

2022年度 ハコモビ[®]実証実験 最終報告書

箱根町

(分析等支援機関：LocaliST 株式会社)

目次

I. ハコモビの利用実態

II. ハコモビ運行終了後の居住者アンケート調査

1. 全回答者に共通する調査項目とその結果
2. ハコモビ参加登録者のみに対する調査項目とその結果
3. ハコモビ非登録者のみに対する調査項目とその結果

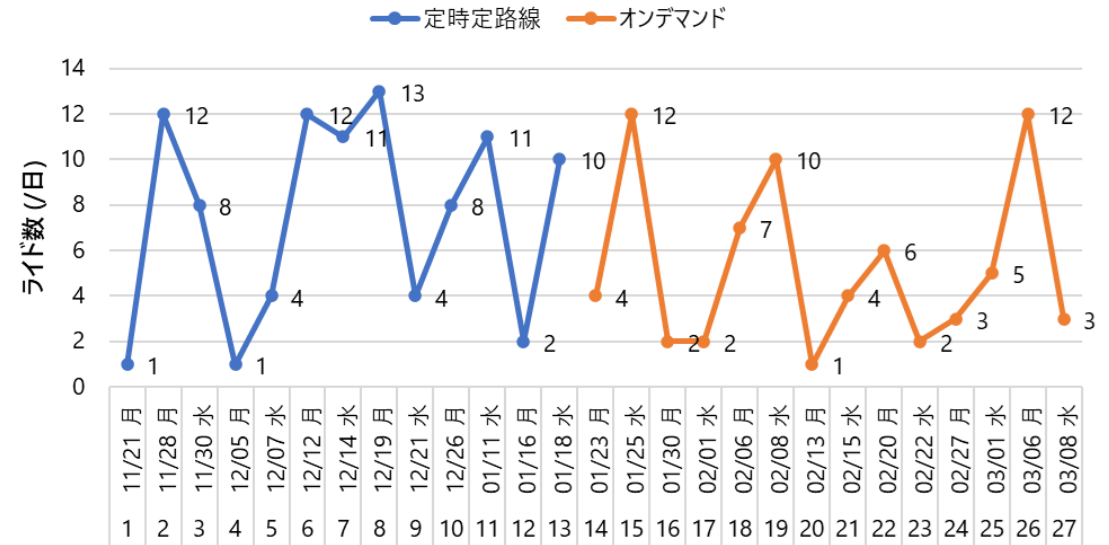
III. 総括

■【補足】 アンケート質問項目

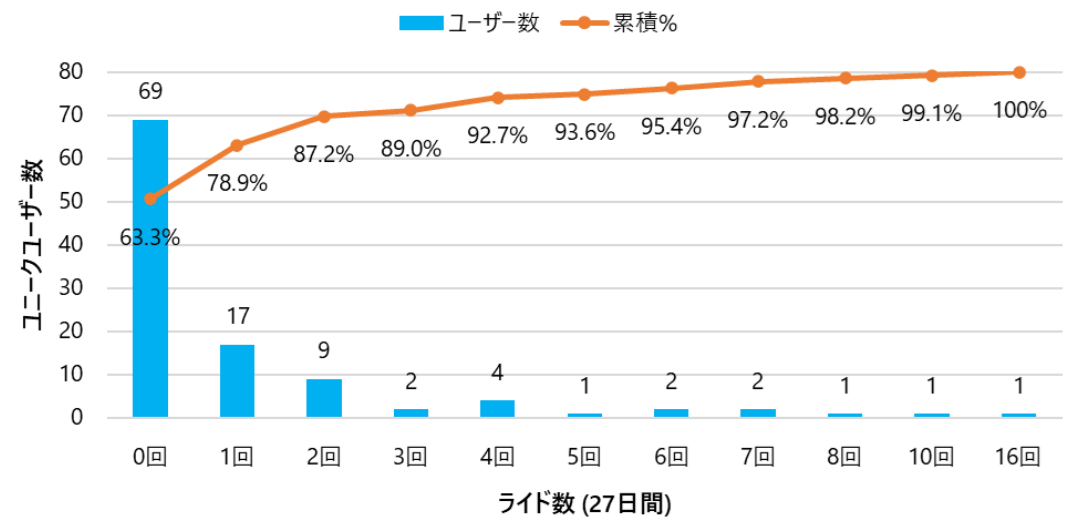
Ⅰ. ハコモビの利用実態

ハコモビの概要と利用実態

プロジェクト名	ハコモビ
実施主体	箱根町
連携機関 (敬称略)	LocaliST, 京急電鉄, KTグループ、神奈川トヨタ自動車, 小田原機器, 損保ジャパン, プライムアシスタンス
運行期間	2022年11月21日～2023年3月8日
運行時間帯	09:00 ~ 17:00
運行日	月・水曜日 (祝日を除く)
運行エリア	宮城野 ~ 仙石原
運行方式	1期：定時定路線型乗合 (~1/18) 2期：オンデマンド型乗合 (1/23~)
路線延長	約 17.8 km (定時定路線型)
運行間隔	約 1 時間 (定時定路線型)
車両台数	1 台 (トヨタ ノア)
最大乗客数	6名
運行受託者	伊豆箱根交通株式会社
運賃	無償 (参加登録制)
参加登録者数	101 名 (2023.1.17 時点)



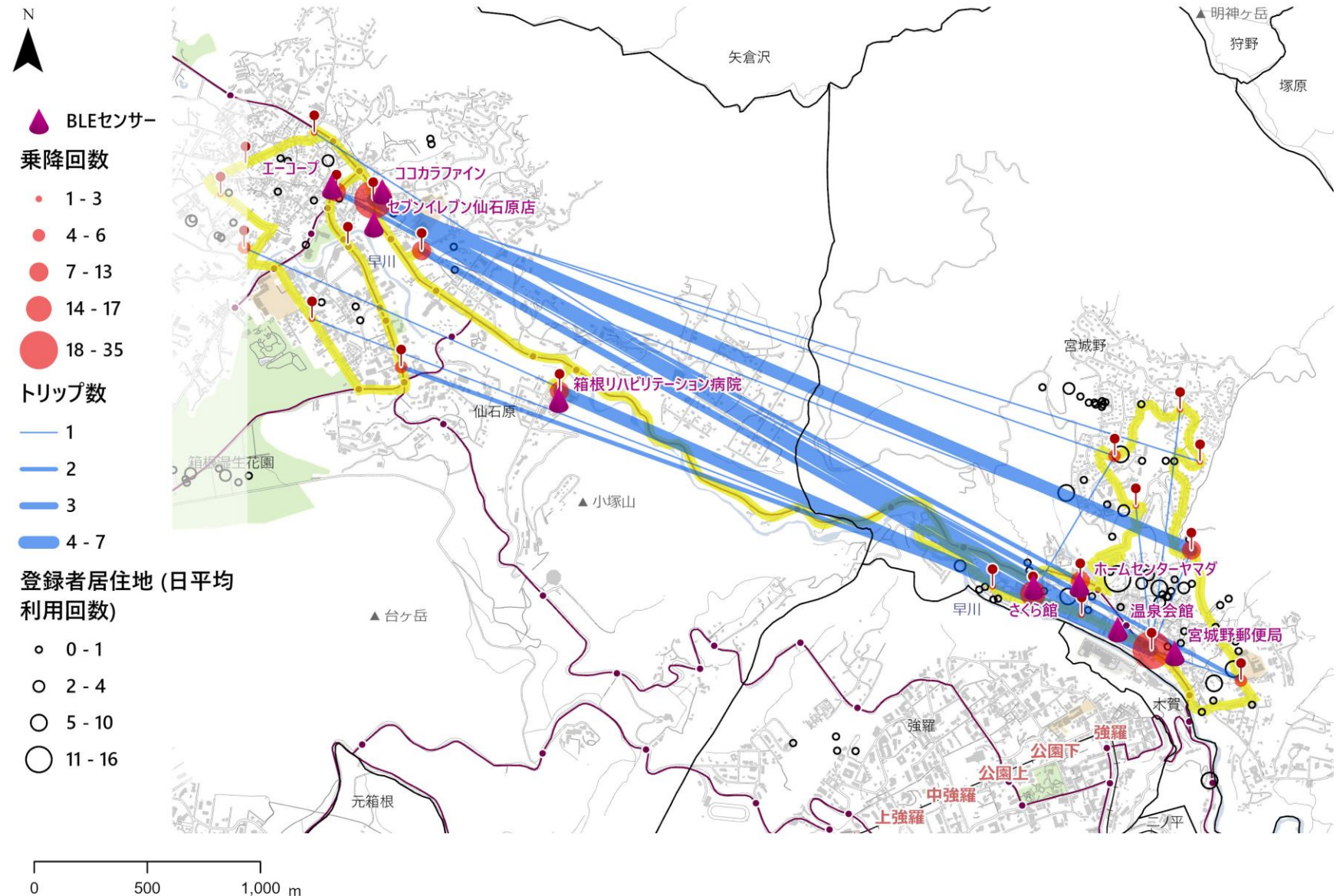
日別ライド数の推移



日平均ライド数階級別 ユーザー数

ハコモビの地点別乗降数および移動区間別トリップ数

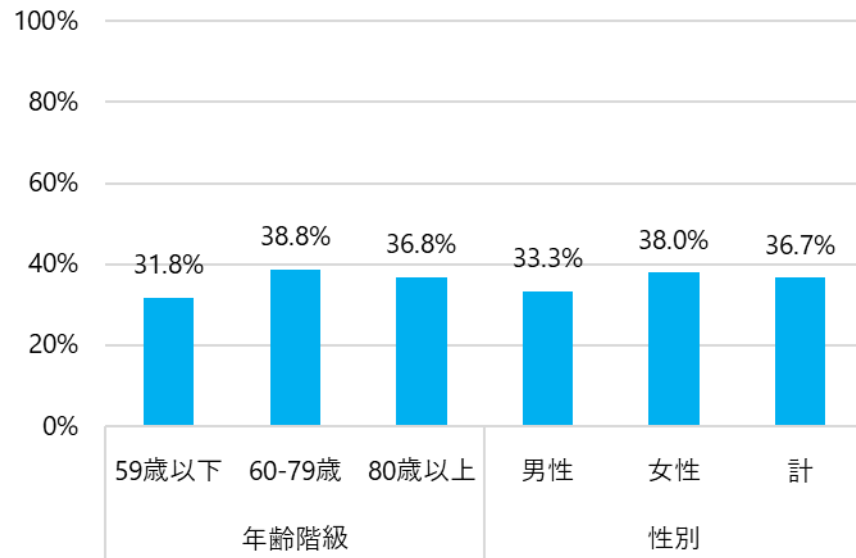
- 宮城野と仙石原の生活利便施設（ココカラファイン、エコープ）をつなぐトリップが支配的
- リハビリテーション病院への移動量（トリップ数）も相対的に多い。
- 利用回数が多いユーザーの大半は宮城野地区に居住。



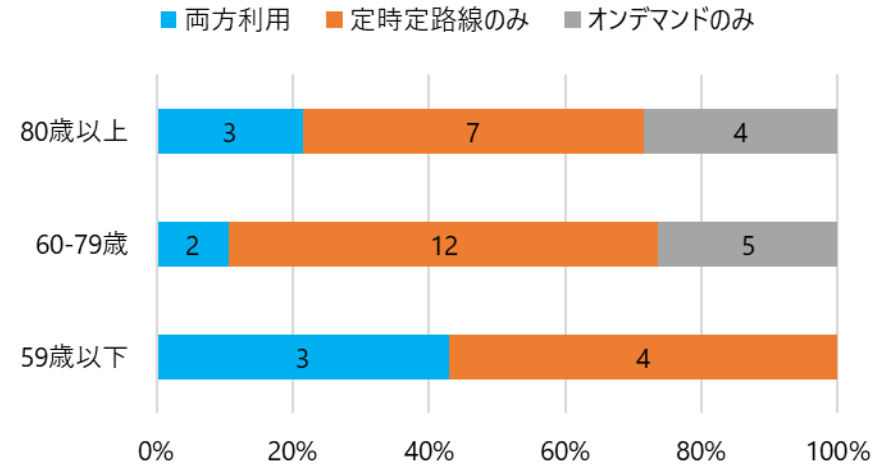
ハコモビの利用状況 (1)

- ハコモビの利用率※は年代や性別によって多少異なるが、全体としては 30~40%程度。
- 定時定路線とオンデマンドの両方を利用したユーザーは全体の 20% 程度。
- 70% 程度のユーザーが、実験後期（オンデマンド運行）に離脱した可能性。

