

令和元年度 西東京市移動支援の実証実験の運行実績とアンケート調査等 に基づく分析結果（概要版）

○実証実験の運行実績（3ルート全体）

6月	7月	8月	9月	合計
12 日間	27 日間	27 日間	12 日間	78 日間
35 人	55 人	90 人	52 人	232 人
2.9 人/日	2.0 人/日	3.3 人/日	4.3 人/日	3.0 人/日

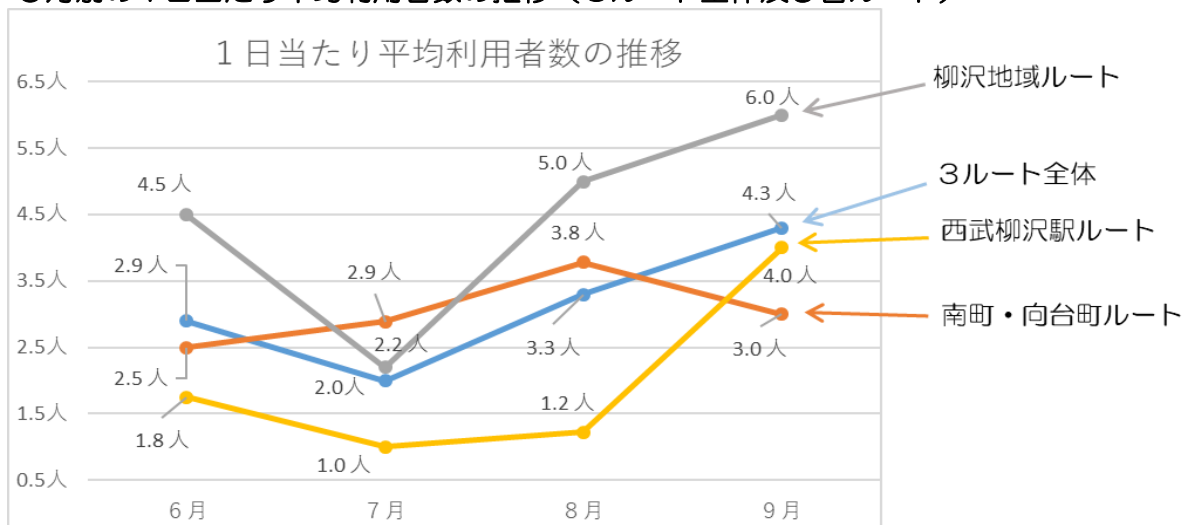
○ 移動支援実証実験後のアンケート調査 （実施日：令和元年10月21日～11月8日まで）

アンケート	配布枚数	回収数	回収率
利用者向け	73	46	63.0%
未利用者向け	102	56	54.9%
未登録者向け	5,248	298	5.7%
全体	5,423	400	7.4%

○利用者ヒアリング調査（実施日：令和元年10月21日から11月11日まで）

ヒアリング	対象者数	回答者数	回収率
利用者向け	73	30	41.1%

○月別の1日あたり平均利用者数の推移（3ルート全体及び各ルート）



柳沢地域ルートが7月に利用者が落ち込んだ理由

雨の日の利用者は、晴れ又は曇りの日と比べ半数に留まっており、7月の運行（9日間）のうち、5日間が雨の日の運行であった。一方、他のルートでは、雨の日の方が、晴れの日より利用されている結果であった。

雨の日だと利用を控える利用者が多くいたことを踏まえると、地域内に定めた2箇所の乗車場所のどちらとも公園であり、屋根のある場所がなかったことが要因の一つではないかと考えられる。

