

大竹市地域公共交通総合連携計画策定業務

アンケート集計結果

平成 20 年 12 月

大竹市地域公共交通活性化協議会

目 次

1. アンケートの種類と回収率	1
1.1. アンケートの種類	1
1.2. 回収率	1
2. 市民アンケートの結果概要	2
2.1. 回答者属性	2
2.2. 普段の外出時の交通環境	4
2.3. 普段の外出行動（買物）	7
2.4. 普段の外出行動（病院）	10
2.5. 普段の外出行動（その他）	14
2.6. よく利用する鉄道駅	17
2.7. 現在の路線バスについて	19
2.8. 今後の公共交通のあり方について	20
3. バス利用者アンケートの結果概要	25
3.1. 回答者属性	25
3.2. 普段の外出時の交通環境	27
3.3. 調査票を受け取ったときの行動（バス利用）	28
3.4. 利用した路線バスについて	31
3.5. よく利用する鉄道駅	32
3.6. 今後の公共交通のあり方について	34

1. アンケートの種類と回収率

1.1. アンケートの種類

本業務では、以下の2種類のアンケートを実施した。

	実施要領	配布件数
市民アンケート	(実施期間) 9月1日～12日 (配布回収方法) 郵送配布・郵送回収 (調査対象) 15歳以上 1世帯あたり2枚の調査票を配布。	大竹地域 : 1451世帯 小方地域 : 812世帯 玖波地域 : 497世帯 川手地域 : 37世帯 栗谷地域 : 130世帯 松ヶ原地域 : 73世帯 合計 : 3,000世帯
バス利用者アンケート	(実施日) 9月2日(火) (配布方法) 調査員がバスに乗り、手渡しにより配布。 同一人物に2枚以上配布しない 小学生以下には配布しない	坂上線 : 70件 大竹・栗谷線 : 23件

1.2. 回収率

アンケート調査票の回収率は、次のとおり。

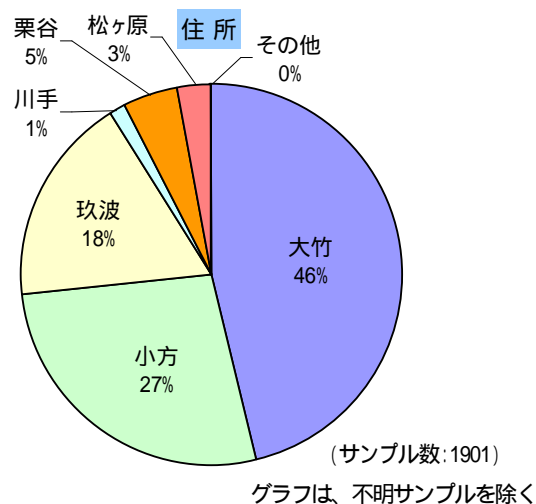
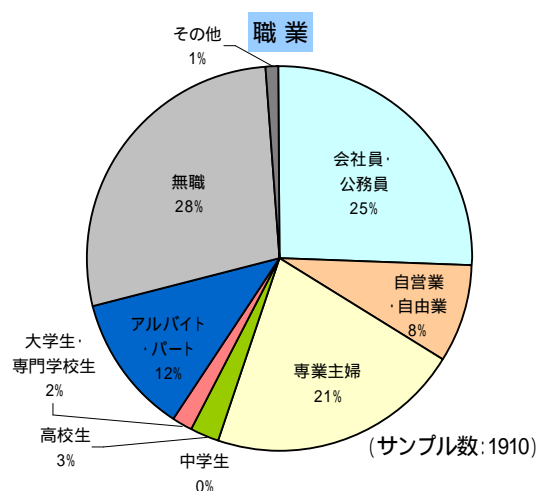
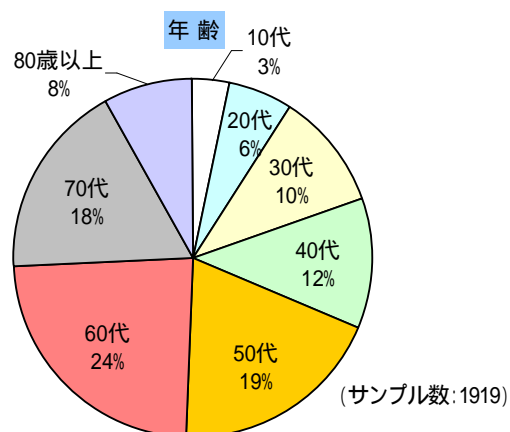
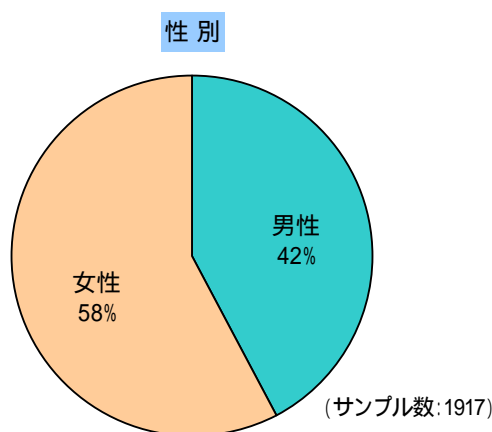
	配布件数	回収件数	回収率
市民アンケート	3,000世帯	1,171世帯(1,925件)	39%(世帯数)
バス利用者アンケート (坂上線)	70件	37件	53%
バス利用者アンケート (大竹・栗谷線)	23件	10件	43%

2. 市民アンケートの結果概要

2.1. 回答者属性

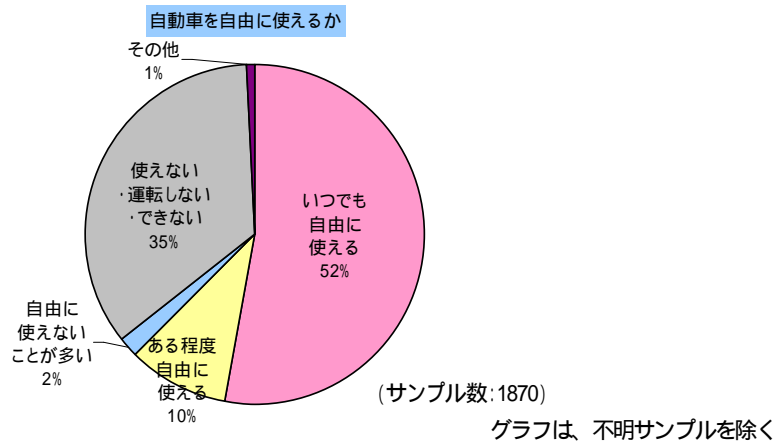
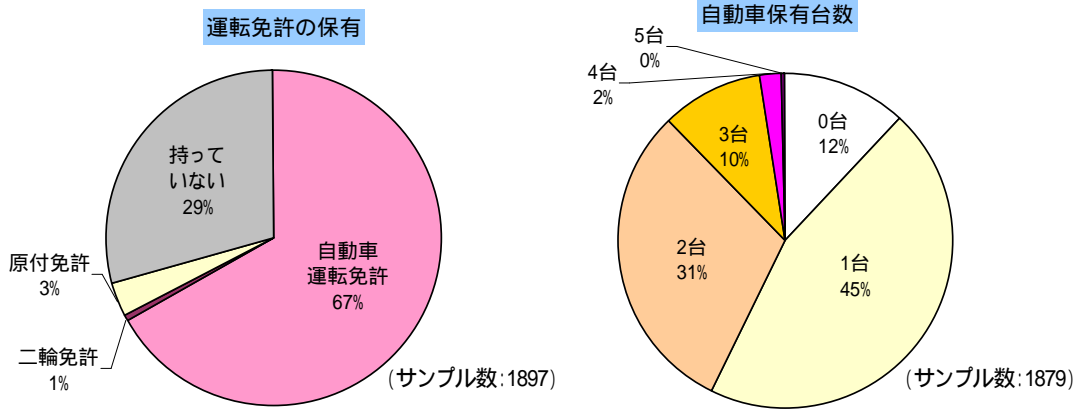
(1) 性別・年齢・ご職業・お住まい

- 回答者の約6割が「女性」。
- 約半数が「60歳代以上」だが、「10～30歳代」といった若い世代も約2割を占める。
- 人口が多い沿岸地域の回答者が多く、「大竹地域」が約46%、「小方地域」が約27%、「玖波地域」が約18%。
- ただし内陸地域でも、「栗谷地域」が87件、「松ヶ原地域」が51件、「川手地域」が27件の回収数を得られている。

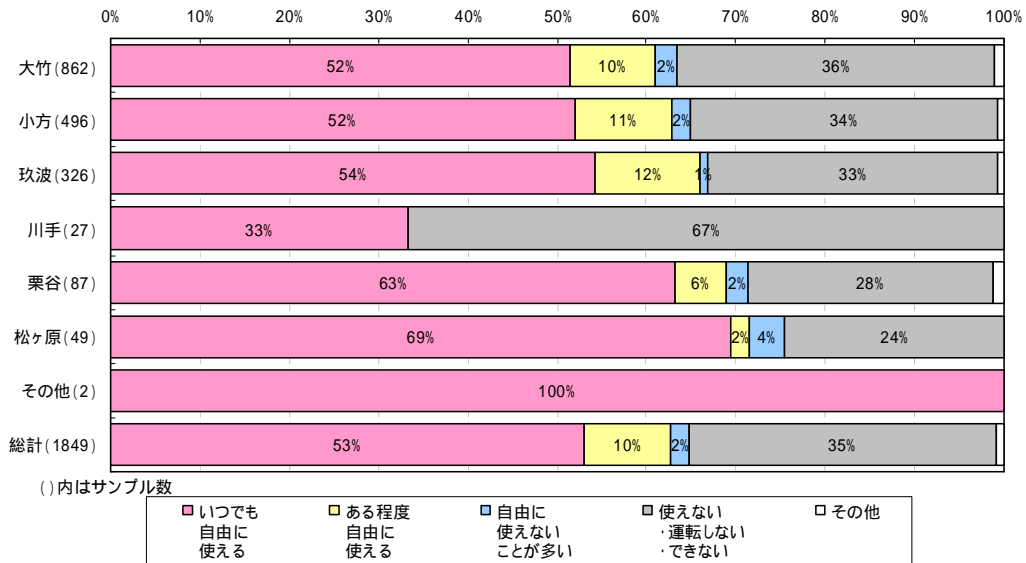


(2) 自動車の利用

- 「自動車免許を保有する」、また「いつでも自動車を使える」人が過半数を占める。
- 自動車利用の自由度を地域別にみると、内陸地域の「栗谷」「松ヶ原」で、特に自由度が高い。



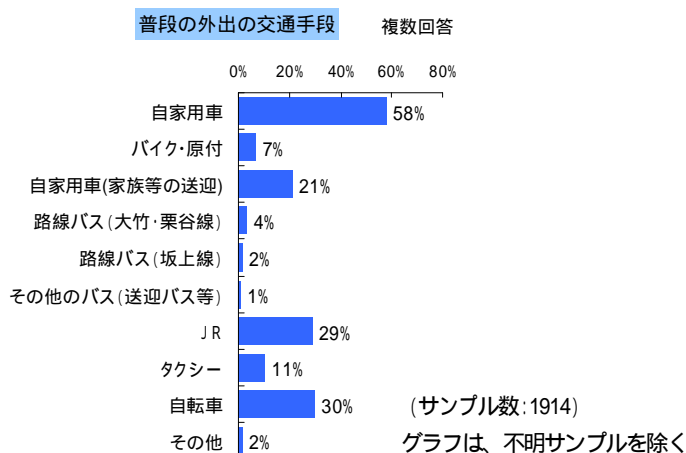
<地域 × 自動車利用の自由度>



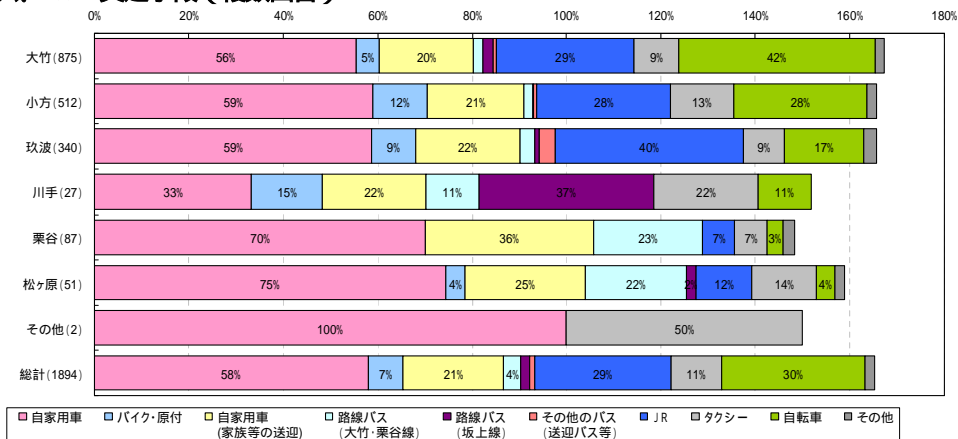
2.2. 普段の外出時の交通環境

(1) よく利用する交通手段

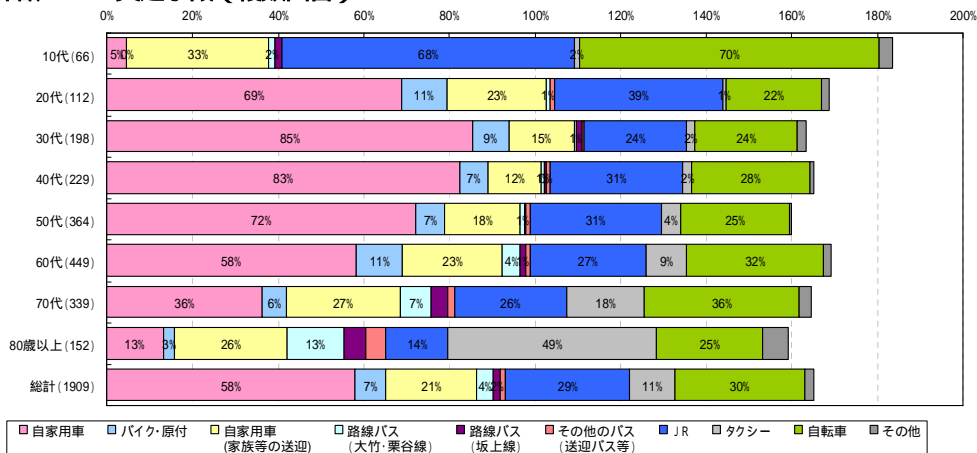
- 「自家用車」を良く利用する人が最も多く、次いで「JR」や「自転車」の順。
- 地域別で見ると、特に内陸地域の松ヶ原、栗谷において、「自家用車」利用が多い。また沿岸地域では、「JR」、「自転車」の割合が比較的多い。
- 年齢別では、高齢になるほど「自家用車」の割合が減少している。特に80歳以上では、「タクシー」が約49%と、多くを占めているのが特徴的。また「自転車」は高齢であっても利用が多い。



