

平成29年度政務活動費報告書

日本共産党松本市議団 澤田佐久子・犬飼明美・南山国彦・池田国昭

【1 活動名】

「デマンドタクシーの取り組み経過、成果と課題及び今後の方向」について（四国中央市）

2017年7月4日（火）

愛媛県・四国中央市

参加議員は、澤田佐久子・犬飼明美・南山国彦・池田国昭

【2 調査の目的】

(1) 本市における課題

市民の暮らしを守るために欠かせない、公共交通のあり方があらためて問われているなかで、デマンド型公共交通を次なる方法として検討することが求められる。

(2) 調査の必要性

先進地の取り組み方法や考え方を直接お聞きし、今後の市の政策に反映させるため。

(3) 調査項目

デマンドタクシーの取り組み経過、また、取り組みの成果と課題、及び今後の方向。

【3 調査地選定理由】

(1)四国中央市 デマンドタクシーという形態を実施してすでに数年を経ていることで、メリットやデメリットなどの実績を確認することができる自治体として、視察地に選んだ。

【4 調査結果】

《 2017年7月4日 愛媛県・四国中央市 》

・「デマンドタクシーの取り組み経過、成果と課題及び今後の方向」について

受入：四国中央市 経済部観光交通課 近藤課長、篠原補佐、梶原主任

四国中央市では、平成16年4月の新市発足にあたり数年前から合併協議会を作りその中で専門の委員会を立ち上げ、当時はマイクロバスを使ったコミュニティバスというイメージを考えていた。しかし、合併協議の中では民間のバス路線との競合とか、道路整備がなかなかすすんでいなくてマイクロバスの通れる道路が限られていた。さらに、バス購入に1台1500万の経費が掛かるなど経費がかさむ割に郊外までのバス路線が網羅できないなど課題が目立ったので、新市での協議調整にゆだねることとなった。

合併2年後、職員によるプロジェクトチームを立ち上げた。そのなかでは東北の方でデマンドタクシーという新しい移動手段が普及しつつあり、中山間地域に適しているということで、うちのほうではマイクロによるコミュニティバスより、乗り合いでのデマンドタクシーのほうが地域に適しているのではないかという声が沸き起こったことと、路線バスについては見直しというか大胆な改善ができ

ていない状況で、空気を運んでいる状態だった路線バスに4000万ほどかけていたので、もう少し身近な乗り物を作ってそちらにお金を使うほうがよいのではないかという意見もあり、路線バスの見直しも踏み込んだ形でもう一度公共交通を考えようということで、デマンドタクシーの試験運行をし、1年数か月の試験運行を経て平成22年4月からは、ほぼ市内全域で実証運航という形で本格的導入する方向に舵を切った。

デマンドタクシーの導入にあたっては以前から試験運行そして市内全域への拡大を検討していたので、システムの導入で効率的な予約と配車という車の手配をするようなシステムを作った。車載器と呼ばれる車に設置するいわゆるカーナビのようなものをつけ、予約された人の名前とか、乗る場所降りる場所のような画面も表示できる仕様になっている。

路線バスは4路線あったが、平成22年のデマンドタクシー導入に合わせて3路線が廃止、1路線が減便となった。市内にはタクシー会社が6社あり、約100台保有している。比較的産業に恵まれていて県内でも市民所得は高いようで、比較的タクシーは利用されている。

市の福祉バスはバス停で乗降する路線型でだれでも乗れる、いわゆるコミュニティバスという位置づけになっている。

デマンドタクシーのシステム構築には、試行運行時に1438万5千円、実証運行時は2188万2千円（県補助500万）、システム更新時1258万4千円かかったとのこと。現在、オペレーター4人、車両は午前9台、午後7台、4つのエリアと通学用の早朝夜間便が1つ、利用料金は400円で高校生以下と障害者は200円となっている。

平成27年度の経費は収入では料金収入768万、国庫補助金723万、支出は運航費用3578万、予約センター運営費849万、システム保守177万、通信費87万で差額の3201万を市が負担しています。

平成28年3月時点で登録者数5950人で1日当たりの利用者数は80～90人ということで、1台当たりの乗車はそれほど多くない感じです。平成27年度の1年間では21360人が利用していました。

予約は電話で予約センターに利用予定の30分前までにすることが基本で、一部2時間前や前日という場合もあります。運行日は月曜～金曜のみになっています。

*評価・課題

原則、自宅近くまでは来てもらえるが乗降場所が限定される場合もあり、不便を感じることもありそう。また、予約が多い便など、時間内での運行が困難と判断される場合は受付を断られることもあるようで、その対策が必要ではないかと感じた。

高齢化がすすむなか、利用者自身での乗り降りが困難な人は乗車できないため、外出できない人が出るのではないか。ボランティアサポーターのような人がいて、介助できる体制も必要になっていると感じた。

ドライバーさんと利用者が顔見知りになり、その交流も張り合いになっていると説明がありました。