

Nーバス利用実態調査結果について

1. Nーバス利用実態調査結果の概要

1.1 調査実施概要

調査項目	調査項目・調査対象等	調査日
利用実態調査	①OD調査 ②バス停別乗降客数調査	平日：令和元年9月4日(水) 休日：令和元年9月7日(土)
利用アンケート調査		
利用者ヒアリング調査	・5箇所の主要バス停 (市役所、福祉の家、愛知医大、長久手古戦場、藤が丘)	平日：令和元年9月4日(水)

表 1-2 アンケート調査の回収状況

路線	OD調査 総数 (人)	回収数 (通)	回収率
合計	1,154	246	21.3%

1.2 調査結果

(1) 回収状況

- OD調査の回収率は乗降者数に対し、9割近くの回収率が得られた。
- アンケート調査はOD調査の回収総数に対する回収率は、21.3%であった。
- ヒアリング調査の聞き取り比率は、調査バス停での乗降者数に対し、5箇所のバス停合計で51.5%であった。

表 1-1 OD調査の回収状況

路線	平日：9/4(水)			休日：9/7(土)		
	乗降調査 (人)	OD調査 (通)	回収率	乗降調査 (人)	OD調査 (通)	回収率
中央循環線(右回り)	135	124	91.9%	134	129	96.3%
中央循環線(左回り)	127	124	97.6%	112	85	75.9%
福祉の家線	34	33	97.1%	55	55	100.0%
西部循環線(右回り)	65	65	100.0%	65	65	100.0%
西部循環線(左回り)	66	63	95.5%	71	71	100.0%
藤が丘線	110	107	97.3%	101	68	67.3%
三ヶ峯線	123	52	42.3%	74	74	100.0%
東部線	7	7	100.0%	7	5	71.4%
北部線	14	14	100.0%	13	13	100.0%
合計	681	589	86.5%	632	565	89.4%

表 1-3 ヒアリング調査の聞き取り状況

場所	乗降数 (人)	ヒアリング数 (人)	聞き取り 比率
市役所	210	87	41.4%
長久手古戦場駅	77	53	68.8%
福祉の家	59	55	93.2%
愛知医大	105	44	41.9%
藤が丘駅	73	31	42.5%
合計	524	270	51.5%

(2) 基本属性

1) 性別

- 男性が約3割、女性が約7割を占め、アンケート調査とOD調査で相違はない。

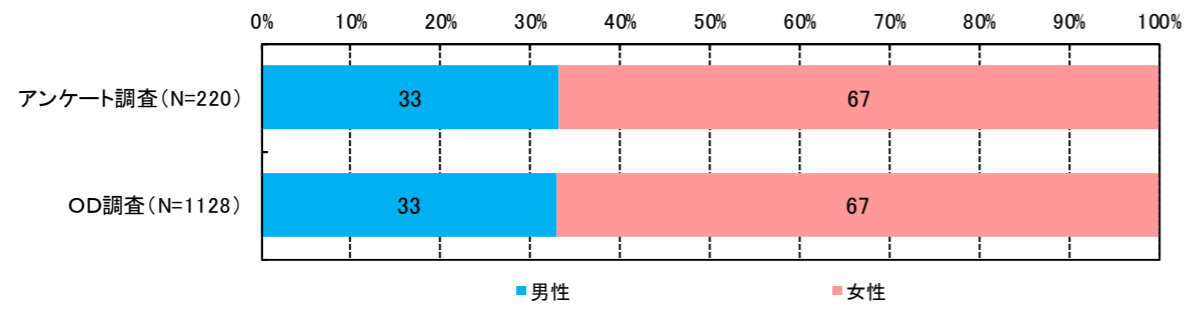


図 1-1 性別の割合 (不明回答除く)

2) 年齢

- 65歳以上の割合が、アンケート調査では約68%、OD調査では57%を占める。
- OD調査結果より路線別でみると、福祉の家線、北部線、東部線が高齢者の割合が多い傾向にある。
- 北部線、東部線は、高齢化率の高い地区を運行していることが影響していると考えられ、福祉の家線は後述する福祉の家の利用の多さが影響していると考えられる。

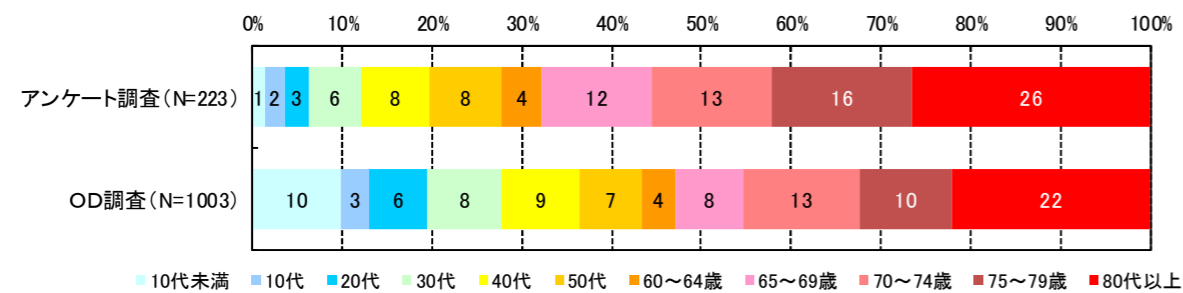


図 1-2 年齢構成 (不明回答除く)

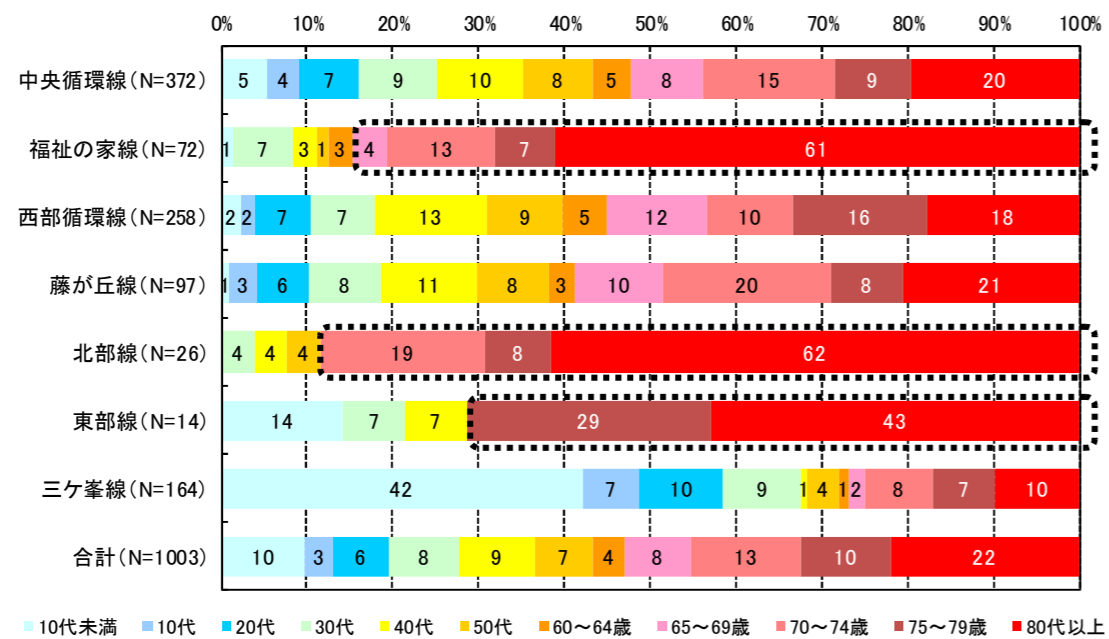
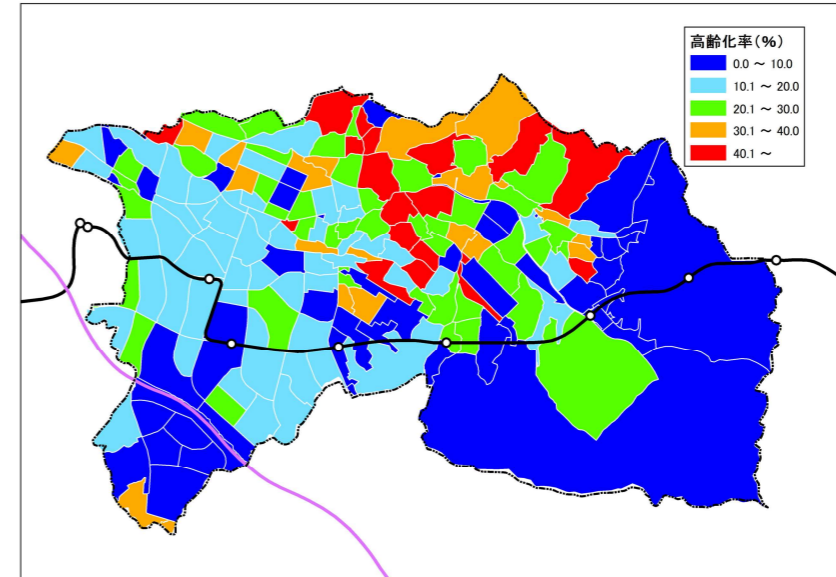


図 1-3 路線別年齢構成 (OD調査)



資料：平成 27 年国勢調査
図 1-4 地区別高齢化率

3) 職業

- 「無職」が37.4%で最も多く、次いで「家事専従」「アルバイト・パートタイマー」「会社員」の順で多くなっている。

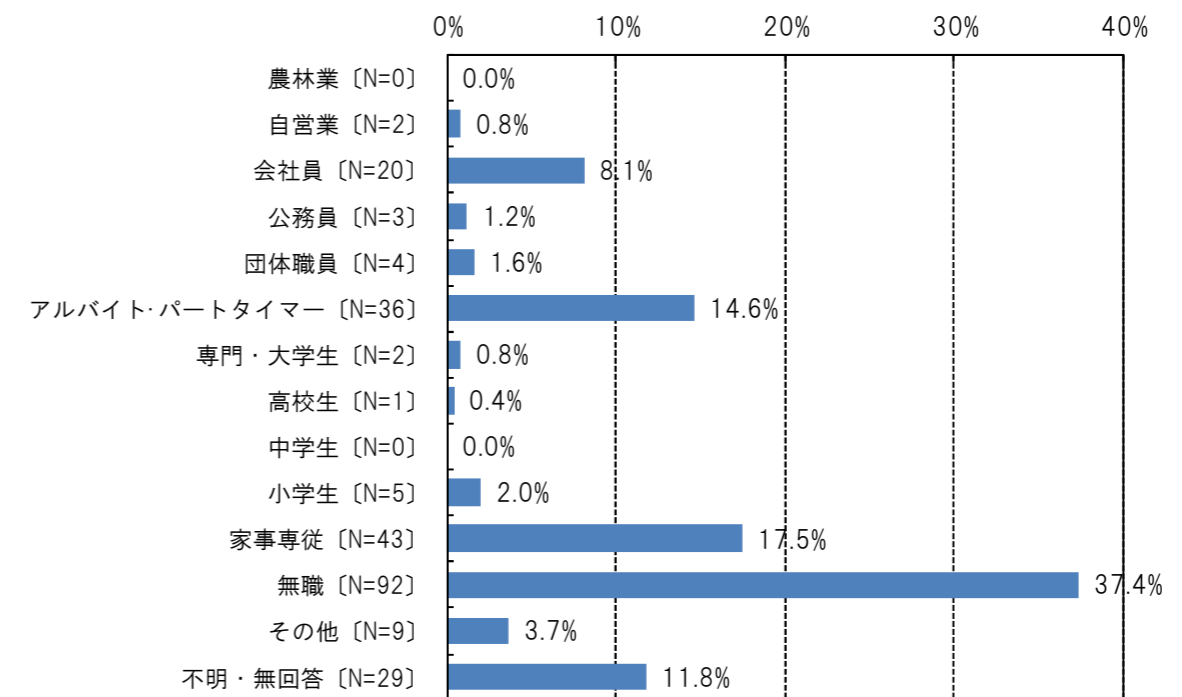


図 1-5 職業構成

4) 住まい

- 利用者の95%は長久手市内の居住者となっている。

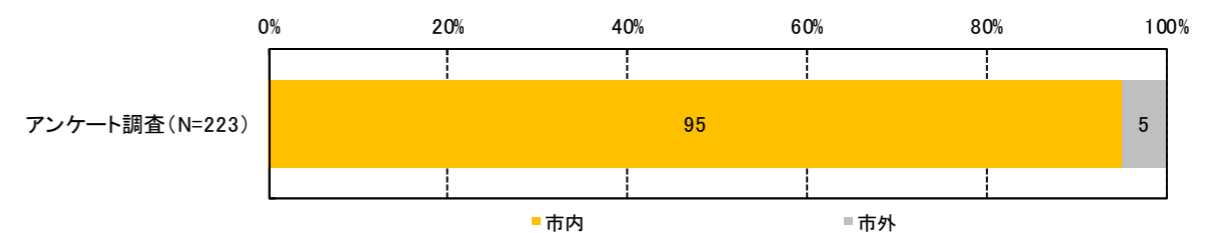


図 1-6 住まいの割合 (不明回答除く)

5) 自動車運転免許の保有状況

- 「持っていたが返納した」と「持っていない」を合わせると、利用者の60%は自動車運転免許を保有していない。
- 年齢構成が高くなるほど保有率は低くなる。

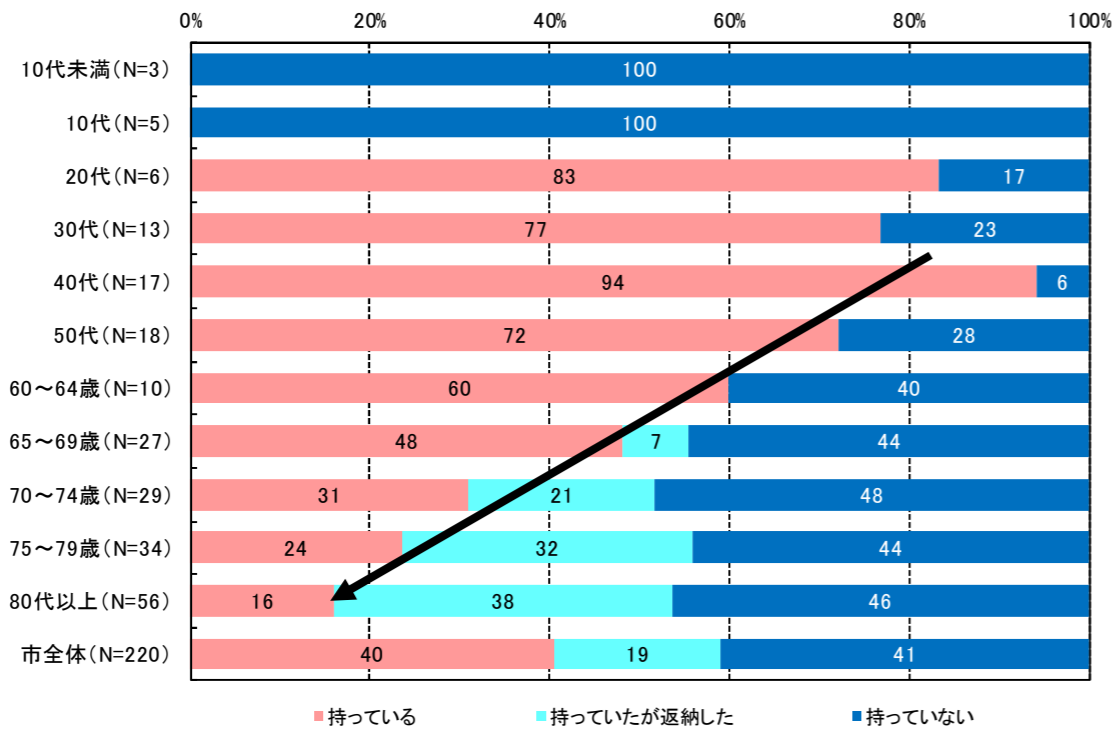


図 1-7 自動車運転免許の保有状況（不明回答除く）

6) 自動車の保有状況

- 利用者の76%は自動車を保有していない。
- 自動車運転免許の保有状況と同様に、年齢構成が高くなるほど保有率は低くなる

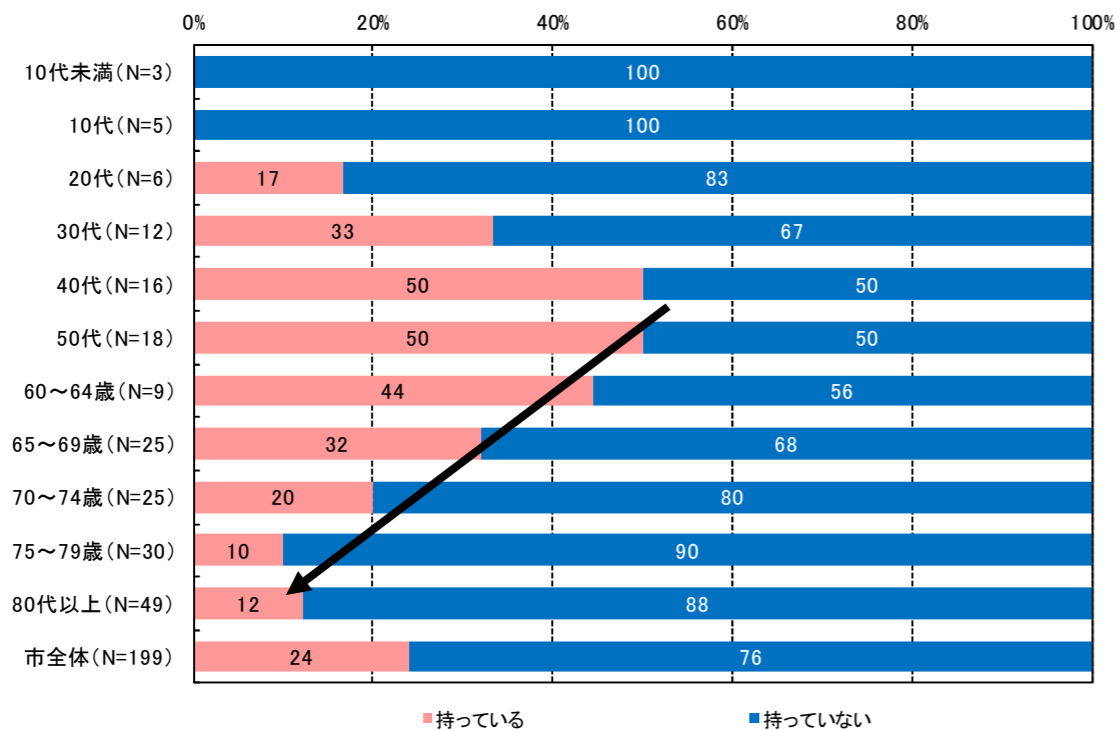


図 1-8 自動車の保有状況（不明回答除く）

7) 交通系 ICカードの保有状況

- 利用者の84%は交通系 ICカード保有している。
- やや年齢層が高い方の保有率が低いものの、大きな差はみられない。

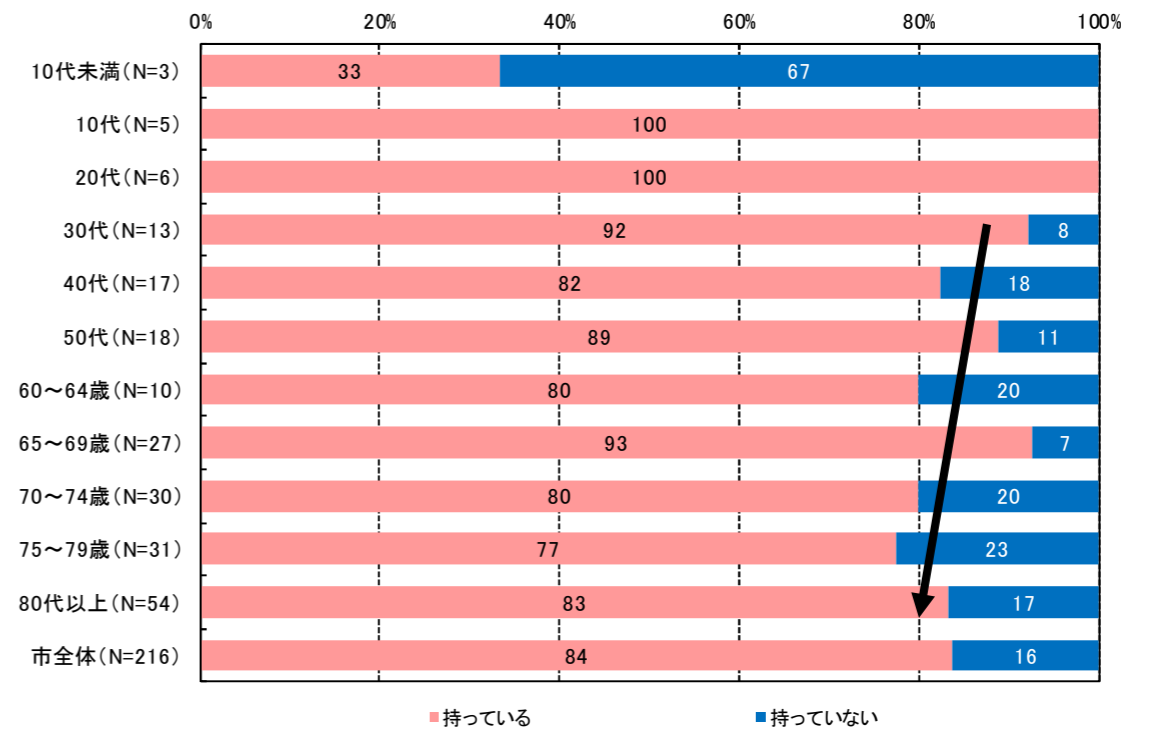


図 1-9 交通系 ICカードの保有状況（不明回答除く）

(3) 利用実態

1) 利用目的

- 「公共施設」、「通院、福祉サービス」、「買い物」目的の多さが目立つ。
- 年齢別では、若年層は通勤・通学の比率の高さが目立ち、年齢が高くなるほどその割合は減り、公共施設の割合が大きくなる。高齢者の公共施設の割合の多さは、後述する福祉の家の利用の多さが影響していると考えられる。
- 路線別では、福祉の家線の特殊性とサンプル数の少ない北部線や東部線を除くと、三ヶ峯線では東小の児童の利用の多さから通学利用が目立つことと、藤が丘線では公共施設の利用がやや多い特徴がある。一方、北部線では買い物目的での利用がない。

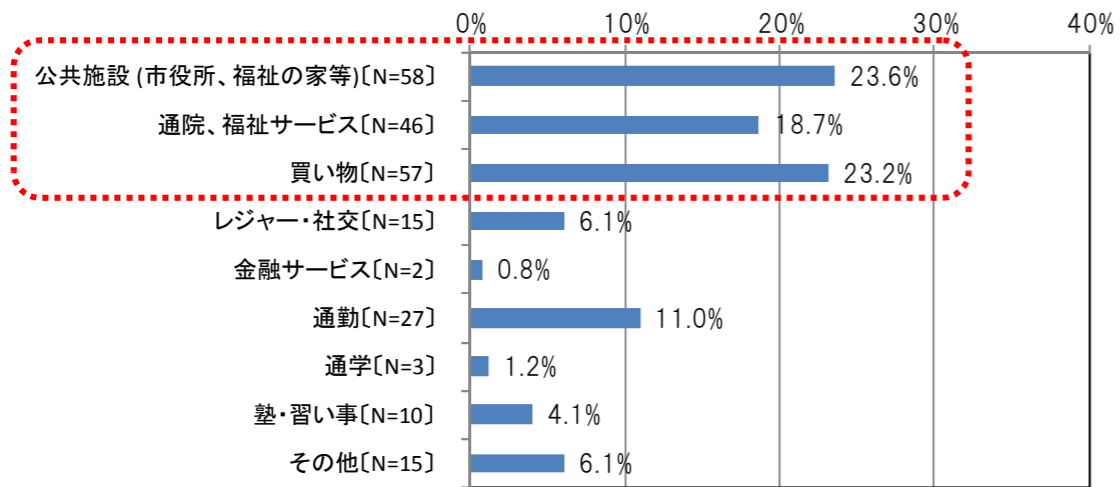


図 1-10 利用目的の割合 (アンケート調査)

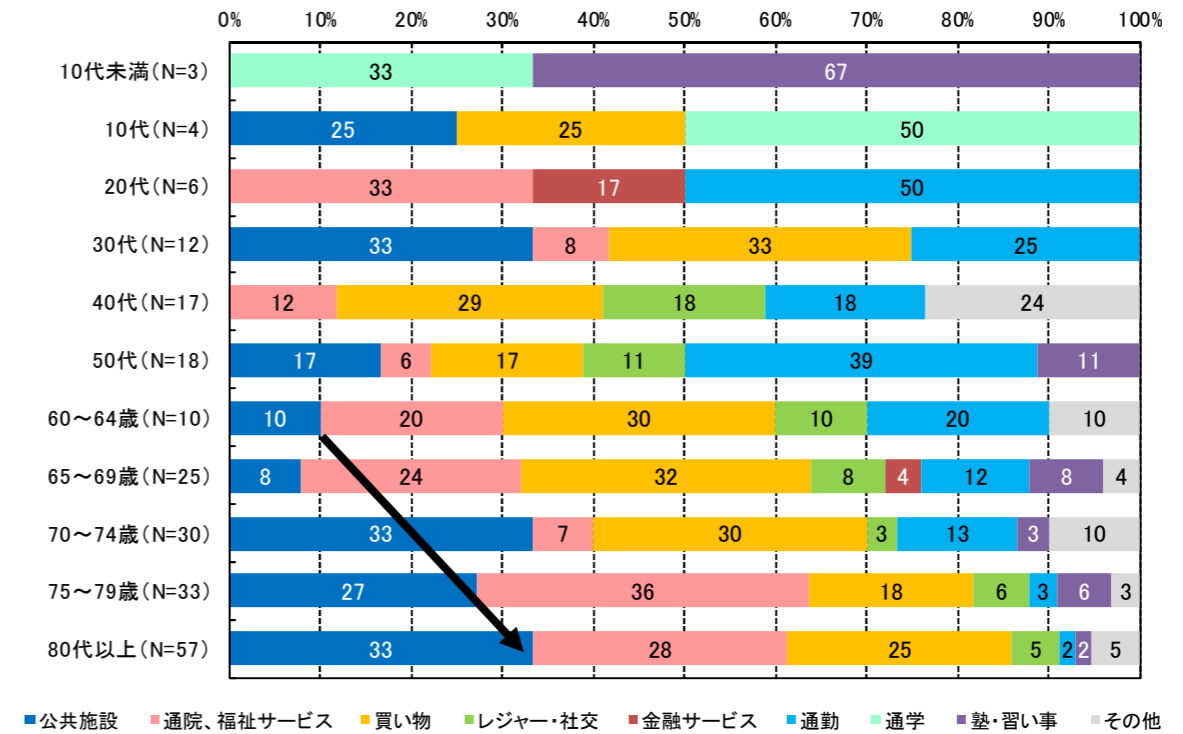


図 1-11 年齢別の利用目的の割合 (アンケート調査)

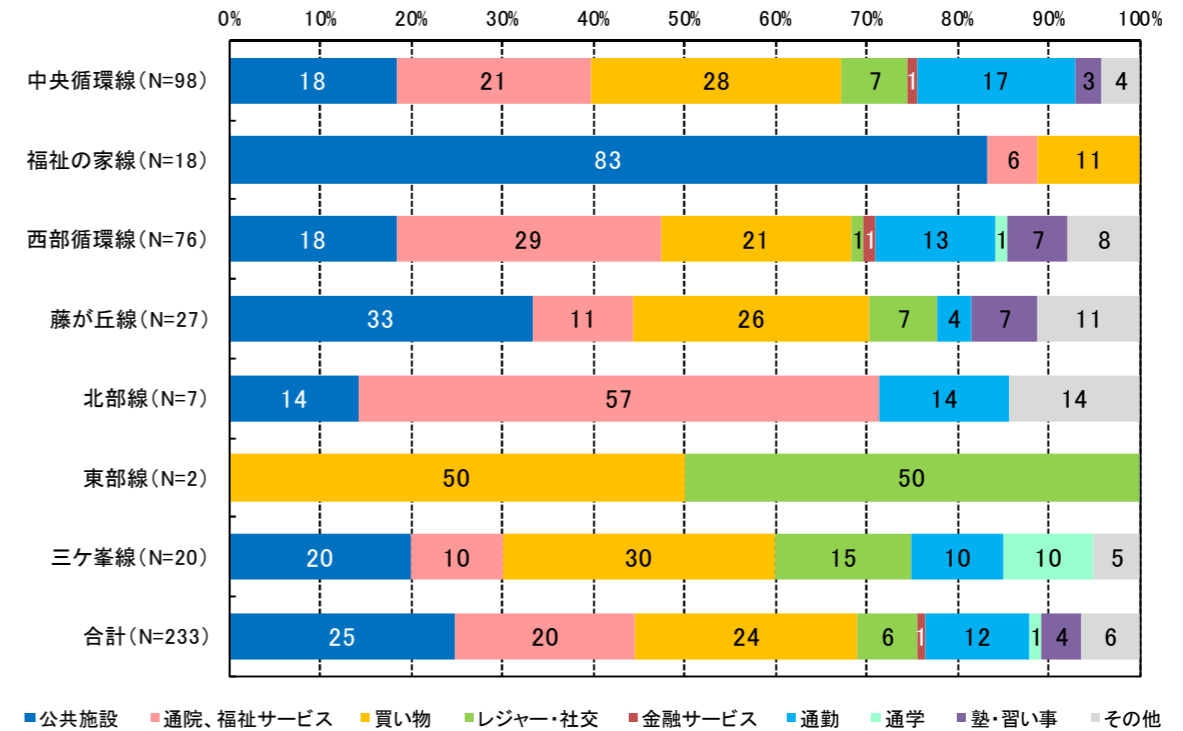


図 1-12 路線別の利用目的の割合 (アンケート調査)

2) 主な行き先

- 「愛知医大」、「福祉の家・ござらっせ」、「アピタ」、「イオン」、「名古屋市内・藤が丘」、「市役所」が目立つ。

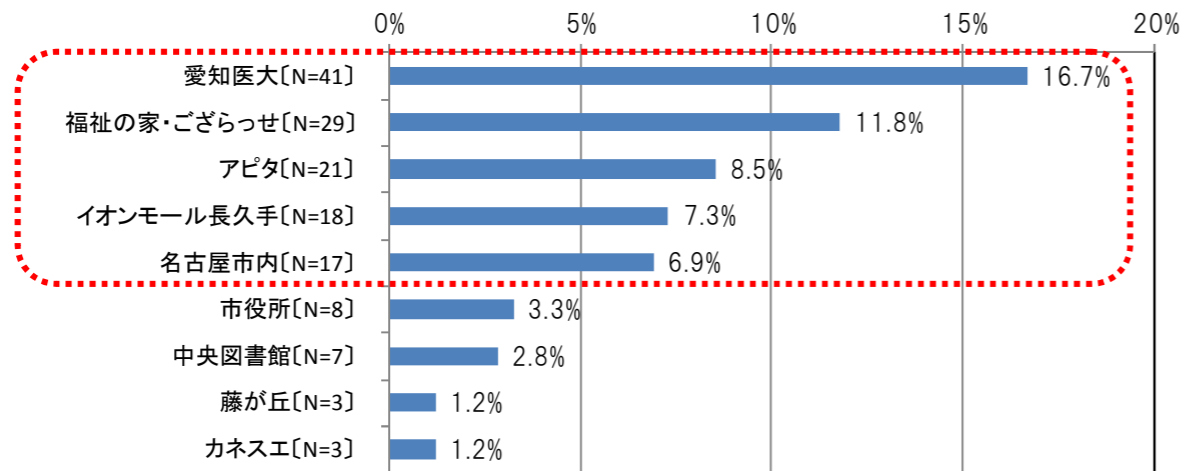


図 1-13 アンケートを受け取った時の目的地（アンケート調査）

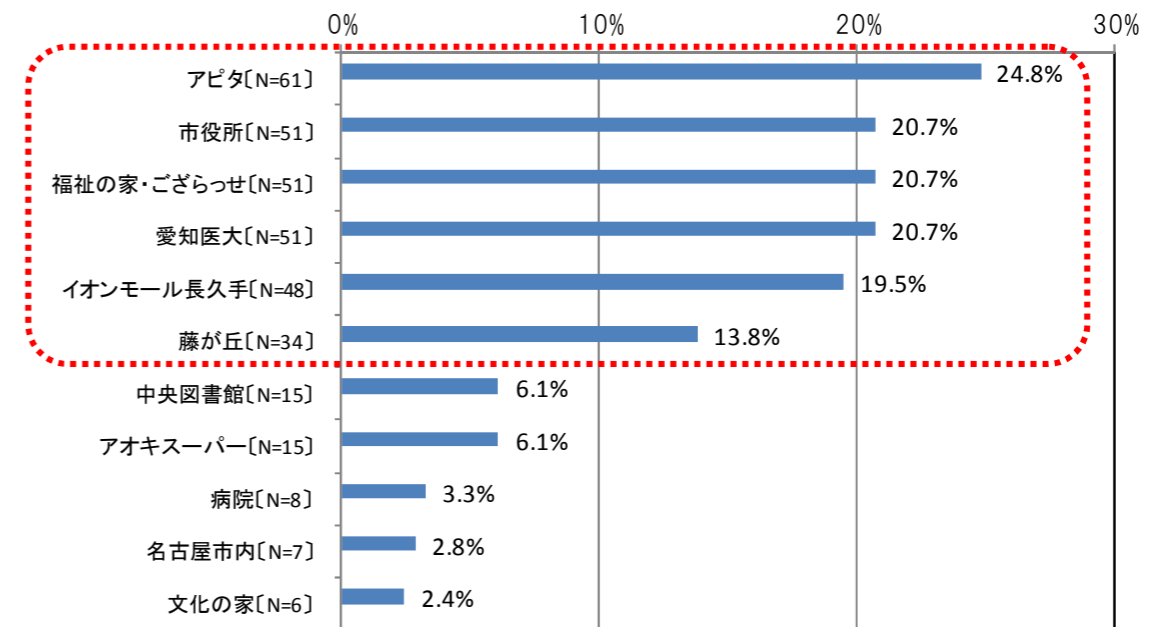


図 1-14 普段、Nバスでよく行く場所（施設）（アンケート調査）

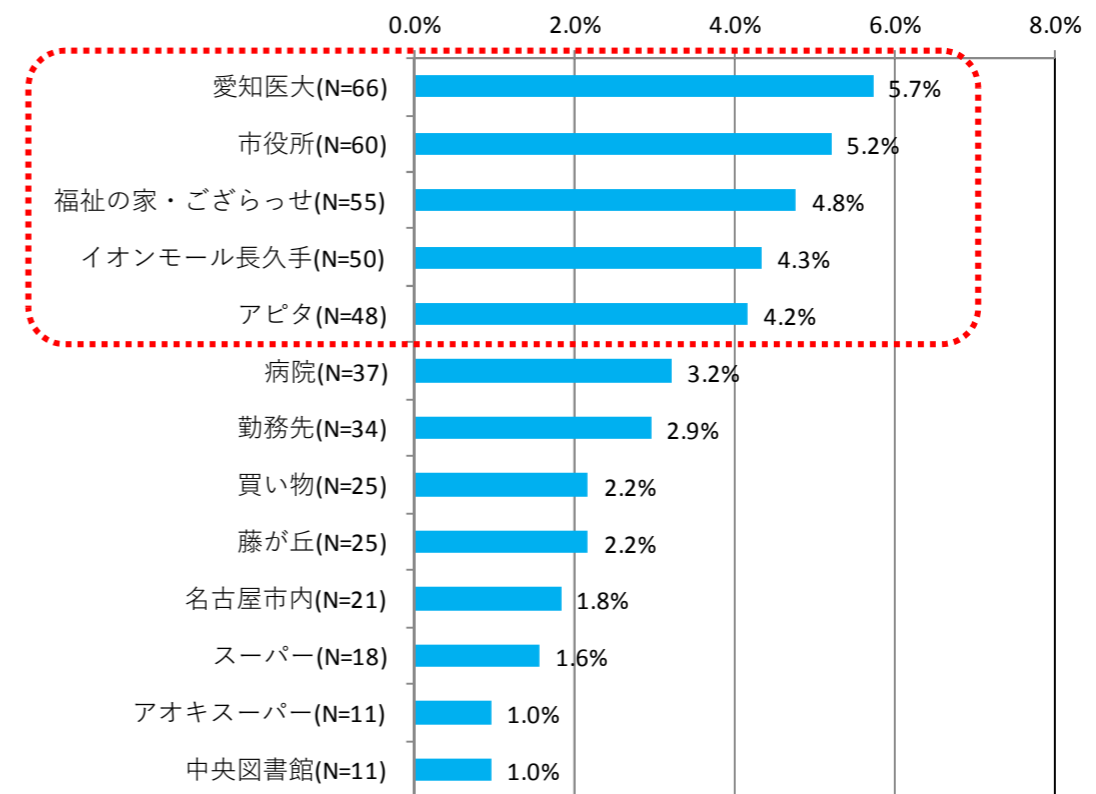


図 1-15 OD調査票を受け取った時の目的地（OD調査）

3) 路線別での普段よく行く場所の構成

- 全ての路線で上位に位置する施設は「福祉の家・ござらっせ」となっている。

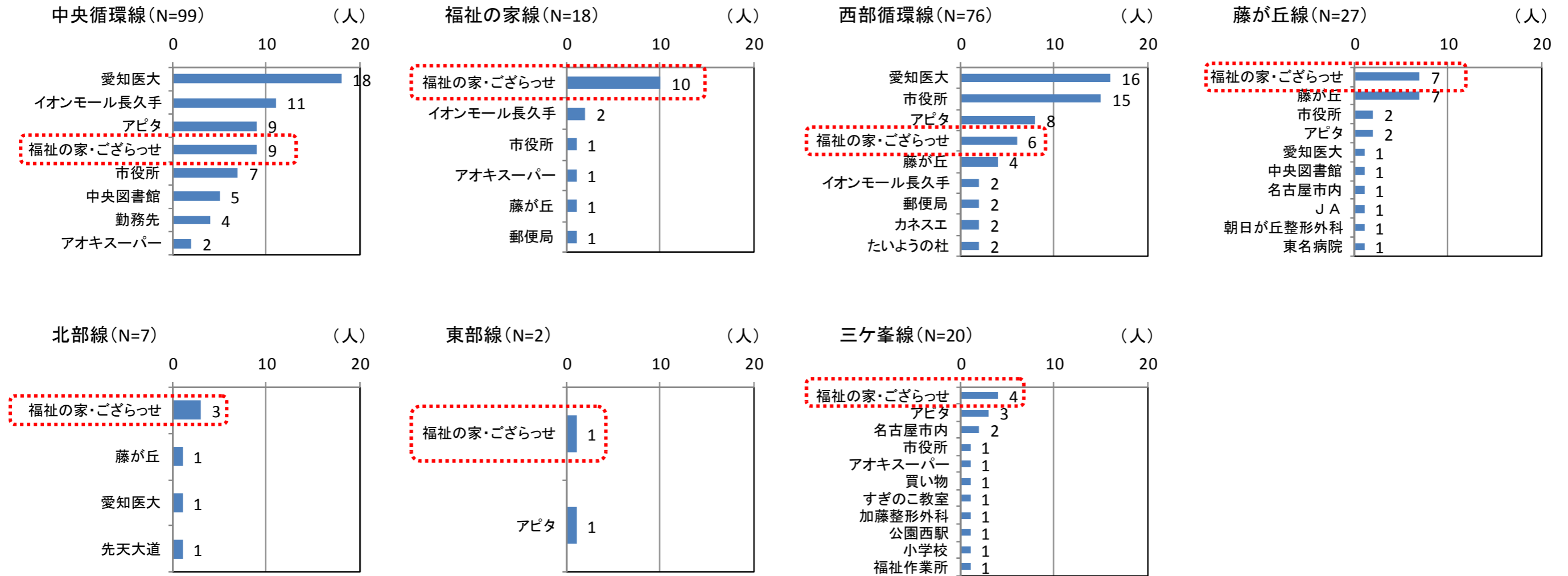


図 1-16 路線別でのNーバスで普段良く行く場所 (アンケート調査)

