

議事2

新たな交通サービスの導入に向けて

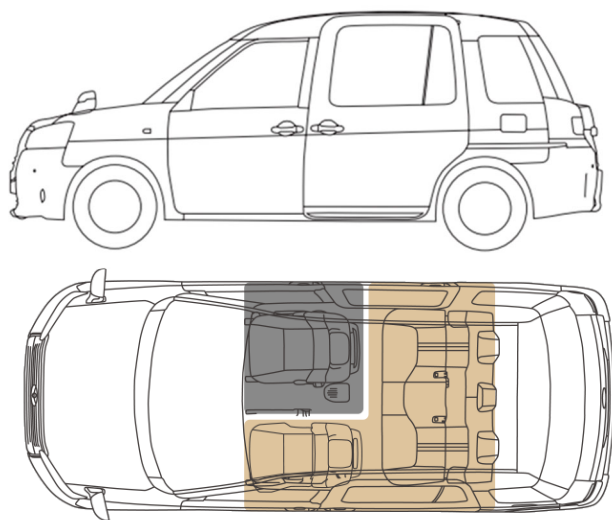
目 次

| | |
|-------------------|----|
| 1 実証実験概要 | 1 |
| 2 利用状況について | 5 |
| 3 アンケート調査結果 | 10 |
| 4 総括 | 19 |
| 5 今後の方針 | 20 |

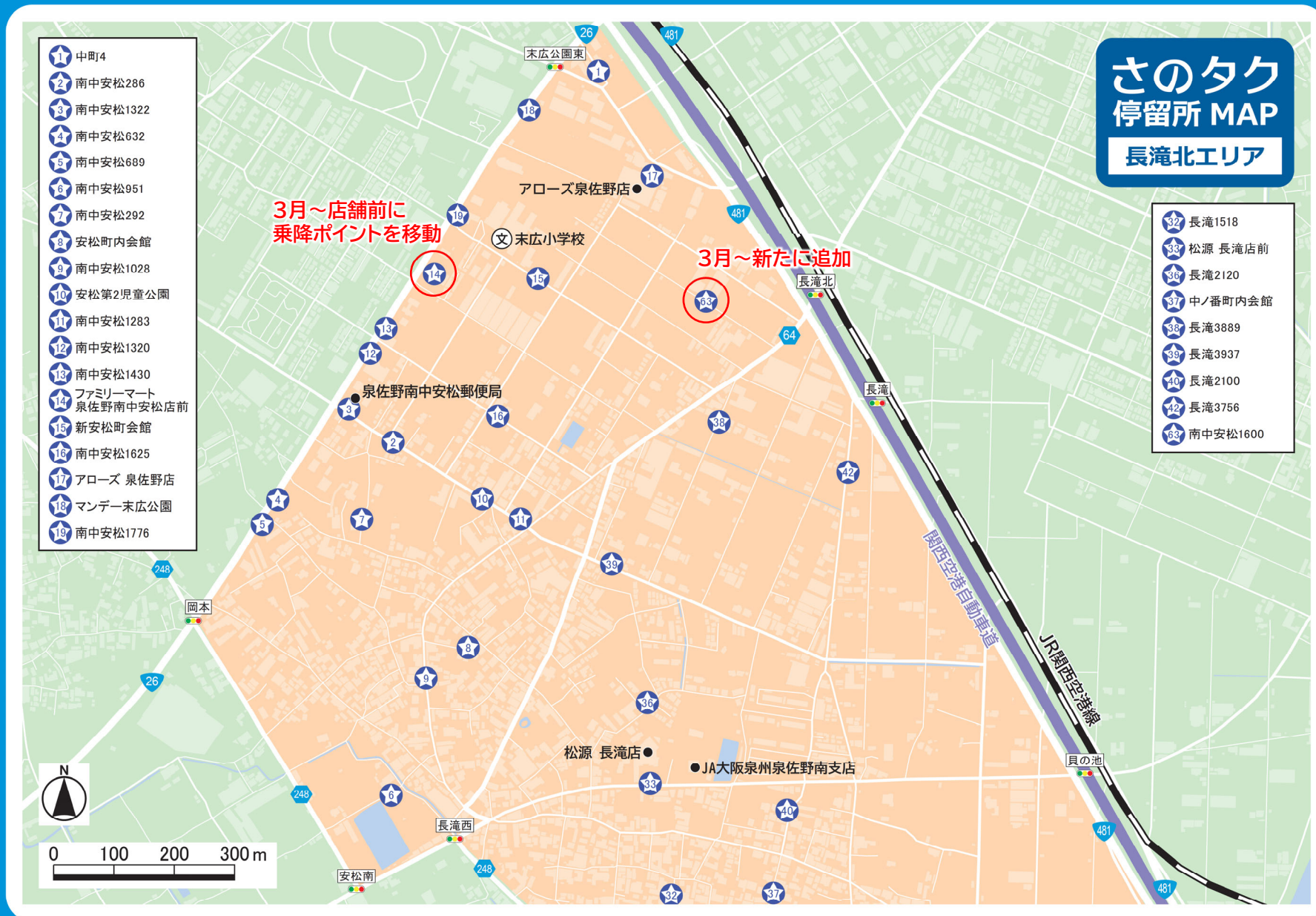
1 | 実証実験概要

| | |
|-------|---|
| サービス名 | さのタク |
| 実施期間 | 令和7年2月1日～令和7年3月31日（日・祝のぞく） |
| 運行形態 | 区間運行 （時刻表はなく、乗りたいときにWebまたは電話で予約し、指定された停留所で乗降する） |
| 運行時間帯 | 9:00～17:00（13:00～14:00は運休） |
| 運賃 | 社会実験時は無料 |
| 運行事業者 | 大阪第一交通株式会社 |
| 予約方法 | Webまたは電話（コールセンターを設置予定） ・Web対応時間帯（00:00～23:59）※メンテナンス時間帯を除く ・電話予約対応時間帯（9:00～17:00） |

