

議員（小川 保）

失礼します。9番、小川 保でございます。

本日は、高齢者の移動手段確保について一問一答にてお願ひを致しております。午前の部で、私とほぼ同じテーマで質問、議論されました。私からは、さらに深くお尋ねをしたいと思いまして、本日お願ひをしております。

平成30年3月に「高齢者の移動手段確保のための互助による輸送」というタイトルの指針が国土交通省から出ております。その冒頭に2つ記述がございました。

有償による運送の検討と有償にあたらない輸送の検討ということで、その1つの有償運送の検討という項目では、地域における高齢者の移動手段の確保について検討するにあたって、「(1)道路運送法の許可や登録に際しては輸送の安全や旅客の利便性確保に関する措置が担保されること」、そして「(2)利用者からの運賃収入があることでサービスの持続可能性が高まることから、まずは、利用者が運送の対価を負担する有償運送によるサービス提供の検討を始めることが基本となります。」とあり、それを踏まえて1つ目、地域のバス事業者やタクシー事業者によるサービス提供の場合。それから2つ目として市町村が自ら主体となって自家用有償旅客運送を実施の場合。3つ目として自家用有償旅客運送を行うNPO等によるサービス提供の場合。以上3項目のケースについて指針が表記されております。

また、有償にあたらない輸送の検討として、先ほど申し述べました有償での輸送サービスの利用が困難な場合として「互助」による輸送についても留意事項として、1つ目、運輸支局への相談と既存の運送事業者との調整。2つ目は安全確保のための措置。3つ目が互助による輸送のQ&Aということなど記述されておりました。さて、ここで質問です。

多度津町の公共交通対策として「A I デマンド型交通」の実証実験に取り組むことにしているようですが、本町の交通弱者対策として「高齢者福祉タクシー事業」と「公共デマンド交通」の2つの施策でもって、今後取り組もうと考えているのでしょうか。また、「A I デマンド型交通」とは簡単に説明すれば、如何様な内容でございましょうか。

政策課長（吉田 拓也）

小川議員のA I デマンド型交通についてのご質問に答弁をさせて頂きます。

まず、デマンド型交通の概要について改めて説明致します。デマンド型交通とは、正式には「Demand Responsive Transport：需要応答型交通システム」と呼ばれ、複数の利用者からの事前予約に応じて、その都度ルートやスケジュールを決定して運行する乗合型の交通形態であり、道路運送法上は一般乗合旅客自動車運送事業に分類されます。このデマンド型交通は、予約のある箇所だけ

を結んで運行することが可能であり、路線やダイヤが定められた路線バスとタクシーの中間的な機能を有していることから、通勤や通学などのように同じ時刻に同じ目的地へといったまとまった移動需要のない比較的輸送密度が低い地域をきめ細やかに運行することに適した形態であるとされています。

また、デマンド型交通は1960年代から1970年代にかけて欧米諸国で導入され、我が国においても1972年に大阪府能勢町で初めて「デマンドバス」が導入をされました。その後、1970年代から1980年代にかけて東京などの複数地域で導入されましたが、当時は情報通信技術が十分に発達していなかったことなどから、あまり導入は進みませんでした。しかし、近年では情報通信技術の進展や運転手の担い手不足などの公共交通を取り巻く環境が大きく変化し、全国的にデマンド型交通の導入が増加しています。

なお、デマンド型交通は運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度の組合せにより、地域の特性に応じた柔軟な運行が可能であり、その運行方式は大きく4つに分類することが出来ます。

1つ目が「定路線型」で路線バスやコミュニティバスのように定められたルートを運行しますが、予約が入った時のみ運行し、予約がなければ運行しないという方式です。

2つ目が「迂回ルート・エリアデマンド型」で先ほどの定路線型をベースに予約に応じて所定の乗降場所まで迂回させる運行方式です。

3つ目が「自由経路ミーティングポイント型」で運行ルートは定めず、予約に応じて所定の乗降場所間を最短経路で結ぶ方式です。

4つ目が「自由経路ドア・ツー・ドア型」で運行ルートや乗降場所を設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回する運行方式です。

