

生活支援体制づくり協議体会議（地域包括支援センターしんぱら
担当圏域レベル）開催報告書

1 開催日時	令和 7 年 11 月 7 日（金） 13 時 30 分 ～ 15 時 00 分
2 開催場所	浜松市ふれあい交流センター浜北 2階大会議室
3 参加者	21名（委員15名、事務局3名、関係機関6名）
4 協議の内容	<p>1.開会 2.会長あいさつ</p> <p>3.議事 （1）令和7年度生活支援体制づくり協議体 分科会報告について ①【浜名地区の委員より説明】 内容別紙（分科会報告資料）参照 （委員）補足。浜名協働センターまつりでの説明は4年目。その説明会で2人協力員の申し出があった。説明者の熱心な説明についつい引き込まれて申込をしたような感じがあるが、地域の意識が段々そういう風になってきているなど実感する。会長からもお話があったが我々ができる内容であれば、困っている人が1人でもいるならできるだけ手を差し伸べたいという思いは大事だと思うので頑張りたい。 【委員より質問】 （委員）支援員の数は何名か？ （委員）協力員が2人増えて87名。今まであまり顔出ししていなかったが、いろんなところで地域の人と繋がると、段々いいイメージで広がってくれているので嬉しい。</p> <p>②【亀玉地区の委員より説明】 内容別紙（分科会報告資料）参照 【委員より質問】 （委員）亀玉地区の高齢者サロンは宮口笑いの里一つだけか？ （委員）今は一つだけ。ただ亀玉地区全体を対象としていて亀玉地区のどこからでも参加できるように、ボランティアが無料で送迎をしている。 （委員）シニアクラブは各地域にあると思うが、そちらに参加できない人を集めているのか？ （委員）特別仕分けしていない。シニアクラブに加入している方もしていない方も全体に呼びかけている。最近は段々人が増えつつあり、自治会毎の小さなサロンと並行してできると良いと考えている。実験的に取り組んでいるところもある。 （委員）宮口笑いの里は一つだが、小さなサロンはいくつかあり、今までも正式に申し出があり支援しているところが2か所あった。継続できないとのことで辞められるところや新しく始めたいというところもある。</p> <p>（2）移動支援実施案の作成について ・情報提供 浜松市交通政策課 （事務局）前回会議の中で色々なご意見をもらったが、その中で市の交通施策、空白地域で行われている活動についての話が出たため、本日は市の交通政策課に来てもらった。ご意見伺いながら話し合いの参考になればと思い、情報提供をしてもら</p>

う。

内容別紙（浜松市内の交通空白地帯有償運送）参照

【委員より意見・質問】

（委員）庄内地区の事例で、駅までの移送について帰りはタクシーを利用するとなっている。これは地域の事業者を圧迫しないようにするという意図があると思う。佐久間の事例を見ても、料金が高いと感じた。国土交通省の方で、対価の目安を地域のタクシー料金の約 8 割とするという通達が出ていると先日の講演で聞いた。そういったことが影響していると思うが、車を運転できなくて困っている地域住民の足としてカバーするには高い。以前、湖西市の事例が新聞に載っていた。オンデマンドのタクシーで一律 500 円とのことで、市から何らかの補助を受けていることも考えられる。移動支援を行うにあたっては、料金も通常のタクシー料金の半額以下にはなってほしいと感じる。

（行政）3 団体とも料金についてはそれぞれの事業団体が決定している。今ライドシェアについてはタクシー料金の 8 割まで認められるようになったが、この 3 団体が開始した頃は制度上 2 分の 1 だった。その当時の料金設定をそのまま引き継いでいるという状況。運賃を上げたいという意見が NPO 法人からも出ているが、上げると利用が落ちるのではないかというジレンマを感じているというところ。

（委員）NPO 法人が当初は通常のタクシー料金の半額で設定してそのまま継続しているとのことだったが、それで NPO 法人の運営、経営が圧迫しているような印象を受けた。浜松市から NPO 法人に対して助成はしているのか？

