

実証実験地区に対するアンケート調査結果について (定時定路線型)

・ 定時定路線型（小型バス、ワゴン車）に対するアンケート

■ アンケート対象

八木が谷地区・・・八木が谷 2 ～ 4 丁目（1,295 世帯）

丸山地区・・・・・・丸山 3 ～ 4 丁目（1,939 世帯）

田喜野井地区・・・田喜野井 1 ～ 2 丁目、三山 1 ～ 2 丁目（3,537 世帯）

■ 配布対象世帯の抽出方法及び実施方法

ランダムによる直接配布・郵送回収

■ 配布数

八木が谷地区 260 世帯（世帯数の約 20％）

丸山地区 390 世帯（世帯数の約 20％）

田喜野井地区 710 世帯（世帯数の約 20％）

■ 回収数

八木が谷地区 163 世帯 379 名分（回収率 62.7％）

丸山地区 190 世帯 425 名分（回収率 48.7％）

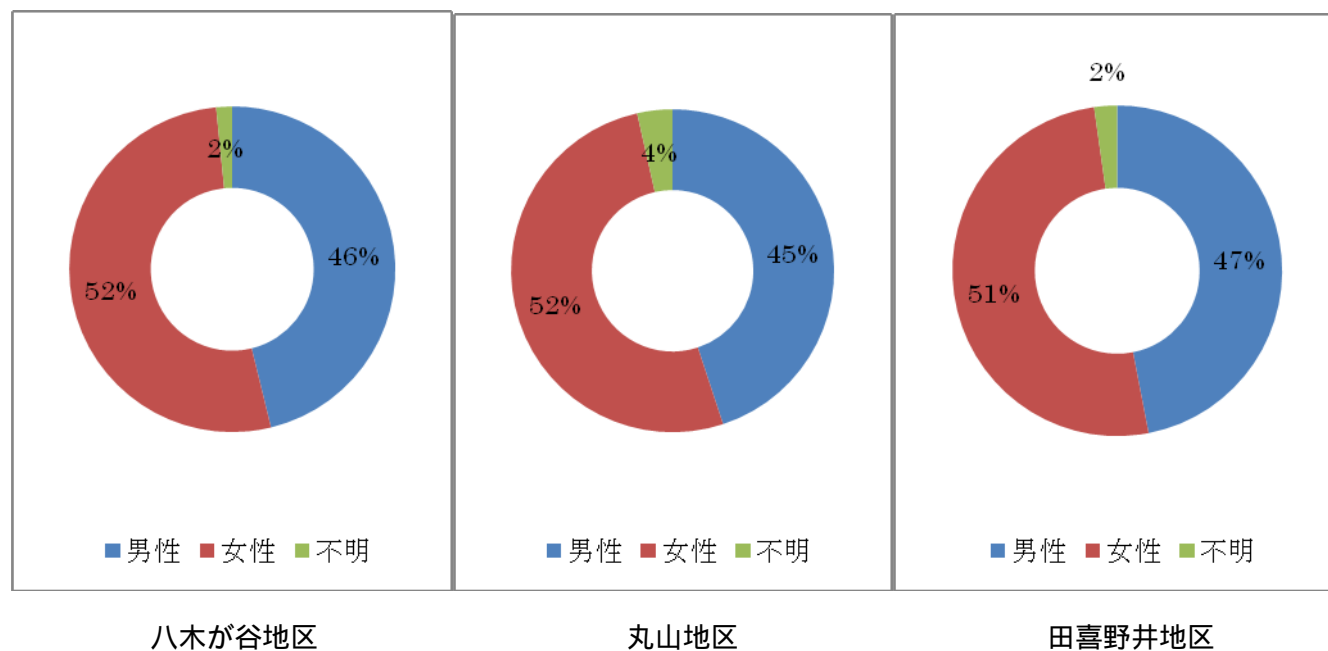
田喜野井地区 345 世帯 758 名分（回収率 48.6％）

■ 実施期間

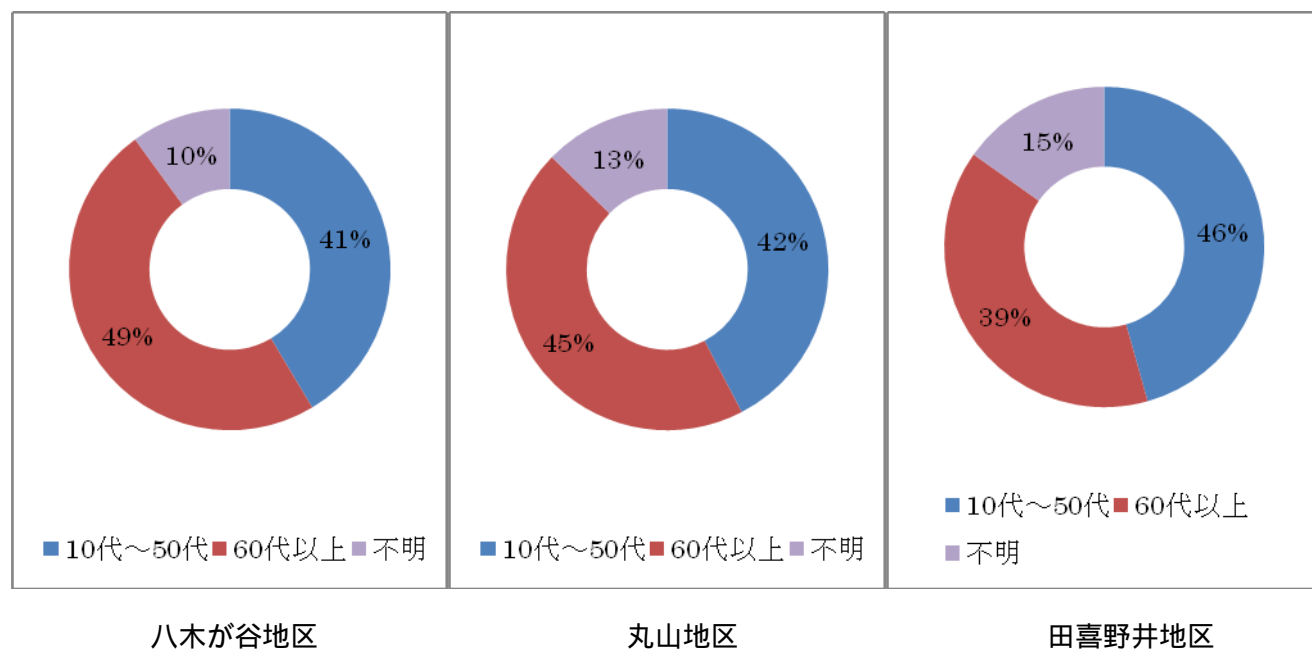
配布：2 月 1 日～3 日 回収期限：2 月 13 日

■ 主な検証結果

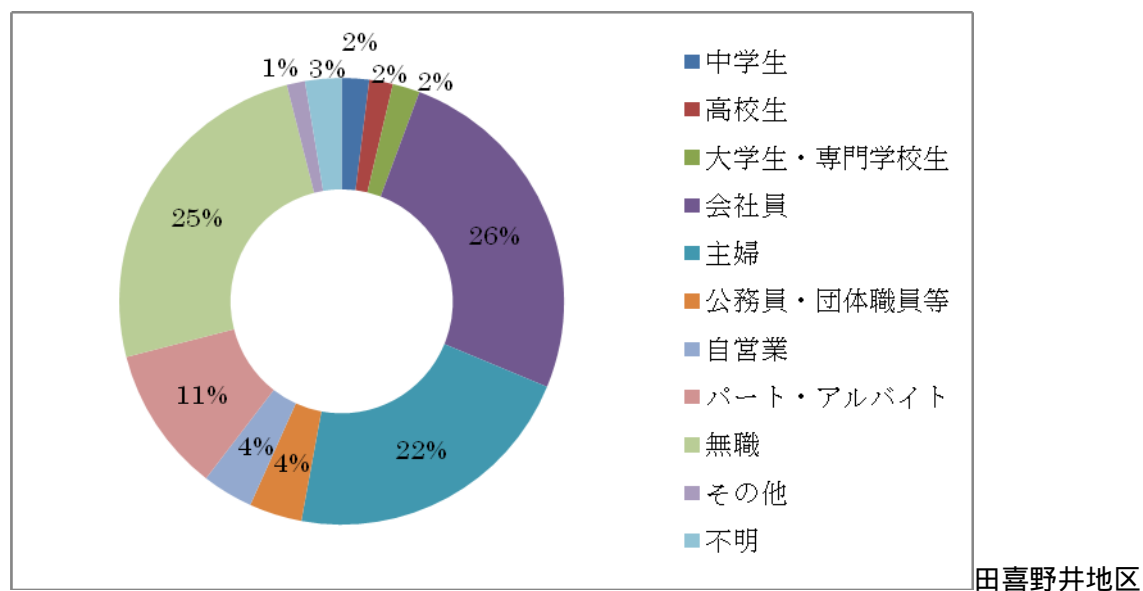
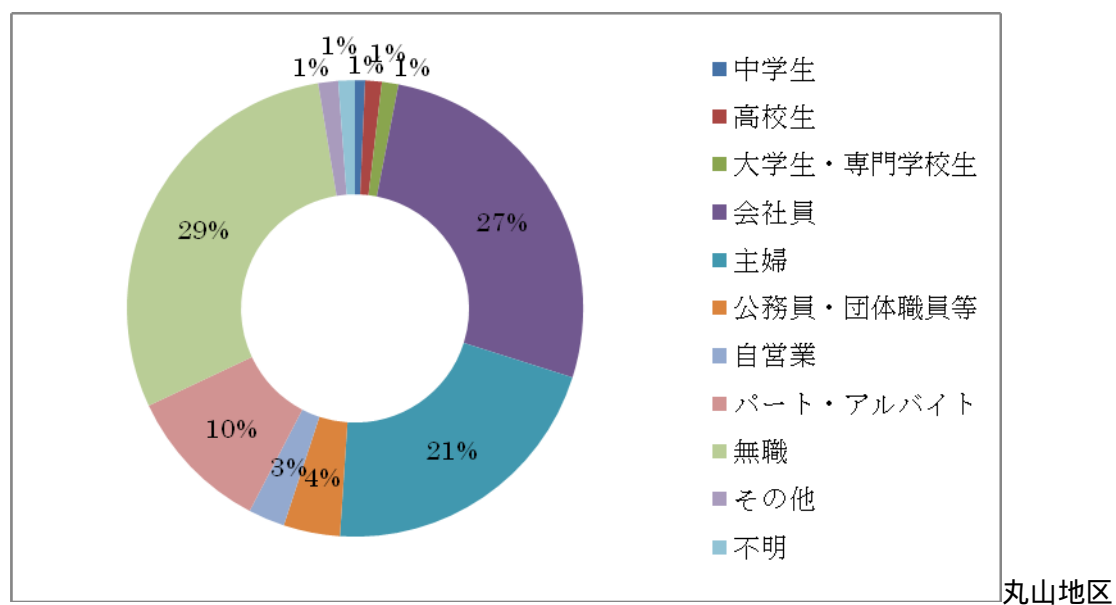
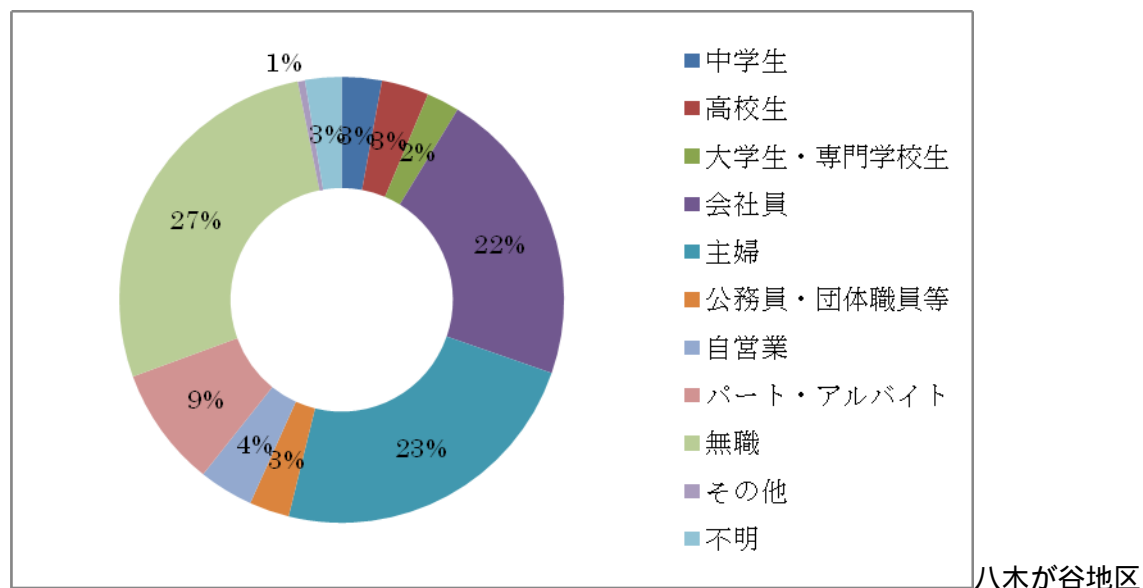
1．性別に関しては、3 地区ともほぼ同じ比率となっていた。



