

## 平成27年第4回定例会 ばば尚之一般質問（9月9日14:00）



市民クラブの馬場尚之でございます。今回、最終質問者になりましたけれども、あと1時間よろしくお願いたします。

今回は、改選後2期目の初めての質問です。よろしくお願をいたします。

私は、市内中心部から約8キロメートル離れた北部の在住をしておりますが、そこでは、市内中心部で計画をされている大型事業の件や、中心部が大きく変わろうとしていることに関しての、ご意見はあんまり聞かれません。

このことは、長崎市の将来のあり方を問う重要な課題でもありますし、私もこの重要性は認識をしております。

しかしながら、それよりも日常の生活での問題点に対する、生きていく上でのご意見が大半でございます。

なぜならば、中心部から離れた合併町を含めた周辺地域の状況や、生活しやすさが余り変わっていないからだと思います。

私は、今回、過去の4年間の活動の中で、地域でかかわってきました市民の皆様や、議員活動でかかわってきました多くの皆様方のご意見をもとに、周辺部に住む市民の目線として、大きく5項目の質問をいたしますので、市長並びに理事者におかれましては、同じく市民目線に立っての前向きなご見解をお願いたします。

### 【 質 問 】

#### ○【1項目】、高齢者運転免許証自主返納支援制度について。

聞きなれない言葉だと思いますが、これは、警視庁が運転免許証を自主返納された方に、免許証と同等の証明として使える運転経歴証明書を発行し、また、サポート協議会や行政と連携を図りながら、さまざまな特典を受けられるという制度です。

近年、交通事故が減少傾向にある中で、高齢者の事故は反対に増加傾向にあります。特徴としては、交差点での事故のほか、高速道路の逆走や、ブレーキとアクセルを踏み間違えるなどに起因する事故の増加です。

長崎における交通事故の数を見ますと、平成21年に2,675件であったものが、平成26年には2,300件と減少する中で、65歳以上では平成21年の323件が、平成26年には389件に増加している状況にあります。

この数字を全体の事故件数に占める割合で見ますと、約12%から17%へ増加している

状況です。

このような状況を背景に、国においては、平成21年6月1日に改正道路交通法を施行し、免許更新時における、70歳到達者の高齢者講習や75歳以上の講習予備検査が導入されました。

さらに、ことし6月11日には、75歳以上の認知機能検査を強化するなどのことを盛り込んだ法改正がなされ、2年以内に施行されることになるなど、その対策が進められているということです。

そういう中で、高齢化が全国で第4位の山口県では、警察を中心に、行政や商工会などと連携し、高齢者運転免許証自主返納制度という、取り組みが進められております。

そういう取り組みが奈良県や群馬県、富山県、愛媛県など、その各市と連携をとりながら徐々に広がっております。

これは、さまざまな支援を付加することで、65歳以上の運転者に呼びかけて、運転免許証の自主返納を進めることにより、交通事故を減少させようというねらいです。

しかし、特に地方や過疎地域では、ほかに移動手段がなく、病院への通院や買い物など、ごく一般的な日常生活を送るためには、車はなくてはならないものであり、高齢になっても、やむにやまれず運転しているのが実態だと思います。

また、このことが免許証を自主的に返納するまでに至っていない、大きな理由の一つであるとも考えます。

運転免許証の自主返納は、あくまでも個人の意思、決心によるものでありますが、高齢者の日々の生活を維持しながら、事故を減少させるためには、免許証の自主返納の取り組みと併せ、交通環境の整備による生活環境の改善を、行うことが非常に重要であると考えます。

そこで、まず免許証の自主返納については、先ほども言いましたように、警視庁が主体となった取り組みではありますが、各地方の行政と連携して、高齢者ドライバーの免許証を自主返納をする呼びかけと、それを後押しする例えば、65歳以上を対象とした交通費の助成など、さまざまなサポートの取り組みが各地で始まっておりますが、そこでまず、

○【1項目の1点目】本市の取り組み状況について、特に現在の支援策があれば、お伺いをいたします。

○【1項目の2点目】現在、警察とどのような連携をして、この問題に取り組まれているのか、お伺いをいたします。

○【2項目】公共交通空白地域解消の再検討について。

これは1項目で質問をいたしました、高齢者の事故防止についてと、関連しますが、高齢者の日常生活の足の確保が、これからますます重要になってくるものと考えております。

長崎市においても同様の観点から、コミュニティバスの運行を初め、乗り合いタクシーやデマンド交通(事前予約型のタクシー)を含め、全国に先駆けた取り組みも実施されており、一定の努力は評価するところです。

