

令和元年度地域内移動支援事業実証実験に係る結果及び分析

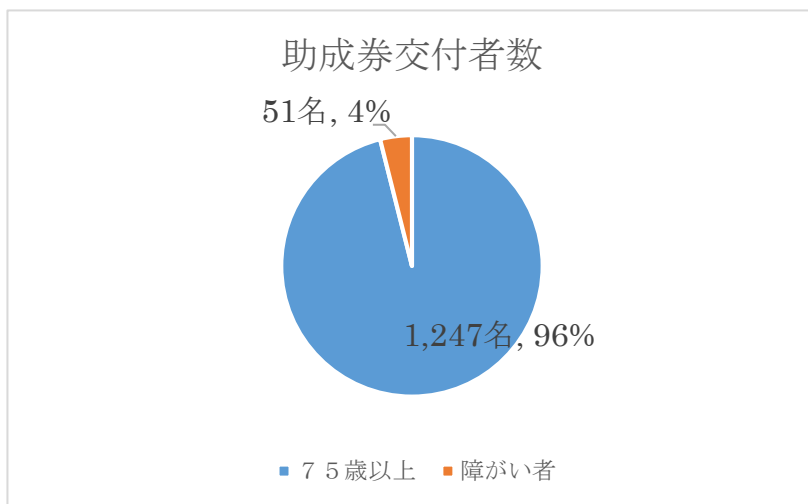
第 1 概要及び結果

1 実証実験の概要

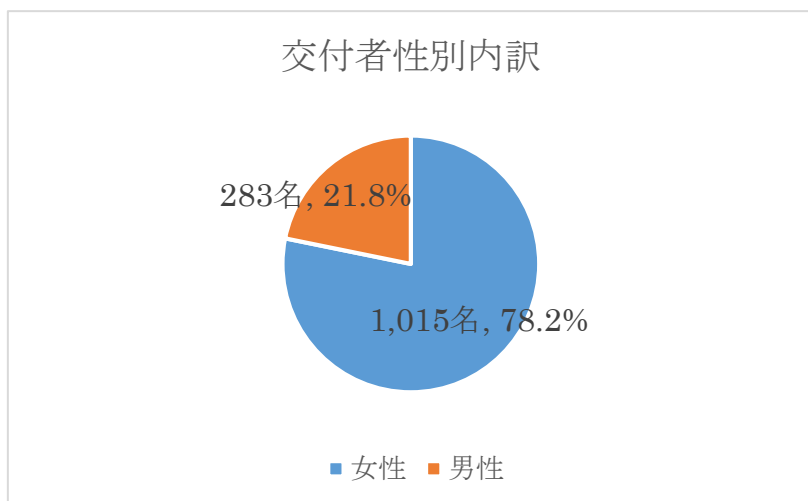
目的	高齢者又は障がい者を対象にタクシーを活用した既存公共交通への結節策及び既存公共交通の利用促進策を検討するため、バス及びタクシー運賃の一部を助成する。
対象者	市内に在住し、運転免許証を保有していない方で、次のいずれかに該当する方 (1) 令和元年度末において75歳以上の方 (2) 障がい者手帳の交付を受けている方
対象経費	市内居住地から市内小売店、医療機関、公共施設などに移動する場合に要するバス及びタクシー運賃
助成額等	(1) タクシー助成券500円及びバス助成券100円 (2) 助成券交付枚数それぞれ1人20枚（1回の乗車につき2枚まで使用可能。ただし、バス運賃が200円、タクシー運賃が1,000円を超えた場合に限る。）
実験期間	令和元年6月1日～令和2年3月31日
期待される効果	(1) 外出支援及び社会参加の促進 (2) 既存公共交通の補完と利用促進 (3) 移動負担の軽減による地域の活性化 (4) 公共交通の利用への働きかけ

