

公共交通利用実態および意識に関するアンケート調査（地区比較）

第1章 世帯構成

1.1 世帯人数・同居家族数

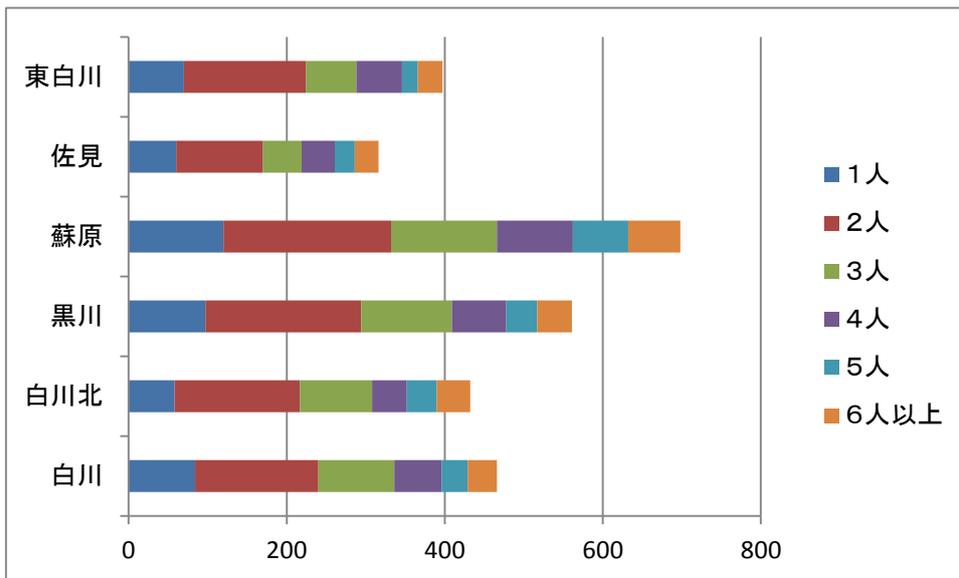


図 1-1 同居している家族の数

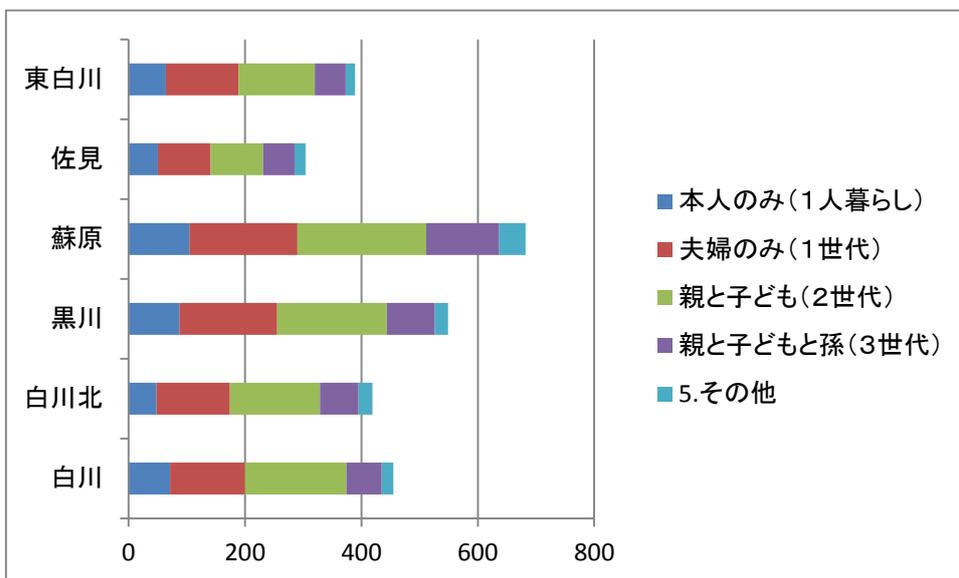


図 1-2 世帯構成

世帯の人数は、全ての地区で2人暮らしが最も多く、次いで1人暮らしと3人暮らしが同程度見られる。また、家族構成は親と子どもの2世帯が最も多く、次いで夫婦のみで暮らしている例が多い。なお、どの地区でもほぼ同様の傾向が見られる。

第2章 外出について

2.1 外出目的

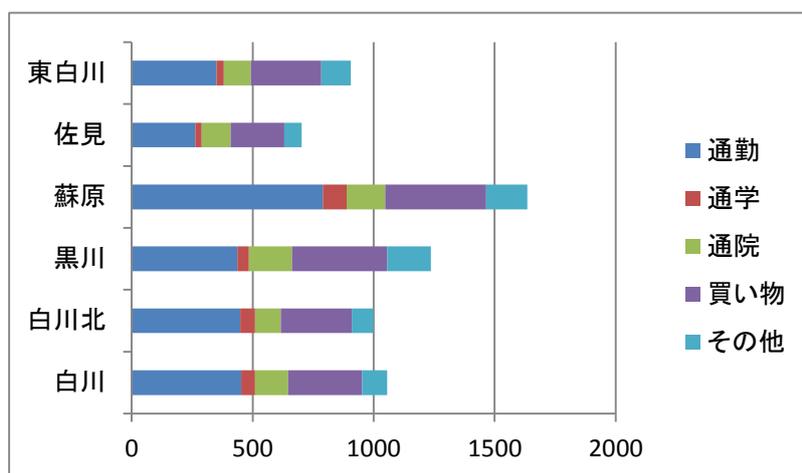


図 2-1 外出目的

外出目的は、全ての地区で通勤が最も多く、次いで買物が多い。外出目的も、各地区で同様の傾向が見られる。

2.2 外出頻度・時間

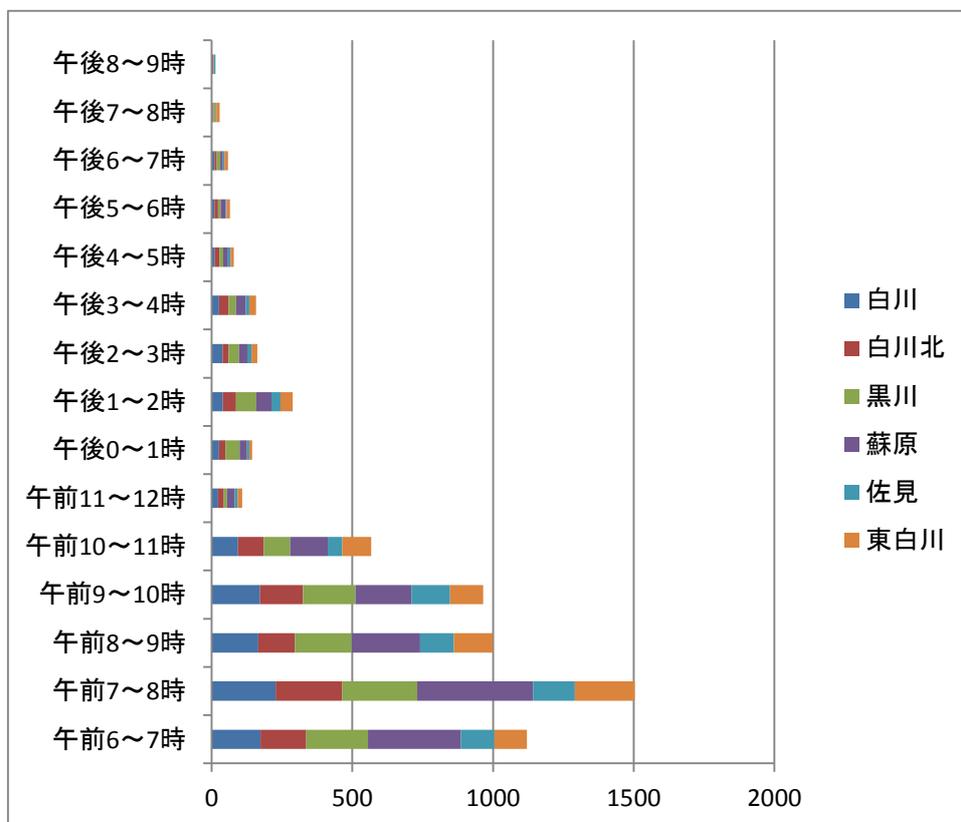


図 2-2 外出する時間（行き）

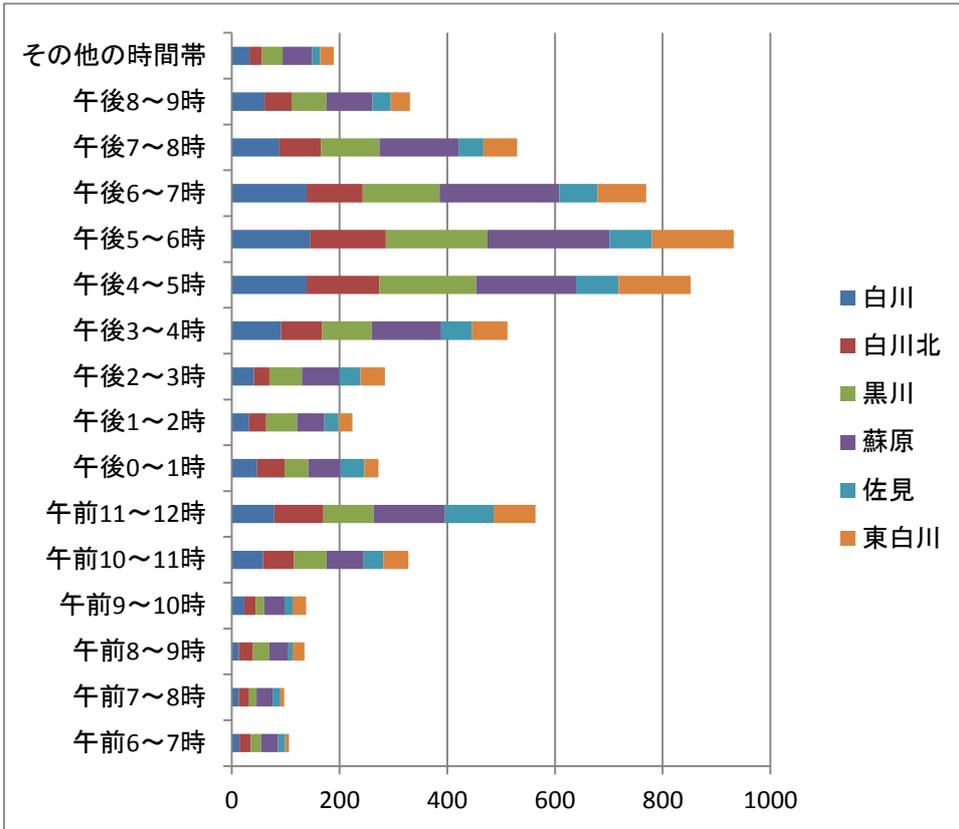


図 2-3 外出する時間（帰り）

外出する時間は、行きは一般的な通勤・通学時間である午前 7~8 時に最も集中し、その前後の時間も外出者数は多い。午前 9~10 時と 10 時~11 時は通勤・通学時間帯からは外れているが、買物や通院の流動が多いのではないかと考えられる。

