

公共交通不便地域に関する取組みについて

公共交通不便地域に関する取組みについて

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。

→運行開始以降、市民から利用要件について意見をいただいていることから、利用要件の見直し検討を行うため、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した。

〈アンケート調査について〉

1) アンケートの目的

利用登録者と利用対象者に日頃の移動実態や四日市市デマンドタクシーに対する意見を確認すること。

2) 調査対象及び調査方法

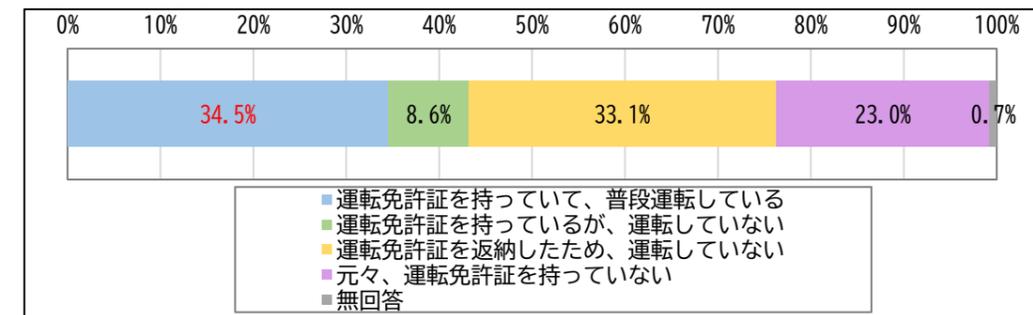
- 調査対象
- ・利用登録者：利用登録をしたことがある 185 人
 - ・利用対象者：利用登録をしたことがない対象者から抽出した 900 人
- 調査方法
- ・調査票を郵送で配布し、回収を行った。
(回収率 利用登録者：76.8% (142人)
利用対象者：61.1% (550人))

