

## 福祉土木委員会管外行政調査結果報告

1. 日時 令和元年10月16日(水)～10月17日(木)(2日間)
2. 行先 ① 1日目 愛知県東浦町  
② 2日目 愛知県豊田市
3. 目的 ① 愛知県東浦町  
・高齢者及び認知症高齢者に関する施策について  
② 愛知県豊田市  
・交通のまちづくりについて
4. 参加者 委員長 清水 明治 副委員長 永山 誠  
委員 阪口 茂 委員 木戸 晃  
委員 寺島 誠 委員 畑中 政昭  
委員 森 博英  
理事者 藤原 通晃 (土木部長)  
事務局 山尾 亮輔 (議会事務局総務課議事係主事)

上記調査事項について、別添のとおり報告いたします。

令和元年11月11日

高石市議会

議長 久保田 和 典 様

福祉土木委員会

委員長 清水 明治

令和元年度 福祉土木委員会管外行政調査（調査内容の概要）

【開催日時】 令和元年10月16日（水） 午後1時45分 ～ 午後3時45分

【開催場所】 東浦町役場 合同委員会室

- 【流れ】
1. 東浦町議会 前田副議長より挨拶
  2. 高石市議会 福祉土木委員会 清水委員長より挨拶
  3. 東浦町議会事務局より担当部課員紹介
  4. 東浦町健康福祉部ふくし課より調査事項の説明
  5. 質疑応答
  6. 高石市議会 福祉土木委員会 永山副委員長よりお礼の挨拶

令和元年度 福祉土木委員会管外行政調査（調査内容の概要）

【開催日時】 令和元年10月17日（木）午前10時00分 ～ 午後0時00分

【開催場所】 豊田市役所南庁舎 7階 南71会議室

- 【流れ】
1. 豊田市議会 議会運営委員会 山田委員長より挨拶
  2. 高石市議会 福祉土木委員会 清水委員長より挨拶
  3. 豊田市議会事務局より担当部課員紹介
  4. 豊田市都市整備部交通政策課より調査事項の説明
  5. 質疑応答
  6. 高石市議会 福祉土木委員会 永山副委員長よりお礼の挨拶

# 調査事項報告

## 愛知県東浦町

### 1. 東浦町の現状

東浦町の全体の人口が約5万人に対し、高齢者人口が約1万2千人と、高齢化率が25.3%となっている。全国平均が約28%であるため、全国平均より数値が下回っているが、確実に高齢化率は上昇している。また要支援・要介護認定率も上昇してきている。今後2025年問題、2040年問題を迎えるにあたり、ますます高齢者層と生産年齢人口との差が開いていくことが懸念されている。

### 2. 地域包括ケアシステムの構築に向けた取り組み

#### ①認知症施策

国が進めている新オレンジプランに基づき、認知症への理解を深めるため、毎年認知症フォーラムの開催、認知症の方々を支える専門職向けの講座の開講、認知症サポーター養成講座においては、普段の買い物等で接する機会が多いショッピングセンターやコンビニエンスストアの従業員を参加対象にしている講座も行われている。

また認知症の容態に応じた適時・適切な医療、介護等の提供を行うため、認知症初期集中支援チームを立ち上げ、認知症初期の段階から専門職がサポートを行っている。事前に認知症ケアパスを配布し、認知症になった場合にどのような支援を受けられるのか等といった様々な情報を得られるようにしている。

認知症の人を含む高齢者に優しい地域づくりを推進するため、認知症サポーターの方が勤務している商店が分かる認知症高齢者等支援マップ、万が一徘徊して行方不明になったときにすぐに地域として対応できるように、事前に認知症高齢者の登録を行う制度や町民の行方不明情報をメールマガジンで情報提供するみまもりねっと、GPS機能を持った探知機の貸与を行っている。また、行方不明高齢者等創作模擬訓練を地域住民及び行政として主催している。認知症カフェについては、町社会福祉協議会主催型、サロン巡回型、ボランティア型、コミュニティ型の4形態で行っている。

