

4. 各種調査結果:住民移動の実態及びニーズ把握

4-1 自治会長・民生委員アンケート

4-1-1 調査の概要

●調査の目的

- ・自治会単位の交通弱者の規模や外出時の問題点などを把握
- ・今後の公共交通のあり方についての意向などを把握
- ・今後の協力が不可欠な地区長との公共交通に関する基本認識を醸成
※コラムを通じて、公共交通についての基礎情報を提供しつつ、調査票を通じて、地域内における交通弱者についての把握の必要性や地域協働のあり方などを考えてもらう機会を創出

●調査対象：全自治会長（306人）、全民生委員（115人）

●調査期間：平成28年9月～10月

●調査手法：市を通じた配布・回収

●回収状況：自治会長197票（回収率：64.4%）、民生委員68票（回収率：59.1%）

4-1-2 調査結果

1) 公共交通の評価（外出に利用できる公共交通の有無）

●外出に利用できる公共交通の有無をみると、自治会長の31%、民生委員の約22%が「外出に利用できる公共交通はない」と回答しています。

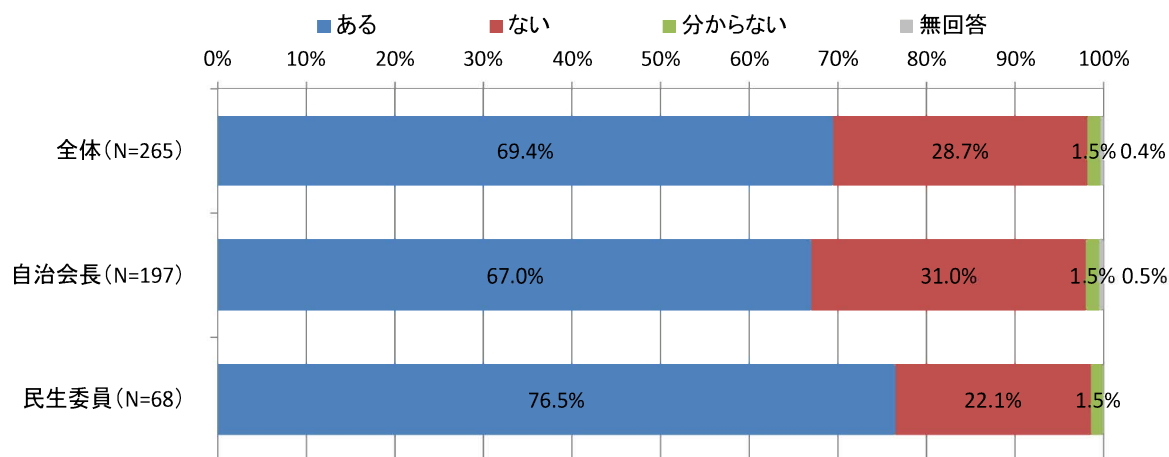


図 外出に利用できる公共交通の有無

2) 交通弱者の状況

- 地区内に交通弱者が「いる」と回答したのは、全体の約65%となっています。
- 交通弱者の規模をみると、全体の8割が10人未満と回答しています。
- 交通弱者の属性をみると、「通院者」「買い物利用者」「高齢者」「車を持っていない人」「足が不自由な人」が挙げられています。
- 交通弱者が外出する上で困っていることをみると、「便数が少ない」ことへの指摘が最も多く、次いで「停留所まで遠い」「タクシーを利用せざるを得ない」の順に多い状況にあります。

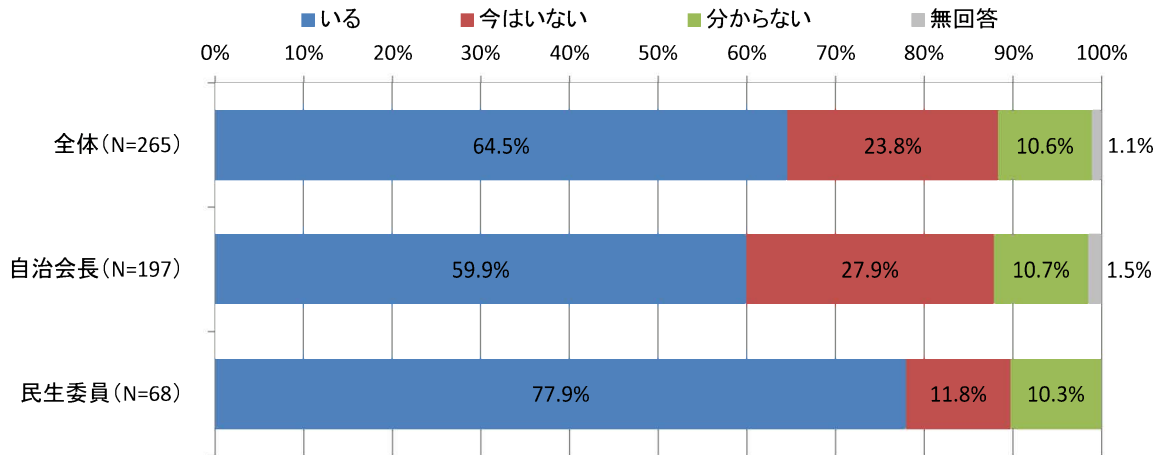


図 交通弱者の有無

注) 当該アンケート調査の中では、「交通弱者」を「介助が不要で、1人で外出できる方々」の中で「公共交通を必要とされている方々」としている。

表 交通弱者の人数規模

交通弱者の規模	実数	割合
30人以上	8	6.8%
20人以上30人未満	6	5.1%
10人以上20人未満	9	7.6%
5人以上10人未満	37	31.4%
3人以上5人未満	28	23.7%
3人未満	29	24.6%
無回答	1	0.8%
計	118	100.0%

表 交通弱者の属性

属性	集計	割合
通院者	11	55.0%
買い物利用者	10	50.0%
高齢者	7	45.0%
一人暮らし高齢者	2	
車を持っていない人	4	20.0%
足が不自由な人	3	15.0%
有効回答数	20	

表 交通弱者の困っていること

困っていること	集計	割合
便数が少ない	19	24.4%
停留所まで遠い	18	23.1%
タクシーを利用せざるを得ない	12	15.4%
買い物が不便	8	10.3%
ダイヤの時間が悪い	7	9.0%
タクシー料金が安い	6	7.7%
バスの乗り降りが大変	3	3.8%
ルートが少ない	2	2.6%
坂がきつい	2	2.6%
交通機関がない	1	1.3%
運転手の質にばらつきがある	1	1.3%
バスのルートがわからない	1	1.3%
バスの時間がわからない	1	1.3%
有効回答数	78	

