

御浜町「タクシー料金助成事業」アンケート調査分析結果報告書

御浜町

1. 個人属性について

1.1 性別

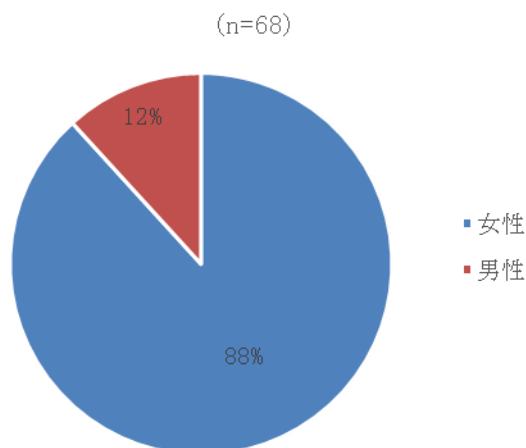


図1 性別

「タクシー料金助成事業」の利用対象者の割合は「男性」約20%、「女性」約80%となっているため、本アンケートの回答者も「女性」の割合が88%と多くなっています。

1.2 年齢

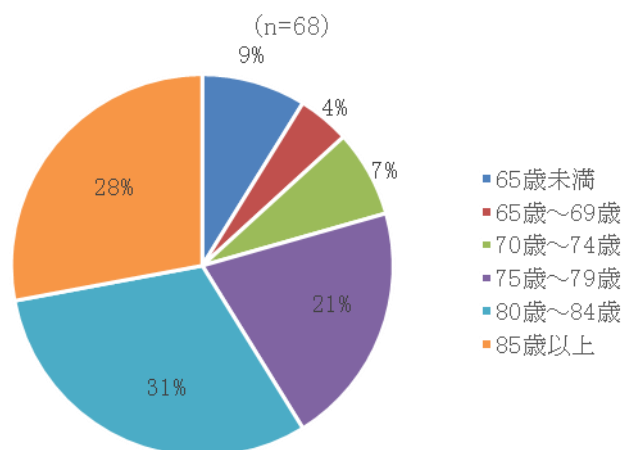


図2 年齢階層構成比

回答者は「タクシー料金助成事業」利用条件の制約上、高齢者の割合が高くなっています。特に、75歳以上の後期高齢者の方々の割合が80%と高いことがわかります。

1.3 居住地区

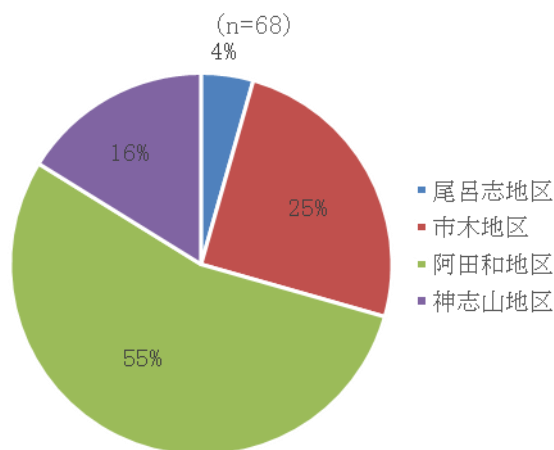


図3 居住地区

回答者の居住地区は、「阿田和地区」が 55%と最も多く、次いで「市木地区」25%となっています。

2. タクシー料金助成制度の利用状況などについて

2.1 外出頻度

1 か月あたりの普段の外出頻度を図4に示しています。「1～5回」の比較的少ない回数 of 外出頻度が最も多く約 60%程度となっています。全体の平均外出頻度は、6.8 回/月、最大頻度は 30 回です。また、図5より年齢階層別に見てみると、高齢になるにつれて外出頻度が減少する傾向になっています。また、「ほとんど外出しない」と回答した方は無く、回答者の全員が1か月に何回か外出していることになります。