南町・向台町ルートが9月に利用者が落ち込んだ理由

天気等の外的な要因からは、特段減少する理由は分からなかったため、今後検討していく際の課題である。

○天気別利用者数

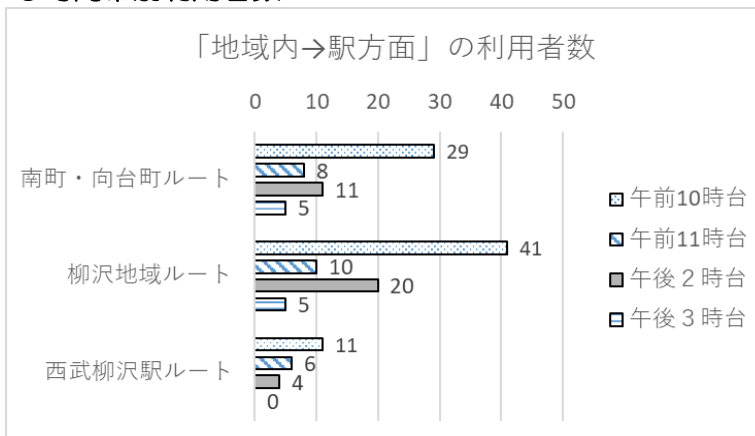
天気	南町・向台町ルート	柳沢地域ルート	西武柳沢駅ルート	全ルート
晴	3.1 人	4.5 人	1.4 人	3.0 人
曇	2.7 人	4.8 人	1.9 人	3.3 人
雨	3.9 人	2.2 人	1.6 人	2.6 人

○移動方向別利用者数

ルート	延べ利用者数	地域内→駅方面	駅方面→地域内
南町・向台町ルート	82 人	53 人	29 人
柳沢地域ルート	107 人	76 人	31 人
西武柳沢駅ルート	43 人	21 人	22 人

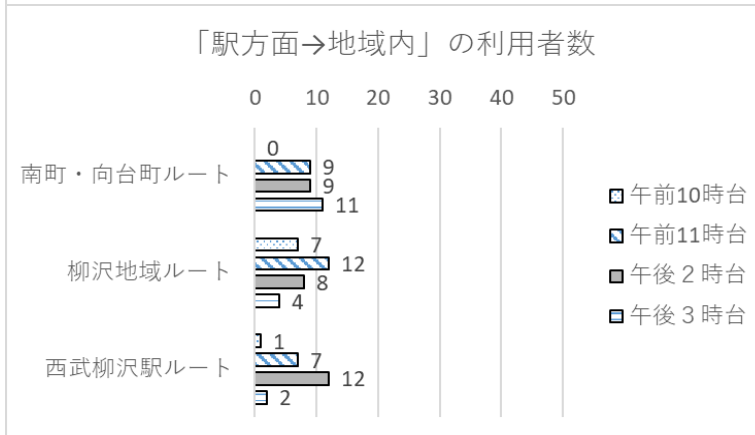
※南町・向台町ルート及び柳沢地域ルートは、「地域内→駅方面」が多く、「駅方面→地域内」が少なかった。一方、西武柳沢駅ルートは「駅方面→地域内」が1人だが多い利用であった。

○時間帯別利用者数



「地域内→駅方面」の特徴

どのルートにおいても午前10時台の利用が多く、午後3時台の利用が少ない。



「駅方面→地域内」の特徴

○南町・向台町ルート
利用者多い：午後3時台
利用者少ない：午前10時台

○柳沢地域ルート
利用者多い：午前11時台
利用者少ない：午後3時台

○西武柳沢駅ルート
利用者多い：午後2時台
利用者少ない：午前10時台

○利用者に対して行ったヒアリング調査のうち、南町・向台町ルート及び柳沢地域ルートの利用者で「駅方面→地域内」に向かう際に移動支援を利用されなかった理由について記載する。

- ・実証運行車両を使いたい時間に運行していなかったから（6人）
- ・田無駅北口から田無庁舎までの移動が大変だから（3人）
- ・はなバスの「柳沢団地」バス停を利用したから（2人）
- ・荷物が無い場合は自宅まで歩いて15分程度だから（1人）
- ・シルバーパスを利用したかったから（1人）