（行政）浜松市では、交通空白地帯有償運送の事業で赤字が出た部分について半額補助をするという制度がある。それぞれその制度を使用している。

（委員）例えば 50 万円赤字が出た時には 25 万円は浜松市が補助、残りを NPO 法人が自己資金の中から補填するという考えで良いか？

（行政）その通り。それで事業が成り立つのかという話になってくると思うが、NPO 法人は他の事業も行っており、指定管理者の制度等を利用しており、そちらの利益分で相殺していると聞いている。移動のための支援は黒字にならなくても地域のために必要だというご判断を頂いて、NPO 法人全体の収益が赤字にならないようにやりくりをしているという話を伺っている。

（委員）制度的なことについて教えていただきたい。有償運送についてはかつて厚生労働省と運輸省の時代に、僻地の場合には例外的に、僻地有償運送として認めるということ。平地の場合は例えば障害をお持ちの方の通院や通所等、福祉の運送に限って認めるということで出発したと認識している。佐久間と春野はその時の枠組みが効いているように感じる。それ以降さらに、全国的に高齢者が運転できないという事態が続発しているということから、緩めて地域の相互支援活動として実施するのであればいいとなっている。これは僻地有償運送や福祉有償運送とは別の枠組みとなっているのかと思うがどうか？

（行政）当時佐久間等が始めた時は過疎地有償運送というもので、今は交通空白地帯有償運送に制度が台頭してきている。有償運送という制度が今も残っているがために、障壁がかなり大きく、運行管理をちゃんとしないといけない等、地域の団体としては負担になってきている。一方で国土交通省としては交通空白地の解消は急務ということで、有償運送によらない制度、交通運送法にかからないやり方がある、もうちょっとライトに取り組めるというところを積極的にプッシュしている。今の県知事が以前会長を務めていた全国自治体ライドシェア連絡協議会が非常に活発に動いており、有償運送にかからないやり方を各地域に展開していこうとしている。最近天竜区の下阿多古地域でも活発に議論しており、今後そういったやり方を検討する地域も増えていくのではないかと思われる。

(委員) 今日ご説明頂いた3地区は、公共交通機関は全くない所ということか？
また、実施主体がNPO法人や社会福祉法人であるが、事業主体からこの制度をやりたいと申し出て実施することになったのか？あるいは交通空白地であるため、市が主体となって行うことになったのか？

(行政) 3地区は公共交通機関が全くないということではなく、佐久間では市が運行している北遠本線というバス、利用しにくいかもしれないが飯田線という鉄道も通っている。春野は遠鉄バスの秋葉線、秋葉バスの秋葉線というバスが通っている。ただ運行頻度は非常に少ない。庄内地区は館山寺という観光地を抱えているため浜松市の中心駅から館山寺町まではかなりの頻度で路線バスが走っている。館山寺は庄内地区の一番北側に位置しているためそこから下、南側はバス路線の頻度がガクンと落ちる。空白地とまで行かないが、公共交通が脆弱な地域という認識で許可をいただいている。

有償運送をやっている地域かいけない地域かというのは、ざっくりいうと地域の交通事業者が認めるかどうかということになってくる。庄内地区も初めはタクシーやバスがあるじゃないかということで、交通空白地として認められないと事業所から拒否された経緯がある。しかし地域の人にヒヤリングを行い、バスはあるが2時間に1本だとか、タクシーが来ると言っているが呼んでも来ないだとか、そういった声を拾って事業者と交渉し、認めてもらえるところまで持っていった。