4) バス停別利用者数

- 主な行き先の上位に位置している「愛知医大」、「福祉の家・ござらっせ」、「アピタ」、「イオン」、「名古屋市内・藤が丘」、「市役所」の最寄りのバス停での利用の多さが目立っている。

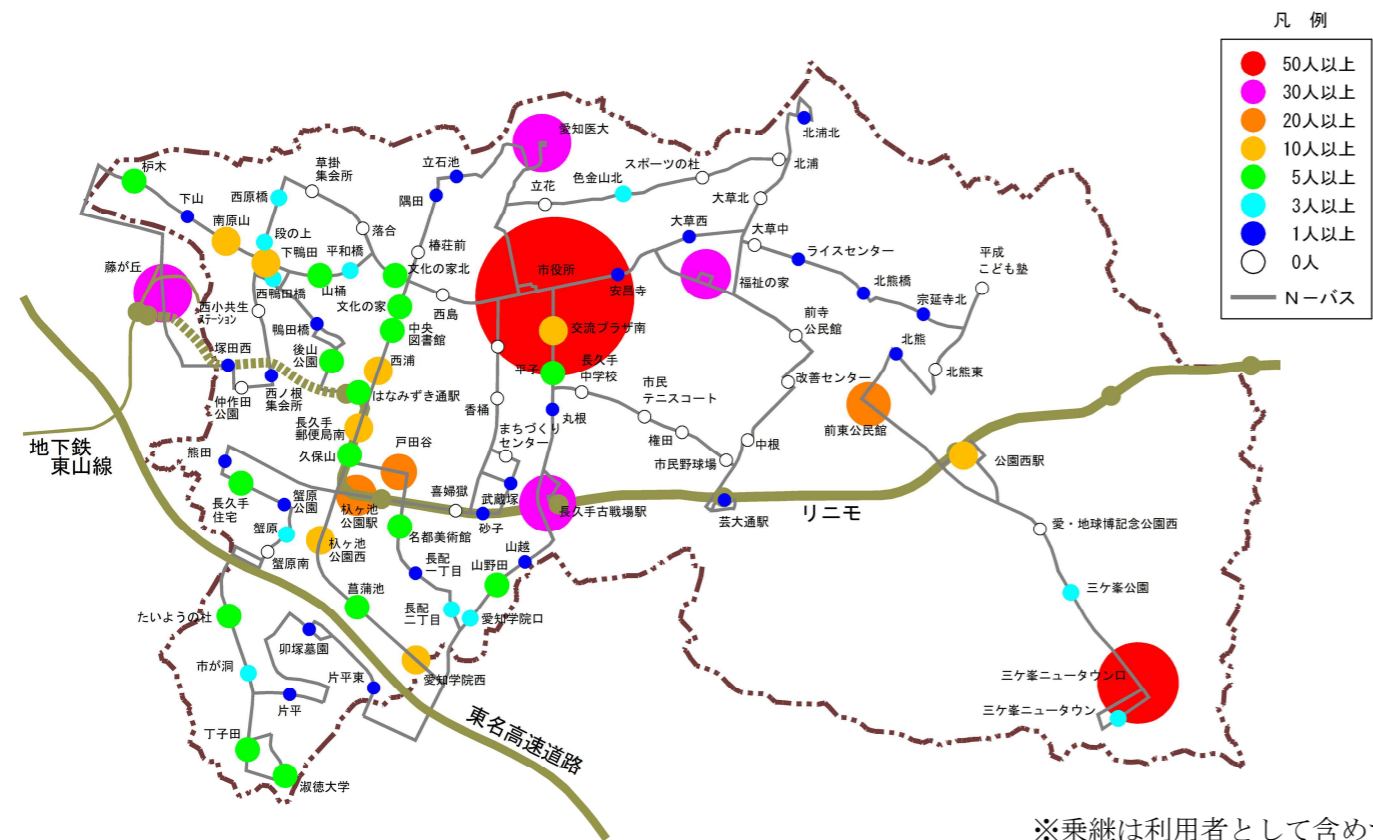


図 1-17 N-バスのバス停別利用者規模（乗車利用者）：平日（OD調査）

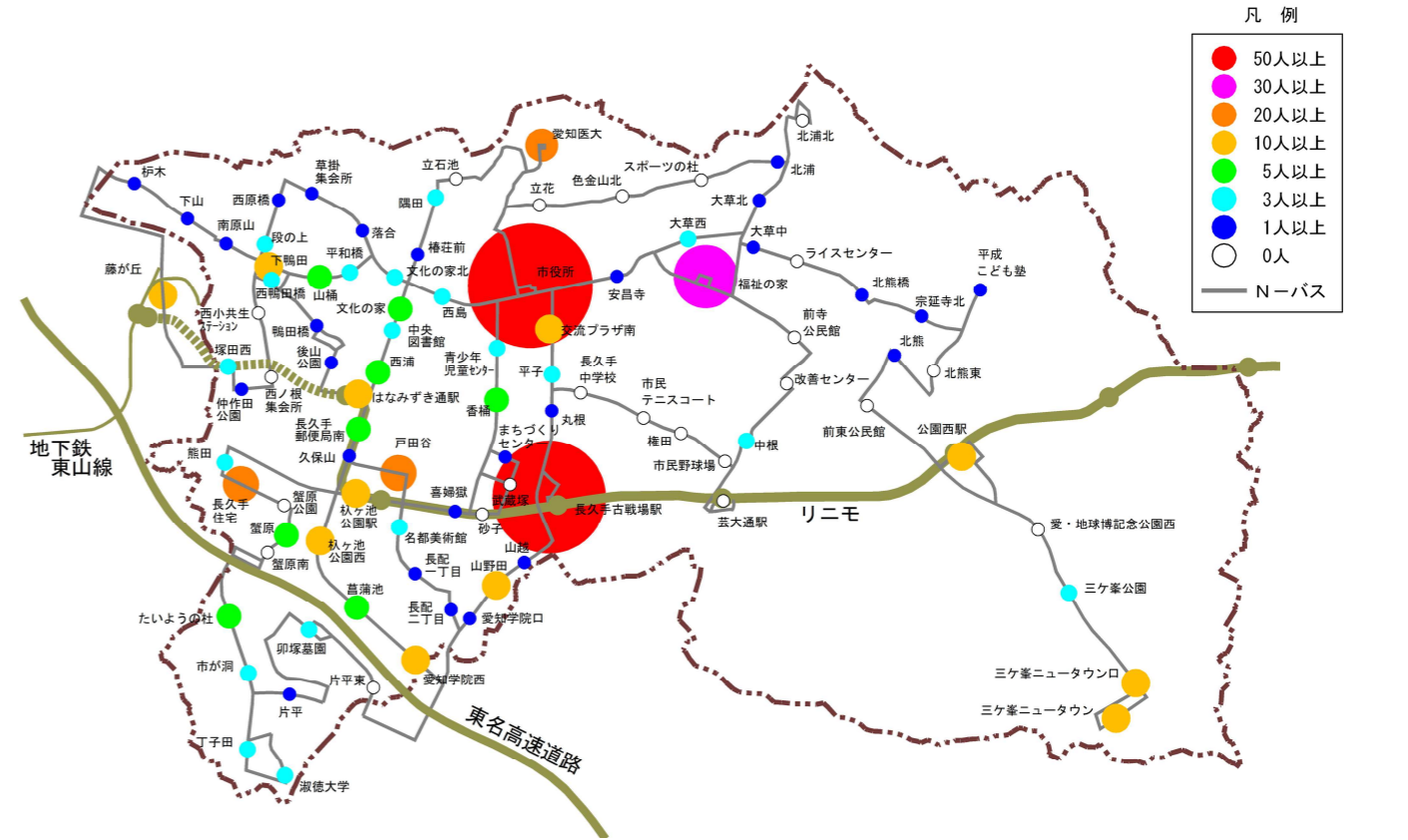


図 1-19 N-バスのバス停別利用者規模（乗車利用者）：休日（OD調査）

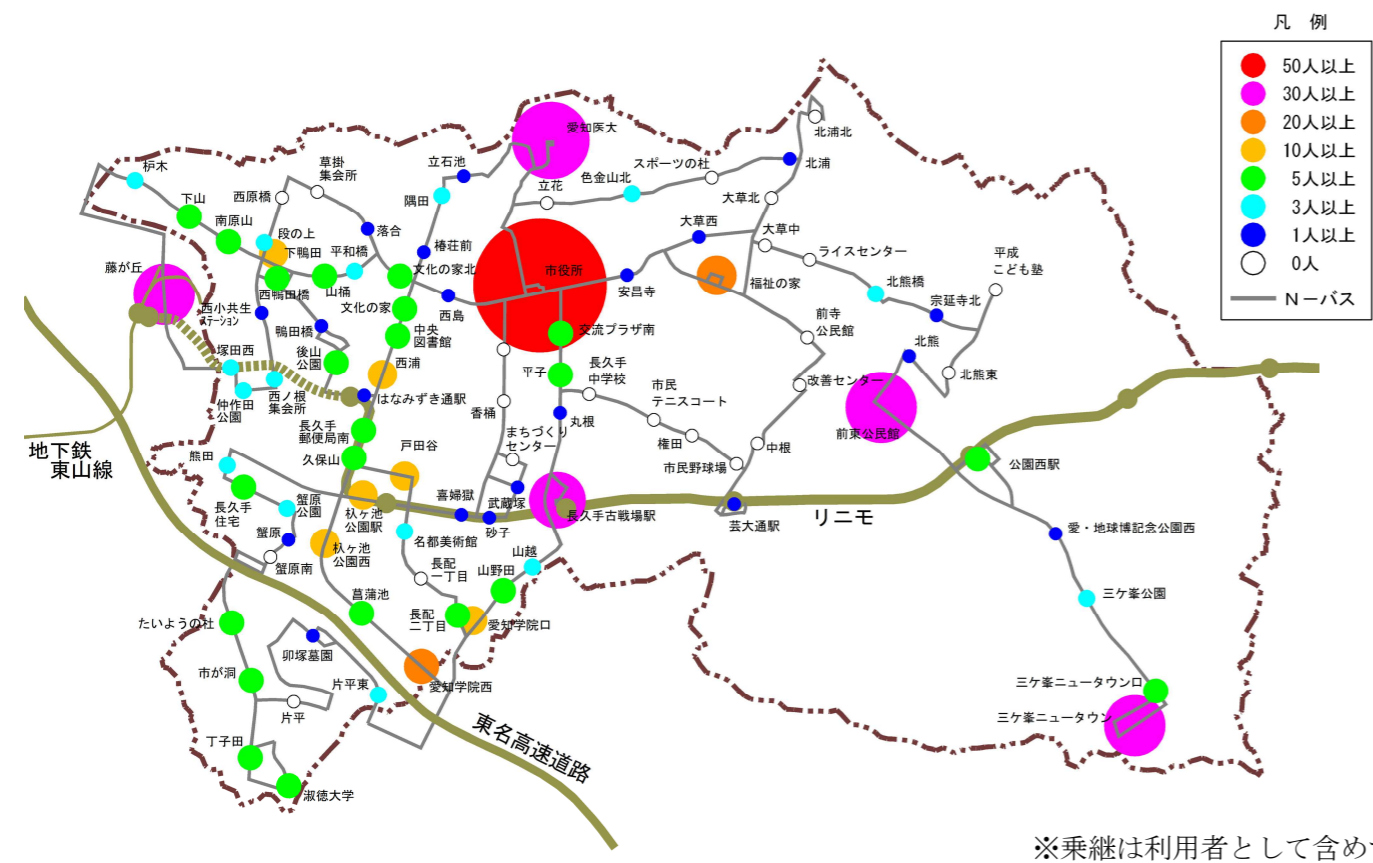


図 1-18 N-バスのバス停別利用者規模（降車利用者）：平日（OD調査）

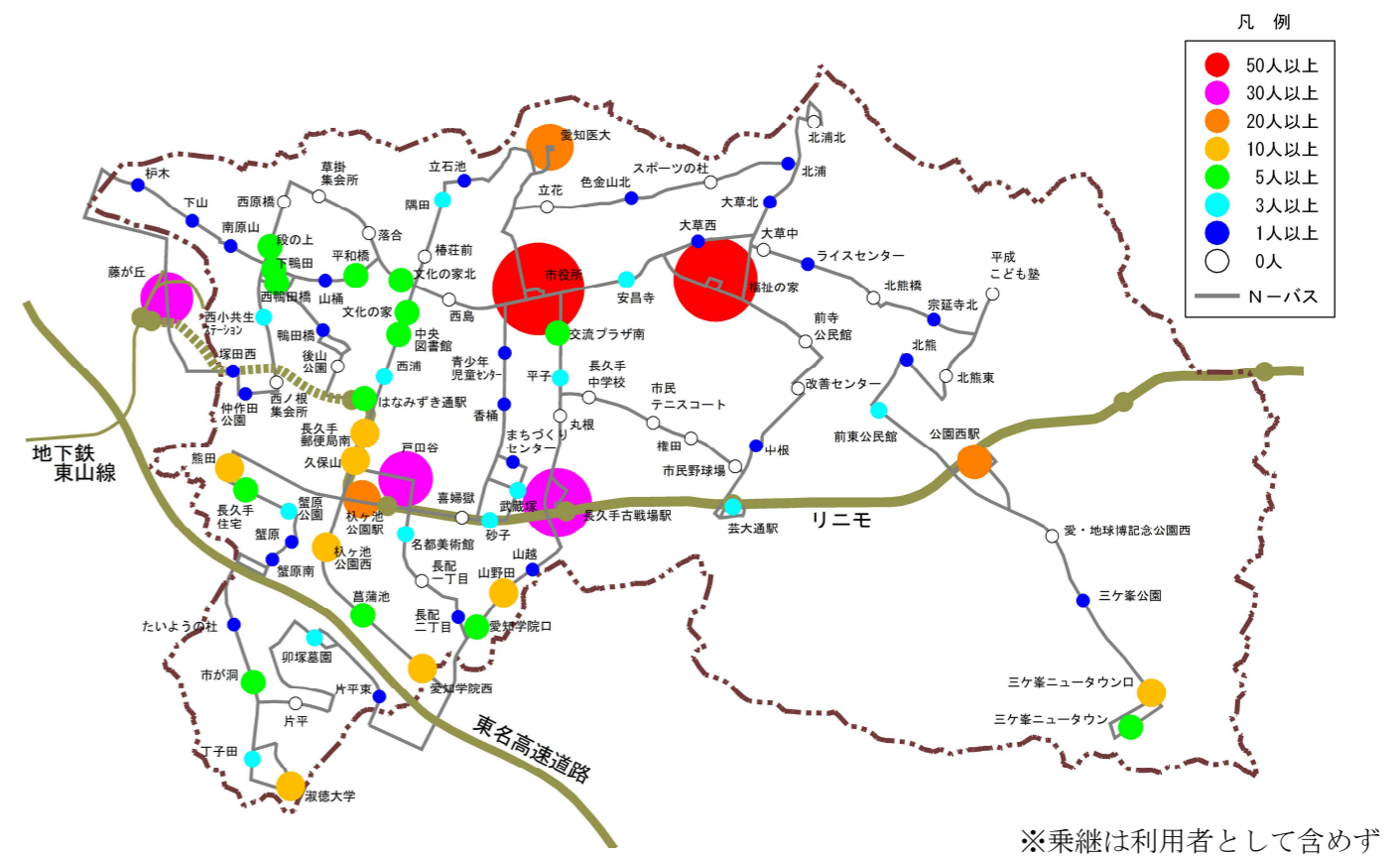


図 1-20 N-バスのバス停別利用者規模（降車利用者）：休日（OD調査）

5) N-バスで普段よく行く場所の乗車バス停

① 愛知医大・市役所

- 主な市の西部からの利用が目立っている。

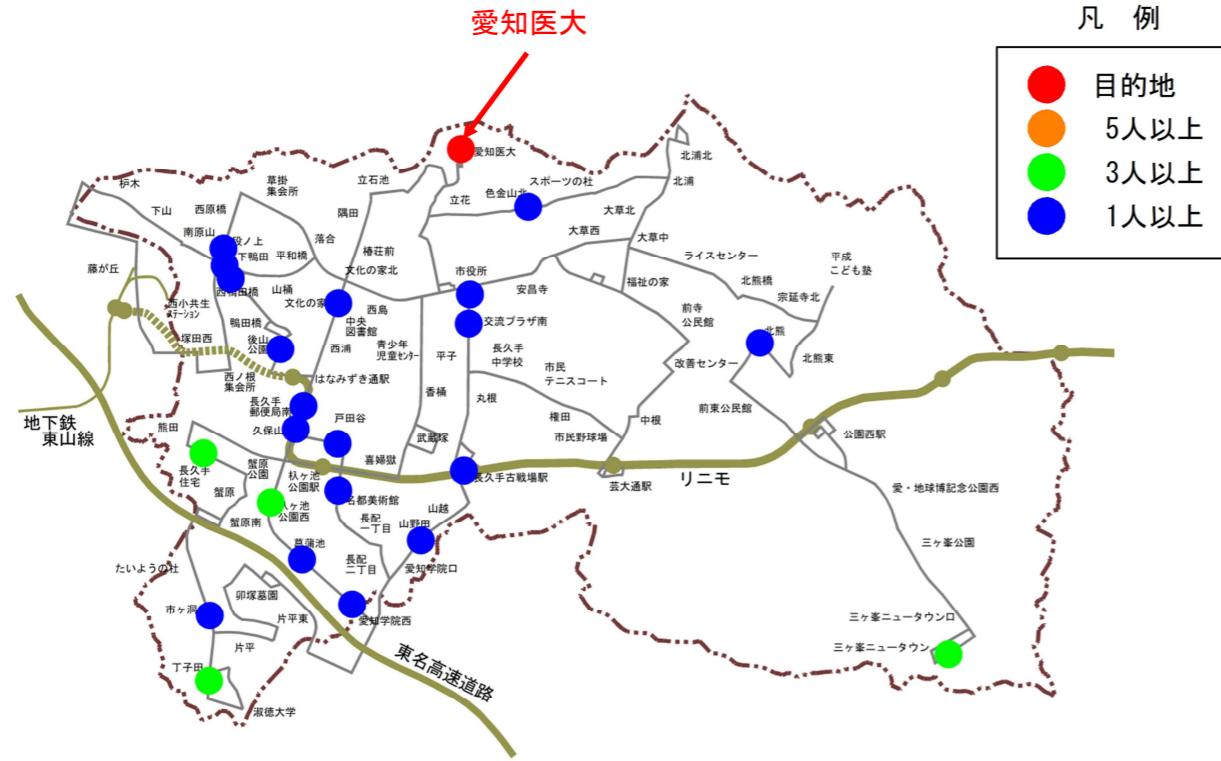


図 1-21 愛知医大に行く場合の乗車バス停の分布 (アンケート調査)

② アピタ・イオン

- 市の西部からの利用が目立つほか、市の東部からも利用がみられる。

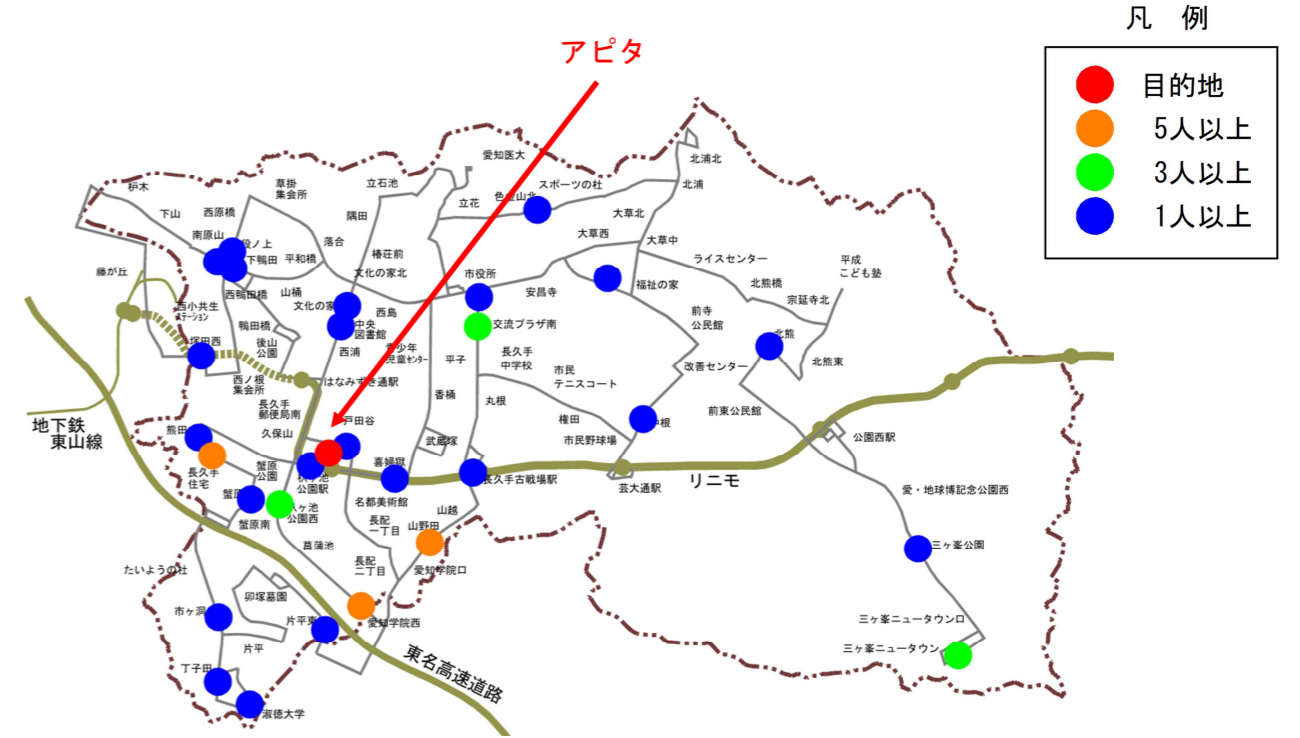


図 1-23 アピタに行く場合の乗車バス停の分布 (アンケート調査)

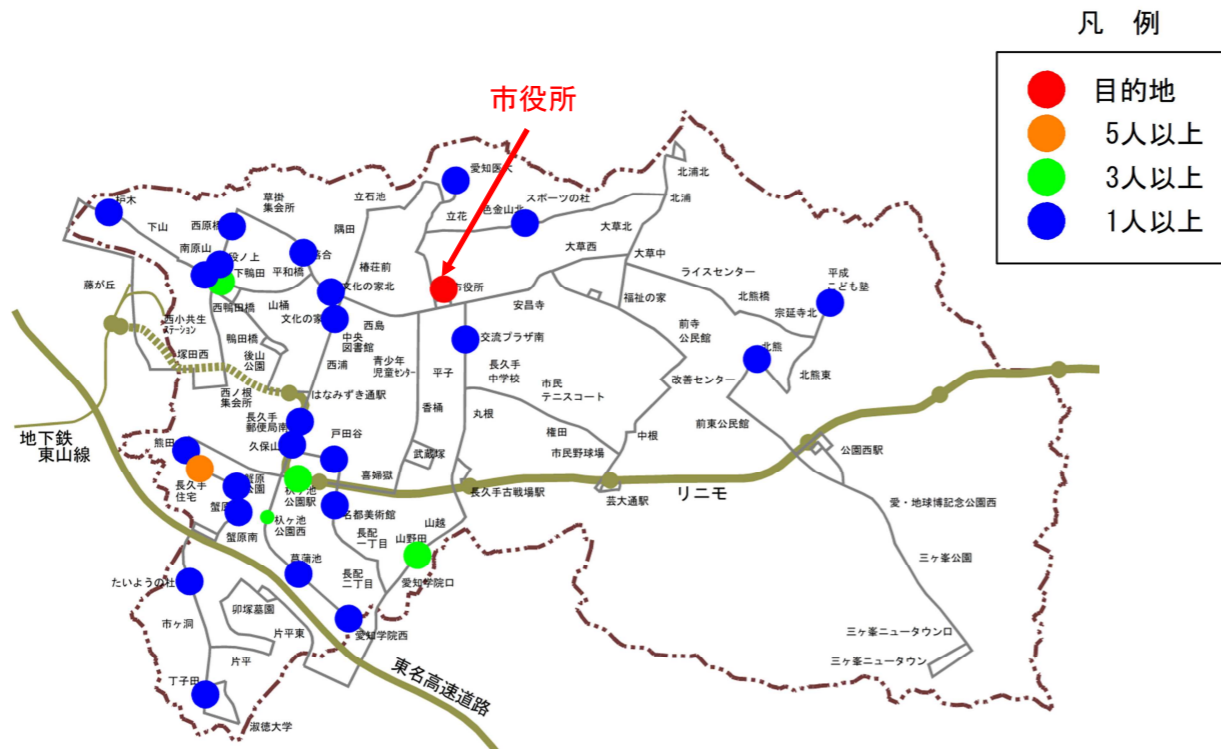


図 1-22 市役所に行く場合の乗車バス停の分布 (アンケート調査)

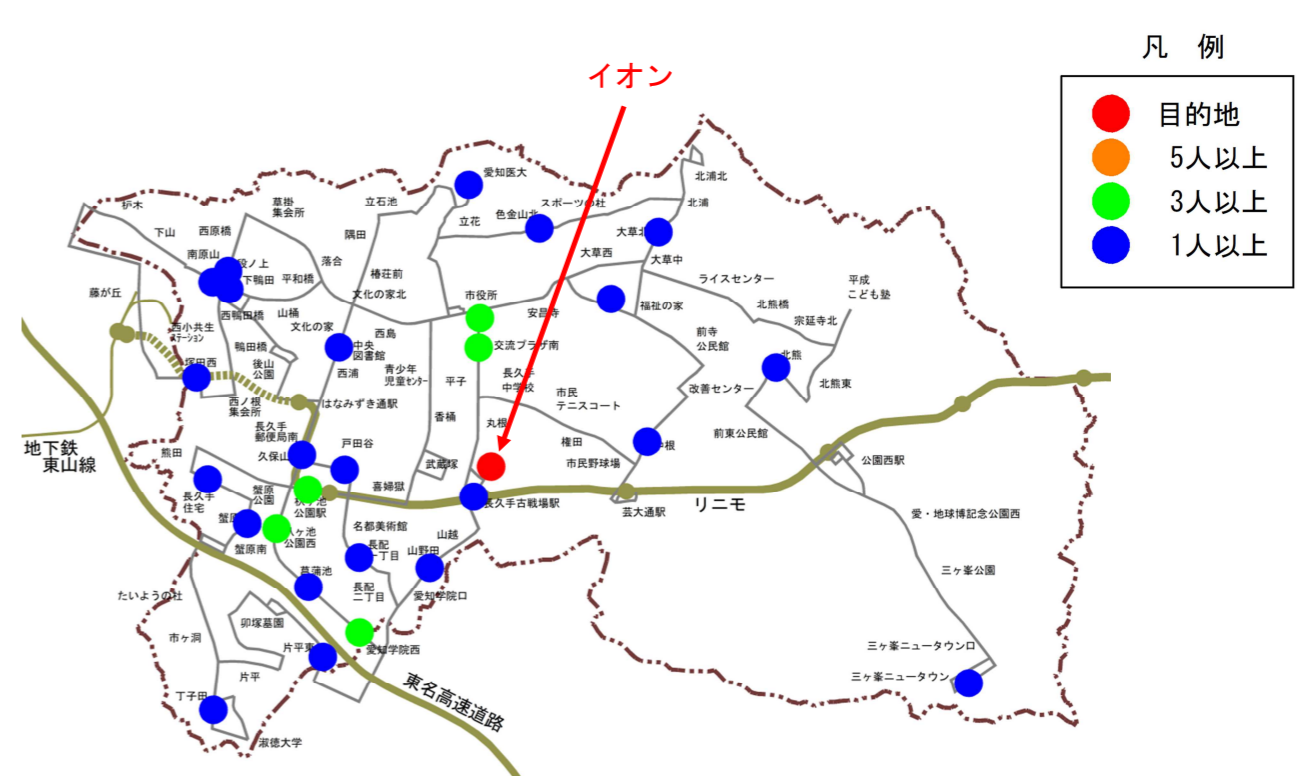


図 1-24 イオンに行く場合の乗車バス停の分布 (アンケート調査)

