

公共交通不便地域に関する今年度の取組みについて

公共交通不便地域に関する今年度の取組みについて

1. 四日市市デマンドタクシーの制度見直しについて

〈四日市市デマンドタクシーとは〉

- ・市街化調整区域の公共交通不便地域※に住む70歳以上の方を対象とし、予約に応じてタクシーを運行するサービスとして令和3年10月に開始した。

※公共交通不便地域

- ・鉄道駅やバス停から遠く、その利用が難しい地域として、本市では鉄道駅から直線距離で800m、バス停から直線距離で300mを超える場所を公共交通不便地域としている。
- ・国から示されている「都市構造の評価に関するハンドブック」では、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mを公共交通沿線地域としており、四日市市立地適正化計画もこれに基づいて徒歩圏の設定をしていることから、これを参考としている。

実施内容

- ・利用登録者に1枚で500円を割り引く利用券を1ヶ月あたり8枚配布する。
- ・利用券は1人1乗車につき、2枚まで使用できる。
- ・重度障害者タクシー乗車券などの他の割引と併用できる。
- ・利用登録者が相乗りすることで割引額を増やすことができる。

〈課題〉

- ・利用要件について以下の意見がある。

〈利用者からの意見〉

- ・1乗車あたりの枚数制限を緩和してほしい。
- ・1ヶ月あたりの枚数制限を撤廃してほしい。



利用要件の見直しについて検討が必要

〈利用対象外の方からの意見〉

- ・公共交通不便地域だが市街化区域に住んでいるため利用対象外になる。
- ・公共交通不便地域の条件を撤廃または緩和してほしい。
- ・近くのバス停は1日に2〜3本しかバスが来ないが、バス停からの距離で利用の可否を判断すると利用対象外になる。



デマンドタクシー以外の移動手段を含めた検討が必要

〈今後の対応〉

- ・四日市市デマンドタクシーは開始から1年9ヶ月が経過しようとしているところだが、利用者からは利用要件緩和の意見をいただいていること、また利用していない方からは意見を聞けていない状況であるため、改めて利用対象地域にお住まいの方を対象に広く意見を聞くためのアンケート調査を実施する。
- ・アンケート調査は利用登録者155人、利用登録者以外の方900人に調査票の配布を予定している。

〈アンケート調査項目の一例〉

共通項目	利用登録者向け項目	利用登録していない人向けの項目
<ul style="list-style-type: none"> ・日常の移動手段、移動先 ・行く頻度が高い施設（デマンドタクシー以外） ・運転免許証の有無 ・運転免許証返納の予定 ・自家用車の有無 ・制度の改善点 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーを利用して行く頻度が高い施設 ・1乗車あたりの自己負担額 ・1ヶ月あたりの利用頻度 ・制度の良い点 	<ul style="list-style-type: none"> ・制度の認知について ・制度を利用していない理由

- ・アンケート調査から利用ニーズを把握した上で利用要件の見直しを検討する。どのように見直すと効果的なのか検討したうえで次年度以降に制度の見直しを実施する。

〈見直しが考えられる内容〉

- ・利用対象者は運転免許証を所持していない人に限定する。
- ・1乗車または1ヶ月あたりの利用枚数を変更する。
- ・1乗車または1ヶ月あたりの枚数制限を撤廃する。
- ・市街化調整区域の停車本数の少ないバス停は利用対象区域に含める。（バス事業者と調整が必要）

