

# 堺市の地域公共交通について

- おでかけ応援バスの効果検証について
- 公共交通の利用促進について

# おでかけ応援バスの効果検証について

## ■ 制度目的

- 人口減少や高齢化が進展し、それに伴い公共交通利用者が減少するなか、高齢者の社会参加や公共交通の利用促進を目的に、高齢者のバス運賃の負担を軽減する制度を実施

## ■ 制度概要

- 満65歳以上の堺市民の方が「おでかけ応援カード」を使うことにより市内の路線バスを1乗車100円で利用できる制度
- 正規運賃と100円との差額を、市とバス事業者が負担

## ■ 制度経過

平成16年度	高齢者の社会参加を目的に制度を開始 (利用日:5の付く日、南海バスのみを対象)
平成18年度	利用日を5と0の付く日に拡大
平成19年度	南海バスに加えて、近鉄バスで制度を開始
平成25年度	7月から公共交通の利用促進を目的に、利用日を月～金曜日(祝休日及び年始を除く)に拡大
平成27年度	11月から利用対象日を全ての曜日に拡大(年間の利用可能日数は240日) あわせて、おでかけ応援カードを完全ICカード化

■ 利用回数と市負担額の推移

年度	1日平均利用回数	年間延べ利用回数	市負担額
平成24年度 【利用日】 5と0の付く日	約18千回/日	約127万回/年	約104百万円/年
平成25年度 【利用日】 6月まで:5と0の付く日 7月から:平日	約19千回/日	約382万回/年	約223百万円/年
平成26年度 【利用日】 平日	約20千回/日	約502万回/年	約263百万円/年
平成27年度 【利用日】 10月まで:月～金曜日 11月から:全ての曜日 (年間利用可能日数は240日)	約18千回/日	約525万回/年	約303百万円/年

・利用日の拡大にあわせて市の負担額は増加

ICカード化から1年が経過した平成28年10月末時点のICカード発行状況や1年間のICカード利用履歴をもとに、おでかけ応援バスの利用状況等を分析し、制度の効果を検証

■ 堺市の高齢者人口

・平成28年10月末時点の堺市住民基本台帳人口

- ・ 総人口 844,736人
- ・ 65歳以上人口 227,639人（高齢化率 26.9%）

■ おでかけ応援カード保有者数

・平成28年10月末時点のICカード発行状況  
 ・仮カード及び転出等により無効化されたカード数は含まず

- ・ おでかけ応援カード保有者数 140,889人（カード保有率 61.9%）

## ■ 全日化後1年間のおでかけ応援バス利用回数

・平成27年11月～平成28年10月までのICカード利用実績  
・仮カードの利用実績を含む

・ 年間延べ利用回数 5,270,304回/年

## ・ 1日平均利用回数

全曜日平均 14,400回/日

平日平均 16,266回/日

土日祝日平均 10,620回/日(平休比65.3%)

■ 調査方法

調査対象 おでかけ応援カード交付対象者

調査数 5,000人(対象者の中から無作為抽出)

(内訳)

- ①おでかけ応援カードを利用したことがある人(平成28年7月末時点) 4,000人
- ②おでかけ応援カードを保有しているが利用したことがない人( // ) 500人
- ③おでかけ応援カードを保有していない人(平成28年8月末時点) 500人

調査方法 送付・返信共に郵送による無記名アンケート方式

調査期間 平成28年10月

■ 回収結果

配布数 5,000票

有効回収数 3,037票 (「おでかけ応援バスを利用したことがある」と回答した人は、n=2,687人)

回収率 60.7%

■ 調査項目

おでかけ応援バスの利用状況


おでかけ応援バス利用時の消費金額

おでかけ応援バスを利用することによる生活の変化 など

## ■ 「おでかけ応援カード」を持っていない理由

「おでかけ応援カード」を持っていない理由は(n=100)

- バスや阪堺電車等を利用しない 43%
- カードの申請手続きが面倒 13%
- カード作成費用が高い 17%
- カードの使い方がよくわからない 9% 等となっている

- 
- バス等の公共交通利用のメリットの周知・啓発活動等を継続的に実施し、公共交通の利用促進を図る
  - 「おでかけ応援カード」の利用方法等を分かりやすく広報・周知し、さらなる利用者の拡大を図る



## ■ おでかけ応援バスの効果検証の視点

① 公共交通の利用促進及び維持確保

② 高齢者の生きがいづくりへの寄与

③ 堺市への経済波及効果

## ■ バスの利用機会の変化(アンケート結果及び利用実績より)

- 「おでかけ応援バスを利用したことがある」と回答した人の、制度がなかった場合のバスの利用機会の変化について、人数ベースでは、52.4%の人が「減少する」と回答 (n=2,687)  
⇒ 制度利用者の52.4%の人がバスの利用機会が増加
- 利用回数ベースでは、制度がなかった場合、バスの利用が42.9%減少  
⇒ 利用回数の42.9%が制度による増加

