

令和 6 年度第 1 回大洗町地域公共交通会議

日時：令和 6 年 12 月 11 日（水）午後 1 時 30 分から

場所：大洗町役場 3 階 第 1・2 会議室

次第

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 議題

（１）大洗町 500 円タクシー実証実験結果について

（２）町内公共交通網再編方針について

（３）令和 5 年度事業報告及び収支決算について

4. 閉会

大洗町地域公共交通会議 出席者名簿

構成員

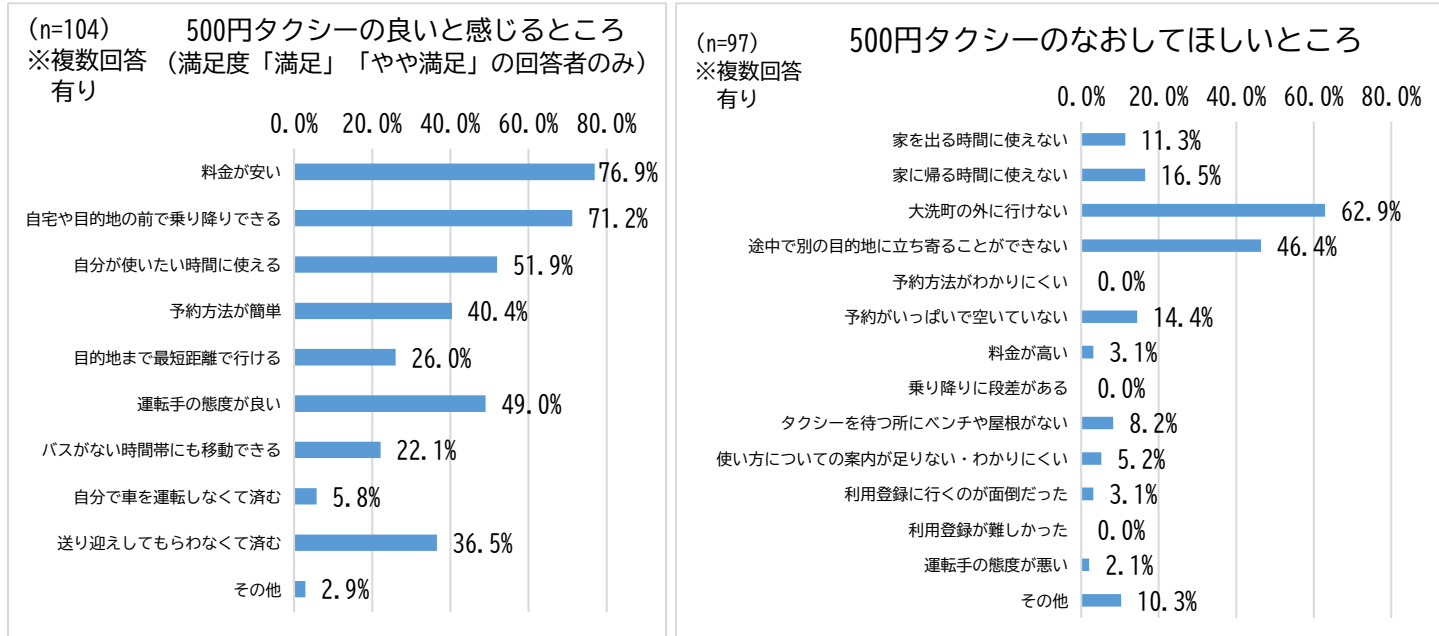
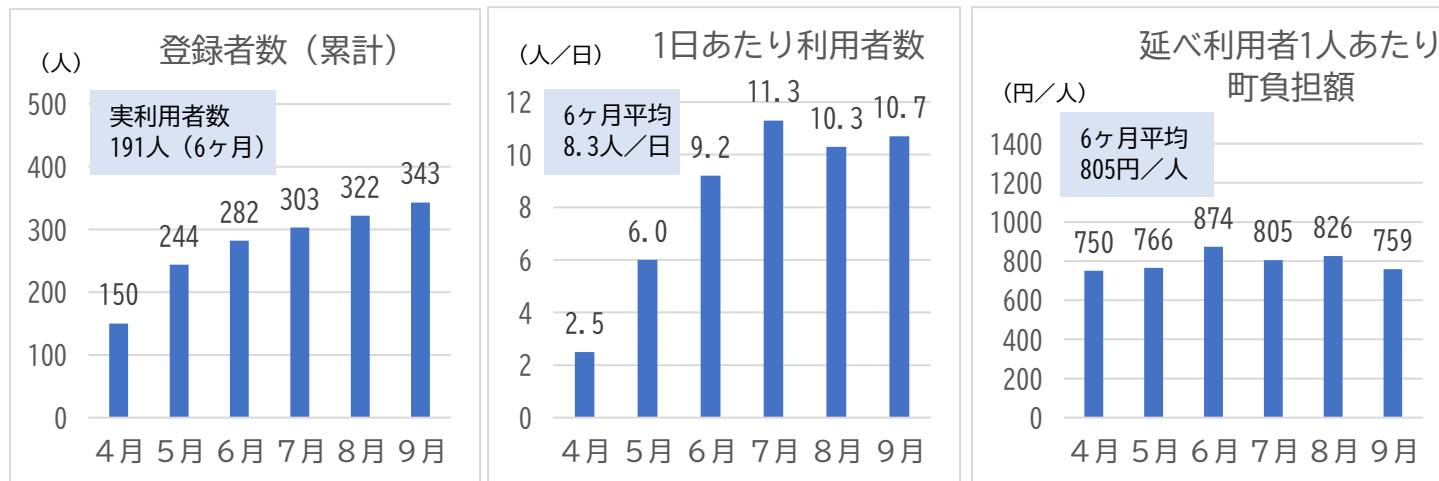
	所属	役職	氏名	随行者	備考
1	大洗町	副町長	関 清一		会長
2	大洗町議会	議長	飯田 英樹		監事
3	大洗町商工会	会長	山戸 章弘		監事
4	一般社団法人大洗観光協会	会長	大里 明		
5	大洗町社会福祉協議会	事務局長	小林 健		
6	茨城大学	名誉教授	山田 稔		副会長
7	茨城交通株式会社	執行役員 水戸オフィス 運輸部長	飛田 潔	那珂湊営業所長 菊池 直人	
8	株式会社ひまわり交通	代表取締役社長	吉川 勝弘		
9	株式会社グリーン交通なか常陽	会長	鬼沢 正光		【代理出席】
10	鹿島臨海鉄道株式会社	代表取締役副社長	栗田 茂樹		
11	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	古賀 重徳		
12	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部 透		
13	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	(欠席)		
14		運輸企画専門官 (輸送担当)	峯岸 拓也		【代理出席】
15	茨城県政策企画部交通政策課	課長補佐	菊池 伸容	交通政策課 主事 澤畠 潤	【代理出席】
16	茨城交通労働組合	執行委員長	菅原 康弘		
17	大洗町 福祉課	課長	小林 美弥		
18	大洗町 生活環境課	課長	大川 文男		
19	大洗町 都市建設課	課長	田中 秀幸		
20	大洗町 商工観光課	課長	長谷川 満		
21	大洗町 学校教育課	教育次長兼課長	深作 和利		
22	茨城県水戸土木事務所	次長兼道路整備第一課長	(欠席)		
23	茨城県水戸警察署	交通第一課長	林 龍臣		【代理出席】
24	株式会社商船三井さんふらわあ	大洗支店 課長	芦野 大智		【代理出席】

事務局

所属	役職	氏名	備考
大洗町 まちづくり推進課	課長	海老澤 督	事務局長
	係長	鈴木 純子	
	主任	深谷 雄司	

大洗町 500 円タクシーの実証実験結果 概要版

1. 500 円タクシーの実証実験概要



2. 500 円タクシーの実証実験の評価

評価① 利用者の満足度

500 円タクシーの利用者の満足度 92.9%

500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査では、「満足」、「やや満足」の合計が 92.9%となっている。

評価② 外出機会の増加

利用者の 34.2%が外出機会増加

500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査では、34.2%の方が、外出回数が「増えた」と回答しており、外出機会の増加の効果が確認できる。

評価③ 身体的にバス利用が困難な方の利用状況

利用者のうち 27.8%がバス利用困難

500 円タクシー利用者のうち身体的にバス利用が困難な方の割合は 27.8%であり、令和 5 年度に実施した町民アンケート（75 歳以上）での 16.9%より割合が高い。

評価④ バスが運行されていない地区の利用状況

バスが運行されていない地区の 75 歳以上の方のうち 6.2%が利用

公共交通不便地区（祝町、五反田、明神町、東光台、南部地区（神山町・成田町））全体では、75 歳以上人口に対して 10.5%の方が 500 円タクシーの利用登録を行い、6.2%の方が利用している。なお、地区によって登録率、利用率の偏りがあることが課題と考えられる。

評価⑤ 自家用車を運転しない方の利用状況

利用者のうち 89.5%が運転免許なし

500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査によると、500 円タクシーの利用者のうち、運転免許返納者と、以前から運転免許を持っていない人の合計は 89.5%である。

3. 500 円タクシーの改善について

予約への対応

一部、予約がとれなかったという意見へ対応するため運行事業者を増やす。

利用範囲の拡大

近隣市の葬儀場、病院等への利用要望があるが、町内循環バスを補完する公共交通であることを踏まえ、利用範囲は町内及び洄沼駅を維持する。

運行時間帯の延長

9～16 時の運行時間帯延長の意見がある。タクシーの混雑時間帯を勘案し 17 時まで運行時間帯を延長し、モニタリングする。

短時間の立ち寄りへの対応

銀行 A T Mでのお金を引き出す間等、短時間の立ち寄り要望がある。500 円タクシーは限られた予算で実施している事業であり、待ち時間のタクシー料金の課金が発生することから、短時間でも立ち寄りにはできないこととする。

複数地点の下車

友人グループなどが一緒に乗車しているときに、それぞれの自宅等、異なる複数地点で下車したいという要望がある。別の方向の方々が同乗し、町内を巡る長距離移動に利用される可能性があることから、1 箇所の下車をルールとする。

運行記録等の徹底

運行記録を自動的に記録でき、記入漏れや間違いがないようなシステムを導入できると運用しやすくなることから、必要に応じてデジタル化を図る。

詳細については、参考資料 1-1 大洗町 500 円タクシー実証実験結果を参照してください。

大洗町 500 円タクシー
実証実験結果

令和6年12月11日

令和5年度に策定した大洗町地域公共交通計画に即して、令和6年4月より、大洗町500円タクシー（以下、500円タクシーと記載）の実証実験を実施している。この結果について整理した。

1. 500円タクシーの概要

高齢者、妊産婦等の移動困難者となる町民に対して、日常的な外出、買い物、通院などの移動を支援するため、町内を500円で移動できるタクシーを期間限定で運行する実証実験を実施している。

（1）実施期間

令和6年4月から令和6年12月（令和7年3月まで延長予定）

（2）対象者・利用登録

以下のいずれかに該当する方が利用できる。

利用者は、利用登録が必要である。

利用登録は、本人に加えて、代理申請が可能である。

<表1-1 対象者と利用登録の場所>

対象者	利用登録の場所
75歳以上の方	大洗町役場 1階 福祉課
要介護・要支援の認定を受けている方	
身体障害者手帳の交付を受けている方	
療育手帳の交付を受けている方	
精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方	
妊娠中の方（母子健康手帳の交付を受けている方）	ゆっくら健康館 1階 こども課
未就学児（保護者の同伴が必要）	

