

東白川村アンケート分析結果

第1章 世帯構成

1.1 世帯人数・同居家族数

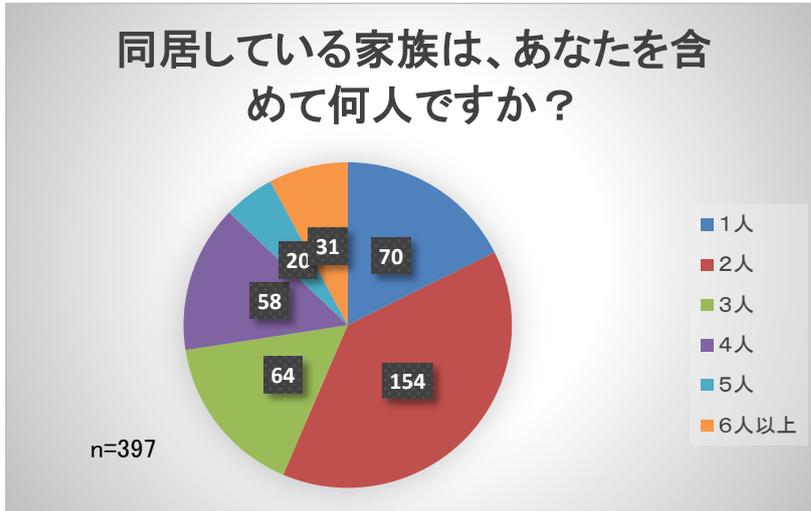


図 1-1

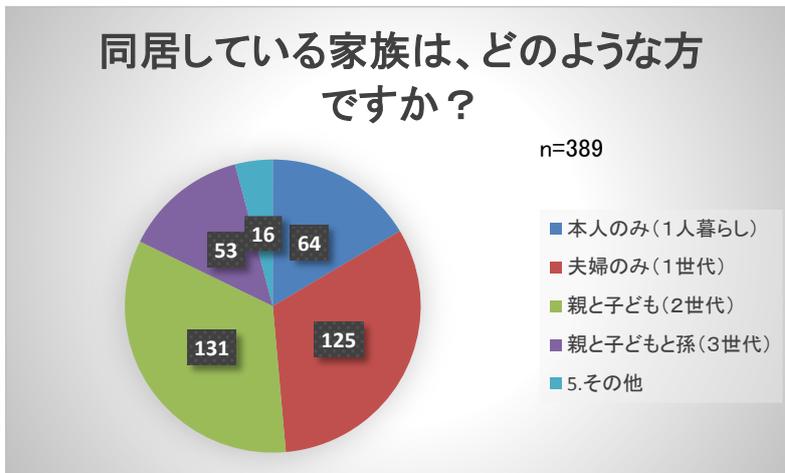


図 1-2

表 1-1

	1人	2人	3人	4人	5人	6人以上
本人のみ	64	1	0	0	0	0
夫婦	3	119	1	2	0	0
2世代	1	29	59	38	2	2
3世代	0	0	1	12	15	25

世帯の人数は、2人暮らしが最も多く全体の1/3程度を占め、3人暮らしと1人暮らしが同程度に存在する。また、家族構成は夫婦のみで暮らし最も多く、次いで親と子どもの2世代での居住が多い。

クロス集計を行った結果、2人暮らし世帯は夫婦での居住が多く、親子2世代で居住している数はあまり多くない。

なお、1人暮らしの世帯数と本人のみ暮らしの世帯数が一致していないが、回答者の中には1人暮らしの場合、同居家族数の回答を省略していた回答者があった他、質問意図が伝わらずに正確に回答できなかった回答者がいた影響によるものだと考えられる。

第2章 外出について

2.1 外出頻度

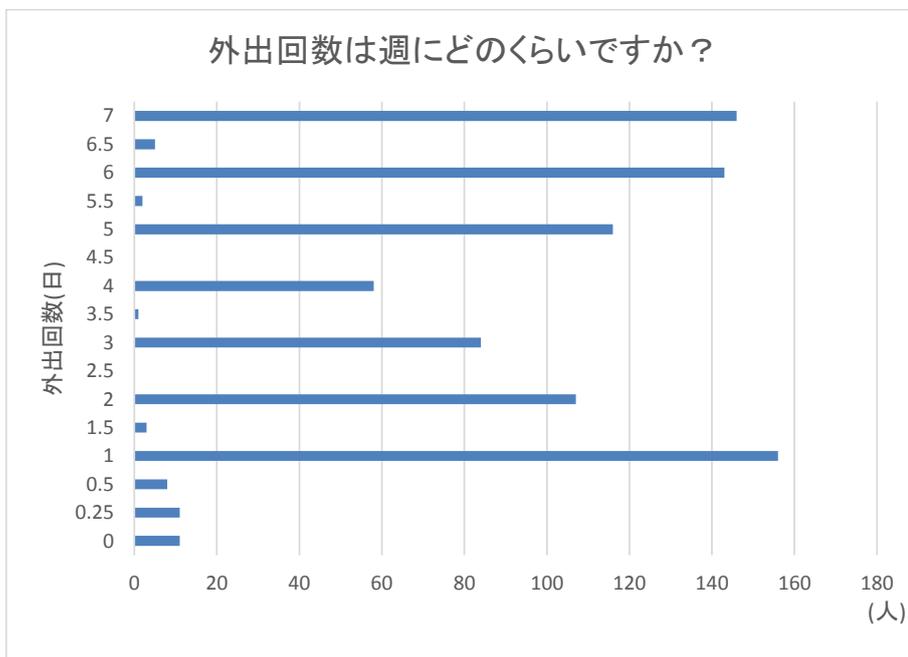


図 2-1

外出日数は週に1日だけという人が最も多い。高齢者が多い地区とはいえ、自由に使える移動手段があれば外出したいという潜在的なニーズが存在している可能性がある。

2.2 外出目的

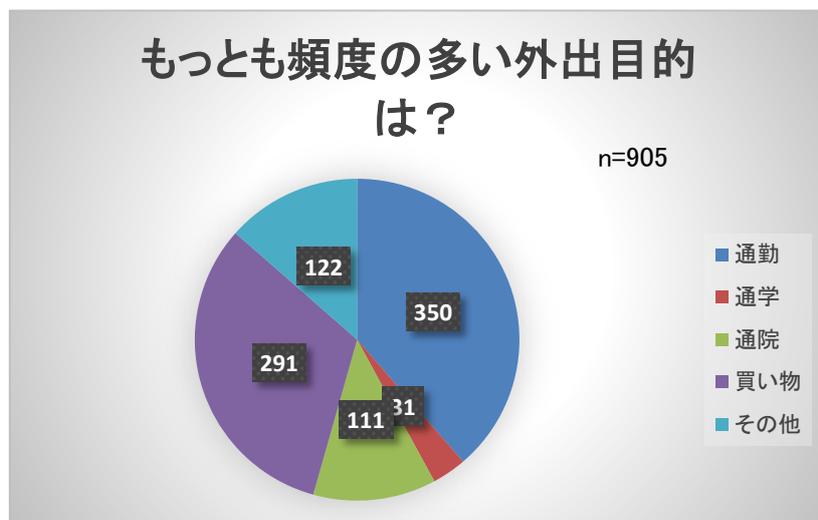


図 2-2

外出目的は、通勤と通学を合わせて 1/3 強程度である。一方で、買い物と通院で半数弱を占めており、買い物・通院ニーズに対応できる移動手段が必要だと考えられる。

2.3 外出頻度・時間

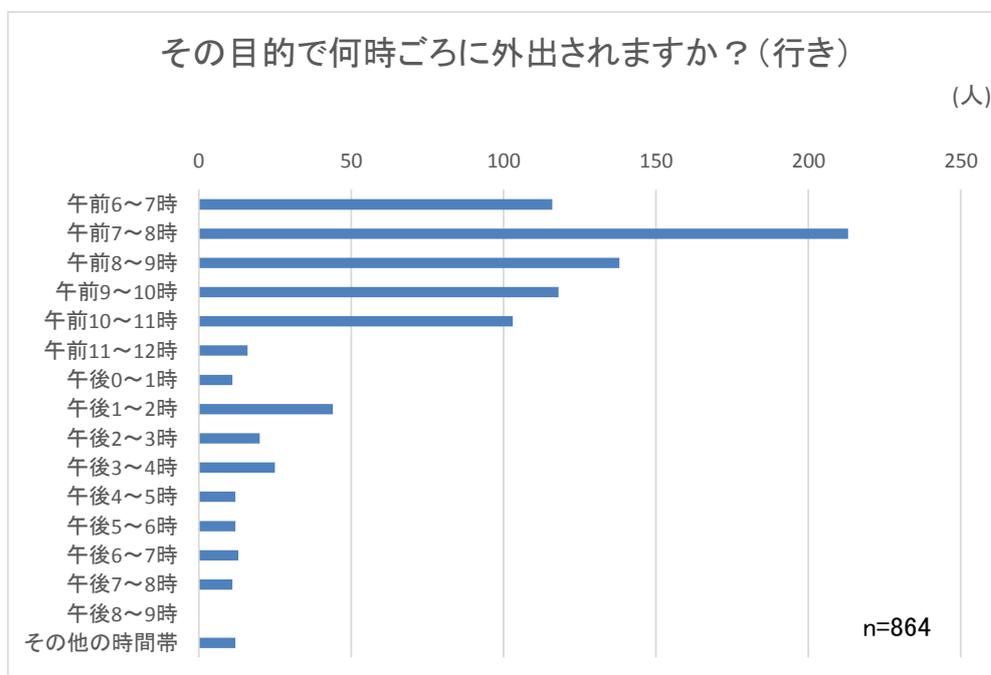


図 2-3

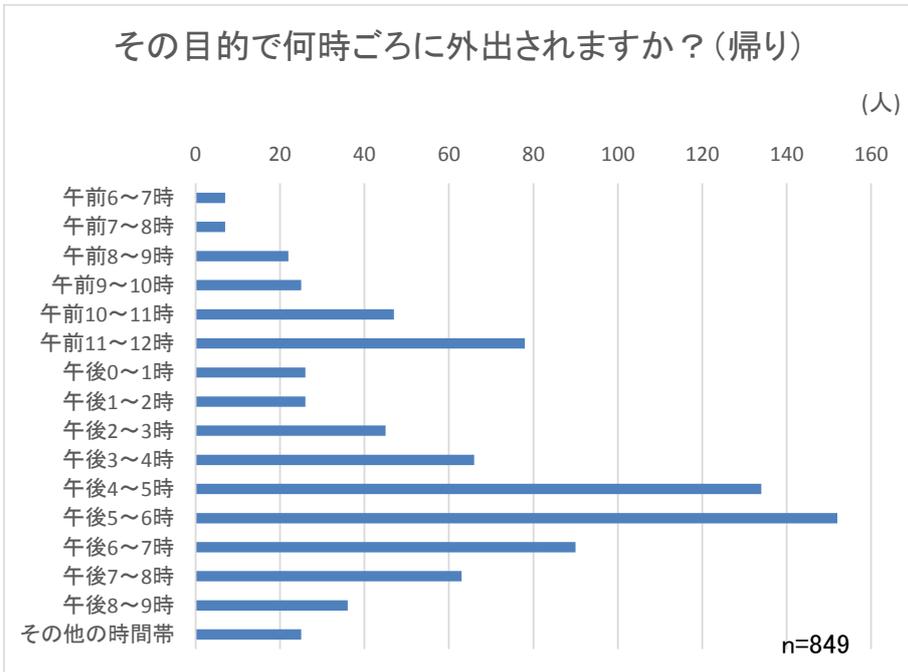


図 2-4

外出する時間は、行きは一般的な通勤・通学時間である午前 7~8 時に最も集中し、その前後の時間も外出者数は多い。午前 9~10 時と 10 時~11 時は通勤・通学時間帯からは外れているが、買物や通院の流動が多いのではないかと考えられる。

