

政務活動調査報告書

| | |
|------|--|
| 調査日 | 平成29年5月16日（火） |
| 視察場所 | 群馬県前橋市 |
| 調査項目 | 「でまんど相乗りタクシー」について |
| 視察者名 | 畔柳敏彦 畑尻宣長 野島さつき |
| 市の概要 | 面積：311.59 km ² 人口：336,199人 人口密度：1,077.72人/km ² 世帯：140,281世帯 経常収支比率：95.6% 実質公債費比率：8.0% |

超高齢社会の到来とともに、過疎地域だけでなく、中心市街地も衰退が進みつつあり、その中で住民が安心・安全でいきいきと生活していける条件として、地域交通は欠かせないものであります。その上で、バスや電車などの利用や中長距離の歩行が難しい高齢者にとっては、通院や買い物に行くこと自体が難しくなって来ているのが現状であります。前橋市では、2016年1月より「だれもが、どこへでも、自由に移動できる」タクシーの利用運賃を補助する「でまんど相乗りタクシー（マイタク）」の運行を市内全域で始め、利用者に大変喜ばれているとのことです。全国でも大変話題になっている前橋市の「マイタク」を視察して参りました。

<前橋市の概要>

群馬県の中央部よりやや南に位置し、東京から約100kmの地点にある。海拔の最高は赤城山最高峰、黒檜山の1,823m、最低は下阿内町の64mで、北から南に向かって傾斜地をなしている。市の中央部から南部にかけては100m前後の平坦地をなしており、利根川をはさんで両側に市街地が発達している。

明治14年に県庁が置かれ、同25年に県内最初、関東で4番目、全国で41番目に市政を施行した。平成21年4月に中核市に移行し、同29年には市政施行125周年を迎え、群馬県の県都としてさらなる躍進を目指している。



<「マイタク」導入の経緯>

当時の市長の選挙公約であり、当選後「全市域デマンド化研究会」を設置。

◇目的・意義

前橋市内全域に対し、利用者の要求に対応して運行する形態「デマンド運行」による交通手段の導入を、研究・検討し、公共交通の利便性向上と利用促進に繋げることを目的として当該研究会を設置した。

研究会委員

委員数：9名（学識経験者5名、行政関係者4名 平成24年5月18日委嘱）

◇中間報告の公表 平成25年3月

○実現に向けた目標

→ 快適で暮らしやすく活力のあるまちづくり

前橋市公共交通マスタープランに掲げる「持続可能な公共交通体系(ネットワーク)」を実現することを基本に、移動困難者並びに公共交通不便地域の解消を図ること。

○基本方針

1. 移動困難者対策や公共交通不便地域の解消など、公共交通による移動手段を喫緊に必要としている市民サービスの確保に軸足を置くこと。
2. 民間交通事業者を最大限活用するという枠組みの中で、既存の鉄道・バス・タクシーとの共存共栄と、適切な役割分担を目指すこと。
3. 持続可能な公共交通ネットワークづくりに向けて、地域の実情に応じた輸送力を担保するとともに、市財源の確保はもとより、適正な運賃設定など利用者の応分の費用負担を考慮すること。

○実現に向けた戦略

デマンド方式による乗り合いタクシーを手法の中軸に捉え、実現性及び持続可能性の高い社会実験を計画して課題を抽出し、その対応と導入効果の検証に道筋をつけ、本格運行を目指す。

1. 移動困難者対策については、利用者を特定するなどサービスの対象者を限定する。
2. 公共交通不便地域の解消については、既存の公共交通機関への影響を考慮し、地域を限定するなど既存公共交通とネットワークする区域制を採用する。
3. 既存の公共交通機関を補完する運行計画を検討する。
4. 利用者の負担割合については、既存の公共交通機関の運賃体系を十分踏まえた上で、そのあり方を検討する。

