

住民アンケート調査結果概要

調査目的

将来を見据えた公共交通の利便性向上に資する総合交通輸送システム等を検討するうえで、住民や公共交通利用者の生活実態・交通行動等の公共交通に対するニーズをはじめ、以下の内容を明らかにするため、住民アンケート調査を実施した。

- 1) 播磨町の公共交通の課題
- 2) 公共交通に対する潜在需要を含む需要
- 3) 新たなサービス改善施策検討のための課題抽出

調査概要

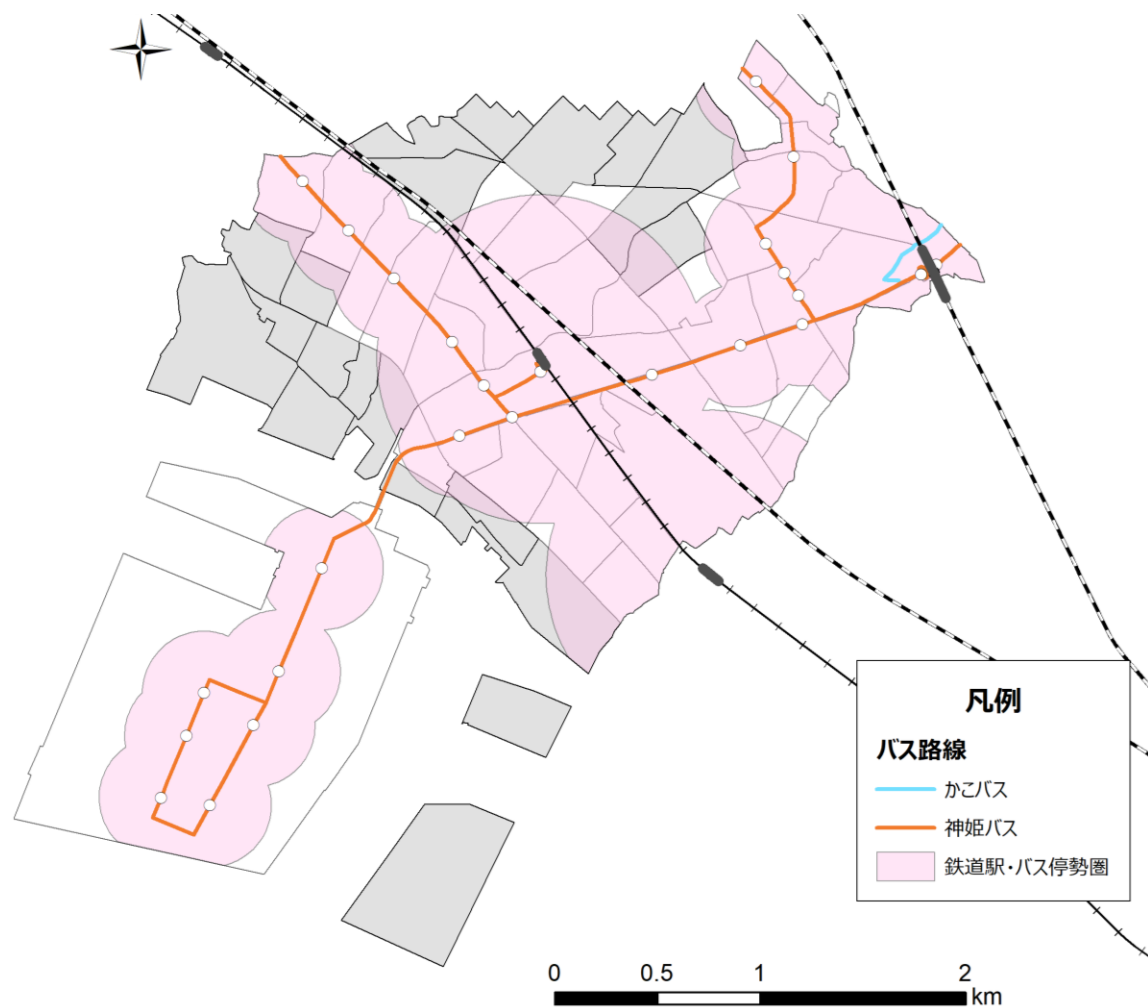
対象：16歳以上で6ヶ月以上在住の住民
 方法：無作為抽出し、郵送配布・回収
 時期：令和5年8月4日～8月22日

回収率	非高齢者 (16歳～64歳)	高齢者 (65歳以上)
配布数	1,000部	1,000部
回収数	299部	559部
回収率	30%	56%

(参考) 本調査結果概要における勢圏内と勢圏外の考え方

鉄道駅及びバス停の勢圏内と勢圏外について、以下の考えに基づいて設定した。

- 「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月 国土交通省都市局都市計画課）」に準じ、鉄道駅から半径800mを駅勢圏、バス停から半径300mをバス停勢圏として設定
- 各小地域の面積の50%以上が駅勢圏またはバス停勢圏でカバーされている場合、当該小地域を勢圏内とする。（※下図のグレーの小地域は「勢圏外」として設定）



住民の移動環境

<非高齢者の特徴>

●免許保有が約9割で、主な移動手段は自動車（自分で運転）が約8割

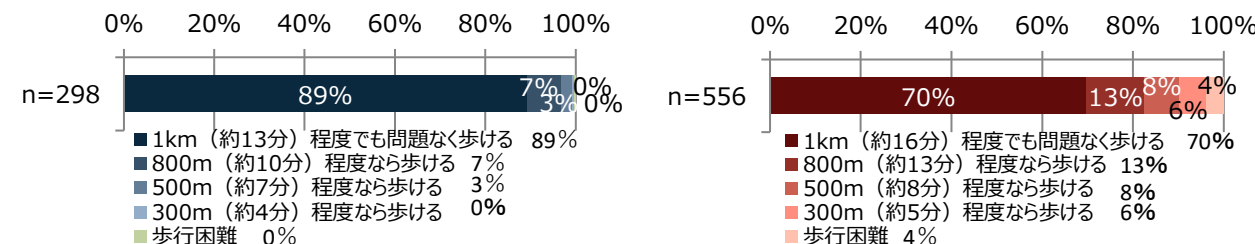
<高齢者の特徴>

●歩行可能な距離は短くなる傾向にあり、免許非保有の割合が約3割

●過半数が自転車や自動車（自分で運転）利用の一方、移動手段がない割合が約2割

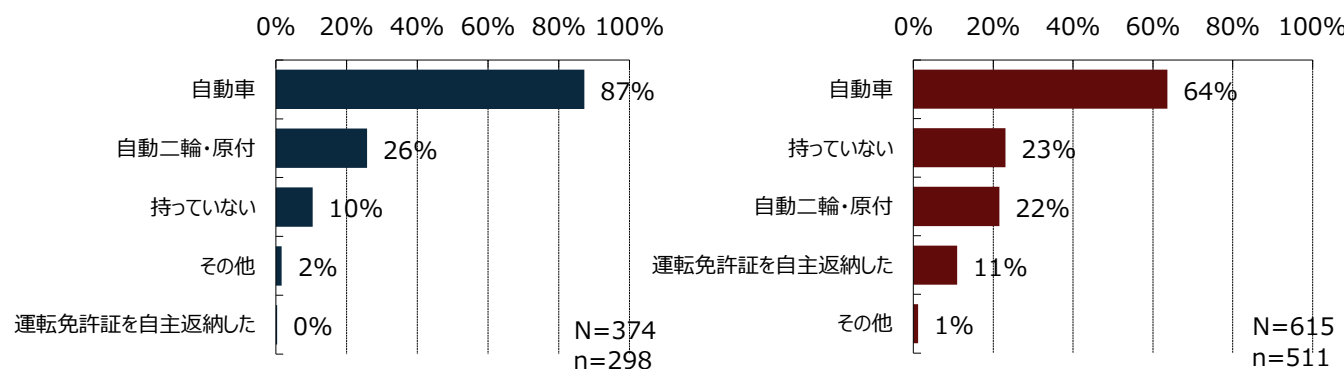
(歩行可能な距離)

