

第14回の公共交通会議においてご承認いただきました、拠点型タクシー移動支援事業(お出かけサポートタクシー)実証運行の現状についてご報告させていただきます

【報告事項】

①事業概要

項 目	内 容
目 的	日常生活において、高齢等の理由により一人で外出することに不安・抵抗を感じている方に対して、抵抗なく自由に外出できるよう支援するもの
制 度	既存タクシーを活用した補助制度(自宅から各拠点までのタクシー料金を本市が一部負担する制度)
対象者	市域西部地域(逢阪地区含む在住の方かつ下記のいずれかに該当する方で会員証を発行されたもの ①75歳以上の方 ②65歳以上の運転免許返納者 ③妊婦等 ④障がい者の方
利用料金	A:350円(自宅～市役所・市民総合センター) B:490円(自宅～四条畷駅・忍ヶ丘駅)

②これまでの取り組み

会員登録(令和5年9月11日より開始)

協力事業者(3社)による運行(令和5年10月1日より開始)

③会員登録数

令和6年1月末日 現在 218人

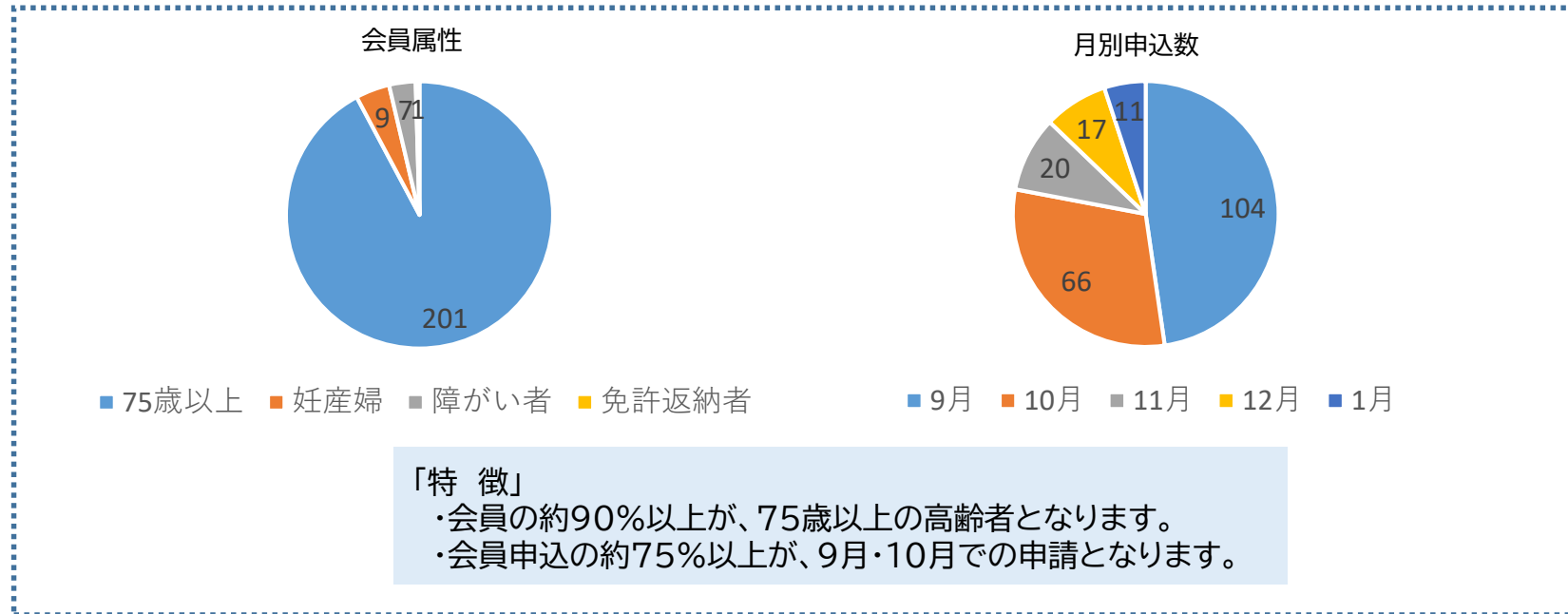
④利用実績

令和6年1月末日 現在 655人

【事項別詳細】

(会員登録状況)

令和6年1月末現在の会員登録申請受付け数は218人ですが、その属性は…



- 前回(デマンドタクシー)の実証運行の結果において、高齢者のリピーターが多かったことから、75歳以上の高齢者の会員が大多数を占めることは想定内である
- 最初の2か月間で申込数の約7割を占めており、今後、会員数が大幅に増えることは想定しにくい
本当に移動支援が必要な方には、届いていると思われる。

【事項別詳細】

(利用実績)

