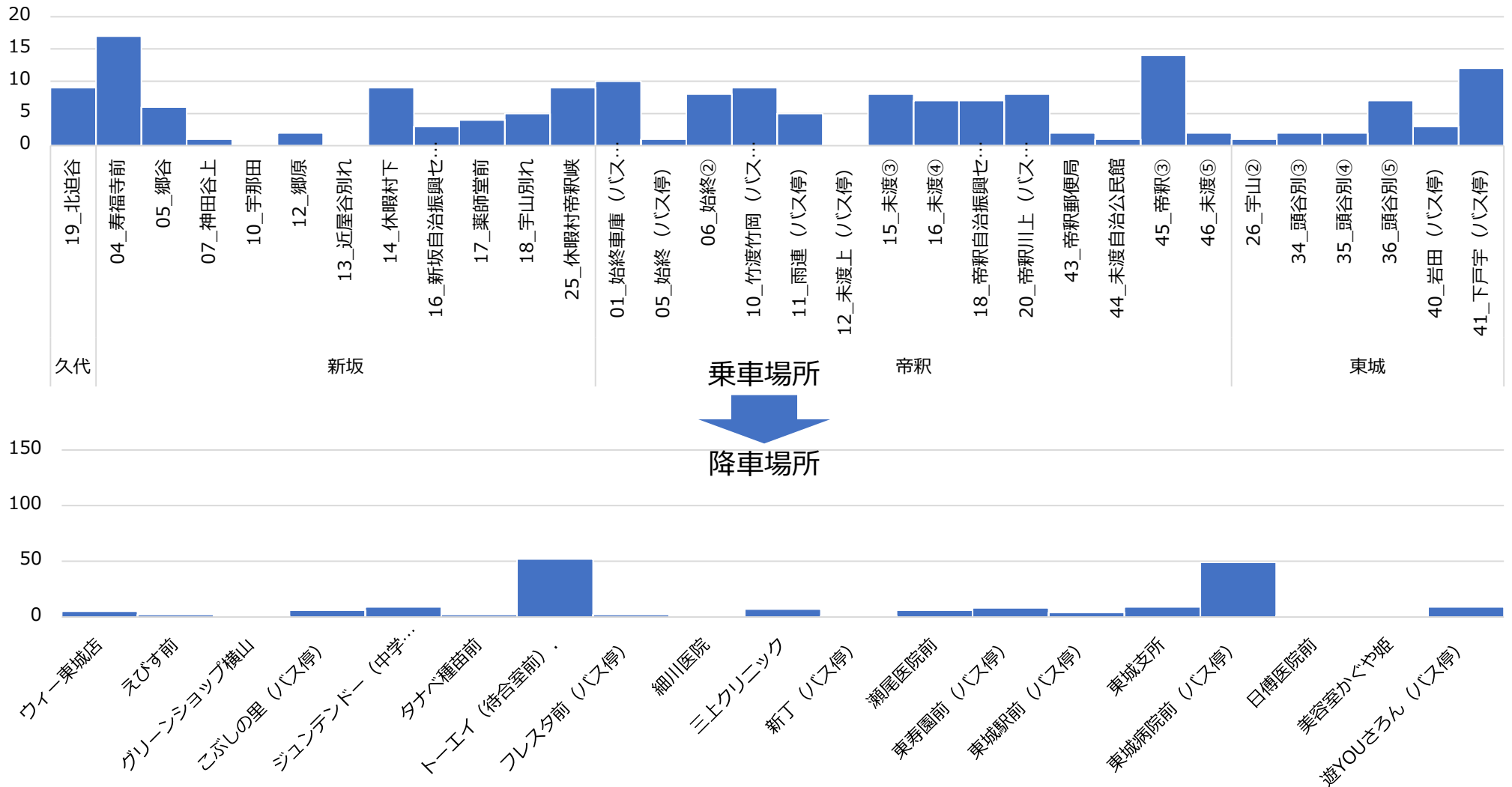


**庄原市東城地域MaaS実証運行事業  
～実証事業の結果報告～**

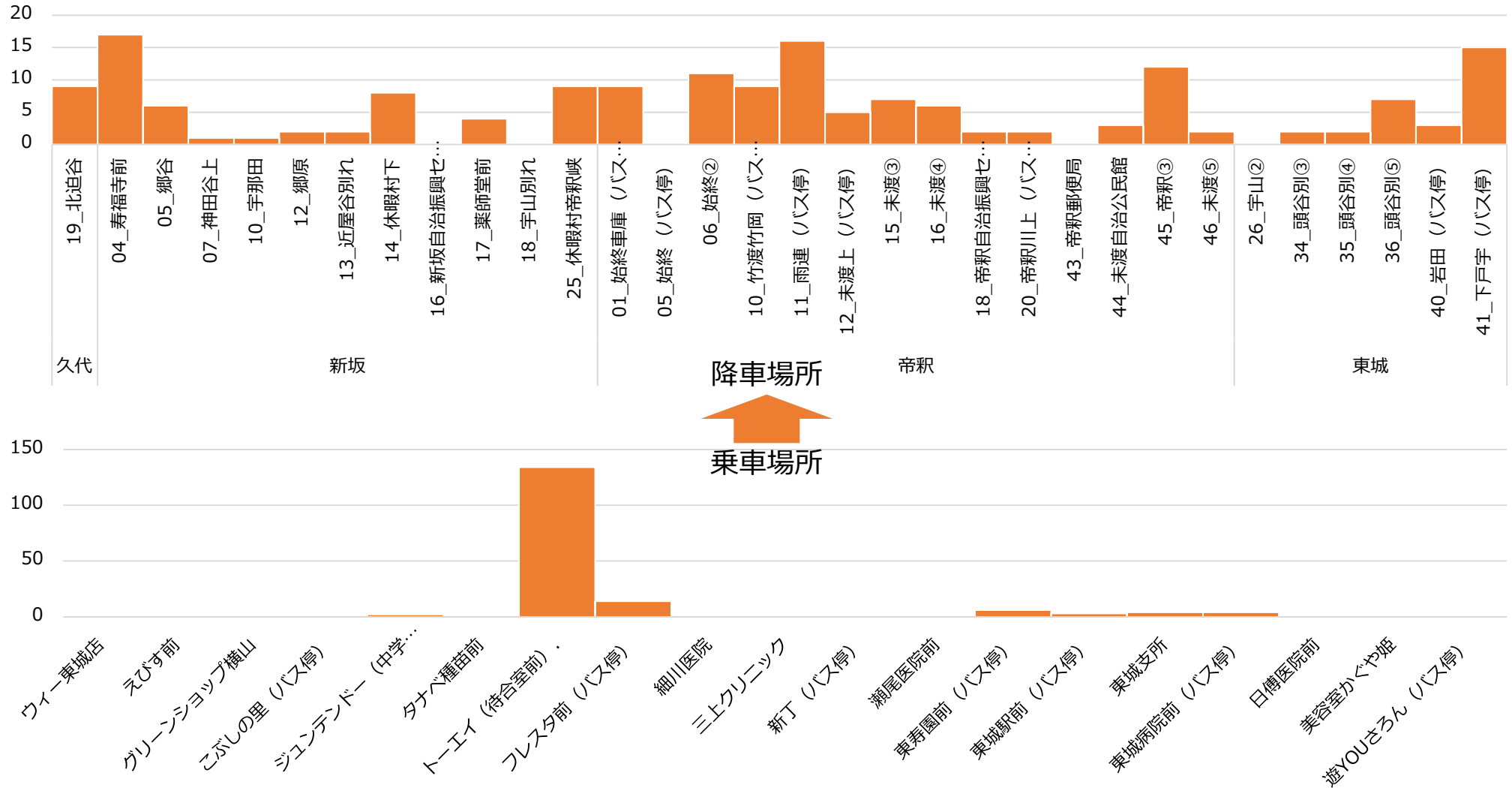
# 往復の利用状況（各自治振興区→中心部）

- 各自治振興区からはおおむね5回前後乗車がある