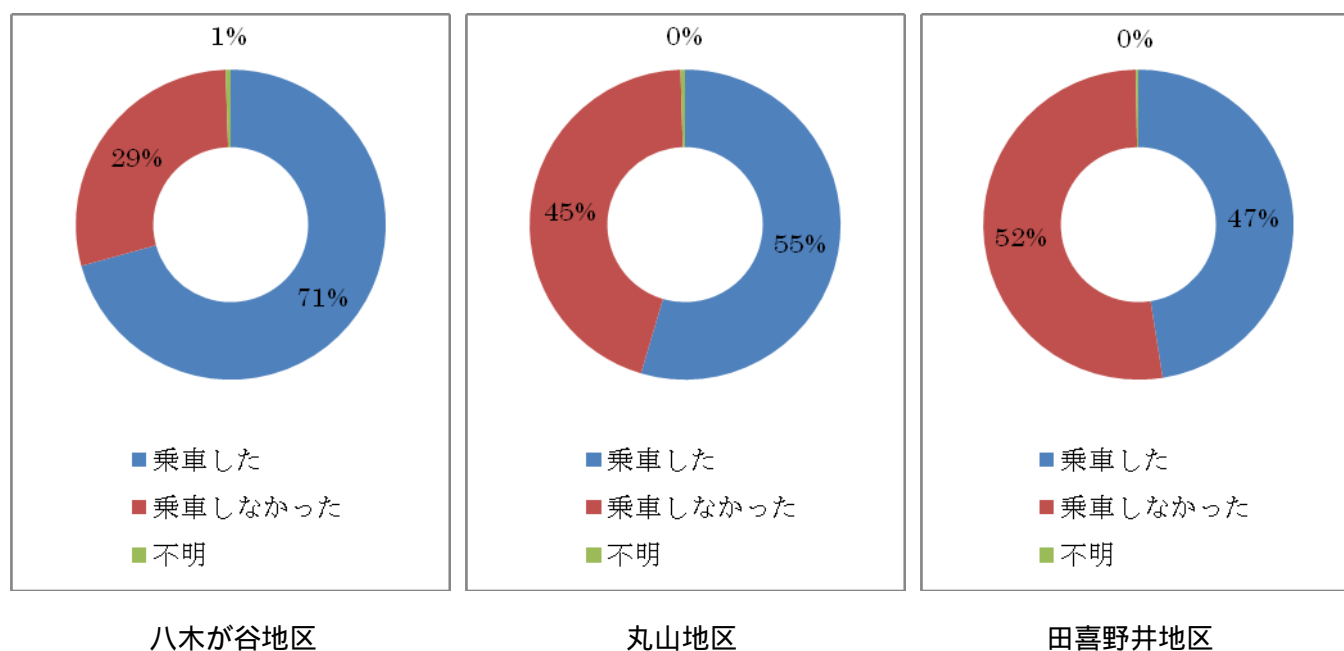
2．年齢層に関しては、八木が谷地区が60歳以上の比率が高く、田喜野井地区は10代から50代の比率が60代以上より高い結果となっている。



