

12月議会の一般質問をご紹介します。

【質問本文・問】、【市の答】、【答弁を受けての吉羽美華の思い】の3部構成でUPいたします。市の議会録とは構成がこととなりますが、吉羽美華の思いが少しでも伝われば幸いです。

【質問本文】

今回の一般質問は、今任期最後の一般質問となります。

平成19年9月議会での初めての一般質問の際に、「オモシロキトモナキセヲオモシロク」という本を紹介し、この中で、高校生が一番なりたくない職業のNO1が「政治家」であることをお示ししました。

更に、若い世代20代、30代の投票率が際立って低いことも指摘し、私は、若い世代の一議員として、「議員の良くないイメージを変えたい」「若い仲間を増やしたい」という思いから、当選当時は、まだまだ広がりも少なかったブログを毎日更新し、迅速な情報発信や、「議員って取っ付きにくい」という不のイメージの改善に努めてきました。精一杯、吉羽美華にしか出来ないスタンスで活動を行っておりますが、まだまだ足りません。

しかし、寝屋川市議会においても・・・そして全国的にみても、ブログやメルマガなどのネットを使い、積極的に情報発信を行う議員も増えてきました。なかなか政治に関心を持つことのなかった20代、30代の皆さんへのアプローチとしては、とても良いことと感じています。

しかし、中には、「ネットを見れない世代はどーするんだ？」という意見もあります。もちろん、その通りです。だから議員は、市政報告を配ったり、街頭で演説したりするのでしょー。何事もバランスが必要なのです。偏った政治はいけない。また、昔はこーだったと、過去の栄光にしがみつくと政治は必要ない。バランス感覚のすぐれた、そして国家ビジョンも含め、市民の皆さんと夢を語る政治家がもっともっと必要であると感じています。

先ほども、若者の投票率の低迷について申しました。しかし実際問題、投票率が低いのは若者だけでしょうか？市全体を見ても、投票率50%、60%という数字が「高い」と評価できるでしょうか？投票率が低いことの一番の原因は、投票に行く動機をつくることのできない政治家にあるということは痛感していますが、環境整備も併せて必要だと思います。

平成19年9月の質問で、より投票しやすい環境の整備、つまり期日前投票場の拡大を質問させていただきました。その後、迅速な対応を行っていただき、今までは市役所3階でのみの期日前投票場が、役所内は1階ロビーで行えるようになり、また総合センター内でも投票できるようになりました。このことは市民の皆さんにも大変好評であり、感謝しております。

【問】

- ・ 実際に期日前投票が浸透してきていると思われませんが、市民からの評価や、期日前

投票の数の変化はどのようなものか？

- ・ 2ヶ所同時に、期日前投票場を設けることで、回線上も問題は発生しなかったか？
- ・ 今回の拡大を経て、今後の展開として、駅周辺で、例えば寝屋川市駅「市役所サービス処ねやがわ屋」、香里園駅「ふれあいプラザ香里」などでの期日前投票はできないのか？駅併設の公共施設で、投票場を設けるためには、どんな検討課題があり、どうしたらその課題をクリアできるのか？

【市の答】

期日前投票所の増設によって、市民からは便利になったと聞いており、利便性の向上につながったと考えている。期日前投票数については、平成19年参院選は13,640人、平成21年衆院選は21,259人、平成22年参院選は19,875人でした。

回線上の問題はありませんでした。

駅併設の公共施設で新たに期日前投票所を設けるにあたっての検討課題について、1点目は、設置場所の問題で、投票所は一定の広さ（約60㎡）とある程度の独立性を持った場所である必要があり、投票箱、投票用紙など重要なものを安全に保管できるスペースが必要となります。また、そういう場所が期日前投票期間中に借り上げが可能であるか？さらに衆議院の解散時など、急な時に利用可能である必要性がある。

2点目は、費用の面で、1箇所あたり高速な専用回線の設置に約970万円など、計1,370万円の初期投資が必要。増設運営経費として、国政で約350～400万円の経費が必要となり、市の一般財源としては、220～320万円となります。