- 降車場所はトーエイや東城病院に集中している



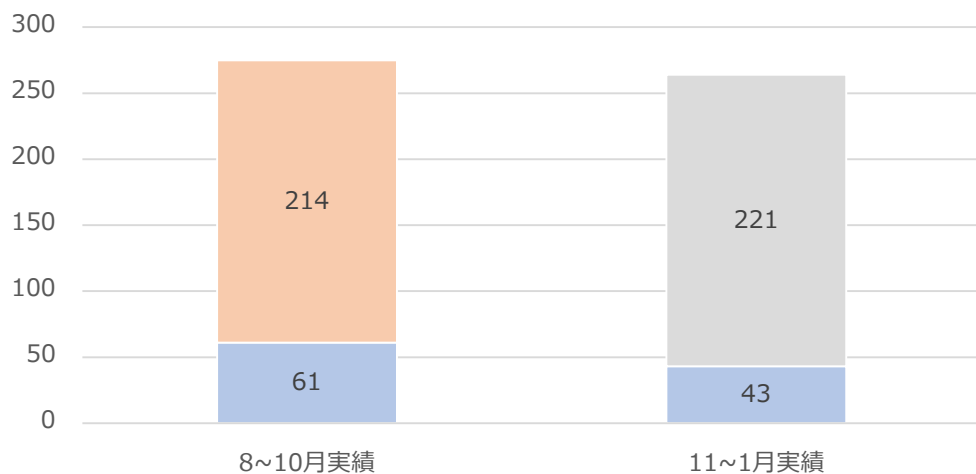
# 往復の利用状況（中心部→各自治振興区）

- 降車場所は往路の利用傾向とあまり大きく変わらない
- 乗車場所は往路と違い東城病院がほとんどなくなり、トーエイからの乗車がほとんどであった
- また、往路になかったフレスタからの乗車も増えている



