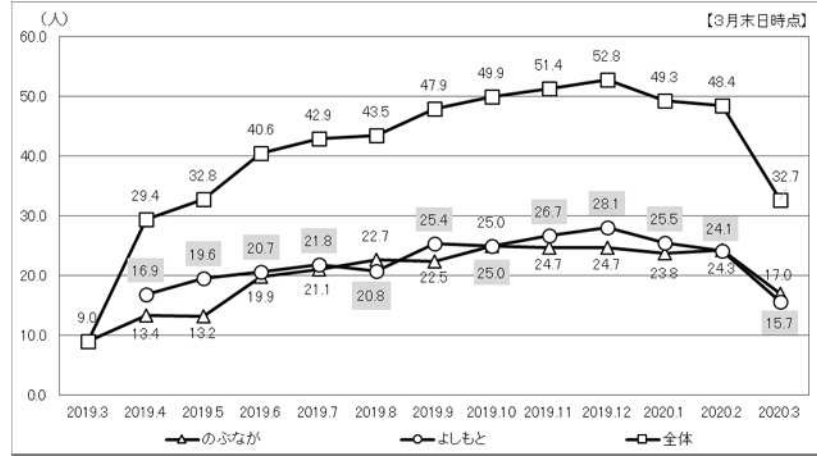


# チョイソコとよあけ実証実験結果

## ■チョイソコ利用者データ(第1期～第4期)より

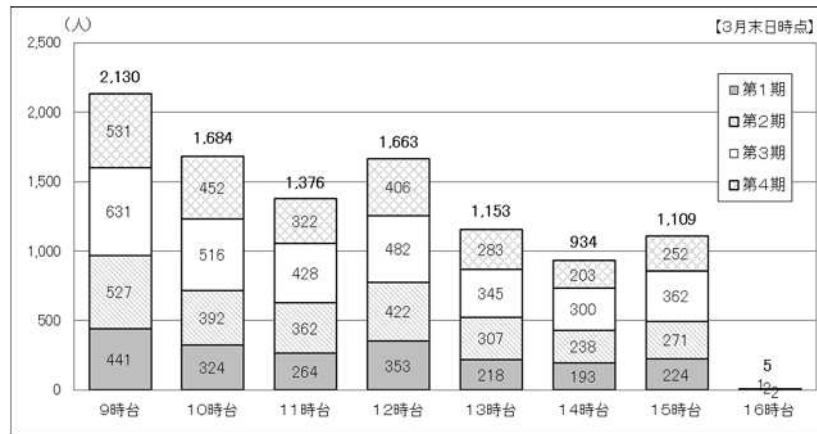
### (1)1日あたりの利用者数

- 登録者数が順調に増えていく中で、利用者数も増加していった。
- 12月は52.8人の利用となり、実証実験期間中の最大利用月となった。
- 第4期は、新型コロナウイルスの影響により3~4割減となった。



