

「チョイソコとよあけ」実証実験

第 2 期運行計画

(2019 年 7 月～9 月)

【実証実験結果】

1. 運行期間

2019年7月1日（月）～2019年9月30日（月） 計58日

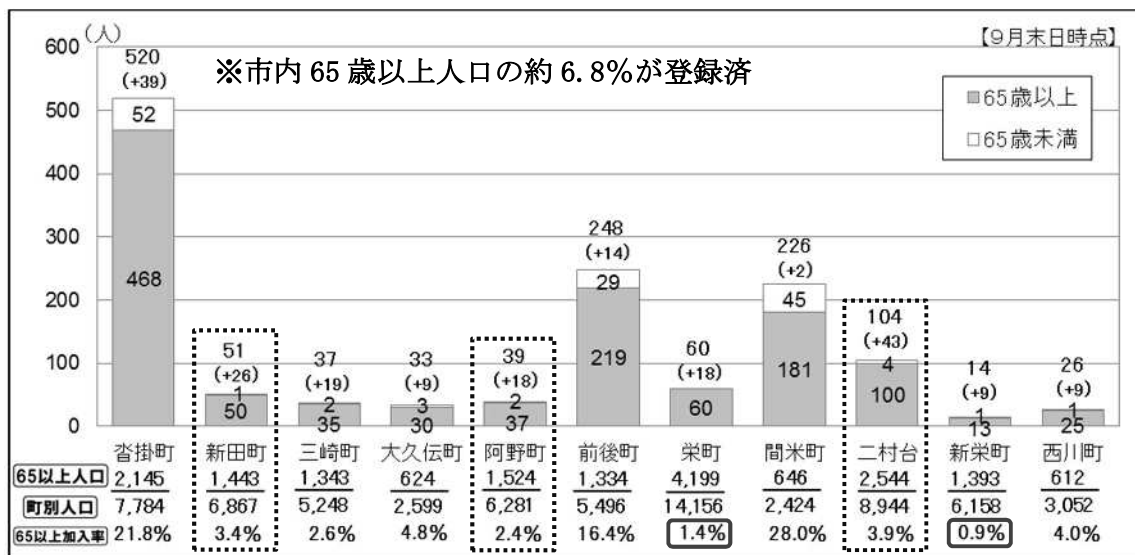
2. 運用ルール

「チョイソコとよあけ」実証実験第2期運行計画（2019年7月～9月）による

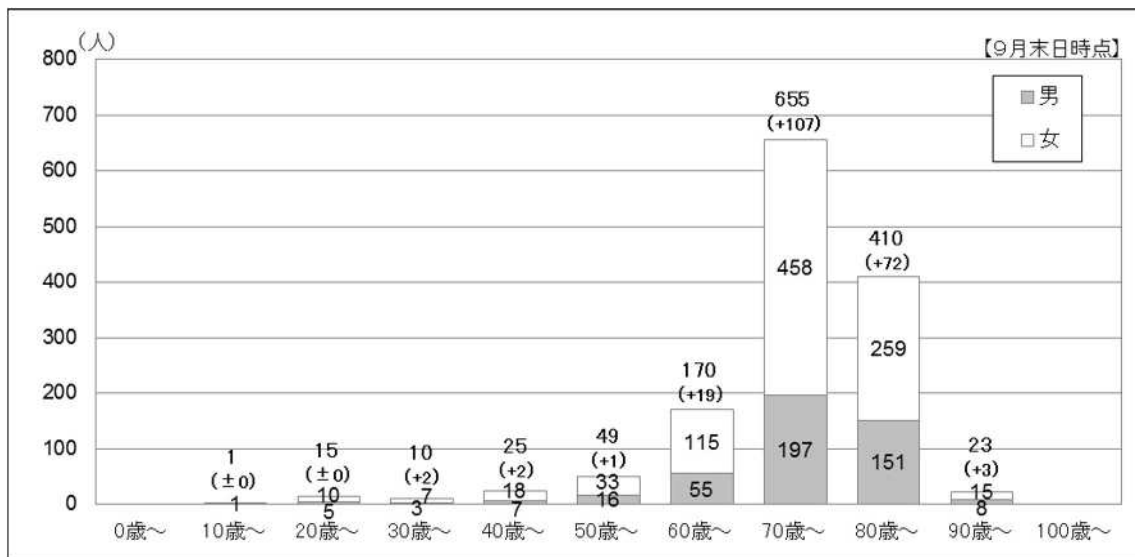
3. 登録及び利用状況

(1) 会員（登録者）数 1,358名（9月30日時点）

▼図1 会員（登録者）数（町別）



▼図2 会員（登録者）数（年齢×男女）



登録者は9月末時点で 1,358人 となり（対前期比206人増）、特に沓掛町、前後町の一部地域、間米町（以下「交通不便地域」という。）以外の会員が増加（新田町、阿野町、二村台）。一方で、交通不便地域外の65歳以上加入率は、9月末時点でどの町も5%未満であり、特に栄町や新栄町の会員登録が少ない。

メディアや広報誌等により、チョイソコとよあけ（以下「チョイソコ」という。）への関心や認知度が徐々に上がってきていることから、高齢者福祉部局（健康長寿課）と連携して、地域や団体等での説明会を実施するなど、既存の公共交通に加えてお出かけの“足”の選択肢を増やすことを目的として、会員登録を促す必要がある。