帰りの時間は、通勤・通学者が帰宅すると思われる夕方から夜にかけて集中しているが、午前 11~12 時にも帰宅のピークが見られる。通院・買物目的の外出者の帰宅時間であると思われるが、もう少し詳しい分析が必要である。

2.4 移動手段

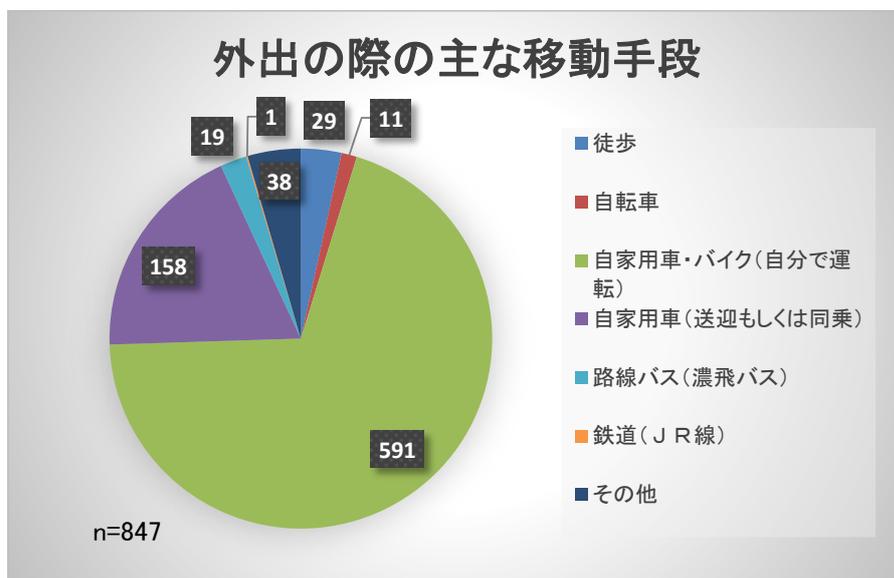


図 2-5

外出の際の主な移動手段は、自家用車（自分で運転）が 8 割以上を占める。自家用車（送迎もしくは同乗）を含めると、自家用車の利用だけで 8 割以上を占め、自動車依存度が極めて高い地域である事が分かる。一方で、路線バス利用者もわずかながら存在する事から、新型公共交通導入にあたっては、まずこれら現在の公共交通利用者の属性や行き先、利用時間などを把握する必要がある。

2.5 自家用車の利用をやめられるか

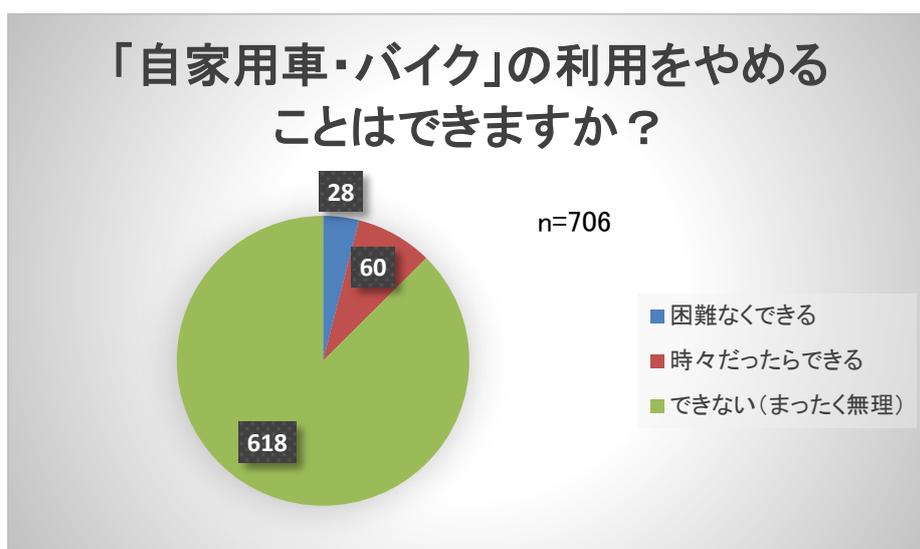


図 2-6

やめることが困難な理由を教えてください

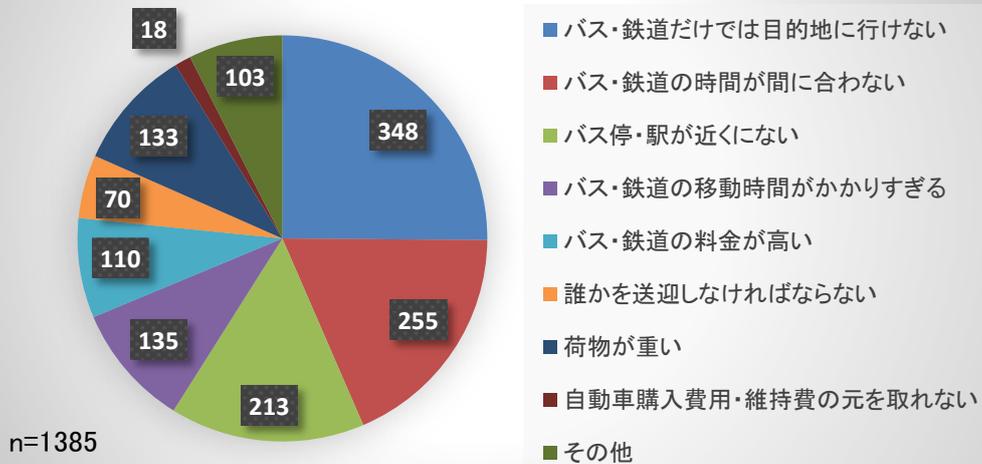


図 2-7

圧倒的多数の回答者が、自家用車の利用を止める事は困難であると回答した。困難な理由としては、「バス・鉄道だけでは目的地に行けない」が最も多く、次いで「バス・鉄道の時間が間に合わない」との回答が多かった。さらに、「バス停・駅が近くにない」という回答も多い。全体としてはバス・鉄道が利用しにくいいため、バス・鉄道だけで移動の目的を達成するのが難しい事が理由であると考えられる。

「自動車利用をやめる事が困難」と言う回答者が多い事から、自分で自動車の運転ができる人は自動車での移動を前提としつつ、送迎してもらっている人を中心に、公共交通への転移を促す事が必要だと考えられる。

第3章 鉄道利用について

3.1 鉄道の利用状況

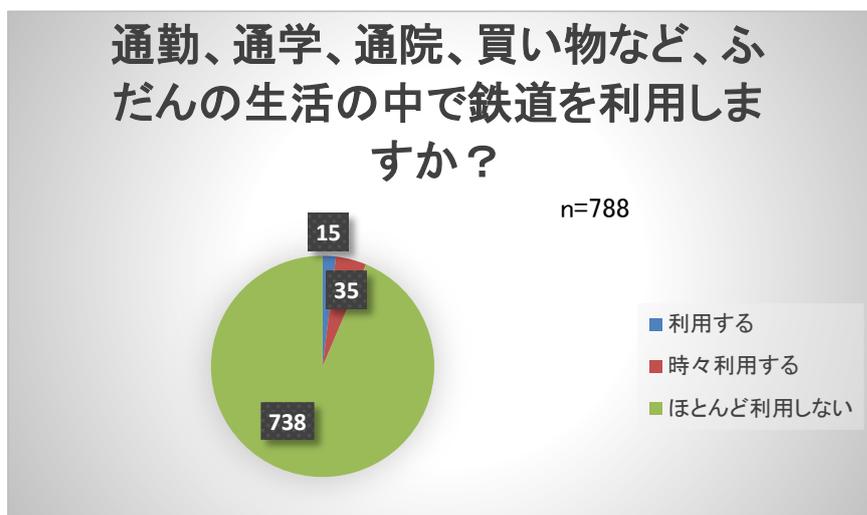


図 3-1

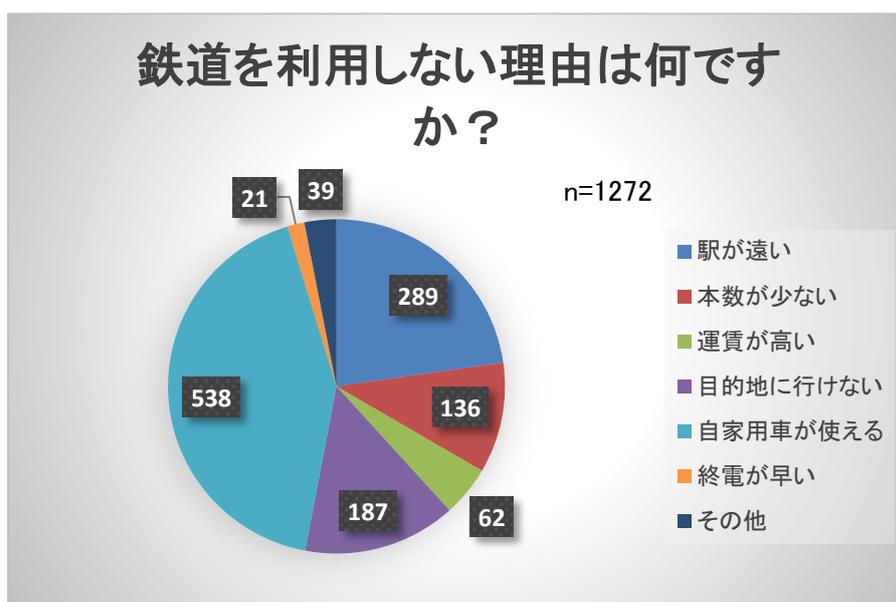


図 3-2

ふだんの生活では、8割以上が鉄道を利用しない事が分かった。その理由としては、「自家用車が使える」という理由が圧倒的に多いが、「他に駅が遠い」「本数が少ない」「目的地に行けない」などの理由も多数を占めている。

