

## 小海あいのりタクシー実証実験の結果まとめ

### 1. 実証実験の概要

実証実験の概要は次に示すとおり。

項目	内容
実験目的	東かがわ市内においては、高齢者や免許返納者等の交通弱者の移動手段確保が大きな課題となっている一方、タクシー事業者側には、運転士不足と午前中への需要の集中という問題がある。 こうした問題を受けて、タクシーの利用が少ない時間帯の活用によるタクシーの効率的な運行につながるかの検証と、コミュニティ協議会が主体となったタクシーによるドアツードア型の交通弱者支援策の有効性の検証、併せて交通弱者の外出機会の創出に寄与するかの検証を行う。
実験期間	令和4年10月3日（月）～令和4年11月28日（月）
運行区間	小海地区内各戸 ⇄ 旧引田町内主要施設
事業主体	東かがわ市
利用主体	小海活性化協議会（以下、「協議会」）
対象者	小海地区の住民で、事前に協議会に利用登録を行ったもの（年齢制限等はなく、一人でタクシーを利用できるものであれば登録可能とする）。
運行日	月・金（祝日運行） ※計17日
運行時間帯	13:00～17:00
利用方法	①利用者が利用日前日の正午までに協議会に利用時間等を連絡する。 ②利用日前日までの予約を協議会が調整し、協議会がタクシー会社に配車依頼を行う。 ③タクシー会社が運行計画を協議会に提出する。 ④タクシー会社が送迎を行う。
運行車両	タクシー車両（セダンタイプ） ※東讃共同㈱及び白鳥タクシーが運行
利用料	実験期間中の会費＝2,000円／人（11月のみの利用者は1,000円／人） ※利用料はあらかじめ小海活性化協議会に支払う。
乗降場所	利用者自宅又は指定の乗降場所
周知方法	自治会内回覧及び郵送等にて対象者への周知を実施。 地域コミュニティ協議会員が直接依頼を行った。

## 小海あいのりタクシー実証実験 を実施します！！

市では、今年度タクシーを活用した移動支援事業として、小海地区の方を対象に、あいのりタクシー実証実験を実施します。

**事前に登録し利用料をお支払いいただければ、利用毎のお支払いは不要でタクシーが利用できます。**利用をご希望される方は、別紙申込書と利用料を小海活性化協議会までご提出ください。

- 事業主体 東かがわ市（協力：小海活性化協議会）
- 対象者 小海地区に居住する方
- 実施期間 令和4年10月3日（月）～11月28日（月）
- 運行日 月曜日・金曜日の週2回
- 運行時間 13：00～17：00
- 利用料金 2,000円（実施期間内の料金）  
※料金は一人分です。ご家族で利用する場合は人数分必要です。
- 利用方法 自宅から下記の乗降場所までタクシーが利用できます。  
※乗降場所以外は利用できません。
- 登録方法 登録を希望する場合は、裏面の申込書に必要事項を記入し、利用料と併せて、小海活性化協議会にご提出ください。
- 問合せ先 市役所地域創生課（TEL0879-26-1276）  
小海活性化協議会（TEL080-8634-4259）

### 【乗降場所一覧】

① マルナカ引田店	⑦ 巽山温泉
② コメリ引田店	⑧ 引田駅
③ みさごクリニック	⑨ 大川バス引田待合所
④ 三木医院	⑩ 高速引田バス停
⑤ 古川医院	⑪ 小海コミュニティセンター （旧小海保育所）
⑥ 市役所引田庁舎	⑫ つばさ交流センター

## 小海あいのりタクシーの使い方

- ①小海活性化協議会に**利用日前日の正午までに**予約の連絡をお願いします（受付時間8：30～12：00）。

【予約時の必要事項】

- ・登録者氏名 ・利用日時 ・出発地及び目的地
- ・帰りの利用の有無（利用する場合はその時間）
- ・病院など予約時間がある場合はその内容

- ②利用日にタクシーが自宅まで伺います。

※利用の際には利用者証を乗務員にお見せください。

※予約の時間帯が重なった場合は、到着時刻が遅れる場合があります。

- ③事前に帰りの便を予約している場合は、予約時刻に伺いますので乗降場所でお待ちください。

※利用ごとの料金の支払いは不要です。

### 【注意事項】

- 予約後の変更やキャンセルは当日の午前中までに、小海活性化協議会までご連絡ください。
- 利用できるのは登録者のみです。ご家族でも登録されていない方は利用できません。
- 利用しなかった場合も利用料の返還はできません。
- 予約状況により他の方とあいのりになる場合があります。
- 運行日と運行時間は次のとおり限られています。
  - ・実施期間 令和4年10月3日（月）～11月28日（月）
  - ・運行日 月曜日・金曜日の週2回
  - ・運行時間 13：00～17：00

### ○予約連絡先

小海活性化協議会（TEL080-8634-4259 又は 0879-49-2287）

### ○事業の問合せ先

市役所地域創生課（TEL0879-26-1276）

## 2. 小海あいのりタクシーの利用状況

- ・ 広く小海地区の住民（総人口 554 人、15 才以上人口 507 人（令和 4 年 9 月 30 日時点））に利用登録を募ったものの、2 カ月の実験期間中に利用登録を行ったのは 2 名で、1 回以上利用したのも 2 人であった。
- ・ 運行を予定していた 17 日のうち、実際に運行があったのは 6 日であった（日稼働率 35.3%）。
- ・ 登録者 2 人が事前に調整して利用したため、乗合率は全て 2.0 人となった。
- ・ 利用目的は大半がスーパーへの買い物であり、目的地での滞在時間は 45～75 分程度であった。
- ・ 片道の運行時間（自宅⇄目的地）は 15 分程度であった。

項目	内容
登録者	2 名
運行状況	運行日数：6 日（日稼働率：35.3%（6/17）） ※月別利用日数：10 月＝3 日、11 月 3 日 運行回数 12 回（全運行日で往復の利用）
乗り合い率	2.0（毎回登録者 2 名が事前に調整し乗り合わせて利用）
乗降場所	自宅⇄マルナカ引田店（5 往復） 自宅⇄みさごクリニック（1 往復）
利用時間	往路：13：30 発（3 回）、14：00 発（2 回）、15：00 発（1 回） 復路：14：30 発（1 回）、15：00 発（2 回）、15：30 発（2 回）、16：00 発（1 回） 平均利用時間：15 分（片道の平均運行時間）

### 3. 利用者ヒアリング

小海あいのりタクシーを利用した人の利用目的や具体的な効果等を把握するため、対象者に対してヒアリングを行った。結果は次に示すとおり。

項目	内容
年齢等	・2人とも75歳以上の女性（Aさん、Bさんとする）。
車の運転免許	・1人は元々保有せず（Aさん）、1人は返納済み（Bさん）。
以前の移動手段	・Aさんは主にタクシー（子と同居しているが、仕事の都合やコロナ禍で一緒に外出することはほとんどない） ・Bさんは家族（子）が運転する車による送迎（コロナ禍以降はほとんど外出していなかった）
利用にあたっての時間調整	・2人とも、 <u>あいのりタクシーの運行時間（13～17時）に合わせるようにした。</u>
以前の外出頻度と実験中の外出増加	<p>&lt;Aさん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・以前は週1～2日の外出頻度だったが、<u>実験により外出回数が増加。</u></li> <li>・以前は同居する子が仕事帰り等に食材や頼んでおいた物を買ってきてくれた。</li> <li>・それ以外にも週に1回くらいはマルナカ引田店に、自分でタクシーを呼んで買い物に行っていた。</li> <li>・<u>家族に気兼ねせずに買い物に行く機会が増えて嬉しかった。</u></li> </ul> <p>&lt;Bさん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・以前は年に数日の外出頻度だったが、<u>実験により外出回数が増加。</u></li> <li>・<u>買い物はほとんど家族に任せていた。</u></li> </ul>
金銭的負担感等	<p>・2カ月2,000円の会費は2人とも「安いと思う」と回答。</p> <p>&lt;具体的コメント&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・普通にタクシーを利用すると自宅からマルナカ引田店まで往復で2,000円以上かかるので、今回の支援制度はとても安く使えて助かった。</li> <li>・普通にタクシーを使うのに比べるととても安いので非常に助かった。</li> </ul>
よかった点	<p>&lt;Aさん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安く利用できたこと。</li> <li>・<u>直接商品を見られること、時間を気にせずゆっくり買い物できることがよかった。</u></li> <li>・もう一人の登録者と知り合いで、毎回利用日を調整して利用した。</li> <li>・一緒に行くと、<u>道中の車内でも会話も楽しめてよかった。</u></li> </ul> <p>&lt;Bさん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安く利用できたこと。</li> <li>・予約方法が電話だったことがよかった。</li> <li>・最近ではネットでの予約などもあるが、そういったやり方では利用が難しかったと思う。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>タクシー運転手の対応がよかった。</u></li> <li>・知った友達と一緒に利用できるのがよかった。</li> </ul>
改善が必要な点	<p>&lt;Aさん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>本当は午前中に病院には行きたかった。</u></li> </ul> <p>&lt;Bさん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>白鳥方面への利用や午前中の利用ができればよかった。</u></li> </ul>
利用者が増えなかった理由として考えられること	<p>&lt;Aさん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他の人も誘ったが、今は家族が送ってくれるからいらないと言われた。</li> <li>・<u>自分のために税金を使うのには抵抗があると言っている人もいた。</u></li> <li>・<u>普段（タクシーを）利用しない人には便利さが伝わりにくいかもしれない。</u></li> </ul> <p>&lt;Bさん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・家族がいると予約などをするのも手間なのかもしれない。</li> </ul>
その他、感想や意見	<p>&lt;Aさん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の税金を一部の人だけが使うことに少し抵抗があったが、こうした支援制度は非常に助かった。</li> <li>・どんな形でも継続してほしいと思う。</li> <li>・昔からの知り合いとここ数年は会う機会がなく疎遠になっていたが、このあいのりタクシーをきっかけに交友が復活したことが非常に嬉しかった。</li> <li>・(他の地区ではタクシーチケットの実験を行っていたが・・・) タクシーチケットでも利用する。</li> <li>・<u>どういった形でも支援があれば子どもの負担を軽減することができるし、利用頻度も増えるので助かる。</u></li> </ul> <p>&lt;Bさん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲の人も（この取組については）知っていた。</li> <li>・友達とだから乗り合いできたが、知らない人と乗り合いになることには抵抗がある。</li> <li>・<u>コロナの心配がなければもっと利用した。</u></li> <li>・<u>友達と一緒に予定を調整したり連絡をとりあうことも楽しかった。</u></li> <li>・(他の地区ではタクシーチケットの実験を行っていたが・・・) タクシーチケットでも利用すると思うが、チケット型より今回のあいのりタクシーのほうがいい（<u>あいのりは友達と一緒に出かけられるのが楽しい</u>）。</li> </ul>

## 4. 非利用者アンケート調査

小海あいのりタクシーを利用しなかった人の利用しない理由等を把握するため、対象者に対してアンケート調査を行った。概要と結果は次に示すとおり。

### ① 調査概要

項目	内容			
調査目的	小海あいのりタクシーを利用しなかった人の利用しない理由等を把握する。			
調査対象	小海地区に居住する住民で15才以上のもの（計504人）			
調査期間	令和5年1月6日～令和5年1月20日			
調査方法	郵送配布・郵送回収			
配布回収状況	地区	対象人口 (配布者数)	回収数	回収率
	小海	504人	227人	45%

