

市民アンケート調査結果

第2回 陸前高田市地域公共交通会議 会議資料

陸前高田市

1. 市民アンケート調査の概要

- 市民の詳細な移動実態や移動に対するニーズ等を把握するため、市民アンケート調査を実施した。

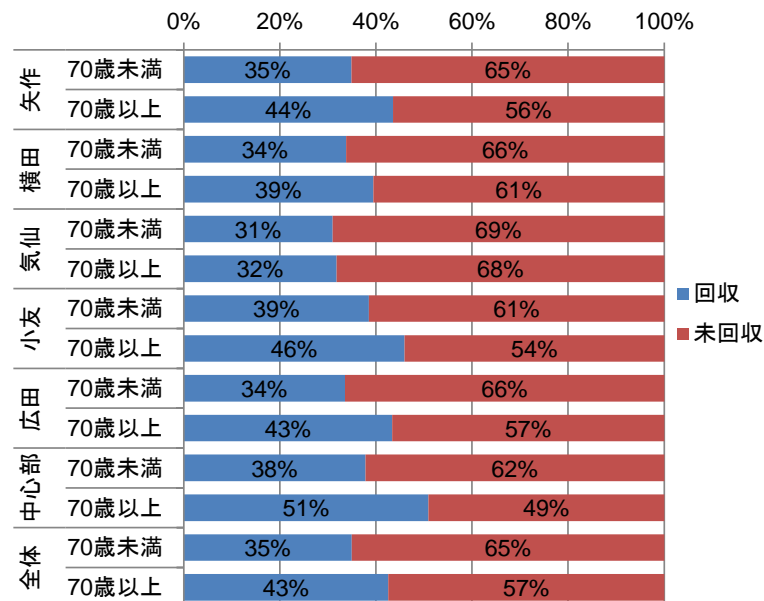
■調査概要

市民アンケート調査	
対象	・ 住民基本台帳に記載されている19歳以上の市内在住者から、地域ごとに定めた配布数になるようランダムに抽出
実施時期	・ 平成30年8月20日(月)～9月14日(金)
配布・回収方法	・ 郵送配布・郵送回収
回収実績	・ 回収数1,314票(回収率40%)
質問事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普段の移動の実態(目的地、訪問頻度、施設滞在時間帯、所要時間、交通手段、震災前後の変化等) ・ 公共交通の認知状況、利用状況 ・ 公共交通に対する満足度、不満理由、利用しない理由 ・ 公共交通のサービスレベル(最寄り駅・バス停までの限界所要時間、市内中心地までの限界運賃) ・ 回答者の属性(性別、年齢、免許や自家用車の有無、住居形態等) 等

■配布数

地区	配布数(人)	
	19歳～69歳	70歳～
矢作	275	271
横田	275	266
気仙	271	267
小友	275	274
広田	274	272
中心部 (竹駒・高田・米崎)	275	275
合計	1,645	1,625
	3,270	

■回収率【全体・地域別】

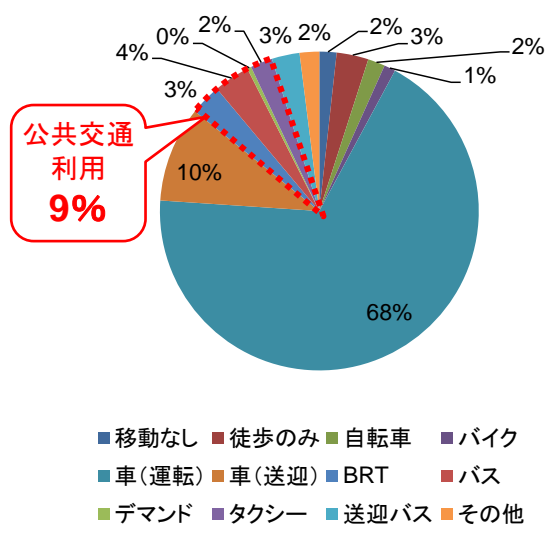


(N=1267 (※1314票のうち、年代・地域が特定できている人))

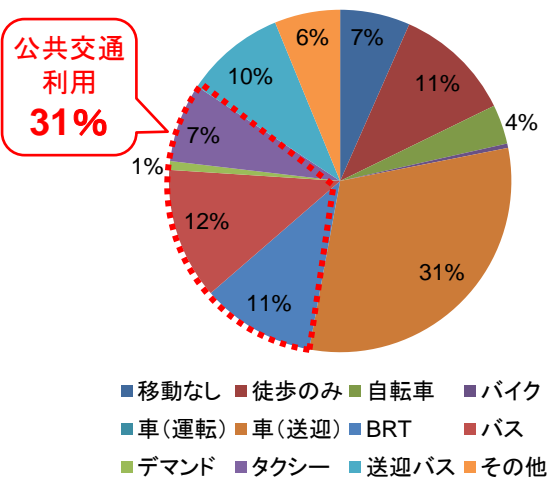
2-1. 普段の移動実態(買物時)

- 買物については、**高田町(アバッセたかた)**と、**米崎町(マイヤアップルロード店、イオンスーパーセンター)**への訪問が活発。
- 高田町より西側の地域は高田町への買い物が多く、米崎町より東側の地域は米崎町への買い物が多い傾向にある。**
- 買物時の利用交通手段は**約80%が自家用車(運転もしくは送迎)**。公共交通の利用は**1割未満**。
- 免許非保有者は、**車(送迎)**と**公共交通利用者**が多い。特に、**公共交通利用者割合**が、全体に比べ高い。

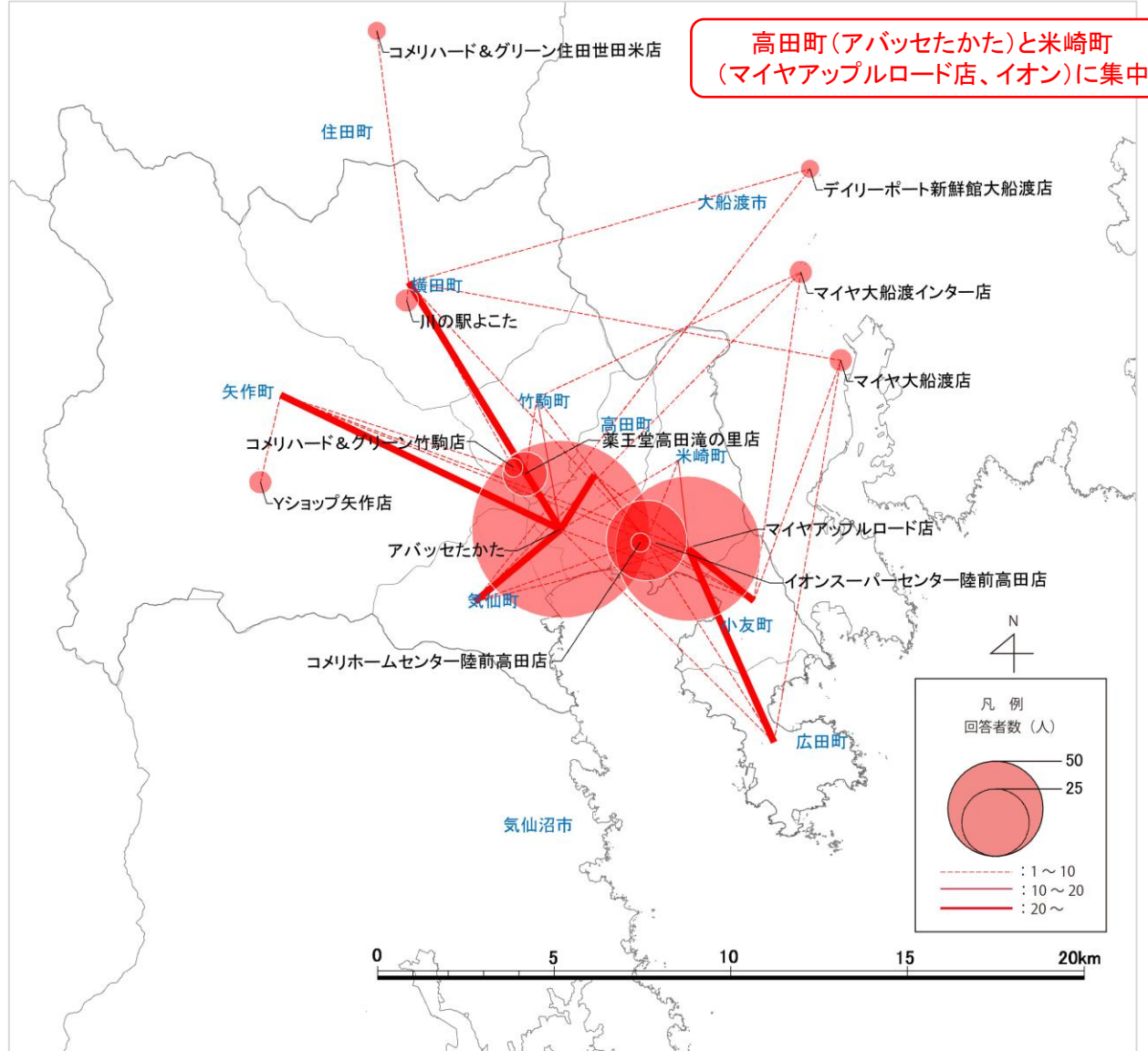
■買物時の利用交通手段(N=1207)