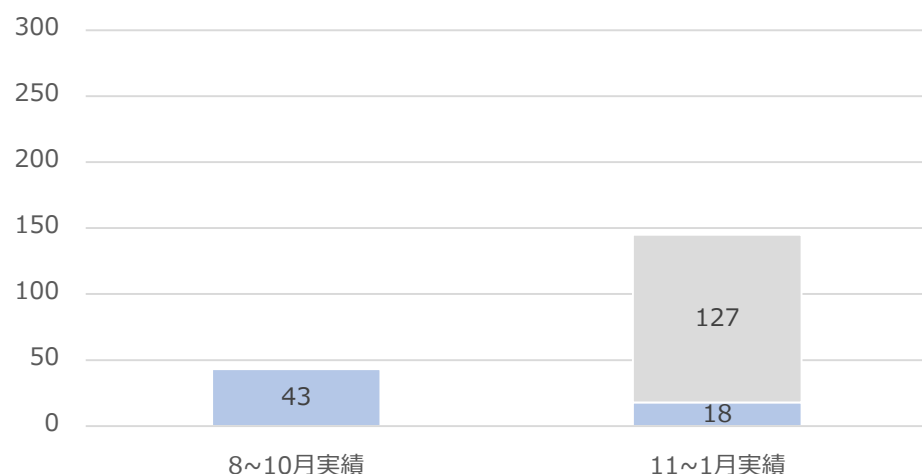
- 帝釈エリア（帝釈・東城）では、廃止代替バス&市民タクシーの利用者数と予約制バス・タクシー&市民タクシーの利用者数が大きく変わらなかった
- 新坂エリア（新坂・久代）では、市民タクシーの利用者は減少したものの、予約制バス・タクシーの利用者が大きく上回っていた

■ 市民タクシー ■ 廃止代替バス ■ 予約制バス・タクシー



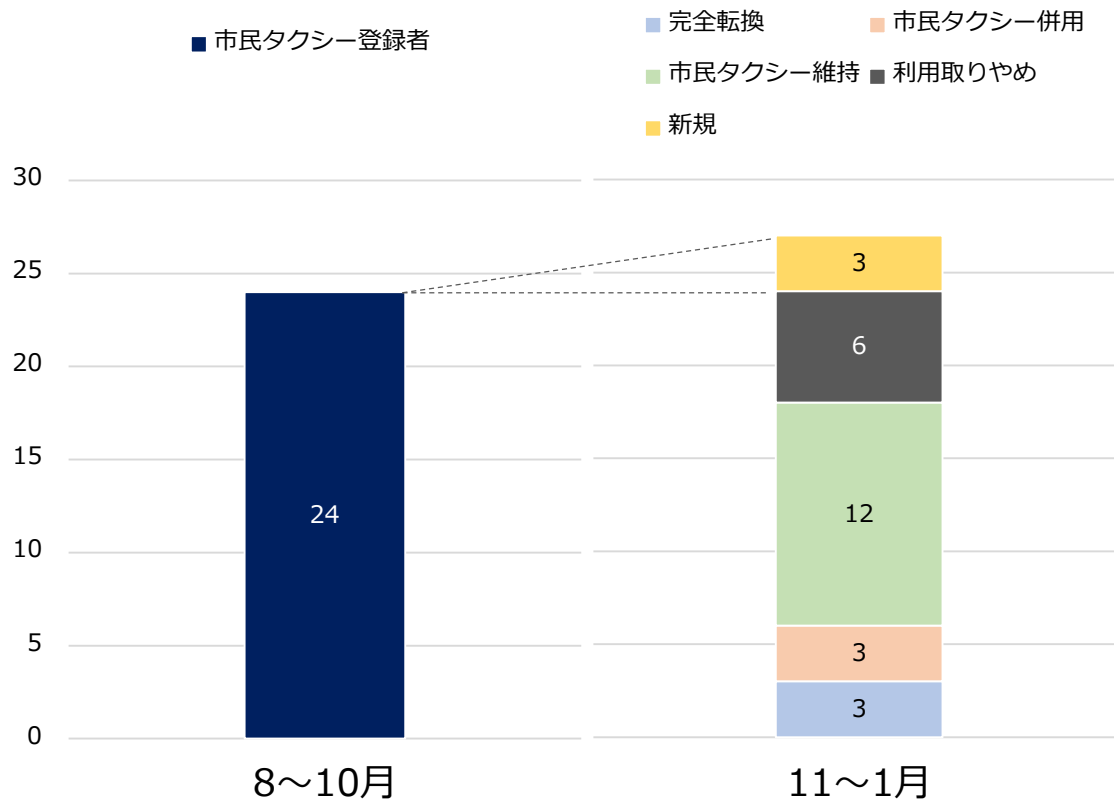
帝釈エリアでの利用状況

■ 市民タクシー ■ 廃止代替バス ■ 予約制バス・タクシー



新坂エリアでの利用状況

- 市民タクシー登録者は、予約制バス・タクシーに完全に転換した人、市民タクシーと併用した人、市民タクシーの利用を維持した人、利用を取りやめた人の4パターンに分かれた（新規利用も存在）
- 市民タクシーがドアツードアであることや、道路状況等により、予約制バス・タクシーより優位にある面もあった（市民タクシーの利用を維持したことの理由になった可能性）

