

令和4年1月28日

松阪市議会

議長 堀端 脩 様

報告 文教経済委員会

委員長 西口 真理

## オンライン行政視察報告書

標記の件について、下記のとおりオンライン行政視察を行いましたので、その内容等を報告します。

### 記

1. 視察の日程 令和4年1月25日(火) 松阪市役所第3, 第4委員会室
2. 視察先 三重県四日市市  
樋口 博己 四日市市議会議長  
伊藤 準紫 都市整備部参事兼都市計画課長  
土井 啓司 都市計画課公共交通推進室長  
水谷 訓子 都市計画課公共交通推進室
3. 参加者 文教経済委員会  
西口 真理(委員長)、野呂 一男(副委員長)、森 遥香、小野 建二、  
吉川 篤博、市野 幸男、深田 龍  
事務局  
西尾 桂子
5. 報告書作成 吉川 篤博
6. 報告書提出 委員長 西口 真理
7. 視察項目 三重県四日市市  
Ⅰ 四日市市デマンドタクシーについて

## I 四日市デマンドタクシーについて

### 1) 四日市市の概要

四日市市は三重県の北部に位置し、西は鈴鹿山系、東は伊勢湾に面した温暖な地域である。

令和3年 12 月 1 日現在の人口は、310,037 人で、三重県全体の約 17 %を占めている。

面積は、206.52 km<sup>2</sup>で、東西 23.76 km南北 18.20 kmの広がりである。

国際拠点港四日市港は外貨コンテナ取扱貨物量 174.700TEU で全国 10 位、製造品出荷額は 2 兆 7570 億円で全国 13 位となっている。



### 2) 四日市市の公共交通

四日市市の公共交通は、「鉄道」、「バス」、「タクシー」が担っている。

「鉄道」(7路線35駅)は、近鉄名古屋線、JR関西本線、伊勢鉄道が南北の広域的な移動を支え、市の内陸部を四日市あすなろ鉄道内部・八王子線、近鉄湯の山線、三岐鉄道三岐線が運行している。市内中心部から概ね放射線状に鉄道網が形成されており、沿線沿いに市街地が形成されている。

「バス」(25路線)は、三重交通バス、三岐鉄道バス、NPO法人運行の「生活バスよっかいち」、市がバス事業者運行委託している「自主運行バス」、三重交通都市が共同運行する「にゅうどうくんライナー」が運行し、鉄道網では利用しづらい市内郊外部の団地等をカバーする路線網となっている。

「タクシー」(5社)は、三重近鉄タクシー、名鉄四日市タクシー、三交タクシー、四日市つばめ交通、勢の国交通で、中心市街地周辺を大きくカバーしているが、市内の郊外部では運行が難しい地域がある。

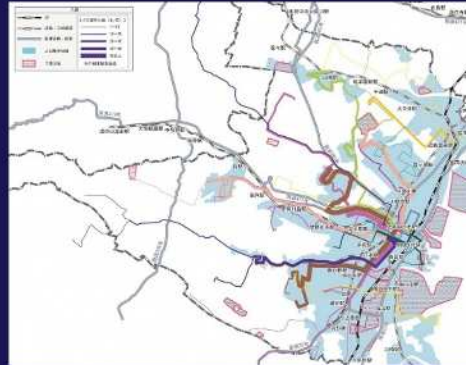
## 2. 四日市市内の公共交通

4

鉄道ネットワーク



バスネットワーク



### 3) 四日市市の公共交通に関する計画

平成 23 年 10 月四日市市都市総合交通戦略を策定する。鉄道を基本に、バス網が連携する持続的な交通網の整備を図る。基幹交通と支線交通の接続点(コミュニティターミナル)の設置を提示し、コンパクト・プラス・ネットワーク思考を明確にする。