■免許非保有者の買物時の利用交通手段(N=242)



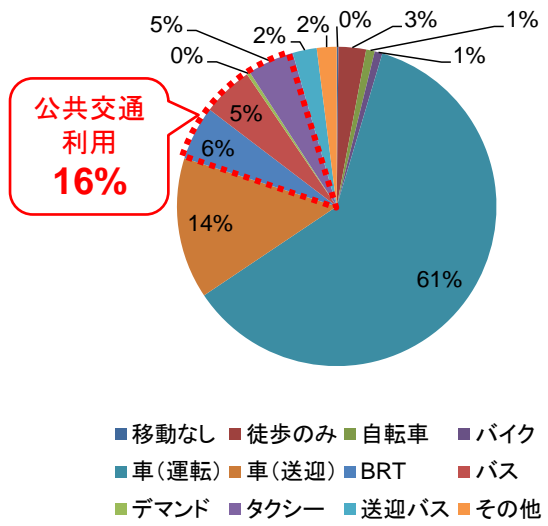
■主な買物先及び買物時の流動



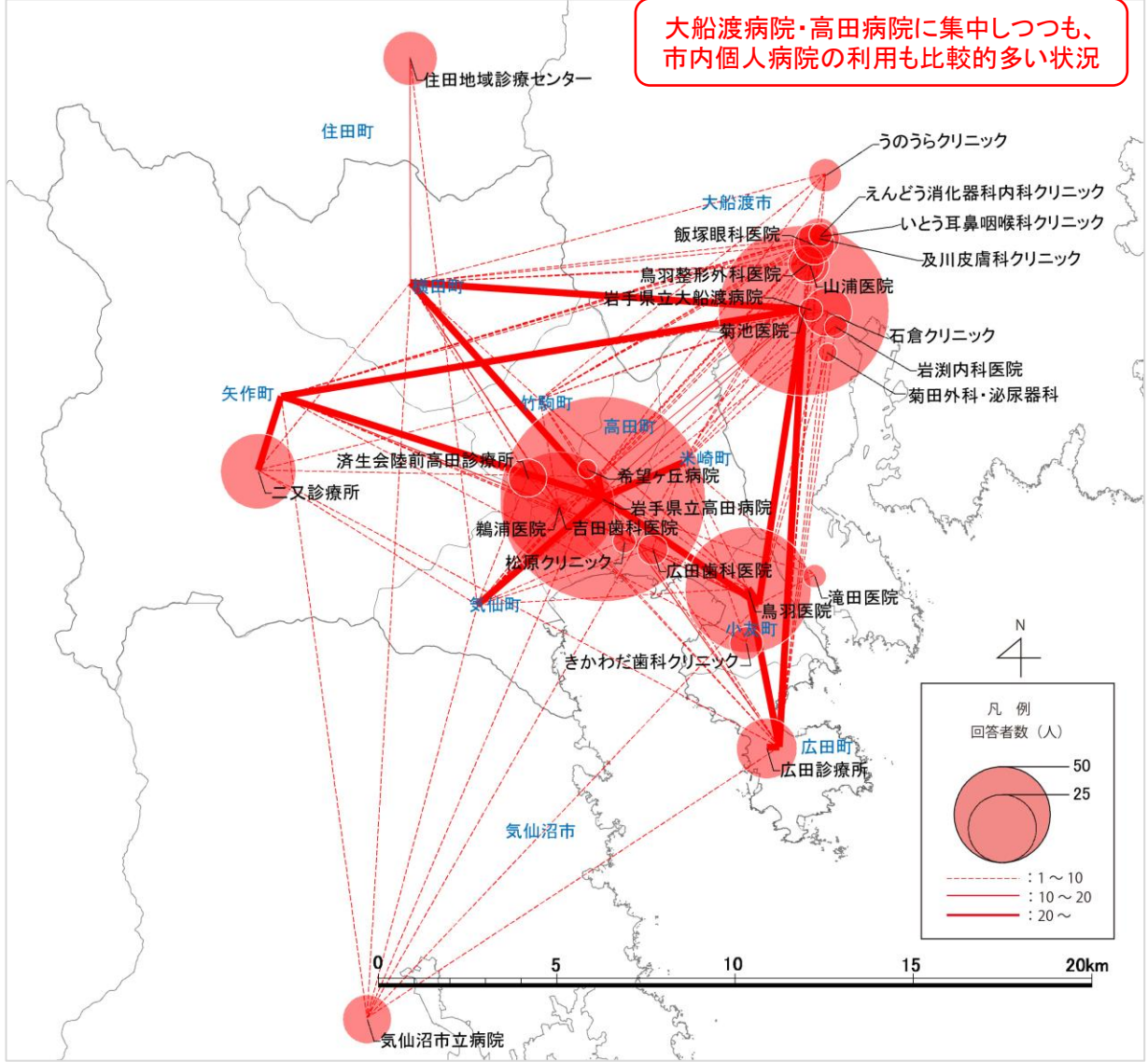
2-2. 普段の移動実態(通院時)

- 市内の**高田病院**と大船渡市の**大船渡病院**が通院先として選ばれることが多いが、軽微な診療または慢性疾患による通院は、市内に立地している**個人病院に通院している人も多い**。
- 通院時の移動手段については自家用車の利用が買物と同様に多いが、**公共交通の利用も全体の2割弱を近くを占める**。
- 免許非保有者は、**車(送迎)**と**公共交通利用者**が多い。特に、**公共交通利用者割合**が、全体に比べ高い。