※公共交通不便地域の距離要件は既存公共交通への影響を考慮して見直しは行わない。

〈今後のスケジュール〉

R5・6	R5・7	R5・8	R5・9	R5・10	R5・11	R5・12	R6・1	R6・2	R6・3
アンケート調査準備									

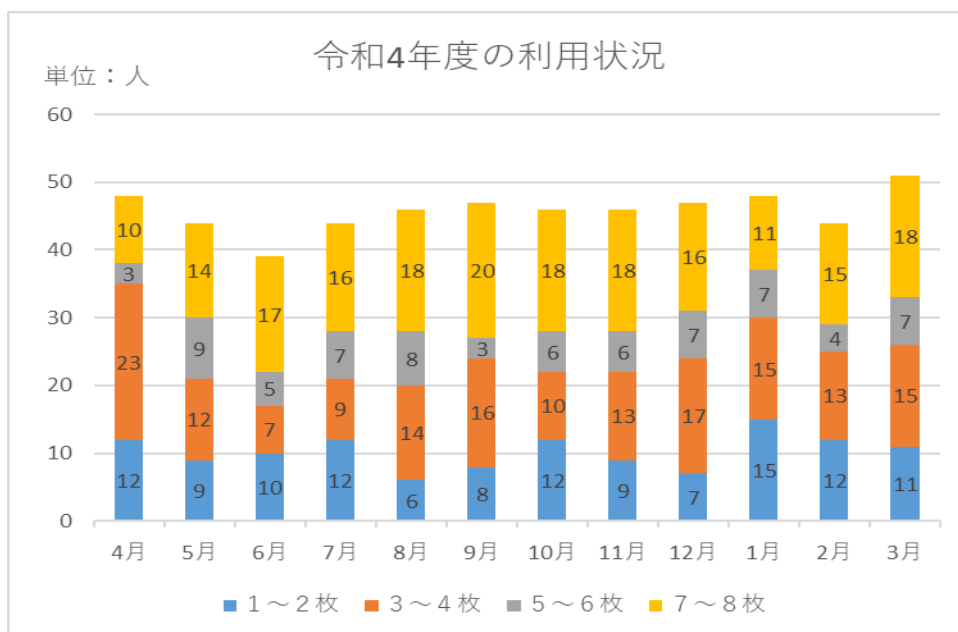
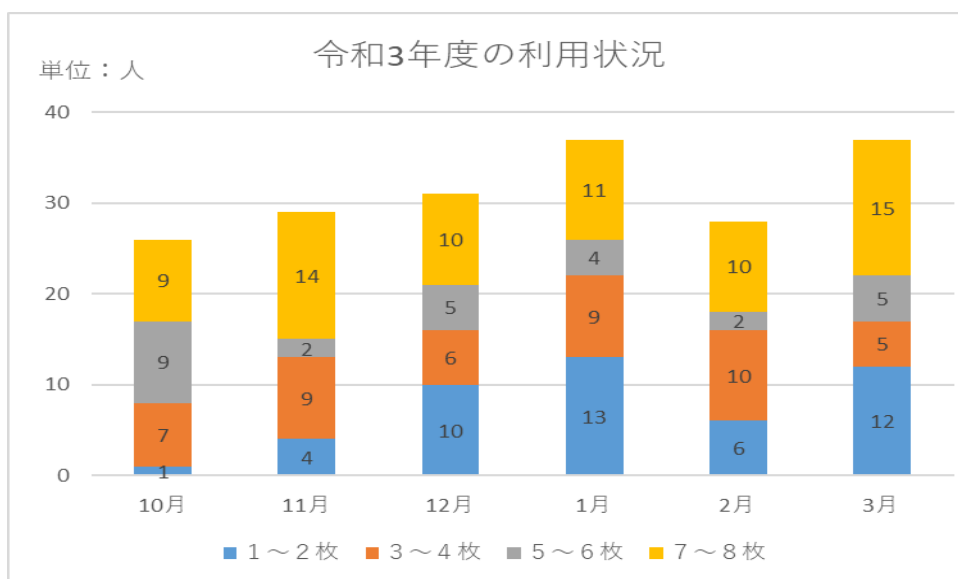
○デマンドタクシーの利用状況

年間の利用状況

	利用登録者（人） 【A】	実利用者※（人） 【B】	割合（%） 【B/A】	利用枚数（枚）
令和3年度	110	60	55	973
令和4年度	155	89	57	2,797

※利用登録者のうち期間中に1枚以上利用した人

月ごとの利用状況



○デマンドタクシーを利用した移動先について

令和3年10月から令和5年3月に利用されたタクシー利用券（3,770枚）に記載されている利用区間から医療機関、スーパー等の商業施設、鈴鹿市などの市外を目的とした利用と確認できるのは下記のとおり

	利用枚数（枚）	割合（%）※1
〔目的地〕		
医療機関	532	14
商業施設	115	3
〔移動場所（市外）〕		
鈴鹿市	20	0.5
菰野町	357	9
東員町	2	0.05

※1 割合に関しては実態を正確に反映しているとは言い切れないので参考程度とする。

○四日市市デマンドタクシーの利用者1人1回当たりの税負担額

	市の負担額(a)	利用者数(b)	利用者1人当たりの 税負担額(a)/(b)
令和3年度	1,029,900円	487人※2	2,115円
令和4年度	1,923,940円	1,399人※2	1,375円