3.2 鉄道の利用頻度

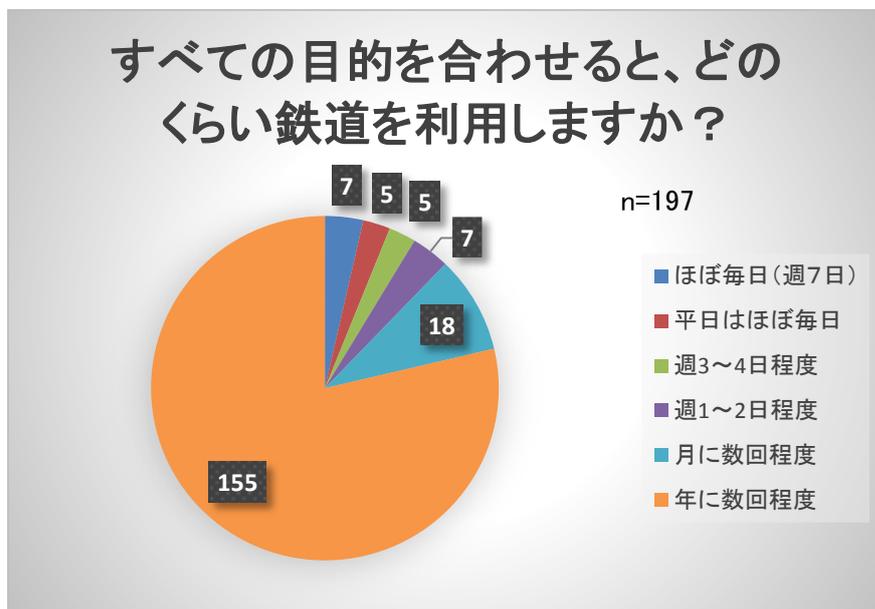


図 3-3

鉄道の利用は、年に数回程度が 3/4 以上を占める。また、「ほぼ毎日」と「平日はほぼ毎日」利用する人は非常に少ない。東白川村は村内に鉄道駅が無く、鉄道駅までのアクセスが遠い為、日常生活で鉄道を利用しづらいからだと考えられる。

3.3 ふだん利用する駅

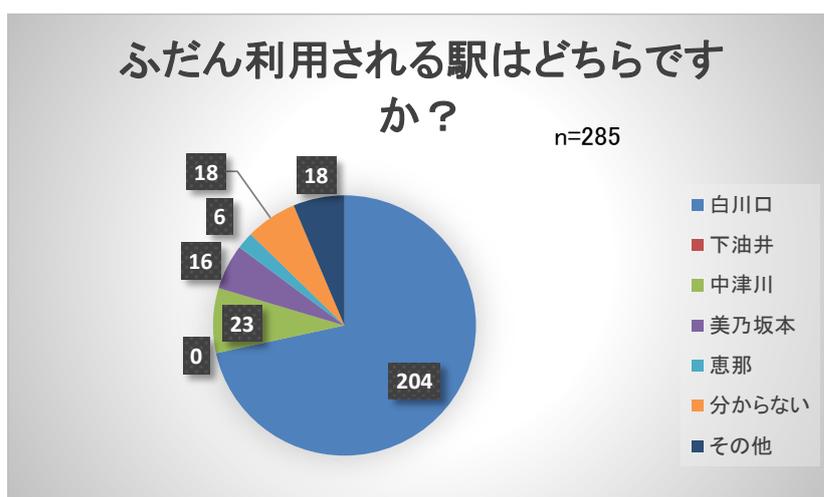


図 3-4

ふだん利用する駅は、2/3 強が白川口駅である。ただし、東白川村は中津川方面へも比較的アクセスしやすい事から、美乃坂本駅や中津川駅を利用する回答もあり、中央線方面への流動も存在する事が分かる。

3.4 駅までの移動手段

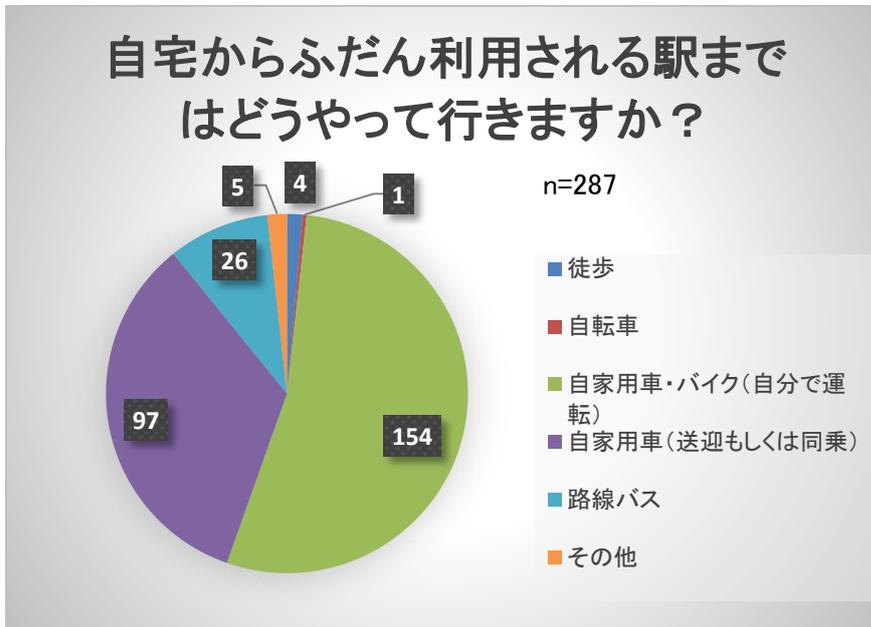


図 3-5

自宅から駅までの移動手段は、自家用車・バイク（自分で運転）と自家用車（送迎もしくは同乗）で 80%程度を占めている。また、自家用車利用のうちかなり多くが「送迎もしくは同乗」である事から、どのような回答者が「送迎もしくは同乗」なのかを分析する必要がある。

第4章 濃飛バスについて

4.1 濃飛バスについて

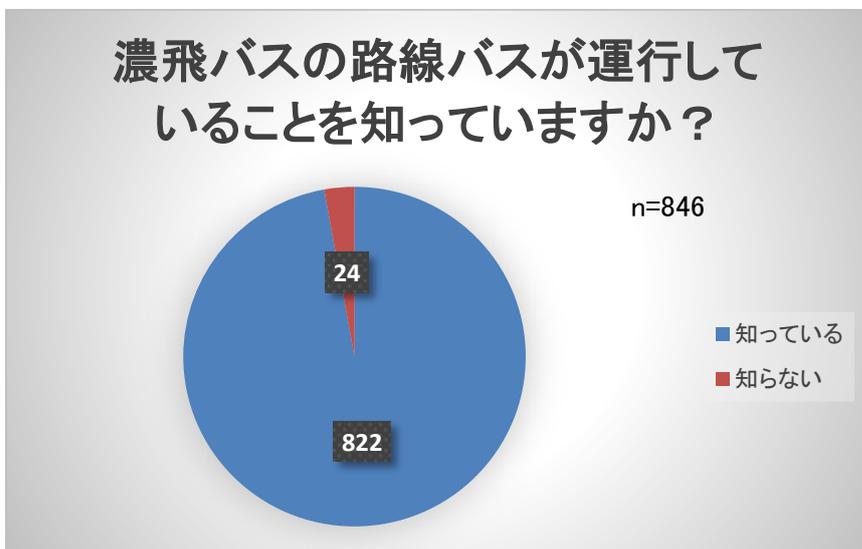


図 4-1

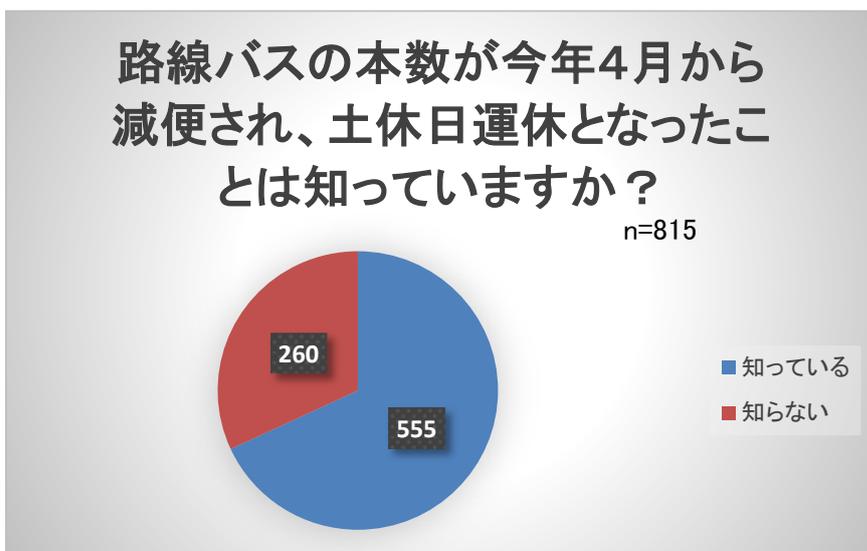


図 4-2

圧倒的多数の回答者が、濃飛バスが路線バスを運行している事を知っていた。また、平成28年度4月から土休日運休となった事を知っているのは回答者の2/3程度と、他地区に比べて高かった。利用としては、東白川村は鉄道駅等がある白川町白川地区との間で路線バスを利用する需要が存在すると考えられ、そのためにこの区間を結ぶ路線バスに関する関心も高いからだと推測される。

第5章 バス利用について

5.1 路線バスについて知っている事

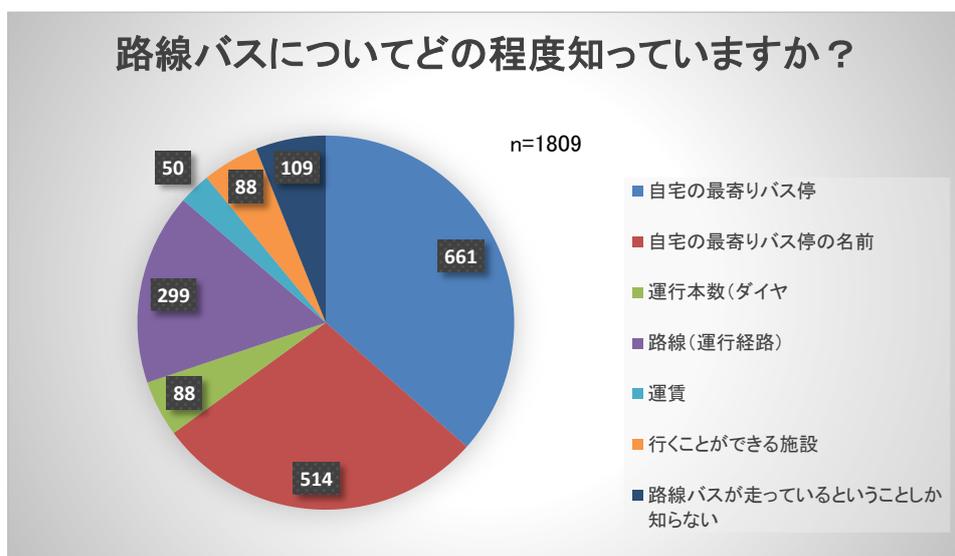


図 5-1

路線バスについてどの程度知っているかという問では、「自宅の最寄りバス停」と「その名前」を知っているという回答が多かった。それ以外では、「路線（運行情経路）」を知っているという回答が多く、「運賃」「行く事ができる施設」を知っているという回答は少なかった。

