

各種調査結果概要

1. 交通に関するアンケート	1
(1) 調査概要	1
(2) アンケート結果概要	1
2. ワークショップ（聖和台・磯長台第1回）	5
(1) 開催概要	5
(2) ワークショップ結果概要	5
3. 事例視察	7
(1) 視察の概要	7
(2) くるくるバスについて	7
(3) くるくるバスの説明及び質疑応答のポイント	7
4. 路線バス利用実態調査	8
(1) 調査概要	8
(2) 調査結果概要	9

1. 交通に関するアンケート

(1) 調査概要

調査手法	郵送発送・郵送回収
調査日時	平成30年9月15日～10月1日（発送：9月14日 回収締切：10月9日）
調査対象	聖和台・磯長台地域、畑・山田地域の一部

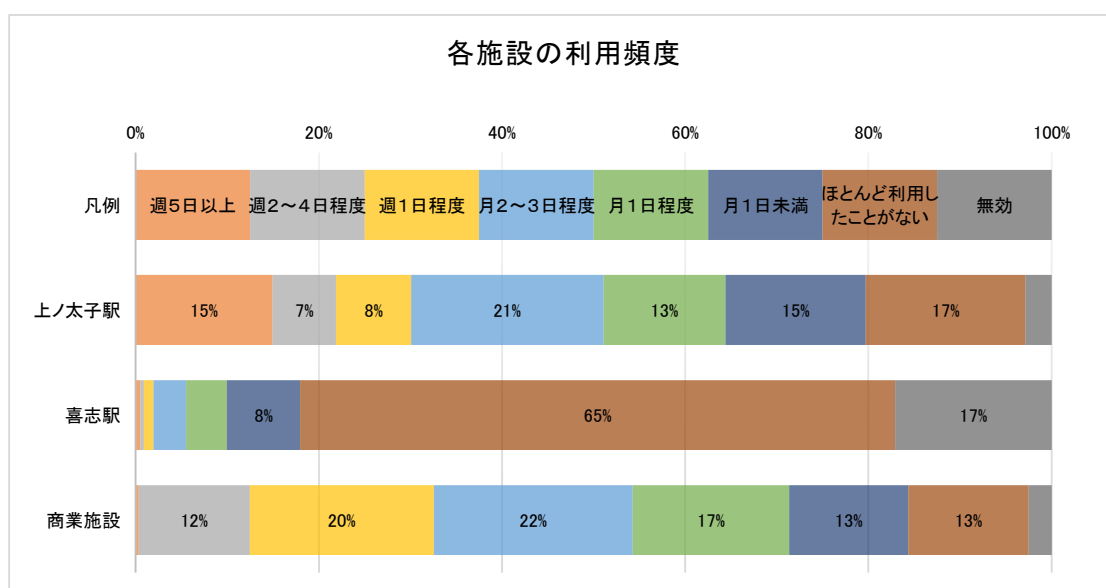
(2) アンケート結果概要

① 聖和台・磯長台地域

配布数：954通 回収数：562票 回収率：58.9%

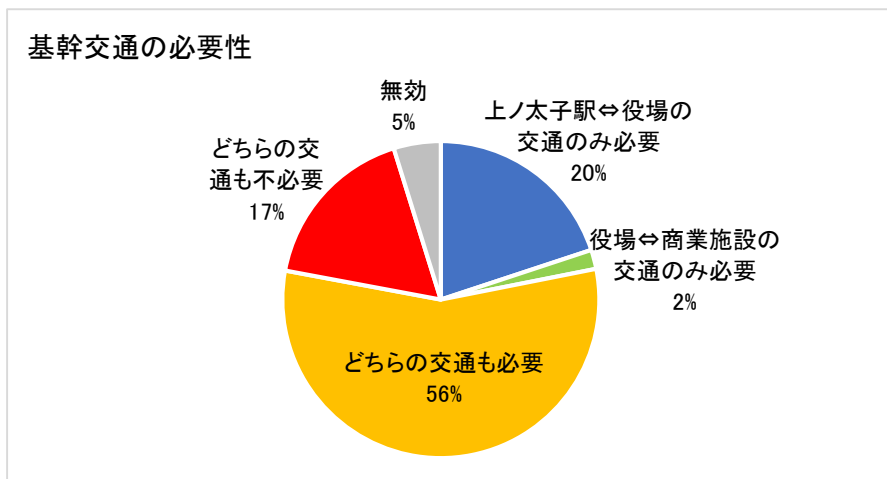
【普段の移動について】

- ・上ノ太子駅の平均利用頻度は1.24日/週。
- ・上ノ太子駅の高頻度の利用者は若年層になるにつれ多くなり、通勤・通学での利用が高いと考えられる。