どちら発の事業かということについては、佐久間と春野は当時の経緯が不明なため分からない。庄内はH28頃から路線バスが減り、4路線から1路線のみになったときに地域から公共交通を何とかしてほしいとの意見が上がり、コミュニティバス、地域バスを走らせるということで、5年程地域で協議を行った。いよいよ地域バスが導入されるようになった時に当時の浜松市長が、中山間地域で地域バスが走っているが利用率が上がらず、コストをかけるのはいいが乗らないものはダメだと判断された。地域バスに変わる新しいものを考えられないかということで、当時公助型交通というものが全国で出始めていたため、R3から路線を切り替えた。それは浜松市の方から、今まで地域バスの協議をしてきたが、おそらくこのまま入れても利用されないことが他の地域から見えている。であればもっと利便性の高いものにチャレンジしてみませんかと行政から提案させてもらった。当時、共助型交通は県内で1件も事例がなかったので地域もよく分からない感じであったが、地域の若手の方10名程有志で集まってくれ、2年程かけて地域の方たちが制度を考え、じゃあやってみようというところまで持って行った。

(委員) 浜松市の交通政策の中でも交通空白地の有償運送、ここでワードとしては空白地と有償とある。3年前に交通課長と話したときに、その時は浜松市としては地域公共交通については特に考えていない、今やっているところはあるが、それ以上のことはないとおっしゃっていた。今話を聞いていて、市として色々行っているというのは分かった。ただ、公共交通という視点から見ていると感じる。要するにバスや電車、タクシーがあるからそれをうまく使えないかという視点。我々はもっと進んで地域“福祉”公共交通と考えている。国の法律で交通政策基本法というものが2013年に制定され、その9条に地方公共団体の責務がある。

『地方公共団体は基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえてその地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。地方公共団体は情報の提供その他の活動に通じて基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。』

この解釈をもう少し深堀していただきたい。公共交通ありきで考えると人口も減っていくため利用が減る。人口が減るからいいと思われるかもしれないが高齢者の割合は減らず、むしろ増えるかもしれない。若い人が多い時であれば2~3km歩くのは平気で病院にも車で行けるという状況があるかもしれないが、段々不便になって

くる。そういった時に福祉的観点から、どう地域で交通弱者の移動手段を確保するかという課題が出てくる。それをずっと我々は議論している。

浜松市も R3 から浜松市地域公共交通網形成計画というものがあり、目標としては R12 までとなっている。この内容は公共交通であるためバスや電車、タクシー。コミュニティバスも含まれるかもしれないが、少し異なるかと思う。コミュニティバスについては、収益率が 16% という目標があるが、今は 8~9% と半分くらいとなっている。その為段々無くなっている。

共助型交通をメインに地域住民が自家用車を活用して有償で運送を行う制度とあるが、有償というのも少々問題である。自家用車を利用するという点は、自家用車ではなくても運転する人が地域住民ということでも良いと思う。そのように様々な形で考えられないかと思う。一昨年 12~1 月頃アクトでセミナーがあった時に参加した際、タクシー会社の方に、運転手が少ないのではないかという話をしたところ、市としてももう少し援助をしてくれれば出かける用意はあると言っていた。それであれば業者に委託し、市として補助するという方法も一つかと思う。ただ、行政だけで行うのは限界があるので、社協や地域住民の力も必要だと思っている。

国として考える責務があると法律で言っている以上は、見捨てられる人がいないように、もう少し痒い所に手が届く施策ということで行政として直接携わることと、お金等で支援、バックアップをして地域住民が助け合う仕組み等を総合的に地域福祉公共交通政策として考えていただきたい。

11 月に文化センターでセミナーがあったが、こちらの住民のニーズを把握したセミナーではなかったので、ライドシェアとは何かという説明が主だった。我々としてはもうその段階ではなく、どう移動手段を確保するかというところを考えている。それを住民だけで出来るかというところと難しいため国や行政の力を貸してほしい。内容は人であったりお金であったりすると思うがその辺りを議論したい。

最後に要望したいのが、先日の講演会は非常に良かったが、一歩前に進むために講演会後にディスカッションする形でやってもらいたい。他の地区でニーズがないのであれば浜北だけでも良いが、こういうことで困っている、こういうことを考えているがそれは何が問題なのか、どうすればできるのか等について話し合い、提案をしてもらう。そういうディスカッションの場をぜひ設けてもらえればと思う。最近では九州の佐賀市でも制度を導入したとのことで、ライドシェアだけではなく地域福祉の公共交通にフォーカスしていると聞いている。その状況も聞きたいと思っている。例えば市として曜日や時間帯、乗降者数等について交通量調査を、AI を活用して行い、その上でデマンド交通を動かす。あるいは、それにライドシェアやバスタクシーなどの公共交通をどうからめるか等、総合的に考えるということをやっている。それを期待しており、ぜひ検討していただきたいと思っている。

