

大洗町 500 円タクシー
実証実験結果

令和 7 年 3 月

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7年3月

（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

大洗町内及び涸沼駅

（4）利用時間

午前9時から午後5時まで（令和6年12月17日以前は午後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



- 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。



- 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（涸沼駅を含む）に限ります。

自宅から銀行を経由してスーパー



- 立ち寄りはできません。

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、3月末で440人となっている（表2-1、図2-1）。利用は徐々に増え、2～3月は、1日あたり16人を超えていている（表2-2、図2-2）。

<表2-1 登録者数・利用者数（令和6年度の合計）>

	登録者数（人）	実利用者数（人）
75歳以上の高齢者	398	261
障害者、要介護・要支援者	38	18
妊婦、未就学児	4	0
合計	440	279

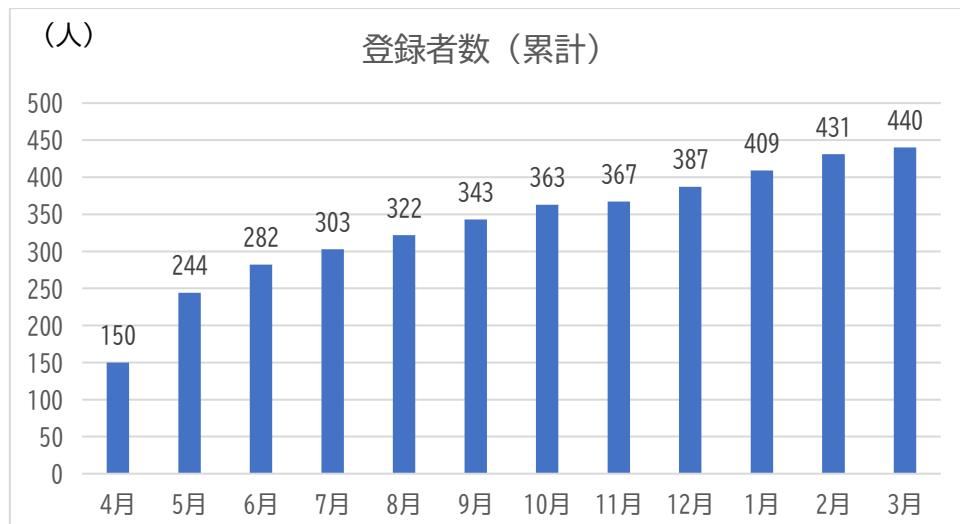
<表2-2 月別の利用状況>

	実利用者数 (人)	延べ利用者数 (人)	1日あたり 延べ利用者数 (人)	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
10月	115	381	12.3	318,060	835
11月	113	382	12.7	343,430	897
12月	110	424	13.7	332,800	785
1月	127	436	14.1	352,110	804
2月	129	468	16.7	422,150	902
3月	137	505	16.3	444,010	879
合計・平均	279	4,124	11.3	3,442,330	834

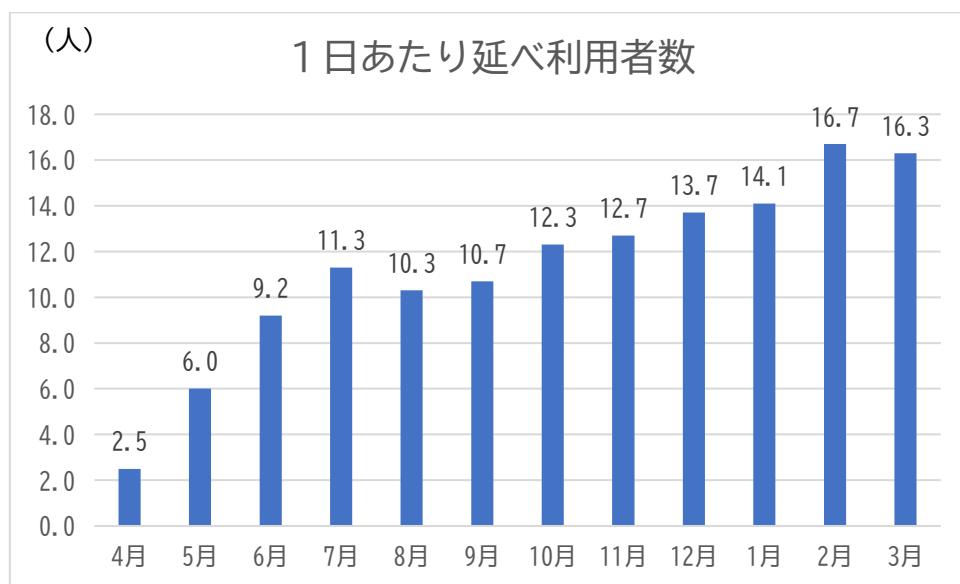
注 実利用者数は各月で利用した登録者数。

合計・平均の利用者数は1年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日あたり延べ利用者数>

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ことが想定される。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を評価する。

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を評価する。

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を評価する。

評価⑤ 自家用車を運転しない方の利用状況

(2) 評価

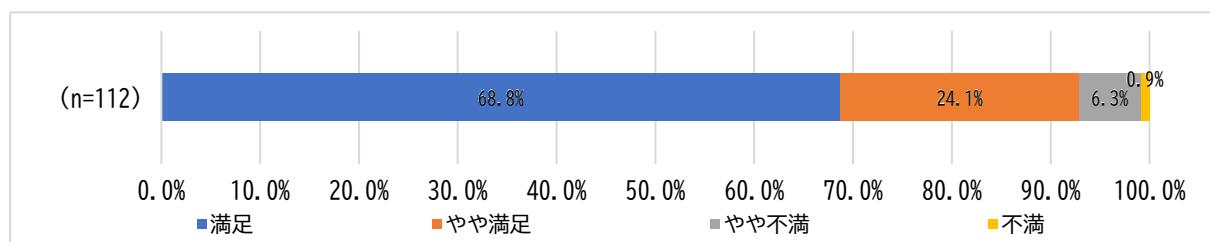
評価① 利用者の満足度

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）。

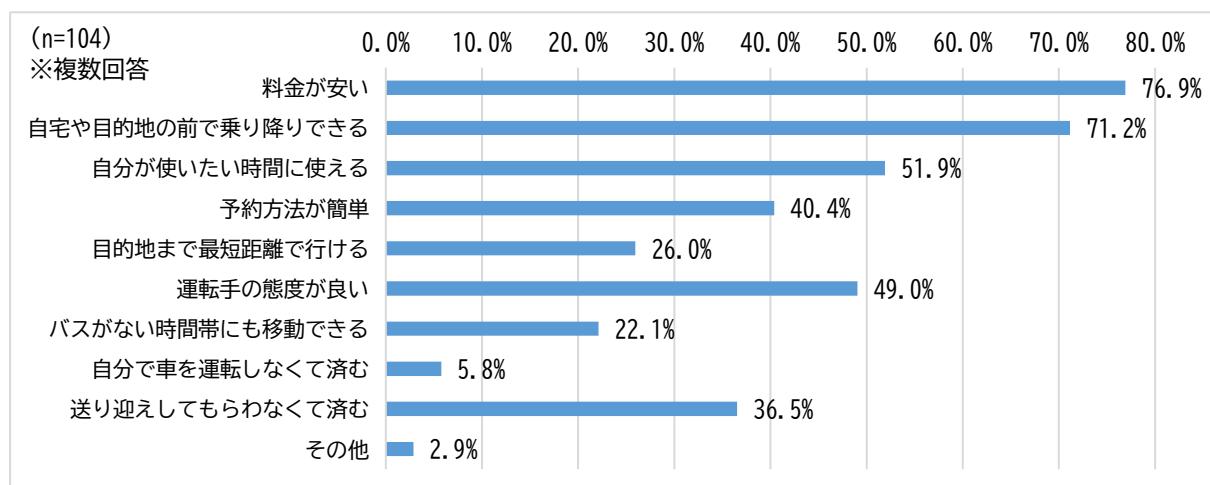


注 各項目の端数処理により、合計しても 100% にならない。

<図 3-1 500 円タクシーの満足度>

<表 3-1 R5 町民アンケートでの他の交通機関の満足度>

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

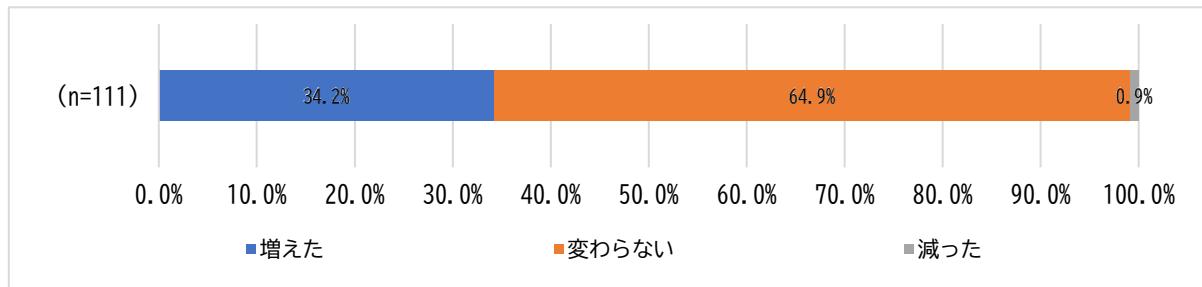
<図 3-2 500 円タクシーの良いと感じるところ（「満足」「やや満足」の回答者のみ）>

