

# 新型コロナウイルス感染症感染拡大前後における 移動需要の変化等に係る調査結果

---

令和4年11月  
中部運輸局 交通政策部 交通企画課



# 1. 調査概要①

## 調査目的

地域公共交通計画の作成努力義務化  
⇒公共交通の利用実態とその見通しの把握の  
必要性・重要性の増大



新型コロナウイルス感染症の感染拡大  
⇒短期的な公共交通利用激減及び  
中・長期的な予見可能性の低下

**利用状況の追跡だけでは、  
どのような需要が失われているのか・どうすれば改善するのかが分からない  
⇒自治体・事業者が何をすべきかが分からない**

- 地域公共交通活性化再生に必要となる情報分析・提供等を担う国（運輸局）において、
- ①現在の交通市場において、感染拡大前比でどのような目的・分量の交通需要が失われたのかの詳細について、一般的な傾向を明らかにする
  - ②管内自治体・事業者に対し、地域公共交通の利用需要予測・利用回復に向けた課題明確化等に資する情報を提供する
- ため、新型コロナウイルス感染症拡大前後における移動需要の変化を把握するアンケート調査を実施。

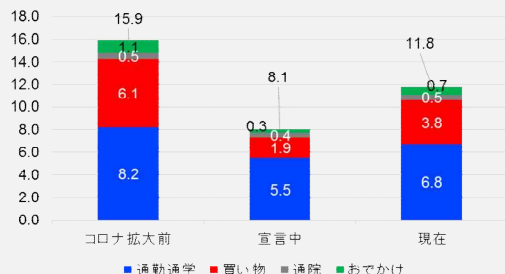
## 調査方針

- 公共交通を利用しなくなった者の実態を把握するため、「利用者アンケート」でなく自治体の協力を得て「住民アンケート」を実施。高齢者も考慮し、郵送・WEB回答方式を併用。  
※調査対象エリアへの域外からの訪問者に係る需要（観光・出張需要等）については本調査による把握・分析の対象外。
- 抽出率をパーソントリップ調査等に比べて上昇させることにより、限られた予算の中で可能な限り公共交通利用可能性のある者からアンケートを回収。
- 【感染拡大前】【一回目の緊急事態宣言中】【現在（令和3年10月頃）】の3時点における回答者の外出頻度・手段を把握し、公共交通利用状況の変化の詳細、回答者属性等による傾向を把握。

# 1. 調査概要②

## 分析方針

### 3 時点別における公共交通利用推移の把握



感染拡大前：2019年10月頃  
初回宣言中：2020年5月頃  
現在：2021年10月頃

### 公共交通利用減少要因を活動目的・個人属性別に把握

公共交通利用者数の減少

交通行動の変化

#### 活動目的

- ・通勤通学
- ・買い物
- ・通院
- ・おでかけ

#### 個人属性

- ・年齢,性別
- ・公共交通の感染対策への認識
- ・家族の状況 等

### アフターコロナに向け自治体・事業者が講ずべき施策の提案

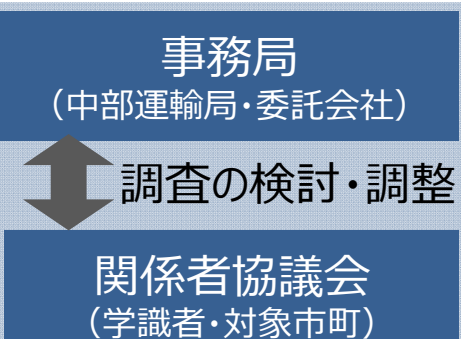
減少要因把握

意向把握

利用の減少要因や住民の公共交通への認識を捉え、重点化して取り組むべき事項を摘示

## 検討体制

※業務委託先：日本能率協会総合研究所



調査手法の  
助言等

日本都市計画  
学会中部支部  
公共交通  
研究小委員会

### 学識者

名城大学理工学部 松本 幸正 教授  
岐阜大学工学部 倉内 文孝 教授

### 関係自治体

八百津町、静岡市、豊川市、みよし市、伊賀市

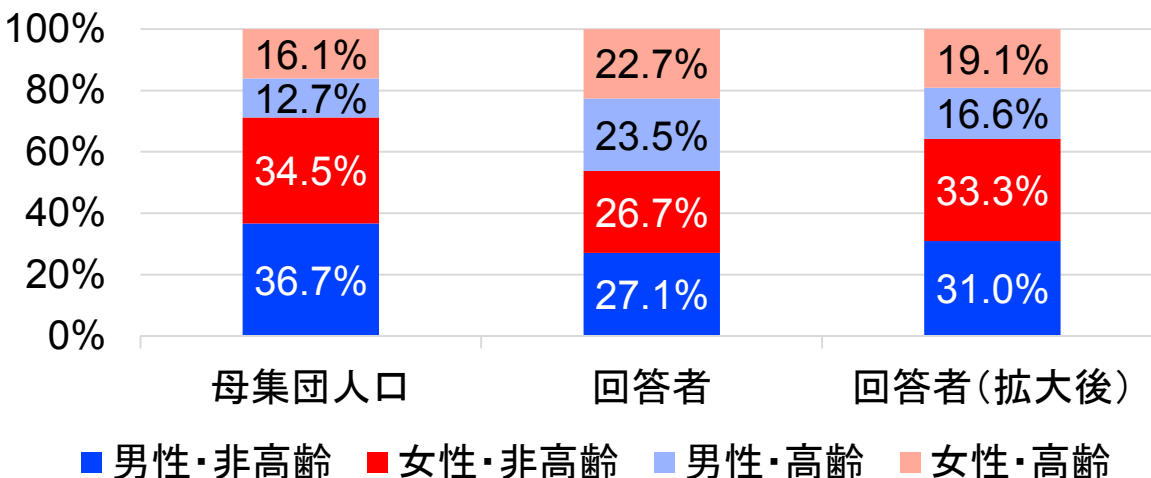
## 配布方法・回収実績

- 対象エリアは、過去に公共交通に係る住民アンケートの実施経験がある自治体の中から、地域属性等を考慮して選定。
- 令和3年11月12日（金）以降順次郵送配布し、同12月17日（金）までに郵送による返送又はWEB回答により回収した調査票を元に分析を実施。
- 計10,270世帯に調査票を配布、合計4,005件の回答を得た。
- 対象エリア関係自治体に対し、エリア毎の調査結果に対するヒアリングを実施し、地域特性等を確認。

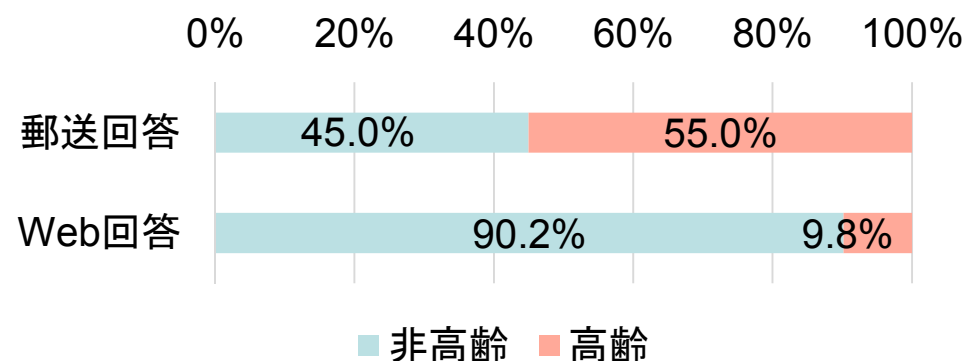
# 1. 調査概要③

- 提出された回答票の男女・高齢非高齢構成比率について、各対象エリアの母集団人口の男女・高齢非高齢構成比率と比して概ね近い値となるよう補正を加えることにより、たまたま回答者が多かった年齢・性別属性に全体が影響を受けないよう配慮。なお、郵送回答方式を併用したことにより、WEB単体の調査と比して、高齢者のサンプルをより精度高く得ることができている。
- 全回答者のうち9割弱が何らかの公共交通にアクセス可能となっている。

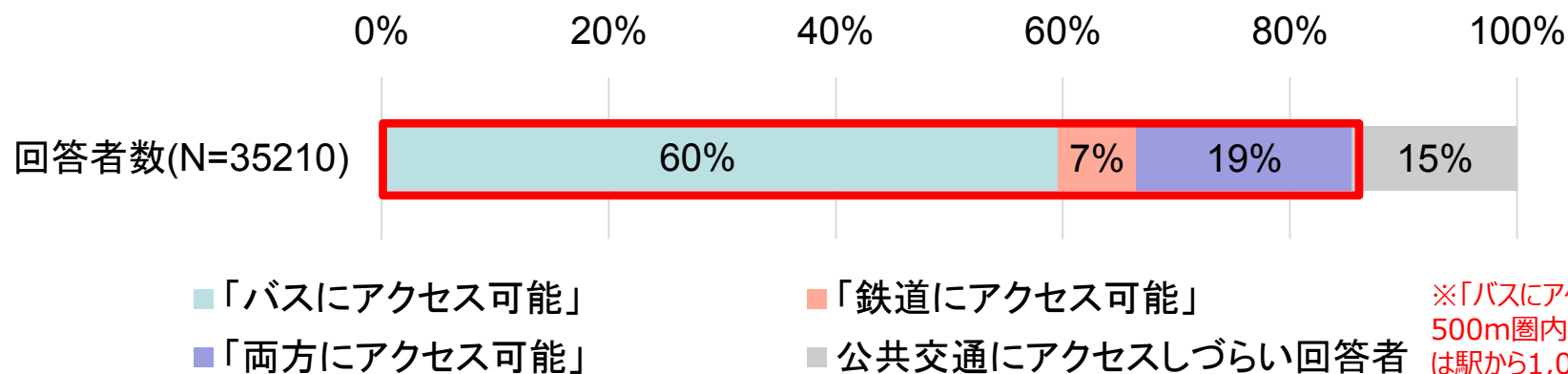
母集団・回答者に占める男女・高齢非高齢それぞれの回答者の比率



【参考】郵送回答・WEB回答の高齢・非高齢割合



回答者に占める駅・バス停圏内居住者の割合



※「バスにアクセス可能」はバス停から500m圏内、「鉄道にアクセス可能」は駅から1,000m圏内を指す

## 2. 結果概要(全体)

○外出全体と公共交通利用の変化について（感染拡大前と現在の比較）

- 外出全体に比べ、公共交通利用はより大きく減少。
- 公共交通利用は、「平日」より「休日」、「都市・近郊部」より「地方部」の減少が大きい。
- 公共交通利用の減少に最も大きな影響を与えているのは、買い物目的の利用で、特に非高齢層の女性の利用である。次いで、通勤・通学目的の利用が大きな影響を与えている。
- 買い物目的の公共交通利用の減少は、外出の減少よりも外出手段の変更によるところが多い。変更の理由は、移動手段の混雑等に対する個人の不安感が中心。
- 通勤目的の公共交通利用の減少は、外出手段の変更よりも外出の減少によるところが多い。減少の理由は、勤務地・学校からの要請等、外的要因が中心。