今回、本町で実施する実証実験では「ミーティングポイント型」と「ドア・ツー・ドア型」のハイブリッド方式での運行を予定しております。

運行開始時点では、公共施設や病院等の目的地と各地区の不燃ごみの集積場などを基本とし、可能な限り町内全域に細かく乗降場所を設定した上で、運行開始後には乗降場所の追加リクエストにより、ご自宅などを乗降場所として追加登録出来るという運用を前提に進めております。

また、運行ルートや乗降場所の設定については「Community Mobility Mobility株式会社」が独自開発した「mob」这样一个システムを利用します。当該システムは、AIを活用し、利用者の予約に応じた最適な配車と運行ルートをリアルタイムに算出し運行するものであり、利用者の方はアプリ又は電話で予約を行うシステムとなっています。

このようにAIを活用したシステムを利用するものが「AIデマンド型交通」と呼ばれているものでございます。なお、当該アプリの利用方法を含め、実証

運行の内容については9月22日に地域交流センター、9月24日に四箇地区公民館、9月25日に豊原地区公民館、9月26日に白方地区公民館で住民説明会をそれぞれ開催し、住民の方に仕組みや使い方などの詳細な説明をさせて頂く予定としております。

次に今後の本町の交通弱者対策の取組については、議員もご承知のとおり、本町はこれまで行政としては地域交通の提供を行っておらず、ご質問の「高齢者福祉タクシー事業」などの福祉施策を中心に「移動支援」に係る事業を実施してきました。しかし、全国的に高齢化率は上昇を続けており、それに伴う運転免許証自主返納者の増加、核家族化やコミュニティの希薄化などの社会情勢の変化から「日常の足」としての「地域交通」の必要性が年々高まっております。また、既存事業のみではカバー出来ない移動に関する需要があるという課題もありました。このような状況を鑑み、早急に交通弱者対策の検討を進めるため、まずは本町における交通に関する課題と住民ニーズの把握を行うことを目的として昨年度「自分ごと化会議」を開催し、同会議からの提案などを踏まえ、デマンド型交通の実証実験を行うこととなりました。自分ごと化会議での議論を通じて「高齢者福祉タクシー事業」をはじめとした既存施策について、それぞれの現状や課題を事業所管課とともに把握・共有することが出来ました。今後はA I デマンド型交通の実証運行とその効果検証を行った上で、本町に適した地域交通を本格導入することで、その地域交通を柱として「高齢者福祉タクシー事業」などの既存施策と相互に補完し合うことが出来る環境をまずは構築していきたいと考えております。以上、答弁とさせて頂きます。

議員（小川 保）

確認させて下さい。

今の説明の中で、ドア・ツー・ドアという形でありますけれども本町のデマンド交通は、町内での運送であるということでしょうか。確認です。

政策課長（吉田 拓也）

小川議員の再質問に答弁をさせて頂きます。

現在予定をしておりますA I デマンド型交通の実証実験におきましては、今年度に関しましては、離島部を除く多度津町内全域をエリアとして運行を予定をしております。以上、答弁とさせて頂きます。

議員（小川 保）

そういうことであれば、福祉タクシーは必要でしょうね。町内から町内だけでは事足りませんので。はい、分かりました。

質問2番目です。これまで交通弱者対策に取り組んできたボランティア団体の取組について、改めてその事業内容について、道路運送法上の許可・登録を含めて説明をお願い致します。

高齢者保険課長（松浦 久美子）

小川議員の交通弱者対策に取り組んできたボランティア団体の取組の事業内容についてのご質問に答弁をさせて頂きます。

道路運送法において、自家用自動車を用いた有償運送には、原則として国土交通大臣の許可又は登録が必要ですが、ボランティア活動として行う運送は、道路運送法における許可又は登録を要しない運送となります。ボランティア活動として行う許可又は登録を要しない運送の場合は、利用者に実際の運行に要したガソリン代や駐車場料金、保険料、車両借料などの実費のみを負担して頂くことが出来ます。

ボランティア団体が行っている「移動サービストイ来た」は、道路運送法における許可又は登録を要しない運送に当てはまり、利用者には1乗降100円を負担して頂いています。「移動サービストイ来た」に利用登録が出来る人は、町内にお住まいの65歳以上又は身体障害者手帳受給者、要介護認定者で車の運転は出来ないが1人で車への乗降ができる、町内の移動に困っている方が対象でございます。

