



別冊資料①

熊取町における予約制乗合タクシー 利用者アンケート結果及び調査報告書





<目次>

はじめに	運行実施概要及び調査フレームと調査結果全体要約	P3
第1章	予約制乗合タクシー利用者像	P7
第2章	予約制乗合タクシー利用状況	P14
第3章	予約制乗合タクシーの利用料に対する許容度	P27
第4章	利用者の満足度と満足・不満要素	P30
第5章	予約制乗合タクシー利用の効果	P34
第6章	今後の交通手段に希望すること	P36
第7章	今後の本格運行に向けた課題と方向性	P40
資料編	アンケート調査票	P44



はじめに 運行実施概要及び調査フレームと調査結果全体要約



はじめに

1) 予約制乗合タクシー運行概要

運行期間	2022年9月15(木)～2022年11月14日(月) ※ 10月2日(日)、8日(土)、9日(日)は運休
運行時間	毎日9:00-17:00
運行会社	大阪第一交通(株)
運行車両	ジャパンタクシー
運行地域	自由が丘、若葉、五月ヶ丘、緑ヶ丘、小谷、高田地区 ※乗降場所の限定はあるが、町外・他地区居住者も利用可能
乗車場所	各地区内2～3箇所、計17箇所
利用料金	1回大人200円、小学生以下100円
利用方法	<ol style="list-style-type: none"> ① 利用1週間前～1時間前までに電話かインターネットで予約 ② 予約日時・乗降場所にタクシー到着 ③ 乗合運行 ④ 降車の際に現金で料金支払い

<図表0-1:予約制乗合タクシー乗降場所位置図>

買い物・通院・お出かけに便利な予約制乗合タクシー
熊取町AIオンデマンド交通実証実験 (実施期間: 令和4年9月15日～11月14日)
 自由が丘・若葉・五月ヶ丘・緑ヶ丘・小谷・高田地区で**実証実験実施!** 詳細はコチラ 町ホームページ >>>

※乗降場所は限定されますが、町外の方、他地区の方もご利用いただけます。

電話またはネットでカンタン予約!

【電話(9-17時)】 ☎080-3210-1171 大阪第一交通機専用オペレータにつながります	【ネット(24h)】 メールアドレスと任意のパスワードを入力 ↓ 名前、電話番号、アクセスコード[273619]を入力
---	---

例) 9:30 10時に「小谷南」から「熊取駅」まで2人お乗りします

1週間前～1時間前まで予約ができるよ! 続けて爆りの予約もできるから便利!

予約した日時・乗降場所にタクシーが迎えにくるよ!

予約した〇〇です
この標識が目印↑

到着! 降りる時に利用料を支払ってね

〇利用料金
大人200円 / 小学生以下100円
※1歳未満の小児無料
※障がい者手帳等提示で無料

〇運行時間
9-17時 土日祝日も毎日運行!
※10・2・8・9(試験実、祭礼日)は運休

コロナ対策は入念に行っています

- 車内に除菌剤を設置
- 運転席・乗客席を車内に常設
- 乗務員の毎日の体調管理

※乗車の際は、マスクの着用・消毒にご協力をお願いします。
 ※発熱などの症状がある方は、利用をご遠慮下さい。

片道15～30分程度で運行

目的施設 (青) 各地区内 (赤)

※目的施設間(青～青)、地区内・地区間(赤～赤)での利用はできません。

<お問い合わせ先>
 ①予約・運行について ☎080-3210-1171
 大阪第一交通(株)(平日9-17時)
 ②実証実験について ☎072-452-6398
 熊取町道路公園課(平日9-17時)



はじめに

2) 調査フレーム

<p>① 調査の目的</p>	<p>2022年9月から11月にかけて実証運行する予約制乗合タクシーの利用者に対して、予約制乗合タクシーの利用状況や満足度、今後の利用ニーズ等を探ることで、新たな交通手段の導入の方向性や、今後の公共交通の改善の方向性の検討に資する</p>
<p>② 調査手法</p>	<p>予約制乗合タクシーの乗務員から利用者への直接依頼・配布によるアンケート</p>
<p>③ 調査対象者</p>	<p>2022年9月15日～11月14日まで町内で運行した予約制乗合タクシーの利用者</p>
<p>④ 実査期間</p>	<p>2022年9月15日～2022年11月14日</p>
<p>⑤ 回収サンプル数</p>	<p>回収サンプル数計64サンプル ⇒ そのうち有効回答サンプル数計40サンプル(※1) ※1) 回収64サンプルのうち、設問回答が半分未満のサンプルや同一人物によるサンプル(※2)を無効とした ※2) 回答パターン及び自由回答の記述状況から同一人物による回答と判断</p>
<p>⑥ 設問内容</p>	<p>ア.日頃の移動手段 イ.今回利用の目的・利用の理由 ウ.利用料金に対する許容金額 エ.利用による満足な要素・不満な要素 オ.今後の交通手段に希望すること・今後町内の公共交通をもっと利用したくなる条件 カ.属性情報（性別・年代・家族構成・居住地・車保有有無）</p>



はじめに

3) 調査結果の全体要約

1. 利用実態

- 延べ利用人数は**205人**
- 平均乗車人数は**1.23人**
- 実利用者数は**49人**

(利用の半数は特定の6名での利用)

- 男女比：**男性32%:女性64%**
- リピート率は全体で**87%**
- 曜日は**火曜**、時間帯は**9時台、10時台、11時台、16時台**の利用が多い

- 利用上位地区：**若葉地区17人、緑ヶ丘地区9人、小谷地区8人**

(実利用者ベース)

買い物・通院・お出かけに便利な予約制乗合タクシー
熊取町AIオンデマンド交通実証実験 (実施期間: 令和4年9月15日~11月14日)
自由が丘・若葉・五月ヶ丘・緑ヶ丘・小谷・高田地区で実証実験実施!
※乗降場所は限定されますが、町外の方、他地区の方もご利用いただけます。

電話またはネットでカンタン予約!
【電話 (9~17時)】 080-9210-1171
【ネット (24h)】 専用アプリで簡単予約

予約した日時・乗降場所にタクシーが投入されるよ!
到着! 降りる時に利用料を支払ってね

ご利用料金
大人200円 / 小児100円
※乗降1回につき乗降料を別料金で徴収
※17時 平日終日 毎日運行
※10:30以降は乗降料を別途徴収

片道15~30分程度で運行
目的地指定 / 乗降区間

- 最多乗降地点は「**JR熊取駅**」、降車地点の次点は「**永山病院**」、乗車地点の次点は「**万代熊取店**」
- 永山病院**で降車し、**万代熊取店**で買物し、乗車して帰宅する行動が推察される

2. 利用者像

- 平均年齢**58.3歳**で**70~80代**が中心層
- 家族構成の中心は**夫婦のみ世帯**
- 日頃の移動は**7割弱が路線バス**
- 半数は日常的に**車未利用層**
- 外出目的は**通院、買物**が上位

3. 満足度と満足・不満点

- 総合満足度は、90%と他の公共交通より高い
- 【満足点】施設等へのアプローチの**利便性**と**予約のしやすさ**
- 【不満点】**運行開始・終了時間、運行ルート、乗降場所の便利さ**や**数の多さ**

4. 利用により期待される効果

- 利用による生活の変化の可能性としては、「**移動の利便性の向上**」、「**家族に送迎を頼まなくて済む**」、「**外出頻度の増加**」が上位

今後の交通手段に希望すること

- 乗車当たり支払ってもよい金額は、**平均277.1円**
- 今後の利用意向は、「**月1~3日**」以上が**9割以上**
- 今後希望する新たな交通手段は、「気軽に乗れる」や「事前予約制」「既存の公共交通より安い」といった**今回のデマンド交通の要素**が多い
- 今後の町内交通に望むことは、「ひまわりバス」に関する要望が多いが、「**デマンド交通の導入**」にも**要望が多い**

本格運行に向けた仮説と今後の方向性

- 日常で気軽に利用できる、**ひまわりバスとタクシーとの中間的な役割や機能**が求められている
- 利便性や事前予約制への評価が高く、満足度も高いことから**現状の方向性で利用ニーズがあると想定**される
- 運行開始時間・終了時間**については不満も出ており、**改善の検討が必要**



第1章 予約制乗合タクシー利用者像



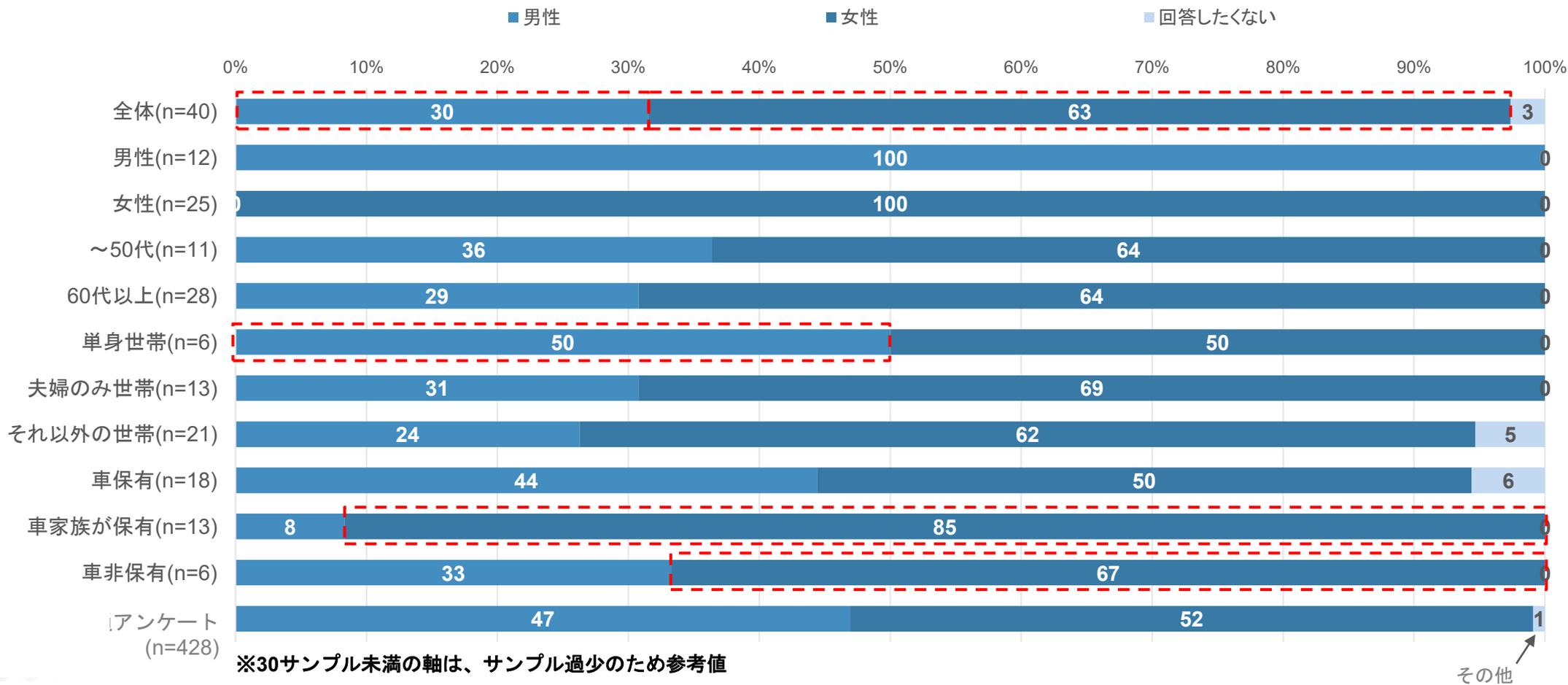
第1章 予約制乗合タクシー利用者像

1) 性別

【利用者アンケートより】

- 予約制乗合タクシー利用者の性別をみると、男性が30%、女性が63%で、公共交通アンケートと比べると、女性の割合が高い。
- 属性別にみると、男性は「単身世帯」の割合が高く、女性は「家族が車保有層」「車非保有」の割合が高い。

＜図表1-1:性別＞





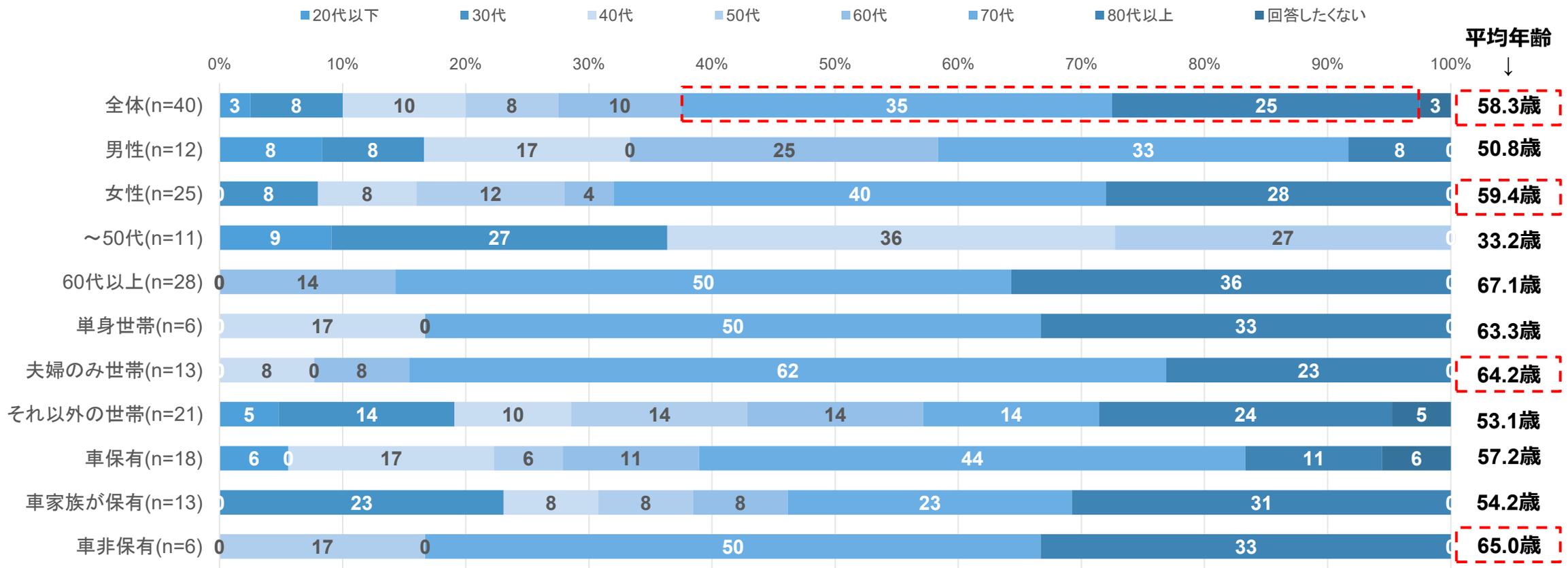
第1章 予約制乗合タクシー利用者像

2) 年代

【利用者アンケートより】

- 予約制乗合タクシー利用者の平均年齢は58.3歳で、最も多い利用は「70代」が35%で、「80代以上」をあわせると70代以上が60%を占め、公共交通アンケートと比べると年齢層が高く、「20代～30代」の若年層は11%にとどまる。
- 層別にみると、「女性」や「夫婦のみ世帯」、「車非保有」は平均年齢が高い傾向にある。

