

## 平成31年第1回定例会（3月）一般質問

### （2）求められている「町民の移動手段」とは -月形町地域公共交通網形成計画について

○ 議員 宮下 裕美子 続きまして、2問目にいきます。2問目は、求められている「町民の移動手段」とは-月形町地域公共交通網形成計画についてです。現在、策定中の「月形町地域公共交通網形成計画」これを略して「網計画」と呼ぶのですが、この「網計画」に対して「町民の移動手段」の観点から一般質問を行います。なお、ここで今回取り上げるのは、町内の移動手段ということで、このことに限定します。また、この「網計画」は「月形町公共交通マスタープラン」つまりこれが大本になって町民の移動手段のための様々な施策が組み立てられていく非常に重要な計画になっています。ですから、漏れや誤りのないように進めていくことが必要であると考えております。最初に通告書を読み上げます。通告書を読んだ上で、その後に詳細な説明をしていきます。高齢化率41%の月形町民にとって移動手段の確保は最重要課題である。そのため現在策定中の「月形町地域公共交通網形成計画(略して網計画)」には期待を寄せているが、そこで議論されているのは一般が利用できる「公共交通」であって、会員制の「福祉タクシー」、この福祉タクシーというのは社会福祉協議会が実施しているもので正式名称は福祉有償運送というものです。今回は「福祉タクシー」という呼び方をさせていただきます。この会員制の「福祉タクシー」は対象外である。月形町内において現在もこれからも「公共の移動手段」を最も必要とするのは高齢者であるが、この計画はその高齢者の実態とニーズを十分に捉えているのだろうか。このままの計画では需要と供給のバランスを欠き、町民の期待に応えられないのではないか。月形町として地域交通を考えるなら、福祉タクシーも含めた総合的な「町民の移動手段」を構築する必要があると考える。ということで、この件について、少し説明させていただきます。月形町内での公共の移動手段を最も必要とするのは高齢者です。それは、市街地から遠く離れ、何をするにも移動が必要な札比内地区は、高齢化率が50%を超えています。また、町の南側である南耕地、昭栄、中和、知来乙を含む地域全体としても、高齢化率は50%に近づいています。つまり市街地ではなく周辺部の地域に住んでいる人の半分は65歳以上になっているということです。今は自分自身

で運転できる人も、それほど遠くない未来に運転できなくなるでしょうし、そうなるとご夫婦やご近所同士での相乗りもできなくなるでしょう。これから一気に高齢化の需要が高まると考えます。網計画では、この高齢者の皆さんを含めた全ての利用者を対象にした公共交通としてスクールバスを現行どおり運行し、スクールバスが運行していない時間帯の大体午前9時から午後1時の間ですが、そこにデマンド交通予約型の乗合い自動車を走らせる予定ですが、現在、移動手段を必要とする高齢者の皆さんの多くは福祉タクシーを利用しています。この福祉タクシーというのは、社会福祉協議会が運行しているものですが、利用するには介護認定が必要になり、要支援1があれば利用可能です。この要支援1は身の回りの世話の一部にサポートが必要な状態ということで、具体的に言えば部屋の掃除や身の回りの世話の一部に、見守りや手助けを必要とする。あるいは、立ち上がる時や片足で立っている時などに、何らかの支えを必要とするということで、杖など必要とする人はこの対象になりますし、そんなに大きな支援が必要というわけではありません。自身で運転を続けていた人が運転を辞めようと思うのは、体に何らかの不安を感じた時で、そうなった時にはすでに要支援1程度の認定を受ける段階になっているのではないのでしょうか。つまり、高齢者の実態を考えた場合、スクールバスやデマンド交通で対応できるのか疑問があります。これから先を考えたとき月形町の年齢構成から介護認定を受ける高齢者は増えるでしょう。つまり、現状でも福祉タクシーのニーズは高くこれから先はさらに高まっていくと考えられます。しかしながら、この網計画から福祉タクシーは除外されました。国土交通省が発行している「策定のための手引き」というものがあるのですが、これには検討に含める交通手段の一つとして福祉有償運送つまり福祉タクシーが一つ規定の中に入っているのです。にもかかわらず、月形町の網計画では除外されていました。網計画から外れるということは、これからの公共交通の施策からも外れるということです。町民のニーズがあるにもかかわらず、そこに予算が付けられなければ、需要と供給のバランスが崩れ、不便を被るのは町民です。ということで、ここまですべてをまとめて質問に移ります。月形町として地域交通を考えるなら、福祉タクシーも含めた総合的な「町民の移動手段」を構築する必要があると考えますけれども、町長の見解をお伺いいたします。