しかしながら、その運行にあたっての検討は、平成12年度ごろに、25地区を候補地として選定し、それから11区に絞り、最終的に、現在5地区(西北地区・丸善地区・金堀地区・北大浦地区・矢の平、伊良林地区)の乗り合いバスや、デマンド交通(琴海地区)などの整備を実施されておりますが、それから約15年が経過をしております。

その時点からは、まち全体の高齢化や核家族化などが、さらに進行をしております。今では生活をするための買い物にさえ苦勞するという、いわゆる、買い物難民と呼ばれる生活実態が現実になりつつあります。

平成12年ごろの検討経過や判断基準などについては、そのときの検討としては、私も聞いておりますが、その後の社会情勢の変化や、今後のさらなる高齢化の進行を考えると、今まで以上に、公共交通のあり方の再検討が、必要になってくると考えております。

2025年には団塊の世代が75歳に達します。先ほどお尋ねしました警察による運転免許自主

返納の取り組みも進む中で、日常生活の実態に真摯に向き合うならば、長崎市の責務として、公共交通空白地域解消のための再検討と、適正な運行実施が早急に必要であると考えますが、ご意見をお聞かせください。

○【3項目】高齡化交通費助成のスマートカード化についてお伺いします。

今日まで高齡者交通費助成のスマートカード化については、一般質問での要望や委員会での審議などを経て、今日に至っております。

同時期に検討された障害者へのスマートカード化は既に実施をされ、非常に好評を得ているとお聞きしており、導入した効果が形としてあらわれている、良い事例であると、改めて理事者を初め、関わってこられた皆様方に敬意を表するものであります。

また、同じようにして、70歳以上の高齡者への交通費助成を、スマートカード化することで利便性、安全性を向上させ、さらに使い勝手のいいものにしていこうとする取り組みについては、過去の質疑の内容を見る限り、そろそろ仕上げの段階にきているのではないかと考えております。

○【3項目1点目】現在までの検討状況についてお伺いをいたします。

○【3項目2点目】導入に向かった今後の具体的問題点や課題があればお伺いいたします。

○【4項目】個人の宅地の崖災害対策について。本制度の周知状況や現在の申請、採択状況についてお伺いいたします。

私は、平成24年12月3日の一般質問で、危険斜面地の安全対策として、危険崖地の崩壊対策という観点から、お尋ねをさせていただきました。

当時、急傾斜地崩壊対策事業という取り組みがあるものの、その採択に当たっては5メートル以上、対象戸数が5戸以上、既に住んでいる家屋が5戸ということです。

そして斜度30度以上の自然崖地という基準を満たす必要があること、しかも、個人の造成崖地に至っては、補助事業もないということでしたので、私は個人調査で訪問した金沢などの、他都市の取り組み事例などを紹介しながら、そういった制度ができないかという、私の提案に対する市の考え方を質しました。

しかし、その時点では、回答は、個人の所有地は個人の責任で修復するしかなく、現時点では、市としては融資制度を説明する対応しかない。

今後は他都市の取り組み事例も参考にしてどんな対策が可能か、協議してまいりたいとの回答でありました。

当時は制度がなかったので、当たり前の回答でありましたが、その後、長崎市として担当部で取り組みを進められ、当然のことながら個人の所有地ですので、個人負担が常識ではありますが、今年度から、個人の所有地において崩壊した崖地の対策助成制度として、長崎市の単独で、2,000万円の予算をつけ、制度化していただきました。

このことは、行政としては、一歩も二歩も踏み込んだ制度であり、また、金沢では3メートル以上、30度という対象が、長崎市では2メートル以上と、さらに対象幅を広げての補助事業で、斜面都市長崎特有の問題に対する、一つの答えとして制度化していただいたことに、感謝をいたします。

また、過去にさかのぼっての助成も可能だということで、今まで融資の相談しかできなかった問題について、相談できる窓口ができたことは、市民の安全・安心につながるものと思います。

○【5項目】障害者への支援、対応について。 【1点目】、聴覚障害者への対応。

長崎市においては、平成25年度及び平成26年度に、第3期障害者基本計画及び第4期障害者福祉計画を策定され、その中で障害の有無にかかわらず、住民だれもが相互に人格と個性

を尊重し、支え合う共生社会の実現に向け、障害者の自立と社会参加の支援のため、各種施策を推進することを決定されました。

私も任期4年間の間、計画の策定や、障害を持った方々との交流の中で、改めて障害者の皆さんの声を直接お聞きする機会を得て、その立場に立って、施策を考えていくことの重要性を痛感いたしました。

障害を持った皆様から、さまざまなお話を聞かせていただく中で、特に印象に残っているのが、聴覚障害者の方が、銀行窓口で、筆談での意思疎通ができずに、窓口での要件を済ますことができないまま、帰宅してしまったというお話でございます。

