

福祉交通施策の現状



白馬村保健福祉課

目 次

	ページ
第1章 はじめに	1
1 報告書の策定にあたって	1
2 白馬村の福祉交通施策	1
第2章 福祉タクシー乗車券の利用状況	4
1 受給者の状況	4
2 利用状況	6
3 事業の見直しに係る事例と改革案	10
4 受給者の声	12
第3章 移送サービスの利用状況	16
1 利用者の状況	16
2 利用状況	18
3 福祉移送サービスの現状	20
第4章 しろうま保育園送迎計画	26
1 運行内容	26
第5章 地域公共交通との連携	27
1 これからの地域公共交通	27
2 地域公共交通の形態	27
第6章 おわりに	30
1 今後の取り組みについて	30

第1章 はじめに

1 報告書の策定にあたって

本村が策定した第4次総合計画では、平成27年度を目標年度とする基本構想において、「安心快適生活プロジェクト」の中に交通対策を挙げている。ここでは、「村内各地域を連絡するための総合交通体系のあり方や、そのために必要な公共交通のネットワーク整備の内容・方法、整備に関わる行政や交通事業者の役割など、基本的な事項の調査・研究を進めます。」としている。また、平成22年度を目標年度とした基本計画では、その施策として、「村内各地域を連絡する住民から観光客まで含めた総合的な交通体系について研究します。」としており、総合的な地域公共交通の体系について、調査・研究を進めることとしている。

現在、本村が行う交通支援施策のうち保健福祉課が所管する事業は、「福祉タクシー乗車券交付事業」及び「高齢者生活支援事業」における「移送サービス事業」の2つである。また平成20年4月からは保育園の1園統合にあたり、通園が著しく遠くなる地区に居住する園児に対して送迎車を運行する。

本報告書では、これらの事業の現状を取りまとめることによって、今後の事業のあり方は勿論のこと、企画担当課が進める地域公共交通体系の研究にも活用できるものとして作成する。

2 白馬村の福祉交通施策

(1) 福祉タクシー乗車券交付事業

①事業導入の経緯

平成11年3月、白馬村老人福祉計画の策定に際し白馬村老人福祉計画作成委員会を設置した。委員会ではさまざまな意見が出されたが、その一つに、老人が外出するための交通手段がなく、閉じこもり傾向や社会参加から遠のくことが懸念されるため、これを解消する手段が検討された。

その結果、タクシー料金の一部を助成する方法が提案され、平成12年4月に「白馬村福祉タクシー乗車券交付要綱」を制定し5月から施行した。

②事業の内容

高齢などの理由により自らの交通手段を持たない住民が、交通手段としてタクシーを利用する場合にその料金の一部を助成するもので、普通車タクシーの初乗り運賃と迎車回送料金を合算した金額（880円：平成19年6月1日時点）のタクシー乗車券を交付している。

助成の対象者は、村内に住所を有する者で、かつ自らが交通手段を確保できない世帯のうち、
i) 65歳以上の者のみで構成された世帯 ii) 65歳以上の者と18歳未満の者のみで構成された世帯
iii) 母子及び寡婦福祉法の規定に基づく母子世帯 iv) 生活保護法の規定に基づく被保護世帯
v) 身体障害者手帳及び療育手帳所持者 vi) 村長が特に必要と認める世帯 としている。
助成を受けようとする者は、地区の民生児童委員を通じて交付申請を行う。

乗車券の交付枚数は、受給者1名につき毎月の初日に6枚（ただし、内山・嶺方・野平・青鬼・通・立の間・落倉その他村長が特に必要と認める僻地に居住する受給者にあっては10枚）を所持するものとして、地区の民生児童委員を通じて交付している。

乗車券の利用方法は、乗車したタクシーを降車する際に、運転手に乗車券を手渡すとともに、タクシー料金から乗車券に表示してある金額を差し引いた額を支払う。また、月の交付枚数の範囲に限っては、複数枚を1回の乗車で使用することもできる。

(2) 移送サービス事業

①事業導入の経緯

介護保険事業がスタートした平成12年4月、歩行困難な高齢者や障害者に対して交通手段を確保し、生活圏の拡大と社会参加を支援することを目的として、白馬村社会福祉協議会では移送サービス車を利用した移送サービス事業を開始した。

また、白馬村では平成13年4月、「高齢者生活支援事業」を創設し、その中に概ね65歳以上の高齢者で一般交通機関を利用することが困難な者に対して、居宅と福祉施設、医療機関等との送迎を行う移送サービス事業を設け、白馬村社会福祉協議会に業務委託した。これによって、当サービスは白馬村の事業として、白馬村社会福祉協議会が実施することとなった。

一方、国では、介護保険法の施行に伴い、平成11年度に「在宅高齢者保健福祉推進支援事業」を創設し、さらに平成12年度には、介護予防という観点から、より積極的な事業展開を図るため、「在宅高齢者保健福祉推進支援事業」を廃止して、新たに「介護予防・生活支援事業」を創設した。この事業は、介護保険の対象とならないサービスや介護保険の対象外となった者に対し、総合的にサービスが実施できるよう支援していくもので、メニューの中から地域の実情に応じて選択実施できることになっており、移送サービスについても外出支援として含まれた。本村の移送サービス事業もこの制度を活用し、総事業費から利用料収入を差し引いた金額の4分の3（国：2分の1、県：4分の1）の補助を受けてきたが、国の三位一体の改革による影響から平成16年度をもって打ち切れ、以降、一般財源のみで実施している。

②事業の内容

ア. 利用者

当初、平成12年度に白馬村社会福祉協議会がサービスを開始した時点では、「身体的な障害により通常の行動が著しく困難な者（車椅子利用者、視聴覚障害者、その他の歩行困難者）」としていたが、翌年村が制定した要綱では、「概ね65歳以上の高齢者で一般交通機関を利用することが困難な者」とし、高齢者に限定したサービスとした。さらに、平成17年度からは新たに内規を制定し、「介護度3以上。ただし、介護支援専門員（ケアマネージャー）又は支援提供者等が必要と認め、保健福祉課長が承認したときは介護度が3以下の場合でも可とする。」とした。これは有償運送の許可を得ず、無償でサービスを提供していたことから、タクシー事業者からの要望もあり、サービス対象者の明確な基準を示したことによるものであった。この内規は平成19年度に改正され、「要介護度3以上。要介護度3未満の者のうち、日常的に車椅子を必要とする者及び日常的に見守り又は介助が必要な者については、移送サービス審査委員会において必要と認めた者」とし、白馬村保健福祉課の課長、福祉係長、保健介護係長、白馬村社会福祉協議会事務局長、白馬村地域包括支援センターのセンター長、主任ケアマネージャー、保健師、担当ケアマネージャーによって構成される移送サービス審査委員会を設置し、要介護度3未満の者の利用許可を、より厳密なものとした。

イ. 利用料

利用料は無償

ウ. 移送車両

白馬村社会福祉協議会では、平成12年4月、車椅子リフト（昇降装置）を装備した車両を購入して移送サービス車両とした。また、車椅子を使用しない者の運送には、訪問介護員（ホームヘルパー）が使用する車両を充てている。

エ. 移送範囲と日時

車両の運行範囲は村内及び隣接する市村としているが、安曇病院など、それ以外の場所への移送も実施している。また、運行日時も原則として、祝日を除く月曜日から金曜日の午前9時から午後5時としているが、場合によっては、これ以外のサービスにも対応している。

オ. 予 約

移送サービスの利用にあたっては、まずは要綱に規定された申請書をケアマネージャーを通じて村長に提出する。要介護度3以上であれば直ちに、要介護度3未満であれば審査委員会で審査した後サービス開始の通知がなされる。

利用が承認された場合、利用者は原則として利用日の1週間前までに社会福祉協議会事務局に申し込むこととしている。

カ. 運転者

運転者は、原則として白馬村社会福祉協議会のホームヘルパーがあたる。

(3) 保育園児の通園支援

村内の2保育園を1園に統合する過程の中で、通園が著しく遠くなる内山、佐野、沢渡、堀之内、三日市場の5地区に居住する3～5歳児を対象に送迎車両による送迎サービスを実施することとし、平成20年4月から運行を開始する。

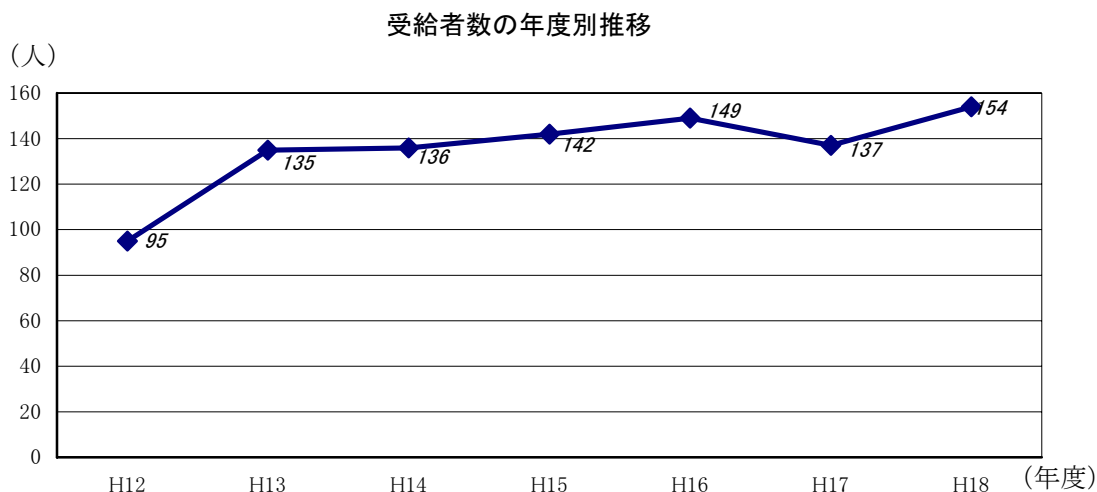
運行形態は白馬村が村内のタクシー事業者に運行委託し、タクシー事業者が道路運送法第21条による乗合旅客運送の許可を得て運行するものとする。ただし、平成21年4月からは道路運送法第4条による乗合旅客運送の許可を得て運行する。

第2章 福祉タクシー乗車券の利用状況

1 受給者の状況

(1) 受給者数の推移

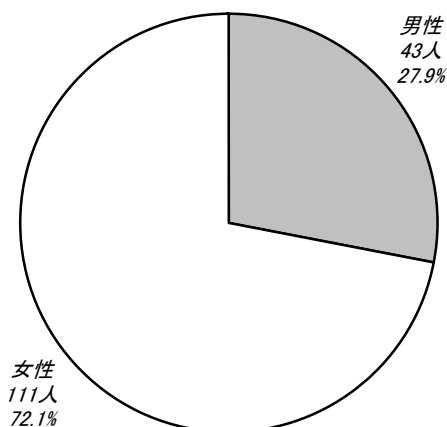
平成12年度から施行された制度であるが、民生児童委員等による周知の徹底により、翌13年度には40人増の135人となった。その後、微増を続け18年度には154人に達している。



