

- 拠点型タクシー移動支援事業は、西部地域におけるコミュニティバス、デマンドタクシー(実証運行)を経て、福祉の観点を含めて、公共交通から移動支援へと転換。
- 令和5年10月1日から実証運行を開始し、1年間が経過したことから、拠点型タクシー移動支援事業の今後について、今後の方向性を確認。

● 西部地域で実施してきた交通施策の変遷

	コミュニティバス 平成16年度～	デマンドタクシー 《実証運行》 令和2年度～	おでかけサポートタクシー 《実証運行》 令和5年度～
交通手段			
課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗客数が少なく空気を運んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 不特定多数の利用ではなく、特定（高齢者）の方が繰り返して利用。 	<p>実証運行中</p>

予約型運行

車両小型化による効率性向上

対象者の限定

公共交通から移動支援への転換

実証運行のなか、拠点型タクシー移動支援事業の制度に関して、お寄せいただいた利用者、協力事業者からのご意見として…

実証運行でお寄せいただいたご意見等

【利用者からのご意見等】

- ①会員以外も同乗できるようにしてほしい。
- ②拠点を追加してほしい
- ③国道163号を境にして、どちらかの駅にしか行けない
- ④運行時間を拡大してほしい。

【協力事業者からのご意見等】

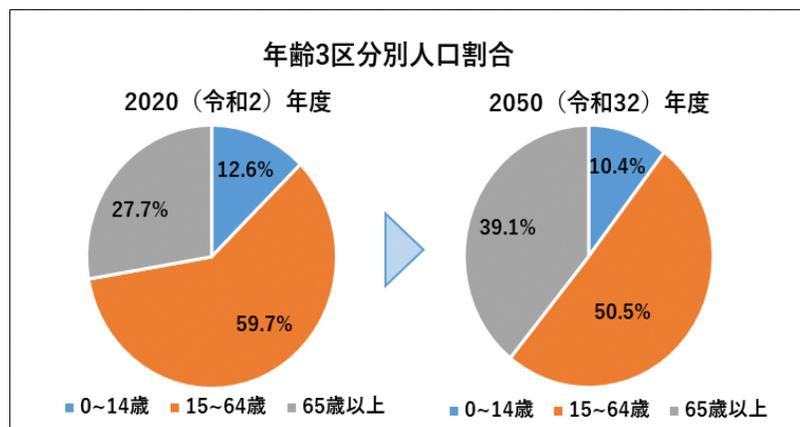
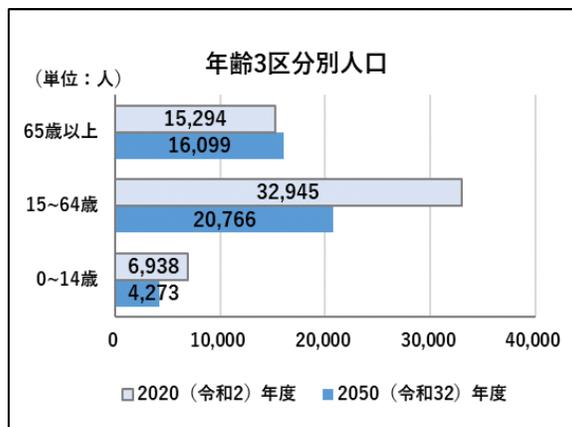
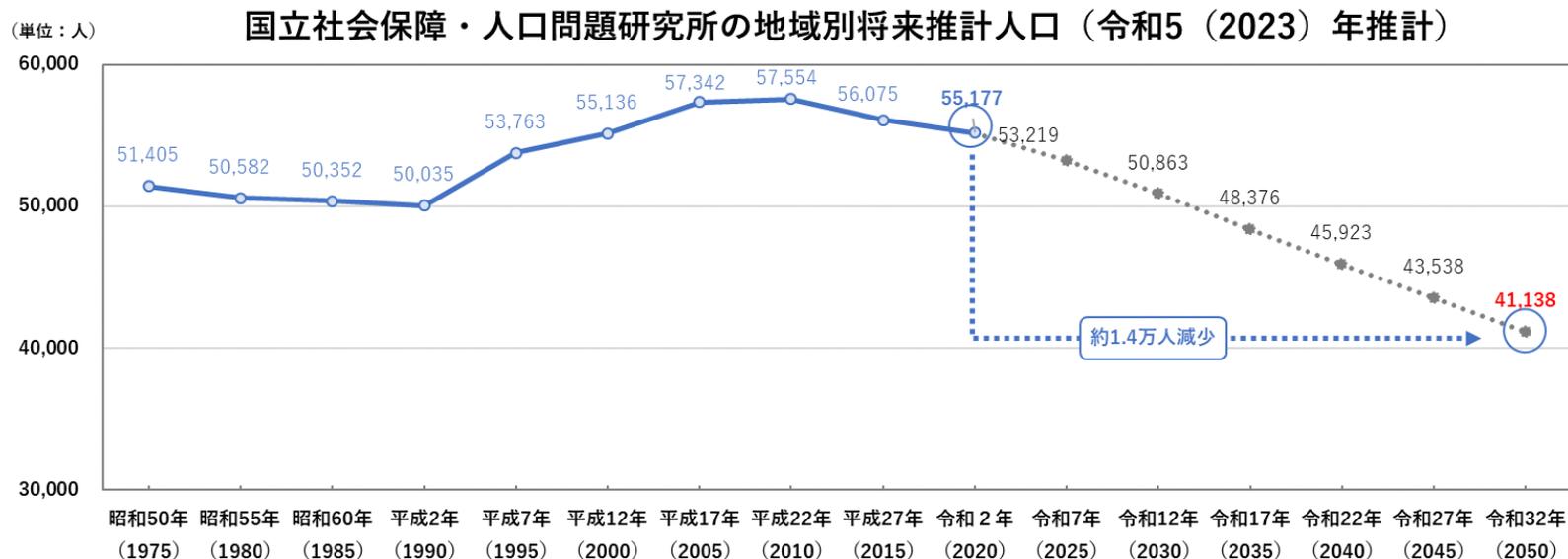
- ⑥住所を書くのに時間を要する。
- ⑦利用者に制度の内容が浸透していない。(途中で降りられないのか、など)
- ⑧引き続き、実証運行の継続は可能。