できればもう一度交通政策のディスカッションをトライアルで良いのでやっていただきたい。どのようなニーズがあり皆が何を思っているか、それに対して難しいのか方法があるのかといったところを我々は聞きたい。我々ができることはリスクもあると思うが、それをできるだけ乗り越えていきたい。自分たちだけでは難しいので行政の力もお借りしたいと考えている。

(委員) 市から高齢者福祉課、交通政策課、長寿保険課と皆さん出席していただいているので、我々がどのような所に課題があり、悩んでいるのかということはそれぞれでお判りいただいていると思う。この 3 つの課、あるいは財政の関係する他の課で集まって、浜北地域のコミュニティバスについて、このままでいいのか行政の中で検討してほしい。そういうことを汲み取ってやっていただくのが今後の浜松市の交通行政の在り方ではないかと思う。浜北地区をそのためのモデル地域にしてもらえればと思う。そのような方向の検討をお願いしたいというのが要望である。

・移動支援実施案の作成について

内容別紙（移動支援サービス比較表）参照

（委員）前回まで皆さんに議論してもらい、どのような内容であれば我々で行うことができるか話し合ったところを、『修正後』で一応のまとめとしている。しかし、課題意見等に記載しているように様々な意見があり、本当にこれでまとまり切っているのかというところはある。比較表を見てもらってさらにこの点はどのようなか等意見をもらいたい。

表現で分かりにくいと思ったところとして、利用料について、『30分 300円（支援1人あたり）』とあるが、これは支援者のことか利用者のことを指しているのか。これは支援者側で良いか？ ※他議員より同意の反応

それと住民に対するアンケートが必要ではないかという意見が出ていた。これに関連して、地域の人々の意見や本当のニーズを把握するためにも、案をまとめてしまう前にアンケートを行い、アンケートの内容を踏まえたうえで実施しようとするプランを固めていく必要があるのではないかと。ニーズを把握しないまま進めてしまうと地域のニーズとずれてしまうことや、せっかく作ったプランがいきでこないといったことが出てくるのではないかと。まず一番にアンケートを行えるよう、アンケートの内容について早急にまとめ、方向性が正しいのかを確認する必要がある。

『移動支援』という名称についても意見があがっていた。移動支援サービスということで謳っているが、それで良いのか。前回でも生活支援サービス、付き添いサービス、寄り添い支援、外出支援等様々な意見が出た。移動支援というと誤解を招くようなところがあるのかなと思う。

（委員）移動支援という言葉については、広い意味で抽象的に移動と言っているためそれはそれで良いと思う。当初の北浜中地区の様に家事支援がメインで移動はあくまでも場所を変えることだけという考え方もある。先程は、はまな家事支援の会の報告で話しがあった、送迎が来るまでの見守りという支援は移動支援というよりも外出の支援になるのかと思う。実際に行う支援の中身やどのような形で進めるのかによっても変わると思うので、今はそこにこだわらなくても良いのではないかと。中身が詰まってくれば適正な名前が出てくると思う。愛称のようなものでも良いかもしれない。

利用料も内容によって変わる。先日聞いた三方原地区社協では、利用者は1人500円を直接運転する人に渡す。それと、別途1台100円を払い、それは地区社協に入るといっている。中身によって、地区社協に入る分がいくらで利用する人がいくら、というのが違ってくると思う。ここは先程会長が言われたように支援者、すなわち運転する人で30分300円ということだと思ふ。支援者1人か利用者1人か、利用者であれば2人の乗せると600円になるのか等どうしていくか考える必要はある。