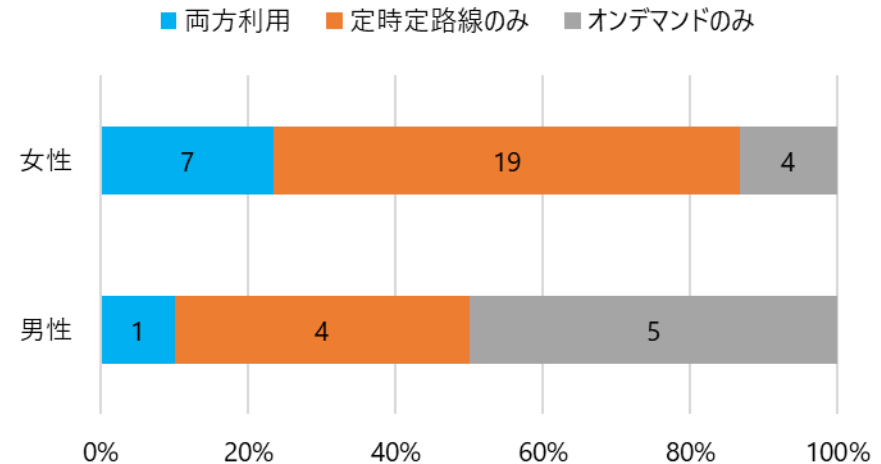
※ 車載機で検知された乗車証のカウント数ベース



属性別利用率 = アクティブユーザー数 / 登録者数



年齢階級別 利用サービスの構成



男女別 利用サービスの構成

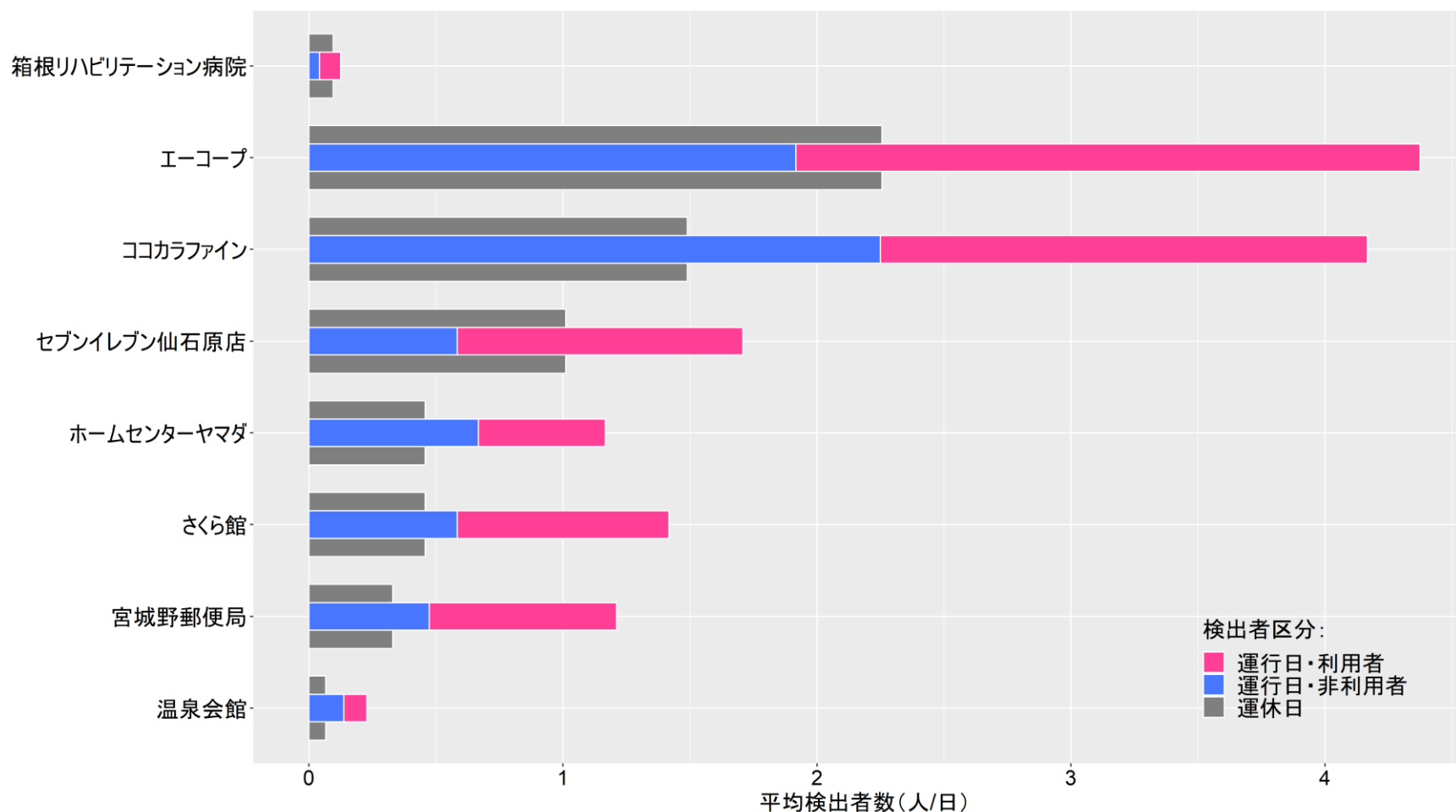
ハコモビの利用状況（2）

- 実験参加**登録者 109 名**のうち、
期間中 1 回以上ハコモビを利用したことがある人（＝アクティブユニークユーザー：AUU）は40名：**約 37%**
- AUU の日平均ライド数は、
定時定路線 6.1 名、オンデマンド 3.3 名（いずれも車載機でのカウントベース）
- 乗務員の乗降記録及びオンデマンドの予約履歴ベースでは、
定時定路線 7.5 名（標準偏差 4.5 名）、**オンデマンド 5.2 名**（標準偏差 3.7 名）
- AUU のうち、**両方のサービスを使った人は 20%**、定時定路線のみは 60%、オンデマンドのみは 20%
- 定時定路線の利用者 32 名のうち、
サービスがオンデマンド運行に切り替わったことで**実験から離脱した人は 24名（約75%）**

区分	ユーザー数		ライド数		日平均ライド数	
	実数	割合	定路線	デマンド	定路線	デマンド
両方利用	8	20%	32	24	2.5	1.7
定時定路線のみ	24	60%	47	-	3.6	-
オンデマンドのみ	8	20%	-	22	-	1.6
総計	40		79	46	6.1	3.3

主要施設に設置した BLE センサによる参加登録者の来訪状況

- 店舗等の BLE センサで検出されたユニークユーザー数は、ハコモビの運休日より運行日のほうが2倍ほど多い。
- ハコモビ運行日の来訪者の約半数は、**ハコモビに乗車して当該施設に来訪**（もしくは当該施設から乗車）。
- 外出頻度の増加（後述）と相まって、**ハコモビが域内での消費行動を活性化させた可能性**がある。



II. ハコモビ運行終了後の居住者アンケート調査

アンケート調査 実施状況

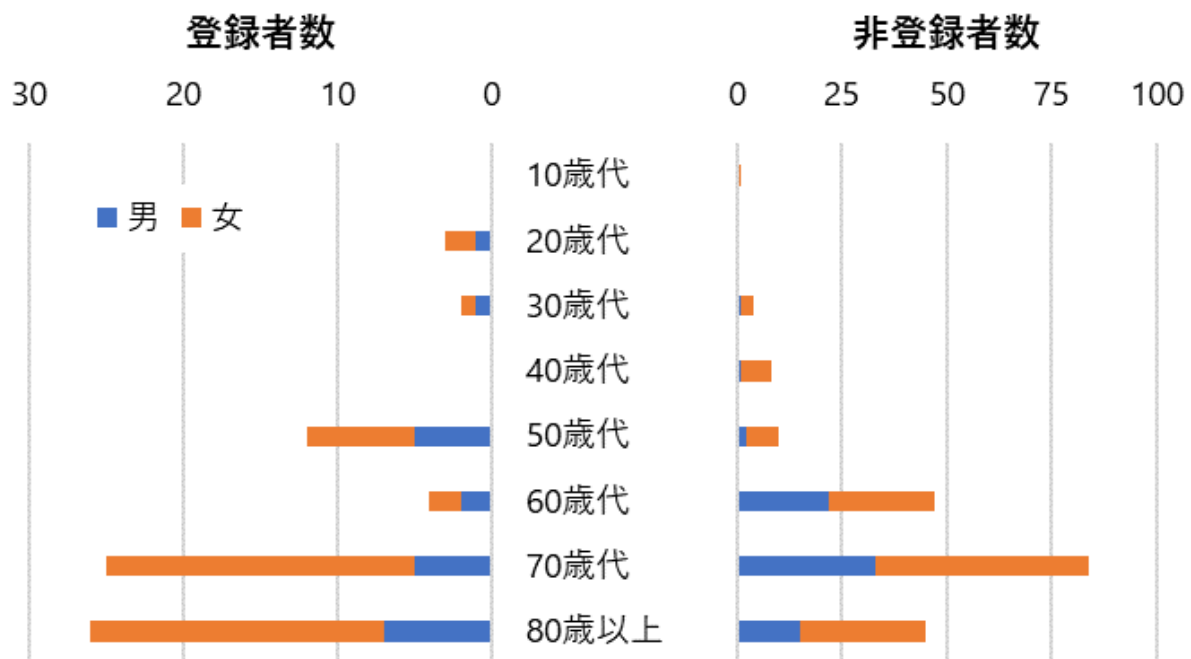
- 調査対象：ハコモビ実証実験参加登録代表者(郵送82件)および箱根町内各自治会経由の配布約2,000件
- 調査期間：2023年3月24日(金)から順次郵送・配布、同年4月14日(金)〆切
- 調査手法：調査用紙での項目選択または自由記述による回答方式
参加登録者と非参加登録者で、設問を変更もしくはは区別して調査

- 回答数：285件(約13.7%)
 - 参加登録者：80件(97.6%)
 - 非参加登録者：205件(10.3%)

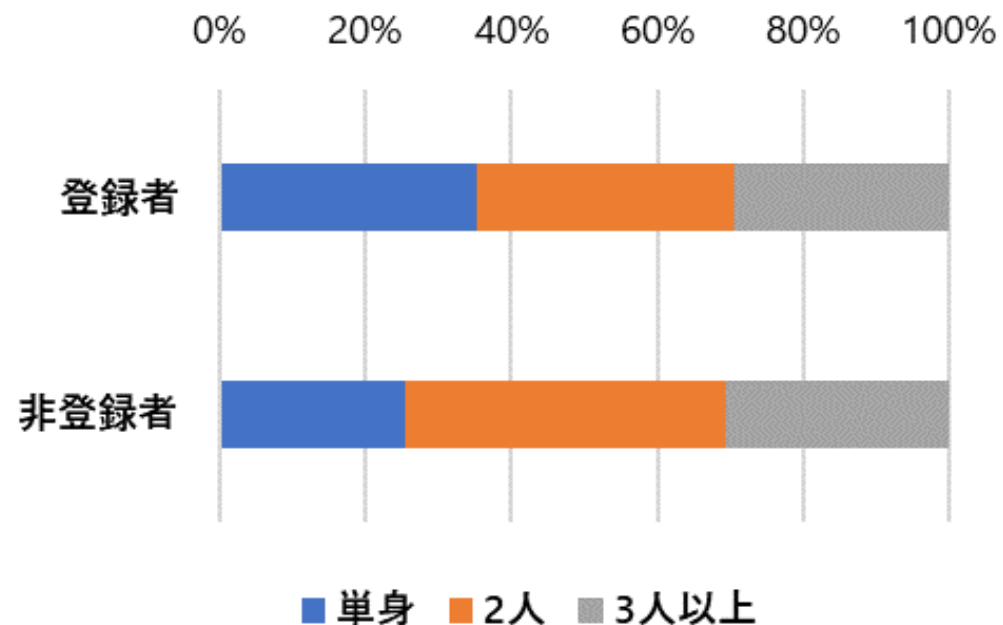
1. 全回答者に共通する調査項目とその結果

回答者の個人・世帯属性：年齢と世帯構成

- 登録者の大半は70歳以上の高齢者だが、50歳代や20~30代も一定数存在する。
- 非登録者は60~70代が支配的であり、50歳代以下の回答者は非常に少ない。
- 回答者の約70%が2名以下の世帯に属している。登録者のほうが単身者の比率が高い。



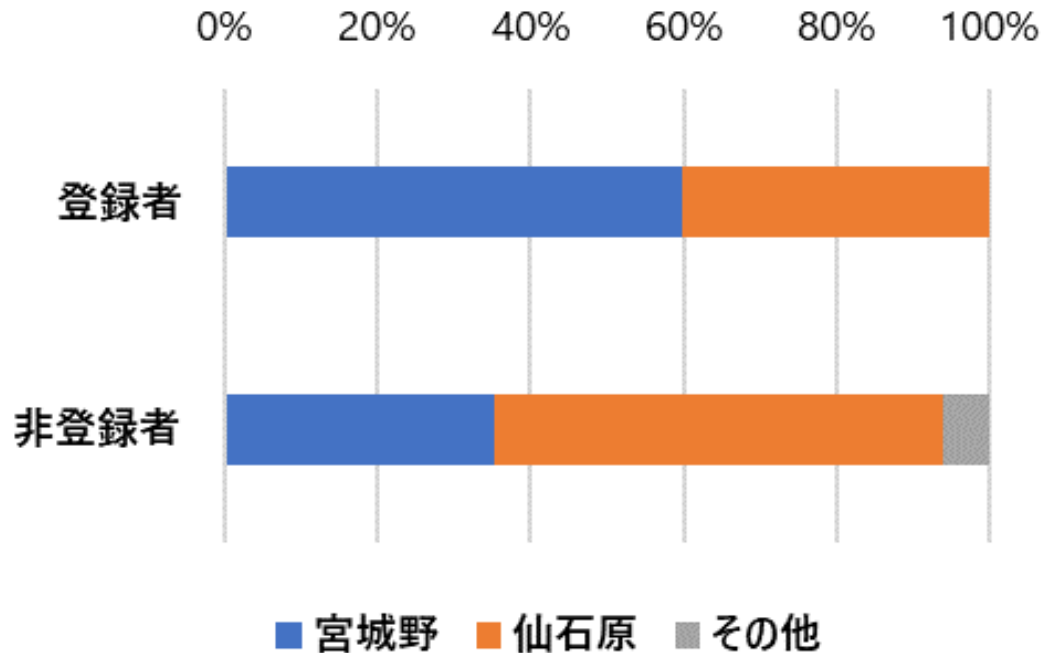
性別 年齢階級別 回答者数



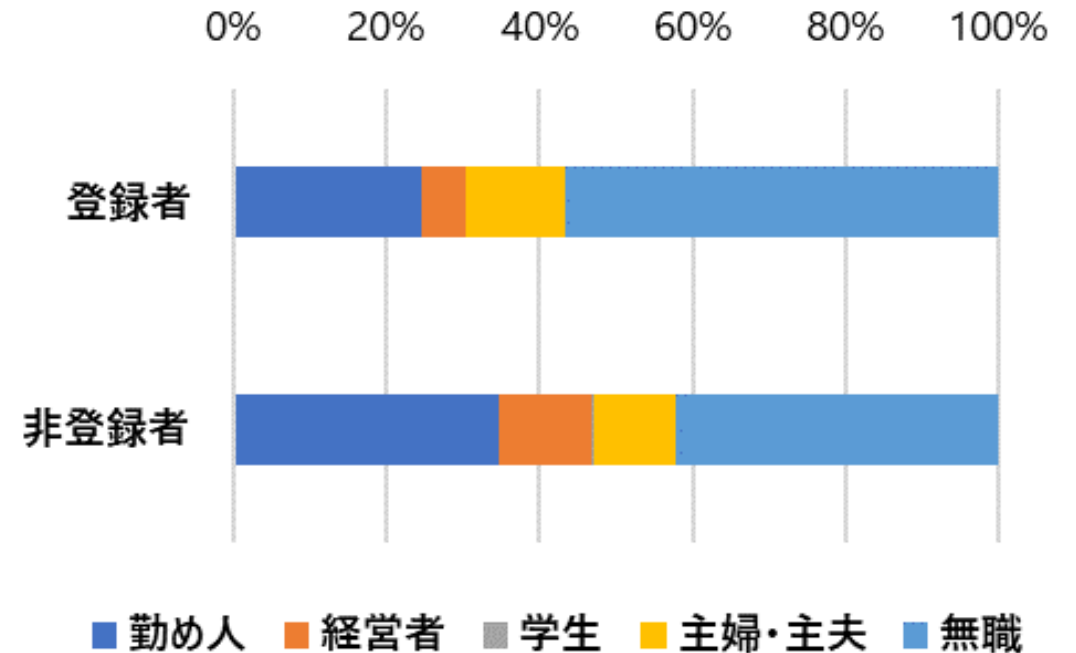
世帯構成人数の構成

回答者の個人・世帯属性：居住地と職業

- 登録者の約 6 割は宮城野居住者。非登録者の 6 割以上が仙石原居住者。
- 非登録者よりも登録者のほうが、無職の比率が高い（70 歳以上の高齢者の登録が多いため）。