●1km程度問題なく歩けるの割合は、非高齢者が約89%であるが、高齢者では約70%である



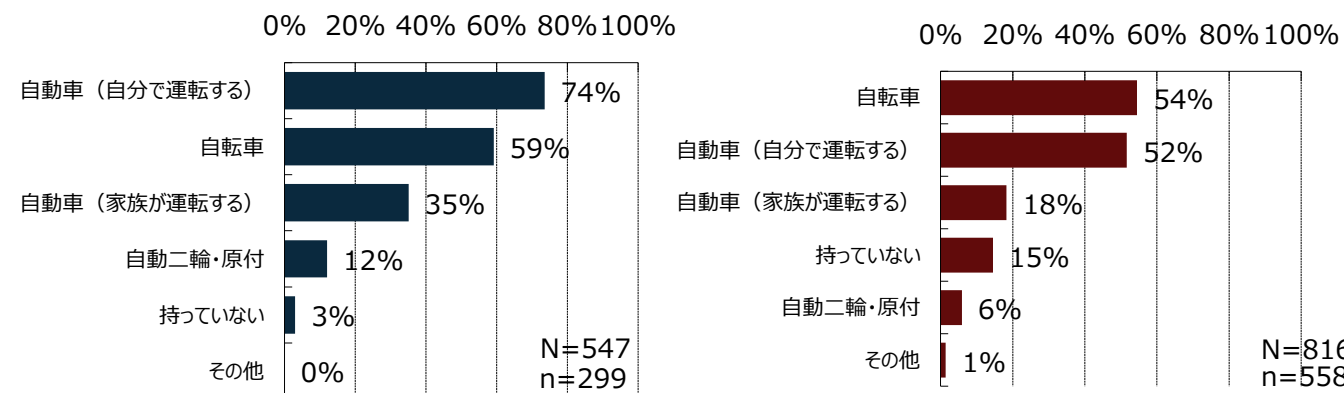
(免許保有状況)

●免許を持っていないは、非高齢者が約10%であるが、高齢者では運転免許証を自主返納したと合わせると34%である



(利用可能な乗り物)

●いずれの年代も自動車、自転車などの移動手段が確保している
 ●利用可能な乗り物を「持っていない」は、高齢者の回答割合が非高齢者と比べて高い



平日の外出状況

<非高齢者の特徴>

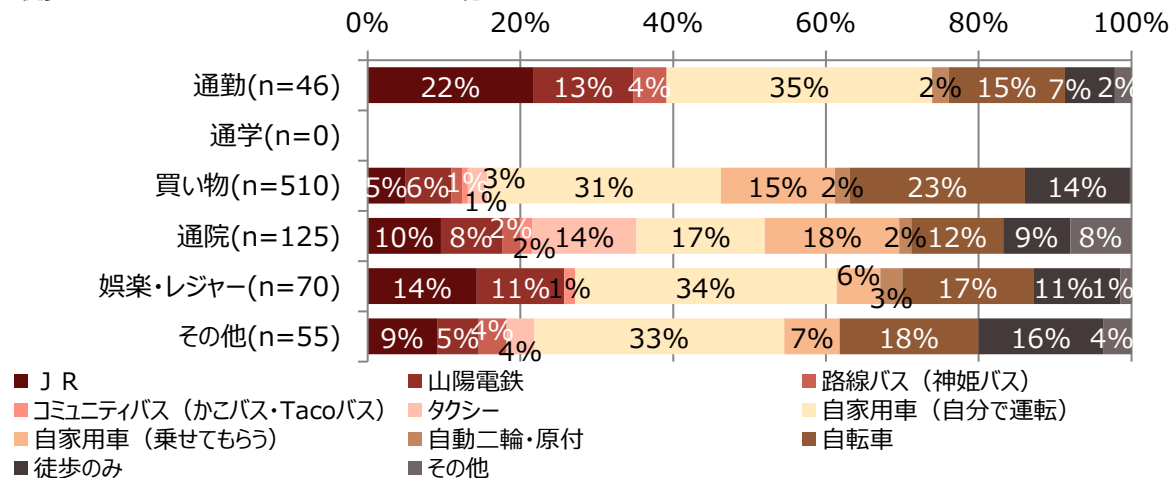
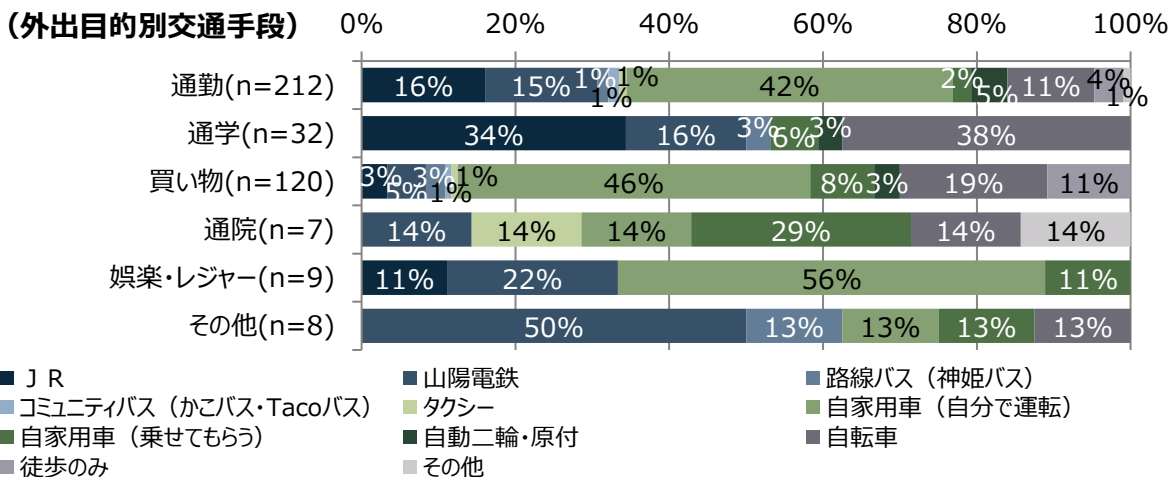
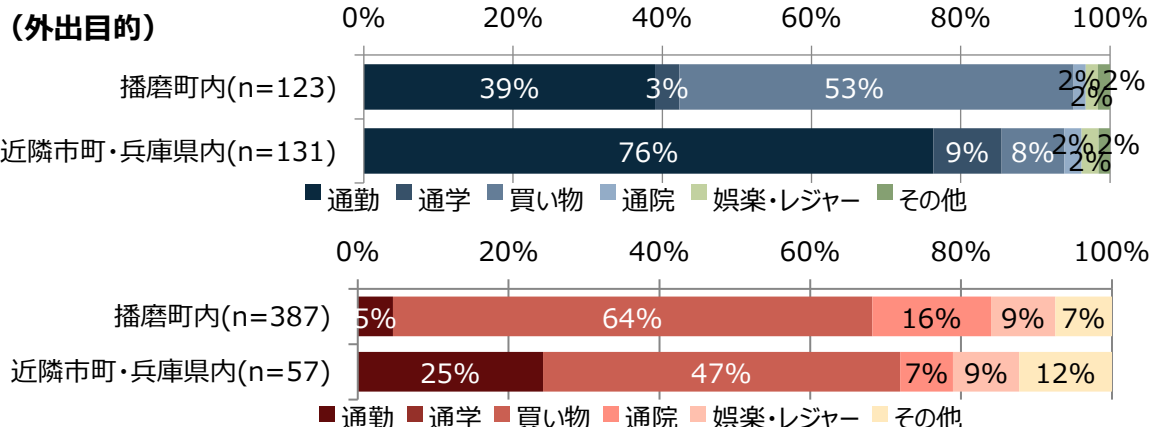
- 町内への通勤・買い物、町外への通勤が多く、通勤の約4割、買い物の約5割は自動車（自分で運転）

<高齢者の特徴>

- 町内への買い物、町外への通勤・買い物が多く、通勤時は鉄道と自動車（自分で運転）がどちらも約4割、買い物の約3割は自動車（自分で運転）で、自動車（乗せてもらう）も約2割

- 非高齢者は、町内の買い物や通勤、県内の通勤を目的とした移動が多い。通勤の移動手段は、鉄道（JRと山陽電鉄の合計）が約3割、自家用車（自分で運転）が約4割を占める。

