

第3期川崎区区民会議委員名簿

別紙1

任期：平成22年4月1日から平成24年3月31日まで

50音順、敬称略

氏名	推薦団体・分野など		専門部会			
			幹	高	(子)	環
あらい けいはち 荒井 敬八	川崎区文化協会	⑥文化又は観光の振興などまちの魅力を発信する分野	○			
いしわた かつろう 石渡 勝朗	川崎区保護司会	②福祉の推進、健康の増進など幸せな暮らしを支える分野			○	
いのくま としお 猪熊 俊夫	かわさきタウンマネジメント機関運営協議会	⑤産業の振興、都市拠点の形成などまちの活力を高める分野		○		
うおつ としおき 魚津 利興	川崎商工会議所	⑧その他、各区の地域特性に応じた課題に関する分野	○			
きじま ちえ 木島 千栄	公募					○
しまだ じゅんじ 島田 潤二	川崎区安全・安心まちづくり推進協議会	①防災又は地域交通環境の向上など安全で快適な暮らしを支える分野	○			
すずき しん 鈴木 真	川崎区医師会（社団法人 川崎市医師会）	②福祉の推進、健康の増進など幸せな暮らしを支える分野			○	
すやま よしこ 須山 令子	川崎区民生委員児童委員協議会	③子育て、教育など人を育て心をはぐくむ分野		○		
たなべ とみお 田辺 富夫	川崎区まちづくりクラブ	⑦地域住民組織活動、まちづくり活動など市民自治を推進する分野		○		
とみた よりと 富田 順人	社会福祉法人 川崎市川崎区社会福祉協議会	②福祉の推進、健康の増進など幸せな暮らしを支える分野		○		
ながしま とおる 長島 亨	川崎区連合町内会	⑦地域住民組織活動、まちづくり活動など市民自治を推進する分野				○
ぱく よんじゃ 朴 栄子	川崎市ふれあい館（社会福祉法人 青丘社）	⑧その他、各区の地域特性に応じた課題に関する分野			○	
はた たくじ 秦 琢二	川崎区PTA協議会	③子育て、教育など人を育て心をはぐくむ分野				○
はら のりお 原 紀夫	財団法人 川崎市老人クラブ連合会	区長推薦		○		
ふかさわ かおり 深澤 香織	すくすくかわさきっ子	区長推薦			○	
ふじおか れいこ 藤岡 玲子	川崎区市民健康の森 海風の森をMAZUつくる会	④緑の保全、ごみの抑制など自然環境又は生活環境を向上させる分野				○
ほしかわ たかよし 星川 孝宜	公募			○		
みやざき こ 宮崎 とみ子	公募				○	
よしの ちさお 吉野 智佐雄	特定非営利活動法人 かわさき歴史ガイド協会	⑥文化又は観光の振興などまちの魅力を発信する分野		○		
わしず たかし 鷺頭 多加志	公募					○

※専門部会欄の幹は幹事会、高は高齢者部会、(子)は(仮称)子ども部会、環は環境部会

高齢者部会 座席表

別紙2

速記者席

星川
部会長

吉野委員

原委員

猪熊委員

田辺委員

富田委員

金子
課長

小山内
副区長

事務局

事務局



川崎区区民会議 事務連絡一覧

1 会議公開

- ・この会議は公開で開催しています
 - ・開催することを事前に公表しています
 - ・後日（おおむね1カ月後）、会議録を公開します
-

2 傍聴の注意事項

- ・全体会議は20人、専門部会は10人まで傍聴者が入場する場合があります
 - ・傍聴者は遵守事項を守り、静穏に傍聴してください
-

3 写真撮影

- ・事務局が会議の記録として写真の撮影などを行います
 - ・撮影した写真は、広報物（市政だより、ホームページなど）や報告書などに使用する場合があります
-

4 会議時間

- ・会議時間は2時間程度を予定しています
 - ・次第に沿って、途中で休憩を入れずに進行します
-

5 会議の広報

- ・審議の結果や様子を市政だよりやホームページで広報することがあります
-

6 会議録の事前確認

- ・会議録は事務局が摘録を作成し、委員などに内容の確認を公開前にお願いします
- ・発言した趣旨と異なる箇所がありましたら、お知らせください

第1回審議内容の確認(1)

