

第3回

『乗合タクシー実証実験の実績報告』



令和 8年 9月 8日（火曜日）

10時00分～ 登別市役所 議場

登別市地域公共交通活性化協議会
市民生活部 市民協働グループ

本日の説明内容

1. 実証実験の振り返り

- (1) 実証実験の概要
- (2) 広報活動・マスメディア報道
- (3) 利用者実績

2. 利用者アンケートの結果検証

- (1) 単純集計及び自由回答結果
- (2) 年齢別クロス集計

3. 社会実装にあたっての課題と方針

- (1) 社会実装に向けて残存する課題
- (2) 社会実装に向けて活用可能な補助金(想定)

① 実証実験の振り返り

(1)実証実験の概要

- ・2026年6月23日(火)から7月16日(木)までの期間中、毎週火曜日及び木曜日に運行した。(週2日×4週＝8日間)
- ・運行については、自由経路型とし、予約があった場合のみ30分おきに登別市観光交流センター(ヌプル)を出発。
- ・登別市から委託をしている日本工営(株)から「(株)cicac、登別ハイヤー(株)、室蘭ハイヤー(株)」に再委託し、予約システムの構築及び実証実験当日の運行・オペレーションを実施した。
- ・車両は登別市が保有するハイエースとし、運賃は付近を運行する路線バスの運賃やタクシーの初乗り価格を踏まえ設定した。

実証実験の使用車両



実証実験の運賃設定

対象者	運賃
未就学児	0円
子ども(小学生)	100円
大人(中学生～64歳)	300円
高齢者(65歳～)	200円

【参考】

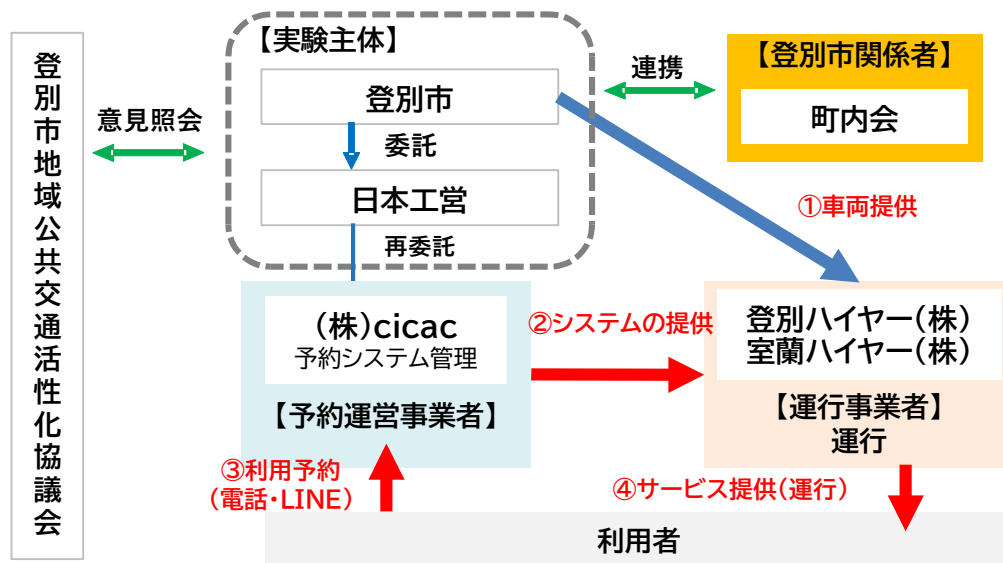
路線バス(最低運賃) 200円

タクシー(初乗り) 700円

実証実験の運行エリア



実証実験の運行実施体制



乗降ポイント

1 観光交流センター(ヌプル)前	2 芙蓉の家前	3 (株)フジメタル前	4 (株)新岡燃料前
5 (有)ブラウン電器前	6 旧相原商店前	7 登別本町2丁目37番地付近	8 野本醇北の箱舟美術館前
9 登別東町5丁目25番地付近	10 登別東町団地前	11 翠の家前	12 登別東町4丁目32番地付近
13 登別東町4丁目44番地付近	14 登別東町3丁目12番地付近	15 DCMニコット登別東店前	16 JCHO登別病院前
17 コープさっぽろのほりべつ東店前	18 登別駅前郵便局前	19 セイコーマートなりた店前	20 ふれあいクリニック前

1. 実証実験の振り返り

(2) 広報活動・マスメディア報道

- ・実証実験の利用者数増加に向けて、チラシやポスター等の広報物を作成し、チラシを運行エリアに全戸配布したほか、ポスターを公共施設及び運行エリアの町内会掲示板等に掲示した。
- ・計6回の住民説明会を開催し、実証実験の目的、運行方式・ルート、予約方法(電話・LINE)の解説及びレクチャーを実施した。
- ・市HPや市SNSによる発信のほか、道内や地元新聞社の報道、北海道運輸支局Xアカウントによるポスト等、関係機関からも広報に協力いただいた。

登別地域等における説明会の開催

no	方法	内容
第1回	対面	日時:2026年6月19日(金) 場所:芙蓉の家(登別本町1丁目18-5)
第2回	対面	日時:2026年6月19日(金) 場所:旧相原商店(登別本町2丁目29-1)
第3回	対面	日時:2026年6月19日(金) 場所:汐見の家(登別東町4丁目38-47)
第4回	対面	日時:2026年6月19日(金) 場所:登別東町団地集会場(登別東町5丁目37-1)
第5回	対面	日時:2026年6月22日(月) 場所:翠の家(登別東町5丁目13-6)
第6回	対面	日時:2026年6月22日(月) 場所:明和園(登別東町2丁目21-1)



