

予約型乗合タクシーの利用状況

令和元年10月1日から予約型乗合タクシーの運行を開始したが、Eルート・Fルートともに、ミニバスのときよりも1日あたりの利用者数が減少している。

その要因としては、運行本数が1日4本から3本に減少したことも挙げられるが、1便あたりの利用者数も減少していることから、予約型乗合としての運行状況の問題であることが考えられる。

表 予約型乗合タクシーの利用状況

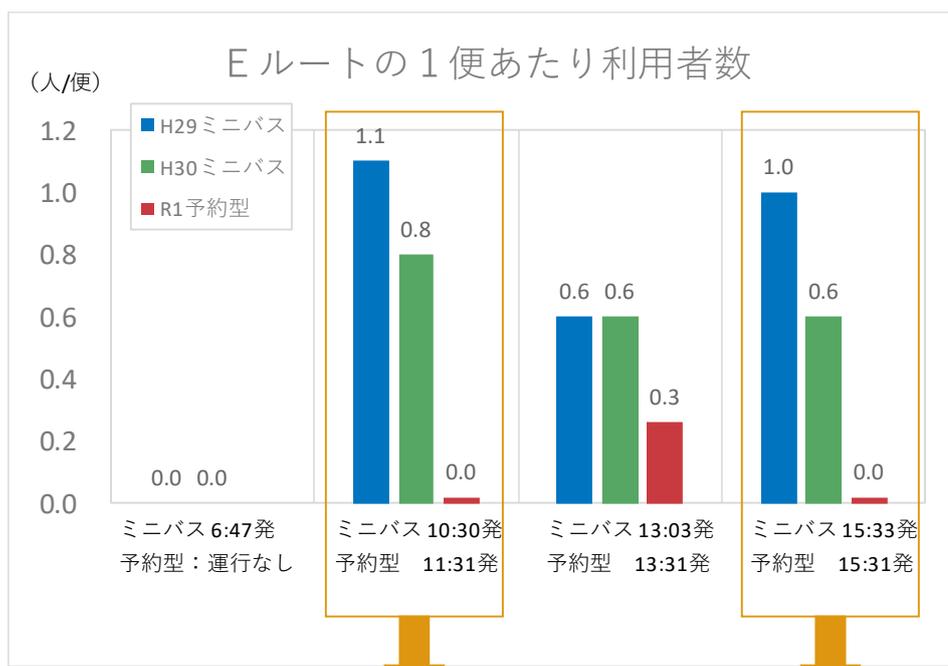
分析の視点	指標・データ	ミニバス時の利用状況		予約型乗合タクシーでの利用状況
		(H30年度)	(H31.4~R1.9)	(R1.10~11)
公共性の視点 (需要など)	1日あたりの利用者数	E) 1.99人/日	2.51人/日	0.30人/日
		F) 3.33人/日	3.67人/日	1.59人/日
	1便あたりの利用者数	E) 0.67人/便	0.50人/便	0.10人/便
		F) 1.31人/便	0.83人/便	0.53人/便
経済性の視点 (効率性も)	収支率(※1)	E) 1.4%		
		F) 2.9%		
	利用者1人あたりの行政負担額(※1)	E) 7,024円/人		
		F) 3,413円/人		
	実際の運行回数 (予約率)	E) —	—	9回/月(0.10)
		F) —	—	36回/月(0.39)
運行1回あたりの利用者数(乗合率)	E) —	—	1.00人/回	
	F) —	—	1.35人/回	

※1：ルート別の支出額は、コミュニティバス全体の支出額に対して、運行距離で按分した数値を使用している。また、ルート別の収入額は、利用者数に100円を乗じた数値を使用している。データの出典は、平成30年12月第19回協議会の資料3を元に編集。