前回、皆さんの意見を次の3項目に分類しました。

- : 生きがい・社会貢献
- ▲: 高齢者に対する環境づくり
- : 高齢者に優しいまちづくり(交通・シャトルバス・自転車)

生きがい・社会貢献

- 高齢者の社会(貢献)活動への参加の「きっかけ」づくり
- 社会貢献したり社会活動をしたいという高齢者は多いはず
- 社会貢献したいという人の出番づくり
- 昔遊びを子どもたちに教えてあげる
- 高齢者も社会から必要とされる環境づくり
- 高齢者の仲間づくり
- 老人会加入率約10%(3万人に対して3千人)

元気な高齢者が活躍できる場を増やしたい。
高齢者パワーを活用したい。

家に引きこもってしまった人をなんとか外に出す仕組みをつくりたい。
そして外出時には、障害物や段差のない安全な環境をつくりたい。

高齢者に対する環境づくり

- ▲ 引きこもってしまった人を外に出す仕組みづくり
- ▲ 老後に安心して暮らせる環境づくり
- ▲ 寝たきりにならないような環境づくり
- ▲ 男性は定年後に居場所がなく、引きこもったり、健康を害する場合がある
- ▲ 歩道に障害物が置いてある
- ▲ 点字ブロックもつまづく原因となってしまう
- ▲ 歩道と車道の境にある段差
- ▲ 舗装の悪い場所がある

シャトルバス導入や路線バス交通網整備などによって、わざわざ自転車を利用しなくても、簡単に外出できるようにしたい。

高齢者に優しいまちづくり

- シャトルバスによる川崎駅東西口の回遊性向上
- 駐輪場不足
- 自転車を使わなくても外出しやすい環境づくり
- 自転車マナー
- 路線バスが川崎駅中心になってしまっている
- 高齢者の自転車事故
- 高齢者優待パスが他都市に比べ割高
- 人通りが多い川崎駅前周辺の自転車乗入禁止
- シャトルバス導入による高齢者の活用

第1回審議内容の確認(2)

参考までに、前回出された意見を、
「元気のある高齢者(シニアパワー)／手助けが必要な高齢者(サポート)」
「ハード施策／ソフト施策」
の観点から改めて分類してみました。

- :生きがい・社会貢献
▲:高齢者に対する環境づくり
■:高齢者に優しいまちづくり(交通・シャトルバス・自転車)

	対象:シニアパワーを有する方	対象:サポートを必要とする方
手段:ハード系	■シャトルバス導入による高齢者の活用	▲歩道と車道の境にある段差 ▲舗装の悪い場所がある ▲点字ブロックもつまづく原因となってしまう ■シャトルバスによる川崎駅東西口の回遊性向上 ■自転車を使わなくても外出しやすい環境づくり ■路線バスが川崎駅中心になってしまっている ■駐輪場不足 ■高齢者の自転車事故
手段:ソフト系	●高齢者の社会(貢献)活動への参加の「きっかけ」づくり ●社会貢献したり社会活動をしたいという高齢者は多いはず ●社会貢献したいという人の出番づくり ●高齢者の仲間づくり ●昔遊びを子どもたちに教えてあげる ●高齢者も社会から必要とされる環境づくり ●老人会加入率約10%(3万人に対して3千人)	▲老後に安心して暮らせる環境づくり ▲寝たきりにならないような環境づくり ▲引きこもってしまった人を外に出す仕組みづくり ▲男性は定年後に居場所がなく、引きこもったり、健康を害する場合がある ▲歩道に障害物が置いてある ■自転車マナー ■高齢者優待パスが他都市に比べ割高 ■人通りが多い川崎駅前周辺の自転車乗入禁止

審議課題について

審議課題を選定するには次の項目を考慮してください。

- ・区民のニーズが高いかどうか(重要性)
- ・区民会議が調査審議することにより、具体的な解決につながる展開が期待できるかどうか(実現性)
- ・課題の解決が緊急に求められているかどうか(緊急性)

先程の事務局からの説明を踏まえ、改めて審議課題を決定してください。

なお、審議課題は、行政でも取り組んでいない、また市議会でも議論されていない、「区民会議だからこそできる取り組み(=課題解決策)」につながる課題を選定してください(他で既に取り組んでいる事業と重複がないようにしてください)。

前回分類した審議課題

- (1) 生きがい・社会貢献
- (2) 高齢者に対する環境づくり
- (3) 高齢者に優しいまちづくり
(交通・シャトルバス・自転車)