### 設問内容と検証項目

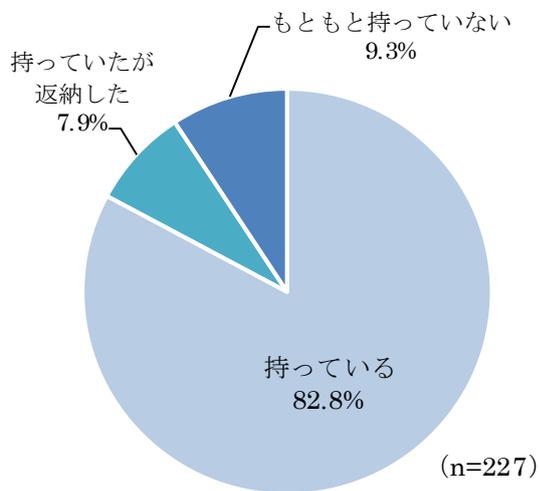
項目	設問内容		確認したい点等
属性	問1	運転免許の保有状況	-
	問2	年齢層	
	問3	性別	
普段最もよく使う移動手段	問4	普段最もよく使う移動手段	-
公共交通機関の利用頻度	問5	JR・バス・タクシーの利用頻度	・あいのりタクシーを利用しなかった人の公共交通全般の利用頻度がどの程度か
実証実験の認知状況	問6	小海あいのりタクシー実証実験の認知状況	・実証実験についてきちんと認知されていたか
利用しなかった理由	問7	小海あいのりタクシーを利用しなかった理由	・何が利用の障壁になっていたか
利用しやすくするための改善点	問8	利用しやすくするための改善点（自由記述）	・どこを改善すれば利用につながるか

## ②調査結果

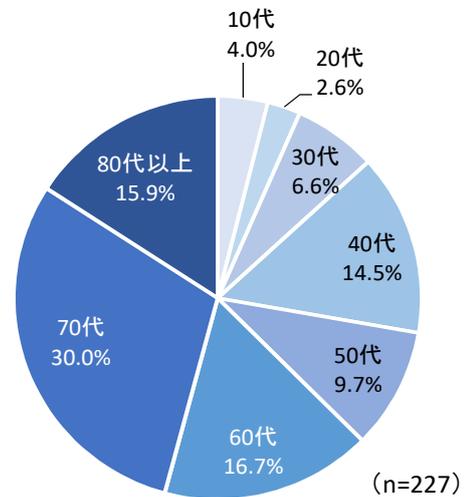
### 属性

- ・回答者の多くは運転免許を保有しているが、9%は運転免許をもともと持っておらず、8%は持っていたが返納している。
- ・回答者の半数近くが70歳以上である。
- ・回答者の性別は概ね半々である。
- ・回答者の年代別で見ると20・30代は100%免許を保有しており、70代でも93%が運転免許を保有しているが、80代以上では47%と大きく保有率が下がっている。

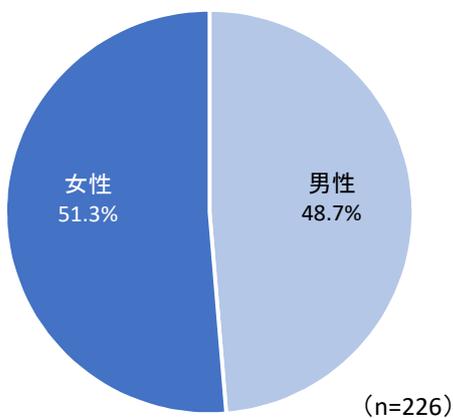
#### 運転免許の保有状況



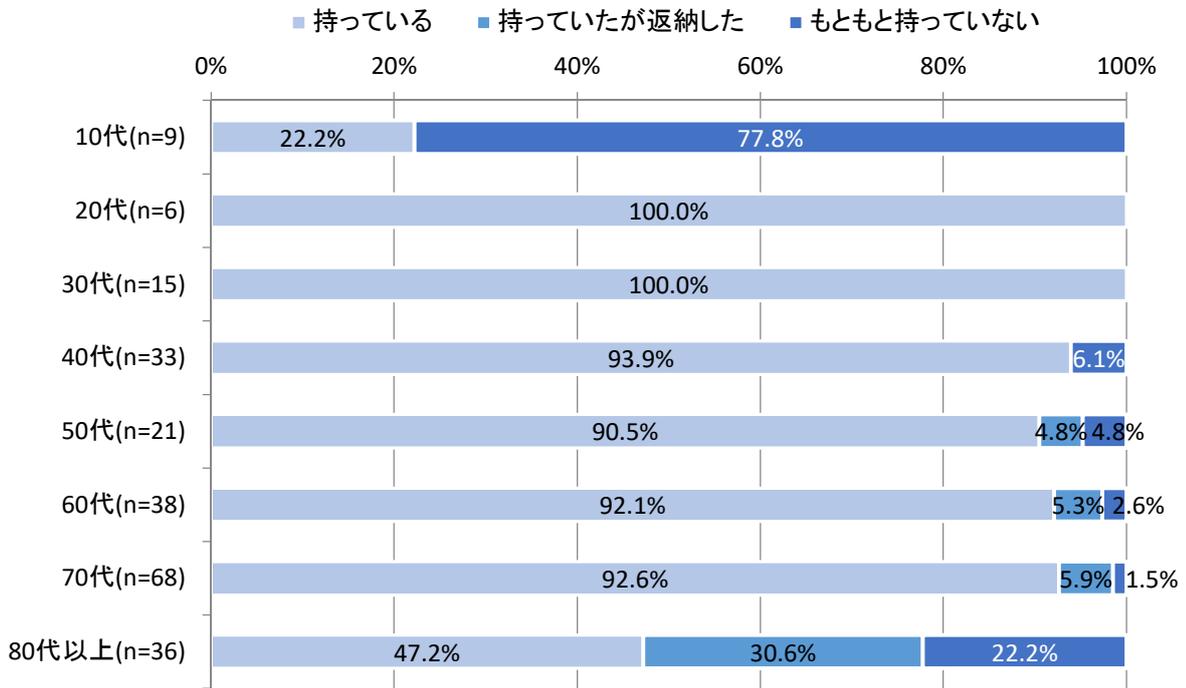
#### 年齢層



#### 性別

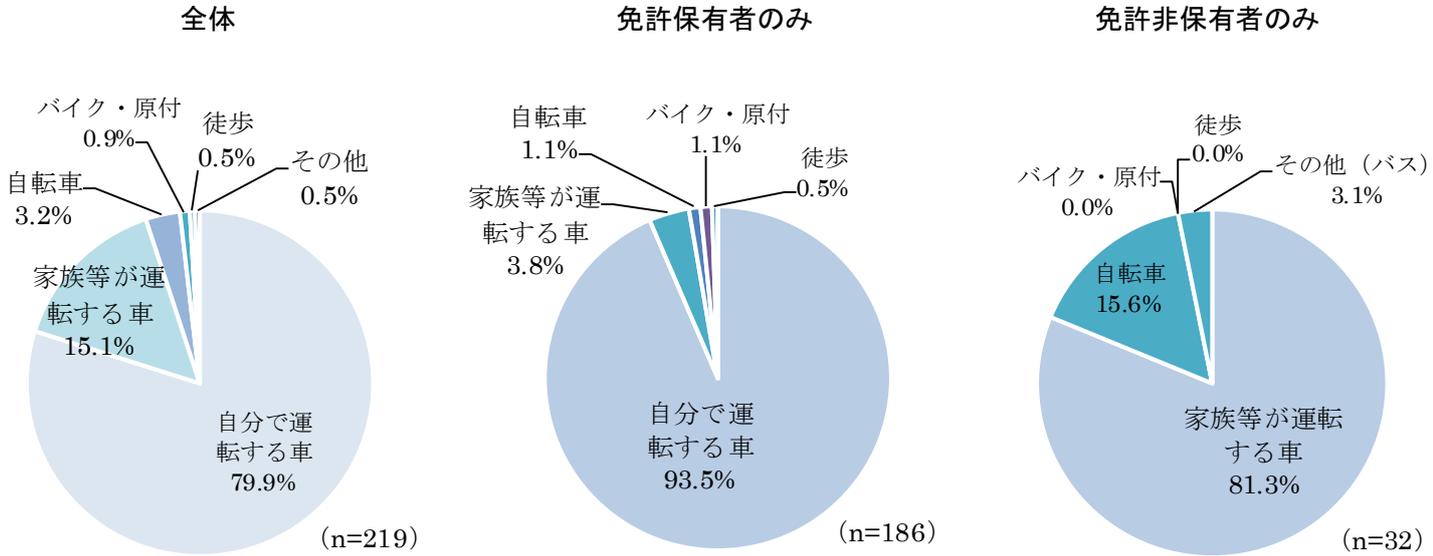


### 年代別自動車運転免許保有状況



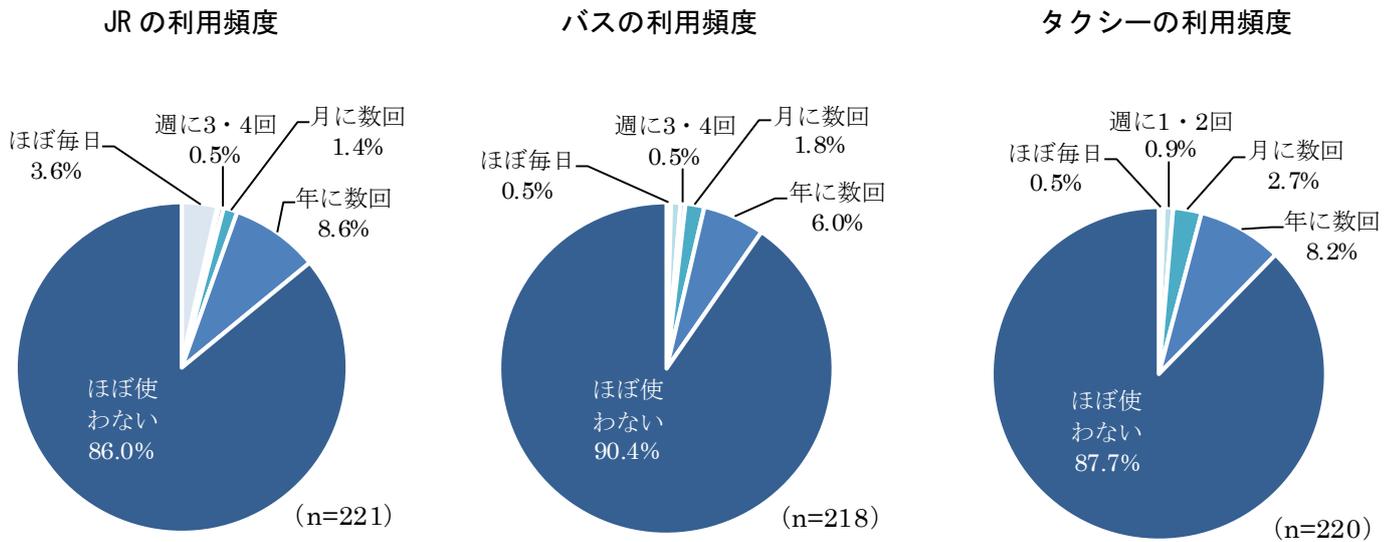
### 普段最もよく使う移動手段

- ・ 80%の人が自分で車を運転し、15%が家族等の車で送迎してもらっている。
- ・ 免許保有者については、93%以上が自分で運転する車で移動している。
- ・ 免許非保有者については、75%の人が家族等が運転する車で移動している。



### 公共交通機関の利用頻度

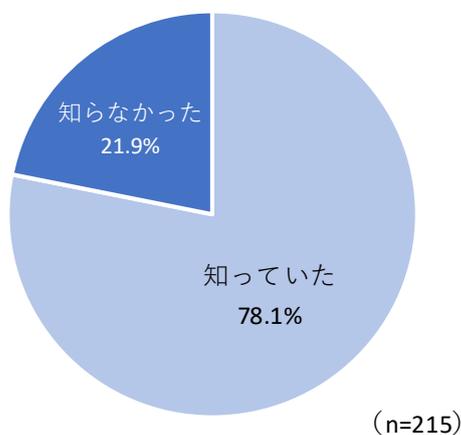
- ・ 全ての公共交通機関を多くの人が「ほぼ使わない」と回答している。
- ・ JRの利用率はバスやタクシーに比べると比較的高いが、月に数回以上利用している人は6%程度である。



