

第2回 関市公共交通活性化協議会

<目次>

1. 平成23年度バス利用者アンケート調査概要
2. アンケートデータの分析の視点
3. 関シティバス利用者アンケート集計結果概要
4. 地域内バス利用者アンケート集計結果概要
5. バス非利用者とバス利用者の比較

平成 24 年 1 月 24 日

1. 平成 23 年度バス利用者アンケート調査概要

(1) 調査の目的

関市では、国土交通省中部運輸局の認定を受けて『地域公共交通総合連携計画』を策定し、平成 21 年度～23 年度にかけて市内でバスの実証運行を行っている。

本アンケート調査は、連携計画の評価、ならびに実証運行バスの評価および今後の市内バス交通の検討を行うための基礎データを得ることを目的として実施するものとする。

(2) 調査の項目

- ① バス利用者アンケート調査
- ② デマンド交通利用者アンケート調査
- ③ 中山間地域内バスアンケート調査

(3) 対象路線

	路線	日運行本数	備考
① 定時定路線	関板取線	洞戸方面7本、関方面7本	
	関上之保線	せき東山方面11本、川合車庫方面10本	岐阜バス岐阜関線除く
	買い物循環線	東回り7運行、西回り6運行	
	市街地病院循環線	東回り5運行、西回り5運行	
	マーゴ・東山線	下り4運行、上り4運行	
	わかくさ・下有知線	4運行	
	わかくさ・小瀬線	4運行	
	わかくさ・小金田線	4運行	
② デマンド	わかくさ・富野線	上り4運行、下り4運行	
	わかくさ・田原線	4運行	
	わかくさ・迫間線	上り4運行、下り4運行	
	わかくさ・向山線	4運行	
③ 地域内バス	板取地域バス	1コース、26運行	
	洞戸地域バス	11運行	
	武芸川地域バス	東回り4運行、西回り7運行	
	上之保地域バス	3コース、21運行	
	武儀地域バス	3コース、15運行	

(4) 調査の方法

項目	①定時定路線型	②デマンド型	③地域内バス
調査日	7月6日(水)	7月11日から15日までの平日1週間	
配布対象	全便	期間中の利用者	
配布方法	バスの乗車客に対し調査員がアンケート票を手渡して配布	バス車内にアンケート用紙を設置し利用者が取る(運転手に口頭で協力要請)	
回収方法	郵送回収		

(5) 回収結果

配布数・回収数状況【最終】

路線		日利用者数 (A)※1	配布数 (B)	回収数 (C)	回収率 (D)=(C)/(B)	配布率※2 (E)=(B)/(A)	抽出率 (F)=(C)/(A)	備考
定 時 定 路 線	関板取線	(210)	96	34	35.4%	45.8%	16.2%	
	関上之保線	(178)	96	34	35.4%	54.1%	19.1%	
	買い物循環線	58	36	21	58.3%	62.1%	36.2%	
	病院循環線	36	25	9	36.0%	69.4%	25.0%	
	マーゴ・東山線	5	5	3	60.0%	100.0%	60.0%	
	わかくさ・下有知線	13	6	2	33.3%	46.2%	15.4%	
	わかくさ・小瀬線	14	9	6	66.7%	64.3%	42.9%	
	わかくさ・小金田線	24	17	8	47.1%	70.8%	33.3%	
	わかくさ・千疋線	19	16	9	56.3%	84.2%	47.4%	
小計		556	306	126	41.2%	55.0%	22.7%	
デ マ ン ド バ ス	わかくさ・富野線	《12》	-	8	-	-	66.7%	
	わかくさ・田原線	《41》	-	2	-	-	4.9%	
	わかくさ・迫間線	《51》	-	10	-	-	19.6%	
	わかくさ・向山線	《78》	-	22	-	-	28.2%	
小計		182	-	42	-	-	23.1%	
地 域 内 バ ス	板取	534	-	44	-	-	8.2%	
	洞戸	73	-	20	-	-	27.4%	
	武芸川	155	-	23	-	-	14.8%	
	上之保	49	-	19	-	-	38.8%	
	武儀	77	-	40	-	-	51.9%	
小計		888	-	146	-	-	16.4%	
合計		1,626	306	314	-	-	19.3%	

※:()はH23.6の平日平均日利用者数を代用、《 》はH23.7.1~7.15の利用者数計

(6) 集計単位

路線単位ではサンプル数が少ないため、路線の運行形態・サービス水準を考慮し、以下の単
位に集約して分析を行うものとする。

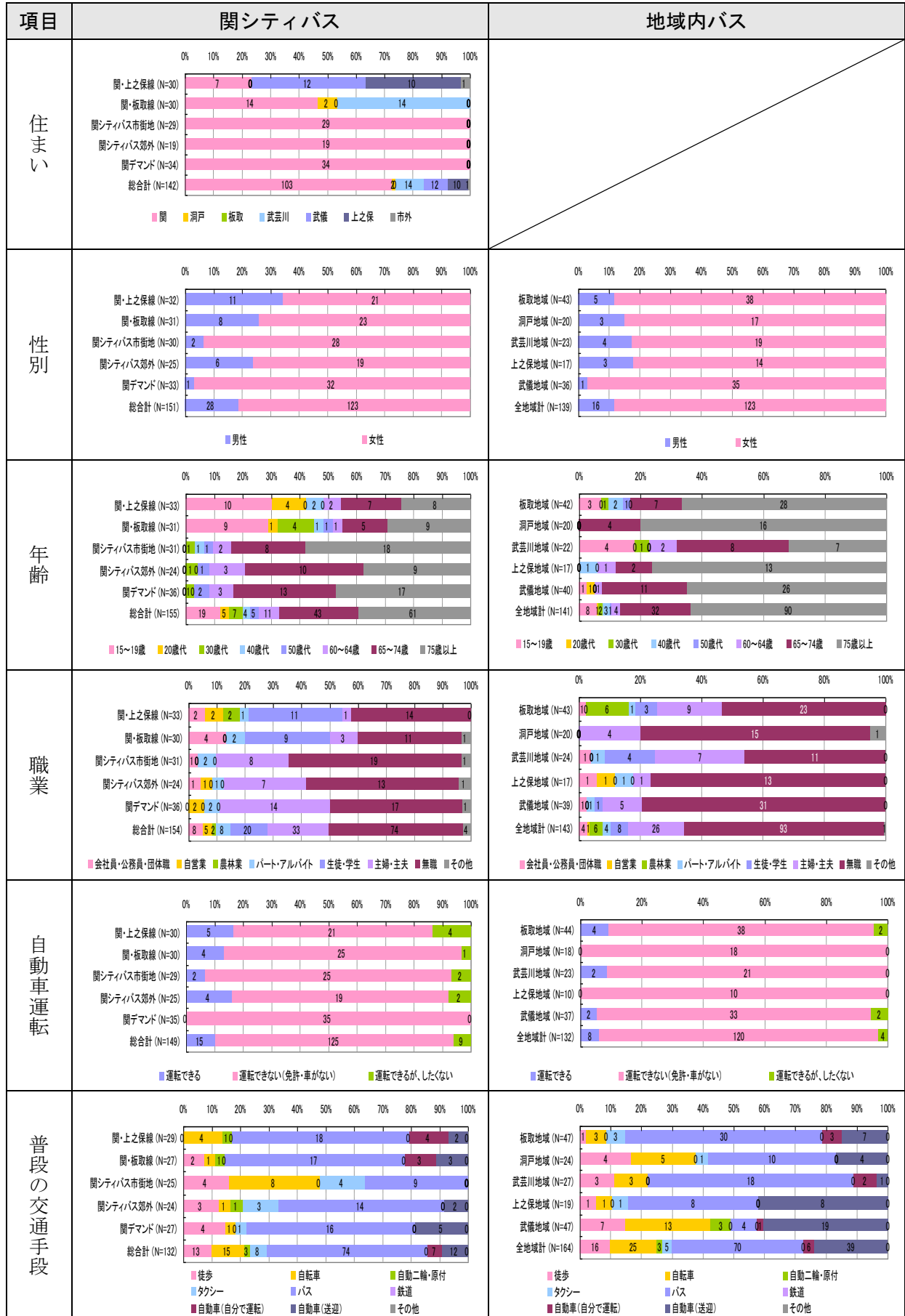
【関シティバス】

- 関・板取線 《N=34》
- 関・上之保線 《N=34》
- 関シティバス市街地 《N=33》：買い物循環線、病院循環線、マーゴ・東山線
- 関シティバス郊外 《N=25》：下有知線、小瀬線、小金田線、千疋線
- 関デマンド 《N=42》：富野線、田原線、迫間線、向山線

