

足立区議会議長 た だ 太 郎 様

足立区議会議員 15番 山 中 ち え 子 印

文 書 質 問 書

会議規則第60条の2第2項の規定に基づき、次のとおり文書質問書を提出します。

記

テ ー マ 及 び 質 問 項 目

I 「誰もが安心できる尊厳ある在宅療養ができるワケ」を足立区でつくる。

医療と介護の連携が地域包括ケアの要と位置付け、高齢化率が40%を超えていた団地（豊四季団地）で、患者や家族に寄り添った医療・介護により、7年間で在宅の看取りが2.6倍に、人材不足が深刻な訪問看護ステーションや訪問診療を担う事業者が増えるなどの成果を上げた柏市の例を示し、在宅医師の疲弊を防ぎ24時間体制ができるよう在宅患者一人に対し、かかりつけ医師を中心に複数の医師が対応する体制を求めると共に、地域医療介護連携ステーションを求めたのは8年前の平成30年第2回定例会である。

患者、利用者からの相談、医師や看護師からの相談も受け、地域包括支援センターと相互に連携し、総合相談窓口として対応すること、センター内で様々なワーキンググループが議論し、具体的症例に基づく多職種連携のルールづくりや在宅医療のバックアップ、退院調整についての実質的な議論も進めることができる連携ステーションを、柏市地域医療連携センターを参考にして「直ちに医療・介護連携の窓口を設けるとともに、医療・介護連携ステーションをつくるべきだ」と求めた。

各分野からの相談の窓口となることで、豊富な在宅ケア体制充実の道が開かれる。

ようやく区は令和7年度「人生100年時代に向けて医療介護連携・健康づくりを力強く推進！」として在宅療養に必要な連携を担う拠点「医療と介護の連携・研修センター」を「すこやかプラザあだち」に設置した。

（1）区民が、区に医療介護の連携による在宅療養の体制を切実に求める時期は、要介護認定を受けている受けていないにかかわらず「入退院の前後」ではなかろうか。

しかし現在、入院している最中は、介護保険制度上ケアマネが行う利用者のための「居宅介護支援（家族含めた退院後のサービス調整）」は厳しい前提条件が課されており、全ての利用者さんには保障できていない。そのため入院中に退院が迫った時期でも退院後を見据えた、主治医の指導を元に行う命を守る各支援サービスの変更調整が、実質行えない状態だ。退院とはならず、結局施設に入る事になったり、亡くなられたりすること多いため不安定なケアマネジメントとなり、居宅介護支援事業者は不利益を被りやすい。

区が役割を果たし、ケアマネが入院中でも退院後を見据えた、主治医の指導を元に行

15番 山中 ちえ子

テーマ及び質問項目

う各支援サービスの変更調整会議を未認定申請者も含め全て図れるよう、区が独自で報酬条件設定の改善等を行い工夫、応援するべきではないか。

(2)「すこやかプラザあだち」開設に伴い医療介護連携課が創設され研修センターも設置されることとなった。医療、衛生部と介護保険サービス関連事業との連携が要となる。介護保険制度で居宅介護支援（ケアマネのケアプラン）に位置付けられる利用者家族を中心とした各サービスの連携の強化に、焦点を当て「すこやかプラザ」を最大限に活用するべきだ。

①医療介護の連携を行う上で重要な介護保険制度の要となる「サービス担当者会議」は、利用者の健康状態に変化が生じた場合、認定移行時期等に行う利用者、家族を中心とし、サービスを担っている担当が一丸となって計画をよりよく作り、また修正していく会議だ。

一人ひとりの利用者さんのケアプランが充実するよう区は、この会議の開催が充実するよう役割を果たすべきではないか。

②「サービス担当者会議」が照会（書面開催）になっている割合、不参加となっている職種の割合や、各サービス担当者が会議にスムーズに出席できるためには何が必要なのか、各サービス毎に事業者に見る共通の困難は何なのか、多くの事業者が重視し会議に参加できる事を目標としたアンケート調査を行うべきではないか。

③誰もが区内では平等に尊厳ある医療介護連携が出来る、受けられる体制の構築に向けてアンケートを生かし、利用者、家族が中心のサービス担当者会議が充実するよう「すこやかプラザ」を活用し、支援者側、被支援側も必要なワークショップ等に希望すれば参加できる機会を保障する必要があるのではないか。

(3) 亡くなる前の時期に行われるべき尊厳あるケアをマネジメントする居宅介護支援の「ターミナルケアマネジメント」加算は、令和6年、国は対象疾患を広げる改善を行った。しかし亡くなる14日前に行ったとされるマネジメントのみにしか相当されない。

これでは、最も尊厳あるケアが必要な最期を、豊かに保障するマネジメント側が亡くなる日程を指折り数えるながらやるものになってしまうため改善が必要と考える。

東京都、国に改善を要望し、区独自でターミナルケアのマネジメントに対してなるべくケアマネのアセスメントに道理があれば14日以上期間も認める上乗せ報酬を考えるべきではないか。

Ⅱ 公共交通について

1. 地域内交通サポート制度の実証実験

東京都の持続可能な地域交通実現に向けた事業費補助金交付要綱が新しく4月1日から改正となる。地域公共交通計画の策定及び区市町村が実施するコミュニティバス、デマンド交通等の交通事業に対して、その経費の一部を補助し、様々なニーズに対応できる地域交通ネットワークを促進し、誰もが移動しやすい都市、人、モノ、情報の自由自在な移

