

「チョイソコとよあけ」実証実験

第1期運行計画 (2019年3月～6月)

(案)

はじめに

「チョイソコとよあけ」は、豊明市民のお出かけをより良いものとするために、既存の公共交通機関を生かしつつ、オンデマンド型の乗合交通(※1)という新たな交通モードの導入により次の二つの政策課題を解決することを目的として実証実験を行う。

1つ目の政策課題は、身体的な事情等でお出かけしにくい高齢者や障がい者の方への積極的な外出支援である。そのような方に対し、病院、買物など生活や健康増進に必要な店舗等へ、お出かけ目的と移動手段をセットで確保することで積極的な外出支援を促し、かつ自家用車の運転や家族送迎に頼らない暮らしを創出することについて検証する。

2つ目政策課題は、効率のよい公共交通網の形成である。2018年度に策定した豊明市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の基本方針及びネットワーク形成方針に基づく効率のよい公共交通網を形成するため、支線的な役割（フィーダー）を検証する。

これら2つの課題については、網形成計画においても、個別課題として整理している一方で、その具体的な解決策や事業提案までは明記していない。

よって、この実証実験により、持続可能な公共交通としての機能性をしっかりと検討し、上記政策課題に資する結果が出た場合においては、網形成計画において、豊明市の公共交通網の一部としてチョイソコとよあけを位置づけることとする。

※1 利用者の事前予約に応じ、運行経路やスケジュールを合わせて運行する交通

第1章 高齢者や障がい者の方の積極的な外出支援（福祉施策）

豊明市では、65歳以上の割合は増加傾向にある。また、多くの人々が自動車を利用してはいるが、年齢を重ねるとともに運転に不安を感じる人が増えており、運転免許証の自主返納数も増えている。このような高齢者や障がい者などお出かけに不自由を感じている人たちに対して、チョイソコとよあけが日常生活における移動手段として機能し得るものであるか検証を行う。

（1）会員条件

チョイソコとよあけは、登録会員が利用できるサービスとし、会員となる条件は、以下の「会員条件 A」のすべてに該当する者とする。

「会員条件 A」

- （1）自力で予約並びに停留所まで移動及び乗降することができる者
 - ※ 介助者の同行により乗降できる場合は利用可。
 - ※ 車いすでの利用は不可。
- （2）次のいずれかに該当する者
 - （ア）市内在住の65歳以上の者
 - （イ）市内在住の障がい者

- ・市内在住とは、会員登録時点で豊明市に居住している者とし、なお、会員が市外に転出した場合には、その時点で会員条件を失うものとする。
- ・65歳以上の者とは、会員登録時点で年齢が65歳以上の者をいう。
- ・障がい者とは、会員登録時点で、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者（第2章においても同様。）とする。
- ・介助が必要な会員は、介助者を同行できるものとする。
- ・会員条件の確認は、市が住民情報等をもとに行うものとする。

(2) 停留所

豊明市内にチョイソコとよあけの乗降できる場所として、下記のとおり停留所を設置する。なお、停留所以外での乗降は、不可とする。

- (1) 住宅地停留所
- (2) 事業者停留所
- (3) 公共施設停留所

- ・住宅地停留所とは、交通不便地域の任意の場所に設置する停留所で、地域住民の利便性及びチョイソコとよあけの運行効率及び安全性を考慮し、地域住民との合意のもと設置する停留所とする。

| | |
|-----------------------|--------|
| 前後区（前後ニュータウン及び前後北町内会） | 間米区全域 |
| 西区全域 | 東沓掛区全域 |
| 西沓掛区全域 | |

- ・事業者停留所とは、豊明市内または市外のうち市境から 500m以内に存在する事業者施設に設置する停留所とする。

【2019年2月1日時点での事業者停留所】

| | |
|----------------|-----------------|
| 相生山病院 | 豊明第二老人保健施設 |
| カーブス前後駅前店 | パルネス前後 |
| コナミスポーツクラブ豊明 | ハローフーズ（コノミヤ）豊明店 |
| コパンスイミングスクール豊明 | ピアゴ豊明店 |
| スギ薬局沓掛店 | 深谷胃腸科外科 |
| スギ薬局前後店 | 藤田医科大学病院 |
| スギ薬局豊明三崎店 | ふじたまちかど保健室 |
| スギ薬局二村台店 | 前田デンタルクリニック |
| 前後整形外科内科クリニック | 前原外科・整形外科・小児科 |
| 外山歯科医院 | 牧医院 |
| とよあけ眼科 | みさき薬局 |
| 豊明市社会福祉協議会 | みずのクリニック |
| 豊明老人保健施設 | |

(3) 移動ルール

利用者は、住宅地停留所、事業者停留所、公共施設停留所の各停留所間の移動ができるものとする。ただし、住宅地停留所間の移動はできないものとする。

また、名鉄バスの豊明団地線及び吉池団地線の路線と重複する移動については、チョイソコとよあけの受付時に名鉄バスの利用を誘導する名鉄バス誘導区間とする。ただし、第1期運行計画の期間においては、名鉄バスの利用を案内した上で、それでもチョイソコとよあけの利用を希望する場合には、チョイソコとよあけの予約を受けるものとする。

- ・ 実証実験においては、高齢者及び障がい者の日常生活における移動手段としての機能及び既存公共交通への影響を検証するため、住宅地停留所、事業者停留所、公共施設停留所間の移動ができるものとする。
- ・ 上記移動ルールにかかわらず、住宅地停留所間の移動はできないものとする。

【移動不可の例】

× 居住地付近の住宅地停留所 ⇔ それ以外の住宅地停留所

- ・ 名鉄バスの豊明団地線及び吉池団地線の路線と重複する移動については、チョイソコとよあけ予約受付時に名鉄バスの利用を推奨し、利用者にとって最適な移動手段の利用を促す。なお、この場合において、利用者がチョイソコとよあけの移動を選択した場合には、その理由を名鉄バスと共有し、公共全体の価値向上につなげるものとする。