<地域 × 交通手段(複数回答)>



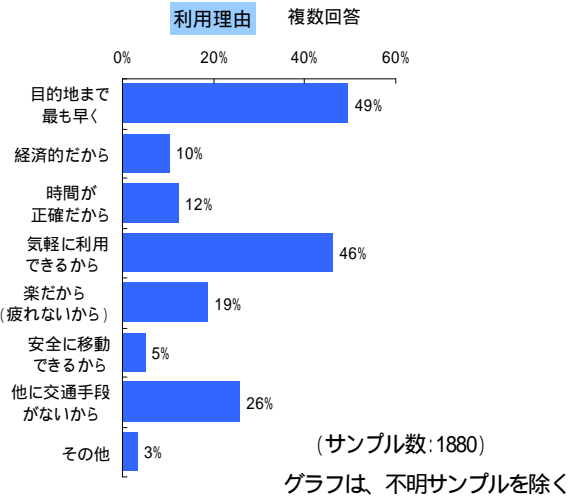
<年齢 × 交通手段(複数回答)>



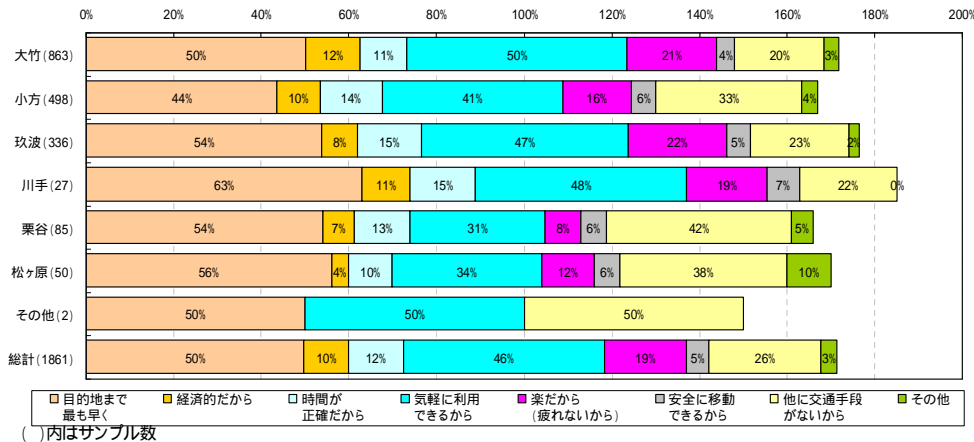
グラフは、不明サンプルを除く

(2) その交通手段の利用理由

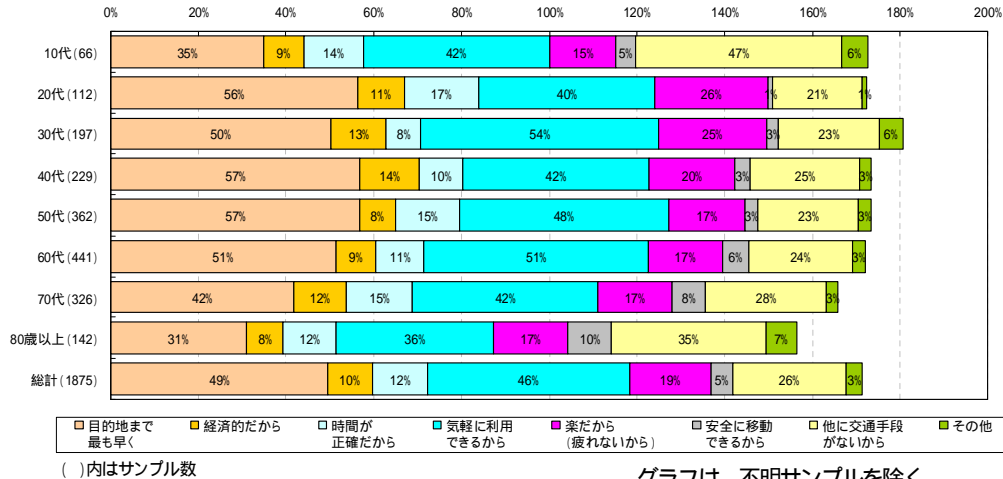
- 「目的地まで最も早く行ける」、「気軽に利用できる」を挙げる人が多く、約半数を占める。
- また厳しい交通環境を示唆する「他に交通手段がない」も全体の約26%を占める。
- 地域別では、内陸地域において「他に交通手段がない」を挙げる人が比較的多い。
- また年齢別では、70歳以上の高齢者において「他に交通手段がない」を挙げる人が比較的多い。



<地域 × 利用理由(複数回答)>



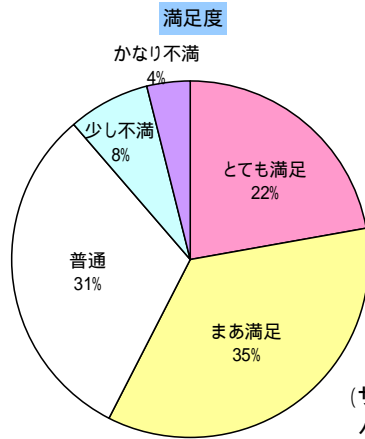
<年齢 × 利用理由(複数回答)>



グラフは、不明サンプルを除く

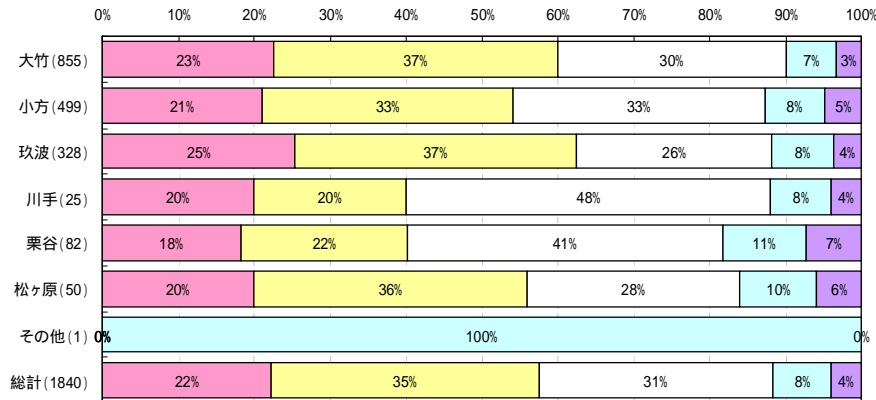
(3) 交通手段の満足度

- 利用する交通手段に「満足」する人は過半数を占める。
- 一方で「不満」と感じる人は1割強だが、地域別でみると「栗谷」「松ヶ原」など内陸地域の方が、沿岸地域より不満の割合が高い。

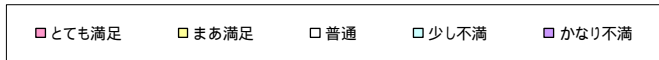


(サンプル数:1859)
グラフは、不明サンプルを除く

<地域 × 交通手段の満足度>

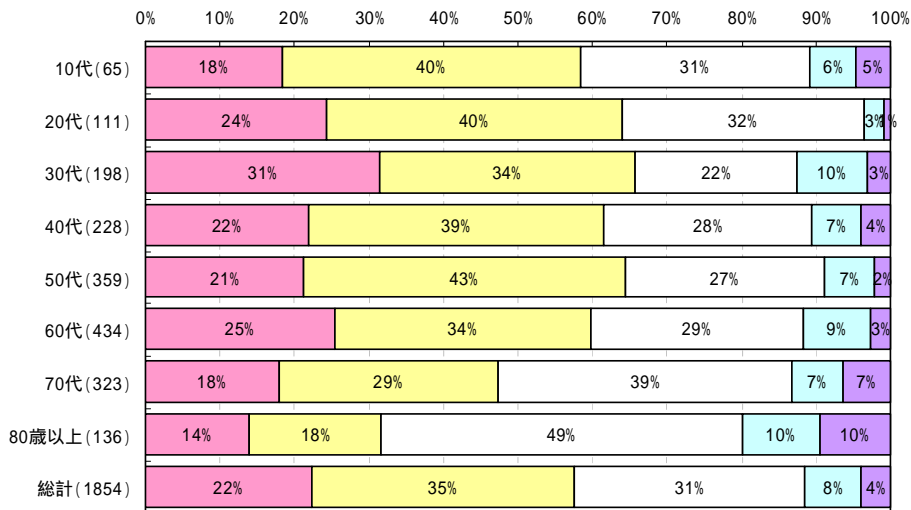


()内はサンプル数

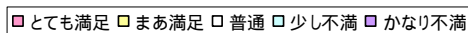


グラフは、不明サンプルを除く

<年齢 × 交通手段の満足度>



()内はサンプル数

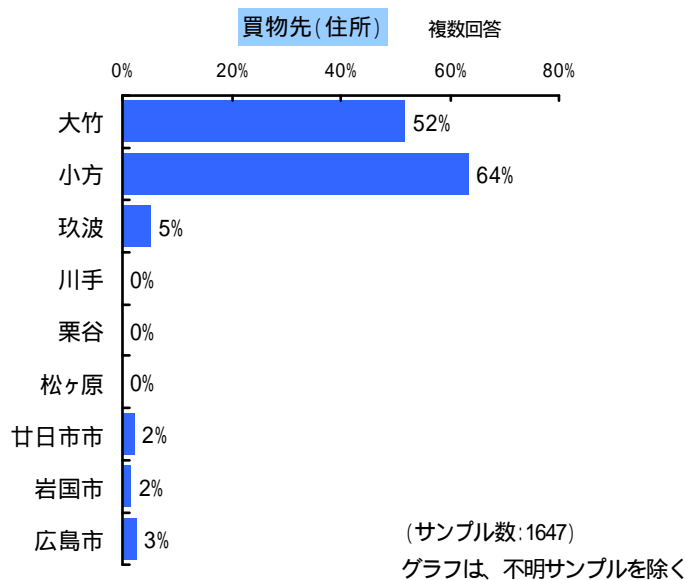


グラフは、不明サンプルを除く

2.3. 普段の外出行動(買物)

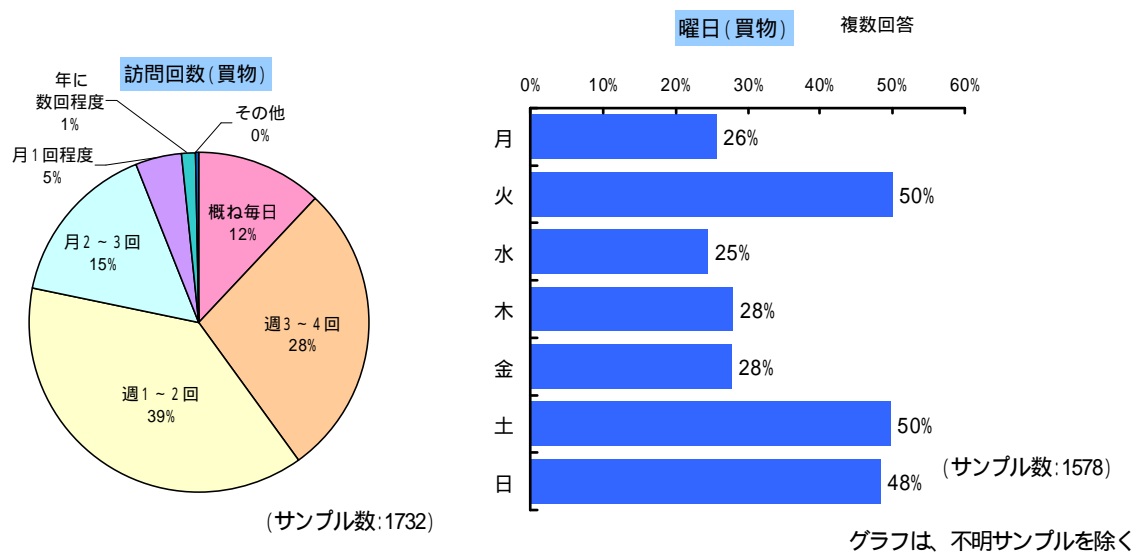
(1) よく行く買物先

- 買物先の住所では、「小方」が約64%と最も多い。



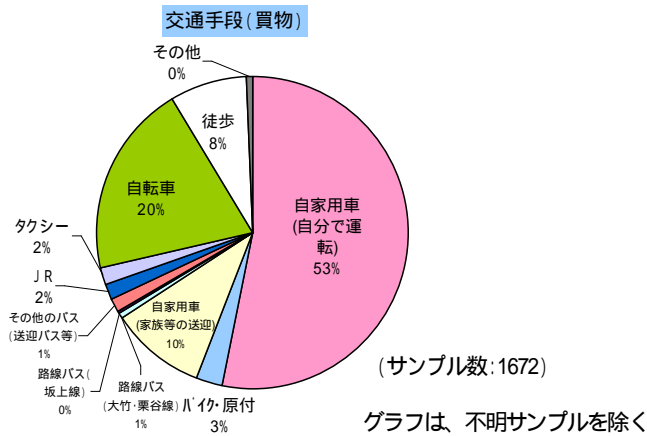
(2) 買物先への訪問回数と曜日

- 買物への訪問回数は、週1~2回が約4割、週3~4回が約3割を占める。
- 訪問する曜日は、平日では火曜日が最も多い。また土曜、日曜はいずれも多くなっている。火曜日は「イズミ・ゆめタウン」においてポイント特典がつく

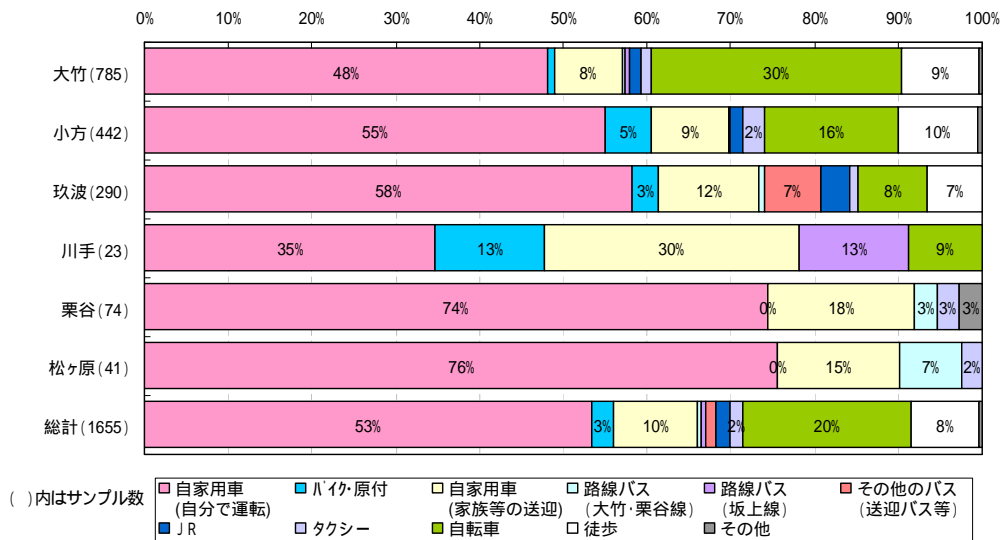


(3) 買物先までの交通手段

- 自家用車（家族等の送迎含む）が約6割を占めて最も多い。次は自転車約2割、徒歩約1割。
- 地域別では、特に内陸地域において「自家用車」利用の割合が高い。一方、大竹では「自転車」利用も比較的多い



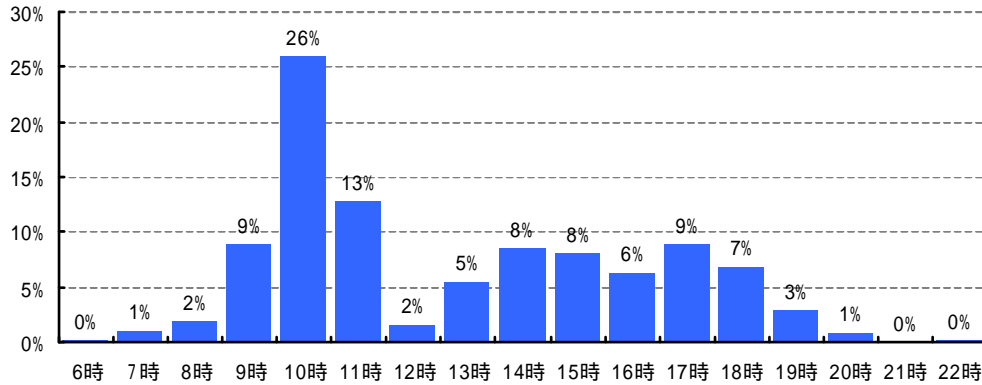
<地域 × 交通手段(買物)>



(4) 買物の出発時間と所要時間

- 自宅の出発時間は、「10時」が最も多く、約26%を占める。
- 買物先までの所要時間は、「10分～20分」が約半数である。

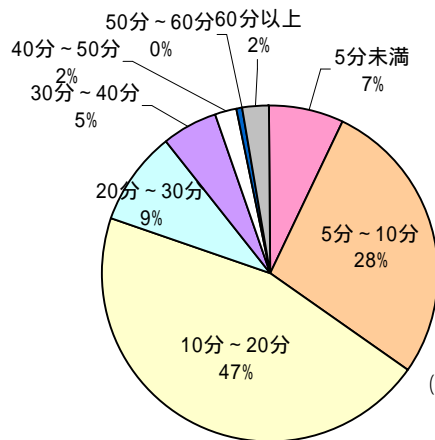
出発時間(買物)



(サンプル数:1396)

グラフは、不明サンプルを除く

所要時間(買物)



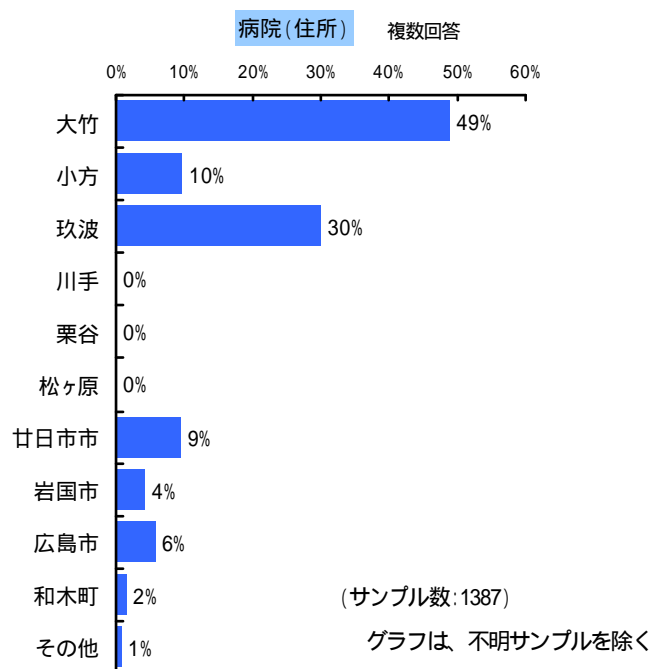
(サンプル数:1708)

グラフは、不明サンプルを除く

2.4. 普段の外出行動(病院)