## 2. 結果概要（全体）公共交通利用の何が減ったか①

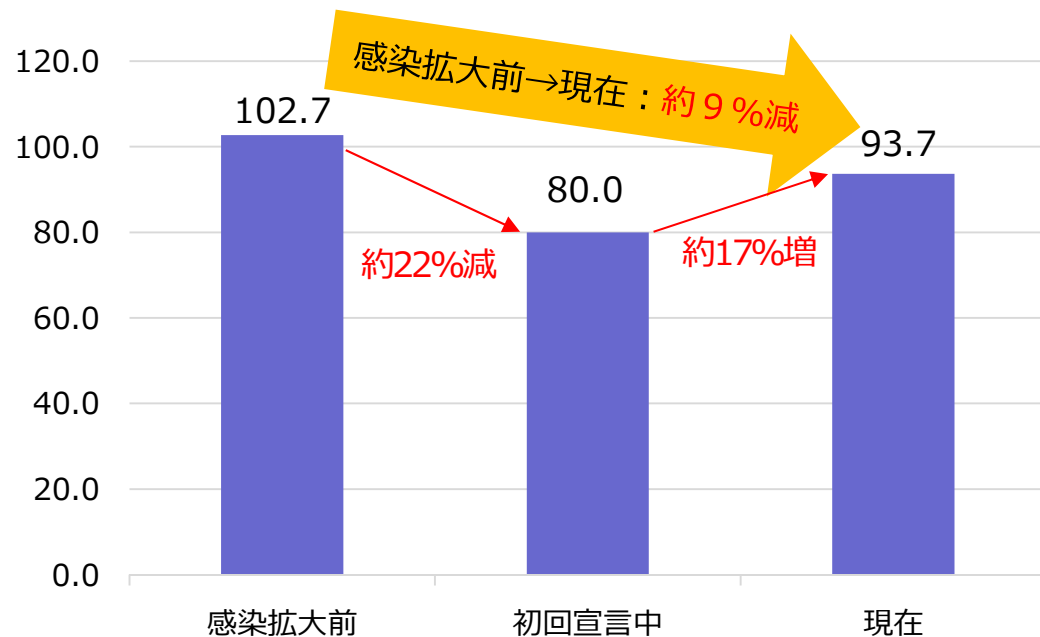
- 感染拡大前から現在にかけて「**移動量(=総トリップ数)**」の変化を捉えるため、アンケート回答者のうち感染拡大前・初回宣言中・現在の3時点全ての移動について回答されている回答票を元に、回答者全体（41,320人分(拡大後)）を母数とする月当たりの①自家用車等を含む全移動手段による総トリップ数②公共交通を利用した総トリップ数を算出し、それぞれの詳細な変化を分析。

注：総トリップ数＝人数×回数。外出頻度の大きい個人による行動変容ほど全体の輸送量への影響が大きくなるところ、総トリップ数による比較をすることにより、個人の外出行動の変容に各個人の外出頻度による重みづけを行うことができる。従って、総トリップ数による比較は感染拡大が総体としての移動需要（輸送量）に与える影響の分析に適している。

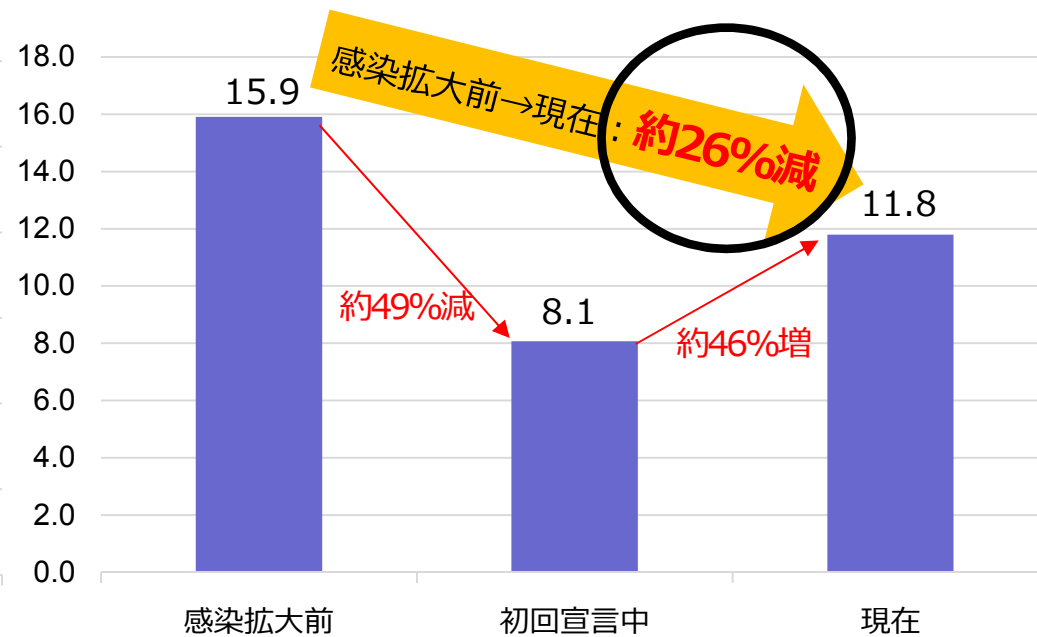
- 総トリップ数について感染拡大前と現在を比較すると、**全移動手段・公共交通利用いずれの総トリップ数も減少**しているが、全移動手段については感染拡大前比9%減程度に留まっている一方、公共交通利用を含むトリップ数に限った場合、感染拡大前比26%減となっており、**公共交通利用トリップは全体のトリップに比して減少が大きい状況**にある。
- 「初回宣言中」の前後で、**公共交通利用は全移動手段に比べ増減幅が大きく、感染拡大・緩和の影響をより強く受けている**。

### 月当たり総トリップ数の推移（平休日計）

全移動手段 総トリップ数の推移（平休日計：万トリップ/月）



公共交通利用総トリップ数の推移（平休日計：万トリップ/月）

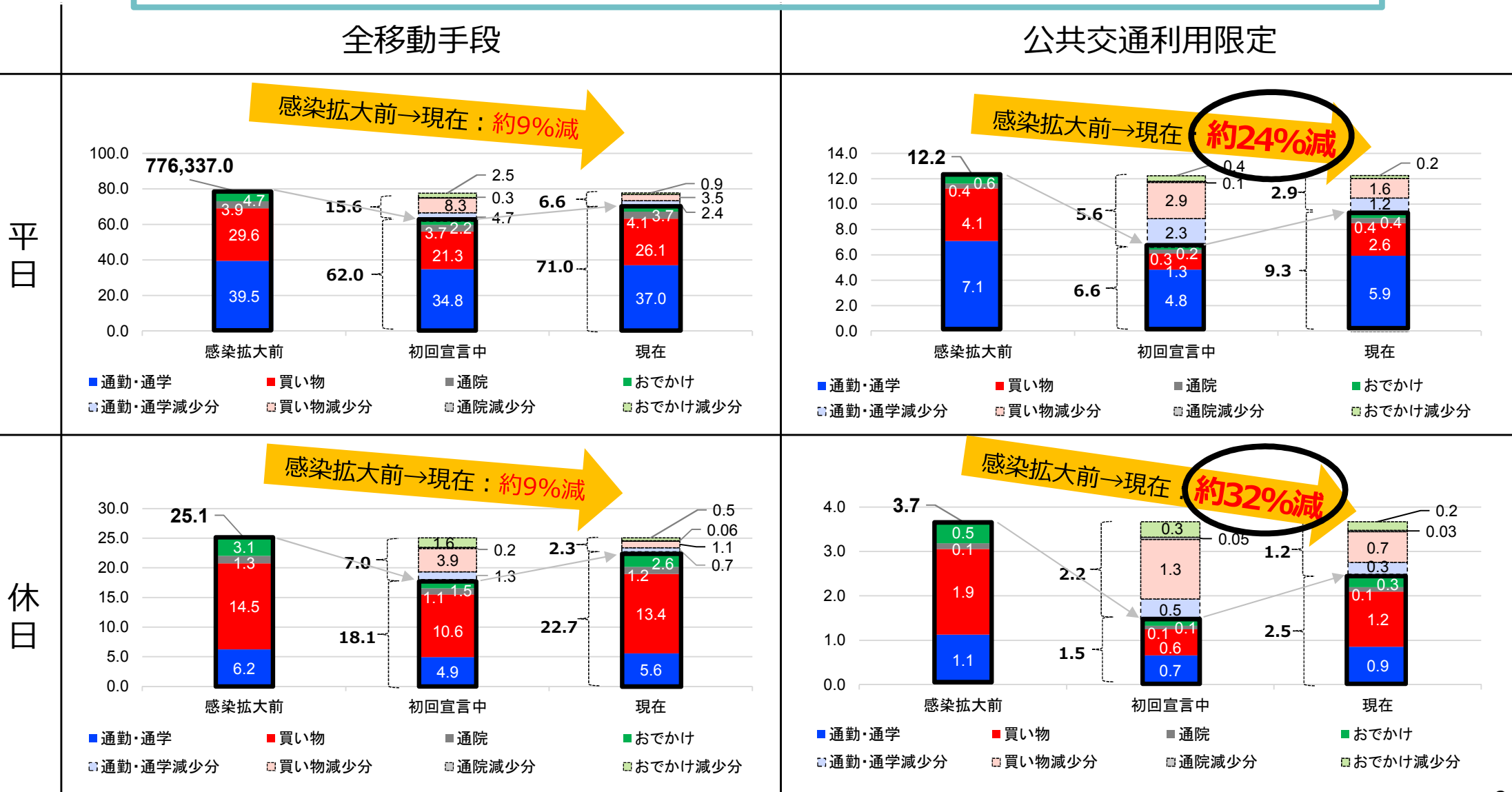




## 2. 結果概要（全体）公共交通利用の何が減ったか②

- 全移動手段においては、平休日を問わずいずれも9%減程度と差はないが、公共交通利用においては、「平日」の25%減に対して、「買い物」目的の比率の高い「休日」は32%減となっており、「平日」より「休日」の減少が大きい。