（3）利用範囲

大洗町内及び潤沼駅

（4）利用時間

午前9時から午後4時まで

(5) 利用方法の例

500円タクシーの利用方法の例

500円タクシーが使える例

自宅からスーパー（介助者と同乗）



- 対象者と介助者の乗降場所は同じであることが利用条件です。
- ※自宅に帰る場合は再度ご予約ください。

大洗駅から自宅（対象者同士での同乗）



- 対象者の乗降場所は同じであることが利用条件です。
- 対象者全員が利用登録証を提示してください。

同乗可能な組み合わせ



対象者 1人



対象者 1人
介助者 1人



対象者 2人



対象者 2人
介助者 1人



対象者 2人
介助者 2人



対象者 3人



対象者 3人
介助者 1人



対象者 4人

- 左記の組み合わせであれば、一回の乗車につき500円でタクシーが利用できます。

- 介助者に資格は必要ありません。

500円タクシーが使えない例

大洗町外での乗降



- 500円タクシーの運行範囲は乗降場所がどちらも大洗町内（湊沼駅を含む）に限りです。

自宅から銀行を経由してスーパー



- 立ち寄りではできません。

対象者 1人に介助者 2人



- 対象者 1人につき同乗できる介助者は1人です。

自宅から同乗者宅を経由して大洗駅



- 運行途中での乗り合いはできません。

2. 500 円タクシーの登録・利用状況

4 月 1 日より利用登録・運行開始した 500 円タクシーであるが、徐々に登録者が増え、9 月末で 343 人となっている（表 2－1、図 2－1）。利用は徐々に増え、7 月～9 月は、1 日あたり 10 人を超えている（表 2－2、図 2－2）。

<表 2－1 登録者数・利用者数（4 月～9 月の合計）>

	登録者数（人）	実利用者数（人）
75 歳以上の高齢者	309	179
障害者、要介護・要支援者	30	12
妊婦、未就学児	4	0
合計	343	191

<表 2－2 月別の利用状況>

	実利用者数 （人）	延べ利用者数 （人）	1 日あたり 利用者数	町助成額 （円）	延べ利用者 1 人あたり町 負担額（円）
4 月	32	75	2.5	56,230	750
5 月	68	186	6.0	142,500	766
6 月	84	277	9.2	242,090	874
7 月	110	350	11.3	281,680	805
8 月	101	320	10.3	264,240	826
9 月	110	320	10.7	243,030	759
合計・平均	191	1,528	8.3	1,229,770	805

注 実利用者数は各月で利用した登録者数。

合計・平均の利用者数は 6 ヶ月間で利用した登録者数。

延べ利用者数は、利用した回数を合計した値。

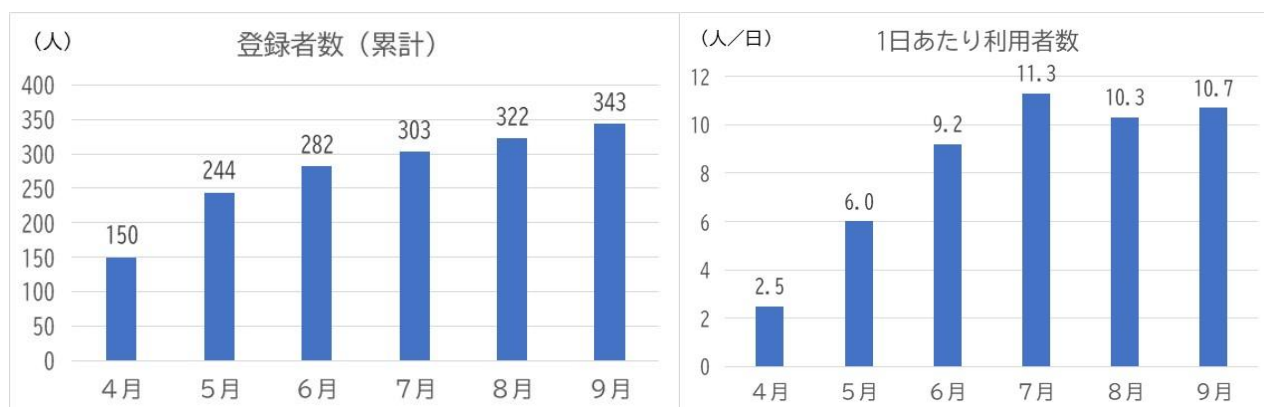


図 2－1 登録者数（累計）

図 2－2 1 日あたり利用者数

3. 500 円タクシーの効果

(1) 効果の評価指標

500 円タクシーは、大洗町地域公共交通計画の「高齢者等の交通弱者の移動性を確保する」の方針を実現する公共交通施策であり、外出機会の創出、移動の円滑化を目的として実施しており、加えて、利用者にとって使いやすい事業であることが求められる。

以下に、500 円タクシーの評価指標を設定する。

①利用者の使いやすさに関する評価

利用者にとって使いやすい事業であることの指標として、利用者の満足度を評価する。

評価① 利用者の満足度

②外出機会の創出に関する評価

目的の1つである外出機会の創出について評価する。高齢者等の交通弱者の移動性が高まり、外出機会が増えることが望まれることから、500 円タクシー利用者の外出機会の増加を評価する。

評価② 外出機会の増加

③移動の円滑化に関する評価

目的の1つである移動の円滑化について評価する。

まず、バス停まで徒歩で移動すること、バス停で待つこと、バス車両に乗り込むことが困難であるというような身体的な理由等によりバス利用が困難な方がいる。500 円タクシーにより、ドア・ツウ・ドア型のタクシーで移動がしやすくなり、これらの方々の移動の円滑化につながるものが想定される。このような視点から、身体的にバス利用が困難な方の利用状況の評価する。

評価③ 身体的にバス利用が困難な方の利用状況

また、地域公共交通計画においては、バスが運行されていない地域における移動性の確保が課題として整理された。特に、500 円タクシーの対象者は、自家用車や自転車等を利用して移動できる方々に比べ、移動性の確保が求められる。500 円タクシーのサービスを提供することが、このような方々の移動円滑化につながると想定される。このような視点から、バスが運行されていない地区の利用状況の評価する。

評価④ バスが運行されていない地区の利用状況

さらに、大洗町では高齢者でも自ら運転して移動している方が多い。一方で、自家用車を運転しない方の移動性の確保が必要となる。500 円タクシーのサービスを提供することが、自ら運転しない方の移動円滑化につながると想定される。このような視点から、自家用車を運転しない方の利用状況の評価する。

評価⑤ 自家用車を運転しない方の利用状況

(2) 評価

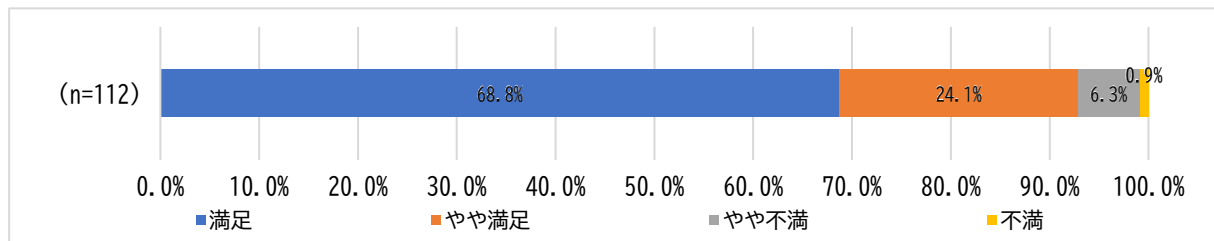
評価① 利用者の満足度

500 円タクシーの利用者の満足度 92.9%

500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査（令和 6 年 9 月末時点）では、「満足」、「やや満足」の合計が 92.9%となっている（図 3-1）。

令和 5 年度に実施した町民アンケートでは、他の公共交通機関の満足度（「満足」+「やや満足」）が、17.7~46.1%であった（表 3-1）。これは、普段利用していない方も含んだアンケート結果であるが、500 円タクシーの満足度が非常に高いことが評価できる。

なお、500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査で「満足」、「やや満足」と回答した方が、500 円タクシーの良いと感じるところは、「料金が安い」、「自宅や目的地の前で乗り降りできる」、「自分が使いたい時間に使える」が、上位の回答となっている（図 3-2）。

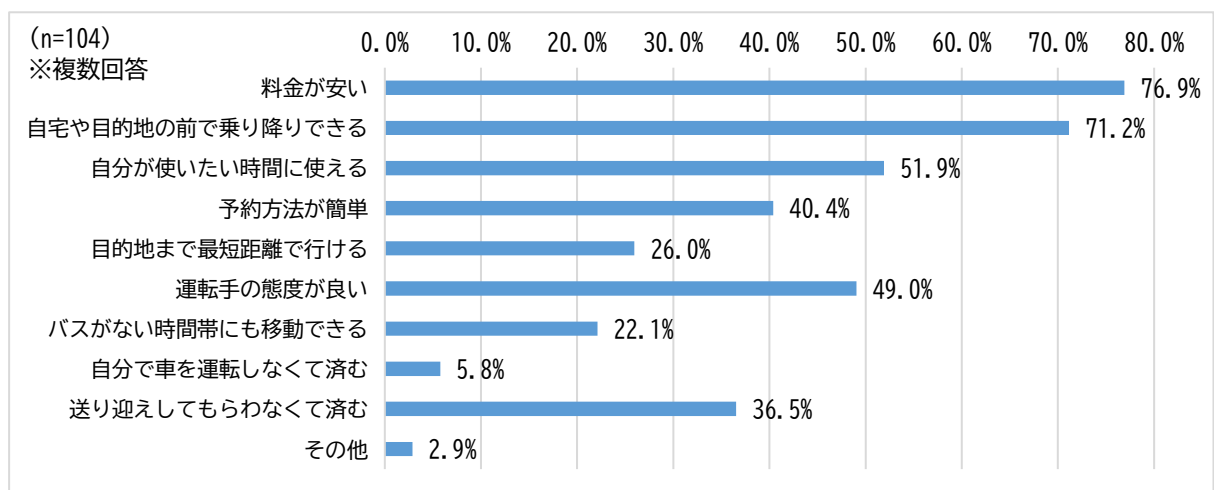


注 各項目の端数処理により、合計しても 100%にならない。

<図 3-1 500 円タクシーの満足度>

<表 3-1 他の交通機関の満足度（令和 5 年度 町民アンケート）>

満足、やや満足の合計値			
大洗鹿島線	46.1%	路線バス	17.7%
町内循環バス	21.3%	タクシー	23.6%



その他の回答の内容…良いと感じるところ以外の意見など

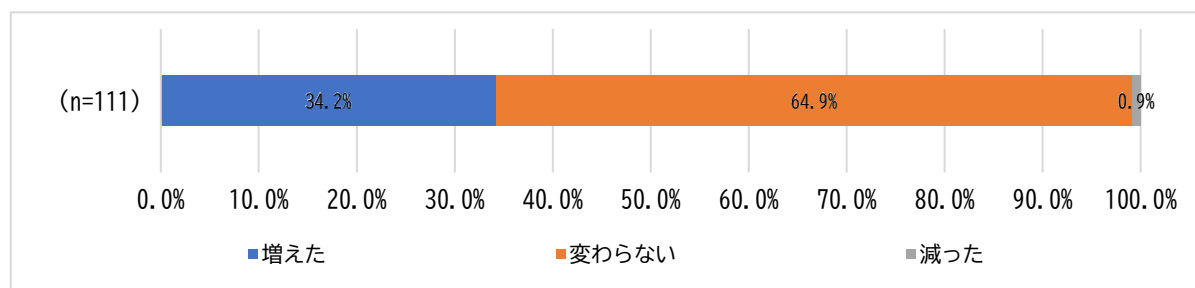
<図 3-2 500 円タクシーの良いと感じるところ（「満足」「やや満足」の回答者のみ）>

評価② 外出機会の増加

利用者の 34.2%が外出機会増加

500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査では、34.2%の方が、外出回数が「増えた」と回答しており、外出機会の増加の効果が確認できる（図 3－3）。

4 月～9 月の半年間で、実利用者が 191 人である。このうち 34.2%が、外出機会が増加しているとすると、約 65 人の方の外出機会の増加につながっていると想定できる。