帰りの時間は、通勤・通学者が帰宅すると思われる夕方から夜にかけて集中しているが、午前 11~12 時にも小さい帰宅のピークが見られる。これは、通院・買物目的の外出者の帰宅時間であると思われる。

2.3 移動手段

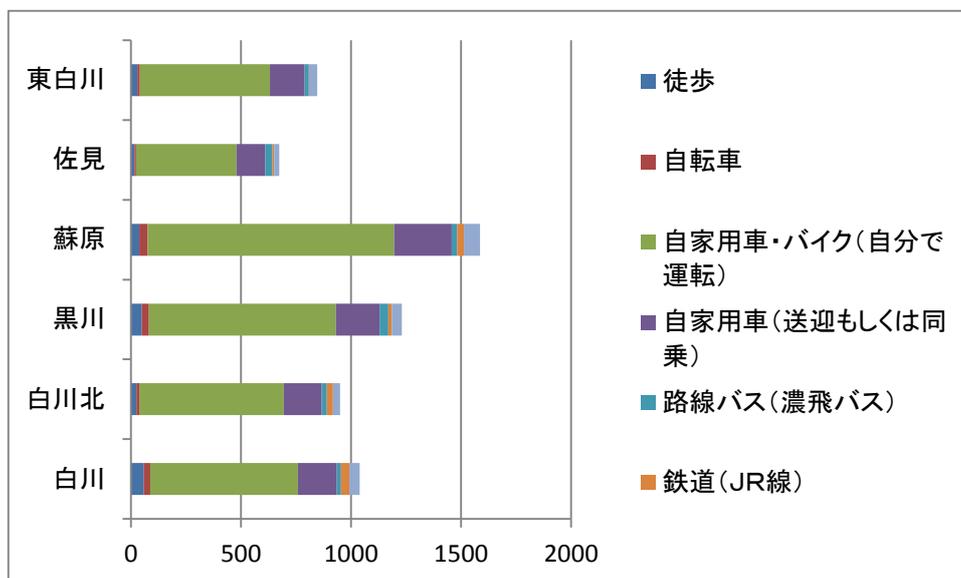


図 2-4 外出の際の主な移動手段

外出の際の主な移動手段は、各地区とも自家用車(自分で運転)が2/3以上を占めており、自家用車(送迎もしくは同乗)を含めると、自家用車の利用だけで8割を超える。一方で、少ないながらも確実に路線バスや鉄道など公共交通を利用する人もいることから、新型公共交通導入にあたっては、まずこれら現在の公共交通利用者の属性や行き先、利用時間などを把握する必要がある。

2.4 自家用車の利用をやめられるか

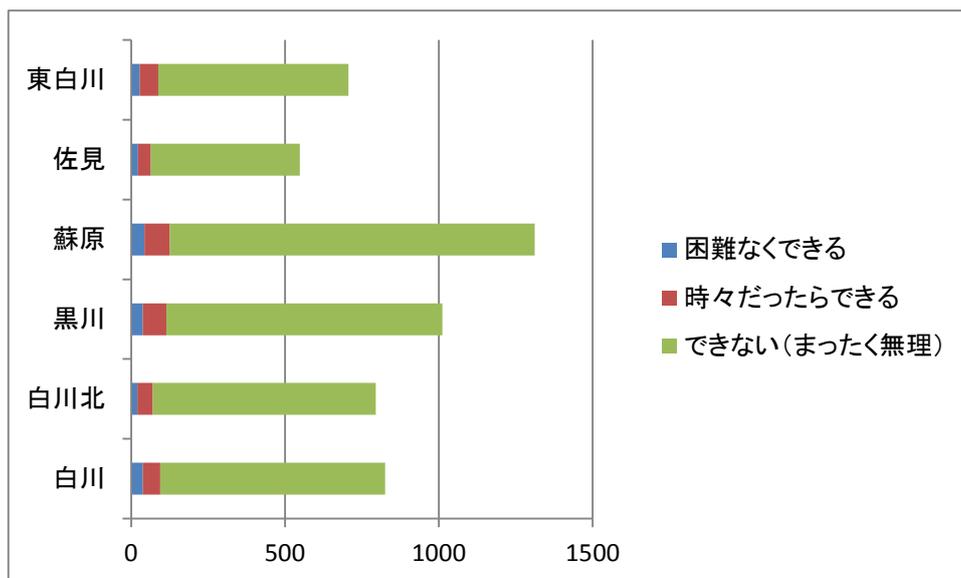


図 2-5 自家用車の利用を止められるか

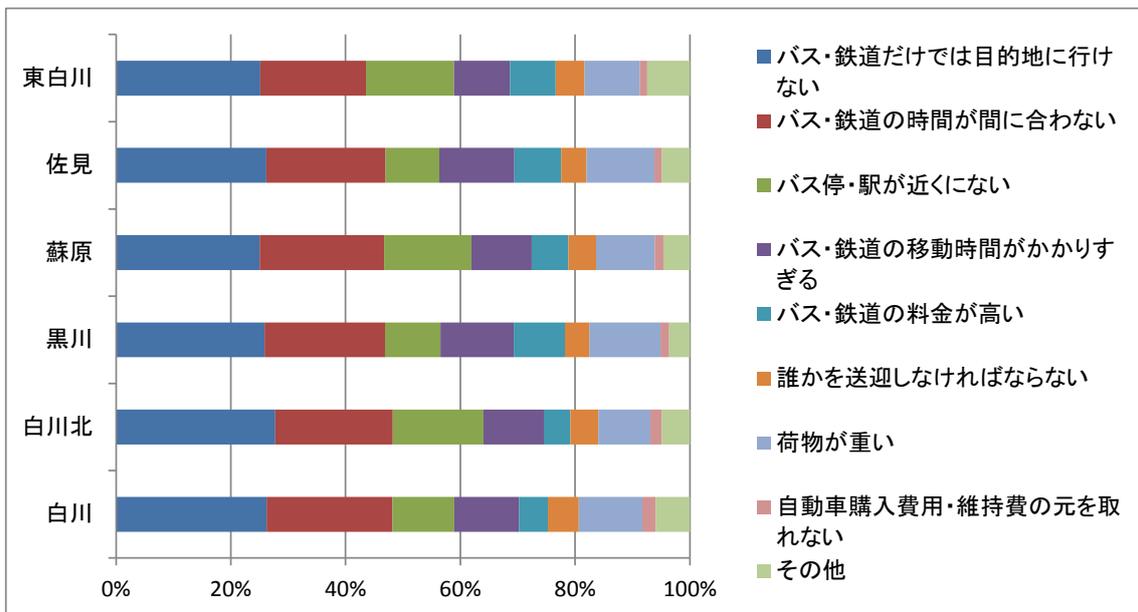
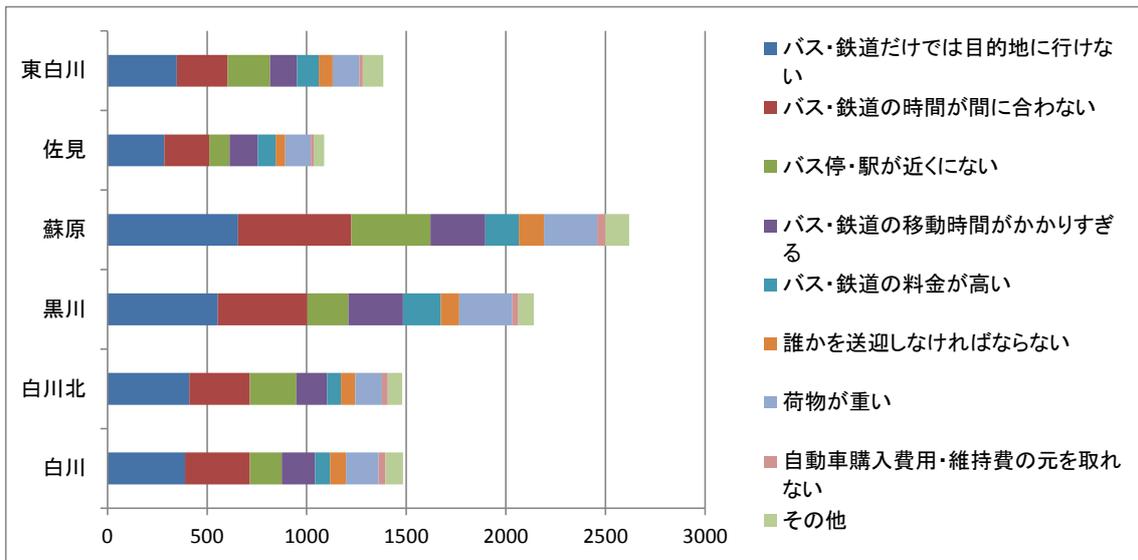


図 2-6 自家用車の利用を止められない理由（百分率）

各地区とも圧倒的多数の回答者が、自家用車の利用を止める事は困難であると回答した。その理由の傾向について百分率のグラフから分析したところ、各地区とも「バス・鉄道だけで目的地に行けない」「バス・鉄道の時間が間に合わない」の2つで50%前後を占めており、目的地と公共交通の運行頻度の少なさが、公共交通の利用を遠ざけている事が分かった。また、地区によっては「バス停・駅が近くにない」という回答が多いところもあり、バス停や駅へのアクセシビリティも重要であるという事が分かる。