2 交付関係

(1) 交付者数 1,298名（うち75歳以上1,247名、障がい者51名）



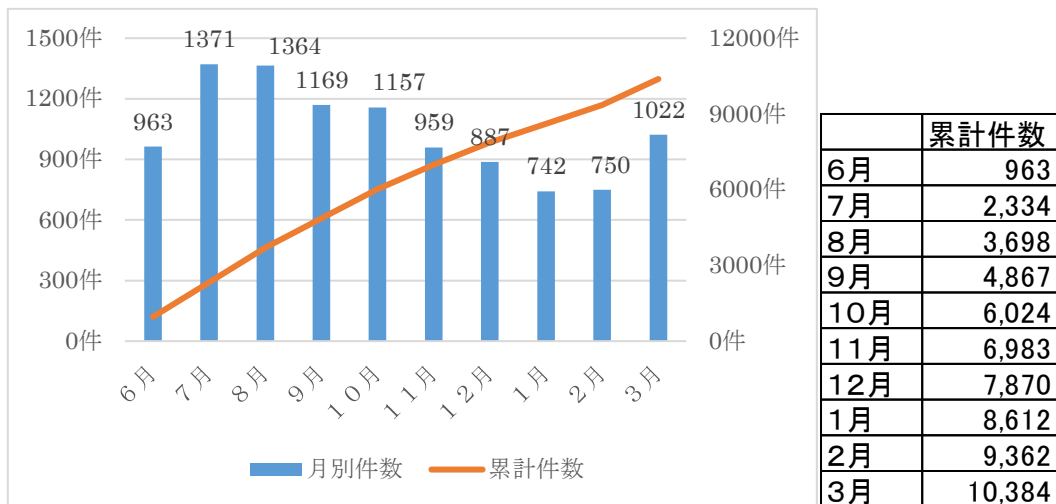
(2) 交付者性別内訳 女性が78.2%（1,015名）と、男性は21.8%（283名）である。



3 タクシー助成券利用結果

(1) タクシー助成券月別利用件数の推移及び累計件数の推移

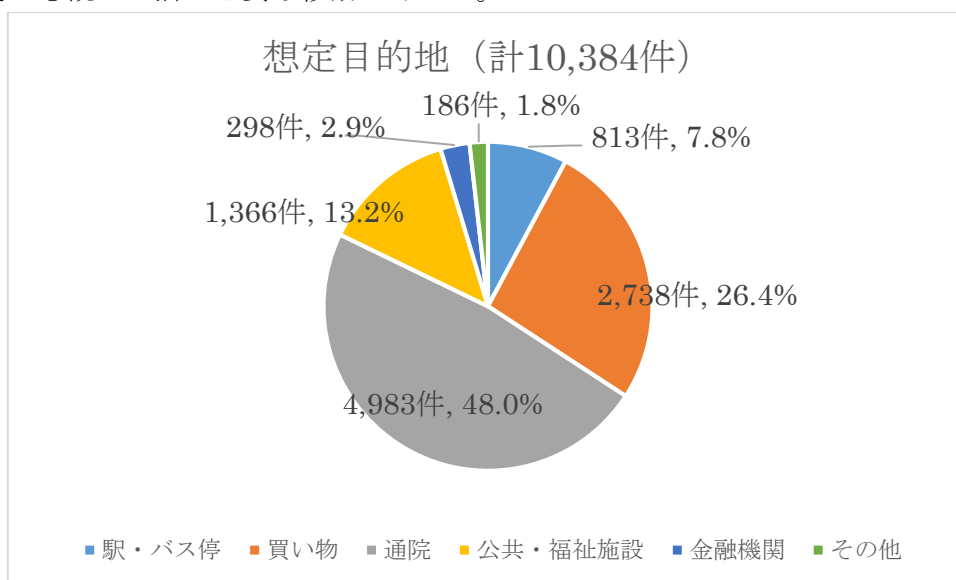
7月に1,371件、8月に1,364件と多くの利用件数が見られたが、6月及び9月以降については、742件～1,169件の間で推移した。