このほかにも、私たちが普通に暮らしている日常生活の中にも、障害者の皆様にとっては、多くの困難があることを、その一部ではありますけれども、理解をいたしました。

そういう状況の中、聴覚障害者とのコミュニケーションの手段の一つである、手話の取り組みを進めるため、昨年、国への手話言語法制定を求める意見書の提出を求める請願が、長崎市議会全会一致で採択をされました。

これを受けて、長崎市におかれましては、聴覚障害者が自立した日常生活を過ごすことができるよう、現在どのような支援をされているのか、お伺いをいたします。

### ○【5項目2点目】連続立体交差事業完了後のハートセンターへの公共交通の整備。

社会福祉団体から、バス事業所に対して強い要請があっている、ハートセンターへのバスの乗り入れについては、梁川橋踏切があるために、安全性などの問題などから、現状では困難であると聞いております。

連続立体交差事業が始まった今、状況が大きく変わり、できなかった理由がなくなろうとしており、交通網の再検討ができる状況になりました。

福祉事業団からも直接、交通事業者に要望があっていると思いますが、長崎市としても、連続立体交差事業の進展を踏まえ、現時点からバス事業所へさらなる働きかけを行うべきと考えますが、そのご見解をお聞かせください。

以上で本壇からの質問といたします。

後に自席より再質問をいたします。よろしく申し上げます。

## 【 回 答 】

### ○ 市長（田上 富久） 市民クラブ、馬場尙之議員の質問にお答えします。

まず、2点目の公共交通空白地域解消の再検討についてお答えします。

長崎市には、地形的な制約などからバスの乗り入れがなされていない地域、いわゆるバス空白地帯が存在をし、これを解消していくことは、交通施策上、重要な課題と認識をしています。

長崎市では、これまでバス空白地域を対象に、乗り合いタクシーの運行を初め、さまざまな形で市民の日常生活における交通手段の維持、確保のための施策を行っていますが、路線維持に伴う財政負担も年々増加をしており、その維持、確保が課題となっています。

現在、平成12年に抽出したバス空白地域のうち、住宅が連檐をし一定規模の人口が集積している、丸善団地地区・矢の平・伊良林地区・金堀地区・北大浦地区・西北地区の5つの地区において、実証運行により採算性を確認し、乗り合いタクシーを運行しています。

しかしながら、そのほかのバス空白地域での運行に際しましては、人口規模が小さいことや、道路の幅員が狭いことなどの課題を抱えています。

バス空白地域の解消の考え方としましては、路線バスの停留所の新設や路線の延長、道路整備にあわせた、路線開設などによることを基本としていますが、今後、人口が減少していく中で、利便性の高いコンパクトなまちづくりを見据えつつ、現在、解消が図られていない、バス空白地域での、新しい手法の検討も行っていきたいと考えています。

○ 次に、4点目の個人の宅地の崖災害対策についての(1)補助金制度の周知及び申請・採択状況についてお答えします。

今年度、斜面地における市民の安全・安心な生活環境を確保することを目的に、第三者に被害が及んでいる崩壊した崖を復旧する際に、費用の3分の1、上限額を200万円として、宅地の崖災害対策費補助金を創設しました。

この制度の周知状況ですが、長崎市のホームページに詳細を掲載した上で、4月から6月にかけて、メールマガジンや広報ながさきに連続掲載をし、建設業協会や建築士会の方などが集まる建設情報ネットワーク会議や、長崎市内の自治会長が集まる保健環境自治連合会で、制度の説明やパンフレットを配布するなど、機会を捉えて積極的に周知を行っています。

また、前年度までに崩壊している崖で、復旧されていない崖の所有者に対しまして、5月初旬までに、個別にパンフレットを送付し、制度の活用が図られるよう周知を行っています。

今年度の状況ですが、本制度の運用については、崖の崩壊後、速やかに復旧工事に着手できるよう、工事に先立って申請者からの簡単な事前申請によって、市職員による現地調査で補助採択されますと、すぐに復旧工事に着手でき、その後、補助の本申請ができるよう配慮しています。

9月4日現在の申請・採択状況は、事前申請が24件あり、うち23件を補助対象として採択をしています。

その後、本申請となる補助金交付申請が8件あり、現在3件、309万2,000円の交付決定を行い、残る5件は審査中となっています。

この制度をさらに利用していただくため、今後とも機会を捉えて制度の周知に努めてまいります。

○ 市民生活部長（高比良 則安） ご質問の1. 高齢者免許証自主返納支援制度についての(1)本市の現在の支援策についてお答えいたします。

長崎市では、住民登録のある65歳以上の運転免許証の自主返納者に対し、運転免許証と同様の公的な身分証明書として使用できる、顔写真つきの住民基本台帳カードを、無料で交付する支援制度を、平成21年度から実施しております。