〈アンケート調査の結果について〉

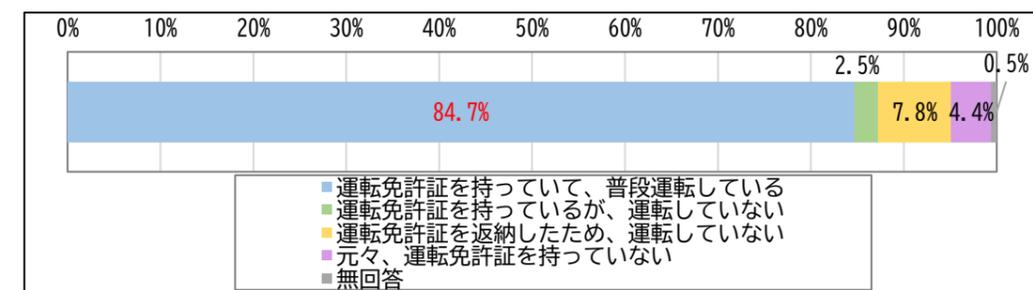
1) 見直し内容に係るアンケート調査結果の抜粋

○運転の状況について

〈利用登録者〉



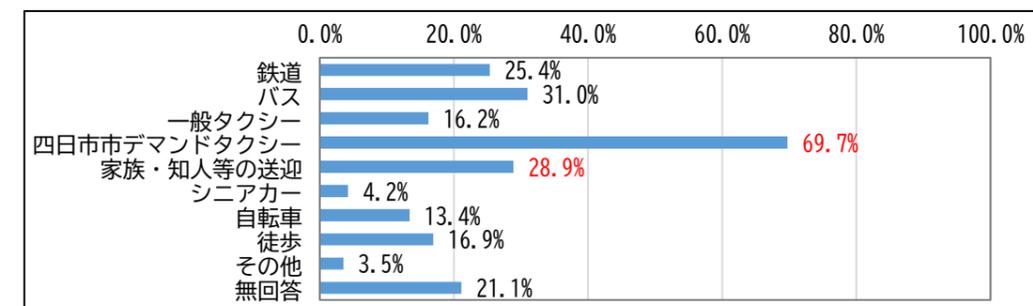
〈利用対象者〉



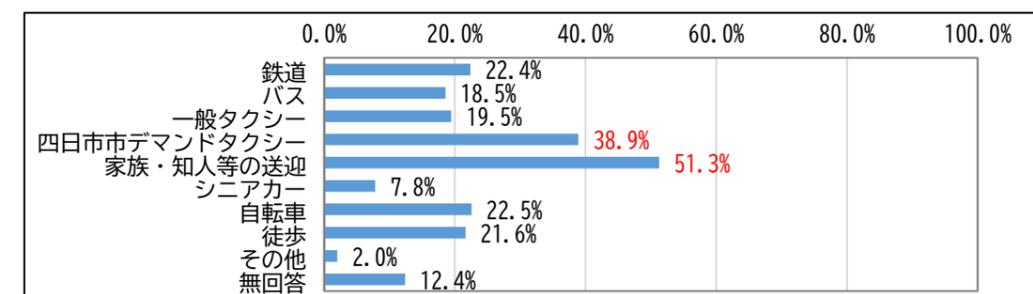
・普段運転している人の割合に大きな差がある。

○免許証返納後に利用したい（している）移動手段

〈利用登録者〉



〈利用対象者〉



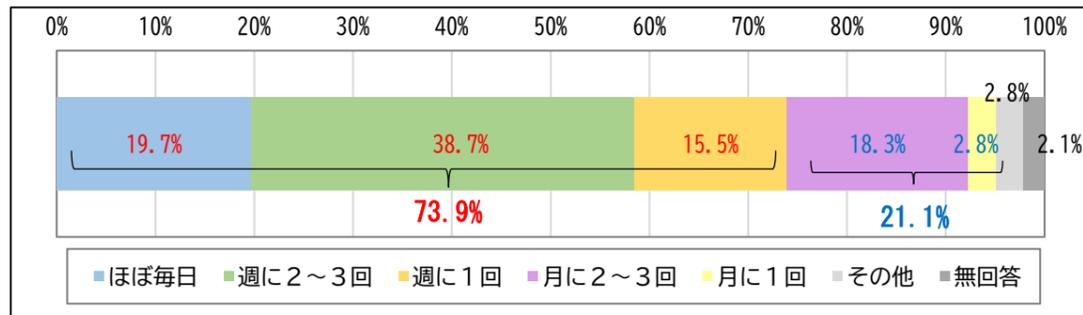
・「四日市市デマンドタクシー」と「家族・知人等の送迎」が共通して上位になっている。

