

# 公共交通利用実態調査結果について

1. 公共交通利用実態調査結果の概要

1.1 調査実施概要

(1) 調査項目

| 調査項目         | 調査項目         |         | 調査対象                  | 調査日                                |
|--------------|--------------|---------|-----------------------|------------------------------------|
|              | 乗降調査         | アンケート調査 |                       |                                    |
| ①Nーバス利用者実態調査 | 乗降者数<br>OD調査 | ●       | 全路線・全便                | H23.10.19(水)：晴れ<br>アンケート回収期限 10/31 |
| ②住民アンケート調査   | —            | ●       | 町民 1,500 人<br>(無作為抽出) | H23.10.18 郵送配布<br>アンケート回収期限 10/31  |

(2) 調査目的

- Nーバスの見直し後の利用実態の把握や、連携計画の目標の達成度など、事業の評価及び検証を行うために実施する。

1.2 調査結果利用者・調査サンプル数

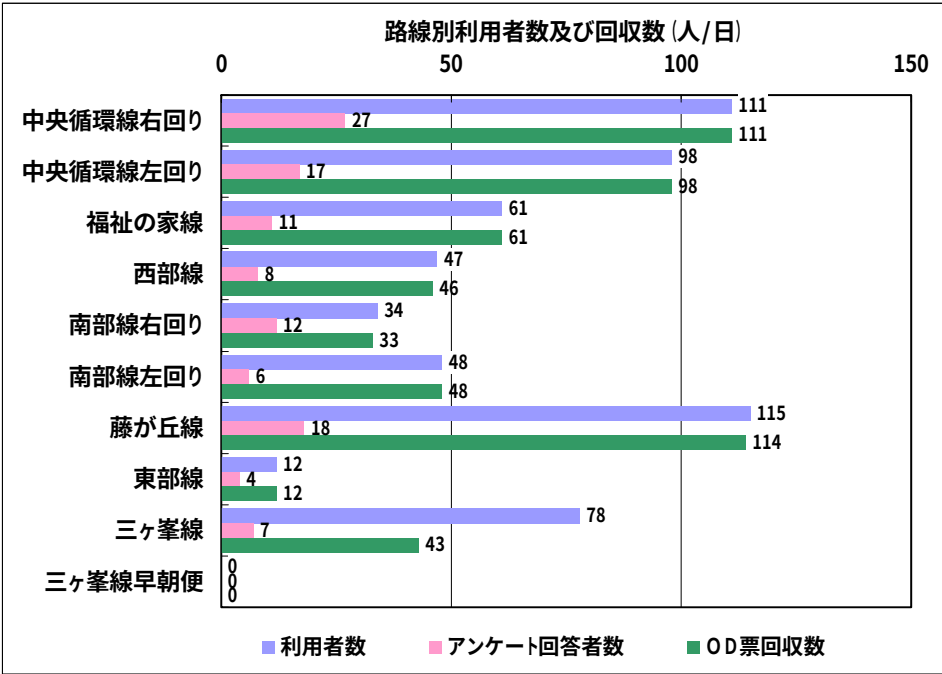
(1) 各調査全体

| 調査                 |       | 数量・比率 |       | 備考                       |
|--------------------|-------|-------|-------|--------------------------|
| Nーバス利用者数           |       |       | 604   | 遠足の園児数を除いた数<br>(前回:508人) |
| Nーバス<br>OD調査       | 配布対象数 | a     | 570   | 三ヶ峯線第1便で通学する小学生を除いた数     |
|                    | 回収数   | b     | 566   |                          |
|                    | 回収率   | b/a   | 99.3% | (前回:95.1%)               |
| Nーバス利用者<br>アンケート調査 | 実利用者数 | c     | 391   | 乗継や往復利用を除いた数             |
|                    | 配布数   | d     | 218   |                          |
|                    | 配布率   | d/c   | 55.8% | (前回:82.8%)               |
|                    | 回収数   | e     | 98    | (前回:130通)                |
|                    | 回収率   | e/d   | 45.0% | (前回:42.8%)               |
| 住民アンケート調査          | 配布数   | f     | 1,500 |                          |
|                    | 回収数   | g     | 634   |                          |
|                    | 回収率   | g/f   | 42.3% | (前回:38.5%)               |

(2) 利用実態調査のNーバス路線別の回収状況

- 概ね路線の利用者数に応じた回答数となっている。

図 1-1 利用実態調査の路線別回収状況



(3) アンケート回答者の年齢構成

- 利用者アンケートでは、運行への影響を考慮して三ヶ峯線で通学する小学生への利用者アンケートの配布は行わなかったため（前は配布）、前回調査から通学目的の小学生を除いて比較すると、20～30代と80代以上の比率が増えている。
- 住民アンケートでは、年齢構成に大きな偏りはない結果となっている。

図 1-2 利用者アンケート回答者の年齢構成 ※不明除く

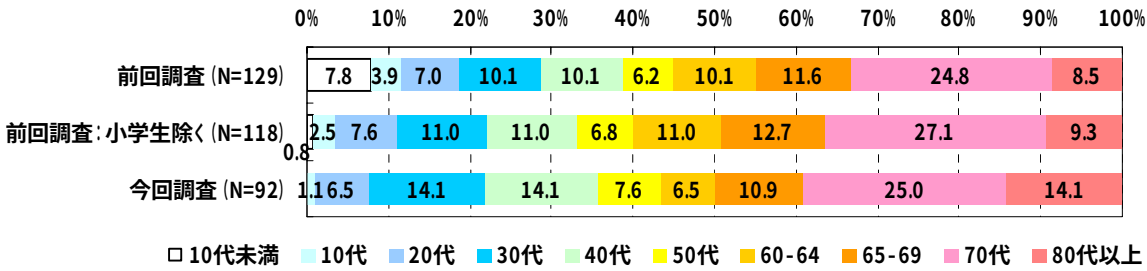
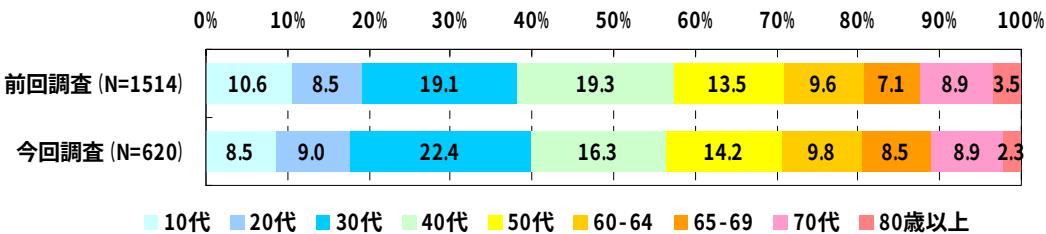


図 1-3 住民アンケート回答者の年齢構成 ※不明除く



2.連携計画の現時点の評価

2.1 連携計画の概要

■長久手町の公共交通の将来像

- 町内交通の移動軸としてリニモと路線バスを活かし、Nーバスでリニモと路線バスを面的にカバーして移動利便性を高め、それらが一体となった使いやすいネットワークをつくる。
- 利便性の高い公共交通サービスを、住民・交通事業者・行政が協働で支える。

■地域公共交通総合連携計画の基本方針

- ①人々の生活を支える交通移動を提供し続ける
- ②それぞれの公共交通手段の役割を明確にし、互いに連携した利便性の高い公共交通ネットワークをつくる
- ③みんなで意識して、環境にやさしい公共交通利用を進める
- ④まちづくりと連携した公共交通体系をつくる
- ⑤PDCAサイクルで継続的に改善し、みんなで公共交通を支える

| ■地域公共交通総合連携計画の目標    |          |           |                                                              |
|---------------------|----------|-----------|--------------------------------------------------------------|
| 目 標                 | 指標       | 目標値       | 現 状（平成 20 年度）                                                |
| 「みんなで公共交通を支えるまち」の実現 | 公共交通利用者数 | 現状の10%UP  | リニモ：約 16,500 人/日平均<br>名鉄バス：約 2,240 人/日平均<br>Nーバス：約 450 人/日平均 |
| 「人にやさしい公共交通のまち」の実現  | 公共交通の推進度 | 25%未満     | 「進んでいない」と回答した人の割合 27.1%                                      |
| 「環境にやさしい公共交通のまち」の実現 | 公共交通転換者  | 調査段階ごとの増加 | —                                                            |

■計画期間

- 平成 21 年度下期～平成 25 年度

2.2 計画事業

| 種別     | 主要施策と計画事業                     | 実施主体 |   |   | 実施時期 |    |    |    |    |
|--------|-------------------------------|------|---|---|------|----|----|----|----|
|        |                               | 町    | 事 | 県 | 21   | 22 | 23 | 24 | 25 |
| バス路線再編 | 1) Nーバスの新設路線の実証運行             | ●    |   |   |      | ←→ |    |    |    |
|        | 2) Nーバスの車両増備による運行本数増加の実証運行    | ●    |   |   |      |    | ←→ |    |    |
|        | 3) 路線バスの再編                    |      | ● |   | ←→   |    |    | ←→ |    |
| 利用促進方策 | 4) 公共交通の運賃体系見直しや乗継割引・ICカードの導入 | ●    | ● |   | ←→   |    |    |    |    |
|        | 5) 公共交通マップの作成                 | ●    |   |   |      |    | ←→ |    |    |
|        | 6) 周知・広報活動の強化                 | ●    | ● |   | ←→   |    |    |    |    |
| 調査     | 7) 公共交通利用実態調査                 | ●    | ● |   | ←→   |    |    |    |    |

事業主体ー町：長久手町、事：バス事業者または交通事業者、県：愛知県

2.3 連携計画の目標の達成状況（中間評価）

（1）公共交通利用者数（目標値：現状の10%UP）

- リニモとNーバスは目標を達成しているが、名鉄バスは目標達成に至っていない状況にある。

| 現 状<br>(平成 20 年度基準)   | 平成 22 年度       | 平成 23 年度       | 中間評価                  |
|-----------------------|----------------|----------------|-----------------------|
| リニモ<br>約 16,500 人/日平均 | 約 17,800 人/日平均 | 約 18,600 人/日平均 | 達成<br>(H23:12.7%UP)   |
| 名鉄バス<br>2,240 人/日     | 2,131 人/日      | 2,111 人/日      | 未達成<br>(H23:5.8%DOWN) |
| Nーバス<br>約 450 人/日平均   | 約 459 人/日平均    | 約 530 人/日平均    | 達成<br>(H23:17.8%UP)   |

※1：リニモとNーバスの平成 23 年度の値は、平成 22 年度の月変動に基づいて年間換算した見込み値

※2：名鉄バスは、実態調査の値

図 2-1 リニモの月別利用者数の推移

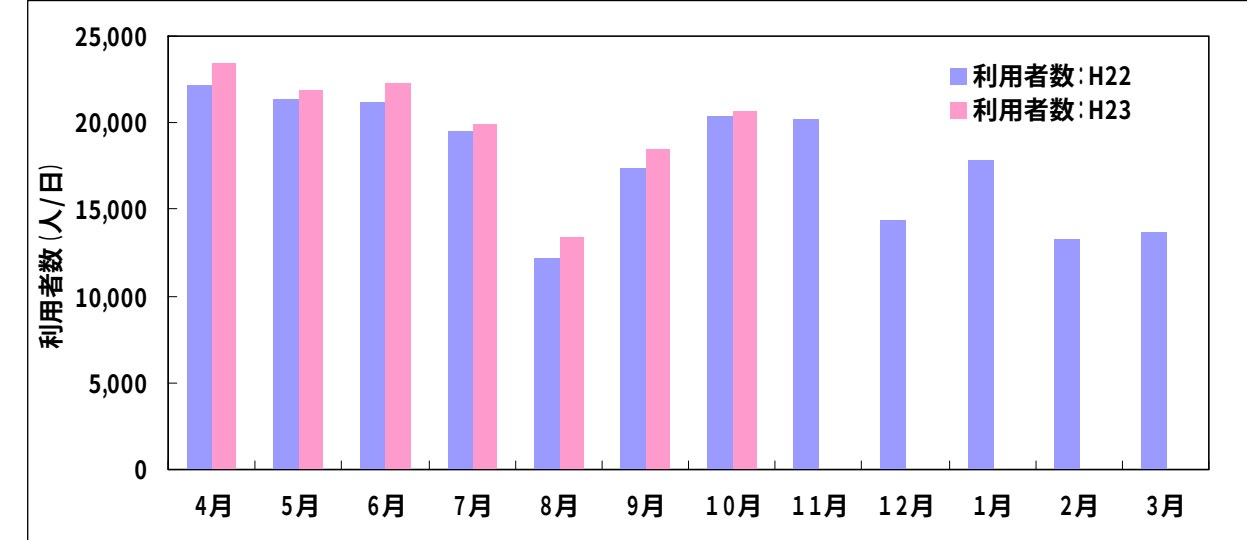
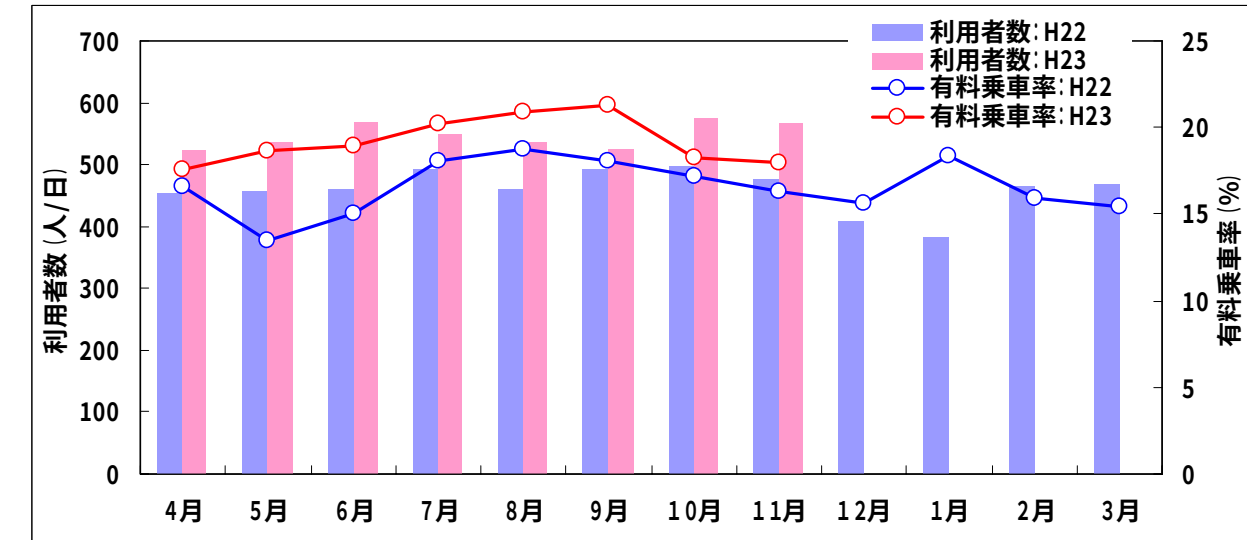


図 2-2 Nーバスの月別利用者数の推移



(2) 公共交通の推進度（目標値：「進んでいない」の回答比率の25%未満）

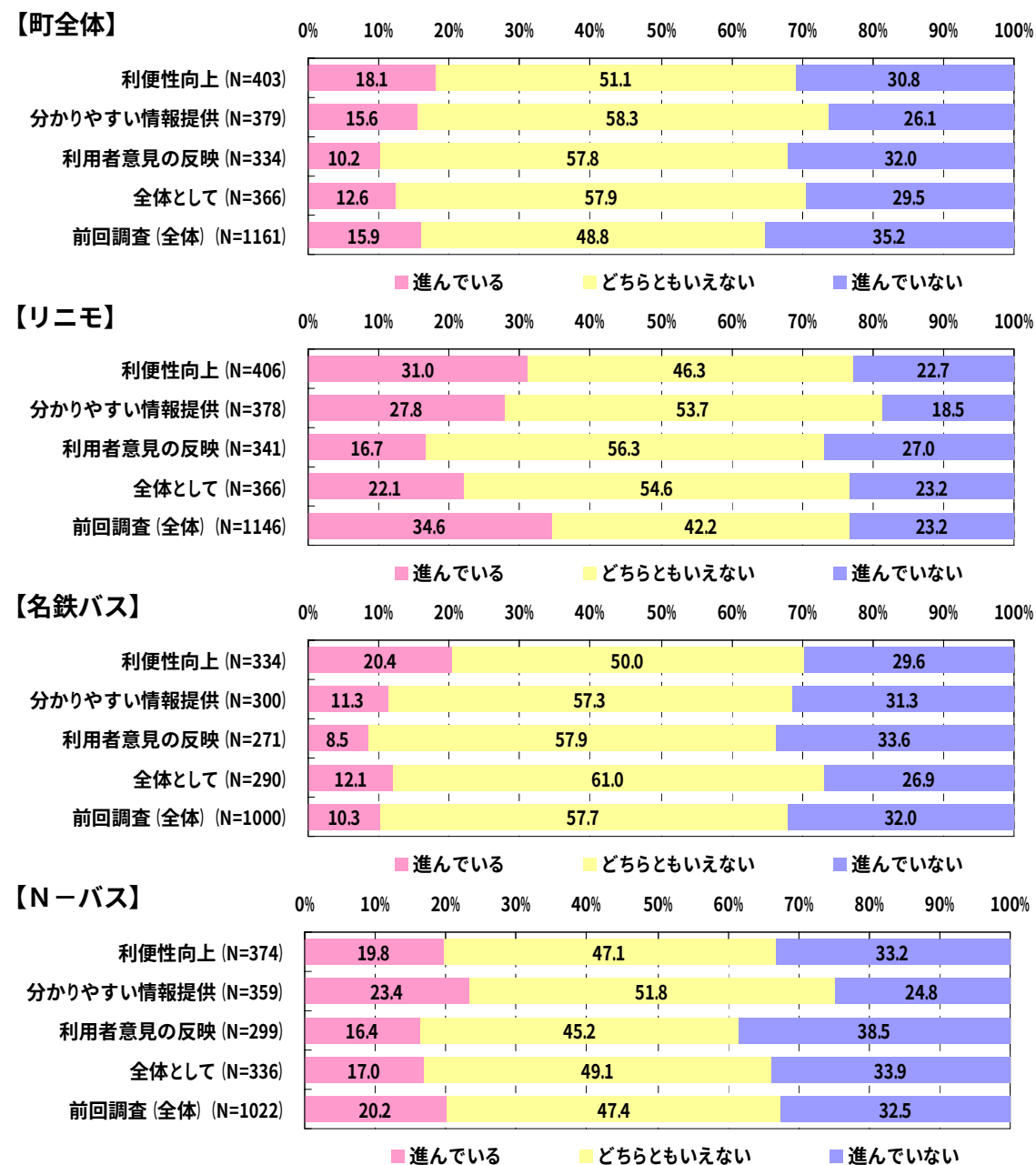
- 連携計画の目標値の対象となる「町全体」では、目標達成に至っていない状況にある。
- 事業者ごとの推進度も参考に見ると、「進んでいる」の比率が多い項目はリニモの「利便性向上」「分かりやすい情報提供」の2つであり、その他は「進んでいない」の比率が多くなっている。

| 現 状<br>(平成 20 年度基準)          |     | 平成 23 年度 |       | 中間評価 |
|------------------------------|-----|----------|-------|------|
| 「進んでいない」と回答した人の割合<br>28.1%※1 | 町全体 |          | 29.5% | 未達成  |
|                              | 参考  | リニモ      | 23.2% |      |
|                              |     | 名鉄バス     | 26.9% |      |
|                              |     | Nーバス     | 33.9% |      |

※1：今回のアンケート調査との選択肢の統一を図るために、出典元の長久手町住民意識調査（平成19年3月）の値から、無回答を除いた場合の比率

※2：平成23年度の値は、下図の関係機関ごとの「全体として」の値

図 2-3 公共交通施策の推進度（住民アンケート） ※分からない・不明除く



(3) 公共交通転換者（目標値：調査段階ごとでの増加）

- 公共交通の利用の増減について、回答者全体（図2-4）では「減った・少し減った」の割合が「増えた・少し増えた」の割合より多い。
- 増減の理由は、公共交通のサービス水準以外の理由も見られ、それらの回答者を除くと（図2-5）「増えた・少し増えた」の割合の方が多くなる。

| 現 状<br>(平成 20 年度基準) | 平成 23 年度                                                                             | 中間評価              |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| —                   | 【公共交通の利用機会】<br>増えた：13.9%、減った：14.4%<br>※サービス水準を理由とする<br>変化に限定の場合<br>増えた：8.6%、減った：8.1% | 未達成<br>「減った」比率が多い |
|                     |                                                                                      | 達成<br>「増えた」比率が多い  |

図 2-4 町内の公共交通の利用機会（住民アンケート） ※不明除く。「全年齢計」の集計では年齢不明含む

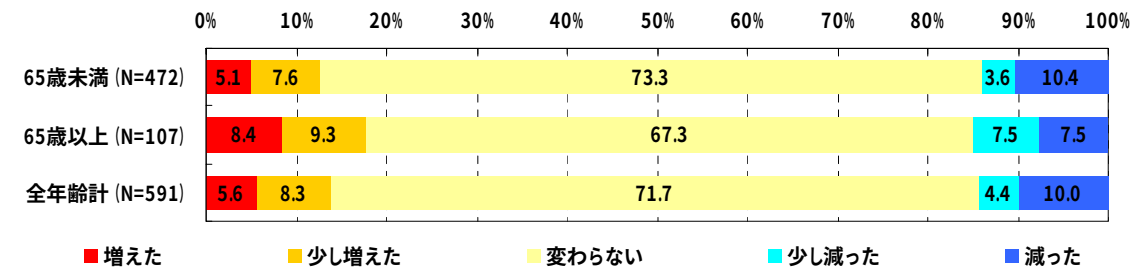


図 2-5 町内の公共交通の利用機会：サービス水準以外の変化理由除く（住民アンケート） ※不明除く。「全年齢計」の集計では年齢不明含む

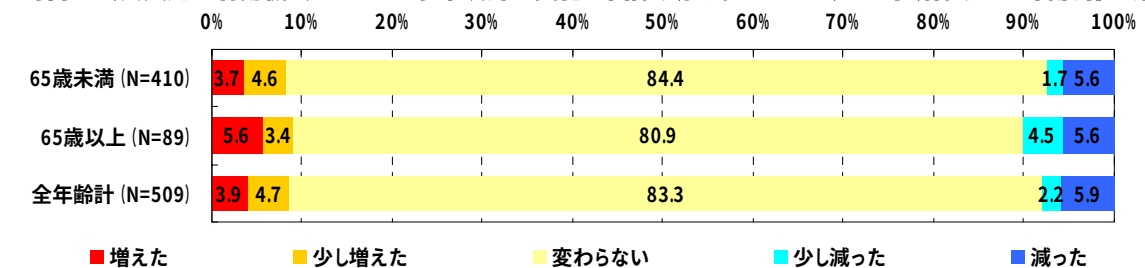


図 2-6 公共交通の利用頻度が増えた理由（住民アンケート） (%)