審議課題決定

今回決定した審議課題を
網羅し、かつ端的に表している、
審議テーマを定めてください。

審議テーマについて

(参考) 今後、今回決定した課題に対する解決策については、次のような観点も踏まえて審議していただく必要があります。

- ① 主体的に誰(どの団体)が取り組むのか
- ② 長期的に継続することができるよう、今後の担い手づくりのスキーム
- ③ 効果的な情報発信(区民会議認知度向上)
- ④ イベント実施の場合、どうやって区民を巻き込んでいくかの仕掛け

(例) すべての高齢者がいきいきと暮らせるまちづくり (※前回時点の審議課題の場合、例えばこのようなテーマが考えられるという、“たたき台”です)
(参考キーワード) 優しい・安心・安全・生きがい などが前回時点の審議課題の場合では考えられます

シニア世代のライフスタイルと生活設計に関する調査(抜粋)

「住まい」	
Q	あなたが現在の住まいに住み続ける上で心配なことは何ですか【複数選択可】
A	介護が必要な場合の対策(36.8%)
「生活支援サービス」	
Q	あなたが現在必要だと感じている生活支援サービスはどれですか【複数選択可】
A	特になし(81.9%)
「世帯構成と収入」	
Q	世帯の構成はどのような構成ですか
A	単身世帯(9.4%) (本人と配偶者:37.1%、本人世代+子ども世代39.3%)
「仕事」	
Q	あなたは現在就業していますか
A	65歳～69歳で38%。それ以降は徐々に低下していく。
Q	現在仕事をしている主な目的は何ですか【3つ以内】
A	年齢が高くなるほど、「健康維持」への回答割合が高くなる (「収入を得る」50～54歳男性:97.1%、70～74歳男性57.5%)
「情報通信機器(パソコン)の利用」	
Q	あなたはパソコンを利用していますか
A	川崎区28%(7区中最低) (市全体:37.5%)
Q	パソコンの利用目的ではまる項目は何ですか【複数選択可】
A	趣味・娯楽(65.3%)、仕事(50.7%)、交際・連絡(48.7%)
「社会活動」	
Q	現在あなたは仕事以外の社会活動をしていますか
A	21.8%(関心はあるが活動はしていない:15.1%、活動はしていない:56.1%)
Q	世帯構成別社会活動参加率
A	3世代以上の世帯:30.1%(最高)、単身世帯:17.7%(最低)
Q	あなたが参加している活動はどのような活動ですか【複数回答可】 ※社会活動への参加者が対象
A	町内会・自治体活動(50.5%)、福祉分野(24.9%)、環境・まちづくり分野(14.8%)
Q	あなたが社会活動をはじめたきっかけは何ですか
A	地域の行事(36.8%)、友人の勧め(25.4%)
Q	社会活動に参加する上で重視した項目は何ですか【3つ以内】
A	社会への貢献(53.2%)、活動地域(41.3%)、興味・関心(28.8%)、適正・経験(24.1%)
Q	公益性の高い社会活動に対して、行政が支援すべきだと思うものはどれですか【3つ以内】
A	活動場所の確保(43.4%<川崎区は32.6%>)、活動費助成(43.4%)、情報提供の充実(38.1%)、人材育成・確保の支援(32.0%)
Q	現在の活動で困っていることは何ですか【複数回答可】
A	新規参加者の不足(43.1%)、メンバー不足(27.5%)

調査実施状況

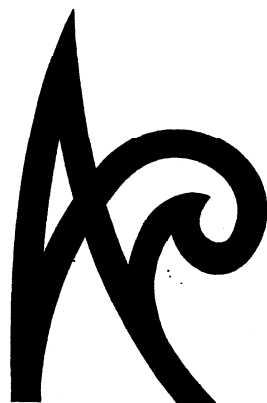
平成16年4月1日時点で、住民基本台帳及び外国人登録原票に記載され、かつ、満50歳以上75歳未満の者から、無作為に抽出した4,200人とする。

調査対象地域は「川崎区」「幸区」「中原区」「高津区」「宮前区」「多摩区」「麻生区」の7区で各区毎に600人を抽出した。

また、600人の内訳は、年齢を5区分(「50～54歳」「55～59歳」「60～64歳」「65～69歳」「70～74歳」)にして、1区分あたり120人(男女各60人)を抽出した。

