


県政調査報告書

平成 29 年 6 月 16 日

県議会議長 佐藤 光 殿

会派名 かながわ民進党

団長名 たきた 孝 徳 

(署名又は記名押印)

県政調査を次のとおり実施しましたので、報告いたします。

1 調査議員	(調査団長) <u>松 本 清</u> (団 員) <u>曾我部 久美子</u> <u>山 口 ゆう子</u> <u>石 川 裕 憲</u>
2 調査目的	買い物弱者対策、小中一貫教育、自転車運転免許証交付事業、障害者運転支援事業に係る取組を調査することにより、本県における今後の施策の参考とする。
3 調査期間	平成29年 3 月 27 日 ～ 平成29年 3 月 29 日
4 調査地	山口県、広島県、宮城県
5 調査内容	・調査内容は、別添報告書のとおり ・経費は、合計761,710円であった。



県政調査報告書

(山口県、広島県、宮城県)



山口県議会議会棟前にて撮影（左から石川議員、曾我部議員、山口議員、松本議員）

かながわ民進党神奈川県議会議員団

平成 29 年 3 月 27 日(月) ~ 29 日(水)

山口県における買い物弱者対策

日 時：平成 29 年 3 月 27 日（月） 14:30～15:30

視察先：山口県庁（山口県山口市滝町 1 1）

応対者：山口県総合企画部中山間地域づくり推進課 秋本副課長ほか

目 的：

山口県では、生活交通施策、高齢者施策といった分野ごとに買い物弱者の解消に取り組むとともに、「買い物弱者対策研究会」を設置して買い物弱者について調査研究もを行っている。

この施策を調査することにより、本県における高齢者等に係る取組の参考に資する。

概要

山口県では「買い物弱者対策」という取組が始まる以前から、それぞれの所属・課において、交通手段がないところには交通対策を担当する所属が、福祉関係に対しては福祉対策を行う所属が課題対策を行っていた。こうした中、平成 23 年 1 月に県庁内の関係課で構成する部局横断組織として「買い物弱者対策研究会」を設置した。この時期、新聞紙上でも「買い物弱者」という言葉が取り上げられるなど、社会的にも課題として広く認識されるようになった。

研究会を立ち上げた後、翌 2 月には、県内 19 市町に「買い物弱者問題」をどう認識しているか聞き取り調査を実施したところ、13 市町で「買い物弱者問題」について顕在化していることが分かった。

「買い物弱者問題」があると回答のあった 13 市町は中山間地域であったため、この問題については「中山間地域づくり推進課」が担当することとなった。また、「買い物弱者問題」は顕在化していないと回答した 6 市町では、「ある程度の公共交通機関が確保されている。」あるいは「民間の事業者による移動販売や、宅配販売などの代替手段がある。」ことから「買い物弱者問題」はないと認識しているとのことだったが、例えば公共交通の便数が十分確保されているわけではないので、「買い物弱者問題」は早晚出てくるだろうといった状況であった。

そこで「買い物弱者対策研究会」において検討した結果、講じるべき対策は、2 つの方向性に分けて考えていくこととした。

1 つは交通手段の確保などにより生活者を生活インフラに近づける対策であり、2 つ目は店舗などの生活インフラを生活者に近づける対策である。

こうした対策を進めていく中、山口県では平成 27 年から国土交通省の「小さな拠点の形成」事業を基にした「やまぐち元気生活圏」づくりに取り組むこととし、この取組の中で「交通弱者対策」を推進していくこととした。

山口県における中山間地域の指定基準は、地域振興 5 法に指定された地域に加え、山口県独自の基準として農林水産省の統計上の中間・山間農業地域を含む地域としている。

この中山間地域は、山口県の面積の約 70%を占める一方で、居住人口は約



35万人で県民の約25%に過ぎず、広い面積を少ない住民の方々が支えている状況である。そういったところで「やまぐち元気生活圏」づくり、国で言うところの「小さな拠点づくり」を行っていかうと考え、こうした地域の活性化、集落維持の取組の中の一つとして、買い物弱者対策を行っていかうと考えている。

中山間地域の集落の中で、今まであった商業施設がなくなってしまうとか、公共交通機関がなくなってしまうとかの問題が生じた時に、問題を解消するための「小さな拠点づくり」は、当初は、機能を集約するイメージがあったが、山口県の「やまぐち元気生活圏」はそうでなく、今ある集落、今ある生活機能を生かしながらネットワークでつないでいかうという考え方である。

「やまぐち元気生活圏」づくりの主な取組は、「拠点化」と「ネットワーク化」である。それぞれの集落が持っている機能を「ネットワーク化」することで、今ある機能をお互いに生かしていかうとするものである。

県としては、こうした取組を通じて、居住者の減少を抑えるとともに、地域資源・特性を生かした個々の商いや地域産業を再創出することで、少しでも人口の定住や集落の活性化を進めているところである。

「買い物弱者対策」に関しては、集落機能の維持活性化を目指した「やまぐち元気生活圏」づくりの大きな柱である「拠点化」、「ネットワーク化」を進める中で、ある生活店舗に行くための交通手段がないということに対して、市町がどう取り組むかということに県として支援しており、また、民間事業者の取組に対しても、県はサポートしている。

具体的には、宅配サービス、移動販売、生活店舗などに対する支援や、コミュニティタクシーの導入等へのそれぞれの市町等の支援に対する支援のほか、ネットワーク化、交通手段の確保等については車両の購入等に対して補助している。

具体的な県の取組「ほほえみの里トイトイ」

地域の店舗が撤退してしまったため、地元のNPO法人が中心となって店舗運営を引き継ぐことになった。県は、ハード整備、店舗を整備するとともに、地域が希望しているサービスが何か実態調査を行い、地域ニーズを把握した。最終的には地域と一体になってNPOを中心とした組織が中心となって営業しており、今後は、地元産の農産品を使い、加工施設を整備し、生活店舗で販売するなどの展開を目指している。

質疑応答

Q 神奈川県は東京に近いところもある一方で、県西地域などでは人口の減少と高齢化が進んでいる地域もあるが、このような課題認識が薄いと感じている。山口県では生活者を近づける対策、インフラを近づける対策と両方向で行っているが、なぜ県は市町が問題を持っていることを調査しようと思ったのか。

A 県の面積で7割を占める中山間部地域対策は、県の振興対策であるという思いがあった。そういった中で、「買い物弱者対策」に特化したことではなく、中山間地域の集落活性化対策の中の一つとして、移動する手段がないこと、あるいは教育施設がなくなっている中で何とかしないといけないという思いで市町に投げかけたのがきっかけである。

Q 県としては、そういうことは市町の対策と考えている部分があると思うが、この場合は県の方からの動きであり、市町を超えて動けたのか。

A 市町がそれぞれ行ってきた経緯もあるので、市町を飛び超えてできない。そこで、まず市町に、こういった課題がある、今は良いけどいずれ課題となることについて、いわゆる機運