平成27年11月～平成28年10月までの利用実績より

おでかけ応援バスの年間利用回数 約527万回

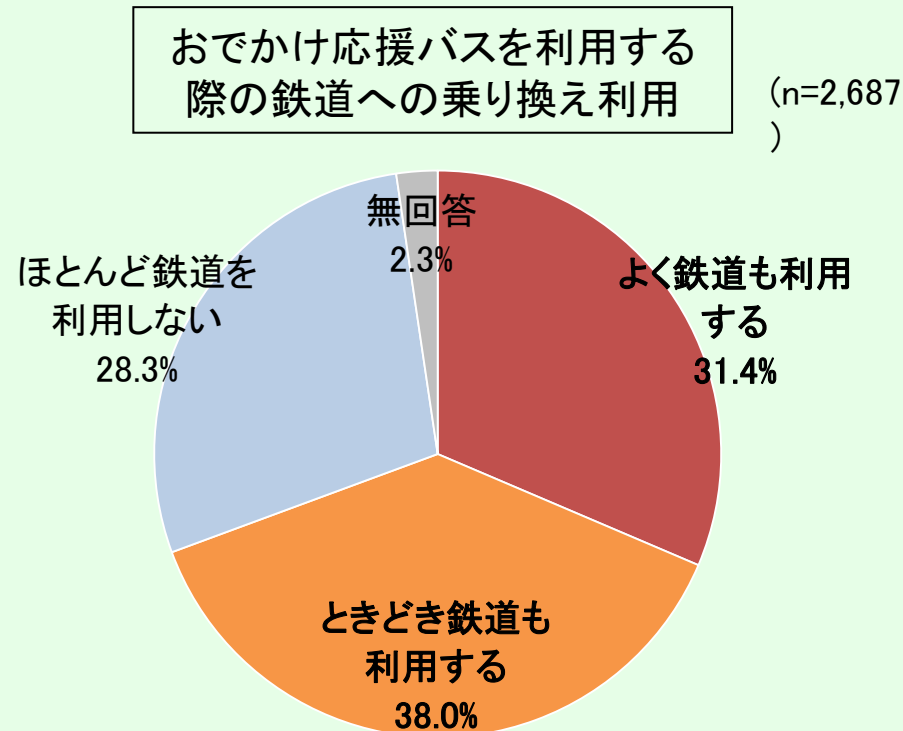
おでかけ応援バスがあることで増加した年間利用回数 約226万回

(おでかけ応援カード保有者一人あたりで換算すると、年間約16回のバス利用の増加)

**おでかけ応援バスがあることで、52.4%の人がバス利用が増えている**

## ■ 鉄道利用状況や自家用車等利用機会の変化(アンケート結果より)

- 「おでかけ応援バスを利用したことがある」と回答した人の、おでかけ応援バスを利用する際の鉄道への乗り換え利用についてみると、69.4%の人が「よく鉄道も利用する」または「ときどき鉄道も利用する」と回答



- 「おでかけ応援バスを利用したことがある」と回答した人の、自家用車やバイク等を利用する機会の変化についてみると、21.5%の人が「減った」と回答 (n=2,687)

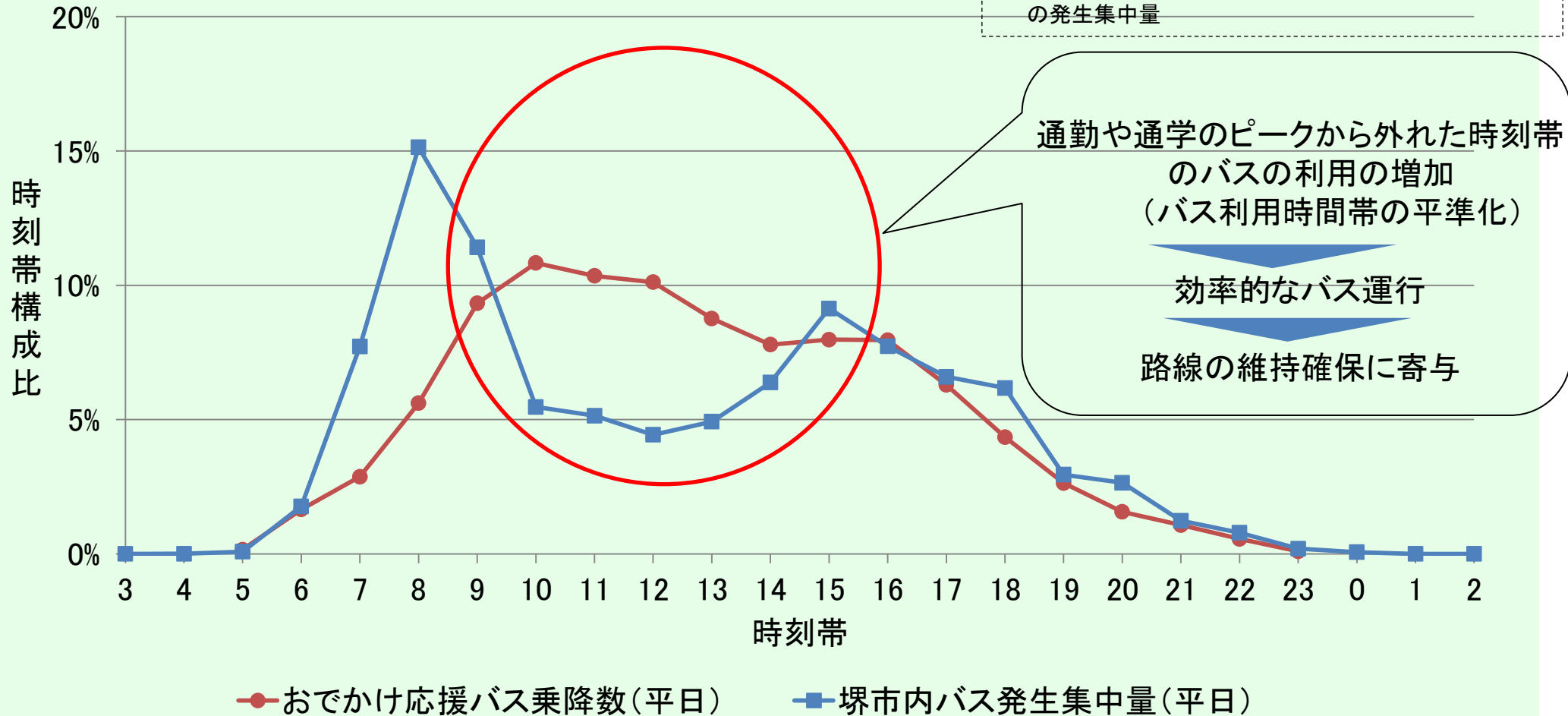
制度利用時に鉄道も利用する人が多く、また、自家用車等から公共交通への転換に寄与

■ おでかけ応援バス利用時刻帯(利用実績より)