第3章 鉄道利用について

3.1 鉄道の利用状況

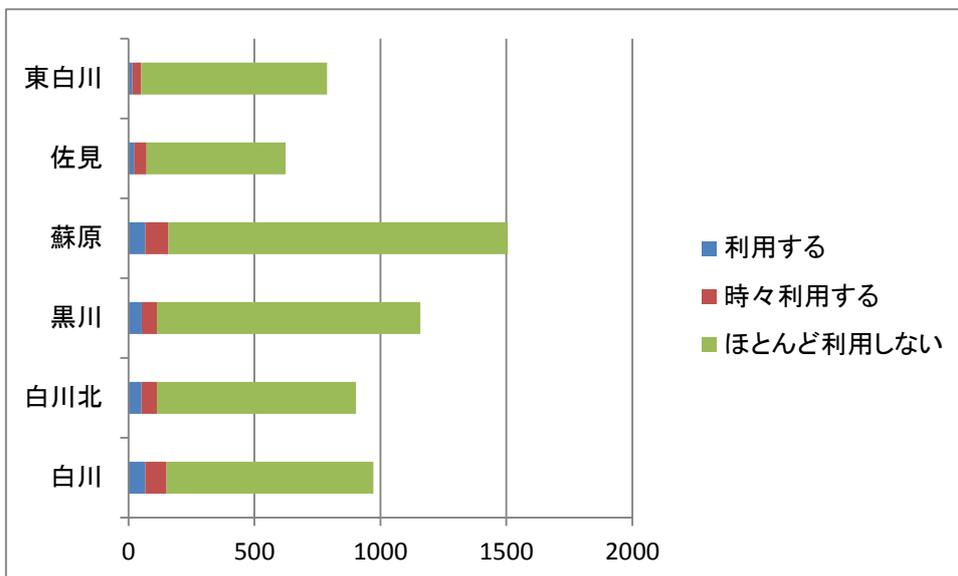


図 3-1 鉄道の利用状況

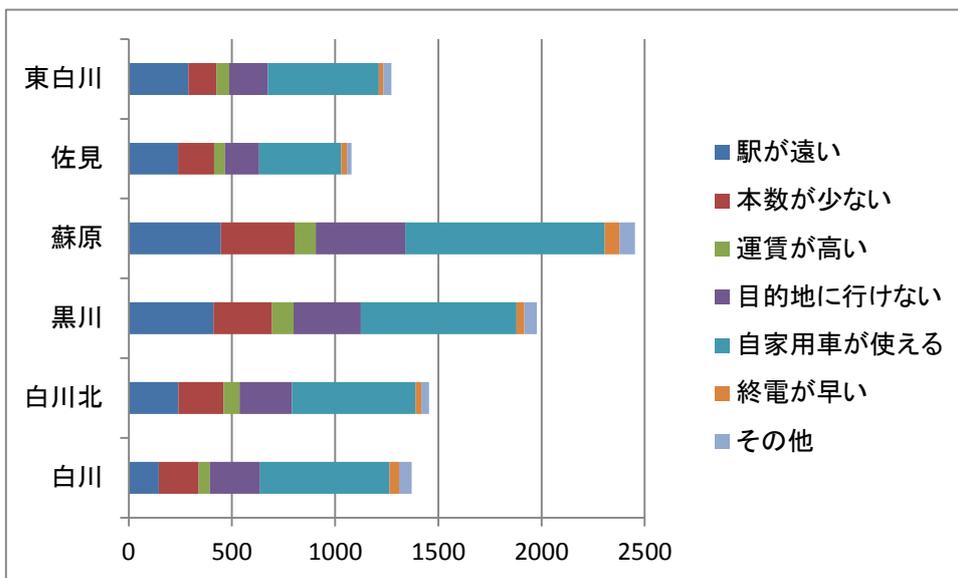


図 3-2 鉄道を利用しない理由

ふだんの生活では、ほとんどの回答者が鉄道を利用しない事が分かった。その理由としては、「自家用車が使える」という理由が圧倒的に多いが、他に「本数が少ない」「目的地に行けない」などの理由も多数を占めている。また、地区内に駅の存在しない黒川、蘇原、佐見、東白川の各地区は、駅の存在する白川、白川北地区に比べて「駅が遠い」という回答がかなり多く見られるが、それ以外の項目は各地区ともほぼ同様の傾向である。

3.2 鉄道の利用頻度

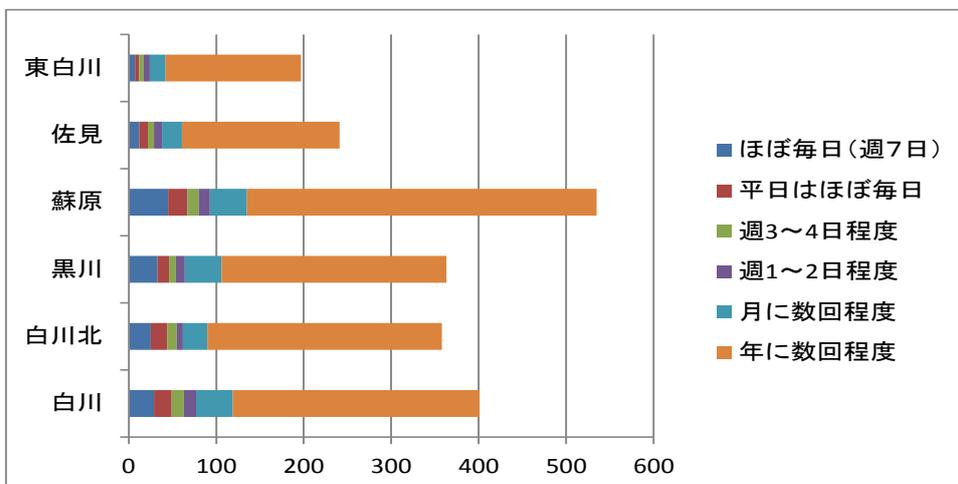


図 3-3 鉄道の利用頻度

鉄道の利用は、各地区とも年に数回程度が多数を占める。

3.3 ふだん利用する駅

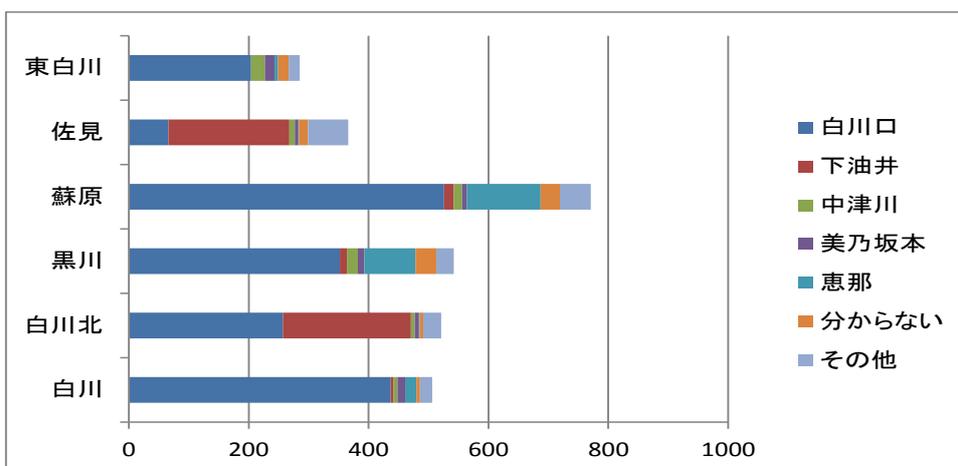


図 3-4 ふだん利用する駅

「ふだん利用する駅」の結果は、地区と駅との距離（駅までのアクセシビリティ）が反映されている。白川口駅が最も近い白川、黒川、蘇原、東白川では白川口駅の利用が圧倒的に多い。また白川北地区については地区内に下油井駅が存在するものの、場所によっては白川口駅に出た方が便利なので半数弱は白川口駅を利用している。一方で、佐見地区は多くが最寄りの下油井駅を利用している。

また、黒川、蘇原、佐見、東白川では、中央線の駅をよく利用するという回答も見られる。これは、時折遠出するのに鉄道を利用するだけの人が、名古屋へ出る場合は中央線の方が早くて本数も多いので利用しているのだと考えられる。

3.4 駅までの移動手段

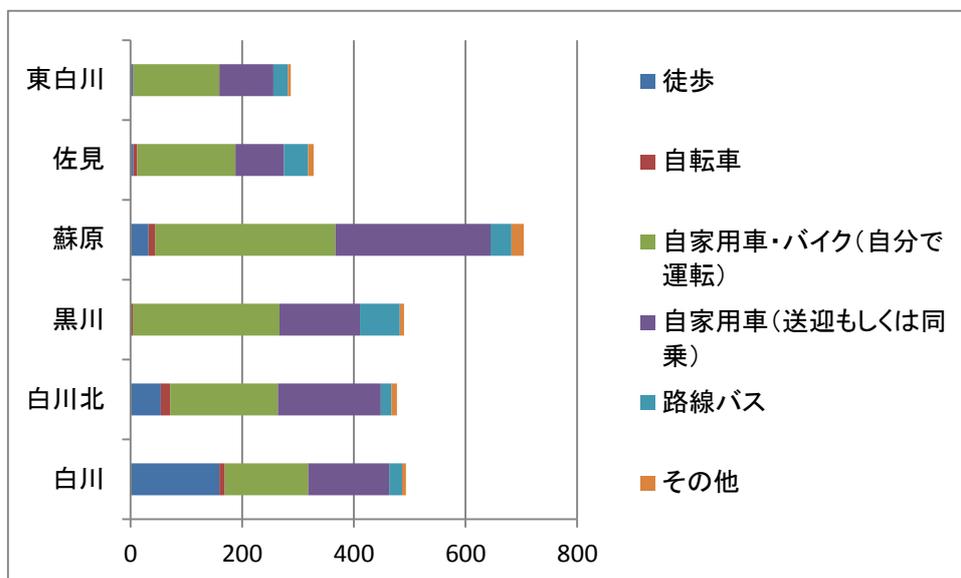


図 3-5 駅までの移動手段

自宅から駅までの移動手段は、白川地区以外では「自分で運転」と「送迎」を併せた自家用車利用が非常に多い。一方で、地区内に駅が存在する白川地区では、徒歩も一定数を占めている。また、白川北地区でも駅周辺集落を中心に、徒歩でアクセスするという回答が見られる。