<図表1-2:年代>



参考：公共交通アンケート (n= 625)

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値



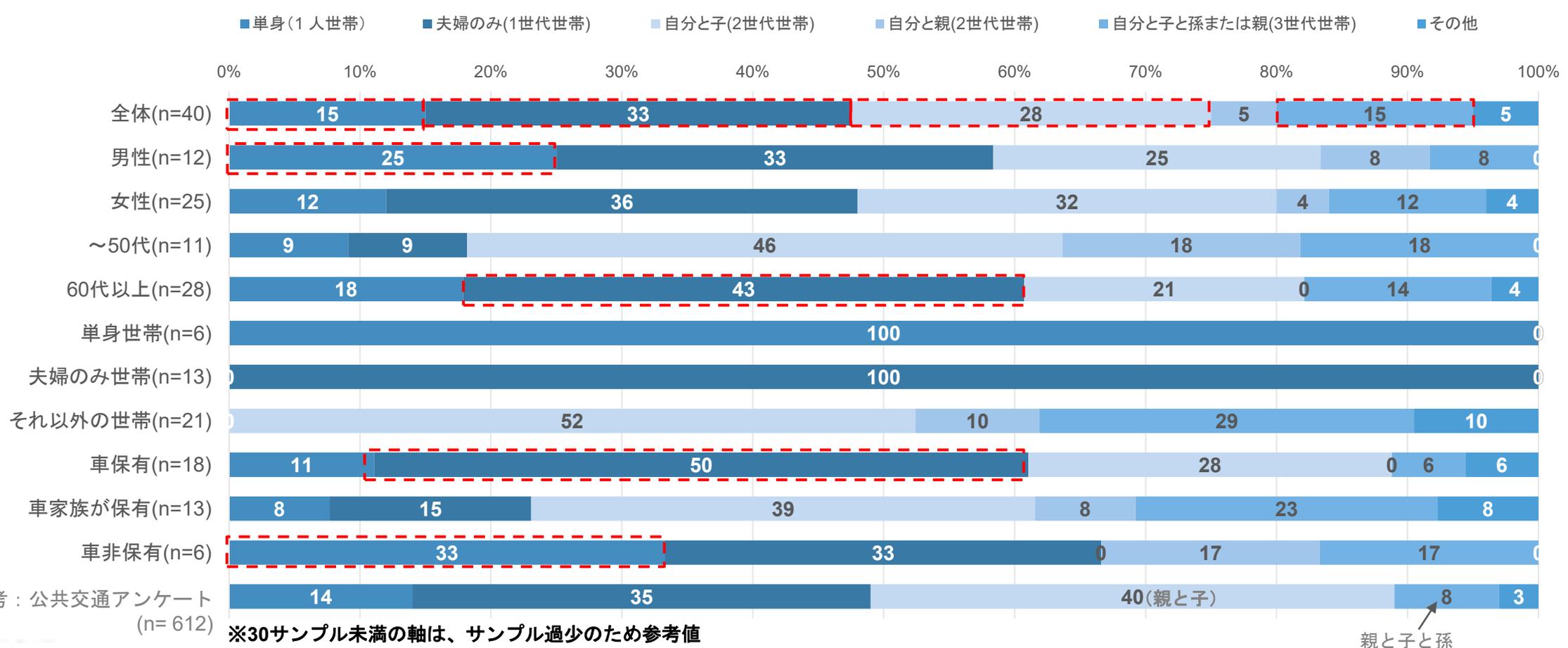
第1章 予約制乗合タクシー利用者像

3) 家族構成

【利用者アンケートより】

- 予約制乗合タクシー利用者の家族構成をみると、「夫婦のみ世帯」(33%)の利用が最も多く、「自分と子 (2世代世帯)」(28%)、「単身世帯」(15%)が続き、公共交通アンケート回答者の家族構成と概ね類似している。
- 「単身世帯」は「男性」や「車非保有層」で割合が高く、「夫婦のみ世帯」は「60代以上」や「車保有層」で割合が高い。

＜図表1-3:家族構成＞





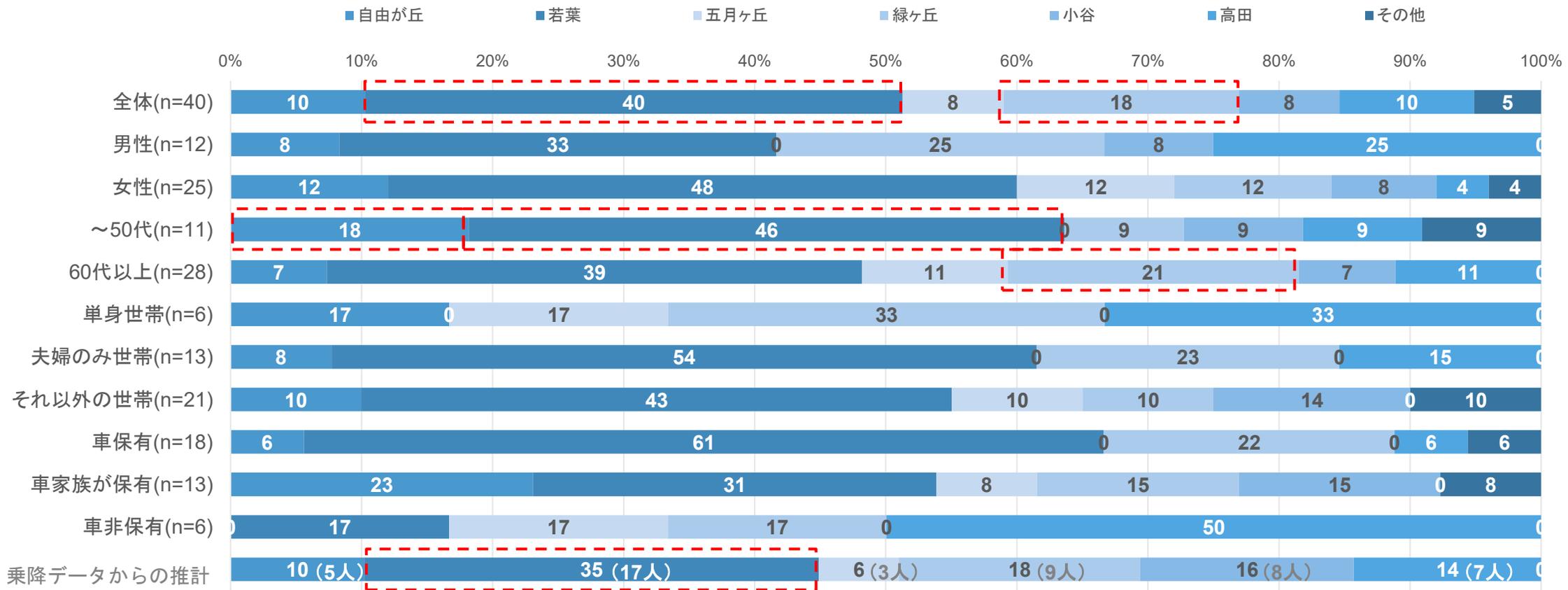
第1章 予約制乗合タクシー利用者像

4) 居住地

【利用者アンケートより】

■ 予約制乗合タクシー利用者の居住地をみると、最も多い利用地区は「五月ヶ丘」で、次いで、「若葉」が続く。
 年代別では、50代以下は「自由が丘」や「五月ヶ丘」の割合が高く、60代以上は「五月ヶ丘」や「若葉」の割合が高い。

＜図表1-4:居住地＞



※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値



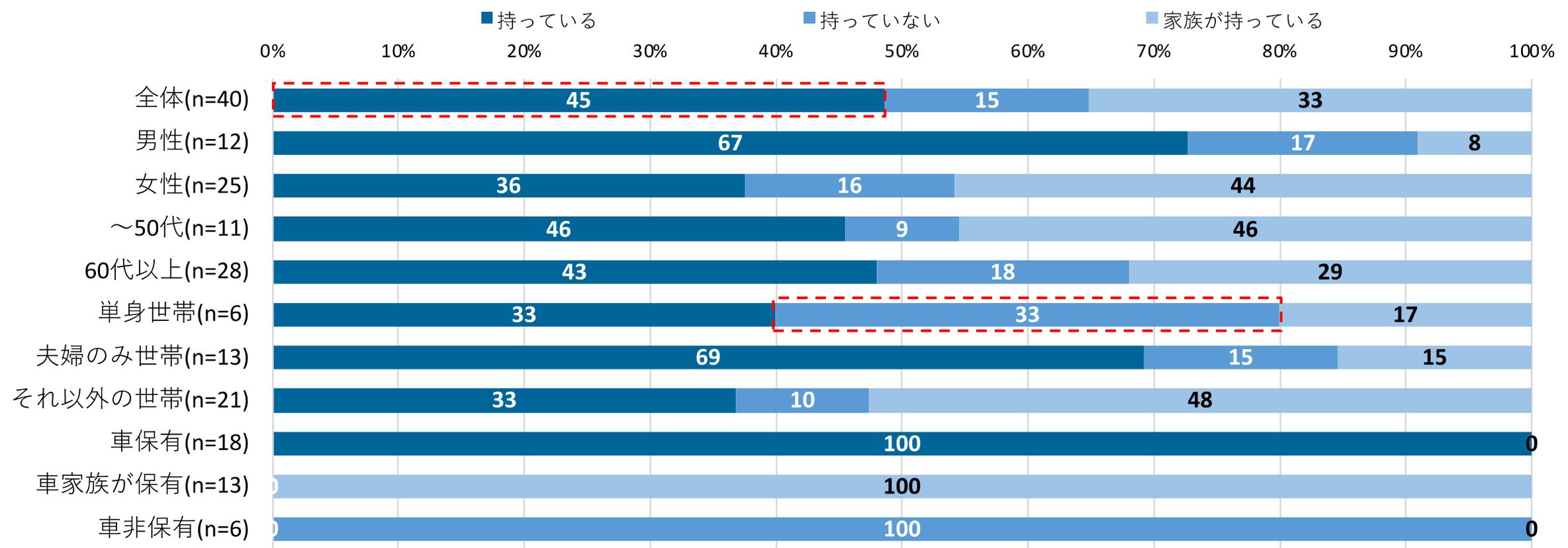
第1章 予約制乗合タクシー利用者像

5) 車保有の有無

【利用者アンケートより】

- 予約制乗合タクシー利用者の車保有状況を見ると、「車保有」は45%にとどまり、「車非保有」が15%で、「家族が保有」の33%を合わせると、利用者の約半数が車を日常的に利用していない層であることが伺える。
- 特に、「単身世帯」では、「車を保有していない」割合が高くなる傾向にある。

＜図表1-5:車保有の有無＞





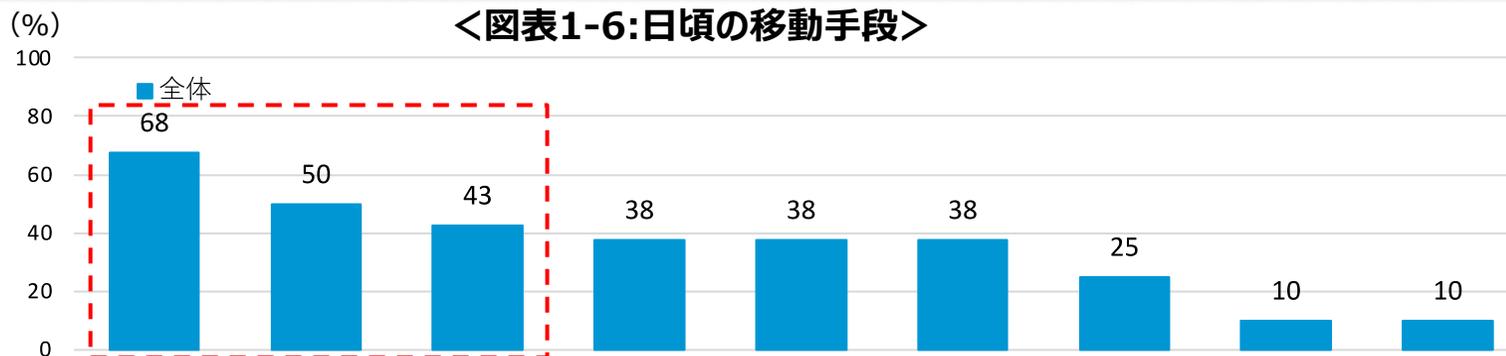
第1章 予約制乗合タクシー利用者像

6) 日頃の移動手段

【利用者アンケートより】

■ 予約制乗合タクシー利用者の日頃の移動手段をみると、68%が「路線バス」を利用しており、次いで「自家用車」(50%) 「徒歩」(43%) が続き、「徒歩」は「単身世帯」や「車非保有層」の利用割合が高い傾向があり、これらの層が今後のデマンド乗合タクシーへの代替が進む層と想定される。

＜図表1-6:日頃の移動手段＞



		全体	路線バス	自家用車	徒歩	ひまわりバス	電車	家族の送迎	タクシー	自転車	自動二輪 (バイク)
全体		40	67.5	50.0	42.5	37.5	37.5	37.5	25.0	10.0	10.0
性別	男性	12	58.3	75.0	41.7	8.3	25.0	25.0	25.0	0.0	8.3
	女性	25	68.0	40.0	44.0	56.0	44.0	44.0	24.0	16.0	12.0
年代別	～50代	11	72.7	63.6	45.5	27.3	45.5	36.4	9.1	18.2	18.2
	60代以上	28	64.3	42.9	39.3	42.9	32.1	35.7	28.6	7.1	7.1
世帯構成別	単身世帯	6	66.7	33.3	50.0	33.3	16.7	50.0	50.0	0.0	16.7
	夫婦のみ世帯	13	61.5	61.5	38.5	46.2	23.1	30.8	23.1	7.7	15.4
	それ以外の世帯	21	71.4	47.6	42.9	33.3	52.4	38.1	19.0	14.3	4.8
車の保有状況別	車保有	18	77.8	77.8	33.3	33.3	33.3	33.3	22.2	0.0	16.7
	車家族が保有	13	61.5	38.5	46.2	30.8	53.8	46.2	15.4	30.8	7.7
	車非保有	6	66.7	0.0	83.3	83.3	33.3	50.0	50.0	0.0	0.0