【地域内バス】

- 板取地域 《N=44》
- 洞戸地域 《N=20》
- 武芸川地域 《N=23》
- 上之保地域 《N=19》
- 武儀地域 《N=40》

(7) 回答者属性

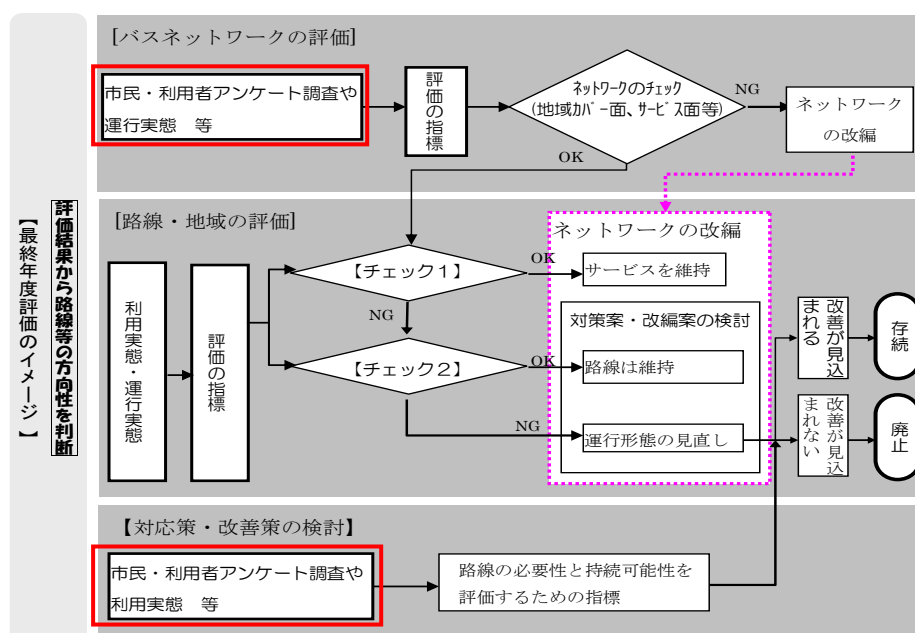


2. アンケートデータの分析の視点

(1) 地域公共交通総合連携計画の目標に対し

計画の目標	目標値	アンケート分析
● 公共交通利用者の増大	再編前の市内路線利用者数の8%増とする。	・利用者観点からのバスの利用回数増減
● 公共交通利用者及び市民の満足度を向上	バス交通の満足度を向上し、「満足」が「不満」を上回るものとする。	・利用者観点からの満足度
● 中心市街地の交流人口の増加	バス再編は、中心地へのアクセス改善も目的のひとつであり、利用者の増加を交流人口の増加と捉える。	
● 持続可能な公共交通サービスの確保	バス交通に対する支援額を平成19年度レベルで維持する(1.5億円/年)。	

(2) 路線評価、見直し・対応策の検討に対し



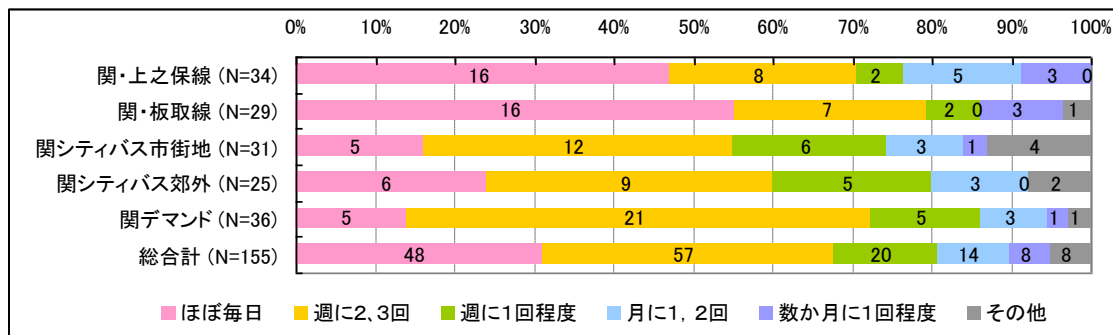
評価指標	指標選定の考え方	評価指標の選定	
ネットワーク評価 (定性的指標)	路線がネットワークとして機能していることの重要性を評価する指標	公共交通空白地域の人口	
		サービス	乗継拠点での乗継時間の適正 乗継拠点での物理的抵抗の存在 都心ゾーンまでの乗継回数 運行目的に応じた運行時間帯が設定されているか 運行目的に応じた運行本数となっているか
バス路線評価 (定量的指標)	採算性だけでは判断しきれない地域の置かれた状況を考慮するための指標	チェック 1	利用者数 単位当たり利用者数(1便当り利用者数) 利用者一人当たりの補助額
		チェック 2	沿線人口に対する利用者数
対応策・改善策の検討段階 (定性的指標)	「沿線住民」「利用者」「行政」それぞれの立場からバスの必要性を評価するための指標	地域住民の外出支援への貢献度 沿線住民の行動変化 市域全体の欠損補助	

3. 関シティバス利用者アンケート集計結果概要

(1) 利用状況

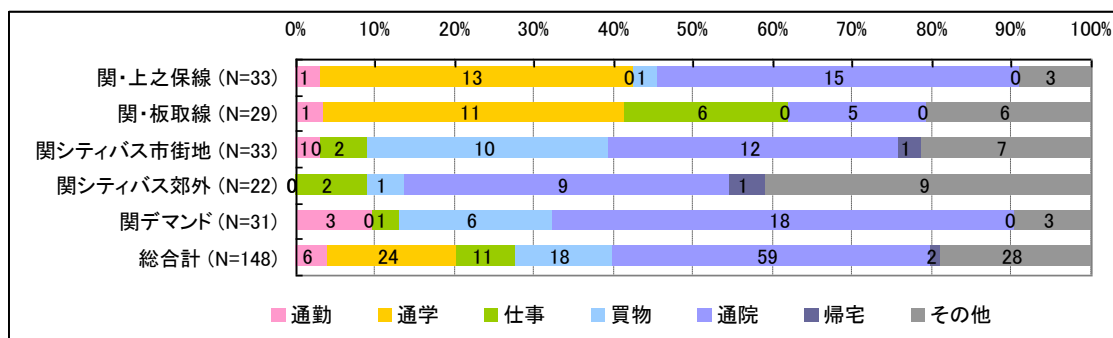
① 利用頻度

- 関・上之保線、関・板取線は、“ほぼ毎日”の利用が多い。
- 利用者の70%は週に2・3回以上利用している。
- 市街地・郊外の定時定路線と比べ、デマンドバスの方が利用頻度は若干多い。



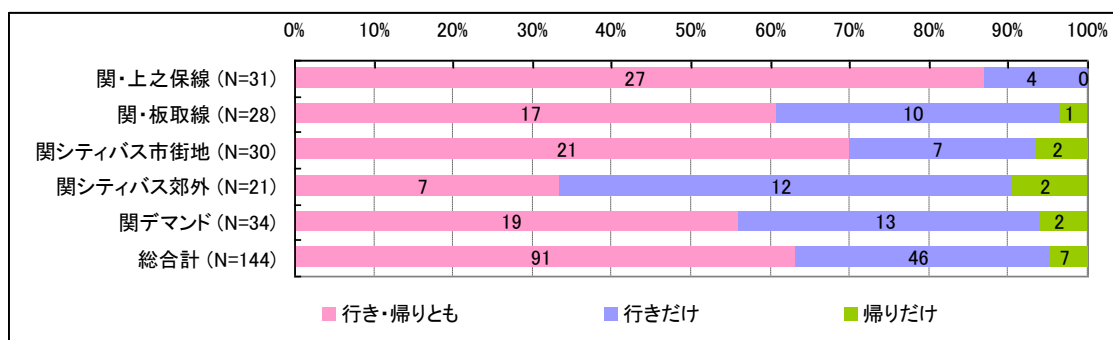
② 利用目的

- 両ウイング線では、通学目的の利用割合が多い。
- 全体としては通院、買い物、通学目的の利用割合が多い。
- 主なその他回答：体づくり、運動、市の行事に参加、趣味、スポーツ、プール、ボランティア活動、わかかさプラザ (多)



