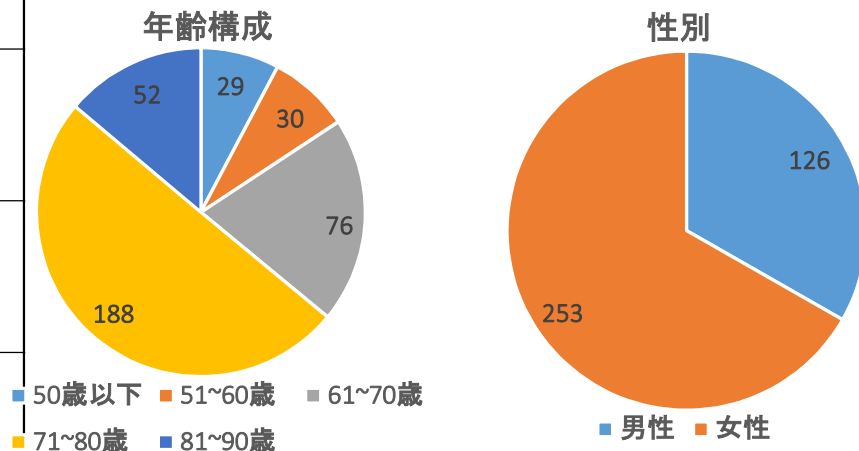


アンケートの概要と回答者の個人属性

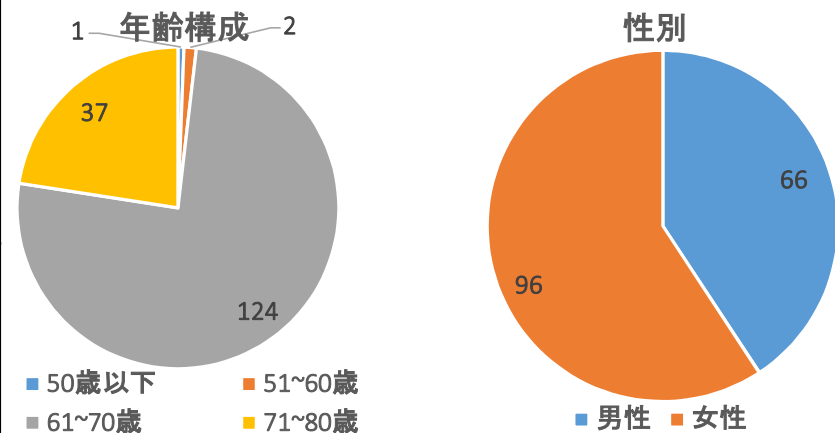
調査概要

対象者	東松山市民
配布・回収方法	郵送配布・郵便回収
配布数の内訳	デマンドタクシー登録者：1400部 (うち免許返納割引利用者：363部, 免許返納割引非利用者：1037部) デマンドタクシー非登録者・・・400部
有効回答数	デマンドタクシー登録者：391部 (回数率：27.9%) (うち免許返納割引利用者：129部, 免許返納割引非利用者：262部) デマンドタクシー非登録者・・・175部 (回収率：43.8%)
調査項目 デマンドタクシー登録者	① デマンドタクシーの利用状況 (利用頻度, 乗車区間) ② デマンドタクシーの満足度 ③ デマンドタクシー導入による生活変化 ④ デマンドタクシーのサービス改善要望 ⑤ 運行形態の評価 (運行時間, 運行日, 料金) ⑥ 料金システムの評価 (料金, 負担割合, デマンドタクシーの継続性) ⑦ 運転免許について (返納割引利用者対象) (返納時期, 免許返納理由) ⑦' 運転免許について (返納割引非利用者対象) (免許保有状況, 運転頻度) ⑧ 個人属性 (年齢, 性別)
調査項目 デマンドタクシー非登録者	⑨ 外出行動について (頻度・利用交通機関) ⑩ 公共交通 (路線バス・巡回バス・デマンドタクシー) の満足度 ⑪ 公共交通に対する認識 ⑫ 運転免許について (免許の保有有無, 運転頻度) ⑬ 個人属性 (年齢, 性別)

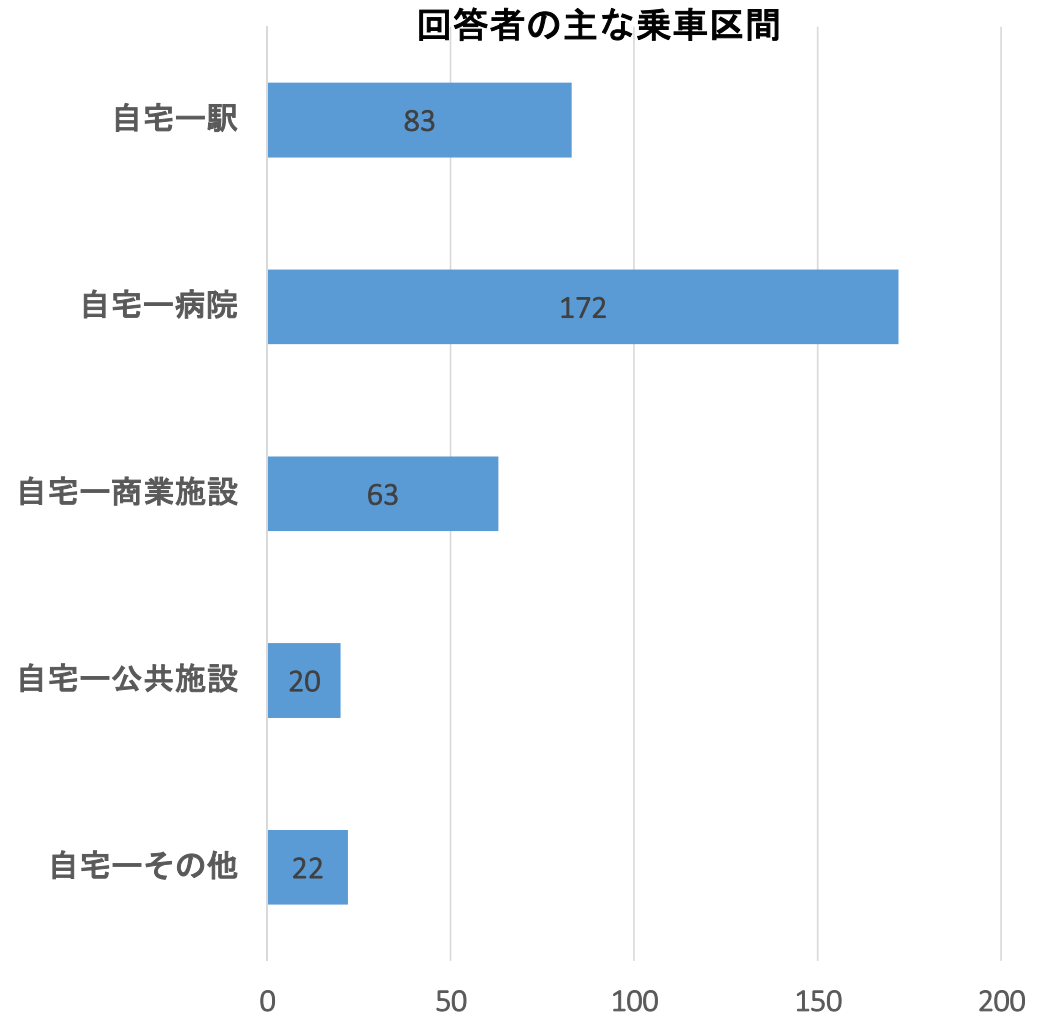
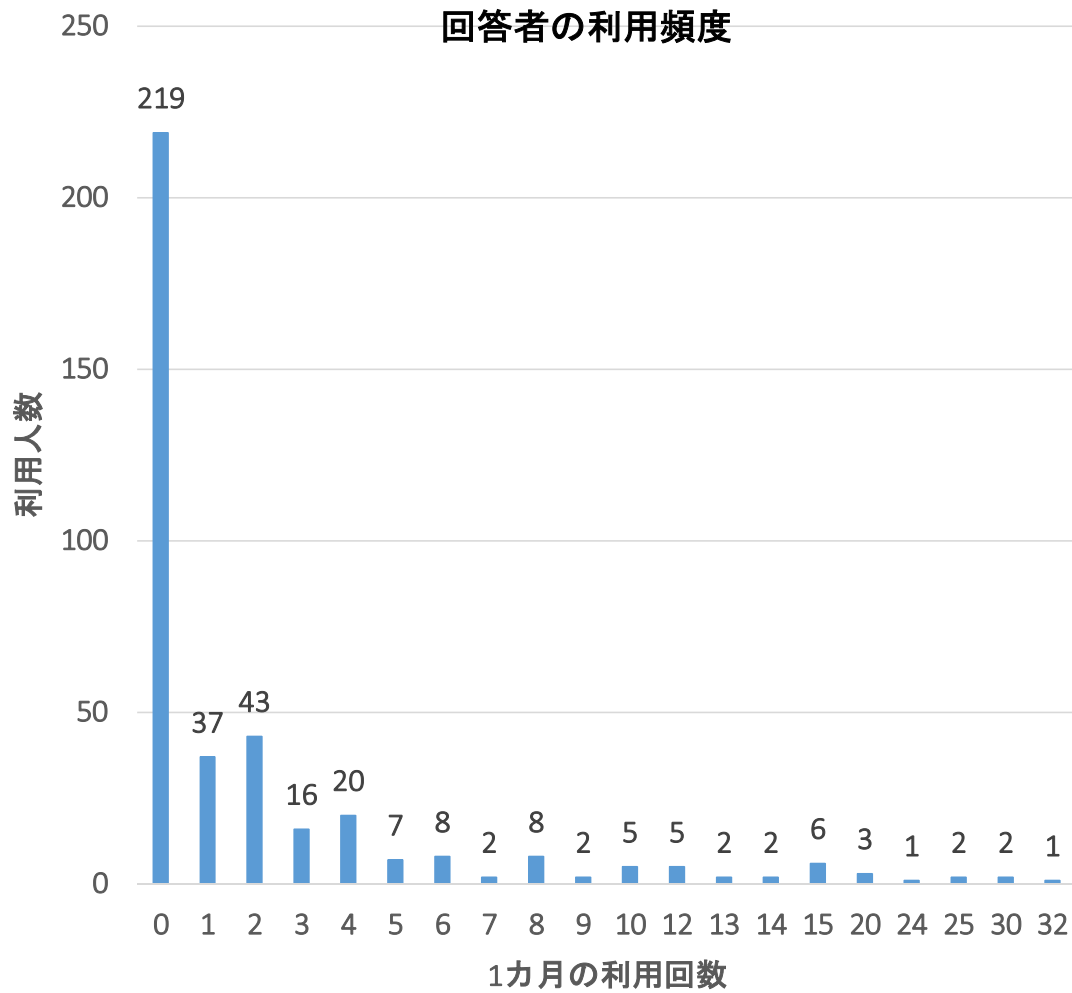
デマンドタクシー登録者の内訳