※2 全員が1乗車で2枚利用したという仮定での利用者数

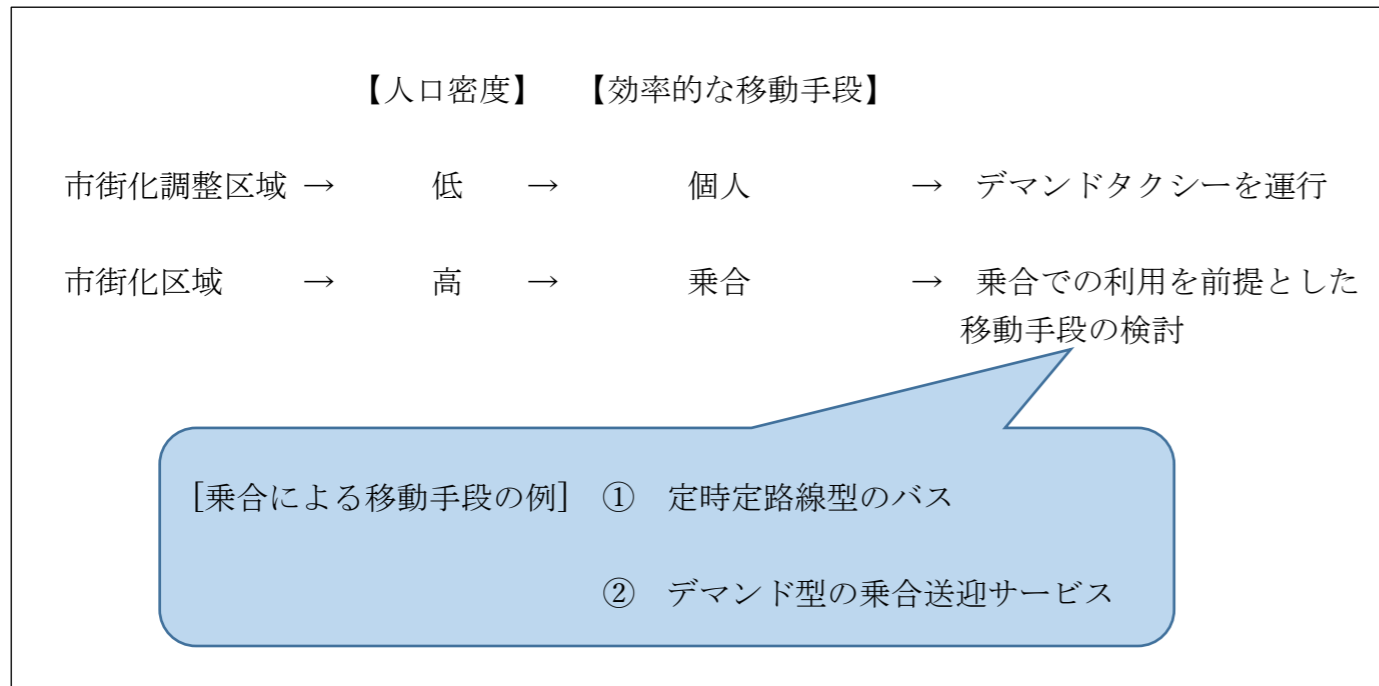
参照) 市内の他の交通手段の利用者1人1回当たりの税負担額

令和4年度	市の負担額(a)	利用者数(b)	利用者1人当たりの 税負担額(a)/(b)
生活バス	9,090,000円	12,552人	724円
山城富洲原線（自主運行バス）	13,915,741円	12,792人	1,088円
神前高角線（自主運行バス）	10,442,300円	14,748人	708円
磯津高花平線（自主運行バス）	12,967,900円	15,343人	845円
こにゅうどうくんライナー※3	3,440,000円	5,292人	650円
四日市あすなろう鉄道	123,000,000円	2,710,000人	45円

※3 令和3年10月～令和4年9月

2. 市街化区域内の公共交通不便地域への対応

〈対応を検討するにあたっての比較〉



〈参考：現時点で実験的な導入を検討している移動手段〉

○地域内支線系統の定時定路線型のバス

想定経路	<ul style="list-style-type: none"> ・イオンタウン四日市泊を起点として河原田地区を通る経路。 ※イオンタウン四日市泊で地域間幹線系統の四日市平田線と接続する。
------	--

○デマンド型の乗合送迎サービス

表2 運行方式からみた分類パターン

	運行方式の特徴（イメージ） [自宅 〇 バス停等]
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p>
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p>
C 自由経路ミューティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じて所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p>

(出典：国土交通省「デマンド交通の手引き」5ページ)

〈実験について〉

実施エリア	・河原田地区
理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年に路線バス「四日市鈴鹿線」が廃止となり、地区内に路線バスがなくなったことから、市街化区域の約6割が公共交通不便地域となっている。 ・地域から高齢者の外出支援など日常の移動に関する意見をもらっている。 ・コミュニティターミナル（CT）を有するイオンタウン四日市泊が近くにあることから、CTの更なる活用になる。
今後の対応	<ul style="list-style-type: none"> ・地元自治会や福祉施策の実施主体などとの調整。 →地域の移動特性や要望の把握。 地域にあった実験内容になるように整理。



令和5年度中に上記の対応を行い、令和6年度の実験実施を目指す。

今回、想定している2つの移動手段については以下のようなメリット・デメリットが考えられる。

移動手段	メリット	デメリット
定時定路線型のバス	<ul style="list-style-type: none">・事前登録不要（時刻表に合わせてバス停に行けば誰でも乗れる）・事前予約不要・迂回の少ない効率的な運行が可能	<ul style="list-style-type: none">・利用者が少なくなると、利用状況によっては、非効率な運行となる・運行本数に限りがある・停留所の数が少ない
デマンド型乗合送迎サービス	<ul style="list-style-type: none">・時間を指定できる・需要に応じて柔軟に運行できる	<ul style="list-style-type: none">・事前登録が必要・事前予約が必要・定路線型ではない手段の場合、乗合によって迂回が生じると、所要時間が変動する可能性がある