【名鉄バス誘導区間の例】

△ 前後駅周辺の事業者停留所 ⇔ センター前周辺の事業者停留所（豊明団地線）

△ 前後駅周辺の事業者停留所 ⇔ 豊明市役所及び周辺の事業者停留所（吉池団地線）

第2章 交通不便地域における地域路線（公共交通施策）

網形成計画では路線バスやひまわりバスを補完する役割として、地域路線を位置付けている。地域路線は、地域が主体となって、各地域の移動ニーズに応じた運行方式を検討し、地域と行政が連携して運行することとしている。

チョイソコとよあけが地域路線の一つの形として、効率のよい公共交通網を形成するための支線的機能を有するものであるか検証を行う。

（1）会員条件

チョイソコとよあけの会員となる条件に、第1章で定める「会員条件A」のほか、以下の「会員条件B」のすべてに該当する者とする。

「会員条件B」

- (1) 市内交通不便地域に在住の者
- (2) 18歳以上かつ65歳未満の者
- (3) 障がい者以外の者

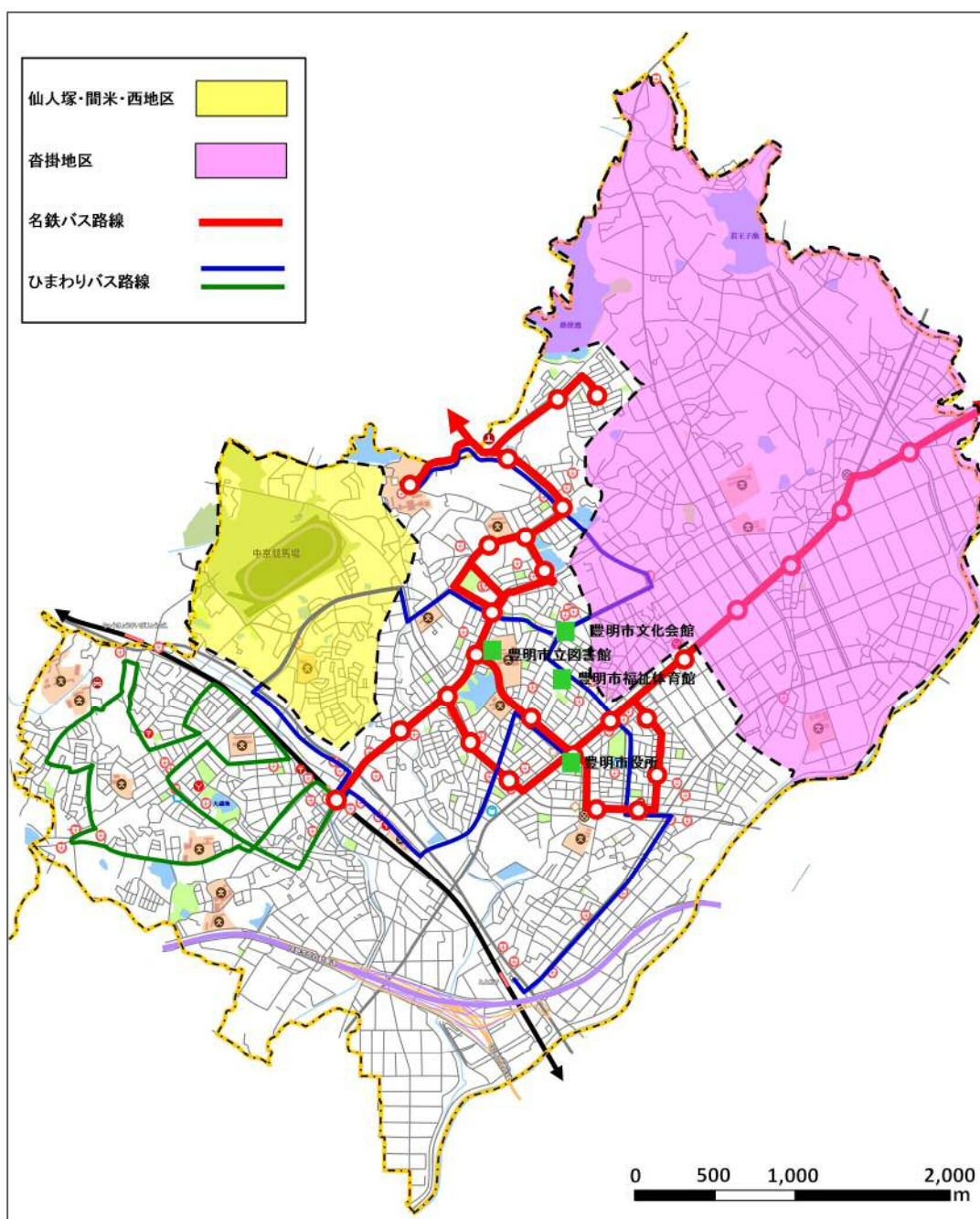
- ・ 交通不便地域に住むとは、会員登録時点で交通不便地域に居住している者とする。
なお、会員が当該地域外に転出した場合には、その時点で会員条件を失うものとする。
- ・ 18歳以上かつ65歳未満の者とは、会員登録時点で年齢が18歳以上かつ65歳未満の者をいう。なお、当該会員が65歳となった場合は、第1章に規定する会員条件Aに規定を適用するものとする。
- ・ 18歳未満の者は、会員と同乗に限りチョイソコとよあけを利用できるものとする。
- ・ 会員条件の確認は、市が住民情報等をもとに行うものとする。

(2) 停留所

「会員条件B」によりチョイソコとよあけの会員となった者が乗降できる場所は、下記の停留所とする。なお、停留所以外での乗降は、不可とする。

- (1) 住宅地停留所
- (2) 公共施設停留所

・ 停留所は、第1章で定めた停留所と同じものとする。



(3) 運行ルール

「会員条件B」によりチョイソコとよあけの会員となった者は、住宅地停留所と公共施設停留所の相互移動を行うことができるものとする。

- ・「会員条件B」によりチョイソコとよあけの会員となった者は、住宅地停留所と公共施設停留所の相互移動をできるものとする。これにより、公共施設停留所から名鉄バスやひまわりバスに乗り継ぎ、市の中心部への移動を確保する。

