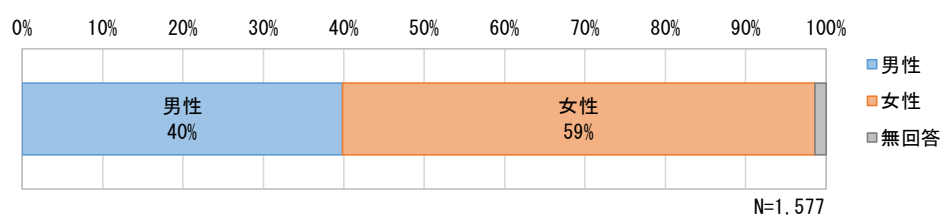


市民アンケート調査結果概要

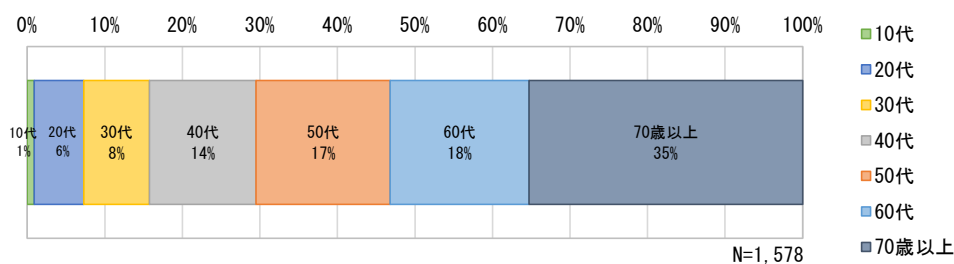
1. 回答者の属性

- 男性4割、女性6割の回答構成となっており、女性の回収率が男性に比べて高い。
- 年齢が上がるほど回収率が高くなっており、60歳以上が過半数を占めている。
- 職業は、「会社員・公務員」が3割、「主婦・主夫」「無職」が共に2割となっている。

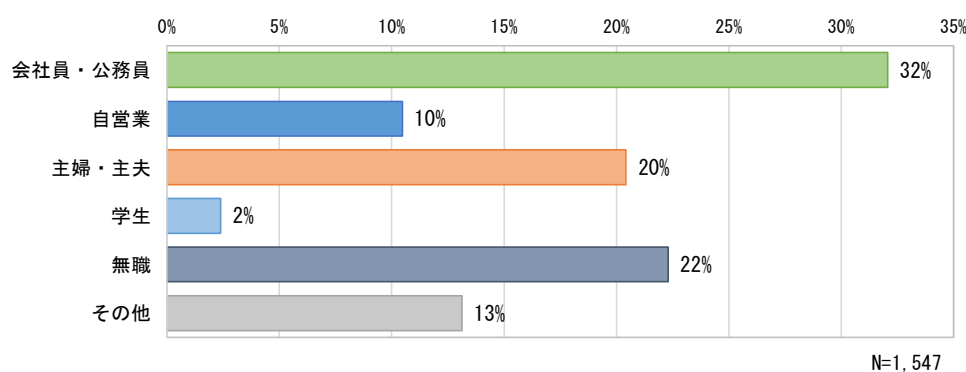
(1) 性別



(2) 年齢



(3) 職業（複数回答）

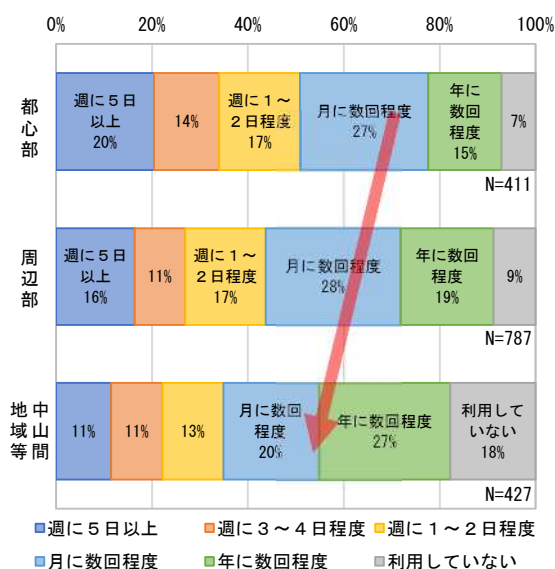


2. 公共交通の利用状況と交通手段別の外出頻度

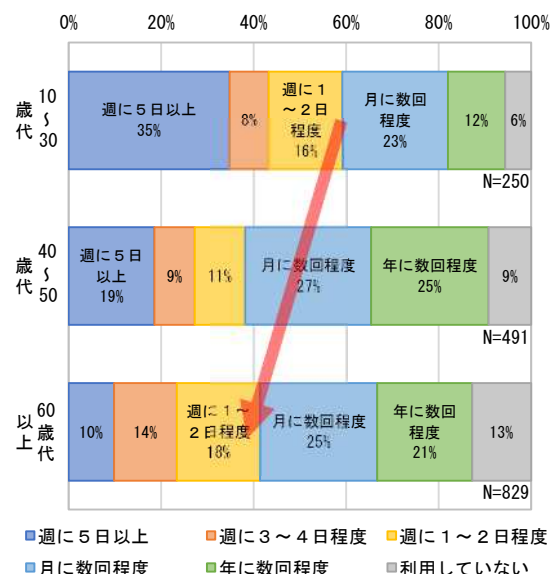
- 都心部→周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど、公共交通を使った外出頻度が少なくなっている。
- 一方、自家用車による利用頻度は、郊外に行くほど多くなっている。
- 「バイク・自転車だけ」、「徒歩だけ」での外出頻度は、公共交通と同様に、郊外に行くほど少なくなっている。
- 年齢層別では、年齢が上がるほど公共交通の利用頻度が少なくなっている。自家用車利用は、40～50 歳代の中高年層で最も多く（6 割以上が週 1 回以上の利用）、10～30 歳代の若年層・60 歳代以上の高齢者層で同程度の利用（約 4 割が週 1 回以上の利用）となっている。
- 「よく利用する公共交通手段」は高齢になるほど鉄道利用が減り、バス利用が増えている。駅・バス停までのアクセシビリティが影響しているものと考えられる。

(1) 公共交通を使った外出頻度

1) 地域別の結果

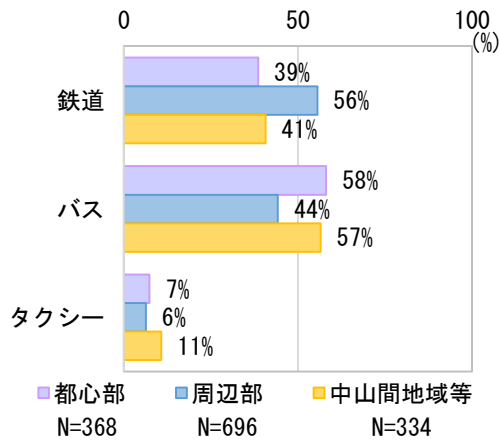


2) 年齢層別の結果

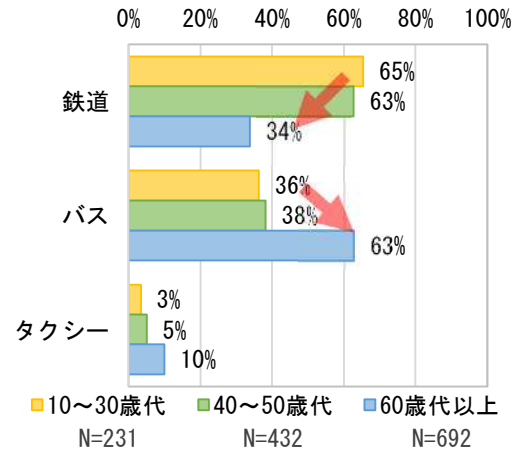


(2) よく利用する公共交通手段（複数回答）

1) 地域別の結果

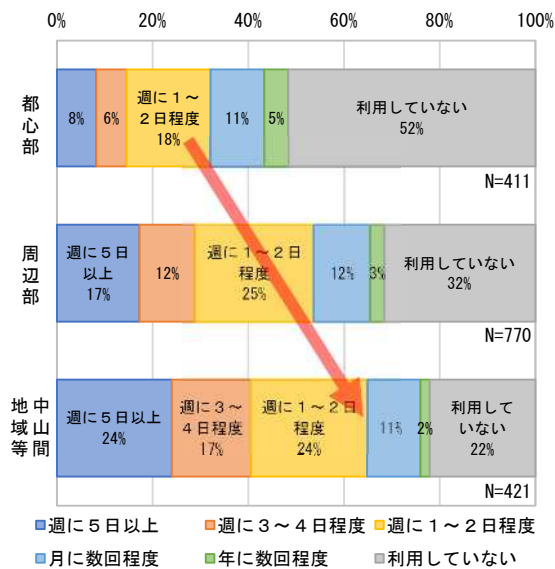


2) 年齢層別の結果

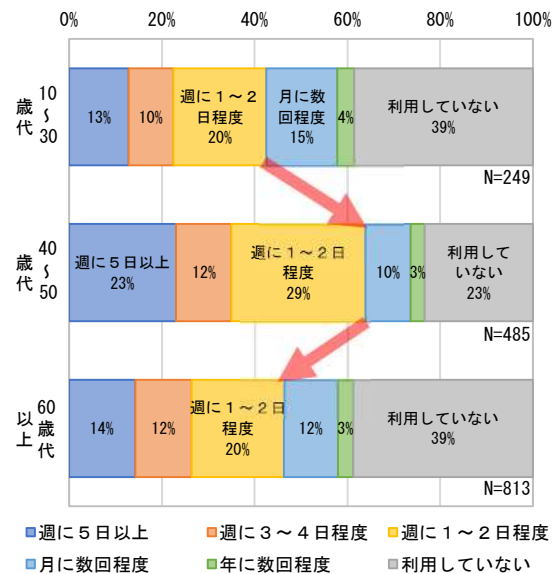


(3) 自家用車を使った外出頻度

1) 地域別の結果

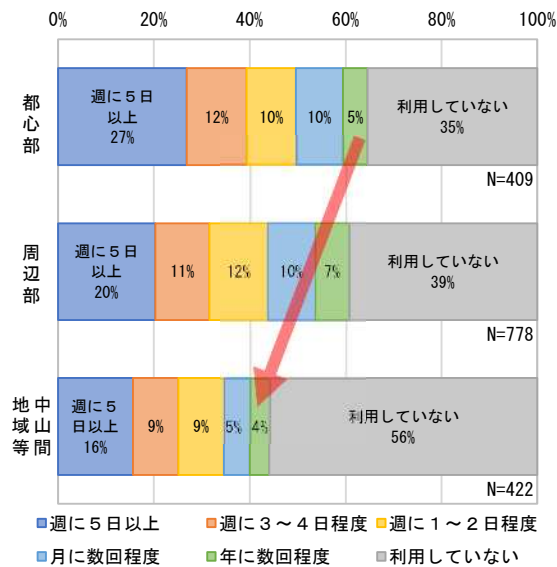


2) 年齢層別の結果

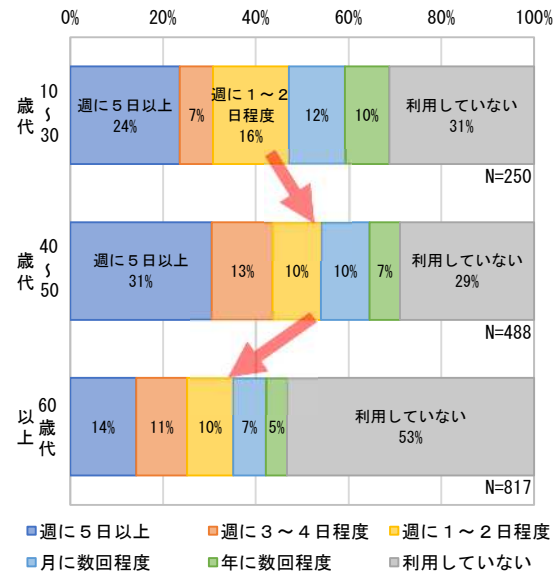


(4) バイク・自転車だけを使った外出頻度

1) 地域別の結果

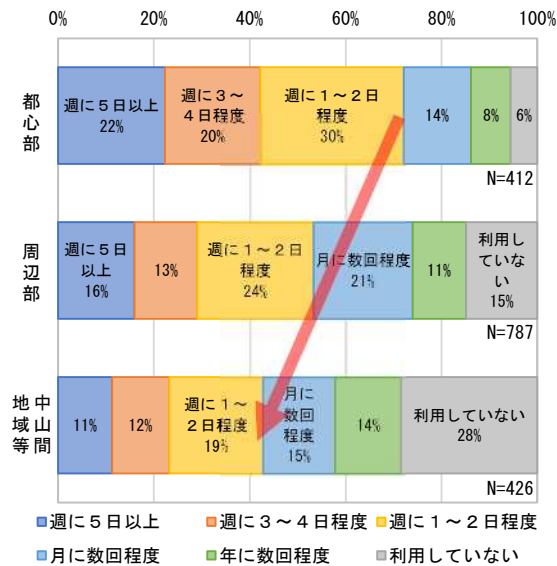


2) 年齢層別の結果

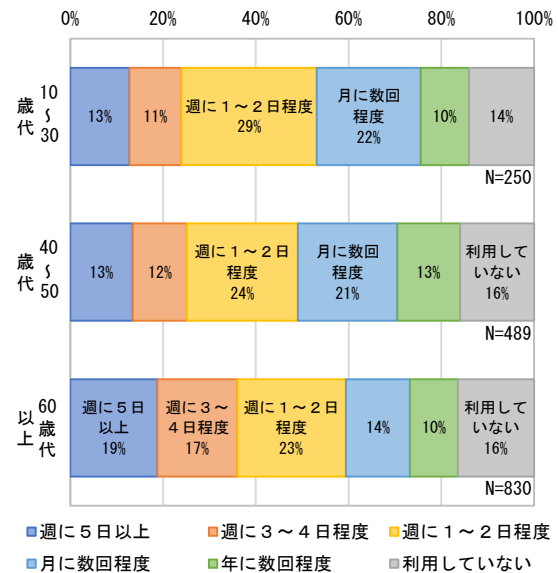


(5) 徒歩だけを使った外出頻度

1) 地域別の結果



2) 年齢層別の結果



(6) 公共交通・自家用車の利用状況

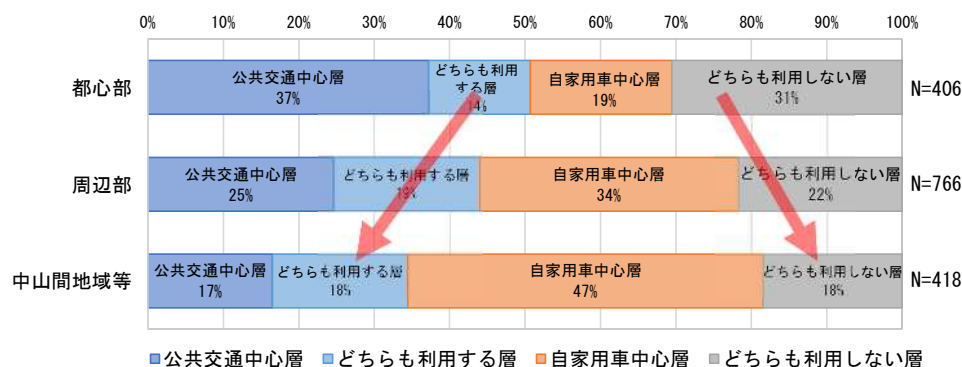
**公共交通
利用層**
(公共交通を
日常的に利用
する人)