いずれにしても、まだ期日前投票所を増設して2回選挙を実施しておりますが、今後さらに周知を行い、増設による効果と市民ニーズを見極めていく必要があると考えています。

【答弁を受けての吉羽美華の思い】

世代別の投票率が、そのまま市への関心度ではないか？と感じています。若い世代の投票率が低いということは、若い世代の皆さんの市への関わりも薄いということ。これを改善するのは、私たち議員の責任でもあります。

今回取り上げた期日前投票所については、予算を伴うものですので、安易な拡大は必要ありません。今2箇所を利用可能となっていることをしっかり周知すること。また、現在の2箇所の投票所の運営を滞りなく行うことが求められます。

【質問本文】

次の質問は自転車についてです。自転車政策については、様々な角度から本会議・委員会なので取り扱ってきました。総合的な駐輪対策については、今後も提案し続けてまいります。今回は自転車事故の観点から進めていきます。

ここ10年間で、自転車対歩行者の事故が3.7倍に急増しています。もちろん自転車対自転車の事故も増えています。

まず、悲惨な事故の事例をご紹介します。

1つ目は、先月のこと。岐阜県下呂市森の市道を歩いていた70代の女性が、市内の中学3年の男子生徒の自転車と接触し、転倒しました。女性は頭を強く打ち病院に搬送されましたが約5時間後に脳損傷で死亡しました。男子生徒も転倒し、左ひざの打撲と上唇を切る軽傷を負うという事故。

警察によると、自転車のライトは点灯していたといいます。現場は片側1車線の緩い坂道で歩道がなく、男子生徒は近くの友人宅から帰宅する途中だったようです。警察は、この15歳の少年に対し、過失致死容疑で捜査、事故当時の詳しい状況を調べているとのこと。たった15歳の少年が、過失致死容疑になってしまうのです。

2つ目は、母親、長男、長女と3人で、道路の右側歩道をそれぞれ自転車に乗って走っていたところ、先頭の長男が、前にいた歩行者と駐車中の軽ワゴン車を避けようと車道に出たとき、対向してきた60代の女性の自転車と衝突。女性は自分の自転車に取り付けていた傘を差す器具で胸を打ち、骨にひびが入って入院しました。この母親は、小学生の長男が自転車で人にけがをさせるとは思いもせず、損害賠償保険には入っていなかったものの、「誠心誠意できることを」と、治療費を求められるたびに負担し、毎日のように見舞いに通ったそうです。約1カ月後、女性は退院したけれど、さらに「見舞金」として約50万円を請求されました。雨は降っていないのに傘を差す器具をしまっていなかった高齢女性の「落ち度」も感じ、結局は大阪簡裁の民事調停に持ち込まれました。しかし、調停委員からは、「自転車の通行は左側が原則。おたくに支払い義務がある」と指摘されました。右側走行が道路交通法に違反していることをこの母親は知らなかったのです。車道走行が原則で、歩道は例外ということも。結局、治療費なども含め、計約80万円を支払うことになりました。長男に自転車を買った時、一緒に交通ルールを確認すべきだった反省し、保険にも加入したそうです。

このような悲惨な自転車事故を防ぐためにも、また万が一起こってしまった場合の対応として、ぜひ普及させていきたいと願うのは、「TSマーク」です。

TSマークの、TSとは、TRAFFIC SAFETY（交通安全）の頭文字をとったもので、青色、赤色の2種類があります。自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法令に定められた大きさ、構造、性能等の基準に適合した安全な普通自転車に、シールが貼られます。マークによって付帯保険の補償額が異なります。

TSマーク制度のできた目的は、自転車の定期的な点検・整備を促進して、自転車の安全な利用と、自転車事故の防止に寄与するとともに、万が一事故に遭った場合の被害者救済に資するために設けられたものです。自転車には自動車のような法律上の車検制度はありませんが、TSマークの付帯保険の有効期間が点検の日から1年なので、最低1年に1回の定期点検を促進するという意味では、車検的な内容をもつ制度と言えるでしょう。