チラシ／ポスター／ステッカー／幟(のぼり)の作成



▲車両に設置したステッカーデザイン



▲チラシ・ポスターデザイン



▲乗降場所に設置した幟

新聞報道やSNSでの発信状況



▲室蘭民報



▲北海道新聞

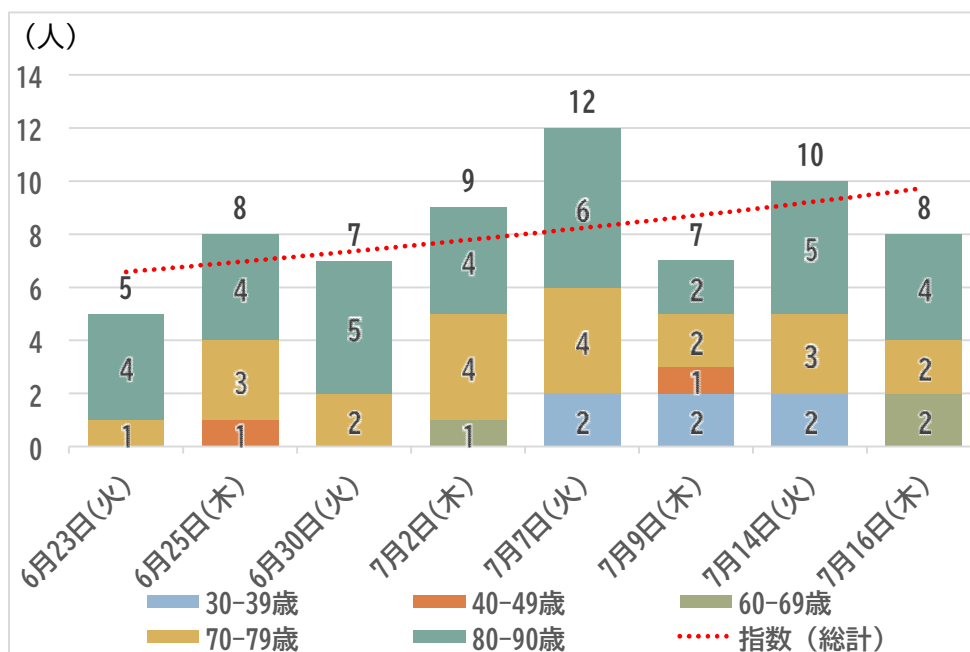


▲北海道運輸支局 Xのポスト

(3)利用者実績

- ・予約件数は66件であり、実際に利用した延べ人数は73人であった。(複数回利用を除く実利用者数は26人)。
- ・実施期間1か月(8回)の短期間ではあるものの、**利用者数は増加傾向**が見られた。女性や高齢者が多いことが特徴である。
- ・登別市観光交流センター(ヌプル)の利用が最も多く(22件)、次いでコープさっぽろ(16件)・(株)新岡燃料前(13件)となった。