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）。

1年間で、実利用者が 279 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 95 人の外出機会の増加につながっていると想定できる。



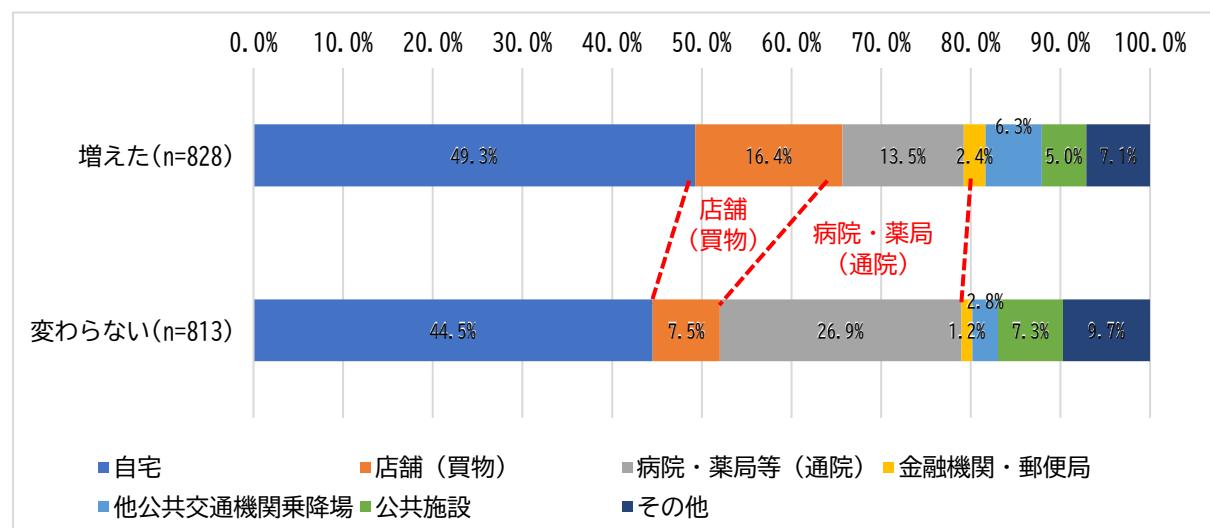
<図3-3 500円タクシーによる外出回数の変化>

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が、店舗（買物）が多く、変わらない方が病院・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>

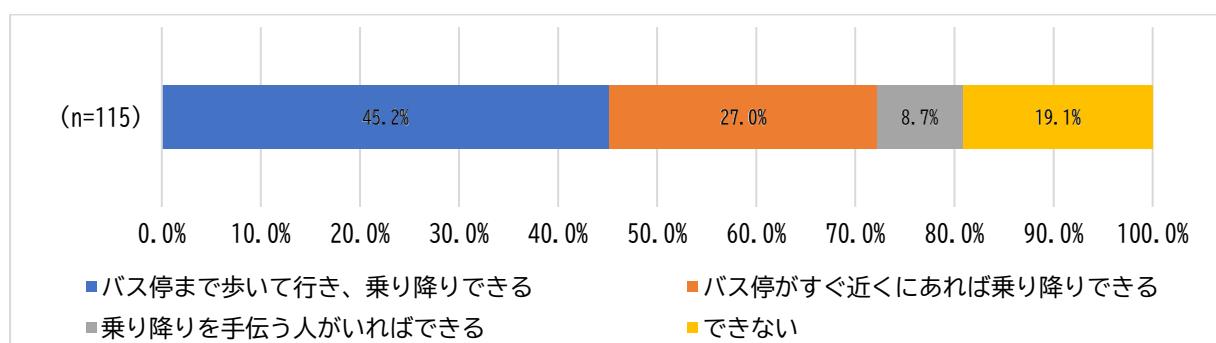
評価③ 身体的にバス利用が困難な方の利用状況

利用者のうち 27.8%がバス利用困難

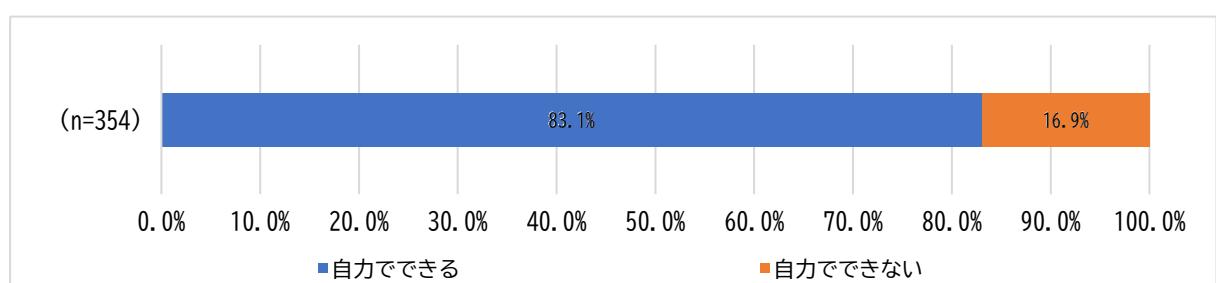
500円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査によると、バスへの乗降可否については、「乗り降りを手伝う人がいればバスに乗ることができる」は8.7%、「できない」は19.1%となっており、500円タクシー利用者のうち、身体的にバス利用が困難な方の割合は27.8%である（図3-5）。令和5年度に実施した町民アンケートによると、75歳以上の町民全体でみると、身体的にバス利用が困難な方の割合は16.9%である（図3-6）。500円タクシー利用者は、75歳以上の町民全体と比べて、身体的にバス利用が困難な方の割合が高い。

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。

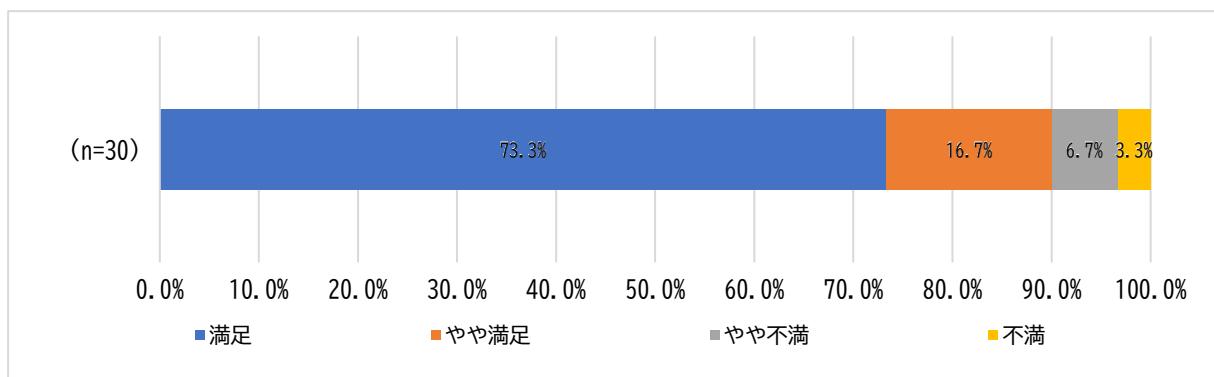


<図3-5 500円タクシー利用者のバスへの乗降可否>

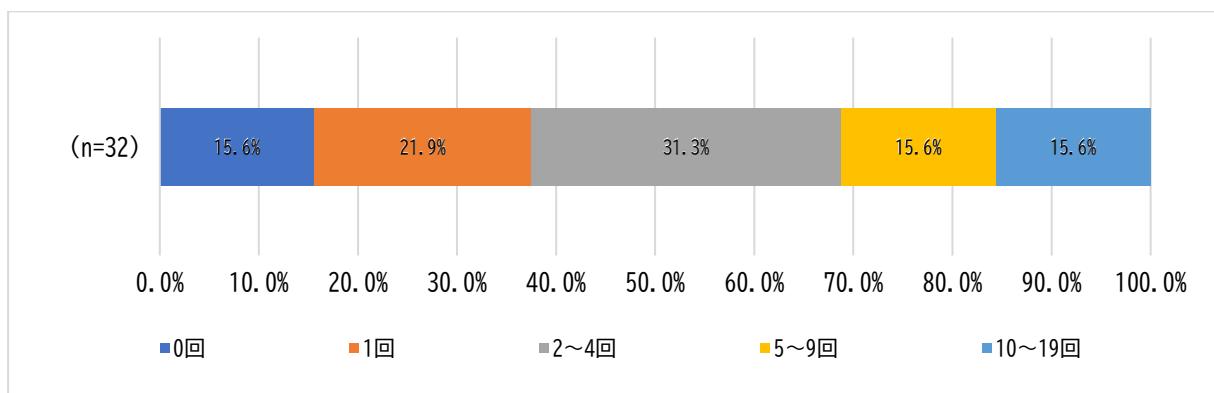


注 令和5年度に実施した町民アンケートでは、「自力でできる」、「自力でできない」の2択の設問であった。

<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 9.7%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 13.6%の方が 500 円タクシーの利用登録を行い、9.7%の方が利用している（表 3－2）。公共交通不便地区の利用率 9.7%は、大洗町全体の利用率 9.5%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 26.5%、利用率 16.2%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 5.3%、利用率 1.1%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 (人)	75 歳以上 500 円 タクシー 登録者数 (人)	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 (人)	75 歳以上人 口に対する 利用率 (%)
祝町	161	34	21.1	26	16.1
五反田	95	5	5.3	1	1.1
明神町	176	21	11.9	16	9.1
東光台	68	18	26.5	11	16.2
南部地区 (神山町・成田 町)	284	29	10.2	22	7.7
合計	784	107	13.6	76	9.7