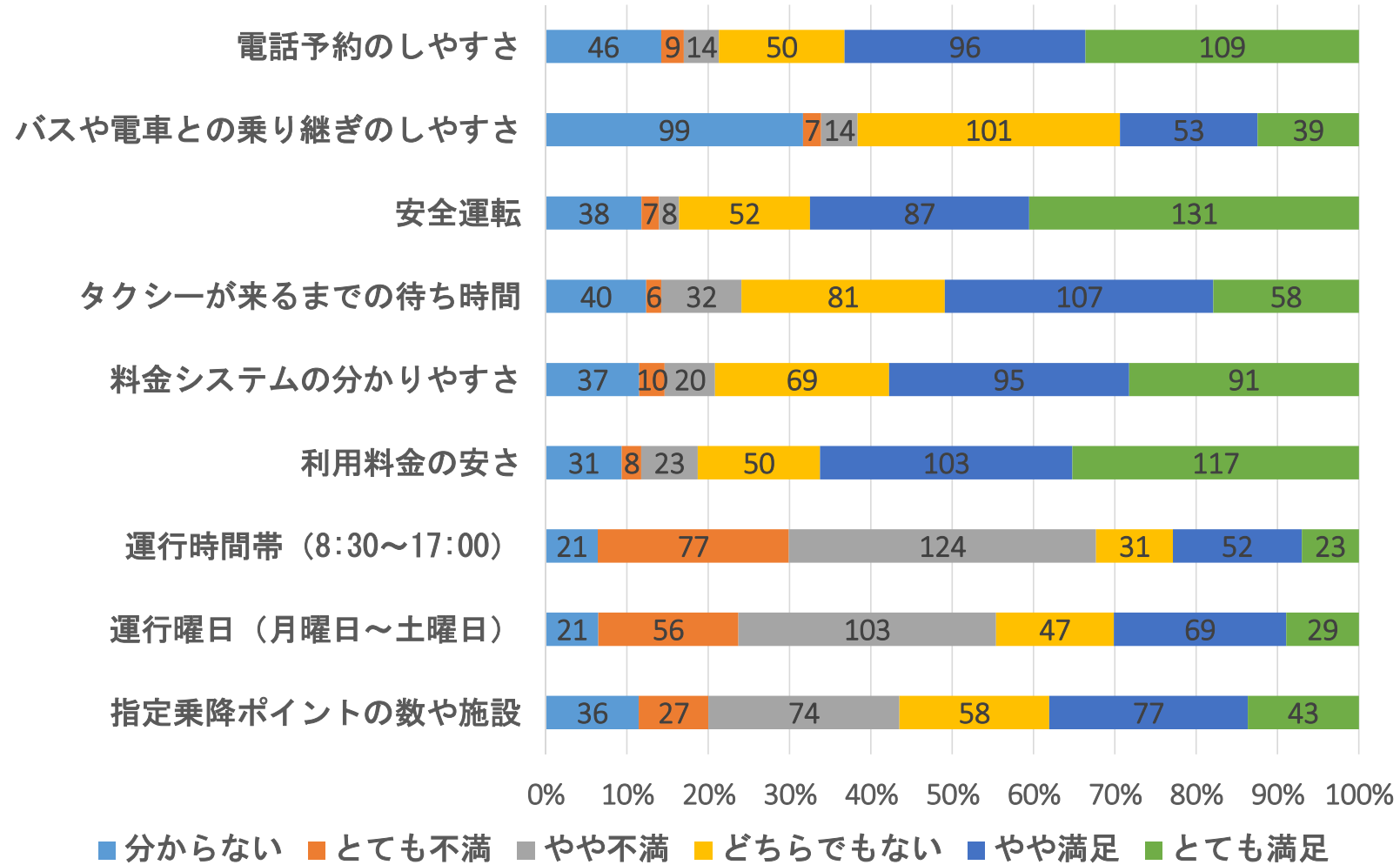
デマンドタクシー非登録者の内訳



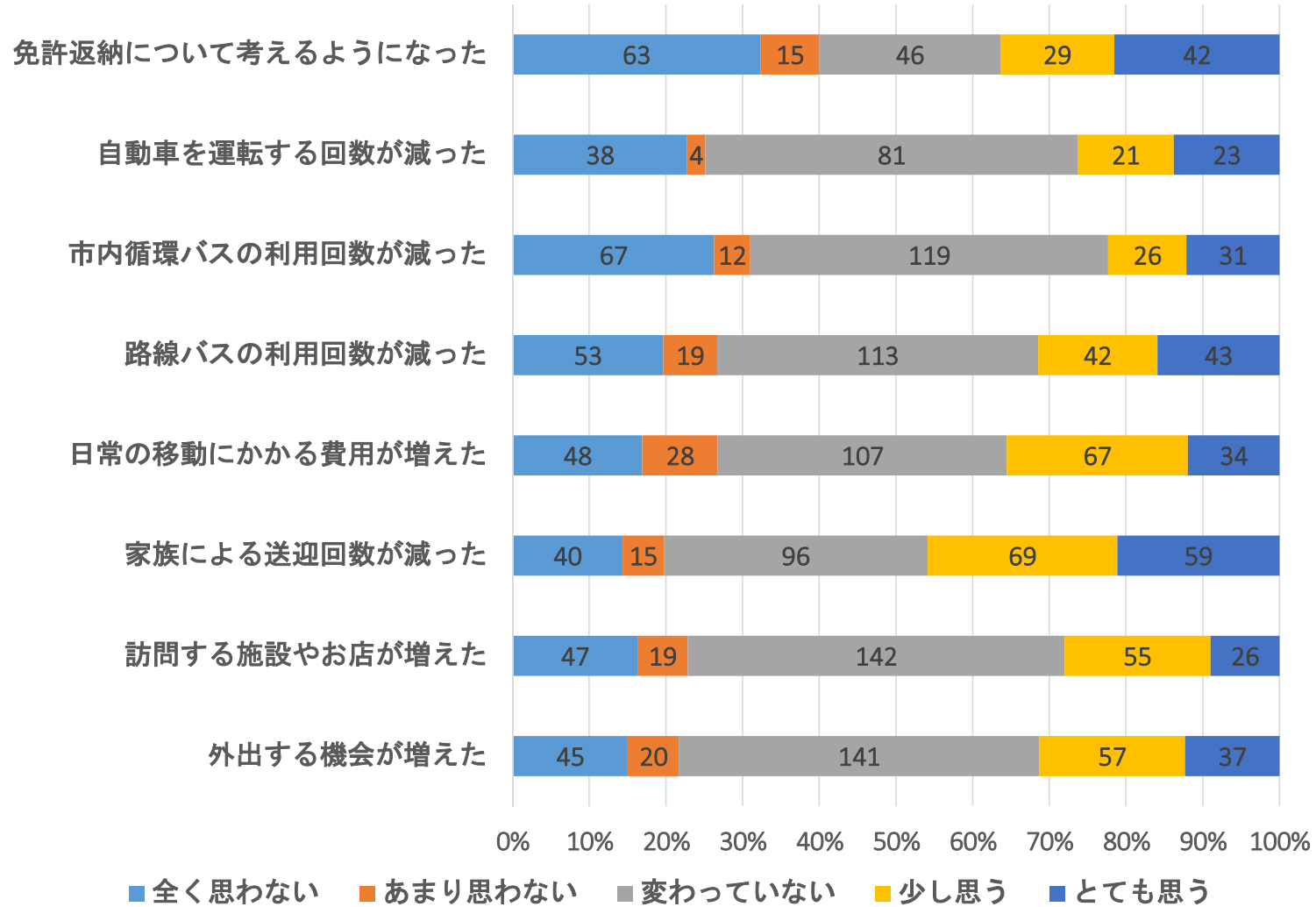
① デマンドタクシーの利用状況（利用頻度，乗車区間）



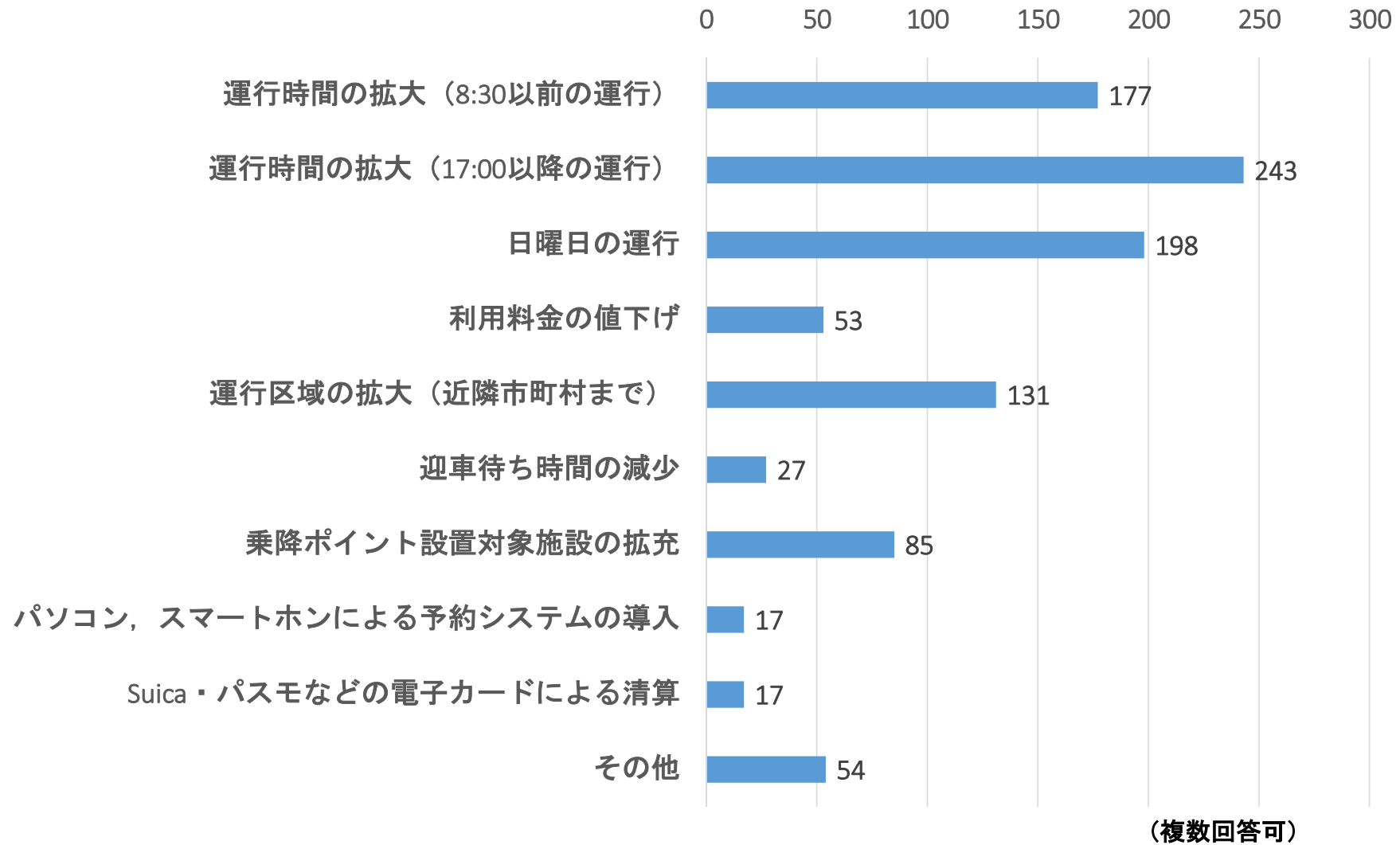
②デマンドタクシーの満足度



③ デマンドタクシー導入による生活変化



④東松山市デマンドタクシーの改善すべき点



⑤ デマンドタクシーの運行形態の評価（料金・曜日・時間）

現行よりも利便性が良い運行形態を想定した時

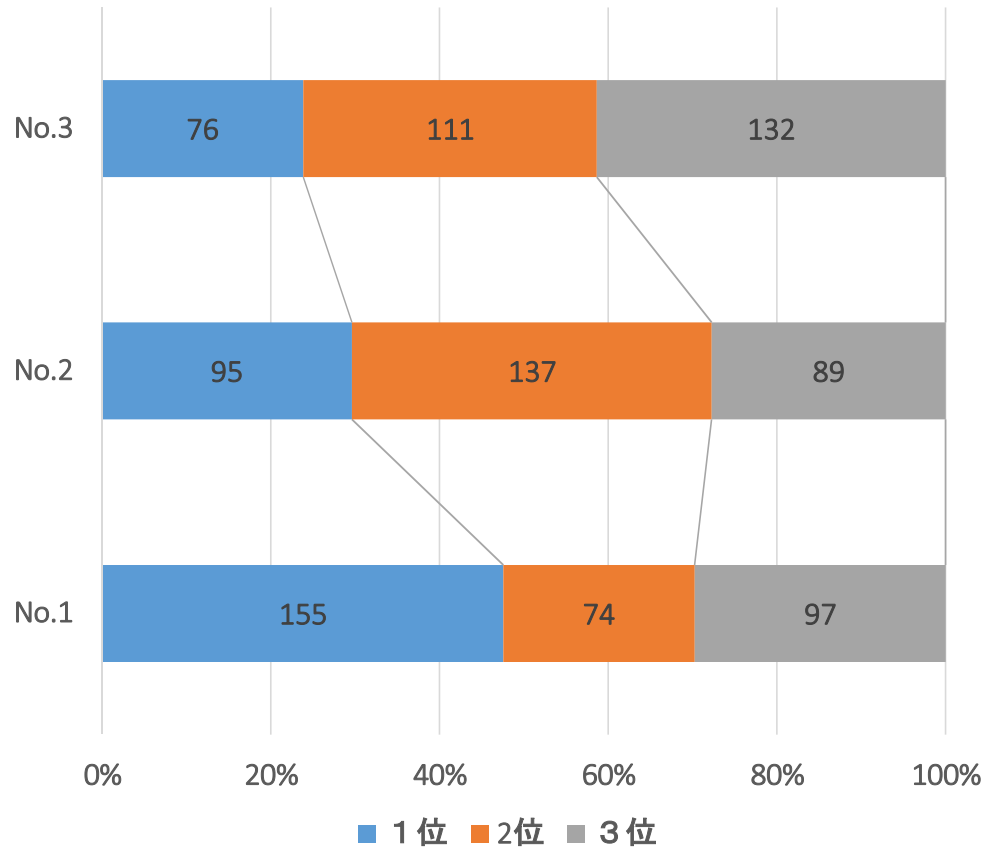
	運行曜日	運行時間帯	自己負担額 (迎車時の移動を含めた走行距離帯別)			順位記入欄 1位～3位の 順位を記入して ください。
			およそ6kmまで	およそ10kmまで	10km以上	
現在	月曜～土曜	8:30～17:00	500円	1,000円	1,500円	
No.1	月曜～日曜	7:00～19:00	500円	1,000円	1,500円	位
No.2	月曜～土曜	7:00～19:00	200円	800円	1,200円	位
No.3	月曜～日曜	8:30～17:00	200円	800円	1,200円	位

現行よりも利便性が悪い運行形態を想定した時

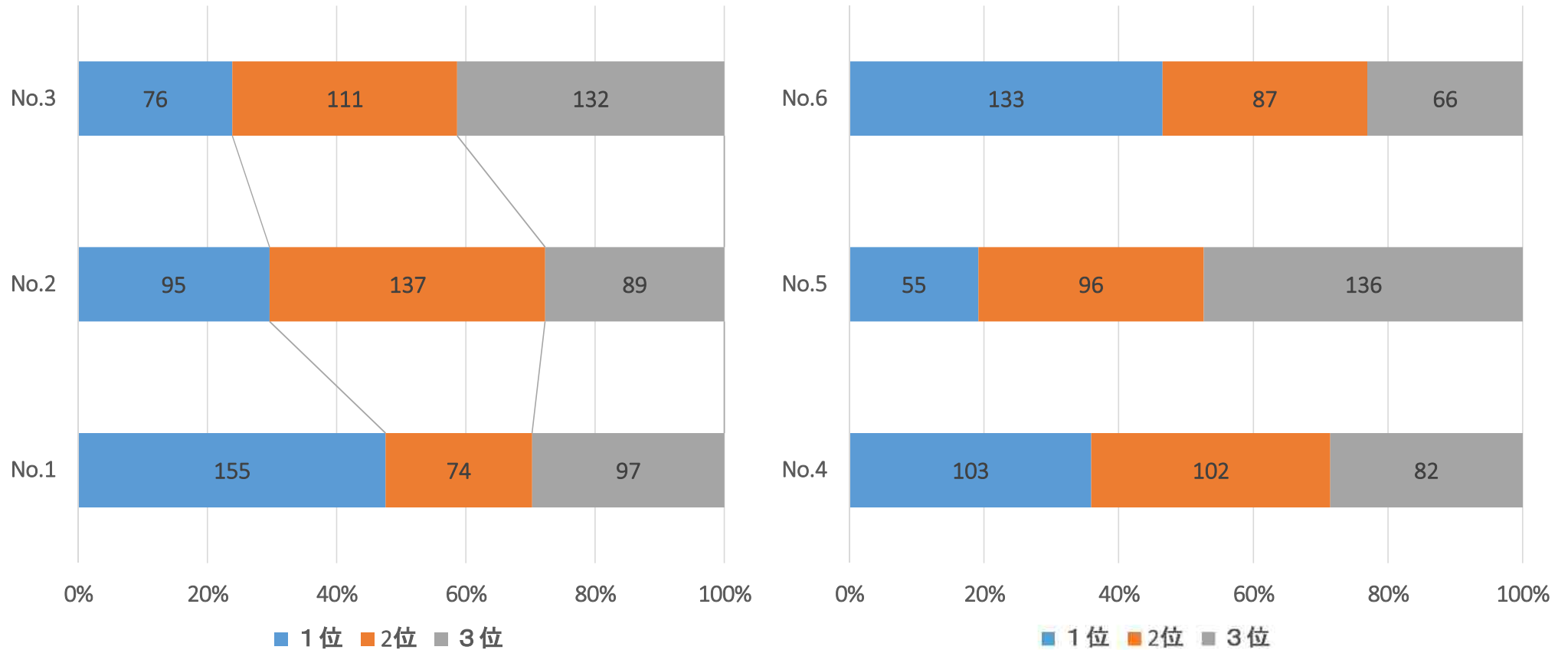
	運行曜日	運行時間帯	自己負担額 (迎車時の移動を含めた走行距離帯別)			順位記入欄 1位～3位の 順位を記入して ください。
			およそ6kmまで	およそ10kmまで	10km以上	
現在	月曜～土曜	8:30～17:00	500円	1,000円	1,500円	
No.4	月曜～金曜	10:00～15:00	500円	1,000円	1,500円	位
No.5	月曜～土曜	10:00～15:00	800円	1,300円	1,800円	位
No.6	月曜～金曜	8:30～17:00	800円	1,300円	1,800円	位

⑤ デマンドタクシーの運行形態の評価（料金・曜日・時間）

現行よりも利便性が良い運行形態を想定した時



現行よりも利便性が悪い運行形態を想定した時



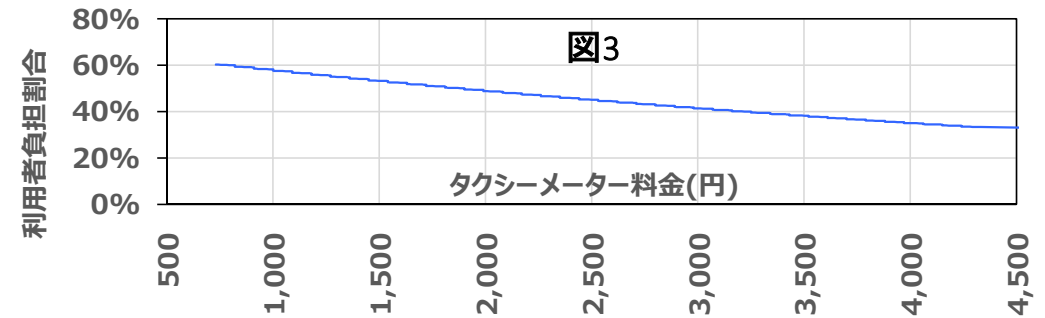
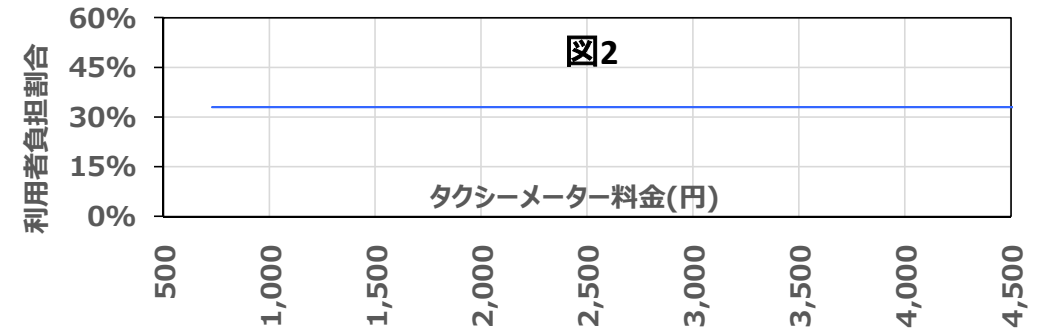
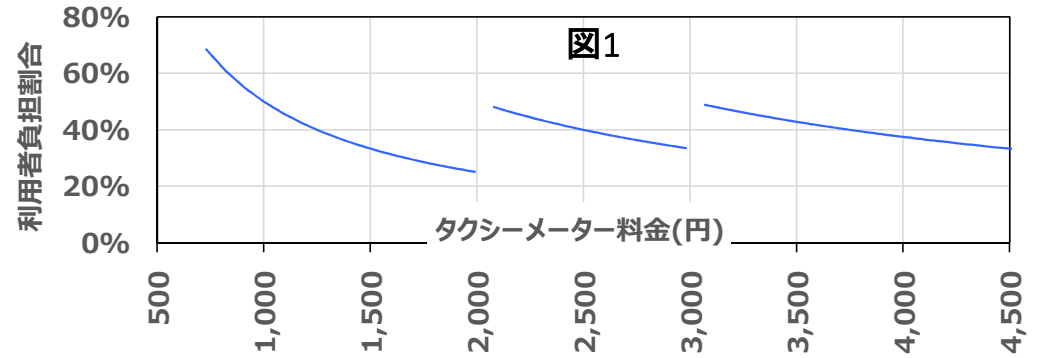
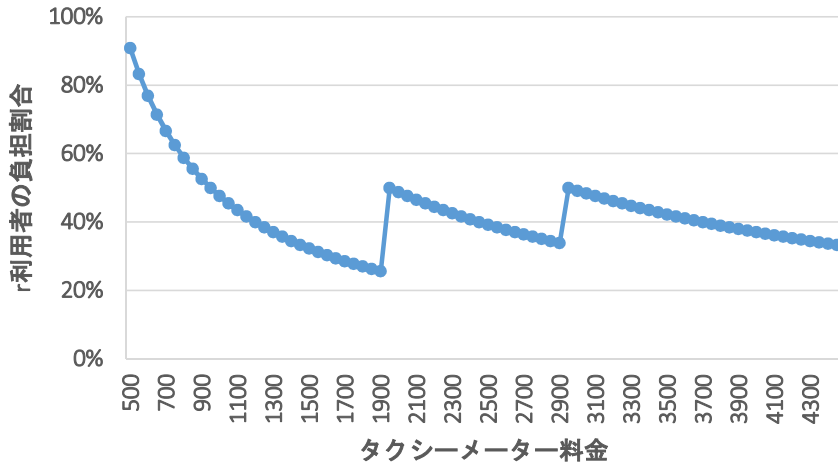
⑥料金システムの評価（料金，負担割合，デマンドタクシーの継続性）

回答者はどのような料金システムが良いか？
 デマンドタクシーの持続年数・利用料金・負担割合を変えて検証する

現行の料金システム

タクシーメーター料金	利用料金 (利用者負担額)
2,000円未満	500円
2,000円以上 3,000円未満	1,000円
3,000円以上	1,500円

(注意)障がい者，運転免許返納者：1割引



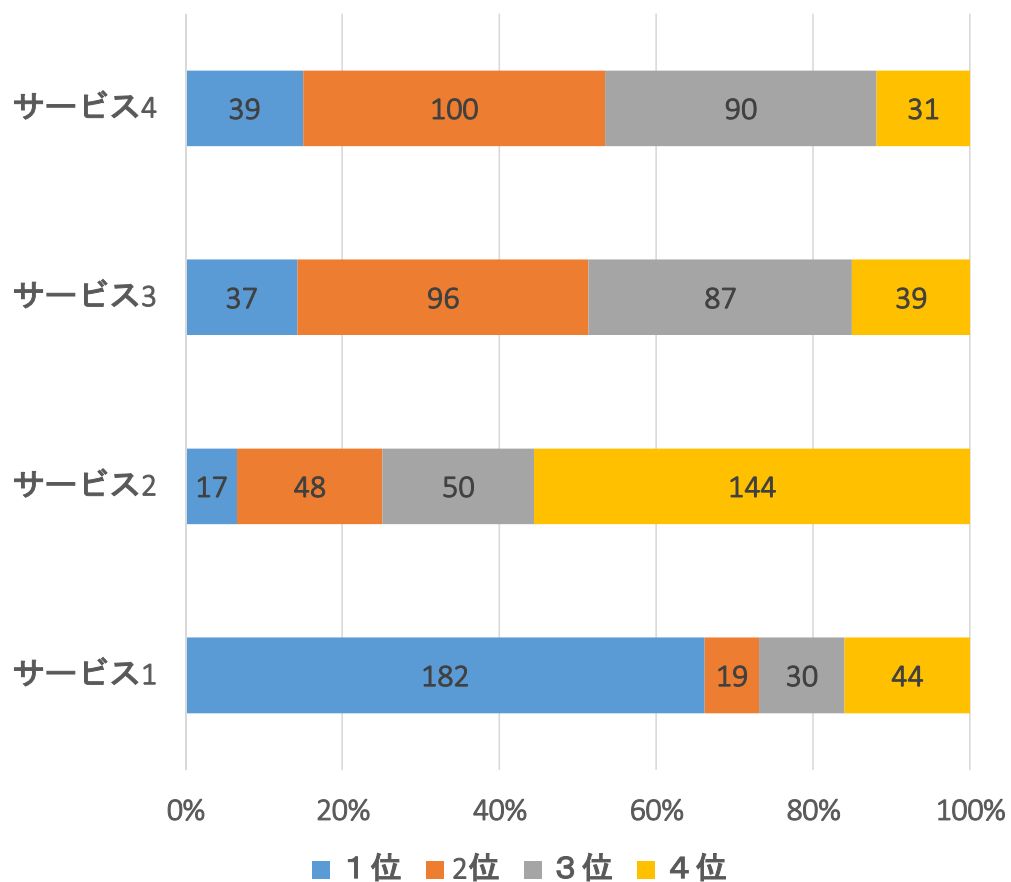
⑥料金システムの評価（料金，負担割合，デマンドタクシーの継続性）

ケース1	サービス1	サービス2	サービス3	サービス4
デマンドタクシー 利用料金	現状のまま	現状の利用料金＋ 200円	現状の利用料金＋ 100円	現状の利用料金＋ 100円
利用者の 負担割合	図①： 現状のまま不連続	図②： 一律おなじ割合	図③： 乗車距離とともに減少	図②： 一律おなじ割合
制度の見直しの 間隔	毎年 (少なくとも1年は継続)	5年おき (少なくとも5年は継続)	2年おき (少なくとも2年は継続)	2年おき (少なくとも2年は継続)
順位記入欄	位	位	位	位