- ・上ノ太子駅への交通手段は総じて徒歩が多く、利用頻度が低くなるにつれ、自家用車を利用する傾向にある。
- ・喜志駅の平均利用頻度は0.11日/週、駅利用に関しては、距離的に近い上ノ太子駅を利用する傾向にある。
- ・新しくできた商業施設の平均利用頻度は0.78日/週。
- ・商業施設への交通手段は自家用車の利用がほとんどで、距離的に遠いこと、買い物による荷物があることが原因と考えられる。
- ・その他施設への来訪は、「役場、公民館、図書室等」、「郵便局」、「スーパー」の役場の周辺に立地する施設が多かった。
- ・役場周辺への交通手段としては自家用車（自分で運転）が多い。これは通勤・通学のような規則的な移動ではなく、自発的な移動であることに起因していると考えられる。



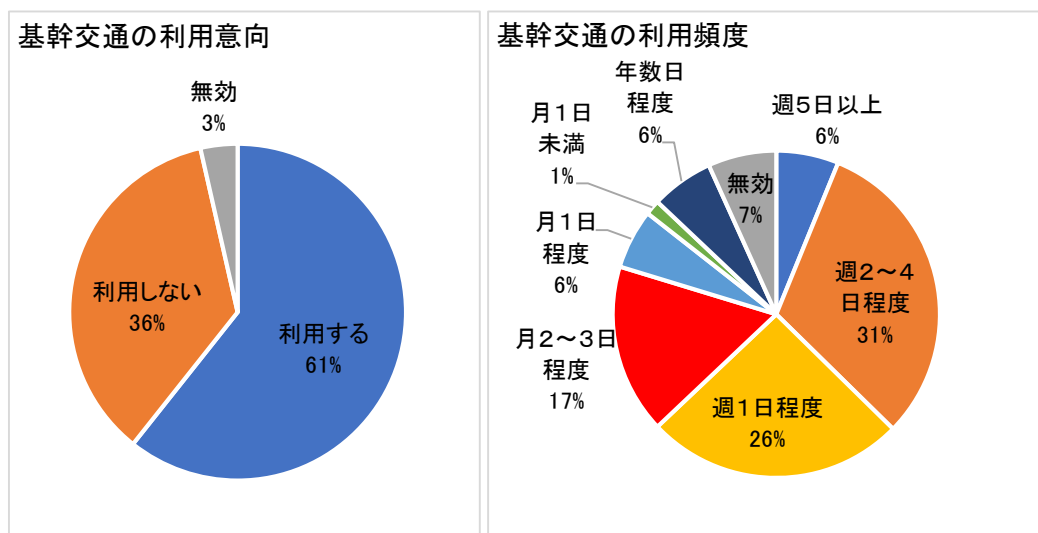
【公共交通の必要性】

- ・約 8 割が「地域として基幹交通は必要」と回答しており、約 6 割が「どちらの交通も必要」と最も多いが、約 2 割は「どちらの交通も不必要」と回答した。
- ・上ノ太子駅から遠い聖和台 1 丁目、磯長台の方が、必要性が高いと回答した。
- ・不必要な理由としては、「乗る人が少ないと思うから」という回答が最も多かった。