＜表 3－3 大洗町全体の 500 円タクシー利用状況＞

大洗町全体	2,941	398	13.5	279	9.5
-------	-------	-----	------	-----	-----

注 人口は令和 7 年 3 月 31 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～令和 7 年 3 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 R5 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。

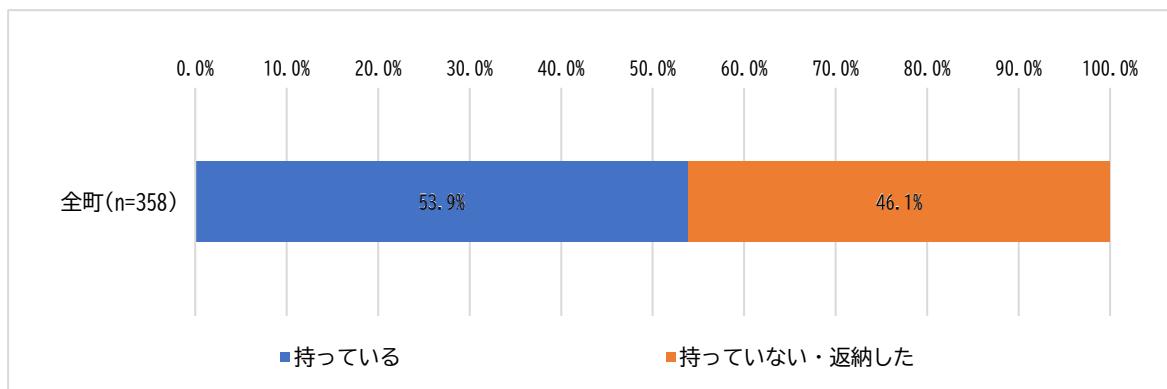
また、500 円タクシーの利用者は、自分で運転する車から 500 円タクシーへ転換した方が 5.9% となっており、高齢者の自家用車から公共交通への転換が見られた。家族や知人などによる送り迎えから 500 円タクシーへ転換した方が 47.9% となっているので、家族等の送迎の負担の軽減につながっている（図 3－10）。

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）。

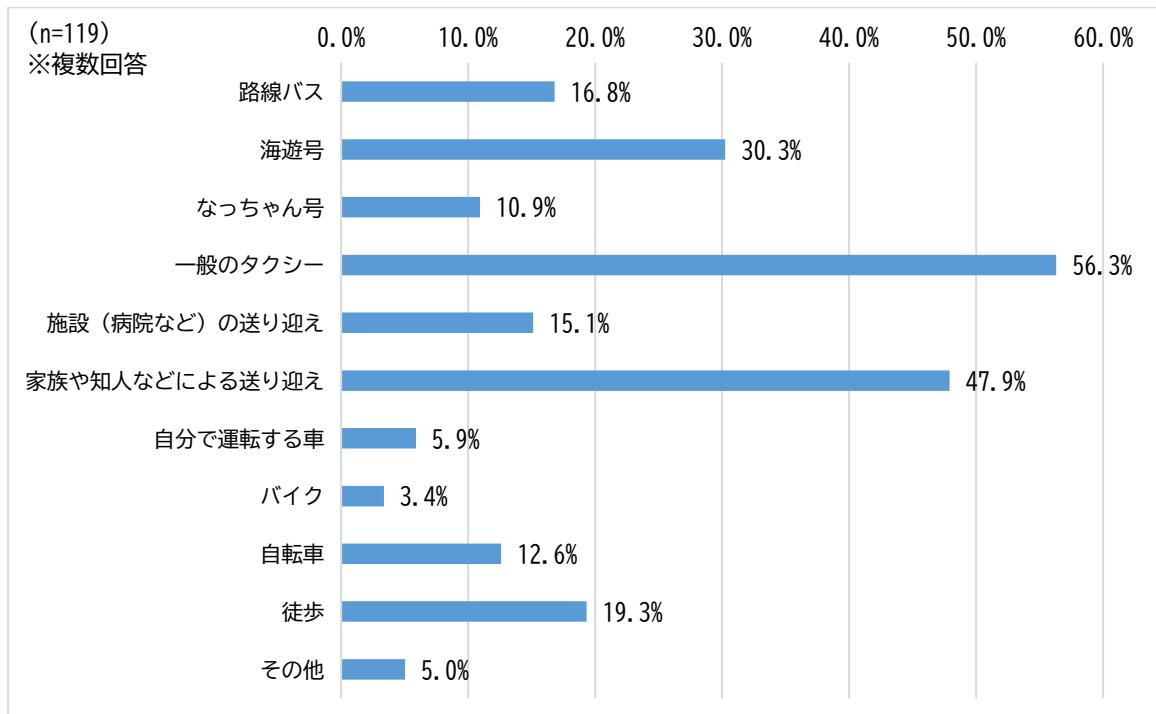
これらの結果から、500 円タクシーは、運転免許を持たない方の移動手段として有効であると評価できる。

<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（人）	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



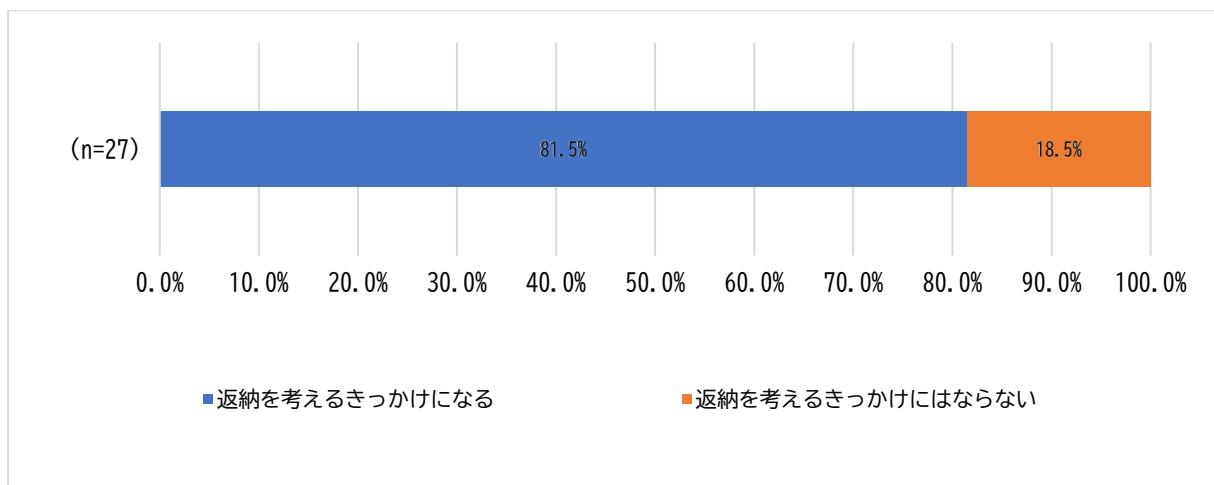
<図3-9 R5町民アンケートでの75歳以上の町民の運転免許の有無>



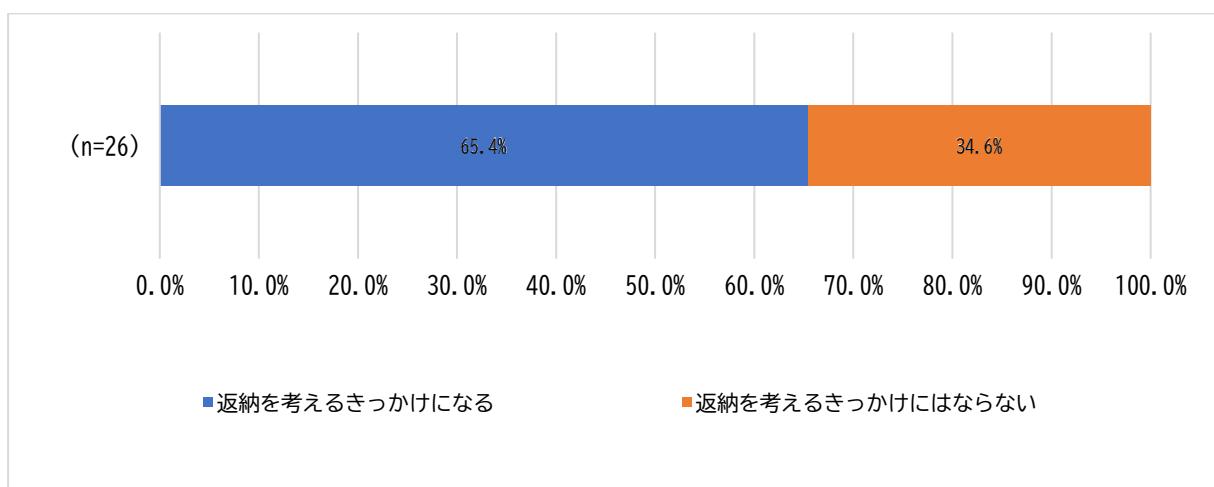
その他の回答の内容…シニアカーなど

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>

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

① 75 歳以上の利用者の推計 (28.8 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 26.5% 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 779 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 (人) (令和 7 年 3 月 31 日時点)	登録率 (%)	登録者数 (人) (推計値)
2,941	26.5	779

