

1. N-タク事後アンケートの結果概要

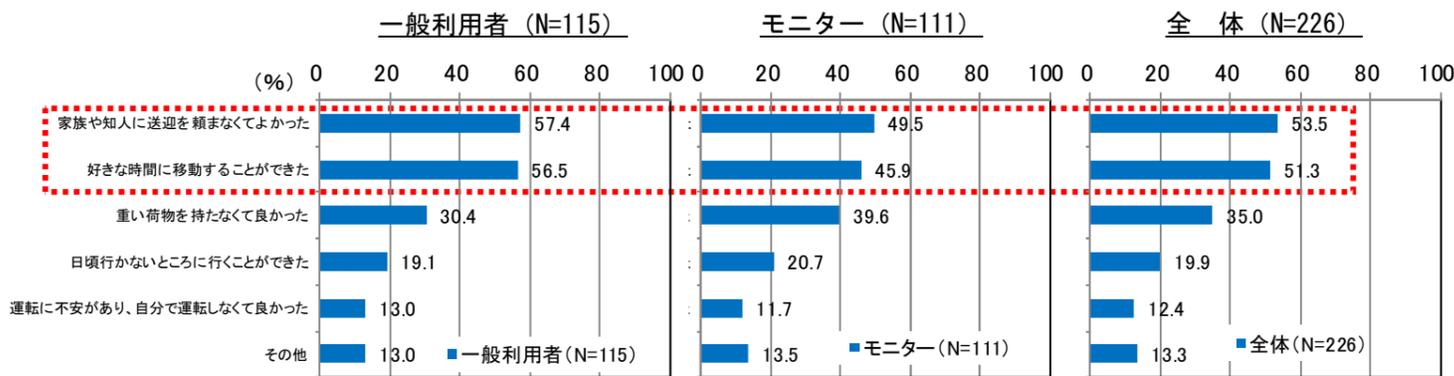
1.1 事後アンケートの回収結果

項目	令和元年度
登録者数	346人 ・一般利用者：202人 ・モニター：144人
回収数	226人 ・一般利用者：115人 ・モニター：111人
回収率	65.3% ・一般利用者：56.9% ・モニター：77.1%

