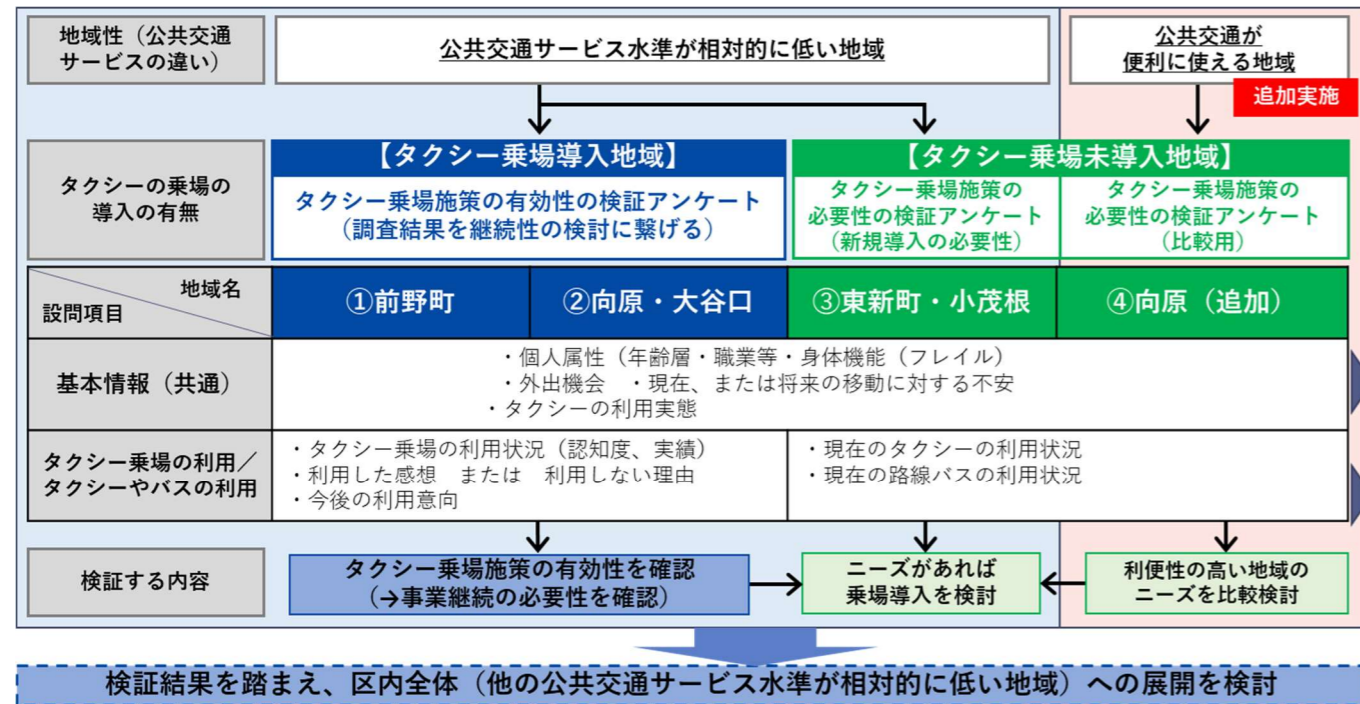


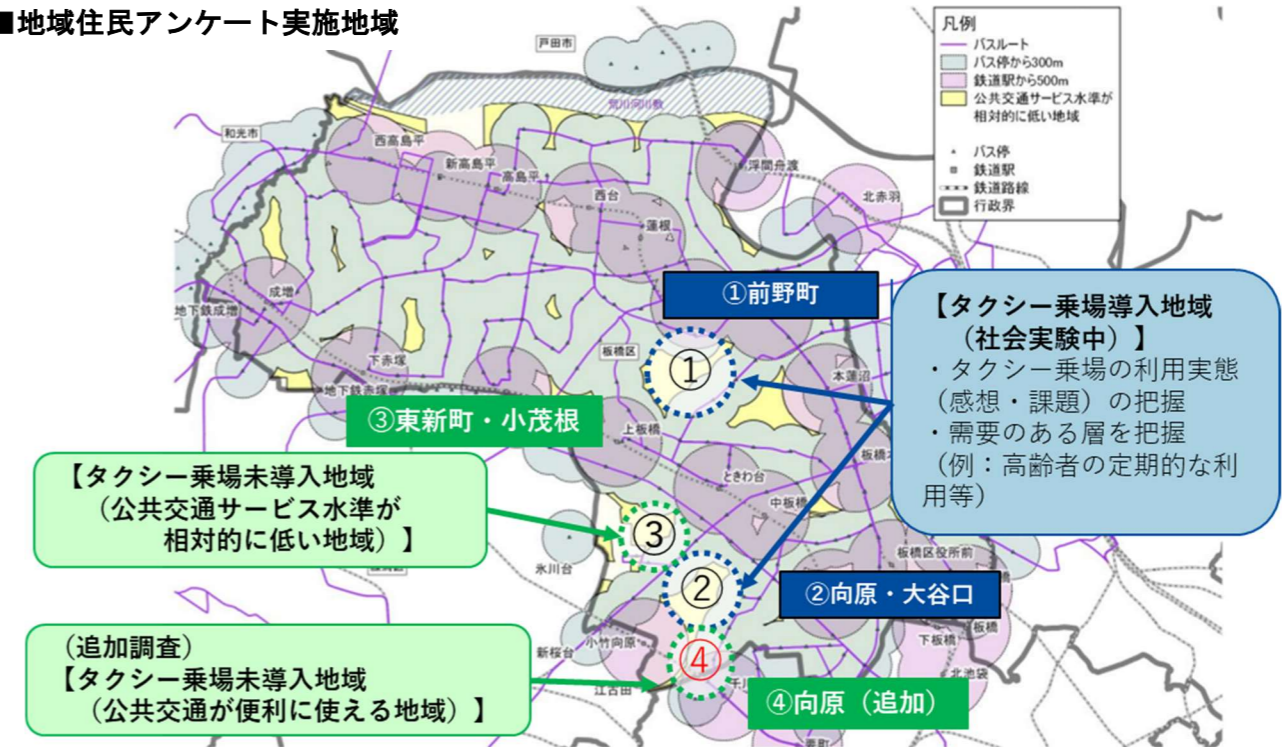
1. 地域住民アンケートの結果（まとめ）

- ・前回会議で示した3地域（①前野町、②向原・大谷口、③東新町・小茂根）において地域住民アンケートを実施し、タクシー乗場社会実験の利用実態を確認するとともに継続の必要性について確認。
- ・また、公共交通が便利に使える地域（④向原）も追加し、公共交通サービス水準が相対的に低い地域との実態やニーズとの比較調査を実施。