5.2 路線バスの利用状況

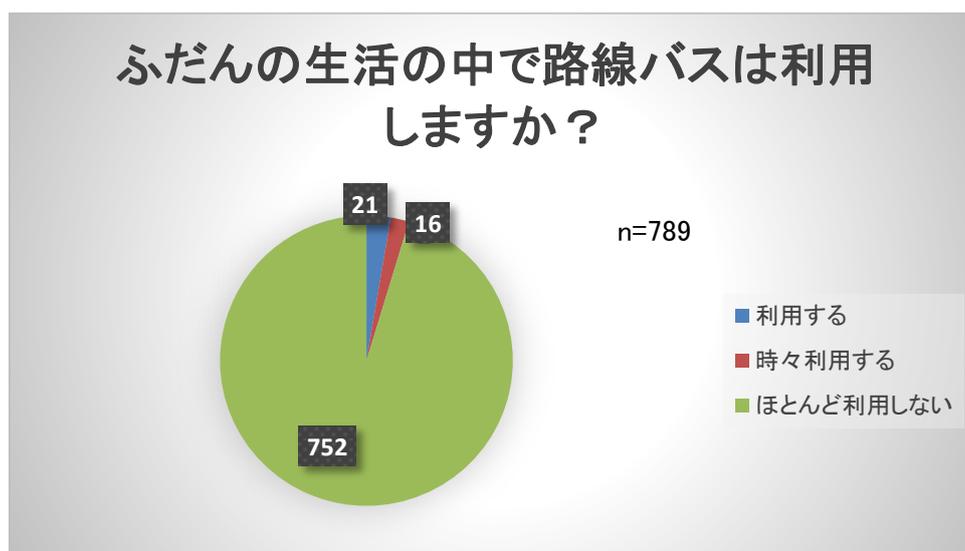


図 5-2

ふだんの生活の中で路線バスを利用するという回答はわずか 37 人である。

5.3 路線バスを利用しない理由

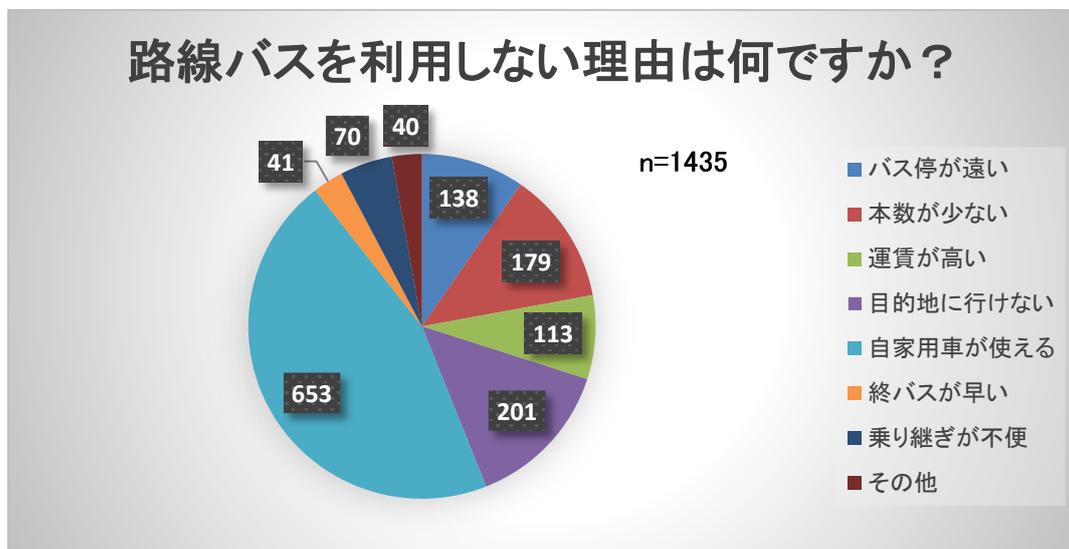


図 5-3

路線バスを利用しない理由は、「自家用車が使える」が最も多かった。次いで、「目的地に行けない」が多く、この2つで回答全体の半数以上を占めている。他には、「バス停が遠い」「本数が少ない」「運賃が高い」という回答が多く見られる。

路線バスだけでは東白川村内の移動需要をカバーする事は難しい事から、現在実施されているサービスも組み合わせた公共交通サービスを提供する必要があると考えられる。

5.4 路線バスの利用頻度

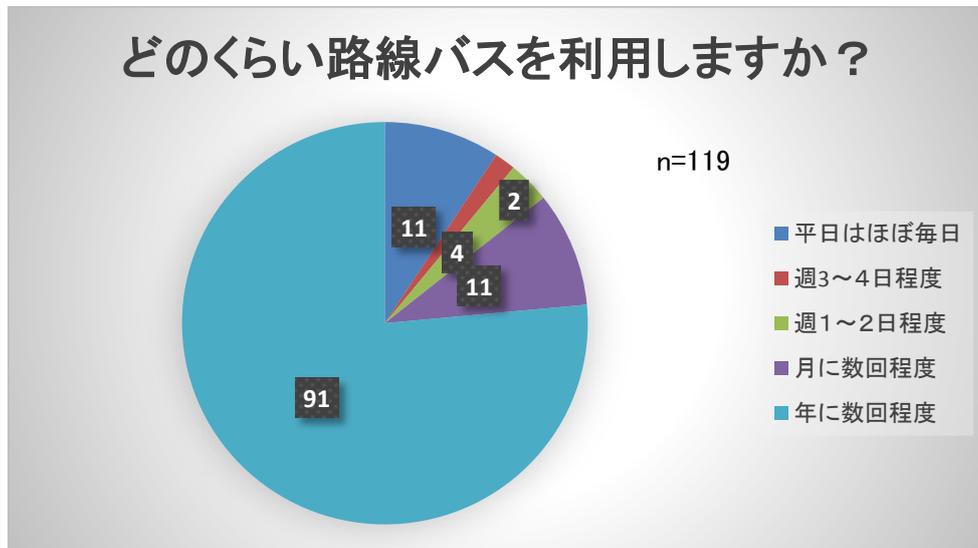


図 5-4

路線バスの利用者は年に数回程度が圧倒的に多く、3/4以上を占めている。次いで平日はほぼ毎日と月に数回程度が続くが、全体として白川町各地区よりも利用は少なめである。ただし、年に数回程度という回答者は実際にはほとんど利用していない可能性が高いと考えられる。

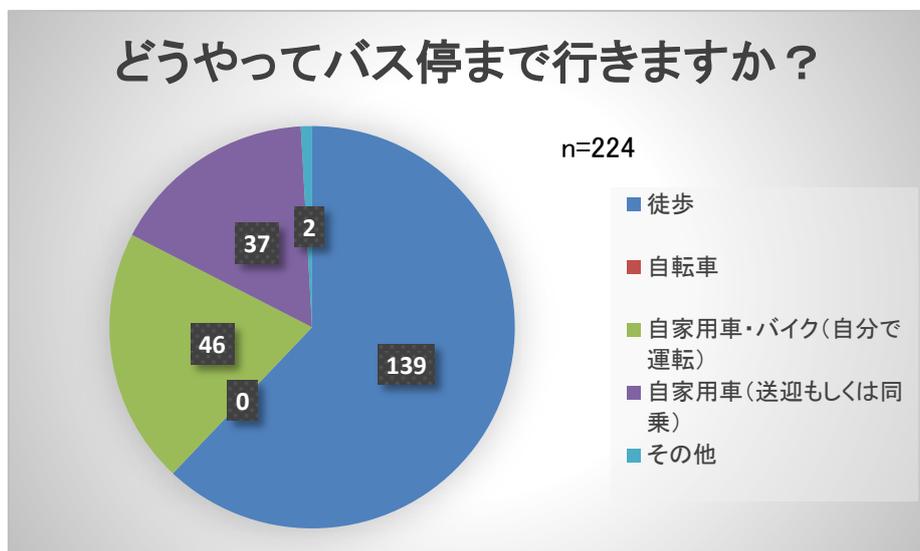


図 5-5

バス停までの移動手段は徒歩が圧倒的に多いが、一方で自家用車・バイク（自分で運転）と（送迎・もしくは同乗）も一定程度見られる。どのような属性の回答者が自家用車を利用するのか、より深く分析する必要がある。

5.5 路線バスの利用目的

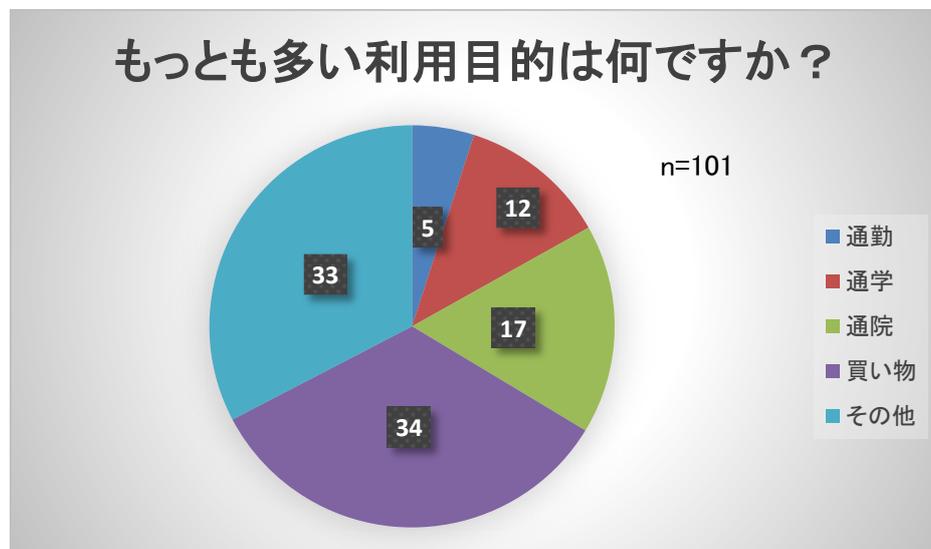


図 5-6

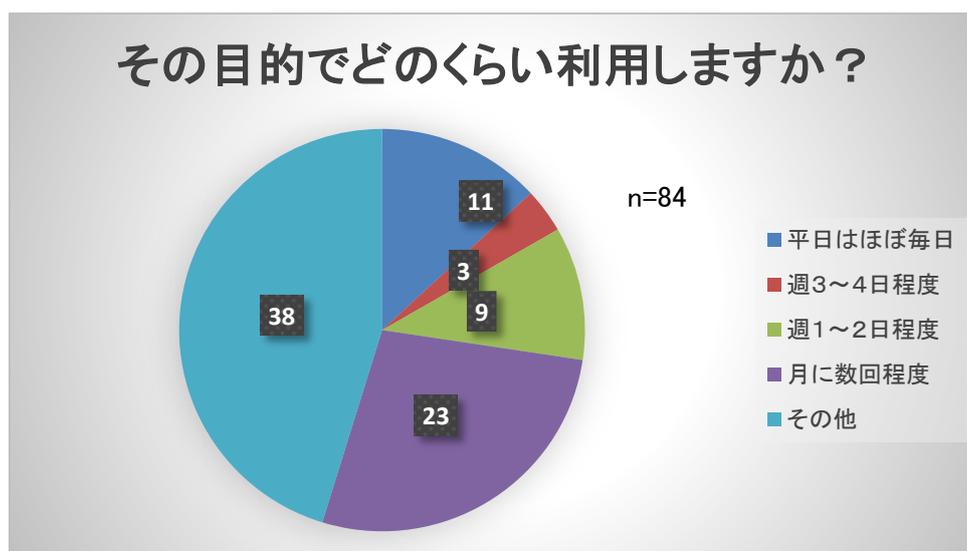


図 5-7

バスの利用目的は買物が最も多く、買物と通院で半数を占めている。一方で通勤・通学利用は割合としては少ない。

また、利用頻度はその他で月に数回以下しか利用しないと記述された回答が多く、次いで月に数回程度という回答が多い。全体としては、バスを利用しているとしても、年に数回から月に数回程度しか利用しない回答者が多い事が分かる。