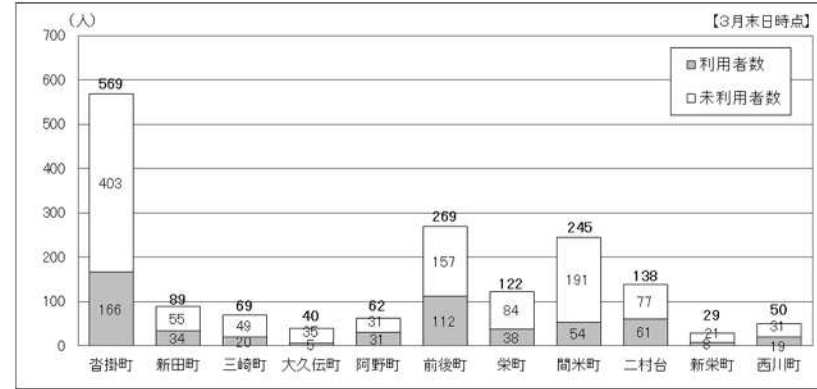
### (2)時間別利用者数

- 9・10・12時台に集中している。
- 一方で、14時台の利用は少ない。



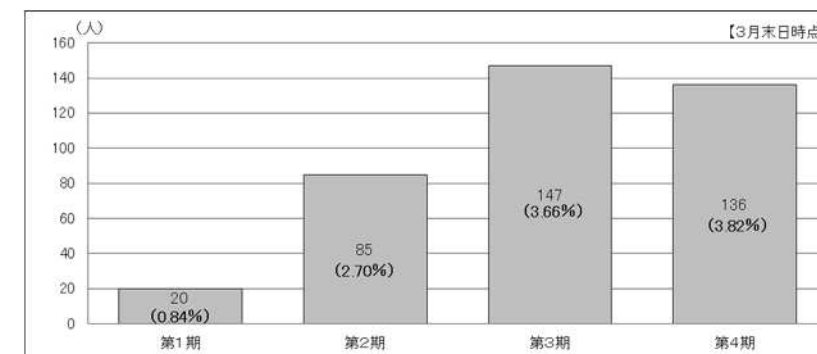
### (3)登録者のうち未利用者数

- 登録者1,682人のうち、利用者548人(33%)
- 未利用者1,134人(67%)で、登録はしたものの、利用したことがない人の割合が高かった。



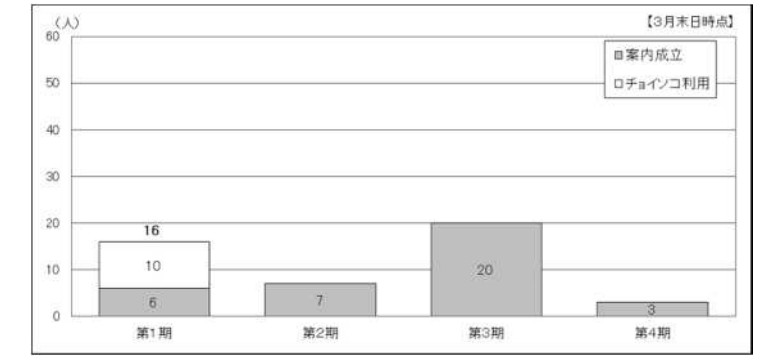
### (4)予約不成立状況

- 利用者数が増えていく一方で、「予約過多」が要因で、予約不成立が増加している。
- 時間帯としては、9・10・11時が特に多い。



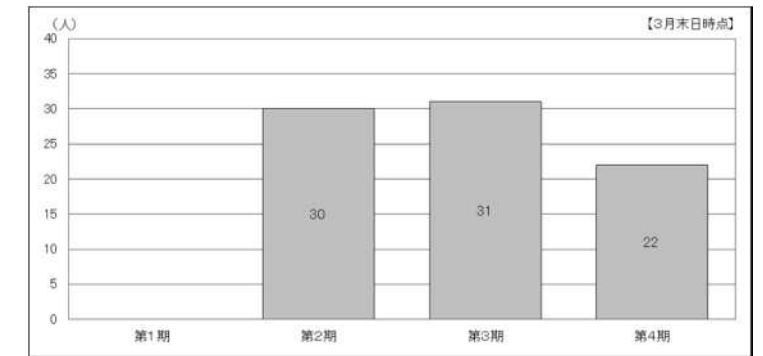
### (5)名鉄バス路線案内による誘導成立数

- 全体的に名鉄バス路線への案内は少なかった。



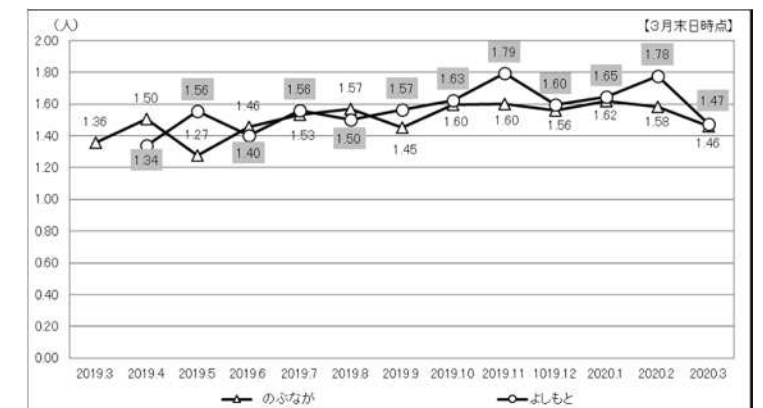
### (6)フィーダー利用状況

- 名鉄バスとの併用は一部の会員に見られ、フィーダー利用も一定程度定着してきた。



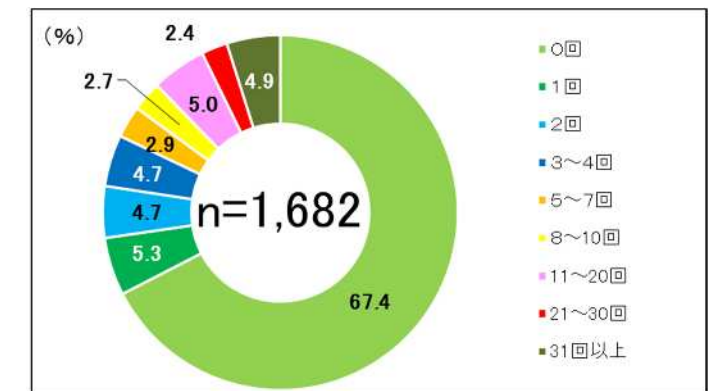
### (7)乗合率

- 乗合率は平均1.6人で、イベント開催時に高くなる傾向にあった。



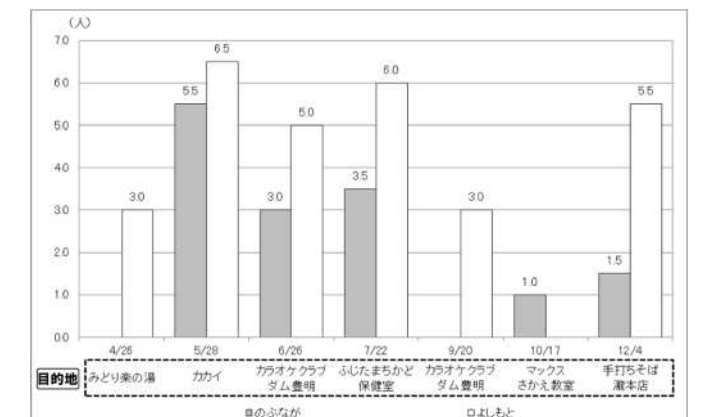
### (8)リピート率

- 利用者のうち、実証実験期間中に1~30回の利用が27.7%、31回以上の利用が4.9%とヘビーユーザーが一定程度見受けられた。