◇平成27年7月29日 第9回研究会において策定された制度内容の最終案を、議会で承認→6地域において社会実験→平成28年1月23日運行開始

<マイタクの概要>

事前に登録申請が必要→登録証・利用券
 申請書は市役所・各地区支所・市民サービスセンター・地区公民館等で配布

●登録条件

前橋市に住居登録があり

A, 年齢 75 歳以上の方

B, 年齢 65 歳以上で運転免許証（普通・準中型・中型・大型）をお持ちで無い方

C, ①身体障がい者

②知的障がい者

③精神障がい者

④発達障がい者

⑤要介護、要支援認定者 介護予防・生活支援 サービス事業対象者（総合事業） 難病患者 妊産婦

●支援内容

☆登録者が複数でタクシーに同乗したとき

➡1人1乗車につき最大 500 円

☆登録者が1人でタクシーに乗車したとき

➡タクシー運賃の半額支援、ただし1運行 1,000 円を上限とする

●利用できる時間帯

午前 7 時～午後 6 時まで 運休日は無し

●運行エリア

前橋市全域

乗車地、降車地いずれか一方が前橋市である運行でも対象となる

●利用回数

1人1日2回まで

年間上限 120 回（60 往復）

障がい者割引、福祉ハイヤー利用券等との併用可能

●利用するには

登録タクシー会社に電話予約

登録証と利用券を持って乗車

タクシー運賃の一部を支援します！

マイタク

ドア・ツー・ドア
でまんど相乗りタクシー

平成 28 年 1 月 23 日 (土)

運行開始！

使って便利・乗って安心！
お年寄りや障害のある方などへ
お出かけの機会を提供します！

※ 事前に登録申請が必要です。
(平成 27 年 10 月 1 日(木)から受付開始: 郵送による登録申請が基本)

●どんな登録条件なの？
前橋市に住居登録があり、次の登録条件のいずれかに該当する方が登録できます！
A: 年齢 75 歳以上の方
B: 年齢 65 歳以上で運転免許証（普通・準中型・中型・大型）をお持ちで無い方
C: 下記の①～⑦のいずれかの該当者
①身体障がい者、②知的障がい者、③精神障がい者、④発達障がい者、⑤要介護、要支援認定者、介護予防・生活支援サービス事業対象者（総合事業）⑥難病患者、⑦妊産婦
D: 運転免許証を自主返納した方

●いくら支援が受けられるの？
登録者が複数でタクシーに同乗したとき
➡1人1乗車につき、最大 500 円を支援
登録者が1人でタクシーに乗車したとき
➡タクシー運賃の半額を支援 ただし、1運行 1,000 円を上限とします。
※付添い人も同乗できますが、支援の対象外となります。

●利用登録証交付申請書はどこでもらえるの？
市役所（5 階: 交通政策課）、各地区支所、市民サービスセンター、地区公民館等

お問い合わせ 前橋市政策部交通政策課
TEL: 027-898-5939 FAX: 027-221-2809
027-898-5844

マイタク Q&A

- Q1** どの時間帯に利用できるの？
A1 午前 7 時から午後 6 時までが利用可能時間（市の支援対象）となります。なお、土日祝日を含めて、運休日はありません。
- Q2** 運行エリアは限定されるの？
A2 前橋市全域が基本となります。但し、乗車地、降車地のいずれか一方が前橋市内である運行でも、市の支援の対象となります。
- Q3** 利用する時にはどうすればよいの？
A3 一般のタクシーと同様に前橋市内のタクシー会社に直接予約してご利用ください。（利用方法は一般のタクシーと同じです。）なお、前橋市内の病院や駅等に待機しているタクシー車両には、予約無しでご利用いただけますが、市外から戻る場合には、前橋市内のタクシー会社に直接予約してご利用ください。
- Q4** 利用する時には、何を持ってタクシーに乗るの？
A4 登録者に交付される利用登録証と利用券を持ってタクシーに乗車してください。乗車したとき、タクシー運転手に利用登録証を提示し、降車するときに、登録者 1 人につき、1 枚の利用券をタクシー運転手に渡してください。
- Q5** 市からの支援は何回でも受けられるの？
A5 1人1日2回まで利用可能とします。（※1日に付き2回まで支援対象）また、1人が支援を受けられる年間上限回数は120回（60往復分）とします。※障がい者割引、福祉ハイヤー利用券等との併用は可能とします。