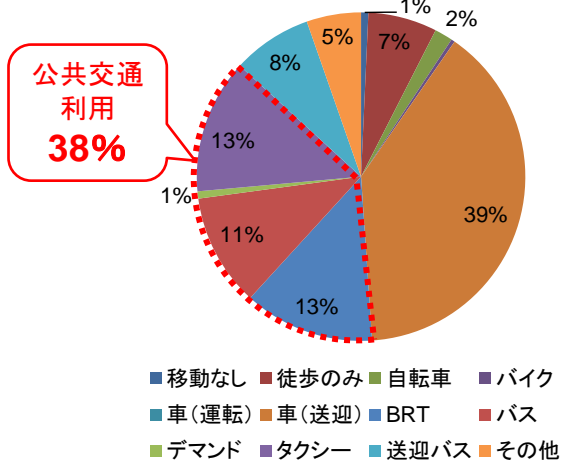
■通院時の利用交通手段(N=1148)



■主な通院先及び通院時の流動



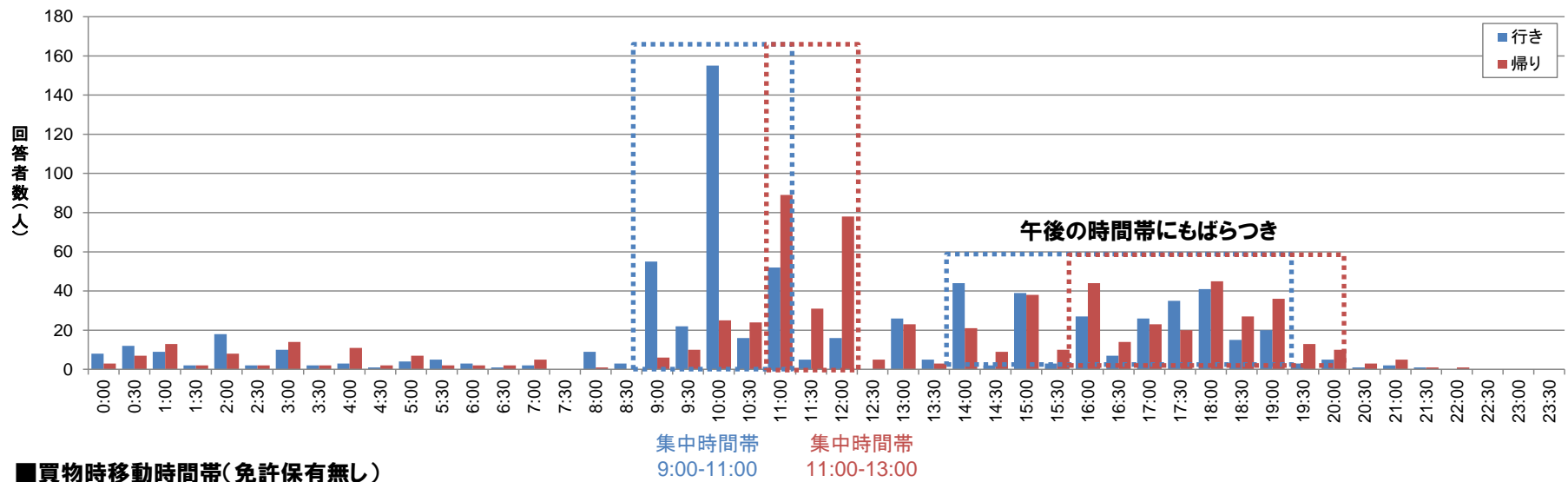
■免許非保有者の通院時の利用交通手段(N=280)



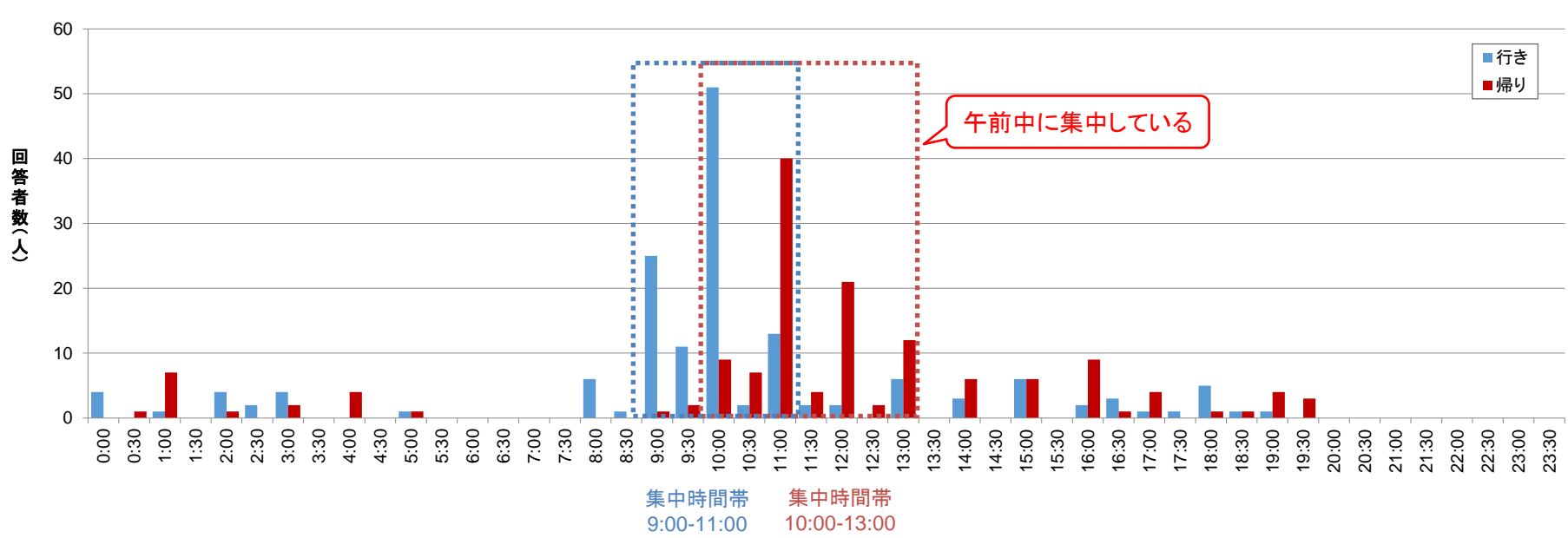
3-1. 移動時間帯(買物時)

- 買物については、**行きは10時頃、帰りは11時～12時頃に集中しているが、午後の時間帯にもばらつきがある。**
- 免許を保有していない人は、全体に比べて**午前中に集中しやすい傾向**がある。

■買物時移動時間帯(全体)