### (9)目的創出による利用状況の変動

- イベント開催時には利用者も増加する傾向にあるため、今後も積極的にイベントを仕掛けていくことが重要である。



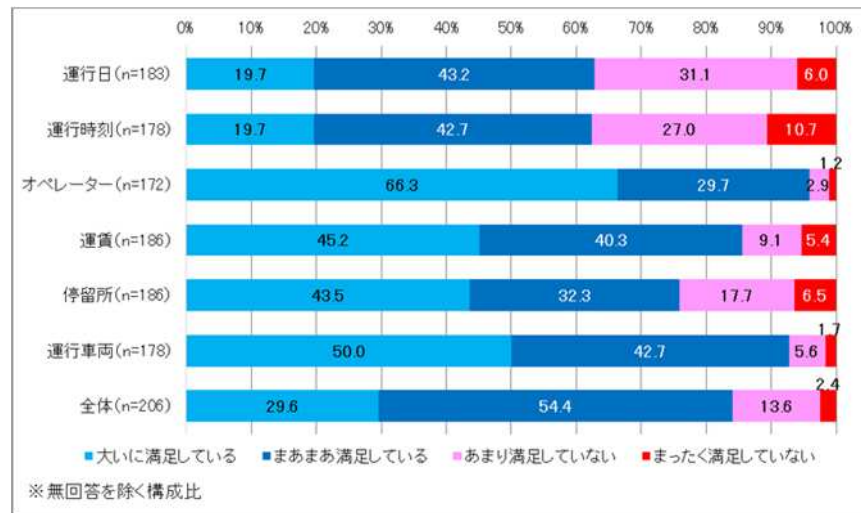
## ■チョイソコ会員アンケートより一部抜粋

項目	内容	
調査対象	チョイソコ会員	
調査方法	無作為抽出	
調査時期	令和元年11月11日～11月29日	
調査地域	豊明市内全域	
配布数	回収数	回収率
550通	378通	68.7%

チョイソコ会員数 (10月末時点)			
阿野町	53人	前後町	252人
大久伝町	28人	西川町	32人
沓掛町	531人	二村台	117人
栄町	67人	間米町	226人
新栄町	17人	三崎町	44人
新田町	65人	計	1,432人

### (1) 利用満足度

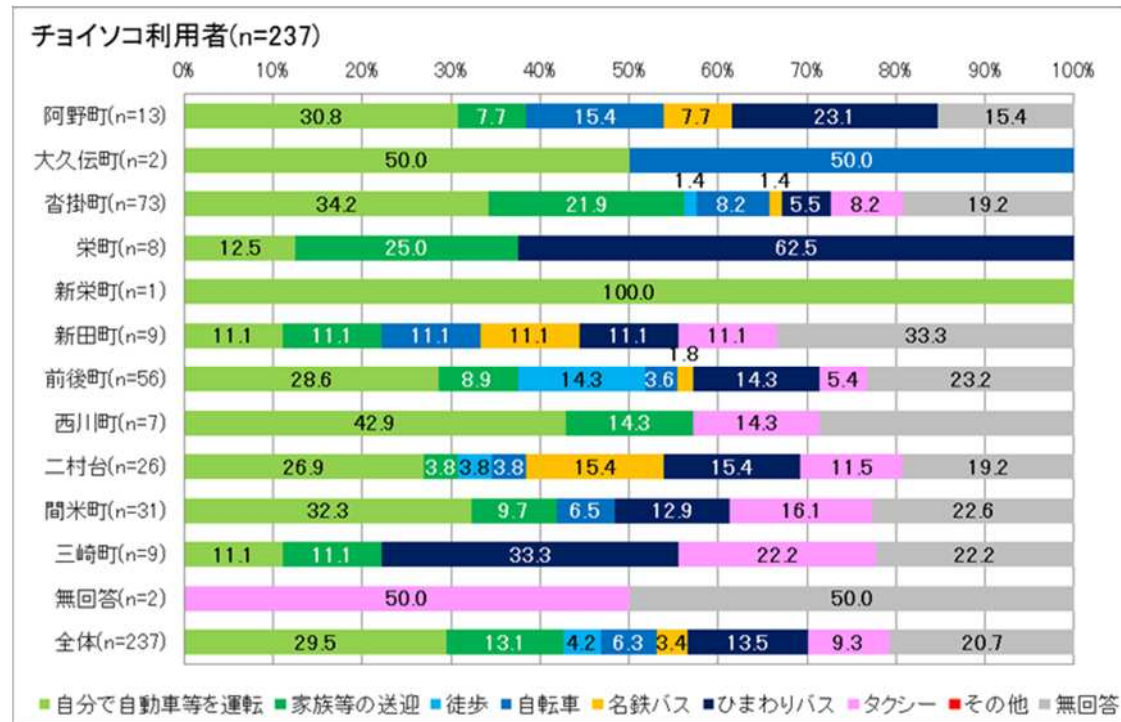
- 全体を通して、84%が「満足」（「まあまあ満足」含む）と回答。
- オペレーターに関しては96%が「大いに満足」（「まあまあ満足」含む）と回答。
- 運行日で37%、運行時刻で38%、停留所で24%が「満足していない」（「あまり満足していない」含む）と回答。



### (2) 自家用車依存度

- 「自分で自動車等を運転」が30%を占める。「家族等の送迎」も13%存在する。
- 「名鉄バス」「ひまわりバス」「タクシー」といった既存公共交通利用者は26%存在する。
- ひまわりバスが廃止となった沓掛町では、「ひまわりバス」が占める割合は6%と少ない。