問 1、 2 (交通手段別外出頻度) の回答結果から次のとおり利用層を区分した。

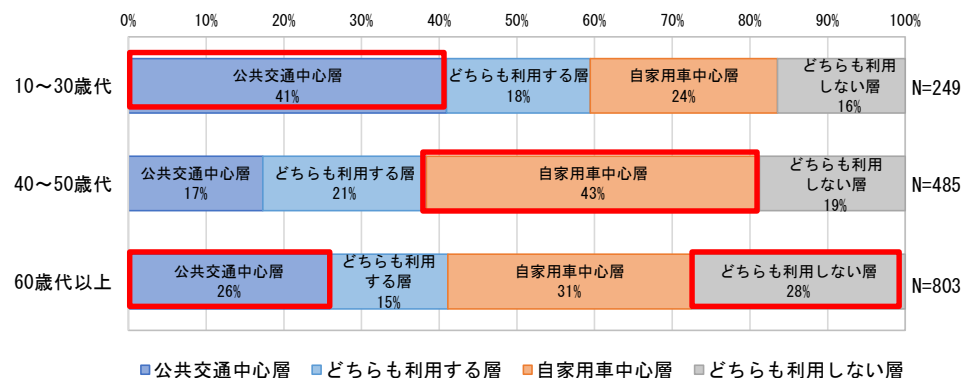
- **公共交通中心層：** 公共交通の利用頻度が多く (週 1 日以上) かつ自家用車の利用頻度が少ない (月に数回以下)
- **どちらも利用する層：** 公共交通の利用頻度が多く (週 1 日以上) かつ自家用車の利用頻度が多い (週 1 日以上)
- **自家用車中心層：** 公共交通の利用頻度が少なく (月に数回以下) かつ自家用車の利用頻度が多い (週 1 日以上)
- **どちらも利用しない層：** 公共交通の利用頻度が少なく (月に数回以下) かつ自家用車の利用頻度が少ない (月に数回以下)
(主に徒歩、自転車、バイク利用などを利用する人)

- 都心部に行くほど、公共交通を日常的に利用する人 (「公共交通中心層」 + 「どちらも利用する層」) が多く、周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど、「自家用車中心層」が多い。
- 10～30 歳代は「公共交通中心層」が最も多く、約 6 割が公共交通を日常的に利用する。40～50 歳は「自家用車中心層」が最も多く、公共交通中心層が少ない。60 歳以上になると、「公共交通中心層」「どちらも利用しない層」のいずれもが増加する。

1) 地域別の結果



2) 年齢層別の結果



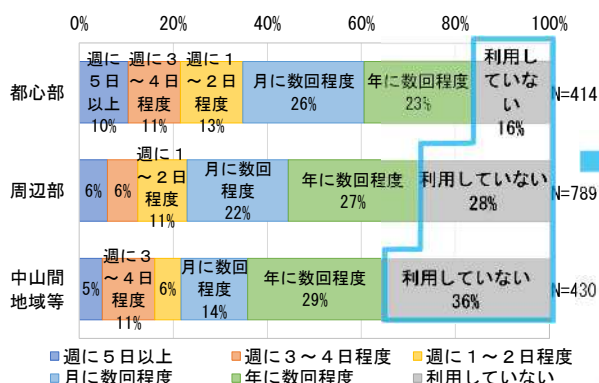
3. 路線バスの利用状況とニーズ

(1) 路線バスの利用頻度と利用していない理由

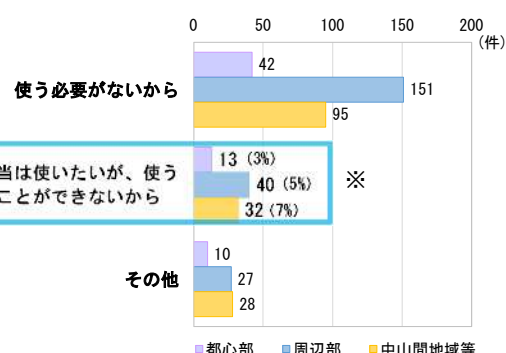
1) 地域別の結果

- 都心部→周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど、路線バスの利用頻度が低くなっている。
- 「路線バスを利用していない」理由は、3地域とも、「必要がないから」が最も多い。
- 「本当は使いたい、使うことができないから」という回答は、各地域で若干数（3～7%）あり、郊外に行くほど多くなる。
- バス停が遠いなど外的環境による理由は周辺部・中山間地域等において多い。また、体力の低下など当人の理由は、3地域とも多い傾向がある。

(a) 路線バスの利用頻度

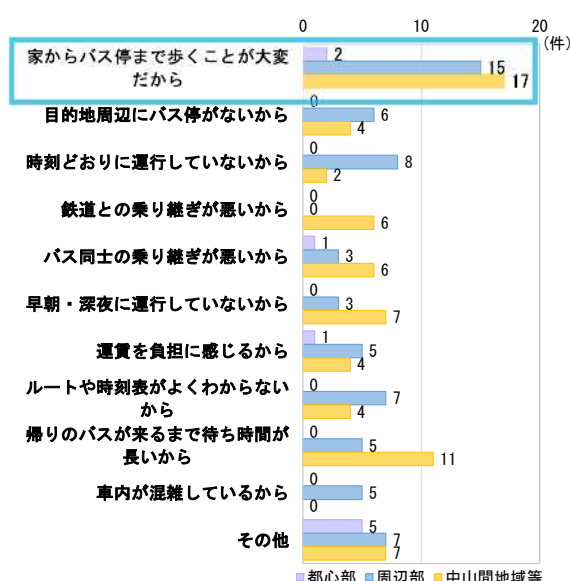


(b) 路線バスを利用していない理由（複数回答）

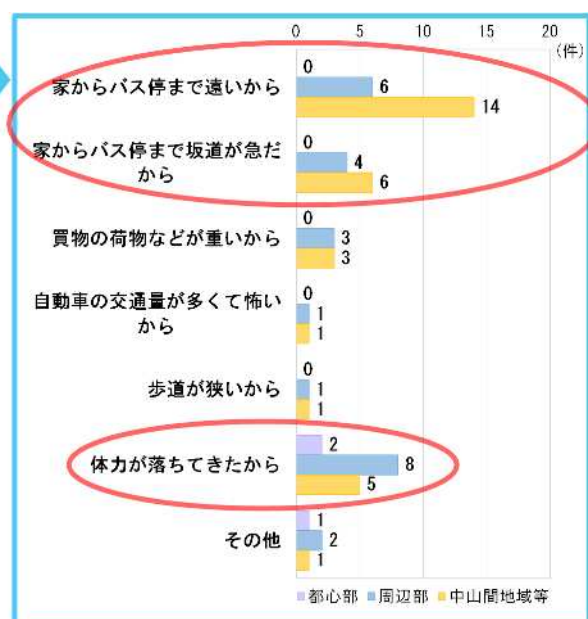


※各地域の全体回答者数（=N）に占める割合

(c) 路線バスを使いたい、使うことができない理由（複数回答）



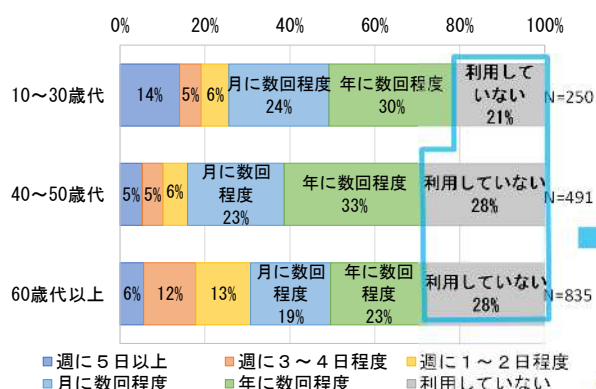
(d) バス停まで歩くことが大変な具体的な理由（複数回答）



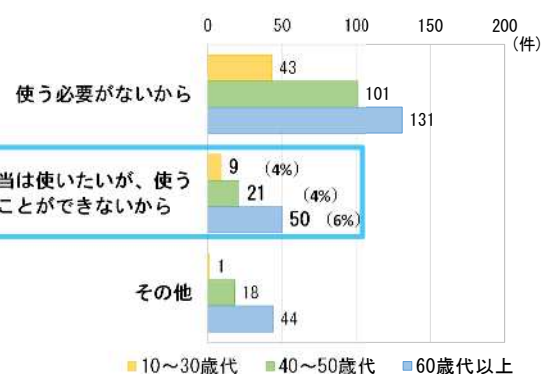
2) 年齢層別の結果

- 路線バスの利用頻度は40～50歳代が最も少ない。
- 「路線バスを利用していない」理由は、どの年齢層も「必要がないから」が最も多い。
- 「本当は使いたい、使うことができないから」という回答は各年齢層で若干数（4～6%）あり、60歳代以上が最も多い。
- 60歳代以上は体力の低下による理由が最も多い。

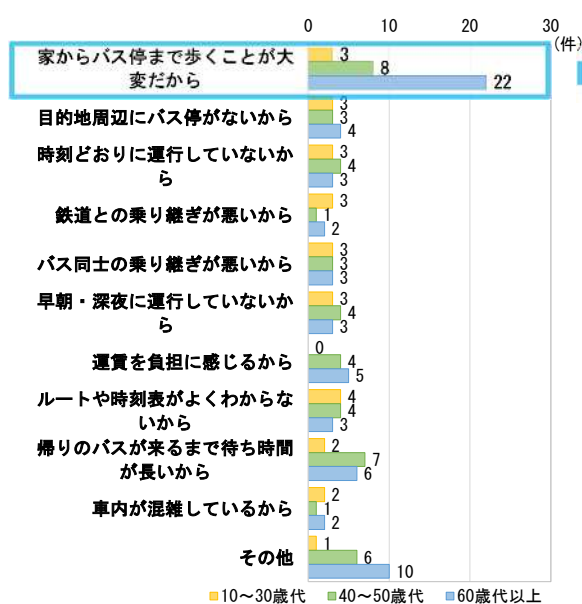
(a) 路線バスの利用頻度



(b) 路線バスを利用していない理由（複数回答）



(c) 路線バスを使いたい、使うことができない理由（複数回答）



(d) バス停まで歩くことが大変な具体的な理由（複数回答）



4. 目的別の外出状況と移動に関する不便さ

問8～問12の回答結果（各目的別の利用交通手段の回答）から、次のとおり、目的別に利用層を区分した。

公共交通 利用層

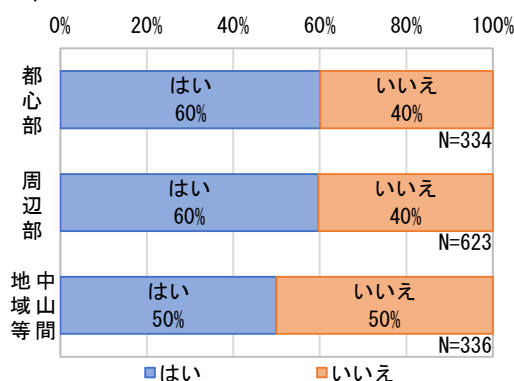
（公共交通を
日常的に利用
する人）

- ・公共交通中心層： 鉄道・路線バス・タクシーを利用し、かつ自家用車を利用しない。
- ・どちらも利用する層： 鉄道・路線バス・タクシーを利用し、かつ自家用車も利用する。
- ・自家用車中心層： 鉄道・路線バス・タクシーを利用しない、かつ自家用車を利用する。
- ・どちらも利用しない層： 鉄道・路線バス・タクシーを利用しない、かつ自家用車も利用しない。（主に徒歩、自転車、バイク利用などを利用する人）