アンケート票は4,200件の発送数に対し、1,734件(41.3%)の回収となった。

第 2 回川崎市地域福祉実態調査 (川崎区の結果概要)

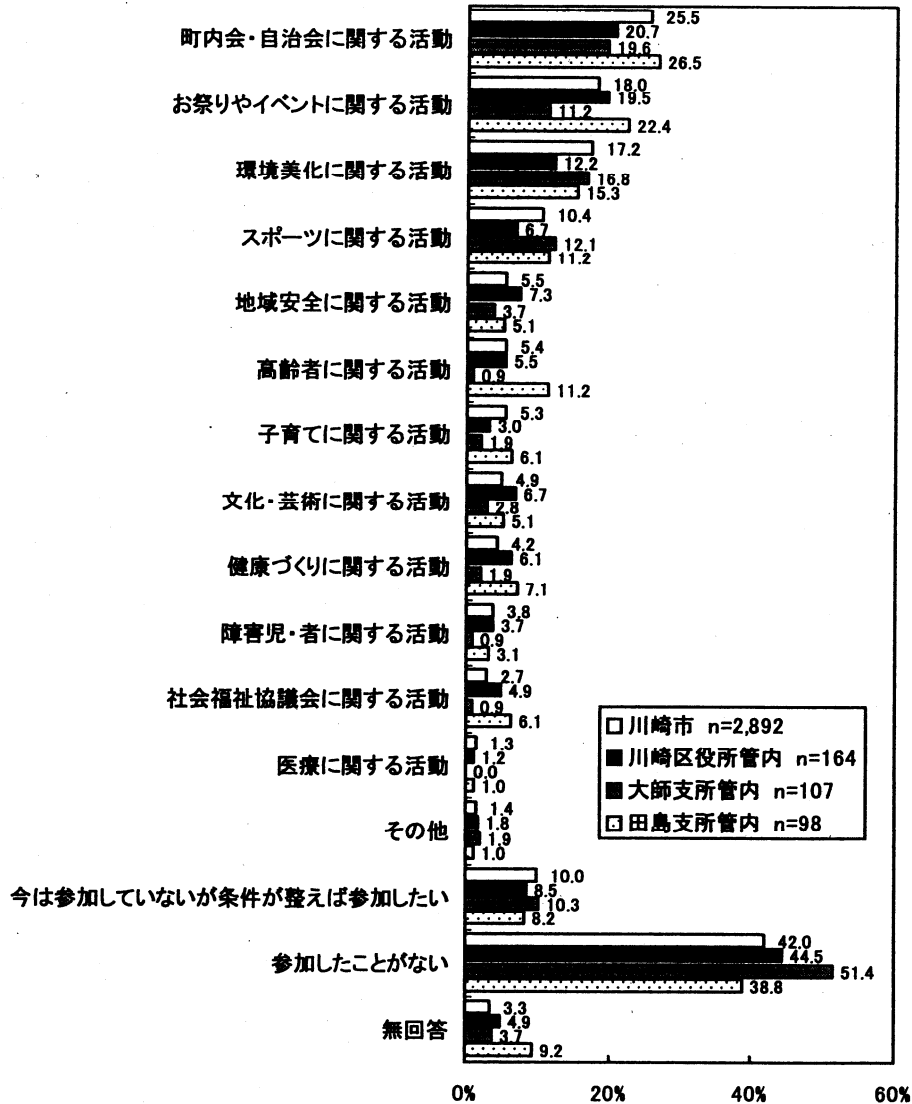


平成 22 年 6 月
川 崎 区

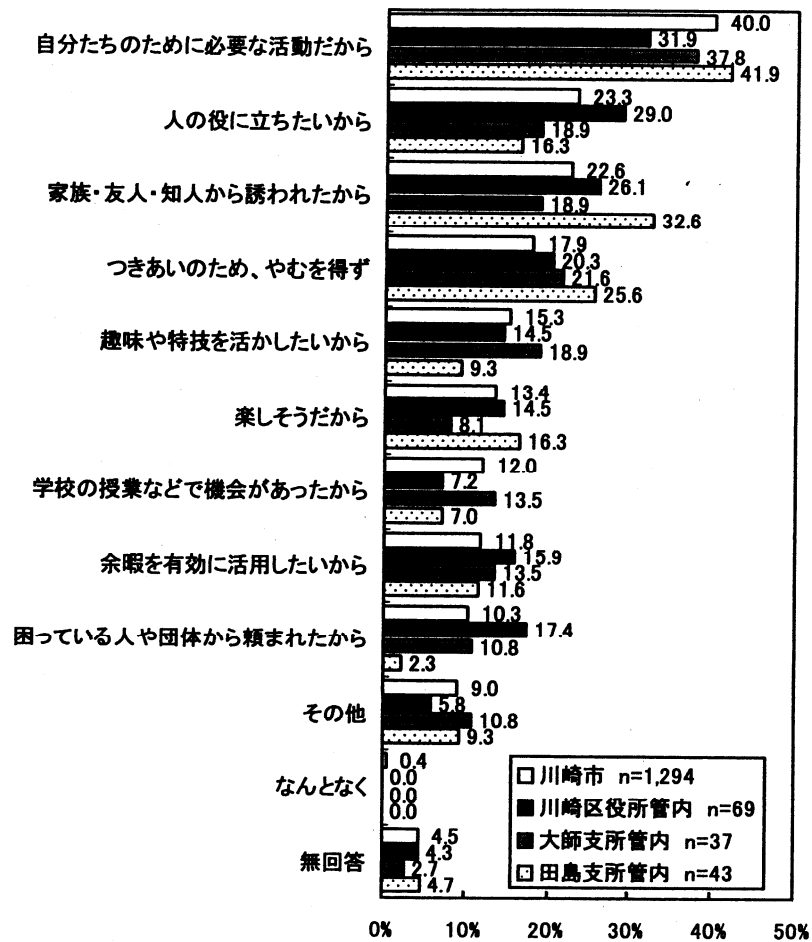
4. 地域活動やボランティア活動について

(1) 地域活動やボランティア活動の参加状況と参加したきっかけ（複数回答）

地域活動やボランティア活動への参加状況は、「町内会・自治会に関する活動」が最も多いものの、区役所管内と大師支所管内では2割程度。
一方、参加したことがない人は、大師支所管内では5割を超えている。

