

深沢区域公共交通実証実験（タクシー利用補助）報告書

1. 実証実験の経緯

深沢区域における実証実験の経緯は、以下のとおりである。

表 1-1 実証実験の経緯

月	主な取組
H29年3月	【市】「あきる野市公共交通のあり方に関する提言書」（H29.3）において、深沢区域を公共交通優先検討区域の一つに位置付けた。
H30年9月～H31年1月	【市】公共交通優先検討区域それぞれにおいて、計4回のワークショップを開催した。 うち、第3回までで住民から出た「地域に必要な交通」を踏まえたアンケート調査を実施し、それまでのワークショップ結果及びアンケート調査結果に基づき、第4回ワークショップにおいて、深沢区域における「導入を検討すべき公共交通」「ぜひ使いたいとされる交通」の1位が「ドア to ドアの交通」、2位が「タクシー代の補助」となった。
H31年2月	【第5回あきる野市公共交通検討委員会】 ワークショップ及びアンケート調査の結果を踏まえ、実証実験の対象区域とする2区域について議論した結果、第1優先を草花折立区域、 第2優先を深沢区域 とすることで意見がまとまった。 【市】上記の検討委員会での議論の結果を、公共交通優先検討区域の代表者の方（自治会長）及びワークショップ参加者に報告した。
H31年3月	【市】検討委員会からの意見を踏まえ、令和元年度に、草花折立区域及び深沢区域のうち1区域以上で実証実験を実施する方針とし、必要経費を次年度予算に計上した。 また、2区域で実験を実施する場合は、それぞれ異なる内容の実証実験を行うこととして、先進事例等情報収集を進めた。
H31年4月	【市】深沢区域における実証実験の内容について、以下の方針とした。 ワークショップ及びアンケート調査の結果では、「導入を検討すべき公共交通」、「ぜひ使いたいとされる交通」の1位が「ドア to ドアの交通」、2位が「タクシー代の補助」であった。この結果及び市議会総務委員会からの「タクシーを利用した取組が有効」との意見を踏まえ、検討した結果、タクシー利用補助の実証実験を行うこととした。 先進自治体の視察（福生市）、タクシー事業者との調整を行うとともに、実証実験概要（素案）を作成した。 また、これ以降、随時自治会長への現状報告を行った。
R1年5月	【市】深沢区域住民との意見交換を行った。
R1年6月	【第6回あきる野市公共交通検討委員会】 実証実験計画（案）について意見聴取を行い、了承された。 【市】これを踏まえ、実験計画策定、手続き等実証実験の準備を開始した。
R1年7月	【市】対象者へ補助券を配布した。
R1年8月～ R2年1月	【市、タクシー事業者】実証実験実施期間
R2年1月～ 2月	【市】実証実験の効果把握（実証実験対象者に対するアンケート調査）を行った。

2. タクシー代補助に係る実証実験

2.1 実験概要

2.1.1 実証実験の目的

- (1) 公共交通空白地域における住民の移動支援と生活の質の向上
- (2) JR五日市線等既存の公共交通の利用促進に向けたフィーダー交通としての有効性の検証
- (3) タクシー利用補助の有効性と課題の検証

2.1.2 実験内容

1) 実施期間

令和元年8月1日から令和2年1月31日まで

2) 対象者

あきる野市深沢に住所を有する65歳以上の方（基準日：令和元年7月1日）43名

3) 補助内容

対象者1人につき500円のタクシー利用補助券（以下「補助券」と言う。）24枚を配付

4) 利用方法

乗車時に補助券を提示し、使用できることを確認の上、乗車する。
料金支払時に補助券を乗務員に渡し、不足分を現金等で支払う。

5) 利用条件

- ア 深沢区域を出発地又は到着地とする利用に限る。
- イ 使用枚数は1回の乗車につき対象者1人当たり1枚
- ウ 補助券の利用は対象者本人に限る。
- エ 補助券に対する釣銭は出さない。
- オ 実証実験に関するアンケート調査へ協力する。

6) 利用できるタクシー会社

秋川交通（株）、（株）リーガルマインド、横川観光（株）、京王自動車（株）及び大洋自動車交通（株）

7) 調査項目（タクシー事業者による）

利用年月日、乗車時間、利用料金、出発地、到着地、乗車人数

2.2 実証実験実施結果

2.2.1 利用数

総配布枚数 1,032 枚（43 名×24 枚）に対し、実験期間中の補助券利用総数は 65 枚であった。総配布枚数に対する利用率は 6.3%である。

月平均利用枚数は 10.8 枚となるが、実際には 8 月と 12 月に利用の約 7 割が集中した。

表 2-1 月別利用枚数

利用月		利用枚数	構成比
令和元年	8月	22	33.8%
	9月	4	6.2%
	10月	5	7.7%
	11月	5	7.7%
	12月	24	36.9%
令和2年	1月	5	7.7%
計		65	

また、補助対象者 43 名のうち、1 回以上の利用があったのは 20 名（46.5%）であり、利用の有無は補助対象者の中で、ほぼ半々であった。

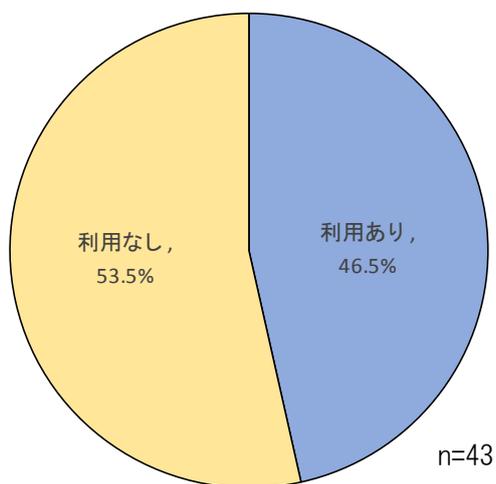


図 2-1 補助対象者における利用の有無

2.2.2 利用区間

補助券の利用状況を利用区間別にみると、往路（深沢区域から出発する利用）が27.7%であったのに対し、復路（深沢区域へ向かう利用）は66.2%であった。

深沢区域からタクシーを利用するためには配車依頼が必須であり、すなわち運賃に加えて迎車料金が必要となることから、復路利用が往路利用の倍以上になったものと推測される。

また、往路利用の場合には、武蔵五日市駅以遠への利用が大半を占めているのに対し、復路利用の場合は武蔵五日市駅からの利用が多くなっている。往路においては、タクシーを呼ぶのなら目的地まで行くという行動パターンが主であるのに対し、復路の場合は武蔵五日市駅まで戻って、いわゆる「ラストマイル」としてタクシーを利用する行動パターンが主であると推測される。

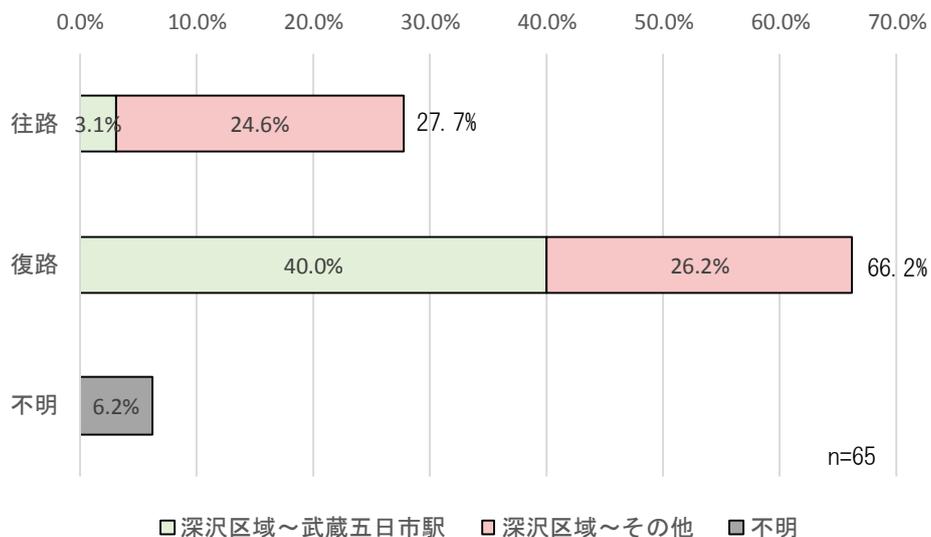


図 2-2 補助券の利用区間

その他の場所としては、往路、復路とも山田、伊奈の順となっており、復路に限り秋川からの利用も見られた。

補助券に発着地の記載がなかった「不明」分について、発着地を推測することはできないが、利用料金から考えて、概ねあきる野市内と考えられ、今回の実験では、あきる野市外へ/からの利用はなかったものと考えられる。

表 2-2 その他の場所

	往路	復路	計
山田	7	6	13
伊奈	4	4	8
秋川	0	3	3
不明	5	4	9
計	16	17	33

2.2.3 同乗人数

今回の実験においては、補助券対象者が複数人でタクシーに乗車した際、対象者の人数分だけ補助券を利用することが可能であった。

そのため、乗車日時、利用金額、同乗人数が同じ補助券情報については1回の利用とみなして整理すると、総利用枚数65枚に対し、純利用回数は30回であった。したがって、平均同乗人数は2.2人である。

これを、往復別同乗人数別にみると、往路では2名以上の利用に限られており、往路中では4人による利用が全体の6.7%で最多となった。

一方、復路については1人での利用が復路中では半数以上を占め、全体に対する割合でも43.3%と最多である。

前項でも見た通り、往路においては迎車料金が必要なため、家族や知人などで予め時間等を合わせた上での補助券利用が主であったのに対し、復路では、五日市駅から1人での気軽な利用が主だったのではないかと推測される。

なお、往路・復路ともに8人の利用が1回ずつ見られた。これが2台による同一区間利用であったか、ジャンボタクシー（9人まで乗車可）1台での利用であったかは不明である。

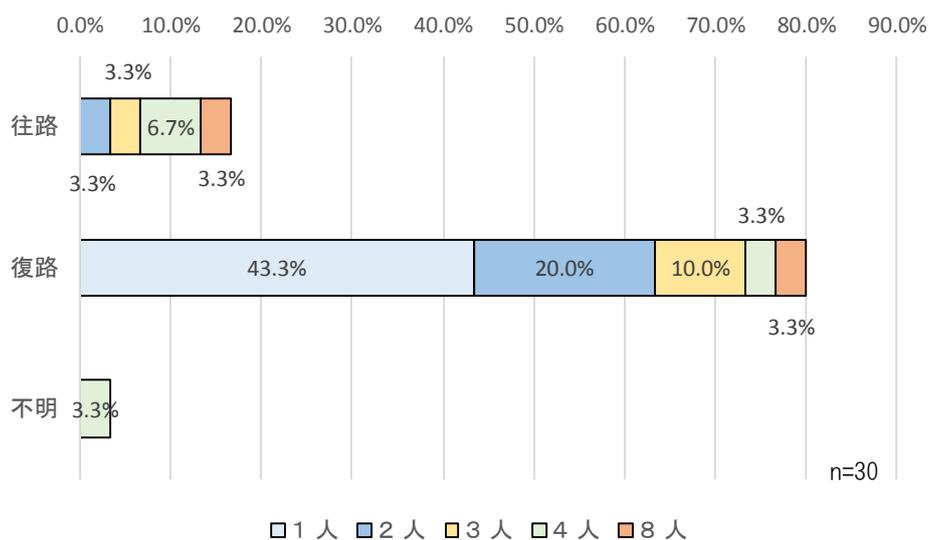


図 2-3 同乗者数

2.2.4 利用料金

利用料金については、前項でまとめた補助券利用者相互の同乗を考慮し、実際の利用金額からとりまとめた。

これを見ると、往路では2,000円台の利用が最多であるのに対し、復路では1,000円台の利用が最多となっている。また、往路では4,000円台の利用も見られ、利用区間でみたように、往路の方が武蔵五日市駅以遠への利用が多いこととあっている。