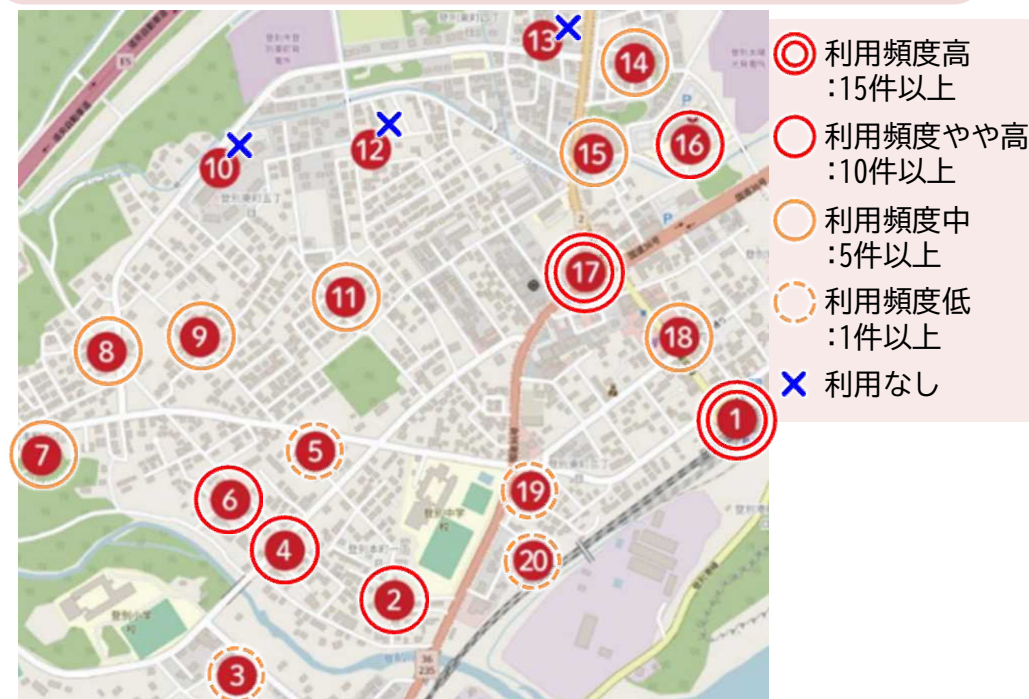
乗合タクシー利用者実績



属性別利用動向

属性	延べ人数	実人数
男性	20人	10人
女性	53人	16人
65歳以上	64人	22人
中学生～64歳以下	9人	4人

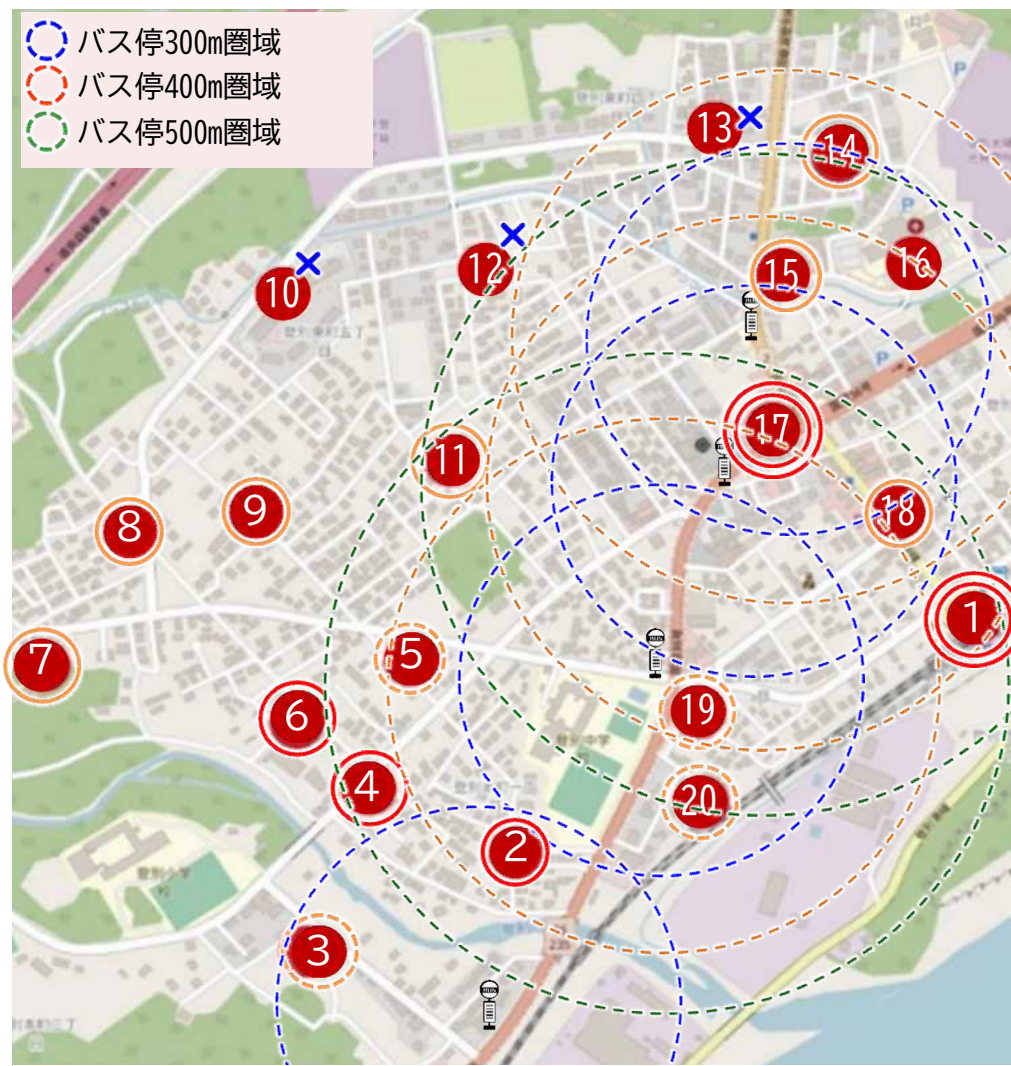
乗降スポット利用者実績



(3)利用者実績

- 交通結節点(バス停)からの距離と乗合タクシーの利用率との間に、明確な傾向は見られなかったが、住宅街であるバス停圏域外(4.5%)や500m圏域(2.3%)での利用は一定数あった。
- スーパーや病院、公共施設等が集中しているバス停300m圏域(5.2%)や400m圏域(6.3%)での利用が多かった。
- バスは幹線を走行し、市内各地域・登別温泉・室蘭市等を結ぶ路線のため、地域内の生活路線としては需要が低いと推察される。

乗降スポット利用者実績及びバス停圏域の重ね合わせ



乗降スポット利用者実績

圏域	乗降スポット	利用率	乗車	降車	圏域	平均利用率
300m圏域	②芙蓉の家前	7.6%	9.1%	6.1%	300m	5.2%
	③(株)フジメタル前	1.5%	1.5%	1.5%	300m	
	⑮DCMニコット登別東店前	3.8%	4.5%	3.0%	300m	
	⑯JCHO登別病院前	8.3%	4.5%	12.1%	300m	
	⑰コープさっぽろのぼりべつ東店前	12.1%	10.6%	13.6%	300m	
	⑱登別駅前郵便局前	3.8%	0.0%	7.6%	300m	
	⑲セイコーマートなりた店前	0.8%	0.0%	1.5%	300m	
	⑳ふれあいクリニック前	3.0%	3.0%	3.0%	300m	
	④(株)新岡燃料前	9.1%	10.6%	7.6%	400m	
	⑤(有)ブラウン電器前	0.8%	1.5%	0.0%	400m	
400m圏域	①登別市観光交流センター(ヌプル)前	16.7%	16.7%	16.7%	400m	6.3%
	⑬登別東町4丁目44番地付近	0.0%	0.0%	0.0%	400m	
	⑭登別東町3丁目12番地付近	4.5%	4.5%	4.5%	400m	
	⑪翠の家前	4.5%	4.5%	4.5%	500m	2.3%
500m圏域	⑫登別東町4丁目32番地付近	0.0%	0.0%	0.0%	500m	
バス停圏域外	⑥旧相原商店前	8.3%	9.1%	7.6%	圏外	4.5%
	⑦登別本町2丁目37番地付近	4.5%	4.5%	4.5%	圏外	
	⑧野本醇北の箱舟美術館前	5.3%	9.1%	1.5%	圏外	
	⑨登別東町5丁目25番地付近	3.8%	4.5%	3.0%	圏外	
	⑩登別東町団地前	0.0%	0.0%	0.0%	圏外	

