

回 答 書

受付番号	回収年月日	回収場所	担当主管課
第 6 号	平成 2 6 年 5 月 3 0 日	伊予市役所	産業建設部 経済雇用戦略課
題 目（テーマ）： デマンドタクシー、コミュニティバスへの疑問。真に救済すべき移動困難者がどれだけいらっしゃるのか。移動困難な低所得者へのタクシー助成券で救済可能なのではないか。			
提 案 内 容（要旨）			
現在実施されている中山・双海地区のデマンドタクシーは、予約システムへの不満、行きたいところへ行けない不満を利用者に持たれながら、年間 2000 万円の赤字で運営されています。ママゴト遊びの一種にしか見えない愚策です。 不便な予約システムについて。商工会に人件費として年間 300 万円支給していますが、それでいて、月曜日の予約を金曜日の午後 5 時までにしなさいという利用者無視のやり方。タクシー会社に年額 50 万円支給すれば、年中無休で受け付けが可能だと思われれます。少なくとも毎日午前 7 時から午後 8 時くらいまでは受け付け可能です。 中山・双海の地域振興が目的であるから行先が限定されているという点にも疑問を感じます。郡中に行きたければ最寄の JR 駅を利用しなさいという意図は理解できます。しかし、デマンドタクシーを真に必要とする方は、鉄道に乗り換えて目的地に行くことが困難な方なのではないでしょうか。ドアツードアのタクシーの便利さが生かされていません。真に救済しなければならない移動困難者とはどういう方々なのでしょう。介護タクシーを利用される方を除外して考えると、移動手段を持たない僻地在住の低所得者ではないでしょうか。応分の所得がある方はタクシーを利用すればいいでしょう。このような施策が持続可能でしょうか？人口激減時代がやってきます。国家財政が危機的であることを考え合わせれば、このような呑気な施策が持続可能であるはずがありません。伊予市では 10 年間の財政予測しか出しませんが、そのあとが問題なのです。 タクシーを利用するのに 2000 円以上かかるとすれば、若干の補助があってもいいでしょう。百歩譲って利用者が 1000 円負担し、残余を行政が負担するとすればどうなるのでしょうか。この点でのシミュレーションを期待したいところです。 デマンドタクシーおよび、実施が予定されている本庁地区のコミュニティバスについて、行政が真に救済すべきであると考えられる移動困難者は一体何人いらっしゃるのでしょうか。それほど困っていない方が行政の施策に便乗するのだとすれば、これは税金の無駄遣いです。困っていない高齢者にはそれなりにお金を使っただき、使わなくて済んだ税金は若者（特に子育て支援）＝未来への投資に回すべきではないでしょうか。 ☆以上の立論を踏まえて質問いたします。真摯なお答えを期待いたします。 ◎中山・双海地区で真に行政が関与すべき移動困難者は何人いらっしゃるのでしょうか？ ◎本庁地区で行政がコミュニティバスを走らせなければならない移動困難者（低所得者）は何人いらっしゃるかと想定されているのでしょうか？ ◎「高齢者＝弱者」の図式で施策を立案されていないのでしょうか。この思考停止から脱却することがこれから厳しい財政事情を抱える行政の課題だと思いますが、如何でしょうか？ ◎現役世代は移動手段に月 3 ～ 4 万円の負担をしています（事故のリスクを負担しながら）。高齢者も移動のために応分の負担（現役世代の半分程度）をすべきではないでしょうか？ ◎タクシー助成券で移動困難者を救済する場合のシミュレーションをお願いします。それを考慮しても、それを上回る施策としてデマンドタクシーやコミュニティバスを考えていらっしゃるのでしょうか？			

