

## 地域内移動支援事業の実績（令和2年度）

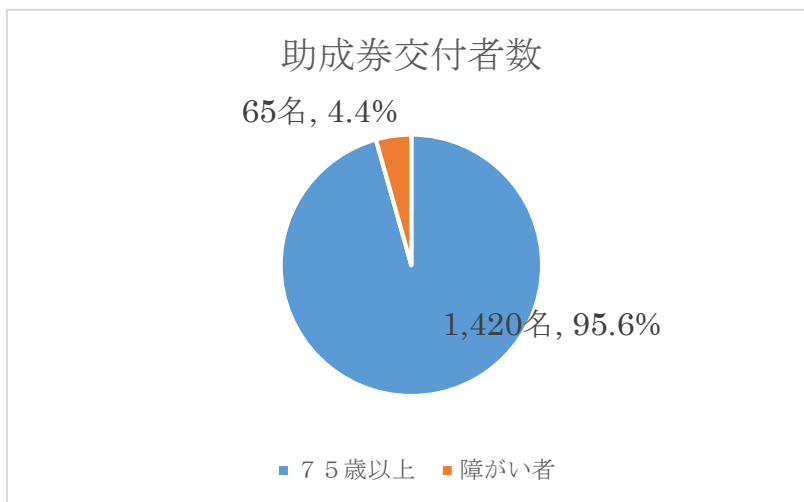
## 第1 概要及び結果

## 1 事業の概要

目的	高齢者又は障がい者で運転免許証の交付を現に受けていない者の日常生活を支える手段を支援するとともに、市内におけるバス及びタクシーの利用を推進するため、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者で、次のいずれかに該当する方 (1) 令和2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) バス・タクシー共通助成券100円×120枚 (1人12,000円分) (2) 1回の乗車につき運賃の2分の1かつ、バスが上限5枚、タクシーが上限10枚まで使用可能。 ※令和元年度 (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。）
事業期間	令和2年6月1日～令和3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

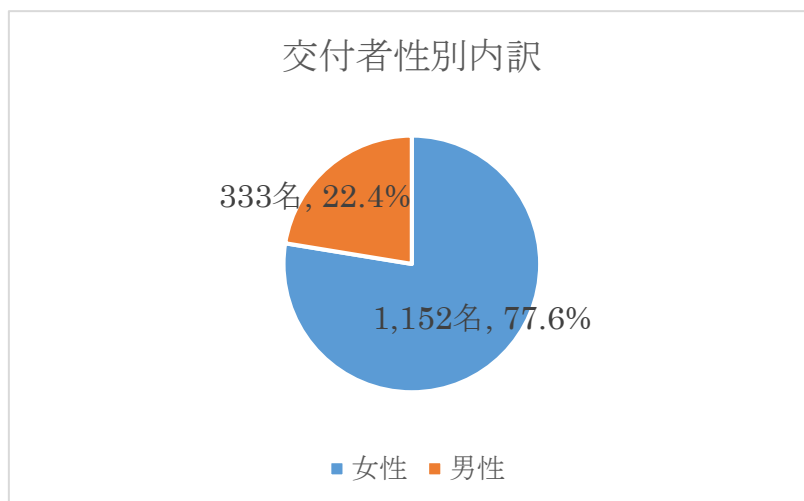
## 2 交付関係

(1) 交付者数 1,485名 (うち75歳以上1,420名、障がい者65名)