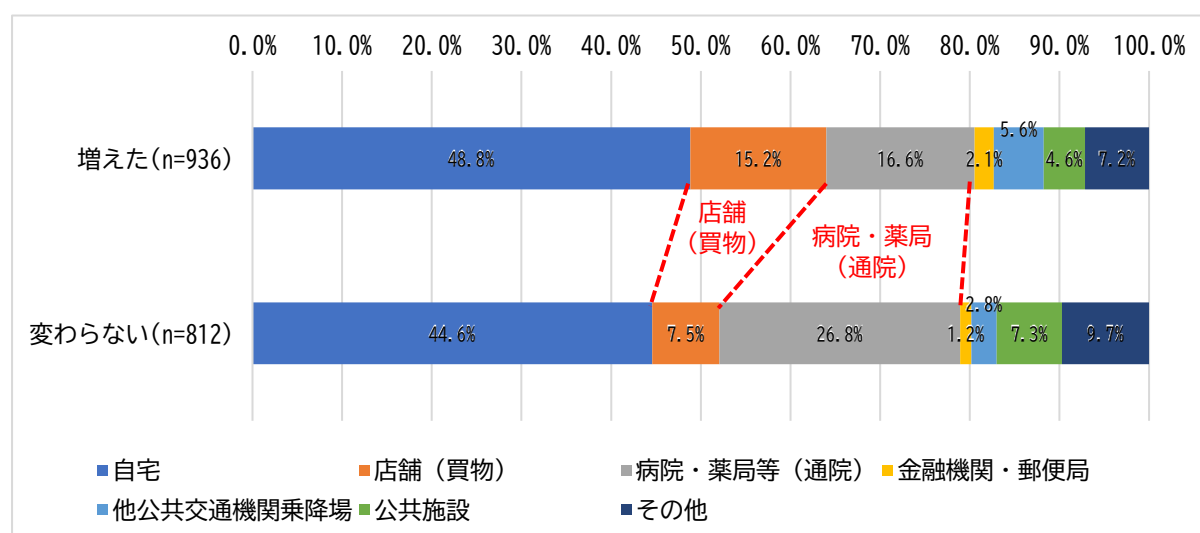
＜図 3－3 500 円タクシーによる外出回数の変化＞

参考：外出機会の増加について

外出機会が増えた方と変わらない方別に、500 円タクシーの乗降場所を集計した（図 3－4）。

外出機会が増えた方と変わらない方を比較すると、外出機会が増えた方の方が、店舗（買物）が多く、変わらない方の方が病院・薬局等（通院）が多い。

これは、移動の利便性が向上すると買物の回数は増えるが、通院回数は増えない傾向があることから、このような結果になったと想定される。



その他の回答の内容…理容店・美容室、レストラン、地名のみ（個人宅等）など

注 各項目の端数処理により、合計しても 100%にならない。

＜図 3－4 外出機会の増加の有無別の 500 円タクシーの乗降場所の割合＞

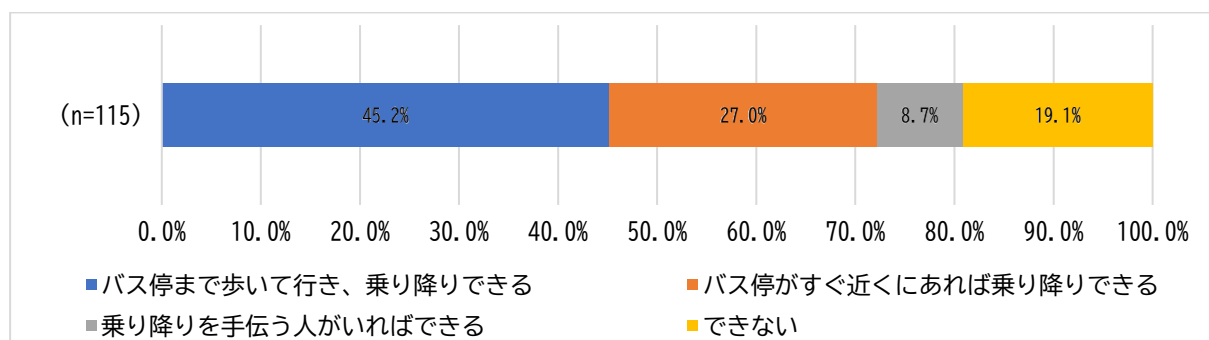
評価③ 身体的にバス利用が困難な方の利用状況

利用者のうち 27.8%がバス利用困難

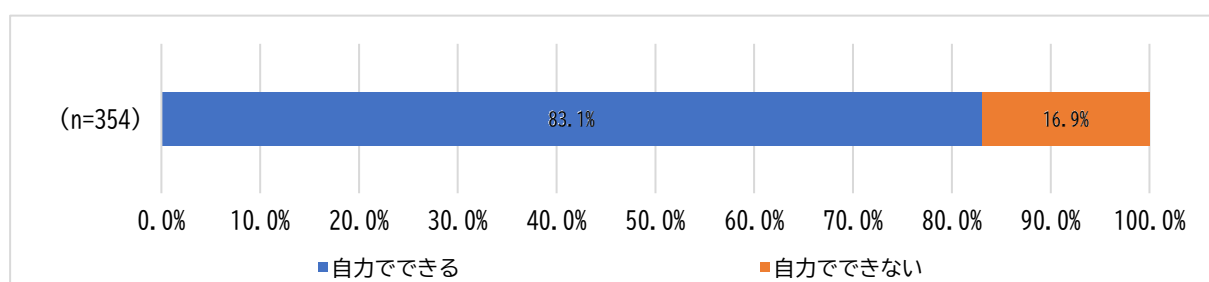
500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査によると、バスへの乗降可否については、「乗り降りを手伝う人がいればバスに乗ることができる」は 8.7%、「できない」は 19.1%となっており、500 円タクシー利用者のうち、身体的にバス利用が困難な方の割合は 27.8%である（図 3－5）。令和 5 年度に実施した町民アンケートによると、75 歳以上の町民全体でみると、身体的にバス利用が困難な方の割合は 16.9%である（図 3－6）。500 円タクシー利用者は、75 歳以上の町民全体と比べて、身体的にバス利用が困難な方の割合が高い。

評価①で示した満足度について、身体的にバス利用が困難な方を対象に集計すると、「満足」、「やや満足」の合計が 90.0%となっており、満足度が高い（図 3－7）。また、身体的にバス利用が困難な方のうち 62.5%は、500 円タクシーを 2 回以上利用しており、リピーターとなり、日常の移動手段として活用している（図 3－8）。

この結果から、身体的にバス利用が困難な方にとっては、ドア・ツウ・ドア型の 500 円タクシーのような公共交通が有効である。

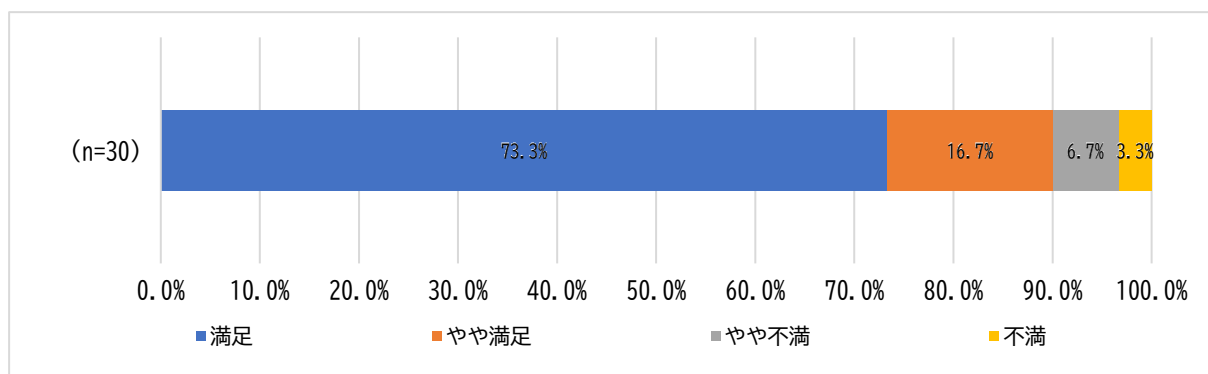


＜図 3－5 500 円タクシー利用者のバスへの乗降可否＞

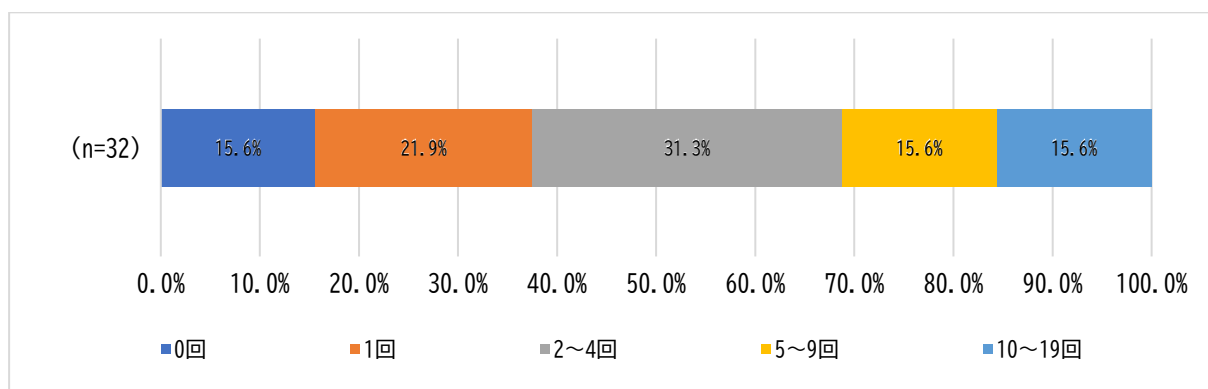


注 令和 5 年度に実施した町民アンケートでは、「自力でできる」、「自力でできない」の 2 択の設問であった。

＜図 3－6 R5 町民アンケートでの 75 歳以上町民のバスへの乗降可否＞



<図3-7 バス利用が困難な方の500円タクシー満足度>



注 7月31日時点の利用回数を集計

<図3-8 バス利用が困難な方の500円タクシー利用回数の割合>

評価④ バスが運行されていない地区の利用状況

バスが運行されていない地区の 75 歳以上の方のうち 6.2%が利用

大洗町地域公共交通計画では、目標として、公共交通不便地区の解消を目指しており、具体的には、以下の地区が示されている。

- ・ 祝町（祝町地区西部） ・ 五反田 ・ 明神町（明神町地区北部）
- ・ 東光台 ・ 南部地区（神山町・成田町）

これらの地区全体では、75 歳以上人口に対して 10.5%の方が 500 円タクシーの利用登録を行い、6.2%の方が利用している（表 3－2）。公共交通不便地区の利用率 6.2%は、大洗町全体の利用率 6.1%とほぼ同様である（表 3－3）。

地区別にみると、最も登録率、利用率が高いのは東光台地区であり、登録率 22.1%、利用率 11.8%となっている。一方で、登録率、利用率が低いのは五反田地区であり、登録率 2.6%、利用率 0.9%となっており、地区によって偏りがあることが課題と考えられる（表 3－2）。

＜表 3－2 公共交通不便地区の 75 歳以上の方の 500 円タクシー利用状況＞

地区	75 歳以上 人口	75 歳以上 500 円 タクシー 登録者数	75 歳以上 人口に対す る登録率 (%)	75 歳以上 500 円 タクシー 実利用者数	75 歳以上人 口に対する 利用率 (%)
祝町	165	25	15.2	16	9.7
五反田	114	3	2.6	1	0.9
明神町	178	18	10.1	13	7.3
東光台	68	15	22.1	8	11.8
南部地区 (神山町・成田町)	278	23	8.3	12	4.3
合計	803	84	10.5	50	6.2

＜表 3－3 大洗町全体の 500 円タクシー利用状況＞

大洗町全体	2,956	309	10.5	179	6.1
-------	-------	-----	------	-----	-----

注 人口は令和 6 年 9 月 30 日時点

500 円タクシー登録者数、実利用者数は令和 6 年 4 月～9 月のもの

500 円タクシー実利用者数は、1 回以上利用した登録者数

参考：他の交通機関の利用率（％）（令和５年度町民アンケート 75歳以上の回答の集計）

令和５年度に実施した町民アンケートによると、買物及び通院の目的の移動において、75歳以上の方は、「自家用車」、「自家用車による送迎」、「徒歩」の割合が高い状況であり、自力で、もしくは家族等の協力で移動できる町民が多い。これらの交通手段の合計で、買物で87.3％、通院で78.3％の利用率になっている。このような自家用車や徒歩が多い中、バスで4.5％、タクシーで4.5％であり、75歳以上の町民にとっても、必ずしも公共交通の利用率は高くはない（表３－４）。