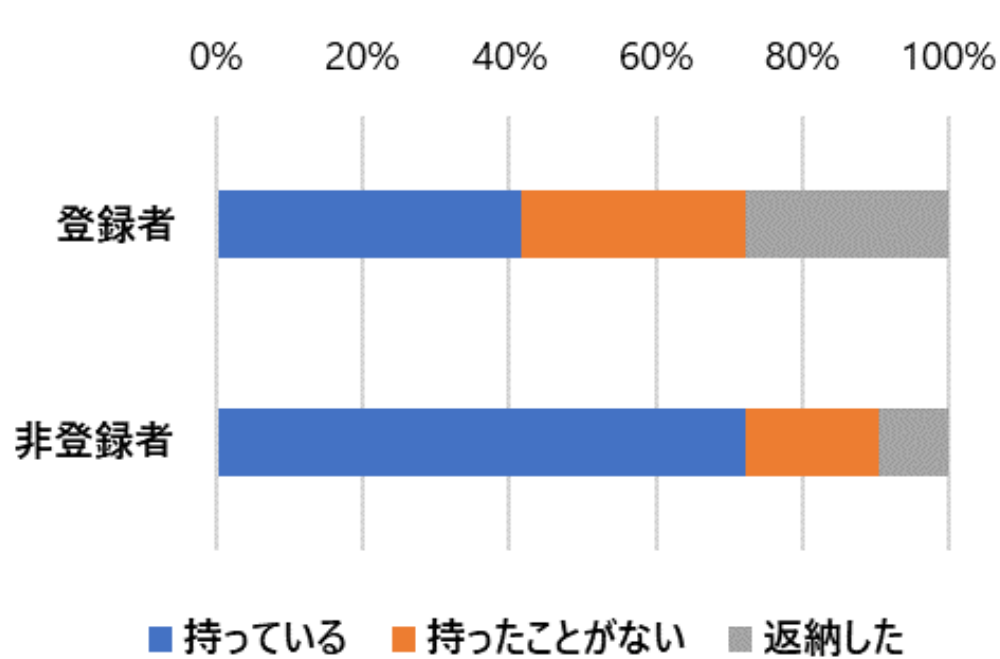
居住地の構成



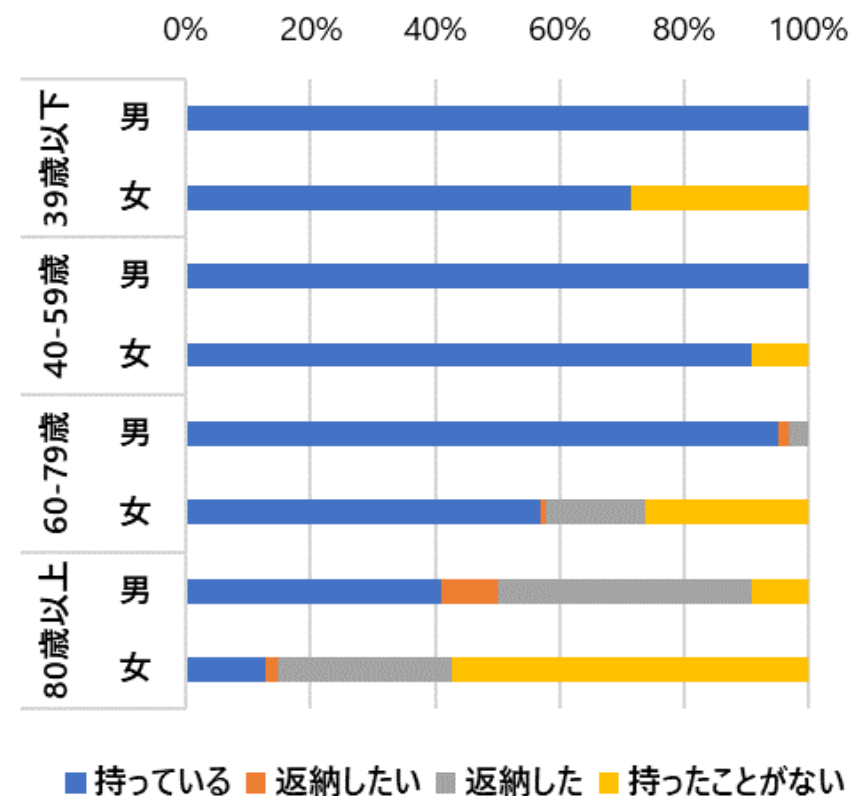
回答者の職業の構成

回答者の個人・世帯属性：運転免許保有状況

- 登録者の約 60% が、自動車の運転免許を保有していない。非登録者は 80% 近くが現在も免許を保有。
- 60 歳以上の**女性の約 4 割**、80 歳以上の**女性の約 8 割**が免許を所有していない。
- 80 歳を超えると、**男性でも免許保有率は 40% に低下**する。**返納者の割合も約 30% に増加**する。



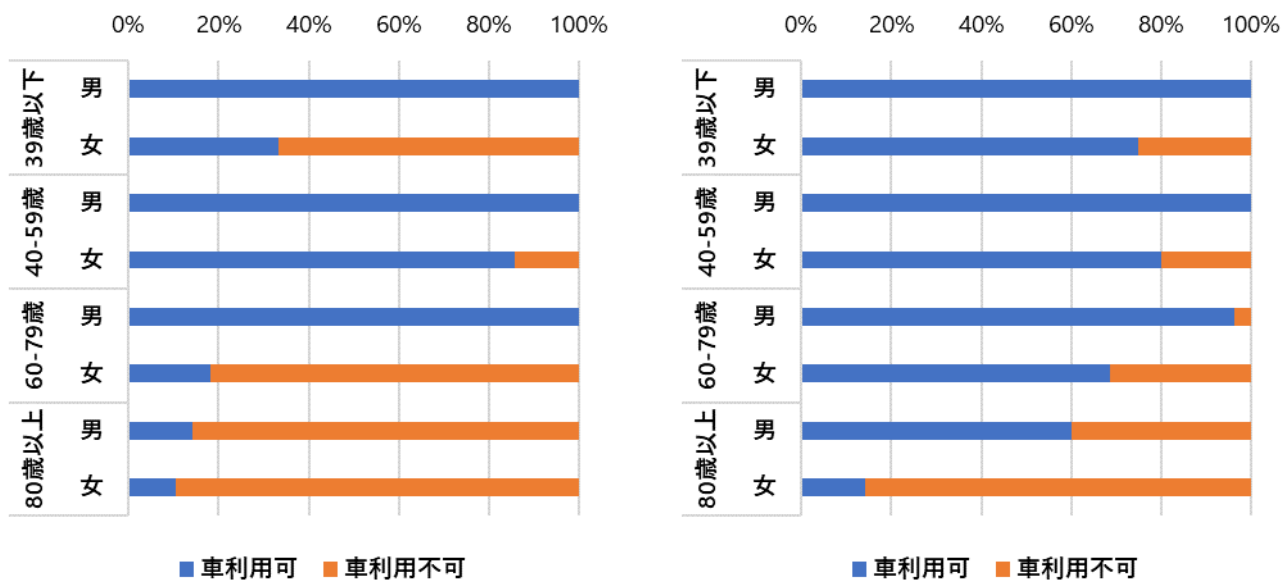
自動車運転免許保有状況



自動車運転免許保有状況（性別 年齢階級別）

回答者の個人・世帯属性：自動車の利用可能性等

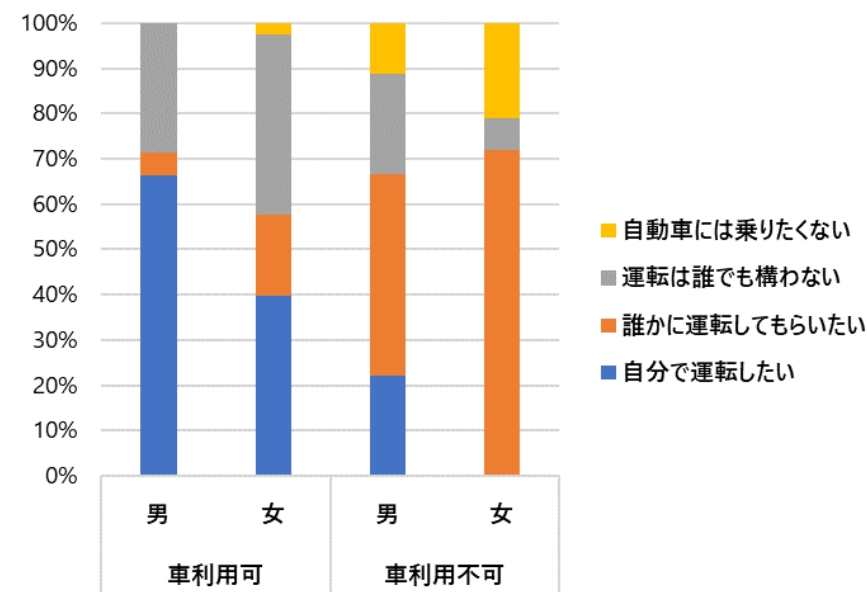
- 自動車を利用できない（＝運転免許または自家用車を非保有）登録者の比率は、**60~79歳の女性で80%**を超えており、80歳以上については男性も80%を超えている。
- 80歳以上でも、**非登録者の男性の約6割は自動車を利用可能。**
- 自動車を利用できる**男性は自ら運転することを好む**が、女性は相対的に自分で運転することへのこだわりは弱い。
車を利用できない女性の約2割は、できれば車には乗りたくないと考えている。



登録者 (N=71)

非登録者 (N=193)

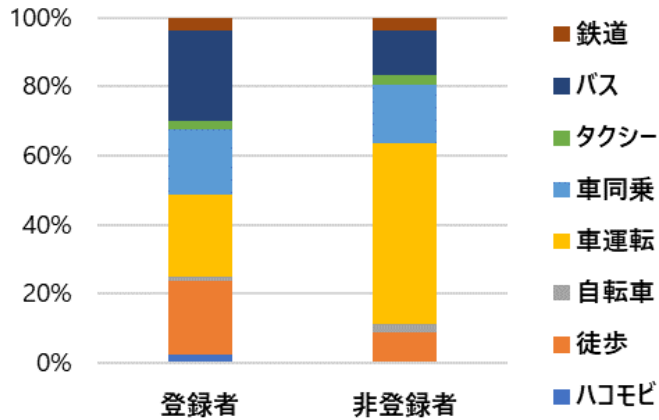
自分で運転して利用できる自動車の有無



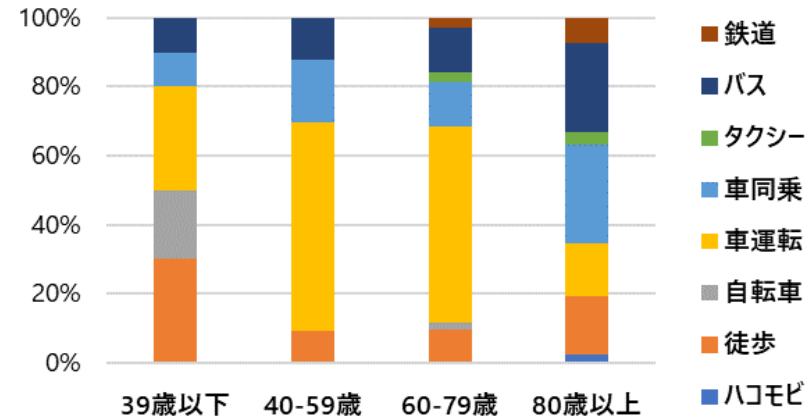
自動車の運転に対する態度・認識

回答者の個人・世帯属性：日常の主たる交通手段

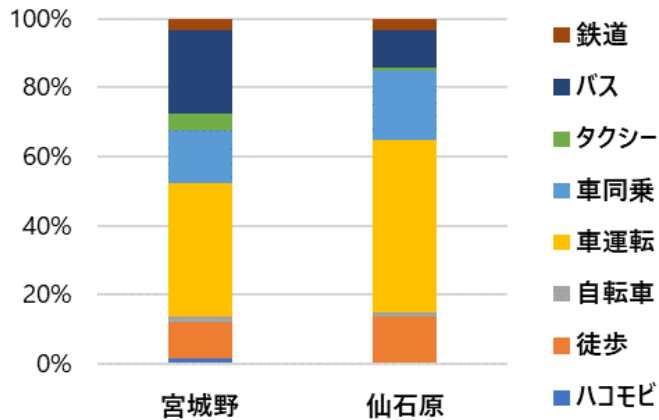
- 非登録者は、登録者よりも自動車の利用率（運転＋同乗）が顕著に高い。
- 加齢とともに自動車利用率は低下し、利用形態も運転より同乗のほうが多くなる。



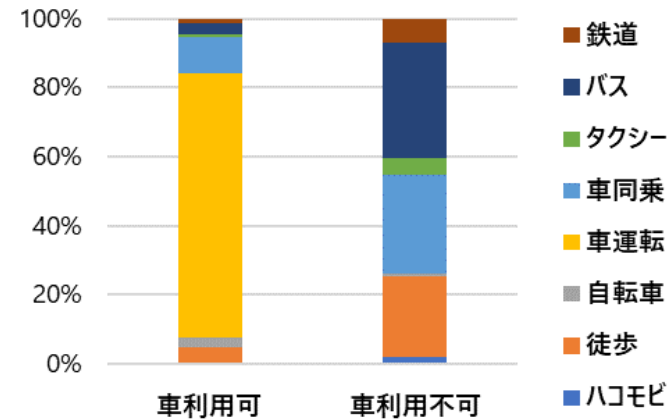
(ハコモビ登録/非登録別 交通手段)



(年齢階級別 交通手段)



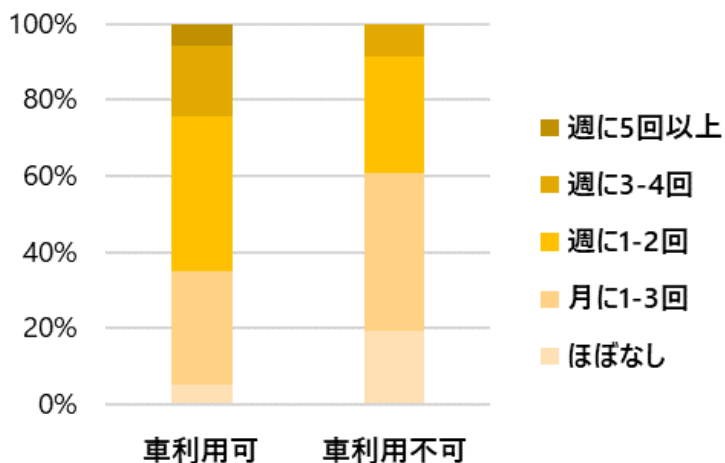
(居住地別 交通手段)