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値



第2章 予約制乗合タクシー利用状況

第2章 予約制乗合タクシー利用状況

1) 乗降データからみた利用者属性

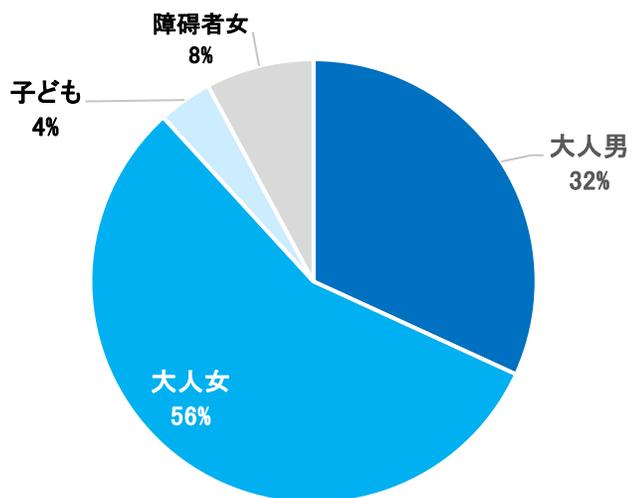
【乗降データより】

◆属性別にみると、最も多いのは女性で56%、次いで男性の32%、子供、障害者女性合わせ12%であった。なお、月別推移、開始当初は女性比率が高かったが、10月、11月男性比率も高まり、約40%を占めるに至っている。また、障害者の利用に関しては、女性の利用はあるものの、男性の利用には至っていない。

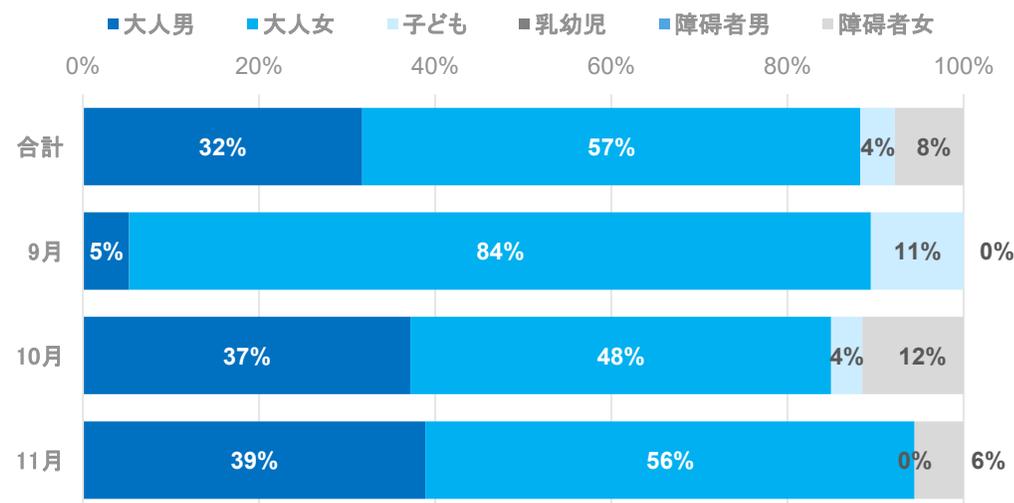
＜図表2-1:利用者の属性＞

	乗車人数	大人男	大人女	子ども	乳幼児	障害者男	障害者女
合計	205	65	116	8	0	0	16
9月	38	2	32	4	0	0	0
10月	113	42	54	4	0	0	13
11月	54	21	30	0	0	0	3

＜図表2-2:利用者の属性別割合＞



＜図表2-3:属性の月別推移＞



第2章 予約制乗合タクシー利用状況

2) 乗車人数

【乗降データより】

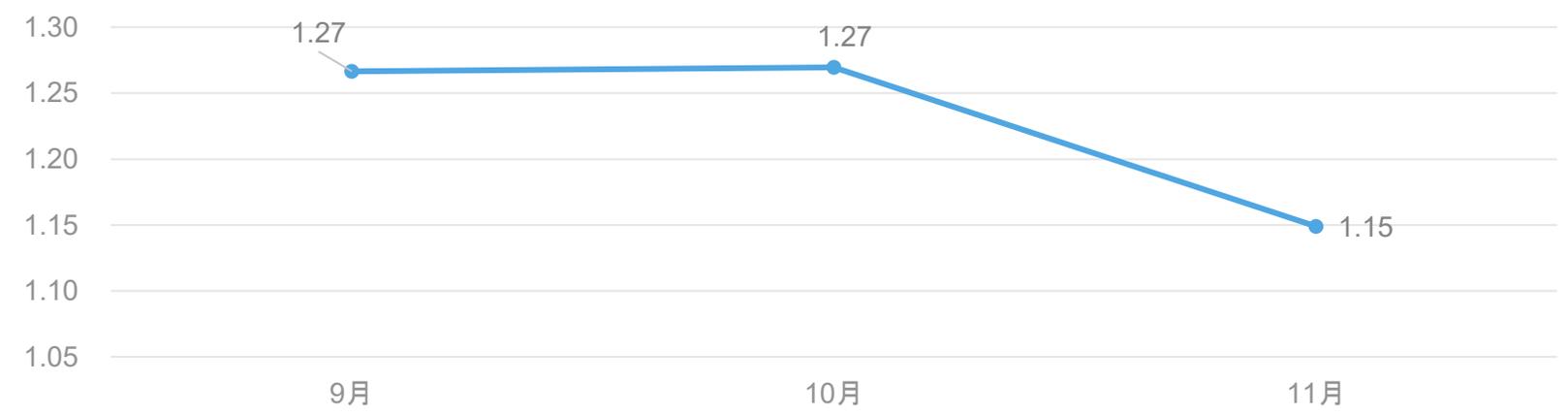
- ◆全期間での乗車人数は205人となった。
- ◆平均乗車人数は全期間で1.23人で、9月は1.27人、10月は1.27人、11月は1.15人と僅かではあるが減少している。

<図表2-4:乗車人数>

実施期間	利用回数	乗車人数	平均乗車人数
全体	166	205	1.23
9月	30	38	1.27
10月	89	113	1.27
11月	47	54	1.15

※キャンセルしたにもかかわらず利用された方がいるため予約数(165)とずれています

<図表2-5:平均乗車人数>



第2章 予約制乗合タクシー利用状況

3) 利用頻度別の利用状況 (実質利用者数)

【乗降データより】

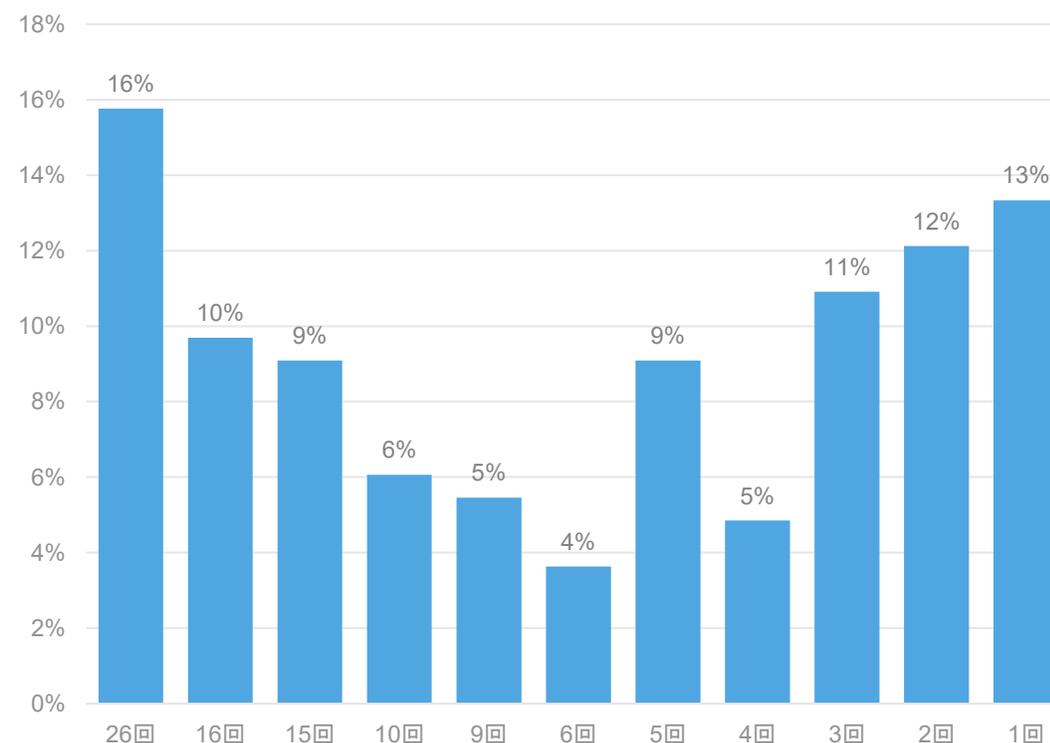
- ◆ 今回の実証実験において、延べ166回利用されたが、実質的な乗車人数を見てみると重複なしの個人集計では、実際49人からの利用であった。また、その内訳をみると、最大で26回利用した方が1名、16回が1名、15回が1名といった順になっており、全体の50%を6回から26回利用の特定のヘビーユーザー6名で占めていた。
- ◆ 利用1回だけの層は13%、リピート率は87%と高い結果を示した。

<図表2-6:利用頻度>

1人の乗車回数	実質人数	総乗車回数	%
26回	1	26	16%
16回	1	16	10%
15回	1	15	9%
10回	2	20	12%
6回	1	6	4%
5回	3	15	9%
4回	2	8	5%
3回	6	18	11%
2回	10	20	12%
1回	22	22	13%
合計	49	166	100%

全体の50%

<図表2-7:一人当たりの利用頻度>



※キャンセルしたにもかかわらず利用された方がいるため予約数(165)とずれています

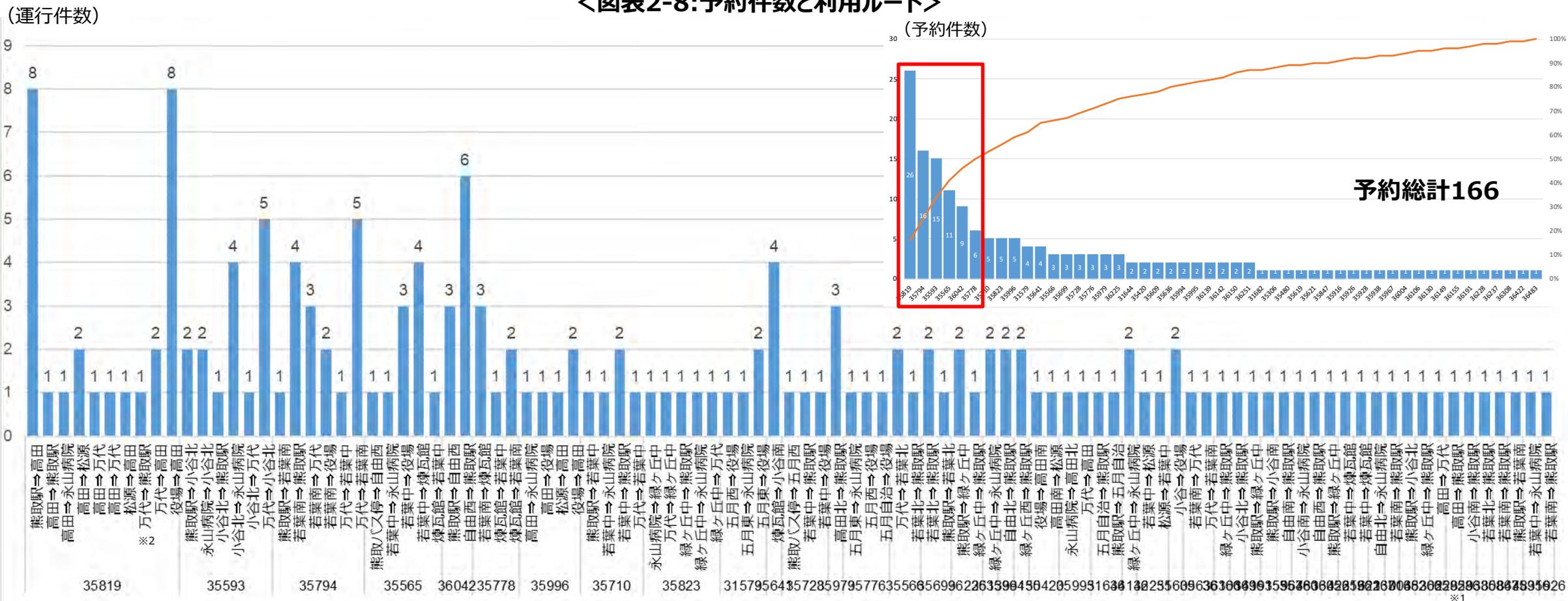
第2章 予約制乗合タクシー利用状況

4) 予約件数と利用ルート

【乗降データより】

- ◆ 予約件数の多い6名のみで全予約件数の半数を占めており、リピート率の高さが窺える。
- ◆ 利用の多い方は同じルートを繰り返し利用する傾向がある。
- ◆ 利用ルートから推察される居住地は、「若葉」が最も多く17名、次いで「緑ヶ丘」9名、「小谷」8名が続く。