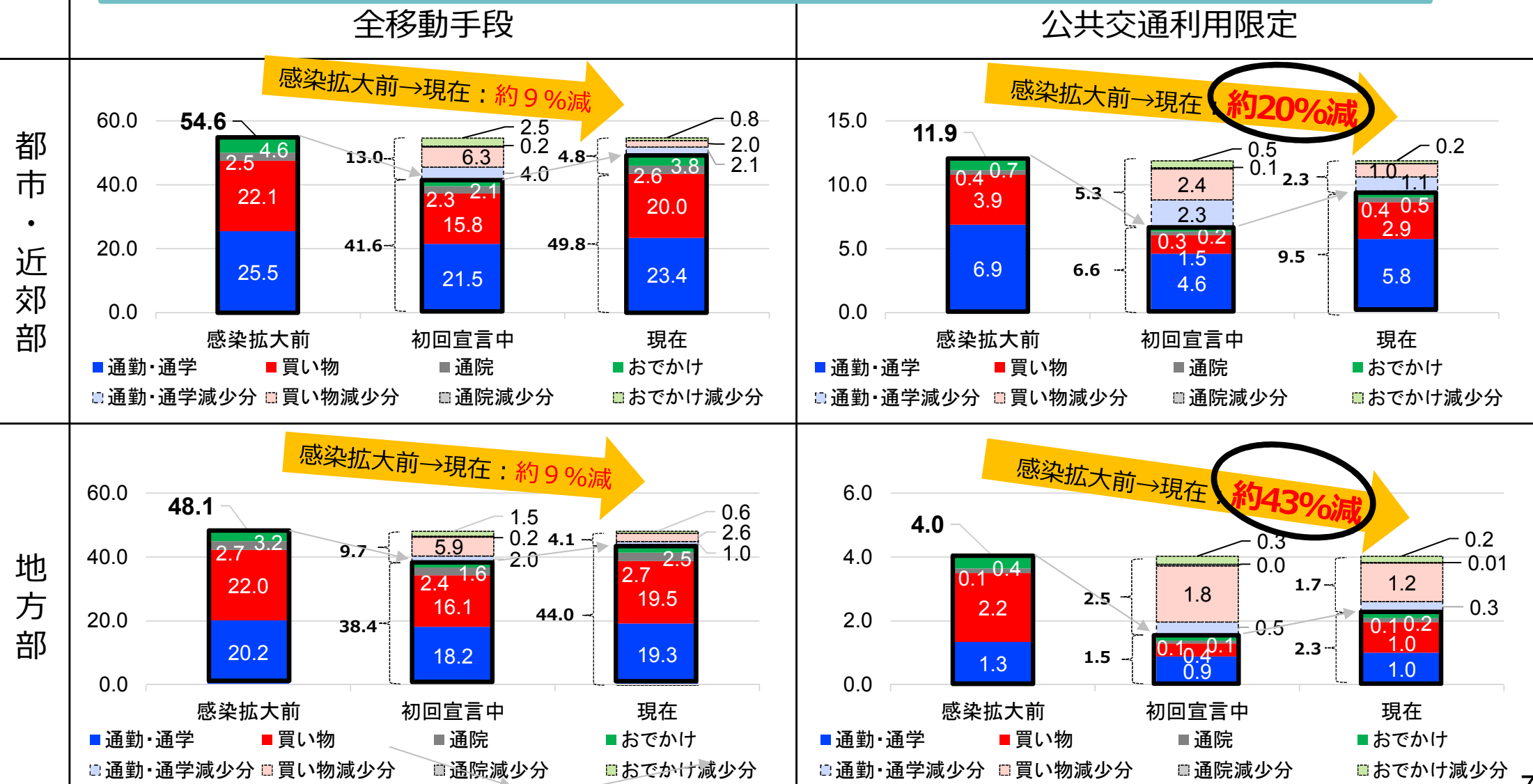
【活動目的別】感染拡大前から現在にかけての総トリップ数の推移（平日・休日別：万トリップ/月）



## 2. 結果概要（全体）公共交通利用の何が減ったか③

- 全移動手段においては、活動目的を問わず地域属性により大きな差は見られず、全体では約9%減と差はない。
- 公共交通利用においては、「都市・近郊部」の約20%減に対して、「地方部」は約43%減となっており、「都市・近郊部」より「地方部」の減少が大きい。その中でも、特に「買い物」目的の減少の影響が大きい。

【活動目的別】コロナ拡大前から現在にかけての地域別トリップ数の推移（平休日計：万トリップ/月）

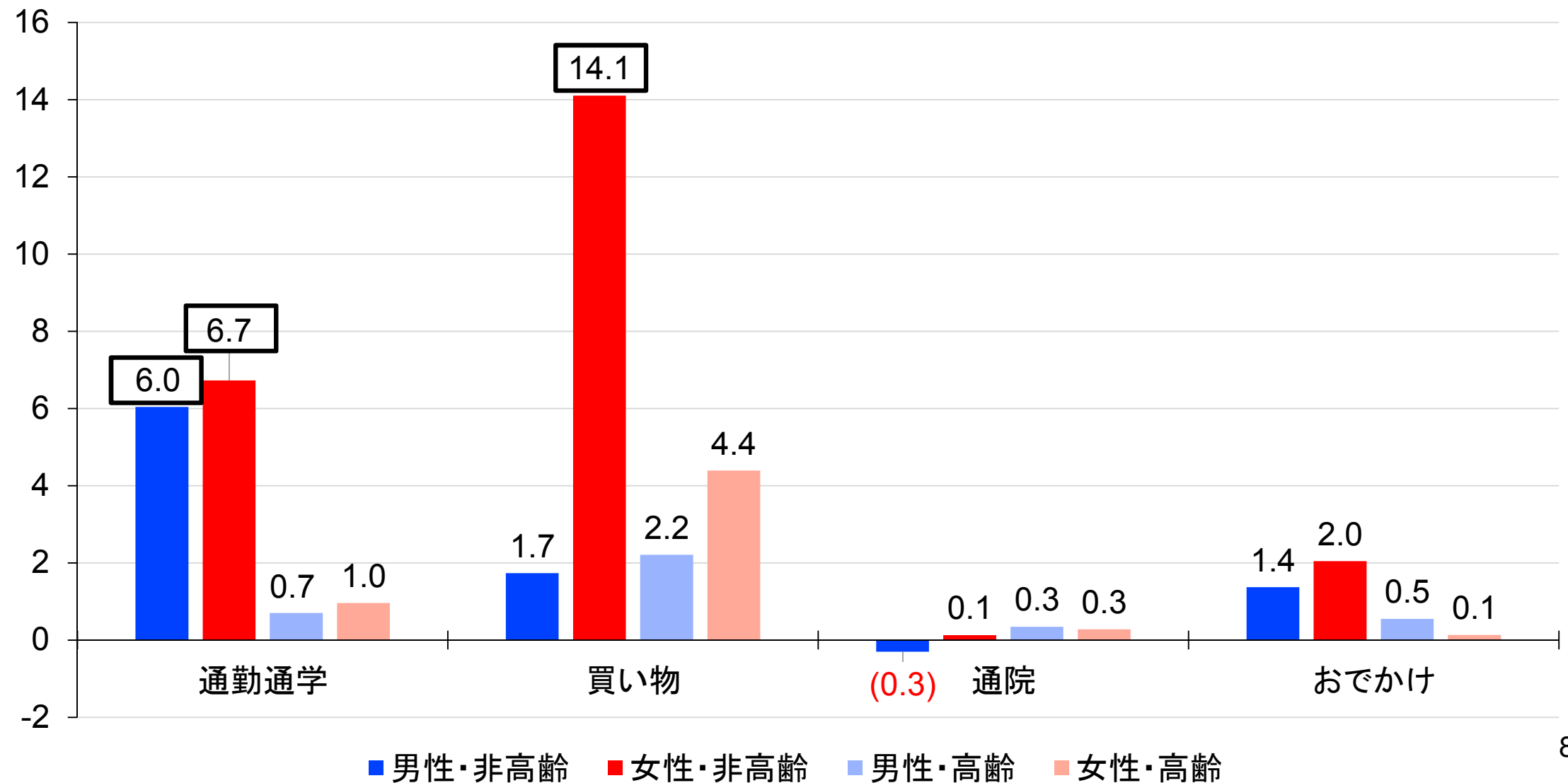




## 2. 結果概要（全体）公共交通利用の何が減ったか④

- 現在の公共交通利用の移動量を感染拡大前と比べると、「**買い物目的の女性非高齢層**」が最も減少し、次いで減少量が多い区分は「**通勤・通学目的の女性非高齢層**」となる。通勤・通学については男性非高齢層についても同程度減少している。