- おでかけ応援バスの利用時刻帯のピークは、10～12時台

○おでかけ応援バス乗降数(平日)  
 ・平成27年11月～平成28年10月の平日利用実績  
 ・0時台はタッチミスを含むため除外

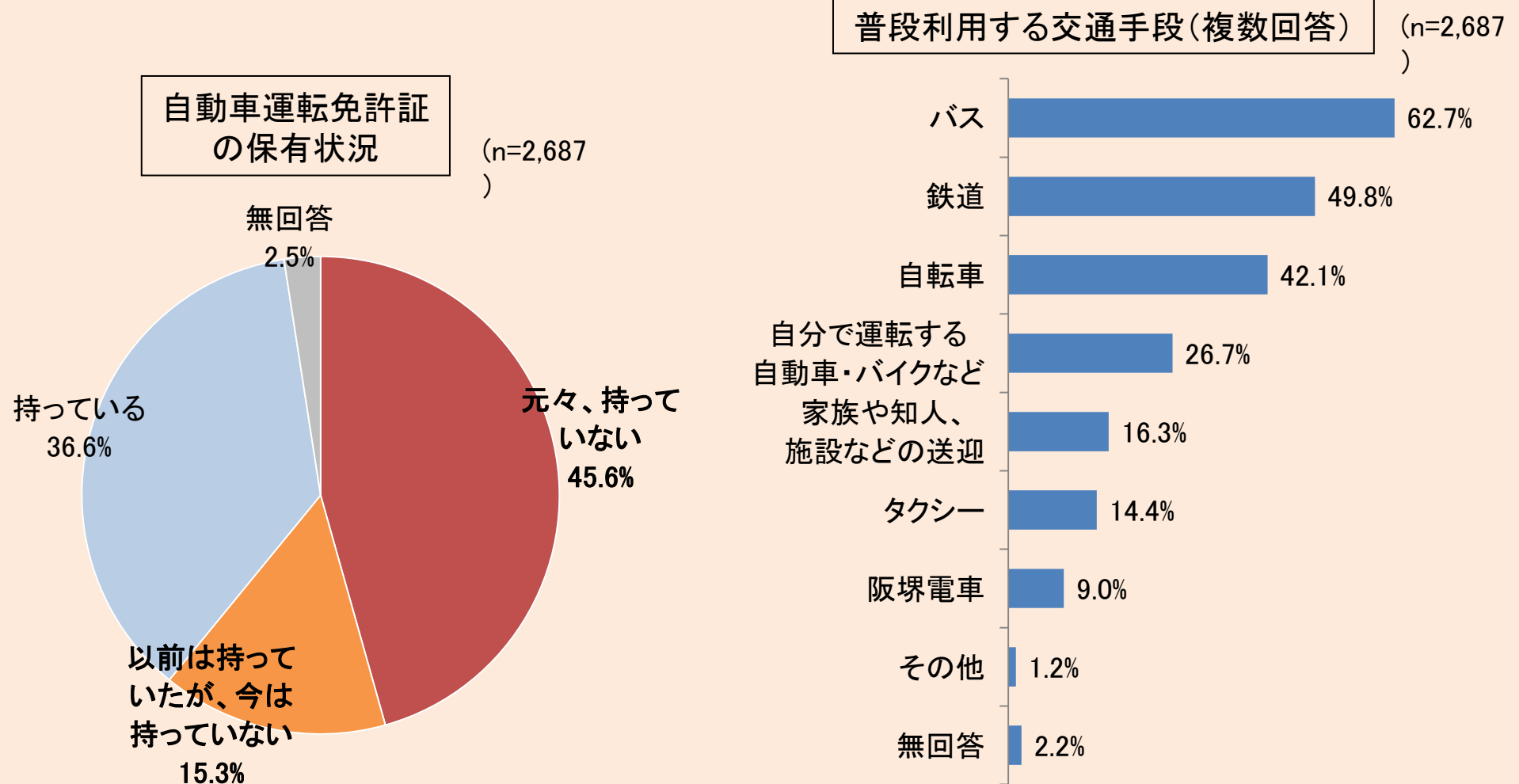
○堺市内バス発生集中量(平日)  
 ・平成22年 第5回近畿圏パーソントリップ調査より、バスを代表交通手段として堺市内をトリップエンドとする平日の発生集中量



**通勤や通学のピークから外れた時刻帯のバス利用者が多く、路線の維持確保に寄与**

## ■ 移動手段(アンケート結果より)

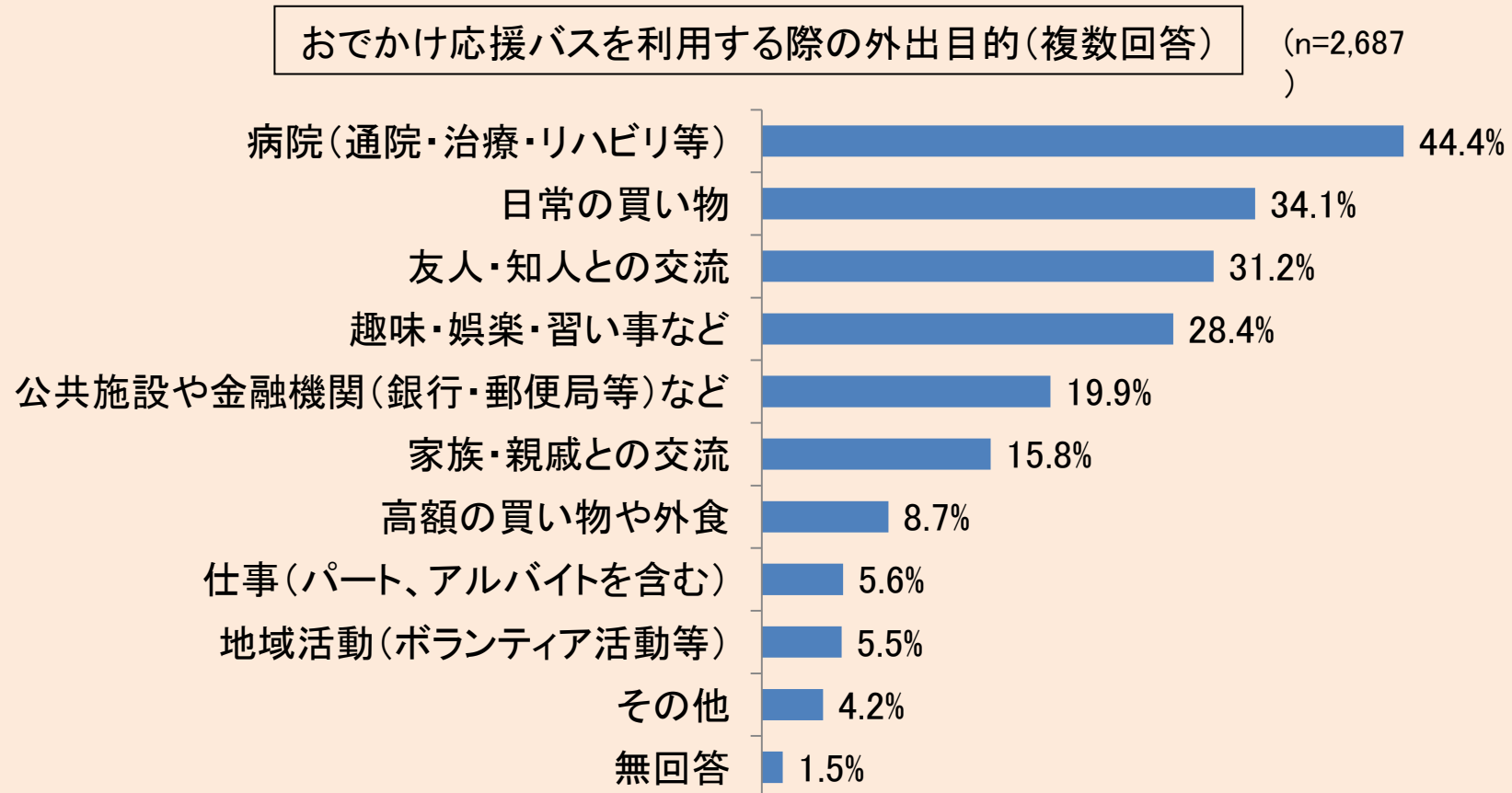
- 「おでかけ応援バスを利用したことがある」と回答した人は、**60.9%**が自動車運転免許を保有しておらず、普段の交通手段は、「バス」が62.7%と最も多く、次いで「鉄道」が49.8%となっている。