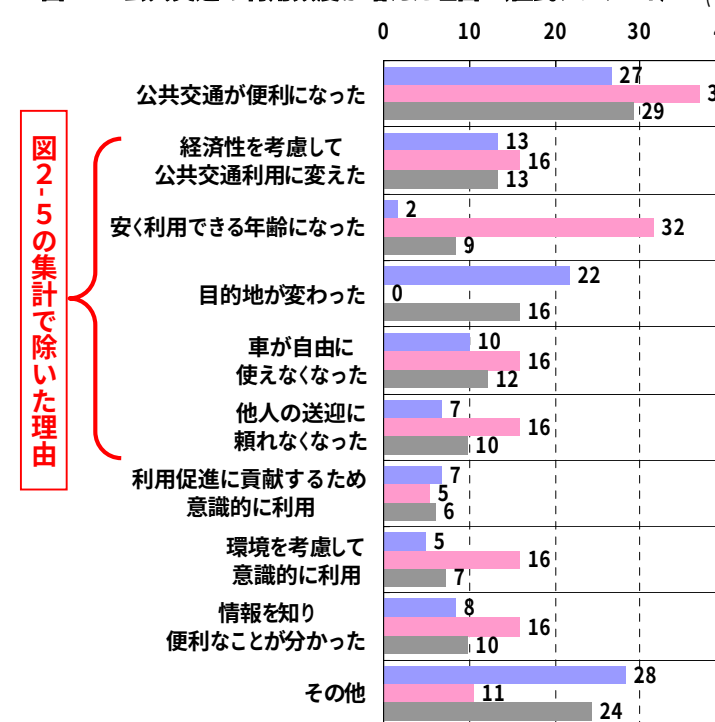


図 2-5 の集計で除いた理由

図 2-7 公共交通の利用頻度が減った理由（住民アンケート） (%)

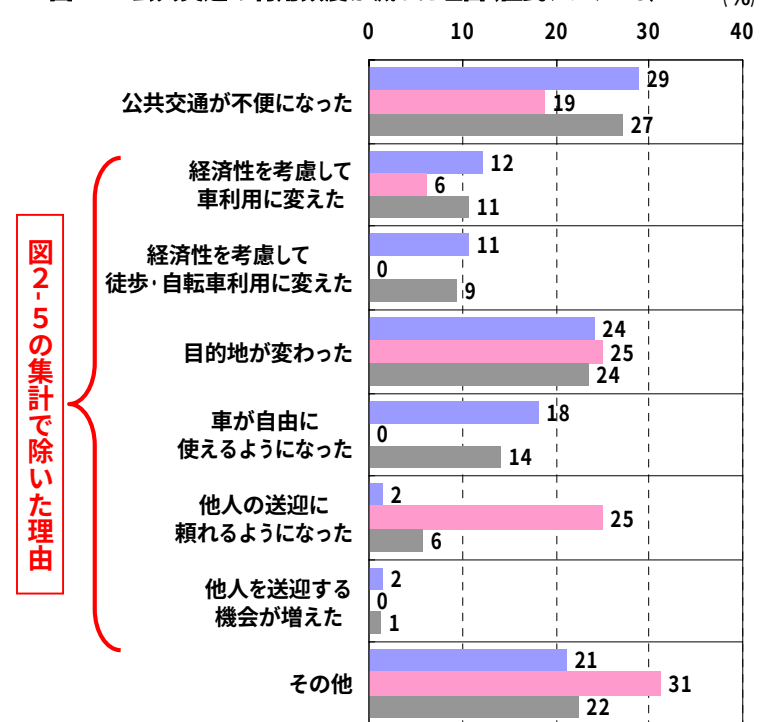


図 2-5 の集計で除いた理由

2.4 公共交通に関する取り組みの認知状況等

(1) ホームページ、広報紙、地元回覧板の閲覧状況

- ホームページは「必要な時にきり見る」が多いものの、次いで「パソコンはあるがほとんど見ない」が多く、高齢者では「パソコンがないからホームページを見れない」の比率も多い。
- 広報紙と地元回覧板は、町ホームページと比べて閲覧されており、高齢者は「ほぼ毎回見る」が7割を超える高い比率となっている。

図 2-8 ホームページの閲覧状況 (住民アンケート) ※不明除く

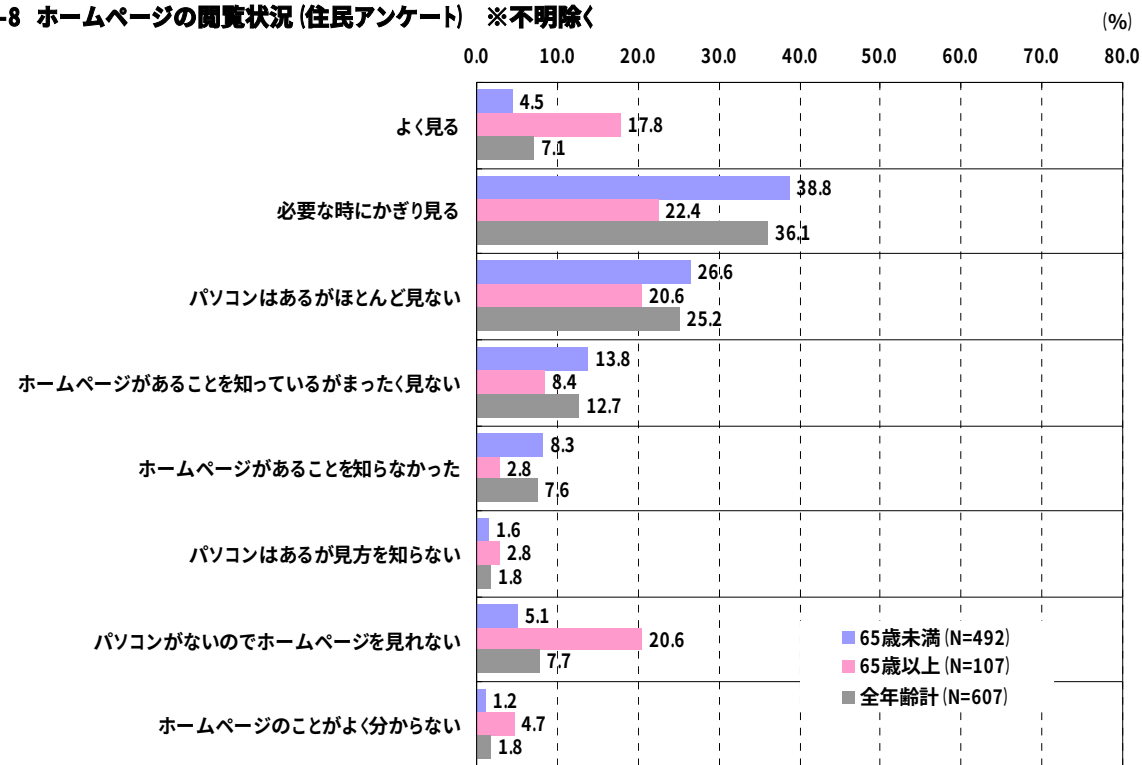


図 2-9 広報紙の閲覧状況 (住民アンケート) ※不明除く

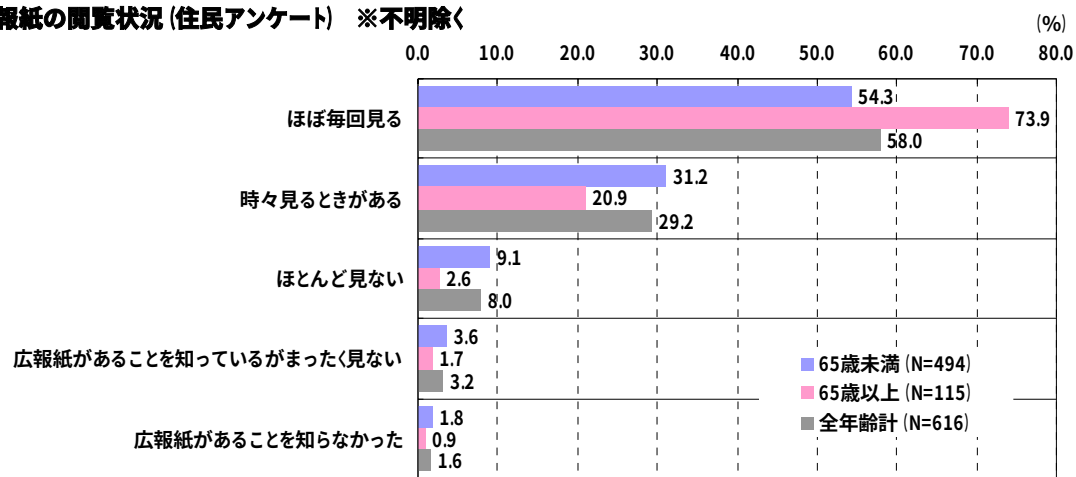
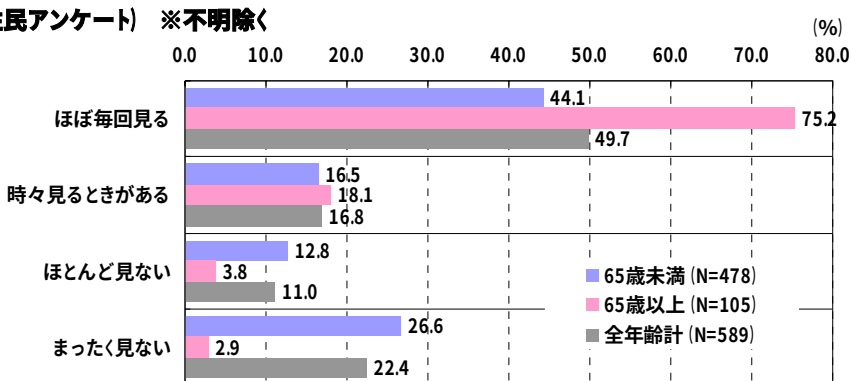


図 2-10 地元回覧板閲覧状況 (住民アンケート) ※不明除く



(2) 連携計画やNーバス見直しの認知状況

- 連携計画の認知度は、前回よりもやや増えている結果となっている。
- 連携計画の情報入手先は、「広報紙」が約 90%と大半を占める。次いで、「昨年のアンケート調査」は約 14%となっている。
- Nーバスの見直しを知った情報入手先は、「広報紙」が約 45%と多く、高齢者が約 62%と特に高くなっている。しかし、65 歳未満では「知らなかった」の割合が約 49%と最も多くなっている。
- Nーバスの認知状況別の居住時期構成を見ると、「知らなかった」の回答者の方が、長久手町に居住してから間もない方の割合が多くなっている。

図 2-11 連携計画の認知状況 (住民アンケート) ※不明除く。「全年齢計」の集計では年齢不明含む

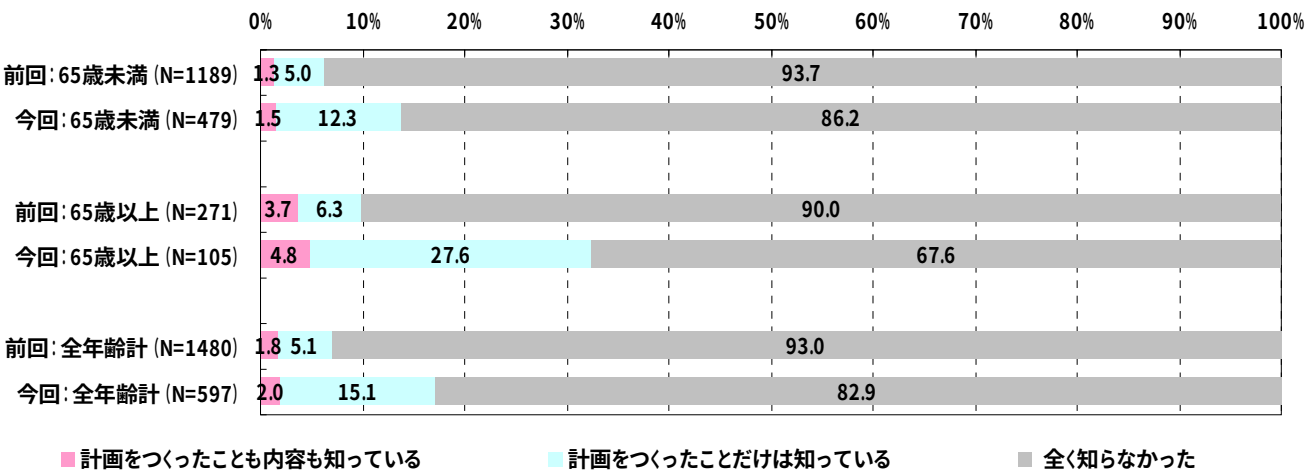


図 2-12 連携計画の情報入手先 (住民アンケート) ※不明除く

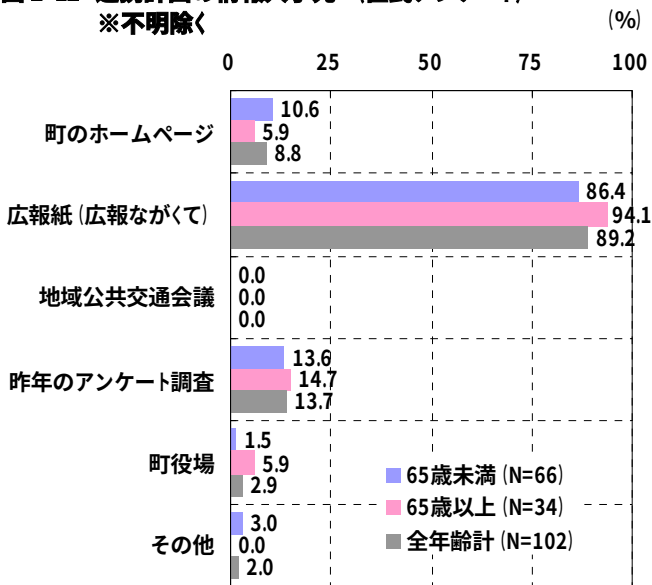


図 2-13 Nーバスの見直しを知った情報入手先 (住民アンケート) ※不明除く

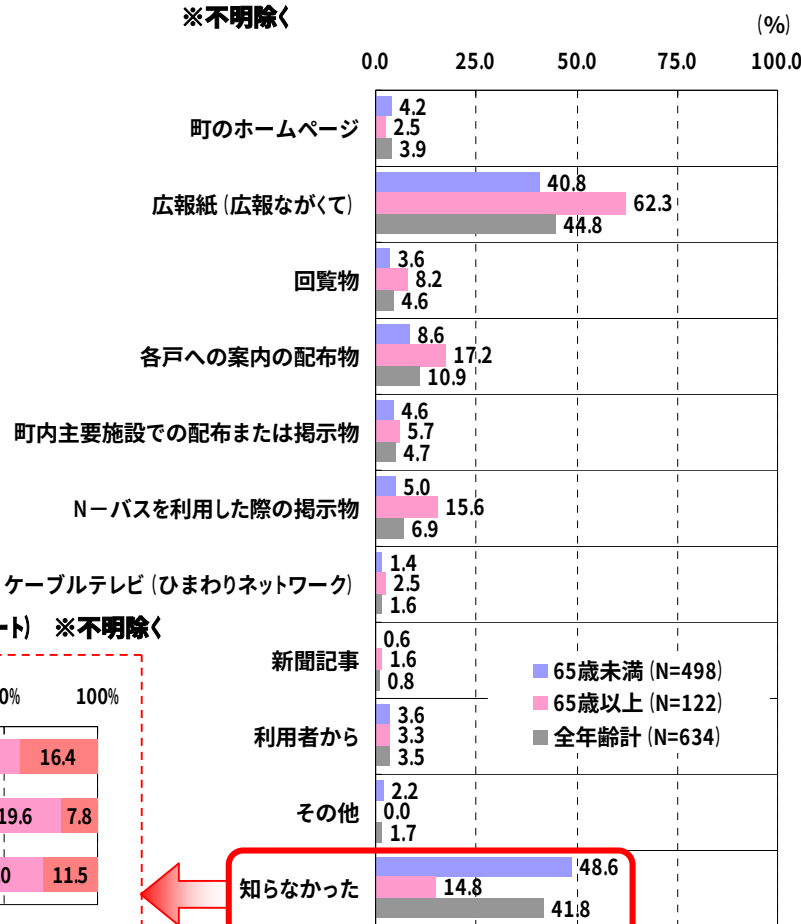
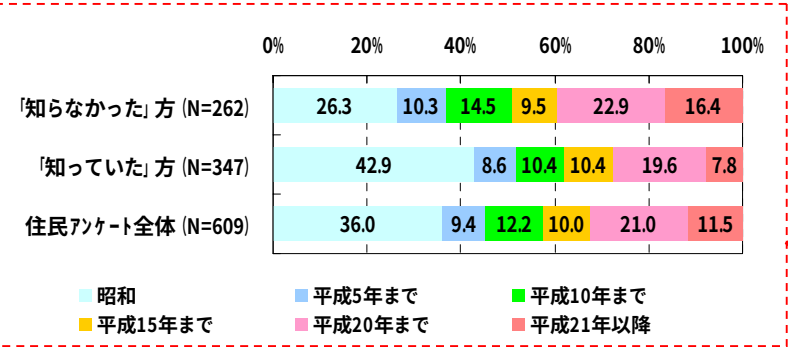


図 2-14 Nーバスの見直しの認知状況別の居住時期 (住民アンケート) ※不明除く





(3) 周知・広報活動の認知状況と効果

- 全般的に、利用者に比べて住民の周知・広報活動の認知度は低くなっている。
- 「③路線図・時刻表があること」「⑥広報紙と一緒に各戸に配布されたこと」の認知度と効果が高く、閲覧の比率が高い広報紙の活用が影響していると考えられる。
- Nーバスの見直しの関する認知度と効果は、利用者・住民ともに「②広報紙での特集記事の掲載」が高くなっており、今後の周知・広報活動の展開を行う上で参考とする必要がある。

図 2-15 周知・広報活動の取り組みの認知状況:「知っている」と回答した方の割合 (利用者アンケート・住民アンケート)

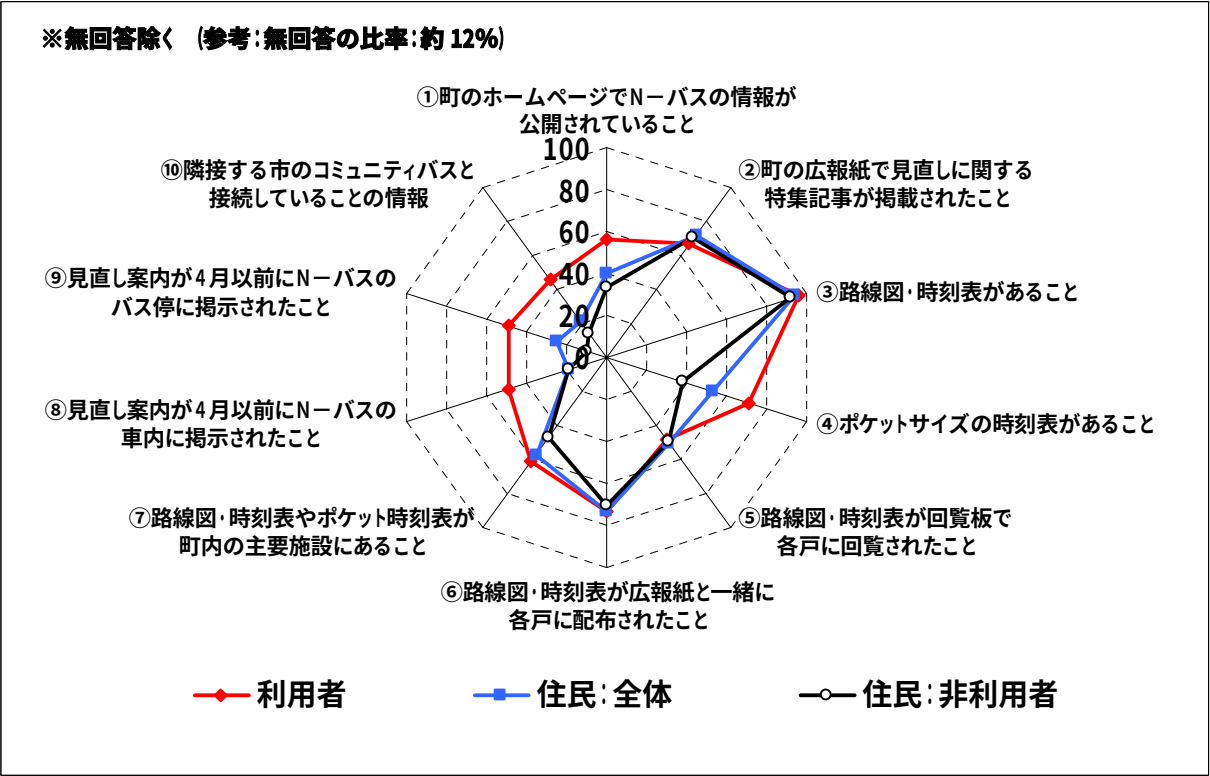
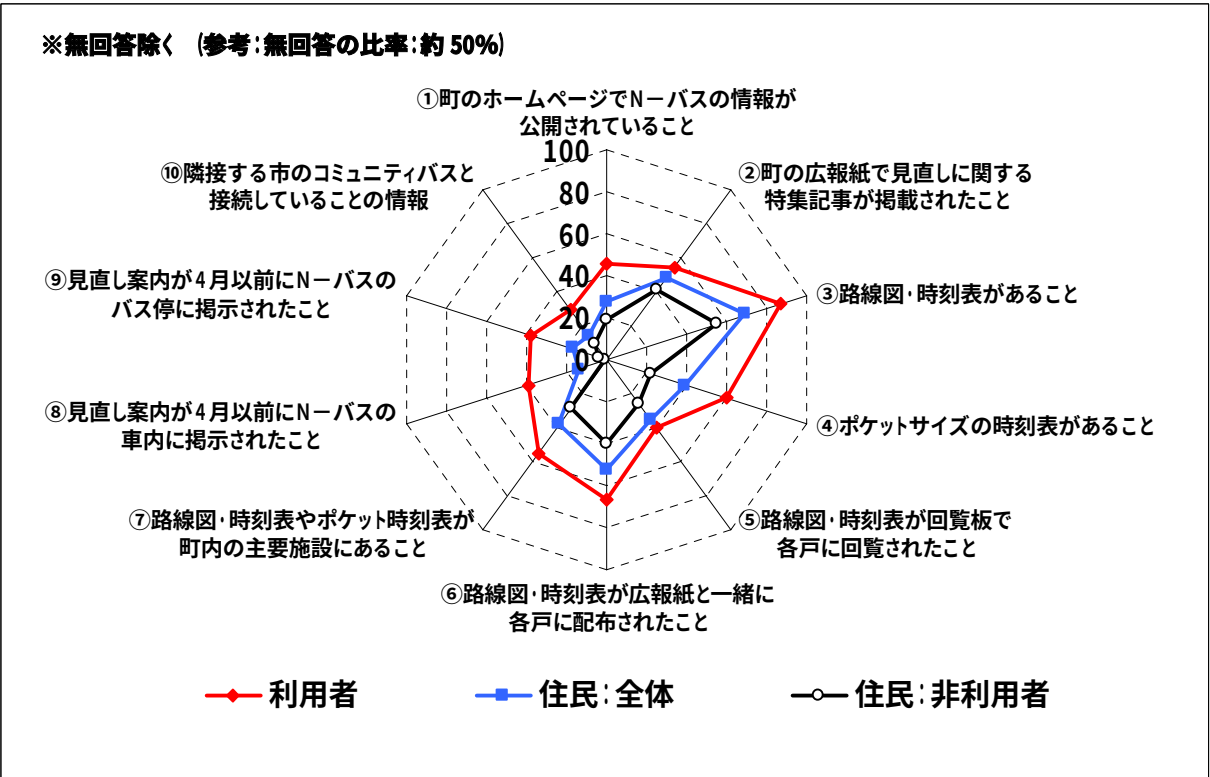