- 高齢者は、町内の買い物を目的とした移動が多い。買い物の移動手段は、自家用車（自分で運転）が約3割、自転車約2割を占める。



休日の外出状況

<非高齢者の特徴>

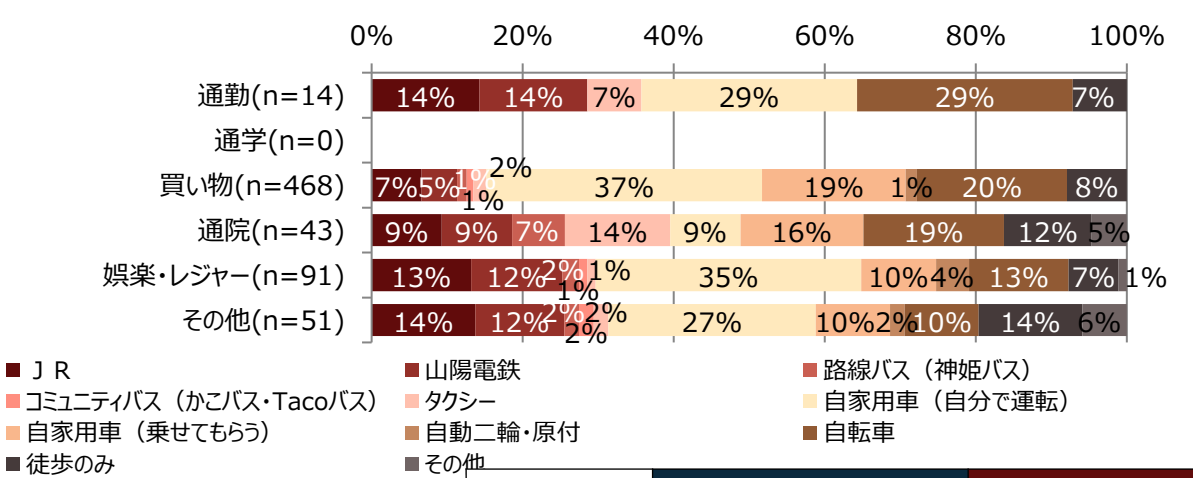
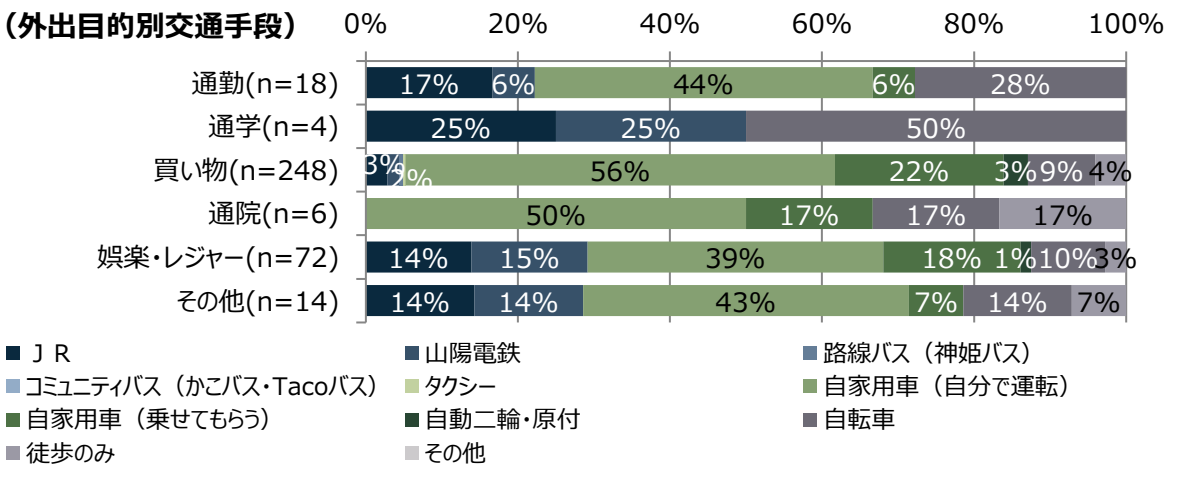
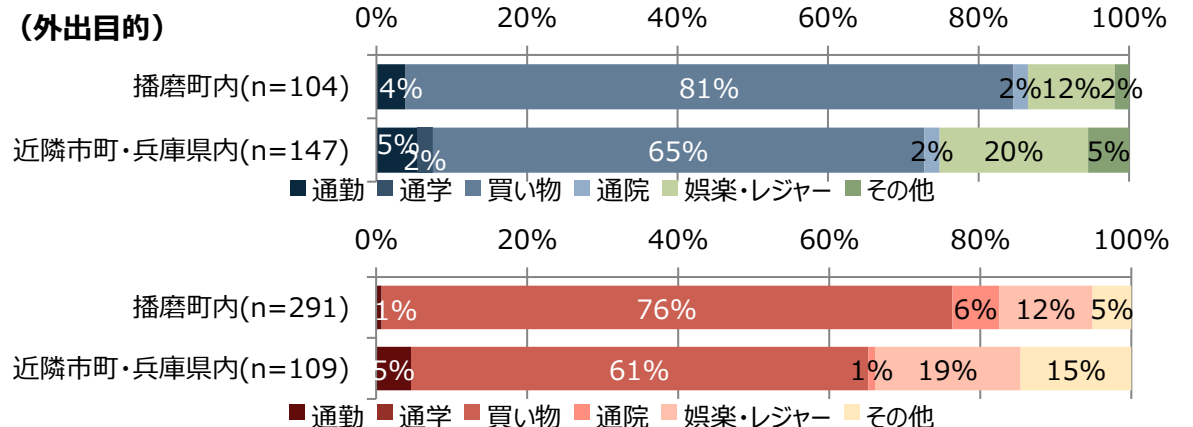
- 町内外への買い物が多く、約6割は自動車（自分で運転）
- 娯楽・レジャーは約4割が自動車（自分で運転）の一方、約3割は鉄道