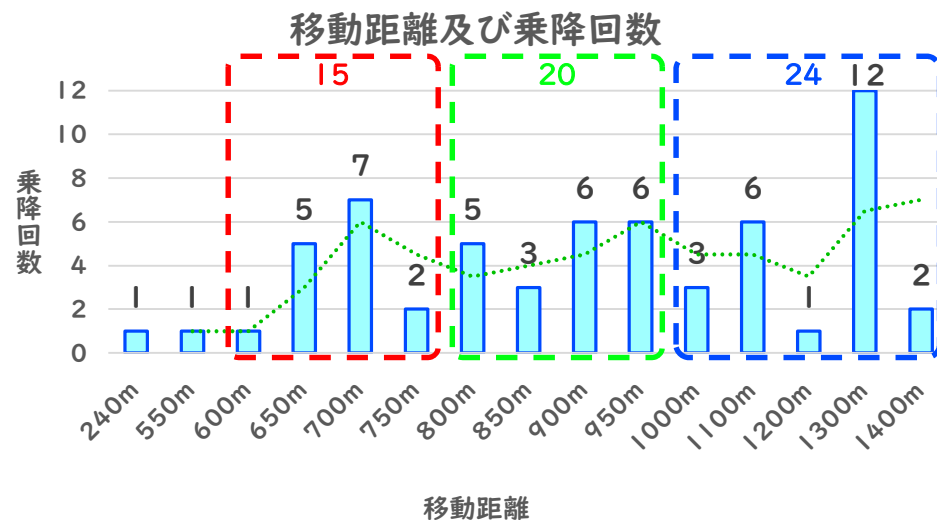
(3)利用者実績

- 乗車場所から目的地まで650m以上の移動が必要な場合に、乗合タクシーを利用する傾向にある。
- 移動距離が長くなるほど、乗降回数が増えており、1kmを超える地点では24回となった。
- 通院や外出(おでかけ)を目的に移動する方は、移動距離が1km以上ある場合に乗合タクシーを利用している傾向にあり、買い物を目的に移動する方は移動距離が1km未満であっても乗合タクシーを利用している傾向にある。

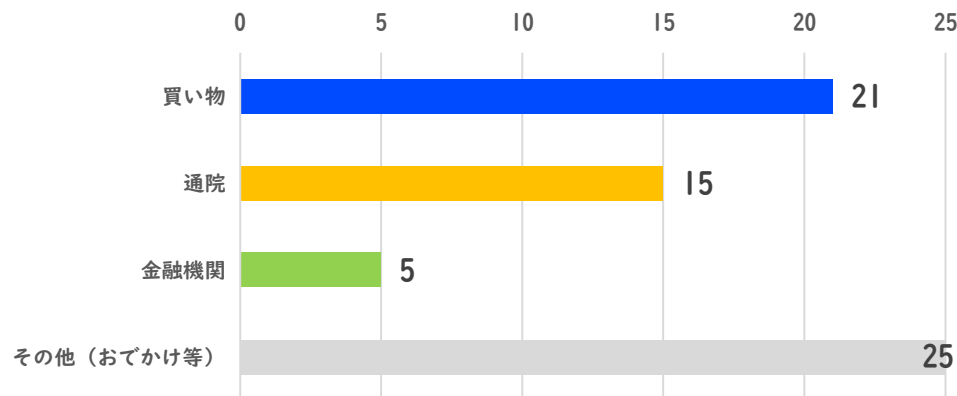
乗合タクシー利用者の移動の状況図



乗降タクシー利用者の移動距離及び乗降回数



外出目的別集計



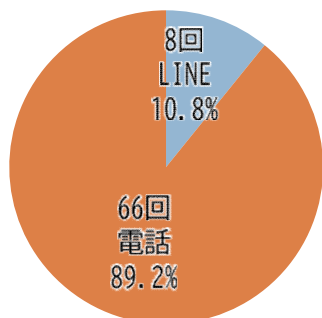
(3)利用者実績

- ・約89%が電話予約であるものの、約11%はLINE予約であった。また、LINE予約のうち8-10時(9:30発まで)のLINE利用率(30%)が比較的高い結果であった。
- ・全体の利用者は午前に比較的集中しており、乗合率は16.3%(全体)であった。
- ・26人中12人(46.2%)がリピート利用しており、他都市と比較しても非常に高く、潜在需要の高い地域であると考えられる。

予約方法(電話予約/LINE予約)

午前はLINE利用
が比較的多い

▼依頼件数の整理



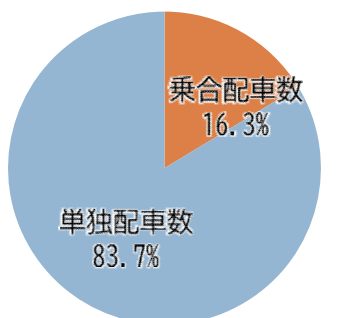
依頼数(キャンセル含) 74回

▼予約件数の整理

乗車時間	予約件数 (電話・LINE)	LINE 利用件数	LINE 利用率
8-10時(9:30発まで)	10	3	30.0%
10-12時(11:30発まで)	30	2	6.7%
12-14時(13:30発まで)	12	0	0.0%
14-16時(15:30発まで)	14	2	14.3%
全体	66	7	10.6%

キャンセル分を除いた件数

▼配車件数の整理



配車数 49回

乗合配車数:8件、乗合配車率:16.3%

乗車時間	配車数 (乗合・単独)	乗合 配車数	乗合率
8-10時(9:30発まで)	8	2	25.0%
10-12時(11:30発まで)	21	5	23.8%
13-14時(13:30発まで)	9	0	0.0%
14-16時(15:30発まで)	11	1	9.1%
全体	49	8	16.3%

午前は利用が比較的多い

他都市と比較した際の登別市の利用実績の特徴

項目	A市	登別市
人口規模	約16万人	約4万人
運行期間	2025年11月(1か月間)	2026年6/23~7/16
運行日数	20日間(平日)	8日間(火曜・木曜のみ)
対象エリア	某エリア	登別地区(本町・東町・港町)
車両台数	1台	1台
依頼数	184件	74件(同換算:185件)
キャンセル率	28.26%	10.81%
乗合率	31.18%	16.3%

キャンセル率が低いことが大きな特徴
登別地域に潜在的な需要がある！

項目	B市
人口規模	約48万人
運行期間	2025年9月~2026年7月
利用者数	開始月(9月):232件 直近月(6月):685件
予約	電話:2,566件、LINE:2,593件
リピート率	開始月(9月):41.2% 直近月(6月):60.8%

約:3.0倍

約:1.47倍

- ・エリアが最小限かつ短期間であるにもかかわらず、登別市では高いリピート率
- ・利用者数・リピート率等は一定期間をかけて成長軌道をたどるため、登別市においても「運行日数や対象エリア」によりさらなる利用が想定される