また、平均利用金額を見ると、往路2,926円、復路1,427円となっており、往路と復路の間では約1,500円の差がある。往路利用の方が遠距離利用の傾向にあるとはいえ、迎車料金もこの差の要因の一つになっている。

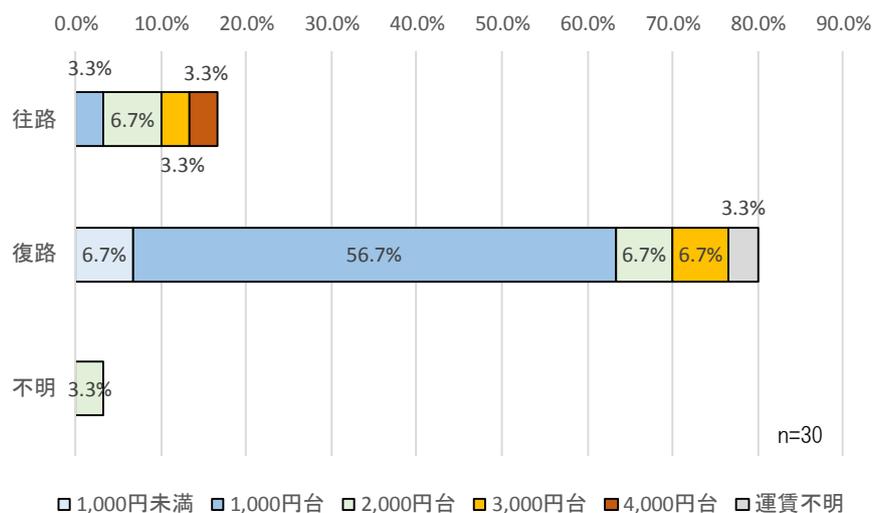


図 2-4 利用料金（実利用）

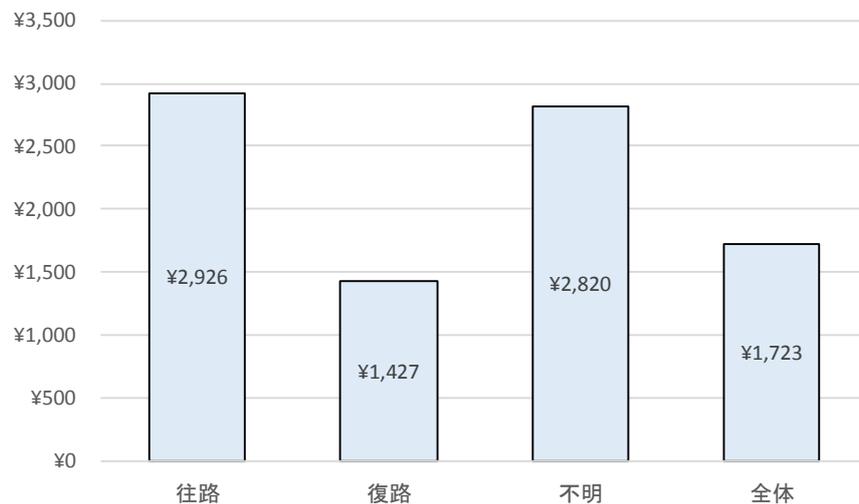


図 2-5 平均利用料金

平均利用料金を平均同乗者数で除して、1人あたりの平均料金を算出すると、往路 813 円、復路 797 円となった。これは往路の方が平均同乗者数が多いことによるが、往復での差は小さくなっており、さらに、補助券分を考慮すると、1人当たりの自己負担は概ね 300 円程度となった。

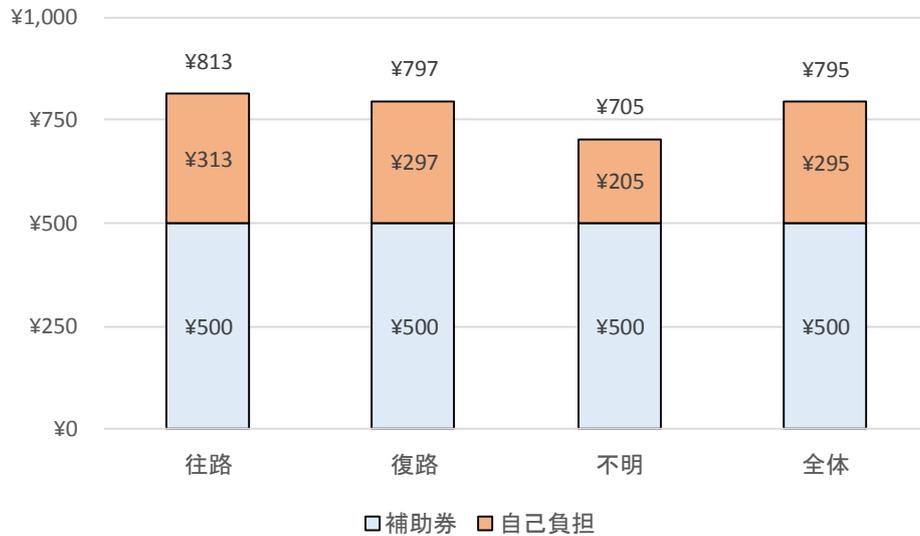


図 2-6 一人当たり平均利用料金

2.2.5 利用時間帯

補助券が使われた時間帯を見ると、往路はほとんどが日中（5～22 時）であるのに対し、復路については 2 割程度が深夜（22～翌 5 時）の利用となっている。

復路は武蔵五日市駅からの利用が多いことから、深夜時間帯における帰宅目的で使われたケースが複数回見られたことになる。

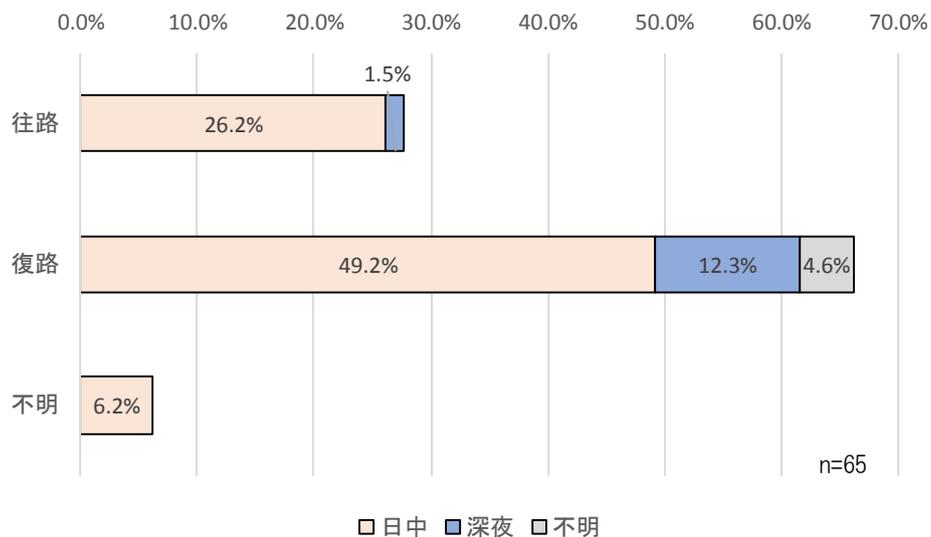


図 2-7 補助券の利用時間帯

2.3 アンケート調査結果

2.3.1 調査概要

1) 調査の目的

- (1) 公共交通空白地域における住民の移動支援と生活の質の向上の確認
- (2) JR五日市線等既存の公共交通の利用促進に向けたフィーダー交通としての有効性の検証
- (3) タクシー利用補助の有効性と課題の検証

2) 調査方法

・補助対象者 43 人への郵送配布・郵送回収

※ご夫婦など1世帯に補助対象者が2名以上いる場合でも、運転免許保有有無等により利用状況や感想等が異なると考えられることから、個別に調査した。

3) 調査時期

令和2年1月30日(木) 発送

令和2年2月10日(月) 回答(投函) 〆切

4) 回収状況

表 2-3 回収状況

配布数 (A)	回収数 (B)	回収率 (B/A)
43	38	88.4%

2.3.2 調査結果

1) 補助券利用の有無

問1 実証実験期間中に、タクシー代補助券を使いましたか（○は1つ）。

- ・実験期間中、補助券を「使った」人は55.3%、平均利用枚数は2.9枚であった。
- ・「使った」と回答した人の人数は21人であり、これは、2.2.2 2.2.1 でみた補助券の利用者数21人より1人多い。
- ・2.2.3 2.3.2 4) で後述する（15頁参照）が、今回の実証実験では、補助券対象者複数人での利用が9割以上であったことから、自身に支給された補助券を利用しなかったものの、同乗者が補助券を利用したことにより、自身の補助券を利用したものと錯覚した方がいると推測される。
- ・また、この結果より、今回のアンケート調査に参加しなかった方は、実証実験に参加しなかった（＝「使わなかった」）方ということになる。

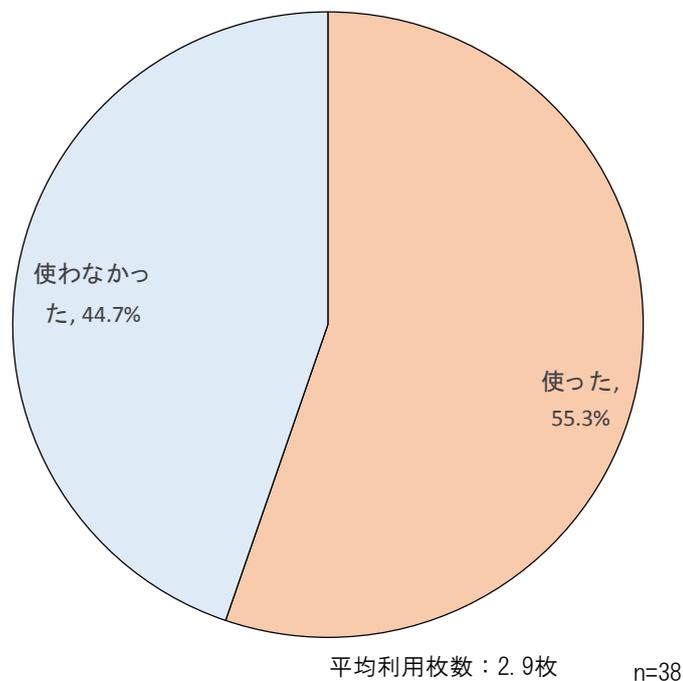


図 2-8 補助券利用の有無

2) 補助券を使わなかった理由

問1-2 問1で、タクシー代補助券を「2. 使わなかった」とお答えの方にお尋ねします。お使いにならなかった理由は何ですか（特にあてはまるものを3つまで○）。

- ・「使わなかった」理由で最多となったのは、「自家用車による外出の方が便利だから」で、64.7%に上る。
- ・以下、「タクシーを呼ぶのが面倒だから」（29.4%）、「補助を使っても自己負担を伴うから」「家族が送迎してくれるから」（ともに 23.5%）までが2割を超えている。