アンケートについては、地域福祉公共交通と考えているので、公共交通をどう利用するか、どう走らせるかという視点ではなく、それを利用したい人がいる場合に、その人に対してどうサポートするかという視点で考える必要がある。そのため次回までに別途メンバーでたたき台を作成するのはどうか。アンケート項目に含めたいことや聞いておきたいことがあれば今日意見をもらい、それに基づいてたたき台を作って、具体的に議論できる方が良いかと思う。コミュニティバスもアンケートを取っているので、タイミングや打ち出し方も考える必要がある。その時には移動支援、外出支援等、名称を決め、目的を明確にして話した方がよい。

先程説明いただいた3地区では、場所はJRの駅や病院、スーパー。土日祝も利用できるということだったが病院は土日やっていないのでスーパーのみになると思う。その辺りをどうしていくか。また対象者が必ずしも交通弱者だけではなく。対象者についても福祉で入る公共交通であるためそこをどう考えるかということもアンケートで拾えると良い。おっしゃる通りできるだけ早くアンケートは行ったほうが良い。料金もどの位なら利用するかなど聞くなら聞いても良いと思う。

(委員) アンケートについては、ぜひこういうことは聞いておきたいということを皆さんに出してもらえるとたたき台が作りやすい。基本的に何に困っているのか、どんなことをしてほしいのか等を本人に聞くケースと、思っていることが違う可能性もあるため家族にも聞いてみるといったことも必要かと思う。

担い手のニーズも聞きたいところではあるが、そこまで含めると煩雑になってしまう可能性を考えると後で聞くのも一つ考え方としてはある。どんなことに困っているかをまず聞き、そのアンケートを基に我々はこの困りごとについてこのように解消したいと考えていますということでもまとめていけると良い。その上でボランティアとして協力してくれる人はいるかを聞いた方が、まだ何をやるかも決まっていない段階で聞くよりも良いのではないかと思う。

(委員) 話が少し戻ってしまうが、移動支援という名称について、障害者のサービスで移動支援という市のサービスがあるため混同してしまうかもしれない。障害者のサービスでは車には乗せられず、ヘルパーと一緒にバス等に乗って外出するというような社会参加のためのサービスになるので、正式な名称は移動支援ではない方が良いかと思う。

(委員) アンケートの話も出ていたので、まず自分のところのシニアのクラブ等で意見を聞いてみた。病院や買い物について、連れて行ってくれるのは大賛成とのことだった。コミュニティバスはバス停が遠く、バス停に行くまでも誰かに乗せて行ってもらう必要がある。そのため乗らなくなっているのは理解できる。アンケートの取り方と、賛成しているとはいっても実際利用するかどうかというところに心配はあるが、意見としては賛成の声があった。

(委員) 確かに、家族にお願いしているけど、家族も嫌々行っているというケースも結構あるようで、無理やり家族にお願いするよりはぜひそういうサービスを利用したいという声は聞いている。せっかく始めても利用者が少ないという可能性もあるが、利用者が少ないということは困っている人が少ないということでありそれはそれで良い。しかしその中で本当に困っている人が利用できるのであれば、それがあることが福祉の一つのサービス、支援である。そういう点でこの外出ということを考えるとやはり必要なことであり、どのように支援していくかを考えることが必要である。

市の方には色々言って申し訳ないが、「コミュニティバスがあるのに何故」というところは、実際利用しようとしてもなかなか利用できない、利用しづらいからである。利用していないのにお金がかかるからといって自治会にお金を出してもらって運営を継続するということが自体がそもそもおかしい。その辺りの考え方を改めて、ではどういう風にしていったら良いかということを考えてほしいということが我々の要望である。

(委員) アンケートは方法によって変わる。一般的に紙を流して集計すれば良いかという、全体の集落のことを考えると分かると思うが、若い人だけが見て必要がないと思って捨ててしまい、本当に必要としている高齢者の目に入らないということがある。そのため本当は対面調査ができるが良いが、かなり時間がかかる。その辺りの折り合いをどうつけていくかを考える必要がある。アンケートの方法をどうするかということも含めて、〇×だけでなく言葉として実際の住民の意見が把握できるような工夫が必要。