【利用意向について】

- ・約 6 割が基幹交通を「利用する」と回答した。
- ・若年層よりも高齢層の方が、利用意向が高い。
- ・利用すると回答した人の平均利用頻度は 1.73 日/週。
- ・「利用しない」と回答した方のうち、約 4 割が「将来利用する可能性がある」という回答であった。



【利用可能な公共交通】

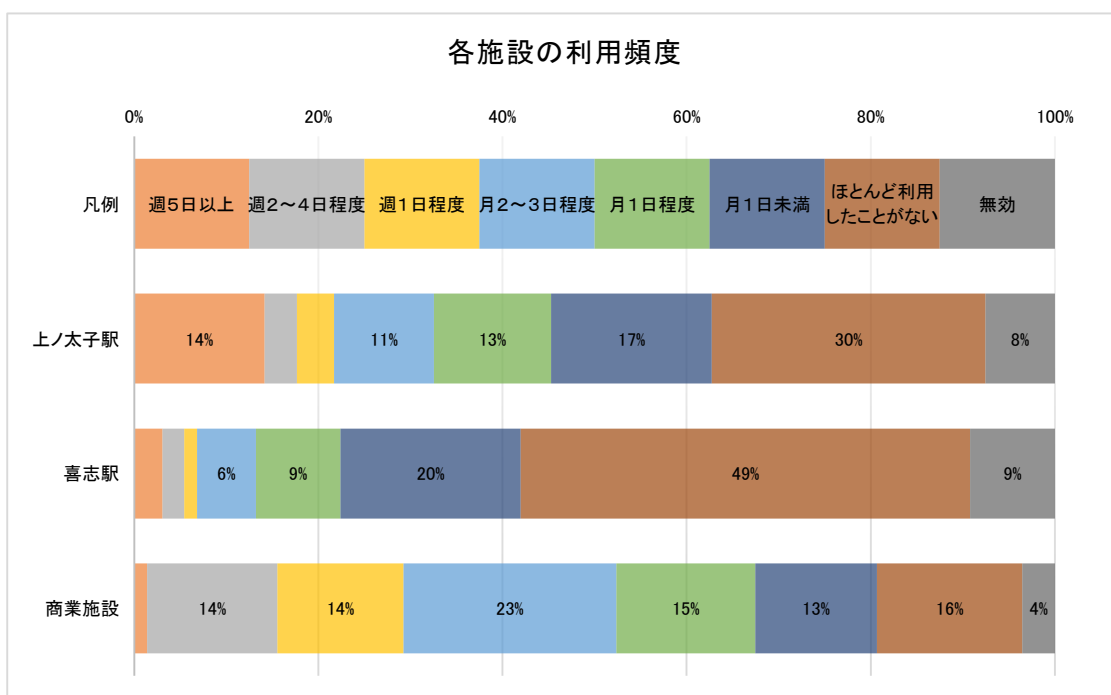
- ・平均運賃は 142 円。バス停までの歩行時間は約 3 割が 3 分以内、約 5 割が 5 分以内という結果となった。

