

**平成28年度
音更町の公共交通をよりよくするためのアンケート調査**

音更町住民ニーズ把握調査結果

◆ 調査内容

目的 : 町民の目的別の移動実態や地域公共交通網再編に向けた町民のニーズ、現在の地域公共交通網への満足度把握を目的とする。

調査対象 : 音更町民の中から無作為に抽出した13,500世帯
(市街地 : 12,000世帯、農村部 : 1,500世帯)

配布日 : 平成28年8月25日(木)

配布数 : 13,500世帯(27,000票) ※2票/世帯

回収数 : 4,850世帯(7,747票) ※11月29日現在
回収率(世帯ベース) : 35.9%

【参考値(回収票/配布世帯数)】 市街地回収率 : 57.5%
農村部回収率 : 41.1%

【参考値(回収票/配布票数)】 市街地回収率 : 28.8%
農村部回収率 : 20.5%

◆ 調査項目

問1 個人属性及び農村部の公共交通について

年齢、性別、職業、居住地、自動車免許、農村部における新たな公共交通の利用意向
など

問2 日頃の交通手段（買い物・通院、私用交通）について

問2-ア) 買い物

買い物に行く回数、買い物に行く曜日、買い物先に到着する時間帯・滞在時間
買い物する場所、買い物時の夏期・冬期の交通手段

問2-イ) 通院

病院に行く回数、病院に行く曜日、通院先に到着する時間帯・滞在時間
通院する場所、通院時の夏期・冬期の交通手段

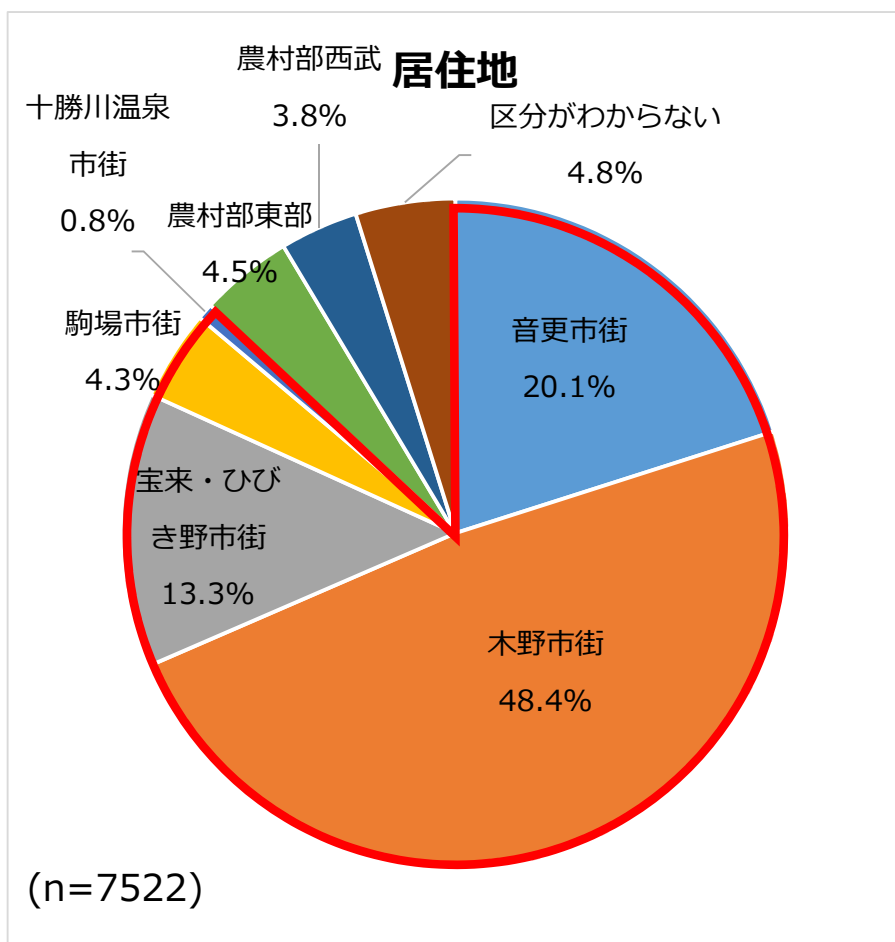
問2-ウ) 私用交通

私用時の外出頻度、私用でよく行く場所、私用時の夏期・冬期の交通手段
私用でバスを利用する際に困っていること
など

問3 コミュニティバス（しらかば号、しずらん号）について

コミュニティバスの満足度、施策実施時の外出頻度の変化

- 居住地が「木野市街」の回答が約半数と最も多く、次いで「音更市街」など、市街地の回答が多くなっている。
- ※これ以降の設問については、「市街地・農村部分類表」に基づき、市街地と農村部に分けて分析を行った結果も示す。

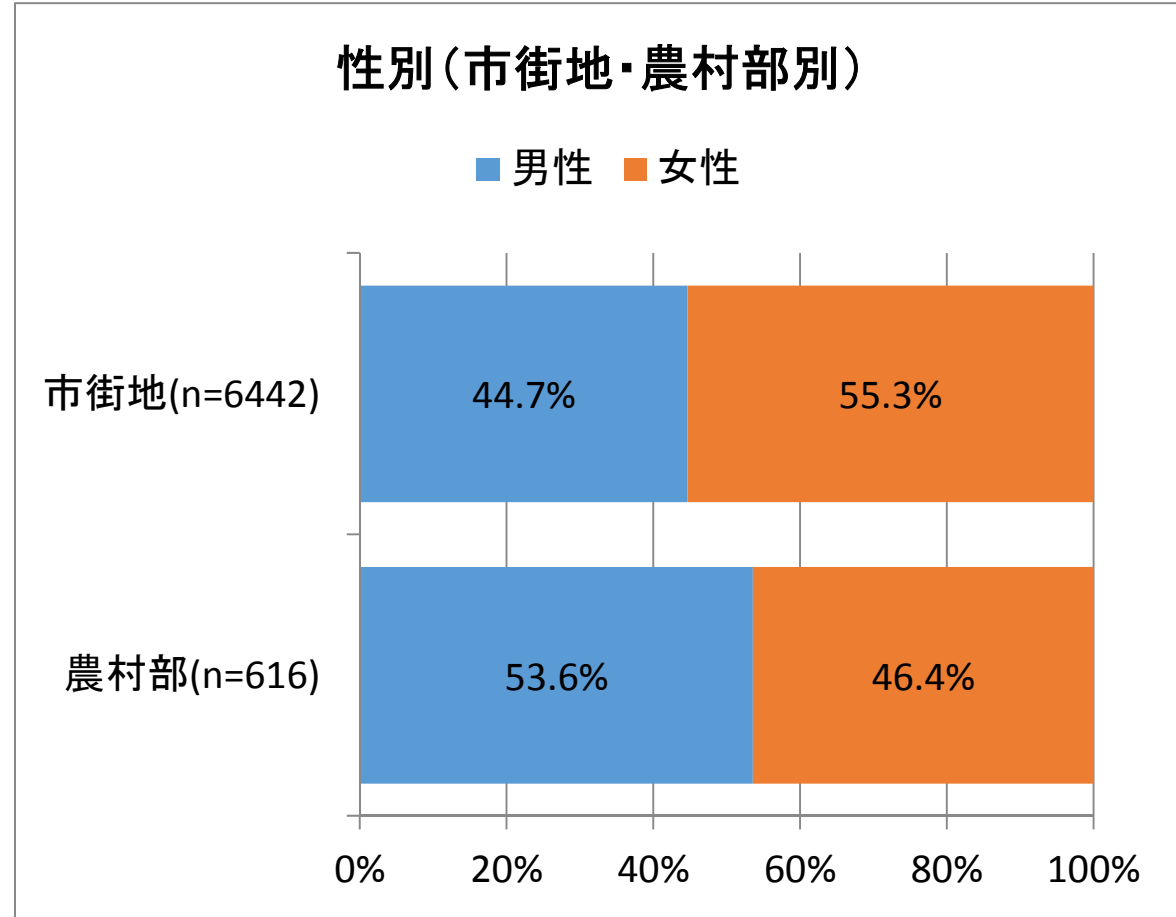
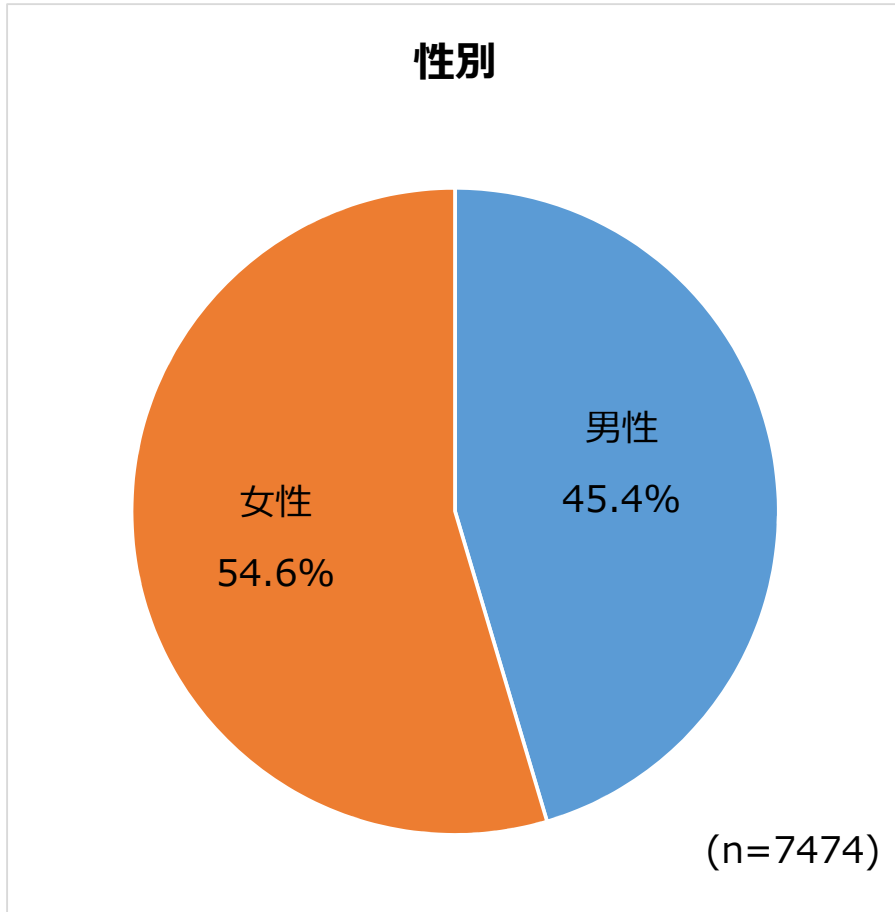


市街地・農村部分類表

種別	居住地	居住地別		種別	
		回答数	割合	回答数	割合
市街地	音更市街	1,510	20.1%	6,539	86.9%
	木野市街	3,642	48.4%		
	宝来・ひびき野市街	1,001	13.3%		
	駒場市街	327	4.3%		
	十勝川温泉市街	59	0.8%		
農村部	農村部東部	337	4.5%	621	8.3%
	農村部西部	284	3.8%		
不明	区分がわからない	362	4.8%	362	4.8%
合計		7,522	100.0%	7,522	100.0%

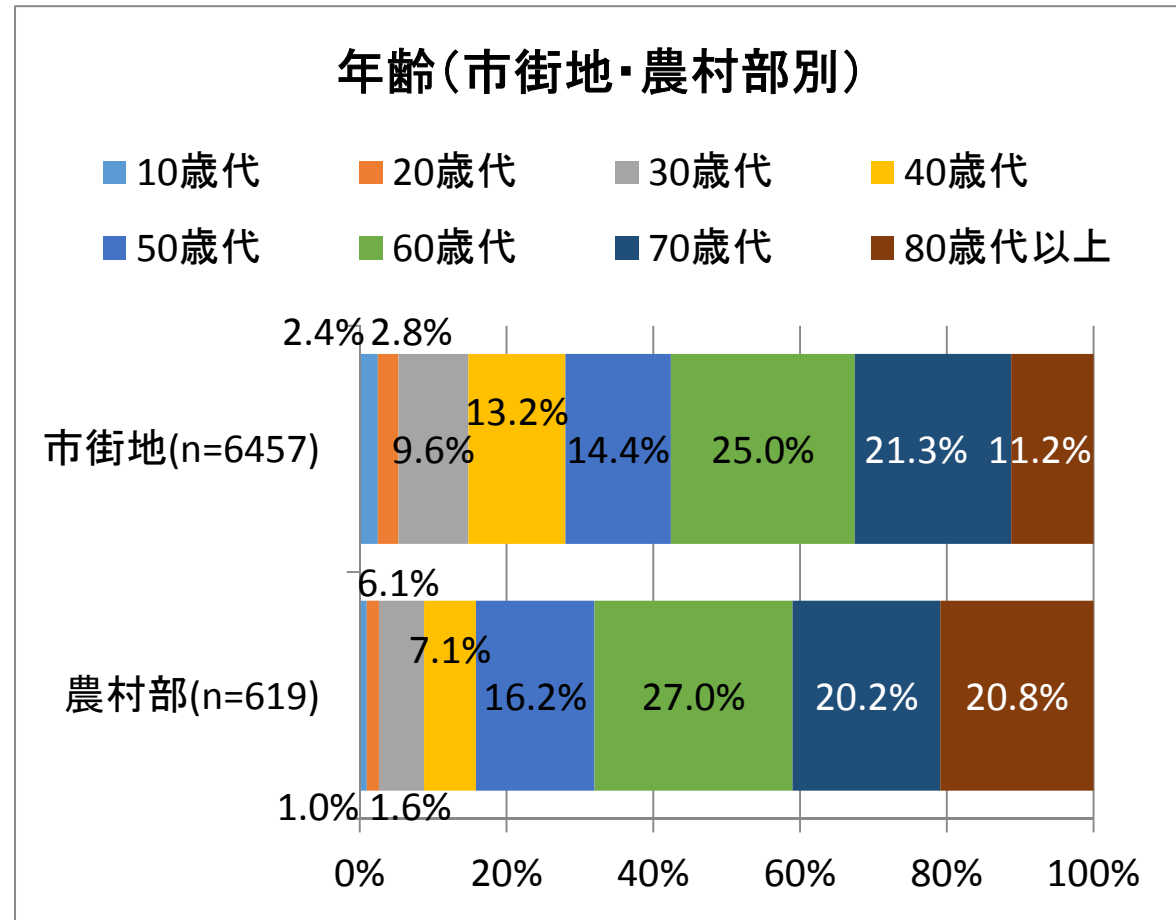
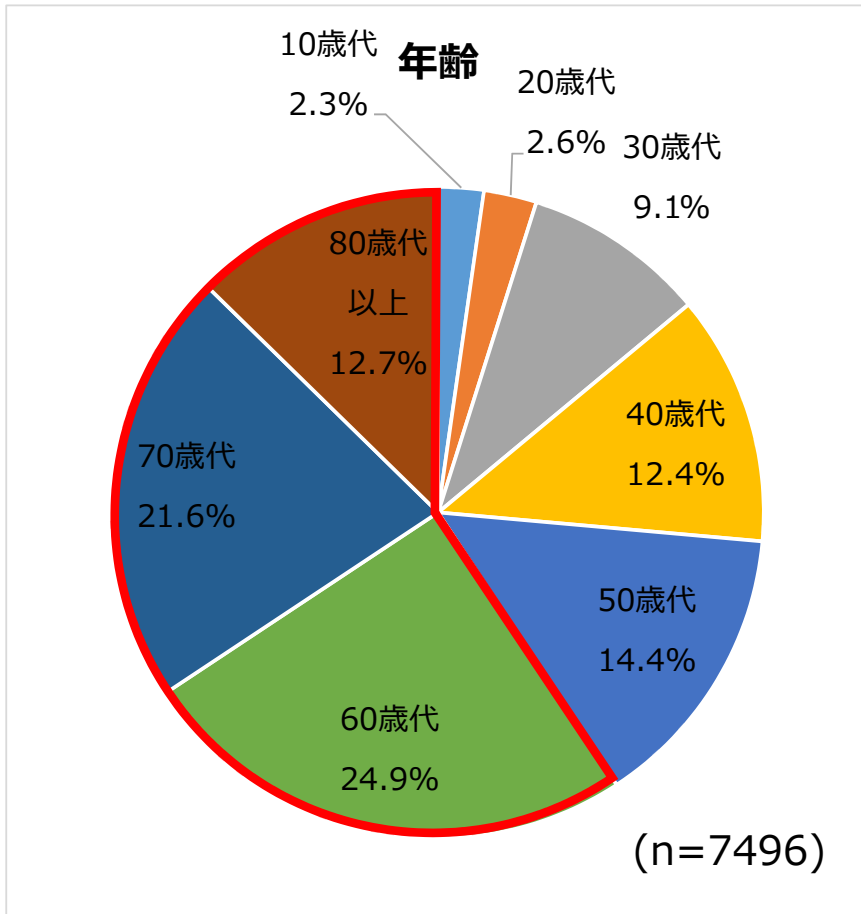
2. 分析結果（個人属性）

- 性別は、男女ともに約半数となっている。
- 市街地・農村部別でも約半数となっている。



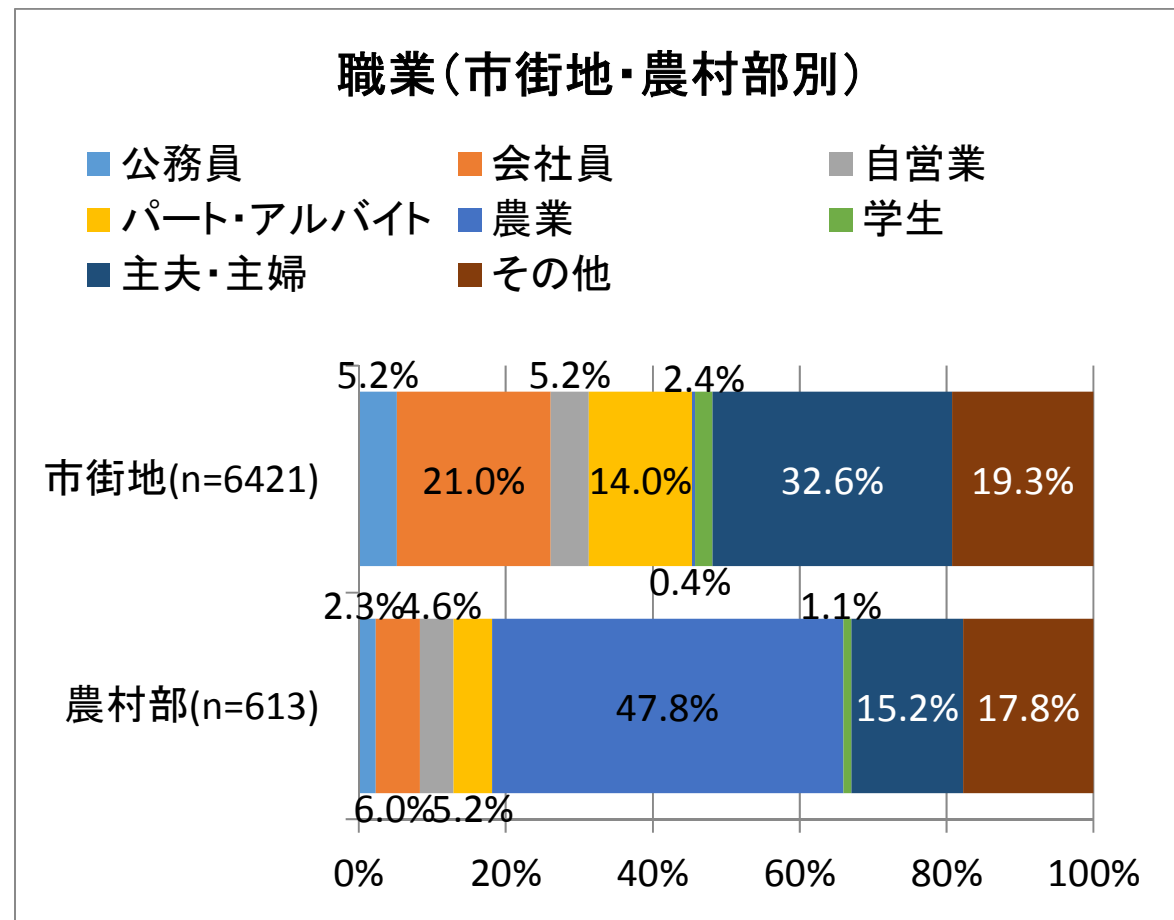
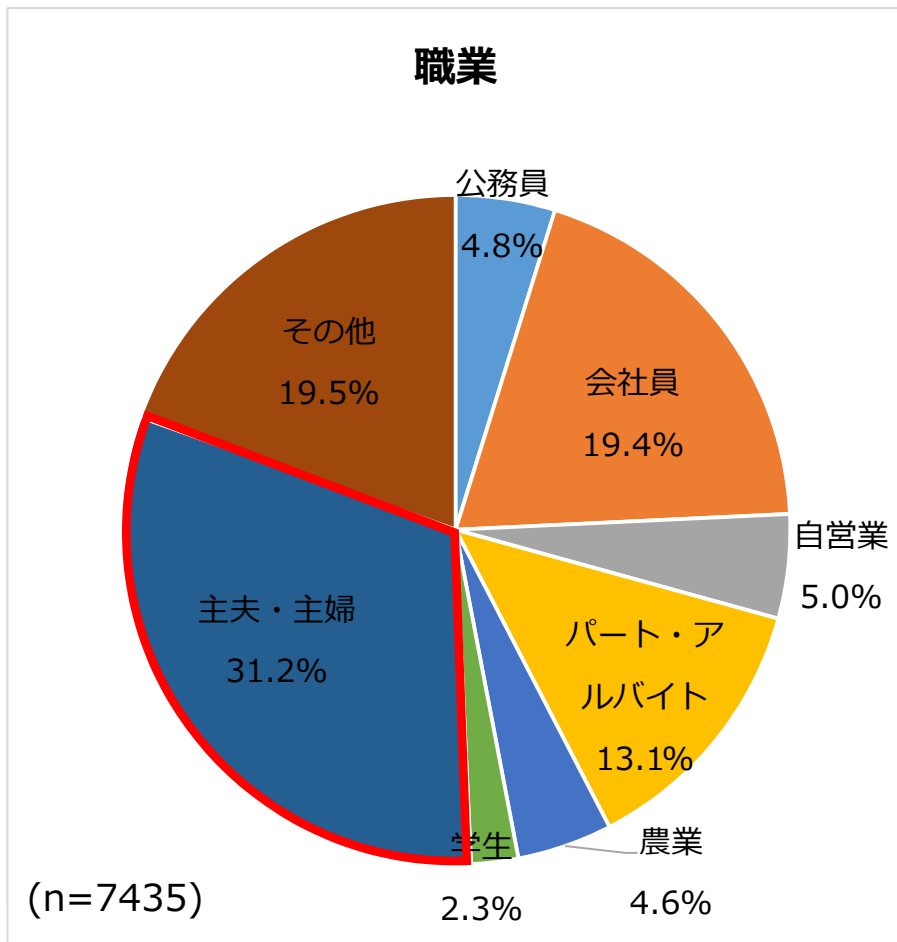
2. 分析結果 (個人属性)