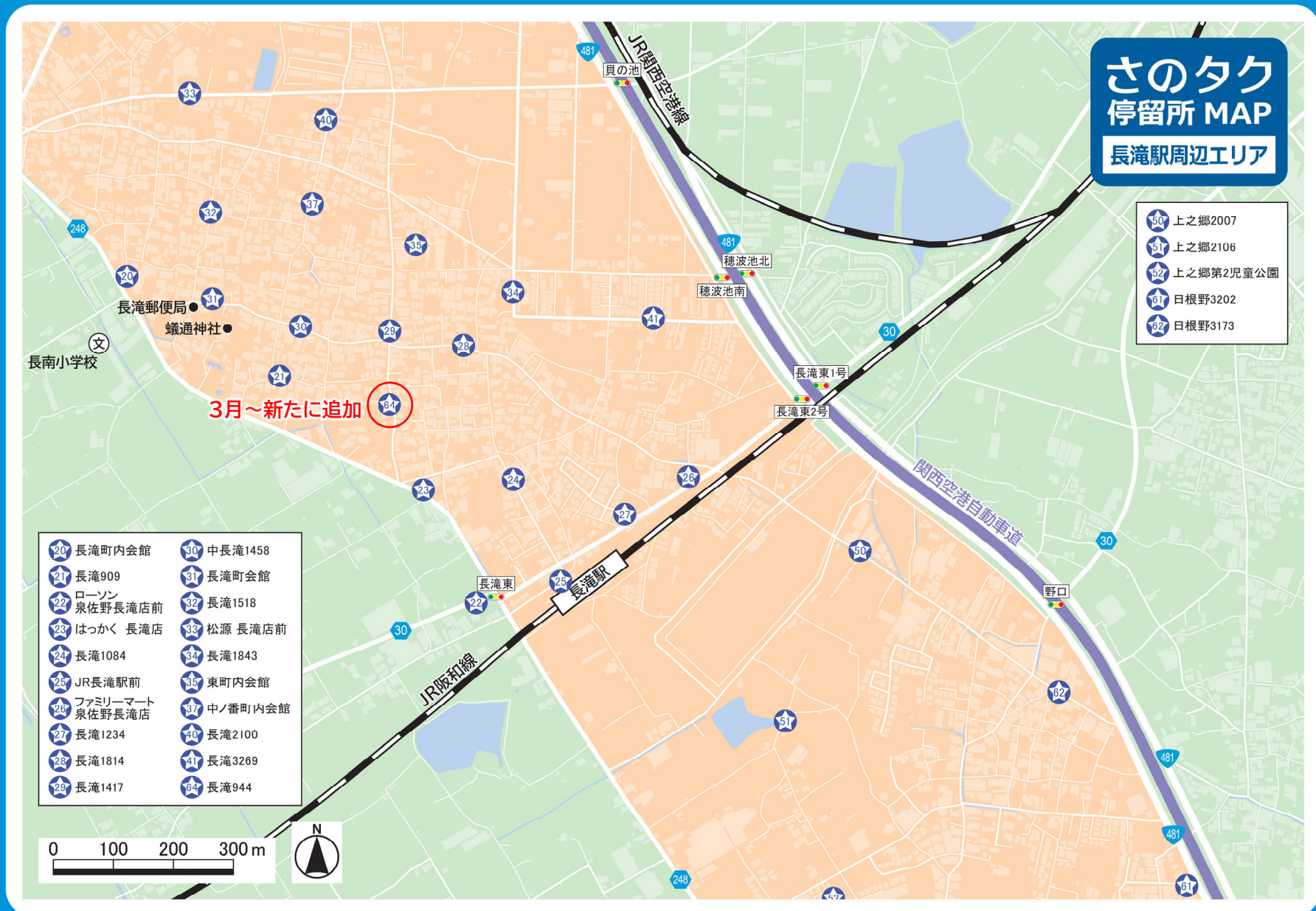
車両イメージ ※タクシー車両（ジャパンタクシー）を利用



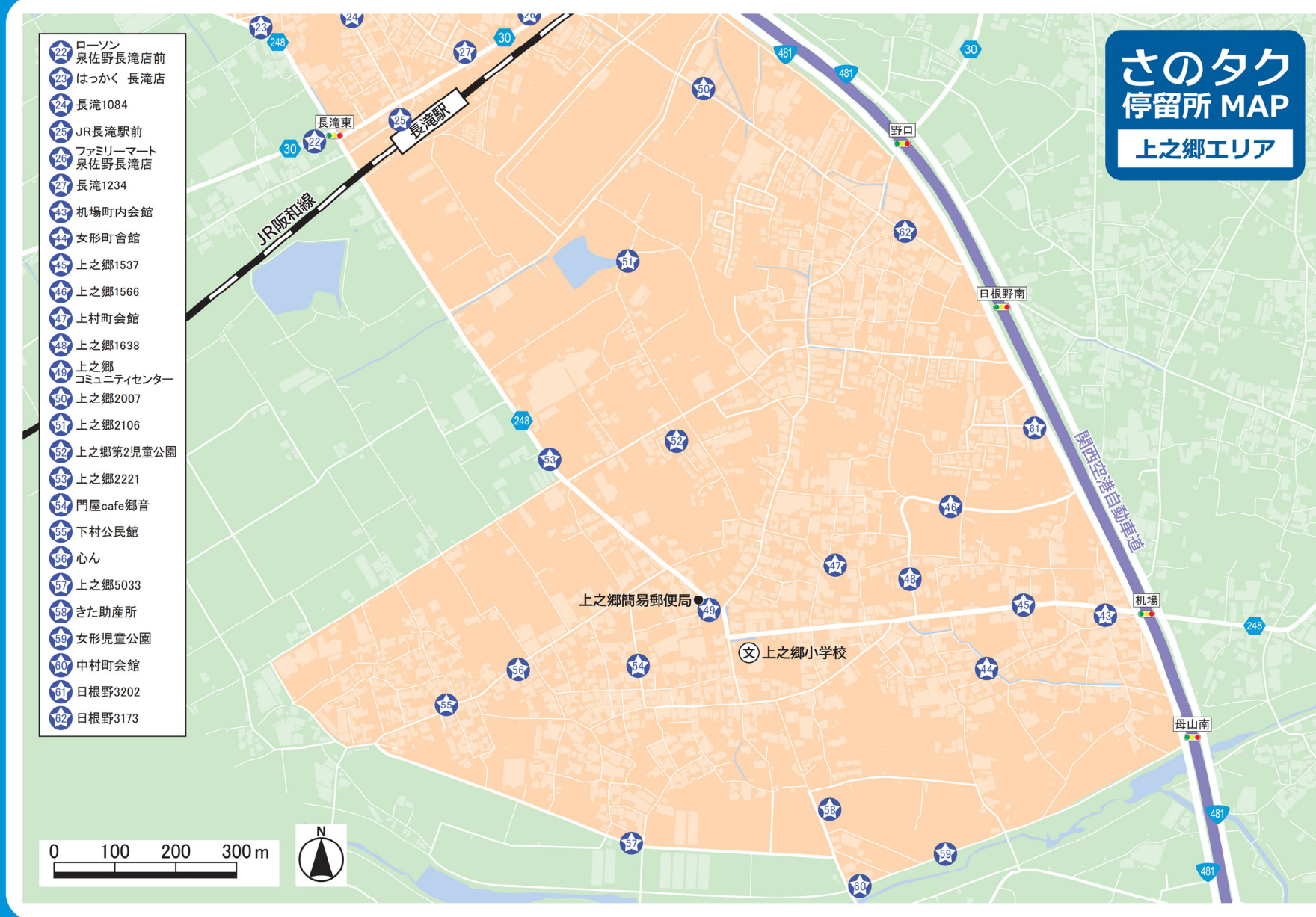
1 | 実証実験概要



1 | 実証実験概要



1 | 実証実験概要



2 | 利用状況について

- 総利用者数は276名、1日あたり平均利用者数は5.87人となった。
- 2月と3月を比べると、3月は1日あたり平均利用者数が1.02人増加した。

■実証実験期間

| | |
|-------------|-------|
| 運行日数 | 47日 |
| 総予約件数 | 185件 |
| 総利用者数 | 276人 |
| 1日あたり平均利用者数 | 5.87人 |
| 乗り合い発生件数 | 22件 |

■2月

| | |
|-------------|-------|
| 運行日数 | 22日 |
| 総予約件数 | 83件 |
| 総利用者数 | 117人 |
| 1日あたり平均利用者数 | 5.32人 |
| 乗り合い発生件数 | 7件 |

■3月

| | |
|-------------|-------|
| 運行日数 | 25日 |
| 総予約件数 | 102件 |
| 総利用者数 | 159人 |
| 1日あたり平均利用者数 | 6.36人 |
| 乗り合い発生件数 | 15件 |

2025年2月の利用者数

| 日付 | 2/1 | 2/2 | 2/3 | 2/4 | 2/5 | 2/6 | 2/7 | 2/8 | 2/9 | 2/10 | 2/11 | 2/12 | 2/13 | 2/14 | 2/15 | 2/16 | 2/17 | 2/18 | 2/19 | 2/20 | 2/21 | 2/22 | 2/23 | 2/24 | 2/25 | 2/26 | 2/27 | 2/28 | 計 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| 曜日 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | |
| 乗車人数 | 14 | | 7 | 10 | 3 | 0 | 3 | 10 | | 0 | | 0 | 2 | 6 | 16 | | 2 | 4 | 1 | 0 | 5 | 4 | | | 4 | 9 | 12 | 5 | 117 |
| 予約件数 | 10 | | 6 | 7 | 3 | 0 | 3 | 7 | | 0 | | 0 | 2 | 6 | 7 | | 2 | 4 | 1 | 0 | 4 | 3 | | | 2 | 7 | 4 | 5 | 83 |
| Web予約 | 8 | | 6 | 5 | 1 | 0 | 3 | 5 | | 0 | | 0 | 0 | 6 | 2 | | 0 | 4 | 1 | 0 | 2 | 0 | | | 2 | 2 | 2 | 4 | 53 |
| 電話予約 | 2 | | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | | 0 | | 0 | 2 | 0 | 5 | | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | | | 0 | 5 | 2 | 1 | 30 |
| 相乗り発生予約件数 | 0 | | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 2 | | 0 | | 0 | 0 | 2 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |

2025年3月の利用者数

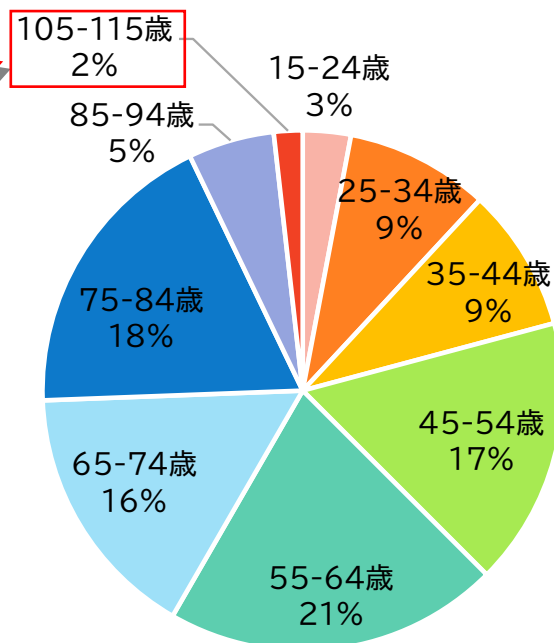
| 日付 | 3/1 | 3/2 | 3/3 | 3/4 | 3/5 | 3/6 | 3/7 | 3/8 | 3/9 | 3/10 | 3/11 | 3/12 | 3/13 | 3/14 | 3/15 | 3/16 | 3/17 | 3/18 | 3/19 | 3/20 | 3/21 | 3/22 | 3/23 | 3/24 | 3/25 | 3/26 | 3/27 | 3/28 | 3/29 | 3/30 | 3/31 | 計 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| 曜日 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 月 | |
| 乗車人数 | 2 | | 7 | 6 | 8 | 0 | 7 | 0 | | 9 | 2 | 4 | 8 | 17 | 15 | | 9 | 4 | 4 | | 10 | 5 | | 2 | 2 | 0 | 13 | 16 | 0 | | 9 | 159 |
| 予約件数 | 1 | | 5 | 5 | 6 | 0 | 7 | 0 | | 5 | 2 | 4 | 4 | 9 | 7 | | 9 | 2 | 2 | | 6 | 3 | | 2 | 2 | 0 | 7 | 8 | 0 | | 6 | 102 |
| Web予約 | 0 | | 3 | 3 | 3 | 0 | 6 | 0 | | 5 | 0 | 2 | 2 | 9 | 5 | | 2 | 2 | 2 | | 3 | 3 | | 0 | 0 | 0 | 3 | 6 | 0 | | 1 | 60 |
| 電話予約 | 1 | | 2 | 2 | 3 | 0 | 1 | 0 | | 0 | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | | 7 | 0 | 0 | | 3 | 0 | | 2 | 2 | 0 | 4 | 2 | 0 | | 5 | 42 |
| 相乗り発生予約件数 | 0 | | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | | 2 | 0 | 0 | | 4 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | | 2 | 15 |