【公共施設停留所における平日のバス接続状況】

| | | |
|-----------|--------------|--------|
| (1) 豊明市役所 | 名鉄バス前後行 | 30本/日 |
| | 名鉄バス赤池行 | 4本/日 |
| | ひまわりバス前後行 | 9本/日 |
| | ひまわりバス藤田医科大行 | 10本/日 |
| | ひまわりバス豊明行 | 8本/日 |
| (2) 図書館 | 名鉄バス前後行 | 107本/日 |
| | 名鉄バス豊明市役所行 | 25本/日 |
| | 名鉄バス藤田医科大行 | 73本/日 |
| (3) 文化会館 | ひまわりバス豊明市役所行 | 9本/日 |
| | ひまわりバス藤田医科大行 | 10本/日 |
| | ひまわりバス前後行 | 8本/日 |
| (4) 体育館 | ひまわりバス豊明市役所行 | 9本/日 |
| | ひまわりバス藤田医科大行 | 6本/日 |

※ 名鉄バス祐福寺線（前後駅から市役所を経由して赤池駅）の9時台～16時台は、チョイソコとよあけ実証実験開始とともに減便し、豊明団地線は一部増便する。

第3章 チョイソコとよあけ運行に関する事項

チョイソコとよあけの実証実験にあたり、運行計画を策定し、当該計画に基づき実施することとする。

・運行計画は、次のことを定めることとする。

- (1) 実証実験期間
- (2) 利用者の会員条件に関わる事項
- (3) 停留所の設置
- (4) 運行日、運行時間
- (5) 運賃
- (6) 予約及び乗降のルール
- (7) 車両
- (8) 運行事業者
- (9) 実証実験結果の検証方法
- (10) 時期計画等の策定

チョイソコとよあけの第1期実証実験期間は、2019年3月25日（月）から2019年6月28日（金）までとする。以降の運行については、公共交通会議で協議のうえ、次期運行計画を定めることとする。

- ・実証実験は、道路運送法第21条第2項に基づく乗合旅客運送（区域運行とし、区域は豊明市全域）とする。道路運送法第21条第2項に基づく実証実験の申請期間としては、2019年3月25日から2019年6月28日までを第1期として行う。
- ・第2期以降の運行については、公共交通会議において、道路運送法第21条第2項による実証実験の延長（運行内容変更による実証実験も含む。）、道路運送法第4条による本格運行、別の運行形態の導入等を協議し、それに基づく運行計画を策定し、空白期間を設けず継続的に運行するものとする。

運行日は、平日とする。
また、運行時間は、午前 9 時から午後 4 時までとする。

- ・ 運行日は、下記を除く日とする。
 - (1) 土曜日及び日曜日
 - (2) 祝日
 - (3) その他、天候条件や災害など安全な運行に支障がある日
 - (4) 年末年始、夏季休暇等、運行事業者が別に定めた日
- ・ 運行時間は、交通事情等によりやむを得ない場合を除き、運行日の午前 9 時 00 分から午後 4 時 00 分までとする。

運賃は、一乗車につき一人 200 円の定額とする。

- ・ 運賃は、一乗車につき一人 200 円（消費税及び地方消費税を含む。）の定額制とし、利用者は乗車時に当該運賃を支払うものとする。
- ・ 障がい者、介助者等、ひまわりバスでは無料となっている者も、チョイソコとよあけにおいては、200 円の運賃とする。

実証実験は、市が調達する車両2台を運行事業者に貸与し実施する。なお、実証実験後に本格的に運行する場合においても、車両3台を上限とする。

- ・ 運行事業者は、宝交通株式会社とし、当該運行事業者に市から車両2台（10人乗りハイエースグランドキャビン）を無償貸与する。
- ・ 運行事業者は、当該車両2台を用いて道路運送法第21条第2項の規定に基づき、有償による乗合旅客運送を行う。
- ・ 本実験終了後において、引き続き実験を行う場合又は道路運送法第4条の規定に基づき本格的に運行する場合においても、チョイソコとよあけで使用する車両は3台を上限とする。

実証実験を行うにあたり、実験結果を検証し、次期以降の運行計画を検討するため、豊明市地域公共交通会議に分科会としてチョイソコ部会を設置する。

- ・ 実証実験を行うにあたり、実験結果を評価検証し、以降の運行計画案を検討するとともに公共交通全体の活性化策を協議するため、豊明市地域公共交通会議の分科会としてチョイソコ部会を設置する。
- ・ チョイソコ部会は、市長が指名した職員、市内公共交通事業者の各代表、愛知運輸支局の代表、愛知県バス協会の代表、名古屋タクシー協会の代表、学識経験者で組織し、オブザーバーとしてチョイソコ運行事業者（宝交通株式会社、アイシン精機株式会社、株式会社スギ薬局のチョイソコ運行にかかる関係者をいう。）を加える。
- ・ チョイソコ部会の事務局は、豊明市に置く。
- ・ チョイソコ部会は、実験結果の検証又は運行計画の検討以外においても、部会の会員の求めに応じて開催することができる。
- ・ チョイソコ部会は、検証結果をもとにチョイソコとよあけの運行計画案を作り、豊明市地域公共交通会議に協議事項として提出するものとする。

実証実験期間中においても、部会の会員、チョイソコの運行事業者等の求めに応じ、運行内容の修正について協議するためにチョイソコ部会を開催することができるものとする。ただし、運行内容を修正する場合においても、客観的事実に基づいたものによる修正とし、地域公共交通会議にて承認を受けるものとする。

