

富山視察報告書

日時：平成 28 年 6 月 1 日 ～ 6 月 2 日

○ 富山大学

訪問先担当者：西村 優紀美

富山大学アクセシビリティ・コミュニケーション支援室長

<視察目的>

大学における発達障害者に対する学習支援、就職支援の取り組みについて

<状況>

文部科学省のプロジェクト公募がきっかけ、15年くらい前から学生の中にも発達障害の症状を持つ学生の存在が気になっていた。国立大学なので、基本的にはセンター試験を通過してきているので、知的障害を発症している子は少ないが、少し知的の問題を抱える子もいる。西村氏の推測では AO 入試等の試験制度の変化で合格をしている子がいるのでは。

多くは、高機能自閉症と言われるアスペルガー症候群の学生が目立つ。保健センターにつながるのは、多くは担当教諭の場合が多いが、オープンスクール等の開催を行っているので、保護者・学生本人が自覚をした上で、富山大を受験することも多いようである。

支援センター内に身体障害者支援部門とコミュニケーション障害部門を併設しているのが特徴的です。また、専任スタッフ9名と兼務教員3名という状況も充実感がある。

<所管>

横浜市は発達障害等の取り組みにおいては、他都市に比べて進んでいるとは思いう。しかし、今回訪問した、富山大学のように大学での取り組みに繋がっていない。同時に、横浜市立大学においても富山と同様の状況になっているかも確認の必要がある。

富山大学も富山県との連携が十分か？といえ、まだまだ、お互いの認識が不

十分である。大学だけの問題ではなく、幼児期・学齢期等息の長い取り組みを行わないと、この問題の根本解決は困難と考えます。

富山県の発達障害の取り組みと比べると、横浜市は大変恵まれていると思います。事実、今回の訪問時にも西村氏からは横浜市の療育センターの充実、通級教室の設置など予算規模が大きい自治体ゆえに富山から見れば羨ましくも見えるのだろうか？しかし、人口規模が大きいゆえに、細やかな政策であったり、思い切った施策を打つことは困難であり、18の行政区の均一的な政策になりがちである。横浜市の課題としては、今後は区単位の取り組みなど地域性を考慮した政策も検討すべきと考える。

富山大学の事例から考察すると、高機能自閉症の子供たちの就労が困難になっている。アスペルガー症候群の症状に見られるように、一芸に秀でた能力を有した人材は理系の学部などに多く見られる。しかし、コミュニケーション能力が欠如している人材に対するフォローは就職面接等では必須であろう。また、芸術などに非凡な才能を有する学生も仕事をうまく切り出すことで、企業マッチングが成功すればお互いにWIN WINの関係が形成できる。

若年層の引きこもり、無職者対策は川上で行った方が効果的であることは間違いない。しかし、大学時に気づく学生に対する富山大の取り組みは横浜市大においても検討すべきであろう。現状の横浜市立大学に富山大と同様の仕組みを求めるのは困難と考える。しかし、前述したように、横浜市福祉局等の事業の中で連携して若者就業支援の一環として、大学側に情報も求め、就学時から関わりを持つことは可能であろう。今後の課題として検討を続けたたい。



緑が綺麗な富山大学キャンパス

○ NPO 法人 にぎやか

対応者：ミキティ、やまちゃん（チームむら）

＜施設利用者がニックネームを使い、視察訪問者の対応を行っている＞

＜視察目的＞

富山型デイサービスの取り組みについて

＜状況＞

民間デイサービスの「このゆびとまれ」が開所したのが平成5年。以来、障害の有無・年齢に関わらず誰もが一緒に過ごせる施設として始まる。行政の縦割りを排し複合型の施設として全国の注目を集めた富山型デイサービスの20年の検証と現状を調査した。

今回訪問した「にぎやか」はH9年に開所し、理学療養士であった代表の阪井氏は施設介護の限界を感じ、自宅を改装して「にぎやか」を開業。現在は、自宅近くの土地を取得し高齢者から子供までが集える施設として運営。収益の柱は介護保健事業であるが、独自サービスを多数展開しても施設収益は黒字を確保している。

また、当施設とは別に認知症デイサービス「かっぱ庵」を開設し認知症高齢者の居場所を確保するとともに、敷地内に「にぎやか荘」を併設して、ロングステイのニーズにも対応している。

特徴として、施設ガイド（視察）を有料で受け、収益の一貫にしている。また、ガイドをたんするのは施設利用者です。利用者の就労とリハビリを兼ねる目的にもなっている。

「にぎやか」は高齢者を最後まで看取るポリシーを掲げる。施設で最後まで看取り葬儀も施設で出す。これが実現できるのは、施設近くに協力をしてくれる医師二人の存在が大きい。訪問時に、気管切開をした高齢者が病院ではなく施設に引き取り介護している姿を確認した。病院では引き取りは無理だと固辞されたいが、介護されベットに横たわる利用者の穏やかな表情を目の当たりにすると、施設開設者の強い想いと支えるスタッフたちの協力体制が容易に想像できる。この徹底した理念追求には目を見張る。