話しを進めていくと、コミュニティバスや公共交通とバッティングせざるを得ないと思うが、それであればコミュニティバスに対してどういう思いを持っているのかをアンケートの中で問うべきだと考えている。交通政策課で行うアンケートと場合によっては時期が重なっても良いのではないか。コミュニティバスとどのように両立していくかという問題も含まれているため、地元の人たちの本音が聞けるようなアンケートの方法をとり、コミュニティバスについて本当はどう思っているのかが見えてくるよう、項目として入れるべきではないかと思う。

(委員) 実はコミュニティバスに乗ったことがない。コミュニティバスを利用したことあるかどうか、年に何回、月に何回利用するかということも項目に入れても良いのでは。

はまな家事支援の会で需要、要望を確認するにあたっては、まず対面で行っている。利用者さんからは、買い物は家族に頼んだり友人に乗せてもらったりしているが、毎回毎回は…との声が聞かれる。タクシーを呼び自分で行くこともできるが、それでは重い物を買えないといったことや1人で行くのは寂しいから一緒に行ってくれるのは嬉しいということも聞いている。便利だとか困っているということはもちろんベースにあるがプラスアルファ人との関わりや楽しみ、安心等も福祉の観点では大事だと思う。そういった点から移動支援にあるプラスアルファの価値を皆さんが求めているのかもしれないと感じた。はまな家事支援の会ではゆっくりアンケートを取る話になっていたが少し急いдайほうが良いかもしれない。まず本人、ついでご家族に聞き取りをするというように考えていた。

(行政) 今日の協議体でもたくさんのご意見が出て、市へのご要望もいただきありがとうございます。この、皆さまが集まっている生活支援体制づくり協議体というものそのものは地域の課題やどんな困りごとがあるのか、どんな声があるのか、それに対して地域としてどのように解決するのか、また地域として解決できることもあればできないこともある。そういったところを話し合うのがこの協議体の場。移動支援をやらなければならないというわけではなく、皆さんおっしゃったように、まずはニーズ、どのくらい必要としている声があるのかを調査してもらって、それに対して地域としてどのような対応をとるのか、もしくはとらないのかということ話し合うのがこの場だと思っている。アンケートの内容、対象者、どこまで広げるのか等ぜひこの場でそれぞれのお立場でご意見をもらい、ニーズの拾い出しから丁寧にやっていただければ、見えてくる声がより現実的なものになると思う。よろしくをお願いします。

(委員) アンケート用紙を回すだけではしっかりとした要望は拾えないため、できるだけ対面が望ましい。そういった時に参考になるのがシニアクラブの集まり。集まっている方自体が対象の方が多く、家族の方の繋がりも聞こえてくるのではないかと思う。それからボランティア活動をされている集まり、あるいは社協、地区社協の集まり。そういったところから意見を拾い、それを落とし込んでいくことができると良い。できるだけ対面の場を利用して意見集約ができれば良いのでは。時間の制約があり大変にはなると思うが、集まってもらえればかなり的人数分の意見は拾えるため、そういったことも考えていきたい。

先程から市に対して苦言ばかり言っているが、先程の庄内地区の事例で、必ずしも交通空白地ではないが実態から地区に対して「こういう方向で考えたらどうか」と提言してくれたと話があり、今までとは考え方が違って前向きに考えてくれているような期待感を少し持った。その方向を市の中でも広げて行っていただければ、我々の要望がまとまってきた時にそれも拾ってもらえるかなと思う。

先程お話があったように本来はこういう場で議論を尽くし、その中で例えばコミュニティバスの在り方を検討した結果、今の利用状況では問題があるため、別の交通手段を考えてみようということ市から提案してもらえるのが一番良い。我々だけで全てやろうと思っているわけではなく、中々市が動いてくれない、公共交通として利用できない状況であるためやむを得ず検討しているのであって、福祉の中でそういったサービスがあれば、我々が無理にリスクを覚悟でやらなければならないことをしないで済む。我々は繋ぎをする必要があるという意識でやっているの、行政の方でもそういった方向に向かって検討していただければ。