そして、TSマーク付帯保険の対象は、点検年月日と自転車安全整備士番号が記載された保険有効期間中（1年間有効）のTSマーク貼付自転車に搭乗中の人を対象となります。保険契約は、当協会と三井住友海上火災保険（株）を幹事会社とする損保会社（6社）との間で締結しています。

TSマーク付帯保険の補償内容は、自転車搭乗者が交通事故により傷害を負った場合に適用される「傷害補償」と、自転車搭乗者が第三者に傷害を負わせてしまった場合に適用される「賠償責任補償」とがあります。

(1) 傷害補償

TSマークが貼付されている自転車に搭乗している人が、交通事故によって事故の日から180日以内に15日以上入院した場合、青色マークで1万円、赤色マークで10万円、死亡又は重度後遺障害を被った場合には、青色マークで30万円、赤色マークで100万円が一律に支払われます。

※重度後遺障害の等級は、自動車損害賠償保障法に定める等級に該当します。

(2) 賠償責任補償

賠償責任補償は、自転車搭乗者が第三者に死亡又は重度後遺障害（1～7級）を負わせた場合、青色マークで1000万円、赤色マークで2000万円を最高限度額として適用します。

※重度後遺障害の等級は、自動車損害賠償保障法に定める等級に該当します。

青は500円、赤は1000円で、整備費は地域によって多少異なります。

【問】

- ・ この「TSマーク」の普及は、寝屋川市民の生命・財産を守るという意味からも有効と考えますが、今まで啓発などを行った経緯はあるのか？TSマークに限らず、同様の内容の啓発があればご紹介ください。
- ・ 今後、このシステムを普及するにあたって、クリアしなければいけない課題はあるのか？
- ・ 特に小学生・中学生・高校生など、子どもたちが加害者になるケースが増えている中、将来に大きな負担を負うという状況を生まないためにも、学校などを通じて、自転車を持っている子どもへの普及を行う必要があると考えるが、可能であるか？
- ・ 今後どんな方法で、市民全体への周知がはかれるか？柔軟な発想でお示してください。

【市の答】

これまでTSマークの普及について、市において啓発した経緯はありませんが、関連する内容として、SGマーク、BAAマークについて昨年の広報に掲載しています。

TSマークの普及の課題としては、毎年自転車の点検が必要で、費用や手続きなどを伴うことや、一般的な損害賠償保険等においても、自転車事故などに関する保険があることなどが課題であると考えられます。

子どもへの普及については、現在小学3、4年生を対象とする、子ども自転車運転免許証交付講習会を実施しており、自転車運転ルールやマナーなどを学ぶ場を設けています。こういった機会を活用した普及を行うことは可能だと考えられます。

TSマークの市全体への周知方法につきましては、市の広報や、HPを活用し、啓発してまいります。

【答弁を受けての吉羽美華の思い】

答弁では、TSマークは、自転車の整備・点検を年に1回行うことが普及のネックになるという考えですが、自動車の部類に入る自転車の安全確認は必要不可欠であると考えます。だから敢えて、手間のかかるTSマークをご紹介したのです。

皆さんの自転車は安全ですか？

ボルトはしっかり締まっていますか？

ハンドルはゆがんでいませんか？

ベルやライトは基準を満たしていますか？

命を預けて乗っていることを忘れてはいけません！！

ただ、事故を起こしてしまった後の保険についてだけ言及するのであれば、一般の生命保険や事故保険に+αして加入すれば良いのです。そうでないことをお伝えしたかったのです。

自転車問題については、駐輪場、放置自転車、マナーの問題、交通ルールの周知、事故対策などなど山積しています。寝屋川市のようなコンパクトな街に、自転車はもってこい！なんです。市としてできる整備と、市民の皆さんにご協力いただかなくてはいけないマナーとルールの周知を両輪として取り組んでいきます。

【質問本文】

続いては、「電動車いす」についてです。

大阪市立大学大学院 生活科学研究・生活科学部の長寿社会総合科学講座 西岡助教授の「ハンドル形電動車いすの利用実態に基づいた基礎研究の中にも、様々な意見が示されていますので、一部参考にさせていただきます。