(2) 想定目的地内訳

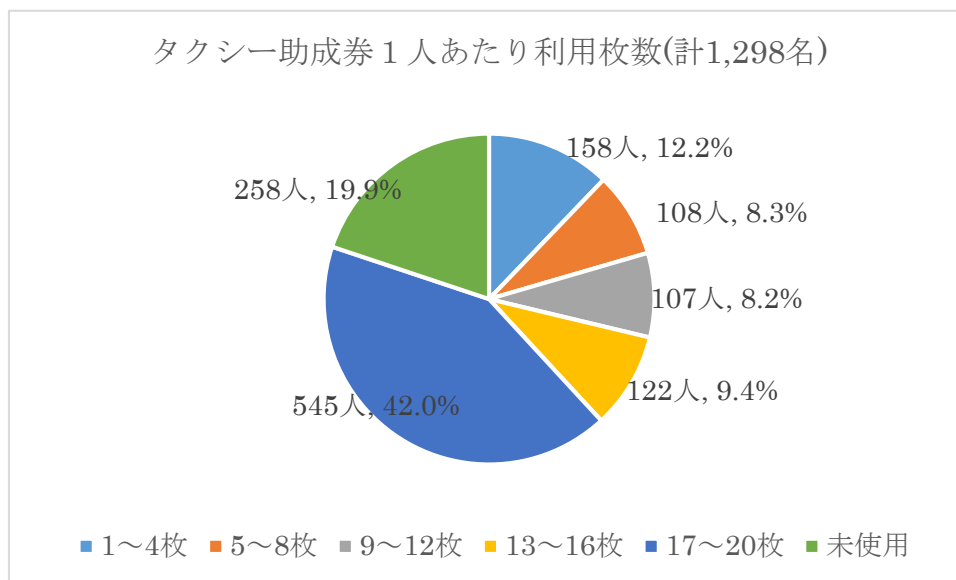
通院が48%と多く、次いで買い物が26.4%であった。

平成30年度の実験では、通院が44.9%、買い物が26.1%となっており、両年度とも概ね生活に必要な移動であった。



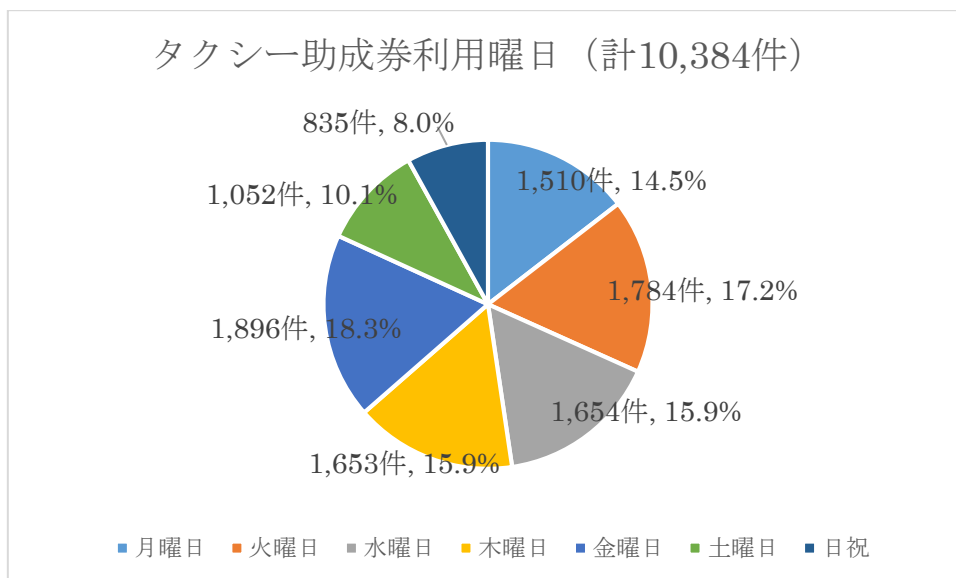
(3) 1人あたりのタクシー助成券利用枚数

タクシー助成券の交付を受けた方のうち約80%が、タクシー助成券を利用した。平成30年度の実験（約67%（利用者536名／申請者795名））を考慮すると、13%改善された。