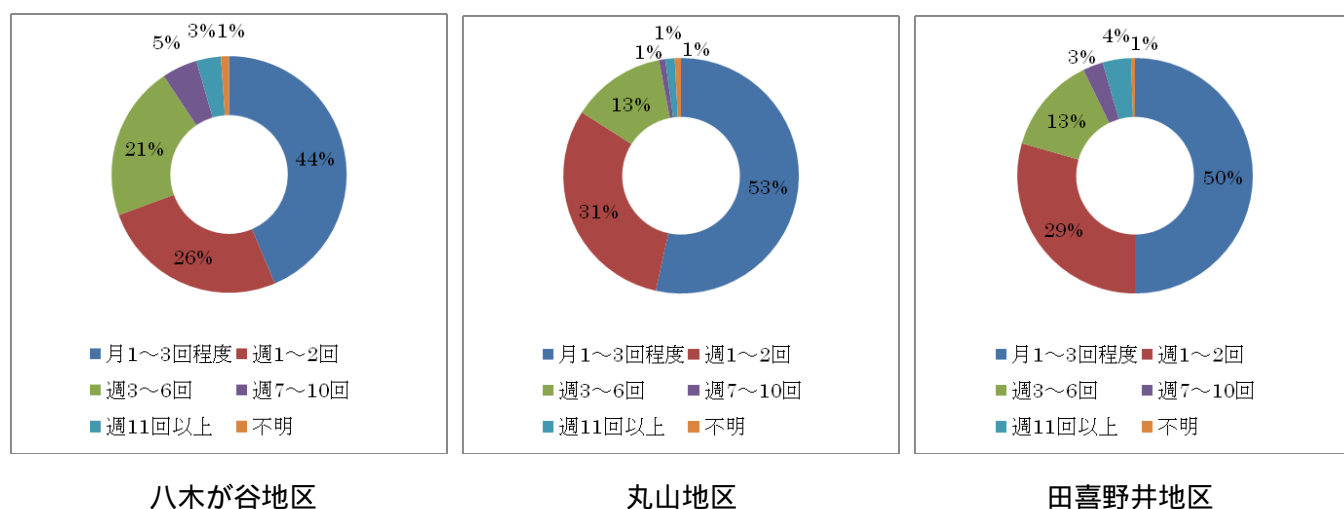
3. 職業については、大きな差は出なかった。



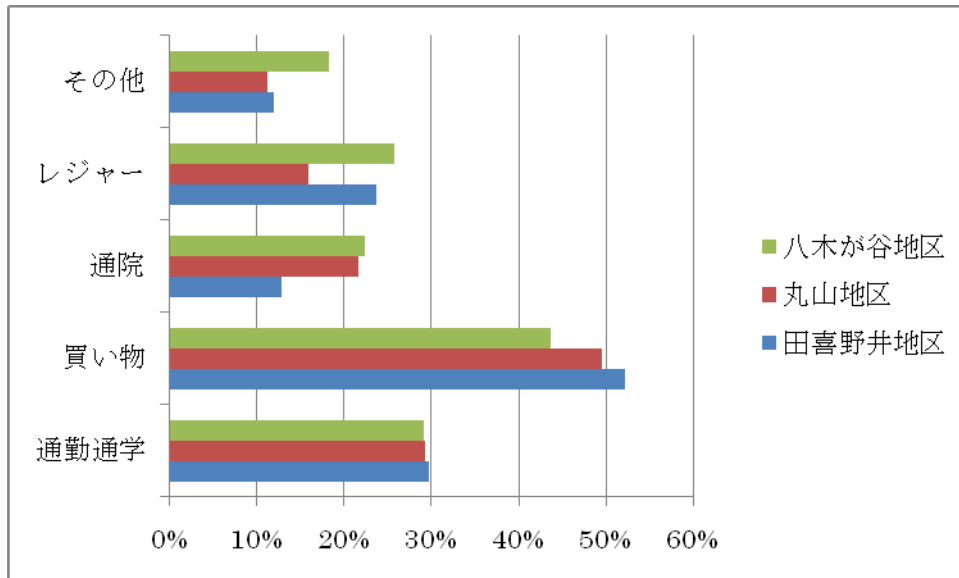
4. 乗車したかどうかについて聞いたところ、八木が谷地区は71%の方に乗車していただいた。丸山地区は55%、田喜野井地区は47%の方に乗車していただいた。