<表３－４ 令和５年度町民アンケートでの75歳以上の他の交通機関の利用率（％）>

	買物	通院	合計
鉄道	0.7	1.1	1.0
バス	4.5	4.6	4.5
タクシー	0.7	7.4	4.5
自家用車	44.8	37.7	40.8
自家用車送迎	24.6	29.7	27.5
施設の送迎	0.0	5.7	3.2
二輪車	6.0	2.9	4.2
徒歩	17.9	10.9	13.9
その他	0.7	0.0	0.3
合計	100.0	100.0	100.0

評価⑤ 自家用車を運転しない方の利用状況

利用者のうち 89.5%が運転免許なし

500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査によると、500 円タクシーの利用者のうち、「前に持っていたが返納した（運転免許返納者）」は 27.4%、「運転免許無し」は 62.1%であり、運転免許を持っていない方の割合は 89.5%である（表 3－5）。令和 5 年度に実施した町民アンケートによると、75 歳以上の町民全体でみると、運転免許を持っていない方の割合は 46.1%である（図 3－9）。500 円タクシー利用者は、75 歳以上の町民全体と比べて、運転免許を持っていない方の割合が高い。

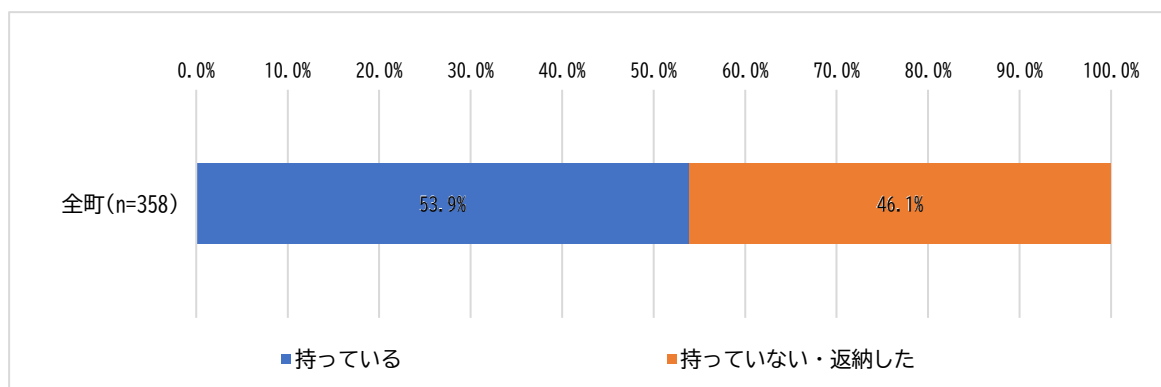
また、500 円タクシーの利用者は、自分で運転する車から 500 円タクシーへ転換した方が 5.9%となっており、高齢者の自家用車から公共交通への転換が見られた。家族や知人などによる送り迎えから 500 円タクシーへ転換した方が 47.9%となっているので、家族等の送迎の負担の軽減につながっている（図 3－10）。

さらに、500 円タクシーの登録者のうち、利用している方へのアンケートでは 81.5%の方が、まだ利用していない方へのアンケートでは 65.4%の方が、免許返納のきっかけになると回答している（図 3－11、図 3－12）。

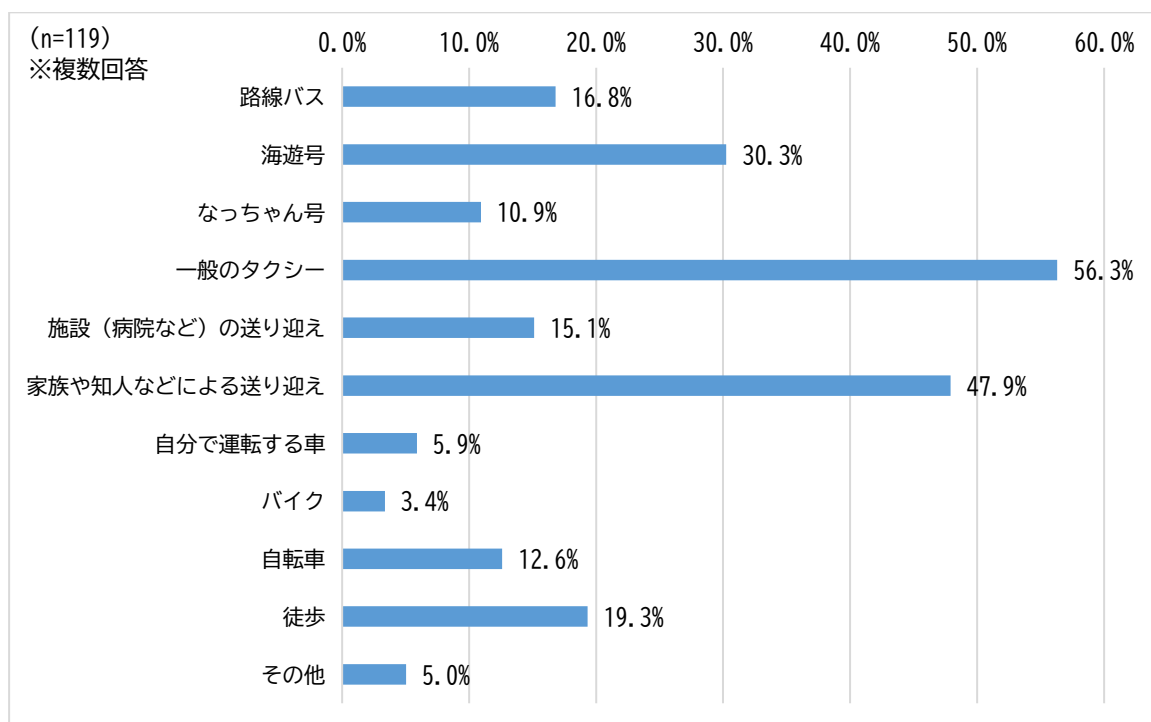
これらの結果から、500 円タクシーは、運転免許を持たない方の移動手段として有効であると評価できる。

＜表 3－5 500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査による運転免許の有無＞

区分	実利用者数	割合（%）
運転免許有り	9	7.3
前に持っていたが返納した	34	27.4
運転免許無し	77	62.1
未回答	4	3.2
合計	124	100.0



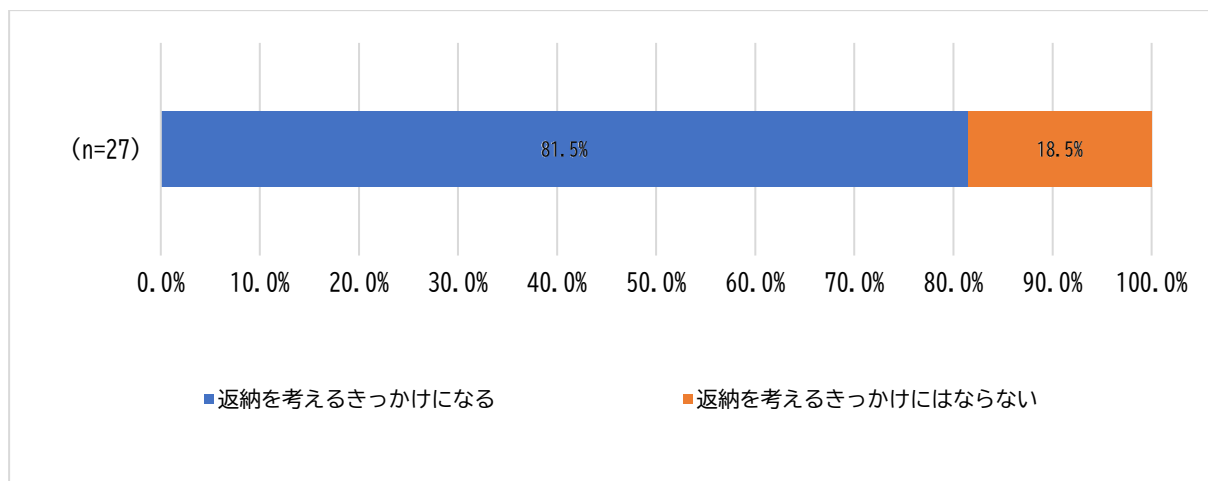
＜図 3－9 R5 町民アンケートでの 75 歳以上の町民の運転免許の有無＞



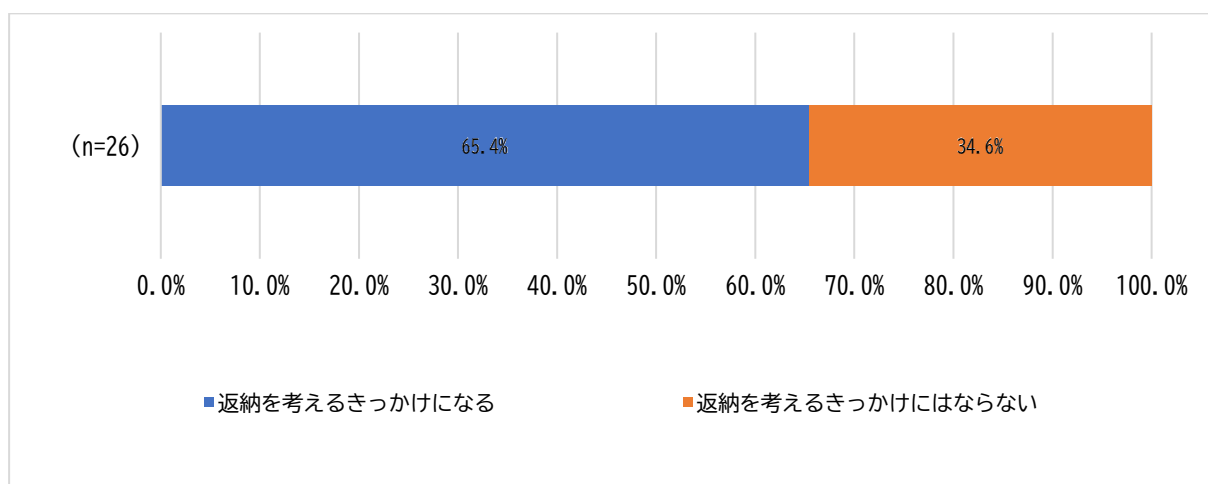
その他の回答の内容…シニアカーなど

注 自分で運転する車から 500 円タクシーに転換した方 5.9%のうち、75 歳以上の区分の登録者は 5 人であった。これらの方々の年齢は 80 歳から 87 歳であった。

＜図 3－10 500 円タクシー利用以前の移動手段＞



＜図 3－11 500 円タクシー利用者の 500 円タクシー運行継続による免許返納検討への影響＞



＜図 3－12 500 円タクシーに登録しているが未利用の方の 500 円タクシー運行継続による免許返納検討への影響＞

【評価のまとめ】

○500 円タクシーの実証実験により、身体的にバス利用が困難な方、バスが運行されていない地区の居住者の方、自家用車を運転しない方の移動手段として活用されており、移動の円滑化の効果があることが把握できた。また、外出機会の創出につながっていることが把握できた。さらには、利用者の満足度が高い。

○500 円タクシーについては、本格実施へ移行することが考えられる。

4. 500 円タクシーの需要予測

500 円タクシーが普及した際の利用者数を予測し、必要なタクシー車両台数を基に、ドア・ツウ・ドア型の事業形態の比較をして、500 円タクシーの有効性を把握する。

(1) 周知が図られた際の 1 日あたりの利用者数

①75 歳以上の利用者の推計 (20.9 人／日)