■ 4つの地域におけるアンケート調査



■ 地域住民アンケート実施地域



■ 地域住民アンケート結果の概要（詳細は次頁および参考資料を参照）

		【タクシー乗場導入地域】		【タクシー乗場未導入地域】	
		①前野町	②向原・大谷口	③東新町・小茂根	④向原 ※比較用
		公共交通サービス水準が相対的に低い地域		公共交通サービス水準が相対的に低い地域	公共交通が便利に使える地域
アンケート概要	配布数	1,049票	2,411票	887票	464票
	回収	149世帯 (14.2%)	446世帯 (18.5%)	275世帯 (回収率31.0%)	110世帯 (回収率23.7%)
タクシー利用状況	認知度	30% (前回49.6%)	41%		
	利用経験	5名 (認知している方の7%) (回答世帯の3.4%)	42名 (認知している方の15%) (回答世帯の9.4%)		
	利用者の傾向	・フレイル項目に2~3個該当する方の利用割合がやや高い (②向原・大谷口ほどは顕著でない)	・高齢者、フレイル項目の該当が多い方の利用割合が高い		
	利用理由	・タクシーが停まっていた2名 (40%) ・試しに利用した2名 (40%)	・配車場所にしやすい24名 (57%) ・タクシーが停まっていた7名 (17%) ・試しに利用した7名 (17%)		
	今後の可能性	・高齢者やフレイル項目該当が複数の方のタクシー乗場利用の傾向があり、 体力的に外出の負担が大きい方のお出かけに寄与 していると言える。また、路線バスなどの公共交通を補完するサービスとしても有効と考えられる。(→施策としての有効性、継続の意義) ・タクシー乗場利用者に「今後も利用したいという意向」も一定数あり、また、利用していない方も「利用できなかった理由」として「タクシーが停まっていない・停まっている分からない」という回答で、一定の利用の意向があることが伺える。 ・引き続き認知度向上を図るとともに、利用者・乗務員双方にとって分かりやすい予約・配車指定場所としての活用を提案するなど、乗車しやすくする対応も必要と考えられる。		・タクシーはドア・ツー・ドアの移動が可能であり、体力的に外出の負担が大きい方の移動の助けになるものとして有用である。 ・過年度にタクシー乗場整備を検討したが、適地がなく設置を断念している。スマホアプリの急速な普及、既導入地域の動向や地域のタクシーの利用状況を踏まえながら、タクシーの利用しやすさを改善する取組を行うことが考えられる。	・駅が比較的近く交通利便性が確保されている地域では、そうでない地域に比べてタクシーの需要・必要性は低くなると考えられる。 ・最寄りの千川駅や小竹向原駅にタクシー乗場がないことへの意見があった。周辺の駅では池袋駅にタクシー乗場があるだけであることも影響していると考えられる。

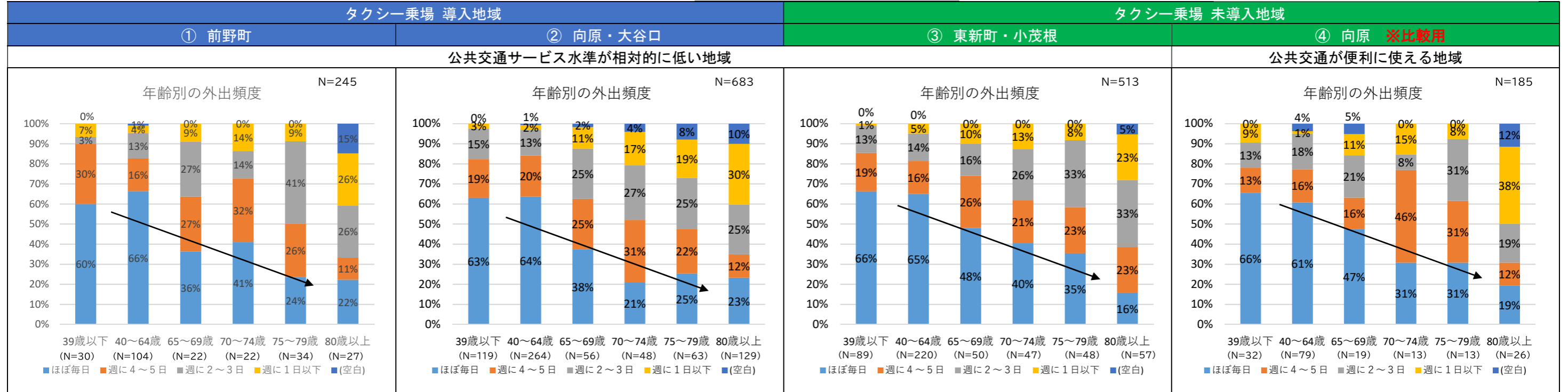
【4 地域比較】年齢別外出頻度・フレイル項目の該当数・年齢別タクシー・バス利用状況