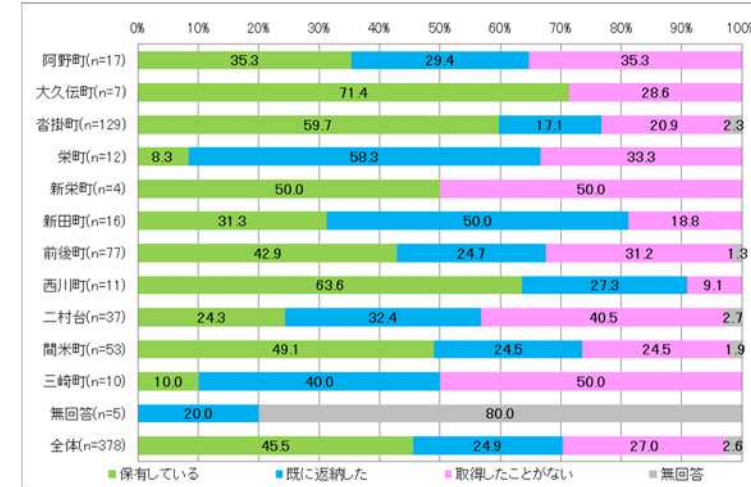
#### ▼チョイソコ利用以前の主な移動手段 (地区別)



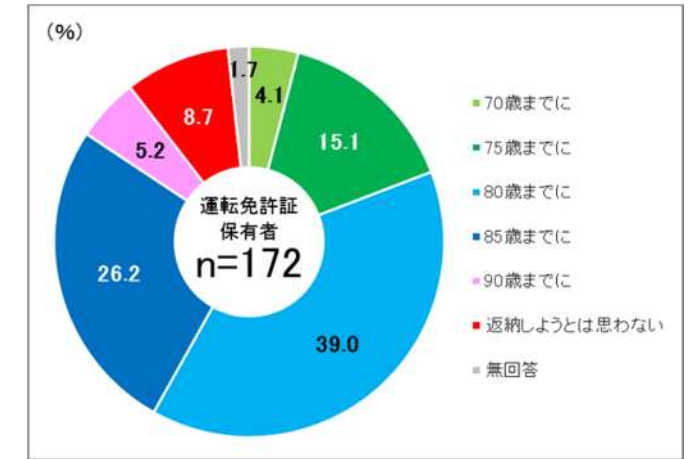
### (3) 免許返納状況

- 運転免許証を「既に返納した」が25%、「取得したことがない」が27%存在する。
- 運転免許証を「保有している (46%)」のうち、「自分で運転している」人が8割を占める。
- 運転免許証の返納年齢は、「80歳までに」が39%と最も高い。一方で、「返納しようとは思わない」が9%存在する。
- 運転免許証返納後の移動手段は、「チョイソコ」が28%を占めるなか、「家族等の送迎」が9%存在する。

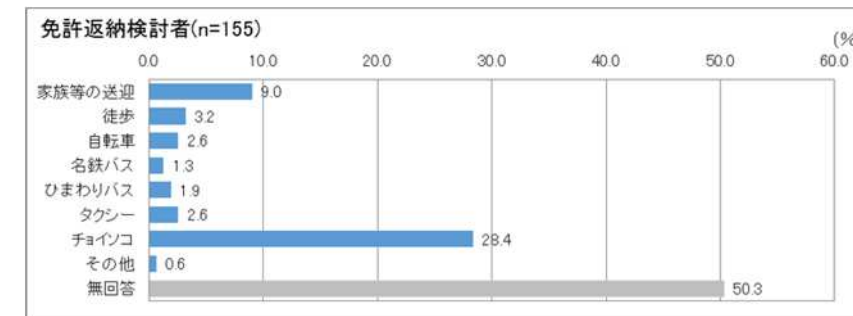
#### ▼運転免許証の保有状況 (地区別)



#### ▼免許証を返納しようと思う年齢



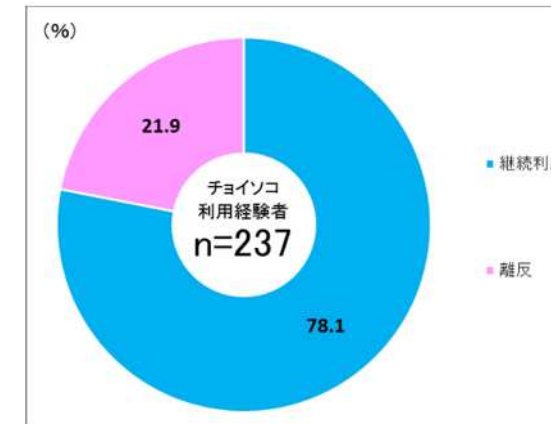
#### ▼免許証返納後に利用したい移動手段



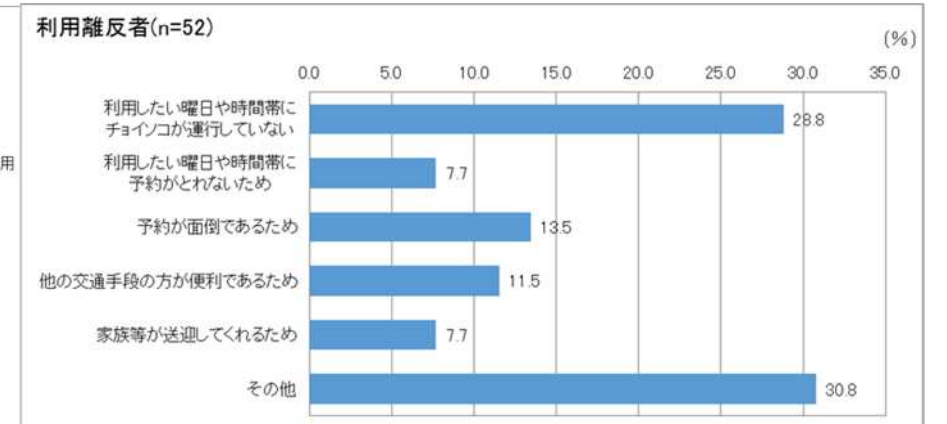
### (4) 利用をやめた人の理由

- 継続利用者が78%占める一方で、22%の利用者が利用をやめた。
- 利用しなくなった理由は、「利用したい曜日や時間帯にチョイソコが運行していない」が29%を占める。
- 「予約が面倒である」と感じチョイソコを利用しなくなった人が、14%存在する。