1.2 事後アンケートの結果集計

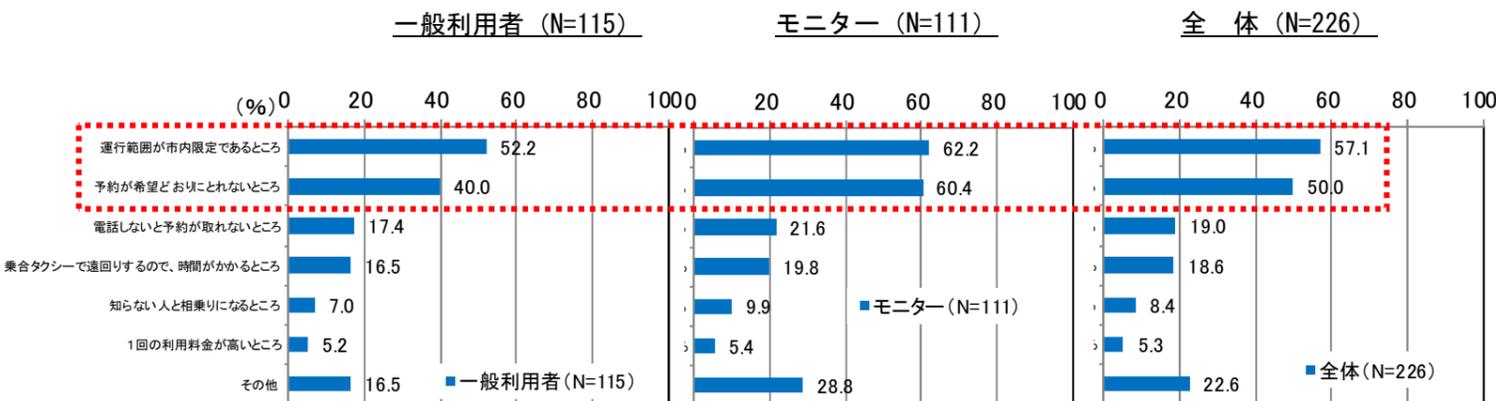
(1) 乗合タクシーを利用して良かったと思うところ

- 全体、一般利用者、モニターのいずれも「家族や知人に送迎を頼まなくてよかった」が最も多く、次いで「好きな時間に移動することができた」が多くなっており、移動の自由が確保されたことが良いことと受け止められている。
- また、「重い荷物を持たなくて良かった」が3番目に多くなっている。



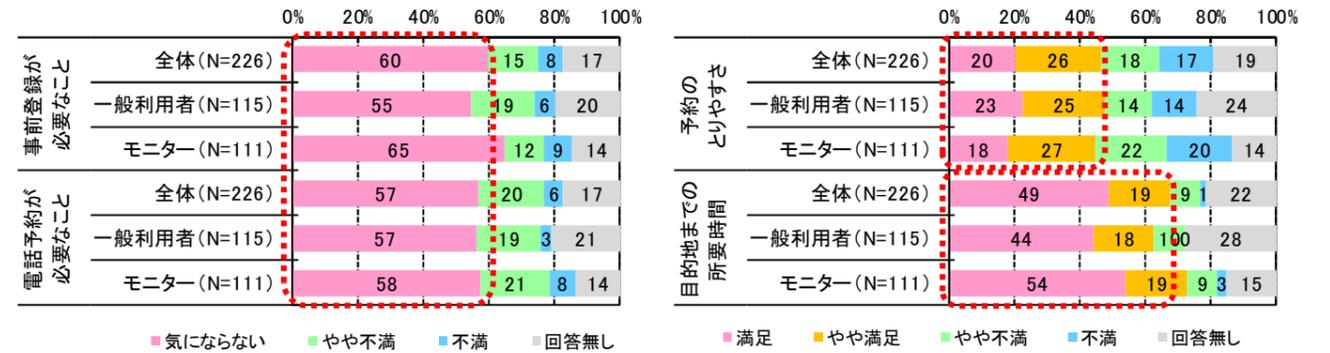
(2) 乗合タクシーを利用して、不満に思ったところ

- 全体、一般利用者、モニターのいずれも「運行範囲が市内限定であるところ」が最も多く、次いで「予約が希望どおりにとれないところ」が多く、この2点が目立っている。



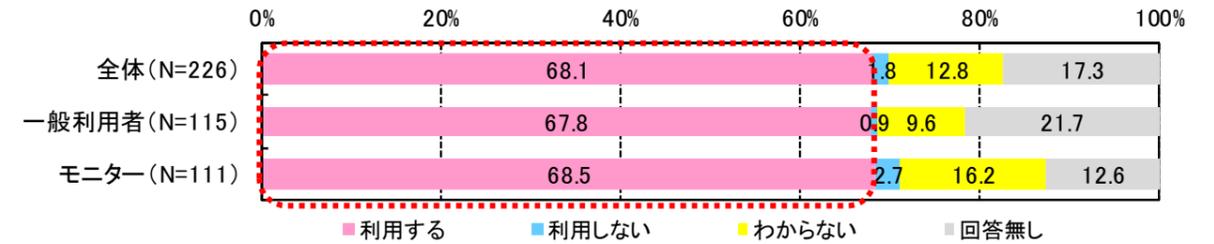
(3) 乗合タクシーを利用した満足度

- 「事前登録が必要なこと」と「電話予約が必要なこと」は「気にならない」が最も多くなっている。また、「目的地までの所要時間」は、「満足」が最も多くなっている。
- 「予約のとりやすさ」は、「満足・やや満足」を合わせた割合が、「やや不満・不満」を合わせた割合より大きい、その差は小さく、前頁の「乗合タクシーを利用して、不満に思ったところ」の「予約が希望どおりにとれない」という不満の傾向が出ている。



