

旭区旭北地区における オンデマンド実証実験について

横浜市 都市整備局 都市交通課

1. 実証実験の狙い
2. 対象地区の概要
3. 実証実験の企画概要
4. 体験乗車会について（参考）

1. 実証実験の狙い

■新たな移動サービスの実証実験

横浜市では、地域に適した移動サービスを確保するため、需要に対応した「路線定期運行」や生活サービスと連携した「デマンド型交通」、「地域の輸送資源の活用」など、様々な種類の実証実験を行っています。

また、地域交通の充実に向けて、市内で実施されている「実証実験」や「地域交通サポート事業」を検証し、その結果を踏まえ、移動サービスの導入や持続性を高める新たな制度の構築に向けて検討を進めています。

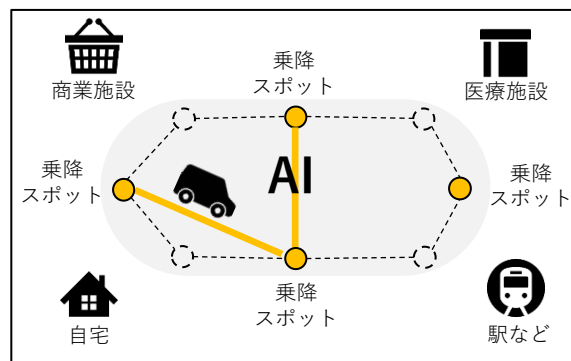
■これまでの実証実験を通じて把握したデマンド交通の特徴等

- ・ 広域の点在需要を効率的にカバーでき、路線定期運行より少ない台数で運行することができる。
- ・ 運行経費に加え、予約・配車システムの費用が必要となる。
- ・ システム（アプリ）を用いることによって、外出促進につながる情報掲出、施設連携など、様々な効果につながる可能性がある。
- ・ 予約を前提とした新しいサービスであるため、サービスの普及、定着には認知、周知に加え、利用方法をしっかりと理解してもらうよう取り組んでいくことが必要。

1. 実証実験の狙い

■横浜市として、デマンド型交通による移動サービスにふさわしいと考える地域

- ・ 1～2 km²程度を運行範囲とし、路線定期運行の2倍以上の面積をカバーするなど、路線定期運行よりも費用面で効率化を図ることが可能な地域
- ・ 地域の交通事業者が保有台数や運転士確保の観点から、通常の交通サービスで十分な対応ができない場合などにおいて、デマンド型交通の導入により、複数のエリアを束ねて運行するなど、課題解決につながる可能性が想定される地域
- ・ 地域内において、山坂などにより、既存のバス路線までの移動にも課題があるなど、分散した需要が見込まれるエリアを含め、面的にカバーすることが可能な地域
- ・ 住宅街の中に、移動の目的地となる生活サービス施設が点在するなど、路線定期運行よりも効率的な運行が想定される地域。
なお、生活サービス施設がエリア内に複数存在するエリアにおいては、地域企業と連携の可能性があり、協賛金獲得可能性の向上にも寄与することが想定される。
- ・ システムを必須とする新しいサービス形態であることから、導入にあたっては、地域の課題解決に資する取組となるよう、民間企業及び地域とも協同して取り組んでいくことが重要。

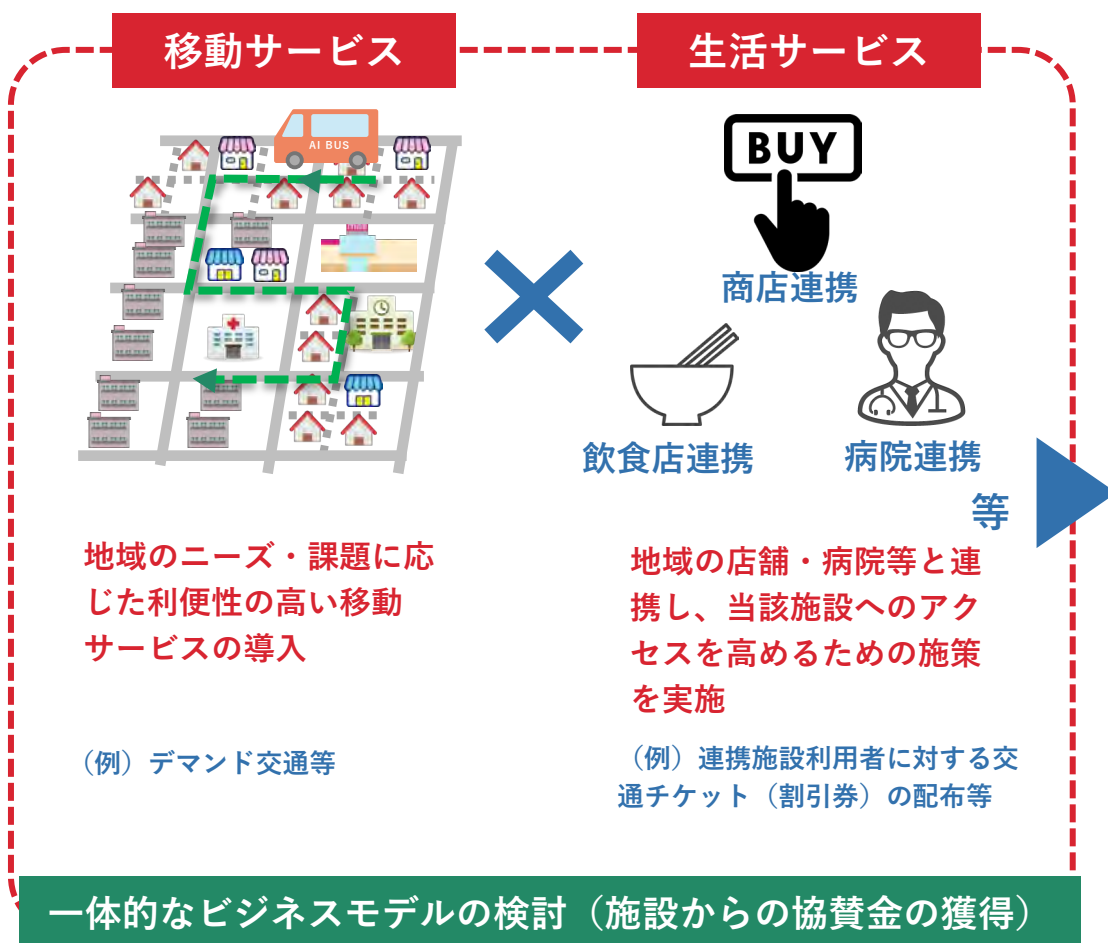


生活サービスと連携したAIオンデマンド型交通のイメージ

1. 実証実験の狙い

■具体的な移動サービス像

- ・ テーマ：移動手段の確保に留まらず、「**生活を支え、生活の質を向上させる**」移動サービスの実現
- ・ 具体策：移動目的に着目し、「**移動サービスと生活サービスを連携させた新たな事業モデル**」の構築
- ・ 効果：**外出・公共交通の利用促進による事業性向上・環境負荷低減、施設連携による地域経済活性化**
【 付加価値のある移動サービスを実現させ、まちの魅力・価値の向上を目指す 】



移動サービスと生活サービスの連携

- 外出・公共交通利用促進：移動の総量を増やす
 - ✓外出機会の創出
 - ・生活サービス連携による移動のきっかけ作りと便利な移動サービス導入による相乗効果
 - ✓公共交通利用の促進・環境負荷低減
 - ・自家用車から公共交通の転換
 - ・外出率の向上に伴う公共交通全体（鉄道、路線バス等）の利用者の増加
- 事業性向上に向けた新たな事業モデル構築
 - ✓新たな収入源確保、収入増の仕組み
 - ・移動サービス単独での採算性確保のハードル
 - ✓地域企業の方々と連携できる仕組み
 - ・移動サービスの送客効果の享受
 - ・移動サービスへの付加価値の提供
 - ✓地域住民の方々と一緒に創造する仕組み
 - ・地域のニーズを吸い上げ、サービス向上に向け、事業参画できる仕組み