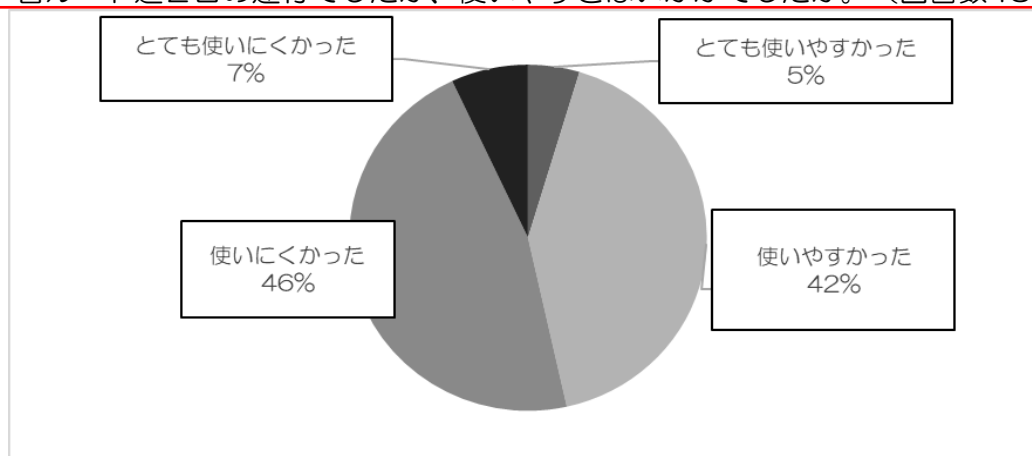
○利用者向けアンケート調査における、移動支援の運行に関する質問

質問内容
1. 目的地の設定（田無庁舎（田無駅南口）や西武柳沢駅）
2. 乗車場所（公園や公共施設）の設定
3. 降車場所（乗車場所以外でも降車できる範囲を定めた）
4. 目的地に向かう途中で降車したい場所
5. 各ルートとも週に2日間の運行
6. 運行時間帯（午前10時～正午、午後2時～4時）
7. 運賃設定
8. 使用したセダン型の車両の乗りやすさ
9. 他の利用者と乗り合うことやその可能性があったこと
10. 地域内と目的地をおおむね10分間隔で往復する運行

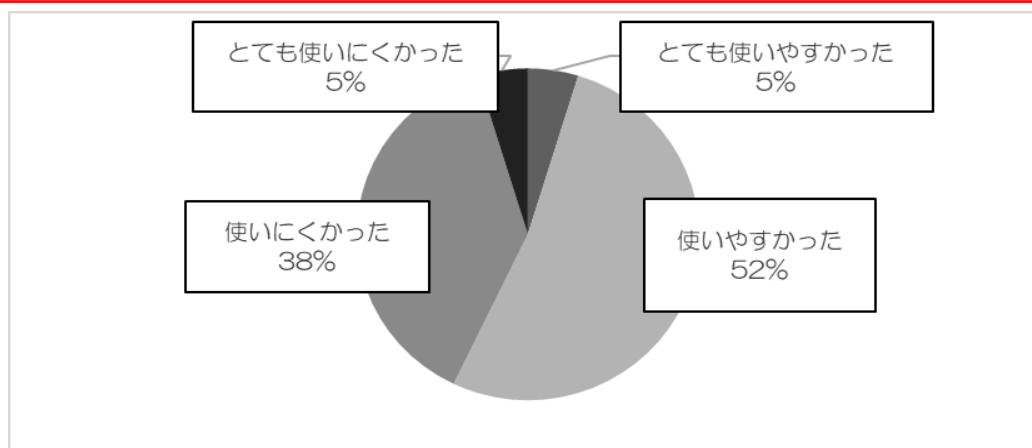
この10問のうち「1」～「4」と「8」～「10」の質問への回答は「便利だった」、「使いやすかった」、「乗りやすかった」、「気にならなかった」などの肯定的な回答が多く得られた。

しかしながら、「5. 週に2日間の運行」の回答については、「使いにくかった」との意見が5割を超え、「6. 運行時間帯」では「使いにくかった」との意見が半数近くを占めた。また、「7. 運賃設定」についてもルートによって、運賃が高いと感じた利用者が多くいたため、この3つの質問への回答状況を以下に示す。