(2) 交付者性別内訳

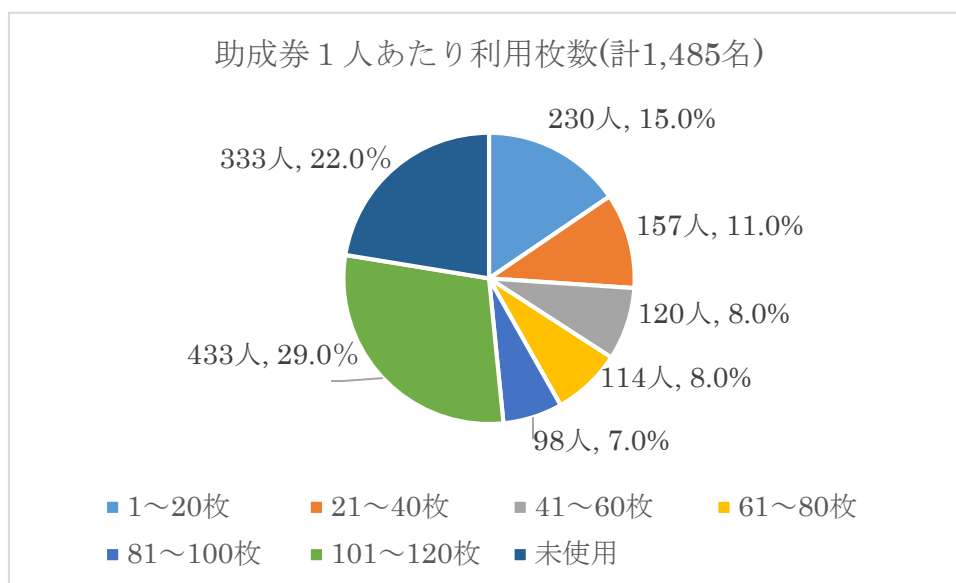
女性が77.6% (1,152名) と、男性は22.4% (333名) である。



### 3 1人あたりの助成券利用枚数

バス・タクシー助成券（共通）の交付を受けた方のうち、約78%が、助成券を利用した。利用状況は、タクシー助成券は、約70%（利用者1,040名/申請者1,485人）。バス助成券は、約20%（利用者301名/申請者1,485人）であった。

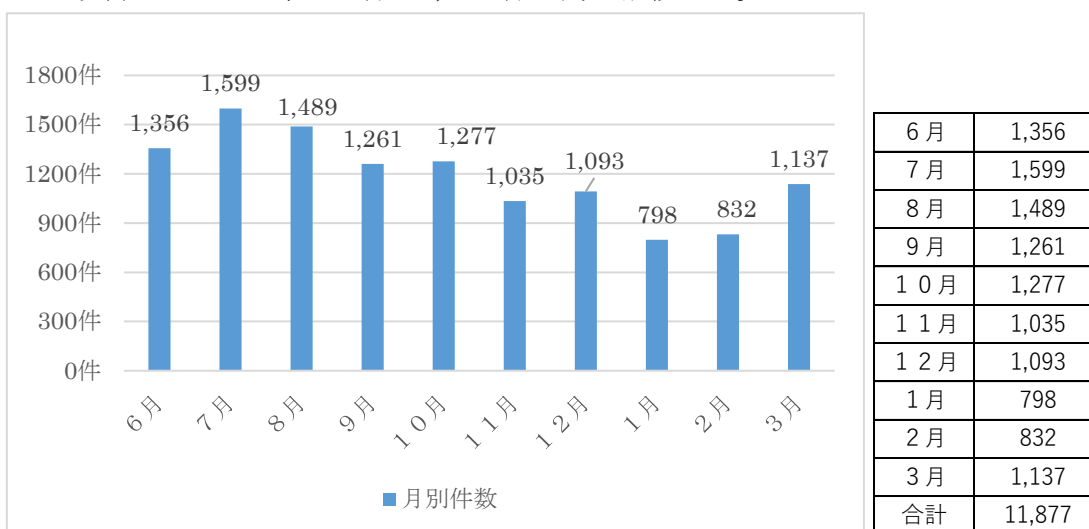
令和元年度は、タクシー、バス助成券を別に交付し、交付を受けた方のうちタクシー助成券の利用者は約80%（利用者1,040名/申請者1,298人）。バス助成券の利用者は約25%（332名/申請者1,298人）であった。