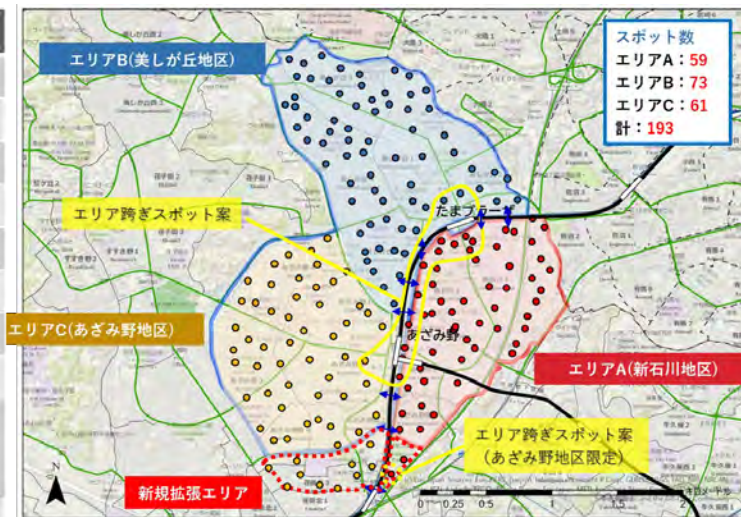
1. 実証実験の狙い（先行する取組）

青葉区東部地区（新石川地区、美しが丘地区、あざみ野地区）における新たな公共交通サービス実証実験
（令和6年度第1回横浜市地域公共交通会議より抜粋）

■企画概要

項目	内容
運行事業者	神奈川県交通株式会社、東急バス株式会社
事業許可	道路運送法第21条（乗合旅客の運送）
運行形態	区域運行によるオンデマンド交通
配車システム	株式会社NTTドコモ
運行場所	青葉区 新石川1-4丁目、美しが丘1-5丁目、あざみ野1-4丁目、あざみ野南1-4丁目、 荏田北3丁目
実施期間	9月3日（火）～2月28日（金）
運行時間	火～土曜 の9時～20時
対 象	移動課題を抱える、子育て世帯、高齢者
運 賃	運 賃：大人400円、小児200円 ※エリアを跨ぐ利用は、2倍の運賃を適用 （定期券、回数券を導入する可能性あり） ※令和5年度実証実験における運賃（参考） 大人300円、小児150円、定期券5000円（※小児は半額）、回数券3000円（150円券×22枚）
参加方法	LINEの友達による登録、申込み用紙による登録
利用方法	LINEを活用した予約システム、電話、テレビリモコンのプッシュ機能による予約（※利用対象者は限定）
運行車両	神奈川県交通：ワゴン型車両2台（定員6名）、小型ワゴン型車両3台（定員4名） 東急バス：ミニバス1台（定員11名）
乗降場所	乗降スポット 193カ所
割引施策	スマホの方を対象に連携する生活サービス施設の利用を条件として運賃が半額になる「交通チケット」を付与
その他	令和6年度「共創・MaaS実証プロジェクト」における共創モデル実証運行事業として選定

■対象エリア・乗降スポット・連携施設



■令和5年度利用実績

項 目	
参加申し込み数（LINE登録者）	3,228人
延べ利用者数	14,114人
1日あたり平均乗車人数	94.1人/日

- ・ 上記地区は継続して実現化に向けた検討を実施
- ・ 並行して、異なる特徴を持つ他の地域への展開方法の検討が必要

1. 実証実験の狙い

■取組の経緯

- 令和4年5月 横浜市の共創フロント（※1）を活用した公民連携の提案受付
- 12月 複数の民間企業とデマンド交通の実証実験に向けた協議・調整を開始
- 令和5年5月 旭北地区において、移動等の検討を行っている自治会を中心とした会議体である「旭北地区まちぐるみ福祉推進会議（※2）」との意見交換を開始
- 令和6年2月 地域、共創フロントによる提案企業（複数社）、本市の3者で当該地域において、移動に関する検討会を立ち上げ、検討開始
- 7月 デマンド交通の実証実験に向けて、自治会役員等を対象とした「体験乗車会（無償）」を実施し、オペレーション等を確認

- ※1 共創フロントとは、横浜市が民間事業者から公民連携に関する相談・提案をいただくための制度
- ※2 旭北地区まちぐるみ福祉推進会議とは、旭北地区連合自治会、地区社会福祉協議会、民生委員、児童委員など、地域の方々から構成される会議体。過去に地区内への路線バス導入に関して調整した経緯があるが、関係者合意が得られなかったことから断念。

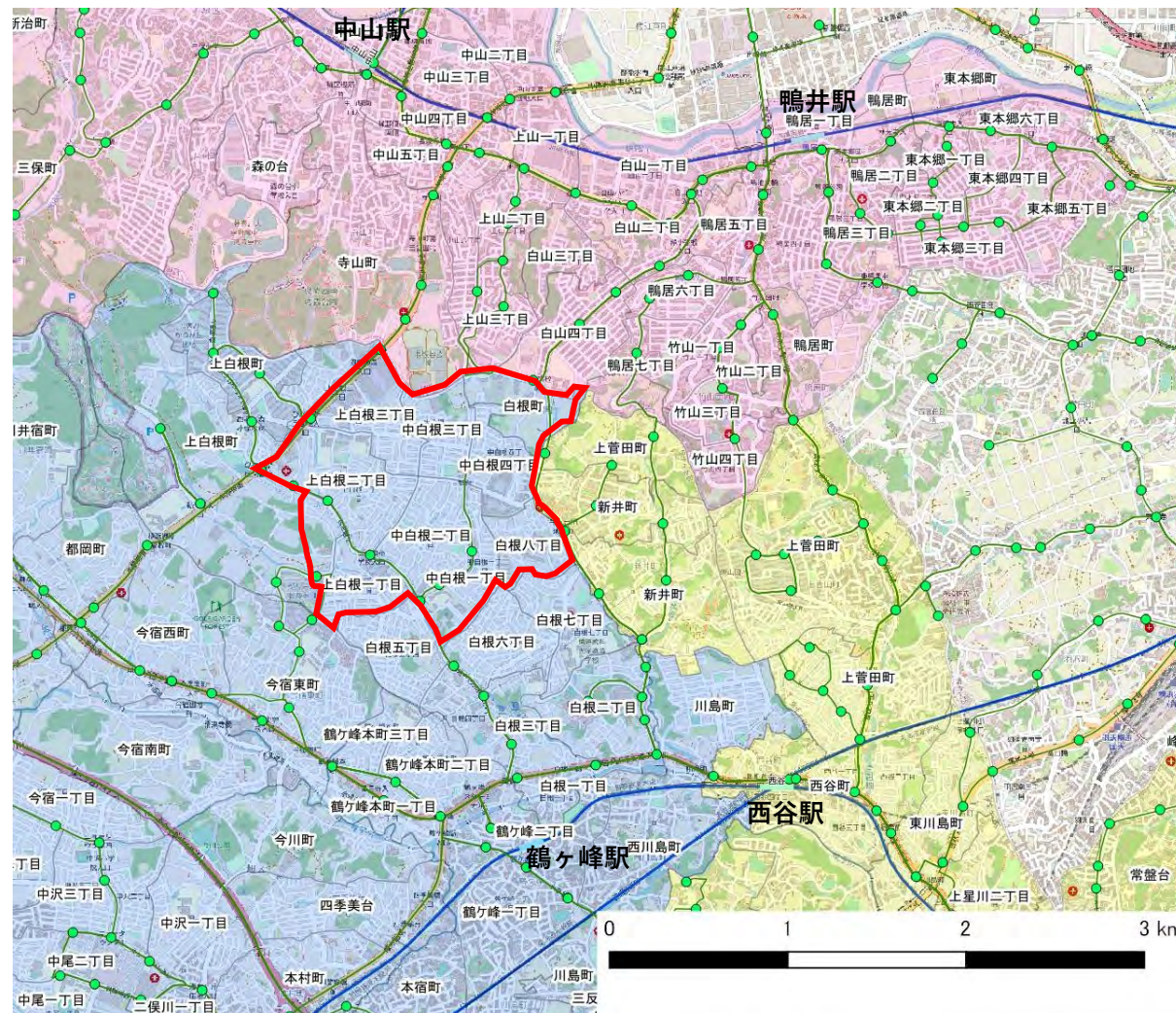
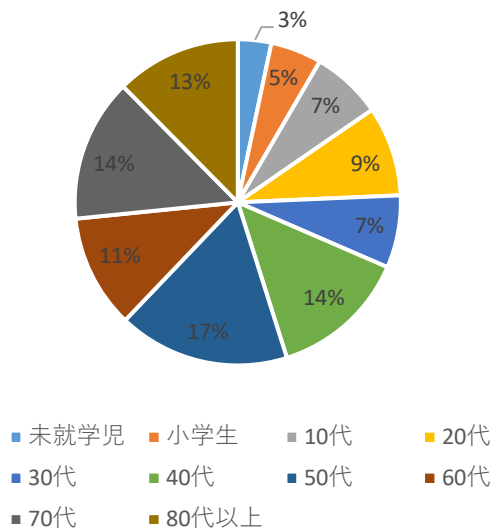
2. 対象地区の概要