8月現在の登録利用者数は135名で、運転ボランティア26名、受付ボランティア58名で運行しています。利用は予約制であり、予約の受付は火曜日と金曜日、運行は火曜日・木曜日・金曜日の週3日、1日4便でございます。利用出来る範囲は、町内の医療機関や商業店舗、金融機関、駅、行政施設、地域の集いの場であります。利用料金が1乗降100円であることから、不足部分は補助金で賄っており、本町から一般介護予防事業のうちの地域のボランティア活動運営支援として補助金を交付しており、介護保険法の地域支援事業交付金を活用しております。以上、答弁とさせて頂きます。

議員（小川 保）

再質問です。

先ほどのボランティア活動の運営支援として補助金を交付しておるということでございますけれども、その補助金の内容について説明をお願いしたいと思います。

高齢者保険課長（松浦 久美子）

小川議員の再質問に答弁をさせて頂きます。

補助金の内容についてですが、多度津町高齢者等移動手段確保事業補助金交付要綱に基づいて補助金を交付しております。補助対象事業者、補助金の交付を受けることが出来る者は、事業を実施する団体等でございます。まず、事業計画、利用規約、収支予算書等を添付して、交付申請をして頂くようになっております。補助対象経費と致しましては、報償費、研修費、消耗品費、燃料費、印刷製本費、光熱水費、修繕料、通信運搬費、保険料、使用料及び賃借料、備

品購入費等でございます。補助金の額ですが、令和6年度の実績は87万8,960円でございました。令和3年度から実施しております。令和5年度86万2,931円。令和4年度81万5,291円、令和3年度は初年度でしたので、135万275円を交付しております。以上、答弁とさせて頂きます。

議員（小川 保）

有償、無償に関わらず、輸送は旅客の万全な安全確保が必須要件となります。これはもう絶対条件です。

国土交通省の指針、その冒頭の文言に「従来の公共交通を補完するボランティア団体や地域の助け合いによる輸送サービスの提供も今後重要性を増すものと考えられます。」とあります。これまで頑張ってこられたボランティアの皆様には本当に頭が下がる思いでございます。ご苦労様です。しかし、経済的なバックアップを施していてもボランティア団体による輸送活動では、事故発生時の業者間の精神的なトラブルは、なかなか解決がしづらいものではないでしょうか。残念ながら、私はこの疑念が払拭出来ない状態でございます。保険とかそういうバックアップはありますとしても、あくまでも物損についてはカバー出来ますけれど、また人身についても金額的なカバーも出来るんでしょうけれども精神的なバックアップっていうのは、これはなかなか難しいと思っております。そういう意味でも今から実証実験でやられる公共のデマンド交通、これは非常に有効な手立てではないかなと思っております。

そこで質問ですが、公共デマンド交通の実証実験は、町が委託する事業者とこれまでのボランティア団体の2つの運行事業体が存在することになりますが、その共存に係る取組について、どのように考えておられるのでしょうか。お願いします。

町長（丸尾 幸雄）

小川議員のA I デマンド型交通の実証運行とボランティア団体の運行との共存に係る取組についてのご質問に答弁をさせて頂きます。

議員ご質問のとおり、町内には住民ボランティアの方々による移動支援サービス「チョイ来た」が運行されており、A I デマンド型交通の実証運行が開始されると、2つの事業体が運行することとなります。「チョイ来た」は、実施団体に確認しますと個人で利用するサービスであり、90分の利用時間内であれば複数の目的地に行くことも可能であるという利点はありますが、1日4枚という制限があるとのことです。

一方でA I デマンド型交通は乗合で運行するため、1人の方が連続して複数の目的地に行くことは出来ませんが、運行時間内の予約が空いている時間であれば、いつでも利用出来るという利点があります。また、A I デマンド型交通はプロのタクシードライバーによる運行であることから、安心感という大きな利

点もあります。それぞれ運行の形態や利点が異なりますので、利用者の方には用途に合わせて2つのサービスを使い分けて頂くことで共存自体は可能ではないかと考えております。