なお、長崎市における平成26年末の65歳以上の高齢者運転免許人口が、4万4,851人ですが、この支援制度を利用して住民基本台帳カードを申請された方は、平成26年末まで1,008人となっております。

○ 次に、ご質問の(2)警察との連携についてでございますが、

長崎県警では本年7月から9月までを高齢者交通安全3カ月大作戦と銘打ち、現在、交通事故防止キャンペーンを実施中であります。

さらに、長崎市におきましても、このキャンペーン期間中に、長崎市老人クラブ連合会に対し、このチラシの配布をお願いするなど高齢者事故防止への周知啓発に努めているところでございます。

警察を初め、関係機関と連携をとりながら、引き続き高齢者の交通事故防止に取り組んでまいりたいと考えております。

○ 福祉部長（三井 敏弘） 3. 高齢者交通費助成のスマートカード化についての(1)現在までの検討状況についてお答えをいたします。

高齢者交通費助成については、高齢者が積極的に外出するきっかけをつくり、社会参加活動を促進することを目的として、市内にお住まいの70歳以上の方へバス・電車券等を交付しています。

高齢者交通費助成へのスマートカード導入は、利用者の利便性や安全性の向上が図られる有効な手段であると、十分認識をしております。

しかしながら、交通事業者においては、スマートカードのICチップや、カード読み取り

機などの周辺機器の経年劣化等の問題があり、新たなＩＣカードの導入を検討しています。

このような中、長崎市としましては、新たなＩＣカードの導入の際に、高齢者の利便性の向上等を図る必要があると判断をしており、交通事業者と緊密な情報共有を図りながら、検討を重ねているところであります。

今後も新たなＩＣカードの検討状況を見据え、事業目的の達成や費用対効果を踏まえながら、引き続き、交通事業者と協議してまいりたいと考えております。

○ 次に、(2)今後の問題点・課題についてお答えをいたします。

高齢者スマートカードの導入については、対象者の数が多いことから、積み増しする際の事業者窓口の混雑の解消や、利用者本人の確認の方法などの問題があり、導入できていない課題となっています。

また、先ほど申し上げましたとおり、交通事業者においては、新たなＩＣカードの導入が検討されており、関係事業者等との調整や具体的な方向性が示されるには、一定の期間を要するものと考えています。

いずれにいたしましても、新たなＩＣカードの導入にあわせて交通事業者と、より一層の連携を図りながら、有効な手法について調整していきたいと考えております。

○ 次に、5. 障害者への支援・対応についての(1)聴覚障害者への対応についてお答えをいたします。

障害の有無にかかわらず、全ての人暮らしやすい共生社会の実現を目指す上で、聴覚に障害がある方の意思疎通を図るための、支援を図ることは重要であると認識をしております。

長崎市では、聴覚障害者の意思疎通を支援するための事業といたしまして、障害福祉課及び障害福祉センターに手話通訳者を計4名配置し、手続や相談の通訳依頼に対応しております。

また、手話通訳に必要な知識、技術等の習得者を養成する手話通訳者養成研究事業や、聴覚障害者が行政機関や学校行事、医療機関等に出向く必要があるときで、円滑な意思の疎通に支障がある場合に、手話通訳者を派遣する事業を実施しております。

さらに、難聴者や中途失聴者など、手話を身につけていない方の意思疎通を支援するため、手書きやパソコンで行う、要約筆記者養成研修事業や要約筆記者の派遣事業を実施しております。

こうした手話通訳者及び、要約筆記者の養成研修受講者や派遣登録者をふやすことが、聴覚障害者に対する支援の充実につながることから、現在、研修を担当する長崎県ろうあ協会、その他関係団体にもご協力をいただき、受講日程などに十分配慮しながら取り組んでいるところであります。

そのほか、手話の普及促進を図るため難聴者や、中途失聴者向けの手話講座を実施し、また、遠出が困難な方のため、行政センターに手話通訳者が出向いて相談に応じるなどの、支援も行っております。

今後もこうした取り組みを積極的に進め、関係団体とも連携をとりながら、聴覚障害者のニーズに沿った意思疎通支援の充実努めてまいりたいと考えております。

○ 都市計画部長(吉田 安秀) ご質問の5点目、障害者への支援・対応についての(2)連続立体交差事業完了後のハートセンターへの公共交通の整備についてお答えします。

ハートセンターへの路線バスの乗り入れにつきましては、これまで長崎市社会福祉事業団や長崎市身体障害者福祉協会と協力しながら、バス事業者に対し働きかけを行っておりますが、バス事業者からは、梁川橋踏切を横断することによる定時性、安全性の問題があるとして実現には至っておりません。