回 答 内 容

平素より市政につきまして、格別のご協力とご理解を賜り、また、この度はテーマに沿ったご高説を頂戴し厚くお礼申しあげます。

- ① 現在、中山、双海各地域で運行しておりますデマンドタクシーは、少子高齢化、過疎化が急速に進行する中山及び双海地域において、住民の生活交通手段の確保及び地域内交流の促進に伴う地域活性化を目的に、平成23年10月に運行を始めました。
- ② 今般、コミュニティバスを導入しようとする目的は、伊予地域（旧伊予市）には公共交通が利用できない、あるいは利用しにくい交通空白地域が広く存在することへの対策及び移動手段を持たない、いわゆる交通弱者と呼ばれる方へ、費用対効果を考慮しながら住民ニーズに応え、必要な交通サービスを提供するものです。
- ③ 移動困難者の定義には確たるものではありませんが、本市では「移動手段を持たない人（車の非所有者）」に対する施策と捉えており、「移動手段を持たない僻地在住の低所得者」とは考えておりません。
- ④ 先に実施したコミュニティバスのアンケートによりますと、実質の利用者の多くは高齢者の方々であり、その利用目的は通院、買物であることが容易に想定されます。
- ⑤ バスの運行は、市民の多くから度々要望をいただいておりますし、アンケートからも期待の大きさが伺えることから、住民ニーズに応える施策であると考えており、この施策が行政として適切なサービスであるかどうかは、費用の面のみではなく、地域内・地域間交流の活性化、あるいは移動の可能性を高め高齢者等の社会参加を促すといった観点からも検証が必要であり、一定の効果は期待できると考えております。
- ⑥ 当然、利用者数によっては路線等の見直しを行っていくことは必要です。運行実績等を見ながら改善をしてまいりたいと思います。

以上の各項目を踏まえまして、ご質問にお答えいたします。

◎中山・双海地区で真に行政が関与すべき移動困難者は何人いらっしゃるのでしょうか。

ご意見に定義しております移動困難者は把握できておりませんが、移動困難者を車の非所有者と捉えており、20歳以上の運転免許非保有者数は約1,200人と推定されます。

移動困難者を低所得者という捉え方は公共交通を考える上でなじまないと考えます。

◎本庁地区で行政がコミュニティバスを走らせなければならない移動困難者（低所得者）は何人いらっしゃると思定されているのでしょうか。

前問と同様に20歳以上の運転免許非保有者数は約4,200人と推定されます。

◎「高齢者＝弱者」の図式で施策を立案されていないでしょうか。この思考停止から脱却することがこれから厳しい財政事情を抱える行政の課題だと思いますが、如何でしょうか。

公共交通の分野におきましては、移動手段を持たない人（車の非所有者）を交通弱者と捉えています。

また、デマンドタクシーやコミュニティバスは、単に高齢者対策ではなく、地域活性化を目的としたものです。

つまり、私どもにおいても高齢者イコール弱者の立場に立つものではありません。

◎現役世代は移動手段に月3～4万円を負担しています（事故のリスクを負担しながら）。高齢者も移動のために応分の負担（現役世代の半分程度）をすべきではないでしょうか。

受益者に応分の負担をお願いすることは当然のことと考えます。ただ、どの程度の負担が適正であるかは、市民の意見、財政事情、他施策とのバランス等々を考慮しながら決定してまいりたいと考えております。

◎タクシー助成券で移動困難者を救済する場合のシュミレーションをお願いします。それを考慮しても、それを上回る施策としてデマンドタクシーやコミュニティバスを考えていらっしゃるのでしょうか。

コミュニティバスの利用予測は非常に困難であり、福祉バスの利用実績（年間約6,400人）も参考にならないと考えており、実際にやってみないと分からないというのが現実です。そのため、試行運行の実績を基に路線等を見直し、修正を加えていく計画です。

その上で様々な施策と比較検討することになるものと考えております。

デマンドタクシーにしてもコミュニティバスにしても交通弱者対策であると同時に地域内・地域間交流の活性化の目的を持った施策であり、基本理念に基づいた見直しを行っていくことでかなりの効果が期待できるものと考えております。