マイタクの上手な使い方

登録者が複数で相乗りになるほど、お得にご利用いただけます！
 例) 2人で相乗り⇒1運行につき、最大1,000円を支援。
 3人で相乗り⇒1運行につき、最大1,500円を支援。
 4人で相乗り⇒1運行につき、最大2,000円を支援。
 ※タクシー運賃から上記の支援額を除いた残額が利用者の負担額となります。なお、支援額がタクシー運賃額を超えることはありません。

| タクシー会社名 | 電話番号 | 所在地 |
|----------|--------------|--------------|
| アサカタクシー | 027-231-8181 | 三俣町 1-5-14 |
| 東洋タクシー | 027-264-1266 | 堤町 701-5 |
| 清水タクシー | 027-243-4343 | 城東町 5-654-13 |
| 赤城タクシー | 027-283-2305 | 茂木町 38 |
| 群中タクシー | 027-263-4141 | 天川大島町 1-1 |
| 敷島タクシー | 027-231-1108 | 敷島町 240-1 |
| ナガイタクシー | 027-231-8123 | 南町 3-21-8 |
| 日本中央タクシー | 027-255-1112 | 三河町 1-3-6 |
| 新和タクシー | 027-251-3111 | 元郷社町 336-27 |
| 京都第一交通 | 027-251-4784 | 総社町 2-4-4 |

＜マイタク利用実態＞…前橋市交通政策課の調査結果

マイタク利用実態調査の結果について

資料 3

H28.11.18
交通政策課

1 実施目的

平成28年1月23日より開始されたマイタク登録者の利用ニーズを把握するため、登録者のうち2,500人を抽出し、実施したアンケートの調査票を集計・分析するもの。

2 対象者

平成28年5月末までに申請を受付けた12,766人の登録者から地区毎の割合を算出し、無作為で抽出した。なお、調査に係る情報については、利用登録証交付申請時に承認いただいた情報を活用し、分析した。

※アンケート調査票は別添のとおり

3 分析機関

公立大学法人前橋工科大学

4 実施期間

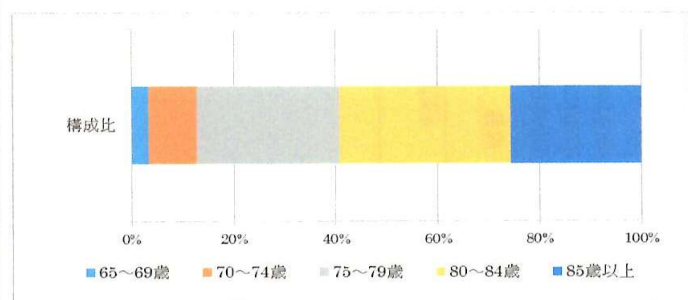
- (1) アンケート発送 平成28年7月26日(火)
- (2) 回答期限 平成28年8月9日(火)
- (3) 調査票分析期間 平成28年8月10日(水)～10月31日(月)

5 結果概要

(1) 回収状況

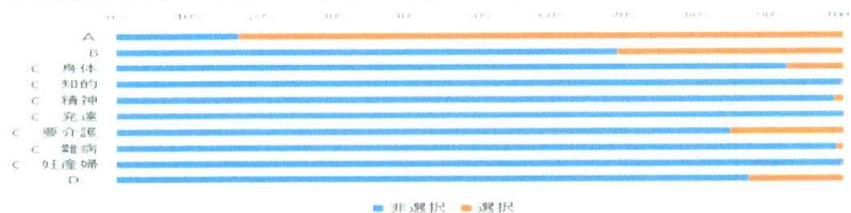
- ①回収件数2,032件(男504件、女1,528件)
- ②回収率81.3%

| 年齢階層 | 回答数 (件) | 構成比 (%) |
|--------|------------|------------|
| 65歳未満 | 39 | 1.9% |
| 65～69歳 | 69 | 3.4% |
| 70～74歳 | 184 | 9.1% |
| 75～79歳 | 558 | 27.5% |
| 80～84歳 | 672 | 33.1% |
| 85歳以上 | 510 | 25.1% |
| 計 | 2,032 | 100.0% |



(2) 登録条件構成比

主な構成比は、A条件 82.9%、B条件 31%、C条件要介護 15.4%、D条件 12.9%。



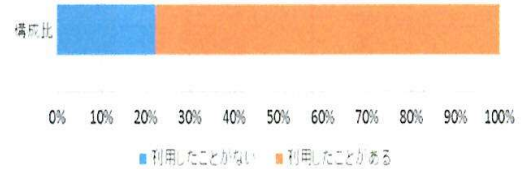
A: 75歳以上 B 65歳以上で免許なし、C: 要支援・要介護等 D: 免許返納者