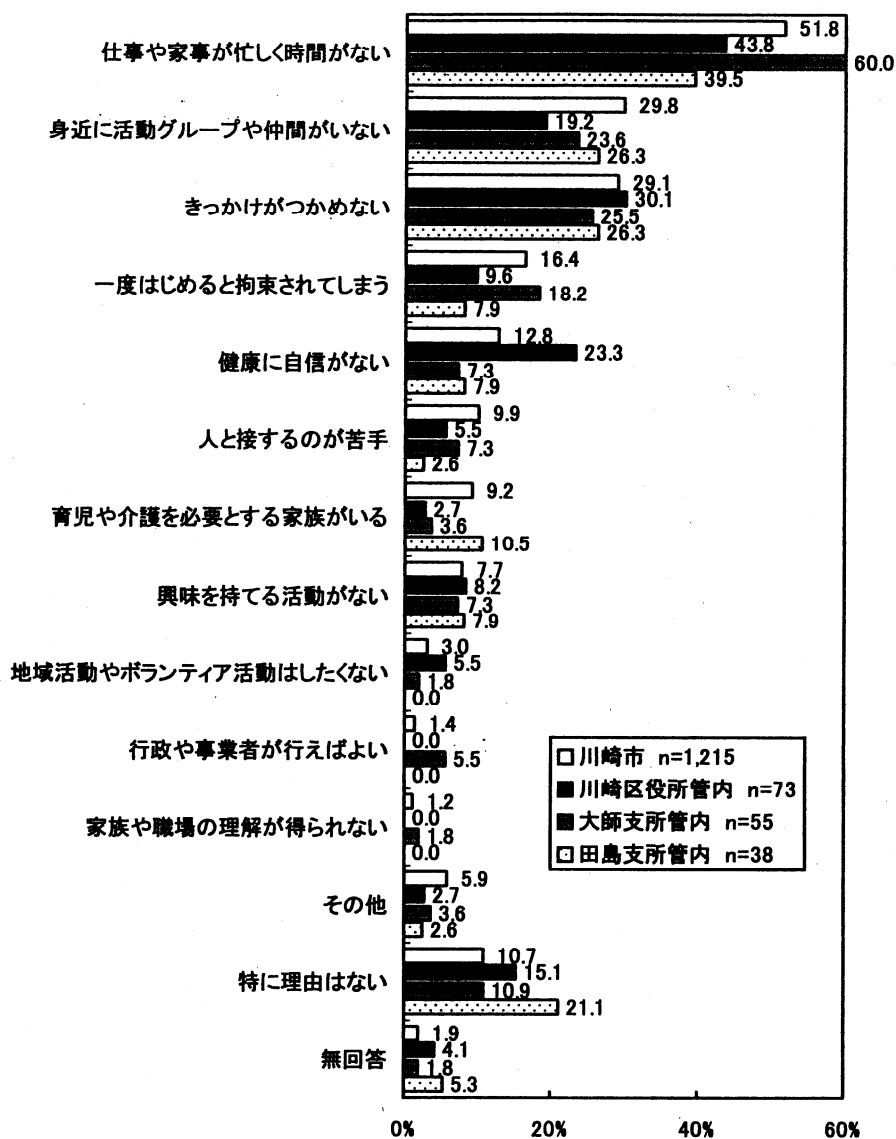


活動に参加した動機やきっかけは、「自分たちのために必要な活動だから」が最も多く、区役所管内では「人の役に立ちたいから」、大師支所管内では「つきあいのため、やむを得ず」、田島支所管内では「家族・友人・知人から誘われたから」が続く。



(2) 地域活動やボランティア活動に参加したことがない理由（複数回答）

「仕事や家事が忙しく時間がない」が最も多く、大師支所管内では6割。
また、大師、田島支所管内では「きっかけがつかめない」や「身近に活動グループや仲間がいない」も多い。



「身近な地域の交通」は、地域のみなさんが主体となり、行政と事業者と連携しながらみんなで考えていきましょう。

■地域の交通について取り組む人々

利用者となる市民を中心に、行政、事業者が各々の役割を分担しながら、連携、協力して考えましょう。

地域の問題を最もよく知る市民が主体となって考えることが大切です。また、行政は積極的にサポートをします。



■地域の交通の取組み方

地域の移動に関して、地域のみなさんが望んでいることをまとめてみましょう。

例えば、「どこからどこまで行きたい?」「何の目的?」「いつ?」「どの程度?」

既存手段を少し見直すことで、ぐんと便利になることもあるのじゃ。

その要望を満たすために、地域に何が必要かを議論してみましょう。

具体的な方法を考えてみましょう。



路線バスなど、既に運行している交通手段をうまく活用できないか、考えてみましょう。



既存の交通手段をうまく活用できない場合は、コミュニティバスや乗合タクシーなどの、地域の实情にあった交通手段を考えてみましょう。



地域の特徴や住民の要望に合わせた交通手段を考えることが大事なのじゃ。

みなさんでよく話し合い、地域の实情に合った運行実験などでためてみましょう。



ニーズに適した「地域交通」の実現