(2) 停留所

▼図3 名鉄バス、ひまわりバス及びチョイソコの停留所数（町別）

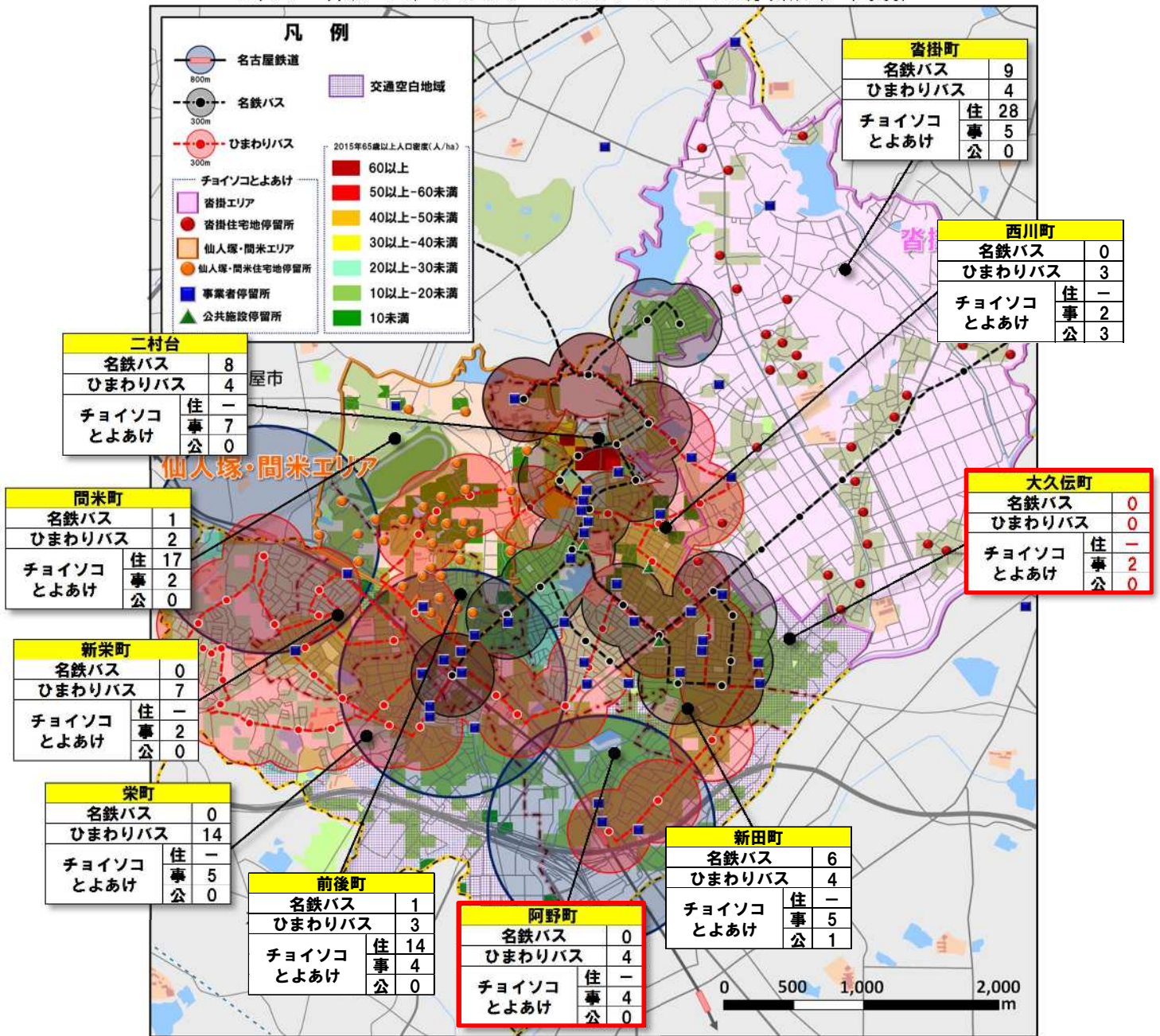


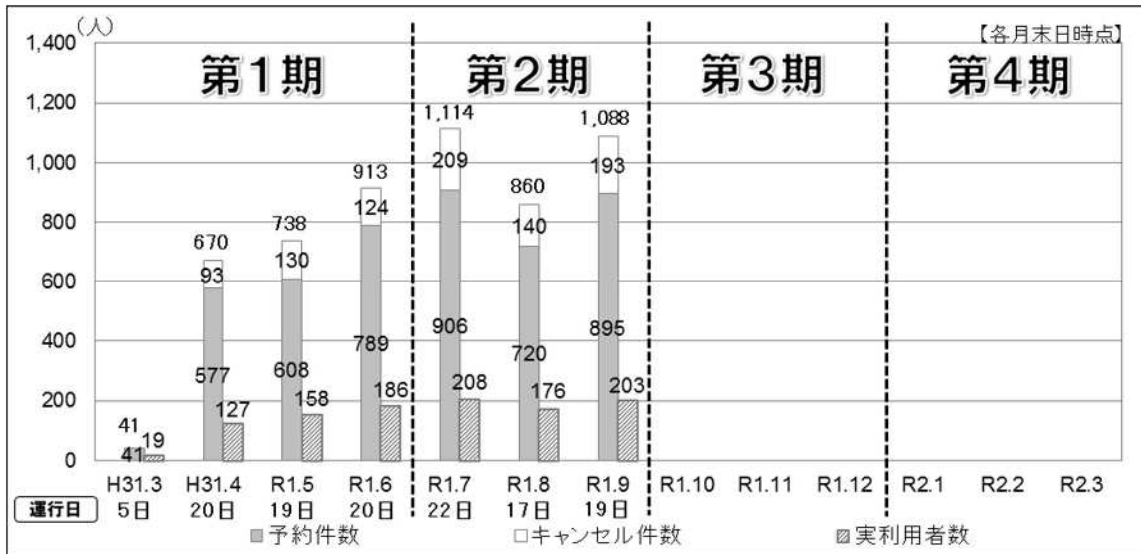
図3をみると、市中心部は名鉄バスとひまわりバスによってある程度カバーされており、市南西部（**栄町**、**新栄町**）も名鉄とひまわりバスによってカバーされている。また、交通不便地域内では、居住地域を中心に住宅地停留所が設置されている。一方で、交通不便地域外のうち、名鉄バス及びひまわりバスのカバーエリア外に住宅地が多い地域（**大久伝町**）や、名鉄名古屋本線の圏域内でひまわりバスも走っており、図上ではお出かけの“足”が確保できているように見えるが、住民にとっては公共交通の利用がしづらい環境となっている可能性のある地域（**阿野町**、**栄町**、**新栄町**）、また、圏域と圏域の間にできた小さな空白地域などを含めると、既存公共交通ではカバーできていないエリアが複数存在する。

駅や停留所圏域から外れている地域や、駅や停留所の圏域内であっても地理的要因（地形の高低差等）によって実際には駅や停留所までの移動が困難な地域の住民にとって、チョイソコがお出かけの“足”となり得るか、また、チョイソコに限らず、タクシー等を活用した公共交通施策など市内の公共交通が連携しながら、豊明市がめざす交通将来像である「公共交通が人と人をつなぐしあわせのまち」をいかに実現していくか検討する必要がある。

(3) 予約及び利用状況

ア) 予約件数及び利用者数

▼図4 予約件数及び利用者数の推移(月別)