【活動目的別】【男女・年齢層別】【公共交通利用】感染拡大前から現在にかけての減少トリップ数（平休日計：千トリップ/月）



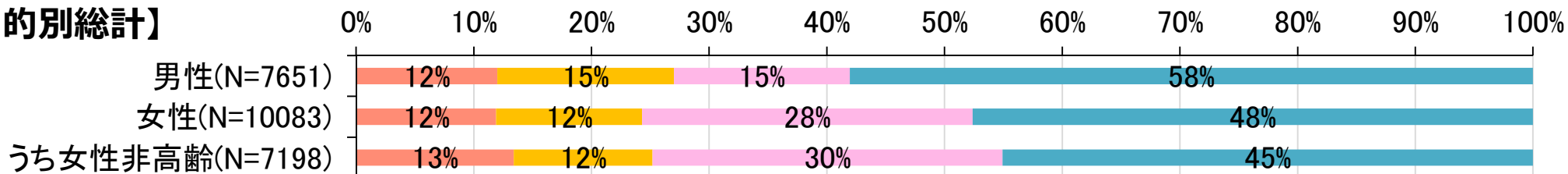
※感染拡大前と現在トリップ数の活動目的別・属性別の差

## 2. 結果概要（全体）公共交通利用の何が減ったか⑤

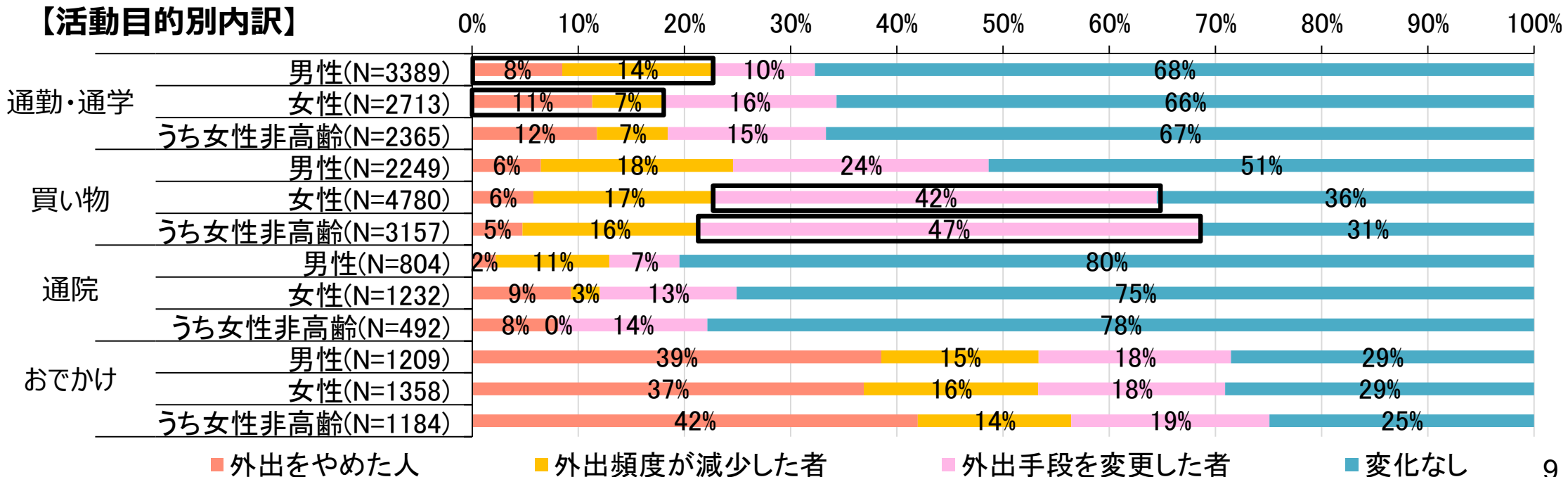
- 感染拡大前の外出で公共交通を利用していた回答者の現在における行動変容について分析すると、「変化なし」が男女ともに最多だが、「おでかけ」以外の全ての目的において、女性は男性に比べて公共交通から手段変更した人の割合が高い。また、非高齢女性においてその傾向がより強い。
- 公共交通から手段を変更した人が最も多いのは男女ともに「買い物」目的の移動となっている。女性の「買い物」目的では手段を変更した回答者の割合が男性の約1.8倍の42%、非高齢女性では47%となっている。
- 「おでかけ」目的での外出を現在においても控える傾向は男女において共通している。

【属性別】感染拡大前の外出で公共交通を利用していた者における現在の外出状況（平休日計）

### 【活動目的別総計】



### 【活動目的別内訳】



■ 外出をやめた人

■ 外出頻度が減少した者

■ 外出手段を変更した者

■ 変化なし

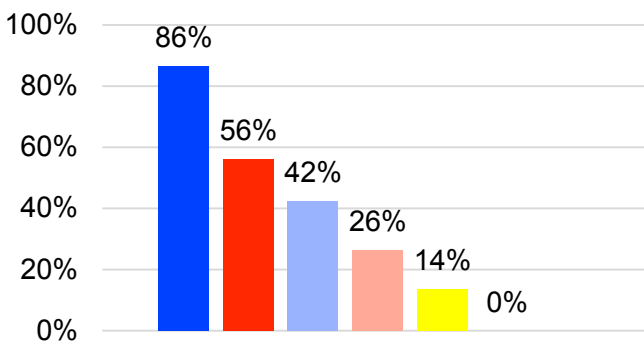
※「現状維持」には手段変更なくかつ利用頻度が増加した人を含む

## 2. 結果概要（全体）公共交通利用はなぜ減ったか①

- 「**買い物**」目的については、公共交通利用者の外出頻度変更理由・手段変化理由いずれについても「混雑や密集を避けるため」とする“個人の不安感（意識変化）が最多となっているが、頻度変化の理由としては「**目的地**」への不安、手段変更については「**移動手段**」への不安が挙がっている点に違いがある。
- 公共交通からの手段変更者の男女比（p18）及び手段変更理由の男女比を踏まえると、**女性は男性に比べて混雑・密・消毒状況への不安により敏感である者が多い可能性**がある。

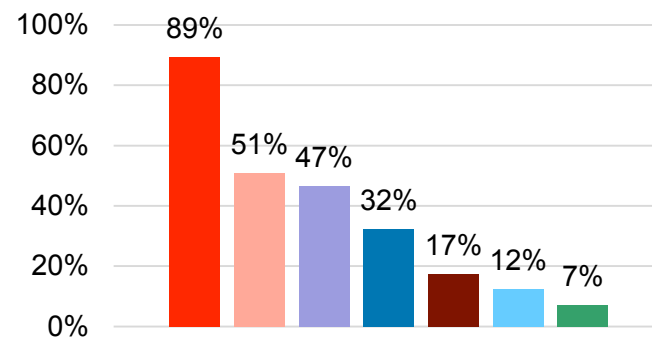
### 【買い物目的】公共交通利用者の通勤通学目的での移動需要の変化理由（平休日計）

■ 公共交通利用者の買い物目的での外出頻度変化理由（N=790）



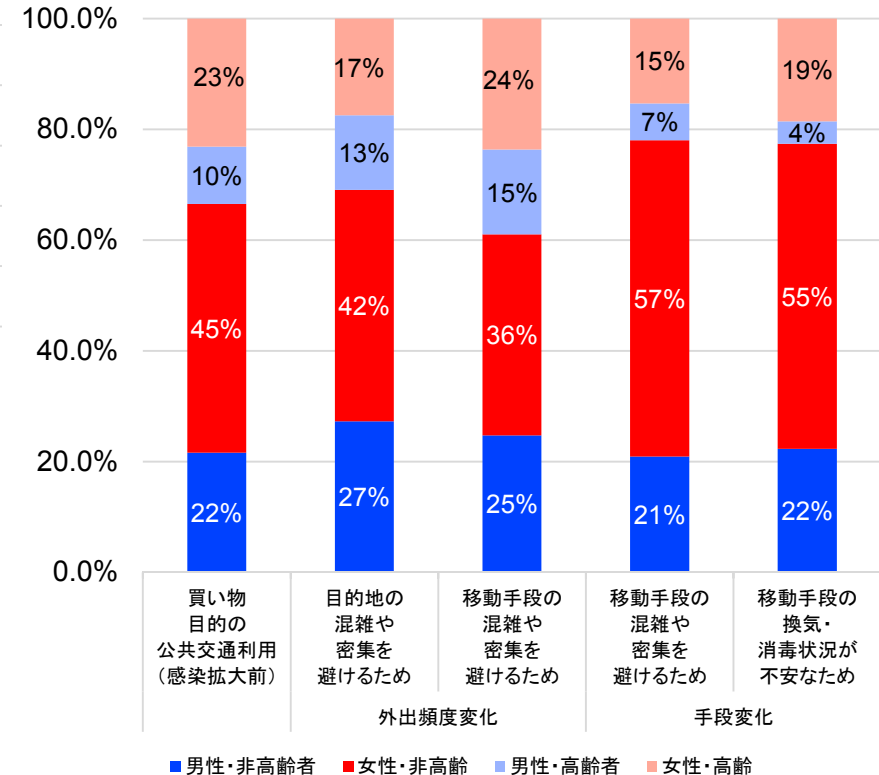
買い物

■ 公共交通利用者の買い物目的での手段変化理由（N=1464）



買い物

（参考）買い物目的の頻度・手段の変更理由に係る性別の属性構成比

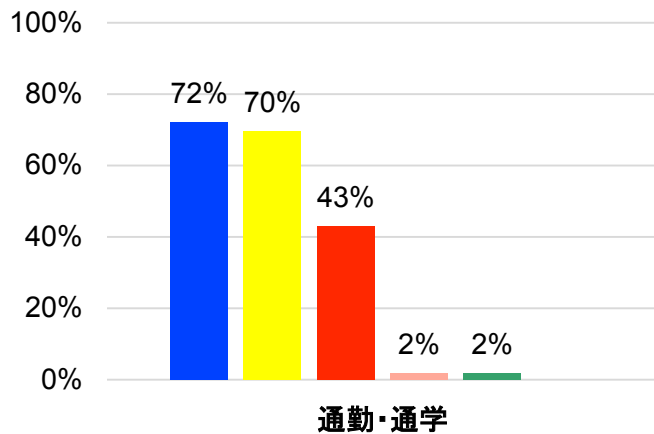


## 2. 結果概要（全体）公共交通利用はなぜ減ったか②

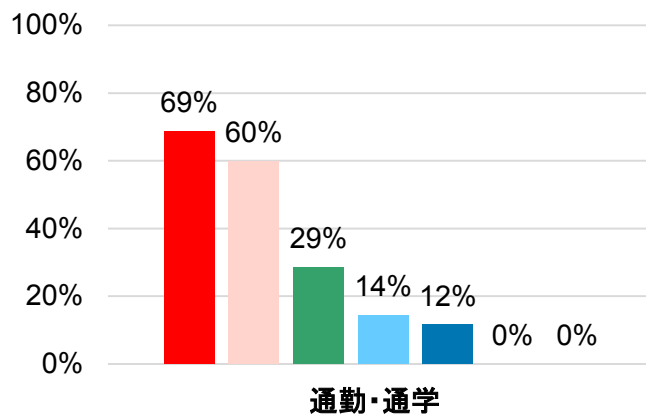
- 「通勤・通学」目的の公共交通利用者の**外出頻度変更理由**としては、「勤務地・学校から要請があったため」「テレワーク等が増え、勤務地・学校へ行く頻度が下がったため」といった“**外的要因**”が多い。
- 「通勤・通学」目的の公共交通利用者の**手段変化理由**としては、「移動手段の混雑や密集を避けるため」「移動手段の換気・混雑状況が不安なため」といった“**個人の不安感（意識変化）**”が多い。
- **公共交通からの手段変更者の男女比（p18）**及び**手段変更理由の男女比**を踏まえると、女性は男性に比べて公共交通の混雑・密・消毒状況への不安により敏感である者が多い可能性がある。

