

■太子町の交通に関するアンケート結果(要約版)

太子町における既存の公共交通の利用実態や住民ニーズ等を把握する目的で実施したアンケート調査は、439人の皆様にご協力いただきました。

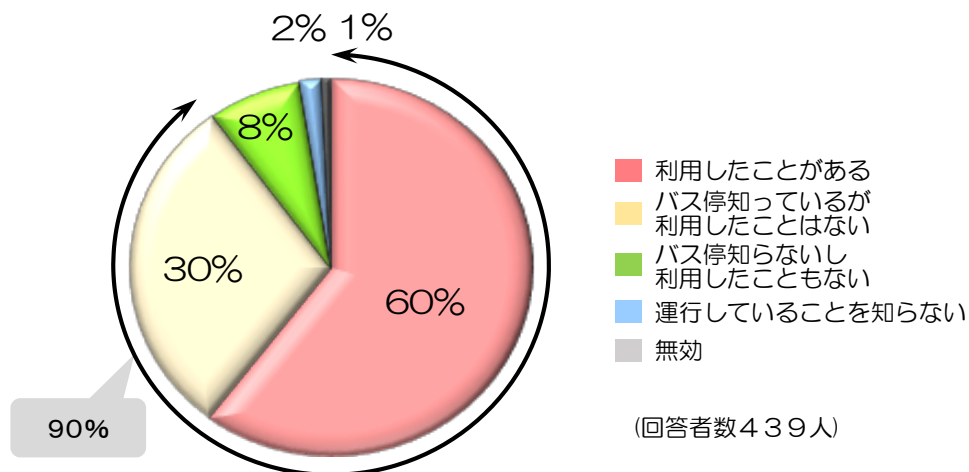
*グラフがない文言は、別冊「太子町の交通に関するアンケート調査結果」のページ番号を確認してください。

【路線バスについて】

●路線バスの認知度は高い！

問 路線バスについて、どの程度ご存じですか？

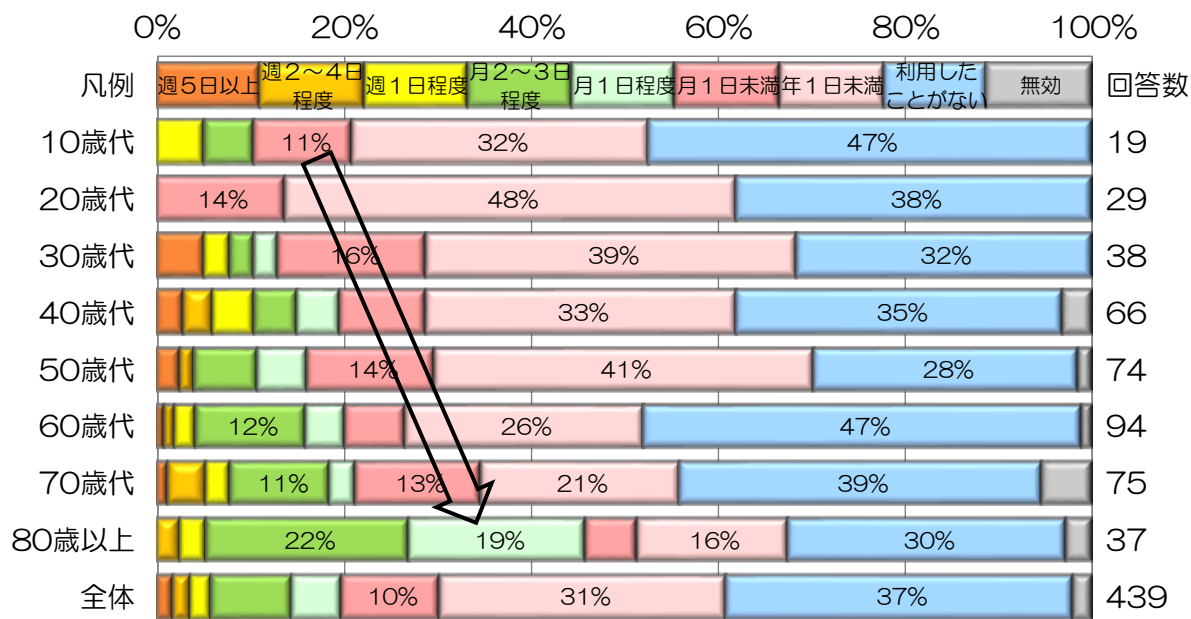
- ・60%の方が「利用したことがある」、30%の方が「利用したことはないが、バス停の場所は知っている」と回答いただき、認知度は高いことが分かりました。
- ・なお、年齢が上がるにつれて、「路線バスを利用したことがある」方の割合が高い状況です。(P1)