(3) 利用実態

①利用の有無

○アンケート回答者のうち、利用者は77.7%。

| 利用有無 | 回答数(件) | 構成比(%) |
|-----------|--------|--------|
| 利用したことがない | 453 | 22.3% |
| 利用したことがある | 1579 | 77.7% |
| 計 | 2,032 | 100.0% |

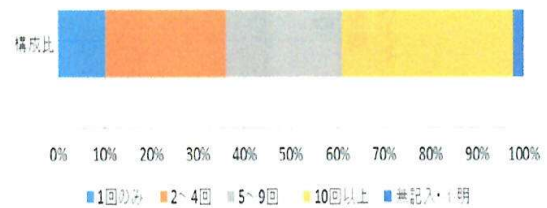


②利用回数 (平成28年1月23日以降の利用回数)

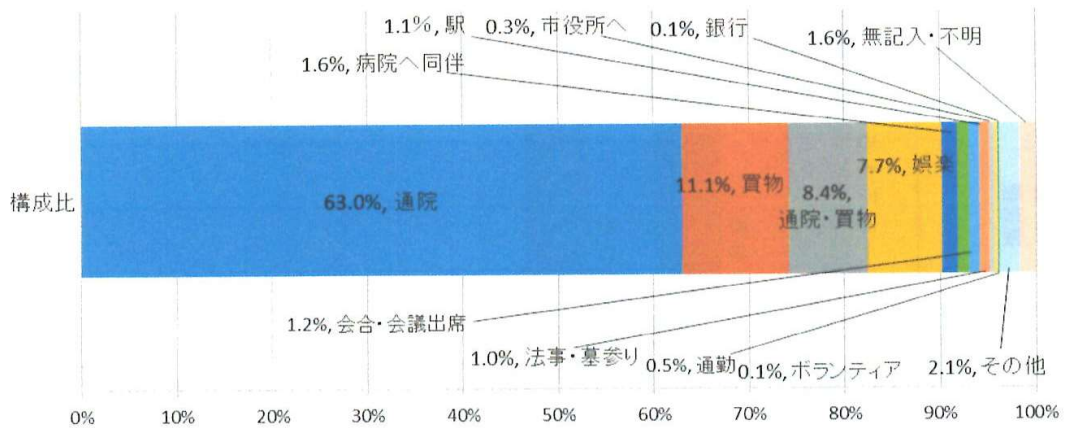
○利用者1,579人の内87.5%の人が2回以上利用している。

○10回以上利用している人が36.7%と一番大きな割合を占める。

| 利用合計回数 | 回答数(件) | 構成比(%) |
|--------|--------|--------|
| 1回のみ | 162 | 10.3% |
| 2~4回 | 406 | 25.7% |
| 5~9回 | 397 | 25.1% |
| 10回以上 | 579 | 36.7% |
| 無記入・不明 | 35 | 2.2% |
| 計 | 1579 | 100.0% |



③利用目的

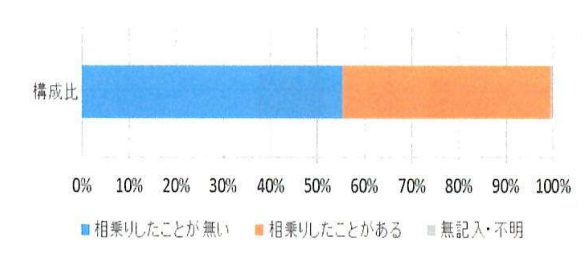


(4) 相乗りについて

①相乗りの有無

○相乗りしたことがある人が44.1%。

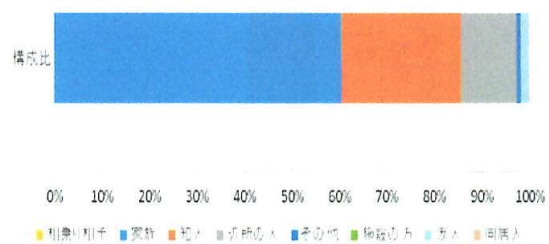
| 相乗りの有無 | 回答数 | 構成比 |
|------------|------|--------|
| 相乗りしたことが無い | 875 | 55.4% |
| 相乗りしたことがある | 696 | 44.1% |
| 無記入・不明 | 8 | 0.5% |
| 計 | 1579 | 100.0% |