2 | 利用状況について

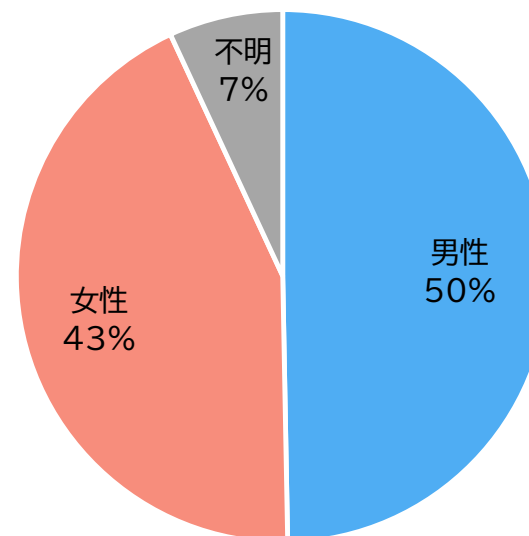
1 利用登録の状況

- 「さのタク」に利用登録された方は、55～84歳が多く、広い年代の登録があった。
- 高齢者等の外出支援を目的として掲げていたが、75歳以上の後期高齢者が全体の4分の1となっており、当初の目的を一定果たすことができたと考えられる。
- 利用者の性別は男性の方が若干多い結果となった。

同一人物が重複して登録した可能性あり



利用登録者の年齢

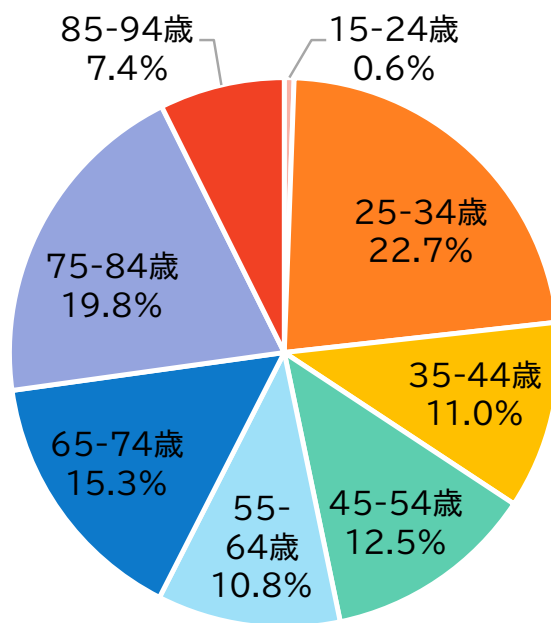


利用登録者の性別

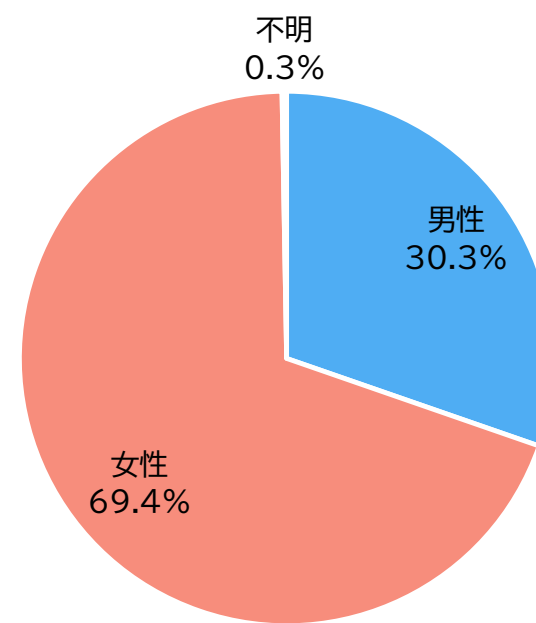
2 | 利用状況について

2 実際の利用時の状況

- 「25-34歳」の利用が最も多く、次いで「75-84歳」の利用が多い結果となった。利用登録者数と見比べると、**若い方の利用が多くなっており、リピーターが多かった可能性がある。**
- 性別は「女性」が約7割となっており、女性の方が男性より利用が多かった。



