

## 新宿区障害者団体連絡協議会へのヒアリング時の主な意見

## 1 ヒアリング年月日

令和6年1月25日(木)

## 2 ヒアリング出席者

(1)新宿区障害者団体連絡協議会、(2)新宿区視覚障害者福祉協会、(3)新宿ふれあいの会(言語障害、車イス)、(4)新宿あした会(就労支援等)、(5)新宿区肢体不自由児者父母の会、(6)新宿区手をつなぐ親の会(知的障害)、(7)結の会(精神障害)

## 3 ヒアリング時の主な意見

- ・ 個人的には、障害者だけが使うものではなく、高齢者や子育て世帯の人達も移動が大変であり、そういう人達が使えるので導入には賛成だが、障害者が使うという視点に立つと、細かい点での対応が色々必要になると思う。
- ・ 車いす車両は何台あり、1時間に何本くらい運行するようなイメージのものなのか。この質問の意図としては、例えば車椅子が2台乗れる車両が1台あったとして、3人の車椅子利用者から予約があった場合には、2人を先に運び、戻ってきたら残りの1人が運ばれるという形になるのか。そうすると待ち時間が非常に長くなると思う。  
特に、障害者は福祉作業所への行き帰り等、特定の時間に需要が集中しやすいので、そういうことが起きやすいと思う。
- ・ 交通事業者の採算性も非常に大切なので、潔く障害者をターゲットにしないこととするのも必要な選択だと思う。特に車椅子対応車両に対応することは高額な費用になると思うので、それがネックとなって新しい交通を担う交通事業者が見つからなくなる可能性もあると思う。
- ・ 障害者としては、既存のサービスが色々あるので、中途半端な対応しかできない交通が導入されるよりは、既存サービスの拡充(例えばタクシー券の増額や福祉タクシー車両の増等)の方が有難いかもしれないので、新しい交通については、どこまで対応するかはもっと議論を詰めてもらえればと思う。  
特に、既存サービスについては、タクシー券を月4000円分くらいもらっているが、通院に使うと片道で使い切ることよくあり、また、予約ができないケースもある。
- ・ ニーズ把握とのことだが、障害者については、ハード面が対応されない場合には利用ができないので、ハード整備がないならニーズも全くなくなることになる。
- ・ UDタクシーでは大型の車椅子が乗車拒否されることがある。その理由は、車両に乗らない場合もあれば、運転手が対応しきれない場合もある。このため、もし車椅子対応の車両を導入するのであれば、車両の設備はもちろん、運転手への教育も含めて実施する必要がある、逆にそれらをやらずに中途半端に対応したものが導入されるのであれば、利用されないものになると思う。
- ・ 介助者としては、駅に行けばバリアフリー対応がされているので、その駅までの移動に気軽に使える交通が増えることは良いと思うし、ニーズもあると思う。
- ・ 車椅子対応車両にするのであれば、車椅子利用者は他の交通機関への乗り換えが大変なので、区内全域が対応になっている方が利用があると思う。
- ・ 区議会にも今後かけると思うが、中途半端なものを提示すると既存サービスの拡充をした方が良いと返されると思うので、説得力がもっと必要だと思う。
- ・ 精神障害者に関する立場としては、費用面の負担が重く感じるケースや、運動をした方が良いため短い距離なら歩いてもらった方が良いケース、障害のため乗合ができないケース等が考えられるため、区税を有効活用するためにも、既存サービスの拡充と新しい交通、どちらの方がより役に立つかはさらに議論してもらえればと思う。
- ・ 大型の電動車椅子は軽自動車でも乗る。(スズキのエブリや日産のクリッパーのような車両)車椅子利用者からすると、車椅子に対応してもらおううえで大事なものは、車両の大きさよりもどのように載せるかの方が気になる。例えば、UDタクシーでは横からスロープが出てそこから乗るタイプがあるが、それだと車椅子によっては乗れないケースがよくあるので、後ろから乗せてくれるものだとより良い。
- ・ ニーズ把握について一番大事なことは対象地域に住む人達の声だと思うが、その人達へのアンケートはとったか。
- ・ 視覚障害者の関連施設は区内に点在しており、今回の対象地域の中にもあるので、もし運行が始まれば視覚障害者の利用はあると思う。ただし、アプリだけだと視覚障害者のなかでも利用可能な人は1~2割程度に留まると思うので、電話利用も併用であると利用しやすい。