■対象地区の状況

- ・ 鉄道駅から離れた場所に位置し、幹線的なバス路線に囲まれている。
- ・ 高齢化率が31.9%であり、高齢者が多く居住している。
- ・ 地区内の主要な生活サービス施設との連携の可能性に加え、路線バスとの接続を考慮した広域圏への移動も期待できる。

地区の人口：約18,218人
(65歳以上：約5,803人)
世帯数：約8,263世帯
高齢化率：31.9%

対象地区の年齢別割合



2. 対象地区の概要

■ 地域の特徴

- ・ 当該地域における小学校区を対象に人口・交通・地形・施設立地に関する指標を集計し、特徴を評価。
- ・ 当該地域は、相鉄沿線とJR沿線に挟まれた箇所位置し、鉄道へのアクセシビリティが低い。
- ・ 鉄道駅から離れた当該地域（上白根小学校区、白根小学校区）では特に高齢者が多く、施設集積が少ない傾向にあり、移動に課題の抱える人が多い地区であると想定される。

小学校区 名称	人口密度	15歳未満 割合	65歳以上 割合	バス停勢 圏カバー 率	鉄道駅勢 圏カバー 率	平均傾斜 角	行政施設 密度	商業施設 密度	学校密度	病院・診 療所密度	福祉施設 密度
上白根 小学校	8156	0.13	0.30	0.91	0.00	6.00	4.98	19.21	19.21	4.98	10.67
白根 小学校	11547	0.13	0.28	0.92	0.00	6.20	0.00	2.20	12.09	2.20	4.40
市域平均	11211	0.13	0.24	0.86	0.28	5.84	5.80	42.87	33.80	9.35	12.39

データの標準化（平均0・分散1に値を調整。また、0より大きい値の場合、課題が大きくなるように符号を調整）

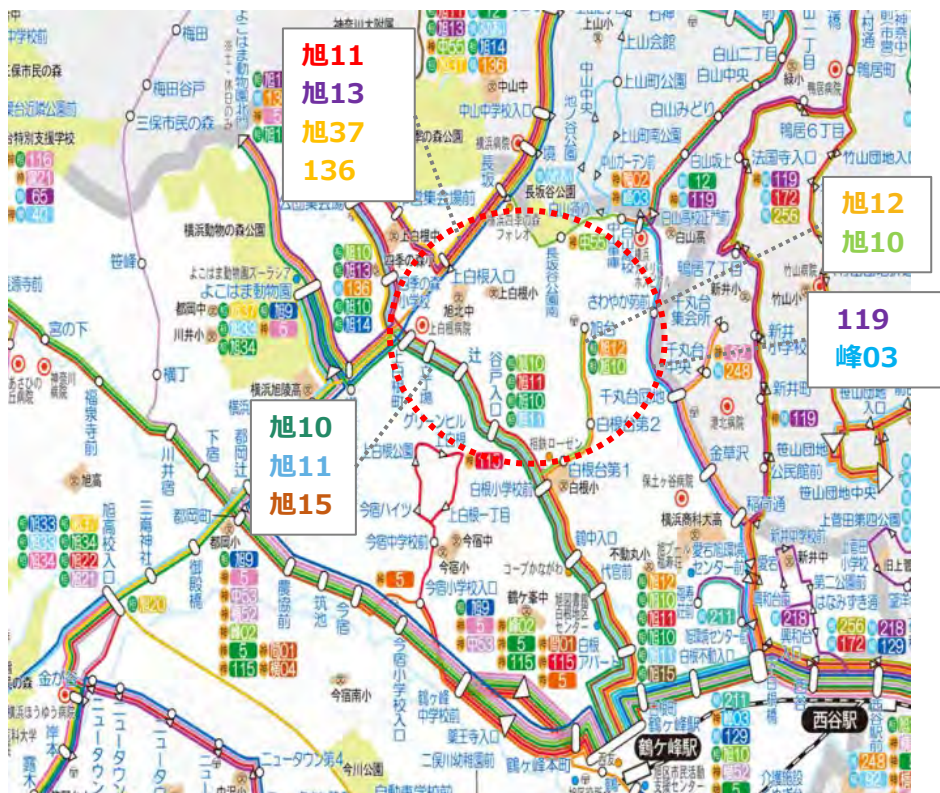
小学校区 名称	人口密度 (符号反転)	15歳未満 割合	65歳以上 割合	バス停勢 圏カバー 率 (符号反転)	鉄道駅勢 圏カバー 率 (符号反転)	平均傾斜 角	行政施設 密度 (符号反転)	商業施設 密度 (符号反転)	学校密度 (符号反転)	病院・診 療所密度 (符号反転)	福祉施設 密度 (符号反転)
上白根 小学校	0.68	-0.03	0.93	-0.36	0.96	0.07	0.07	0.43	0.43	0.44	0.13
白根 小学校	-0.07	0.20	0.74	-0.41	0.96	0.16	0.46	0.75	0.65	0.72	0.63



2. 対象地区の概要

■地区周辺の主要バス路線

- ・ 運行エリア周辺において、最寄り駅に接続する路線として以下の路線が運行している。
- ・ 接続する最寄り駅として、北側に位置する中山駅、南側に位置する鶴ヶ峰駅への運行が主である。
- ・ 当該地区（赤点線）においては、地区内の運行はなく、公共交通による移動（東西方向等）が困難なことが想定される。



出典）区別バスマップ（横浜市HP）

■エリア周辺において最寄り駅に接続する路線

①相鉄バス

- 旭10：横浜駅西口～鶴ヶ峰駅～よこはま動物園（3本/日）
- 旭10：鶴ヶ峰駅～横浜駅西口（3本/日）
- 旭10：鶴ヶ峰駅～よこはま動物園（18本/日）
- 旭11：鶴ヶ峰駅～中山駅（41本/日）
中山駅～鶴ヶ峰駅（40本/日）
- 旭11：鶴ヶ峰駅～西ひかりが丘（74本/日）
- 旭12：旭台～鶴ヶ峰駅（42/日）
- 旭13：よこはま動物園～中山駅（21本/日）
- 旭15：鶴ヶ峰駅～中山駅（6本/日）
中山駅～鶴ヶ峰駅（6本/日）
- 旭37：三ツ境駅～中山駅（1本/日）
中山駅～三ツ境駅（1本/日）