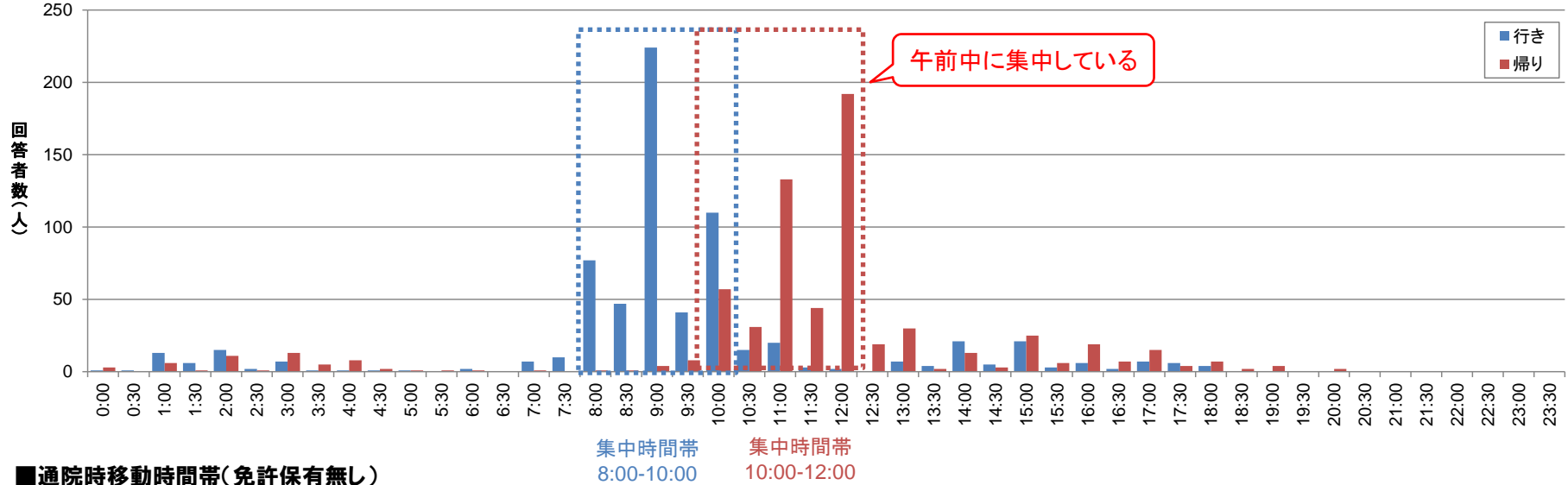
■買物時移動時間帯(免許保有無し)



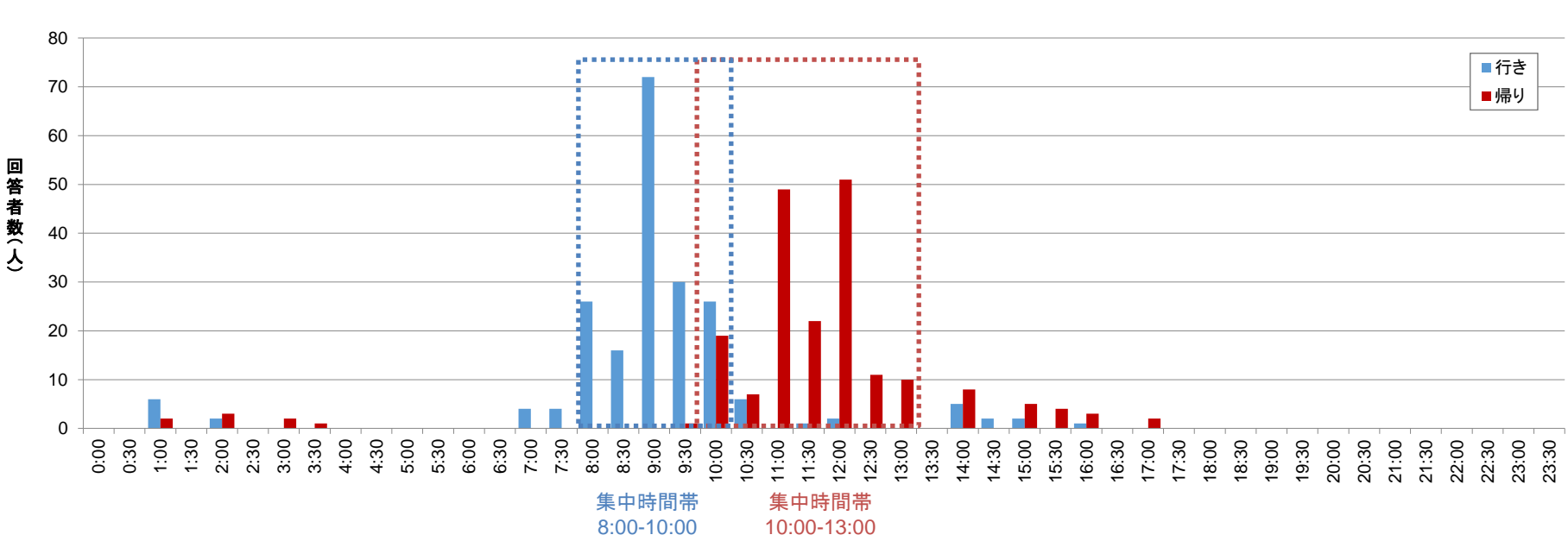
3-2. 移動時間帯(通院時)

- 通院については、**行きは9時頃、帰りは12時頃**に集中しており、**午後の利用は少ない**。
- 免許を保有していない人も**午前中の利用が多いが、帰りが11時～12時の利用者が若干多い**傾向にある。

■通院時移動時間帯(全体)



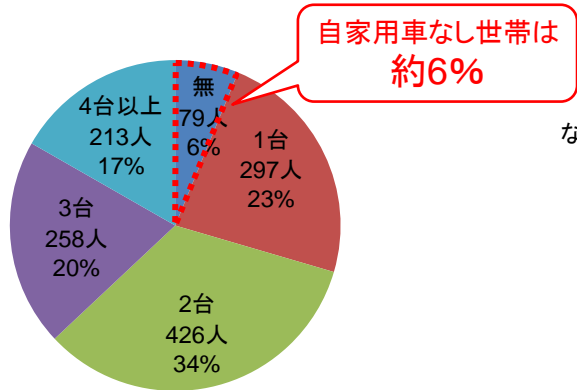
■通院時移動時間帯(免許保有無し)



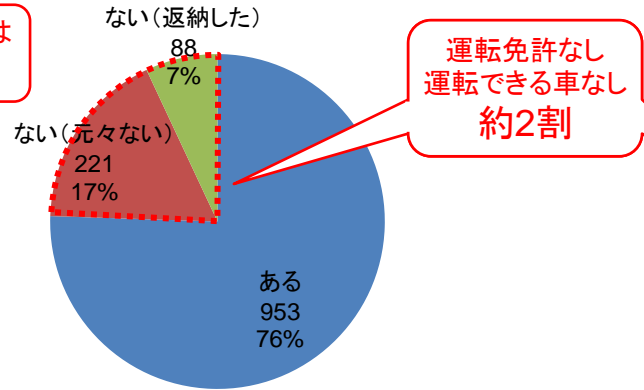
4. 車両・運転免許の保有状況

- **自家用車を保有していない世帯は全体の1割弱程度**であり、ほとんどの世帯で自家用車を保有している。また、車両台数についても2台以上の保有が多い。
- 一方、免許がない、もしくは昼間時間帯に家族が車両を持ち出す等の理由により、自家用車を自分の自由に使えない人も多く、**特に70代女性、80代以上の男女**でその割合が高まっている。
- 免許返納者は、**全体の1割**であり、**特に70代以上の返納者が多い**傾向にある。