③ 往復利用

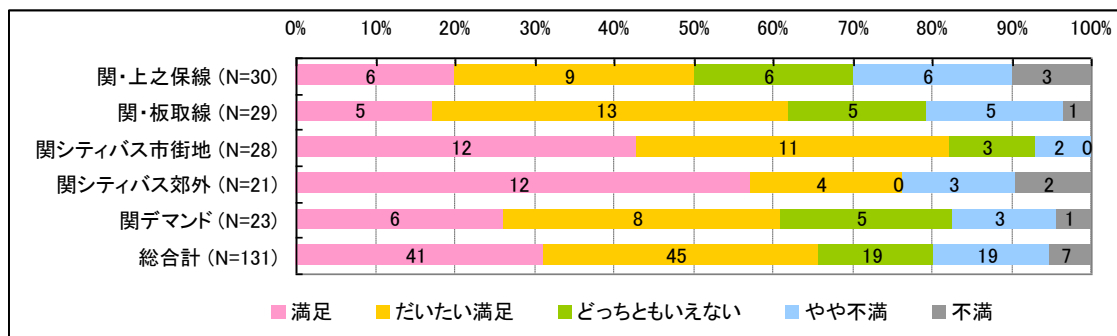
- 両ウイング線では、比較的往復利用の割合が高い。
- シティバス郊外は往復利用が少なく、その代替手段としては、他のバス、送迎が多い。
- デマンドバスも往復利用は半分程度であり、その代替は送迎が多い。



(2) 利用者満足度

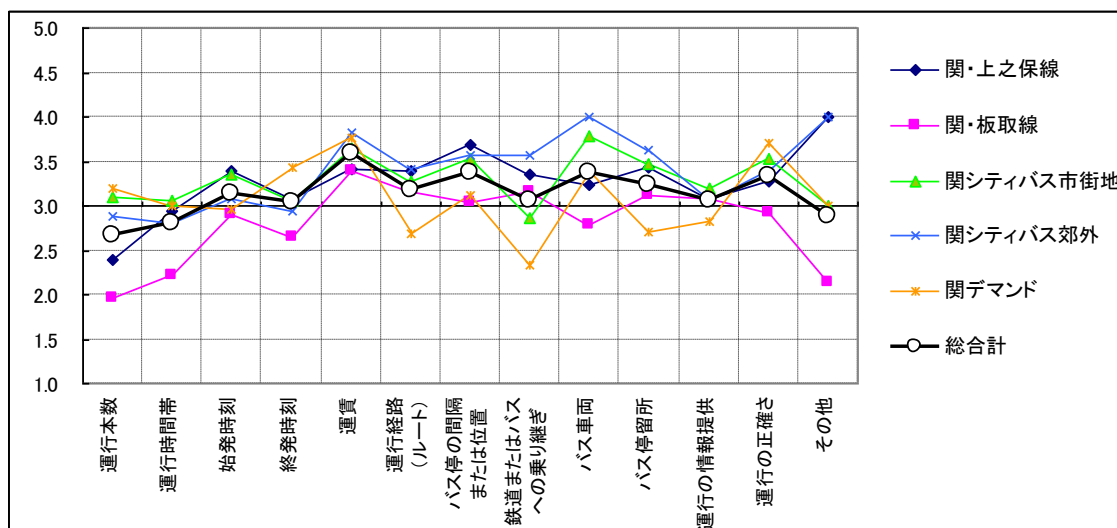
① 路線の満足度

- 全体では、60%が概ね満足と回答。関シティバスの満足度が特に高い。



② 各項目における満足度

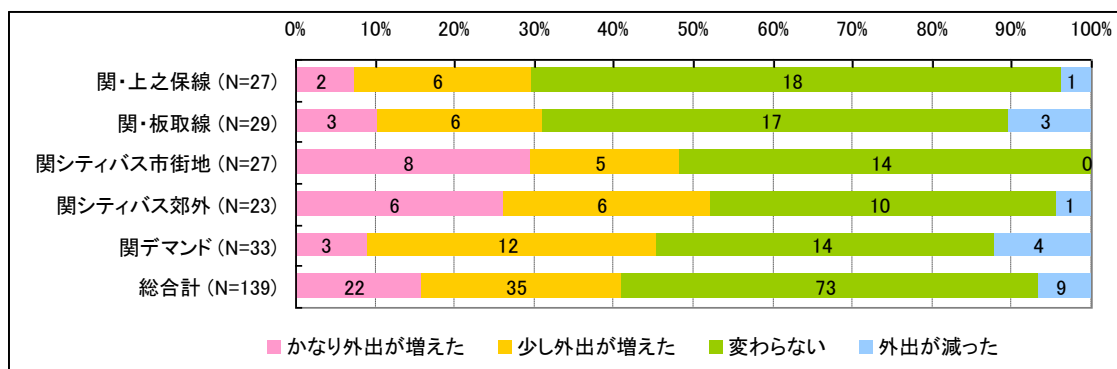
- 全体的に運行本数や運行時間、乗り継ぎに関して満足度が低い傾向にある。
- デマンドバスは、運行本数・時間帯等と比較して、ルート、乗り継ぎ、バス停、情報提供の面で満足度が低い。関・板取線については全体的に満足度が低い。
- 運賃はどの路線でも比較的満足度は高い。



(3) 利用状況の変化

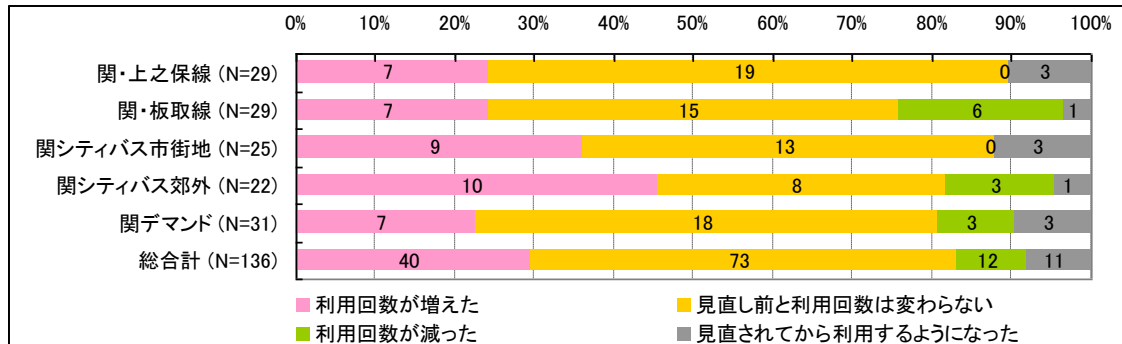
① 外出機会

- 路線の見直しに伴い外出機会が増加した割合は30~50%で、中でもシティバス市街地・郊外路線が高い。



② バスの利用回数

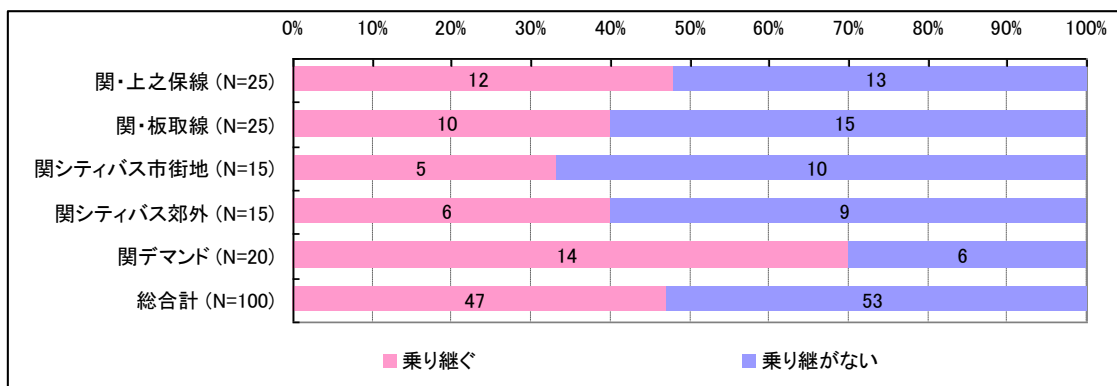
- 30%程度の利用者は利用回数が増加しており、外出機会と同様、シティバス市街地・郊外路線でその割合が高い。
- 50%程度は利用回数の変化がない。新規利用者は全体で10%程度であるが、減少した利用者も同程度である。
- 減少した理由は、両ウイング路線では運賃が有料になったため、シティバス市街地、デマンドバスでは乗換えが必要になったため、それぞれ60~80%を占める。