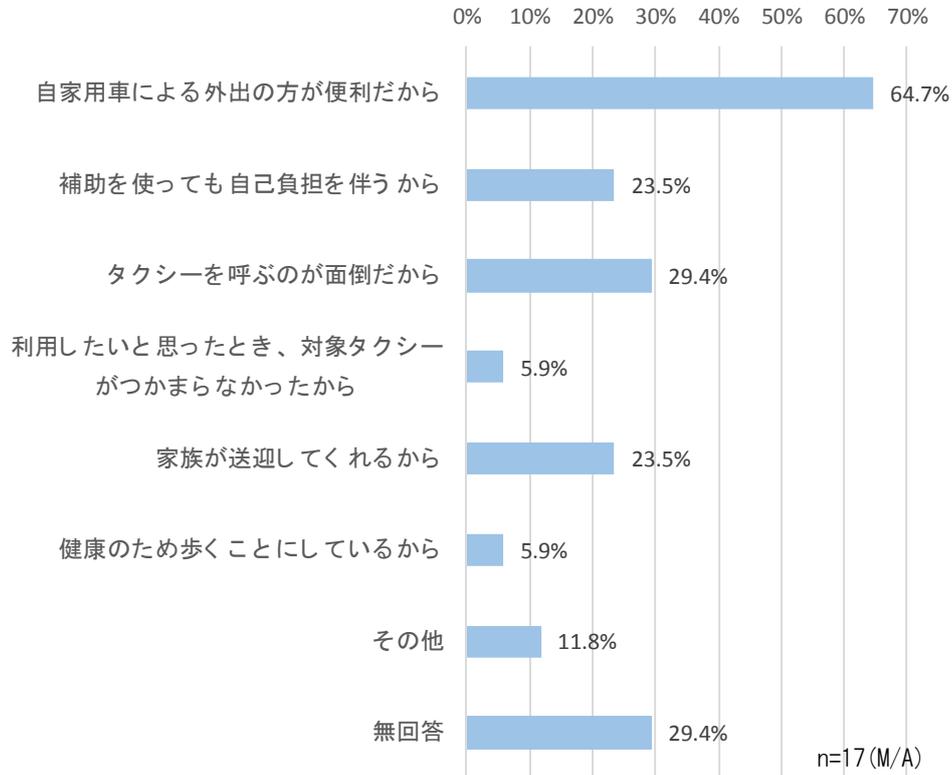


図 2-9 補助券を利用しなかった理由

3) 補助券を利用した外出先

問2 タクシー代補助券を利用して外出した場所はどこですか。(当てはまるもの全てに○)。

※タクシーで移動した区間についてのみ、お答えください。

(1) 深沢区域から

① 出発地

- ・「自宅」が47.6%で最多であるが、次点は「その他」の33.3%であった。
- ・「その他」の具体的内容は全数が深沢会館であった。したがって、区域内の知人同士等で示し合わせて外出する際、最奥地の方から順に知人宅等を巡回するのではなく、自治会館で待ち合わせての利用が多かったものと推測される。

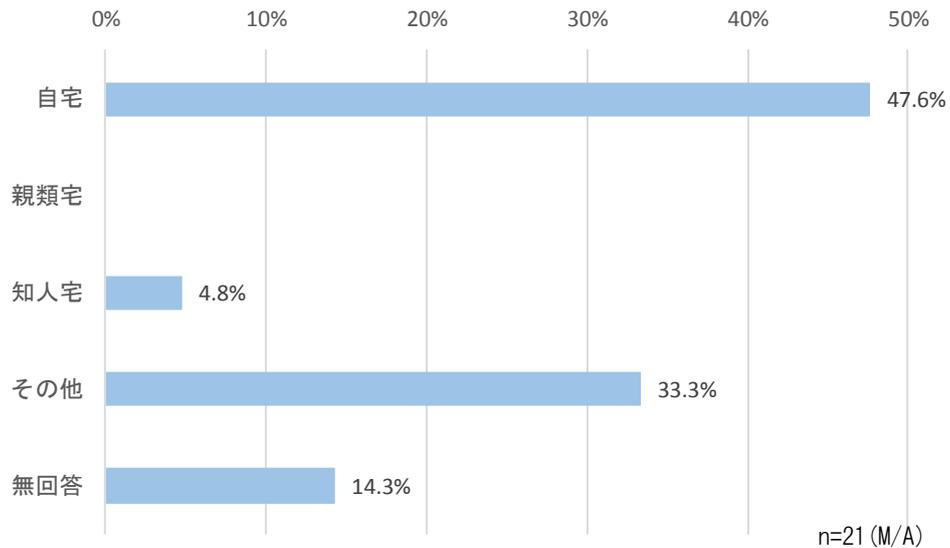


図 2-10 深沢区域から利用した際の出発地

表 2-4 「その他」の出発地

回答	回答割合
深沢会館	33.3%

② 目的地

- ・「その他あきる野市内の商店、スーパー」が33.3%で最多となった。これは、補助券による利用実態（深沢区域→その他あきる野市内が最多）とも符合する。
- ・次いで、「その他」が23.8%となっているが、これは「市内食事処」「レストラン」「ガスト山田店」等と記載されていた。一方、補助券による利用実態では目的地として「山田」が複数見られたことから、全て「ガスト山田店」であったと推測される。
- ・以下、「武蔵五日市駅周辺の商店、スーパー」が23.8%、「JR武蔵五日市駅」が19.0%等となった。