なお、毎日バスを利用する人とたまにしか使わない人ではニーズが異なるので、別々に分析・考察をする必要がある。

表 5-1

	平日はほ ぼ毎日	週3~4日 程度	週1~2日 程度	月に数回 程度	年に数回 程度
通勤	1	1	0	0	3
通学	9	0	0	0	0
通院	0	0	1	1	7
買い物	1	0	1	9	9
その他	0	0	0	1	16

平日ほぼ毎日利用するのは通学目的が 9 人である。また、買物目的で月に数回程度利用する人も見られる。なお、年に数回程度という回答はほとんど利用していない可能性が高いので、ここでの考察対象からは除外した。

5.6 路線バスの改善意見

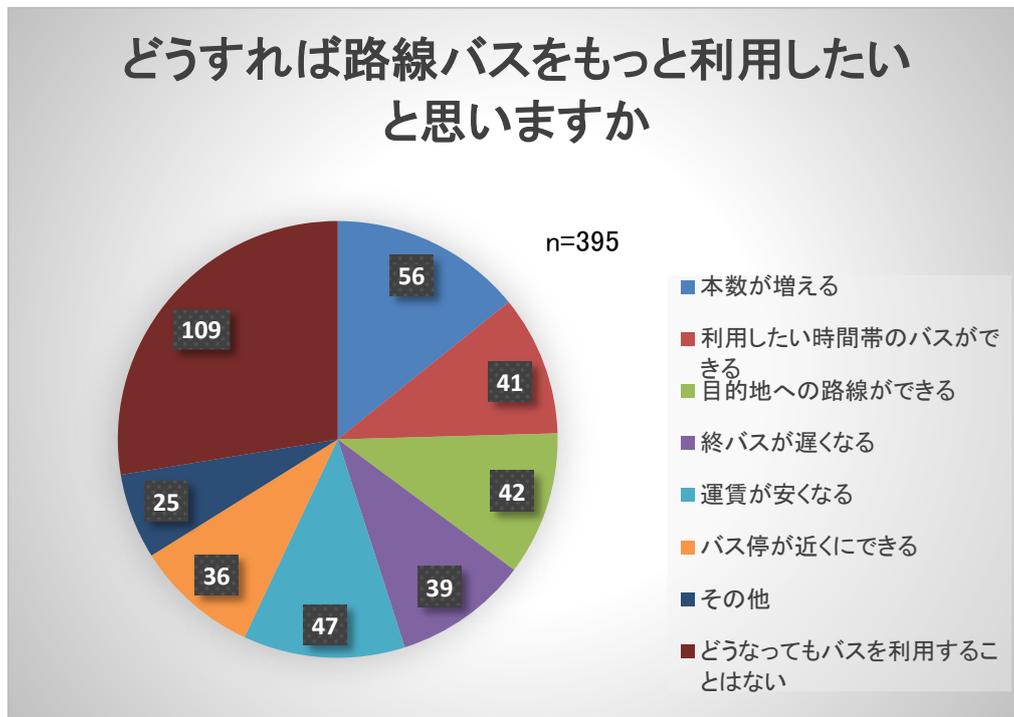


図 5-8

どうすれば路線バスをもっと利用したいかという問に対しては、「どうなってもバスを利用する事は無い」という回答が最も多かった。これを除くと、「本数が増える」が多く、次いで「利用したい時間帯のバスができる」「目的地への路線ができる」「終バスが遅くなる」「運賃が安くなる」の回答群が、横並びで見られる。なお、「その他」は自動車が運転できなくなったら利用するという回答が多かった。

なお、この問では具体的な改善案を聞いているのでその内容は別途集計する。

第6章 通院支援バスについて

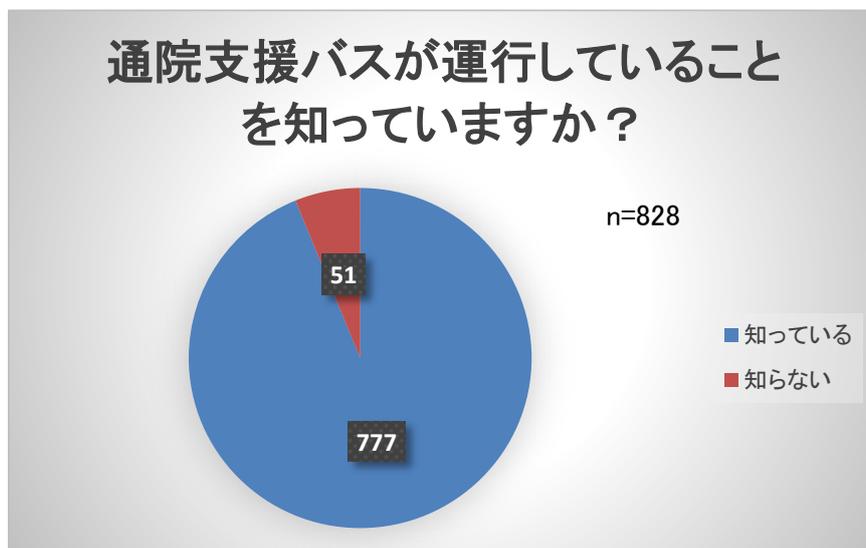


図 6-1

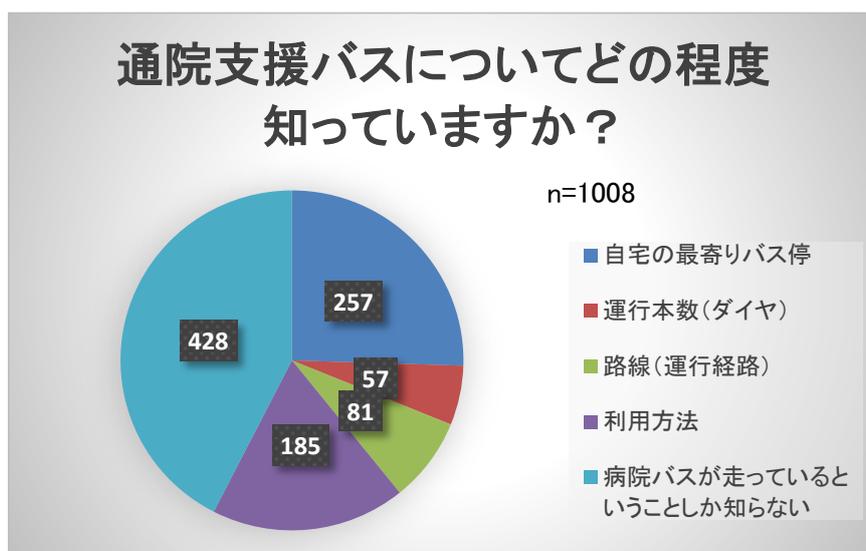


図 6-2

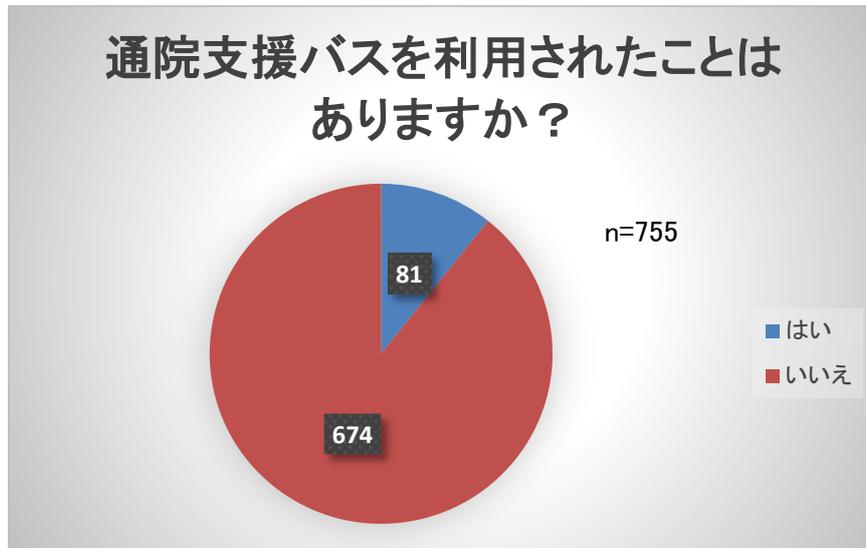


図 6-3

通院支援バスの運行状況については、圧倒的多数が運行している事を知っていると回答した。ただし、利用した事があるという回答は 15%程度だった。また、認知度は通院支援バスが走っているという回答が最も多かったが、それ以外では自宅の最寄りバス停と利用方法を知っている人が多かった。

第7章 公共交通への満足度

7.1 バス体系は満足か

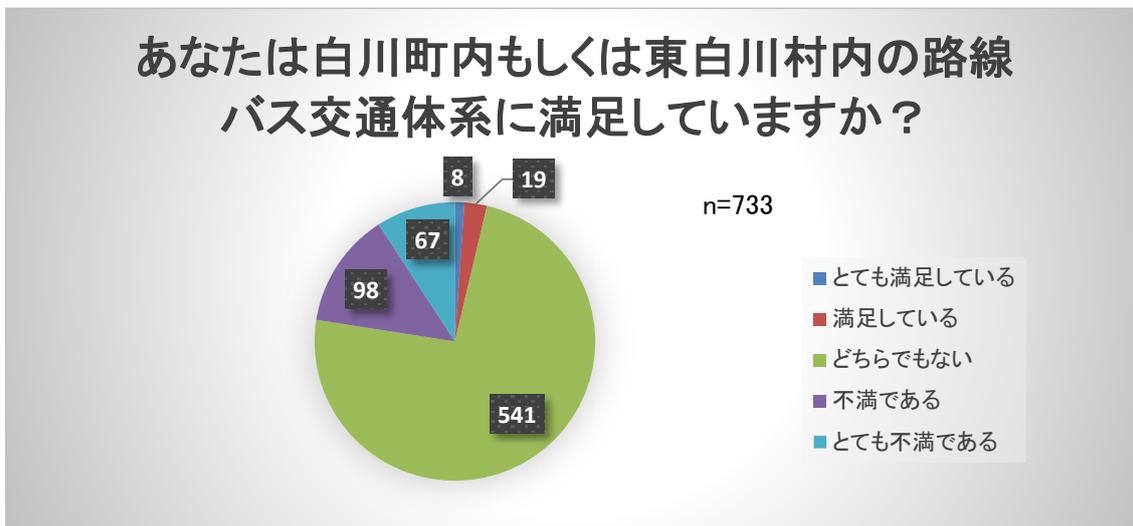


図 7-1

東白川村内の路線バス体系への満足度については、「どちらでもない」という回答が最も多かった。次いで「不満である」「とても不満である」という回答が続いている。一方で、「満足している」「とても満足している」の回答は非常に少なかった。