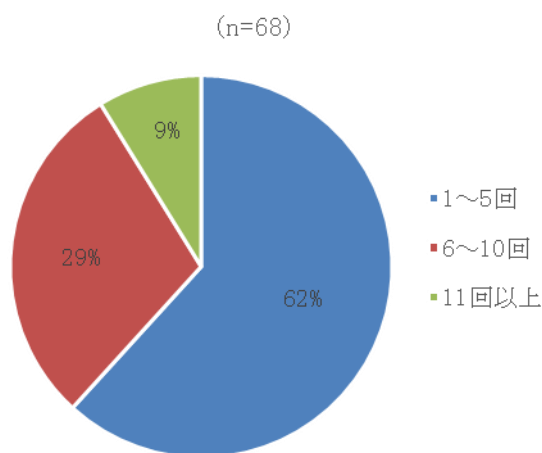


図4 1 か月あたりの普段の外出頻度

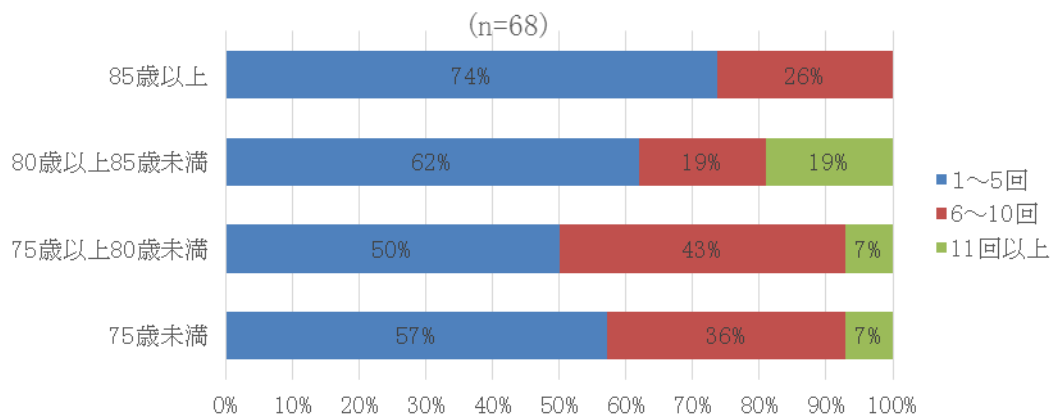


図5 年齢階層別外出頻度

2.2 「タクシー料金助成券」の利用による外出回数への影響

図6に「タクシー料金助成券」の利用による外出回数への影響を示しています。「減った」という意見はなく、「増えた」もしくは「変わらない」という意見でした。図7から年齢階層別に見てみると、増えた割合が「75歳未満」で43%と最も多く、次いで「85歳以上」が37%でした。