② 利用者アンケートの結果検証

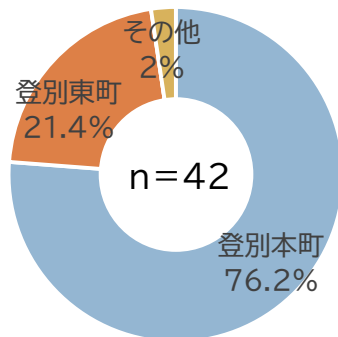
(1)単純集計及び自由回答結果

- 利用者としては、**登別本町の住民が76.2%**であった。
- 免許返納者・非保有者が78.6%**であり、高齢化が進む中で今後の移動手段確保に関する**需要増加**が考えられる。
- 乗合に対する否定的な意見は見られず、肯定的な意見も確認されたことから、**受容性の高さ**が確認された。

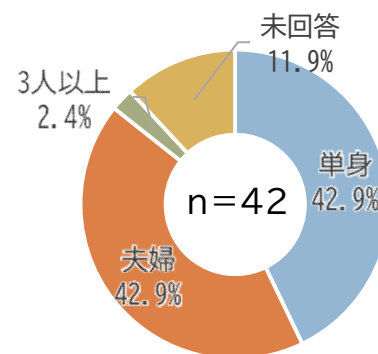
利用者属性の整理

【居住地域】

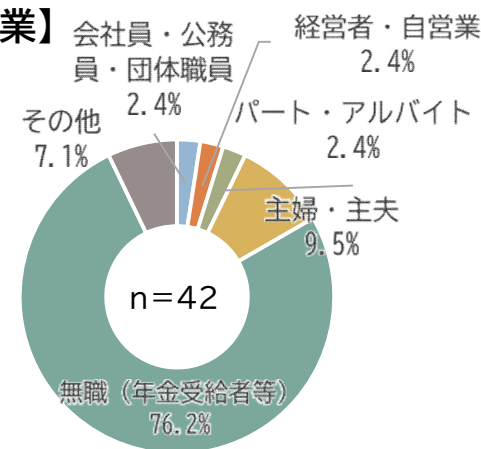
登別本町で多くの利用がみられた一方、登別東町での利用は限定的であることから、周知方法や停留所配置、利用促進策等の検討が求められる。



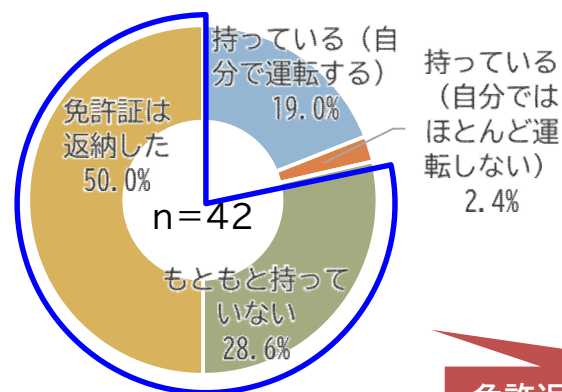
【世帯構成】



【職業】



【自動車免許保有状況】



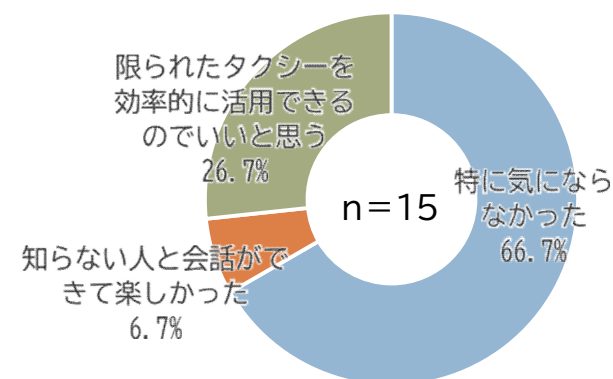
▲停留所配置状況

地域	人口
登別本町	956人
登別東町	2,083人
登別港町	32人

▲地域別人口（令和8年6月末時点）

免許返納者・非保有者の利用が約8割
移動困難者への支援対策として有効

乗合時の感想（複数回答可能）



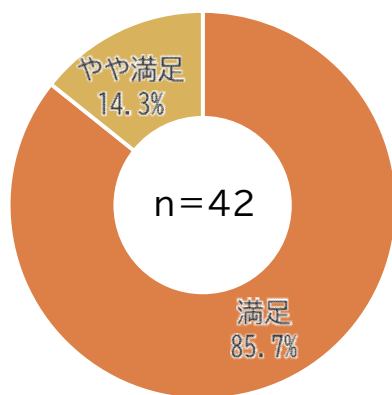
否定的な意見は見られなかった

(1)単純集計及び自由回答結果

- 乗合タクシーについて85.7%が『満足』、残る14.3%が『やや満足』と回答し、不満の回答は見られなかった。
- 今後の利用意向については、「利用する」が83.3%を占めており、継続的な利用需要が見込まれる。
- 運行時間に関しては、「問題ない」が78.6%を占めている。利用希望曜日については、火曜日(25.7%)、木曜日(19.0%)の割合が比較的高く、平日の利用ニーズが中心となっている。
(※元々、火曜日・木曜日に外出する市民が乗合タクシーを多く利用していた可能性があることに留意が必要)