<高齢者の特徴>

- 町内外への買い物が多く、約4割は自動車（自分で運転）

- 非高齢者は、町内や県内の買い物を目的とした移動が多く、買い物の移動手段は自家用車（自分で運転）が約6割、自家用車（乗せてもらう）が約2割を占める。

- 高齢者は、町内の買い物を目的とした移動が多く、買い物の移動手段は自家用車（自分で運転）が約4割、自家用車（乗せてもらう）と自転車がともに約2割を占める。



普段の外出における課題

<非高齢者の特徴>

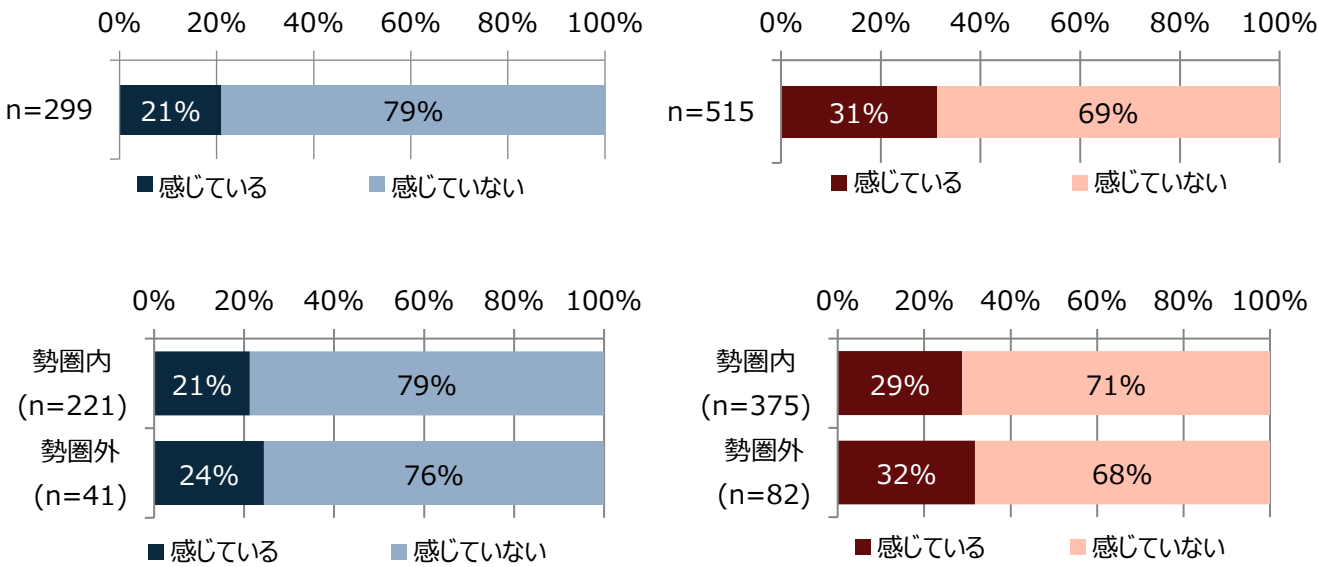
- **約2割**が外出に課題があり、町内の通院と町外への通勤の指摘が多い

<高齢者の特徴>

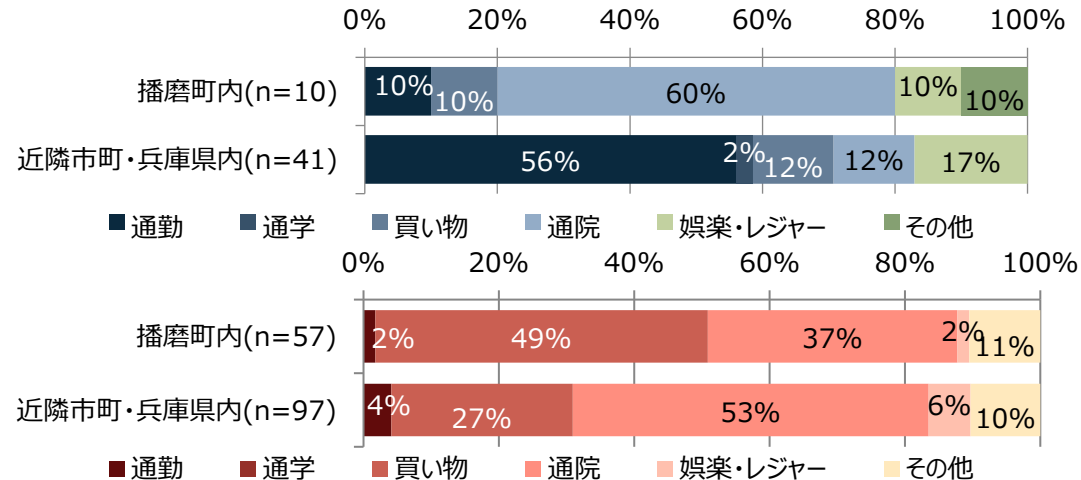
- 非高齢者に比べ外出における課題を感じる割合が高く（**約3割**）、特に**8割以上**が買い物・通院の指摘

- **非高齢者**は**21%**が外出に課題を感じており、**町内の通院**や**県内の通勤**に対して課題を感じている。公共交通の勢圏内外別で見ると、課題の有無に大きな差は見受けられない
- **高齢者**は**31%**が外出に課題を感じており、**町内の買い物**、**県内の通院**に対して課題を感じている。公共交通の勢圏内外別で見ると、課題の有無に大きな差は見受けられない

(課題の有無)



(課題を感じる外出目的)



路線バス（神姫バス）の利用状況

<非高齢者の特徴>

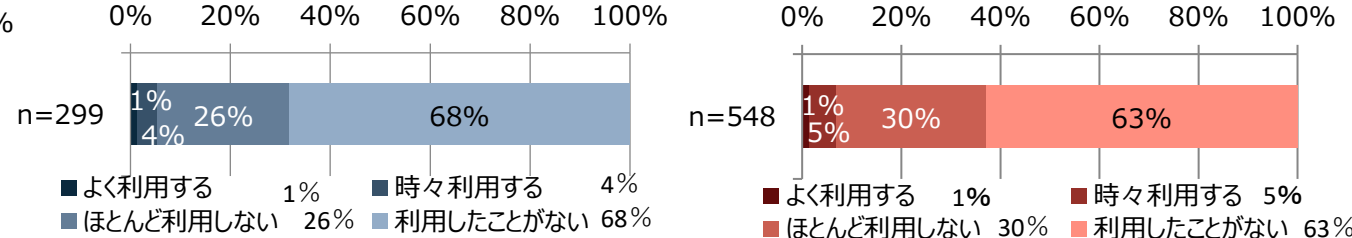
- **約7割**が利用したことがない（ほとんど利用しない人を加えると**9割以上**）

<高齢者の特徴>

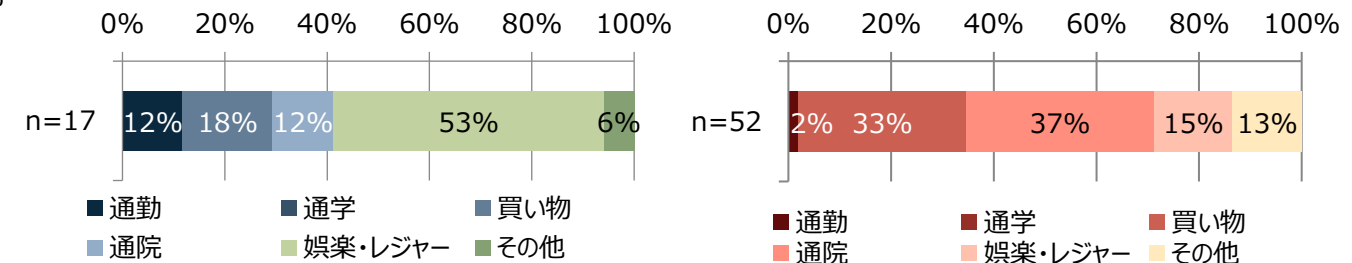
- **約6割**が利用したことがない（ほとんど利用しない人を加えると**9割以上**）

- **非高齢者**でバスを利用している（よく利用する+時々利用する）は**約5%**で、**娯楽・レジャー**目的での利用が多い
- **高齢者**でバスを利用している（よく利用する+時々利用する）は**約6%**で、**買い物や通院**目的での利用が多い

(路線バスの利用状況)



(路線バスの利用目的)



路線バス（神姫バス）の利用満足度・改善意向

<非高齢者の特徴>

●約7割がバスサービスに不満を感じており、バスサービス改善（主にルート見直し）による乗車意向も約3割

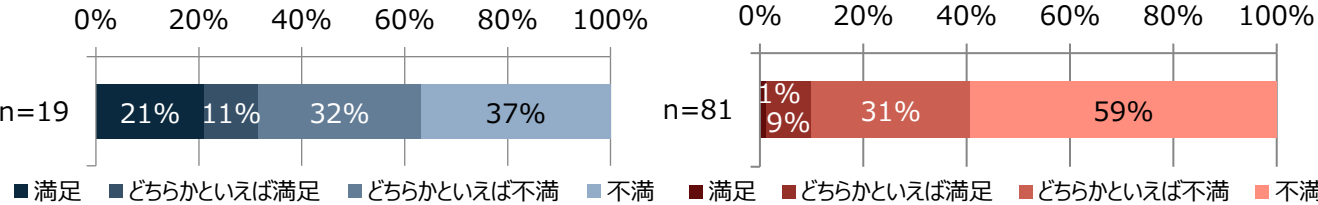
<高齢者の特徴>

●約9割がバスサービスに不満を感じており、バスサービス改善（主にルート見直し）による乗車意向も約3割、自由な乗降サービスの利用意向も一定みられる

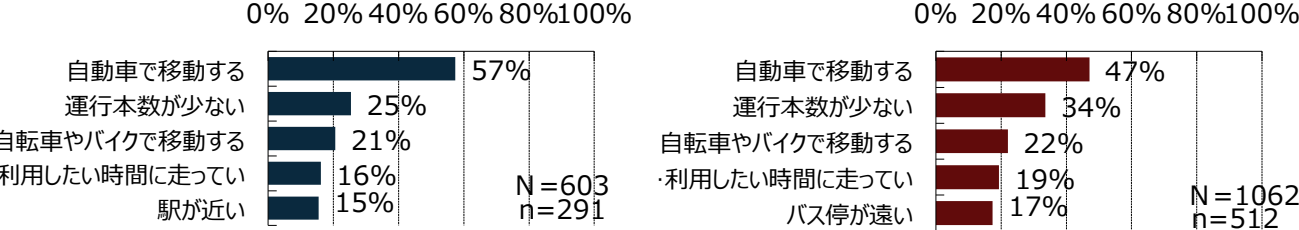
●バス利用者（よく利用する+時々利用する）の満足度を見ると、不満（どちらかといえば不満+不満）は**非高齢者が69%、高齢者が90%**であり、利用しない理由は**非高齢者及び高齢者**ともに「**自動車で移動する**」が多い