今回の実証実験では、地区によって利用登録や利用に偏りがあることが分かった。

本格実施においては、全町的に登録率、利用率が高い東光台を参考にし、75 歳以上の 22.1%が利用登録をすることを想定すると、登録者数の推計値は 653 人となる (表 4-1)。

＜表 4-1 登録者数の推計値＞

全町の 75 歳以上人口 (令和 6 年 9 月 30 日時点)	登録率 (%)	登録者数 (推計値)
2,956	22.1	653

令和 6 年 9 月の実績では、75 歳以上の登録者 309 人において、1 日の平均利用者数が 10.0 人/日であった。登録者に対する 1 日の平均利用者数の割合は 3.2%であった (表 4-2)。

＜表 4-2 登録者に対する 1 日の平均利用者数の割合＞

9 月末時点 75 歳以上の 登録者数	9 月末の 75 歳以上の 延べ利用回数	日あたり 平均利用者数	登録者に対する 1 日の平均利用者数の割合 (%)
309	299	10.0 (299 人 ÷ 30 日)	3.2

登録者 (推計値) の 653 人に、登録者に対する 1 日の平均利用者数の割合 3.2%を乗じると、周知が図られた際の 1 日あたりの 75 歳以上の利用者数は 20.9 人となる (表 4-3)。

＜表 4-3 75 歳以上の利用者数の推計値＞

登録者数 (推計値)	登録者に対する 1 日の平均利用者数の割合 (%)	75 歳以上の 利用者数の推計値 (人／日)
653	3.2	20.9

②障害者、要介護・要支援者、妊婦、未就学児の利用者の推計（0.7人／日）

9月の障害者、要介護・要支援者の延べ利用者数は21人であった。

1日あたりにすると、0.7人／日である。なお、妊婦、未就学児は0人であった。

障害者、要介護・要支援者、妊婦、未就学児については、9月の利用状況が継続されると想定することとする。

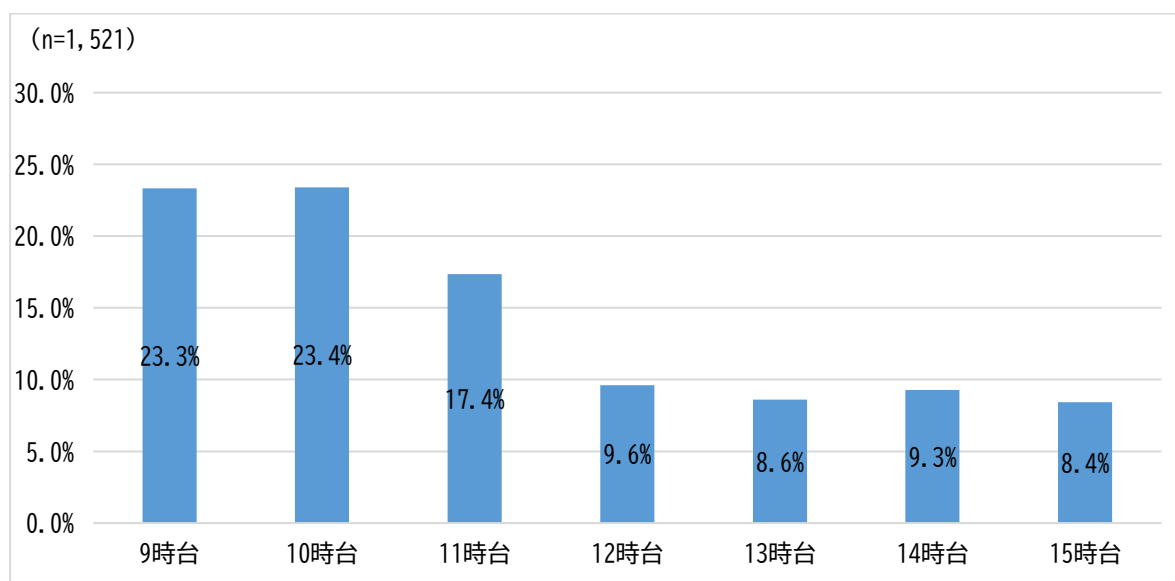
③1日あたりの利用者数推計値（21.6人/日 1日あたり 約22人）

先に試算した75歳以上の利用者数推計値20.9人／日に、現状の障害者、要介護・要支援者の利用者数0.7人／日を加えると21.6人／日となり、1日あたり約22人の利用が想定される。

（2）ピーク時の利用者数（5.1人／時）

500円タクシーの利用実績から、乗車時間帯を集計すると、ピークは10時台で全体の23.4%となる（図4-1）。

1日あたり平均利用者数が21.6人であるので、ピーク時の利用者数は5.1人／時となる。



<図4-1 500円タクシーの利用時間帯の割合>

(3) 500 円タクシーの有効性

①タクシー借り上げ方式との比較

500 円タクシーと、タクシー借り上げ方式との比較を行う。

500 円タクシーは、通常のタクシーの運賃のうち 500 円を利用者が、残りの金額を大洗町が負担する方式である。

タクシー借り上げ方式は、自治体が走行距離や運行回数に関わらず定額でタクシーを借り上げるものであり、利用者から得られる収入はこの経費に充てる方式である。なお、借り上げ費用から運賃収入を差し引いた額が自治体の負担となる。タクシー借り上げ方式において 1 台／日あたり 2 万円（導入済み自治体の事例）の経費と仮定する。その場合、500 円タクシーでは町負担額が 2 万円に達するのは、現行の 1 人あたりの町負担額が 805 円であるので、1 日あたりの利用者数が 24.9 人以上となった場合である。

需要予測としては、1 日あたり平均利用者数が 21.6 人であることから、タクシー借り上げ方式よりも 500 円タクシーの方が事業性の面で効率的である。

また、ピーク 1 時間あたりの利用者数は 5.1 人である。このような人数を送迎することを想定すると 1 人あたり 11.8 分で送迎を行う必要がある。

現行の 1 人あたりの町負担額が 805 円であるので、利用者が支払う 500 円を加えると、1 人あたりのタクシー料金は 1,305 円となる。これは約 3 km の距離の料金である。時速 31.5km（令和 3 年道路交通センサスにおける水戸鉾田佐原線、那珂湊大洗線の旅行速度の平均値）と仮定し、往復で 6 km、かつ乗り降り時に 5 分必要と仮定すると 1 人あたり 16 分必要となる。

1 人あたり 16 分の所要時間で 5.1 人を送迎すると 81.6 分の所要時間となり、60 分を超えてしまうため、タクシー借り上げ方式であると 2 台以上の車両が必要となる。

需要予測の結果から、タクシー借り上げ方式よりも、500 円タクシーの事業の方が、事業性があると評価できる。

<表 4-4 タクシー借り上げ方式との比較>

	500 円タクシー	タクシー借り上げ方式	
		借り上げ台数 2 台の場合	借り上げ台数 3 台の場合
利用者数（試算）（人／年）	7,884 21.6 人×365 日	7,884 21.6 人×365 日	7,884 21.6 人×365 日
収入（千円／年）	3,942 500 円×21.6 人×365 日	3,942 500 円×21.6 人×365 日	3,942 500 円×21.6 人×365 日
運行経費 （千円／年）	10,289 (500 円+805 円) × 7,884 人	14,600 2 万円×2 台×365 日	21,900 2 万円×3 台×365 日
町負担額 （千円／年）	6,347	10,658	17,958

②デマンド型乗合タクシーとの比較

500 円タクシーとデマンド型乗合タクシーの事業性について比較する。

デマンド型乗合タクシーは、同様の方向に移動する利用者を乗合で移送するサービスである。1 時間に 1 便運行することを想定すると、町全体の移送距離から車両 1 台で運行することは困難である。町の中心部から北方面、南方面へ 1 台ずつ 2 台での運行を行うことを仮定する。

タクシー借り上げ方式と同様に、1 台あたり 1 日 2 万円の運行経費で試算することとする。

また、デマンド型乗合タクシーは、受付システムの導入費用も発生する可能性があることから、タクシー借り上げ方式よりも運行経費が大きくなる可能性がある。

下表に示すとおり、500 円タクシーの町負担額の方が小さいことが試算できるため、500 円タクシーの事業の方が有効である（表 4－5）。

また、500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査では、乗合化の利用意向が低いことから、デマンド型乗合タクシーへ移行する場合には、利用者の利用に影響があると想定されるため、工夫が必要である（図 4－2）。

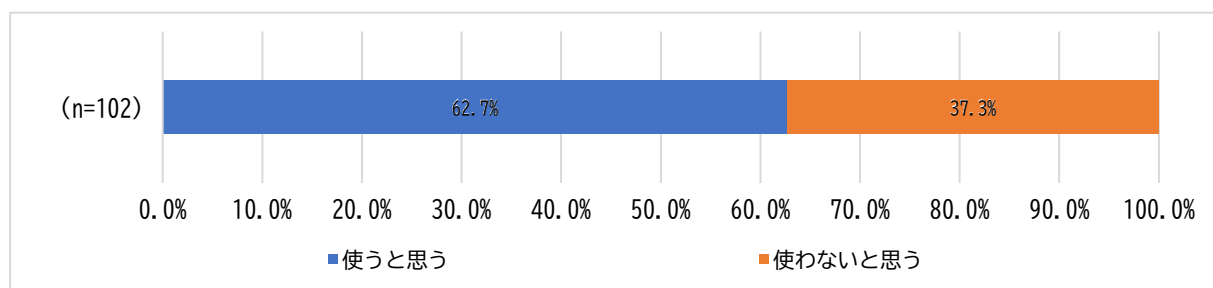
<表 4－5 デマンド型乗合タクシーとの比較>

	500 円タクシー	デマンド型乗合タクシー
利用者数（試算）（人／年）	7,884 21.6 人×365 日	7,884 21.6 人×365 日
収入（千円／年）	3,942 500 円×21.6 人×365 日	3,942 500 円×21.6 人×365 日
運行経費（千円／年）	10,289 (500 円+805 円) ×7,884 人	14,600 2 万円×2 台×365 日 ※予約・配車システムを導入する場合には、導入費、運営費がかかる。
町負担額（千円／年）	6,347	10,658+α ^注

注 デマンド型乗合タクシーの予約・配車システムを導入した自治体の費用の事例

システム導入費 約 720 万円

システム運営費 約 2,240 万円／年 ※車両 6 台運用



<図 4－2 500 円タクシー乗合化の利用意向>

【事業方式についてのまとめ】

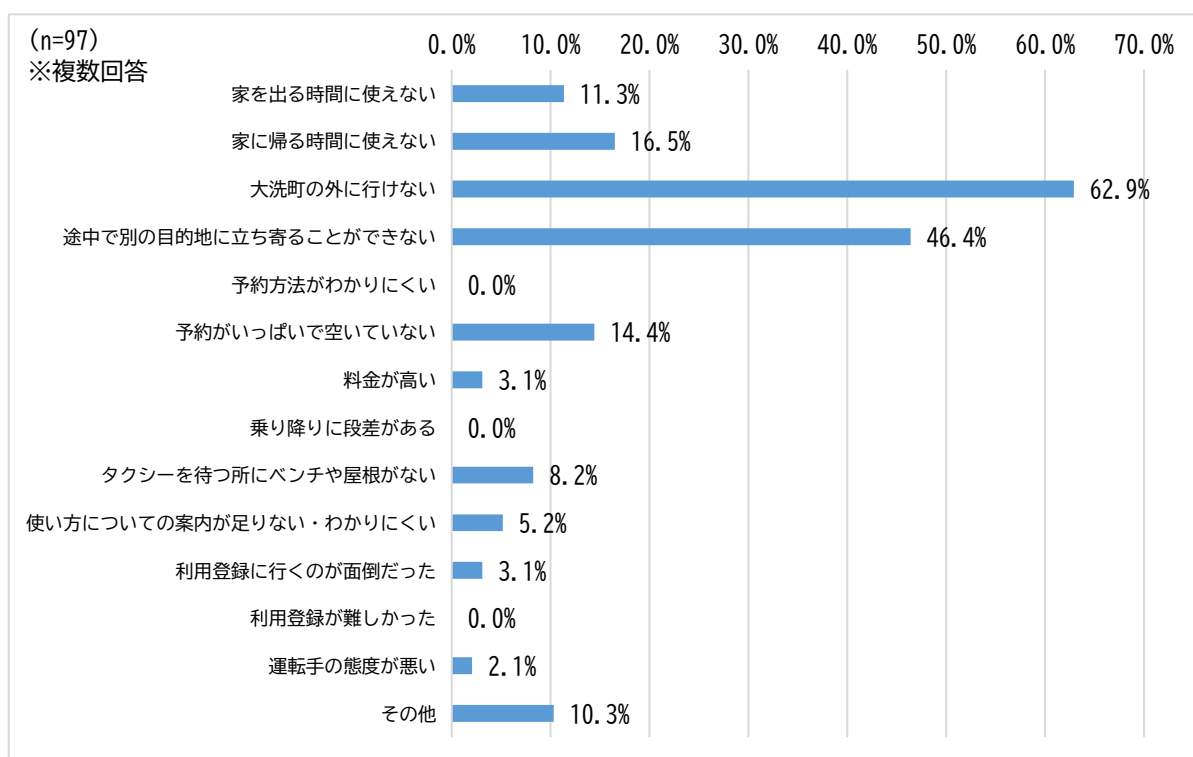
- 現状の需要、当面の需要（周知が図られた際の需要）の規模では、タクシー借り上げ方式やデマンド型乗合タクシーよりも、実証実験として運行した 500 円タクシーの事業方式が有効であることが確認できた。
- 想定した 1 日あたりの 500 円タクシー利用者数の約 22 人に近づいた時点で、再度、他の方式と比較分析を行い、かつ運行事業者と協議し、望ましい事業方式を検討していく。