#### ▼チョイソコ利用離反者



#### ▼利用しなくなった理由

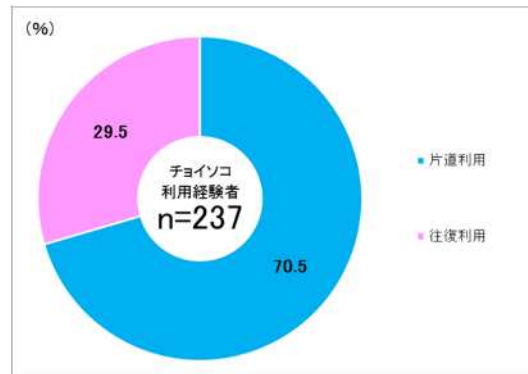




## (5) 帰りの移動手段

□往復利用より、片道利用の方が多かった。  
 □行き（または帰り）の移動手段として、「タクシー」が35%を占める。  
 □チョイソコ利用以後、外出頻度が増えた人のうち、以前の移動手段が「自分で自動車等を運転」または「家族等の送迎」の人が、既存の公共交通を利用して帰った（または行った）割合が高い傾向にある。

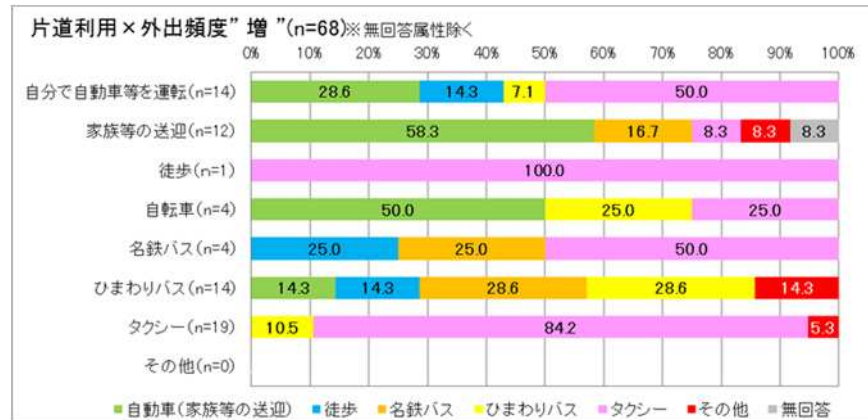
▼片道利用経験者



▼行き（または帰り）の移動手段



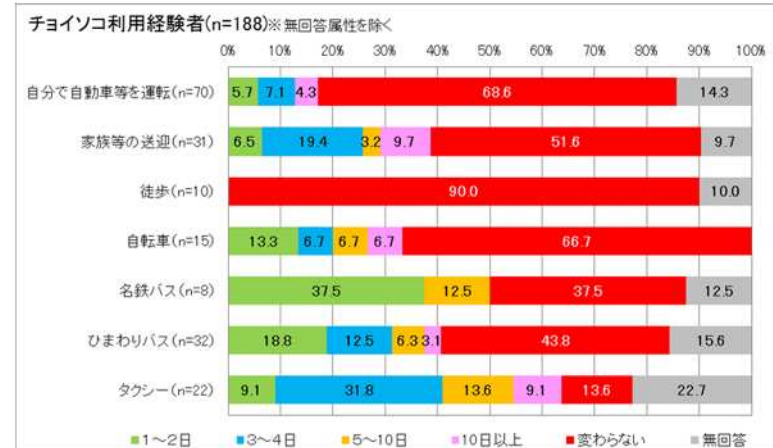
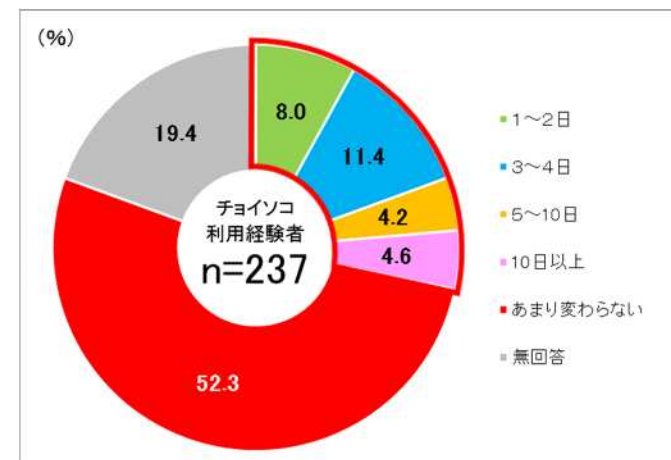
▽チョイソコ利用による1か月あたりの外出頻度が“増えた”人のうち、片道利用した際の行き（または帰り）の移動手段（以前の移動手段別）



## (6) お出かけ頻度の変化

□チョイソコを利用しても外出頻度が「あまり変わらない」人が、52%を占める。一方で、チョイソコ利用により28%の人が外出頻度に変化があった。  
 □チョイソコ利用以前に「家族等の送迎」により外出していた人のうち39%が、チョイソコの利用により外出頻度が“増えた”と回答。