- ・実証実験の運行は、豊明市地域公共交通会議で協議し、当該会議において認められた計画で、道路運送法第21条第2項、道路運送法施行規則第19条の規定による許可申請を行う。
- ・上記申請に係る事項以外については、実証実験期間においても、部会の会員、チョイソコ運行事業者の求めに応じ、運行内容の修正についてチョイソコ部会において協議することができる。

第1期の実証実験を終了する2019年6月30日までのデータを用いて第2期の運行中にチョイソコ部会において検証を行う。検証結果を基にそれ以降の運行計画案を策定し、豊明市地域公共交通会議に諮るものとする。

- ・検証は、チョイソコとよあけの利用状況、名鉄バス・タクシーの利用状況、利用登録者アンケート等を用いて行う。
- ・検証結果を基にそれ以降の運行計画(第2期の運行計画の修正も含む。)案を策定し、豊明市地域公共交通会議に諮るものとする。

【3月間のローリングにより実施】

| | 2019.3 | 2019.4 | 2019.5 | 2019.6 | 2019.7 | 2019.8 | 2019.9 | 2019.10 | 2019.11 | 2019.12 | 2020.1 | 2020.2 | 2020.3 |
|-----|--------|-------------|--------|--------------------------|--------|--------|--------------------------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|
| 第1期 | | 実証運行 | | | | | | | | | | | |
| 第2期 | | ★ 公共交通会議 | 21衆申請 | | 実証運行 | | | | | | | | |
| 第3期 | | | | ★ ★ チョイソコ部会 公共交通会議 | 21衆申請 | | 実証運行 | | | | | | |
| 第4期 | | | | | | | ★ ★ チョイソコ部会 公共交通会議 | 21衆申請 | | 実証運行 | | | |

第4章 公共交通の役割分担

(1) 名鉄バス

<網形成計画上の位置づけ>

都市間幹線、広域幹線及び市内幹線は、各路線の機能を維持します。



<名鉄バスの役割>

名鉄前後駅・藤田医科大学病院・豊明市役所の市内の各拠点に直線的に利用者を大量輸送する。

(2) ひまわりバス

<網形成計画上の位置づけ>

拠点連絡路線は、豊明市役所周辺地区の商業施設、名鉄前後駅、藤田医科大学病院といった市内の各拠点及び主要施設と、人口密集地を密に循環する路線とします。



<ひまわりバスの役割>

名鉄前後駅・藤田医科大学病院・豊明市役所の市内主要施設（公共交通結節点）と住宅密集地をシンプルな路線で循環し、市民等を輸送する。

(3) チョイソコとよあけ

<網形成計画上の位置づけ>

課題として挙げられている「④わかりやすく誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」、「⑤地域特性に応じた移動ニーズへの対応と公共交通維持の仕組みづくり」を解決する新たな交通モードの検証（地域公共交通網における新たな機能分類の追加を検討）



<チョイソコとよあけの役割>

バス停まで歩いていけない高齢者のお出かけ支援、拠点以外の生活に必要な買い物や病院等への輸送としての役割、交通不便地域の住民の交通結節点等への輸送の役割の2つを担い、日中においてオンデマンドで当該輸送を行う。

(4) タクシー

<網形成計画上の位置づけ>

個別の移動ニーズに柔軟に対応するとともに、その他の公共交通が運行していない地域や時間帯における移動ニーズに対応します。



<タクシーの役割>

名鉄バス、ひまわりバス、チョイソコとよあけで対応できない空間的・時間的（24時間、市内全域、ドアツードア）なきめ細かいサービスを提供する。

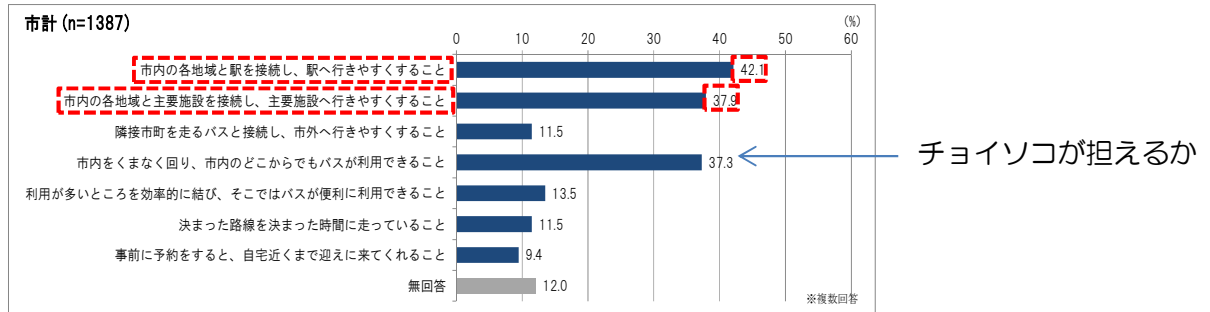
(目標)