③ 福祉の家・ござらっせ

- 主に西部からの利用が目立つ中、南部からの利用も目立つ。

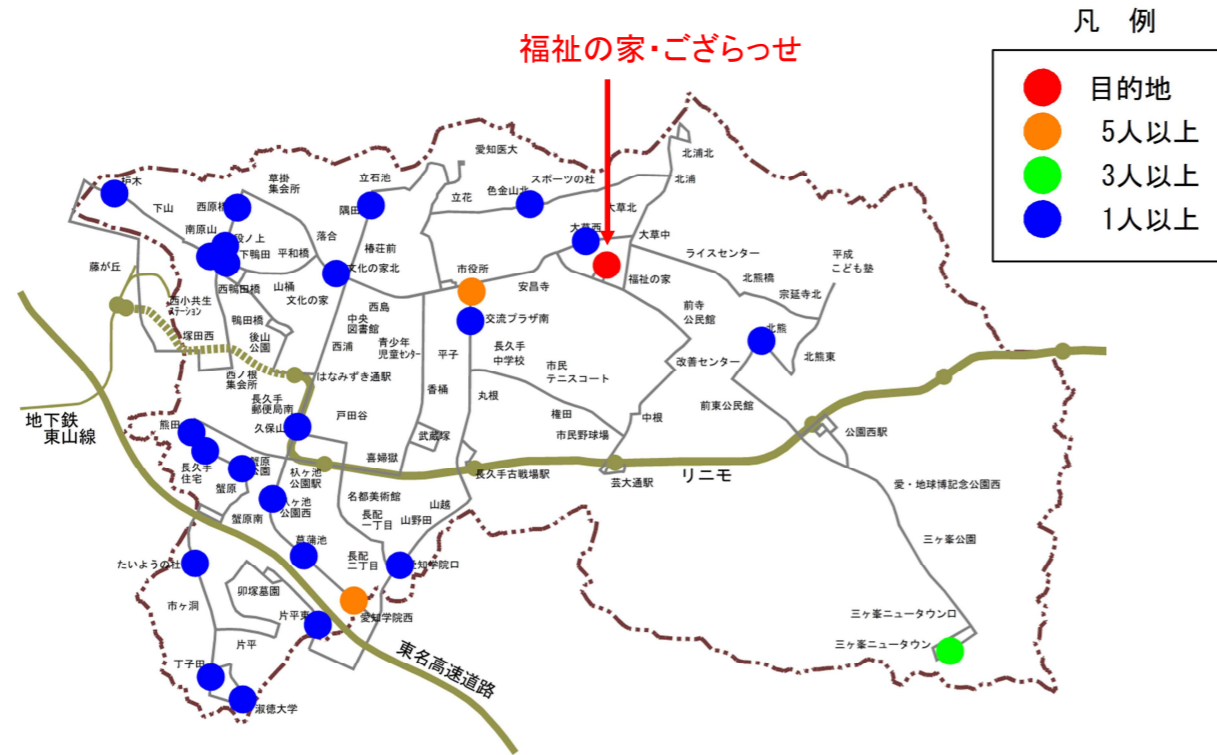


図 1-25 福祉の家・ござらっせに行く場合の乗車バス停の分布（アンケート調査）

④ 藤が丘

- 主な市の西部からの利用が目立っている。

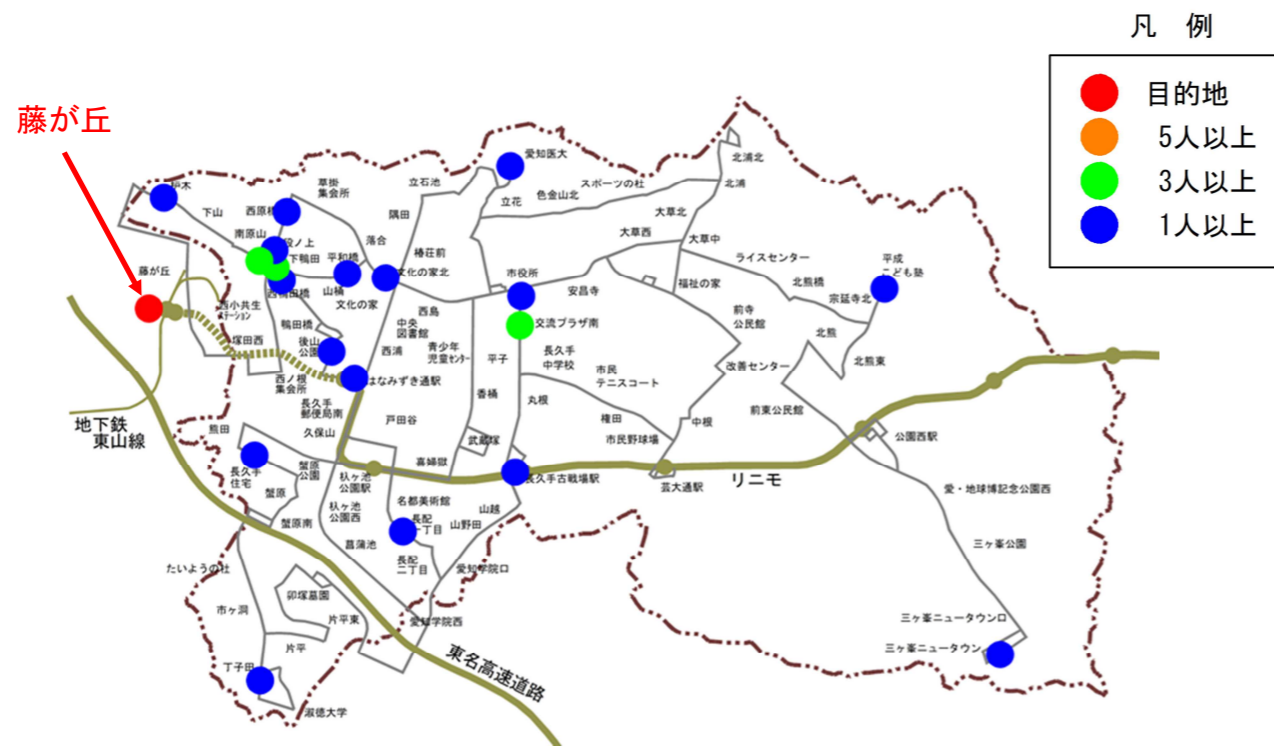


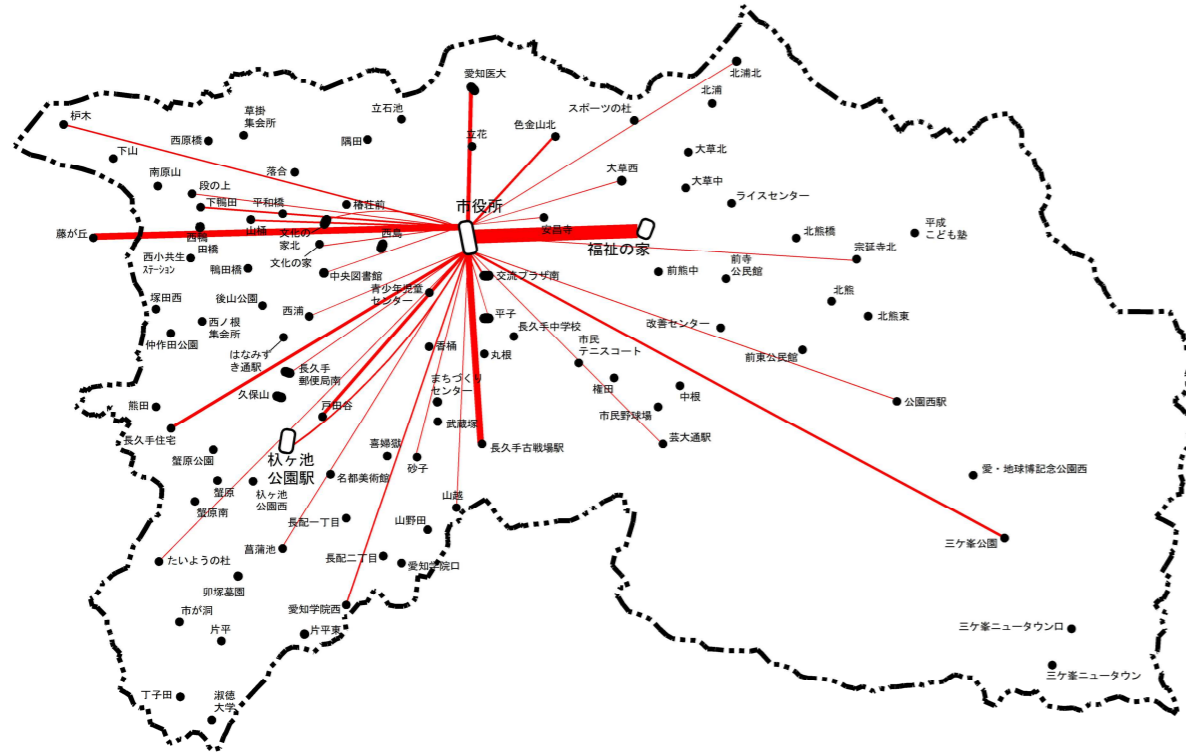
図 1-26 藤が丘に行く場合の乗車バス停の分布（アンケート調査）

6) バス停間の移動実態：OD調査結果

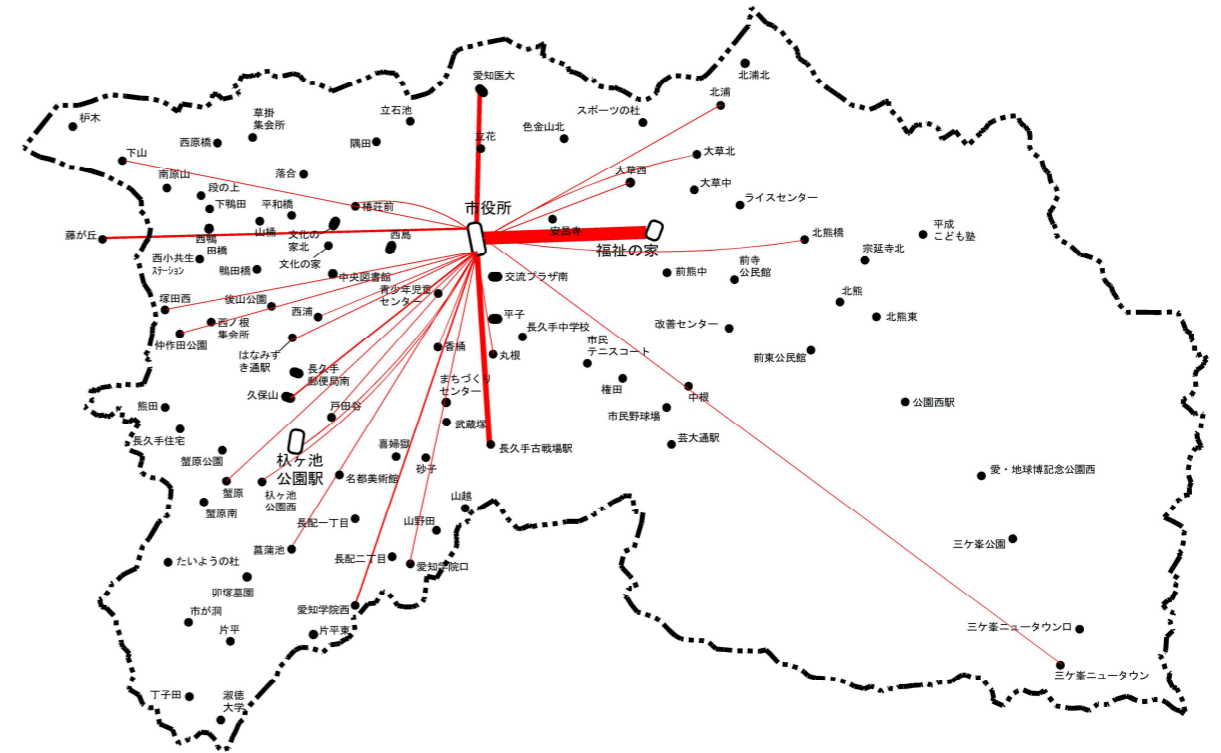
①「市役所バス停」との間の移動

- ・福祉の家、藤が丘、長久手古戦場駅、愛知医大との間の利用が多くなっている。

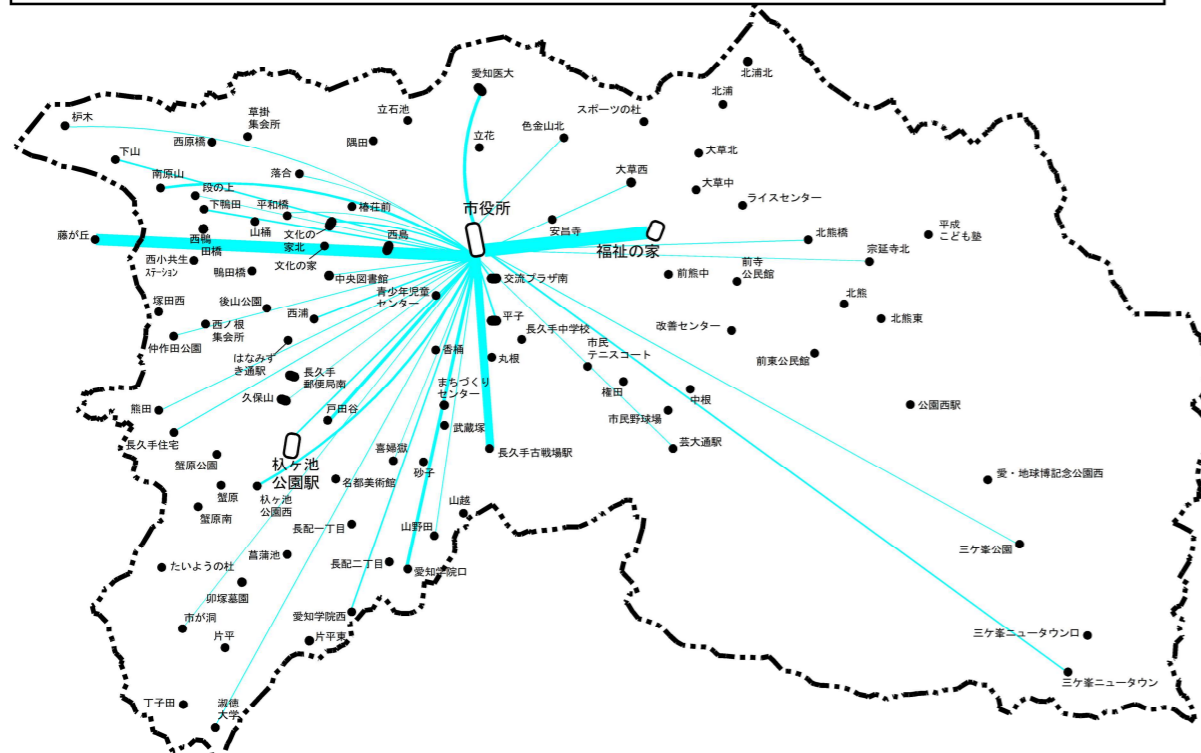
他のバス停から「市役所」バス停に集まる移動：合計 81 人【平日】



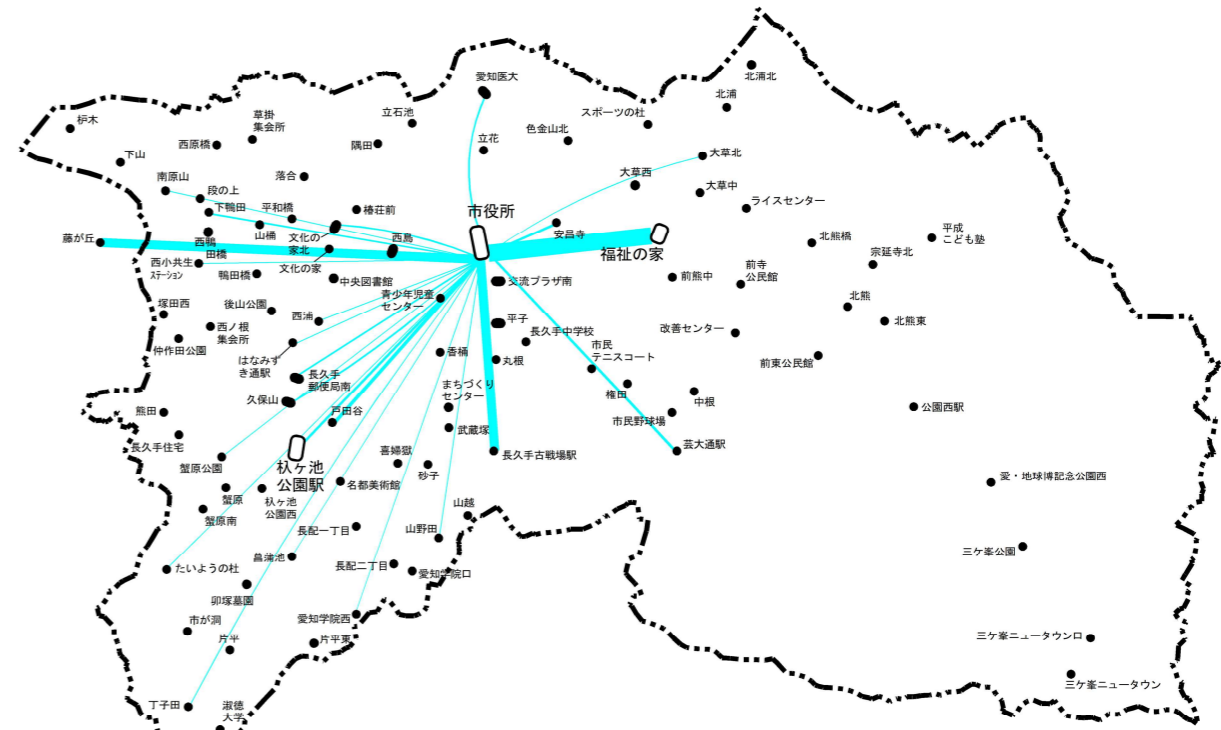
他のバス停から「市役所」バス停に集まる移動：合計 56 人【休日】



「市役所」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 98 人【平日】



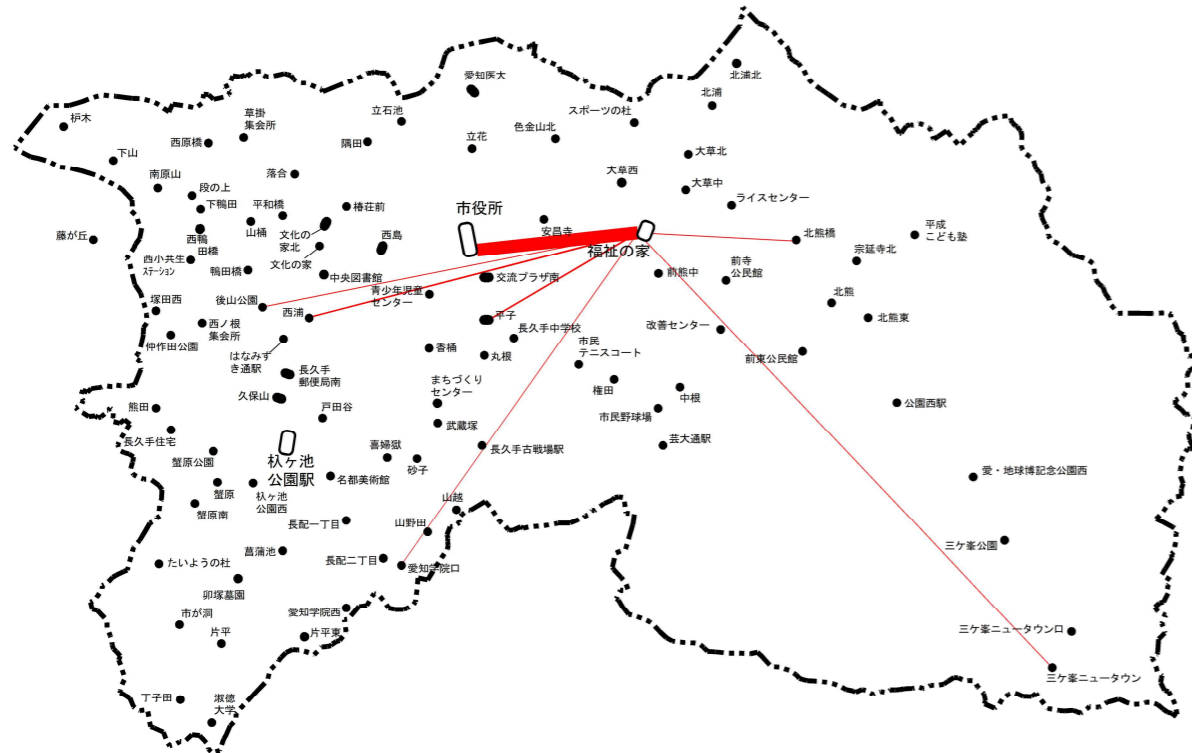
「市役所」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 77 人【休日】



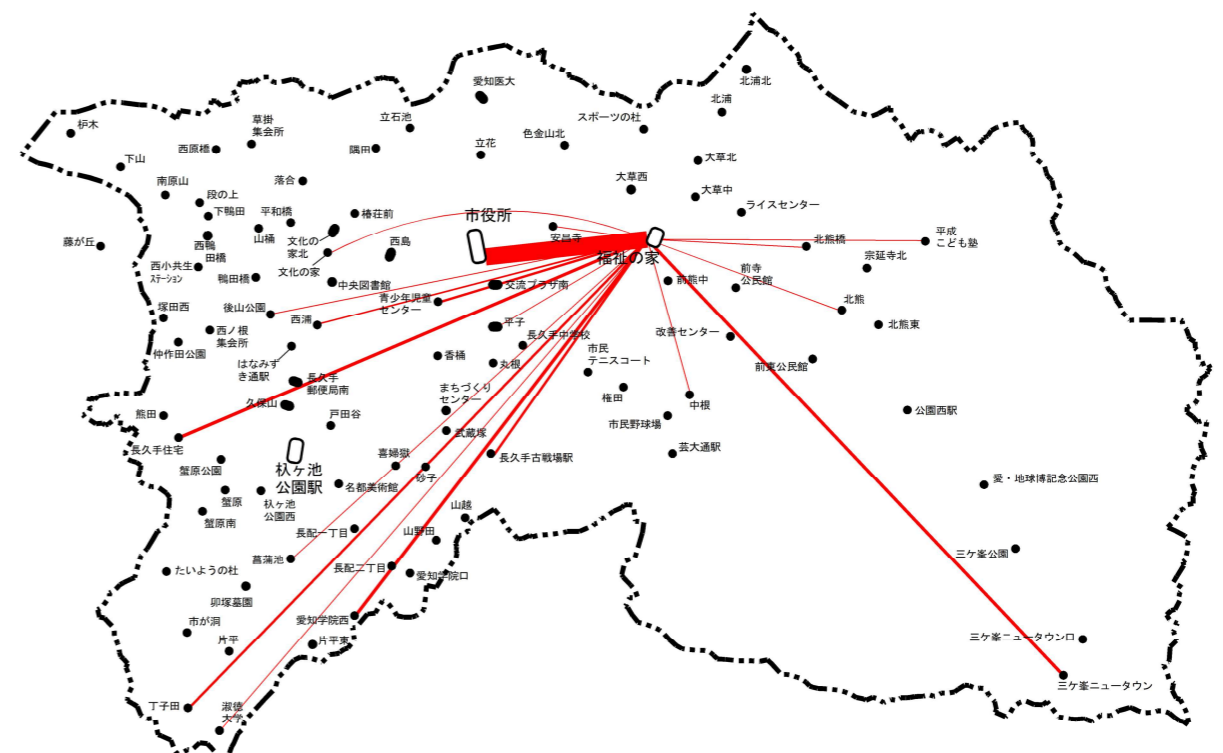
②「福祉の家バス停」との間の移動

- ・市役所との間の利用が多くなっている。

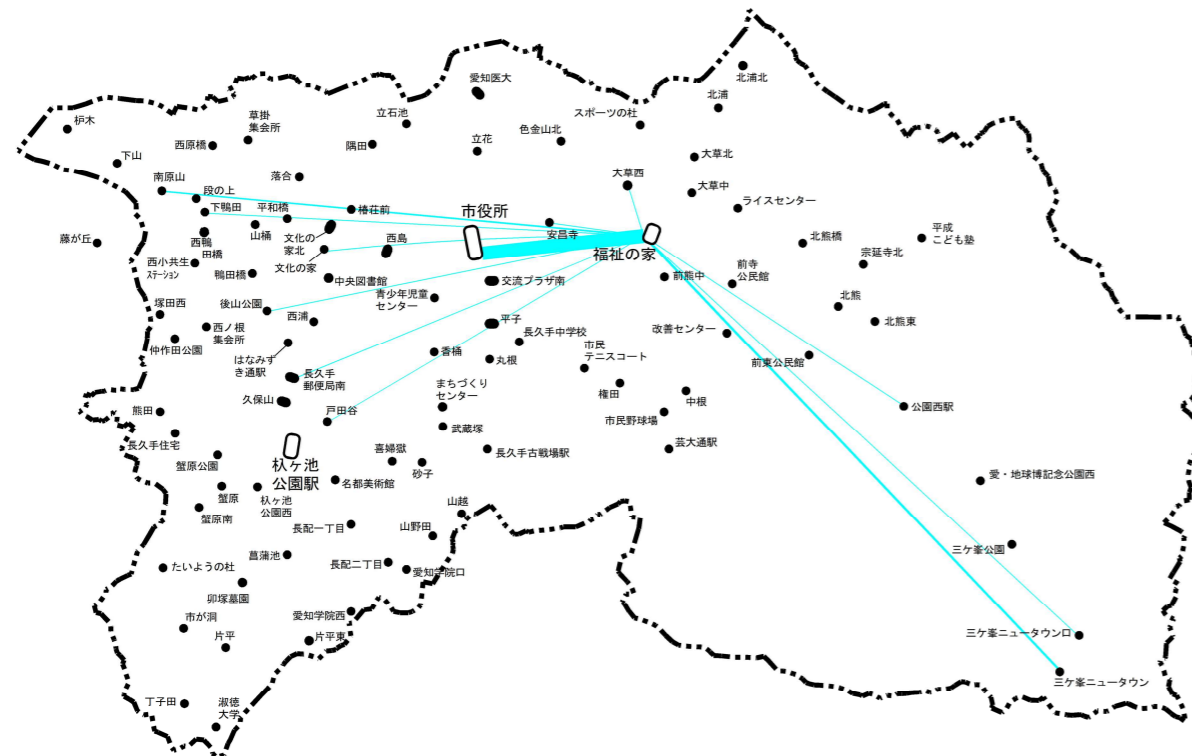
他のバス停から「福祉の家」バス停に集まる移動：合計 24 人【平日】



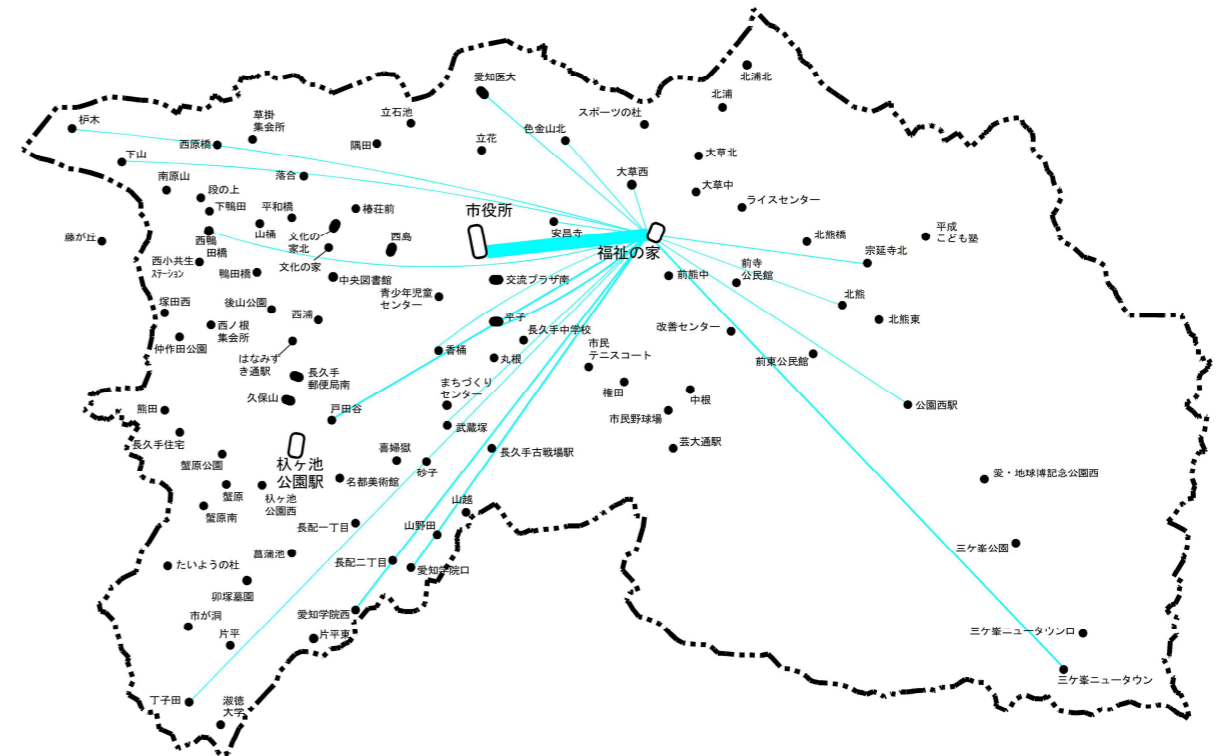
他のバス停から「福祉の家」バス停に集まる移動：合計 51 人【休日】



「福祉の家」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 31 人【平日】



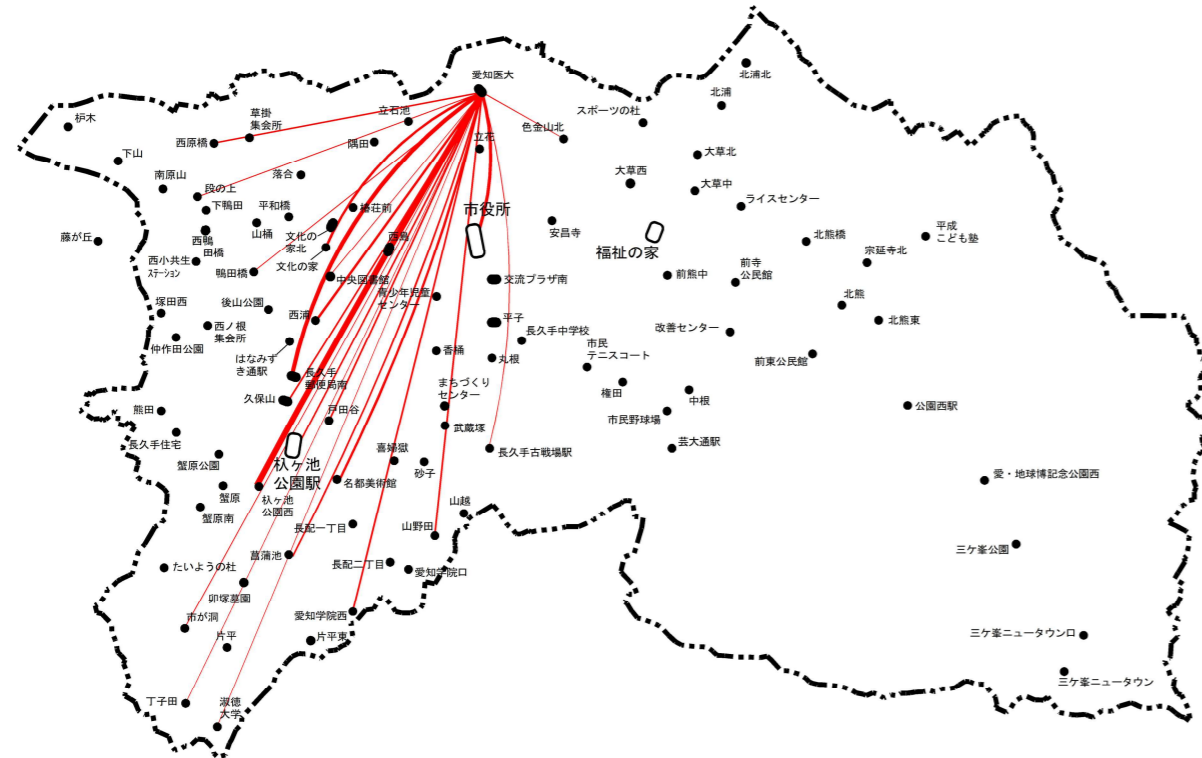
「福祉の家」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 39 人【休日】



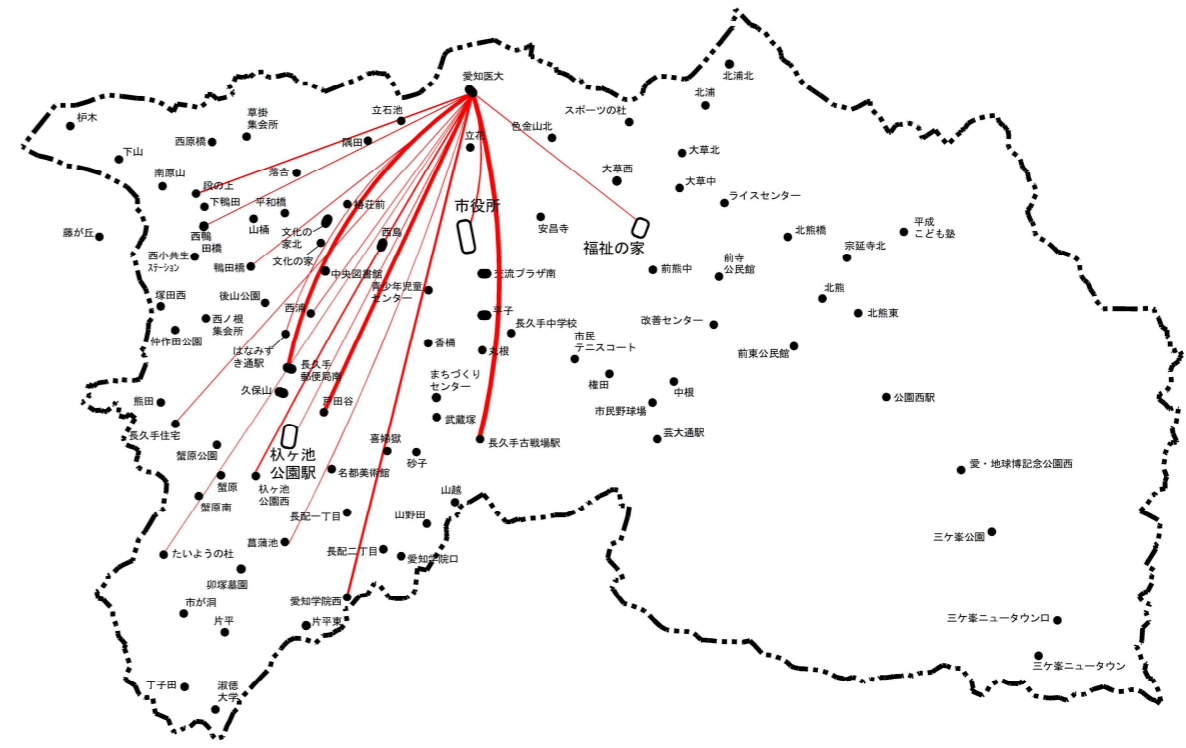
③「愛知医大バス停」との間の移動

- ・市の西部から南部を中心としたバス停間の利用が多くなっている。

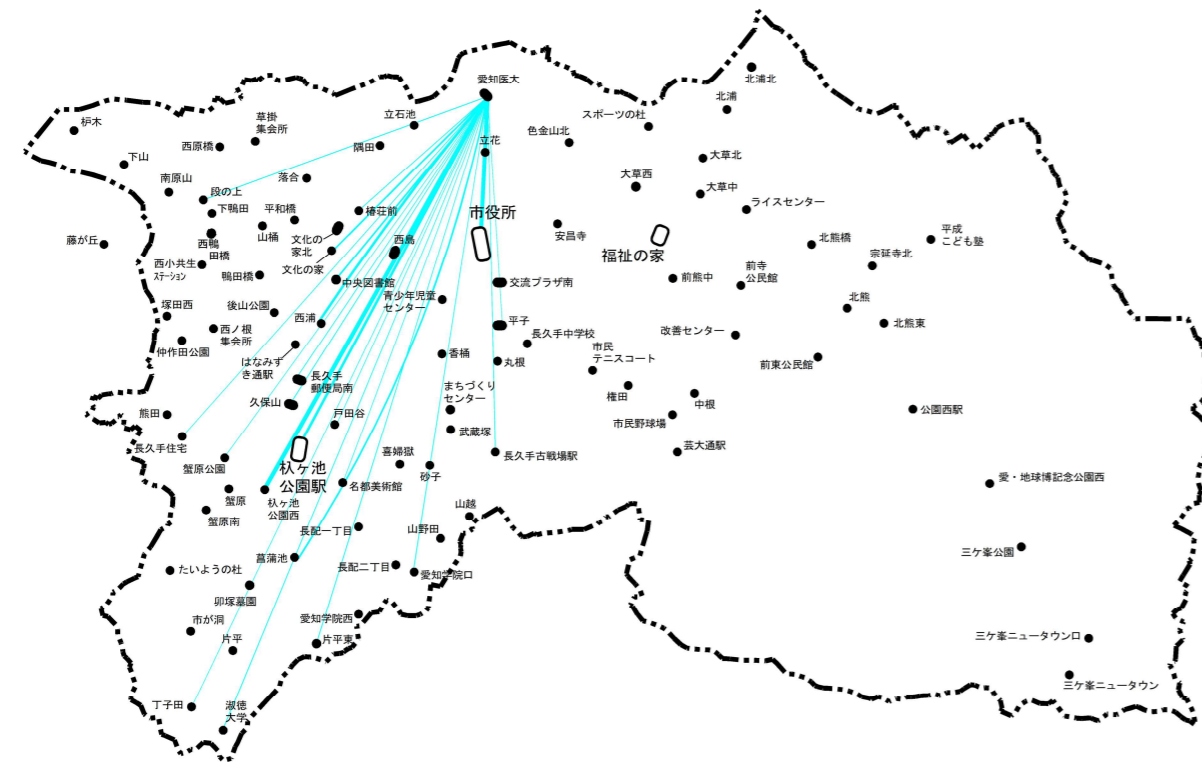
他のバス停から「愛知医大」バス停に集まる移動：合計 47 人【平日】



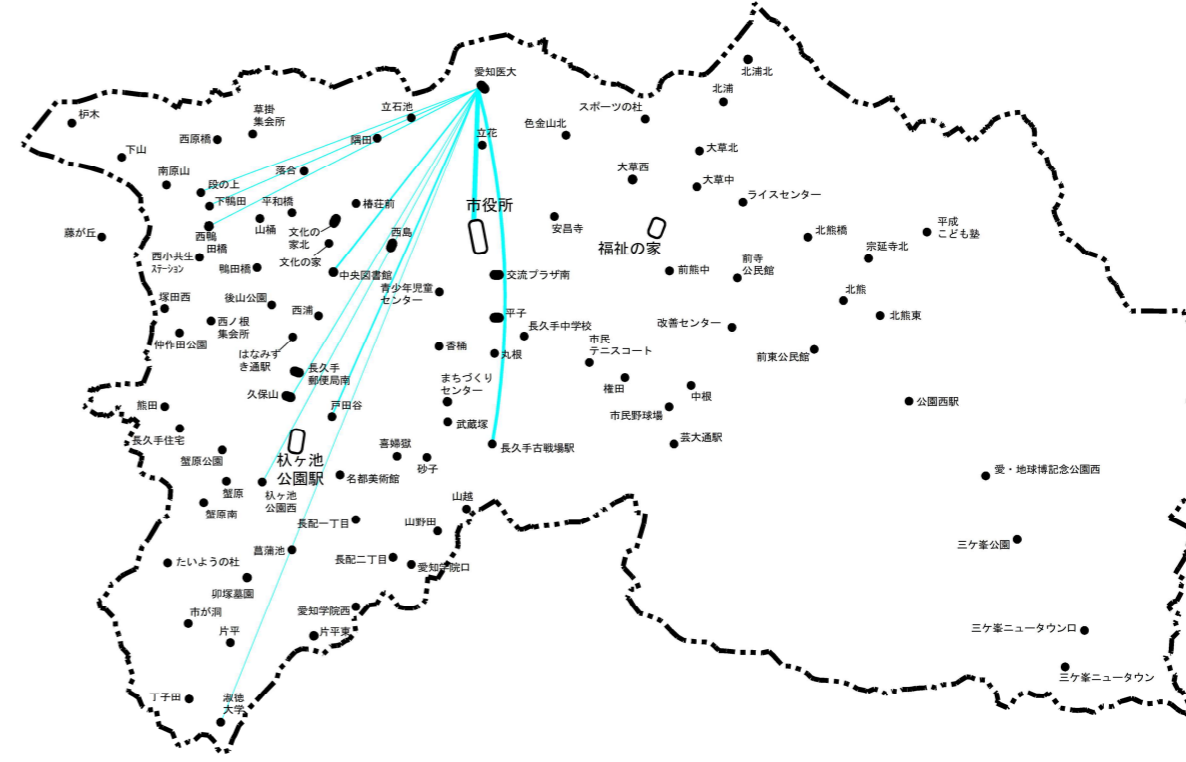
他のバス停から「愛知医大」バス停に集まる移動：合計 29 人【休日】



「愛知医大」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 36 人【平日】



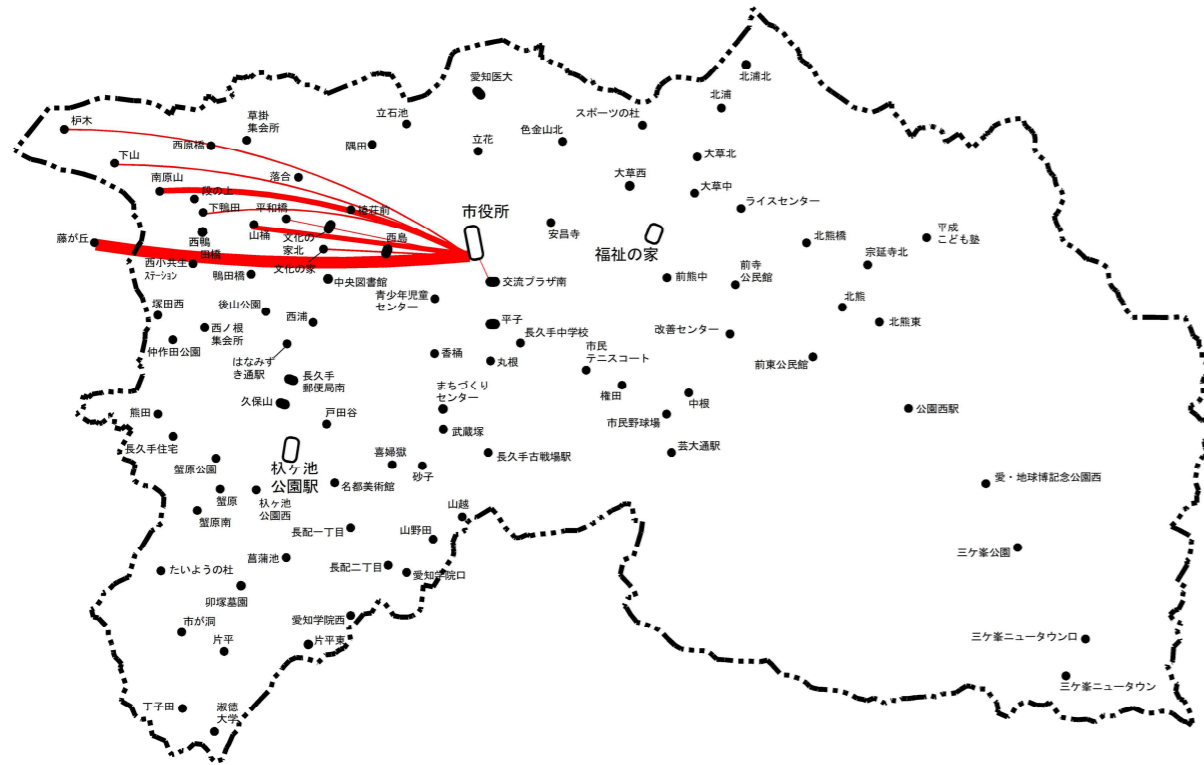
「愛知医大」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 20 人【休日】