●若年層より高齢者の方が利用頻度が高い！

問 どの程度、路線バスを利用されていますか？

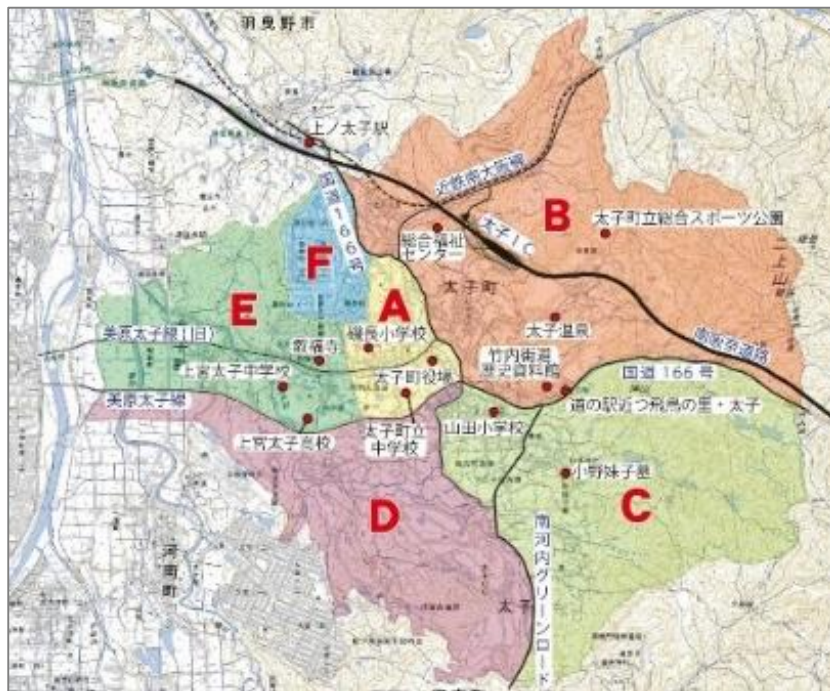
- ・「週5日以上」、「週2～4日」の高頻度の利用者は4%にとどまっています。なお、「週5日以上」の利用者は30歳代に多く、目的は「通勤」となっています。(P3)
- ・年齢が上がるにつれて、利用頻度が高い傾向にあります。



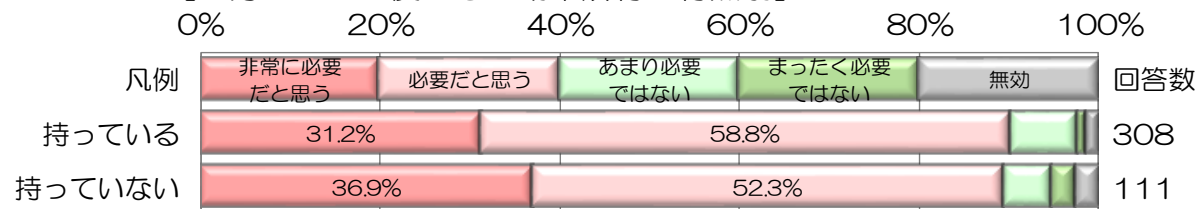
●路線バスは地域に必要！

問 地域にとって、路線バスは必要だと思いますか？

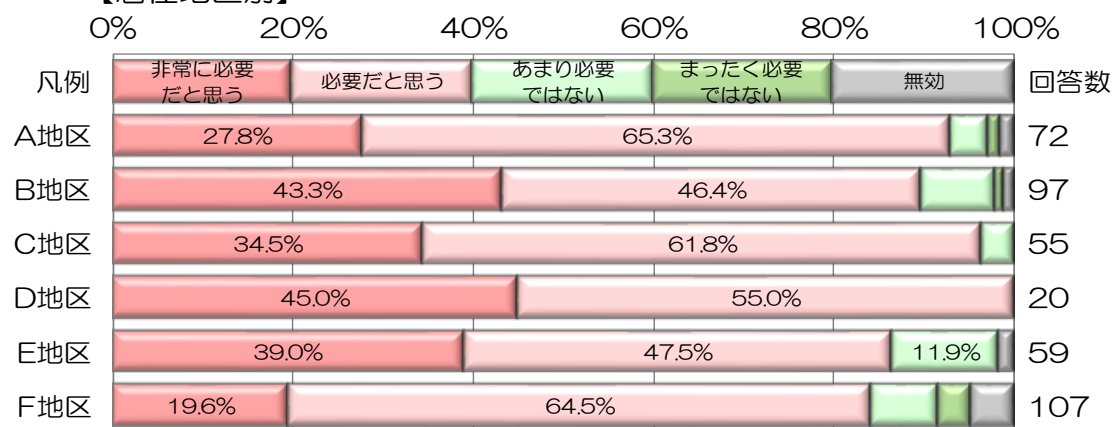
- 住民の90%が「路線バスは地域にとって必要」だと考えていることが分かりました。
- 高齢者よりも高齢者の子供世代である30～50歳代の方が、「非常に必要だと思う」割合が高い傾向にあります。
- 「自分で自由に使える自動車を持っている」方でも、90%が「路線バスは地域にとって必要」だと考えていることが分かりました。