今回ご紹介した「身近な地域の交通」の考え方にに基づき、地域交通の導入を検討するための「手引き」を作成しました。この手引きは、「身近な地域の交通」について考える市民のみなさま、事業者の方々にご活用頂きたいと考えています。

【お問い合わせ】

川崎市まちづくり局計画部交通計画課

電話：044-200-2034

FAX：044-200-3967

メールアドレス：50koukei@city.kawasaki.jp

身近な地域の交通について考えていますか?

～ 私たちのまちに心地よく住み続けるために～



僕ならマイカーを使うな。バスを待つのも面倒だし。

マイカーの維持費も大変だろう。それに、いつまでもハンドルを握れるわけではないしなあ...



買い物や駅まで行くなど身近な移動はどうしているかな。車? バス? 自転車? それとも徒歩...?
「身近な地域の交通」への関心度をチェックしてみよう!

Let's TRY!

■ ①もっとバスが使いやすいといいなあ

■ ②自宅からバス停や駅まで遠いと思う

■ ③道路が混雑していて移動しにくい

■ ④区役所など地域内の公共施設へ行くのも一苦労

■ ⑤坂道を歩くのは大変で、外出するのに困る

■ ⑥高齢の祖父母が運転するのは心配

■ ⑦老後も自分で気軽に外出して、楽しく暮らしたい

■ ⑧将来を考えると様々な交通手段をキープしたい

■ ⑨マイカーは意外とお金がかかる・維持するのが大変

■ ⑩外出先で駐車するのが面倒

■ ⑪マイカーに代わる公共交通があればマイカーを使わなくなると思う

■ ⑫子供たちの世代に残すべきまちについて考えたい

チェック 1以下 時間をかけて考えてみましょう。

チェック 2～3 「身近な地域の交通」を考えてみる価値はあります。

チェック 4以上 すでに「身近な地域の交通」を考えています。

家から駅までの日常生活圏でだれもが利用できる公共交通に関してさまざまな課題があります。

マイカーは便利だけど、維持費は結構かかっているね。でも手放せないな。

マイカーの維持費は年間50万円ぐらいかかっているのじゃよ。(1500cc以下クラス)