●サービス改善による利用意向は**非高齢者及び高齢者**ともに**3割程度**で、**バスの運行ルート**が改善されれば利用するが多い

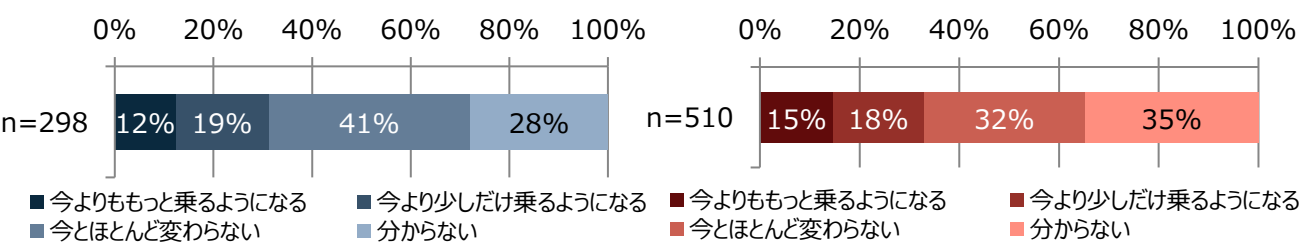
(バスの満足度)



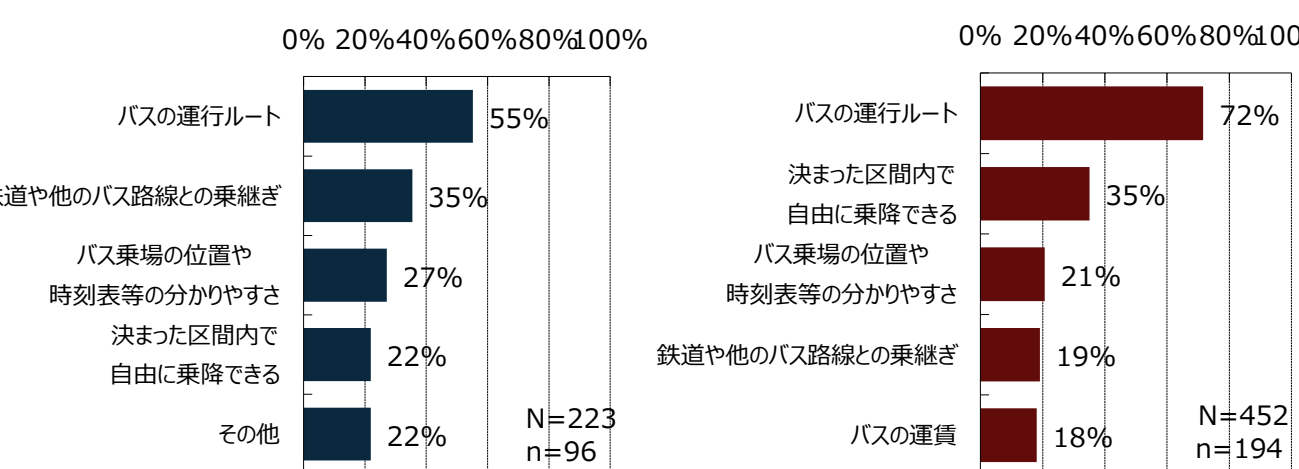
(バスを利用しない理由)



(サービス改善後の利用意向)



(何が改善されたら利用するか)



バスの重要度と必要性

<非高齢者の特徴>

●バス交通は約4割が必要としており、公共交通圏外の方が必要と感じている

<高齢者の特徴>

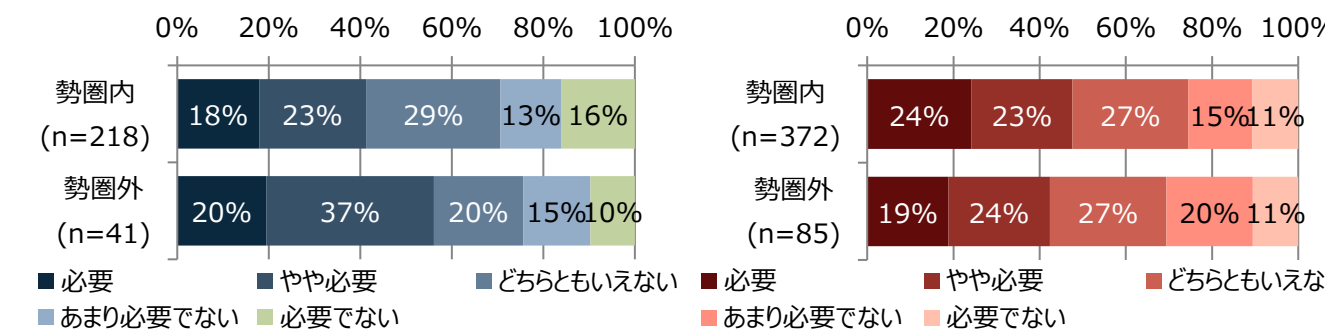
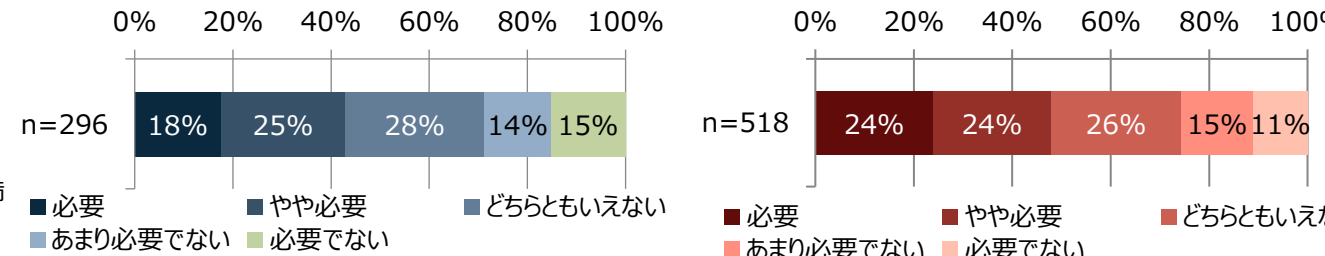
●バス交通は約5割が必要としており、非高齢者よりもやや割合が高い

●バス利便性が高いことは約5割が重要としており、必要性と同様に非高齢者よりもやや割合が高い

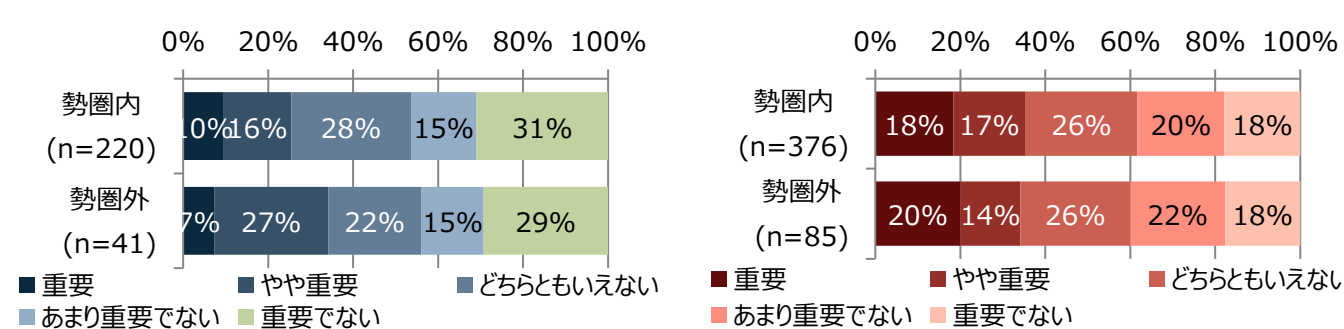
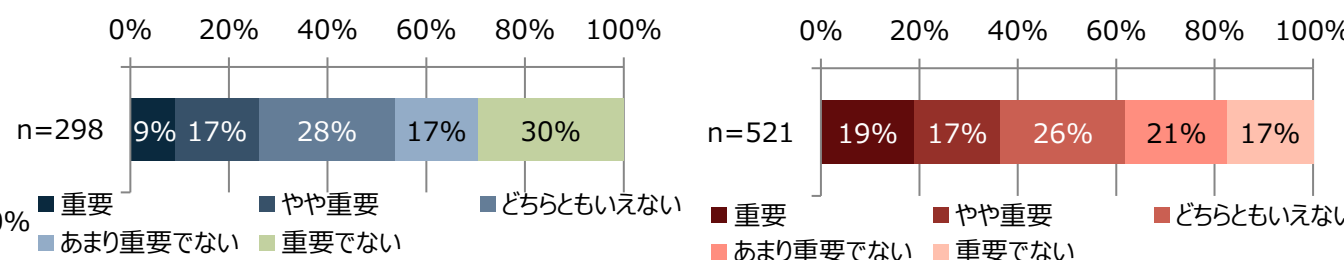
●町内のバス交通が必要であると回答している割合は、**非高齢者が43%**で、公共交通の勢圏外の方が必要性が高いと感じている傾向がある。一方、**高齢者は48%**で、公共交通の勢圏内の方が必要性がやや高い傾向がある