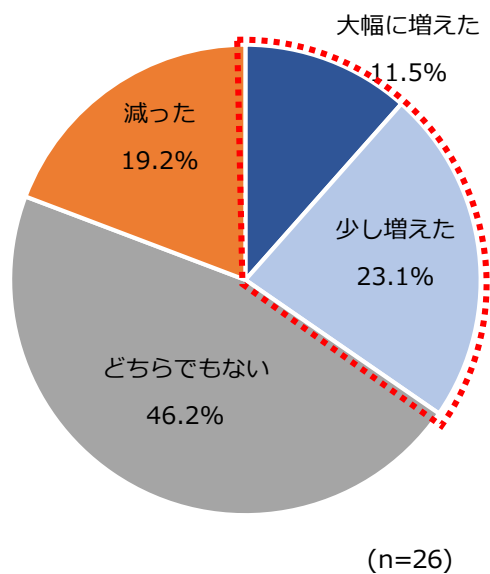


### 【ヒアリングから寄せられた意見】

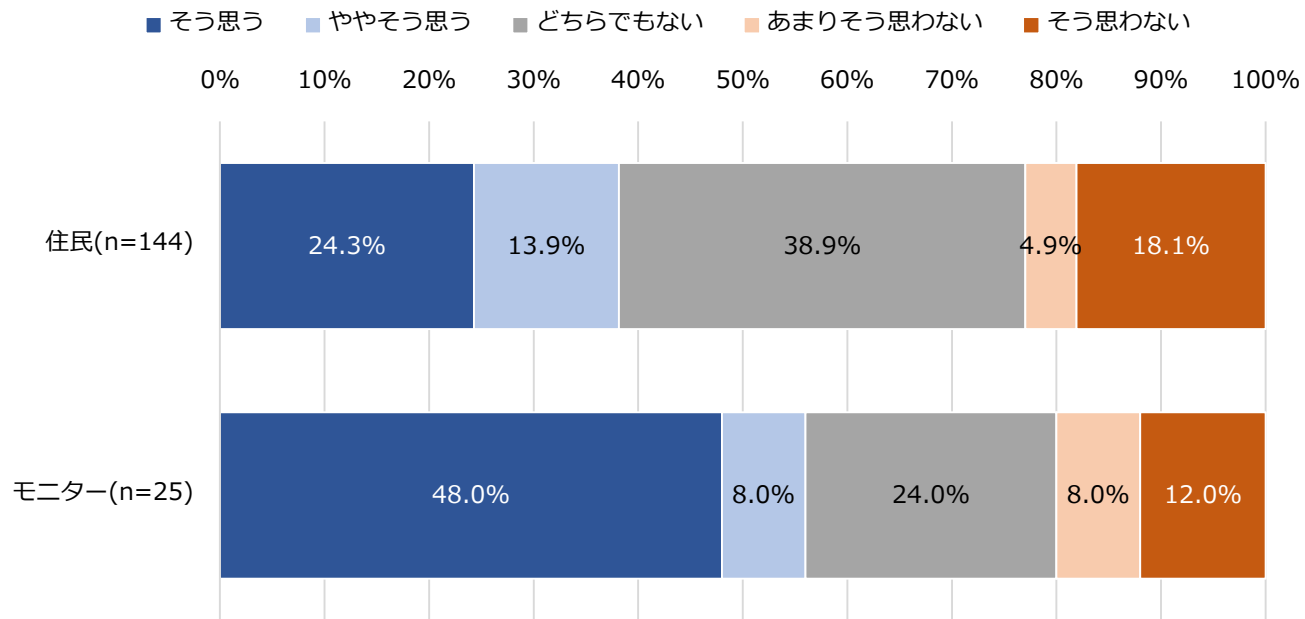
- 市民タクシーは大きな荷物を買ったりしたときに家まで積んできてくれる。予約バスは停留所から500mぐらい離れているので、そこが違い。
- いい面としては運賃が安いということ。悪い面としては、定期運行ではなく予約で動くので、乗降ポイントの通過時刻が15分ほど幅を持たせた形になる。
- 普段市民タクシーを利用されている方が、予約バスに乗ればということだったが、道が狭いので普通タクシーは入るけどハイエースは入れなかったことがある。