3) 公共交通に対する意識

- 公共交通の必要性をみると、自治会長の約55%、民生委員の約72%が「今も将来も公共交通は必要である」と回答しています。
- 市の財政負担のあり方については、「財政負担が増えないように工夫しつつ、移動手段を確保すべき」が6割を占めており、公共交通への積極的な財政負担を望む声は多くありません。

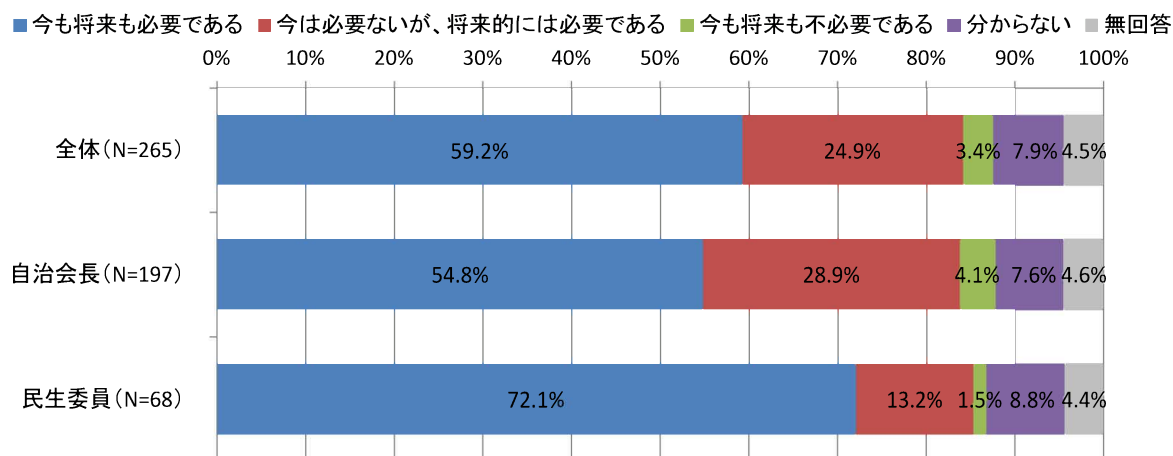


図 公共交通の必要性

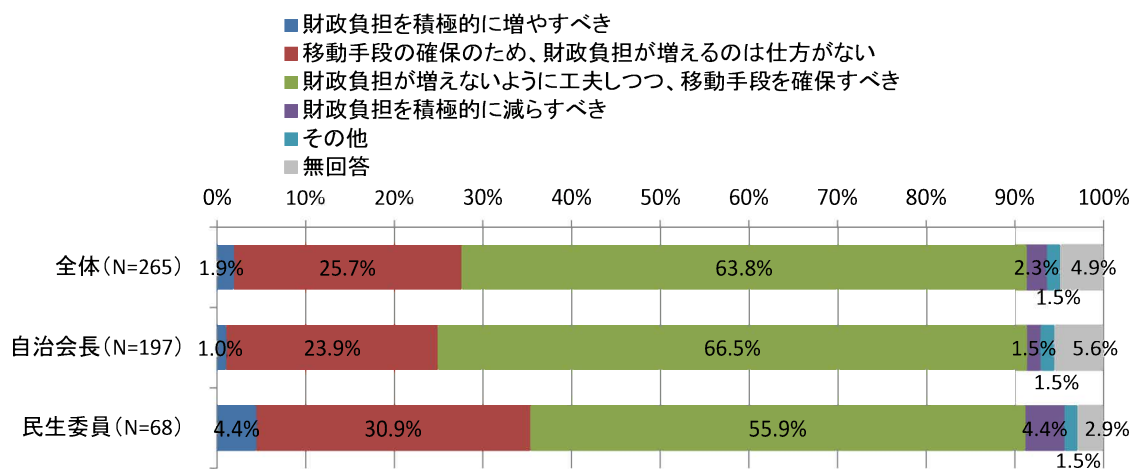


図 市の財政負担のあり方

●公共交通の維持に向け必要と考える市民の取り組みをみると、6割が「住民・行政・事業者が協働して、地域コミュニティの活性化につながる公共交通の運行方法を検討する」ことを挙げています。