図 2-16 周知・広報活動の取り組みの効果:「役に立った」と回答した方の割合 (利用者アンケート・住民アンケート)



- 利用者にとっては、「①町ホームページでのNーバス情報の公開」は、紙媒体での情報提供に次いで『役に立った』の比率が高くなっている。昨年度、町ホームページでの情報提供の充実を図ったところであり、継続して取り組むことが必要と考えられる。
- その一環として、駅すばあとコミュニティバス検索サイトの『コミたん』での情報提供を9月22日から始めたところである。

図 2-17 周知・広報活動の取り組みの認知状況:「知っている」及び「役に立った」と回答した方の割合 (利用者アンケート)

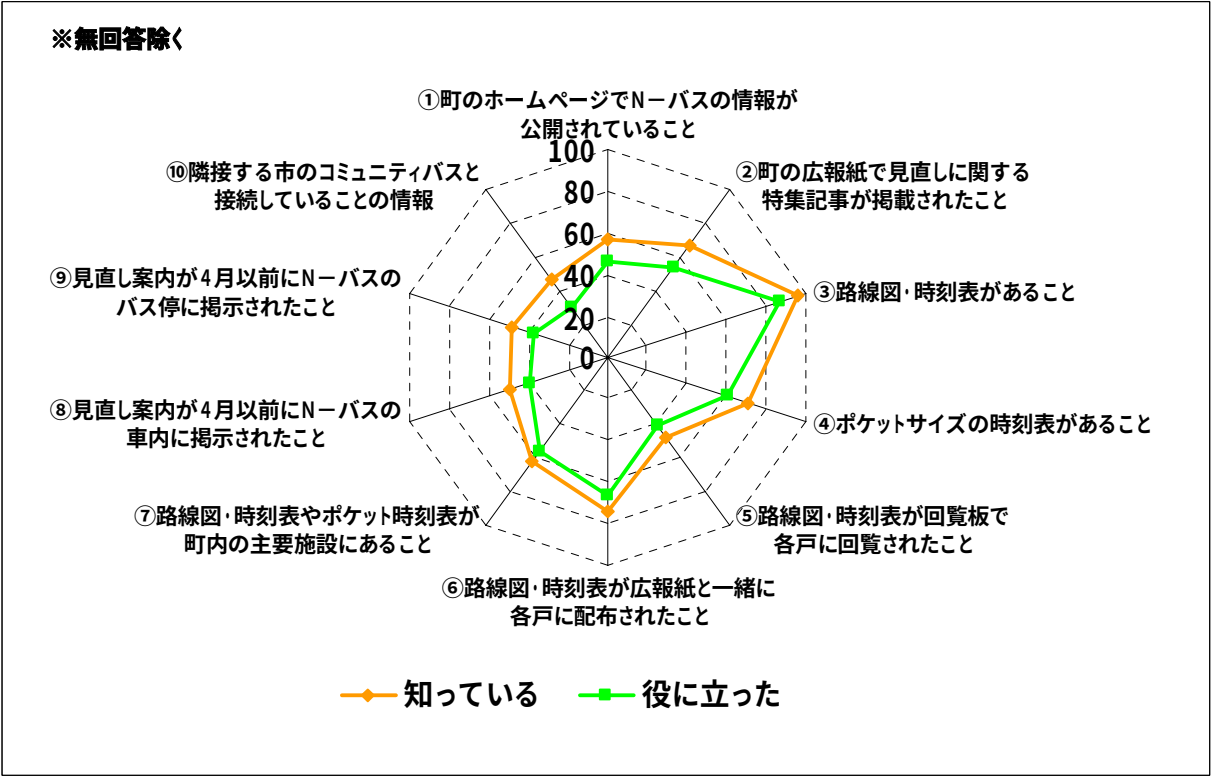
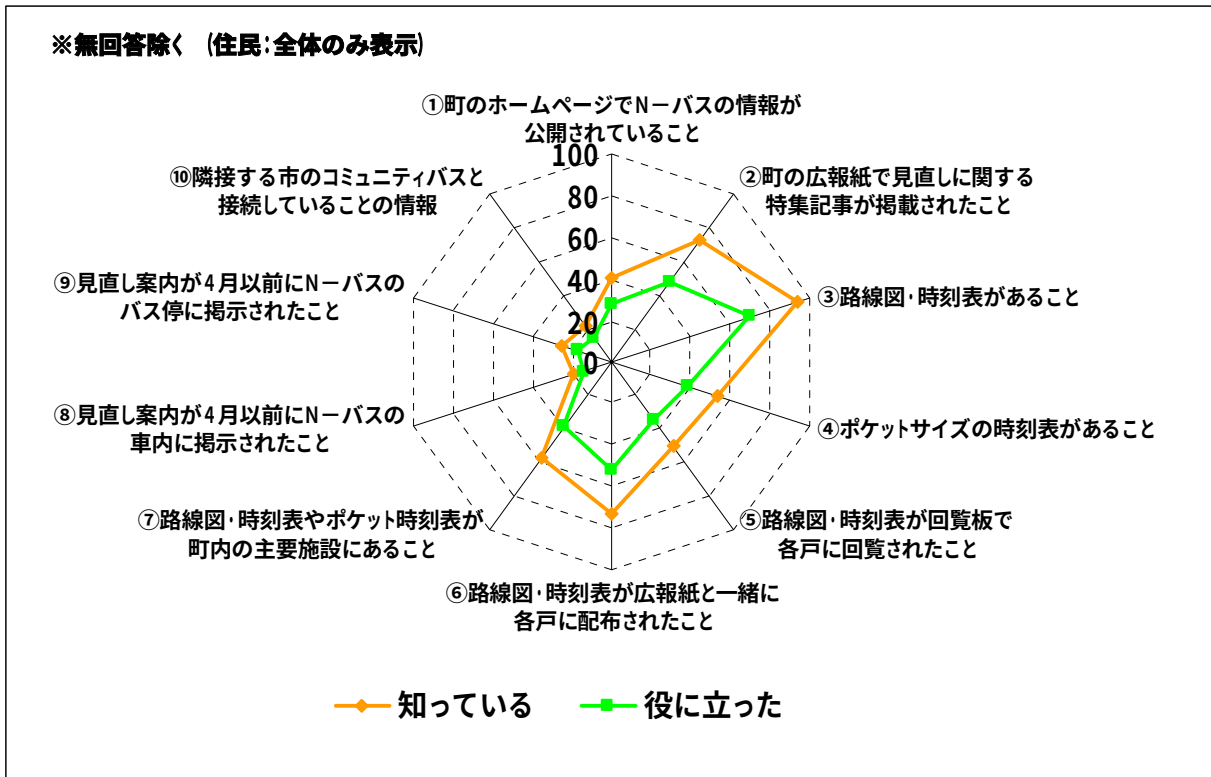


図 2-18 周知・広報活動の取り組みの認知状況:「知っている」及び「役に立った」と回答した方の割合 (住民アンケート)



3. Nーバスの利用実態

3.1 現在の利用者の評価

(1) 利用実績から見た利用者数

- ルートの一部見直しと運行本数の増加を行った結果、昨年度に比べて利用者数は増加し、4～10月までの合計利用者数は、昨年度同期間比で約16%増となっている。
- 路線別で見ても、福祉の家線以外の利用者数は増加している。（福祉の家線の減少は、三ヶ峯線の役場～福祉の家間の延伸に伴う転移によるものと考えられる。）

図 3-1 見直し前後の運行本数の増加

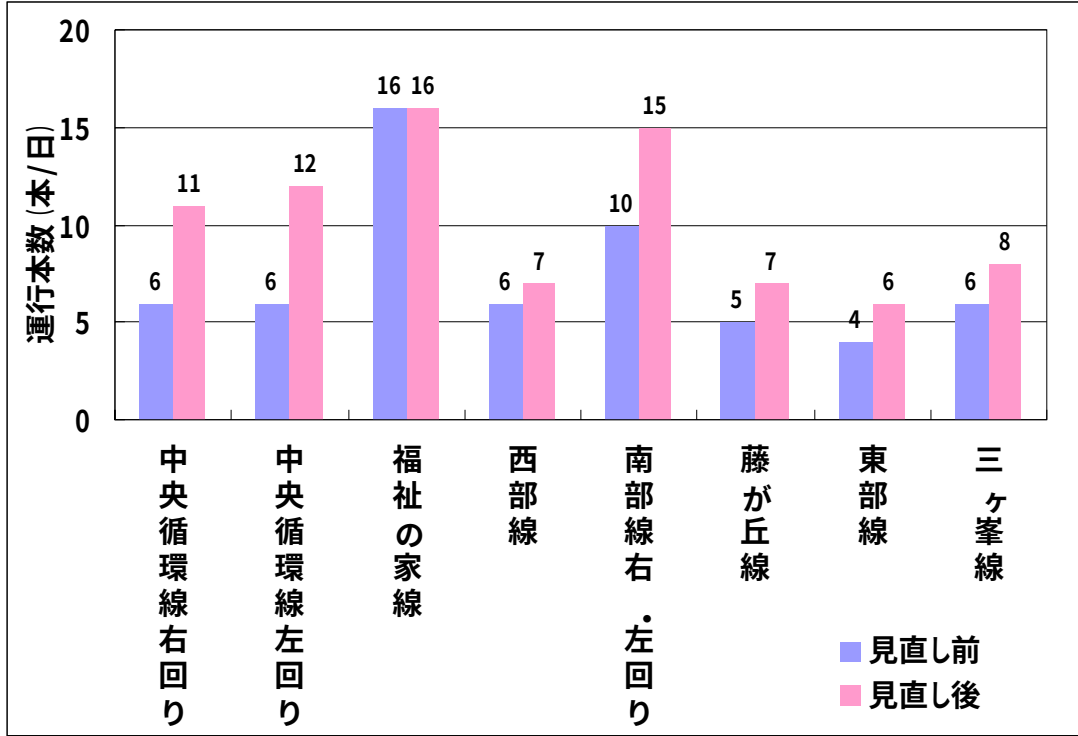
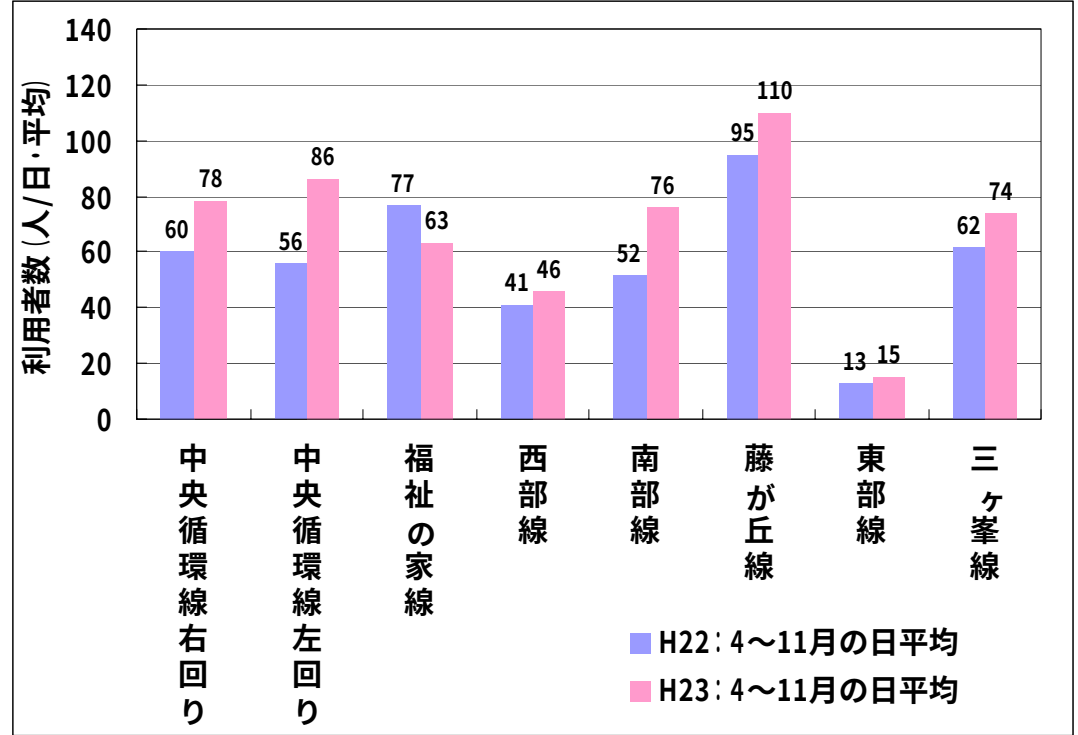


図 3-2 路線別の利用者数：各年4～10月の平均（各月の利用実績データより整理）



(2) 乗降調査結果から見た利用者数

- 今回の調査においても、路線別の利用者数は昨年の前回調査と比べて増加しており、概ね見直し後の傾向が表れた結果となっている。
- 乗継利用を除いた利用者数（図 3-4）も、前回調査と比べて約16%増加している。

図 3-3 前回調査（H22.07.07）と今回調査（H23.10.19）と比べた路線別利用者数（乗降調査結果より）

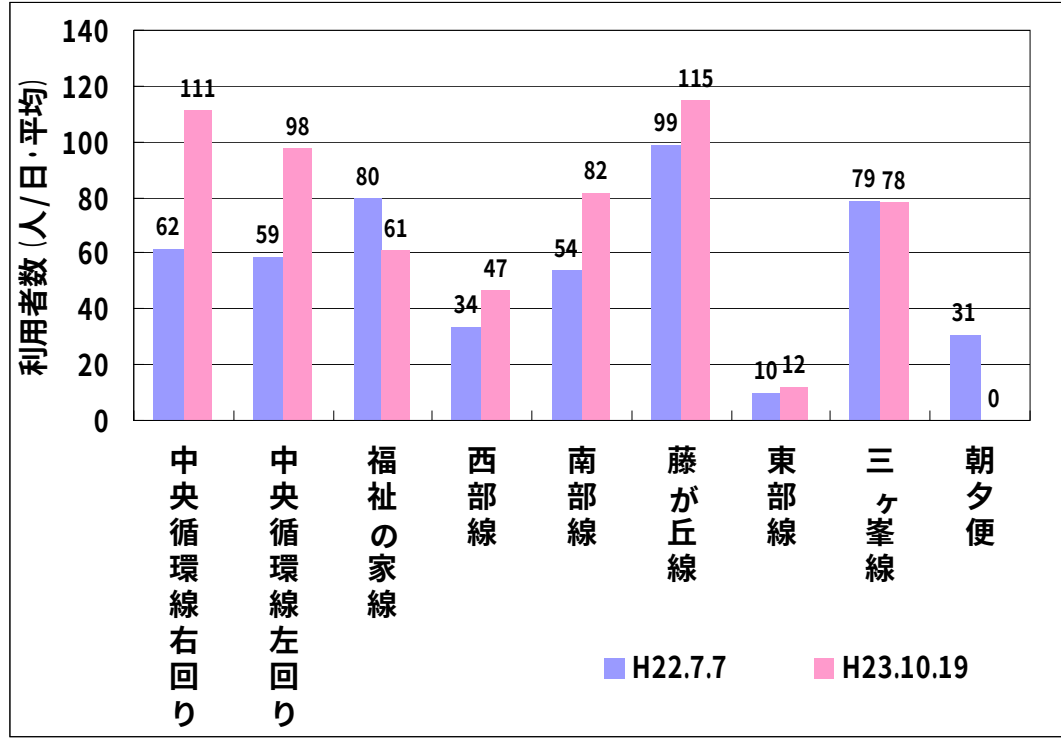
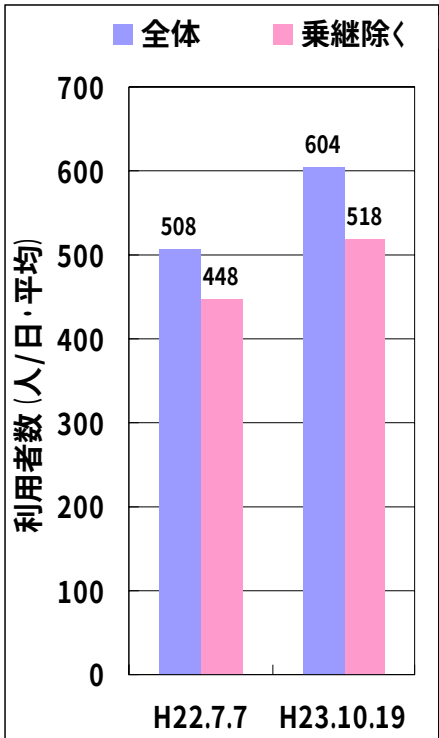


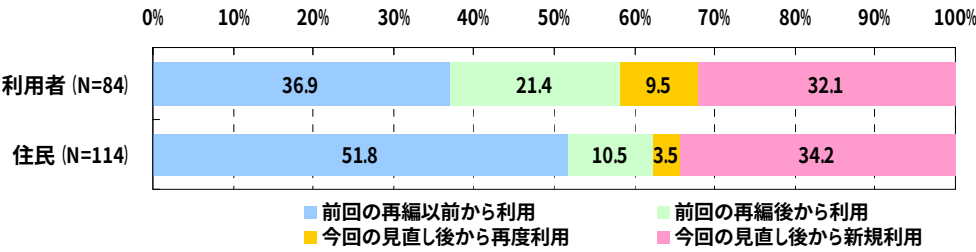
図 3-4 前回調査と今回調査の全体利用者数と乗継を除いた利用者数（OD調査より）



(3) 現在の利用者の利用時期

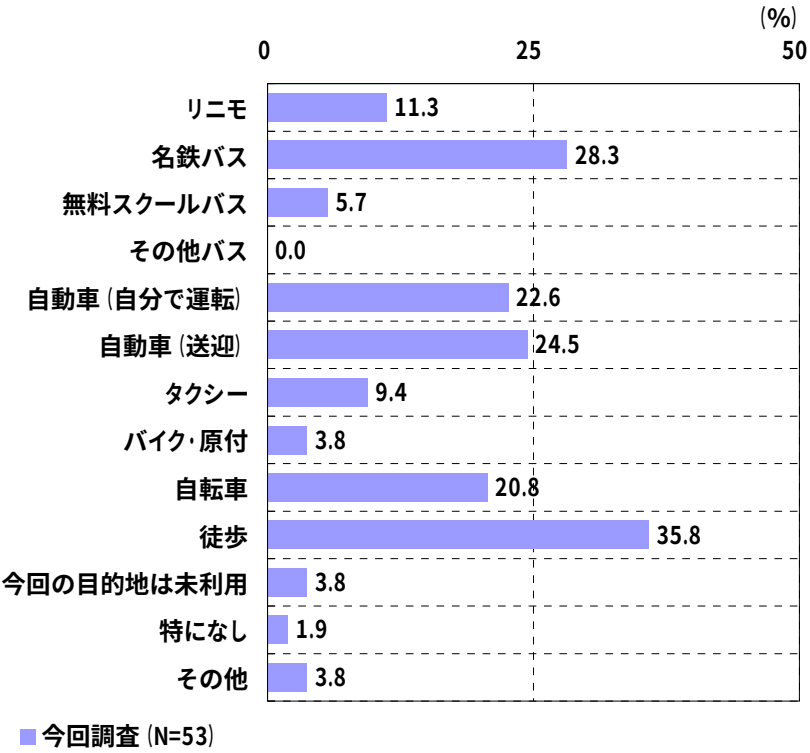
- 4月1日以降も利用しているNーバス利用者のうち、新規利用者が3割を超える比率を占めている。(住民アンケートの集計では、4月1日以降は利用していない方は含めずに集計)
- Nーバス未利用時期の交通手段は、徒歩、名鉄バス、自動車、自転車の順で多くなっている。

図 3-5 利用時期の構成 (利用者・住民アンケート) ※不明除く



| 凡例の内容         | 平成21年9月1日<br>前回の再編 |  | 平成23年4月1日<br>今回の見直し |  |
|---------------|--------------------|--|---------------------|--|
|               |                    |  |                     |  |
| 前回の再編以前から利用   |                    |  |                     |  |
| 前回の再編後から利用    |                    |  |                     |  |
| 今回の見直し後から再度利用 |                    |  |                     |  |
| 今回の見直し後から新規利用 |                    |  |                     |  |

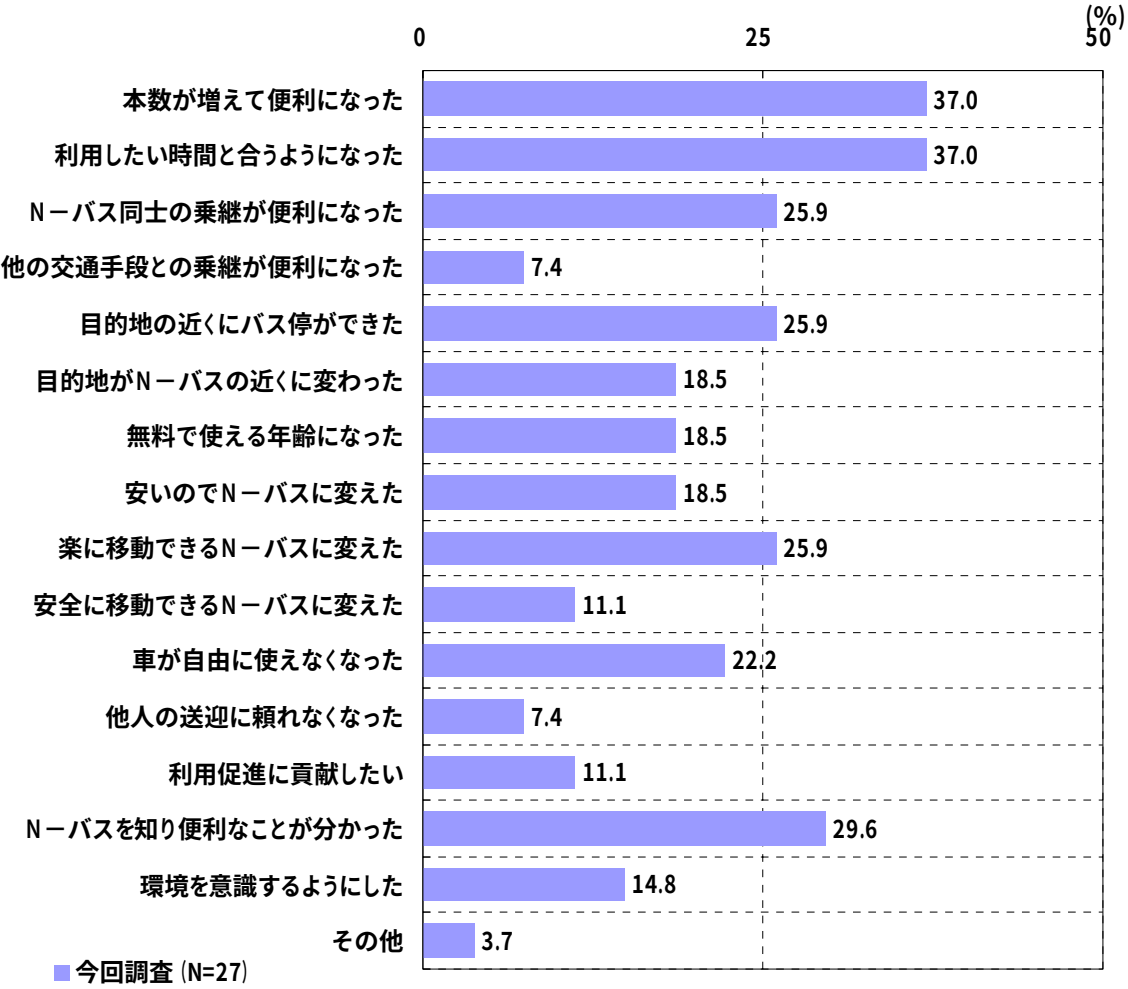
図 3-6 Nーバス未利用時期の移動交通手段 (利用者アンケート)