利用者の年齢



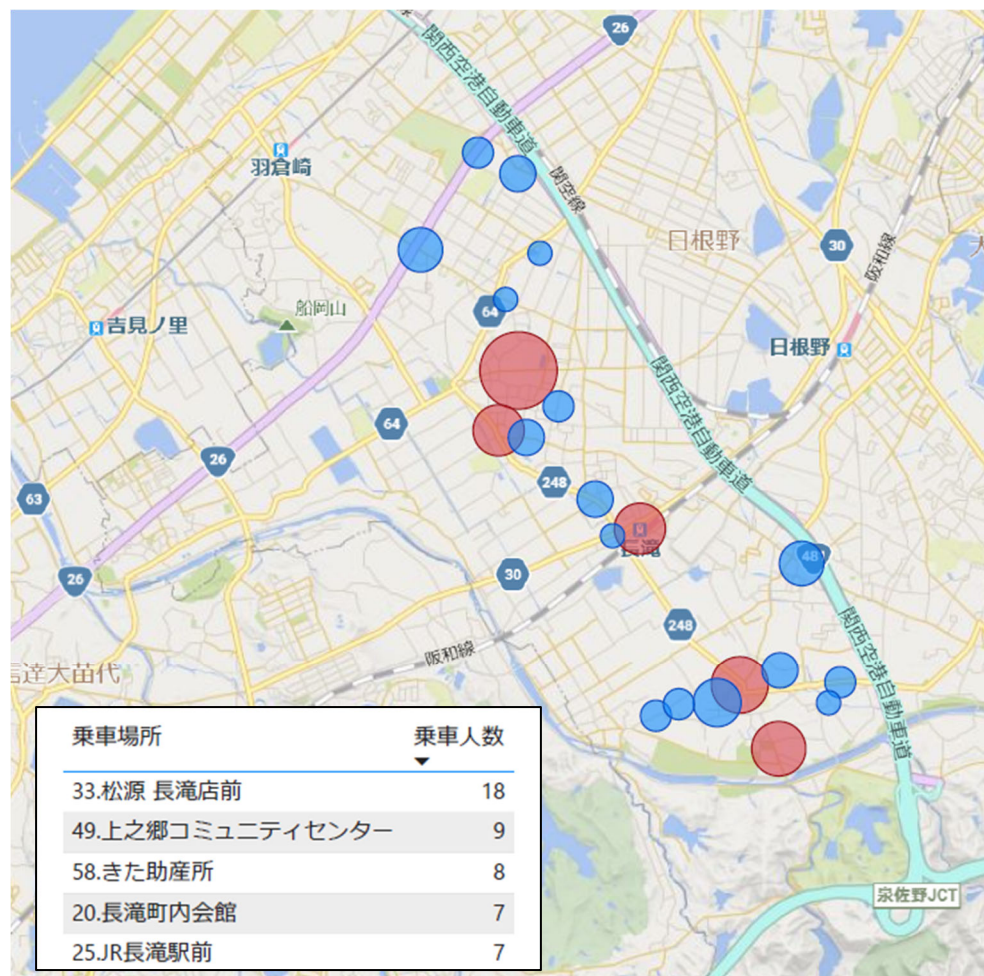
利用者の性別

2 | 利用状況について

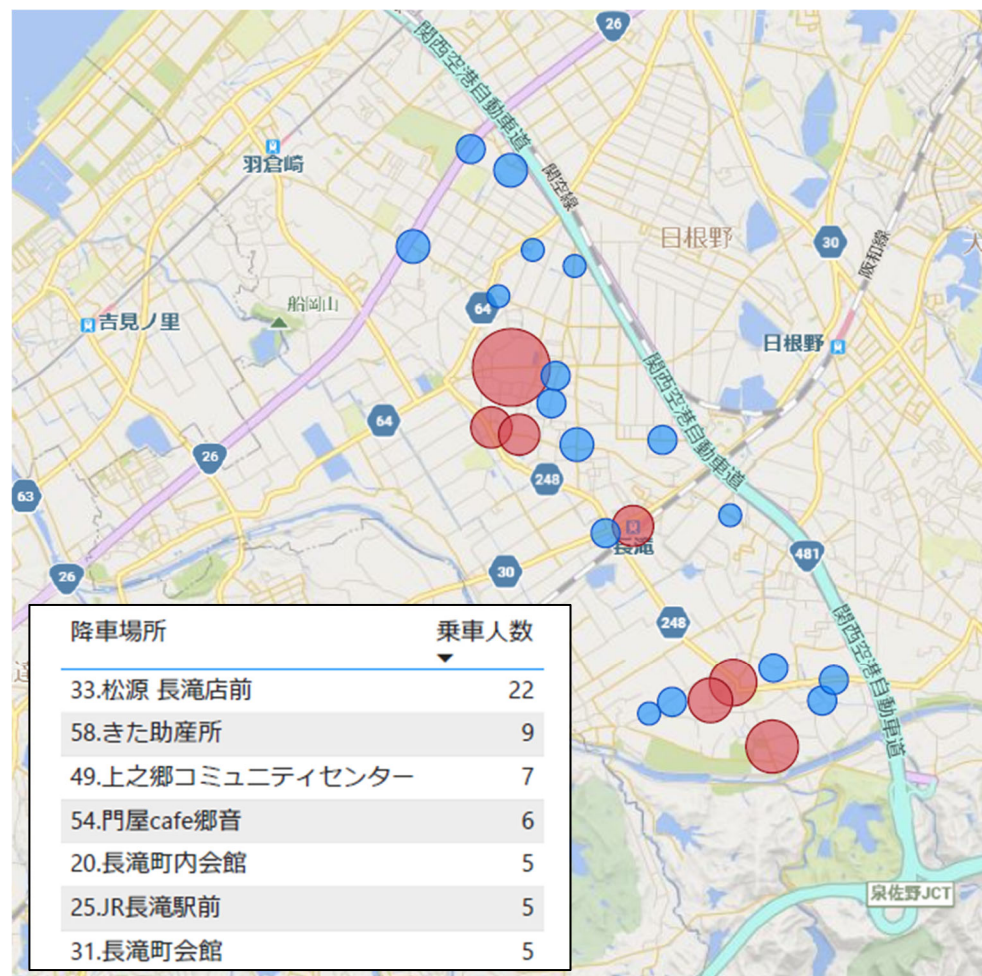
3 実際の利用時の状況

- 「松源 長滝店前」「上之郷コミュニティセンター」が多かった。「きた助産所」の乗降数も多くなっているが、特定のリピーター利用があったことが予約データより明らかになっている。

【ポイントごとの乗車人数(2月)】



【ポイントごとの降車人数(2月)】

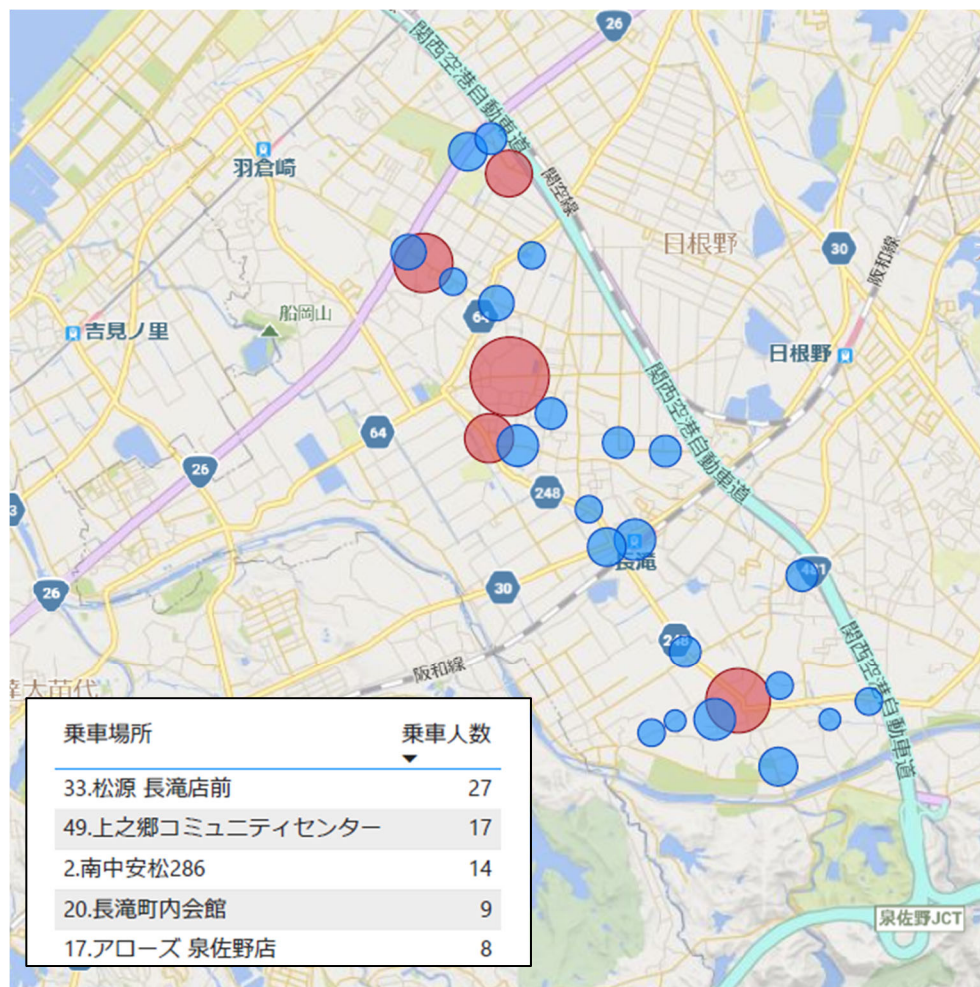


2 | 利用状況について

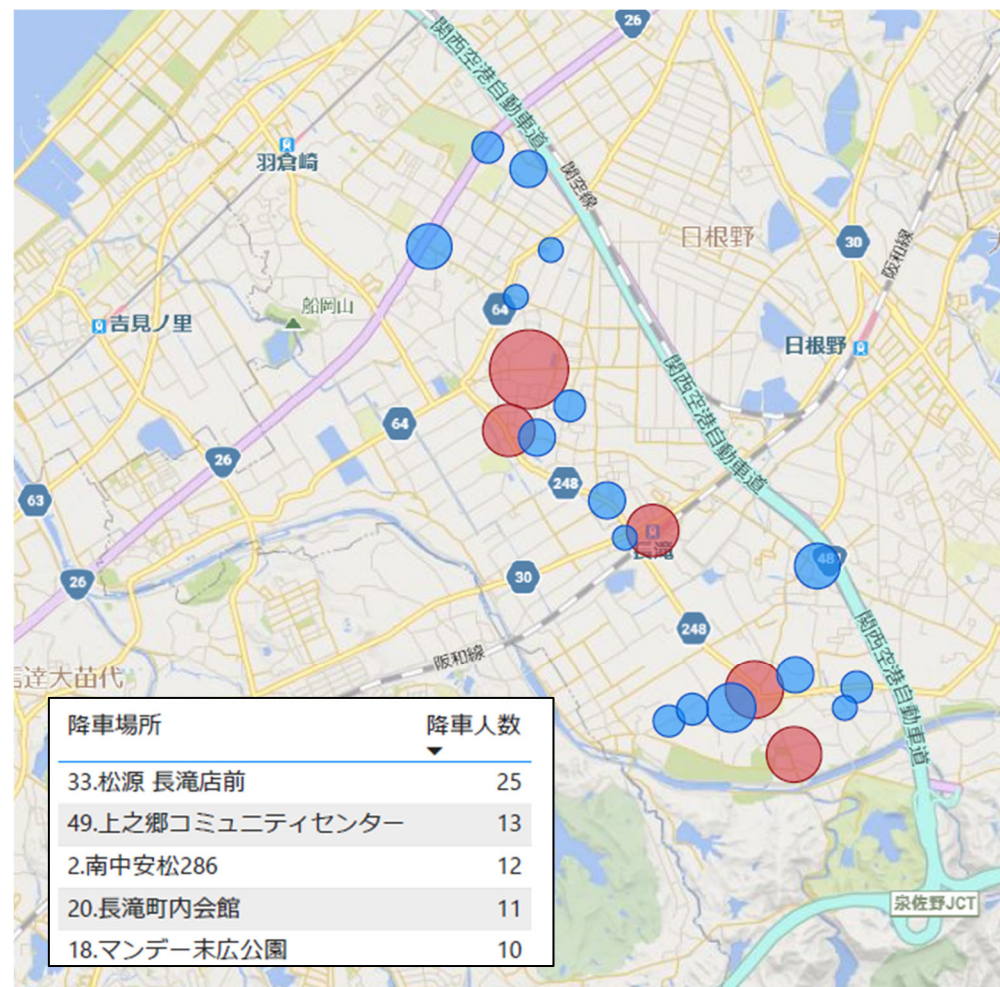
3 実際の利用時の状況

- 2月に比べて、運行エリア北側からの乗車数が増えた。

【ポイントごとの乗車人数(3月)】



【ポイントごとの降車人数(3月)】



3 | アンケート調査結果(利用者の意向)