②相乗りの相手

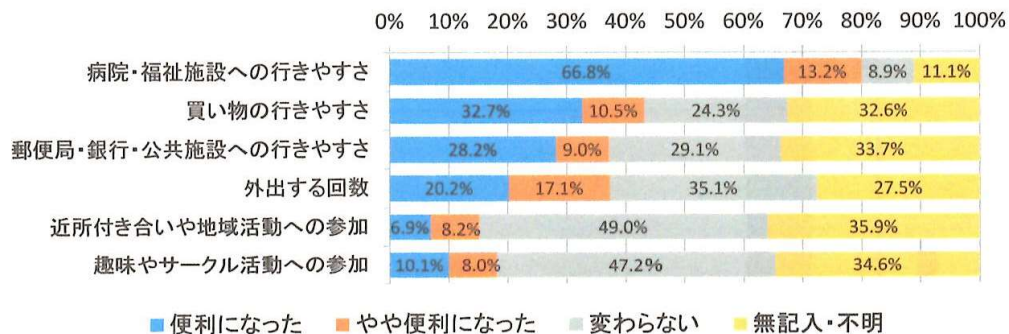
○家族が59.3%と一番大きな割合を占める。

| 相乗り相手 | 回答数 | 構成比 |
|--------|-----|-------|
| 家族 | 413 | 59.3% |
| 知人 | 171 | 24.6% |
| 近所の人 | 80 | 11.5% |
| その他 | 5 | 0.7% |
| 施設の方 | 1 | 0.1% |
| 友人 | 11 | 1.6% |
| 同居人 | 1 | 0.1% |
| 無記入・不明 | 14 | 2.0% |



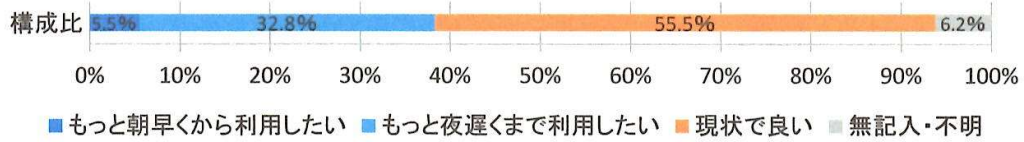
(5) 行動・生活変化

- ①病院や福祉施設への行きやすさは80.0%の人がやや便利になった・便利になったと回答している。
- ②買い物や郵便局・銀行・公共施設への行きやすさは便利になった。または、やや便利になったが約40%を占めているが、変わらないまた無記入・不明の回答が約30%ずつ占めている。
- ③外出回数は変わらないが35.1%を占めているが、増えたまたやや増えたが37.3%を占めている。
- ④趣味やサークル活動への参加、近所付き合いや地域活動への参加は変わらないが約50%を占めている。

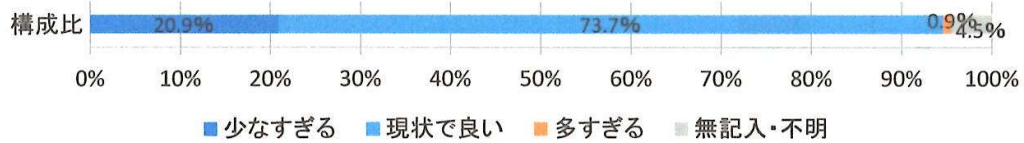


(6) 制度について

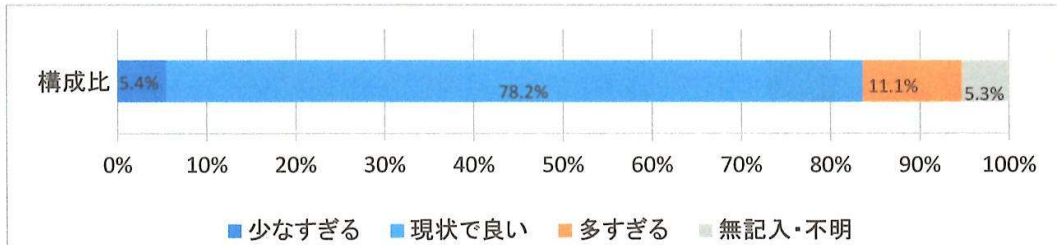
①利用時間



②1日の利用可能回数



③年間利用可能回数



(7) 主な利用目的地区 構成比(全 1,579 トリップ)