醸成や、意識の変化、課題の認識ということをしつこいくらいに働きかけた。県としては、市町を飛び越えて地元と調整することはできない。

Q 市町が求めていることは、お金の話になるのではないか。

A 県では、やる気のある地域で、県と方向性が一致する地域をモデル地域として集中的に投資した。それにより、ほかの地域の方々が自分たちも行いたいと思っていただければ、またそこにも支援を行うという形で進めてきた。補助金がほしいという地域に、すべて応えることはできないので、先導的なところと協力して進めていく中で効果を示していった。市町村から要求されることはかなり絞って行ってきた。

Q 川崎市麻生区には飛び地があり、買い物や病院まで 20～30 分かかる場所があり、コミュニティ交通を欲している。これは市が行うことと考えるが、このようなことに県が先導することがあるのか。

A 県が先導するということはない、一番住民に近い市町の考えを無視しては行えない。

Q この事業には、どの程度の予算をつけているのか。

A 「買い物弱者対策」専用の支援ではないが、集落活性化の「拠点化」、「ネットワーク化」にはもろもろメニューがあり、来年度はトータル 5000 万円程度である。以前は、もっと多額だったが標準的な整備が 5000 万円、その他優先的・先導的な予算が 2000 万円くらいある。車両購入、路線バス維持にも交通対策関係の別の部署が出しているが、これは別予算である。中山間地域対策として支援するコミュニティ交通などが対象で 5000 万円である。

Q 山口県に県営バスはあるのか。

A 県営バスはない、一部市営バスはある。

Q 民間企業のいくまる号等、移動販売車への補助金はあるのか。

A 基本的には民間に対する補助金はない。

Q 中小企業等が始めるための補助金はないのか。

A 車両購入等で産業振興の方であるのかも知れないが承知していない。地域対策の観点からは民間への支援は行っていない。

Q 情報提供など行っているようだが、それはどんな情報か。

A 民間企業が事業を行いたい場合、その地域に対してどのような制度があるか、国の制度などの情報提供や、地域の方に対して事前の情報提供等を行っている。

Q 民間業者がある地域に移動販売車による販売活動を行いたいと考えたときに、その地域の方たちに県からアプローチするのか。

A あくまでも市町を通して行っている。市町への支援のお金の中に、ハード整備ではなく予備調査のような事前の調査に使える予算があるので、その予算を使ってそこで事業が可能かどうか調査してもらう。県は市町を通じて補助金を行うので、市町へ投げかける形でやっている。

Q 市町からの希望はどのくらいあるのか。

A 最近では年に 1～2 件である。

Q 山口県内に新規の民間の移動販売業者の話はあるのか。

A 新規の移動販売車の話はあるが、民間企業が考えるほど需要が掘り起こせていない。山口県は道が広く険しくないで、中山間地域でも 5～10 分位車で移動すれば、都市部に出られる。地理的に商店がないからと移動販売車が入って行っても需要がないことがある。今はまだ高齢の方も自家用車で買い物に行けるので、必要としていないなどの理由から、県の支援

に対し市町からの希望がたくさんあるわけではない。

Q 山口県は道が整備されているのか。

A 車がないと生活できない。市町に対しては、今は良いが、明日、明後日、5年後の集落の構成や生活機能を考えると、不便になる可能性があるので、今から地域の方々と話をして、交通などをどうするか検討するように仕向けており、そこを支援する方向である。

Q 山口県では中山間部の集落を残す方法で行っているが、他県で行っている機能を集約するコンパクトシティについては考えていないのか。

A 山口県の地域振興部門としては、機能を集約することは考えていない。今ある機能を残しながら、いかにつないでいくか、エリアを広域化することで一つの集落ではできないことをカバーしあうことを目指している。今ある機能の「ネットワーク化」と、「拠点化」ということで、一つの集落ではできないことも、ネットワークや交通で結びつけることで今の住み慣れたところで住み続けるようにしようとしている。

Q 都市部に出てくるよりは、中山間地域同士で行き来するイメージか。

A そうである。

Q 中山間地域同士で行き来するタクシーは利益が出るのか。

A そこが難しいところで、始めてはみたが収益が上がらずに、中止・休止等が出ている。考え方としては、いつまでも都市部に自ら行けるものではないことは理解しているとは思っている。その時のために今から手段・方法を検討していこうと取り組んでいる。

Q そこに県が直接補助しているのか、市町を通じて行っているのか。

A 県が直接地域に行くことはしていない。ただ、先ほど先導的な予算として 2000 万円の事業を行っているといったことだが、やる気のある地域に対しては、平成 28 年から県が直接支援を行っている。この場合、県と同程度の額を地域が出すことが条件となるので、ある程度体力がある地域に限られる。同等の負担を求めているので、どんどん出てきている状況ではない。

Q 年配の方々に、運転できる方の免許の返納制度に対する支援はないか。

A やっているがなかなか返納できない。住まいの周りにはなにもなくても、5～10分車で出れば買い物ができるので、今の便利さを手放すことができない。

Q コミュニティー交通は難しいのか。

A 継続することが難しい。

Q どちらかという、移動販売の方が金額的にも可能性はあるのか。

A どこまでのサービスを行うかが難しいが、移動販売については民間企業も含めていろいろ話はある。離島に行く話などは出ているが、そうなると運賃の分がかさみ金額的にも難しい。

Q ちなみに生活協同組合などの宅配サービスはニーズがあるのか。

A ニーズはあるが、中山間地域は集落がまばらなので、まとまったロットがないところもある。中山間地域は 1000 人単位のところもあれば 10 人というところもあるので、共同宅配を利用している地域もある。

Q 県として今後の役割として、どんな進め方をしたいか。

A これまで、それぞれの課題にそれぞれが対応していた。それはもう、目の前の課題に対応してきたということであるが、平成 27 年度から「元気生活圏」づくりということで地域の活性化、集落対策の中の一つとして、「買い物弱者対策」などもやっていこう、ということとで取組を始めた。その中で、県が進める集落活性化「やまぐち元気生活圏」「小さな拠点の

形成」これに沿う地域なり、市町に対して、優先的に支援していこうと考えている。例えば、生活交通の確保や生活店舗の整備などにさらに上乘せで支援していきたい。市町にはそういった方向に舵を取るということ説明し、平成 28 年度の後半から 29 年度にかけて県の方向に沿う市町に対してモデル的に支援していきたいと考えている。

