

海田町の地域公共交通に関する住民アンケート調査・ふれあいバス利用者調査等の各種調査結果に関する概要

各種調査の概要について

調査概要

令和2年3月に策定した「海田町地域公共交通網形成計画」の更新、町内循環バス（ふれあいバス）等の取り組みの検討に向け、以下の調査を実施した。

項目	調査内容
海田町の地域公共交通に関する住民アンケート調査	■調査対象 海田町にお住まいの満15歳以上の方 ■調査方法 郵送配布：2500部 ■調査期間 8月5日発送 ～ 8月30日（金）まで
海田町町内循環コミュニティバス（ふれあいバス）利用者アンケート調査	■調査対象 海田町町内循環コミュニティバス利用者 ■調査方法 バス車内留め置き OD調査実施日に調査員より配布。 ■調査期間 8月19日（月） ～ 9月20日（金）まで
OD調査（起終点調査）	■調査対象 ふれあいバス利用者 （南北ルート、始バス ～ 終バスの全便対象） ■調査方法 調査員がバス車内に乗り込み、乗降状況（OD）を把握。併せて、利用者の属性を目視等判定。 ■調査日 8月26日（月）、8月27日（火）、9月20日（金）

回収状況

項目	調査内容
海田町の地域公共交通に関する 住民アンケート調査	■配布枚数 郵送配布：2500 部 ■回収枚数 1019 部（回収率：40.8%） （郵送回答：851 部、WEB 回答：168 部）
海田町町内循環コミュニティバス （ふれあいバス）利用者アンケート調査	■配布枚数（387 部） バス車内留め置き（北：48 部、南：125 部） 0D 調査実施日に配布（北：57 部、南：157 部） ■回収数 119 部（北ルート：40 南ルート：79） （回収率：30.7%）

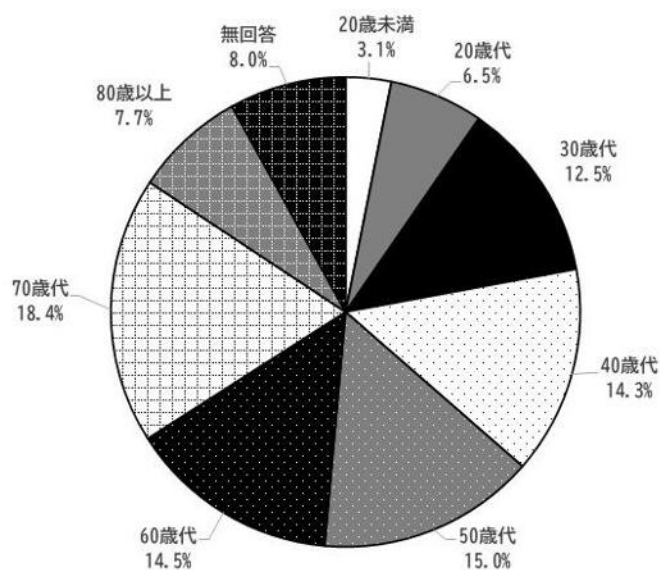
調査結果の概要

【住民アンケートより】

○回答者の基本属性

【年代】

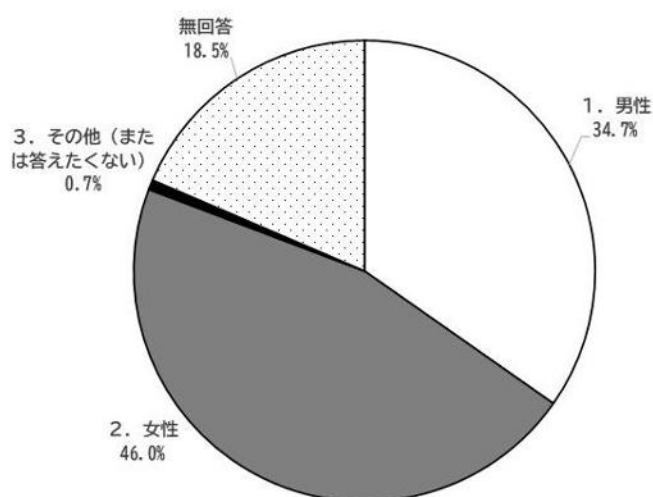
図表：年代



選択肢	回答数	比率
20歳未満	32	3.1%
20歳代	66	6.5%
30歳代	127	12.5%
40歳代	146	14.3%
50歳代	153	15.0%
60歳代	148	14.5%
70歳代	187	18.4%
80歳以上	78	7.7%
無回答	82	8.0%
総計	1019	100.0%

【性別】

図表：性別

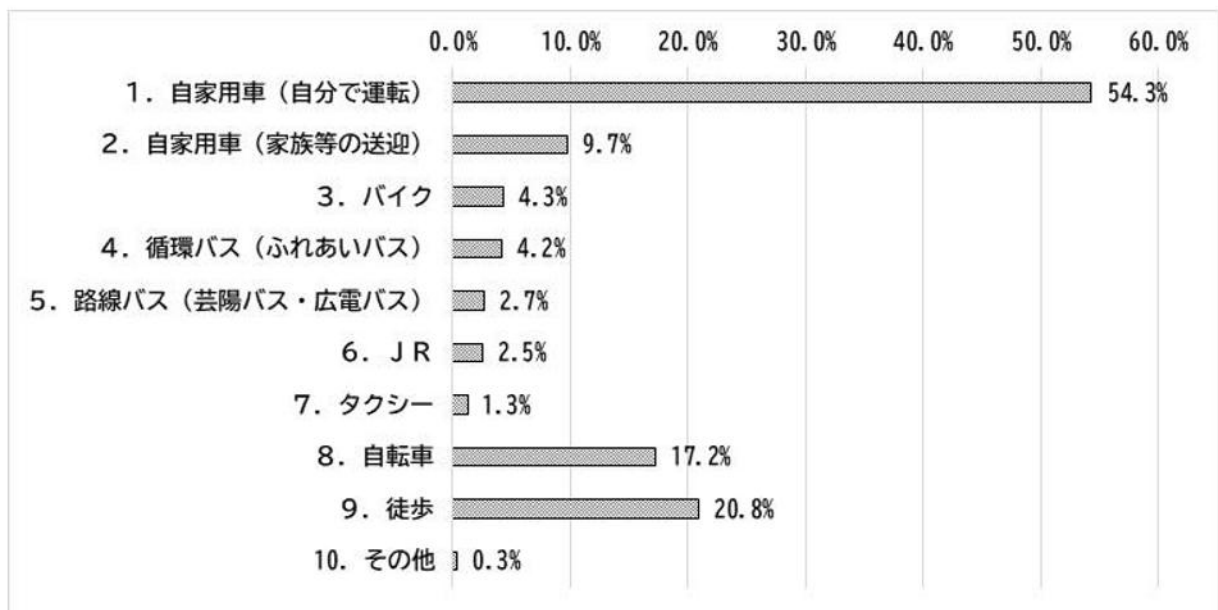


選択肢	回答数	比率
1. 男性	354	34.7%
2. 女性	469	46.0%
3. その他（または答えたくない）	7	0.7%
無回答	189	18.5%
総計	1019	100.0%