**車などの移動手段を持たない高齢者の移動手段を確保**

## ■ 外出目的(アンケート結果より)

- 「おでかけ応援バスを利用したことがある」と回答した人の、おでかけ応援バスを利用する際の外出目的についてみると、「病院」が44.4%と最も多く、次いで「日常の買い物」が34.1%、「友人・知人との交流」が31.2%、「趣味・娯楽・習い事など」が28.4%の順となっている。



日常生活だけでなく、趣味や交流なども支援

## ■ 外出機会や外出範囲の変化(アンケート結果より)

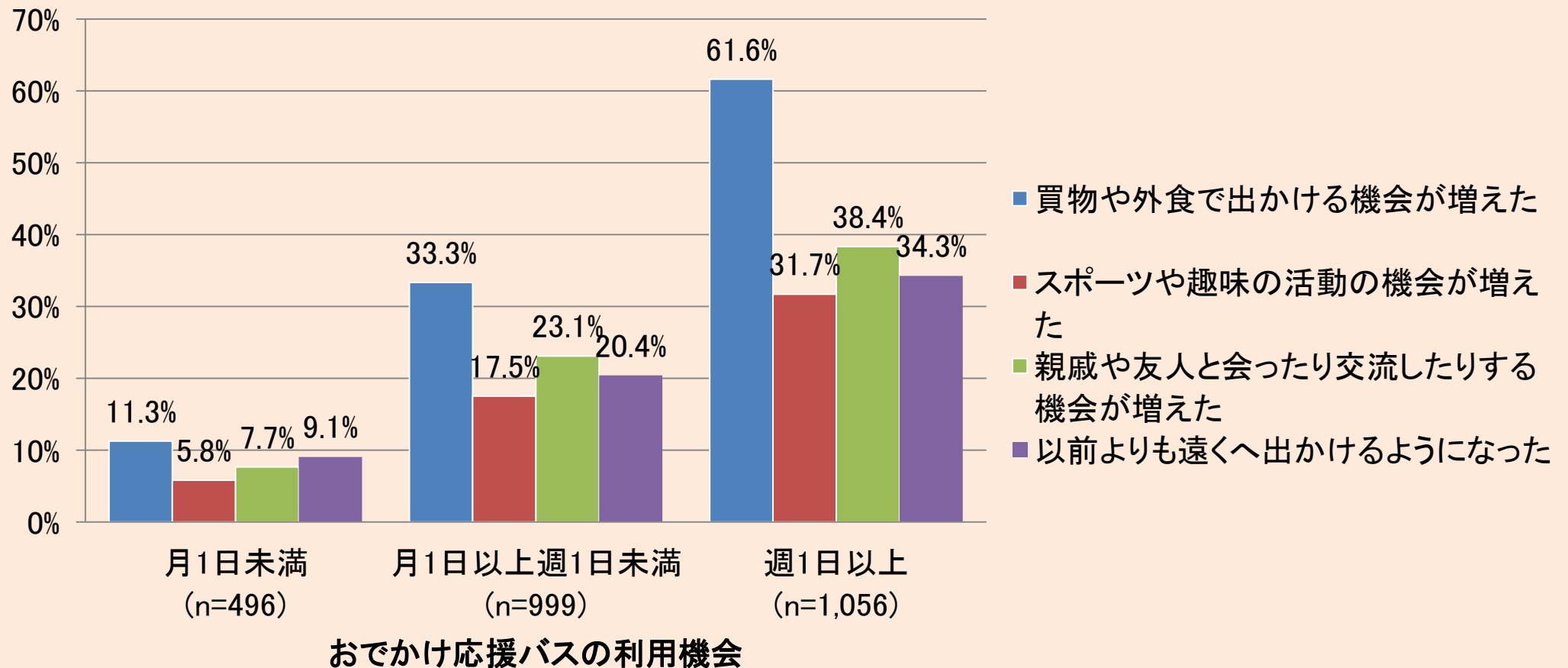
「おでかけ応援バスを利用したことがある」と回答した人(n=2,687)の

- 買い物や外食で出かける機会の変化についてみると、40.0%の人が「増えた」と回答
- スポーツや趣味の活動の機会の変化についてみると、20.7%の人が「増えた」と回答
- 親戚や友人と会ったり交流したりする機会の変化についてみると、26.3%の人が「増えた」と回答
- 外出範囲の変化についてみると、23.9%の人が「以前よりも遠くに出かけるようになった」と回答

高齢者の外出機会や外出範囲が拡大

## ■ おでかけ応援バスの利用機会別にみた外出機会や外出範囲の変化(アンケート結果より)

おでかけ応援バスの利用機会が多いほうが、「買い物や外食で出かける機会が増えた」、「スポーツや趣味の活動の機会が増えた」、「親戚や友人と会ったり交流したりする機会が増えた」、「以前より遠くへ出かけるようになった」と回答した割合が高い。