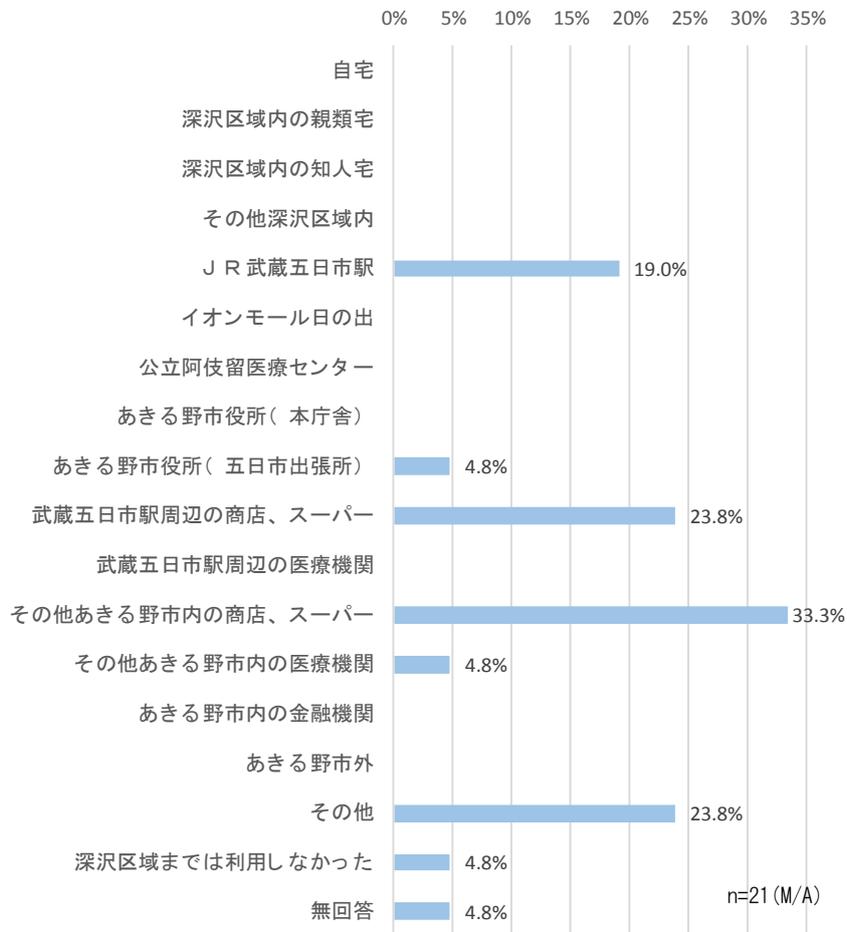


図 2-11 深沢区域から利用した際の目的地

表 2-5 「その他」の目的地

回答	回答割合
市内の飲食店、市内食事処、レストラン（2人）、食事処、ガスト山田店	28.6%

(2) 深沢区域へ

① 出発地

・「JR武蔵五日市駅」が38.1%で最多である。これは、補助券による利用実態（武蔵五日市駅→深沢区域が最多）とも符合する。

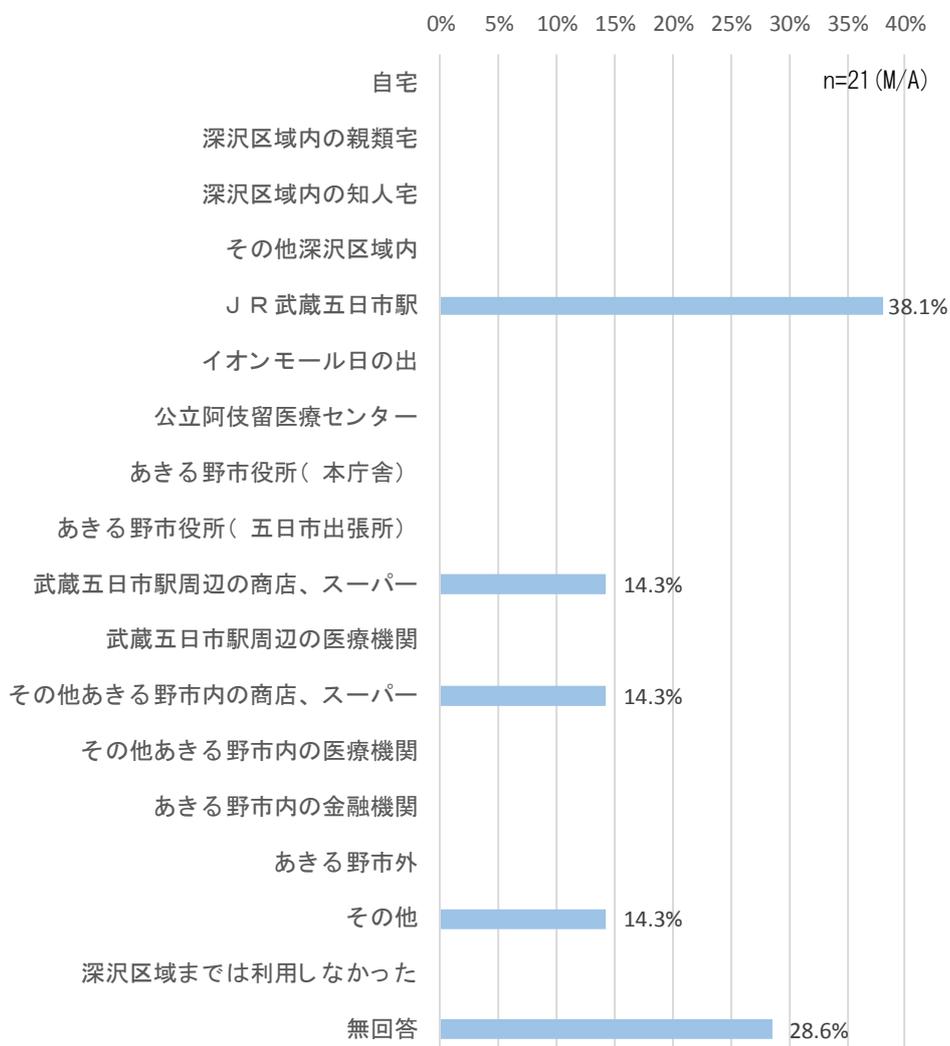


図 2-12 深沢区域へ利用した際の出発地

表 2-6 「その他」の出発地

回答	回答割合
市内の飲食店、市内食事処、 ガスト山田店	14.3%

② 目的地

- ・「自宅」が52.4%で最多で、次点は「その他」の19.0%であった。
- ・「その他」の具体的内容は深沢区域からの利用と同様に全数が深沢会館であり、自治会館で散会しての利用が多かったものと推測される。

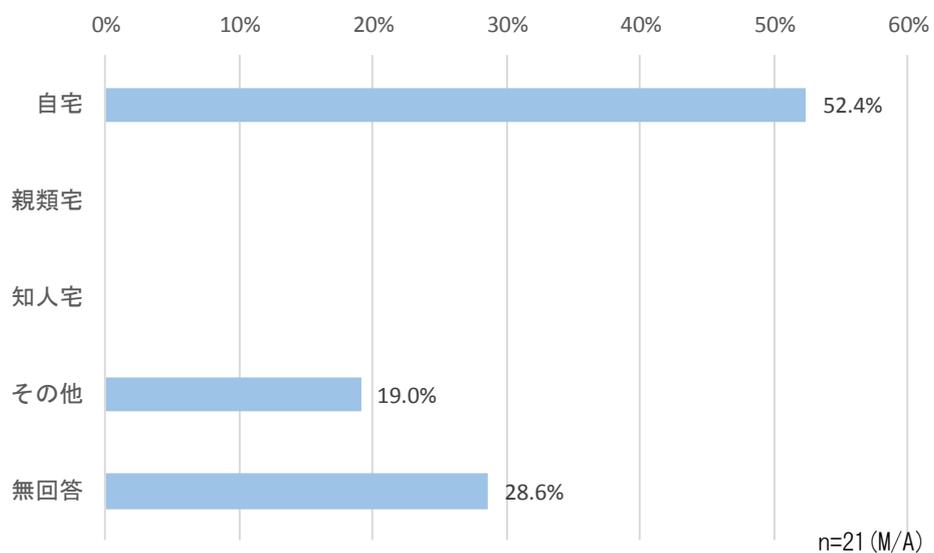


図 2-13 深沢区域へ利用した際の目的地

表 2-7 「その他」の目的地

回答	回答割合
深沢会館	19.0%

4) 補助券使用時の複数人利用

問3 タクシー代補助券を利用するときに、タクシーに複数の人で乗ったことはありますか (○は1つ)。

・「家族、知人などと一緒に乗った (出発地、目的地とも同じ)」が81.0%で大多数を占めており、また「家族、知人などと一緒に乗った (出発地や目的地が異なる)」も9.5%あることから、90%以上の人は、「家族、知人など」とともに複数人利用している。

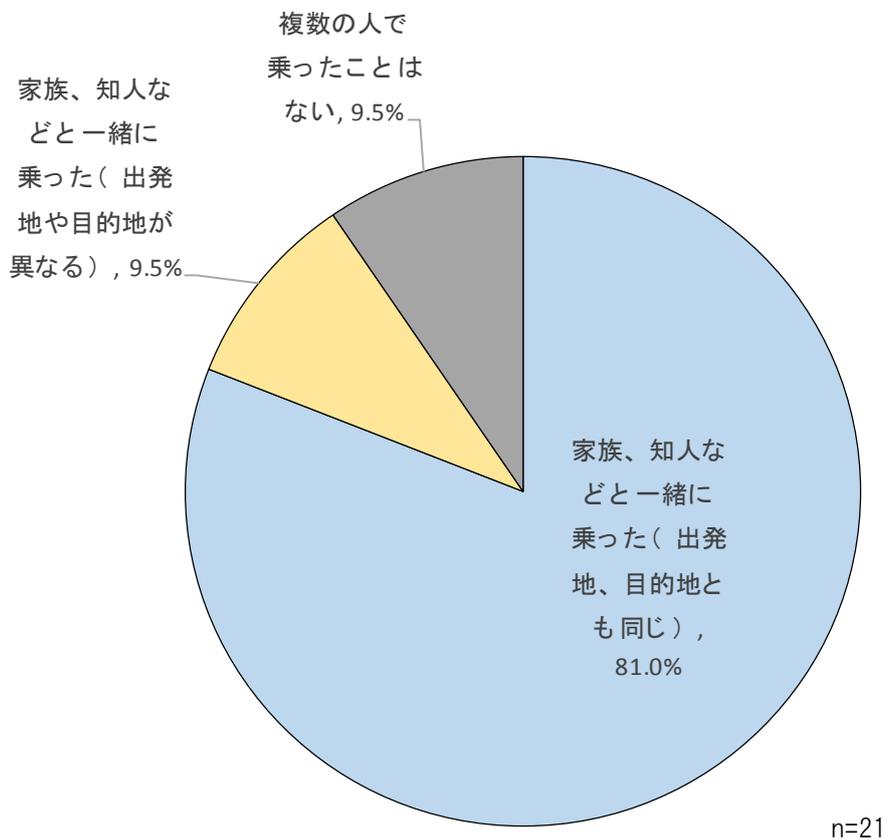
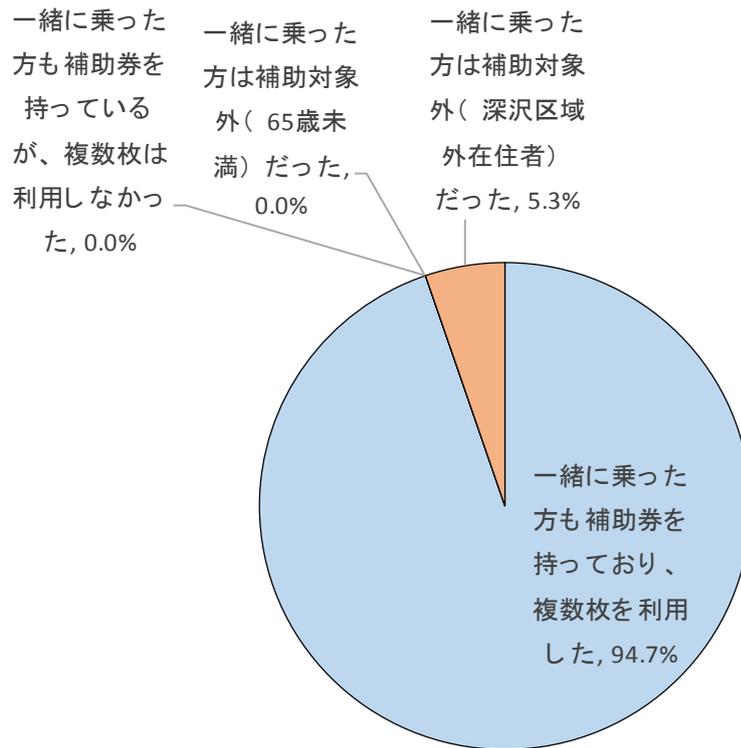


図 2-14 補助券使用時の複数人利用

5) 同乗者の補助券所持

問3-2 問3で、「家族、知人などと一緒に乗った」とお答えの方にお尋ねします。一緒に乗った方は、タクシー代補助券をお持ちでしたか？また、複数枚利用されましたか。

- ・「一緒に乗った方も補助券を持っており、複数枚を利用した」が94.7%となっており、9割以上の方が補助券所持者複数人で利用している。
- ・一方、「一緒に乗った方は補助対象外（深沢区域外在住者）だった」は5.3%に過ぎず、また、「一緒に乗った方も補助券を持っているが、複数枚は利用しなかった」「一緒に乗った方は補助対象外（65歳未満）だった」についてはともに該当者はいなかった。



n=19

図 2-15 同乗者の補助券所持及び複数枚利用

6) 公共交通との乗り継ぎの有無

問4 タクシー代補助券を使って移動する前または後に、JRや路線バス等の公共交通機関への乗り継ぎをしましたか(○は1つ)。

・「乗り継ぎした」は全体の33.3%にとどまっており、「乗り継ぎしなかった」が47.6%で最多となっている。

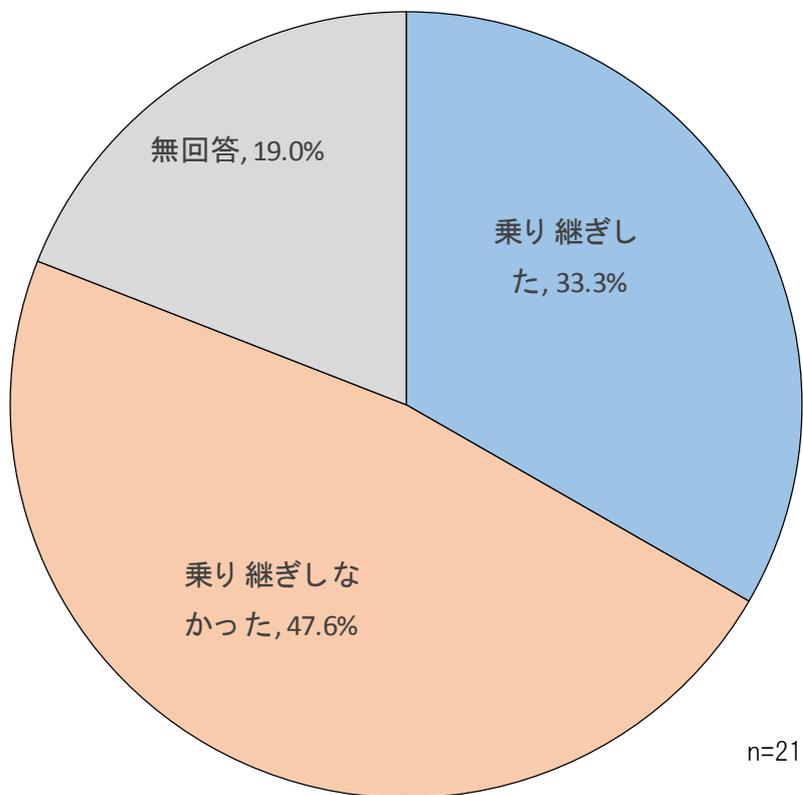


図 2-16 公共交通との乗り継ぎの有無

7) 乗り継いで利用した公共交通

問4-2 問4で「1. 乗り継ぎした」とお答えの方にお尋ねします。その場合の乗り継いだ交通機関は何ですか。(〇は1つ)