また、この回答で「不満である」「とても不満である」と回答すると次以降の複数の間に回答する必要がある為、バイアスが生じている可能性がある。

7.2 公共交通の利用しやすさ・しづらさ

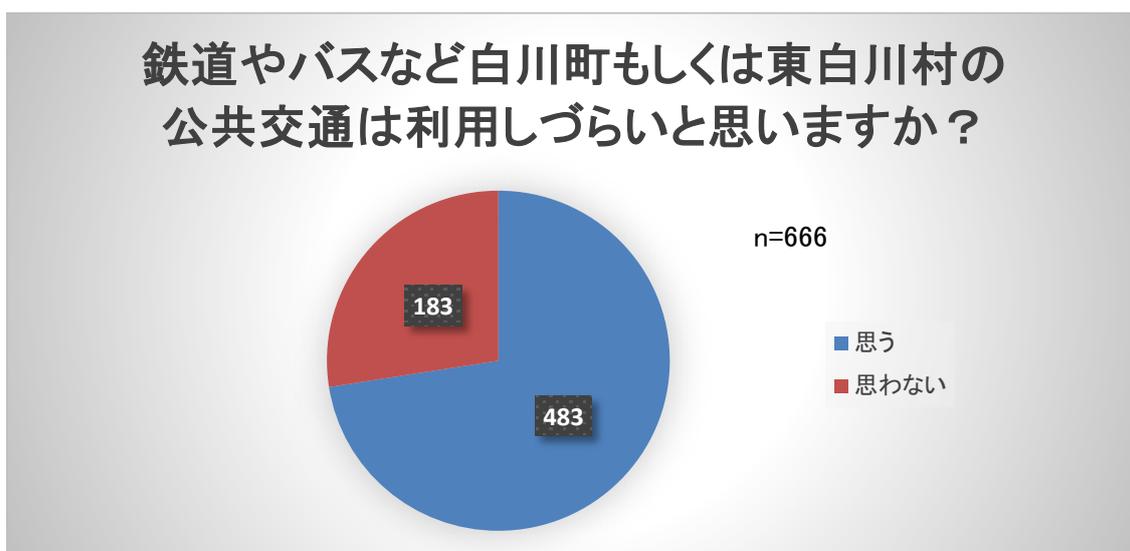


図 7-2

公共交通が利用しづらい理由は何ですか

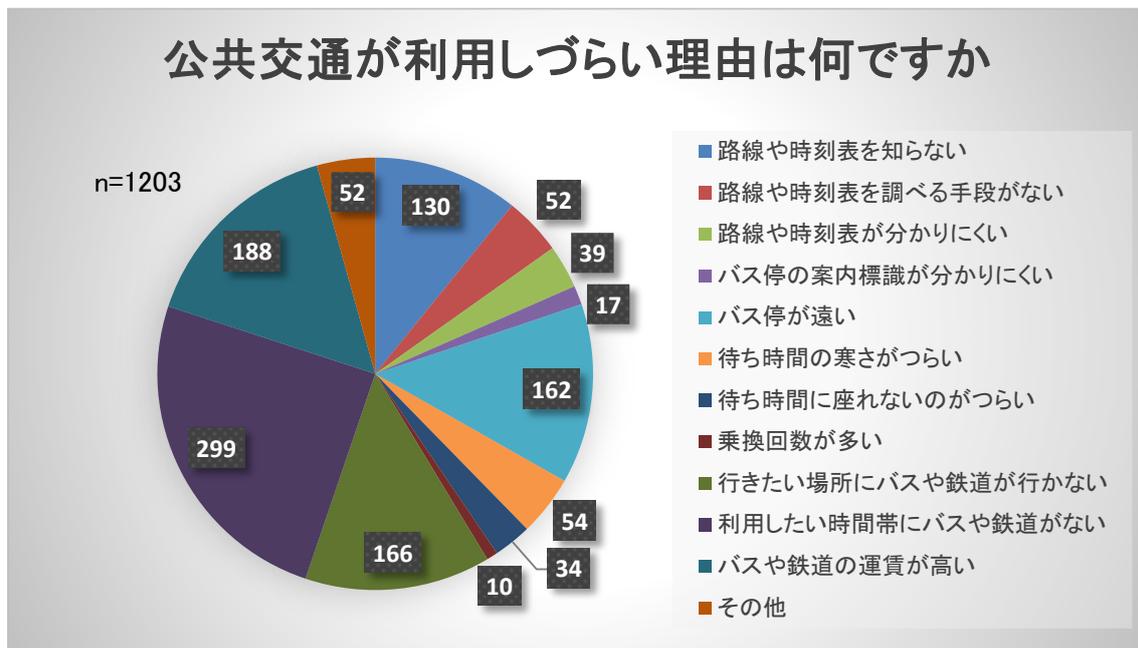


図 7-3

白川町・東白川村の公共交通体系に対しては、3/4 弱の回答者が利用しづらいと回答している。その最大の理由は「利用したい時間帯にバスや鉄道がない」で、次いで「バスの鉄道や運賃が高い」「行きたい場所にバスや鉄道で行けない」「バス停が遠い」などが続いている。バスのサービス水準が高くないことが、利用しづらい理由だと考えられる。

7.3 日常生活への影響

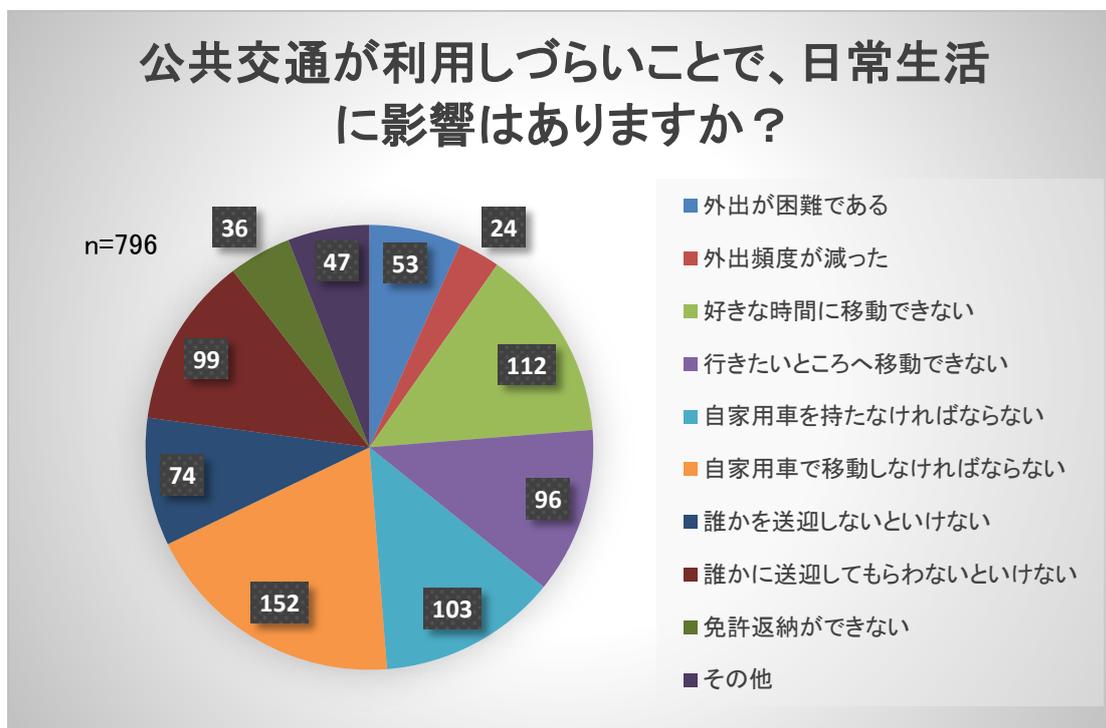


図 7-4

公共交通が利用しづらい事で日常生活に支障があるかという問には、「自家用車で移動しなければならない」が最も多かった。次いで「好きな時間に移動できない」「自家用車を持たなければならない」「誰かに送迎してもらわなければならない」「行きたいところへ移動できない」などの回答が目立っている。また、「誰かを送迎しなければならない」も一定数の回答があり、送迎が必要な人への対応が必要だと考えられる。

なお、「その他」はほとんどが自由記述欄にて「影響なし」という回答だった。

7.4 バスと鉄道の乗り継ぎ

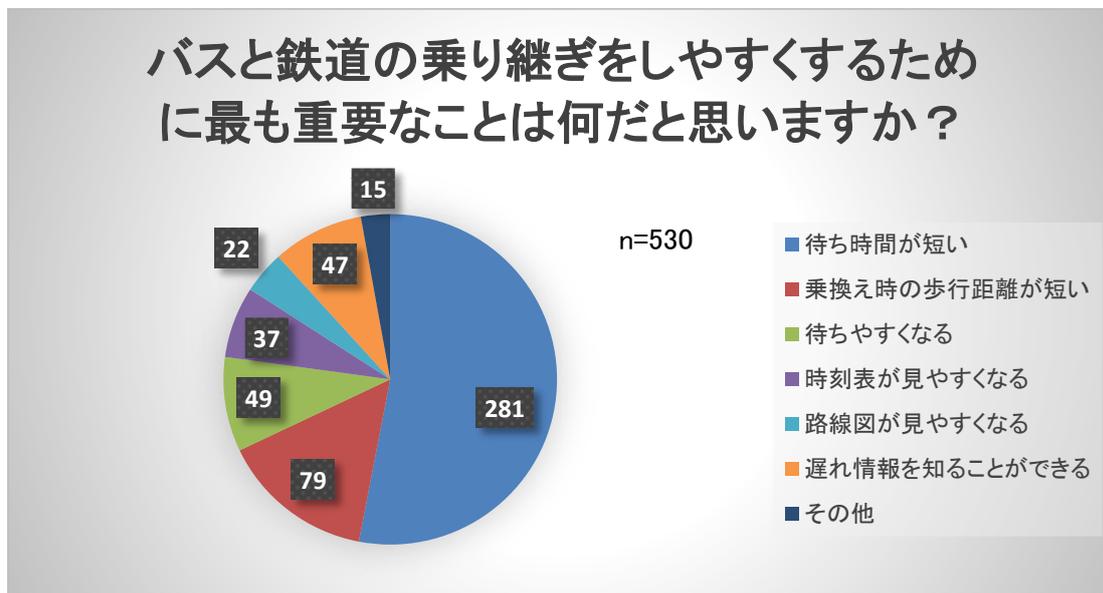


図 7-5

バスと鉄道の乗り継ぎをしやすいするために最も重要な事については、「待ち時間が短い」が半数以上で、圧倒的に多かった。さらに、「乗換え時の歩行距離が短い」が続いており、待ち時間の短縮及び待つ事の負担を軽減するような施策が必要であると考えられる。