(4) 新規利用者の利用理由

- 新規に利用するようになった理由として、「本数が増えて便利になった」「利用したい時間と合うようになった」「Nーバスを知り便利なのが分かった」など、見直しに当たって取り組んだ改善の項目が上位にあり、結果として表れた形となっている。

図 3-7 新規にNーバスを利用するようになった理由 (住民アンケート)





(5) 利用者満足度と見直し前と比べた優劣

- Nーバスの満足度は、見直しによって主に改善した「④運行本数」「⑤運行ダイヤ」「⑥始発時間」「⑥終発時間」で、前回調査よりも満足度が高くなっている。
- 一方で「⑮総合評価」が前回調査よりもやや低くなっており、「④運行本数」「⑤運行ダイヤ」の満足度は低い水準にあることが影響している可能性がある。
- 見直し前との優劣については、「変化なし」の3点以上の項目が多くなっており、3点を下回る項目は「⑤運行ダイヤ」の1項目となっている。

- 運行本数を増加した中央循環線では、「④運行本数」「⑤運行ダイヤ」「⑥始発時間」「⑥終発時間」のサービス水準に関わる項目の満足度が全体よりも高くなり、見直し前との優劣も全体よりも高くなっている。
- 双方方向運行を強化した南部線では「③運行方向」の満足度が高くなり、見直し前との優劣も「③運行方向」「④運行本数」「⑤運行ダイヤ」の項目で全体よりも高くなっている。
- 最も利用が多い藤が丘線では、「①バスが通る経路」「③運行方向」「④運行本数」「⑤運行ダイヤ」「⑥始発時間」で全体よりも満足度が低く、「⑮総合評価」も低くなっている。
- 回答数は少ないが、西部線は「③運行方向」、三ヶ峯線は「④運行本数」「⑤運行ダイヤ」の満足度が全体よりも低くなっている。

図 3-8 Nーバスの満足度(平均) [5段階評価:満足 5 点～不満 1 点] (利用者アンケート)

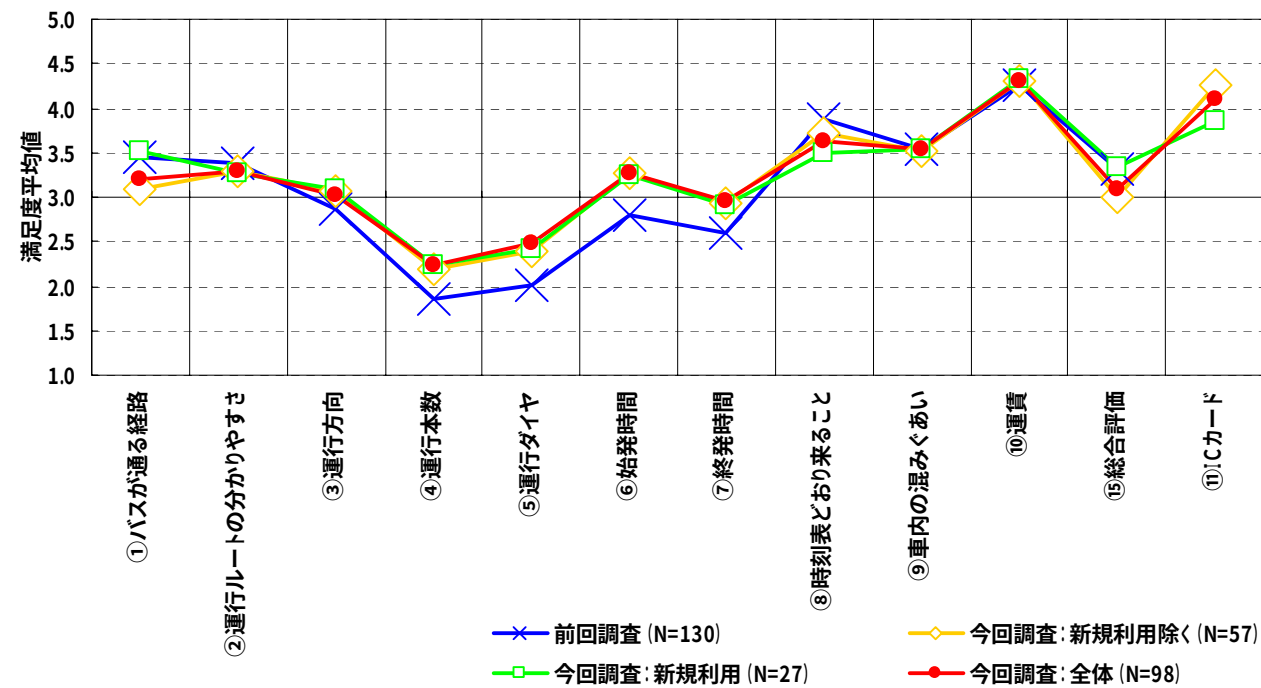


図 3-9 Nーバスの満足度:路線別(平均) [5段階評価:満足 5 点～不満 1 点] (利用者アンケート)  
※新規利用者含む

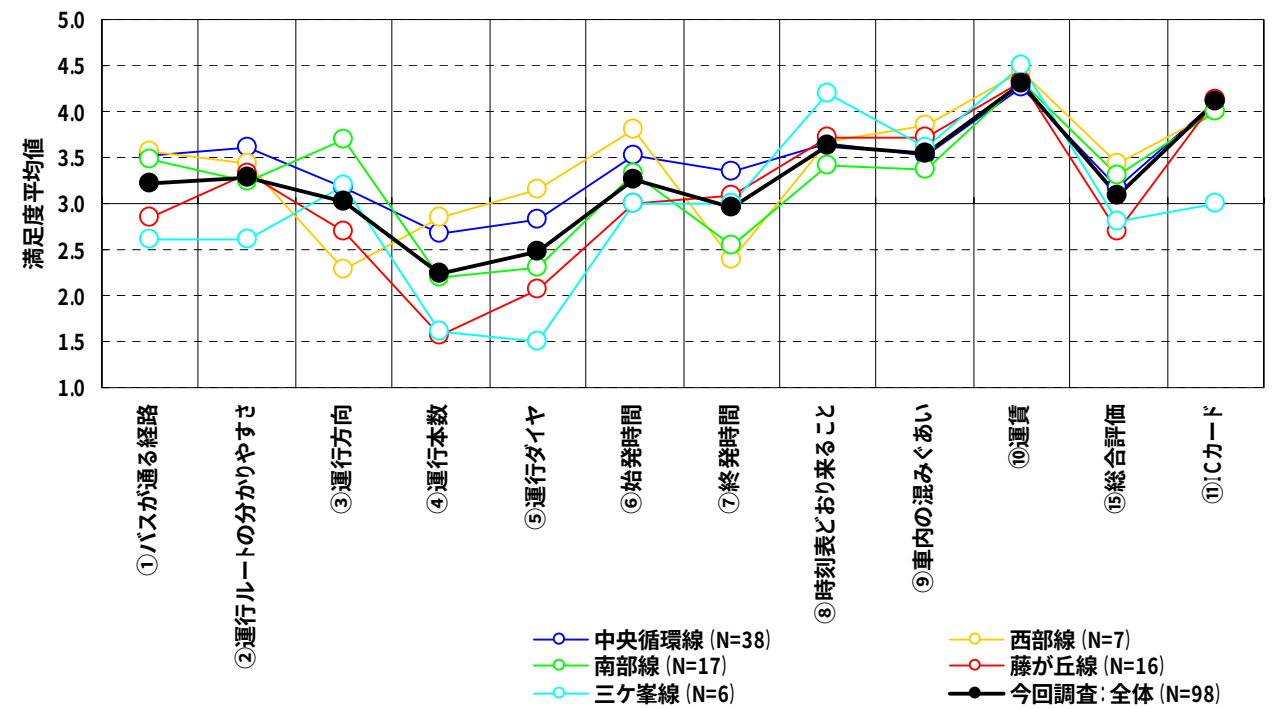


図 3-10 Nーバスの見直し前と比べた優劣(平均) [5段階評価:良い 5 点～悪い 1 点] (利用者アンケート)  
※新規利用者除く

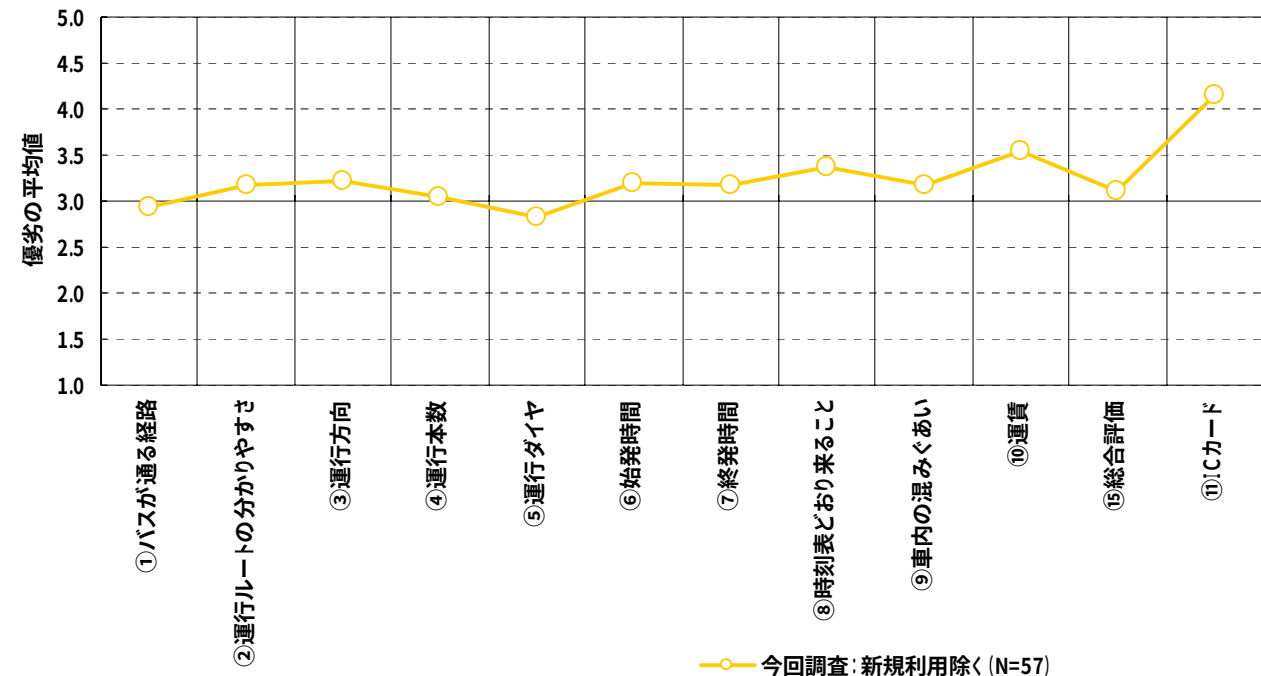
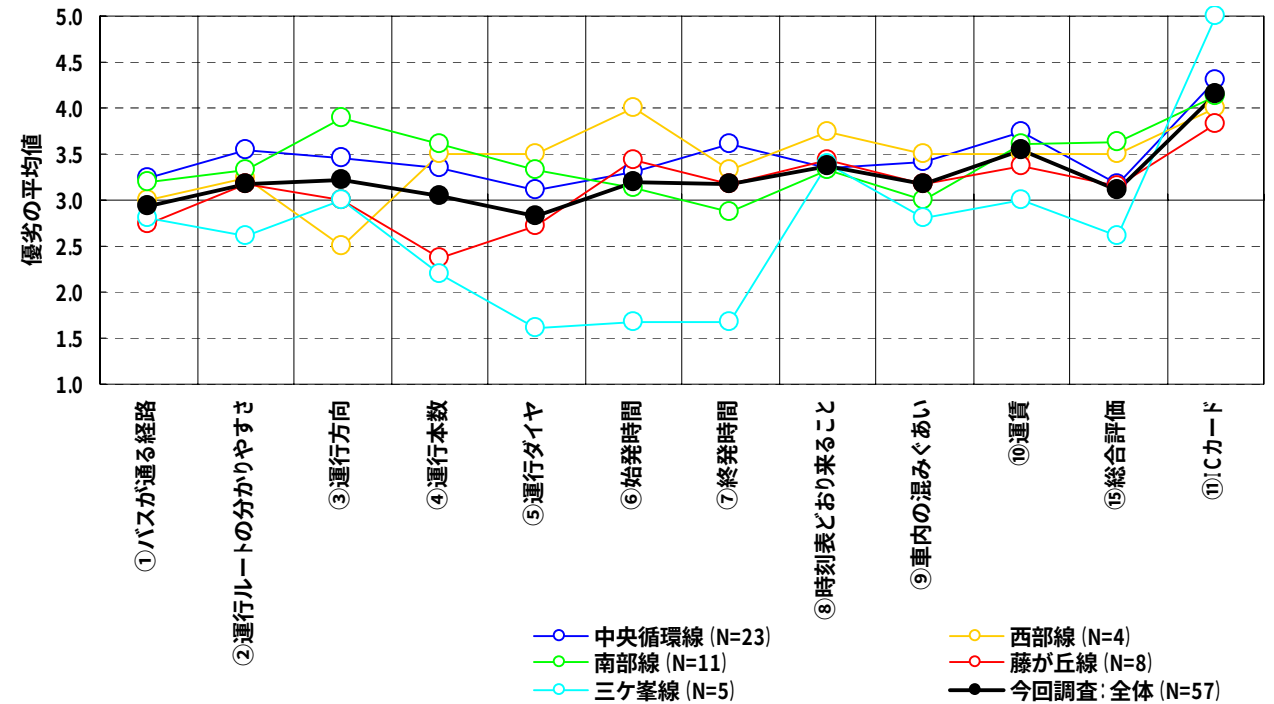


図 3-11 Nーバスの見直し前と比べた優劣:路線別(平均) [5段階評価:良い 5 点～悪い 1 点] (利用者アンケート)  
※新規利用者除く

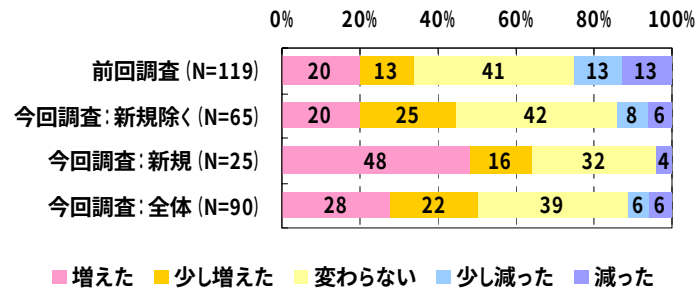


## (6) Nーバス利用者の行動の変化

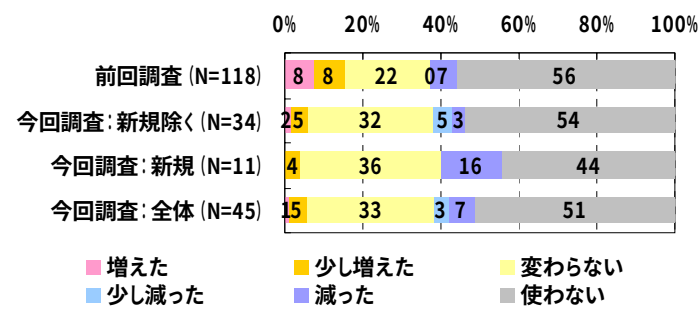
- Nーバス利用者の行動の変化は、大半の項目が前回調査と比べて「増えた・少し増えた」の比率が増加している。
- その中で、「②Nーバスから乗り継いでリニモを利用する回数の変化」については、前回よりも「増えた・少し増えた」の比率は減っている。

図 3-12 Nーバス利用者の行動の変化 (利用者アンケート)

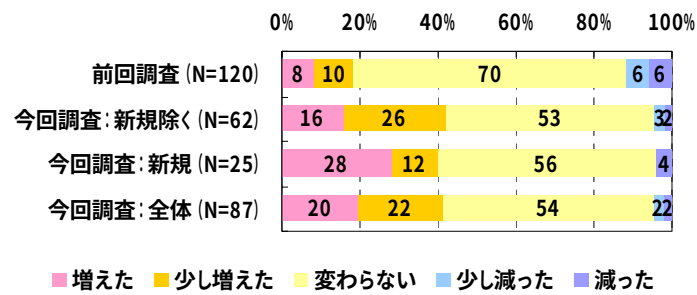
①Nーバスを利用する回数の変化  
(不明除く)



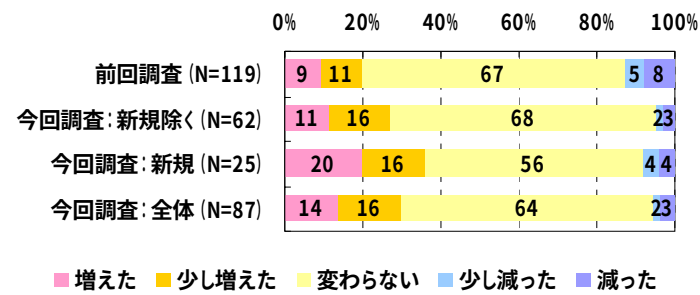
②Nーバスから乗り継いでリニモを利用する回数の変化  
(不明除く)



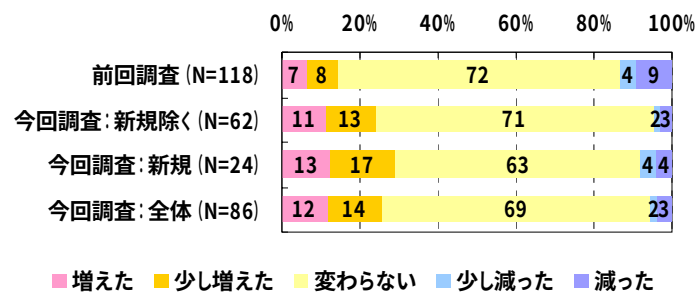
③出かける機会の変化  
(不明除く)



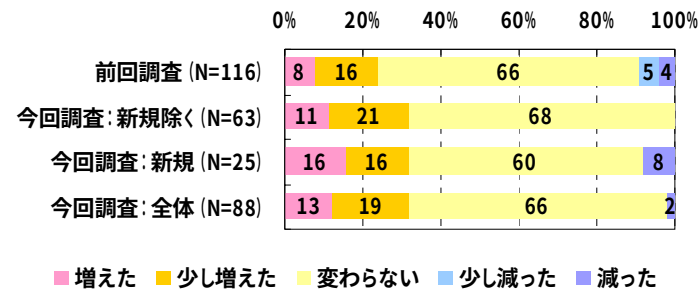
④出かける長久手町内の目的地の数の変化  
(不明除く)



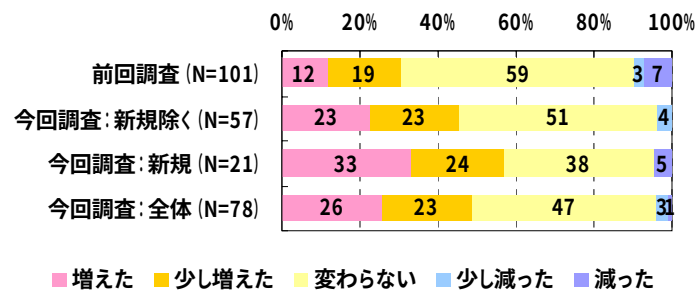
⑤人と接する機会の変化  
(不明除く)



⑥1人で出かける回数の変化  
(不明除く)



⑦以前は自動車を使っていたが、Nーバスやリニモなどの公共交通を使う機会の変化 (不明除く)



## (7) Nーバスの利用有無の割合と利用者属性の変化

- Nーバスの利用したことが割合は、利用者の増加に伴い、前回よりも増えている。
- 利用者属性の前回と比べた主な変化は、年齢では30～40代の増加、職業は主婦や会社員の増加、利用目的は買物・娯楽・社交・食事目的の増加という特徴が出ている。
- 昨年度より有料乗車率が平均約3%増加しており、有料利用者層が増加していると考えられる。