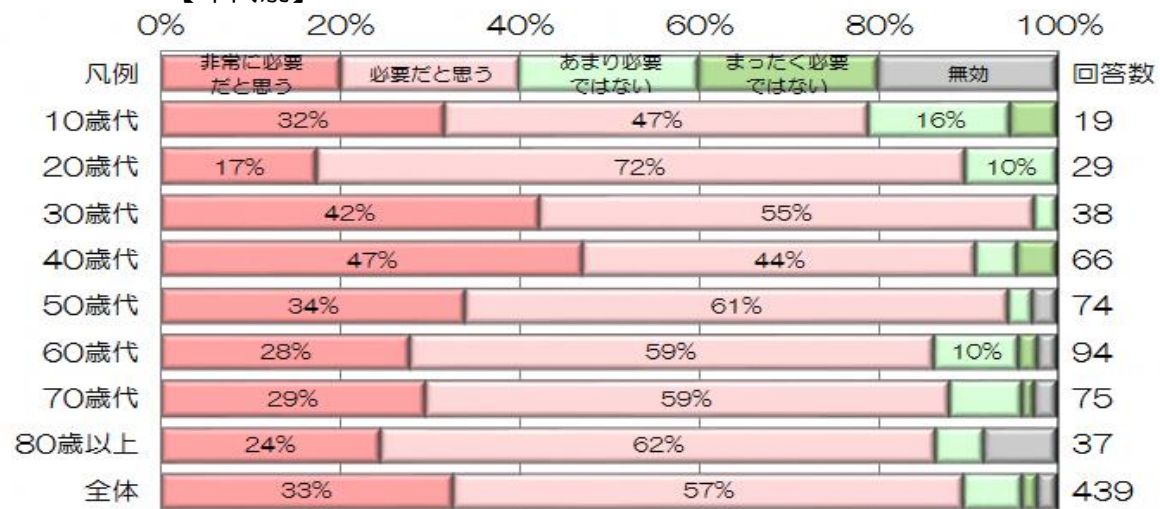
【自分で自由に使える自動車所有の有無別】



【居住地区別】



【年代別】

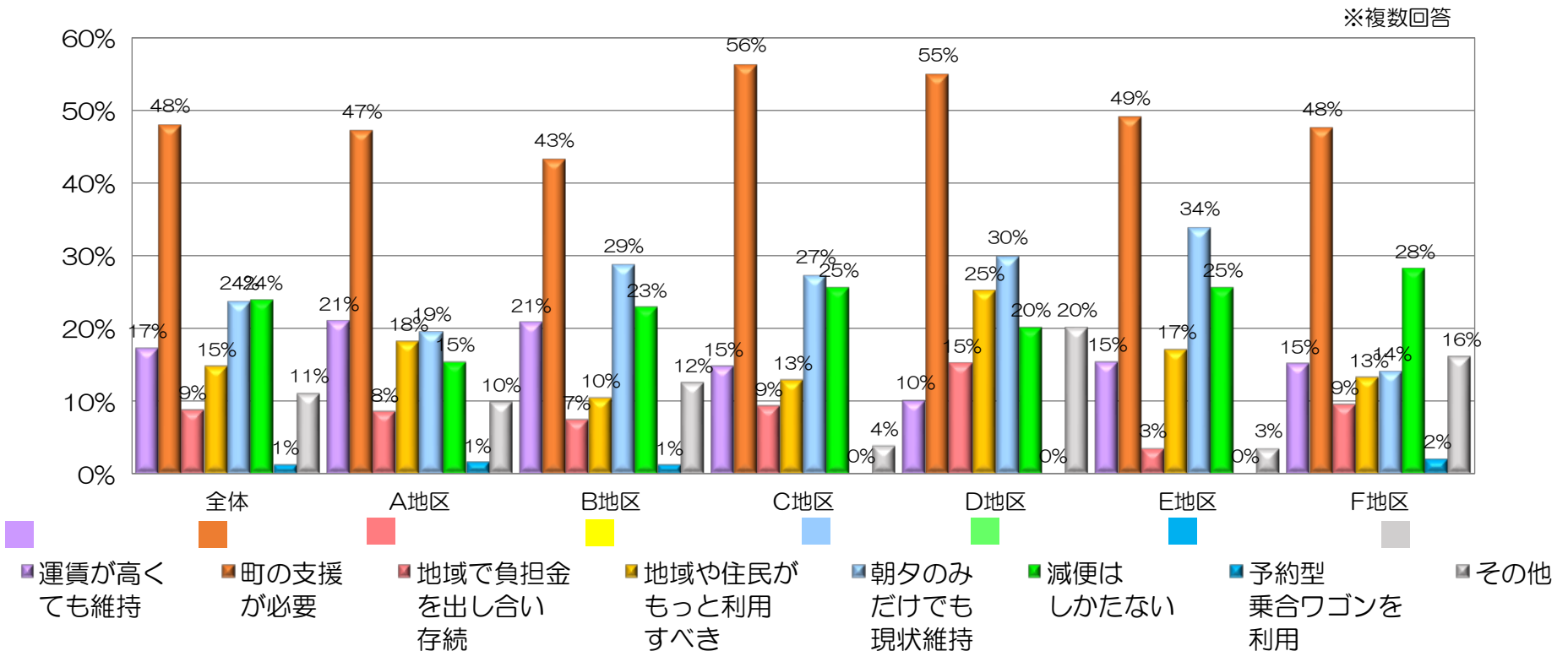


90%

●今後のバス運行については「現状維持のため町の支援」を期待！

問 今後、公共交通の利用者が減少すると、路線バスの本数が減便され、将来的に現状維持が難しくなるかもしれません。このことについてどう思われますか？

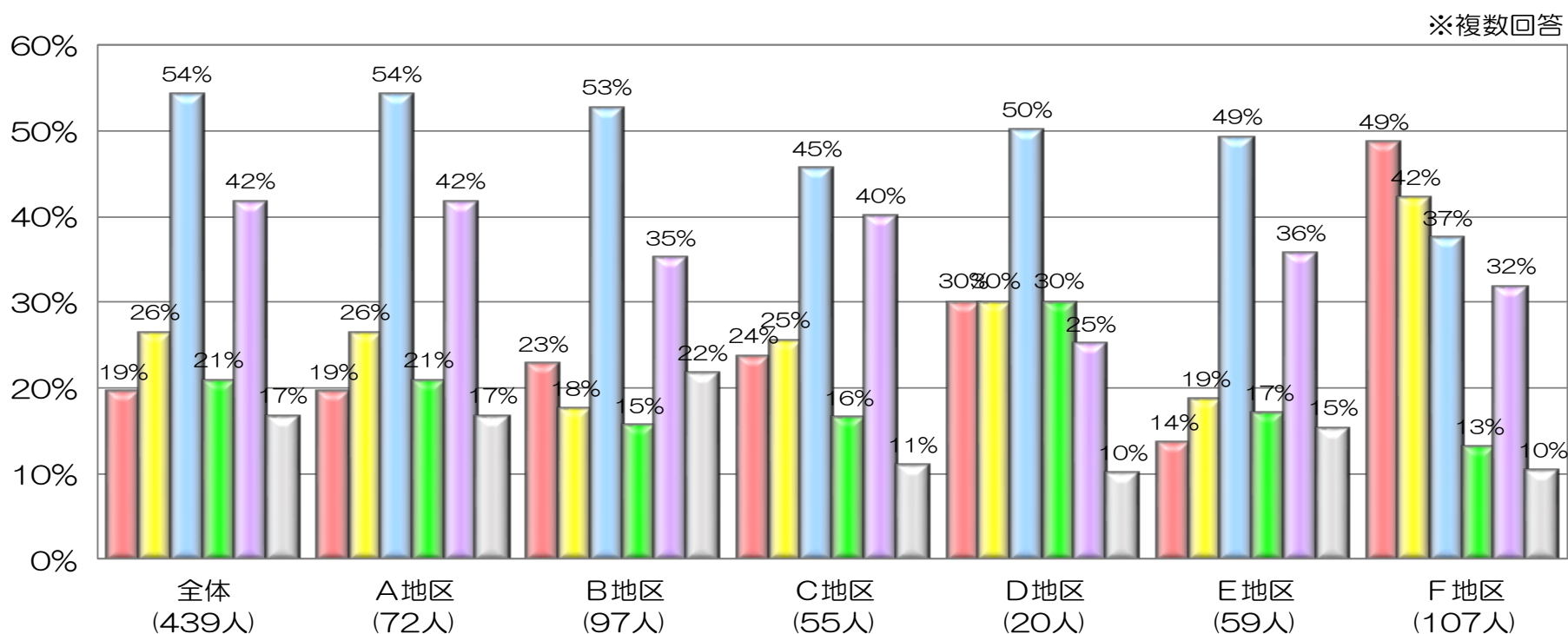
- 今後の路線バスのあり方として、約半数の方から「現状維持のため町の支援が必要だ」との意見があげられました。
- 次に、「朝夕のみの運行だけでも現状維持してほしい」と「利用が少ないのであれば、減便はしかたない」との回答が多くなりました。
- 利用者の負担増加となる「運賃が高くなってでも現状を維持してほしい」や「地域で負担金を出し合っても存続すべきだ」は若干少ない状況にあります。
- 居住地別にみますと、D地域においては「地域で負担金を出し合っても存続すべき」割合が他地域よりも高い傾向にあります。



●バス利用者数を増やすためには「増便」を期待！

問 どうすれば路線バスの利用者が増えると思いますか？

- ・利用促進策としては、「バスの便数を増やす」との意見が最も多くなりました。
- ・居住地別にみますと、F地区以外では「バスの便数を増やす」、「料金を安くする」が多い傾向にありますが、F地区では「路線を増やす」との意見が最も多くなりました。