このような中、長崎県において施工されております松山町から長崎駅までのＪＲ長崎本線連続立体交差事業により、平成30年度末までに、梁川橋踏切を含む4カ所の踏切が除却され

る予定となっており、鉄道より分断されていた東西相互の交通の円滑化が図られることとなります。

長崎市といたしましても、ハートセンターへのアクセス向上は重要なものであると認識をしておりますので、福祉団体とも連携を図りながら、バス事業者へのさらなる働きかけを行ってまいりたいと考えております。

## 【 再 質 問 】

### ○（馬場 尚之）

一通りご回答いただきまして、ありがとうございます。

それでは順を追って、再質問をさせていただきます。

まず、高齢者の免許証自主返納制度についてですけれども、今、回答がありました内容を聞く限りでは、特筆するような支援はないようですけれども、他都市の場合を見ますと、県警との支援呼びかけで、地方自治体も一緒になって、商工会などと連携をとりながら、支援制度を創設されているところもあります。

例えば、そういう中で、65歳以上を対象に、行政によるバス回数券・タクシーの利用券・鉄道カードなど交通利用の交付支援、およそ5000円相当だが、中には2万円相当の市もあります。

また、県警からの要請により、各商店の割引やタクシーなどの割引、買い物の無料自宅配達など、様々な環境整備が整いつつある地域も存在します。

長崎市として他都市の状況はご存じだと思いますけれども、そのような取り組みを、どういうふうに評価されているのか。また今後、そういう検討を計画されているのか、お伺いいたします。

### ○市民生活部長（高比良則安君） 再質問にお答えします。

長崎市では、高齢者の免許証自主返納者に対し、住民基本台帳カードを無料で交付する支援制度を実施しているところでございますが、マイナンバー制度の個人番号カードが来年1月から無料で交付されることになっておりますので、現在の支援制度も終了する予定となります。

しかしながら、他都市におきましては、県や県警と連携して公共交通機関の運賃割引やタクシー料金の割引、温泉宿泊入浴料の割引など、高齢者の免許証自主返納者に対する支援制度が実施されている事例もございますので、今後、長崎市におきましても、このような取り組みができないか、長崎県や長崎県警とも協議してまいりたいと考えております。

## 【 意 見 要 望 】

### ○（馬場 尚之）

現時点ではそういうことだと思いますけれども、運転免許証を最初から持っていない高齢者と、それから、免許自主返納者という、そういう観点で比較すると、整合性に疑問点があるんですけれども、今後、高齢化が加速する中で、高齢者の事故の増加が懸念をされます。

免許返納の判断は、先ほども言いましたように、あくまでも個人の意思、決心によるもので自分が決定するものですので、免許を返上してもらうような制度も必要ですけれども、返上しても生活する上で支障がないような、例えば、交通網の整備などの環境整備ですとか、そういうことも重要だと思います。

他都市の流れを見ると、今後さまざまな取り組みも予想されますが、実績とか、効果を調査されて、そして効果的な取り組みをぜひ検討をお願いしたいと思います。

あわせて関係機関との連携を行い、できることから進めさせていただきたいと思っております。この点は要望にとどめておきます。

## 【 再 質 問 】

続きまして、2項目めの公共交通空白地域の件ですけれども、

これも先ほど本壇でも言いましたように、1項目めとかかわる大きな問題でありまして、現在までの公共交通空白地域の運行はもちろん、市が主体でやっていわけですけれども、いろんなところの検討が、現時点でされるということでもありましたけれども、例えば、私が住んでいる近隣の地域で幾つかの商店街があります。

そういう商店街と、それから交通事業者と利用者を巻き込んだような、そういう新たな整備ということで、今はそういうところがないと思うんですけれども、そういうことができな  
いか、再質問をいたします。

### ○都市計画部長（吉田 安秀） 再質問にお答えいたします。

議員ご指摘のとおり、交通事業者と商店街、利用者との連携につきましては、非常に有効な手段であると考えております。

他都市におきましても、百貨店や商店街における一定金額以上の買い物をした場合にタクシー利用券を配布している事例等もございます。

長崎市といたしましても、今後の高齢化の進展に伴い、日常の交通手段の確保は大変重要な課題でございますので、他都市の例を参考にしながら、少しでも高齢者の方々が外出しやすいような新しい仕組みづくりについて、各種事業者等との連携を図ってまいりたいというふうに考えております。

### ○（馬場 尚之君） ありがとうございます。

先ほどの答弁の中で、人口が減少していく中で、利便性が高いコンパクトなまちづくりを見据えながら、新たな手法の検討を行うという話がございましたけれども、今の検討、別に具体的にどのようなものを目指しておられるのか、そして、その中にどのような公共機関を考えようとされているのか、あればお伺いします。