図 3-13 Nーバスの利用の有無 (住民アンケート) ※不明除く

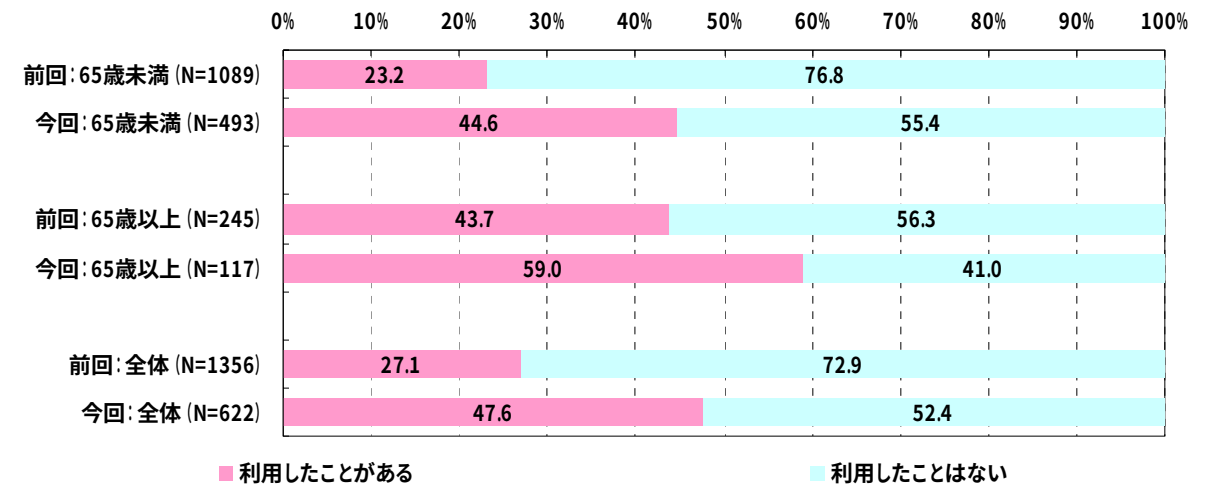


図 3-14 Nーバス利用者の年齢構成 (左図:利用者アンケート、右図:住民アンケート) ※不明除く

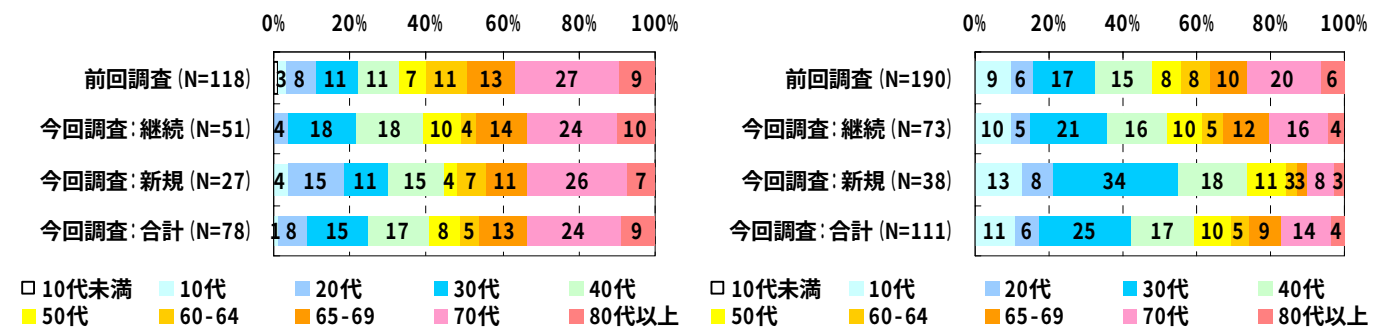


図 3-15 Nーバス利用者の職業構成 (左図:利用者アンケート、右図:住民アンケート) ※不明除く

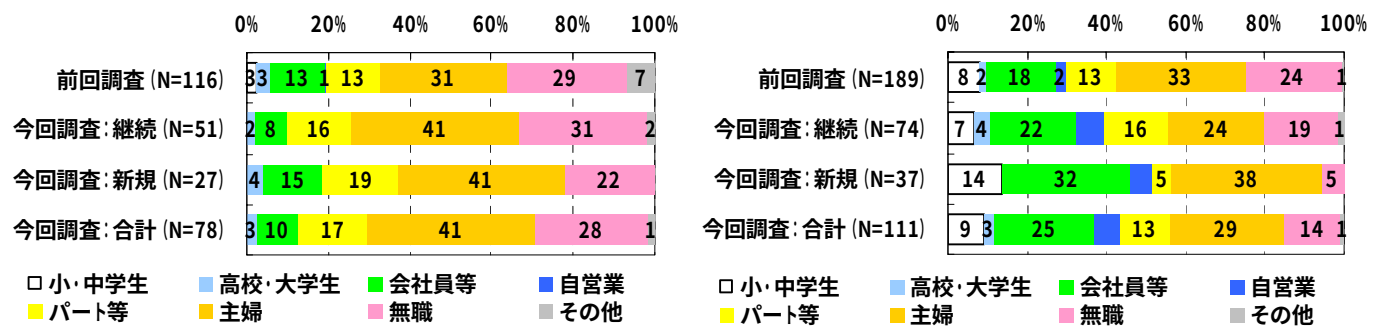
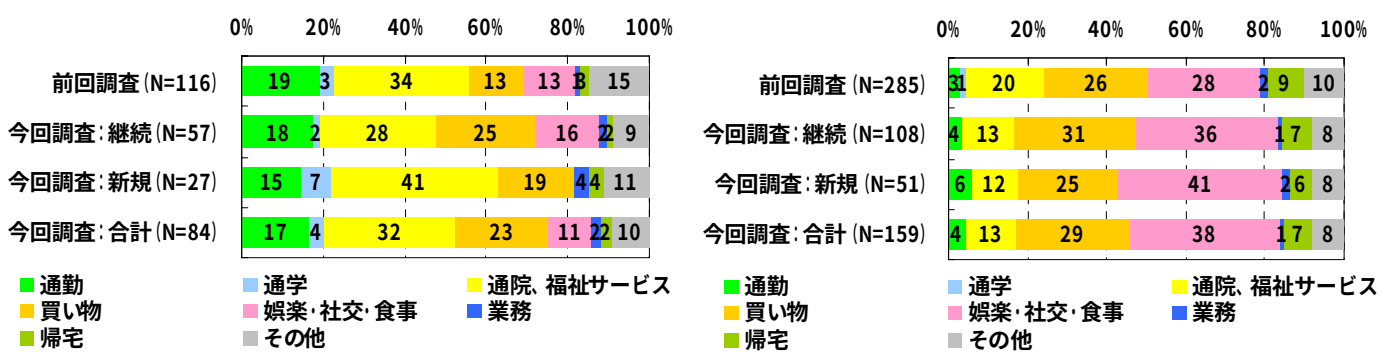


図 3-16 Nーバス利用者のNーバス利用目的 (左図:利用者アンケート、右図:住民アンケート) ※不明除く



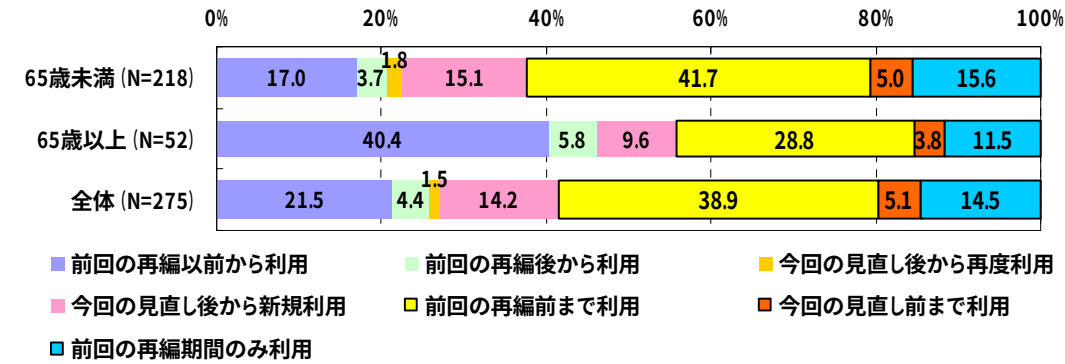


3.2 Nーバスを利用しなくなった方の状況

(1) Nーバスを利用しなくなった方を含む利用時期の比率

- 現在の利用者としては新規利用が増えているものの、住民アンケートの結果では「以前は利用していたが現在未利用」の割合が全体では約 59%を占める。（図 3-17 参照）
- Nーバスの利用しやすかった時期（図 3-18）は、現在も利用している方は、『今回の見直し』が利用しやすい割合が高くなっているが、現在未利用の方は『前回再編以前』の割合が高く、全体を合わせると『前回再編以前』の割合が約 55%と高い結果となった。

図 3-17 Nーバスを利用しなくなった方を含む利用時期（住民アンケート） ※不明除く



| 凡例の内容     |               | 平成21年9月1日<br>前回の再編 | 平成23年4月1日<br>今回の見直し |
|-----------|---------------|--------------------|---------------------|
| 利用<br>現在も | 前回の再編以前から利用   |                    |                     |
|           | 前回の再編後から利用    |                    |                     |
|           | 今回の見直し後から再度利用 |                    |                     |
|           | 今回の見直し後から新規利用 |                    |                     |
| 未利用<br>現在 | 前回の再編前まで利用    |                    |                     |
|           | 今回の見直し前まで利用   |                    |                     |
|           | 前回の再編期間のみ利用   |                    |                     |

図 3-18 Nーバスを利用しやすかった時期（利用者・住民アンケート） ※不明除く

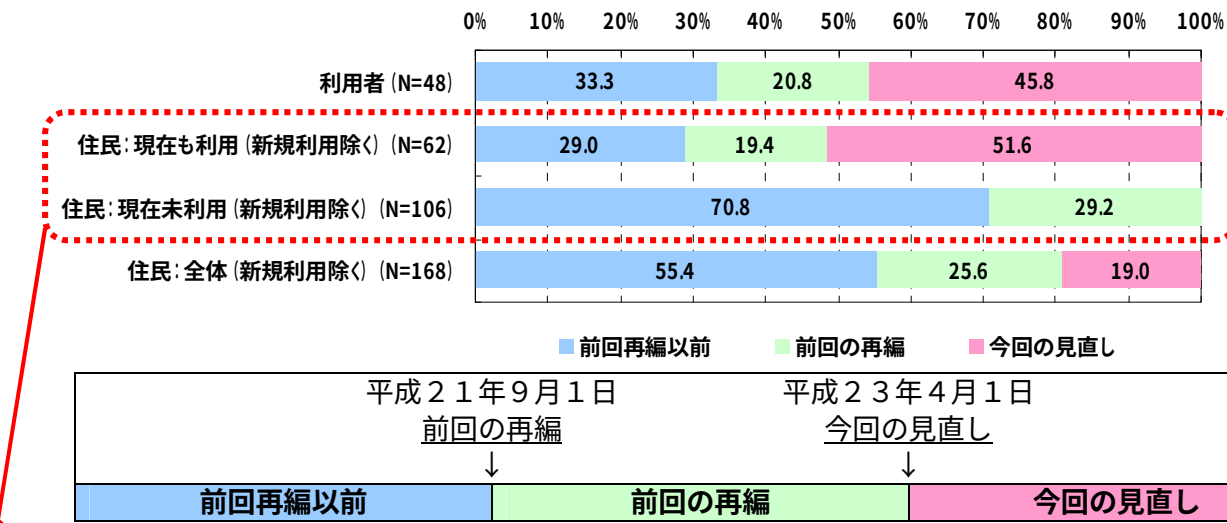
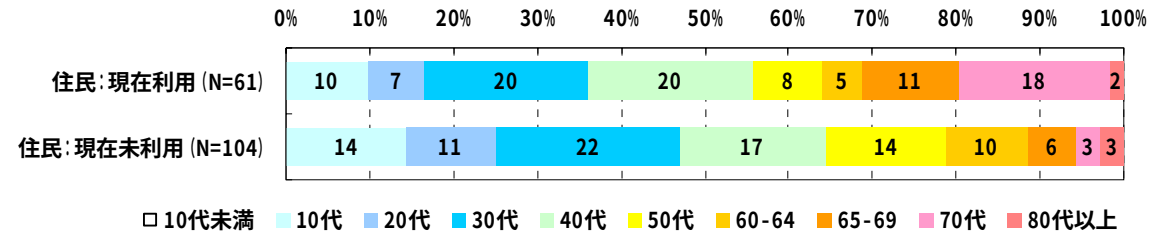


図 3-19 現在利用者と現在未利用者の年齢構成（住民アンケート） ※不明除く



- Nーバスを利用しなくなった方の居住地区を見ると、藤が丘周辺の地区に多く見られる。
- 藤が丘周辺の地区は、町内でも人口密度の高い地域であるので、今後の改善の際には参考とする必要がある。なお、昨年度の調査を参考に見ると、公共交通で行けるとよいと思う町内の主要施設に対する回答数の分布は、藤が丘周辺や南部地区ほど比率が高くなっている。（次頁参照）

図 3-20 「Nーバスを利用なくなった」と回答した方の数

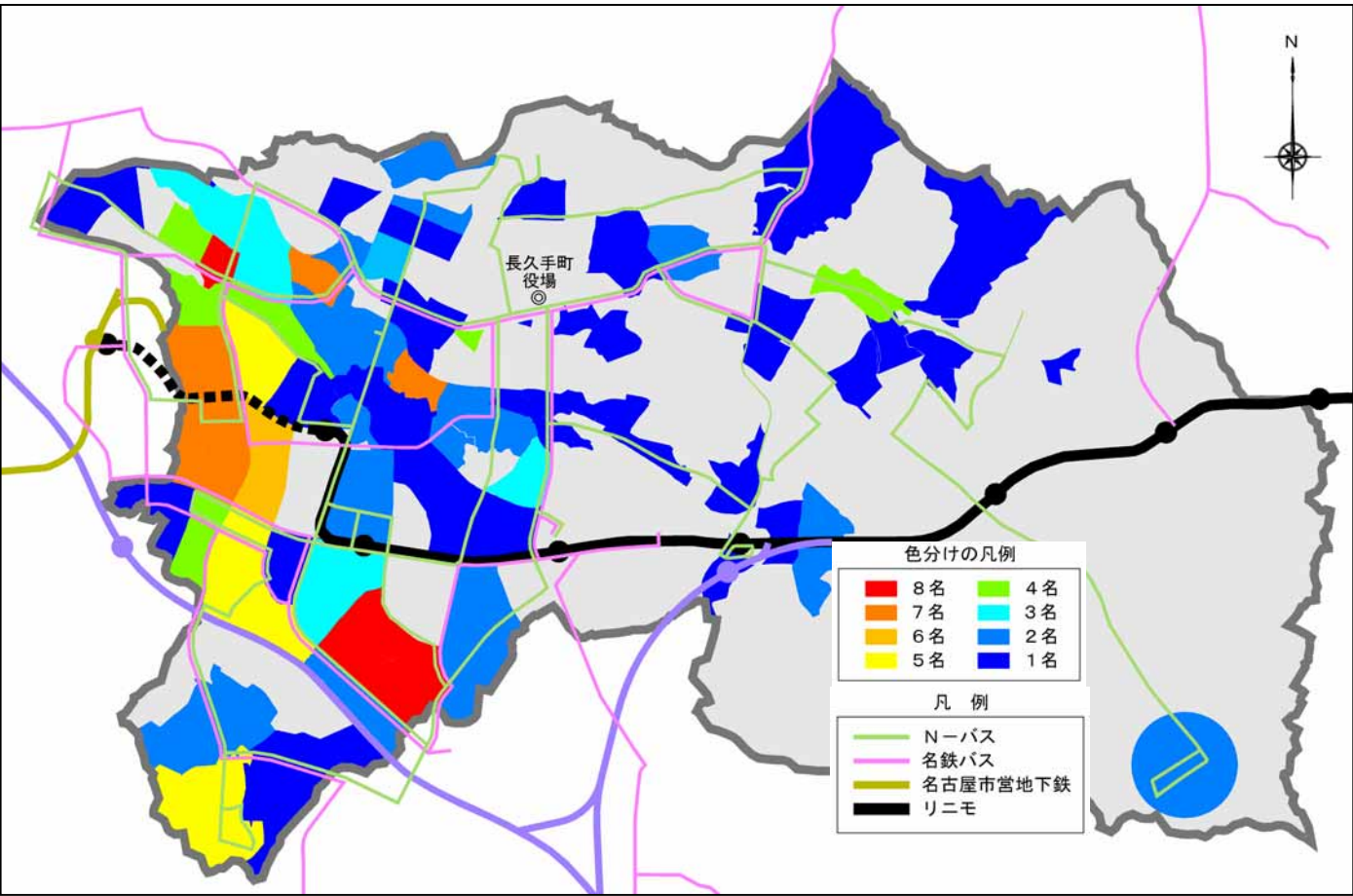


図 3-21 長久手町の人口分布

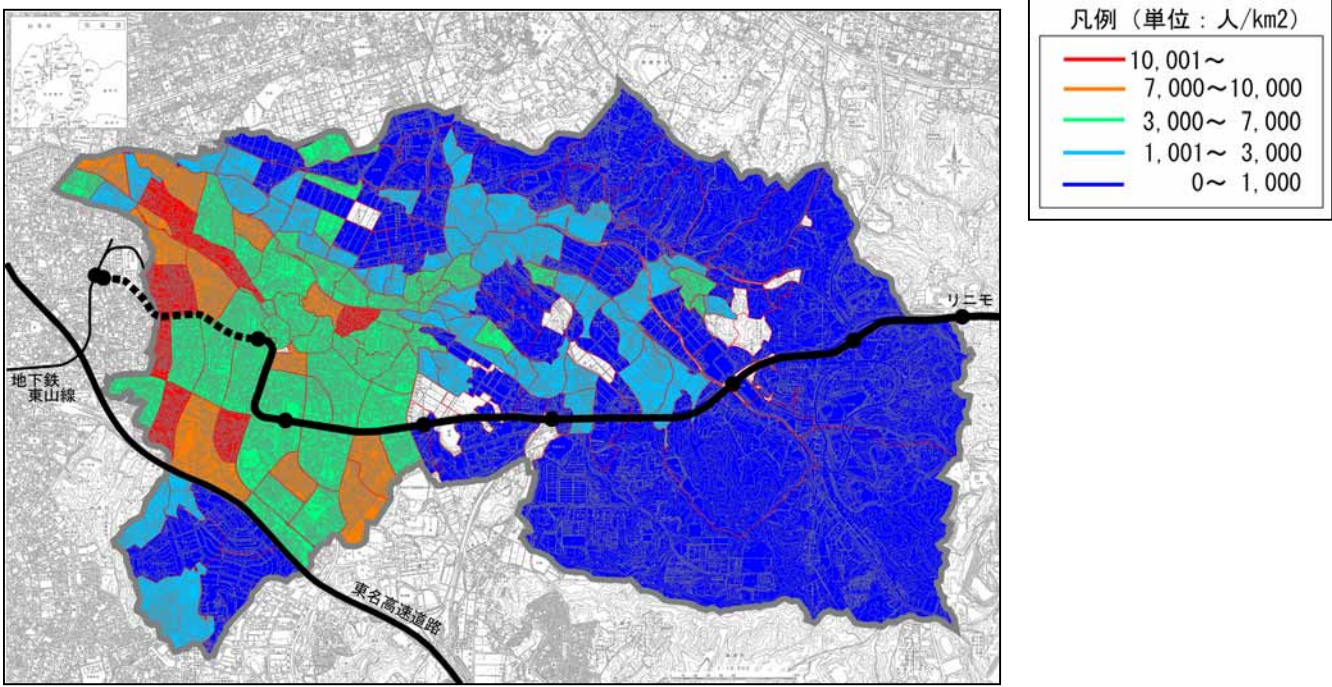
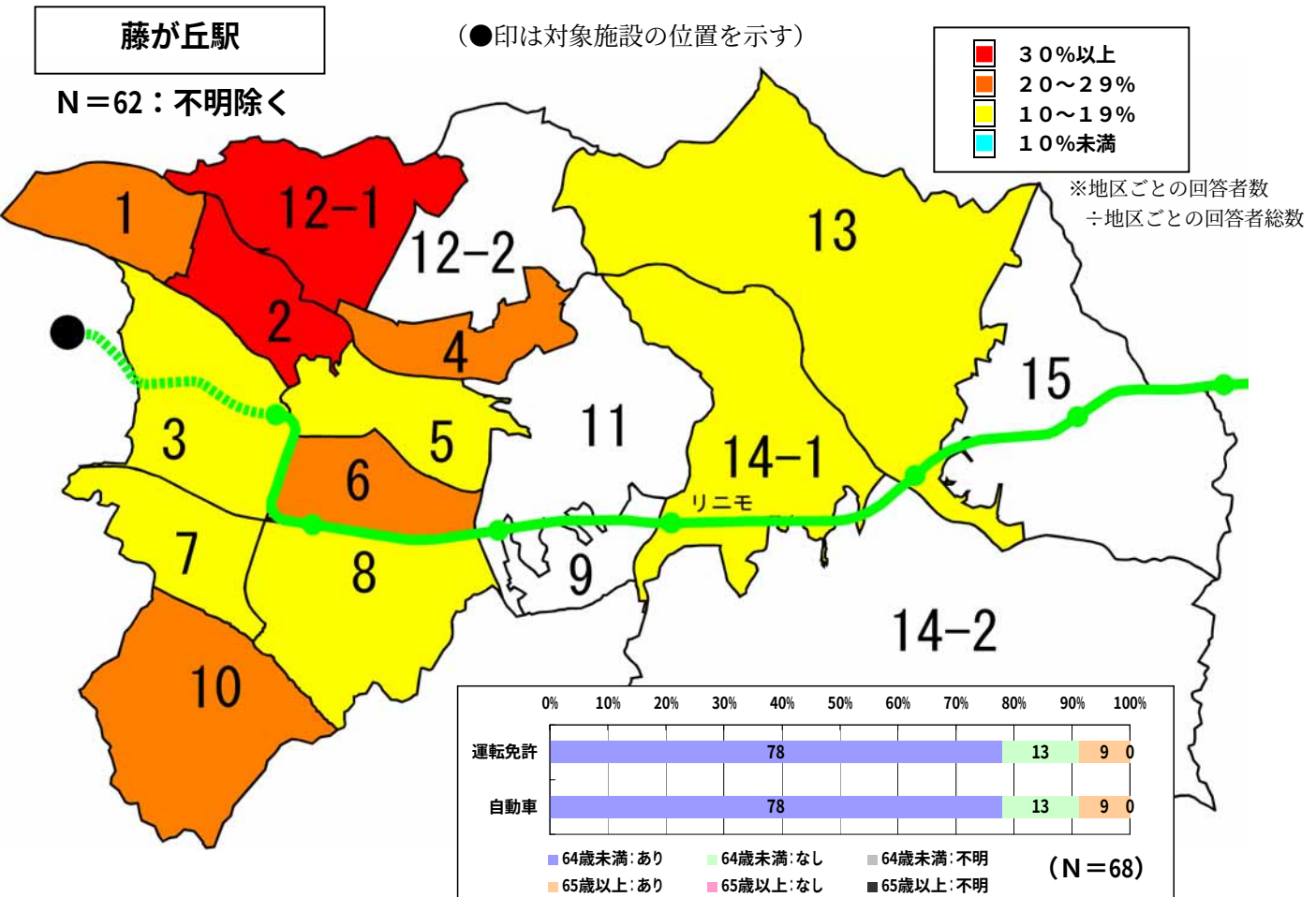
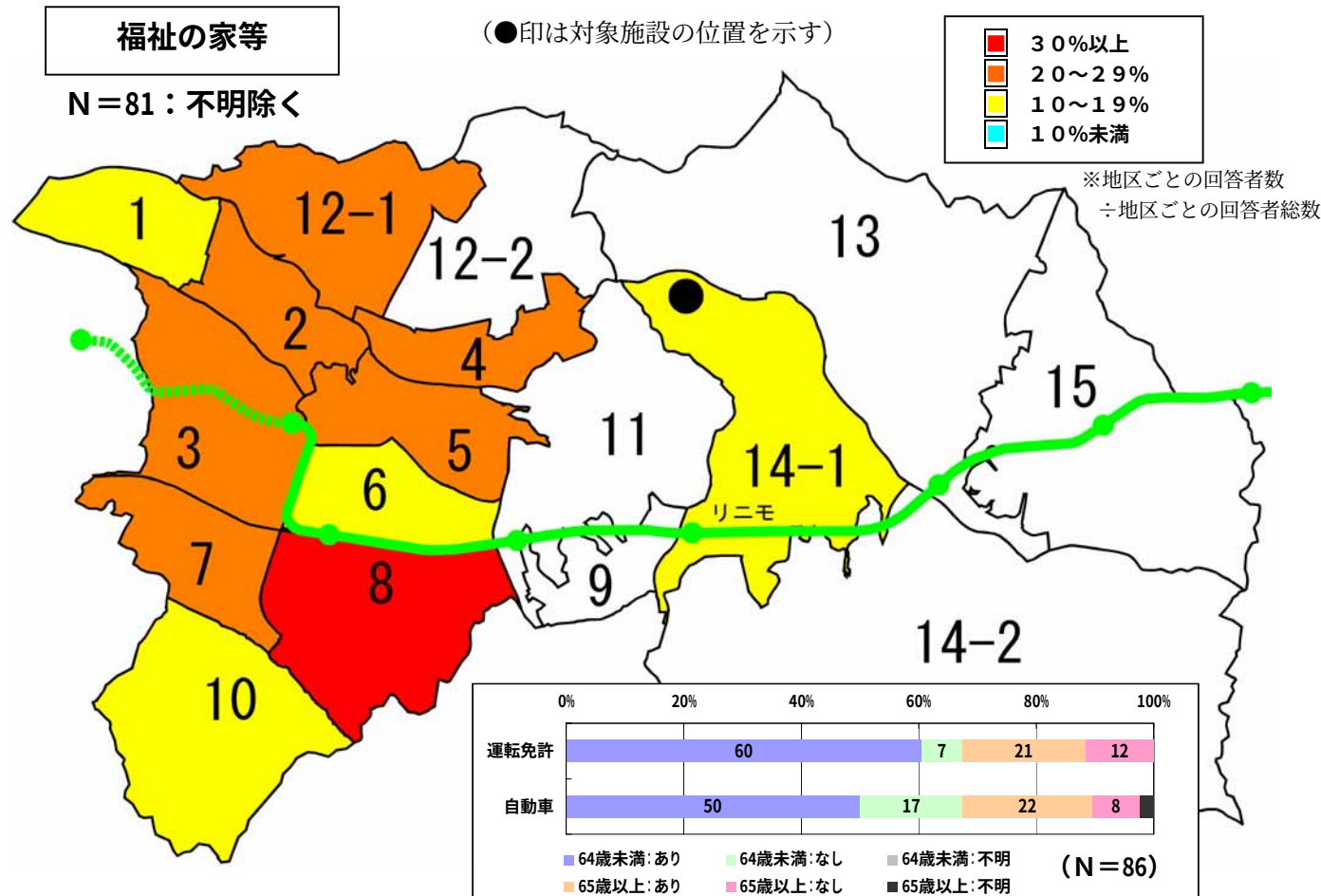
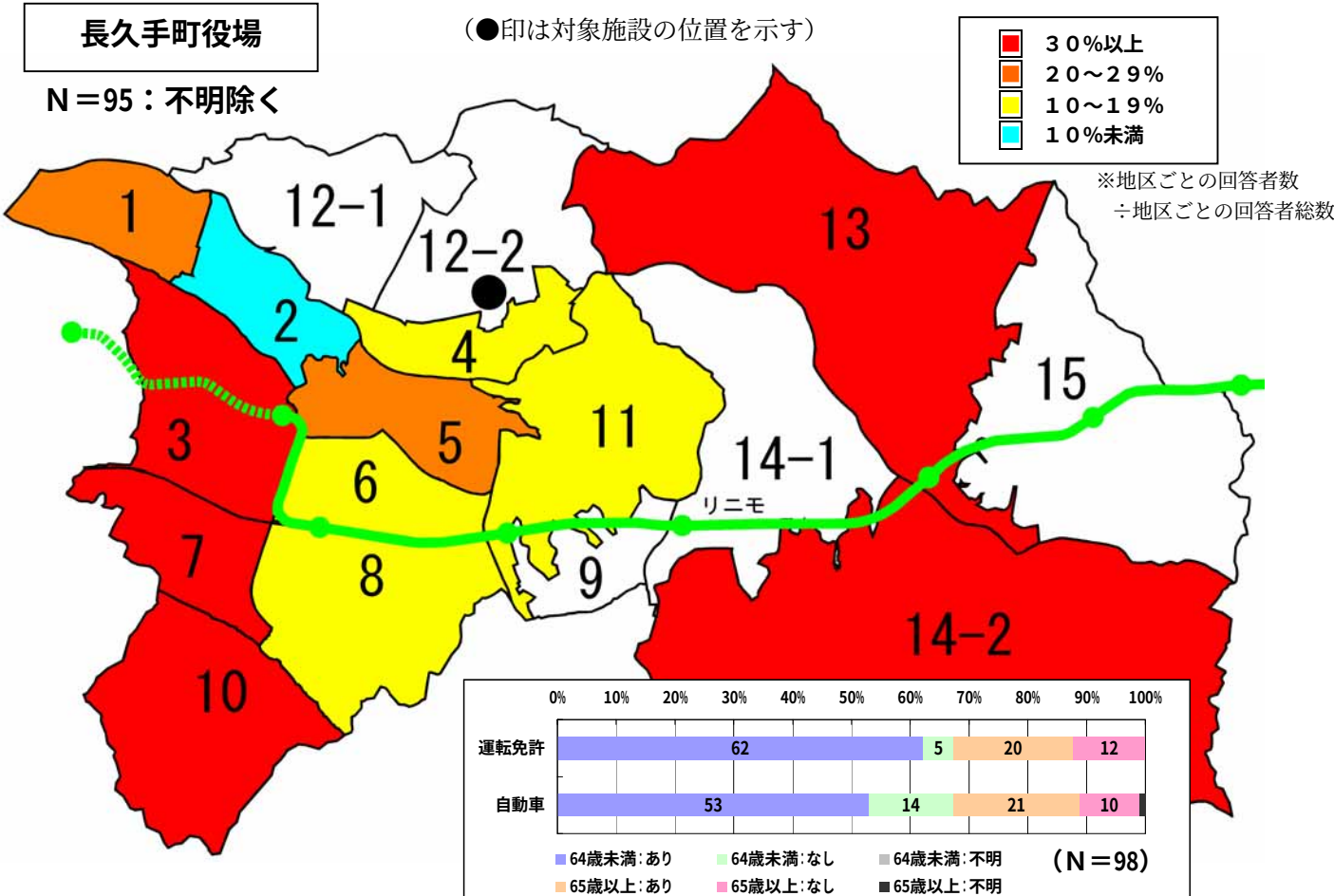
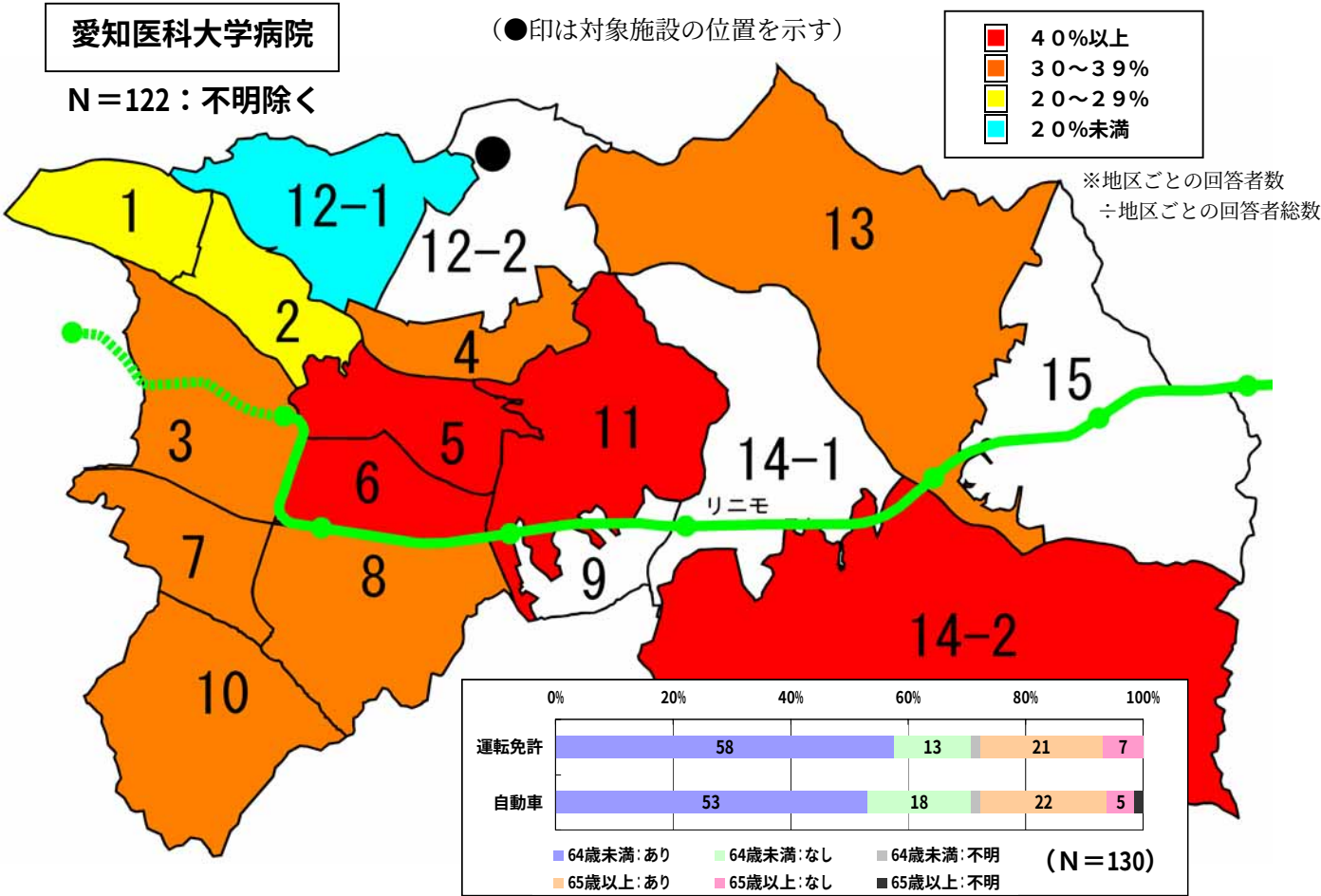