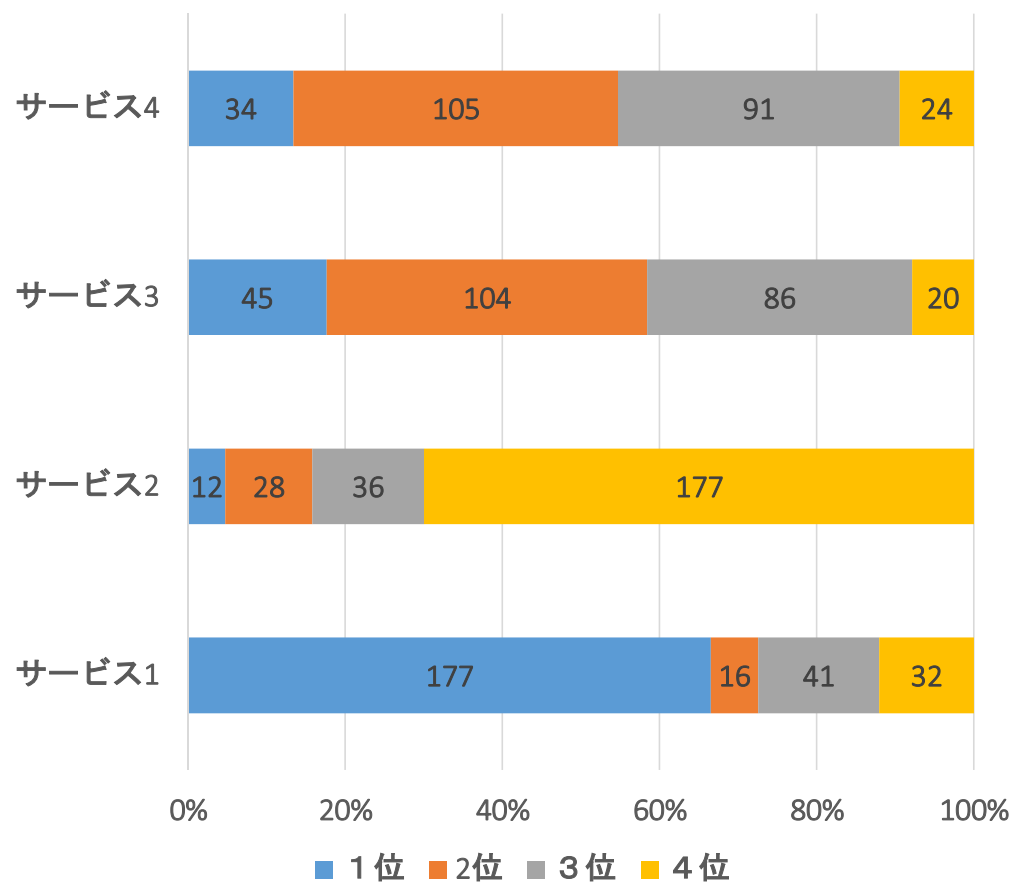
ケース2	サービス1	サービス2	サービス3	サービス4
デマンドタクシー 利用料金	現状のまま	タクシーメーター料金の 2/3の料金	タクシーメーター料金の 1/2の料金	タクシーメーター料金の 1/2の料金
利用者の 負担割合	図①： 現状のまま不連続	図②： 一律おなじ割合	図③： 乗車距離とともに減少	図②： 一律おなじ割合
制度の見直しの 間隔	毎年 (少なくとも1年は継続)	20年おき (少なくとも20年は継 続)	10年おき (少なくとも10年は継 続)	10年おき (少なくとも10年は継 続)
順位記入欄	位	位	位	位