### ○都市計画部長（吉田 安秀） 再質問にお答えいたします。

今後の都市づくりの考え方ですけれども、現在、国でも大きな問題になっております人口減少問題がございます。

これは国全体にかかわる問題として各地域においても重要な課題、になってきております。

こういった中で、国からは都市再生特別措置法というのが制定されまして、その中で、今後のまちづくりについては、コンパクトで、そして公共交通でのネットワークを構築した都市づくりと、いった方向性が示されているところがございます、国の施策で進められているまち・ひと・しごと創生等の施策においても、地域のあるべき姿としてコンパクト・プラス・ネットワーク、の考え方が示されております。

こういう中で、長崎市としては、もともと地形的な状況からコンパクトシティではございますけれども、これまでに外縁的な拡大をしていった中で、やはり将来の人口減というのを見据えれば、縮小していく必要があると考えております。

こういった今後の急激な人口減少と、高齢化が進行する中で、高齢者や子育て世代にとって健康で快適な生活環境を実現するために、やはり居住機能、あるいは福祉、医療、商業等の生活機能などが、駅やバス停などの交通結節点周辺に集約されたコンパクトなまちづくりを進めていく必要があると考えております。

そしてまた、これらが交通公共機関で容易に利用できるよう連携を図っていくということが、非常に重要になってくると思っております。

これが基本的な考え方でございますが、現在の取り組み状況としましては、現在作成中の都市計画マスタープランにおいて、その方向性を示していきたいと考えております。

○（馬場 尚之） どうもありがとうございました。

今の回答で少し気になるところがありますが、公共交通空白地域という意味では、私は北部におりますので、特に琴海とか外海に関して、琴海はデマンド交通、予約式のタクシーがありますけれども、外海地区にはそういうものがまだないということで、そういうことの合併町を、今後コンパクトなまちづくりの中で、どういうふうに検討をされているのか、お伺いします。

○都市計画部長（吉田 安秀） 再質問にお答えいたします。

合併町におきましては、合併の際の市町村建設計画に基づき、現在各地区においてコミュニティバスを運行しているところでございます。

ただ、運行状況としましては、非常にご利用が少ないという状況の中で、長崎市のほうからの補助金の額が、年々増加しているといった傾向がございます。

そして、こういう状況がありますので、当面の検討策としては、現在コミュニティバスも運行していますけれども、例えば、琴海地区で導入しております、デマンド交通などを活用しながら、常時運行するのではなく、必要な際に運行をして効率性を上げるといった手法もございますので、地域の方と協議調整を進める中で、より利用しやすいものとなるような、改善を図ってまいりたいと考えております。

またその先、将来的でございますが、先ほどコンパクト・プラス・ネットワークというお話をさせていただきましたが、どうしても人口が減少しますと、やはり集約化ということにはなっておりません。

そしたら、地域としては、そこで生活圏を維持できないという部分も出てきますので、将来的には、地域間を公共交通ネットワークで今まで以上に強力につなぎ、地域と地域が一つの大きな地域として機能していけるような、都市を目指していく必要があると考えております。

【 意 見 要 望 】

○ 希望の持てるような見解であったと思うんですが、先ほどの見解の中に乗り合いタクシーの件で、道路の幅員が狭くて、導入できなかったということがありましたが、これは、15年前とは状況が変わって、現在、側溝の整備とか市の努力でかなり進められておりますし、今まで道幅が狭かったところも改善されているところがあるということで、15年前とは状況も変わっております。

現在でも、長崎市内では空白地域と言われるところは数多くあるわけですが、そういう中で、定期運行が無理であれば、今、回答の中でありましたデマンド交通という、これは事前に予約を入れて、そして、複数の人たちが使うタクシーの制度ということですが、そういう運行形態もあると思います。

15年たった今、単純に言えば60歳だった方は75歳になっているということで、市の中心部よりも、周辺地域の高齢化は今後もさらに進んでいくと思います。

どこかで線引きするということは、その制度を受ける市民から見ると、同じ税金を払っているのに、公平、公正なサービスを受けられないという見方になります。

公平、公正の考え方から言えば、対象となる長崎市民全てがこのようなサービスを受けられるような、公共交通空白地域対策でなければいけないと思います。

新たな手法も取り入れて、再検討をぜひ行っていただきたいと思っておりますし、平成34年には新幹線が来て長崎市中心部は大きく変わろうとしているわけですが、そこから、わずか数キロ離れた地域等に空白地帯が取り残されている実態は改善すべきだと思います。

市長も平成27年度の施政方針の中で、新しいやり方に挑戦すると言われておりますけれども、それは大きい事業だけの話ではないと思っております。

また、団塊の世代の方が後期高齢者となる平成37年度を見据え、高齢者が可能な限り、住みなれた地域で暮らせるよう、地域の支援体制の構築が必要であるとも言われております。