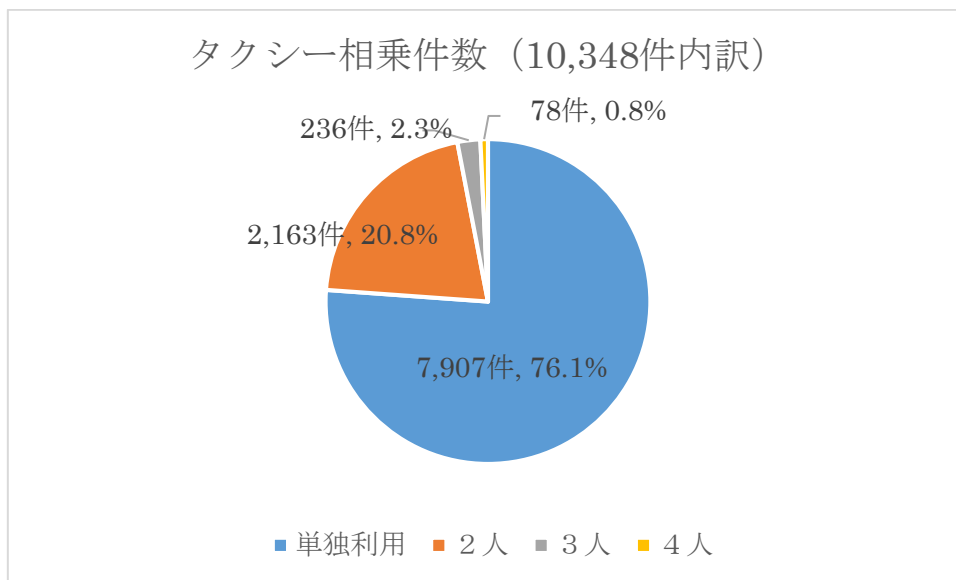
(4) タクシー助成券利用曜日内訳

平日（月曜日の祝日が多いため、若干少数となっている。）に関しては、ほぼ同程度の件数となっているが、土曜日及び日曜日祝日については、平日より少ない結果となった。



(5) 相乗件数内訳

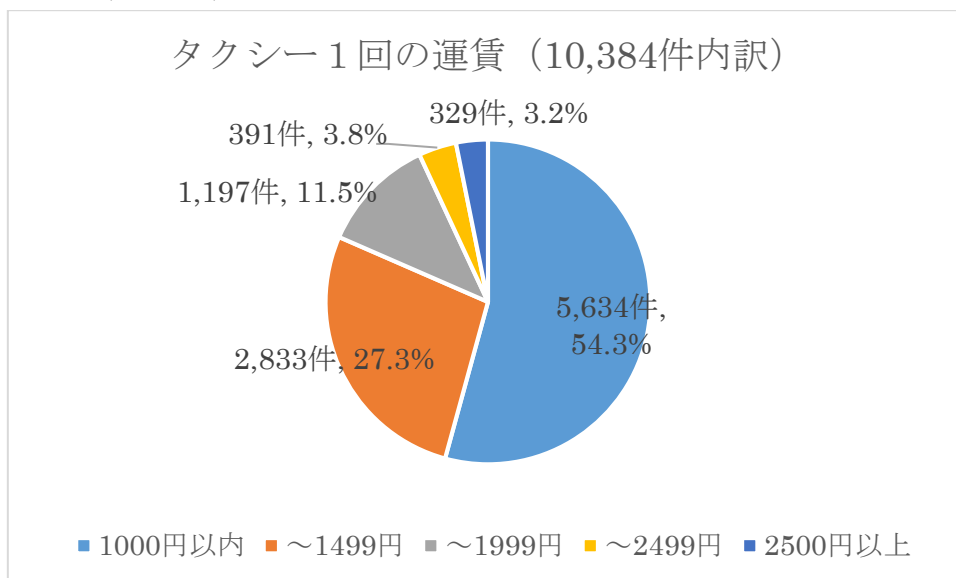
約 24.9%が、相乗りにより利用した。なお、平成 30 年度の実験では、相乗率が 26.8%となっており、若干減少した。



(6) 1乗車の運賃内訳

1,000円以内が 54.3%と最も多く、次いで、1,000～1,499円が 27.3%、1,500～1,999円が 11.5%となった。2,000円未満を合わせると、93.1%を占めている。

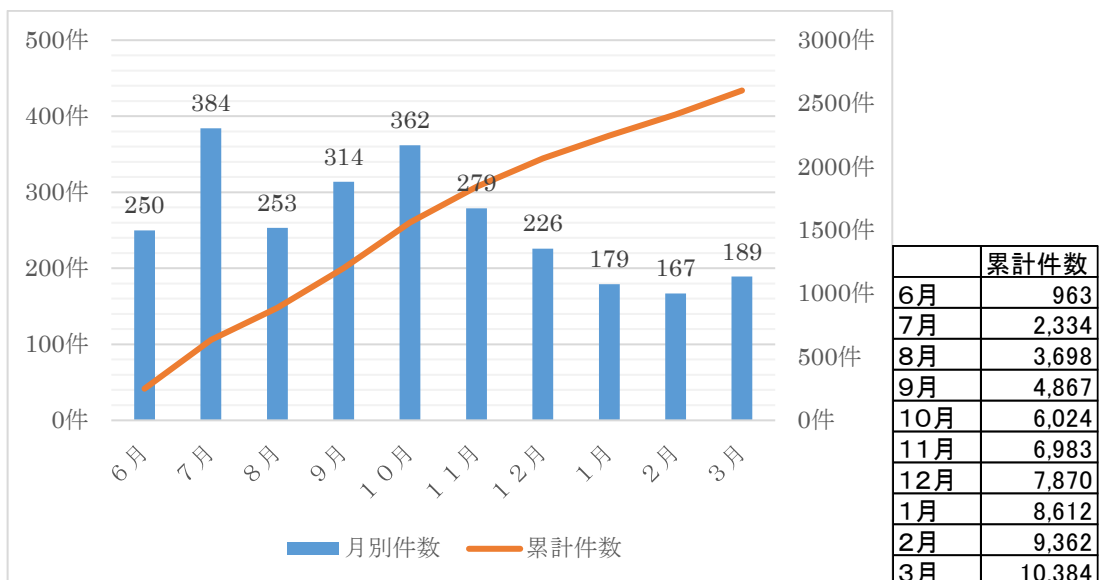
平成 30 年度の実験では、1,000円以内が 41.4%、次いで 1,000～1,499円が 30.7%、1,500～1,999円が 16.1%であり、昨年度と類似した結果となった。