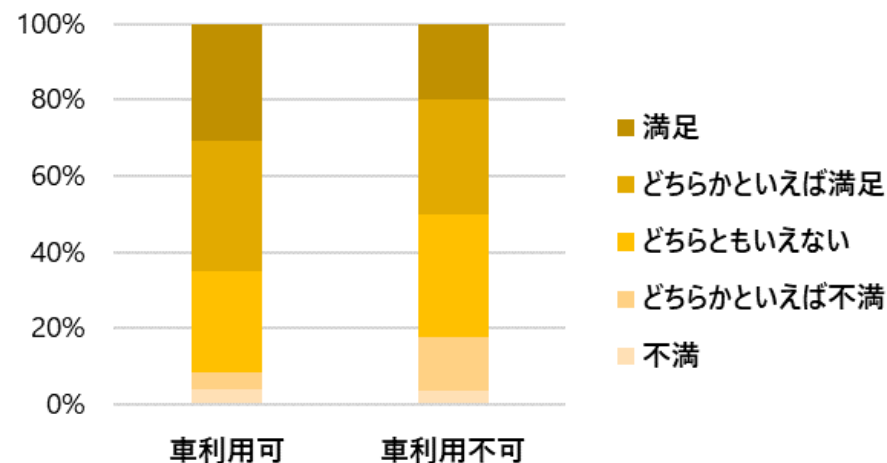
(自動車利用可能性別 交通手段)

回答者の個人・世帯属性：余暇の実施頻度とその満足度/交通手段

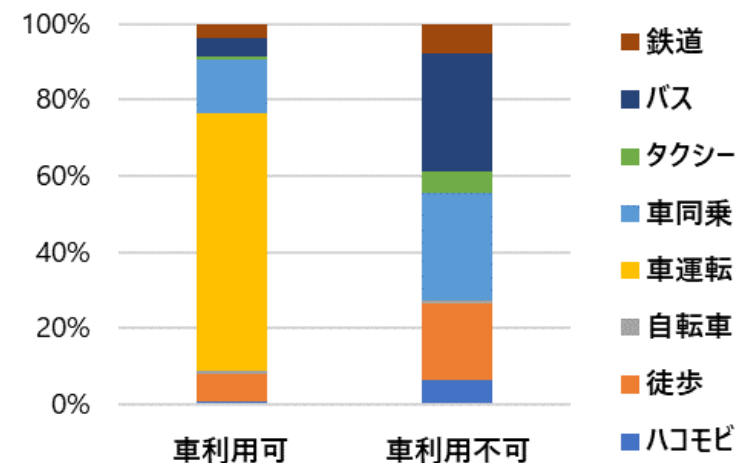
- 車を利用できない層は、利用できる層よりも**余暇的な活動（趣味や社交など）の実施頻度が低く**、その実施頻度（実施できている回数）に対する**満足度の水準も低い**。
- 車を利用できない層の余暇的な活動場所への移動は、**路線バスやマイカー送迎等**が担っている。



余暇的活動の実施頻度
(自動車利用可能性別)



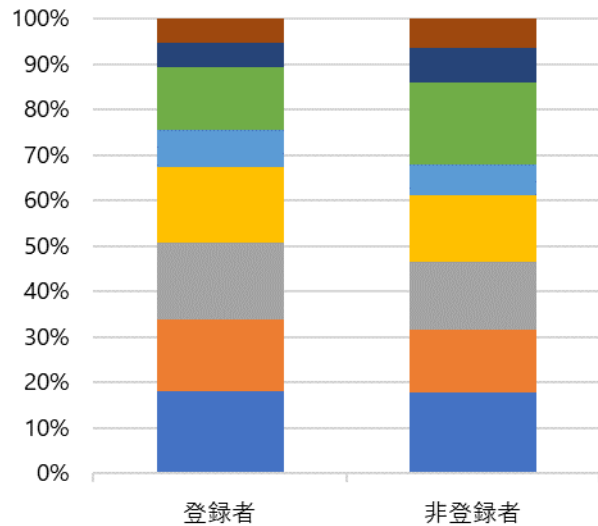
余暇的活動の実施頻度に対する満足度
(自動車利用可能性別)



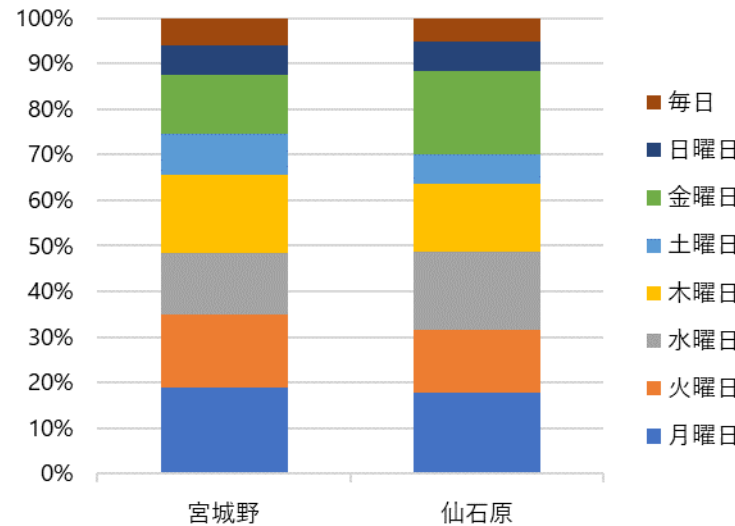
余暇的活動場所への交通手段
(自動車利用可能性別)

ハコモビに対する認識と意向：希望運行（曜）日

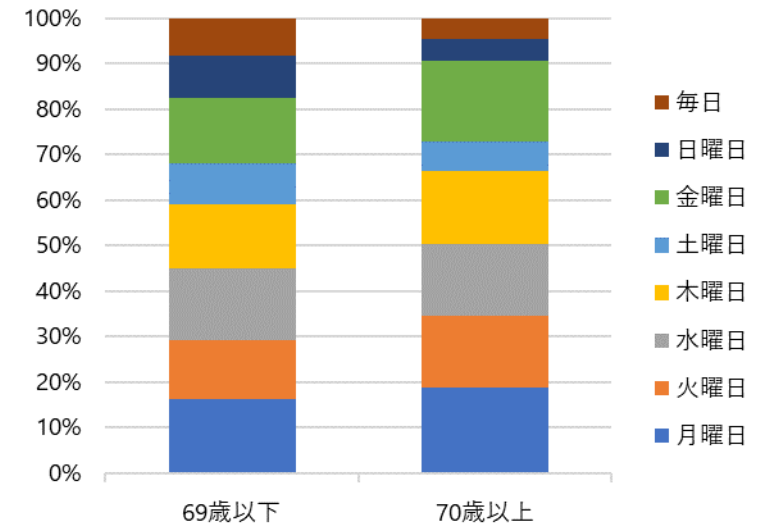
- 運行希望曜日については、平日を中心にまんべんなくニーズがある。
- 上記について、ハコモビ登録の有無、居住地域、年齢による大きな差は認められない。



(登録/非登録別)



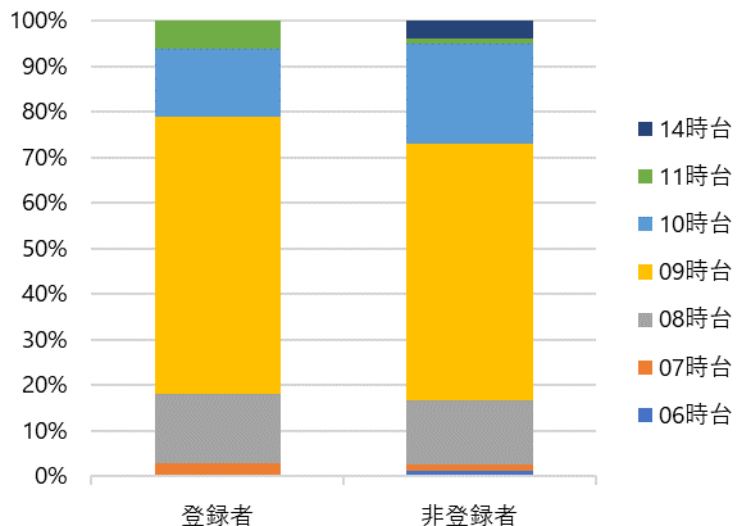
(地域別)



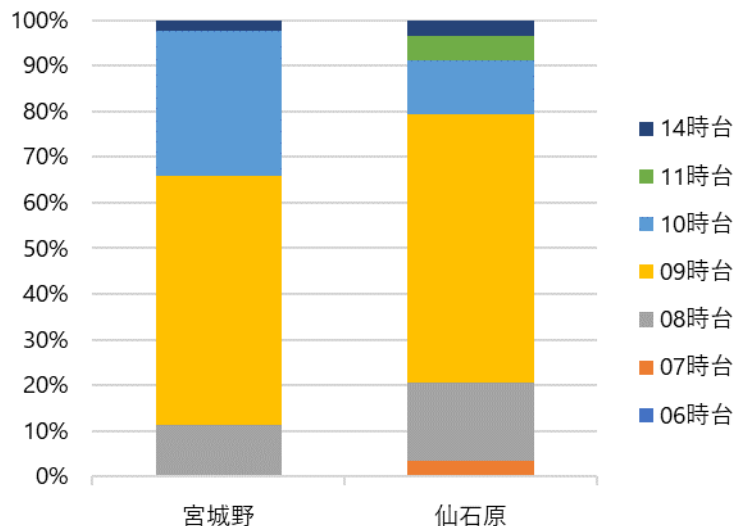
(年齢階級別)

ハコモビに対する認識と意向：希望始発時刻

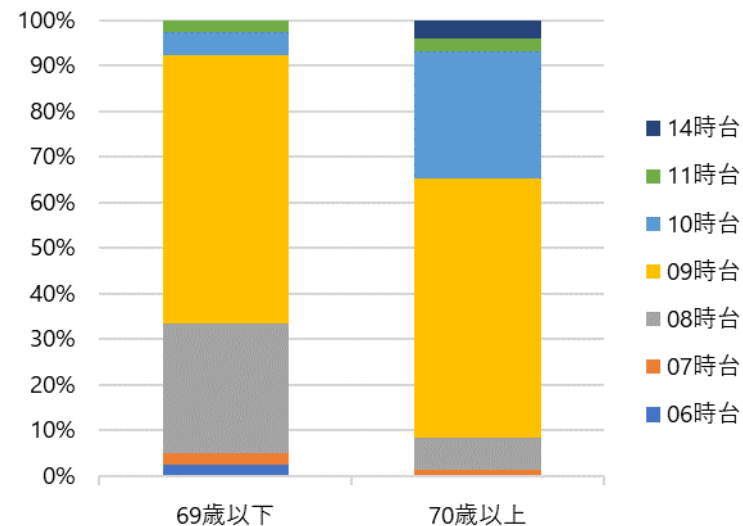
- 9~11 時の運行開始を望む声が大半。
- 宮城野居住者より仙石原居住者のほうが、また若い世代の方が、より早い時間帯からの運行を望んでいる。



(登録/非登録別)



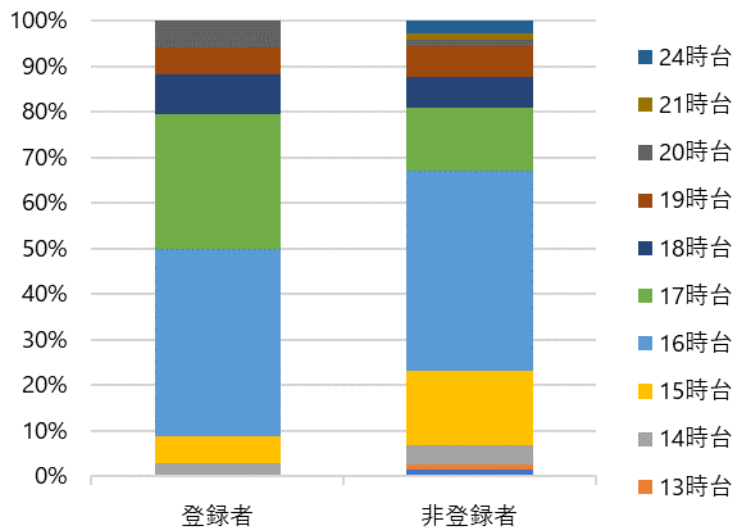
(地域別)



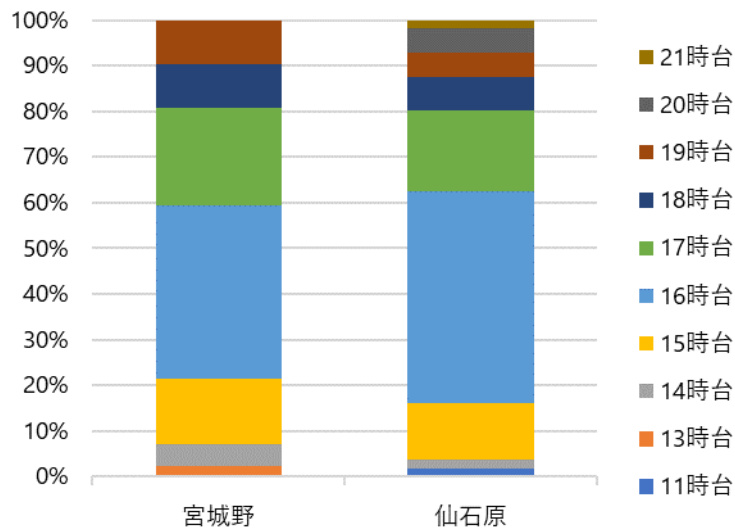
(年齢階級別)

ハコモビに対する認識と意向：希望終発時刻

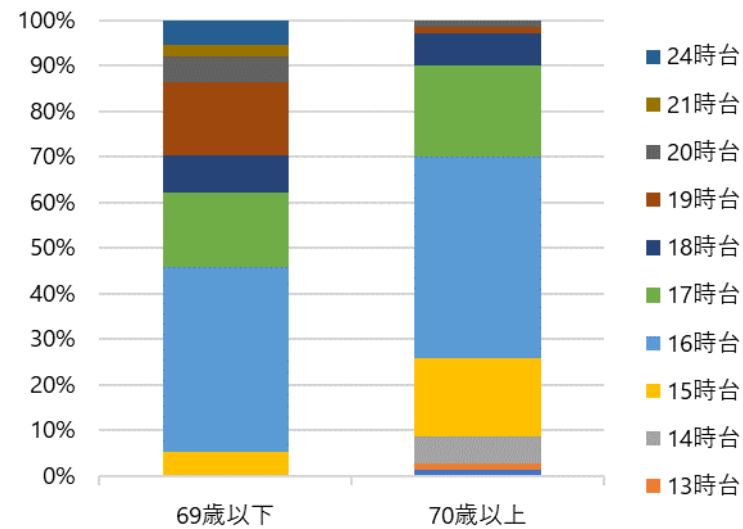
- 18 時頃までの運行を望む声が大多数。
- 69 歳以下については、19 時台や深夜の運行を望む声もみられる。