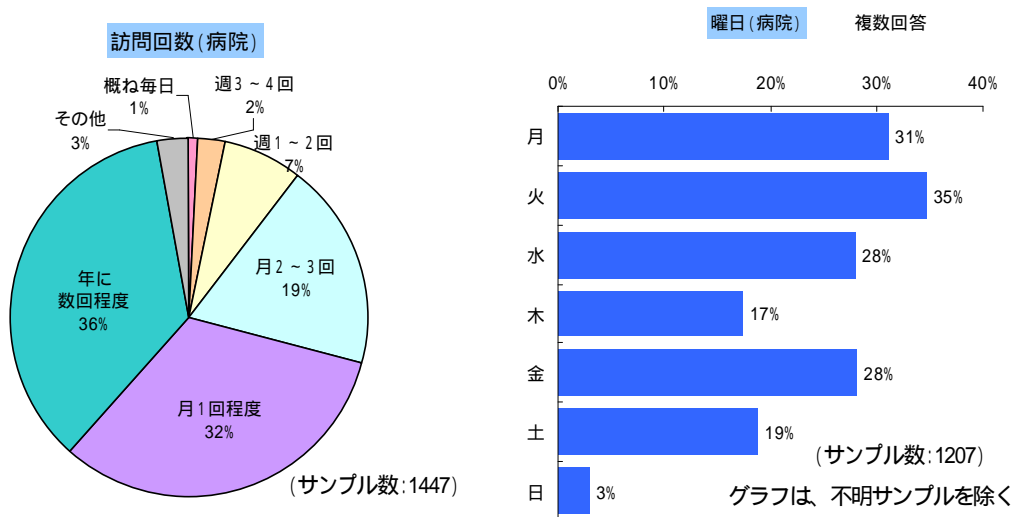
(1) よく行く病院

- 通院先の住所では、多くの病院が位置する「大竹」が約5割を占めて最も多い。次いで「広島西医療センター」が位置する「玖波」が約3割を占める。

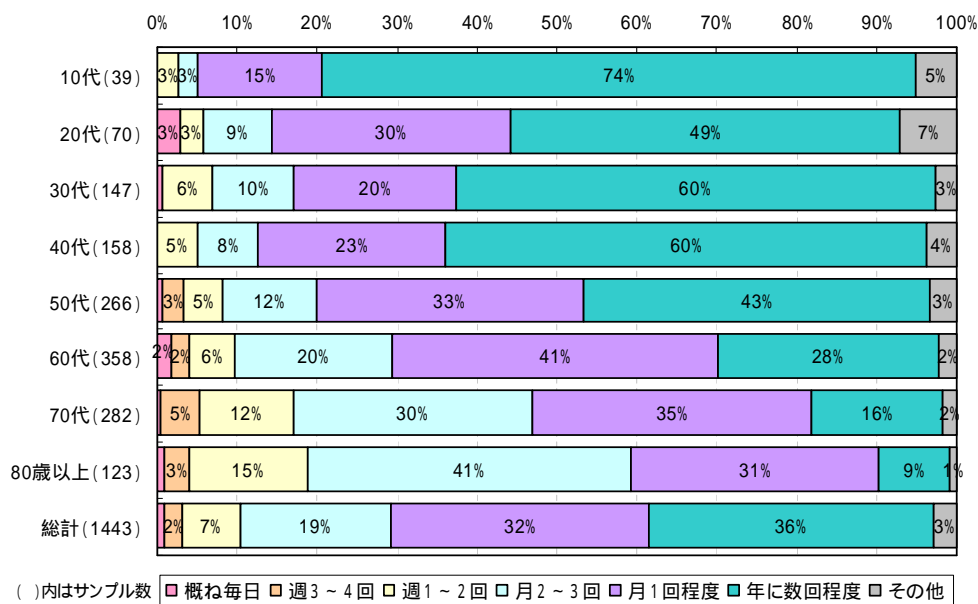


(2) 病院への訪問回数と曜日

- 病院への訪問回数は、「年に数回」が約36%、「月1回」が約32%、「月に2～3回」が約19%を占める。
- 年齢別では、高齢になるほど頻度が高くなっており、80歳以上では約2割が「週1回以上」。
- 訪問する曜日は、「火曜日」が最も多いものの、木曜日を除くと、平日は特定曜日への偏りは少ない。

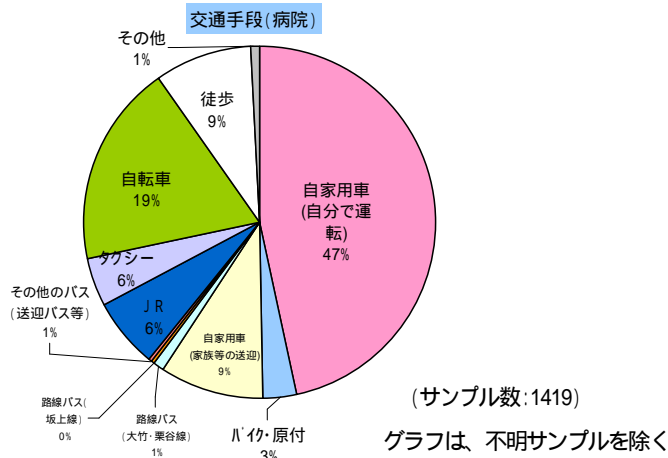


<年齢 × 訪問回数 (病院)>

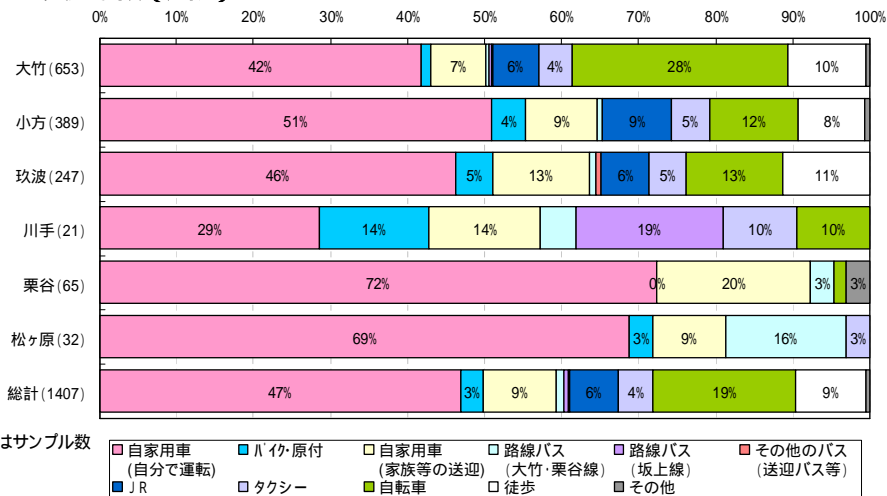


(3) 病院までの交通手段

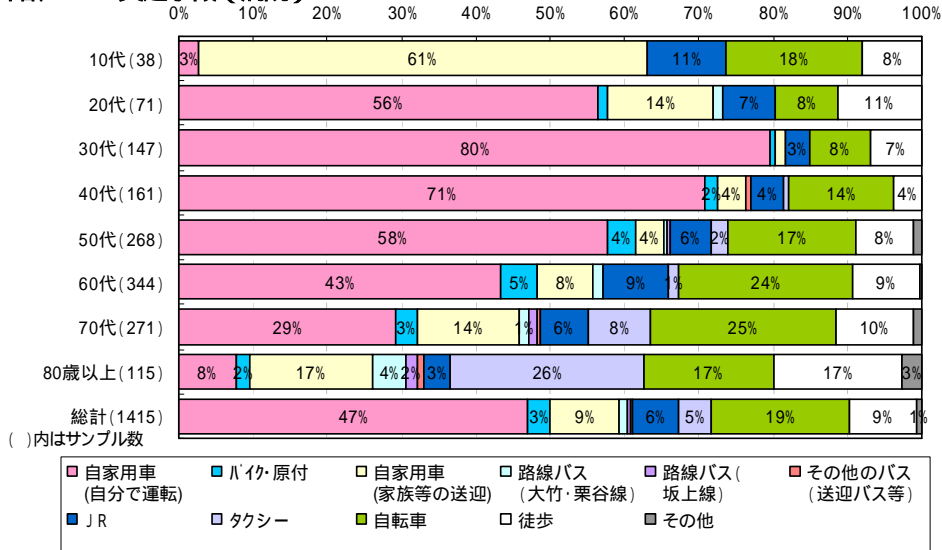
- 自家用車（家族等の送迎含む）が約6割を占めて最も多い。次は自転車約2割、徒歩が約1割。買物移動と同じ傾向
- 地域別、年齢別でも、買物移動と同様の傾向にある。



<地域 × 交通手段(病院)>



<年齢 × 交通手段(病院)>

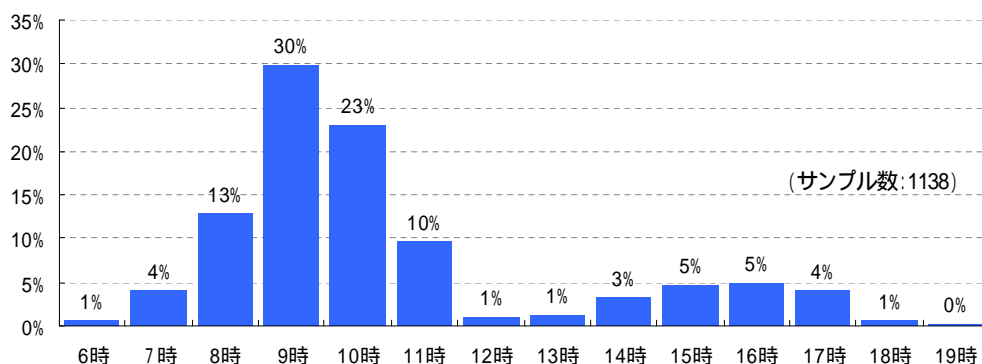


グラフは、不明サンプルを除く

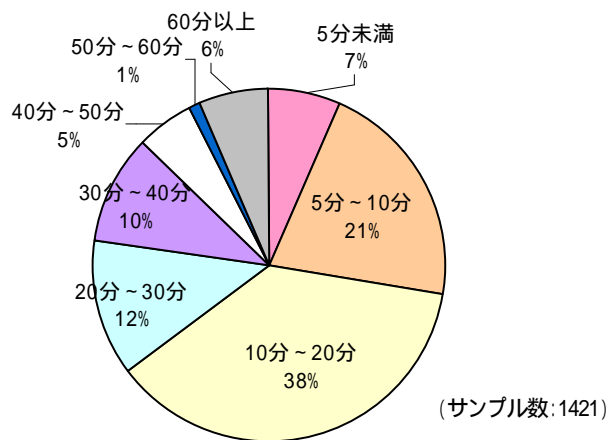
(4) 通院の出発時間と所要時間

- 自宅の出発時間は、「9時」が最も多く、約30%を占める。次いで「10時」が約23%である。
- 病院までの所要時間は、「10分～20分」が約38%である。先に示した買物先までの所要時間よりも若干長い傾向にある。

出発時間(病院)



所要時間(病院)

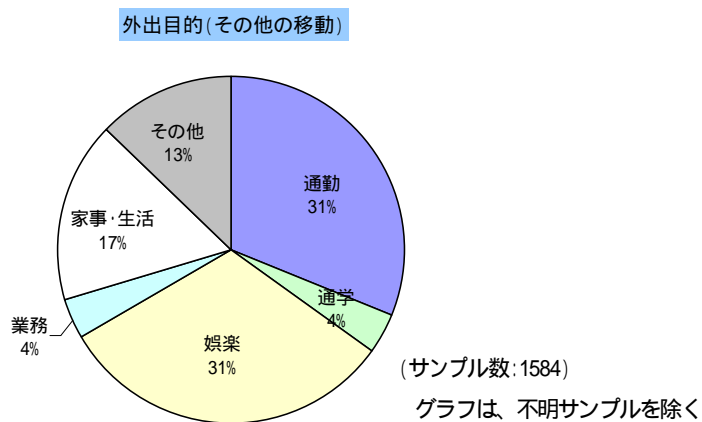


グラフは、不明サンプルを除く

2.5. 普段の外出行動(その他)

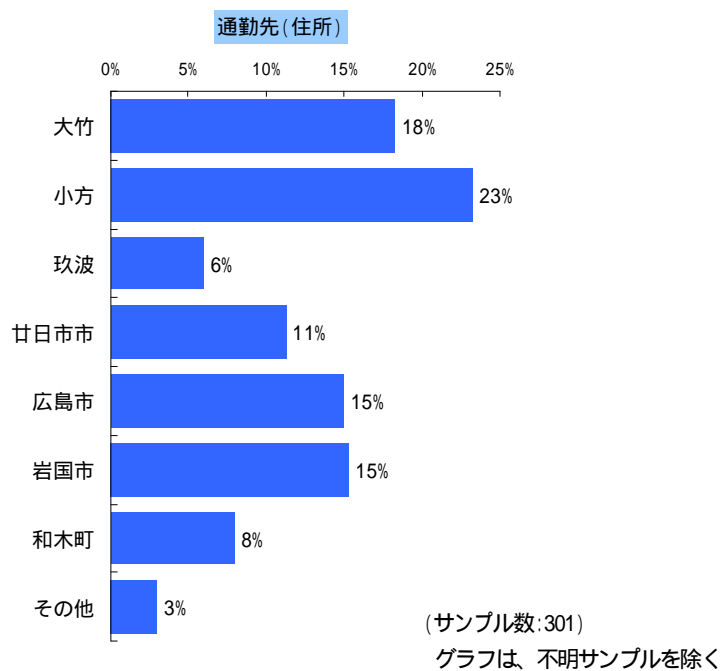
(1) 外出が多い目的

- 「通勤」、「娯楽」がそれぞれ約3割を占めており、次いで「家事・生活」が約2割となっている。



(2) 通勤目的での目的地(通勤先住所)

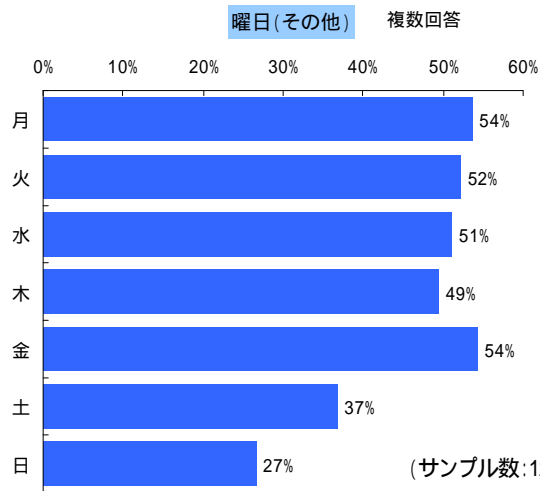
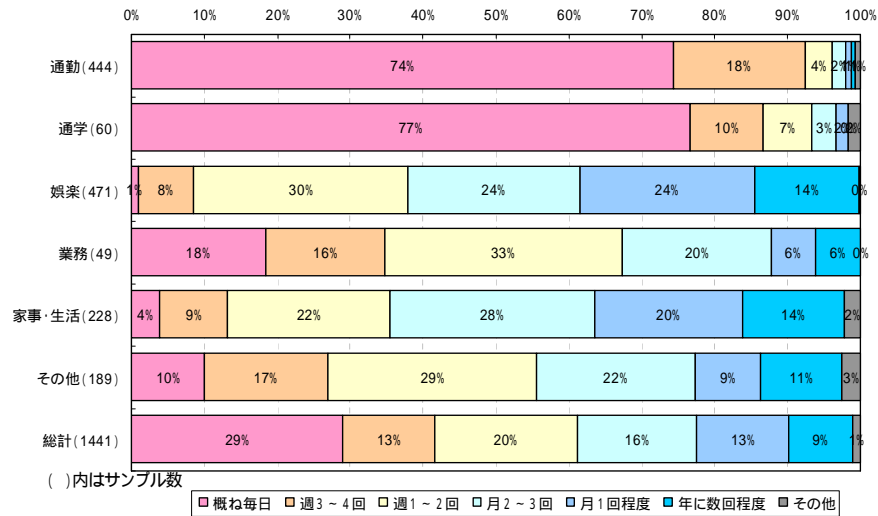
- 通勤目的に限定し、目的地住所を確認すると、「小方」が23%を占めて最も多い。