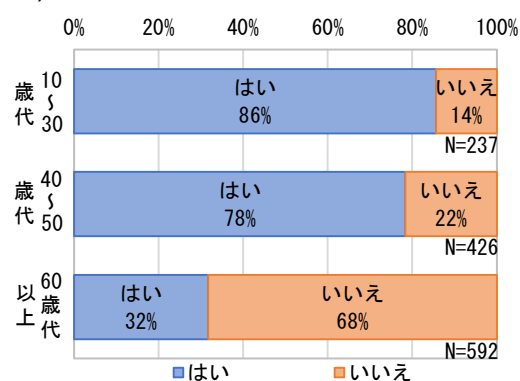
◆ 通勤・通学での外出状況

(1) 通勤・通学での外出の有無

1) 地域別の結果



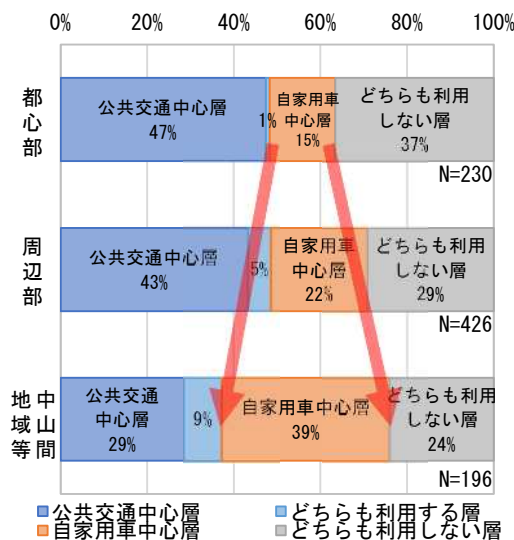
2) 年齢層別の結果



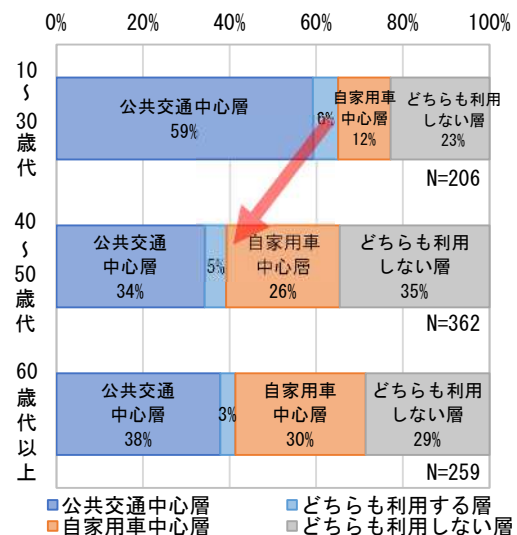
(2) 通勤・通学目的での公共交通中心層・自家用車中心層（外出すると回答した人）

- 通勤・通学目的の外出では、都心部・周辺部は公共交通中心層が多く、中山間地域等では自家用車中心層や自家用車と公共交通を組み合わせた利用が多くなっている。
- 10～30 歳代の若年層で、通勤・通学に公共交通を利用する人は6割を超えるが、中高年・高齢者では、公共交通の利用が減り、自家用車の利用が増える。

1) 地域別の結果



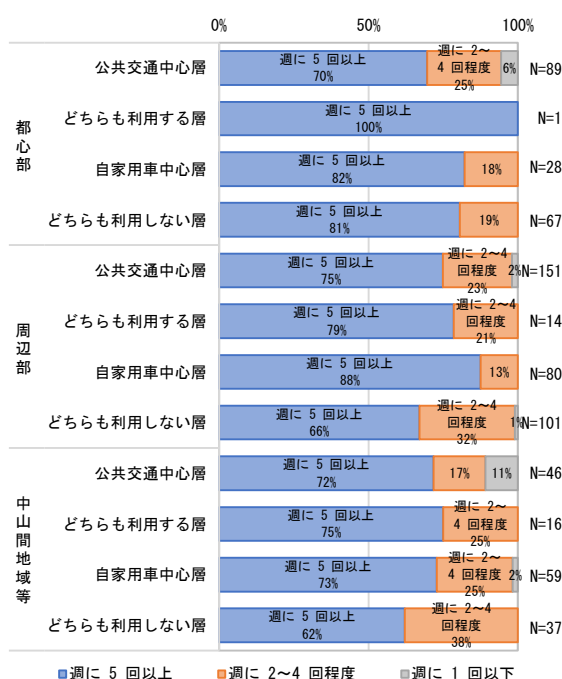
2) 年齢層別の結果



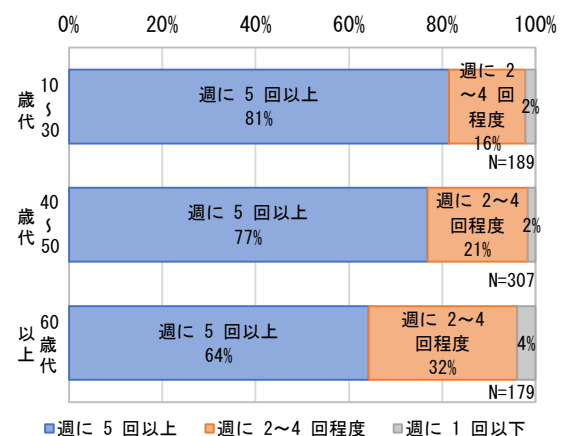
(3) 通勤・通学での外出頻度（外出すると回答した人）

- 地域・交通手段に関係なく外出頻度は週5回以上が多い。

1) 地域別・利用層別の結果



2) 年齢層別の結果

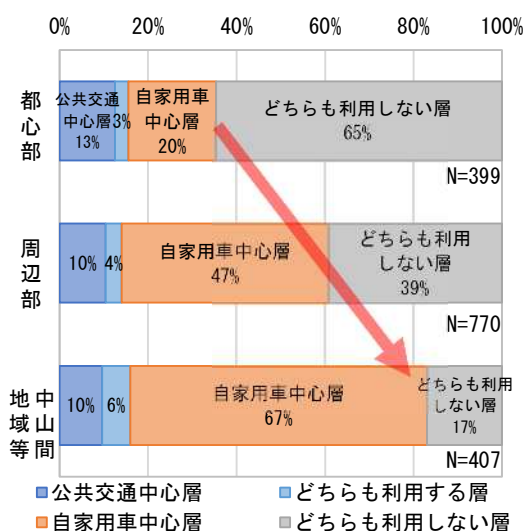


◆ 普段の買い物での外出状況と不便さ

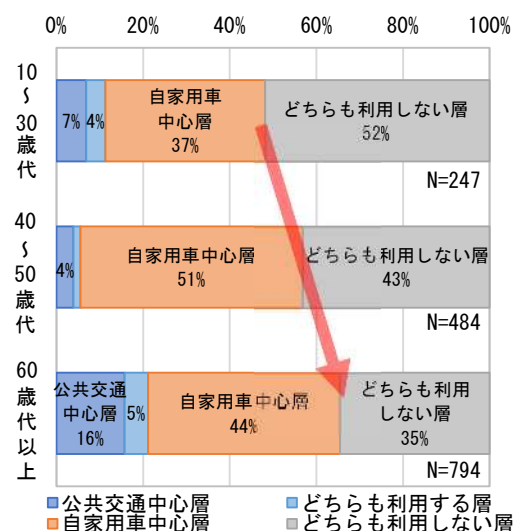
(1) 普段の買い物目的での公共交通中心層・自家用車中心層

- 普段の買い物の外出では、都心部はどちらも利用しない層（徒歩・自転車等中心）、周辺部・中山間地域等は自家用車中心層が多くなっている。公共交通を利用する層は、3地域とも同程度の割合（14～16％）となっている。
- 年齢別では、10～30歳代でどちらも利用しない層（徒歩・自転車等が中心）が最も多く、40～50歳代では自家用車中心層が多くなっている。また、どの年代でも他の目的と比べて自家用車利用が最も多く、60代以上においても半数近くが自家用車を利用している。買い物では、荷物の持ち運びが負担となるためと考えられる。

1) 地域別の結果



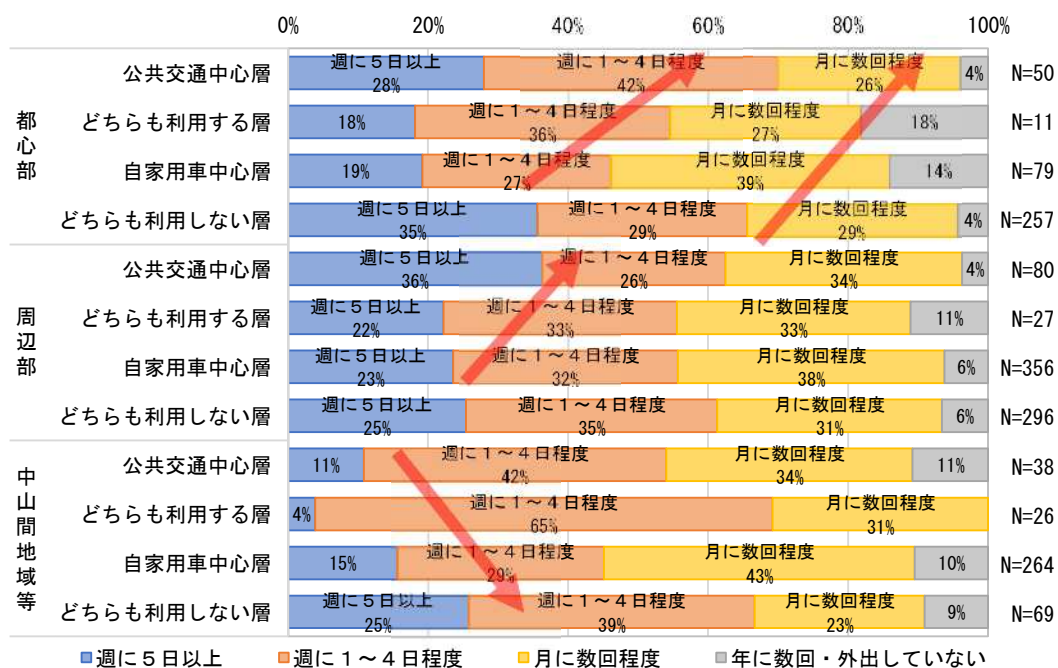
2) 年齢層別の結果



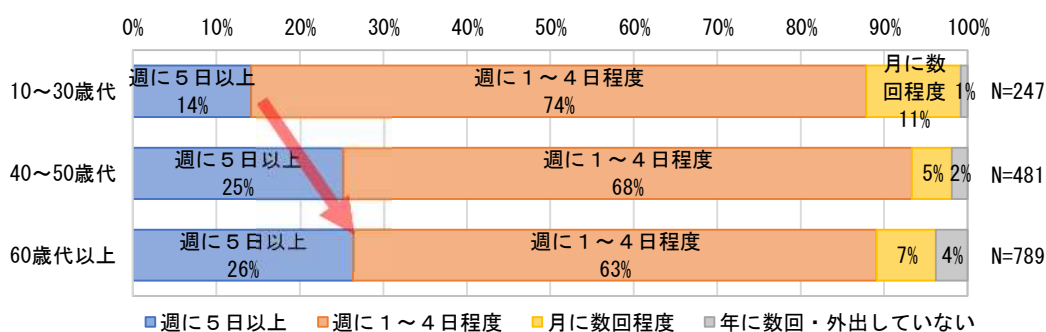
(2) 普段の買い物の外出頻度

- 都心部・周辺部では、公共交通中心層の外出頻度が高く、中山間地域等では自家用車中心層の外出頻度が高い。中山間地域等は公共交通の利便性が低いため、公共交通利用層の外出頻度が低くなっていると考えられる。
- 年齢別では、高齢になるほど、週5回以上での外出が増える。

1) 地域別・利用層別の結果



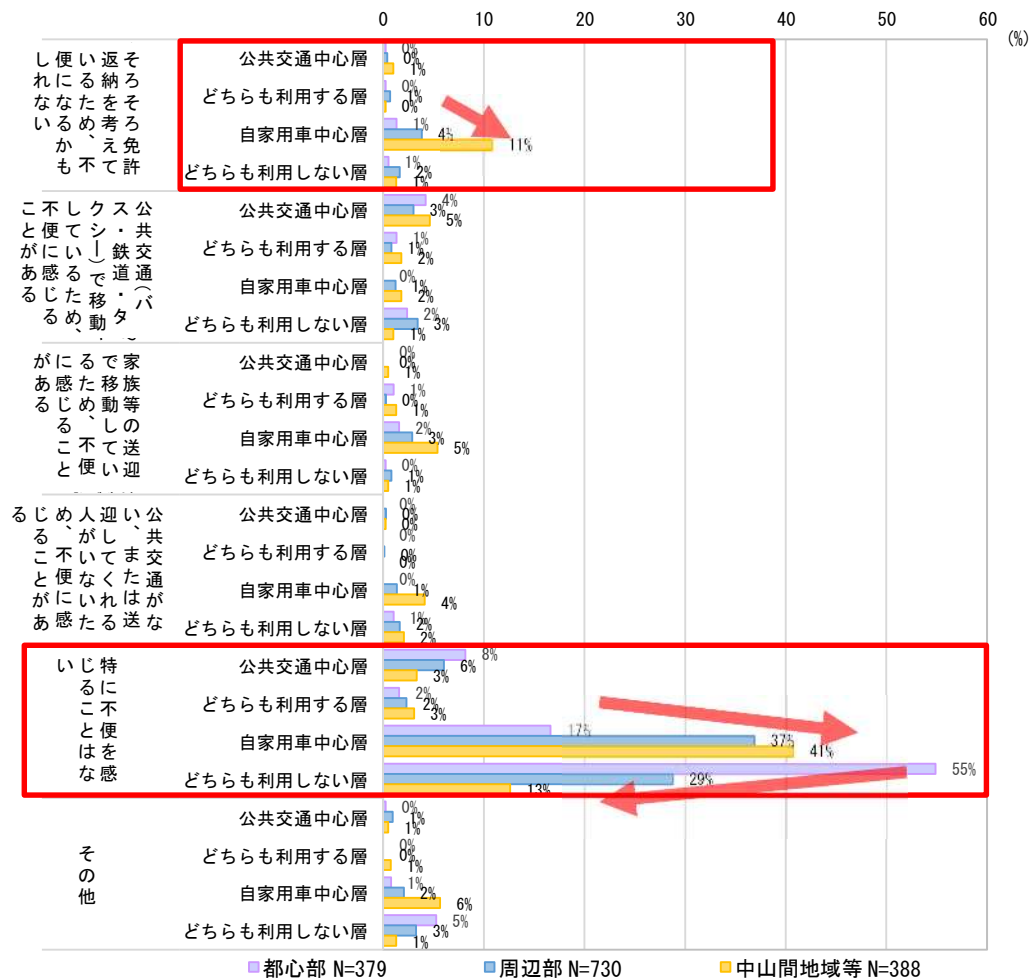
2) 年齢層別の結果



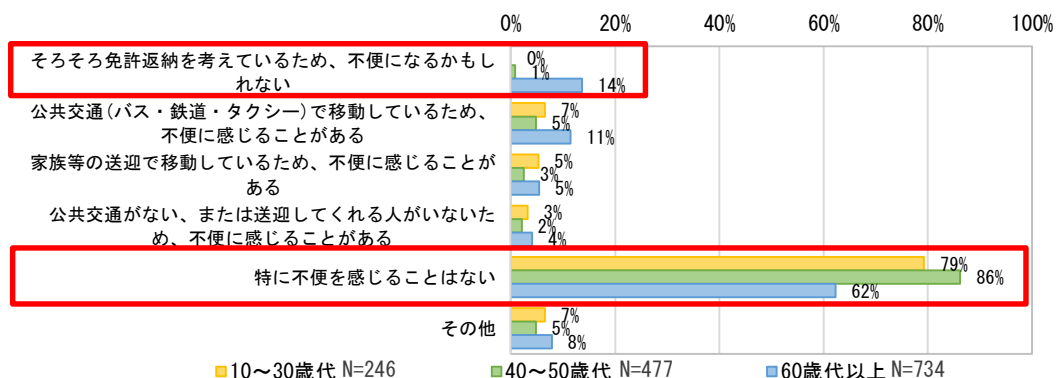
(3) 普段の買い物での移動に関する不便さ（複数回答）

- 自家用車中心層は、「移動に不便を感じることはない」と回答する人が多く、特に、都心部→周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど不便を感じない傾向にある。一方、どちらも利用しない層（徒歩・自転車等中心）は、都心部に行くほど不便を感じない傾向にある。
- 都心部→周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど、免許返納への不安を持つ自家用車中心層が多くなる。