(登録/非登録別)



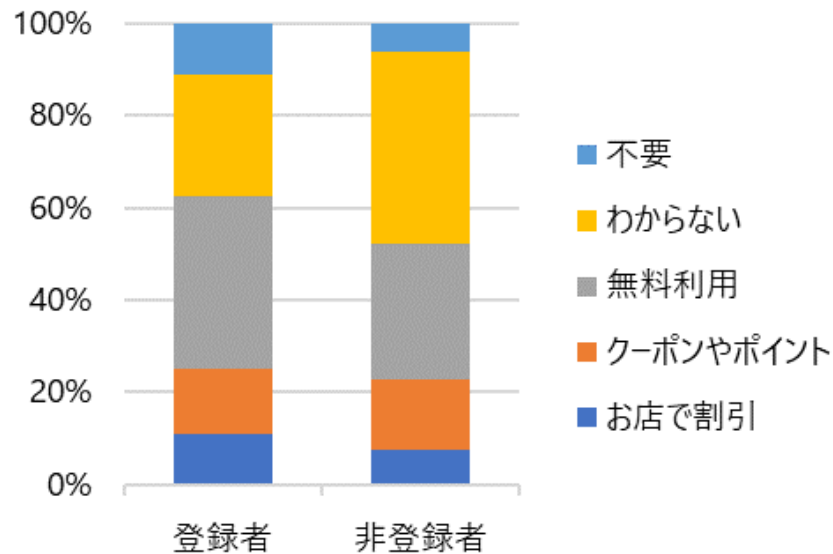
(地域別)



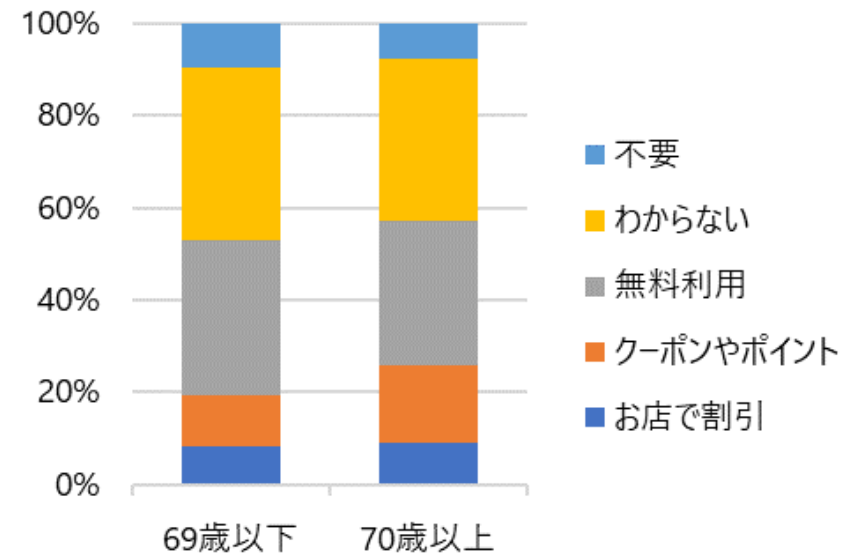
(年齢階級別)

ハコモビに対する認識と意向：希望する付帯サービス

- ハコモビへの付帯サービスは不要もしくは「わからない」とした回答者の割合が 4 割程度。
- 移動サービスの費用低減への還元を求める声が 4 割ほど存在。
- 移動の目的地側での経済的なインセンティブを求める声が 2 割ほど存在。
- 上記について、ハコモビ登録の有無や年齢による差異は小さい。



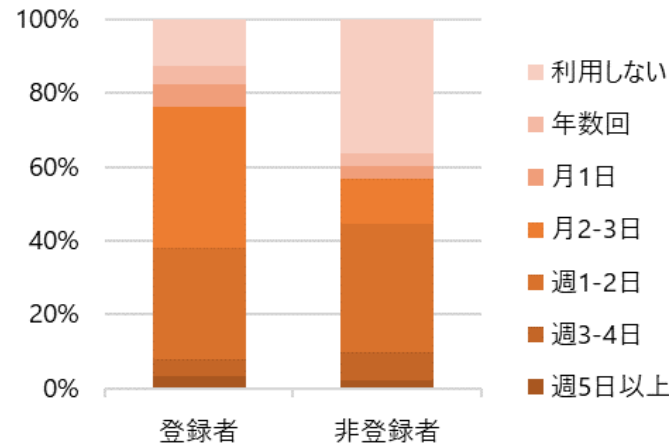
(登録/非登録別)



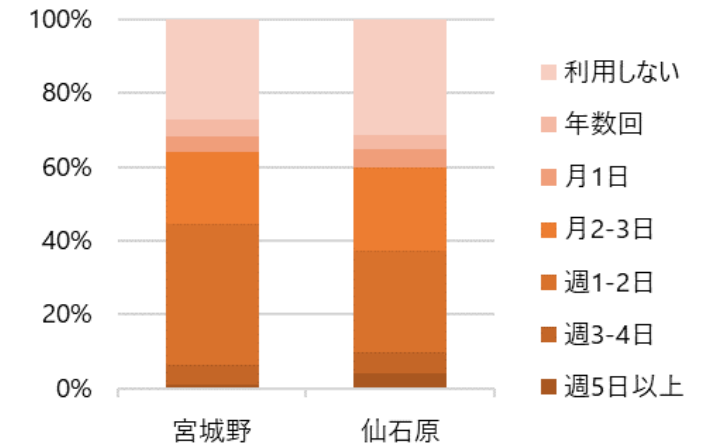
(年齢階級別)

ハコモビに対する認識と意向：サービス改良後の希望利用頻度

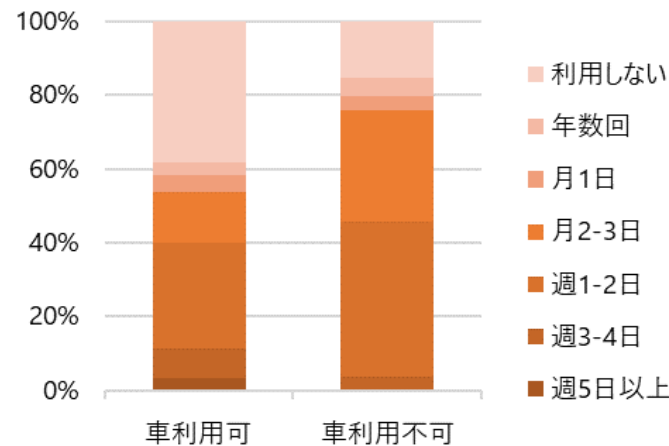
- 登録者のほうが、非登録者よりも利用意向が強い。
- 居住地による希望利用頻度の差はほとんどない。
- 自動車を利用できない層や、年齢が高い層のほうが、相対的に利用意向が強い。



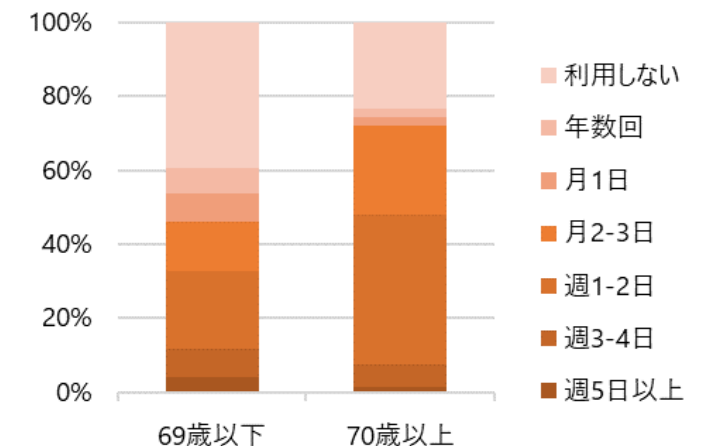
(居住地域別)



(ハコモビ登録/非登録別)



(自動車利用可能性別)

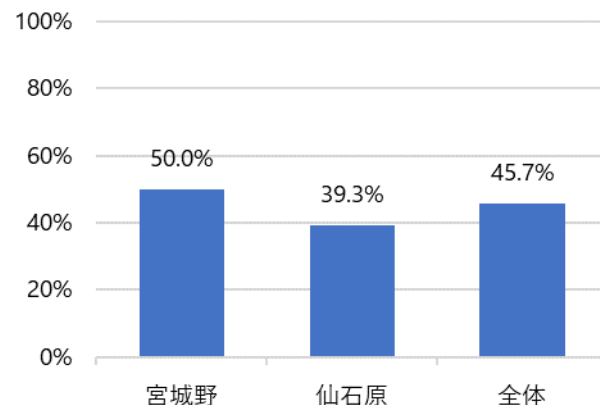


(年齢階級別)

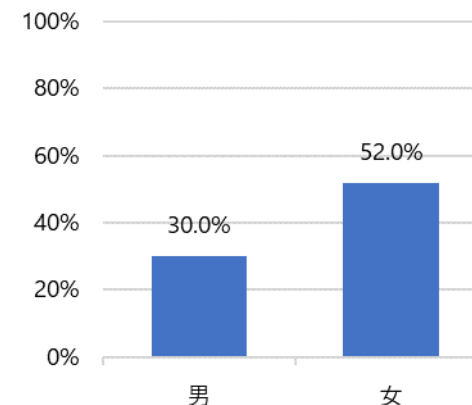
2. ハコモビ参加登録者のみに対する調査項目とその結果

ハコモビの利用率：期間内に1回以上利用した登録者の割合

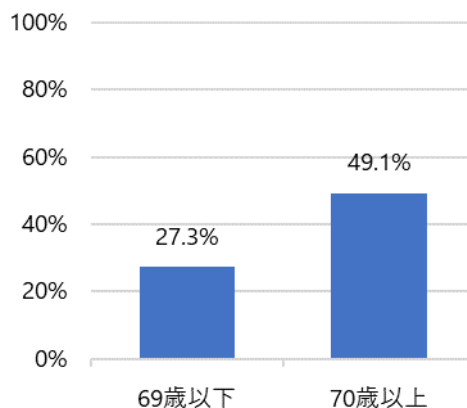
- ハコモビの利用率は全体で45%程度。
- 仙石原居住者よりも宮城野居住者の利用率高い。
- 女性、高年齢層、自動車を利用できない層の利用率がより高い。



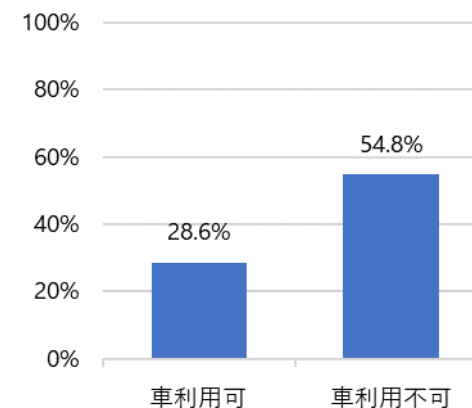
(居住地別)



(男女別)



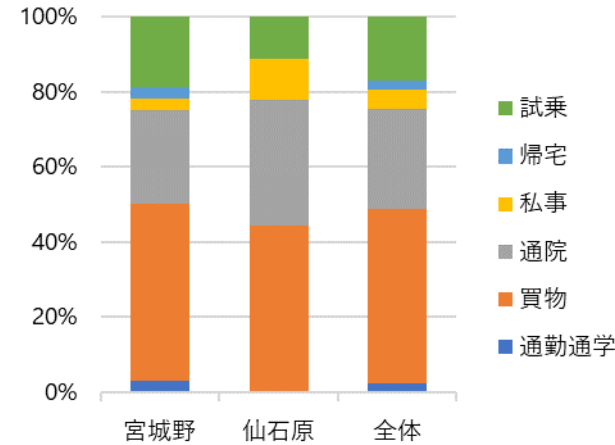
(年齢階級別)



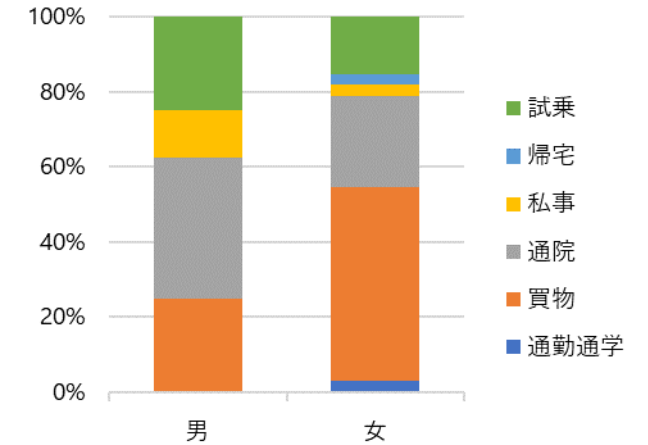
(自動車利用可能性別)

ハコモビの利用目的

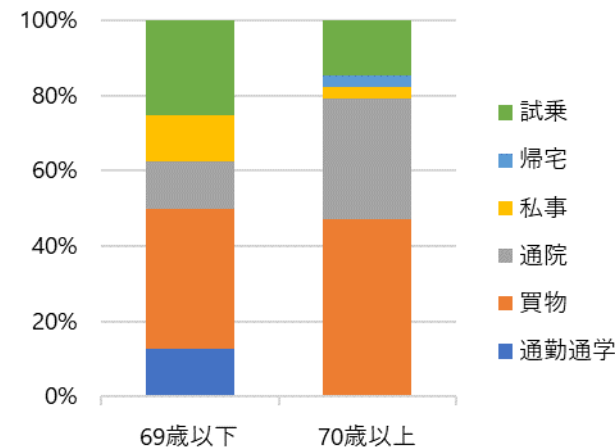
- 全体として、買い物や通院のための利用が大部分を占めている。
- 男性や 69 歳以下の層では、試乗目的での利用が 2 割程度みられる。
- 自動車を起用できない層は試乗の割合が小さく、より実用的にハコモビを使っている。