各公共交通が連携して、「公共交通が人と人をつなぐしあわせのまち」を目指す。

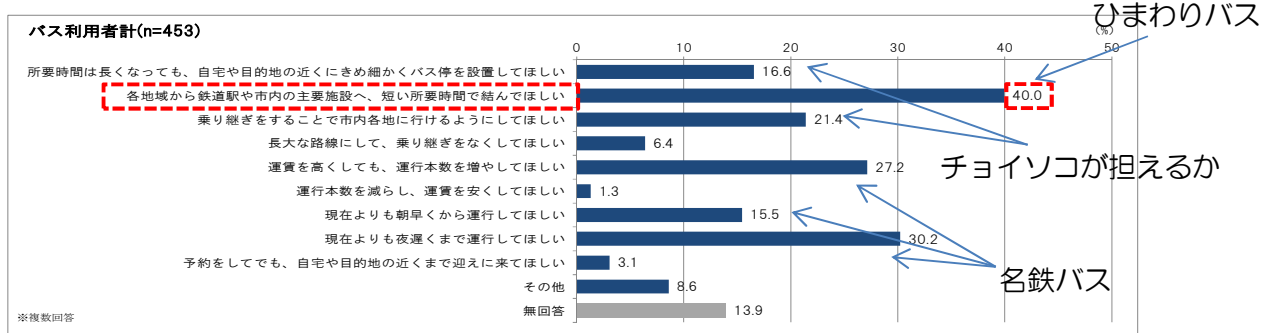


第5章 チョイソコとよあけの運行及び検証に関するデータ

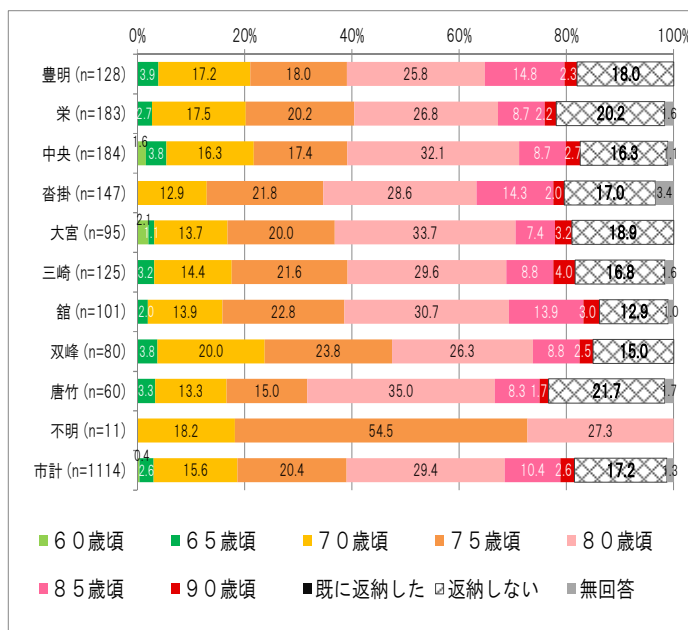
(1) ひまわりバスに期待する運行形態（網形成計画：市民アンケート）



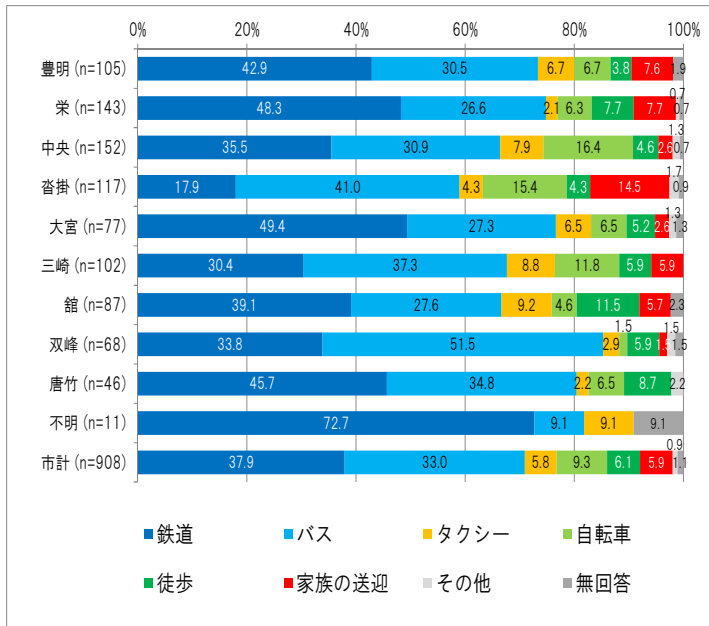
(2) 豊明市内のバス路線に求めるサービス（網形成計画：市民アンケート）



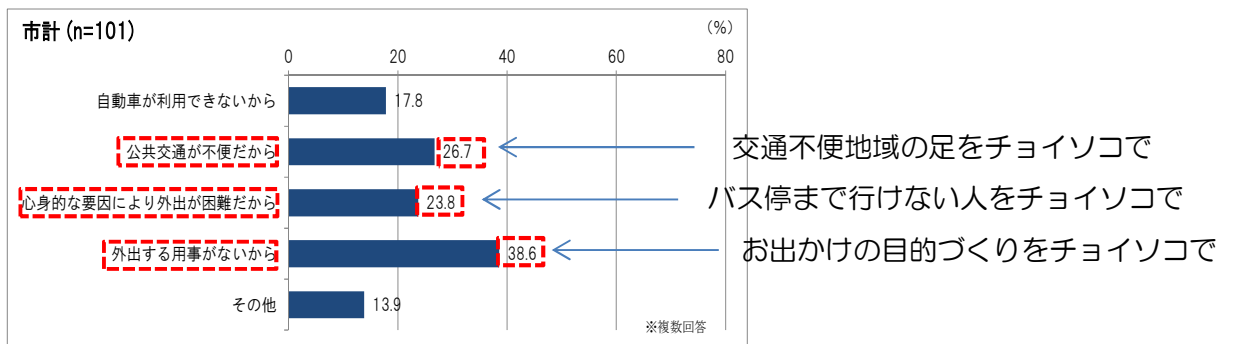
(3) 運転免許証を返納しようと思う年齢（網形成計画：市民アンケート）



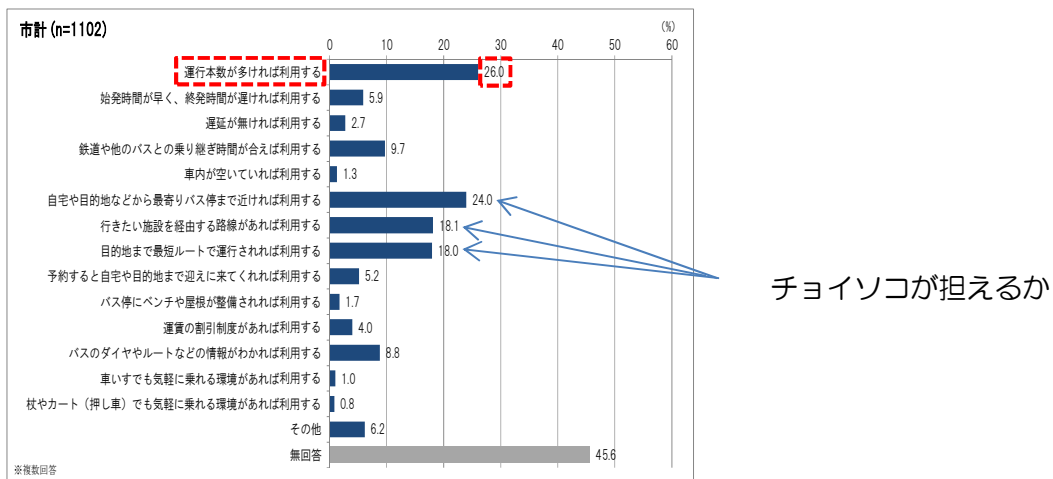
(4) 運転免許証を返納した後に利用したい又は利用している主な移動手段（網形成計画：市民アンケート）



