

令和8年5月22日（金）

市原市の地域リハを考える会

# 市原市の交通と 令和8年度の取組

企画部 交通政策課

# 新たな総合計画

## 1 基本理念

### 「変革と創造」

私たちを取り巻く環境は今、変化が加速し、不確実性、複雑性、曖昧性が急速に高まっています。この変化の激しい予測困難な時代に的確に対応していくためには、絶え間ない「変革」に挑戦し、市民と共に描いたまちを「創造」していくことが重要となります。

「変革と創造」をまちづくりの基本理念に据え、社会の変化に柔軟に対応するとともに積極果敢に挑戦し、新たな未来を切り拓いていきます。

## 2 まちの将来像

### 笑顔つながり 幸せが循環するまち ～みんなが輝く未来を みんなで創る～

誰もが自分らしく活躍でき笑顔になれる多様性と、お互いを笑顔で受け入れる包摂性にあふれ、一人一人の笑顔のつながりによって、幸せが人から人、人から地域へと連鎖し、市全体に幸せが循環する**ウェルビーイングなまちの実現**を目指し、将来像を「笑顔つながり 幸せが循環するまち」とします。

「みんなが輝く未来を みんなで創る」を合言葉に、みんなが幸せに輝く未来の姿を共有し、本市にかかわるあらゆる人々とともに、持続可能なまちの実現を目指します。

# ウェルビーイングの向上に向けた移動課題の解決

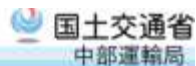
## 笑顔つながり 幸せが循環する、ウェルビーイングの高いまち

- 市原市は、誰もが自分らしく活躍でき笑顔になれる多様性と、お互いを笑顔で受け入れる包摂性にあふれ、一人一人の笑顔のつながりによって、幸せが人から人、人から地域へと連鎖し、市全体に幸せが循環するウェルビーイングなまちの実現を目指す。
- ウェルビーイングは、単に、病気ではないとか、弱っていないということだけでなく、身体的、精神的、社会的に全てが満たされた状態。
- 無理のない範囲で外出や交流し、人や社会とのつながりを持ち続けることによって、日々の暮らしがより彩り豊かなものとなり、心身の健康にも好影響をあたえられており、日常生活や経済活動の基盤としての移動や交流の確保、非常に重要。
- 新しい地域公共交通計画は、このような移動の価値を幅広く捉えて、ウェルビーイングの高いまちの実現に向けて、移動課題の解決に取り組む。



# 公共交通にかかる道路運送法の体系

## 道路運送法について①



### 法4条 (一般旅客自動車運送事業の許可)

「一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」

### 法2条(定義)、第3条(種類)

#### 旅客自動車運送事業

→ 「他人の需要に応じ」、「有償で」、「自動車を使用して」旅客を運送する」事業で、第3条に掲げるもの。

(自動車：道路運送車両法第2条)

#### 一般乗合旅客自動車運送事業 (乗合バス)

…不特定多数の旅客を乗り合わせて、乗合旅客を運送する事業

#### 路線定期運行

… 路線を定めて定期に運行する自動車による乗合旅客の運送

路線バス  
コミュニティバス

#### 路線不定期運行

… 路線を定めて不定期に運行する自動車による乗合旅客の運送

#### 区域運行

… 路線を定めず旅客の需要に応じた乗合旅客の運送

デマンド交通

2

## 道路運送法の法体系について



区分	種類	種別	運行の様様別	代表的な運行形態	
旅客自動車運送事業 (法2条)	一般旅客自動車運送事業 (法3条)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法4条)	路線定期運行 (則3条の3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス</li> <li>高速バス</li> <li>コミュニティバス</li> </ul>	
			路線不定期運行 (則3条の3)		<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス(デマンド型)</li> <li>空港アクセス型バス</li> <li>観光需要対応型バス</li> </ul>
			区域運行 (則3条の3)		
	一般貸切旅客自動車運送事業 (法4条)	貸切バス			
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法4条)		<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー</li> <li>介護タクシー</li> </ul>	
		特定旅客自動車運送事業 (法43条)		<ul style="list-style-type: none"> <li>従業員等の送迎バス</li> </ul>	
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法21条)				<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体の要請による実証運行</li> <li>イベント送迎シャトルバス</li> <li>鉄道代行バス</li> </ul>	
自家用自動車による有償の旅客運送 (法78条)	自家用有償旅客運送 (法79条) (法78条第2号)	交通空白地有償運送 (則51条)		<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス</li> </ul>	
		福祉有償運送 (則51条)		<ul style="list-style-type: none"> <li>介護タクシー</li> </ul>	
		国土交通大臣の許可を受けて行う運送 (公共の福祉を確保するためやむを得ない場合) (法78条第3号)			<ul style="list-style-type: none"> <li>通学通園バス</li> <li>区域運行ふら下がりnew!</li> <li>自家用車活用事業new!</li> </ul>
		災害のため緊急を要するときに行う運送 (法78条第1号)			

法=道路運送法 則=道路運送法施行規則

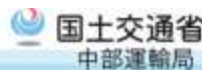
4

出典：道路運送法の基礎知識について(中部運輸局)



# 公共交通にかかる道路運送法の体系

## 乗合バスについて



### コミュニティバスとは？

（「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成18年国自旅第161号）による定義）

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するもの。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。）
- (2) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う交通空白地有償運送



乗合バス



乗合タクシー



自家用有償旅客運送  
(交通空白地有償運送)

➡ (1)(2)のどちらも地域公共交通会議での合意形成が必要

出典：道路運送法の基礎知識について（中部運輸局）

## 道路運送法第4条①【4条許可】

一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

## 道路運送法施行規則第4条の2【地域公共交通会議】

地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する会議。

## 道路運送法第9条④【運賃協議会での協議の必要】

地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る一般乗合自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業の運賃等について協議する会議。

- ✓ 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金は、上限運賃の認可制が原則
- ✓ 運賃協議会で協議が調えば、協議運賃が適用されるが、何でも認められるわけではない（ex.現状の路線と重複して極端に安価など）
- ✓ 既存のバス或いはタクシー事業者への影響についての配慮を要する
- ✓ 路線の維持・継続もふまえ、運賃額を設定する必要がある

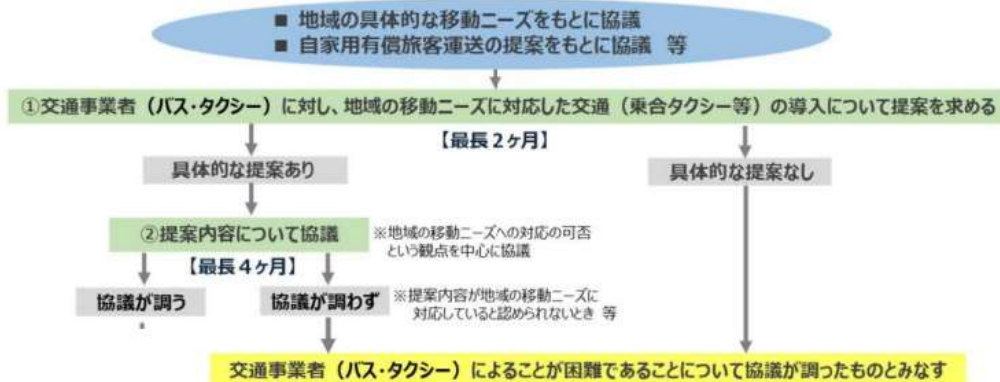
## 自家用有償旅客運送の検討プロセス

### 自家用有償旅客運送の検討プロセス

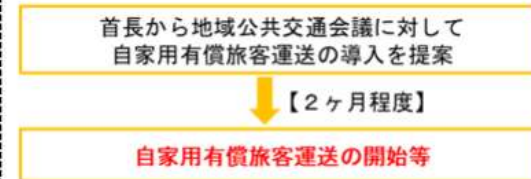
- 地域における関係者が協議を行うため、**「地域公共交通会議」を設置**することが必要です。
- 議決については、円滑な運営を確保するため、あらかじめ地域公共交通会議の設置要綱に議決に係る方法を定める必要があります（法令上は、必ずしも全会一致での議決が求められるものではありません）。
- 地域の移動ニーズに対応した交通の導入について、バス・タクシー事業者から具体的な提案がなされなかった場合や、バス・タクシー事業者からの具体的な提案に対して協議が調わない場合は、**「バス・タクシー事業者によることが困難であること」について協議が調ったものとみなす**ことができます。
- 令和6年4月26日の改正により、地域公共交通会議で**2か月程度協議してもなお結論に至らない場合**には、協議内容を踏まえ**首長の責任により判断できる**ことが明記されました。