②神奈川中央交通

- 119：鴨居駅（循環）（19本/日）
- 峰03：鶴ヶ峰駅～中山車庫（7本/日）
- 峰03：中山車庫～鶴ヶ峰駅（10本/日）

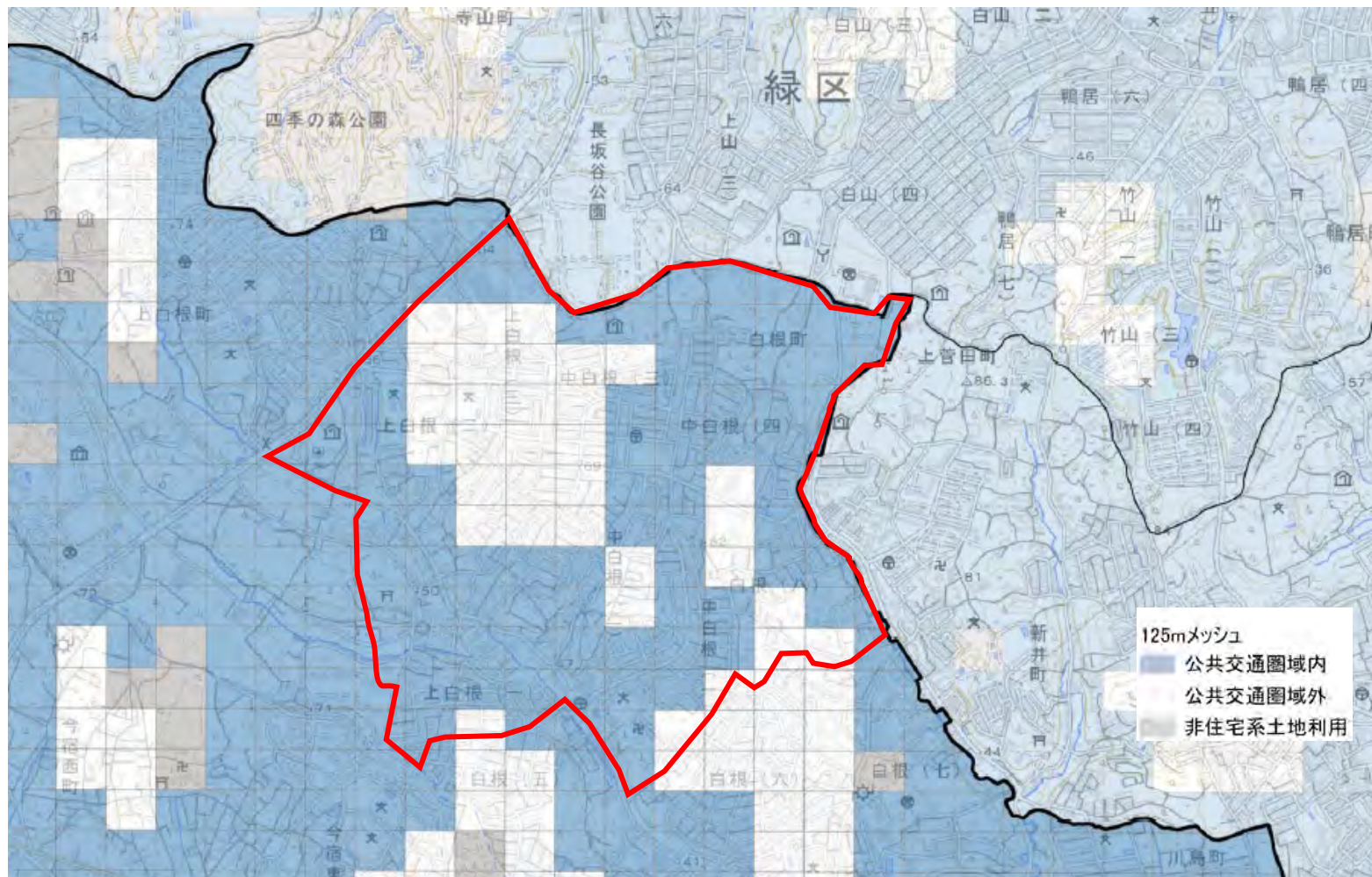
③横浜市交通局

- 119：鴨井駅（循環）（21本/日）
- 136：中山駅～よこはま動物園（17本/日）
- 136：よこはま動物園～中山駅（17本/日）

2. 対象地区の概要

■公共交通アクセシビリティ

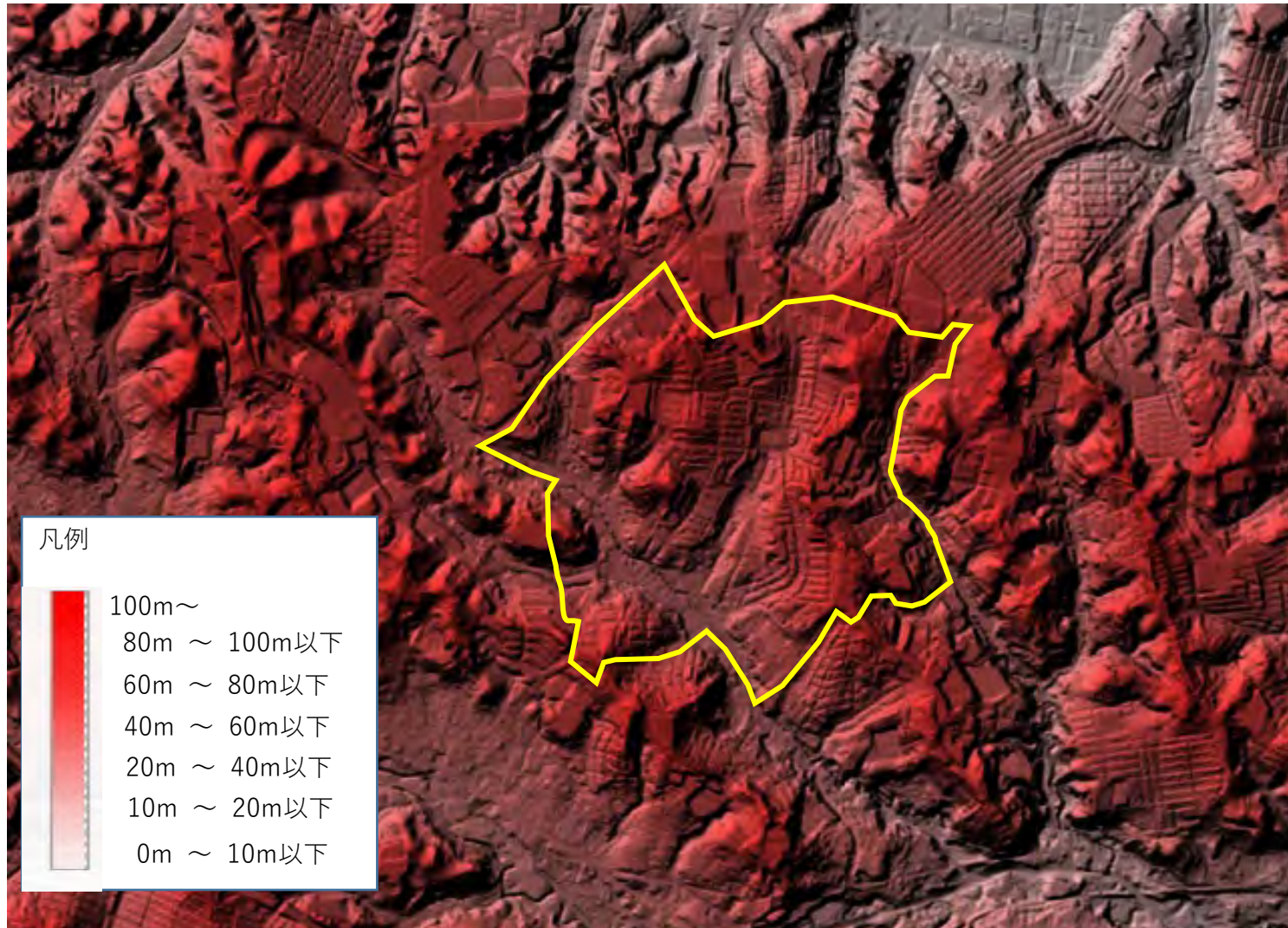
- ・公共交通圏域（鉄道駅の徒歩圏域：800m、バス停の徒歩圏域：300m）を125mメッシュで可視化
- ・一部の範囲において、バス停へのアクセシビリティの低い箇所がみられる。