また、乗り継いでどこまで行きましたか。

・「乗り継ぎした」人の71.4%までがJR五日市線へ乗り継いでおり、そのほとんどが秋川駅周辺を目的地(または出発地)としている。

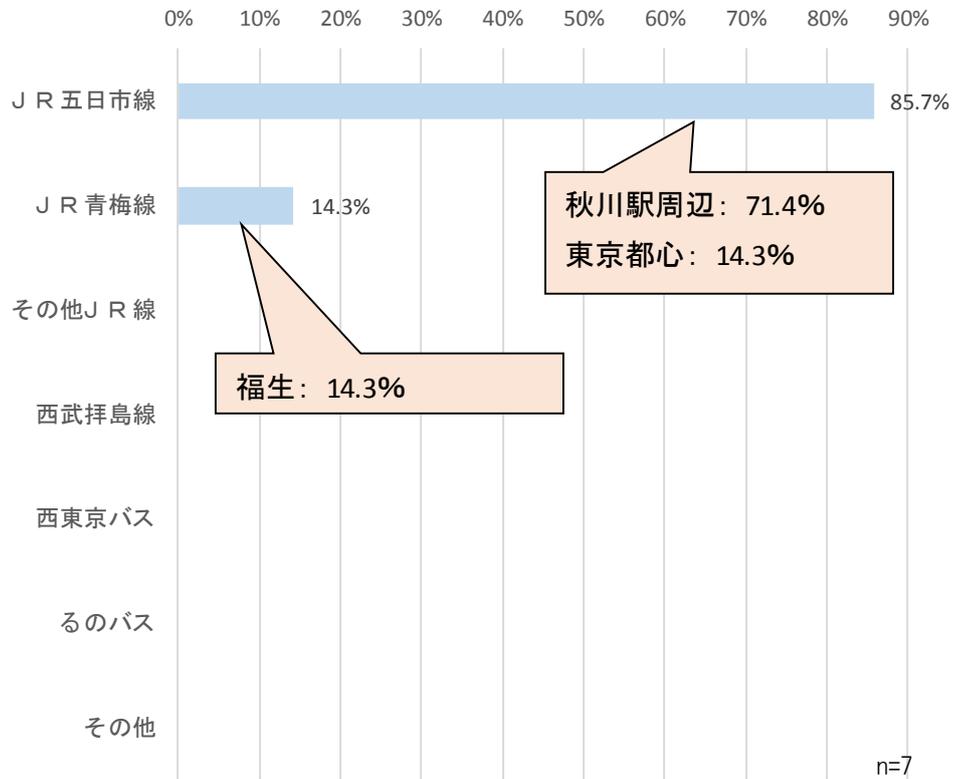


図 2-17 乗り継いだ公共交通及び行先

8) 日常生活の変化

問5 以下のア～テに示す各項目について、タクシー代補助券を利用することで変化があったと思いますか。

それぞれ「1. そう思う」「2. ややそう思う」「3. どちらともいえない」「4. あまりそう思わない」「5. そう思わない」「6. 自分には当てはまらない」の6段階でお答えください。

○変化が見られた項目

- ・「そう思う」と「ややそう思う」を足して『変化があったと思う』人の割合が最も高かったのは、「ク. 帰宅が楽になった」で、29%の人が、変化があったと感じている。
- ・そのほか、「コ. 夜間に外出しやすくなった」「ス. 友人や知人との外出が増えた」についても変化があったと思う人の割合が19%となっている。

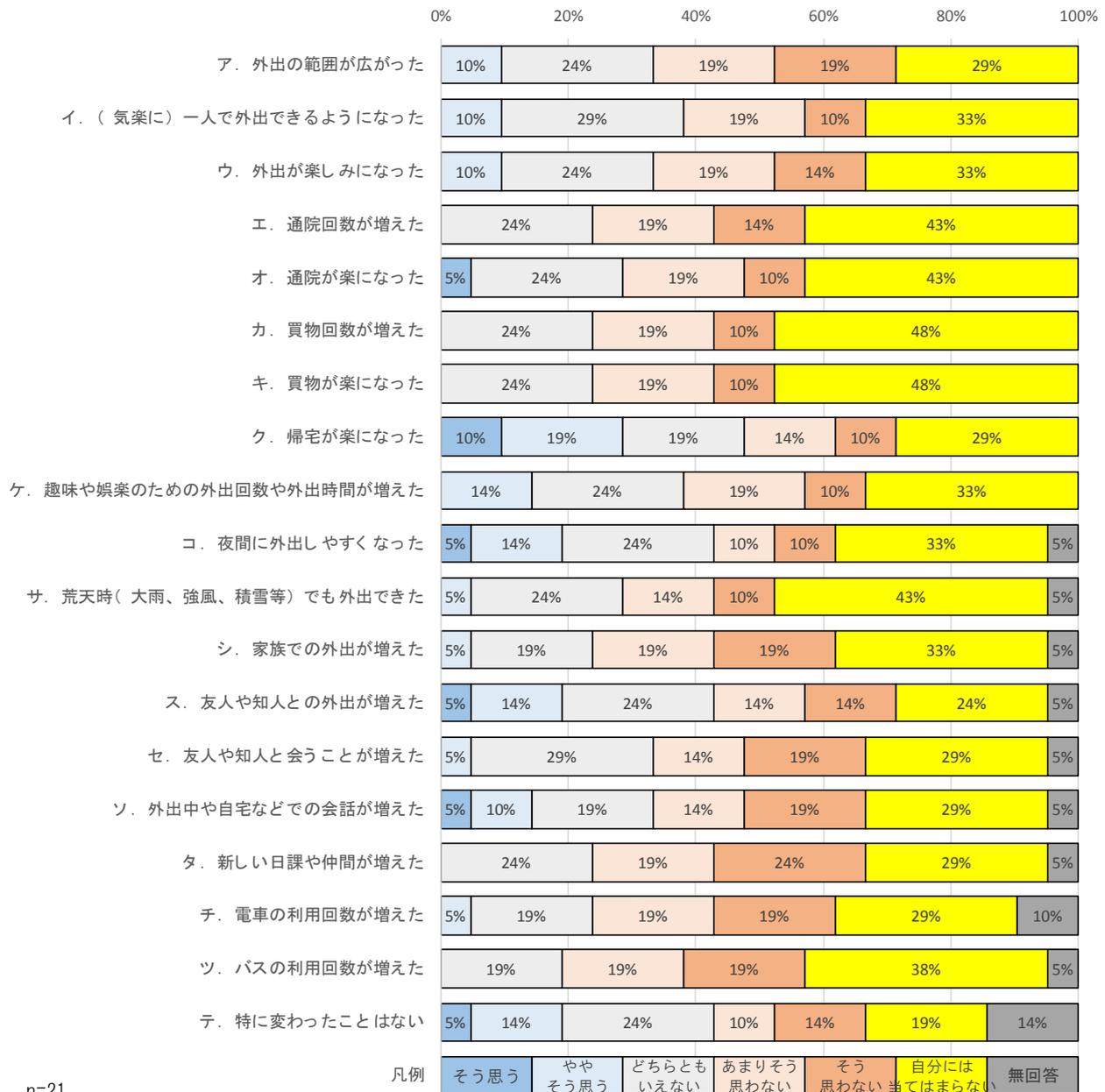


図 2-18 タクシー代補助券による日常生活の変化

○変化が見られなかった項目

- ・「テ. 特に変わったことはない」と感じている人も 19%見られる。
- ・一方、『変化があったと思う』人が全く見られなかったのは、「エ. 通院回数が増えた」「カ. 買物回数が増えた」「キ. 買物が楽になった」「タ. 新しい日課や仲間が増えた」「ツ. バスの利用回数が増えた」の4項目であり、タクシー代補助による通院や買い物への効果は認められなかった。
- ・「あまりそう思わない」「そう思わない」を足して『変化があったとは思わない』指摘が高かった項目をみると、「タ. 新しい日課や仲間が増えた」が42.9%で最も高く、「ア. 外出の範囲が広がった」「シ. 家族での外出が増えた」「チ. 電車の利用回数が増えた」「ツ. バスの利用回数が増えた」の4つが38.1%、「ウ. 外出が楽しみになった」「エ. 通院回数が増えた」「セ. 友人や知人と会うことが増えた」「ソ. 外出中や自宅などでの会話が增えた」の4つが33.3%と、変化に対し否定的な回答が多く見られた。

9) その他の日常生活の変化（自由回答）

問6 そのほか、今回のタクシー代補助券を利用することで、あなたご自身の生活が良くなったと感じることはありますか。あれば、ご自由にお書きください。

- ・5名の方から回答があったが、「まだ実感がわからない」「今はまだ運転できる」という、時期尚早を示唆する意見が3件あった。
- ・「複数枚使えないと不便」とする、補助制度に対する意見が1件あった。
- ・一方、「年配者の会合に気楽に参加できた」とする、日常生活の変化につながるような回答も1件あった。

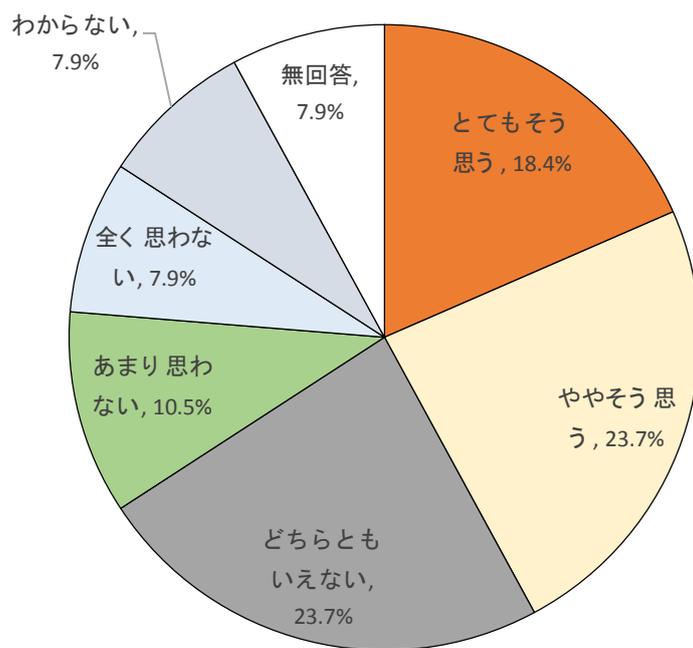
表 2-8 その他の日常生活の変化（自由回答）

集約意見	意見内容
「まだ実感がわからない」 「今はまだ運転できる」	タクシー代を頂けるのはありがたいが、あまり現実味がなくて、今は無駄のような気がしました。 ----- まだ実感がわからない ----- 今の所自分で車に乗れるので利用しない
「複数枚使えないと不便」	複数枚使えないと不便である
「年配者の会合に気楽に参加できた」	深沢の年配者の会合で、市内のファミレスに出かけるのに利用しましたが、自家用に分乗して行くよりずっと気楽に行くことが出来ました（複数枚利用で非常に安く行けた）夜、忘年会で戻ってくる時、家族を呼び出さずにタクシー券利用で数百円の料金で利用できた。