(1) 年齢別の外出頻度

年齢別の外出頻度みると、地域ごとのサンプル数によって多少のばらつきはあるものの、概ね年齢が高齢化するにつれて外出頻度が低くなる傾向にある。

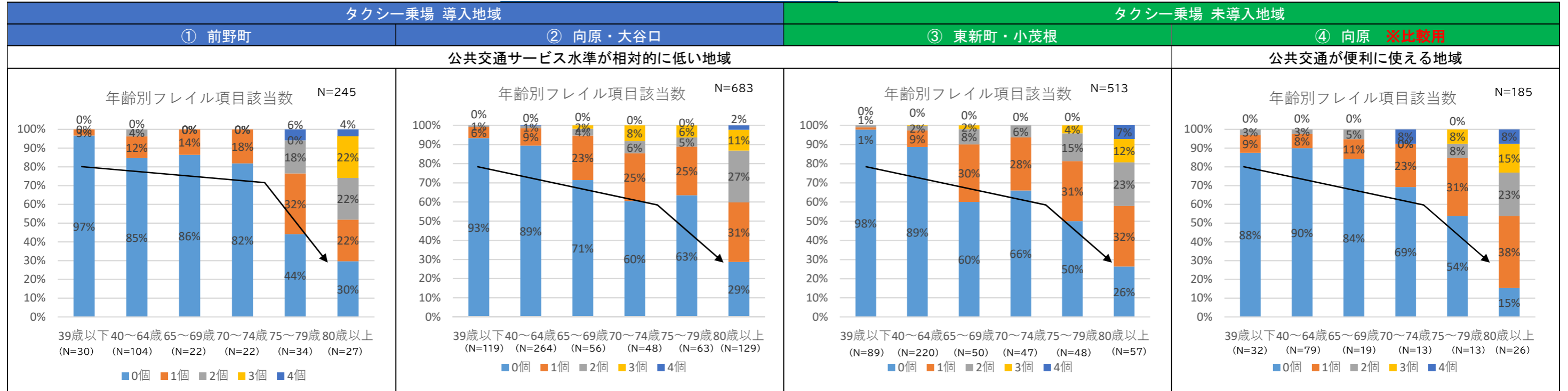
■フレイル該当項目
以下の4項目もフレイルに該当する項目として設定

項目	項目内容
1	歩ける距離が「100m程度まで」若しくは「外出には誰かの介助が必要」
2	歩行中につまずくことがある
3	階段を上る時に手すりが必要
4	2kg(牛乳パック2個)程度の重い物を持って持ち帰るのが困難



(2) 年齢別フレイル項目の該当数

年齢別にフレイル項目の該当数をみると、すべての地域において年齢が高齢化に伴いフレイル項目に該当する数が増える傾向にある。



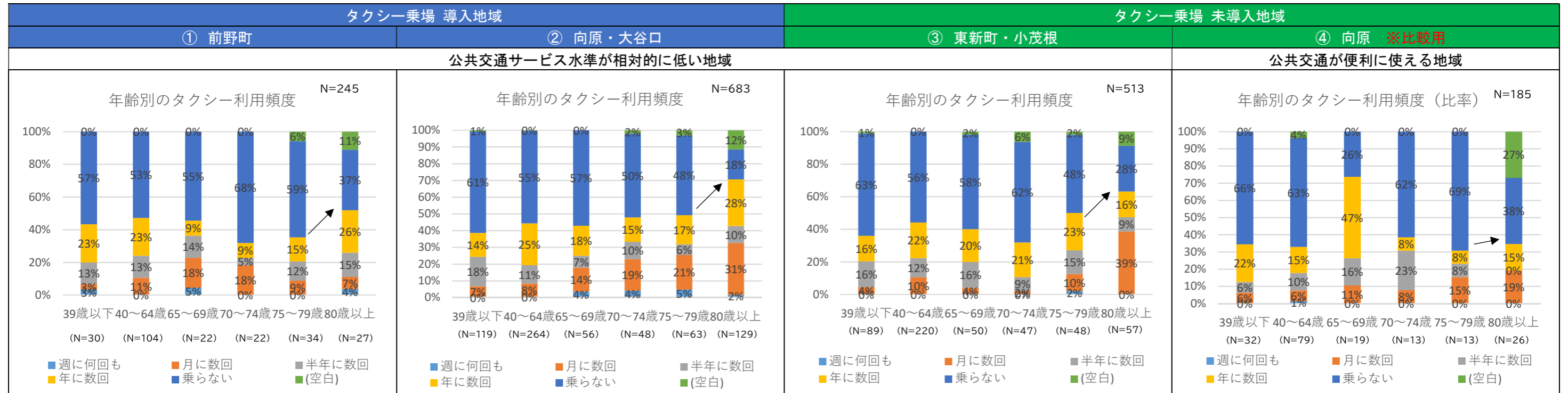
○結果のポイント

どの地域も年齢が高いほど外出頻度が低く、またフレイル項目の該当が多くなっていく傾向にある。

高齢者やフレイル項目の該当が複数の方のタクシー乗場利用が多く見られたことから、タクシー乗場施策は体力的に外出の負担が大きい方のお出掛けに寄与していると考えられる。

(3) 年齢別のタクシー利用状況

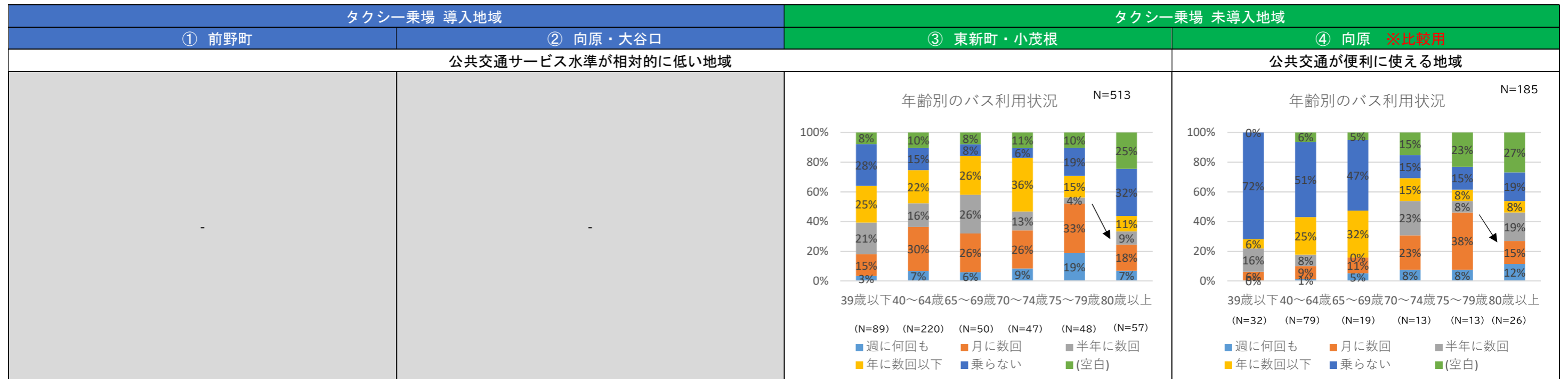
年齢別のタクシー利用状況を見ると、公共交通サービスが相対的に低い地域においては概ね年齢が高くなるにつれて利用が多くなる傾向にある。一方で、公共交通が便利に使える地域においては年齢の差によるタクシー利用頻度の傾向は大きくなく、公共交通サービス水準が低い地域と比べ、高齢者の利用が少ない状況にある。また、どの地域も、週に何回も乗るとい方は非常に少ない。



(4) 年齢別バス利用状況

年齢別の路線バスの利用状況を見ると、公共交通サービス水準が相対的に低い東新町・小茂根では多くの方がバスを利用すると回答しているが、70歳台をピークに利用が減少していく傾向にある。公共交通が便利に使える向原でも、年齢が上がるに伴い利用率が高くなるが、70歳台をピークに利用が減少していく傾向にある。

