

令和6年度 第2回埼玉県福祉のまちづくり推進協議会 結果概要

- 1 日時 令和7年3月18日 午前10時00分～11時00分
- 2 場所 WEB会議
- 3 出席者（委員）
久保田委員、水村委員、大野委員、安部委員、小林委員、関根委員、山崎委員
出席 7人
欠席 5人
- 4 出席者（協議会設置要綱第6に定める関係者）
東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社 経営戦略ユニット
企画調整課長 川幡 様
- 5 配布資料 別紙のとおり
- 6 会議概要
【議事】
（1）バリアフリー法関連法令の改正に伴う規則の一部改正について
（2）埼玉県思いやり駐車場制度における多胎妊産婦の扱いについて
（3）報告事項
※主な内容は別紙「議事概要」のとおり。

議事概要

(1) バリアフリー法関連法令の改正に伴う 規則の一部改正について

(事務局説明)

《久保田会長》

委員の皆様、ただいまのご説明につきまして、ご質問ご意見などありましたら
お願いします。

特に、ご意見ご質問がないように見受けられますが、よろしいですか。
法律の改正に合わせるということですので、この基準を見直すということで、
よろしいでしょうか。

それでは、特にご意見がございませんので、皆様にもご了承いただいたという
ことで、今後改正に向けて手続きの方よろしくをお願いします。

(2) 埼玉県思いやり駐車場制度における 多胎妊産婦の扱いについて

(事務局説明)

《久保田会長》

ありがとうございました。それでは、ただいまの質問につきまして、ご意見等ございましたらお願いいたします。

《小林委員》

かつて子供を育てた経験から申し上げますと、多胎妊産婦の方の利用証の有効期限として、産後3年というのは非常に妥当だと思います。ぜひ3年に延長していただきたいと思います。

《久保田会長》

ありがとうございます。他にありますか。

《水村委員》

そもそもで恐縮ですが、埼玉県思いやり駐車場制度に登録している施設の数、あるいは施設の種別がどのようなものか教えていただきたいと思いました。

非常に有効な対応だと思いますが、妊産婦の方が主に使用する施設でこうした制度が広がっていくことが、より望ましいと思いますので。

《事務局（福祉政策課）》

妊産婦の方々が日常お使いになる施設において、この制度を推進していかなければいけないというのは、私達も本当にそのように思っております。

現状ですけれども、主な民間の商業施設としては、例えばイオン様、ユニクス様、ベルク様など、金融機関では埼玉りそな銀行様にもご協力をいただいているところでございます。大規模なチェーン店など、妊産婦の方々が日常の買い物等でお使いになる施設についても、どんどん導入が進んでいるところです。

ちなみに、令和7年1月末現在、協力施設が県内で3,022ございまして、区画数は7,579区画あるという状況でございます。

《久保田会長》

ありがとうございます。そうした施設がもっと増えていくような働きかけも、ぜひお願いしたいと思います。

(3) 報告事項

シニアカー（ハンドル型電動車いす）置場の設置状況

(事務局説明)

《久保田会長》

報告ありがとうございました。それでは、ご質問やご意見、参考的な補足情報などをいただけましたらと思いますが、いかがでしょうか。

《水村委員》

いろいろとご検討いただきありがとうございました。高齢化が進む中で、よい取組であると感じております。

シニアカーの件ですが、やはり今、高齢者の方の交通事故が非常に多いので、埼玉県では、例えば、70歳や80歳以上の方が現状どの程度免許を所有して運転されているのか、そういったことがお分かりでしたら教えていただきたいです。

また、免許を返納するということは、とても勇気がいることかと思われまう。さいたま市内など、交通機関が発達した地域ではバスや電車にも乗り入れしやすいですが、バスがあまり通ってない場所ですと、シニアカー等を利用しなければいけないと思います。

雨の日には、シニアカーには屋根がありませんのでタクシー利用などの手段が必要になると思いますが、例えば、免許を返納したときには1年間から2年間、タクシーチケットを毎月1回利用できるような取組など、これは費用がかかってしまうことではございますが、免許を返納しようかなと思えるような取組を考えていただけると良いと思いましたので、ご検討いただければと思います。

《事務局（福祉政策課）》

70歳、80歳以上の高齢者が、現状どのくらい県内で免許を所持しているのかというご質問だったと思いますが、交通政策課で所管されていますでしょうか。

《事務局（交通政策課）》

免許返納された方に対する移動の支援については、当課のほかに、防犯・交通安全課の方でも行っております。高齢の免許所持者の数につきましては、手元に資料がございませんので、後ほどご回答させていただければと思います。

《久保田会長》

よろしく願います。

《久保田会長》

貴重なコメントをありがとうございます。他はどうでしょうか。

《水村委員》

シニアカーは、スピードはどのくらい出るのでしょうか。

《事務局（福祉政策課）》

メーカー各社のホームページを調べましたところ、いずれも最高時速6キロ、早歩きぐらいのスピードが出るようでした。

《久保田会長》

補足しますと、時速6キロまでは歩行者とみなされますが、時速6キロを超えると車両扱いになってしまうので、時速6キロで抑えているということです。

《水村委員》

ありがとうございます。ここからは参考の情報としてお話ししようと思いますが、こうしたシニアカーの普及にあたり、シニアカーだけの問題ではなく、タウンモビリティというか、まちづくりをどうしていくかということが非常に重要ではないかと思っています。

私が以前見学したことがある事例でありますが、オランダのアムステルダム郊外に、アルメーレという、湾岸地区を埋め立てた所に新しく都市計画を行ったエリアがあります。その町では、いろいろなところにシニアカーのステーションがあるので、住民の方が気軽にシニアカーを借りられます。いたるところにステーションがあるので、シニアカーを乗り継いで移動することができます。

ただ、シニアカーを活用するためには、まず道路環境がバリアフリーでなければいけません。オランダのアルメーレでは、歩行者やシニアカーが通るところはバリアフリー化されていますし、今回取り上げているシニアカー駐車スペースについても、商業施設や公共施設の誘致にあたり、きちんと整備されています。

個人的な努力、個別の努力も重要だと思いますが、やはり町全体として、シニアカーをどう受けとめていくかという視点でまちづくりをしていくということも有効だと感じています。可能であればモデル地区などを設定して、シニアカーが活用できる条件を検証していくことも重要ではないかと思いました。情報提供でございますので、特に回答は不要です。

《久保田会長》

その通りだと思います。やはり、まちづくり全体の話に関わりますので、ぜひ関係の皆様には、よろしくお願いいたします。その他ございますか。

《久保田会長》

私からも少し申し上げますと、今の水村委員のお話と関わってくるのですが、シニアカーというものの自体が今後多様化しそうでありまして、例えば車いすに動力部分だけを合体させたものや、あるいは電動キックボードなど。

電動キックボードは二輪ですけれども、最近は三輪や四輪のものが開発されるようになってきておりまして、そうすると、ほぼシニアカーと同じようなものになってまいります。時速6キロ以下の電動キックボードに乗って、高齢者の方が移動するということも今後はあるんですね。

ですから、サイズなども含めて、今後いろいろ多様化していきますので、関係の方々には随時ご対応いただきたいということです。まちづくりの中で、モビリティがどうなっていくのか、非常に大きな話になっていきますので、今後どうぞよろしくお願いします。

《久保田会長》

他に何かございますでしょうか。特にないようですので、本日は以上とさせていただきます。

本日は、3つの議題につきましていろいろなご意見をいただきありがとうございます。事務局におかれましては、今後の参考としてください。

【終】