▼チョイソコ利用による1ヶ月あたりの外出頻度の変化 (以前の移動手段別)



## ■その他アンケートより(外出と移動手段について)一部抜粋

①住民健康実態調査(介護予防・日常生活圏域ニーズ調査)

- 要介護1~5の認定を受けていない65歳以上のすべての市民

②調査時期・配布方法

- 調査時期：令和元年11月
- 配布方法：郵送配布・回収

③回収結果

配布票数	有効回収数(率)
15,781 票	11,390 票 72.2 %

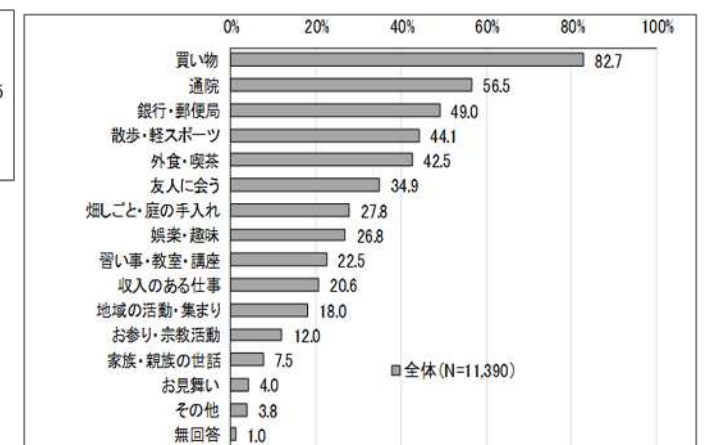
□外出する際の移動手段は、「車(自分で運転)」が53%と最も多く、次いで「徒歩のみ」が10%、「車(人に乗せてもらう)」が9%、「自転車」が8%。「ひまわりバス」は全体では2%。圏域別では、「北部圏域」が1%、「南部圏域」が3%、「中部圏域」が1%。

□移動手段で感じている不安や不便は、「徒歩移動が辛い・きつい(行き先が遠い・坂道が辛いなど)」が16%で最も多く、次いで「バスの本数が少ない、時間が合わない」が15%。