○普段の移動手段

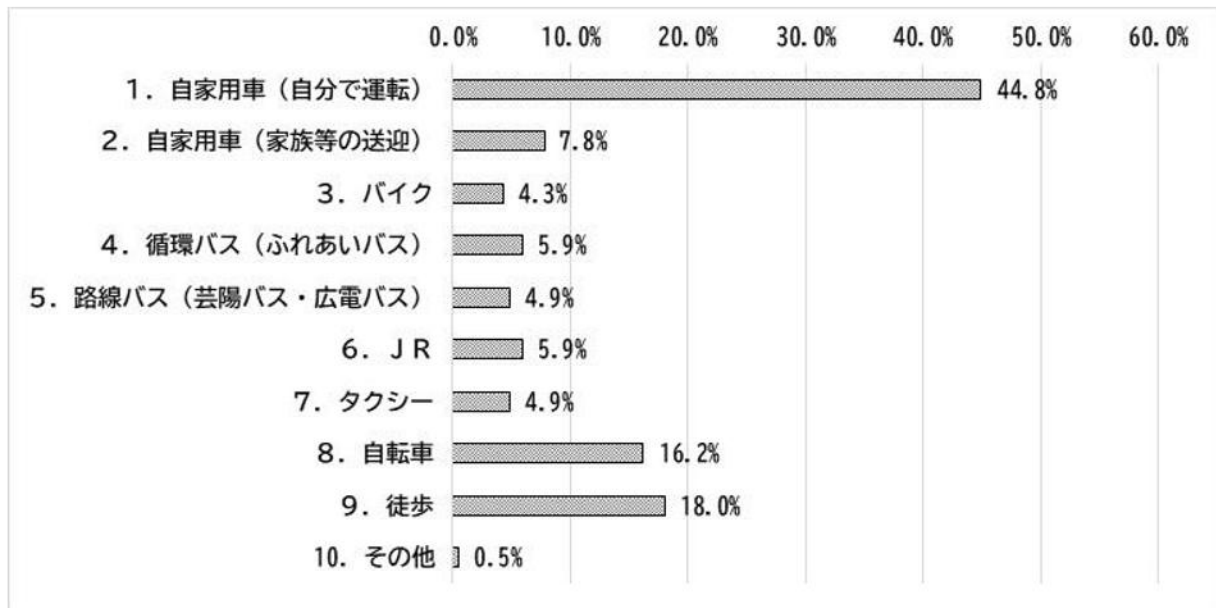
- 町民の主要な移動手段は、主に自家用車（自分で運転）となっている。
- 目的によって多少前後するが約5割が、いずれの目的でも自家用車（自分で運転）と回答している。
- ふれあいバスの利用は5%前後となっている。

図表：買い物で利用する移動手段



選択肢	回答数	比率
1. 自家用車（自分で運転）	521	54.3%
2. 自家用車（家族等の送迎）	93	9.7%
3. バイク	41	4.3%
4. 循環バス（ふれあいバス）	40	4.2%
5. 路線バス（芸陽バス・広電バス）	26	2.7%
6. JR	24	2.5%
7. タクシー	12	1.3%
8. 自転車	165	17.2%
9. 徒歩	200	20.8%
10. その他	3	0.3%

図表：通院で利用する移動手段

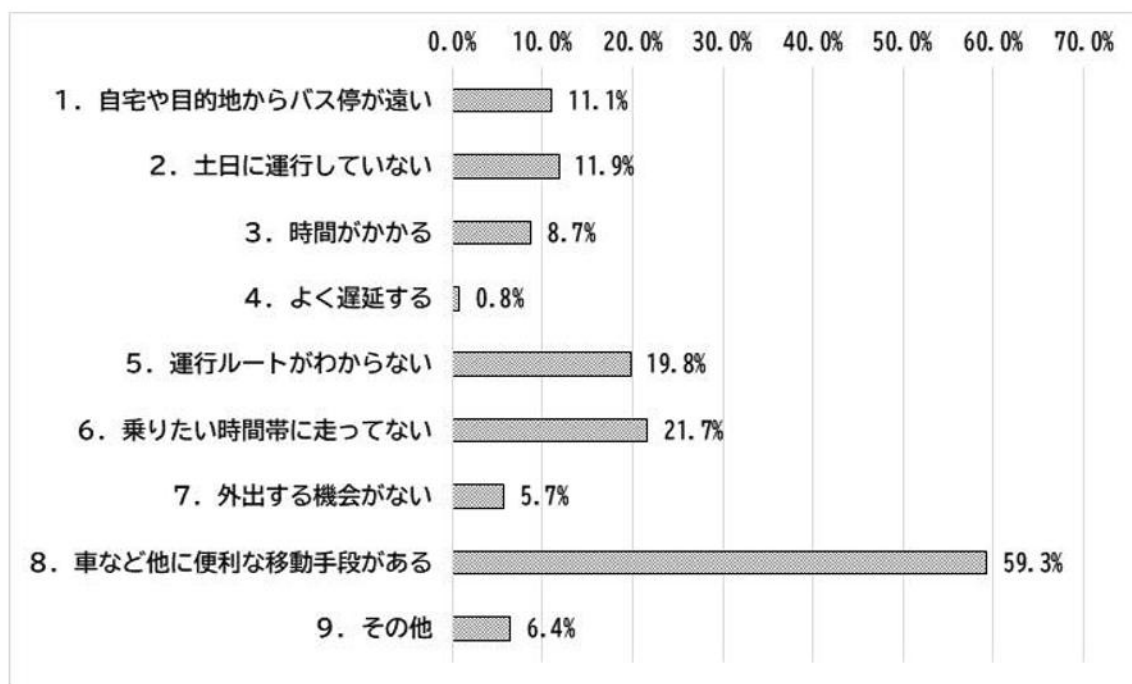


選択肢	回答数	比率
1. 自家用車（自分で運転）	294	44.8%
2. 自家用車（家族等の送迎）	51	7.8%
3. バイク	28	4.3%
4. 循環バス（ふれあいバス）	39	5.9%
5. 路線バス（芸陽バス・広電バス）	32	4.9%
6. JR	39	5.9%
7. タクシー	32	4.9%
8. 自転車	106	16.2%
9. 徒歩	118	18.0%
10. その他	3	0.5%