※地域公共交通会議等がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

### 地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（地域公共交通会議等）

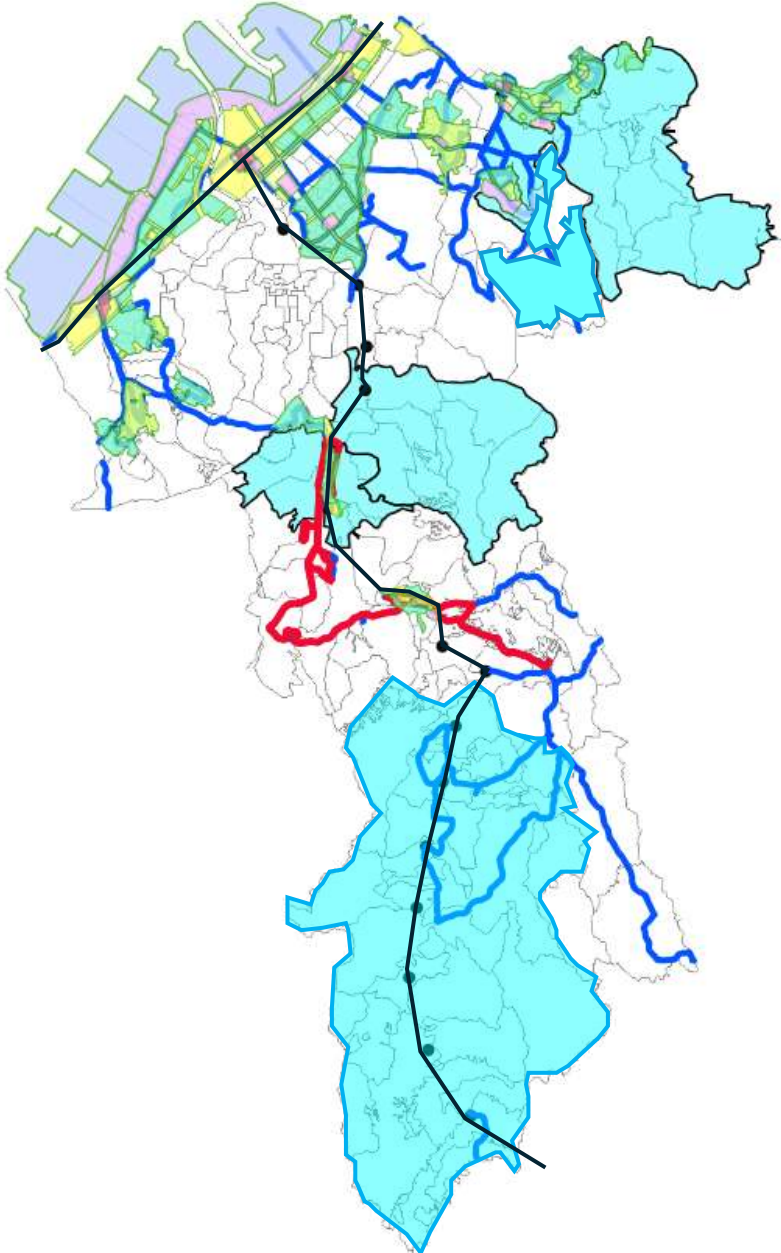


### 【検討プロセスの追加】（R6.4.26～）



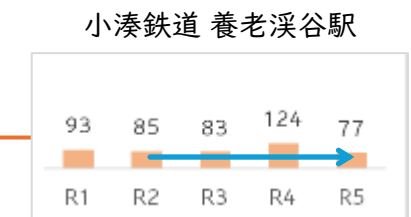
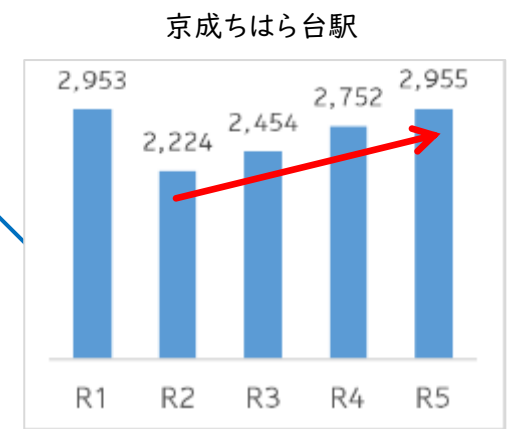
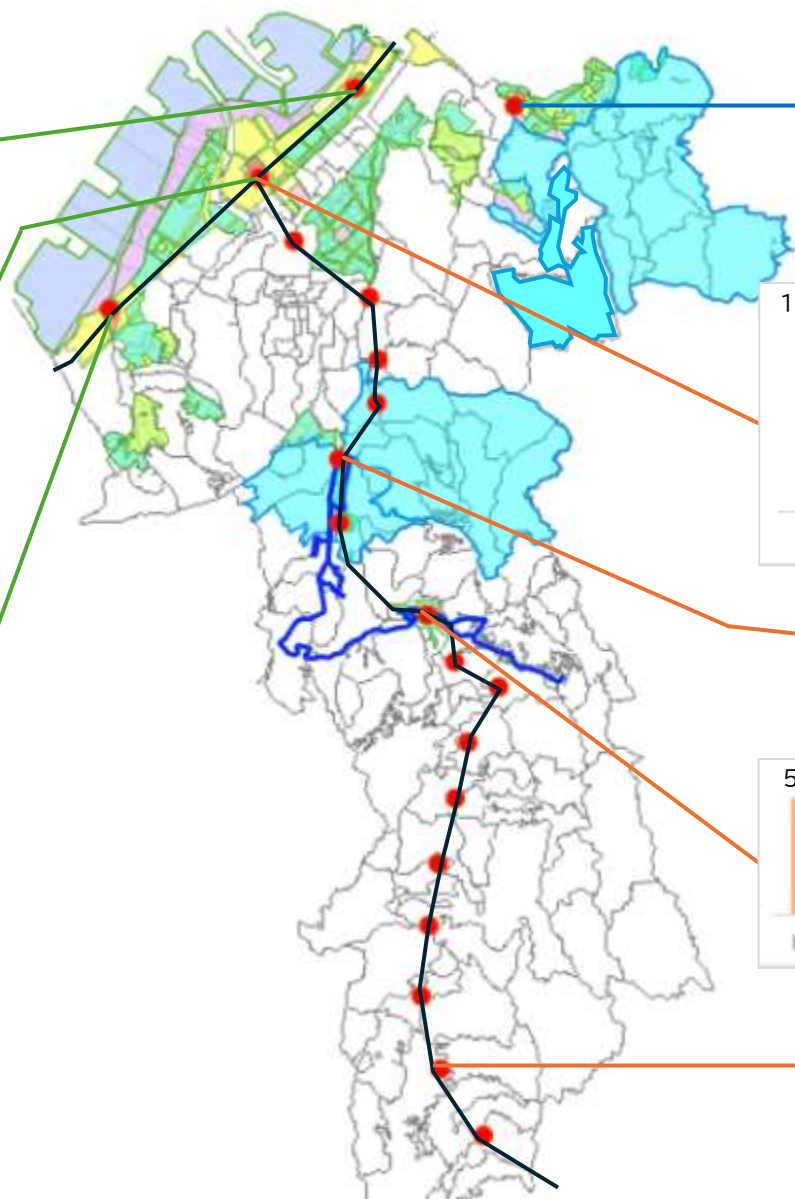
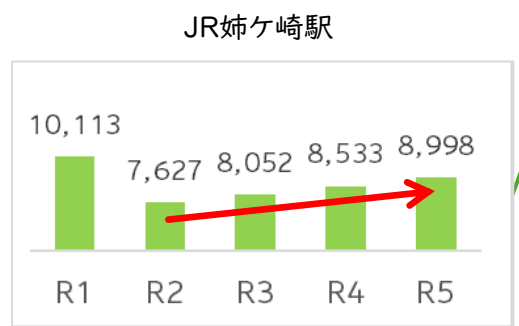
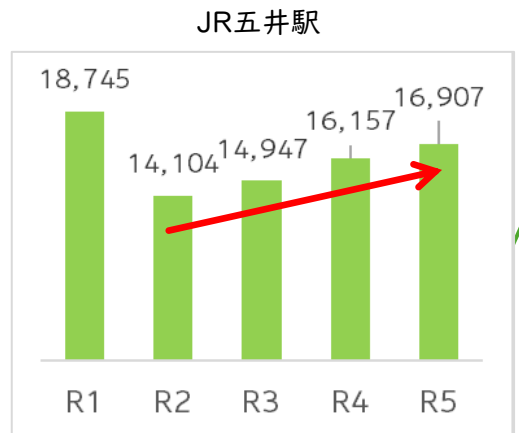
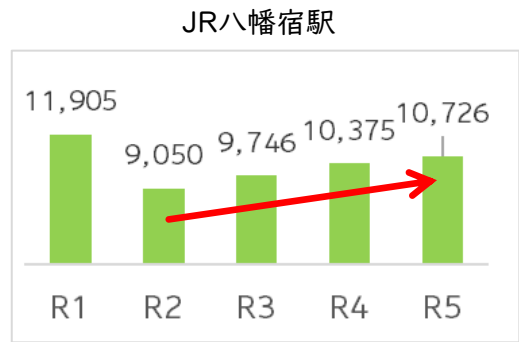
出典：道路運送法の基礎知識について（中部運輸局）