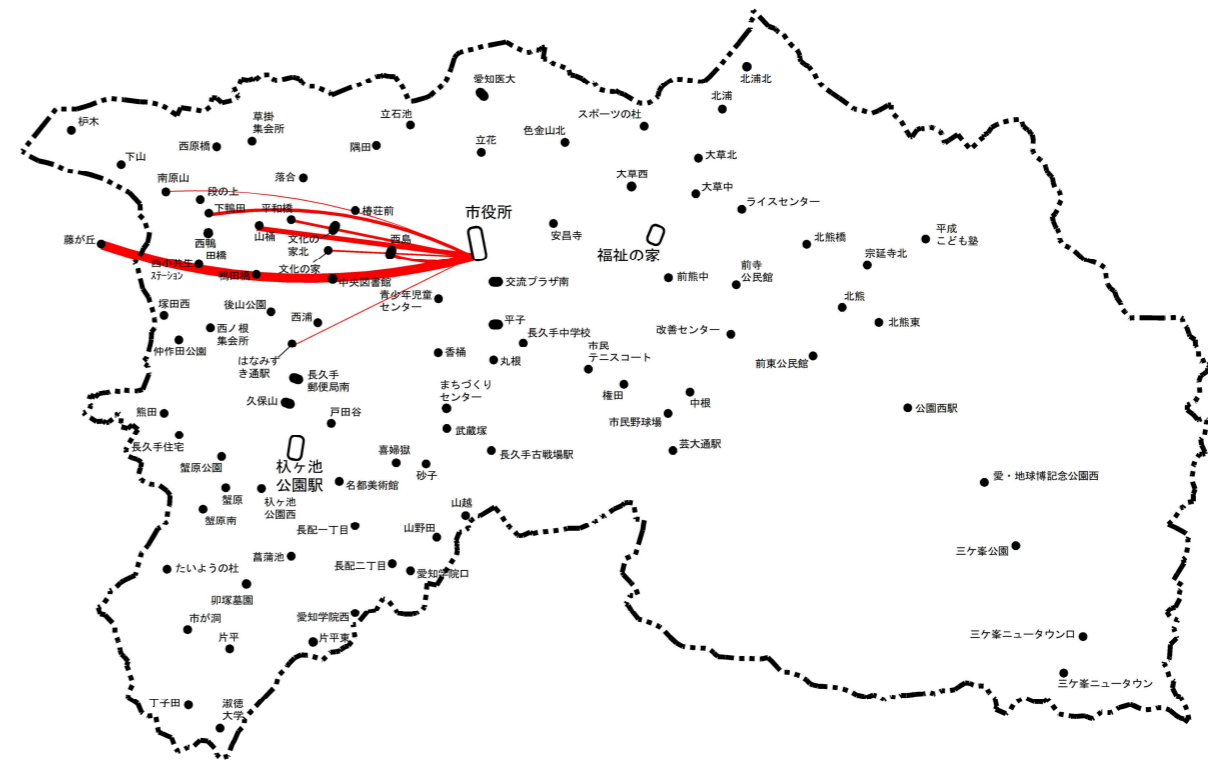
④「藤が丘バス停」との間の移動

- ・藤が丘駅との間の利用が多くなっている。

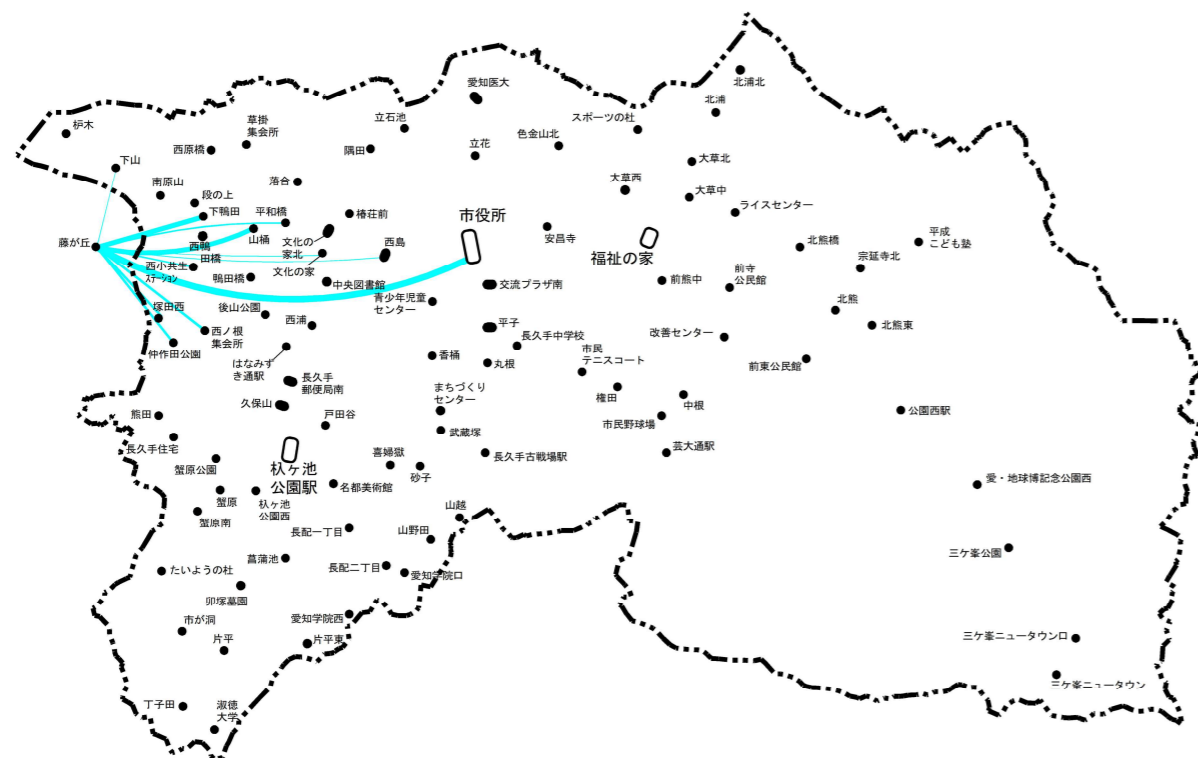
他のバス停から「藤が丘」バス停に集まる移動：合計 37 人【平日】



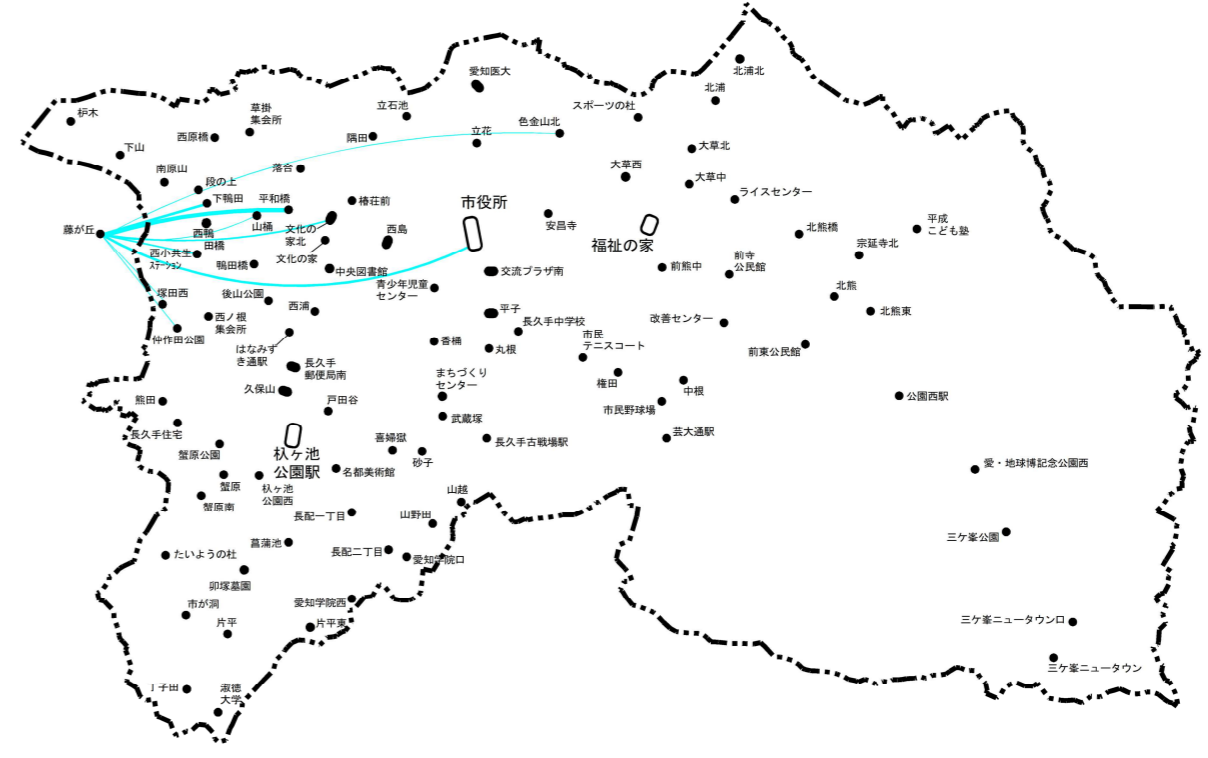
他のバス停から「藤が丘」バス停に集まる移動：合計 32 人【休日】



「藤が丘」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 36 人【平日】



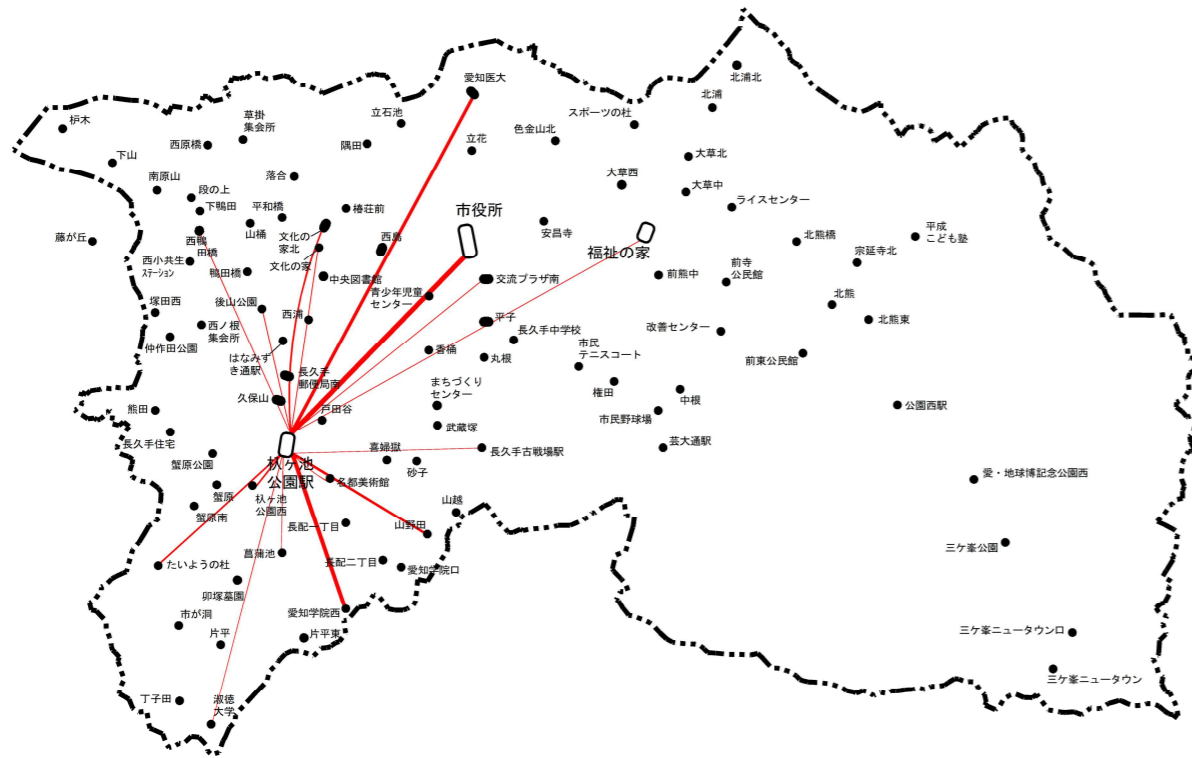
「藤が丘」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 19 人【休日】



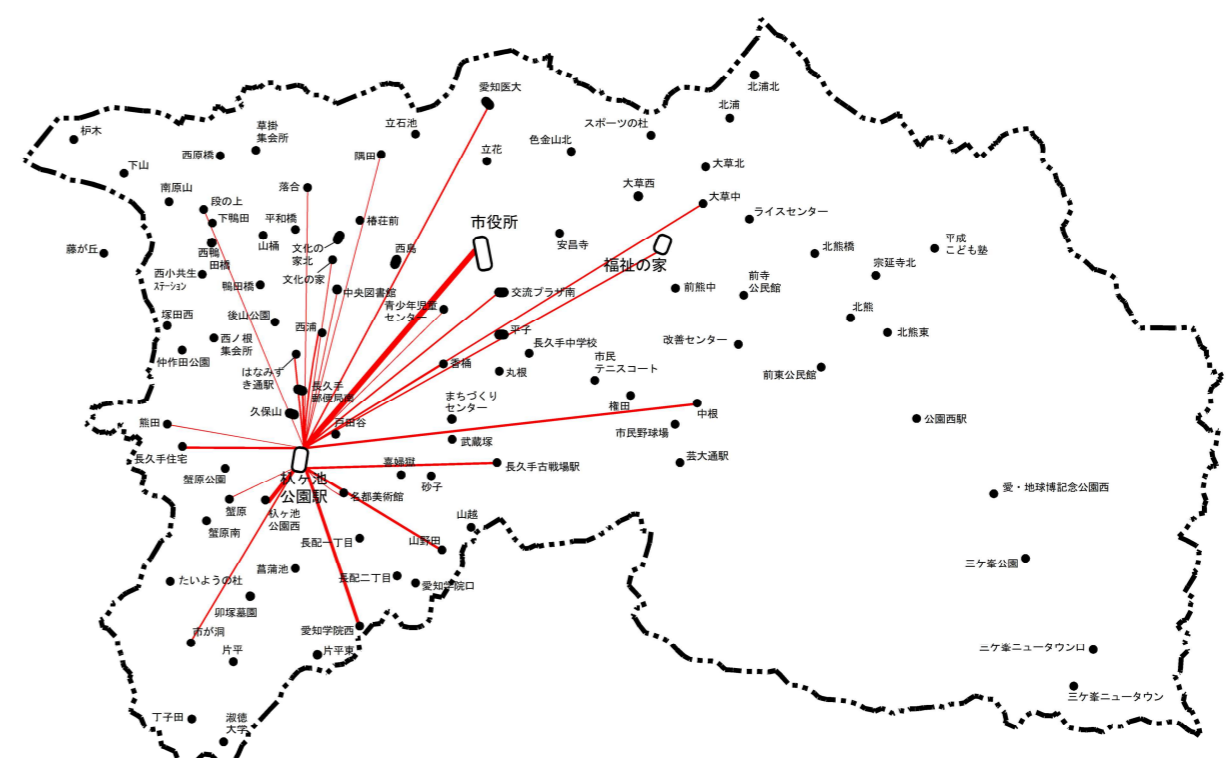
⑤「杵ヶ池公園駅(北口・南口)・戸田谷バス停」との間の移動

・市役所、愛知医大を中心に市の西部との間の利用が多くなっている。

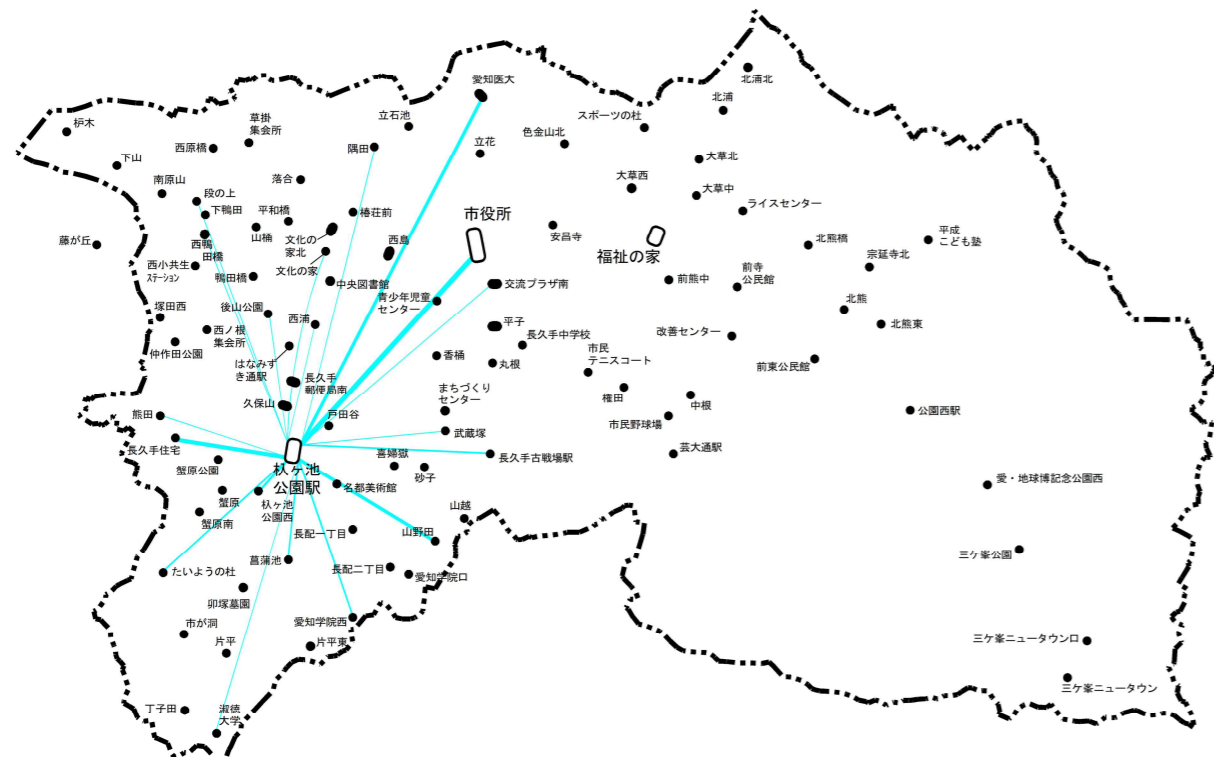
他のバス停から「杵ヶ池公園駅(北口・南口)・戸田谷」バス停に集まる移動：合計 35 人【平日】



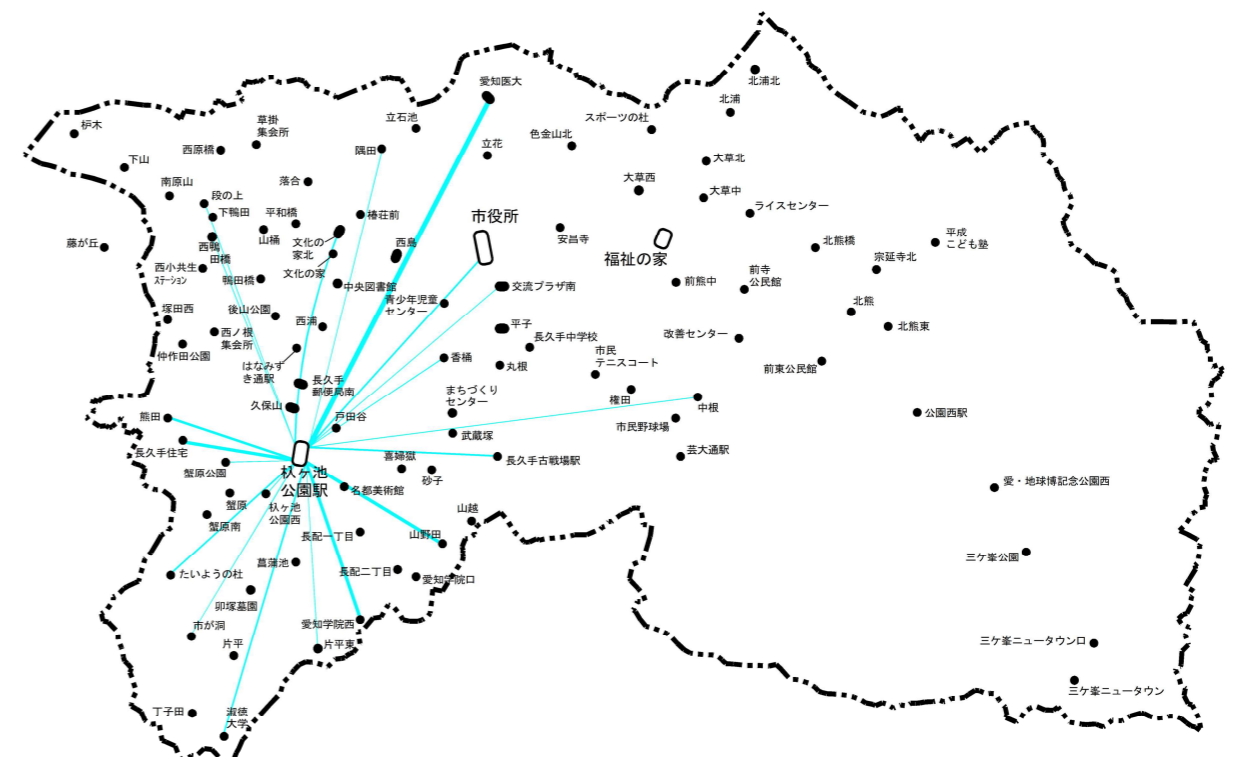
他のバス停から「杵ヶ池公園駅(北口・南口)・戸田谷」バス停に集まる移動：合計 56 人【休日】



「杵ヶ池公園駅(北口・南口)・戸田谷」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 43 人【平日】



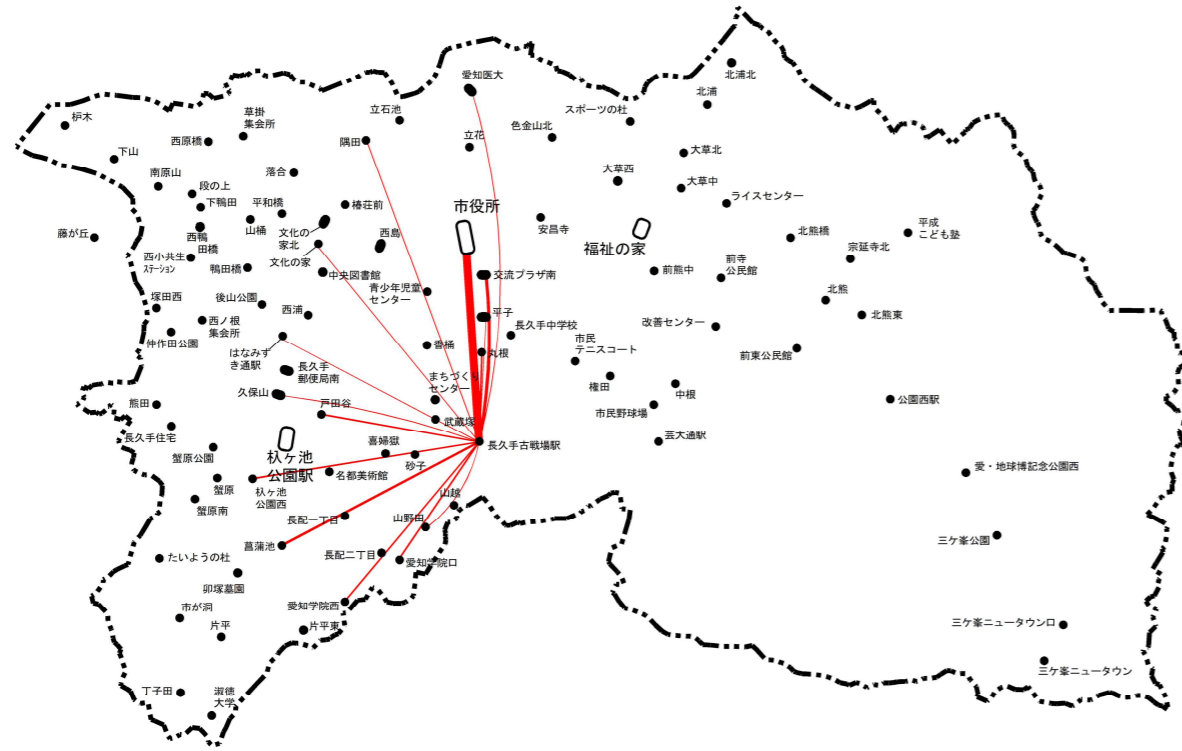
「杵ヶ池公園駅(北口・南口)・戸田谷」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 39 人【休日】



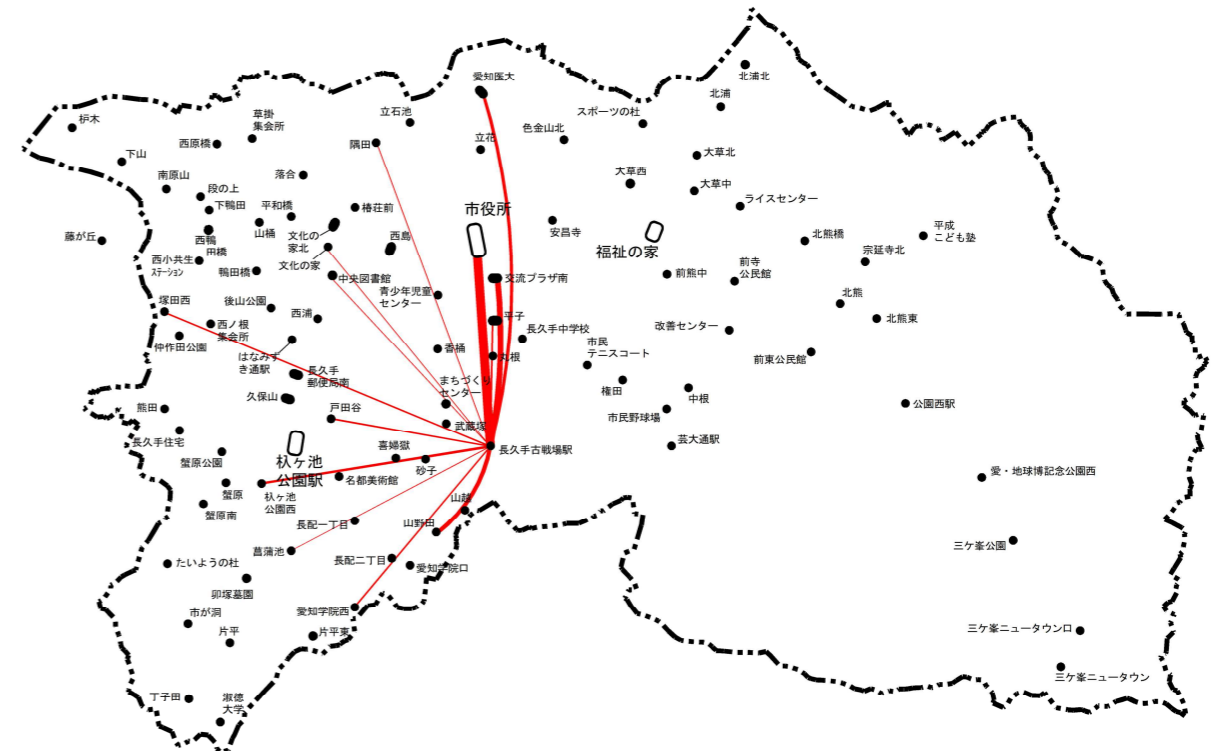
⑥「長久手古戦場駅」との間の移動

- ・市役所を中心に市の西部と南部との間の利用が多くなっている。

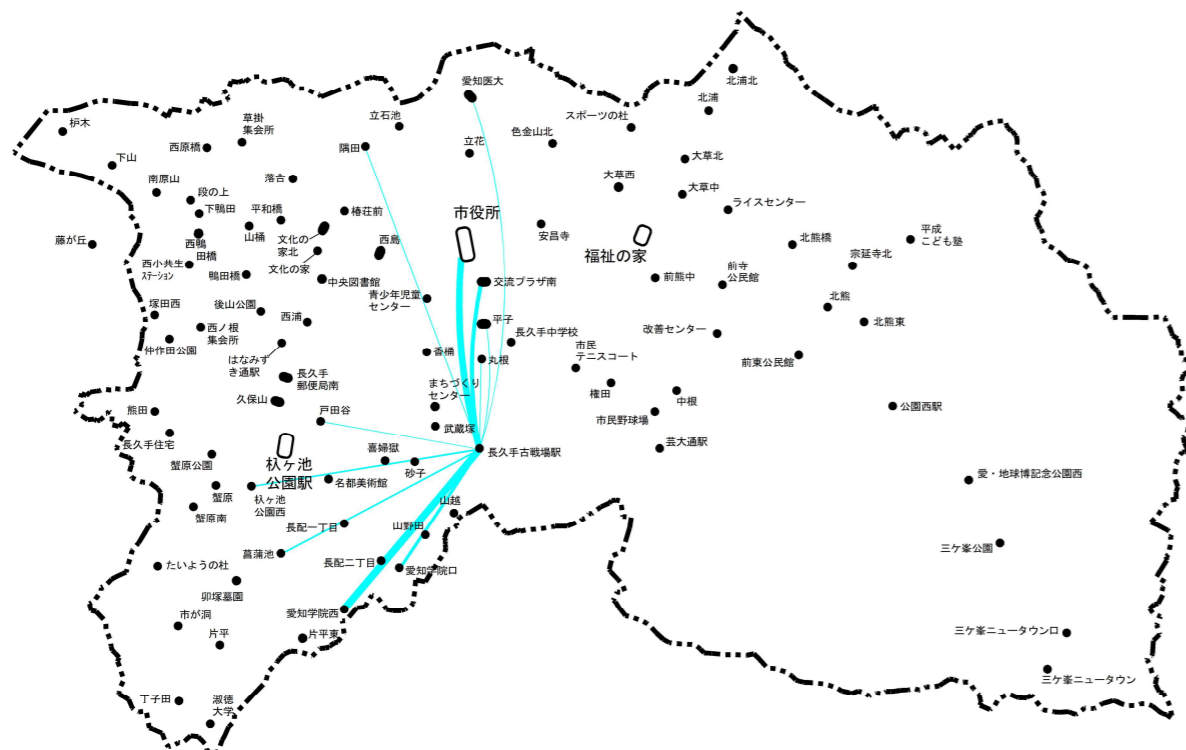
他のバス停から「長久手古戦場駅」バス停に集まる移動：合計 34 人【平日】



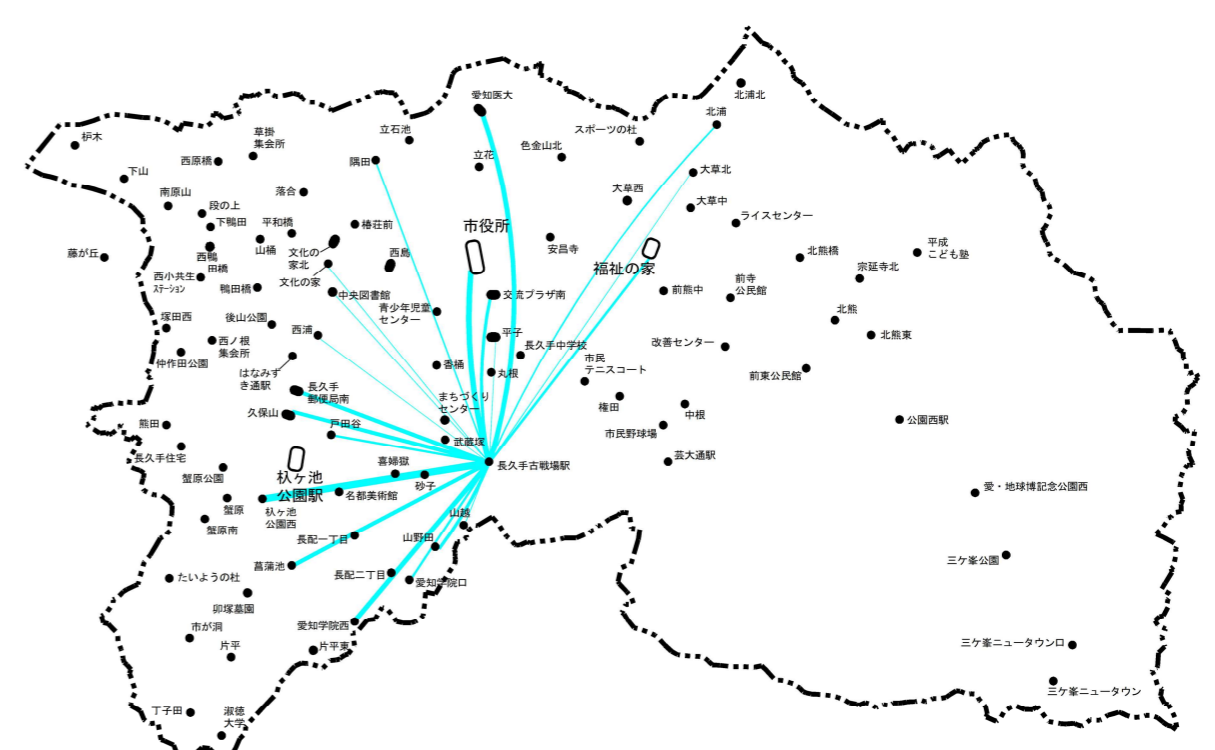
他のバス停から「長久手古戦場駅」バス停に集まる移動：合計 42 人【休日】



「長久手古戦場駅」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 35 人【平日】



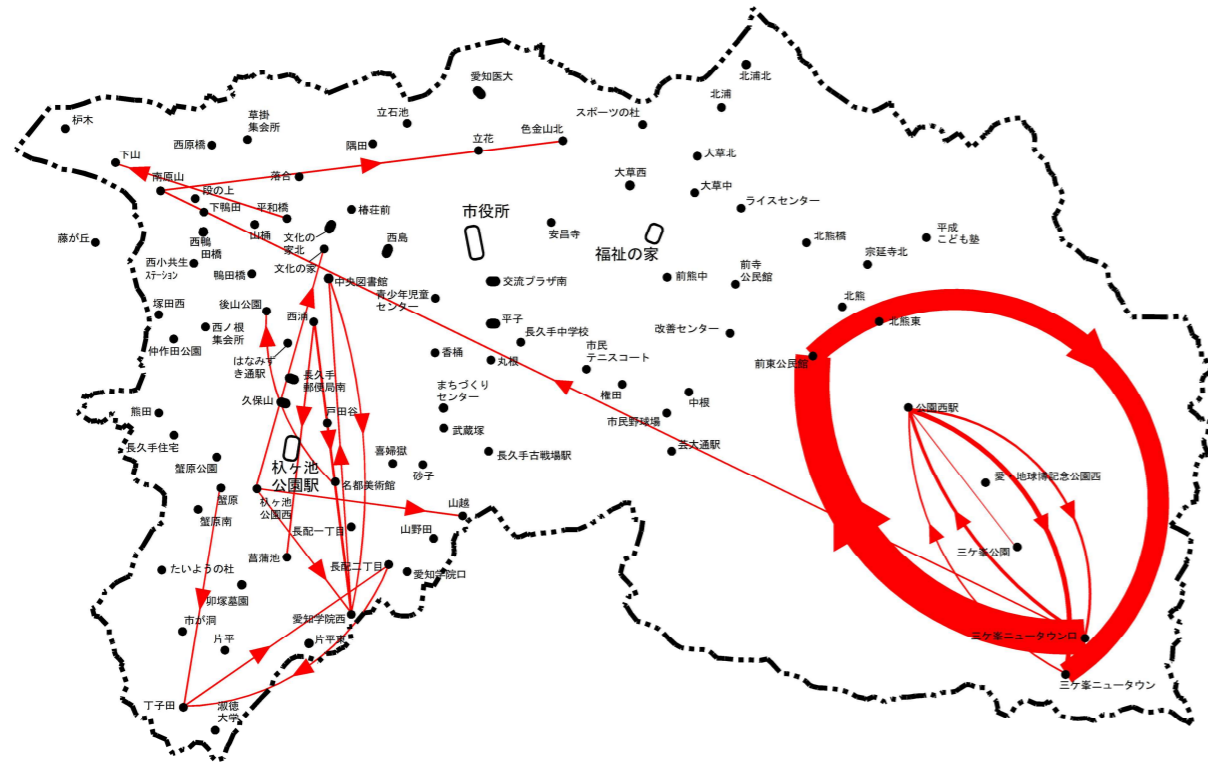
「長久手古戦場駅」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 70 人【休日】