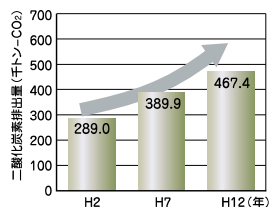
内 訳	想定金額
税金等	¥100,000
ガソリン代	¥120,000 (¥10,000/月)
駐車場代	¥120,000 (¥10,000/月)
車検、定期点検等	¥100,000 (年換算)
任意保険	¥100,000
合 計	¥540,000 → 年間約50万円!

クルマはいいところもあるけど、問題もあるよね。マイカーに代わる交通手段があるといいんだけど…。

家の近所は道が狭くて、バスは通れないなあ。

環境のことも気になるよね。

自家用車による二酸化炭素の排出量は10年で1.6倍に増えたんじゃよ。



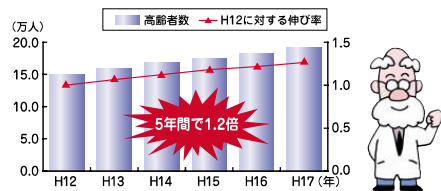
地域のみんなでもり立てないとバスは続かないよね。みんなで乗ることが大切だね。

今のままだと、自家用車がないと不便だわ。気軽に利用できる地域共通の交通手段があればいいのに…。

環境問題への対応など、公共交通が様々な面で、注目されているけど、私の地域のバスは使いにくいなあ。

歳とってクルマを運転できなくなったら、どうする？

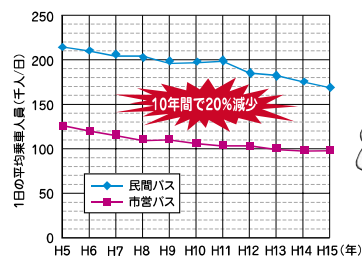
川崎市の高齢者比率は14%で、全国平均よりも低いが、ここ5年で1.2倍に増えたんじゃよ。川崎区と幸区では高齢者比率が20%を超えている地区もあるんじゃよ。



若いときは大丈夫だったけど、駅までの坂道がづらくなったなあ。

バスは乗りにくいから乗らない？
乗らないから乗りにくくなっているの？

川崎市内の路線バスの利用者はここ10年で20%減り続けているのじゃよ。



バスを中心とした「身近な地域の交通」により、誰もが快適に過ごせるまちづくりが可能になります。

高齢化が進み、自家用車を使えない人が増加しますが、

市内では、平地、丘陵地が混在し、標高差のため移動しにくい地域も存在しますが、

環境問題への対応に関心が集まっていますが、

便利で魅力的な「身近な地域の交通」が運行すると…



路線バス



企業や学校等の送迎バス



コミュニティバス



乗合タクシー

高齢者なども外出、移動がしやすくなります。

移動がしやすくなります。

自動車を効率よく使うことができ、環境負荷の軽減に貢献できます。

地域の交流が促進され、地域の活性化につながります。



バスを中心とした「身近な地域の交通」が充実すれば、コミュニケーションの場になり、楽しくて、快適に過ごせる街となるよ。

地域のシンボルとなるような乗り物が走っていると、かっこいいなあ!