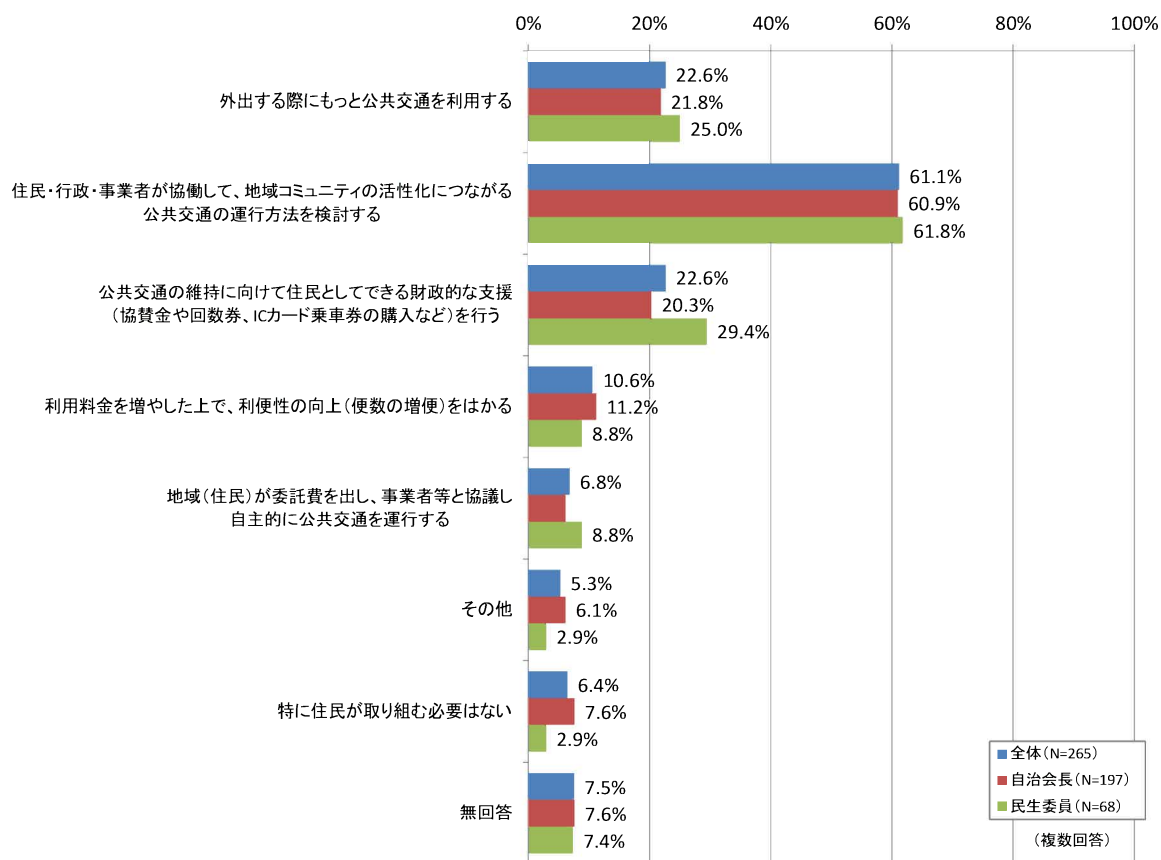


図 公共交通の維持に向け必要と考える住民の取り組み

4) バス停からの距離圏域別分析

- 各自治会の大まかな位置とバス停 300m圏域・500m圏域を重ねたのが下図です。
- これをみると、多くの自治会は概ねバス停 500m圏域内に位置していますが、郊外部を中心に、バス停から 500m以上離れている自治会も点在しています。

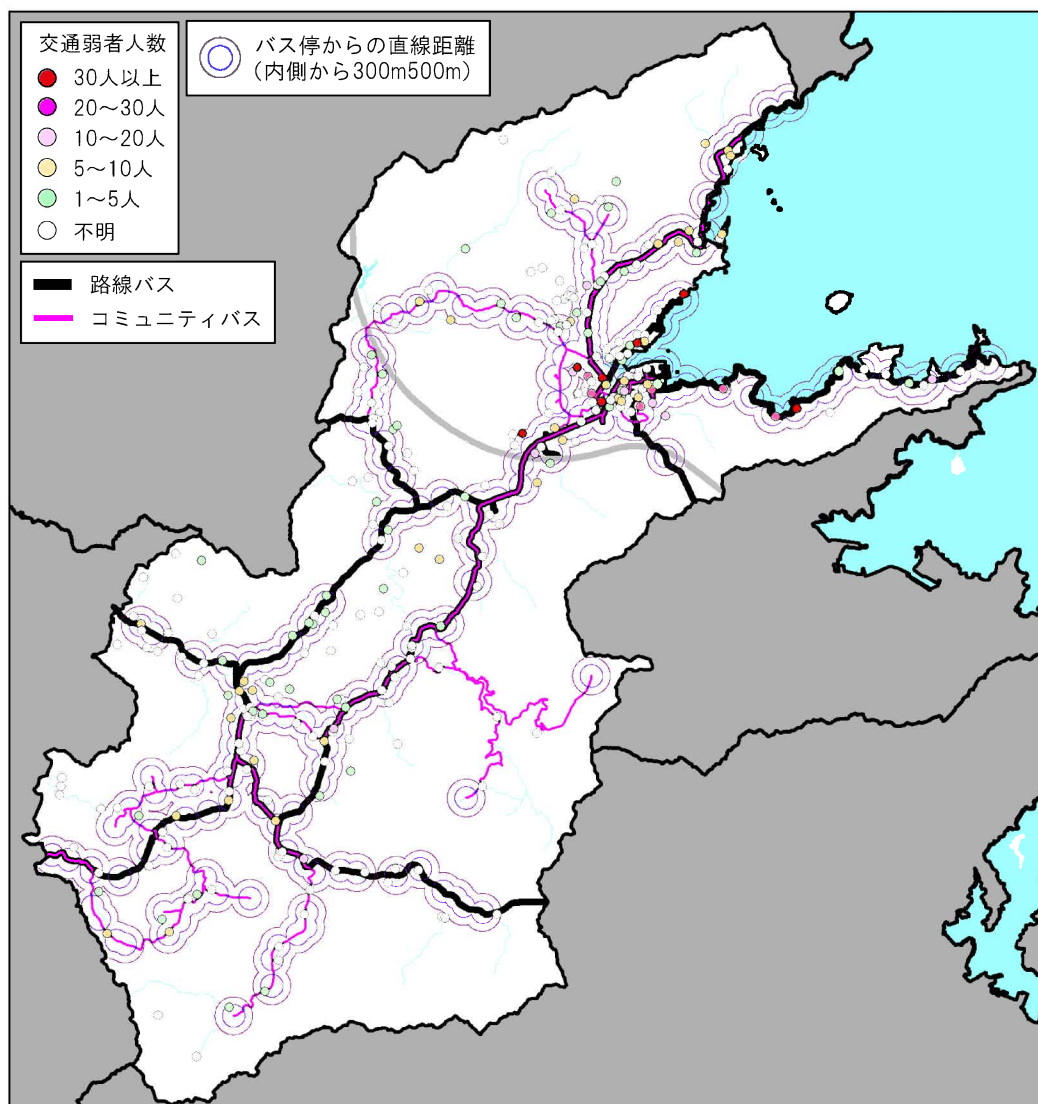


図 交通弱者の人数規模ランク図

①公共交通の評価（外出に利用できる公共交通の有無）

- バス停からの距離圏域別に、外出に利用できる公共交通が「ない」と回答した自治会の割合をみると、バス停から離れた位置にある自治会ほど実際に外出に利用できる公共交通がなく、バス停から 500m 以上離れた自治会では7割以上が「ない」と回答しています。