【1日あたりの利用者数】全 体：2,521人÷58日=43.4人/日

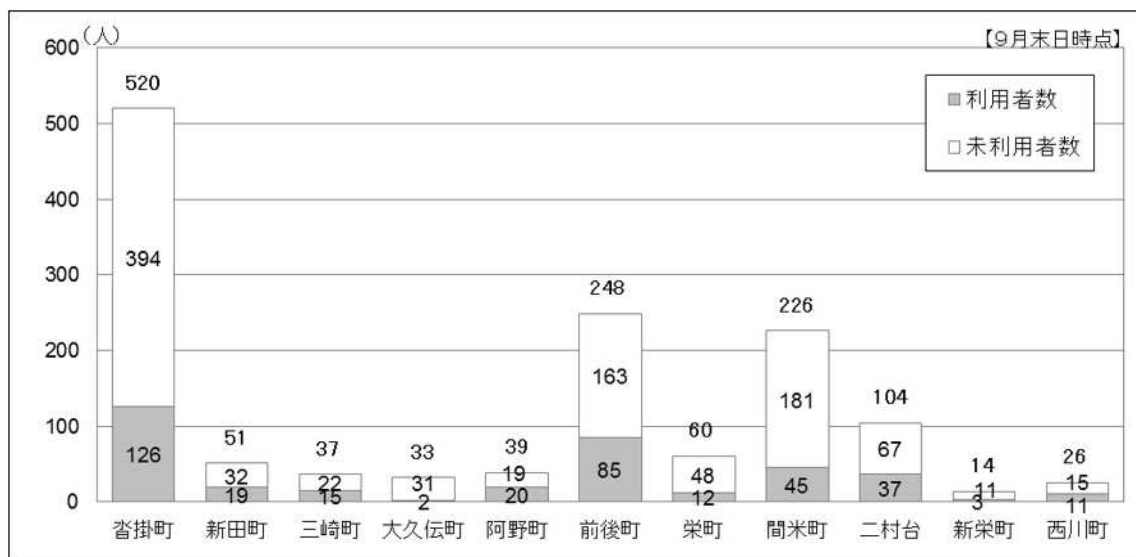
沓掛車両：22.6人/日 仙人塚車両：22.0人/日

※キャンセルとは、予約確定後に利用者の都合によって乗車ができなくなった場合をいう。

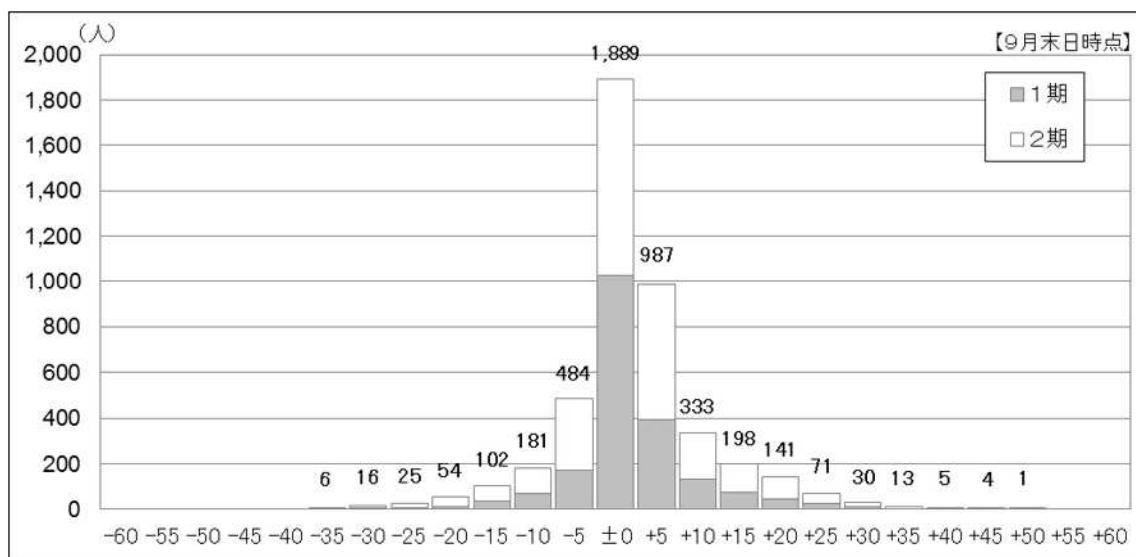
▼表1 登録者数及び予約件数内訳(町別)

町名	登録者数			予約件数 (第2期)	実利用者数 (第2期)	実利用者数 (第1・2期)	
	男性	女性	(再掲) 65歳未満				
沓掛町	520(+39)	196(+13)	324(+19)	52(+2)	684(△2)	97(△3)	126(+26)
新田町	51(+26)	10(+4)	41(+22)	1(+1)	129(+93)	18(+7)	19(+8)
三崎町	37(+19)	10(+4)	27(+15)	2(±0)	142(+47)	13(+6)	15(+8)
大久伝町	33(+9)	13(+3)	19(+5)	3(±0)	3(+3)	2(+2)	2(+2)
阿野町	39(+18)	8(+5)	31(+13)	2(+1)	126(+15)	18(+8)	20(+10)
前後町	248(+14)	79(+5)	169(+9)	29(+1)	556(+121)	69(+8)	85(+24)