また、どちらの地域もバスの利用頻度は、「週に何回も乗る」方はほとんどの年齢区分で10%を下回り、「月に数回」から「年に数回」という頻度の少ない方が多くを占めている。



【タクシー乗場導入地域】 ①前野町

＜アンケート結果概要＞

- ・配布回収 : アンケート配布 1,049 票、
回収 149 世帯 (回収率 14.2%)、245 人分回収 ※うち Web 回答は 16 世帯・20 人分
- ・利用駅 : 住所別に利用駅の構成が異なる。近い・利用しやすい駅を利用する傾向 (参考資料 2-1 P6 参照)
- ・歩ける距離: 休まずに歩ける距離 介助が必要+100m 程度まで 2.9% (7 名/245 名)
(参考資料 2-1 P9 参照)
- ・身体状況 : 年齢が高いほどフレイル項目の該当が多い傾向 (参考資料 2-1 P12 参照)
- ・タクシー : 週に何回も+月に数回以上の利用 12% (29 名/245 名) (参考資料 2-1 P13 参照)
- ・乗り場実験: 乗り場の認知度 30% (73 名/245 名) (参考資料 2-1 P15 参照)
知っている方のうち利用経験 7% (5 名/73 名) (参考資料 2-1 P15 参照)
→フレイル該当 2~3 項目の乗り場実験の利用割合がやや高い (知っている方のうち)
(参考資料 2-1 P17 参照)
(年齢層が高い、又はフレイル項目該当者の利用傾向は向原・大谷口ほどは顕著でない)
- ・知らない方のうち利用意向 38% (20 名/53 名) (参考資料 2-1 P15 参照)
- ・乗り場利用理由 : タクシーが停まっていたから 2 名/5 名 (参考資料 2-1 P18 参照)
: 試しに利用しようと思った 2 名/5 名 (参考資料 2-1 P18 参照)
- ・乗り場使いやすさ: 使いやすい 2 名/5 名、使いにくい 2 名/5 名 (参考資料 2-1 P18 参照)
- ・今後の利用意向 : 今後も利用したい 2 名/5 名 (参考資料 2-1 P18 参照)
- ・乗り場を利用しなかった理由 : 乗り場を利用したいが利用できない 74% (参考資料 2-1 P19 参照)

＜まとめ＞

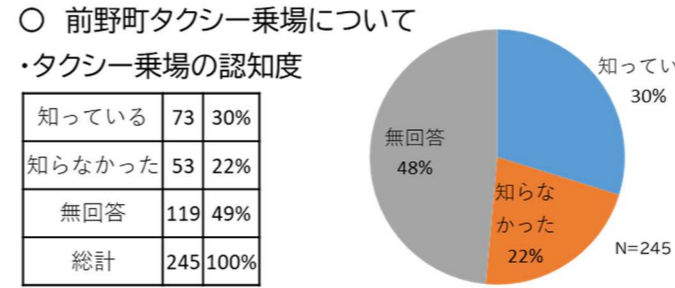
○結果のポイント

- ・乗り場の認知度は 3 割とやや低い。利用経験も 5 名と限定的 (認知している方で 7%、全体で 2%)
(■図 1-1、■図 1-2 参照) ※地区 2 (次頁) の向原・大谷口と比べて認知と利用がともに低い
- ・利用者の傾向として、フレイル項目に 2~3 項目該当する方がやや多い傾向であるが、年齢層が高い、又はフレイル項目の該当者の利用傾向は、向原・大谷口ほどは顕著でない。(サンプルが少なく参考程度の分析となる。■図 1-3 参照)
- ・「タクシーが停まっていたから利用した、試しに利用した」という意見がある。(■図 1-4 参照)
- ・「使いやすい」との回答の一方、「使いにくい」という回答もある。(■図 1-4 参照)
- ・利用しなかった方は、「利用したくてもタクシーが停まっていなかった」という意見が多い。
(■図 1-5 参照)

○今後の可能性

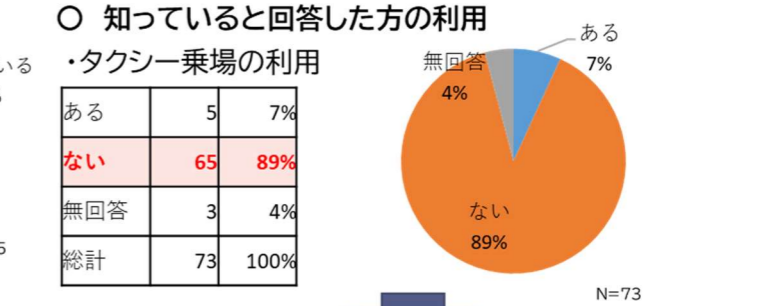
- 認知している方の中で 7% の利用であり限定的ではあるが、高齢者やフレイル項目の該当が複数の方のタクシー乗場利用の傾向がみられることから、体力的に外出の負担が大きい方のお出掛けに寄与していると言える。また、路線バスなどの公共交通を補完するサービスとしても有効と考えられる。(→施策としての有効性、継続の意義)
- 引き続き認知度向上を図るとともに、利用者・乗務員双方にとってわかりやすい予約・配車指定場所と指定の活用を提案するなど、乗車しやすくする対応も必要と考えられる。

■図 1-1 前野町タクシー乗場の認知度



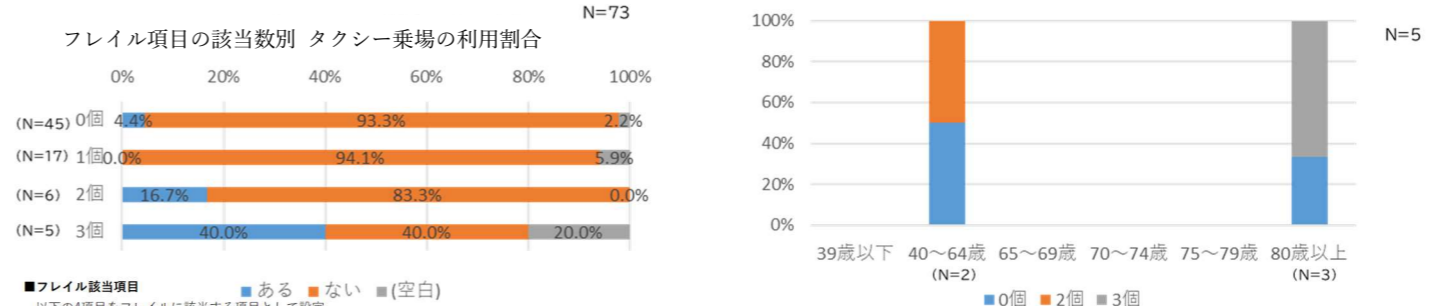
・タクシー乗場の認知度は約3割 (回答者のみだと約6割)

