。阪辻理事からは、障害児の問題が自治体では、保健師が判定するぐらいで、自治体を飛び越えて広域化と民間の力で、子どもたちの発達を支えることに研究所がどう関わるのか。また、高齢者の介護問題も、すごい勢いで増えてきている問題に対して、研究所はどういうふうに関わっていくのかという問題を提起されました。

また、O氏から介護の問題で、国が軽度の人らを介護サービスから外していこうとして、NPOとか地域

の力で、軽度な人らを支える仕組みを市町村ごとにつくれていることが報告されました。

討論の中で、今までみに、自治体へ要求を突き付けて、自治体が解決するという時代ではなく、お金の問題も含めて、住民自身が考えることも必要で、なる助け合いだけではなく、地域の新しい住民自治の仕組みをつくっていくことが、自治体問題研究所の役割ではないかという意見がだされました。

公立保育所の役割

公立保育所の民間委託に関して、民間保育所を運営しているIさんから、ネグレクトや虐待を受けている子どもを預かるのは、公立保育所が一番いいという意見が出されました。

家で食べさせてもらえず保育所へ行けば昼食だけでも食べられるという子どもが現実にいる。親が保育所へ入れたくなくても虐待とかが起これば、行政が乗り出していった、保育所へ入れないかと話に行く。保育士が常に市町村とのつながりが持て、役場から児

童相談所に素早く連携が取れるのは、やっぱり公立保育所。児童虐待とか、要保護家庭の問題は、市町村の仕事であり、どんなに間違っても、これだけは委託するわけにいかんと強調されました。

学校統廃合と地域の教育力

Y氏から有田市では、年間100人ちよつとしか生まれない少子化の中で、有田市内の4つの中学校を1つに統合するという話が出ている。また、有田郡市では向陽中と桐蔭中と近附と開智と智辯の全部に行けるようになって、リーダーシップを取っていた子が、どんどん出ていくために学級崩壊が起きているという報告がありました。

阪辻理事からは、高野口の信太小学校は、児童12人の小さな学校ですが、同数ぐらいの地域に住んでいる子どもが隣の小学校に行っている。そのきっかけは、地元にあった保育園を潰してこども園ができたために、こども園で学んだ子が地元へ戻らずほとんど高野口の小学校へ行くことになり、

こども園が地域の教育力を低めていくようなことが起こっている。

また橋本市で、中学校3校を橋本中央中学に統一したら、なくなった地域で、みんな協力して子育てしよう頑張っているのですが、がくつと教育力が衰えてきた。今度の地域で子ども園ができて、幼稚園も公立保育園もなくなったら、地域の教育力はがたつと落ちると警告されました。

有田地域の産科医不足

O氏から有田の統一テーマは、産科の問題が一番という意見が出されました。

討論の中で、ふるさと創生とか人口問題から言うと産科問題は、非常に大きな問題であるが、24時間体制で、医師が対応しなければならぬことや、採算と訴訟リスクが大きいために、なり手が少ないという課題の解決が重要という議論がありました。

有田川町の高齢化問題

K氏から、65歳以上が35パーセントで限界集落といわれるけど、この辺の地域にはいっぱいある。自分は

66歳で若手といわれているが、20戸の集落で1人か2人。あとは70代と80代の人ばかり。ほんまに消滅集落になりかねない深刻な話だと現状を報告されました。

有田川町の林業政策

K氏から、山林は太木でも枯れ枝が出て、山は荒れ放題という現状が報告されました。そして高知県の仁淀川町が間伐材や林地残材で発電して得た収入を原資にして、地域通貨を発行している事例を紹介し、林業政策で林業が盛んになったらという期待が語られました。

九鬼常務理事から、北海道の下川町は、森林資源を生かしたまちづくりをテーマに取り組んで、森林の産業（林業とか森林組合とか）に移住してくる人が多いことが紹介されました。最後に、鈴木理事長から、交流会のまとめをして、交流会で出された声を月報『わかやま住民と自治』で紹介して、会員に返していくとともに、今日出された課題を研究所としても取り組んで行くことを表明して、閉会しました。