図 3-22 参考：公共交通で行けるとよいと思う施設についてのゾーンごとの回答者総数に占める回答数の比率  
(昨年度調査の住民アンケート)



(2) Nーバスを利用しなくなった方の理由と代替りの交通手段

- Nーバスを利用しなくなった理由は、「特に理由はない」が最も多く、次いで「利用できるダイヤがなくなったから」の理由が多くなっている。
- Nーバスを利用しなくなった方が、Nーバスの代わりに使っている交通手段は、65 歳未満では「タクシー」「外出をやめた」の順で比率が多く、65 歳以上では「徒歩」「タクシー」「バイク・原付」の順で比率が多くなっている。

図 3-23 Nーバスを利用しなくなった理由 (%) (住民アンケート)

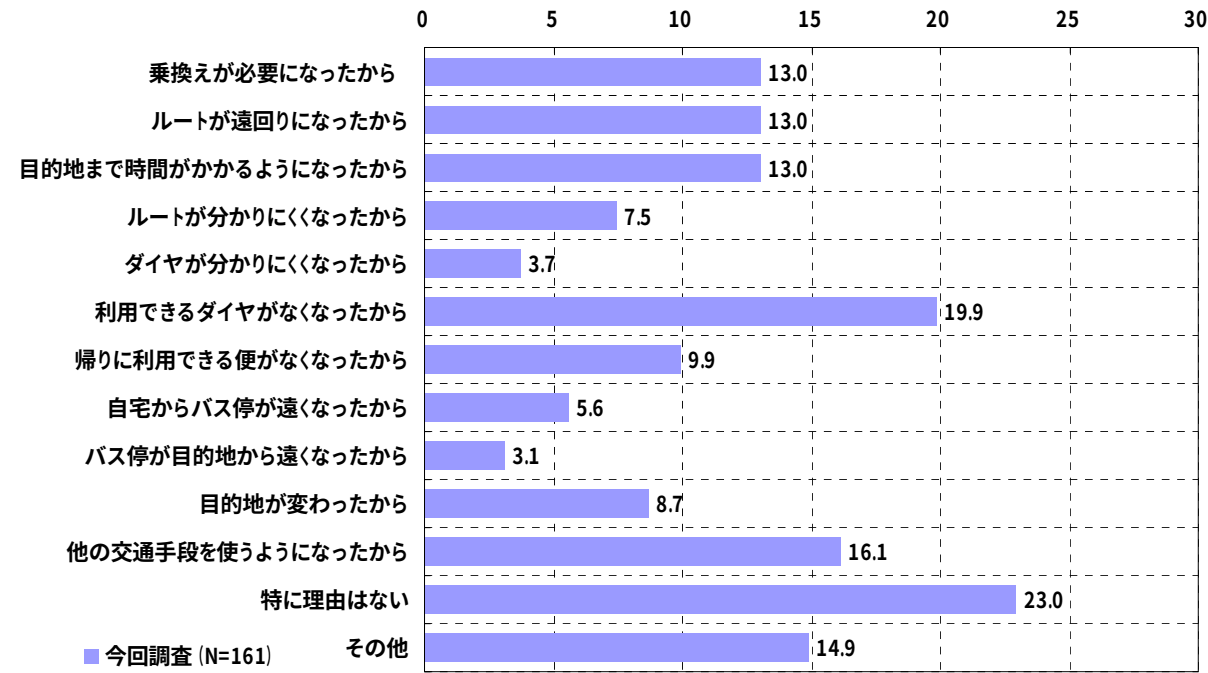
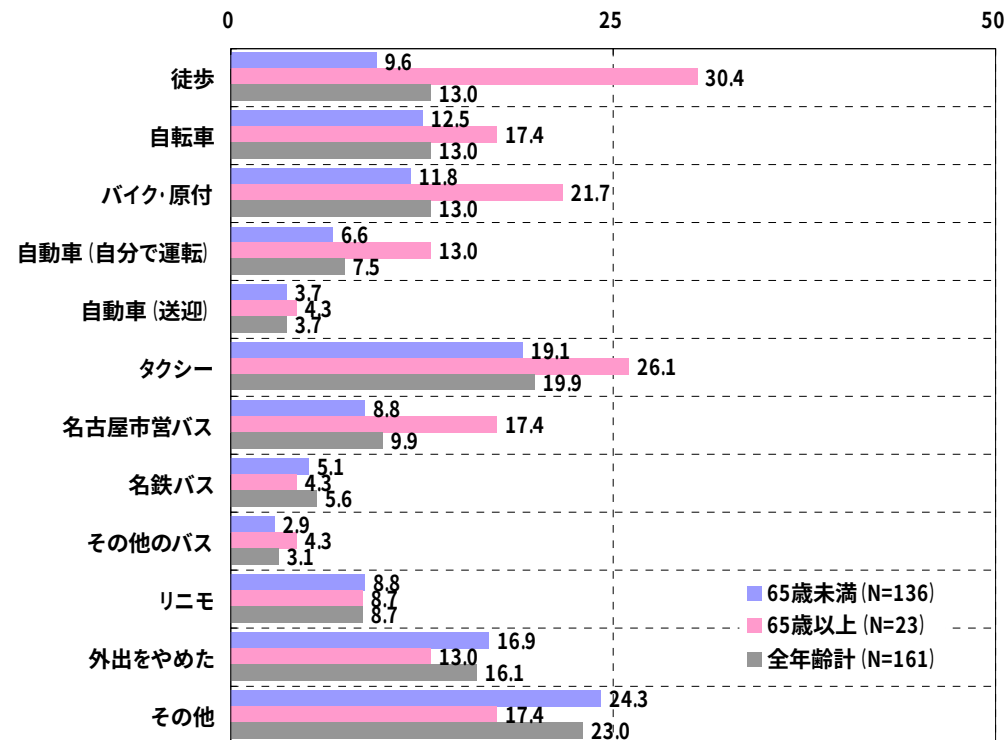


図 3-24 Nーバスの代わりに使っている交通手段 (%) (住民アンケート)



(3) Nーバスを利用していない方の理由

- Nーバスを利用しない理由は、「車の方が便利」が最も多く、次いで「行きたいところに行けない」「運行本数が少ない」の順で多くなっている。
- 図 3-12 を見ると「Nーバスを利用したことがある」の割合が増えており、改善の効果が表れていると考えられるが、今後も引き続き利便性向上に向けた取り組みが必要と考えられる。
- Nーバスを利用したことがある・なしの年齢構成を見ると、「利用したことがない」方が 65 歳未満の比率が約 85%と多くなっている。
- Nーバスを利用しない理由が解決した場合の利用の有無は、「車の方が便利」の理由がない方は、「必ず利用する・たぶん利用する」の割合が約 63%であるのに対し、「車の方が便利」の理由がある方は、「必ず利用する・たぶん利用する」の割合が約 34%と、半分程度の比率となる。

図 3-25 Nーバスを利用しない理由 (%) (住民アンケート)

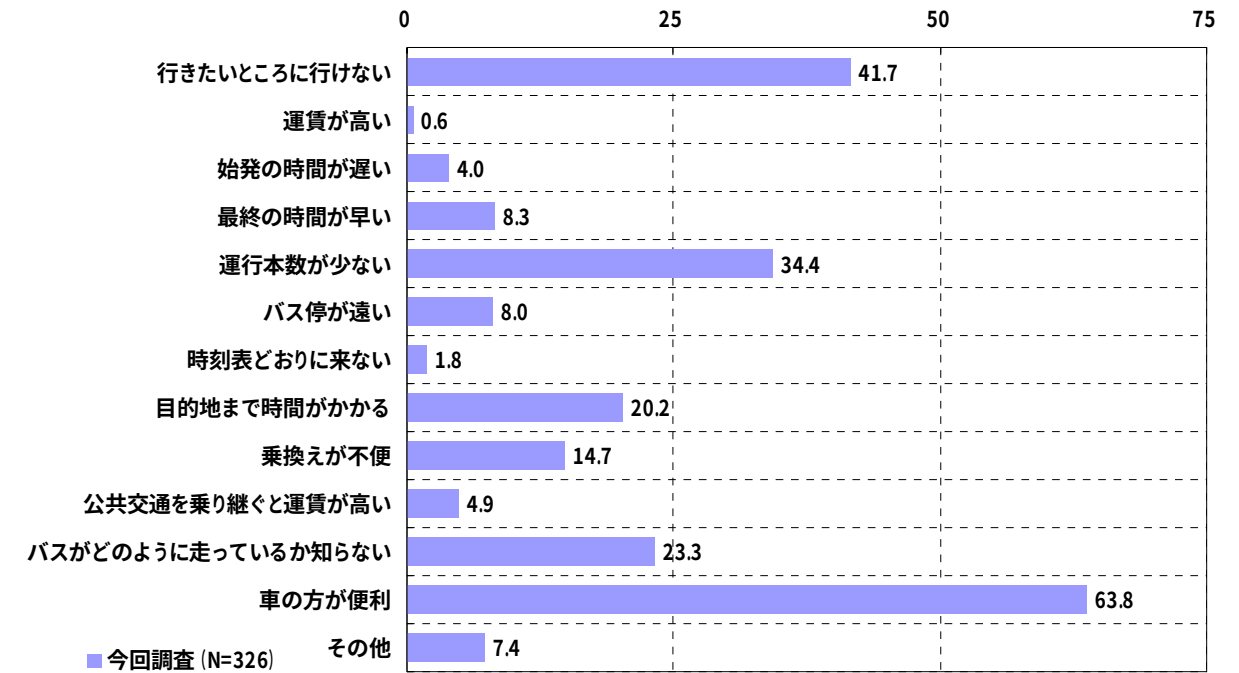


図 3-26 Nーバスを利用したことがある・なしの年齢構成 (住民アンケート) ※不明除く

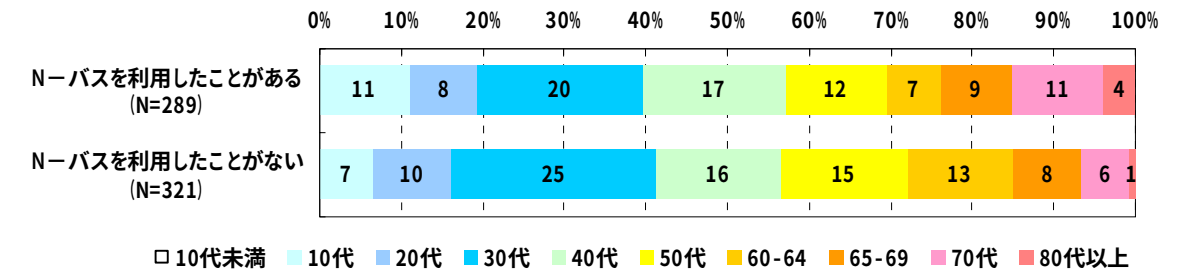
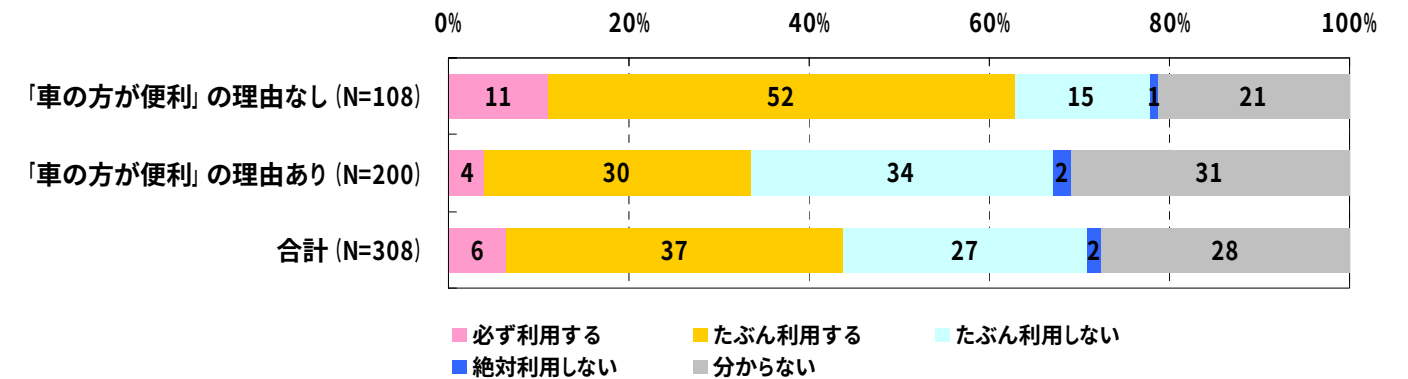


図 3-27 利用していない理由が解決した場合のNーバスの利用の有無 (住民アンケート) ※不明除く



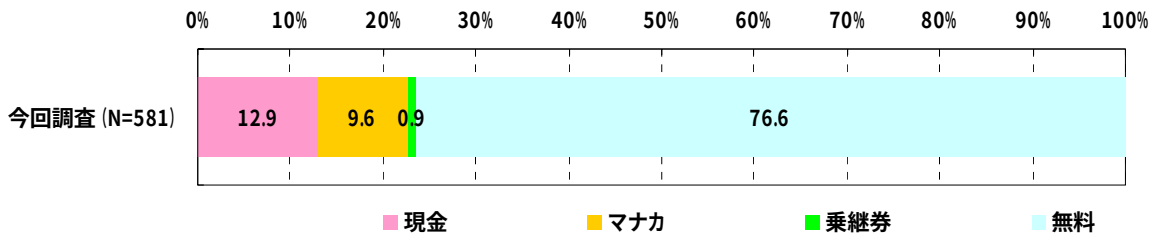


3.3 Nーバスの利用実態

(1) 運賃の支払い

- 運賃の支払いは無料が約 77%を占め、有料利用の比率は約 23%となり、4～10 月までの有料利用率 19.4%と概ね類似している。有料利用者に占めるマナカの利用率は約 41%となっている。