■図 1-2 前野町タクシー乗場を知っている方の利用割合



・タクシー乗場を知っている方の利用経験は約1割程度

■図 1-3 フレイル項目の該当別・年齢層別前野町タクシー乗場の利用状況

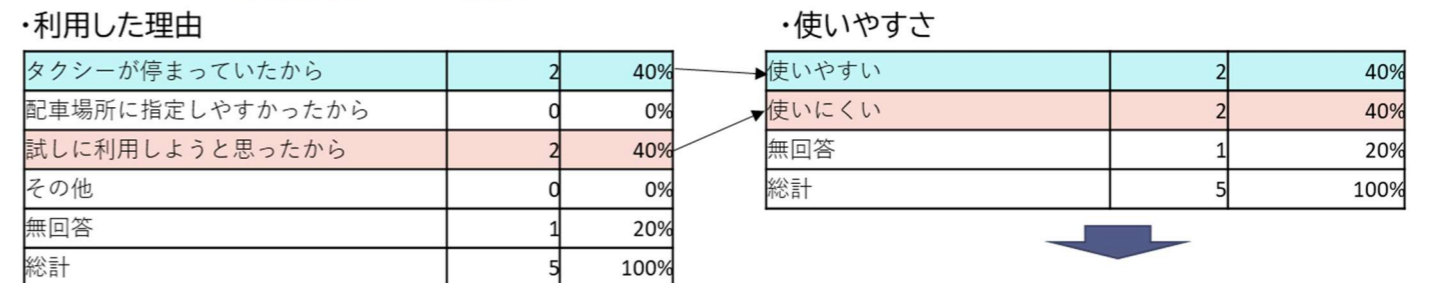


■フレイル該当項目
以下の4項目をフレイルに該当する項目として設定

項目	項目内容
1	歩ける距離が「100m程度まで」若しくは「外出には誰かの介助が必要」
2	歩行中につまずくことがある
3	階段を上る時に手すりが必要
4	2kg(牛乳パック2個)程度の買い物をして持ち帰るのが困難

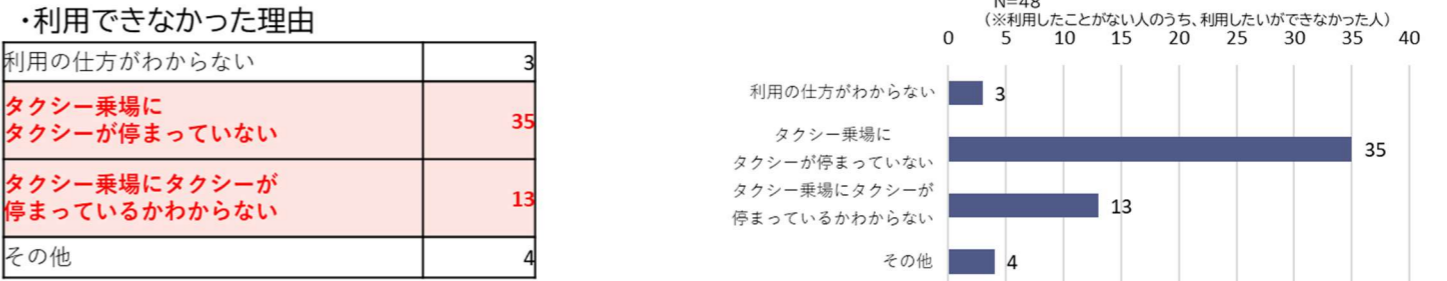
■図 1-4 前野町タクシー乗場利用者の意見

・タクシー乗場を利用したことのある方のタクシー乗場についての意見



・タクシー乗場を利用した方のうち、2人は停まっていたから利用しており、2人は試しに利用したしている。

■図 1-5 前野町タクシー乗場を利用できなかった理由



・タクシー乗場を利用したいが、タクシーが停まっていない・若しくは停まっているかわからないことから利用できない方が一定数存在する。(需要がある)

【タクシー乗場導入地域】 ②向原・大谷口

<アンケート結果概要>

- ・配布回収 : アンケート配布 2,411 票
回収 446 世帯 (回収率 18.5%)・ 683 人分回収 ※うち Web 回答は 42 世帯・50 人分
- ・利用駅 : 小竹向原駅、千川駅の利用が多い (参考資料 2-2 P6 参照)
- ・移動困難 : 休まずに歩ける距離 介助が必要 3.8% (26 名/683 名)、
介助が必要+100m 程度まで 4.8% (33 名/683 名) (参考資料 2-2 P9 参照)
- ・フレイル : 年齢が高いほどフレイル項目の該当が多い傾向 (参考資料 2-2 P12 参照)
- ・タクシー : 月に数回以上の利用が 16% (109 名/683 名) (参考資料 2-2 P13 参照)
- ・乗り場実験 : 乗り場の認知度 41% (278 名/683 名) (参考資料 2-2 P15 参照)
知っている方のうち利用経験 15% (42 名/278 名) (参考資料 2-2 P15 参照)
→年齢が高い方のタクシー乗場利用割合が高い (知っている方のうち) (参考資料 2-2 P16 参照)
→フレイル項目の該当が多い方のタクシー乗場の利用割合が高い (知っている方のうち)
(年齢が高いほど歩ける距離が短い、フレイル項目の該当が多い) (参考資料 2-2 P17 参照)
- ・知らない方のうち利用意向 58% (39 名/68 名) (参考資料 2-2 P15 参照)
- ・乗り場利用理由 : 配車場所にしやすかった 57% (24 名/42 名) (参考資料 2-2 P18 参照)
: タクシーが停まっていた 17% (7 名/42 名) (参考資料 2-2 P18 参照)
: 試しに利用しようと思った 17% (7 名/42 名) (参考資料 2-2 P18 参照)
- ・乗り場使いやすさ : 使いやすい 76% (32 名/42 名)、使いにくい 17% (7 名/42 名) (参考資料 2-2 P18 参照)
- ・外出機会の変化 : 外出機会が増えた 12% (5 名/42 名) (参考資料 2-2 P18 参照)
- ・今後の利用意向 : 今後も利用したい 67% (28 名/42 名) (参考資料 2-2 P18 参照)
- ・乗り場を利用しなかった理由 : 乗り場を利用したいが利用できない 76% (179 名/235 名)
(参考資料 2-2 P19 参照)
タクシー乗り場にタクシーが停まっていないという意見が多い