Q 繰り返しになるが、支援ということは補助金を中心になるのか。

A 補助金を中心としているが、そのほかに、専門家の派遣制度がある。実際に施設整備を行う前に、その地域の課題は何か、その地域の方が自ら考える地域の将来プランの思いが前提にあるので、専門家の方にその地域に入ってもらって、住民の方々と何回か話し合いを持つ中で、地域の方向性を見出し、その中から施設の整備や、交通車両の購入などに結びつけていく、そういったハード整備の前の、ソフト事業も支援していこうと考えている。

Q 関連する取組として、県民活動の促進とあるが、県があって市があって地域の人とだんだんとエンドユーザーに近づいていくが、地域に住む方々がこういう街づくりにしたいとの思いを助成していくことも将来に当然役に立つことと思うが、具体、個々の NPO 法人などが自主的な活動ができるようにするために、どのように育てようと考えているのか。

A 市民活動団体、NPO 法人を含めて、育成を担当している部署はあるが、地域振興の立場としては、地域の人自分たちの住んでいるところをどうしたいかという、その地域の将来計画、将来プランをまず考えてもらうところから始めている。その中で「買い物弱者問題」も出てくるし、地域が具体的に希望することや、整備したいといった課題、あるいは将来の計画が出てくると考える。そこで、地域の方々が自主的に取り組む協議の場を持ち、そこに今ある NPO の方にも参加してもらい、そういう自主的な活動の場を地域で作ってもらおうと取り組んでいる。

Q 本県では NPO を育てる気がない、なぜならそういった活動は自主的に出てくるものだと、そこを育てようということが欠落している。そこで、山口県にそういったものがあれば教えてほしいと考えた。ものだとか施策だとかには、国からも地域創生などで交付金が出るが、なかなか人を育てることはできないことで、その辺をどのようにクリアしているのかお伺いしたい。

A 私どもの「元気生活圏」づくりの取組の中に「拠点化」という柱がある。「拠点化」というのは、商店などのハードを整備するだけでなく、その施設を運営していく組織や人を育成していくことも事業の中に入っている。交流施設や商店などを地域として運営する組織も一緒に育てていかないと、集落の維持活性化は継続していかない。そこで、毎年、地域づくりを実践されている方に集まっていただいて、そこに NPO、さらに、地域おこし協力隊の方も加わって、将来の人材を育成していくための研修を定期的に行っている。そういった方々が地域に根付き、地域をマネジメントしてほしいと考えている。また、中間支援組織というか、NPO を支援する NPO を育てて行こうとも考えている。

Q 人材育成の予算はどのくらいか。

A 予算は研修費用だけなので、100 万円程度である。

Q 補助対象と考える人のリストが市町から上がってくるのか。

A 人作りの対象は、地元で実際に活動されている方などや市町の職員が対象で、その研修を受けた方が地元を持って帰ってその地域で活動していくことになる。

Q モデル事業みたいなもので、NPO と市町と県で一緒に行っていることはあるのか。

A 「買い物弱者」に関してはそのような取組は行っていない。

Q 中山間地域の施策の中で生まれた支援の一つが「買い物弱者対策」であると同ったが、「やまぐち元気生活圏」づくりがまさに具体的な将来像を描いており、ちょうど5年後 10 年後となると 2025 年対策を念頭に置きながらのことだと思うが、具体的に中山間地域などにおいては高齢化が他の地域とは違うスピードで進んでいたり、若い方がなかなか入ってきづらいなど、より深刻ではないかと考える。車の運転免許の話もあったが、高齢化が加速し、国としても法規制などでどうやって返納してもらうか本腰を入れていくと思うが、その辺を踏まえ「やまぐち元気生活圏」づくりを具体的にどのように進めて行こうと考えているのか。

A なかなか難しい課題と考えている。「やまぐち元気生活圏」づくりの理念は、地域も十分理解しているし、市町も県もそれに向かっているが、理念と現実のギャップをどうやって埋めるかに苦心しているところである。最終的に目指しているのは、今住んでいる所で安心して暮らし続けていくことで、自分が運転できなくなった時に、どうやって買い物に行くか、どうやって病院に行くか考えていけば、最終的には生活交通を充実させるネットワーク化に行きつくと考えている。

Q 中山間地域の高齢化率をどのようにみているのか。

A 県全体より 10%ぐらい高いと思う。新しく入ってくる方が少ない、県全体としても人口が減っているし、都市部全体としても高齢化が進んでいるので、それを劇的に変えることは難しいという前提で進めている。将来的には、例えば高齢化が進むと今ある集落がどうなるかはある程度予測できるが、一方では移住など人を呼び込む施策も同時にやっているところである。

Q 75 歳以上が 4 人に 1 人になるという大変深刻な中で、中山間地域における高齢化率ももっと高くなると思う。私たちも高齢化については切実な問題だと考えているので、何か対策があれば、ヒントになると思い伺った。

A そこは、切実な問題だと思っているが、決定打がなく現状では試行錯誤の状況である。

Q 中山間地域が山口県土の 70%で県民の 4 分の 1 が居住ということで、我々の神奈川県とは事情も違うが、平成の大合併で 19 市町になったが、大分集約されたのか。

A 県内 56 市町村あったのが 19 市町になった。

Q 広域行政の役割として市町の取組をサポートしていると思うが、市町からの相談が来やすい体制になっているのか。

A 合併に伴うことではないが、私どもの対象である中山間地域については、課が直接窓口となることもあるが、各地域に県民局の窓口があり、そういったところにも来る。

Q 地域の問題について各地域の窓口に行き、課にダイレクトに来ることはないのか。

A 必ず出先を通してくれとはなっていないので、ダイレクトに来ることもある。

考察

本県においては、現状では「買い物弱者問題」に対する意識は薄いですが、県西地域など人口が減少し高齢化が進んでいる地域もあり、遠くない将来には大きな課題となることが想定される。そこで、山口県の取組を参考に、こうした課題認識を市町と共有するとともに、先々を見据え、地域での暮らしをどのようにしていくことが、住んでいる方々にとって快適で安心であるのかを考え始める必要がある。

廿日市市の小中一貫教育に係る取組について

日 時：平成 29 年 3 月 28 日（火）10:00～11:00

視察先：廿日市市立大野学園（広島県廿日市市大野原 4 2 60）

応対者：廿日市市立大野西小学校・大野中学校 吉賀校長

廿日市市教育委員会事務局教育部教育指導課 岡寺指導主事ほか

目 的：

廿日市市教育委員会では、学力の向上や人間関係力の育成などの観点から、全中学校区で、小中学校間の円滑な接続を図り、小・中学校の一貫した指導体制を確立する小中一貫教育を推進している。

この施策を調査することにより、本県の取組の参考に資する。

概要

廿日市市教育振興基本計画は、「ふるさと廿日市市に愛着と誇りをもち、未来を担う人づくり」という基本理念による平成 28 年から平成 33 年までの 5 年間の計画である。