1 乗車時アンケート結果

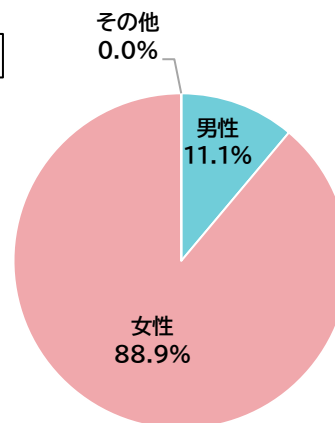
- 乗車時に車内で調査票を配布し、アンケート調査にご協力いただいた。
- 回答者の属性は、「女性」・「75歳以上」・「自動車を運転しない」・「スマートフォンを利用している」方の割合が高かった。

■調査概要

| | |
|------|------------------------------|
| 調査期間 | 令和7年3月6日(木)～令和7年3月31日(月) |
| 調査対象 | さのタクに乗車した利用者 |
| 調査方法 | 調査物件(調査票・返信用封筒)を車内でドライバーから配布 |
| 回収数 | 18票(郵送:16票、Web:2票) |

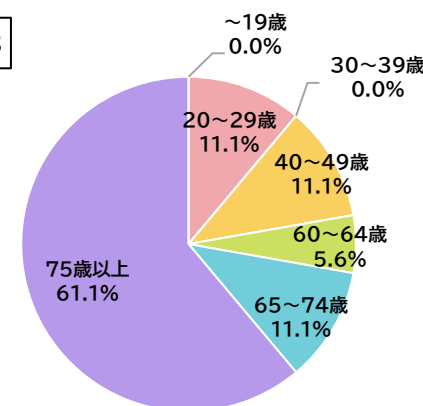
■性別

n= 18



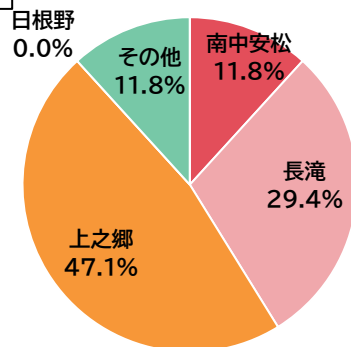
■年齢

n= 18



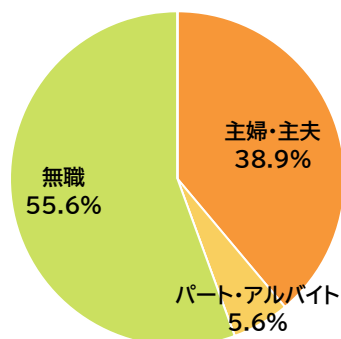
■お住まい

n= 17



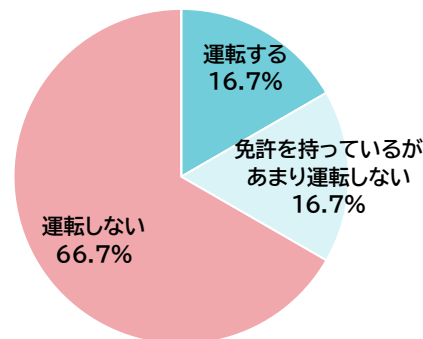
■職業

n= 18



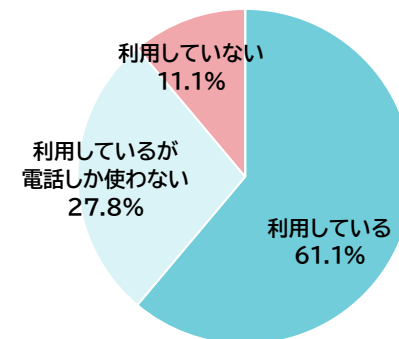
■普段の自動車の利用状況

n= 18



■スマートフォンの利用状況

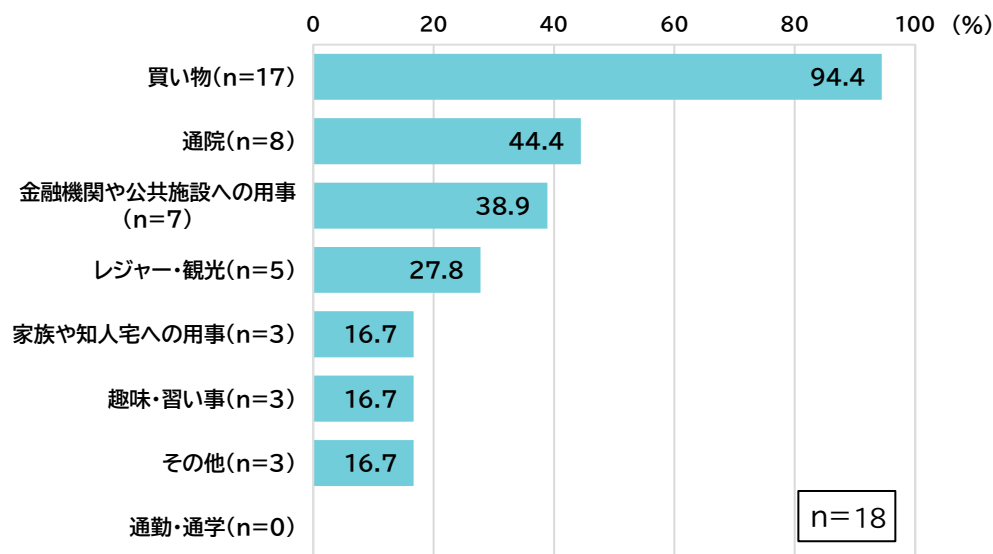
n= 18



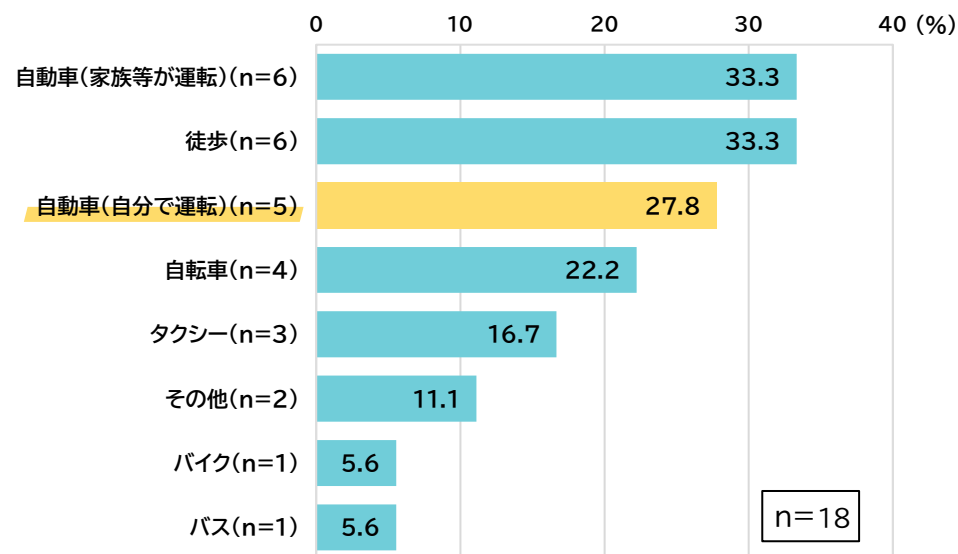
3 | アンケート調査結果(利用者の意向)

- さのタクの利用目的は「買い物」が最も多く、次いで「通院」となった。当初の目的通り、日常生活における移動手段として活用されていた。
- 利用者の実証実験以前の移動手段は「自動車(家族等が運転)」、「徒歩」が多く、移動手段に困っていた方のご利用があったものと考えられる。
- 「**自動車(自分で運転)**」も27.8%と高く、自家用車からの転換も見られた。運転に不安を感じながらも自家用車を利用していた層の利用や、無料期間中であったため自家用車から乗り換えた層の利用があったものと考えられる。