4 バス助成券利用結果

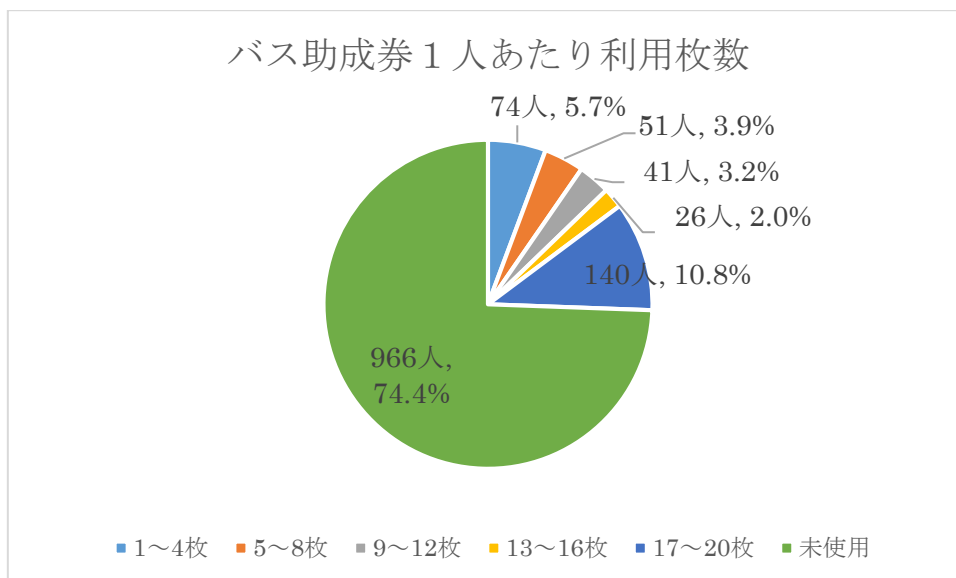
(1) バス助成券月別利用推定件数の推移及び累計件数の推移

7月、9月、10月には、300件を超える利用件数があった。その他の月は、平均220件となった。



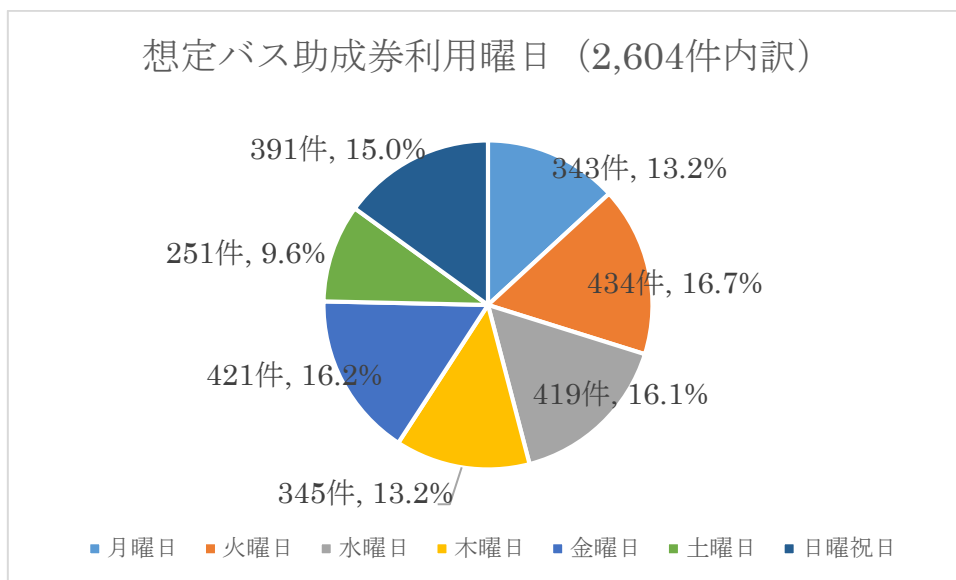
(2) 1人あたりのバス助成券利用枚数

バス助成券の交付を受けた約25%の方が、バス助成券を利用した。令和元年度から実施したため、浸透しきれなかったことが考えられる。



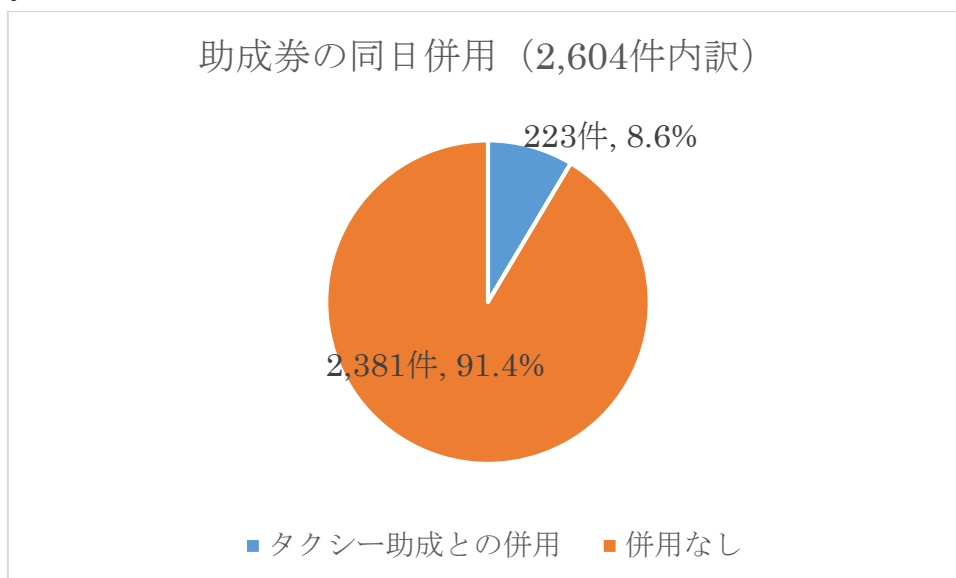
(3) バス助成券利用曜日内訳

タクシーと比較し、日曜日祝日の利用が多い。日曜日祝日は、コミュニティバスを運行していないことから、代替えとして路線バスを利用していることが推測できる。



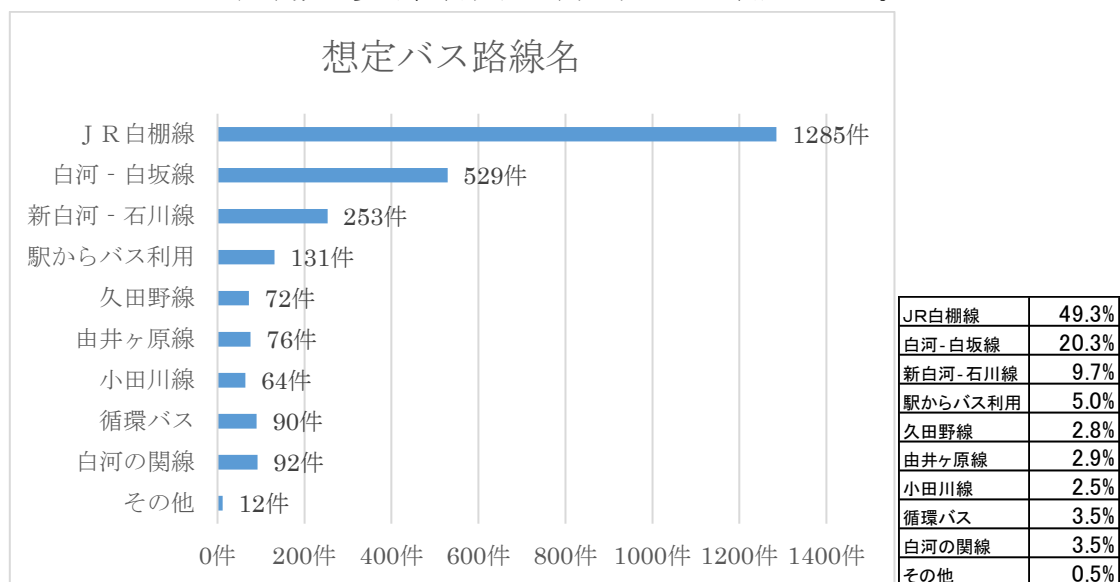
(4) バス助成券とタクシー助成券との同日併用利用内訳

助成券の利用によるバスとタクシーの乗継ぎは、低い割合となった。きめ細やかな公共交通網を構築するためにも、乗継ぎについては、課題として残る結果となった。



(5) 想定バス路線別件数及び割合

白棚線での利用が最も多く、次いで、白河 - 白坂線、新白河石川線となった。1日あたりの運行本数が多く、利便性が高い便でより利用された。



※駅からバス利用については、福島交通路線バスに限ります。

第2 分析及び評価

1 視点ごとの分析及び評価

① 高齢者及び障がい者の日常生活を支える移動手段として機能されていたか。

■ 高齢者及び障がい者のための事業として運用された。

- ・ 助成券の交付対象者は、運転免許証を持っていない75歳以上又は障がい者であり、制度内容が交通弱者の移動手段確保に資するものとなっている。
- ・ 70歳以上から74歳以下の方の免許保有率は82.5%(3,100人/3,755人)であるが、75歳以上になると免許保有率が39.4%(3,422人/8,664人)と大きく下がっていることから、移動手段がない方に限定した効果的な手法となっている。また、75歳以上の人口8,664人のうち、運転免許証非保有者数は5,242人であり、助成の交付申請数(計1,298人)は24.8%となっている。
(人口、免許所有者状況：令和元年9月現在)