5. 各ルート週2日の運行でしたが、使いやすさはいかがでしたか。（回答数43人）

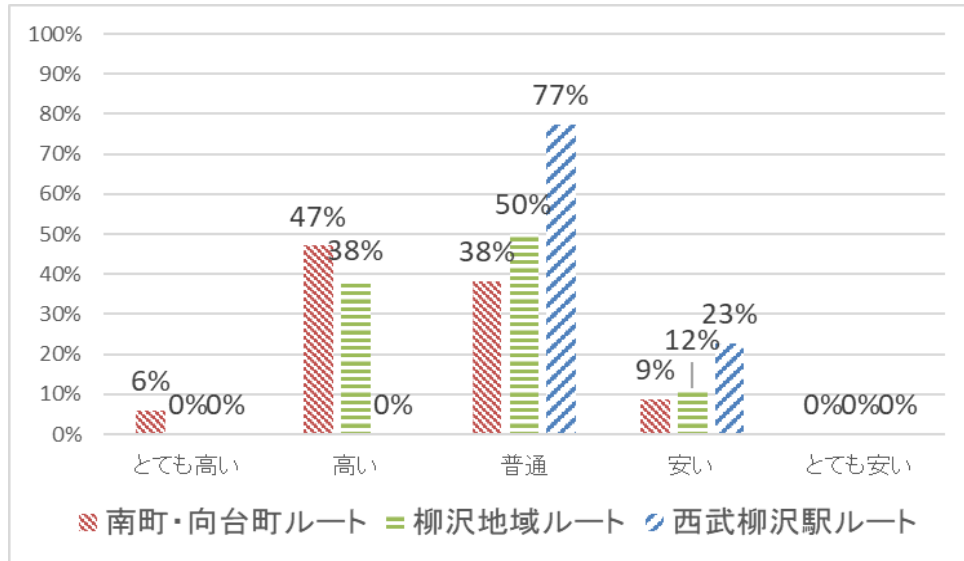


6. 午前10時から正午まで、午後2時から4時までの運行でしたが、使いやすさはいかがでしたか。（回答数42人）



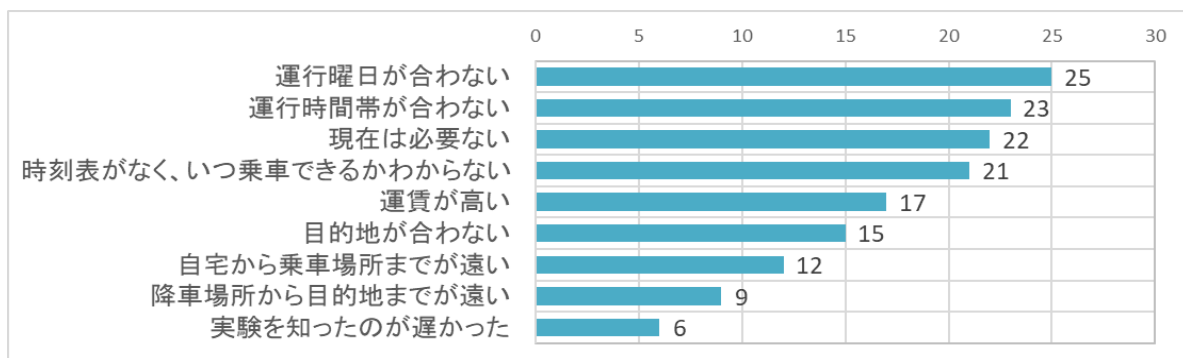
7. 運賃に関して、南町・向台町ルートと柳沢地域ルートは300円、西武柳沢駅ルートは150円でしたが、この運賃設定について、それぞれいかがでしたか。

(回答数[南町・向台町ルート34人]、[柳沢地域ルート26人]、[西武柳沢駅ルート22人])