<まとめ>

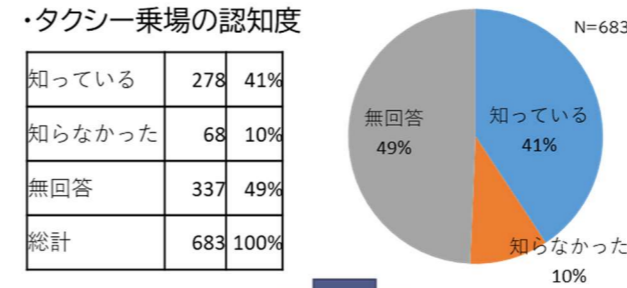
○結果のポイント

- ・乗り場の認知度は 4 割あり、利用経験も 42 名 (認知している方で 15%、全体で 6%)
(■図 2-1、■図 2-2 参照) ※地区 1 (前頁) の前野町と比べて認知、利用が高い
- ・利用者は年齢が高く、フレイル項目が多い方の利用傾向が高い。(■図 2-3 参照)
- ・「配車場所の指定がしやすい」との意見が多い (■図 2-4 参照)
- ・「使いやすい」との回答割合も高く、「外出機会が増えた」という効果もある。(■図 2-4 参照)
- ・今後の利用意向も高い。
- ・利用しなかった方は「利用したくてもタクシーが停まっていなかった」という意見が多い。(■図 2-5 参照)

○今後の可能性

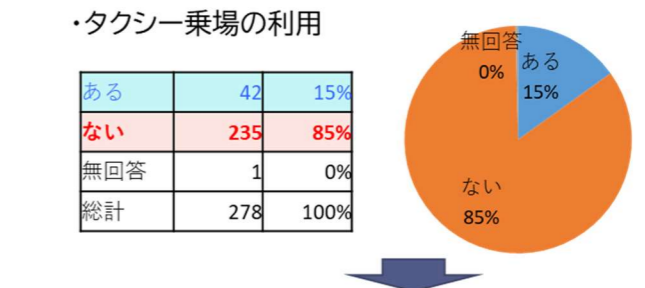
- 乗場を認知している方の 15% に利用経験があり、高齢者やフレイル項目の該当が複数の方のタクシー乗場利用の傾向がみられ、体力的に外出の負担が大きい方のお出かけに寄与していると言える。また、路線バスなどの公共交通を補完するサービスとしても有効と考えられる。(→施策としての有効性、継続の意義)
- タクシー乗場の利用者に「今後も利用したいという意向」も一定数あり、また、利用していない人も「利用できなかった理由」として「タクシーが停まっていない・停まっているかわからない」という回答で、一定の利用の意向があることが伺える。

■図 2-1 向原 3 丁目タクシー乗場の認知度
○ 向原タクシー乗場について



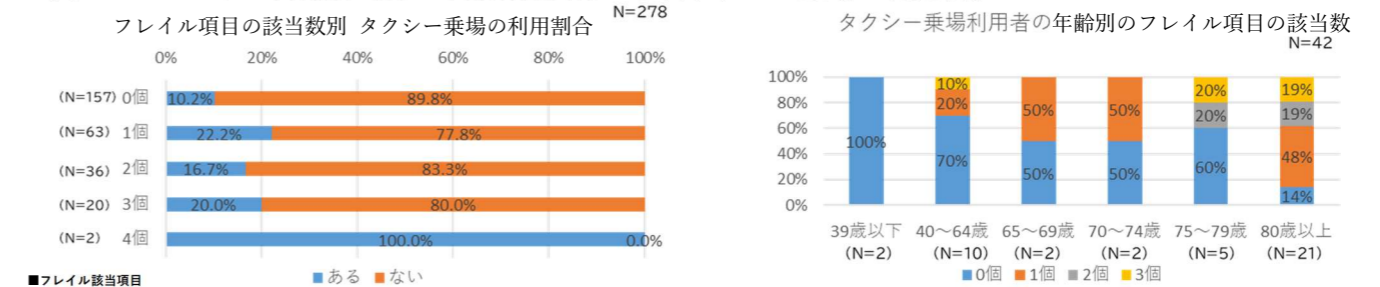
・タクシー乗場の認知度は約4割 (回答者のみだと約8割)

■図 2-2 向原 3 丁目タクシー乗場を知っている方の利用
○ 知っているとは回答した方の利用



・タクシー乗場を知っている方の利用経験は約15%

■図 2-3 フレイル項目該当別・年齢層別向原 3 丁目タクシー乗場の利用状況



■フレイル該当項目
以下の4項目をフレイルに該当する項目として設定

項目	項目内容
1	歩ける距離が「100m程度まで」若しくは「外出には誰かの介助が必要」
2	歩行中につまずくことがある
3	階段を上る時に手すりが必要
4	2kg(牛乳パック2個)程度の重い物を持って持ち帰るのが困難

・フレイル項目に3個該当するとタクシー乗場の利用率が約4割と高くなる。
・タクシー乗場利用者のうち、年齢別・フレイル該当数を見ると80歳以上の利用者はフレイル該当数が多い傾向。

■図 2-4 向原 3 丁目タクシー乗場利用者の意見

・タクシー乗場を利用したことのある方のタクシー乗場についての意見

・利用した理由

タクシーが停まっていたから	7	17%
配車場所に指定しやすかったから	24	57%
試しに利用しようと思ったから	7	17%
その他	2	5%
無回答	2	5%
総計	42	100%

・外出機会の変化

移動しやすくなり外出が増えた	5	12%
特に変化はない	29	69%
無回答	8	19%
総計	42	100%

・タクシー乗場を利用した方のうち、6割は配車場所に指定して利用している。

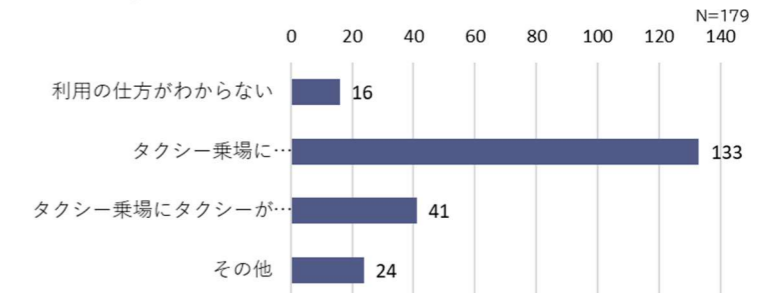
・外出機会が増えたとは回答した方が5人、いずれも今後も利用したいと回答。
・以下、該当者の自由意見 (抜粋)