# 市原市の公共交通



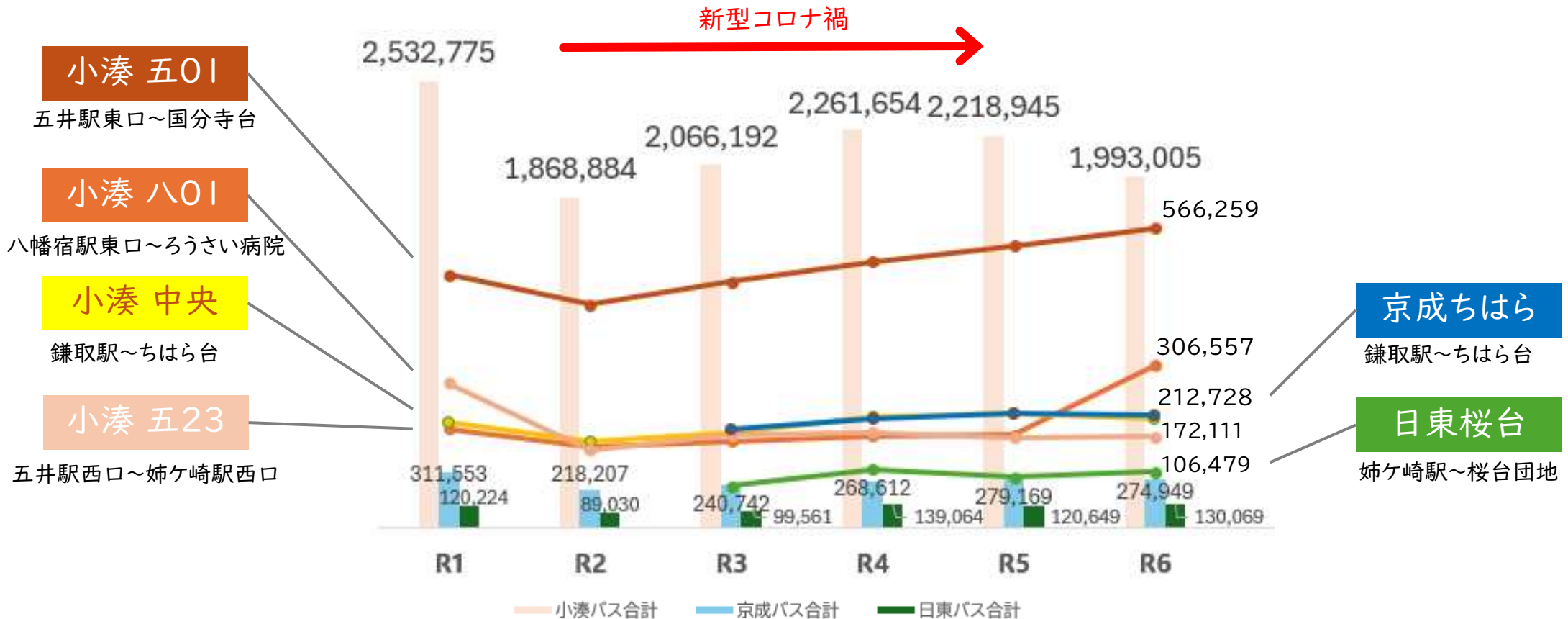
- 鉄道駅
- 鉄道線路
- 路線バス
- デマンド区域
- 南総コミバス

# 鉄道各社の1日平均乗車人数の推移 (R3~R5)



## バス各社の路線バス年間乗車人数(IC)および主要路線の年間乗車人数(IC)の推移

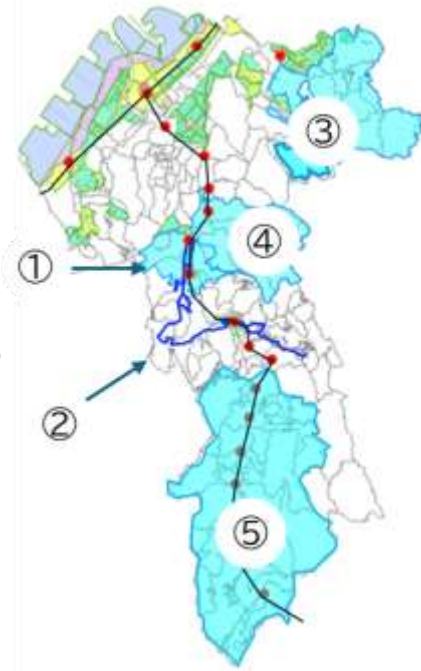
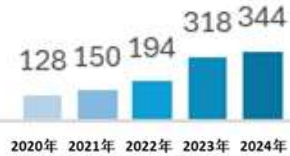
- 小湊バスは、新型コロナ禍後、漸増傾向だったが、R6に再び減少。主要路線は増加傾向。
- 京成バスは、新型コロナ禍後、回復し一定傾向。
- 日東バスは、近年、利用が毎年上下動。



# コミュニティバス・デマンドタクシーの状況

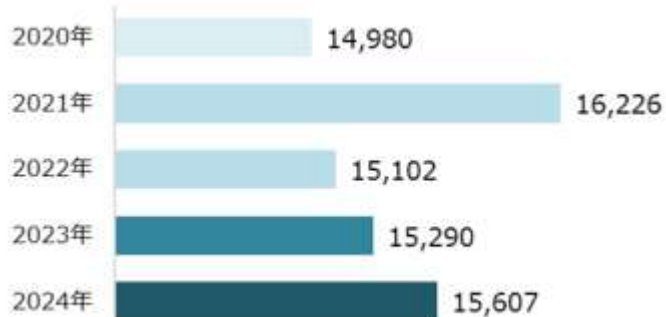
## ① 戸田デマンド

地区住民	約3,000人 約1,500世帯
運行範囲	戸田地区の各自宅～光風台駅、国道297号線、馬立駅周辺の指定生活関連施設
運行本数	月・水・木 上り4便、下り4便（土日祝休）
利用状況	276回 1.25人/回(R6)



## ② 南総コミバス

地区住民	約3,700人 約1,600世帯
路線	光風台駅～各団地等(小勝山団地他)～牛久～県立循環器病センター距離:25.08km
運行本数	平日上り5便、下り5便（土日祝休）
利用状況	1日平均65人(R6)

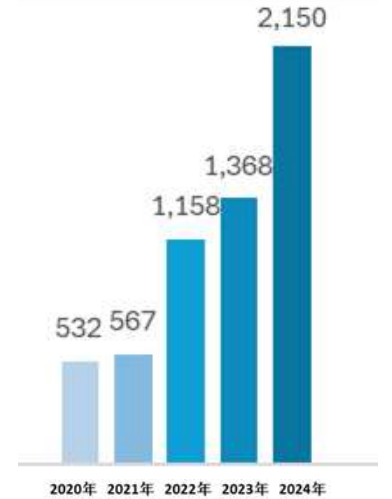


## ⑤ 加茂デマンド

地区住民	約4,300人 約2,300世帯
運行範囲	加茂地区の各自宅～牛久駅周辺、加茂地区内の小湊鐵道駅、君津市、大多喜町の指定生活関連施設
運行本数	月・水・金 上り4便、下り4便(土日祝休)
利用状況	85回 1.47/回(R6)