(4) 乗り継ぎの状況

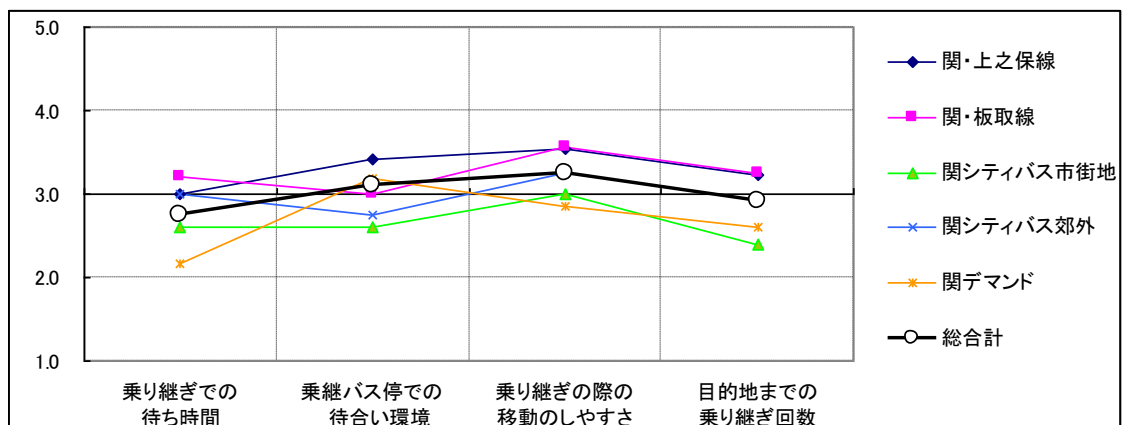
① 他の公共交通機関の乗り継ぎ

- 各路線とも乗り継ぐ割合は40~70%程度あり、デマンドバスはその割合が高い。

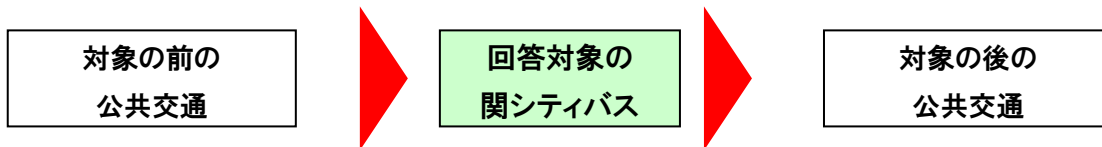
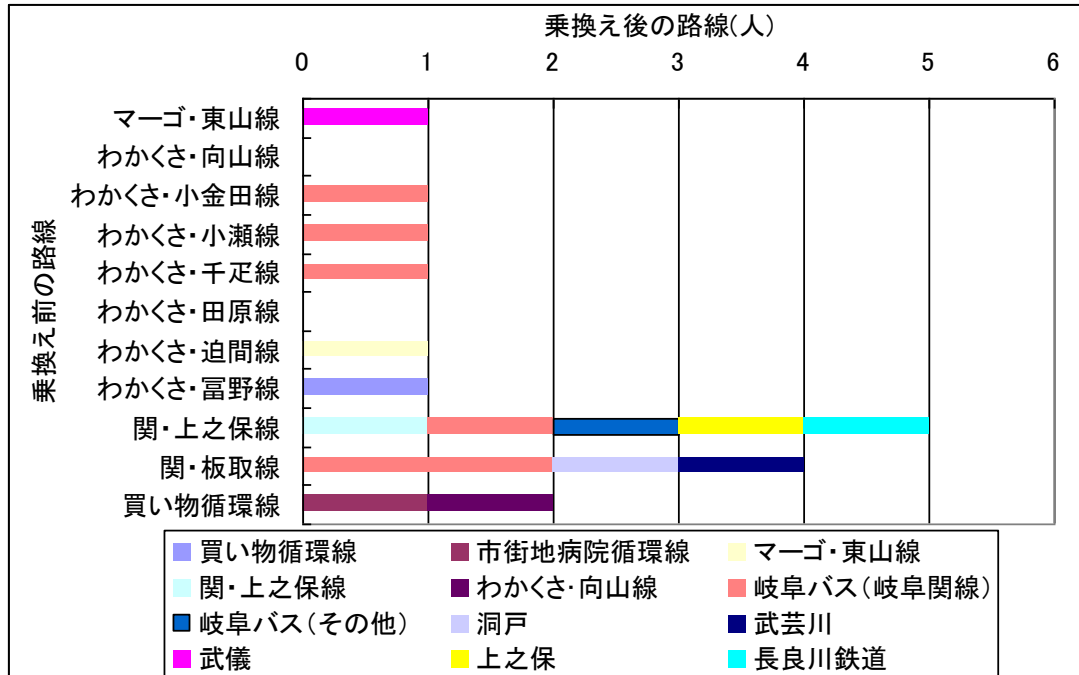


② 乗り継ぎに関する満足度

- 両ウイング路線に比べ、シティバスの満足度が低い。特に、デマンドバス利用での待ち時間、シティバス市街地利用での乗継回数に対する満足度が低くなっている。



【参考：他路線への乗換え状況】



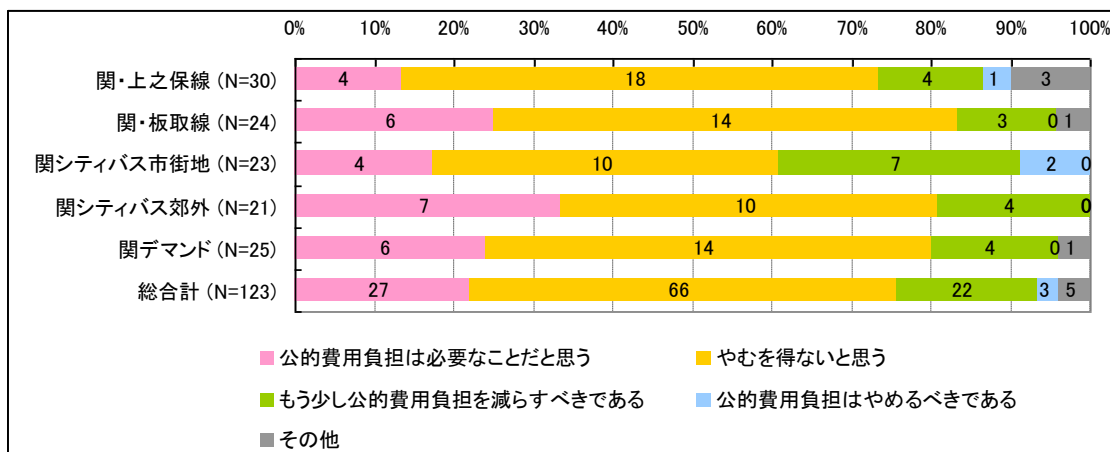
回答対象前のバス停
わかくさ
栄町1丁目
駅
関一河合
関市役所前
小屋名
中濃厚生病院

回答対象後のバス停
せき東山
バロー
マーゴ行き(シャトルバス)
わかくさ
栄町1丁目
関駅西口
関市役所前
向山団地
山県高校前
中央病院
中濃厚生病院
東山
武芸谷口
本町1丁目

(5) バスの確保・維持に関する意識

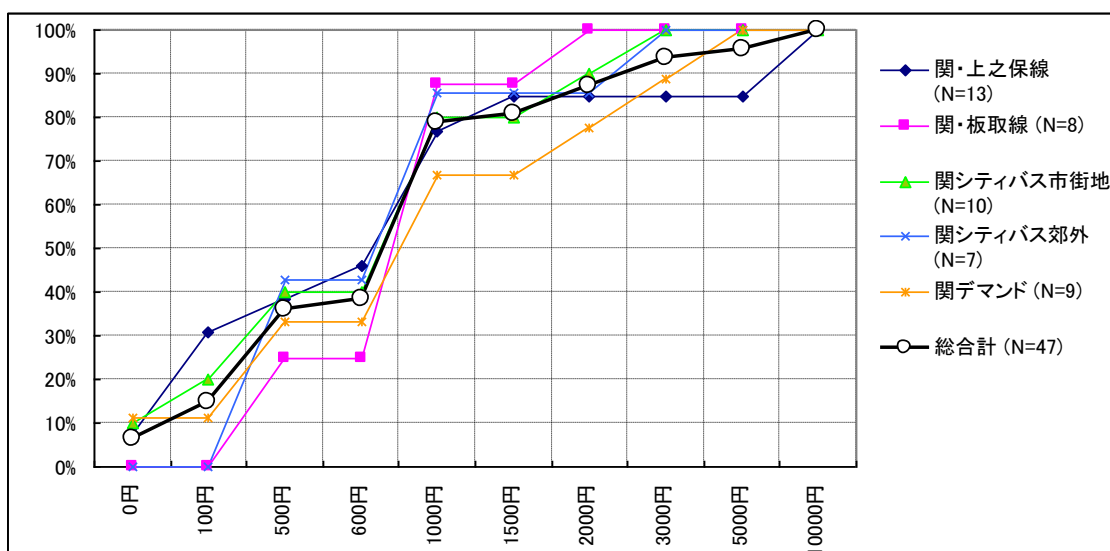
① 公的費用負担のあり方

- 公的費用の負担はやむを得ないと意見が多く、“減らす”、“やめるべき”という意見は20%程度である。
- “必要”という意見も20%程度であるが、シティバス市街地路線では、その割合が低く、“減らすべき”の意見が30%程度と他路線より多い。