再掲:『議題(2)①拠点型タクシー移動支援事業について』より

今後の方向性を検討するにあたって、現状のニーズ以外にも、今後の需要を検討可能な範囲で予測する。

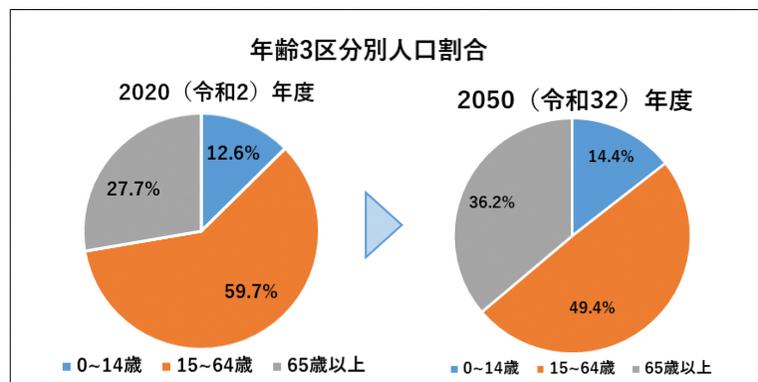
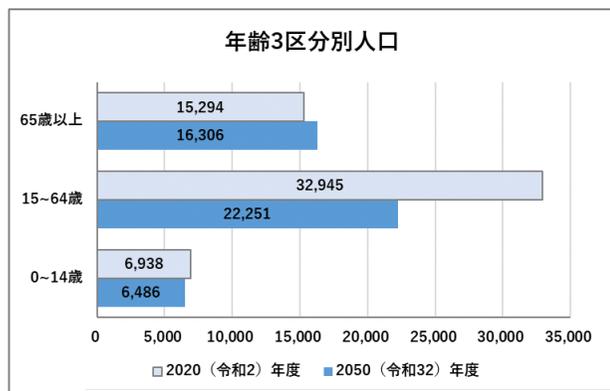
【今後の需要予測】