「コーシャハイム向原3丁目タクシー乗場はこれからも続けてほしい。(今よりもっと身体がおとろえるはずだから...)
「小竹向原駅前、千川駅からタクシーに乗りたいが出来ない。(わからない)」

■図 2-5 向原 3 丁目タクシー乗場を利用できなかった理由

・利用できなかった理由

利用の仕方がわからない	16
タクシー乗場にタクシーが停まっていない	133
タクシー乗場にタクシーが停まっているかわからない	41
その他	24



・タクシー乗場を利用したいが、タクシーが停まっていない・若しくは停まっているかわからないことから利用できない方が一定数存在する。(需要がある)

【タクシー乗場未導入地域】 ③東新町・小茂根

＜アンケート結果概要＞

- ・配布回収 : アンケート配布 887 票、
回収 275 世帯 (回収率 31.0%)、513 人分回収 ※うち Web 回答は 32 世帯・37 人分
- ・利用駅 : 小竹向原駅、ときわ台駅の利用が多い (参考資料 2-3 P6 参照)
- ・移動困難 : 休まずに歩ける距離 介助が必要 1.6% (8 名/513 名)、
介助が必要+100m 程度まで 2.7% (14 名/513 名) (参考資料 2-3 P9 参照)
- ・フレイル : 年齢が高いほどフレイル項目の該当が多い傾向にある (参考資料 2-3 P12 参照)
- ・タクシー : 月に数回以上の利用が 11% (58 名/513 名) (参考資料 2-3 P13 参照)
後期高齢者、フレイル項目に該当が多いとタクシー利用割合が高い傾向。
(参考資料 2-3 P13~P14 参照)
- ・路線バス : 約半数が「路線バスが使いやすい」と回答、約 6 割が「行きたい場所を通っている」と回答
(参考資料 2-3 P17 参照)
フレイル項目の該当数が多いほど路線バス利用が低下する (路線バスでの対応の限界の可能性)
(参考資料 2-3 P19 参照)

＜まとめ＞

○結果のポイント

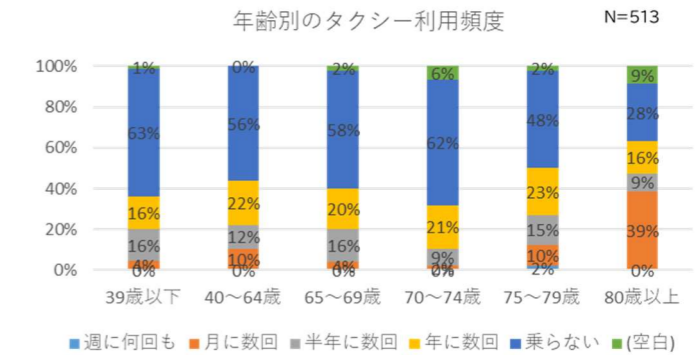
- ・タクシー利用者の傾向として、年齢を重ね、フレイルの該当の項目が多いほどタクシーの利用割合が高い傾向である。しかし、フレイルの該当の項目が 3 個以上になるとタクシーの利用が減少する。
(■図 3-1、■図 3-2 参照)
- ・一方で路線バスの利用者の傾向として、フレイルの該当の項目が多いほど路線バスの利用が低下する傾向である。
(■図 3-3 参照)

○今後の可能性

- タクシーはドア・ツー・ドアの移動が可能であり、体力的に外出の負担が大きい方の移動の助けになるものとして有用である。
- 過年度にタクシー乗場整備を検討したが、適地がなく設置を断念している。ここ数年でタクシー予約・配車のスマホアプリが急速に普及したことや機導入地域の動向、地域のタクシーの利用状況を踏まえながら、タクシー利用のしやすさを改善する取組みを行うことが考えられる。

■図 3-1 東新町・小茂根地区の年齢別タクシー利用頻度

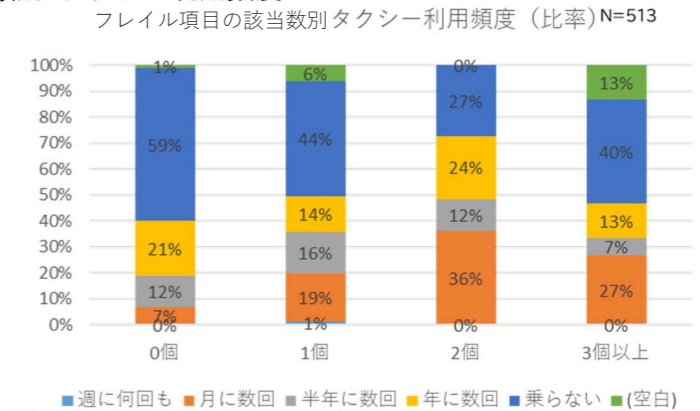
	39歳以下	40~64歳	65~69歳	70~74歳	75~79歳	80歳以上	(空白)	総計	割合
週に何回も					1			1	0.2%
月に数回	4	23	2	1	5	22		57	11%
半年に数回	14	26	8	4	7	5	1	65	13%
年に数回	14	48	10	10	11	9		102	20%
乗らない	56	123	29	29	23	16	1	277	54%
(空白)	1		1	3	1	5		11	2%
総計	89	220	50	47	48	57	2	513	100%



・後期高齢者のタクシー利用率が高い傾向。

■図 3-2 東新町・小茂根地区のフレイル項目の該当数別 タクシー利用頻度

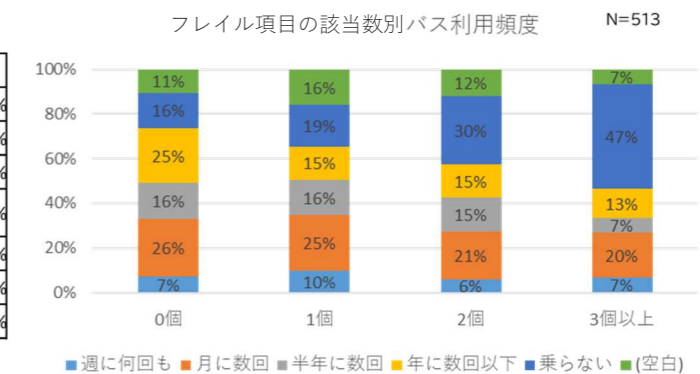
	0個	1個	2個	3個以上	総計	割合
週に何回も			1		1	0.2%
月に数回	26	15	12	4	57	11.1%
半年に数回	47	13	4	1	65	12.7%
年に数回	81	11	8	2	102	19.9%
乗らない	226	36	9	6	277	54.0%
(空白)	4	5		2	11	2.1%
総計	384	81	33	15	513	100.0%