・今後も「四日市市デマンドタクシー」の利用者増加が見込まれる。

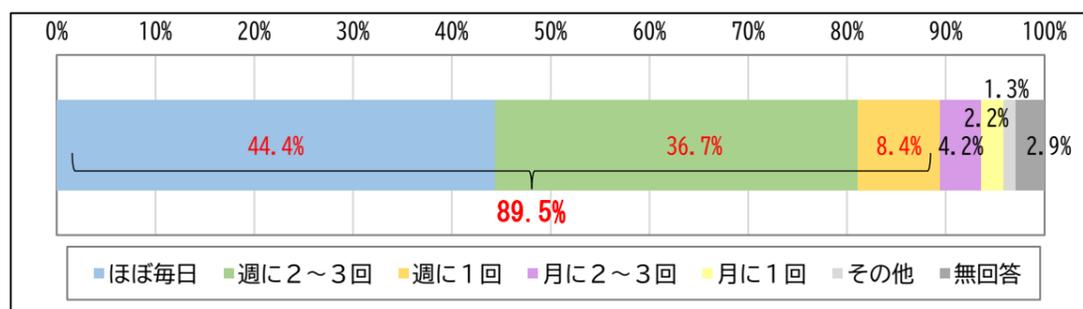
○普段の外出について

①外出頻度

〈利用登録者〉



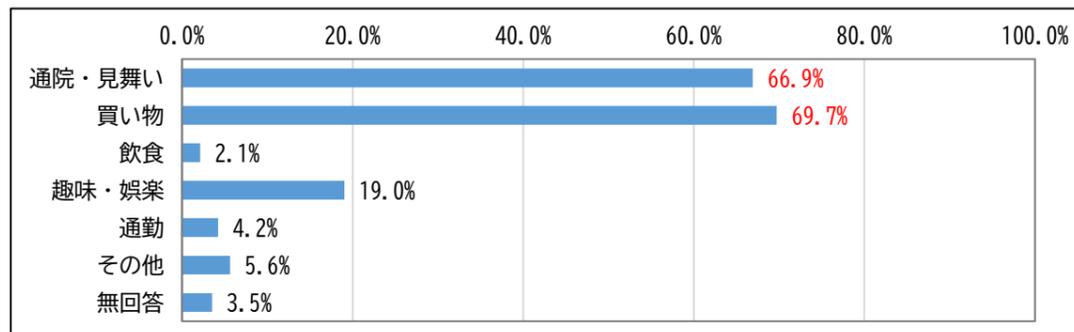
〈利用対象者〉



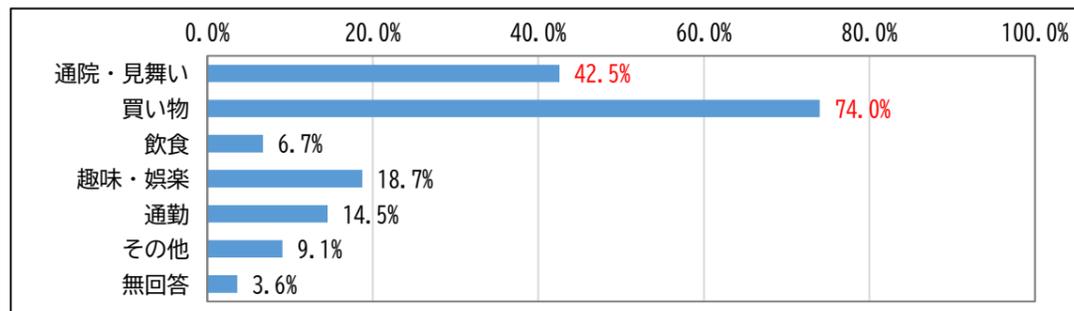
・週1回以上の外出をしている人が大半を占めている。

②主な外出目的

〈利用登録者〉



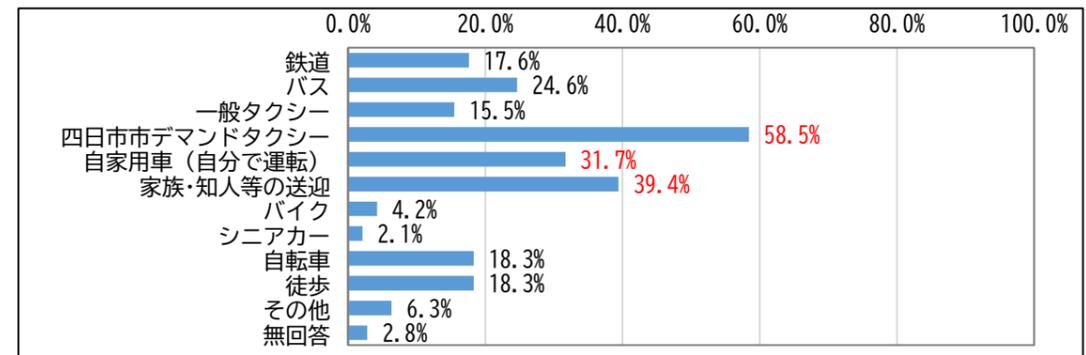