- 将来人口推計から、今後の需要を予測。
- 参考データとして、国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来人口(令和5年推計)と四條畷市人口ビジョン(改訂版/令和5年3月)の将来展望を用いる。



令和2年度と令和32年度を比較すると、国立社会保障・人口問題研究所及び四條畷市人口ビジョン共に、**総人口は減少し、総人口に占める高齢者の割合は高まる見込み。**

四條畷市人口ビジョン（改訂版/令和5年3月）による将来展望



➤ このことから、**今後も高齢者を中心におでかけサポートタクシーのニーズはあるものと予測。**

- 他方で、令和6年10月6日から、京阪バス(株)の運行内容が変更。寝屋川市駅方面への路線バスの一部が廃止となったことによる様々なご意見、ご提案が議員、市民から寄せられる。
- 路線廃止等の運行内容の変更については、運転士不足の背景が大きく影響しており、根本の解決には、地域公共交通全体で考えていく必要がある。
- また、近隣市の路線廃止と比較すると、本市は、他市ほど深刻ではないものの、影響を受ける市民がいることから、現制度を拡充した激変緩和策を検討する。

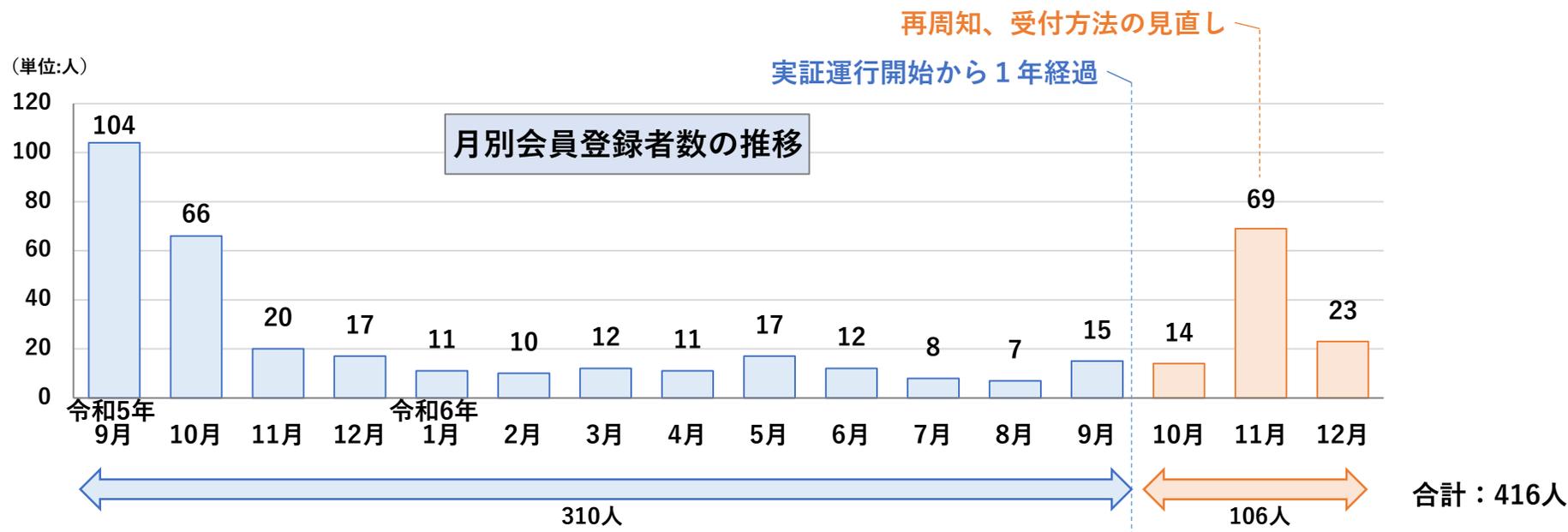
【市民から寄せられた主なご意見、ご提案等】

- ①四條畷市コミュニティバスの停留所の見直しや増便の対応。(田原5ルートダイヤ改正等)
- ②廃止となった路線を復便して欲しい。
- ③クラウドファンディングを導入し、路線バスの運行費用に充ててはどうか。
- ④代替として、サポートタクシーを事前予約できるようにして欲しい。
- ⑤代替として、マイクロバスでの運用を開始して欲しい。

【市議会議員から寄せられた主なご意見、ご提案等】

- ①寝屋川市の『ねやBUS』のように、市独自のバスを運行できないか。
- ②四條畷市コミュニティバスを廃止路線の地域に運行できないか。(現行のルート・ダイヤを改正)
- ③路線バスや鉄道への乗継補助や高齢者の割引チケットを導入できないか。
- ④サポタクを活用できないか。(制度周知の不足、病院、店舗などへの拠点追加、対象年齢の引き下げ、国道163号を境にした線引きの廃止、利用時間・利用料金の見直しなど)
- ⑤民間や学校の送迎バスを共同で利用できないか。
- ⑥シェアサイクルの導入や電動アシスト自転車の購入補助など、自転車施策を検討できないか。