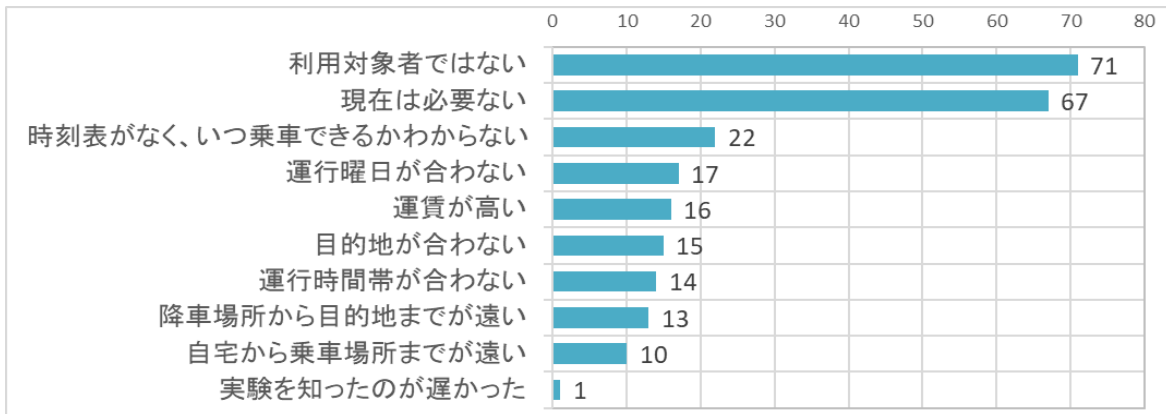
ルート	運賃	距離	運賃設定に関して多かった回答
南町・向台町ルート	300円	片道：約2.2km	「高い」
柳沢地域ルート	300円	片道：約2.4km	「普通」
西武柳沢駅ルート	150円	地域内→駅方面：約1.0km	「普通」
		駅方面→地域内：約1.2km	

○ 未利用者向けアンケート調査における、移動支援を利用しなかった理由 (複数回答可) (回答数53人)



「運行曜日が合わない」、「運行時間帯が合わない」、「現在は必要ない」の順で回答が多かった。

○ 未登録者アンケート調査における、移動支援の利用者登録に至らなかった理由
(複数回答可) (回答数226人)

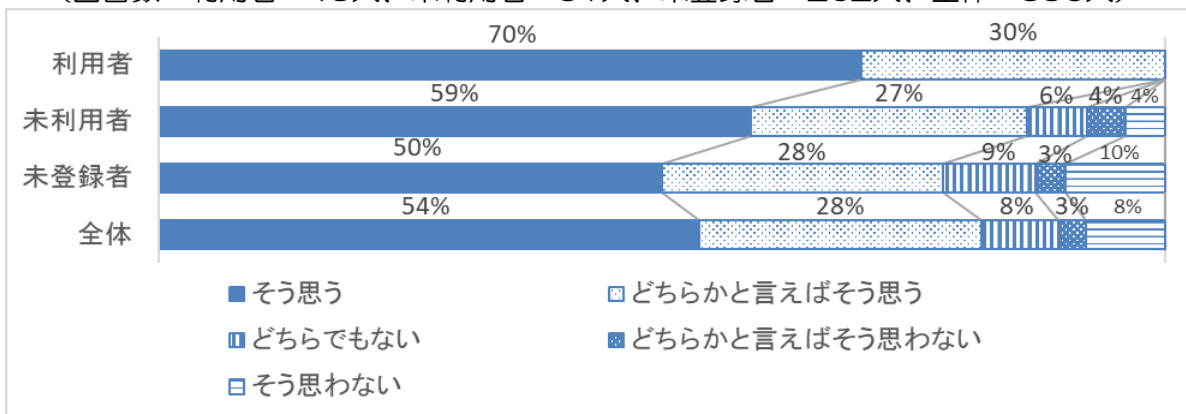


「利用対象者ではない」を除き、「現在は必要ない」、「時刻表がなく、いつ乗車できるかわからない」、「運行曜日が合わない」の順で回答が多い。

○ 移動支援を将来にわたり持続可能なものにするためには、地域の方が利用し、支えていく必要があることに対する関わり方についてご自身の考えに近い回答を選択してください。