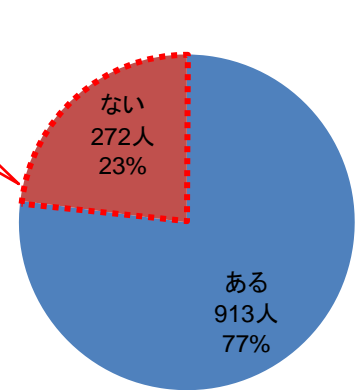
■世帯自家用車保有台数



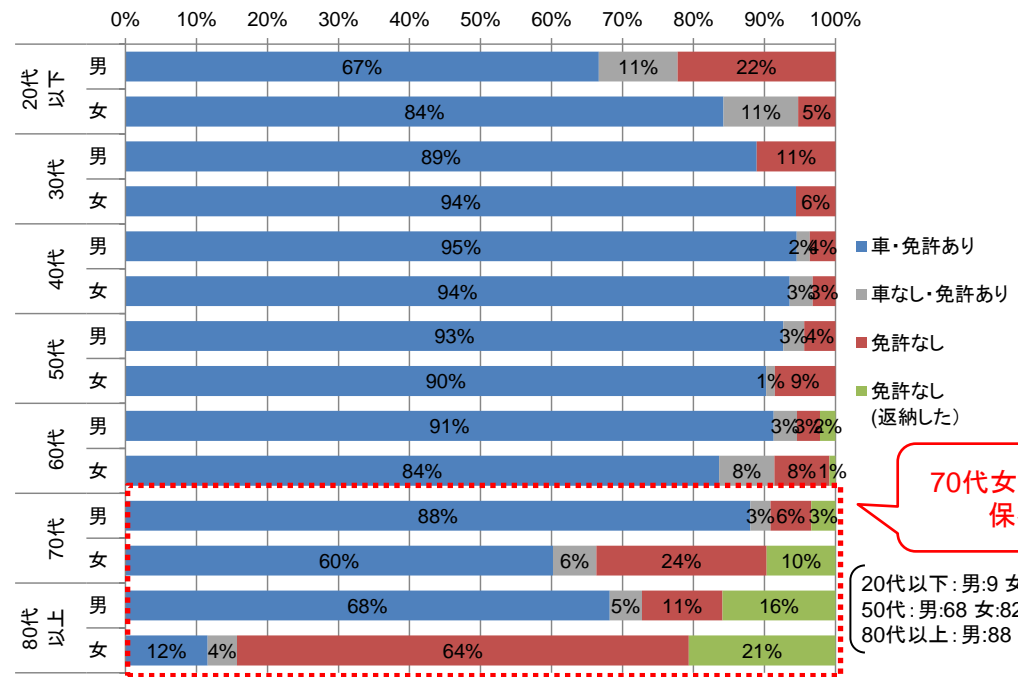
■運転免許の保有状況



■自分で自由に運転できる車両の保有状況



■年代別運転免許・自由に運転できる車両の保有状況 (N=1119)

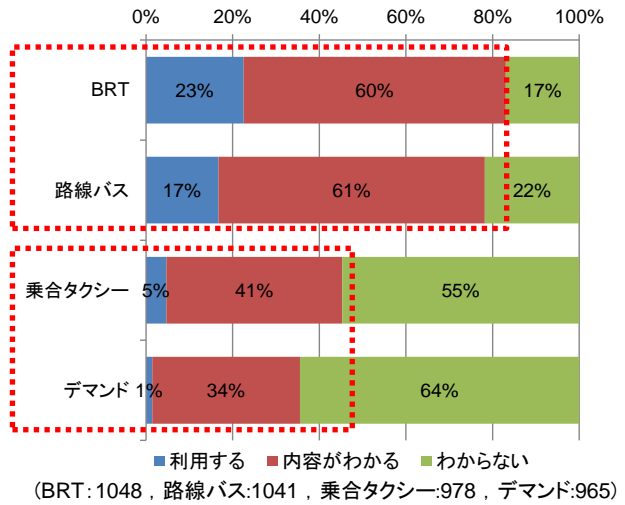


(20代以下: 男:9 女:19, 30代: 男:18 女:18, 40代: 男:55 女:62
50代: 男:68 女:82, 60代: 男:29 女:116, 70代: 男:175 女:196
80代以上: 男:88 女:121)

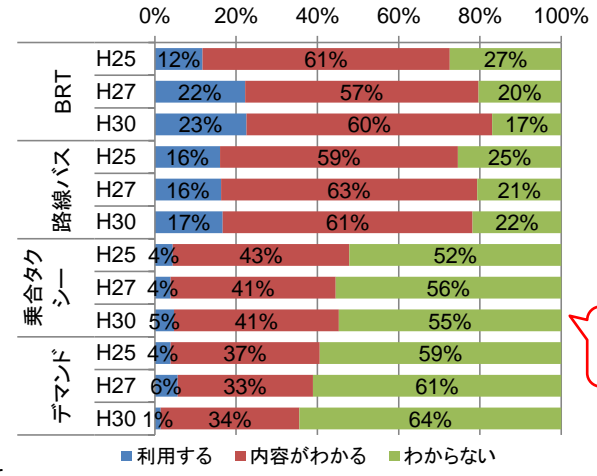
5. 市内公共交通の認知状況

- BRT及びバスは約8割の人が認知をしているが、乗合タクシーやデマンド交通の認知度は5割未満となっている。
- 認知度の経年推移状況としては、**横ばい**もしくは**減少傾向**にあり、**経路やダイヤを頻繁に変更してきた影響**が考えられる。
- 公共交通に関する情報は主に、「**広報誌**」から得ている人が多く、次いで「**新聞**」や「**案内チラシ**」となっている。

■H30交通手段別認知状況



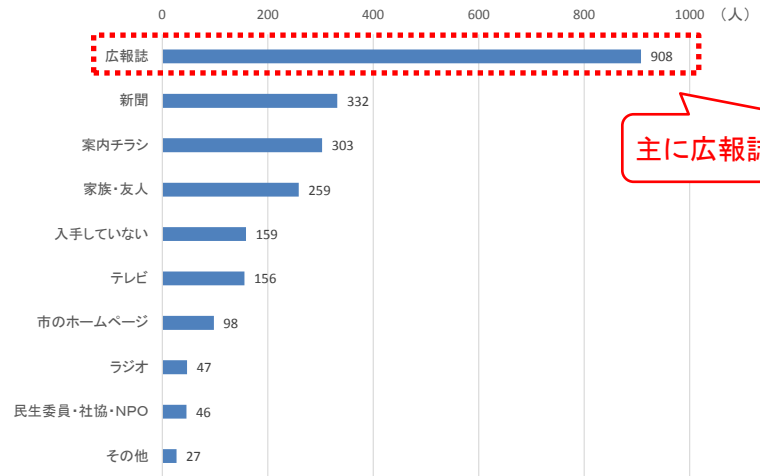
■交通手段別認知状況(H25・H27との比較)



認知度は横ばい
もしくは減少傾向である

H25 BRT:664, 路線バス:716, 乗合タクシー:635, デマンド:643
 H27 BRT:545, 路線バス:528, 乗合タクシー:488, デマンド:499
 H30 BRT:1048, 路線バス:1041, 乗合タクシー:978, デマンド:965

■公共交通に関して普段利用する情報媒体

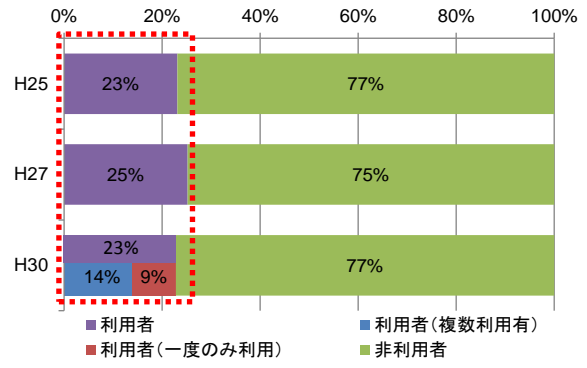


主に広報誌から情報を得ている

6-1. 公共交通の利用実態及び満足度

- 過去半年間の公共交通の利用経験者は**全体の約2割**で、平成27年度と比較して、**利用経験者数はそれほど変化はない**。年代別に見ると、**70代以上で利用者が多い**傾向にある。
- 利用者の満足度はH27に比べ、**不満割合が若干増加**している。地域別に見ると、**郊外部(小友町・広田町・矢作町・横田町)で約半数以上が公共交通に対して満足**と回答している一方で、**中心部(高田町・米崎町)で約半数以上が公共交通に対して不満**と回答している。