- 市民、議員からのご意見、ご要望を踏まえて、速やかに対応可能なサポートタクシー制度の市民周知について、広報誌、地区回覧板による再周知を実施。
- 併せて、11月15日から受付方法の見直しを実施。
 - ① これまでの窓口申請では、会員証の発行までに、申請時と会員証の受取り時で2回の来庁が必要であったが、申請時に会員証を即時発行することができるように見直し。
 - ② 業務時間外でも会員証の申請ができるようにオンライン申請を導入。



- 制度の再周知及び会員登録の方法を見直した結果、令和6年11月の登録数が大幅に増加、翌月の12月についても増加傾向。

これらの状況を踏まえて、庁内で関係課と協議を重ねたところ、次の意見などがありました。

【庁内関係課の意見】

- ・福祉有償運送は、運転手不足により新規受付が難しい状況にある。
- ・四條畷市域に産婦人科がないため、妊産婦の方が受診しようとする他市に行く必要がある。
- ・障がい者の場合、介助者も同乗できるようになると利用しやすくなるかと思う。
- ・電動車椅子での利用も検討できないか。
- ・通院時の利用を考えると、現制度の開始・終了時間だと利用しづらいのではないか。
- ・運行時間帯を引き延ばした場合、ラッシュ時間にかかってくるのではないか。

- 一定の利用者ニーズがあることから、**実証運行を継続する方向で検討**。
- 対象者の取扱いなど福祉面での要望があることなどから、本格運行への検討は、施策の位置付けも含めて、引き続き調査研究を行う。
- 現制度を拡充した路線バス廃止の激変緩和策について、可能な範囲で実施を検討していく。

- これらの背景や検討過程を経て、拠点型タクシー移動支援事業の今後について、事務局では、次のように考えております。

①実証運行の継続

- 制度の再周知等を行った結果、会員登録数が増加傾向にあること。
- 利用者のニーズについても更なる把握が必要となること。



引続き、実証運行を継続し、必要な情報を蓄積・分析することで、今後の議論(公共交通としての位置付けや本格運行する際の制度設計など)を行う際の基礎資料としていく。

②制度拡充による激変緩和策

- 路線バスの今後の動向、人口減少やコミバスのあり方など、今後の交通施策の検討にあたっては、全市民への影響があることから、地域公共交通会議において一定の議論が必要。
- 他方で路線バス廃止による影響への対策を早期に求めるご意見等がある。