この計画において小中一貫教育は、基本目標の 4 つ目の「教育環境の整備」の中の「学校教育環境の充実」のうちの「教育体制の充実」として「9 年間の学びをつなぐ小中一貫教育の推進」として位置付けられており、同市の 17 小学校 10 中学校すべての学校において小中一貫教育を推進している。

また、平成 28 年度の廿日市市の学校教育の取組においても、質の高い教育の創造の 2 つ目に「9 年間の学びをつなぐ小中一貫教育の推進」が位置付けられており、廿日市の教員は小中一貫教育を行うのは当たり前と理解されている。

廿日市市が小中一貫教育を全市で推進している理由は、いわゆる中一ギャップと呼ばれる小 6 から中 1 に上がる時の課題、すなわち、小学校と中学校の文化の違いや指導方法の違いに生徒が戸惑うことによって、不登校とか、問題行動が起こるといった移行期における支援だけに視点を当てるのではなく、9 年間で系統的に子どもを見つめ育てていくことがポイントだと考えているからである。

なお、小中一貫教育は、大きく施設一体型と連携型とに分けられ、施設一体型は 3 小中学校あり、一つは当大野学園で、残り二つは世界遺産の宮島と中国山地の吉和にある。大野学園は一学年 3 クラスの規模が大きい学校であるが、宮島は一学年が 10 数人、吉和は 10 人未満といずれも全校生徒が 100 人に満たない小規模の学校である。

次に、廿日市市の小中一貫教育の方針であるが、4 つの視点で組み立てられている。

まず、「学びをつなげる」は、言葉のとおり教育内容を 9 年間で考えるということ。

2 つ目「生活をつなげる」は、実は教員が小中一貫教育で一番効果があると思っていることである。小学校と中学校での指導が異なると子どもも保護者も戸惑



うが、小中一貫教育により一貫した指導ができるため教員も手ごたえを感じている。

3つ目「ふれあいをつなげる」は、例えば大野学園であれば中学生がリトルティーチャーとなって小学生を教えるといった異年齢間での活動のことで、これは非常に効果があると思っている。上級生が下級生を助けると、下級生は上級生にやさしくされてすごくうれしいし、上級生に対し憧れの気持ちを持つ、これはもちろん大事なことだが、実は上級生への効果が高い。上級生は下級生を助けることで、自分が人のために役に立ったとか、自分に存在意義があるということを感じるので、上級生に効果があるのである。これを自己有用感と呼んでおり、異年齢間でのふれあいは効果的である。連携型の場合、行事の日程などを合わせないとなかなかできないが、施設一体型の場合、日常的に異年齢間で活動が組めることがメリットと考えている。

4つ目は「地域をつなげる」、これが廿日市市の魅力ではないかと思っている。大野学園であれば、先ほど入っていただいた玄関の横に地域の方の玄関があり名札がかかっている。廿日市市では学校支援地域本部事業を行っていて、地域の方が学校教育に協力していただいている。小学校でかかわった方は中学校でもかかわっていただけなので、そういった地域を通じて小学校、中学校をつなげるということも廿日市市の売りと思っている。

小中一貫教育の実施形態であるが、連携型、一体型それぞれメリットデメリットがある。

一体型は地理的条件が整わないと難しく、大野学園の場合たまたま大野西小学校と大野中学校が道路を挟んで向かいあって立地していたので一体型でできたが、一般的には小学校と中学校が離れているので一体型はなかなか難しい。

中学校 10校のうち3校は一体型であるので残り7中学校は連携型である。今のところ7つの中学校を一体型にする計画は持っていない。地理的条件が厳しく、教員や保護者の希望も聞いていない。

小中一貫教育の具体的な取組については、教育委員会が編集発行している市教委便りの中で、学校や教員が頑張っているところを広く市民に発信していることである。

大野学園は、廿日市市における小中一貫教育の中核としてけん引している学校であり、平成28年度は月2回、年間20回位他自治体から視察があった。廿日市市は木工の町であるため、大野学園は木材を印象的に使用しているのでご覧になっていただきたい。

なお、大野学園にはICT機器を重点的に先行配備しており、電子黒板等を使用している。また、広島県の学びの変革パイロット校の指定も受けており、授業改善についても、小中一貫教育をベースに積極的に取り組んでいる。電子黒板については、廿日市市では平成28年度から3年間で全校に配備する計画である。

さらに、平成29年度と30年度での2年間でパソコン教室にあるパソコンがリース更新になるのに合わせて、タブレットとして使えるタイプのノートパソコンに切り替える計画で、全学校でタブレットが使えるようになる予定である。

施設見学 中学生3名から説明

大野学園のスクールモットーは「チーム」と「貢献」で、日々の生活や行事などでスクールモットーを考えながら行っている。毎年全校生徒でスクールモット



ーの標語を考へて横断幕にしている。平成28年の最優秀は「創り出すチームの絆を貢献で」である。

各教室の扉は、窓を小学校は丸形、中学校は四角と区別して、一目で分かるようにしている。

また、教室内の窓の内側に生徒の作品を飾るためのワイヤーがあり、小学生でも板書できるよう黒板は上下に移動できる構造となっている。

小学校は児童数600人で、トイレには小学生の絵を基にしたタイル画があり、握力を

少しでも鍛えるためトイレの手洗いは蛇口となっているが、中学校は自動になっている。トイレを流す水等は雨水をためて使用している。

校舎は、材木がふんだんに使われており、宮島工業高等学校作成のベンチが校内いたるところにあり、下駄箱も宮島工業高等学校作成である。

廊下には畳のスペースがあり、休憩時間に子どもたちが遊ぶスペースとなっている。床の色を小学校はオレンジ、中学校は黄色と分けていて、基本的には小学校の児童が中学生のスペースに行ったり、中学生の生徒が小学生のスペースに行ったりしてはいけない決まりとなっている。

アリーナは、小学校の体育館であるが、部活では中学生も使用している。

図書室は、小学校が2階、中学生は3階となっており、全面ガラスの下部がすりガラスとなっているのは中庭からスカートの中が見えないようにとの配慮である。中学1年生は7年生と呼んでいる。

質疑応答

Q タブレットは1人1台ではないのか。

A 1人に1台ではない。

Q 神奈川県でも、連携型、一体型を試行錯誤しているが、大野学園の一体型は非常にわかりやすい。連携型校の課題は何か。

A スムーズな連携は物理的になかなか難しい。まずは、小学校の教員が中学校に行く、中学校の教員が小学校に行く等の交流、授業の乗り入れなどを行っている。交流等に出かけた教員の持ち授業を補完するために、小中一貫推進事業として非常勤講師を措置している。また、小学校と中学校で合同の研修なども始めていて、これは教員の意識をそろえる上で効果があると考えている。