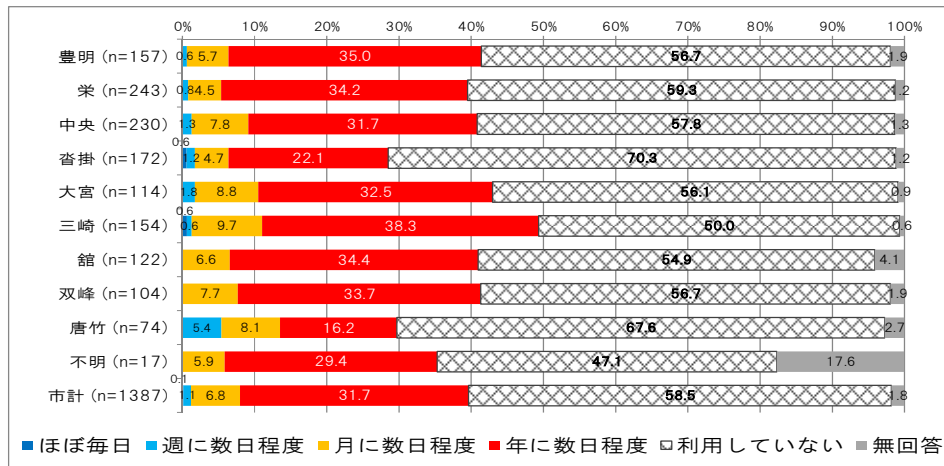
(5) 普段外出しない方、できない方の理由（網形成計画：市民アンケート）



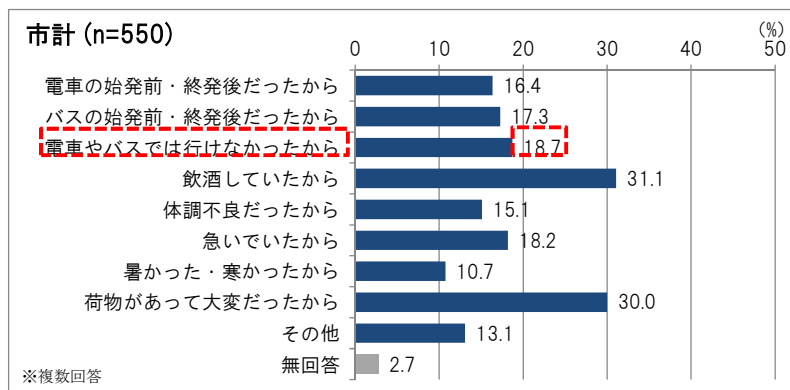
(6) ひまわりバスを利用するための条件（網形成計画：市民アンケート）



(7) タクシーを利用する頻度 (網形成計画：市民アンケート)



(8) タクシーを利用する理由 (網形成計画：市民アンケート)



(9) 日常の買い物や通院等に使う交通手段 (H29 高齢者福祉計画アンケート)