▼1人での外出状況



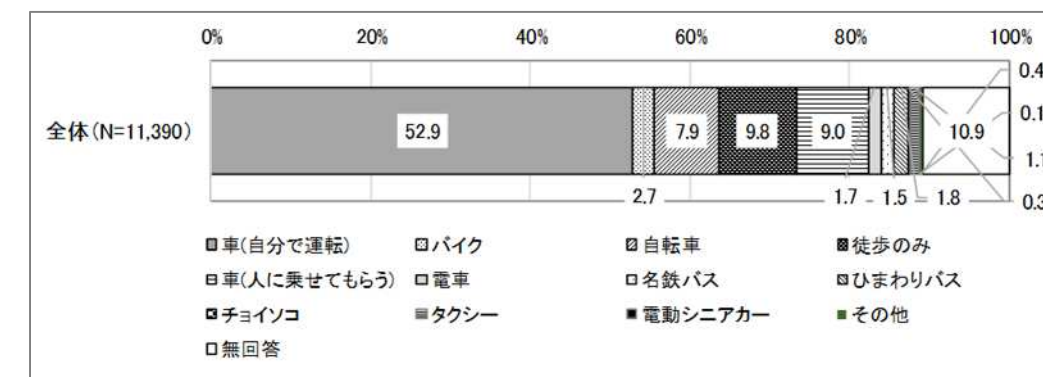
▼外出の目的



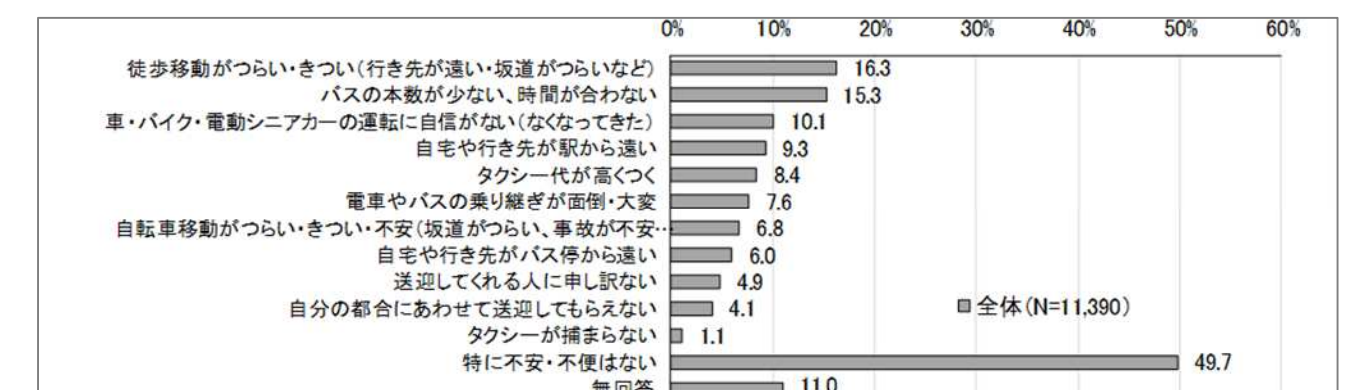
▼運転免許返納の状況



▼外出する際の移動手段



▼移動手段で不安や不便を感じること



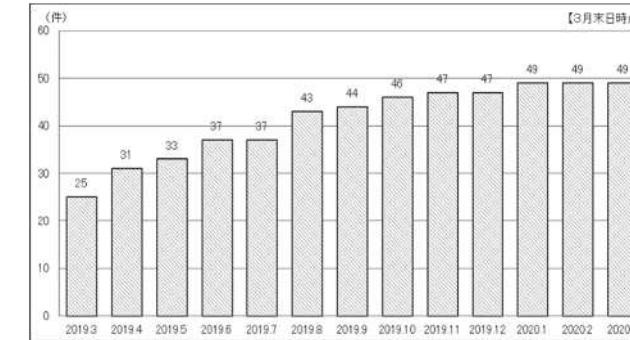
▼（参考）外出する際の移動手段の詳細内訳

		車自分で運転	バイク	自転車	徒歩のみ	車人に乗せてもらう	電車	名鉄バス	ひまわりバス	チョイソコ	タクシー	電動シニアカー	その他	無回答		
全体		(11,390 件)	52.9%	2.7%	7.9%	9.8%	9.0%	1.7%	1.5%	1.8%	0.3%	1.1%	0.1%	0.4%	10.9%	
圏域	北部圏域	(3,325 件)	57.2%	2.2%	5.9%	7.2%	8.7%	0.9%	3.5%	1.4%	0.5%	0.9%	0.1%	0.3%	11.2%	
	（豊明団地）	(713 件)	40.4%	2.2%	6.0%	14.9%	7.7%	0.6%	7.9%	3.5%	0.1%	1.5%	0.1%	0.3%	14.7%	
	（その他）	(2,612 件)	61.8%	2.1%	5.8%	5.1%	9.0%	1.0%	2.4%	0.9%	0.7%	0.7%	0.1%	0.3%	10.3%	
	南部圏域	(4,425 件)	50.5%	3.7%	6.6%	11.9%	9.1%	2.6%	0.3%	2.7%	0.1%	1.2%	0.1%	0.2%	10.9%	
中部圏域		(3,622 件)	52.0%	2.0%	11.4%	9.4%	9.1%	1.2%	1.0%	1.0%	0.2%	1.1%	0.2%	0.7%	10.5%	
性別	男性	(5,268 件)	69.7%	1.5%	5.8%	6.9%	3.4%	1.7%	0.8%	0.9%	0.1%	0.6%	0.1%	0.4%	8.0%	
	女性	(6,104 件)	38.4%	3.8%	9.7%	12.3%	13.9%	1.6%	2.1%	2.6%	0.4%	1.4%	0.1%	0.4%	13.3%	
年齢	65～69 歳	(2,632 件)	68.1%	2.6%	5.8%	6.8%	5.9%	2.6%	0.6%	0.5%	0.0%	0.4%	0.0%	0.3%	6.3%	
	70～74 歳	(3,117 件)	61.4%	3.1%	8.0%	7.3%	7.9%	1.3%	0.9%	1.2%	0.1%	0.3%	0.0%	0.2%	8.4%	
	75～79 歳	(2,966 件)	51.0%	3.2%	8.6%	10.2%	9.0%	1.2%	1.8%	2.2%	0.4%	0.7%	0.1%	0.2%	11.5%	
	80～84 歳	(1,717 件)	36.2%	2.7%	9.1%	14.1%	10.5%	1.7%	2.5%	3.1%	0.4%	1.9%	0.2%	0.8%	16.7%	
	85～89 歳	(739 件)	21.5%	0.3%	9.6%	16.5%	15.4%	1.9%	3.2%	4.2%	0.8%	5.0%	0.7%	1.1%	19.8%	
	90 歳以上	(201 件)	6.5%	1.0%	8.5%	18.4%	31.3%	1.0%	4.0%	4.5%	0.5%	5.5%	0.5%	1.5%	16.9%	
性別×年齢	男性	65～74 歳	(2,638 件)	78.0%	1.5%	3.9%	5.0%	1.9%	2.3%	0.3%	0.6%	0.0%	0.3%	0.0%	0.4%	5.8%
		75～84 歳	(2,190 件)	67.2%	1.7%	6.6%	7.7%	4.0%	1.0%	0.8%	1.1%	0.1%	0.4%	0.1%	0.3%	9.0%
		85 歳以上	(440 件)	33.2%	0.9%	13.0%	13.9%	8.9%	1.8%	3.4%	2.5%	0.9%	3.9%	0.9%	0.7%	16.1%
	女性	65～74 歳	(3,111 件)	53.1%	4.1%	9.5%	8.8%	11.3%	1.5%	1.1%	1.1%	0.1%	0.4%	0.0%	0.2%	8.9%
		75～84 歳	(2,494 件)	26.7%	4.2%	10.7%	15.1%	14.4%	1.7%	3.1%	3.7%	0.7%	1.8%	0.2%	0.4%	17.2%
		85 歳以上	(499 件)	5.2%	0.0%	6.2%	19.6%	27.7%	1.6%	3.4%	5.8%	0.6%	6.0%	0.4%	1.6%	21.8%
要介護度	自立	(10,908 件)	54.5%	2.8%	8.2%	9.6%	8.3%	1.7%	1.4%	1.7%	0.2%	0.7%	0.1%	0.3%	10.4%	
	事業対象者	(28 件)	7.1%	0.0%	3.6%	21.4%	25.0%	0.0%	3.6%	0.0%	3.6%	10.7%	0.0%	3.6%	21.4%	
	要支援 1	(156 件)	14.7%	1.3%	2.6%	12.8%	22.4%	0.0%	1.3%	5.8%	0.6%	8.3%	0.6%	1.9%	27.6%	
	要支援 2	(280 件)	16.4%	0.0%	1.1%	11.4%	26.4%	0.0%	3.9%	5.7%	1.4%	10.4%	1.4%	2.5%	19.3%	
家族構成	1 人暮らし	(1,635 件)	41.2%	3.2%	8.8%	14.4%	5.0%	1.9%	3.4%	4.3%	0.6%	2.4%	0.2%	0.4%	14.2%	
	夫婦 2 人暮らし	(5,325 件)	58.3%	2.7%	7.7%	8.3%	8.6%	1.3%	1.1%	1.1%	0.2%	0.6%	0.0%	0.3%	9.8%	
	息子・娘との 2 世帯	(2,237 件)	49.5%	2.8%	7.8%	9.6%	11.4%	2.1%	1.4%	2.0%	0.3%	0.8%	0.4%	0.5%	11.4%	
	その他	(1,921 件)	54.9%	2.6%	7.4%	10.1%	10.3%	2.1%	1.1%	1.2%	0.2%	1.0%	0.0%	0.6%	8.3%	
1 人暮らし×年齢	65～74 歳	(648 件)	59.1%	2.9%	9.0%	10.8%	1.4%	1.5%	2.0%	1.9%	0.2%	0.9%	0.2%	0.5%	9.7%	
	75～84 歳	(758 件)	34.7%	4.5%	8.6%	16.2%	5.1%	1.7%	3.7%	5.3%	0.8%	2.5%	0.3%	0.3%	16.4%	
	85 歳以上	(228 件)	11.8%	0.0%	9.2%	18.9%	14.9%	3.5%	6.1%	8.3%	0.9%	6.1%	0.0%	0.4%	19.7%	