②畑・山田地域の一部

配布数：999 通 回収数：424 票 回収率：42.4%

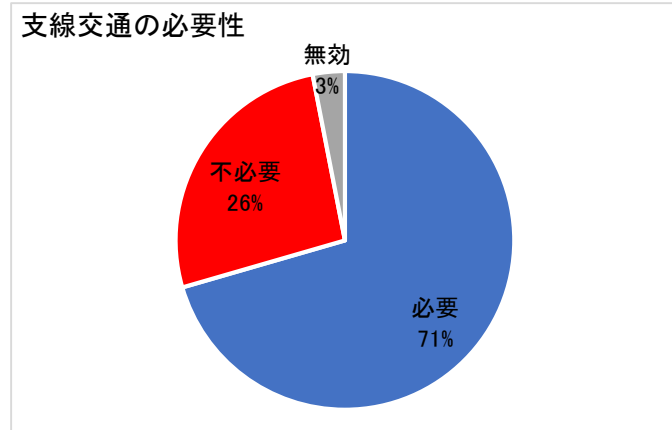
【普段の移動について】

- ・上ノ太子駅の平均利用頻度は1.05日/週。
- ・上ノ太子駅の高頻度の利用者は若年層が多く、通学での利用が高いと考えられる。30歳代、40歳代の利用頻度は低く、通勤にはあまり利用されていないことが考えられる。
- ・上ノ太子駅への交通手段は総じて自家用車が多く、利用頻度が高い利用者は路線バス、自転車・バイクの割合が比較的高く、利用頻度が低くなるにつれ、自家用車の利用が高くなる傾向にある。
- ・喜志駅の平均利用頻度は0.35日/週、駅利用に関しては、距離的に近い上ノ太子駅を利用する傾向にある。(聖和台・磯長台地域よりは高い数値となっている。)
- ・新しくできた商業施設の平均利用頻度は0.85日/週。
- ・商業施設への交通手段は自家用車の利用がほとんどで、距離的に遠いこと、買い物による荷物があることが原因と考えられる。
- ・その他施設への来訪は、「役場、公民館、図書室等」、「郵便局」、「スーパー」の役場の周辺に立地する施設が多かった。
- ・役場周辺への交通手段としては自家用車(自分で運転)が多い。これは通勤・通学のような規則的な移動ではなく、自発的な移動であることに起因していると考えられる。



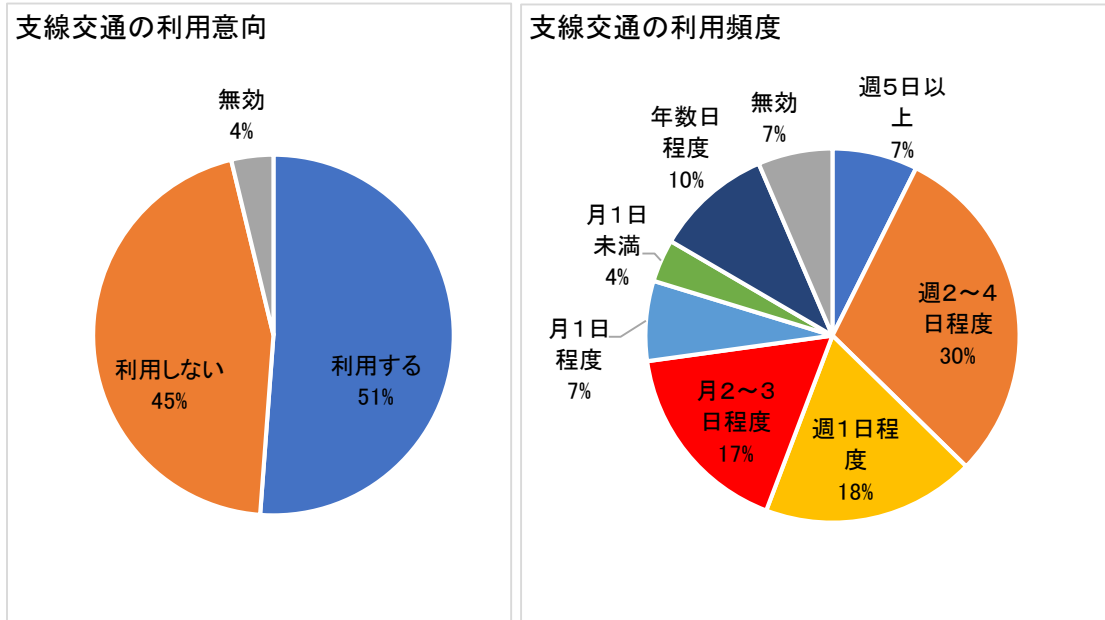
【公共交通の必要性】

- ・約7割が「地域として支線交通は必要」と回答しており、約3割は「不必要」と回答した。
- ・畑地区が最も必要性が高いと回答した。
- ・不必要な理由としては、「乗る人が少ないと思うから」という回答が最も多かった。