(委員) 空白地帯についての浜松市の認識は、楕円形で地域を把握してそれぞれで交通があるから空白地帯がないということだったが、各地域を結ぶ交通も必要。今は浜松駅を中心に放射状にたくさんの交通が走っている。しかし南北がない、縦横

の繋ぎがない等といったことがある。空白地帯を失くすという考えに留まらず、結ぶという考えも入れていただきたい。

最近、コミュニティバスのバス停が2年越しでジャンボエンチャーにできた。しかし、行きたかった目的の場所までは、今回できた路線はかすっていて、別の路線は通るがその繋ぎがない。時間を調べて一度駅に出て乗り継いでいく方法も考えたが、曜日も路線ごとに異なり、何も繋がっていなかった。やはりどこかに行きたい、活動したいという人は色々なところへ行こうとする。それを、一度浜北駅や浜松駅まで行ってそこから目的地へというのは大変で、特に荷物を持って高齢者が歩くというのはしんどい。そういった交通についてもよく考えていただきたい。

以前浜北副都心のにぎわいづくり協議会の委員をやっていて、バス路線交通問題部会の委員長をやっていて、バスを浜北駅から都田の公園まで走らせようとしたこともあり、結局コロナで試運転もできず無くなってしまったが、そういう民間の団体が他にもある。市のHPにも、市として支援するということが載っている。ある意味市が認知した任意の団体。そういった活動をしているところもあるので、市として交通政策基本法に乗っ取って市民の移動手段をどうするべきか、ということを考えていただき、そのうえでどうしていくかという話をしたい。ぜひ意見を受け止めて、やっていただければ。

(委員) アンケートの対象者について、やはり対面に近い形で声を拾っていくのが実態を把握するには良いと思うが、サロンやシニアクラブに行っている方はとても積極的な方。民生委員として日頃友愛訪問をする高齢者は10人くらいで、世帯で言うと30世帯くらいだが、その中でサロンに来てくれているのはほんの5.6人。それ以外のサロンに行けない方の声をどう拾うかも大切になってくると思う。対面で難しいのであれば紙面で拾えるような形をとるのも必要ではないかと感じている。

(委員) アンケートの方法は一つに絞る必要はない。全家庭に調査する一般調査を白い紙で行う、それから特定の人達、高齢者、障害を持っている方に対して黄色い紙で行う等の方法や、聞き取り調査を別途行う等、二つの方法を取るのも考えられるのではないかと。その集計をどう回収するかはこちらの問題になるが、一つだけでやるとどちらかで抜け落ちが出ると思うので、先程の意見に付け加える形で提案したい。

コミュニティバスについて、我々は全く反対しているというわけではなく、場合によっては共存ということも考えられると思っている。例えば交通政策としてコミュニティバスを走らせる南部の地域、北部についてはその予算を上手く地域に回してもらえれば自分たちで取り組む等、浜松市側にも柔軟に対応を検討してもらいたい。どちらかではなくどちらもありということを前提にしないと混乱する。考え方の基本としてアンケートもコミュニティバスどっちもありということで進めると良いかと思う。

(委員) 市へ要望を出しても実現するには時間がかかる。まず自分たちが必要とするものをどうしたら実現できるかということを経済地区亀玉地区としてももう少し簡単にどういったことをしていくかを市に提案した方が実現しやすいのではないかと。

(委員) まさしくその通りでそういう方向で考えている。

議題は継続審議とする。

(事務局) 次回会議：2/27(金)10:00～

アンケートのたたき台について、コアメンバーで集まって作れば。

(委員) メンバーは事務局と相談して個別にお願いをする。都合の付く方でたたき台を作成できればと思う。

5 今後の見通し・ 必要な対応

- ・コアメンバーで集ってもらいアンケートの素案を作成して協議体全体に回していく。配布回収方法については自治会連合会と調整を行っていく。