5. 利用者ニーズ

アンケートやヒアリングを通じて利用者から寄せられた 500 円タクシーの改善要望を整理する。

(1) 500 円タクシー利用者アンケートでの要望

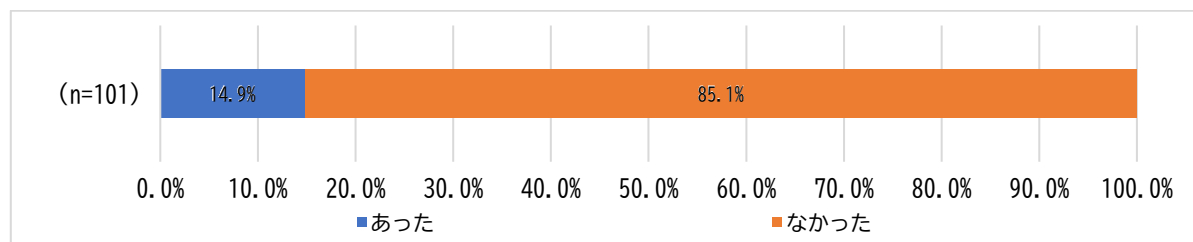
500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査では、改善要望として、「大洗町の外に行けない」が 62.9%と最も多く、次いで、「途中で別の目的地に立ち寄ることができない」が 46.4%となっている（図 5－1）。



その他の回答の内容…利用時間など

＜図 5－1 500 円タクシーのなおしてほしいところ＞

なお、500 円タクシーについて困ったことは「なかった」という回答者が 85.1%を占めている（図 5－2）。



＜図 5－2 500 円タクシーについて困ったことの有無＞

（２）大洗町元気づくりサロンヒアリングでの要望

８地区の大洗町元気づくりサロン（地区ごとに高齢者が集まるサロン）において、500 円タクシーについてのヒアリングを実施した。

改善要望としては、以下のものが挙げられる。

- 利用登録が役場でないとできない。
- 対象年齢の引き下げ。
- 利用時間帯の延長。
- 町外へ利用範囲を拡大。
（葬儀場（水戸市平戸町）、医院・病院（水戸市内）、その他（水戸駅周辺、那珂湊地区））
- 友達と乗車しているときの複数の地点での下車。
- 途中の立ち寄り場所で少しの時間待つてほしい。
- 予約がとれないときがある。
- 回覧板が回ってこない地区なので周知を徹底してほしい。

（３）利用者ヒアリング

500 円タクシーを利用している人のうち、承諾を得た 6 名の方にヒアリングを実施した。

改善要望としては、以下のものが挙げられる。

- 出張登録会を実施すると利用登録しやすい。
- 利用時間帯の延長。
- 町外へ利用範囲を拡大。
（葬儀場（水戸市平戸町）、医院・病院（水戸市常澄、ひたちなか市）、商業施設（ひたちなか市））
- 途中の立ち寄り場所で少しの時間待つてほしい。
- スーパー等のタクシーを待つところにベンチなど待合スペースをつくってほしい。
- 運転士の接遇が厳しいときがあった。

6. 500 円タクシーの改善について

「5. 利用者ニーズ」に挙げられた改善要望を踏まえて、以下に、対応策を整理する。

- ①予約への対応
- ②利用範囲の拡大
- ③運行時間帯の延長
- ④短時間の立ち寄りへの対応
- ⑤複数地点の下車
- ⑥運行記録等の徹底

当面、今回提示する対応策で実証実験、本格運行を進めるとともに、適宜ニーズを把握し、必要に応じてさらなる改善を行っていくこととする。

①予約への対応

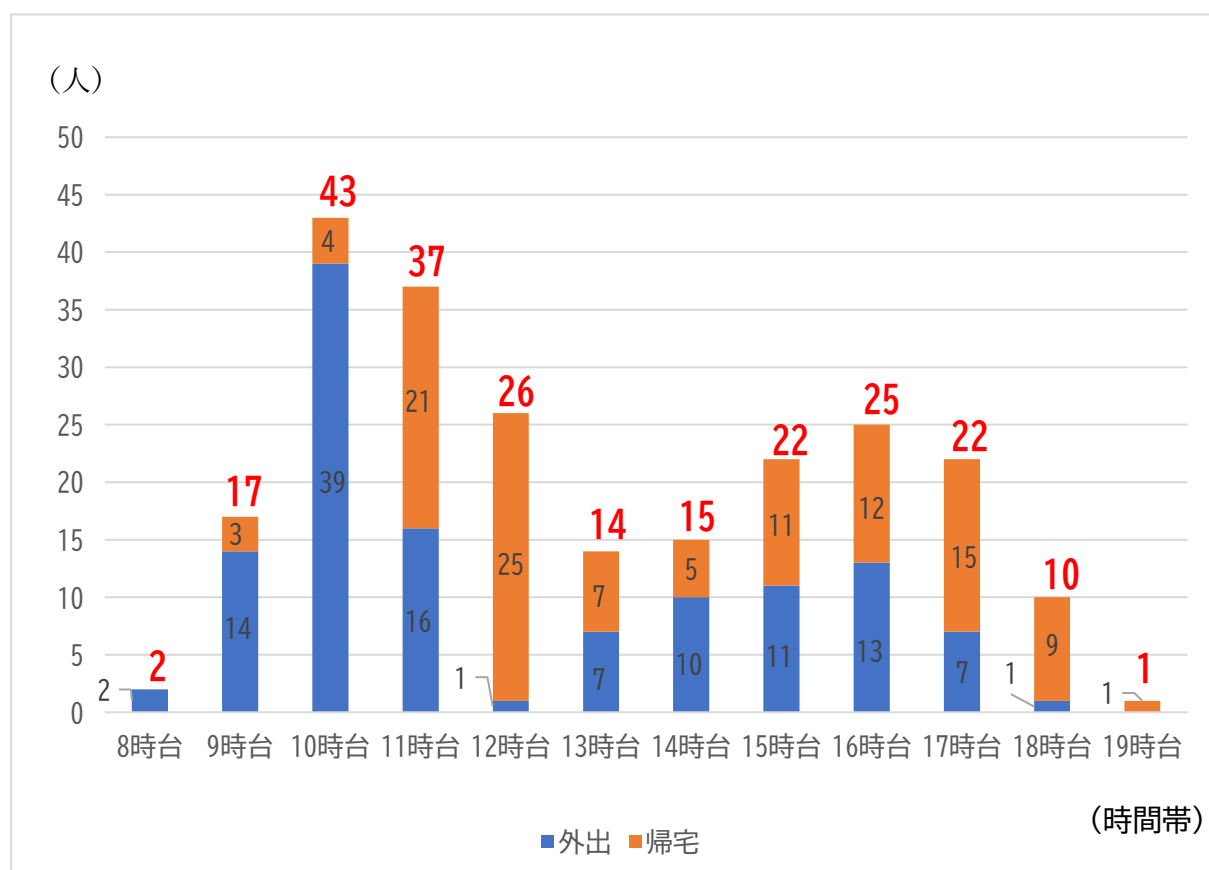
ニーズ	一部、予約がとれなかったという意見がある。
状況	500 円タクシーは、タクシー借り上げ方式と異なり、一般のタクシーが 500 円タクシーの予約を受け、送迎を行っているので、予約が多くなる時間帯においては、予約を受け付けられないこともある。 500 円タクシーは、運行事業者 2 社で運行している。 9 時台や 16 時台は、一般のタクシーの乗客が多い時間帯である。 タクシーが出払っている状況では、一般の乗客と同様に、500 円タクシーでも予約を断ることがある。
対応策	500 円タクシー運行事業者を増やす。 (現行の運行事業者には了承をいただいている。)

②利用範囲の拡大

ニーズ	近隣市の葬儀場、病院等へ移動する際に、500 円タクシーを利用したいという要望がある。
状況	利用範囲は、町内及び涸沼駅としている。 500 円タクシーは、町内循環バスを補完する役割であり、町外運行は目的外となる。
対応策	利用範囲は、町内及び涸沼駅とし、涸沼駅以外の町外で運行しないこととする。

③運行時間帯の延長

ニーズ	8時台に利用できると通院に便利である。水戸から大洗駅を經由して自宅へ帰るときなど、17時台に利用できると便利である。
状況	<p>500円タクシーの運行時間帯は9～16時である。</p> <p>17時台は閑散時間帯であり延長可能であるというタクシー事業者の意見がある。</p> <p>8時台は、特に、一般のタクシーの乗客が多い時間帯である。</p> <p>時間帯を延長しても、予約を断ることになる。</p>
対応策	まずは、17時まで運行時間帯を延長し、利用時間を9～17時として、実証実験を継続し、モニタリングする。



注 回答があった時間帯を表示している。

＜図6-1 R5 町民アンケート 75歳以上の外出・帰宅時間帯別の回答数＞

④短時間の立ち寄りへの対応

ニーズ	銀行ＡＴＭでのお金を引き出す間、短時間は、タクシーに待っていてほしいという要望がある。
状況	500 円タクシーは、立ち寄りは認めていない。 一般のタクシーでは、利用者の負担により、立ち寄り場所で待つ対応（時間あたりの課金 95 秒毎に 100 円）を行っている。
対応策	500 円タクシーは限られた予算で実施している事業である。短時間ということに対してルール設定が難しく、待ち時間の課金は町が負担することから、立ち寄りにはできないこととする。

⑤複数地点の下車

ニーズ	友人グループなどが一緒に乗車しているときに、それぞれの自宅等、異なる複数地点で下車したいという要望がある。
状況	500 円タクシーは、乗車、降車ともに 1 箇所としている。 一般のタクシーでは、利用者の負担により、複数箇所の下車が認められている。
対応策	利用者は 1 台で 500 円のための支払いとなる。別の方向の方々が同乗し、町内を巡る長距離移動に利用される可能性があり、その場合、町の負担が大幅に増加することから、1 箇所の下車をルールとする。

⑥運行記録等の徹底

ニーズ	運行記録を自動的に記録でき、記入漏れや間違いがないようなシステムを導入できると運用しやすくなる。
状況	タクシー運転士が、紙に記録する方式をとっており、運転士に手間をかけたたり、記入漏れが発生することがある。
対応策	必要に応じて、デジタル化を図る。