さらに認知症予防を目的として、読み書きや計算を行う脳トレ教室も開催している。

#### ②生活支援体制整備事業

東浦町では、高齢者の生活支援や健康寿命の延伸に役立つ民間サービス市場の拡充を促進すること、地域ぐるみで高齢者の暮らしを支えるサービスを提供できる地域づくりを目指すことを目的に、「高齢者の健康寿命延伸及び生活支援等のインフォーマルサービスの創出・促

進における公民連携に関する協定」を、平成29年度から家電量販店、理美容店、イオンモール東浦等の民間事業者44者と締結した。締結先の業者では認知症に関する講座等の開催や自宅から店舗までの送迎などの取り組みを行っており、この協定を結んだ結果、住民に必要なサービスということで公的サービスだけでなく民間サービスも窓口等で情報提供することが可能となった。

また、窓口まで行かずに民間サービスや地域の通いの場などの、さらに多数の情報を高齢者等に把握してもらうよう、地域資源マップ「助さん」を作成した。

交通手段のない高齢者等のための送迎サービスについては、社会福祉法人及び地域住民のボランティアによる送迎をこれまで行ってきた。令和元年8月1日には、名古屋トヨペット株式会社刈谷東浦店が地域貢献活動の一環として、試行的に送迎ボランティアを実施した。本格的な始動については、法律的な観点を踏まえながらこのサービスの実施可否を判断することとなった。

### ③在宅医療・介護連携推進事業

平成29年6月より、名古屋大学が開発したICTを利用した電子連絡帳を用い、医療・介護の情報伝達をスムーズに行うことを目指している。稼働状況としては、平成31年2月末現在、町内医療機関登録率が57%、町内歯科診療所登録率が41%、町内薬局登録率が63%、町内訪問看護及び介護関係機関登録率は100%と、医療機関の登録が少ない状況となっている。

このシステムは愛知県内のほぼすべての自治体が利用しており、昨年度より広域連携として同じアカウントを利用することによって他自治体とのやり取りが可能な体制となっている。

また、多職種及び同職種での研修会も実施し、相互連携をよりスムーズに行うことができるように努めている。市民への啓発活動については、公的施設において医師や薬剤師等による講演会も実施している。

### ④介護予防・日常生活支援総合事業

平成30年度に実施した65歳以上の入院レセプト総点数の中の10疾患患者の現状分析の結果、点数の最上位が骨折であるとの結果だった。高齢者の場合、骨折によって入院が長期化することにより、歩行能力等運動能力が低下し、寝たきり状態になったり、転倒するリスクが高まってしまうため、このような状態に陥る前に手立てが必要と判断した。また要支援者の重度化率について、要支援1の認定を受けていた高齢者が1年後には重度化している割合が44%と、全国平均よりも高い数値となっていた。その対策のため総合事業のサービス体系を見直し、漫然としたサービス提供から課題解決型のサービス提供を目指すこととなった。

ふだんの気ままな暮らしを取り戻す・維持することを目的に日常的な運動を取り入れた総合事業のコースを設定しており、高知市で開発された「いきいき100歳体操」を取り入れるなど一人一人の程度に合った取り組みを行っている。

また専門職や行政の意識を変えていく必要があるため、ふくし向上ケアカンファレンスを

月に1度開催しており、町としての地域包括ケアの目指す方向性や現在の高齢者の生活課題を把握等し、多様な専門職が参加することで、それらの情報を共有することが可能となっている。

### 3. 質疑応答

- ・認知症サポート養成講座の受講者の内訳について（畑中委員）

⇒ 認知症サポート養成講座の受講者の中からその後のフォローアップ講座、ボランティアグループの「オレンジパラソル」に参加している。

みまもりねっとサポーターについては、必ずしも認知症サポーターとなっている方が対象ではない。主に認知症患者の家族やケアマネ等を含めた支援者が登録している。

- ・みまもりねっとの利用者について（畑中委員）

⇒ 活王者の中のほとんどは認知症高齢者登録制度に登録している方だったが、登録していない方の活用実績もあった。登録の際に登録者の顔写真等を撮影するので、万が一方不明になったときはその写真をメルマガに添付するため、行方不明者の情報をスムーズに提供することができる。