フレイル項目の該当数の多い方のタクシー利用率が高い傾向。

■図 3-3 東新町・小茂根地区のフレイル項目の該当数別 路線バス利用頻度

	0個	1個	2個	3個以上	総計	割合
週に何回も	27	8	2	1	38	7%
月に数回	100	20	7	3	130	25%
半年に数回	61	13	5	1	80	16%
年に数回以下	95	12	5	2	114	22%
乗らない	60	15	10	7	92	18%
(空白)	41	13	4	1	59	12%
総計	384	81	33	15	513	100%



フレイル項目の該当数の多い方は、路線バスの利用率が低い傾向。

【タクシー乗場未導入地域】 ④向原 (※比較用)

<アンケート結果概要>

- ・配布回収 : アンケート配布 464 票、
回収 110 世帯 (回収率 23.7%) 185 人分回収 ※うち Web 回答は 14 世帯・19 人分
- ・利用駅 : 千川駅の利用が多い (参考資料 2-4 P6 参照)
- ・移動困難 : 休まずに歩ける距離 介助が必要 1.1% (2 名/185 名)、
介助が必要+100m 程度まで 4.8% (9 名/185 名) (参考資料 2-4 P9 参照)
- ・フレイル : 年齢が高いほどフレイル項目の該当が多い傾向にある (参考資料 2-4 P12 参照)
- ・タクシー : 月に数回以上の利用が 9.9% (18 名/185 名) (参考資料 2-4 P13 参照)
後期高齢者のタクシー利用割合は他の地域に比べ比較的低い傾向
(全体でも約 6 割が乗らないと回答) (参考資料 2-4 P13 参照)
フレイル項目に該当する方のタクシー利用割合が高い傾向 (参考資料 2-4 P14 参照)
- ・路線バス : 約半数が「路線バスが使いやすい」と回答、約 4 割が「行きたい場所を通っている」と回答
(参考資料 2-4 P17 参照)
フレイル項目の該当数が多いほど路線バス利用が低下する (路線バスでの対応の限界の可能性)
一方でフレイル項目の該当数が 0 個でも半数がバスを利用していない。(鉄道の利用が多い可能性)
(参考資料 2-4 P19 参照)

<まとめ>

○結果のポイント

- ・タクシーの利用は、全体的に利用割合が他の地域より低めだが、後期高齢者の利用割合が特に低い傾向がある。(■図 4-1 参照)
- ・路線バスの利用は、フレイル項目の該当が多いほど、利用が低下する。
また、フレイル項目に該当しない方のバス利用も低い傾向にある。(■図 4-2 参照)

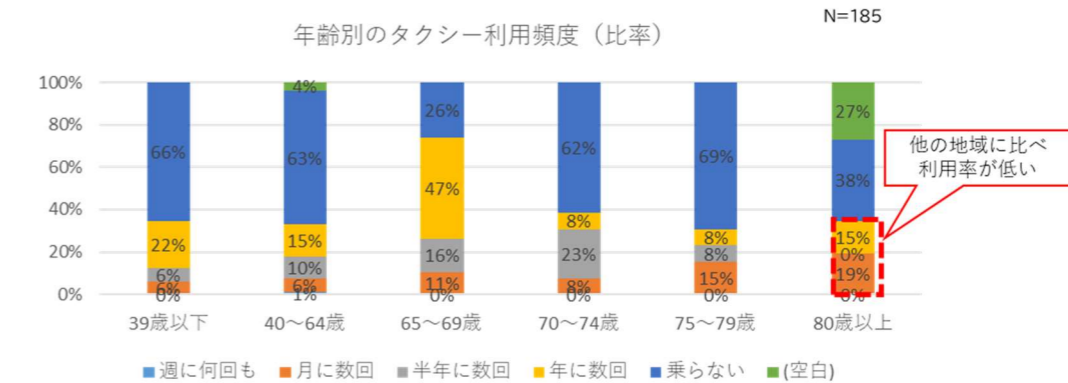
○(今後の可能性)

- ・駅が近く交通利便性が確保されている地域では、そうでない地域に比べてタクシーの需要・必要性は低くなると考えられる。
- ・最寄りの千川駅や小竹向原駅にタクシー乗場がないことへの意見があった。周辺の駅では池袋駅にタクシー乗場があるだけであることも影響していると考えられる。(向原・大谷口地域でも同様の意見あり。)

■図 4-1 向原 (利便性の高い地域) の年齢別タクシー利用頻度

・年齢別タクシー利用頻度

	39歳以下	40～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	(空白)	総計
週に何回も		1						1
月に数回	2	5	2	1	2	5		17
半年に数回	2	8	3	3	1			17
年に数回	7	12	9	1	1	4		34
乗らない	21	50	5	8	9	10		103
(空白)		3				7	3	13
総計	32	79	19	13	13	26	3	185

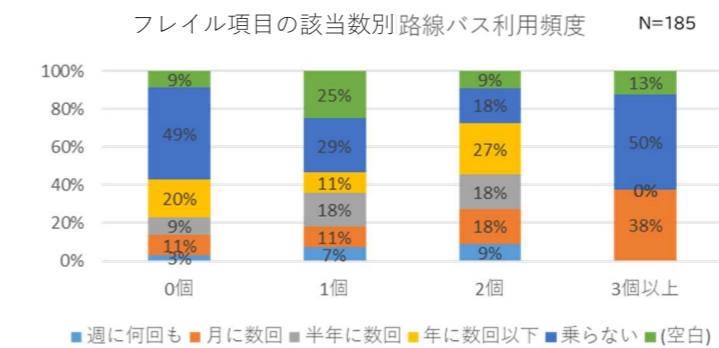


・他の地域に比べ後期高齢者のタクシー利用率が低い

■図 4-2 向原 (利便性の高い地域) のフレイル項目の該当数別の路線バス利用頻度

・フレイル項目の該当数別の路線バス利用頻度

	0個	1個	2個	3個	4個	総計
週に何回も	4	2	1			7
月に数回	15	3	2	2	1	23
半年に数回	13	5	2			20
年に数回以下	27	3	3			33
乗らない	67	8	2	2	2	81
(空白)	12	7	1	1		21
総計	138	28	11	5	3	185



- ・フレイル項目の該当数が0個でもバスの利用率が低い。
- ・フレイル項目の該当数が3個以上は利用率が低い。