| 目的地区 | 本庁管内 | 上川淵 下川淵 | 元総社 東 | 南橋 | 永明 桂萱 芳賀 | 宮城 大胡 粕川 城南 | 清里 総社 | 富士見 | 市外※ | 無記入 不明 | 計 |
|-------------|-------|------------|----------|------|----------------|----------------------|----------|------|------|-----------|--------|
| 居住地区 | | | | | | | | | | | |
| 本庁管内 | 21.0% | 1.1% | 2.0% | 1.1% | 2.4% | 0.1% | 0.4% | 0.3% | 0.3% | 2.6% | 31.3% |
| 上川淵・下川淵 | 4.1% | 3.1% | 0.4% | 0.3% | 0.4% | 0.4% | 0.1% | 0.0% | 0.4% | 0.9% | 9.9% |
| 元総社・東 | 5.6% | 0.1% | 7.5% | 0.1% | 0.3% | 0.1% | 0.4% | 0.0% | 0.9% | 1.5% | 16.7% |
| 南橋 | 6.0% | 0.3% | 0.9% | 3.5% | 0.3% | 0.1% | 0.2% | 0.1% | 0.3% | 0.6% | 12.2% |
| 永明・桂萱・芳賀 | 8.2% | 0.8% | 0.4% | 0.4% | 4.1% | 0.4% | 0.1% | 0.0% | 0.1% | 1.2% | 15.7% |
| 宮城・大胡・粕川・城南 | 2.0% | 0.4% | 0.1% | 0.2% | 0.5% | 3.1% | 0.1% | 0.0% | 0.1% | 0.6% | 7.0% |
| 清里・総社 | 1.7% | 0.0% | 0.3% | 0.4% | 0.0% | 0.0% | 0.8% | 0.0% | 0.8% | 0.3% | 4.4% |
| 富士見 | 1.2% | 0.0% | 0.3% | 0.4% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 0.4% | 0.0% | 0.3% | 2.7% |
| 計 | 49.8% | 5.8% | 11.8% | 6.5% | 8.0% | 4.2% | 2.1% | 0.8% | 3.0% | 8.0% | 100.0% |

6 まとめ

- 利用者の主な目的地は「病院」「買物」が8割を占める。
- 利用者の8割の方が病院や福祉施設に行きやすくなったと回答しており、マイタクの導入効果を確認できた。
- 利用時間、利用回数ともに、現状の制度内容に満足していることがうかがえた。
- 都心部から都心部の移動が多く見られた。また、周辺部から都市機能が集積している都市部への移動が多い。

<今後の課題>

平成 28 年 9 月 30 日で、マイタク登録者数は 15,227 人であるが、対象となる人数は 45,000 人いるという。公共交通への市の予算は 5 億円で、その内マイタクは 1 億 3,000 万円を占める。今後、財政負担はさらに多くなることが見込まれるが、営業時間や利用回数、制度内容等見直しながら、持続可能な制度としてマイタクを発展させたいと言われていた。

<所 感>・・・畔柳敏彦

前橋市は市長の公約の実現に基づき移動困難者対策や公共交通不便地域の解消を図るため、公共交通による移動手段を喫緊に必要としている市民サービスに軸足を置いて、平成 24 年から全市域に利用者の要求に応じて運行する「デマンド運行」による交通手段の導入をしていくため、全市域デマンド化研究会を立ち上げられました。

実現に向けた戦略としてデマンド方式による乗り合いタクシーを手法の中軸にすえて、実現性と持続可能性の高い社会実験を計画して課題を抽出し、その対応と導入の効果の検証に道筋をつけて本格運行を目指すと結論を先に出して、いかに実現するかを協議していく手法で取り組んでいかれたようであります。どのような交通手段も乗っていただき利益を出していかねければ、限りある財政の中での効果的な投資を導き出さねばならないのは当然といえる。そのためには、利用者は、免許がなくなったら乗りますというような遠い将来の話では、行政としても決断ができないと考えます。流行りの言葉を使わせていただければ「将来乗りたい」ではなく、「今スグ乗りたい」でなくてはなりません。検討の結果、平成 28 年より、デマンドタクシーは本格運行を開始されました。移動困難者対策として対象を限定しました。名称はマイタク（デマンド相乗りタクシー）です。利用できる方は、75 歳以上の方、65 歳以上で運転免許証をお持ちでない方、身体障がい者、精神障がい者、発達障がい者、要介護・要支援認定者、難病患者・小児慢性特定疾患患者、妊婦の方は確認書類の写しをもって「利用登録書交付申請書」を提出し登録される。また、運転免許証自主返納者となっている。これらの対象者が乗車した時の支援内容が決められています。登録者が複数でタクシーに同乗した場合、タクシー運賃に対して 1 人 1 乗車最大 500 円、1 人でタクシーに乗車した場合は運賃の半額、上限 1,000 円を支援するものであります。1 人 1 日 2 回利用でき、年間上限回数は 120 回となっている。利用可能時間は午前 7 時から午後 6 時まで運休日はないとしています。また、支援が受けられるタクシーは 10 社が登録されています。