＜図表2-8:予約件数と利用ルート＞



※1キャンセルしたにもかかわらず利用された方がいらっしゃったため、予約数(165)とずれています。
 ※2乗務員の判断で予約外の運行を行った為。

第2章 予約制乗合タクシー利用状況

7) 月別のリピート率

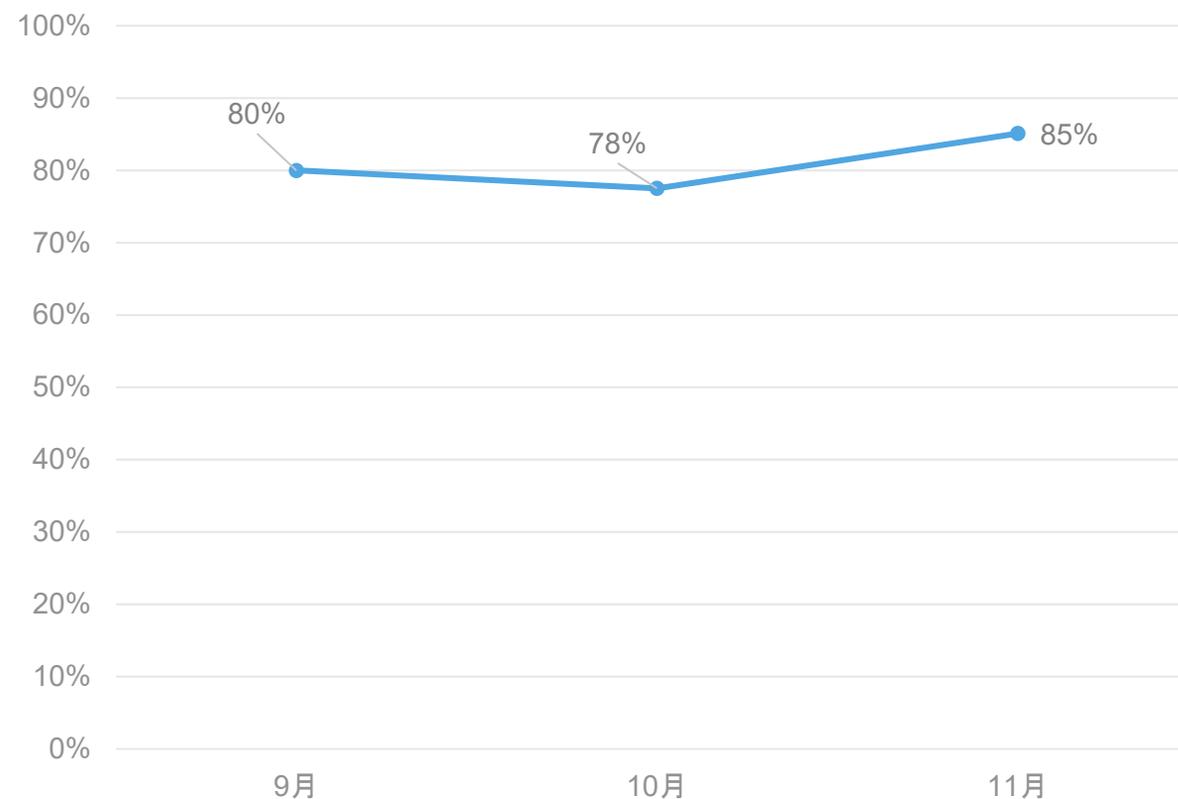
【乗降データより】

◆月毎にどの程度リピート利用者がいたのかを見てみると、9月の80%は2回以上乗車。10月は78%とほぼ同様の状況であったが、11月はリピート率が85%にまで上がった。

<図表2-12:月別の実質人数とリピート率>

月	1人の乗車回数	実質人数	総乗車回数	割合	リピート率
	9月	8回	1	8	
	5回	1	5	17%	
	3回	1	3	10%	
	2回	4	8	27%	
	1回	6	6	20%	
	合計	13	30	100%	
10月	16回	1	16	18%	78%
	12回	1	12	13%	
	6回	1	6	7%	
	5回	1	5	6%	
	4回	2	8	9%	
	3回	2	6	7%	
	2回	8	16	18%	
	1回	20	20	22%	
	合計乗車回数	36	89	100%	
11月	10回	1	10	21%	85%
	7回	1	7	15%	
	5回	1	5	11%	
	4回	2	8	17%	
	2回	5	10	21%	
	1回	7	7	15%	
	合計	17	47	100%	

<図表2-13:月別のリピート率の推移>





第2章 予約制乗合タクシー利用状況

8) 曜日別の利用状況

【乗降データより】

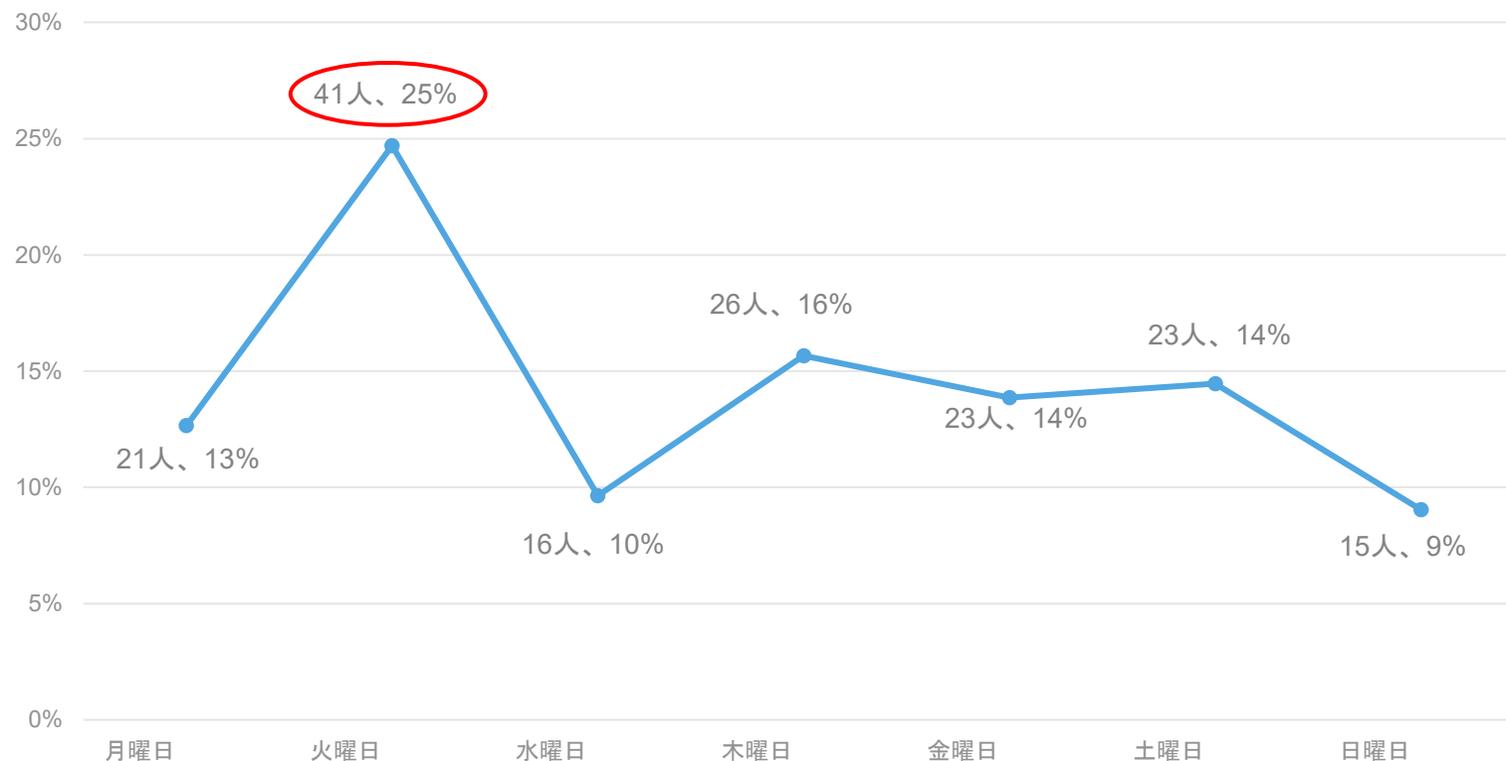
- 曜日別の利用は、火曜日が25%と最も多く、水曜日（10%）と日曜日（9%）が少ない。平均利用者数は平日25.4人に対して休日が19.5人と少ない傾向が見られる。

<図表2-14:曜日別の利用数>

	件数	比率(%)
月曜日	21	13%
火曜日	41	25%
水曜日	16	10%
木曜日	26	16%
金曜日	23	14%
土曜日	24	14%
日曜日	15	9%
総計	166	100%

※キャンセルしたにもかかわらず利用された方がいるため予約数(165)とずれています

	利用者数
平日平均利用者数	25.4
休日平均利用者数	19.5



第2章 予約制乗合タクシー利用状況

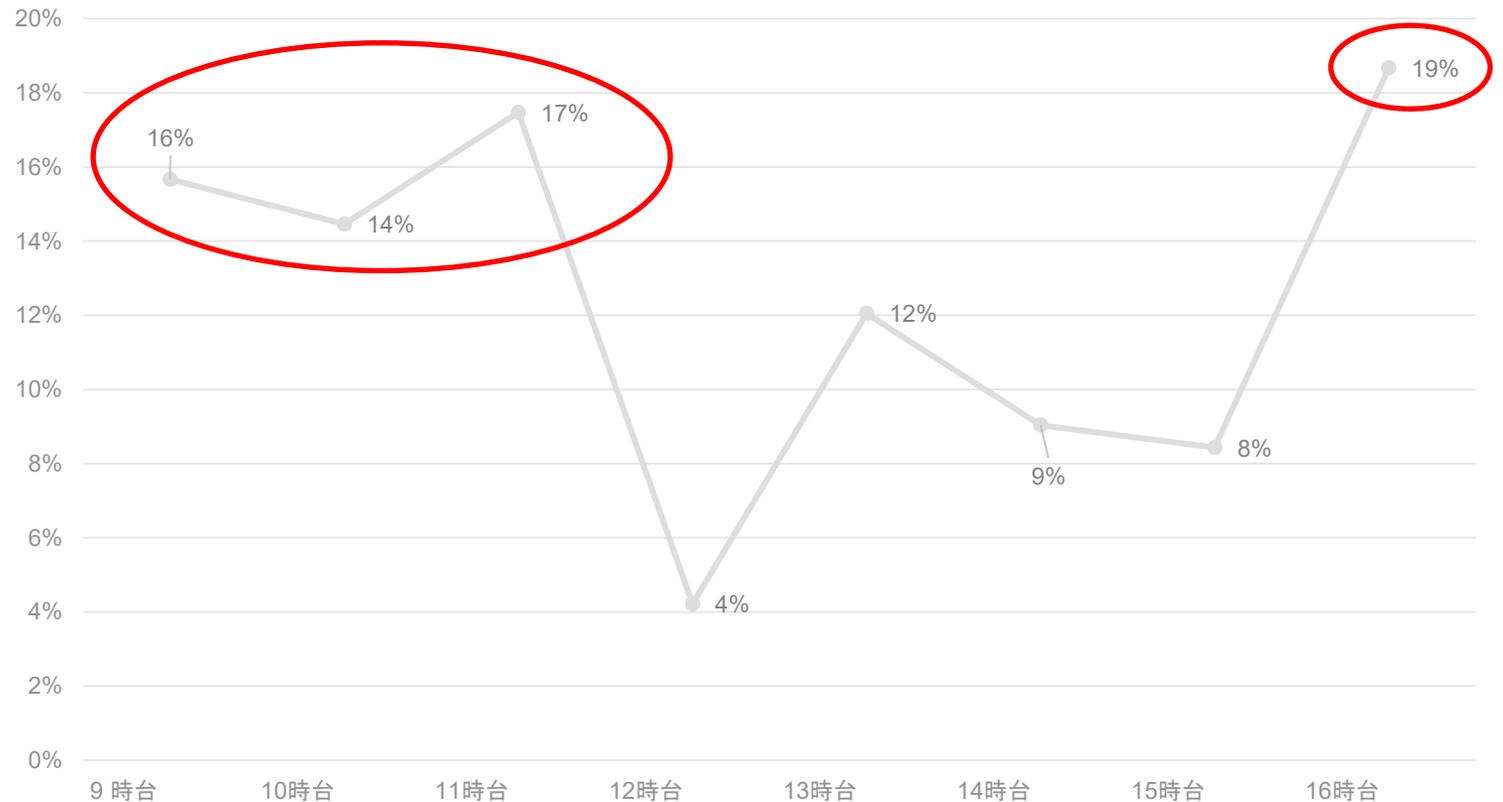
9) 時間帯別の利用状況

【乗降データより】

■ 利用時間帯は16時台が最も多く19%。次いで、11時台17%、9時台16%、10時台14%が続く。特に、朝の9時～11時台で全体の47%を占めており、午前からの移動に重宝され、夕方の16時台に帰宅用途で利用されていることが覗える。

	件数	比率(%)
9時台	26	16%
10時台	24	14%
11時台	29	17%
12時台	7	4%
13時台	20	12%
14時台	15	9%
15時台	14	8%
16時台	31	19%
総計	166	100%