⑥料金システムの評価（料金，負担割合，デマンドタクシーの継続性）

ケース1

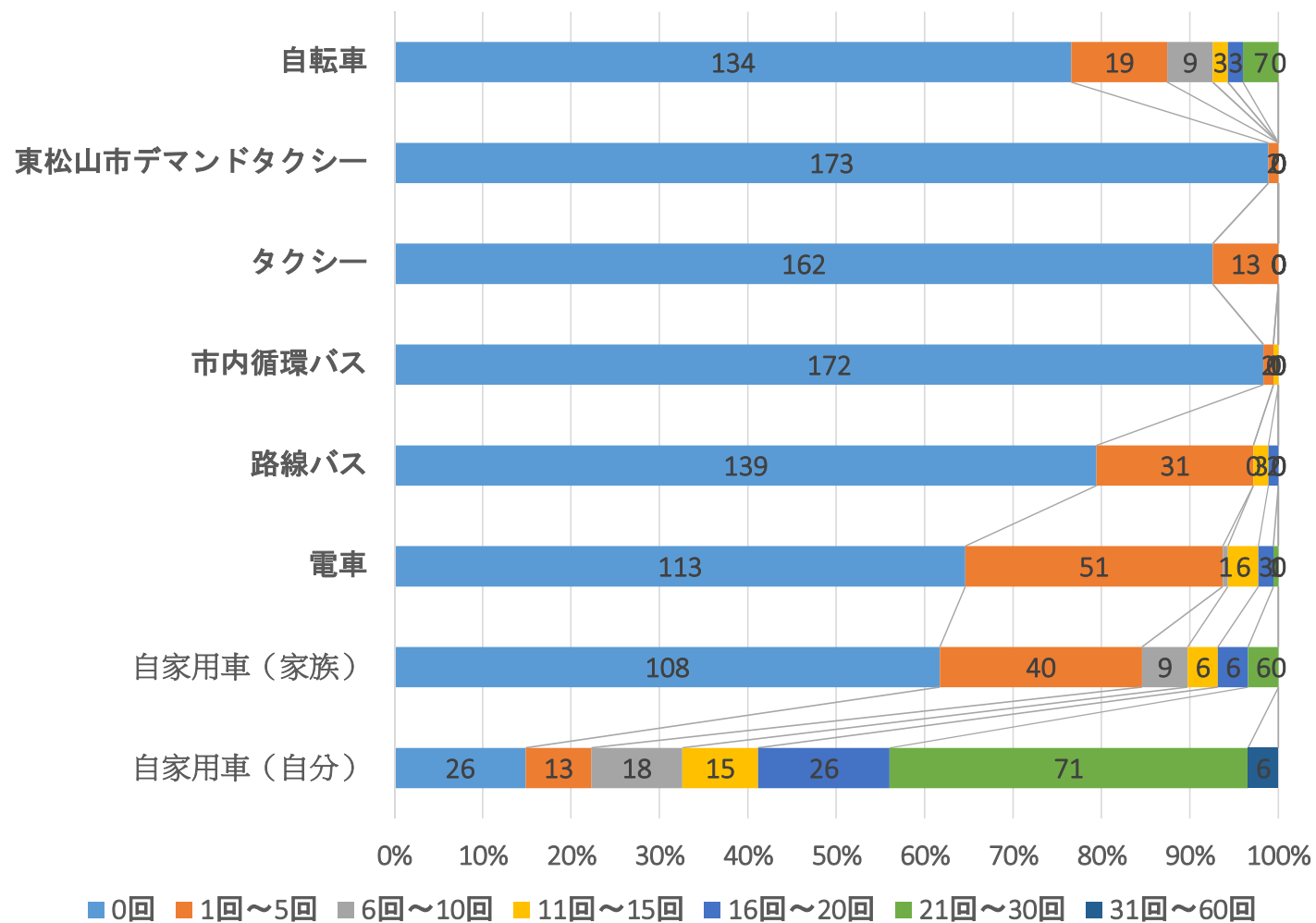


ケース2

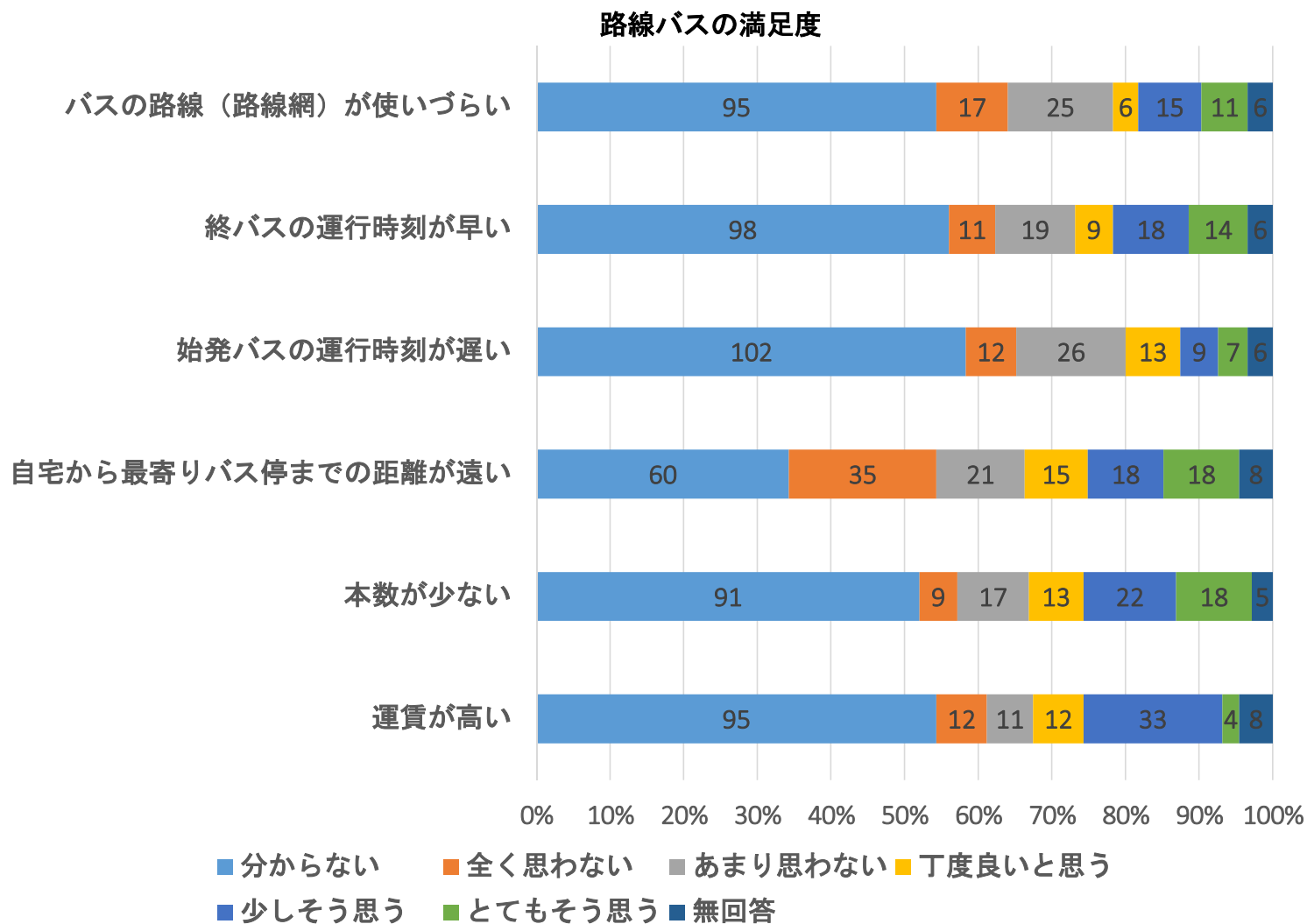


⑨外出行動について（頻度・利用交通機関）

非登録者の移動手段（1カ月あたりの回数）

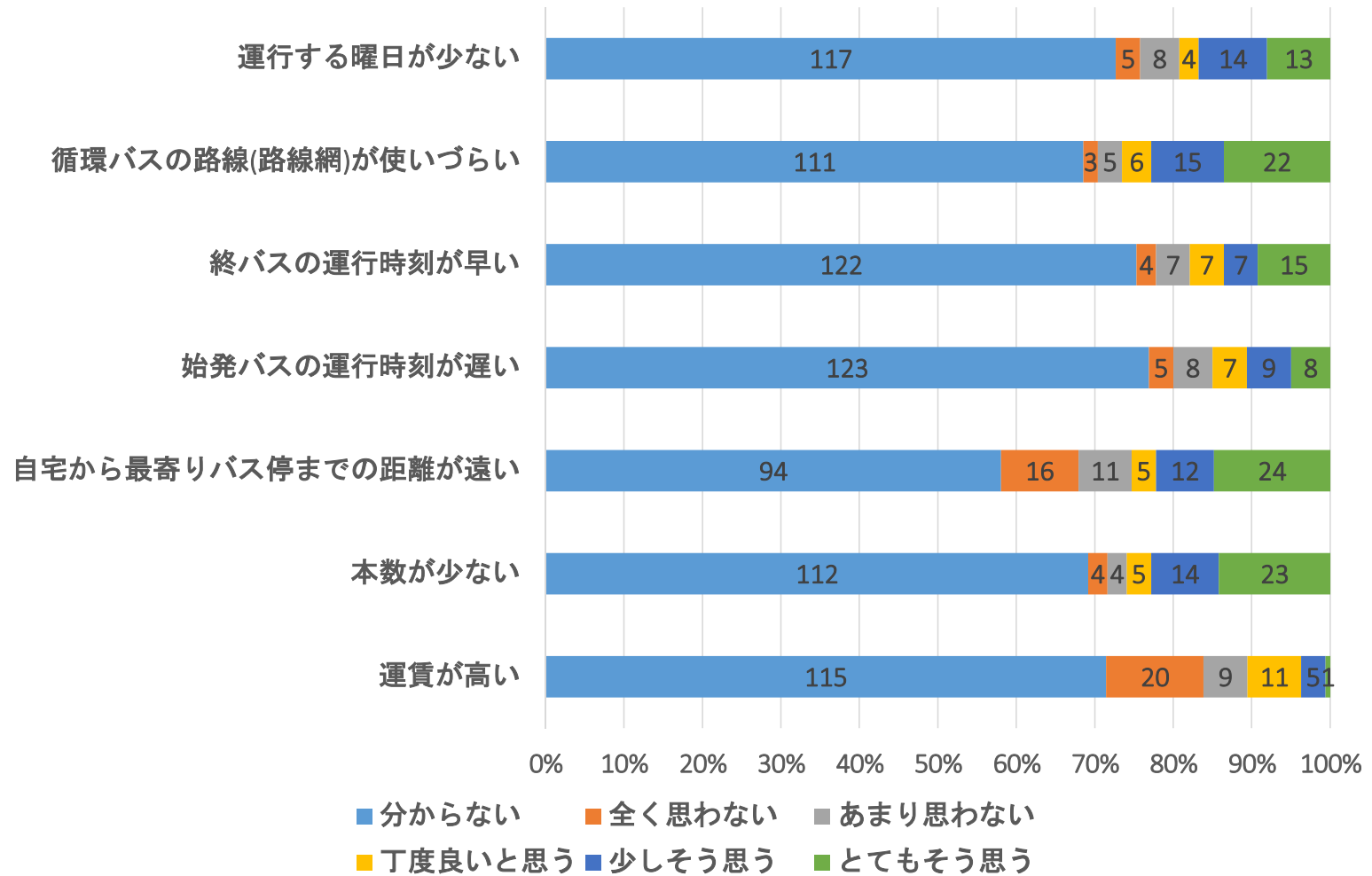


⑩ 公共交通（路線バス・循環バス・デマンドタクシー）の満足度



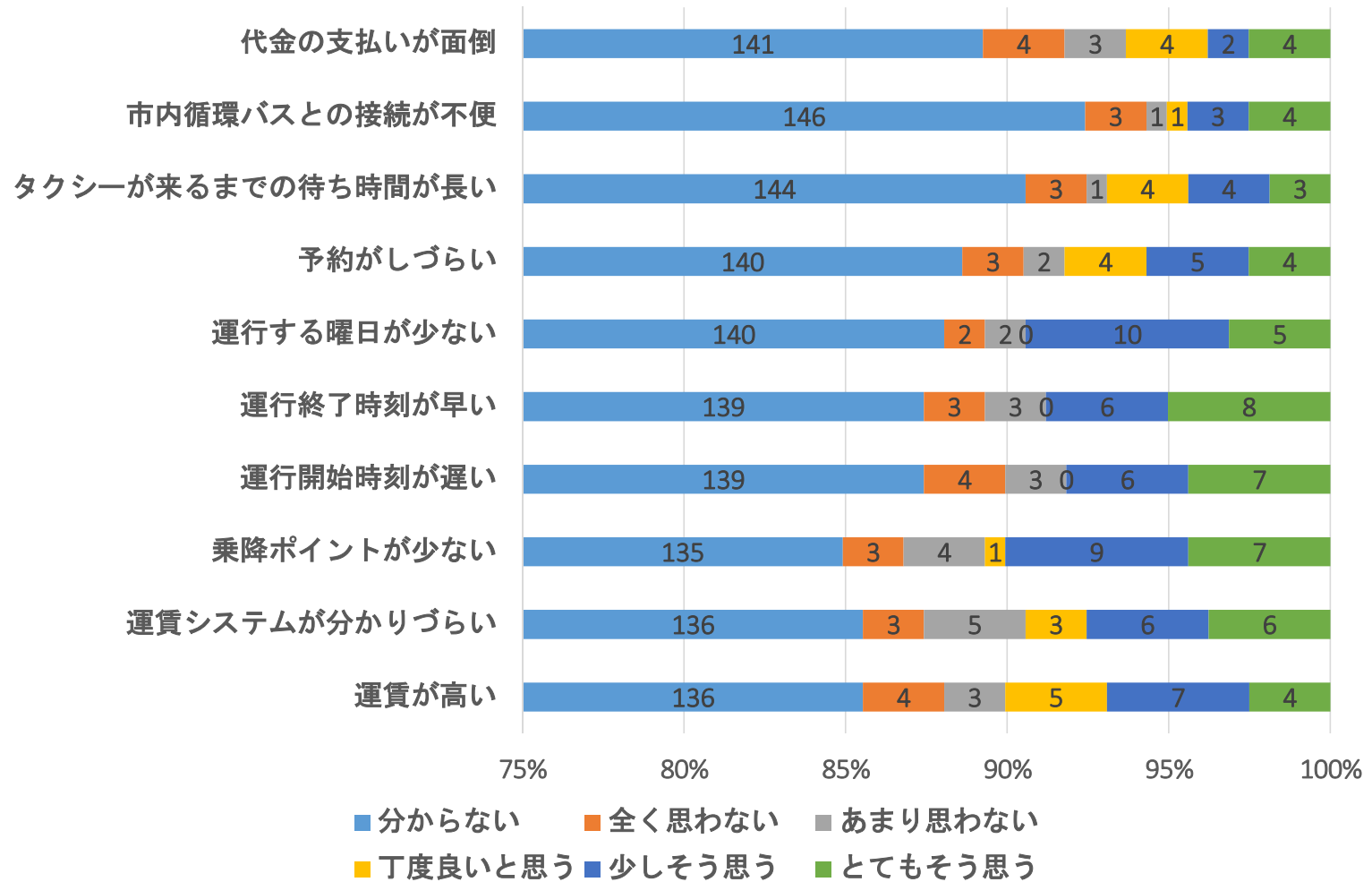
⑩公共交通（路線バス・循環バス・デマンドタクシー）の満足度

循環バスの満足度

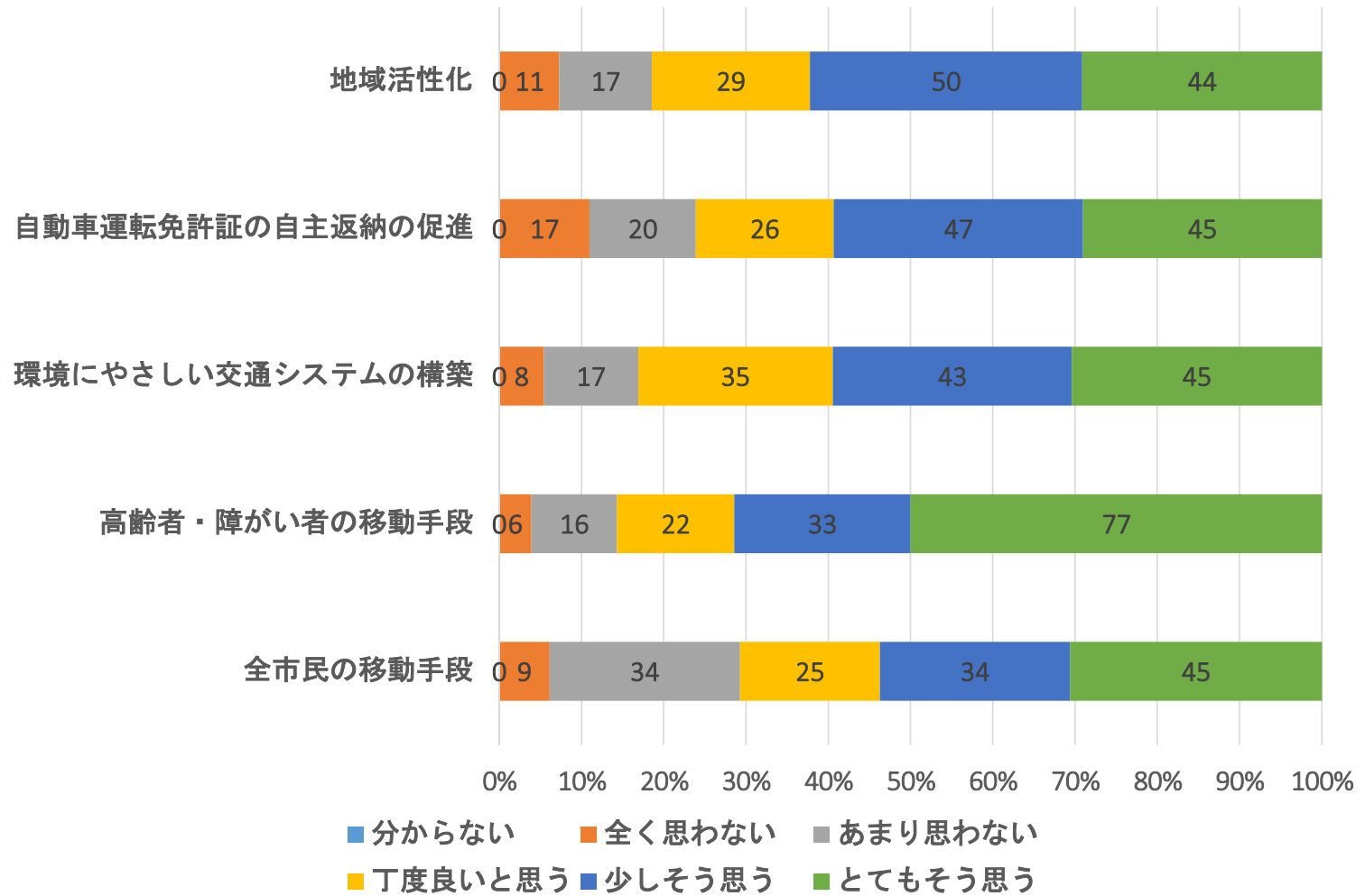


⑩公共交通（路線バス・循環バス・デマンドタクシー）の満足度

デマンドタクシーの満足度



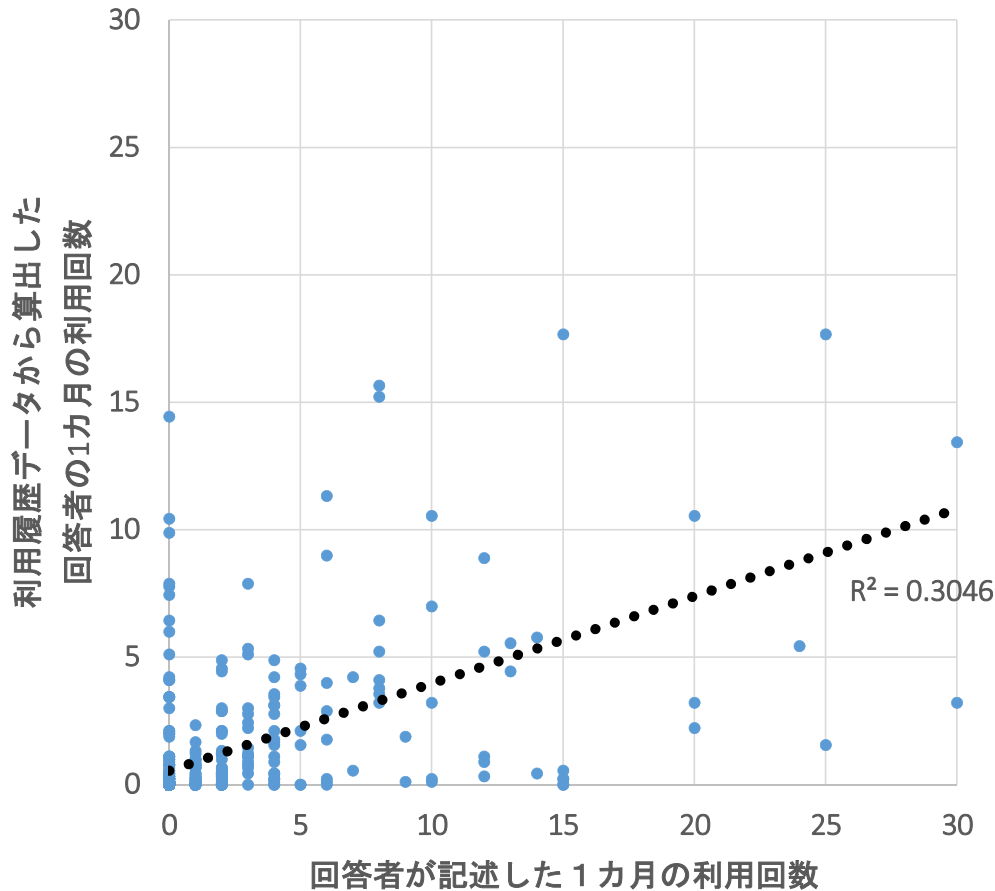
⑪ 公共交通に対する認識



以上が、アンケートの集計結果となります。
以降のスライドでは、以下の観点に着目して集計結果を整理しました。

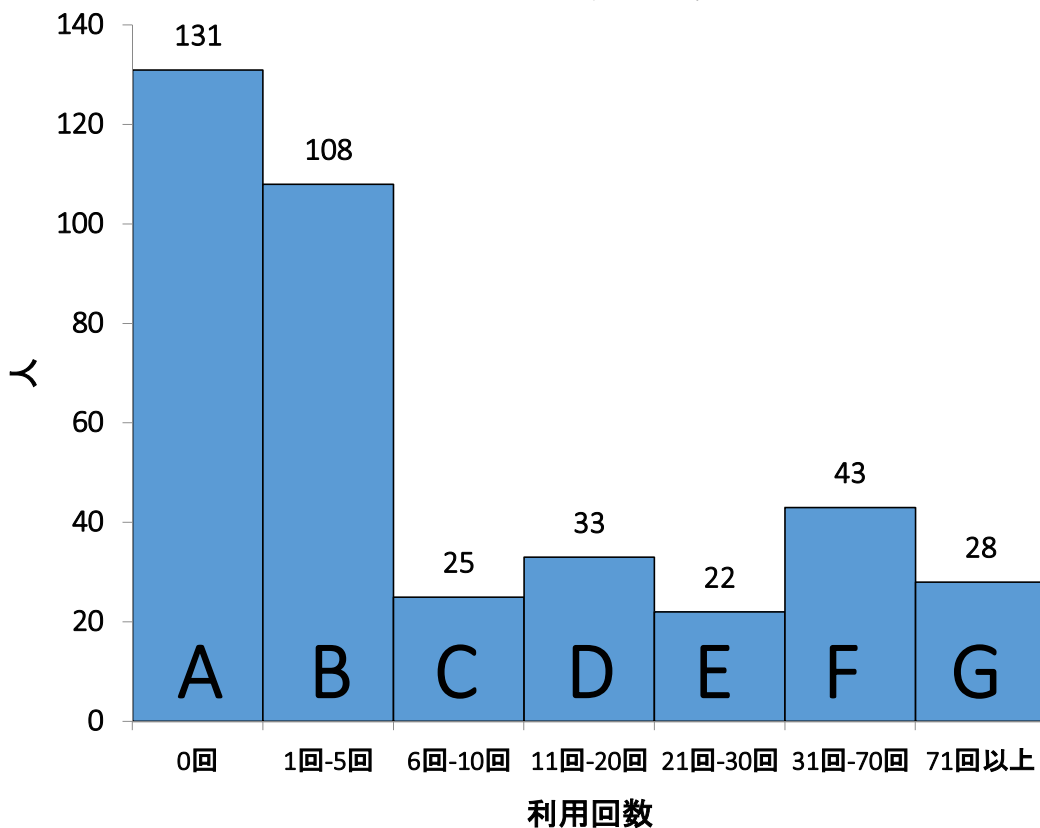
- ① 地域によってデマンドタクシーの利用頻度に差はあるのか？
- ② デマンドタクシーの利用頻度によって、デマンドタクシーの満足度に差はあるのか？
- ③ デマンドタクシーの利用頻度によって、デマンドタクシーの導入後による生活の変化に差はあるのか？
- ④ デマンドタクシーの利用頻度によって、デマンドタクシーの改善要望に差はあるのか？
- ⑤ デマンドタクシーの運行形態は、利用頻度によって回答が異なるのか？また、回答者の居住地によって回答が異なるのか？
- ⑥ 回答者が望むデマンドタクシーの料金システムは、利用頻度によって回答が異なるのか？また、回答者の居住地によって回答が異なるのか？

デマンドタクシー登録者の利用頻度の決定



デマンドタクシー登録者の利用頻度の決定

アンケート回答者の平成30年1月～平成30年9月の
利用回数から算出



・利用履歴（平成30年1月～平成30年9月）から回答者を
A～Gのタイプに分けた.

タイプA・・・平成30年1月～平成30年9月で
1度も利用していない

タイプB・・・平成30年1月～平成30年9月で
1回～5回利用した

タイプC・・・平成30年1月～平成30年9月で
6回～10回利用した

タイプD・・・平成30年1月～平成30年9月で
11回～20回利用した

タイプE・・・平成30年1月～平成30年9月で
21回～30回利用した

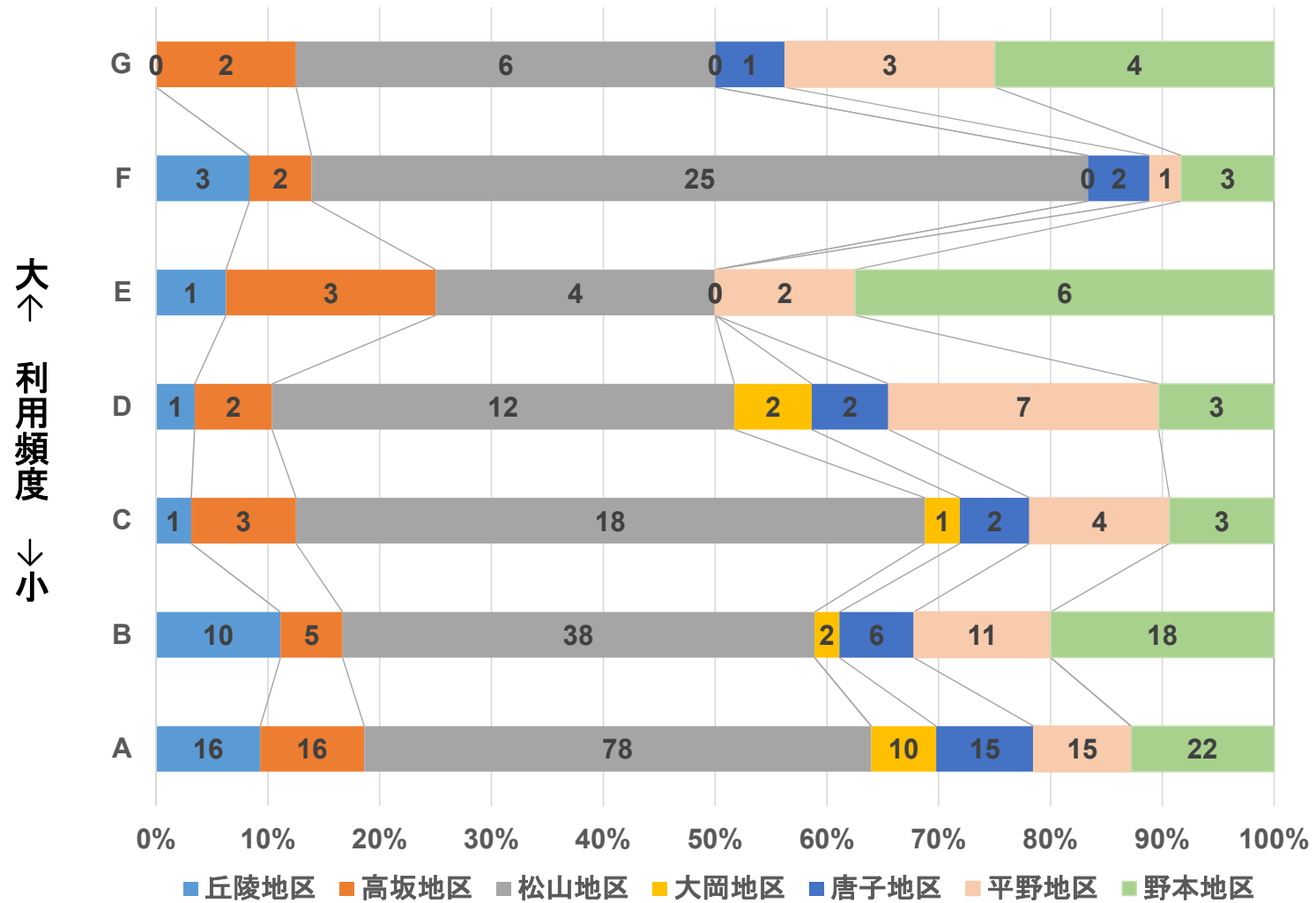
タイプF・・・平成30年1月～平成30年9月で
31回～70回利用した

タイプG・・・平成30年1月～平成30年9月で
71回以上利用した

デマンドタクシー登録者の居住地域の決定

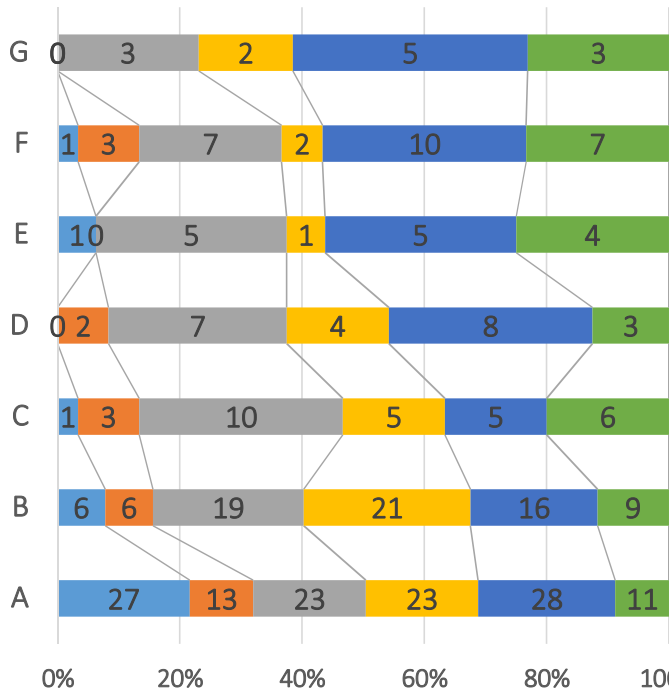
松山地区		大岡地区		平野地区		唐子地区		高坂地区		丘陵地区		野本地区	
松山	13	岡	1	東平	22	葛袋	0	早俣	1	白山台	3	柏崎	10
市ノ川	11	大谷	14	殿山町	7	神戸	1	正代	2	桜山台	10	古凍	5
加美町	5			沢口町	4	坂東山	0	宮鼻	3	旗立台	5	下野本	11
日吉町	9			野田	10	新郷	1	大黒部	0	松風台	14	若松町	15
小松原町	1					石橋	13	高坂	4			下押垂	3
松本町	7					下唐子	6	あずま町	4			今泉	2
本町	2					上唐子	7	田木	4			上野本	10
材木町	6							西本宿	4			上押垂	0
松葉町	26							元宿	1			下青鳥	3
松山町	20							毛塚	4				
砂田町	3							岩殿	6				
神明町	9												
御茶山町	3												
六反町	3												
六軒町	2												
幸町	8												
和泉町	10												
美土里町	8												
箭弓町	15												
五領町	15												
新宿町	3												
山崎町	1												
美原町	1												
181人		15人		43人		28人		33人		32人		59人	