栄町	60(+18)	16(+3)	44(+15)	0(±0)	82(+58)	11(+4)	12(+5)
間米町	226(+2)	81(+1)	145(+1)	45(±0)	333(+32)	37(+4)	45(+12)
二村台	104(+43)	21(+8)	83(+35)	4(±0)	383(+105)	35(+18)	37(+20)
新栄町	14(+9)	3(±0)	11(+6)	1(±0)	11(+9)	3(+2)	3(+2)
西川町	26(+9)	6(+1)	20(+8)	1(±0)	72(+40)	10(+3)	11(+4)
計	1,358(+206)	443(+53)	914(+152)	140(+5)	2,521(+506)	313(+59)	375(+121)

▼図 5 利用者及び未利用者数(町別)



▼図 6 利用希望時刻と実際の乗降時刻との差異



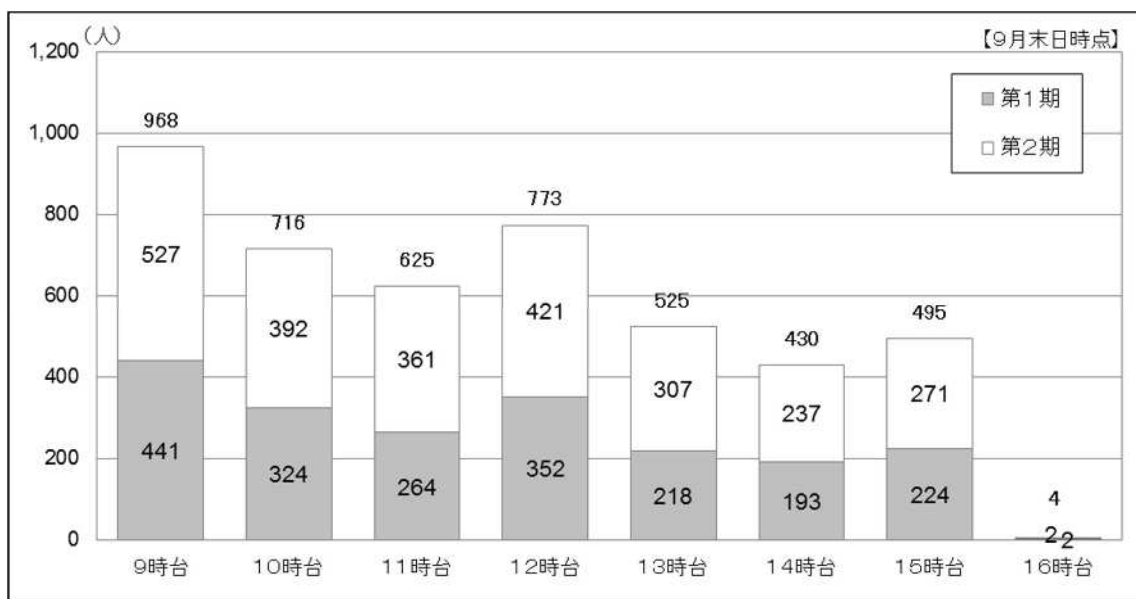
利用者は増加傾向にあり、表 1 のとおり第 2 期の運行期間においては、2,521 件の予約、1 日あたり 2 台で **43.4 人** の利用があった（対前期比 37% 増）。なお、沓掛車両、仙人塚車両ともに 1 日の平均乗車は 20 名を超えた。一方、会員登録者数に対する実利用者（1 回でもチョイソコを使ったことがある利用者）も増加しているものの、実質的な利用率は未だ 2 割程度となっている。