### 【通勤・通学目的】感染拡大前の公共交通利用者における行動変容の理由

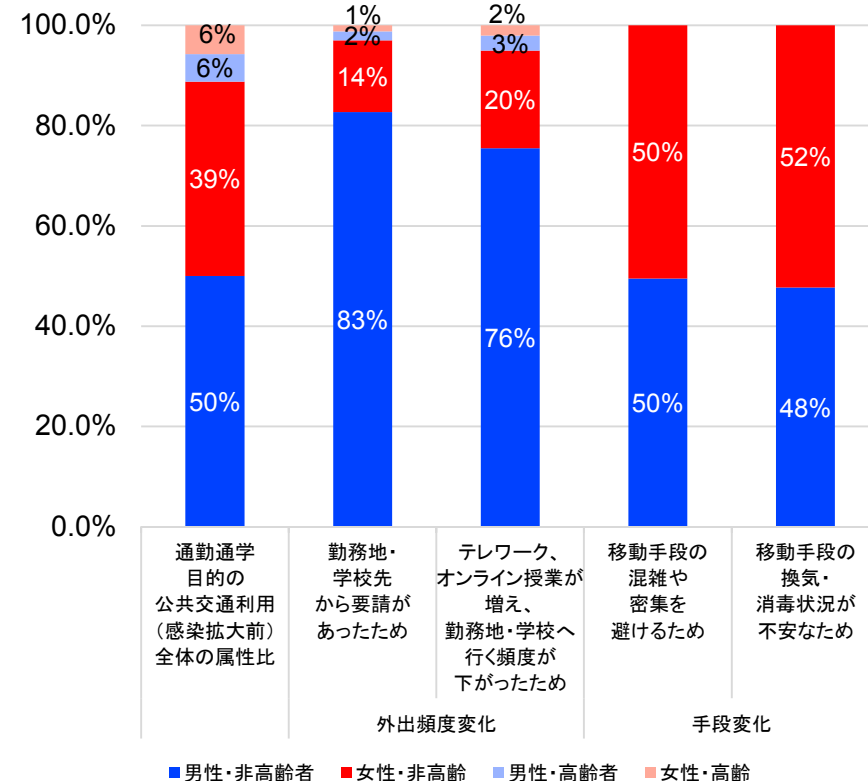
■ 公共交通利用者の通勤・通学目的の外出頻度変更理由（N=466）



■ 公共交通利用者の通勤・通学目的の手段変更理由（N=294）



（参考）通勤・通学目的の頻度・手段の変化理由に係る肢別の属性構成比



### 3. 結果概要（詳細）

○公共交通利用の減少に比較的大きな影響を及ぼしていた、買い物目的及び通勤・通学目的の利用について、地域別（※）・性年齢別の詳細な分析を実施し、関係自治体に対してヒアリングを実施。

※調査対象の5地域のうち、十分な回答数を得られた4地域を選定

#### ○買い物目的

- ・ 女性のうち、全地域で特に20代、次いで40代の減少が大きい。
- ・ 地方部のみ共通の傾向として、女性高齢層の減少も大きい。
- ・ ヒアリングの結果、これらの要因として、休日の娯楽を兼ねた買い物や家族での買い物回数の減少、まとめ買いに伴う移動手段の変更、非同居家族による買い物送迎によるまとめ買い等が推測された。

#### ○通勤・通学目的

- ・ 地域ごとに大きく減少している性別が分かれた。
- ・ 各地域の感染拡大前と現在の外出状況との比較において、外出をやめた人、外出頻度が減少した人、外出手段を変更した人の合計割合が多い方が減少しており、減少量にも影響を与えたと推測される。<sup>12</sup>

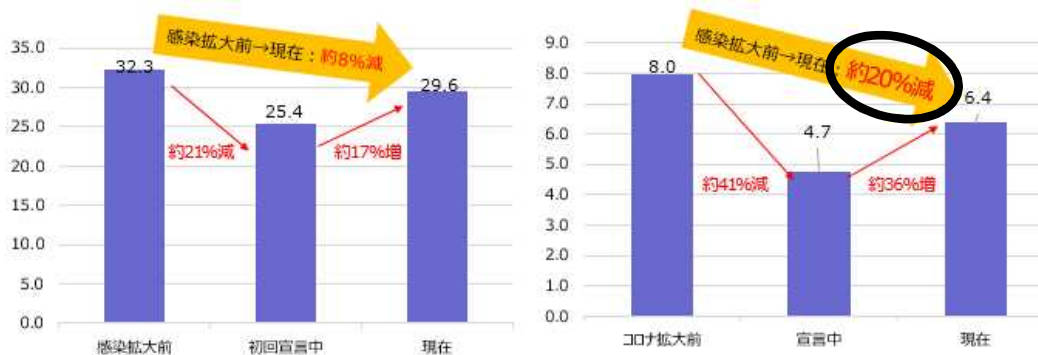


# 3. 結果概要 (詳細) 公共交通利用の何が減ったか①

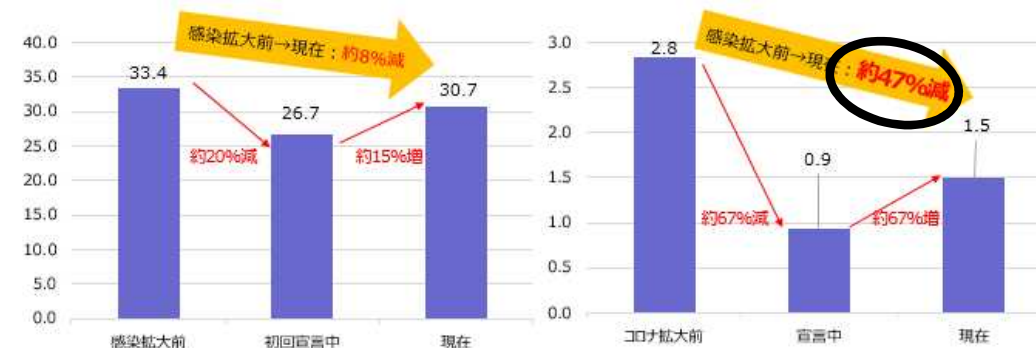
## 月当たり総トリップ数の推移 (平休日計)

全移動手段 総トリップ数の推移 (平休日計:万トリップ/月)