平成 26 年 12 月四日市市地域公共交通網形成計画を策定する。

平成 26 年から支線バスの可能性を探るバス社会実験を行う。

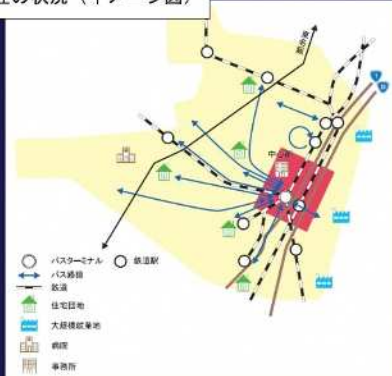
乗り継ぎ拠点(コミュニティターミナル)と支線公共交通の整備のため、イオンタウンがバス停の敷地を無償提供し、三重交通が路線を延伸、市が待合所(冷暖房完備)を整備する。また廃止路線を支線化し、「にゅうどうくんライナー」を市と三重交通が共同で運行した。

## 3. 四日市市の公共交通に関する計画

9

四日市市都市総合交通戦略

現在の状況(イメージ図)



将来の目指す方向(イメージ図)



## 4)四日市市デマンドタクシー

### ①導入の経緯

- ・平成に入ってから、バス利用者の減少を背景に、郊外部へ向かう路線においては不採算路線の廃止(区間または全廃止)が進んでいる。特に近年は、路線の見直しがしばしば行われている。過去に実施したバスによる定時定路線の社会実験において、郊外部では、運行経費に見合う利用者が見込めないことが明らかになったことを踏まえ、平成29年度からは、四日市タクシー協会の協力を得て、予約に応じて運行するデマンド交通の社会実験を実施してきた。実験は、タクシーの対応能力や免許返納の動きなども踏まえたうえで、公共交通不便地域において、主にマイカーなどの代替の交通手段を持たない高齢者等を対象として行った。

### ②四日市市デマンドタクシーの概要

- ・公共交通不便地域における公共交通利用環境の改善を図る。
- ・運行開始日 令和3年10月1日～
- ・利用対象者 市内の市街化調整区域内の公共交通不便地域に住む満70歳以上の方  
※鉄道駅から直線距離で800m、バス停から直線距離で300m以上離れた区域。
- ・利用券1枚でタクシー運賃から500円を割り引く。利用券は1か月につき8枚が利用限度で、かつ、1人1乗車につき最大2枚まで利用できる。
- ・予約は、利用できるタクシー事業者の中から選んで事前に電話予約する。  
※駅などで待機しているタクシー車両も利用可。乗車は午前6時00分～午後11時00分まで。(毎日運行)
- ・乗車は、降車時に、利用登録証をタクシー運転手に呈示し、利用券を渡す。市外での利用には使えない。(乗車地または降車地が四日市市内に限る。)