**おでかけ応援バスの利用機会が多い人の方が社会参加等に高い効果がみられる**



## ■ 体力や健康、生きがいの変化(アンケート結果より)

「おでかけ応援バスを利用したことがある」と回答した人(n=2,687)の

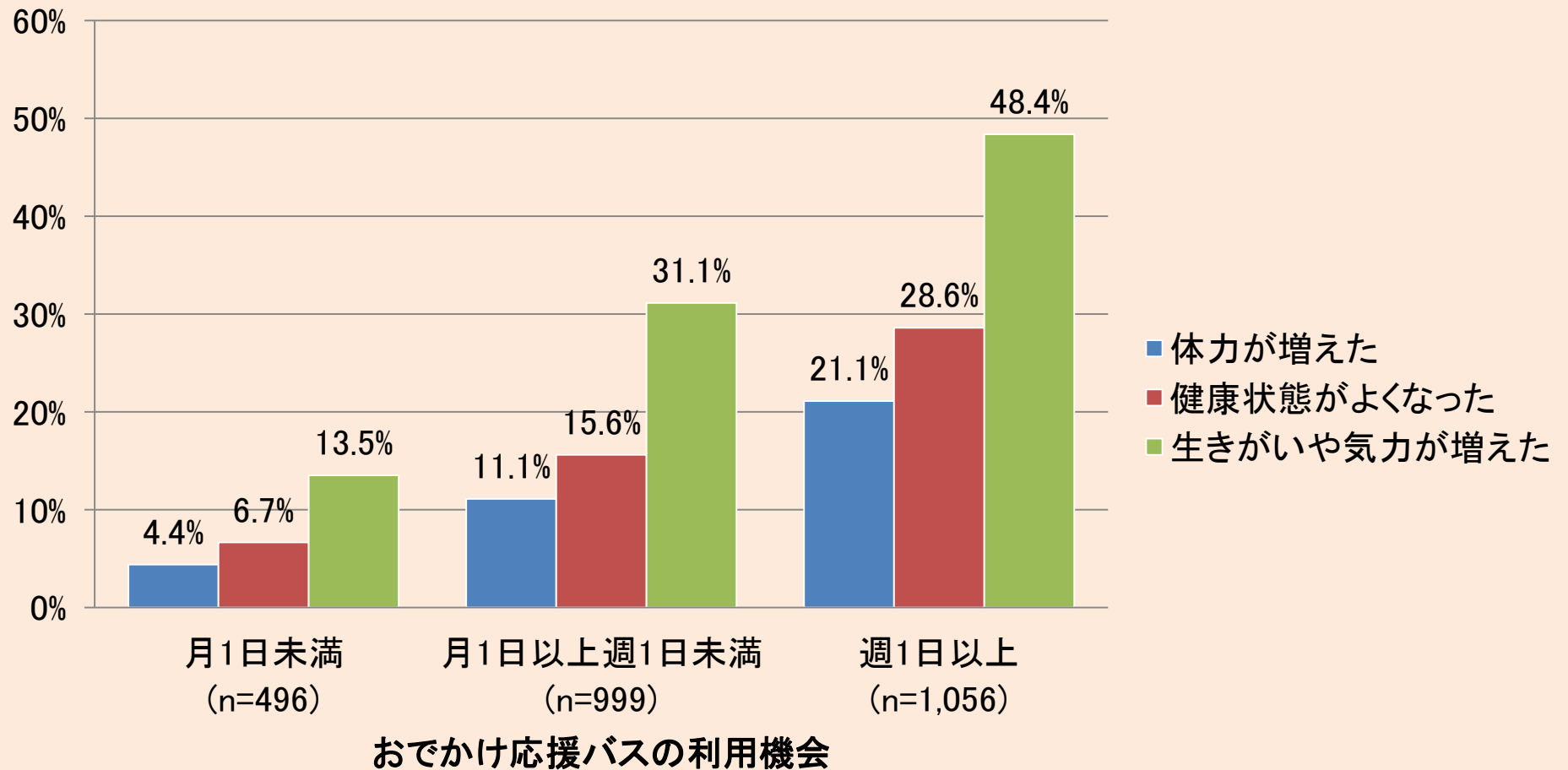
- 体力の変化についてみると、13.7%の人が「増えた」と回答
- 健康状態の変化についてみると、19.0%の人が「よくなった」と回答
- 生きがいや気力の変化についてみると、34.4%の人が「増えた」と回答



**高齢者の体力、健康、生きがいや気力等が増進**

## ■おでかけ応援バスの利用機会別にみた体力や健康、生きがいの変化(アンケート結果より)

おでかけ応援バスの利用機会が多いほうが、「体力が増えた」、「健康状態がよくなった」、「生きがいや気力が増えた」と回答した割合が高い。



おでかけ応援バスの利用機会が多い人の方が健康増進等に高い効果がみられる

## ■ 医療費抑制効果(利用実績及びアンケート結果より)

おでかけ応援バスで  
1回外出した際の  
平均歩数  
**3,041歩**

(※1)

× 0.061円/歩  
(※2)

おでかけ応援バスで  
1回外出した際の  
医療費抑制額  
**約186円**

× 1,287,109回  
(※1)

おでかけ応援バスの  
増加利用者ベースの  
年間医療費抑制額  
**約2億3,900万円**

(※3)

※1 平成27年11月～平成28年10月までの利用実績及びアンケート結果より

おでかけ応援バスで1回外出した際の平均歩数 3,041歩、おでかけ応援バスによる年間外出増加回数 1,287,109回

※2 1歩あたりの医療費抑制額は0.061円と設定

(出典:ICTと超高齢化対応の「健幸都市」-Smart Wellness Cityによる健康長寿世界一の実現を目指して- 筑波大学 久野譜也)