■利用目的



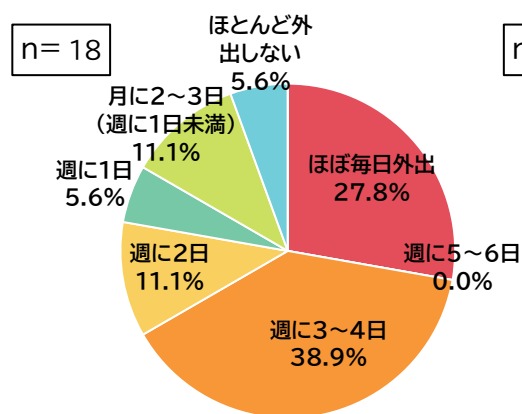
■さのタクを使って移動した目的地へのこれまでの移動手段



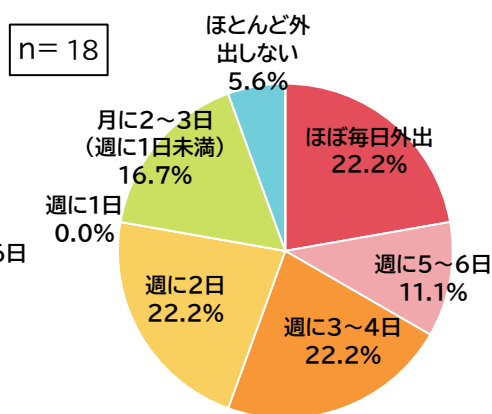
3 | アンケート調査結果(利用者の意向)

- さのタクの利用前後で外出頻度は、「ほぼ毎日外出」が5.6ポイント減少、「週に5～6日」が11.1ポイント増加するなどの変化はあるものの外出頻度が大幅に増加するような変化は見られなかった。
- 日常生活の満足度は、「満足」が31.4ポイント増加、「やや満足」が6.5ポイント増加しており、**さのタクの実証実験によって利用者の日常生活の満足度が大幅に上昇**する結果となった。今回、無料で実証実験を行ったため、金銭的負担がなかったことは大きな要因として考えられるが、移動手段確保が市民の生活の質向上に寄与するものであることが確認された。

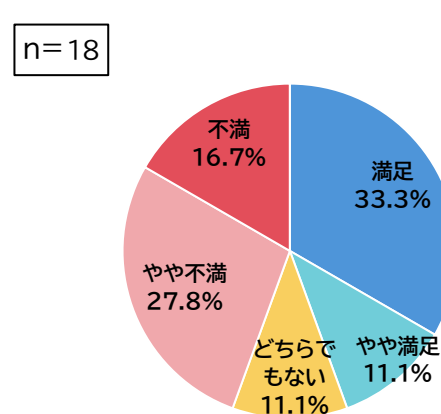
■利用前の外出頻度



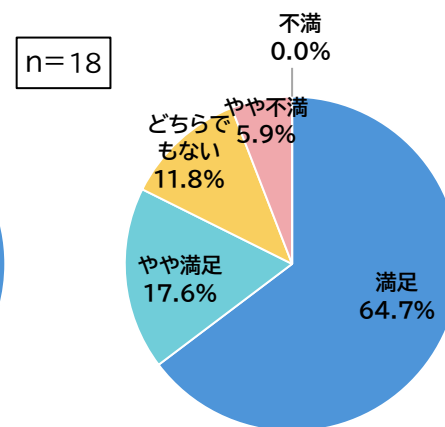
■実証実験時の外出頻度



■利用前の日常生活の満足度



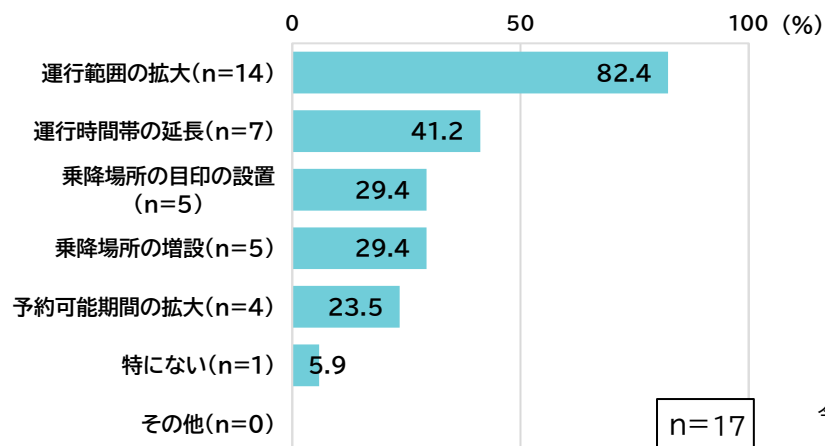
■実証実験時の日常生活の満足度



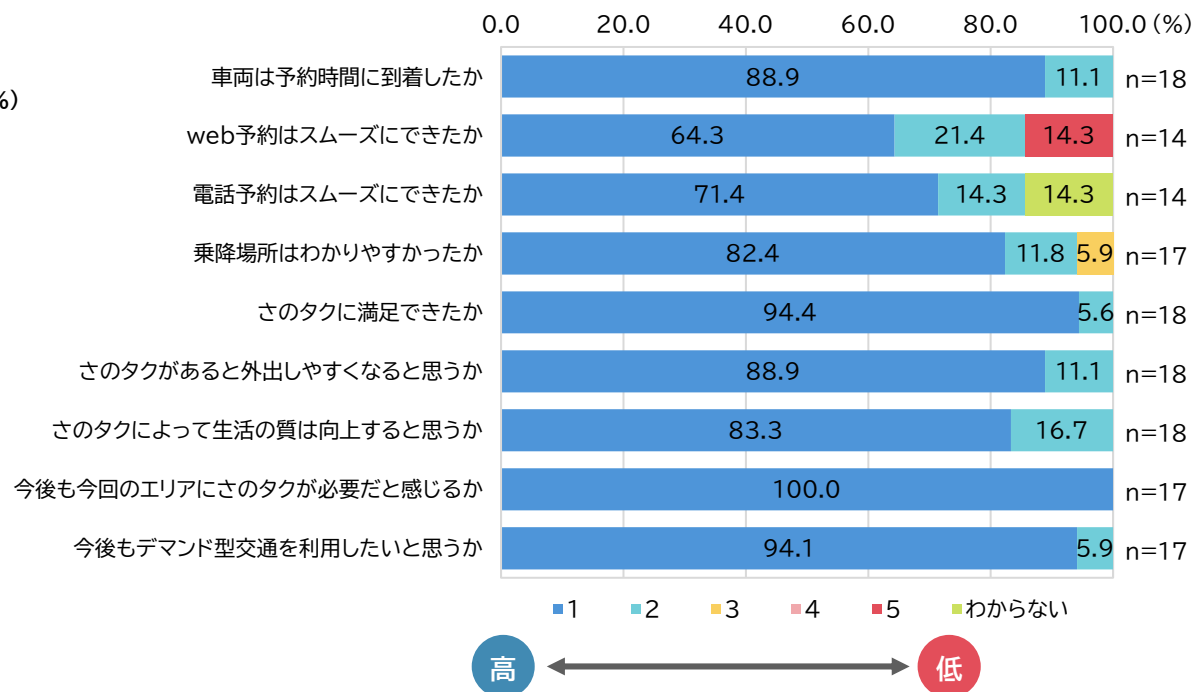
3 | アンケート調査結果(利用者の意向)

- さのタクに対する要望は、「運行範囲の拡大」が82.4%と最も高く、次いで「運行時間帯の延長」が41.2%と高かった。さのタク社会実験中に「イオンモール日根野へは行けないのか」「自宅まで迎えに来てほしい」といった問い合わせが多数寄せられており、より**広い運行範囲へのニーズが高い**ことが明らかになった。
- 満足度に関しては、概ねどの項目も満足していただけの結果となった。Web予約についての低い評価は、電話予約を利用していた方の回答と考えられる。

■ さのタクに対する要望



■ 満足度



3 | アンケート調査結果(非利用者の意向)

2 実証実験事後アンケート結果

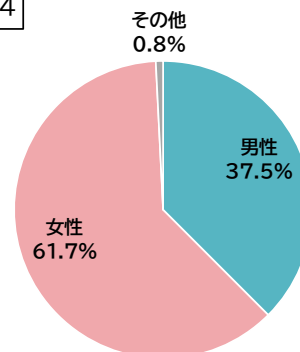
- 実証実験後に郵送配布で近隣住民の方に調査票を配布し、回答いただいた。
- 回答者の属性は、「女性」・「65歳以上」・「自動車を運転する」・「スマートフォンを利用している」方の割合が高かった。

■調査概要

| | |
|------|---|
| 調査期間 | 令和7年5月19日(月)～令和7年5月30日(金) |
| 調査対象 | 運行エリア近隣にお住まいの1,250名(無作為抽出) (長滝・上之郷・南中安松・日根野) |
| 調査方法 | 郵送調査(調査票)及びWEB調査(Microsoft Forms) |
| 回収数 | 390票(郵送:274票、Web:116票)・回収率31.2% |