○ふれあいバスを利用しない理由

- 「車など他に便利な移動手段がある」が59.3%と最も割合が高い。
- 次いで、「乗りたい時間帯に走ってない」、「運行ルートがわからない」となっている。

図表：ふれあいバスを利用しない理由

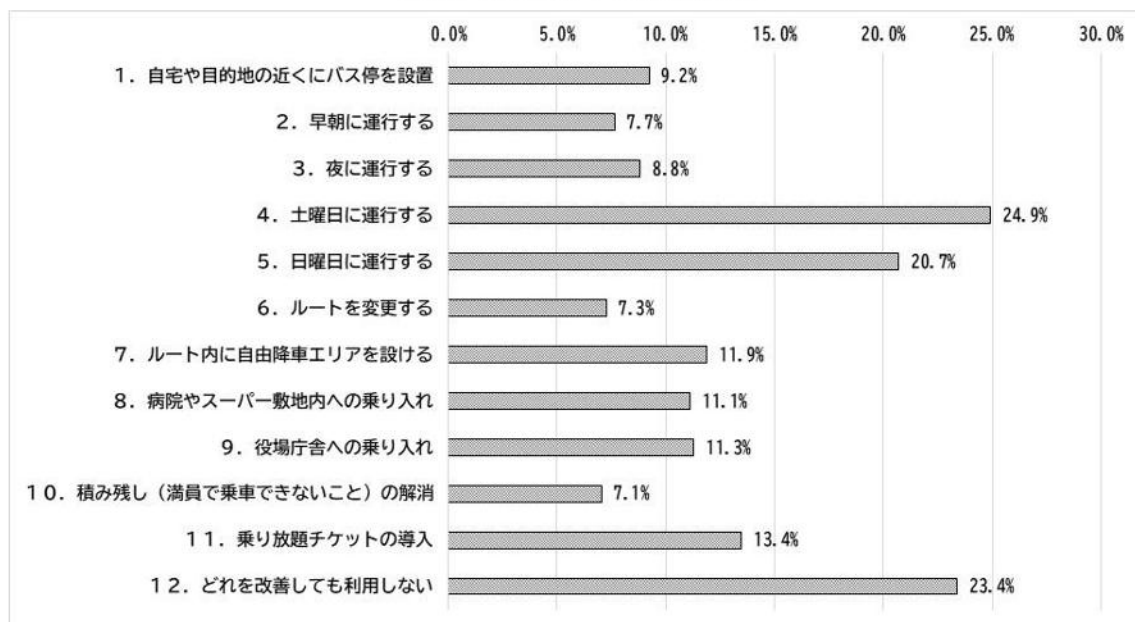


選択肢	回答数	比率
1. 自宅や目的地からバス停が遠い	95	11.1%
2. 土日に運行していない	102	11.9%
3. 時間がかかる	75	8.7%
4. よく遅延する	7	0.8%
5. 運行ルートがわからない	170	19.8%
6. 乗りたい時間帯に走ってない	186	21.7%
7. 外出する機会がない	49	5.7%
8. 車など他に便利な移動手段がある	509	59.3%
9. その他	55	6.4%

○ふれあいバスの改善案

- 「土曜に運行する」が、24.9%で最も高くなっている。

図表：ふれあいバスの改善案

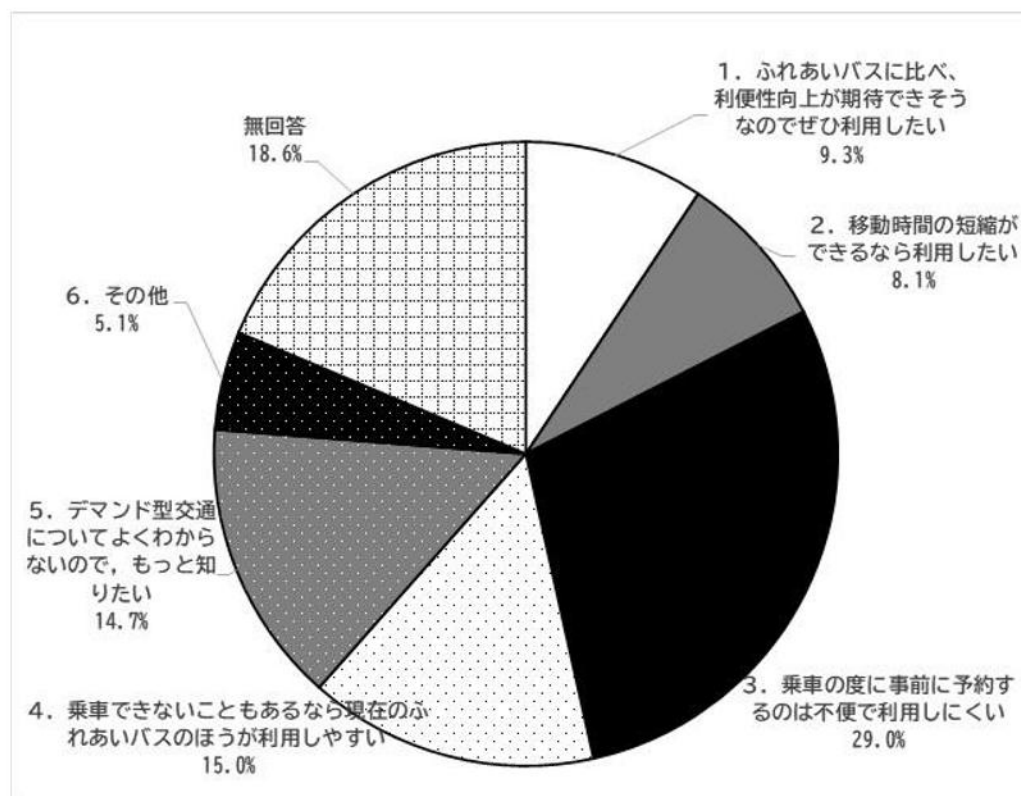


選択肢	回答数	比率
1. 自宅や目的地の近くにバス停を設置	94	9.2%
2. 早朝に運行する	78	7.7%
3. 夜に運行する	90	8.8%
4. 土曜日に運行する	254	24.9%
5. 日曜日に運行する	211	20.7%
6. ルートを変更する	74	7.3%
7. ルート内に自由降車エリアを設ける	121	11.9%
8. 病院やスーパー敷地内への乗り入れ	113	11.1%
9. 役場庁舎への乗り入れ	115	11.3%
10. 積み残し（満員で乗車できないこと）の解消	72	7.1%
11. 乗り放題チケットの導入	137	13.4%
12. どれを改善しても利用しない	238	23.4%

○デマンド型交通とふれあいバスの比較

- 事前予約を不便と感じるとの回答が 29.0%と最も高くなった。全体的に、ふれあいバスの方が便利と感じる方の方が多い傾向にあった。
- デマンド型交通について知りたいとの回答も 14.7%であった。

図表：ふれあいバスとデマンド型交通の比較



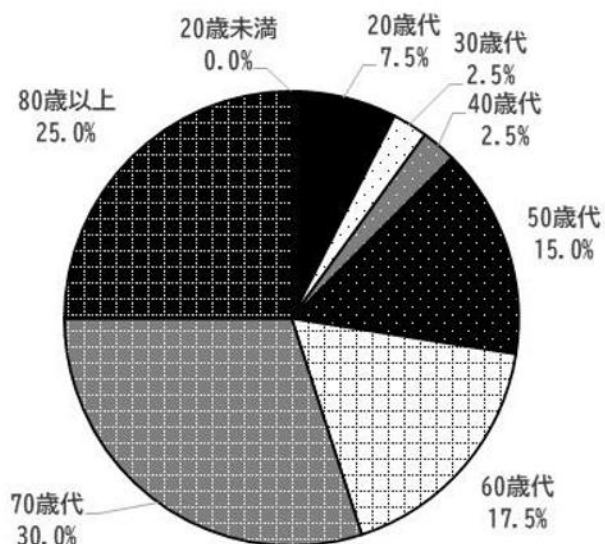
選択肢	回答数	比率
1. ふれあいバスに比べ、利便性向上が期待できそうなのでぜひ利用したい	95	9.3%
2. 移動時間の短縮ができるなら利用したい	83	8.1%
3. 乗車の度に事前に予約するのは不便で利用しにくい	296	29.0%
4. 乗車できないこともあるなら現在のふれあいバスのほうが利用しやすい	153	15.0%
5. デマンド型交通についてよくわからないので、もっと知りたい	150	14.7%
6. その他	52	5.1%
無回答	190	18.6%