令和 7 年 3 月の実績では、75 歳以上の登録者 398 人において、1 日の平均利用者数が 14.9 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 3.7% 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>

3 月末時点 75 歳以上の 登録者数 (人)	3 月末の 75 歳以上の 延べ利用回数 (回)	日あたり 平均利用者数 (人)	登録者に対する 1 日の平均利用者数の割合 (%)
398	463	14.9 (463 人 ÷ 31 日)	3.7

登録者（推計値）の 779 人に、登録者に対する 1 日の平均利用者数の割合 3.7% 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 28.8 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 (人) (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)
779	3.7	28.8

②障害者、要介護・要支援者、妊婦、未就学児の利用者の推計（1.4人／日）

3月の障害者、要介護・要支援者の延べ利用者数は42人であった。

1日あたりにすると、1.4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、3月の利用状況が継続されると想定することとする。

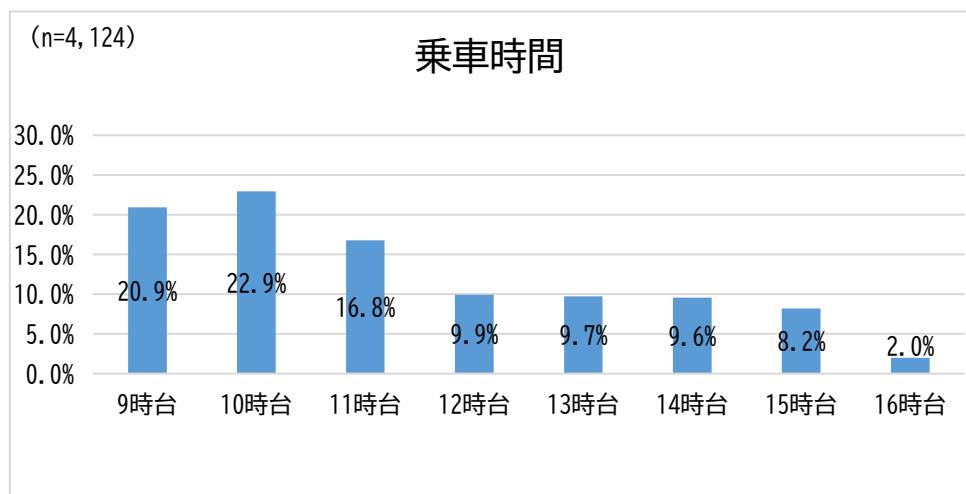
③1日あたりの利用者数推計値（30.2人／日 1日あたり 約30人）

先に試算した75歳以上の利用者数推計値28.8人／日に、現状の障害者、要介護・要支援者の利用者数1.4人／日を加えると30.2人／日となり、1日あたり約30人の利用が想定される。

（2）ピーク時の利用者数（6.9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22.9%となる（図4-1）。

1日あたり平均利用者数が30.2人であるので、ピーク時の利用者数は6.9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／時あたり3,050円（導入済み自治体の事例）の経費と仮定する。運行時間帯は9～17時の8時間であるため、1日あたりの経費は24,400円である。その場合、500円タクシーでは町負担額が24,400円に達するのは、現行の1人あたりの町負担額が834円であるので、1日あたりの利用者数が29.3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30.2人であることから、借り上げが1台の場合は、将来的には、500円タクシーよりもタクシー借り上げ方式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6.9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8.7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834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1,334円となる。これは約3km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鉢田佐原線、那珂湊大洗線の旅行速度の平均値）と仮定し、往復で6km、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6.9人を送迎すると110.4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り、この場合は町負担額は500円タクシーの方が低くなる。

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）。

<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）	11,023 30.2人×365日	11,023 30.2人×365日	11,023 30.2人×365日
収入（千円／年）	5,512 500円×30.2人×365日	5,512 500円×30.2人×365日	5,512 500円×30.2人×365日
運行経費（千円／年）	14,705 (500円+834円) × 11,023人	17,812 24,400円×2台×365日	26,718 24,400円×3台×365日
町負担額（千円／年）	9,193	12,300	21,206

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24,400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、デマンド型乗合タクシーよりも、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4-5）。

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）。さらに、運行記録簿からOD量を整理すると、利用時間帯や利用区間が分散しているため、デマンド型乗合タクシーへ移行したとしても実際に複数利用者が同一時間帯に同一方向に乗合で利用する状況は想定されづらい（図4-3～図4-10）。

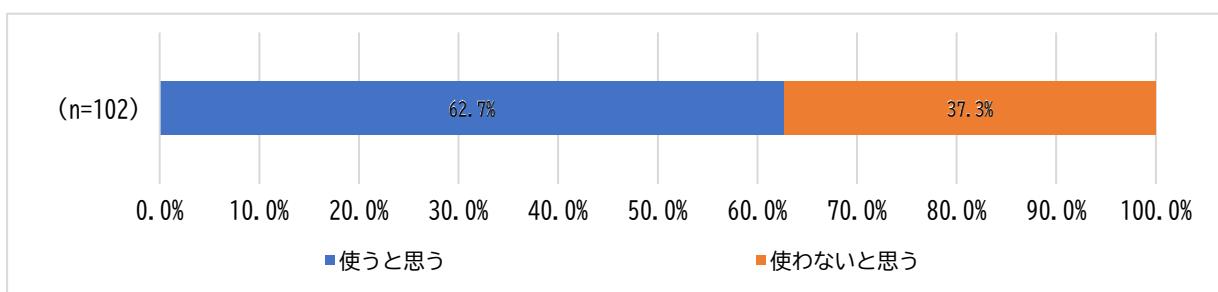
<表4-5 デマンド型乗合タクシーとの比較>

	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）	11,023 30.2人×365日	11,023 30.2人×365日
収入（千円／年）	5,512 500円×30.2人×365日	5,512 500円×30.2人×365日
運行経費（千円／年）	14,705 (500円+834円)×11,023人	17,812 24,400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）	9,193	12,300+ α ^注