## 実証実験の認知状況

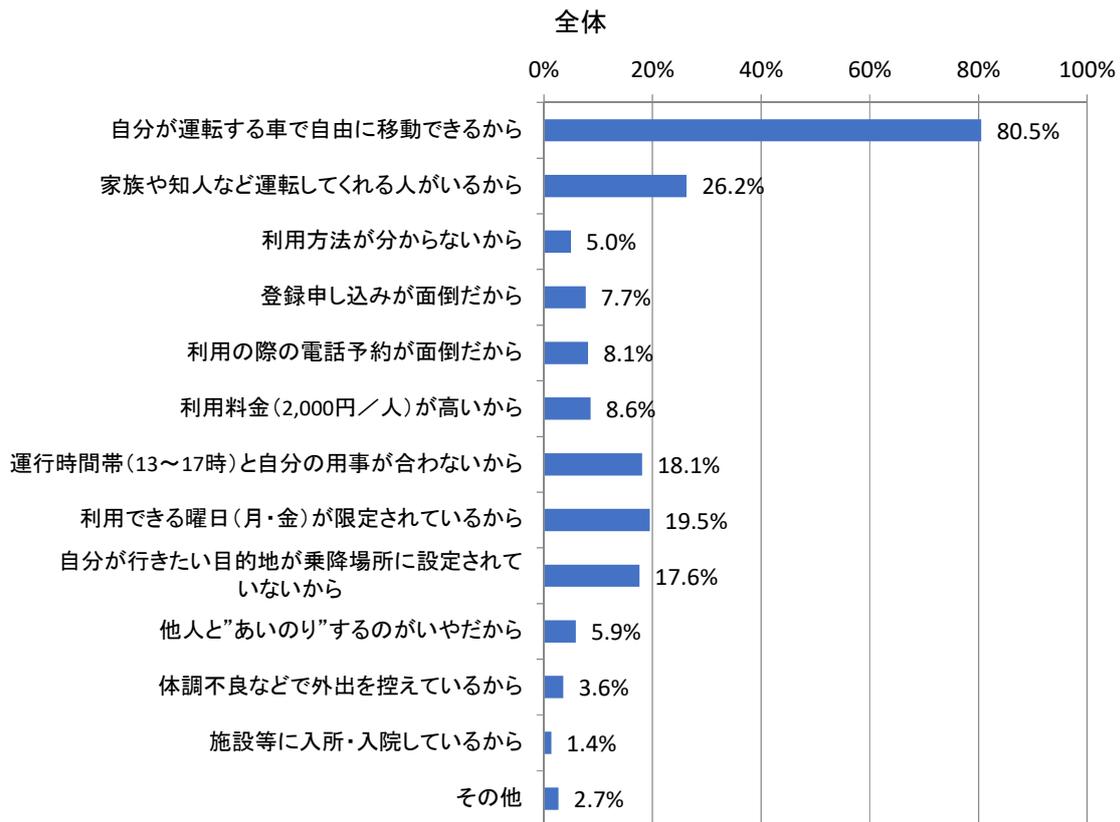
- ・ 78%が実証実験の実施を認知していた。

※制度の周知方法は、対象地域の全世帯に申請書及びチラシ等を配布、対象地域への告知放送端末（市の音声での周知システム）での周知、小海地区活性化協議会員による個別勧誘等の実施。

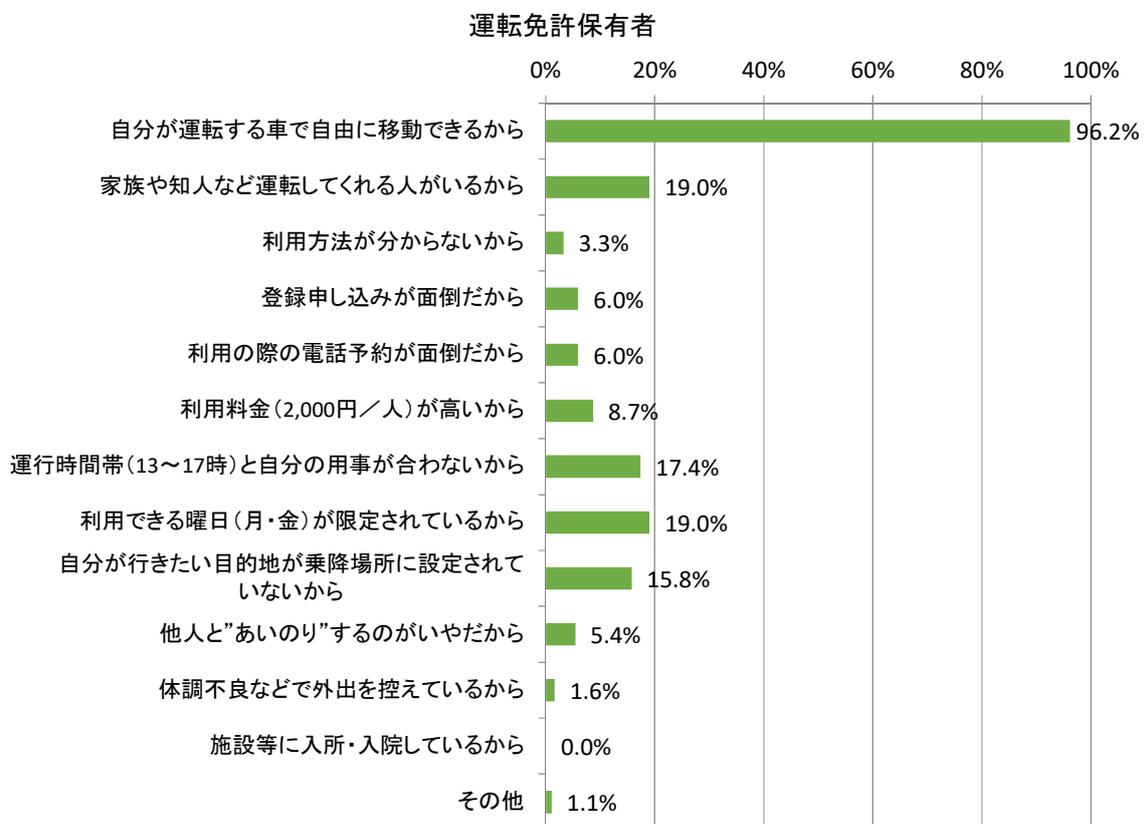


## 小海あいのりタクシーを利用しなかった理由

- ・ 「自分が運転する車で自由に移動できるから」という理由が最も多く、81%が回答している。
- ・ 次いで「家族や知人など運転してくれる人がいるから」の回答が26%と多い。
- ・ 実証実験の内容に関する理由としては「利用できる曜日（月・金）が限定されているから」、「運行時間帯（13～17時）と自分の用事が合わないから」、「自分が行きたい目的地が乗降場所に設定されていないから」といったニーズとの相違に関するものが上位に入っている。
- ・ 免許の保有状況別に見ると運転免許保有者の96%が「自分が運転する車で自由に移動できるから」と回答している。
- ・ 運転免許非保有者では64%が「家族や知人など運転してくれる人がいるから」、28%が「自分が行きたい目的地が乗降場所に設定されていないから」と回答している。
- ・ 普段最もよく使う移動手段が「自分で運転する車」以外の方は68%が「家族や知人など運転してくれる人がいるから」、32%が「自分が行きたい目的地が乗降場所に設定されていないから」と回答している。