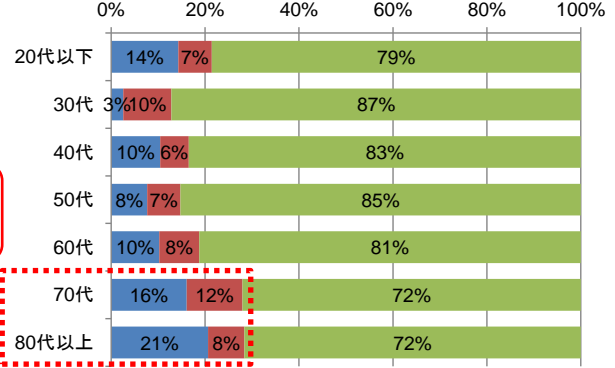
■過去半年間の公共交通の利用経験 (H25・H27との比較)



(H25:1020, H27:699, H30:959)

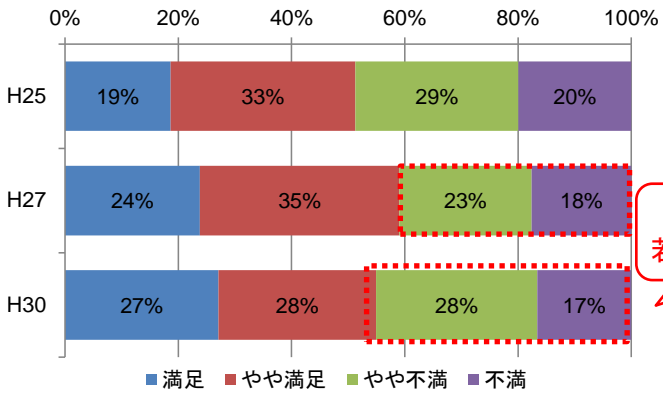
70代以上で
利用経験者が多い

■年代別過去半年間の公共交通の利用経験



利用者(複数利用有) 利用者(一度のみ利用) 非利用者
 20代以下:28, 30代:39, 40代:115, 50代:156
 60代:224, 70代:404, 80代以上:247

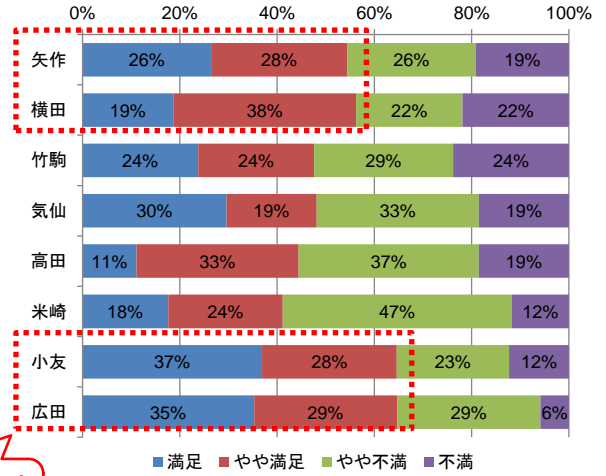
■市内公共交通の満足度(H25・H27との比較) (※利用者に質問)



(H25:236, H27:193, H30:295)

不満度が
若干増加している

■H30居住地区別市内公共交通の満足度 (※利用者に質問)



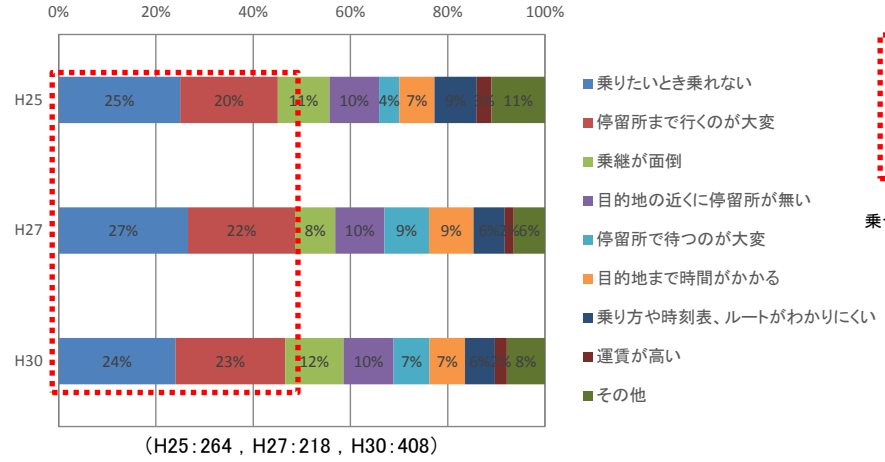
満足 やや満足 やや不満 不満
 (矢作:68, 横田:32, 竹駒:21, 気仙:27
 高田:27, 米崎:17, 小友:65, 広田:34)

郊外部の満足度は
高い傾向にある

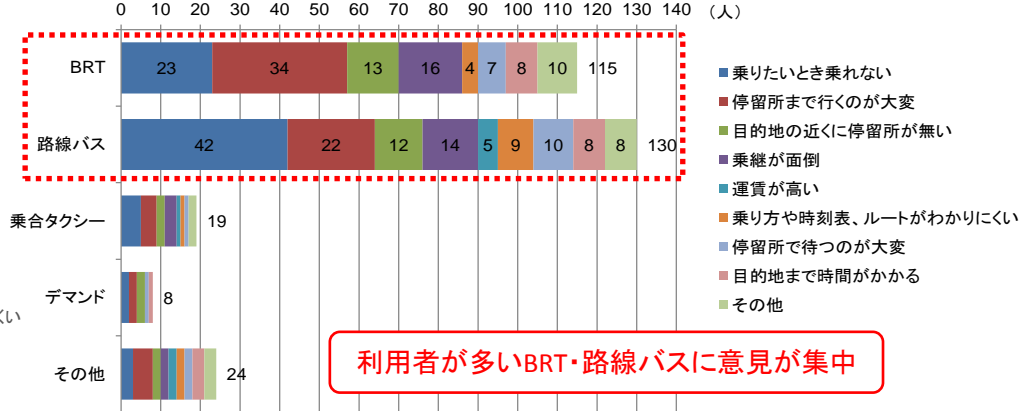
6-2. 公共交通の利用実態及び満足度

- 不満理由はH27と概ね変わらず、「乗りたいとき乗れない」という、**移動欲求とダイヤ・ルートの不整合に起因**しているものが最も多く、次いで「停留所まで行くのが大変」といった**駅・停留所への移動に対する不満**が多い。また、「**乗り継ぎが面倒**」という不満が増えている。
- 交通機関別に見ると、**利用者の多いBRT、路線バス**に意見が集中している。
- 地域別に見ると、**横田町・竹駒町で「乗りたいとき乗れない」という不満が多く、気仙町・米崎町で「目的地の近くに停留所がない」という不満が多い。**