5. 乗車した方にどの程度の頻度で乗車したかを聞いたところ、どの地域も、月1～3回程度が一番多く、次に週1～2回が多かった。そのなかで、八木が谷地区は週3～6回乗車した割合が高くでており、比較的高頻度で乗車した方が多い結果となっている。また、丸山地区は他の地区に比べ、週7～10回、週11回以上の方が少なく、高頻度で利用可能な方に繰り返し利用されていないと推測される。

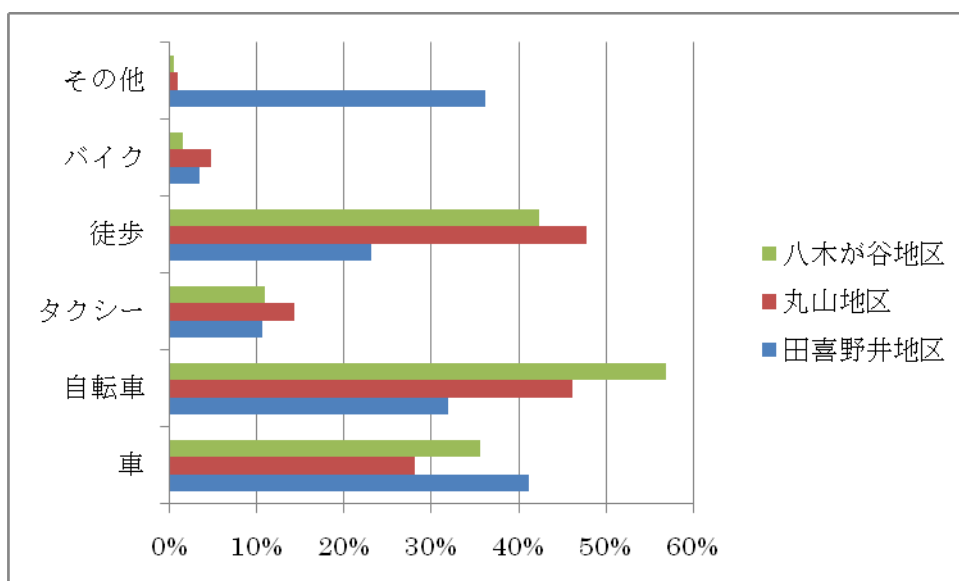


6. 利用した方の目的（複数回答可）を確認したところ、各地区とも、買い物が一番多かった。次に通勤通学であった。今回は3か月間という実験であったため、通勤通学の方が交通手段を変更するまで行かなかったのではないかと推測される。



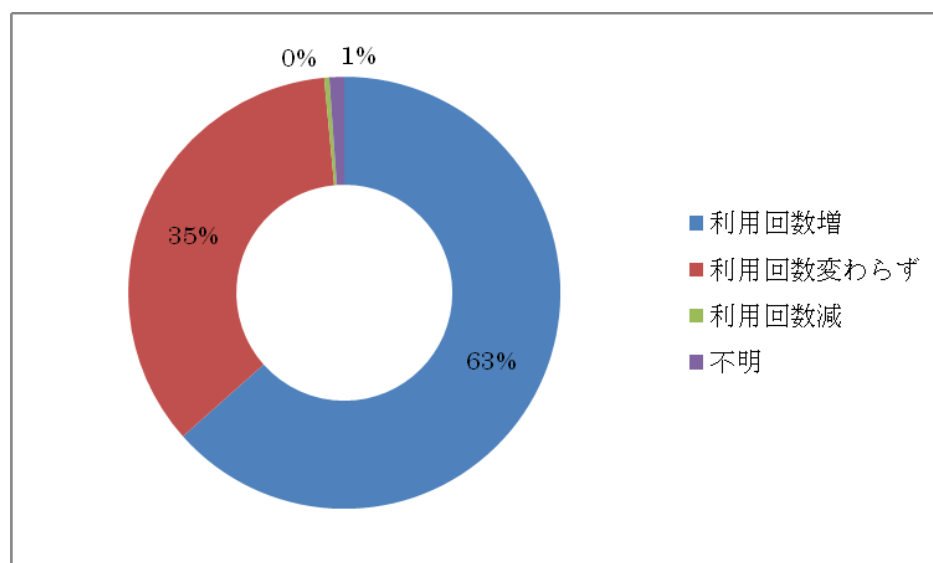
注：複数回答可なので、100%にはならない。

7. 利用した方の以前の交通手段（複数回答可）を確認したところ、八木が谷地区・丸山地区については徒歩、自転車の割合が高かったが、田喜野井地区については自動車、その他交通手段の順に高かった。田喜野井地区のその他交通手段の内、バスという回答が約80%（130件中103件）あり、既存バス路線からの転換者が多いのが特徴といえる。