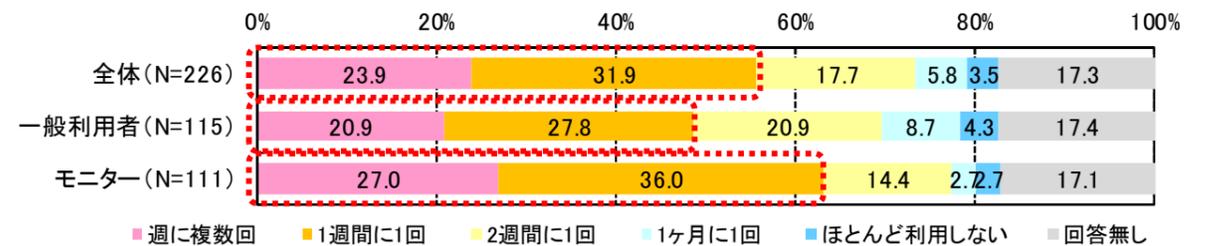
(4) 乗合タクシーが本格導入された場合の利用の有無

- 「利用する」が7割弱と最も多くなっている。

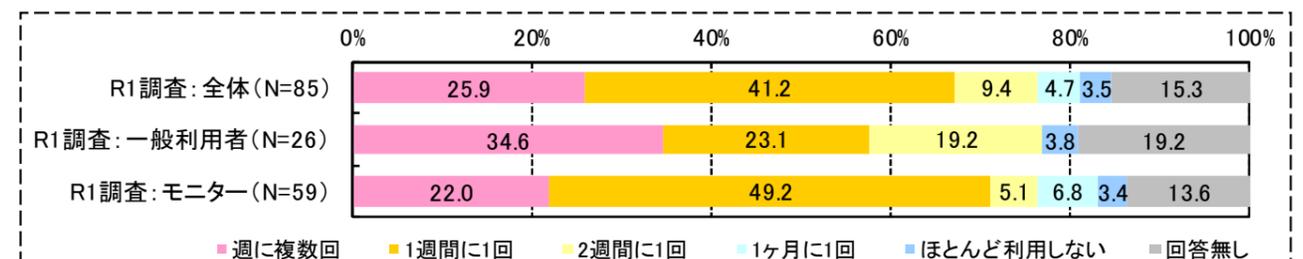


(5) 仮に、1回300円で本格運行することになった場合の利用頻度

- 全体、一般利用者、モニターのいずれも「1週間に1回」が最も多く、次いで「週に複数回」が多くなっている。
- 初回乗車時アンケートの結果と比べると、一般利用者は「週に複数回」が減り、「1週間に1回」が多くなっており、モニターは「1週間に1回」が減り、「週に複数回」が多くなっている。