## ③ 市津デマンド

地区住民	約7,100人 約3,400世帯
運行範囲	市津地区の各自宅～辰巳台地区、ちはら台地区、市東地区、JR誉田・土気駅周辺の指定生活関連施設
運行本数	平日10便（土日祝休）
利用状況	1,734回 1.24人/回(R6)



## ④ 養老デマンド

地区住民	約3,100人 約1,500世帯
運行範囲	養老地区の各自宅～三又駅、山田駅、光風台駅周辺の指定生活関連施設
運行本数	火・金 上り4便、下り4便（土日祝休）
利用状況	174回 1.34/回(R6)



# 新たな地域公共交通計画の視点(取組方針から)

新たな総合計画におけるまちづくりの戦略を踏まえ、以下の視点を持って新たな時代の公共交通ネットワークの仕組みづくりに取り組む。

## 新たな総合計画における まちづくりの戦略

- 戦略1 ひとの力を活かす
- 戦略2 地域の強みを活かす
- 戦略3 ウェルビーイングを高める

### 戦略3 視点1 持続可能な交通ネットワークのための戦略的投資

- 公共交通を重要な社会基盤の一つとして捉え、大量輸送の幹線・支線の役割分担の明確化とサービス面の改善による利用者の利便性向上など、真に地域を支える交通ネットワークの再構築を目指す。

ウェルビーイングの高いまち



### 戦略2 視点2 新たなサービス創出と多様な地域資源の活用

- 従来の公共交通サービスに加え、新たな輸送サービスの創出や地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)の活用など、多様な「地域交通サービス」の導入を目指す。



### 戦略2 視点3 まちづくり・福祉・観光等の施策との総合戦略化

- 従来の交通政策の枠に留まらず、コンパクトシティ等のまちづくり施策、健康づくり・フレイル予防等の福祉施策、観光・インバウンドの移動手段の確保等の観光施策など、移動に関わる取組を一体的に捉え総合戦略化を図る。

### 戦略1 視点4 市民や交通事業者等の地域の関係者との連携強化

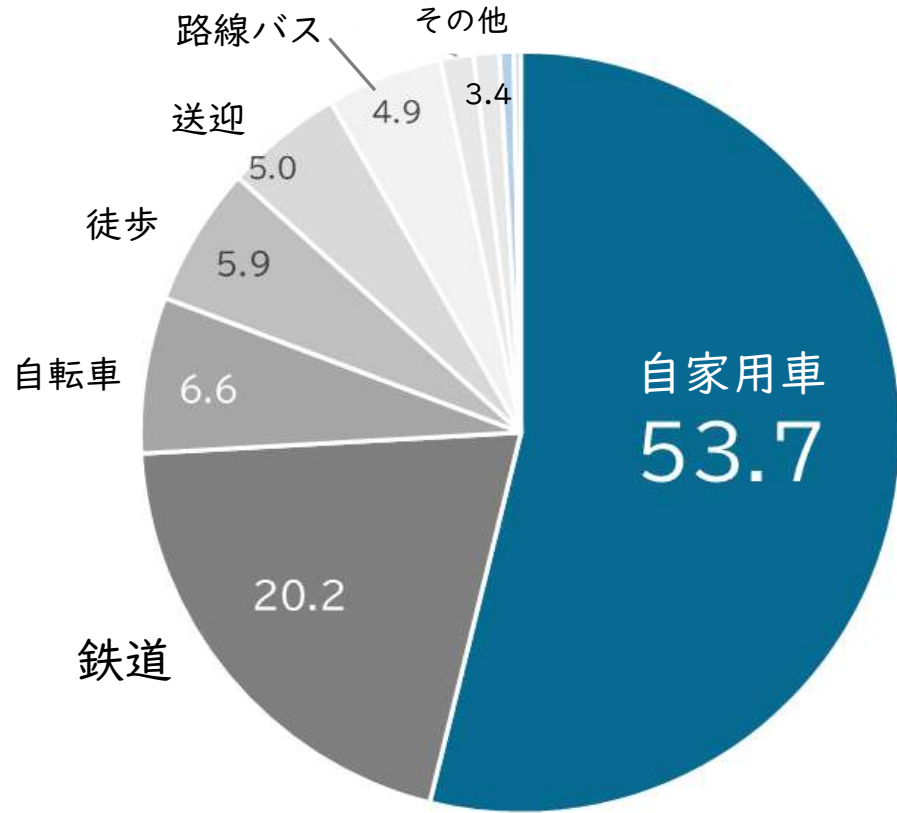
- 地域公共交通にかかる社会課題に対して、行政、道路管理者、公安委員会、旅客運送者、医療・福祉・介護関係事業者、NPO法人・地域団体、教育・学識経験者、公共交通利用者といった地域の総力を結集して解決に取り組む。
- 新たな地域公共交通計画の理念を広く市民と共有するとともに、公共交通の利用にかかる行動変容に取り組む。

### 戦略3 視点5 デジタル技術・新技術の導入促進

- 自動運転や、AIオンデマンド交通、MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)など、デジタル技術・新技術の導入に公民連携で取組み、新たな需要創出や利便性向上を目指す。

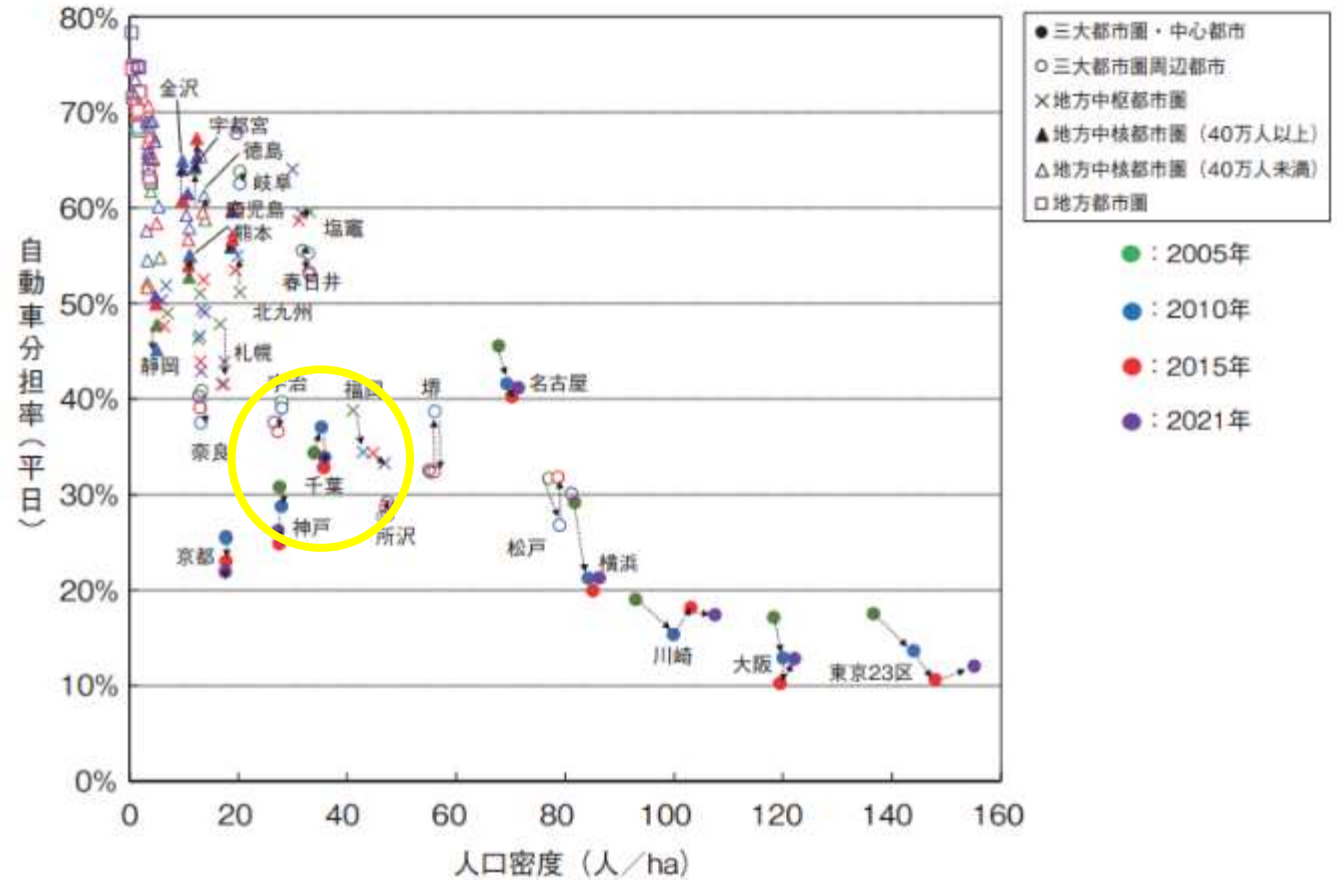
# 市原市の交通分担率と主な都市の自動車分担率

市原市の通勤・通学の交通手段 (R4)