【利用意向について】

- ・約5割が支線交通を「利用する」と回答した。
- ・若年層・高齢層が、利用意向が高く、30歳代～50歳代では利用意向が低かった。
- ・利用すると回答した人の平均利用頻度は1.68日/週。
- ・「利用しない」と回答した方のうち、約4割が「将来利用する可能性がある」という回答であった。



【利用可能な公共交通】

- ・平均運賃は140円。バス停までの歩行時間は約3割が3分以内、約5割が5分以内という結果となった。

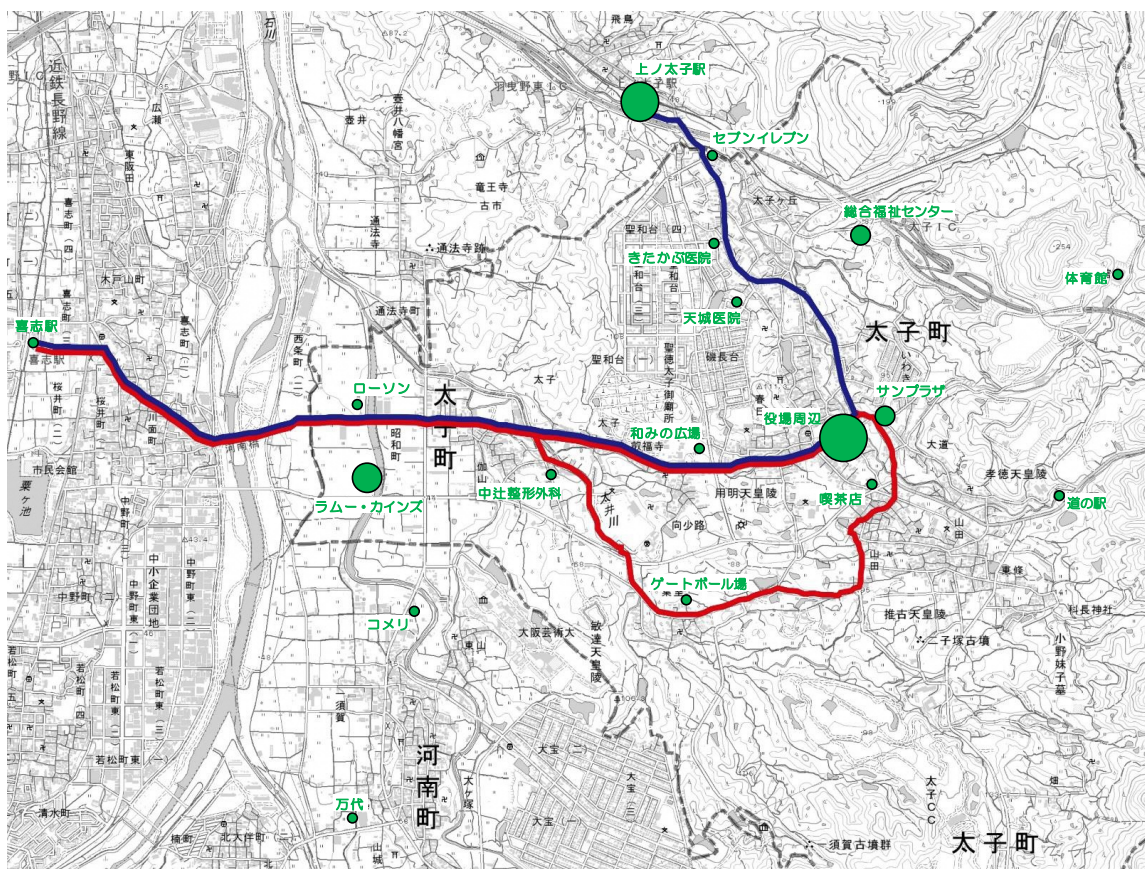
2. ワークショップ（聖和台・磯長台第1回）

(1) 開催概要

	開催日	参加人数	テーマ	内容
第1回	2018年 10月7日 (日)	64名	現況の課題と公共交通 の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の公共交通について考えよう ・どんな公共交通が欲しいのかを考えよう
第2回	2018年 11月23日 (金《祝》)	-名	運行にむけての具体的 な計画	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を走らせる際の問題点がないか考えよう ・実証運行に向けたルートを考えよう
第3回	2019年 1月頃 予定	-名	自分たちができること	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行計画を考えよう ・実証運行の目標を決めよう ・みんなに乗ってもらうため、自分たちができることを考えよう