(2) 受給者の属性

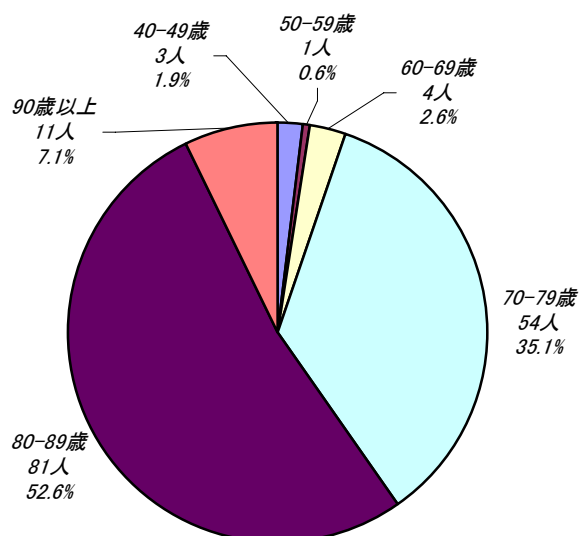
平成18年度における受給者の状況は次のとおりである。

①性 別



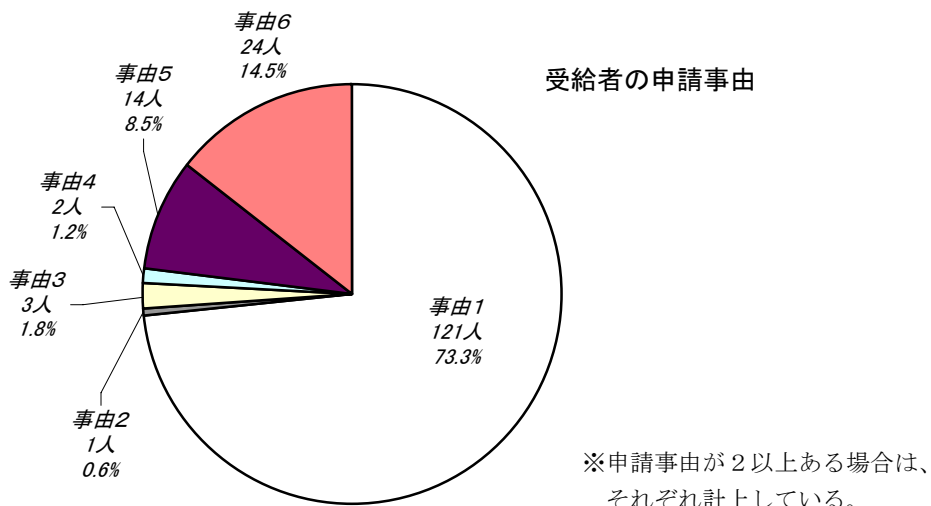
受給者の性別

②年 代



受給者の年代

③申請事由



事由1	65歳以上の者のみで構成された世帯
事由2	65歳以上と18歳未満の者のみで構成されている世帯
事由3	母子及び寡婦福祉法の規定に基づく母子世帯
事由4	生活保護法の規定に基づく被保護世帯
事由5	身体障害者手帳及び療育手帳所持者
事由6	村長が特に必要と認める世帯

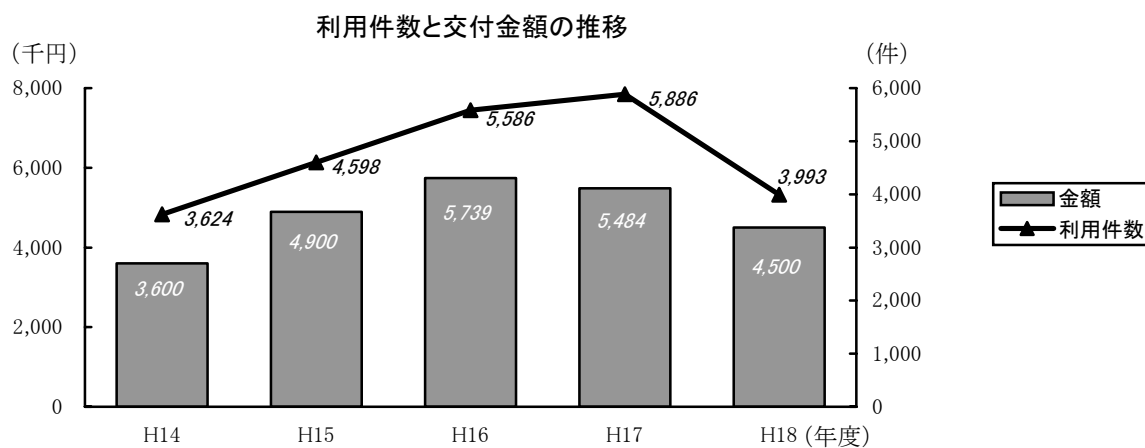
④居住地区

地区	男	女	計	地区	男	女	計
白馬町	4	17	21	瑞穂	1	2	3
沢渡	5	11	16	大出	1	2	3
深空	4	9	13	蕨平	1	2	3
飯田	2	10	12	嶺方	0	3	3
八方口	3	9	12	野平	1	2	3
飯森	5	6	11	塩島	1	2	3
森上	3	7	10	落倉	1	2	3
堀之内	1	5	6	和田野	0	2	2
内山	3	1	4	青鬼	2	0	2
三日市場	0	4	4	新田	0	2	2
エコーランド	1	3	4	みそら野	1	0	1
八方	0	4	4	山麓	0	1	1
切久保	2	2	4	通	0	1	1
佐野	1	2	3	合計	43	111	154

2 利用状況

(1) 利用件数と交付金額の推移

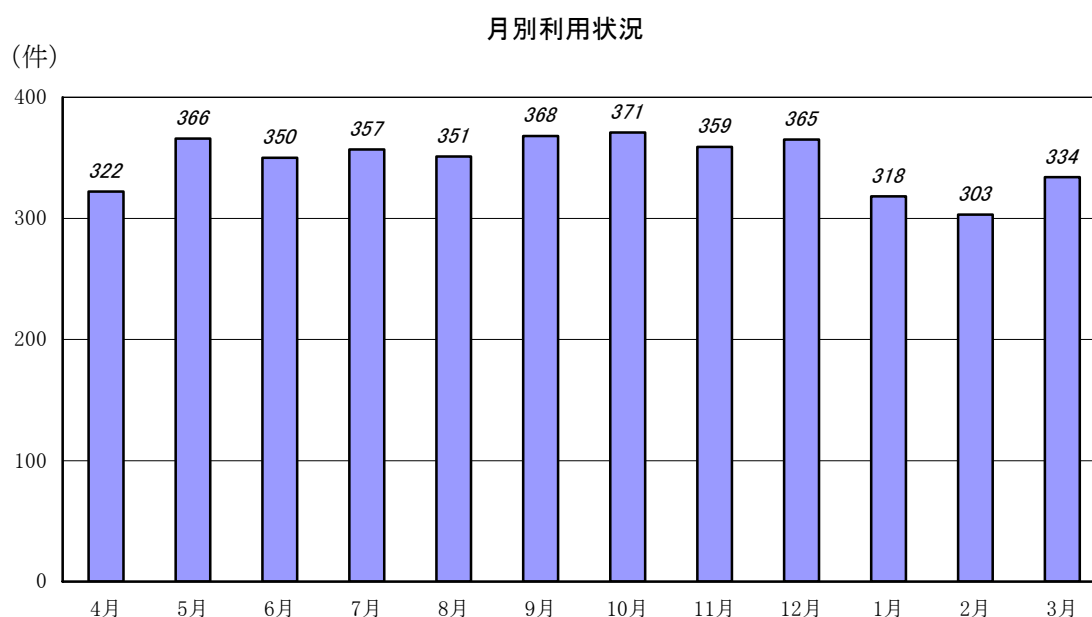
利用件数、交付金額ともに増加を続けてきたが、平成18年5月分から利用方法の是正を図ったため、平成18年度においては減少している。



(2) 利用状況の分析

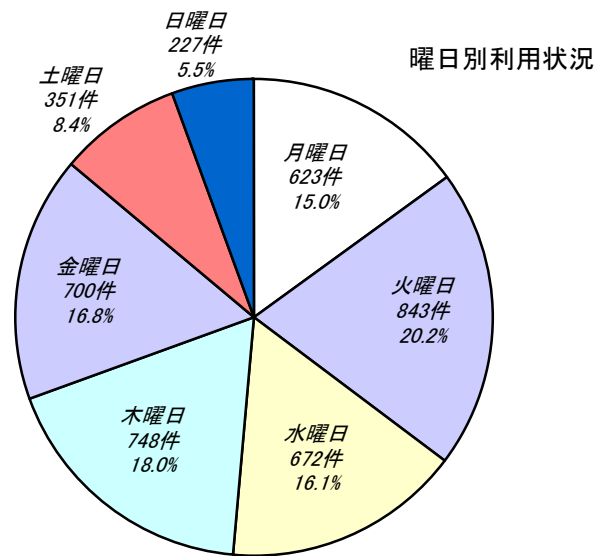
平成18年度における受給者のタクシー券利用状況について、各視点からデータを解析する。なお、ここでいう『利用回数』は、往復で同一タクシーを使用した場合は、往路、復路それぞれを1回としてカウントしている。