② 支援金等支払意思額（1世帯あたりの月額）

- 600円以上が半数となっている。

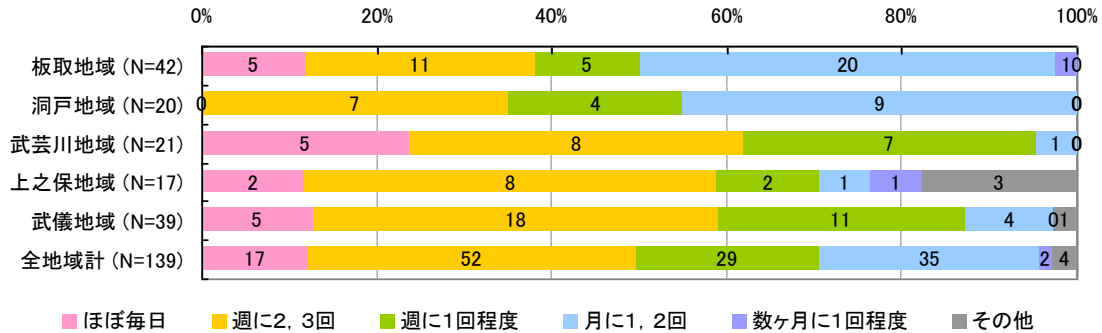


4. 地域内バス利用者アンケート集計結果概要

(1) 利用状況

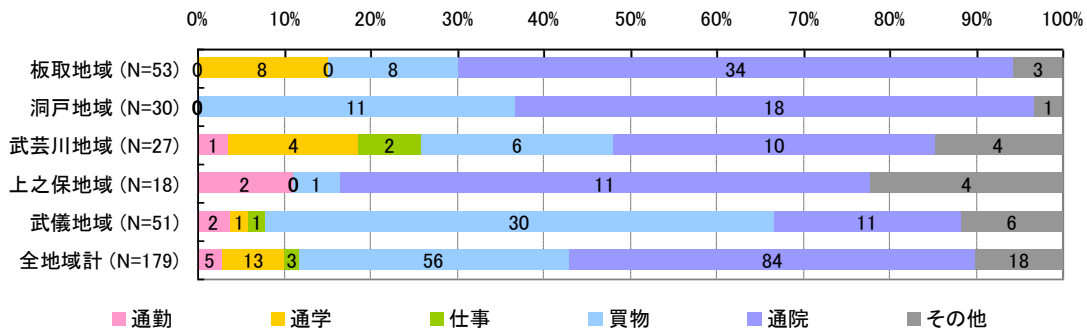
① 利用頻度

- 週に2、3回までの利用が約60%を占める。
- 板取・洞戸地域は利用頻度が少なく、その他地域で利用頻度の傾向が異なる。



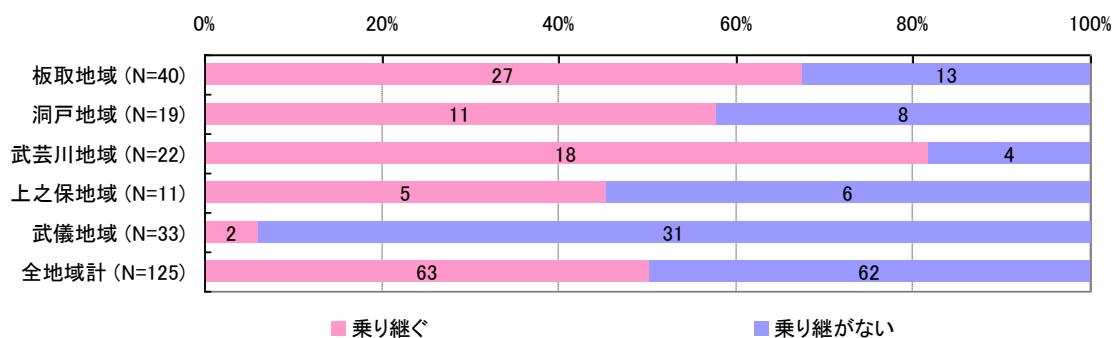
② 利用目的

- 買い物と通院目的の利用が全体の80%を占める。
- 武儀地区では買い物が、上之保では通院目的が多く、地域によって利用目的の傾向は若干異なる。



③ 路線の乗換え

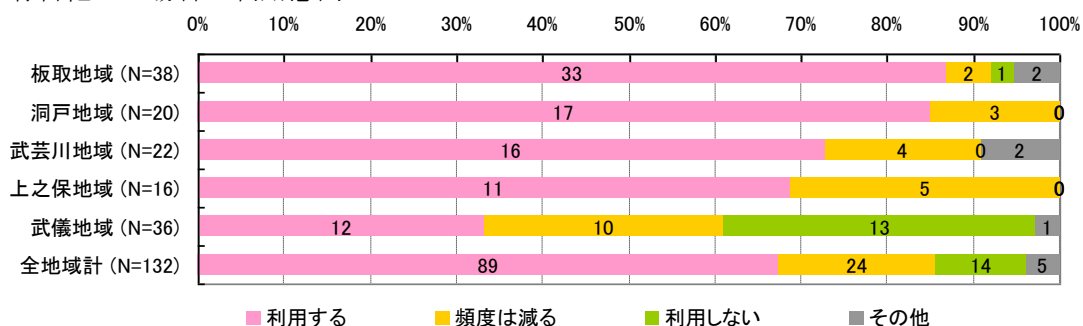
- 全体では約50%の方が“バスを乗り継ぐ”と回答しているが、武儀地域ではほとんどの利用者が乗り継ぎをしていない。
- 板取・武芸川地域の利用者は乗換えが多い傾向にある。(岐阜バスへの乗換えが多い)



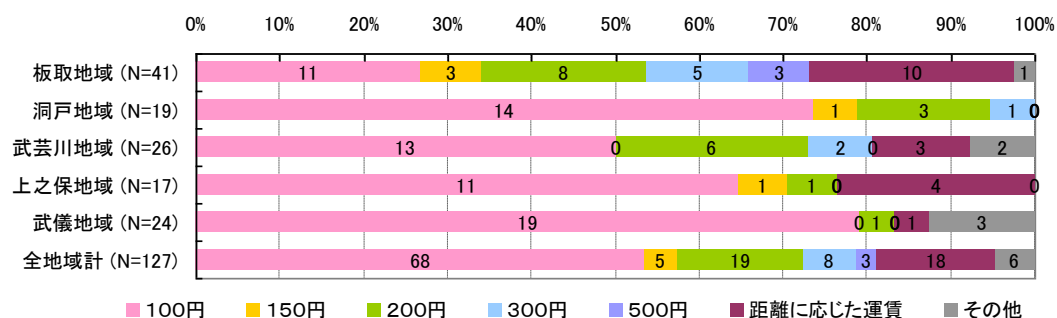
(2) 有料化した場合の利用意識

- 有料化しても利用するとの意見は全体で 70%を占めるが、武儀地域は 30%程度と他地域に比べ少ない。
- 運賃の支払い可能額について「200 円まで」が全体の 70%を占める。板取・上之保地域は距離に応じた運賃の割合が他地域と比べ若干高い。
- 全体の 30%の方が改善点について“必要なし”と回答している。ルート、本数、時間帯の要望は地域によって傾向が異なる。