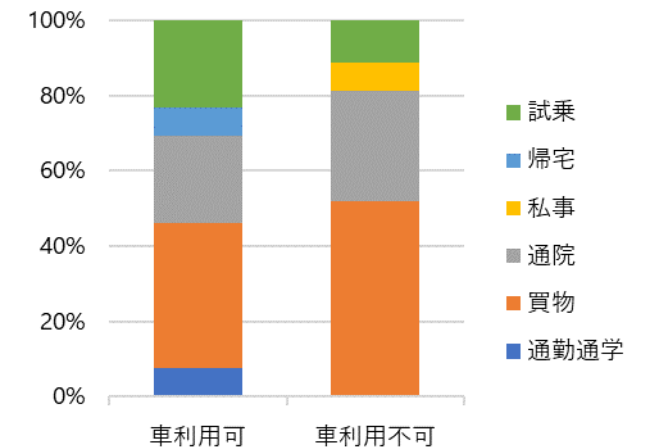
(居住地別)



(男女別)



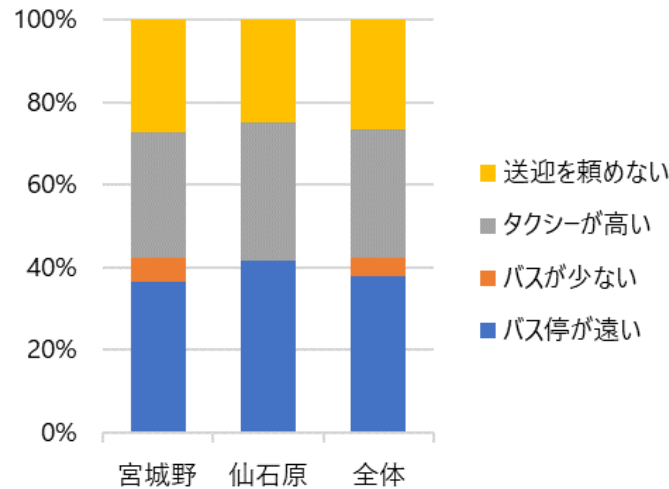
(年齢階級別)



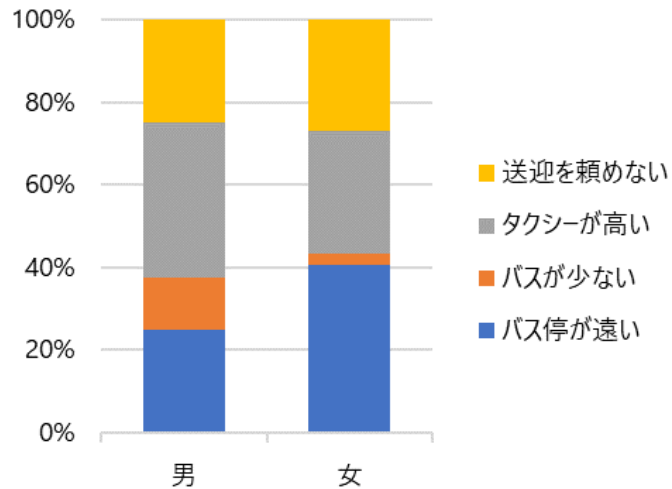
(自動車利用可能性別)

ハコモビを利用した理由

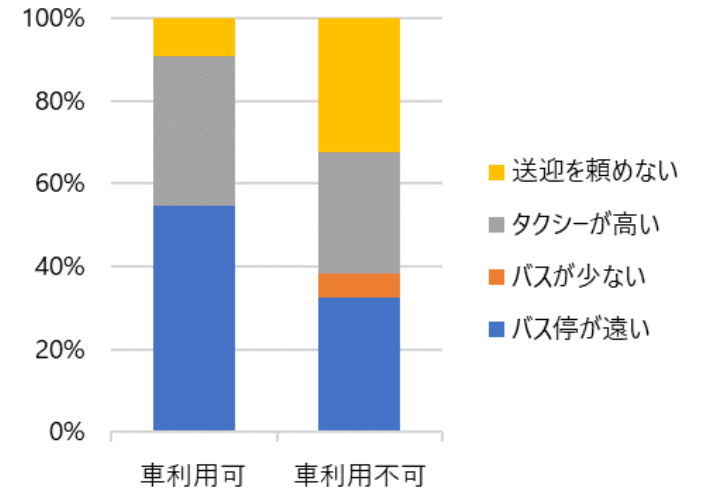
- ハコモビを利用した理由は、全体として「送迎を頼めない」「タクシーが高額」「バス停が遠い」がおよそ 1/3 ずつ。
- 男性は女性よりも、路線バスのサービス密度の低さを理由に挙げている人の比率が高い。
- 自動車を利用できない層は、（他者に）送迎を頼めないことを理由に挙げている人の比率が高い。



(地域別)



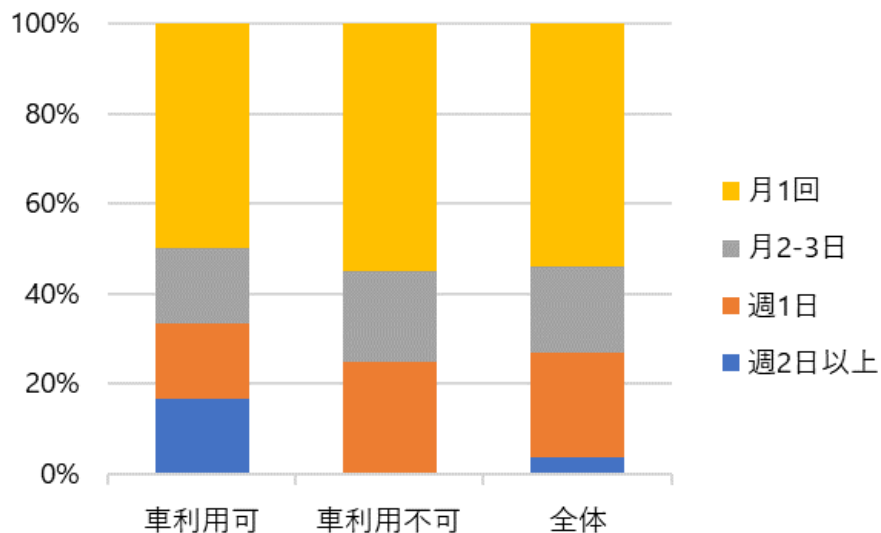
(男女別)



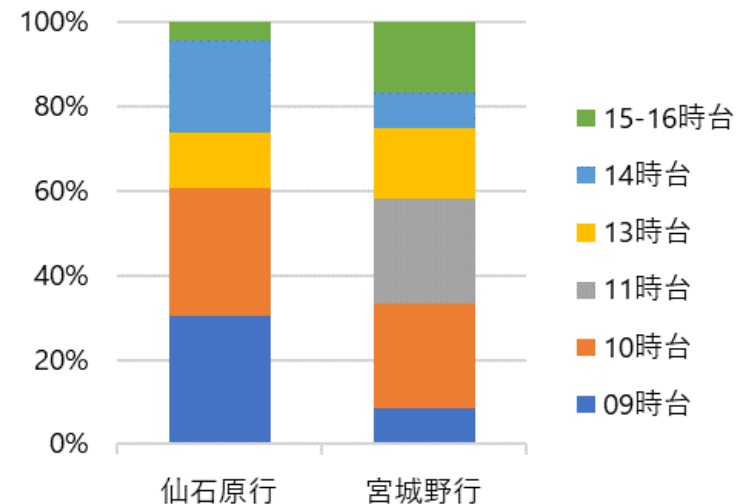
(自動車利用可能性別)

ハコモビの利用状況：利用頻度 / 利用時間帯

- ハコモビの利用頻度については、全体として週 1 日以下の利用がほとんど。
- 自動車を利用できない層は、利用できる層よりもハコモビの利用頻度が高い。
- ハコモビの利用時間帯については、仙石原方面へ向かう午前との便と、仙石原から戻る夕方の便の利用が目立つ。



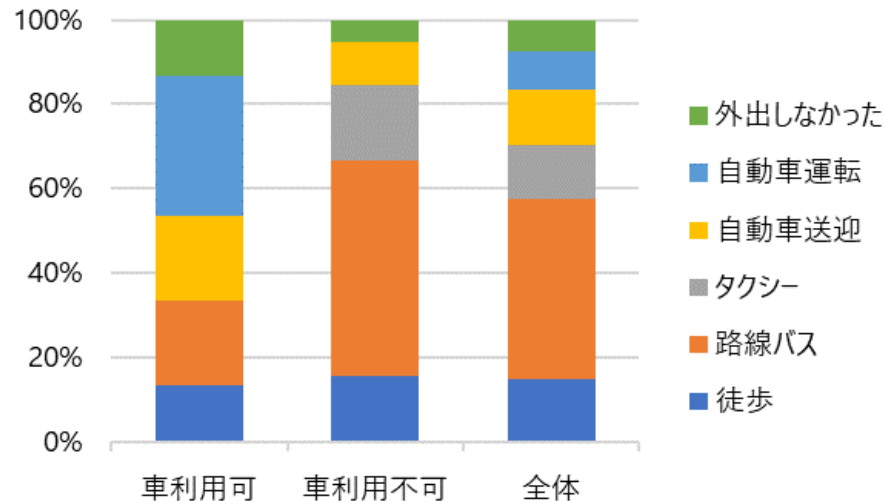
ハコモビの利用頻度
(自動車利用可能性別)



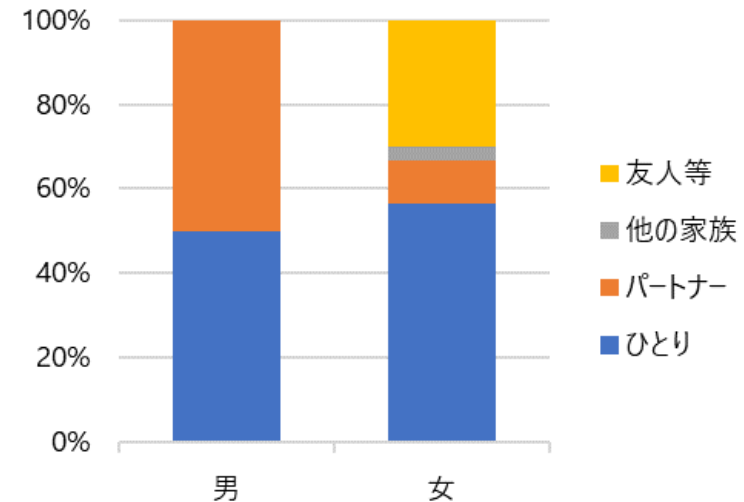
ハコモビの利用時間帯
(方面別)

ハコモビの利用状況：代替元の交通手段 / 同伴者

- ハコモビの代替元の交通手段としては、全体として路線バスが最も多い。
- 自動車を利用できない層は、路線バス、タクシー、送迎の代わりにハコモビを利用していた。
- ハコモビがなかったら外出していなかったという回答者が 1 割ほど存在し、ハコモビによる外出促進効果を示唆。
- 女性は、男性よりも多様な同伴者とハコモビを利用している。



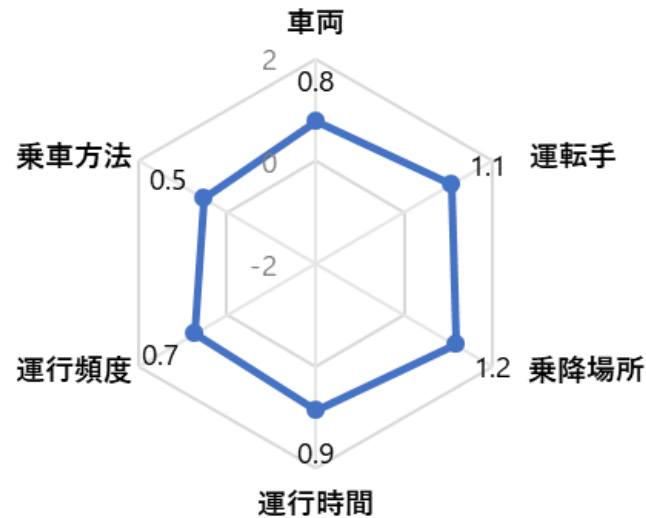
ハコモビがなかった場合の交通手段
(自動車利用可能性別)



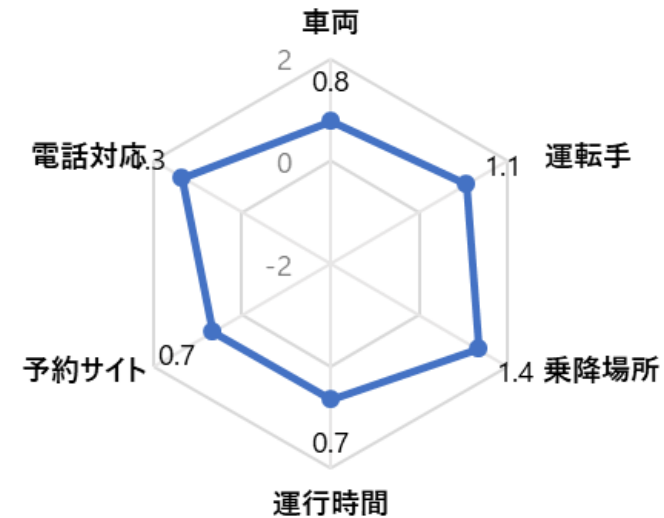
ハコモビを誰と利用したか
(男女別)

ハコモビの利用状況：サービスに対する利用者満足度

- 満足（+2）～ 不満（-2）の五件法で、ハコモビのサービスに対する利用者の満足度を調査した。
- 全体として、運転手や乗降場所に対する満足度は高く、車両に対する満足度は低い傾向。
- 定時定路線では、乗車方法や運行頻度に対する満足度が低い。
- オンデマンドでは、運行時間や予約サイトに対する満足度が低い。



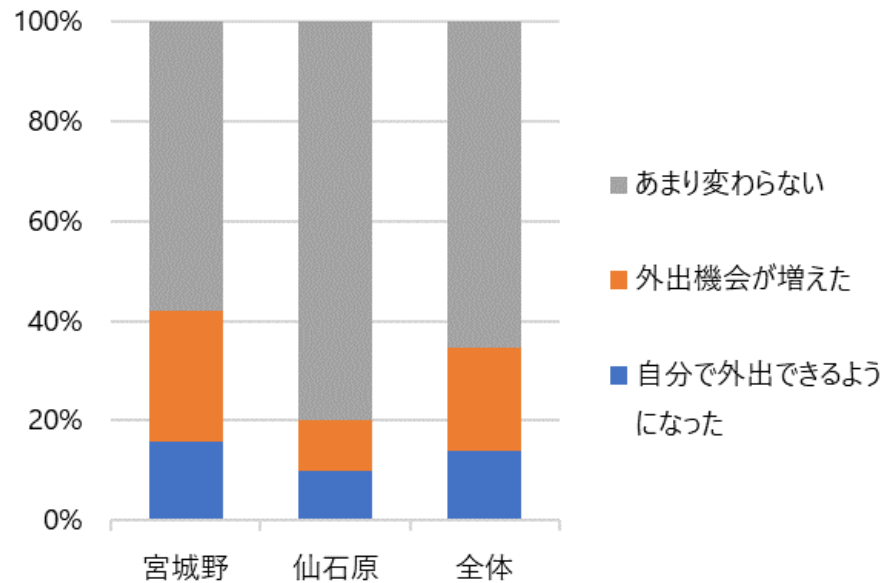
定時定路線運行に対する評価
(車両と運転手の評価はオンデマンドと共通)