2. 対象地区の概要

■ 地区周辺の地形の特徴

- 全体的に起伏は大きくないが、一部高低差の大きい箇所がみられる。



2. 対象地区の概要

■地区周辺の施設について

- ・地区周辺の施設について、外出の目的となる施設が点在している。（※図では主なものを記載）
- ・地区内の駐車場が比較的少なく、路上駐車や他店舗への駐車等が発生するなど問題が生じている。（地域ヒアリングより）

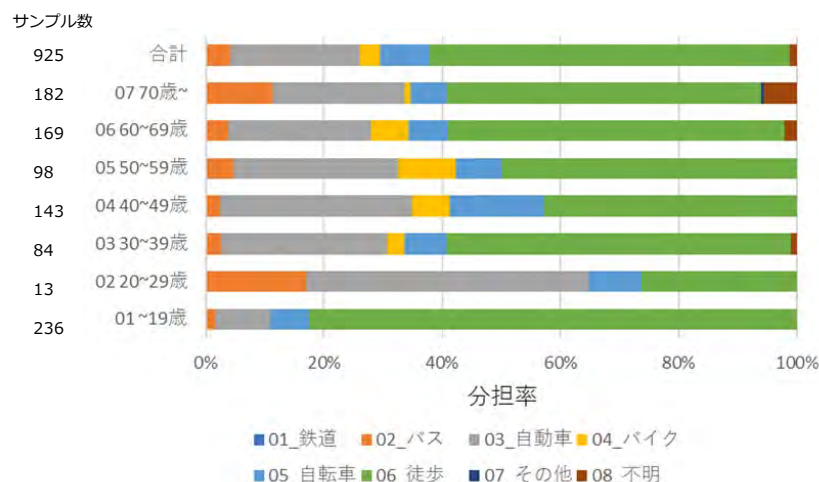


2. 対象地区の概要

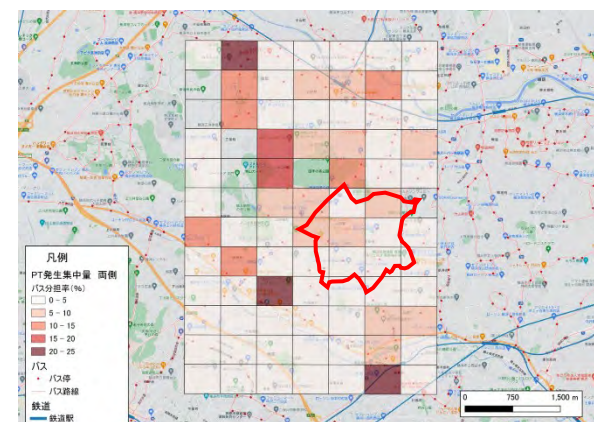
■地区の交通手段別の利用状況

- 対象地域内（右図のメッシュ内）のトリップにおける手段別分担率（各移動手段のトリップ数/全手段のトリップ数）について東京都市圏パーソントリップ調査データもとに評価を行い、各メッシュを発着地とするトリップを対象に集計・可視化を行った。
- 地域全体としては、20代や50代以上で比較的バスの利用率（分担率）が高い傾向にある。また、自動車の利用は20代～50代で高い傾向にある。
- また、小学校区（右図青枠内）では、北側において、自動車の利用率が比較的高い傾向がみられる。他方で、南側では、徒歩の分担率が高い傾向がある。