【利用者アンケートより】

○回答者の基本属性

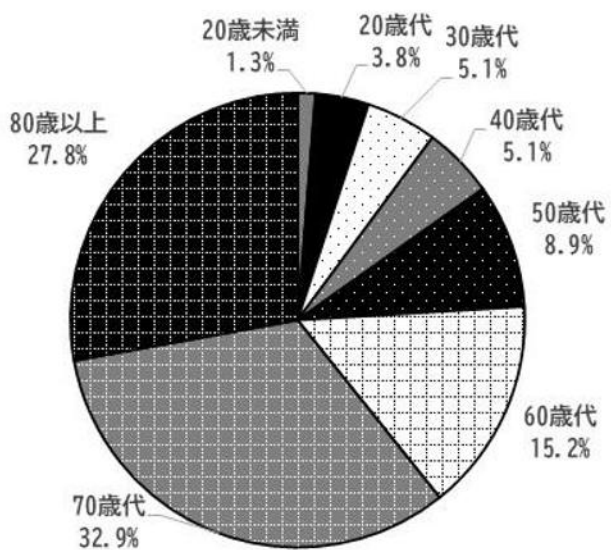
【年代】

図表：年代（北ルート）



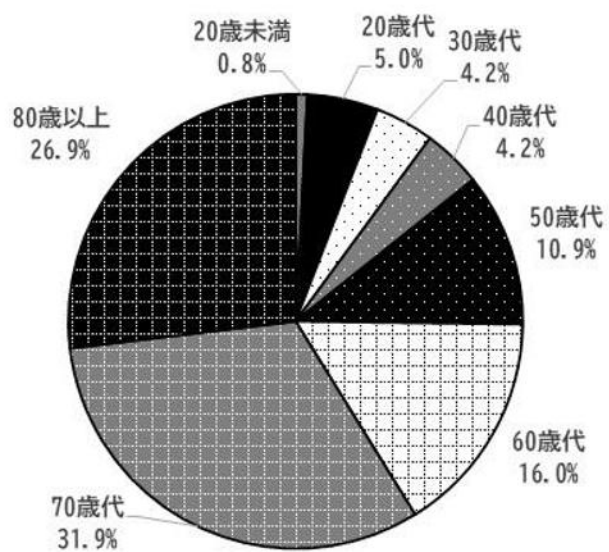
年代	回答数	比率
20歳未満	0	0.0%
20歳代	3	7.5%
30歳代	1	2.5%
40歳代	1	2.5%
50歳代	6	15.0%
60歳代	7	17.5%
70歳代	12	30.0%
80歳以上	10	25.0%
総計	40	100%

図表：年代（南ルート）



年代	回答数	比率
20歳未満	1	1.3%
20歳代	3	3.8%
30歳代	4	5.1%
40歳代	4	5.1%
50歳代	7	8.9%
60歳代	12	15.2%
70歳代	26	32.9%
80歳以上	22	27.8%
総計	79	100%

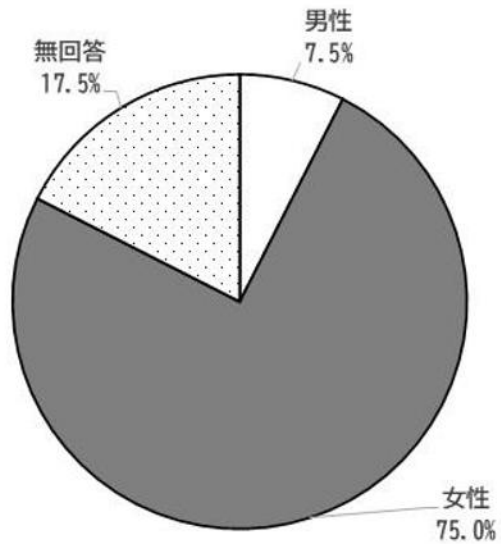
図表：年代（南北合計）



年代	回答数	比率
20歳未満	1	0.8%
20歳代	6	5.0%
30歳代	5	4.2%
40歳代	5	4.2%
50歳代	13	10.9%
60歳代	19	16.0%
70歳代	38	31.9%
80歳以上	32	26.9%
総計	119	100%

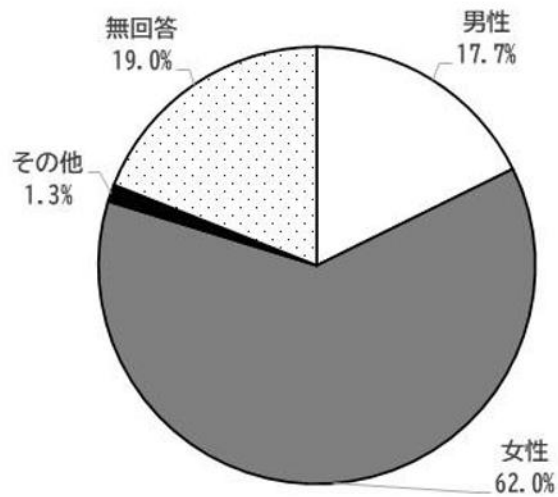
【性別】

図表：性別（北ルート）



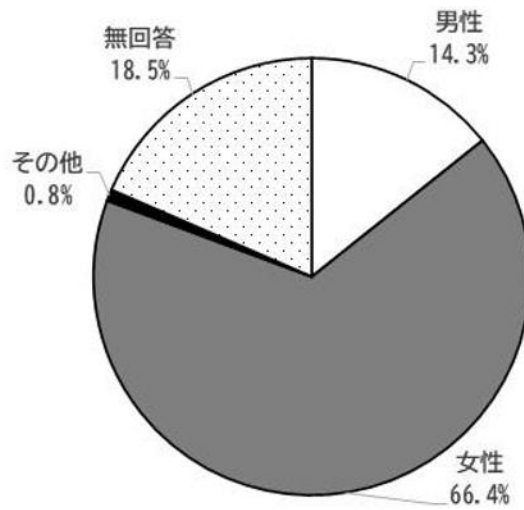
性別	回答数	比率
男性	3	7.5%
女性	30	75.0%
その他	0	0.0%
無回答	7	17.5%
総計	40	100%

