

熊取町AIオンデマンド交通実証実験結果について

(熊取町における予約制乗合タクシーの実証実験)

実施期間：令和4年9月15日(木)～11月14日(月) 58日間
 運行回数：165回(予約数) 運行時間：毎日9:00～17:00
 アンケート回収部数：64部(内有効回答 40部)

1. 利用実態 別冊資料 P15～P23【実績データより】

- ・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)
- ・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」以降は利用者アンケートの分析結果のため、利用実態とは異なる結果となっている場合があります。

2. 利用者像 別冊資料 P9～P10、P12～P13、P24

- ・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 別冊資料 P31～P33

- ・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 別冊資料 P35

- ・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

5. 日頃の移動に関する困り事 (自由回答) 別冊資料 P39

- ・病院へ行くのに泉佐野、貝塚まで行ってもらえれば助かります。
- ・バスの数が少ない。
- ・バスの時間が合わない。
- ・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。
- ・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。重い物が持てなくなってきて、買物時の不便がでてきた。
- ・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。

6. 今後の交通手段に希望すること 別冊資料 P29、P37～P38

- 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、「ひまわりバスが熊取駅まで乗り入れる」や「ひまわりバスが逆回り運行を行う」など「ひまわりバス」に関する要望が多いが、「予約乗合による新たな移動手段導入」など**デマンド交通導入にも要望が多い**

7. 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る
- JR熊取駅への乗り入れ実現に向けては、**既存路線バスと予約制乗合タクシーとの双方の利益向上**を目指すことが必要
- 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**

今後の熊取町交通政策への示唆点

- 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
- 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
- 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

・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