出典:地域公共交通計画

図表1-1-1-5 都市の人口密度と自動車分担率



出典:令和6年版の交通政策白書

# 先行調査等から検討

## 健康とくらしの調査報告書(R4)

- 対象者: 65歳以上の高齢者
- 日常生活で困っていることについて  
「庭の草刈りや手入れ」26.9ptに次いで、  
「移動」11.7ptが2番目に多い。

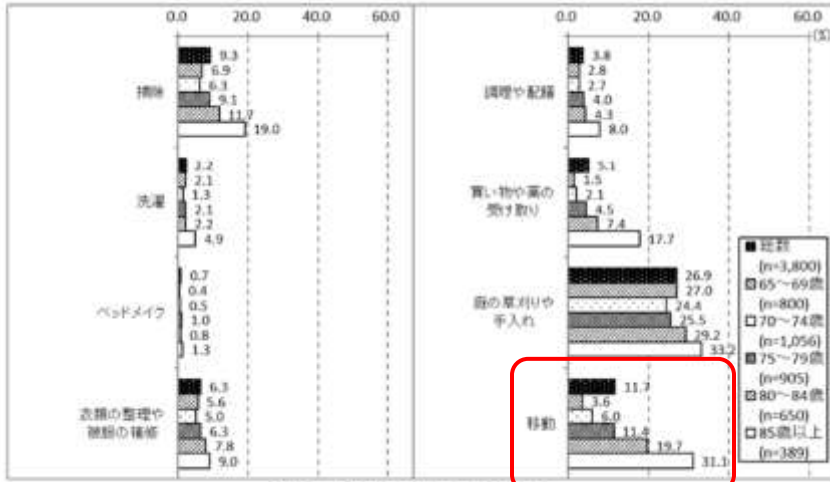
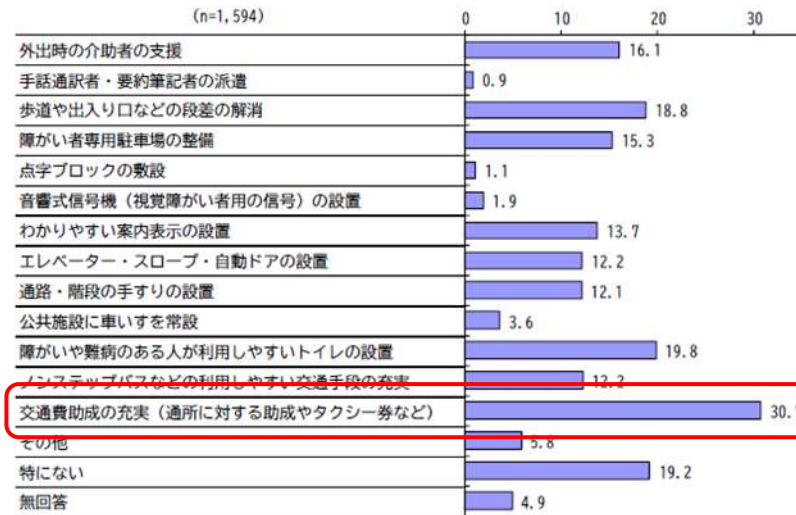


図7 日常生活で困っていること

## 障がい福祉に関する市民アンケート(R5)

- 対象者: 18歳以上の障がい者
- 外出しやすくするために力を入れるべきこと  
「交通費助成の充実(通所に対する助成やタクシー券  
など)」30.7ptがもっとも多い。



## ひとり親家庭等へのニーズ調査(R5)

- 対象者: 児童扶養手当受給者
- 子の学習支援については、住宅手当の次に大きなニーズがある。収入格差により子どもが希望する進路に進むことが出来ず、貧困が連鎖することを危ぶむ意見があった。また、高校や大学へ進学する際の支援を希望する声が多かった。

(主な意見)

- 塾や習い事に行かせたいが、**仕事の都合上時間が合わず行かせられないため送迎してほしい。**
- お金がなければ高校受験も私立には行かせられないのだが、子供の学力に合う公立は近所になく、**遠方となると交通費もあまりに高く行かせられない。**
- 塾やその他習い事、スポーツ等やりたいと言われたらやらせてあげたい。月謝は安くても用具代や**遠征費等を考えたら母親1人の収入ではとても生活出来ない。**

- 高齢者、障がい者、ひとり親など、**福祉課題を抱えがちな属性では移動に関する懸念**が示されている  
➡これらの方は**自らの運転による車移動が難しい**

# 先行調査等から検討

## 網形成計画のための市民アンケート(R5)

- 免許保有率**80.3%**
- 車を運転する人が**71.8%**人
- 買い物の移動は、車61.7%(自ら運転48.7%+同乗13.0%)
- 買い物で移動に困ることがない**83.4%**
- 交通手段がなくて困る場合の対処方法「家族・友人などに送迎してもらう」**47.7%**

■ 交通手段がなくて困る場合の対処方法



## 通いの場参加者向け調査(R5)

- 対象者:通いの場の利用者
- 外出する際の交通手段について  
「徒歩」**67.0pt**、「自動車(自分で運転)」**57.7pt**、  
「自動車(人に乗せてもらう)」**31.7pt**と続く



## 障がい福祉に関する市民アンケート(R5)

- 対象者:18歳以上の障がい者
- 外出する際の交通手段について  
「自動車(家族などが運転する)」**43.5pt**、  
「徒歩(車いす含む)」**31.5pt**、  
「自動車(自分で運転する)」**30.8pt**



● 同乗や送迎によって移動している ➡ 家族や地域、民間企業等の移動支援が支えてきたか

# 移動課題の整理

## 公共交通

### (バス)

- 路線や運行頻度が地区によって異なり、利便性が差がある **全市民**
- 労働者の確保や事業者も行政も財源の確保が困難 **事業者** **行政**
- バスがあっても、高齢者等は、バス停までの高低差が厳しい(ラストワンマイル) **高齢・障がい・子育て**
- 目的地直行ではないのでまどろこっしい **若者**

### (タクシー)

- 時間や場所の自由度は高いが、南部からの乗車は高額 **中・南部の住民**
- 利用方法がわからない人がいる
- 運賃が事前に分からず不安 **高齢者等**
- タクシー券があるが対象者限定している
- タクシー券1回1枚という条件があり、高額利用の場合にメリットを感じにくい **障がい者等**

### (小湊鉄道)

- 通学定期代が高額のため送迎している世帯がある **子育て**

### (地域デマンド等)

- 地域主体の担い手の疲弊化、新たな担い手確保が困難 **全市民**

## マイカー移動

- 好きなどきに移動できるので公共交通より便利だから公共交通に乗らない **全市民**
- パーソナルスペースで他人に気兼ねが不要(子どもを連れているときは特に)
- 暑い(寒い)、雨を気にしなく良い
- 買い物、病院が車でないと行けない場所 **高齢者等**
- 子どもを預ける保育所が離れていると車でないと無理 **子育て**
- 子どもや親の送迎のためにも必要 **現役世代**
- 会社の送迎や路線バスがないので車が必要 **勤労者**
- 様々な不安があり運転免許返納に踏み切れない **高齢者等**
- サポカー(運転支援)を過信する人がいる **高齢者等**
- 便利だが渋滞や温暖化の要因
- 車社会は若い人がまちを選ぶ際に敬遠されるのでは **若者**