- 年齢は約 6 割が高齢者の回答となっている。
- 市街地は約6割が高齢者の回答であるが、農村部は約7割が高齢者の回答となっている。

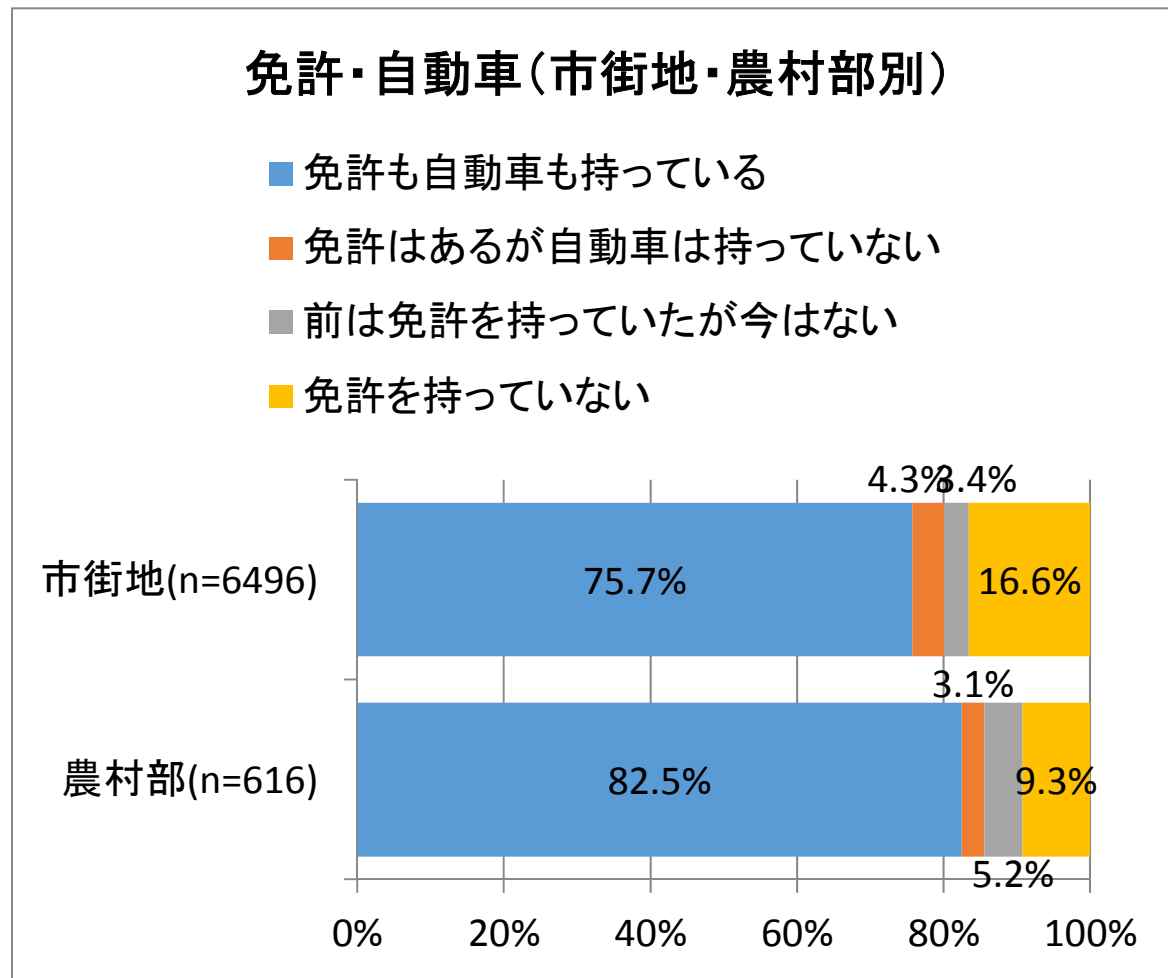
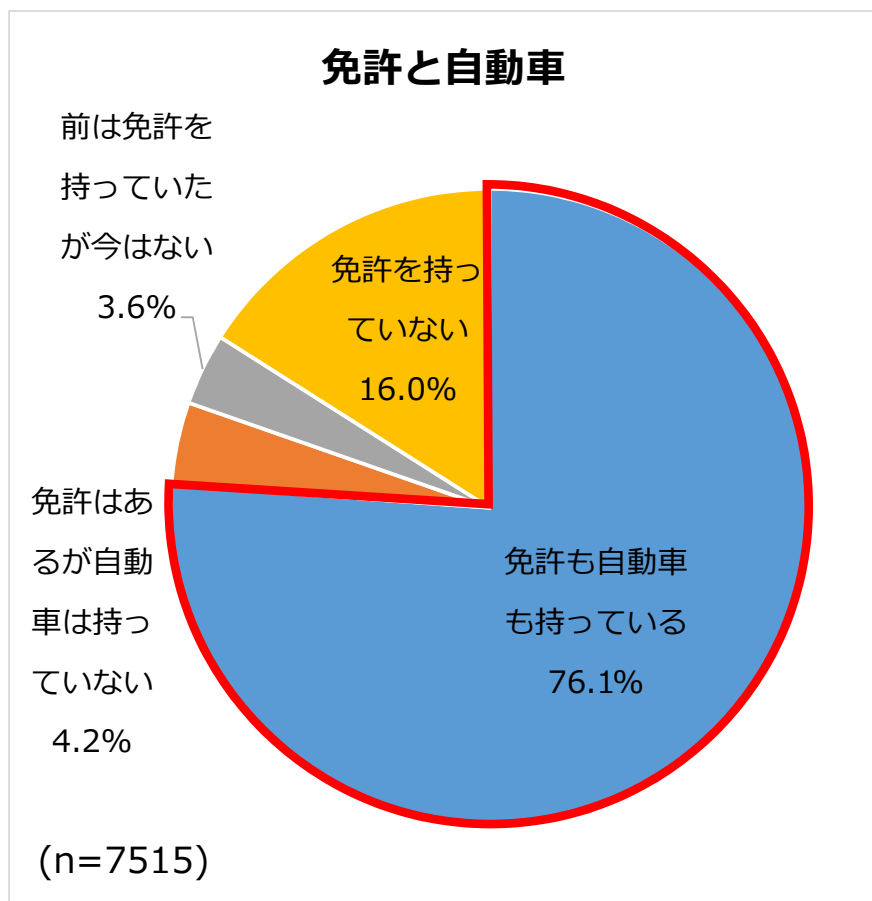


2. 分析結果（個人属性）

- 職業は、「主婦」が約3割、次いで「その他」、「会社員」「パート・アルバイト」となっている。
- また、市街地は「会社員」や「パート・アルバイト」、「主婦・主夫」の割合が高く、農村部の「農業」の割合が高くなっている。



- 回答者の約 8 割が「免許も自動車も持っている」と回答しており、免許を持たない回答者は、約 2 割となっている。
- 市街地・農村部別では、農村部の「年許も自動車も持っている」とした割合が高く、「免許を持っていない」の割合は低くなっている。

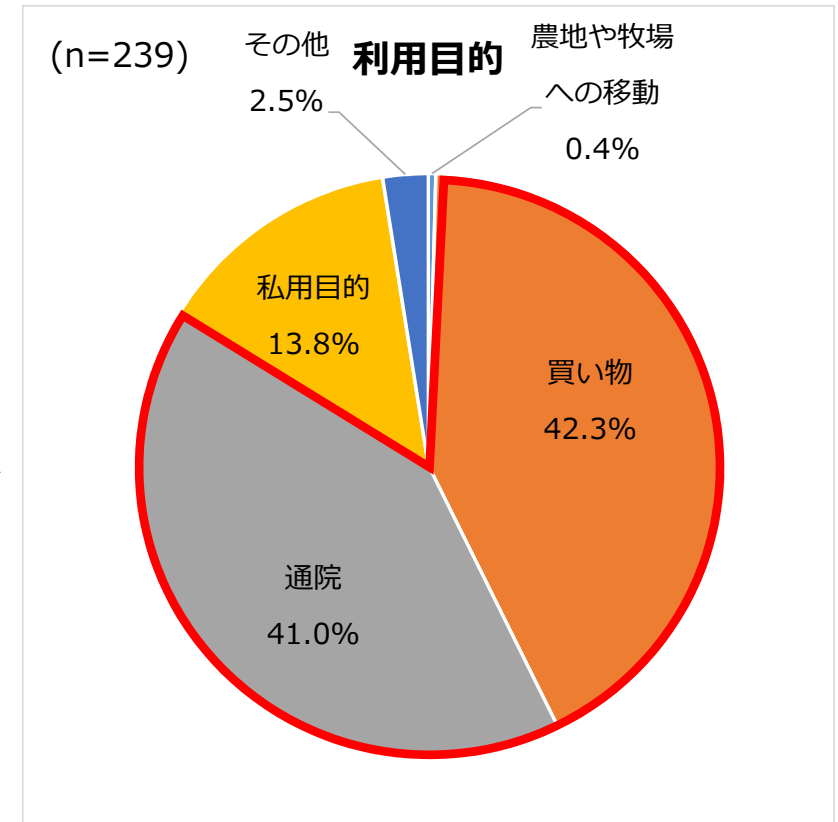
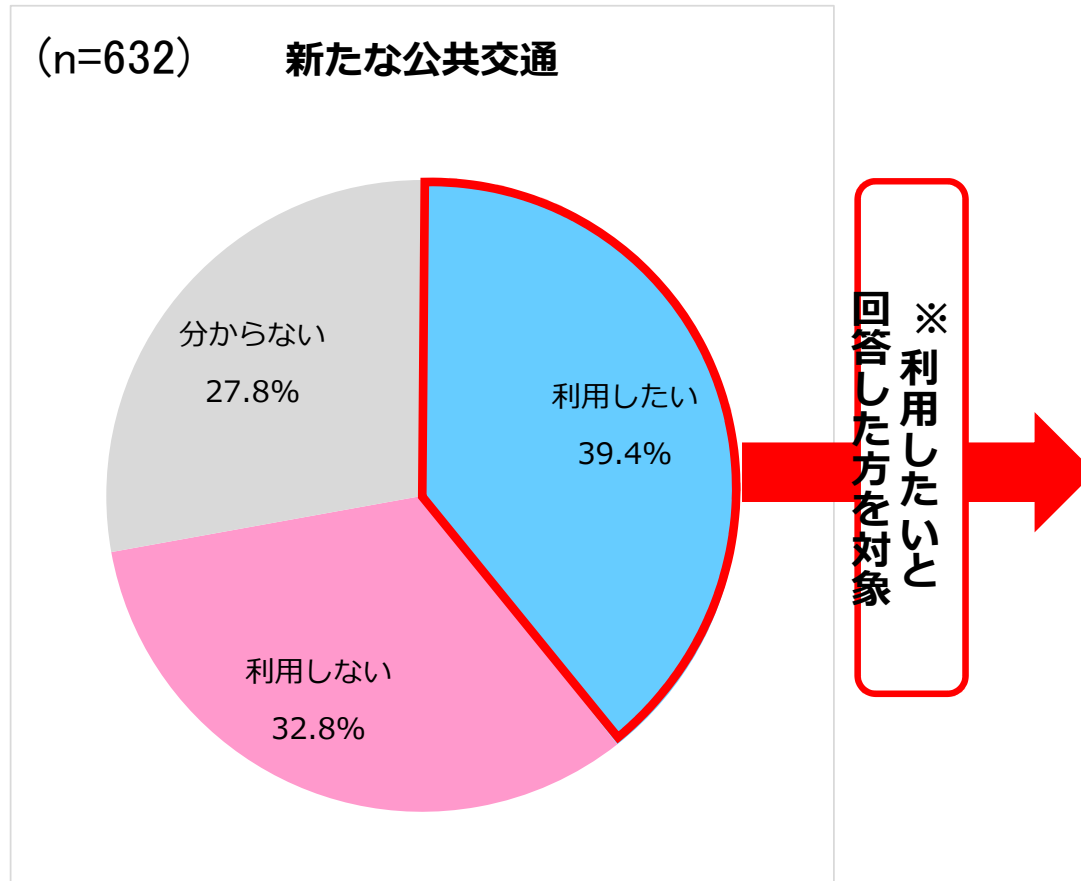


3. 分析結果（農村部の交通）

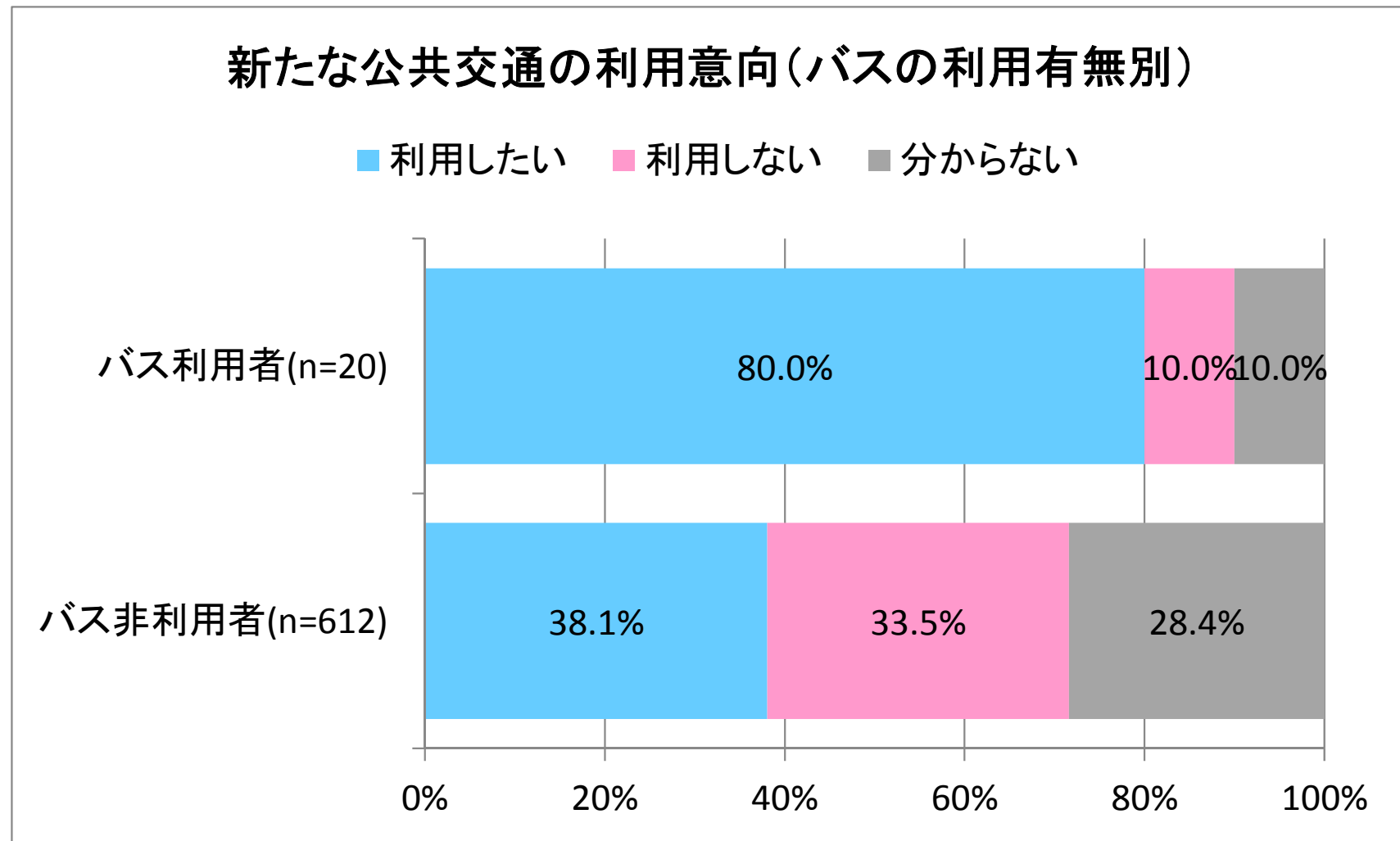
- 農村部に対して、予約運行型バス等の新たな公共交通が運行された場合、「利用したい」の回答が約4割と最も多い。
- また、その際の利用目的は、「買い物」と「通院」が約4割となっている。