また、図 6 のように、利用者が予約の際にオペレーターへ伝える乗車または到着希望時刻と実際に予約受付の時刻との差異については、約 7 割の予約が希望時刻の 5 分前後に収まっており、おおよそ利用者が希望する時刻での利用ができている。一方で、利用が集中する 9 時台及び 13 時台では、希望時刻との差異が 20 分以上になる場合もみられた。

チョイソコの利用は少しずつ伸びているものの、更に実利用者数を増やしながらか利用の定着を図っていくためには、単なる移動手段として必要な時にだけ使ってもらうのではなく、未登録者や未利用者が「チョイソコを使ってみたい」「チョイソコのおかげで健康になった」と思ってもらえるような“目的”づくりとセットにした利用価値の創出を継続していくことが必要である。

イ) 時間帯別利用者数

▼図 7 時間帯別予約件数内訳



▼表 2 時間帯別主な目的地(予約ベース)

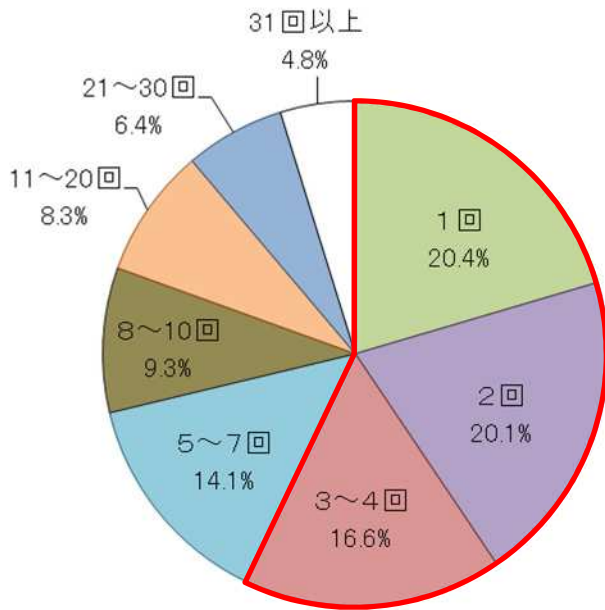
目的地	1位		2位		3位	
9時台	藤田医科大学病院	83	パルネス前後	74	福祉体育館	48
10時台	藤田医科大学病院	51	パルネス前後	40	豊明市役所	29
11時台	豊明老人保健施設	44	パルネス前後	28	藤田医科大学病院	26
12時台	豊明市福祉体育館	48	相生山病院	38	スギ薬局沓掛店	36
13時台	相生山病院	37	ピアゴ豊明店	27	藤田医科大学病院	16
14時台	藤田医科大学病院	62	スギ薬局二村台店	12	パルネス前後	10
15時台	前後整形外科内科	31	深谷胃腸科外科	21	福祉体育館	17

時間帯別の利用をみると、第1期に引き続いて午前に集中しており、9・10時台の利用が多い。一方で、9・10時台及び15時台は“通院”目的の病院が多いが、午前診療については開院時間を9時、午後診療については午後4時としているところが多い。そのため、午前9時台への利用が集中するため、P. 4の図6のように利用者の希望時刻に予約ができない状況が生じている。また、午後についても、通院時にはチョイソコが利用できるが、帰宅時間が16時を過ぎてしまうような場合には、運行時間外のため利用することができない。

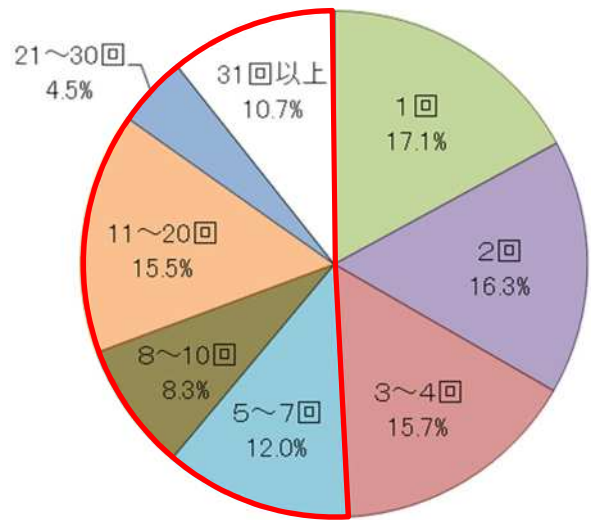
午後の診療時間の通院については、帰りはチョイソコ以外の交通手段もしくは家族の送迎等を利用していると考えられるが、高齢者及び障がい者の行動パターンに対して、現在のチョイソコの運行時間が適切かどうかを確認する必要がある。このため、チョイソコ会員アンケートを実施したうえで、利用者が必要としている運行時間帯を把握し、利用者にとって適切な運行時間を検討及び設定することが必要である。