① 月別利用状況



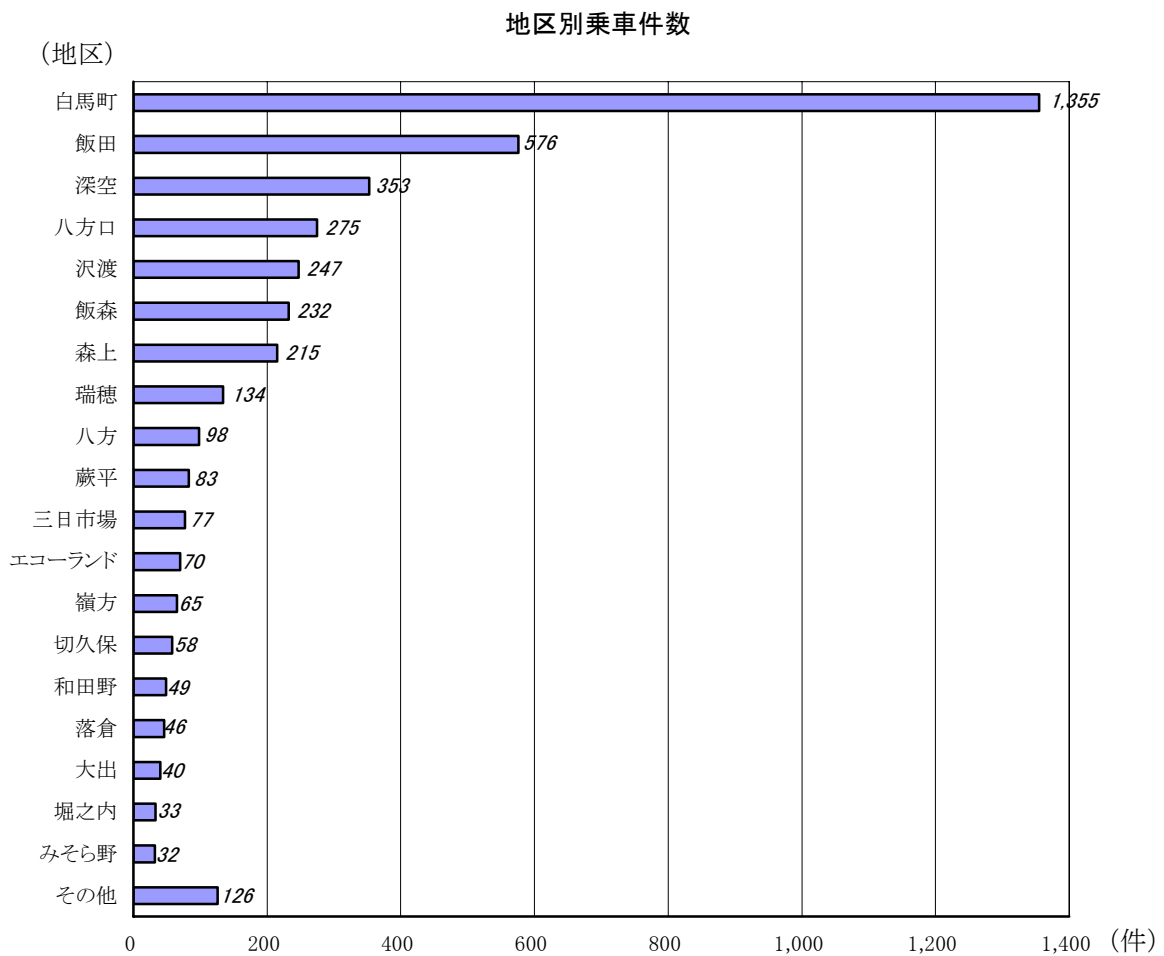
月による極端な差異は認められないが、冬期間（1－2月）は比較的利用件数が少ない。

②曜日別利用状況



火曜日の利用が多い。また、ウィークデイに比べ、土、日曜日の利用が少ない。

③乗車地区



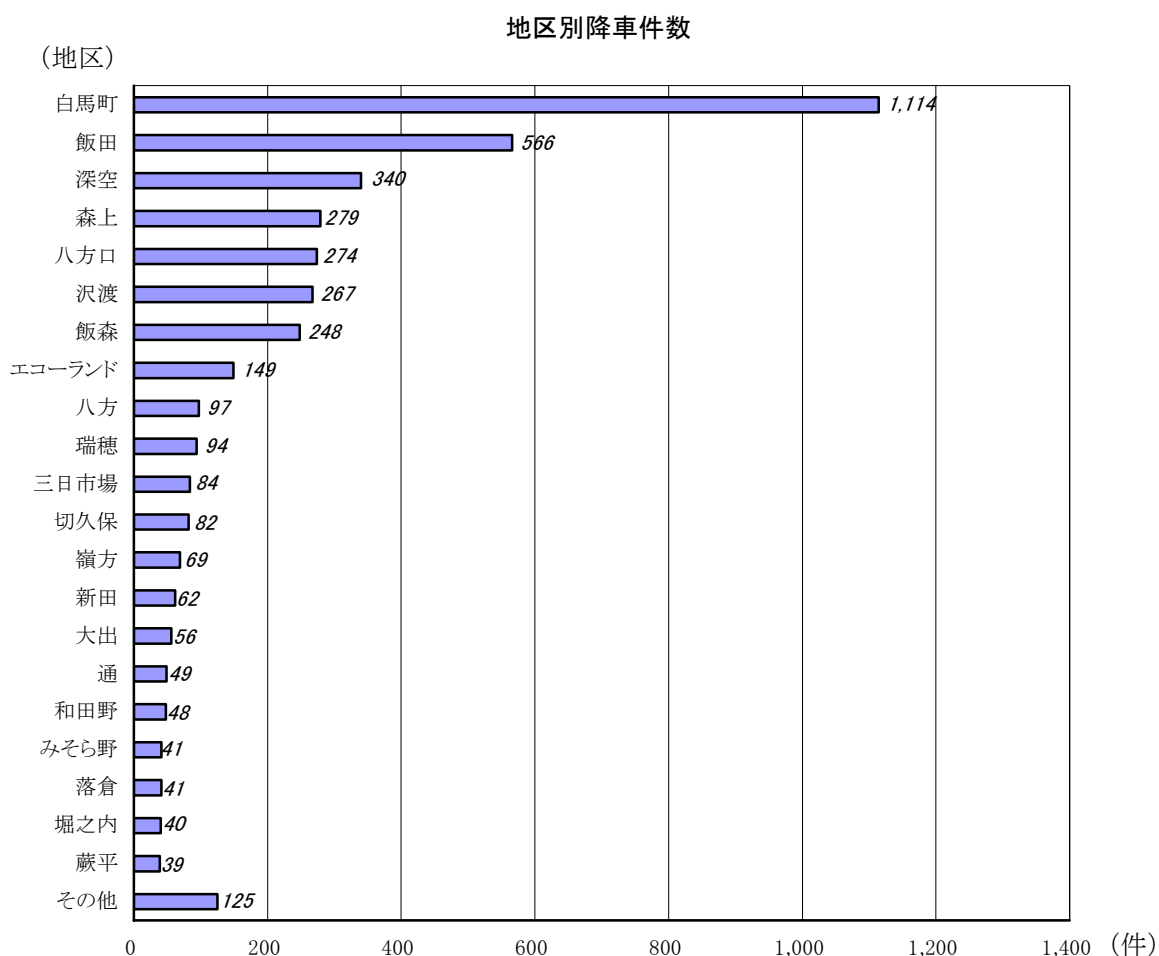
第2章 福祉タクシー乗車券の利用状況

白馬町での乗車が圧倒的に多く1,355件で、全体の32.5%を占めている。乗車場所としては、自宅のほか、白馬駅、ハピア、アップルランド、栗田医院、北沢医院などが多い。

次が、飯田で576件13.8%である。乗車場所としては、自宅のほか、白馬診療所、神城醫院、神城駅などが多い。白馬診療所、神城醫院で乗車した受給者は、フジノヤ薬局で一旦下車して薬を受け取った後、自宅へ帰るのが行動パターンのようなのである。

続いて、深空353件(8.5%)、八方口275件(6.6%)、沢渡247件(5.9%)、飯森232件(5.6%)、森上215件(5.2%)の順となっているが、乗車場所は、自宅のほか、大型店舗、病院などが多くなっている。

④降車地区



白馬町での降車が圧倒的に多く1,114件で、全体の26.8%を占めている。降車場所としては乗車場所と同様に、自宅のほか、白馬駅、ハピア、アップルランド、栗田医院、北沢医院などが多い。

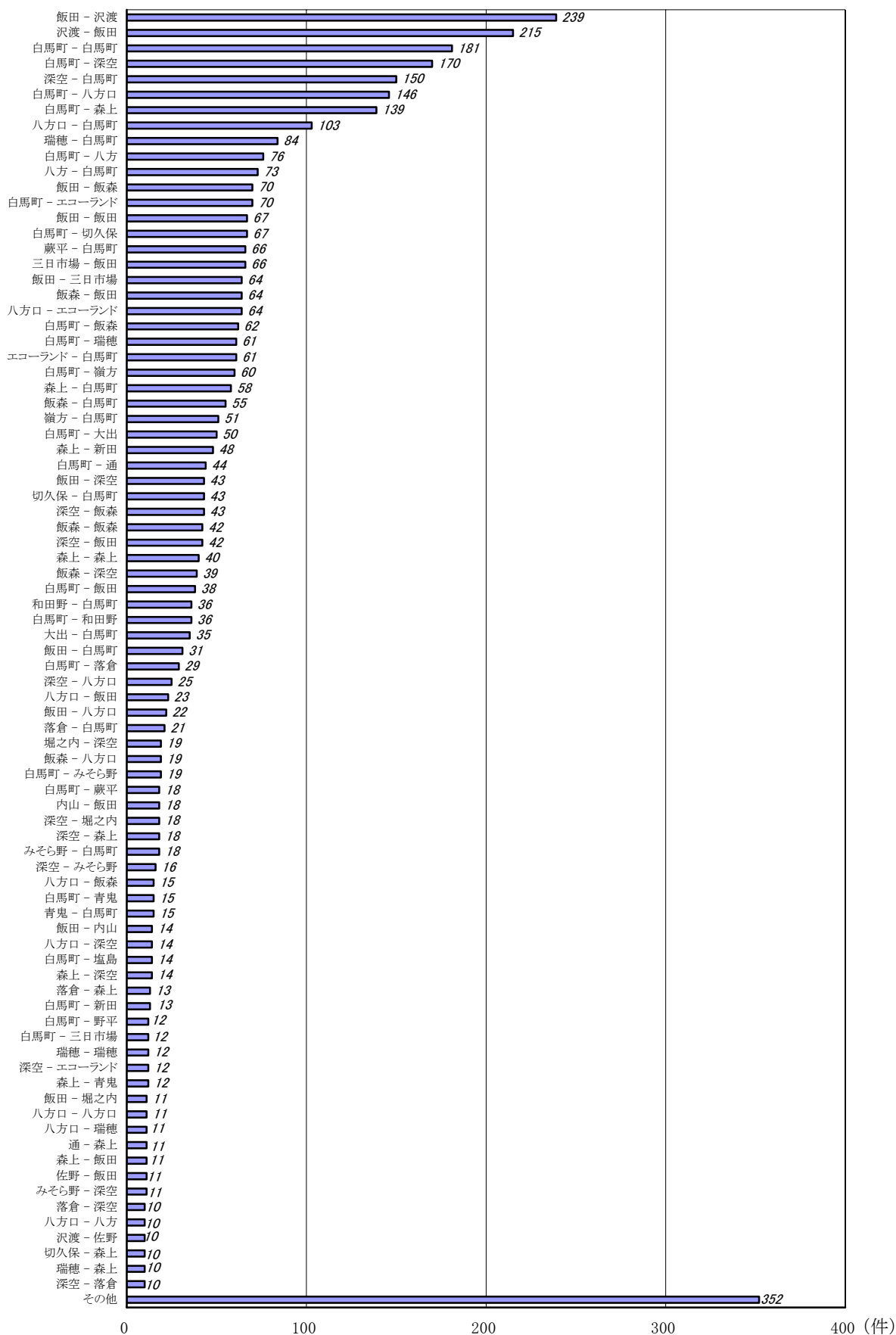
次が、飯田で566件13.6%である。降車場所としては乗車場所と同様に、自宅のほか、白馬診療所、神城醫院、神城駅などが多い。

続いて、深空340件(8.2%)、森上279件(6.7%)、八方口274件(6.6%)、沢渡267件(6.4%)、飯森248件(6.0%)の順となっている。降車場所は、乗車場所とほぼ同様である。

⑤乗車区間

乗車区間(地区-地区)件数

(乗車地区-降車地区)