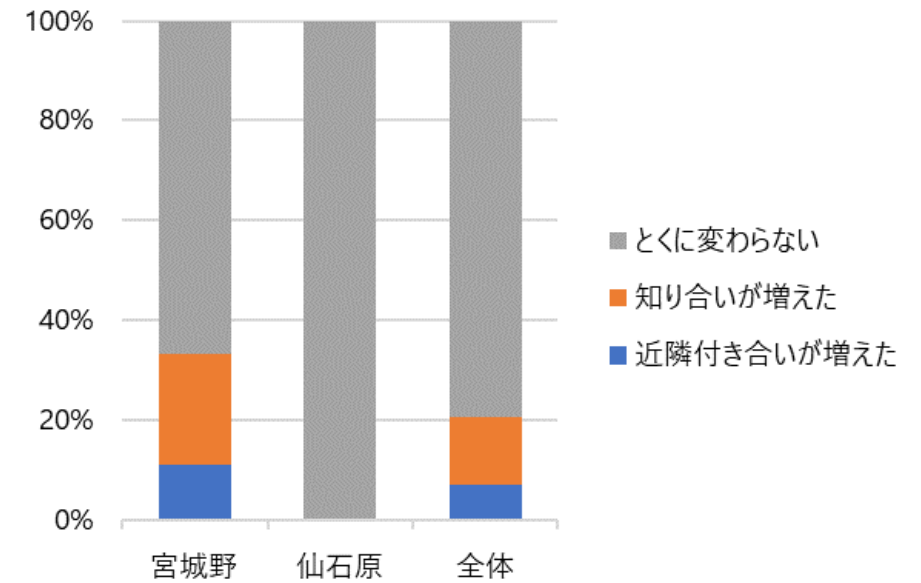
オンデマンド運行に対する評価
(車両と運転手の評価は定時定路線と共通)

ハコモビの利用状況：ハコモビが利用者にもたらした影響

- 全体の約 40% が、ハコモビの導入によって外出機会が増えた、もしくは自律的な外出が可能になったと回答。
- ハコモビによる外出促進効果は、宮城野居住者のほうがより高い。
- ハコモビを介して知り合いや人付き合いが増えたとの回答がみられ、地域コミュニティへの好影響もうかがえる。



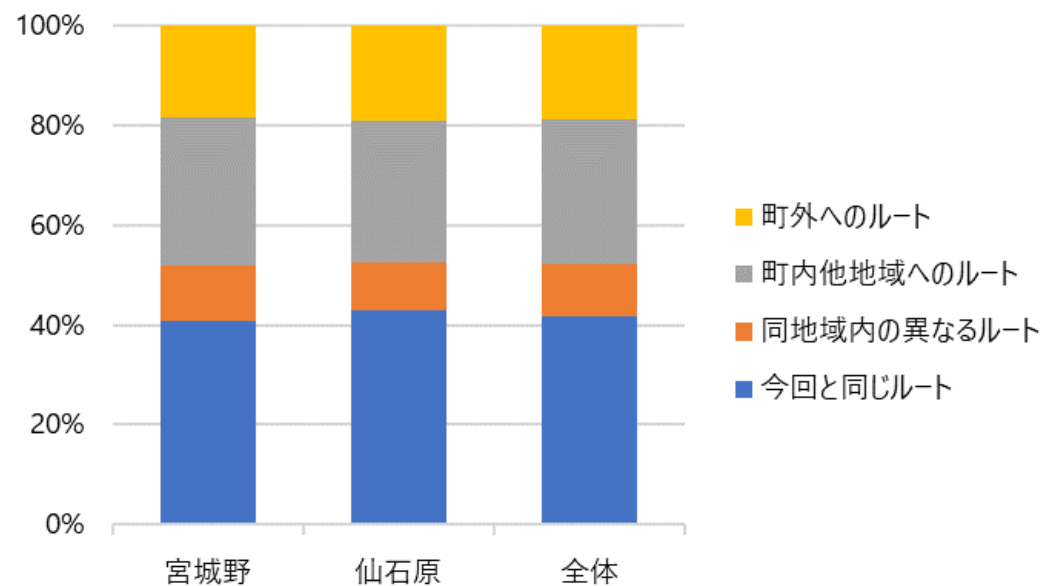
ハコモビが外出行動にもたらした影響



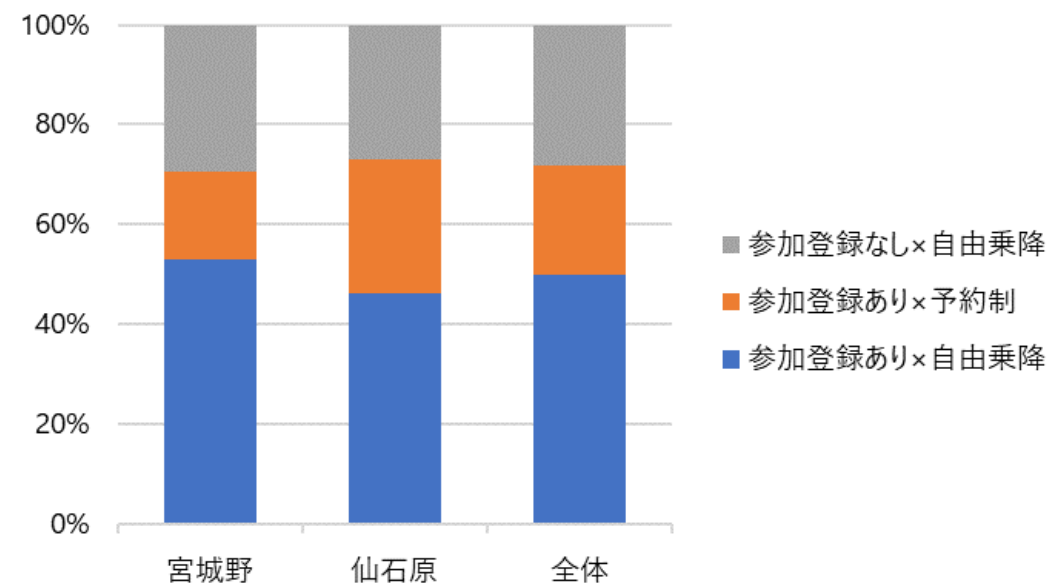
ハコモビが地域コミュニティにもたらした影響

ハコモビの利用状況：定時定路線型サービスに対する意見

- 定時定路線の運行ルートについては、今回の実験と同でよいという意見が全体の約 4 割を占める。
- 町外や町内他地域への運行を望む声が約 50% あり、それらの要望については居住地による差はみられない。
- 乗車方法については、会員登録あり・予約なしの自由乗降制を望む声が多い。



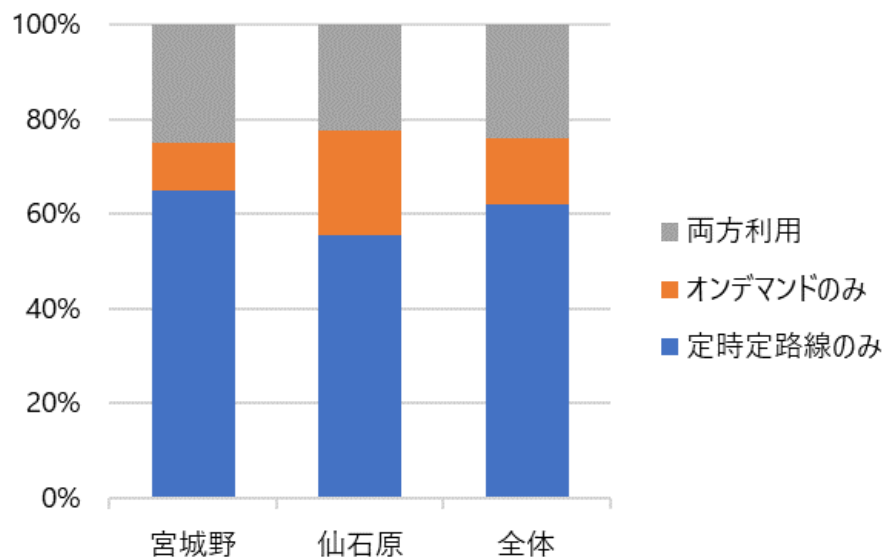
どのような運行ルートが望ましいか



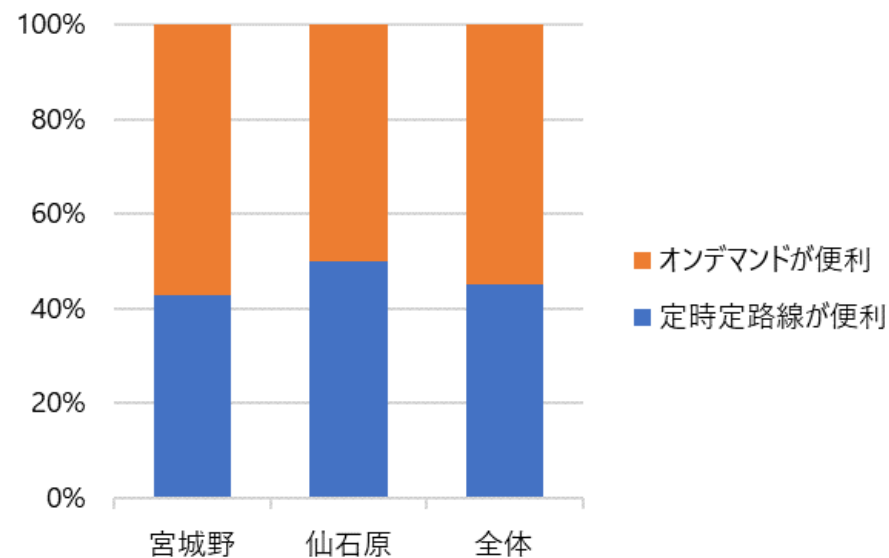
どのような利用（乗車）方法が望ましいか

ハコモビの利用状況：定時定路線運行とオンデマンド運行の比較

- 定時定路線サービスのみを利用した登録者が約 6 割で最も多い。
- 定時定路線サービスの利用者のうち約 25 %が、オンデマンド型運行に切り替わってからも利用を継続した。
- 定時定路線とオンデマンドの相対的な利便性に対する評価は、ほぼ拮抗している。



どちらのサービスを利用したか



どちらのサービスのほうが便利だと思うか

ハコモビの利用状況：参加登録はしたが一度も使わなかった理由

- 登録はしたものの、一度もハコモビを利用しなかった理由としては、「使いたい時間帯に運行していない」、「乗降場所の近くに用事がない」、「運行されている時間帯に用事がない」が多い。
- 他者への配慮等から利用を躊躇したという理由も見られる。

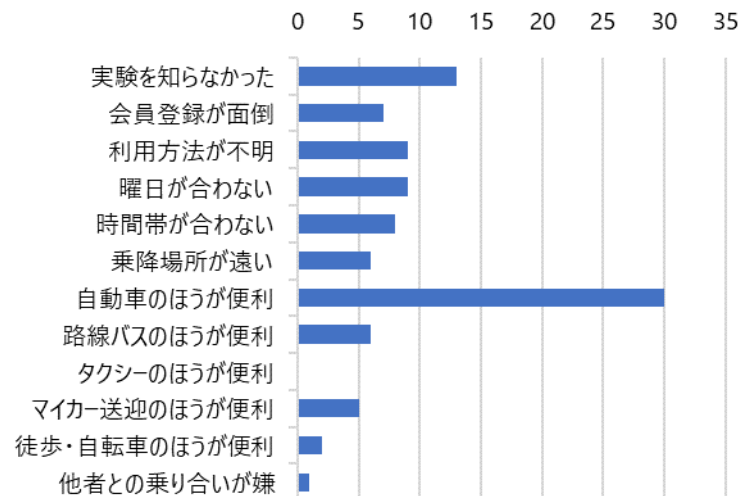


(回答した全参加登録者：N=72)

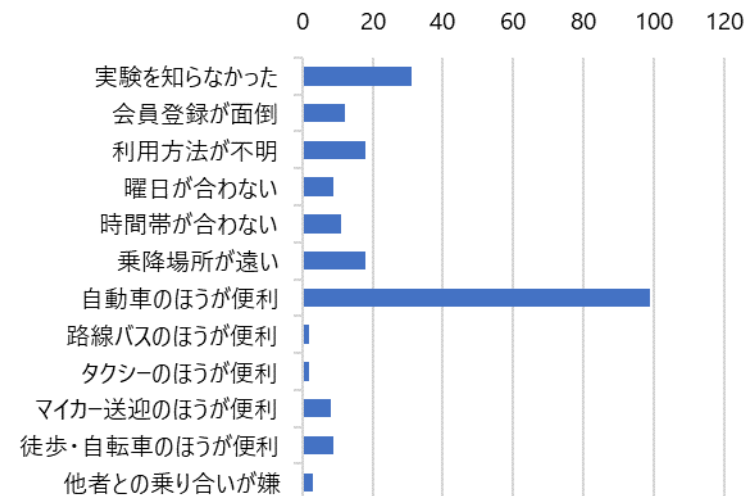
3. ハコモビ非登録者のみに対する調査項目とその結果

ハコモビ実証実験への参加登録をしなかった理由 (1)

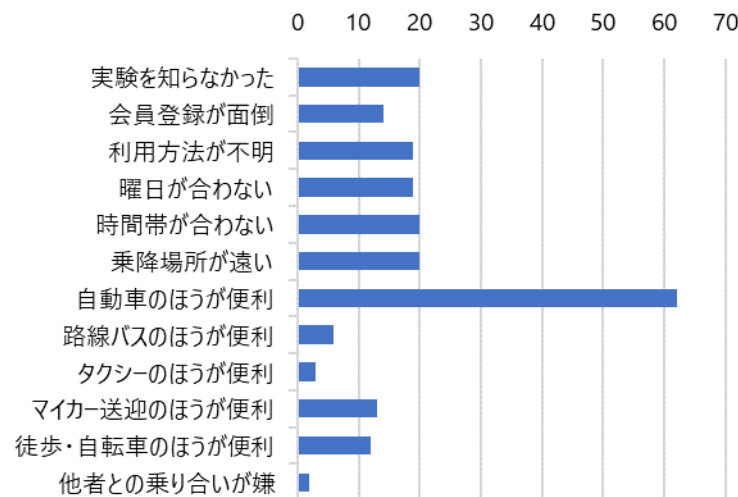
- ハコモビ実証実験を知らなかったという回答も少なくない。
- 自動車を利用できる層については、自動車のほうが便利という理由が圧倒的。
- 自動車を利用できない層については、移動需要との不整合や、周知や説明の不足、会員登録の煩わしさが理由として挙がっている。