農業を営まれていると回答された方

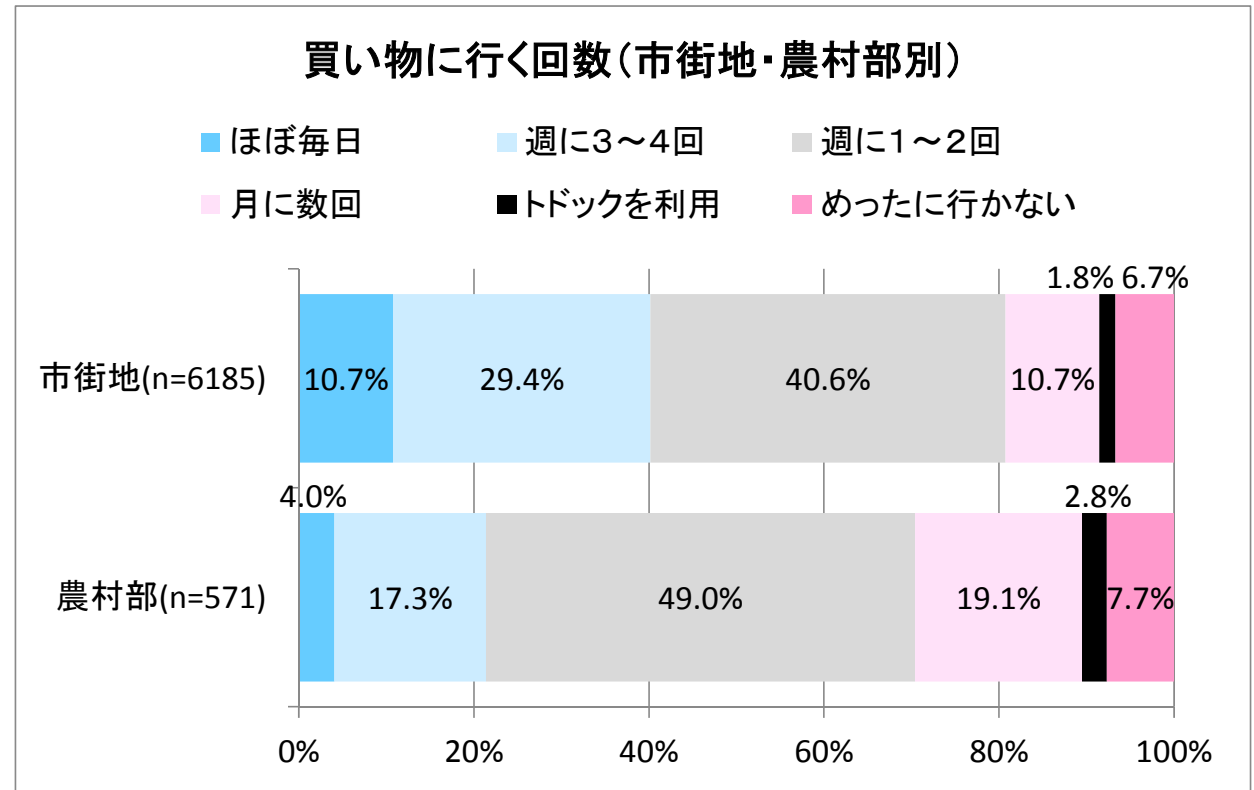
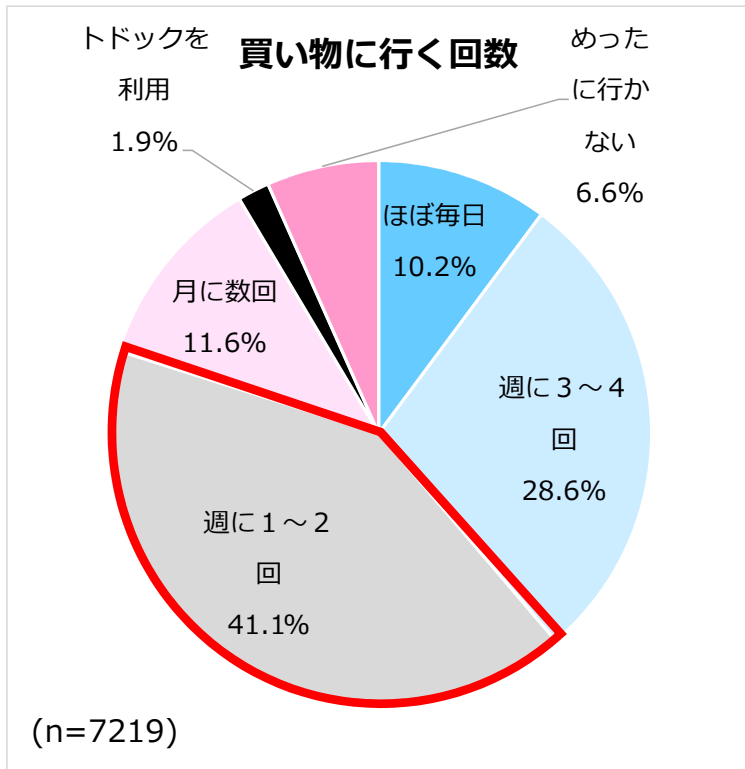
農村部東部、農村部西部にお住まいと回答された方



● 日常からバスを利用している方と利用していない方に分類し、分析した結果、バスを利用している方は、利用していない方と比較し、新たな公共交通についても高い利用意向を示している。



- 買い物に行く回数は「週に1~2回」が約4割と最も多く、次いで、「週に3~4回」となっている。
- 市街地・農村部別では、市街地は「ほぼ毎日」や「週に3~4回」と比較的頻繁に買い物に行っているが、農村部は「週に1~2回」や「月に数回」の割合が高く、市街地と比較すると買い物に行く回数が少ない傾向である。

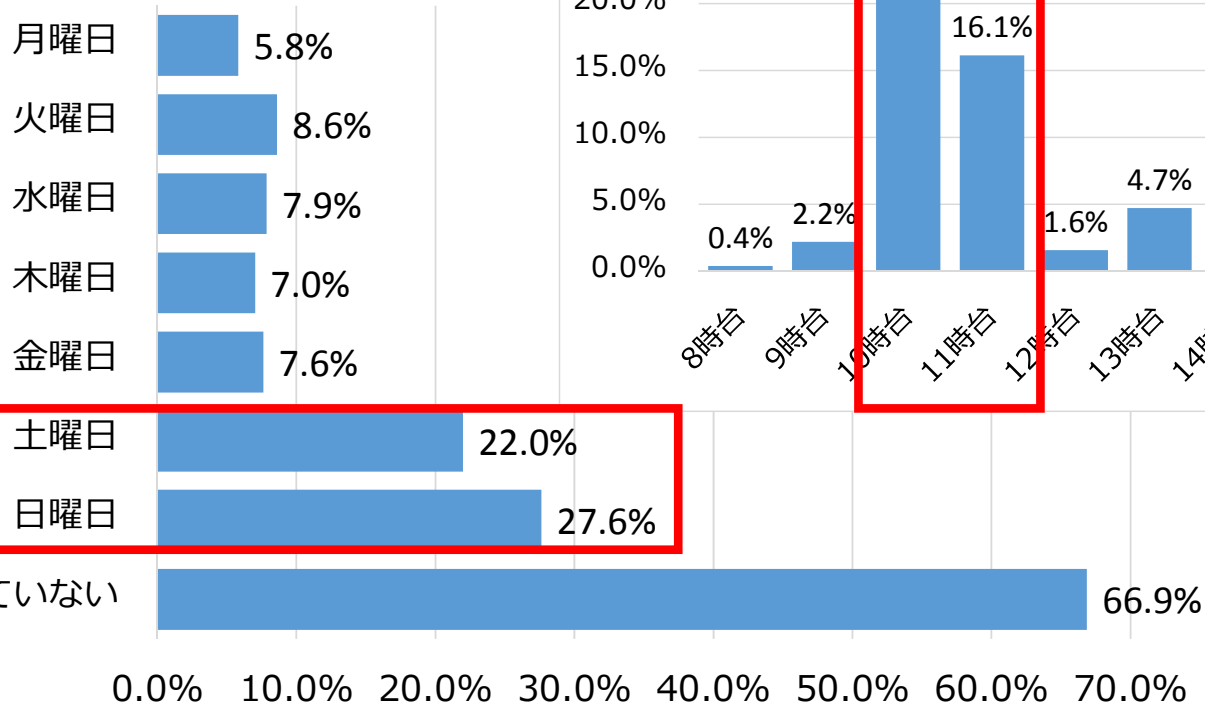


4. 分析結果（日頃の買い物について）

- 買い物に行く曜日は「特に決まっていない」が約4割と最も多いが、曜日別にみると、「土曜日」や「日曜日」などの休日に行く傾向となっている。
- 買い物先に到着する時間帯は、商業施設が開店する「10時台」が約3割と最も多く、次いで「11時台」となっている。

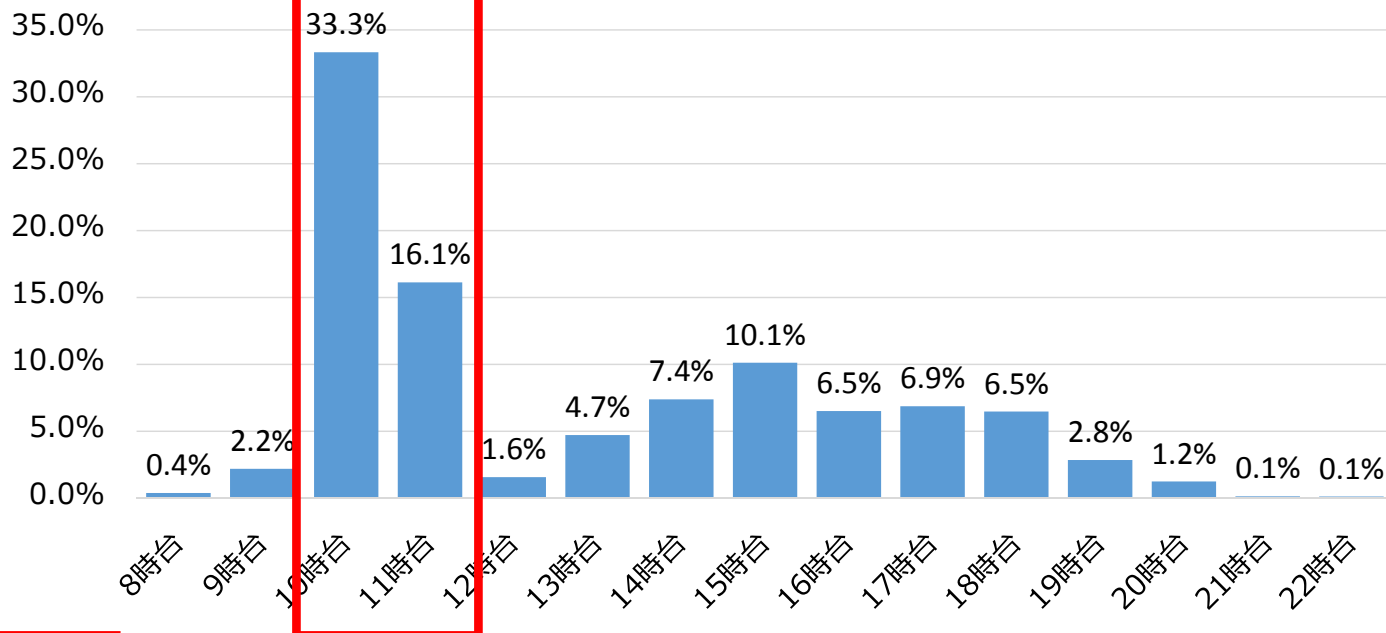
これ以降はトドックを利用、めったに行かないを除く

(n=6480) 買い物に行く曜日



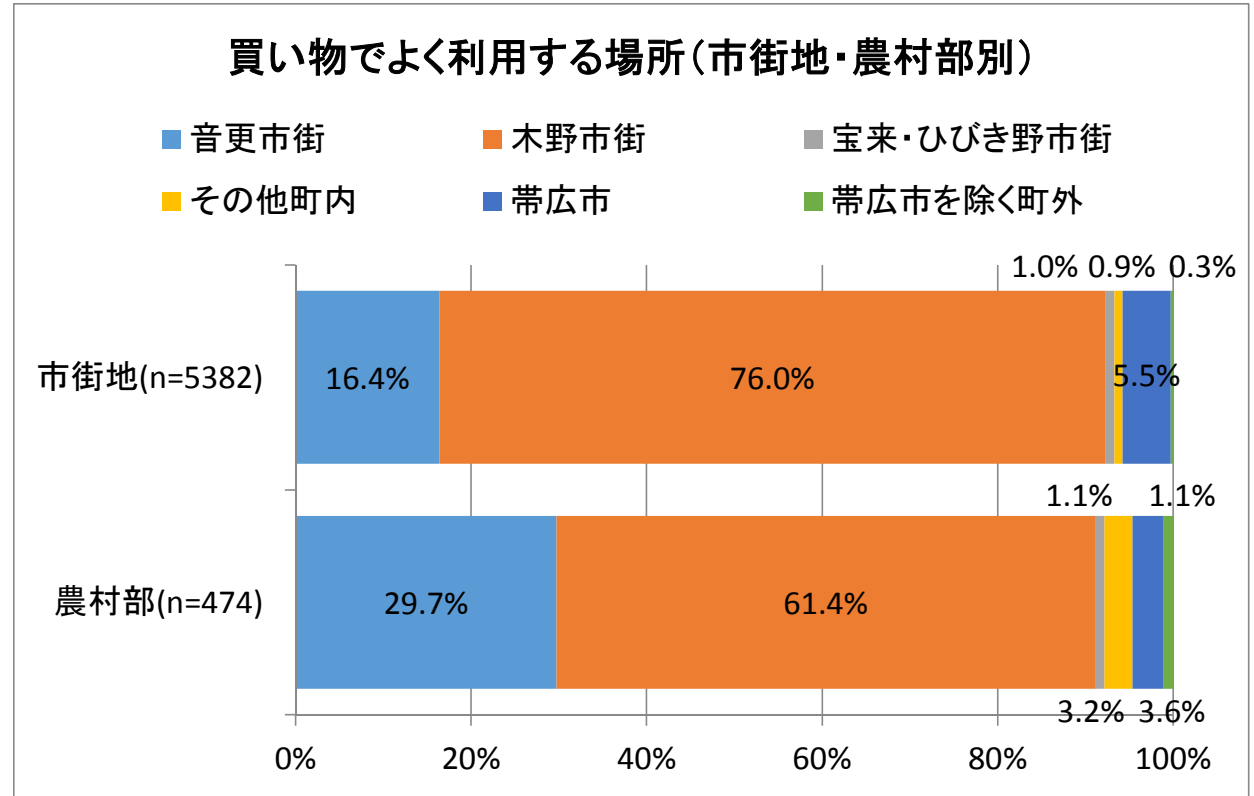
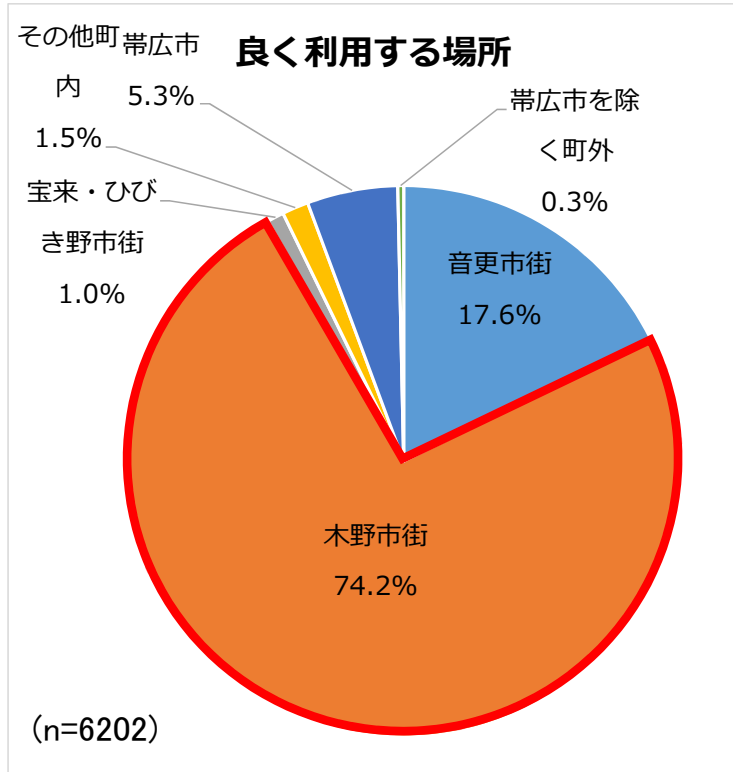
(n=5067)

買い物先に到着する時間帯



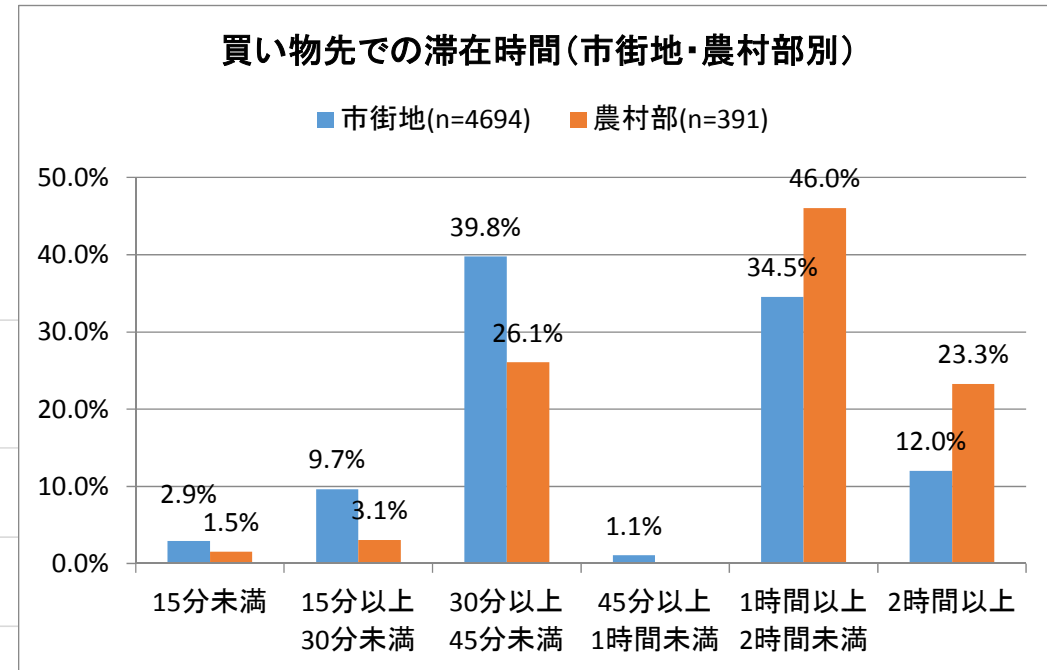
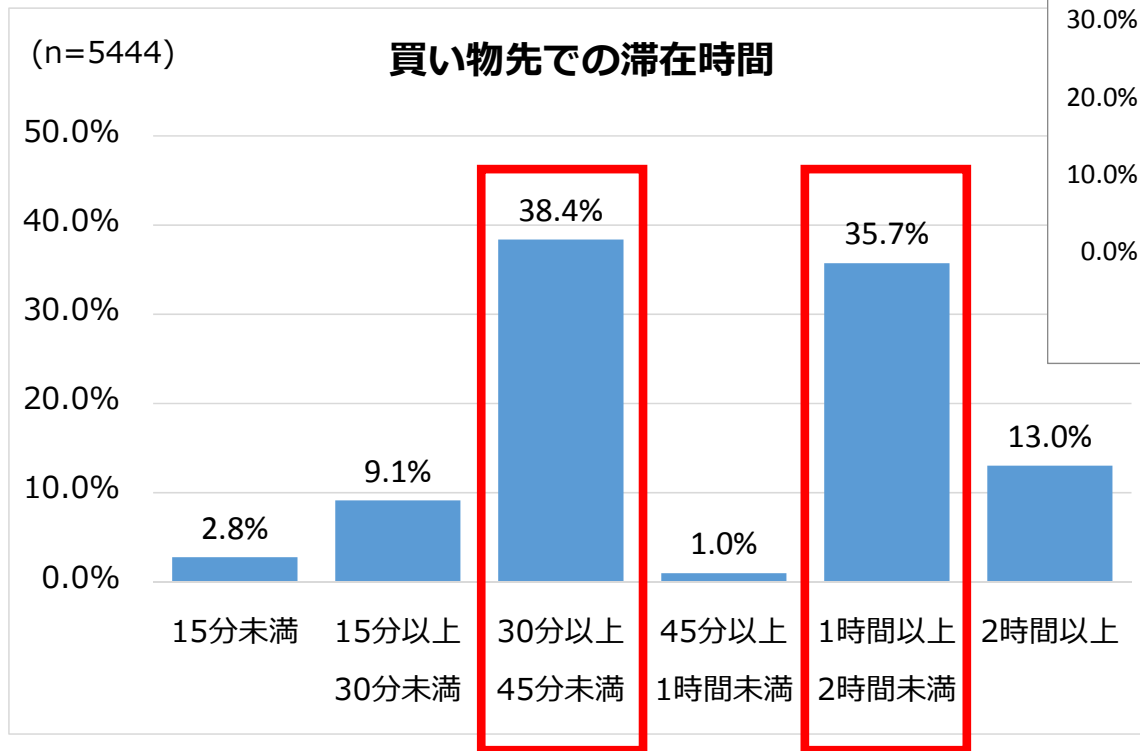
4. 分析結果（日頃の買い物について）

- 買い物でよく利用する場所は「木野市街」が約7割と最も多い。
- 市街地・農村部別では、いずれも「木野市街」への買い物が多くなっているが、農村部は「音更市街」の割合が市街地と比較し、多くなっている。