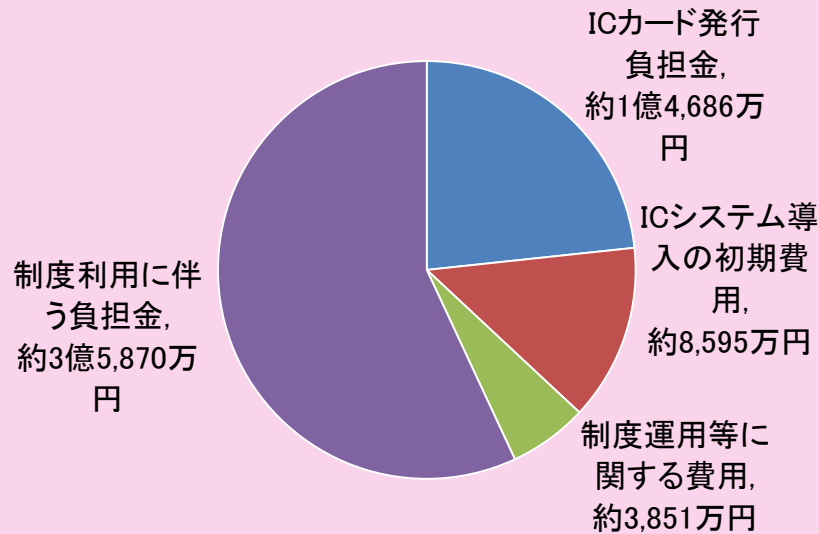
※3 交通手段の転換による歩数変化の影響は含まない

**利用者の外出増加による医療費の抑制額は、年間約2億3千9百万円**

■ おでかけ応援カードIC化及びおでかけ応援バス実施に係る経費(実績)

経費の実績額の総計

約6億3,000万6千円  
(初期費用含む)



初期費用を除いた毎年の概算市負担額  
約3億6,188万3千円

(平成28年度実績額※下記㊦+㊧)  
※ICカード発行負担金は申請者が負担しているため含まない

左記の28年度実績額

- ICカード発行負担金※(平成28年10月末時点) 約1億4,685万7千円  
※おでかけ応援カードの作成・発送等に係る実費相当として申請者が市に納付する負担金
- ICシステム導入の初期費用 約8,594万5千円
- 制度運用等に関する費用(平成28年10月末時点) 約3,850万5千円
- 制度利用に伴い市からバス事業者へ支払う負担金(平成27年11月～平成28年10月までの1年間) 約3億5,869万9千円

- ㊦ 約1,283万8千円
- ㊧ 約262万9千円
- ㊨ 約3億5,925万4千円

## ■ おでかけ応援バス利用者の市内消費金額(利用実績及びアンケート結果より)

おでかけ応援バスの全利用者ベースの市内消費支出額 約126億3,681万円

おでかけ応援バスの増加利用者ベースの市内消費支出額 約54億2,631万円

- 平成27年11月～平成28年10月までの利用実績及びアンケート結果より

おでかけ応援バスの年間総外出回数 2,998,147回

おでかけ応援バスの年間外出増加回数 1,287,109回

- アンケート調査より

おでかけ応援バスの最終目的地市内利用割合 78.8%

おでかけ応援バスの最終目的地市外利用割合 21.2%

最終目的地市内利用者の外出1回あたり市内消費支出額 5,081円

最終目的地市外利用者の外出1回あたり市内消費金額 1,000円

※公益財団法人堺都市政策研究所にて算出

**利用者の外出増加により、堺市内で年間約54億円を消費**

## ■ 堺市への経済波及効果

公益財団法人堺都市政策研究所にて、おでかけ応援バスによる経済波及効果を算出

おでかけ応援バスの全利用者ベースの年間経済波及効果	約129億8,200万円
おでかけ応援バスの増加利用者ベースの年間経済波及効果	<u>約55億7,400万円</u>

経費（約6億3千万円）に対して、約8.8倍の経済波及効果（約55億7千4百万円）

## ■おでかけ応援バス効果検証まとめ

- ①制度利用時にバスのみならず鉄道を利用する方の割合が多いことや効率的なバス運行に寄与することから公共交通の利用促進及び維持確保の効果がある。
- ②制度利用者の約61%が自動車運転免許を持たないこと、アンケートにより外出等の機会増加や生きがいや気力等の増進が確認されたことから、車等を持たない高齢者の移動手段の確保、社会参加、健康増進等の効果が見られ、高齢者の生きがいづくりに寄与している。
- ③制度により増加した堺市内の消費金額は約54.3億円、堺市への経済波及効果は約55.7億円。

- 効果検証により本制度によって、公共交通の利用促進及び維持確保の効果、高齢者の生きがいづくりへの寄与、堺市への経済波及効果が確認された。
- 今後も、公共交通の利用促進及び高齢者の社会参加が図れるよう制度を維持していく。