15番 山中 ちえ子

テーマ及び質問項目

動、交流が可能な都市の実現に寄与する事を目的としている補助金事業だ。

定義の2に「路線定期運行」、定義の7に、「実証運行」と記載され、利用状況、利用満足度により運行効果を把握する事業であることと記載され、本格運行も定義8に含まれている。区の「地域が主体の交通、地域内交通導入サポート制度」の実証実験もこの補助の対象となり得る。

(1) 花畑の地域交通実証実験は「路線定期運行」型の地域内交通導入サポート制度を使った実証実験である。地域が主体とする制度の特徴上、地域代表となる協議会が、真に広く議論されて作られることが重要だと花畑の地域交通について寄り添う中で学んだ。

そこで、花畑地域の地域交通の実現に向かい、この間地域の当事者たちが直面した問題を、今後続く各地域の「制度を活用した実証実験」がよりよく進むよう参考のためにも、明らかにし区の役割を問う。

①通常、足立区においても地域の問題解決について、区に伝える役割は町会・自治会長が担う習慣があり「地域交通の実証実験」を申し出ることも住民から託され先頭に立ち矢面に町会・自治会長が立つことも多いと考える。区はこれを受けて、なし崩し的に町会・自治会長のみを安易に「協議会」とするのではなく、必ず広く住民に「区が初めて試みる『地域が主体』の交通」として住民にじっくりと説明し協議会の設立についてアドバイス、サポートし寄り添う姿勢に立つことを提案したいがどうか。

②現在、花畑地域の実証実験の前提条件となる3者協定は、区が作成したものだが、「採算性向上、地域活性化のため、積極的に協賛者募集を実施すること」や、「停留所の設定前に隣地地権者等と交渉し、了解を得るための取り組みを実施すること」「利用実態を集計し、及び分析し、より効果的な運行経計画の見直しを主体的に検討すること」が地域の役割と記載されており、地域が担うとされている責任部分が、大きいものとなっている。現在の花畑実証実験においても、また次の地域の実証実験でも改善されることを願い質問する。

ア) 区が寄り添い一緒に課題を解決する事ができるよう、地域(協議会)と話し合い、協定に「甲の役割」の箇所を「甲及び丙」と表すべきではないか。

イ) 利用実態を集計し分析する際には、東京都補助金の要綱通り「利用状況、利用満足度により運行効果を把握する事業」になるよう初めから「採算性向上」だけで無く「満足度」協議会が工夫したい評価点(指標)を3者が共通認識として図り指標として実験し、本格運行も含めて評価できるようアドバイス、サポートすることを求めるがどうか。

2. 独立採算の概念から抜け出し、「公共サービス」にふさわしい財政支援の強化を

日本では地域公共交通の多くが民間事業者任せにされ、運賃収入で採算をとる事が当然とされている。このような国は日本だけだと言われている。例えばフランス、ドイツでも地域公共交通の事業費に対する運賃収入はおおむね3割から4割程度で差額は国や

15番 山中 ちえ子

テーマ及び質問項目

自治体などが補てんしている。新自由主義が過ぎる点で日本と似ていると言われている韓国であってもソウル市をはじめサービス向上のためバス事業が「準公営化」され、収支の不足額は市が補てんしている。

当区においては、行政の財政支援などが後手後手にまわり、昨年からは協働運行などの支援が始まった。しかし存続維持に必要な、とされる路線に限られている。

(1) 地域内交通の実証実験【花畑、常東】においては消極的な財政支出にとどまっている。花畑においては結局「30分あたり2,680円」に運行時間に乗じた額から支払われた運賃の合計を控除した額を事業者を支払う、となっており、現在切実となって押し寄せている燃料費高騰、物価高騰からの事業社の困難に見合った支援は一切ない。

協議会（地域）が求める調整に「人員不足で解決しない」「都心へのタクシー運行で利益を補てんするため17時以降は対応できない」など事業者は地域内交通に注ぐ福祉の思いがあっても対応が硬直してしまい、地域内交通の発展のジレンマとなっている。

今定例会において我が党の代表質問で「実証実験時の支援内容は、運行経費・車両リース費用合わせて160万円としているが「はるかぜの協働事業と比較しても極端に少ない」物価高騰の中、現状にそぐわない。例えば、花畑地域では支給上限に合わせて運行が決まるため定時定路路線でありながら週3日、1日最大で片道6便の運航にならざるを得ないため地域から不満の声が上がっている。上限に縛られるのではなく実施に基づいて柔軟な対応をすべきではないか」の質問に区は「地域協議会メンバーと協議し決定しているため、支援上限額を基に設定しているのではない」との答弁だった。ならば、協議会が検討し求める「10人乗りのワンボックスカーの購入費等」「運行日時程を限定するのではない柔軟な対応ができる事業者への財政支援」など行うべきではないか。

(2) 子どもの交通運賃は通常6歳未満が無料、12歳未満は「小児運賃」で半額だ。ところが中学生になると途端に行動範囲が広がるのに「大人運賃」となってしまい、一気に負担が重くなる。ヨーロッパでは16歳19歳までは無料が当たり前だ。子どもの医療費も18歳まで無料となった。最近では小田急電鉄が全区間一律50円となった。中学生、高校生の交通費負担の軽減は急務であり、区内の交通運賃の負担軽減を検討するべきではないか。