飯田－沢渡が239件（5.8%）で一番多く、続いて沢渡－飯田が215件（5.2%）となっている。これは、沢渡地区在住の受給者の多くが、白馬診療所、神城醫院へ通院しているためであると思われる。

続いて、白馬町－白馬町181件（4.4%）、白馬町－深空170件（4.1%）、深空－白馬町150件（3.6%）、白馬町－八方口146件（3.5%）、白馬町－森上139件（3.3%）と続いているが、いずれも居住地区と白馬町間の利用であることがわかる。

全体的にはばらつきが多く、特徴的なルートがあるわけでもないが、目的地がある程度限定されるため、受給者への聞き取り調査により、ニーズに応じたルートを限定できるように思える。

3 事業の見直しに係る事例と改革案

(1) 趣 旨

福祉タクシー乗車券交付事業の制度・運用等について改善を図るため、平成18年10月3日に開催した民生児童委員会協議会で、現状の事業において見直した方がよい事例と、その解消案を提出するように各民生児童委員へ依頼した。

(2) 結果と結果に対する考え方

民生児童委員からは、受給者の意見を聞き取るなどして意見が出された。これらの意見に対して、事務局（保健福祉課）の考え方を付して以下に示す。

見直した方がよい事例	改革（解消）案	事務局の考え方
歯科治療に行く場合、人工透析患者等で週3日ぐらい通院している人、またその他で通院している方等々。	医師等の証明をもらい臨時的に交付していただければ幸いである。	高齢化が進み、対象者も増えるものと予想されるため、現状の枚数を上限としたい。 通院等による臨時的な交付は、課題として検討していく。
病気で、何回か通院する場合はどのように考えたらよいか？	〔未記載〕	
突発的な傷病や歯医者への通院などについては、通常より当然出費が多くなり大変になる。	金券的なタクシー券を配るよりも、利用した分の例えば1割負担などにした方が、頻度に応じた公平な補助になるのでは。 1枚820円と決まった額の券は使いづらいかも。限度額は予算もあるのだから、決める必要がある。	利用総額に対する一定割合の補助は、一概に公平とは言い切れないと考える（利用目的の把握が困難）。 通院等による臨時的な交付は、課題として検討していく。
10枚位はほしいという希望があった。	現状を話して理解を得た。	高齢化が進み、対象者も増えるものと予想されるため、現状の枚数を上限としたい。
〔未記載〕	きめ細やかな対応をする。本当に必要な人に必要枚数を配布する。	事業の周知や対象者の決定にあたっては、きめ細やかな対応をするように心掛ける。 対象者が求める必要枚数を交付することはできない。高齢化が進み、対象者も増えるものと予想されるため、現状の枚数を上限としたい。

見直した方がよい事例	改革（解消）案	事務局の考え方
一時的に自動車の運転が困難であり、本人を除いて車の運転をする人がいない世帯。	現状では申請が却下されるが、短期間のタクシー券を希望する。	要綱第3条各号の一に該当するならば、一時的に自動車の運転が困難である期間は、自らの交通手段を確保できないものと判断し、対象者となり得るものと解する。
バイクの免許証のみを所持している。	タクシー券を交付しても良いと考える。	要綱第3条各号の一に該当するならば、免許証を所持していても車両がなければ、自らの交通手段を確保できないものと判断し、対象者となり得るものと解する。 また、バイクを所有している場合でも、冬期間は利用可能と考える。
〔未記載〕	財政調整基金を崩しているのので、これらを考慮して要綱を見直す必要がある。対象者の事例内容を詳しく説明していただきたい。	本村の実施計画では現行予算で計上されているが、昨年度、運用方法を是正したように、現状に応じて要綱の見直しを行う必要があると考える。
すぐ近くに近親者が住んでいます。以前に2回ほど見直しの対象者になりました。	前任者からの引継ぎもあるが、最初の認定に不合理があったと思う。 1人世帯と2人世帯の枚数を変えてもよいと思う。2人だから倍の枚数は多すぎると思う。	対象者の決定にあたっては公平を期するよう努めている。 現実問題として2人世帯の枚数を減らすことは難しいと考える。
隔週で病院通い（大町市）、僻地のため枚数が不足、また突発的な病気になったときなど不足してしまう。（落倉→白馬駅 3枚必要）	運転者（車）のボランティアを依頼しては？	ご意見は参考として承り、今後研究する。また、そのようなボランティアグループやNPO等があれば支援を検討する。
〔未記載〕	ボランティア貯金を作ってほしい。ボランティアの時間を貯金のようにして必要になったら次の世代の人からボランティアをしていただく様なこと。	ご意見は参考として承り、今後研究する。
同じタクシー会社ばかり使っているせいか、短い区間での利用のせいか、「もう少し遠くへ行く時に使ってほしい」旨のことを言われ、気を病んでしまった。	タクシー会社にこんなことがあったことを伝えてほしい。	タクシー会社に事例を報告し改善を求める。
運転手によって料金の取り方が違っていったこと。	タクシー会社で話し合いをしてほしい。	
現在7名に配布している。 実際に病気で通院している者は1名で、歯医者への通院が2名と思われる。他は日常的な買い物等に使用している。1名はこの1年間全く使用せず、全部返還している。	タクシー券配布の都度、「有り難い」「本当に助かる」という声がある。中には6枚では少ないので増やしてほしいという者もあり、この事業の趣旨を話して理解してもらっている。 子供等が県内・郡内にいるが、急な用事の時は重宝している。バスの運行になると乗り降りが一番心配。 大町まで出る時は乗り継ぎが面倒。券の配布は中身に問題があっても当面この方法がベターと思われる。	
受給者は大変喜んでいるので、今のところ問題ありません。		
現在どおりタクシー券を利用することで喜んでいます。		
玄関先まで来てくれるので現状維持がよい。		

4 受給者の声

福祉タクシー乗車券の受給者に対して訪問、電話により、主な行き先とその頻度、使い勝手、要望の聴き取り調査を実施した。その結果を次のとおり示す。（氏名・性別・年齢は未記載）

地区名	利用状況	要望等
内山	自宅-JA 神城:月1回 自宅-床屋:月1回	買い物と床屋で乗車券は終わってしまう。内山では10枚でも足りない。
内山	自宅-白馬診療所:月1~2回	高齢で通院するのがやっとな。買い物等は村内に住む娘が行っている。
佐野	自宅-JA神城・ハピア:月2回	子どもが月2~3回来るので、その際に買い物を済ます。大町病院への通院は南神城駅まで徒歩。今のところ現枚数でも余る。
佐野	自宅-白馬診療所:月1~2回 自宅-銀行など:月1回	
沢渡	自宅-白馬診療所:月2回	受診だけなら足りるが、買い物や郵便局への用事の方は自己負担。
沢渡	自宅-白馬診療所:2週1回	買い物はJA神城で済ます。子どもが週1回来るので、その際にジャスコなどで買い物。タクシー券は助かっている。
沢渡	自宅-白馬診療所:月1回 自宅-神城駅:3月1回(松本相沢病院) 自宅-ハピア:年2回	まごころ食材を頼んでいるので買い物は神城で済ます。大町市のバスは赤字と聞いている。タクシーなら自宅まで来られる。荷物を持って歩くのは大変。これからもお願いしたい。
沢渡	自宅-白馬診療所:月1回	自分は間に合っているが妻が多く受診しているため大変である。
沢渡	自宅-白馬診療所:月2回(内科受診) 自宅-白馬診療所:月4回(リハビリ)	ありがたいがすぐに終わってしまい、夫の分も使っている。大変助かっているが月1~2回は自費であり、かなり厳しい状況である。
沢渡	自宅-白馬診療所:週1回	バイクの運転ができる。雨や雪の日に利用する。
沢渡	自宅-白馬診療所:週1回	ありがたい制度である。
沢渡	自宅-白馬診療所:月2回 その他郵便局や用事	今は何とか足りるように使っているが増やしてもらえればありがたい。
沢渡	自宅-神城医院:月2回 片道1枚では足りない。	年金が少ないので現金を出してタクシーに乗ることは困難。枚数を増やしてほしい。農協へも歩いて行かれなくなった。臨時的に受診が必要な場合に足りなくて困る。無理して駅まで歩いて体調を崩したこともある。
沢渡	自宅-白馬診療所:2週1回 診療所からJAは歩く たまに役場や神城駅	足りない月もあるが村の財政のこともあるので無理しないでほしい。
沢渡	自宅-白馬診療所:月1回	通院に使用しているが、忘れて使わないこともある。
沢渡	自宅-白馬診療所:月1回 その他郵便局・薬局など	都会では70歳以上は公共交通機関が無料であったりして、自分の楽しみのために自由に出掛けられる環境がある。白馬では足がないのでどこへも出掛けられない。
沢渡	自宅-神城医院:月2回 自宅-歯医者、買い物:不定期	歯科診療があれば不足するが、変わったことがなければ足りる。
三日市場	自宅-白馬診療所:月2回 そのほかJA神城で買い物	毎月足りなくて自己負担。
三日市場	自宅-白馬診療所:月1回 自宅-神城駅:月1回(大町へ買い物)	ジャスコへも買い物に行きたいが券がもったいないから神城で済ましている。
堀之内	自宅-武田歯科:週1回 その他新谷クリニックやコメリ	親戚が乗せてくれるのでありがたい。 券を節約しても翌月に回すことができなくなってしまった。
堀之内	自宅-白馬診療所:月3回	息子がいないときに使用
飯田	自宅-ジャスコ:月1回 自宅-神城駅:月1回(大町病院)	冬はここに住んでいない。たまに子どもが来るのでそのときに買い物をする。
飯田	自宅-白馬診療所:月1回 自宅-ジャスコ・アップルランド:月2回	診療所への使用は冬期間。神城では良いもの、良い食材が買えない。もっと枚数がほしい。
飯田	自宅-ジャスコ:月1回 自宅-神城医院・フジノヤ薬局	アップルランドに行きたいので、子どもが帰ったときに行く。 神城医院へは歩いて行けるが、雨・雪の日はタクシーを使用する。