現在、高齢者の生活を支える様々な用具があります。その中に「ハンドル形電動車いす」（以下：「電動車いす」と言います）があります。「シニアカー」「電動カート」とも呼ばれていて、町の中を移動する手段として広く利用されています。介護保険制度の対称になっていることと、スイッチの操作だけで簡単に動かすことから、ここ数年間で急速に普及しました。電動車いす安全普及協会の調べによれば、これまでに36万台程度の電動車いすが市場に出ており、介護保険が施行された2000年には単年で30万台近くが販売されています。

研究チームによる様々なアンケート調査の中から、行政に関りのあるものをお示しします。まず、公共施設を運営する側は利用者が電動車いすで施設に来ることを想定

しているのか、福祉のまちづくり関連条例又は要綱等（以下、条例等）における公共施設での電動車いすの使用に配慮した寸法や設備の使用の想定の有無についてアンケート調査では、各都道府県及び政令指定都市の福祉のまちづくり関連条例担当：50 部局からの回答の結果「電動車いすの利用を想定している」自治体が全体で 8/50 自治体（回答全自治体の 16%、以下同様）で、「その他」の自治体などを含めると電動車いすの使用を条例等で何らかの想定をしている自治体は全体の 22%しかないことがわかります。さらに、公共施設での電動車いすの使用に関するして、今後の取り組みについて訊いた結果では、「行う予定がない」自治体が8割を超え、圧倒的に多い結果となっています。

次に実際の公共施設はどのように対応しているのかについて、政令指定都市S市の区役所、社会福祉協議会、病院、図書館、博物館の合計 35 施設に対して、電動車いすの来訪の有無やエレベーター・トイレなどの設備利用における配慮についてのアンケートの結果、3割の施設ではすでに電動車いすでの来訪があり、6割の施設では何らかの形で電動車いすの利用を受け入れようとしていることが示されました。このことから電動車いすの利用対応をしているという行政であっても受け入れ体制が十分でないことが考えられます。また、受け入れの条件などは施設が独自に設定していることが多く、受け入れに際しての対応基準などを明確化することも必要であると考えられます。

【問】

- ・ 寝屋川市において、公共施設に電動車いすの利用者が来られることを想定できているのか？
- ・ 対応している市内施設・していない施設の割合は？また、そのうち、エレベーター・トイレに関して対応している施設の割合は？
- ・ 未対応の施設に関して、対応へ向けての計画は？また、基準を市内統一すべきであると考えますが、明確化させることは可能ですか？不可能な場合は、クリアすべき課題をお示してください。

【市の答】

本市の公共施設への電動車いすの利用について、電動車いすで施設に来庁することは想定しているが、施設への整備基準などは定めは特にありません。

一般の介助用の車いすについては、バリアフリー新法や福祉のまちづくり条例によって施設の整備基準が設けられています。

次に、公共施設の対応状況は、一般の介助用いすに関する基準については、エレベーターが設置されている20施設のうち17施設、またトイレが設置されている45施設のうち39施設、約85%が基準を満たしています。

このうち未対応の施設の計画については、スペースの確保や構造的な問題などもあり、困難な課題だと考えます。

なお、基準の統一については、現在、電動車いすに関する法令の整備がされてい

いため、先進市の事例また国や大阪府の動向を注視してまいります。

【答弁を受けての吉羽美華の思い】

実際に、電動車いすも介助用の車いすもサイズとしては同じくらいなので、バリアフリー新法に基づいた施設であれば、利用可能かと思いますが、例えば、木で出来たスロープなどでは電動車いすの重量は耐えることができません。大々的な施設の整備は予算もかかることですので、工夫で対応できることから、まずは始めていただきたいと思っています。また、国の基準が曖昧であっても、実際に市内では電動車いすをよく見かけるようになっていきます。また、今後ますます増えるでしょう。国の動きを待つだけでなく、市として独自の基準を考えることも必要と考えます。

