

## 乗合タクシー制度導入の経緯

### 《現状と課題》

#### ①バス路線再編による交通不便地域解消の限界

公共交通不便地域内の人口は、当市全体の約8%を占めているが、地域生活バス再編に時間を要したこともあり、公共交通不便地域への対応がほとんど進んでいない。

再編完了 H27 東部ルート、H28 南部ルート

再編予定 H29 西部Aルート

未着手 さわか号、野登白川ルート、加太地区福祉バス

☆交通不便地域に対してバス型車両による新規路線を設定するには、物理的（バス型車両が運行できる経路が限定）及び財政的（1路線当たり年間約15,000千円かかる）な課題がある。

#### ②評価基準を下回る路線及び地域が存在

- ・路線存続の妥当性を判断する維持基準：平均乗車人員3.0人/便・日 以上
- ・バスルートの見直し（改善）の必要性を判断する見直し（改善）基準  
：1停留所あたり5.0人/日 以上

<参考> 平成28年度 地域生活バスの1便当たりの利用者数（人/便・日）

野登・白川地区自主運行バス	4.8
東部ルート	3.4
南部ルート	3.7
西部Aルート	2.4
加太地区福祉バス	4.4

☆評価基準を下回る路線やバス停を見直すことにより発生する交通不便地域への対応が課題である。

#### ③タクシー料金助成事業による対応の限界

福祉部門における高齢者の外出支援を目的とした75歳以上の高齢者に対するタクシー料金助成事業は、交通不便地域に対応していない。

##### 《タクシー料金助成事業》

- ・高齢者（75歳以上）10,000円/年
- ・1乗車につき最大2,000円の利用が可能
- ・H28実績

対象者数	交付者数	交付率	交付金額	利用率	決算額
5,940人	3,866人	65.08%	38,660千円	53.48%	20,675千円

☆郊外から市街地への移動など 2,000 円を超える移動では、2.5 往復分の助成であり、交通不便地域のニーズに合っていない、制度として交通不便地域には対応できない。居住地等により生じる不公平感を解消するために、個々の事情に応じて助成金額を見直すことには限界があるため、制度の抜本的な見直しが必要である。

#### ④運転免許証自主返納ができる環境づくりの推進

超高齢社会、人口減少社会を迎える中で、平成29年3月に改正道路交通法が施行され、高齢者の運転免許証返納者が増加すると考えられ、今以上に自力での移動手段を持たない移動困難者が増加すると予想される。

●人口及び運転免許保有者数(H28.10末)

人口	49,730	免許保有者	35,088
75歳以上	6,249	75歳以上	2,595

●年齢別の運転免許保有者数(H28.10末)

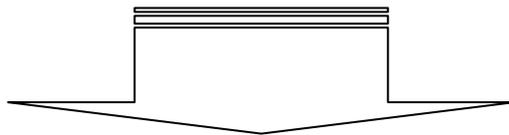
	50歳-54歳	55歳-59歳	60歳-64歳	65歳-69歳	70歳-74歳	75歳-79歳	80歳-84歳	85歳-89歳	90歳以上
人数	2,716	2,792	2,947	3,460	2,270	1,426	803	342	24
割合	7.7%	8.0%	8.4%	9.9%	6.5%	4.1%	2.3%	1.0%	0.1%

●将来推計

	現在 (H28)	5年後 (H33)	10年後 (H38)	15年後 (H43)	20年後 (H48)	25年後 (H53)
75歳以上	2,595	4,841	7,959	10,106	11,469	11,915
H28比	—	約2倍	約3倍	約4倍	約4倍	約4倍

☆安全・安心な生活を送ることを実現するためには、運転免許証返納後の交通手段をどのように確保するか課題である。

市民の身近な交通手段の確保するためには、市内コミュニティバス路線等再編だけでは、物理的にも財政的にも限界があるため、福祉施策との整合が取れた市民の移動需要の実情に効率よく対応できる新たな交通手段が求められている。



## 「亀山市乗合タクシー」

### ポイント

- ・タクシー事業者のセダン型車両を使用
  - 狭い道でも運行が可能になり利便性が向上（物理的課題に対応）
  - 車両の維持経費の軽減（財政的課題に対応）
- ・予約型（デマンド型）の運行
  - 需要に応じた運行により経費削減（財政的課題に対応）
- ・市内全域に対応
  - 交通不便地域への対応が可能（交通不便地域に対応）
- ・事前登録制
  - 免許証自主返納者の利用可能（免許返納ができる環境づくりに対応）
- ・基本エリア内 500 円で利用回数の制限なし
  - 最低限の交通手段を確保（交通不便地域に対応）