①利用頻度と居住地域の関係性

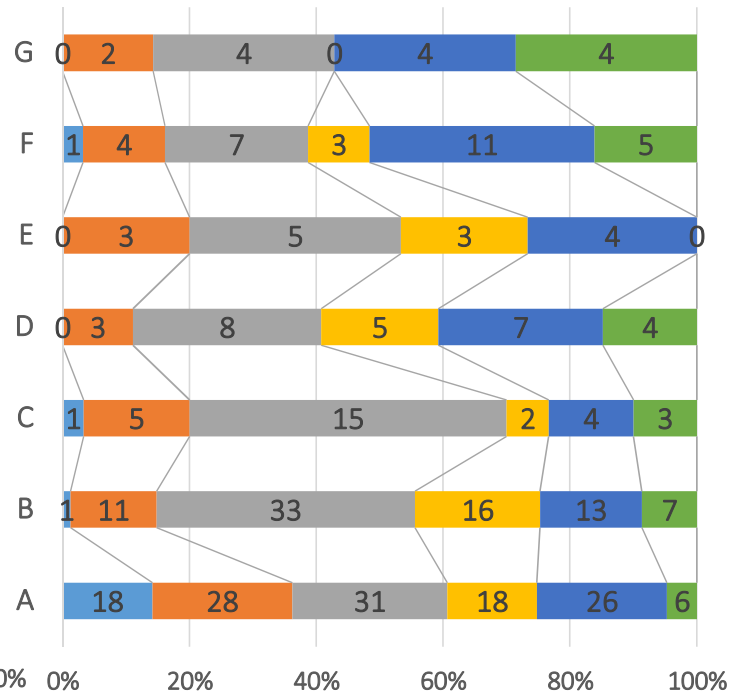


② デマンドタクシーの利用頻度と満足度の関係性

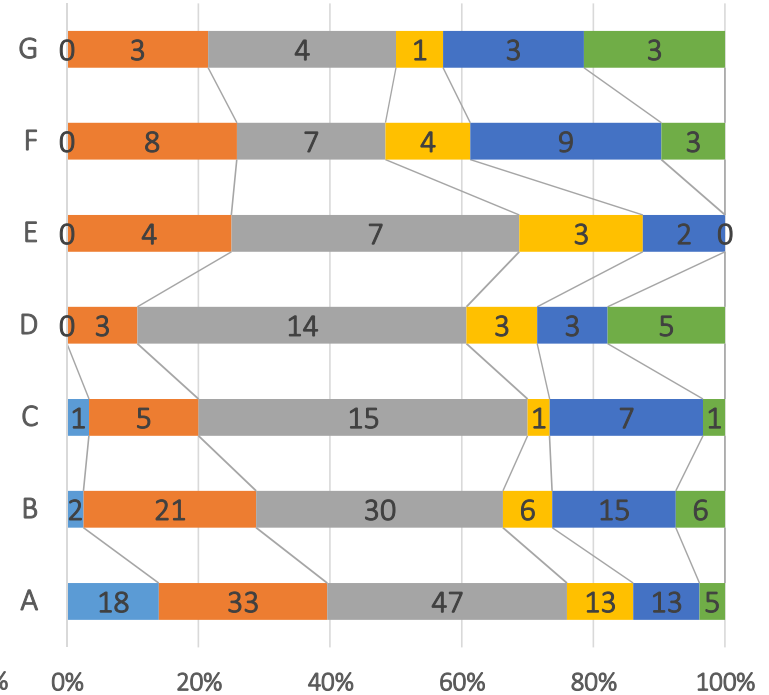
指定乗降ポイントの数や施設



運行曜日（月曜日～土曜日）



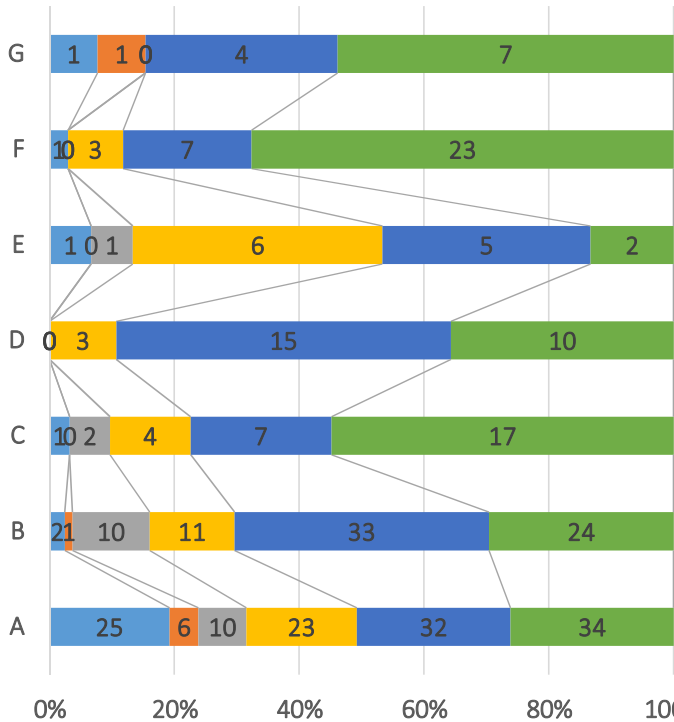
運行時間帯（8:30～17:00）



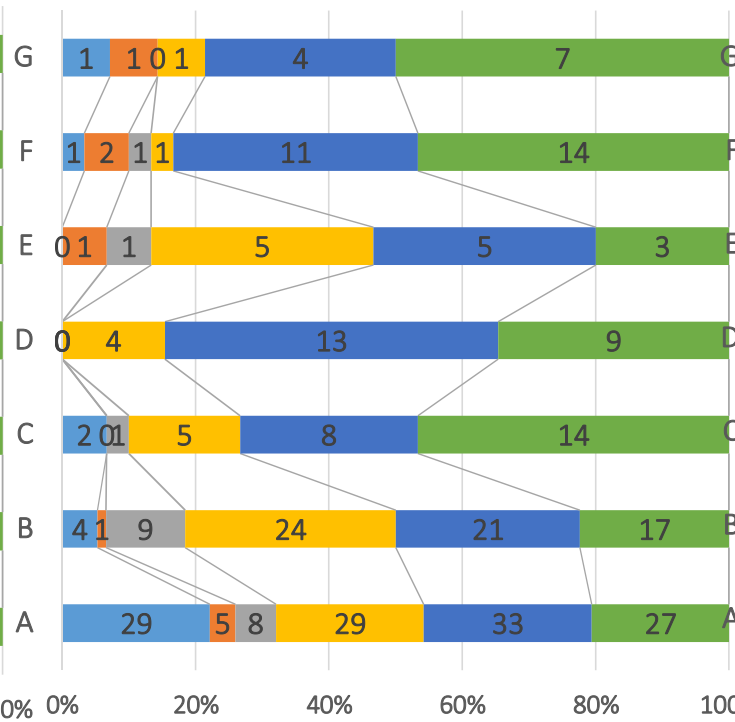
■分らない ■とても不満 ■やや不満 ■どちらでもない ■やや満足 ■とても満足

② デマンドタクシーの利用頻度と満足度の関係性

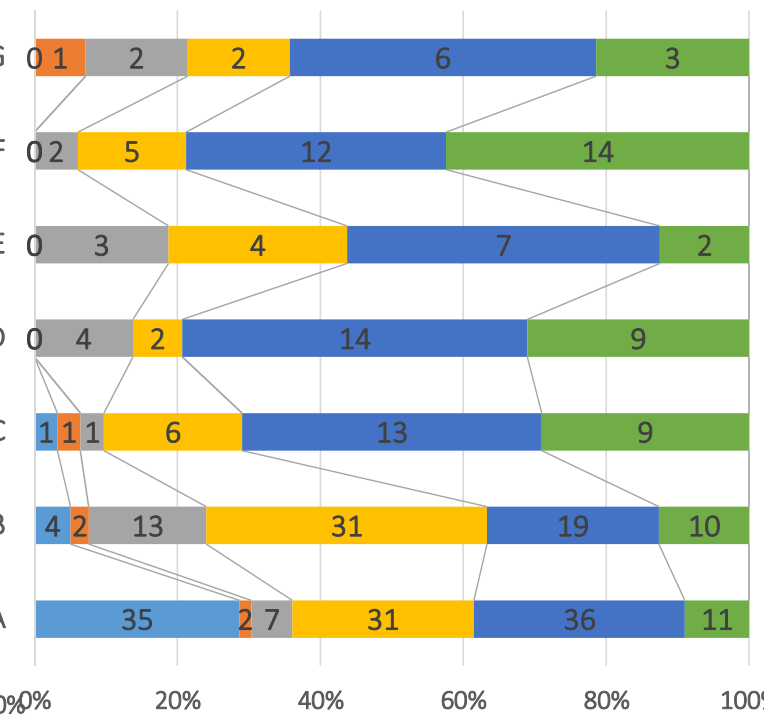
利用料金の安さ



料金システムの分かりやすさ



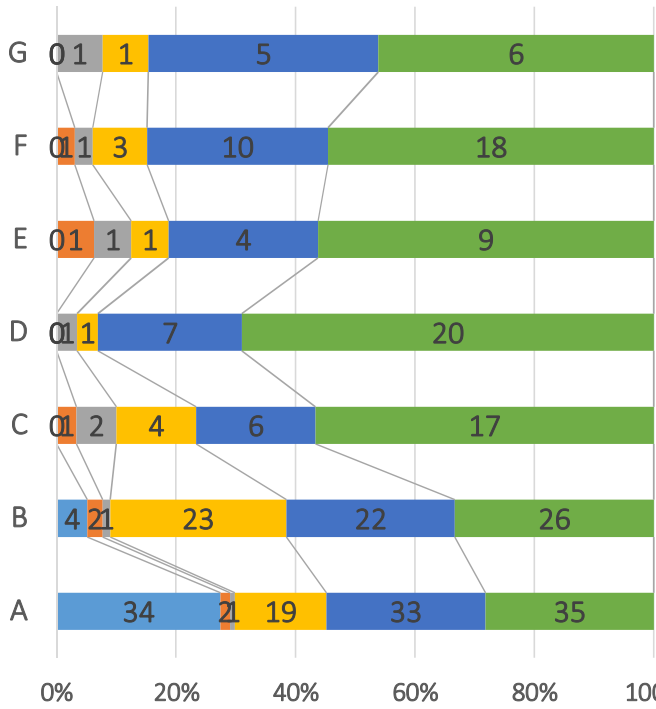
タクシーが来るまでの待ち時間



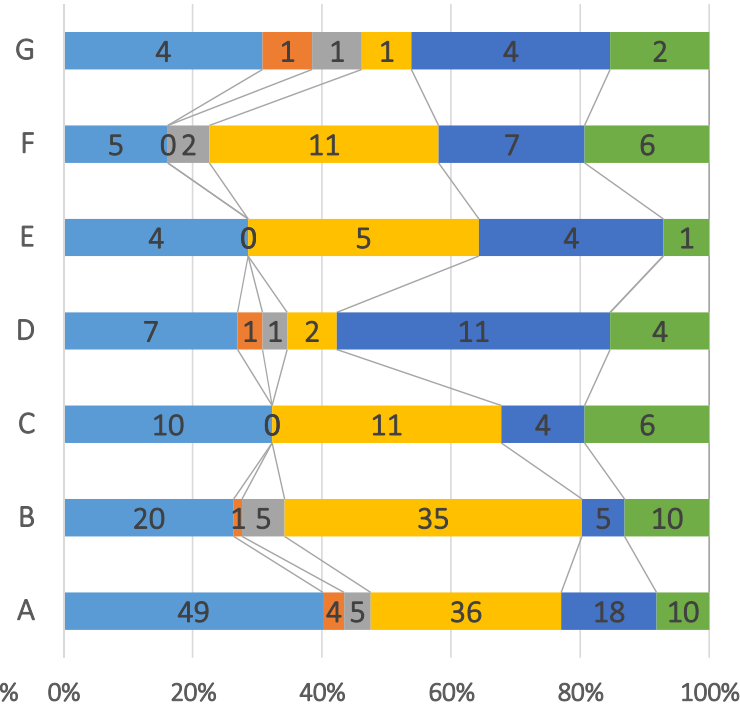
■ 分からない ■ とても不満 ■ やや不満 ■ どちらでもない ■ やや満足 ■ とても満足

② デマンドタクシーの利用頻度と満足度の関係性

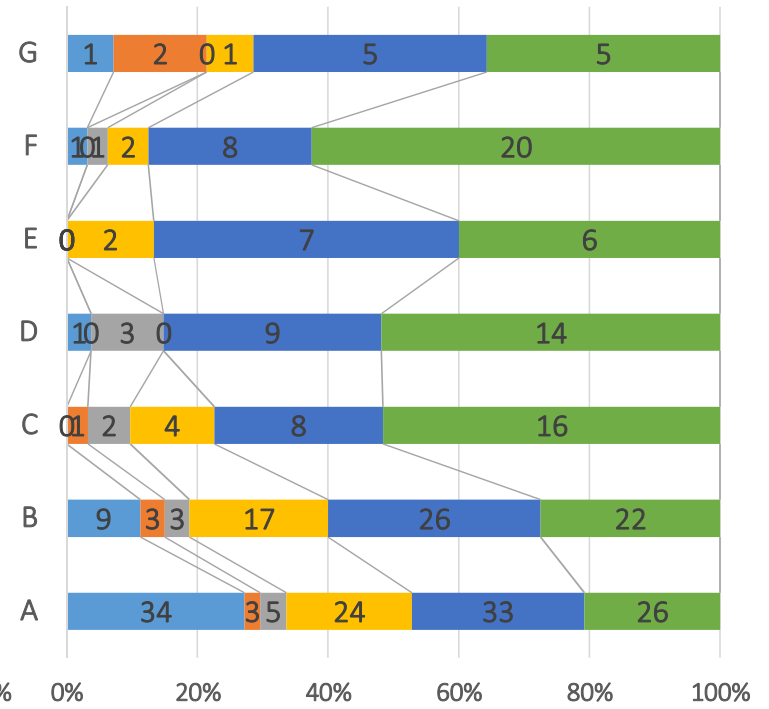
運転手の安全運転



バスや電車との乗り継ぎのしやすさ



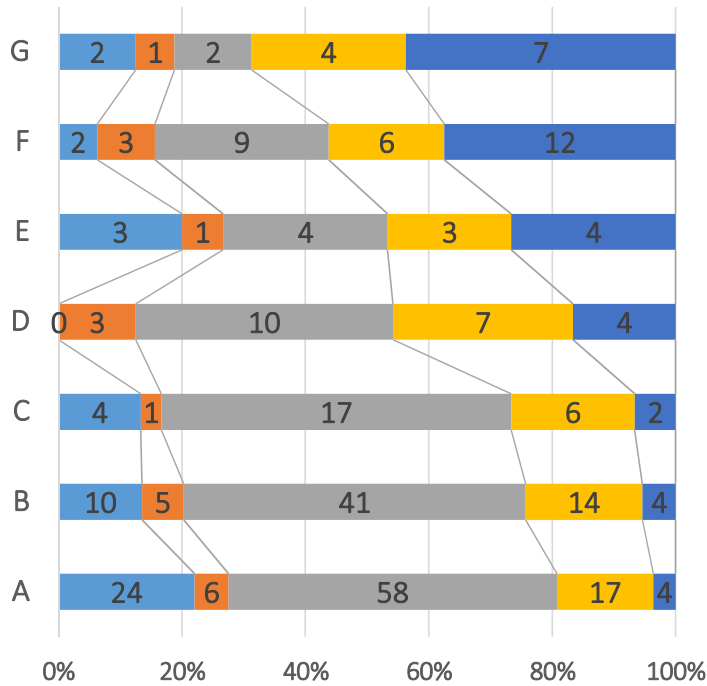
電話予約のしやすさ



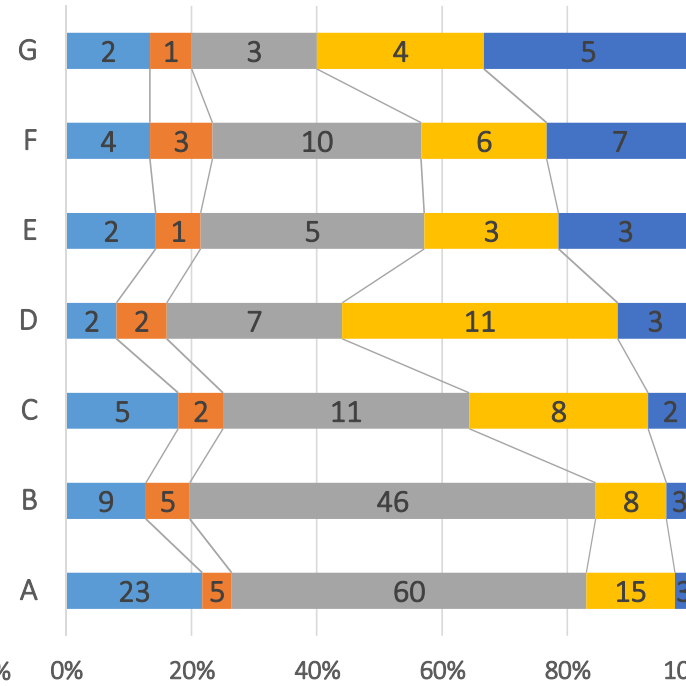
■ 分からない ■ とても不満 ■ やや不満 ■ どちらでもない ■ やや満足 ■ とても満足