47%



※キャンセルしたにもかかわらず利用された方がいるため予約数(165)とずれています

	利用者数
1時間あたり平均利用者数	20.8

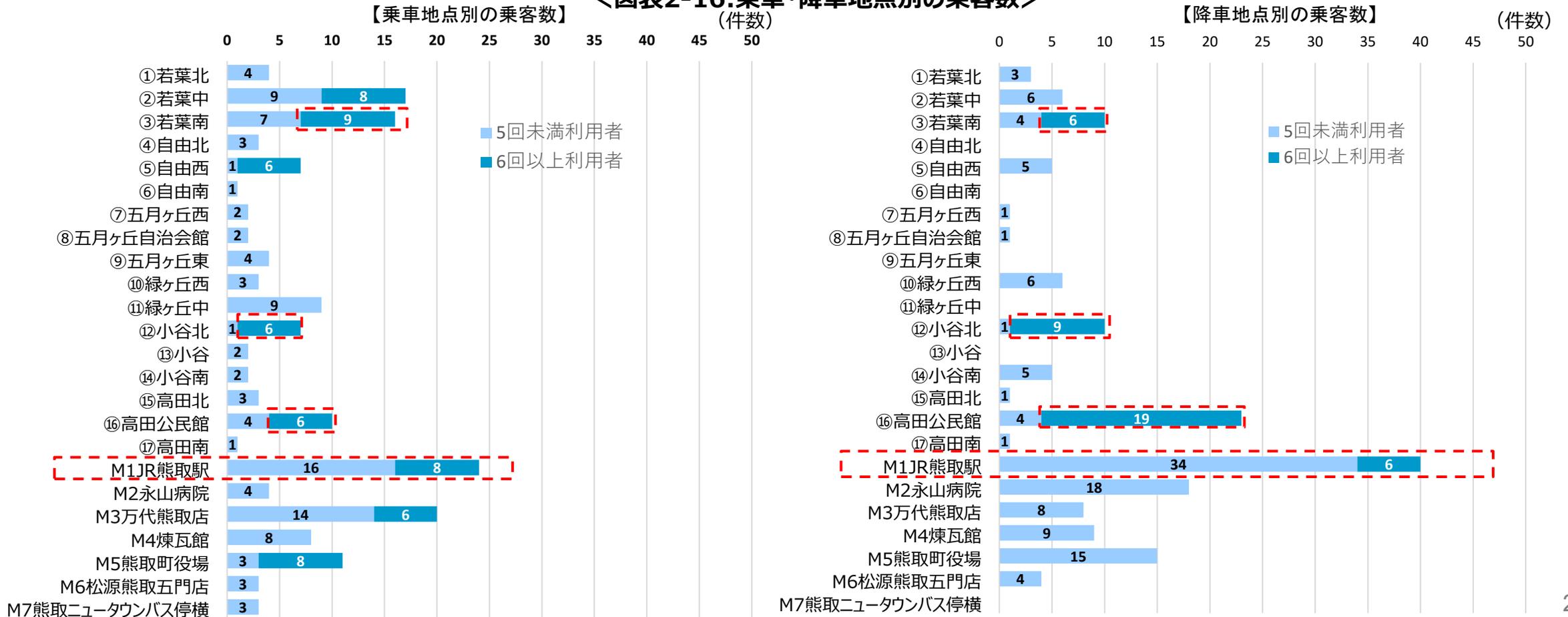
第2章 予約制乗合タクシー利用状況

10) 乗車・降車地点別の利用状況

【乗降データより】

■ 乗車地点・降車地点ともに最も利用が多いのはJR熊取駅。乗車地点は各ステーションが万遍なく利用されているが、降車地点は駅や高田公民館、病院、町役場に集中する傾向がある。また、乗車・降車地点ともに「若葉南」、「小谷北」、「高田公民館」では6回以上ヘビーユーザーが多いことから、元々アクセスに課題のあったこれらステーション周辺において、本運行によるアクセス改善及び移動促進の効果が表れたと推測される。

＜図表2-16:乗車・降車地点別の乗客数＞



第2章 予約制乗合タクシー利用状況

11) 乗車・降車地点別の乗降状況

【乗降データより】

- ◆最も多かった乗車地点は「JR熊取駅」で次いで「万代熊取店」、最も多かった降車地点も「JR熊取駅」で、次に多かったのは「永山病院」であった。通院で「永山病院」まで来て、近隣の「万代熊取店」で買物して帰るといった行動が推察される。
- ◆最も利用頻度が高かったルートは、「熊取町役場」から「高田公民館」、次いで、「JR熊取駅」から「高田公民館」であった。上記「JR熊取駅」及び「熊取町役場」から「高田公民館」にはヘビーユーザーが多いことから、本運行が元々アクセスに課題のあった高田公民館へのアクセス改善に寄与したと推測される。

＜図表2-17:乗車・降車別の乗降状況＞

(件数)

乗車地点	降車地点																	総計	
	①「若葉北」	②「若葉中」	③「若葉南」	⑤「自由が丘西」	⑦「五月ヶ丘西」	⑧「五月ヶ丘自治会館」	⑪「緑ヶ丘中」	⑫「小谷北」	⑬「小谷南」	⑭「高田北」	⑯「高田公民館」	⑰「高田南」	M1「JR熊取駅」	M2「永山病院」	M3「万代熊取店」	M4「煉瓦館」	M5「熊取町役場」		M6「松源熊取五門店」
①「若葉北」													4						4
②「若葉中」													3	3				1	17
③「若葉南」													7		4	3	2		16
④「自由が丘北」													2	1					3
⑤「自由が丘西」													7						7
⑥「自由が丘南」													1						1
⑦「五月ヶ丘西」																	2		2
⑧「五月ヶ丘自治会館」													1				1		2
⑨「五月ヶ丘東」														2			2		4
⑩「緑ヶ丘西」													2	1					3
⑪「緑ヶ丘中」													4	4	1				9
⑫「小谷北」													2	4	1				7
⑬「小谷南」																		2	2
⑭「高田北」													1	1					2
⑯「高田公民館」													2	2	2		2	2	10
⑰「高田南」																			1
M1「JR熊取駅」	1	1	2	3			4	3	1			8							24
M2「永山病院」							1	2		1									4
M3「万代熊取店」	2	2	6				1	5				3	1						20
M4「煉瓦館」			2	2					4										8
M5「熊取町役場」																		10	11
M6「松源熊取五門店」																			3
M7「熊取ニュータウンバス停横」				2	1														3
総計	3	6	10	5	1	1	6	10	5	1	23	1	40	18	8	9	15	4	166

若葉南→JR熊取駅
ID 35794 : 4回
ID 35847 : 1回
ID 35926 : 1回
ID 36004 : 1回

自由が丘西→JR熊取駅
ID 36042 : 7回

万代熊取店→若葉南
ID 35794 : 5回
ID 35636 : 1回

JR熊取駅→高田公民館
ID 35819 : 8回

熊取町役場→高田公民館
ID 35819 : 8回
ID 35996 : 2回

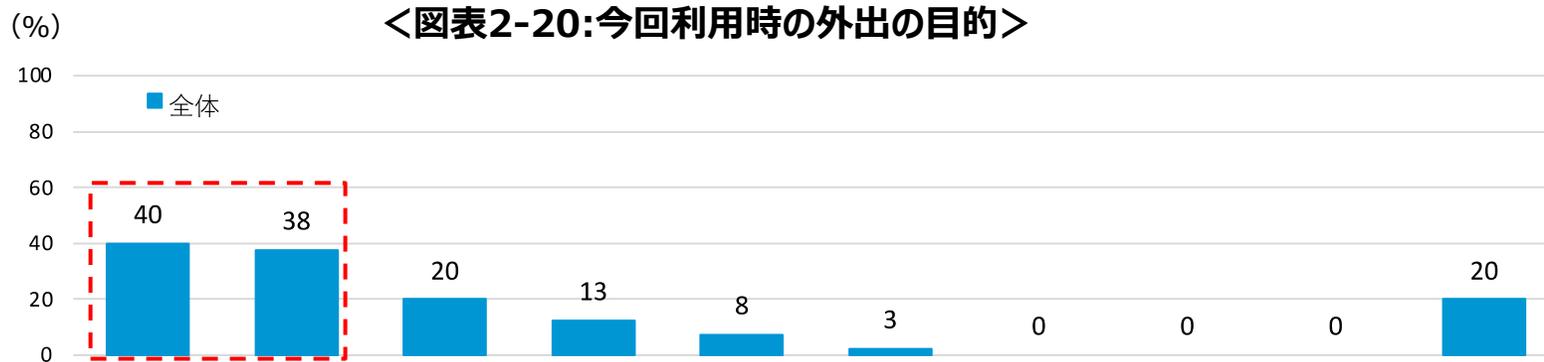
第2章 予約制乗合タクシー利用状況

13) 今回利用時の外出の目的

【利用者アンケートより】

■ 今回利用時の外出の目的をみると、「通院」と「買物」が外出目的のメインであるが、「娯楽」や「行政手続き」がそれに続く。特に「単身世帯」と「車非保有層」では「通院」と「買物」目的による外出が多い。一方、「男性」や「50代以下」、「車保有層」では「娯楽」目的の外出が多く、各層における利用目的の違いが窺える。

＜図表2-20:今回利用時の外出の目的＞



		全体	通院	買物	娯楽	行政手続き	仕事	送迎	観光	通勤	通学	その他
全体		40	40.0	37.5	20.0	12.5	7.5	2.5	0.0	0.0	0.0	20.0
性別	男性	12	33.3	33.3	50.0	8.3	16.7	8.3	0.0	0.0	0.0	8.3
	女性	25	44.0	36.0	8.0	16.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	28.0
年代別	～50代	11	18.2	36.4	36.4	0.0	18.2	0.0	0.0	0.0	0.0	27.3
	60代以上	28	50.0	39.3	14.3	17.9	0.0	3.6	0.0	0.0	0.0	17.9
世帯構成別	単身世帯	6	83.3	83.3	16.7	50.0	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	夫婦のみ世帯	13	53.8	23.1	15.4	7.7	0.0	7.7	0.0	0.0	0.0	38.5
	それ以外の世帯	21	19.0	33.3	23.8	4.8	9.5	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3
車の保有状況別	車保有	18	22.2	22.2	38.9	5.6	11.1	5.6	0.0	0.0	0.0	22.2
	車家族が保有	13	53.8	38.5	0.0	7.7	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	23.1
	車非保有	6	66.7	83.3	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値

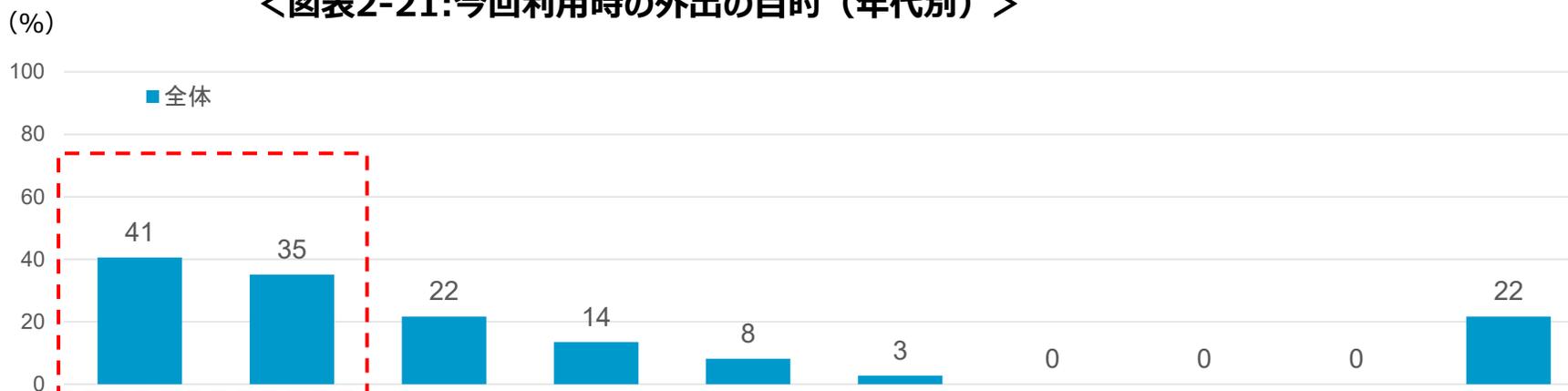
第2章 予約制乗合タクシー利用状況

13) 今回利用時の外出の目的

【利用者アンケートより】

■前ページの今回利用時の外出の目的を年代別にフォーカスしてみると、サンプル数が少ないためあくまでも参考値ではあるが、20～30代の若年層は、「娯楽」や「仕事」の割合が全体より高く、40～50代の中年層では、「買物」や「娯楽」、70～80代以上の高齢層では、「通院」や「行政手続き」の割合が高くなるなど、年齢層別に利用目的の違いが窺える。

＜図表2-21:今回利用時の外出の目的（年代別）＞



		全体	通院	買物	娯楽	行政手続き	仕事	送迎	観光	通勤	通学	その他
全体		37	40.5	35.1	21.6	13.5	8.1	2.7	0.0	0.0	0.0	21.6
年代別	20代以下	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	30代	3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7
	40代	4	25.0	50.0	50.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0
	50代	3	33.3	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	60代	4	0.0	25.0	50.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	70代	14	57.1	35.7	7.1	21.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	21.4
	80代以上	7	71.4	42.9	14.3	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	28.6

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値

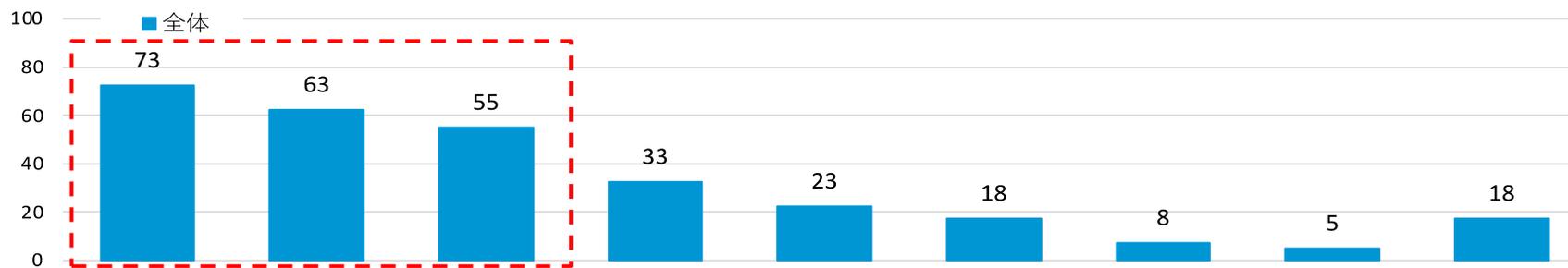
第2章 予約制乗合タクシー利用状況

14) 今回利用時の利用理由

【利用者アンケートより】

■ 今回利用時の利用理由をみると、「タクシーより料金が安いこと」(73%)、「バスの本数が少ない」(63%)、「予約可能なこと」(55%)が多く挙げられた。属性別にみると「料金の安さ」や「バスの本数の少なさ」を挙げたのは「男性」、「単身世帯」が多く、「50代以下」、「車保有層」は、「料金の安さ」に加えて、「バスの本数の少なさ」を挙げている。

＜図表2-22:今回利用時の利用理由＞



		全体	タクシーより料金が安いから	バスの本数が少ないから	予約して利用できるから	家族に送迎を頼まなくてもよいから	新しい乗り物だから	バス停が遠いから	バスなど人混みを避けたいから	自家用車の運転が怖いから	その他
全体		40	72.5	62.5	55.0	32.5	22.5	17.5	7.5	5.0	17.5
性別	男性	12	83.3	83.3	58.3	41.7	25.0	33.3	8.3	0.0	8.3
	女性	25	72.0	48.0	52.0	32.0	24.0	12.0	8.0	8.0	24.0
年代別	～50代	11	72.7	72.7	45.5	18.2	27.3	18.2	0.0	0.0	9.1
	60代以上	28	71.4	57.1	57.1	39.3	21.4	17.9	10.7	7.1	21.4
世帯構成別	単身世帯	6	83.3	66.7	50.0	33.3	16.7	66.7	16.7	16.7	0.0
	夫婦のみ世帯	13	100.0	61.5	69.2	38.5	15.4	15.4	7.7	7.7	30.8
	それ以外の世帯	21	52.4	61.9	47.6	28.6	28.6	4.8	4.8	0.0	14.3
車の保有状況別	車保有	18	83.3	72.2	55.6	22.2	33.3	16.7	5.6	5.6	22.2
	車家族が保有	13	76.9	61.5	69.2	53.8	15.4	7.7	15.4	7.7	15.4
	車非保有	6	66.7	33.3	50.0	33.3	16.7	33.3	0.0	0.0	16.7