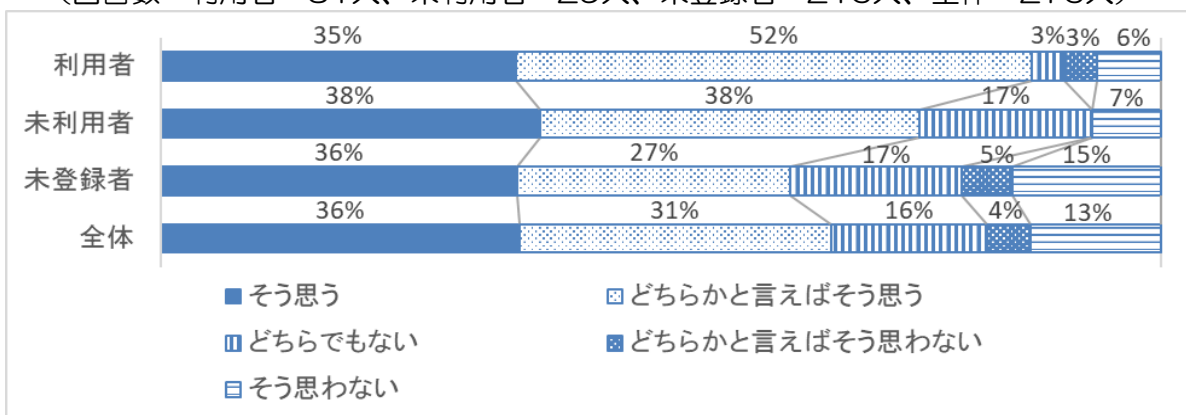
●自分自身が利用することで関わる

(回答数 利用者：43人、未利用者：51人、未登録者：262人、全体：356人)



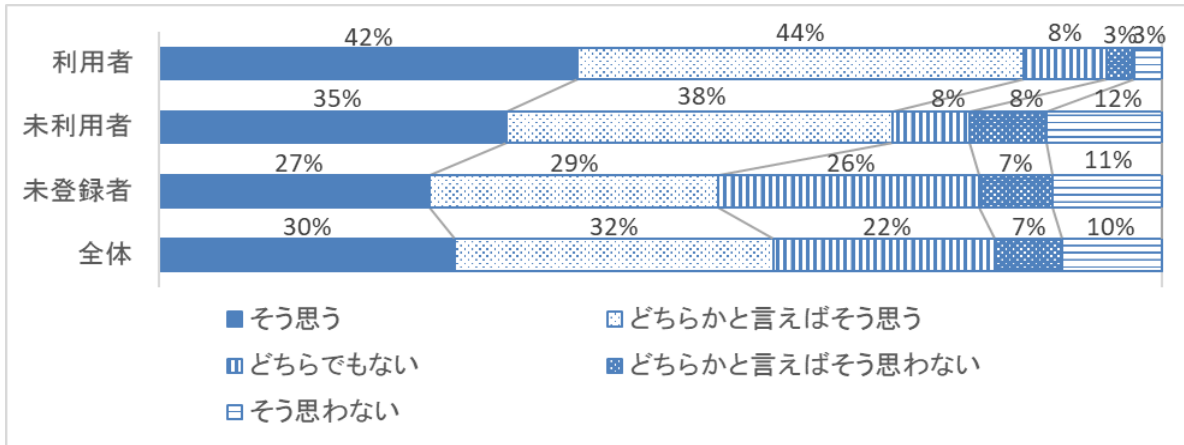
●家族に利用を勧めることで関わる

(回答数 利用者：31人、未利用者：29人、未登録者：216人、全体：276人)



●近所に利用を勧めることで関わる

(回答数 利用者：36人、未利用者：26人、未登録者：219人、全体：281人)



地域の方が移動支援を継続的なものとして支えることについて、「自分自身が利用する」、「家族に利用を勧める」、「近所に利用を勧める」のいずれも「そう思う」回答が半数以上であり、地域には支える意思があることが分かった。

○まとめ

【実証実験の運行に関する前提条件等】

実証実験の実施にあたっては、地域の協力や理解が必要不可欠であり、法令等に基づく様々な制限がある中で、既存の交通事業者との共存、実証実験の運行事業者が協力可能な範囲内であることなどの条件下での実施であった。

その上で、実証実験の参加者の利用実態を把握すること及び運行車両がセダン型となるため、乗車人数に制約があることから、利用対象者を一定程度絞る必要があり、利用者カードの登録を必須とする条件設定とせざるを得ず、運行曜日や時間帯などに制限がある中での運行であった。

【利用状況】

175人が利用者登録を行い、そのうち75人が実際に利用し、月別の一日当たりの利用者数（3ルート全体）の推移では、7月に一度落ち込んだものの、その後、9月にかけて増加傾向を示し、全体では延べ232人が、対象地域内と田無駅周辺又は西武柳沢駅間を移動された。