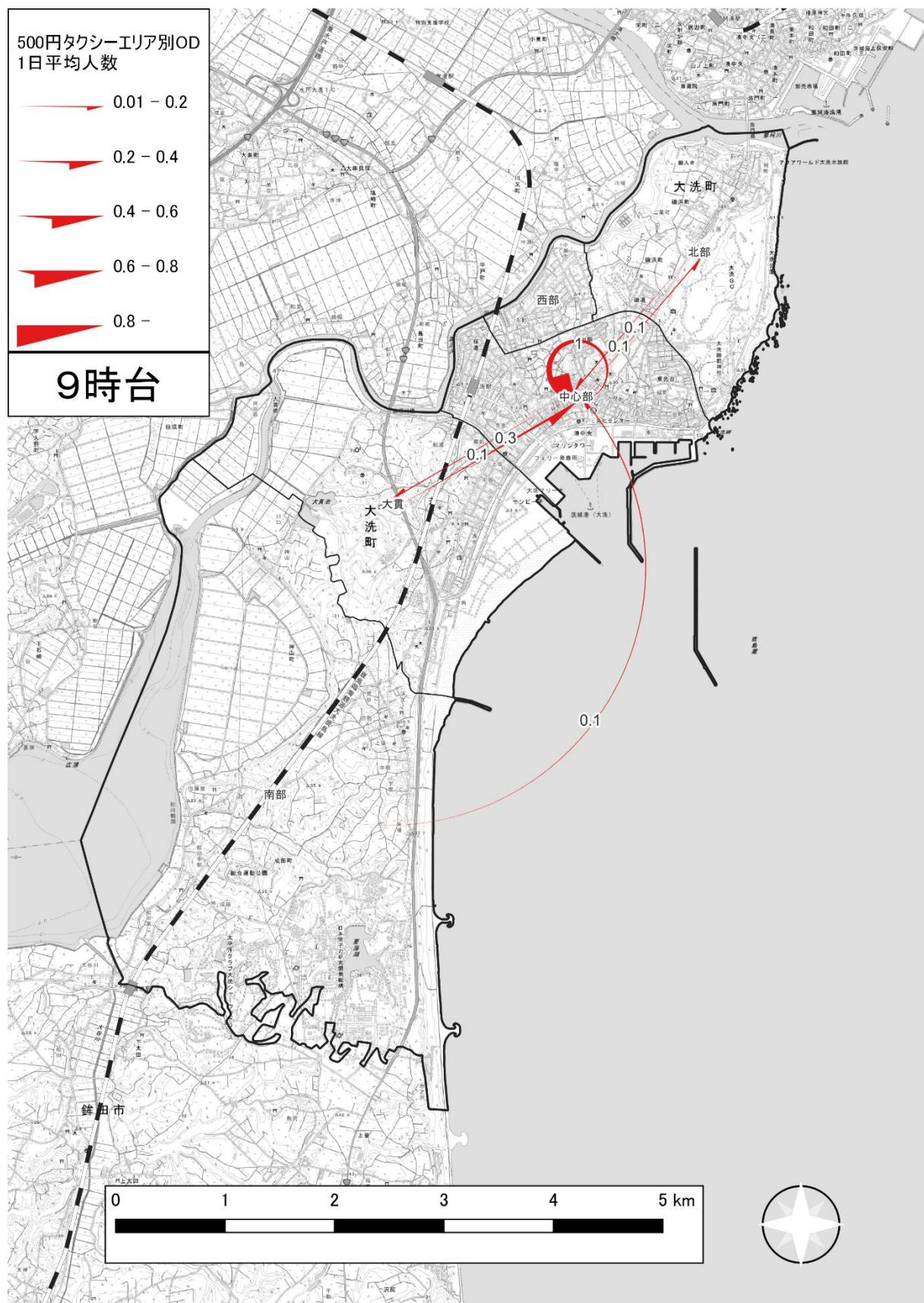
注 デマンド型乗合タクシーの予約・配車システムを導入した自治体の費用の事例。

システム導入費 約720万円

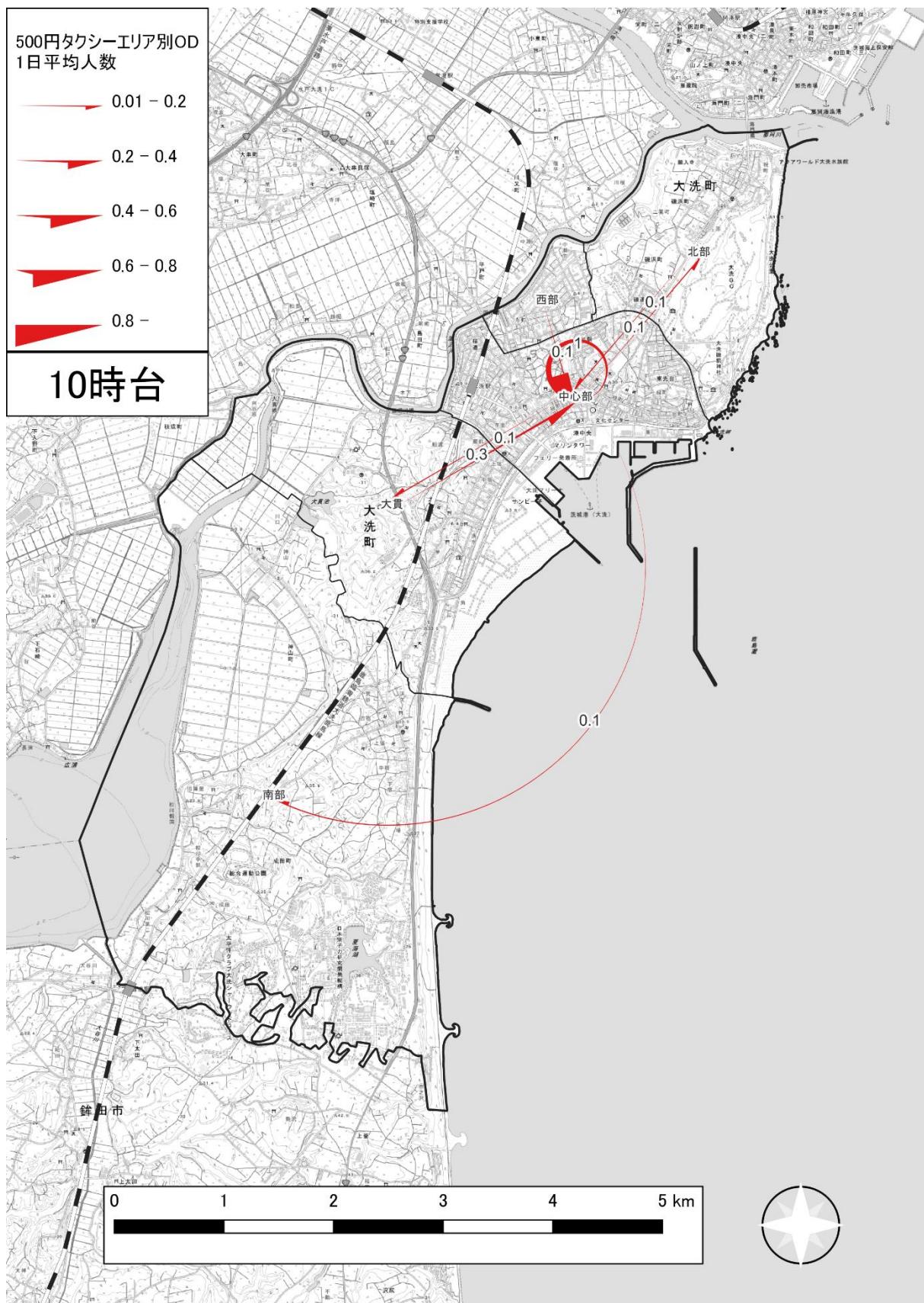
システム運営費 約2,240万円／年 ※車両6台運用