競合路線への影響や早期対応の視点に立ち、現在、実証運行を行っている拠点型タクシー移動支援事業制度の一部を対応可能な範囲で見直し。今後の交通施策を示していくまでの間の激変緩和措置としたい。

②制度拡充による激変緩和策

- 路線バスの今後の動向、人口減少やコミバスのあり方など、今後の交通施策の検討にあたっては、全市民への影響があり、地域公共交通会議において一定の議論が必要なことから、早期に対応可能な拠点型タクシー移動支援事業を拡充した激変緩和策を検討。

【市議会議員から寄せられた主なご意見、ご提案等】

- ①寝屋川市の『ねやBUS』のように、市独自のバスを運行できないか。
- ②四條畷市コミュニティバスを廃止路線の地域に運行できないか。(現行のルート・ダイヤを改正)
- ③路線バスや鉄道への乗継補助や高齢者の割引チケットを導入できないか。
- ④サポタクを活用できないか。(制度周知の不足、病院、店舗などへの拠点追加、対象年齢の引き下げ、国道163号を境にした線引きの廃止、**利用時間・利用料金の見直し**など)
- ⑤民間や学校の送迎バスを共同で利用できないか。
- ⑥シェアサイクルの導入や電動アシスト自転車の購入補助など、自転車施策を検討できないか。



- 病院や店舗などへの拠点の追加については、個人の目的により行き先が異なることや、対象年齢の引き下げや国道163号での線引きなどは、競合路線への影響が考えられることから、慎重に判断していく必要があると考えます。
- 1年間の実績から忍ヶ丘駅、四條畷駅への拠点利用が全体の86%を占めていることを踏まえ、拠点に設定した駅への移動を制度面から促進させることで、既存の鉄道、路線バスを利用した寝屋川市駅方面への交通手段のひとつになり得るものと考え、**利用時間と利用料金を見直し**する。

● 利用時間帯の見直しに係る背景

- ・以前から時間帯拡充の要望があった。
- ・京阪バスの路線廃止の影響を受けた市民から、サポタクの利用時間帯(早朝)では病院の時間に間に合わないといった要望が届いている。

● 利用時間帯(当初)の考え方

- ・事業者から、早過ぎる時間帯の受付は困るとの声があったため、市役所の開庁時間を参考に設定。

● 利用時間帯(見直し後)の考え方

- ・廃止された路線バスの利用者全てをカバーする代替策ではないが、取り分け、交通弱者といわれる高齢者等の方には、サポタク制度が代替策となり得ることから、運行事業者の理解を得た範囲で利用時間帯を見直していく。

(時間帯見直しのイメージ)



※見直し後の時間帯は、運行事業者(3社)にタタキ台として示す時間帯であり、具体的な時間帯は、協議・調整による。

≪背景①≫ 寝屋川市駅行の乗り継ぎ方法

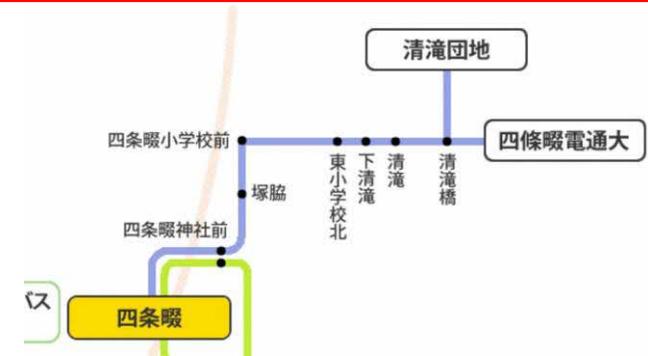
- 30Aの廃止前は、清滝団地付近から寝屋川市駅まで1本の路線バスで行くことが出来た。
- 30Aの廃止後、寝屋川市駅行への系統は、20系統(橙色)と19系統(緑色)の2系統となった。
- 清滝団地付近から、寝屋川市駅まで路線バスで行こうとすると、近鉄バスと京阪バスの乗り継ぎか、京阪バスでの乗り継ぎ(23系統(黄色)⇔ 19系統(緑色))となる。
- 路線バス同士の乗り継ぎはダイヤの調整が困難であり、紙のチケット発行も運転士の業務負荷等の理由により導入が難しい。