- ・認知症高齢者登録制度における個人情報の取り扱いについて（木戸委員）

⇒ 登録用紙に個人情報に関する同意に関する説明を掲載しており、署名等の同意を得れば各関係機関へ情報提供を行うことになっている。

- ・認知症カフェの区分けの意味合いについて（木戸委員）

⇒ 特に意味合いはない。どの機関が主体となっているカフェがあるのかを分かりやすくしているが、このようなカフェが設置されていることが大事だと認識している。

- ・認知症ケアパスについて（木戸委員）

⇒ 認知症の初期段階のときにこの認知症ケアパスを持っていれば、自分はどのような症状なのかということを理解できるし、認知症に関する各関係機関についてを知ることで、少しでも安心感を得てもらえるために配付している。配付対象者については特に定めはない。

- ・認知症予防事業（脳トレ教室）について（森委員）

⇒ 公文の教材を利用して、読み書きや計算を行っている。また脳トレサポーターというボランティアが入っていて、参加者と会話しながら運営を行っている。脳トレサポーターについては、一般住民が事前に養成講座を受講している。

- ・行方不明高齢者等家族支援事業のGPS探知機の貸与について（阪口委員）

⇒ ペンダント型の探知機を貸与している。しかしそれを携帯して外出してもらうことは難しい状況となっている。デイサービスに通所している方については、デイサービスの職員が毎回探知機を持ってきているか確認しているところもある。

・みまもりねっとサポーターの構成員について（寺島委員）

⇒ シルバー人材センターや社会福祉協議会等の各機関・団体の職員等にはみまもりねっとサポーターになってもらっている。ここに加えて住民にも参加してもらっている。

・行方不明高齢者等検索メール配信システムの依頼方法について（寺島委員）

⇒ ふくし課に行方不明の連絡があった際に、メール配信をしてもいいかどうかを確認している。警察から依頼があった場合も同様に行っている。メール配信の時間帯については、午後9時から翌日午前6時の間は配信を行わないようにしている。また検索時は屋外無線でも情報提供を呼び掛けているが、それについても夜間帯は放送を自粛している。

・行政の福祉部局と社会福祉協議会との連携について（清水委員長）

⇒ 実際は社会福祉協議会に施策の展開等について大きく関わってもらっている。取り組み内容の進展については、毎月打ち合わせしている。

・小学生等による認知症模擬訓練について（清水委員長）

⇒ 主体は地域包括支援センターで、町内の公園において地域包括支援センターの職員が高齢者役となり、参加している小学生等が声掛けを行っている。

・地域包括ケア推進会議の構成員について（清水委員長）

⇒ 町内の医師、民生委員、社会福祉法人、保健所、警察、社会福祉協議会が構成員となっている。

・認知症サポーター活動応援講座の受講者数について（清水委員長）

⇒ 毎回同じ方が受講している。1回当たりの参加者数は約30～40人。

・サロンに対する社会福祉協議会からの運営補助等の有無について（清水委員長）

⇒ 社会福祉協議会からの補助等是一部あるが、それに依存するのではなく、その地域住民の中の資金で運営できるような支援の仕方をしていく必要があるのではないかと考えている。一見、行政の考え方は冷たいと捉えられるかもしれないが、そうすることによって自分たちの力で周りとのネットワークが生まれ、支援者が増えていくきっかけになると考えており、現在はその状況を実現できるように行政が促している段階である。