1) 地域別・利用層別の結果



2) 年齢層別の結果

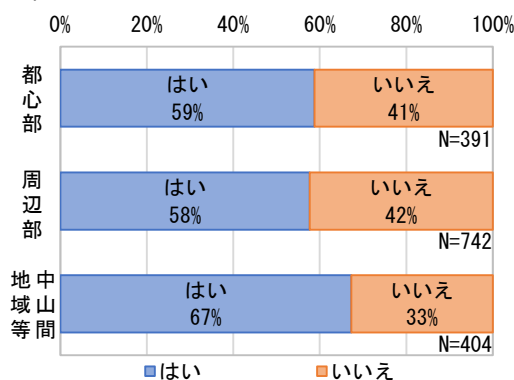


◆ 定期的な通院での外出状況と不便さ

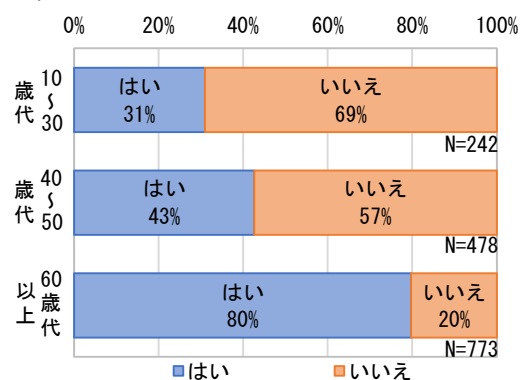
- 定期的な通院の外出では、都心部は「どちらも利用しない層」（徒歩・自転車等中心）が多く、周辺部は「公共交通中心層」と「どちらも利用しない層」がほぼ同数、中山間地域等は「自家用車中心層」が多くなっている。

(1) 定期的な通院での外出の有無

1) 地域別・利用層別の結果

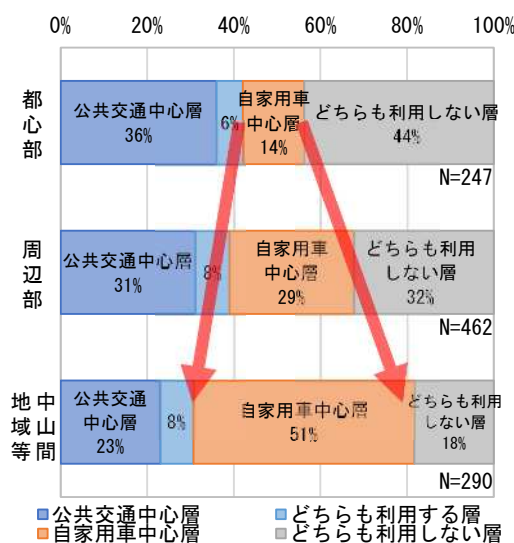


2) 年齢層別の結果

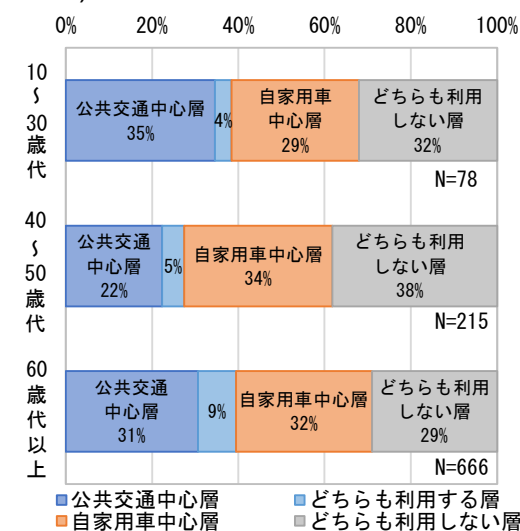


(2) 定期的な通院目的での公共交通中心層・自家用車中心層（通院すると回答した人）

1) 地域別の結果

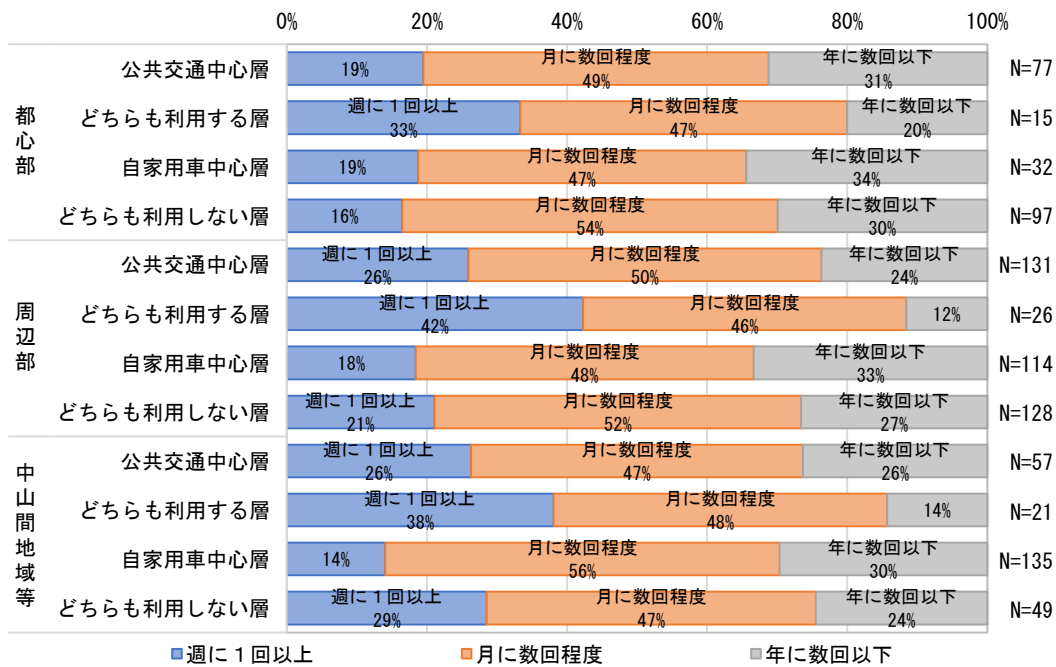


2) 年齢層別の結果

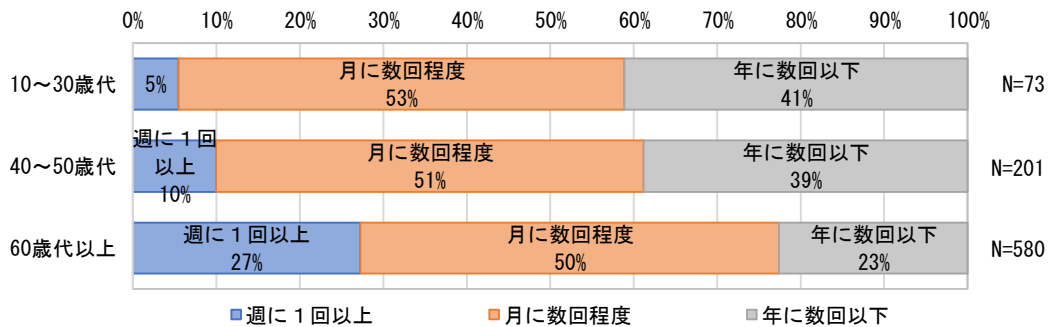


(3) 定期的な通院の外出頻度（通院すると回答した人）

1) 地域別・利用層別の結果



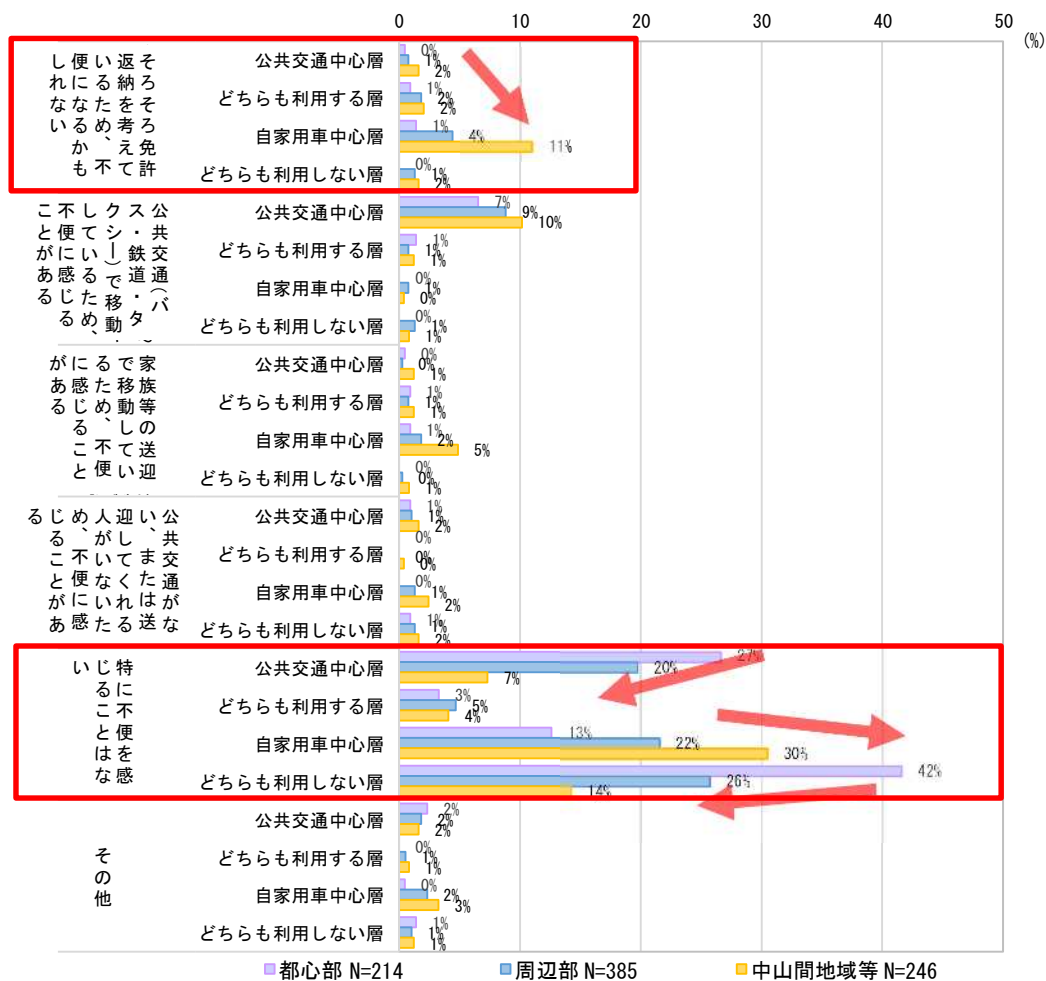
2) 年齢層別の結果



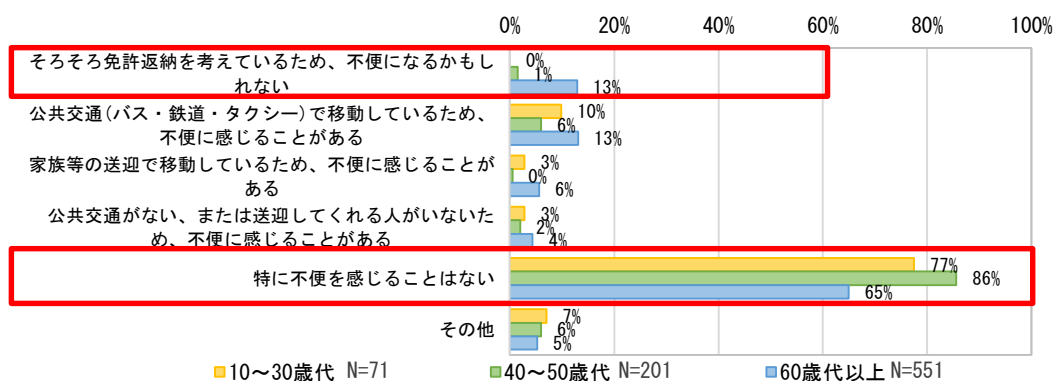
(4) 定期的な通院での移動に関する不便さ（通院すると回答した人・複数回答）

- 「公共交通中心層」では、「特に不便を感じることはない」との回答が、都心部→周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど少なくなっている。また、「どちらも利用しない層（徒歩・自転車等中心）」も、「特に不便を感じることはない」との回答が、郊外に行くほど少ない。郊外に行くほど、公共交通の利便性が低いことや病院の立地等により不便さを感じやすくなっていると考えられる。
- 都心部→周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど、免許返納への不安を持つ自家用車中心層が多くなる。