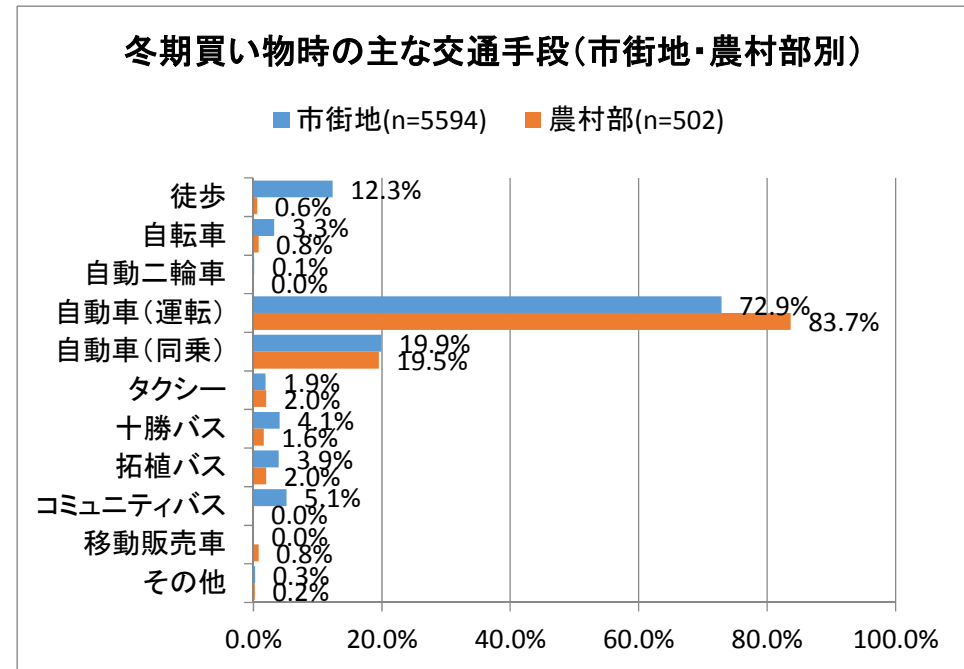
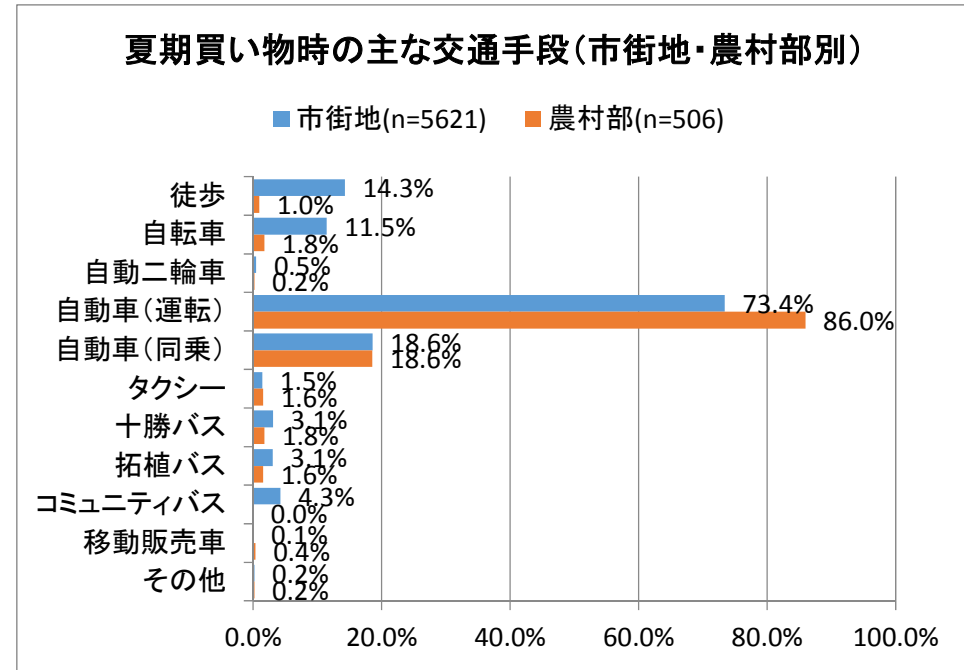
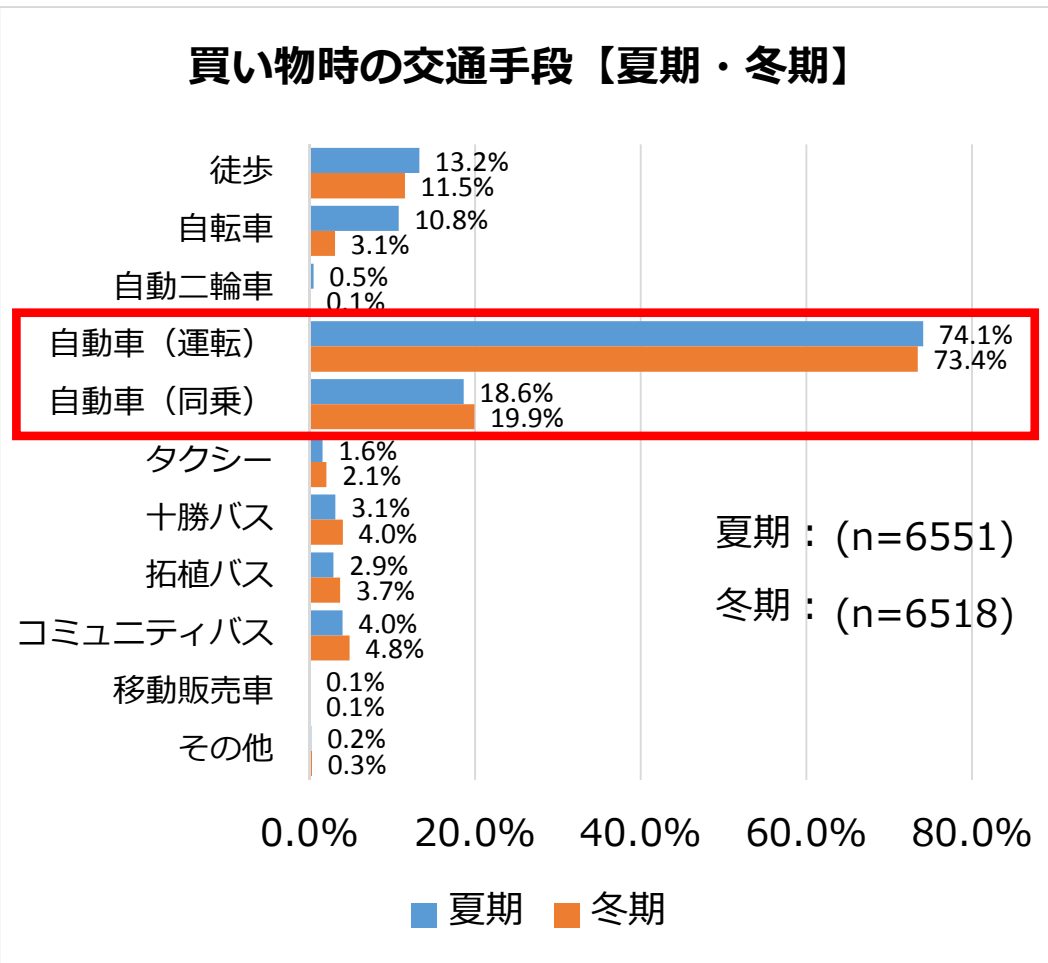
4. 分析結果（日頃の買い物について）

- 買い物先での滞在時間は「30分以上45分未満」が最も多く、次いで「1時間以上2時間未満」が多くなっている。
- 市街地は「30分以上45分未満」で買い物をすます傾向にあり、農村部は1時間以上の割合が市街地と比較し、高くなっている。



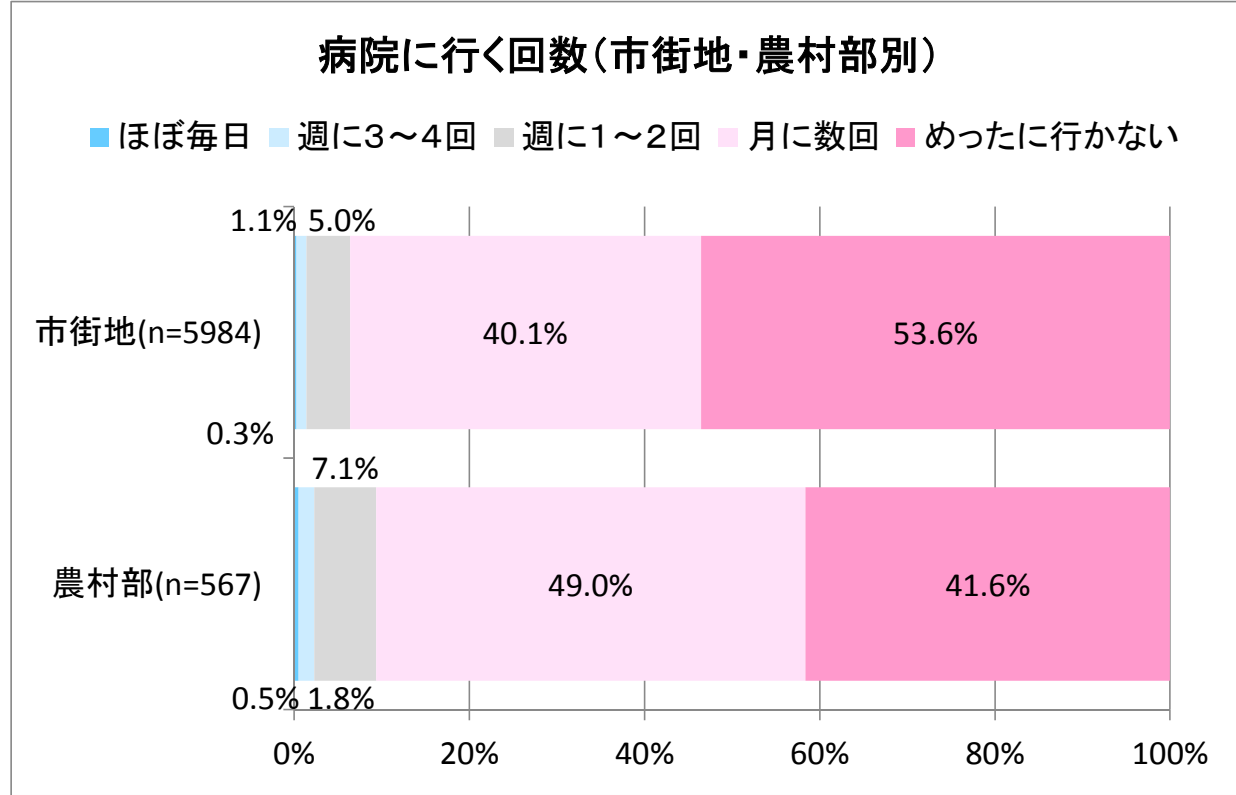
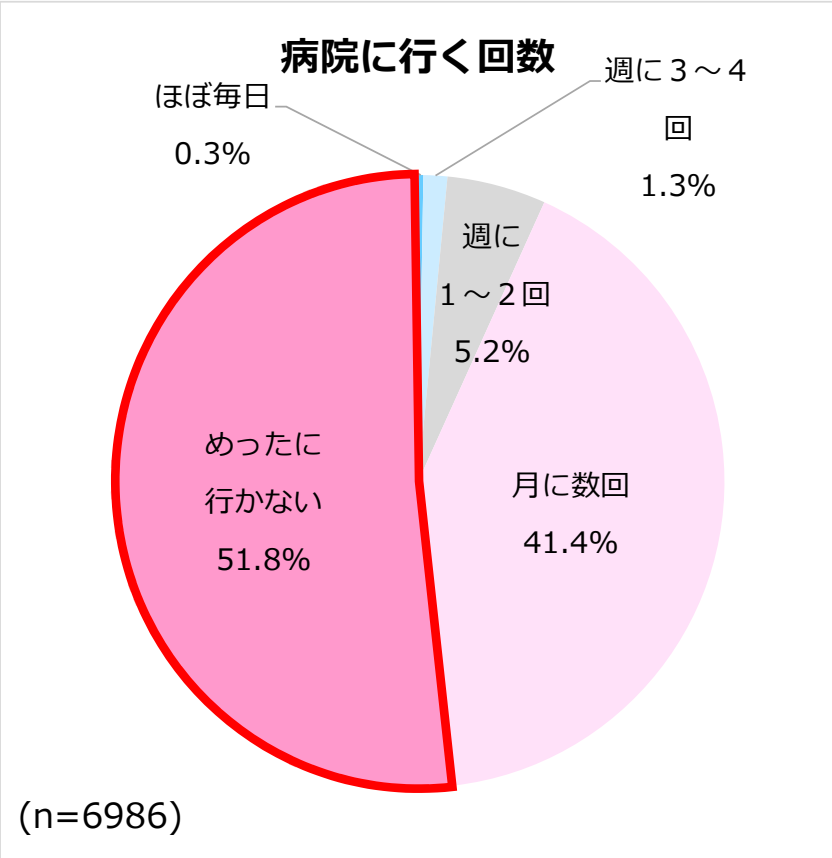
4. 分析結果（日頃の買い物について）

- 買い物時の交通手段は夏期・冬期ともに「自動車（運転）」及び「自動車（同乗）」の自動車を活用した移動が最も多く、自動車依存型の生活であることがうかがえる。
- 市街地と農村部を比較すると、農村部の自動車依存が高い様子が見受けられる。



5. 分析結果（日頃の通院について）

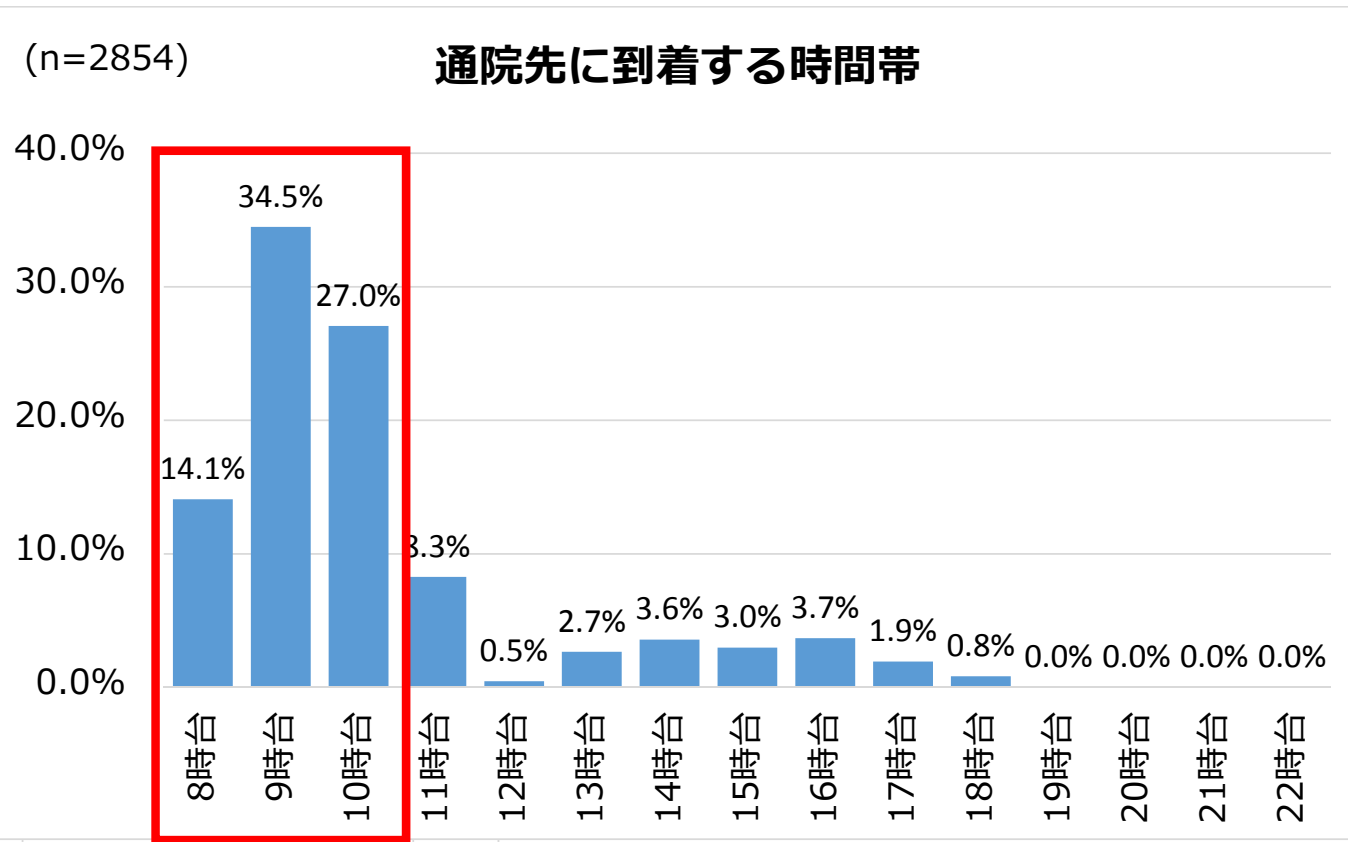
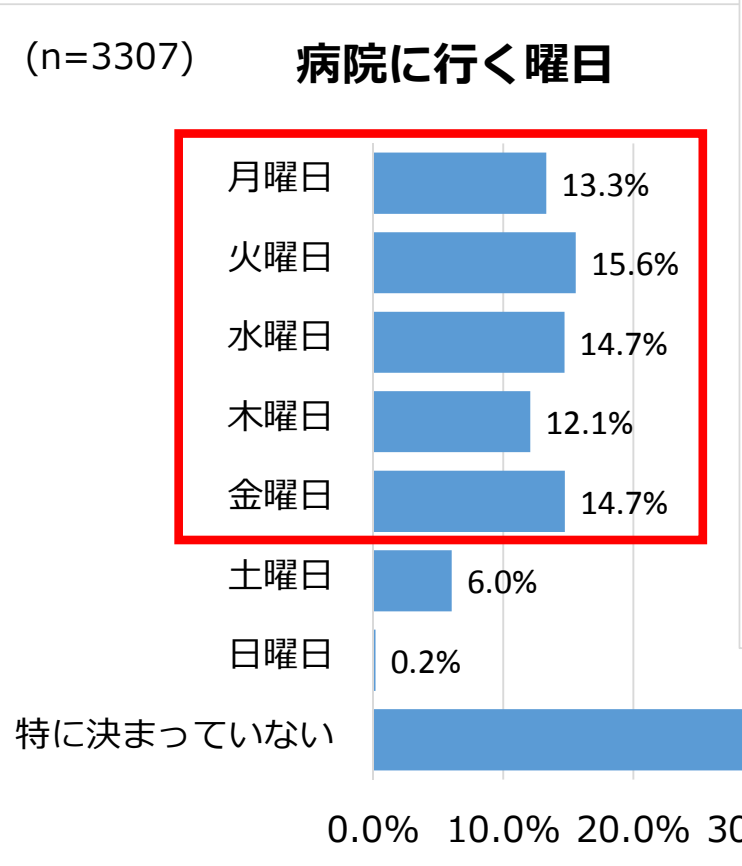
- 病院に行く回数は「めったに行かない」が約半数を占めており、次いで「月に数回」が約4割と多くなっている。
- 市街地と比較して、農村部の方の通院回数は高い傾向にある。