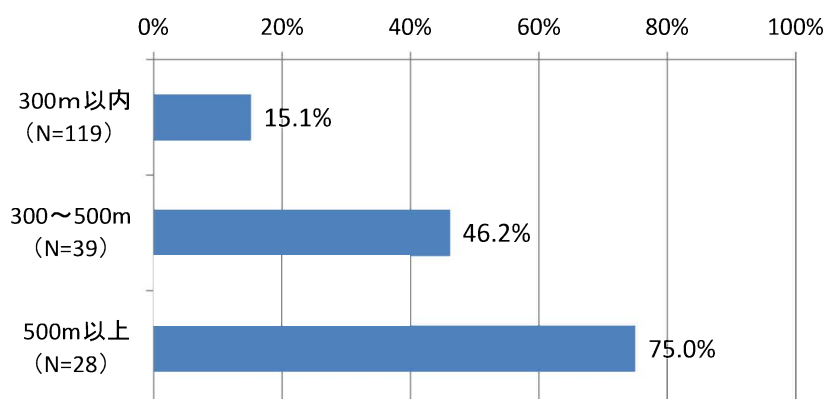


図 外出に利用できる公共交通が「ない」と回答した自治会の割合（バス停からの距離圏域別）

②交通弱者の状況

- バス停から 300m以上離れた自治会の交通弱者の有無をみると、5割近くの自治会が、交通弱者が「いる」と回答しています。
- バス停から 300m以上離れた自治会の交通弱者の人数を規模別にみると、300m～500mの範囲内の自治会では 10 人以下が7割、500m 以上離れた自治会では5人以下が8割となっています。
- バス停から 300m以上離れた自治会の約半数では公共交通がなく、交通弱者がいるものの、その規模は概ね 10 人以下となっていることになります。
- つまり、移動環境は良くないものの、そもそもの需要自体が少なく、地区内の交通サービスを充実させても、収支状況は過度に期待できないことが想定されます。

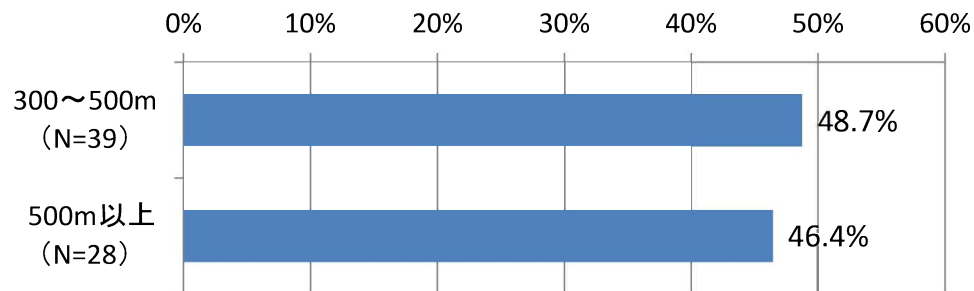


図 交通弱者が「いる」と回答した自治会の割合（バス停からの距離圏域別）

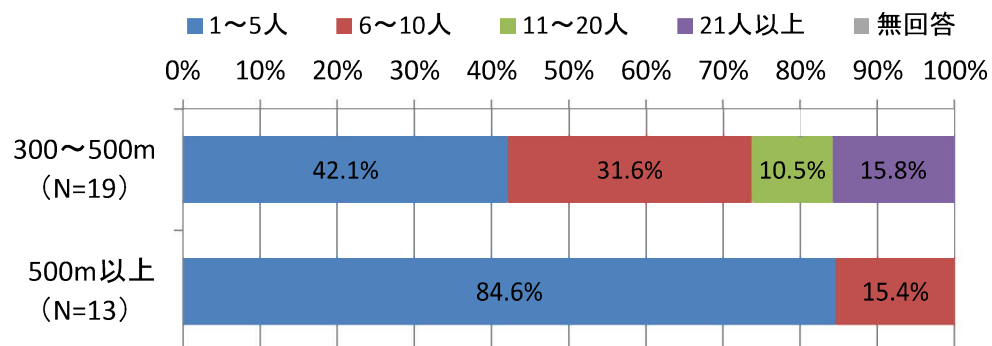


図 交通弱者の人数（バス停からの距離圏域別）

③公共交通の必要性

- バス停からの直線距離圏域別にみる自治会の公共交通の必要性については、8割以上が「必要である」と回答しています。
- バス停から300m以上離れた自治会では、「今は必要ないが将来的には必要である」との回答が比較的高くなっています。

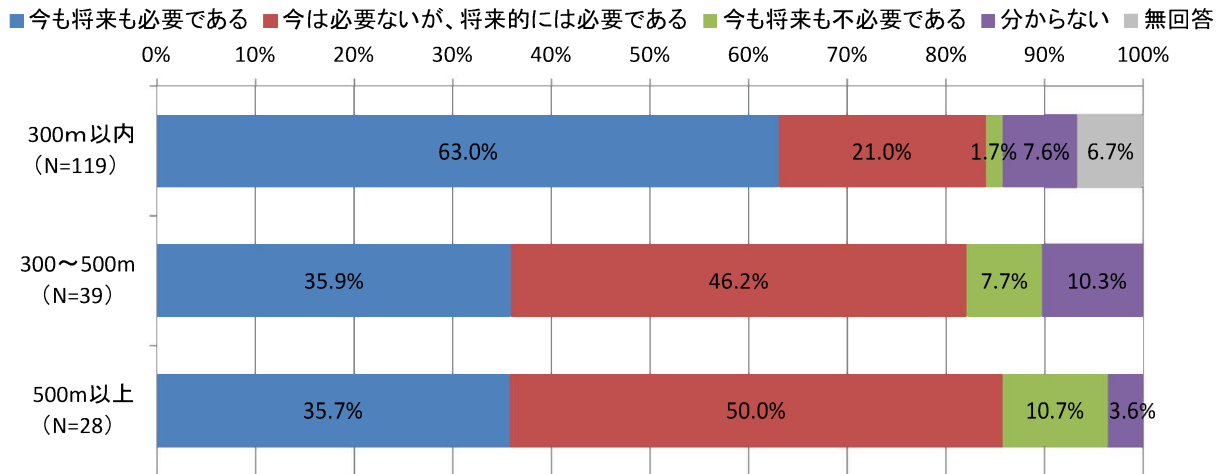


図 公共交通の必要性指摘（バス停からの距離圏域別）

④公共交通への財政負担について

- バス停からの直線距離圏域別にみる自治会の公共交通への財政負担への意向については、バス停から離れた自治会ほど、「財政負担が増えること」について許容している割合が高くなる傾向にあることが分かります。