(3) 目的別の訪問回数と曜日

- 訪問回数は、通勤・通学で「概ね毎日」が約7～8割と多い。他の目的は、分散している。
- 曜日では、平日はいずれ30%台であり、突出した曜日はない。

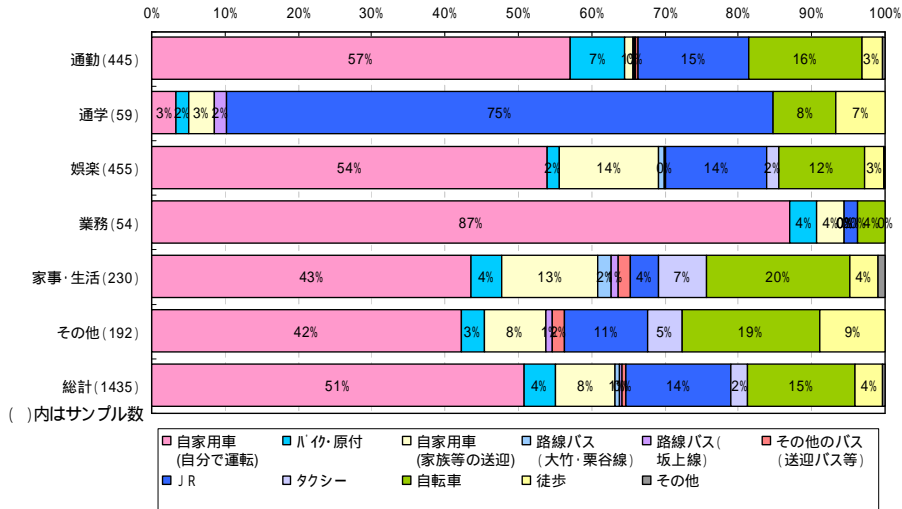
<目的 × 訪問回数>



(4) 目的別の交通手段

- 通学目的を除くと、「自家用車(自分で運転)」の割合が最も多く、特に業務目的では約9割を占める。
- また全体的に、「JR」「自転車」利用も比較的多い。

<目的 × 交通手段>

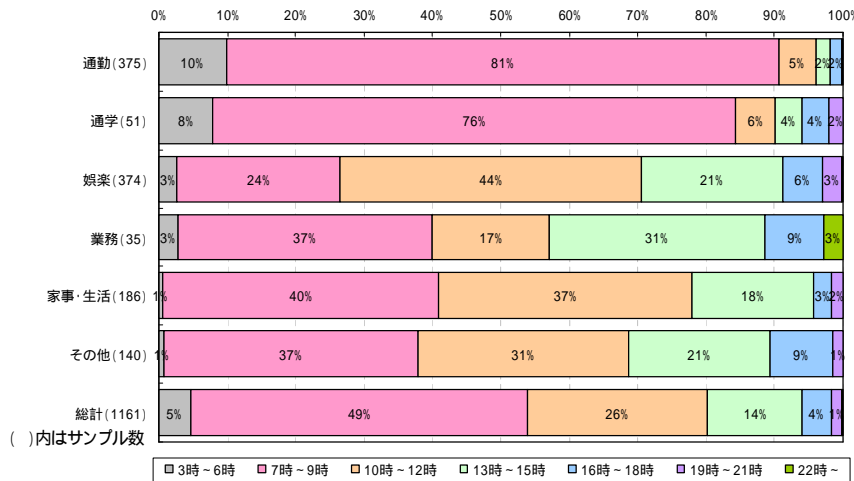


グラフは、不明サンプルを除く

(5) 出発時間と目的地までの所要時間

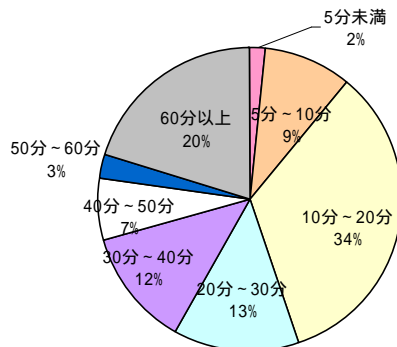
- 自宅の出発時間は、娯楽目的を除き「7時～9時」が多い。娯楽目的では「10時～12時」が多い。
- 目的地までの所要時間は、「10分～20分」が約34%と多い。

<目的 × 所要時間>



グラフは、不明サンプルを除く

所要時間(その他の移動)



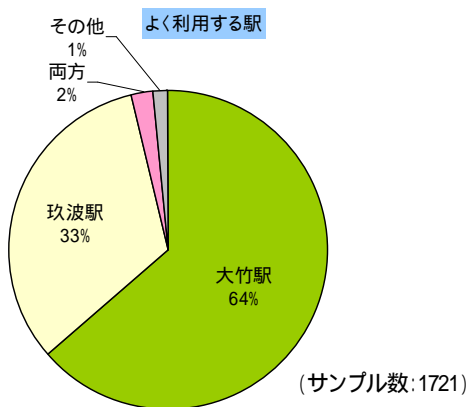
(サンプル数:1437)

グラフは、不明サンプルを除く

2.6. よく利用する鉄道駅

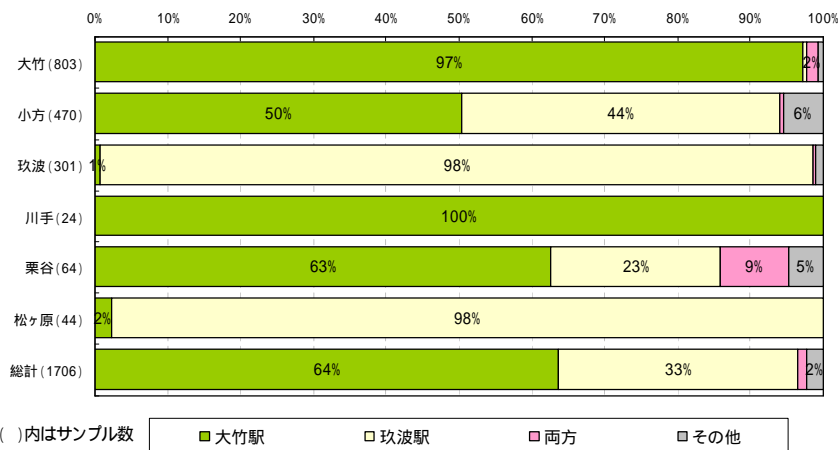
(1) 外出が多い目的

- 「大竹駅」が約64%、「玖波駅」が約33%を占める。
- 地域別では、いずれも近隣の鉄道駅を利用する傾向にあるが、小方では「大竹駅」「玖波駅」の両駅をほぼ同程度利用している。



グラフは、不明サンプルを除く

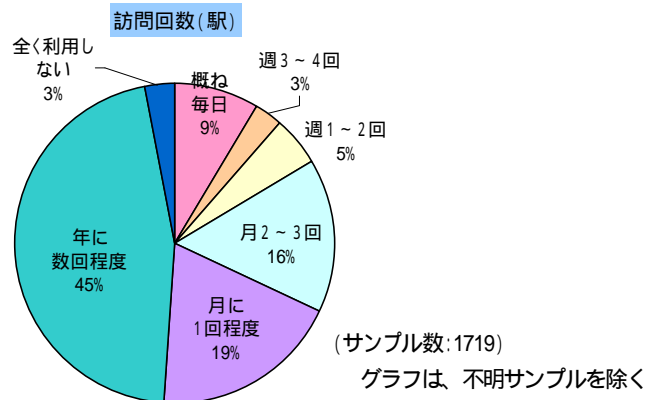
<地域 × よく利用する鉄道駅>



グラフは、不明サンプルを除く

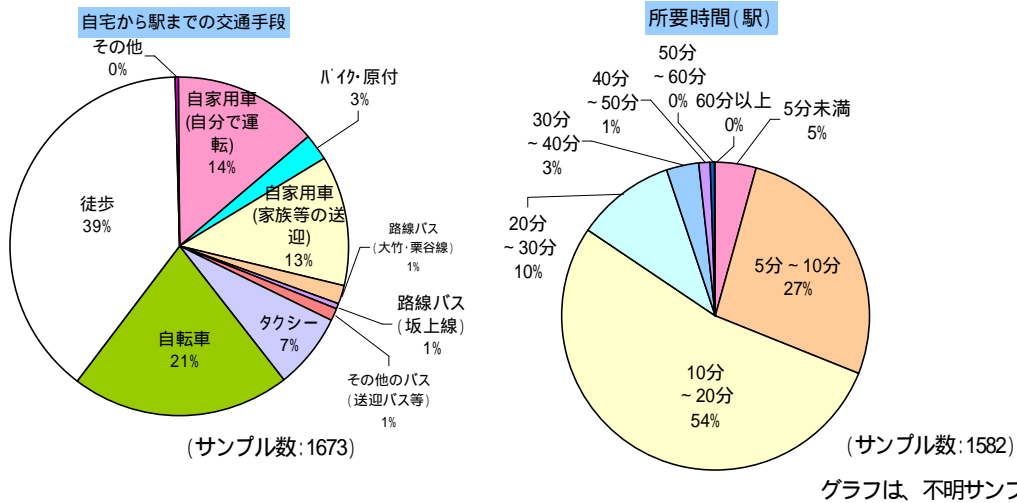
(2) 駅の訪問回数

- 「毎日」訪問が約1割で、「週1回以上」では約2割、「月1回以上」では約半数を占める。

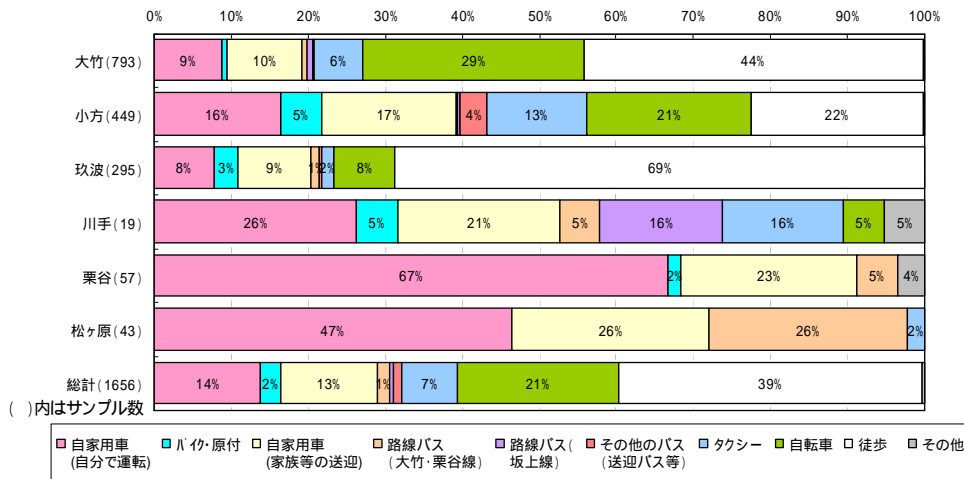


(3) 駅へのアクセス手段と所要時間

- 「徒歩」「自転車」での利用が多く、それぞれ約4割、約2割を占める。
- 地域別では、沿岸地域は「徒歩」が多いが、小方では「自家用車」や「自転車」の利用も多い。一方、内陸地域は「自家用車」が多いが、「松ヶ原」「川手」は路線バス利用も比較的多い。
- 所要時間は、「10~20分」が約5割と多く、次いで「5~10分」が約3割である。



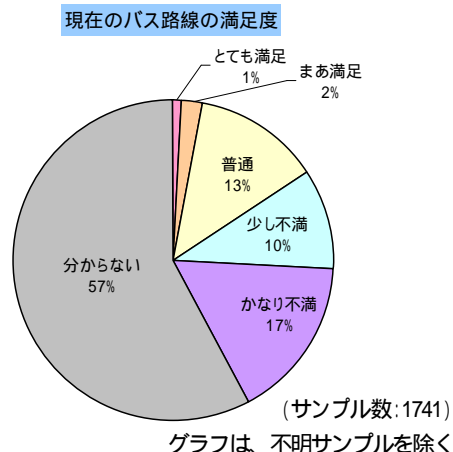
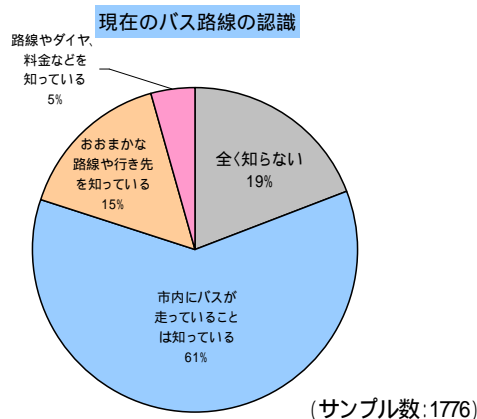
<地域 × 交通手段>



2.7. 現在の路線バスについて

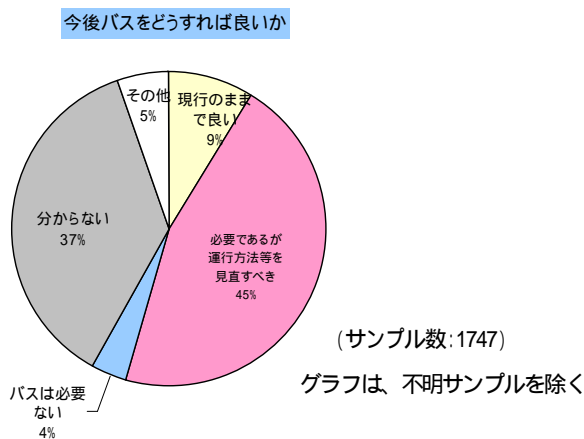
(1) バスの認知度と満足度

- 「バスがあることは知っている」は約6割、また路線バスを「全く知らない」人は約2割を占める。
- 「分からない」を除くと、「不満」と感じる人が多く、「満足」「普通」を上回っている。

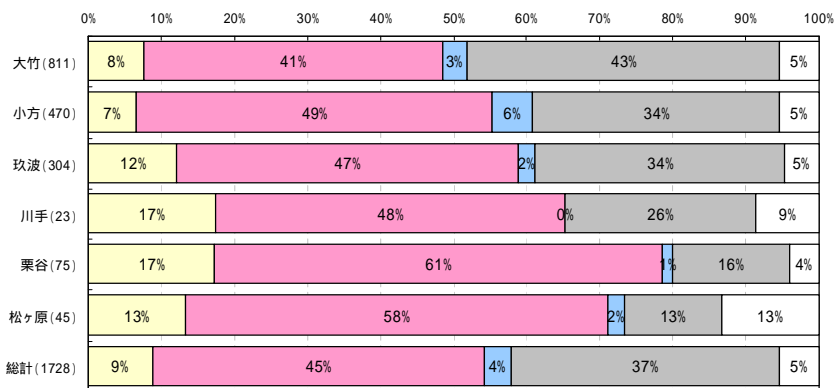


(2) 今後の整備の必要性

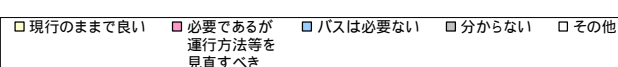
- 「運行方法等を見直すべき」が約半数を占め、最も多い。
- 「必要ない」もあるが、約4%と少ない。
- 地域別では、「栗谷」「松ヶ原」といった利用者が比較的多い地域で「運行方法等を見直すべき」が多い。



<地域 × 整備の必要性>



()内はサンプル数

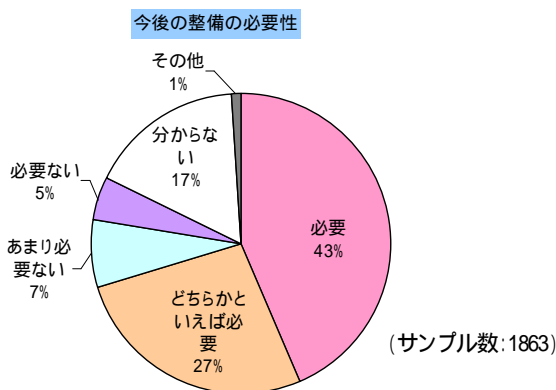


グラフは、不明サンプルを除く

2.8. 今後の公共交通のあり方について

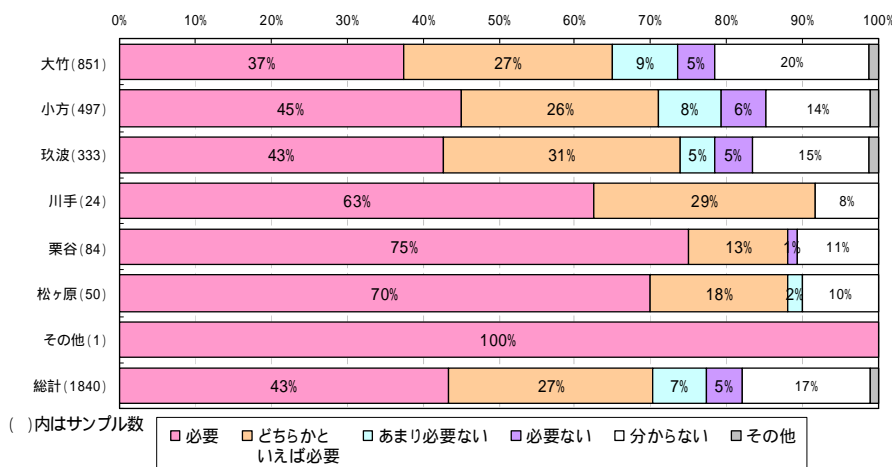
(1) 新しい公共交通の必要性

- 「必要」が約4割を占めて最も多く、「どちらかといえば必要」と合わせると約7割を占める。
- 逆に「必要ない」「あまり必要ない」は、合わせて約1割。
- 地域別では、内陸地域において「必要」の割合が高い。
- 年齢別では、高齢になるにつれて、「必要」と感じる割合が高くなっている。