・町内の社会福祉法人の事業所の件数について（木戸委員）

⇒ 本部だけでは3法人がある。

・社会福祉法人主体型及び住民主体型デイサービスの詳細について（木戸委員）

⇒ 社会福祉法人主体の送迎が常態化してしまうと、配車の調整等が困難になってくる。また利用者が利用予定の車両がある事業所まで出向く必要があるため、利用者にとっての負担が大きいし、時間のロスも発生してしまう。それに対し住民主体型ではボランティアの自家用車を活用することになり、保険についてはボランティア行事用保険で対応、実費弁償については町から事業所へ交付している補助金から1回200円を支出している。

・東浦町における在宅医療に対する医師の貢献度等について（木戸委員）

⇒ 今現在、一部の医師だけが在宅医療を行っている状態。今後は東浦町にゆかりのある大学病院の医師と連携しながら、在宅医療を進めていけるよう検討している。

・医師会に入っていない医師を地域包括ケアシステムに参加させていくことについて（畑中委員）

⇒ 当町のふくし課が医師と関わり合いを持つようになったのは、地域包括ケアシステムの施策を進めていくようになってからであるため、現時点では医師会の関係を良好にしておくことに努めている段階である。

・各種介護予防教室及びダイヤモンドクラブの費用について（森委員）

⇒ 参加費等はいただいている。開催室の賃料については、介護要望教室については市が主催しているため発生せず、ダイヤモンドクラブは市民主催であるが、市が場所を提供しているため、賃料は発生していない。

・個人情報の提供が、認知症高齢者登録人数が伸び悩みの原因であることについて（畑中委員）

⇒ 情報発信する際に住所の詳細は配信していない。写真を配信することについては登録の際に抵抗する利用者があるが、人命にかかわることであるので必要であることを丁寧に説明している。近隣市町に情報提供する際は、みまもりねっとサービスとは別のネットワークも使って情報提供するので、2段階にわけて配信可否の確認を行っている。

・みまもりねっとサービスの予算について（畑中委員）

⇒ 委託料が月に5,000円なのでファクス料とあわせると1万円程度である。

#### 4. まとめ

東浦町の福祉施策においては、近年重点的に取り組んでいる状況である。施策を実行するに

あたっては、行政や社会福祉協議会が中心となって取り組んでいるのはもちろんであるが、町民がボランティアとして主体的に取り組む施策が多いように見受けられた。行政がすべての場面で関与するよりも、住民同士の手で支え合うことによって地域のネットワークが広がり、互助の精神が高まり、福祉や防災等の様々な場面で役立つことが考えられる。

# 調査事項報告

## 愛知県豊田市

### 1. 豊田市がめざすまちづくり

豊田市の市域のうち、7：3の割合で中山間部と都市部に分かれており、人口比率では都市部に95%と集中している状態で、都市部と中山間部のネットワークをどうつなげていくかが課題である。豊田市がめざすまちづくり構造としては、多核ネットワーク型都市構造であり、これは中心地から周辺地域を公共交通で結んでいくコンパクト+ネットワークの形の都市構造である。

豊田市の南西部すなわち市街地においては、鉄道が整備されている状況であるが、北東部の山間地域においては鉄道を整備することができないため、鉄道の代わりにバスによって地域の公共交通を補完することとした。

### 2. 豊田市交通まちづくり行動計画

2006年度から「豊田市交通のまちづくり行動計画」として策定し、現在は第3期目の計画を策定している。3期目としては、人口減少や超高齢化社会、グローバルな大交流時代を迎える中で、世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指して、基盤となる「環境」、「安全・安心」、柱となる「交流促進」、「移動円滑化」を4つの基本目標とした交通まちづくりを進めることで、人々の暮らしやすさとまちの魅力、活気、交流を高めることを目標に、重点戦略プログラムを4点掲げている。

#### (1) 交流促進

地域内外の交流拡大につながる環境の創出ということで、交通インフラの整備に取り組んでいる。

名古屋鉄道の豊田市駅東口を将来にわたってフルモール化していくことを目指している。現在東口に集中しているバスターミナルを西口に移転させることで、西側にある愛知環状鉄道の新豊田駅までを一体としたまちづくりを計画している。