# **公共交通の利用促進について**

## **～美原区における取り組みより～**



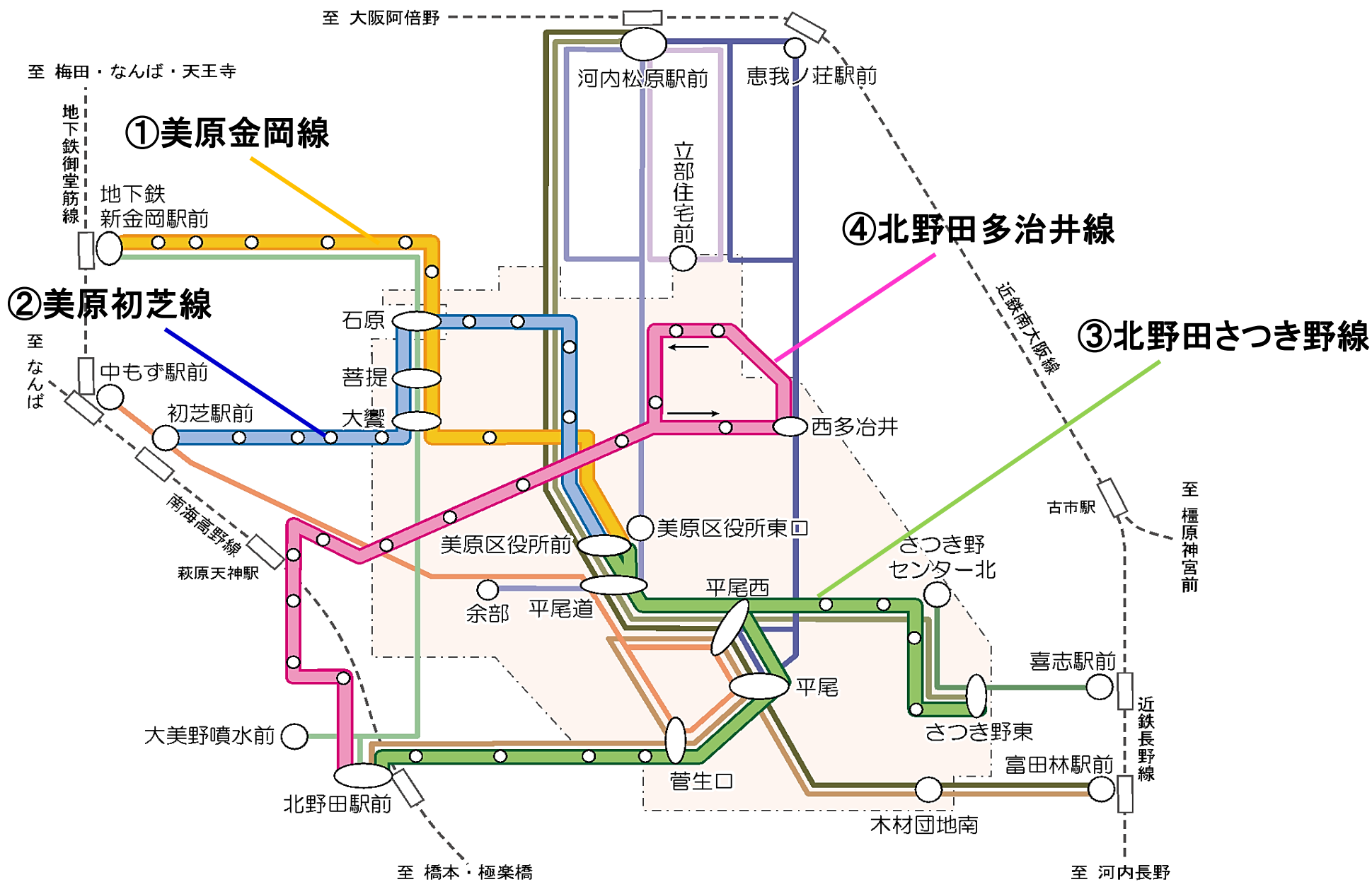
○平成17年2月、旧美原町と堺市が合併。

○合併後の一体形成や交流促進を目的に、新たに美原区域路線バス(4路線)が運行を開始。

○運行経費と運賃等収入との差額分を市が負担することで取組みをスタート。

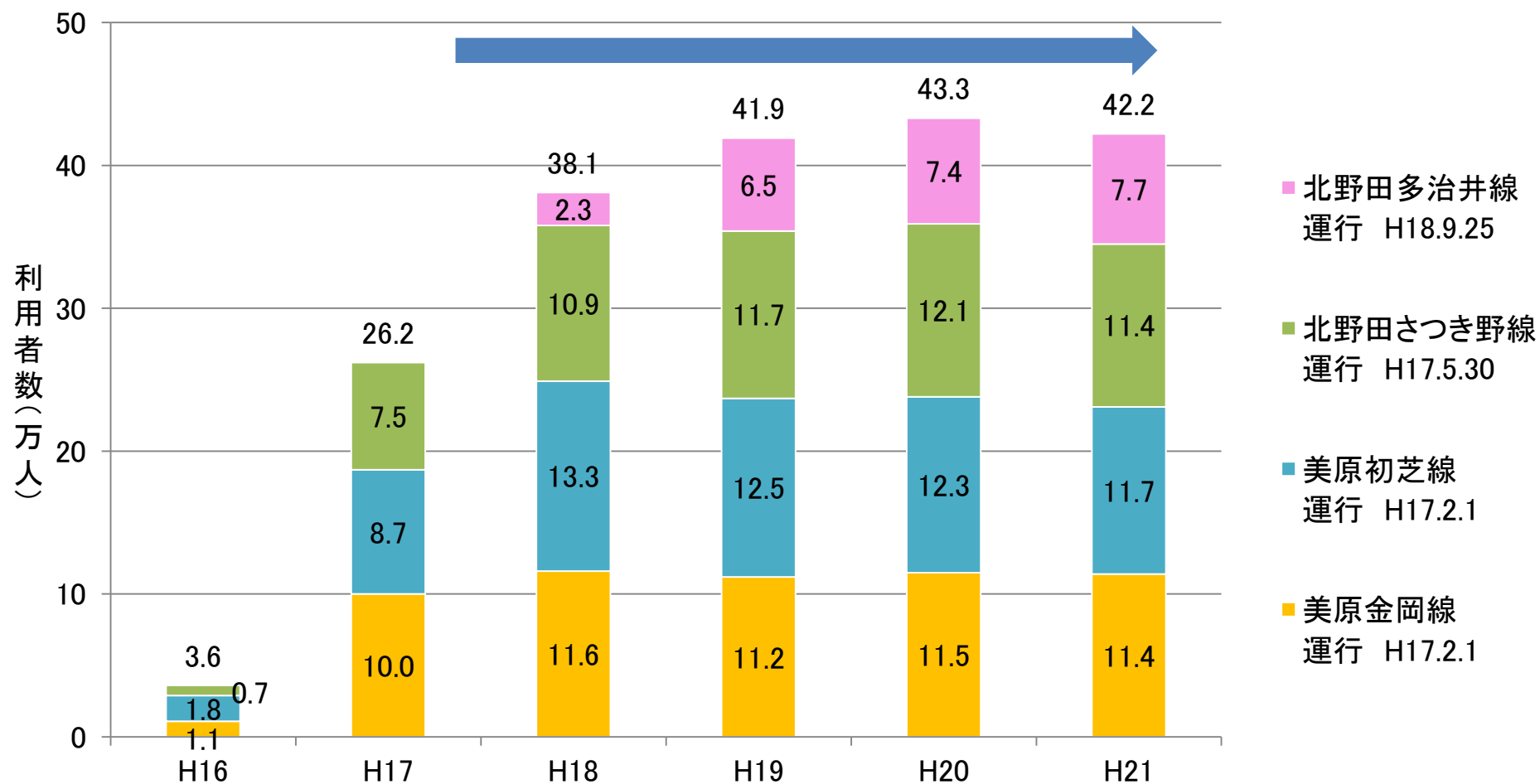
※平成25年度からは国からの補助金も活用。

- |           |                |                  |
|-----------|----------------|------------------|
| ①美原金岡線    | 新金岡駅前～美原区役所前   | (南海バス)           |
|           | 平成17年2月1日運行開始  |                  |
| ②美原初芝線    | 初芝駅前～美原区役所前    | (南海バス)           |
|           | 平成17年2月1日運行開始  |                  |
| ③北野田さつき野線 | 北野田駅前～さつき野東    | (近鉄バス)           |
|           | 平成17年5月30日運行開始 |                  |
| ④北野田多治井線  | 北野田駅前～多治井 循環   | (南海バス、近鉄バス、共同運行) |
|           | 平成18年9月25日運行開始 |                  |