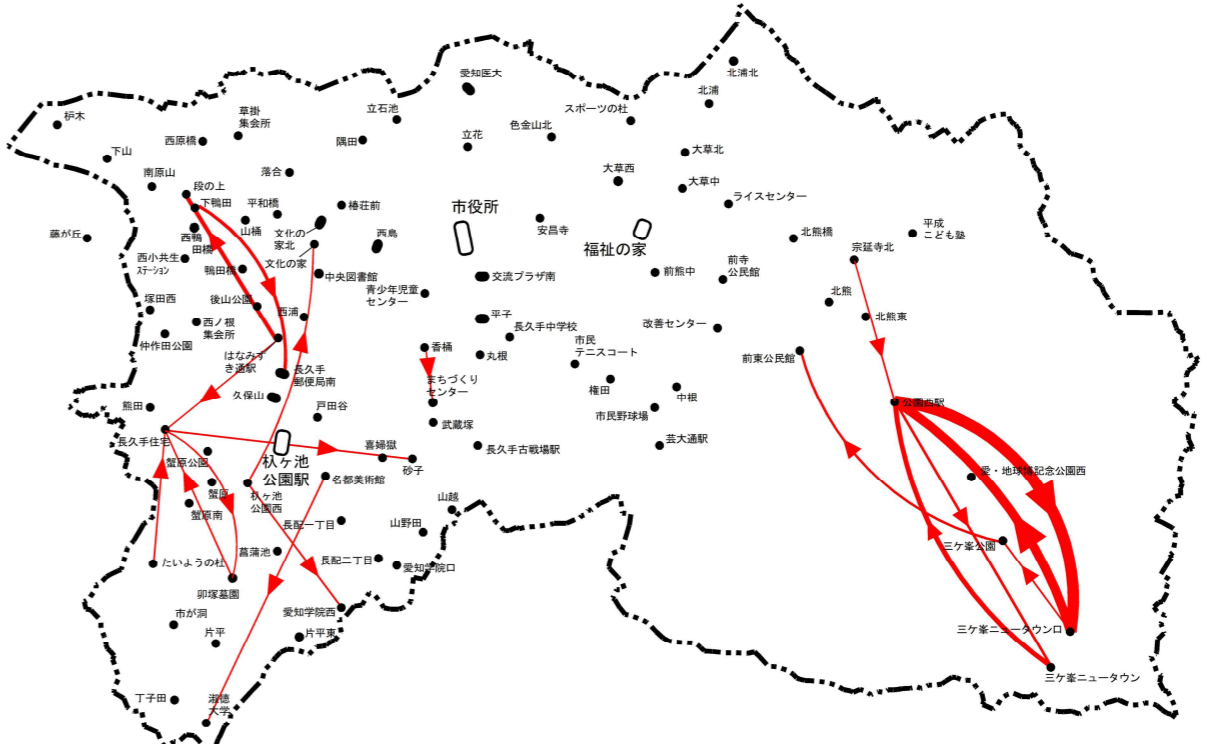
⑥「その他バス停」との間の移動

- ・前東公民館～三ヶ峯ニュータウンの小学児童の通学利用が特に多くなっている。
- ・全体的に市の西部での移動が目立ち、市の東部では三ヶ峯ニュータウンや公園西駅の利用がやや目立つ。

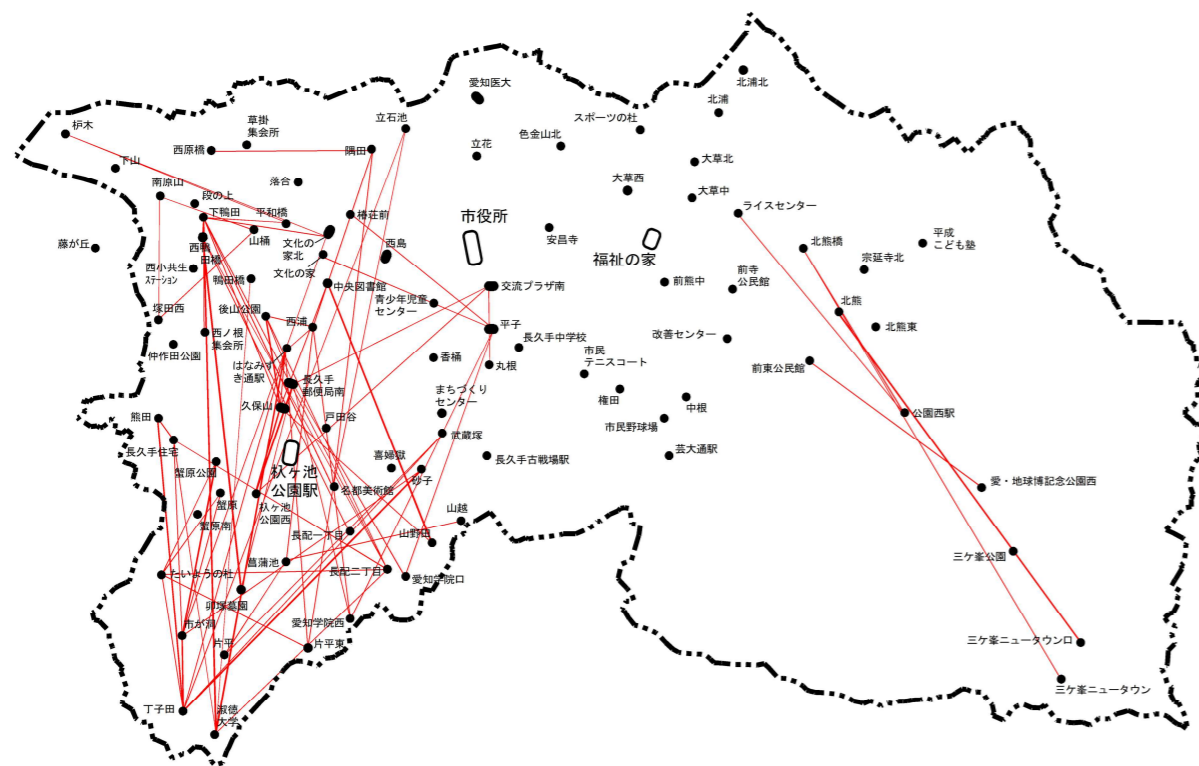
「その他」のバス停間の移動：合計 115 人【平日】
※ 2 人以上の移動を表示



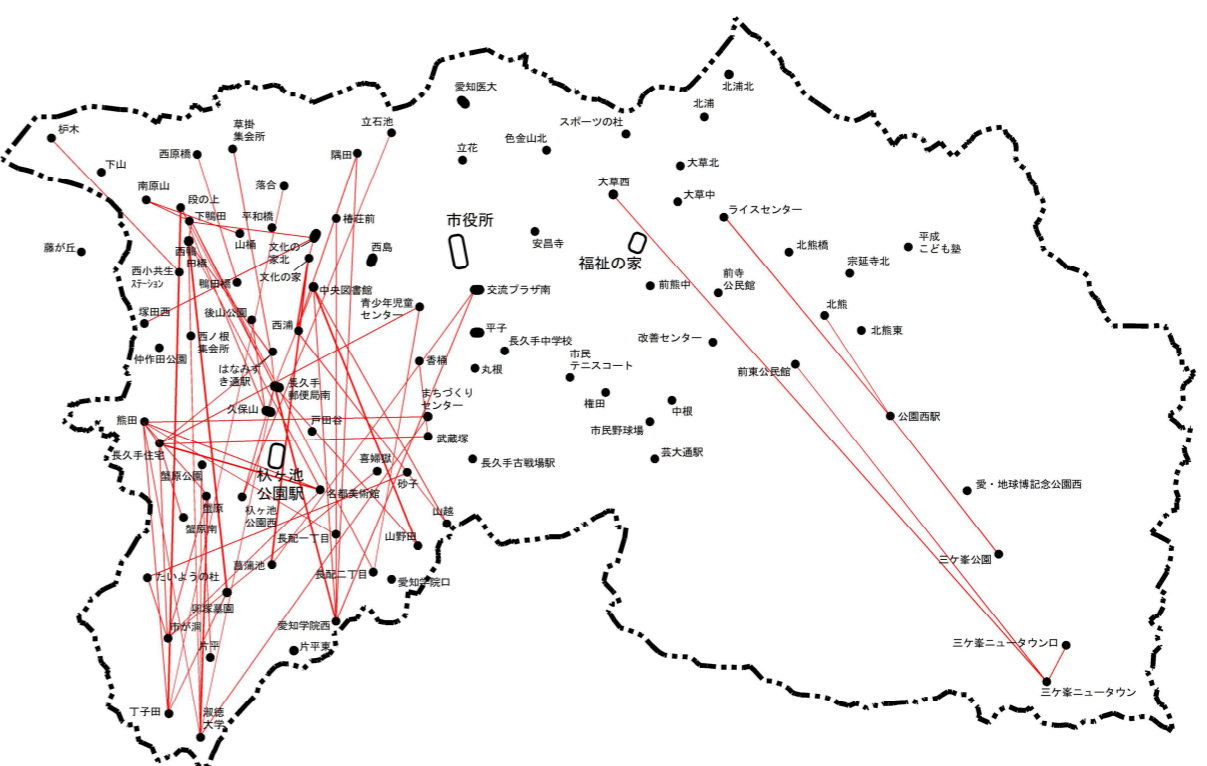
「その他」のバス停間の移動：合計 68 人【休日】
※ 2 人以上の移動を表示



「その他」のバス停間の移動：合計 87 人【平日】
※ 1 人の移動を表示



「その他」のバス停間の移動：合計 78 人【休日】
※ 1 人の移動を表示



7) 利用時間帯

- 最初に出かける時間は、各路線の合計で見ると午前の8～10時台が多くなっており、路線別でも同時間帯やその前後で多い傾向にある。
- そのため、各路線の便別利用者数（次頁）は、午前中から日中の運行便の利用が多い傾向にある。

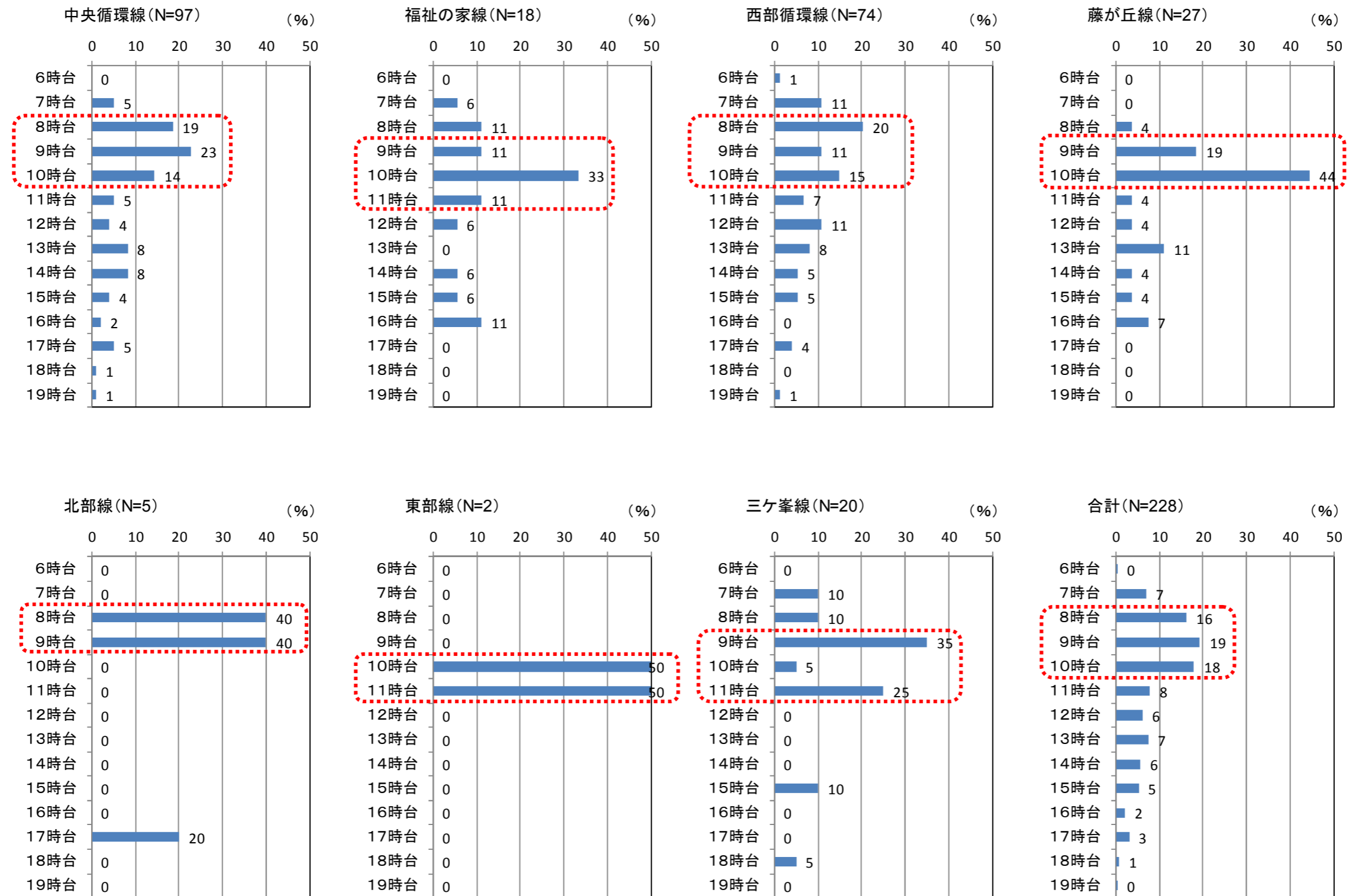


図 1-27 路線別及び市全体のアンケートを受け取った最初のバス停の乗車時間（アンケート調査）

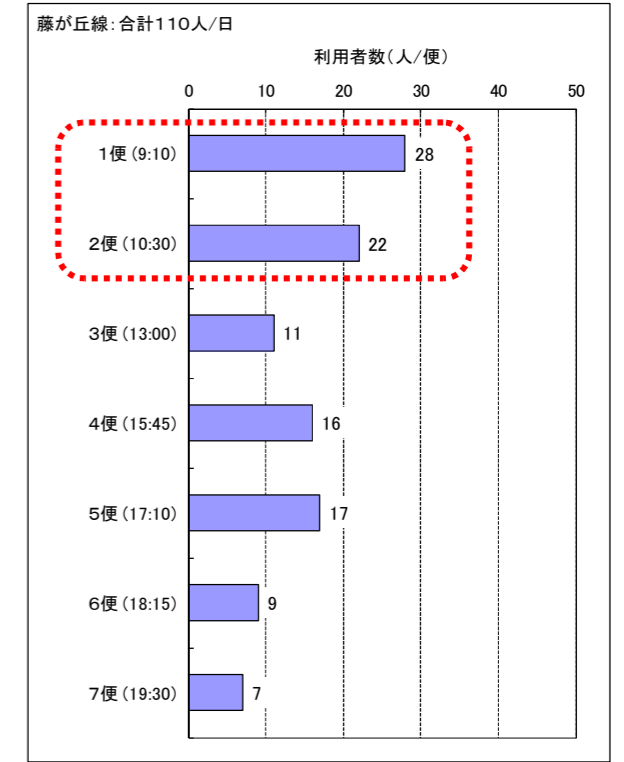
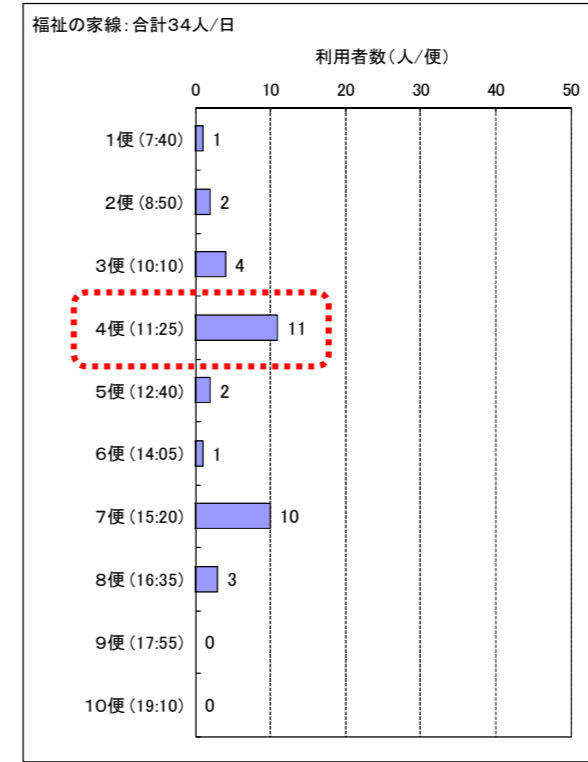
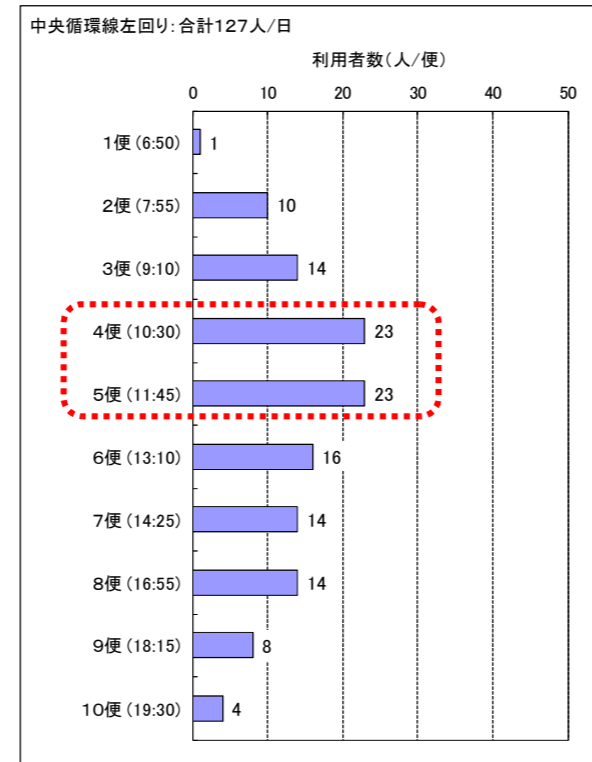
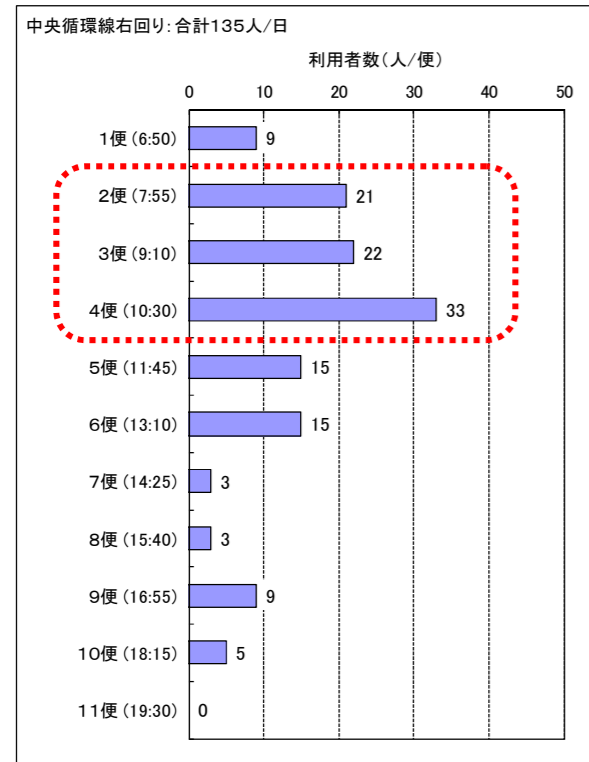


図 1-28 中央循環線の便別利用者数 (平日) : OD調査

図 1-30 福祉の家線、藤が丘線の便別利用者数 (平日) : OD調査

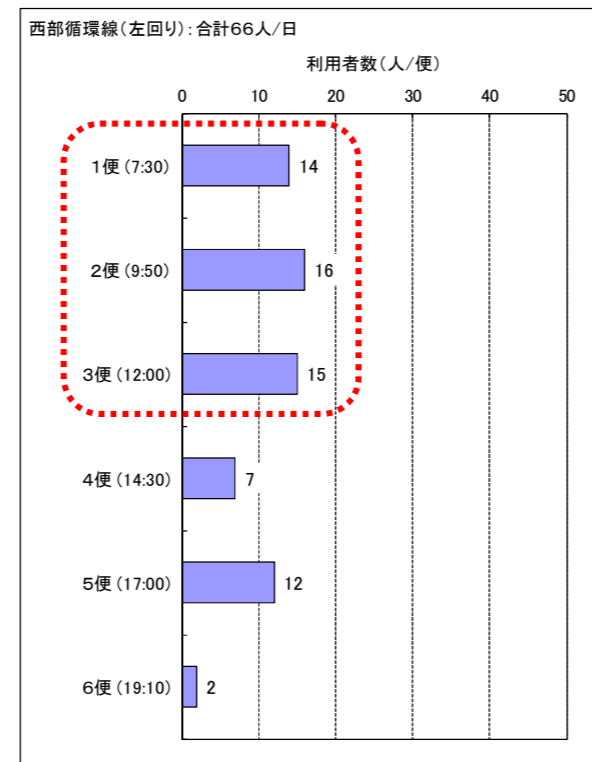
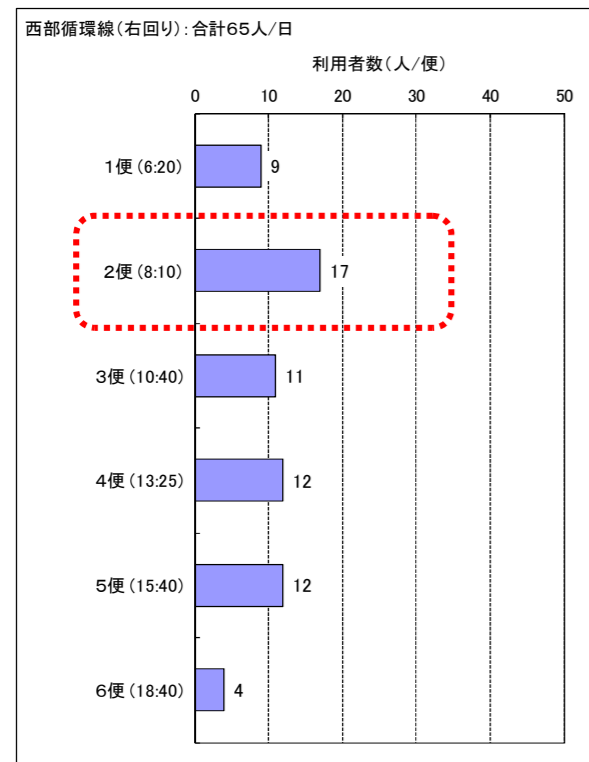


図 1-29 西部循環線の便別利用者数 (平日) : OD調査

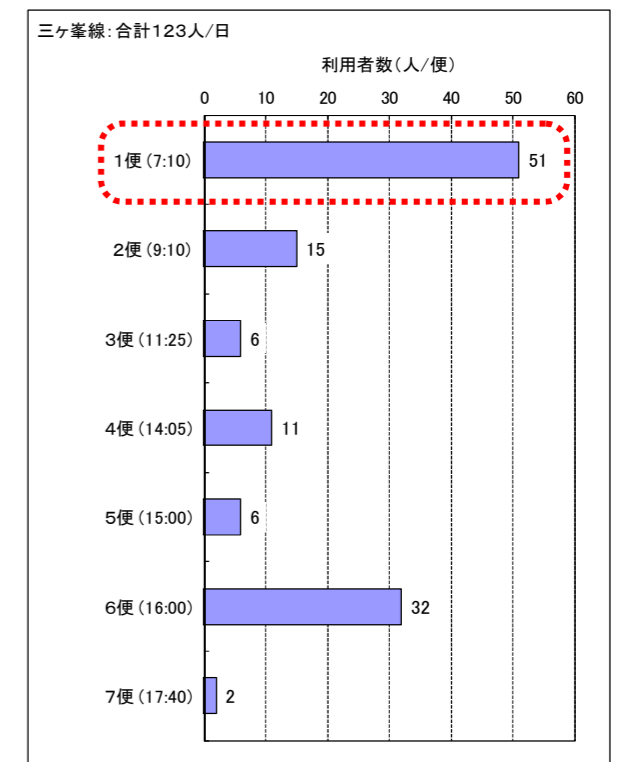
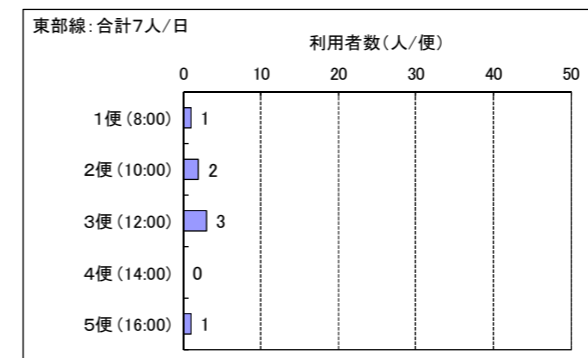
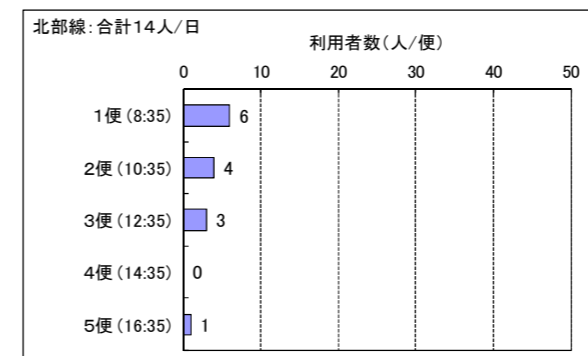


図 1-31 北部線、東部線、三ヶ峯線の便別利用者数 (平日) : OD調査

(4) 利用者特性

1) バス停までの移動手段

- バスからの乗車時、降車時ともに、徒歩利用が最も多くなっている。
- 公共交通の乗継利用は少ない中、中央循環線、西部循環線、藤が丘線、三ヶ峯線（図 1-27参照）での乗継利用があり、乗り継ぐ交通機関（図 1-32参照）は、リニモや地下鉄が目立つ。

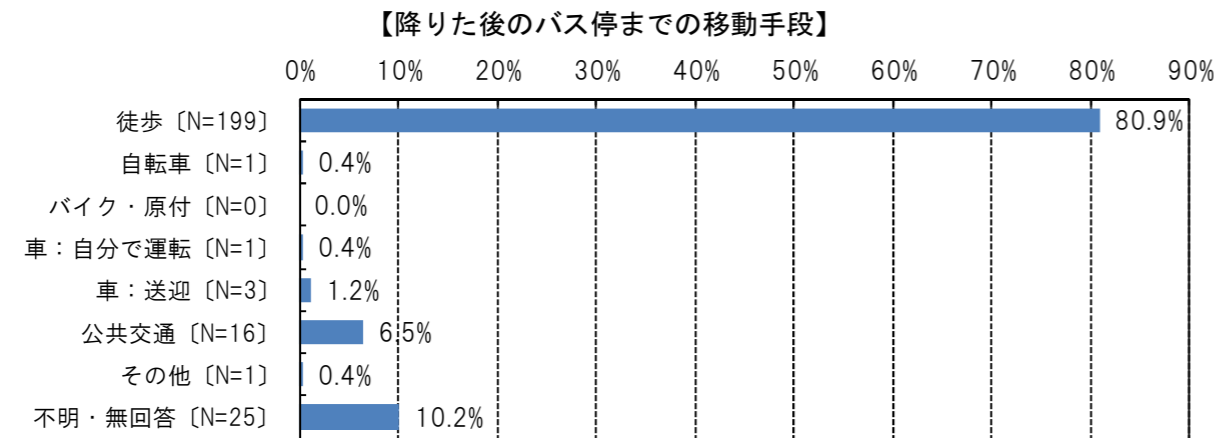
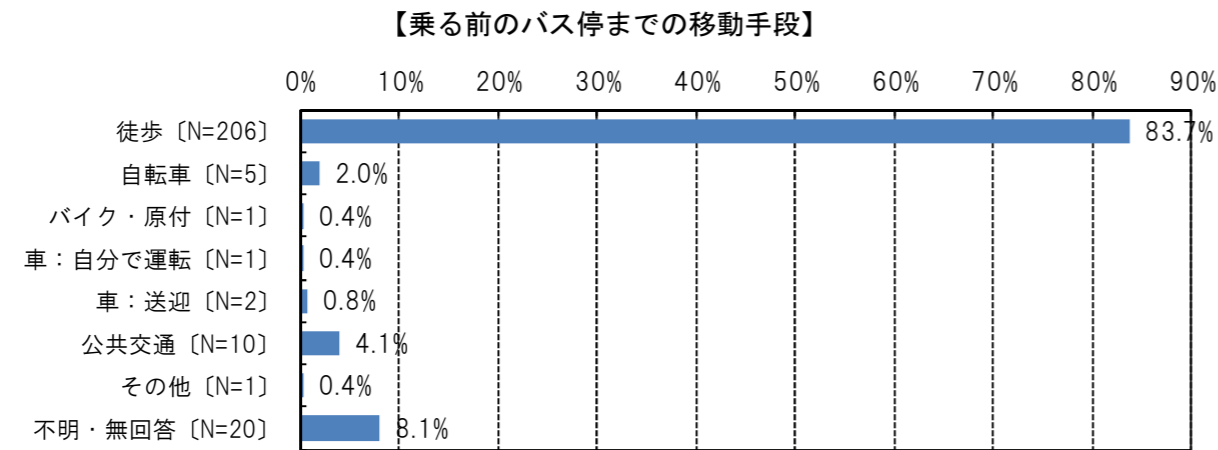