バスに乗っていいことも…。



さあ、「身近な地域の交通」のことを考えてみるか

どのような種類があるのじゃ？

何が問題なんじゃ？

利用したことがあるかな？

誰が運行してくれるのかな？



身近な地域の交通：家から駅までのように日常の生活圏のなかで、だれもが乗れる公共交通を身近な地域の交通とします。現時点では市内の路線バスがその役割の多くを担っています。

【地域交通システムメニューの特徴と適用条件】

システム		概要	特徴	適用条件
①既存路線バスの見直し		現在運行している路線バスを、利用者ニーズにあったサービスに変更するもの	- ルートの一部変更や既存路線の延長、運行本数の増便など、運行内容の変更であれば法的手続きが簡易 - 手続き等の殆どの作業を事業者が実施するため、行政や住民にとっては負担が軽い。	- 地域周辺に路線バスが存在 - 路線バス事業者の了承
②路線バスの新設		バス事業者が路線を新設し、利用者ニーズに対応するもの	手続き等の殆どの作業を事業者が実施するため、行政や住民にとっては負担が軽い。	事業者の了承
③コミュニティバスの新設 (定時定路線型・デマンド型)		①と②では対応できない利用者ニーズに対して、新たなバス路線・バス車両を導入するもので、乗車定員が 11 人以上の車両で運行するもの（コミュニティバスはここに該当） 顧客の要望によって、運行するルートや運行ダイヤが定まる運行形態であり、路線やバス停が予め固定されているタイプや、それらが自由に設定されるタイプなど様々な形態がある。	(定時定路線型) - 既存路線バスの見直しや既存輸送サービスの見直しよりも、路線、運賃、車両等の自由度が高い。 - 新たにバス車両を購入する場合は、多種多様な形状の車両があり、利用者へのアピール効果大きい。 - ルート等運行形態が自由に設定可能 1 便あたり数十名の需要に対して有効 (デマンド型) - 輸送効率が向上し、無駄な空車が発生しない。 - 一定条件下で経費削減となる可能性がある。	(定時定路線型) 1 便あたり数十名程度のまとまった需要がある場合 (デマンド型) - 需要の発生が、場所、時間で非常にばらついている。 - ドア・ツー・ドアの要望が多い。
④送迎バスへの混乗	(1)医療・福祉バス	医療や福祉目的で運行しているバスに、一般住民の混乗を認めるもの又は使用していない時間帯に、そのバスを乗合バスとして運行するもの	- 既存システムの有効活用として市民に対してアピール性がある。 - 高齢者利用が多い福祉バスの場合、若年層とのコミュニティの形成の場となる可能性がある。 - 昼間の時間帯の運行となる。 - 出発地と目的地が決まっていて、途中下車できない場合が多い。	- 一般住民の混乗の場合： 地域周辺に運行している医療・福祉バスが存在 1 便あたり数名の需要に対応 - 空き時間の使用の場合： 利用時間と空き時間が合致した場合 - 施設側の了承： 関係法令の調整が不可欠
	(2)スクールバス等	通学のためのスクールバス等に、一般住民の混乗を認めるもの又は使用していない時間帯に、そのバスを乗合バスとして運行するもの	- 既存システムの有効活用として市民に対してアピール性がある。 - 車両の空き時間の活用であれば、昼間時の利用が可能と考えられる。 - 朝と昼(15:00～17:00 頃)の時間帯の運行となる。 - 出発地と目的地が決まっていて、途中下車できない場合が多い。	- 一般住民の混乗の場合： 地域周辺に運行しているスクールバスが存在 1 便あたり数名の需要に対応 - 空き時間の使用の場合： 利用時間と空き時間が合致した場合 - 施設側の了承： 関係法令の調整が不可欠
	(3)企業バスの活用	企業独自在運行している社員用の送迎バスに、一般住民の混乗を認めるもの又は使用していない時間帯に、そのバスを乗合バスとして運行するもの	- 企業にとって、企業イメージの向上につながる。 - 車両の空き時間の活用であれば、昼間の利用が可能 - 既存システムの有効活用として市民に対してアピール性がある。 - 朝夕の時間帯の運行となる。 - 出発地と目的地が決まっていて、途中下車できない場合が多い。	- 一般住民の混乗の場合： 地域周辺に運行している企業バスが存在 1 便あたり数名の需要に対応 - 空き時間の使用の場合： 利用時間と空き時間が合致した場合 - 施設側の了承： 関係法令の調整が不可欠
⑤タクシーの乗合利用 (定時定路線型・デマンド型)		乗車定員 10 人以下のワゴンタクシーを路線バスと同じように乗合で運行するもの	- 幅員の狭い生活道路でも、乗り入れ可能 1 便あたり数名の需要に対して有効 - ルート等運行形態が自由に設定可能 - 一般的にバスよりも、初期投資や運行経費が安い。	- 数名程度の需要 - 事業者の協力

※ その他、上記の組み合わせや、ボランティアによる運営・運行など、様々な形態が考えられる。