

埜町地域別定額タクシー実証実験の  
検証報告書

令和2年3月

埜町公共交通活性化協議会

## 目次

1	実証実験の背景・目的	2
2	実施内容	3
3	実験結果	3
	(1) 登録状況	3
	(2) 利用状況	4
4	アンケート調査結果	5
	(1) 調査結果	
5	評価・検証課題	6
	(1) 地域別定額タクシーを評価する3つの観点	
	(2) その他効果	
	(3) 課題	
6	まとめ	6

## 1 実証実験の背景・目的

埴町公共交通活性化協議会では、埴町の公共交通を総合的に検討する事を目的に、これまでバスやデマンドタクシーの実証実験を実施してきた。

特にデマンドタクシーは、乗合乗車方式であるため、予約する手間や相乗りするのが負担であることなどから利用数は低く、また、利用数に対して経費が掛かりすぎるため、制度の導入には至っていなかった。

一方、高齢者のみの世帯や高齢者の一人暮らしなどは増え続けており、通院や買い物など移動手段の確保が求められている。

また、自動車免許取得前の学生については、共働きで働く親の増加により、部活動や塾通いなど、特に帰宅時間の運行について検討が必要である。

そうした中、町民の新たな移動手段を確保することを目的に、令和元年10月1日から令和2年2月29日までの5ヶ月間を実施期間として、各地区ごとに設定した定額料金を超えた部分を助成する、地域別定額タクシー実証実験を実施することとした。

当該実験の検証を行うために、令和2年2月に利用者へのアンケート調査も実施した。当報告書は、利用状況、アンケート調査結果を含め、検証したものである。

実証実験終了後には、鉄道、路線バス、タクシーを含めたそれぞれの公共交通の課題を分析・検証し、本町に最も有効性のある公共交通システムの構築を目指す。

## 2 実施内容

項目	概要
期間	令和元年10月1日～令和2年2月29日
運行エリア	町内全域
運行内容	地域別定額料金の超えた部分を助成
運行会社	埴タクシー、ファミリータクシー
運行日及び時間	月曜日～日曜日 午前7時～午後9時 ※割り増し料金がかかるのは午後10時以降
利用対象者	町内に住民登録のある次の方 ① 65歳以上の方 ② 運転免許証自主返納者 ③ 身体的事情などで運転できない方 ④ 学生の方
利用料金	地域別定額料金 600円、800円、1,200円、1,500円のいずれか
利用可能回数	20回
登録方法	・ 役場窓口 ・ 郵送 ・ 電話、FAX ・ インターネット受付 ※本人の登録はもちろん、本人に代わって遠方に住む家族も申し込めるよう配慮

## 3 実験結果（詳細は別冊のとおり）

### （1）登録状況

項目	概要
1 登録者数	419名
2 男女別登録者数	女性が7割
3 年代別登録者数	80代が5割
4 地区別登録者数	笹原地区が4割、次いで高城地区が3割 ※台宿は自己負担額を800円から600円に引き下げたことで、昨年度登録者10人から今年度43人に増加している。価格を見直すことで利用が伸びた。

(2) 利用状況

項目	概要
登録者利用率	登録者 419 人中、272 人が 1 回以上利用 (利用率 64.9%)
利用券利用率	利用券全 8,380 枚中、実際に使用された利用券は 2,224 枚 (利用率 26.5%) ※期間中に 20 枚全て使い切った登録者 35 人
月別利用回数	月平均 445 回 特に、11 月と 12 月の利用が多い
1 日あたりの利用回数	14.6 回
1 回あたりの乗車人数	1.2 人 毎月 100 人前後の同乗者 ※夫婦での登録が多く、社会福祉協議会の行事時などで相乗りが見られた
利用曜日	土日よりも平日の利用が多い
利用時間帯	・昼前(9～11 時台)から昼過ぎ(12～14 時台)の利用が多い ※バスの運行がない時間帯 ・夕方から夜の利用は少ないが、各月 10～20 件の利用があった。男性の利用。
タクシー運賃割合 (乗車料金)	2,000 円未満が 6 割 ※自己負担額 600 円や 800 円の割引率が低い地域で多く利用された (1269 件、全体の約半分))
助成金額割合	1,000 円未満が 5 割 (タクシー運賃割合と連動) ※但し、行き先が自宅から大字塙までと制限があるため、大字塙町民の自己負担額の設定については課題が残る
月別利用金額	乗車料金が各月 80 万円 6 割が助成金額、4 割が利用者負担額 ※制度設計時、想定したとおり
5 ヶ月の助成金額	3,177,480 円 ※通年実施の場合、最低でも 750 万円の経費がかかる見込み
乗車場所順位	1 位 塙厚生病院(339 件) 2 位 エコス塙店(191 件) 3 位 大町(187 件)
降車場所順位	1 位 塙厚生病院(325 件) 2 位 大町 (144 件)