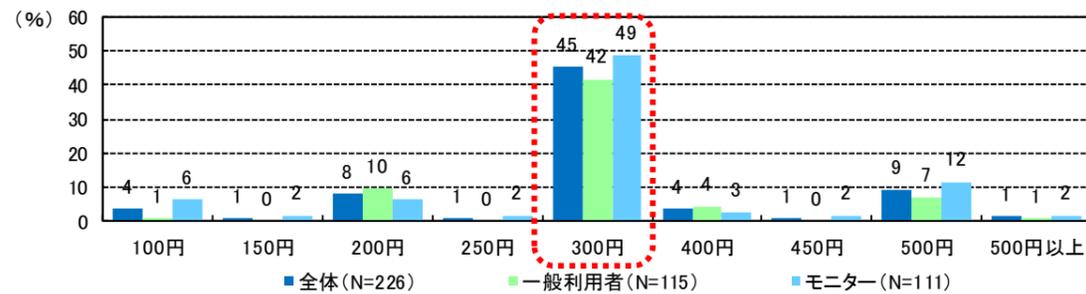


【参考：初回乗車時アンケート結果】



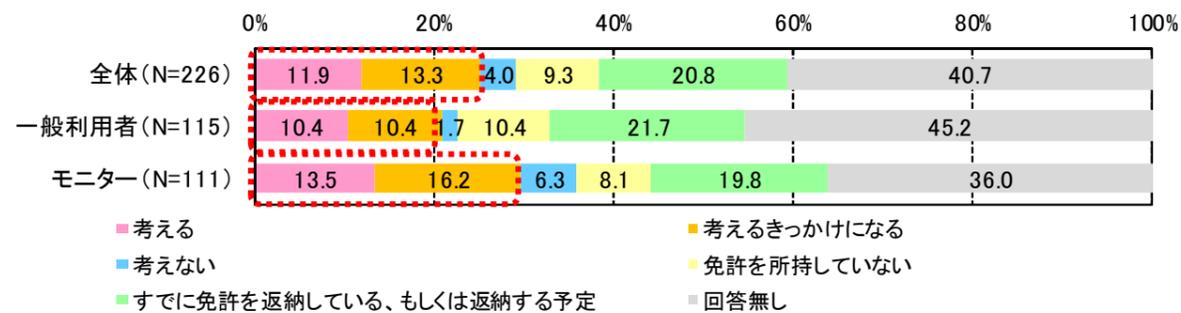
(6) 本格運行するときはいくらであれば利用するか

- 今回の設定料金の300円が5割近く占め、最も多い。
- また、300円より低い料金の回答を合わせた割合より、高い料金の回答を合わせた割合の方がやや多くなっている。

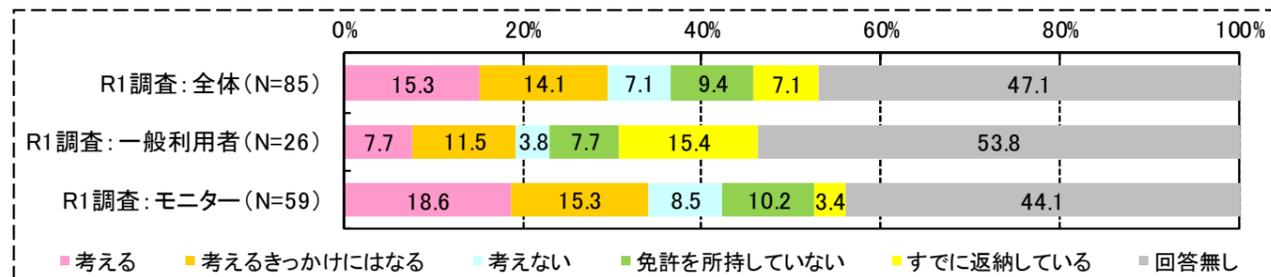


(7) 乗合タクシーが本格導入された場合の運転免許の返納の有無

- 「免許を所持していない」「すでに免許を返納している、もしくは返納する予定」を除くと、「考えるきっかけになる」が最も多く、次いで「考える」が多くなっており、「考えない」を上回る。
- 初回乗車時アンケートの結果と比べると、一般利用者は「考える」の割合が増加し、モニターは「考える」の割合が減少している。