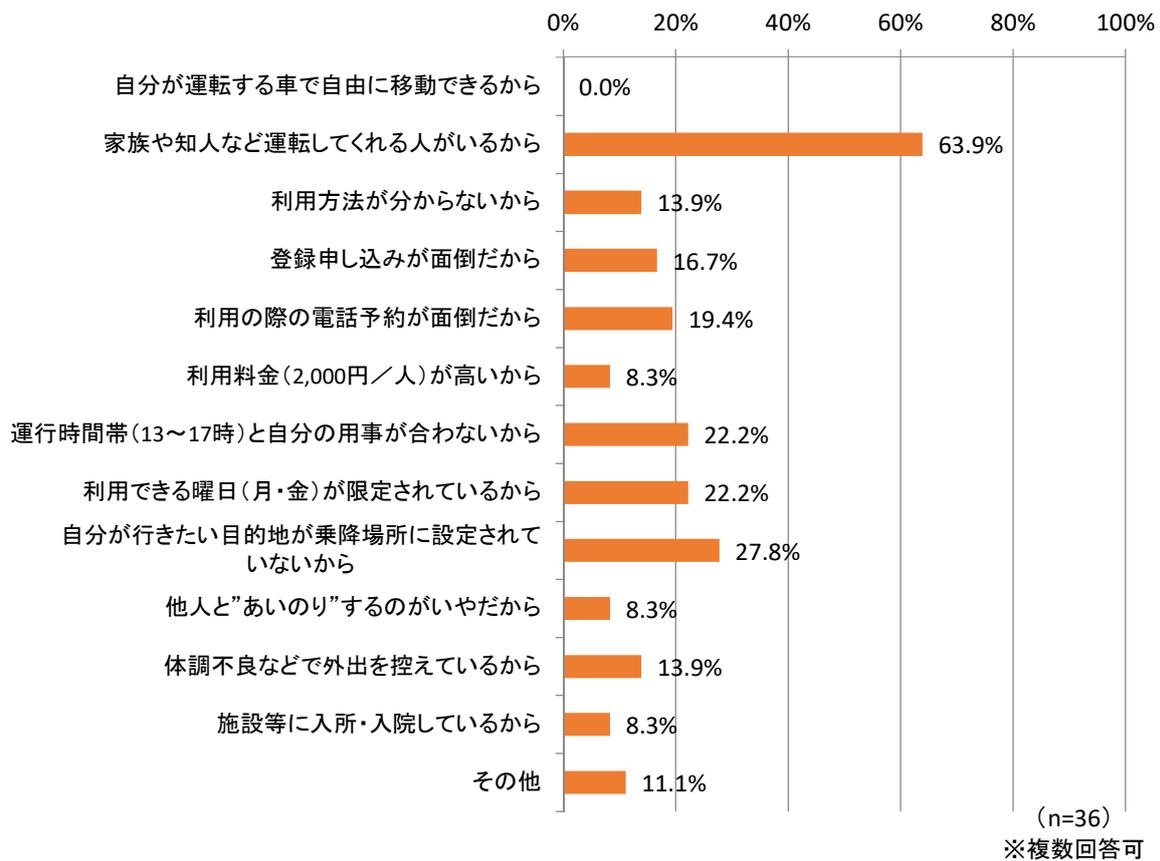


(n=221)  
※複数回答可

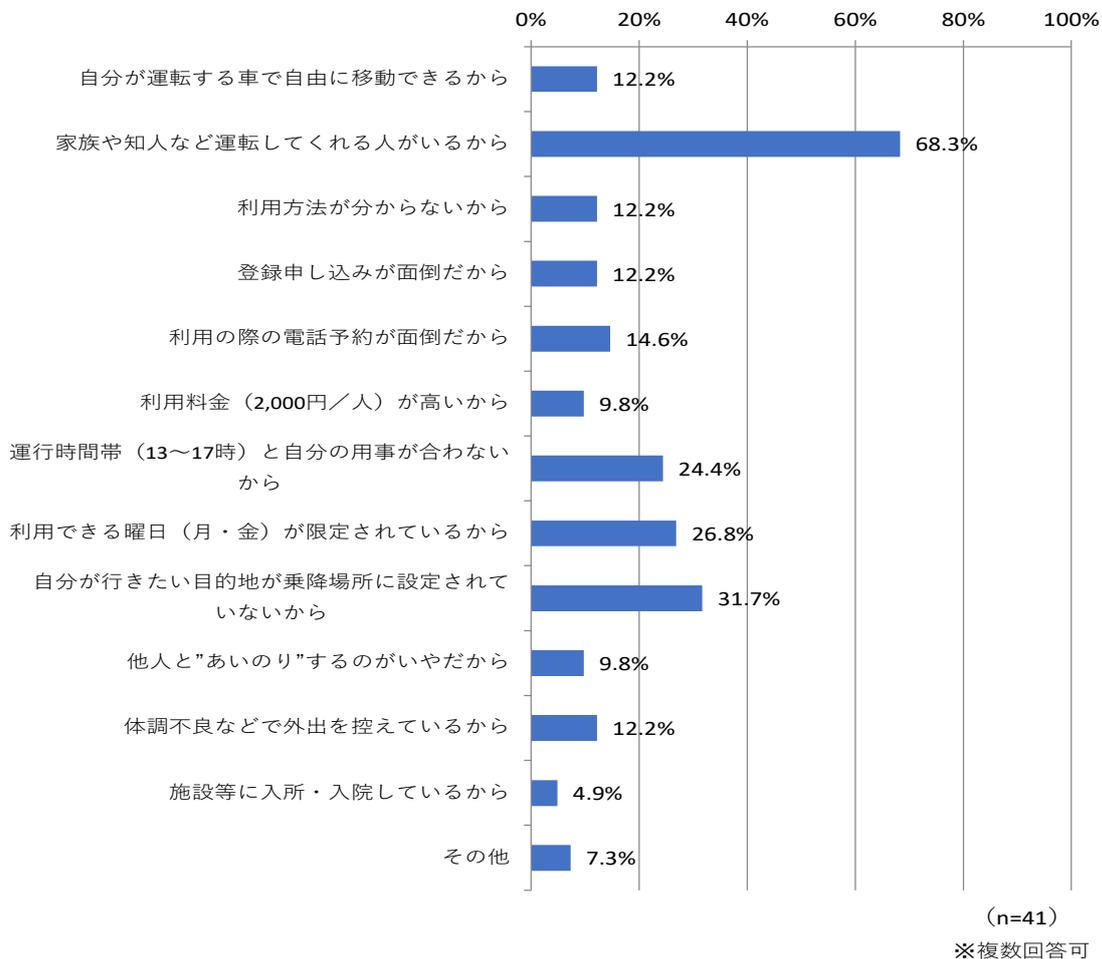


(n=184)  
※複数回答可

### 運転免許非保有者



### 普段最もよく使う移動手段が「自分で運転する車」以外の者



## 自由意見

### 運行日・運行時間について

午前運行もあれば良いと思う。(30代・女性)
午前、午後の2回くらいは便を出してほしい。(70代・女性)
午前と午後の運行希望。(80代・女性)
午前も運行してほしい。(70代・女性)
いずれ車の運転ができない年齢になると思います。その時は、午前の部と午後の部(病院に行く日・マルナカなどへ買物の日など)に分けて、動ける人は3~4人で時間帯が合うように、一緒にお互いじっくりと話を進められたらと思います。高齢化が進み危機感を感じています。(70代・女性)
週3回月・水・金。(60代・女性)
運行日を平日毎日とする。(60代・男性)
曜日の限定をしないでください。(70代・男性)
今は自分で移動できるから不便は感じないが、運転できないようになった時は、時間や曜日を限定できず使えたら良いと思います。(70代・女性)
曜日の制限があると利用者は少ない。(80代以上・男性)
時間や曜日が限定されているので利用しにくいし、まず申し込むのが面倒に感じる。(50代・女性)
利用できる曜日や時間帯が限定しすぎている。(50代・女性)
曜日、時間を増やしたらもう少し利用する人がいたかもしれません。(50代・男性)
がん専門病院を受診している人も多いので、利用者の都合に合わせた時間と曜日を設定する。自宅付近から公共交通機関(旧引田町内で良い)を利用できる駅や停留所までなどに設定し、帰りの時間が遅くなくても利用できるようにしていただけるとありがたいですね。(70代・女性)
毎朝7時に迎えに来て引田駅まで送ってってくれるなら2000円を払って利用したかったが、13~17時は利用しない。1世帯2000円のパスが家族で使えたら良いと思う。それか年間パスで1万円など。毎日利用できるなら塾などに送ってってもらいたい。(10代・男性)
時間を自由に利用できるよう設定してほしい。(60代・男性)
登録なしで子どもの習い事など連れて行ってくれる。運行時間は9時~17時なら使いやすい。毎日利用できる方が良い。(40代・女性)

## 運行エリアについて

---

白鳥、大内方面の通院や買い物にも利用できると便利です。(70代・女性)

---

白鳥、三本松も含めれば良いと思う。(70代・男性)

---

せめて白鳥病院までは行ってほしい。(70代・女性)

---

白鳥病院など、引田地域以外でも利用できると更に良いです。(40代・女性)

---

引田までしか行かないので、白鳥地区など、せめてマルナカ・コーナン・市役所などに行けるともっと良いのではないかと思います。(30代・女性)

---

運行区間を旧白鳥町内の主要施設にも広げる。(40代・女性)

---

白鳥病院にかかっている人もいるので、運行区間をせめて白鳥まで広げてほしいと思う人がいるのではないかと。他にも白鳥皮膚科、岡田眼科、赤沢眼科や、マルナカ白鳥店では色々なものが揃うので行ってほしいのでは……。行きつけの美容院も引田でない人がいるのではないのでしょうか。(50代・女性)

---

できれば白鳥病院等もコースに加えてほしいですが、白鳥病院は予約制なので難しい点もあるかと思っています。(70代・女性)

---

私は白鳥病院へ6週に1度通院しています。小海の下の地区なので、片道千円少々でタクシーを利用しています。あいのりタクシーは予約の時間があり、利用するのが少し難しく思います。白鳥、三本松地区まで利用できれば便利だと思います。(80代以上・女性)

---

白鳥病院への通院が2ヶ月に1回あるので、バス停(引田駅)まで送迎していただくと助かると思います。その時は引田でマルナカ、JA、支所、郵便局等用事をまとめてやりたい。帰りもバス停から自宅まで送ってもらえると尚良いと思います。(80代以上・女性)

---

指定の乗降場所は決まっているのですか？とにかく白鳥や大内まで行ってほしいのではないのでしょうか。(60代・男性)

---

引田方面にはあまり用事がないので、白鳥の方に行くようになるれば利用率が上がると思います。(60代・男性)

---

引田地区には用事がないので、白鳥地区や大内地区に行きたい。(70代・男性)

---

目的地が限られている。食料品は生協や宅配弁当がある。病院はせめて白鳥病院まで行ってほしい。(70代・男性)

---

もう少し目的地を増やしても良いと思う。(10代・女性)

---

利用できる地区をせめて東かがわ市内で実験したら良かったのではないのでしょうか。(50代・男性)

---

区間を東かがわ市内に広げる。(50代・女性)

---

東かがわ市内のスーパー・病院等の設定であれば今後運転免許がなくなれば利用したいと思う。(80代以上・男性)

---

・免許証を返納すれば移動手段がなくなるので利用したいと思います。白鳥マルナカ、コスモス、キムラ、百十四銀行、白鳥郵便局、市役所等一度にまとめてまわれるようになると便利だと思います。

・白鳥温泉への送迎は無理ですか？週2回あいのりで5名程度。小海は温泉のバスが通っていないので。バスが利用できるともっと良いのですが……。 (80代以上・女性)

---

利用区域をもっと広げる。(40代・女性)

---

自分の行きたい目的地で乗降できたらいいと思う。(80代・女性)

---

## 利用料金について

---

利用料金はとても安いのでお得だと思います。(30代・女性)

---

利用料金は妥当な金額だと思う。(50代・男性)

---

利用料金は1回100~200円としてほしい。(70代・女性)

---

1回200円くらいで利用時のみに支払うようにする。(70代・女性)

---

登録した人は、利用時間や行先を予約し、片道200円で連れて行ってもらえるならもっと利用者は増えると思う。(10代・男性)

---

1回100円で好きな所に連れて行ってくれる。ガソリン代が高いので、1回100円で利用できるなら若い人たちも利用したいと思うはず。(40代・女性)

---

1人2000円×家族4人=8000円は高い。もし利用しなかったらもったいない。1回100円、1往復150円などにしたら良いと思う。小海でも奥の方の方たちは毎日買物に行くと元がとれるかもしれないが、気を使って何回も利用するのは控えるような気もする。白鳥病院や白鳥マルナカ、コスモスとかに200円くらいで行けたら良い。(40代・男性)

---

自宅から往復1回500円程度であれば利用したいです。(80代以上・女性)

---

とても良い取組だと思います。でも金額が少し高めを感じてしまいます。料金が後日(月末等)引き落とし可能だと、突然の用事ようでも利用しやすそうだと思います。今回は利用者が2名とのことですが、継続していくと利用される方はますます増えそうです。(20代・女性)

---

もっと安くする。(40代・女性)

---

運転できない年にならないと実感がなくてわからないのですみません。料金が高いような気がします。(50代・女性)

---

介護を受けている方が通院や薬の受け取りでタクシーを利用されている場合、あいのりタクシーでの介護保険適用があればありがたい。(70代・女性)

---

通院利用するには高いのではないかと。(40代・男性)

---

自宅で購入でき、免許返納で割安に利用できると良い。(60代・男性)

---

今はまだ自分で運転できているので良いが、もし利用するようになると利用料金は市に支払ってほしいと思います。(80代以上・男性)

---

## 今後の利用意向について

---

自分で運転できないようになれば利用すると思います。(70代・男性)

---

電話予約無しでの運行、その都度支払い。もっと先にはあいのりタクシーを利用したいと思っています。(80代以上・女性)

---

自分が運転できない時などにはあいのりタクシーを利用したいので、本格運用をお願いします。免許の無い高齢者家族の送迎ができないことが多くなっているの、実証実験の期間はとても助かりました。高齢家族も、自分で予定を立てて通院や食料品の買物ができ、イキイキしていました。友人と一緒に行動でき、交流も増えたようです。認知症予防にもなります。乗降場所が自宅なので、足が悪くても利用できました。(40代・女性)

---

今は利用する必要が無いのでサービスの内容はよくわかりません。これから自分が運転できなくなったら利用したいと思います。それには予約が簡単にでき、サービス内容も明確にわかるようにしてほしいです。(70代・女性)

---

いずれは運転免許を返納し、外出が困難になる時が来るので、この事業は良いサービスだと思います。利用者数にもよりますが、利用料金、時間、回数についてももう少し細かい内容にしていただけたらうれしく思います。(70代・女性)

---

これから先、利用すると思います。(80代以上・女性)

---

運転できなくなれば利用したい。(70代・男性)

---

自分で運転できなくなれば利用したい。(70代・女性)

---

近年中に免許返納をするつもりです。その時はお世話になります。(80代以上・女性)

---

今のところ自分で通院や買い物に行っているの、2~3年したらわかってくると思います。(80代以上・女性)

---

今のところ自分で運転できるので、1~2年後に免許証を返納したら必ず利用しようと思っています。(80代以上・女性)

---

今は自分で運転できるが、免許証を返納した時には利用させていただきたい。(70代・女性)

---

自分が運転免許を返納したら利用するのでお願いします。(80代以上・男性)

---

普段は利用していない人でも、登録しておけば、いざという時など電話して利用できるようにしてほしい。後払いや引き落としなどで。(80代以上・男性)

---

自分は車で運転できるうちは必要ないと思うが、後期高齢者が利用するには少しハードルが高いのではと感じる。(50代・男性)

---

二人しか利用しなかったとのことで、とても少なくびっくりでした。今はまだ使うことはないですが、20年後は必要になるのだらうと思います。近所でも80代の人々の運転を見ると、大丈夫かなと心配になります。免許を返納しても気軽に外出できるようになれば良いですね。(60代・男性)

---

まだ現実感が無いので考えられません。(50代・女性)

---

骨折など自分で運転できない状況になると助かるとは思いますが、午後しか利用できない、引田しか行けないのであれば利用することはない。(40代・男性)

---

自分で運転できるので今のところはわからない。運転できなくなった先のことまでわからない。(70代・男性)

---

## あいのりタクシー以外の希望サービスについて

---

タクシーのクーポン券を安く買えるなどしてもらいたい。(50代・女性)

---

あいのりではなく、普通のタクシーを安く定額で使えたら。(70代・男性)