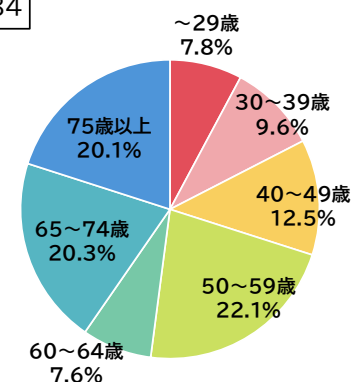
■性別

n=384



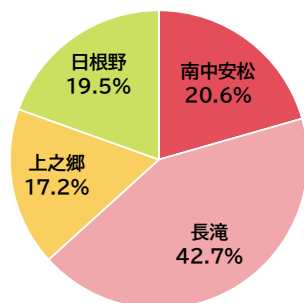
■年齢

n=384



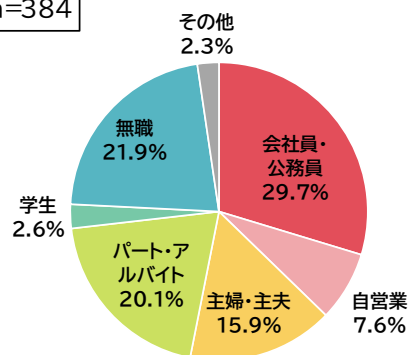
■お住まい

n=384



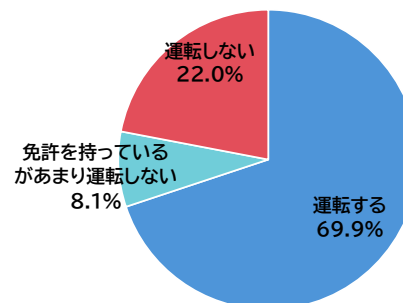
■職業

n=384



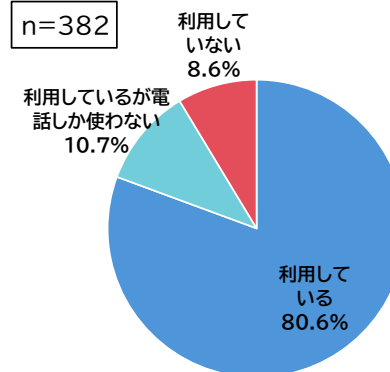
■普段の自動車の利用状況

n=382



■スマートフォンの利用状況

n=382

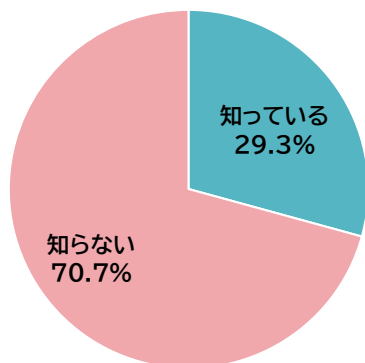


3 | アンケート調査結果(非利用者の意向)

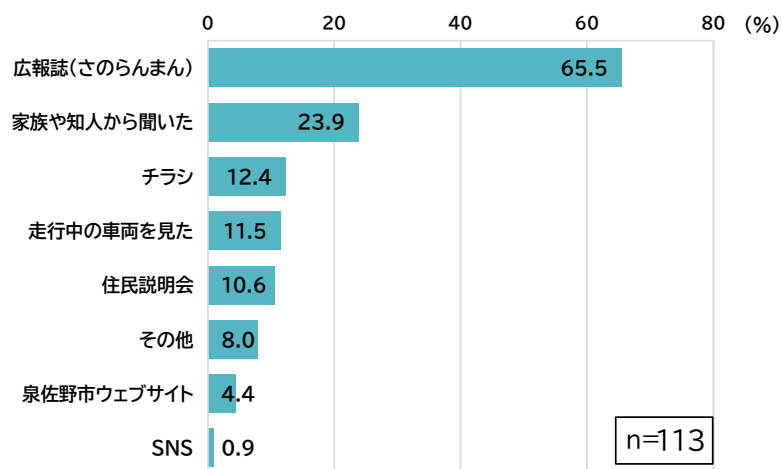
- さのタクの認知度は約3割の結果となった。
- 知った媒体は、「広報誌(さのらんまん)」が最も高く、次いで「チラシ」が高い。広報誌を読まない層にどう情報を届けるかが課題である。
- 知っていた場合の利用意向は、「わからない」が最も高かった。アンケート調査票には簡単なさのタク社会実験の説明資料を同封していたが、その説明だけではAIデマンド交通に関する十分な理解は困難であるため、「わからない」が多くなっているものと考えられる。

■ さのタクを知っているか

n=386

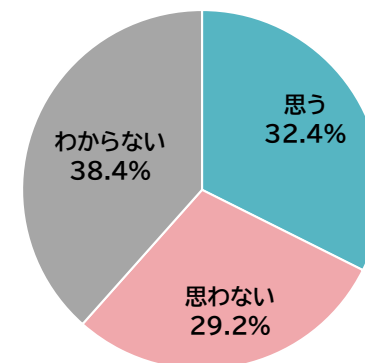


■ さのタクをどこで知ったか



■ 知っていた場合利用してみたかったと思うか

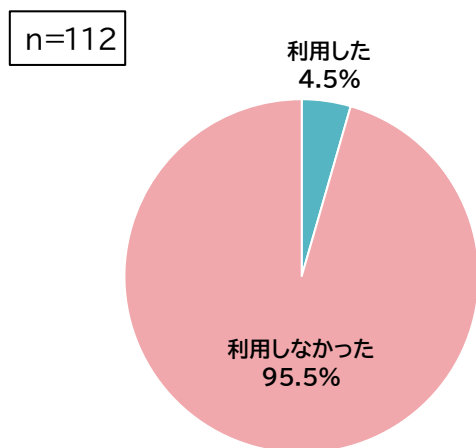
n= 281



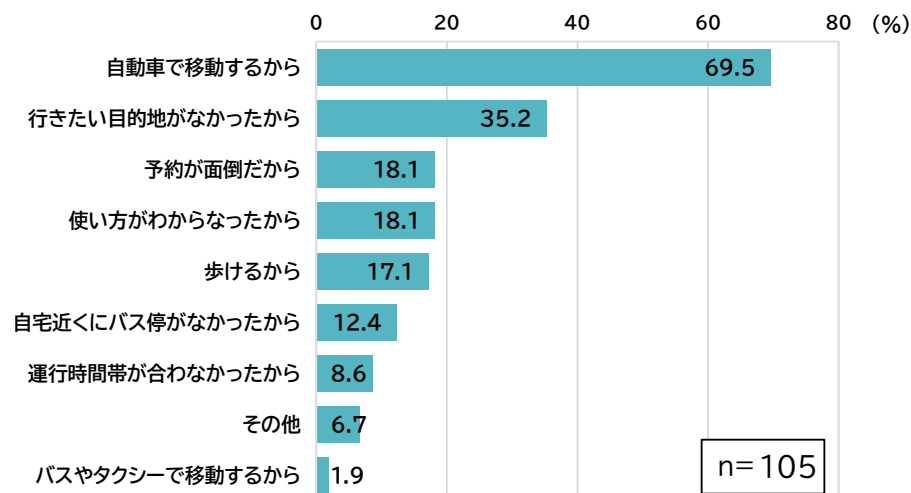
3 | アンケート調査結果(非利用者の意向)

- さのタク利用者はさのタクを知っている方の中で、4.5%に留まる結果となった。
- 利用しなかった理由は「自動車で移動するから」が最も高く、次いで「行きたい目的地がなかったから」が高い結果になった。自家用車やタクシーのように柔軟な移動が可能なサービスではなかったこと、限られたエリアでの実験となったためふだん自家用車で移動している層にとっては行きたい目的地がなかったことが推察される。
- さのタクを利用しなかった理由として挙げた不満等が解消した場合の利用意向は、6割が利用したいと回答しており、今後目的を増やすなどしてサービス水準を上げることで利用者が増加する見込みはある。

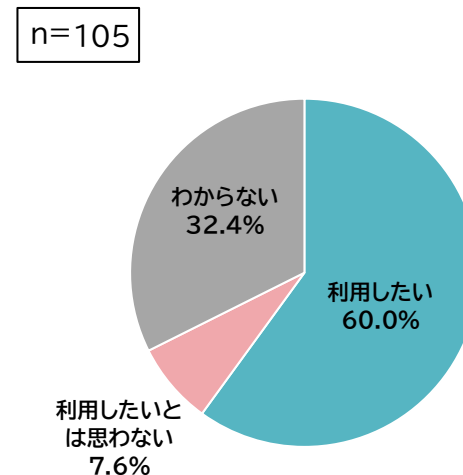
■ さのタクを利用したか



■ さのタクを利用しなかった理由



■ 不満が解消された場合の利用意向

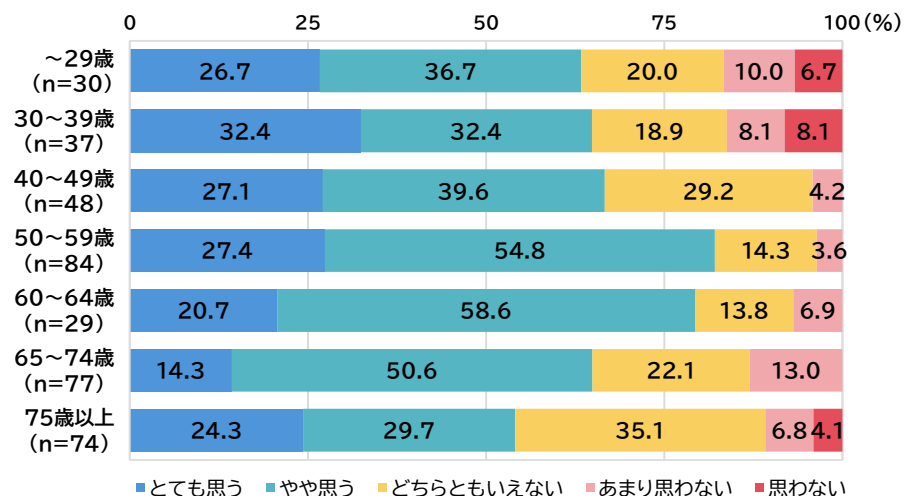


3 | アンケート調査結果(非利用者の意向)