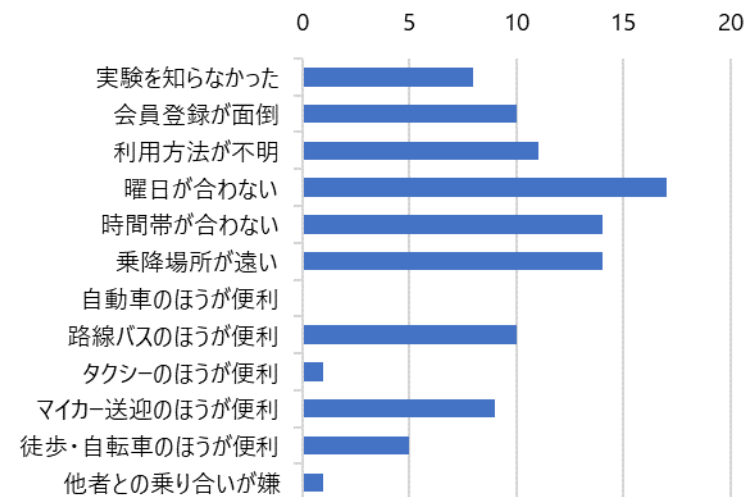
(宮城野)



(仙石原)

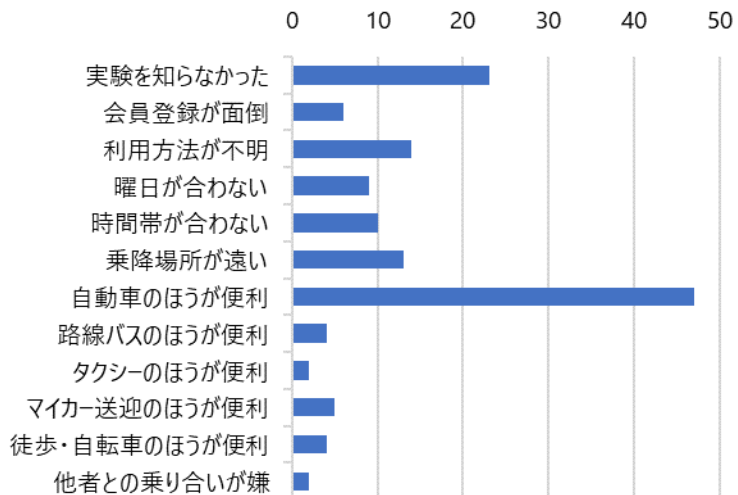


(車利用可)

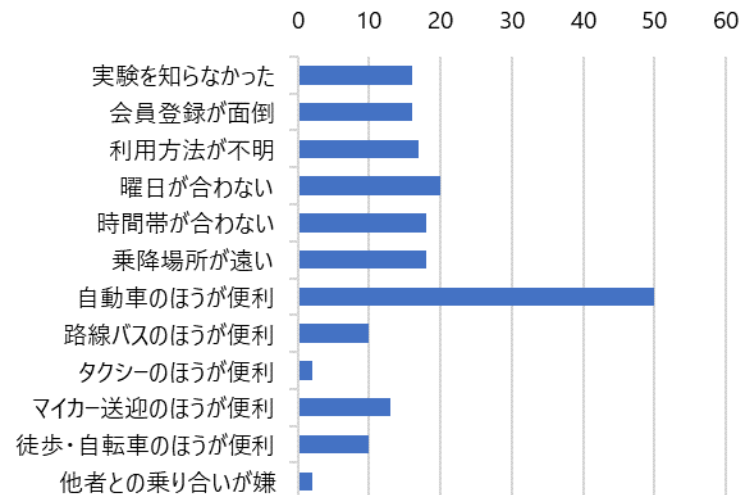


(車利用不可)

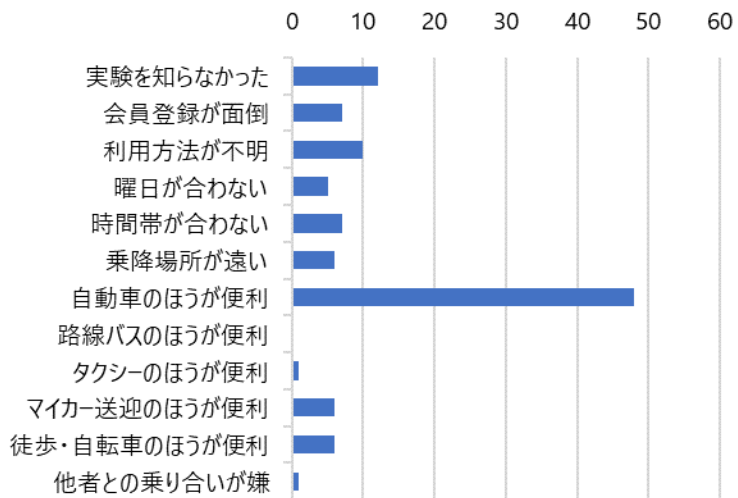
ハコモビ実証実験への参加登録をしなかった理由（2）



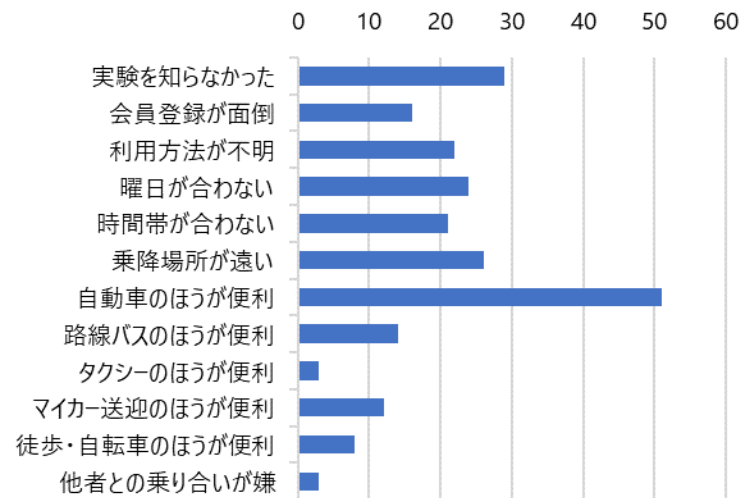
（男性）



（女性）



（69歳以下）



（70歳以上）

総括 (1)

1. ハコモビの利用実態について

- 実験期間中にハコモビを利用したのは、参加登録者の約半数にとどまった。
- 利用者の多くは自動車を利用できない高齢女性であり、外出頻度はもともと高くなかった。
- 利用者の絶対数と外出頻度の少なさから、利用者数の日変動は大きかった。
- 利用頻度の多い登録者の大半が、宮城野地区の居住者であった。
- 需要としては、宮城野から仙石原の生活利便施設、およびリハビリテーション病院までの移動が支配的だった。
- 定時定路線型サービスの利用者の大半が、後期のオンデマンド型サービスに切り替わってから離脱した。
- 実験参加登録者については、ハコモビ運行日の店舗等来訪者数が、非運行日よりも2~3倍多かった。
- ハコモビは主に買い物や通院のために使われており、試乗のみを目的とした利用も一定数みられた。
- 利用者の多くは、もともと路線バスやタクシー、他者による送迎に頼って移動していた。

2. ハコモビ実証実験参加者の行動や意識について

- サービスに対する不満は総じて少なかったが、運行頻度や乗車方法に対する満足度が相対的に低かった。
- 一部の利用者について、ハコモビによる外出頻度の増加や、自立的な外出の実現が確認された。
- ハコモビを介して知り合いや人付き合いが増えたなど、地域コミュニティへの好影響もみられた。

総括（2）

3. 地域居住者の交通行動や意識について

- 60歳以上の女性の約4割、80歳以上の女性の約8割が免許を所有していない。
- 80歳を超えると、男性でも免許保有率は40%に低下する。返納者の割合も約30%に増加する。
- 男性は自ら運転することを好むが、女性は相対的に自分で運転することへのこだわりは弱い。
- 加齢に伴い外出頻度が低下している。車を利用できない層は、利用できる層よりも外出頻度が低い。
- 車を利用できない層は、余暇的活動の実施頻度とその満足度の水準が相対的に低い。

4. 地域における今後のモビリティ支援のあり方について

- 取り組みの周知のしかたについては改善の余地があり、より地域を巻き込む工夫が望まれる。
- 実際の移動需要と輸送サービスの不一致や、利用方法に関する説明の不足等を解消する必要がある。
- 本地域では、オンデマンド型のサービスに対する居住者の評価や支払意思額は、定時定路線型のサービスに比べてそれほど高いとはいえない。地域の移動需要に即した、無駄のないサービスの設計と運用が重要である。
- 自動車の利便性についてはその価値を認めつつも、加齢等によって自動車の利用可能性が失われた状況における地域としての備えについては、当事者である住民と一緒に議論を進めていく必要がある。
- 地域交通に関する行政と住民の協働体制を構築するうえで、今回のような実証実験を対話的に進めていくことは有効である。

【補足】 アンケート質問項目

■登録・非登録 共通

設問	形式
① 乗車証番号 ※登録者のみ	直接記入
② 性別	単一選択
③ 年齢	単一選択
④ 世帯人数	直接記入
⑤ お住まいの地域	単一選択
⑥ ご職業	単一選択
⑦ 自動車の運転免許はお持ちですか？	単一選択
⑧ ご自宅にあなたが自由に使える自動車はありますか？	単一選択
⑨ 自動車の運転について、あなたの気持ちに最も近いのは？	単一選択
⑩ ご自身の健康状態に問題や不安はありますか？	単一選択
⑪ 日ごろの外出頻度は？	単一選択
⑫-1 最近、あなたがお出かけをしたのはいつですか。	直接記入
⑫-2 その日の最初の目的地はどこでしたか。	直接記入
⑫-3 そのお出かけは、どんな交通手段で行いましたか。	複数選択
⑬-1 ショッピング・会食・趣味など、余暇的な活動のためのお出かけの頻度。	単一選択
⑬-2 それらのお出かけの頻度（実施できている回数）には満足していますか。	単一選択
⑬-3 それらのお出かけは、どんな交通手段で行うことが多いですか。	複数選択
⑭-1 普段、同じ地域の方（隣近所など）と、どの程度のおつきあいをしていますか。	単一選択
⑭-2 同じ地域の中に、いざというとき助け合える人や信頼して相談できる人はいますか。	単一選択
⑭-3 同じ地域の方と係わりを持つことについてどう考えますか。	単一選択
⑭-4 同じ地域の方と係わりを持ちたいと考えていますか。	単一選択
⑭-5 どのようなことがあれば、あなたは地域の方と係わりやすくなると思いますか。	単一選択
⑮ 交流や親睦の場所がある	単一選択
⑯ あなたは、今後も現在の場所に住み続けたいですか。	単一選択
⑰ 地域の交通やまちづくりに関するご意見、現在困っていることがありましたら記入をお願いします。	自由記述

【補足】 アンケート質問項目

■ 登録者限定

設問	形式
問1. 約4か月間の実験期間中に、「ハコモビ」を一度でも利用しましたか	単一選択
問2. どのような目的で「ハコモビ」を利用しましたか。	複数選択
問3. どのような理由でハコモビを利用しましたか。	複数選択
問4. どの程度の頻度で利用しましたか。	単一選択
問5-1. 前期の定時定路線運行では、どの便を多く利用しましたか。仙石原方面行き【宮城野地区発】	複数選択
問5-2. 前期の定時定路線運行では、どの便を多く利用しましたか。宮城野方面行き【仙石原地区発】	複数選択
問6. もし、「ハコモビ」が運行されていなかったら、どんな交通手段を使っていましたか。	複数選択
問7. 誰と一緒に「ハコモビ」に乗ることが多かったですか。	複数選択
問8-1. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[定時定路線_乗降車場所]	5段階評価
問8-2. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[定時定路線_運行本数]	5段階評価
問8-3. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[定時定路線_運行時間]	5段階評価
問8-4. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[定時定路線_乗車方法]	5段階評価
問8-5. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[オンデマンド_乗降車場所]	5段階評価
問8-6. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[オンデマンド_運行時間]	5段階評価
問8-7. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[オンデマンド_予約サイト]	5段階評価
問8-8. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[オンデマンド_予約方法]	5段階評価
問8-9. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[オンデマンド_電話オペレーター]	5段階評価
問8-10. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[共通_車両]	5段階評価
問8-11. 「ハコモビ」の運行について、どのように思いましたか。[共通_運転手の対応]	5段階評価
問9. 「ハコモビ」によって、外出はどのように変わりましたか。	複数選択
問10. 「ハコモビ」によって、地域の方との関わりに変化がありましたか。	複数選択
問11-1. 定時定路線運行とオンデマンド運行の利用状況と利便性はいかがでしたか。[利用状況]	単一選択
問11-2. 定時定路線運行とオンデマンド運行の利用状況と利便性はいかがでしたか。[利便性]	単一選択
問12. 「ハコモビ」を利用しなかった理由は何ですか。	複数選択
問13-1. 『運行日』について	複数選択
問13-2. 始発の開始時刻	直接記入
問13-3. 終発の開始時刻	直接記入
問13-4. 乗車1回あたりの『運賃』について [定時定路線方式：決まったルートを時刻表に沿って運行]	単一選択
問13-4. 乗車1回あたりの『運賃』について [オンデマンド方式：利用者のリクエストに応じて都度ルートを決めて運行]	単一選択
問13-5. 定時定路線運行の『運行場所・ルート』について	単一選択
問13-6. 定時定路線運行の『利用方法』について	単一選択
問13-7. 上記以外で期待するサービスについて	単一選択
問14. 運行内容やサービスが改善されたら、「ハコモビ」をどの程度利用したいですか。	単一選択

【補足】 アンケート質問項目

■非登録者限定

設問	形式
問1. ハコモビの実証実験に参加登録をしなかった理由は何ですか。	複数選択
問2-1. 『運行日』について	複数選択
問2-3. 始発の開始時刻	直接記入
問2-4. 終発の開始時刻	直接記入
問2-5. 乗車1回あたりの『運賃』について [定時定路線方式：決まったルートを時刻表に沿って運行]	単一選択
問2-6. 乗車1回あたりの『運賃』について [オンデマンド方式：利用者のリクエストに応じて都度ルートを決めて運行]	単一選択
問2-7. 上記以外で期待するサービスについて	単一選択
問3. 運行内容やサービスが改善されたら、「ハコモビ」をどの程度利用したいですか。	単一選択