第2章 福祉タクシー乗車券の利用状況

地区名	利用状況	要望等
飯田	自宅－神城医院:月1回	
飯田	自宅－ジャスコ:月2回	2月に1回安曇病院へ通院するが、神城駅まで歩く。買い物は友達や近所が誘ってくれる。券はありがたく使っている。今のところ困ることはない。
飯田	セニアカーを購入したので、雨の日及び冬期間に使用。夫が神城医院に入院中のため毎日面会	現状どおりでよい。
飯田	自宅－神城駅:月2回(大町病院) 自宅－白馬町:月1回	感謝している。
飯田	自宅－白馬診療所:月2回 自宅－ジャスコ:月1回	感謝している。
飯森	自宅－白馬診療所:月2回 買い物はジャスコ、白馬町	買い物は、息子がいる時になるべく頼み、買ってきてもらう。
飯森	自宅－神城医院:月2回 自宅－武田歯科:月2回	月に1～2回吐いてしまうので点滴のため病院へ通う分が足りない。まめった講座に参加しているので帰りに受診するなど工夫している。
飯森	武田歯科・買い物・銀行・役場など	往きは電車、帰りにタクシーを使用。できるだけ歩くようにして券を節約しているが不足分は自費で利用。福祉バスよりタクシーの方が使いやすい。枚数を増やしてもらえるとありがたい。
飯森	自宅－ジャスコ・アップルランド:月2回 自宅－栗田医院:具合の悪いとき	ありがたく使っている。村の負担も大変なことだと思うので、今のままでも十分。
飯森	自宅－ハピア:月2回 自宅－栗田医院:2月1回	とても助かっている。月によって用事があったりするが、工夫して使っている。
飯森	自宅－新谷クリニック:週2回 役場等→自宅:年1～2回	雨や雪が降った場合に利用している。役場等へは往きは電車、帰りにタクシー。
飯森	自宅－白馬診療所:週1回 自宅－白馬町:2月1回(散髪) 自宅－大町病院:2月1回	ありがたく使用している。
深空	自宅－白馬駅:月1～2回	駅から電車に乗るときや白馬町に買い物へ行くときに利用。あまり出掛けないので使用しないことが多い。月に使っても1～2回なので今のままで十分である。
深空	自宅－白馬駅:月1回+玉栄さん付添 冬期間はバイクに乗れないので、銀行、役場等に使用	夏期間は余るので返す。
深空	自宅－白馬駅:月2回+α(大町病院) 自宅－栗田医院:月1回+α	定期的な受診は券の範囲内で可能だが、臨時受診の場合は足りない。現在、痔の手術を検討中で大町病院を頻回に受診しているが、変形性膝関節症にて駅の階段がだめ。村外受診のために移送サービスをお願いしたい。
深空	自宅－シラキ医院:2月1回(三郷) 自宅－ハピア	病院へ行かない月は余ることもある。
深空	自宅－白馬駅:月4回	歩けるときは歩く。雨天や冬期間に多く使用する。
深空		ほとんど使用しない。
深空	自宅－白馬駅:月1回(大町病院) 自宅－横沢医院:月1回	通院が増えると足りない月もあるがこれだけもらえれば助かる。
深空	自宅－白馬駅:月1回(大町病院)	雨天や冬期間はもっと使用する。
深空	自宅－栗田医院:月2回	特に要望はない。
白馬町		ほとんど使用しない。栗田医院の受診は徒歩でいく。
白馬町		今のところ、ほとんど使用しない。
白馬町	自宅－白馬メディア:月1回	今のままでよい。ありがたく利用している。夫婦の分を合わせると月2～3枚は余っている。
白馬町	自宅－白馬駅:たまに(大町)	不足はない。助かっている。
白馬町	自宅－通:たまに(親戚) 自宅－堀之内:たまに(用事)	大変助かっている。

第2章 福祉タクシー乗車券の利用状況

地区名	利用状況	要望等
白馬町	自宅－ハピア・ジャスコ・アップルランド	知人に乗せていってもらうこともある。 足が悪いので助かっている。
白馬町	自宅－八方口：週1回(おけいこ) 自宅－かねなか：たまに	不足分は自己負担。助かっている。ありがとう。
白馬町	白馬診療所－自宅：月2回 片道3枚使用のため、往きは電車、帰りはタクシーを利用。	腰痛があるため、往復タクシー利用をしたいが、1回の通院で終わってしまう。枚数を増やすか、違う方法はないか。
白馬町	ほとんど利用しない。	買い物もアップルランドが近くなので問題ない。最近を受診のさい、娘が連れて行ってくれるのでほとんど利用しない。 今の枚数で十分である。
白馬町	自宅－栗田医院：月2回 自宅－白馬駅：月1回(大町・松川) 自宅－ジャスコ：月2回	不足はめったにない。助かっている。
八方口	自宅－白馬駅：月2回(大町病院) 自宅－白馬診療所：月2回 自宅－ジャスコ	不足することも時々あるが何とかやっている。助かっている。
八方口	自宅－白馬診療所：週1回 (リハビリ通院)	1回の受診ですべての券が終わる リハビリは白馬診療所しかないので受診を続けたい。電車を使うと駅からの移動にかなり負担がかかる。車を使用するか、自費で負担するしかない状況。病院通院の手段があればありがたい。
八方口	自宅－ジャスコ・ハピア	6枚もらえればありがたい。
八方口	自宅－白馬駅：月1回(大町病院)	6枚でいい。
八方口	自宅－神城医院：年2回 自宅－ジャスコ：月2回	
八方口	自宅－神城医院：月1回	夏は代替りの乗物があるが、冬は使用する機会を制限しているので不便。
瑞穂	自宅－栗田医院：月2回 その他役場、銀行、買い物など	年金が少ないので、オーバー分を現金で支払うことは困難。もっと枚数を増やしてほしい。
エコーランド	ジャスコ・ハピア→自宅：週1回 図書館や栗田医院へも	6枚では足りないが助かっている。 あと2～3枚あればと思う。
エコーランド	自宅－北沢医院：月2回 (ついでにハピアで買い物)	通常は余る。歯医者へ通院すると足りなくなる。
八方	自宅－栗田医院 自宅－買い物	以前は白馬町まで歩くことができたが、今はできなくなったのでタクシーを利用している。村の予算も大変だと思うので今の枚数で足りない部分は自分で支払う形でよいと思う。できるだけ元気に過ごし、皆さんに迷惑をかけないようにしたい。
八方	自宅－北沢医院：月2～3回 自宅－農協、ハピア等：月2～3回	
八方	自宅－栗田医院：月1回 自宅－白馬駅：月2回(親戚の家)	自転車を利用するのであまり使用しない。
みそら野	自宅－ハピア・ジャスコ：月3回 自宅－白馬駅：6月1回(大町病院)	郵便局に行く際にも白馬駅まで利用。
和田野	自宅－横沢医院：月1回	自宅から横沢医院まで片道3枚使用のため、1回の受診で終わってしまう。主要箇所ぐらいは早急にワゴン車でもよいので車を出せる体制にしたい。
大出	自宅－栗田医院：月2回 自宅－ハピア：月2回	足りないこともあるが、これだけ負担していただけるだけで本当にありがたい。自分でも工夫して上手に使い、足りないところは自分で出して当然と思う。
大出	自宅－白馬駅：月2回(大町病院) 自宅－ハピア、アップルランド	5月までは足の治療のため大町病院へ通ったが完治した。6月以降は買い物等に使用する。夏は自転車も乗れるし何とかなるが冬は心配。
蕨平	自宅－ハピア：月9回 自宅－白馬駅：なるべく徒歩	足りないときは自己負担
嶺方	自宅－栗田医院：月2回 自宅－ハピア・アップルランド：月2回	子どもが近くに居るのでまだ何とか生活できるが、子どもが居なければ今の券だけで生活するのは難しい。

第2章 福祉タクシー乗車券の利用状況

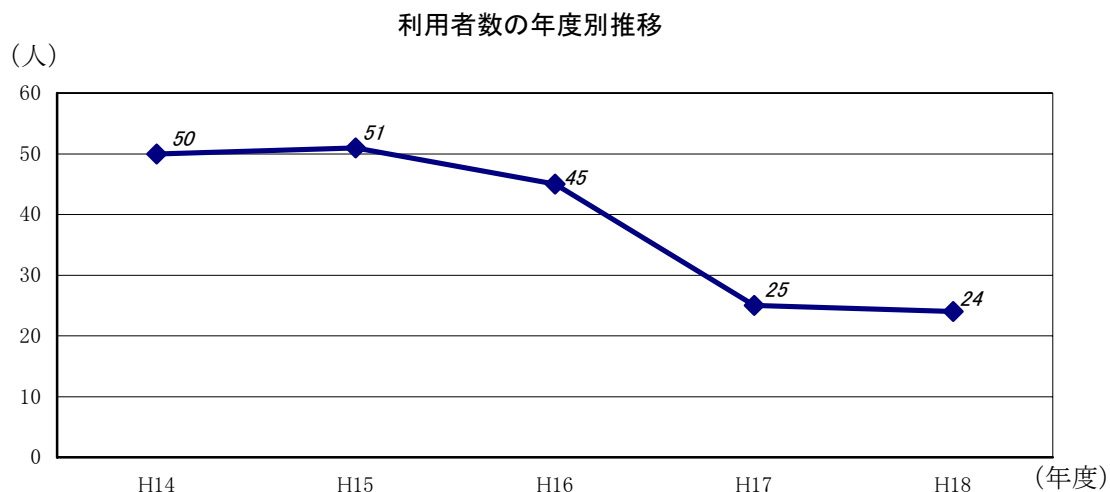
地区名	利用状況	要望等
嶺方	自宅－白馬駅：月1回(大町病院) 自宅－横沢医院：月1.5回	余った分を翌月に繰り越したり、翌月分を前倒しにしたりして使用したい。
森上	自宅－アップルランド：月1～3回	あまり出掛けることがないので今のままで十分である。
森上	自宅－白馬診療所	訪問看護が入っているのでほとんど受診しない。
森上	自宅－白馬診療所：月4回	不足分は自己負担。ありがたく使用している。
森上	自宅－北沢医院：4週1回 自宅－アップルランド	券が足りないので通院時に買い物もしている。
森上	自宅－横沢医院：月3回	2人同時に使う。ありがたく使用させてもらっているので特に不満や要望はない。
森上	自宅－白馬駅：月3回(信大病院)	森上駅が最寄りだが帰りは2番線となり階段の昇り降りができないため白馬駅で下車する。
塩島	自宅－栗田医院：月2回	冬期間に使用。それ以外は徒歩。
通	自宅－アップルランド：月4回	往きはバスを利用。帰りのみ使用。余ったときは返却。
青鬼	自宅－アップルランド：週1回 自宅－役場、農協、ナカジマ等：月1回	乗車券が不足する月がある。
野平	自宅－白馬駅：月2回(大町病院) 自宅－横沢医院：月2回	左の肺が悪いので歩けない。大町駅－大町病院もタクシーを使用。
野平	自宅－買い物：月3回 自宅－不定期な病院	夫と病院受診は別。
新田	自宅－松倉接骨院、武田歯科、栗田医院：月3回	頻回に行く接骨院はなるべく歩くが、雨天、冬期間には使用する。
切久保	自宅－横沢医院、太田薬局、買い物、役場・農協：月9回	往きはなるべくバスを利用。
切久保	自宅－アップルランド：月2回 自宅－栗田医院－太田薬局：月2回 自宅－白馬駅：月1回(安曇病院)	足りない場合はつけにして年金時に支払う。枚数を増やしてほしい。往復で4枚使う。
切久保	自宅－横沢医院－太田薬局：月2回	妻の用事的时候は、夫が妻の券を使用。 妻は移送サービスを利用。
落倉	自宅－北沢医院：月2回 自宅－白馬駅：月2回(大町病院) 自宅－買い物：週1回	駅までの往復に使用するとすぐに終わってしまうのが助かっている。バスでは荷物を持ってくれるなどの付加的なサービスがない。落倉ではタクシー無しでは生活できない。