---

4か月に1回半額、自己負担でタクシー券を利用できたら良いと思う。(70代・性別不明)

---

タクシー代の半額を負担して、自分の行きたいところに行けるシステムが良いのではないかと。(10代・男性)

---

タクシー券を割引していつでもどこでも行ける方が利用しやすいのではないかと。(80代以上・男性)

---

定期券購入して乗り放題にした方が利用しやすい。自分で電話してタクシーを呼んで、目的地に着いたら定期券を見せる。高齢者限定で格安定期にしてくれたら、私たちが送迎できないけど祖母がタクシーを必要としている時にすぐ手配できて助かります。制限があればあるほど利用しにくい。(40代・女性)

---

あいのりタクシーではなく、定期バスなどの方が利用しやすいと思う。(60代・女性)

---

他地域と同様にコミュニティバスを運行してほしい。(40代・男性)

---

さぬき市のようにコミュニティバスを出せば良いと思う。(70代・女性)

---

8人乗り程度の巡回マイクロバスが1日3回(朝、昼、夕)来てほしい。(70代・男性)

---

週1回でも予約制ではなく定期便の方が良いと思います。区域も東かがわ市内まで。(60代・女性)

---

買い物だけなら週に2回程度、代理で買いに行ってくれる人がいたら便利なのは。(40代・男性)

---

リクエストして自宅から目的地までをつないでくれれば良いと思います。高齢者の方々などは病院の予約などを一緒にできるようになると良いのでは。(40代・女性)

---

東かがわ市と、市内の公共交通機関が協力して活動をする。例：買物をした場合、いくら以上購入で配達する。または貯めたポイントを配達に充てるなど。現品を見て買物をしたいが、たくさん買うと帰るのが大変なので買わなかったという人が多いです。(50代・男性)

---

今は健康なので自分の車で出かけていますが、今後体調が悪くなり、利用する機会が増えると思うので、・体調不良 ・歩行に支障がある人 ・一人暮らし などに重点を置いたサービスをお願いします。(70代・男性)

---

安価で連絡したら時間通り来てくれると良い。少し介助の技術がある方又は介助機能のある車で来てほしい。(40代・女性)

---

個人の望みに相応した手立てが必要かと思います。(70代・男性)

---

自宅 to 自宅。(60代・男性)

---

料金とかの問題ではなく、時間や行き先などいろいろな所へ行けるようにしてほしい。難しいですよ。(60代・女性)

---

利用範囲が限定的すぎるので、もっと自由度を高めるか、料金を下げるなどした方がよい。(70代・男性)

---

## その他の意見

---

今のままで周知を実施する。(70代・男性)

---

高齢者のみに声をかけた方が良いと思う。(30代・女性)

---

利用制限が無いこと。(60代・男性)

---

この地域で自家用車を使わない生活は厳しいと思うので、もっとこういうサービスがあることを告知し、自分で運転できない人に寄り添った対応をすればよいと思う。(30代・男性)

---

もう90歳にもなると1人でどこにも行けない。家族に連れて行ってもらわないと無理です。(80代以上・女性)

---

この制度では市長に面会にも行けない。外出するにあたり、権利行使のため外出しなければならない。義務の行使のため外出しなければならない。生命の維持のため外出し役に立たなければならない。どのようなことが該当するのかを提示して参加を募り外出したいが、費用もかかるのでやめておこうとなる。人権問題となる。(60代・男性)

---

長期入院中のため今のところ利用する予定がないので何の意見もありません。(60代・女性)

---

## 5. タクシー事業者ヒアリング

サービス供給側のタクシー事業者に対してヒアリングを行い、供給サイドへの影響やサービスを拡大する場合の課題等を把握した。結果は次に示すとおり。

### タクシーのサービス供給の観点から

#### ① タクシー事業の営業収入への影響（新たな利用者が出て収入が増えたか）

< A 社 >

- ・利用者が少なく特に影響なし。

< B 社 >

- ・利用者が少なく特に影響なし。

#### ② 事業経費への影響

< A 社 >

- ・利用者が少なく特に影響なし。

< B 社 >

- ・利用者が少なく特に影響なし。

#### ③ 生産性への影響

< A 社 >

- ・利用者が少なく特に影響なし。

< B 社 >

- ・利用者が少なく特に影響なし。

### オペレーションの観点から

#### ① 事務の負担（コミュニティ協議会とのやりとり、配車、市への報告事務）

< A 社 >

- ・利用者が少なく特に影響なし。

< B 社 >

- ・利用者が少なく特に影響なし。

#### ② 運転士の負担

< A 社 >

- ・利用者が少なく特に影響なし。

< B 社 >

- ・利用者が少なく特に影響なし。

## 利用者の状況

### ①コロナ禍による外出頻度、移動手段への影響

<A社>

- ・利用者が少なく特に影響なし。

<B社>

- ・利用者が少なく特に影響なし。

### ②利用者からのご意見

<A社>

- ・利用者が少なく特に影響なし。

<B社>

- ・利用者が少なく特に影響なし。

### ③利用者層（年齢層、体調、居住地などの特徴）

<A社>

もともとの利用者が利用したという感じ。

<B社>

もともとの利用者が利用したという感じ。

## 今後の展開の可能性

### ①今回は利用登録者が少なかった（2人）が、どうすれば利用が増えると思うか

- ・利用日時や目的地を増やせば利用者は増えると思うが、通常のタクシー利用への影響が懸念される。

### ②曜日や利用時間帯の設定

- ・利用日時や目的地を増やせば利用者は増えると思うが、通常のタクシー利用への影響が懸念される。

## その他

- ・今回は利用者が少なかったので、利用者が多くなった場合の想定などを検証するのは難しい。
- ・まずはタクシーを利用してもらう習慣をつけてもらうことが先かと感じた。

## 6. コミュニティ協議会ヒアリング

予約のとりまとめを行ったコミュニティ協議会に対してヒアリングを行い、事務的な負担感や今後の展開の可能性等を把握した。結果は次に示すとおり。

### オペレーションの観点から

#### ①事務の負担（コミュニティ協議会とのやりとり、配車、市への報告事務）

- ・事務負担が大きい。
- ・今回は登録者が二人で、予約の連絡をくれるのは実質一人だったためなんとか対応できたが、これ以上登録者が増えると協議会の事務員では対応が難しい。
- ・コミセン業務があるため受付対応はコミセン事務局では難しい。
- ・事務局で対応する場合は、受付時間を1時間程度に限定し、その時間は電話対応に集中するなどの対応が必要と思う。

#### ②その他

- ・事務所の電話に転送機能がついていないため、外回り清掃など協議会の仕事で席を外している場合、予約の電話があっても対応できない。
- ・事務所の電話には子機があり、離れる際はそれを持ったりしていたが、対応できる範囲が限定されており、体育館などでの作業時は対応できない。
- ・事務局用の携帯電話を連絡先の一つにしていたが、利用者が連絡した際に電源が切れていたことがあり、利用者に迷惑をかけることがあった。
- ・また、携帯電話の場合、予約内容の聞き取りができたとしても、事務所内にいないこともあるため、すぐにFaxを送ったりすることは難しいので、携帯電話での受付はできればやめた方がいいと思う。

### 利用者の状況

#### ①地区住民からのご意見

- ・利用者の方からは、「是非これからも続けてほしい」との意見があった。
- ・長寿会などにもあいのりタクシーの登録の啓発をしたが、「数年後には必要だが今は車を運転できているから不要」との意見があった。
- ・今回の料金設定について、利用者の方からはタクシーが安く使えると好評だったが、登録しない方からは登録料金が高いとの意見があった。

### 今後の展開の可能性

#### ①今回は利用登録者が少なかった（2人）が、どうすれば利用が増えると思うか

- ・利用できる時間や日数を増やせば利用者は増えるのではないかと。

#### ②曜日や利用時間帯の設定

- ・日曜日は、タクシー会社との連絡が取りにくいので、曜日を変更したほうがいい。

### その他

- ・タクシー会社の事務局が日曜日は休みのため、FAX 送信の確認の電話をした際に、対応するドライバーによっては、情報連携が十分にできないことがあった。

## 7. 小海あいのりタクシー実証実験の評価と今後の方向性

### 小海あいのりタクシーの利用状況

- ・ 広く小海地区の住民に利用登録を募ったものの、2カ月の実験期間中に利用登録を行い、利用したのは2人のみであった。
- ・ 利用目的は大半がスーパーへの買い物であった。

### 利用者ヒアリング

- ・ 利用者は2人とも運転免許を持たない（1人は返納済み、1人は元々保有せず）75歳以上の女性
- ・ 2人とも、あいのりタクシーの運行時間（13～17時）に合わせるようにした。
- ・ 2人とも、あいのりタクシーの利用により外出回数が増加した（家族に気兼ねせずに買い物に行く機会が増えて嬉しかった、買い物はほとんど家族に任せていた）。
- ・ 2カ月 2,000円の会費は2人とも「安いと思う」と回答。
- ・ よかった点として、次の点が挙げられていた。
  - ・ （買い物で）直接商品を見られること。
  - ・ 道中の車内で会話も楽しめたこと。 等
- ・ 改善が必要な点として、次の点が挙げられていた。
  - ・ 午前中に病院に行きたかった。
  - ・ 白鳥方面に行きたかった。 等
- ・ 利用者が増えなかった理由として、次の点が挙げられていた。
  - ・ 今は家族が送ってくれるから不要、自分のために税金が使われるのに抵抗があるといった声がある。
  - ・ 普段（タクシーを）利用しない人には便利さが伝わりにくい。 等
- ・ その他として、次の点が挙げられていた。
  - ・ 税金を一部の人だけが使うことに少し抵抗があったが、こうした支援制度は非常に助かった。
  - ・ 昔からの知り合いとここ数年は会う機会がなく疎遠になっていたが、このあいのりタクシーをきっかけに交友が復活したことが非常に嬉しかった。
  - ・ どういった形でも支援があれば子どもの負担を軽減することができるし、利用頻度も増えるので助かる。
  - ・ 友達とだから乗り合いできたが、知らない人と乗り合いになることには抵抗がある。
  - ・ コロナの心配がなければもっと利用した。 等

### 非利用者アンケート調査

<小海あいのりタクシーを利用しなかった理由>

#### 全回答者

- ・ 「自分が運転する車で自由に移動できるから」という理由が最も多く、81%が回答。
- ・ 次いで「家族や知人など運転してくれる人がいるから」の回答が26%と多い。
- ・ 実証実験の内容に関する理由としては「利用できる曜日（月・金）が限定されているから（20%）」、「運行時間帯（13～17時）と自分の用事が合わないから（18%）」、「自分が行きたい目的地が乗降場

所に設定されていないから (18%)」といったニーズとの相違に関するものが上位に入っている。  
普段最もよく使う移動手段が「自分で運転する車」以外の回答者

- ・「家族や知人など運転してくれる人がいるから」という理由が最も多く、68%が回答。
- ・次いで「自分が行きたい目的地が乗降場所に設定されていないから (32%)」、「利用できる曜日 (月・金) が限定されているから (27%)」、「運行時間帯 (13~17時) と自分の用事が合わないから (24%)」が多い。

<自由意見>

- ・白鳥地区 (白鳥病院、マルナカ白鳥店、コーナン白鳥店、市役所等) や大内地区への乗継なしでの直接移動や、曜日制約・時間制約を受けない移動を望む声が多い。
- ・今回は使わなかったが、今後、運転できなくなれば利用したいという声が多い。

### タクシー事業者ヒアリング

- ・利用者が少なかったため、タクシー事業への影響は特になかった。
- ・利用日時や目的地を増やせば利用者は増えると思うが、通常のタクシー利用への影響が懸念される。
- ・まずはタクシーを利用してもらう習慣をつけてもらうことが必要。