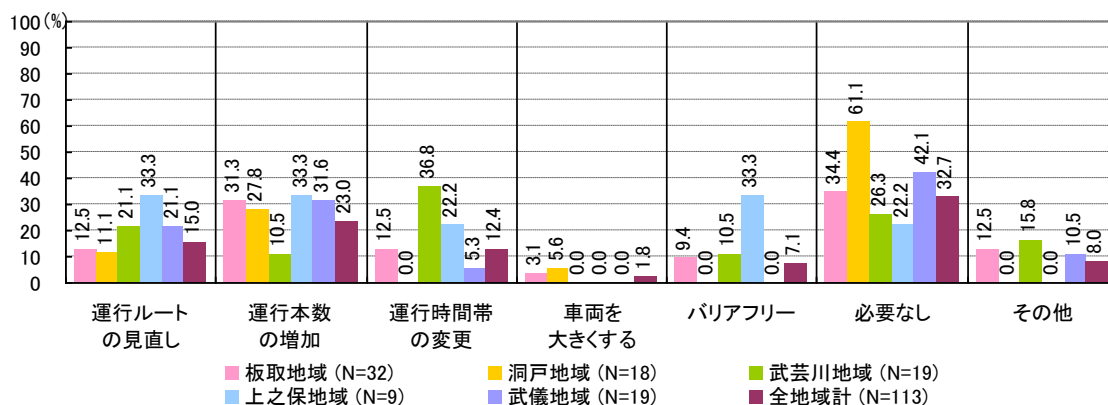
① 有料化した場合の利用意向



② 有料化した場合の支払運賃

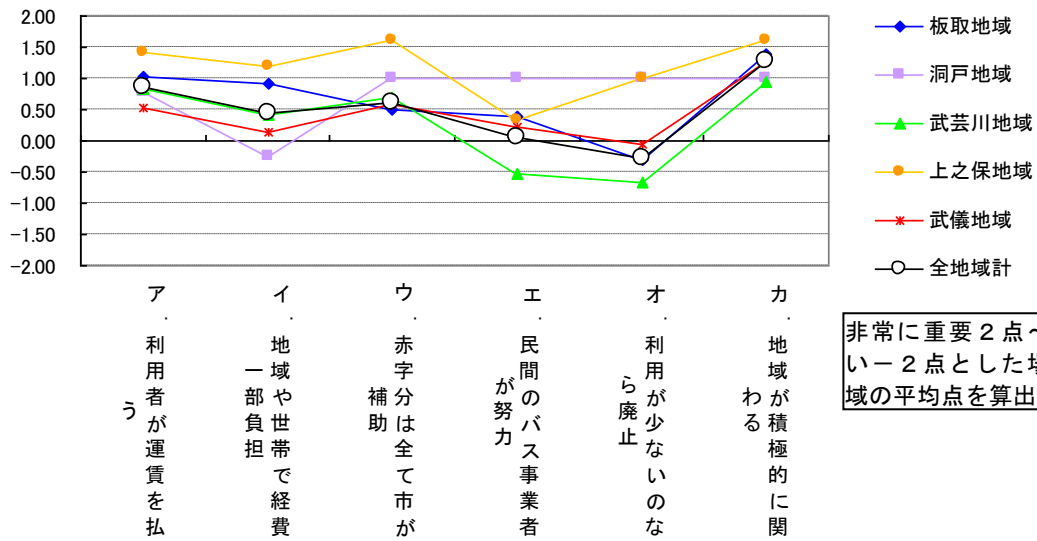


③ 有料の場合の改善希望箇所



(3) 地域内バスを維持していくための方法(バス利用者)

- 地域によって重要度の度合いが若干異なる。
- 全体として、廃止や民間バス事業者に期待する重要度は低く、利用者負担や市の赤字補填と同程度に地域での負担や関わりも重要である意見となっている。



非常に重要 2点～重要でない -2点とした場合の各地域の平均点を算出した。

5. バス非利用者とバス利用者の比較

平成 23 年度のバス利用者アンケートに対し、平成 20 年度と 22 年度の市民アンケート調査では“バスを使っていない”という回答割合が多かったことより、ここでは、市民アンケート調査結果を、主に「非バス利用者（集計上は利用者も含む）」として比較整理を行う。

■ 比較項目

項目 1：利用者の利用状況

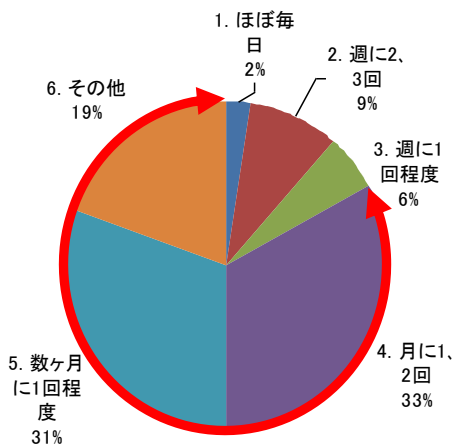
項目 2：バスの満足度

項目 3：バス路線維持確保のための考え方

H22 市民アンケート：N= 683

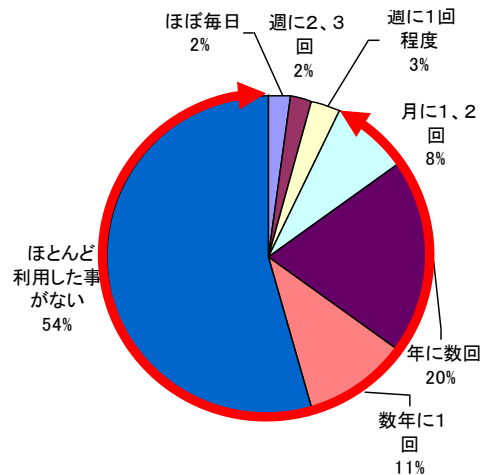
H20 市民アンケート：N=1,941

H20 年調査 バスの利用意向



約 80% が日常的にバスを利用していない

H22 年調査 バスの利用意向

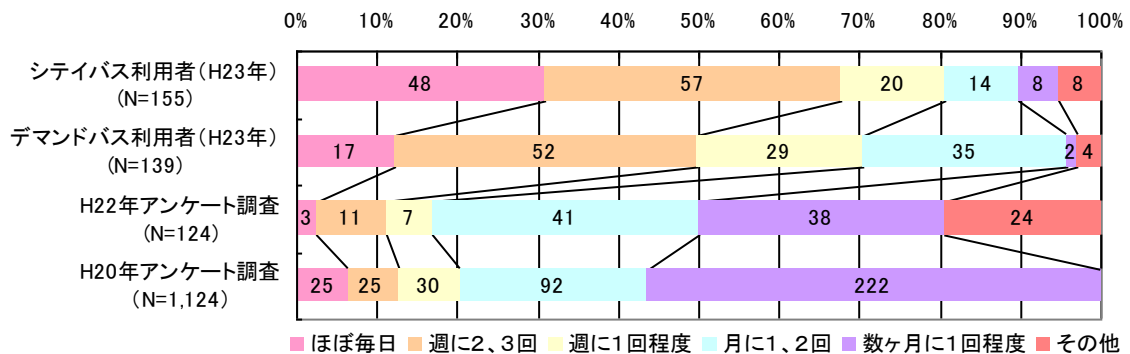


約 90% が日常的にバスを利用していない

(1) 利用状況

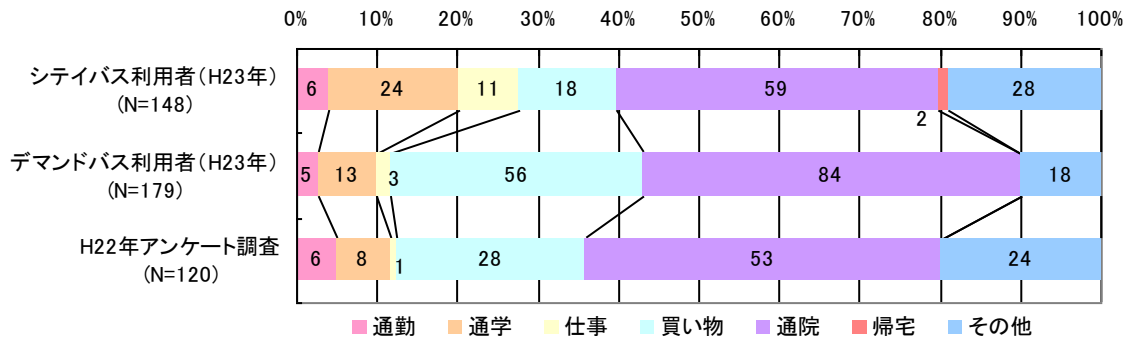
① 利用回数

- バス利用者（H23 調査）のうち、“週 2 回以上”の割合は、全体の 50% である。
- 市民全体（H20・H22 調査）では、週 1 回以上は 20%程度に過ぎない。