一方で、現在「チョイ来た」は、ほぼ100%の稼働率となっており、運転の担い手を含め需要に対して供給が追いついていない状況にあるともお聞きしております。それらも踏まえ、まずは本町としてしっかりとA I デマンド型交通を導入し、それを地域交通の柱として確立することで、出来る限り多くの世代の移動に関する需要を長期的かつ安定的に担保していきたいと考えております。

昨年度、実施しました「自分ごと化会議」において、有識者の方より「地域交通は、何か一つを導入すれば正解ということはありません。それぞれの地域にあった交通形態を適切に組み合わせることで、よりベストな形に近づいていく。」という意見もありました。

今後については、繰り返しとなりますが、まずはA I デマンド型交通の実証実験を行った上で地域交通の本格導入をしっかりと進めていきたいと考えております。

その上で、住民ボランティアで担って頂いております「チョイ来た」も含め、それぞれの所管課において既存事業のブラッシュアップや見直しを適切に行いながら、本町に適した地域交通や共存の在り方などについて、引き続き、検討していきたいと考えております。以上、答弁とさせて頂きます。

議員（小川 保）

今、町長から共存で色々と検討していきたいということですね。一つには私もお願いというか、当面はデマンド交通については、町内での活動とかエリアがそういう風になっておりますけれども、香川県は非常に狭いところでございますので、近在の行政の皆さんと色々相談をしながら、少しでも町外のエリアでも運行が出来ればなと思います。それをひとつ、お考え頂いたらなと思っております。

それから実証実験の結果を基にした今後の公共交通対策の見直しといったものは、どのようなものになるんでしょうか。お願い致します。

政策課長（吉田 拓也）

小川議員の再質問に答弁をさせて頂きます。

今後、実証実験を行いまして、まずはしっかりと地域交通の確立をさせてさせて頂きたいという風に考えています。その中で、しっかりとデマンド交通を確立した上で、町にとってベストな交通の在り方っていうのをしっかりと検証していく。

また、本格運行の際には法定協議会を立ち上げる必要がございます。その中で

も継続して町内の交通の在り方をしっかりと検討していきながら、また、交通計画と言われる計画をしっかりと確立をさせていきたいと考えております。以上、答弁とさせて頂きます。

高齢者保険課長（松浦 久美子）

小川議員の実証実験の結果を基にした今後の公共交通対策の見直しについてのご質問に答弁をさせて頂きます。

デマンド型交通が普及し、需要に応じた供給が出来るようになれば、町内の移動はデマンド型交通、町外へは主に高齢者福祉タクシー券を利用するといった使い分けが出来るようになると考えております。

現在、高齢者福祉タクシー事業は1万円分の乗車券を交付しておりますが、今後、デマンド型交通において予約・配車のシステムが導入されることで、高齢者福祉タクシー事業の運用や利用の仕方についても幅広く検討出来るようになります。将来的にはデマンド型交通で導入されるシステムを拡張するなどにより、乗車料金の柔軟な設定が可能かどうかなど社会やニーズに沿った方法を研究していく必要があると考えています。

また、「移動サービスチョイ来た」においてもデマンド型交通の運行により高齢者の外出手段の確保が出来た場合やボランティアの人員が減少した場合は運行について検討していくということですので、その際にはボランティア活動の運営支援をしている高齢者等移動手段確保事業補助金について検証を行いたいと考えております。以上、答弁とさせて頂きます。

議員（小川 保）

国土交通省の指針の中にもありましたけれども安全の担保は運転者に対する免許教育であり、国土交通大臣の認定する講習を運転者に受講させることも待遇とともに必須要件だと考えております。いずれにしても今後の本町での公共交通対策は、デマンド公共交通事業と高齢者福祉タクシー事業の2本立てに昇華していくのではないかと思っております。見守ってまいりたいと考えております。今後、本町の住民の皆様に対して9月22日から詳細な説明がされるということが予定されております。ほぼ、同時でも構いませんけれども、私ども議会に対しても詳細に説明を頂ければ非常に有難いなと思っております。どうぞよろしくお願いしたいと思います。

以上、9番、小川 保。有難うございました。