### コミュニティ協議会ヒアリング

- ・既存の業務があるため、あいのりタクシーの受付業務をコミュニティ協議会事務局で担うのは負担が大きい (他の業務で席を外すこともあり、受付対応が難しい)。
- ・長寿会などにもあいのりタクシーの登録の啓発をしたが、「数年後には必要だが今は車を運転できているから不要」との意見があった。
- ・今回の料金設定について、利用者の方からはタクシーが安く使えると好評だったが、登録しない方からは登録料金が低いとの意見があった。
- ・利用できる時間や日数を増やせば利用者は増えるのではないかと (ただし、日曜日はタクシー事業者と連絡が取りづらい)。

## ●実験の総括

今回あいのりタクシー実証実験を行った小海地区では、高齢者も多くは自分で運転する車で移動しており、いつでも自由に移動できる状況に慣れているため、「他人との相乗り」「運行エリアの限定（目的地を地域の拠点（引田中心部）までとしたこと）」「利用できる曜日や時間帯の限定」といった点でサービスに不便さを感じたことが調査結果から伺える。

今回の実証実験の意図としては、「少量分散で発生する需要に効率的に対応するために相乗り、曜日の限定を行う」「市の公共交通網の役割分担を踏まえ、白鳥地区や大内地区への移動には鉄道やバス等の幹線で乗継いでもらう」「供給側の制約を踏まえ通常タクシーの需要閑散時間帯（13～17時）に運行を限定する」ことがあったが、こうした行政側の意図が利用者には十分に伝わっていなかった可能性が高く、意識醸成の取組みは今後の課題と言える。

利用者は少なかったものの、利用者からよかった点として「（買い物で）直接商品を見られること」「道中の車内で会話も楽しめたこと」が挙げられており、実際に外出して自分でものを見ることや、人とふれあってコミュニケーションを取ることの重要性が示唆された。一方で、感染症への感染リスクから、見ず知らずの他人との相乗りに対する抵抗感が見られた。

また、コミュニティ協議会事務局における利用とりまとめは、既存業務を踏まえると事務局の負担が大きく、利用者が増えることを想定すると、現在の体制では対応が難しいことがわかった。

## ●今後の方向性

今回の実験結果から、バス停や駅が遠い地域や農業従事者の多い地域では、高齢者層でも免許の所持率が高く、タクシーを含めた公共交通の利用機会が減少し、自身の運転や家族の送迎で移動することが多くなる傾向が見られる。また、タクシーの相乗りによるドアツードア型の移動支援策については、一定のニーズはあるが、利用調整により「あいのり」がどんどん成立するほどの需要ボリュームではなく、便利で効率的な運行にはつながりにくいことが確認できた。なお、ボリュームが増えてきた場合でも、コミュニティ協議会等の現在の体制では予約受付等の対応に限界があることが想定されるため、実施体制については検討が必要である。

一方で、様々なサービスが在宅で受けられることが多い昨今ではあるが、外出して直接商品を選ぶこと、また、友人などと一緒に外出する場合は、移動の機会自体が交流の場になる、といったメリットが確認できた。

こうした結果を踏まえ、効率的な運行や外出を楽しむという観点からは、タクシーのあいのりは効果的な手段であると思われるが、運用面での課題は大きく、すぐに本格的に導入することは難しいものと考えている。なお、タクシーを活用した移動支援策については、引き続き検討していく。

# 東かがわ市におけるモーダルミックスによる 利便性向上施策（実証実験）について

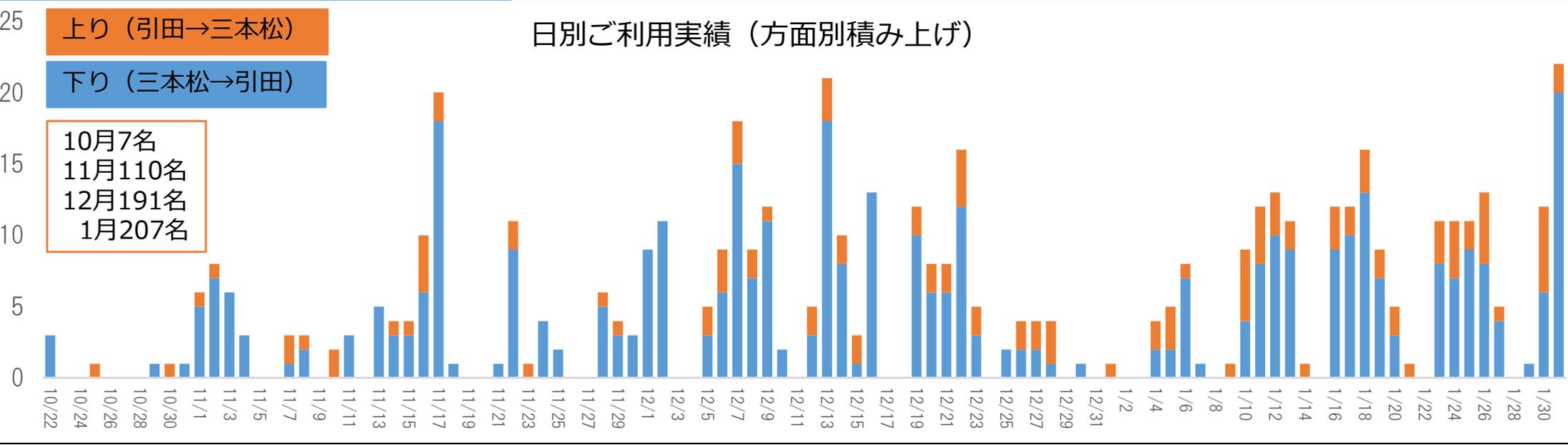


**2023年2月28日**  
**四国旅客鉄道株式会社**

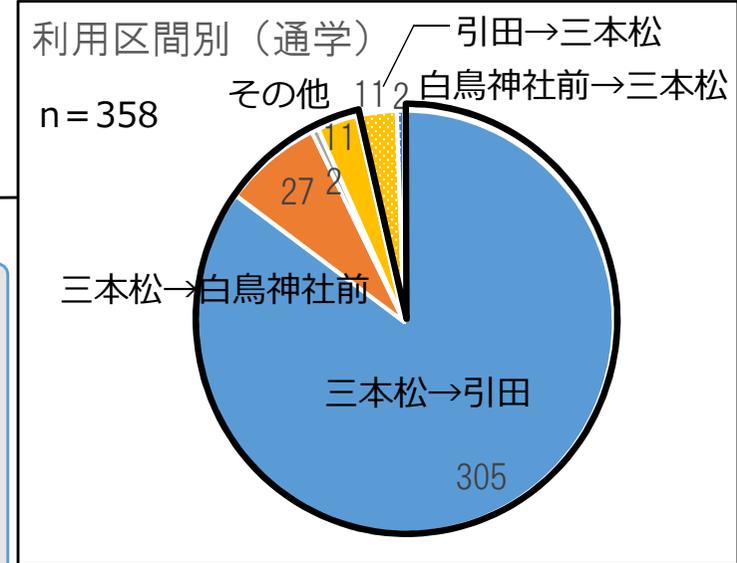
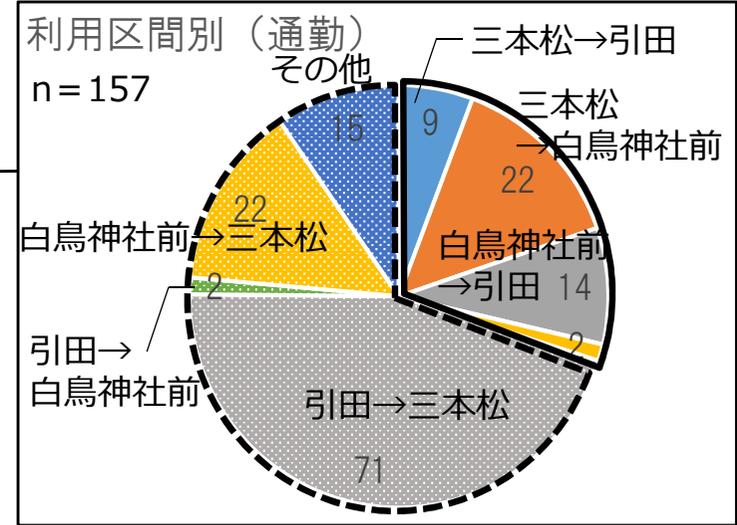
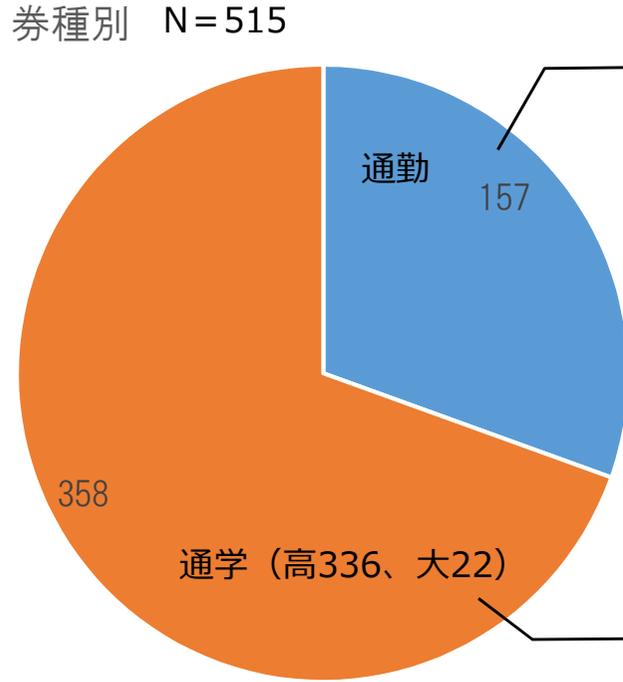
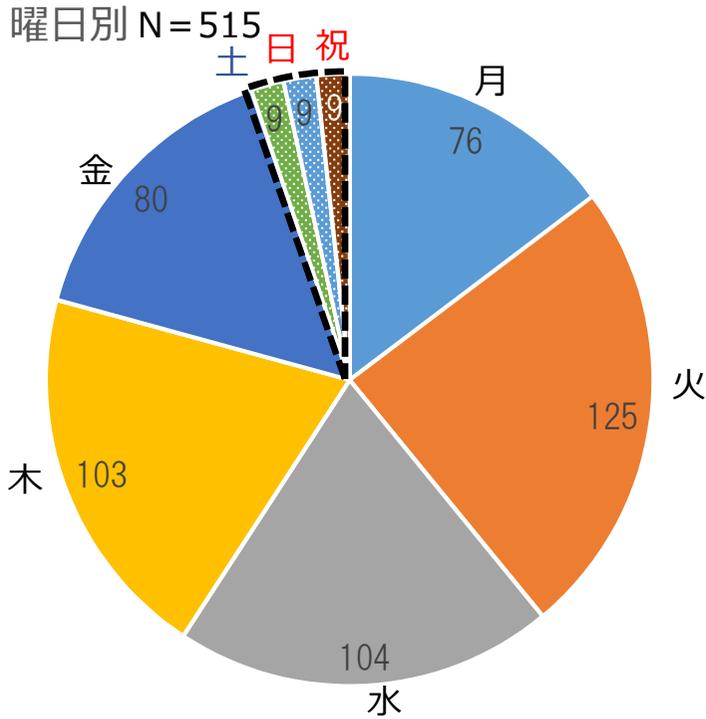
## 東かがわ市

実施期間	2022年10月22日~2023年1月31日 ※香川県公共交通燃料高騰・利用回復対策事業費補助金（以下、補助金）を活用するため、事務処理を加味した期間
対象路線	引田線、五名福栄線
対象事業者	大川バス
実証実験の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通サービスの利便性向上（モーダルミックスによる実質的増便）による利用促進効果の把握・検証</li> <li>地域に最適で持続可能な「公共交通ネットワークの四国モデル」構築に向けた検証</li> <li>路線バスでのオペレーション（バス運転士による乗り継ぎ利用者の確認・集計方法）における課題の抽出</li> </ul>
実施内容	<p>三本松~引田を含む区間のJR定期券をお持ちのお客様のバス利用を可能とする。                  ※正規運賃：三本松~引田390円、三本松~白鳥神社前210円</p> <p style="background-color: yellow; text-align: center;"><b>JR定期券によるバス利用者のバス運賃はJRが支払う（補助金活用）</b></p>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証実験の結果を元に、さらなる連携施策の実施を念頭に関係者と協議（負担含む）を進める</li> <li>市のHP等、当社HP・駅ポスター、バス車内、実証実験のPRを実施</li> </ul>