〈利用対象者〉



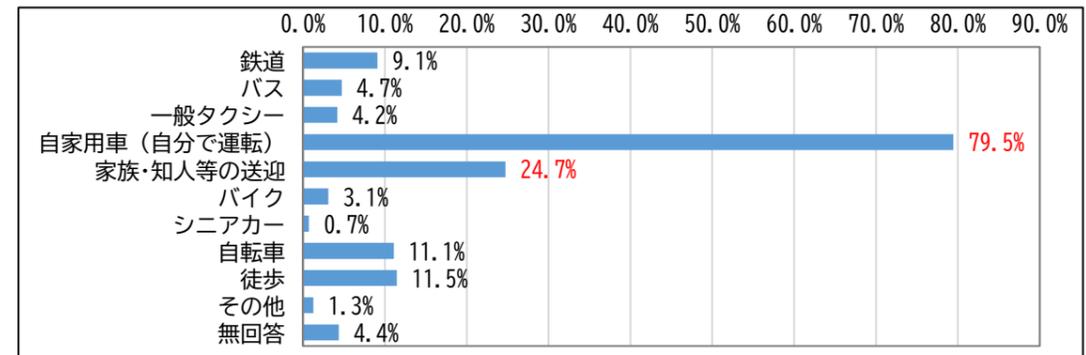
・日常生活に不可欠な「通院・見舞い」と「買い物」が主な外出目的となっている。

③主な外出手段

〈利用登録者〉



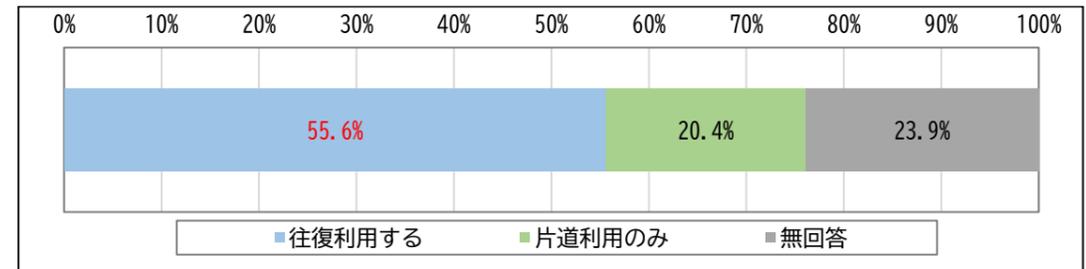
〈利用対象者〉



・共通して自動車を利用した移動が中心となっている。

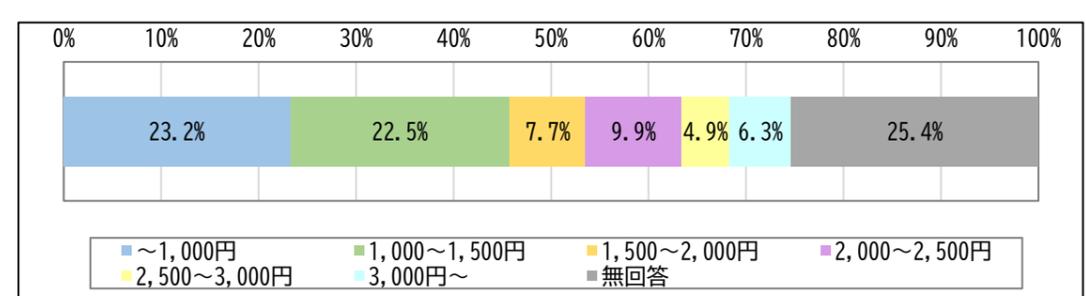
○四日市市デマンドタクシーの利用状況について (利用登録者のみ)