図表：性別（南ルート）



性別	回答数	比率
男性	14	17.7%
女性	49	62.0%
その他	1	1.3%
無回答	15	19.0%
総計	79	100%

図表：性別（南北合計）

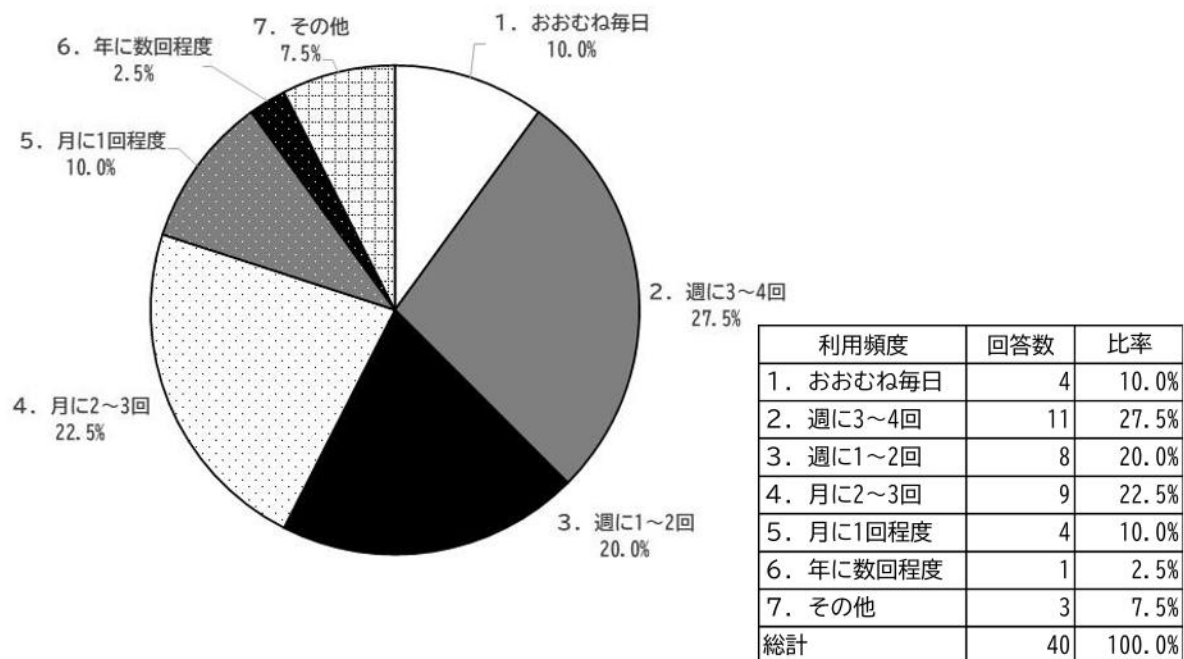


性別	回答数	比率
男性	17	14.3%
女性	79	66.4%
その他	1	0.8%
無回答	22	18.5%
総計	119	100%

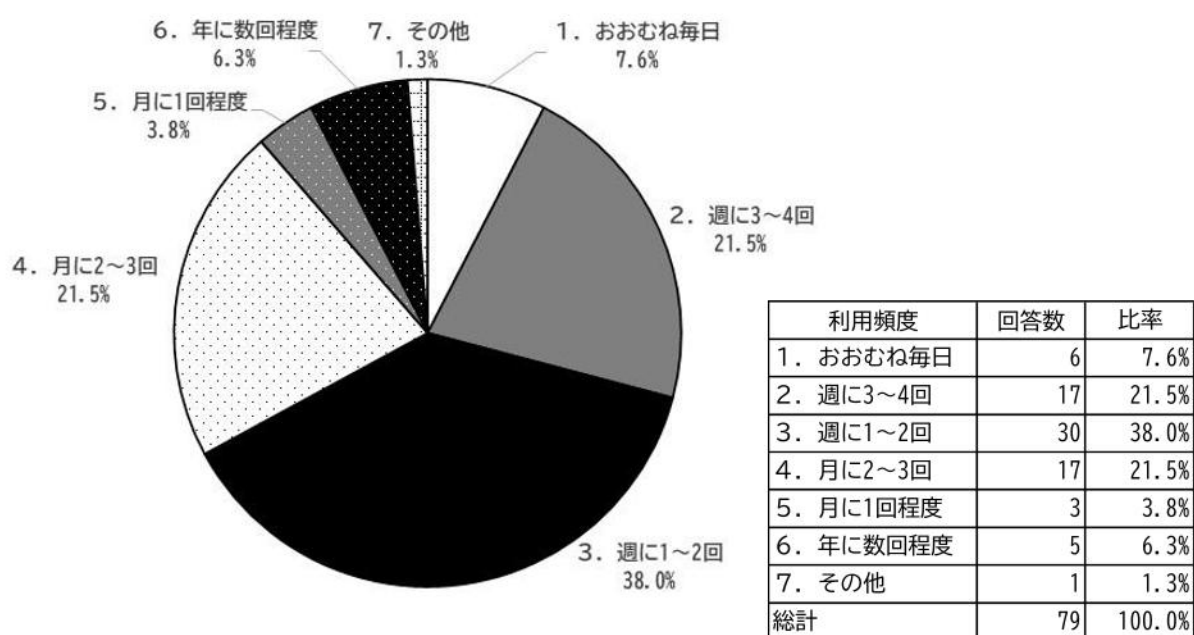
○利用頻度

- 利用頻度で最も高い割合は、北ルート：「週に3～4回」27.5%、南ルート：「週に1～2回」38.0%となっている。

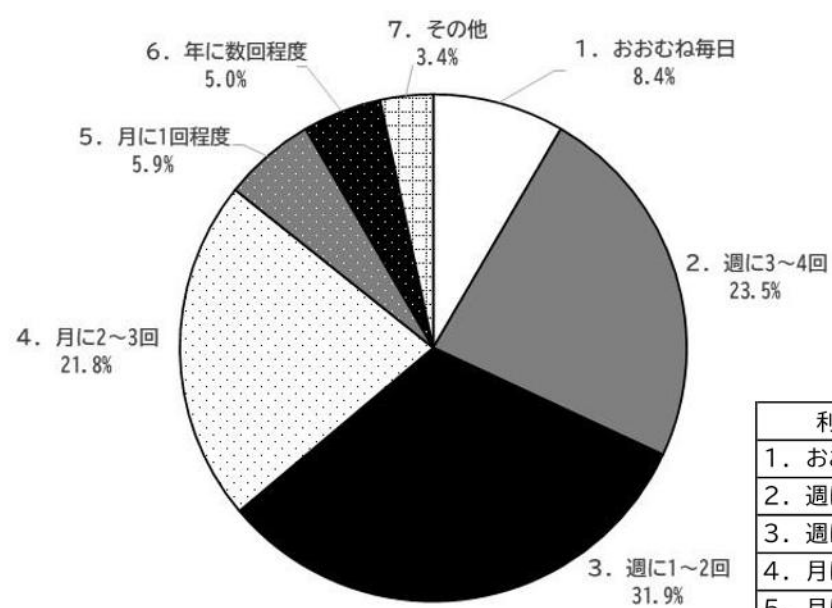
図表：利用頻度（北ルート）



図表：利用頻度（南ルート）



図表：利用頻度（南北合計）

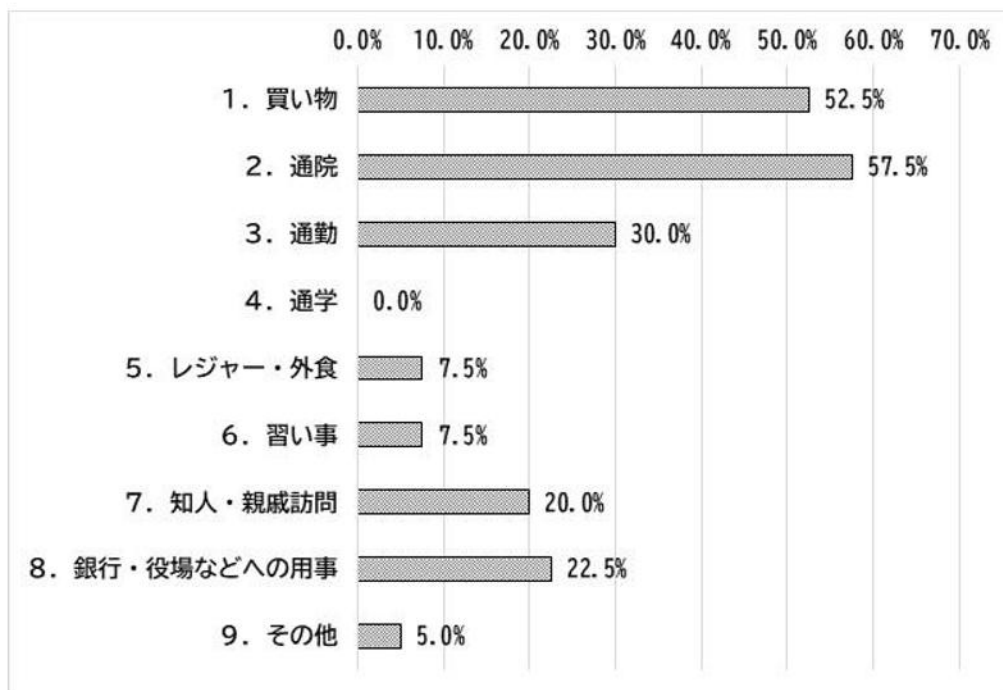


利用頻度	回答数	比率
1. おおむね毎日	10	8.4%