<図4-2 500円タクシー乗合化の利用意向>



<図4-3 500円タクシーエリア別OD量：9時台>



<図4-4 500円タクシーエリア別OD量：10時台>

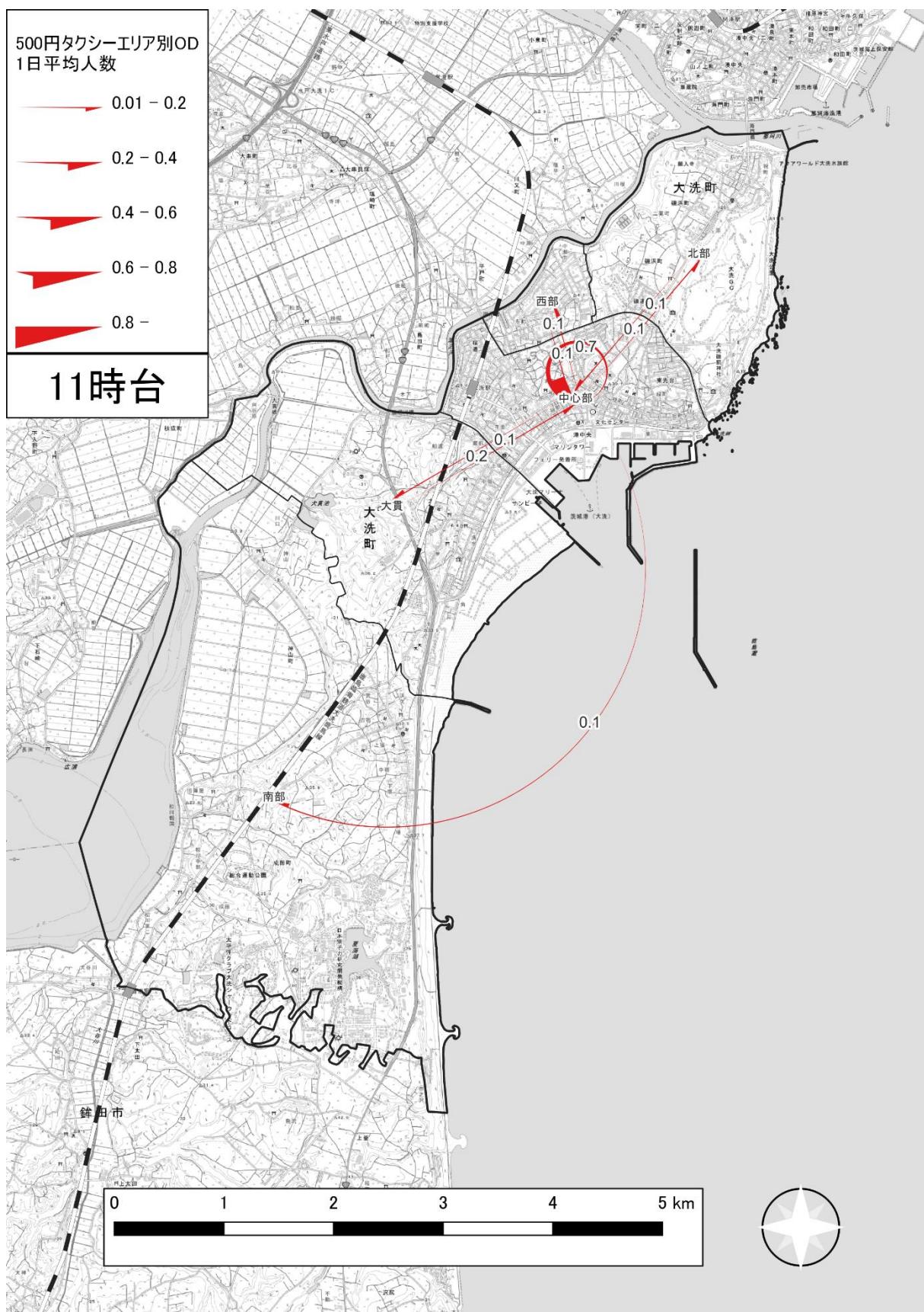
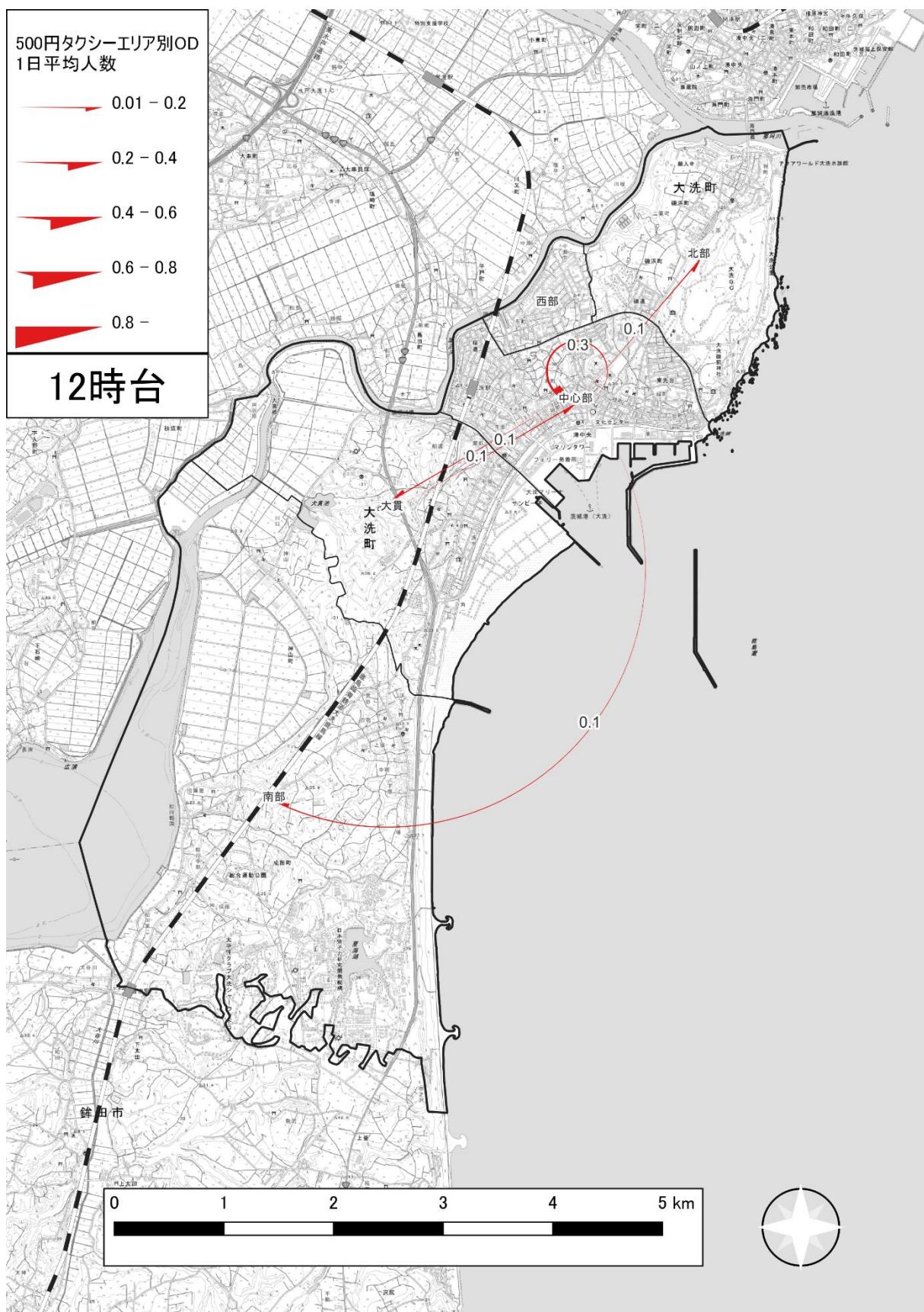