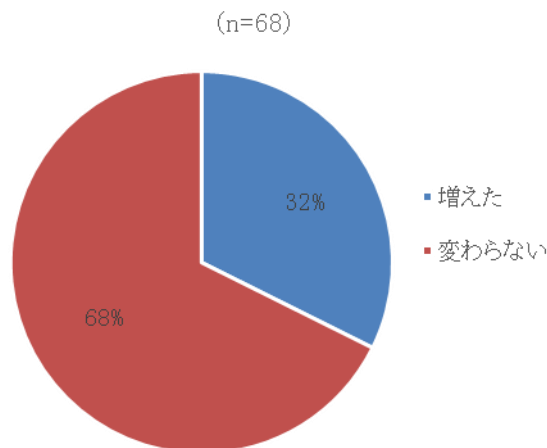


図6 「タクシー料金助成券」の利用による外出回数への影響

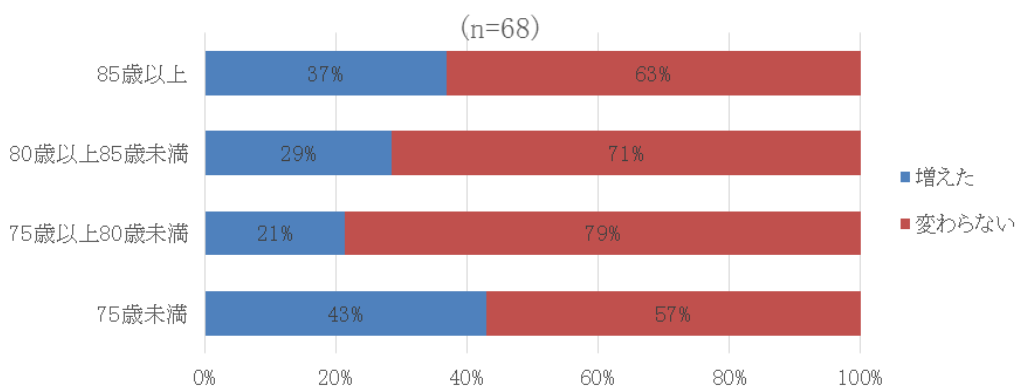


図7 年齢階層別外出回数への影響

2.3 「タクシー料金助成券」の1か月あたりの平均利用枚数

「タクシー料金助成券」の1か月あたりの平均利用枚数を図8に示しています。「ほとんど利用しない」と回答した方は3%しかおらず、ほとんどの対象者が2枚以上を利用していることがわかります。特に、1か月の使用上限枚数である4枚利用している割合が最も多く91%でした。また、「利用しない理由」としては、徒歩や自転車で移動するという意見でした。

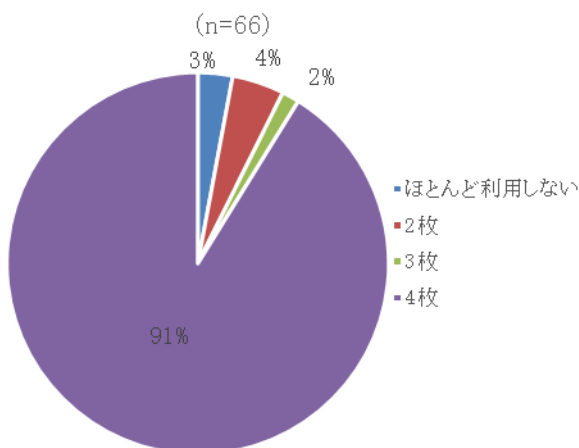


図8 「タクシー料金助成券」の1か月あたりの平均利用枚数

2.4 「タクシー料金助成券」を使った外出目的と目的施設

図9に「タクシー料金助成券」を使った外出目的の割合を示しています。「病院に行く」割合が最も高く約90%でした。利用対象者は高齢者の割合が高いことから、通院する回数が多いためであることが想定されます。「買い物」の割合も64%と高く、次いで「金融機関に行く」が30%でした。その他の意見としては、「お墓参りや散髪」、「介護施設に行く」といった意見がありました。

図10に「タクシー料金助成券」を使った具体的な目的施設を示しています。「個人の医療機関」が70%と最も多く、総合病院である「紀南病院」も62%と多くなっています。「パーク七里御浜」は61%であり、買い物目的で利用されていると考えられます。