4地区の市民タクシー登録者の予約制バス・タクシーへの転換状況  
(3カ月間の比較)

- モニター（利用登録者）のアンケートでは、実証実験期間中に外出が増えたと回答した人が35%弱にのぼり、外出回数の増加に貢献
- モニター以外も含めた住民にとっても、外出回数が増えそうと回答した人が40%弱にのぼる



外出回数の変化

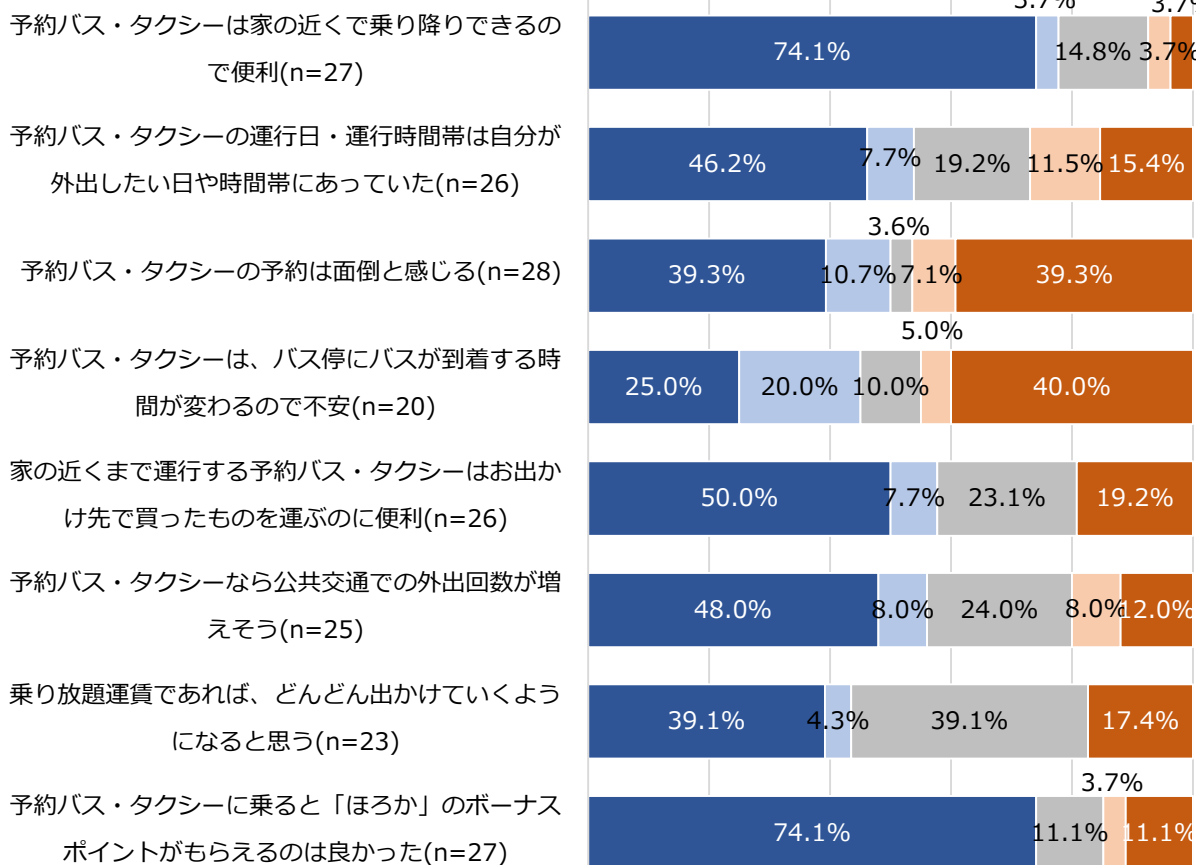


予約制バス・タクシーなら公共交通での外出が増えそう

- 予約制バス・タクシーの制度設計にあたって考慮した、家の近くにバス停があることや、外出回数の増加、ほろかのボーナスポイント付与等について高い評価を得た
- ヒアリング結果からみても、利用者の満足度は高いと推察される