図4-5 500円タクシーエリア別OD量：11時台



＜図4-6 500円タクシーエリア別OD量：12時台＞

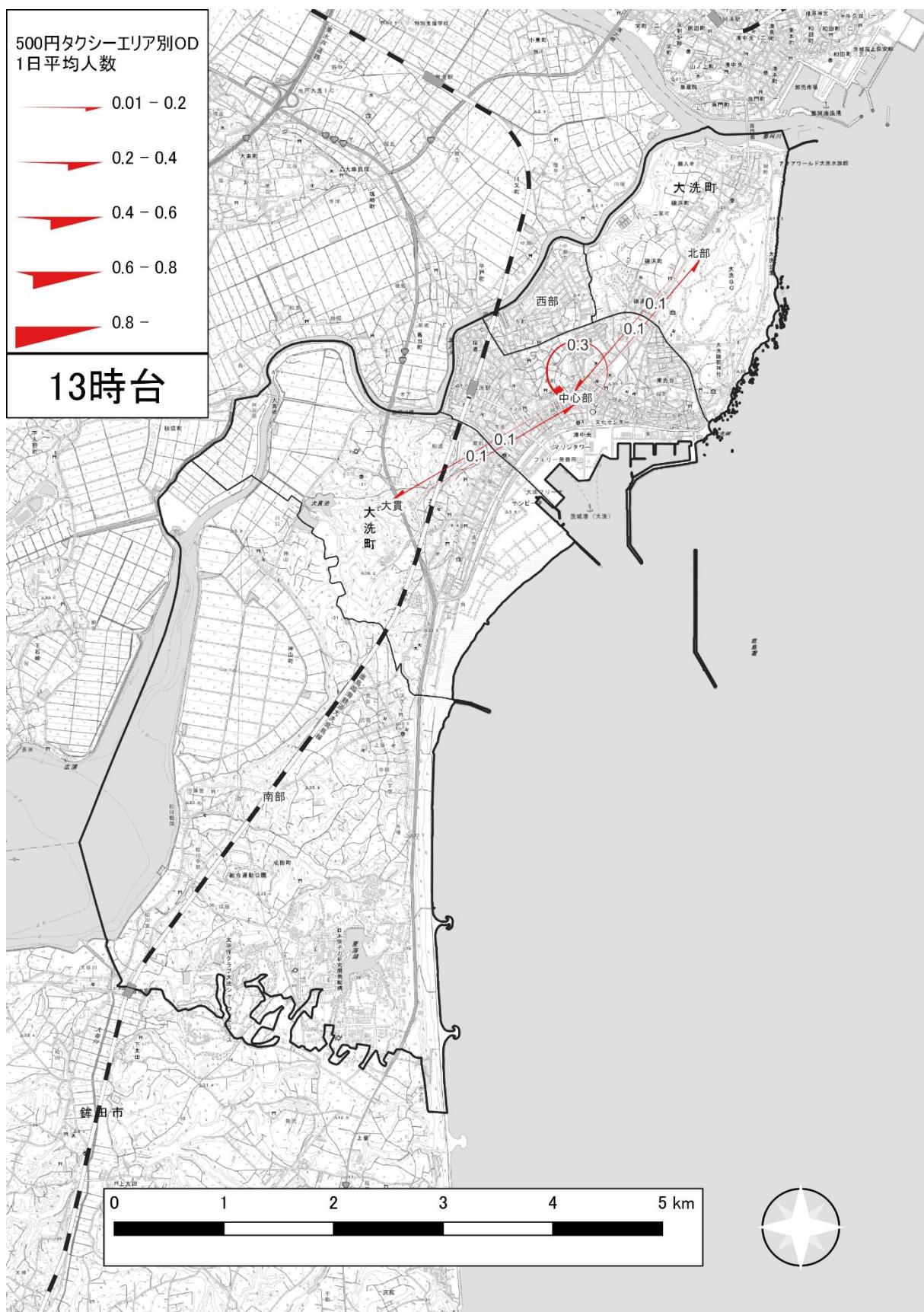


図4-7 500円タクシーエリア別OD量：13時台

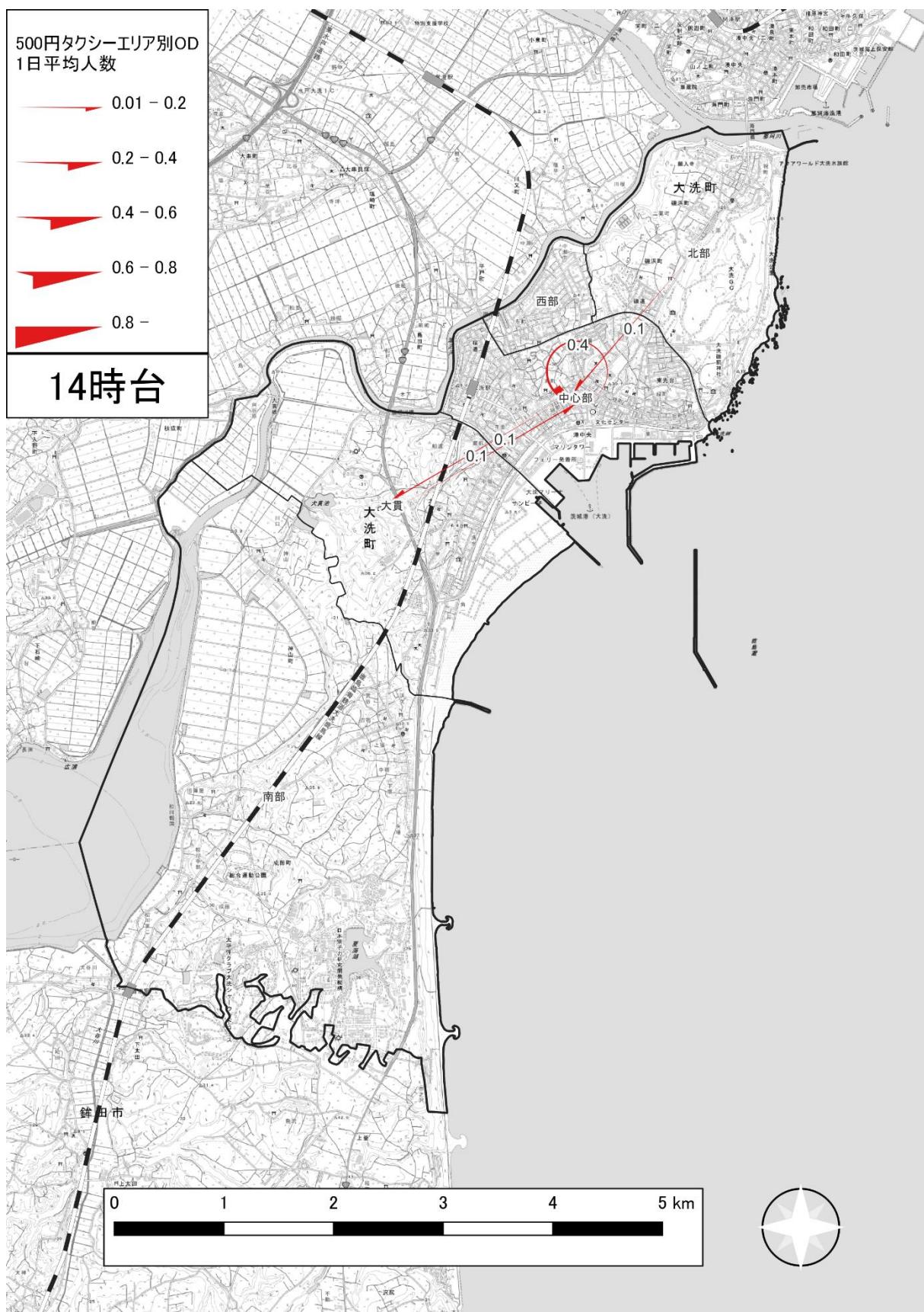
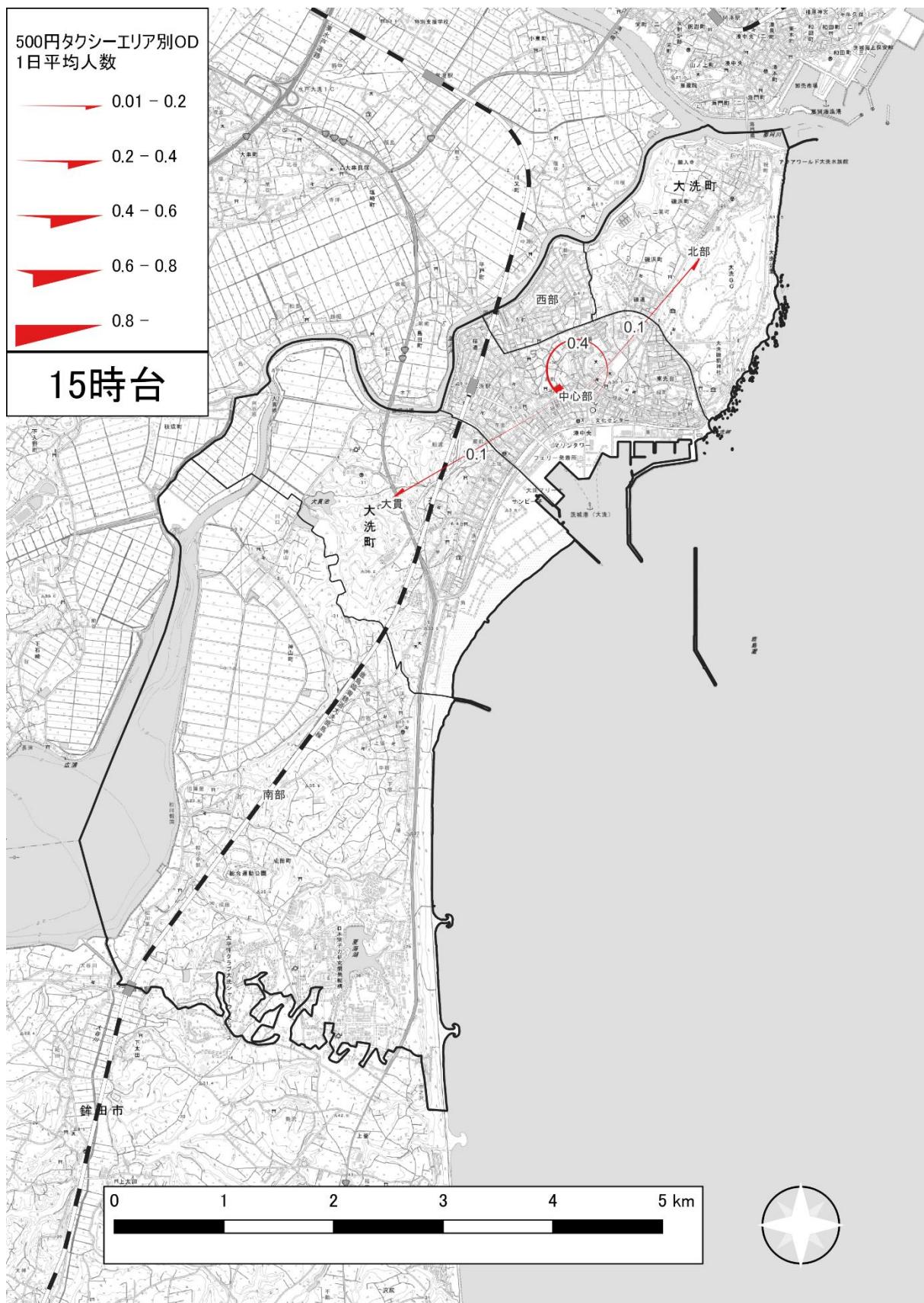
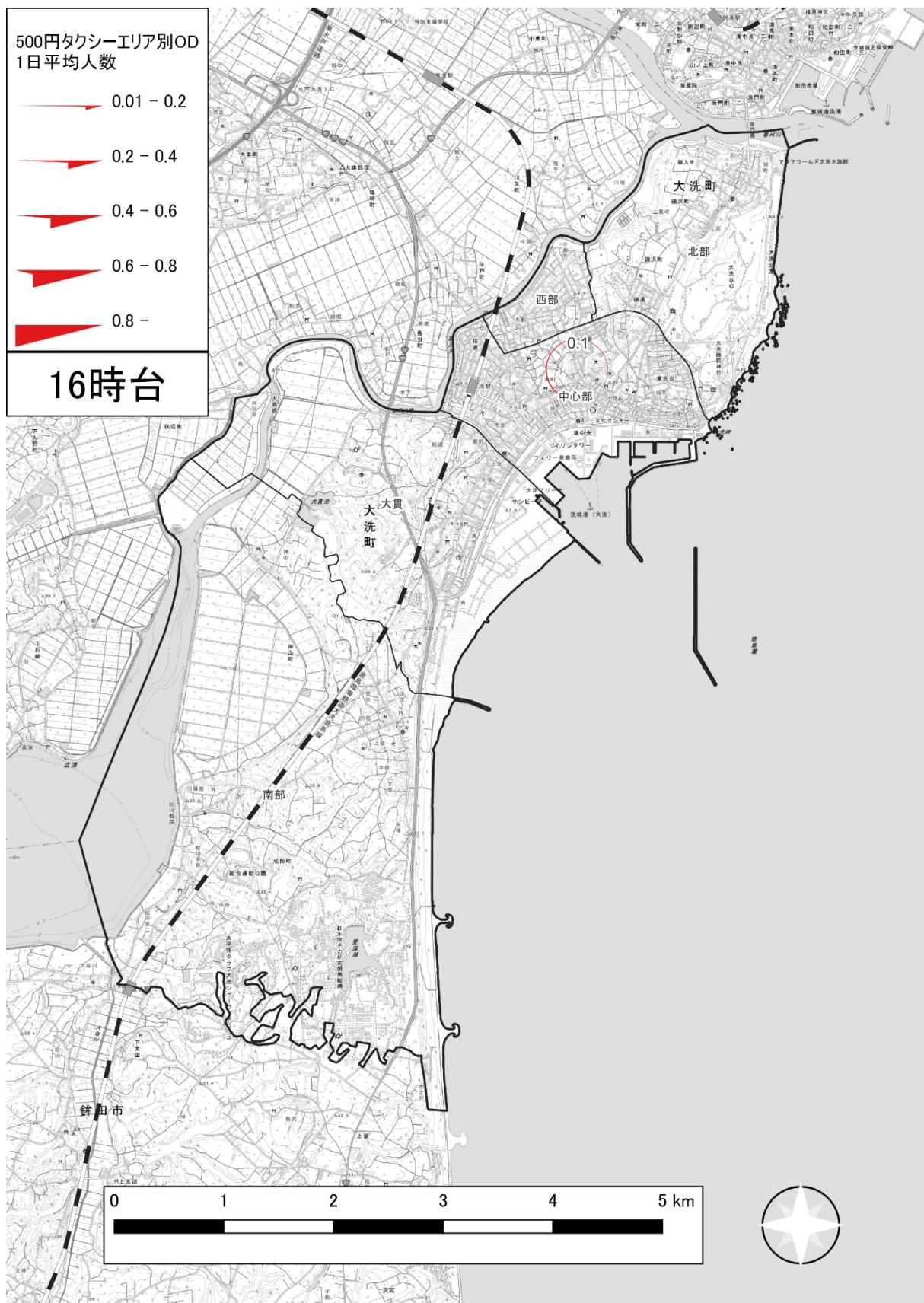