①往復利用について



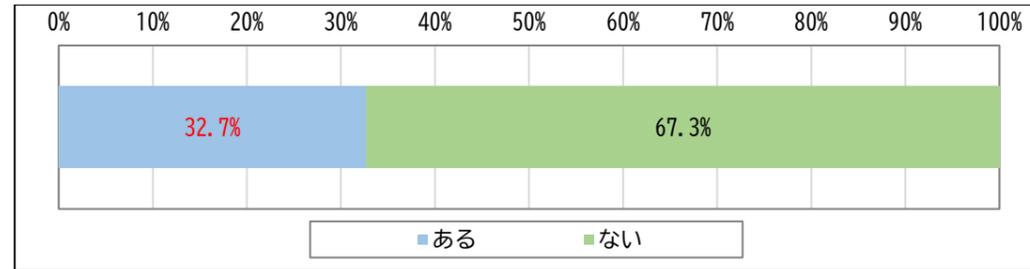
・半数以上が往復利用をしている。

②自己負担額について

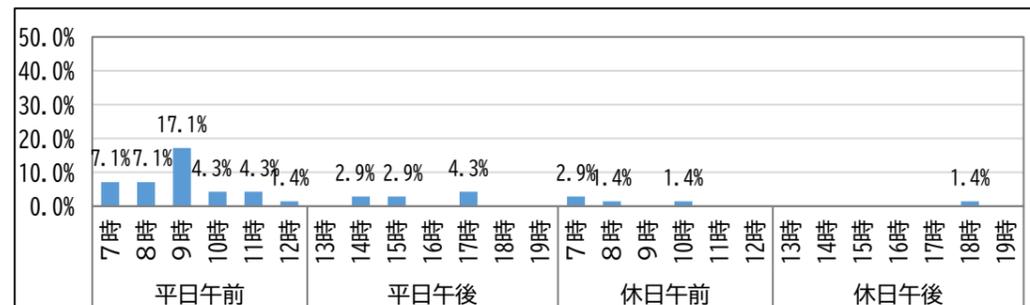


○予約について（利用登録者のみ）

①希望の時間に予約が取れなかったことがあるか

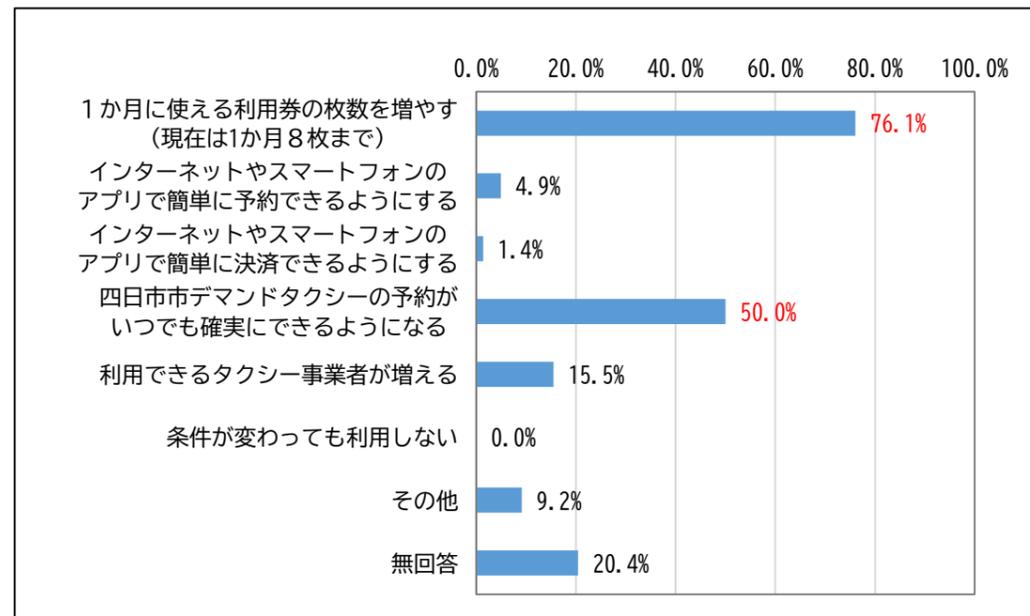


②予約が取れなかった時間帯は

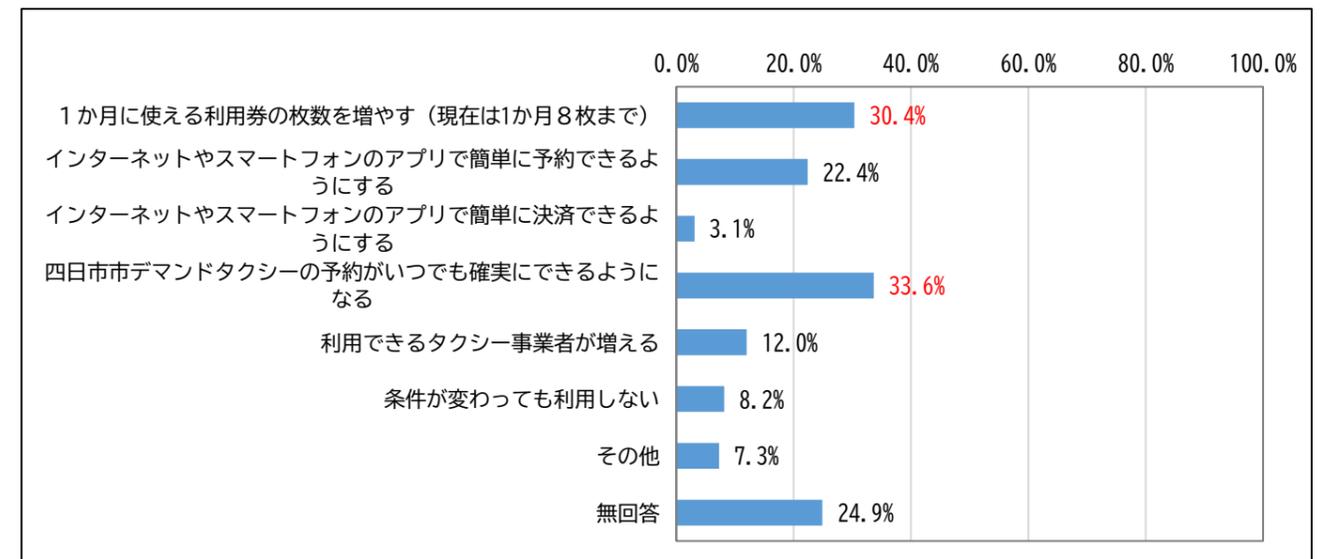


・予約が取れない時間帯は平日の朝に集中している。

○四日市市デマンドタクシーを利用したいと思う条件について
（利用登録者）



〈利用対象者〉



- ・利用登録者、利用対象者ともに「1ヶ月に使える利用券の枚数を増やす」、「四日市市デマンドタクシーの予約がいつでも確実にできるようになる」ことへの要望が多い。
- ・特に利用登録者はこの2つの回答に集中している。

こうした意見を踏まえて制度の見直しを検討する。

〈アンケート調査結果に基づく対応〉

1) 「1ヶ月に使える利用券の枚数を増やす」への対応策

- ・利用登録者、利用対象者ともに週1回以上の外出をしている人が大半を占めており、週1回の外出のための移動手段を確保していく。
- ・これまでの利用券の集計結果では1乗車で2枚使用する割合は全体の80%程度となっている。
- ・1乗車で利用券を2枚使用すると往復で計4枚使用する。現行の利用可能枚数8枚だと月2回のタクシー利用となり、利用登録者の外出頻度の結果を踏まえると全体の20%程度しか対応できていないため、週に1回は利用が可能となるように対応していく。
- ・四日市市デマンドタクシーと同様に市税を投入している自主運行バスでは、利用者1人あたりの1乗車の税負担額が最も高いもので約1,000円となっている。これを基準にすると1乗車で2枚（1,000円）という条件は継続するものの、週1回の外出への負担を軽減する。

週1回はデマンドタクシーが利用できるように、1ヶ月に使える利用券の枚数を8枚から16枚への変更を検討する。

2) 「四日市市デマンドタクシーの予約がいつでも確実にできるようになる」への対応策

- ・利用登録者の約33%は予約が取れなかった経験があり、時間帯は平日の朝に集中している。