(2) ワークショップ結果概要

■ よくいく施設



■課題の集約

交通	利用しない理由・課題	
路線バス	近くにバス停がない	送ってくれる家族がいる
	坂がありバス停までいけない	歩く
	時間帯が合わない	料金が安い
	車・バイクを利用する	時刻がわからない
	本数が少ない	中央線にないから
	駅との連携が悪い	荷物があるから
タクシー	料金が安い	車・バイクを利用する
	気軽に予約できない	歩く
	上ノ太子駅にいない	連絡手段が困難
	喜志駅に少ない	
乗合ワゴン	予約の変更ができない	予約が不便
	駅までいかない	65歳以上しか乗れない
	予約が埋まっているときがある	土日が利用できない
	車・バイクを利用する	
その他意見	独居高齢者はどうする	送迎できる人がいなくなったらどうする
	免許返納したときどうする	

■どんな公共交通がほしいか

カテゴリー	意見	カテゴリー	意見
ルートに関する意見	中央線に欲しい	便数に関する意見	1時間1本程度
	自由経路型のルート		1時間2本程度
	町内を走る循環バス		1時間3本以上
	生活道路に乗り入れ		便数を多くしてほしい
	河南町にも回るルート	ダイヤに関する意見	定時
	観光客を考慮したルート		夜遅くまで運行してほしい
行先に関する意見	上ノ太子駅		土日祝日の運行
	役場周辺		鉄道駅のダイヤとの連携
	喜志駅	対象に関する意見	誰でも乗れるように
	ひとが集まる場所		
利用金額に関する意見	有償	タクシーに関する意見	料金の安いタクシーがあれば
	100円～150円の手ごろな金額		予約しやすいタクシーがあれば
車両に関する意見	マイクロバスのような小さなサイズのバス		
	金剛バスと同様のサイズ	乗合ワゴンに関する意見	予約なしまたは簡易な予約方法の乗合ワゴン
	バリアフリー対応		駅まで行ってほしい
バス停に関する意見	近くにバス停がほしい		乗合ワゴンは継続してほしい
	バス停は3つほしい		着時間がわかる乗合ワゴン
	多く欲しい	その他	他施設の送迎バスとの連携
	駅にタクシーがない		

3. 事例視察

(1) 視察の概要

視察先	神戸市東灘区住吉台【くるくるバス】
日時	2018年10月2日（火）
参加者	委員：7名 事務局：3名 公募：3名
協力	みなと観光バス株式会社、大阪大学 森栗教授

(2) くるくるバスについて

【住吉台のすがた】

- ・昭和40年代に開発
- ・地形的な特徴・・・急な坂道
- ・地域の大部分が住宅地
- ・生活利便施設・・・少ない
- ・人口の動向・・・減少している、高齢化



【くるくるバスの概要】

- ・運行開始日：平成17年1月23日（日）
- ・ルート：住吉台←→JR住吉駅前
- ・ダイヤ：6時台～21時台（1時間に概ね4本）
- ・運行主：みなと観光バス(株)



【くるくるバスのポイント】

- ・「自分たちのバスは自分たちで守り、走り続けさせる」ために、『くるくるバスを守る会』を発足し、現在も活動を続けている。
- ・行政からの補助はもらわず、住民とバス事業者が協働し運行している。
- ・地域の人口が減少する中、利用者を増やし続け黒字運行している。また、地域の移動手段として根付いたことで、クルマに頼らないまちに変化した。