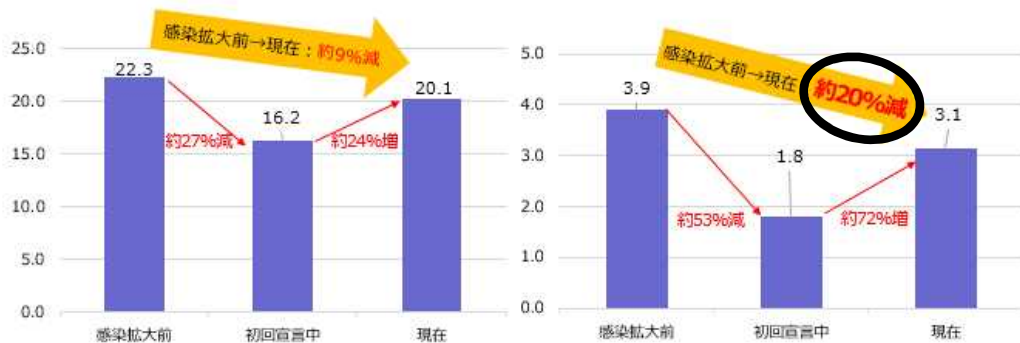
### 都市・近郊部A



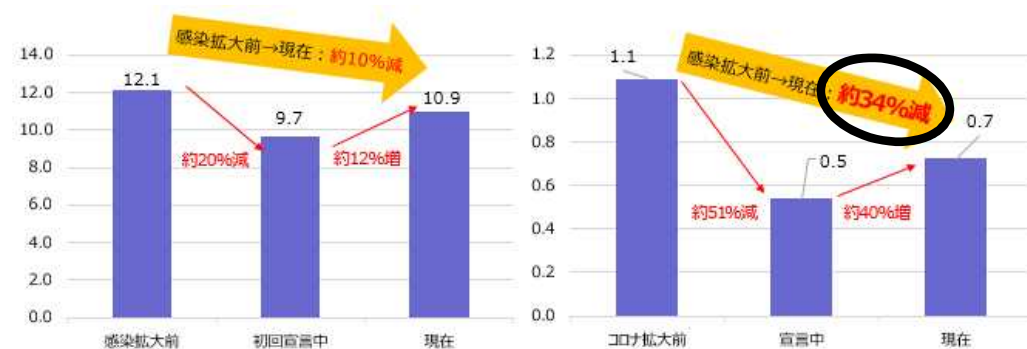
### 地方部A



### 都市・近郊部B



### 地方部B



都市・近郊部

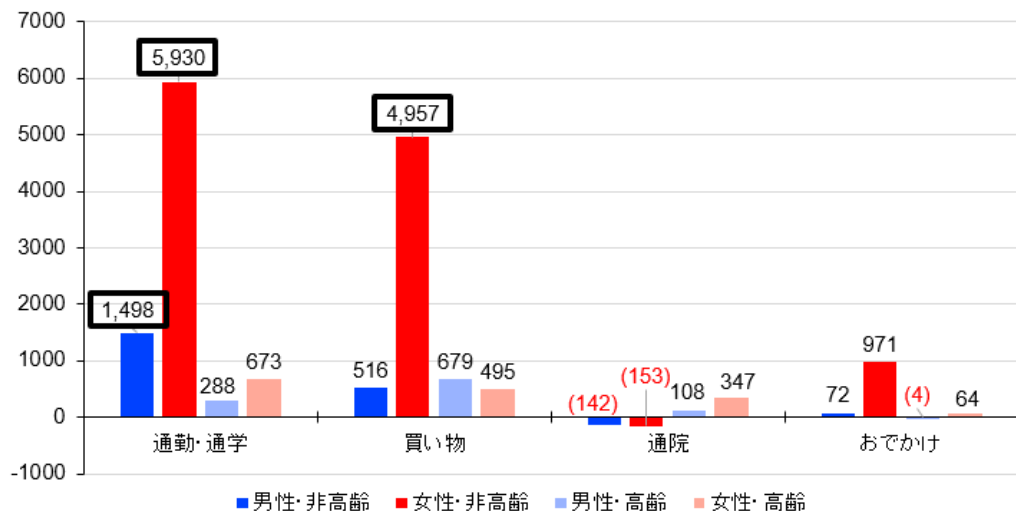
地方部



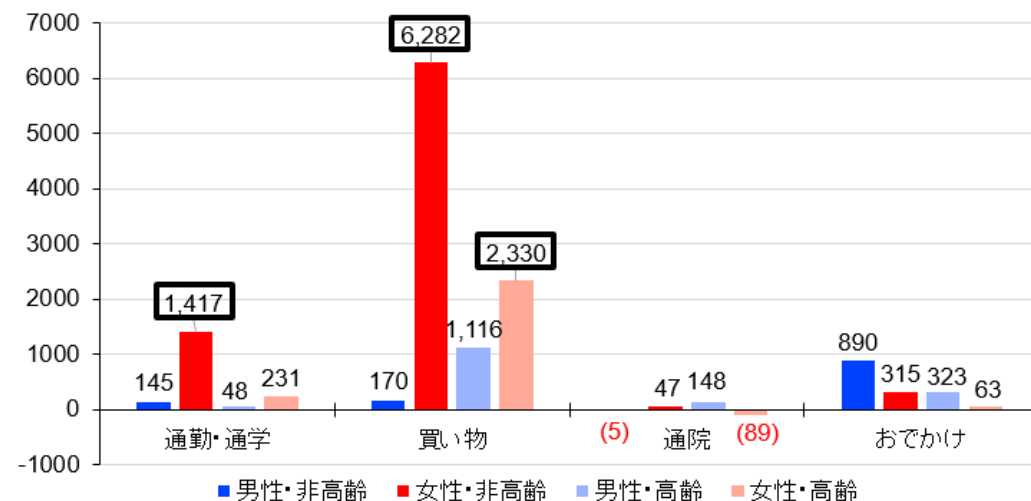
# 3. 結果概要（詳細）公共交通利用の何が減ったか②

【活動目的別】【男女・年齢層別】【公共交通利用】感染拡大前から現在にかけての減少トリップ数（平休日計：トリップ/月）

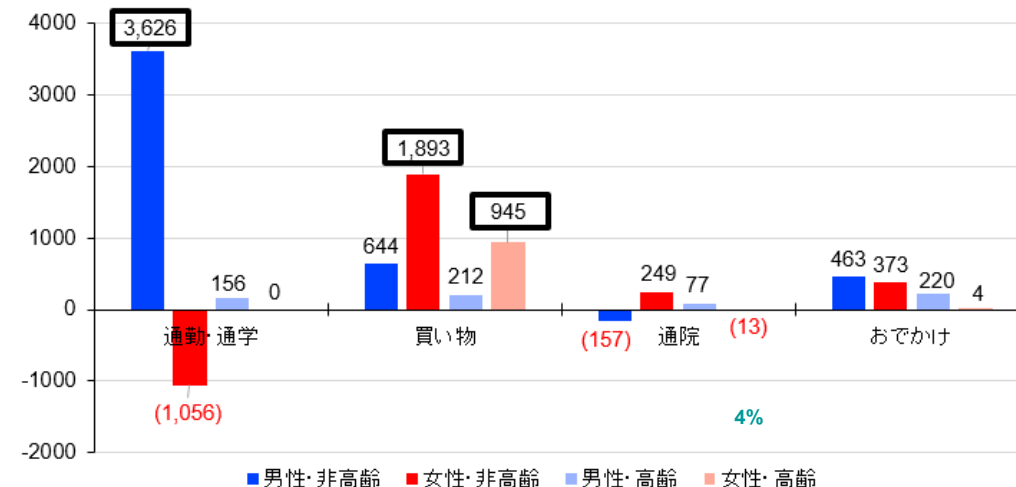
## 都市・近郊部A



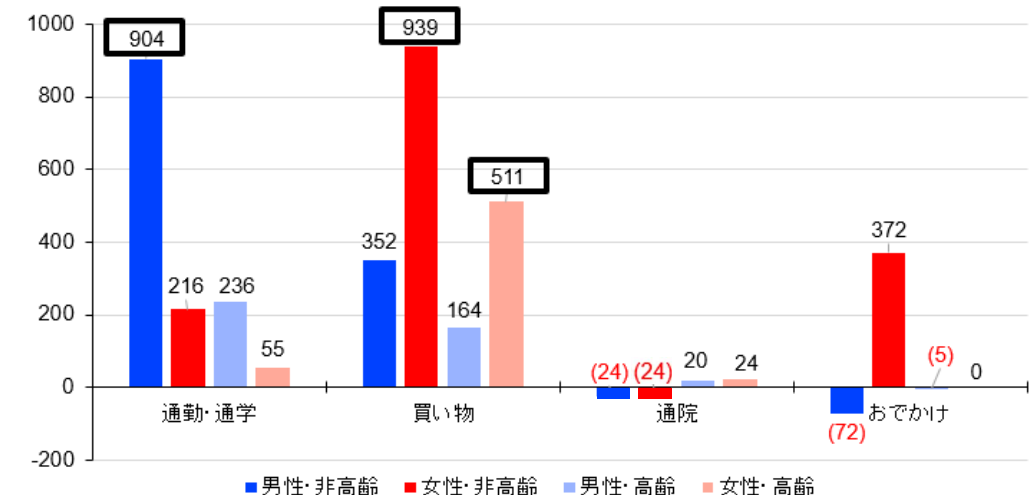
## 地方部A



## 都市・近郊部B



## 地方部B



都市・近郊部

地方部

# 3. 結果概要（詳細）公共交通利用の何が減ったか③

年齢別かつ目的ごとの時系列別トリップ数（単位：トリップ／月）

※男女別かつ平休日合計の  
年齢階層別のトリップ数/月

注：「感染拡大前」に対する「現在」の割合を次のとおり色分け

60%未満：赤 60%以上80%未満：橙 80%以上100%未満：黄 100%以上：緑

## 都市・近郊部A

|       |      | 10歳代 | 20歳代 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 65～69歳 | 70～74歳 | 75歳～ |
|-------|------|------|------|------|------|------|--------|--------|--------|------|
| 通勤・通学 | 男性現在 | 100% | 88%  | 96%  | 51%  | 101% | 131%   | 106%   | 44%    | 79%  |
|       | 女性現在 | 100% | 44%  | 57%  | 121% | 71%  | 88%    | 64%    | 78%    | 80%  |
| 買い物   | 男性現在 | 0%   | 60%  | 108% | 50%  | 82%  | 80%    | 79%    | 75%    | 63%  |
|       | 女性現在 | 83%  | 43%  | 42%  | 60%  | 80%  | 68%    | 71%    | 84%    | 102% |

## 地方部A

|       |      | 10歳代 | 20歳代 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 65～69歳 | 70～74歳 | 75歳～ |
|-------|------|------|------|------|------|------|--------|--------|--------|------|
| 通勤・通学 | 男性現在 | 0%   | 100% | 0%   | 100% | 70%  | 100%   | 100%   | 94%    | 0%   |
|       | 女性現在 | 114% | 0%   | 100% | 100% | 71%  | 0%     | —      | 0%     | 100% |
| 買い物   | 男性現在 | 0%   | 167% | 12%  | 200% | 226% | 71%    | 64%    | 86%    | 48%  |
|       | 女性現在 | 0%   | 16%  | 65%  | 5%   | 14%  | 0%     | 78%    | 0%     | 40%  |

## 都市・近郊部B

|       |      | 10歳代 | 20歳代 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 65～69歳 | 70～74歳 | 75歳～ |
|-------|------|------|------|------|------|------|--------|--------|--------|------|
| 通勤・通学 | 男性現在 | 83%  | 73%  | 90%  | 69%  | 66%  | 81%    | 100%   | 75%    | 60%  |
|       | 女性現在 | 229% | 97%  | 88%  | 77%  | 101% | 100%   | 100%   | 100%   | 100% |
| 買い物   | 男性現在 | 0%   | 111% | 44%  | 56%  | 144% | 66%    | 78%    | 90%    | 74%  |
|       | 女性現在 | 108% | 28%  | 94%  | 30%  | 79%  | 79%    | 0%     | 37%    | 83%  |

## 地方部B

|       |      | 10歳代 | 20歳代 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 65～69歳 | 70～74歳 | 75歳～ |
|-------|------|------|------|------|------|------|--------|--------|--------|------|
| 通勤・通学 | 男性現在 | 0%   | 70%  | 100% | 100% | 60%  | 55%    | 111%   | 24%    | 100% |
|       | 女性現在 | 100% | 0%   | 0%   | 0%   | 65%  | 100%   | 0%     | 75%    | 100% |
| 買い物   | 男性現在 | 0%   | 100% | 100% | 0%   | 41%  | 75%    | 100%   | 55%    | 65%  |
|       | 女性現在 | 0%   | 22%  | 22%  | 75%  | 51%  | 84%    | 39%    | 59%    | 59%  |

都市・近郊部

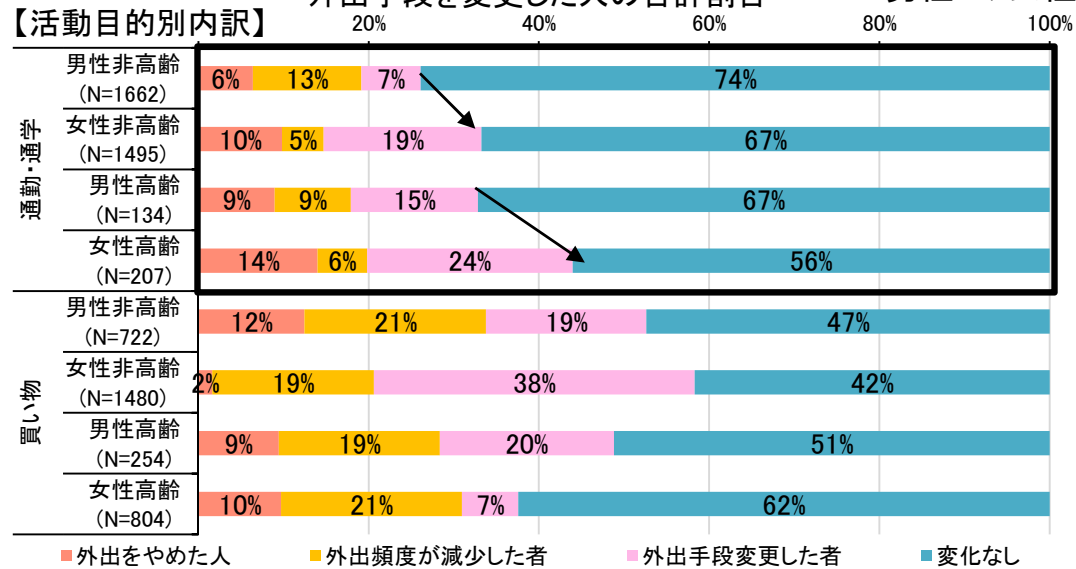
地方部

# 3. 結果概要 (詳細) 公共交通利用の何が減ったか④

【活動目的別】感染拡大前の外出で公共交通を利用していた者における現在の外出状況 (平休日)