第8章 高校生への通学支援制度

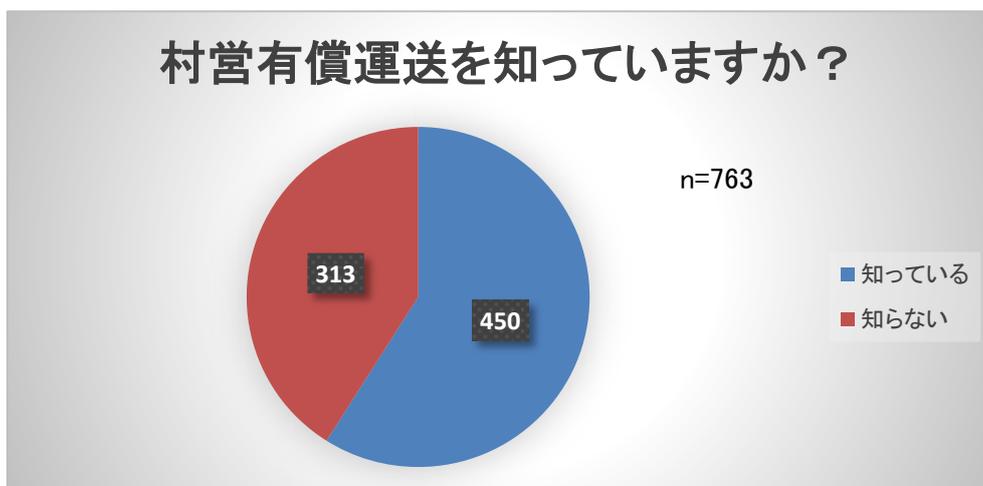


図 8-1

東白川村が行っている村営有償運送を知っているのは回答者の 2/3 弱である。この割合は、路線バスの土日祝運休を知っている回答者数とほぼ一致している。

第9章 公共交通への行政支援

9.1 支援額の妥当性

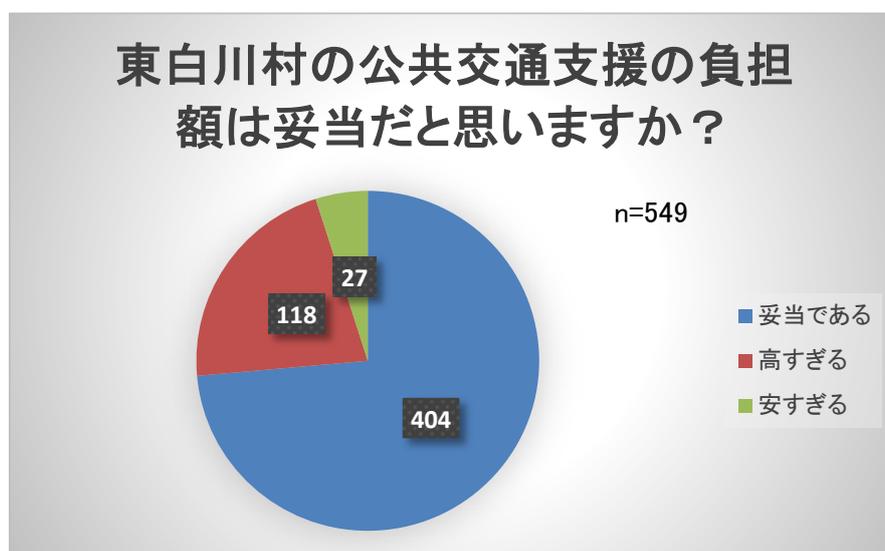


図 9-1

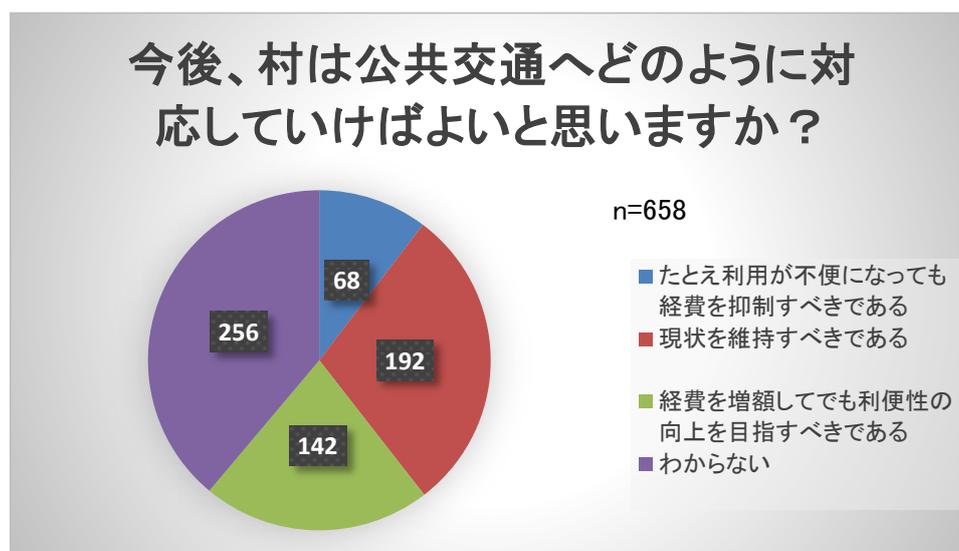


図 9-2

東白川村の公共交通支援の額については、妥当であるという回答が全体の 3/4 弱を占めている。一方で、今後の追加支出については、「わからない」が最も多く、これを除けば「現状を維持すべきである」が最も多い。一方で、「経費を増額してでも利便性の向上を目指すべきである」も比較的多く見られる。

なお、公共交通への支出については、実際には地方交付税交付金など様々な財政上の措置がなされており直接住民 1 人当たりが問題文に書かれた金額を負担しているわけではないが、そのような実情は解説していないので、負担額に関する回答にはバイアスが生じて

いる可能性が高い点に留意する必要がある。

第10章 属性

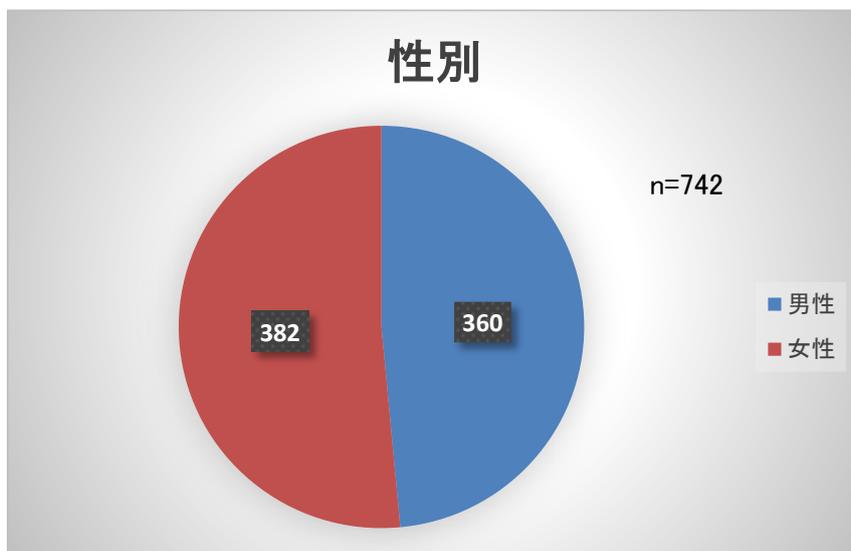


図 10-1

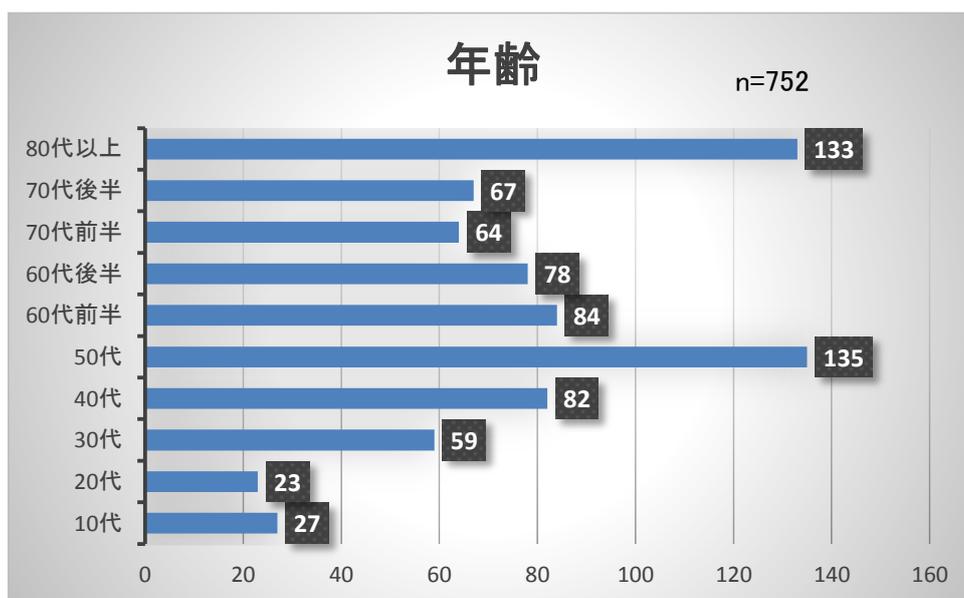


図 10-2

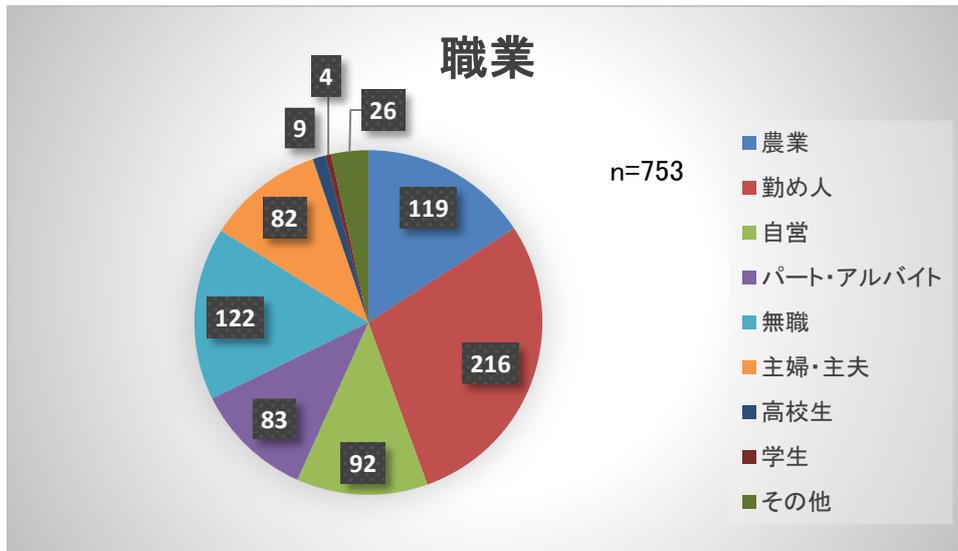


図 10-3

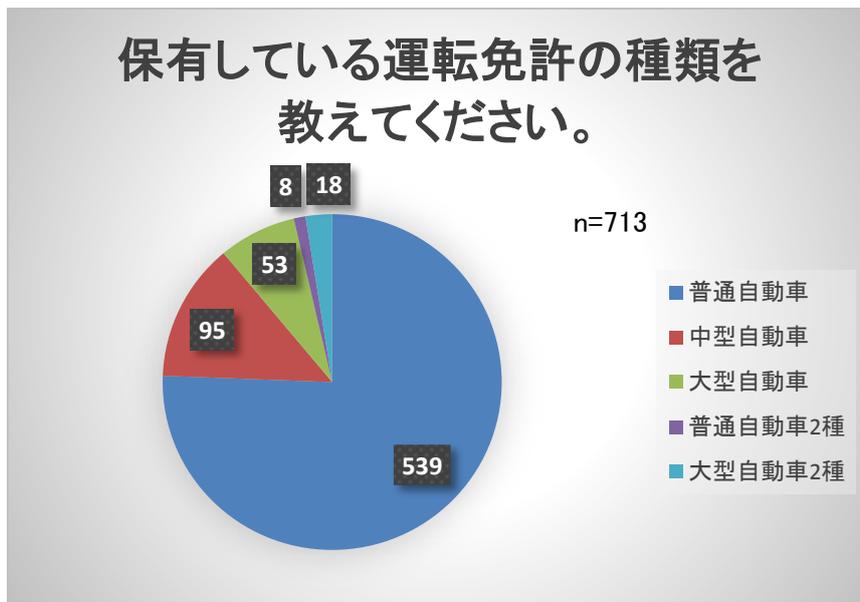


図 10-4

表 10-1

	10代	20代	30代	40代	50代	60代 前半	60代 後半	70代 前半	70代 後半	80代 以上
運転免許を持っている	4	23	58	81	134	81	73	51	45	57
かつて運転免許を持っているが、返納する	0	0	0	0	0	0	2	6	6	16
運転免許を持ったことがない	17	0	1	1	1	2	2	6	15	52