10) タクシー代補助によるあきる野市全体への効果

問7 今回のようなタクシー代の補助は、深沢区域を含む市内の公共交通の不便な地域にとって効果があると思いますか（○は1つ）。

・「とてもそう思う」（18.4%）と「ややそう思う」（23.7%）を足して42.1%の方が『効果がある』と思う一方で、「あまり思わない」（10.5%）と「まったく思わない」（7.9%）を足して『効果がない』と考える方も18.4%見られ、『効果がある』と『効果がない』の比は約2：1となった。



n=38

図 2-19 タクシー代補助によるあきる野市全体への効果

- ・これを補助券利用の有無別にみると、補助券を「使った」方は、「とてもそう思う」(23.8%)と「ややそう思う」(33.3%)を足して57.1%と、半数以上の方が『効果がある』と答えており、「あまり思わない」(4.8%)と「まったく思わない」(9.5%)を足して『効果がない』と考える方は14.3%である。
- ・一方、補助券を「使わなかった」方の場合は、「とてもそう思う」(11.8%)と「ややそう思う」(11.8%)を足して23.6%であり、『効果がある』と考える人は1/4に満たないが、「あまり思わない」(17.6%)と「まったく思わない」(5.9%)を足して『効果がない』と考える方も23.5%で『効果がある』とほぼ同程度であり、また「わからない」「無回答」とする回答が多いのが目立つ。

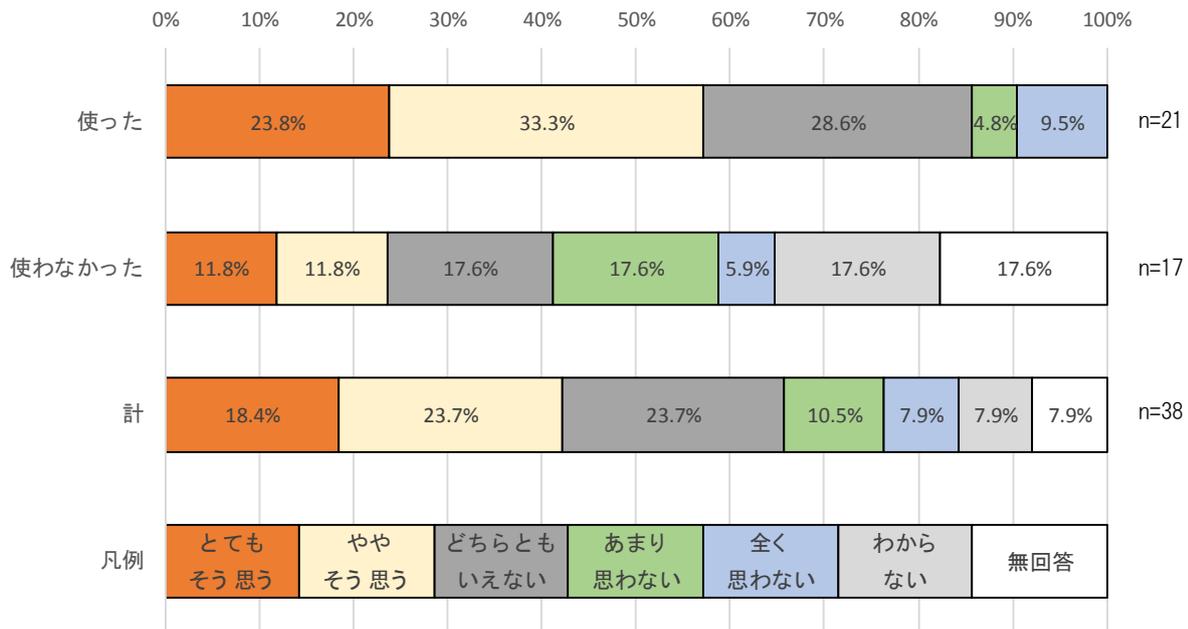


図 2-20 タクシー代補助によるあきる野市全体への効果（補助券利用有無別）

1 1) タクシー代補助によるあきる野市全体への効果にかかる理由

問 7-2 問 7 のように思った理由は何ですか。ご自由にお書きください。

- ◆効果あり
 - ・補助券利用の有無によらず、「金銭的に助かる」「運転出来ない（できなくなった）人には有効」といった意見が主であった。
- ◆効果なし
 - ・補助券を使った方からは、「1回1枚だと不足が発生する」「迎車料金の負担が大」「まだ運転ができるから」といった意見が見られた。
 - ・補助券を使わなかった方からは、「タクシーでは外出の自由度が低い」「まだ運転ができるから」といった意見が見られた。

表 2-9 補助券利用の有無・問 7 回答別の理由

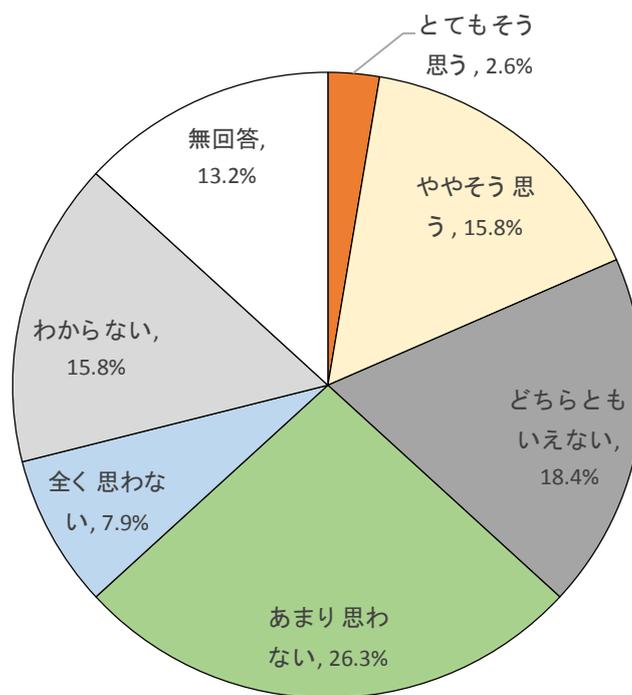
補助券利用 問7回答	補助券を使った	補助券を使わなかった
とてもそう思う	<ul style="list-style-type: none"> ・少しでも補助があれば家計が助かるので。 ・車がないと歩かなければならないから ・だんだん高齢化していくので将来に不安がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・いずれ使う生活になると思います。半分でも補助が出ると、助かるでしょう。 ・今は自分で運転し移動しているので、補助券についてはわかりませんが、今後は利用する事があるかもしれません。
ややそう思う	<ul style="list-style-type: none"> ・まだ免許があったので、使用する機会が少なかった。 ・少しでも補助してもらおうと金銭的に助かる ・迎えを呼ばなくてすむ ・この先車が乗れなくなった時を思うと！ ・自分に当てはめるとまだ車で仕事、買物、通院と毎日運転しているので、後5年もすると実感すると思います。 ・今回の利用条件では、深沢よりの利用が必要となる「タクシー呼び出し料」を考えると、かなり負担が感じられる。ただし今後の高齢化社会では、適切な補助での「タクシー代補助」は有効かと考えます。 ・自分で運転できない人はありがたいと思う 	<ul style="list-style-type: none"> ・72歳男 まだ自分で車運転出来ますので今の所必要なし。妻も73歳運転します。送りむかえしてくれるので必要なし。5～6年先か？必要になったときは利用したいです。 ・車を運転することが出来なくなった時には（現在は運転出来る）他に移動手段がないので。
どちらともいえない	<ul style="list-style-type: none"> ・1回につき1枚なので負担が多い為、何枚も使えればもう少し利用できそうだと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今の所は運転出来るが、出来なくなった時は利用すると思う。 ・各個人差（身体障害その他）使用不可、健全な人のみ使用可だから。
あまり思わない	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券が1回1枚だとどうしても不足金を支払わなくてはいけない。まだ運転が出来ているので、今のうちには必要ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーは、最近10年間は1度も利用していません。この深沢地区で、タクシーに乗り慣れており、呼ぶのに時間的余裕があり、ある程度の金銭的余裕も有り、タクシーしか利用方法が無いと云う人は居るのでしょうか？ ・1回の外出に数か所（買い物だけでも3か所くらい）次々寄ったり、病院の送迎なども時間の調整を図ったりと、自由に行きたい所。時間等制約がわずらわしい。自分のできる限り、運転したい気持ちがあるが、出来なくなったら小型のマイクロバス等を（1台増便してもらえませんか）利用したい。市の財政にとっても良いのでは？ ・①しぼられすぎている ②中途半端
全く思わない	<ul style="list-style-type: none"> ・今自分で運転し遠出が出来るので、むしろ頂いたので使わなくてとは考えてしまう事が多かった。 ・自宅までの迎車料金の負担が大きい。まだ車へ乗れるので必要ない。車のない人への補助額を増してほしい。 	
わからない		<ul style="list-style-type: none"> ・現在は自家用車を利用出来るから

1 2) 補助内容の妥当性

(1) 補助枚数の妥当性

問8 今回の補助内容(1月当たり4枚)は妥当だと思いますか(○は1つ)。

- ・「とてもそう思う」(2.6%)と「ややそう思う」(15.8%)をあわせて妥当だと思う人は18.4%で、2割に満たない。
- ・一方、「あまり思わない」は26.3%で最多となっており、「全く思わない」(7.9%)と併せると、妥当ではないと考える人が34.2%見られる。



n=38

図 2-21 タクシー代補助券枚数の妥当性

- ・これを補助券利用の有無別にみると、「とてもそう思う」と答えた人は補助券利用者のみである。また、「とてもそう思う」と「ややそう思う」をあわせて妥当だと思う人の割合は、補助券を使った人が23.8%であるのに対し、使わなかった人は11.8%となっている。
- ・一方、妥当ではないと思う人の割合は、補助券を使った人33.3%、使わなかった人35.3%で、顕著な差はみられない。