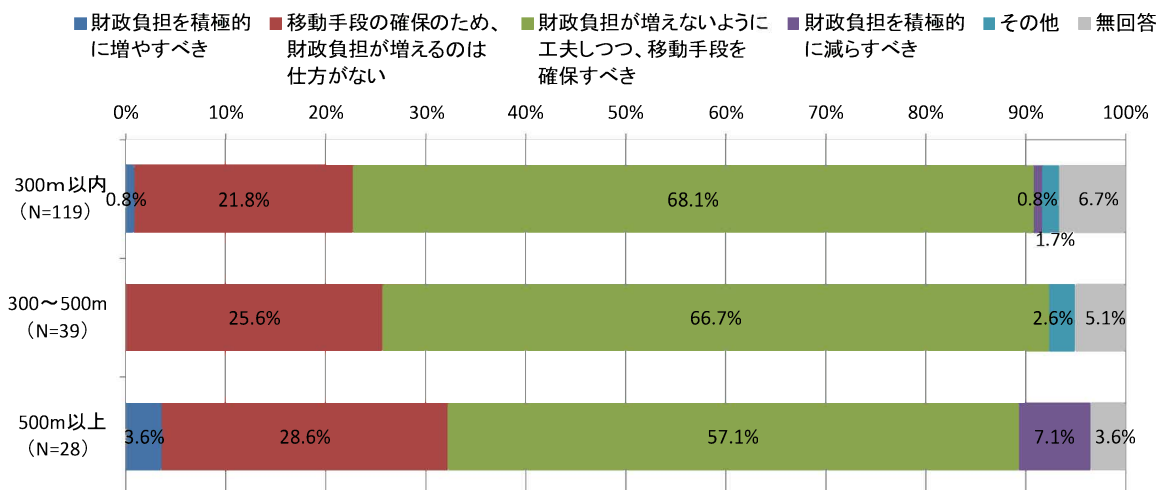


図 公共交通への財政負担についての意向（バス停からの距離圏域別）

⑤公共交通の維持について

●公共交通の維持に向けて、「住民・行政・事業者が協働して、地域コミュニティの活性化につながる公共交通の運行方法を検討する」との回答に注目し、バス停からの直線距離圏域別にみると、どの圏域においても約 6 割の回答を得る事ができました。

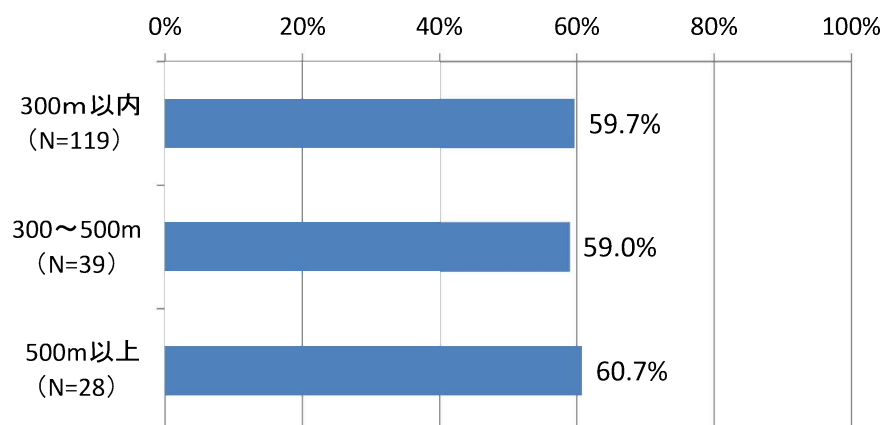


図 「住民・行政・事業者が協働して、地域コミュニティの活性化につながる公共交通の運行方法を検討する」と回答した自治会の割合（バス停からの距離圏域別）

4-2 市内高齢者アンケート

4-2-1 調査概要

- 調査の目的：デマンド型交通の利用意向等の把握
 - 調査対象：高齢者が居住している世帯に住む個人（2,000人）を無作為抽出
 - 調査期間：平成28年11月～12月
 - 調査手法：郵送による配布・回収
 - 回収状況：1,077票（回収率53.9%）
- *下表のとおり、配布数が50票以上の地区より概ね4～6割程度の回収があった。

表 地区別配布・回収状況

	配布数 (票)	回答数 (票)	割合 (%)		配布数 (票)	回答数 (票)	割合 (%)
中央	211	131	62.1%	中臼杵・南津留	146	72	49.3%
南部（福良）	129	60	46.5%	野津	109	61	56.0%
市浜	264	150	56.8%	都松	63	34	54.0%
下南	122	65	53.3%	田野	80	37	46.3%
上浦・深江	89	39	43.8%	西神野	38	10	26.3%
海辺	124	66	53.2%	川登	79	45	57.0%
佐志生	80	36	45.0%	南野津	91	47	51.6%
下ノ江	96	52	54.2%	戸上	68	36	52.9%
下北	128	73	57.0%	無回答	-	22	-
上北	83	41	49.4%	全 体	2,000	1,077	100.0

4-2-2 調査結果

1) 市内の高齢者世帯の概況

- 日中の外出時に送迎を頼める家族がいる割合をみると、全体では約61%ですが、後期高齢者のみの世帯では約51%、高齢者独居世帯だと約30%まで低い状況にあり、高齢者の独居世帯ほど地域公共交通の必要性が高くなる可能性があります。
- 高齢者の外出頻度をみると、週1～2回以上外出できている高齢者の割合は84.0%となっており、連携計画改訂版の目標値（62.0%）を達成していることになります。
- ただし、車を持っていない世帯は67.8%にとどまっている状況にあります。
- 高齢者のバスの定期的な利用割合をみると、全体では路線バスが約7%、コミュニティバスが約3%であるが、後期高齢者独居世帯や車を持っていない世帯の路線バスでは2割、コミュニティバスでは1割まで高くなることが分かりました。