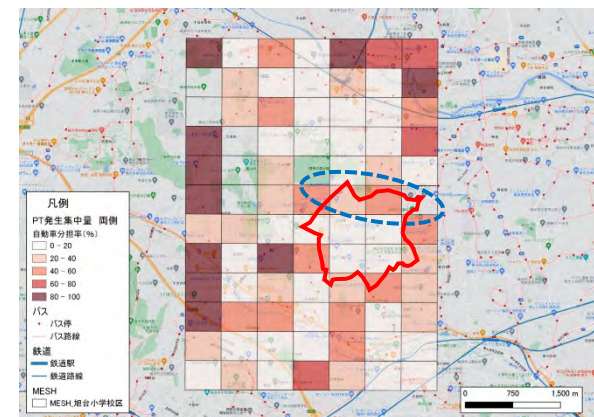
■年齢別の代表交通手段分担率



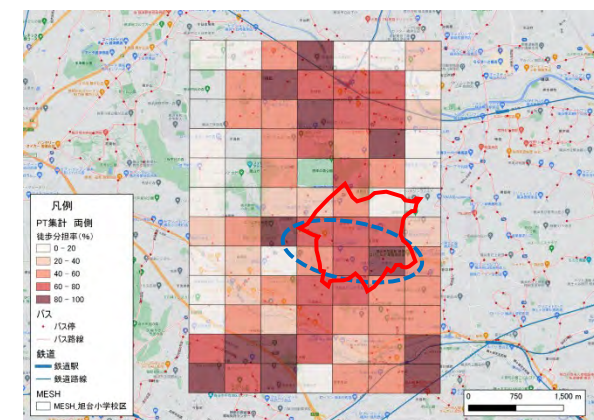
バス分担率



自動車分担率



徒歩分担率

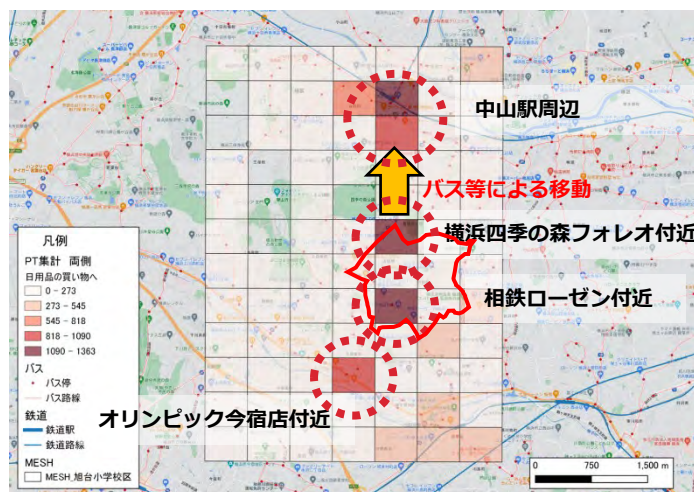


2. 対象地区の概要

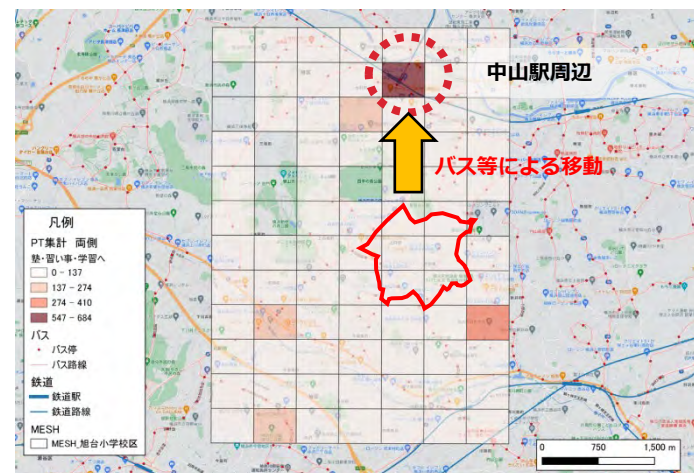
■地区内の目的別の移動

- 対象地域内（下図メッシュ内）のトリップにおけるメッシュ別の目的別到着トリップ数について（内々トリップ）、東京都市圏パーソントリップ調査データをもとに評価を行った。
- 「日用品買い物」目的及び「通院リハビリ」目的の移動では、中山駅その他、横浜四季の森フォレオ付近、相鉄ローゼン付近などの地域施設への移動が多い傾向がみられる。

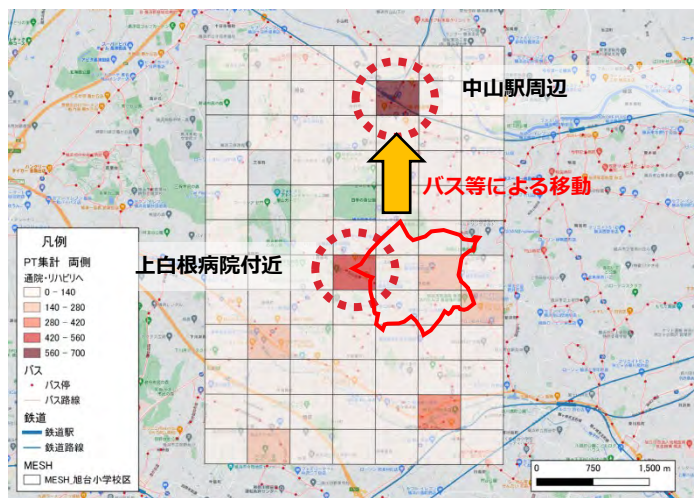
日用品買い物



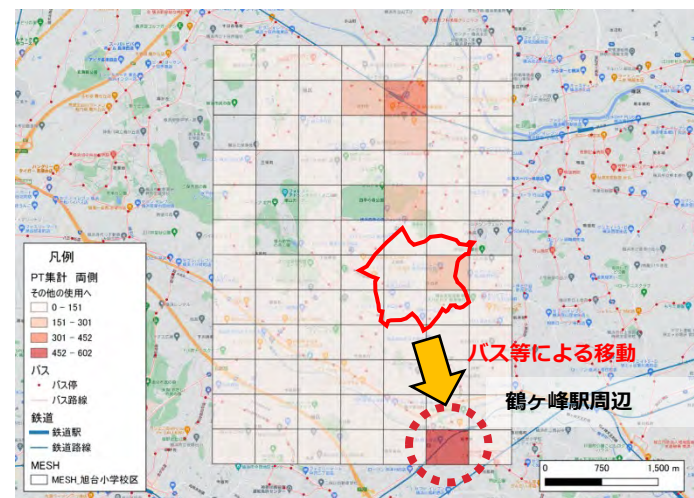
塾習い事学習



通院リハビリ



その他私用



2. 対象地区の概要

■地域ニーズ

●第4期旭区地域福祉保健計画（旭北地区）

目標C 和みし親しめるまちづくり

○生活の利便性向上

- ・ **コミュニティバスの検討**
- ・ 移動スーパーの検討

→ まちぐるみ福祉推進委員会が提案・交渉し、イオンフードスタイル鴨井店と連携して実施

●旭区タウンミーティング 令和4年8月

- ・ 坂道が多いので **バス停、路線バス、コミュニティバスを増やしてほしい。**
- ・ **住宅街の中に移動販売や地域循環バス**とかあればいい。

●H30年度 旭区区民意識調査（旭北地区）

○住みやすい点

- 1位（52.6%） **買い物がしやすい**
- 2位（49.6%） **医療機関が近くにある**
- 3位（43.6%） **緑（公園）が多い**

○住みにくい点

- 1位（44.4%） **交通の便が悪い**
- 2位（12.0%） **歴史を感じる雰囲気がない**

○行政に特に取り組んでもらいたいもの

- 1位（48.1%） **バスや鉄道の利便性**
- 2位（41.4%） **高齢者福祉**
- 3位（36.1%） **歩道整備や段差解消など歩きやすい道路整備**

●地域内アンケート（R6.2）（外出の際に困ると感じること（自由意見））※主な意見を抜粋

- ・ **地域内の駐車場が少ない。駐車場、駐輪場がいつも埋まっている。**
- ・ **坂道が多く、バス停までの距離も遠いため、荷物を持った移動が大変。**
- ・ **目的地（病院等）までの距離が遠く、自動車による移動が必須**
- ・ **駅までの路線バスの本数が少ない。**

自治会員20代から80代以上
235名の回答者のうち、
当該設問は233名が回答

2. 対象地区の概要

■対象地区の概要まとめ

【特徴】

- ・ 鉄道駅から離れ、幹線的なバス路線に囲まれた郊外住宅地
- ・ 外出の目的となる施設が点在している。
- ・ エリア内人口：約18,218人 世帯数：8,263世帯
- ・ 人口密度：10,160人/ k m²（市平均8,605人/ k m²）
※カッコ内は横浜市域平均を示す。
- ・ 高齢化率が31.9%（市平均25.3%）であり、高齢者が多く居住している。

【課題】

- ・ 地区内では、バス停へのアクセシビリティが低い箇所が存在していることに加え、地区内では東西方向の移動に課題がある。
- ・ 主要な生活サービス施設が点在しており、身近な移動に課題がある。
- ・ 全体的には傾斜は少ないものの、一部傾斜が急な範囲がある。

【その他】

- ・ 地域として、買い物や通院などの日常の移動に対する課題解決のニーズがある。
- ・ 地域として、特に坂道が多いこと、バス停や施設までの距離、地域内の駐車場の存在に課題を抱えている傾向がある。
- ・ バス路線に囲まれているエリア特性を考慮し、バス停へ接続することにより、広域圏への移動にもつなげることができる。
- ・ 共創の取組みとして民間事業者との連携可能性がある。