- 企業等や家族による無償送迎が公共交通を補完していた側面がある
- 企業を取り巻く環境の変化や家族の役割の変化で負担増、持続性に課題

## 送迎

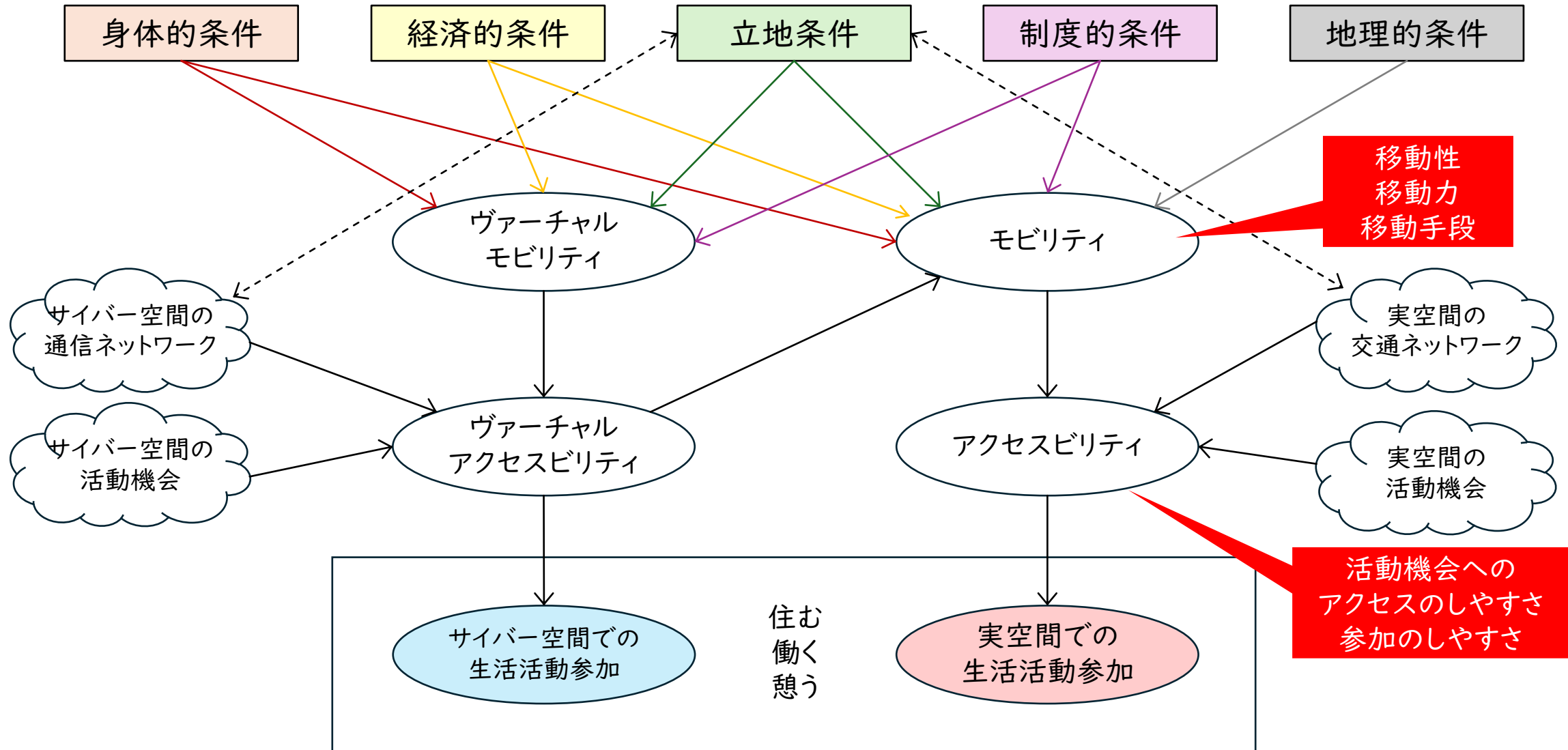
- 家族の送迎が大きな時間を占める、負担が大きい **現役世代**
- スクールバスの有無で進学先を選択(選択が狭まる) **子ども**
- 塾や習い事は駅の近くにしかない。通いづらい、通えない **子ども**
- 習い事の送迎バスも運転士不足で廃止となる **子ども**
- 学童クラブと習い事の連携を望む声がある **子育て**
- 部活等で朝早い、夕遅い **子育て**
- 乗り換えで待つ時間が長い、待つ場所が少ない **子ども**
- 病院の送迎は待ち時間が長い **現役世代**
- 送迎ボランティアの確保できない
- 学校、企業、病院、習い事等の送迎資源を活用したいが、時間が合わせられない **事業者** **行政**

- 公共交通、地域、家庭等のバランスが変化したため、移動課題が社会的弱者中心に顕在化
- 基盤である公共交通とあわせ、背景にある「家族機能の社会化」、「コミュニティの再構築」も求められる

## 日常生活

- 大きな病院が近くにない。駅に近くないので乗り換え多い **中・南部の住民**
- 病院や大型店が北部にしかない **中・南部の住民**
- 標準的な通学時間帯以外でバスが少ない(ない)ので、日中出かけることが難しい **高齢者等**
- 行きたい店の近くにバス停がない
- ライフスタイルや家族の形も変化している。移動手段も変化が必要 **全市民**
- 地域と積極的に関わり築こうとしない人が多い **全市民**
- 家族にも頼る人がいない人が増える **全市民**
- 孤立化でフレイル(課題)が進行する **高齢者等**
- 公的サービスは利用上の制限がある場合がある(趣味目的の利用不可等) **全市民**

# 中間的な整理



# 中間的な整理

1

- 移動課題は福祉課題のある人や人口減少地域で顕在化し、一定期間は困難者の増加は確実。
- 「送迎」の貢献・影響は少なくない。  
➡ 先行的に対応必要な対象に的確なアプローチ要す  
大きな背景としてはつながりが減少する社会への総合的対応が必要

2

- 運転士不足は路線バスだけの問題ではない。スクールバス、介護施設の送迎、民間の習い事の送迎、ボランティア送迎の担い手など、様々な場面で問題化。(担い手確保の問題と共通する)
- 異業種間でも人手の取り合いに陥り、全体最適となりにくい。(ex介護者or運転士)

3

- 移動課題はあらゆる政策分野に生じている共通の政策課題。物理的な都市整備だけでなく、ソフト的な福祉施策、教育施策等と密接に関わる。
- コミュニティ・福祉、まちづくり・公マネ・経済分野等の他施策と相乗効果を発揮する検討が必要。
- 厳しさをます地方財政のなかで、分野ごとの取組には限界。総合計画等のもとで連携強化必要。

## 移動・交流支援にかかわる主な事業

### ■人の移動に関わる事業

1	鉄道輸送対策費補助事業	21	児童福祉法に基づく障害児通所支援
2	公共交通持続化支援事業	22	市原市戦没者追悼式
3	バス運行対策補助事業	23	民生委員一斉改選
4	バス交通等地域対策協働事業費	24	南部地域医療機関交通手段補完事業
5	地域交通導入事業	25	ファミリー・サポート・センター事業
6	子どもの学習・生活支援事業(南部地区)	26	子育て短期支援事業
7	南部保健福祉センター費	27	養育支援訪問事業
8	老人福祉施設費 老人福祉センター費	28	子育て世帯訪問支援事業
9	老人福祉費 生きがい対策費	29	療育ルーム費
10	ゆうあい号貸付業務委託	30	上総いちほら国府祭り実施事業
11	障がい者スポーツ大会事業委託	31	花プロジェクト事業
12	交流ハイキング事業委託	32	ゴルフの街いちほら事業
13	運転免許取得費助成	33	自転車通行空間整備事業費
14	自動車改造費助成	34	海づり施設管理費
15	福祉タクシー事業	35	学校運営費
16	通所交通費助成事業(個人通所分)	36	いちほら市民大学推進事業費
17	移動支援事業(障害福祉サービス扶助費分)		
18	地域活動支援センターⅡ型		
19	日中一時支援		
20	障害者総合支援法に基づく介護給付費		