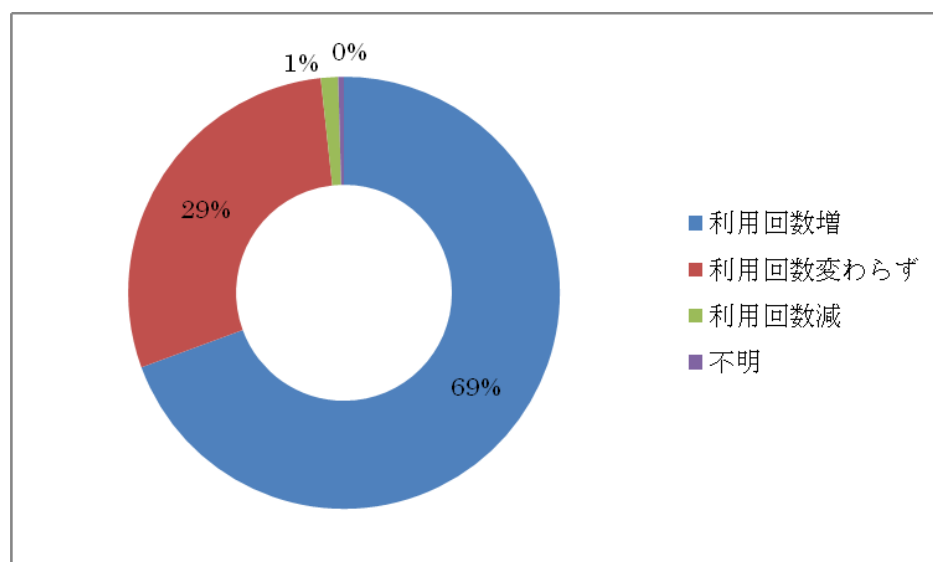


注：複数回答可なので、100%にはならない。

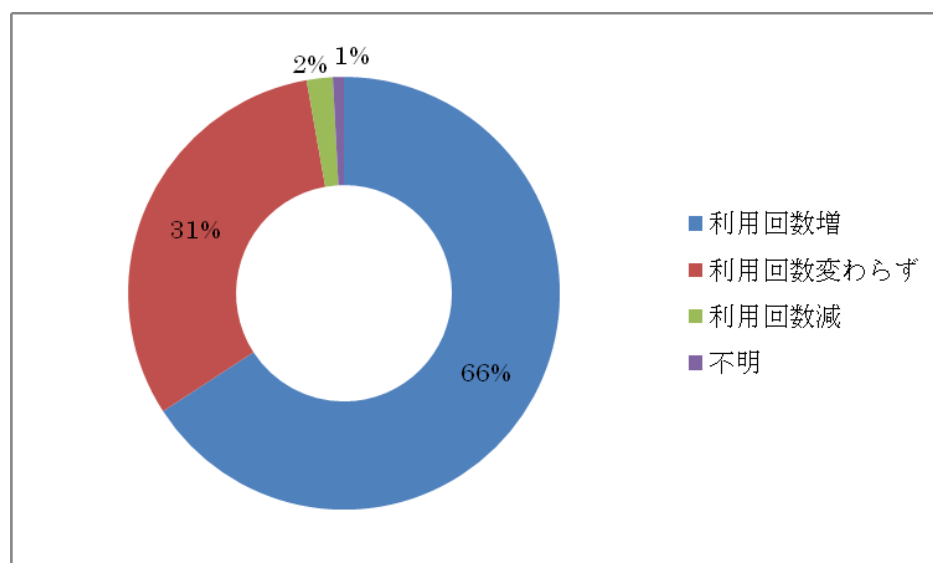
8. 利用した方に今後の利用意向を確認したところ、利用回数増の方は各地区とも6割を超え、利用回数変わらずの方を合わせると100%近くまで行くことから、今回の実証実験は利用した方には好評だったものと推測される。