5. 分析結果（日頃の通院について）

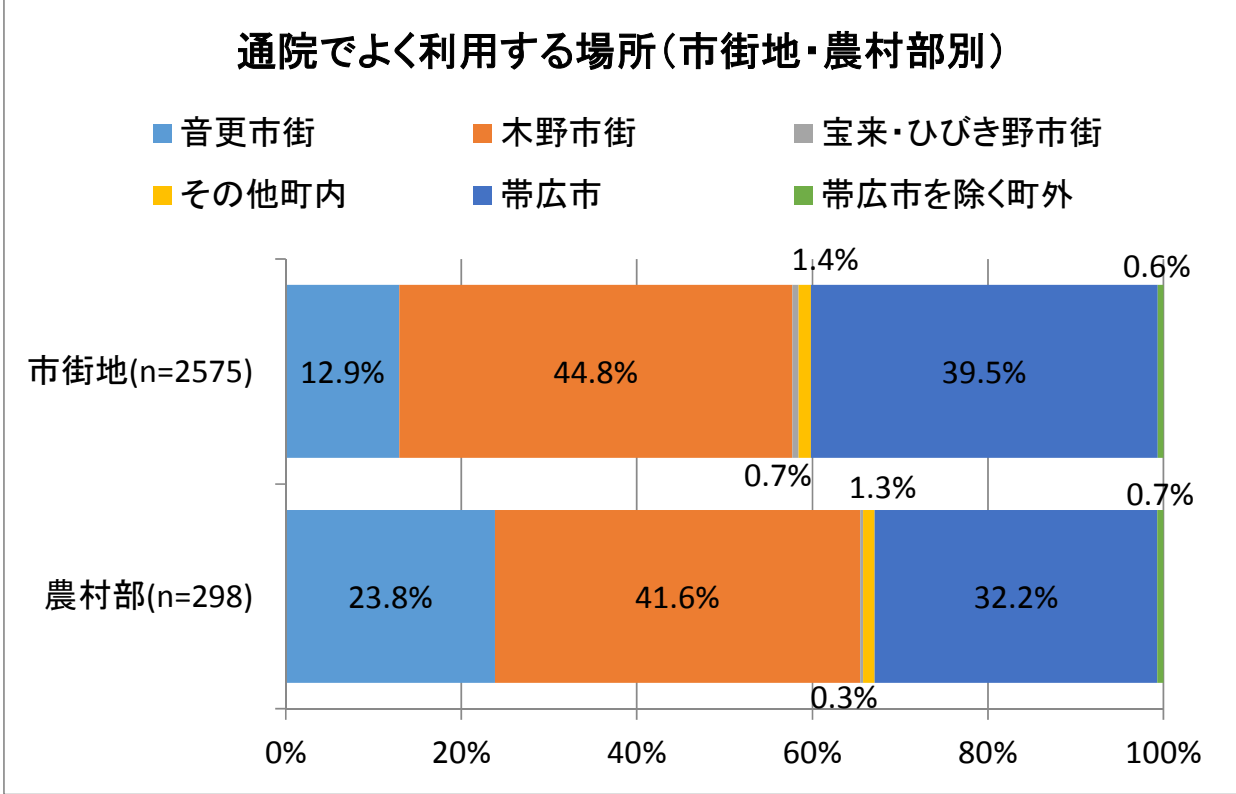
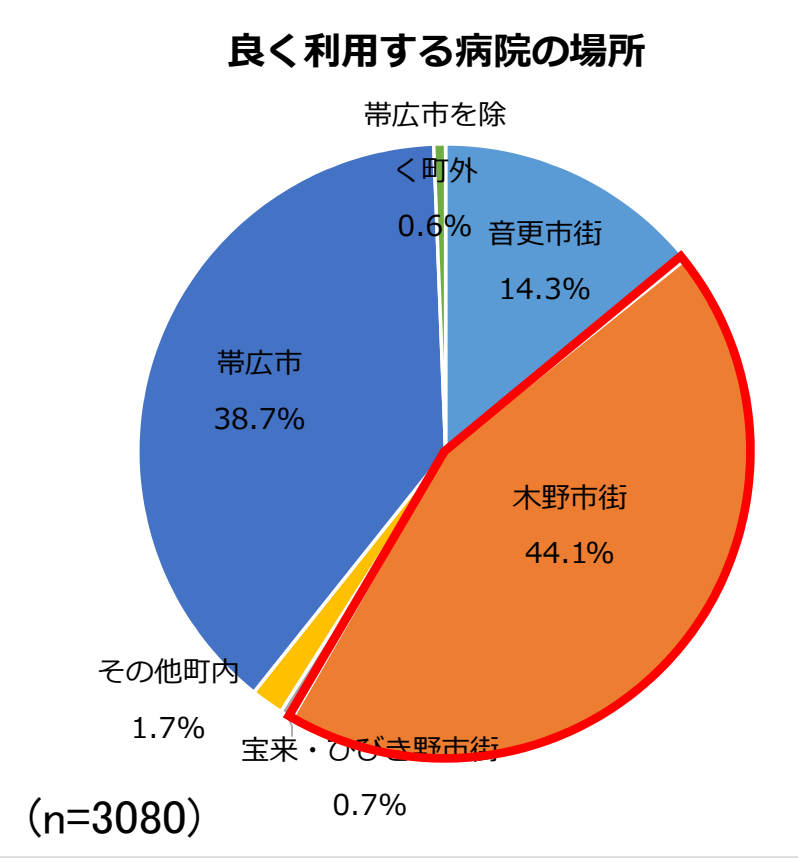
- 病院に行く曜日は「特に決まっていない」が約4割と最も多く、曜日別では月曜日～金曜日の平日に通院している様子が見受けられる。
- 通院先に到着する時間帯は、病院が開院する「8時台」から「10時台」が多くなっている。

これ以降はめったに行かないを除く



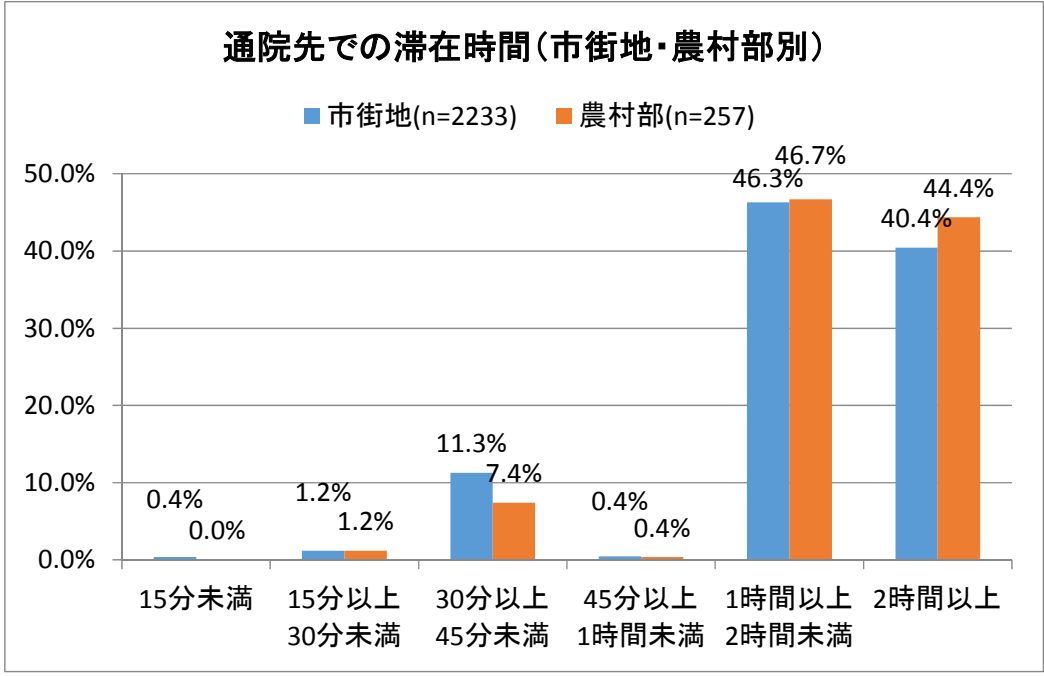
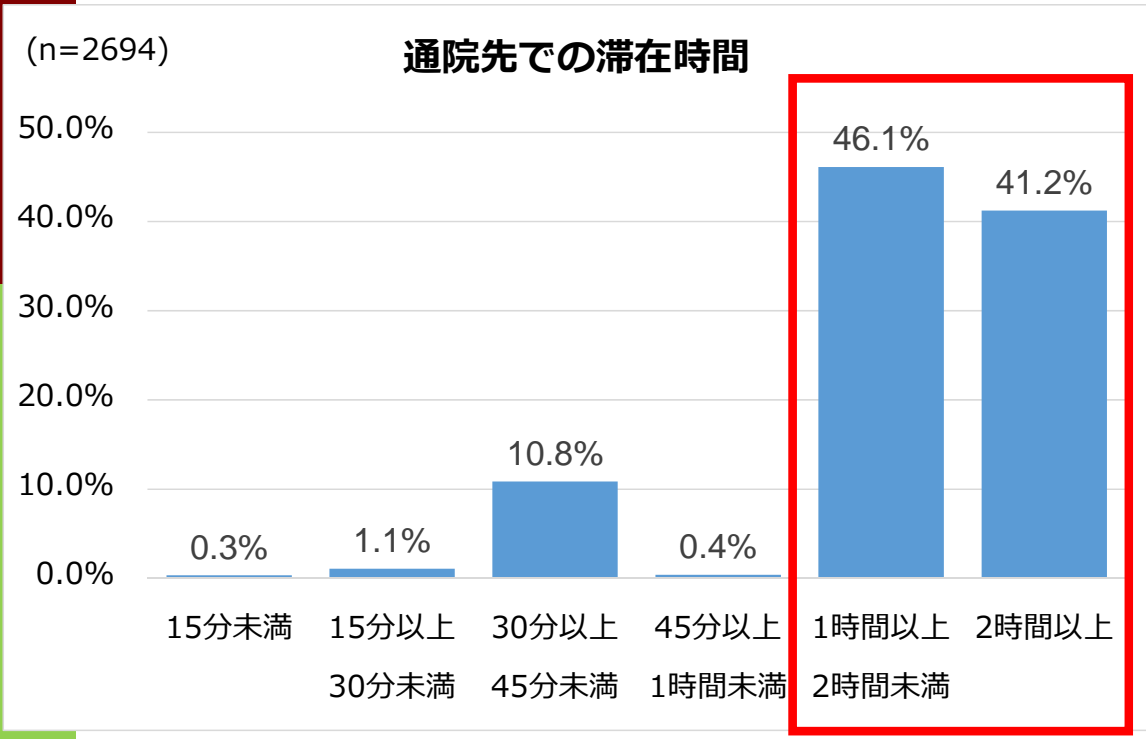
5. 分析結果（日頃の通院について）

- よく利用する病院の場所は帯広徳洲会が立地している「木野市街」が4割以上と最も多く、次いで、総合病院が複数立地している「帯広市」が約4割となっている。
- 農村部は市街地と比較し、「音更市街」の回答が多くなっている。



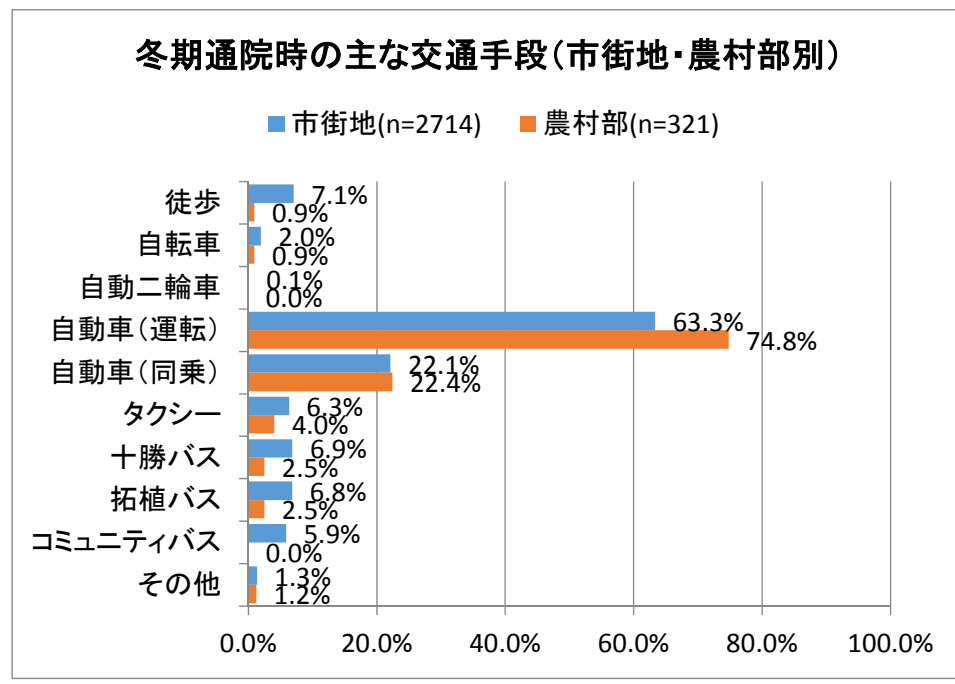
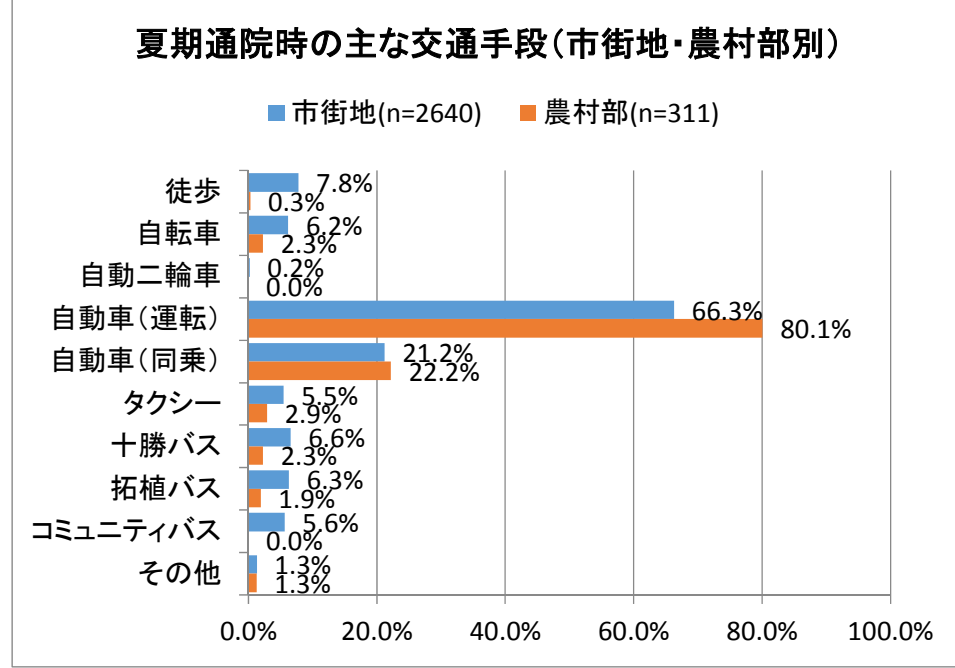
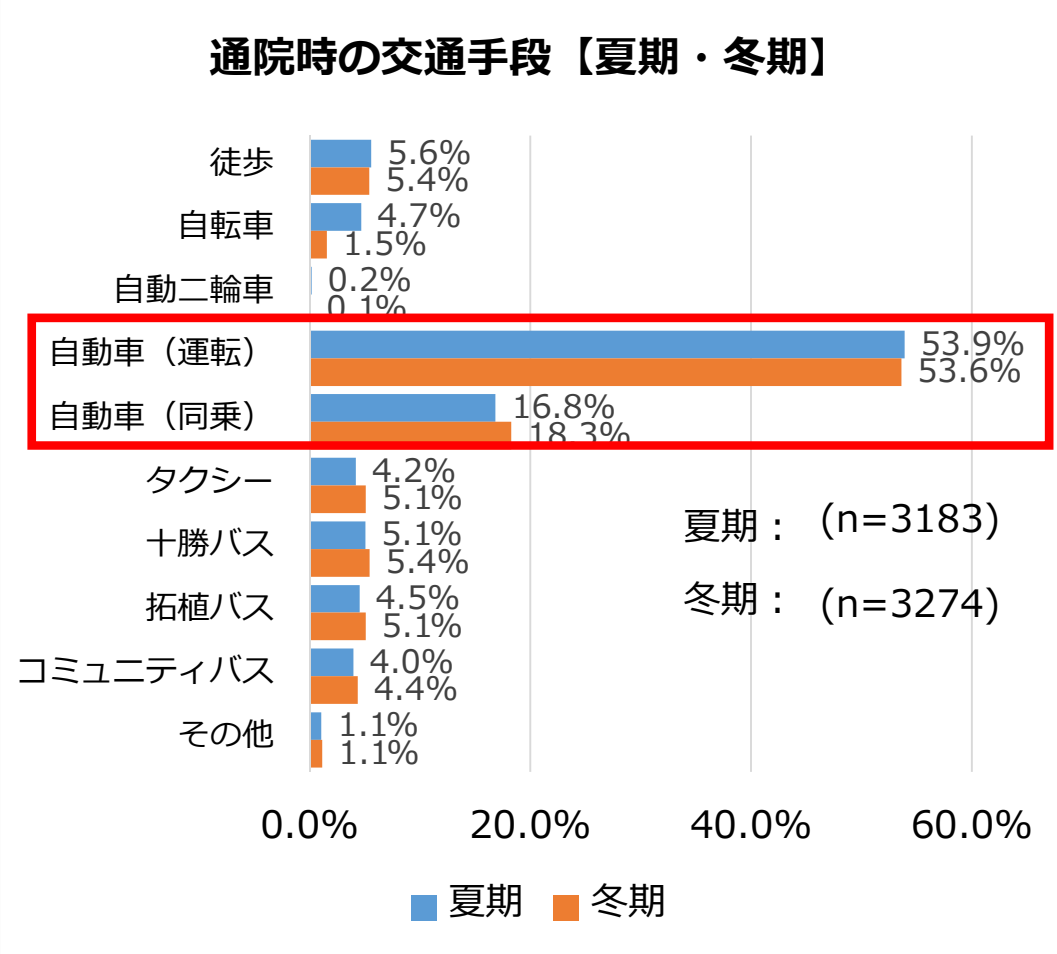
5. 分析結果（日頃の通院について）

- 通院先での滞在時間は、1時間以上が約9割となっている。
- 市街地・郊外部ともに、1時間以上の割合が多くなっている。



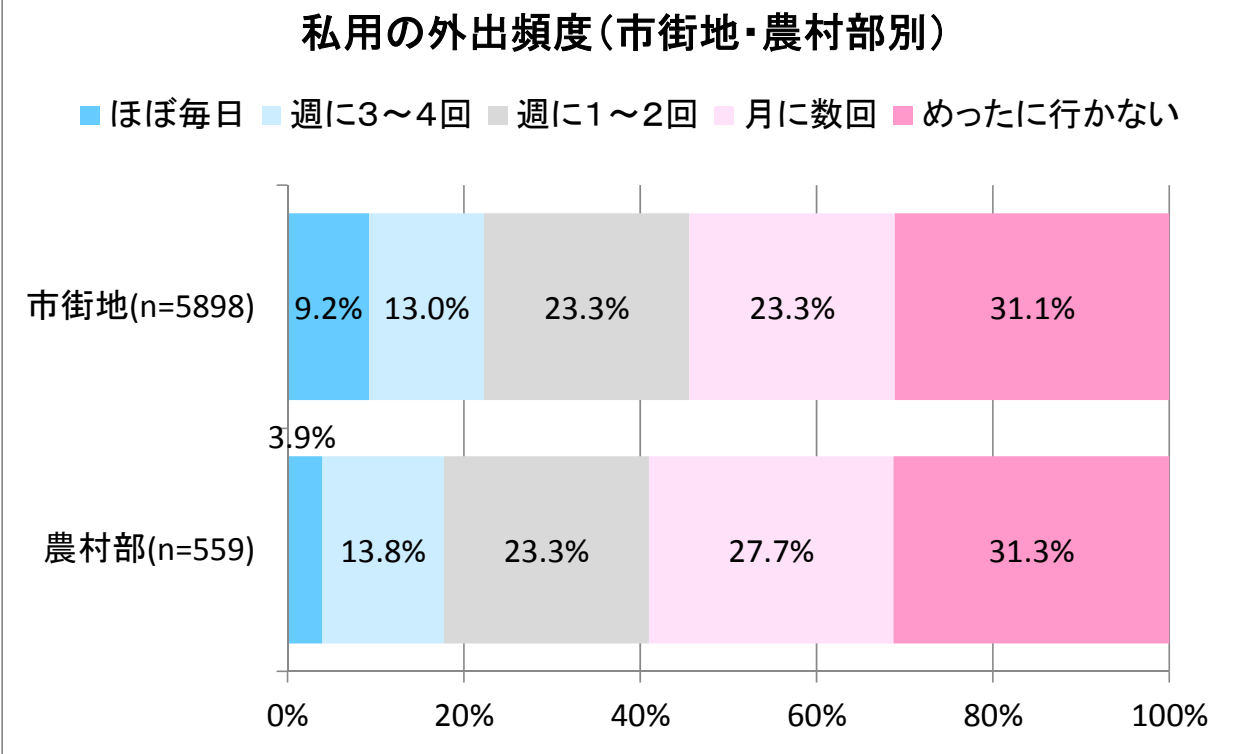
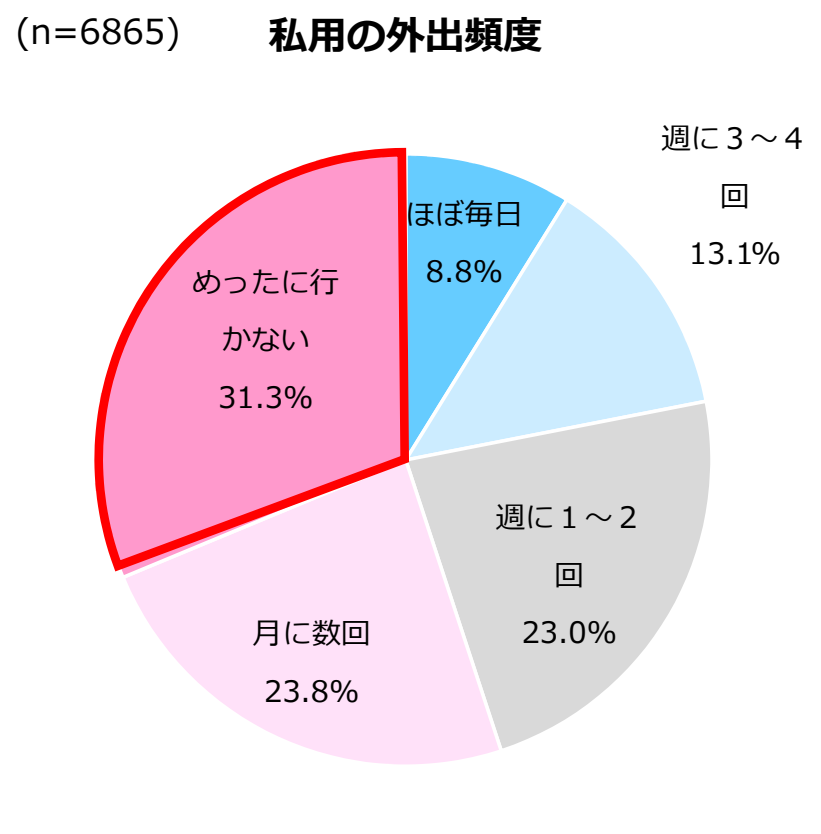
5. 分析結果（日頃の通院について）