第3章 移送サービスの利用状況

1 利用者の状況

(1) 利用者数の推移

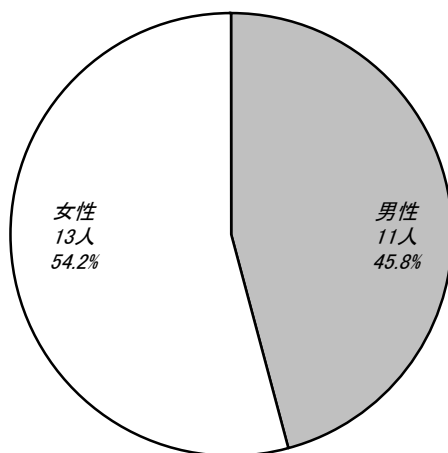
平成17年度に内規を制定し、利用者を要介護度3以上の者としたため、平成17年度の利用者数は25人と半減した。



(2) 利用者の属性

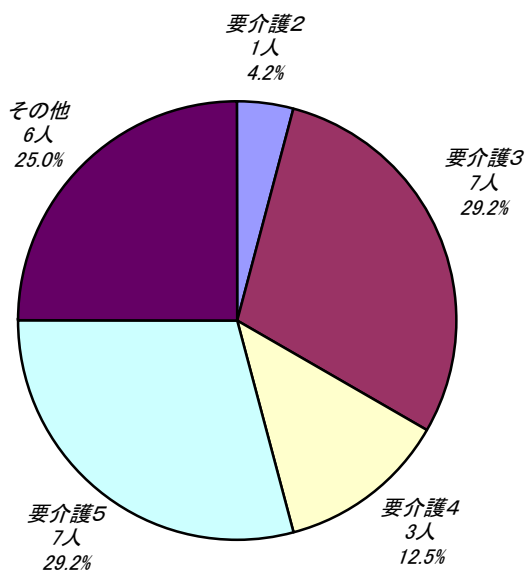
平成18年度における利用者の属性は次のとおりである。

①性別



利用者の性別

②要介護度



利用者の介護度

③利用者の居住地区

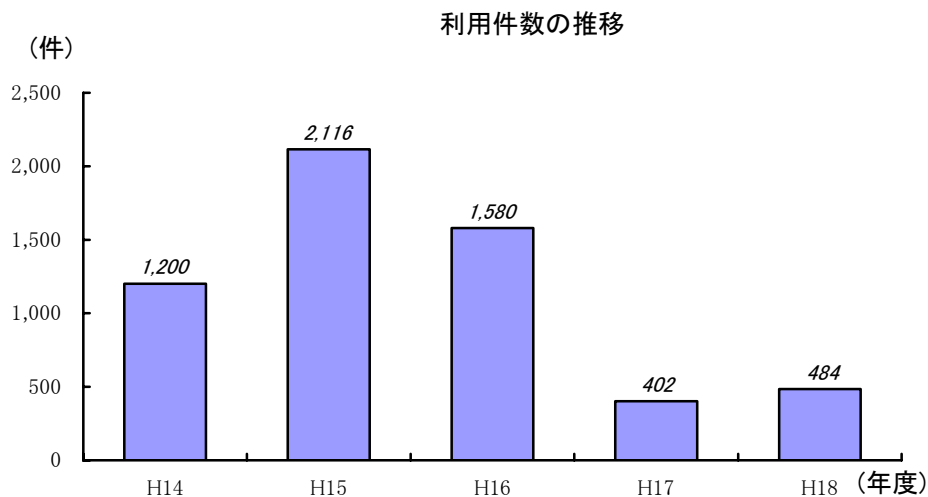
単位：人

地区	男	女	計	地区	男	女	計
白馬町	2	2	4	深空	0	1	1
切久保	2	1	3	和田野	1	0	1
堀之内	1	1	2	蕨平	1	0	1
飯田	1	1	2	通	0	1	1
飯森	0	2	2	青鬼	1	0	1
森上	1	1	2	新田	0	1	1
沢渡	0	1	1	計	11	13	24

2 利用状況

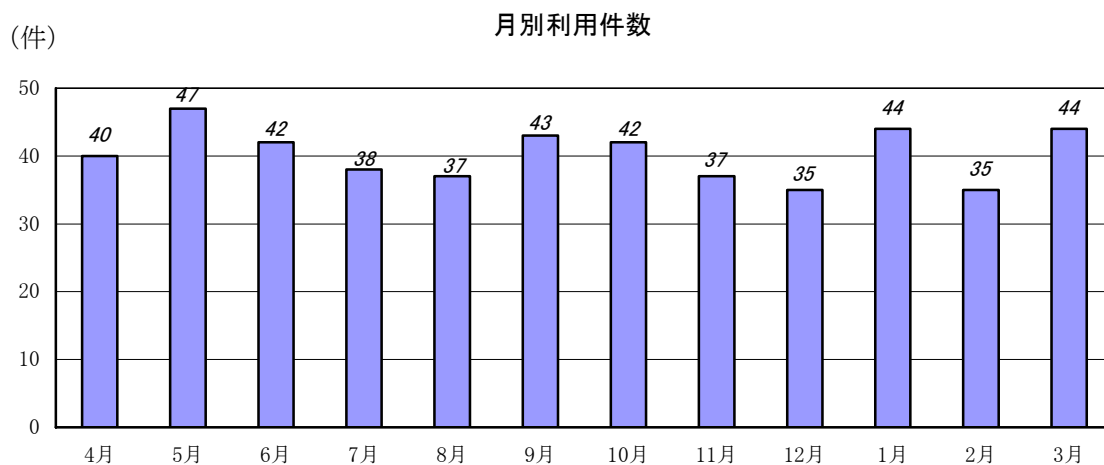
(1) 利用件数の推移

利用件数は、平成15年度がピークで2,116件であったが、平成17年度から対象者の条件を要介護度3以上としたことで対象者数が減ったため、平成17年度では402件、18年度では484件と大幅な減少となった。

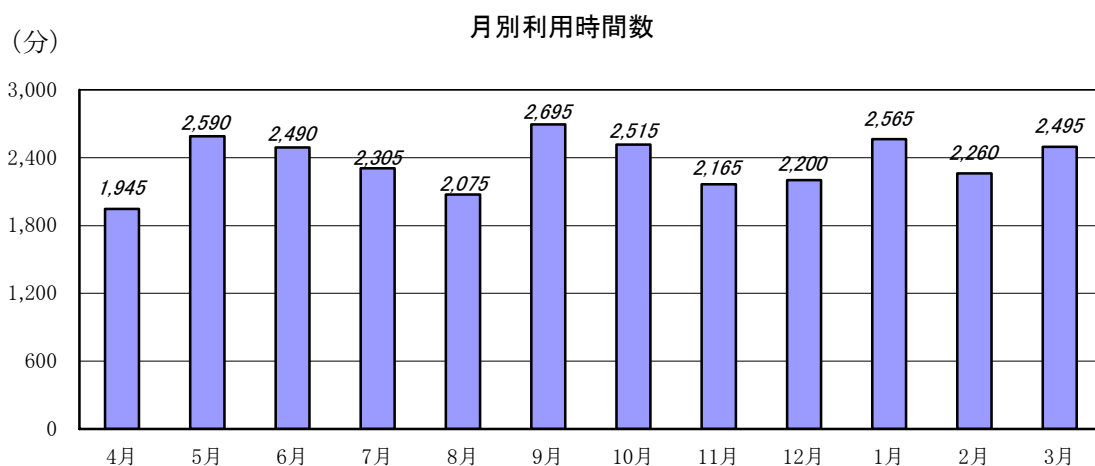


(2) 利用状況（平成18年度実績）の分析

① 月別利用状況

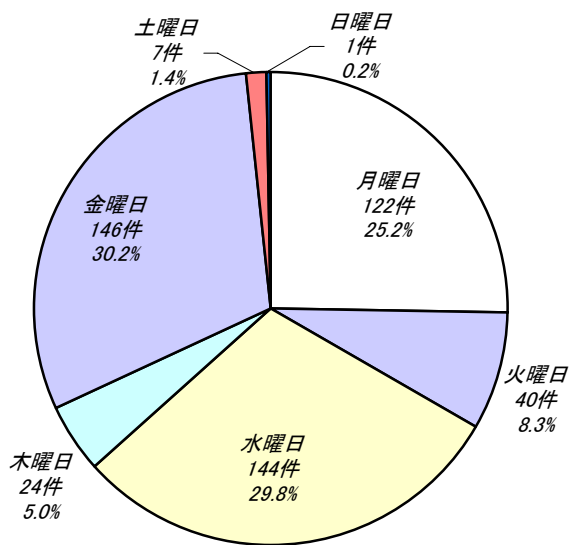


月による極端な差異は認められない。これは、利用目的が通院や施設利用等に限定されているため、ほぼ定期的な利用になることからであると考えられる。



利用時間数は利用件数にほぼ比例している。1人当りの平均利用時間数は58分である。

②曜日別利用状況

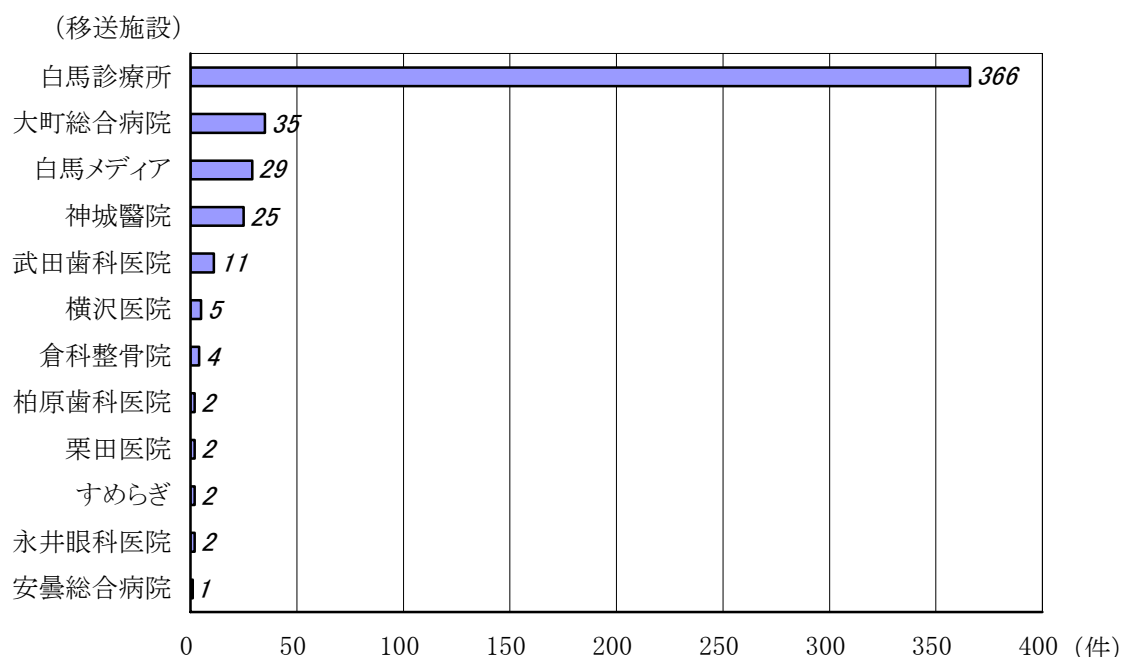


曜日別利用状況

月曜日、水曜日、金曜日の利用が特に多いのは、透析患者3名（7月、8月、11～3月は2名）の人工透析による通院が、この曜日にあたるためである。全移送件数484件に対して、透析患者へのサービス回数は338件（69.8%）に上る。