一方で、自動車でのアクセスが圧倒的に多いことから、駅周辺の駐停車環境整備や自家用車を使わずとも駅まで気軽にアクセスできる移動サービスの導入が必要だと考えられる。

第4章 濃飛バスについて

4.1 濃飛バスについて

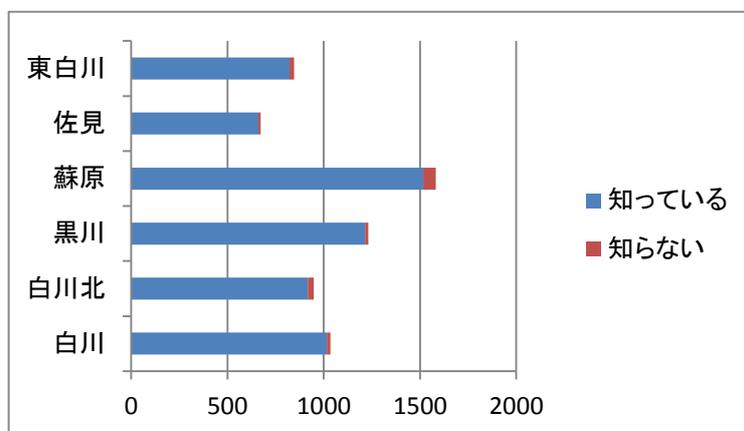


図 4-1 濃飛バスが走っている事を知っているか

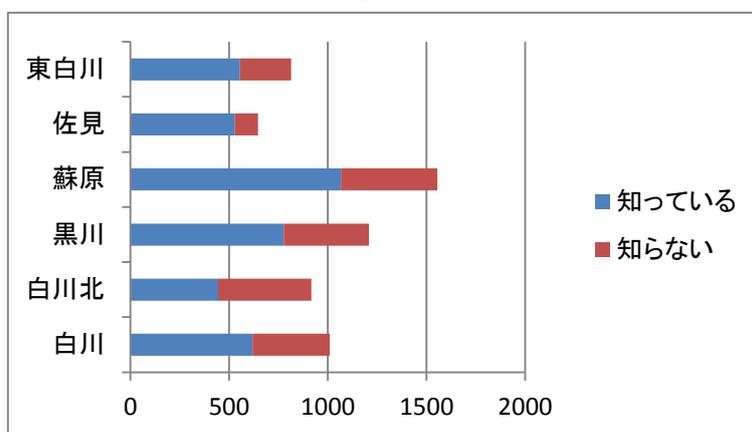


図 4-2 路線バスが土日祝運休となった事を知っているか

各地区とも圧倒的多数の回答者が、濃飛バスが路線バスを運行している事を知っていた。一方で、平成28年度4月から土休日運休となった事を知っている回答者の数は地区によってばらつきがあり、佐見地区ではかなり多くの人知っているが、白川北地区では半数程度しか知らなかった。これは、白川北地区にはバスがまったく通っていない地区がある事や、バスの利用頻度の差が影響していると考えられる。なお、それ以外では東白川も比較的多くの人を知っていたが、他の地区はおおむね7割程度にしか知られていなかった。

第5章 バス利用について

5.1 路線バスについて知っている事

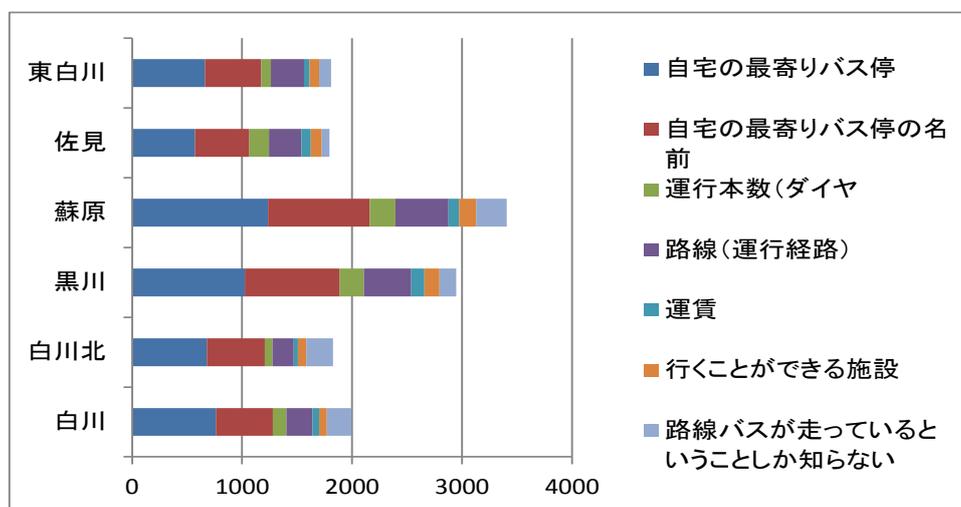


図 5-1 路線バスについて知っている事

路線バスについてどの程度知っているかという問では、各地区とも「自宅の最寄りバス停」と「その名前」を知っているという回答が多かった。それ以外では、「路線（運行情経路）」「運行本数」を知っているという回答が多く、それ以外の事柄についての認知度はあまり高くない。

5.2 路線バスの利用状況

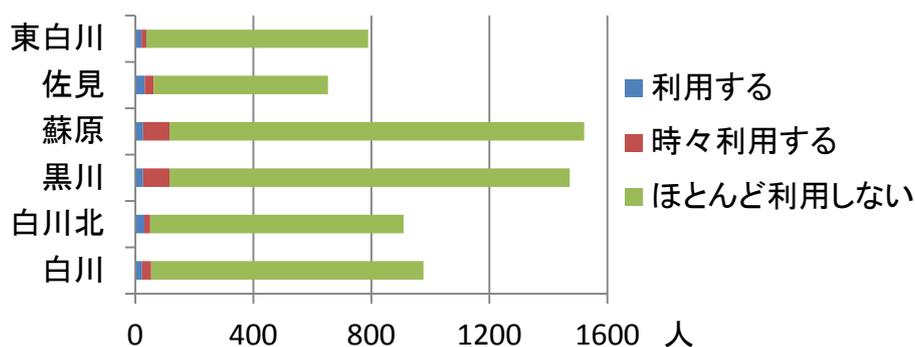


図 5-2 路線バスの利用状況

ふだんの生活の中で路線バスを利用するという回答は、どの地区でも非常に少ない。ただし、全体の回答者数が多い蘇原、黒川地区ではバス利用者がやや多く見られる。

5.3 路線バスを利用しない理由

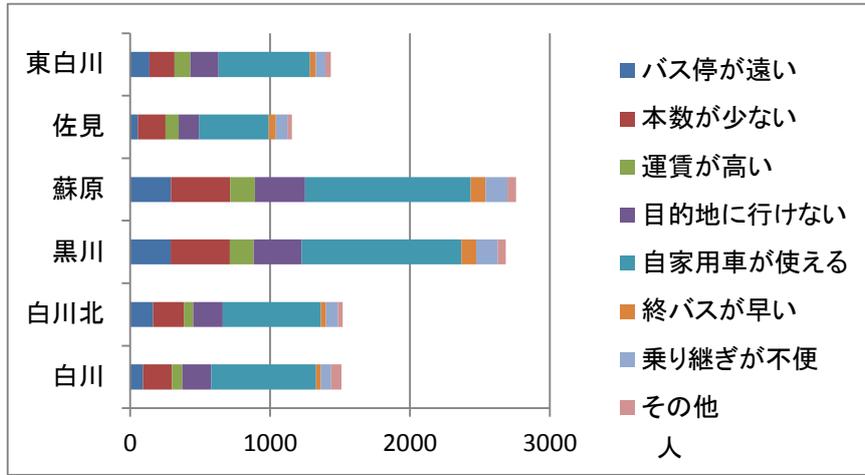


図 5-3 路線バスを利用しない理由（百分率）

路線バスを利用しない理由は、どの地区でも「自家用車が使える」が最も多い。次いで「本数が少ない」「バス停が遠い」「目的地に行けない」などの回答が見られる

5.4 路線バスの利用頻度

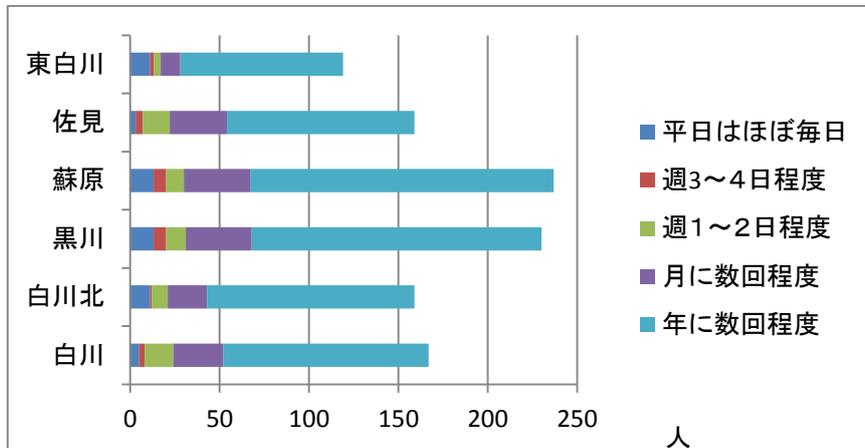


図 5-4 路線バスの利用頻度

路線バスの利用者は、「年に数回程度」という回答が他の回答と比べて圧倒的に多い。年に数回程度という回答者は、実際はほとんどバスを利用していない可能性があるため、分析にあつては留意が必要である。また、どの地区も「月に数回程度利用する」という回答が2番目に多く見られる。一方で、平日はほぼ毎日利用するという回答は非常に少なく、高校生が通学に利用する必要のない白川と、高校生が少ない佐見の「平日はほぼ毎日利用する」が少ないことから、そのほとんどは高校生の利用者であると考えられる。

なお、実際の利用頻度については総回答数に対する比率で比較する必要がある。

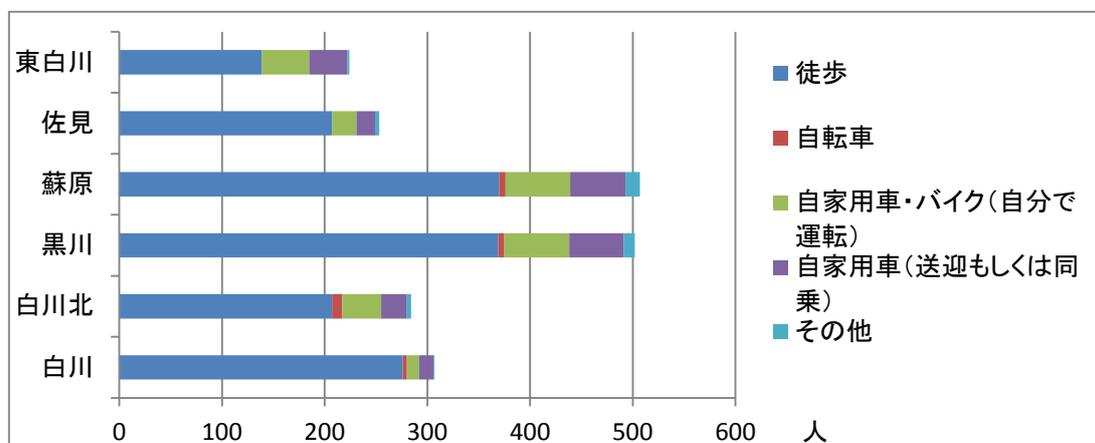


図 5-5 バス停までの移動手段

バス停までの移動手段は徒歩が圧倒的に多い。一方で、自家用車・バイク（自分で運転）と（送迎・もしくは同乗）も一定程度見られる。そのため、自動車での移動を必要とするようなバス停から遠い集落の移動サービスの提供について検討する必要がある。