図 3-28 運賃の支払い (OD調査) ※不明除く



(2) 端末交通手段

- 徒歩利用が約 4 分の 3 を占め、次いでNーバス、地下鉄と続く。

図 3-29 Nーバスに乗る前の利用交通機関 (OD調査) ※不明除く

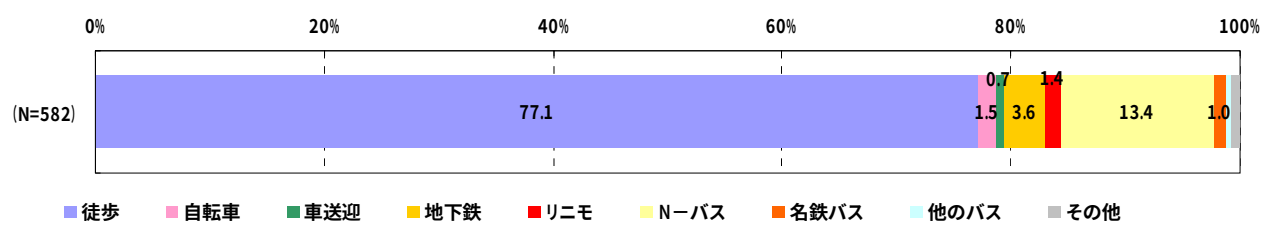
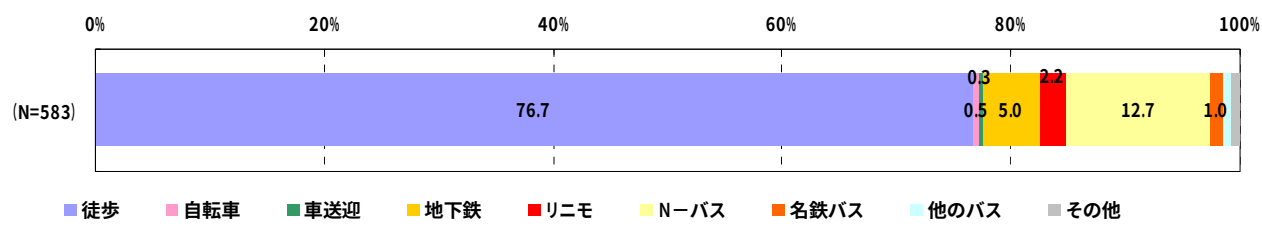


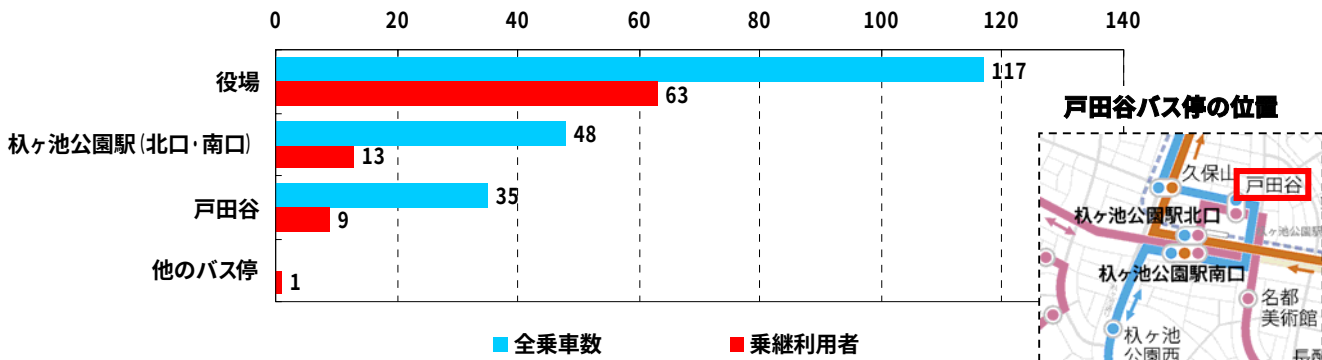
図 3-30 Nーバスを降りた後の利用交通機関 (OD調査) ※不明除く



(3) 乗継利用の状況

- 役場での乗り継ぎが最も多く、全利用者の約 54%を占める。次いで、杵ヶ池公園駅（北口・南口）が多いが、今回の調査では戸田谷バス停での乗り継ぎも見られた。
- 各バス停の無料での利用率は、次の通りとなっている。  
**役場バス停：82%、杵ヶ池公園駅北・南口バス停：100%、戸田谷バス停：89%**

図 3-31 乗継利用の状況 (OD調査)



(4) 乗継利用の満足度と見直し前と比べた優劣

- 乗り継ぎに関しては、全般的に満足度が低くなっている。杵ヶ池公園駅については、北・南口に分けたことが役場よりも良い評価に影響していると考えられる。

図 3-32 Nーバス同士の乗継ぎに関する満足度 (上図) と見直し前と比べた優劣 (下図) (利用者アンケート)

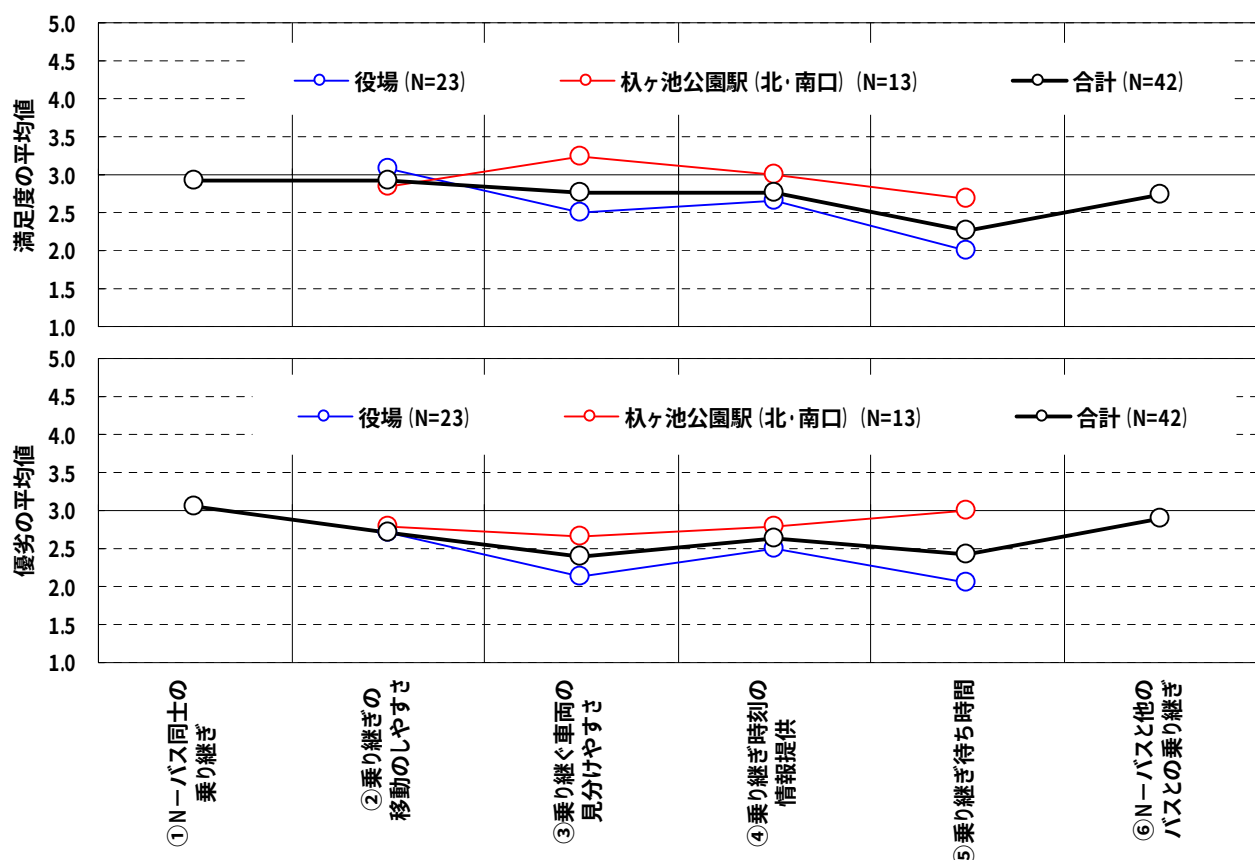
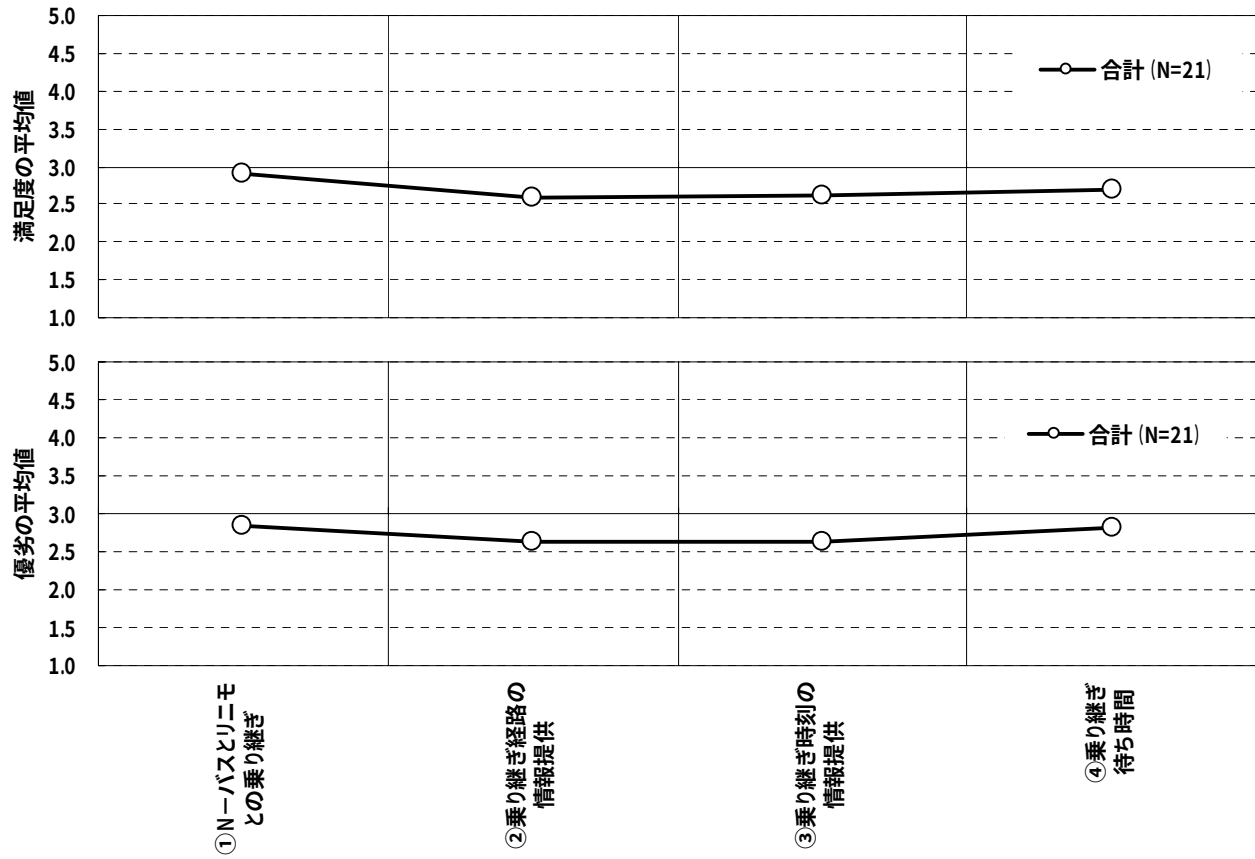


図 3-33 Nーバスとリニモとの乗継ぎに関する満足度 (上図) と見直し前と比べた優劣 (下図) (利用者アンケート)



(5) 往復利用の状況

- 行き・帰りとも利用した割合は、新規利用者の方が往復利用の割合が大きくなっている。
- 路線別に見ると、双方向運行を強化した南部線で効果が出ている。

図 3-34 往復利用の状況 (利用者アンケート) ※不明除く

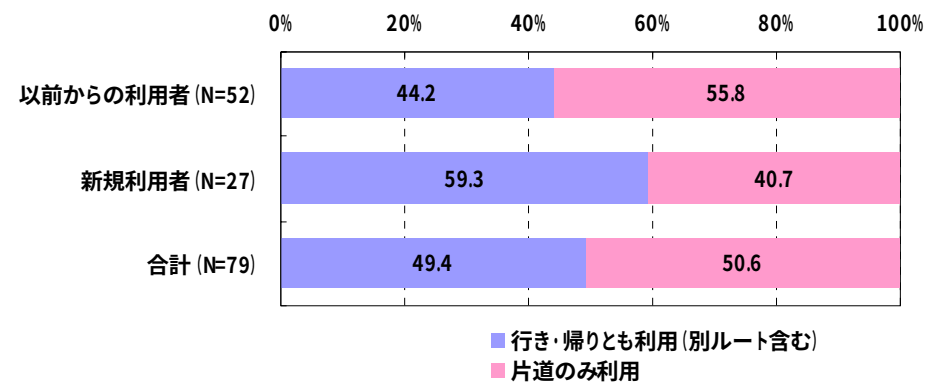


図 3-35 往復利用：中央循環線 (利用者アンケート) ※不明除く

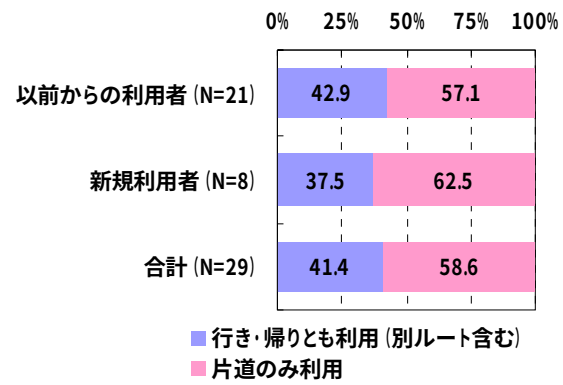


図 3-36 往復利用：南部線 (利用者アンケート) ※不明除く

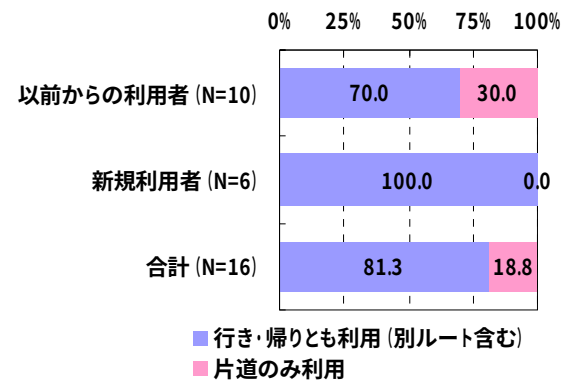


図 3-37 往復利用：西部線 (利用者アンケート) ※不明除く

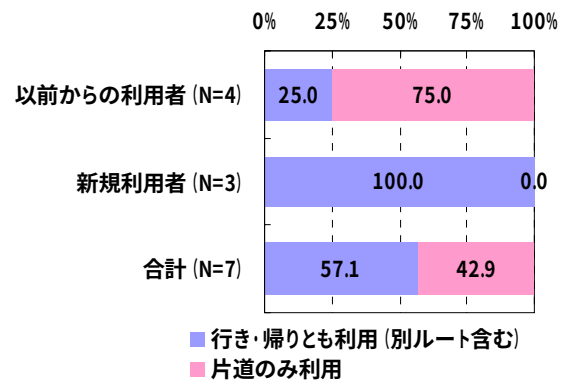


図 3-38 往復利用：藤が丘線 (利用者アンケート) ※不明除く

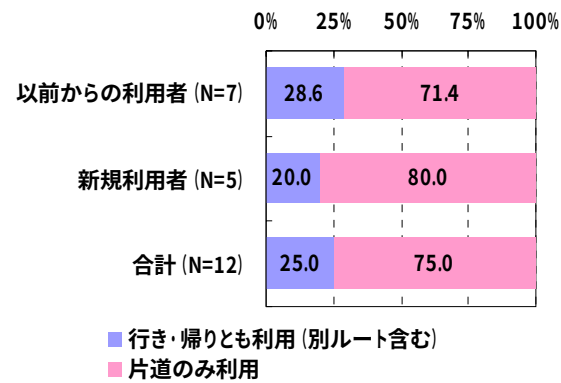


図 3-39 往復利用：三ヶ峯線 (利用者アンケート) ※不明除く

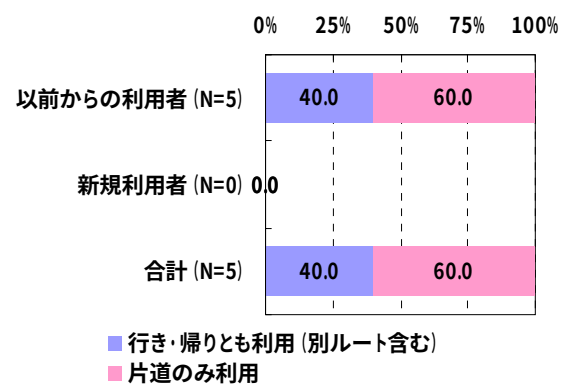
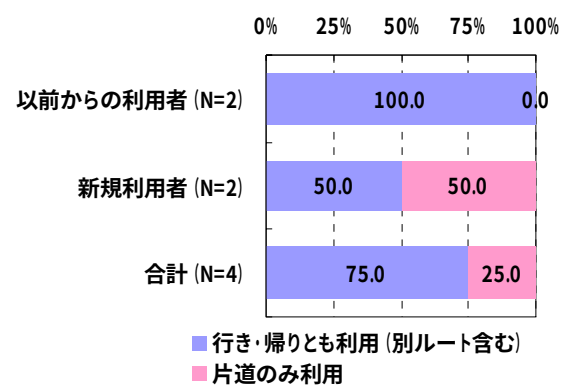


図 3-40 往復利用：福祉の家線 (利用者アンケート) ※不明除く



- 往復利用しない時の交通手段は、「徒歩」「名鉄バス」「自家用車送迎」が多くなっている。
- 片道しか利用しない理由として、「利用したい時間と合わない」「本数が少ない」が多くなっている。

図 3-41 往復利用しない時の交通手段 (利用者アンケート)

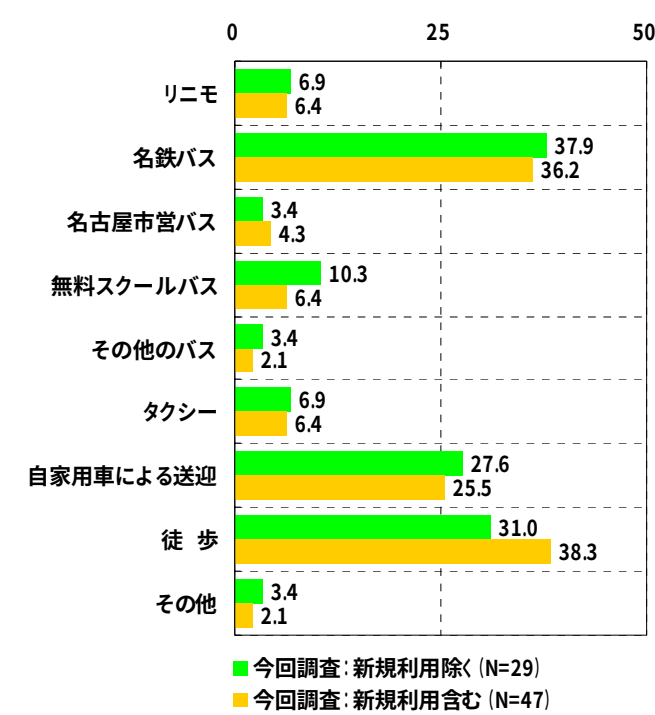
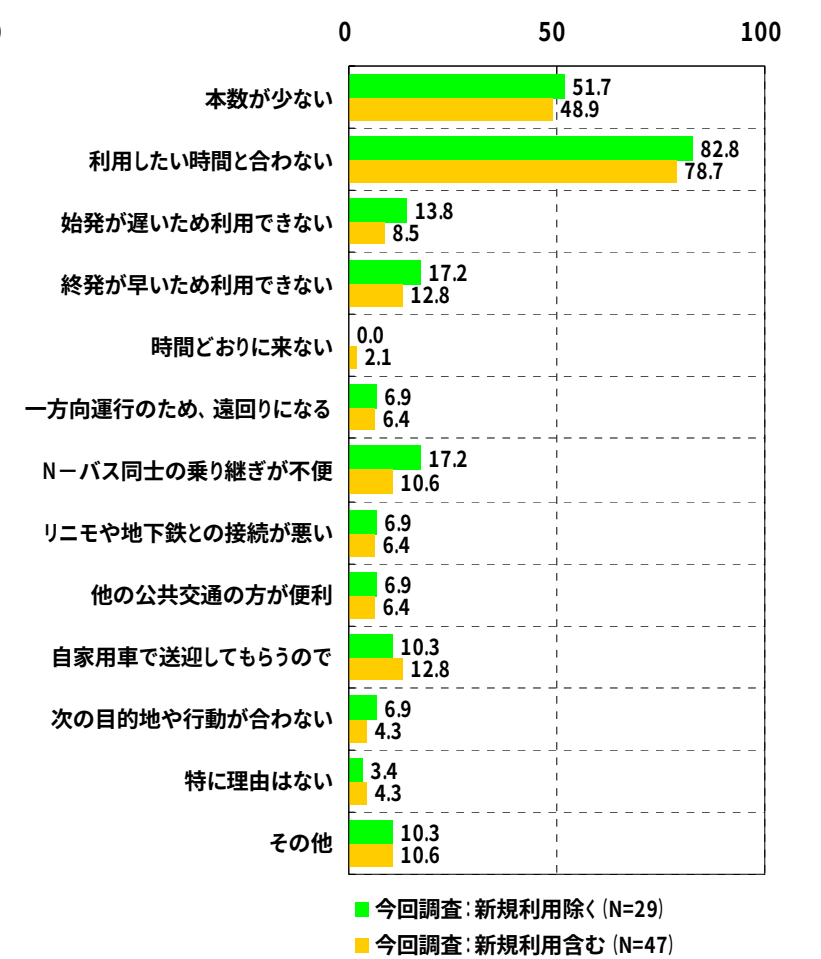


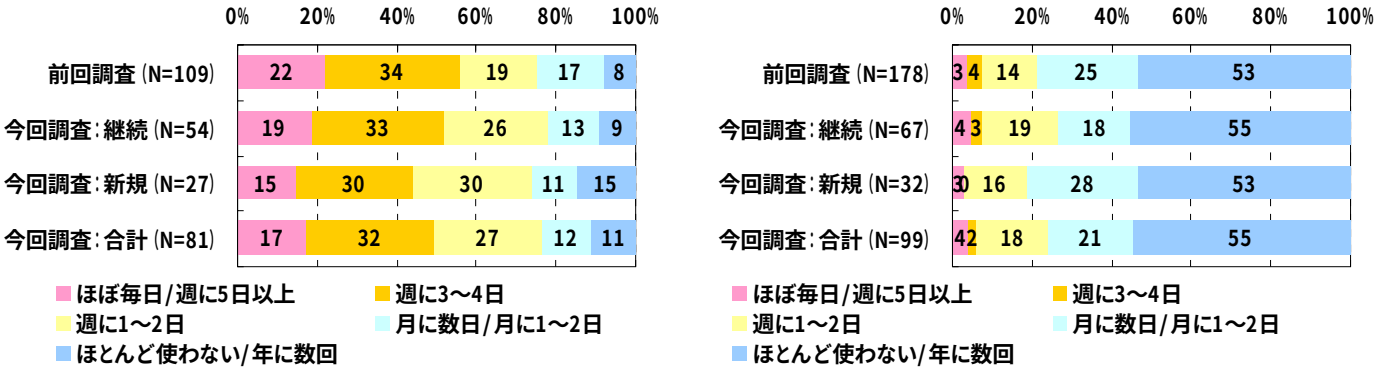
図 3-42 往復利用しない理由 (利用者アンケート)