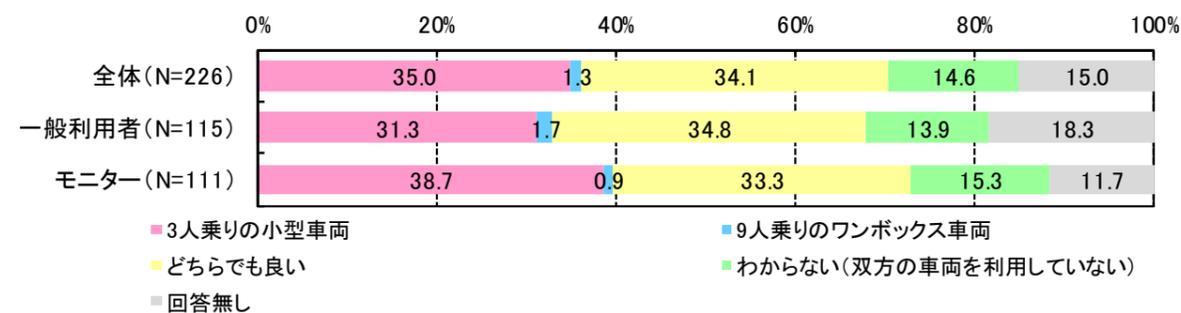


【参考：初回乗車時アンケート結果】



(8) 3人乗りの小型車両と9人乗りのワンボックス車両のどちらが良いか

- 「3人乗りの小型車両」と「どちらでも良い」の回答割合が69.1%と大半を占め、「9人乗りのワンボックス車両」の回答割合は1.3%と少なく、乗合に対する抵抗は小さいことが伺える。



2. 移動日誌の結果概要

2.1 移動日誌の回収結果

- 移動日誌のモニター登録者数に対する回収率は、8割を超えた。

項目	結果
登録者数	・モニター : 144人
回収数	・モニター : 119人
回収率	・モニター : 82.6%

2.2 移動日誌の結果集計

(1) 集計の対象

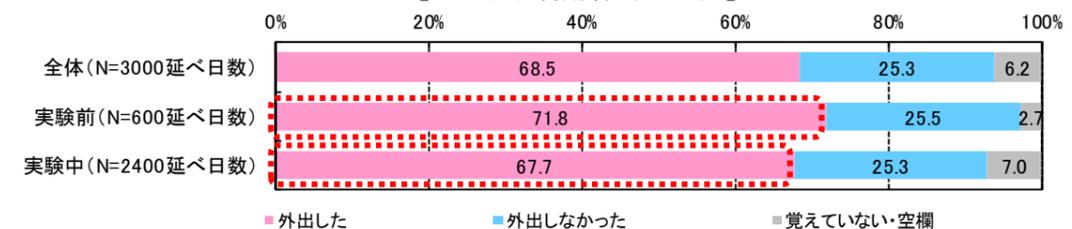
- 移動日誌は、実証実験期間前を含む9/2~11/15 (土日祝日除く) の50日間の記載をモニターにお願いしている。
- 集計は、50日間全ての記録の記載がある方72人 (回収数の対する割合: 61%) を対象に集計を行う。
- 集計対象72人のうち、N-タク利用者は83.3%となっている。



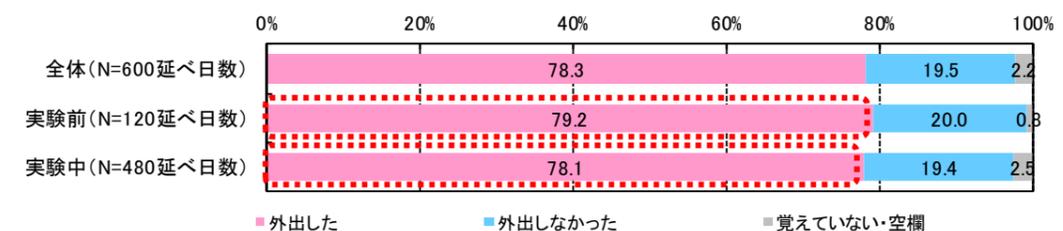
(2) 実証実験前及び期間中の外出割合の変化

- N-タクの実証実験前の9/2~9/13 (10日間: 土日祝日除く) と、実証実験前中の9/17~11/15 (40日間: 土日祝日除く) の外出状況は、N-タク利用者・未利用者とも、「外出しなかった」よりも「外出した」割合の方が高く、「外出した」割合はN-タク未利用者の方が高くなっている。
- N-タクを必要とする方 (N-タク利用者) は、N-タク未利用者に比べて、外出機会が少ないことが伺える。事後アンケートの「乗合タクシーを利用して良かったと思うところ」で『家族や知人に送迎を頼まなくてよかった』の回答が多いことから推察すると、自由に動ける機会が少ないことが影響していると考えられる。
- また、実証実験前と実証実験中の外出割合の変化は、実証実験中の方がやや外出割合が減っている。