### 4 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

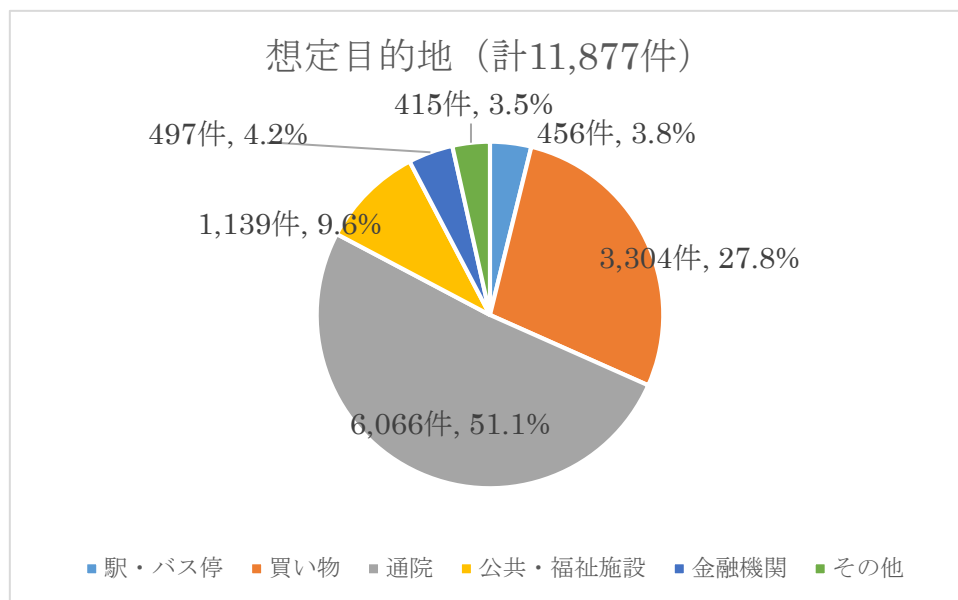
6月に、1,356件、7月に1,599件、8月に1,489件と多くの利用件数が見られたが、9月以降については、798件~1,261件の間で推移した。



(2) 想定目的地内訳

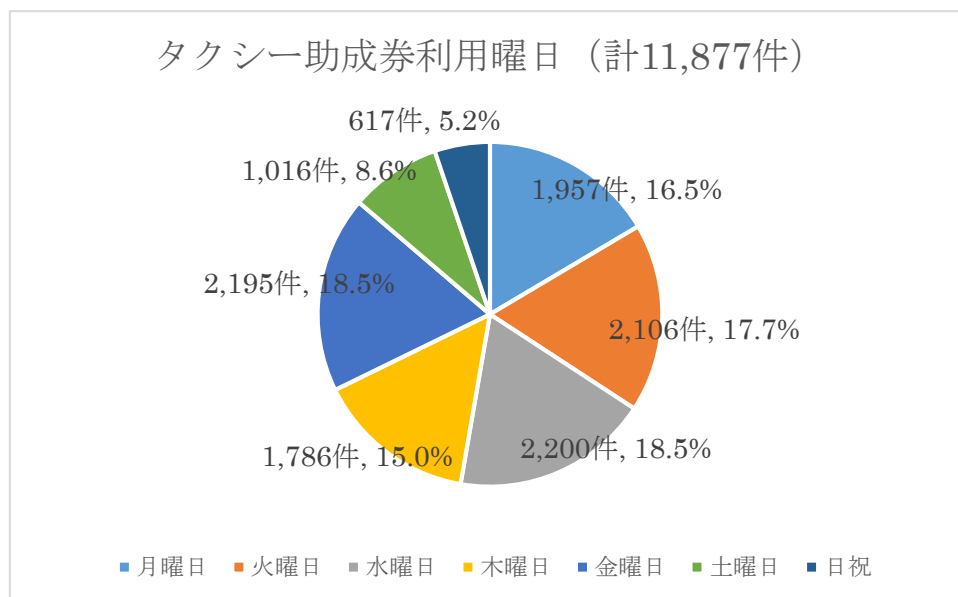
通院が 51.1%と多く、次いで買い物が 27.8%であった。

令和元年度の実験では、通院が 48%、買い物が 26.4%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。