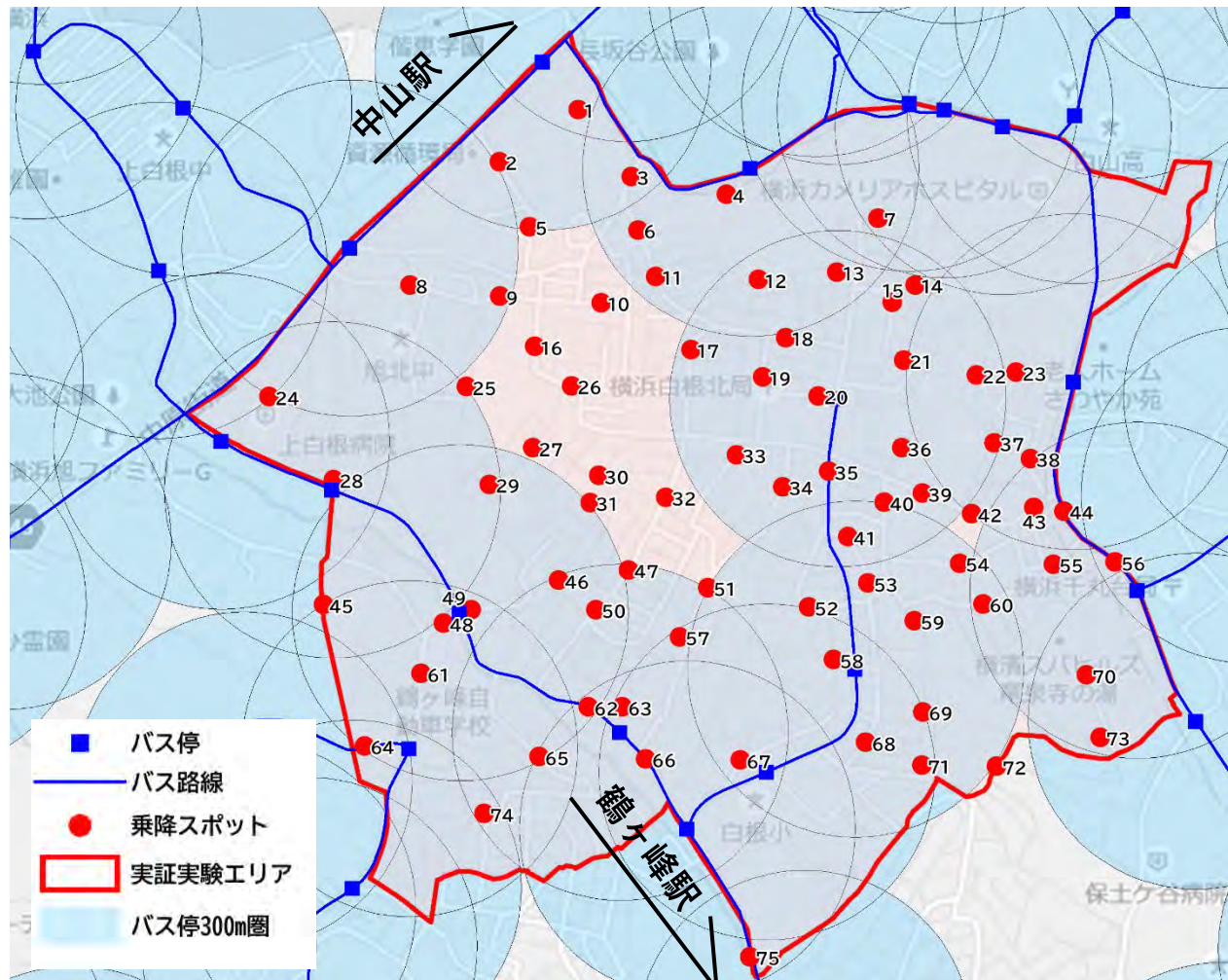
3. 実証実験の企画概要

項目	内容
運行事業者	相鉄バス株式会社
事業の許可	道路運送法第21条（乗合旅客の運送）
運行形態	「区域運行」によるオンデマンド交通
配車システム	株式会社NearMe
運行場所	横浜市旭区上白根1丁目、上白根二丁目、上白根三丁目、中白根一丁目、中白根二丁目、中白根三丁目、中白根四丁目、白根町、白根八丁目、上白根町の一部
実施期間	12月2日～1月31日
運行時間	平日（月～金曜）の9～18時（土日、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運休）
利用対象者	■主なターゲット ・ 移動に課題を抱える方々（高齢者、子育て世代等） ・ 地域周辺の施設の利用者（商業施設、病院等）
運賃	大人400円、小人200円
参加方法	LINEの友達登録を通じた利用登録、申込用紙による利用登録
利用方法	LINEを活用した予約システム、電話
運行車両	ワゴン型車両1台（乗客定員12人を想定）
乗降スポット	約75箇所※調整中
割引施策	連携する生活サービス施設の利用者に「交通チケット」の付与（案） ※「交通チケット」：オンデマンド交通の <u>利用1回分の運賃を半額</u> とするチケット
その他	令和6年度「共創・MaaS実証プロジェクト」における共創モデル実証運行事業に選定

3. 実証実験の企画概要（乗降スポット案）

■乗降スポット配置の考え方

- ①各地区の主要な道路沿いにおいて一定の間隔（100-200m程度）
- ②一時停車が比較的容易である箇所（安全面についても考慮）
- ③公園・公共施設・商業施設などの目印となる付近にスポットを配置
- ④路線バスとの接続も考慮し、一部のバス停から100m程度離れた位置にスポットを配置