図 1-32 乗車時と降車時のバス停までの移動手段（アンケート調査）

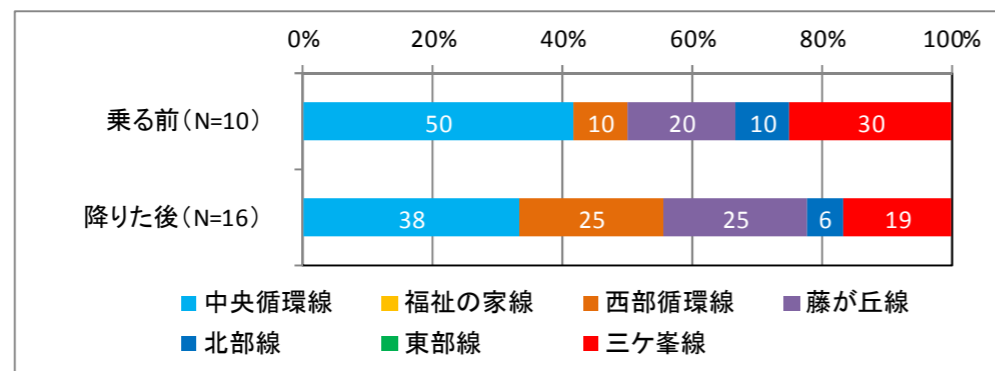


図 1-33 公共交通乗継利用者のN-バス路線利用の内訳（アンケート調査）

① 徒歩移動時間の特徴

a) 徒歩移動の困難さによる違い

- 徒歩移動に困難を感じている方ほど、移動時間が長い傾向にあり、徒歩移動に時間を要していることが考えられる。

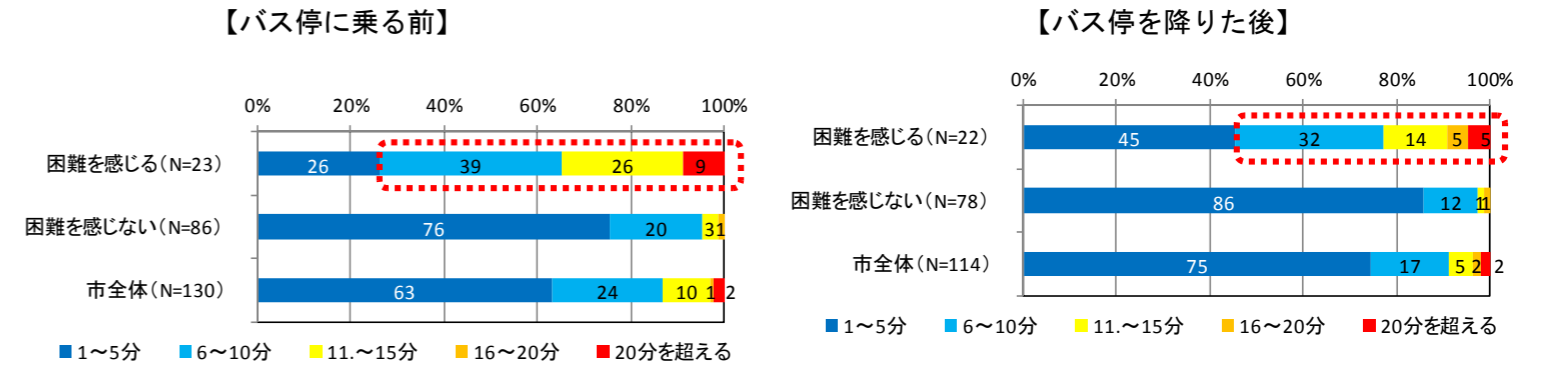


図 1-34 徒歩移動の困難さによる徒歩移動時間の内訳（アンケート調査）

b) 年齢による違い

- サンプル数の少ないが、年齢による目立った傾向の相違はみられない。

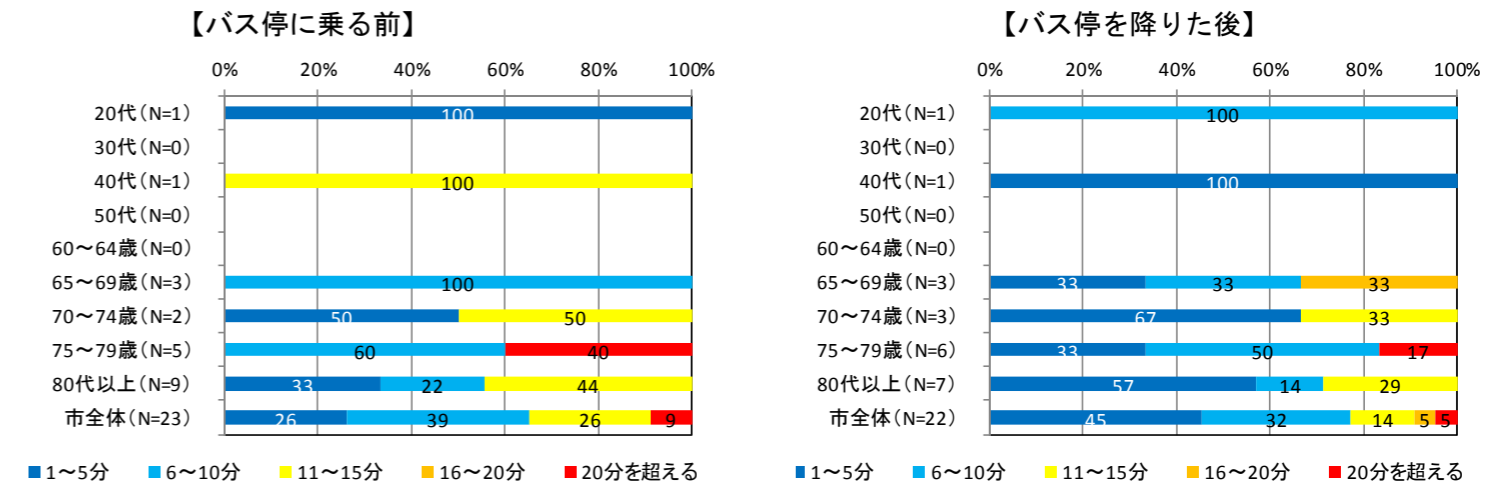


図 1-35 年齢別の徒歩移動時間の内訳（アンケート調査）

c) 路線による違い

- 東部線でやや徒歩移動時間が長い傾向がみられ、次頁の路線別の内訳においては北部線で6~10分の割合がやや大きい傾向にある。

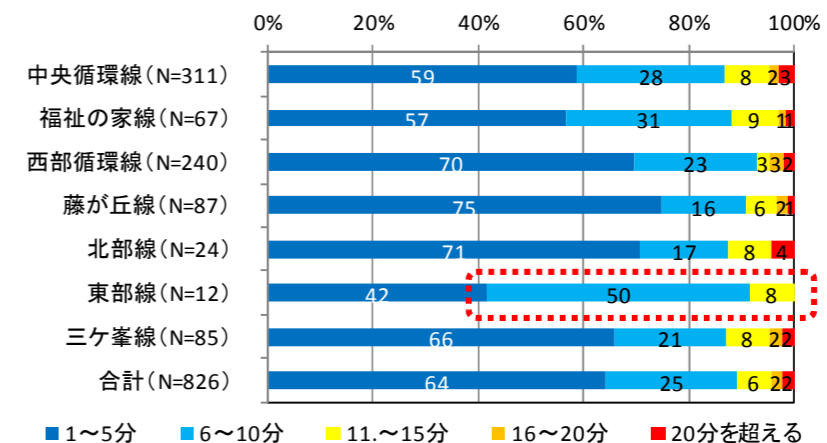
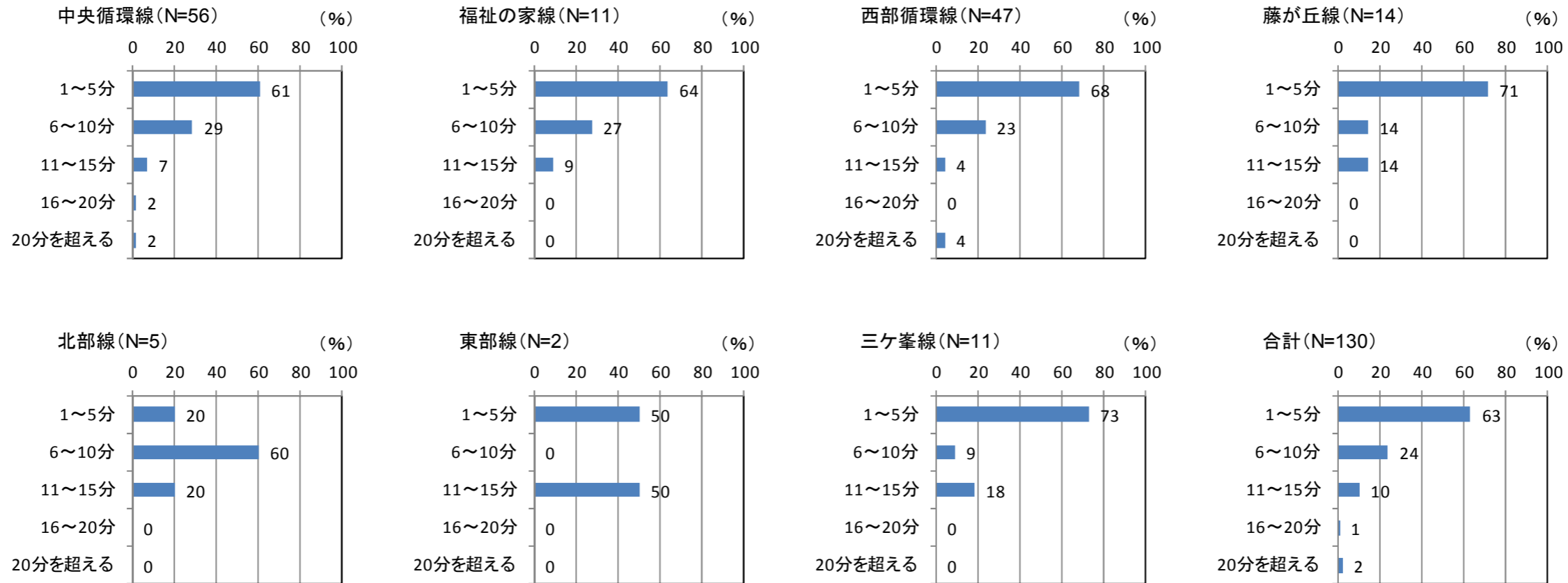


図 1-36 路線別の年齢による徒歩移動時間の内訳（OD調査）

【乗る前のバス停までの徒歩移動時間】



【降りた後のバス停までの徒歩移動時間】

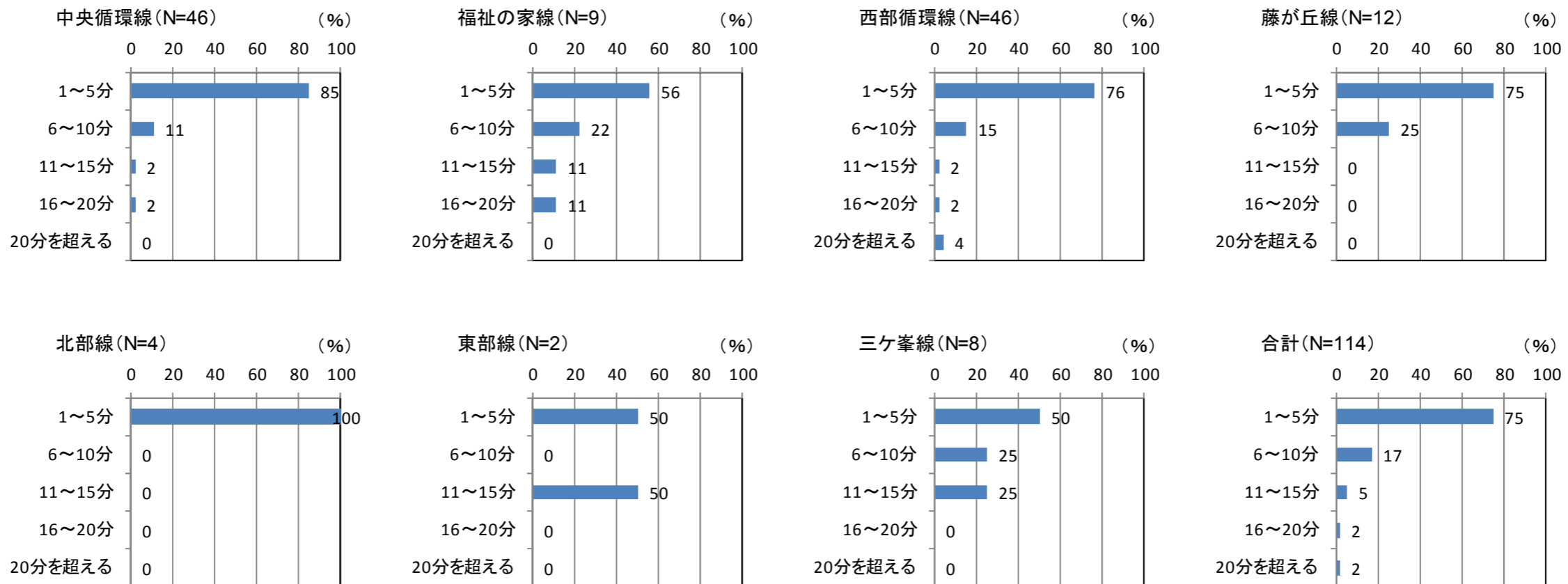
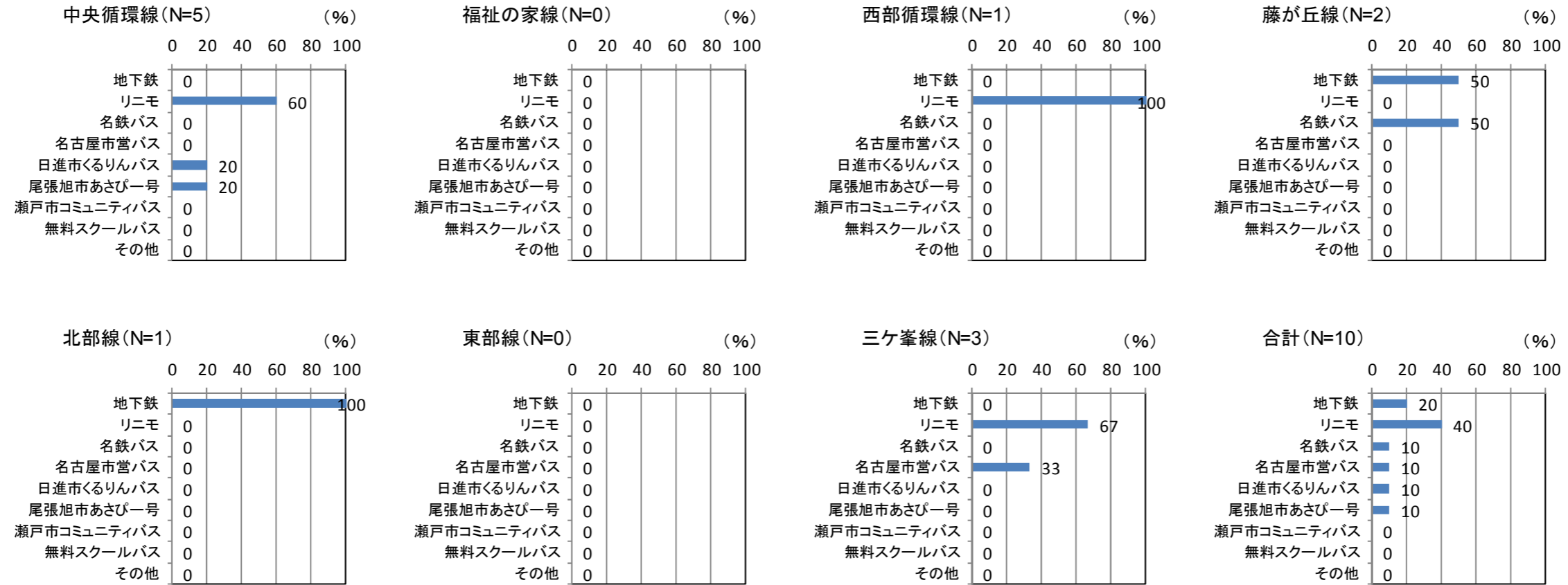


図 1-37 乗車時と降車時のバス停までの徒歩移動時間の路線別内訳（アンケート調査）

【乗る前のバス停までの公共交通での移動手段の内訳】



【降りた後のバス停までの公共交通での移動手段の内訳】

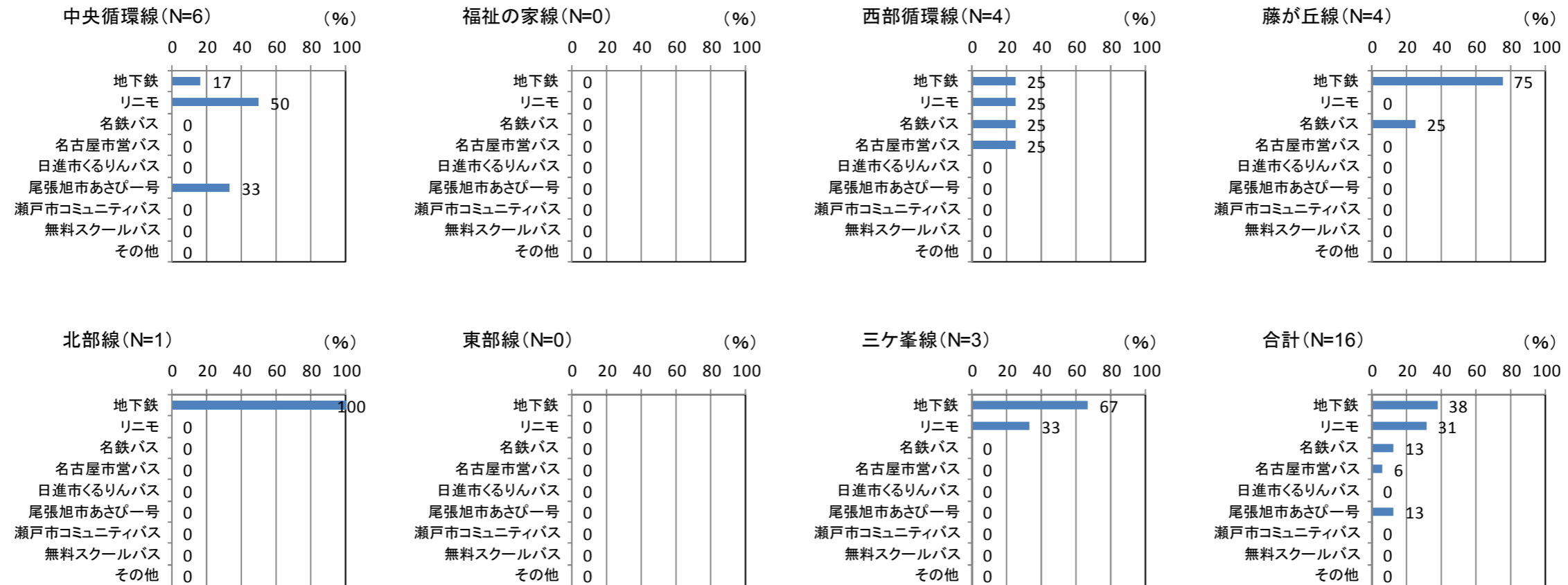


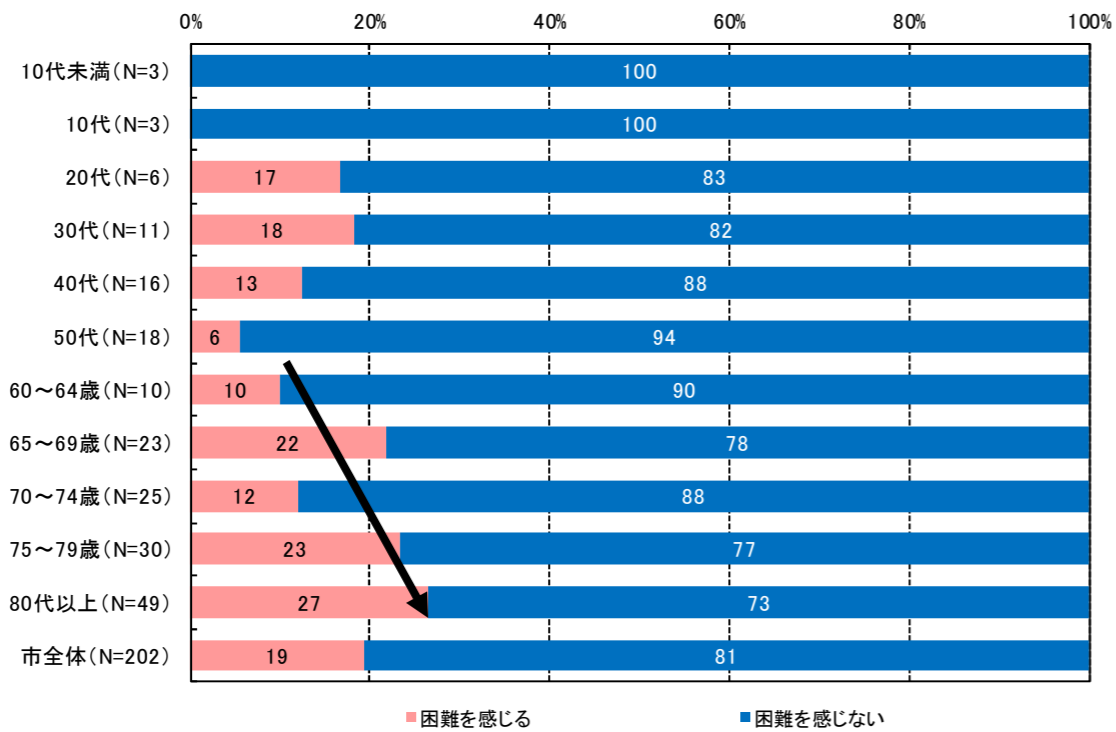
図 1-38 乗車時と降車時のバス停までの公共交通手段の路線別内訳（アンケート調査）

2) 徒歩移動の困難さ

① 年齢別の特徴

- 最寄りバス停まで徒歩移動が困難と感じている方の割合は約2割前後となっており、60歳以降は年齢が高くなるほど、その割合は高くなる。

【アンケート調査】



【OD調査】

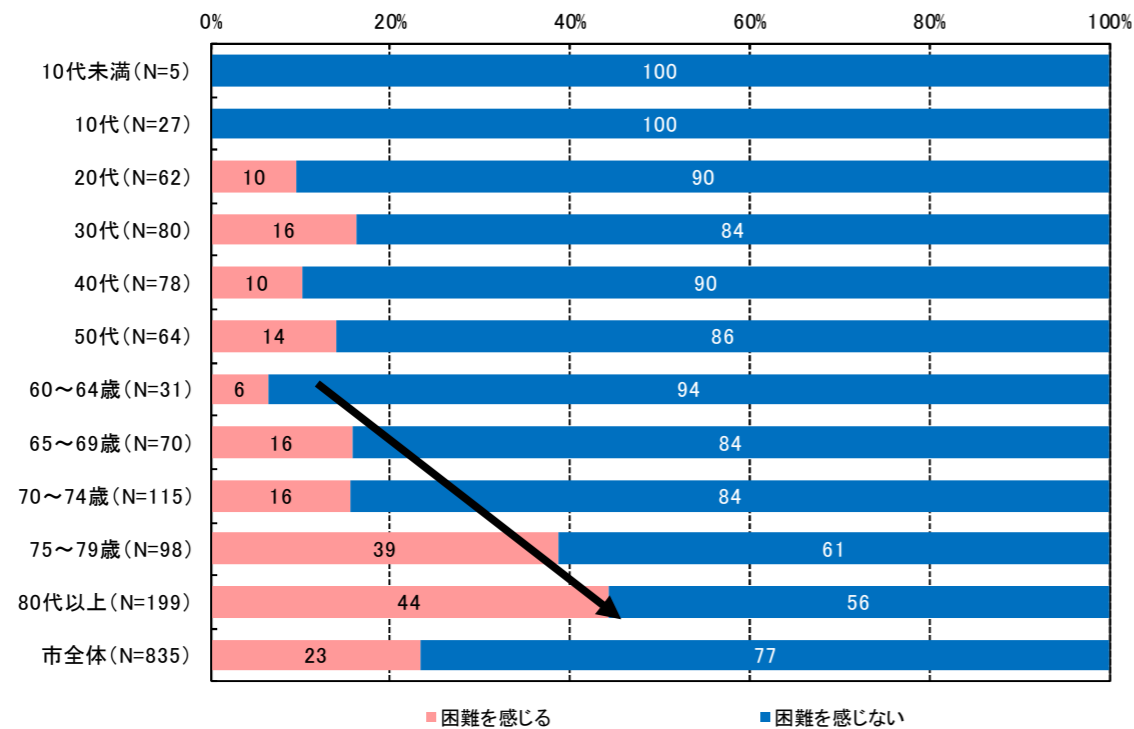
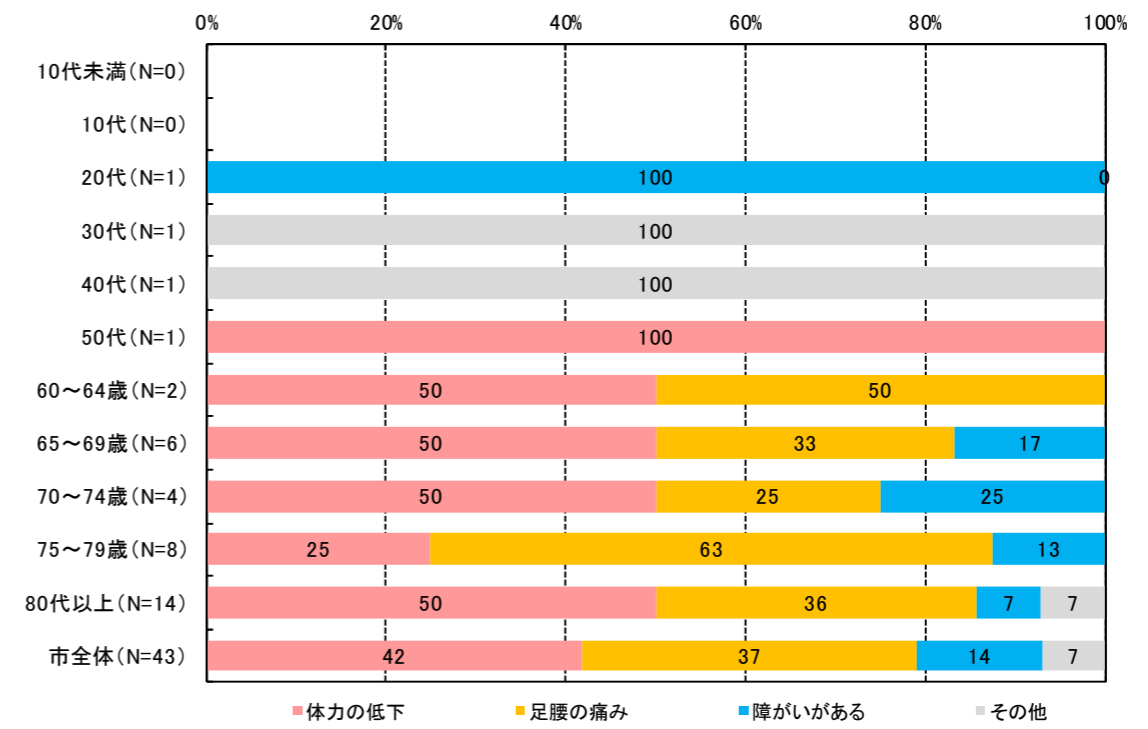


図 1-39 年齢別の最寄りバス停までの徒歩移動の困難さの割合

- 徒歩移動が困難な理由は、「体力の低下」「足腰の痛み」が目立っており、50代以降ではそれらの理由が多くを占める。

【アンケート調査】



【OD調査】

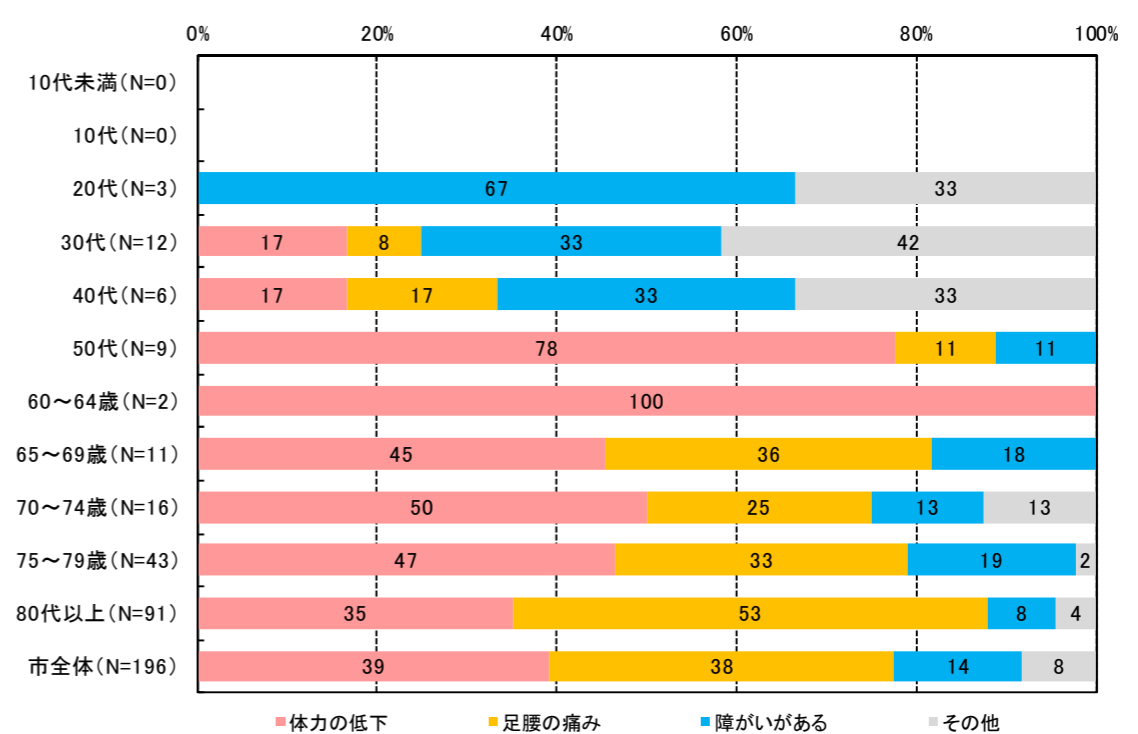


図 1-40 年齢別の徒歩移動が困難な理由の割合

② 路線別の特徴

- 主に市の東部を運行する路線（北部線、東部線、三ヶ峯線、福祉の家線）で困難と感じている方の割合が高い傾向にある。
- 高齢化率の高い地区を運行していることが影響している理由として考えられる。

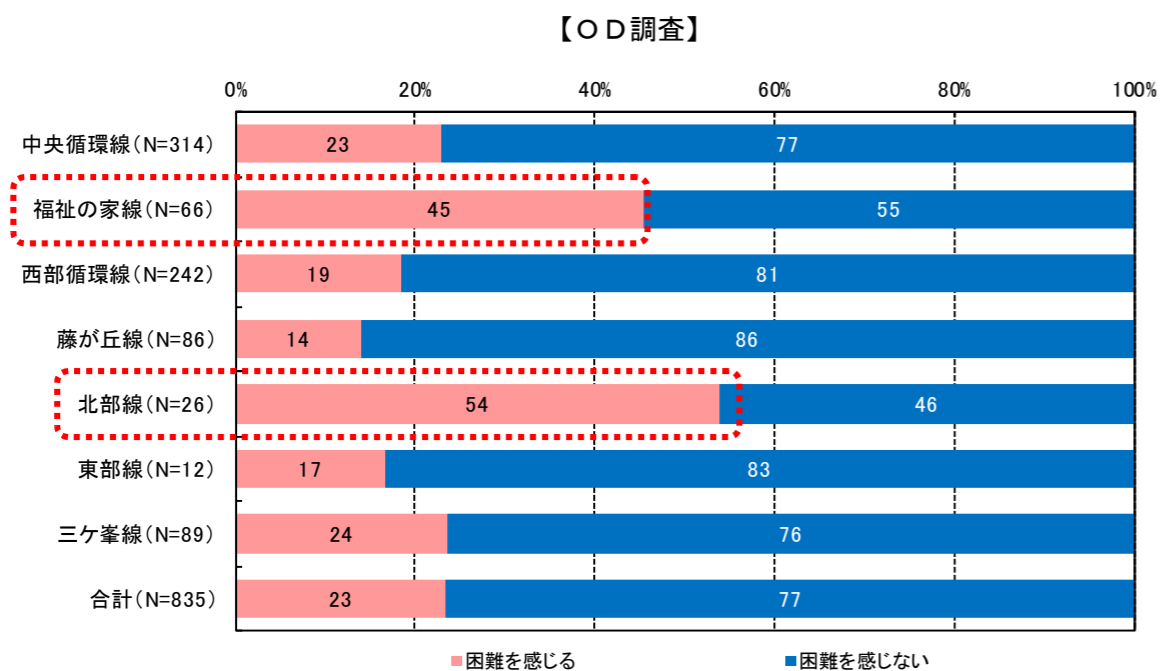
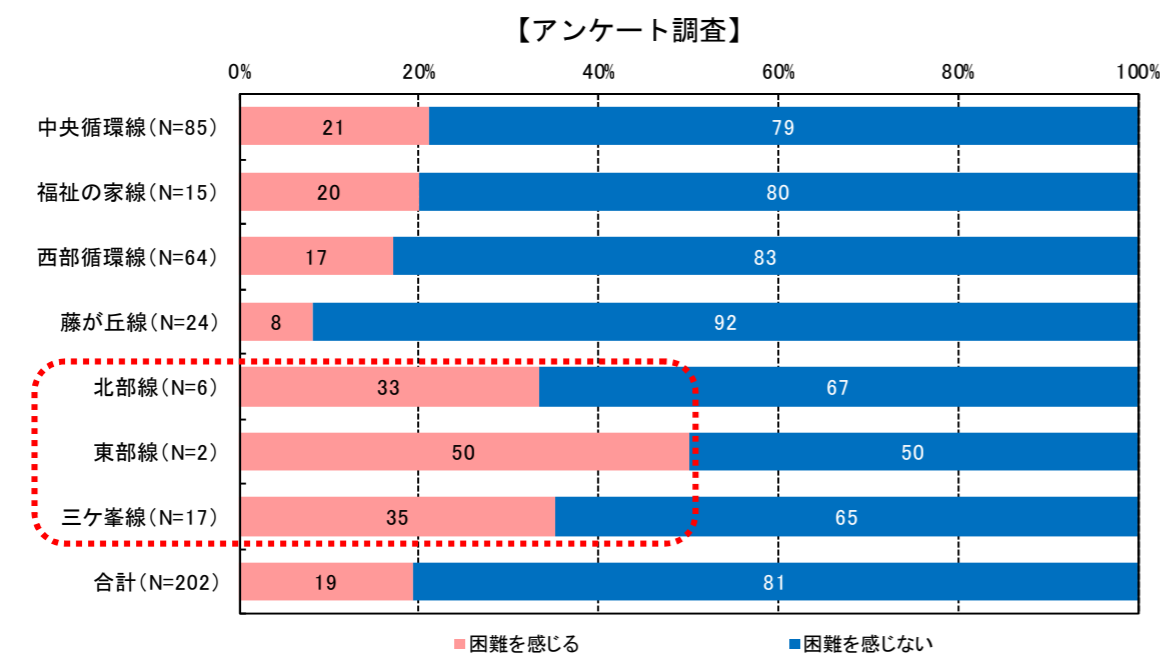
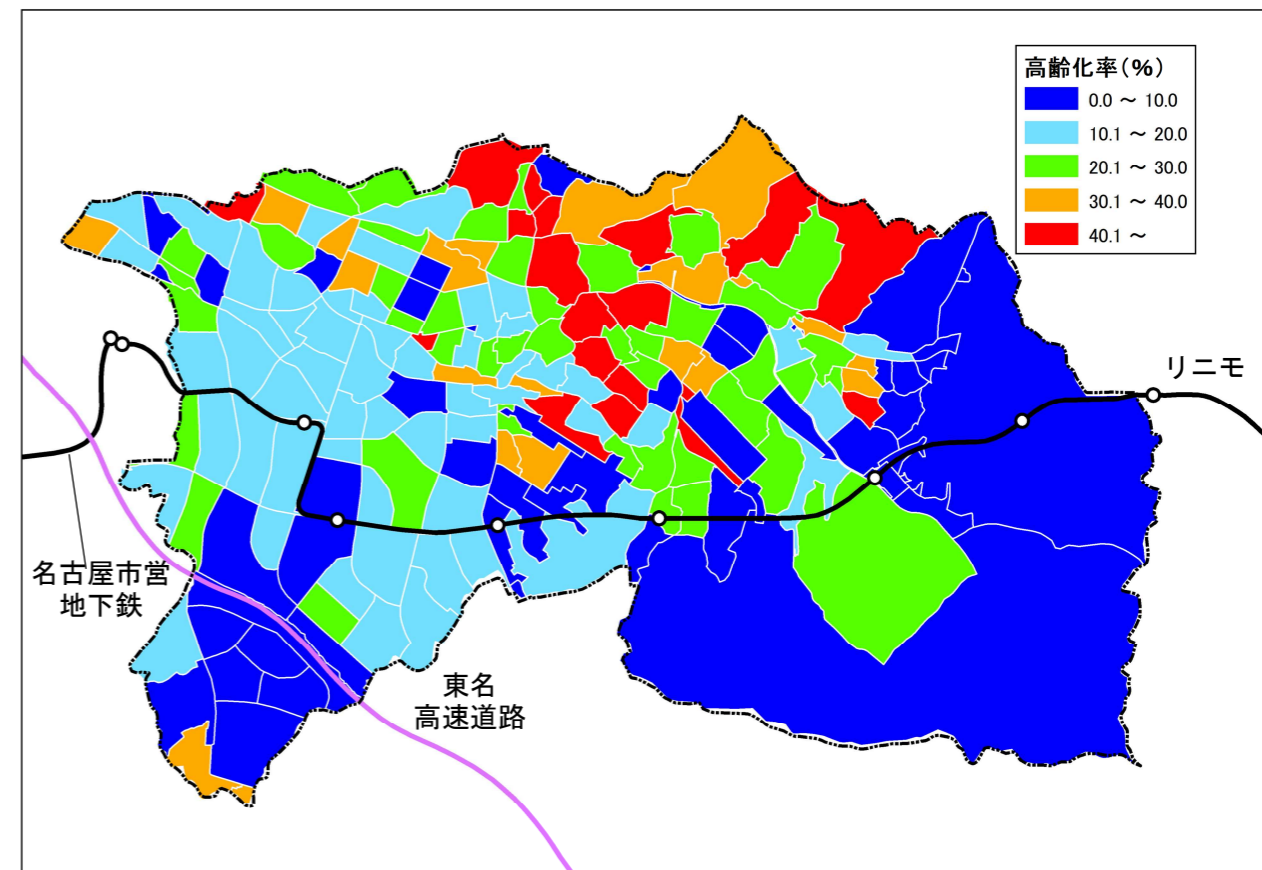