【N-タク利用者 (60人)】

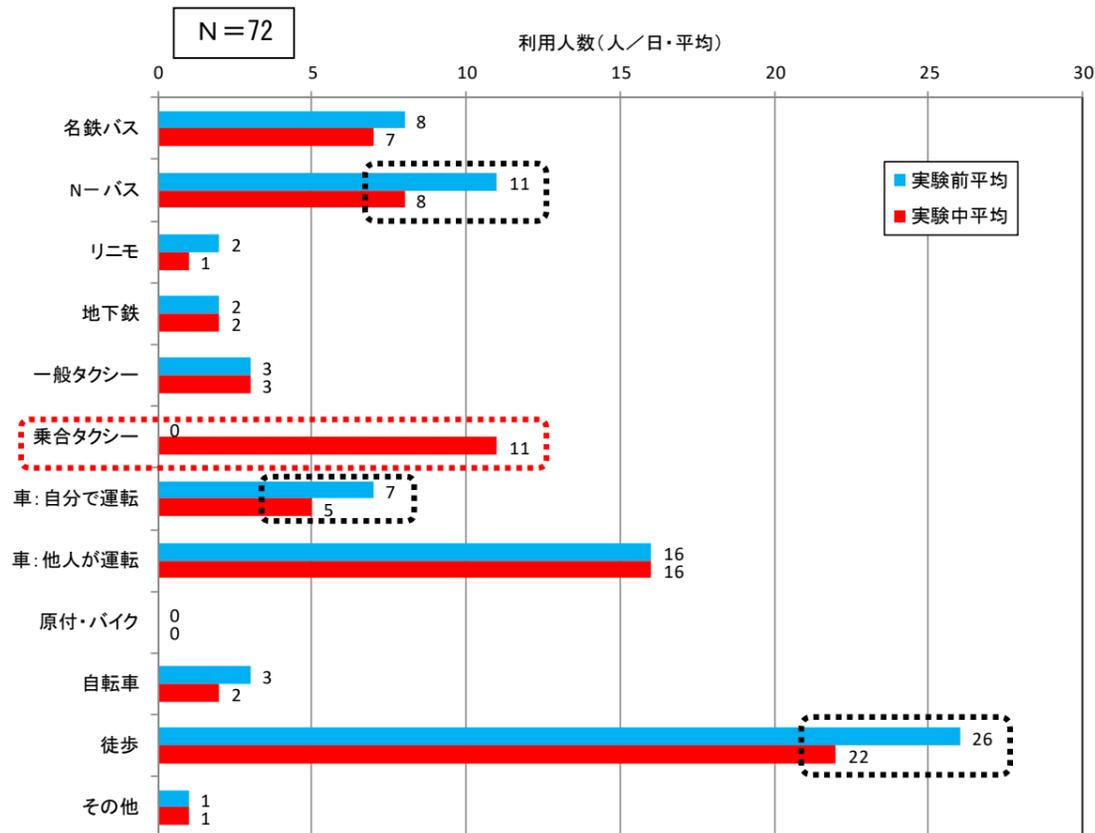


【N-タク未利用者 (12人)】



(3) 実証実験期間前と期間中の利用交通手段の変化

- 9/2～13（土日祝日除く）の実証実験前と、9/17～11/15（土日祝日除く）の実証実験中の利用交通手段の1日平均利用人数を整理した。
- ※ 1日に同じ方が往復などで複数回利用している場合も、1回としてカウント
- 実証実験期間中は、「乗合タクシー（N-タク）」の利用されたことに対し、実証実験期間前と比べて「徒歩」や「車：自分で運転」の減少が目立つのに加え、既存公共交通の「N-バス」の減少も目立つ。
- 徒歩移動が困難な方や車の運転をやめて利用するというように、運行目的にあった利用が示唆される変化がみられる一方、既存の公共交通の補完でN-タクが使用されたことを示唆される変化もみられる。