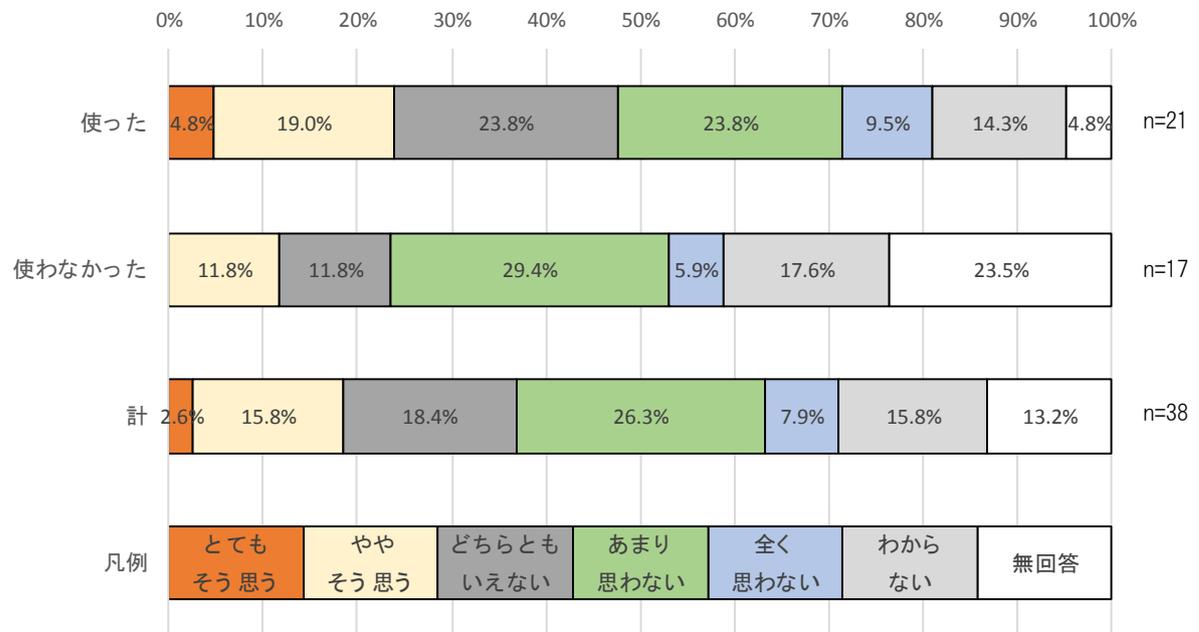


図 2-22 タクシー代補助券枚数の妥当性（補助券利用有無別）

(2) 補助額の妥当性

問9 今回の補助内容(1回500円)は妥当だと思いますか(○は1つ)。

- ・「とてもそう思う」(0.0%)と「ややそう思う」(23.7%)をあわせて妥当だと思う人は23.7%で、1/4弱ではあるが、「とてもそう思う」とした人はいない。
- ・一方、「あまり思わない」は28.9%で最多となっており、「全く思わない」(13.2%)と併せると、妥当ではないと考える人は42.1%と、半数近くになっている。

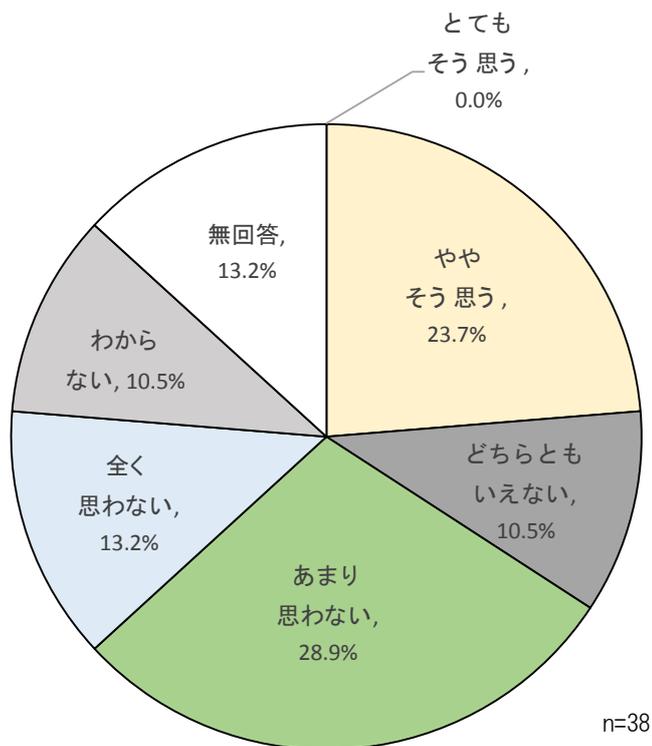


図 2-23 タクシー代補助金額の妥当性

- ・これを補助券利用の有無別にみると、「ややそう思う」人の割合は、補助券を使った人が33.3%であるのに対し、使わなかった人は11.8%となっており、3倍近い開きとなっている。
- ・一方、妥当ではないと思う人の割合は、補助券を使った人42.8%、使わなかった人41.2%で、これも顕著な差はみられない。なお、使わなかった人で「全く思わない」と回答した人はいない。

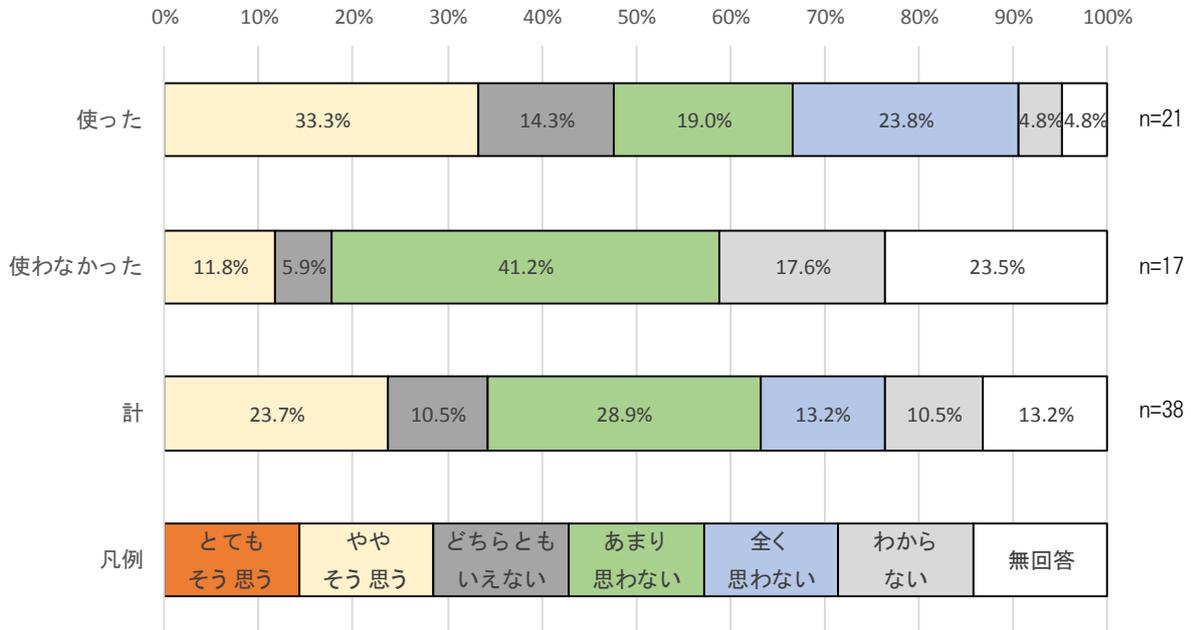


図 2-24 タクシー代補助金額の妥当性（補助券利用有無別）

(3) 今後に向けての改善点

問 10 今回の実証実験を振り返り、今後に向けて改善すべき点がありますか。

(当てはまるもの全てに○)。

- ・最も指摘率が高かったのは、「1回の利用で複数枚利用できるようにしてほしい」で、63.2%に達している。とくに、補助券を使った人に限定すれば、85.7%と、8割以上の人が複数枚利用を求めているが、利用しなかった人を見ると、35.3%にまで落ちる。
- ・次いで全体での改善点指摘が高かったのは、「補助回数を増やしてほしい」「補助金額を上げてほしい」(ともに26.3%)で、ここまでの2割を超えている。
- ・「補助金額を上げてほしい」は、補助券を使った人38.1%に対し、使わなかった人は11.8%、で、このバランスは概ね2.2.3 2.3.2 1 2) (2)の結果とも一致する(26頁参照)。
- ・一方、「補助回数を増やしてほしい」は、補助券を使った人23.8%に対して使わなかった人29.4%であり、使わなかった人の方が改善要望がわずかながら強くなっている。

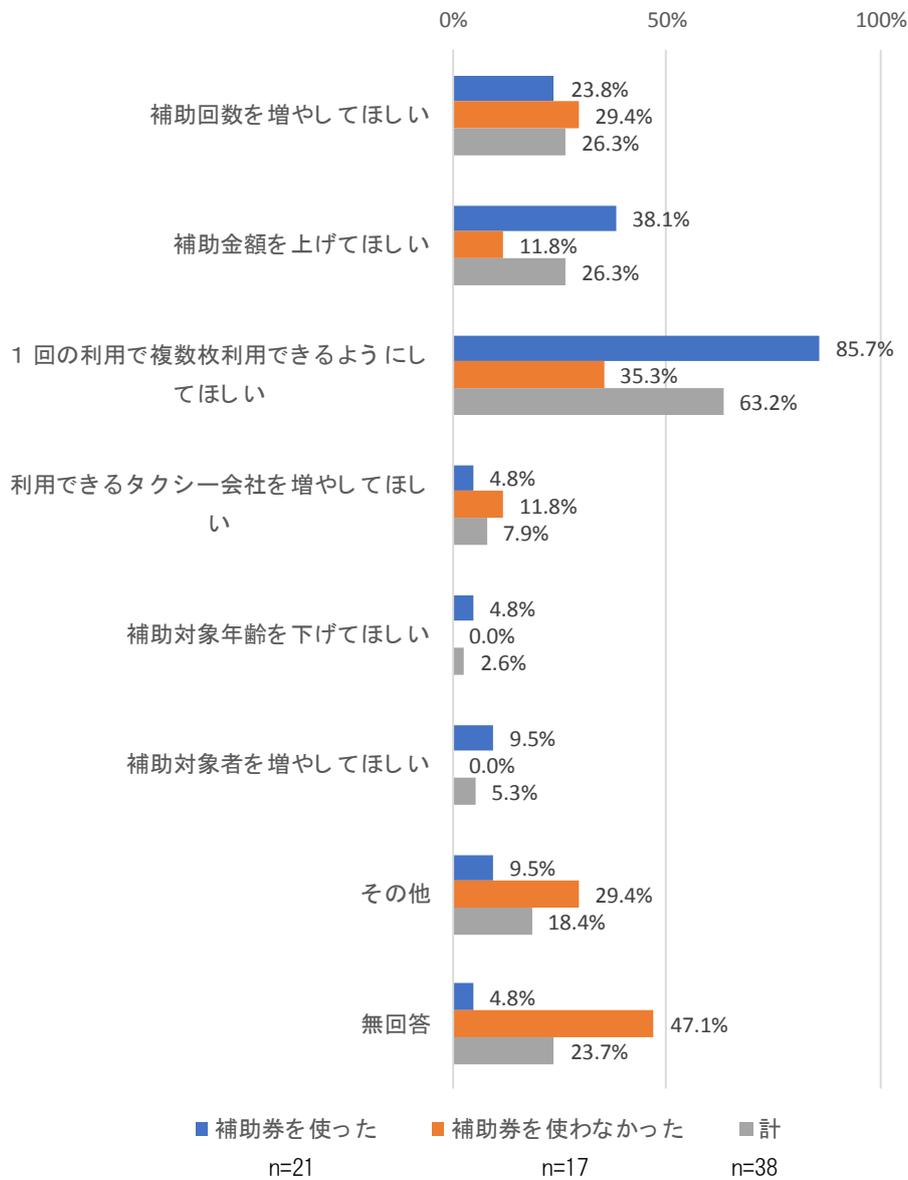


図 2-25 今後に向けての改善点

表 2-10 具体的な改善内容

	補助券を使った	補助券を使わなかった	計
望ましい補助回数	7.6枚/月程度	9.4枚/月程度	8.5枚/月程度
望ましい補助金額	950円/回程度	1,250円/回程度	1,010円/回程度
利用出来るタクシー会社	具体的な回答なし		
補助対象年齢	70歳以上	—	
補助対象者	免許証のない方	—	