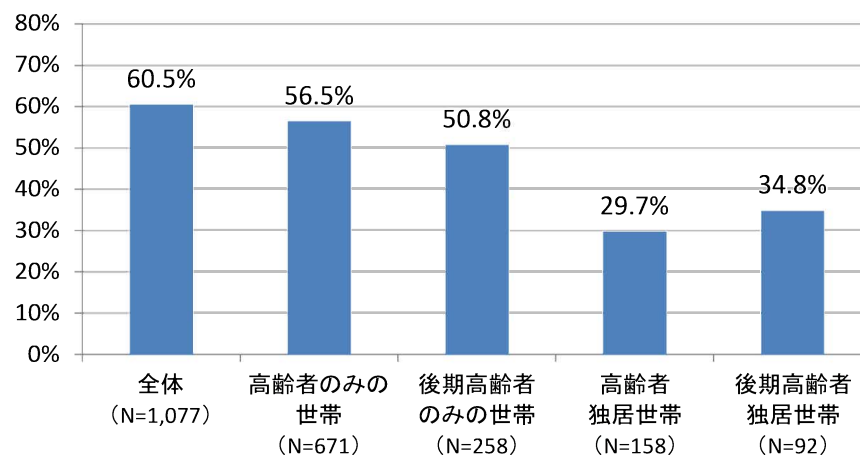


図 日中の外出時に送迎を頼める家族がいる割合

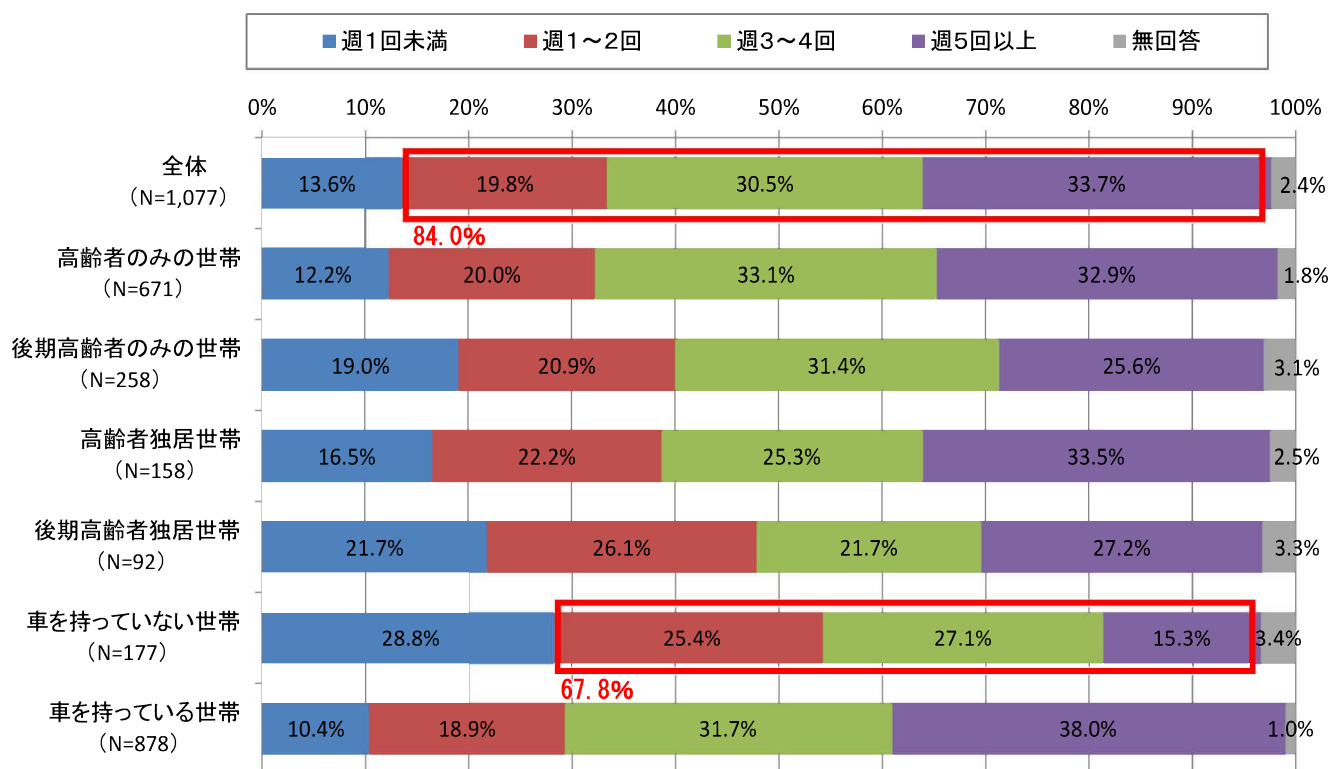


図 高齢者の外出頻度

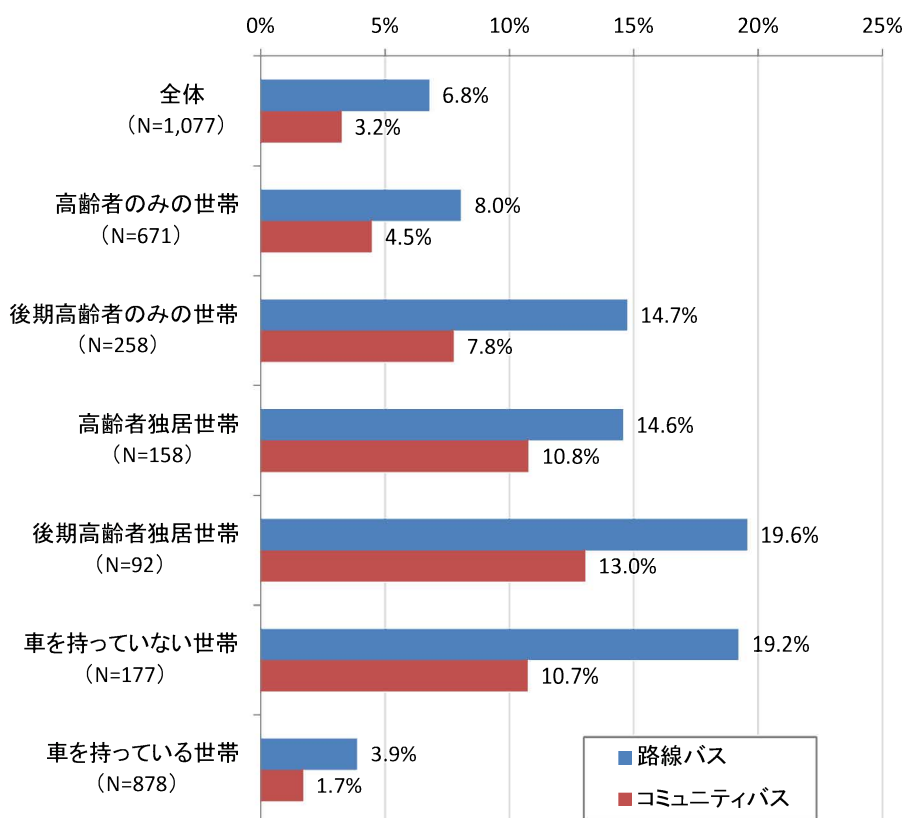


図 高齢者のバスの定期的な利用割合

注) ここでは、路線バスやコミュニティバスを「月に数日程度以上」利用している割合を示す

2) 地域活動参加者の移動手段に関する意識

- 臼杵市において旧小学校区ごとに組織される地域振興協議会（自治会、子ども会、老人会などにより構成）が実施している地域活動の参加者の中で、地域活動場所までの移動手段で困っている高齢者は全体の2割いることが分かりました。
- 具体的な内容としては、「地域活動に参加するのに都合の良い時間帯にバスがない」（5割）と「地域活動の場所に行けるバスがない」（4割）が多い結果となりました。
- また、「地域活動への移動手段で困っていることがある」と回答した割合を地区別にみると、①下ノ江地区、②上北地区、③佐志生地区は参加者の4割から指摘がみられました。