図4-8 500円タクシーエリア別OD量：14時台





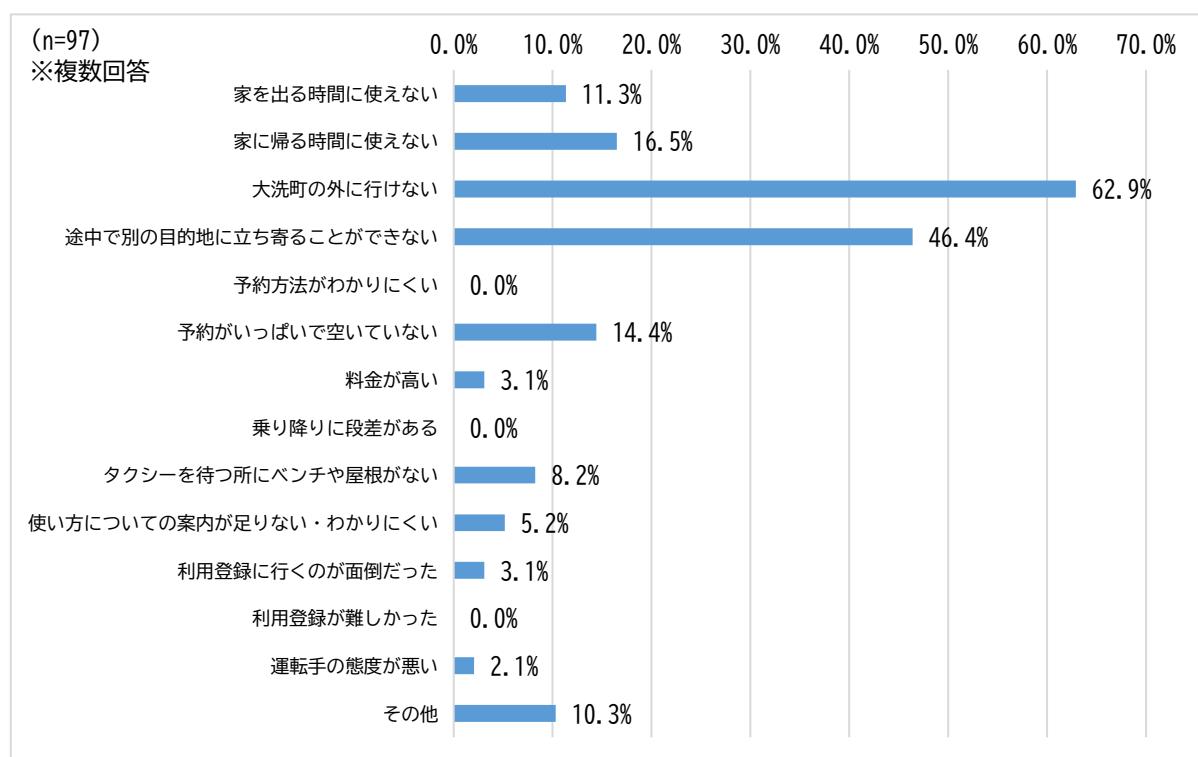
<図4-10 500円タクシーエリア別OD量：16時台>

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

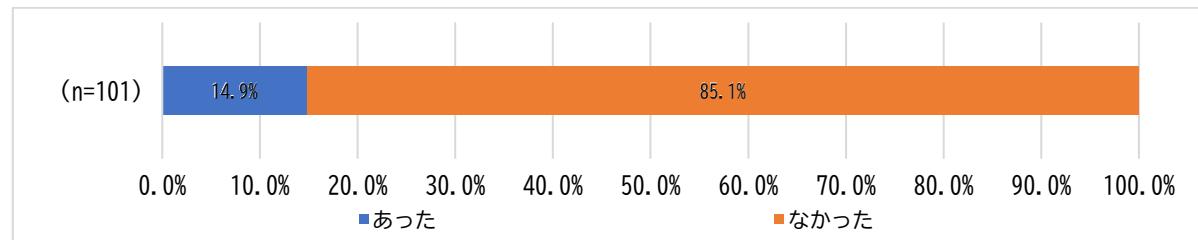
500 円タクシーの利用者を対象としたアンケート調査では、改善要望として、「大洗町の外に行けない」が 62.9%と最も多く、次いで、「途中で別の目的地に立ち寄ることができない」が 46.4%となっている（図 5－1）。



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ってほしい。
- 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ってほしい。
- 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

当面、今回提示する対応策で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

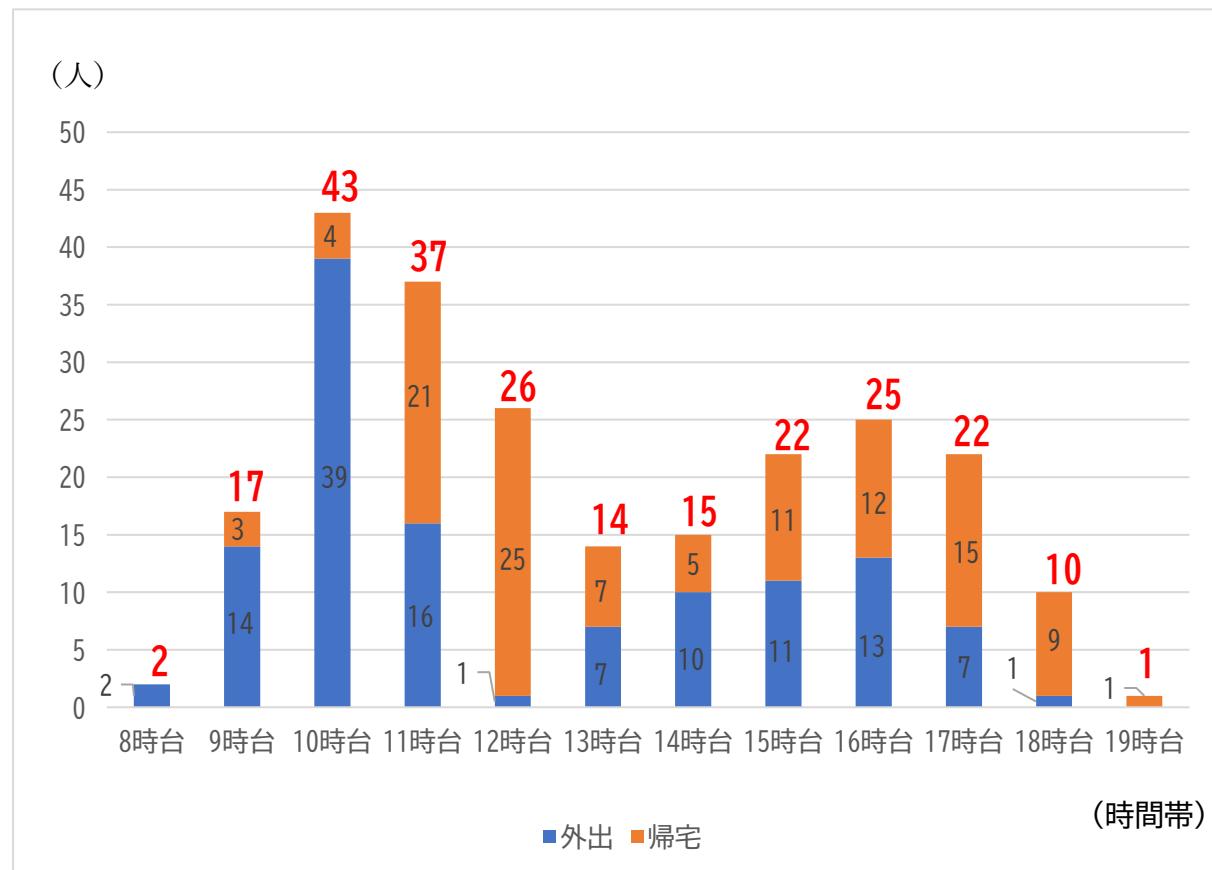
ニーズ	一部、予約がとれなかったという意見がある。
状況	500円タクシーは、タクシー借り上げ方式と異なり、一般のタクシーが500円タクシーの予約を受け、送迎を行っているので、予約が多くなる時間帯においては、予約を受け付けられないこともある。 500円タクシーは、運行事業者2社で運行している。 9時台や16時台は、一般のタクシーの乗客が多い時間帯である。 タクシーが出払っている状況では、一般の乗客と同様に、500円タクシーでも予約を断ることがある。
対応	500円タクシー運行事業者を3社に増やす。

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	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。水戸から大洗駅を経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	実証実験の結果、運行時間を16時までから17時までの延長は可能だが、朝夕は一般客の長距離利用が多いため、9時以前、17時以降の運行は難しい。 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。 時間帯を延長しても、予約を断ることになる。
対応	運行時間帯は、9時から17時とする。



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

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

利用者は1台で500円のみの支払いとなる。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。