●バスの利便性が高いことを重要であると回答している割合は**非高齢者が26%**で、公共交通の勢圏外の方が重要視している傾向にある。一方、**高齢者は36%**で、公共交通の勢圏内外で違いは見受けられない

(町内のバス交通の必要性)



(バス利便性が高いことの重要度)



バスの運賃・支払について

<非高齢者の特徴>

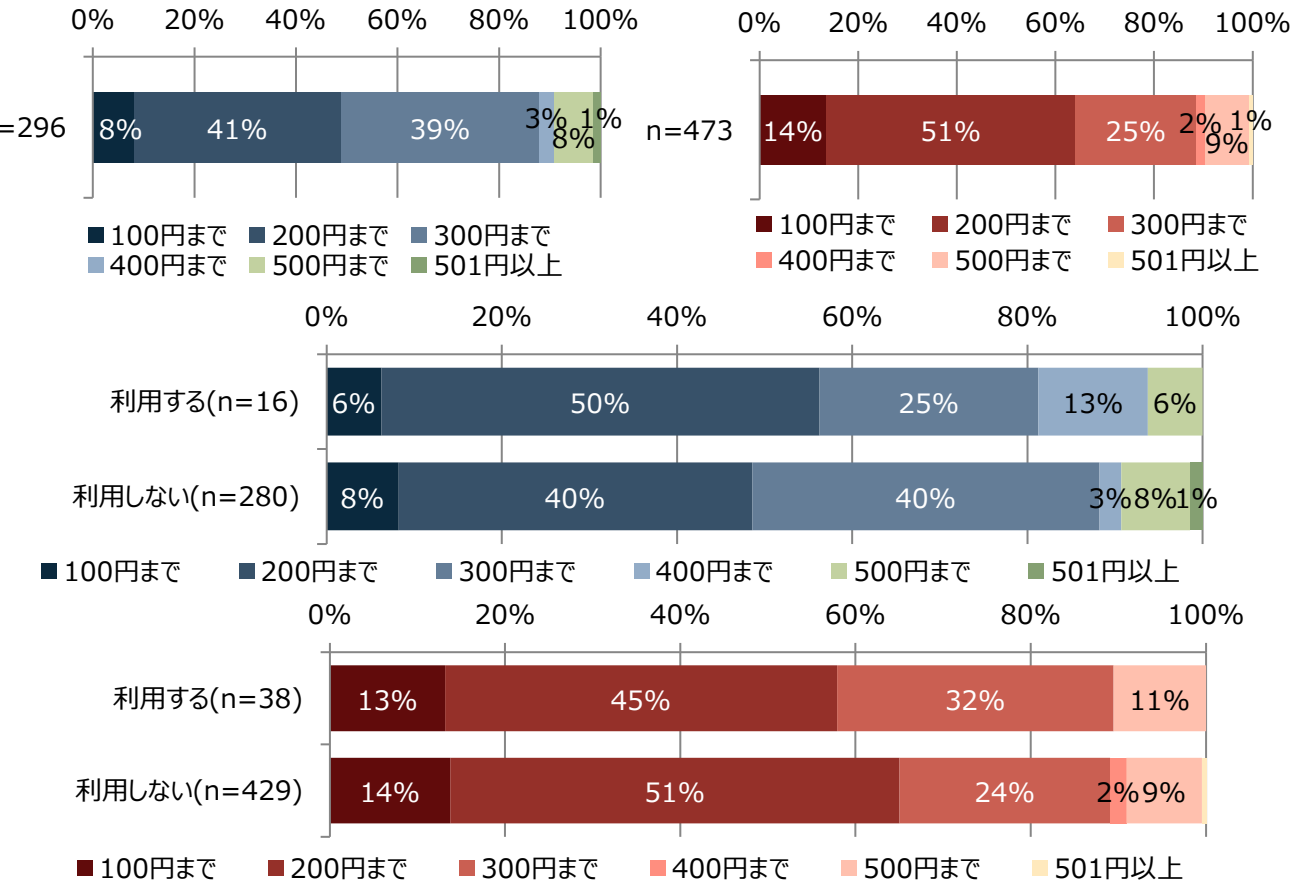
- 許容額は300円までで**過半数**を超え、日常のバス利用者は200円までの意見が多い
- NicoPaは**約1割**の利用

<高齢者の特徴>

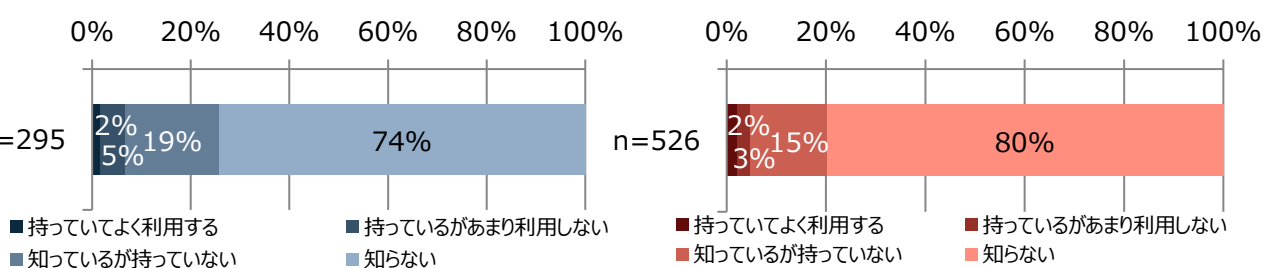
- 許容額は200円までで**過半数**を超え、日常のバス利用者は200円までの意見が多い
- NicoPaは**約1割**の利用

- 運賃の許容額は**非高齢者**では**200円または300円まで**が多いが、**高齢者**では**200円まで**が多い。バスの利用状況別では、**非高齢者はバスを利用しない方が支払意思額が高い**傾向である一方、**高齢者はバスを利用する方が支払意思額が高い**傾向がある
- NicoPaを持っている人は**非高齢者が約7%、高齢者が約5%**である

(バスを利用可能な運賃の上限)



(NicoPaの利用状況)



グラフの区分 **非高齢者 (16歳～64歳)** **高齢者 (65歳以上)**

公共交通への税負担や必要性等に関する意識

<非高齢者の特徴>

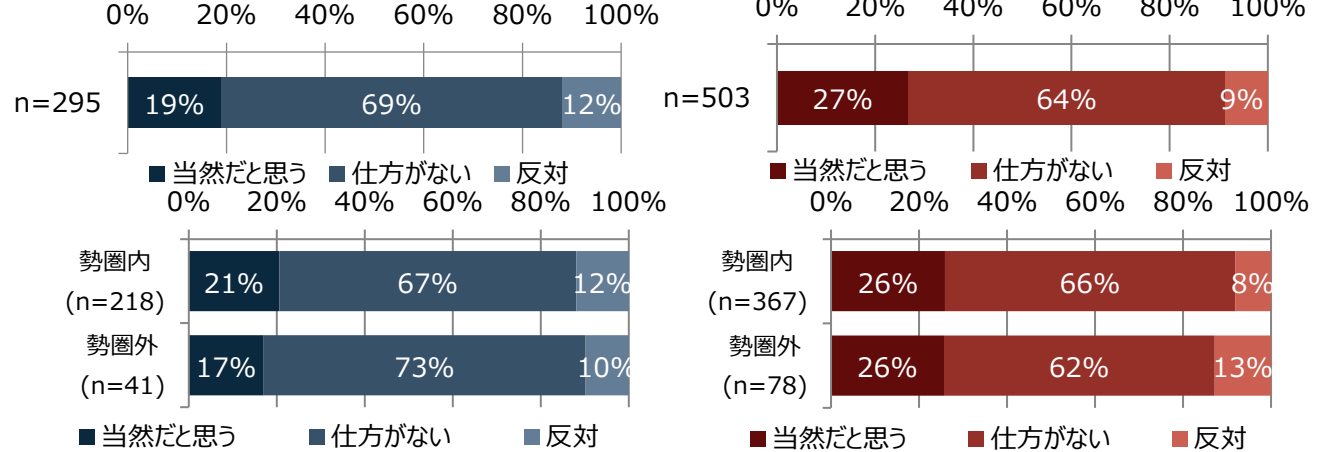
- 公共交通は**約9割**が町の経費負担を容認している一方、**約3割**は利用者負担で現状のサービス維持及び利便性向上を指摘
- 公共交通は、将来は困るので必要という意見が多い