- ・四日市タクシー協会からは、「業界全体で運転士が不足している。また、朝夕については道路渋滞の関係でお客さんを乗せていない時間も含めて移動に時間を要するので、稼働している車両が多くても希望の時間に配車できないケースが発生する。」と聞いている。一般の利用者も予約が取りづらくなっており、タクシー業界全体の課題となっているため、既存のタクシーサービスを活用しているこの施策では対応が困難である。



タクシー事業者と連携して課題解消に向けた施策を検討する。

〈これまでの意見に基づく対応〉

- ・過去に市民から「近くのバス停は1日に2本しかバスが来ないため利用できない。デマンドタクシーを利用した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。」という意見をいただいている。
- ・買い物や通院を目的としたバス利用であれば最低1日4往復（午前2往復、午後2往復）は必要と考えられる。



1日4往復より少ない便数のバス停は距離要件からの除外を検討する。

〈参考〉

市内西部にあるバス停（土日祝日は運休）

	平日											
	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	
山間部方面	53									52		
市街地方面		22									20	

※市街化調整区域で鉄道駅が周辺にない地域

〈今後の対応〉

- ① 1ヶ月に使える利用券の枚数について、週1回の利用が可能となる枚数への見直し検討。
令和6年4月から見直し後の内容で運行できるよう準備を進める。
- ② バス停の距離要件以外はデマンドタクシーの利用条件を満たしていて、最寄りのバス停が1日4往復より少ない場合は、そのバス停を距離要件から除外し、デマンドタクシーを利用できるように見直す。
令和6年4月から見直し後の内容で運行予定。
- ③ 予約が取りづらいという状況は四日市市デマンドタクシー利用者に限ったことではなく、一般の利用者も同じであることから、タクシー業界全体の課題としてタクシー事業者と連携して課題解消に向けた施策の検討に取り組む。

〈今後のスケジュール〉

	R6・1	R6・2	R6・3	R6・4	R6・5	R6・6	R6・7	R6・8	R6・9	R6・10	R6・11	R6・12	R7・1	R7・2	R7・3
①	見直し後の運行に向けての準備														
②	見直し後の運行に向けての準備			見直し後の内容で運行											
③	タクシー事業者と連携し、課題解消に向けた施策の検討。														