<所管>

今回訪問したデイサービスを横浜市内で展開するのは困難です。しかし、少子高齢化の進展の中、施設も縦割りで考えるのではなく、複合化の方向性で考えなくてはならないのは必然と言える。我々が検討すべきは、富山型デイサービスを行いたいという事業者が現れた時に、制度上の制約を排除することではないかと考える。厚労省も地域包括ケアを複合化する考えもあるようです。本来は地域ケアプラザも高齢者だけの施設ではないので複合化の視点をもっと取り込むべきと考えます。

また、現状の介護保健では介護度が改善しても施設のインセンティブがありません。要介護1より要介護5の方が施設には多額の収入になります。本来の介護保健は健康を回復する方向性に使われるべきなのですが、その方向に動いていないことが残念です。高額介護サービスが目的ではなく、健康を回復することができれば一番の喜びとなるはずです。

今回訪問した施設で、我々にコーヒーのサービスをしてくれた老人は84歳です。「にぎやか」に来たときは要介護5の状態でしたが、いまは介護認定が外れています。そして、笑顔で「毎日が充実している」と語ってくれます。社会保障を支える世代が減少し必要とする世代が増加する中で、今一度介護保証制度の見直しが必要と感じました。

少子高齢化がますます進展することで、現状の社会保険料負担で同様のサービスを継続することは誰が考えても不可能。とすると、税をあげるかサービスを低下させるかの選択になる。しかし、その前に現状のサービス内容の見直しが必要と感じる。“にぎやか”の例にもあったように介護状況が改善することに介護メニューの充実を目指すべきではないでしょうか？

介護改善を重要政策にしている和光市の例もあるように、我が横浜市においても介護改善の取り組みを強化すべきと考える。



「にぎやかに来た時は寝てきりだったのでよ」と笑顔で語ってくれました。80才とは思えない。

元気をいただきました！

○ 富山ライトレール

対応者：村上 高文 富山ライトレール株式会社 経営企画部長

<視察目的>

LRTの成功事例と言われる富山市の取り組みを検証。

<状況>

次世代交通としての期待が高まる LRT。全国的にも富山が一番の成功事例と言われている、富山ライトレール株式会社を訪問致しました。

富山市に LRT が計画されたのは、北陸新幹線の工事計画に伴い、富山駅を南北に分断していた JR 北陸本線の高架化の計画が大きく起因している。その際、利用者が激減し廃線が危惧されていた JR 富山港線を公設民営化により、日本初の LRT を導入した。総延長 7.6 km のうち、既存の鉄道区間が 6.5 km、軌道を新設したのは 1.1km と従来の鉄道軌道を使えたのも導入コストが軽減できた要因のひとつである。また、新幹線の事業計画から、整備補助金を 20 億円が捻出された事も、LRT の事業計画を推進する予面の大きな原動力となっている。もともと、利用者が少なくなった富山港線を LRT にしても利用する方はいるのか？という根本的な事業採算も当初は議論になったようである。しかし、1 日あたり、19 本だった富山港線を LRT 化すると同時に、1 日あたり 66 本に大幅増便して、利用者の利便性を高めた。この事により、年間 3203 人だった利用者が 5772 人と増加し、その後も 5000 人を上回る利用者を維持している。同時に沿線開発を推進し、鉄道駅とフィーダーバスによる公共交通機関を充実することで、沿線人口にも好循環をもたらしている。利用者が減少すると運行便を間引きし、悪循環に陥る事例が多い中、思い切った逆転の発想をとった決断があった。

そして、LRT の斬新な車体を導入して、富山の観光名所にした事も経営に大きく寄与している。立山連峰をバックに LRT の車体を撮影した風景などは今や富山市の象徴的な風景写真である。

<所管>

開業から 10 年を経た富山ライトレールを視察することは、横浜市が今後計画

する次世代交通を検討する上でも大変参考になる事例であった。

環境性能に優れた LRT は、富山の事例を例に、「横浜市でも LRT を実現したい」という声があることは承知をしているが、状況報告でも記載したように、導入するきっかけとしては、既存の軌道が使えたこと。国の整備補助金が多額に使えたことは大きいことは言うまでもない。仮に横浜市の沿岸部で LRT を検討するとなると、市電の軌道を撤去して道路を拡幅した歴史を考えると、運輸業界や周辺の交通状況を十分に配慮した上で決断しなければならないと考える。

また、導入時のインシヤルコストとランニングコストも重要な要素である。富山のように、整備新幹線の導入予算にリンクするのでなければ、km あたり 20 億円と言われる軌道建設コストは大きな課題である。また、富山市の LRT も富山市から年間 7000 万円の整備補助金を出すことで運営の収支を保っている。年間 3.5 億円の収入のうち 7000 万円は比率的には大きなウェイトを占める。導入時の設備投資に予算的余裕があった富山でさえこの状況下と考えると、最初から軌道施設を市単独予算で敷設し 3 セクで運営をすると考えると、横浜市の新たな不良資産を生み出す結果となることが多大に懸念されるので、慎重に検討すべきである。

横浜市は沿岸部の次世代交通の検討を LRT、BRT 等で考えているが、まずは軌道整備の予算負担のない接続バスが現実的な判断ではないか？

今後は、富山市の状況も注視しつつ、他都市、海外諸都市の事例等も研究しながら LRT を考えていきたい。



市内を走行するポートルム