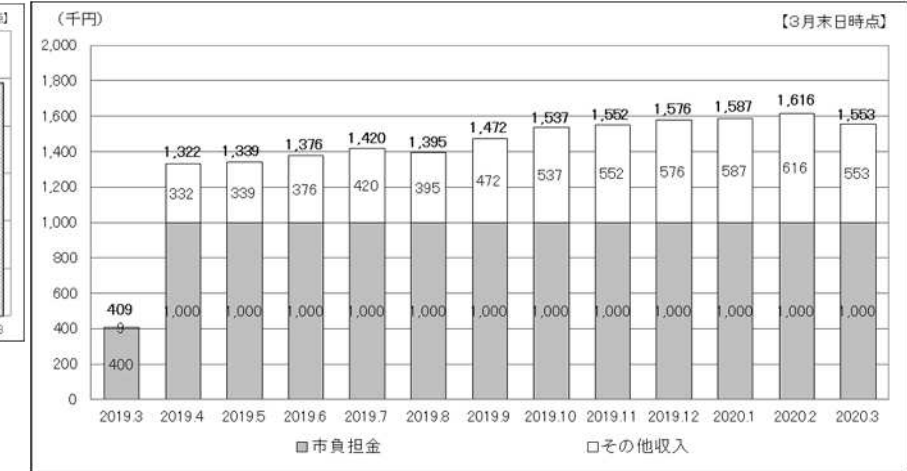
■安定的な運営状況

□事業者停留所は、概ね 50 か所で定着している。公共施設停留所（4）、住宅地停留所（沓掛 29、仙人塚・間米 31）、墓地・公園停留所（6）と併せて 120 か所の停留所を設置した。  
 □その他収入（協賛金及び運賃収入）は増加傾向にあるものの、新型コロナウイルスの影響により 3 月は減少した。

▼事業者停留所数の推移



▼各収入状況



■検証結果に基づいた総括

- 「チョイソコ」は「ちょっとそこまでごいっしょに」を合言葉に、病院、薬局、買い物など高齢者の生活や健康に必要な特定の目的地へ、定額の運賃で、利用される方が乗り合わせて移動する健康増進を目的とした乗り合い送迎サービスである。
- 本市の地域課題、①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外出支援と、②効率のよい公共交通網の形成という 2 つの課題を解決する施策として機能するかを検証した。
- 市民の生活や健康増進のためのお出かけ目的と移動手段をセットで確保することで、外出支援を促し、かつ自家用車の運転や家族の送迎に頼らない暮らしを創出することに、一定程度貢献できている。
- また、交通不便地域の公共交通として、該当地域の登録者は順調に増加し、利用者も微増ではあるが増えていることから、一定程度地域住民に定着してきたと考えられる。
- 他交通事業への影響としては、既存交通事業者様とのヒアリングなどから、影響はある程度あるものの、経営に影響を及ぼすほどのものではないと考察できる。
- チョイソコは市民の皆様には評価される一方で、利用者一人当たりの負担額が大きいことや、予約が集中することで予約不成立となるなどの課題が存在する。しかしながら、登録者は増加傾向を示しており、市内全域に広がっていることから、チョイソコのみならず公共交通全体の利便性の向上を図っていき、魅力的なまちづくりにつなげていく必要がある。
- 利用者からの目線で、わかりやすく安心して利用できる運用とするため、移動・運行ルールや停留所の在り方など随時見直していく必要がある。
- 当初から車両台数については 3 台を上限に進めてきたが、経費の削減や協賛企業のより一層の増加が実現されるまでは、2 台での運行とする方針である。
- 本事業は、市民の皆様への利便性が高まることが一番の目的である。利便性が高まれば利用者増・協賛企業増につながり、それら増収による本市の負担金軽減も成果指標となるため、定期的に検証を行っていくこととした。今後、高齢者の増加が見込まれる中で公共交通に求められる役割は大きく、多岐にわたることから、他事業も含めて社会情勢の変化に迅速に対応し、市民ニーズに合った取り組みをしていく必要がある。