乗合タクシーを利用した結果

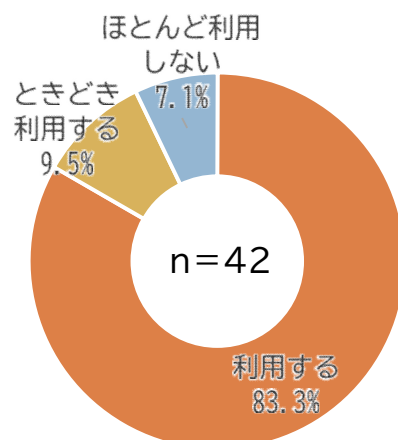
【満足度】



『満足』 85.7% ・『やや満足』 14.3%
⇒不満との回答は無し

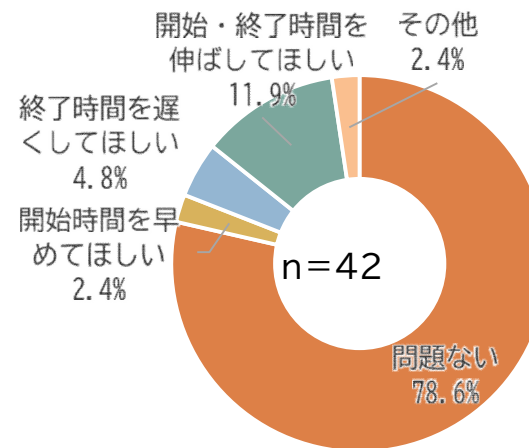
『利用する』 83.3%
⇒継続的な利用需要が見込まれる

【今後の利用予定】



乗合タクシーの運行日、運行時間について

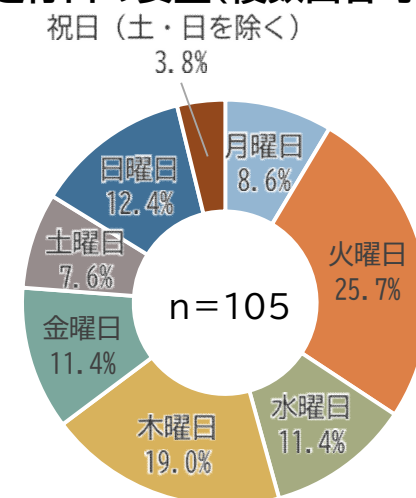
【運行時間の要望】



運行時間について『問題ない』 78.6%
⇒今回運行時間は利用ニーズに概ね対応

平日の利用需要が
火曜日・木曜日の希望が比較的多いものの、
その他の曜日にも一定の希望がみられる

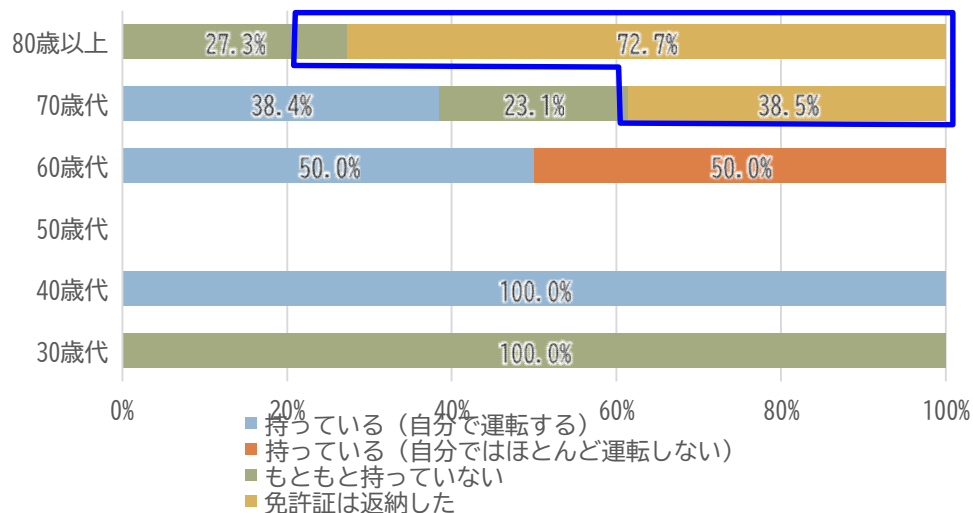
【運行日の要望(複数回答可能)】



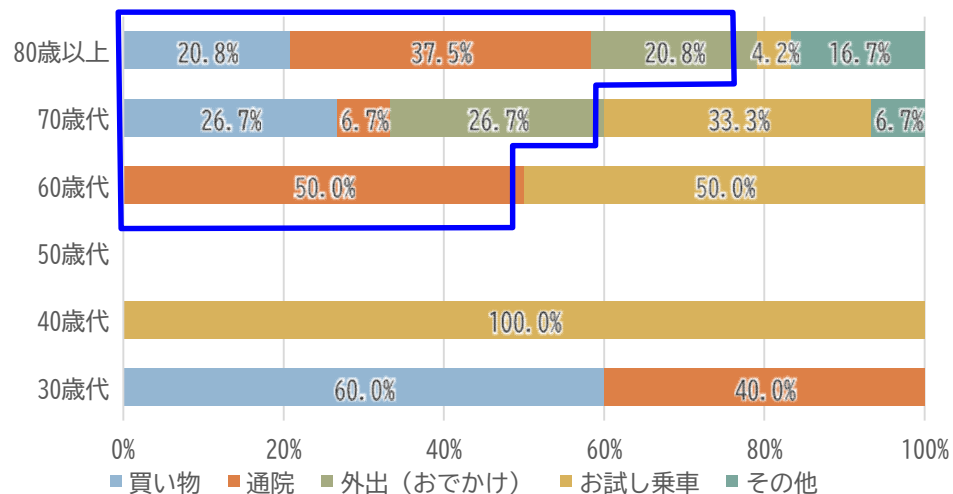
(2)年齢別クロス集計

- ・運転免許返納者は70歳代以上でみられ、80歳以上の利用者は全員が免許返納者または免許非保有者であった。
- ・70歳代及び80歳代以上の利用目的を比較すると、80歳代以上では通院目的の割合が高い。
- ・どの年代も利用理由として、乗降場所の近さが選ばれている。