中山間地域においては、バスの結節点の待合環境等の整備を進めることや、バスでも交通整備が行き届かない場所においては、ボランティア住民の自家用車を利用して高齢者の移動を支援する取り組みを行っている。また地域住民自らが超小型の電気自動車「COMS」を地域に合わせた形に改造し、日常の移動用として活用している「里モビサークル」を実施している。

#### (2) 移動円滑化

利便さを実感できる交通ネットワークの構築ということで、公共交通機関におけるICカードの導入、グーグルマップを利用して市内のバス情報を検索可能にして、訪日外国人にも

利用しやすい形を整えている。

中山間地域については、ヤマト運輸と協力してバスの利用が少ない日中の時間帯に、バスに宅配物を積載することで宅配便の収益を得られるようにしたり、収穫した農産物を道の駅等に配送する取り組みも行っている。またバスは利用が少なく運行が非効率なことから、一般タクシー利用に運賃補助制度の導入を1年間検証したところ、バス停が不要なく自宅からタクシーに乗ることができるため、約29%の利用者が増え、経費削減が約86%を達成することができた。あわせて自家用車を利用することに慣れている市民を対象に、公共交通機関に関する勉強会を開催する取り組みも行われている。

### (3) 安全・安心

世界一安全・安心な交通環境の創出ということで、高齢者の移動手段の確保、交通事故対策、運転手不足対策等として期待される自動運転技術を活用した実証実験を、豊田市をフィールドとして実施し、自動運転技術の普及に取り組んでいる。また「とよたSAKURAプロジェクト」として、環境性能の高さに加え、車載蓄電池の優れた活用方法を訴求することで、次世代自動車の普及を目指す活動を行っている。

### (4) 環境

先進的な環境技術・行動の推進ということで、ハイブリッド、PHEV自動車の購入補助を行っている。また燃料電池バスの導入や、豊田自動車、ヤマハ発動機、豊田市の協働により、超小型EV「COMS」を公共交通機関等にステーションを設けて配置し、公共交通機関のシェアリングシステムの普及促進に努めている。

## 3. Ma a Sについて

現在は豊田市において重点的に取り組んではいないが、令和元年6月から中山間地域の小原地区においてトヨタ自動車とソフトバンクが共同出資して設立した会社「MONET」のシステムを利用して、デマンドバスを走らせている。これによりこれまでは電話のみの予約だったものがスマートフォンからでも予約が可能になった。

また公共交通の検索サイトのジョルダンと協働で、一日乗車券と飲食サービスをセットにした観光型Ma a Sのモバイルチケット「ENJOYとよたパス」の実証実験を令和元年9月から開始している。

## 4. 質疑応答

・豊田市における今後の交通のあり方について（畑中委員）

⇒ 元々、豊田市では公共交通が発達していなかったため、鉄道やバスのネットワークを造ってきたことが第1段階と考えている。ただそれだけでは市民に十分なサービスを提供しているとは言えないので、現在のネットワークそのものを見直していかなければいけない

ことと、シェアリング等の新技術を現在のネットワークに展開していくことで、市民の「移動」の選択肢を増やしていきたいと考えている。

・豊田市における今後のMa a Sの取り組みについて（畑中委員）

⇒ 国が示しているMa a Sレベルがあるが、そのとおりに展開することはできないと考えている。Ma a Sには2つの側面があると考えていて、一つは移動のメニューを増やしていくこと、もう一つはそのメニューを束ねていくことだと考えている。そこで重要となるのは公共交通の事業者であり、そこと協力していかないと、Ma a Sはうまくいかないと考えている。