寝屋川市駅



参考:京阪バス(株)運行経路図より

- 寝屋川市駅行の路線バスに繋ぐ交通手段の一つとして、現行のサポタク制度を活用することができる。
- 乗り継ぎに係る利用者負担の増加が見込まれることから、乗り継ぎの負担増に係る軽減対策として、利用料金を見直します。



参考:近鉄バス(株)路線系統図より

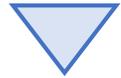
《背景②》利用料金の考え方について

デマンドタクシーから、おでかけサポートタクシーの運行に移行する際の料金設定として、公共交通負担割合を参考に、拠点①と拠点②の負担割合を設定。

公共交通負担割合

市民(50%)

行政(50%)



サポタク
負担割合
(当初設計)

拠点①は、コミバスの高齢者割引等を勘案し、**市民負担×0.5**
 拠点②は、利便性が高いことなどを勘案し、**市民負担×0.7**

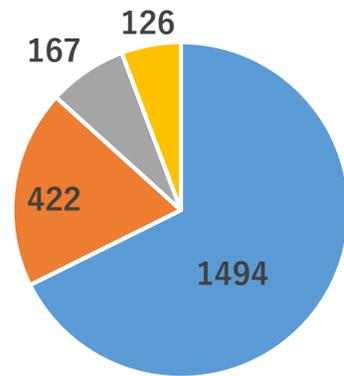
拠点① 市民(25%) 行政(75%)

市役所・市民総合センター/350円(※470円) ※逢阪地区の場合

拠点② 市民(35%) 行政(65%)

四条畷駅・忍ヶ丘駅/490円(※650円) ※逢阪地区の場合

- 忍ヶ丘駅
 - 四条畷駅
 - 市役所
 - 総合センター
- N=2,209



令和6年9月末日現在の延べ利用者数は2,209人であり、目的地別の行先として

忍ヶ丘駅行が1,494人(67.6%)
 四条畷駅行が 422人(19.1%)

サポタク利用者の約9割近くが駅利用となっており、負担割合が1:1に近い実績値となっている。

1 : 1

実績値

平均

市民(43.4%)

行政(56.6%)

● 背景①②を踏まえた利用料金改定(案)

路線バスとの競争を避ける必要があるため、拠点①の料金価格を下げることは難しいと考え、一律350円(470円)の料金設定を検討

運賃(12/1~)	1区	2区	3区	4区
京阪バス	250円	280円	310円	—
近鉄バス	250円	270円	290円	290円

サポタク
負担割合
(改定案)

市民と行政の負担割合を1:2で見直し

1 : 2

一律
350円
(470円)

市民(32.2%)

行政(67.8%)

※令和5年10月から令和6年9月までの実績をもとに試算

地域	行先	現行	改定後(案)
西部地域	拠点① 市役所/市民総合センター	350円	350円
	拠点② 四条畷駅/忍ヶ丘駅	490円	
逢阪地区	拠点① 市役所/市民総合センター	470円	470円
	拠点② 四条畷駅/忍ヶ丘駅	650円	

(参考)価格一律の試算として、令和5年10月から令和6年9月までの実績をもとに市民負担割合を25%にすると、価格は266円となる。この価格であれば、路線バスの運賃とあまり変わらない価格になるため、市民負担25%の実現は難しいと判断。

以上のことから、議題(3)『拠点型タクシー移動支援事業の今後について』では、次の2点をご協議をしたいと考えています。

- 協議(1) 実証運行の継続について
- 協議(2) 制度拡充による激変緩和策について
 - ①運行時間帯(利用時間帯)の見直し
 - ②利用料金の見直し