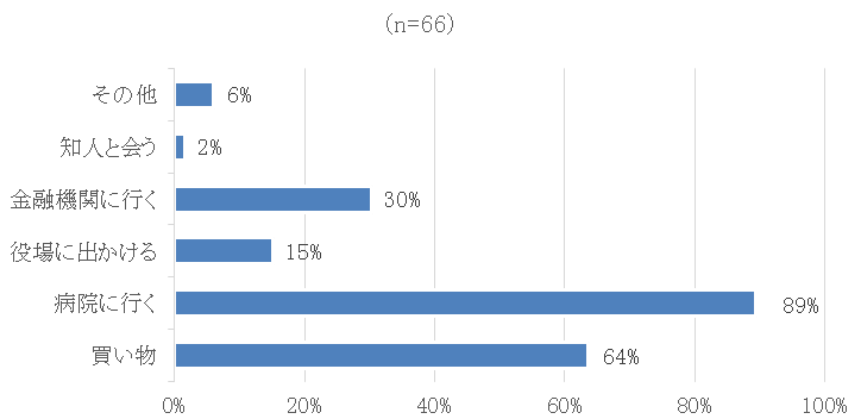


図9 「タクシー料金助成券」を使った外出目的

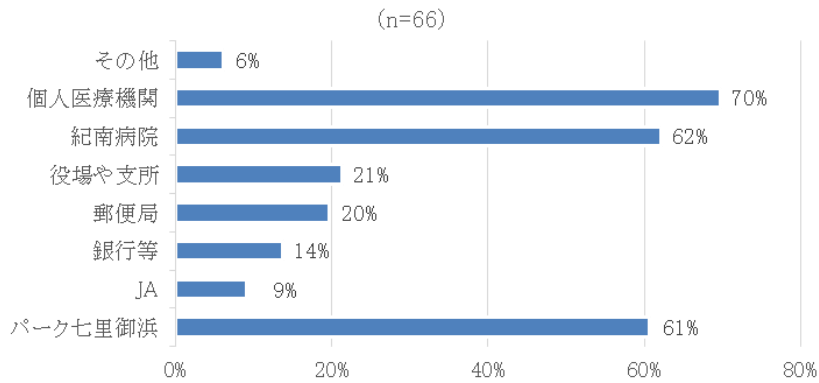


図 10 「タクシー料金助成券」を使った目的施設

2.5 他の公共交通機関への乗り継ぎのための「タクシー料金助成券」利用状況

自動車やバス等、他の公共交通機関へ乗り継ぐための「タクシー料金助成券」利用の有無についての集計結果を図 11 に示しています。他の公共交通機関への乗り継ぎのため 8%の方が「タクシー料金助成券」を利用しています。利用者の 1 か月あたりの他の公共交通機関への乗り継ぐための「タクシー料金助成券」の平均利用回数は 2.2 回であり、全員が鉄道駅の利用でした。

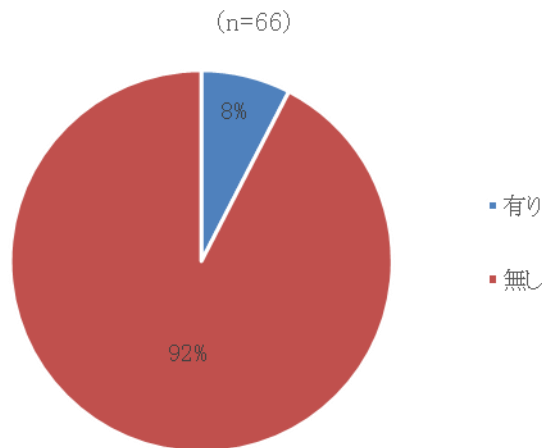


図 11 他の公共交通機関への乗り継ぎのための「タクシー料金助成券」利用状況

2.6 1乗車あたりの「タクシー料金助成券」の平均利用枚数

1乗車あたりの「タクシー料金助成券」の平均利用枚数を図12に示しています。1乗車あたり「1枚」の利用割合が最も多く、次いで「2枚」が29%でした。全体平均では1乗車あたり1.95枚であり、「タクシー料金助成券」だけの利用で日常的な移動を行う場合、平均的に見て1か月1往復の利用しかできません。また、図13では、年齢階層別に見てみると、高齢になるにつれて1乗車あたりの利用枚数が増加する傾向にあることがわかります。