③移送先施設

移送先施設と件数



白馬診療所が特に多いのは、前述のとおり透析による通院によるものである。これを除けば、白馬診療所への移送は28件である。

村外への移送は、大町総合病院（大町市）35件、介護老人保健施設すめらぎ（中条村）2件、永井眼科医院（大町市）2件、安曇総合病院（池田町）1件であった。

3 福祉移送サービスの現状

(1) 福祉有償運送の変遷

昭和26年に制定された道路運送法では、自家用自動車の有償運送を禁止している。しかし、旧80条第1項のただし書きでは、「ただし、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であつて国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。」としており、有償運送の許可制度に基づく許可を受ければ可能とされてきた。この「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」の適用範囲は、徐々に広げられ、平成9年3月27日の運輸省自動車交通局長の通達では、過疎地域などの交通空白地帯において、地方公共団体が自ら又はバス事業者に委託してバスを運行させる場合の申請と許可が簡素化された。また、同年6月17日に自動車交通局旅客課長から出された通達では、通学通園に関する自家用自動車の有償運送は、「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に該当するという見解が示された。さらに同年7月11日には、金沢市が身体障害者等の輸送に係る自家用自動車による有償運送の取扱いについて、例外的に「公共の福祉を確保するためにやむを得ないもの」とし、許可の対象とする通達が出された。（以降、金沢方式と呼ばれる。）

このような中、NPO等による介護運送を含む障害者、高齢者の有償運送については、本来タクシー事業の許可を受けて行うべきものであるが、自家用自動車による有償運送が全国各地で行

われ、事実上違法状態が黙認されてきた。しかし、平成15年度から導入された構造改革特別区域計画（構造改革特区）の制度の枠組みの中で、NPO等の有償運送の許可制度が限定的に運用されたことから、平成16年3月16日の自動車交通局長の通達によって、NPO等によるボランティア輸送としての有償運送の許可制度が全国的に実施されることになった。しかし、使用車両については、車椅子等のためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を設けた福祉車両に限られたため、セダン型車両を用いての福祉有償運送にあたっては、構造改革特区によって許可を得た。（通称セダン特区）

いずれにしても、これまでNPO等が行う移送サービスのうち福祉車両を使用する有償運送は、道路運送法第80条の規定による許可が必要であったが、平成18年10月の改正道路運送法の施行により、旧80条の自家用有償運送の取扱いについては、78条に整理され従来実施されてきた、福祉有償運送、過疎地有償運送等は、（1）市町村運営有償運送 （2）過疎地有償運送 （3）福祉有償運送に整理され、許可から登録制度となった。

（2）運営協議会と許可取得法人等

平成18年の道路運送法の改正も重なり、国ではNPO等による福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る重点指導期間を設け、業務の適正化、許可等の取得に係る指導、啓発を行った。県においても移送サービスにおける許可取得、あるいは改正後の登録のために、運営協議会の設置支援などを積極的に行った結果、県下の数多くの市町村で、NPO等による福祉有償運送の許可を得た。

平成18年9月末現在における県内の福祉有償運送運営協議会又は過疎地有償運送運営協議会の名称（設置していない場合はその理由）、福祉有償運送運営協議会又は過疎地有償運送運営協議会において協議が調って推薦した法人数、そのうち旧道路運送法第80条に基づく許可を取得している法人数については下表のとおりである。（資料：県HPから抜粋）

長野県下の状況

①佐久地方事務所管内

市町村	運営協議会名	推薦した法人数	うち許可取得済
小 諸 市	小諸市福祉有償運送運営協議会	3 法人	3 法人
佐 久 市	佐久市福祉有償運送運営協議会	5 法人	5 法人
小 海 町	小海町福祉有償運送運営協議会	1 法人	1 法人
川 上 村	川上村福祉有償運送運営協議会	1 法人	1 法人
南 牧 村	南牧村福祉有償運送運営協議会	1 法人	1 法人
南 相 木 村	南相木村福祉有償運送運営協議会	1 法人	1 法人
北 相 木 村	なし（輸送実態なし）		
佐 久 穂 町	佐久穂町福祉有償運送運営協議会	1 法人	1 法人
軽 井 沢 町	なし（事業者が4条許可を取得済）		
御 代 田 町	なし（事業者が4条許可を取得済）		
立 科 町	なし（全額を町が負担）		

第3章 移送サービスの利用状況

②上小地方事務所管内

市町村	運営協議会名	推薦した法人数	うち許可取得済
上田市	上田市福祉有償運送運営協議会	なし	なし
	長野県上小地区福祉有償運送運営協議会	11法人	11法人
東御市	東御市福祉有償運送運営協議会	6法人	6法人
青木村	長野県上小地区福祉有償運送運営協議会	4法人	4法人
長和町	長野県上小地区福祉有償運送運営協議会	5法人	5法人

③諏訪地方事務所管内

市町村	運営協議会名	推薦した法人数	うち許可取得済
岡谷市	長野県諏訪地区福祉有償運送運営協議会	2法人	2法人
諏訪市	長野県諏訪地区福祉有償運送運営協議会		
茅野市	なし(町が金沢方式で許可を取得)		
下諏訪町	長野県諏訪地区福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
富士見町	長野県諏訪地区福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
原村	長野県諏訪地区福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人

④上伊那地方事務所管内

市町村	運営協議会名	推薦した法人数	うち許可取得済
伊那市	伊那市福祉有償運送運営協議会	4法人	4法人
	長谷村過疎地有償運送運営協議会	1法人	1法人
駒ヶ根市	駒ヶ根市福祉有償運送運営協議会	3法人	3法人
辰野町	辰野町福祉有償運送運営協議会	2法人	2法人
箕輪町	箕輪町福祉有償運送運営協議会	なし	なし
飯島町	飯島町福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
南箕輪村	なし(輸送実態なし)		
中川村	中川村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
	中川村過疎地有償運送運営協議会	1法人	1法人
宮田村	宮田村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人

⑤下伊那地方事務所管内

市町村	運営協議会名	推薦した法人数	うち許可取得済
飯田市	飯田市福祉有償運送運営協議会	11法人	11法人
松川町	松川町福祉有償運送運営協議会	5法人	5法人
高森町	高森町・喬木村・豊丘村合同福祉有償運送運営協議会	5法人	5法人
喬木村			
豊丘村			
阿南町	阿南町福祉有償運送運営協議会	2法人	2法人
清内路村	清内路村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
阿智村	阿智村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
平谷村	なし(全額を村が負担)		

根羽村	根羽村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
下條村	下條村福祉有償運送運営協議会	2法人	2法人
売木村	なし（輸送実態なし）		
天龍村	天龍村福祉有償運送運営協議会	2法人	2法人
泰阜村	なし（輸送実態なし）		
大鹿村	なし（輸送実態なし）		

⑥木曾地方事務所管内

市町村	運営協議会名	推薦した法人数	うち許可取得済
木曾町	日義村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
	開田村過疎地有償運送運営協議会	1法人	1法人
	三岳村過疎地有償運送運営協議会	1法人	1法人
上松町	なし(町が金沢方式で許可を取得)		
南木曾町	南木曾町福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
木祖村	なし（輸送実態なし）		
王滝村	王滝村過疎地有償運送運営協議会	1法人	1法人
大桑村	大桑村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人

⑦松本地方事務所管内

市町村	運営協議会名	推薦した法人数	うち許可取得済
松本市	松本市福祉有償運送運営協議会	5法人	5法人
	松本市過疎地有償運送運営協議会	1法人	1法人
塩尻市	塩尻市福祉有償運送運営協議会	3法人	2法人
	楢川村過疎地有償運送運営協議会	1法人	1法人
安曇野市	安曇野市福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
波田町	波田町福祉有償運送運営協議会	2法人	2法人
筑北村	筑北村福祉有償運送運営協議会	4法人	4法人
麻績村	麻績村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
生坂村	生坂村過疎地有償運送運営協議会	1法人	1法人
山形村	山形村福祉有償運送運営協議会	3法人	3法人
朝日村	朝日村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人

⑧北安曇地方事務所管内

市町村	運営協議会名	推薦した法人数	うち許可取得済
大町市	大町市福祉有償運送運営協議会	3法人	3法人
池田町	池田町福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
松川村	松川村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
白馬村	なし（全額を村が負担）		
小谷村	小谷村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人

⑨長野地方事務所管内

市町村	運営協議会名	推薦した法人数	うち許可取得済
長野市	長野県長野地区福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
須坂市	長野県長野地区福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
千曲市	長野県長野地区福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
坂城町	坂城町福祉有償運送運営協議会	2法人	2法人
小布施町	なし(町が金沢方式で許可を取得)		
高山村	高山村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
信州新町	信州新町福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
飯綱町	牟礼村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
	三水村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
信濃町	設置予定		
小川村	小川村福祉有償運送運営協議会	1法人	1法人
中条村	なし(村が金沢方式で許可を取得)		

⑩北信地方事務所管内

市町村	運営協議会名	推薦した法人数	うち許可取得済
中野市	長野県北信地区福祉有償運送運営協議会	4法人	4法人
飯山市			
山ノ内町			
木島平村			
野沢温泉村			
栄村			

(3) 白馬村が行う移送サービスの課題

①無償運送の解釈

本村では、道路運送法78条の規定による登録の必要がない無償運送の形態で、白馬村社会福祉協議会へ事業委託することによりサービスを実施している。この「無償」の解釈は、過去にも通達があったようだが、平成18年9月29日の自動車交通局旅客課長からの通達「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の様態について」では、次のとおりその例が示されている。

- a. サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合。
- b. サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合。
- c. 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用（同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものを負担する場合。
- d. 市町村が公費で負担するなどサービスの提供を受けた者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など。

②対象者の認定

第1章の2「事業内容」において詳しく記載したが、移送サービスの対象者は、要綱では「概ね65歳以上の高齢者で、一般交通機関を利用することが困難な者」としているが、さらに内規を設け、「要介護度3以上の者」「要介護度3未満の者のうち、日常的に車椅子を必要とする者及び日常的に見守り又は介助が必要な者については、移送サービス審査委員会において必要と認められた者。」と規定している。

しかし実際には、介助無しに乗降車が可能なる者、即ち一般交通機関（タクシー）を利用できる者も含まれていることから、ルール違反となる可能性があるとともに、同様の状況を持っている者からすると不公平感がある。今後このような対象者は、福祉タクシー乗車券の交付に切り替えるなどして、規定に合致した公平な運用を図る必要がある。