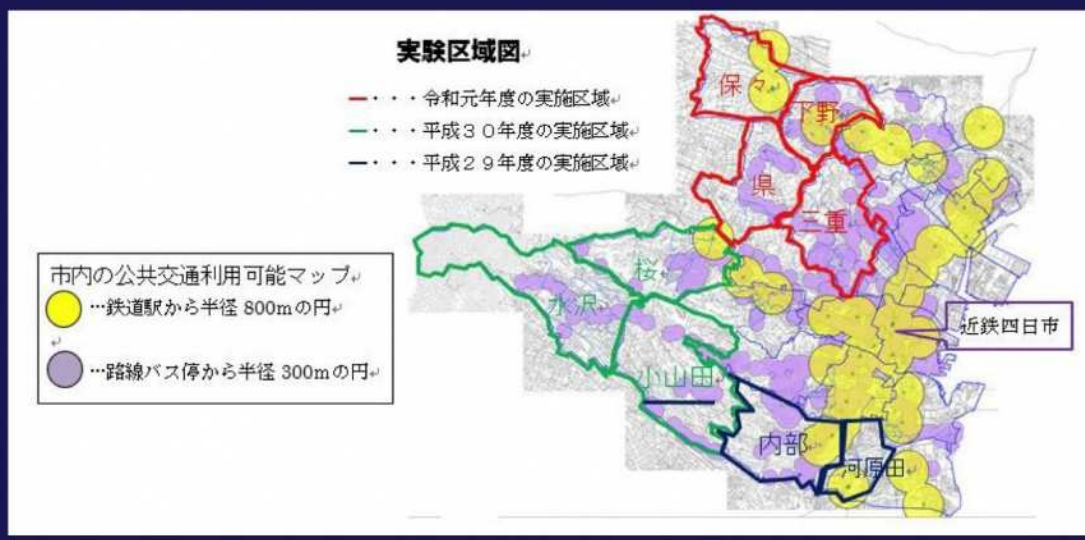
## 4. 四日市市デマンドタクシー

14

| 年 度  | 平成29年度                                                                                                  | 平成30年度                                                                                                                       | 令和元年度                                                      |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 対象地区 | 小山田・内部・河原田地区<br>従来からの公共交通不便地域に加え、四日市鈴鹿線（平成30年3月末廃止）、長沢線（令和2年9月末廃止）により影響が出る地域                            | 小山田・水沢・桜地区<br>ただし、鉄道駅から800m以内、または、バス停から300m以内の住民は対象外とする。                                                                     | 保々・県・下野・三重地区<br>ただし、鉄道駅から800m以内、または、バス停から300m以内の住民は対象外とする。 |
| 運行区域 | 対象地区内及び指定施設<br>指定施設・・・商業施設2箇所、医療施設2箇所、鉄道駅3箇所                                                            | 発地もしくは着地のいずれかが市内であること                                                                                                        |                                                            |
| 対象者  | 対象地区内に住む下記①または②に該当する者（実験の案内を送付）<br>①平成30年3月末日において75歳以上の者<br>②平成30年3月末日において65歳以上かつ運転免許非保有者               | 対象地区内に住む下記①または②に該当する者<br>①70歳以上の者（実験の案内を送付）<br>②18歳以上で普通自動車運転免許を持っていない者（申告制）                                                 |                                                            |
| 利用料金 | タクシー料金から500円を割り引く<br>登録者が複数で乗車・・・1人につき500円を割引<br>登録者が1人で乗車・・・1回の乗車につき500円を割引<br>※予約利用の場合には迎車料金100円が別途必要 | タクシー料金から1枚あたり500円を割り引く<br>利用の自由度を上げるため、1回の利用で利用券2枚まで使用できるものとする。<br>（登録者が複数で乗車の場合も1人につき利用券2枚まで使用可）<br>※予約利用の場合には迎車料金100円が別途必要 |                                                            |

## 4. 四日市市デマンドタクシー

15





## 4. 四日市市デマンドタクシー

16

| 年 度            | 平成29年度                                                                                             | 平成30年度                              | 令和元年度                            |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| 利用者<br>(利用登録者) | 49人<br>(267人)                                                                                      | 20人<br>(125人※)                      | 133人<br>(358人※)                  |
| 利用件数           | 201件                                                                                               | 64件                                 | 711件                             |
| 利用枚数           | 201枚                                                                                               | 119枚                                | 1,222枚                           |
| 目的地の内訳         | 商業施設：約5割<br>病院：約3割<br>鉄道：約2割                                                                       | 病院：約6割<br>商業施設：約2割<br>公官庁施設等その他：約2割 | 病院：約5割<br>商業施設：約2割<br>旅行等その他：約3割 |
| アンケート          | 利用の理由：自分が移動する上で必要な乗り物だから<br>利用登録したものの利用しなかった理由：家族や知り合いが送迎してくれるから<br>タクシー事業者：配車場所から遠くなる郊外部への送迎はしづらい |                                     |                                  |

※免許非保有者の登録は0件（平成30年度、令和元年度）

### ③経費と財政負担

システム導入には 900 万円を要した。内訳は、タクシー業者に業務委託費として 300 万円（500 円×枚数分）、システム開発費（住所を入力すると駅・バス停までの距離を測定できる）に 500 万円、連携調査費（紙ベースの利用券を将来的にマイナンバーカードに移行できないか調査する）として 100 万円の財政支出を必要とした。

### ④利用実績

令和3年10月 登録者数(累計) 70人 利用枚数 153枚  
 令和3年11月 登録者数(累計) 88人 利用枚数 166枚  
 令和3年12月 登録者数(累計) 100人 利用枚数 153枚