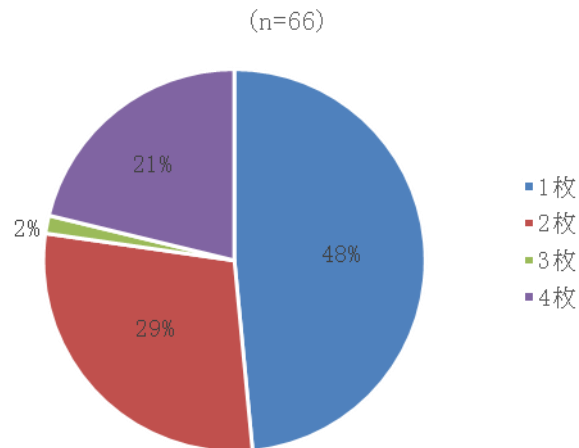


図12 1乗車あたりの平均利用枚数

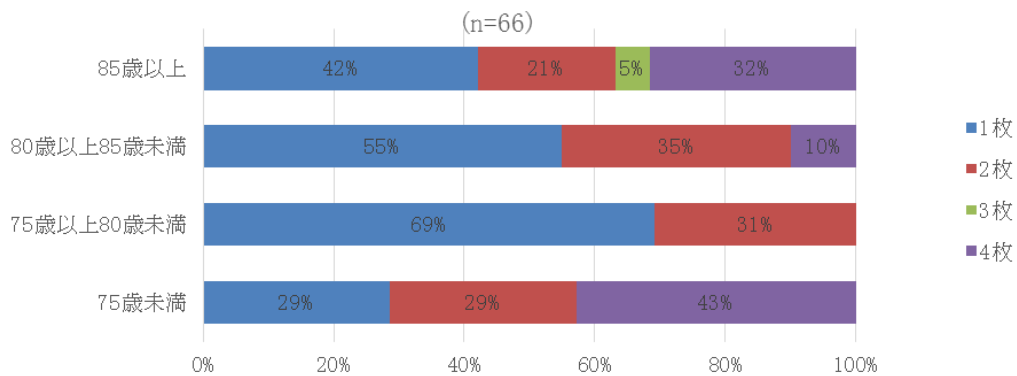


図13 年齢階層別の1乗車あたりの平均利用枚数

2.7 「タクシー料金助成券」の1か月あたりの利用上限額について

「タクシー料金助成券」の1か月あたりの利用上限額は2,400円（600円×4枚）ですが、その上限額に対する意見の回答割合を図14に示しています。「ちょうど良い」、「増やすべきだ」、「減らすべきだ」から選択する設問でしたが、「減らすべき」という意見はありませんでした。「増やすべきだ」が56%と最も多いことから、「タクシー料金助成事業」を継続させるためには、利用上限額の増加について検討が必要です。

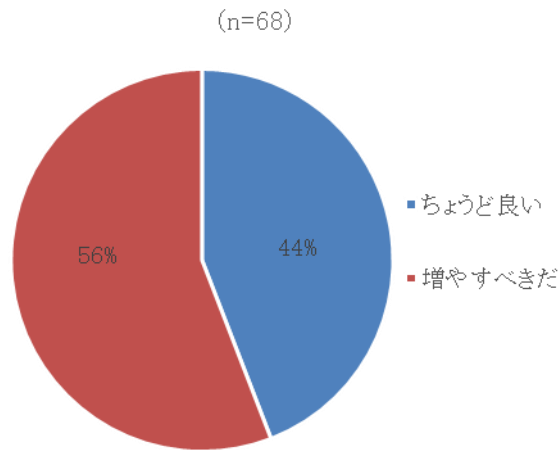


図14 「タクシー料金助成券」の1か月あたりの利用上限額への意見

2.8 今後の「タクシー料金助成券」の利用予定

「タクシー料金助成券」の今後の利用予定を図15に示しています。「毎月利用する予定」が最も多く88%でした。「タクシー料金助成券」を使った移動は、毎月利用されていることが想定でき、リピーターの割合が高いことが推察されます。