この地域の商店街などを巻き込んで、そして利用者にも、今までより少し多めの負担をしていただくことになるかもしれませんが、そういう中で、新たな公共交通の空白地域が解消できればと思っております。

日が当たらないところに、日を当てるのが行政の務めではないかと思っておりますので、ぜひ平等に日が当たるように、再検討をよろしくお願いいたします。

## 【 再 質 問 】

### ○ 続きまして、スマートカード化についての再質問です。

本年2月の新聞報道によれば、長崎スマートカードが県内の買い物や病院、行政サービスなどで利用できる利便性の高い、地域ICカードに生まれ変わる動きがスタートし、長崎経済同友会を中心に、産・学・官連携して行う取り組みで、早ければ1年半後の運用を目指すとなりました。

これは2月の新聞なので、計画どおりに進めば来年の秋には運用が開始されるのかなと思っておりますし、その新聞報道の中では、市長も参入について、前向きに検討する旨の内容であったと承知をしておりますが、そうなれば、今まで実現しなかった高齢者交通費助成のカード化も併せて実現をするのか、現時点での考えをお伺いいたします。

### ○福祉部長（三井敏弘君） 再質問にお答えをいたします。

新聞報道にありましたとおり、経済団体が主体となって地域ICカードを導入するための検討が進められておりますが、交通事業者においては、その導入時期は明確になっておりません。

また、国においては、例えば、S U I C Aといった、都市部で多く普及している交通系のICカードを全ての都道府県で利用できるようにするための検討が進められております。

これにより、公共交通機関の利用促進だけではなく、地域活性化にも寄与することが見込まれるため、交通事業者においては、その動向を注目しているとお聞きしております。

長崎市といたしましては、新たなICカードの導入時期を見据えながら、引き続き、交通事業と協議をしまいたいと考えております。

### ○（馬場 尚之）

特に内容もずっと以前からそう変わっていないように思うんですが、今日まで多くの意見があった取り組みであります。それだけに市民の関心が高いという、待ちに待っている懸案事項だと思います。

受け身の姿勢ではなく、特に不退転の決意で積極的に動いていただいて、一日も早く実現に向けて努力をお願いしたいと思っておりますが、再度、決意を込めた回答をお願いします。

### ○福祉部長（三井 敏弘）

高齢者の交通費助成のスマートカード化の導入につきましては、高齢者の方からも要望も寄せられております。

また、利用者の利便性や安全性の向上が図られると、非常に有用な手段であるという認識は十分いたしております。

新たなICカードの導入時期を見据えながら、引き続きではありますが、交通事業者等、関係機関と協議をして、実現に向けて一生懸命頑張っていきたいと考えております。

## 【 意 見 要 望 】

### ○（馬場 尚之）相手があることなんで、そういうところまでしか言えないんでしょうけれども、ぜひこれは力強く推進をお願いしておきたいと思っております。

## 【 再 質 問 】

### ○ 個人の宅地の崖災害対策について

個人の宅地の崖災害対策についてでありますけれども、これは、先ほども壇上で言いましたとおり、今までできなかった個人の資産に市の財政をつぎ込むという、考え方としては、本当に一歩も二歩も踏み込んだ政策でもあります。

補助の中身については、3分の1で上限200万円までというますけれども、そういう支援を受けることもですが、いろんな対処法とか相談できて、本当にいい制度をつくってもらったなと思います。

私も市民の方からいろんな相談を受けながら、今まで急傾斜地崩壊対策事業しかなくて、この採択に向けては、かなり厳しい状況であったので、これは本当に引き続き継続をしていただきたいと思います。

しかし、こういう制度をつくれればつくったで、いろいろなまた別の問題点も出てこようかと思えます。

現時点で、そういう何か問題点等があれば、ちょっとお示しいただきたいんですけど。

### ○ 建築部長（林 一彦君） 再質問にお答えいたします。

本年は、23件の補助採択をしております、一つ一つの工事の規模としては小さいものが多いようです。

問題点としましては、まだ始まったばかりですので、特に感じておりませんが、補助採択におきまして、事前申請制にしたことについて速やかな復旧につながっている点で、これはよかったなと感じているところです。

## 【 意 見 要 望 】

### ○ 本当にできたばかりの制度で、そういう状況ではあるかと思えますけれども、そういう観点で本当に今までなかった踏み込んだ制度ということと思えます。

できたばかりで、また言うのも何なんですけれども、私が以前、個人で視察に行った金沢では、その予防的なことにまで踏み込んで、要するにちょっと壊れそうとか、そういうところまで対応するような制度であったんですが、長崎市の場合は壊れたところとなっています。