| | | 徒歩 | レンタカー | 自転車 | バイク | 車(自分で運転) | 車(人に乗せてもらう) | 電車 | 名鉄バス | ひまわりバス | タクシー | その他 | 無回答 |
|--------------|--------------------|-------|-------|-------|------|----------|-------------|-------|-------|--------|-------|------|------|
| 全体 | (10,736件) | 42.6% | 0.6% | 17.4% | 4.6% | 58.5% | 21.1% | 16.1% | 11.5% | 7.5% | 5.7% | 0.9% | 1.2% |
| 圏域 | 北部圏域 (3,089件) | 36.9% | 0.6% | 13.3% | 3.8% | 62.3% | 20.2% | 14.4% | 18.1% | 6.2% | 5.3% | 0.8% | 1.4% |
| | (豊明団地) (653件) | 57.3% | 0.6% | 12.3% | 3.7% | 44.6% | 19.3% | 19.8% | 34.8% | 12.4% | 7.8% | 1.2% | 0.9% |
| | (その他) (2,436件) | 31.5% | 0.5% | 13.6% | 3.9% | 67.1% | 20.4% | 13.0% | 13.6% | 4.6% | 4.7% | 0.7% | 1.5% |
| 南部圏域 | (4,165件) | 45.9% | 0.6% | 12.4% | 5.8% | 56.7% | 21.9% | 18.2% | 6.8% | 10.1% | 5.9% | 1.1% | 1.1% |
| | 中部圏域 (3,392件) | 43.9% | 0.7% | 27.2% | 3.7% | 57.2% | 20.9% | 15.1% | 11.1% | 5.3% | 5.7% | 0.8% | 1.3% |
| 性別 | 男性 (5,042件) | 36.6% | 0.3% | 15.2% | 2.8% | 79.2% | 7.9% | 13.8% | 7.6% | 3.6% | 3.4% | 0.7% | 1.4% |
| | 女性 (5,604件) | 48.1% | 0.9% | 19.3% | 6.1% | 39.8% | 32.9% | 18.2% | 14.9% | 10.9% | 7.7% | 1.1% | 1.1% |
| 年齢 | 65~69歳 (3,344件) | 40.9% | 0.2% | 17.8% | 4.8% | 71.7% | 18.2% | 14.9% | 8.5% | 4.7% | 2.9% | 0.5% | 0.9% |
| | 70~74歳 (2,943件) | 42.8% | 0.2% | 17.4% | 5.6% | 63.4% | 20.0% | 16.5% | 10.4% | 6.1% | 3.9% | 0.6% | 1.0% |
| | 75~79歳 (2,423件) | 43.8% | 0.7% | 17.4% | 4.7% | 53.9% | 21.5% | 18.4% | 14.1% | 9.5% | 6.2% | 0.9% | 1.2% |
| | 80~84歳 (1,343件) | 44.2% | 1.4% | 18.3% | 3.2% | 39.5% | 23.8% | 15.9% | 15.4% | 11.5% | 11.1% | 1.3% | 1.6% |
| | 85~89歳 (476件) | 43.5% | 2.7% | 14.1% | 0.4% | 23.7% | 32.1% | 12.0% | 15.1% | 13.7% | 13.2% | 3.6% | 3.6% |
| 90歳以上 (117件) | 42.7% | 5.1% | 8.5% | 1.7% | 9.4% | 47.0% | 12.8% | 6.8% | 9.4% | 24.8% | 3.4% | 2.6% | |
| 性別×年齢 | 男性 65~74歳 (2,908件) | 35.6% | 0.2% | 13.9% | 2.9% | 86.5% | 5.6% | 12.4% | 5.6% | 2.5% | 1.9% | 0.4% | 1.2% |
| | 75~84歳 (1,856件) | 37.2% | 0.4% | 17.3% | 3.0% | 73.8% | 9.4% | 15.7% | 9.8% | 4.7% | 4.5% | 0.8% | 1.3% |
| | 85歳以上 (278件) | 42.4% | 0.7% | 14.7% | 1.1% | 39.9% | 22.7% | 15.5% | 13.3% | 8.3% | 11.2% | 2.5% | 4.0% |
| | 女性 65~74歳 (3,379件) | 47.2% | 0.1% | 20.7% | 7.1% | 51.8% | 30.6% | 18.4% | 12.6% | 7.8% | 4.6% | 0.7% | 0.7% |
| | 75~84歳 (1,910件) | 50.5% | 1.5% | 18.1% | 5.4% | 24.6% | 34.8% | 19.3% | 19.2% | 15.5% | 11.3% | 1.4% | 1.4% |
| 85歳以上 (315件) | 44.1% | 5.4% | 11.4% | 0.3% | 4.1% | 46.0% | 9.2% | 13.7% | 16.8% | 19.4% | 4.4% | 2.9% | |