■ 路線を増やす
 ■ バス停を増やす
 ■ バスの便数を増やす
 ■ バリアフリーを充実させる
 ■ 料金を安くする
 ■ その他

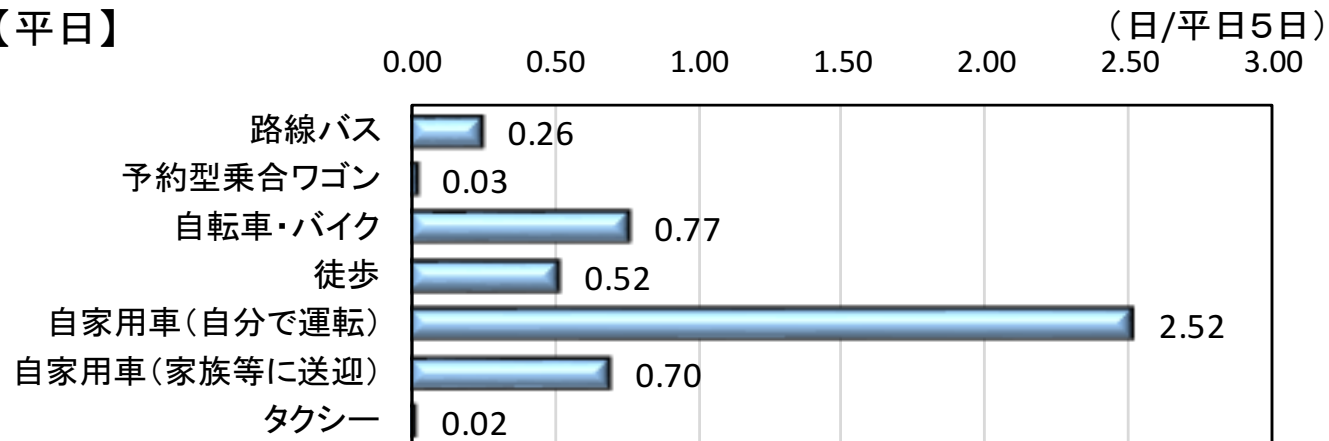
【その他の交通手段について】

●外出は自家用車利用が大半！

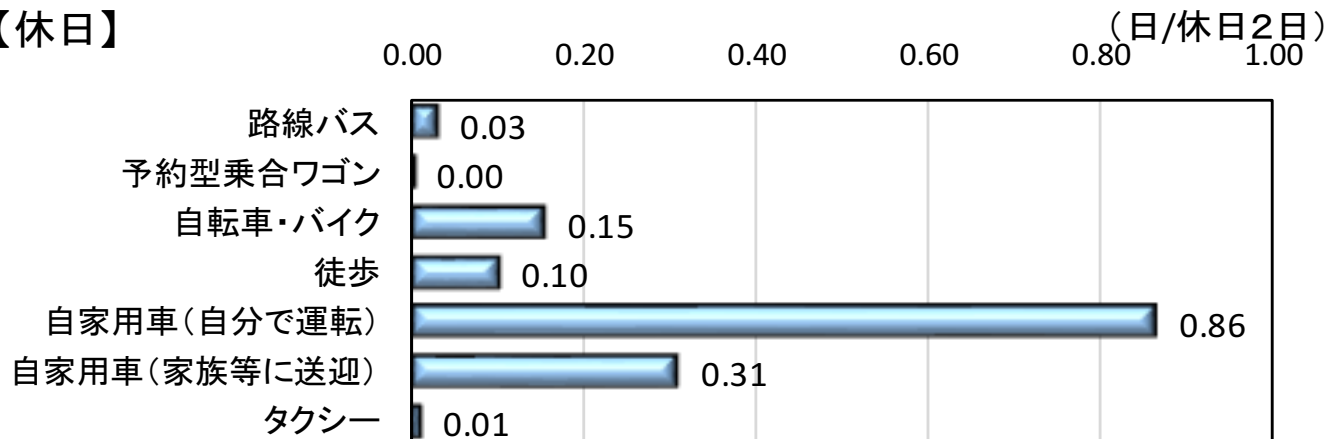
問 この1週間の外出で、どのような交通手段を何日利用しましたか？

- 日常での交通手段について、平日、休日ともに「自家用車（自分で運転）」での外出が最も多くなっています。
- 次いで「自転車・バイク」、「自家用車（家族等に送迎）」での外出が多くなっており、特に休日は、「自家用車（家族等に送迎）」での外出が多いことが分かりました。