③事業者としての責任

無償運送においては必要な措置が法的に規定されているものではないが、事業委託されている白馬村社会福祉協議会では、輸送の安全を図ることは当然の義務である。また、委託している白馬村においても、定期的に業務遂行状況及び安全管理体制についてチェックする必要がある。

自家用有償旅客運送の場合、次のような事項が道路運送法施行規則で規定されている。

- 第二種運転免許保有者又は国土交通大臣が認定する講習を修了した第一種運転免許保有者による運転
- 使用する自家用有償旅客運送自動車の数に応じた運行管理の責任者の選任
- 運転に際しての疾病・飲酒等の有無に関する確認
- 乗務記録の作成・保存
- 運転者台帳の作成・備え付け
- 運転者証の作成・掲示
- 整備管理体制の整備
- 損害賠償措置
- 事故時の処理体制の整備
- 事故記録の作成・保存

第4章 しろうま保育園送迎計画

1 運行内容

(1) 対象地区

内山、佐野、沢渡、三日市場、堀之内

(2) 対象園児

3歳児・4歳児・5歳児

(3) 運行期間

休園日を除く毎日運行（希望保育日は保護者の希望により運行）

(4) 運行時間及び乗降場所

登園（行き）		降園（帰り）	
乗降場所	出発時間	乗降場所	出発時間
白馬南小学校	7:50	しろうま保育園	16:00
↓		↓	
サンサンパーク	8:00	サンサンパーク	16:15
↓		↓	
しろうま保育園	8:15着	白馬南小学校	16:25着

(5) 運行主体

白馬観光タクシー株式会社

(6) 運行車両

事業者が所有する車両（ジャンボタクシー）を使用

(7) 運賃

1ヶ月 1家庭 片道1500円 往復3000円

（但し、白馬村職員及び白馬村しろうま保育園職員が園児の監護のため乗車する場合は無料）

(8) その他

送迎車には保育士等が同乗する。

第5章 地域公共交通との連携

1 これからの地域公共交通

(1) 地域交通の取組み

- ◎道路運送法の改正は自由競争の促進という側面だけではなく、連携・協働による運行、経営形態も想定され、地域交通を政策的に考え、取り組むきっかけとなった。
- ◎交通はまちづくりの中の重要なインフラであり、地域全体を住みやすく、暮らしやすくするために、人々が支障なく移動できる交通環境を実現することは地域のまちづくりの課題である。
- ◎高齢化の進展に伴い、自家用車を使えない人が増加する等、公共交通の利用へとシフトせざるを得なくなる状況が考えられ、高齢者などの移動手段への対応が課題となってきている。
- ◎地域のまちづくりの一翼を担う「身近な地域の交通」に対して、地域住民の積極的な取組みに対して支援する必要がある。
- ◎健康・環境に配慮した、“かしこいクルマの使い方”について、地域住民、一人ひとりが積極的に考えることが重要である。
- ◎「身近な地域の交通」をみんなで利用し、支えることが大切である。

(2) 地域交通への期待

- ◎「身近な地域の交通」の導入により、地域の移動手段が確保され、外出機会の増加が期待できる。
- ◎地域の問題をよく知る地域住民が主体となり、自分たちの交通手段を確保するための取組みによって地域の交流が促進され、地域の活性化につながることも期待される。
- ◎また、自分たちの地域をより良くしていこうと考えることで、長く住み続けられる地元住民に愛される持続可能なまちづくりが期待できる。
- ◎さらに、自家用車から「身近な地域の交通」へ乗り換えることにより、環境負荷の軽減につながる。

2 地域公共交通の形態

(1) コミュニティバス

①コミュニティバスとは

コミュニティバスは略称コミバスとも言われ、市町村などの自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バスである。住民福祉の向上を図るために交通空白地域や不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた街の活性化、主要施設や観光拠点の循環など様々なタイプがあり、従来の乗合バスを補う公共交通サービスとして全国的に急速に導入された。

②定義

コミュニティバスは法的に明確な定義はされていないが、法的には乗合バスと同様、道路運送法などの規定に従う。

③事業形態

有償で旅客を運送する事業形態としては、乗合バス事業者または地方自治体自らが運送する場

合がある。

◆乗合バス事業者が運行する場合

道路運送法第4条で規定される乗合旅客を運送する事業。乗合バス事業を経営しようとする者は経営許可申請、既存バス事業者が新たに路線を開設する場合は事業計画変更認可申請と併せて上限の運賃及び料金認可申請が必要である。

地域公共交通会議で協調が調った事案については、標準処理期間を短縮して迅速な処理を行うことができる。

◆市町村が運行する場合

〔有 償〕 道路運送法第78条において、自家用自動車は次に掲げる場合を除き有償で運送の用に供してはならないと禁止されており、次に掲げる場合として、市町村が一の市町村の区域内の住民の運送を行うときとしており、市町村運営有償運送という。

市町村運営有償運送を行う場合は、地域公共交通会議の協議が調っている必要があり、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

〔無 償〕 交通空白地帯において地方公共団体の保有する自家用自動車を用いて、限定された地域住民等を無償で運送する場合、自家輸送として運送ができることとされている。

④課 題

コミュニティバスは、性質上サービス内容に比べて低廉な運賃設定を要求されるため、十分な収益を上げていくことが難しいシステムであり、交通事業としては事前に十分検討する必要がある。一般に陥りやすい問題として、次のような事項が挙げられると言われている。

◆安易な導入

他の自治体で導入しているからという安易な理由で導入される傾向がある。

◆サービスの妥当性の検証

住民・地域団体の求めにより路線・停留所を決めて運行開始することが多いため、運行地域、運行回数、運行時間帯など、一般に需要量に比べて過剰サービスに陥りやすい。反面通勤需要を軽視されることもあり、朝は7時台から走っていても17時から20時台で最終便という路線が多い。

◆弾力的な見直しが困難

一般に一度始めると路線の見直しや撤退が困難である。

◆政策に利用される可能性

選挙時等の政策に挙げられるケースがあるが、「走れば黒字」という路線はかなり少ない。詳しい事情を知らない住民は「バスが走る」というだけで歓迎する向きもある。メリットばかりを強調するきらいが散見される。

(2) デマンド型交通

①デマンド運行とは

「デマンド」とは需要という意味で、需要がある場合、即ち利用者がある場合のみに運行するという方式である。利用者はタクシー利用と同じように電話等で予約するが、予約方法、締め切り時間などは利用者数、運行形態によりその規模が異なる。

交通における需要にフレキシブルに対応し、多様な乗合旅客のニーズに柔軟な対応を可能にす

るとされ普及しつつある。

平成18年の道路運送法の改正により、デマンドバス、乗合タクシーの運行は、地域公共交通会議の協議が調うことが前提の4条許可となった。

②運行形態

◆経路デマンド運行

i. あらかじめ迂回ルートやエリアが定められており、利用者の呼び出しに応じて迂回ルートやエリアを運行する「ルート・エリアデマンド型」 ii. 運行するエリアは決まっているもののルートは呼び出しによって自由に可変し、乗降場所の指定もない「ドア to ドア型」 に大別できる。

◆時刻デマンド運行

i. 定められたダイヤに従うが、呼び出しがあった時だけ運行する「ダイヤ固定型」 ii. 運行であれば利用者の呼び出しに応じて随時運行する「ダイヤ非固定型」 に大別できる。

◆車両の大きさ

バス車両かタクシー車両かによって運転手が必要とする免許も大型と普通に分かれ、人件費にも影響を与えることから、i. 「バス（定員11名以上）」の使用 か、タクシー（定員10名以下）の使用か、タクシーでも ii. 「専用車両」 か iii. 「一般車両」 かの3パターンに分類される。

③課題

◆導入時の留意点

- ・運行エリア、時間帯、目的地などについて、特にタクシー事業者との調整が必要。
- ・運行システム（運行システム、予約受付システム）の構築が必要。

◆その他

- ・需要の発生が、場所、時間で非常にばらついている。
- ・ドア to ドアの要望が多い。

(3) その他のシステム

①既存路線バスの見直し・新設

現在運行している観光路線バスを地域住民の利用者ニーズにあったサービスに変更するもので、ルートの一部変更や運行本数の増便、既存路線の延長など、運行内容の変更であれば法的手続きは簡易であるが、採算性の面からバス事業者の了承を得るのが難しい。

②送迎バスへの混乗

福祉バス、スクールバス等への混乗、または空き時間の利用が考えられるが、現在運行しているバスが存在しない。また、関係法令の調整が不可欠となる。

③タクシー割引制度の拡充

タクシーの利用料金を補助するもので、通常のタクシーと同様のため、フレキシブルな運行が可能で、ドア to ドアのサービスであるとともにプライバシーが確保される。

第6章 おわりに

1 今後の取り組みについて

今般、現在実施している福祉交通施策について現状や課題について取りまとめた。これと同様に、通勤・買い物等の一般住民を対象にした交通システム、小・中・高生を対象にしたスクールバス、観光客やスキー客を対象にした周遊バス等についても、関係する各課において調査・研究を進めていることと思うが、今後はこれらの研究材料をもとに、地域公共交通担当課において総合的な交通体系を構築していく必要がある。

従前は、福祉バス、スクールバス、コミュニティバスなど、利用者それぞれのサービスを縦割りに立ち上げて稼動する自治体が多かったが、現在では、その地域にあったサービス形態を効率的に運営する方向へと変わってきており、そのための法律等の整備も図られてきている。

しかしながら、自治体主導で導入された公共交通は、「あまり利用されないこと」、「財政負担が増大していること」、「とかく公平性が問題視されること」といった課題を抱える傾向が大きい。その要因はニーズ調査の不備やコンセプトなき設定、拙速や周囲の声・周辺地域・成功例に引きずられるなど、計画段階での甘さが目立つと分析されている。また、一旦走らせてしまうと多少課題があってもそのまま何のフォローアップもせずに継続してしまう傾向が強いと言われている。

このような状況を踏まえると、これから地域交通体系を検討するうえでは、コンセプトの設定、検討体制の整備、現状把握と課題整理、関連事業との整合性の確保などから始まって、事業計画の策定へと進めていかなければならず、相当の事務量が想定される。担当課の体制は勿論のことであるが、地域交通、企画、道路、福祉、観光、商業、教育など全庁的な連携体制を調える必要があると思われる。

参考文献

- (1) 高橋万由美(2000)「障害者・高齢者のための移動サービスの法的課題」立教大学コミュニティ福祉学部紀要第2号
- (2) 鳥居健太郎 愛須英之(2005)「デマンドバスシステムの時間的利便性の評価シミュレーション」(株)東芝研究開発センター
- (3) 一(2007)「地域交通の手引き～持続可能なまちづくりのために～」川崎市
- (4) ㈱地域総合開発(2006)「新交通システム検討資料(概要版)」山ノ内町
- (5) 近畿運輸局大阪運輸支局(2007)「大阪府におけるコミュニティバスの現状」国土交通省
- (6) 群馬県市町村乗合バス運行マニュアル研究会(2005)「群馬県市町村乗合バス運行マニュアル」群馬県県土整備局

福祉交通施策の現状

平成19年6月

(改訂版)

平成20年3月

白馬村役場保健福祉課