<高齢者の特徴>

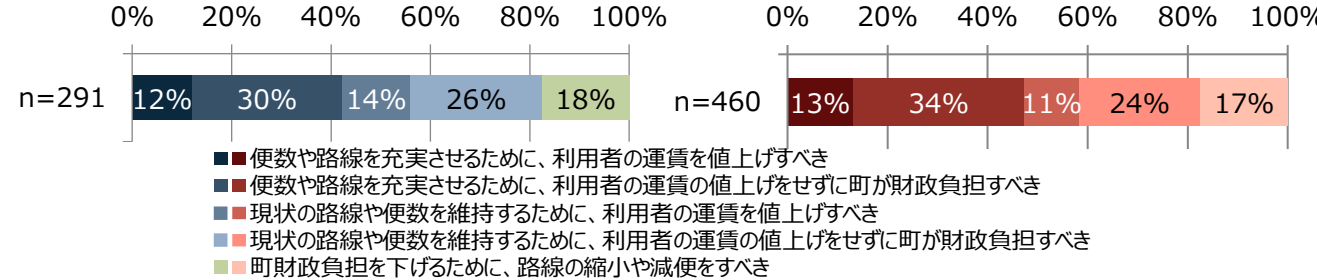
- 公共交通は**約9割**が町の経費負担を容認している一方、**約2割**は利用者負担で現状のサービス維持及び利便性向上を指摘
- 約3割**は、公共交通がないと生活に支障が出るか、外出機会が減ることを指摘

- 町が公共交通の経費を負担することについては**非高齢者**及び**高齢者**ともに、**約9割**が容認（当然だと思う+仕方がない）している。公共交通の勢圏内外で大きな違いは見受けられない
- 公共交通維持のための方策については、**非高齢者**及び**高齢者**ともに、**便数や路線を充実させるために、利用者の運賃の値上げをせずに町が財政負担すべき**が最も多く、次いで**現状の路線や便数を維持するために、利用者の運賃の値上げをせずに町が財政負担すべき**である
- 公共交通が必要な理由は、**非高齢者**及び**高齢者**ともに、**今は困らないが将来は困るので必要**が最も多い。**公共交通がないと生活に支障が出るので必要**はともに**約2割**である

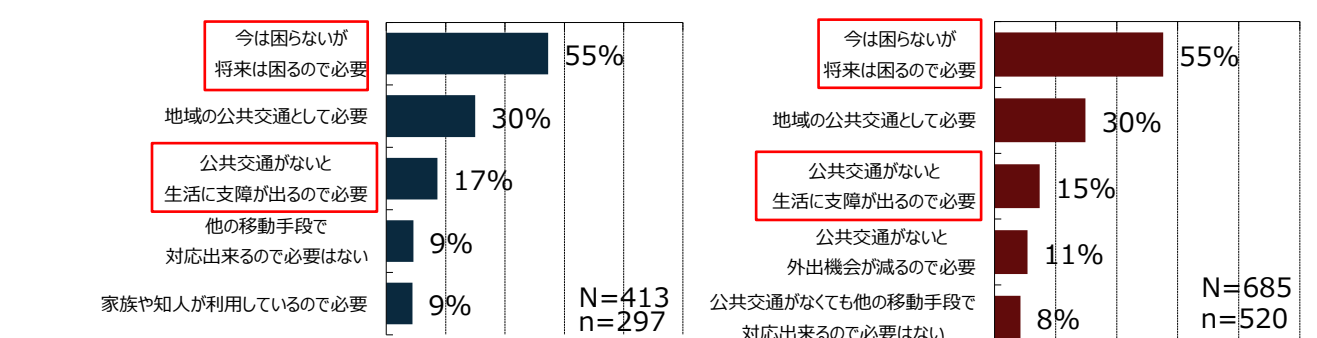
(町が経費負担することについて)



(公共交通維持のための方策について)



(公共交通が必要な理由)



新たな交通システム「デマンドタクシー」について

<非高齢者の特徴>

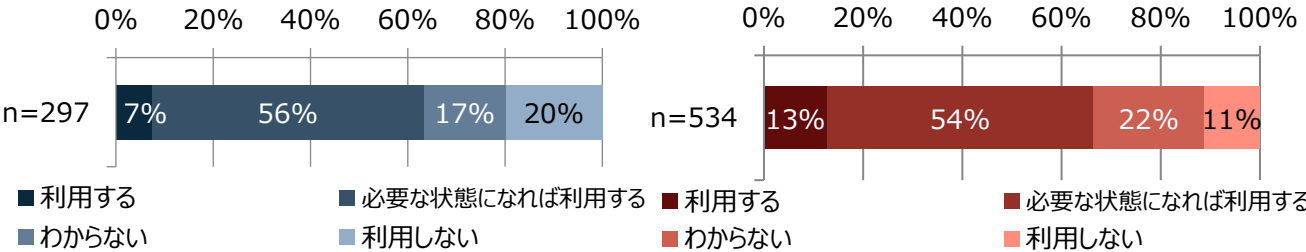
- デマンドタクシー利用意向は**1割弱**

<高齢者の特徴>

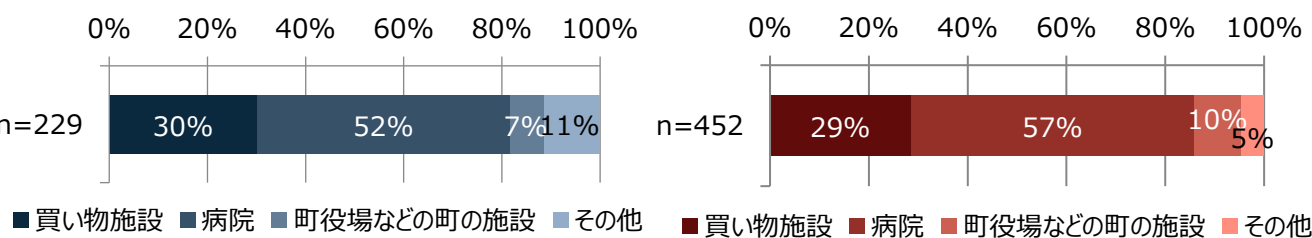
- デマンドタクシー利用意向は**約1割**で非高齢者と比較しやや高く、利用希望の**約6割**は、病院への移動における利用

- デマンドタクシーの利用意向は、**利用するが非高齢者では約7%、高齢者では約13%**である
- デマンドタクシーで行きたい場所は、**非高齢者及び高齢者ともに、病院が最も高く、次いで買い物施設**である

(デマンドタクシーの利用意向)



(デマンドタクシーで行きたい場所)

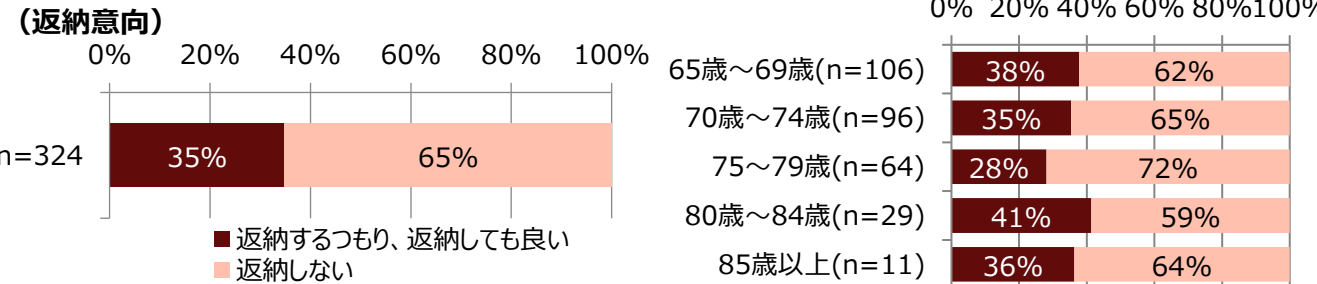


高齢者の免許返納について (※高齢者 (65歳以上) のみ)