事例1 マイナンバーカードを活用したタクシー助成制度

- ・タクシー車両に、マイナンバーカードのリーダー機能を持つタブレットを配置
- ・利用毎にタブレットで、利用者の年齢を判別し、自動的に年間のタクシー助成券の利用枚数をカウント
- ・システムにより一括管理
 - イニシャルコスト（導入費用） 約2千万円
 - ランニングコスト システム運営費 約600～700万円（年間）
車両用タブレット1台あたり 3.5万円

事例2 デジタルタクシー

- ・市民対象に、市外の病院等へ行く際にタクシーを利用する方に助成
- ・利用者は市役所で利用登録をして2次元コード付きのカードを発行
- ・タクシー車両に、2次元コードのリーダー機能を持つタブレットを配置
- ・利用者を確認し、自動的に年間のタクシー助成券の利用枚数をカウント
- ・システムにより、利用状況や利用区間を一括管理
 - イニシャルコスト（導入費用） 300万円
 - ランニングコスト システム利用の費用 80万円/（10ヵ月）
車両用タブレット13台の運用費用 2.5万円/月

町内公共交通網の再編の検討について

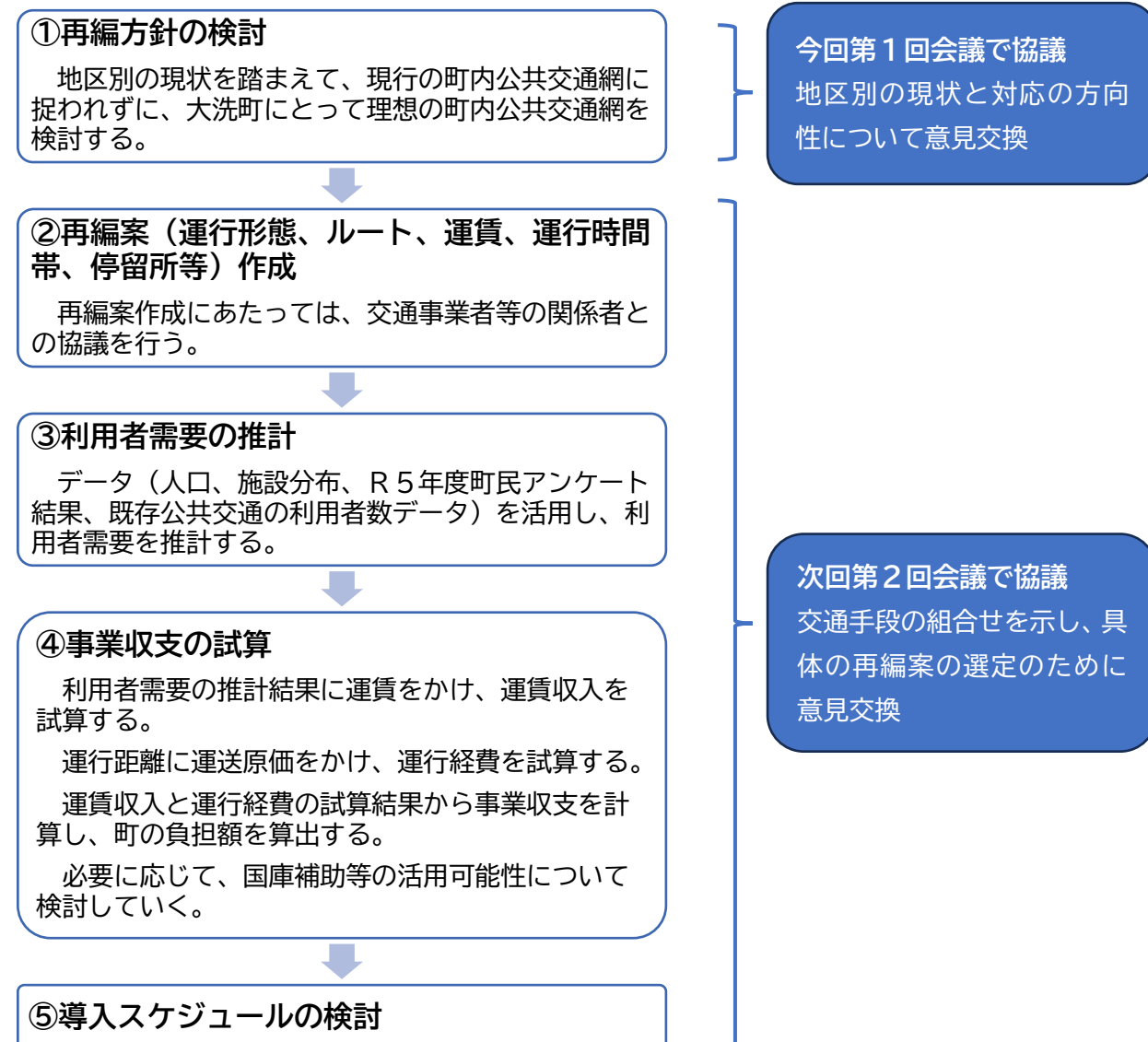
1. 町内公共交通網の再編の概要

町民や観光客の移動需要と町内公共交通網の不一致が生じており、令和5年度に策定した地域公共交通計画においては、町民の利用、観光客の利用の双方を目的に、町内公共交通網の見直しを行うこととしています。町内循環バスの再編や新たな公共交通の導入も含めて、現行の町内公共交通網に捉われずに、大洗町にとって理想の町内公共交通網を検討します。

2. 町内公共交通網の再編の検討フロー

町内公共交通網の再編を下記の検討フローで進めていきます。今回は①再編方針の検討について地区別の現状と対応の方向性を協議し、次回は交通手段の組合せを示し、具体の再編案の選定のために協議します。

<再編の検討フロー>



3. 再編の視点

人にやさしい公共交通体系

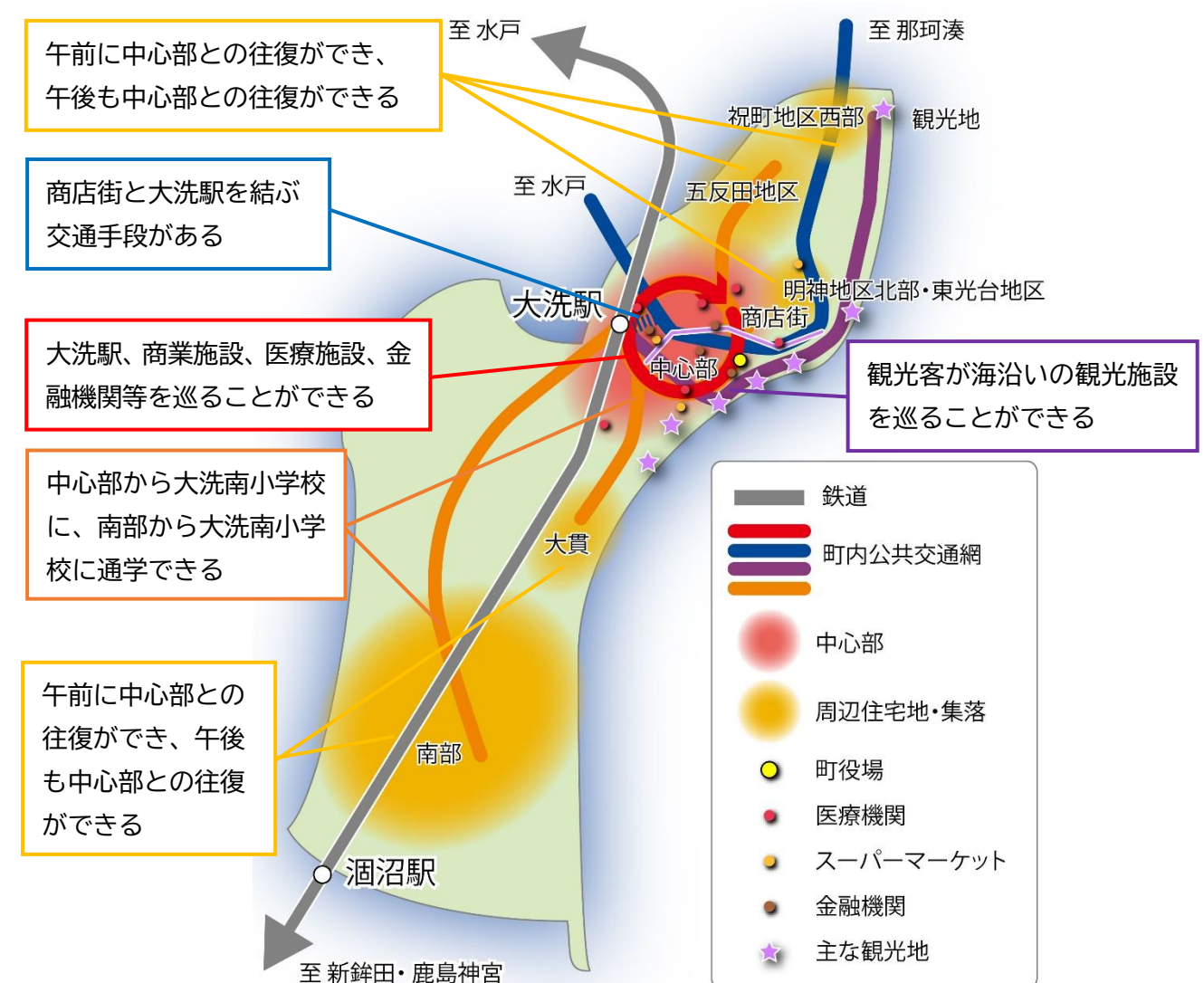
○町民が利用したくなる公共交通体系

町民アンケートや利用者ニーズを踏まえ、公共交通ネットワークの利便性を高めるとともに、目的地の選択の自由度を向上させることで、安全性、快適性、速達性、SDGs等の多様な視点から、自家用車に頼りすぎず、町民が利用したくなる公共交通体系を目指します。

○観光が楽しくなる公共交通体系

観光客が大洗駅や大洗港フェリーターミナル等を玄関口として、様々な二次交通を活用しながら、海沿いの観光施設や商業施設、商店街などを数多く来訪でき、公共交通を利用すること自体が観光の一環となるような楽しい公共交通体系を目指します。

＜各地区の町内公共交通網の理想像＞



4. 地区別の現状と対応の方向性

1) 大洗駅周辺の中心部の生活サービス施設

- 現 状：生活サービス施設が集積しており、既存の町内公共交通網は複数個所の生活サービス施設を巡りやすいルートやダイヤとなっていない。
- 方向性：中心部の生活サービス施設を巡る交通手段の設定が必要です。

2-1) 公共交通不便地区 祝町地区西部

- 現 状：徒歩 300m圏内にバス停がありません。
- 方向性：午前にも午後にも中心部との往復ができる交通手段の設定が必要です。

2-2) 公共交通不便地区 五反田地区

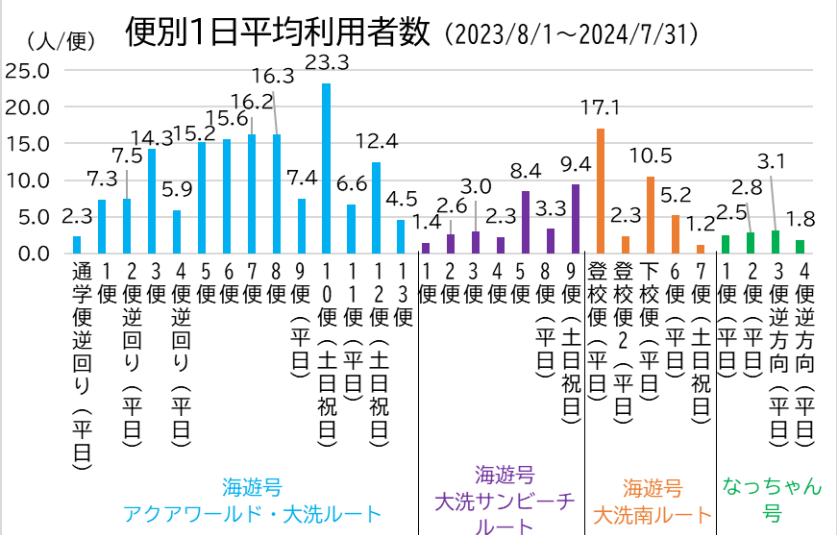
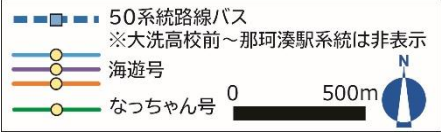
- 現 状：徒歩 300m圏内にバス停がありません。
- 方向性：高齢化率は町全体の 35.0%に対して 18.7%と低く、再編の時期についての検討が必要です。