■ そう思う ■ ややそう思う ■ どちらでもない ■ あまりそう思わない ■ そう思わない

0% 20% 40% 60% 80% 100%

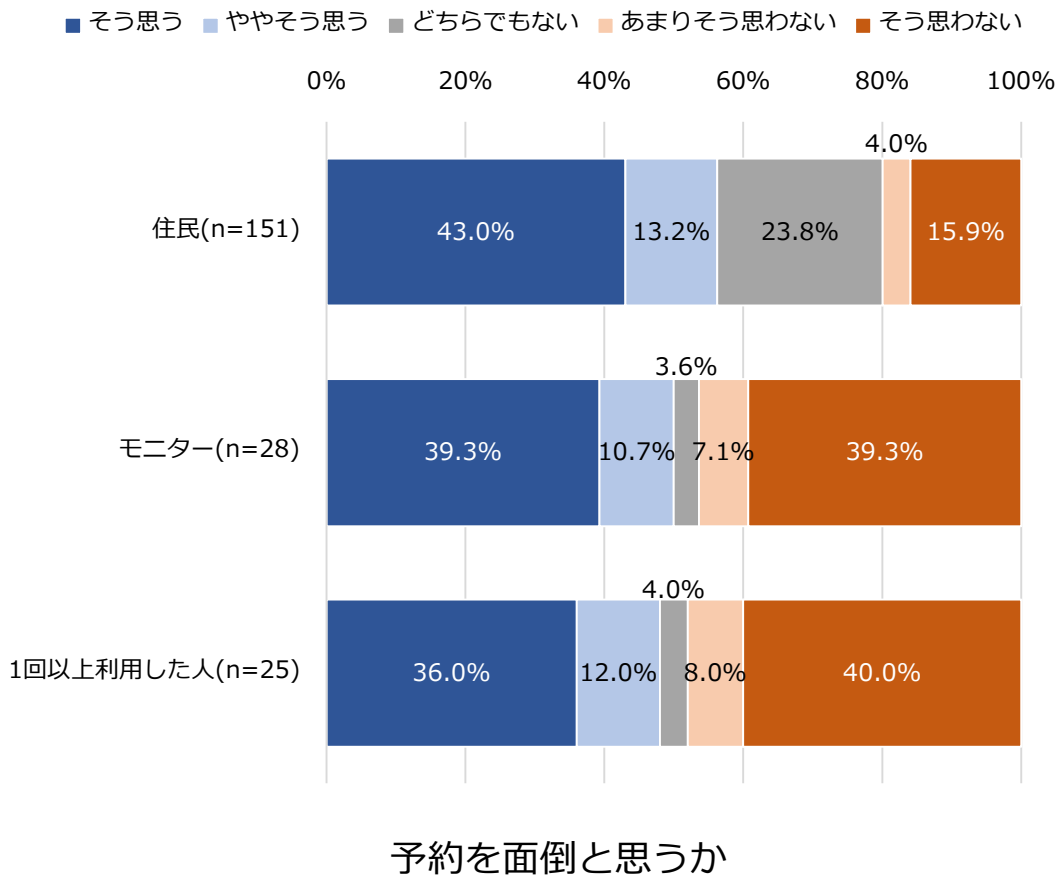


利用した感想

### 【ヒアリングから寄せられた意見】

- 実証運行中はデイサービスの利用回数が増えた。家族に送迎の気を遣わないで良かった。予約バスは直前でもいいので良かった。
- 一緒に行った人も、これは絶対今後もやってもらいたいという声が聞かれた。
- 行きやすくなった。外出したい欲はあるので、外出できてうれしい。外出のハードルは下がった。

- 予約の手間については、モニターでも一定程度は面倒と思う人もいたものの、苦にならなかったという人も多い
- 特に市民タクシー運行エリアでは従来でも予約が必要のため、すんなり移行できた人が多い
- 市民タクシーの運行事業者にとっては予約の負担感の違いは無いとする一方、バスの運行事業者にとっては予約受付業務等の対応が必要となっている