ウ) 利用頻度

▼図 8 7月から9月までの利用回数

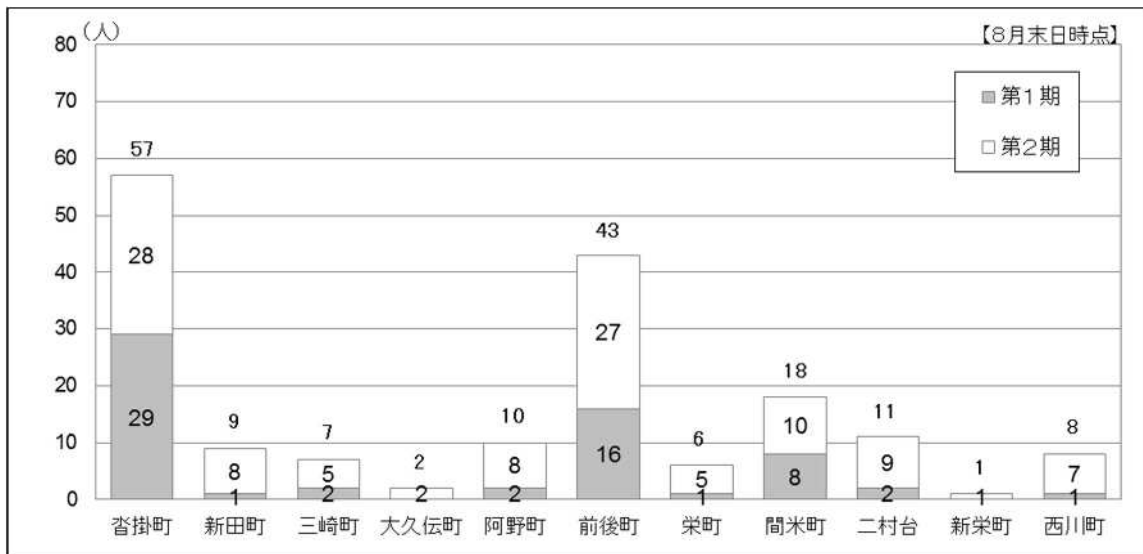


▼図 9 3月から9月までの利用回数



エ) 利用離反者数

▼図 10 利用月以降の離反者数

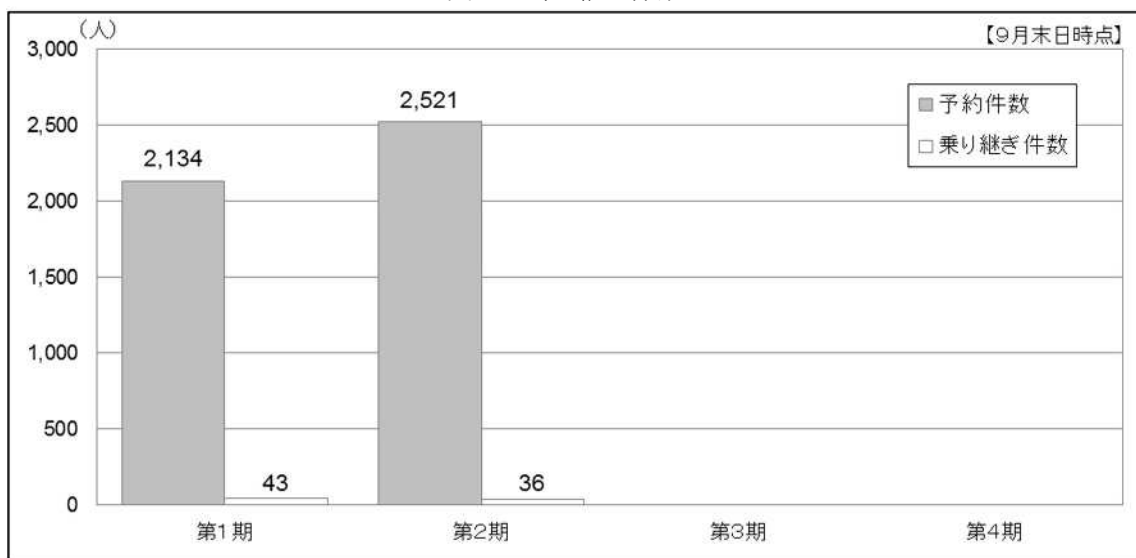


7月から9月までの58日間のうち、4回以下（月平均1回以下）が実利用者全体の5割以上を占める結果となったが、9月末日までの利用状況を見ると、月1回以上利用している会員は半数を超えた。

一方で、ある月までは利用していたが、それ以降利用がなくなった会員（以下「離反者」という。）は第1期に比べて増加している。今後実施する会員アンケートにより離反者の理由を調査するが、チョイソコが単なるお出かけの手段ではなく、会員が離反せず、また継続的に利用できるような目的づくりが必要である。