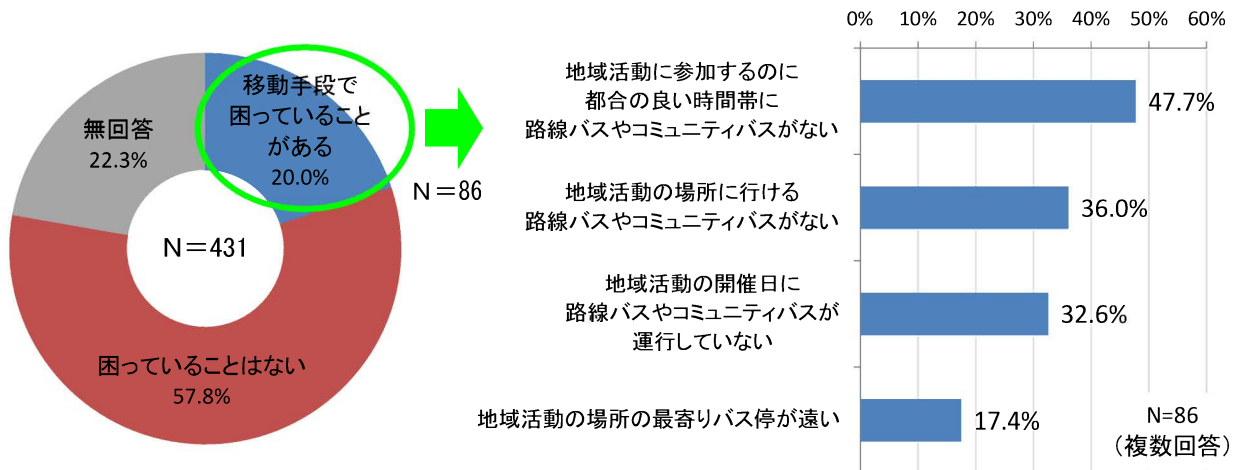


図 地域活動への移動手段で困っていることの有無（地域活動参加者）

図 地域活動への移動手段で困っていること

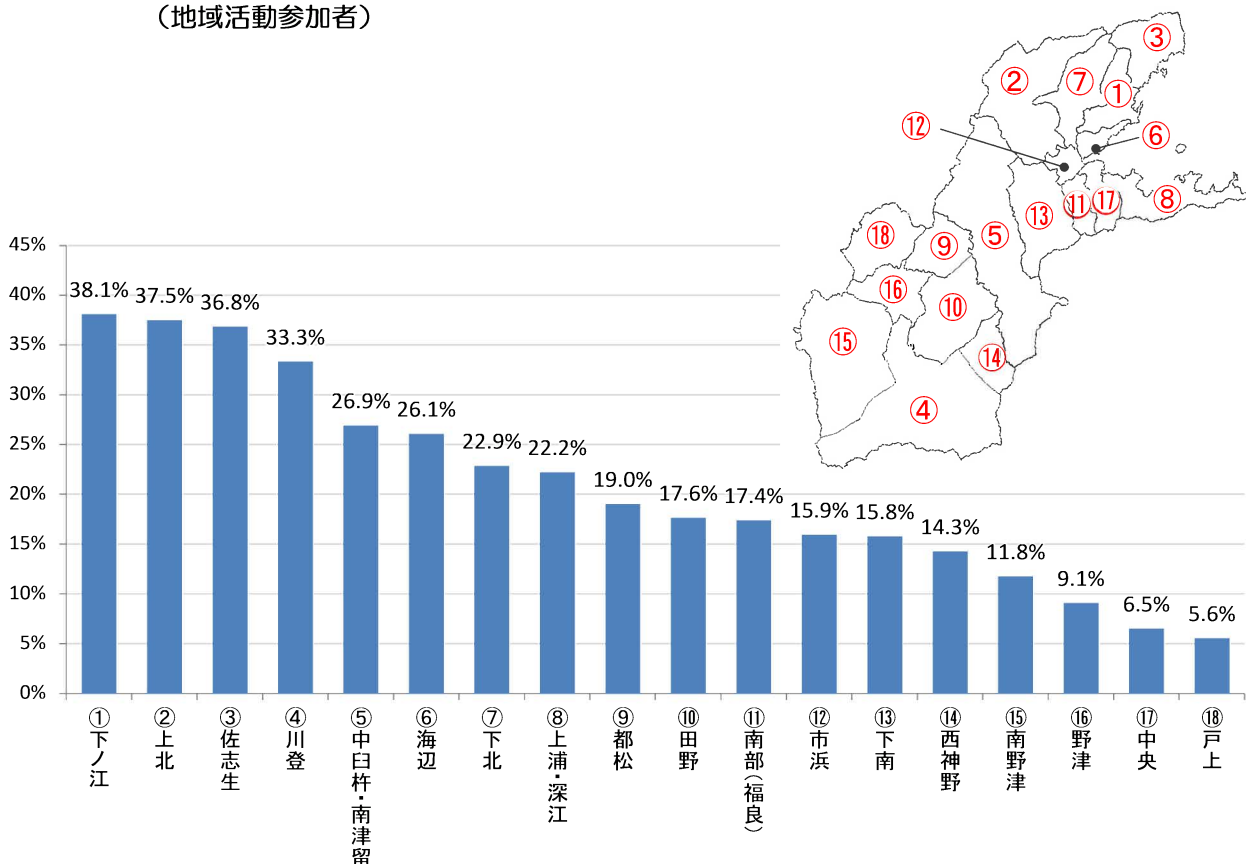


図 「地域活動への移動手段で困っていることがある」と回答した割合（地区別）

注）右上の図中の丸番号はグラフの丸番号に対応している

3) 前日までの電話予約が必要なデマンド型交通の利用意向

●前日までの電話予約が必要なデマンド型交通の利用について、「すぐに利用する」との回答は約3%にとどまっており、後期高齢者のみが居住する世帯では、その割合が約6%にまで上がります。