5.5 路線バスの利用目的

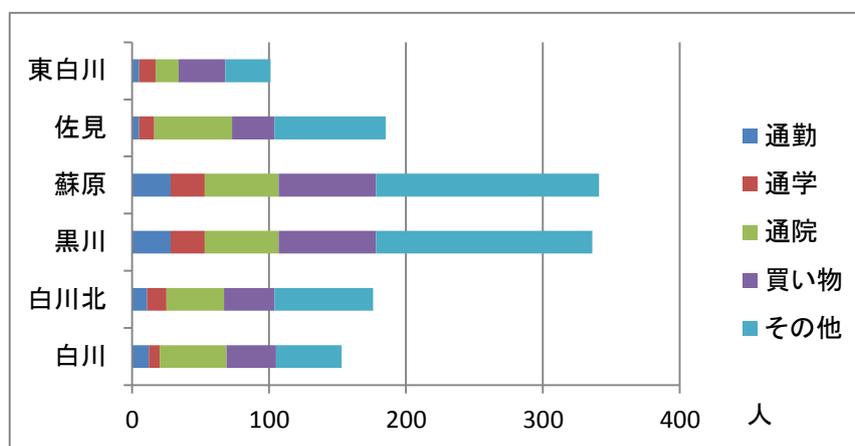


図 5-6 バスの利用目的

バスの利用目的は、多くの地区で通院と買物が多い。一方で、白川地区を除いて通学利用が一定数見られる事から、通学目的での利用も底堅く存在しているという事が分かる。また、黒川と蘇原では通勤目的がやや多い。

なお、その他は具体的に目的が書かれている回答（町のイベントなど）が多かった。

5.6 路線バスの改善意見

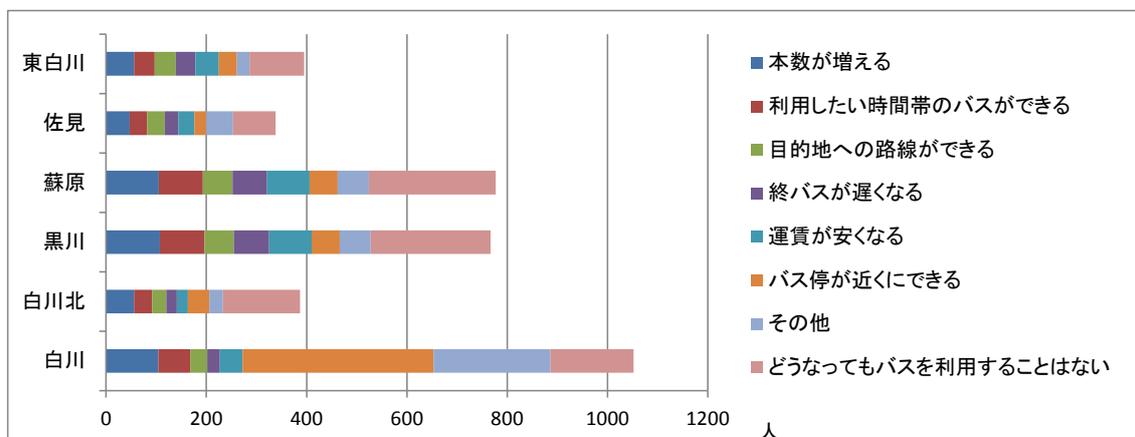


図 5-7 どうすればもっとバスを利用するか

どうすれば路線バスをもっと利用したいかという問に対しては、地区ごとに大きく傾向が異なる。ただし、白川地区以外では「本数が増える」「利用したい時間帯のバスができる」が多く見られたが、白川地区では「バス停が近くにできる」が圧倒的に多く見られた。バス路線が集中し、バス停の数も多いはずの白川地区でなぜ「バス停が近くにできる」の回答が最も多いのかについては、理由を深く分析する必要がある。

なお、この問では具体的な改善案を聞いているのでその内容は別途集計する。

第6章 病院バスについて

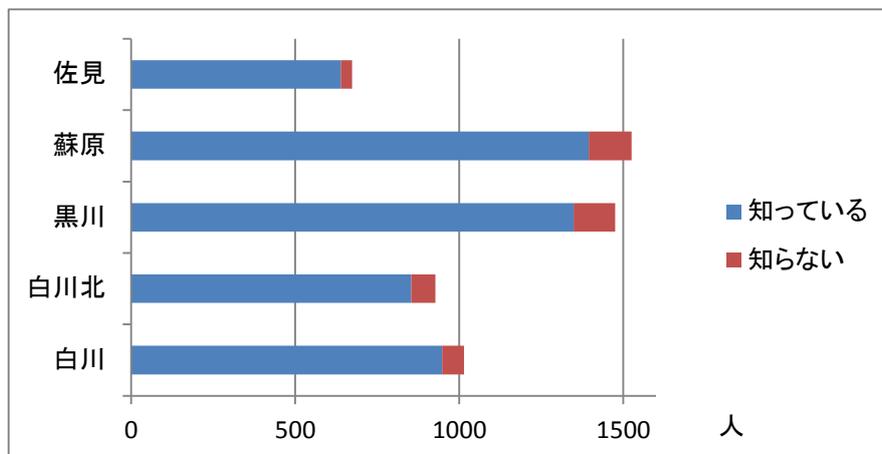


図 6-1 病院バスを知っているか

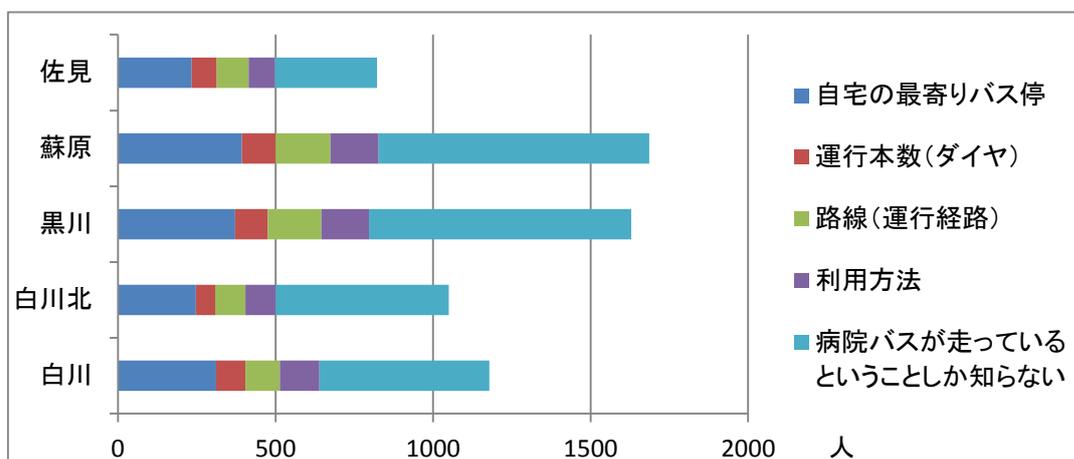


図 6-2 病院バスについてどの程度知っているか

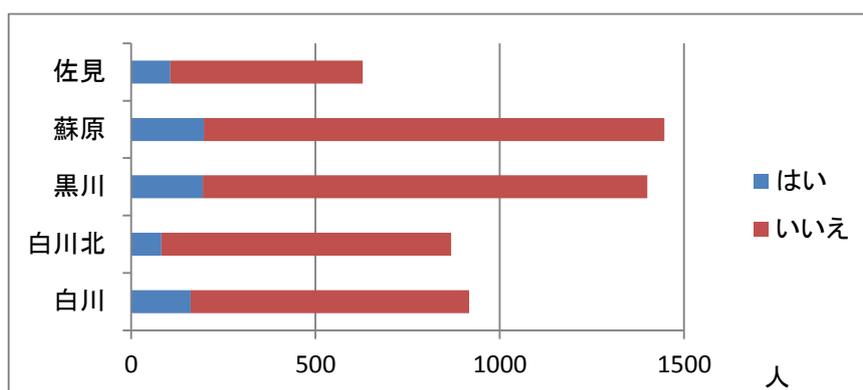


図 6-3 病院バスを利用した事はあるか

病院バスの運行状況については、圧倒的多数が運行している事を知っていると回答したが、特に佐見地区ではほとんどの回答者が知っていると回答した。どの程度知っているか

については各地区ともに「病院バスが走っている事しか知らない」という回答が最も多く、これを除くと「自宅の最寄りバス停を知っている」という回答が最も多かった。これ以外の「運行本数」「経路」「路線」については、佐見地区以外ではあまり知られていない事が分かる。一方佐見地区では利用したことがあるか否かで利用したことがあるという回答者の方が多い事から、「利用方法」を知っている回答者が多かったと考えられる。

第7章 公共交通への満足度

7.1 バス交通体系は満足か

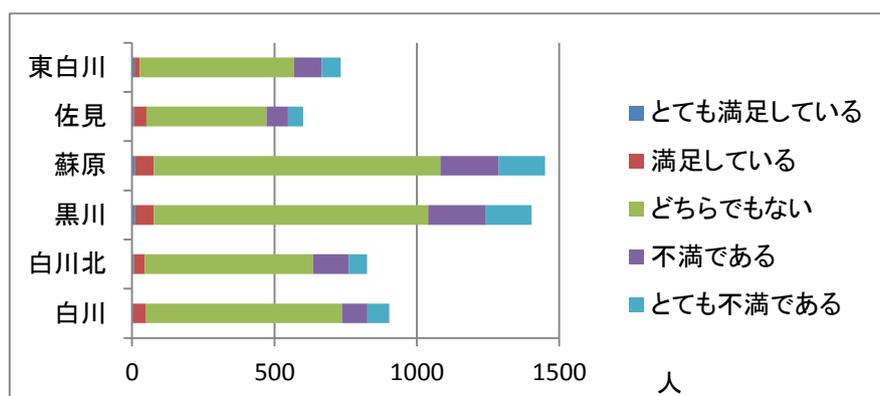


図 7-1 白川町のバス交通体系への満足度

白川町内の路線バス体系への満足度については、全ての地区で「どちらでもない」という回答が圧倒的に多かった。これを除けば、「不満である」「とても不満である」の回答が多く見られる。