【平日】



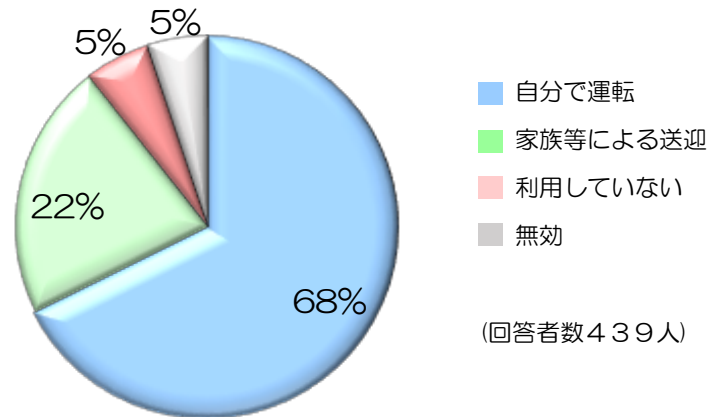
【休日】



● 90%が日常的に自家用車を利用！

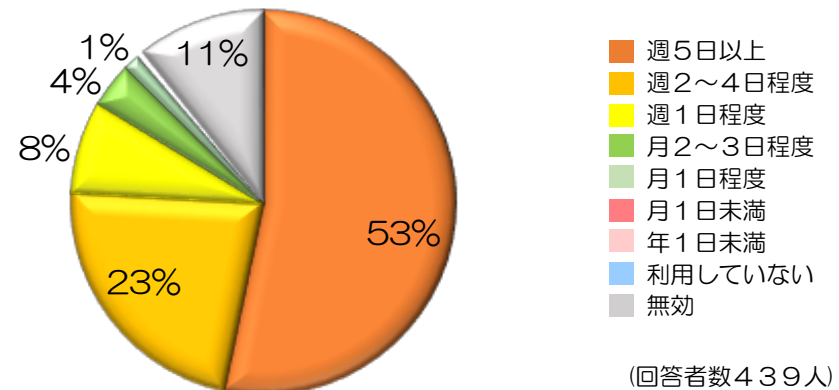
問 普段、自家用車をどのように利用されていますか？

- 68%が「自分で運転」、22%が「家族等による送迎」となっており、90%が日常的に自家用車を利用しています。



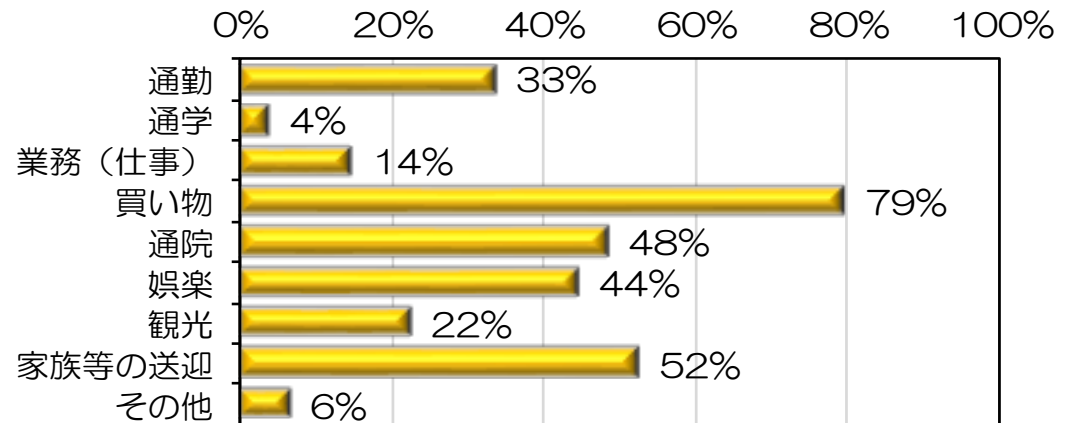
問 どの程度、自家用車を利用されていますか？

- 53%が「週5日以上」、23%が「週2～4日程度」となっており、多くの方が高頻度に自家用車を利用しています。



問 自家用車を利用される目的は何ですか？

- 「買い物」目的については、79%が自家用車を利用しています。
- また、52%と半数の方が、「家族等の送迎」を行っていることが分かりました。

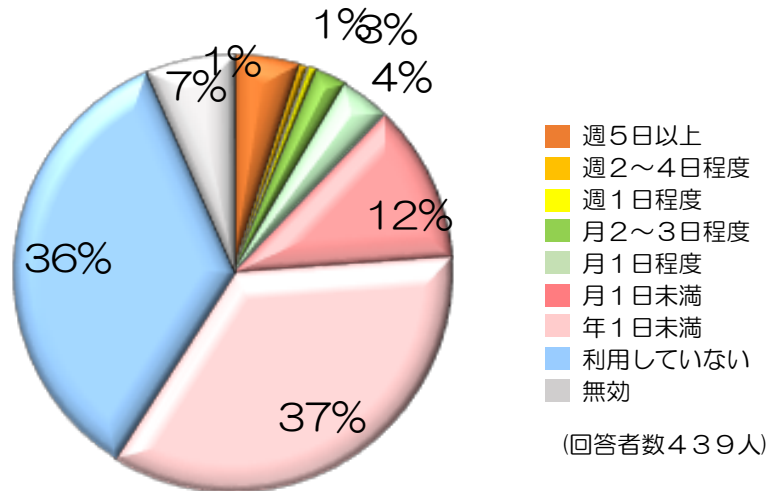


(回答者数439人)