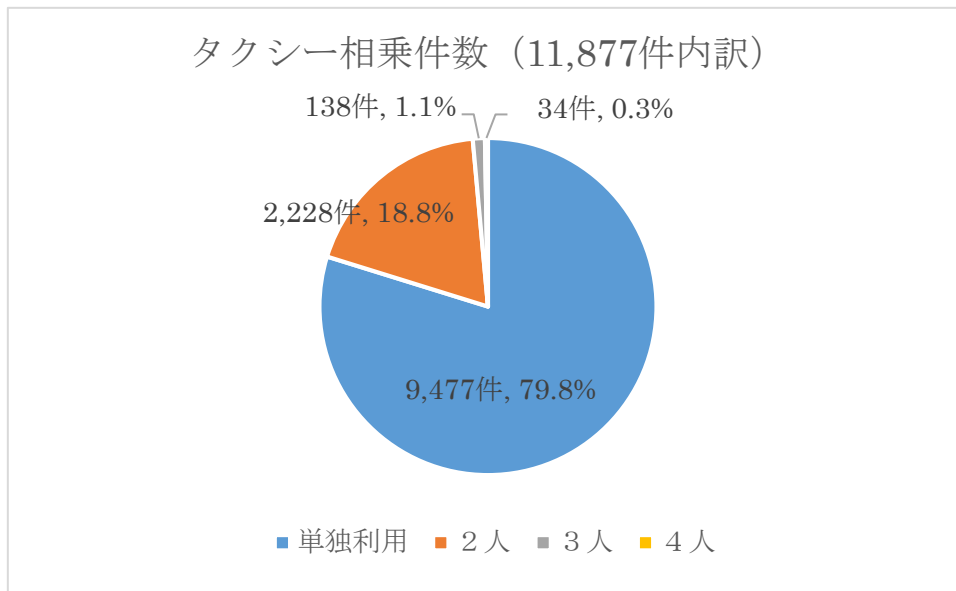
(3) タクシー助成券利用曜日内訳

平日に関しては、どの曜日でも同じ割合で利用されているが、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。令和元年度と同様。



(4) 相乗件数内訳

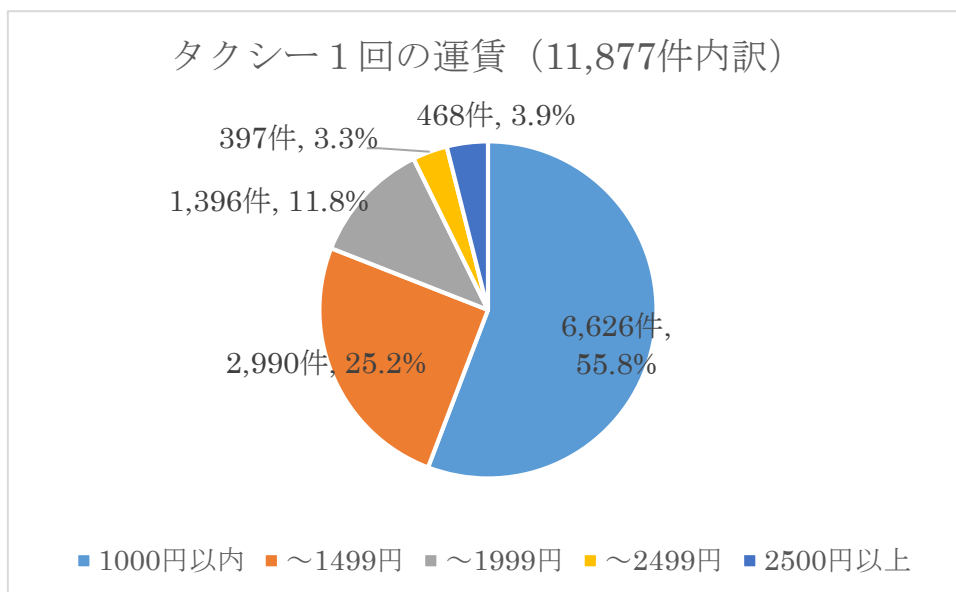
約 20.3%が、相乗りにより利用した。なお、令和元年度の実験では、相乗率が 24.9%となっており、若干減少した。