<利用者の調査結果を見ると>

現在、登録者は 15,227 人 内訳として男性 4,560 人 女性 10,667 人で利用者割合は男性 41,8% 女性 54,6% 利用目的は通院が 63,0%、買い物が 11,1%、通院・買い物が 8,4% 娯楽は 7,7%の順となっている。行動・生活変化では病院や福祉施設に行きやすくなった。買い物や郵便局・銀行・公共施設へ行きやすくなった。外出回数は変わらないが 35,1%だが、外出回数が増えた方が 37,3%などの結果が報告されている。前橋市ができて岡崎市ではできないのだろうか。こんなに喜ばれている交通手段を本市も検討し、導入すべきである。

また、コミュニティバスは、1995年に東京都武蔵野市が走らせたのが初めと言われていますが地方の自治体は民営バスの廃止代替バスを1980年代から運営しているケースも多く、廃止代替バスとコミュニティバスの違いは必ずしも明瞭なものではないようである。しかし、全国では約半数の自治体（914自治体）で導入されているという。このコミュニティバスの課題は交通不便地域解消の方策として有力な手法であるが、全国に広がるにつれ、必ずしも成功とはいえない事例も散見されるようになったとの指摘をしている専門家もいる。その問題点は、1、コミュニティバスの運行目的が明確でない自治体があるということ。2、既存のバスと、システムが切り離されているということ。3、既存の路線バスの乗客を奪うだけにとどまるバスがあるということであります。

これからのコミュニティバスに必要なことは、コミュニティバスを走らせることを自己目的としないこと。コミュニティバス運行に先立ち、公共交通マスタープラン、地域公共交通連携計画などを策定し、その地域で必要な公共交通の姿を明らかにすること。その上で、既存の路線バスでなにが不足しているのかを明らかにし、既存の路線バス、コミュニティバスやその他の公共交通手段が一体となって地域の公共交通網を構成することが望ましいというインターネットからまとめを引用させていただいたが、翻って本市の額田地域のバスの時刻表には1日に数回しかバスが来ず、帰りが夕方になるような時刻表では乗りたくても乗れない。かと言って事業者にすれば何本出しても、乗らなければ赤字になるという論理が正論としてあり、平行線の話である。そして市側の一つの正論としてコミュニティー交通の導入は、地域住民がバス等に乗っていただくことにより、一定の収入確保が必要な条件であり、地域がコミュニティー交通の検討組織を整備して、マイバス意識を醸成し、その交通に乗ってもらう意識や環境づくりを行うことが重要であり、市は地域と連携し可能な限り連携していききたいといいながら、具体的なサポートやコーディネートがあまりできていないわけでありますが、という考えや公共交通は不特定多数の移動手段の確保が目的であり、特定の対象者に限定するのはおかしいという考え方であります。これも間違っていないとすると最早、移動困難者への対策は手の付けようがないと言わざるを得ないではないか。今回の前橋市の取り組みはトップダウンで実現したものであるが、ターゲットを絞り込み利用の向上を図っていることの結果を見ると。何とかしなければという思いを行政も住民も本気で持たなければ対策は進まないという結論になってしまいます。しかし私どもは、高齢者社会のなか絶対必要となる交通手段を提案し続けなければならないと改めて決意した次第です。以上

<所感>・・・畑尻宣長

前橋市のでまんど相乗りタクシーについて学ばせて頂きました。このでまんど相乗りタクシーのことを「マイタク」として平成28年1月から運行を開始されました。これは、移動困難者対策として始められた事業です。そのため、対象者は、年齢が75歳以上、年齢が65歳以上で運転免許証を持っていない方、そして、身体障がい者、知的障がい者、精神障がい者、発達障がい者、要介護・要支援認定者、介護予防・生活支援サービス事業対象者、難病患者、妊産婦、さらには、運転免許証を自主返納した方になります。幅広く対象者にした効