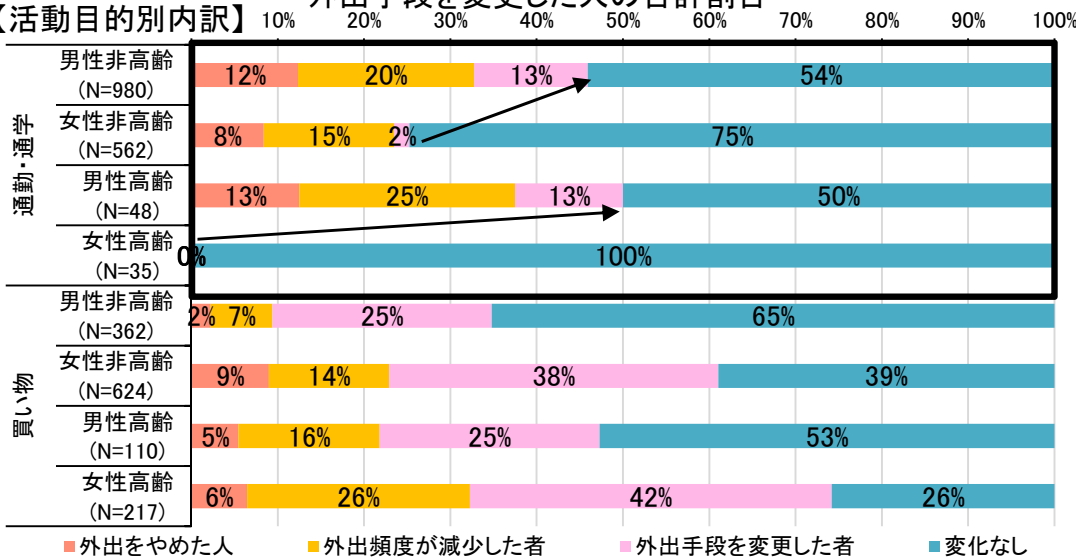
## 都市・近郊部A

外出をやめた人、外出頻度が減少した人、  
外出手段を変更した人の合計割合 男性 < 女性



## 都市・近郊部B

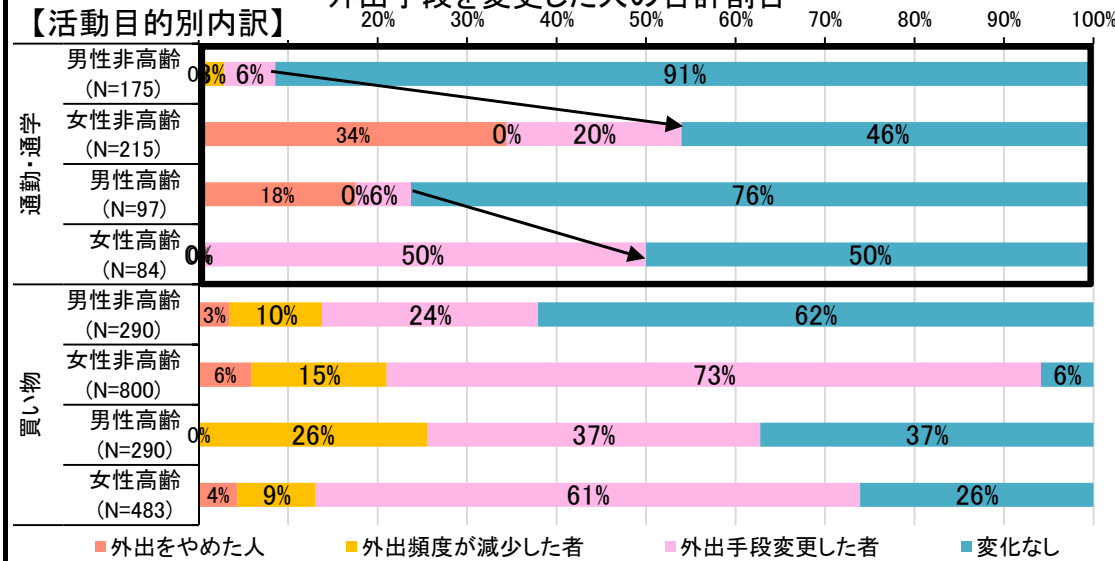
外出をやめた人、外出頻度が減少した人、  
外出手段を変更した人の合計割合 男性 > 女性



都市・近郊部

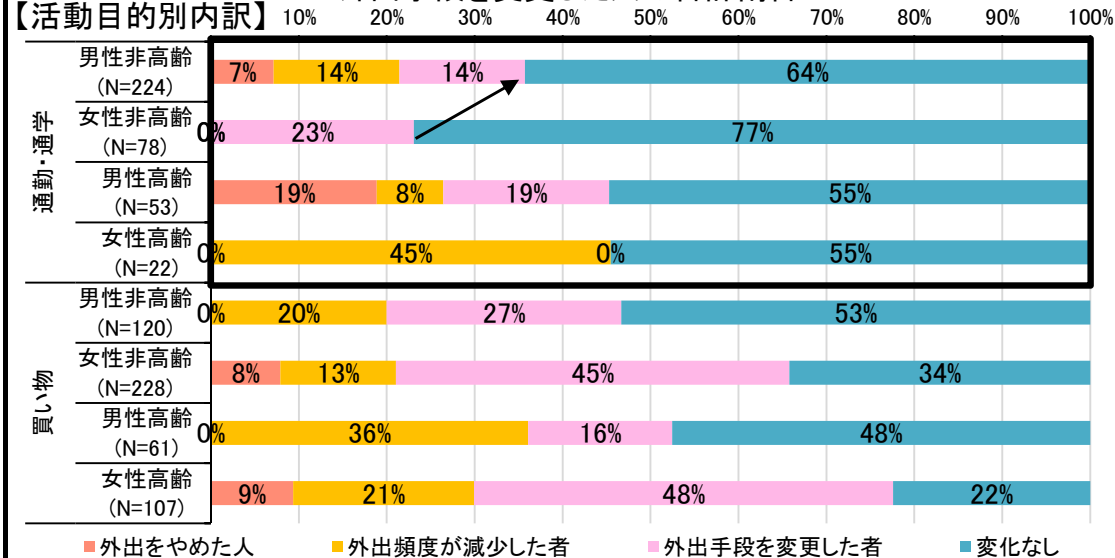
## 地方部A

外出をやめた人、外出頻度が減少した人、  
外出手段を変更した人の合計割合 男性 < 女性



## 地方部B

外出をやめた人、外出頻度が減少した人、  
外出手段を変更した人の合計割合 男性 > 女性



地方部

## 4. 交通施策に与える示唆①

今回の調査結果を踏まえると、以下のような点が考察される。なお、本調査においては調査対象エリアへの域外からの訪問者に係る需要（観光・出張需要等）については把握・分析の対象外となっていることに特に留意が必要である。

- 現下の公共交通による移動需要の減少は、生活のオンライン化による移動需要そのものの減少よりも、他手段、特に自家用車への転換が大きな要因となっていることについて、改めて認識を共有する必要がある。
- 外出需要全般の減少に比して公共交通利用の減少が滞っており、各地域における課題や特性等を踏まえた、公共交通と自家用車による輸送の適切な役割分担を行う観点からも、関係者が一体となった効果的な公共交通の利用促進策を講じていく必要がある。

※交通政策基本法（平成25年法律第92号）第5条において「交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、（中略）それぞれの特性に応じて適切に役割を分担（中略）することを旨として行われなければならない」とこととされており、第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）においても、「まちづくりと十分に連携して交通政策を進めることにより、公共交通や自転車等の利用を促進し、環境に優しく魅力的な都市の形成を目指す」「公共交通機関の利用を促進し、地域の交通のベストミックスを実現する」ことなどが今後の交通政策の基本的方針の一つとして謳われている。

- 【買い物】【おでかけ】利用については、利便性の確保を前提としつつ、目的地の商業施設・自治体商工部局等ともタイアップした公共交通利用にインセンティブを設けるような取り組みが重要ではないか。
- 【買い物】【おでかけ】目的での移動は他者との関係での手段や頻度に係る制約が相対的に少なく、個人の不安感が手段・頻度変更に反映されやすいと考えられることから、公共交通利用に不安を感じている層への不安解消に向けた働きかけが特に重要ではないか。

- 【通勤・通学】利用については、移動需要のある程度の減少は固定化することを前提として、交通事業者の経営基盤の安定化の観点からは、定期券購入にインセンティブを付与する施策を講じるなど、通勤・通学利用が減ったとしても、引き続き基盤収入を確保することができると取り組みが重要ではないか。
- また、【通勤・通学】目的での移動については、企業や学校と連動した、公共交通が安全な移動手段であることを周知する取り組みを行うことが重要ではないか。

- 車内マナーに係る内容も含めた「バスの乗り方教室」の実施など、普段子どもと生活を共にする層が公共交通を利用しやすくなるような環境づくりについて、次世代の公共交通利用者確保の観点からも、特に力を入れるべきではないか。
- 高齢者は自由な交通手段変更が相対的に困難なケースも多いと考えられ、特に高齢者が気兼ねなく公共交通を利用できる環境整備が重要ではないか。