(5) 1乗車の運賃内訳

1,000円以内が55.8%と最も多く、次いで、1,000～1,499円が25.2%、1,500～1,999円が11.8%となった。2,000円未満を合わせると、92.8%を占めている。

令和元年度の実績では、1,000円以内が54.3%、次いで1,000～1,499円が27.3%、1,500～1,999円が11.5%であり、昨年度と類似した結果となった。

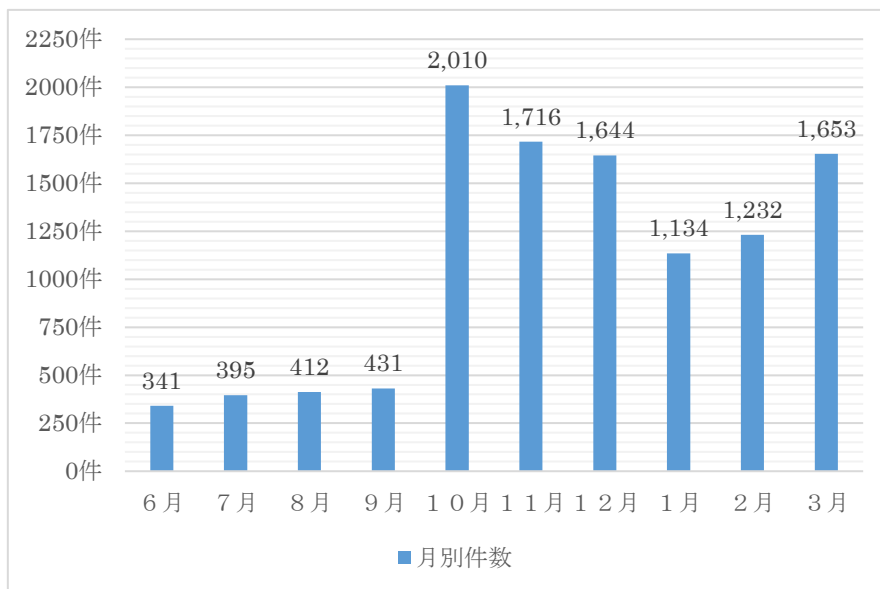


#### 4 バス助成券利用結果

##### (1) バス助成券月別利用件数の推移

バス助成件数は、昨年度より浸透し全体的に増加している。(令和元年度 2,604件)

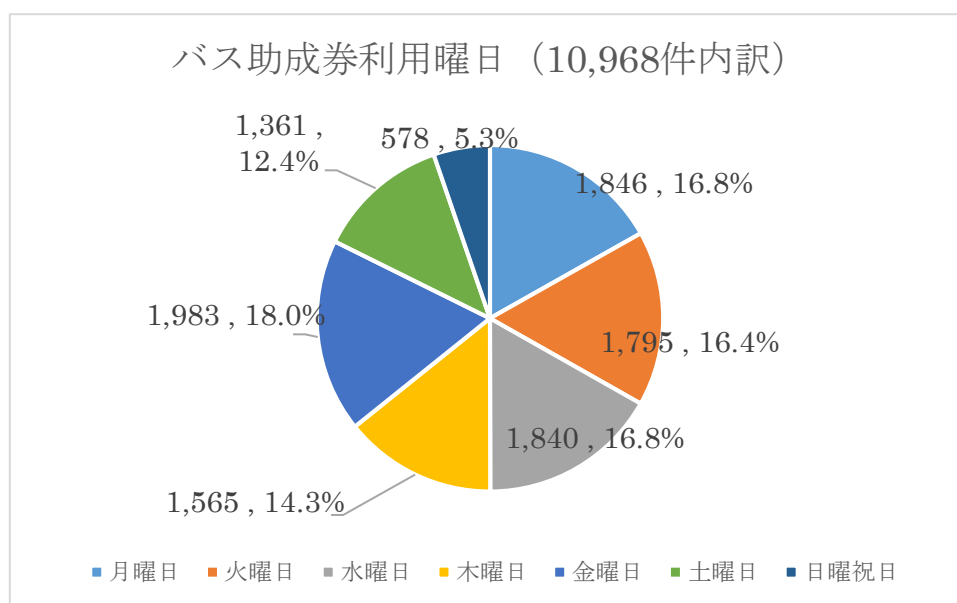
また、コミュニティバスの無料措置(ふれあいパス)が令和2年9月末で終了したため、10月からの利用が急増している。