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値



第3章 予約制乗合タクシーの利用料に対する許容度



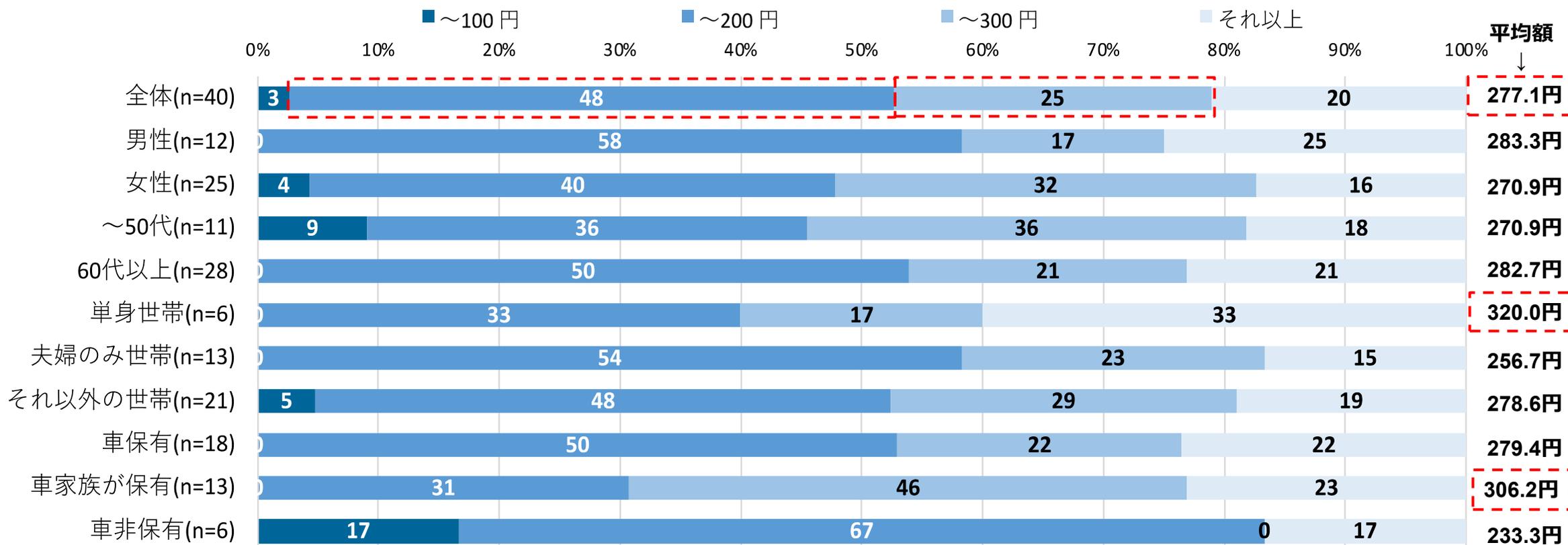
第3章 予約制乗合タクシーの利用料に対する許容度利用状況

1) 予約制乗合タクシーの利用料への許容金額

【利用者アンケートより】

- 予約制乗合タクシー利用料に対する許容金額をみると、全体平均で277.1円で、「～200円」まで許容する割合が48%で最多となり、「～300円」までも25%存在し、「～100円」までの許容は3%にとどまる。
- 特に、「単身世帯」や「車家族が保有層」で、利用料の許容金額が高まる傾向にある。

＜図表3-1:利用料への許容金額＞



※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値



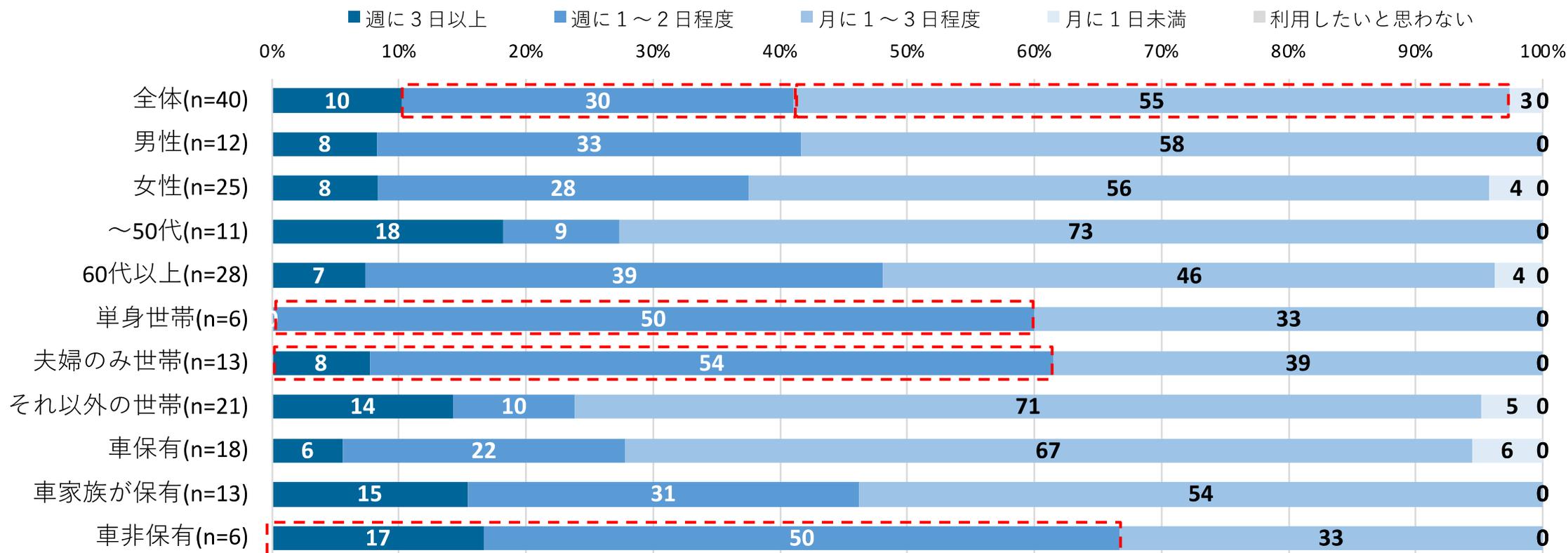
第3章 予約制乗合タクシーの利用料に対する許容度利用状況

2) 許容金額の場合の予約制乗合タクシーの利用の変化

【利用者アンケートより】

■ 前述の予約制乗合タクシーの利用料に対する許容金額が満たされた場合の今後の利用の増加の可能性を尋ねると、「月に1～3日程度」(55%)が最多で、次いで、「週に1～2日以上」(30%)が続き、「週に3日以上」増えるというヘビーユーザーも10%存在し、ほとんどの方が利用が増えることが想定される。

＜図表3-2:許容金額の場合の利用の変化＞



※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値



第4章 利用者の満足度と満足・不満要素



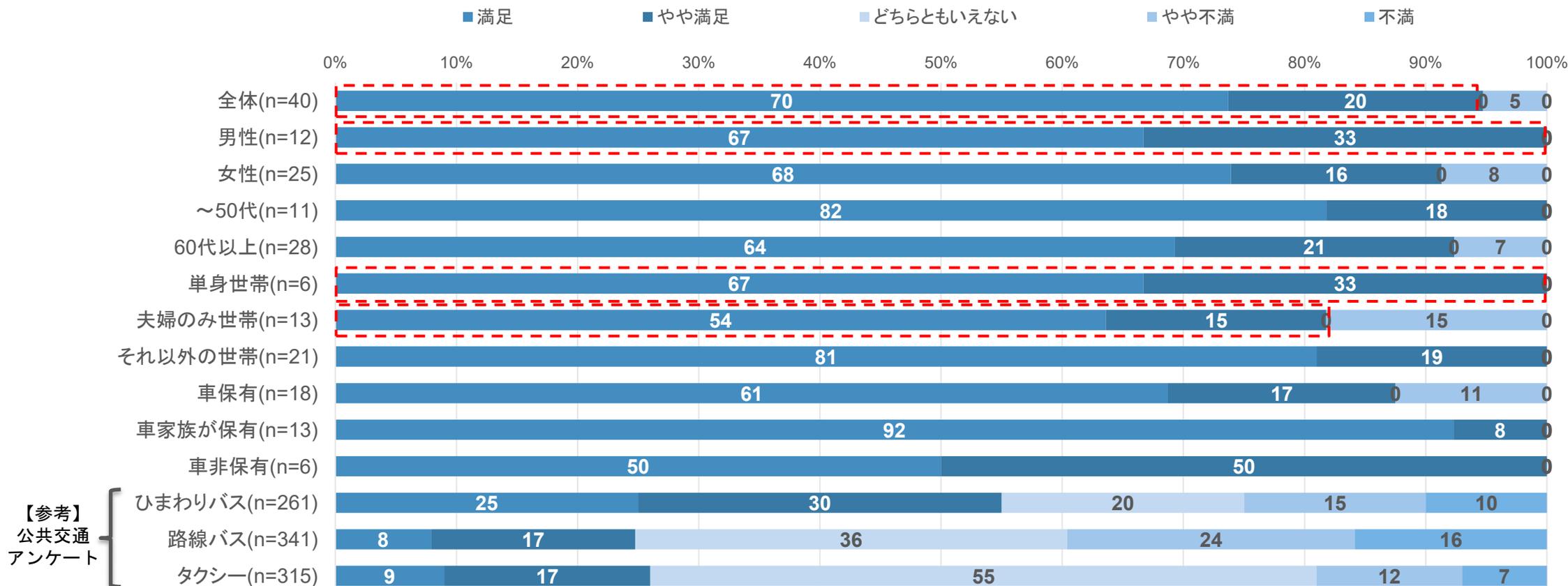
第4章 利用者の満足度と満足・不満要素

1) 予約制乗合タクシーに対する総合満足度

【利用者アンケートより】

- 予約制乗合タクシーに対する総合満足度をみると、「満足」が70%にものぼり、「やや満足」を合わせると90%が満足と回答しており、公共交通アンケートにおけるその他の交通手段と比べても、満足度の高さが窺える。
- 特に「男性」や「単身世帯」における満足度が全体より高い。一方、「夫婦のみ世帯」における満足度が相対的に低い。

＜図表4-1:総合満足度＞



※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値

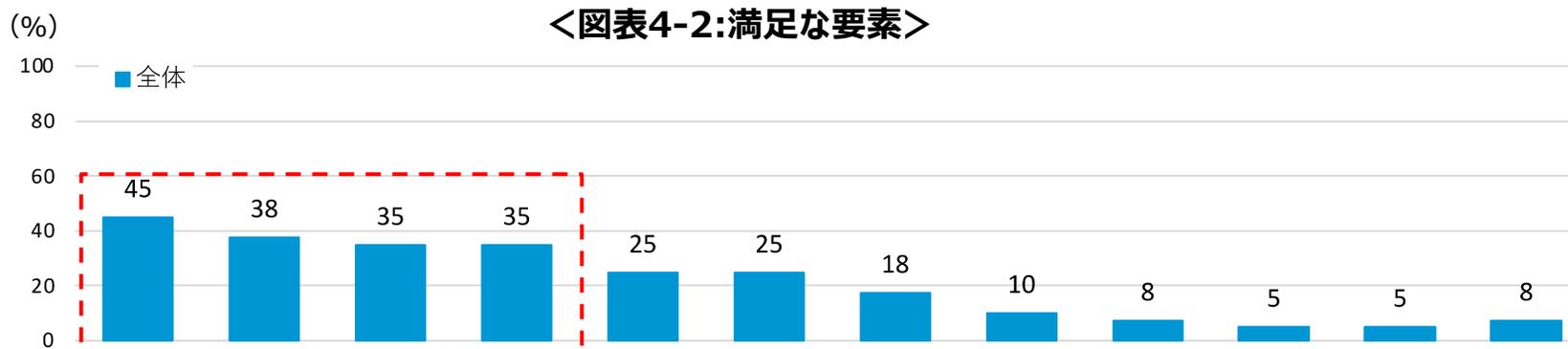


第4章 利用者の満足度と満足・不満要素

2) 予約制乗合タクシーに対する満足な要素

【利用者アンケートより】

■ 予約制乗合タクシーに対する満足な要素をみると、約半数の方が「車の乗り心地」をあげており、次いで、「公共施設への行きやすさ」や「JRへの乗り継ぎやすさ」、「予約のしやすさ」など、全体的に“町内の主要な施設へのアプローチのしやすさ”などの“利便性”や“予約のしやすさ”の要素が評価されていることが覗える。



		全体	車の乗り心地	公共施設への行きやすさ	JRへの乗り継ぎやすさ	予約のしやすさ	商業施設への行きやすさ	医療機関への行きやすさ	予約可能日時	乗降場所の利便さや数の多さ運行	運行ルート	運行日時	運行開始時間/終了時間	その他
全体		40	45.0	37.5	35.0	35.0	25.0	25.0	17.5	10.0	7.5	7.5	5.0	5.0
性別	男性	12	33.3	41.7	58.3	33.3	16.7	16.7	8.3	8.3	8.3	0.0	8.3	16.7
	女性	25	56.0	40.0	28.0	40.0	32.0	32.0	24.0	12.0	8.0	8.0	4.0	0.0
年代別	～50代	11	63.6	54.5	45.5	54.5	27.3	18.2	9.1	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0
	60代以上	28	39.3	32.1	32.1	28.6	25.0	28.6	21.4	10.7	10.7	10.7	7.1	7.1
世帯構成別	単身世帯	6	66.7	83.3	66.7	33.3	66.7	50.0	33.3	16.7	16.7	16.7	16.7	33.3
	夫婦のみ世帯	13	46.2	15.4	23.1	30.8	15.4	30.8	23.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	それ以外の世帯	21	38.1	38.1	33.3	38.1	19.0	14.3	9.5	14.3	9.5	9.5	4.8	0.0
車の保有状況別	車保有	18	50.0	44.4	44.4	44.4	11.1	16.7	22.2	11.1	5.6	0.0	5.6	5.6
	車家族が保有	13	46.2	38.5	23.1	30.8	38.5	38.5	15.4	15.4	15.4	7.7	7.7	0.0
	車非保有	6	50.0	33.3	50.0	33.3	50.0	33.3	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値