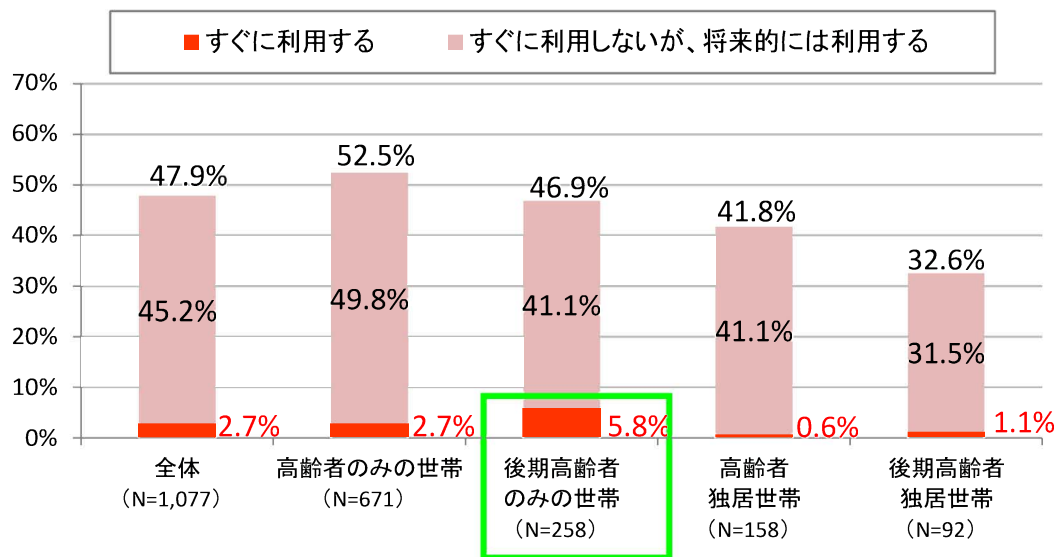


図 前日までの電話予約が必要なデマンド型交通の利用意向

4) デマンド型交通を利用するのに必要な条件

●デマンド型交通について「すぐに利用する」や「すぐには利用しないが、将来的には利用する」との回答者がデマンド型交通を利用するのに必要な条件として、
 1位：当日の電話予約
 2位：自宅近くでの乗降
 3位：乗り継ぎなし
 を挙げています。
 ●上記を踏まえると、デマンド型交通に“一般タクシーとほとんど同レベルのサービス内容”を求めている声がほとんどであり、タクシーの民業圧迫が懸念されます。

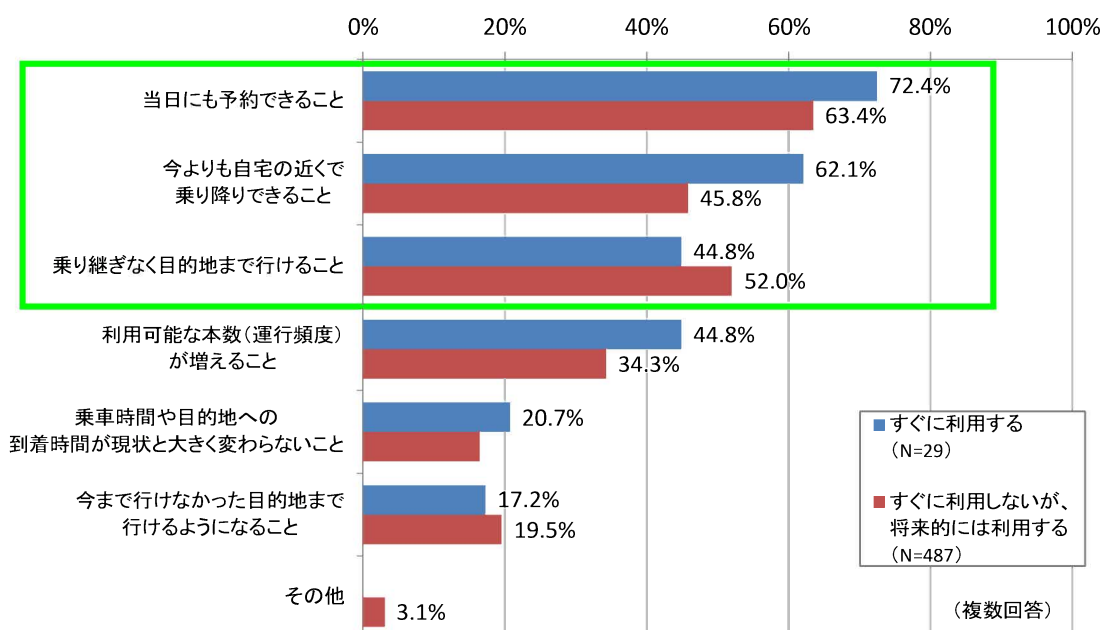


図 デマンド型交通を利用するのに必要な条件（3つまで）

5) デマンド型交通への支払意思額

●デマンド型交通への支払意思額（片道）をみると、片道 500 円以下であれば、デマンド型交通を「すぐに利用したい」との回答者の7割をカバーできます。

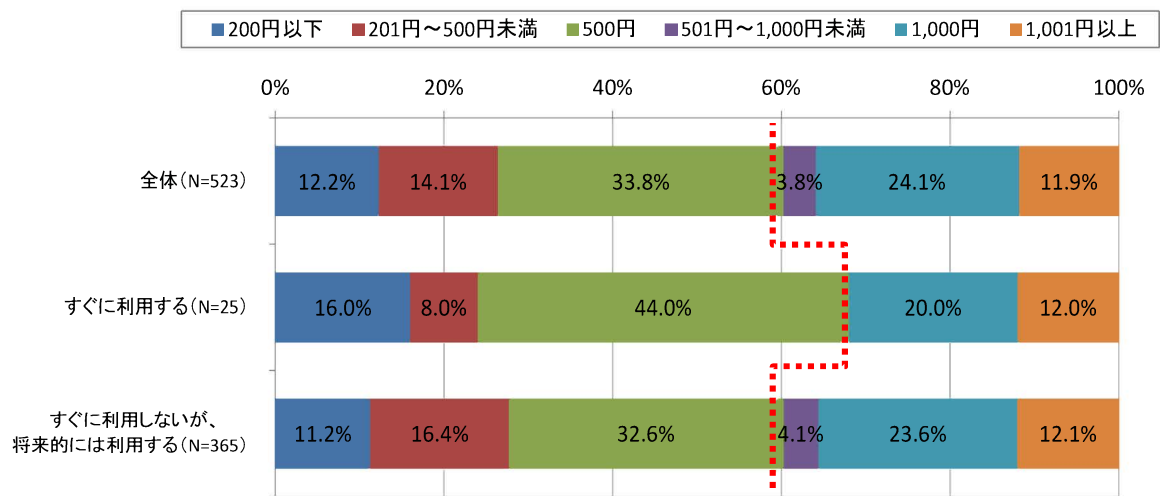


図 デマンド型交通への支払意思額（片道）