2-3) 公共交通不便地区・狭隘道路地区 明神町地区北部・東光台地区

- 現 状：徒歩 300m圏内にバス停がありません。狭隘道路があり、坂道が多いです。交通手段がなくて困ることがある人の割合が町全体の 21%に対して 29%と高いです。
- 方向性：午前にも午後にも中心部との往復ができる交通手段の設定が必要です。

2-4) 公共交通不便地区 町南部

- 現 状：点在する集落と中心部を結ぶ公共交通として、なっちゃん号が平日朝夕のみ南小の登下校にあわせて運行しています。地域からは昼間や土日公共交通で移動したいという意見が出ています。町内循環バスの不満度は町全体の 17%に対して 32%と高いです。
- 方向性：午前にも午後にも中心部との往復ができる交通手段の設定が必要です。



3) 路線バスと町内循環バスの重複区間の解消

- 現 状：一部区間（図中黄緑色区間）でルートが重複しています。海遊号は大洗駅に停車する一方で、路線バスは大洗駅には停車しません。
- 方向性：ルートの重複を解消することが望ましいです。ただし、商店街と大洗駅の接続も町民と観光客の移動需要を満たすために必要です。

4) 観光地と大洗駅の接続

- 現 状：観光地をすべて巡るルートのバスは運行しておらず、乗り換えが必要となっています。また、GWやお盆等は渋滞の発生により1時間以上の遅延が生じることもあります。
- 方向性：観光ルートの設定や、定時性が確保できるルート設定が必要です。

5) 中心部から大洗南小学校への通学対応

- 現 状：旧大貫小学校区の児童が南小学校への登下校のために運行していますが、登下校便と登下校便以外とで利用者数の差が大きいです。
- 方向性：登下校便の維持とルートの見直し、登下校便以外の運行内容の見直しが必要です。

6) 南部から大洗南小学校への通学対応

- 現 状：なっちゃん号1便は1.4人/便が大洗南小中前で降車しており、ルート全体でも2.5人/便と利用者が少ないですが、利用者数を大幅に超える定員39人の小型バスで運行している状況です。
- 方向性：登下校手段の維持、運行内容やルートの見直しが必要です。

5. 交通手段の種類と特徴

地区別の対応策を検討するにあたり、自分での運転が不要な対応策となり得る交通手段の種類とその特徴を整理します。地区にあった交通手段を組み合わせ、町内公共交通網の再編を検討します。

交通手段	特徴	車両・定員（運転士含む）	導入が効果的な地区	導入のメリット	導入のデメリット
①路線バス 運行中（50系統 茨大前営業所～水戸駅～大洗町～那珂湊駅）	定時定路線型・予約不要。	大型バス約 80 人	3) 路線バスと町内循環バスの重複区間の解消	町民も観光客も使用しやすい。大人数が一度に利用できる。 路線バスを大洗駅に乗り入れることにより町内巡回バスとのルート重複を解消すると、町内循環バスを他のルートの運行等に充てることができ効率的である。	大洗町の他にも水戸市、ひたちなか市を通っているため、運行内容を変更する場合は調整が必要となる。 ルート重複を解消し路線バスを町内循環バスの代替手段とする場合は、路線バスと町内循環バスとで運賃負担額の差が生じる。
②町内循環バス 運行中（海遊号・なっちゃん号）	定時定路線型・予約不要。	海遊号 中型バス 54 人 なっちゃん号 小型バス 39 人	1) 大洗駅周辺の中心部の生活サービス施設 2-2) 公共交通不便地区 五反田地区 2-4) 公共交通不便地区 町南部 3) 路線バスと町内循環バスの重複区間の解消 4) 観光地と大洗駅の接続 5) 中心部から大洗南小学校への通学対応 6) 南部から大洗南小学校への通学対応	町民も観光客も使用しやすい。 大人数が一度に利用できる。（実績値：海遊号最大乗車人数 69 人） ルート変更内容によっては国庫補助を活用可能。（参考資料 2-1 P8）	利用者がいなくても運行する必要があり、運行経費がかかる。
③ワゴン車のバス	定時定路線型・予約不要。	ワゴン車 6～13 人	2-2) 公共交通不便地区 五反田地区 2-4) 公共交通不便地区 町南部 6) 南部から大洗南小学校への通学対応	町民も観光客も使用しやすい。 少人数の移動を効率的に行える。 中型バスや小型バスよりも狭い道路を通れる。 ルート変更内容によっては国庫補助を活用可能。（参考資料 2-1 P8）	大人数の利用があると乗り切れない可能性がある。 利用者がいなくても運行する必要があり、運行経費が高くなる。
④デマンド型バス	デマンド型・予約が必要。 近くのバス停で乗降する。	中型バス約 60 人 小型バス約 30 人 ワゴン車 6～13 人	2-2) 公共交通不便地区 五反田地区 2-4) 公共交通不便地区 町南部	大人数が一度に利用できる。 利用者の需要に応じてバス停を設定できる。 小型の車両を使用すれば、狭い道路を通れる。 導入条件によっては国庫補助を活用可能。（参考資料 2-1 P8）	予約が必要で観光客は利用しにくい。 乗合人数が多いと乗車距離が延び、所要時間が長くなる。
⑤デマンド型乗合タクシー	デマンド型・予約が必要。 自宅前や目的地の前で乗降可能なドア・ツウ・ドア型。	ワゴン車 6～13 人 セダン車 5 人	2-1) 公共交通不便地区 祝町地区西部 2-2) 公共交通不便地区 五反田地区 2-3) 公共交通不便地区・狭隘道路地区 明神町地区北部・東光台地区 2-4) 公共交通不便地区 町南部	自宅の前から目的地の前まで乗車できる。 車両が小さく、狭い道路を通れる。 導入条件によっては国庫補助を活用可能。（参考資料 2-1 P8）	予約が必要で観光客は利用しにくい。 車両台数に限りがあり、同じ時刻に乗車したい人が多いと乗車できない人が発生する。
⑥タクシーの運賃補助 例：500 円タクシー	タクシーを活用。	セダン車 5 人	1) 大洗駅周辺の中心部の生活サービス施設 2-1) 公共交通不便地区 祝町地区西部 2-2) 公共交通不便地区 五反田地区 2-3) 公共交通不便地区・狭隘道路地区 明神町地区北部・東光台地区 2-4) 公共交通不便地区 町南部	自宅の前から目的地の前まで乗車できる。 需要のあるときだけ運行するため効率的で、運行経費を抑えられる。 車両が小さく、狭い道路を通れる。	予約が必要で観光客は利用しにくい。 借り上げではないため、車両台数に限りがあり、同じ時刻に乗車したい人が多いと乗車できない人が出てくる。 条件を限定しないと町負担額が増加する。
⑦グリーンスローモビリティ	時速 20km/h 未満で公道を走ることができる、電動車を活用した小さな移動サービス。坂道も走行可能。	ゴルフカートなど車両は様々 4 人～22 人	1) 大洗駅周辺の中心部の生活サービス施設 3) 路線バスと町内循環バスの重複区間の解消 4) 観光地と大洗駅の接続	電動で環境負荷が少ない。 低速で景色を楽しみながら乗車でき、小さな車両でコミュニケーションが生まれやすく、観光客の周遊や高齢者の移動手段に適している。 小型の車両を使用すれば、狭い道路を通れる。 運行形式や車両は地区に合わせて自由に設定可能。 車両導入において国庫補助の活用可能性あり。（参考資料 2-1 P9）	速度が遅く、通勤や通学など急ぐ移動には向かない。 片側一車線の道路で後続車が追い越せないと渋滞の原因となる。
⑧スクールバス	通学対応用のバス。 定時定路線型・予約不要。	小型バス約 30 人 ワゴン車 6～13 人	5) 中心部から大洗南小学校への通学対応	予約が不要な定時定路線型で使用しやすい。 学校の予定に合わせた運行が可能。 スクールバス空き時間は他の目的の輸送に活用可能。 町がバスを購入する場合国庫補助を活用可能。（参考資料 2-1 P8）	学校の予定に合わせたダイヤ変更があるため、他の目的の輸送に活用する際は調整が必要。
⑨スクールタクシー	タクシーを利用して通学対応。 デマンド型・予約が必要。 自宅前や目的地の前で乗降するドア・ツウ・ドア型。	セダン車 5 人	6) 南部から大洗南小学校への通学対応	自宅の前から目的地の前まで乗車できる。 需要のあるときだけ運行するため効率的で、運行経費を抑えられる。 車両が小さく、狭い道路を通れる。 現在なっちゃん号の通学利用者は 4 人以下のため 1 台で対応可能である。	予約が必要。 車両台数に限りがあり、同じ時刻に乗車したい人が多いと乗車できない人が発生する。 児童以外が乗れない。 大洗南ルートの通学利用者は約 17 人のため複数台必要となる。

令和 5 年度事業報告及び収支決算について

令和 5 年度事業報告

1. 大洗町地域公共交通計画の策定に関すること

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）に基づき、大洗町地域公共交通計画を策定。

（1）大洗町地域公共交通計画策定支援業務委託

契約期間：令和 5 年 6 月 12 日～令和 6 年 3 月 22 日

契 約 額：6,930,000 円（消費税込み）

契 約 先：株式会社アルメック

業務内容：大洗町地域公共交通計画作成に必要な調査事業その他関連資料の作成及び会議運営などの支援

2. 会議の開催

（1）第 1 回協議会

日時：令和 5 年 7 月 10 日（書面開催）

内容：令和 4 年度事業報告及び収支決算について
町民・観光客アンケート調査について

（2）第 2 回協議会

日時：令和 5 年 12 月 7 日

内容：町民・観光客アンケート結果について
計画の基本的な方針・施策及び目標（案）について
地域公共交通計画の構成（案）について

（3）第 3 回協議会

日時：令和 6 年 1 月 30 日

内容：大洗町地域公共交通計画（案）について
500 円タクシー運行事業に関する令和 6 年度実証実験（案）について
今後のスケジュールについて

（4）第 4 回協議会

日時：令和 6 年 3 月 21 日（書面開催）

内容：パブリックコメント結果を踏まえた大洗町地域公共交通計画について
令和 6 年度事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）について

令和 5 年度収支決算

【収入の部】

(単位：円)

科目	予算額 (A)	収入済額 (B)	比較増減 (B-A)	備考
負担金	7,230,000	7,230,000	0	町からの負担金
補助金	0	0	0	
繰越金	132,079	132,079	0	
雑入	921	44	▲877	利息
計	7,363,000	7,362,123	▲877	

①

【支出の部】

(単位：円)

科目	予算額 (A)	支出済額 (B)	差引残高 (B-A)	備考
会議費	177,000	162,204	▲14,796	委員報酬 等
事務費	166,000	16,830	▲149,170	振込手数料 等
事業費	6,970,000	6,930,000	▲40,000	地域公共交通計画策 定に関する委託料
予備費	50,000	0	▲50,000	
計	7,363,000	7,109,034	▲253,966	

②

収入額 ① 7,362,123 円

支出額 ② 7,109,034 円

差引残高 ①-② 253,089 円 (令和 6 年度へ繰越)

令和 5 年度収支決算監査報告書

令和 5 年度収支決算について、関係諸帳簿並びに証拠書類に基づき会計監査を実施したところ、いずれも決算書のとおり相違ないことを認めます。

令和 5 年 5 月 2 日

監事

飯田 英樹

令和 5 年度収支決算監査報告書

令和 5 年度収支決算について、関係諸帳簿並びに証拠書類に基づき会計監査を実施したところ、いずれも決算書のとおり相違ないことを認めます。

令和 6 年 5 月 24 日

監事 山 手 幸 人