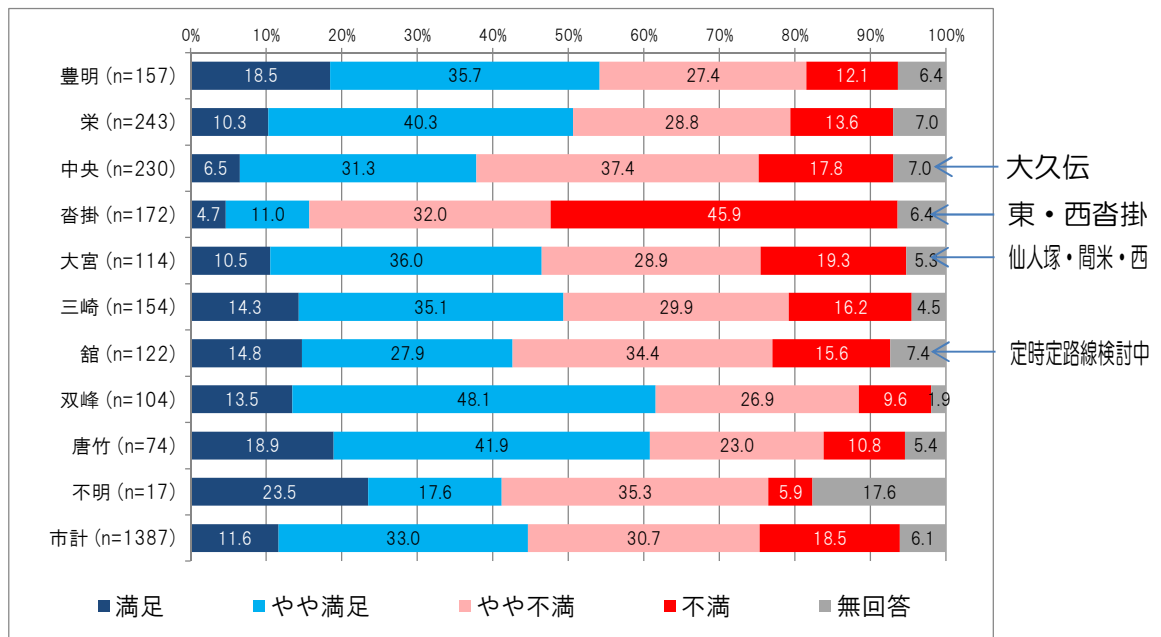
(10) 高齢者の外出回数（H29 高齢者福祉計画アンケート）

| | | 問2-6 外出の回数 | | | | | 問2-7 昨年と比べて外出の回数 | | | | | | |
|-------|-----------|---------------|----------|-----------|-----------|-------|------------------|-----------|-------------------|------------|-------|-------|------|
| | | ほとんど 外出しない | 週1回 | 週2～4 回 | 週5回以 上 | 無回答 | とても 減っている | 減ってい る | あまり 減ってい ない | 減ってい ない | 無回答 | | |
| 全体 | (10,736件) | 2.8% | 8.2% | 40.1% | 47.2% | 1.7% | 2.0% | 14.2% | 35.0% | 47.0% | 1.8% | | |
| 圏域 | 北部圏域 | (3,089件) | 2.7% | 8.2% | 39.3% | 48.1% | 1.8% | 2.1% | 14.5% | 34.9% | 46.8% | 1.7% | |
| | (豊明団地) | (653件) | 2.1% | 6.9% | 33.2% | 56.4% | 1.4% | 1.8% | 15.8% | 31.7% | 49.5% | 1.2% | |
| | (その他) | (2,436件) | 2.9% | 8.5% | 40.9% | 45.9% | 1.9% | 2.2% | 14.1% | 35.8% | 46.1% | 1.8% | |
| | 南部圏域 | (4,165件) | 2.5% | 8.4% | 41.2% | 46.1% | 1.7% | 1.8% | 14.1% | 35.3% | 46.8% | 1.9% | |
| | 中部圏域 | (3,392件) | 3.0% | 8.1% | 39.7% | 47.6% | 1.6% | 1.9% | 14.1% | 34.8% | 47.3% | 1.9% | |
| 性別 | 男性 | (5,042件) | 3.1% | 8.0% | 35.3% | 51.8% | 1.7% | 2.0% | 13.1% | 33.2% | 50.0% | 1.8% | |
| | 女性 | (5,604件) | 2.4% | 8.4% | 44.5% | 43.0% | 1.7% | 2.0% | 15.3% | 36.7% | 44.2% | 1.9% | |
| 年齢 | 65～69歳 | (3,344件) | 1.6% | 5.3% | 35.3% | 56.7% | 1.0% | 1.0% | 10.3% | 31.3% | 56.3% | 1.2% | |
| | 70～74歳 | (2,943件) | 1.8% | 6.9% | 39.6% | 50.4% | 1.3% | 1.3% | 11.2% | 34.8% | 51.1% | 1.5% | |
| | 75～79歳 | (2,423件) | 2.8% | 9.1% | 45.2% | 41.1% | 1.8% | 2.2% | 14.7% | 39.1% | 42.0% | 2.1% | |
| | 80～84歳 | (1,343件) | 4.1% | 12.4% | 45.0% | 35.6% | 2.9% | 3.2% | 22.0% | 39.3% | 32.6% | 2.8% | |
| | 85～89歳 | (476件) | 8.6% | 17.4% | 38.4% | 30.5% | 5.0% | 6.1% | 30.9% | 31.5% | 27.9% | 3.6% | |
| | 90歳以上 | (117件) | 17.1% | 23.1% | 40.2% | 16.2% | 3.4% | 8.5% | 37.6% | 28.2% | 20.5% | 5.1% | |
| 性別×年齢 | 男性 | 65～74歳 | (2,908件) | 2.3% | 6.9% | 31.3% | 58.1% | 1.4% | 1.3% | 10.3% | 30.5% | 56.4% | 1.5% |
| | | 75～84歳 | (1,856件) | 3.6% | 8.8% | 41.8% | 44.0% | 1.9% | 2.4% | 14.8% | 37.9% | 42.9% | 2.0% |
| | | 85歳以上 | (278件) | 8.6% | 14.4% | 34.9% | 37.8% | 4.3% | 5.8% | 30.2% | 29.5% | 30.2% | 4.3% |
| | 女性 | 65～74歳 | (3,379件) | 1.2% | 5.3% | 42.6% | 50.0% | 0.9% | 1.0% | 11.0% | 35.0% | 51.7% | 1.2% |
| | | 75～84歳 | (1,910件) | 2.9% | 11.7% | 48.4% | 34.5% | 2.5% | 2.7% | 19.7% | 40.4% | 34.5% | 2.7% |
| | | 85歳以上 | (315件) | 11.7% | 22.2% | 42.2% | 18.7% | 5.1% | 7.3% | 34.0% | 32.1% | 23.2% | 3.5% |

(11) 交通不便エリア人口（平成30年10月1日現在）

| | 行政区 | 人口 | 65歳以上 | 備考 |
|---|--------------|-------|-------|------------------------------------|
| 1 | 前後区 (仙人塚) | 1,392 | 297 | 坂道が多く道路も狭いため、バスが入ることのできない地区 |
| | 西区 | 2,383 | 664 | ひまわりバス停がある地区もあるが、坂道が多く使えない人が多い。 |
| | 間米区 | 2,023 | 522 | ひまわりバス停がある地区もあるが、坂道が多く使えない人が多い。 |
| 2 | 東沓掛区 | 2,492 | 798 | 昨年度委員会において地域路線を検討した結果チョイソコを試験導入決定 |
| | 西沓掛区 | 3,516 | 1,035 | 今年度各町内会において地域路線を検討した結果チョイソコを試験導入決定 |

(12) 公共交通に対する満足度（網形成計画：市民アンケート）



第6章 実証実験の検証項目

チョイソコ部会において、次の表の項目について検証を行う。なお、必要に応じて検証内容・検証方法を変更し、チョイソコとよあけのより良い運行計画案の策定及び豊明市の公共交通の活性化につながるための施策を検討する。

| 項目 | 検証内容 | 検証方法 |
|---------------------|--|---------------------|
| チョイソコ利用者 | <ul style="list-style-type: none"> ・1日あたりの利用者数 ・時間別利用者数 ・ODデータ ・登録者のうち未利用者数 ・予約不成立状況 ・名鉄バス路線案内による誘導成立数 ・フィーダー利用状況 ・乗合率 ・利用満足度 ・リピート率 ・帰りの移動手段 | チョイソコ利用者データ |
| 公共交通利用者の増減 | <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車依存度 ・他の公共交通を利用頻度の増減 ・以前の主な移動手段 ・免許返納状況 ・利用をやめた人の理由 | チョイソコアンケート |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・既存交通事業者の日中の利用者数の増減 | 可能な範囲での既存事業者利用者データ |
| チョイソコ利用者の外出頻度及び健康状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・お出かけ頻度の変化 ・健康状況の変化 | チョイソコ（高齢者）アンケート |
| チョイソコの事業継続性 | <ul style="list-style-type: none"> ・安定的な運営 | 可能な範囲での運賃収入・協賛金等の状況 |