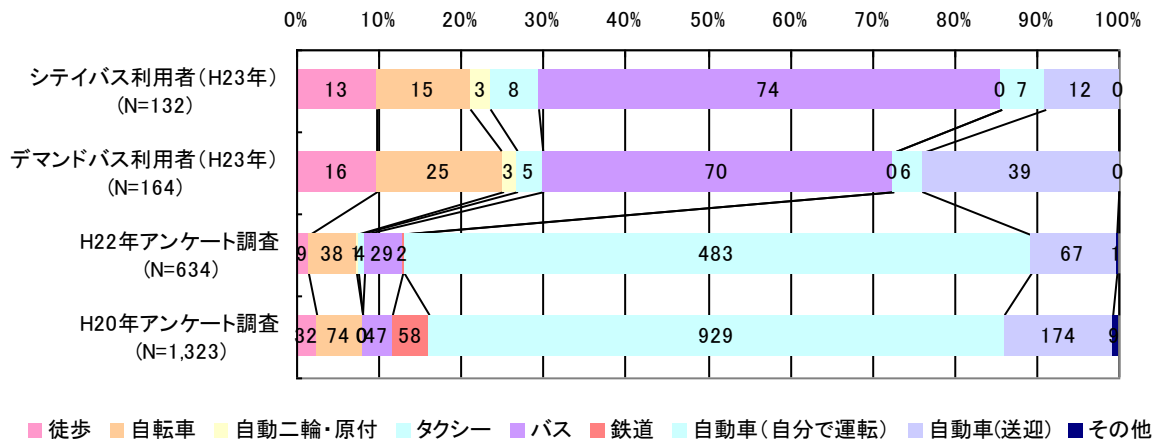
② バスの利用目的

- 利用者（H23・H22）の利用目的は概ね同様の傾向である。



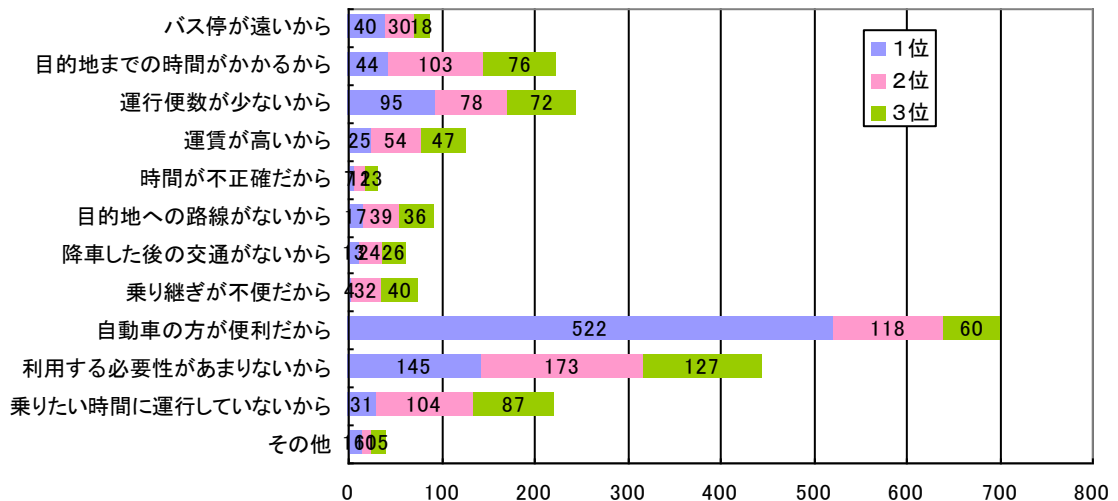
③ 普段よく利用する交通手段

- 市民全体（H20・H22 調査）では、自動車（自分で運転）が70%程度を占め、公共交通（バス、鉄道）利用は10%程度である。
- H20 調査に比べ、H22 調査の公共交通（鉄道）利用者の割合が減少している。

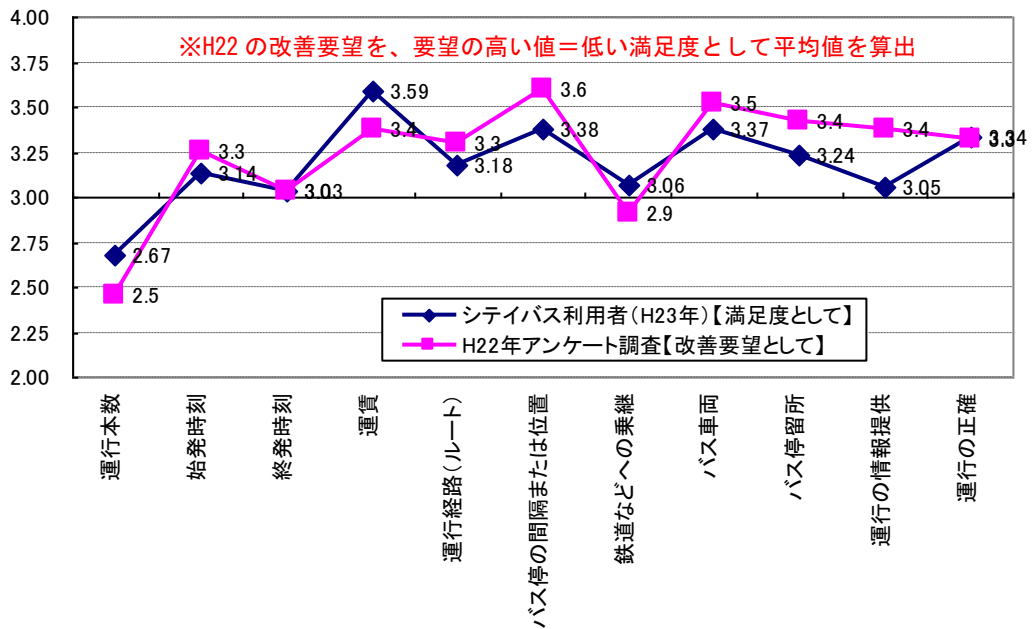
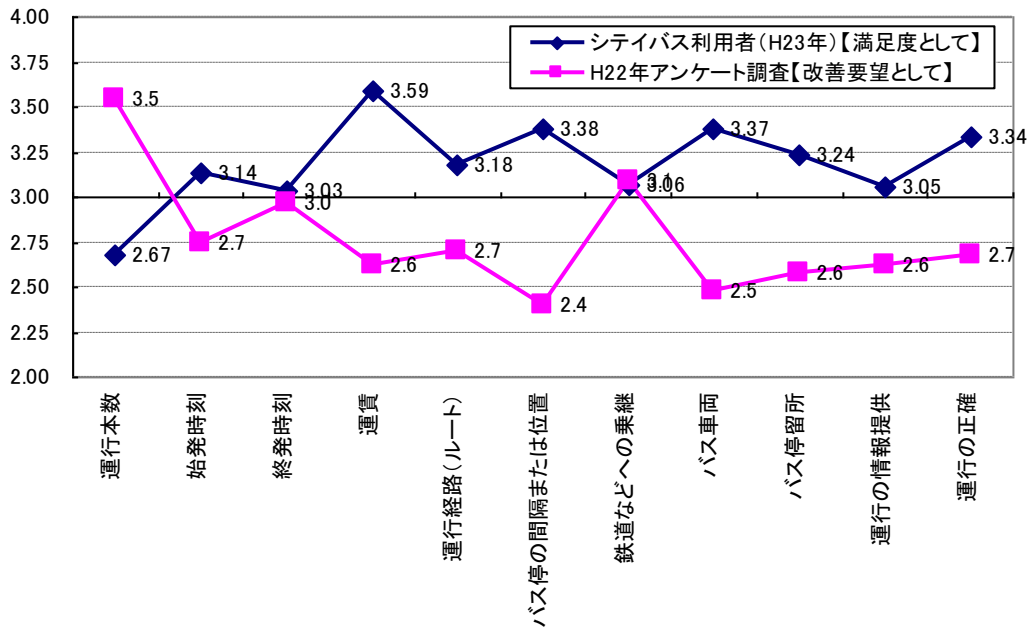