・Ma a Sに対するタクシー業界の意見について（畑中委員）

⇒ 現在バス及びタクシー事業は非常に厳しい状況であり、タクシー業界も新たな取り組みを行っていききたい思いはあるのではないかと考えている。

・たすけあいプロジェクトの利用者について（寺島委員）

⇒ 高齢者が中心で、主に通院のために利用されている。現在は月に約30～50件の利用がある。会員数は95名程度で、ドライバー数が60名程度である。ドライバーはその地区に居住している方が多く、ドライバーの移動の際の相乗りという形で行っている。

・豊田市における自転車に関する取り組みについて（木戸委員）

⇒ 豊田市においても実証実験として電動アシスト付自転車のシェアリングを行っていたがその期間が終了したため、現在は行っていない。豊田市は坂道が多いため、自転車はそれほど多く走っていない状況である。

・トヨタ自動車の取り組みに豊田市も合わせていくことについて（木戸委員）

⇒ 現在行っているシェアリングサービスもトヨタ自動車と協働しており、今後も協働して取り組めることがあれば取り組んでいきたいと考えている。

・シェアリングシステムの利用条件について（畑中委員）

⇒ 車両には原動機付自転車のナンバープレートがつけられているが、運転するにあたっては道路交通法上普通運転免許が必要である。二人乗りに関しては軽自動車扱いとなり、自治体が認定しないと利用できないことから、豊田市内でしか走行できない状態となっている。

・トヨタ自動車からの実証フィールドの依頼について（畑中委員）

⇒ 現時点では特に依頼等は受けてはいない。豊田市からトヨタ自動車へ実証フィー

ルドの場として利用してほしいという依頼はしている。

・一般タクシー活用による経費削減の内容について（寺島委員）

⇒ 鞍ヶ池地区において実証実験として行い、その地区で運行していたバスの経費よりもタクシー移動のほうが経費が抑えられた。

・たすけあいプロジェクトの予約端末機について（森委員）

⇒ 会費を支払っている方について、担当課から予約可能なタブレットを配付している。配付の際にタブレット講座も開講して、タブレットの扱いに慣れていない方に対しても配慮している。

・たすけあいプロジェクトのボランティアの方の保険について（森委員）

⇒ 自家用車であるため、自分が加入している車両保険を利用してもらうことになる。それ以外には社会福祉協議会のボランティア保険、この事業に係る損保ジャパン日本興亜の保険に加入してもらっている。それでも賄いきれない事故が万が一発生した場合は、誓約書において自身で加入している保険を利用してもらうこととしている。

・たすけあいプロジェクトを今後都市部でも展開することについて（阪口委員）

⇒ 都市部で事業を展開すると、タクシー業界との調整が難しくなるため、現在のところは考えていない。

・豊田市における自転車専用レーンの整備について（清水委員長）

⇒ 豊田市においても自転車に係る計画を策定しており、豊田市駅の西口や国道に自転車専用レーンを設置している。また現在新たな計画を他課で策定することとしている。自転車専用レーンを走行することは自動車との事故が起こる可能性があるため、今後その点が改善されるためには時間がかかるものと考えている。

・豊田市におけるコミュニティバスの導入について（清水委員長）

⇒ 「とよたおいでんバス」というコミュニティバスを導入しており、名鉄観光の民間バスに対しては補助金を拠出している。コミュニティバスは車両を市が購入し、運行経費と利用者が支払う運賃の差額を市が補填している。計画的に走行させることによって、運行本数、サービスレベルも一定確保しており、山間部においても一日12往復以上を走行させている。バスがないと山間部から都市部への通学ができないことから、山間部においても充実した運行本数となっている。

・パーソナルモビリティの特区制度について（清水委員長）

⇒ パーソナルモビリティにおいては、公道を走行できるように、以前に特区制度を設けていたことがあり、現在は規制緩和によって全国的に公道を走行できるようにはなっている。しかし現在でも、ヘルメットの着用義務等の制約があるため、内閣府より近未来技術社会実装事業の選定を受け、その規制緩和によって公道をより走行しやすくなれば普及してくるのではないかと考えている。