- 利用者数が伸び悩む中、地域からこのままでは路線が廃止になるのではとの相談が市にあった。
- 市と地域が協力して利用促進に取り組むこととなった。

## 利用者数の伸び悩み



## ■様々な利用促進策を検討・実施

### 利用促進策の検討

- 地域との意見交換会や学識経験者のアドバイスをもとに利用促進策を検討実施
- バス利用促進について考えるワークショップの実施



### バスマップや乗り方ガイド等を作成

- 美原区域バスマップを作成・配布
- 校区別バスマップを作成・配布
- 美原区バスの乗り方ガイドを作成・配布
- 英語・中国語・韓国語版「バスの乗り方ガイド」を市ホームページに掲載、市の英文・中文ニュースレターで呼びかける。
- 美原区のバス交通に関するアンケート調査

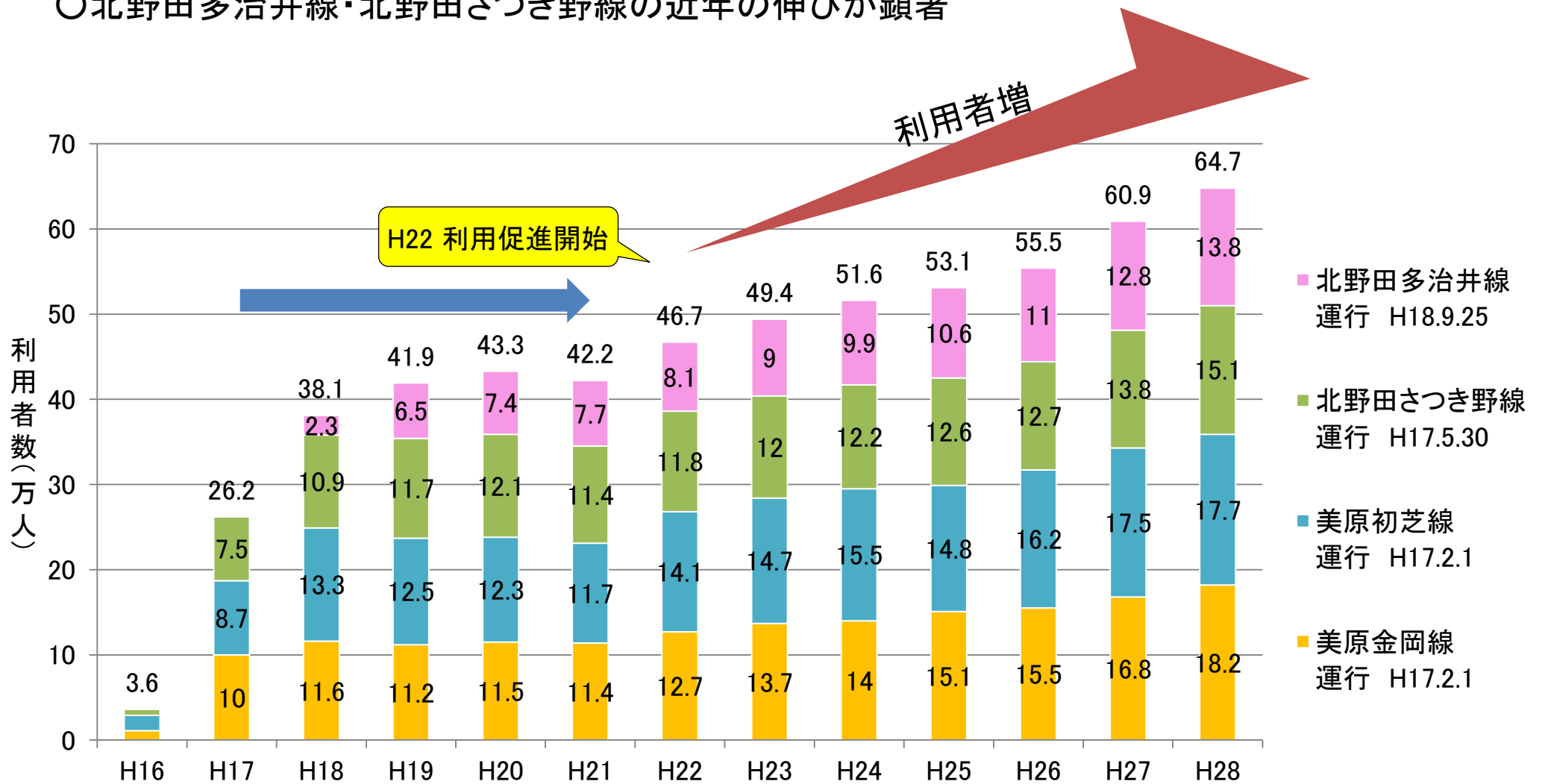
### ▼▲バスの乗り方ガイド






○バス利用促進の取り組みを開始し、利用者数は増加

○北野田多治井線・北野田さつき野線の近年の伸びが顕著



## ■美原の事例より学ぶこと

- 地域発意をきっかけに取り組みを始める。
- 学識経験者にも参加していただき、広い見地からアドバイスをいただきながら利用促進策を検討。
- 交通事業者、行政、市民が協働して利用促進に取り組んでいる。
- 地域を特定した利用促進策の働きかけが功を奏している。



様々な利用促進策を通じて地域に働きかけ、実績が上がっている。



美原区での取り組みを参考に、市全体での公共交通利用促進に活かしていく。