### ⑤実験の評価・課題

- ・運行コストの面では、予約に応じて運行するデマンド交通は、空で運行するリスクがなくなり、需要に見合った輸送形態と評価できる。
- ・実験の結果からは、病院や商業施設などへの移動が多く、公共交通不便地域を対象としていることから、タクシー以外の公共交通で移動することは考えがたいが、導入の際には、路線バスの運行業者と相互の競合に関して予め調整を要する。
- ・運賃に関しては、タクシー車両を活用することから、大量輸送による運賃の軽減が期待できず、相応の利用者負担が求められる。
- ・タクシー事業者の現状（運転手不足、台数に限りがあること等）からは、サービスの提供が難しい時間・場所があるなど、その活用には一定の限界があり、これらを踏まえた料金設定とサービス水準の確保が課題となる。

## 4. 四日市市デマンドタクシー

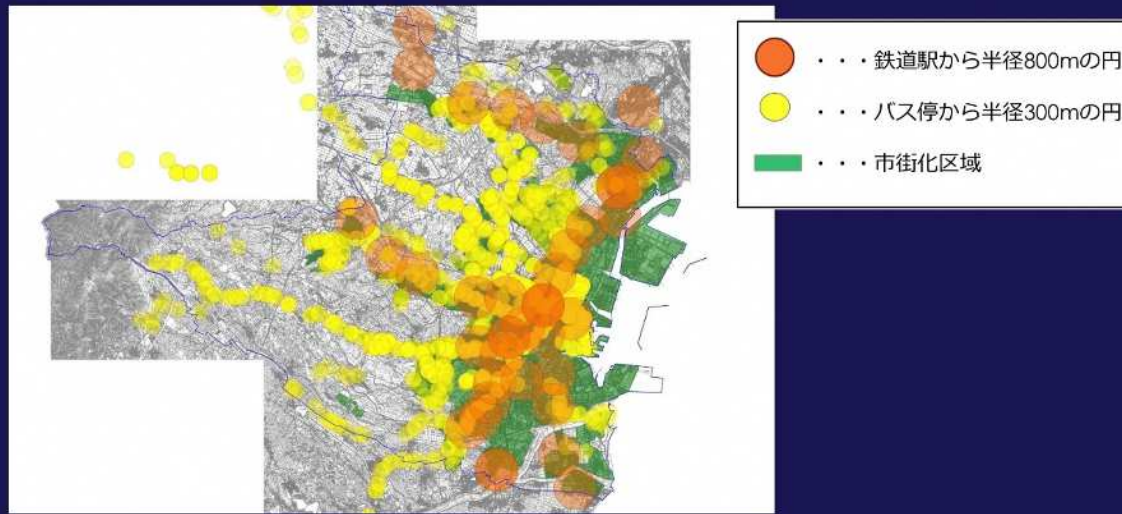
19

【導入】 下線・・・実験から変更した項目

| 項 目    | 内 容                                                              |
|--------|------------------------------------------------------------------|
| 運行形態   | タクシーを活用したデマンド方式                                                  |
| 運行委託先  | 四日市タクシー協会、 <u>有限会社尾高</u>                                         |
| 利用券の配布 | 利用登録者に利用券を配付（500円券×4往復/月＝年間96枚）                                  |
| 運行時間   | 午前6時00分～午後11時00分（ <u>有限会社尾高のみ7:00～0:00</u> ）                     |
| 対象地区   | <u>市街化調整区域内で、鉄道駅から800m、バス停から300m以内の区域を除く区域</u>                   |
| 運行区域   | 発地もしくは着地のいずれかが市内であること                                            |
| 対象者    | 対象区域内に住む70歳以上の者                                                  |
| 申請方法   | 申告制                                                              |
| 利用料金   | タクシー料金から1枚あたり500円を割り引く。1乗車2枚まで利用可能。<br>（予約利用の場合には迎車料金100円が別途必要。） |
| 予約方法   | 電話にて随時予約or駅前などで待機している車両も利用可                                      |