なお、この回答で「不満である」「とても不満である」と回答すると次以降の複数の間に回答する必要がある為、バイアスが生じている可能性があり、またバス交通体系に対する関心が低い事も考えられる。

7.2 公共交通の利用しやすさ・しづらさ

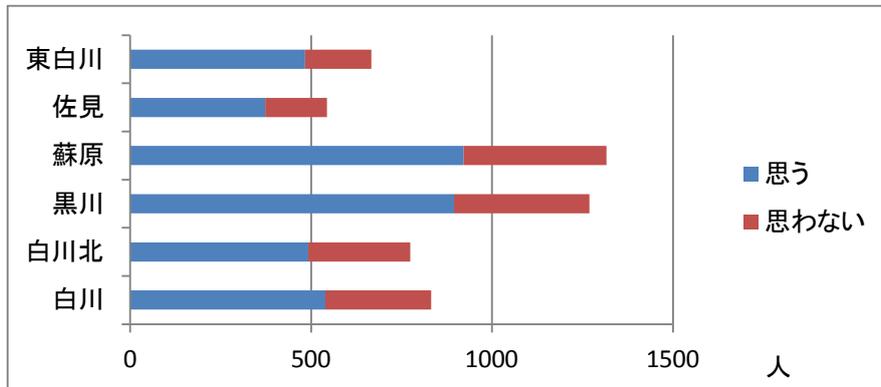


図 7-2 白川町・東白川村のバス交通体系は利用しづらいか

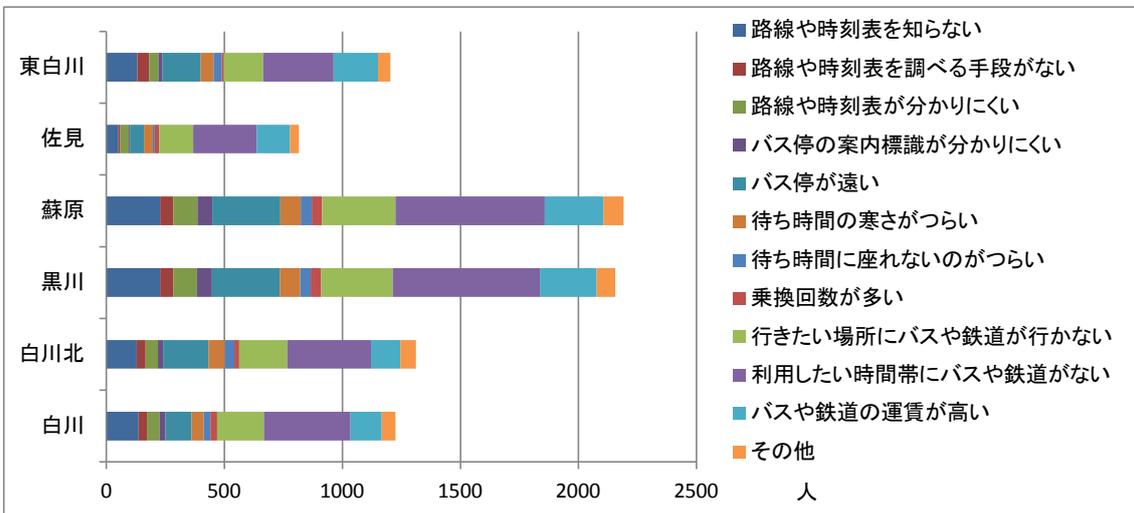


図 7-3 公共交通が利用しづらい理由

各地区とも、鉄道やバスなど白川町の公共交通は使いづらいと思うという回答が 2/3 前後

見られた。その最大の理由として地区を問わず多く見られたのは、「利用したい時間帯にバスや鉄道がない」「行きたい場所にバスや鉄道が行かない」だった。ただし、具体的な分析は地区ごとに行ったものを見るのが望ましい。

また、「路線や時刻表を知らない」という回答も比較的多く見られる事から、利用促進のために情報提供も必要なのではないかと考えられる。

7.3 日常生活への影響

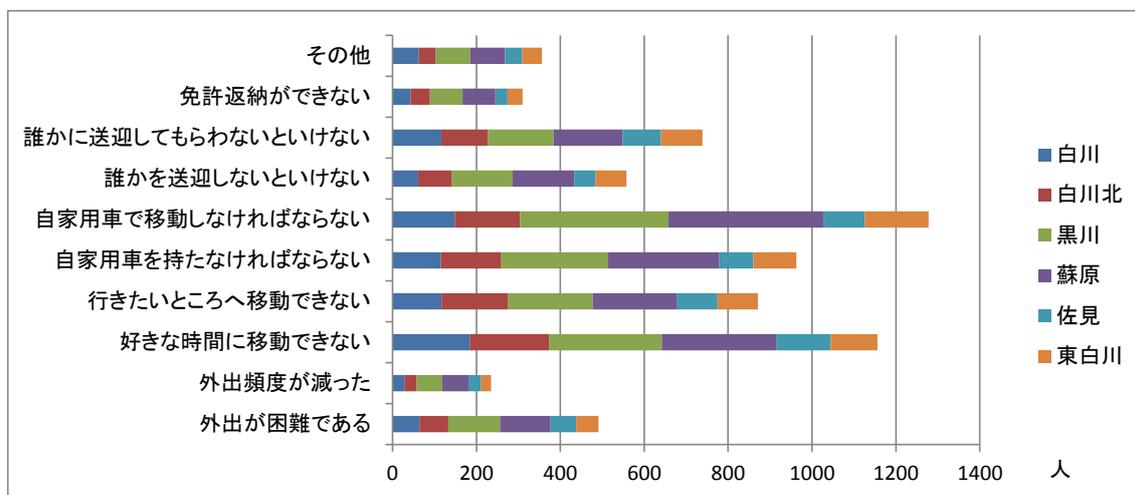
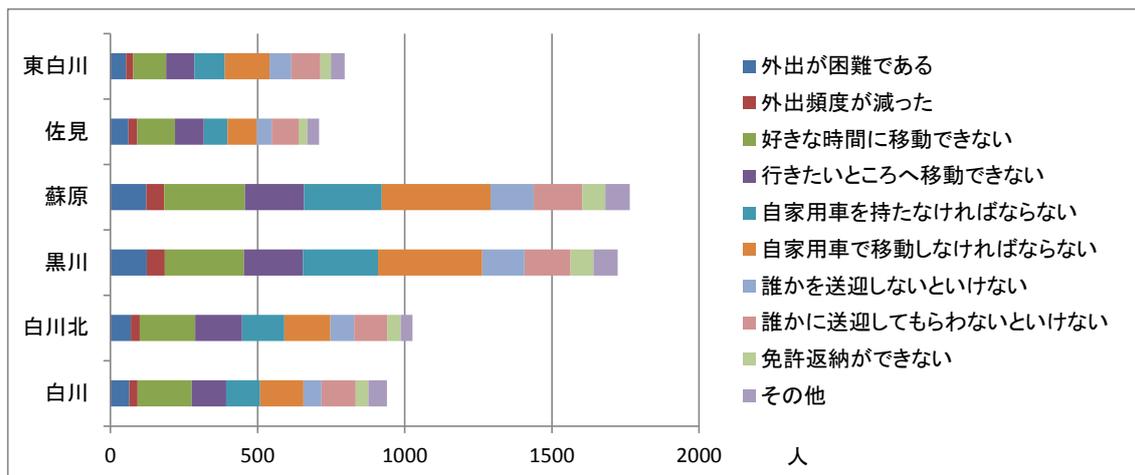


図 7-4 公共交通が利用しづらい事による影響

公共交通が利用しづらい事で日常生活に支障があるかという問には、地区を問わず「自家用車で移動しなければならない」「好きな時間に移動できない」という回答が多く見られる。その他に「自家用車を持たなければならない」「行きたいところへ移動できない」など、自家用車関連の回答が続いている。また、「誰かを送迎しないといけない」「誰かに送迎してもらわないといけない」の回答も多く、「外出が困難である」「外出頻度が減った」という回答と併せて、新型公共交通や新しい移動サービスを提供する必要があるのではないかと

と考えられる。

なお、「その他」はほとんどが、自由記述欄にて影響なしという回答だった。

7.4 バスと鉄道の乗り継ぎ

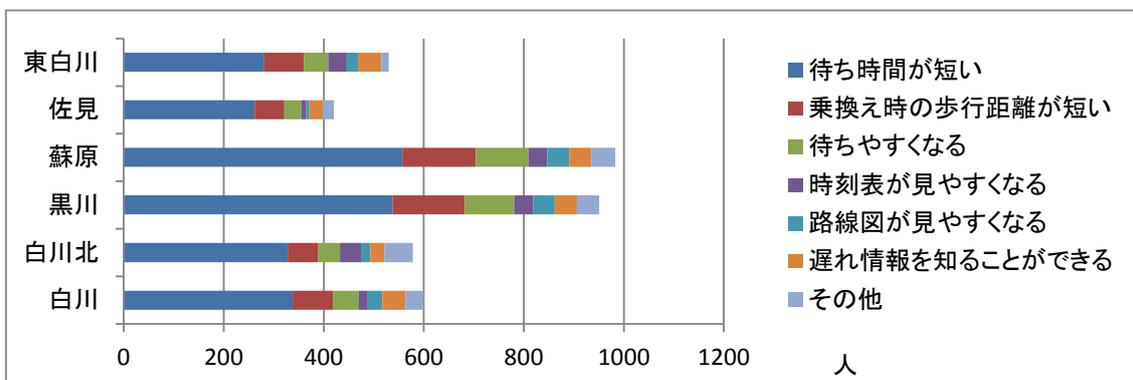


図 7-5 バスと鉄道の乗継で重要だと思う事

バスと鉄道の乗り継ぎをしやすいするために最も重要な事については、各地区とも「待ち時間が短い」が圧倒的に多かった。さらに、各地区とも「乗換え時の歩行距離が短い」が続いており、待ち時間の短縮及び待つ事の負担を軽減するような施策が必要であると考えられる。