③ デマンドタクシーの利用頻度と導入後の生活の変化の関係性

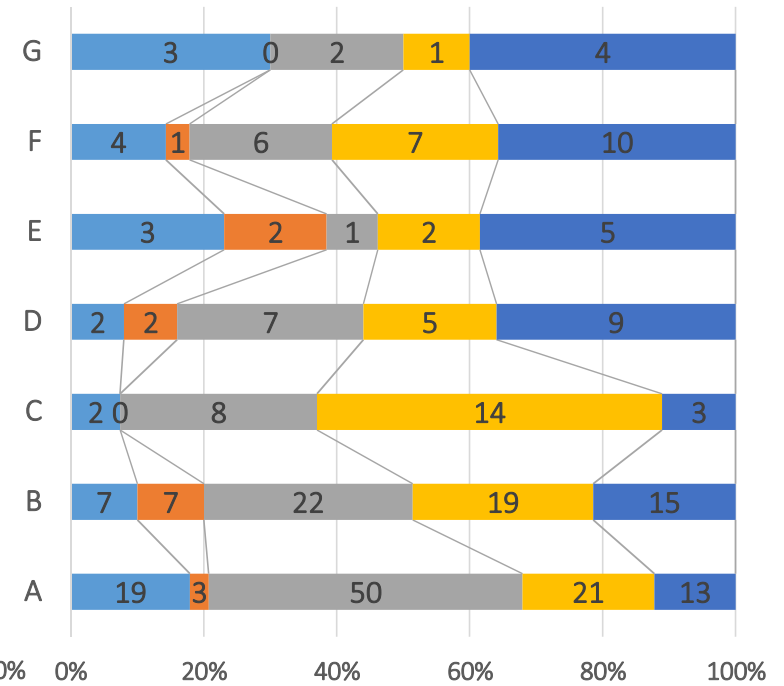
外出する機会が増えた



訪問する施設が増えた



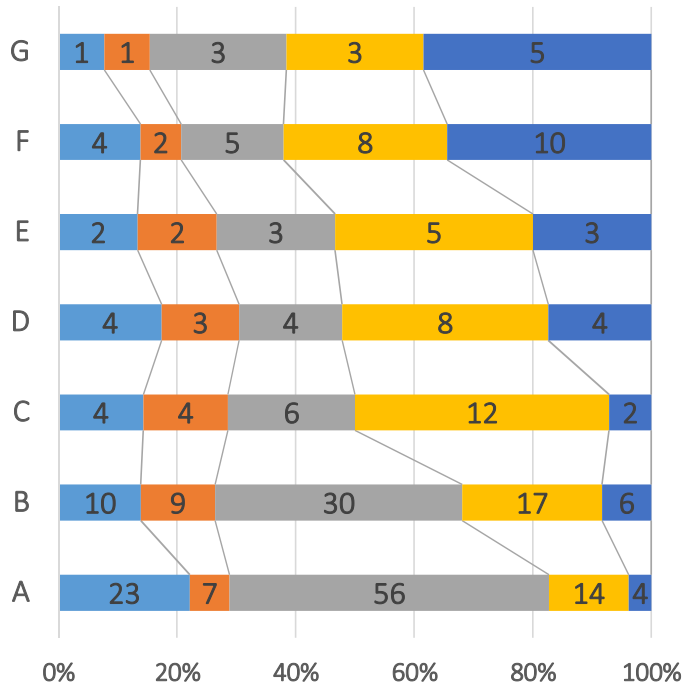
家族による送迎回数が減った



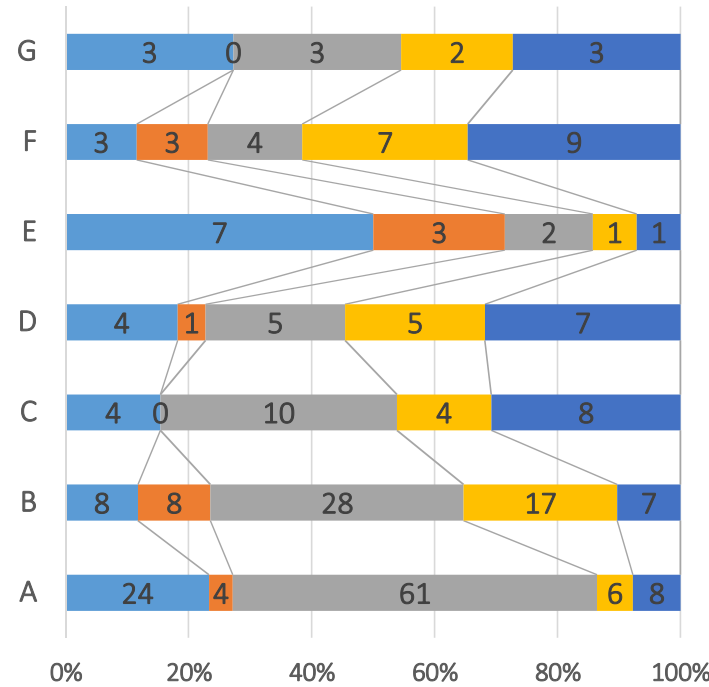
■ 全く思わない ■ あまり思わない ■ 変わっていない ■ 少し思う ■ とても思う

③ デマンドタクシーの利用頻度と導入後の生活の変化の関係性

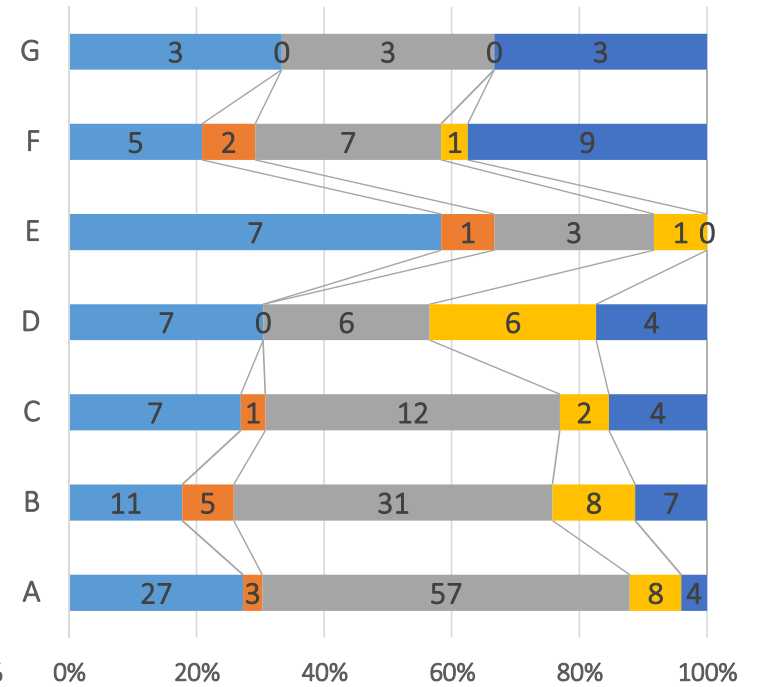
移動にかかる費用が増えた



路線バスの利用回数が減った



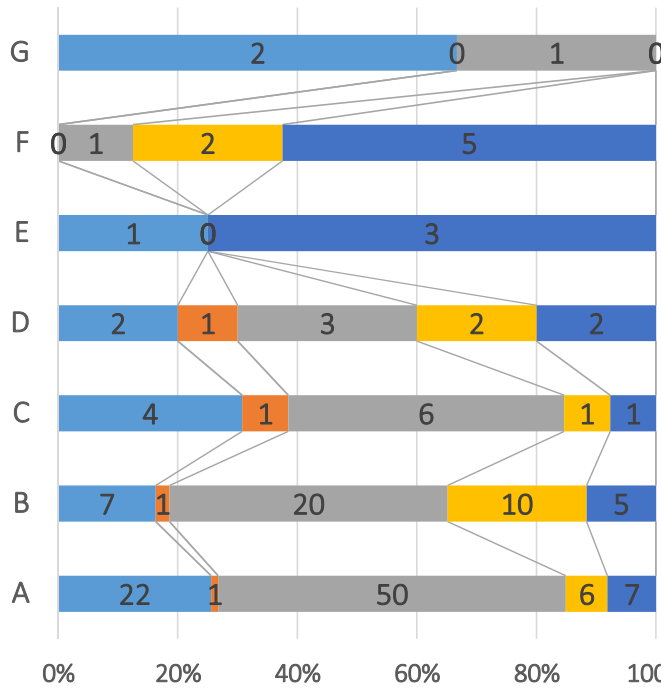
市内循環バスの利用回数が減った



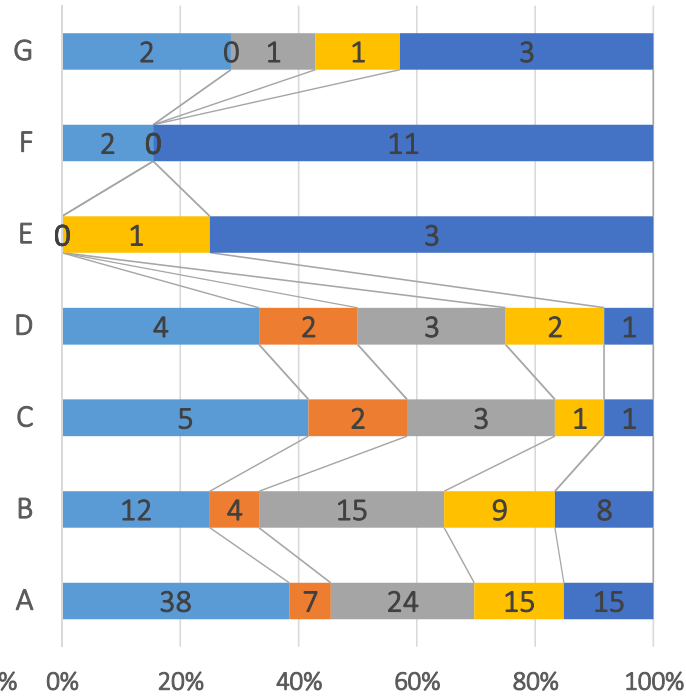
■ 全く思わない ■ あまり思わない ■ 変わっていない ■ 少し思う ■ とても思う

③ デマンドタクシーの利用頻度と導入後の生活の変化の関係性

自動車運転する回数が減った

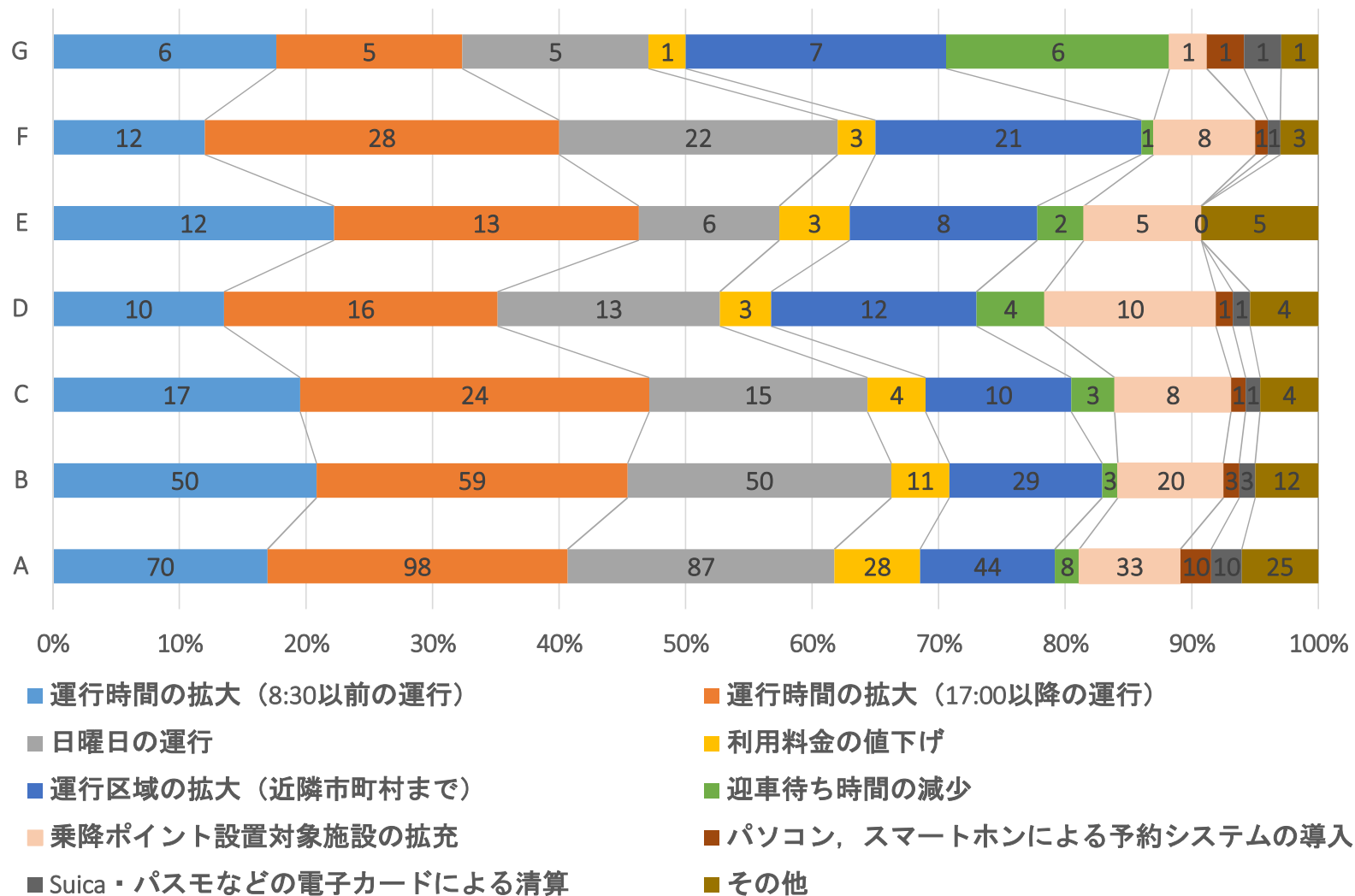


免許返納について考えるようになった



■ 全く思わない ■ あまり思わない ■ 変わっていない ■ 少し思う ■ とても思う

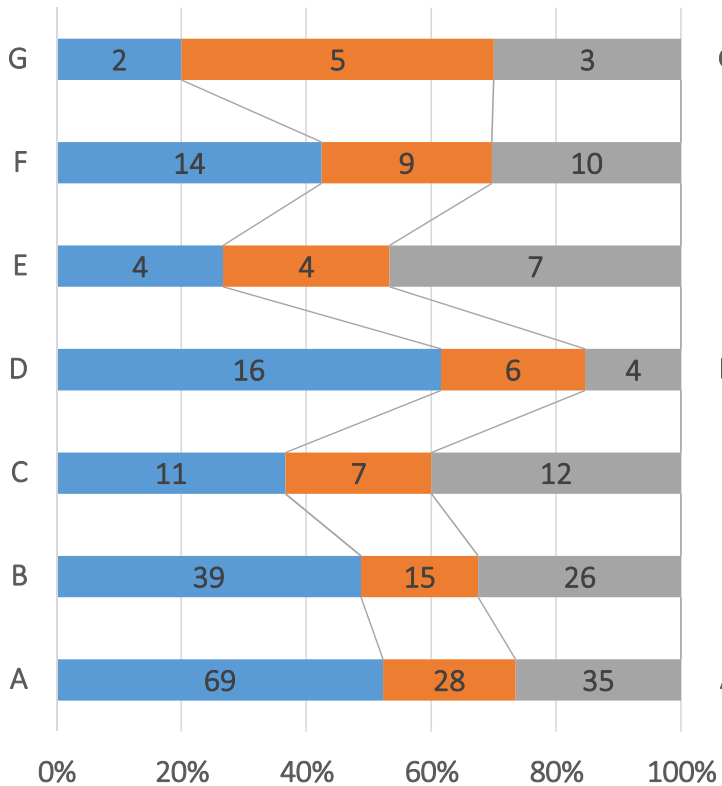
④ デマンドタクシーの利用頻度と改善要望の関係性



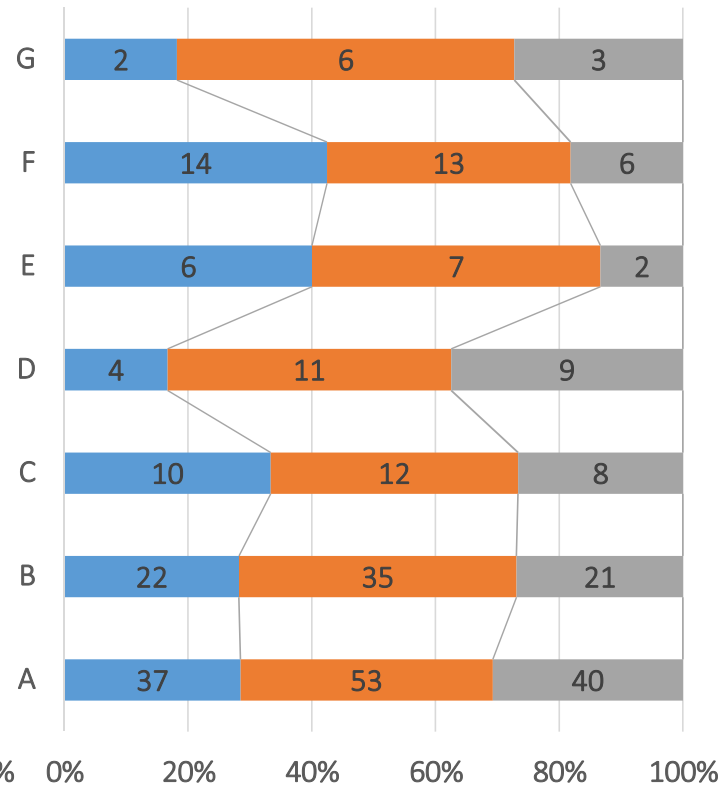
⑤ デマンドタクシーの運行形態と利用頻度の関係性

現行よりも利便性が良い運行形態を想定した時(スライド6の上段)

