

様式13

会派視察研修計画書

令和元年 8月 8日

碧南市議会議長 様

会派名 公明党

代表者名 加藤厚雄

下記のとおり、視察（研修）を計画したので届け出ます。

参加議員	大竹敦子	
日時	令和元年10月10日（木）～令和元年10月11日（金）	
視察先	秋田県 湯沢市	
研修内容	第2回地域共生社会推進全国サミット in ゆざわ つながる環を新しい時代につなぐ ～人口減少を乗り越えるために今できること～	
日程	(視察先到着時間・宿泊先名及び電話も記入) 別紙のとおり	
交通手段	公共交通機関利用 乗降車駅名 ()	自家用車利用 <u>1</u> 台 所有者名 (大竹敦子)

(議会事務局記入)

旅費の額	(内 訳)
円	

様式14

会派視察研修報告書

令和 2年 3月 9日

碧南市議会議長 様

会派名 公明党

代表者名 加藤厚雄 印

下記のとおり、視察（研修）を実施したので報告します。

なお、参加者議員 1人 分の視察研修報告書を添付いたします。

参加議員	大竹敦子
日時	令和 元年 10月10日(木)～令和 元年10月11日(金)
視察先	秋田県 湯沢市
研修内容	第2回 地域共生社会推進全国サミット in ゆざわ つながる環を新しい時代につなぐ ～人口減少を乗り越えるために今できること～
視察先面会者 又は講師名等	大森彌東京大学名誉教授 橋本岳厚生労働副大臣 松尾崇鎌倉市長 大島一博厚労省老健局長 鈴木俊夫湯沢市長 佐藤博(社)雄勝なごみ会事務局長 他 加藤博和名古屋大学大学院教授・地域公共交通プロデューサー
備考	

※ 相手方から收受した資料の写しを添付してください。

会派視察研修成果報告書

令和 2年 3月 9日

議員氏名 大竹 敦子 印

視察（研修）に参加したので、下記のとおり成果を報告します。

記

- 1 期 間 令和 1年10月10日（木）～令和 1年10月11日（金）
- 2 視察先 秋田県 湯沢市
- 3 視察の種類 研修会
- 4 視察の成果等

基調対談 「新福祉ビジョンの構想から 地域共生社会の実現へ」

厚労省で、今後、福祉面からの「まち・人・仕事」をどのように進めていくかということを考え、平成27年3月にはサポートプランを策定し、その中に、いかに人口減少社会に対抗・対応していくか、医療・福祉も縦割りの組織を全体に行き渡らせられるかということ盛り込んだ。そのための会議体・拠点も必要となる。相談には、複数の困りごとが原因として重なっているため、横の連携がないと答えが出ない。各窓口の連携が必要であり、困っていることのそれぞれの窓口につなげて、そのニーズに合わせて支援していくことが重要となる。また、本当に困っている人が中心になっているのか、そうっていないのではないかを問う必要がある。そういう観点から、「まち・人・仕事サポートプラン」では、縦割りを排して、困った人、本人のニーズを起点とする新しい施策を進めていくこととしている。これが重要なポイントである。

市川市で、事前に相談はあったが、横横の窓口の連携がなく、生活困窮者の子供を死なせてしまう事例も挙げられていた。このような状態を挙げられ、「何が福祉だ！」と問いかけていた。生活困窮者支援としての新しい社会に適応するビジョンが必要であり、そのために、省庁再編も考えていく必要もあるのではないか。そういう意味での、時代の曲がり角に来ているのではないか。人口減少による働く力など、社会基盤が脆弱になり、社会を下支えする力が弱くなっている。人を中心において、地域の資源を生かしていく必要がある。例えば、今まで支えられていた人に役割を持たせて支える人にしていくということである。

これからの目指す時代は、「わがごと・丸ごと」の骨太方針で開かれた多様性を取り込んでいく社会であるべきである。共生とは、お互いがそれぞれ必要としている関係だが、言い換えれば、一方では、煩わしさを感じる関係でもある。しかし、老後の生活は、声を掛け合ったりするなど、近所づきあいができる人と人とのつながりが大切となるのではないか。他人の悩みに関心を持つことでサポートへつなげていくことができる第一歩となる。

市の体制として横割りに変えていこうとすると、国の体制から直していかないと難しい。地域共生社会の実現のためには、市町村が包括的支援体制に、地域福祉活動に地域住民が参加できる環境整備、総合的かつ連絡体制の整備を整える必要がある。秋田県小境町では、住民の様々な相談をワンストップで対応する体制を取っていること、三重県名張市では、複雑かつ複合化した事例に対応するため、エリアコーディネーターを設置し、他機関協働の取り組みができるようにしていることなどが紹介された。

福祉施策の新たなアプローチとして一人一人の生を尊重し、多様な問題を抱えながらも、自立した生を継続していくために、専門職の伴走支援を進め、地域とのつながりを戻していく方法を整備していく。そのための機能として、断らない支援、参加支援、育成支援を加えていく。またそのための出会いの場としての「プラットホーム」を構築する必要がある。サロンや通いの場を作ることが必要である。地域を変える視点は、高齢者にあるという視点が大事になってくる。香川県高松市では、市と社協が幹部職員の出向などで連携も深めていく体制を作っている。北海道鷹栖町では、8050問題、障がい者、高齢者、引きこもり、ニートビーツ、生活困窮者などの問題を、断らない相談、丸ごと相談の実現を目指している。鎌倉市の取り組みは、「障害者二千人雇用」として、市の中の仕事には、まだまだ単純作業はあるということで、障がい者の方に市庁舎内で働いてもらいその勤務経験で、企業等への就労を支援していくシステムを取っている。