図 1-41 路線別の最寄りバス停までの徒歩移動の困難さの割合



資料：平成 27 年国勢調査

図 1-42 地区別高齢化率（再掲）

③ 主要バス停別の特徴（ヒアリング調査）

- 主要バス停の中では、福祉の家の利用者が困難と感じている方の割合が高い傾向にある。

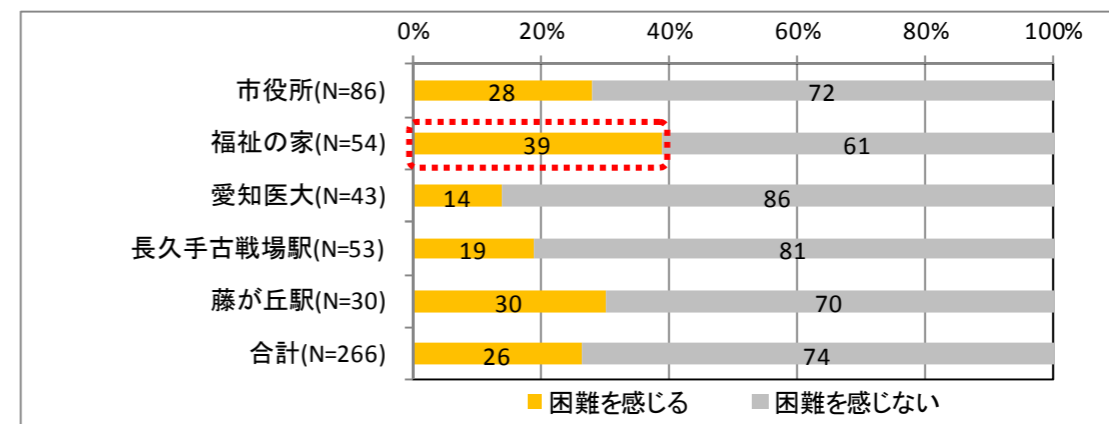


図 1-43 主要バス停別の最寄りバス停までの徒歩移動の困難さの割合（ヒアリング調査）

3) 利用頻度との関係

① N-バス利用者全体の利用頻度

- N-バス利用者全体では、週1回以上の利用頻度が76%を占めている。

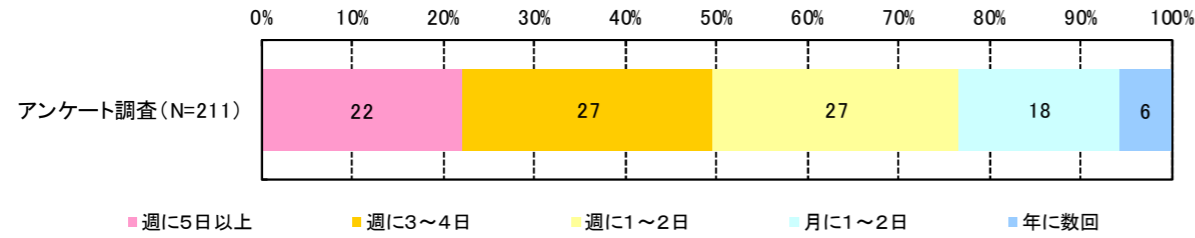


図 1-44 N-バス利用者全体の利用頻度の構成 (アンケート調査)

② 最寄りバス停まで徒歩移動の困難さの回答と利用頻度の関係

- 最寄りバス停まで徒歩移動が困難と感じている方ほど利用頻度が高い傾向にあり、徒歩移動が困難と感じている方の出控えの傾向はみられず、出ざるを得ない状況も推察される。

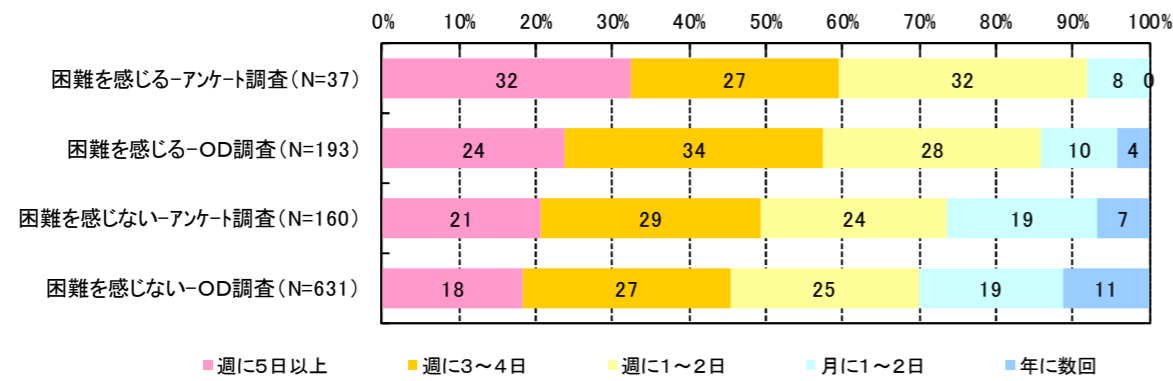


図 1-45 最寄りバス停まで徒歩移動の困難さの回答別の利用頻度の構成 (アンケート調査・OD調査)

③ 年齢層と利用頻度との関係

- 年齢層が高くなるほど利用頻度が高い傾向にあり、年齢が高いほど自動車運転免許の保有割合や自由に使える自動車の保有割合が減少すること (図 1-7、図 1-8参照) が、影響していると考えられる。

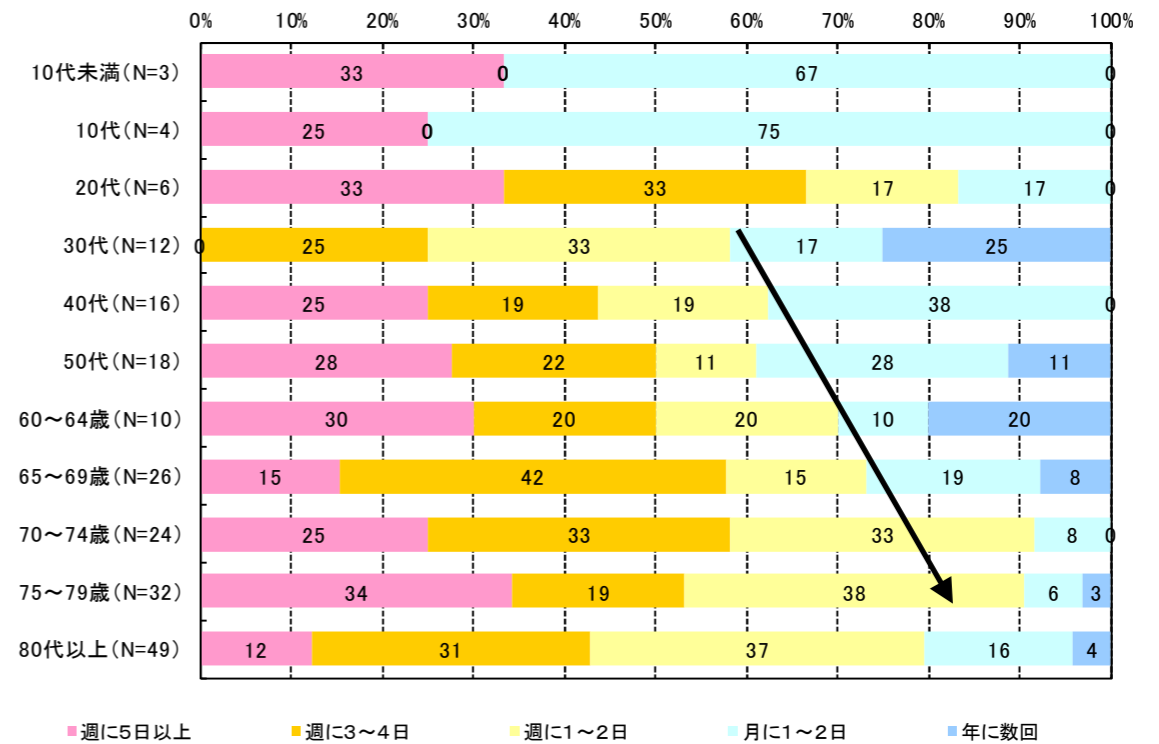


図 1-46 年齢層と利用頻度との関係 (アンケート調査)

④ 自動車運転免許保有状況及び自由に使える自動車の保有状況と利用頻度との関係

- 自動車運転免許を返納したまたは持っていない方や、自由に使える自動車を持っていない方ほど利用頻度が高い傾向にあり、自動車等に代わる移動手段として活用されていることが伺える。

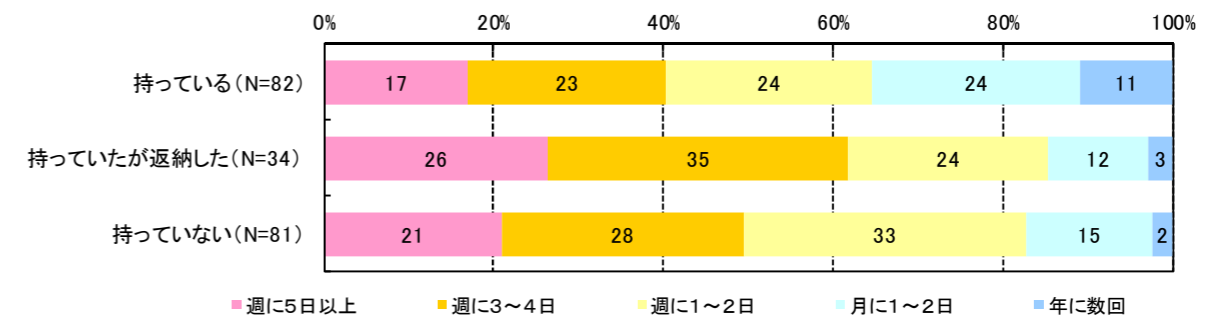


図 1-47 自動車運転免許保有状況と利用頻度との関係 (アンケート調査)

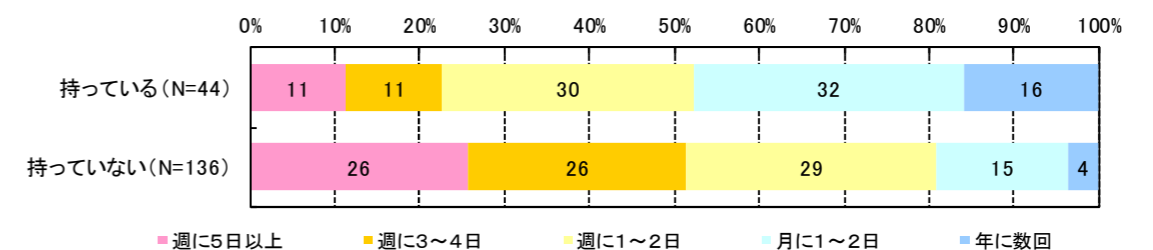


図 1-48 自由に使える自動車の保有状況と利用頻度との関係 (アンケート調査)

⑤ 路線と利用頻度との関係

- サンプル数が少ない北部線と東部線を除くと、路線による大きな相違はみられないが、藤が丘線がやや「週に1～2日に」の割合がやや多くなっている。

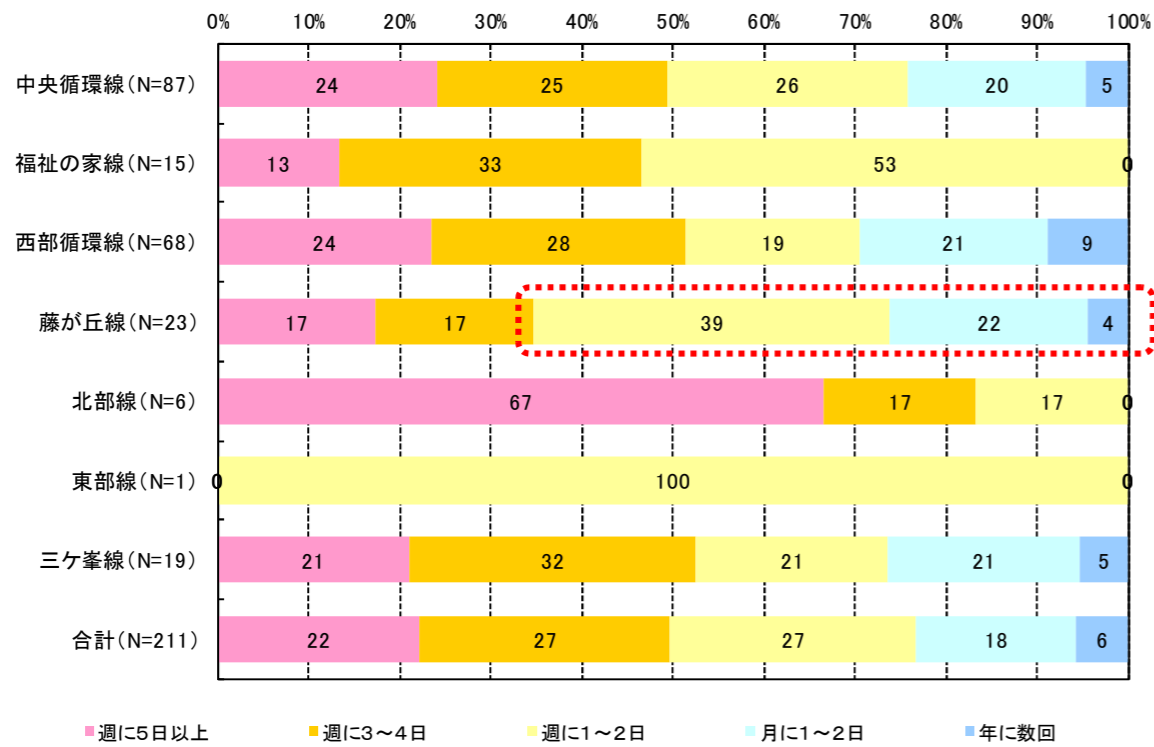


図 1-49 路線と利用頻度との関係 (アンケート調査)

⑥ 良く行く場所と利用頻度との関係

- 藤が丘へ行く方の利用頻度がやや低く、上記の藤が丘線の利用頻度の傾向が表れている。
- その他の施設別では、アピタと福祉の家・ござらっせの利用頻度がやや高い傾向にある。

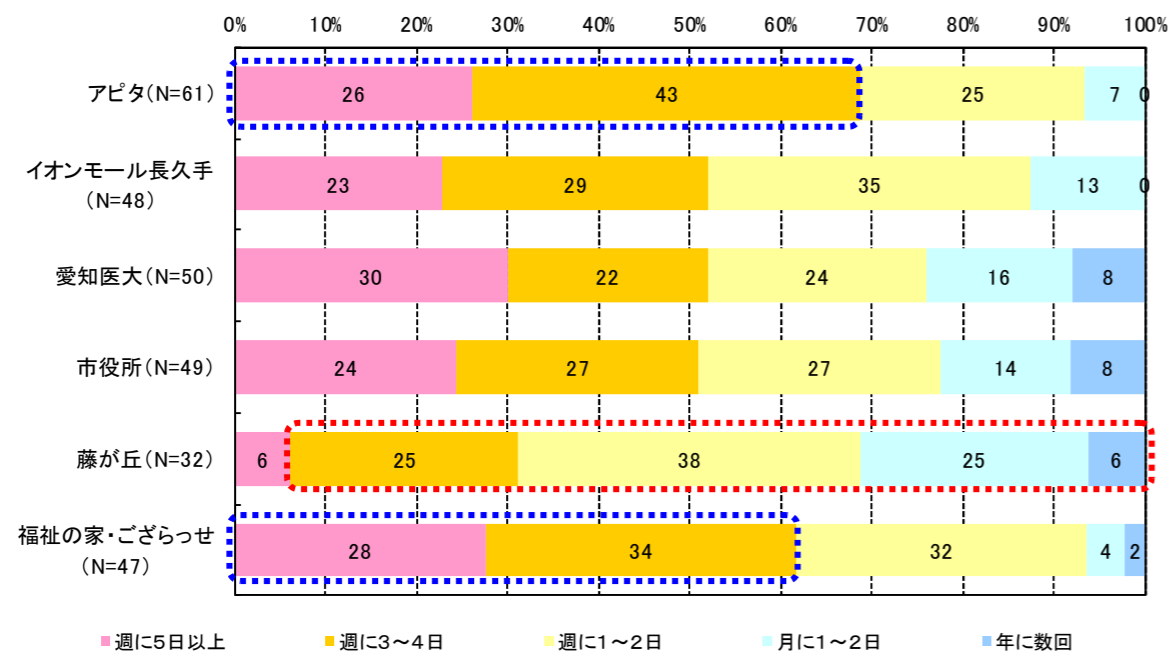


図 1-50 良く行く場所と利用頻度との関係 (アンケート調査)

(5) N-バスのサービスへの意識

1) 満足度

- 「④運行本数」「⑤運行ダイヤ」の満足度が低い傾向にあり、「⑫N-バス同士の乗り継ぎ」も不満の割合がやや高くなっている。

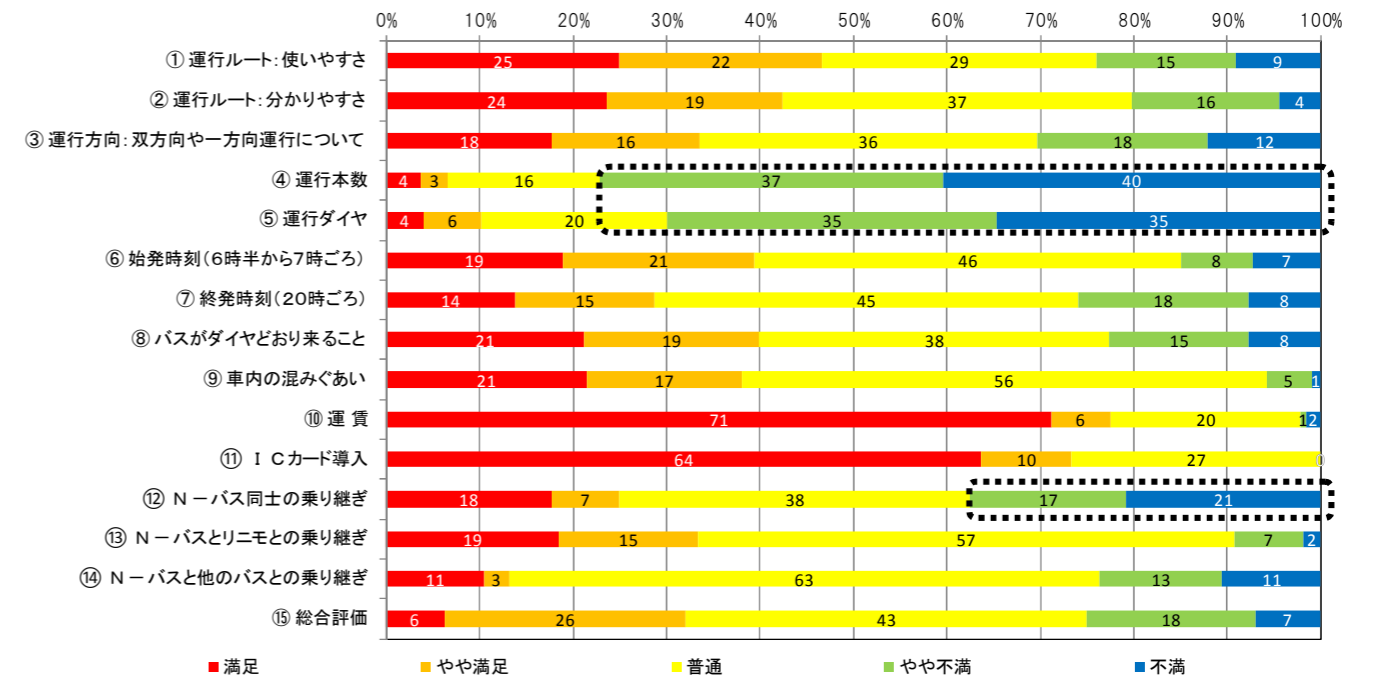
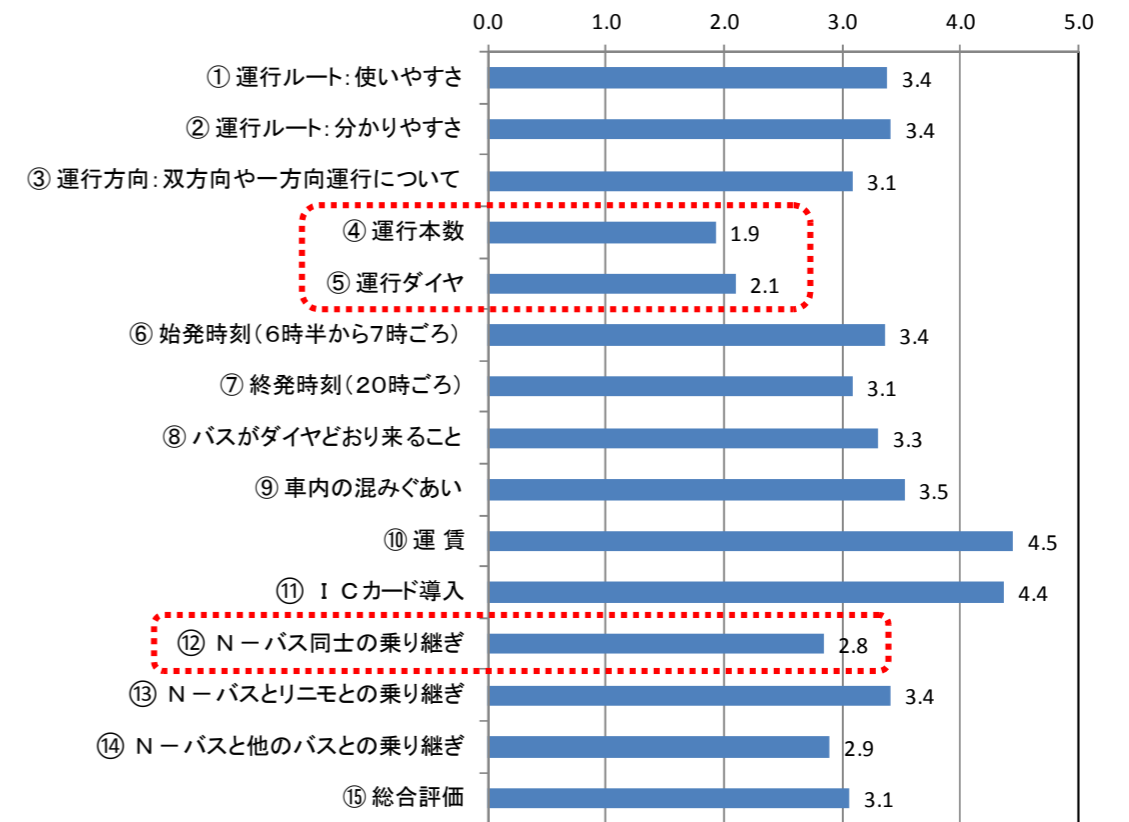


図 1-51 満足度の回答割合 (アンケート調査)



※満足度の点数の算出方法

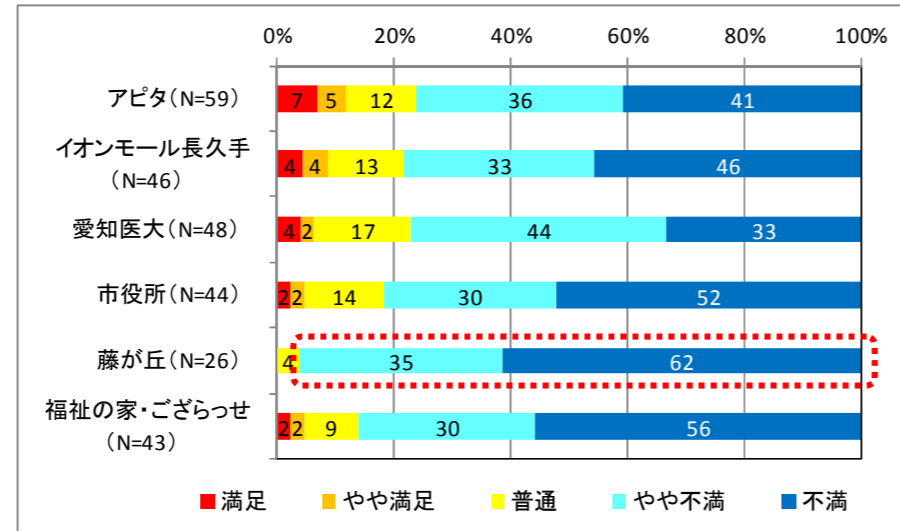
- ・満足度に関する5段階評価の回答を以下のように点数化し、各設問ごとの平均点を算出。
満足：5点、やや満足：4点、普通：3点、やや不満：2点、不満：1点

図 1-52 満足度の点数化 (アンケート調査)

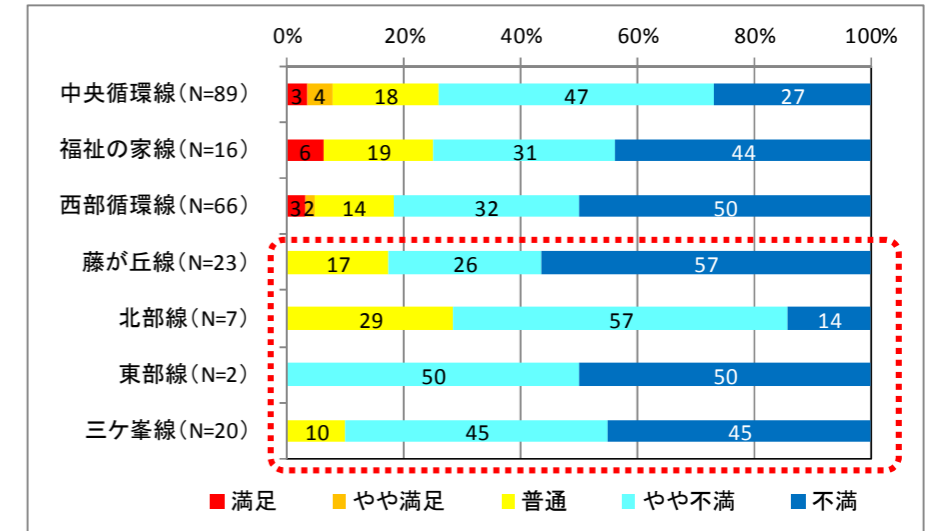
- ① 主な行き先別の不満度合いが高い項目（運行本数、運行ダイヤ、乗り継ぎ）の満足度の内訳
- 「④運行本数」と「⑤運行ダイヤ」の面では、「藤が丘」に行く方の不満の割合がやや大きい。
 - 「⑫Nーバス同士の乗り継ぎ」の面では、「藤が丘」「福祉の家・ござらっせ」に行く方の不満の割合がやや大きい。

- ② 路線別の不満度合いが高い項目（運行本数、運行ダイヤ、乗り継ぎ）の満足度の内訳
- 「④運行本数」の面では、藤が丘線、北部線、東部線、三ヶ峯線の利用者で満足度の回答はない。
 - 「⑤運行ダイヤ」の面では、三ヶ峯線利用者で不満の割合がやや大きい。
 - 「⑫Nーバス同士の乗り継ぎ」の面では、藤が丘線利用者で不満の割合がやや大きい。

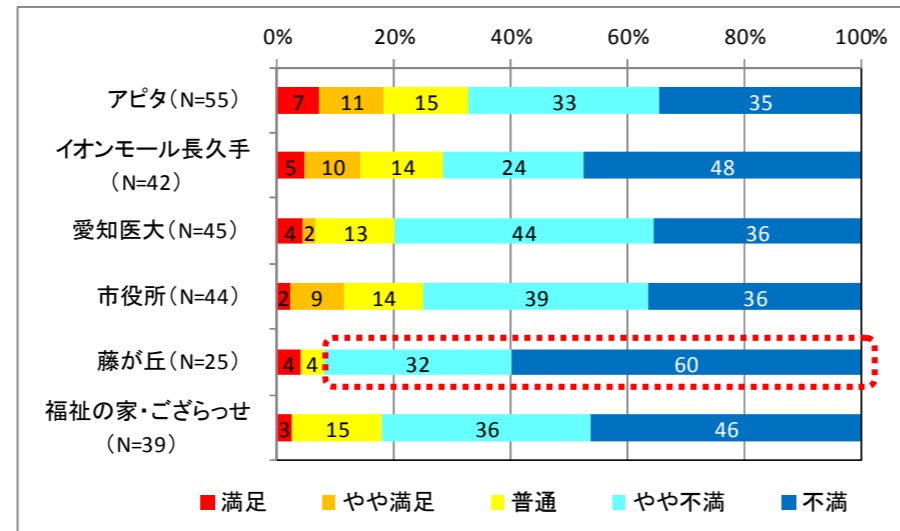
「④運行本数」



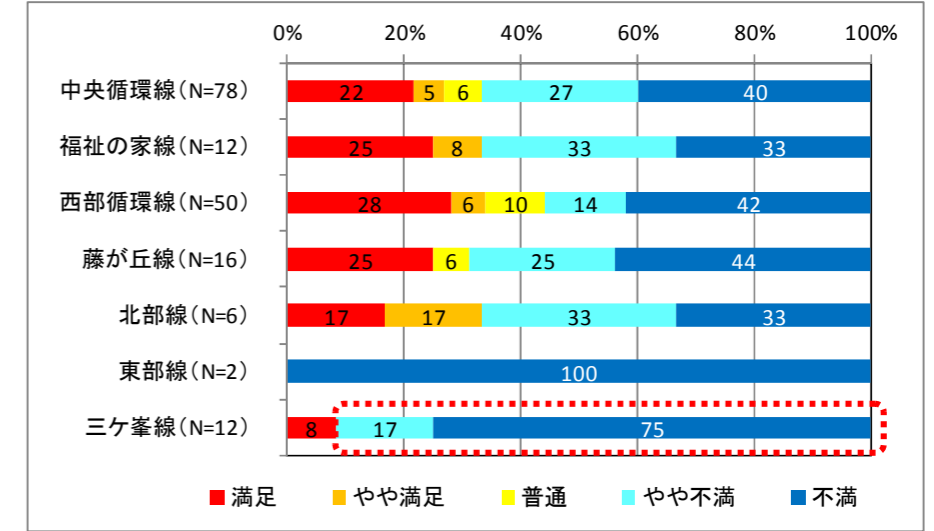
「④運行本数」



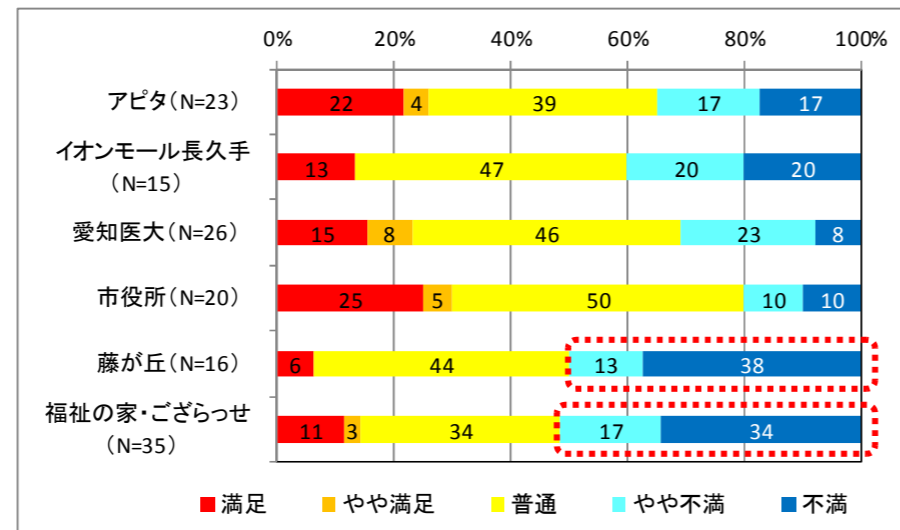
「⑤運行ダイヤ」



「⑤運行ダイヤ」



「⑫Nーバス同士の乗り継ぎ」



「⑫Nーバス同士の乗り継ぎ」

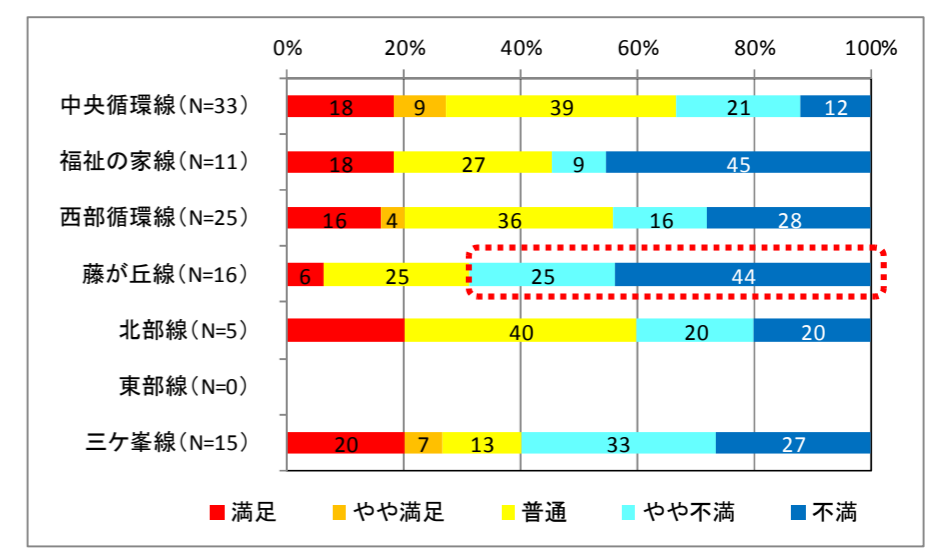


図 1-53 不満度合いが高い項目の主な行き先別の満足度（アンケート調査）

図 1-54 不満度合いが高い項目の路線別の満足度（アンケート調査）

2) 往復利用の状況

- Nーバス利用者の半数以上は往復とも利用されており、路線別では西部循環線、藤が丘線、一方向運行の北部線でやや往復利用しない割合が多い傾向にある。
- 往復利用しない方の多くは「本数が少ない」「利用したい時間帯と合わない」といった運行本数に起因する理由が多くなっている。

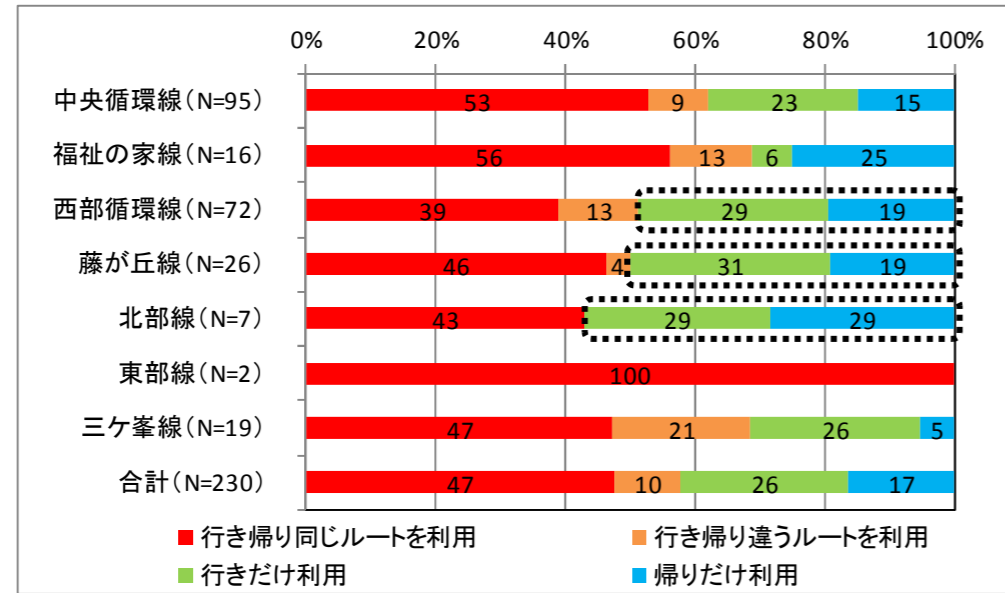


図 1-55 Nーバス利用者の往復利用の状況 (アンケート調査)