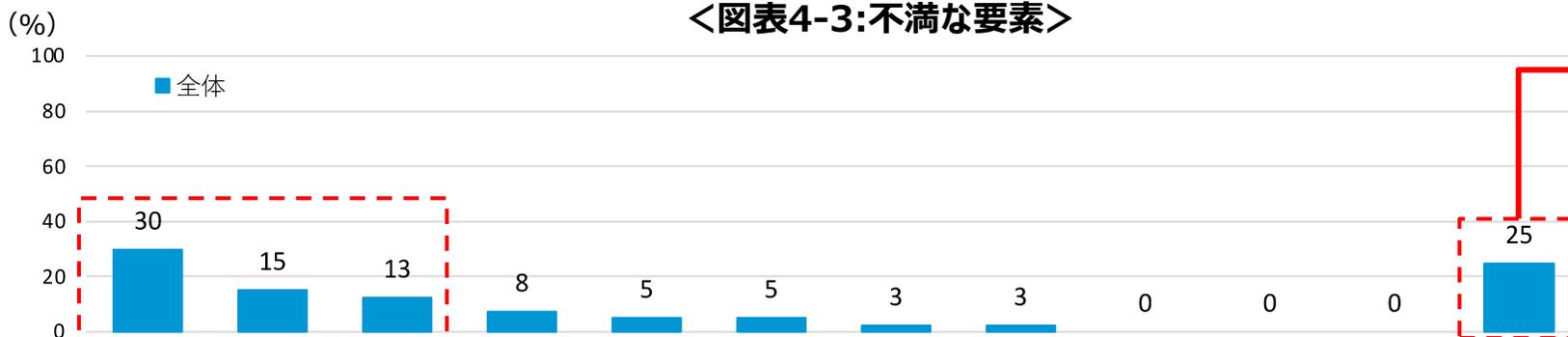
第4章 利用者の満足度と満足・不満要素

3) 予約制乗合タクシーに対する不満な要素

【利用者アンケートより】

■ 予約制乗合タクシーに対する満足な要素をみると、全体的には各項目の割合は少ない中で、「運行開始時間/終了時間」に対しては、全体の30%の方が不満の要素として挙げており、特に、「男性」や「単身世帯」、「車非保有層」からの割合が全体より高く、次いで、「運行ルート」や「乗降場所の便利さや数の多さ」が続き、今後の継続的な運行に向けて改善の余地がある要素と思われる。

＜図表4-3:不満な要素＞



具体的な記載内容 (抜粋)

- 開始時間/終了時間について
 - もう2~3時間、8:00~18:00くらい運行してほしい
- 乗降場所について
 - 降りる時は自宅の前まで来てほしい
 - 降車が決まっていると使い辛い
- その他
 - 子供が無料だとうれしい
 - もっと回を増やして下さい

		全体	運行開始時間/終了時間	運行ルート	乗降場所の便利さや数の多さ	医療機関への行きやすさ	運行日時	予約可能日時	JRへの乗り継ぎやすさ	商業施設への行きやすさ	公共施設への行きやすさ	予約のしやすさ	車の乗り心地	その他
全体		40	30.0	15.0	12.5	7.5	5.0	5.0	2.5	2.5	0.0	0.0	0.0	25.0
性別	男性	12	41.7	8.3	8.3	0.0	8.3	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0
	女性	25	28.0	20.0	16.0	12.0	4.0	4.0	4.0	4.0	0.0	0.0	0.0	28.0
年代別	~50代	11	54.5	9.1	18.2	0.0	0.0	18.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	27.3
	60代以上	28	21.4	17.9	10.7	10.7	7.1	0.0	3.6	3.6	0.0	0.0	0.0	25.0
世帯構成別	単身世帯	6	33.3	16.7	0.0	0.0	16.7	0.0	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	33.3
	夫婦のみ世帯	13	23.1	23.1	23.1	23.1	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.5
	それ以外の世帯	21	33.3	9.5	9.5	0.0	0.0	9.5	4.8	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3
車の保有状況別	車保有	18	27.8	27.8	16.7	16.7	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	27.8
	車家族が保有	13	30.8	0.0	7.7	0.0	0.0	7.7	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	30.8
	車非保有	6	50.0	16.7	16.7	0.0	16.7	16.7	-	16.7	0.0	0.0	0.0	16.7

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値



第5章 予約制乗合タクシー利用の効果



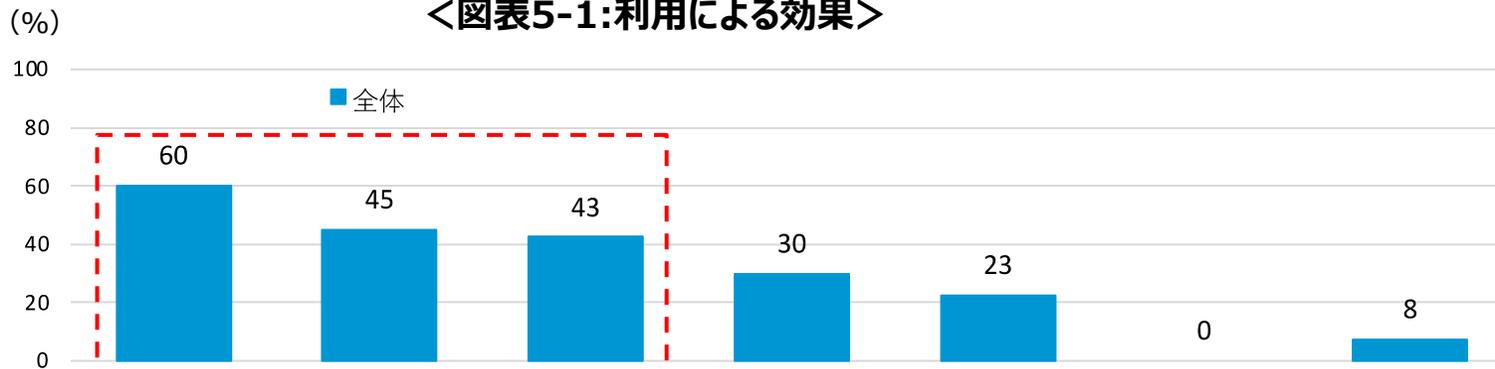
第5章 予約制乗合タクシー利用の効果

1) 予約制乗合タクシーの利用による効果

【利用者アンケートより】

- 予約制乗合タクシーの利用者における利用による効果を見ると、60%の方が利用により「移動の利便性が向上しそう」と回答し、次いで、「家族に送迎を頼まなくてもよさそう」(45%)、「出かける回数が増えそう」(43%)が続く。
- 特に「単身世帯」での割合が高く、彼らの利便性や外出頻度の向上への寄与度が高い。

＜図表5-1:利用による効果＞



		全体	移動の利便性が向上しそう	家族に送迎を頼まなくてもよくなりそう	出かける回数が増えそう	自家用車の利用回数が減りそう	バスの利用回数が減りそう	スマホへの興味が高まりそう/増えそう	その他
全体		40	60.0	45.0	42.5	30.0	22.5	0.0	7.5
性別	男性	12	58.3	66.7	58.3	50.0	25.0	0.0	0.0
	女性	25	64.0	36.0	32.0	24.0	20.0	0.0	12.0
年代別	～50代	11	81.8	45.5	36.4	27.3	27.3	0.0	0.0
	60代以上	28	50.0	46.4	46.4	32.1	17.9	0.0	10.7
世帯構成別	単身世帯	6	66.7	50.0	83.3	16.7	33.3	0.0	0.0
	夫婦のみ世帯	13	53.8	38.5	53.8	30.8	15.4	0.0	23.1
	それ以外の世帯	21	61.9	47.6	23.8	33.3	23.8	0.0	0.0
車の保有状況別	車保有	18	55.6	38.9	38.9	44.4	27.8	0.0	16.7
	車家族が保有	13	69.2	61.5	46.2	23.1	23.1	0.0	0.0
	車非保有	6	83.3	33.3	50.0	0.0	16.7	0.0	0.0

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値



第6章 今後の交通手段に希望すること

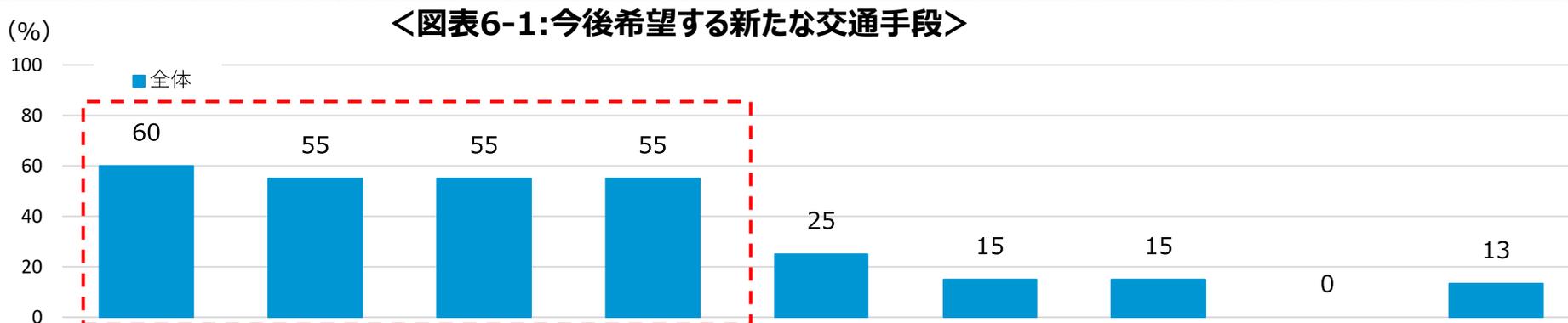


第6章 今後の交通手段に希望すること

1) 今後希望する新たな交通手段

【利用者アンケートより】

■ 今後、運行を希望する新たな交通手段をみると、「乗りたい時に気軽に乗れる乗り物」(60%)が最も高く、次いで、「事前に予約をし、乗っていける乗り物」、「自宅の前から乗降できる乗り物」、「既存の公共交通より料金が安い乗り物」などが続くことから、概ね今回のデマンド型の交通手段にあてはまる要素を望んでいることが覗える。



		全体	乗りたいときに気軽に乗れる乗り物	事前に予約をし、乗っていける乗り物	自宅の前から乗降できる乗り物	既存の公共交通より料金が安い乗り物	他の公共交通に比べ、目的地まで早く到着する乗り物	乗り降りが楽な乗り物	環境に優しい乗り物	他人と乗合い、知り合うきっかけになる乗り物	その他
全体		40	60.0	55.0	55.0	55.0	25.0	15.0	15.0	0.0	13.2
性別	男性	12	50.0	66.7	58.3	58.3	41.7	8.3	-	0.0	8.3
	女性	25	68.0	52.0	60.0	52.0	20.0	20.0	24.0	0.0	16.0
年代別	～50代	11	54.5	72.7	63.6	63.6	36.4	9.1	18.2	0.0	0.0
	60代以上	28	64.3	46.4	53.6	53.6	21.4	17.9	14.3	0.0	19.2
世帯構成別	単身世帯	6	83.3	33.3	33.3	50.0	33.3	16.7	16.7	0.0	16.7
	夫婦のみ世帯	13	61.5	69.2	61.5	30.8	23.1	23.1	23.1	0.0	30.8
	それ以外の世帯	21	52.4	52.4	57.1	71.4	23.8	9.5	9.5	0.0	0.0
車の保有状況別	車保有	18	50.0	66.7	61.1	44.4	33.3	5.6	11.1	0.0	22.2
	車家族が保有	13	69.2	53.8	46.2	61.5	23.1	23.1	15.4	0.0	0.0
	車非保有	6	83.3	50.0	50.0	66.7	16.7	33.3	33.3	0.0	16.7

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値



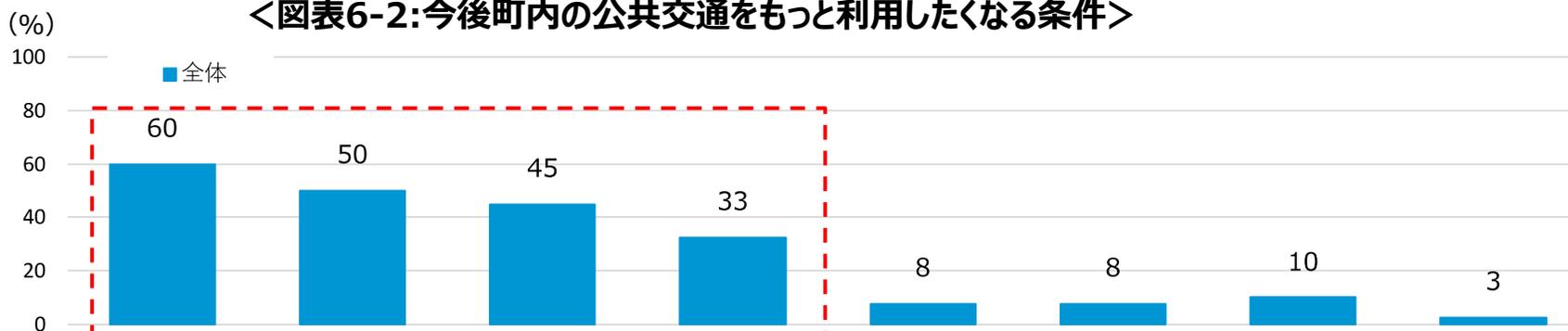
第6章 今後の交通手段に希望すること

2) 今後町内の公共交通をもっと利用したくなる条件

【利用者アンケートより】

■ 今後、町内の公共交通をより利用したくなる条件をみると、全体の60%が「ひまわりバスが熊取駅まで乗り入れる」を挙げ、次いで、「予約による乗合を前提とした新たな移動手段の導入」や「路線バスの運行本数を増やす」、「ひまわりバスが新たに逆回り運行を行う」が続き、概ねひまわりバスの改善に加えて、今回のようなデマンド交通の導入も公共交通の更なる利用に寄与するものと思われる。