#### 4 アンケート調査結果

##### (1) 調査結果

項目	概要
回収率	登録者 419 人中 298 人が回答 (70.3%)
回答者年齢	80 代が 5 割
回答者自己負担区分	自己負担 800 円の方が 5 割
利用の有無	利用した方 214 人 利用したことがない方 68 人      無回答 16 人
回答者が利用した枚数	「0 枚 (利用なし)」 88 人 「1~4 枚」 78 人 「5~9 枚」 55 人      無回答 77 人
利用頻度	「月 2~3 日利用した」 83 人 「月 1 日程度利用した」 42 人
利用目的順位	1 位 通院 2 位 買い物
地域別定額タクシー以外の交通手段	1 位 家族送迎の自動車 113 人 2 位 一般タクシー 74 人 3 位 路線バス 54 人
地域別定額タクシーの利用理由	1 位 家族等の送迎に頼れないとき 131 人 2 位 ちょうど良い時刻の路線バスがないとき 71 人 3 位 出かける時はいつも定額タクシーを利用する 60 人
本実証実験以前のタクシー利用頻度	月 2 回以上利用していた方が 4 割
日常生活の変化	・外出しやすくなった 6 割 ・誰かと又は一人で出かけるようになった 5 割 ・家族等に頼む回数が減った 5 割
運転免許証返納の考え	返納する気持ちが強くなった 14 人 ※一部前向きな回答を得られた
改善要望順位	1 位 今のままでいい 100 人 2 位 発行枚数を増やして欲しい 88 人 2 位 自己負担額を減らしてほしい 88 人 ※経済的負担が重すぎず、継続利用できる移動手段として受け入れられた。
地域別定額タクシーを利用しなかった理由	自分で運転できるから、家族が送迎してくれるからが最も多く 38 人

## 5 評価・検証課題

### (1) 地域別定額タクシーを評価する3つの観点

	観点	内容
1	ニーズ	町民：負担が少なく、気軽に外出できる交通手段 町：公共交通を充実させたい タクシー事業者：新たな需要の創出と休車の有効活用を促す可能性がある
2	持続可能性	町民：支出可能な自己負担額の設定 町：財政負担が重過ぎない
3	効果	町民：交通費が節約になり、交通手段が増える 町：既存の公共交通を補完できる タクシー事業者：売上に貢献できる

### (2) その他効果

- ① タクシー利用に関する需要の確認
- ② 高齢者や障がい者、学生などの外出支援、社会参加の促進
- ③ 移動負担の軽減による地域の活性化
- ④ 運転免許証自主返納の促進

### (3) 課題

- ① 大字塙の自己負担額設定に課題(自己負担額600円では割引がほとんどない)
- ② 利用時間拡大の検討(夜間利用トラブルの回避)
- ③ 利用方法の検討(利用券か利用証)
- ④ 運転免許証返納を促進させる観点から利用回数の制限撤廃の検討  
(潜在的な運転免許証返納者は多い)

## 6 まとめ

地域別定額タクシーを評価するにあたっては、「ニーズ」「持続可能性」「効果」の3つの観点から、有効性が確認できたことから、地域別定額タクシーの「制度」としては、「有効」とであると結論づけるものである。