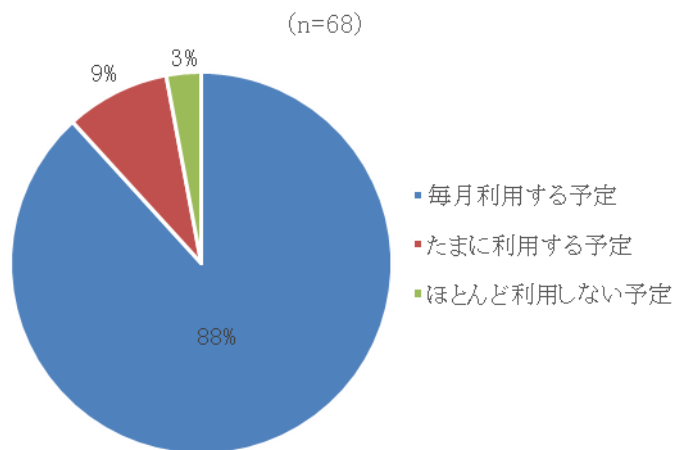


図15 「タクシー料金助成券」の利用予定

3. タクシー料金助成事業について

3.1 「タクシー料金助成事業」の利用しやすさ

図 16 に、「タクシー料金助成事業」の利用しやすさについての回答割合を示しています。「利用しやすい」が最も多く 88%ですが、2.8 で今後も「毎月利用する予定」であると回答した方の中でも「利用しにくい」といった意見があることから、その理由を詳細に把握し、より利用しやすい事業となるよう検討する必要があります。「利用しにくい」理由としては、1 か月の配布枚数が少ないといった意見が多く、町内の発着に限定されていることや助成額が少ないとの意見もありました。

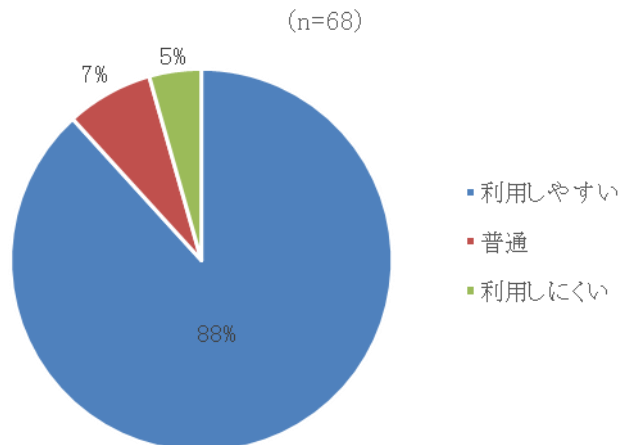


図 16 「タクシー料金助成事業」の利用しやすさ

3.2 「タクシー料金助成事業」の今後の在り方について

「タクシー料金助成事業」の今後の在り方についての意見を図 17 に示しています。「徐々に縮小すべきだ」という意見はなく、「現状のまま維持すべき」が最も多く 63%でした。「徐々に充実すべき」といった意見も一定数見られることから、利用限度額だけではなく、他のサービス面についても検討する必要があります。

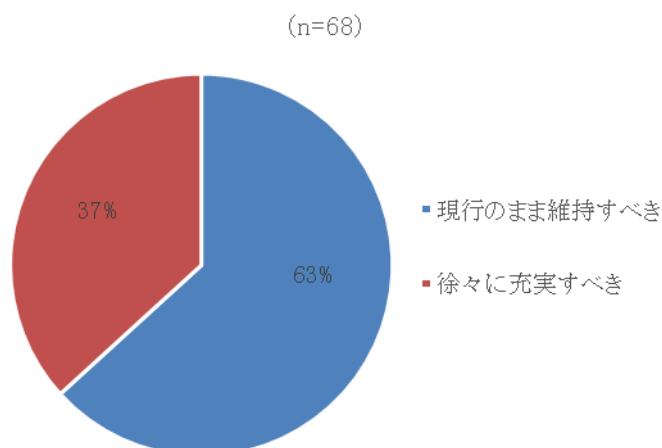


図 17 「タクシー料金助成事業」の今後の在り方

4. 「タクシー料金助成事業」開始前の移動実態について

4.1 「タクシー料金助成事業」開始前の移動手段について

「タクシー料金助成事業」開始前の普段の移動手段を図 17 に示しています。「タクシー」や「バス」といった公共交通の利用が多いことがわかります。また、「徒歩」の割合も一定数あることが確認できます。