○ 議長 堀 広一 町長。

○ 町長 上坂 隆一 お答えいたします。月形町ではJRや路線バスの公共交通が一部運行されていますけれども、議員がおっしゃるとおり郊外部では交通空白地域が多くあり、従前より高齢者の交通弱者の足の確保が課題となっていると認識しております。加えて今回、札沼線の廃止対応も出てきたことから、町内における公共交通と札沼線の代替バスの整備などを含めて「月形町地域公共交通網形成計画」を策定することとし、昨年実施した住民アンケート調査等を経て、現在、素案の作成まで進んで、パブリックコメントをいただいている最中であります。高齢者への生活交通支援として、月形町ではスクールバスの住民混乗やぬくもり福祉券によるハイヤー助成に取り組んできたところでございます。これは、議員もご承知のことと思います。今後も進行する人口減少や高齢化に伴い、自家用車で自由に移動できない町民が増加することは、私も想定しております。私も前職で社会福祉協議会が運行している福祉有償運送の会議の議長も務めさせていただいたことがあります。障がい者や要介護者のみを対象にした移動サービスが福祉有償運送、議員は福祉タクシーとおっしゃっていますけれども、この度策定する「月形町地域公共交通網形成計画」の素案において、郊外部における居住形態を考慮した予約運行型乗合い交通との導入を施策として掲げており、福祉有償運送とは別な形の中で、郊外部の自家用車で移動することが困難な高齢者で、尚かつ福祉有償運送を利用できない方が、スクールバスの住民混乗やハイヤー利用の他に予約して乗り合わせて、安い運賃で町立病院への通院や町内市街地への買物などにお出かけできるように、新たに導入する方向で考えているところでございます。予約運行型乗合い交通の具体的な内容は、今後、運行事業者を決めて検討して行きたいと考えておりますけれども、予約運行型乗合い交通等の導入によって、全ての人が利便性の高い町内の交通網として利用できると考えておりますので、ご理解を宜しくお願いします。

○ 議長 堀 広一 宮下裕美子議員。

○ 議員 宮下 裕美子 今、町長から答弁をいただきましたけれども、私は乗合い交通、私はデマンド交通と言わせていただきましたけれども、デマンド交通は、あって良いと思っています。福祉タクシーを利用できない方が利用するのに、デマンド交通があることはより利便性が高まるわけですから、ただ、問題なのは、一定需要があり、これから先も需要が見込める福祉タク

シーが網計画に盛り込まれていないということです。網計画に盛り込まれていないのです。これは盛り込んで良い事業であるはずなのに盛り込まれていない。対象外になっている。公共交通をこれから進める上で、網計画がベースになって様々な予算が付くわけですけれども、その中に福祉タクシーが含まれていなければ、デマンド交通に対しては予算が付くかもしれないけれど、福祉タクシーについては全体のバランスとしては見ないわけです。総合的な係わりの中で、それらを見ることができないのです。この網計画は様々な交通を一体的に管理するから「交通網」の「網」、網を掛けるような形の中で、月形町全体の地域交通を全て網羅しましょうという目的で作られているのに、なぜ福祉タクシーを除外してそれを入れないのかということが疑問で、実際に、そこに需要があるはずと私も言いましたし、町長もそういう高齢者の皆さんが増えていくとご理解いただいていたのに、それが入っていないことに対してどうなのか。そこを含めた形に作り替える必要がないかということをお私言いました。その点について、答弁をお願いします。

○ 議長 堀 広一 町長。

○ 町長 上坂 隆一 議員のおっしゃる福祉有償運送については、はるか前から月形町福祉有償運送運営協議会が設置されておりまして、その委員等については町長が責任を持って運行事業の有り方を検討し国交省に申請をした形の中で進められてきているものなので、その両方あいまった形の中でしっかりやっていけば、切れ目のないきちんとした「網」ができるのではないかと考えているということで、ご理解をいただきたいと思えます。