また、白川、蘇原、東白川では「待ちやすくなる」という回答も一定数見られ、列車やバスを待つ場所の環境整備も重要であると考えられる。

第8章 高校生への通学支援制度

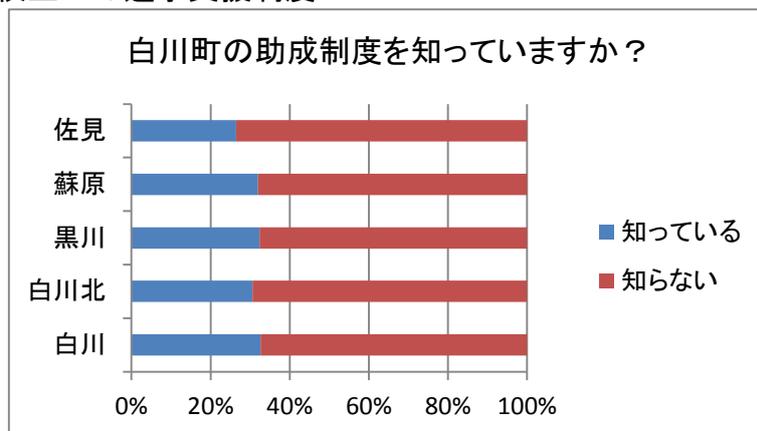


図 8-1

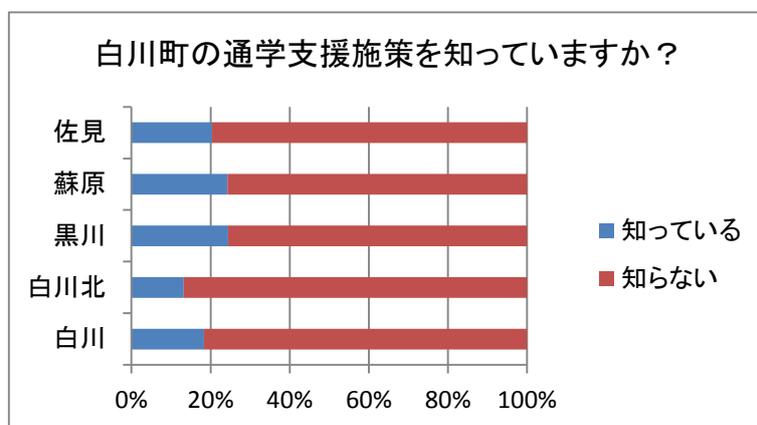


図 8-2

白川町の高校生の通学定期助成策は、知っているという回答は、白川、白川北、黒川、蘇原では、約 1/3 程度に留まった。また、高校生のバス運賃を 1 乗車 100 円に割り引いている助成制度については、知っているという回答も各地区ともに 20%程度に留まっている。

第9章 公共交通への行政支援

9.1 支援額の妥当性

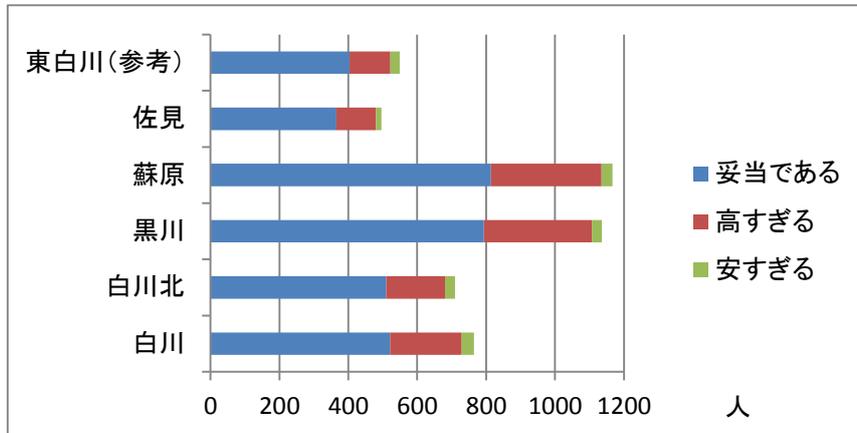


図 9-1 町の公共交通への支出の妥当性

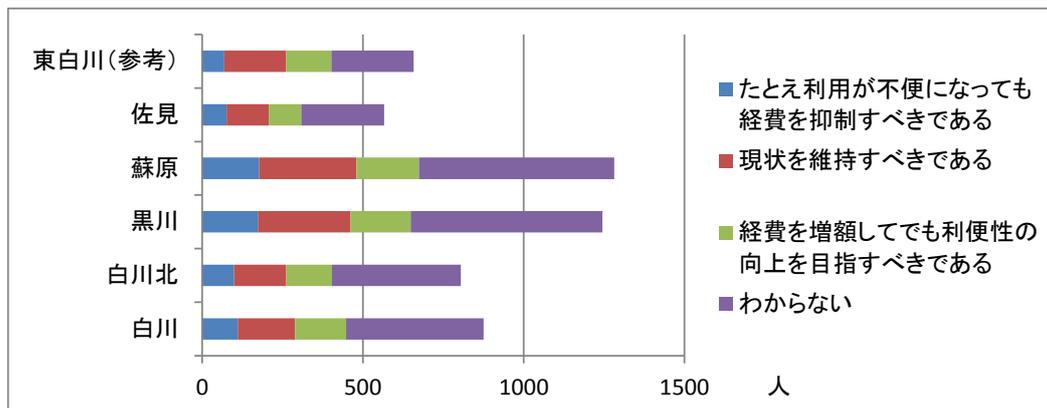


図 9-2 今後の町の公共交通への対応

白川町の公共交通支援の額については、すべての地区で妥当であるという回答が最も多く見られる。一方で、各地区ともに高すぎるという回答も一定程度見られる。この間については、他の市町村の公共交通への支出額を示さずに白川町（東白川村）の支出額だけを示しているため、回答者が適切な金額の判断をしづらかった可能性が高い。また、公共交通への支出については、実際には地方交付税交付金など様々な財政上の措置がなされており直接住民 1 人当たりが問題文に書かれた金額を負担しているわけではないが、そのようなスキームは解説していないので、負担額に関する回答にはバイアスが生じている可能性が高い。

また、今後の追加支出については各地区ともに「分からない」という回答が多かった。次いで「現状を維持すべきである」が多いが、「経費を増額してでも利便性の向上を目指すべきである」や「たとえ利用が不便になっても経費を抑制すべきである」という回答数も拮抗しており、回答者によって公共交通に対する考え方に大きな差があると考えられる。