2. 週に3~4回	28	23.5%
3. 週に1~2回	38	31.9%
4. 月に2~3回	26	21.8%
5. 月に1回程度	7	5.9%
6. 年に数回程度	6	5.0%
7. その他	4	3.4%
総計	119	100.0%

○利用目的

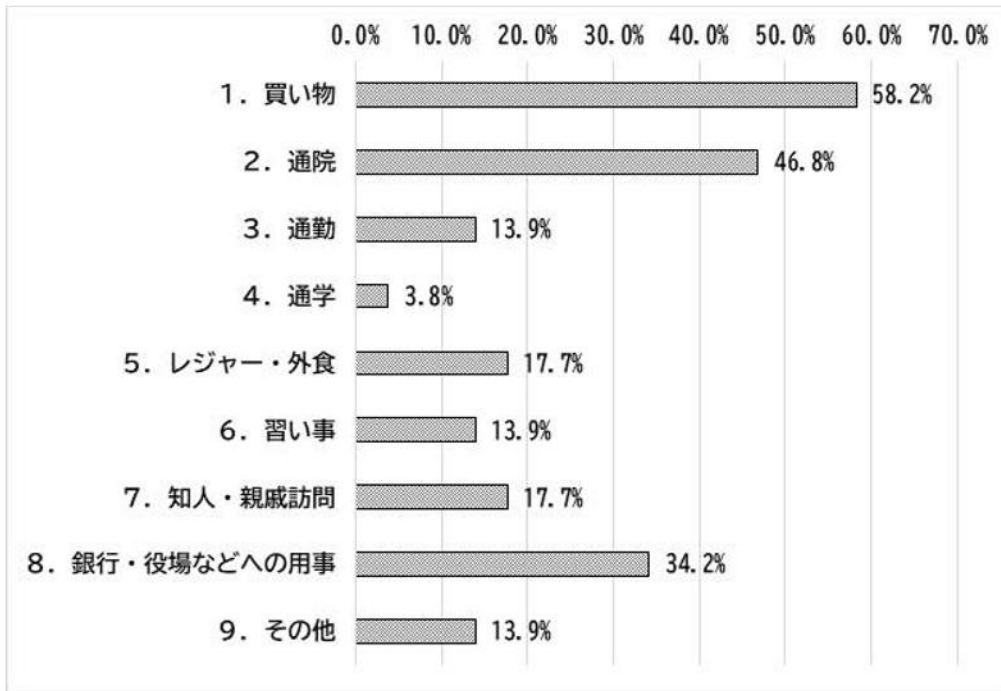
- 利用目的では、北ルート、南ルートともに「買い物」、「通院」での利用割合が高くなっている。
- 北ルートでは「通勤」、南ルートでは「銀行・役場等への用事」の割合も高い。

図表：利用目的（北ルート）



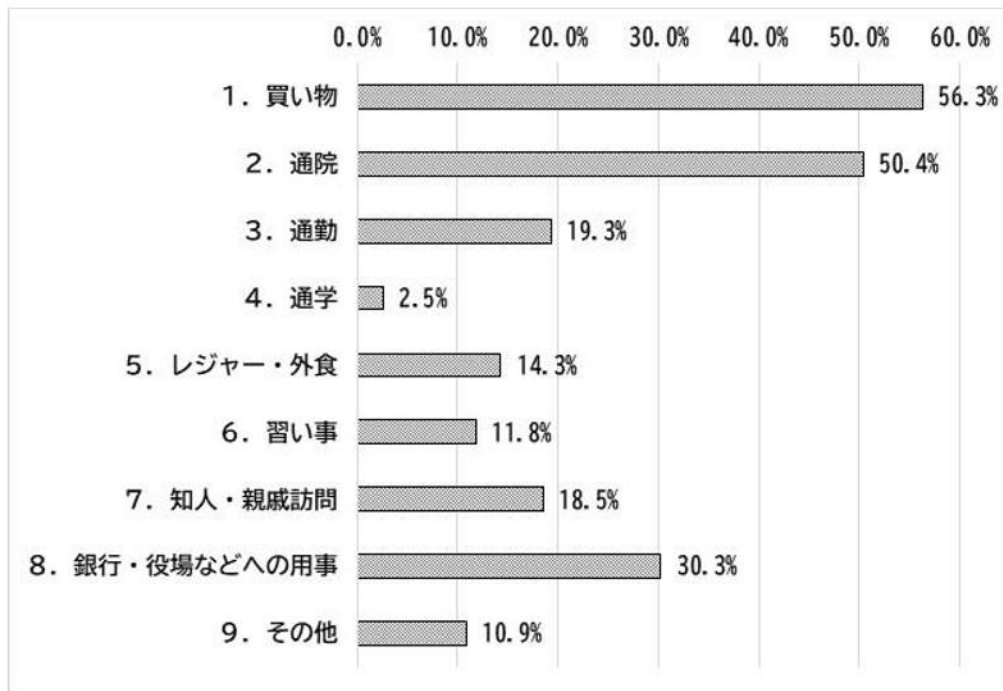
利用目的	回答数	比率
1. 買い物	21	52.5%
2. 通院	23	57.5%
3. 通勤	12	30.0%
4. 通学	0	0.0%
5. レジャー・外食	3	7.5%
6. 習い事	3	7.5%
7. 知人・親戚訪問	8	20.0%
8. 銀行・役場などへの用事	9	22.5%
9. その他	2	5.0%