### ■モノの移動に関わる事業

37	広報費
38	デジタルワークスタイル事業
39	デジタルコミュニケーション事業費
40	メタバース活用実証事業
41	コンビニ交付システム導入事業費
42	市税等賦課・収納システム事業費
43	税務総務費 納税関係費
44	賦課徴収費 収納関係費
45	町会関係費
46	任意事業費 地域自立生活支援事業費
47	介護予防・生活支援サービス事業費
48	がん検診
49	特定健康診査
50	後期高齢者健康診査
51	資源回収推進事業
52	生涯学習フェスティバル開催費
53	電子書籍サービス事業
54	図書宅配サービス事業

### ■バリアフリーに関わる事業

55	バリアフリー推進事業
56	学校施設バリアフリー化推進事業(小学校)
57	学校施設バリアフリー化推進事業(中学校)
58	歩道バリアフリー整備事業費

出典:令和7年度予算書ベース

# 令和8年度の主な事業案

- 新たな時代の地域公共交通網の構築に向け、地域公共交通計画策定に取り組んでいるところであるが、**新たな総合計画に掲げる施策4-2の実現に向け早期対応を要すると考えられる次の課題について計画策定に先行し総合的に解決に取り組む。**

## (1) 大量輸送手段(鉄道・バス)の確保・維持

### ① 鉄道

- 地域を支える交通ネットワークの基幹である鉄道施設等の安全を保持するため、R7年度に小湊鉄道上総牛久駅以南の安全対策事業に対する補助をかさ上げし1/4としたが、さらに全線1/4を対象とし支援を拡充。

【拡充】 鉄道輸送対策費補助事業

### ② バス

- 地域交通ネットワークを形成し、日常生活を支える路線バスを確保・維持するため、バスの赤字路線への経費補助の増額や、運転士確保補助の条件緩和を行う。

【拡充】 バス運行対策費補助事業費ほか

## (2) 移動空白、移動不便地域の対応

### ① 移動空白への対応

- 移動不便化・空白化する地域について、多様な主体との連携による移動手段への支援を強化。
- さらなる利便性の向上や効率化等を検討する。

【拡充】 地域交通導入事業費ほか

### ② 少子高齢化やニーズ個別化等による移動困難化

- 高齢者、障がい者、ひとり親などで、公共交通の利用が困難、運転による車移動が困難、家族・近隣住民や企業の送迎が利用できない場合、移動困難。
- 移動困難者の**日常生活圏(スーパー、かかりつけ医、駅等)の移動支援**し、外出機会及び地域参加を促進するため、マイナンバーカードを活用した助成制度を創設。(システム構築)

【新規】 移動困難者タクシー等運賃助成事業

## 移動困難者のためのタクシー等運賃助成事業の概要

- 移動困難な高齢者等を対象にタクシー等運賃の助成を行う。
- **マイナンバーカードを活用した簡単で効率的な仕組みを構築。**
- 高齢者等の移動手段提供と外出促進（フレイル予防、ウェルビーイング向上）を図る。

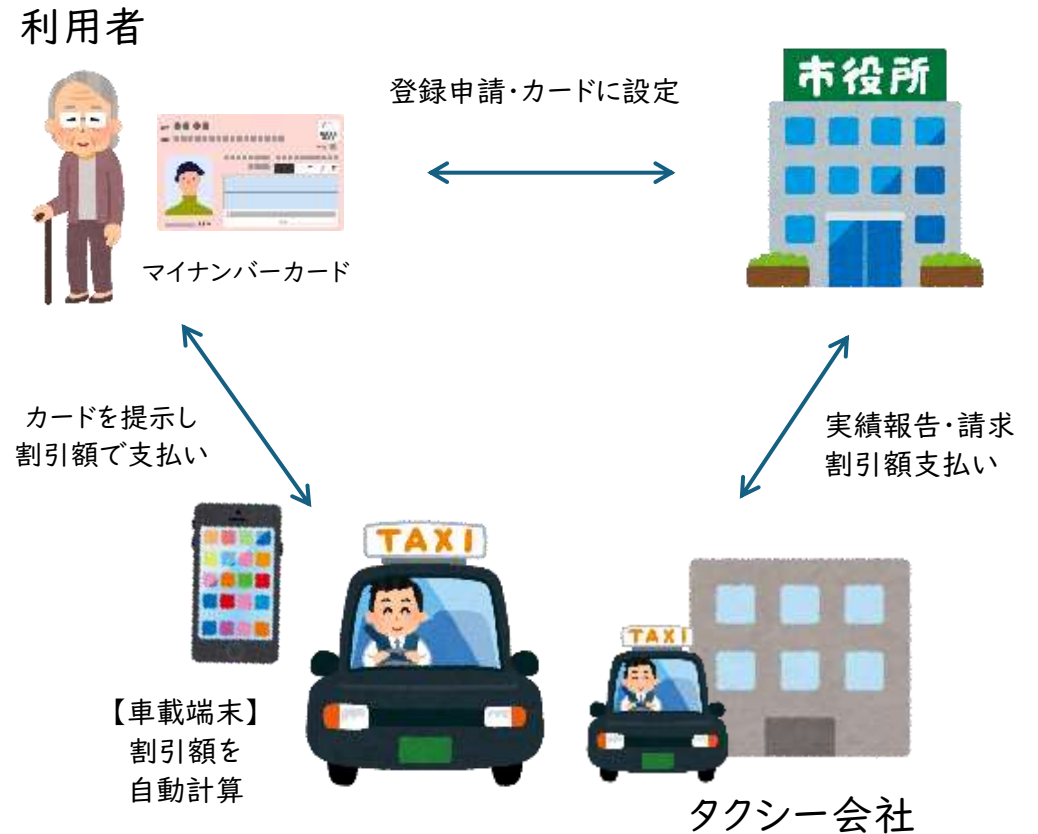
### 当初対象者(登録条件案)

1人での公共交通機関までの利用が困難と考えられる方として、次の方を対象とする。

- 要支援・要介護認定者
- 年齢70歳以上で運転免許のない方
- 妊産婦(母子健康手帳が交付された日から、出産予定日の12か月後の月末までの方)

### 助成額(案)

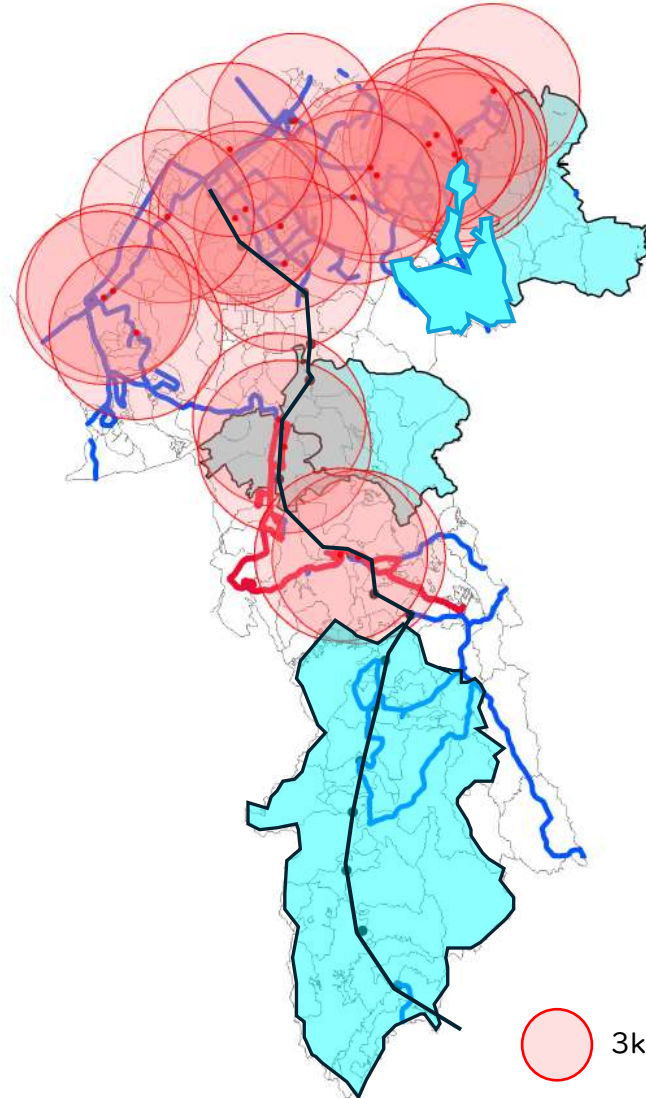
- 1運行(片道)につき1回分利用で、タクシー等運賃の半額(上限1,000円まで)を助成。
- 1年度の利用回数の上限は60回。