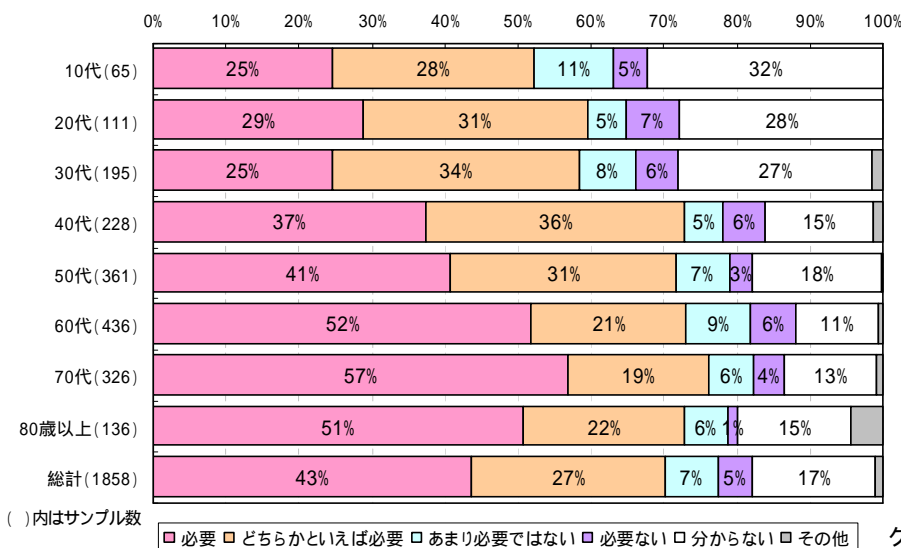


グラフは、不明サンプルを除く

<地域 × 新しい公共交通の必要性>



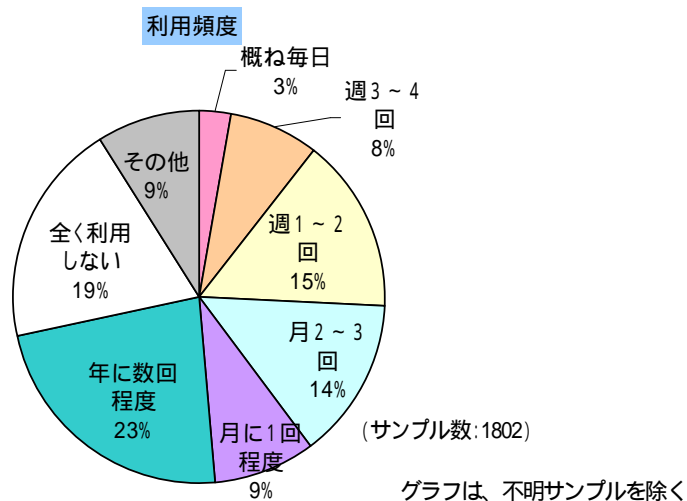
<年齢 × 新しい公共交通の必要性>



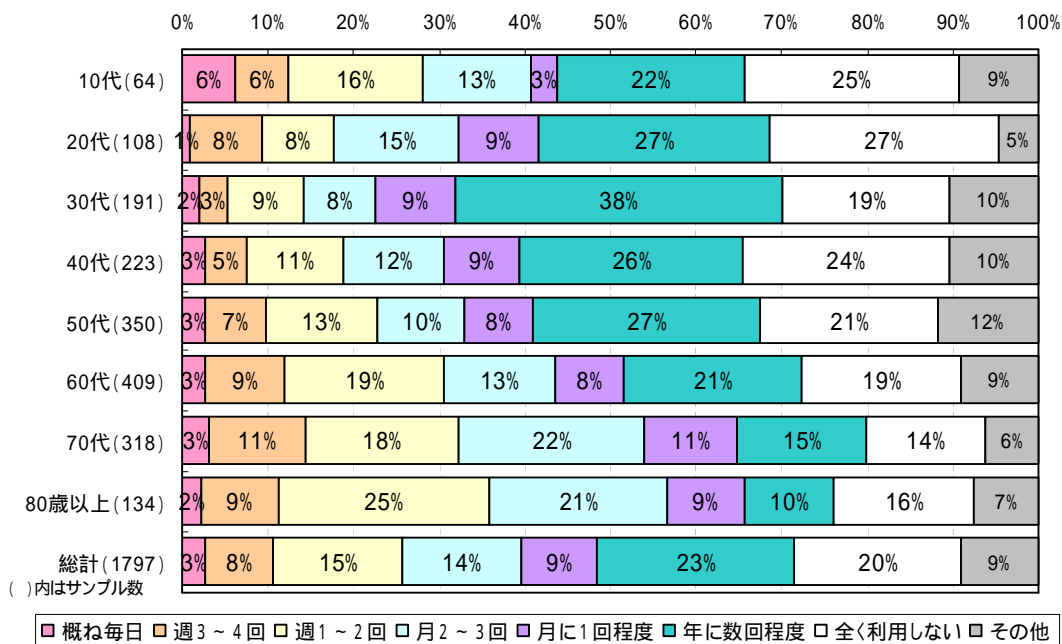
グラフは、不明サンプルを除く

(2) 新しい公共交通の利用頻度

- 「週に1回以上」利用する人が約26%占め、「月に1回以上」では約半数になる。逆に「全く利用しない」は約2割。
- 年齢別では、高齢になるほど利用頻度が上がる傾向にあり、80歳以上では「週に1回以上」が約36%、「月に1回以上」では約66%を占める。

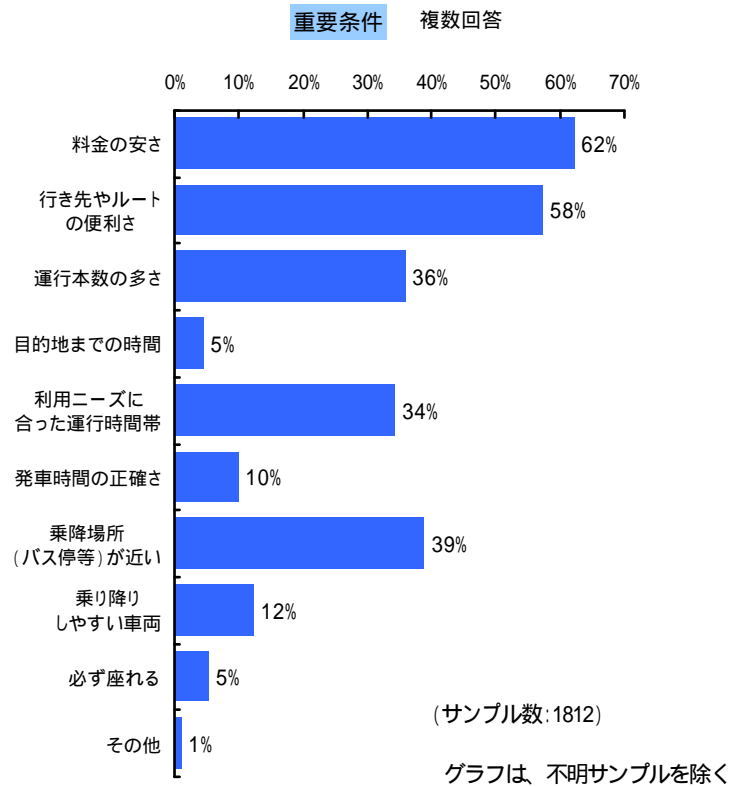


<年齢 × 新しい公共交通の利用頻度>



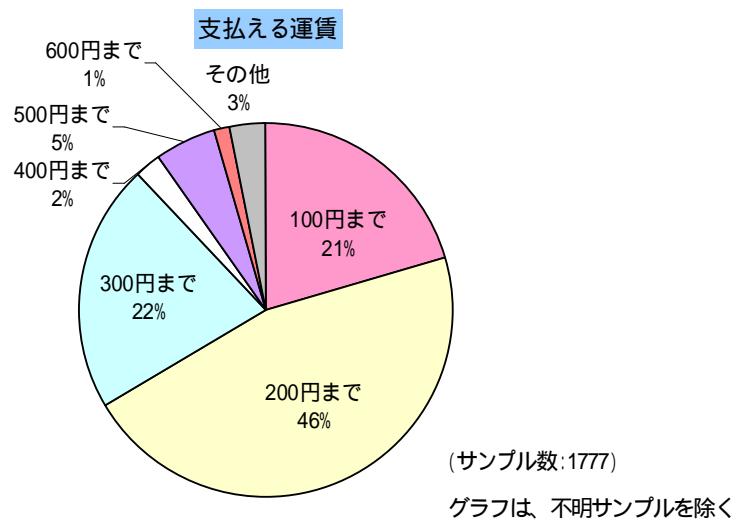
(3) 公共交通の利用で重要視する条件

- 「料金」「ルート」を挙げる人が多く、それぞれ過半数を占める。次いで「乗降場所」「運行本数」「運行時間帯」の意見が多い。



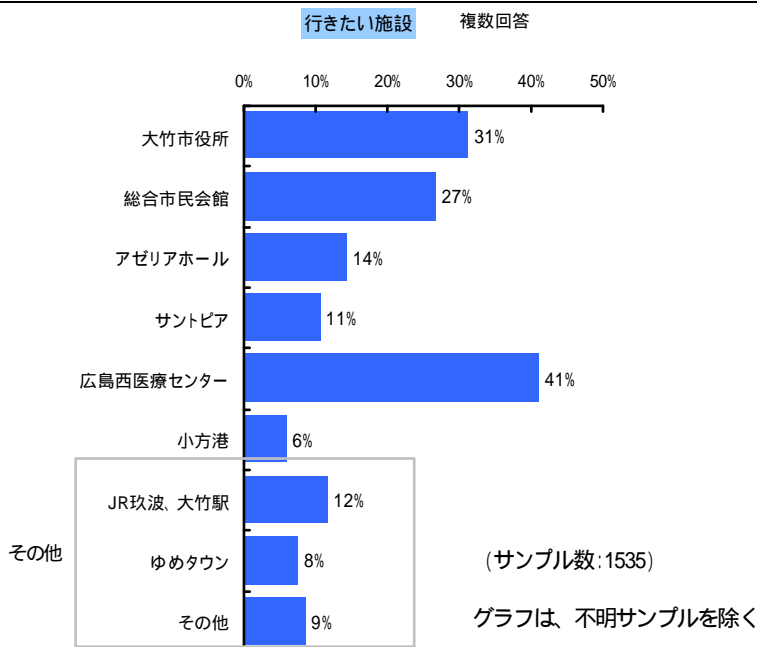
(4) 払っても良い運賃

- 「200円まで」が最も多く、約46%を占める。次いで「300円まで」「100円まで」が約2割である。



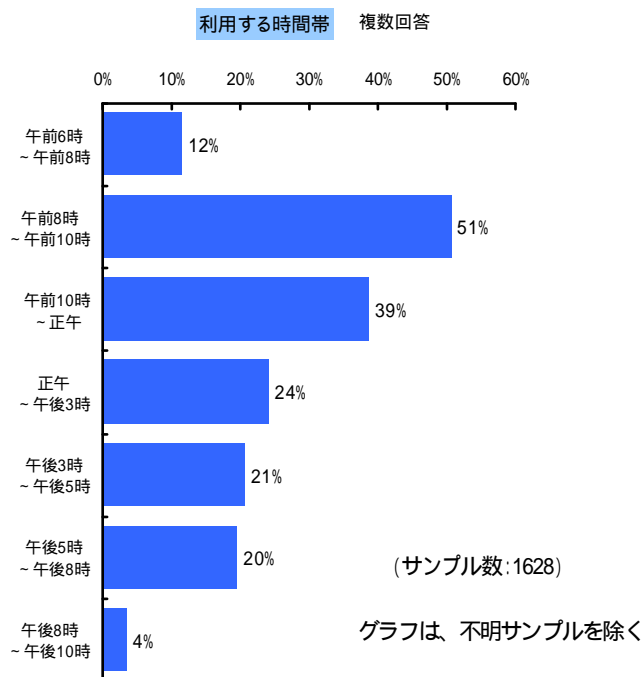
(5) 行きたい場所

- 行きたい場所では、「広島西医療センター」が最も多く、約4割を占める。次いで「市役所」、「総合市民会館」が約3割を占めている。
(なお設問において「JR駅」「ゆめタウン」は“選択肢”ではなかったが、「その他」として多くの回答があった。)



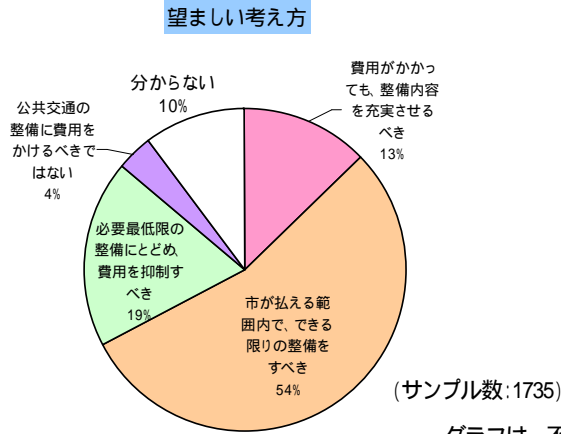
(6) 利用する時間帯

- 「午前8時～10時」が最も多く約4割を占める。次いで「午前10時～正午」が約3割を占めるなど、午前中の利用が多くなっている。



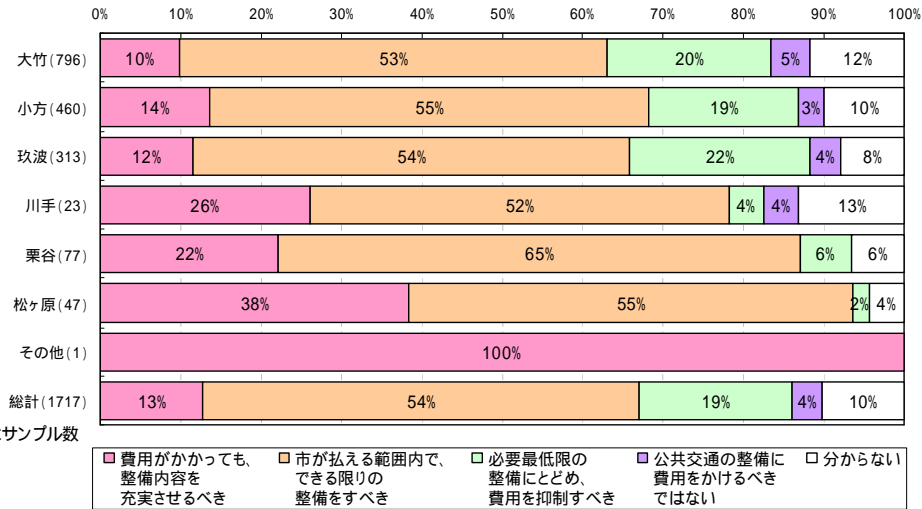
(7) 整備の考え方

- 「市が払える範囲で出来る限り」が最も多く、過半数を占める。さらに「費用がかかっても充実させるべき」を合わせると、約7割を占める。
- 一方で「費用を抑制すべき」、「費用をかけない」を合わせると、約2割となっている。
- 地域別では、内陸地域において「費用がかかっても充実させるべき」の割合が比較的高い。
- 年齢別では、高齢になるほど整備を望む割合が大きくなる（ただし50歳以降は、概ね同程度）。

