

41 「移送サービスにおける御浜町での取り組みについて」

御浜町地域包括支援センター 西 勉

1 はじめに

御浜町は三重県の南端の山と海に囲まれた町で、人口 9,771 人（平成 21 年 10 月 1 日現在）、高齢化率は約 32%、特に山間部の高齢化率が高く、60%を超えている地域もあるといった状況である。

人口の減少や過疎化といった状況から、公共交通機関も少なく、平成 13 年には山間部を運行していた路線バスが廃止となったため、二路線の自主運行バスを運行していたが、利用者の減少と収支率の悪化等から、地元と協議を行ないながらではあるが平成 18 年 3 月に廃止となる。このような状況の中、医療や福祉の面から考えると、交通空白地域対策が必要ではないかとの声もあり、自主運行バスを利用していた住民を対象とした実態調査も行ないながら、今後の移送手段等について検討を重ねていった。

(1) 調査結果等

- ① 調査時期 平成 18 年 12 月
- ② 調査手法 民生委員による聞き取り調査
- ③ 調査対象者 40 名（平均年齢 76 歳）
 - （内訳）阪本地区 4 名
 - 上市木地区 8 名
 - 神木地区 19 名
 - 志原地区 9 名
- ④ 通院回数（1 ヶ月あたり）
 - 1 回 11 名
 - 2 回 21 名
 - 3 回 2 名
 - 4 回 5 名
 - 10 回 1 名
- ⑤ 通院方法
 - 家族の車 6 名
 - 友人・知人・近所の人 16 名
 - バス、JR 乗り継ぎ等 9 名
 - タクシー 2 名
 - 介護タクシー等 7 名
- ⑥ 介護認定の状況
 - 認定なし 27 名
 - 要支援（1～2） 8 名
 - 要介護（1～3） 5 名

2 実態把握及び課題の整理

民生委員によるバス利用者からの実態調査や地元住民等からの聞き取りの中では、特に通院のための移動手段として何らかの対策をお願いしたいというニーズが一番高く、通院に関する聞き取りを中心に行っていた。

利用年齢から見ると圧倒的に高齢者が多く、自主運行バスの代替としては、友人・知人・近所の人をお願いしているのが一番多いとの結果であった。介護保険における介護認定を受けている者であれば、介護タクシー等を利用するという手段もあるが、やはり、1つ目の大きな課題としては、認定を受けていない者の移動手段をどのように確保するのか、といったところがあげられる。

2つ目の課題としてあげられるものとしては、いかに民間活力の活用と促進を図っていくのかということである。自主運行バスが廃止となり、大きな役割を担っているのが、タクシー事業所や介護タクシー等の事業を行なっている介護保険事業所等の存在である。当町には、タクシー事業所が1事業所、介護タクシー事業を行なっているのが3事業所、福祉有償運送を行なっている事業所が2事業所、計6つの事業所がタクシー等の運行を行なっているが、町が事業を行なうに当たって、これらの民間活力を圧迫してしまわないように、施策を検討して行くことが重要であった。

3 事業の取り組み

(1) 通院カー事業の実施

1つ目の課題に対する対応策として、御浜町では「通院カー運行準備会」を平成19年1月に設置し、自主運行バスに変わるものについての検討を行なってきた。2つ目の課題についても意識しながら、対象者、対象地域、運行車両、運行系統、停留所、運行回数、運行日数、運賃、運行事業者、委託条件など、様々な面から検討を行っていった。そこで浮かび上がってきた案が、現在実施している「御浜町通院カー事業」である。この事業は、町内に唯一あるタクシー事業所を活用し、利用者負担の軽減や利用実態に応じた運行を行なうデマンド方式を取り入れるなど、完全予約制で合理的、かつ利便性に富むものとして期待しながら、実施を目指したものである。