果なのか、約 45,000 人の高齢者がいる中で、登録者は 19,000 人という多くの方に登録し、使用して頂いていることがわかりました。これだけ登録者が多いということは、免許返納ということだけでなく、移動困難者対策として求められているということを実感しました。

マイタクを行うきっかけは、市長の公約だということをお聞きしました。この事業は、財政的に負担がかかることは、誰が考えても容易にわかります。それが市長のリーダーシップで実現したことは羨ましくも思いました。マイタクを一年間利用すると最大 6 万円です。登録者が全員使用されると、11 億 4 千万円が必要となります。実際、半年で 6 千 365 万円が支援されていました。よく利用されていることがわかります。それだけ需要が高いということもわかります。前橋市の地域特性もあるのかもしれませんが、これだけ利用されているところを見ると、市民の皆さんが渴望されていたことが実感できます。補助でありますので、当然、自己負担もあります。それでもなお、このような利用率であるということは、本市においても必要な施策ではないかと感じました。本市では額田地域をはじめとする中山間部や、路線バスが走っていない、公共交通空白区がたくさん存在しています。そういった市民の足となりうるのが、このようなタクシーを利用した対策ではないでしょうか。

前橋市では、タクシー会社 10 社と提携していますが、本市ではそれだけのタクシー会社が確保できるかどうかも課題であります。それは、利用できるタクシー会社が多いことできめ細かく対応が出来るのではないかと思うからです。前橋市が行ったアンケート調査によりますと、利用する時間帯というのはある程度集中していました。利用したいときに、タクシーが捕まらないということを守るためにも、出来る限り多くのタクシー会社の協力も必要かと思えます。そういう意味では、本市でのタクシーの取り巻く環境は厳しいものがあると思っています。

前橋市の相乗りタクシー事業は、財政面、タクシー会社のとりまく環境が揃わないと事業として成り立たないのではないかと思いました。とりわけ財政面では、本市で行った場合の登録者数がどれだけの人数になるかは未知数ですが、かなりの負担となることが予測されます。しかし、今後、免許返納をされる方が増えることを踏まえると、移動困難者の対策は急務の課題であることは間違いありません。そういう意味で、早急に本市として検討に入るべきだと思いました。議会を通じて対策を講じるよう働き掛けていきたいと思えます。以上

<所 感>・・・野島さつき

当時の市長の公約である移動困難者対策として、平成 24 年から検討を始め、平成 28 年より本格運行を開始している。所管課は交通政策課。

利用できる方は、75 歳以上の方、65 歳以上で運転免許証をお持ちでない方、障害者手帳、特定疾患受給者証をお持ちの方、要介護・要支援認定者、総合事業対象者、妊産婦、運転免許証を自主返納された方で、登録者が複数でタクシーに乗車した時は、1



人1乗車につき、最大500円、1人で乗車した時は、運賃の半額・上限1,000円を支援するものである。1人1日2回利用できる、年間上限回数は120回。利用には市役所などで事前登録が必要で、申請後に交付される登録証をタクシー運転手に提示し、利用券1枚を渡せば割引された運賃で乗車できる。

移動困難者対策として導入されたが、登録者の約1割が運転免許証の自主返納者とのことで、交通事故率の低下にも寄与しているという。また、市街地で商店を営む人から「タクシーを使って来店してくれる客が増えた」との喜びの声も寄せられており、郊外から市街地への人の流れが増え、地域の活性化を図ることも期待されている。さらにハイヤー業界にも活気を与えるなど波及効果を生んでいる。

団塊世代が75歳を迎える2025年まで8年を切った。制度導入には最低でも4～5年はかかる。住み慣れた地域でいつまでも安心・安全に暮らしていくために、今後必ず起こって来る地域の「足」の問題を、地域任せにするのではなく、岡崎市として「コミュニティ交通を導入すると、どうなるのか」「市としてこのようなコミュニティ交通の導入を考えている」といった具体的な『青写真』を示したパンフレットなどを作成し、もっと積極的に各町内会で市民交通会議などの開催を促してみる必要性を強く感じる。手を上げる地域があれば、モデル地区として市が積極的に関わり、試験運行を行うなど一歩踏み込んだ施策を望むものである。今後も市に要望していきたい。

以上