オ) 乗り継ぎ

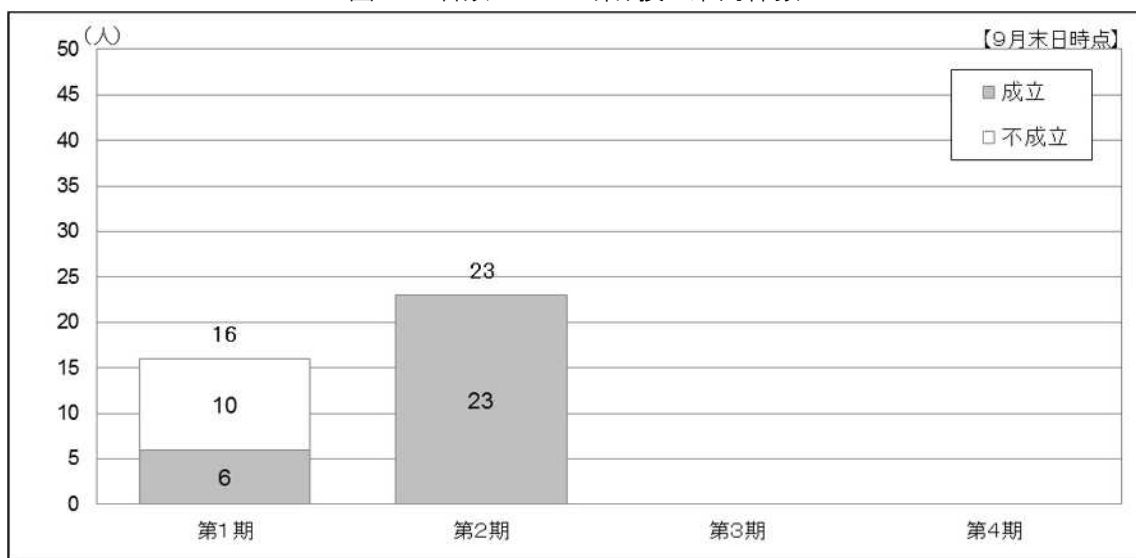
▼図 11 乗り継ぎ件数



チョイソコ同士の乗り継ぎ移動については、第2期において名鉄バス路線（豊明団地線及び吉池団地線）との重複移動については、チョイソコ予約を受け付けないものとしていたが、乗り継ぎ件数に大きな変動はなかった。乗り継ぎによる移動先は、仙人塚・間米エリアから沓掛エリア内にある「くっつけホーム」「相生山病院」であり、沓掛エリアから乗り継ぎを伴う仙人塚・間米エリアへの移動はなかった。

カ) 乗り換え

▼図 12 名鉄バスへの乗り換え案内件数

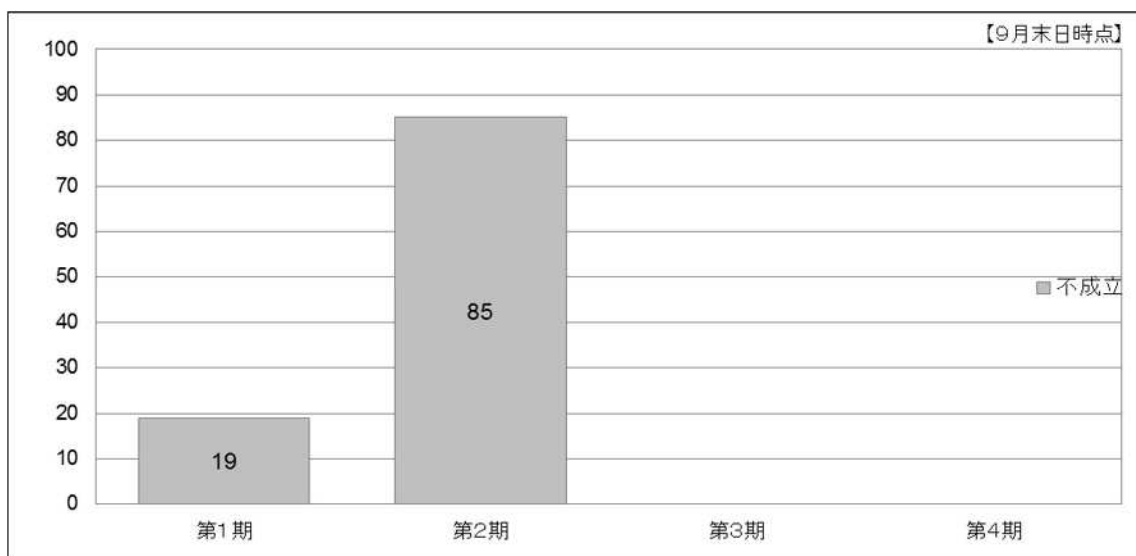


主に沓掛エリアと駅周辺施設間の移動が対象となる。第1期運行計画では、チョイソコでの移動も可能であったが、第2期からの運用ルール変更により「どの移動が対象になるのか」「非常に分かりづらい」との声がある一方で、予約時に名鉄バスの時刻もオペレートしてもらえらることもあり、利用者数としては伸びている。