1) 地域別・利用層別の結果



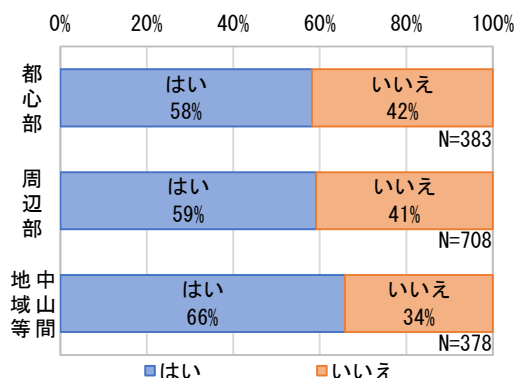
2) 年齢層別の結果



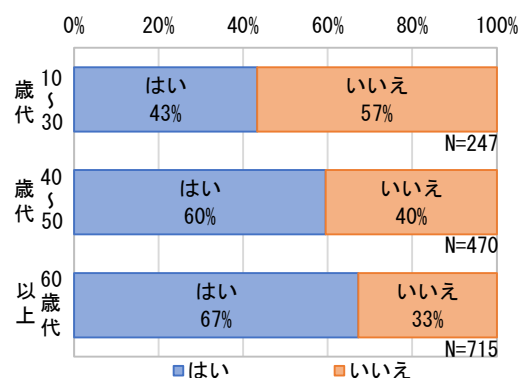
◆ 公共施設への外出状況と不便さ

(1) 公共施設への外出の有無

1) 地域別の結果



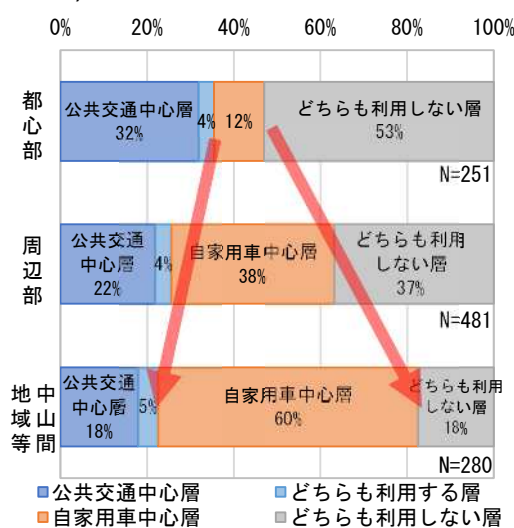
2) 年齢層別の結果



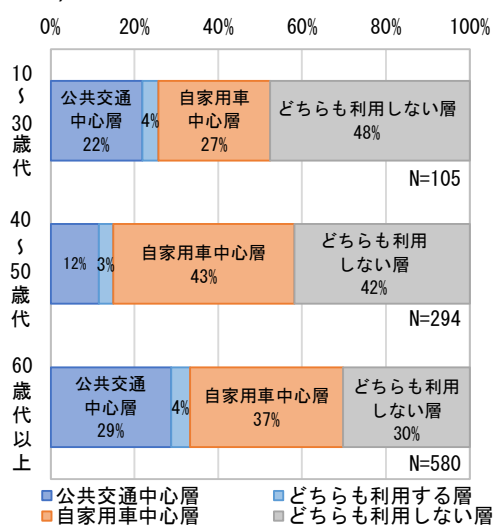
(2) 公共施設への外出での公共交通中心層・自家用車中心層（公共施設へ行くと回答した人）

- 公共施設への外出では、都心部はどちらも利用しない層（徒歩・自転車等中心）と公共交通利用層が、周辺部・中山間地域等は自家用車中心層が多くなっている。

1) 地域別の結果

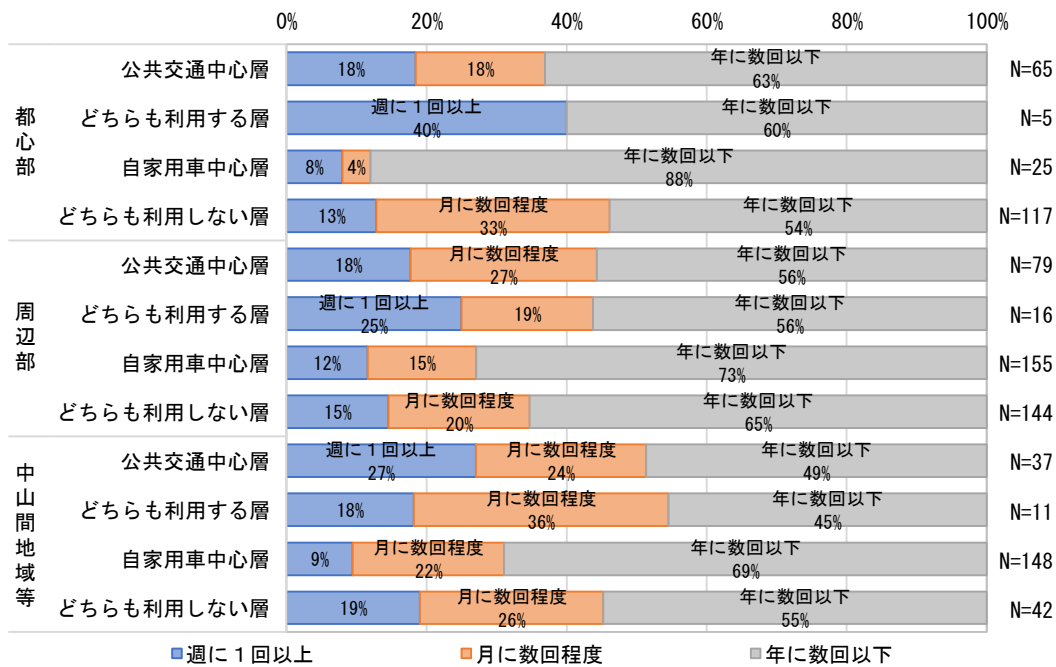


2) 年齢層別の結果

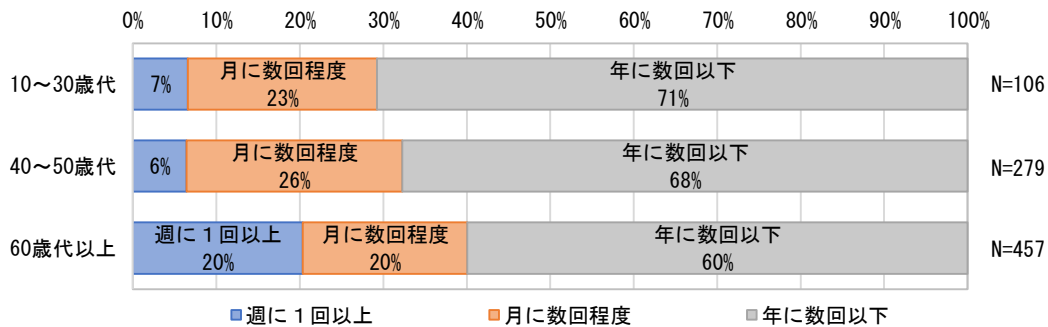


(3) 公共施設への外出頻度（公共施設へ行くと回答した人）

1) 地域別・利用層別の結果



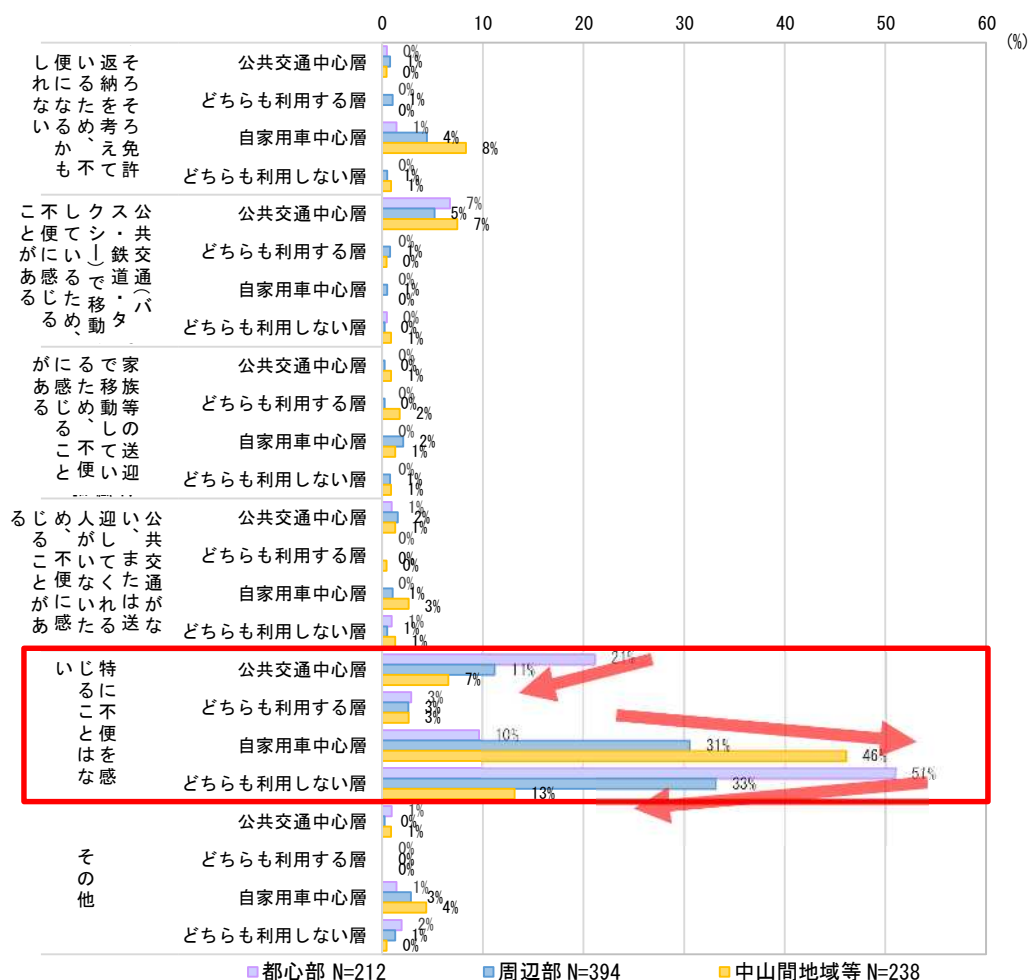
2) 年齢層別の結果



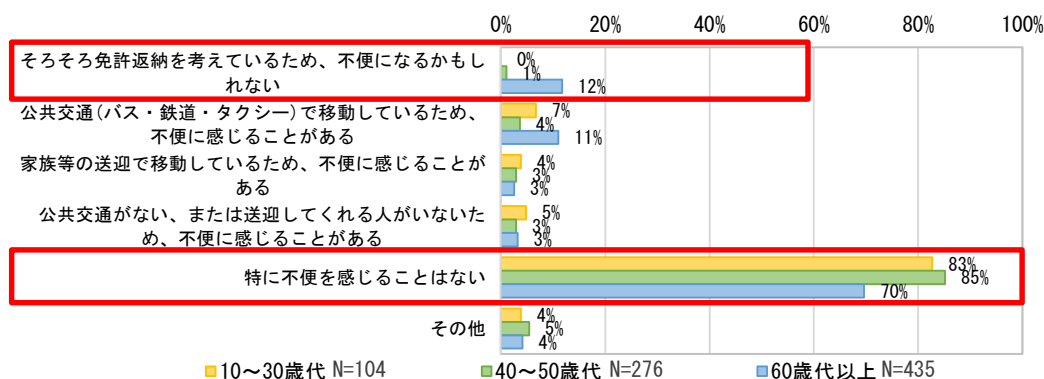
(4) 公共施設への移動に関する不便さ（公共施設へ行くと回答した人・複数回答）

- 公共交通中心層では、「特に不便を感じることはない」との回答が、都心部→周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど少なくなっており、公共交通の利便性が低いと不便さを感じやすくなっていると考えられる。また、「どちらも利用しない層（徒歩・自転車等中心）」も、「特に不便を感じることはない」との回答が、郊外に行くほど少ない。

1) 地域別・利用層別の結果



2) 年齢層別の結果

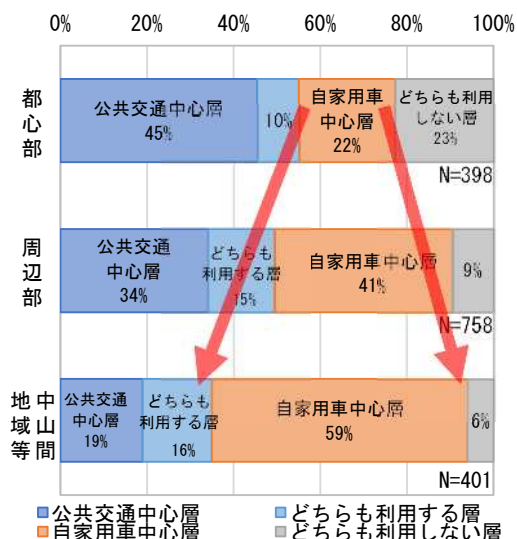


◆ 休日の外出状況と不便さ

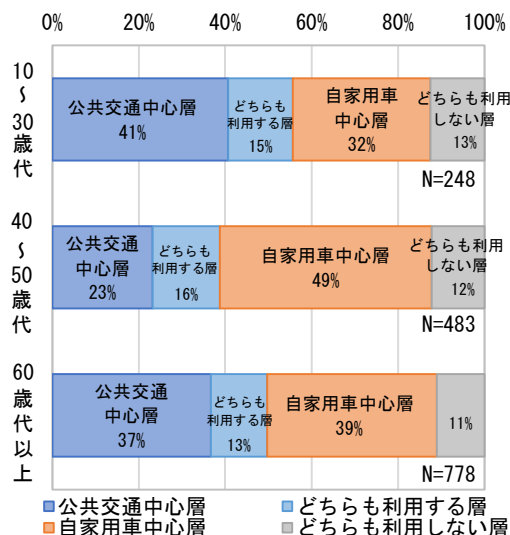
- 休日の外出では、都心部に行くほど、公共交通利用層が多くなり、周辺部・中山間地域等の郊外に行くほど、自家用車中心層が多くなっている。
- 都心部・中山間地域では、交通手段による外出頻度の差異はほぼない。周辺部では公共交通中心層より自家用車中心層の方が週に1回以上外出する割合が高くなっており、公共交通利用層より、「自家用車中心層」・「どちらも利用しない層（徒歩・自転車等中心）」の外出頻度が高くなっている。
- 年齢層別では、10～30歳代と60歳代以上はそれぞれ半数以上が公共交通を利用するが、40～50歳代では公共交通利用層は4割未満に留まっている。また、年齢が上がるほど外出頻度が低くなっている。