【アンケート調査】

利用された方の多くは「便利だった」、「使いやすかった」等の肯定的な意見が多く得られた。その一方で、「週に2日の運行」に関しては、「使いにくかった」との意見が5割を超え、「利用時間帯」に関しても、「使いにくかった」との意見が半数近くを占める結果となった。

また、利用者登録した方が利用しなかった理由のうち、「運行曜日が合わない」、「運行時間帯が合わない」、「現在は必要ない」の順で回答が多かった。

さらに、未登録者が利用登録に至らなかった理由では、「利用対象者ではない」を除き、「現在は必要ない」、「時刻表がなく、いつ乗車できるかわからない」、「運行曜日が合わない」の順で回答が多かった。

そうした中、移動支援を持続可能なものとするために、地域の方々が利用し、支えることの必要性に関しては、「自分自身が利用する」、「家族や近所に利用を勧める」の意見が5割を超える結果となった。

【今後】

今回実施した実証実験の対象地域は、公共交通空白・不便地域かつ地形的に起伏があり、また、地域内の商店の衰退や、都営住宅・高齢者住宅等で高齢者も多い地域である。

平成29年度に実施した外出の際の移動手段についてのアンケート調査では、移動手段の多くは「徒歩」、「自転車」であり、外出時に困っている内容の上位は、「坂道が多い」、「バス停が遠い」、「バスの本数が少ない」の順であった。また、買い物や通院で最も利用する場所は「田無駅周辺」であった。このアンケート調査結果や、これまでの移動支援のあり方を考える勉強会の意見等を踏まえた上で、実施できる運行方法として、本実証実験を実施したところである。

今回の実験では、様々な条件や制限を踏まえる必要があった中で実施したが、今回の運行手法では、利用者数は伸び悩む結果となった。その要因の一つとして、実験終了後のアンケート調査等からは「運行曜日」や「運行時間帯」があることが分かったものの、実験開始当初、令和元年9月28日までを予定していた運行期間は、利用者が少なかったことから、予定より2週間早い、9月14日で運行を終了せざるを得ない結果となった。このように、移動支援を支える地域の方々の実際の利用が少なければ、継続的な運行は難しい。

また、今後、移動支援を本格的に実施する場合に留意しなければならないものの一つに、公費負担割合がある。「西東京市使用料・手数料等の適正化に関する基本方針」に基づき、はなバスと同様に、0～30%に目標を定める必要があるが、今回の実証実験の結果を基に、参考として、この公費負担割合を算出すると、98.7%と極めて高くなり、この点からも、より多くの方の利用がないと継続的な運行は望めない。加えて、定時定路線（決まった時間に決まったルートを運行する方法）が道路運送法上難しい地域であることを地域の方々が理解をし、移動支援を地域の方々が主体となって支えてもらわなければならない。

このような中、今後は、福祉の観点から実施する運行や地域の方同士による助け合い、事業者から提供される移動手段等も含めた検討を行う必要があるほか、令和2年2月からは、一般のタクシー運賃が改定され、初乗り距離が短縮されたものの、短距離でも一般のタクシーが利用しやすい運賃体系になったことなど、外部環境の変化も捉えて、多角的な視点で検討を行っていかなければならない。

以上のことを踏まえ、地域の方々が主体となっている「移動支援のあり方を考える勉強会」を中心として、この地域に適した移動支援のあり方の検討を引き続き行っていく必要がある。

（参考）

【運行補助金】

令和元年度	移動支援の実証実験
利用者数：	232人
運行収入：	49,800円
運行経費：	3,744,000円
運行補助金：	3,694,200円
利用者1人当たりの公費負担額	約15,923円
公費負担割合	98.7%

平成30年度	はなバス
利用者数：	1,316,637人
運行収入：	171,156,081円
運行経費：	298,097,474円
運行補助金：	126,941,393円
利用者1人当たりの公費負担額	約96円
公費負担割合	42.6%

※ 運行補助金＝運行経費－運行収入

利用者1人当たりの公費負担額＝運行補助金÷利用者数

公費負担割合＝運行補助金÷運行経費