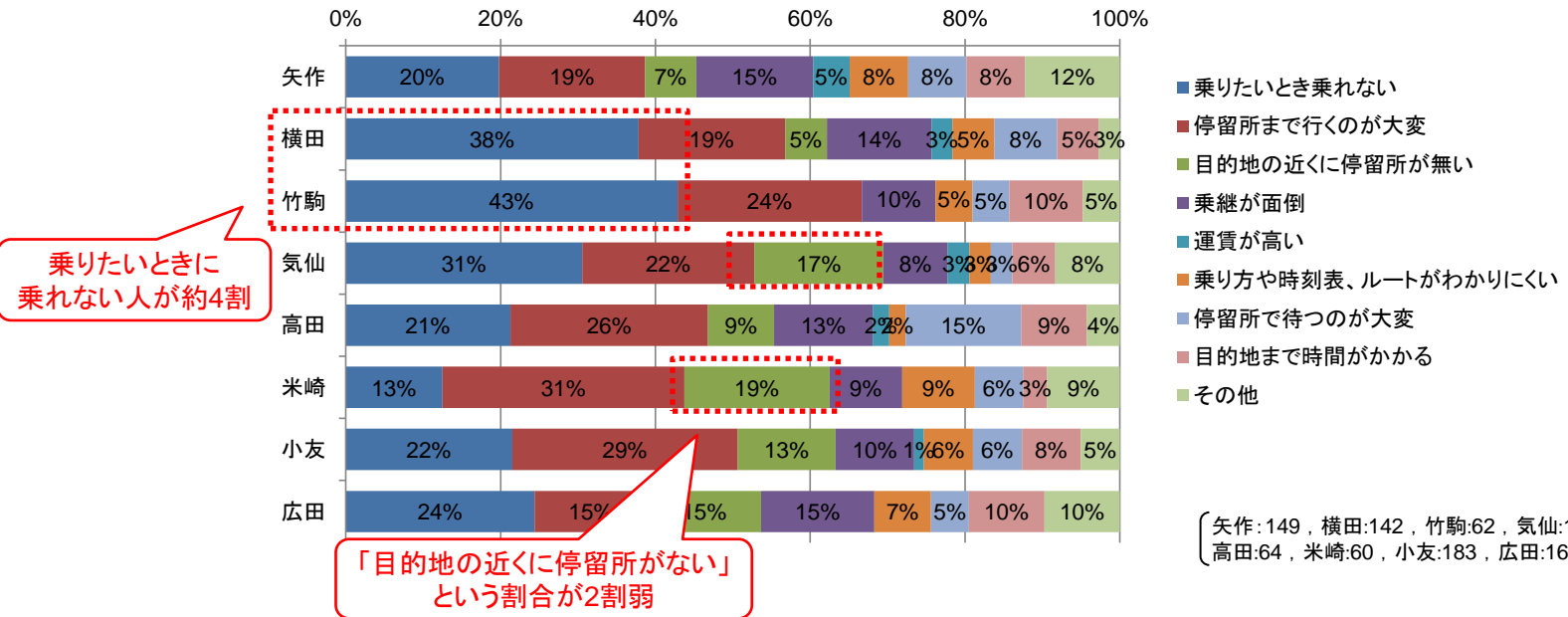
■不満理由(H25・H27との比較) (※利用者に質問)



■公共交通機関別不満理由 (※利用者に質問)



■地域別不満理由 (※利用者に質問)

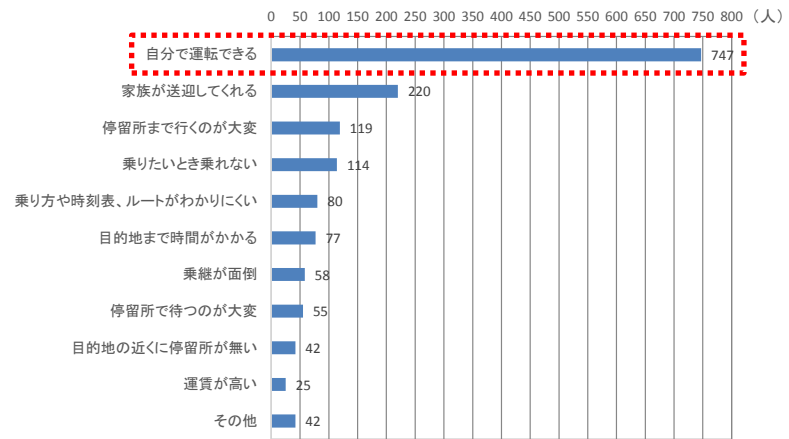


(矢作:149, 横田:142, 竹駒:62, 気仙:142)
高田:64, 米崎:60, 小友:183, 広田:161

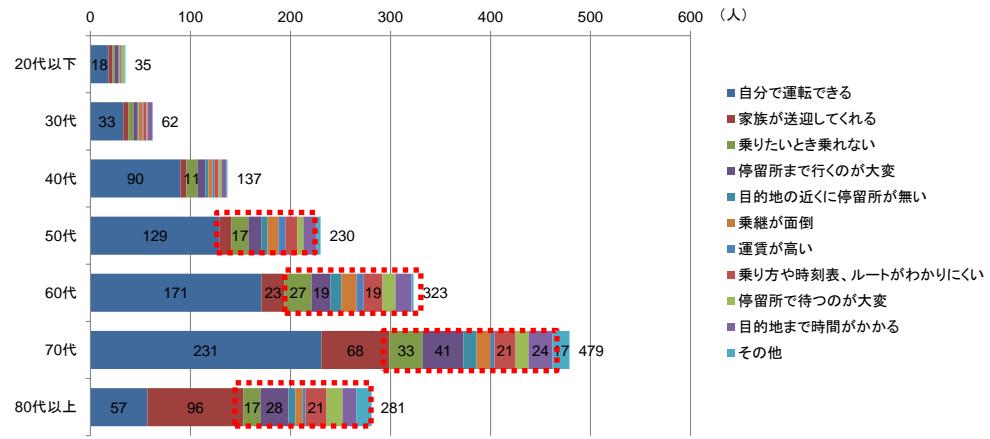
6-3. 公共交通の利用実態及び満足度

- 公共交通を利用していない理由は、**自家用車(運転・送迎)での移動が可能**である点が多い。
- 年齢別に見ると、**公共交通自体の課題(便数、停留所までの移動、乗継等)**を理由に使っていない人は50代以上に集中している。
- 震災前後で交通手段が変化した人は、**全体の1割**となっている。具体的な変化としては、**公共交通から車(運転・送迎)への変化**が最も多い。