図表：利用目的（南ルート）



利用目的	回答数	比率
1. 買い物	46	58.2%
2. 通院	37	46.8%
3. 通勤	11	13.9%
4. 通学	3	3.8%
5. レジャー・外食	14	17.7%
6. 習い事	11	13.9%
7. 知人・親戚訪問	14	17.7%
8. 銀行・役場などへの用事	27	34.2%
9. その他	11	13.9%

図表：利用目的（南北合計）



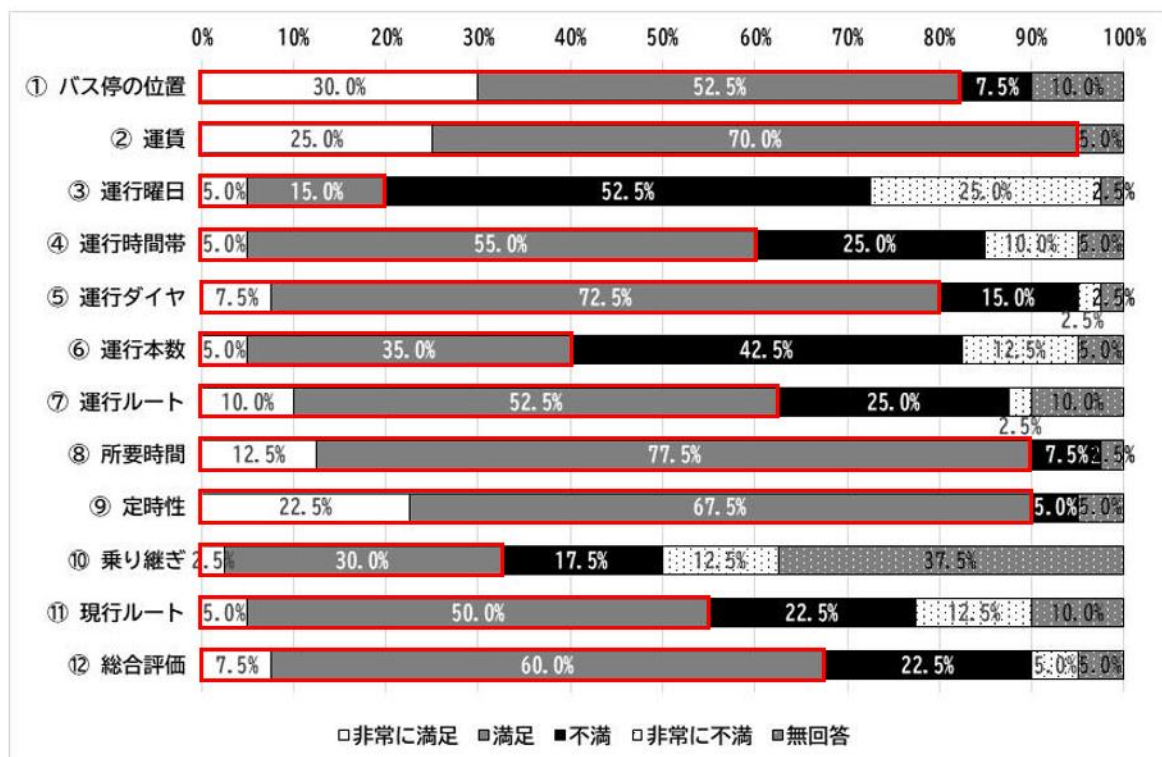
利用目的	回答数	比率
1. 買い物	67	56.3%
2. 通院	60	50.4%
3. 通勤	23	19.3%
4. 通学	3	2.5%
5. レジャー・外食	17	14.3%
6. 習い事	14	11.8%
7. 知人・親戚訪問	22	18.5%
8. 銀行・役場などへの用事	36	30.3%
9. その他	13	10.9%

○満足度

- 満足度では、北ルート、南ルートともに「バス停位置」や「運賃」の満足度が特に高くなっている。
- 北ルートでは、「所要時間」や「定時性」の満足度も高くなっている。
- 逆に、「運行曜日」と「運行本数」に関する不満が、両ルートで高くなっている。