○ 議長 堀 広一 宮下裕美子議員。

○ 議員 宮下 裕美子 運営協議会があって事業の有り方を検討していることは、そうなっていてかまわないのですが、この網計画は上の段階のマスタープランですから、個別の協議会の審議も含めて町全体のバランスを取るための計画になっているわけですから、そこに含めることの方がより関連させながら、あるいは対象となる高齢者が福祉タクシーを使った方がより便利なのか、デマンド交通で対応できるのかということも網計画全体の中で対応できるはずですが、だから、あえてそれを分けて考える必要がないのではないかとお思うのですけれども、例えば、今、福祉タクシーの方で実は利用者同士の

相乗りの要望が上がっています。相乗りが可能になれば利用者の利便性が上がる上に、事業の効率も上がって公共移動手段として大いに役立つという段階まですでにきているのですけれども、相乗りに関しては、制度上も可能なことが分かっています。この事業を実施している社会福祉協議会に「どうしてそういうニーズがあって実際に運用するのもいいのになぜそれをやらないのか。」と聞いたところ、「現状では予算不足で対応できない。」ということです。それは「相乗りが可能になれば利用要望が増えることが予想され、車も運転者も確保できないから。」つまり、一体で管理すれば福祉タクシーの方が利便性の高い人に対しては福祉タクシーを手当できて、そのための予算を付けるけれども、網計画だけでデマンド交通をやって、それとは別に社協で運営協議会を開いて福祉タクシーをやってると重複が出たり、あるいは不足するところが出たりする可能性があるわけです。そういう意味で、一体化という話をさせていただいています。万が一にそのことがどうしてもできないとおっしゃるのであれば、せめて福祉タクシー側の相乗り要望が出ていることに対してきちんとした予算付けをして、車の確保と人の確保、それと協議会に諮って相乗り運賃を決定することで対応できるということなので、きちんと予算化していただければ良いけれども、今網計画でデマンド交通が進んでいるとそちらばかりに目が行って、実際の福祉タクシー側に予算が行かないのではないかと、私はその不偏性を心配しているのでけれど、そこはいかがなのかということをお伺いします。

○ 議長 堀 広一 町長。

○ 町長 上坂 隆一 先ほど議員は要支援と障がい者について細かい説明を

されましたけれど、福祉有償運送の協議会で対象とする人は、国の法律で定められていて、その流れの中でやるわけですから、それから外れた人の部分については、きちんと乗合いタクシー、デマンドで対応できるので、そういう部分では対象者が違うので、しっかりと全町民に行き渡るということなのであえて交通網の網計画の中に入れなくても良いということと、それから、運営を委託している社会福祉協議会から、今、議員がおっしゃっていたような要望やニーズは、大変残念かな、悲しいかな聞かされておられませんので、今年度の予算等では検討しておりませんが、今後しっかり実態を把握し、必要なことについては議会にもお諮りして進めて行きたいと考えていま

すので、そのことについては検討させていただきます。

○ 議員 宮下 裕美子 今、福祉タクシーの相乗りの部分に関しては、調査を含めて予算付けを検討していただけるということなので、そこは最低限の到達ラインとして私はひとつ満足しましたけれども、本来の網計画の趣旨から言えば、全体を一緒にまとめてやるべきではないのかということは、今もそう考えています。もう1点、デマンド交通の中で町民のニーズですけれども、今スクールバスを運行する合間の中にデマンド交通を入れるような発想が出ていますけれども、色々な町民の方から聞きますと、こども園の送迎が今すごく難しく、車を持っていない保護者の方が居て、夏は良いけれども冬がなかなか送れないという現実もあるわけです。そういう方にははっきり言ってスクールバスは、朝、周辺部から真ん中へ行ったら終わりになってしまうので、例えば町を越えて保育園まで行くようなルートがないから連れて行けないという方が実際にいらっしゃるのです。そういう意味でもデマンド交通を考える場合は、今通園には自家用車で送るしかないシステムですけれども、そういう所に公共の足の支援というのも考えていただければと考えます。これは、高齢者の方とは違いますけれども、交通弱者という形の中でぜひ検討していただければと考えます。2点目の質問については以上です。