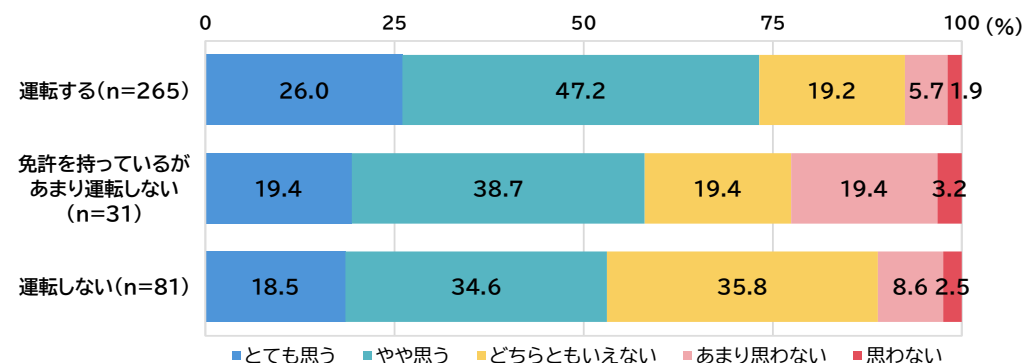
- 39歳以下で「あまり思わない」「思わない」割合が高いが、まだ本人や親が移動に困る年齢でないため、移動手段の確保が生活の質向上につながる意識が低いことが要因として考えられる。50～64歳のこれから移動手段に困ることが想定される層は肯定的な意見が多かった。75歳以上は「どちらともいえない」の割合が高くサービスの有効性について理解してもらうための取組が必要である。
- 自動車の利用状況別にみると、運転する層の方が生活サービス向上への期待感を感じている。運転をしない高齢者等は「とても思う」「やや思う」が5割強に留まっており、「どちらともいえない」が35.8%と最も高いウェイトを占めている。**ターゲットにしている層にデマンド型交通の有効性を十分に伝わらなかったことが想定されるため、理解を促すための広報・周知を進めていく必要がある。**

■ 今後、さのタクのようなデマンド乗合交通が定着した場合、地域住民の生活の質は向上すると思いますか？

(年齢別)



(自動車の利用状況別)



3 | アンケート調査結果(支払い意向について)

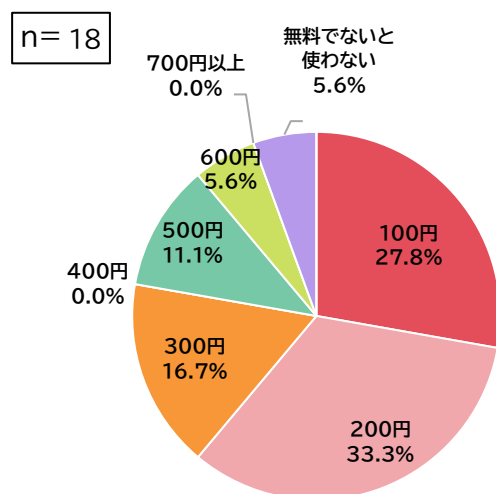
利用者の意向

- 乗車時アンケートでは、有償運行時の運賃として妥当な金額は、「200円」の割合が33.3%と最も高く、次いで「100円」が27.8%と、**安価での運行を望む声が多い**。
- 一方で、「無料でないと使わない」と回答したのは1名のみであり、**便利な交通手段であれば多少の費用負担を許容する**市民が多いと推察される。

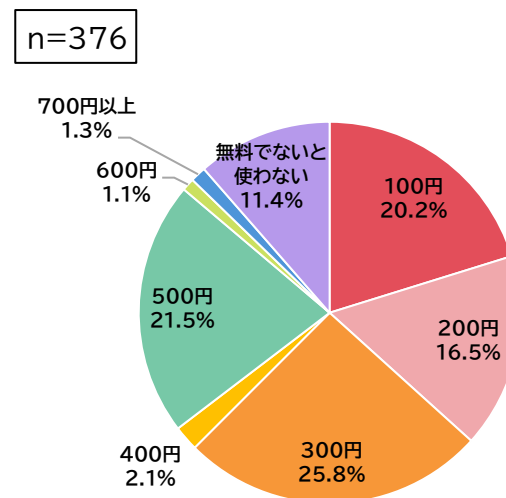
非利用者を含む当該エリア全体の意向

- デマンド型交通を有料化して運行する場合の妥当な金額は、「300円」が25.8%と最も多く、次いで「500円」が21.5%と多かった。乗車時アンケートでは、100～200円を要望する声が多かったが、利用していない層も含めてエリア全体の意向としては**500円程度の運賃でも利用を見込める**結果となった。

■1回・1人あたりの支払金額の意向(乗車時アンケート)



■1回・1人あたりの支払金額の意向(事後アンケート)



4 | 総括

■ 実証実験前に設定していた評価指標は、「高齢者の外出頻度の変化」以外の項目で達成できた。

| 指標 | 検証項目 | 評価項目 | 目標値 | 結果 |
|---------------|-------------------|--|---------------------------------|---------------------------------|
| ① 公共交通としての継続性 | ニーズ及び満足度 | 以下のような設問に対する回答の割合 ・デマンド型交通サービスを利用して満足したか？ ・デマンド型交通サービスがあると外出しやすくなるか？ ・今後もこのエリアにデマンド型交通が必要と感じるか？ | 平均値 50%以上 | 94.43% (乗車時アンケート) |
| | 今後の利用意向 | 以下のような設問に対する回答の割合 ・今後、デマンド型交通を利用したいと思うか？ | 60%以上 | 94.1% (乗車時アンケート) |
| ② 高齢者等の外出機会創出 | 高齢者の利用状況 | 利用者のうち高齢者(65歳以上)の割合 | 10%以上 | 53.5% |
| | 高齢者の外出頻度の変化 | 以下のような設問に対する回答の割合 ・デマンド型交通を利用する以前に比べて外出頻度は増加したか？ | 60%以上 | 17% (乗車時アンケート) |
| ③ 地域住民のQOL向上 | デマンド型交通利用者の日常の満足度 | 以下のような設問に対する回答の割合 ・デマンド型交通を利用する以前に比べて日常の満足度が向上したか？ | 従前値 (満足:33.3% やや満足:11.1%) | 実験後 (満足:64.7% やや満足:17.6%) |
| | デマンド型交通の期待値 | 以下のような設問に対する回答の割合 ・今後、デマンド型交通が定着した場合、地域住民の生活の質は向上すると感じられたか？ | 50%以上 | 83.3% (乗車時アンケート) |

8 | 今後の課題・方針

- アンケートでは本格導入を強く望む声や高い満足度、日常生活の満足度向上に寄与していることが明らかになった。
- 多くの方に生活の質向上につながるサービスと評価されており、将来的に必要なサービスであると認識している。
- 一方、高齢者や自動車を運転しない層からの支持が低めであり、どのようなサービスが求められているのか引き続き調査・検討していく必要がある。

認知度の向上

- ✓ 実証実験開始前の早い時期から広報誌や市ホームページ、回覧板で複数回の周知を行う（長期間の継続的な周知）
- ✓ 若い世代（回覧板を見る機会が少ない世代）へはLINE、X（旧Twitter）、YouTubeなどのSNSによる広報の活用
- ✓ 目立つ車両ラッピングや物理的な停留所標識の設置
- ✓ 地元店舗と連携した取り組み（後述）の一環として、「さのタク」利用者へのインセンティブの提供（来店特典や割引など）
- ✓ 運行エリア内での直接的なチラシのポスティング（店舗・事業所などへの広報を想定）

移動目的地の拡大

- ✓ 普段、自家用車で移動している市民の広い生活圏に合わせた運行エリアの拡大検討

停留所の視認性向上

- ✓ 停留所名を近隣施設名にする（今回の実証実験では許可が取れない箇所などは住所表記）
- ✓ 物理的な停留所設置