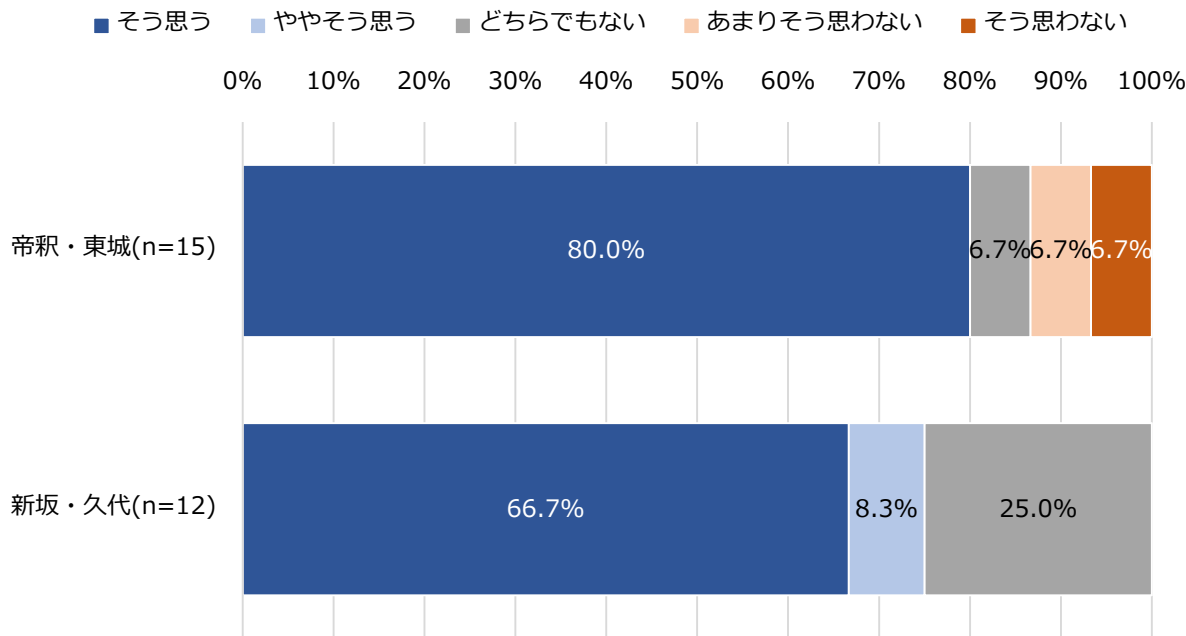


### 【ヒアリングから寄せられた意見】

- 予約は苦にならなかった。
- 最初は電話を掛けるのが苦だったが、毎週デイサービスに行くという話をしたら、来週も予約しときますねと言っていた。気楽に電話ができて良かった。
- 予約をいままでしたことが無かった。予約の番号を忘れないようにメモしておいた。電話をして面倒と思ったことはないが、番号を忘れないようにすることが大変。
- バスを普段使っているので、予約が面倒で乗らなかった人もいる。  
(運行事業者)
- 電話受付業務は最大3人で、休憩をずらして対応していた。
- 市民タクシーを運行しているため運行事業者としては負担感の違いはない。



- 帝釈エリア、新坂エリアのいずれも、家の近くで乗り降りできて便利とする回答が多い
- 一方で、既存路線バスの沿線では、フリー乗降制度により家の近くから乗降できたが、少し停留所が離れたうえで予約が必要となったことから利便性が損なわれたとする意見もみられた

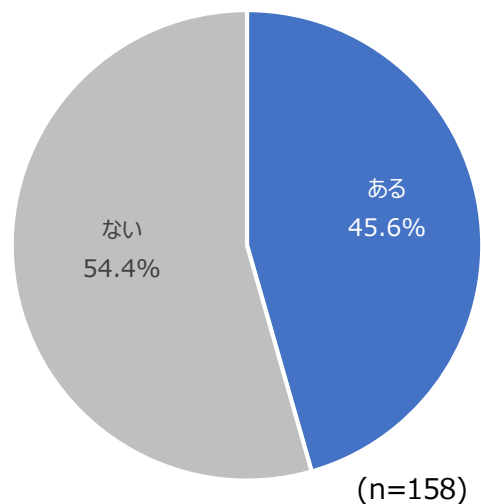


予約制バス・タクシーは家の近くで乗り降りできるので便利

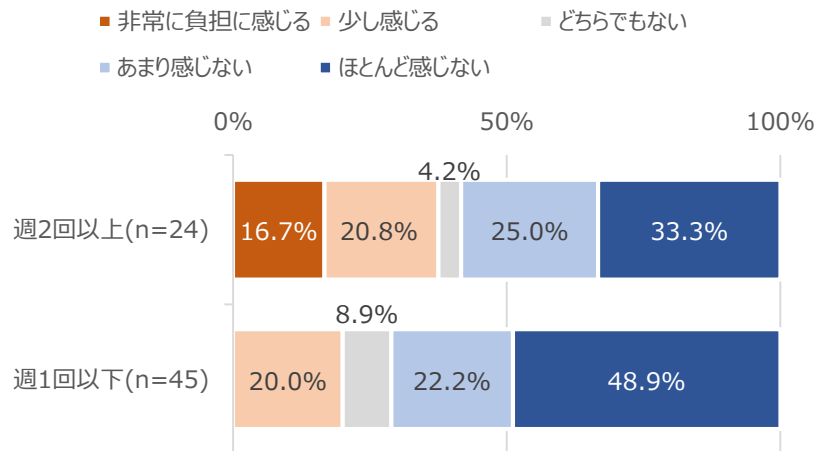
#### 【ヒアリングから寄せられた意見】

- 今の路線バスだとフリー乗降ができたが、実証実験では停留所でないで乗降できなかった。予約が無くても乗せて、降ろして、がやれるといいと思う。家の前に停留所があっても今度は予約が面倒。
- 乗降の段差があるのでタクシーの方がいいということもある。
- 市民タクシーは大きな荷物を買ったりしたときに家まで積んできてくれる。予約バスは停留所から500mぐらい離れているので、そこが違い。(再掲)
- 普段市民タクシーを利用されている方が、予約バスに乗ればということだったが、道が狭いので普通タクシーは入るけどハイエースは入れなかったことがある。(再掲)