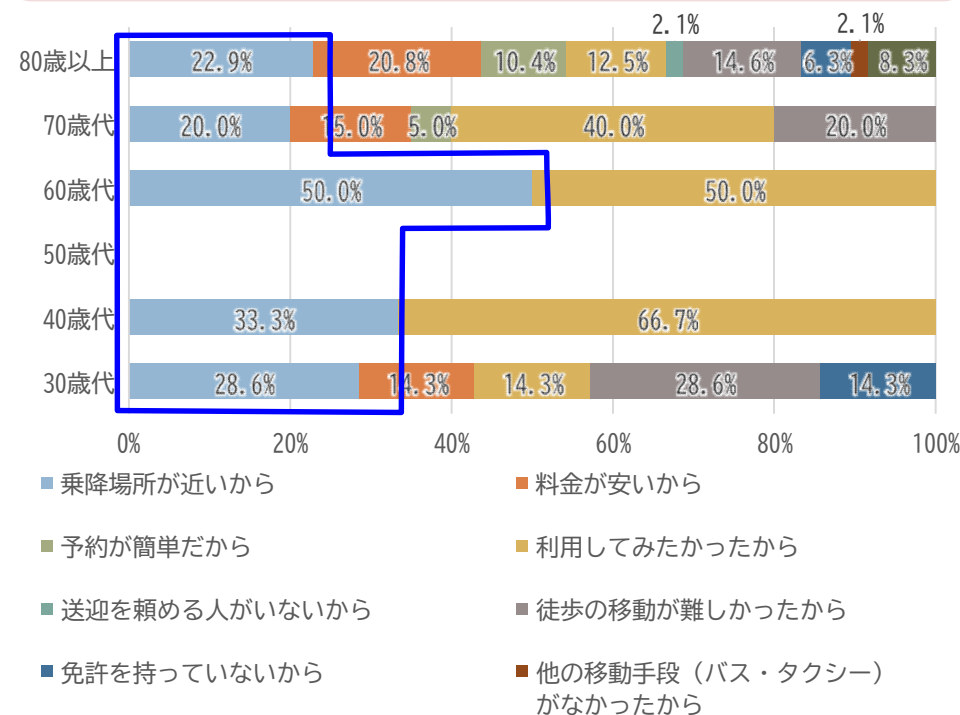
運転免許の保有・返納状況



乗合タクシーの利用目的



乗合タクシーの利用理由



年齢が高くなるにつれて、お試し乗車ではなく、通院や買い物など日常生活を支える移動手段として利用されている。

③ 社会実装にあたっての課題と方針

(1)社会実装に向けて残存する課題

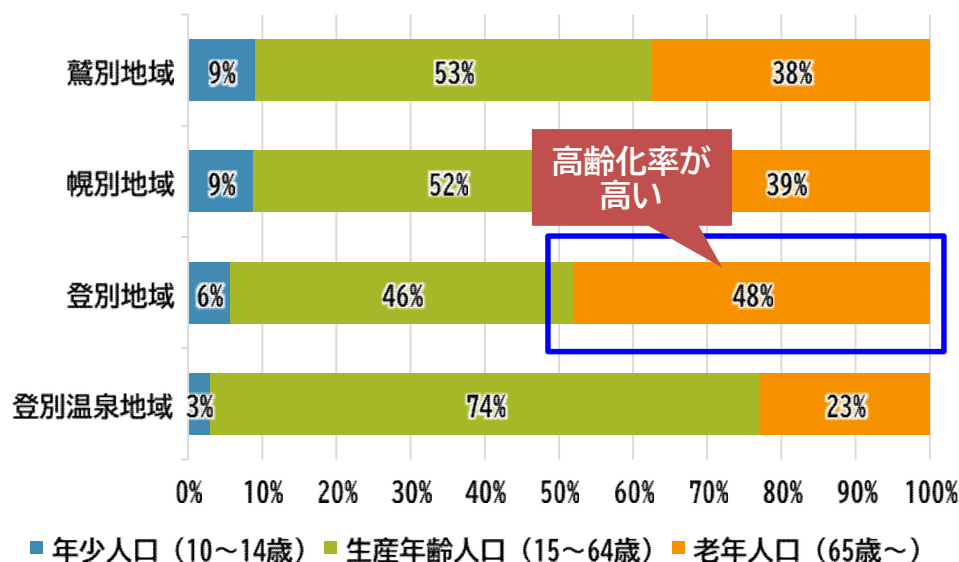
課題

- 有償運行として実施したが、一定の利用実績が確認されており、運賃負担を伴う条件下においても、一定の利用が見られ、地域の移動手段の確保が求められている。**（潜在需要が存在）**
- 本実証実験を知ったきっかけとして30～40歳代では、登別市のSNSによる情報発信をきっかけとして本実証実験を知った人が多い。一方、「60歳代以上」はチラシや説明会が80-90%近くを占めており、**対面によるきめ細かな、かつ丁寧な説明が求められる。**

対応方針

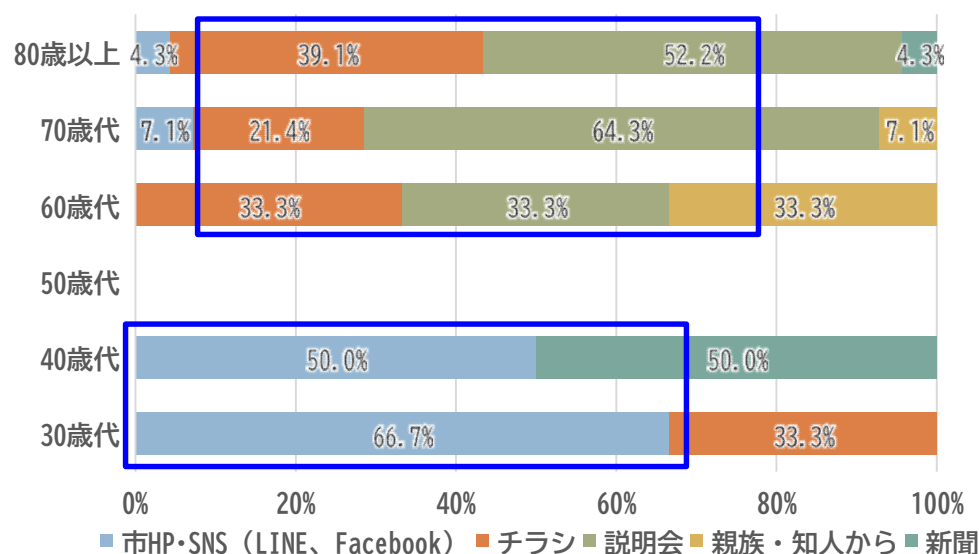
- 「登別地域」は市内で最も高齢化比率が高く、**高齢者の移動手段確保は引き続き必要**である。
- 実証実験の期間が1か月弱であり、広報の期間も短かったことから、地域の**社会受容性の向上及び認知拡大に向けた、継続的な広報が必要**である。