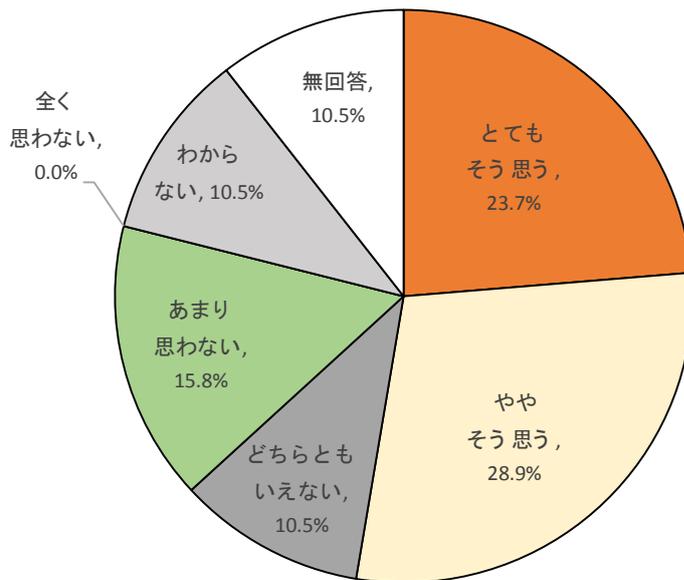
表 2-11 「その他」内容

補助券を使った	補助券を使わなかった
<ul style="list-style-type: none"> ・免許を返納した場合なら考えられるが今はわからない ・タクシーは終電まで待機してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・私の様に運転できるうちは使わないので、年から返納した方に枚数を多くわたしてほしい。市の税金も無制限に使えるはずはないのでしょうから・・・。 ・複数人が出し合ってカバー出来ると良い ・補助券も良いがバスが通れば不便ではない

(4) 本格導入時の利用意向

問 11 今回の補助制度が本格導入されたら、利用したいと思いますか (○は1つ)。

・「とてもそう思う」(23.7%)と「ややそう思う」(28.9%)を合わせ、利用意向を持つ方は52.6%で半数を超えた。
 ・利用意向がない方は、「あまり思わない」が15.8%あるが、「まったく思わない」と答えた方はなく、全般的に利用意向は高いものと思われる。



n=38

図 2-26 本格導入時の利用意向

- ・これを補助券利用の有無別にみると、補助券を使った人は「とてもそう思う」(28.6%)と「ややそう思う」(42.9%)を合わせ、利用意向がある人は71.5%に達する。また、「あまり思わない」の回答も4.8%と少ない。
- ・補助券を使わなかった人の場合、「とてもそう思う」(17.6%)と「ややそう思う」(11.8%)を合わせ、利用意向がある人は29.4%に留まり、補助券を使った人に比べて半数程度となっている。また、「あまり思わない」の割合も29.4%となっており、利用意向の有無が同率となっている。

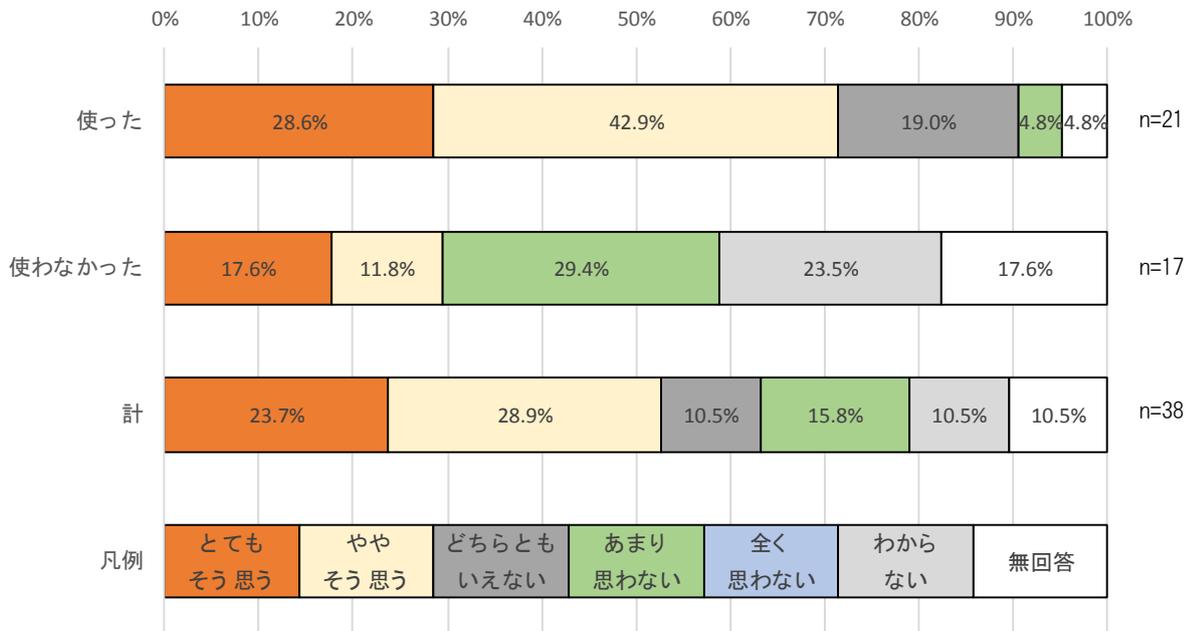


図 2-27 本格導入時の利用意向（補助券利用有無別）

2.3.3 公共交通全般について（自由意見）

問 12 あきる野市の公共交通について、あなたのお考えを自由にお書きください。

・全体で 21 人から意見が寄せられたので、これを補助券利用の有無別に、「実証実験に関すること」「支援内容に関すること」「公共交通全般に関すること」「その他」に分類した。

表 2-12 公共交通全般について（自由意見）

	補助券を使った	補助券を使わなかった
実証実験に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の全くない深沢のような地域では、現在は車での移動がベースとなっていますが、高齢化で近い将来車を手放すことになると思っていたので、今回の取り組みは良いことだと思っております。今は車が自由に使える状態のため、あまり利用する事はできませんでしたが、今後補助の見直しでさらに利用しやすくなれば、公共交通のない地域にはタクシー補助は有効になっていくと思います。（今は時期も尚早でしたが、数年以内には必要な制度になるのでは？） 山間部に住んで、自分が老いることが近づいて来ました。市役所で実証実験をして下さり、近い将来やって来るであろう病院通いや外出が心配なくできるようによろしくお願いいたします。 今のところ運転しますが、出来なくなったら補助して戴きたいです。 	<ul style="list-style-type: none"> 小手先の支援ではなく、根本的な対策が必要だと思う。無料の小型バス等。タクシーでは価格的に無理がある。 タクシーでよいから制約をしない この先病気や年で運転が出来なくなった時は駅より 3km です。つらいかも。何年先かその時は公共交通・・・タクシーの補助があれば助かります。
支援内容に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 複数枚利用できるようになれば、ぜひ利用したい。 この先車が乗れなくなった時に自由に使用したい。そのためには枚数を気にしなく乗りたい。 1 か月 4 枚でなく、年間で 48 枚を自由に使えると良い 自宅からタクシーに乗る場合、タクシーを呼ぶ料金だけで ¥500 近くしてしまうので、金額を増やして欲しいが、せめてタクシー券 2 枚は使えると良いと思う。深沢といっても私の家は一番奥の方にあり、手前の家とは料金的にも差がある。この所を少し考えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 若い人達の住めない理由に、仕事に通えない事がある。電車の本数が少なすぎるので、住むには自然いっぱいの西多摩がよいが、仕事に通うには不便で実現できないのです。若い人達が済めれば、車問題はかなり違ってくると思う。若い人達のいない現状で（マイクロ）バス運行が無理であるならば、タクシー代の補助の協力をいただきたい。
公共交通全般に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 深沢地区にもるのバスの運行を。 るのバスがくるといいな。 五日市線の増便をお願いします。 バス・電車の本数が少なすぎると思います 需要に応じて皆で利用できる低料金のタクシー（バス？）があったらいいと思う。 五日市駅からのお客の場合はタクシーしかないのが困る。住んでいる人は車があるが。 	<ul style="list-style-type: none"> 小さな子供、学校通学にはスケートをシェア・レンタル、若い人々には電動アシスト自転車をシェア・レンタル、妊産婦・老人・体の弱っている人（病気の有る人）・体の不自由な人は 1 日一往復からスタートの無料ミニバス。カート等の特殊車両他の貸し出し、もっと新しい方法を検討してもらいたい。 長期的に見て、道路の暫定的拡幅工事を増やすことにより、るのバスを導入していただいた方が効率的にも経済的にも早く解決するのかと思います・・・ とても不便な場所です。車の運転が出来なくなった時は、移動が不安です。 週 1～2 回ミニバスを運行させていただく訳にはいかないでしょうか？
その他	<ul style="list-style-type: none"> 昨年、テレビで、愛知県豊明市で介護予防民間企業サービス開発が協定を締結して、1 回 200 円で普通車を利用できることをやっていました。（注：「チヨイソコとよあけ」という有償の乗合送迎サービスと思われる）ここの豊明市を研究する価値があると考えます。〈おたがい様センター、通いの場、いっぶくなどの施設も良かった〉 	<ul style="list-style-type: none"> 移動販売車はどのようにすれば来て下さるのか？ 障害者なので移動、病院の受診は家族につれていってもらってます

※意見内容が複数の項目に跨るものについては、それぞれに分類した。