6月	341
7月	395
8月	412
9月	431
10月	2,010
11月	1,716
12月	1,644
1月	1,134
2月	1,232
3月	1,653
合計	10,968

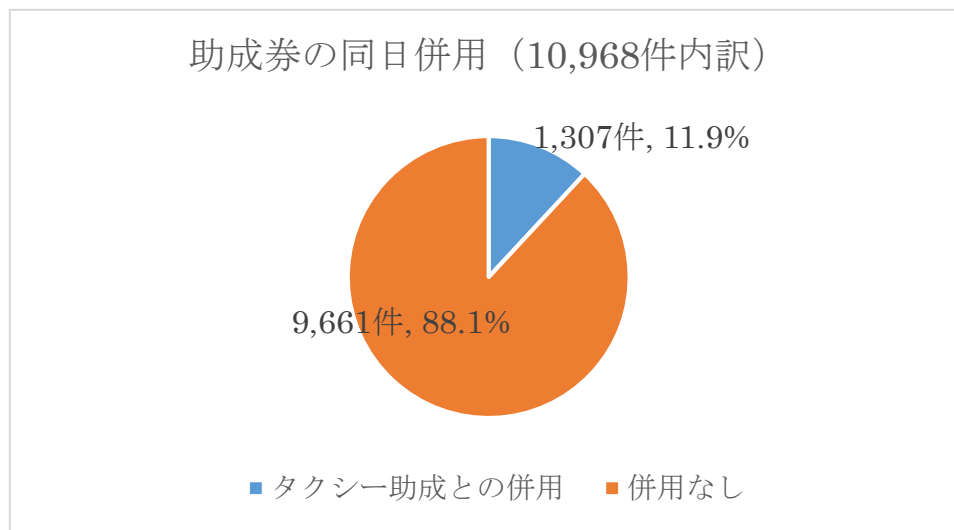
##### (2) バス助成券利用曜日内訳

コミュニティバスや一部路線バスが運行していない日曜日祝日は、利用が減少しているが平日に関しては、どの曜日でも同じ割合で利用されている。



(3) バスとタクシーとの同日併用利用内訳

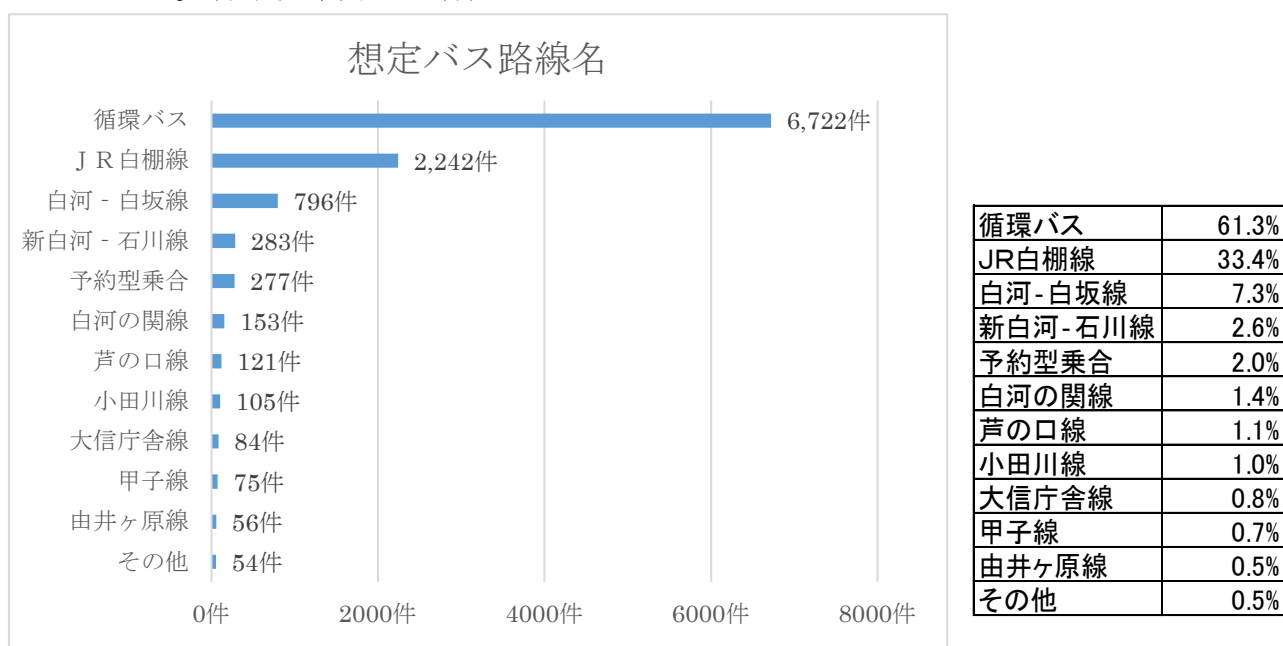
助成券の利用によるバスとタクシーの乗継ぎは、11.9%であり昨年度の8.6%よりは微増しているが低い割合となった。きめ細やかな公共交通網を構築するためにも、乗継ぎについては、課題として残る結果となった。



(4) 想定バス路線別件数及び割合

助成券のバス利用は、循環バスでの利用が最も多く、次いで、JR白棚線、白河 - 白坂線、新白河石川線であり、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。

特に循環バスは、コミュニティバスの無料措置（ふれあいパス）の終了で大幅に増加している。（令和元年度は90件）



## 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。

また、コミュニティバスの無料措置（ふれあいパス）制度が終了したが、助成券の利用によりこれまで循環バスを利用していた方の移動手段を確保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85.7%(3,903人/4,560人)であるが、75歳以上になると免許保有率が40.2%(3,456人/8,588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8,588人のうち、運転免許証非保有者数は5,132人であり、助成の交付申請数（計1,485人）は28.9%となっている。

（人口、免許所有者状況：令和3年4月現在）免許所有者状況は、白河警察署提供。

##### ■ 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51.1%、次いで買い物が27.8%と日常生活での利用が多い結果となった。

・ バス助成券についても、昨年度同様、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3.8%となっており、その件数は456件となっている。なお、駅への利用後に鉄道やバスへの結節の可否についての追跡はできなかった。

・ 買い物で利用した場合の例として、メガステージ、ベイシア等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が見受けられた。

・ 同日にバスとタクシー助成券を利用された件数が、1,307件と低い割合であり、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 20.2%となった。
- ・バス助成券は、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の利用も見られたが、白棚線や白河白坂線ほど大きく増減はしなかった。
- ・タクシーと同様、平日に関しては、曜日を問わず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。

#### ■ 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。
- ・周知率が低かった令和元年度に比べ路線バス全体の利用が増えていることから、バス助成を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。