3. まとめ

N-タクの運行の目的は、最寄りのバス停まで徒歩移動が困難な方の移動支援とし、徒歩移動が困難と感じる方の割合が大きくなる75歳以上を主な利用者層の対象として実証運行を行った。

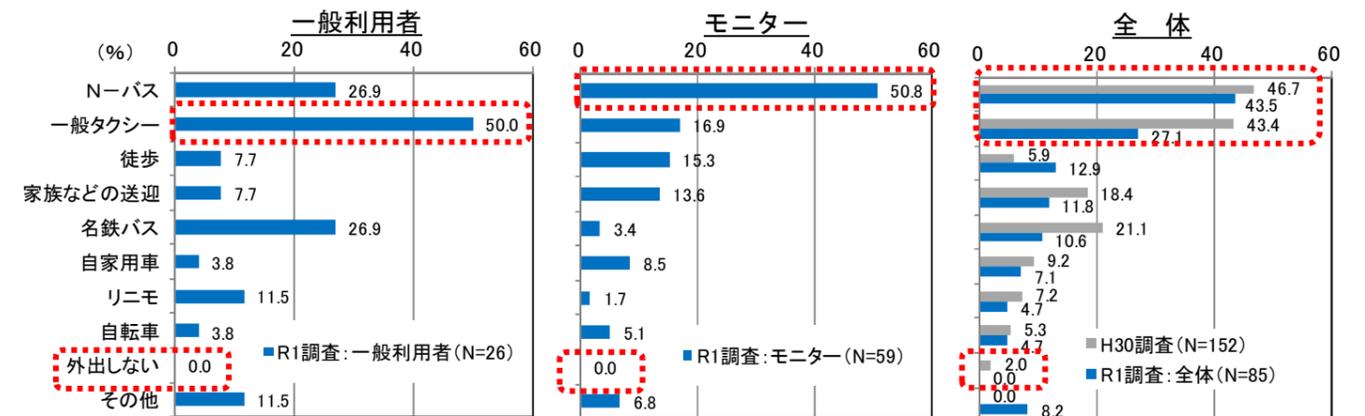
N-タクを試験運行した効果としては、家族や知人に頼らず移動の自由を確保できたことや高齢者が運転免許の返納を考えるきっかけになること等が、利用者アンケートから把握することができた。

しかし、普段外出に困難を感じる方の外出促進を期待したが、下図にみられるように、N-タクがない場合の目的地までの普段の移動手段は、一般タクシーとN-バスが多くを占めている一方で、「外出しない」の割合がゼロであることから、N-タクの運行によって新たに外出するようになった方は少なく、前述の事後アンケートにおいても、実証実験前と実証実験中で外出回数に大きな変化はみられなかった。

普段は既存の公共交通を使える方の利用が多かったものと考えられ、左記の事後アンケートの結果からも、N-タクは既存の公共交通の運行本数や運行時間帯の空白を補完する手段として活用されたといえる。

N-タクの運行目的に沿った利用者層の輸送を実現するには、「最寄りのバス停まで徒歩移動が困難な方」の登録を厳格にする必要があるが、その判別は困難といえる。

そのため、移動支援に対する効率的な負担に向けて、市内の他の外出促進策や移動支援策の統廃合とN-タクの運行の要否も含めたトータルで、移動支援が必要な方に対する支援の見直しを検討する必要がある。



初回乗車時アンケート：乗合タクシーがない場合、今回の目的地までの普段の移動手段