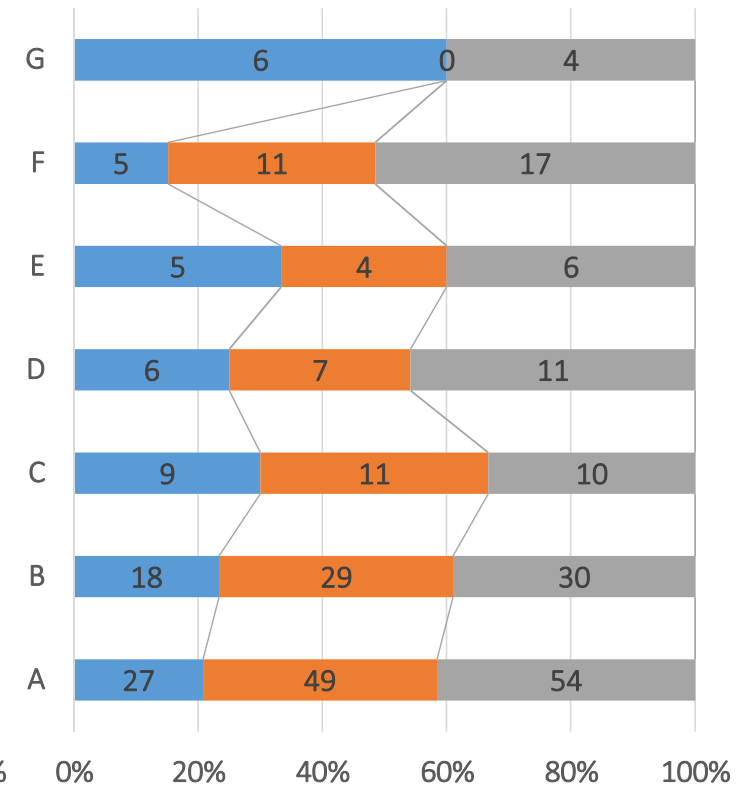
No.1の運行形態



No.2の運行形態



No.3の運行形態

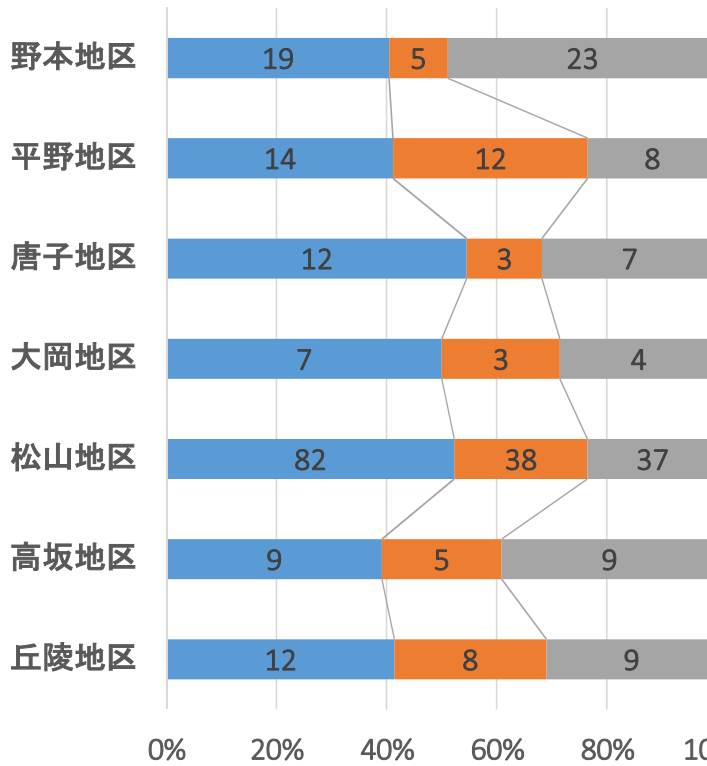


■1位 ■2位 ■3位

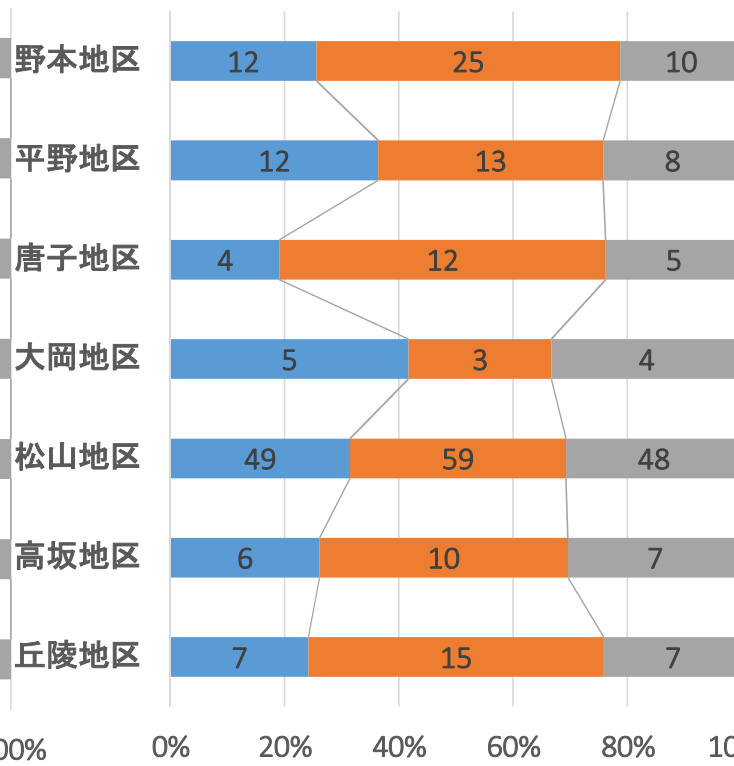
⑤ デマンドタクシーの運行形態と居住地の関係性

現行よりも利便性が良い運行形態を想定した時(スライド6の上段)

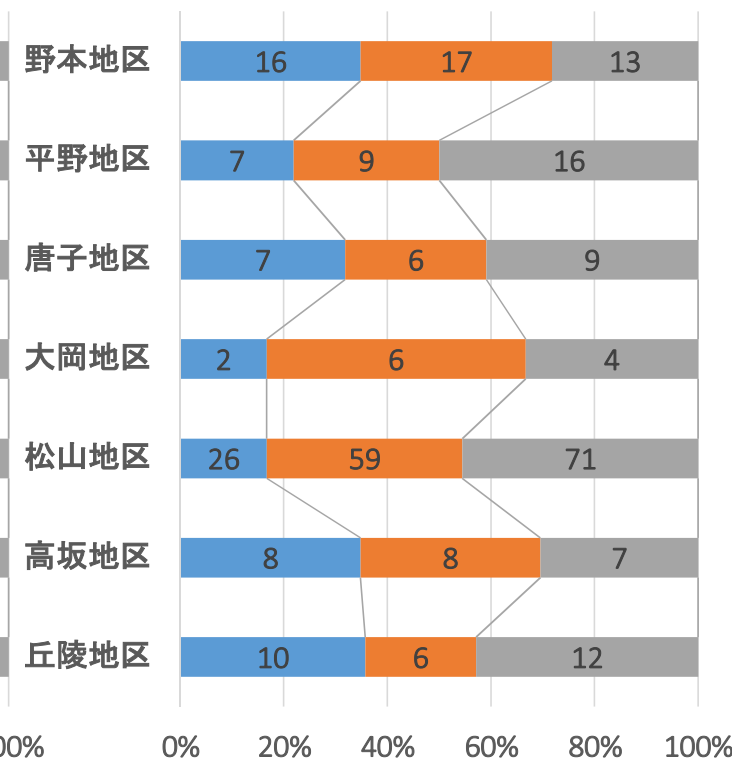
No.1の運行形態



No.2の運行形態



No.3の運行形態

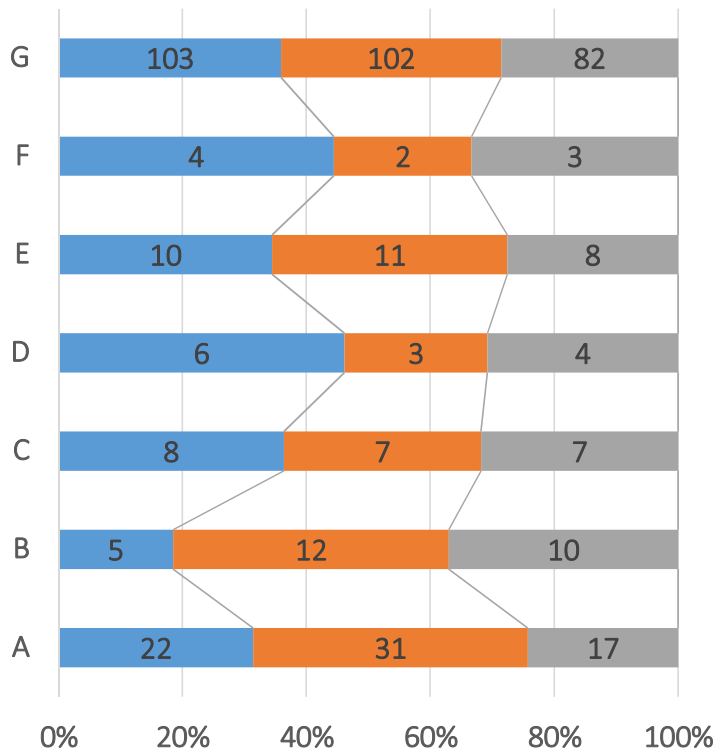


■ 1位 ■ 2位 ■ 3位

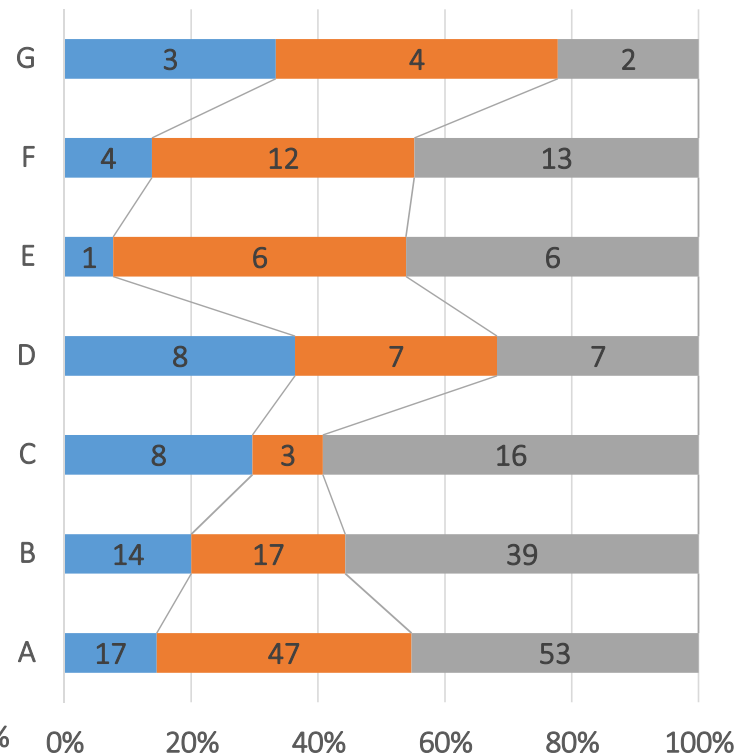
⑤ デマンドタクシーの運行形態と利用頻度の関係性

現行よりも利便性が悪い運行形態を想定した時(スライド6の下段)

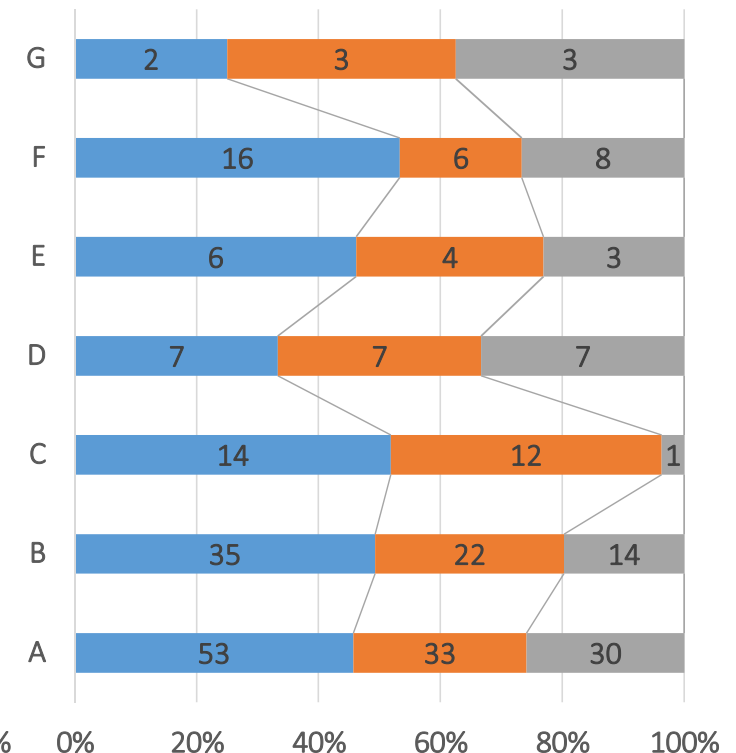
No.4の運行形態



No.5の運行形態



No.6の運行形態

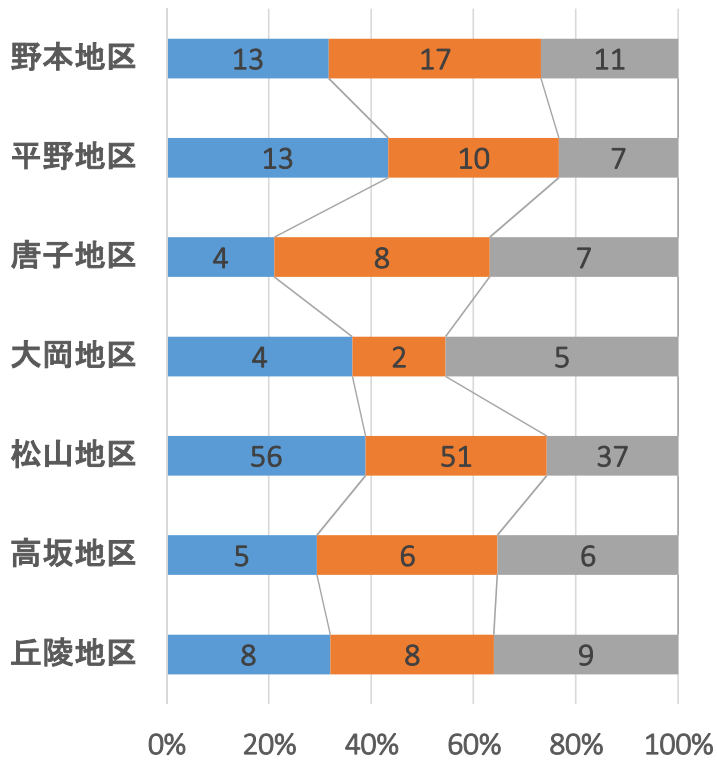


■1位 ■2位 ■3位

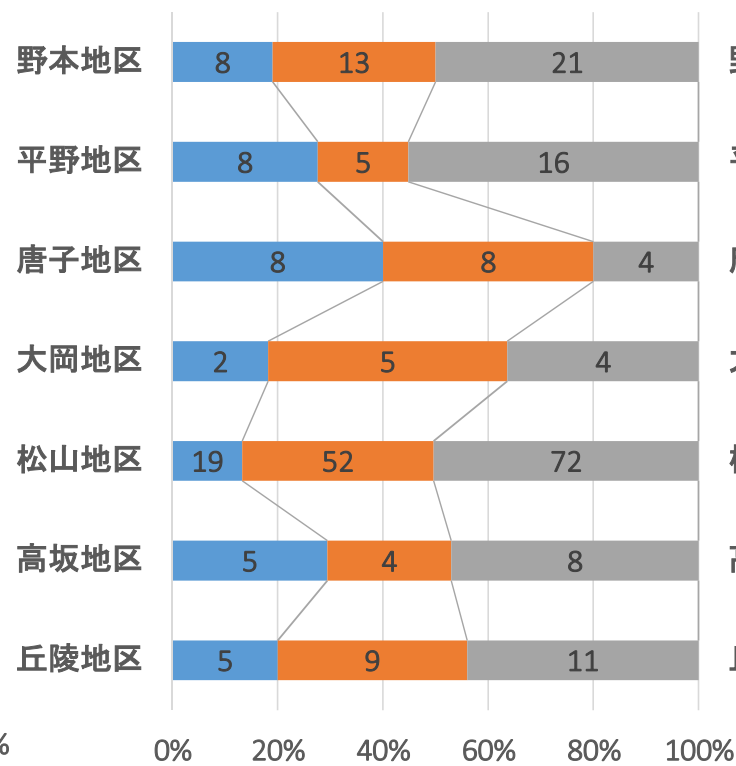
⑤ デマンドタクシーの運行形態と利用頻度の関係性

現行よりも利便性が悪い運行形態を想定した時(スライド6の下段)