・道路標識の設置箇所の選定について（清水委員長）

⇒ 自動車の走行データを分析することで、例えば急ブレーキの多発場所等が分かれば路面表示や道路標識を設置している。

・燃料電池購入の補助の上乗せ等について（清水委員長）

⇒ 車両に対して15万円、外部給電設備に対しては5万円で最大20万円の補助を行っている。

またPHEV及び電気自動車への補助も15万円で、外部給電設備に対しても5万円、充電設備に対する補助についても5万円で、最大25万円の補助を行っている。

・山間部へバスを走行させる際の道路の舗装について（土木部長）

⇒ 山間部との合併時において、道路は比較的整備されていたので新たな舗装工事は発生しなかった。

・豊田市駅の駅舎改修における名鉄との協議について（土木部長）

⇒ 現在、名鉄と整備区分と整備費用について協議中であるが、なかなか調整は難しいものとなっている。

・交通まちづくり・ビジョン行動計画の中間評価結果中の「目的や状況に応じて交通手段を使い分けている」市民の割合の結果について（木戸委員）

⇒ 基準年である2015年度より2017年度の結果の数値が下がってしまったが、交通手段を使い分けることはMa a Sにおいては重要な部分であるので、ここの数値を上げることができるように今後重点的に取り組むこととしている。

Ma a Sにおいて、定額料金を設定して様々な交通手段を選べるようにする等の施策が必要ではないのかと考えている。

・中間評価結果中の交通事故死者数及び高齢者死傷者数の上昇に対する取り組みについて（木戸委員）

⇒ これについては緊急に対応しなければならない課題であり、本年9月に豊田市として高齢者の移動支援総合施策を取りまとめ、その中の一つに高齢者が移動しやすい環境を造る

ことを目標に、たすけあいプロジェクトやたすけあいカーの展開、デマンドバスの普及等を進めていくこと、自家用車を利用する市民に関しては、安全に自動車を運転できる環境づくりを進めるため、サポートカー購入の補助金、後付けが可能な衝突軽減ブレーキや踏み間違い時加速抑制システムの購入の補助金交付を本年12月から開始する予定である。

また、超小型電気自動車を普及させていくために現在でも3万5,000円の購入補助を行っているが、さらに4万円の上乗せを本年12月から開始する予定である。

車に乗らなくてもいい環境整備と、安全に運転することができる環境づくりを一緒に進めていくことで、高齢者事故の防止につながると考えている。

・シェアリングシステムの収益等について（清水委員長）

⇒ 本事業だけで収益を賄うことができないため、広告収入を得ながら運営している。市から運営費に対しての補助金は出していないが、普及促進やPRに対しては補助金を支出している。

・シェアリングシステムの今後の拡大等について（清水委員長）

⇒ 現在ステーションは公共・民間施設含めて60カ所設置しており、今後拡大することも検討しているが、現在の車両数が109台しかないので、このまま拡大することは難しい。

・シェアリングシステムの車両「COMS」について（清水委員長）

⇒ 1台約80万円で、耐用年数は10年程度である。

・「とよたエコフルタウン」における水素ステーションについて（森委員）

⇒ とよたエコフルタウンは市役所近くにあり、その敷地内に東邦ガスが管理している水素ステーションを設置している。

・新型燃料電池バス「SORA」について（森委員）

⇒ 車両価格は1台1億円で、2分の1を国が補助している。残りの金額については、トヨタ自動車と6年間のリース契約を行っている。

#### 4. まとめ

昨今報道されている高齢者による自動車事故や高齢者の運転免許証の返納問題等、高齢者と自動車との関係性が難しい課題となってきた。それらの課題を少しでも解決するためには、高齢者が安全・安心して移動できる環境を整えることが必要であり、今後それらの課題解決のためにMa a Sの役割が重要となってくる。本市で現在運行している福祉バスをはじめ、本市における交通事業をMa a Sと結び付けていき、どのようにして課題解決を図っていくのかを考えていく必要がある。