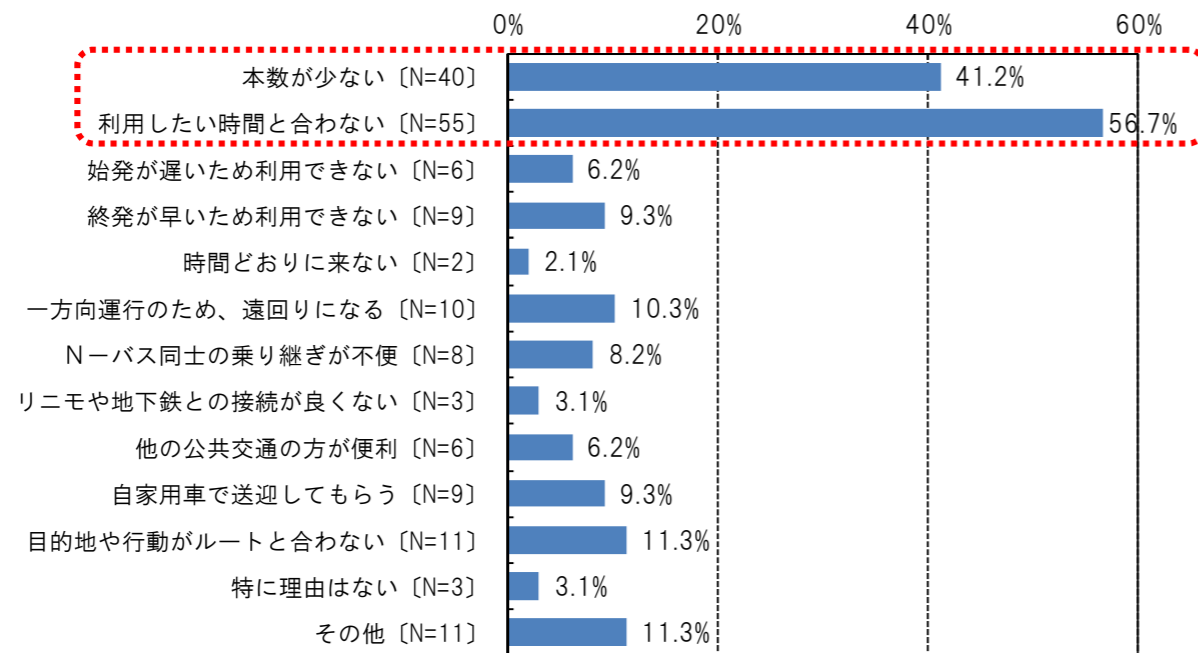


図 1-56 往復利用しない理由 (全体) : アンケート調査

- 路線別では、多くの路線で「本数が少ない」「利用したい時間帯と合わない」理由が目立つ中、三ヶ峯線では「終発が早いため利用できない」の理由が目立ち、福祉の家線では「Nーバス同士の乗り継ぎが不便」の理由が目立つ。

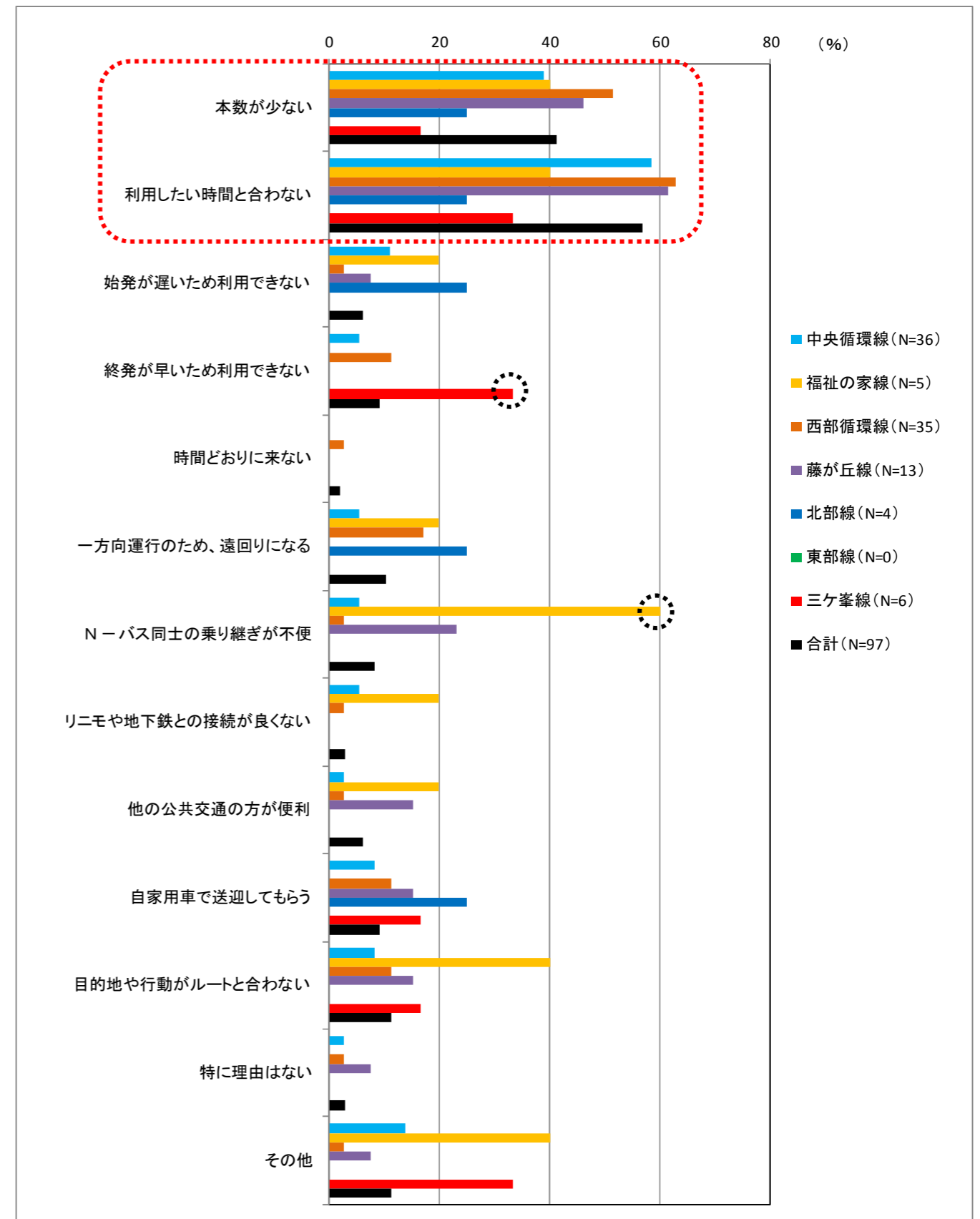


図 1-57 往復利用しない理由 (路線別) : アンケート調査

- 往復利用しない時の「行き」または「帰り」の交通手段は、徒歩と名鉄バスが多く、自家用車による送迎も目立つ。

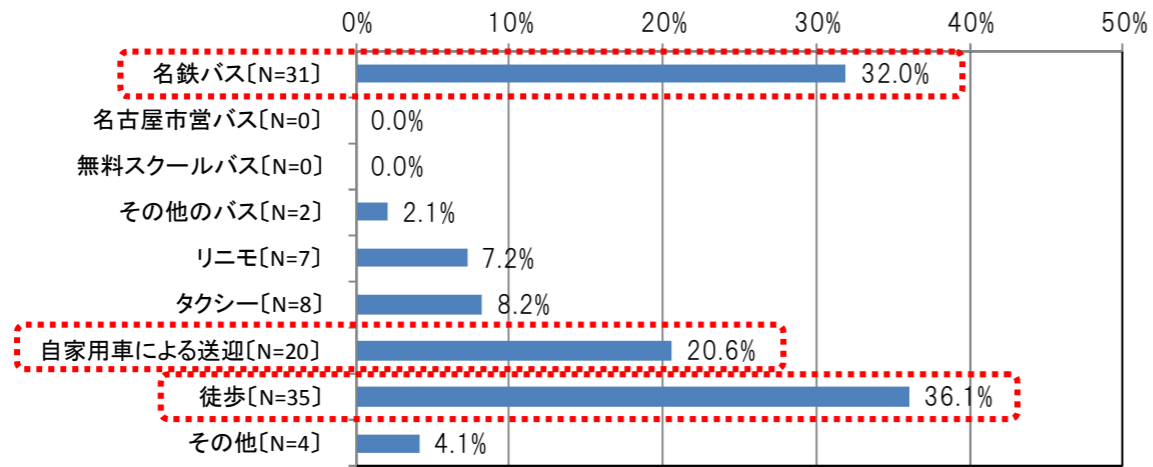


図 1-58 往復利用しなかった時の「行き」または「帰り」の交通手段（全体）：アンケート調査

- 路線別では、藤が丘線では名鉄バスとルートが類似していることから名鉄バスの利用が目立つ。
- また、市の東部を運行する北部線と三ヶ峯線ではタクシーや自家用車による送迎が目立ち、市の西部を運行する中央循環線、西部循環線と運行距離が短い福祉の家線では徒歩利用が目立つ。

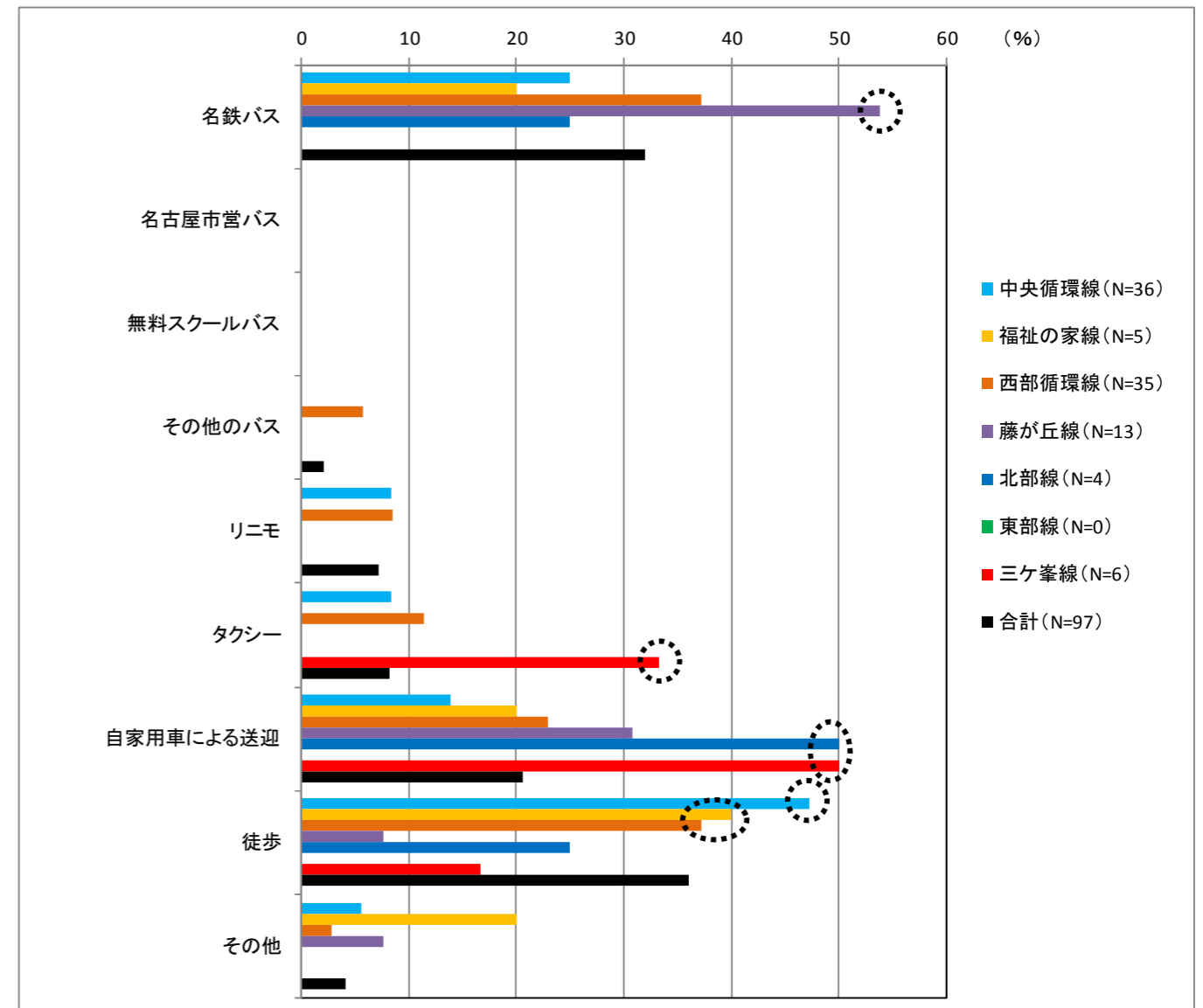


図 1-59 往復利用しなかった時の「行き」または「帰り」の交通手段（路線別）：アンケート調査

(6) N-タクとの関係

1) N-タクの認知度

- N-タクは75%の方に認知され、特に利用対象年齢に近い60歳以上の方ほど認知度が高くなっている。
- 一方、路線別では市の東部を運行する路線（福祉の家線、北部線、東部線、三ヶ峯線）で「知らない」の割合が少ない傾向にあり、関心の高さが伺える。

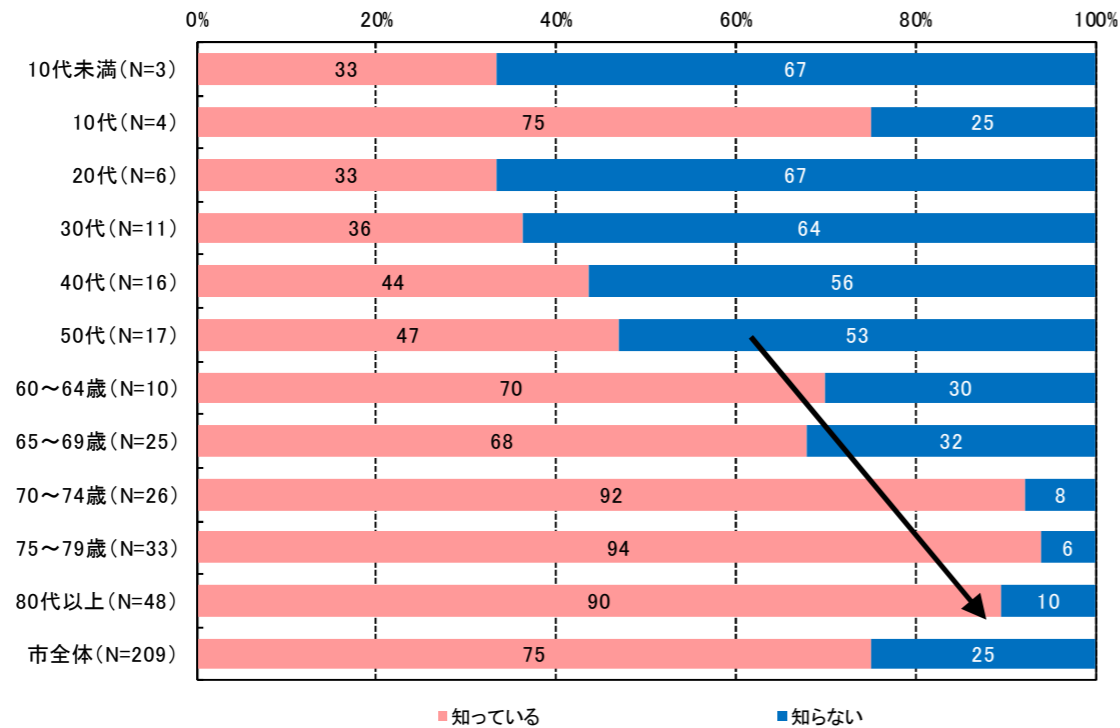


図 1-60 N-タクの認知度（年齢別）：アンケート調査

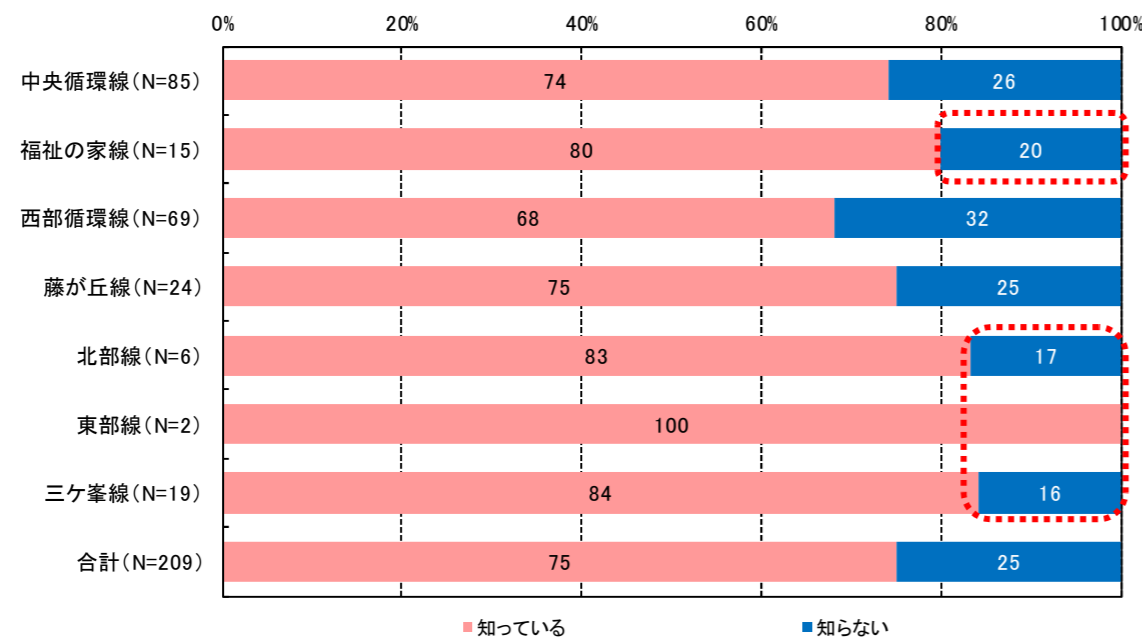


図 1-61 N-タクの認知度（路線別）：アンケート調査

2) N-タクが本格運行した際の利用意向

- 全体では「N-タクは利用しない」が62%を占め、次いで「N-タクとN-バスを使い分けて利用」が38%を占め、「N-バスの利用をやめてN-タクを利用」は2%と少ない。
- 「N-タクとN-バスを使い分けて利用」の割合は、年齢層が高くなるほど多くなる傾向にあり、80歳以上では「N-タクとN-バスを使い分けて利用」の割合が、「N-タクは利用しない」の割合を上回る。
- 一方、路線別では市の東部を運行する路線（福祉の家線、北部線、東部線、三ヶ峯線）で「N-タクとN-バスを使い分けて利用」の割合が高い傾向にあり、左記の認知度と同じ路線が高くなっており、次頁のN-タクの実証運行の利用状況と比べると、市の東部を運行する路線で多い傾向は同様となっている。

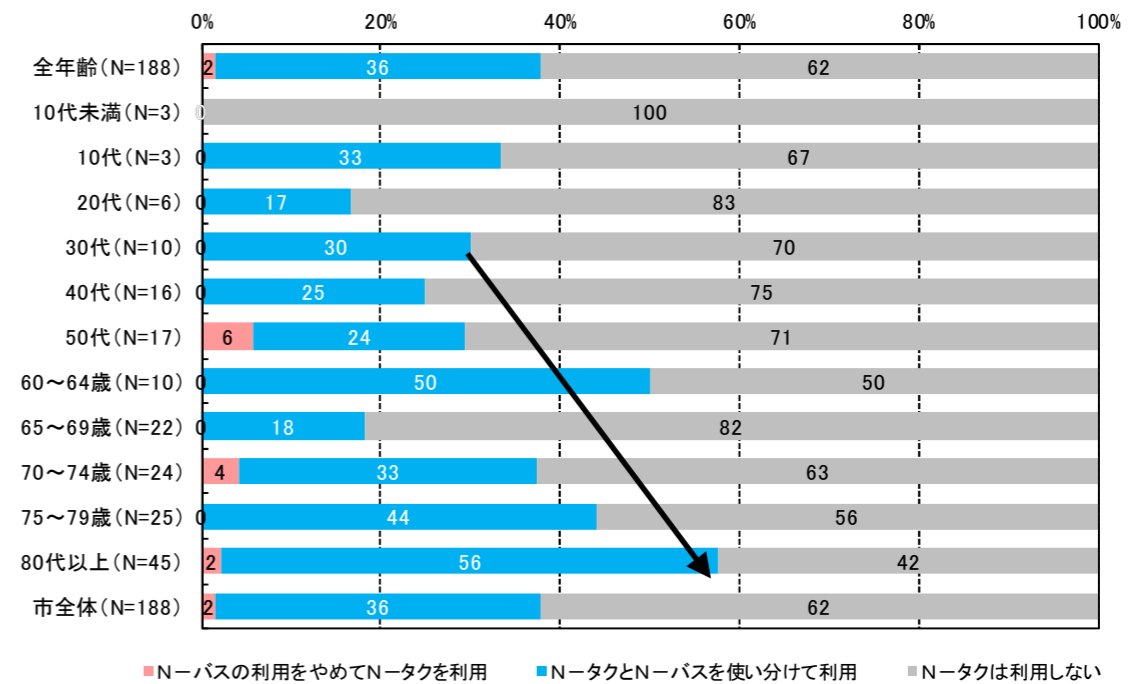


図 1-62 N-タクが本格運行した際の利用意向（年齢別）：アンケート調査

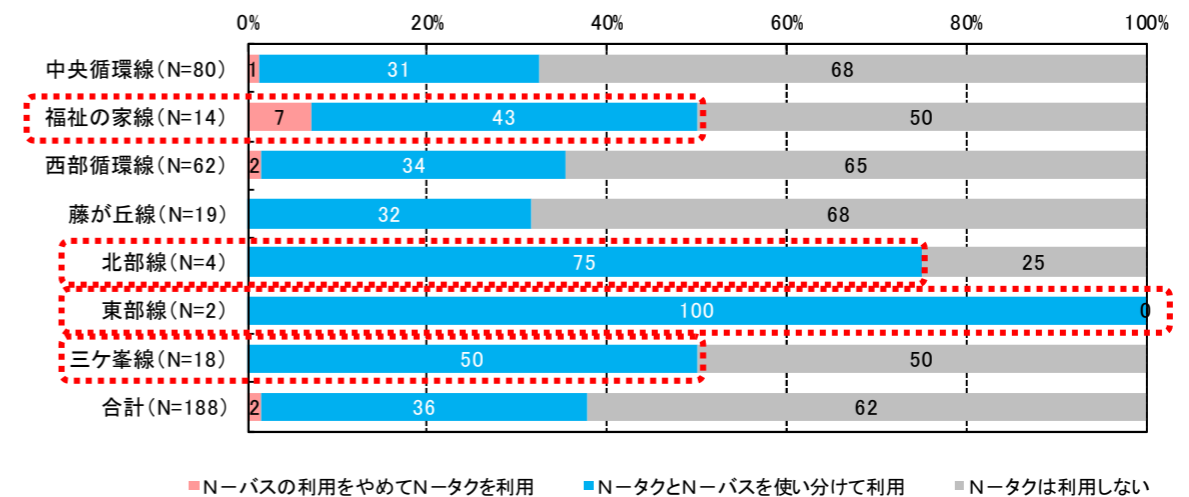


図 1-63 N-タクが本格運行した際の利用意向（路線）：アンケート調査

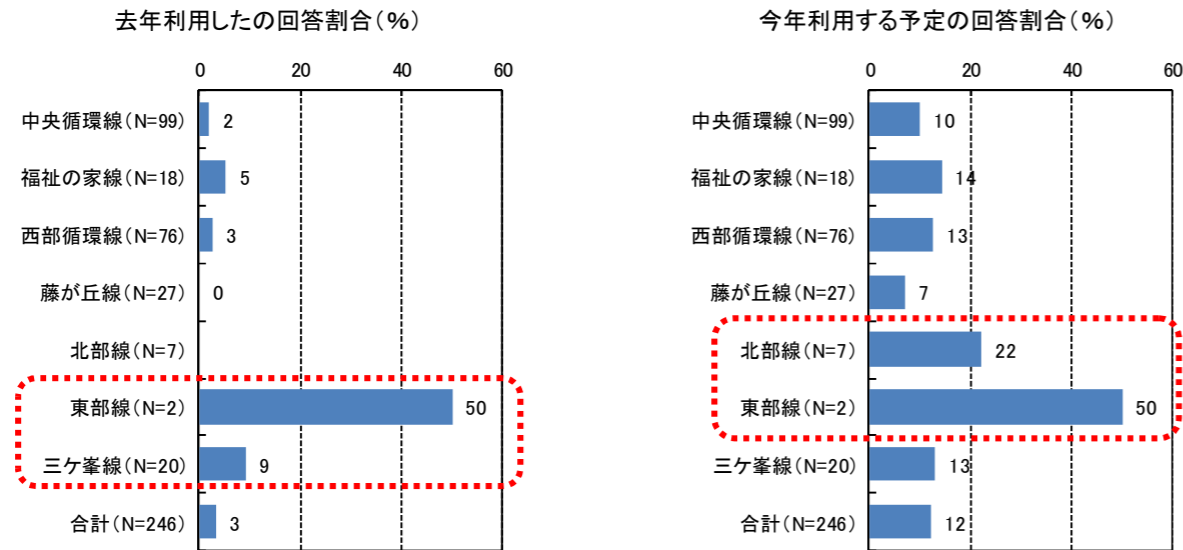


図 1-64 N-タクの実証運行の利用状況（路線別）：アンケート調査

- また、徒歩移動が困難と感じる方ほど、「N-タクとN-バスを使い分けて利用」の割合が多くなっており、必要性の高さが伺える。

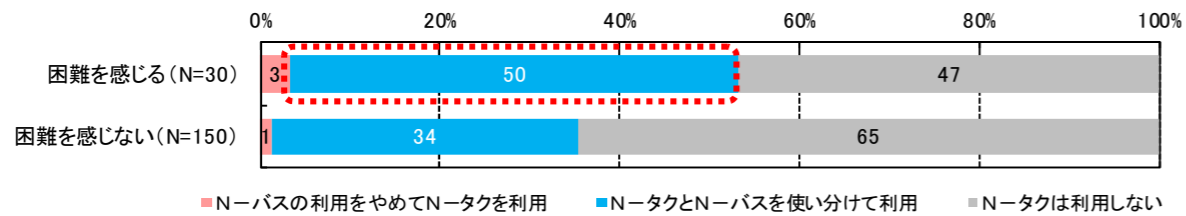


図 1-65 徒歩移動の困難さとN-タクの利用意向の関係：アンケート調査

(7) 主要バス停の利用特性

- 市役所バス停は、市役所利用が最も多いものの、乗継拠点として目的地が各地に点在している。
- 福祉の家は、市役所の回答が多いが福祉の家からの帰宅者であることから、福祉の家の利用が大半を占める。
- 愛知医大バス停は愛知医大、藤が丘バス停は藤が丘または名古屋市内の利用が大半を占める。
- 長久手古戦場駅は愛知学院大学利用が約半数を占め、次いで長久手イオンの利用が多くなっている。

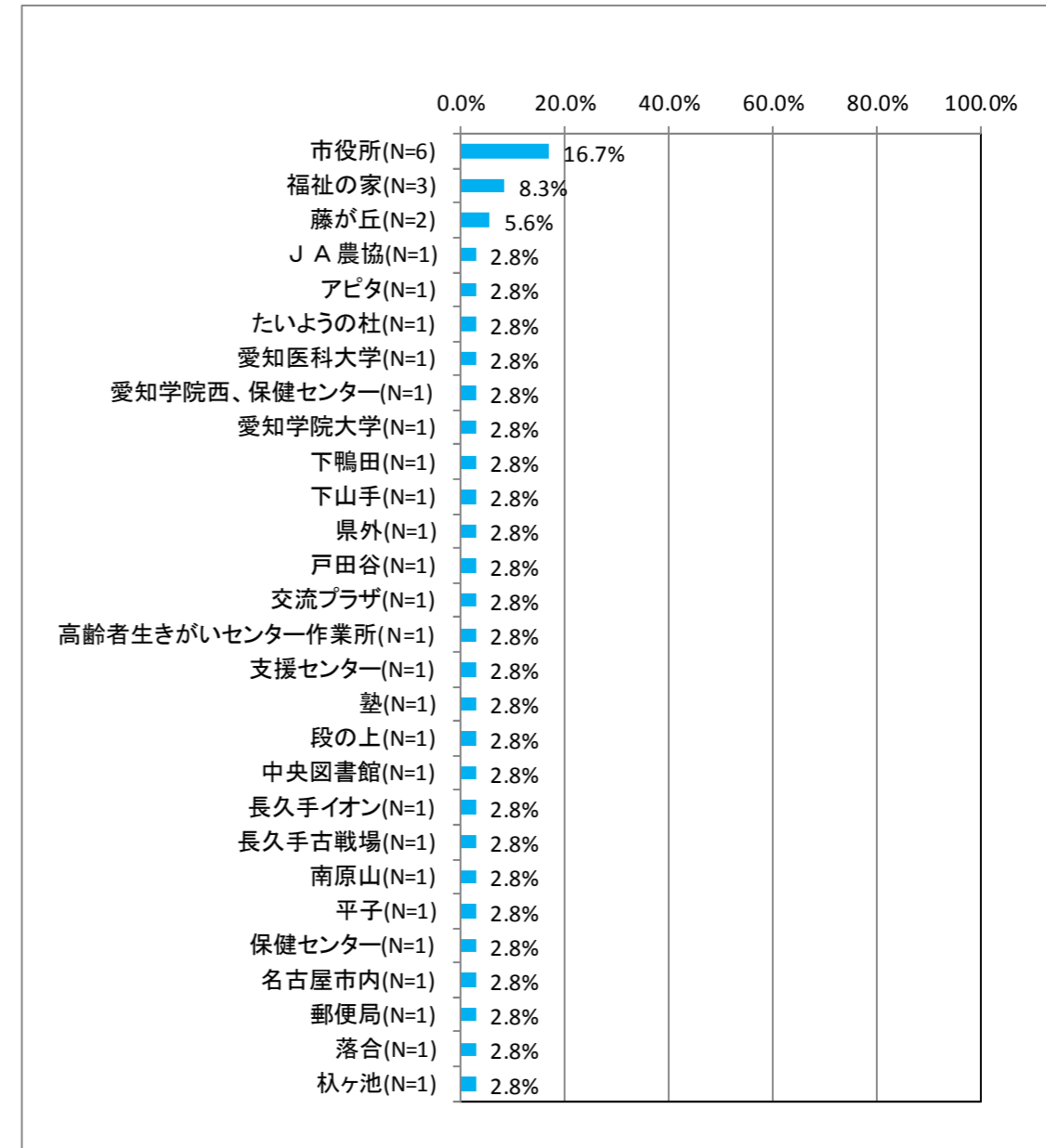


図 1-66 出かける場所（市役所バス停）：ヒアリング調査

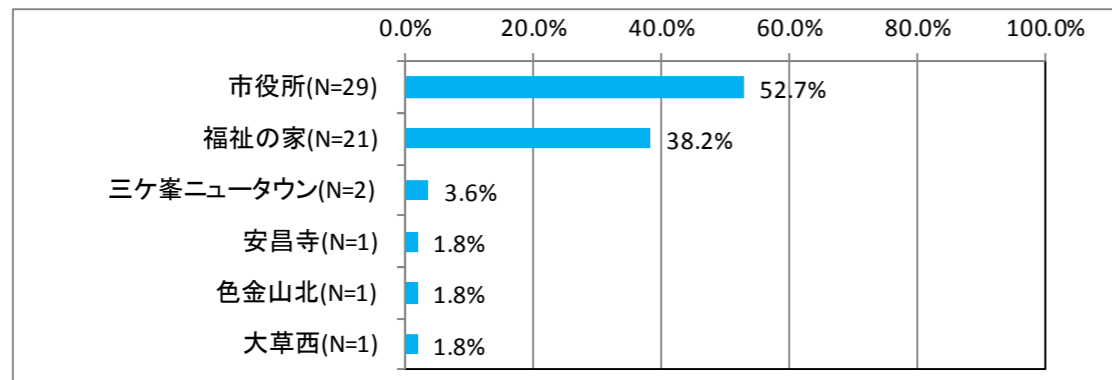


図 1-67 出かける場所（福祉の家バス停）：ヒアリング調査

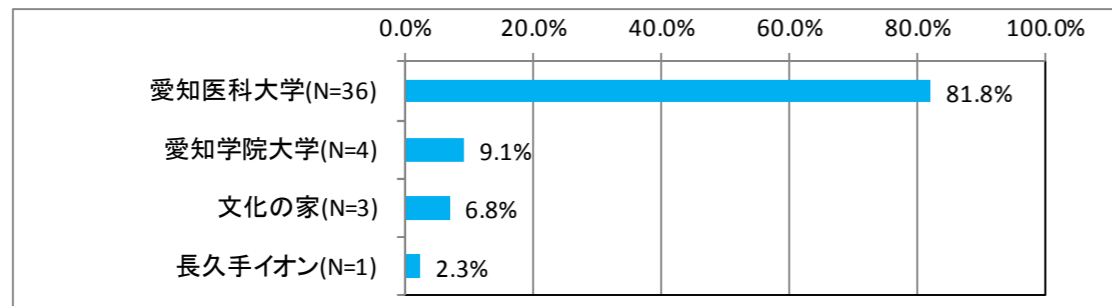


図 1-68 出かける場所（愛知医大バス停）：ヒアリング調査

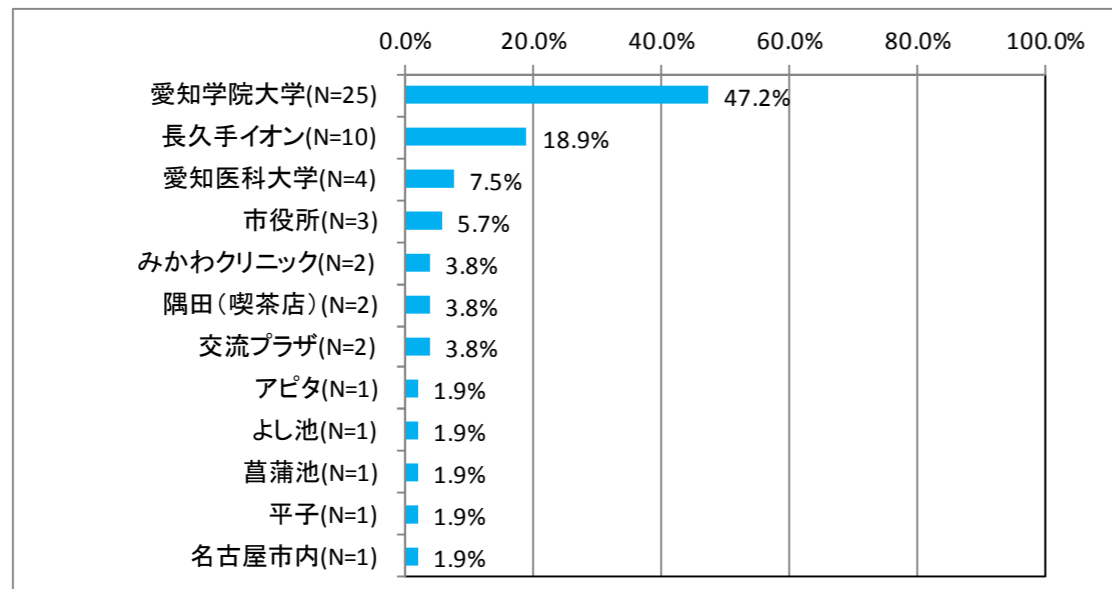


図 1-69 出かける場所（長久手古戦場駅バス停）：ヒアリング調査

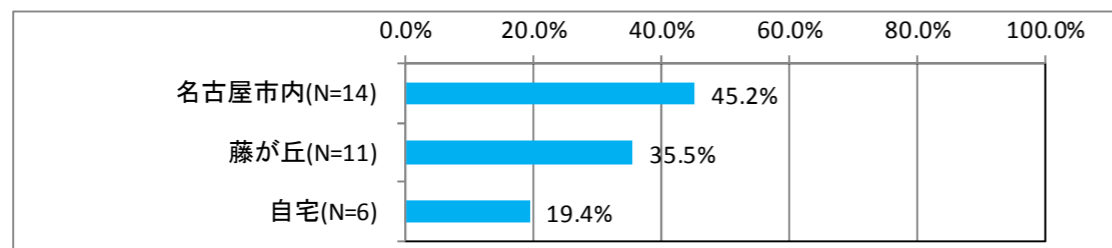


図 1-70 出かける場所（藤が丘バス停）：ヒアリング調査