登別地域は老年人口が約50%と高齢比率が高い



▲出典:登別市統計書「指定区別年齢人口」(令和8年3月31日現在)

属性により“乗合タクシー”を知ったきっかけが異なる



▲出典:乗合タクシー実証実験(利用者アンケート)

(1)社会実装に向けて残存する課題

課題

- 実証実験は火曜日及び木曜日に限定して実施したことから、**利用者属性や利用実態が特定の曜日に偏っている可能性**がある。今後は実施曜日を分散させることで、**曜日毎の利用傾向や需要特性をより正確に把握**する必要がある。

対応方針

- 有償化に伴う利用離れは他地域でも課題として指摘されているが、本実証実験は有償運行で実施した中で、一定の利用が確認され、**地域住民の受容性や潜在需要の存在**がある。
- 事業の採算性確保は容易ではないものの、持続的な運行に向けた収支確保は重要であるため、次年度以降では、価格感度分析（PSM）を行い、**市民が許容する運賃の把握等が必要**である。

登別地域は老年人口が約50%と高齢比率が高い

令和8年度の実証実験

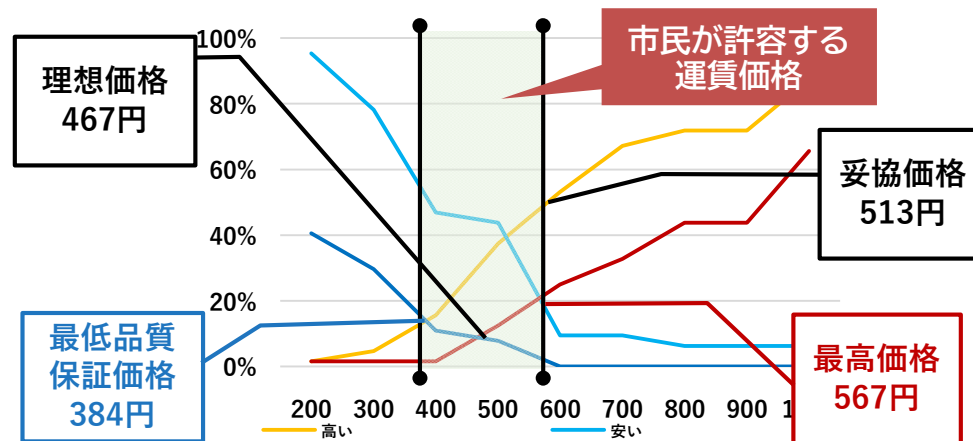
月	火	水	木	金	土	日
-	○	-	○	-	-	-

オペレーター

- ◆ 火曜・木曜に限定された実証実験であり、利用属性・曜日に偏る可能性がある。
- ◆ 短期間の広報であったことから、潜在需要を網羅的に取り込めていない可能性が示唆される。

- ◆ オペレータ対応による人件費が増大

価格感度分析(事例:東京都 八丈島)



次年度以降の実証実験(仮)

実施期間や曜日の拡充

- ◆ 曜日ごとの隔たりや変動を正確に把握するため、曜日毎の利用状況を網羅的に把握できるよう調整
- ◆ 一定期間における利用実態を把握するため6か月などの期間に拡充することを検討

月	火	水	木	金	土	日
-	○	○	○	-	○	-

AI音声システムの導入

- ◆ AI音声システムの導入によるコスト抑制を図る
- ◆ 一方、市民に受け入れられるかの受容性の把握も必要

事業性・採算性確保の検討

- ◆ 年間を通じた利用者数や人件費・燃料費、システム維持管理費を整理のうえ、市の負担額を算出

◀(例)水曜日・土曜日を追加して運行

(2)社会実装に向けて活用可能な補助金(想定)

・乗合タクシー・AIデマンド交通・ライドシェアの運行や予約システム、調査事業に活用可能な主な国土交通省の補助金は「地域内フィーダー系統補助、エリア一括協定運行事業、「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト、共創モデル実証運行」である。

登別市における公共交通施策で活用可能な主な補助金の整理(改訂計画に施策として位置付ける必要がある等、条件が付与)

補助事業	目的	主体	率	補助額	補助期間	フェーズ	条件
地域内フィーダー系統補助	地域公共交通の維持確保	自治体 (活性化協議会)	1/2	500万円程度	単年度	社会実装	- 計画輸送量が15人以上であること。 「経費-収入」の赤字部分の1/2を補助。
エリア一括協定運行事業	交通空白地域等における新たな輸送サービス導入	自治体 (活性化協議会)	1/2	2000万円～1億円程度	最長5年	実証実験 社会実装	- 地域公共交通計画への位置づけ - 地域全体の移動サービスの再構築がポイント。 - 本改訂で施策に位置付ける必要がある。
「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト	交通空白解消と地域交通再構築	自治体+交通事業者+その他	—	～500万円(定額補助) 500万円～(2/3補助) ※広域の場合は1000万円まで定額	単年度	実証実験 社会実装	- 交通空白(免許返納者増加やバス停までの距離等)の制約が存在。 - 社会実装を見据えた収支計画が必要である。 - 人材育成事業等、補助対象内容が幅広い。 - 予約システム等への補助も可能。
共創モデル実証運行	新たな交通サービスの実証	共創PF (活性化協議会+自治体+交通事業者+その他)	2/3	1億円(上限)	単年度	実証実験 社会実装	地域交通の移動に加え、<u>関係主体(商業・医療・教育)との連携が重要</u>である。