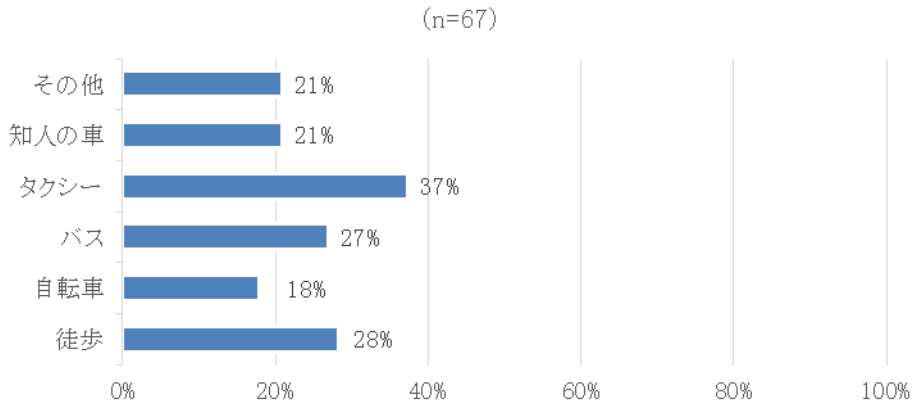


図 17 「タクシー料金助成事業」開始前の移動手段について

4.2 タクシーでの移動の増減について

「タクシー料金助成事業」を利用してからのタクシーでの移動の増減を図 18 に示しています。タクシーでの移動が「増えた」場合が 64%とタクシー利用が増加していることが考えられます。また、「タクシー料金助成事業」によるタクシー利用の増減別の外出頻度の増減割合を図 19 に示しています。これにより、タクシーでの移動が増えたにも係わらず、外出頻度は変わらない割合がある程度見られることから、別のモードからタクシー利用に変更したことがわかります。

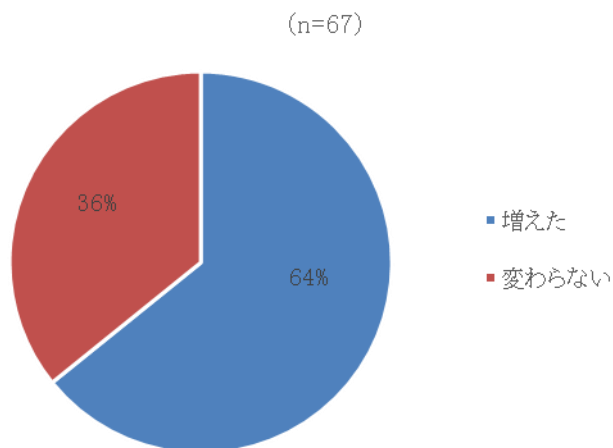


図 18 「タクシー料金助成事業」を利用してからのタクシーでの移動の増減

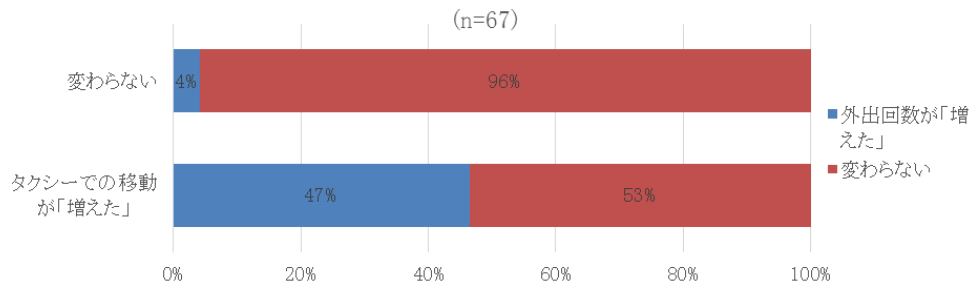


図 19 「タクシー料金助成事業」によるタクシー利用の増減別の外出頻度の増減割合

4.3 「タクシー料金助成事業」の広報について

「タクシー料金助成事業」を知ったきっかけを図 20 に示しています。高齢者が多いことからか、「町のホームページで知った」回答者はいませんでした。「町広報を見て」が最も多く 42%、次いで「知人に聞いた」が 31%でした。「町の広報」が高齢者に認知していただくための有効な手段になっていることがうかがえます。その他の意見としては、「タクシー事業者から聞いた」や「ケアマネージャー」から聞いたという意見がありました。