●タクシーの日常利用は少ない！

問 どの程度、タクシーを利用されていますか？

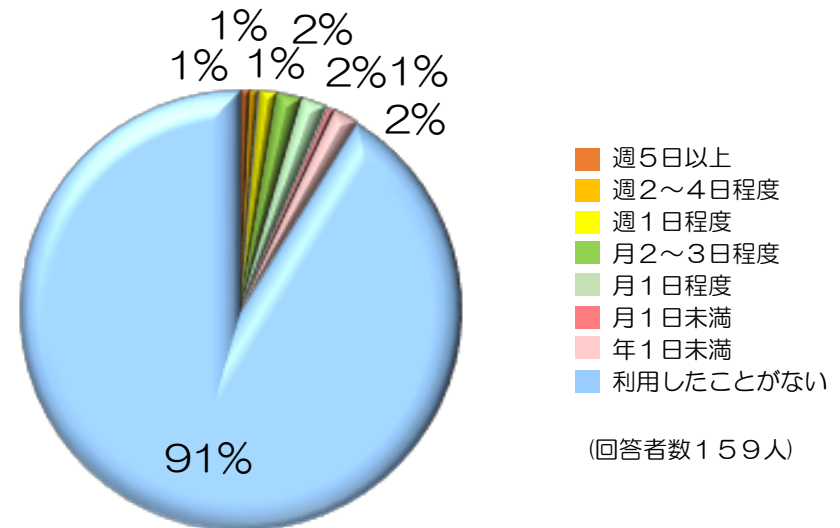
- 37%が「年1日未満」、36%が「利用していない」となっており、日常的にタクシーの利用は少なくなっています。



●65歳以上予約型乗合ワゴンは9%が利用！

問 予約型乗合ワゴンを利用されていますか？

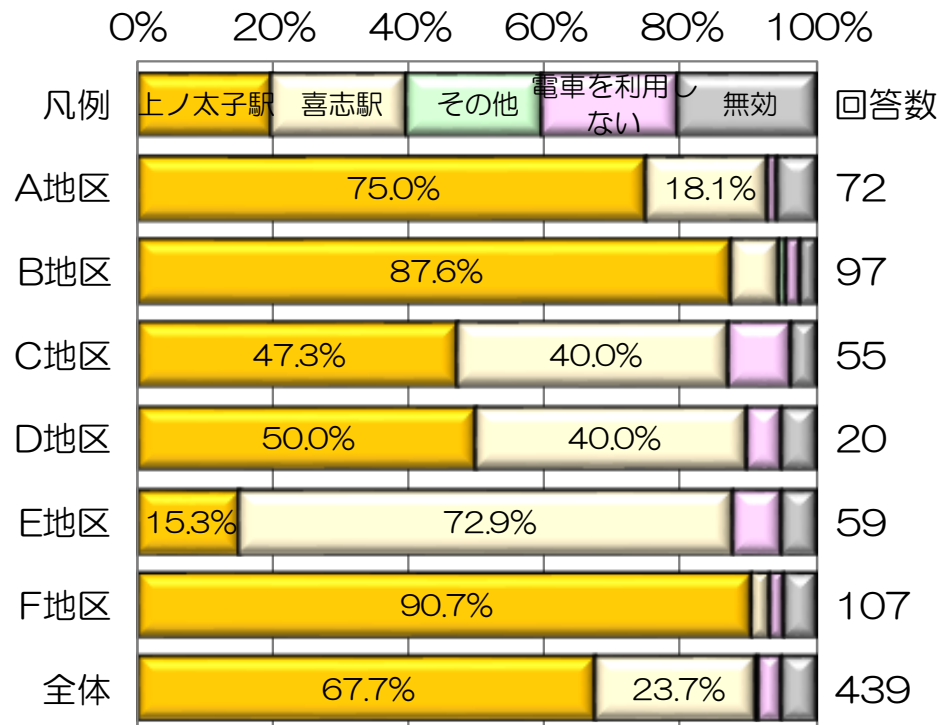
- 「週に1日以上」の利用が3%、「月に1日以上」の利用が6%と少なく、利用者は固定されていると推測できます。



● 92%が電車も日常的に利用！

問 普段利用する駅はどこですか？

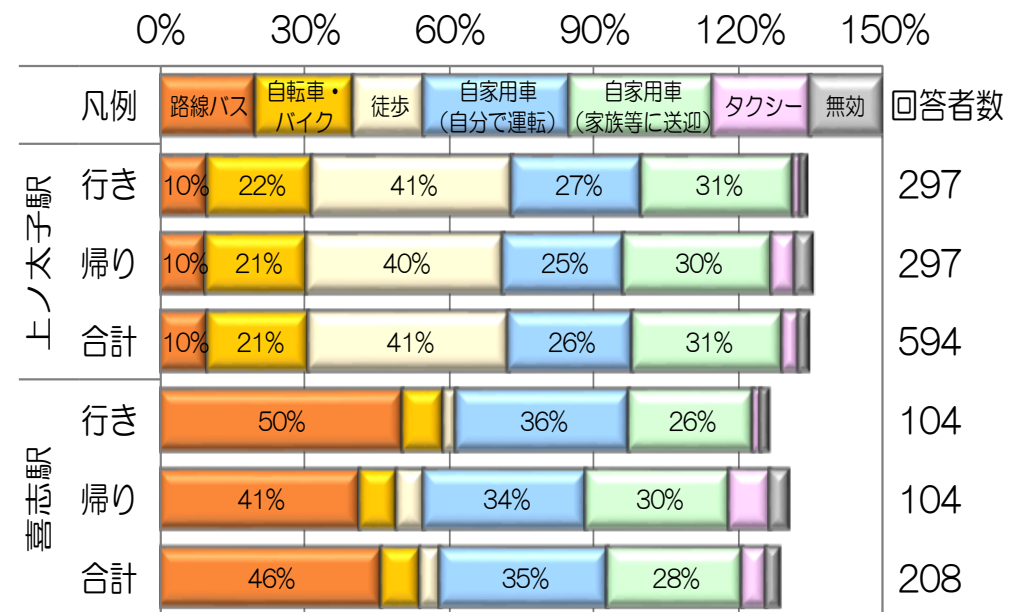
- 全体でみると、92%が電車を利用しており68%が「上ノ太子駅」、24%が「喜志駅」を利用しています。
- 居住地別にみますと、A地区、B地区、F地区は「上ノ太子駅」、E地区は「喜志駅」、C地区、D地区は半々と、居住地から近い駅の利用割合が高くなっています。