ここで、ダイヤ別の利用状況を見ると、従来のミニバスルートで利用の多かった時間帯（Eルートでは10:30発、Fルートでは8:50発）の利用状況が減少していることがわかる。利用者数の減少状況から、今までの午前中の利用者は、午後の便も利用していたと考えられるため、予約型乗合タクシーの利用促進策としては、第1便目の運行時間を現状よりも早くするなどの、利便性向上を講じることが考えられる。

表 Eルートの利用状況

ミニバス時の 発時刻	ミニバス 平成 29 年度	ミニバス 平成 30 年度	予約型乗合 令和元年 10~11 月	予約型乗合の 発時刻
6:47	0.0 人/便	0.0 人/便	—	—
10:30	1.1 人/便	0.8 人/便	0.0 人/便	11:31
13:03	0.6 人/便	0.6 人/便	0.3 人/便	13:31
15:33	1.0 人/便	0.6 人/便	0.0 人/便	15:31

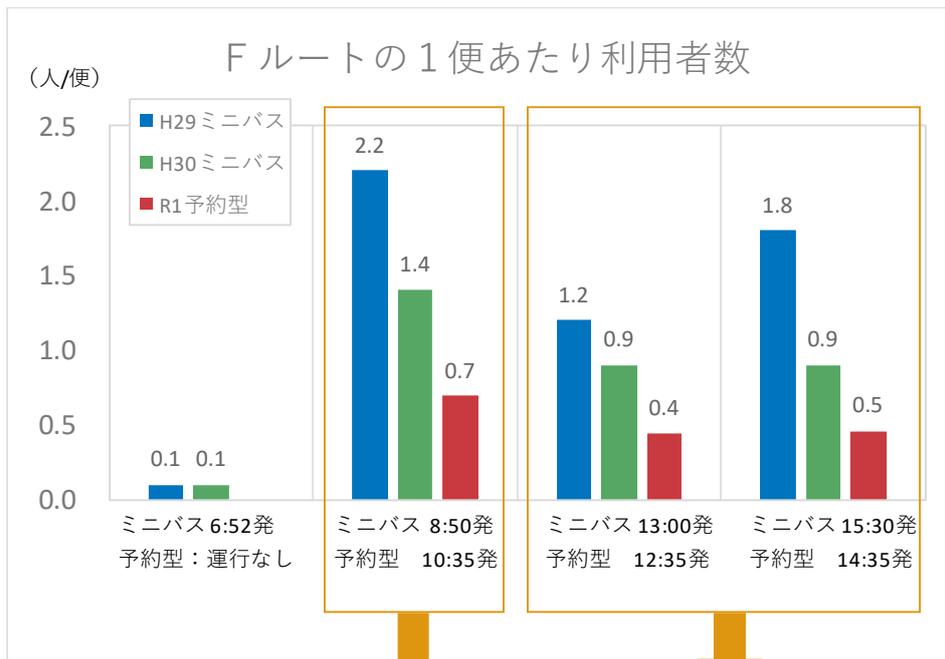


出発時刻を1時間遅らせ
日中の移動促進を目指したが
利用増加には繋がっていない

出発時刻はほぼ同じだが
利用が減少している
朝の便の利用者が使っていた
可能性が考えられる

表 Fルートの利用状況

ミニバス時の 発時刻	ミニバス 平成 29 年度	ミニバス 平成 30 年度	予約型乗合 令和元年 10~11 月	予約型乗合の 発時刻
6:52	0.1 人/便	0.1 人/便	—	—
8:50	2.2 人/便	1.4 人/便	0.7 人/便	10:35
13:00	1.2 人/便	0.9 人/便	0.4 人/便	12:35
15:30	1.8 人/便	0.9 人/便	0.5 人/便	14:35



出発時刻を1.5時間遅らせ
日中の移動促進を目指したが
利用増加には繋がっていない

出発時刻は30分～1時間ほど
早めて地域内移動をしやすく
したが、朝の便の利用者減少と
朝利用者の帰宅時間に
あわなかった可能性が考えられる