■ 日常生活の外出の際の移動手段として利用されていた。

- ・ タクシーに限るが利用目的は、病院が48%、次いで買い物物が26.4%と日常生活での利用が多い結果となった。
- ・ タクシーの利用区間は、自宅と病院(白河厚生総合病院等)の間が多く、通院時の移動手段となっていた。
- ・ バス助成券についても、高齢者が、概ね昼間の時間帯に病院又は買い物のために利用したことが推測できる。

② タクシーを活用した既存公共交通への結節がなされていたか。

■ タクシーを活用した既存公共交通への結節内容

- ・ 利用目的として駅・バス停までの利用が全体の7.8%となっており、その件数については、813件中、白河駅が346件(42.5%)、新白河駅が462件(56.8%)、その他5件(0.7%)となった。なお、白河駅、新白河駅の後に鉄道やバスへの結節の可否については追跡することができなかった。
- ・ 厚生病院を利用した場合の例として、厚生病院までの往路がバス助成券、自宅までの復路がタクシー助成券を利用したのを見受けられた。なお、その往路についてはバス助成券により白河駅又は新白河駅まで移動し、当該駅から厚生病院のバスを利用して厚生病院まで移動したことが想定される。
- ・ 東地域の自宅から夏梨まで移動する際に、刈敷坂バス停までは自転車を、中田のバス停までは路線バス(新白河石川線)を、中田のセブンイレブンから夏梨まではタクシーを利用しているという利用者がいた。
- ・ 同日にバスとタクシー助成券を利用された件数が、223件と少数であり、経済的な移動に誘導するまでには至らなかった。

③市内路線バスの利用促進がなされたか。

■ バス助成券の利用内容

- ・助成券を利用した割合は、全体の 25.6%となった。
- ・バス助成券を利用した方の住所地をみると、重要な路線と位置づけている白棚線が最も多く、次いで福島交通が運行する白河白坂線沿線の方が利用している。
- ・白棚線と同様、重要な路線と位置づけている新白河石川線沿いの居住する方の利用も見られたが、白棚線や白河白坂線ほどではなかった。
- ・タクシーと比べると、日曜祝日の利用割合が大きく減少しないのが特徴であり、日祝に運行しないコミュニティバスの代替となっていることが想定される。

■ その他

- ・助成券により、路線バスの利用に寄与したものと考えられる。
- ・平成30年度のタクシー助成の申請者数及び利用件数については、浸透までの時間を要したため、令和元年度ほどの利用ではなかったことを考慮すると、このバス助成も継続すればさらに利用が伸びる可能性が高い。

④外出機会の創出につながっていたか。

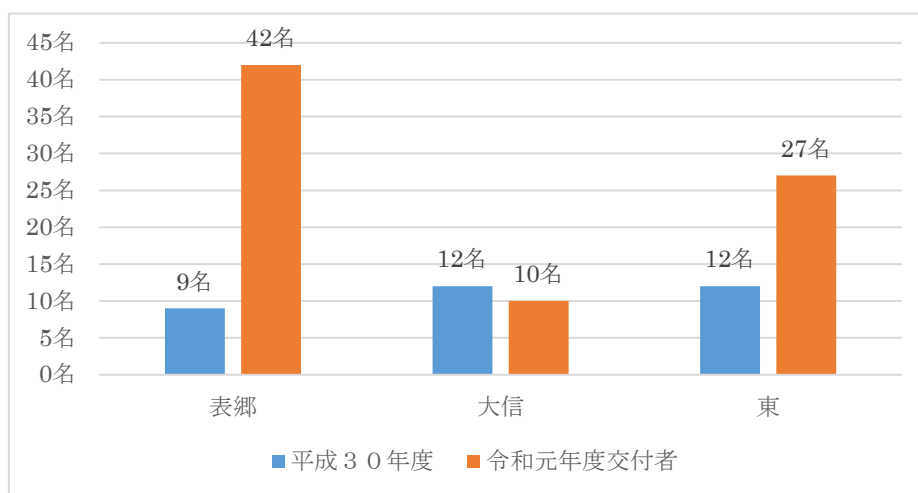
■ 家族・知人による送迎からの転換

- ・主な移動手段としてとして「家族や知人による送迎」と回答した93名中、バス又はタクシー助成券を利用した方は63名おり、送迎から公共交通の利用に転換したことが考えられる。
- ・上記のことから、「家族や知人による送迎」から「バスやタクシー」利用への転換により家族の負担軽減に繋がったと考えられる。