Q 生徒側から見るとどんなことを行っているのか。

A 連携校の取組として、例えば中学校でマイスター制度を作って、掃除や挨拶などが良くできる生徒をマイスターとし、その生徒が小学校に行って見本を見せ、やり方などを真似してもらうことで小学生の意識が変わったりしている。部活の指導など様々なことを通じて、小学生は先輩の格好いい姿を見てこんな中学生になりたいと思う。中学生は中学1年生までしか後輩でなかったのが、小学生までも後輩になるという意識をもつなど「憧れや思いやり」が直接交流から生まれると報告を受けている。



- Q 連携校の中一ギャップはどうか。
- A 中一ギャップだけでないが、始めた当初は小6から中1へのケアが生徒指導上メインである。
- Q 中一ギャップについては深刻に受け止めているが、異年齢交流はお互いに相乗効果があると聞いてほっとした。今後、小学校では道徳科が正式な教科となるが、どのように中学校へつなげていこうと考えているのか。
- A 中学校は小学校に比べて1年遅れて教科化するが、1年遅れることのデメリットは考えていない。平成30年から小学校で教科化するので、平成29年度は小学校と中学校合わせて、どのように授業を行って採点するのかということを検証することと、採択された教科書に基づいた年間指導計画を立て、その年間指導計画と学校全体の様々な教育とどうリンクさせるか、道徳科だけでなく9年間かけて子どもが成長していくことにどうリンクさせていくかということについて、学校全体のグランドデザインとして作っていけるよう小学校と中学校で同じような研修を行っていこうと思っている。
- Q 道徳が教科化されることが、子どもにとっても良いものであってほしいと思う。
- Q 廿日市市は小中一貫教育を推進しているが、県教育委員会と連携しているのか。
- A 県内多くの市町で小中一貫教育が増えている。
- Q 中高一貫はないのか。
- A 高校は県立となり廿日市市は市立高校がないので、小中一貫でやっている。
- Q 小学校の授業時間と中学校の授業時間が違うがどのようにしているのか。
- A 小学校が45分で中学校が50分授業であり、始業時間は一緒だが一時間目の始まりがずれる。チャイムは小学校では全部鳴るが、中学校は基本ノーチャイムで時間を見て行動する。ただし、8時15分の登校時と、3校時の最初と、掃除の開始と終わり、5校時の最初は一斉のチャイムが鳴る。
- Q 川崎市の小中一貫教育は、4, 3, 2制を行っているが、そういうことはやっていないのか。
- A 大野学園は4, 3, 2制ではなく6, 3制であり、大きな違いである。
- Q 6, 3制をとっているのは大野学園だからなのか、市教育委員会の方針なのか。
- A 大野学園は、市教育委員会と連携は取っているが、教育課程そのものをいじっていないので、文部科学省が出している学習指導要領のとおりである。
- Q 一方で校長は一人であるが、この理由は。
- A 市教育委員会の判断である。小中一貫教育であるからといって特別なことを行うのではなく、できることからやっている。外部から難しいことはないかと聞かれるが、形から作って入って行こうとすると無理があったりもするので、形から入らず、まずは、教員でできることから行うことで、できるだけ教員にも負担のな



いように工夫をしている。職員室で顔を見て話しのできることだけでも全然違う。

Q 先程見学した職員室では、小学校と中学校を合わせた多数の教員がいて、自分の受け持った生徒についての連携も密にできて良いと感じた。同じ学校なので中学校になっても小学校の教員から声をかけられるのはよい。文化祭や体育祭も一緒に行っているのか。

A 大野学園では体育祭は別の日に行っている。グラウンドが工事中ということもあったが、一つのグラウンドでやるとこの人数だとかなり種目が制限されるので、別の日に行った。文化祭は体育館が2つあるのでセレモニーだけは合同で、あとは、小学校はアリーナで中学校は体育館に分かれての同時に開催した。すべて一緒にやるわけでもなく、臨機応変に行っている。小学校は小学校、中学校は中学校の良さがあるので、あえて一緒にはしないという考えに立っている。これまでの小学校の伝統も生かし、校歌や校章も小学校、中学校のそのままである。お互いに別であるが、たまたま一緒に生活するので、いいところは取り入れるしできることは交流もする。基本的には別々なので、普段は小学校と中学校の間で行き来をしないし、子どもたちにも行かないように指導をしている。大野学園とは言いますが大野西小学校と大野中学校で別々である。



Q 大野東小学校とはどうなのか。

A 大野東小学校は大野東中学との連携型である。大野学園は、大野西小学校と大野中学校の1校から1校への進学である。

Q 横浜市では3つの小学校から1校の中学校へ行くので、連携をとるとしてもなかなか難しい。少子化は進んでいるのか。

A ここは住宅が増えているので若干生徒児童数も増えている。小学校1年生は120人になるが、廿日市市全体では減っている。

Q 校長がご苦労されていることは何か。

A 小学校と中学校の校長を一人で兼ねているので、メリット、デメリットがある。

この規模の学校では会議等が多くなるので、校長が不在のことが多くなる。また、職員は増えていて書類とか、いろいろな面接とか含めて倍になるので、教頭が大変になっている。小学校中学校それぞれ教頭を配置してカバーしている。しかし、校長は一人なので判断は一人できる。

Q 校長は大野学園の立ち上げ前からこのプロジェクトにかかわっているようだが、実際に立ち上げての課題もあったと思うが、現場の声、苦労、経験談を伺いたい。

A 準備段階からかかわっているが、基本は小学校と中学校は別物と考えている。一緒にはできないことがあるので、別の学校であることを尊重している。小学校の低学年の対応等それぞれの年齢にあった対応をそれぞれの教員が行う努力はするが、無理に一緒にしようとしていない。小学校だけ見ていればよいものをなんで中学まで見なければいけないのかとなると、

余計なことのようにだが、子どもにとっては絶対良いことなので、どう上乗せできるかが管理職や市教育委員会の判断である。そこが難しいかなと感じている。

Q 現場の教員はもともとこの教師なのか。

A 基本的に異動はあるが、もともとの教員である。

Q 一体になっていれば職員室も一緒にできるが、連携型で離れていると教員間の意思疎通がなかなか難しいのではないかと。国から湧いたような小中一貫校推進の中で、教員の数を減らしていこうというのが見え隠れしている。教員のやらされ意識があるが、今話を聞いていると、市教育委員会も校長もやれることからやるということで、うまくいっているのだろうと感じた。小中一貫校にするのなら、小学校と中学校の免許を持っている人が校長としては理想ではないのか。