- 通院時の交通手段は買い物時と同様の傾向となっており、夏期・冬期ともに「自動車（運転）」及び「自動車（同乗）」の自動車を活用した移動が最も多く、自動車依存型の生活であることがうかがえる。
- 市街地と農村部の比較においても、買い物時と同様の傾向となっている。



6. 分析結果（日頃の私用交通について）

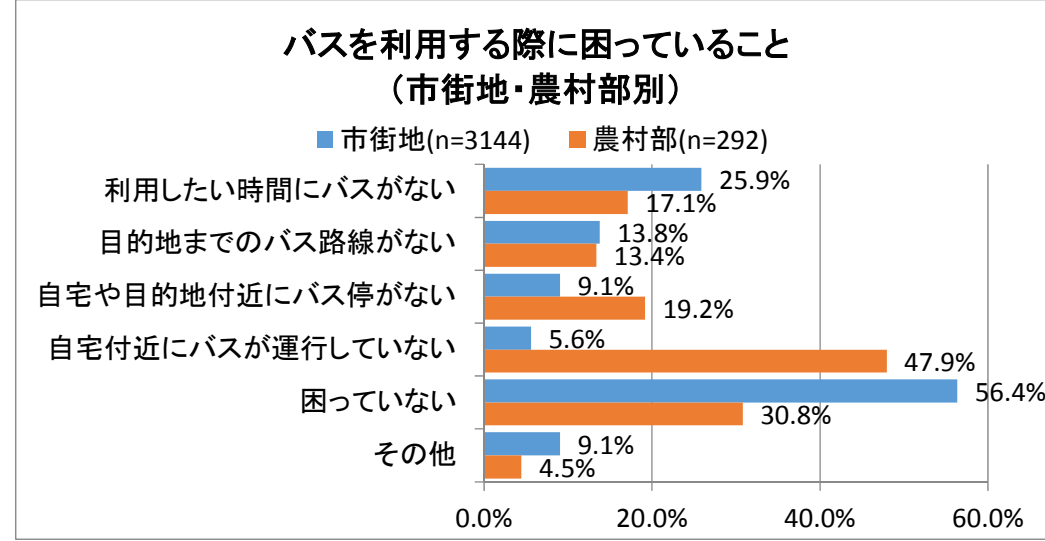
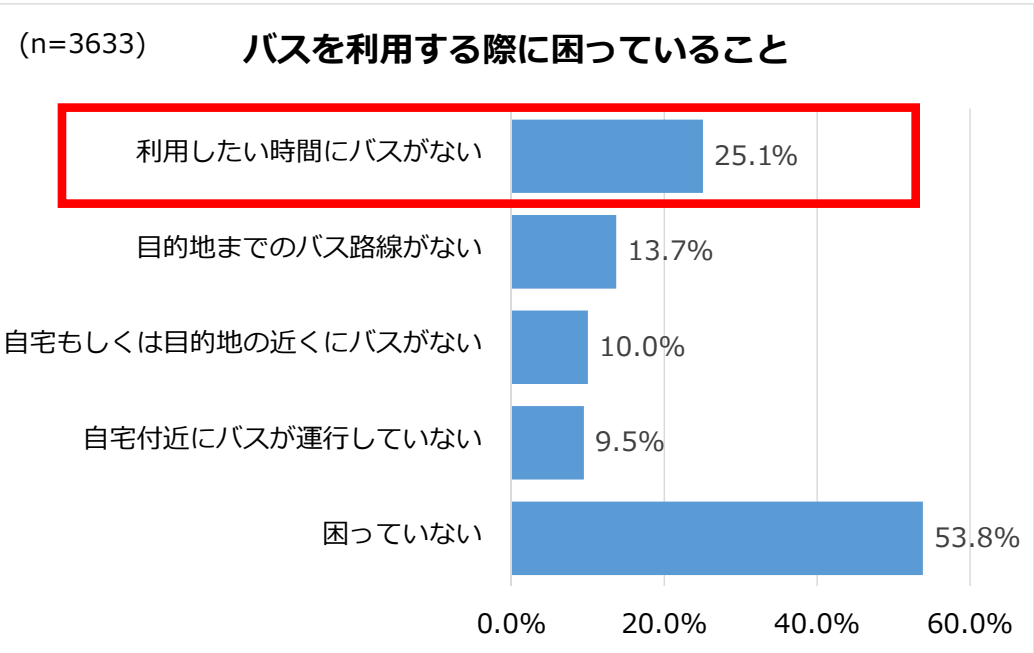
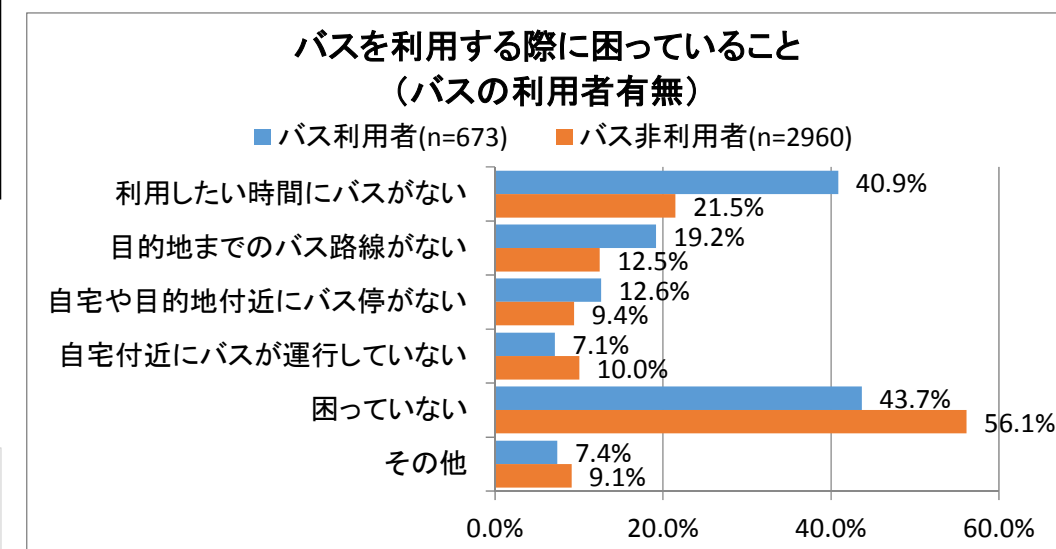
- 私用での外出頻度は「めったに行かない」が約3割となっており、一方で外出する方でも、「週に数回」や「週に1~2回」の回答が約1割ずつとなっている。
- 市街地と農村部を比較すると、農村部の外出頻度は低い傾向となっている。



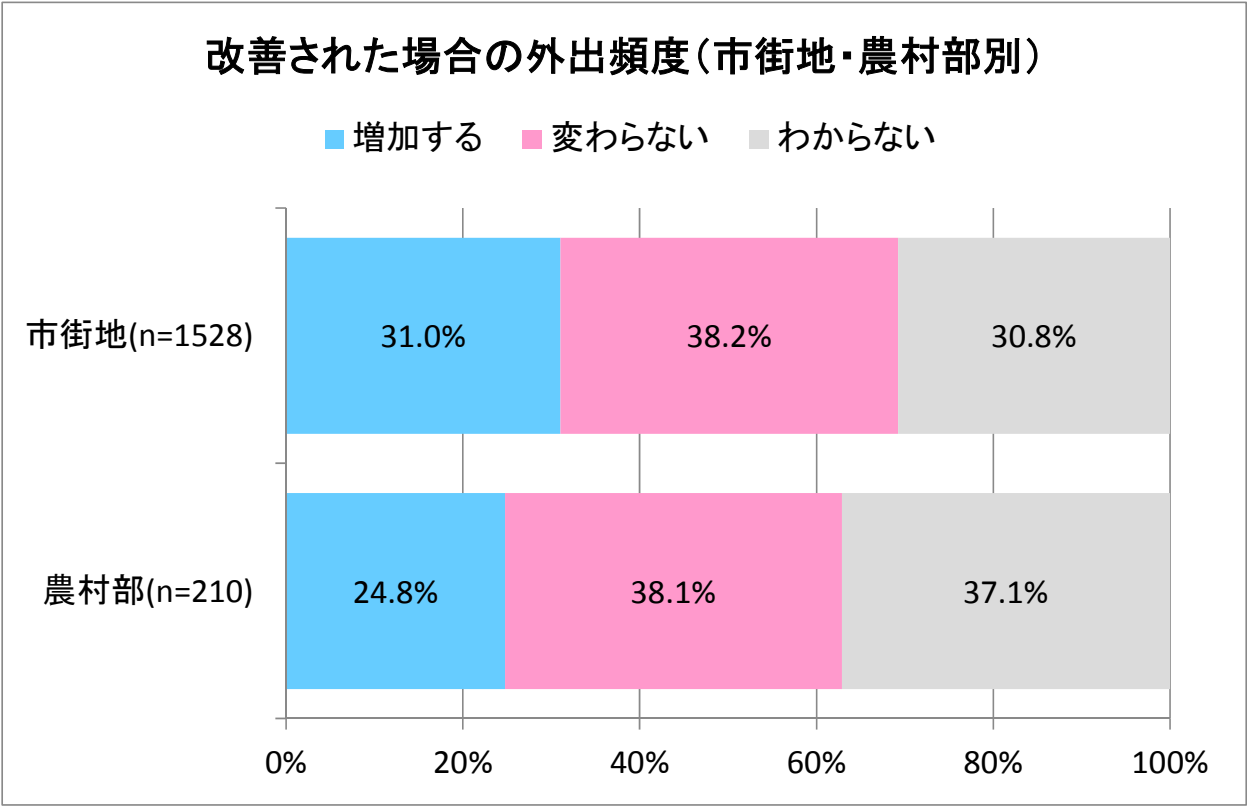
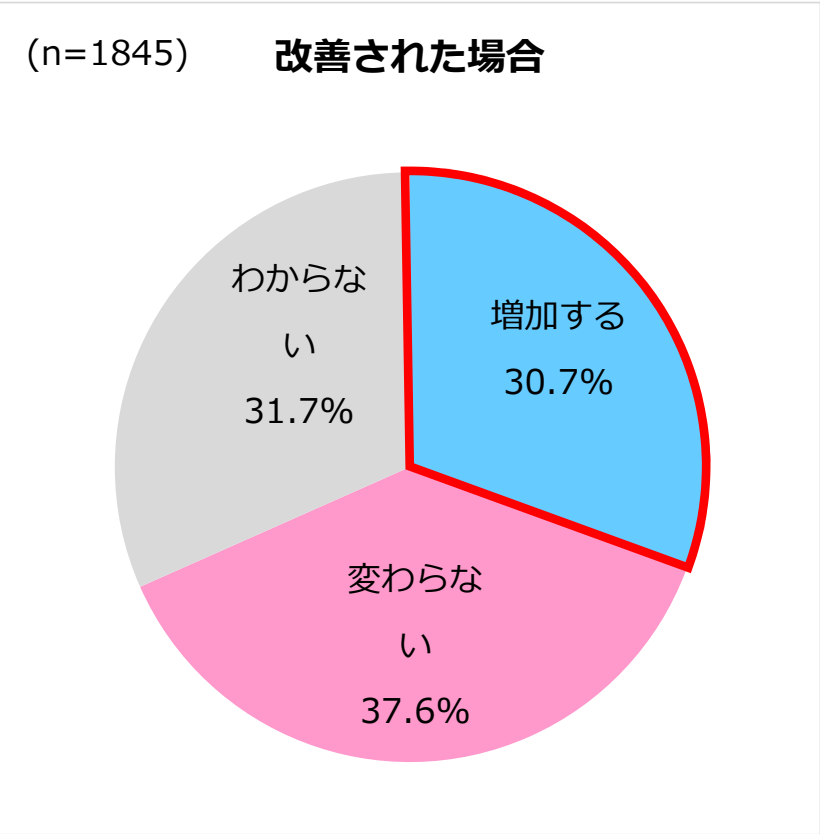
6. 分析結果（日頃の私用交通について）

- 私用時にバスを利用する際に困っていることとしては、「利用したい時間にバスがない」が約3割と最も多く、次いで「目的地までのバス路線がない」となっている。
- バス利用有無では、バスを利用している方は、「利用したい時間にバスがない」の回答が多くになっており、バス非利用者は「困っていない」の回答が多くなっている。
- 市街地と農村部の比較では、バスが運行していない地域が多い、農村部において「自宅や目的地付近にバス停がない」や「自宅付近にバスが運行していない」の回答が多い。

これ以降はめったに行かないを除く

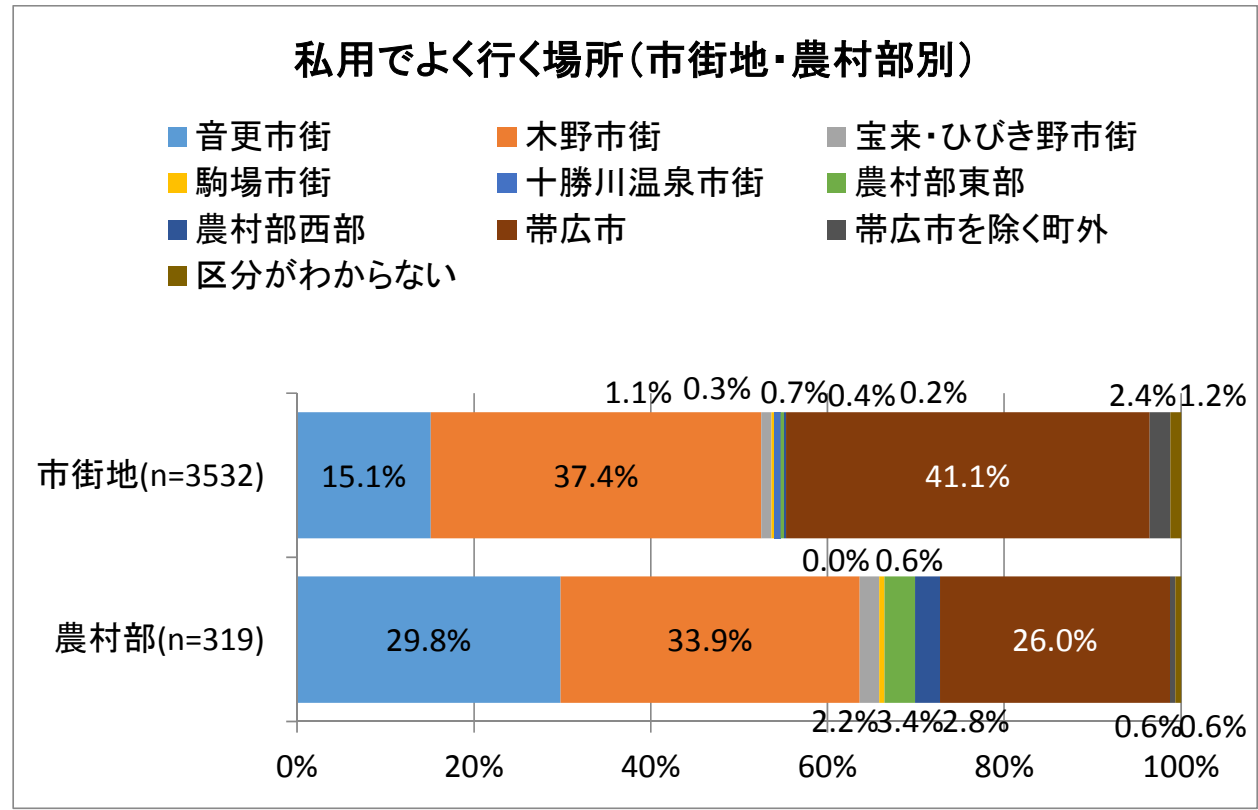
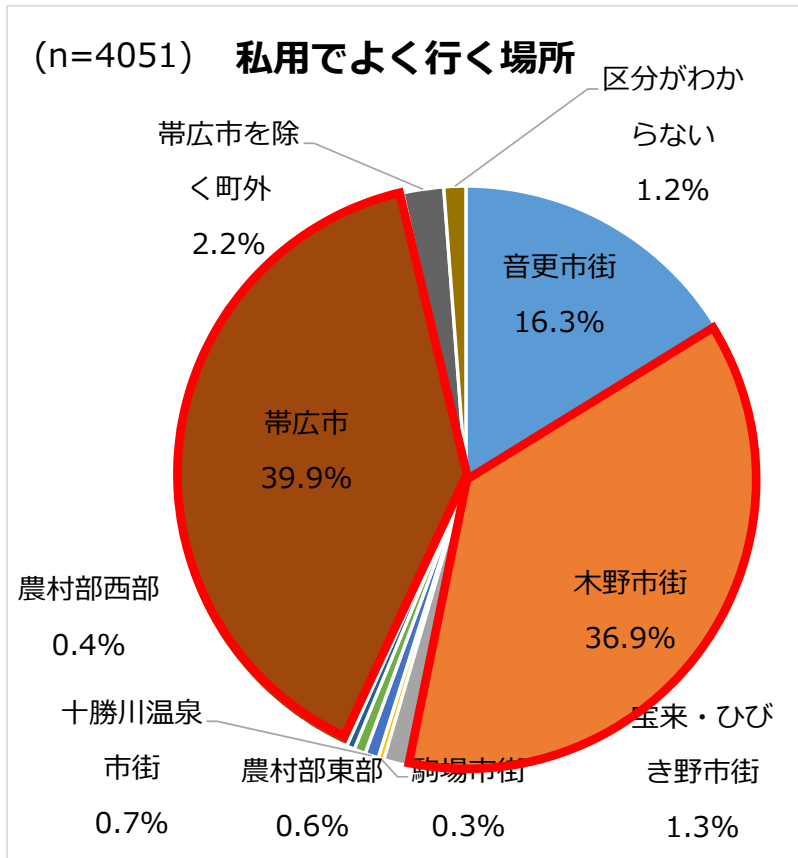


- 困っていることが改善された場合、外出頻度が「増加する」とした回答は約3割となっている。
- また、市街地、農村部ともに、困っていることが改善された場合、約3割の回答者が外出頻度が「増加する」と回答している。



6. 分析結果（日頃の私用交通について）

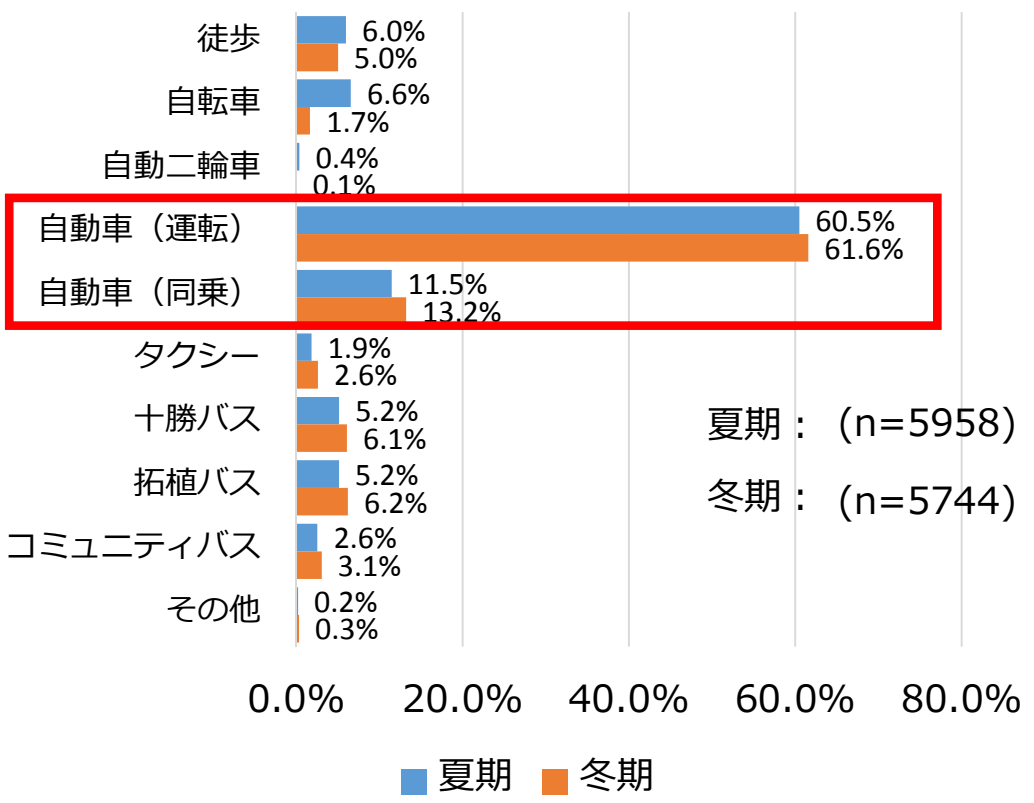
- 私用でよく行く場所は「木野市街」と「帯広市」がそれぞれ約4割となっている。
- 市街地は全体傾向と同様の傾向となっているが、農村部については、「木野市街」や「音更市街」など、比較的音更町内での移動が多くなっている。