● 上ノ太子駅は徒歩、喜志駅は路線バスで！

問 自宅から駅までの交通手段は何ですか？

- 「上ノ太子駅」への交通手段は、41%と「徒歩」が最も多くなっています。一方、「自家用車（自分で運転）」、「自家用車（家族等に送迎）」を合わせると、57%が自家用車利用となっています。
- 「喜志駅」への交通手段は、46%と「路線バス」が最も多くなっています。一方、「上ノ太子駅」と同様に、63%が自家用車利用となっています。
- 居住地別にみますと、駅から近い地区については、徒歩の割合が高くなっています。



※複数回答

■アンケート結果考察

路線バスについて

- 路線バスの認知度は高いが利用頻度は少なく、日常的な交通手段として利用されていないことが伺えます。
- しかしながら、路線バスを必要と考えている割合は約9割となっており、ほとんどの回答者が路線バスの必要性を認識しています。
- また、高齢者よりも30歳から50歳代の方や、自動車を所有している方の必要性の認識が高いことから、地域の交通手段として路線バスが必要であると認識していることが伺えます。
- 路線バスを継続するための手段としては、「現状維持のために町の支援が必要」と考えている方が多い反面、「運賃が高くなっても現状維持してほしい」や「地域で負担金を出し合っても存続させるべき」など、個人負担が増加する対策についての意見は若干少なくなっています。
- 地区別では、C地区、D地区で必要性を望んでいる割合が高く、D地区では、「地域で負担金を出し合い存続」や「地域や住民がもっと利用すべき」との回答が他の地域と比べ多いことから、他の地区と比べ公共交通を望む考えの高さが伺えます。
- 一方、バスの利用者を増やす対策として「便数を増やす」が多いことから、普段の利用で使いたい時にバスがあれば利用すると考えている方が多いことが伺えます。また、F地区では「路線を増やす」ことを望んでいる方が多いことが伺えます。

その他の交通手段について

- 日常の交通手段は、平日、休日とも「自家用車」での外出が多くなっており、日常的に自家用車を利用している人は約9割となっていますが、そのうち約2割は送迎によるものとなっています。
- また、タクシーや予約型乗合ワゴンの利用が少ないことから、自分で車を運転できない方の移動手段は、自家用車での家族等の送迎によるものであることが伺えます。
- 一方、近鉄電車は日常的に約9割の方が利用しており、最寄駅は約7割が上ノ太子駅となっています。また、駅から近いB地区、F地区では、徒歩での移動が多くなっています。
- 駅までの移動方法として、すべての地区で自家用車が多くなっており、そのうち約3割が送迎となっています。
- 以上より、これら3割の方は自力での移動手段がなく、自家用車で家族に送迎してもらう以外の交通手段がないものと考えられます。

アンケート結果から抽出された公共交通に関する課題

- ① 路線バスに対する期待は大きいものの、利用促進にどう結び付けていくか
- ② 増便を期待する声が多いが、それに対応するための施策や負担をどのようにしていくか
- ③ 路線を増やしてほしい地区に対し、路線バスとしての対応が可能か
- ④ 日常生活や駅までの移動で約3割の方が自力での移動手段がなく、家族に負担を生じている現状を打開することができるか
- ⑤ タクシーや予約型ワゴンの利用率が少ない状況で、路線バスに変わる交通手段の検討が必要ではないか

一般的に考えられる公共交通に関する課題

- 路線バスの路線や便数を増やすだけの体力が事業者にあるのか
- 路線バス等を運行して、地元の人達が本当に利用するのか
- 路線バス等を運行する場合、町だけでなく地元がどれだけ協力できる体制にあるのか
- 路線バス等の目的地（駅、公共施設、商業施設、病院、学校など）をどこに設定するか
- どの車両サイズ（大型、中型、小型など）の路線バス等を運行させるか
- 路線を設定する際、路線バス等が運行できる道路の構造となっているか
- 路線バス等が運行する際の経費がどれくらいかかるのか
- 路線バス等を運行するさいの費用対効果をどこまで許容できるか
- 利用者が見込めない地域では、どのような交通手段を決めるのか
- バス停留所を決める際の地元との合意方法をどのように図るか
- 路線バス等と鉄道や、路線バス等同士の乗り継ぎの改善（シームレス化）をどのように図ることができるか

注) シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。

公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大、共通乗車船券の設定等（国土交通省ホームページより）