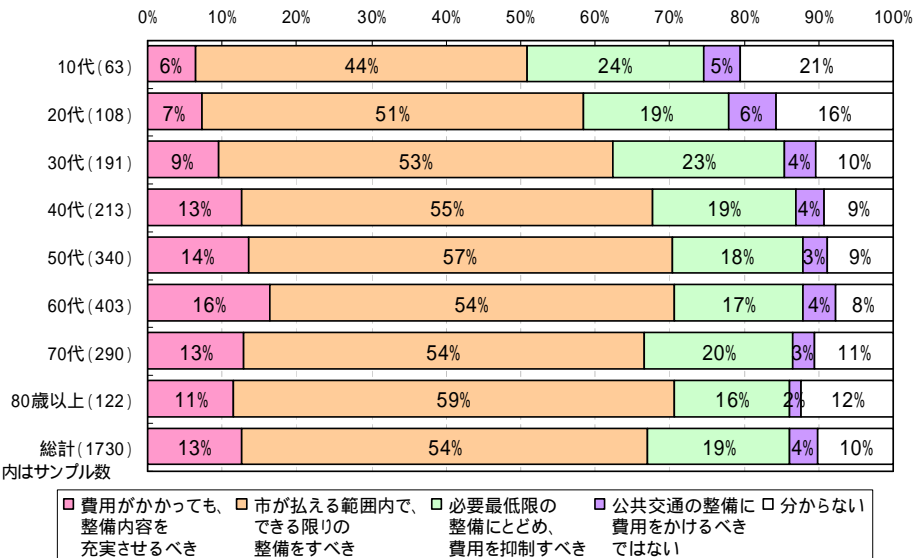


グラフは、不明サンプルを除く

<地域 × 整備の考え方>



<年齢 × 整備の考え方>



グラフは、不明サンプルを除く

3. バス利用者アンケートの結果概要

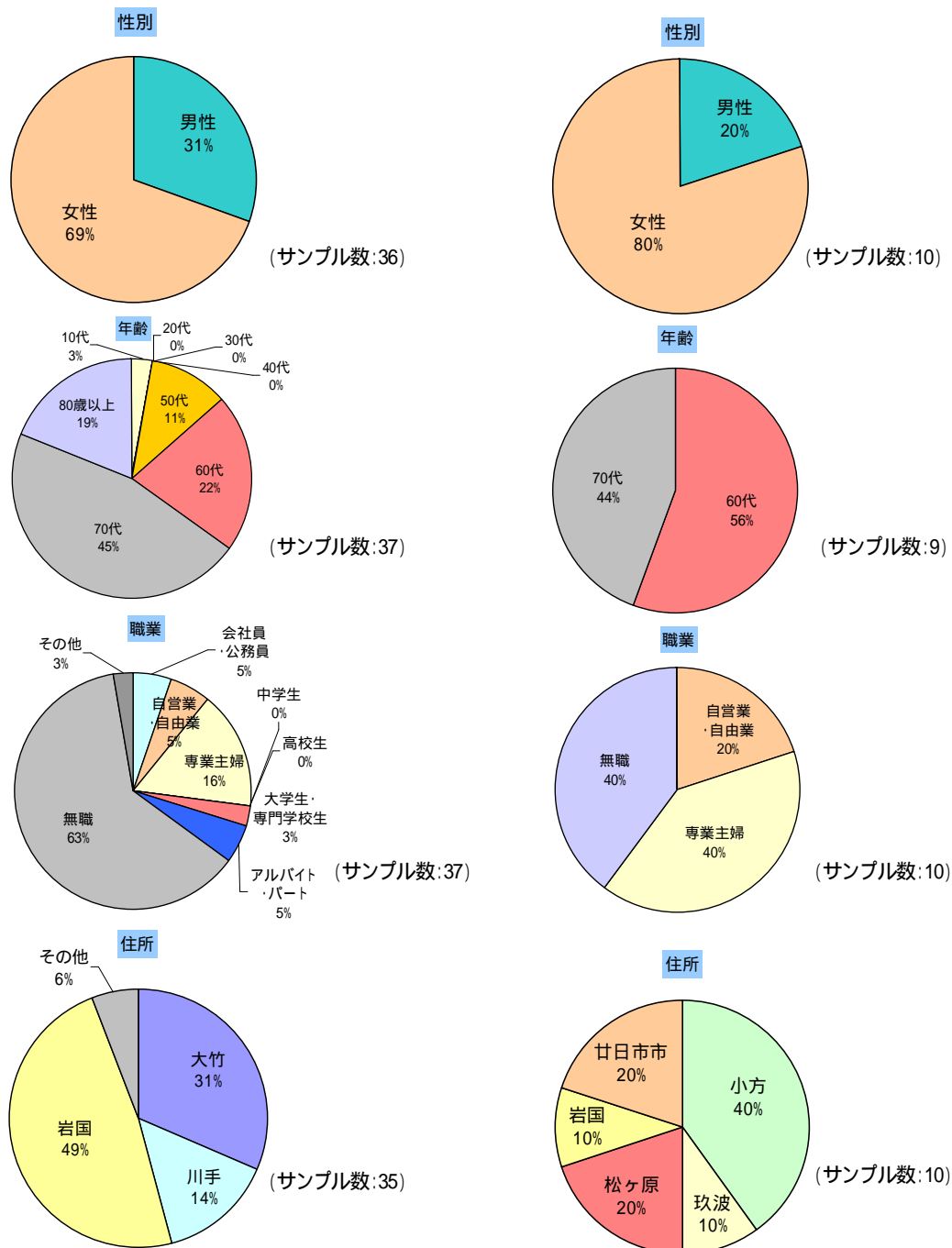
3.1. 回答者属性

(1) 性別・年齢・ご職業・お住まい

- 回答者の属性は、両路線ともに女性・高齢が多い傾向。特に大竹・栗谷線は60歳以上のみ。
- 市民以外の利用は、坂上線で約5割、大竹・栗谷線で約3割を占める。

～ 坂上線 ～

～ 大竹・栗谷線 ～

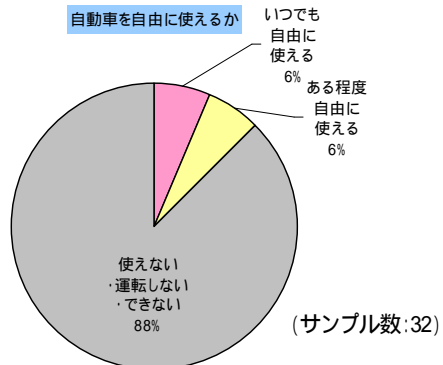
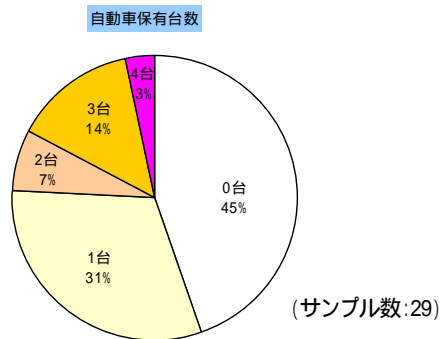
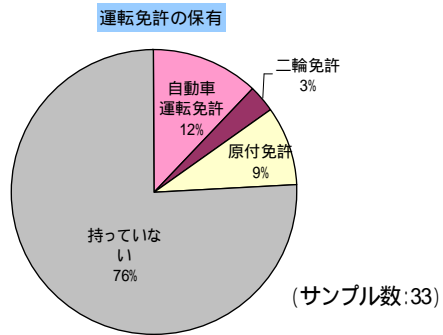


グラフは、不明サンプルを除く

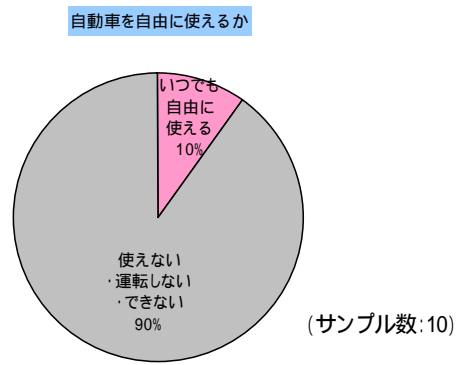
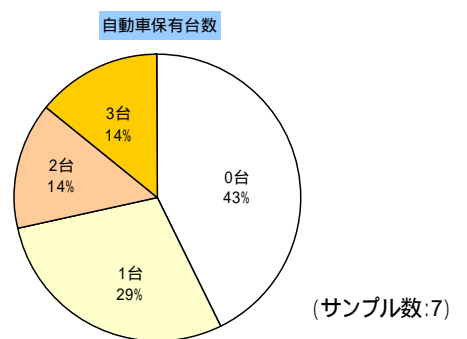
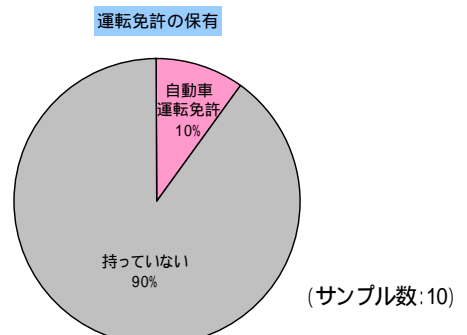
(2) 自動車の利用

- 免許の保有では、坂上線で約76%、大竹・栗谷線で約90%が「持っていない」
- 自動車利用の自由度では、両路線とも約9割が「使えない・運転できない」

～ 坂上線 ～



～ 大竹・栗谷線 ～

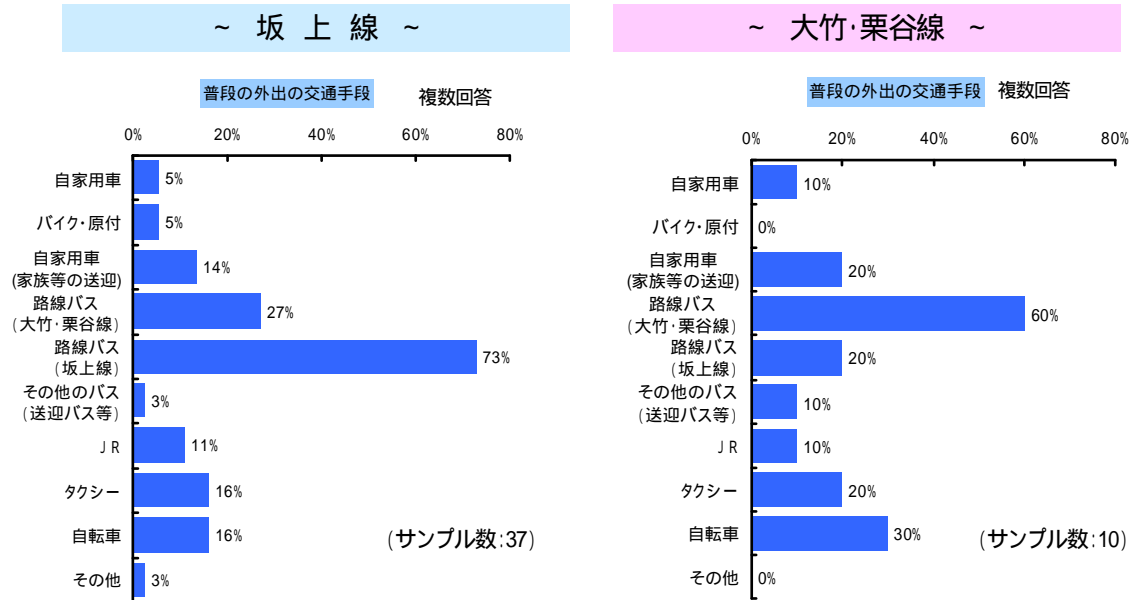


グラフは、不明サンプルを除く

3.2. 普段の外出時の交通環境

(1) よく利用する交通手段

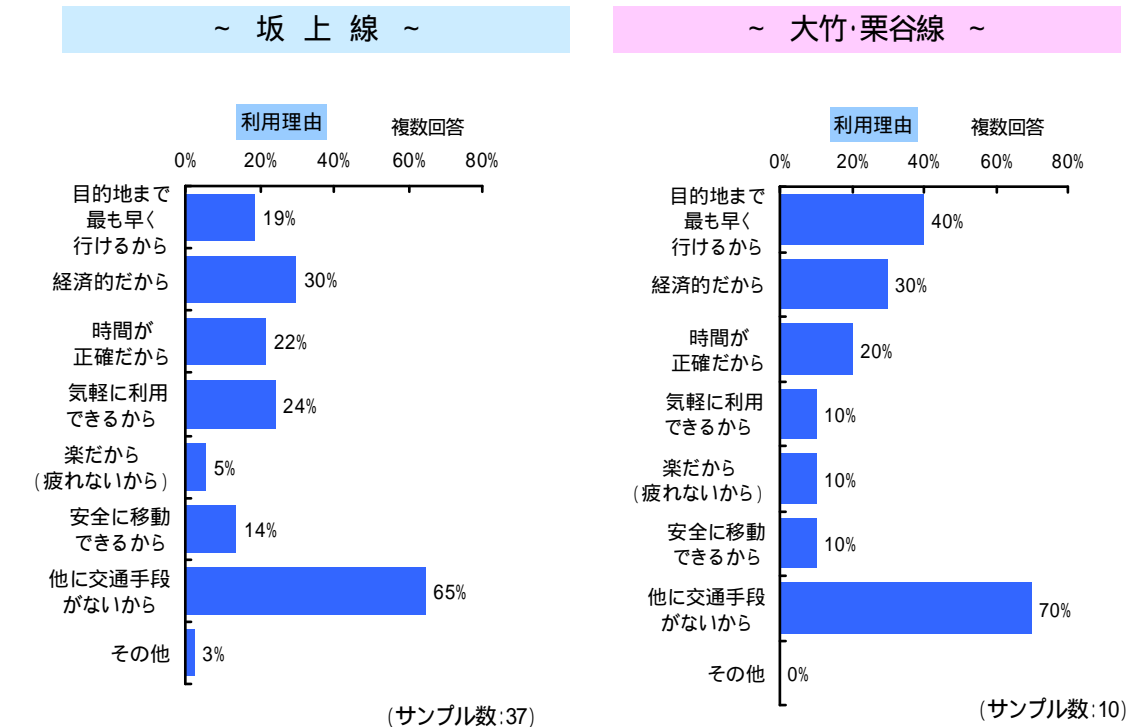
- それぞれ当該バスを挙げる人が多く、「坂上線」では約7割、「大竹・栗谷線」では約6割を占める。
- その他では、「自転車」、「タクシー」、「自家用車（家族の送迎）」が多い。



グラフは、不明サンプルを除く

(2) その交通手段の利用理由

- 「他に交通手段がない」が突出しており、両路線とも約7割を占める。

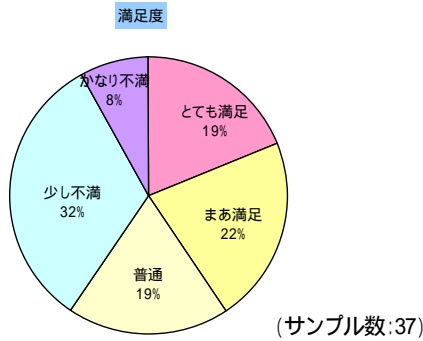


グラフは、不明サンプルを除く

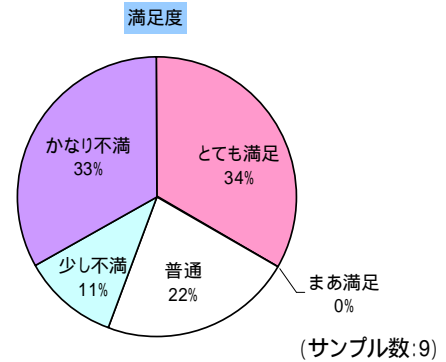
(3) 交通手段の満足度

- 「満足」する人は約3～4割、「普通」が約2割、「不満」が約3～4割であり、両路線の傾向は類似している。
- ただし大竹・栗谷線では、「とても満足」が約3割、「かなり不満」が約3割であり、坂上線に比べ回答が大きく分かれているのが特徴的。

～ 坂上線 ～



～ 大竹・栗谷線 ～



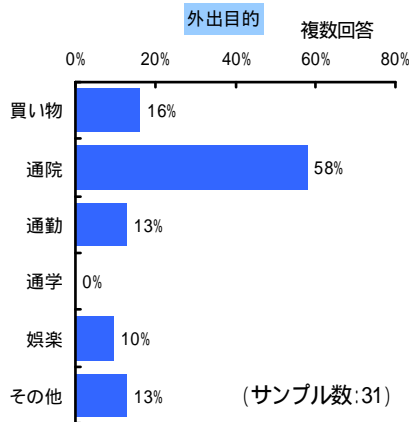
グラフは、不明サンプルを除く

3.3. 調査票を受け取ったときの行動(バス利用)

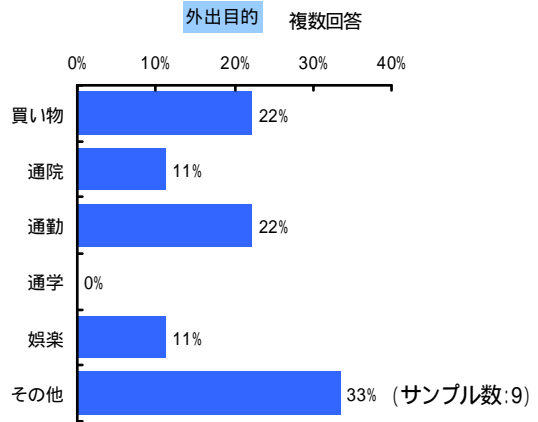
(1) 移動の目的と目的地

- 坂上線利用の目的は約半数が「通院」である。大竹・栗谷線の目的地は、比較的分散している。
- 目的地は、両路線とも医療機関へ向かう人が比較的多い。

～ 坂上線 ～



～ 大竹・栗谷線 ～



グラフは、不明サンプルを除く

【目的地】

- ・医療機関 (7件・47%)
 - ・買物先 (2件・13%)
 - ・職場 (1件・7%)
 - ・その他 (5件・33%)
- 計 15 件(不明除く)

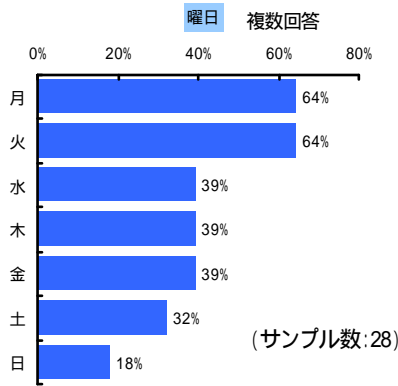
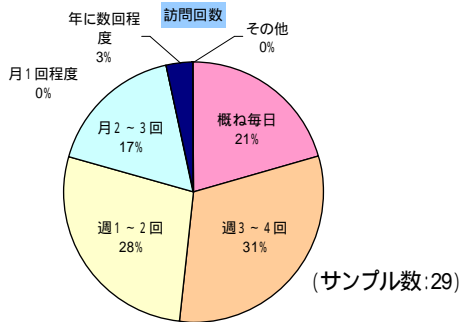
【目的地】