A 今の段階で言えば、教育課程も別で教員も別々でいいと思っている。小学校、中学校それぞれ文化が違うのだから、それぞれ専門できちっと教える人がいた方が良さと思っている。だからあえて、小学校と中学校の免許を持ち、両方を教えることはなくていいと、小学校は小学校、中学校は中学校の子どもをしっかりと教えるべきと考えている。ただし、同じ子どもが中学に進学するのだから授業のやり方はこうしておいてほしいとか、生徒指導はこうしておいてほしいとか、中学からいけばやってほしいことがある。その連携を学びでつなぐとか、生活でつなぐとかということが大事である。だから、小学校に対して「一緒にやりましょう」という方が自然だと思う。そういう意味で小中一貫というのが必要だと思う。条件が違えども、小学校の教員から見たらなんでそんなことやらないといけないのかと考えるが、小学校が責任もって中学校に子どもを送らないといけないのだから小中一貫をやりましょうよとなるのは自然な流れだと思う。逆に高校は分散するので、中高一貫というのは中学校からみたら難しい。

Q 非常勤の教員の配置を市費で行っているとはったが、国県等から補助はないのか。

A ない。

Q 年間どのくらいの予算を確保しているのか。

A 小中一貫推進事業単体で言えば予算は100万円単位のレベルである。県教育委員会との関係でいえば別々の学校であり、定数も決まっている。もちろん様々な指定を受けて加配措置や、県費の非常勤ICT支援員等の配置などは当然している。さらに非常勤講師だけでなく、読書活動推進員、特別支援の必要な子に対する特別教育支援員、心の教育相談員など教員免許を持たない人で特殊な任務を担っていただく人を市費で独自に配置している。

Q 県に求めるものは何か。

A 小規模の小中一貫校と違い、この規模の学校のマネジメントを行うのが大変である。義務教育学校になれば総括教頭が配置できるとかメリットはあるが、制度に縛られると、今のように「できることをやってみよう」とはいかなくなる。今のように自然にできることを生かしながら、どうやって定数措置ができるかは、まさに校長と相談しながらやってみるしかないので、県教育委員会と話しながら悩んでいるところである。

Q 大野学園を作る時の理念、独立しながら指令塔は一つ、教育課程の中で小学校中学校それぞれ考えの違いがある中で、衝突しないようにすることが大変ということであろうが、「できることをやる」という体制がいいのかなと思うが、県教育委員会における管理体制の手伝い等はあるのか。

A 県は、管理体制の手伝いはしない。教育内容の指導については、教育事務所などから教育

指導主事などを招聘して指導していただくことはある。

Q 県は役割を担っていないのか。

A 県は教職員の配置がメインである。

Q 県は市教育委員会の支援をするだけか。

A 支援、指導していただくことが県教育委員会の役割である。

考察

小中一貫教育については、国もその推進を打ち出しているところであり、いずれ検討していかなければならなくなる課題である。小中一貫教育をできるところから自然体で始めているという廿日市市の取組は、先進的な事例で大変参考になる。特に、全ての小学校と中学校で一環教育を行っているため、生徒、教員そして保護者にとっても公平性が保たれており、一貫教育が順調に進んでいる要因の一つと考えられる。義務教育行政の中で県としては直接的な役割は多くはないが、今後は、小中一貫教育の卒業生も増えてくることから、生徒側からの意見を聞くことも含め、先進事例を調査研究していくことが必要と考える。

自転車運転免許証交付事業に係る取組について

日時：平成 29 年 3 月 28 日（火）14:00～15:00

視察先：広島市役所（広島県広島市中区泰寺町 1 6 34）

対応者：広島市道路交通局自転車都市づくり推進課 高石課長 ほか

目的：

広島市では、小学生に継続的な自転車交通ルールの遵守を自覚させ、将来にわたる長期的な交通事故防止を図るため、自転車教室を受講した児童に自転車運転免許証を交付する事業を行っており、この施策を調査することにより、本県の取組の参考に資する。

概要

広島市では、自転車で安全・快適に移動することで、環境面からも健康面からも有益な自転車を活かした都市づくりを推進することを目的として広島市自転車都市づくり推進計画(平成 25 年 6 月)を策定している。この計画では、「はしる；走行空間整備」、「とめる；駐輪場整備」、「まもる；ルール・マナーの遵守」、「いかす；活用促進」の 4 つの施策を柱としている。柱の一つである「まもる」の具体的な取組として、平成 25 年度から自転車運転免許証制度を導入している。

平成 25 年から市立小学校の 3 年生を対象に自転車教室を受講後に自転車運転免許証を交付する取組を、さらに平成 26 年度からは市立中学校・高等学校に自転車で通学する 1 年生の生徒を対象に講習会を実施した上で自転車通学許可証を交付する取組を行っている。

自転車運転免許制度

市立小学校 3 年生を対象とした自転車運転免許証の交付

各小学校において、交通ルール等の講義及



び実技講習を行う自転車教室を開催し、終了後には「小学生自転車運転免許テスト」を実施し、自転車運転免許証を交付する。理解できなかった児童に対しては再度テストを実施して全員合格することが基本で、フォローアップとして1年後に再度テストを実施して自転車交通ルールの定着化を図っている。

自転車通学する市立中学校・高等学校の生徒を対象とした自転車通学許可証の交付

平成26年から市立の中学校・高等学校に自転車通学する1年生を対象に実施している。平成27年からは希望する国・県・私立学校に通学する生徒も対象としている。

各学校において、警察署の協力を得ながら交通ルール等の講義及び実技講習を実施し、終了後には理解度チェックテストを行い、理解ができている生徒に自転車通学許可証を交付する。フォローアップとして、1年後及び2年後に再度テストを実施して自転車の交通ルールの定着化を図っている。

効果

具体的な効果は検証中であるが、小中高校生の事故件数は概ね減少傾向にあり、一定の成果があったものと考えている。

また、平成27年度に実施したアンケートでは、回答のあった学校の約9割から効果があったとの回答があった。主な意見としては、自転車の交通ルールに対する理解が深まった、テストと免許があることで意欲的に学習できたなどの意見があった。

今後の課題

広島広域都市圏発展ビジョンの取組の一環として、当該事業のノウハウ等を周辺市町へ提供して拡大していくことを検討している。現在、連携市町は安芸太田町だけであるが、今後、周辺市町へ広げていきたいと考えている。

教育委員会の全面的なバックアップという協力体制が整っていることが、本事業が成功している要因と考えている。ルール・マナーについては、繰り返し継続して行っていくことが必要と考えている。

質疑応答

Q 中学校・高等学校の対象者の人数はどのくらいか。

A 市立であれば概ね1500人程度が対象である。

Q 市立中学校で自転車通学はあるのか。

A 市立中学校ではほとんどないが、すべての生徒に可能性があるかと想定し、予算上は中学校で500~600人、高等学校になると5000人程見込んでいる。学校の立地によって自転車通学の許可があるかないかなど違って来る。