(1) 休日の外出での公共交通中心層・自家用車中心層

1) 地域別の結果

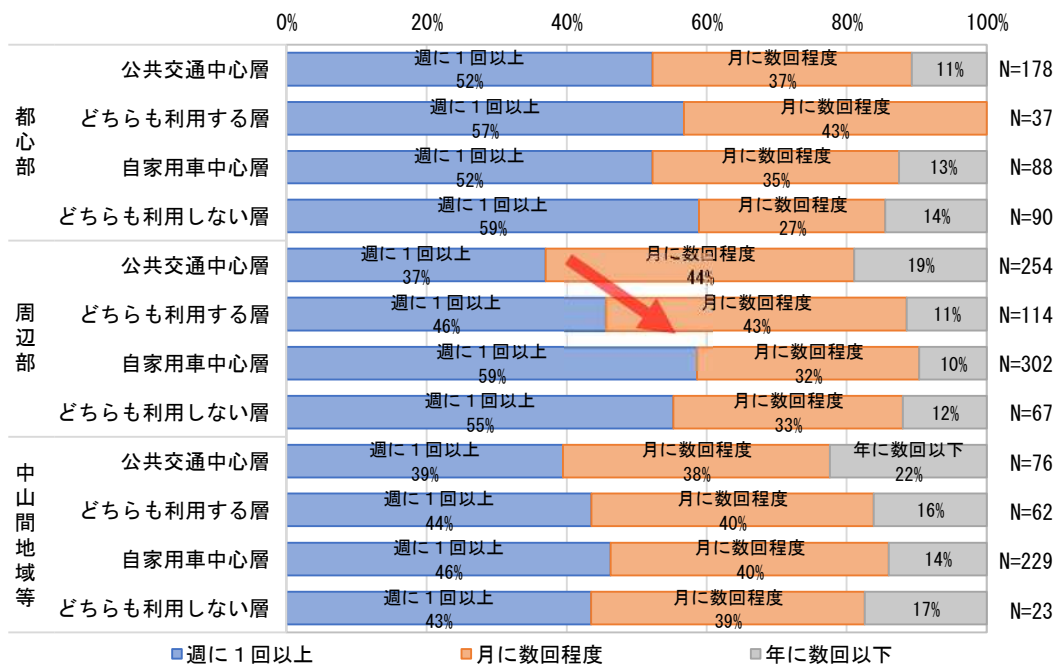


2) 年齢層別の結果

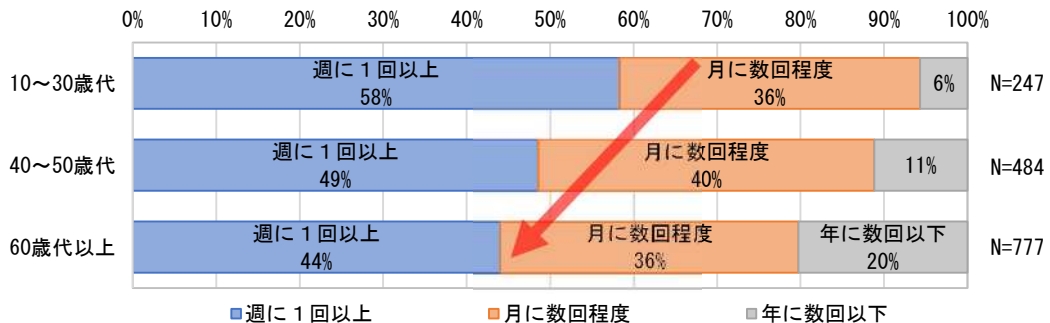


(2) 休日の外出頻度

1) 地域別・利用層別の結果



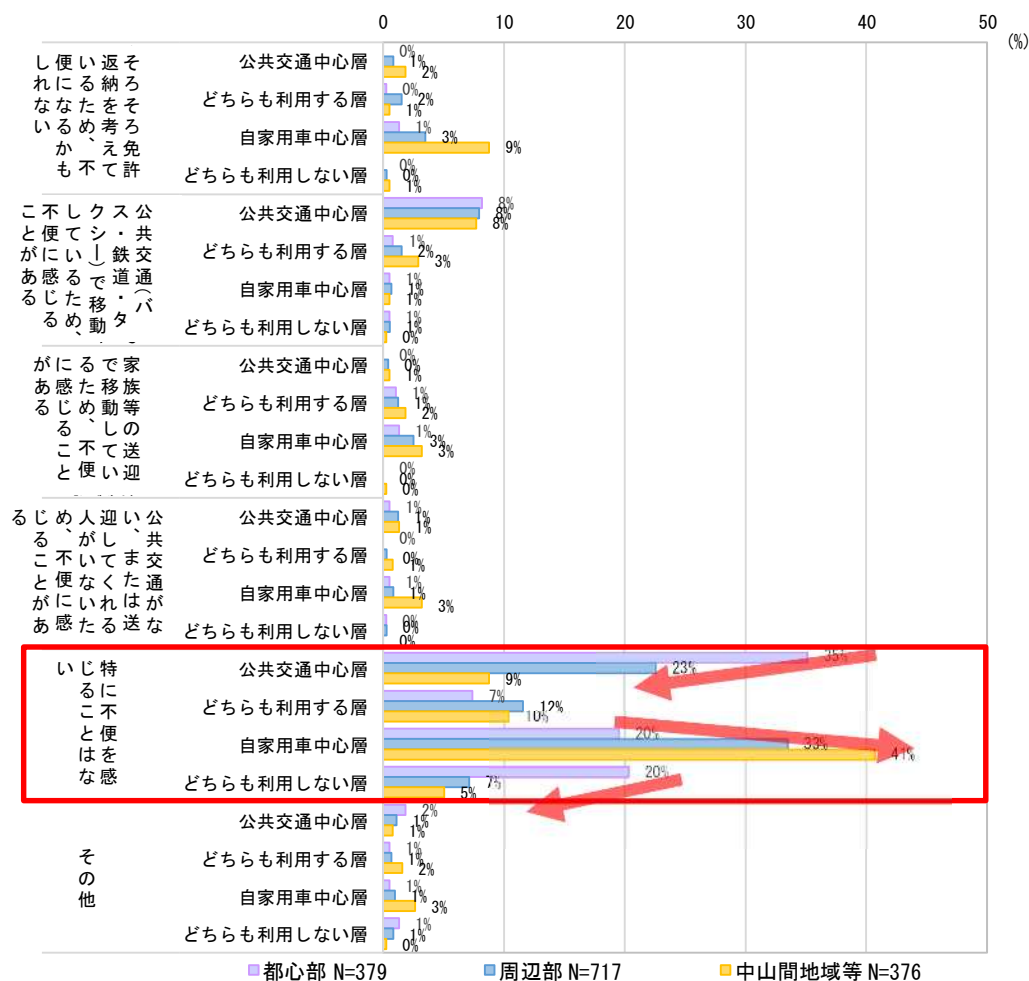
2) 年齢層別の結果



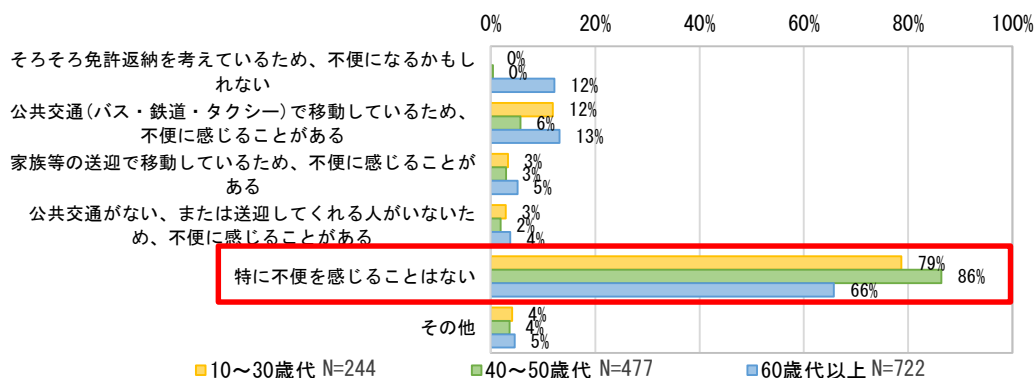
(3) 休日の外出での移動に関する不便さ（複数回答）

- 公共交通中心層では、「特に不便を感じることはない」との回答が、都心部→周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど少なくなっており、公共交通の利便性が低いと不便さを感じやすくなっていると考えられる。また、「どちらも利用しない層（徒歩・自転車等中心）」も、「特に不便を感じることはない」との回答が、郊外に行くほど少ない。