【東かがわ市】延べご利用人員：515名



実証実験ご利用人数 (延べ) : 515名 ※引田~三本松の通学定期  
発売数は約40枚/月



## ～定性情報 (ヒヤリング)～

### 【大川バス】

- ・三本松高校の学生の帰宅利用 (16:20三本松発) が多い
- ・試験日等、学校イベントの際の早帰り需要にもマッチ
- ・オペレーション面での問題は発生していない

### 【12/7、17:30 利用者の声 三本松高校生2名】

- ・何回か利用している ・友達も使っている
- ・利用する便はまちまち ・実証実験前は時間を潰して列車待ちしていた
- ・実証実験前は家族に迎えをお願いする事もあった
- ・継続してもらいたい

### 【1/18、16:20 利用者の声 三本松高校生2名】

- ・実証実験前はバスを使ったことはなかった ・+100円でも (自分は) 使うのではないか

- ・送迎に係るコスト削減
- ・公共交通利用・乗継ぎ移動の習慣醸成

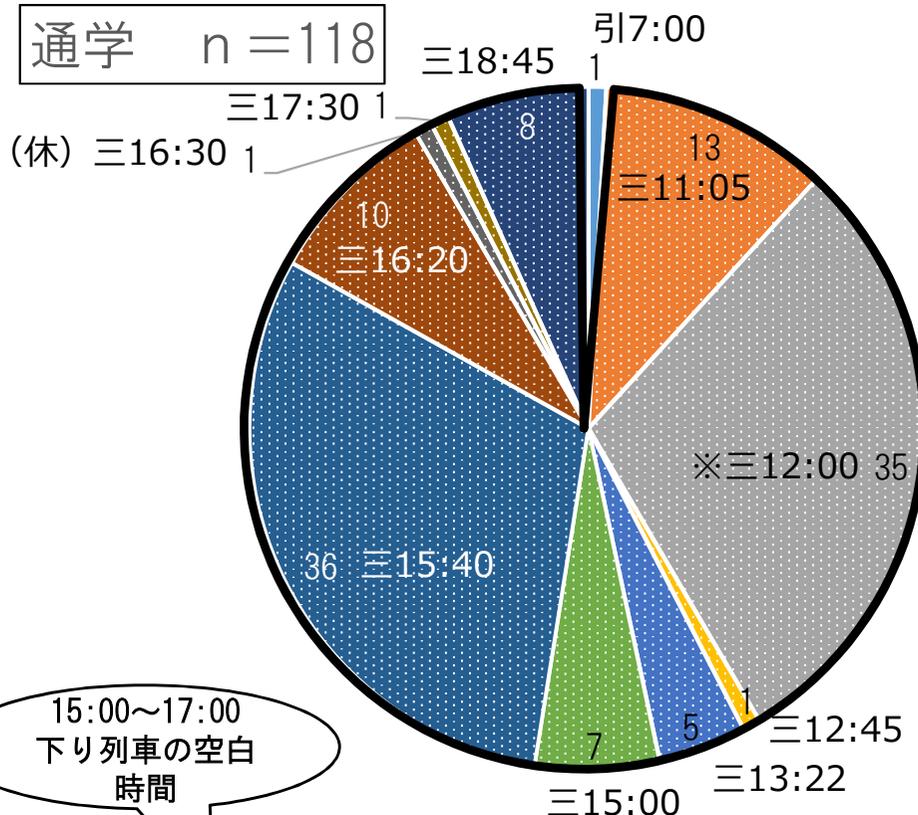
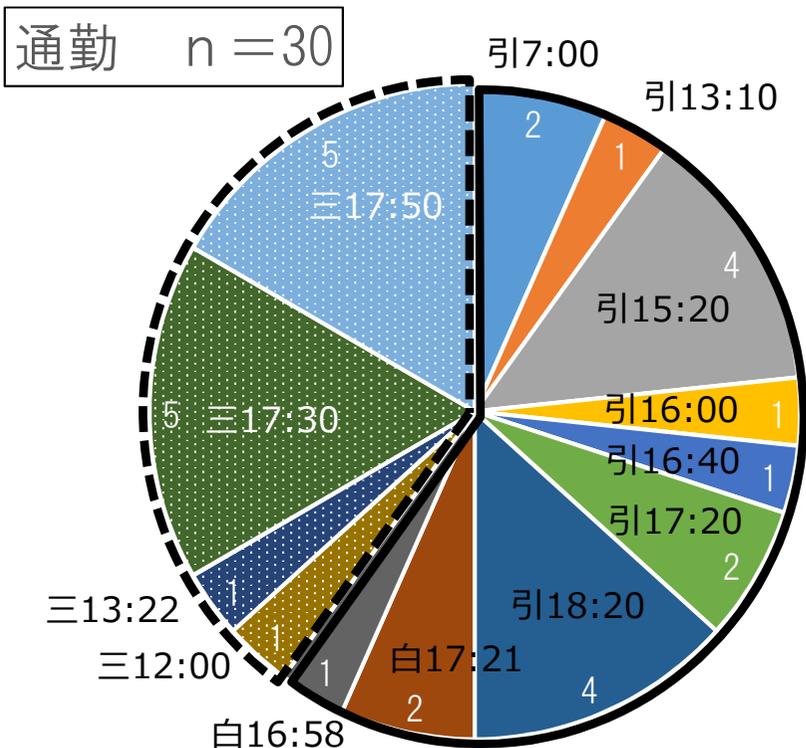
…等の副次的効果

# 【東かがわ市】 バス利用便実績集計 (2023.1.9~2023.1.31)

※1月利用実績総数 207件中148件回答

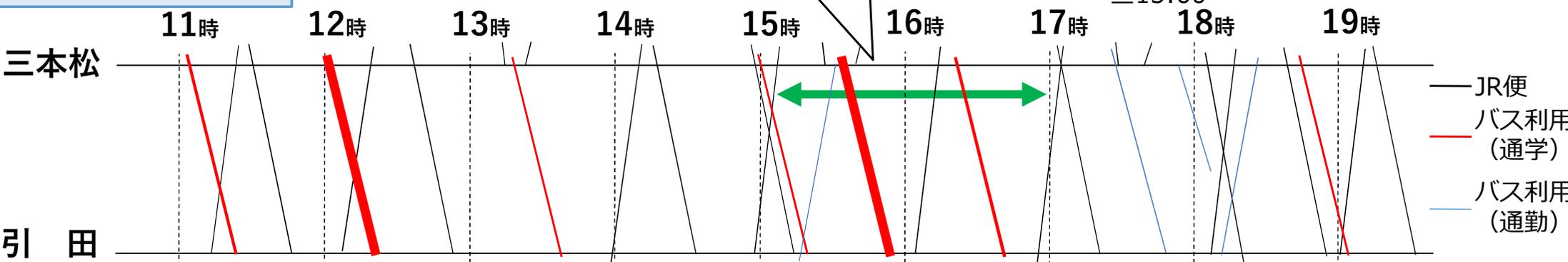


- ・通勤利用はバラツキが見られるものの、概ね帰宅利用が想定される。
- ・通学利用はほぼ帰宅利用だが、利用便に偏りが見られる。
- ※三本松12:00便は試験期間及び共通テスト後の利用が顕著なことから、午前授業の際に多く利用されたものと考えられる
- ・列車の空白時間帯に多くの利用があった。



15:00~17:00  
下り列車の空白  
時間

## ご利用実績イメージ



令和 4 年度の振り返りと令和 5 年度の取組予定

全体的な評価指標

全体的な評価指標		評価指標の推移			目標値
		現状値	1 年目	2 年目	
市民一人あたりの 鉄道・路線バス等 の年間利用回数	鉄道	15.7 回/年 (2019 年)	14.9 回/年 (2020 年)	13.6 回/年 (2021 年)	19.0 回/年 (2024 年)
	路線バス等	6.4 回/年 (2019 年度)	5.6 回/年 (2020 年度)	5.3 回/年 (2021 年度)	7.6 回/年 (2024 年度)
移動手段確保に係る公費負担額		5,413 万円/年 (2019 年度)	6,134 万円/年 (2020 年度)	6,681 万円/年 (2021 年度)	6,400 万円/年以内 (2024 年度)