Q 自転車通学許可証の交付の流れはどうなっているのか。

A 自転車通学する生徒が絞り込まれて、その生徒を対象に許可証を交付することとなっている。

Q 市立中学校・高等学校の場合は必須であるのか。

A 市立中高校・高等学校は必須である。

Q 県立高等学校はどうか。

A 県立高等学校は希望制なので、希望する学校はこの取組に賛同しているということなので、希望した学校としては必須になっている。



Q 市立中学校・高等学校についてはこの許可証を取得してからでないと自転車通学できないのか。

A 市立は必須なので許可証がないと自転車通学できない。

Q 子どもたちが、この自転車運転免許証や、自転車通学許可証を持つということは、ルールを学んだり自転車に乗るに当たって、自分の意識を高めることや安全性の面でも有効となると思うが、県警のかかわり方はどうなっているのか。例えば、免許証拝見のようなことはやっているのか。

A 今のところ、法的な裏付けがある制度ではないので、免許を持っていないからといって、何かあるわけではない。あくまで学校の制度として運用している。警察との連携は広島市と教育委員会と連名で講習会を依頼している。実際に警察に講師等をしていただいている。

Q 自転車運転免許証も自転車通学許可証も学校名を書くようになっているが。

A 一つの意識啓発するためのインセンティブ、きっかけづくりということで、ただ単に講習会をする、周知するだけでは、きっかけづくりとなりにくいので、本物のような免許証なり許可証を交付することにより子どもたちも、真剣さが増すものと考えている。

Q 当然罰則というより、免許を持つことによる意識の向上を狙っていると思うが、逆に、インセンティブとして、持っていることで空気を入れてもらえるなどの利点等、あるいは自転車屋さんとの連携等はあるのか。

A 現在のところ、こういったサービスが提供できるかなど検討中である。

Q 警察は、チリリンスクール(安全講習)を行っているが、それとは別なのか。

A これは市の取組として、教育委員会と一緒にやっている。県警は年に一回、全国大会の予選として、自転車教室を行っており、その際は市が県警に協力する形になる。

Q この事業は始めて期間が短いですが、まだ実績というものは見えてきていないのか。

A はっきりとした実績はまだである。交通事故はマナーや免許制度と、どこまで因果関係があるか不透明であるが、我々としては、自転車に乗り始める小学校3年生、中学校・高等学校入学の節目に講習をするということで一つのきっかけとして記憶に残り、安全運転を心がけてもらえればと思っている。

Q 道路整備も合わせて行っているのか。

A 走行空間整備ということで道路整備も国の補助金等を使っている。一方、自転車専用通行帯を作ってしまうと自転車はそこを通行しなければならず、他の車両がそこは通行できないこととなるなど、実際の取締りまで想定すると、自転車に関する規制は難しいと考えている。

Q 危険運転をしても、免許の取消し等はないのか。

A 自転車免許制度はあくまで意識付けであるので、免許の取消し等はない。



- Q 高齢者対象でなく、なぜ小中高生対象なのか。
- A 次世代を担う子どもたちが大きくなっていくので、自転車に乗り始める初期の段階で講習することが大切であると考え。
- Q 条例化するなど県が先導する方法はないのか。
- A 高校で考えると県立が多いので、県教育委員会が行えることもあると思うが、条例化は実効性を持つためにどういった拘束力を持たせるかが大きなポイントと考える。条例を作ったところも、実効性を持たせることより普及啓発が多くなる。一つのシンボルとなって普及啓発で盛り上がっていくことが効果となることもあるが、踏み込んだ効果をもたらすためにどうしたらよいかの難しいところである。
- Q 保険についてはどう考えるか。自賠責保険のような強制はできないか。
- A 最重要課題といってもよいが、事故が起きた時には賠償責任が発生するので、自転車の保険に入っていく仕組みを作って行こうと考えている。自動車の自賠責保険のような制度がないので、自転車利用者の自発的な意思に呼びかけることしか今のところ方法がない。サイクルイベントや市の広報による啓発にとどまっている。
- Q 免許証等を交付するときに保険について啓発を行っているのか。
- A 中学校・高等学校については、テストを実施する時に保険についての副読本を配布し、普及啓発を図っている。
- Q 保険は保護者がお金を支払うことになるが、親に対しては何か行っているのか。
- A そこは一般的な話しかできないので、まさに、問題だと思っている。
- Q 学校から保険を進めることはしているのか。
- A 一般的に保険を進めることはしているが、行政なので個別の商品を進められない。
- Q 私学はコーナーを設けたりしているが、県立は難しいのか、方法を考えてほしい。
- A 我々も、窓口的なものをうまく考えてぜひ検討していきたい。
- Q スタンスとしては保険に加入した方がいいのか。
- A もちろん入った方がいい。広島市は自転車の利用割合が高いので自転車による被害者、加害者になる割合も高いと考えるので、保険は必須だと考える。
- Q 県が条例を作る、それに市町村が合わせるのが理想か。
- A 条例があった方が良くと思う。
- Q これから、条例を作るのか。
- A 条例が理念だけで終わらないよう実効性の裏付けをどのようにとれるかの議論を含め、検討をしている。
- Q なぜ市長は自転車と考えるのか。
- A 市長は幼いころから自転車の利用率が高い広島に育ったので、自転車は市民に身近な便利な乗り物であると、そこを生かしたまちづくりをしていきたいとの思いがある。
- Q 「はしる」とあるが、広島は路面電車もあり、自転車の走行と問題はないのか。
- A 路面電車は車道の中央を走っていて、自転車走行空間は車道の両サイドを走っているため、路面電車は車の横切りと連動している。
- Q 広島市は自転車の保有率は高いのか。
- A 数字で比較したわけではないが、高いと思う。
- Q 河川敷が多いからサイクリングが多いのか、河川敷は自転車が走れるのか。
- A 場所によるが、河川敷があるからというより、旧国道2号線で宮島に向かって走るとか、

しまなみ街道に向かうとか、県北に山並みを走っていく等が多く、街中を本格的なサイクリングで走るということではない。地方都市として公共交通機関が弱い部分があるので、それを補う部分での自転車が日常の足として活用されている。

Q この免許証等は学生向けだが、一般向けマナー等の検討はしているか。

A 単発なものになるが、一般は年2回、大規模な交通安全教室等を行っている。一般向けとなると健常者等幅広くなるので、マスコミなどに取り上げてもらい幅広く周知していく。

Q 交通局の中に自転車都市推進課を作り、そこが教育委員会と連動を図るなど、縦割りをクロスファンクショナルにするための大掛かりな事業なのか。

A この事業では、特に困ったことは起きていない。市教育委員会がうまくやっている。

Q あとは、自転車保険に加入する仕組みづくりか。

A 自転車の自賠償保険や放置自転車の問題も課題である。県は免許等の問題よりしまなみ海道等の道路整備を頑張っている。

考察

最近の健康ブームや環境への意識の高まりなどから自転車は見直され、利用する人は大変多い。その一方で、自動車あるいは歩行者との接触事故の危険があり、正しいルールとマナーを学び、実践することは大変重要と痛感している。