【主要な駅に接続するバス本数】

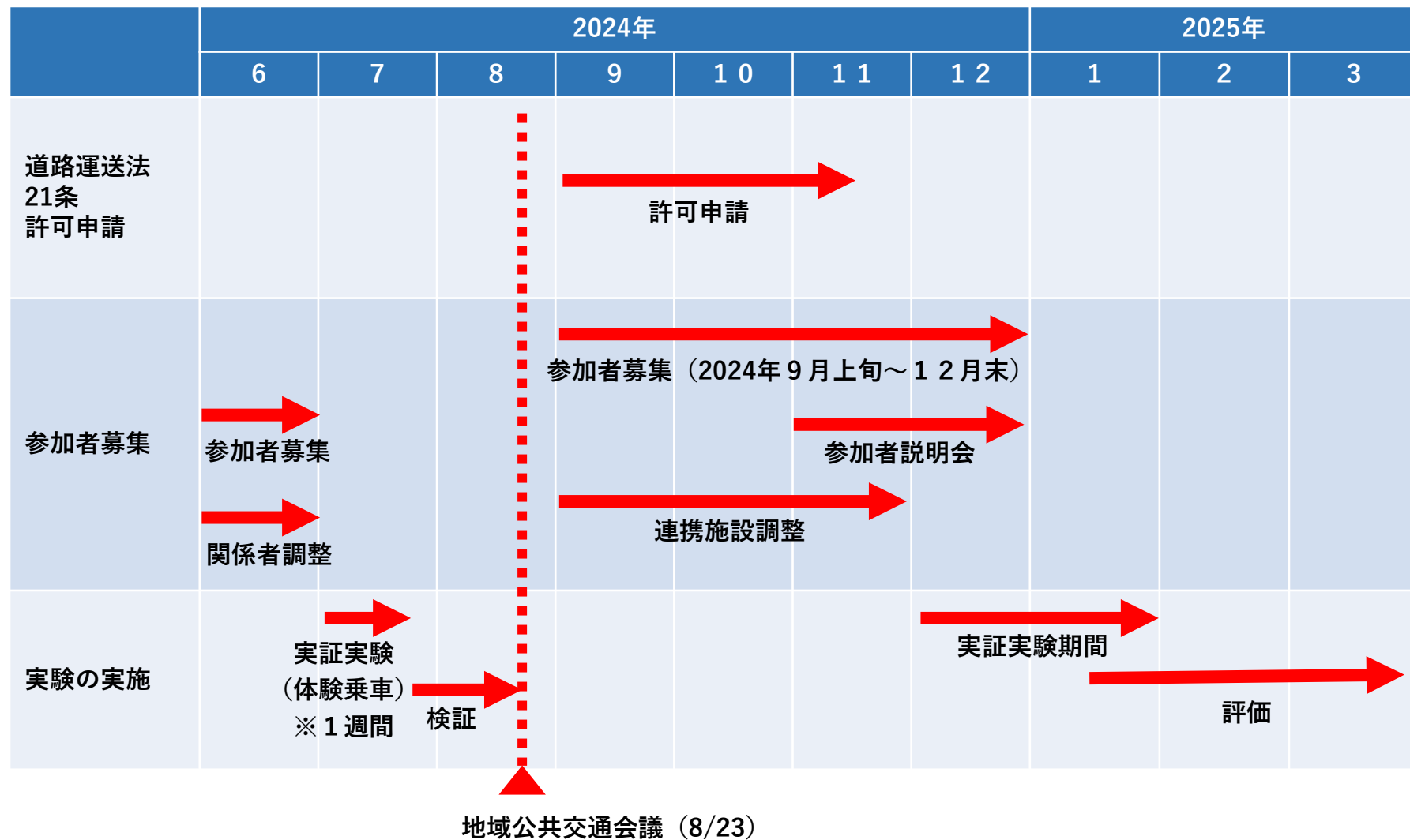
■鶴ヶ峰駅方面

88本/日

■中山駅方面

65本/日

3. 実証実験の企画概要（スケジュール）



3. 実証実験の企画概要（効果検証）

●実証実験の効果検証の指標（案）について

① 公共交通利用に伴う日常生活の質の向上、まちづくりへの寄与

■KPI

- 公共交通の利用頻度
- 外出率
- 交流活動の頻度・量（歩数等）
- 移動に対する自信（不安）

■目標

公共交通の利用促進

→ 自動車からの転換

住民の健康増進

→ 健康分野との
クロスセクター効果の検証

地域の賑わい向上

→ 商業・社会活動全体へのポ
ジティブな波及効果

居住満足度の向上

→ 地域全体へのポジティブな波及
効果（居住年数の増加等）

② 事業の持続可能性・他分野連携等に関する検証

■KPI

- 交通サービス登録者数
- 1人あたり交通サービス利用回数
- 1台・1日あたり交通サービス利用回数
- 1人当たり連携サービス利用単価
（従前・従後比較）
- 交通チケット利用回数（合計）
- 1人あたり交通チケット利用回数
- 1店舗あたり交通チケット利用回数

■目標

デマンド交通の事業性向上

→ 運賃収入増加による収支バランスの改善

生活サービスの収益性向上

→ デマンド導入による商業施設利用単価の
変化に伴う収益性の向上

生活サービスの利用者満足度向上

→ デマンド導入による移動利便性の向上に
伴う施設利用者満足度の向上

3. 実証実験の企画概要（効果検証）

●評価の際に活用可能なデータ

- 運行データによる配車ODデータ（配車システムに記録される乗降スポットデータ）
- 利用者数・属性情報等の把握（参加者登録情報）
- 利用者アンケート調査の実施（開始前・終了後に参加者を対象に実施）
- 交通チケットの配布・利用記録（配布：施設側、利用：車両側で記録） ※要検討・調整
- 利用者の歩数データ（参加者からの提供データ） ※要検討・調整

●具体的な評価項目（案）

検証項目	評価内容	評価方法
①公共交通の利用 率促進効果	・ 目的別の各交通手段の利用頻度（特に実験期間中のデマンド交通 の利用頻度）	・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後） ・ デマンド交通の利用回数については配車OD データ
②外出機会の創出 効果	・ 外出率・1日あたりの移動回数	・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後）
③健康・交流活動 の創出効果	・ 公園や交流施設の来訪頻度 ・ 健康行動（散歩等）、交流行動（知人・友人・家族）と会う頻度 ・ 歩数データ	・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後） ・ 参加者提供データ
④デマンド交通の 事業性評価	・ 交通サービス登録者数 ・ 1人・1日当たり交通サービス利用回数 ・ 1台・1日あたり交通サービス利用回数	・ 配車ODデータ＋システム登録情報
⑤交通チケットの 送客効果の評価	・ 交通チケット利用回数（合計） ・ 1人あたり交通チケット利用回数 ・ 1店舗あたり交通チケット利用回数	・ 交通チケットの配布・利用記録（施設側で 配布日時、配布対象者、利用店舗等を記録、 車両側で利用日時を記録）
⑥交通チケットの 費用対効果の評価	・ 交通チケット利用者の平均消費額（合計・店舗種別） ※実施前・実施後での評価が必要	・ 交通チケットの配布・利用記録（施設側で 配布日時、配布対象者、利用店舗、購入額等 を記録）

4. 体験乗車会について（参考）

■体験乗車会

【概要】

- ・実証実験を見据え、一部の自治会員を対象として、「スマホによる予約・乗車の体験乗車会」を開催。
- ・体験乗車会の実施にあたり、スマホによる利用予約操作のための、スマホ教室についても開催。
- ・地区内の公園とスーパーマーケットまでの2点間輸送とし、5日間、計15便（3便/日）の運行。
- ・体験乗車会を通じて、乗降時のオペレーションを確認するとともに、アンケートを通じて課題等の把握を行った。

■実施結果

【利用概要】

合計**49人**（うち7人は関係者）

【アンケート結果】※一部設問で未回答あり

①回答者年齢

20代：**1人** 30代：**1人** 60代：**4人** 70代：**22人** 80代以上：**8人**

②性別

男性：**14人** 女性：**24人**

③運転免許の所持状況

所持している：**23人**（普通免許：**21人**、普通二輪：**5人**、原付：**1人**） 所持していない：**15人**

④自家用車の利用頻度

毎日：**8人** 週に数回：**14人** 月に数回：**5人** 使わない：**3人**



4. 体験乗車会について（参考）

⑤敬老パスの所持状況

所持している：20人 所持していない：12人

⑥料金の支払い形態

現金：25人 クレジットカード：15人 QRコード：6人 交通系IC：2人

⑦携帯の所持状況

スマホ：33人 ガラケー：4人 所持していない：1人

⑧携帯アプリの使用状況

- ・LINEを使っている ⇒ はい：30人 いいえ：6人
- ・PayPayなどのQR決済 ⇒ はい：12人 いいえ：19人
- ・GOなどのタクシー配車アプリ ⇒ はい：2人 いいえ：28人

⑨アプリの使用判断

自分の判断で利用できる：25人 家族等に相談して使用している：7人 使用していない：4人

⑩マイナンバーカードの所持状況

所持している：35人 所持していない：3人

⑪予約までの手軽さ

簡単そうだった：30人 難しい：5人 よく分からなかった。：2人

⑫車両の乗り心地

- ・乗降り ⇒ しやすかった：20人 しにくかった：16人（理由：ステップが無かったこと）
- ・車内空間 ⇒ 快適だった：33人 不快だった：1人（不快理由：乗車時にクーラー未作動）
- ・住民同士が乗りあうこと ⇒ 気にならない：33人 不安がある：0人

4. 体験乗車会について（参考）

⑬オンデマンド交通が実装化され、色々なところに行けるようになった場合に必要となるか

必要だと思う：19人　今は不要だが将来必要になると思う：17人　不要：1人

⑭利用前に思った疑問や情報が不足していると感じた点

利用シーンが思い当たらなかった：8人　利用方法が分からなかった：5人

バスやタクシーとの違いが分からなかった：4人　特に意見なし：18人

⑮実証実験時に乗降スポットがあった方が良い場所

エリア内又は近辺の商業施設：19人、病院：13人、その他施設（公共施設、バス停など）：12人

エリア外の商業施設：5人、病院：8人、その他施設：8人

⑯実証実験の際に週に何回利用すると思うか。持続可能な運行には料金は400円が必要となる

1回：7人　2回：6人　3回以上：1人　分からない：22人

⑰運賃について、いくらからが高いと感じるか

500円：3人　400円：15人　300円：8人　200円：1人　100円：1人

⑱いくらからが安過ぎて品質に不安を感じるか

300円：2人　200円：9人　100円：7人　0円：2人

⑲運賃自由記述（※同様の回答整理）

- ・400円は妥当：3人
- ・敬老パスを持っていると400円は高く感じる：3人
- ・高齢者が100円だと安いと思うが、嬉しい。
- ・距離によって料金は異なると良い。



スマホ教室の様子