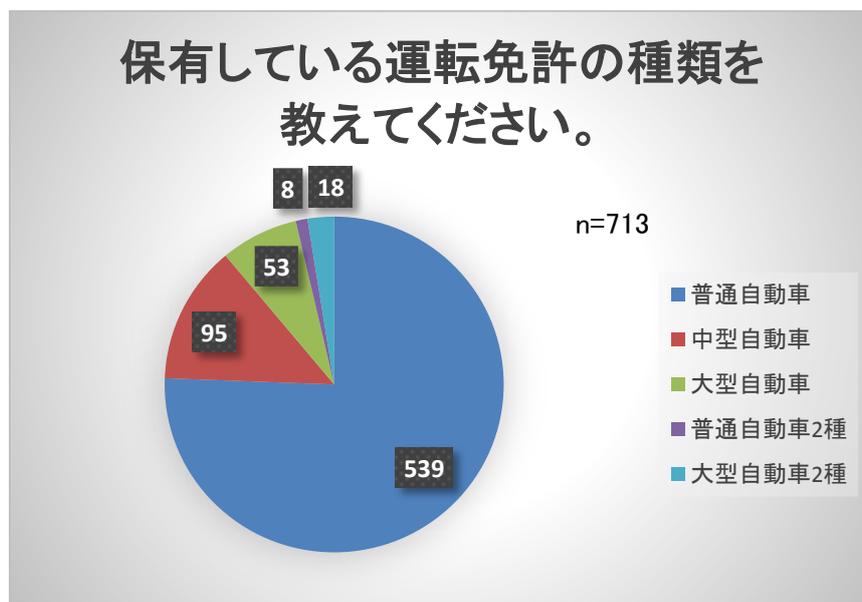


図 10-5

回答者は、3/4 程度が運転免許を保有している。保有する免許の種類は普通自動車運転免許が圧倒的に多いが、普通自動車 2 種運転免許、大型自動車 2 種運転免許保有者も若干存在する。ただし、80 代以上では 68 人が運転免許を保有しておらず、これらの人への移動サービスの対策が必要である。

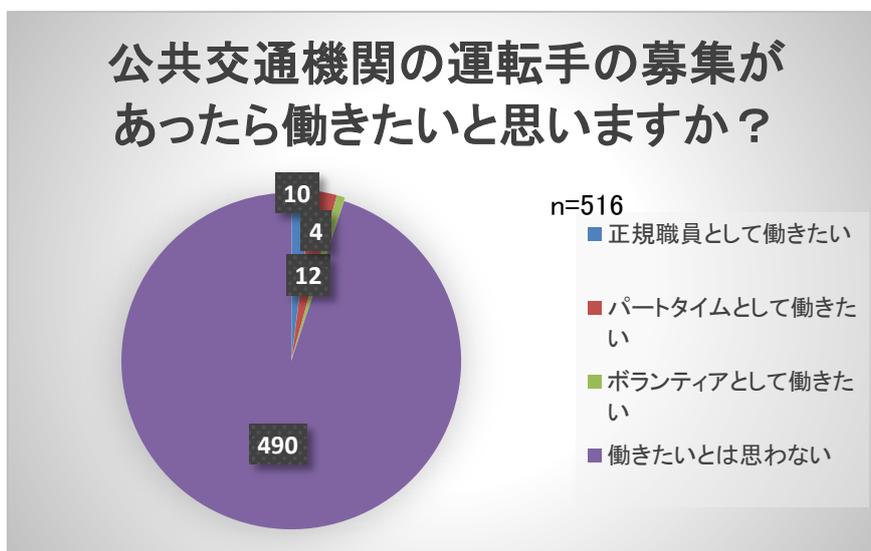


図 10-6

公共交通機関の運転手として働きたいかという問に対しては、「働きたいとは思わない」が圧倒的に多い。一方で、「働きたい」という回答者が少ないながらも存在し、「正規職員

として働きたい」が10人、「パートタイムとして働きたい」が4人、「ボランティアとして働きたい」が12人が見られる。

表 10-2

	普通自動車	中型自動車	大型自動車	普通自動車 2種	大型自動車 2種
正規職員として働きたい	6	5	4	0	1
パートタイムとして働きたい	12	3	4	1	4
ボランティアとして働きたい	2	2	1	0	1
働きたいとは思わない	427	71	35	3	7

表 10-3

	10代	20代	30代	40代	50代	60代 前半	60代 後半	70代 前半	70代 後半	80代 以上
正規職員として働きたい	0	1	2	3	1	2	0	0	1	1
パートタイムとして働きたい	0	0	0	2	4	1	2	2	1	0
ボランティアとして働きたい	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
働きたいとは思わない	8	18	50	61	117	66	54	38	26	38

「保有する免許の種類」及び「運転手として働きたいか」についてと、「年齢」と「運転手として働きたいか」についてクロス集計を行った。その結果、2種免許保有者で働きたいという回答が見られる事から、これらの希望者をより深く分析する必要がある。

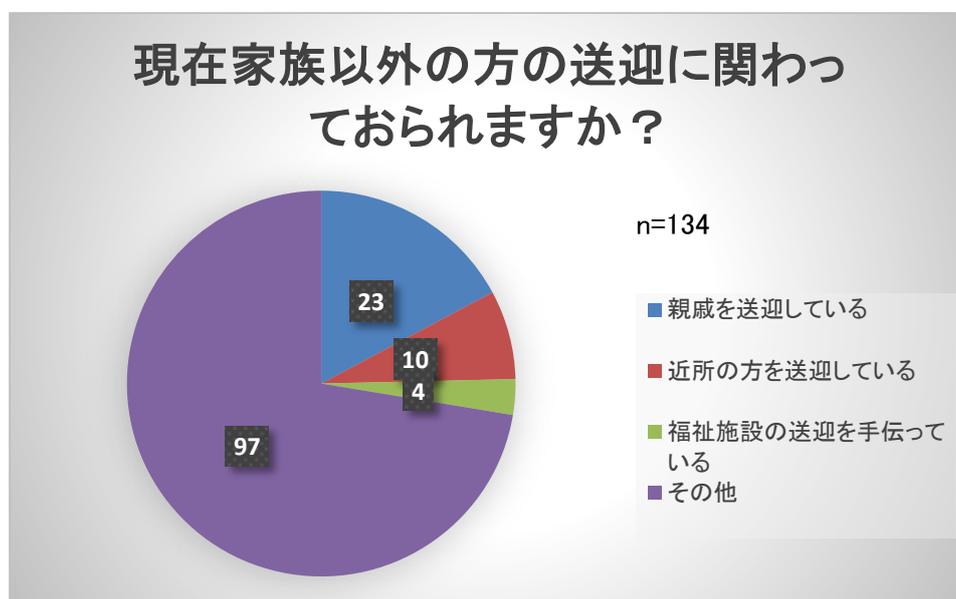


図 10-7

家族以外の送迎に関わっているかという問に対しては、「その他」で自由記述欄に「関わっていない」という回答をした人が最も多いが、全体としては送迎に関わっている人は少ない。

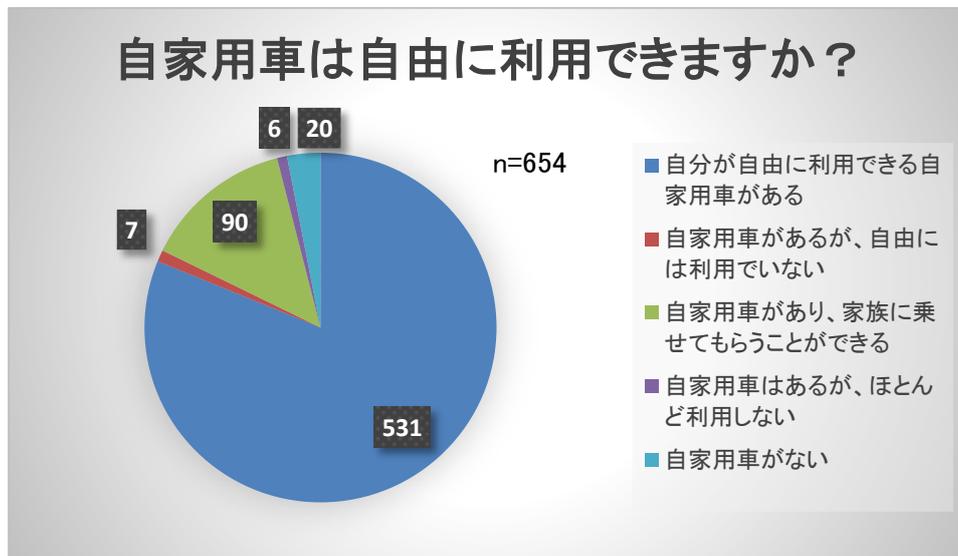


図 10-8

表 10-4

	10代	20代	30代	40代	50代	60代 前半	60代 後半	70代 前半	70代 後半	80代 以上
自分（自分）が自由に利用できる自家用車がある	3	19	50	73	121	61	64	40	39	49
自家用車があるが、自由には利用でない	0	0	2	0	0	0	2	0	2	1
自家用車があり、家族にらせてもらうことができ	12	0	2	1	0	3	3	9	12	46
自家用車はあるが、ほとんど利用しない	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3
自家用車がない	1	0	0	0	0	1	1	1	6	10

自家用車は、80%程度が「自由に利用できる」という事が分かったが、一方で「自家用車はあるが、ほとんど利用しない」「自家用車がない」という回答者もいる。東白川村では高齢者で自家用車が無いという人は白川町よりは少ないが、一方で80代以上でも自分が利用できる自動車を持っている人は多く、これらの人を公共交通利用に誘導できるような施策と移動サービスが必要である。