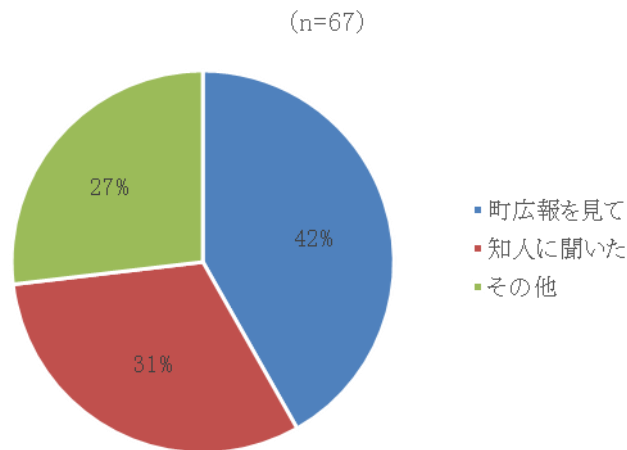


図 20 「タクシー料金助成事業」を知ったきっかけ

5. 本分析のまとめ

近畿大学工業高等専門学校 総合システム工学科 都市環境コース 中平 恭之

本報告書では、御浜町役場が実施した「タクシー料金助成事業」に関するアンケート調査データ、および「タクシー料金助成券」利用者の乗車実態データを用いて、タクシー料金助成券の利用実態や助成事業に対する住民意識などを把握するために分析を行いました。

分析の結果、「タクシー料金助成券」を使用することにより外出頻度が増加する方が一定数存在すること、1か月の使用上限枚数である4枚を1か月に利用している割合が多いこと、病院や買い物など生活していく上での必要な移動に用いられていること、事業を拡大してほしいという意見が一定数あり、事業に対して否定的な意見が少なかったことなどを考慮すると、今後も「タクシー料金助成事業」を継続して実施することが望ましいと判断できます。また、「タクシー料金助成券」利用者の乗車実態データから、同じ時間帯に同じ発着場所を何度も利用している傾向が見られることから、現段階では必要不可欠な移動手段の利用方法になりつつあると推察されます。さらに、厚生労働省が提唱している「地域包括ケアシステム」の一環としても活用可能であると考えられます。「地域包括ケアシステム」の構築については、「在宅医療」が議論の中核となっていますが、「在宅医療」であっても、通院のための移動手段の確保は欠かせません。その移動手段の一つとしては現時点で「タクシー料金助成事業」は有効な手段であると考えます。

今後も事業を継続していくことが望まれますが、マネジメントサイクルを実施して、本事業を一定期間ごとに詳細に評価し、代替案との比較や新システムの検討を行うことが重要です。また、今回のように「タクシー料金助成券」の配布対象者に対するアンケート調査に加えて、非対象者も含めた住民意識の把握を行うことで、事業実施に対する町民の評価がより明確となります。さらに、特に地方部では、タクシーの運転者不足が慢性化し、タクシー事業の継続が困難になる場合も見受けられます。そのため、タクシー事業者だけではなく、様々な交通事業者との連絡を密に行い、住民の移動手段を継続的に提供できる仕組みづくりを構築していく必要があります。

本報告は、分析実施時点での結果をまとめたものです。社会経済状況が日々変化する状況下では、定期的に事業を評価することで、事業の存続や変更についての検討が必要です。今後、より良いシステムになるよう、更なる事業の発展が望まれます。