課題先進地からの提言 「人口減少に負けない明るい地域をつくるために」

新潟県湯沢市は、社協の賃金を市役所よりも高くし、若者のIターンUターンを促している。制度の縦割りにこだわらず、市役所の「共生社会」を目指している。市民の役に立つ所が市役所であるとの思いで参加と共同のまちづくりをしている。住民の困ったが解決できる体制を構築している。家族丸ごとを、将来的な安定に向けて検討を進めている。そして、地域共生社会は、「支えられていた人」がいつか「支える側」になり地域の一員として活動することである。そのため、社会福祉法人は、極めて重要な位置づけになるとともに自治体がどのように向き合うかにより、地域づくりに大きな影響を与えることになるという考えを湯沢市では持っている。

今回のサミットは、これまでの介護保険に関するサミットが、地域共生社会推進サミットということで、介護のみに限らず、すべての人が、住み慣れた地域で問題を解決しながらお互いに関わり合いながら暮らしていくことが重要であるとさらに進んだ形のサミットであった。また、問題解決のため、これまでのような縦割りではなく、各課が連携を取り合って問題解決にあたるべきことが強調されている。本市にあっても、徐々にそのような体制になりつつあることはわかるが、相談で終わっているケースも多いのではないかと感じる。最後まで取り組みに力を入れていただきたい。

特に就労支援では、鎌倉市の「障害者二千人雇用」の取り組みは、目を見張るものがある。民間企業に対して、市がまず模範を示して民間に依頼していく方法は、とても実践的で有効だと思う。ぜひ、本市でも参考にしていきたい。

分科会C 「みんなで作る持続可能なくらしの足づくり」

地域公共交通は、手をこまねいていれば、今のところ超高齢化社会に十分対応できず

に危機的な状況になる。

ニュータウンと言われる計画的、組織的に開発された地域でさえ、30年も経てくるとドアツードアで便利になった自動車社会の進展により、公共交通は衰退し、住民が高齢化した今では、減便されたり、廃止に至っているのが現状である。従って、高齢化し、運転もできなくなり、公共交通が利用しにくい状況では、高齢者は家に引きこもらざる状況が起きてくる。今後は、自家用車がなくとも移動に困難をきたさない環境を構築しないと高齢者の生活の質を下げ、心身の健康を阻害し、健康寿命を縮めることにつながってしまう。

地域公共交通の充実は超高齢化への有効な対応策となる。廉価で気軽に利用できる移動手段をある程度確保することで、運転や送迎依頼をする気苦労から解放され、家族にとっても負担を軽くすることができる。また、健康寿命短縮を回避でき、高齢者による交通事故も減り、街にも活気が出て人口減少を食い止めることもできるかもしれない。

自治体が運行するコミュニティバスについては、従来の路線バスではカバーすることが難しい狭い道路を運行できる小型のバスで駅や市の公共施設を巡回することで高齢者向けの移動手段として有効であった。しかしながら、採算性が悪いので、その運営のためには、自治体の公的補助を投入しなければならない。このようなコミュニティバスの運営形態がベストとは言えない。

春日井市高蔵寺ニュータウンの「サンマルシェ循環バス」は民間の運営で、ニュータウン内の事業者の協賛を得て欠損を補填し、市は関与していない。また、乗客による各施設が利用されており、見返りも確保されている。他にも、岐阜市芥見東、南地区の「みどりっこバス」は、コミュニティバスの運行を地域でしっかり検討し、運行を支えていく活動が必要であるということで、各地区の域内交通として地域住民で協議会を立ち上げ、市の助言の元、運行計画を立て、運行開始後も、継続的に会議を行い、市の決めた基準を満たせない場合には、その都度見直しをしている。そして、バスを利用した外出を促進するためのイベントなども計画して、高齢者の外出を後押ししている。

これらの事例は、地域のニーズに合ったサービスを身の丈に合った形で維持していくことが「コミュニティバス」のあるべき姿を表している。一方、利用が少なくバスでは非効率な地域では、乗合型デマンド交通が試みられている。また、タクシーを公共交通と位置づけ、自治体や地域で支える取り組みも出てきている。

高齢者が自家用車に頼らず、モビリティを獲得できる社会を実現するためには何が必要か。それは、その移動手段を利用し、いつまでもそこに住み続けたいと思わせるしかが必要である。モビリティに対する不安を地域全体の問題として共有し、どのようなモビリティが必要か、それを利用してどのような生活がしたいかを考え、それを支えるための公共交通を主体的に作り出すことが重要である。そして、地域が公共交通について検討する組織を立ち上げなければならない。それによって、地域オリジナルな公共交通で、若いも若きも乗り合わせられ、地域のきずなが深まるような地域のコミュニティができれば、超高齢化社会も乗り越えられるのではないか。

加藤教授の最初に言われた「公共交通と福祉は一体である。」との言葉は、私にとって大変衝撃的でした。それほど、高齢化社会に対応した公共交通が今後いかに必要になるかということに改めて思い知った。公共交通と言ってもそれぞれに合った形のシステムがある。碧南市の地域の実情にあわせて検討、実施していくことが重要であるとわかった。是非、本市でも、加藤教授をお呼びし、まず、庁内で関係部署によるプロジェクトチームを作り、地域の住民の声をしっかり取り込んだ形で、高齢者をはじめとする交通弱者のモビリティの確保に向けて取り組んでいくべきである。