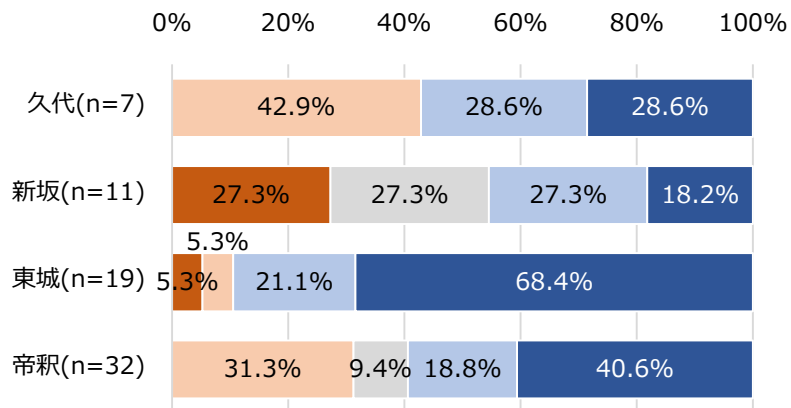
- 家族や知人のために移動したり送迎したりする機会があると回答した人が50%弱となっている
- 送迎を負担に感じるとした人は、頻度や地域によって状況が大きく異なる（久代や帝釈では負担に感じる人が多い）
- ヒアリングからは、送迎される側も負担に感じる（送迎側の都合にも左右される）との回答もあった



家族や知人のための移動や送迎の有無



移動や送迎の負担感（頻度別）



移動や送迎の負担感（地域別）

### 【ヒアリングから寄せられた意見】

- 月1回程度三次の病院に送り迎えしている。帰りに庄原市内で買い物に付き合うと1日仕事になる。朝9時に出て夕方5時ごろに帰ってくる。それはやはり負担に感じる。
- 買い物が夫の車頼りで、夫の都合優先だったのが、自分1人でゆっくりできたので、欲しいものを眺められたりできて良かった。

# 予約バス・タクシーのコスト

- 運行経費上は1人あたり経常費用が実証実験により低減された  
(地区単体では費用が増える場合もあるが、スケールメリットにより低減が可能)
- このほか、外出がしやすくなったことに伴い、健康維持や消費促進といった外部効果が得られる可能性がある

通常時  
(8~10月)

分類	地区	区分	経常費用	運賃収入	収支差額	利用者数	1人あたり 経常費用	積算方法
帝釈 エリア	帝釈・東城	廃止代替バス	2,627,895	51,290	2,576,605	214	12,280	11月~1月の運行日数59日、6便/日(朝・夕除く)、 系統キロ27.8km、キロあたり経常費用267.03円、利用 者数は6便の8~10月実績
帝釈 エリア	帝釈・東城	市民タクシー	187,110	39,100	148,010	61	3,067	8~10月の実績 利用回数×単価で計算、 1人乗りとして計算のため実数とは異なる
新坂 エリア	新坂・久代	市民タクシー	132,390	28,455	103,935	43	3,079	8~10月の実績 利用回数×単価で計算、 1人乗りとして計算のため実数とは異なる
合計			2,947,395	118,845	2,828,550	318	<b>9,269</b>	

実証実験時  
(11~1月)

分類	地区	区分	経常費用	運賃収入	収支差額	利用者数	1人あたり 経常費用	積算方法
帝釈 エリア	帝釈・東城	MaaS運行	2,392,850	72,780	2,320,070	221	10,827	事業計画費等は除く
帝釈 エリア	帝釈・東城	MaaSシステム	146,190	0	146,190	221	661	初期設定費998,650円、サーバー・端末使用料292,380 円(半額ずつ帝釈と新坂に計上)
新坂 エリア	新坂・久代	MaaS運行	489,042	26,170	462,872	127	3,851	事業計画費等は除く
新坂 エリア	新坂・久代	MaaSシステム	146,190	0	146,190	127	1,151	初期設定費998,650円、サーバー・端末使用料292,380 円(半額ずつ帝釈と新坂に計上)
帝釈 エリア	帝釈・東城	市民タクシー	118,590	25,800	92,790	43	2,758	11~1月の実績
新坂 エリア	新坂・久代	市民タクシー	68,940	13,600	55,340	18	3,830	11~1月の実績
合計			3,361,802	138,350	3,223,452	409	<b>8,220</b>	

- 予約制バス・タクシーの評価は以下の観点で評価が高い
  - 利用者からは利便性の向上や外出ハードルの低下といった効果があった
  - 一人あたりの経常費用の低減がみられた
- 一方で、課題も残存
  - 停留所の設定方法（設定方法、進入できる車両のサイズ感、地域性の考慮等）
  - UIの対応
  - 既存の交通サービスとの役割分担
  - 定額制の利用者が少なかった

→実証実験での方法をそのまま活用するのではなく、改善の余地がある

→改善の余地は地域の実情に合わせて、どの部分を改善するか検討する必要がある  
(その際、既存の交通サービスも考慮する必要がある)