広島市では自転車を活かしたまちづくりを総合的に推進することとし、その中でルール・マナーの遵守の取組として自転車免許制度を導入している。

自転車運転免許は主に安全への意識を高める啓発の側面が強いようだが、小学3年生、あるいは中学校、高等学校入学という節目をとらえ、また、フォローアップも行うことで一定の効果をあげているようである。

安全で安心して自転車を活用していけるようルールを徹底していくために、免許制度といった仕組みづくりは有効な方法で大変興味深い。一方で、万が一の事態も想定し、保険への加入に加え、特に子どもたちへのヘルメットなどの安全のための装備を普及させる工夫について、我々も知恵を絞っていく必要がある。



障害者運転支援事業に係る取組について

日 時：平成 29 年 3 月 29 日（水）13:00～14:00

視察先：宮城県リハビリテーション支援センター（宮城県名取市美田園 2 1 4）

対応者：宮城県リハビリテーション支援センター 小熊次長、村上班長ほか

目 的：

宮城県では、自操式福祉車両の展示のほか、障害者やその家族を対象に、運転免許を取得するまでの流れや障害者向けの自動車教習環境、各種助成制度等の関連情報をまとめた、ガイドブックを作成する事業を行っている。

この施策を調査することにより、本県の取組の参考に資する。

概要

宮城県リハビリテーション支援センターは、平成 18 年 4 月に障害のある方を支援する専門・技術的機関として開設された。障害者更生相談所機能、地域リハビリテーション支援機能、障害者専門クリニック機能を 3 本柱に加えて、もう一つの顔として「宮城県高次脳機能障害者支援事業」の拠点機関としての役割も担っている。

同センターは、障害者の福祉及び医療に特化した組織となっており、技術職が非常に多いのが特徴で、リハビリテーション科の専門医が 2 名、歯科医師 1 名、リハビリテーション専門職が 16 名、心理判定員 2 名、看護師及び保健師が各 3 名、事務職が 15 名いる。

障害者運転者支援事業に係る取組について

自動車の運転は、障害者にとって社会との接点となる重要なツールであり、身体面、精神面の自立を支える重要な手段である。そこで、障害者の社会参加ひいては就業、職業復帰が促進されるよう、障害者の自動車運転に関する支援・啓発をすることを目的に平成 18 年から障害者運転支援事業を行っている。

同センターの一階には障害者の方でも運転可能な自動車（自操式福祉車両）を展示しており、来所される場合や電話を含めた相談件数は、平成 19 年から平成 28 年までで 242 件に上っている。

また、平成 18 年度に「早わかり！身体の不自由な方のための自動車改造の手引き」を作成・配布し、紹介用の DVD も作成した。平成 20 年度には「障害のある方のくるまの運転総合ガイドブック」を作成、平成 25 年に「障害のある方のくるまの運転総合ガイドブック 2～身体障害者の方に役立つ情報を中心に～」を作成した。

その他、平成 19 年度から障害者運転支援事業、相談体制を広く紹介するとともに、福祉車両の見学・試乗等を行うリハビリテーション専門職研修会を開催している。平成 20 年度にはサリドマイド支援団体「いしずえ」と共催で、県庁でイベントを開催するなどしている。その後、震災でなかなか進まなかったが、10 年近く事業をやってきて、少なくとも医療関係者の間では障害のある方の車の運転について対応していただけるようになったのが現在の状況である。



県内における障害者への運転支援の動向

リハビリの関係職種の団体でも研修会を行なうところが増えてきたり、また、運転再開のために必要な医療機関の評価・診断等に取り組む医療機関も出てきている。

今後の課題

障害のある方が運転を始めるための情報提供、運転支援・再開に向けた体制整備について、様々な課題に対するプラットフォームが構築されていない状況であり、今後とも宮城県リハビリテーション支援センターが中心となって取組を進めていきたい。

質疑応答

- Q 運転の再開と聞いたが、再開の件数はどのくらいなのか、また再開して、就労率が上がっているのか。
- A 運転の再開は自動車を改造するとか補助装置を付けることで、運転が可能となるもので、データは持っていない。
- Q 新規で免許を取得する方はいるのか。
- A 自動車学校に入学する段階で、リハビリテーション支援センターの用具を使用するとか、教習所に運転補助装置が付いた自動車があるところとか、その方に合わせた車を自分で用意することが必要となる。
- Q 教習所にある車で免許を取る場合、その車であれば免許をとれる技術があるとなると、実際自分が公道を走る時は同じ車を作るなどして示さないといけないのか。
- A それは運転免許センターの方で条件が付けられる。実際、補助具が付いている車で免許を取得しても、免許証の交付に条件をつけるのは運転免許センターの判断になるので、眼鏡と同様に条件となる場合と、条件なしの場合に分かれる。条件が付けば必ず補助用具を付けなければならないが、条件なしの場合、付けるか付けないかは本人の判断となる。
- Q 運転免許を取得後、多くは任意保険に入るが、保険には入れるのか。
- A 個々のケースになるので承知していないが、レンタカー会社からの相談で、補助具をつけてレンタカーを貸し出す時に、何社かの保険会社にあたって、金額を新たに査定するなど、個別に保険会社と相談したと聞いている。
- Q その辺はまだまだ広がっていないということか。
- A 運転補助装置についても、車を改造するタイプと、レンタカー等にすぐ取り付けられる簡易的なタイプとがある。簡易的なタイプの場合、もし事故があった場合、事故が装置の取り付け方によるものなのかといった問題もあるので、保険会社がこういった判断をするのかわ

からない。

Q 改造車といった扱いになるのか。

A 車検上、ハンドルにつけるノブなどの手動運転装置は改造にならないが、より障害が重い
ためシートを変えたりすると改造車となる。

A 軽度の足の障害の場合「下肢装具」などと免許証に記入される。手動装置の場合は「ノブ」
あるいは「上肢装具」など、記載はまちまちであるが、あまり細かくは記載されていない。
「ノブ」といってもここの展示でも 10 種類はあるので本人が運転しやすいものを使用する
ことになる。

考察

一口に障害者支援といっても、リハビリ・治療の拡充から、住まいの確保、就労の促進、
公共の場所のバリアフリー化など多岐にわたるが、このセンターでは、社会と接するための
重要なツール、身体・精神両面の自立を支援する手段として自動車の運転をとらえ、その支
援を行っている。最近、障害者の運転を可能にする様々な装備が開発されており、障害の
ある人が運転をすることのハードルは低くなってきていると思われるが、質疑にもあったよ
うに、保険に関しては課題があるようだ。また、関連する警察・医療機関・教習所等との協
力体制づくりも必要であると感じた。