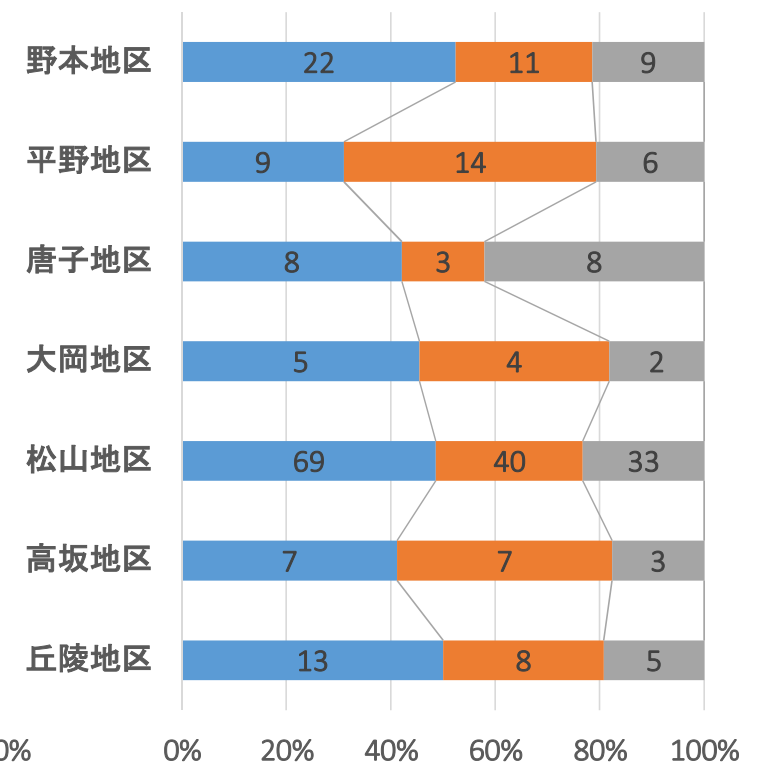
No.4の運行形態



No.5の運行形態



No.6の運行形態



■ 1位 ■ 2位 ■ 3位

⑥ デマンドタクシーの料金システムと利用頻度の関係性

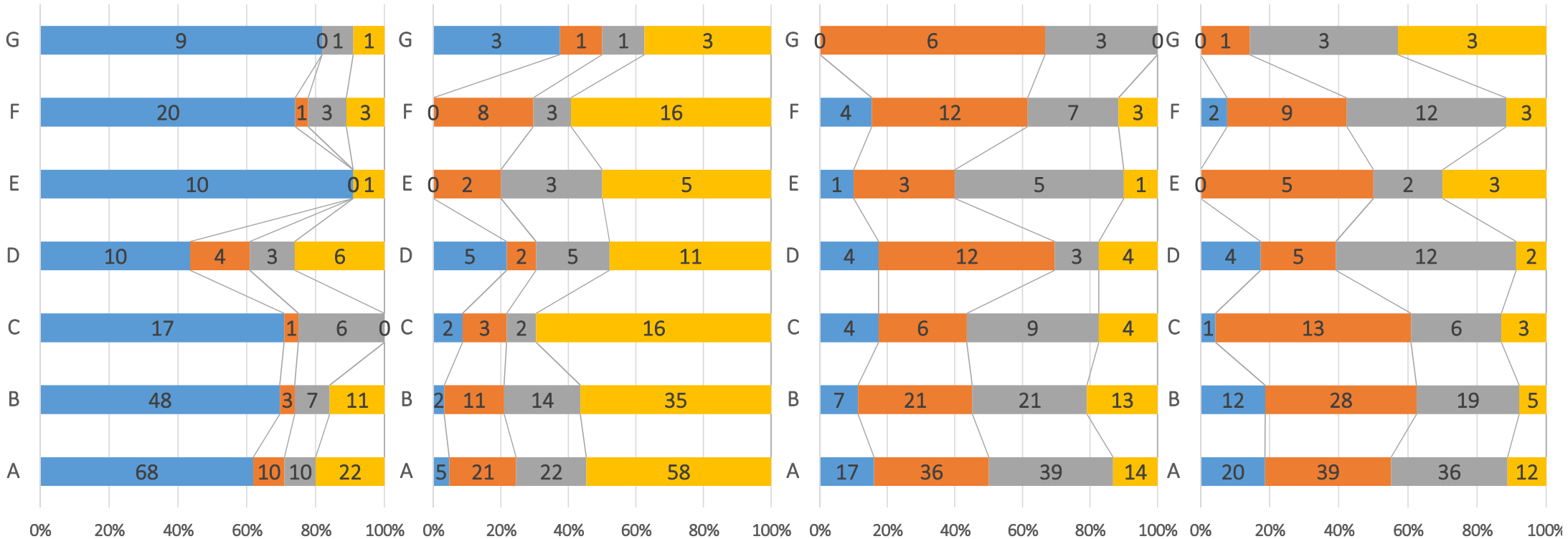
ケース1 (スライド9の上段)

サービス1

サービス2

サービス3

サービス4

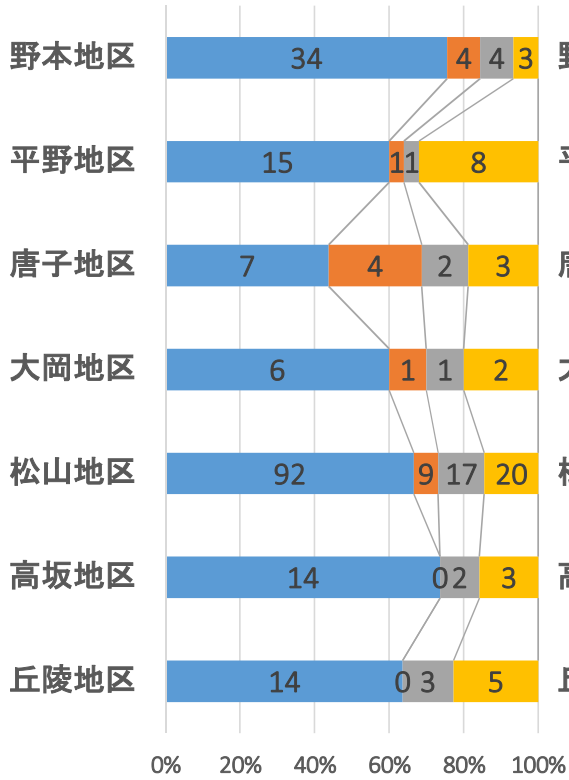


■1位 ■2位 ■3位 ■4位

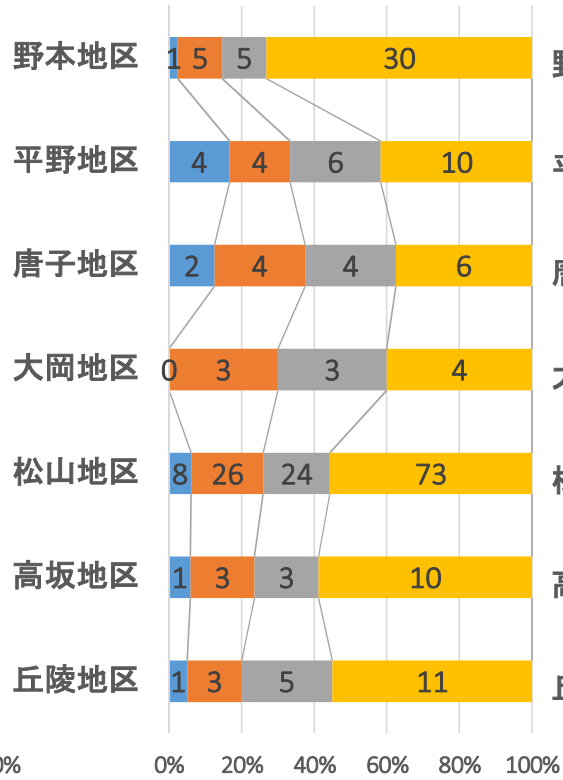
⑥ デマンドタクシーの料金システムと居住地域の関係性

ケース1(スライド9の上段)

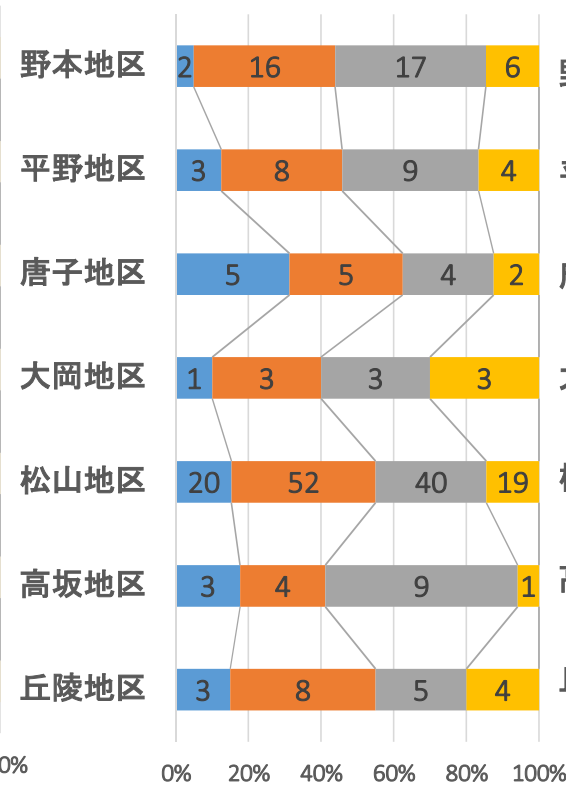
サービス1



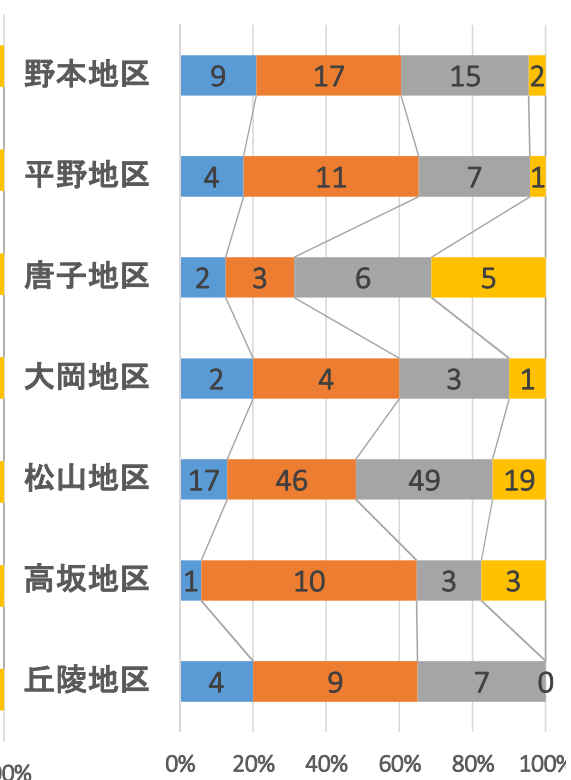
サービス2



サービス3



サービス4



■1位 ■2位 ■3位 ■4位

⑥ デマンドタクシーの料金システムと利用頻度の関係性

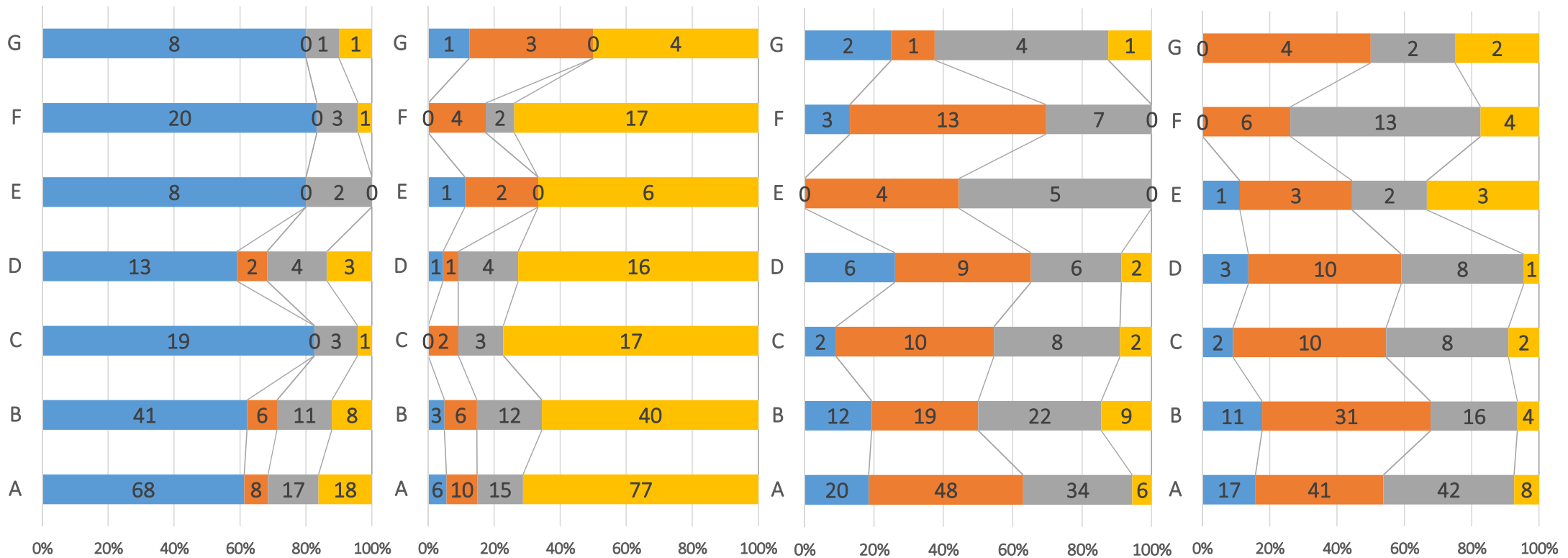
ケース2 (スライド9の下段)

サービス1

サービス2

サービス3

サービス4

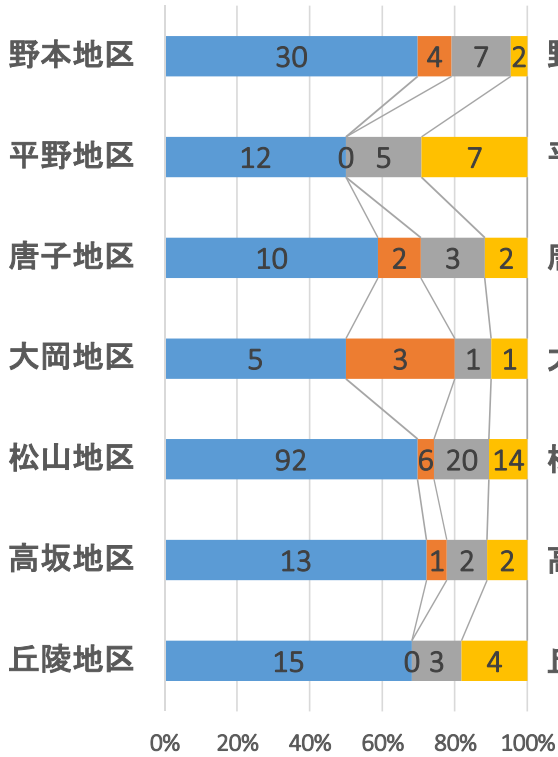


■1位 ■2位 ■3位 ■4位

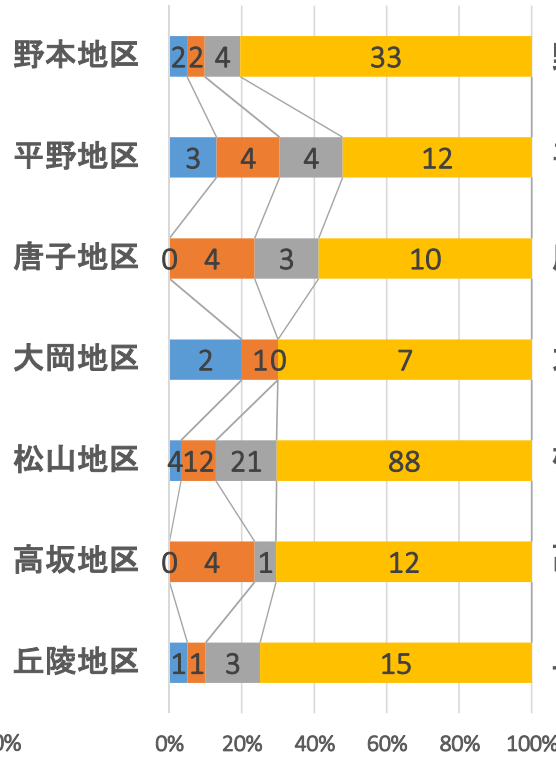
⑥ デマンドタクシーの料金システムと居住地域の関係性

ケース2 (スライド9の下段)

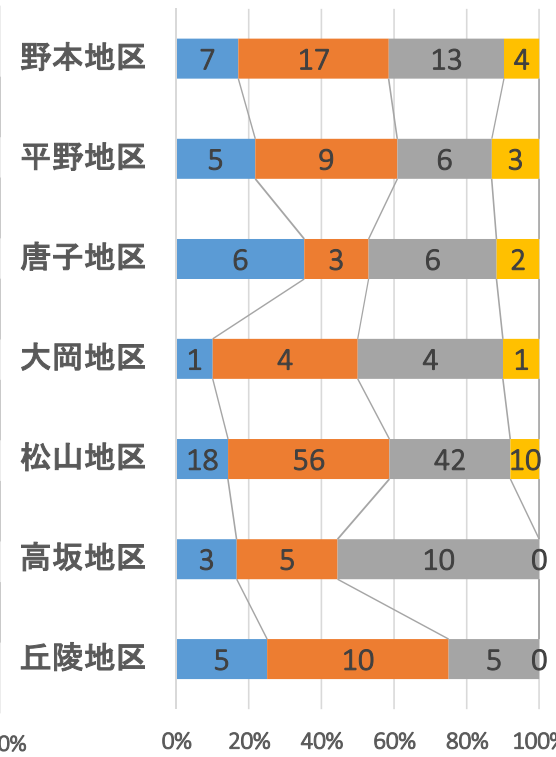
サービス1



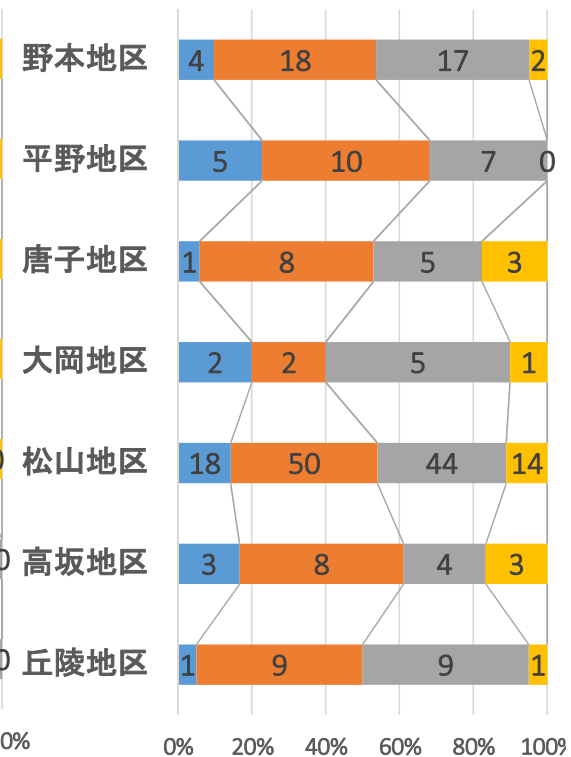
サービス2



サービス3



サービス4



■1位 ■2位 ■3位 ■4位

回答者のデマンドタクシー登録時期

回答者のデマンドタクシー登録年の比較