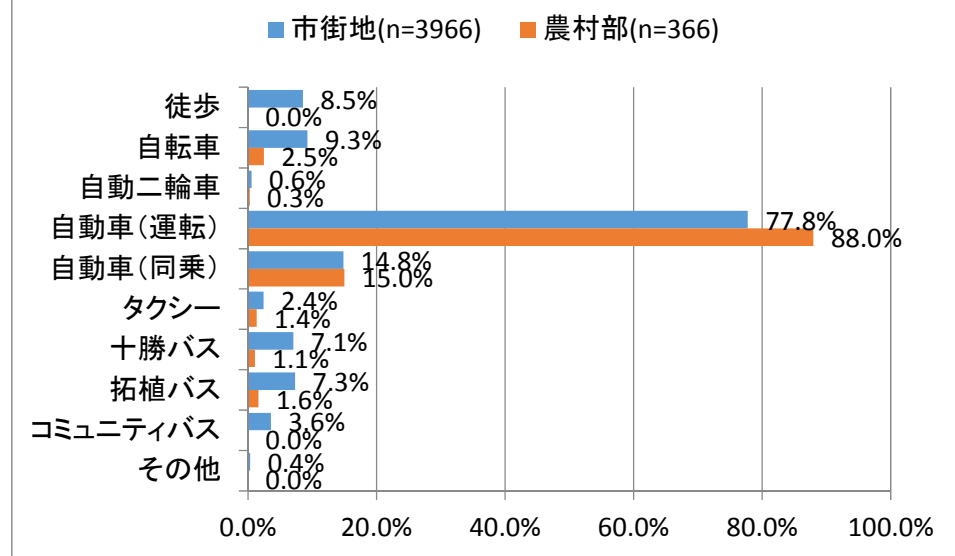
6. 分析結果（日頃の私用交通について）

- 私用交通の交通手段は買い物及び通院時と同様の傾向となっており、夏期・冬期ともに「自動車（運転）」及び「自動車（同乗）」の自動車を活用した移動が最も多く、自動車依存型の生活であることがうかがえる。
- 市街地と農村部の比較においても、買い物時及び通院時と同様の傾向となっている。

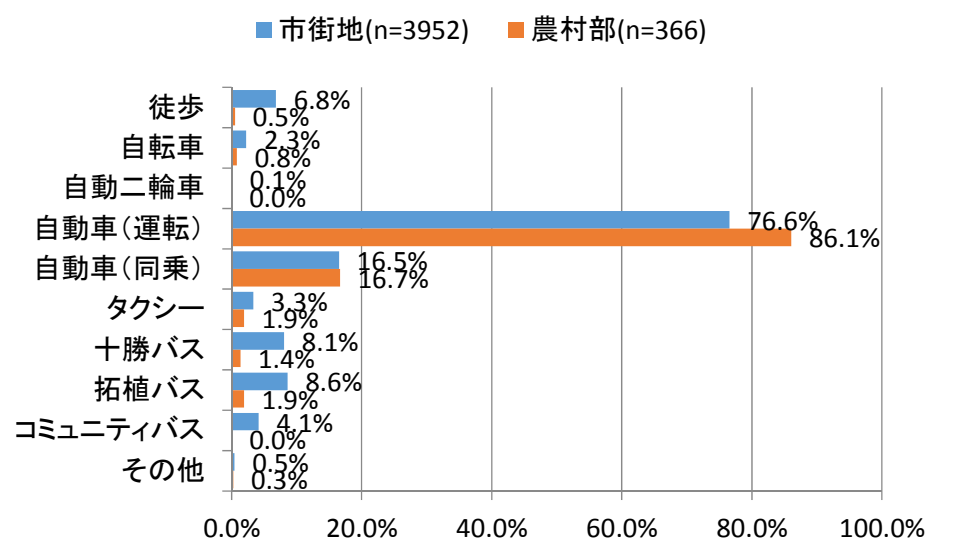
私用で外出の際の交通手段【夏期・冬期】



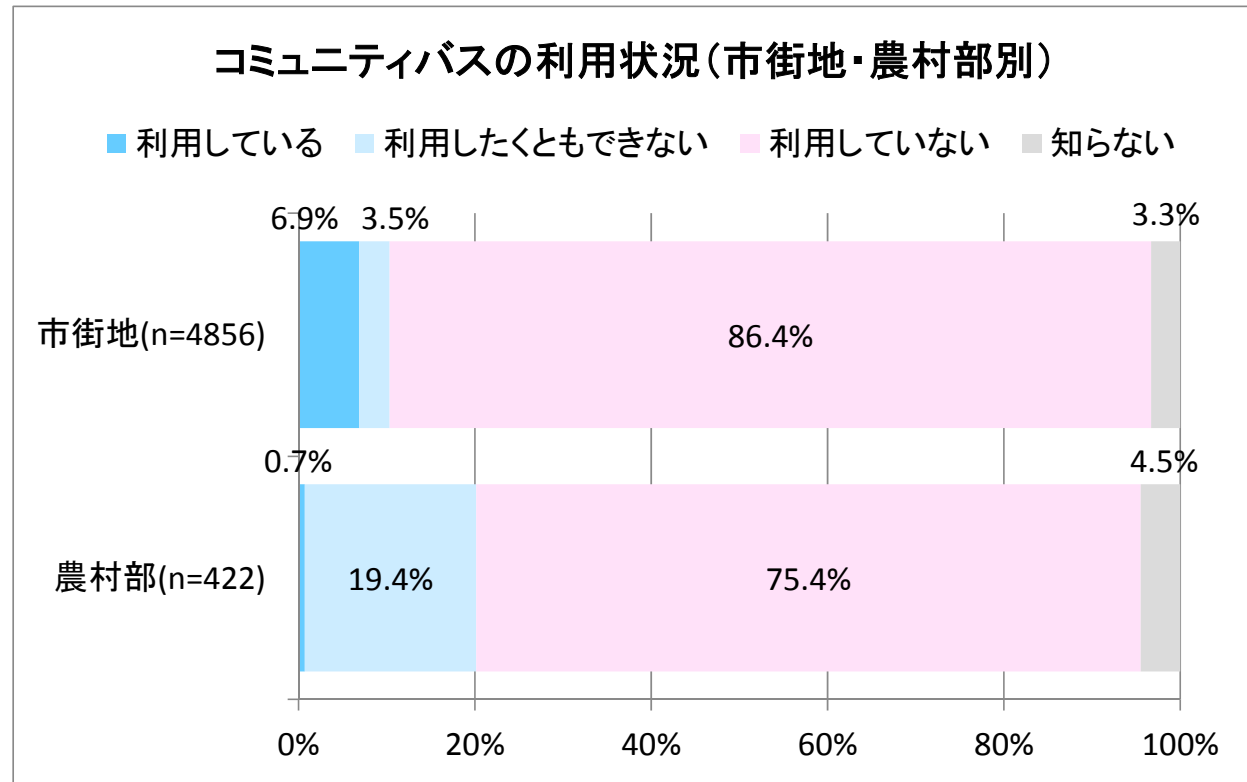
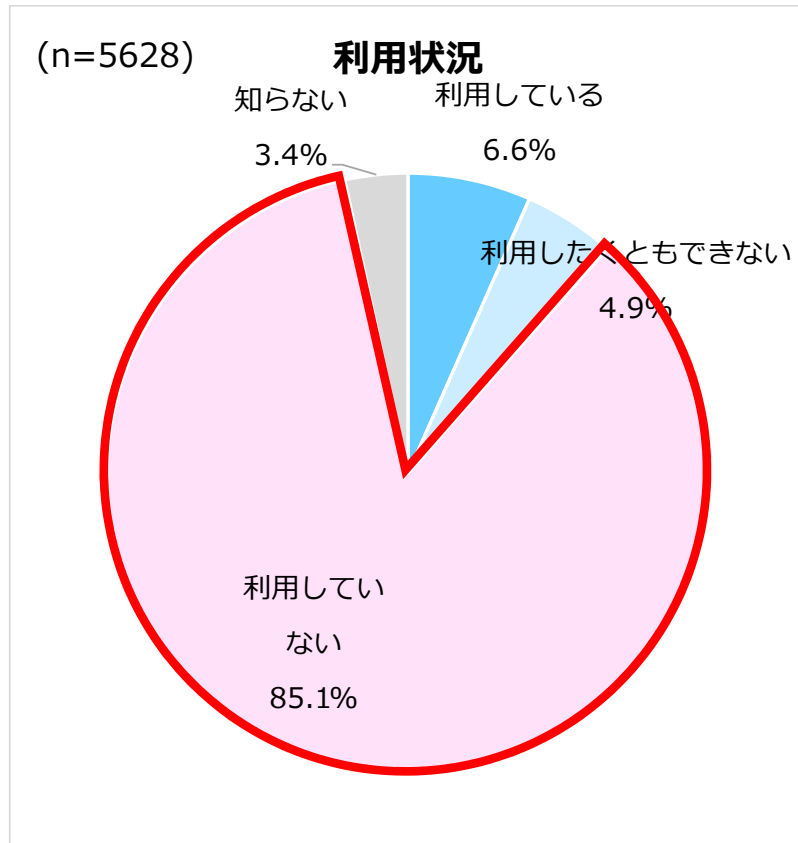
夏期私用の際の主な交通手段(市街地・農村部別)



冬期私用の際の主な交通手段(市街地・農村部別)

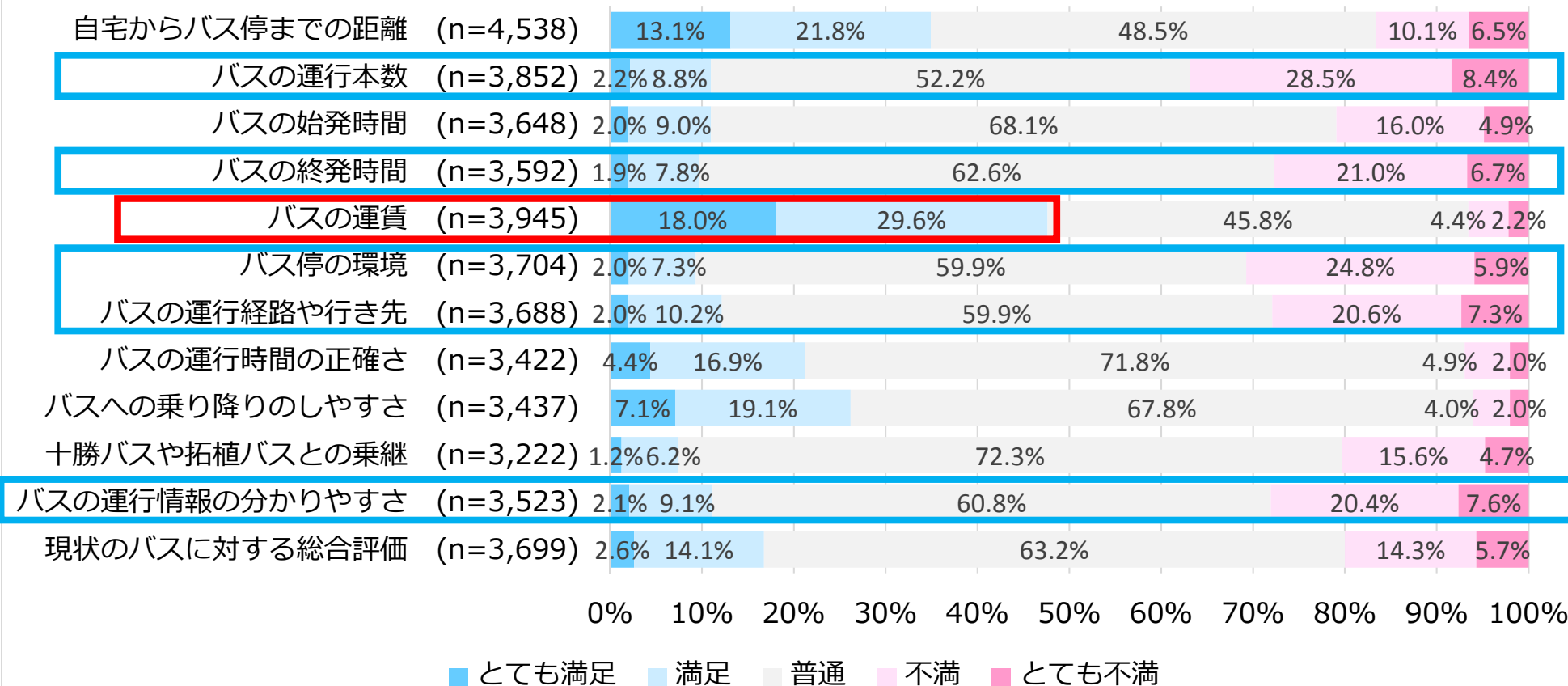


- コミュニティバスの利用状況は、約9割の回答者が「利用していない」と回答しており、「利用している」の回答は約1割となっている。
- 農村部はコミュニティバスが運行していない経緯もあり、農村部では「利用したくともできない」の回答が市街地と比較し、多くなっている。



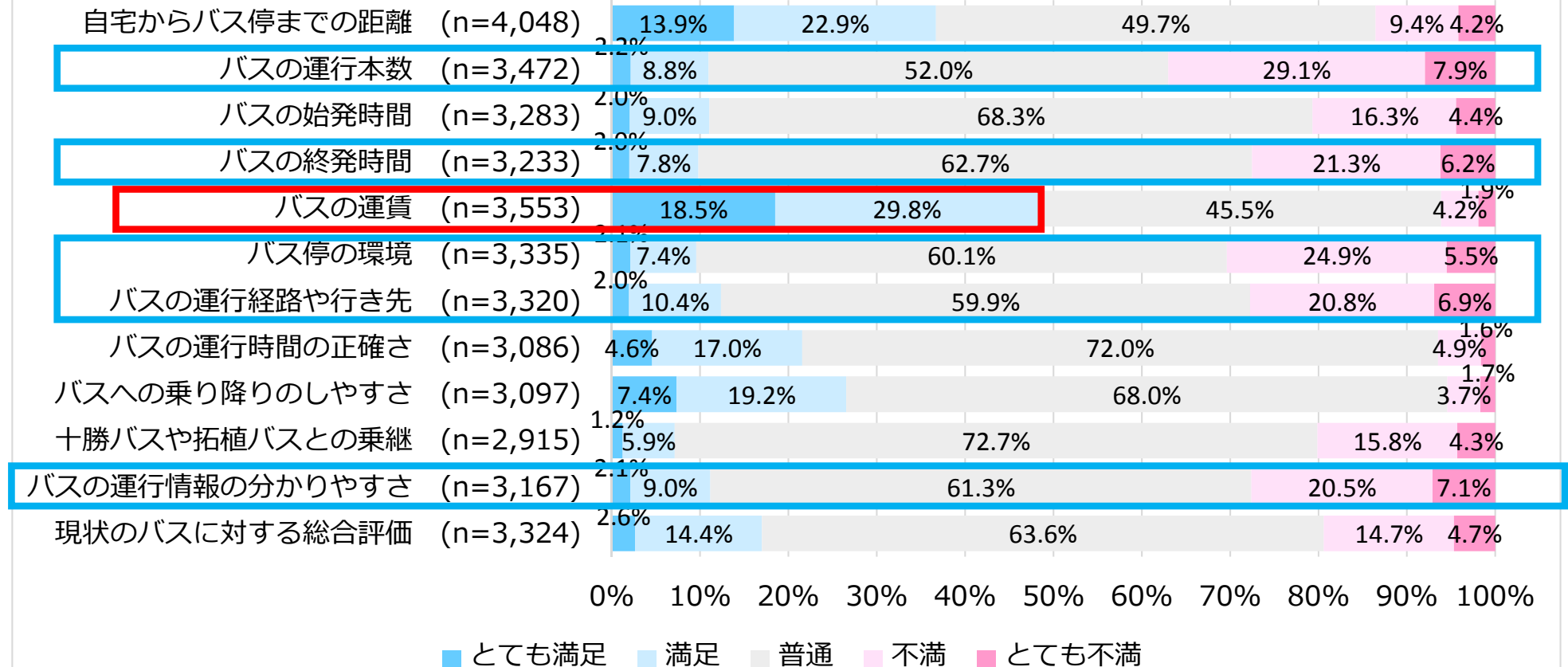
- コミュニティバスに対する満足度は、「バスの運賃」に対する満足が約5割と最も高くなっている。（1回あたり100円）
- 一方で、「バスの運行本数」や「バスの終発時間」、「バス停の環境」、「バスの運行経路や行き先」、「バスの運行情報の分かりやすさ」については、不満が高い状況である。

満足度



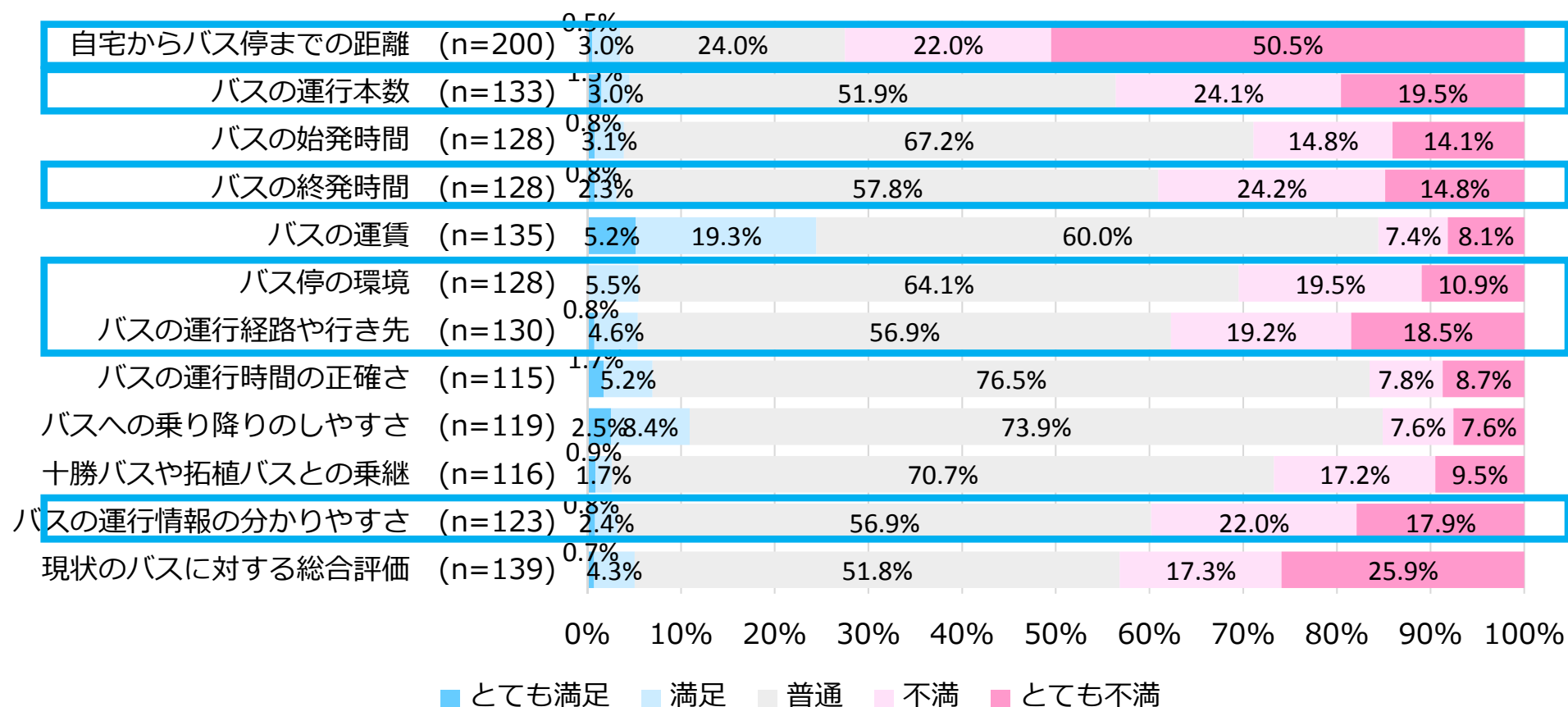
- コミュニティバスに対する満足度は、全体と同様の傾向となっており、「バスの運賃」に対する満足が約5割と最も高くなっている。（1回あたり100円）
- 一方で、「バスの運行本数」や「バスの終発時間」、「バス停の環境」、「バスの運行経路や行き先」、「バスの運行情報の分かりやすさ」については、不満が高い状況である。