1) 地域別・利用層別の結果



2) 年齢層別の結果

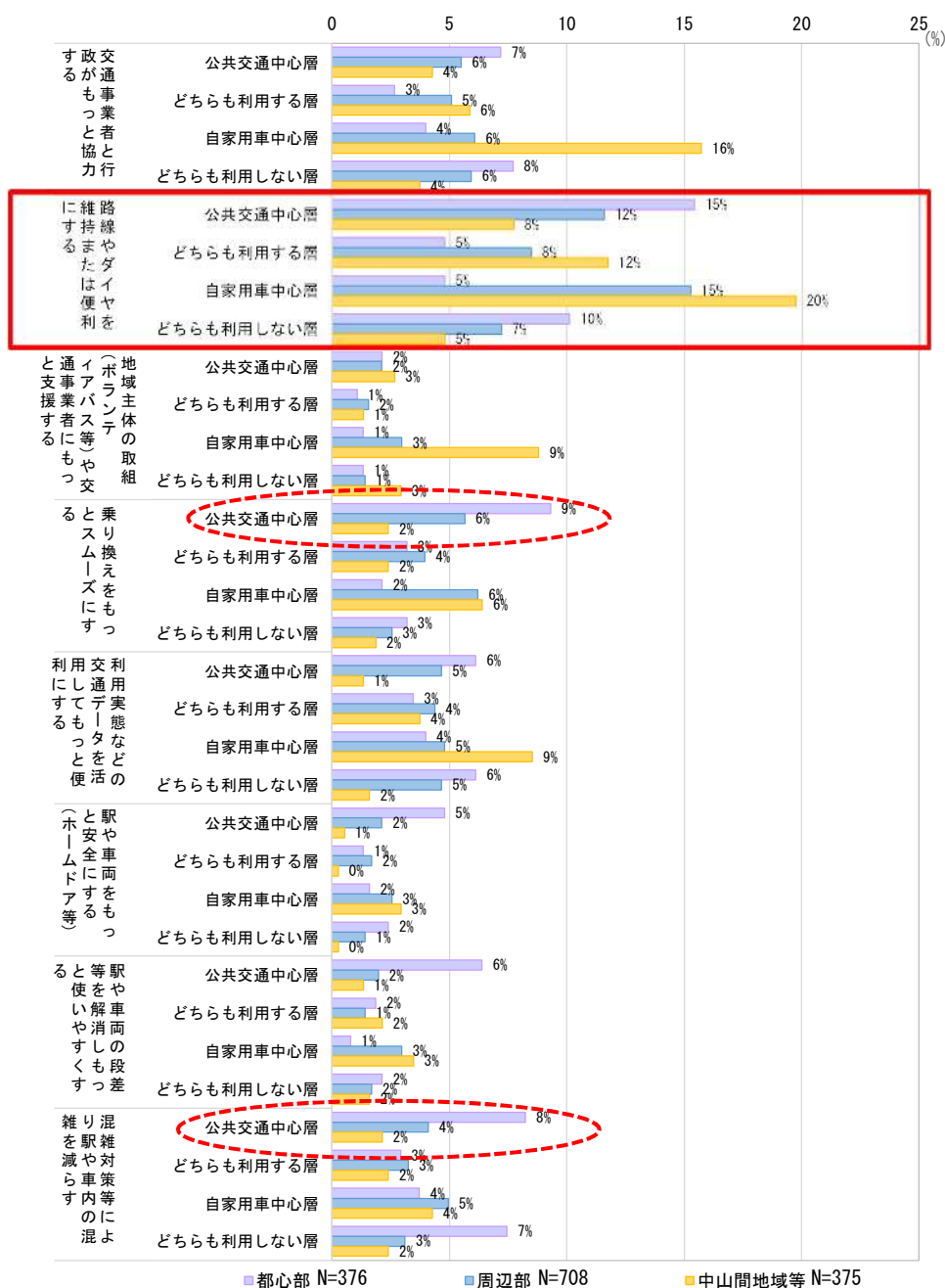


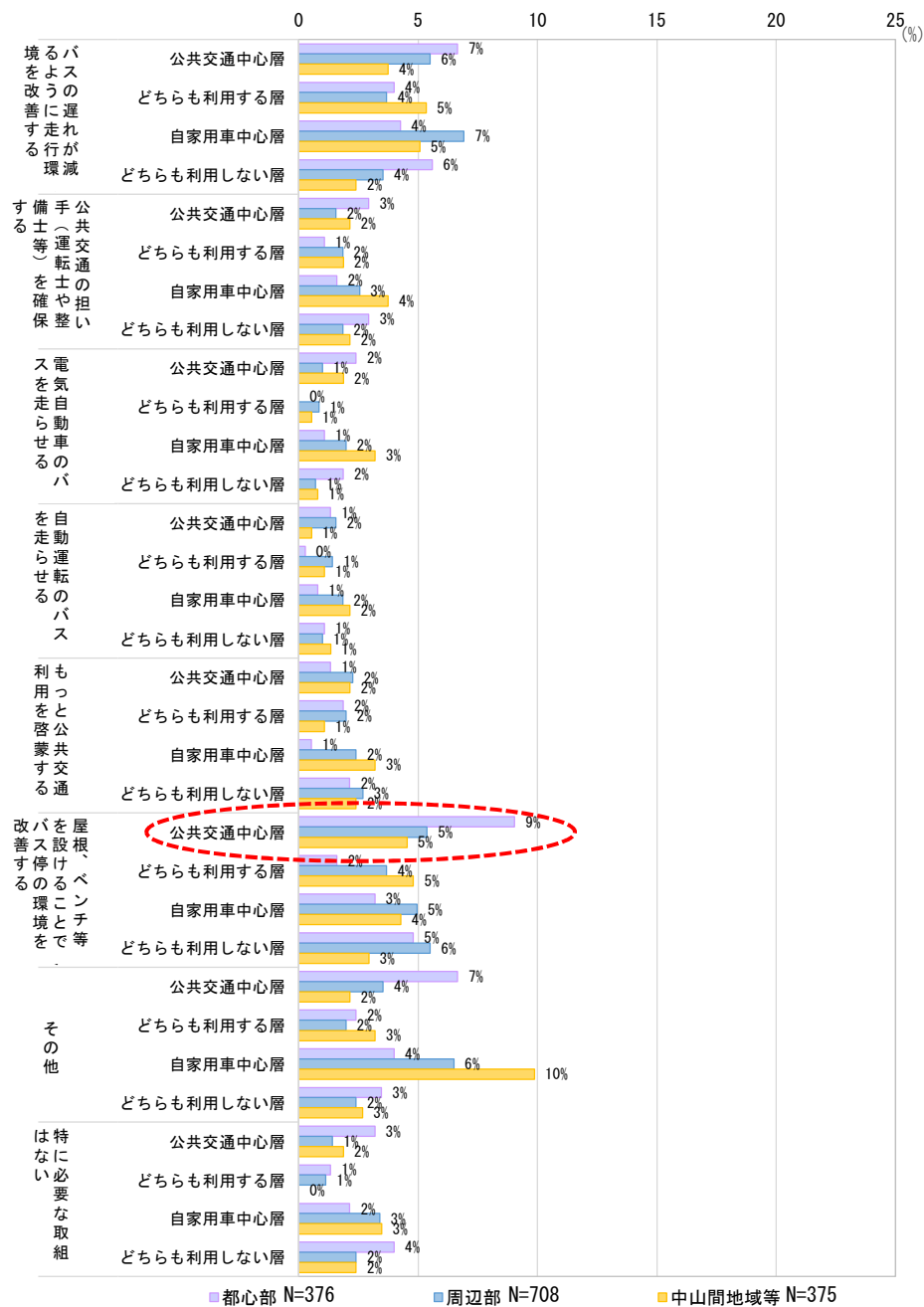
5. 公共交通の維持確保に向けて必要な取組

(1) 公共交通を維持確保するため必要な取組（複数回答）

- 全般的に、「路線やダイヤを維持または便利にする」の回答数が多いが、周辺部・中山間地域等では、特に、自家用車中心層で多くなっており、公共交通を利用しない一方で利便性を求める声が多い。一方で、都心部の公共交通中心層においても、「路線やダイヤを維持または便利にする」「乗り換えをもっとスムーズにする」「混雑対策」「バス停の環境改善」等の利便性を求める声が多い。

1) 地域別・利用層別の結果





2) 年齢層別の結果

- 各年齢層で、「路線やダイヤを維持または便利にする」の回答数が最も多い。
- 「地域主体の取組支援」「交通利用の啓蒙」「バス停の環境改善」に対する要望は、高齢者ほど多くなっている。
- 若い年齢層ほど「乗り換えをスムーズにする」「混雑対策」「バス遅延対策」など、定時性・速達性や円滑な移動環境を求める声が多い。通勤・通学などの利用が多いためと考えられる。

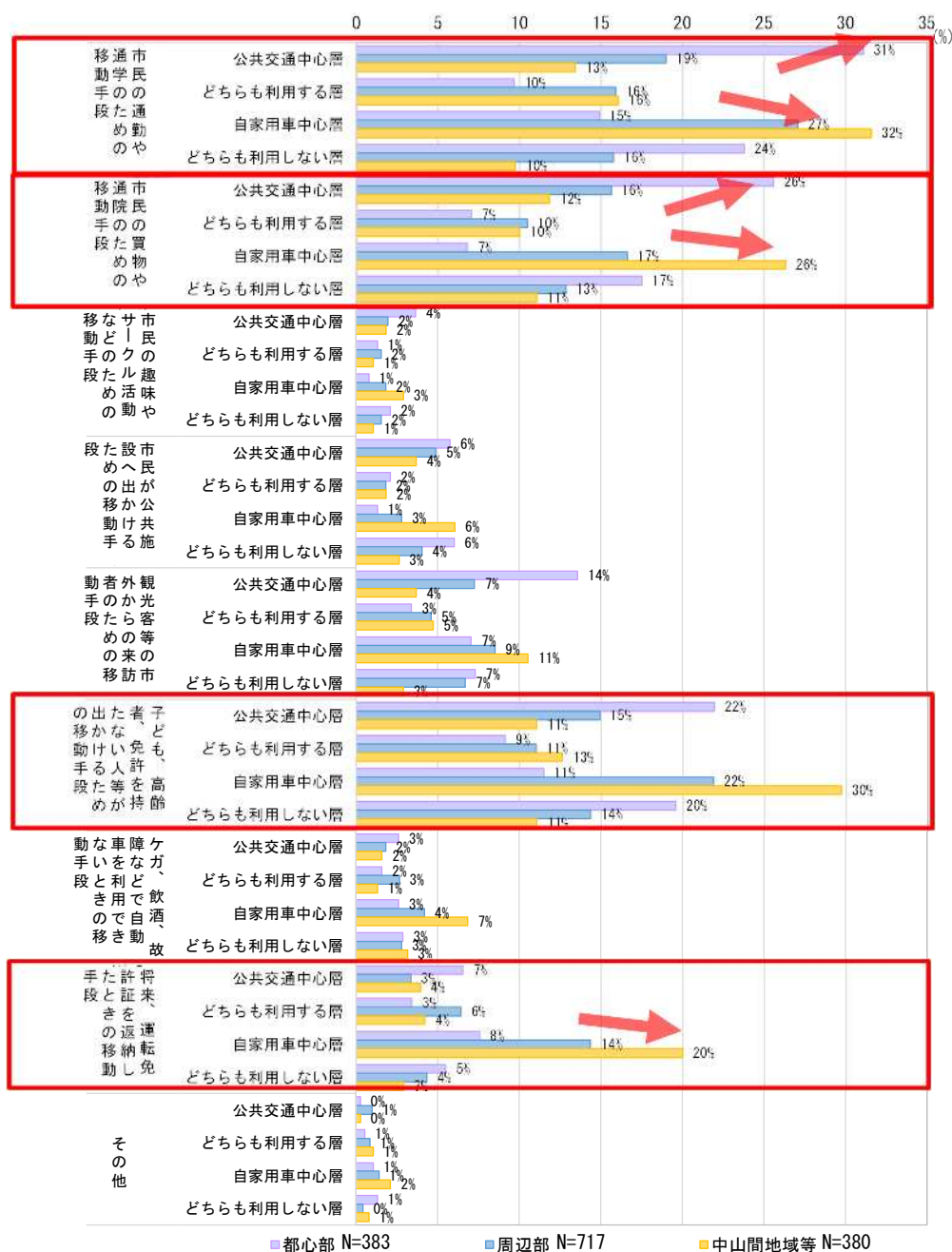


6. 公共交通に求める役割

(1) 公共交通に求められている役割（複数回答）

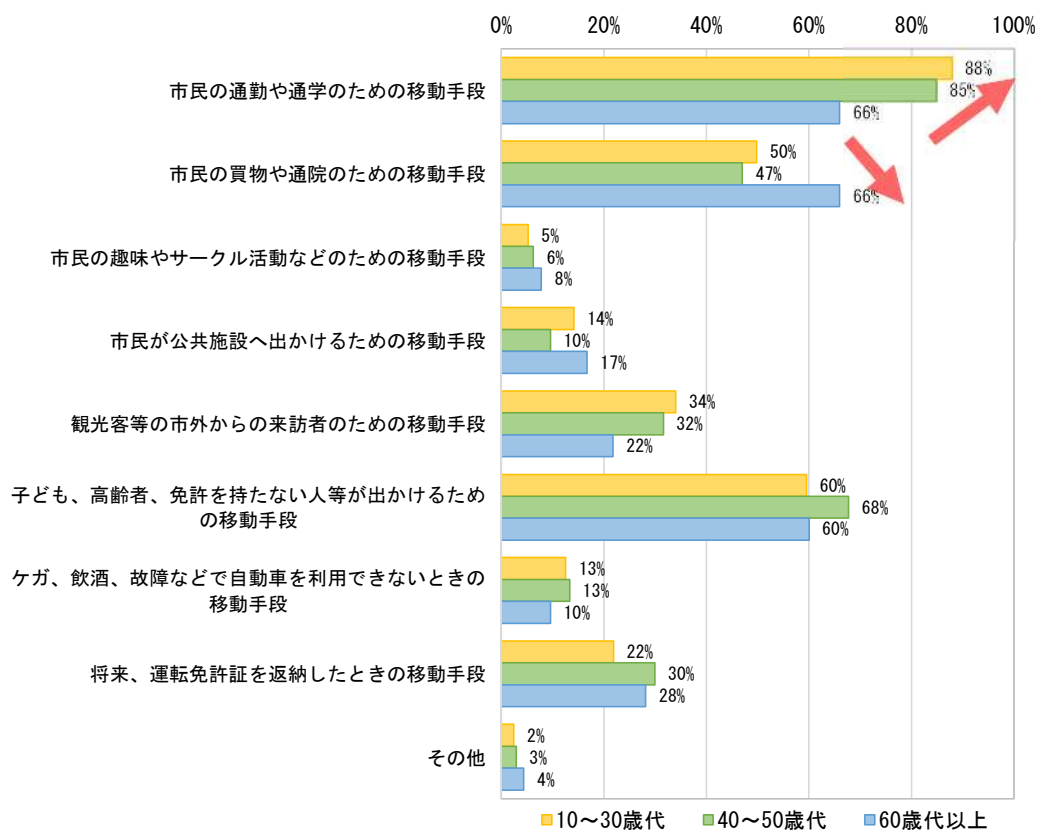
- 全般的に、「市民の通勤や通学」、「買物や通院」等、市民生活を支える移動手段と考える人が多く、都心部では公共交通利用層で、周辺部・中山間地域等では自家用車中心層が多い。
- 周辺部・中山間地域等において、自家用車中心層で「免許を持たない人のため」、「将来免許返納した時の移動手段」という回答が多く、「今は公共交通を利用してないが、将来に必要となる」と考える人が多い。