今後は、チョイソコと名鉄バス間との乗り継ぎ利便性の向上を目的として、運賃割引制度について検討することが課題である。

キ) 予約不成立状況

▼図 13 予約不成立件数

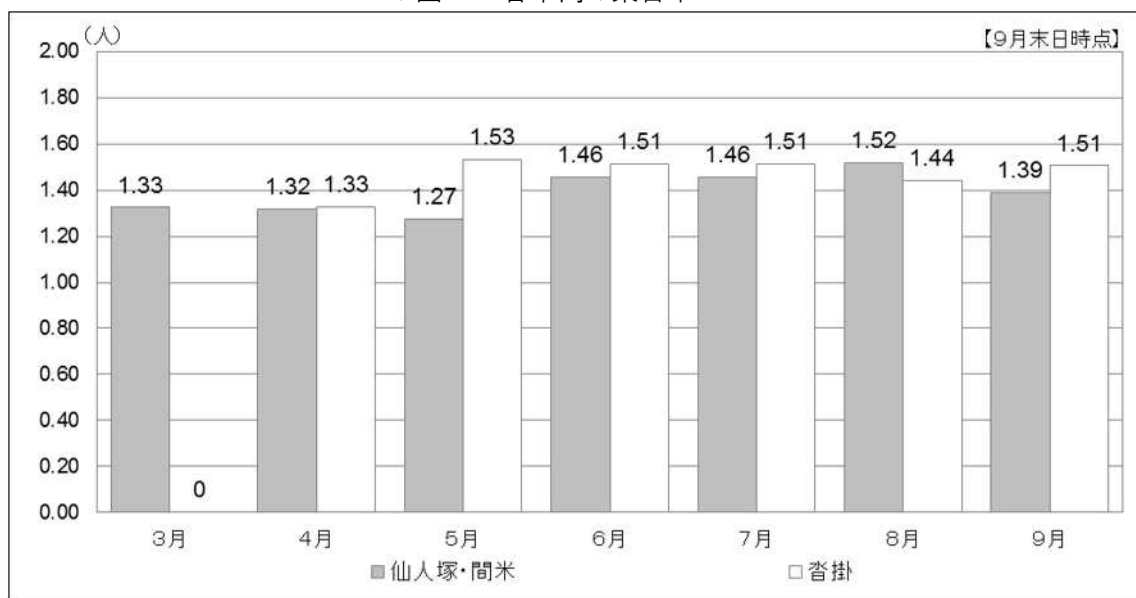


予約の不成立件数は、第1期に比べて4割以上増加した。時間帯としては、利用が集中する9・13・15時台に集中しており、利用者の希望時刻の予約が取れないことによるものが多い。

※予約不成立とは、利用者が希望する乗車（到着）時刻に予約ができなかったために予約されなかった場合をいう。

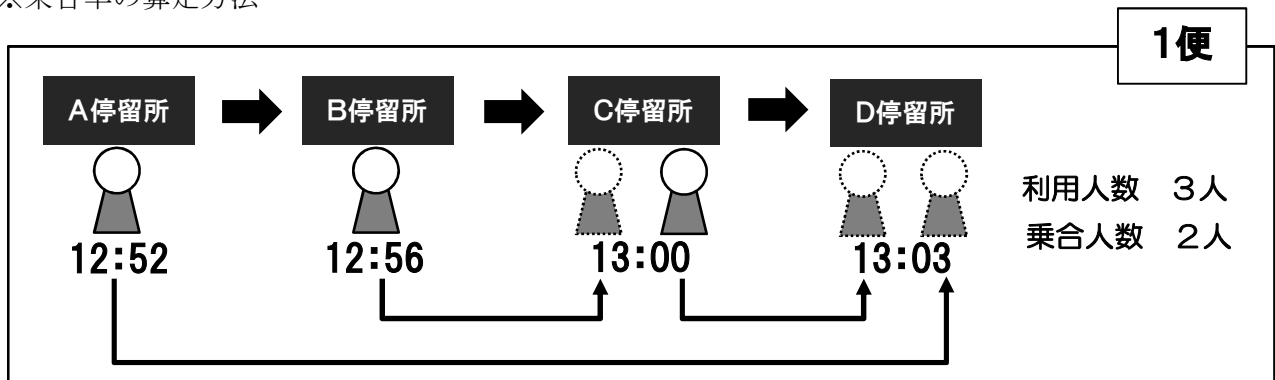
ク) 乗合率

▼図 14 各車両の乗合率



乗合率については、第2期においては、平均 1.47 人（2 台）の乗合率となった。利用が集中する 9 時台は、乗合率は 2 人以上となっており、時間帯によっては効率よく運行されている。また、第 1 期に引き続き、健康長寿課が主催の外出イベントの開催時には、チョイソコ車両 2 台とも乗車定員数（9 人）いっぱいの利用となり、いかに「目的」づくりが利用価値を高めているかがよく分かる。今後も、チョイソコの利用価値が高まるような「目的」づくりの継続が必要である。

※乗合率の算定方法



停留所から停留所までの移動において、連続して乗降がある場合を「1便」として数え、その間における最大乗車人数を「乗合人数」として算定します。