第10章 属性

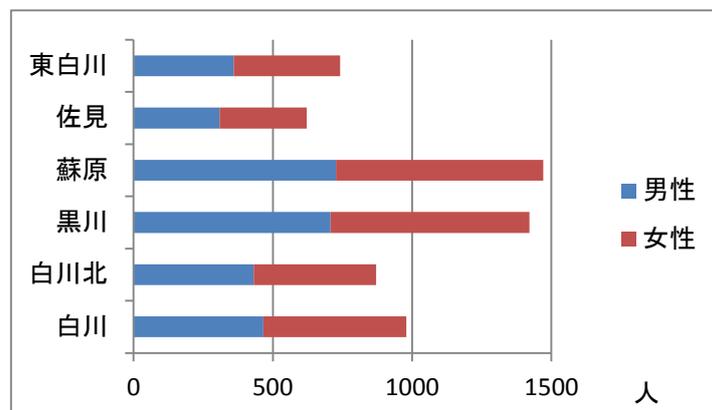


図 10-1 属性

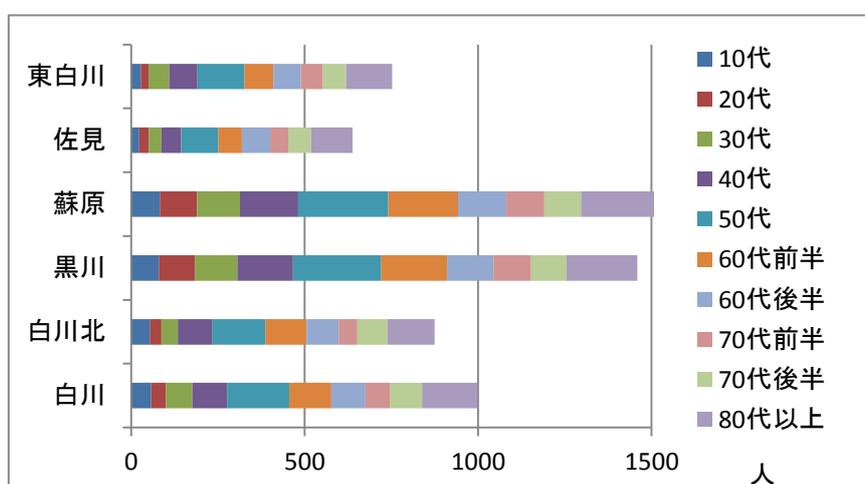


図 10-2 年齢

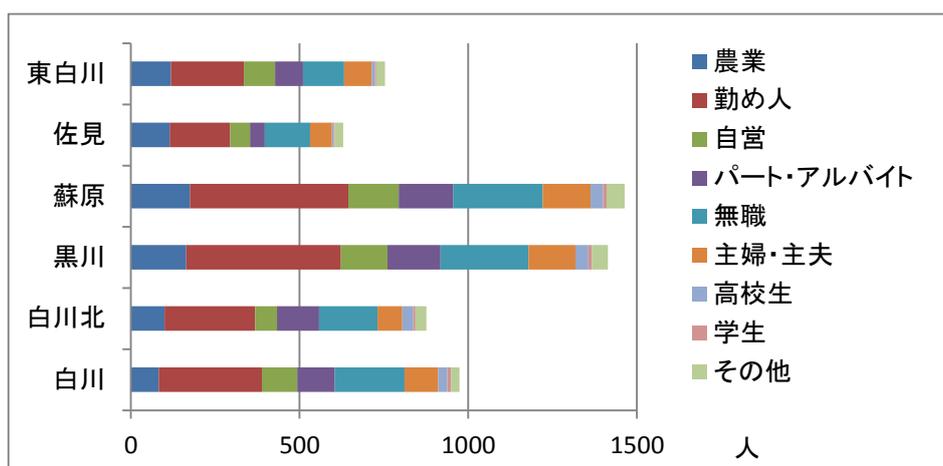


図 10-3 職業

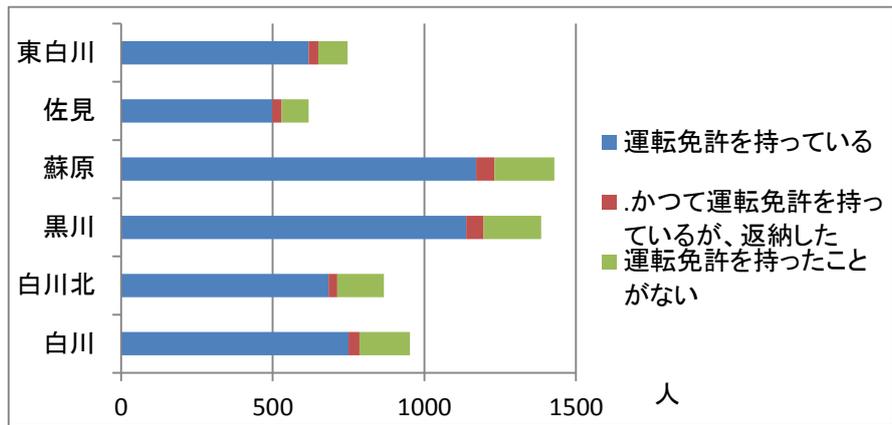


図 10-4 運転免許保有状況

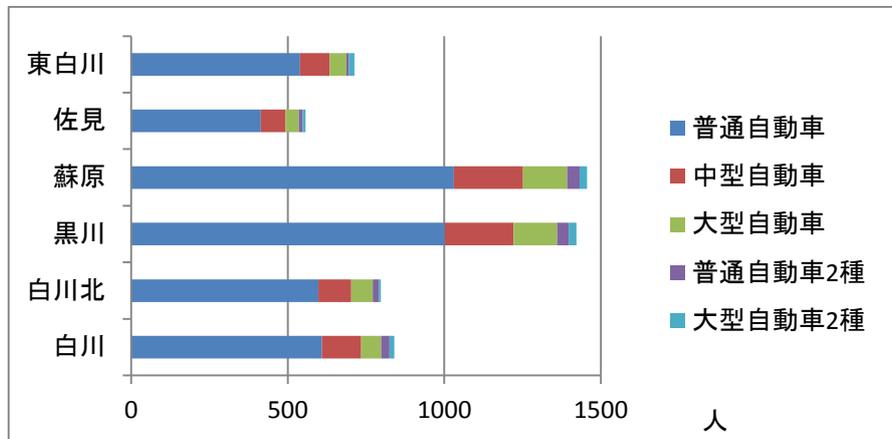


図 10-5 保有する運転免許の種類

全ての地区で、回答者の 3/4 以上が運転免許を保有している。また、全ての地区で一定数の運転免許返納者が存在する事が分かる。運転免許返納者は運転免許を持った事が無い人と違って将来にわたって運転免許非保有となる事から、現在及び将来の移動の足を考えて、佐見では公共交通指向が強いのではないかと考えられる。

保有する免許の種類は普通自動車運転免許が圧倒的に多いが、普通自動車 2 種運転免許、大型自動車 2 種運転免許保有者も一定数存在する事が分かる。

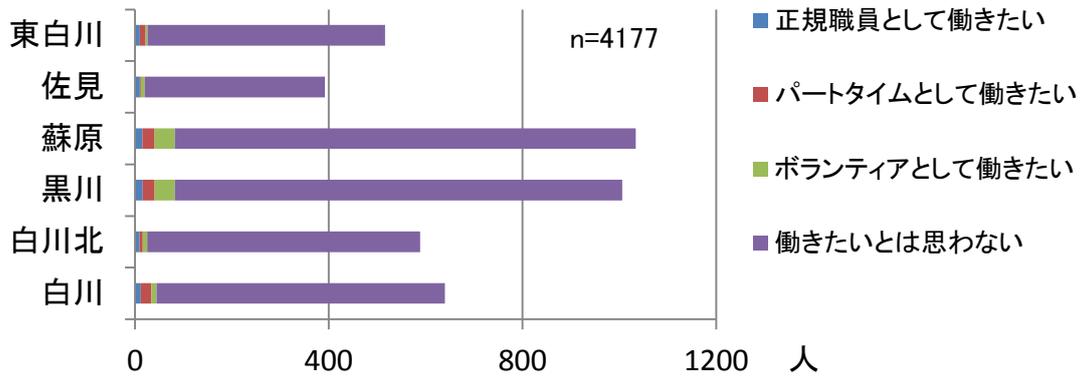


図 10-6 公共交通機関の運転手として働きたいか

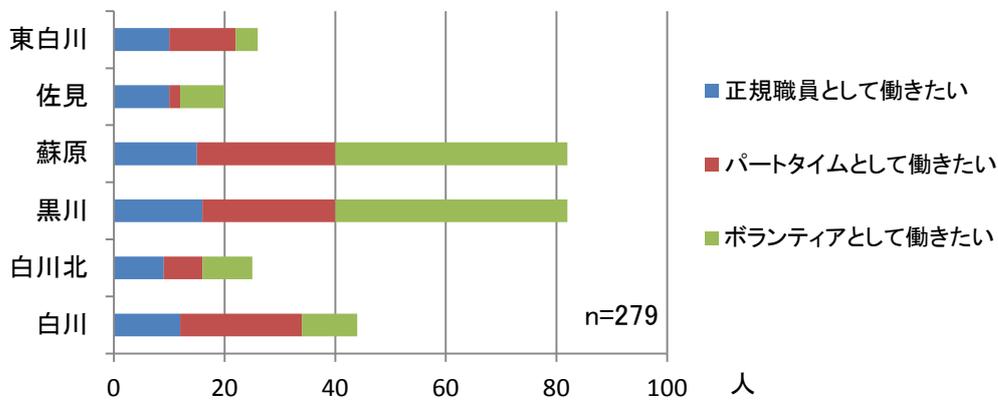


図 10-7 公共交通機関の運転手として働きたいか（働きたくないを除く）

公共交通機関の運転手として働きたいかという問に対しては、「働きたくない」という回答が圧倒的に多かったが、黒川、蘇原地区では働きたいという希望者がやや多く見られる。また、各地区ともに正規職員の希望者が見られ、新たな運転手人材を養成できる可能性がある。

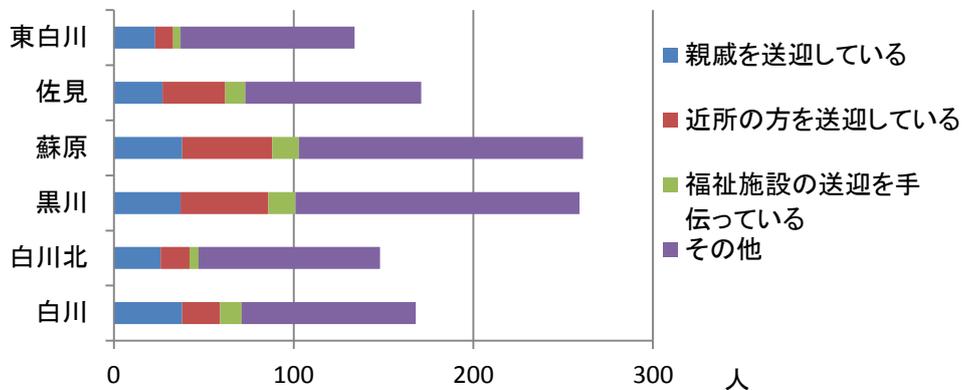


図 10-8 家族以外の送迎に関わっているか

家族以外の送迎に関わっているかという問に対しては、地区によって傾向が大きく異なる。白川地区は「親戚を送迎している」が最も多く、次いで「近所の方を送迎している」が続き、「福祉施設の送迎を手伝っている」は非常に少ない。白川北地区も「親戚を送迎している」が最も多いが白川地区と異なり「近所の方を送迎している」は少なく、「福祉施設の送迎を手伝っている」が多い。白川北地区には地域の特色である「助け合い活動」の枠組みがあるが、これまでの公共交通関係の会議でも保険の問題から近所の方の送迎が難しいという意見が出ており、その結果が反映されていると考えられる。

黒川、蘇原、佐見については両地区とも同じような傾向で、「親戚を送迎している」「近所の方を送迎している」は多いが「福祉施設の送迎を手伝っている」は少ない。また、東白川については、送迎に関わっていないという人が圧倒的に多いが、これを除けば「親戚を送迎している」が最も多い。

なお、「その他」はほとんどが自由記述にて「関わっていない」という回答だった。

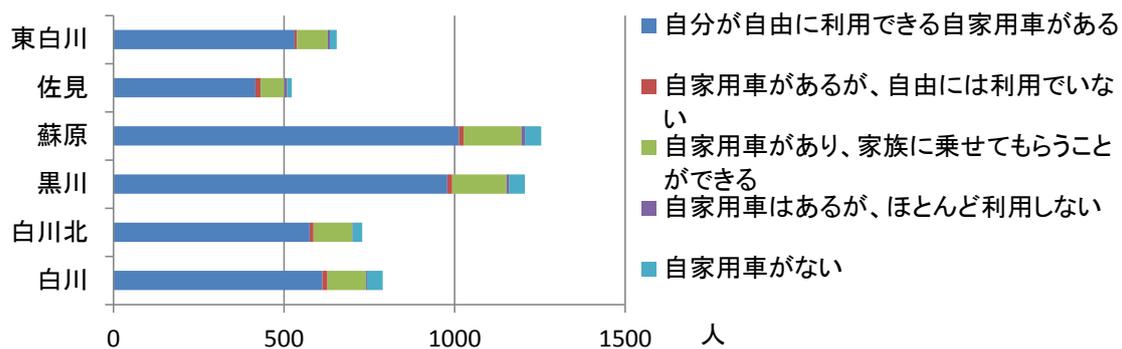


図 10-9 自由に使える自家用車はあるか

自家用車は、全ての地区で 3/4 以上が「自由に利用できる」という回答だった。

一方で、白川、白川北、黒川、蘇原では「自家用車がない」という回答も一定数あり、これらの回答者への対応は必要不可欠である。また、全ての地区で「自家用車があり、家族にらせてもらうことができる」という回答が一定数あるが、これらの回答者も公共交通の利便性が向上すれば公共交通を利用する可能性があると考えられる。