2. 市街化区域内の公共交通不便地域への対応

〈実験内容の検討について〉

前回の協議会の振り返り

- ・市街化区域は市街化調整区域に比べて人口密度が高いことから、乗合での利用を前提とした定時定路線型のバスまたはデマンド型の乗合送迎サービスの導入を検討。
- ・下記の理由を踏まえ、導入に向けた実証実験を河原田地区で実施。

〈理由〉

- ①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。
- ②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。
- ③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。

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、非効率な運行となる（利用者がいなくても運行が必要） ・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 ・乗降場を柔軟に設置できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・事前登録が必要 ・事前予約が必要 ・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

地域からの意見

移動手段	意見
定時定路線型のバス	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内にあった路線バス「四日市鈴鹿線」が廃止になったのは利用者の減少が原因であることから、再び定時定路線型のバスを導入しても同じように利用されないのではないか。
デマンド型乗合送迎サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や持病がある人には、乗降場の設置が柔軟にできるデマンド型のほうがいいのではないか。 ・高齢者には、サービスへの事前登録や事前予約が利用の障壁になる可能性がある。

地域からの意見等を踏まえた市の考え方

- ・地域からの意見は高齢者の利用を意識したものが多いが、公共交通施策として継続的に実施していくには、高齢者以外にも利用してもらうことが重要。
→ 様々な世代に対応した柔軟な運用が可能な方法が良い。
- ・路線バスが廃止になった経緯があり、地域からも定時定路線型の路線バス導入に対して懐疑的な意見をもらっている。
→ まずは定時定路線型の路線バスとは異なる方法で実験を行うことで、住民の日常の移動への効果を確認する。



デマンド型の乗合送迎サービスでの実証実験の実施を検討する。

（参考）デマンド型の乗合送迎サービスの運行方式

	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 自由経路ミレ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）

【事業概要案】

実施方法	AI 活用型デマンド交通
実施時期・期間	令和6年度下半期（12月中旬～3月中旬頃の3ヶ月間を予定）
運行時間	日中の移動に重点を置いた時間帯（詳細な時間帯は検討中）
車両台数	ワンボックスカー1台
予約方法	アプリ、電話
運賃	有料（詳細な額は検討中）
乗降場	商業施設や駅のような目的地になる場所に設置 （例：イオンタウン四日市泊、河原田駅、追分駅、地区市民センター等） 地区内には土地利用の状況を勘案して設置 ※半径300mに1か所が目安
その他	既存の公共交通への乗り換え時間を考慮し、その時間に間に合うように予約状況に応じて運行経路や乗車時間を決める方法での実施等を検討中。

〈住民主体のアンケート調査について〉

・現在、河原田駅地区では河原田地区まちづくり協議会の中にある分科会が実施主体となって住民の外出実態を把握するためのアンケート調査を実施。

1) アンケートの目的

- ・地区住民の外出実態や外出に関する要望を把握することで、今後の外出手段の拡充につなげる。

2) アンケートの主な設問内容

- ・外出頻度に関すること
- ・外出方法に関すること
- ・外出の目的地に関すること
- ・利用時の運賃に関すること

3) 調査対象及び調査方法

調査対象 ・小学生以上の地区住民 約4,000人

調査方法 ・自治会を通じて調査票を約1,700世帯に配布

- ・下記の3通りの方法で調査票の回収を実施

- ①自治会で直接回収
- ②地区市民センターへ提出
- ③地区行事の際に回収



アンケート調査の結果から住民の移動実態を把握し、事業概要案に反映させて事業計画案を作成。

〈今後の対応〉

- ・事業計画案をもとに地元自治会や福祉施策の実施主体などと協議を行い、その場で出た意見も踏まえて実験内容の詳細を決めていくことで事業計画をまとめる。
- ・実証実験をAI活用型デマンド交通で実施する場合は国の補助制度を活用することを考えているので補助申請を行っていく。
- ・実証実験の周知は地元自治会とも連携して行っていく。
- ・実証実験の実施により利用ニーズや他の公共交通等への影響を確認し、実験のなかで判明した課題への対応を行うことで、実装に向けて取り組んでいく。

〈今後のスケジュール〉