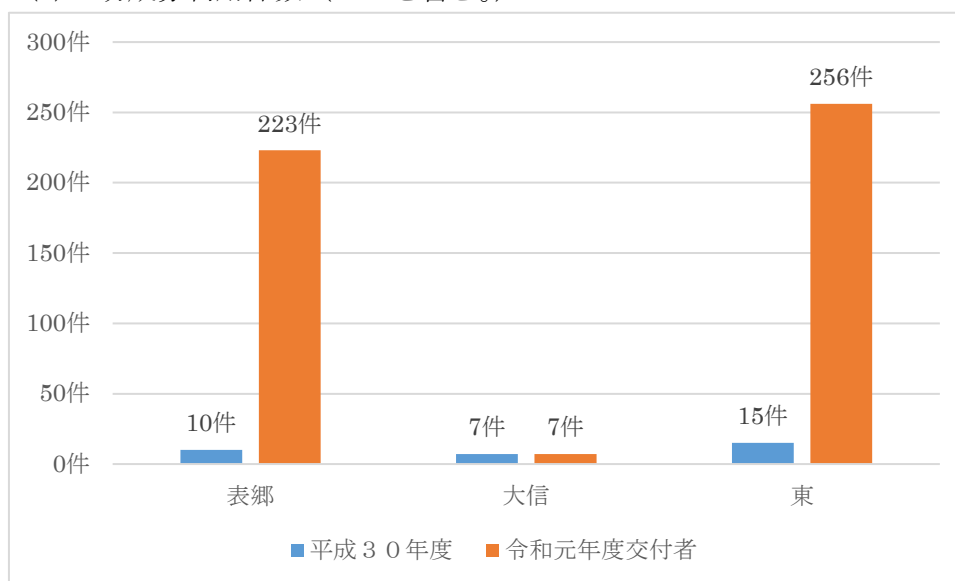
⑤公共交通不便地区や交通空白地が所在する地域の移動手段となっていたか。

■ 表郷、大信、東地域の状況

(1) 交付者数



(2) 助成券利用件数 (バスを含む。)



- ・表郷地域については、白柵線を利用する方が多く、平成30年度と比較し、交付者及び助成券の利用件数が大きく増加した。
- ・東地域については、タクシー助成のほか、新白河 - 石川線の利用が増加した。
- ・大信地域については、利用が伸びなかった。上記2地域と比較し、公共交通サービス少ないことや公共交通への意識を高められなかったことがあげられる。

2 実証実験における主な課題

新たな課題

- ・公共交通不便地区や交通空白地における申請率を向上し、特に市にとって重要な地域間幹線である白棚線及び新白河石川線への利用を誘導する必要があること。
- ・バスの助成に関する内容の浸透率が低かったこと。
- ・自己負担をなるべく少なくするため、乗務員に対しタクシー運賃を1,060円（消費税増税前1,050円）となるまで乗車したいと要望があったこと。
- ・若干数ではあるが、市外への移動が見られたこと。
- ・市民から他の者に譲渡した者がいるという通報があったこと。
- ・タクシーの効率的な利用を推進するためにも、相乗り利用のPRを強めていくこと。
- ・きめ細かなネットワークを構築するためにも、乗換え利用を高めること（バスタクシー助成券同日利用など）。

3 総括

この実証実験については、運転免許証を所持していない75歳以上の者の約25%が申請していることから、市民の移動手段のニーズに即していることが推測できるほか、既存の公共交通の利用促進にも寄与した結果となった。

また、特性として、当該対象者に対して制度が浸透するまでには一定期間を要することに加え、公共施設、病院、商業施設、住宅、道路を含めた住環境や既存公共交通の運行状況などが各地域で異なっていることから、タクシー助成の多い地域、バス助成の多い地域などの傾向が確認できた。

さらには、一部の方から公共交通の運賃が高く利用しづらいとの意見があるが、この意見に対応できるものとなっているほか、既存法令にも適した内容となっている。

以上のことから、今後もこの実証実験を参考に移動手段となる公共交通の運賃への一部助成を実施すべきと考えるが、公共交通の利用を高めるための手法や不適当な利用に対する防止など実証実験により生じた新たな課題への対応に加え、網形成計画に掲げるきめ細かな公共交通ネットワークの構築や相乗りによる効率的な乗車への誘導など財政的な視点を踏まえた仕組みが求められる。