→自動車登録台数14.4%以上減少

→10%程度の転入の実現（アンケート結果からの推測）

*「住吉台の人口変動・生活変化と開通8年目のくるくるバス」（森栗他，2015）より

(3) くるくるバスの説明及び質疑応答のポイント

- ①役所が主体となるよりも、国や事業者との連携や調整などのサポート側にまわることが重要。
- ②公共交通を動かす活動の中で、地域住民で鍵になる世話人がいることがポイント。
- ③「くるくるバスを守る会」のような住民の団体が必要不可欠。
- ④立ち上げだけでなく、継続的によりよい形を目指し、住民と事業者や行政が話し合いを行うこと。
- ⑤地域住民の生活に定着させること。（親しみをもってもらう）
- ⑥地域住民は積極的に公共交通を利用すること。
- ⑦太子町の住民がどんなまちにしたいかが最も重要。

4. 路線バス利用実態調査

(1) 調査概要

実施概要

調査目的	金剛バス（太子線及び太子葉室循環線）各便の、バス停毎の乗降客数および乗客の属性を把握することを目的とする。
調査種別	金剛バスの利用実態調査（バス停毎の乗降車数、利用者属性等）
調査日時	■平日調査 平成30年9月26日（水） 【始発】 概ね6時から 【終着】 概ね23時まで（約17時間） ■休日調査 平成30年9月23日（日） 【始発】 概ね6時から 【終着】 概ね21時まで（約15時間）
調査対象	金剛バスの路線のうち、以下に示す路線を調査対象路線とし、調査員が目視により、乗降客数及び属性を調査する。 <ul style="list-style-type: none"> ・太子線（起点）喜志駅（終点）上ノ太子駅 ・太子線（起点）上ノ太子駅（終点）喜志駅 ・太子葉室循環線【太子】（起点）喜志駅（終点）喜志駅 ・太子葉室循環線【葉室】（起点）喜志駅（終点）喜志駅

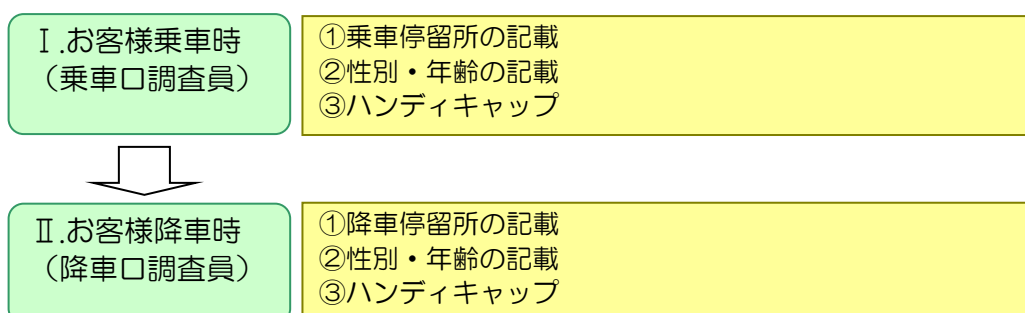
調査内容と実施方法

調査員が対象路線の全便に乗車し、利用者の乗降車時に停留所及び属性を目視にて確認し、調査票に記載する。

調査項目一覧

項目	調査方法
乗降停留所	乗車停留所・降車停留所
性別	男性・女性
年齢	①小学生以下（～12歳） ②中学生以上の学生（12～20歳）ただし、大学生は含む。 ③成人1（20～64歳） ④高齢者（65歳～）
ハンディキャップ	視覚障がい者・車いす使用者

調査の流れ



(2) 調査結果概要

乗降客数

【乗降が多いバス停】

(単位：人)

バス停名	平日		休日	
	乗車数	降車数	乗車数	降車数
喜志駅前	288	244	222	221
六枚橋	88	89	49	45
太井川	74	76	38	12
上ノ太子	51	60	28	40
太子前	34	28	53	56

- ・ 喜志駅前の乗降が多い。
- ・ 他には六枚橋、上ノ太子、太井川に多く見られる。
- ・ 休日では太井川や六枚橋が大きく減り、太子前が増えている。