## 4. 交通施策に与える示唆(施策事例)

### ○買い物、おでかけ利用促進取組事例

- ・市内の大型商業施設との連携

【みよし市、東郷町、名鉄バス(株)、アイ・モールイオン三好店】

- ・渥美半島ぐるっと得々クーポン祭バス&タクシー

【田原市地域公共交通会議】

- ・夏休み小学生50円バス、東三河バス整理券ラリー&徳川家康謎解きゲーム

【豊鉄バス(株)、名鉄バス(株)、東三河地域公共交通活性化協議会他】

- ・無料DAY歩こうでいMAP 【岡山商工会議所】

### ○通勤・通学利用促進取組事例

- ・通学・通勤用定期券助成 【福井県池田町】

- ・身分証のICカード化による利用促進 【富山県富山市】





## ■ 買い物、おでかけ利用促進取組事例

### ■ 内容

- ・豊鉄バス伊良湖本線・支線、田原市ぐるりんバス、市内タクシーに乗車の方にお得なクーポンを1乗車1人1枚配布。
- ・指定公共交通機関を利用すると1乗車につき1枚クーポンがもらえ、イベント参加店(市内29店舗)で利用すると特典が受けられる。

#### 特典の例 酒店(右図)

- ・たまぽポイント2倍

#### 衣料品店

- ・たまぽカード  
ポイント2倍



### ■ 開始時期・期間

2022年6月1日 ~ 2022年8月31日

### ■ 対象

未就学児、小中学生、一般、高齢者  
豊鉄バス伊良湖本線・支線、田原市ぐるりんバス、  
市内タクシーに乗車の方



## ■ 買い物、おでかけ利用促進取組事例

### ■ 内容

- 小学生をはじめとした子供たちにバス利用のきっかけをつくるため、路線バス事業者と東三河8市町村が連携してバスの小児運賃を1乗車50円にする取組みを夏休み中に実施。
- 期間中には「東三河バス整理券ラリー&徳川家康謎解きゲーム」を併せて開催。

### 【路線バス】

- 豊鉄バス:高速バスを除く全線
- 名鉄バス:蒲郡市内の全線

### 【コミュニティバス】

- 東三河8市町村にあるコミュニティバス  
(豊橋市、豊川市、蒲郡市、新城市、田原市)
- おでかけ北設(設楽町、東栄町、豊根村)

※おでかけ北設の予約バスを除く

※豊橋市のかわかたバス、柿の里バスは期間中無料



**バス整理券ラリー&徳川家康謎解きゲーム 参加方法**

**挑戦1**  
路線バスやコミュニティバスに乗り、整理券や乗車証明書を集めよう！  
集めた整理券や乗車証明書を応募用紙に貼って応募しよう！

**挑戦2**  
駅にある手がかりをもとに場所を探し出しバスに乗って現地へ行こう！  
二次元コードから得られた「ことば」を記録しよう！  
応募用紙に「2つの場所」と「ことば」を書いて応募しよう！

それぞれ抽選で景品を進呈!!

**挑戦1**  
お菓子詰め合わせ 20名様

**挑戦2**  
◎佃煮詰め合わせ 10名様  
◎田口塩鶏 5名様  
◎ガマゴリうどん(二人前) 10名様  
◎東栄チキンセット 10名様  
◎もっくるパウダーケーキ 10名様  
◎渥美半島たはらブランド詰め合わせ 10名様  
◎ベリーベリーちゃんのブルーベリージャム 10名様

※時期により、内容が変更になる場合があります。

### ■ 開始時期・期間

- 夏休み小学生50円バス

2022年7月21日(木)~8月31日(水)の期間

- 東三河バス整理券ラリー&徳川家康謎解きゲーム  
令和4年7月21日(木)~9月18日(日)の期間



買い物

## ■ 買い物、おでかけ利用促進取組事例

### ■ 内容

- ・岡山市では、公共交通利用を促進するとともに買い物などの外出機会を創出し、経済の活性化を図ることを目的に「路線バス・路面電車の運賃無料DAY」※を実施
- ・岡山商工会議所では、無料DAYを盛り上げるため、無料DAYにあわせて来店特典の提供を実施（ポイント付与や割引サービス等）。
- ・また、来店特典等を紹介する特設サイトを開設

※一部でも岡山市内を運行する路線バス・路面電車の全ての便を無料化（ただし、一部路線は対象外）。対象は岡山市民に限定しない。

#### 特典の例 百貨店（右図）

- ・たまルンカードのポイント3倍 など

#### カメラ店

- ・フィルム現像・写真プリント5%OFF



岡山市路線バス・路面電車運賃無料DAY連動

7/24日 8/28日 9/25日 10/30日 11/3日 11/20日 11/27日 12/25日

たまルンカード たまルンアプリ 会員様限定

運賃無料DAYは岡山タカシマヤのお買物で

**ポイント3倍!**

ファッション・リビングは6%ポイント、食料品・特価品は3%ポイント付与!

たまルンカードご入金受付中

Takashimaya



### ■ 開始時期・期間

2022年7月24日(日)～2022年12月25日(日)の期間における日曜日および祝日の日(8日間)を予定している。

※新型コロナウイルスの感染状況等や荒天・台風により、内容の変更又は中止の可能性がある。

通勤  
通学

## ■通勤・通学利用促進取組事例

### ■通学用定期券の助成内容

- 対象者  
池田町から県内の学校に通学する池田町民
- 助成対象となる定期券
  - ・福鉄バスの通学定期券
  - ・京福バスの通学定期券
  - ・福井鉄道(電車)の通学定期券
  - ・JRの通学定期券
  - ・えちぜん鉄道の通学定期券
- 助成割合

| 年齢区分                              | 助成割合    |
|-----------------------------------|---------|
| 20歳まで(20歳に達する日以降の最初の3月31日の属する月まで) | 購入金額の9割 |
| 20歳から(20歳に達する日以降の最初の4月1日の属する月から)  | 購入金額の3割 |

### ■通勤用定期券の助成内容

- 対象者  
池田町から福井県内の会社等に通勤する池田町民
- 助成対象となる定期券
  - ・福鉄バスの通勤定期券
  - ・京福バスの通勤定期券
  - ・福井鉄道(電車)の通勤定期券
  - ・JRの通勤定期券
  - ・えちぜん鉄道の通勤定期券
- 助成割合  
購入金額の3割

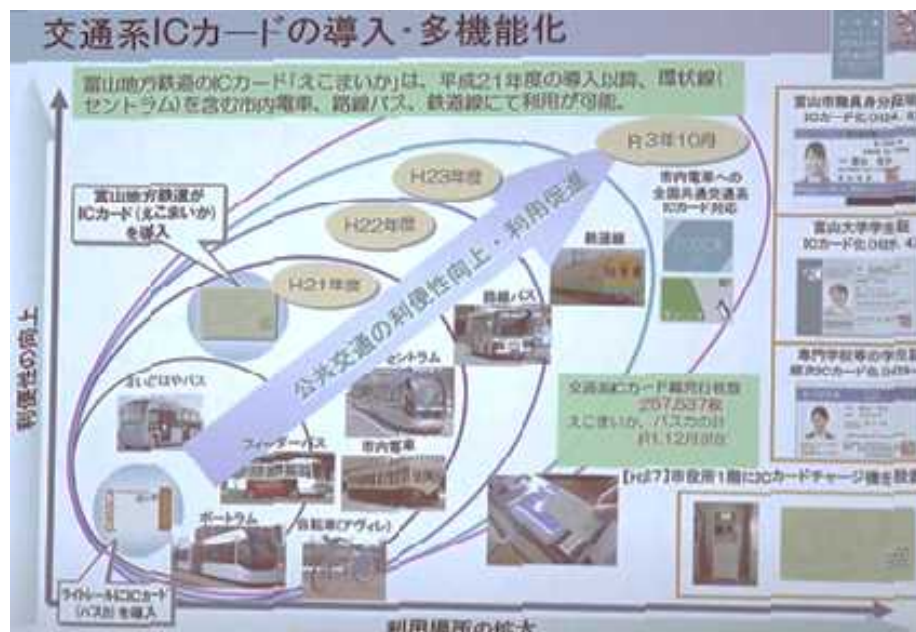


通勤  
通学

## ■ 通勤・通学利用促進取組事例

## ■ 内容

- 交通系ICカードの多機能化により、環状線を含む市内電車、路線バス、鉄道線における利便性の向上、利用促進を図っている

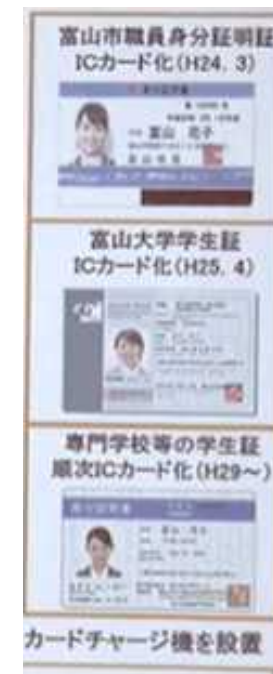


## ■ 身分証のICカード化

- 富山市職員身分証明証をICカード化
- 富山大学学生証をICカード化
- 専門学校等の学生証を順次ICカード化

## ■ 開始時期

- 富山市職員身分証明証をICカード化  
2012年3月～
- 富山大学学生証をICカード化  
2013年4月～
- 専門学校等の学生証を順次ICカード化  
2017年～



カードチャージ機を設置

## 4. 交通施策に与える示唆②

### 期待される本調査結果の活用方法

今回の結果を踏まえ、

【自治体】においては、

- ①本調査結果を参考にしつつ、各地域の実情を反映した公共交通利用実態の詳細な把握・分析に努められたい。
- ②地域公共交通計画の作成その他の必要に応じ「公共交通利用者数」「交通政策に係る財政負担額」「収支」等について目標設定をする際の参考としていただきたい。
- ③公共交通の利用回帰に向けた取り組みの重要性を改めてご認識いただくとともに、本調査において明らかとなった、重点化して対策を取るべき活動目的・層を念頭において、各自治体における課題・事情に応じた効果的な利用促進策をご検討いただきたい。

【交通事業者】においては、

- ①本調査の結果と各社の輸送実績の動向を照合しつつ、本調査において明らかとなった、重点化して利用促進を検討すべき活動目的・層を参考として、感染拡大後に離れた需要・感染拡大前から取り込めていなかった需要の取り込みを目指し、各種の営業戦略をご検討いただきたい。
- ②各社が行っている感染症対策の取り組みが利用者に求められていることが再確認できたことから、各社の取り組みに対する回答者の認識の差を受け止め、現在行っている感染対策についての現利用者でない層も含めた更なる周知徹底や、取り組みの強化をご検討いただきたい。