それで実際に聞いてみたら、ちょっと壊れただけでも対応をしているということだったので、それはそれで、今後、研究していかれるということでありましようけれども、ぜひこういうことは長崎市単独のこの財源を利用してということですので、継続して、こういう制度を引き続きずっとやっていただきたいということで、これは要望にかえておきたいというふうに思います。

## 【 再 質 問 】

### ○ 聴覚障害者の関係について再質問をいたします。

全国に先駆けて手話言語条例というものを制定された鳥取県ではICT（インフォメーション・アンド・コミュニケーション・テクノロジー）という、そういうコミュニケーションができる、一般的にタブレットというやつですけれども、それを利用した遠隔手話サービス事業を導入し、タブレット端末のテレビ電話機能を使って、聴覚障害者のコミュニケーション支援の充実を図っているということです。

さらには、静岡県の焼津市ではスカイプという、これはインターネットを利用した無料電話サービスということですが、こういうものを利用して支援をしているそうです。

これはインターネットさえつながっていれば、国内でも海外でも問わずに、テレビ電話と

して利用できるサービスです。

ただ、長崎市では、障害福祉課や障害福祉センターに手話通訳者を常駐させて対応しているということですが、遠方の聴覚障害者は、長崎市内まで来なければいけないという不便な状況もありますし、さらに利便性の向上を図るべきだと思いますけれども、新たな方法の調査研究を進めていただいて、事前予約での対応だけでなく、緊急時の対応も含めて、より一層の支援策の充実に向けて取り組んでいただきたいと思いますけれども、再度、見解をお願いいたします。

### ○福祉部長（三井敏弘君） 再質問にお答えいたします。

長崎市では、手話を必要とされる障害者の方の利便性の向上を図るため、平成20年度から障害福祉課と障害福祉センターにテレビ電話を設置しまして、一方の手話通訳者が外勤等で不在でも対応できるようにしております。

また、本年1月から支所機能の拡充に伴い、新たなテレビ電話が支所及び行政センター並びに障害福祉課を初め、本庁窓口の主要な課に設置されていることから、遠方の方の手話通訳のニーズにも対応できるものと考えております。

今後とも議員ご指摘の例示の件も含め、先進都市の有効な方策の調査や研究も行いながら、緊急時の対応も含め、聴覚障害者の支援の充実に努めてまいりたいと考えております。

## 【 意 見 要 望 】

### ○（馬場 尚之）

この問題に関しては、特に当事者のご意見を聞いて、そしてまた自分に置きかえて親身になって理解することは非常に大切だと思います。

なかなか障害を持った方々のそれぞれの問題点というのは、本当にその身にならなければわからないということはいっぱいありますけれども、そういう中でも、こういう問題点について理解をして対策を講じるということは必要だと思います。

聴覚障害に限らず、そういうことは、当事者しかわからないいろんな問題もあるということで、障害福祉課とかそういう中では、意見も十分聞かれていると思いますけれども、本当に何で困っているのかということ、まず聞いた上で、その理解が進むことによって、問題点が改善をしていくと思います。

それとあと、まずは職員も、そういうことは重大さを分っておられるとは思いますが、それぞれ知恵を出し合って改善を図っていただきたいと思いますし、行政がその問題意識を持って考え、率先して、いつでも、どこでも対応でき、緊急時でも対応できるようなシステムをつくり上げることと、そういうことで広がりを見せることによって、さっき言いましたように、公共性の高い銀行とか、あるいは病院とか、各種施設などへの普及にもつながる可能性が広がると思っています。

現在、各支所等にはテレビ電話等があるそうですが、そういうとの活用も十分に図りながら時代に合った便利なツールを、早目に導入できるよう、また導入をしている自治体がありますので、そういうことも調査研究していただきながら、進めていただきますように、よろしくをお願いいたします。

### ○ 最後に、連続立体交差事業のことにに関してですけれども、

これは意見にとどめますけれども、これも2年前の平成25年9月に質問をしております。

前回の答弁では、バス路線は、道路幅員、安全性、採算性などを総合的に勘案して決定されるが、長崎市としては福祉施設へのアクセスの向上は重要な課題と認識しておるということで、今回とほぼ同じような回答だったんですけれども。

今回、なぜこういうことを言うかといえば、連続立体交差事業が既に始まりました。平成30年度には完成予定だとすると3年半後にはできるわけですから、できてから要望して

も、それからの検討になれば実現の可能性も薄くなっていくというふうに思います。

だから、今だからですね、そういうふうな今までの懸案事項を改善できる時期だと思っておりますので、道路行政をつかさどる長崎市が、本気でそういう要望を実現しようと思えばできるはずだとも思います。

相手があることですが、そういうことを強く市からも要望して、これを前に進めていただきたいということをお願いして質問を終わります。