満足度・市街地



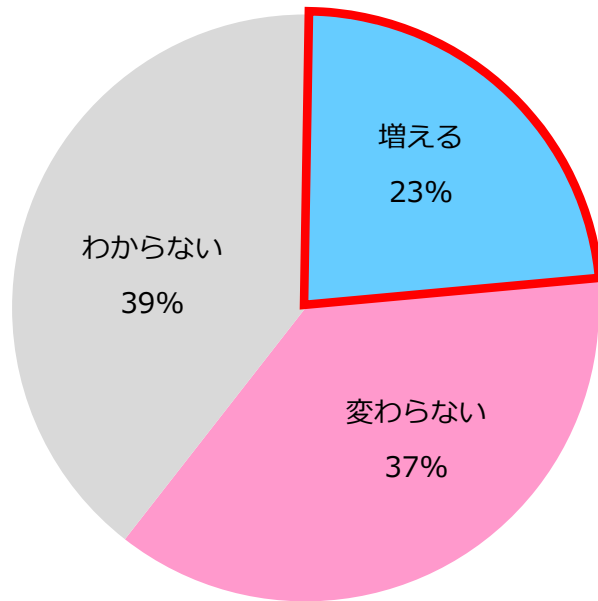
- 農村部におけるコミュニティバスの満足度は、コミュニティバスが農村部で運行していないことから、「自宅からバス停までの距離」が他項目と比較して、約7割と突出して多くなっている。
- 「バスの運行本数」や「バスの終発時間」、「バス停の環境」、「バスの運行経路や行き先」、「バスの運行情報の分かりやすさ」については、全体及び市街地の傾向と同様に不満が高い状況である。

満足度・農村部

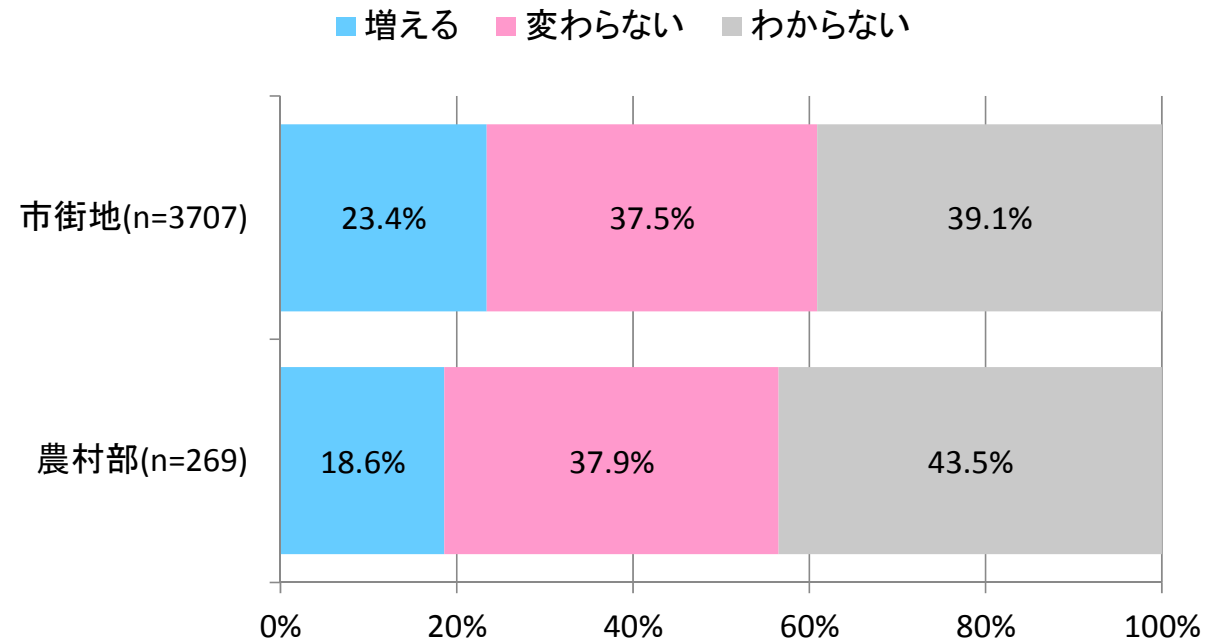


- 不満項目が改善された場合、約2割の回答者が外出頻度が「増える」と回答している。
- また、市街地、農村部ともに、全体と同様の傾向であり、不満項目が改善された場合、約2割の回答者が外出の頻度が増加すると回答している。

(n=4233) 外出頻度の変化

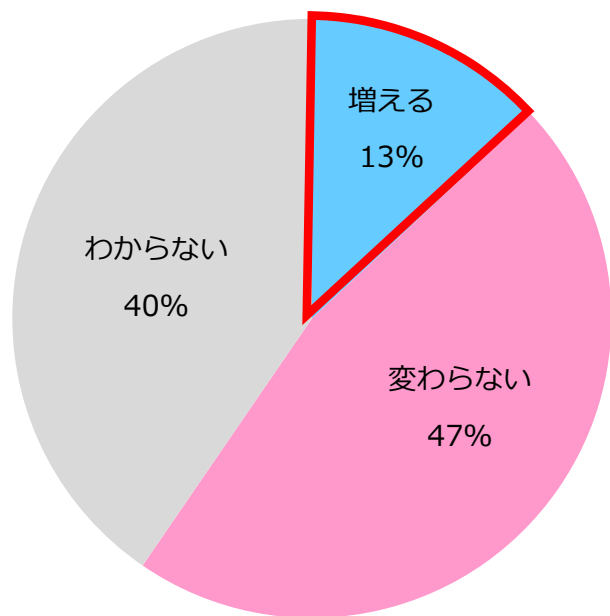


外出頻度の変化(市街地・農村部別)



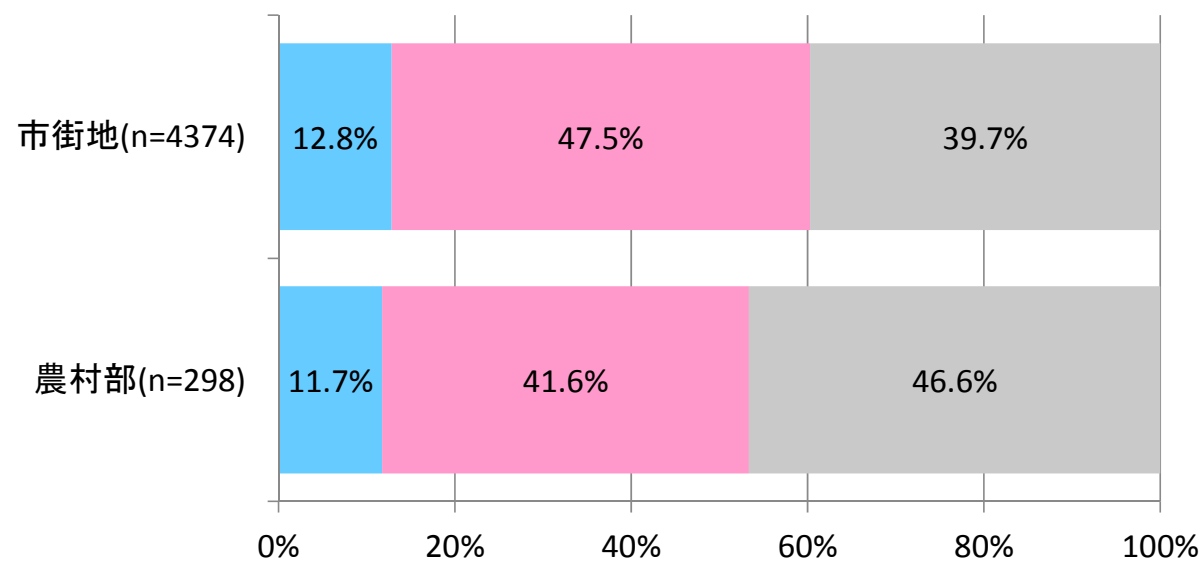
- 茶和会的なサロンがあった場合、約 1 割が外出頻度が「増える」と回答している。
- また、市街地、農村部ともに、全体と同様の傾向であり、茶和会的なサロンが整備された場合、約 1 割の回答者が外出の頻度が増加すると回答している。

(n=4982) 茶和会



茶和会(市街地・農村部別)

■ 増える ■ 変わらない ■ わからない

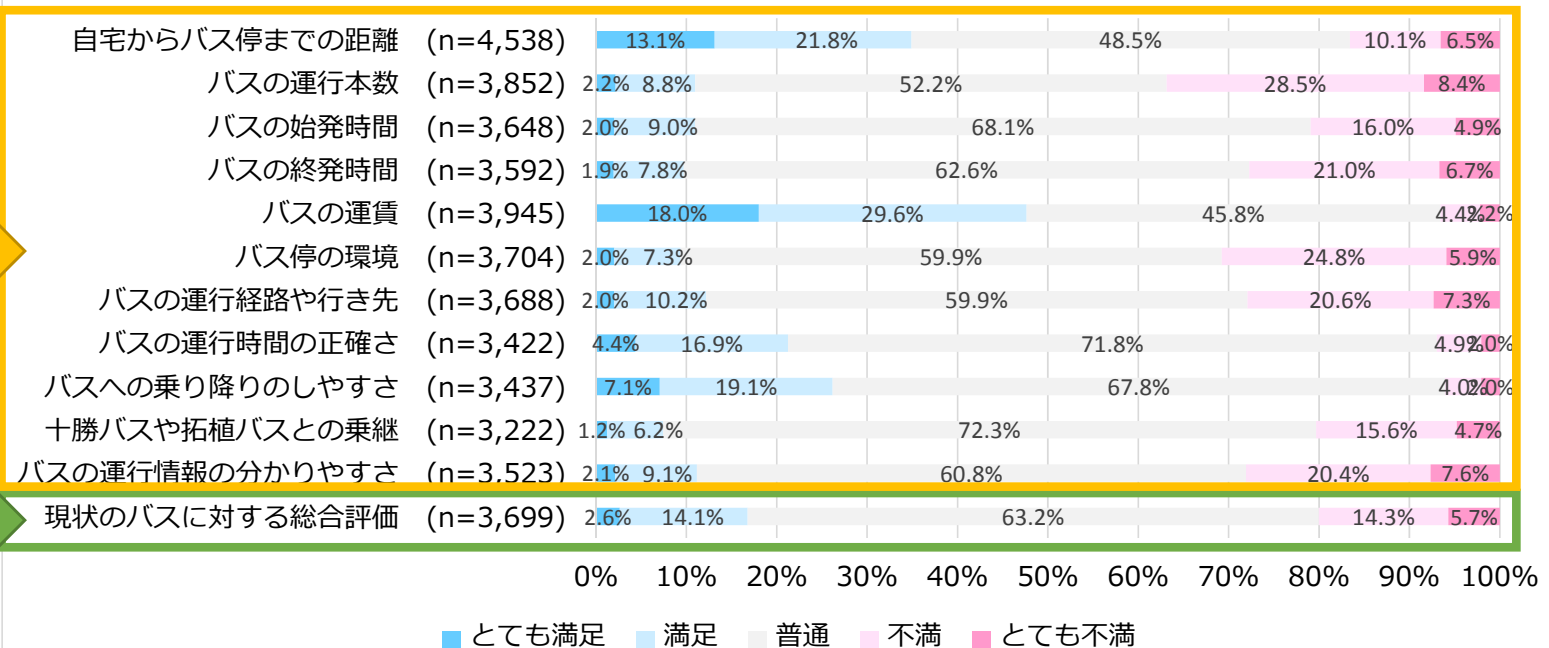


■ 満足度分析（考え方）

● CSポートフォリオ分析

- ・「バスの満足度」につながると考えられる要素について、個別に満足度を把握
 - ・これらの個別要素が「バスの総合満足度」に与える影響（どの要素が総合満足度にどの程度影響しているのか＝どの要素が重要なのか）を把握
- 「重要な要素」の内、特に「満足度の低いもの」
- バスサービス改善の「重点改善分野」＝優先的に施策を検討する必要がある項目

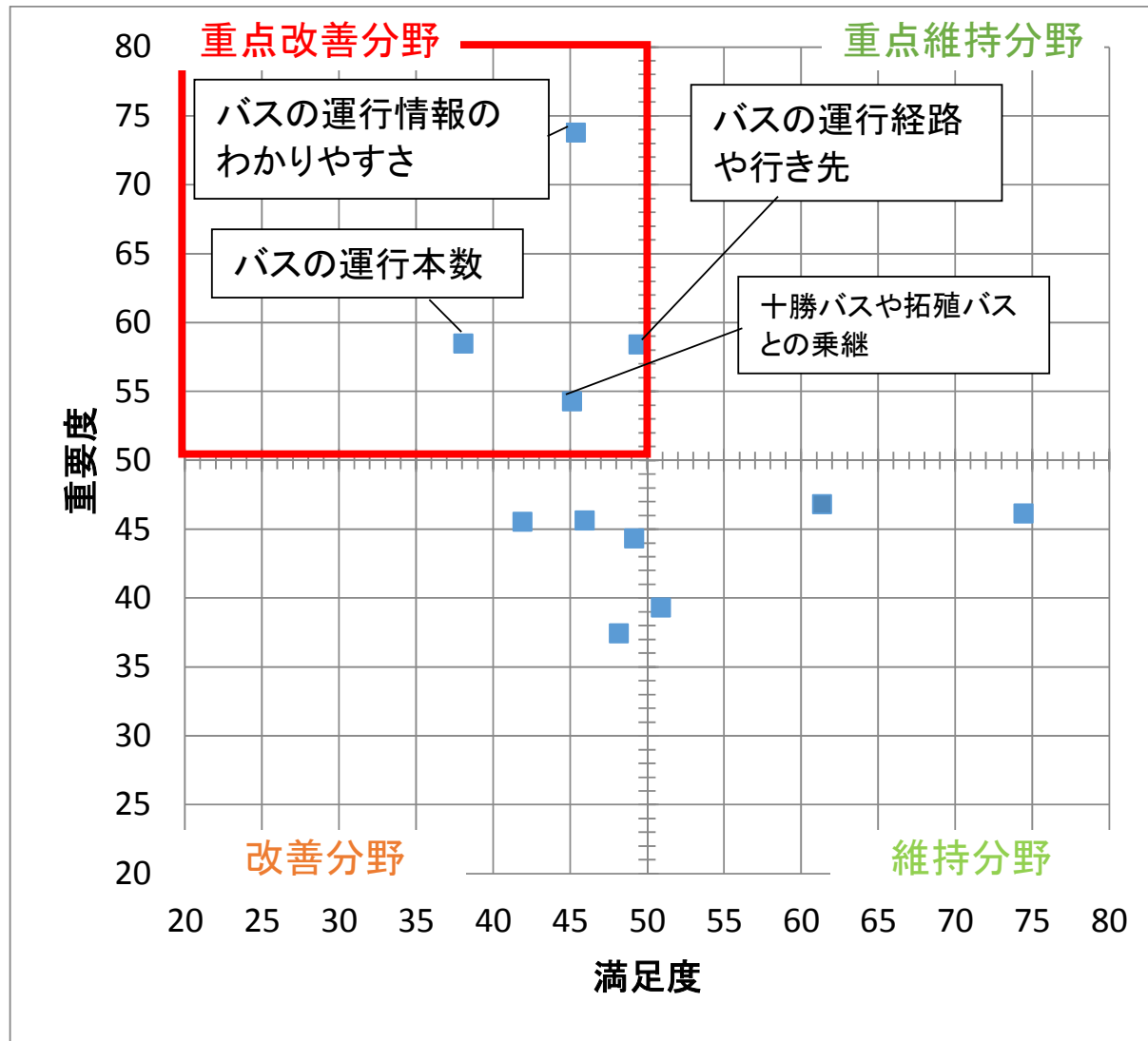
満足度



これらの要素が総合満足度にどの程度影響しているのか

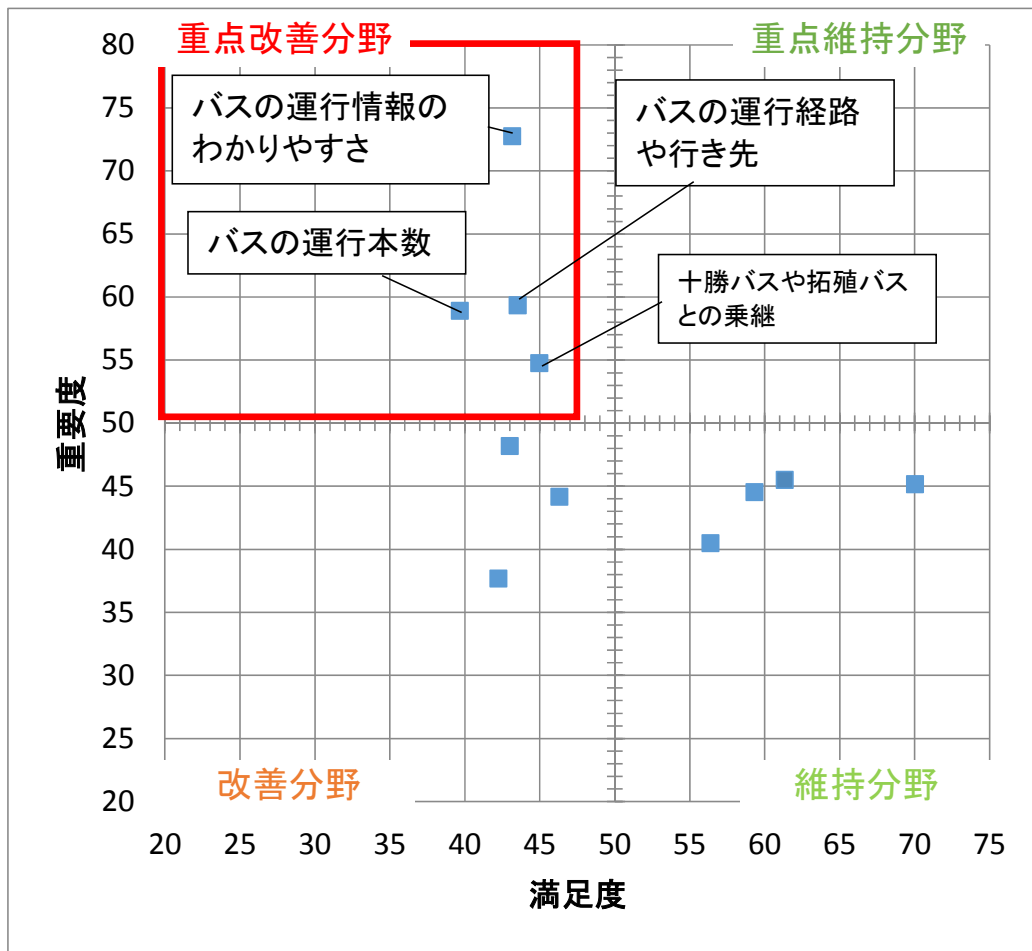
総合満足度

- 「バスの運行情報のわかりやすさ」や「バスの運行本数」、「バスの運行経路や行き先」、「十勝バスや拓殖バスとの乗継」については、重要度が高いにもかかわらず、満足度が低くなっており、コミュニティバスの運行見直しに向けては、これら重要改善分野に位置する項目を優先的に改善することが必要である。



- 市街地の満足度分析は、全体傾向と同様の傾向となっており、「バスの運行情報のわかりやすさ」や「バスの運行本数」、「バスの運行経路や行き先」、「十勝バスや拓殖バスとの乗継」については、重点的に改善する必要がある。
- 一方で、農村部においては、全体及び市街地と同様に「バスの運行情報のわかりやすさ」と「バスの運行本数」が重点改善分野に属しており、加えて、コミュニティバスが運行されていない地域であることから、「自宅からバス停までの距離」が重点改善分野に位置する。

【満足度分析-市街地】



【満足度分析-農村部】