八木が谷地区

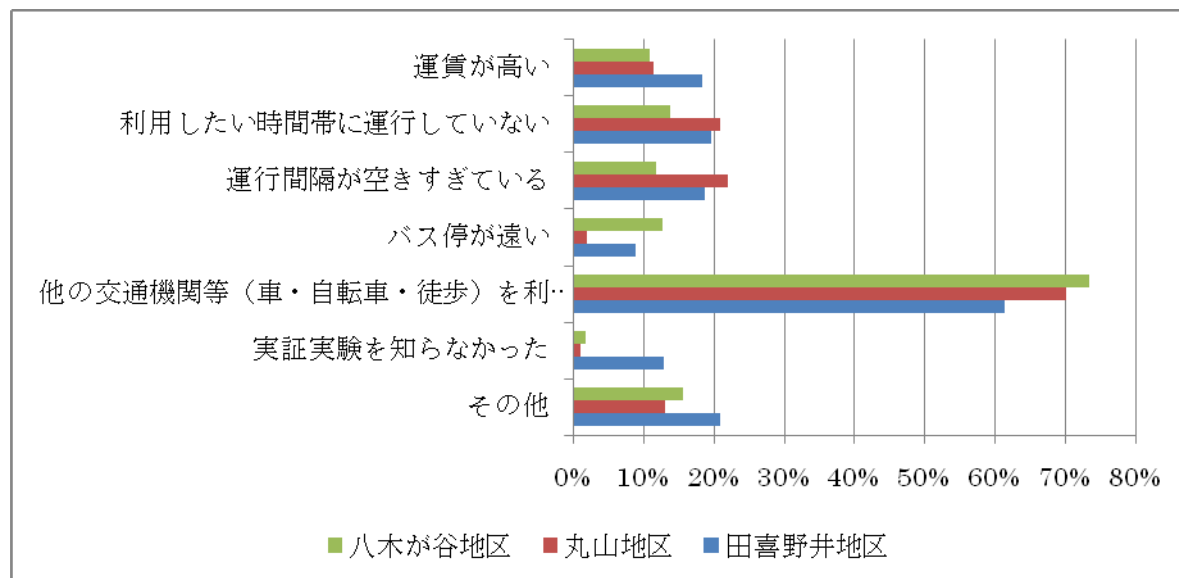


丸山地区

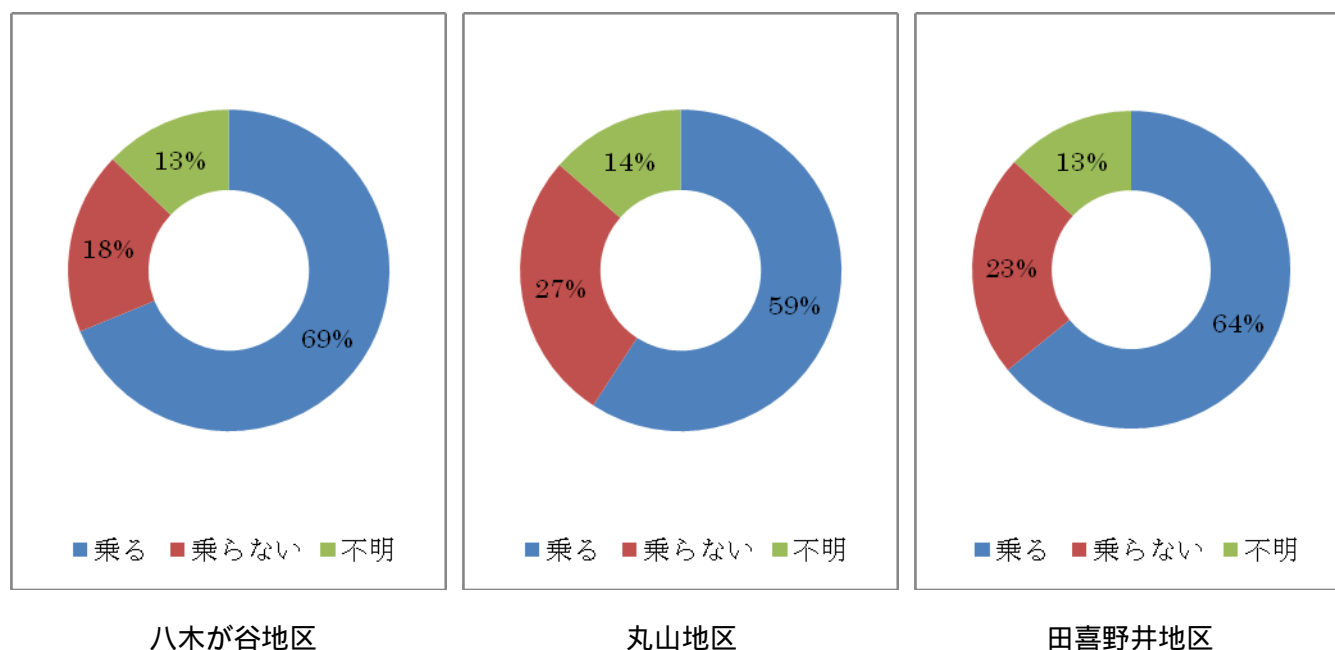


田喜野井地区

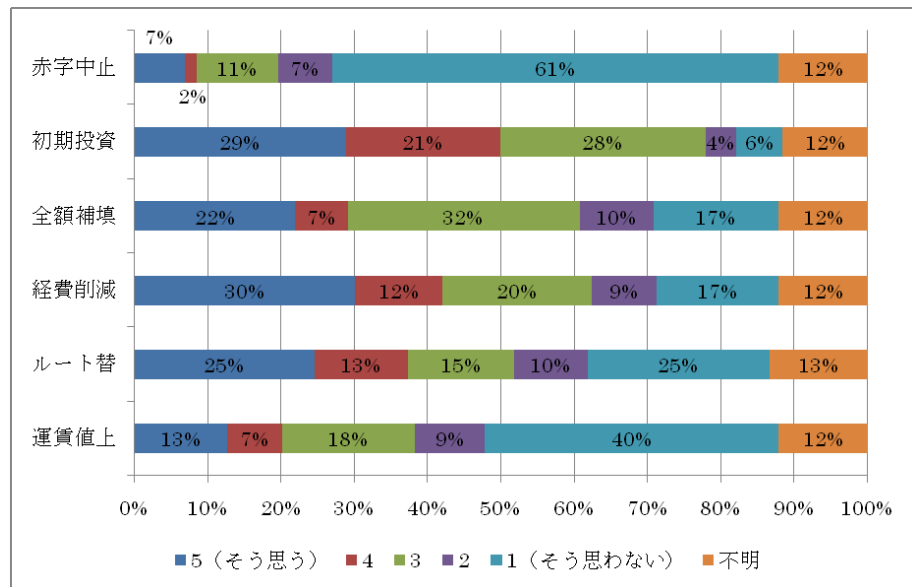
9. 利用しなかった方に、その理由を聞いた（複数回答可）ところ、各地区ともに、他の交通機関等を利用しているからという理由が圧倒的に多かった。各地区の特徴は、八木が谷地区については、バス停が遠いという割合が他地区と比べ高かったが、運行間隔（30分間隔）や運行時間帯については他地区と比べ割合が低かった。丸山地区については運行間隔（45分間隔）や運行時間帯についての割合が他地区と比べ多少高かったが、バス停が遠いという割合は他地区と比べ低かった。田喜野井地区については、実証実験を知らなかった、バス停が遠い、運賃（200円）が高い、その他理由が他地区に比べ高かった。田喜野井地区のその他理由は、特に、「定員があり乗れないかもしれないので乗らない」という理由が多かった。



