

○議長（川崎和夫君） 1 番 田村 馨君。

○1 番（田村 馨君） 1 番田村馨でございます。私からは、村内におけるオンデマンド交通の導入について質問いたします。

このオンデマンド交通に関しては、昨年6月定例会でも質問いたしました。今回で3回目の質問になるかと思いますが、引き続き質問いたします。

さて、全国的にですが、高齢者がかかわる交通事故が増加傾向にあり、今後村内においても高齢化に伴う交通事故などが増えることが予想されます。

神奈川県茅ヶ崎市内の国道交差点で90歳の高齢ドライバーが運転する乗用車、これが横断歩道付近にいた歩行者ら4人を次々とはね、うち女性1人が死亡した事故は記憶に新しいことと思います。

そこで、高齢の方々から運転免許証の返納に関して、こういった話を伺いました。年をとってきて運転に自信がなくなってきたが、自分が運転免許証を返納したら買い物ができなくなってしまう。免許がないと、病院に行くのも大変だと。また、運転ができなくなると、自宅での生活が成り立たなくなってしまうのではないかと。そう考えると、とても不安だ。こういった切実な内容でありました。

本村では、高齢者の運転免許自主返納者生活支援として、運転免許証返納後の交通費、通院費などの支援として月額4,000円の支援金を対象の方に支給する事業が実施されております。しかし、この支援金の支給期間は5年間です。

全国的にも高齢化が進む中、本村における高齢化率は約20.1%と、全国平均の26.6%よりも6.5ポイントも下回ってはいますが、年々高齢化が進んでいくということは間違いありません。そうすると、ますます公共交通の需要は高まることが考えられるのではないのでしょうか。

交通空白地帯の解消、地域の活性化、利便性の向上、高齢者の外出を促す自立支援、公共交通の経費削減などの目的でオンデマンド交通を導入している自治体は数多くあります。

そこで、本村においても、オンデマンド交通を実際に導入することにより、より利便性が図られると考え、当局に伺います。

まず1つ目、村の公共交通に対する住民からの要望は、当局に寄せられていますか。また、仮に寄せられるとして、要望にはどのようなものがありますか。

2番目として、オンデマンド交通システムは、これはよく20年前から全国の自治体

で導入されています。しかし、実際は運用費用が高いことや遅れなどの発生などの問題点が多いことがありました。そういったことから、最近のオンデマンド交通システムはそれらの問題点が改善され、無料で事前に検討シミュレーションを行うことができるシステムが開発されています。あわせて、実費での試験運行を実施し、導入効果を確認することができるものもあります。

このようなシステムについて、導入の検討をされたことはありますか。また、導入についてはどのように考えておられるか、見解をお伺いします。

○議長（川崎和夫君） 生活環境課長 吉田昭博君。

○生活環境課長（吉田昭博君） 1 番田村議員のオンデマンド交通についてのご質問にお答えいたします。

ご存じのとおり、本村は車で20分圏内に複数の医療機関やスーパー等の商業施設がある利便性の高い地域であり、また住民ニーズも多様化しております。しかし、利便性に富む舟橋村ではありますが、村内に商業施設や総合病院がないことから、車を所持しなければ買い物や通院には不便な地理的環境にあると言えます。

この現状から、本村では、当該高齢者の支援施策といたしまして、平成22年7月から、65歳以上の方が運転免許証を自主返納された場合には月額4,000円を5年間支給する高齢者運転免許自主返納者生活支援事業を実施しております。この制度の利用者は、これまで延べ53人で、現在は31名ですけれども、今後増加するものと予測しております。

一方、平成26年4月より、舟橋村社会福祉協議会では、ホームヘルパーによる生活上の困り事を支援するファミリーサービスを拡充いたしまして、日常的な買い物代行を行う等の生活支援サービスや運転ボランティアの方による外出支援サービスを実施しております。利用者実績では、サービスを開始した平成26年度の延べ48回に対し、平成29年度は延べ320回となり、利用者は着実に高まっている現状下にあります。

しかし、村が実施している高齢者運転免許自主返納者生活支援事業は、免許返納から5年間の限定のサービスであり、永続的な支援ではないことや、村の委託事業の一環として社会福祉協議会が実施している外出支援サービスで利用できる範囲は、道路運送法の諸規定から村内に限られており、日常の買い物や医療機関などの村民の利用ニーズが高い本村では、十分に充足されているとは言えないと思っております。

ご質問のありました村の公共交通に対する住民要望につきましては、平成24年度に

60歳以上150世帯を対象に、舟橋村買い物環境等に関する調査を実施いたしました。

アンケート結果では、「買い物や通院は村外へ行く」の割合が9割以上と非常に高く、また自宅から最寄りのスーパーや医療機関の利用率が4割と低いことから、住民ニーズが多様化していることが判明いたしました。

具体的には、村内に総合診療機関や商業施設が存在しないため、近隣市町であります上市町、滑川市、富山市の商業施設や総合病院を利用していること、また施設も複数あることから、村民の利用も多岐にわたっております。

また、交通手段のほとんどは車で、「自ら運転する」が65歳未満で8割、65歳以上は6割、「家族等の協力を得る」が2割で、65歳を境に通院や買い物に不都合を感じる人の割合が増加傾向にありました。

一方、住民要望といたしましては、宅配サービス、配達サービス、買い物代行サービス、移動販売サービスの充実。また、有償でも利用したいサービスでは、雪かき、大型ごみの処分、家屋の修理、庭の手入れをお願いしたいという声が多かったことから、公共交通に対する要望というより、個人の生活全体に対する支援を求めているということでした。