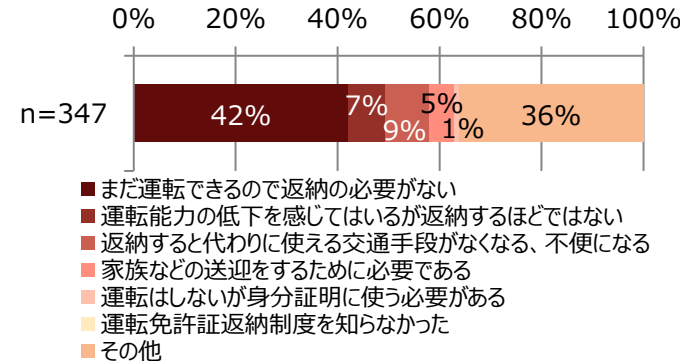
<高齢者の特徴>

- 免許返納意向は約4割で、年齢による特徴はみられず、まだ運転できるため返納の必要がないが約4割で、代替手段がなくなるは約1割
- 公共交通のサービスレベル向上は約3割が求めている

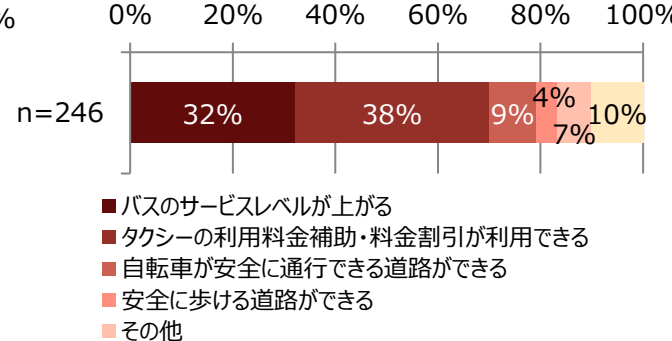
- **返納意向 (返納するつもり、返納しても良い) があるのは35%**で、年代によって大きな差はみられない。
- 返納しない理由は、**まだ運転できるので返納の必要がない**が最も多い
- 返納の条件は、**タクシーの利用料金補助・料金割引が利用できる**が最も多く、次いで**バスのサービスレベルが上がる**である



(返納しない理由)



(返納の条件)



将来の外出について

<非高齢者の特徴>

- 自動車から公共交通利用への転換は自動車を運転出来なくなっからの割合が**約4割**
- 将来、高齢になった場合は公共交通に転換する意向が高い

<高齢者の特徴>

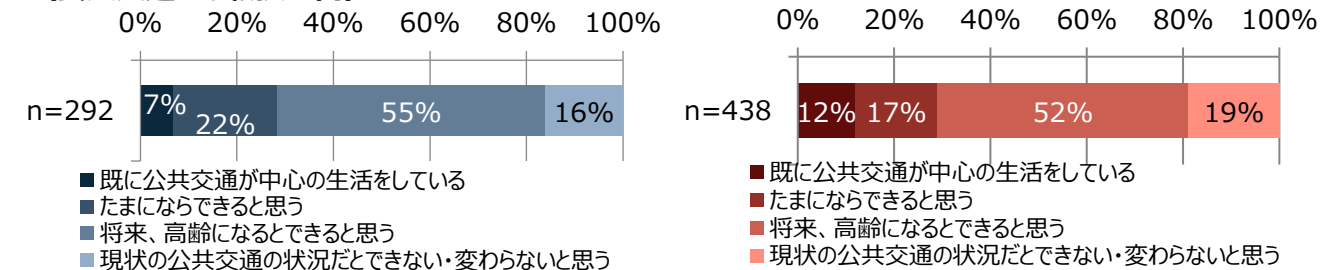
- 自動車から公共交通利用への転換は自動車を運転出来なくなっからの割合が**約5割**で、非高齢者よりやや高い

- 外出先や目的が変化するタイミングは、**非高齢者及び高齢者ともに、自動車を運転出来なくなっから**が最も多く、次いで**身体機能が低下して**からである。
- 公共交通への転換意向は、**非高齢者及び高齢者ともに、将来、高齢になったらできると思う**が5割以上を占める

(外出先や目的が変化するタイミング)

タイミング	非高齢者 (%)	高齢者 (%)
自動車を運転出来なくなっから	43%	48%
身体機能が低下して	30%	39%
退職して	7%	7%
就職して	6%	3%
子供が進学して	4%	2%
変化しない	3%	1%
子供ができて	3%	0%
子供が独立して	1%	0%
結婚して	1%	0%
その他	1%	0%

(公共交通への転換意向)



非高齢者（16～64歳）の現状と課題

高齢者（65歳以上）の現状と課題

外出の傾向

- 免許保有が約9割で、主な移動手段は自動車（自分で運転）が約8割
- 平日は町内への通勤・買い物、町外への通勤が多く、通勤の約9割、買い物の約5割は自動車（自分で運転）
- 休日は町内外への買い物が多く、約6割は自動車（自分で運転）
- 娯楽・レジャーは約4割が自動車（自分で運転）の一方、約3割は鉄道
- 約2割が外出に課題があり、町内の通院と町外への通勤の指摘が多い

- 歩行可能な距離は短くなる傾向にあり、免許非保有の割合が約3割
- 過半数が自転車や自動車（自分で運転）利用の一方、移動手段がない割合が約2割
- 町内への買い物、町外への通勤・買い物が多く、通勤時は鉄道と自動車（自分で運転）がどちらも約4割、買い物の約3割は自動車（自分で運転）で、自動車（乗せてもらう）も約2割
- 町内外への買い物が多く、約4割は自動車（自分で運転）
- 非高齢者に比べ外出における課題を感じる割合が高く（約3割）、特に8割以上が買い物・通院の指摘

公共交通（バス）利用状況

- 約7割が利用したことがない（ほとんど利用しない人を加えると9割以上）
- 約7割がバスサービスに不満を感じており、バスサービス改善（主にルート見直し）による乗車意向も約3割
- バス交通は約4割が必要としており、公共交通圏外の方が必要と感じている
- 許容額は300円までで過半数を超え、日常のバス利用者は200円までの意見が多い
- NicoPaは約1割の利用

- 約6割が利用したことがない（ほとんど利用しない人を加えると9割以上）
- 約9割がバスサービスに不満を感じており、バスサービス改善（主にルート見直し）による乗車意向も約3割、自由な乗降サービスの利用意向も一定みられる
- バス交通は約5割が必要としており、非高齢者よりもやや割合が高い
- バス利便性が高いことは約5割が重要としており、必要性と同様に非高齢者よりもやや割合が高い
- 許容額は200円までで過半数を超え、日常のバス利用者は200円までの意見が多い
- NicoPaは約1割の利用

将来の公共交通意向

- 公共交通は約9割が町の経費負担を容認している一方、約3割は利用者負担で現状のサービス維持及び利便性向上を指摘
- 公共交通は、将来は困るので必要という意見が多い
- デマンドタクシー利用意向は1割弱
- 自動車から公共交通利用への転換は自動車を運転出来なくなっからの割合が約4割
- 将来、高齢になった場合は公共交通に転換する意向が高い

- 公共交通は約9割が町の経費負担を容認している一方、約2割は利用者負担で現状のサービス維持及び利便性向上を指摘
- 約3割は、公共交通がないと生活に支障が出るか、外出機会が減ることを指摘
- デマンドタクシー利用意向は約1割で非高齢者と比較しやや高く、利用希望の約6割は、病院への移動における利用
- 免許返納意向は約4割で、年齢による特徴はみられず、まだ運転できるため返納の必要がないが約4割で、代替手段がなくなるは約1割
- 公共交通のサービスレベル向上は約3割が求めている
- 自動車から公共交通利用への転換は自動車を運転出来なくなっからの割合が約5割で、非高齢者よりやや高い



課題

- 通勤・買い物時の移動の現状は主に自動車利用の一方で、将来に自動車の運転ができなくなった際は公共交通利用以降があるため、既存公共交通サービスを維持させることが重要
- 一方で、現状の公共交通利用の実態や意向があまりみられないため、公共交通利用意識の情勢が必要

- 買い物・通院時の移動の現状は主に自動車利用のため、免許返納や身体機能低下により、将来の移動手段がなくなることへの対応として、新たな移動手段も含めた自動車の代替手段確保が必要
- 既存公共交通（バス）はほぼ利用されていない一方で、サービス充実や維持・存続を求める声も多いことから、将来を見据えた利用促進を図ることが必要