＜図表6-2:今後町内の公共交通をもっと利用したくなる条件＞



		全体	ひまわりバスが熊取駅まで乗り入れる	今回のような予約による乗合を前提とした新たな移動手段の導入	路線バスの運行本数を増やす	ひまわりバスが新たに逆回り運行を行う	路線バスの運行ルートを増設や変更を行う	簡単に拾えるタクシーを増やす	その他	特になし
全体		40	60.0	50.0	45.0	32.5	7.5	7.5	10.0	2.5
性別	男性	12	50.0	75.0	41.7	25.0	8.3	8.3	-	8.3
	女性	25	64.0	44.0	44.0	40.0	8.0	8.0	16.0	-
年代別	～50代	11	36.4	81.8	45.5	36.4	18.2	9.1	9.1	9.1
	60代以上	28	67.9	39.3	46.4	32.1	3.6	7.1	10.7	-
世帯構成別	単身世帯	6	50.0	33.3	33.3	33.3	16.7	-	-	16.7
	夫婦のみ世帯	13	61.5	53.8	38.5	30.8	-	15.4	23.1	-
	それ以外の世帯	21	61.9	52.4	52.4	33.3	9.5	4.8	4.8	-
車の保有状況別	車保有	18	50.0	55.6	50.0	27.8	-	5.6	16.7	5.6
	車家族が保有	13	69.2	53.8	30.8	23.1	15.4	7.7	-	-
	車非保有	6	83.3	50.0	50.0	83.3	16.7	-	16.7	-

※30サンプル未満の軸は、サンプル過少のため参考値

第6章 今後の交通手段に希望すること

3) 日頃の移動に関する困り事 (自由回答)

【利用者アンケートより】

- 日頃の移動に関する困り事については、以下のような回答があった
- 予約制乗合タクシーについての意見・感想や町内のバスについての意見がみられる

乗合タクシー についての 意見・感想 等

- ・出来れば、お隣の泉佐野、貝塚まで行ってもらえればなお助かります。病院行く時です！！足骨折して車乗れないので困ってます。主人86才、私82才
- ・実証実験中ということですが、今後全地区になれば、子育て支援センターの乗降場所は「青」にしてもらえると有難いです。運転手さんがとても親切で良かったです。(ひまわりバスは人によって、すごく丁寧な方もいるが、乗車時のお礼を言っても何も反応のない方もおり、子供と一緒に乗るのをためらう)
- ・夫婦で1台の車なので、使えない時に、自由に路線バスやひまわりバスの行かない所に行きたい。免許返納するのが早くなる。
- ・本日、レンガ館に行くのに使いました。レンガ館の停留スポット（1番端の障害者P）が、のりおりのためのスペースになっていると思っていたら、そこに止めておられた方が居て注意したら、どこにもとめるなと書いてないと、反対に文句言われました。停留スポットにするなら、そこに止めないで下さいとの文言を入れておいてほしい。のりおりがしにくい！！
- ・9：00～17：00を8：00～18：00になれば良い。
- ・路線バスの本数が少なく、今回利用できて良かったです。
- ・せめて近隣の泉佐野、貝塚あたりまで行っていただけたら病院行くのに助かります。よろしくお願いたします。

バスについて

- ・時間により、関西医療大学の学生が多く乗車できない事がある。・ひまわりバスもロケーションシステムの導入を希望。
- ・ひまわりドーム、煉瓦館へは、ひまわりバスは乗り換えないと行けない。
- ・泉佐野駅行きの本数が減ったので、バスを利用しにくくなった。ひまわりバスで行きは行けても帰りが困るルートがある。
- ・バスの数が少ない。
- ・バスの時間が合わない時。
- ・押し車を使っており、バスの乗り降りができず困っている。長い距離を歩くことが出来ず、バス停が遠くて困っている。重い物が持たなくなってきて、買物時の不便がでてきた。
- ・乗合タクシーも大変便利だと思いますが、ひまわりバス、路線バスの運行本数を増やしてほしいです。人を気にする事無く気軽に利用出来る。水間方面(病院)不便です。

その他

- ・①公民館、レンガ館、図書館の会合に出席するのに、公共の移動手段がない。②夢の森公園、永楽墓地へ行けない。③かかりつけ医、歯医者に行けない。※年寄りあまり歩けない。自宅前から①②③の前まで行きたい。
- ・道路の渋滞、駅へ出る手段
- ・熊取の道が狭い



第7章 今後の本格運行に向けた課題と方向性



第7章 今後の本格運行に向けた課題と方向性

1) 予約制乗合タクシーの現状と課題

予約制乗合タクシーの利用者像・利用シーン

- ① 女性がやや多く、70代以上が6割弱で中心層、夫婦のみ世帯が3割強で、車を日常的に利用していない方が約半数 (P8～P12)
- ② 普段の外出では「バス」や「自家用車」、「徒歩」が多い (P13)
- ③ 「通院」や「買物」など日常の用事での利用が多い (P23～P24)
- ④ 利用した理由は「タクシーより料金が安い」「予約して利用できる」などが多い (P26)

主に高齢層から、バスや徒歩に変わる、比較的手軽に利用可能な新たな交通手段としての期待

満足な点・不満足な点

- 【満足な点】⇒「公共施設への行きやすさ」、「JRへの乗り継ぎやすさ」、「予約のしやすさ」といった“利便性”や“予約のしやすさ”に関する要素が高評価 (P32)
- 【不満足な点】⇒「運行開始時間/終了時間」への不満が高く、その他に「運行ルート」や「乗降場所の便利さや数の多さ」への不満も存在 (P33)

9時前もしくは17時以降での利用ニーズへの対応に検討の余地あり



第7章 今後の本格運行に向けた課題と方向性

2) 今後の本格運行に向けた仮説と今後の方向性

今後のデマンド交通の利用について

- ① 1乗車当たり支払ってもよい金額は、「～200円」が多く、平均すると約273円で、ひまわりバス（大人100円）と通常のタクシー初乗り運賃（660円）の中間（P28）
- ② 今後の利用意向は、「週1～2日」から「月に1～3日」程度が多い（P29）

今後希望すること

- ① **新たな交通手段**としては、「乗りたいときに気軽に乗れること」や「事前予約できること」、「自宅の前から利用できる」、「既存公共交通より料金が安いこと」など、**概ね今回のデマンド型の交通手段にあてはまる要素を望んでいる**（P37）
- ② 基本的には「ひまわりバスの拡充」を望む声が多いが、**今回のような「新たな交通手段（デマンド交通）」を導入してほしいとの要望も多い**（P38）

【仮説と今後の方向性】

- ① 日常で気軽に利用できる新たな交通手段として、ひまわりバスとタクシーとの中間的な役割や機能が求められている
- ② 利便性や事前予約制に対する評価が高く、総合満足度も高いことから、現状の方向性である程度利用ニーズがあると考えられる
- ③ 予約制乗合タクシーの運行開始時間・終了時間については、不満も出ており、改善の検討が求められる



第7章 今後の本格運行に向けた課題と方向性

3) 今後の町交通政策への示唆点（案）

① ひまわりバスの補完交通手段としてのポテンシャルに関する検討の推進

- ・調査結果からは、ひまわりバスとタクシーの中間的な役割や機能が求められることが明らかになった。一方で、公共施設への行きやすさ等への評価が高いなど、利用ニーズによりひまわりバスを補完するポテンシャルを秘める。
- ・例えば、想定される移動ニーズに対する機能分担の明確化を踏まえた、ひまわりバスの一部ルートに関する補完へのポテンシャルの顕在化に向けた検討が求められる。

② 予約制乗合タクシーのJR熊取駅までの乗り入れに関する検討の推進

- ・調査結果による最多乗降地点はJR熊取駅であり、本格運行時の乗り入れ是非は、重要な検討課題となり得る。
- ・実現に向けては、交通事業者との調整が求められることから、例えば、既存路線バスと共存共栄するイメージの共有（例：住民の外出促進効果による、路線バスも含めた利用ニーズの向上等）を進めるなど、双方の利益向上から、町全体の活性化に至るまでのプロセスの共有化等が求められる。

③ 運行開始時間、終了時間の見直しの実現可能性に関する検討の推進

- ・調査結果からは、運行開始時間、終了時間に関する多数の意見が寄せられた。
- ・ただし、その実現に向けては、運行時間延長により担うと想定される移動ニーズの把握分析や、不足傾向にあるドライバー確保の見直し、朝夕ラッシュとの重複による交通渋滞の影響等、実現可能性に関する各種検討が求められる。

- ・本調査結果から導かれる予約制乗合タクシーが担うべき機能と、既存の路線バス、ひまわりバスが担ってきた役割等を再度整理しながら、適切な機能分担の実現を含めた、将来的な町内の公共交通のあり方に関する更なる検討・整理が必要



資料編 : アンケート調査票



資料編

1) アンケート調査票



熊取町「予約制乗合タクシー」に関するアンケート調査のお願い



今回ご利用の「予約制乗合タクシー」に対する皆様のご意見等をお聞きたく、本アンケートを実施しております。

問1. 普段外出する際はどの交通手段を主に利用されていますか。(〇印はいくつでも)

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自動二輪(バイク) 4. 自家用車 5. 電車
6. タクシー 7. 路線バス 8. ひまわりバス 9. 家族の送迎
10. その他(具体的に:)

問2. 今回の主な外出目的をお教えてください。(〇印はいくつでも)

1. 買物 2. 通院 3. 送迎 4. 娯楽 5. 仕事 6. 観光 7. 行政手続き
8. 通勤 9. 通学 10. その他(具体的に:)

問3. 今回「予約制乗合タクシー」をご利用された理由は何でしょうか。(〇印はいくつでも)

1. バス停が遠いから 2. バスの本数が少ないから 3. 自家用車の運転が怖いから
4. タクシーより料金が安いから 5. 家族に送迎を頼まなくてもよいため
6. 予約して利用できるから 7. バスなど人混みを避けたいから 8. 新しい乗り物だから
9. その他(具体的に:) 10. 特になし

問4. 「予約制乗合タクシー」の1乗車当たり支払ってもよい金額をご自由にご記入ください。

(参考※他交通機関の運賃料金は: 役場付近～熊取駅までタクシーなら500円、路線バスなら100円、ひまわりバスなら100円)

問5. 今後「乗合タクシー」が問4でご回答された金額で導入されるとしたら、どの程度利用されますか。(〇印は一つ)

1. 週に3日以上 2. 週に1～2日程度 3. 月に1～3日程度
4. 月に1日未満 5. 利用したいと思わない
(他に運行してほしい施設があればご記入ください:)

問6. 今後「予約制乗合タクシー」をご利用いただけるとしたら、現状に比べて生活にどのような変化がありそうだと感じましたか。(〇印はいくつでも)

1. 移動の利便性が向上しそう 2. 出かける回数が増えそう
3. 自家用車の利用回数が減りそう 4. 家族に送迎を頼まなくてもよくなりそう
5. スマートフォンへの興味が高まりそう/利用が増えそう 6. バスの利用回数が減りそう
7. その他(具体的に:) 8. 特になし

問7. (電話で予約された方へ) インターネットから予約されなかった理由を教えてください。(〇印は一つ)

1. スマホを持っていない 2. スマホはあるが使い方が分からない
3. 家にインターネットを使える環境がない 4. その他(具体的に:)

問8. 「乗合タクシー」をご利用いただいたのご満足・不満点にあてはまるものを枠内にご記入ください。

1. JRへの乗り継ぎやすさ 2. 公共施設への行きやすさ 3. 商業施設への行きやすさ
4. 医療機関への行きやすさ 5. 運行開始時間/終了時間 6. 運行日時
7. 予約のしやすさ 8. 予約可能日時 9. 運行ルート 10. 乗降場所の利便さや数の多さ
11. 車の乗り心地 12. その他(具体的に:) 13. 特になし

満足な点: _____

不満な点: _____

<裏面に続きます>

<続き>

問9. 「乗合タクシー」に対する総合満足度をお答えください。(〇印は一つ)

1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満

問10. 今後「乗合タクシー」が導入されるとしたら、運行してほしいエリアや場所・施設がございましたらご自由にご記入ください。

問11. 今後どのような「新たな交通手段」の運行を希望しますか。ご希望に近いものをお選びください。(〇印はいくつでも)

1. 他人と乗合い、知り合うきっかけになる乗り物 2. 事前に予約をし、座っていける乗り物
3. 他の公共交通に比べ、目的地まで早く到着する乗り物 4. 自宅の前から乗降できる乗り物
5. 既存の公共交通より料金が安い乗り物 6. 環境に優しい乗り物
7. 乗り降りが楽な乗り物 8. 乗りたいときに気軽に乗れる乗り物
9. その他(具体的に:) 10. 特になし

問12. 今後、町内の交通についてどうなればもっと利用したくなりますか。(〇印はいくつでも)

1. 路線バスの運行ルートを増設や変更を行う 2. 路線バスの運行本数を増やす
3. ひまわりバスが熊取駅まで乗り入れる 4. ひまわりバスが新たに逆回り運行を行う
5. 今回のような予約による乗合を前提とした新たな移動手段の導入
6. 簡単に拾えるタクシーを増やす
7. その他(具体的に:) 8. 特になし

【最後に、再度あなたご自身についてお伺いします】

- | | | |
|----------------------|-------------|-------------|
| 【性別】 | 【年齢】 | 【居住地】 |
| 1. 男性 | 1. 20代以下 | 1. 自由が丘 地区 |
| 2. 女性 | 2. 30代 | 2. 五月ヶ丘 地区 |
| 3. 回答したくない | 3. 40代 | 3. 小谷 地区 |
| | 4. 50代 | 4. 若葉 地区 |
| | | 5. 緑ヶ丘 地区 |
| | | 6. 高田 地区 |
| | | 7. その他(地区) |
| 【家族構成】 | 【車保有有無】 | |
| 1. 単身(1人世帯) | 1. 持っている | |
| 2. 夫婦のみ(1世代世帯) | 2. 持っていない | |
| 3. 自分と子(2世代世帯) | 3. 家族が持っている | |
| 4. 自分と親(2世代世帯) | | |
| 5. 自分と子と孫または親(3世代世帯) | | |
| 6. その他 | | |

熊取町ではより良い公共交通の実現の為、ご意見ご感想について電話による追加アンケート調査も検討しておりますが、その際ご協力いただける方は、お名前、お電話番号のご記入をお願いいたします。ご記入いただいた個人情報は、上記の利用目的のみに使用し、他の目的では利用しません。

お名前: _____ お電話番号: _____

アンケートにご協力いただきましてありがとうございました。
アンケート用紙は返信用封筒にて令和4年11月19日までに発送下さい

アンケート調査に関するお問い合わせ先: 熊取町道路公園課 TEL 072-452-6396