## 4. 四日市市デマンドタクシー

20



### 5) 質疑応答

Q: 地域のタクシー業界の雇用増加は今後見込めそうか？

A: 今の段階ではない。

Q: 対象地域の高齢者の運転免許自主返納の推進とは結びつけていく予定はあるか？

A: 市としてはないが、民間でセーフティパスを発行している。（四日市タクシー協会 3 社で発行）

**Q:路線バス、タクシー事業者の経営圧迫とならない為の工夫や協議はどのようにしているか？**

A:鉄道、バスなど公共交通のないエリアを設定し、鉄道・バス会社と不便地域の設定を協議している。(駅から 800m 以上、バス停から 300m 以上)

四日市、立地適正化計画(公共交通利用権益)に基づいている。

**Q:バス停 300m /鉄道 800m の利用権益になっているが、特例はあるか？**

A:現在はない。

**Q:登録のタイミングはいつでもよいのか？**

A:いつでもよい。

**Q:利用券の譲渡可能か？チェック機能はあるか？**

A:精算時に、利用券と利用登録証を見せる。利用券は切り離し無効なので譲渡はできない。

**Q:予約のタイミングはいつでもよいのか？**

A:タクシー会社の空きさえあれば、予約時間内ならいつでもよい。

**Q:事業の KPI 設定はしているか？**

A:KPI 設定はしていない。利用者数想定で予算計上はしているが、目標達成できなかったという悲観的感想はない。行政が思っていたよりニーズが低かった。

**Q:都市整備部でやったほうがいいのか？**

A:市民からは福祉分野の声が多い。福祉関係のタクシー助成は福祉部局にて行っているため、そちらを利用してほしい。市民にとって住み分けが伝わりづらいが、今後福祉部局と連携していくことが大切であるとする。

**Q:利用者数が低い原因は、ニーズが低いのか？使い勝手が悪いのか？広報の方法に問題があるのか？**

A:一番遠い地域から近鉄四日市駅までタクシーで片道 6000 円以上かかる。複数で乗車の場合チケットは人数分使用できるため、乗り合わせを推奨している。

**Q:対象者の拡大の予定はあるのか？**

A:利用条件の緩和予定は今のところ考えていない。

**Q:予算 900 万円の内訳はどうなっているか？**

A:委託料 300 万円(利用枚数分タクシー業者から請求)。システム開発費用 500 万円(問合せ者が登録対象になるか調査するシステム)であったが実際はもっと安かった。

システム連携調査費 100 万円(マイナンバーと連携できないか調査する目的)となっている。

**Q:市内の 70 歳以上の人口と利用者の数はどれくらいか？**

A:70 歳以上の人口は 64000 人。そのうち市街化調整区域内の 70 歳以上の人口が 1 万人。デマンドタクシー利用者想定を 3000 人と見込んだ。





## 6) 所感

高齢化社会が進み、郊外部の公共交通をどう確保するかは松阪市においても喫緊の課題となっている。高齢となり運転免許証を返納しようと考えても、病院や商業施設に行くための交通手段がなくては生活することができない。

今回オンライン視察した四日市市は、市街地においては鉄道やバスなどの交通網が整備されているが、市街化調整地域内の、駅から 800m バス停から 300m 以上の地域に住む 70 歳以上の希望者にデマンドタクシーを利用してもらう取り組みであった。市の担当者の話の中で、「まずやってみた。まだ完全なものではなく、これからよりよいものに変えていく。」という、柔軟な思考とネットワークの良さがとても印象に残った。また、細かいところまで綿密に計画されているとも感じた。課題や問題点が出てきたら検討し、解決していく。今後もマイナンバーカードと結びつけたチケットレス化や、車両の自動運転化の導入など、これから21世紀にふさわしい取り組みが進められると考える。

松阪市では、視察した四日市市と比べて、鉄道やバス路線の本数やタクシーの台数も少なく、また市街化調整区域に住む人の数は多い。四日市市のようなデマンドタクシーの取り組みがすぐには導入できないが、松阪市においても、現在の三重交通バスやコミュニティバス路線のない地域に、どのような交通手段をどのような方法で導入していくことがふさわしいのか早急かつ綿密に考える必要があると考える。

参考資料：四日市市ホームページより「四日市市の概要」・「四日市市の公共交通について」、  
「四日市市の公共交通とデマンドタクシーについて」