- ・医療機関 (2件・25%)
 - ・買物先 (1件・13%)
 - ・職場 (1件・13%)
 - ・その他 (4件・50%)
- 計 8 件(不明除く)

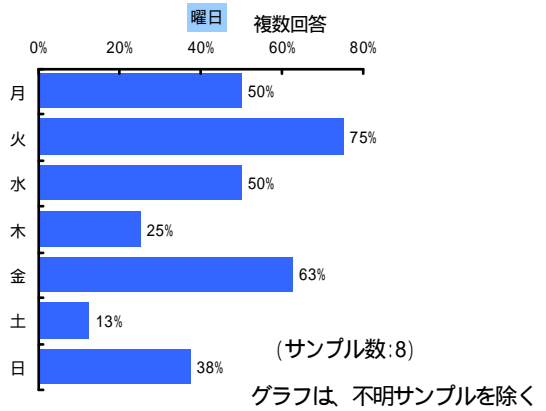
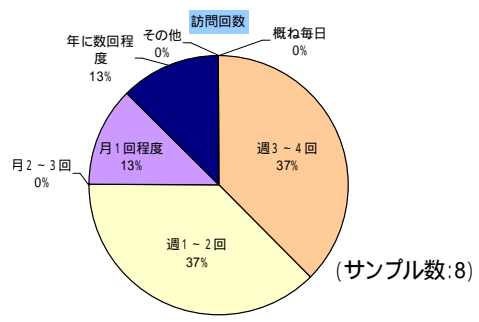
(2) その目的地への訪問回数と曜日

- 両路線とも、全体の約4分の3が「週1回以上」であり、特に坂上線では「概ね毎日」が約2割を占める。

～ 坂上線 ～



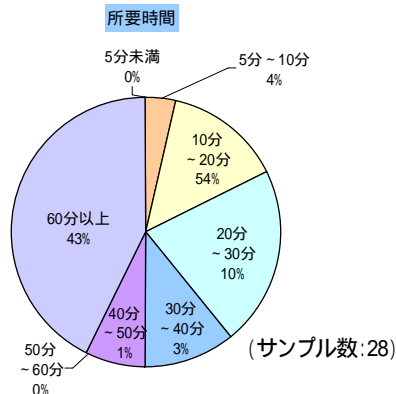
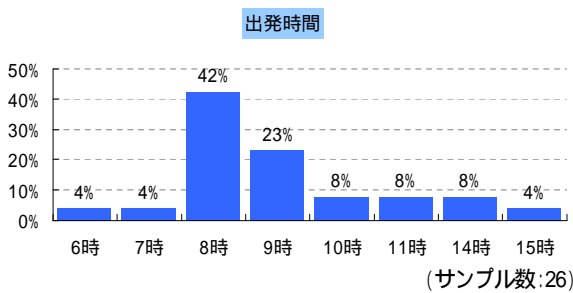
～ 大竹・栗谷線 ～



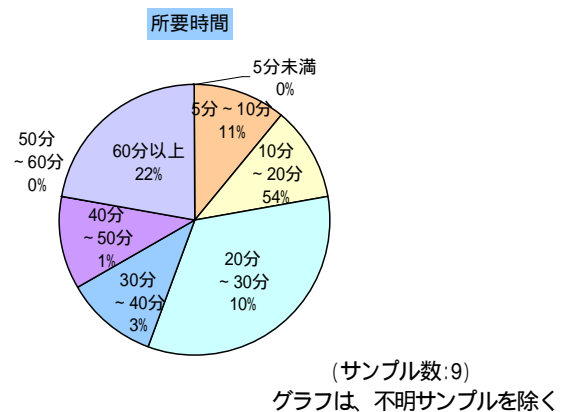
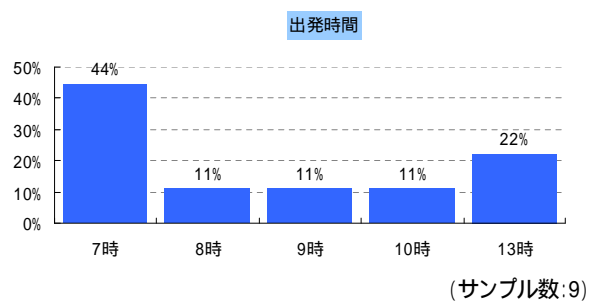
(3) 出発時間と所要時間

- 坂上線では、自宅の出発時間は「8時」が最も多く、約42%を占める。大竹・栗谷線では、「7時」が最も多く、約44%を占める。

～ 坂上線 ～



～ 大竹・栗谷線 ～



(4) 利用したバス停とアクセス手段

- 両路線とも、「10分以内」の回答が多いが、大竹・栗谷線では「徒歩で40分」「徒歩で25分」、また坂上線でも「徒歩で20分」といった回答も見られる。

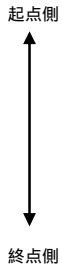
～ 坂上線 ～

利用バス停	アクセス手段	所要時間
大竹駅	JR	90
大和橋	徒歩	3
大和橋	徒歩	10
大和橋	徒歩	1
大和橋	徒歩	5
下中津原	徒歩	2
中津原	徒歩	5
中津原	徒歩	6
中津原	徒歩	8
比作	徒歩	2
比作	徒歩	4
下安条	徒歩	1
弥栄ダム	徒歩	20
岸根	徒歩	7
下佐坂	徒歩	3
下佐坂	徒歩	3
佐坂	徒歩	3
佐坂	徒歩	10
小田口	徒歩	1
名坪	徒歩	2
坂上高校前	徒歩	5
鮎谷	徒歩	20



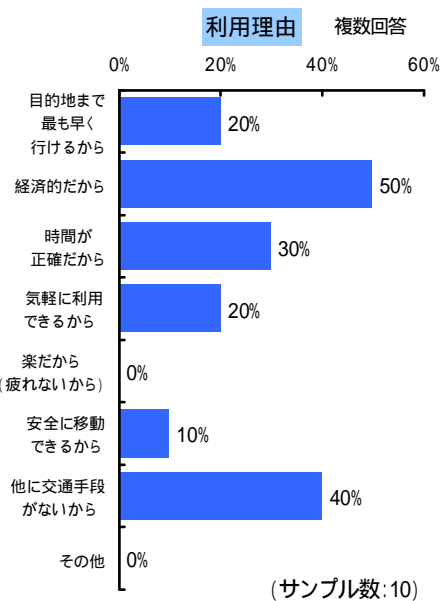
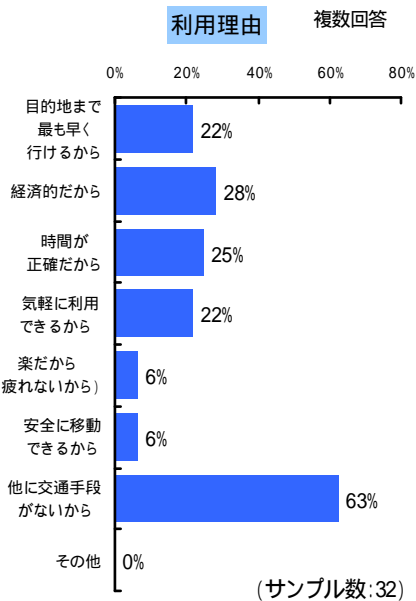
～ 大竹・栗谷線 ～

利用バス停	アクセス手段	所要時間
立戸郵便局	徒歩	5
立戸3丁目	徒歩	5
小方	徒歩	15
小方	徒歩	25
玖波神社前	徒歩	12～15
松ヶ原小学校前	徒歩	3
松ヶ原小学校前	徒歩	10
渡ノ瀬	自家用車(送迎)	5～6
渡ノ瀬	徒歩	40
大三郎口	徒歩	15



(5) バス利用の理由

- 坂上線では、約63%が「他に交通手段がないから」を挙げており、次いで「経済的だから」が約28%となっている。
- 大竹・栗谷線では、約半数が「経済的だから」を挙げており、「他に交通手段がないから」は約40%である。



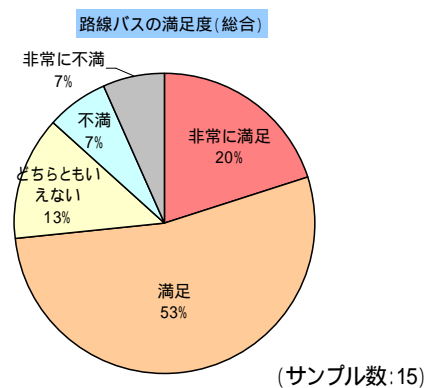
グラフは、不明サンプルを除く

3.4. 利用した路線バスについて

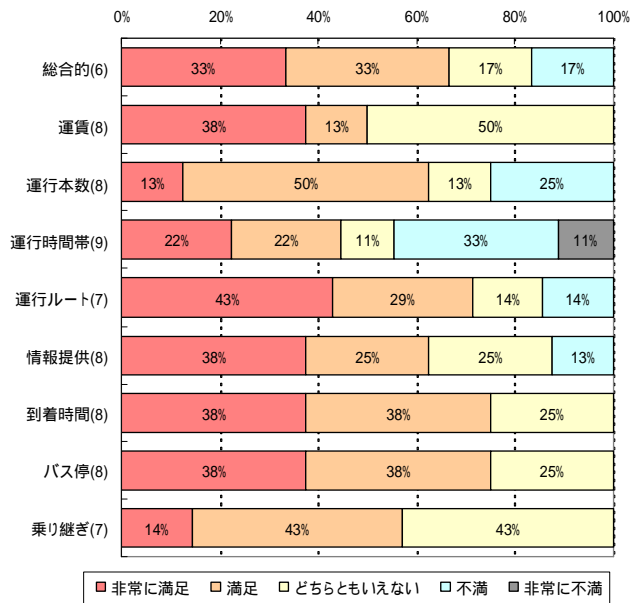
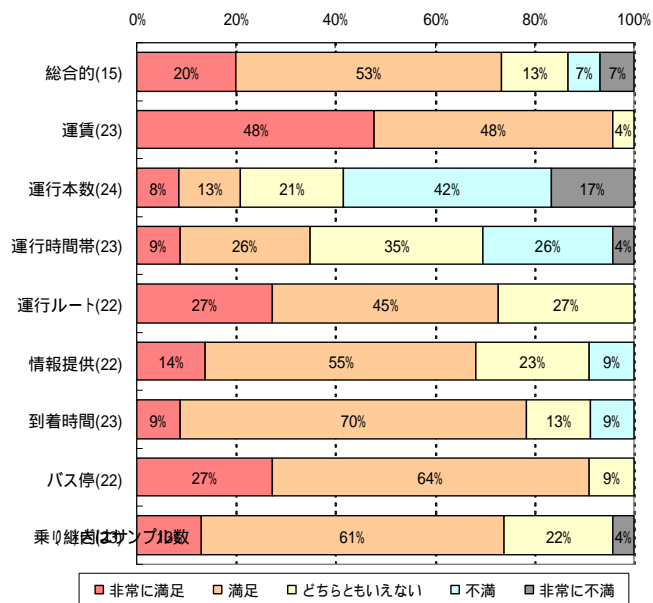
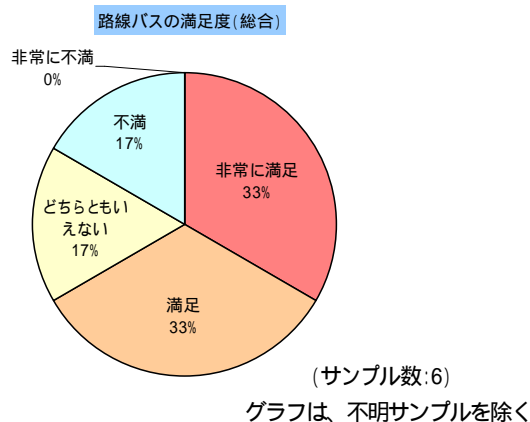
(1) バスの満足度

- 「非常に満足」「満足」の合計は、両路線とも約7割を占める。
- 項目別では、坂上線では「運賃」の満足度が高く、「本数」を不満に感じる人が多い。
- 大竹・栗谷線では、「運行時間帯」を不満に感じる人が比較的多い。

～ 坂上線 ～



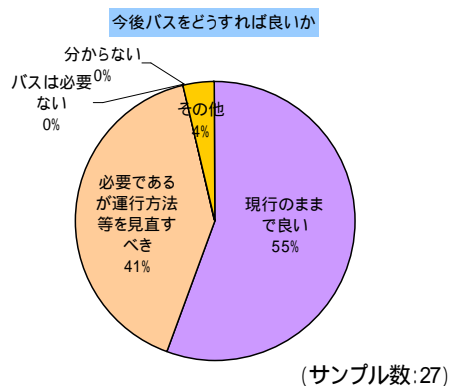
～ 大竹・栗谷線 ～



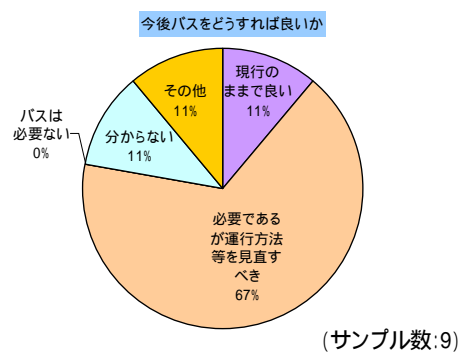
(2) 今後の整備の必要性

- 坂上線では「現行のままでよい」が最も多く約55%。次いで「運行方法等を見直すべき」が約41%を占める。
- 栗谷・大竹線では「運行方法等を見直すべき」が約67%を占めて最も多い。「現行のままでよい」は約11%である。

～ 坂上線 ～



～ 大竹・栗谷線 ～



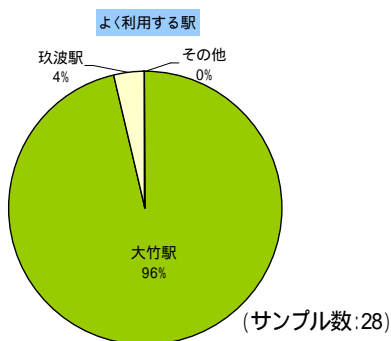
グラフは、不明サンプルを除く

3.5. よく利用する鉄道駅

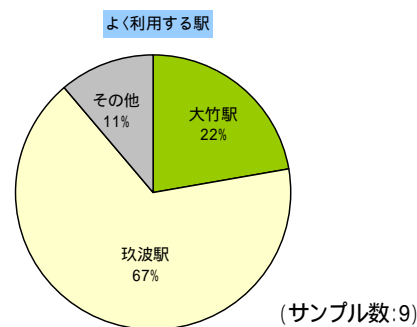
(1) 外出が多い目的

- 坂上線では「大竹駅」が約96%と多い。
- 大竹・栗谷線では「玖波駅」が約67%と多くを占めおり、「大竹駅」も約22%と比較的多い。

～ 坂上線 ～



～ 大竹・栗谷線 ～

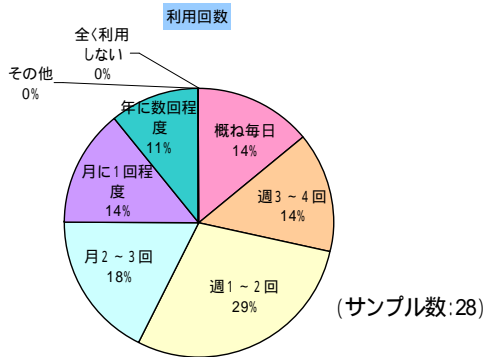


グラフは、不明サンプルを除く

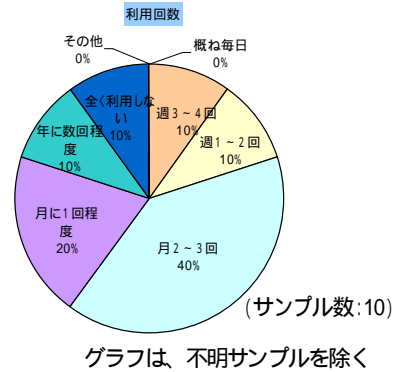
(2) 駅の訪問回数

- 坂上線では「毎日」訪問が約 14%で、「週 1 回以上」では過半数を占める。
- 大竹・栗谷線では、坂上線より頻度が低く、「週 1 回以上」で約 2 割を占める。