(6) 利用頻度と主な目的地

- 利用頻度は、利用者アンケートでは週3日以上の割合が約56%を占めている。
- 主な目的地については、回答数上位を抽出すると、利用者・住民アンケート双方とも、6つの同じ目的地が上位を占めている状況にある。
- バス停の利用者は、主な上位を占める目的地の最寄りバス停の利用が多くなっている。

図 3-43 N-バス利用頻度 (左図:利用者アンケート、右図:住民アンケート) ※不明除く



3.4 町内の公共交通の利用について

- 公共交通の利用頻度は、高齢者の方が多くなっている。
- 利用目的は65歳未満の方では利用頻度が多い方は「通勤」の割合が多く、利用頻度が少ない方は「娯楽・社交・食事」の割合が多い。一方、65歳以上の方では利用頻度に関わらず「通院・福祉サービス」「買い物」「娯楽・社交・食事」が多い傾向にある。

図 3-47 町内の公共交通の利用頻度 (住民アンケート) ※不明除く。全体は年齢不明含む

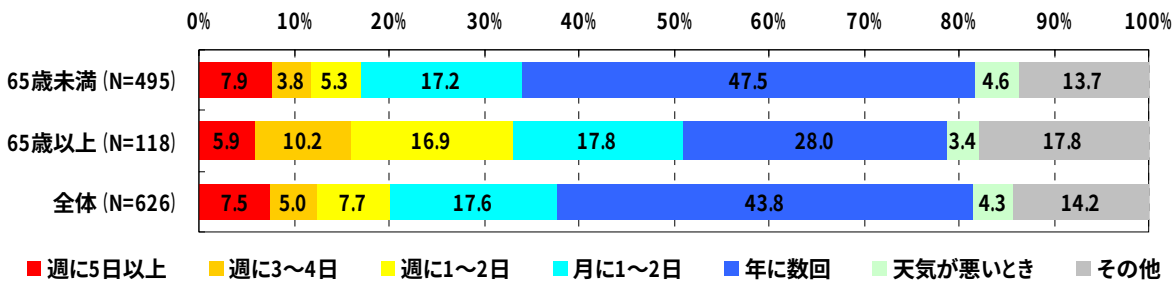


図 3-44 主な目的地 (利用者アンケート)

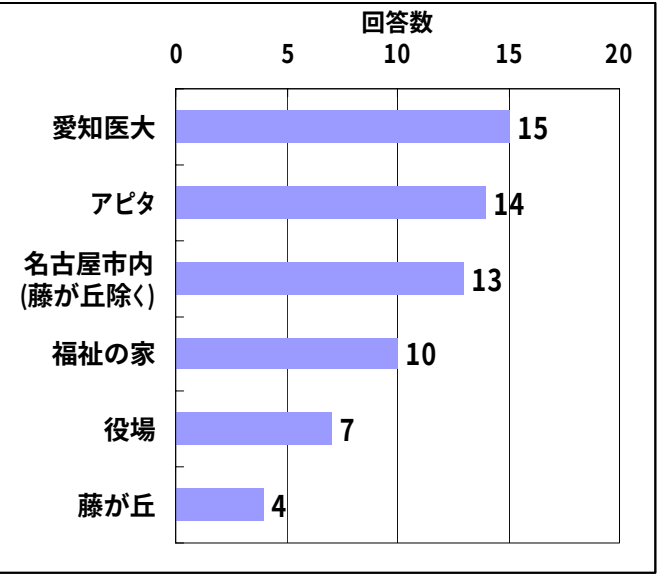


図 3-46 バス停別利用者数: 上位 30 (乗降除く) (乗降調査結果)

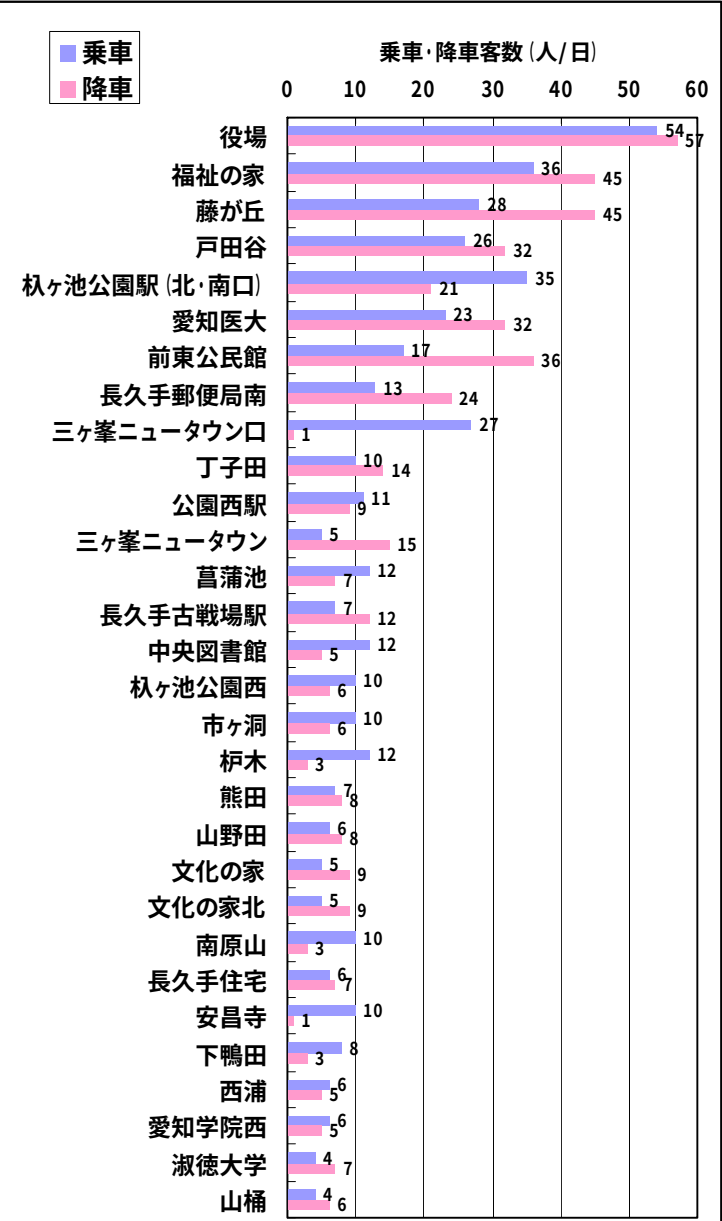


図 3-45 主な目的地 (住民アンケート)

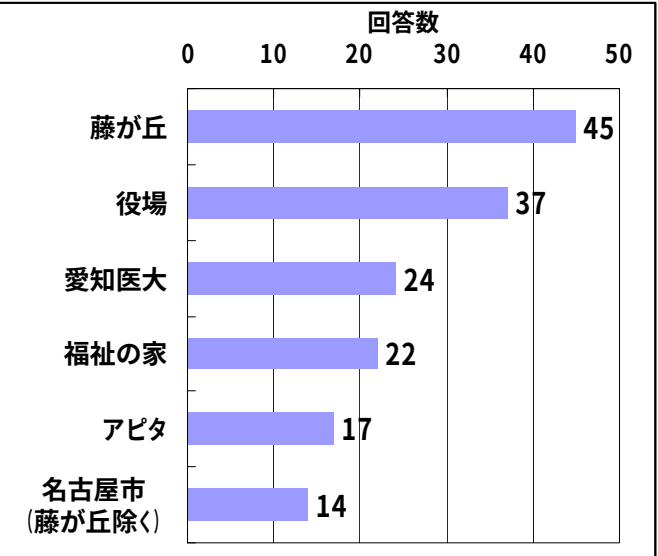


図 3-48 公共交通の利用目的: 週3日以上の利用頻度が多い方 (住民アンケート) ※不明除く。全体は年齢不明含む

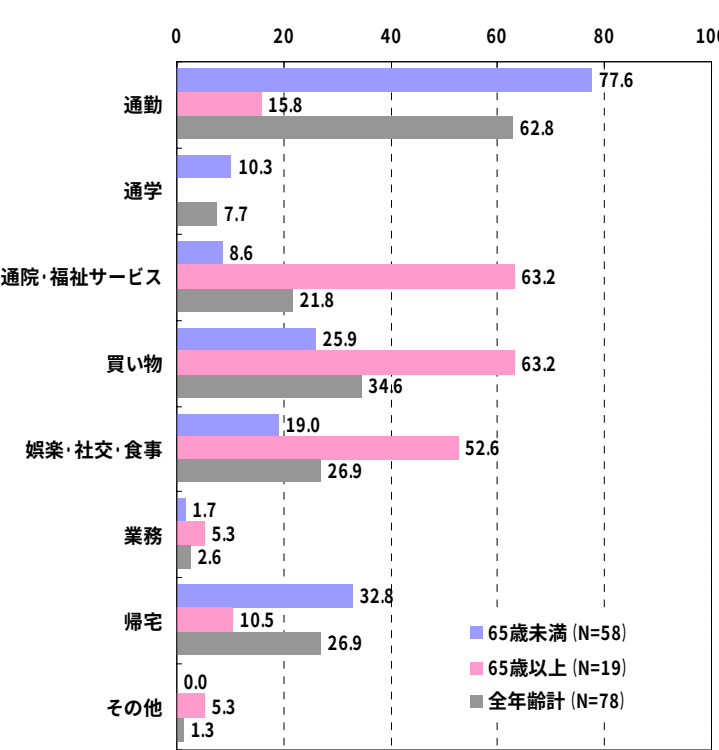
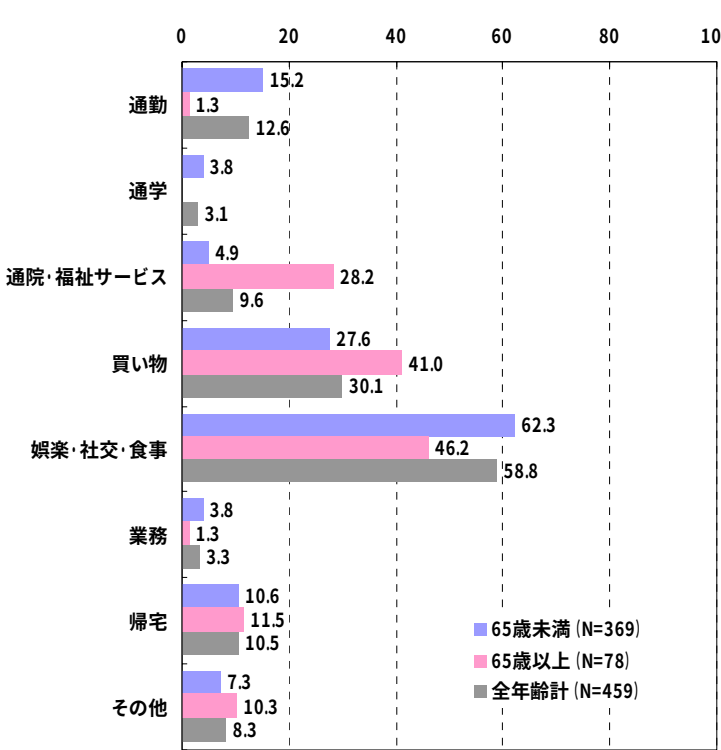
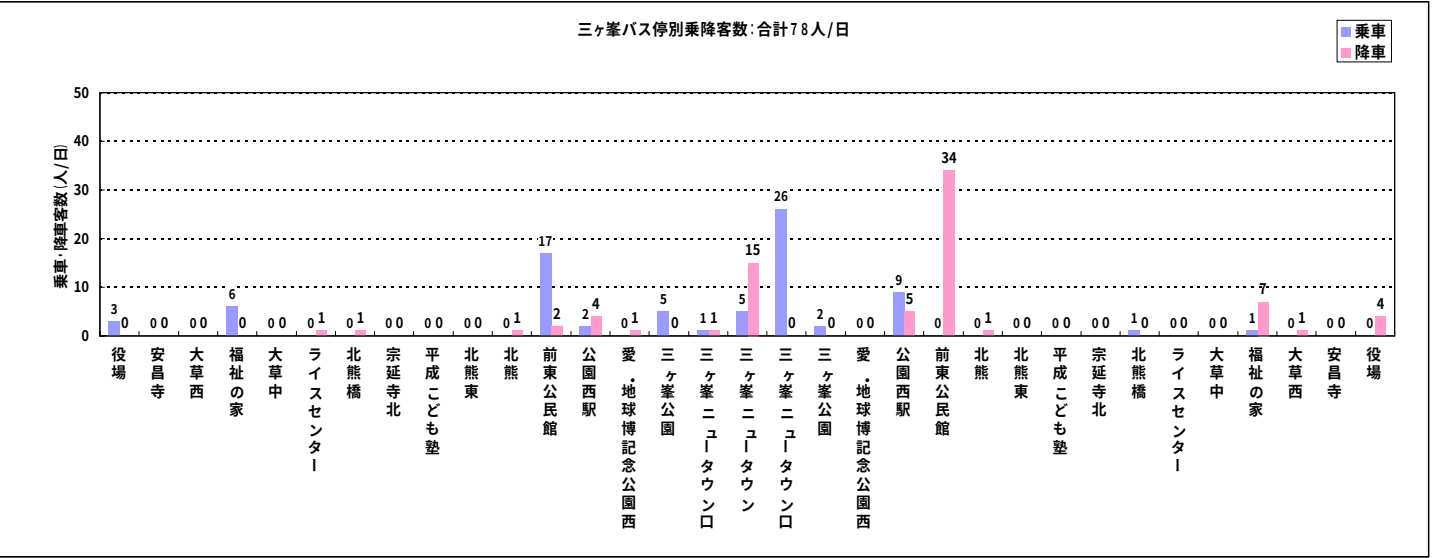
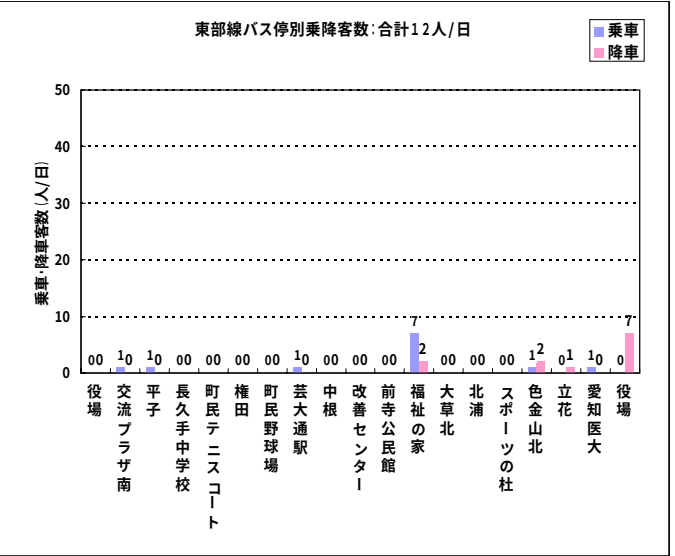
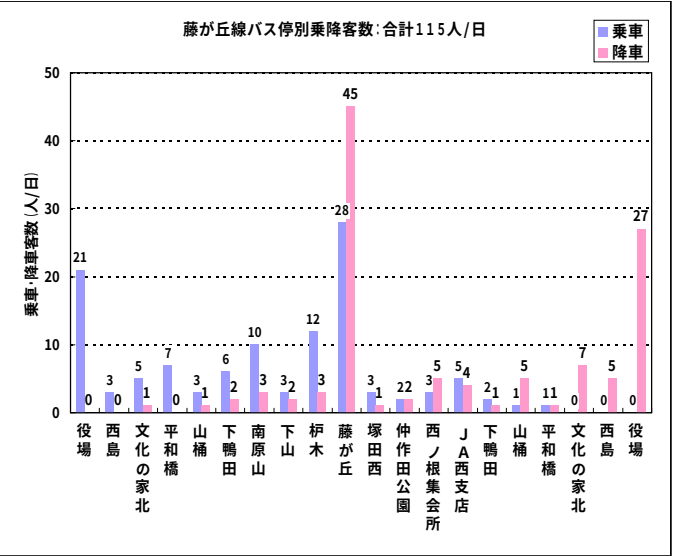
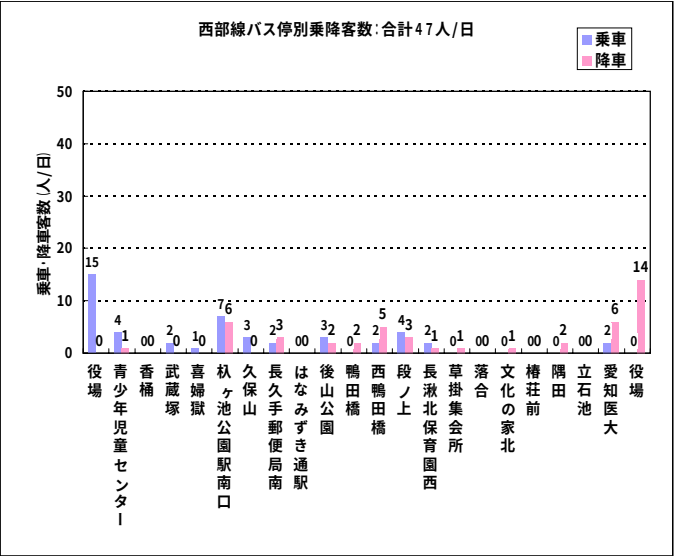
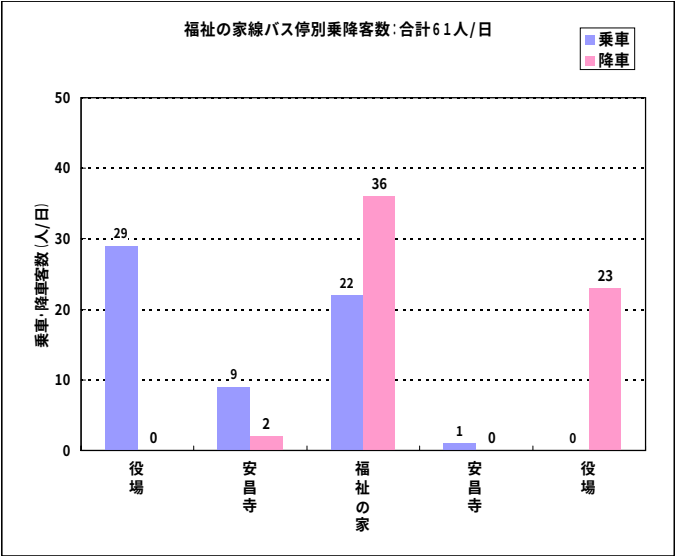
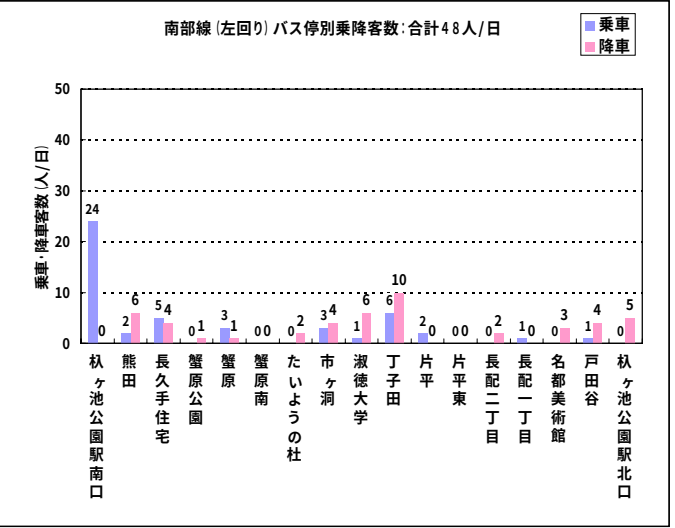
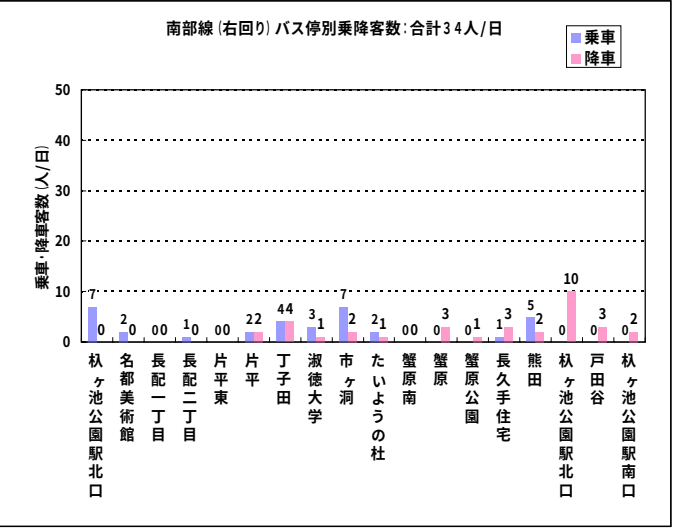
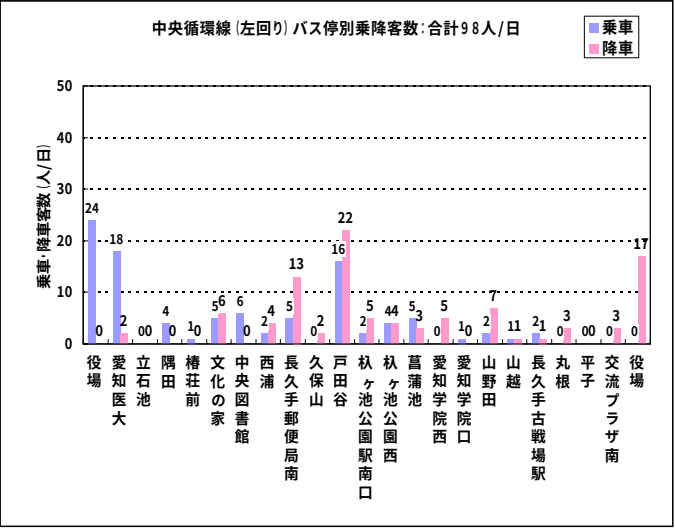
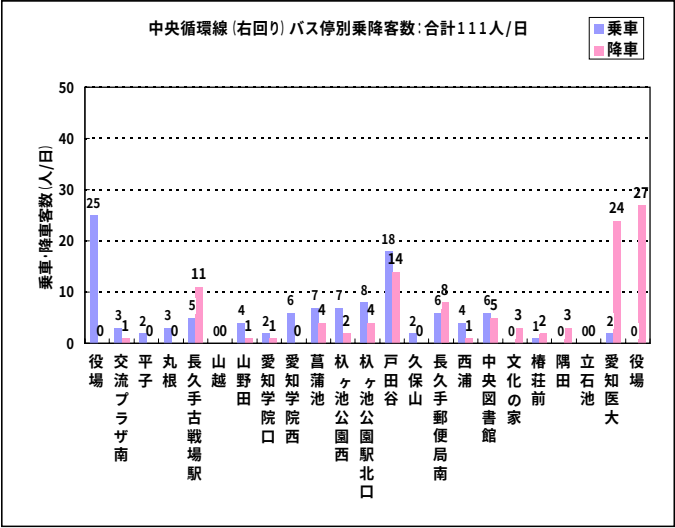


図 3-49 公共交通の利用目的: 週1日以上の利用頻度が少ない方 (住民アンケート) ※不明除く。全体は年齢不明含む





路線別バス停別利用者数



路線別便別利用者数