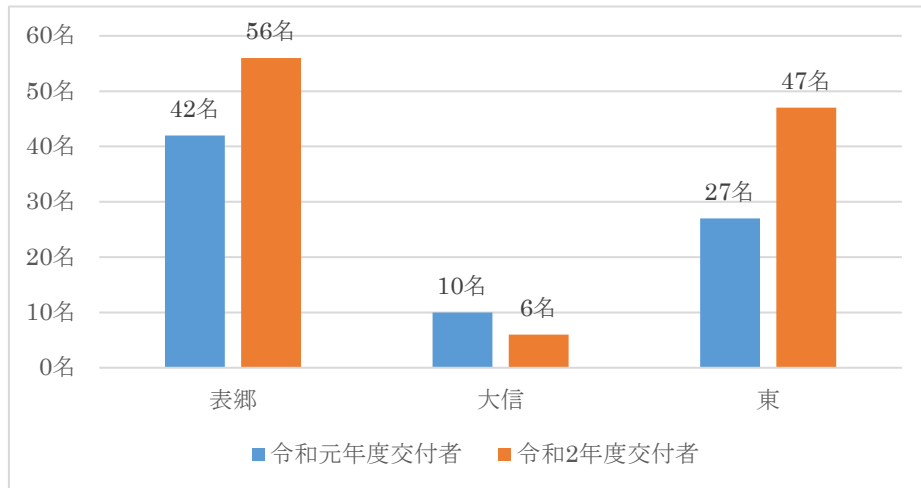
#### ■ 家族・知人による送迎からの転換

- ・申請時のアンケートで主な移動手段として「家族や知人による送迎」と回答した 761 名中、バス又はタクシー助成券を利用した方は 487 名おり、送迎から一定程度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。

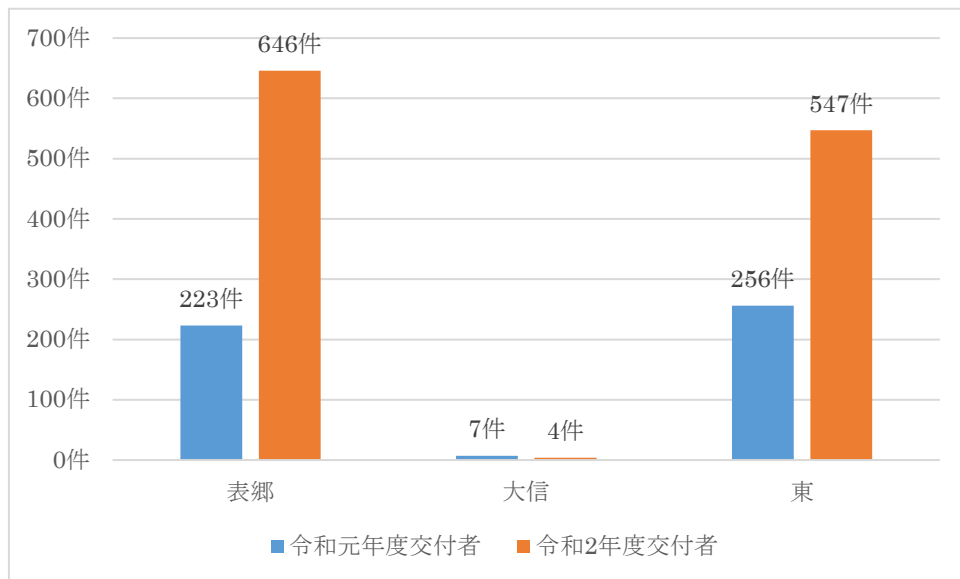
⑤公共交通不便地区や交通空白地が所在する地域の移動手段となっていたか。

■ 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、令和元年度と比較し、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 - 石川線及び予約型乗合タクシーの利用が増加した。

・大信地域については、前年度同様利用が伸びなかった。上記2地域と比較し、公共交通サービスが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 事業実施における主な課題

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>・公共交通不便地区や交通空白地における助成券の申請率を向上し、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。</li><li>・バスの助成に関する浸透率はあがっているが、地域によって利用率に大きな差がある。</li><li>・昨年度同様、若干数ではあるが、市外への移動が見られたこと。</li><li>・市民から他の者に譲渡した者がいるという情報提供があったこと。</li><li>・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。</li><li>・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）。</li><li>・助成券の形状について、今の形状が縦長であることから、より使いやすくコンパクトに収納できるタイプにして欲しいとの意見があった。</li></ul>

## 3 総括

この事業については、運転免許証を所持していない75歳以上の者の約28%が申請していることから、昨年度と同様に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、申請者数の増加や利用件数の増加から、当該対象者に対して制度が徐々に浸透し始めていることが確認できた。

そのため、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強くなってきている。

さらには、公共交通の運賃負担の軽減を求める声もあることから、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、今後もこの事業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引き続き求められる。