■公共交通を利用していない理由

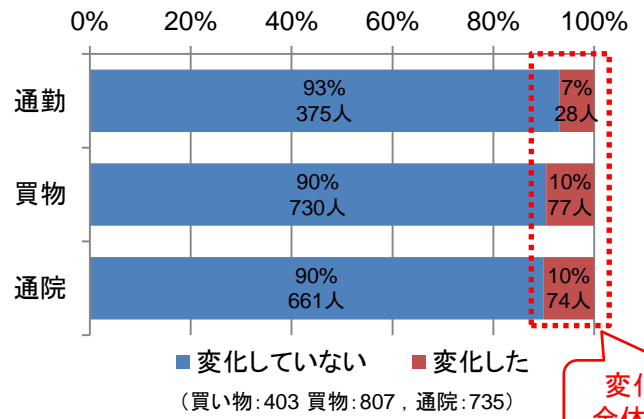


■年代別公共交通を利用していない理由



いずれも、自家用車(運転・送迎)の利用が可能である点が公共交通を利用しない大きな理由

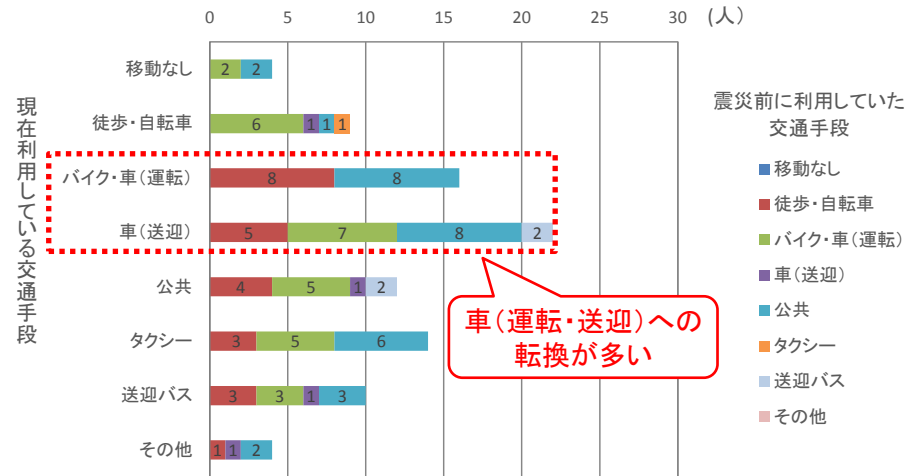
■目的別震災前後の交通手段変化



具体的な交通手段の変化

変化した人は全体の1割程度

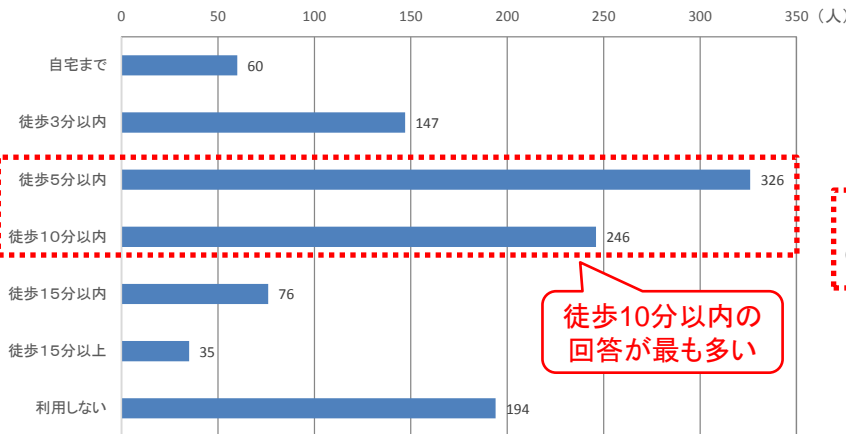
■震災前後の交通手段変化



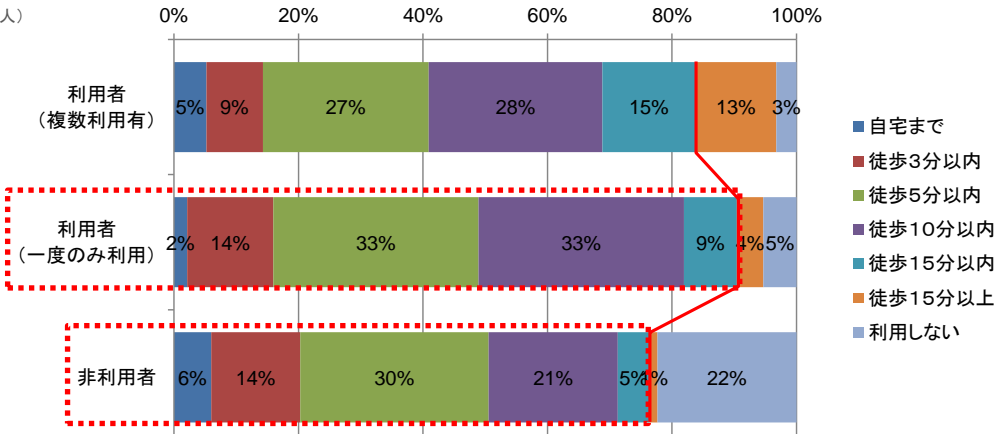
7. 望ましい公共交通のサービスレベル

- 自宅から最寄り停留所までの望ましい所要時間は、**徒歩5分以内または徒歩10分以内**を希望する声が多い。また、利用者に比べ、**非利用者は所要時間に対する抵抗が大きい**傾向にある。
- 市内1乗車あたりの望ましい運賃は、**200円以下または300円以下**を希望する声が多い。また、利用者に比べ、**非利用者は運賃に対する抵抗が大きい**傾向にある。

■自宅から最寄り停留所までの望ましい所要時間

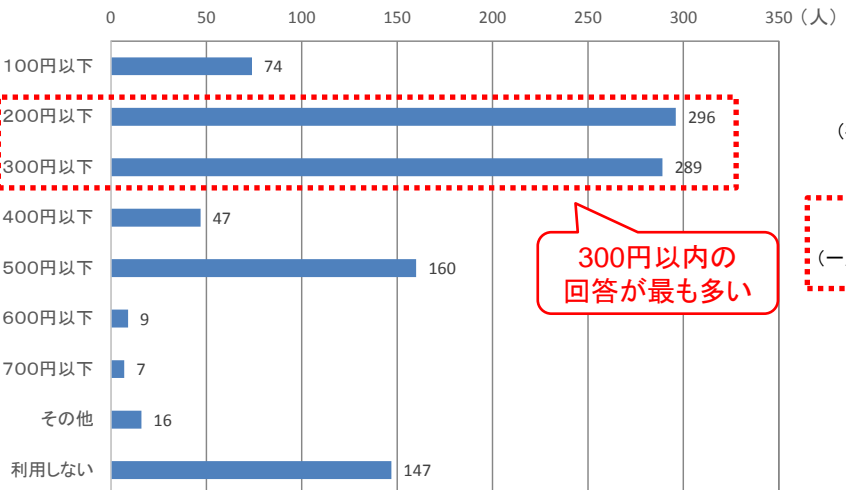


■利用頻度別自宅から最寄り停留所までの望ましい所要時間

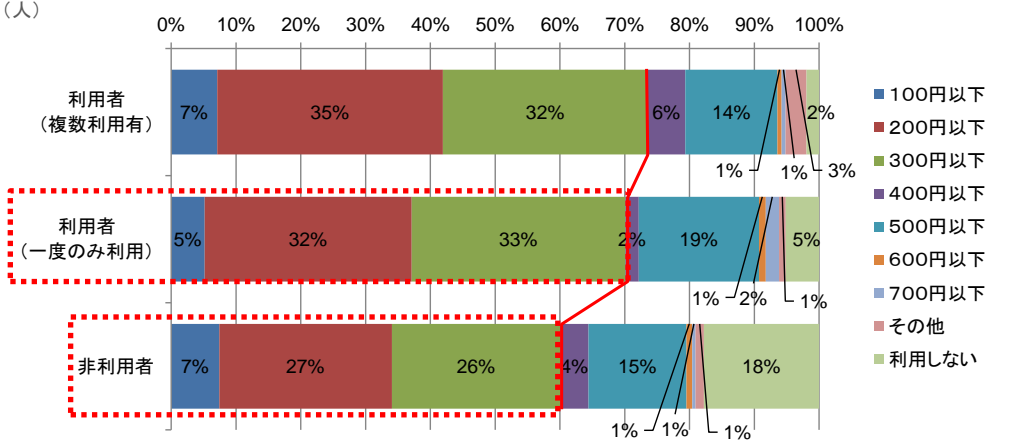


(利用者(複数利用有):154, 利用者(一度のみ利用):94, 非利用:819)

■市内1乗車あたりの望ましい運賃



■利用頻度別市内1乗車あたりの望ましい運賃



(利用者(複数利用有):155, 利用者(一度のみ利用):97, 非利用:781)