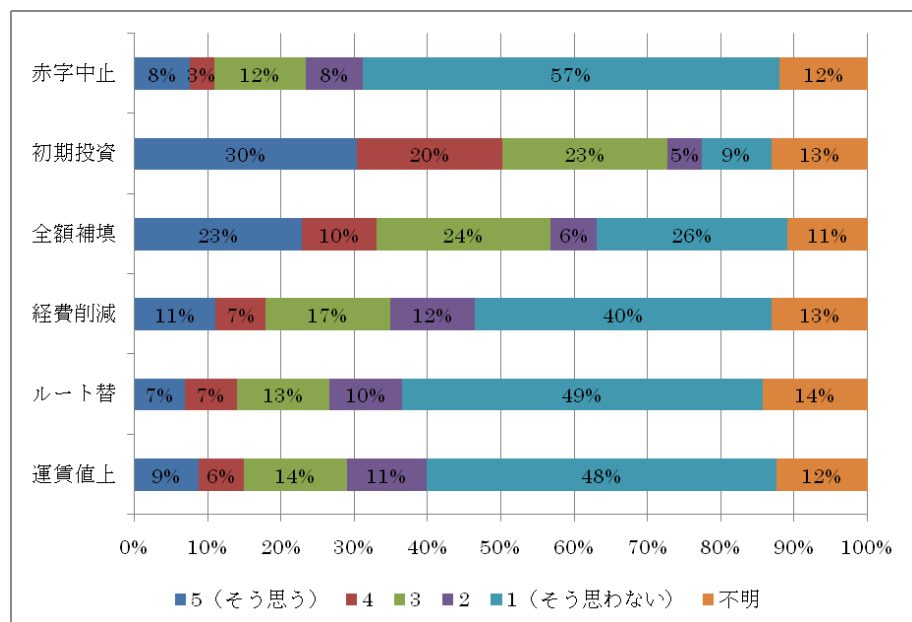
10. 利用しなかった方に、利用しなかった理由が解消した時の利用意向を確認したところ、半数以上の方が乗車意向を示した。他の交通機関等を利用しているからという理由が圧倒的に多かったことから、利用転換を図ることが利用者数増加につながるものと思われる。



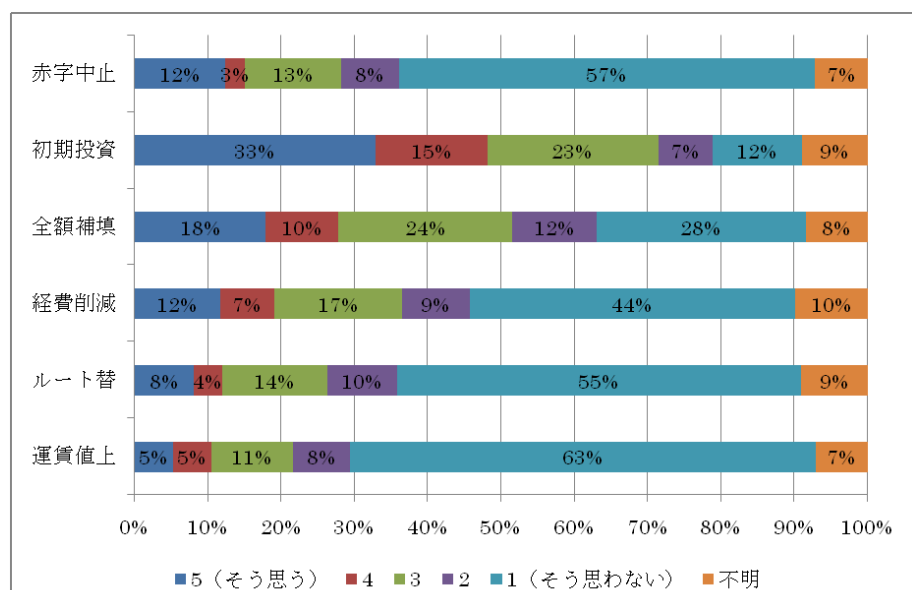
- 1 1 . 意識調査を行った結果は、各地区ともに、赤字であるために運行を中止することにはそう思わない(1) という意見が 50 % を超えた。また、初期投資等を補助し、運行経費は運賃収入で賄うべきという意見に そう思う(5) ややそう思う(4) の割合は半数程度おり、赤字額を全額補てんすべきという意見は そう思う(5) ややそう思う(4) と、そう思わない(1) ややそう思わない(2) の割合はほぼ拮抗していることから、バス路線等に対する補助の考え方については、公共交通不便地域においても、ある程度基準を作成することが必要と思っている方が多いことが推測される。八木が谷地区については、他地区と比べ、経費削減やルートを変更するという意見に そう思う(5) ややそう思う(4) という割合が多い。運賃の値上げについては、そう思わない(1) ややそう思わない(2) の割合が約半数となり、否定的意見が多かった。



八木が谷地区



丸山地区



田喜野井地区