① 事業概要

- ・事業主体 御浜町
 - ・運行主体 美浜タクシー株式会社
 - ・運行形態 一般乗用旅客自動車運送事業
 - ・委託内容 通院カー運行業務、利用者予約受付業務及び利用券の収受業務
 - ・運行路線 みょうけん山コース（神木～中核病院行き）、紀州犬の里コース（阪本～中核病院行き）、不動の滝コース（神木～開業医前へ巡回）
 - ・運行計画 運行日：みょうけん山コース 火曜日・金曜日
紀州犬の里コース 月曜日・木曜日
不動の滝コース 水曜日
- 運行時刻：各路線とも （行き） 8：30発
（帰り） 12：30発

乗降場所：(行き) 乗車場所は路線上であればフリー
降車場所は紀南病院又は開業医前
(帰り) 乗車場所は紀南病院又は開業医前
降車場所は路線上であればフリー
(ただし、国道42号線上では乗降不可)

利用料：コースによって区間内は固定料金とする
(片道 800円又は500円)

- ・乗車対象者 次のすべての要件を満たす者
町内の開業医または病院への通院に利用すること
町の通院カー事業に利用者登録していること
福祉有償運送等の対象者でないこと(自力で乗降できること)

② 運営方法

- ・利用者登録等 利用希望者は健康福祉課へ会員登録をする。(登録証発行)
利用者は、利用券を健康福祉課で購入する。
- ・予約受付 会員は、利用日の前日までに、事業者に対し直接電話等で乗車予約をする。(予約がない場合運行しない。)
- ・運行 事業者は、予約状況に応じて配車する。
- ・利用券の收受 事業者は利用した会員から利用券を收受する。
- ・業務監理 町は、事業者に対し、運行管理に必要な帳簿類の作成を義務付ける。(予約状況簿、利用者リスト、利用券收受簿)

③ 運行実績

- ・登録会員数 神木地区16名、阪本地区9名、合計25名
上市木・志原地区は登録なし
- ・利用状況 19年度 54回利用(10.8回/月)
20年度 147回利用(12.3回/月)

上記の内容により、平成20年11月より試行事業として運行が開始された。既存の路線バスとの競合や、移動制約者を対象とした事業を行なっている事業所との競合は避けながら、かつ利用者の利便性や利用状況、地域の状況を踏まえ、今年度についても事業が継続されているところである。

(2) 福祉有償運送普及促進支援事業の実施

2つ目の課題であがっている民間活力の活用と促進であるが、活用という面では、通院カー事業のタクシー事業所への事業委託ということになるが、促進面を考えると、移動制約者への事業を展開している事業所、特に特定非営利活動法人(以下「NPO法人」という)においては、低額な料金設定で介護認定を受けた高齢者等の移動制約者への支援として、福祉有償運送事業を展開しているが、事業所の熱意で事業が継続している面もあり、この部分に対して何らかの手立てを考え、行政としての考え方を示すことで促進につながっていくのではないかと考えた。

こういった状況の中で、三重県が新規事業として「福祉有償運送普及促進支援事業」打ち出しされたこともあり、当町においても積極的に活用して行くことで、NPO法人が継続的かつ安定的なサービスを提供していくことの一助となり、それにより利用

者が安全、安心な移動手段を継続的に確保していくことにつながっていくのではないかと考えた。さらには、行政としても「住民の移動手段への確保」と「民間活力の活用と促進」に対する姿勢を示すことにもなり、官・民・地域が一体となった取り組みとしてあげられるのではないだろうか。

4 まとめ

現在行なっている事業で、移送や交通手段に関する課題が全て解決しているわけではない。通院カー事業については試行運転ということであり、NPOへの支援事業も充分といえるものでもないと思われる。これらの事業は、町単独又は県の補助事業という位置づけで実施しているため、財源的な確保も大きな課題のひとつとしてあげられてくる。全国的にも少子・高齢化が進み、介護保険の認定者も増加する中、今後ますます交通空白地域や移動制約者が増加することが予想されるが、自主財源だけの対応や利用者負担での対応では限界がある。多くの人々が利用し効率よく活用できるシステムについても検討は必要であるが、制度的な面も含めて、社会全体での検討が必要となってきているのではないかと考える。