次に、デマンド型交通についてであります。近年、公共交通空白地域の解消に向け、路線定期型交通にかえてデマンド型交通を導入する自治体が増えております。

デマンド型交通は、路線定期型交通と異なり、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、さまざまな運行形態が存在いたします。また、コミュニティバスなどの路線バスと違い、予約がないと運行しないことが特徴であります。

当該デマンド型交通の場合は、路線定期型交通に比べ、利用者1人当たりの運行経費は平均で見ると高い水準にあり、また需要が大きい地域においても自治体の費用負担が増大するケースも多く見受けられます。

議員ご指摘のオンデマンド交通事業、リアルタイム完全自動乗り合いシステム「コンビニクル」は、クラウド方式の導入により、システム構築や運営経費の低コスト化を図ると同時に、運行データを蓄積し分析することで、常にニーズに応じた運行が可能であると伺っております。

しかし、さきにも述べましたが、本村は行政区域内に多くの商業施設や医療機関が存在する自治体と異なり、住民の村外ニーズが高いことに加えて、ニーズも多様化しております。つまり、主要施設が行政区域内にないため移動パターンの方向性に乏しく、ま

とまった需要の発生が起きにくいという特殊性のある地域でありますので、デマンド型交通を導入しても、利用者の運行経費が通常のタクシー料金と変わらない可能性があると考えております。

ご存じのとおり、本村では現在、人と人とのつながりによる安心感、つまり共助を基盤とするまちづくりを進めております。この施策は、限られた財源のもとで行政サービスには限界があり、また少子高齢化、人口減少、特に生産年齢人口の減少が進む中においては、負担増や行政サービスの見直しは避けられない部分がございます。

このことから、これをカバーしながら、また温かなつながりの中で心身とも生き生きと暮らしていただく環境づくりのため、住民の方々がコミュニケーションを図る機会を創出しているものでございます。

年をとっても元気な高齢者でいただくこと（自助）、そして隣近所や知人間の助け合いの基盤を整備すること（共助）が肝要であると考えております。

しかし、10年、20年後に推測される急激な高齢化のもとに、自助・共助だけでカバーできない需要も出てくるものと思いますので、議員のご質問のありましたオンデマンド交通も含めた今後の高齢者対策については十分に検討してまいりたいと思います。そして、誰もが住みやすいまちづくりを進めてまいる所存であることを申し上げまして、答弁とさせていただきます。

○議長（川崎和夫君） 田村 馨君。

○1番（田村 馨君） 答弁、ありがとうございます。

先ほどの答弁にもありましたように、このオンデマンド交通に関しては、実は数種類の方法というか、やり方があるわけでございます。今回も前回に引き続いてなんですけど、私なりにいろいろ勉強させてもらいました。その結果、行き着いたのが、先ほど紹介されました「コンビニクル」というシステムです。

このコンビニクルというのはどんなものかといいますと、東京大学の大学院設計工学研究室が2007年の9月に開発した、まだ比較的新しいデマンド対応型の交通システムであります。

このコンビニクルの特徴というのは、非常に安いコストで購入できることであります。クラウドコンピューティングを活用したオンデマンド交通サービスを提供しているわけですが、実は設備購入費用、あるいは更新費用などは一切かかりません。このため、これまで非常に高額な導入費用がかかっておりましたオンデマンドなんですけど、こ

れ、約2,000万から3,000万かかっています。それが実際、具体的に言うと、初期導入費用で約50万、月々の運用費は10万円程度で運用することができるということでもあります。

これだけやっぱり画期的なシステムであります。サーバーを置かなくても、各自治体で注目されている、先ほど言いましたクラウドコンピューティング、要は外部にあるコンピューターに接続した形で全部やってくれるというシステムであります。

そして、これは自治体によって非常に条件もあるわけですが、それぞれの自治体に合わせて無料でシミュレーションを行ってくれる、こういったシステムでもあります。

ぜひこれを研究材料に入れていただきたく今回の質問をさせていただいたわけですが、このシステムを導入することでどういったメリットがあるかといいますと、運転免許証を返納された高齢者だけではありません。子育て世代、現在転入ということでやっておりますが、この子育て世代、特に妊娠中のお母さんにも、病院の通院などに活用していただけるものではないかと私は思っております。

そのため、ぜひ導入に向けて具体的に検討していただいて、そしてぜひともこの無料のシミュレーションを一回実施してもよろしいのではないかと思います、どうでしょうか見解を伺います。

○議長（川崎和夫君） 生活環境課長 吉田昭博君。

○生活環境課長（吉田昭博君） ただいま田村議員からご質問いただいた件なんですけれども、実はこの田村議員のほうからオンデマンド交通のコンビニクルのお話をいただきまして、こちらのほうといたしましても、かなり調べてまいりました。

おっしゃったとおり、実施する場合における初期投資費用が非常に少ないというところと、あとはコンピューターが管理しますので、路線によってデータ分析を行って、路線変更も自由に可能になってくるということが非常に大きなメリットとしてございます。

しかし、一番課題になりますのは、村のほうからそういった情報提供を行ってほしいというのがここでの原則になっていまして、その情報提供というのは、一般的にこの村の方々がどこで買い物をされていて、どこの病院に集中して行っているのかというふうなデータをまず提案すると。その割合から路線を描くというところなんですけれども、先ほど答弁いたしましたとおり、多岐にわたって、病院も買い物もばらばらなんです。ですので、そのデータから分析をするというのが非常に困難ではないかと考えており

ます。

ただし、今ここの業者さんのほうとはコンタクトをとっておりますので、それにつきましても、十分この後、シミュレーションをしていただくというところは無料でやっていただきますので、やってみたいと思っております。

以上です。