～ 坂 上 線 ～



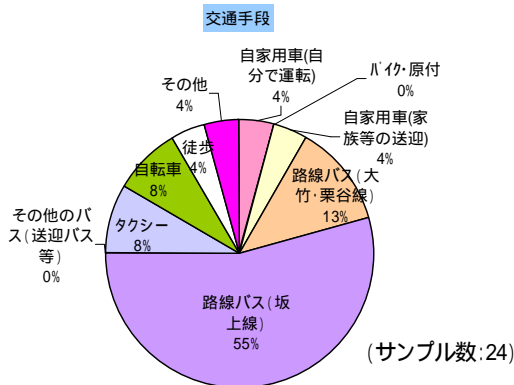
～ 大竹・栗谷線 ～



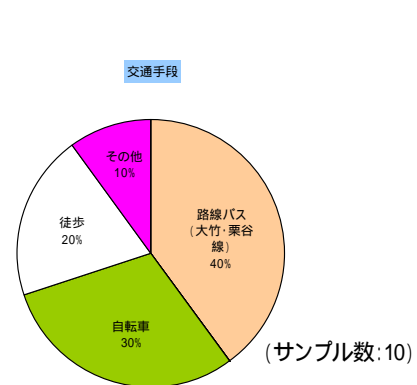
(3) 駅へのアクセス手段と所要時間

- 当該「路線バス」での利用が多く、坂上線では約 55%、大竹・栗谷線では約 40%を占める。
- 路線バス以外では、「タクシー (坂上線のみ)」「自転車」「徒歩」でのアクセスを挙げる人が多い。
- 所要時間は、「10～20 分」が多い。

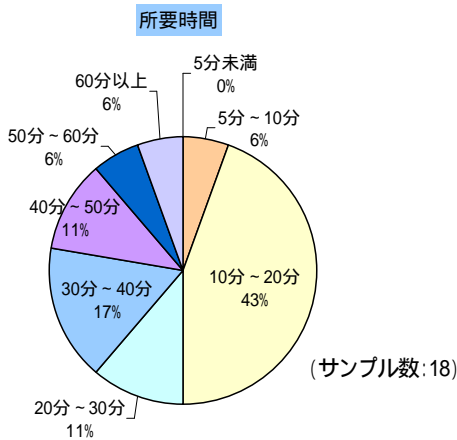
～ 坂 上 線 ～



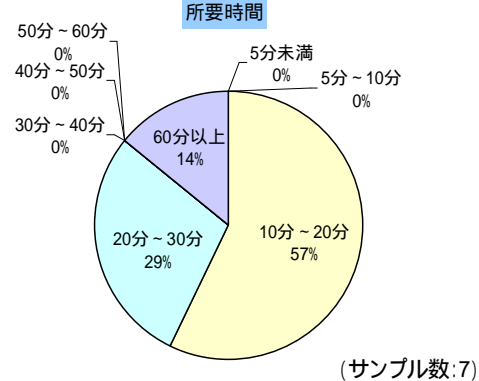
～ 大竹・栗谷線 ～



～ 坂 上 線 ～



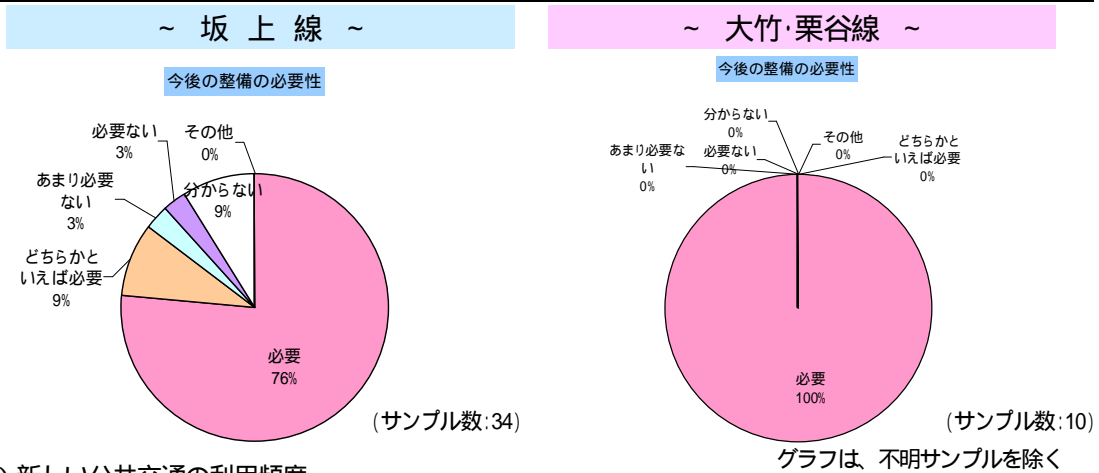
～ 大竹・栗谷線 ～



3.6. 今後の公共交通のあり方について

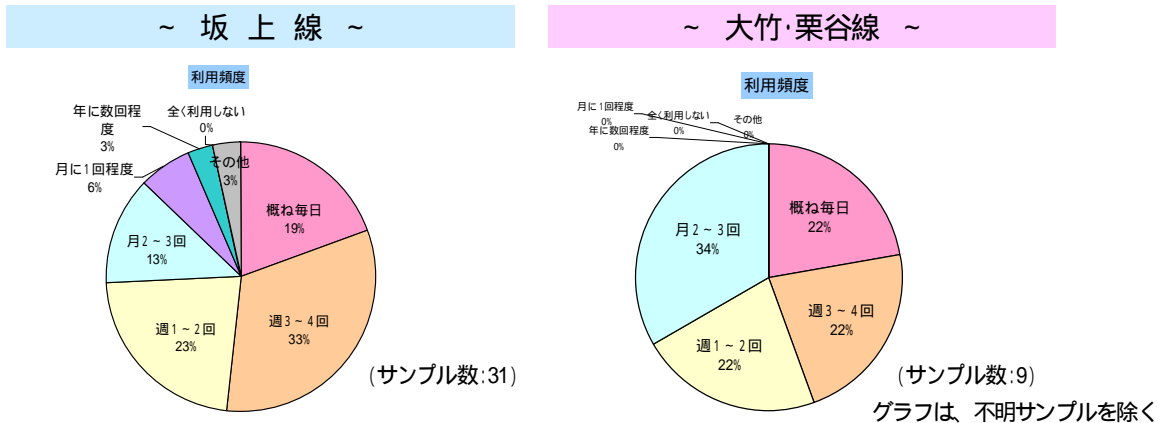
(1) 新しい公共交通の必要性

- 坂上線では「必要」が約76%、また大竹・栗谷線では全ての回答者が「必要」。



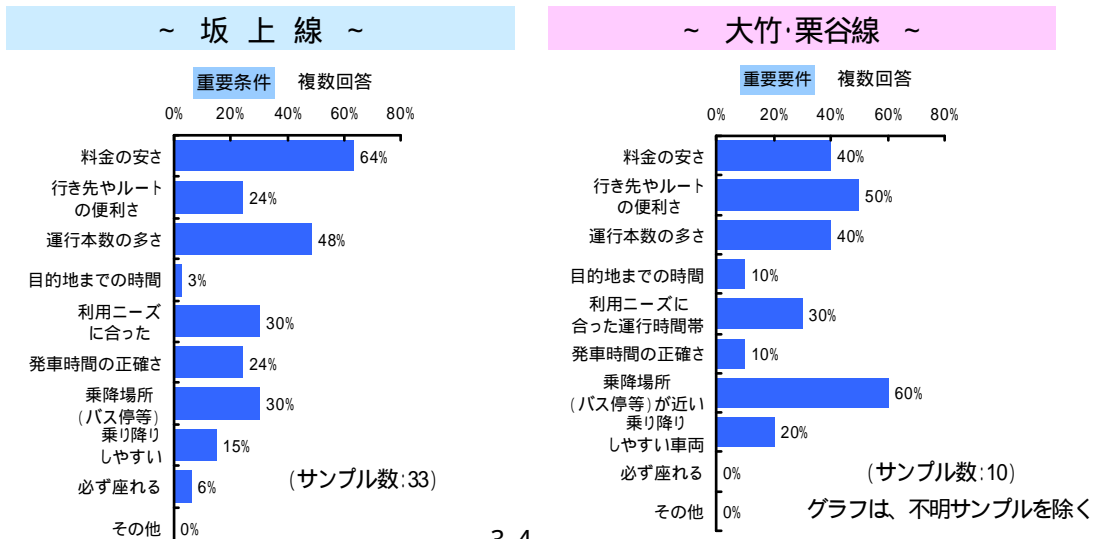
(2) 新しい公共交通の利用頻度

- 坂上線では、「週に1回以上」利用する人が約75%占め、特に「概ね毎日」は約19%である。
- 大竹・栗谷線では、「週に1回以上」が約66%、「概ね毎日」は約22%である。



(3) 公共交通の利用で重要視する条件

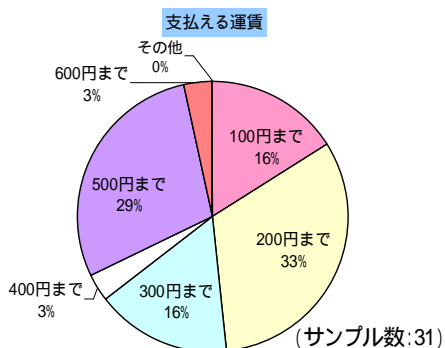
- 坂上線では、「料金」「運行本数」を挙げる人が多い。
- 大竹・栗谷線では、「乗降場所」「ルート」の割合が高く、現在のルートが利用しにくい側面が伺える。



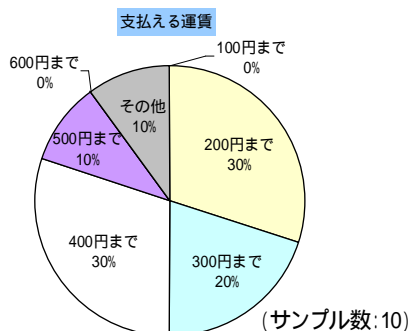
(4) 払っても良い運賃

- 「200円まで」が約3割と多いが、現在の料金が高いことから、坂上線では「500円まで」、大竹・栗谷線では「400円まで」も約3割を占めている。

～ 坂上線 ～



～ 大竹・栗谷線 ～

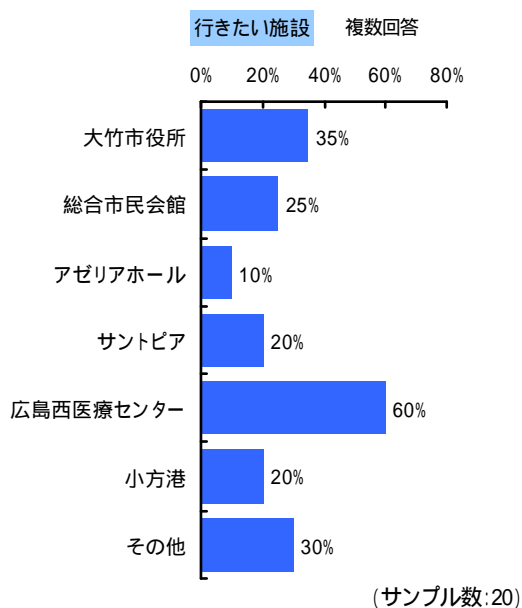


グラフは、不明サンプルを除く

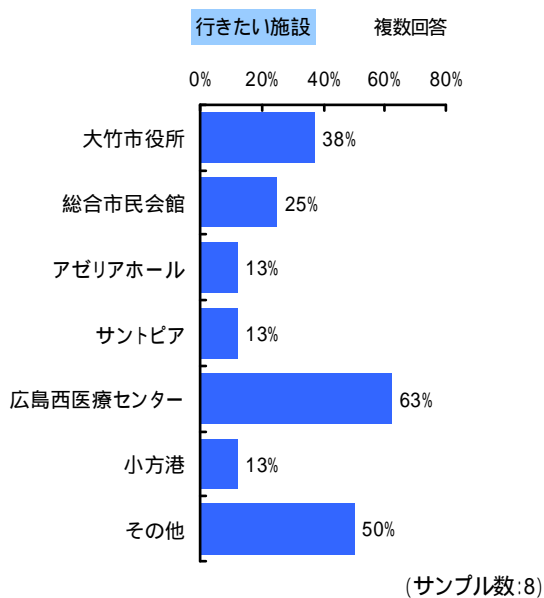
(5) 行きたい場所

- 行きたい場所では、「広島西医療センター」が最も多く、坂上線、大竹・栗谷線ともに約6割を占める。

～ 坂上線 ～



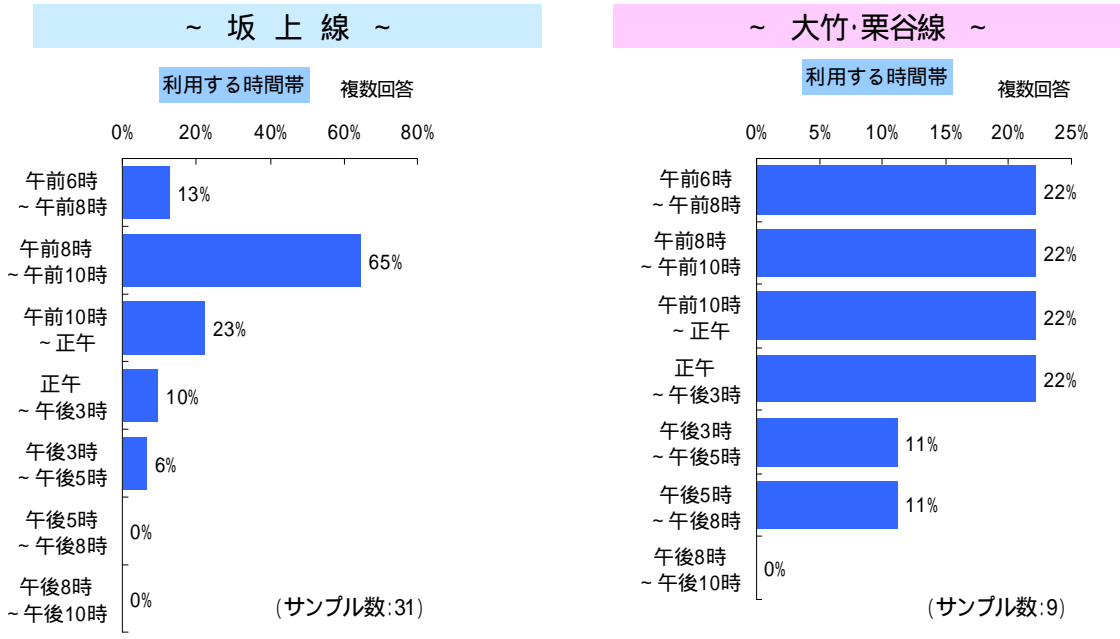
～ 大竹・栗谷線 ～



グラフは、不明サンプルを除く

(6) 利用する時間帯

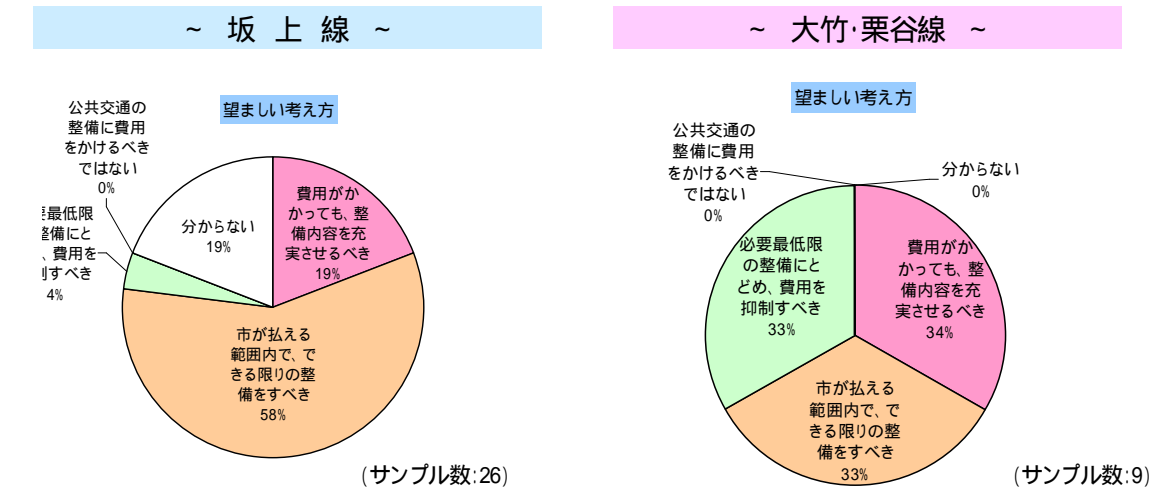
- 坂上線では、「午前8時～10時」が最も多く約54%を占める。
- 一方、大竹・栗谷線では、時間の集中はみられない。



グラフは、不明サンプルを除く

(7) 整備の考え方

- 坂上線では「市が払える範囲で出来る限り」が最も多く、約6割を占める。さらに「費用がかかっても充実させるべき」を合わせると、約8割を占める。
- 大竹・栗谷線では「市が払える範囲で出来る限り」が約3割、「費用がかかっても充実させるべき」も約3割であり、過半数が整備の必要性を示している。一方で「費用を抑制すべき」も約3割である。



グラフは、不明サンプルを除く