1) 地域別・利用層別の結果



2) 年齢層別の結果

- 年齢層別では、通勤・通学のためという回答は若い年齢層ほど多く、日常の買い物・通院のためという回答は60歳以上が多くなる。

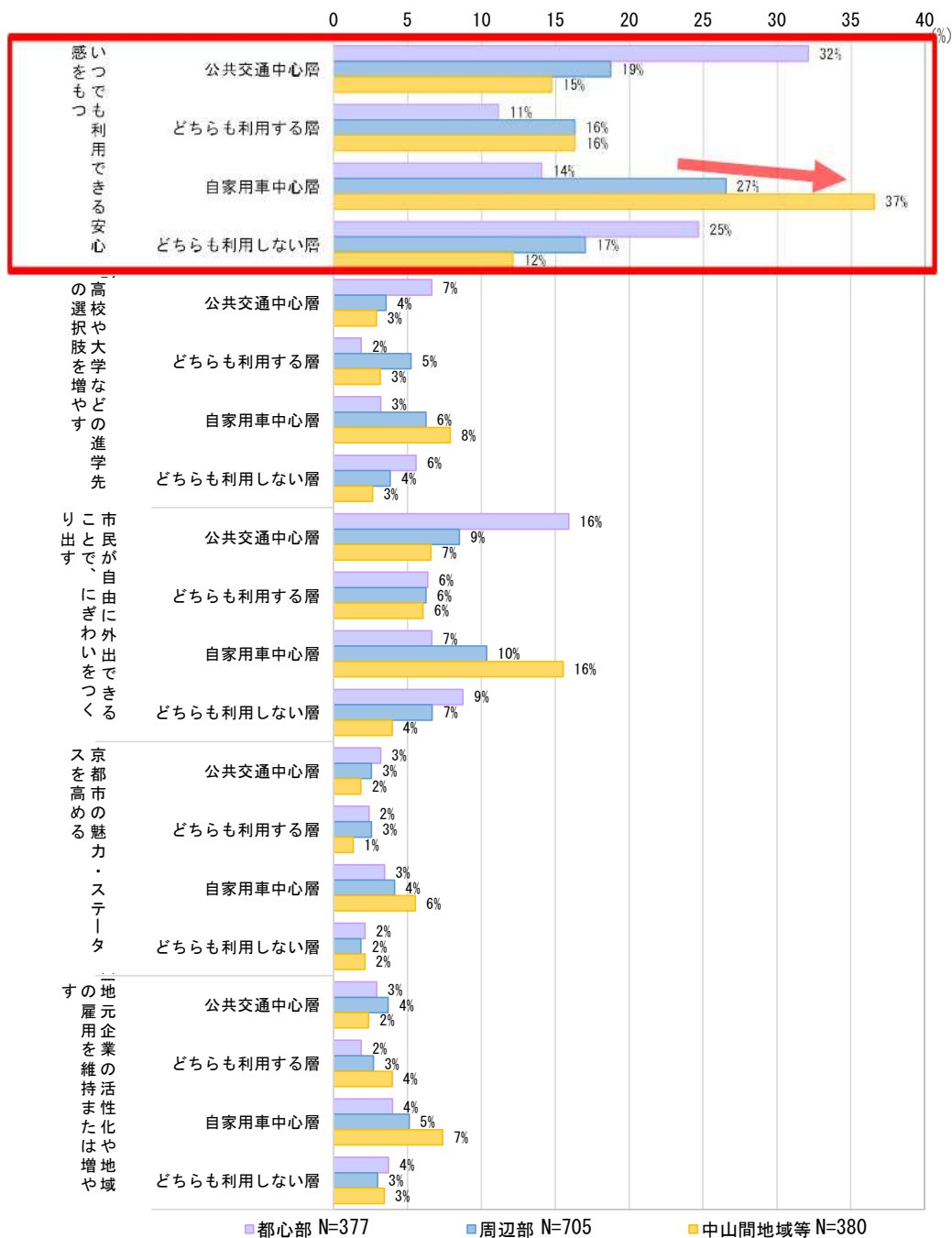


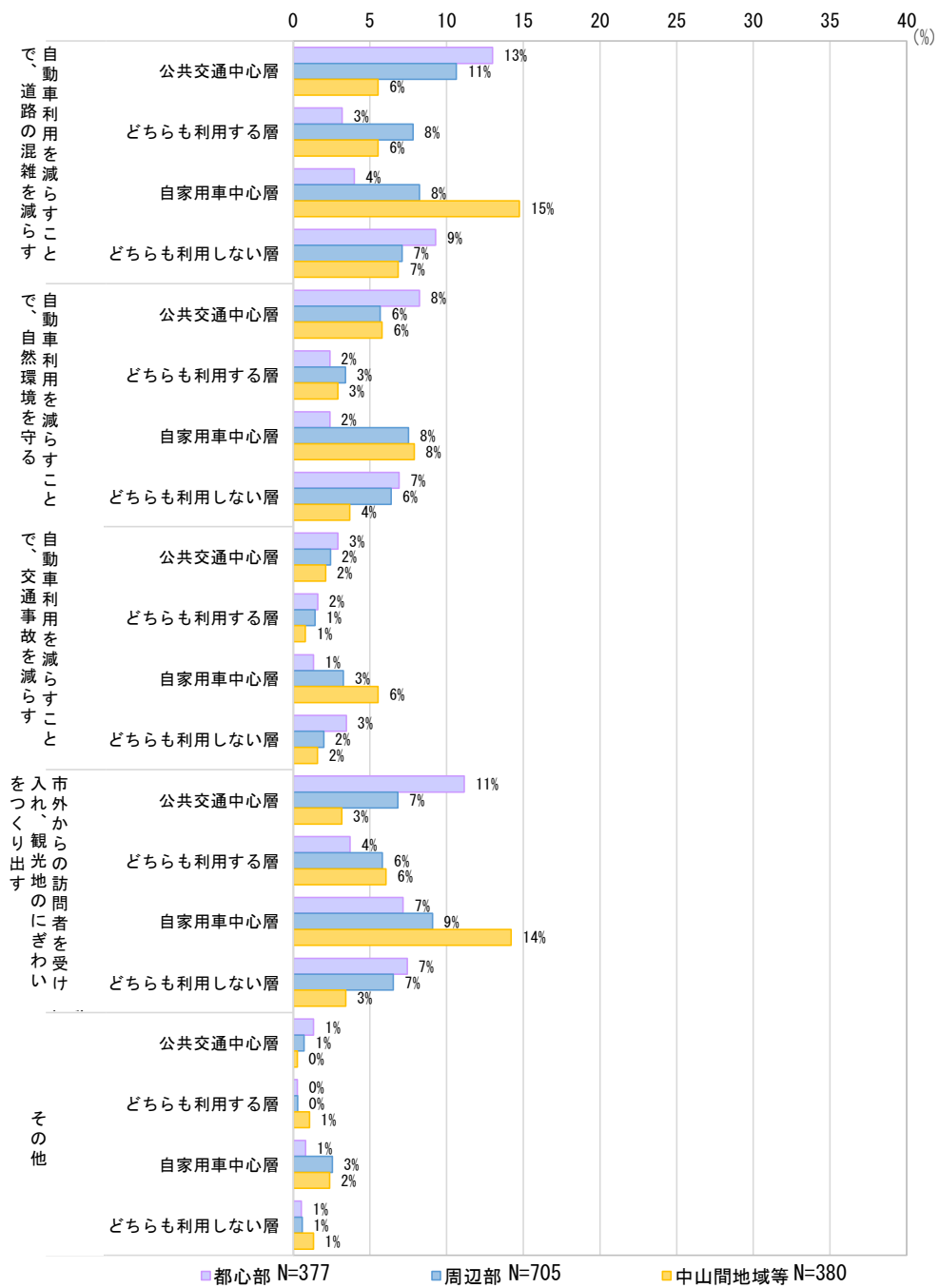
7. 公共交通が地域社会にもたらす効果

(1) 公共交通が地域社会にもたらす効果（複数回答）

- 全般的に、「いつでも利用できる安心感」との回答が多く、周辺部・中山間地域等では、特に、公共交通利用の少ない自家用車中心層で「いつでも利用できる安心感」を期待する声が多くなっている。

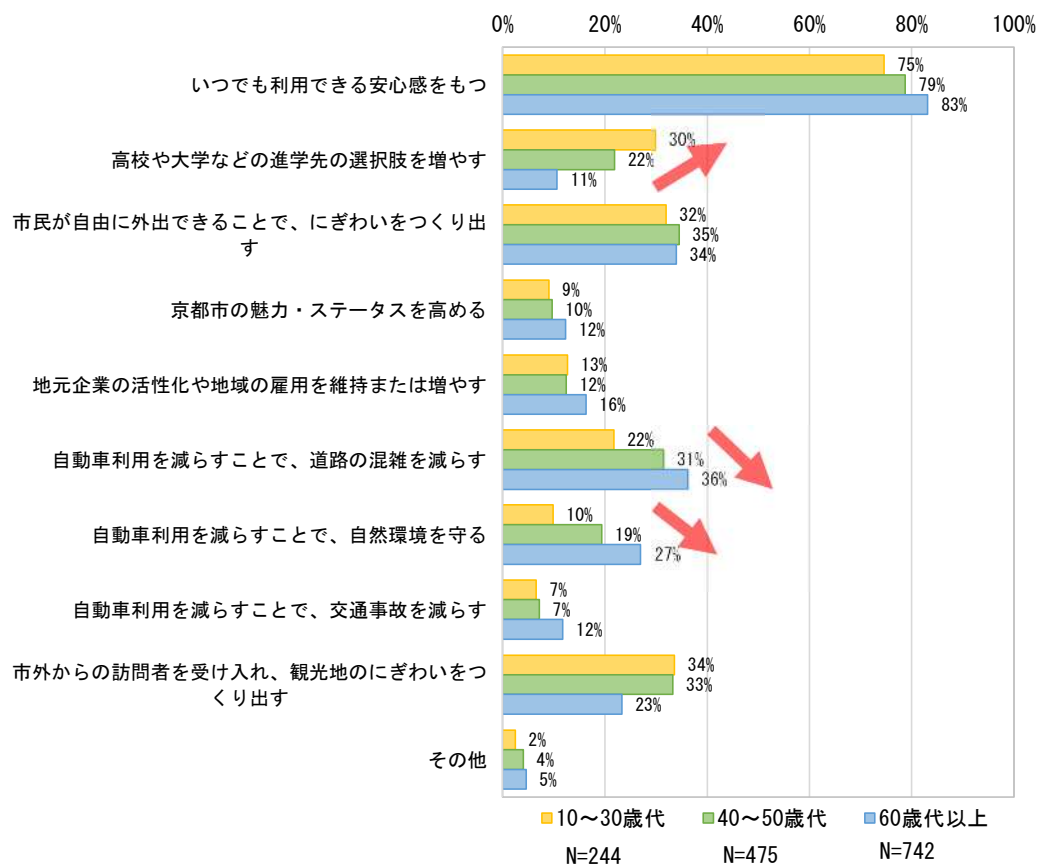
1) 地域別・利用層別の結果





2) 年齢層別の結果

- 年齢が上がるにつれて、自動車利用を減らす効果（渋滞緩和・環境改善）を感じる意見は、増加する傾向がある。
- 「進学先の選択肢を増やす効果」については、年齢が若いほど増加する傾向がある。



8. 自由記述の主な意見

自由記述欄では、「路線・ダイヤ」に関する要望・意見が最も多く、次いで、「利用環境」、「運賃・乗車券」に関する要望・意見が多かった。

■公共交通全般に関する要望・意見

- どんな状況でも公共交通は一番大切な存在です。地域に寄り添う取組を希望します。
- いつも便利に利用出来るとうれしいです。

■路線・ダイヤに関する要望・意見

- これ以上バスを減らさないでほしい。
- バスの本数を増やしてほしい。1 時間に 1 本では困る。
- 終電・終バスの時間を遅くしてほしい。
- 路線バスの経路変更や新設（周辺部から駅・中心部へ等）を求める。バスが混んでいて使いにくい。

■効率化に関する要望・意見

- バスの本数を減らして、経費削減をほしい。回送車が多い。
- タクシーが多い。
- 道路や利用者数の状況によって、バス車両を小型化した方がいい。

■利用環境に関する要望・意見

- バスが混んでいて使いにくい。
- 渋滞等によりバスがよく遅れるので、解消してほしい。（混雑や遅延のため利用を控えるという人も）
- 観光シーズンの道路渋滞・遅延を何とかしてほしい。
- 観光客が多く、バスに乗れないことがある。市民と観光客の棲み分けをしてほしい。
- 路上駐車をなくしてほしい。

■運賃・乗車券に関する要望・意見

- バス、鉄道（地下鉄）、タクシーの運賃が高い。これ以上値上げしてほしくない。安くしてほしい。
- 通学定期券を安くしてほしい。
- タクシー料金について、障害者や高齢者に割引してほしい。
- 支払いを電子決済可能にしてもらいたい。
- 繁華街の短距離区間限定で、1 回 100 円で乗れる回数券があればいい。
- 均一運賃にしてほしい。（バス）
- 赤字を減らすために、一日券や地下鉄運賃を値上げしたらよい。

■「バスが分かりにくい」という意見

- バスの系統・行き先、バス停の位置などが分かりづらいため、バスを利用しようと思わない。系統がありすぎて路線図が分かりにくい。
- バス会社ごとではなく、全ての路線を示した図があると良い。

■運転操作・接客等に関するご意見

- バス・タクシーの運転が荒い。
- 運転士、駅員の態度・対応が悪い。

■バリアフリーに関するご意見

- 車いす、ベビーカーで乗り降りしやすい環境にしてほしい。
- ヘルプマークの認知度が低いので対策すべき。

■乗継に関する要望・意見

- 鉄道⇔バス、バス⇔バスの乗換をスムーズにできるように、ダイヤの改善や割引などしてほしい。

■維持を求める要望・意見

- 市民の移動手段として今の体制と安全運行を維持していただきたい。
- 街中に住んでいるので不便を感じることはないですが、人口の少ない地域にいる方々が今より不便になるような変更はないようお願いしたいです。
- 財政難だからといって、減便や路線が減ってはいけないと思う。
- 免許返納した時にバスの運行回数が少なくなると困ります。現状を維持して下さい。

■敬老乗車証に関する要望・意見

- 敬老乗車証の値上げは困ります。
- これから、高齢者は増える一方で、優遇する必要はないと思います。

■賛同の意見

- いつも便利で助かっています。
- 均一区間料金になってとても助かります。JR バスと市バスのダイヤも良くなりました。
- バス、タクシーの運転士さんが親切だと思う。
- バス運転手さんの観光客への対応が素晴らしい（語学力）場面に遭遇して感激しました。
- 路線バスは以前住んでいた所（東京）に比べほぼ時刻通りに来て下さるのでありがたく思っています。バスでの町中の移動はストレスがなく快適です。
- 地下鉄はどの車両に乗れば、どの駅が便利かの表識はとても有難い。

9. アンケート結果のまとめ

◆ 地域ごとの特性とニーズ

- 都心部では「公共交通」や「バイク」「自転車」「徒歩だけ」での外出が多い。
一方、周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど、自家用車の利用が増え、公共交通の利用は少なくなる。
- 都心部→周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど、公共交通利用に不便さを感じる人が多い。中山間地域等では、将来の免許返納を不安に思う人が多い。
- 全ての地域で「路線やダイヤを維持または確保する」という要望が多い。特に、都心部→周辺部→中山間地域等と郊外に行くほど多くなる傾向。都心部ほど、「混雑対策」「バス遅延対策」など円滑な移動環境を求める声が多い。

◆ 年齢層ごとの特性とニーズ

- 若年層で公共交通利用が多く、年齢が上がるほど公共交通の利用頻度が低くなる。特に、40～50 歳代で自家用車利用が多く、公共交通の利用が少ない。
また、高齢になるほど鉄道利用が減り、バス利用が増える。
- 路線バスを「本当は使いたいが使えない」との回答は 60 歳代以上が多く、理由としては、「家からバス停まで歩くことが大変だから」が多い。
- 公共交通の役割として、10～50 歳代では「通勤・通学のため」、60 歳代以上は「日常の買い物／通院のため」という意見が多い。
- 「普段の買い物」では、どの年齢層でも、他の目的と比べ、自家用車利用が最も多く、荷物の持ち運びを負担に感じているものと考えられる。
- 公共交通の維持確保に向けて、各年齢層で、「路線やダイヤを維持または便利にする」取組が必要との回答が最も多い。高齢者は、「地域主体の取組支援」「交通利用の啓蒙」「バス停の環境改善」といった取組が必要と回答している。
一方、若い世代は「乗り換えをスムーズにする」「混雑対策」「バス遅延対策」など、定時性・速達性や円滑な移動環境を求める声が多い。
- 公共交通がもたらす効果として、年齢が上がるほど、「自動車利用を減らす効果（渋滞緩和・環境改善・事故防止）」を期待する意見が多くなる。一方、若いほど、「進学先の選択肢を増やす効果」を期待する意見が多くなる。

◆ 公共交通・自家用車の利用者の特性とニーズ

- 都心部・周辺部では公共交通中心層の外出頻度が高く、中山間地域等では自家用車中心層の外出頻度が高い。
- 自家用車中心層は、郊外に行くほど「移動に不便を感じない」という回答が多い。一方、公共交通中心層は中山間地域等において特に不便を感じている傾向がある。
- 周辺部・中山間地域等では、公共交通を利用しない自家用車利用層で、「免許を持たない人のため／将来免許返納した時の移動手段」という役割や、「いつでも利用できる安心感」を期待する意見が多い。