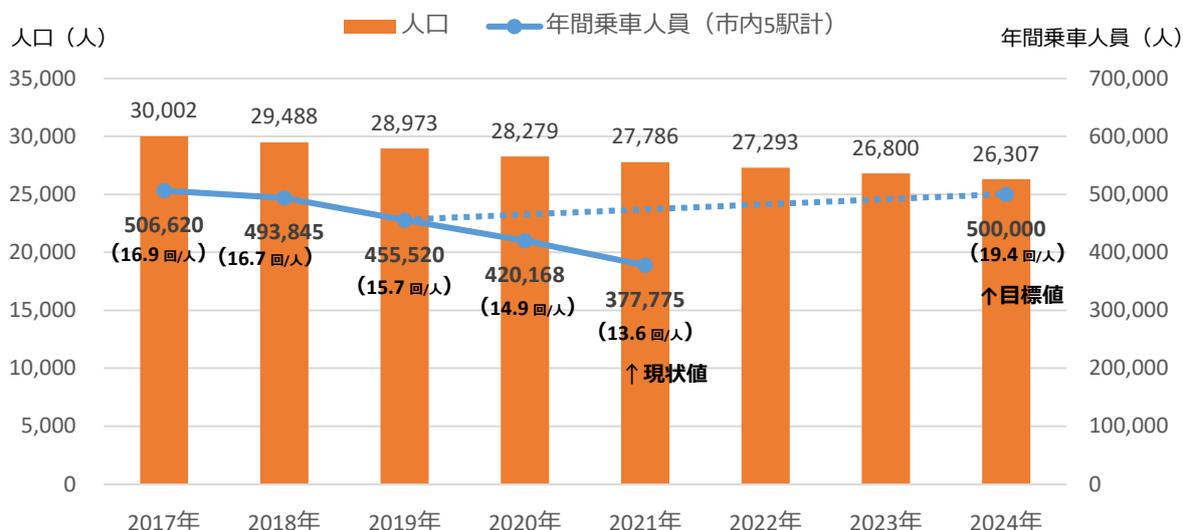


図 東かがわ市の人口と鉄道の年間利用者数の推移

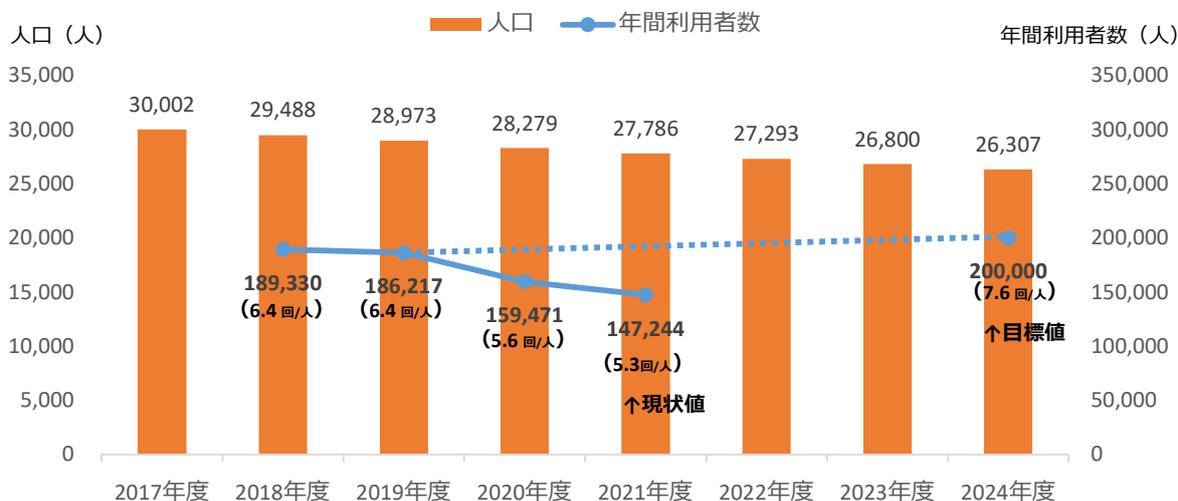


図 東かがわ市の人口と路線バスの年間利用者数の推移

## 目標ごとの評価指標

### 基本方針 1 まちを持続的に支える公共交通網の整備

#### 目標 1-1 まちの骨格となり市民や来訪者の交流を支える広域・市内拠点間の移動利便性向上

事業名	事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
移動ニーズやまちづくりを踏まえた路線バス網の再編	<p>○大川自動車引田線については、東かがわ市と市民の生活圏が及ぶ周辺市町を結ぶ重要な路線であるため、鉄道との役割分担を含めたあり方を議論しつつ、国及び県、周辺市町とともに維持存続を図る。</p> <p>○大川自動車引田線の一部の便で、移動ニーズを踏まえ商業施設等への立ち寄りを実施する。</p> <p>○大川自動車五名福栄線については、効率的な路線運営を行うため既存路線の見直しを検討する。</p>	<p>・2021年10月より、大川自動車引田線の市内完結系統（三本松～引田、平日のみ3.0往復）で買い物の利便性向上のため、三本松商店街とコーナン白鳥店（いずれも新設バス停）を通る経路に変更</p>
日常生活圏を意識した鉄道の移動利便性確保	<p>○需要側と供給側のギャップを解消するため、特急の利便性を市民にアピールし利用を促進するとともに、市民ニーズを事業者に提供し改善につなげる。</p>	<p>・三本松～引田間の鉄道定期券で、同区間の大川バスを利用可能にする実証実験を実施（実証期間：2022年10月22日～2023年1月31日）</p>

評価指標	評価指標の推移			目標値
	現状値	1年目	2年目	
市内拠点における路線バス乗降者数	三本松：27,629人 白鳥周辺：17,515人 引田：39,469人 (2019年度)	三本松：25,733人 白鳥周辺：10,747人 引田：27,507人 (2020年度)	三本松：24,415人 白鳥周辺：10,352人 引田：27,312人 (2021年度)	三本松：33,155人 白鳥周辺：23,277人 引田：47,363人 (2024年度)
市内路線バスの収支差	-5,775万円 (2020年度)	-2,388万円 (2021年度)	-4,263万円 (2022年度)	現状よりも改善 (2025年度)

#### ○次年度の予定

白鳥温泉の令和5年3月での閉館に伴い、五名福栄線の一部系統について、運行体制の見直しが検討されている。利用者の実態を把握し、効率的な運行の実施に向けて協議を継続する。

三本松～引田間の鉄道と路線バスのモーダルミックスについては、引き続き関係者間で意見交換を行い、検討していく。

目標 1-2 市民の日常生活を支える市内拠点への移動利便性確保・維持

事業名	事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
新たなモビリティの導入に向けた研究	○グリーンスローモビリティ や AI を用いた配車、自動運転、MaaS 等、新たなモビリティサービスの導入に向けた研究を進める。	
地域コミュニティ協議会等との協働による不便地域での移動手段確保	○地域コミュニティ協議会等が主体となって行う移動手段を考える取り組みや公共交通利用促進の取り組みに対して、行政が支援を行う。 ○移動手段確保策として、コミュニティバス、自家用有償旅客運送、タクシーの活用、スクールバスの活用等いくつかのメニューを用意し、当該地域に合ったサービスを地域コミュニティ協議会等と市が協働で作成する。 ○必要に応じて交通事業者が技術的協力を行う。 ○地域コミュニティ協議会等との協議が整った地域において実証実験を実施し、本格運行に繋げていく。	・水主地区、相生地区で高齢者（75歳以上）を対象としたタクシー利用助成実証実験を実施 ・小海地区で、地域コミュニティが主体となったタクシー相乗り実証実験を実施
タクシーの効率的・効果的な利用に向けた研究	○国の法改正等の動向を注視しつつ、同じ時間帯に同じ方向に移動するニーズをマッチングし、同じタクシーをシェアして効率的に利用する仕組みの導入に向け研究を行う。 ○貨客混載や救援事業等、すでに導入されているタクシーを効率的に利用できる仕組みについても、導入に向けた検討を進める。 ○需要の少ない午後を中心に、二次交通として鉄道や路線バス沿線から離れた観光施設をお得に回ることができる観光タクシーの導入について事業者と調整を進める。	同上

評価指標	評価指標の推移			目標値
	現状値	1年目	2年目	
新規に移動手段を確保した地域数	0地域 (2020年度)	0地域 (2021年度)	0地域 (2022年度)	5地域 (2025年度)

○次年度の予定

これまでの実証実験を踏まえて、タクシーを活用した市内全域での移動困難者対策を引き続き実施する。

目標 1-3 みんなが安心して利用できる環境の整備

事業名	事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
交通結節点における待合環境や情報提供の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗り継ぎが想定される市内の交通結節点や利用が多い駅・バス停等において、近隣の施設等と連携し、待合環境の改善を図る。</li> <li>○近隣に施設等が無い場合についても、必要に応じてベンチや上屋を整備する。</li> <li>○主要な駅において改札口からバスのりばへの案内サインを整備する。</li> <li>○市内主要駅におけるトイレの環境改善（維持管理は地域で実施することも検討）をする。</li> <li>○バスロケーションシステムが導入された場合、デジタルサイネージ 等での到着予定時刻等の情報発信も併せて実施する。</li> </ul>	白鳥百十四銀行前（下り）のベンチを新調

評価指標	評価指標の推移			目標値
	現状値	1年目	2年目	
待合環境の改善箇所数	－ (2020年度)	－ (2021年度)	－ (2022年度)	のべ5箇所 (2025年度)

○次年度の予定

引き続き検討を行う。

事業名	事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
運行情報の見える化の推進	<p>&lt;公共交通マップの整備&gt;</p> <p>○市内の公共交通の路線（鉄道、路線バス等）を示した公共交通マップを整備する。</p> <p>○路線以外に乗り方やお得な情報を掲載し、利用促進ツールとして活用する。</p> <p>&lt;バスロケーションシステムの整備・経路検索システムへのデータ提供&gt;</p> <p>○路線バスにバスロケーションシステムを導入し、遅延情報等の見える化を実施する。</p> <p>○交通結節点にはデジタルサイネージを設置し、到着予定時刻等の情報発信を実施する。</p> <p>○GoogleMaps に路線バス等の経路が表示されるよう、GTFS データを整備・登録する。</p>	<p>&lt;公共交通マップの整備&gt;</p> <p>・市で今後検討</p> <p>&lt;バスロケーションシステムの整備・経路検索システムへのデータ提供&gt;</p> <p>・バスロケーションシステムは見積もり取得したものの、コスト面で導入困難（より安価なシステムの研究を今後進める）</p> <p>・googlemaps への GTFS データ反映は済み</p>
車両や施設等の環境改善の推進	<p>&lt;車両のバリアフリー化の推進&gt;</p> <p>○車両の更新時には国が定めるバリアフリー基準に適合したものを導入する。</p> <p>&lt;施設のバリアフリー化の推進&gt;</p> <p>○乗降客の多い施設を中心に、利用者動線を踏まえて施設のバリアフリー化を実施する。</p>	<p>&lt;車両のバリアフリー化の推進&gt;</p> <p>－</p> <p>&lt;施設のバリアフリー化の推進&gt;</p> <p>－</p>

評価指標	評価指標の推移			目標値
	現状値	1年目	2年目	
バスロケーションシステムの導入	未導入 (2020年度)	未導入 (2021年度)	未導入 (2022年度)	導入 (2025年度)

#### ○次年度の予定

香川大学とかがわ DXLab が共同で進めている、バスロケーションシステムの実証実験に参加し、効果等を検証する。

基本方針 2 公共交通をみんなでつくり、育てる意識・体制づくり

目標 2-1 公共交通をつくり、育てる意識の醸成

事業名	事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施	<p>○子どもや高齢者等にターゲットを定め、鉄道、路線バス等の乗り方教室を実施する。</p> <p>○転入者等、まだ本市でマイカーの利用習慣が定着していない人に対して、公共交通マップ等の情報提供ツールを配布すると同時にモビリティ・マネジメントを実施する。</p> <p>○近隣都市の商業施設等とタイアップし、鉄道切符と買い物チケットをセットにした商品を販売し、鉄道の利用促進を図る。</p>	<p>・市内のこども園と小学校で生徒を対象としたバスの乗り方教室を実施</p> <p>・市内のこども園が公共交通にふれる機会として、遠足にJRを活用</p>

評価指標	評価指標の推移			目標値
	現状値	1年目	2年目	
モビリティ・マネジメントに係る取組件数	1メニュー/年 (2020年度)	2メニュー/年 (2021年度)	2メニュー/年 (2022年度)	2メニュー/年 (2021~2025年度)

○次年度の予定

乗り方教室や広報紙での啓発など事業の検討・実施を継続する。

目標 2-2 東かがわ市の公共交通に関わる関係者間の連携強化

事業名	事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
観光、福祉、教育等、移動に係る部署との政策連携の継続	<p>○今後も公共交通に関わる部署との間で連絡を密に行い、より効果的な取り組みとなるよう連携を継続する。</p> <p>○介助等の支援が必要な人が対象となる福祉的な交通は、福祉部門と連携して対応する。</p> <p>○観光分野については、観光協会や観光事業者との協議の場を設け、市内周遊を促すための二次交通の環境整備を検討していく。</p>	<p>・福祉、介護等の関連部署との意見交換の実施（随時実施）</p>
交通事業者間での連携の深化	<p>○ダイヤ改正にあたっての乗り継ぎ連携に向け、交通事業者間で情報共有を行う場を設ける。</p> <p>○HPにおける乗り継ぎ方法等の情報提供についても引き続き改善を行う。</p>	<p>・東讃地区の公共交通関係者での勉強会への参加（5回）</p> <p>・県が開催する自治体職員や交通事業者が参加する勉強会への参加（3回）</p> <p>・国や事業者が開催する公共交通に関するセミナー等への参加（7回）</p> <p>・三本松～引田間の鉄道定期券で、同区間の大川バスを利用可能にする実証実験を実施（実証期間：2022年10月22日～2023年1月31日）</p>
インフラとしての役割を踏まえた行政からの必要な支援の継続	<p>○公共交通が本市における移動を支えるインフラとして機能していることを踏まえ、維持に向けて必要な支援を継続する。</p>	

評価指標	評価指標の推移			目標値
	現状値	1年目	2年目	
公共交通に係る協議の年間開催回数	2件/年 (2020年度)	2件/年 (2021年度)	2件/年 (2022年度)	2件/年 (2021～2025年度)

○次年度の予定

関係機関での連携や情報共有を継続する。

## タクシーチケット 事業概要

事業名	東かがわ市わくわくおでかけタクシーチケット事業
事業概要	<p>令和4年度に実施した実証実験の結果を踏まえ、対象地域を市内全域に広げるとともに、午前中の利用も可能としたうえで、タクシーを活用したドアツードア型の移動支援策の有効性を検証するもの。</p> <p>なお、対象者は75歳以上の免許非保有者に限定し、申請制にすることにより、真に支援を必要とする方の利用実態とタクシー事業者の供給体制の把握を行う。</p>
実施期間	令和5年7月1日（土）～令和5年11月30日（木）の5か月間
対象地域	市内全域
対象者	次の全ての要件を満たす者で、本事業への申請を行った者 ①東かがわ市内に住所を有する者 ②満75歳以上の者 ③自動車運転免許証を有しない者
支給額	対象者一人につき初乗り助成券を10枚配布
事業予算	¥9,703,000－ (委託料 7,560 千円、印刷製本費 667 千円、通信運搬費 1,476 千円)