(2) バスの満足度

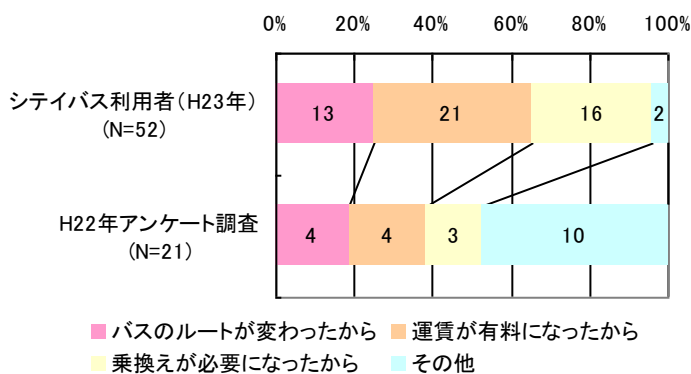
① バスの非利用理由（H20 調査）



② 項目別満足度 (H23・H20 調査)



③ バスの利用回数減少理由 (H21 以降)



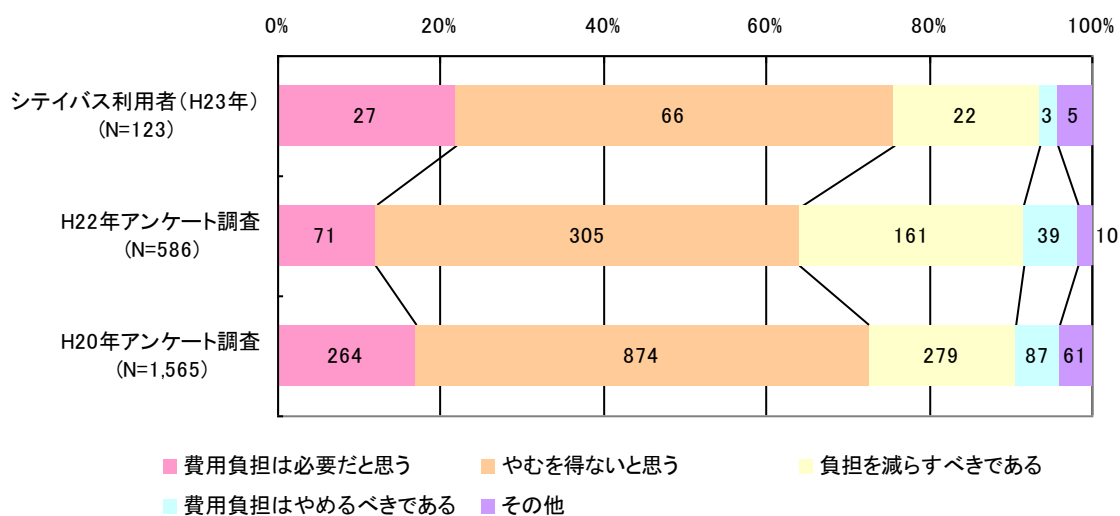
【H22 調査のその他回答】

- 16:30 より前の時間のバスがほしい
- 運行本数が減ったため
- 利用したい時刻にバスが来ない
- 乗換えの場合運賃が倍になるので、市内のときは岐阜バスの方が回数も多く乗り換えなく目的地に行けるので。
- 無料地域が3倍の有料はダメ。半額に減額を。
- 時間が合わないことと、事前(2時間近く前)に連絡しないと行けないから。
- デマンド式になったから。
- 老人会をやめたから。
- 高校を卒業して岐阜の学校に行っているから。
- ◇1人で行くのがおっくうになった。

(3) バス路線維持確保のための考え方

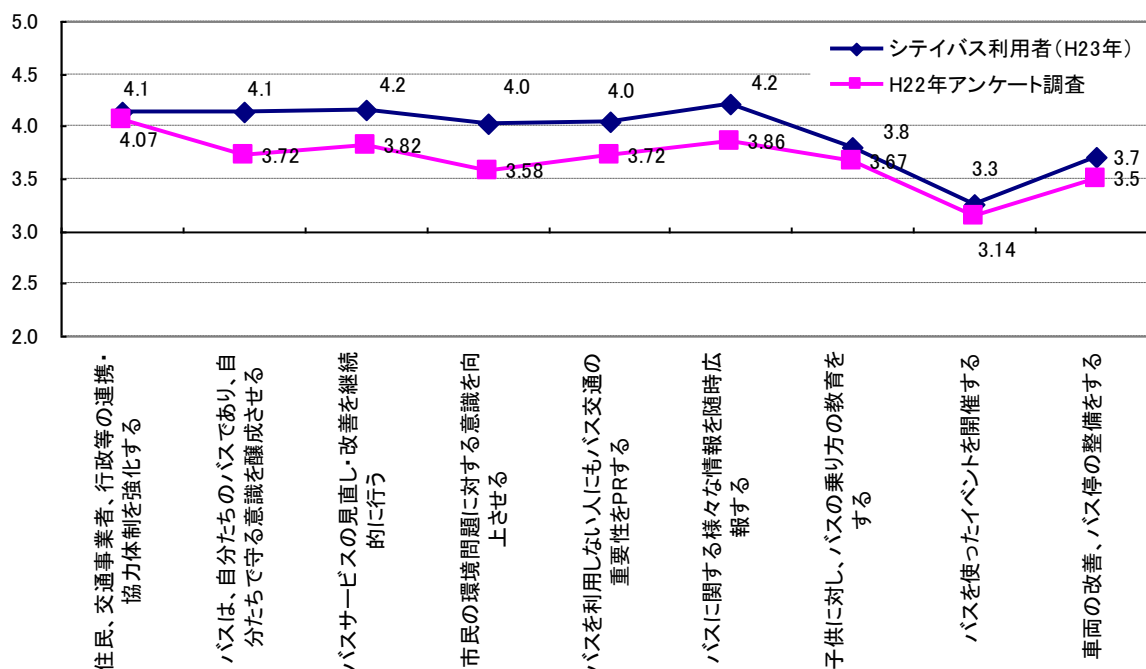
① 公的負担のあり方

- 利用者と市民全体意見では概ね傾向は同じであるが、H20 調査に比べ、H22 調査では“負担を減らすべき”割合が高くなっている。



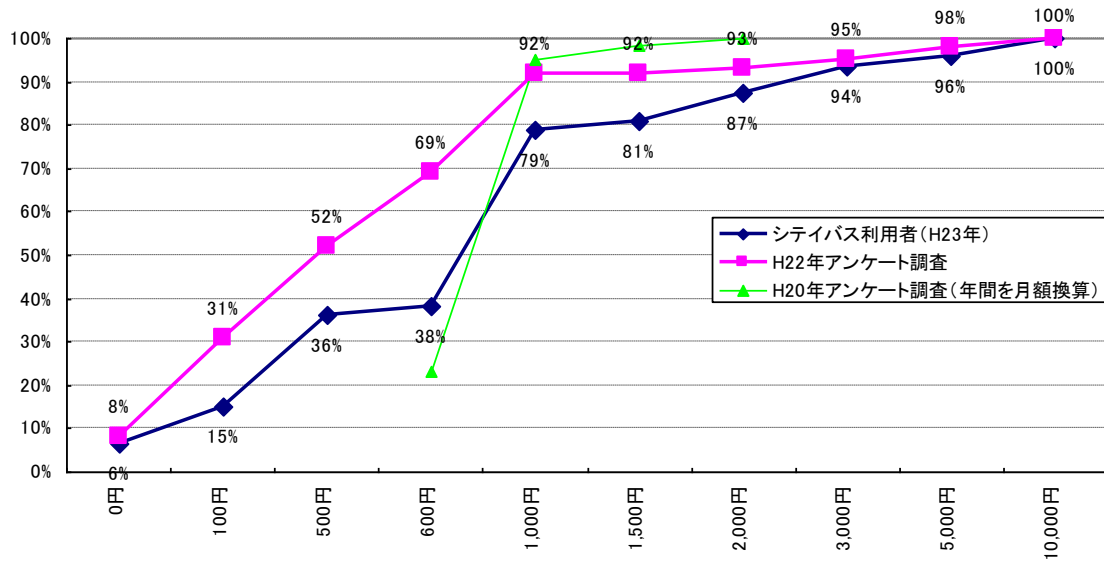
② バス路線確保のための必要な施策

- 各方策間の重要度は、利用者と市民全体 (H22 調査) で概ね同様の傾向であるが、利用者とは市民全体では各項目とも重要性の度合いが低い。



③ 公共交通支援のための支払い意思額（1世帯あたりの月額）

- 利用者と市民全体（H22調査）を比べた場合、500円までがそれぞれ全体の36%、52%、同様に1000円までが79%、92%と、利用者の方が若干支払い意思額が高い傾向にある。



④ サービス改善によるバス運賃の支払意思額