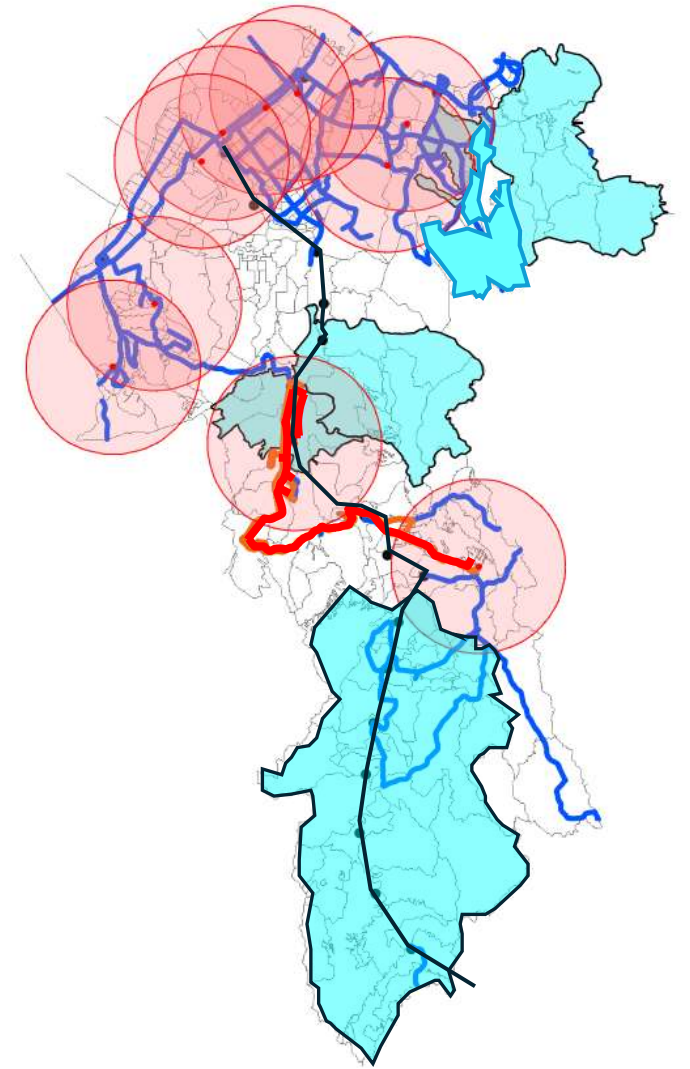
# 日常生活施設を中心とした日常生活圏



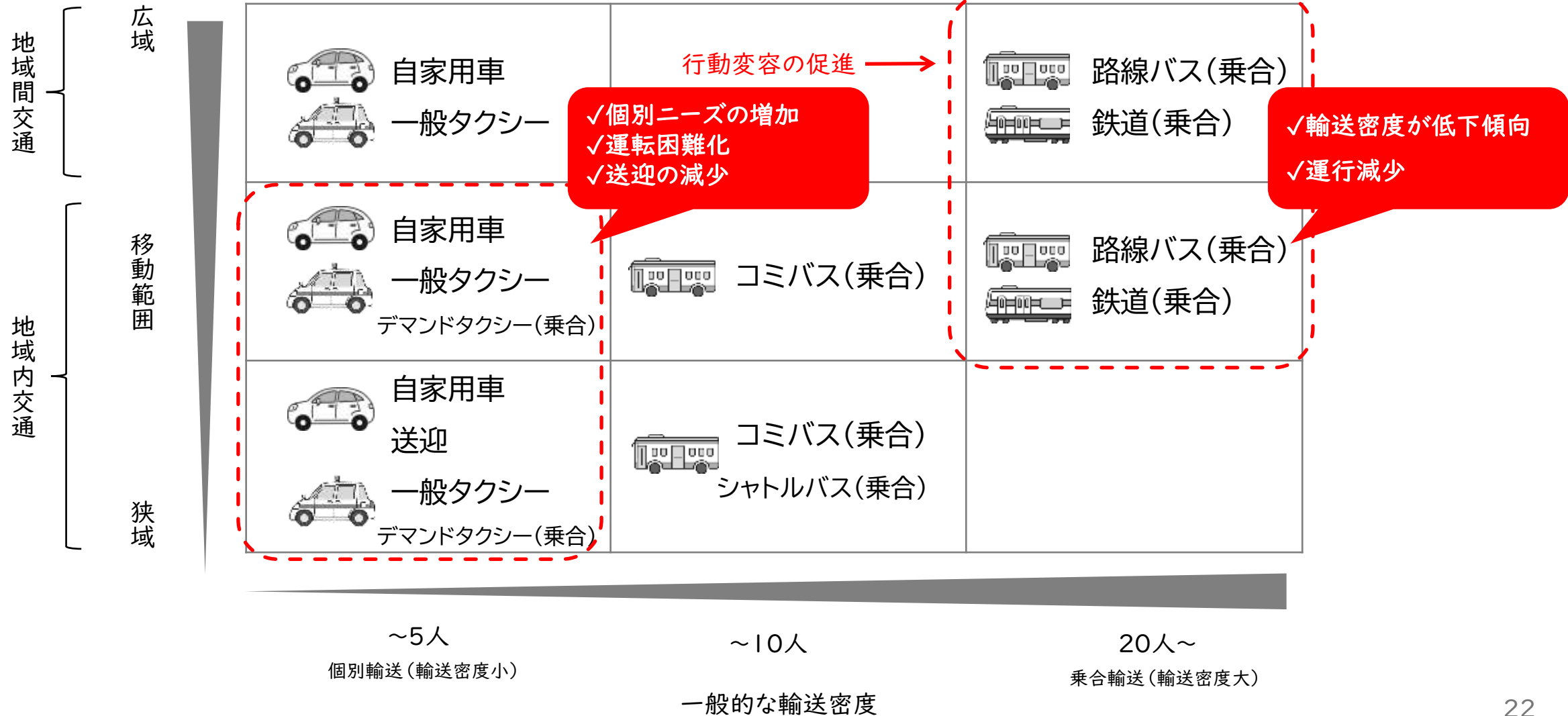
スーパーマーケット・マッピング



中～大規模病院・マッピング



# 移動領域・輸送密度別の適性



## 運賃助成について

### 千葉県B地区 (普通車)

迎車料金	400円
初乗り(1.155キロ)	500円
距離運賃(0.244キロごと)	100円

R8.3.16~



### 千葉地区 (普通車)

迎車料金	500円
初乗り(1.06キロ)	500円
距離運賃(0.221キロごと)	100円

### 運賃の目安

	直線距離			
	1キロ	2キロ	3キロ	4キロ
現行料金	900円	1,200~1,300円	1,600~1,700円	2,100~2,200円
3/16以降	1,000円	1,400円~1,500円	1,900円~2,000円	2,300円~2,400円
自己負担分	500円	700円~750円	950円~1,000円	1,300~1,400円

# 本日のまとめ

- 大量交通（鉄道・バス）の維持・確保、地域公共交通（デマンド等）の維持の必要だが、社会経済状況の変化により、移動環境への影響大。今後ますます移動制約（身体的・経済的・立地・制度的・地理的）が拡大する懸念。
- （緊急的な取組として、）一定の移動困難者に対する、日常生活の移動支援を新たに実施。  
→マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業・・・R8に構築、R9秋に制度スタート予定  
→ただし持続性に課題あり。
- 国としては、「バス、タクシー等の交通空白地域の地域の輸送資源をフル活用して解消する。」「その際、学校、病院、福祉施設、商業施設等の利用者の送迎サービスを行う者の協力も得る。」という風に、地域の総力を結集し課題解決に取り組む必要があるとしている。（他に「連携促進団体」制度の創設）
- 現在策定中の新たな「市原市地域公共交通計画」において、「政策分野横断」・「多分野連携」が持続可能なまちづくりを目指す上で重要な視点。

移動課題は、さまざまな社会課題、地域課題と広範に関係しており、公共交通機関、交通行政の範囲だけで対応していくことは不可能といえます。あらゆる課題に言えますが、人口減少社会のなかでは多様な主体との連携による対応が不可欠です。ちいき会のような枠組みのご協力を得て、推進してまいりたいと考えております。今後とも、ご協力をよろしくお願いいたします。