令和6年1月末日現在の延べ利用者数は655人となります。

当初想定

利用者数については、第14回の会議において、令和4年度の実績から算出しており

1年間あたりの想定利用者数 5,164人

現段階での延べ利用者数は655人となることから、1年間あたりに換算すると1,965人となり制度設計時の想定よりは下回る結果となっています。

(参考)デマンドタクシーのこれまでの実績

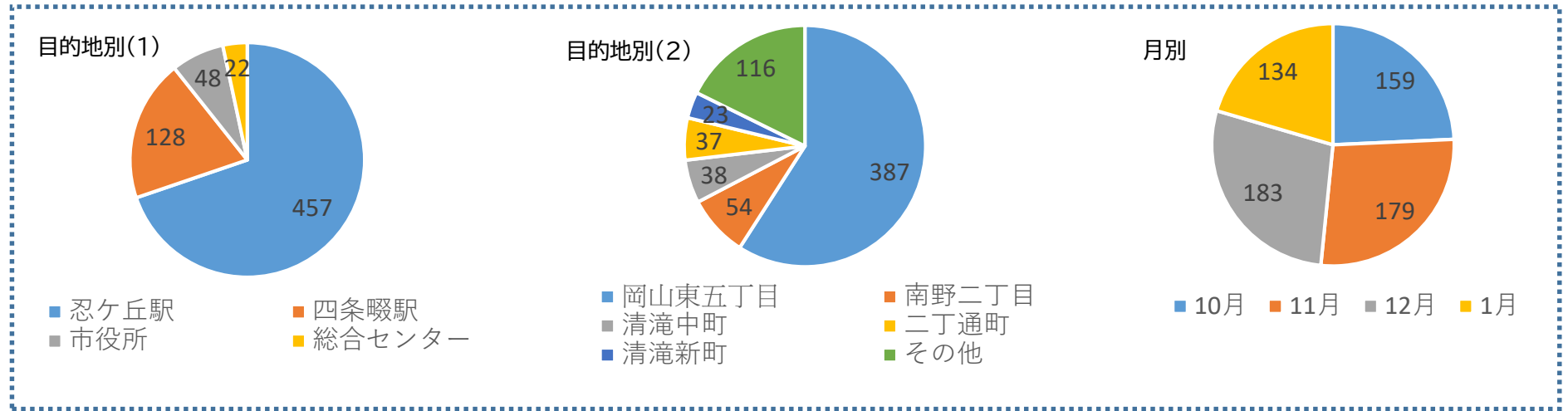
R2年度 3,478人/年 令和3年度 4,139人/年 令和4年度 4,805人/年

→ 利用者アンケートの実施など、ニーズ調査のうえ、更なるブラッシュアップは必要と考えます。
しかし、本制度の利便性の向上は、他の公共交通機関へ影響(競合路線)を及ぼすことから、慎重な検討が必要

【事項別詳細】

(利用者属性)

令和6年1月末日現在の延べ利用者数は655人(N=655)となり、その属性は…



(特徴)

- ・駅への利用(特に忍ヶ丘駅)が多い
- ・地域的には岡山東五丁目の利用が多い
- ・月ごとのバラつきは少ない

→ 駅から遠い地区、高低差の大きい地区にお住いの高齢者の定期的な利用が想定されます。
制度主旨は満たしているものの、更なるブラッシュアップは必要と考えます。

【さまざまな意見等】

（利用者からの意見）

- ①同乗者の取り扱い
- ②本サービスにおいて、利用可能な拠点の増加
- ③どちらかの駅にしか行けない
- ④家まで来てくれるのはありがたい

（協力事業者からの意見）

- ⑤住所を書くのに時間がかかる
- ⑥制度自体を理解していない(途中で降りれないのか など)
- ⑦引き続き、運行は可能

これらの意見に対しては…

- ①については、今後の課題と考えます。特に福祉の観点の判断が必要な場合は、**福祉部会**による検討が必要
- ②については、今後の課題と考えます。**公共施設**を中心に検討が必要
- ③については、競合路線となることから、**実現は困難**
- ⑤については、運用上の内容なので、**ヒアリングを実施**し、住所を削除しました
- ⑥会員証発行の際の**説明の徹底**及び、**本制度の定着**が大切と考えます

【金額的な利用実績】

令和5年10月から令和6年1月末までの市民と本市の負担割合は…

	メーター料金	市民負担	割合	市負担	割合
10月	169,240円	75,250円	44.5%	93,990円	55.5%
11月	189,000円	84,910円	44.9%	104,090円	55.1%
12月	190,700円	87,290円	45.8%	103,410円	54.2%
1月	140,200円	63,700円	45.4%	76,500円	54.6%
総合計	689,140円	311,150円	45.2%	377,990円	54.8%

制度設計時点では、受益者負担：公費負担を1:1(=50%)とし、今回の対象者として高齢者及び妊産婦であることから、コミュニティバスと同様のサービス水準(半額負担)として設計している

→ 市民の負担は、25%(市役所・総合センター)、35%(忍ヶ丘駅・四条畷駅)で制度設計

駅から直接乗る場合や、設定距離の差異により、想定よりはメーター料金が安価で収まっている。

→ 本格運行の際には、料金設定(市の負担額)についても検討する

【今後について】

実証運行から本格運行に移行するためには、現段階では相対的に判断材料が少ないものと認識しております。
今後、判断していくにあたり、引き続き実証運行を継続し、実績の積み上げ等が必要と考えます。
ただし、実証運行を継続するにあたっては、よりサービスの充実を図るために下記の点についての検討は必要かと考えます。

- ◆本格運行へ移行するかの**判断材料**として
 - ①継続の必要性(市民意見、収支状況 等)
 - ②交通計画のなかでの位置づけ
- ◆運行を継続する場合の**検討項目**
 - ①金額設定等について
 - ②同乗者の取り扱い
 - ③拠点の見直し

以上のことから、本日のご報告事項としては・・・

- 報告① 実証運行の継続について
- 報告② 運行を継続するにあたっての検討事項

ご意見等よろしくお願いします。