【質問本文】

続いて、この電動車いすによる事故についての質問です。賠償責任を負うことができないご高齢の方、ハンディキャップをお持ちの方が加害者になるケースが発生しています。

寝屋川市においても、この夏、80代の方が歩行中、後ろから電動車いすに乗った方が衝突しケガを負わせてしまうという事故が起こりました。電動車いすを利用しているということは、歩行は難しく、またこの方は視力も弱い方でした。加害者本人は賠償責任を負うことはできません。しかし、今回はご家族の協力がありスムーズに和解し、ケガを負われた方も回復されたと聞いております。

ご存知の通り、電動車いすは道路交通法で歩行者と同様に扱われ、歩道や路側帯を通行する。最高で時速6キロ。免許が不要で操作が簡単なことから普及が進む反面、事故も目立つようになりまして。

独立行政法人の製品評価技術基盤機構によると、電動車いすの事故は2005～09年度に計67件報告され、うち死亡事故は20件。操作ミスによる転倒、あぜ道や河川敷での転落など、不注意や誤使用による単独事故が目立ちますが、電動車いす利用者が加害者になるような事故もあります。しかし、この報告には表れない、ヒヤッとするような事故は、日々多く発生しています。

こうした状況を受け、福祉用具の情報を提供する財団法人テクノエイド協会は昨年、使い方の手引を作成し、走行ルートや本人の操作能力を確認する「適合チェックリスト」を盛り込み、これを使って、本人、家族、ケアマネジャー、レンタル事業所の福祉用具専門相談員の4者が、客観的に評価することを促しています。

かかりつけ医などに意見を求めることや、加齢による衰えなどがあつた場合などに、評価し直すことも大切であり、6か月に1度は、操作能力の低下がないかチェックをし、慣れない道では事故の危険が高まるため、あらかじめ決めたルート以外を走っていないかも確認すべきとの意見も多い。

電動車いすは原則、介護保険で要介護2以上なら1割負担で借りられますが、要介護3以上になると的確な操作が難しくなるケースが多いようです。

電動車いすの安全講習会を開く全国介護者支援協議会は「電動車いすを上手に利用すれば生活の質が向上する。操作能力は本人が大丈夫と思っている、周囲が客観的に見極めることが大切」と話しています。

しかし、今後もますます高齢化社会が進み、電動車いすの利用が増えることによって事故も増加傾向にあると予測されます。利用しやすい環境も整っていない、そして利用条件もルール化が曖昧な中、利用者が加害者になってしまった場合の賠償保険もほとんど整備されていないのが現状です。

実際に、私の10数社の保険会社に問い合わせしてみたところ、ほとんどの会社では電動車いすを対象とした保険は無いとの回答でした。

この問題は、厚労省、国交省、総務省、各保険会社など多くの協力が不可欠で、地方自治体単独で対策できるものではないということは十分に理解した上で、あえて質問しているということを前提として、以下を質問します。

【問】

- ・ まず、「電動車いすの利用にあたっては、周囲の客観的な見極めが大切」という意見もありますが、周囲というのは「行政」も含まれます。行政として出来ることは何か？
- ・ 賠償責任の保険が整っていない中、まず事故を起こさないことは大前提であるが、電動車いす利用者の把握は？また、事故防止の啓発などを行うに当たって、利用者へ直接アプローチすることは可能か？

【市の答】

電動車いすの利用にあたって、行政として出来ることについて、利用者の身体的・精神的な状況を把握している担当ケアマネージャーに対し、利用者に操作能力の低下がないかチェックするよう助言及び、指導を行ってまいります。

利用者の把握については、給付実績から可能であるので、事故防止の啓発などについて、車いすの購入や貸与をする際、ケアマネージャー・福祉用具専門相談員・利用者・家族を交えて、安全に走行できる知識や技術を習得したかを確認してから利用するよう、ケアマネージャーを通じて指導してまいります。

【答弁を受けての吉羽美華の思い】

利用者に安全に乗っていただくことも、とても重要なことだと思います。しかし、多くの市民の皆さんは、電動車いすが歩行者と同じ扱いだということを知らないでしょう！利用者やその家族だけへの理解を広げるのではなく、市全体への周知と理解が、本当に優しい街づくりへの一歩になると考えます。