表：満足度

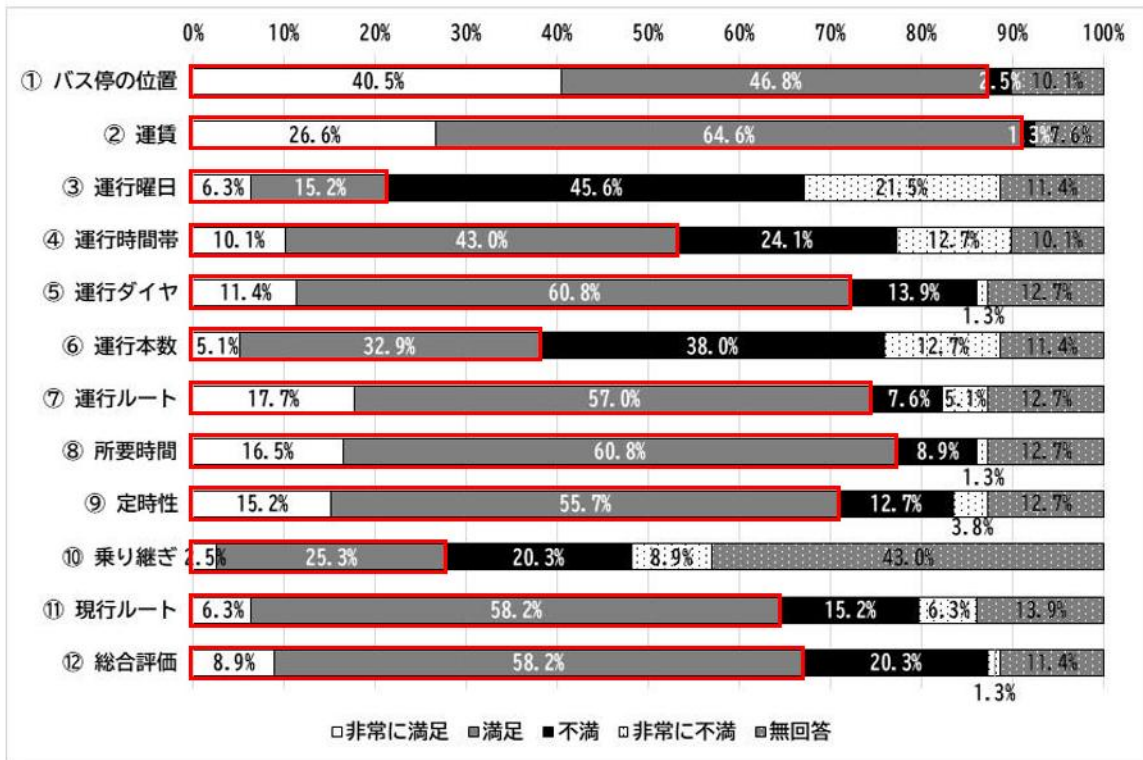
【北ルート】



※赤枠：満足度（非常に満足+満足）

	非常に満足	満足	不満	非常に不満	無回答	満足度	不満度
① バス停の位置	30.0%	52.5%	7.5%	0.0%	10.0%	82.5%	7.5%
② 運賃	25.0%	70.0%	0.0%	0.0%	5.0%	95.0%	0.0%
③ 運行曜日	5.0%	15.0%	52.5%	25.0%	2.5%	20.0%	77.5%
④ 運行時間帯	5.0%	55.0%	25.0%	10.0%	5.0%	60.0%	35.0%
⑤ 運行ダイヤ	7.5%	72.5%	15.0%	2.5%	2.5%	80.0%	17.5%
⑥ 運行本数	5.0%	35.0%	42.5%	12.5%	5.0%	40.0%	55.0%
⑦ 運行ルート	10.0%	52.5%	25.0%	2.5%	10.0%	62.5%	27.5%
⑧ 所要時間	12.5%	77.5%	7.5%	0.0%	2.5%	90.0%	7.5%
⑨ 定時性	22.5%	67.5%	5.0%	0.0%	5.0%	90.0%	5.0%
⑩ 乗り継ぎ	2.5%	30.0%	17.5%	12.5%	37.5%	32.5%	30.0%
⑪ 現行ルート	5.0%	50.0%	22.5%	12.5%	10.0%	55.0%	35.0%
⑫ 総合評価	7.5%	60.0%	22.5%	5.0%	5.0%	67.5%	27.5%

【南ルート】



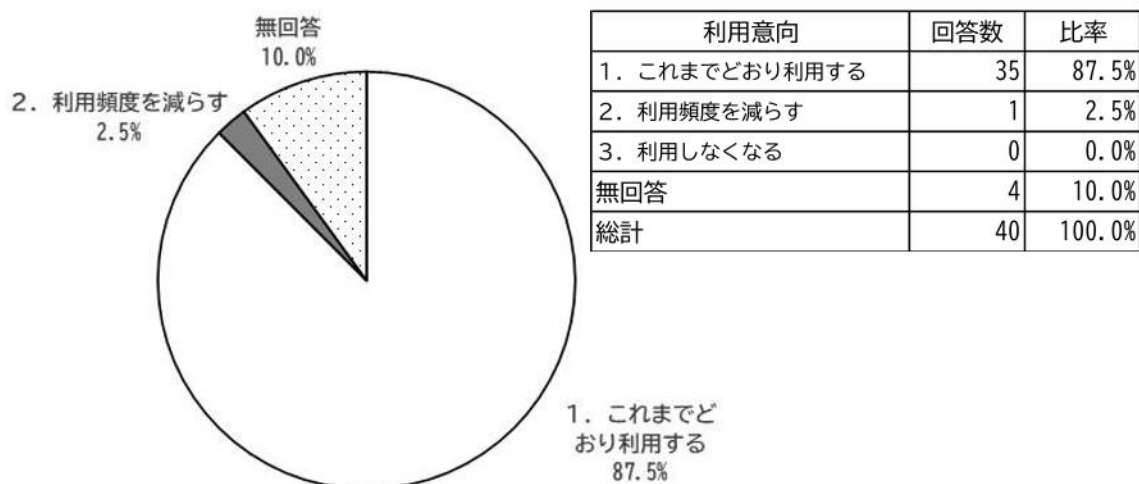
※赤枠：満足度（非常に満足+満足）

	非常に満足	満足	不満	非常に不満	無回答	満足度	不満度
① バス停の位置	40.5%	46.8%	2.5%	0.0%	10.1%	87.3%	2.5%
② 運賃	26.6%	64.6%	1.3%	0.0%	7.6%	91.1%	1.3%
③ 運行曜日	6.3%	15.2%	45.6%	21.5%	11.4%	21.5%	67.1%
④ 運行時間帯	10.1%	43.0%	24.1%	12.7%	10.1%	53.2%	36.7%
⑤ 運行ダイヤ	11.4%	60.8%	13.9%	1.3%	12.7%	72.2%	15.2%
⑥ 運行本数	5.1%	32.9%	38.0%	12.7%	11.4%	38.0%	50.6%
⑦ 運行ルート	17.7%	57.0%	7.6%	5.1%	12.7%	74.7%	12.7%
⑧ 所要時間	16.5%	60.8%	8.9%	1.3%	12.7%	77.2%	10.1%
⑨ 定時性	15.2%	55.7%	12.7%	3.8%	12.7%	70.9%	16.5%
⑩ 乗り継ぎ	2.5%	25.3%	20.3%	8.9%	43.0%	27.8%	29.1%
⑪ 現行ルート	6.3%	58.2%	15.2%	6.3%	13.9%	64.6%	21.5%
⑫ 総合評価	8.9%	58.2%	20.3%	1.3%	11.4%	67.1%	21.5%

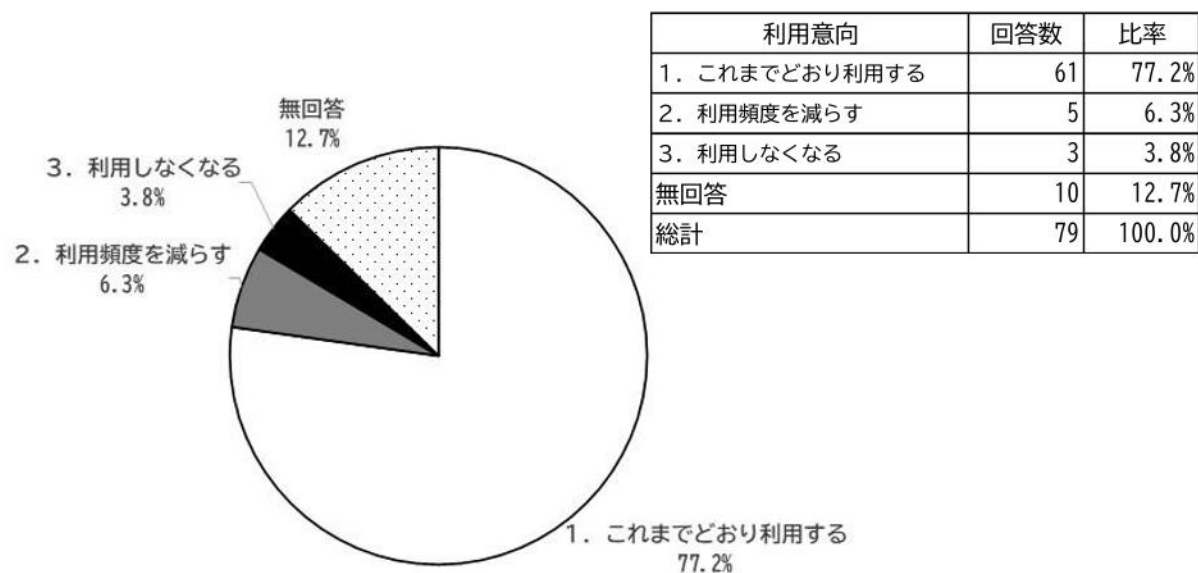
○運賃値上げと利用意向

- 運賃を値上げした場合でも「これまで通り利用する」との回答が全体で約 8 割、北ルートだけで見ると約 9 割が変わらずに利用すると回答し、「利用しなくなる」との回答はなかった。

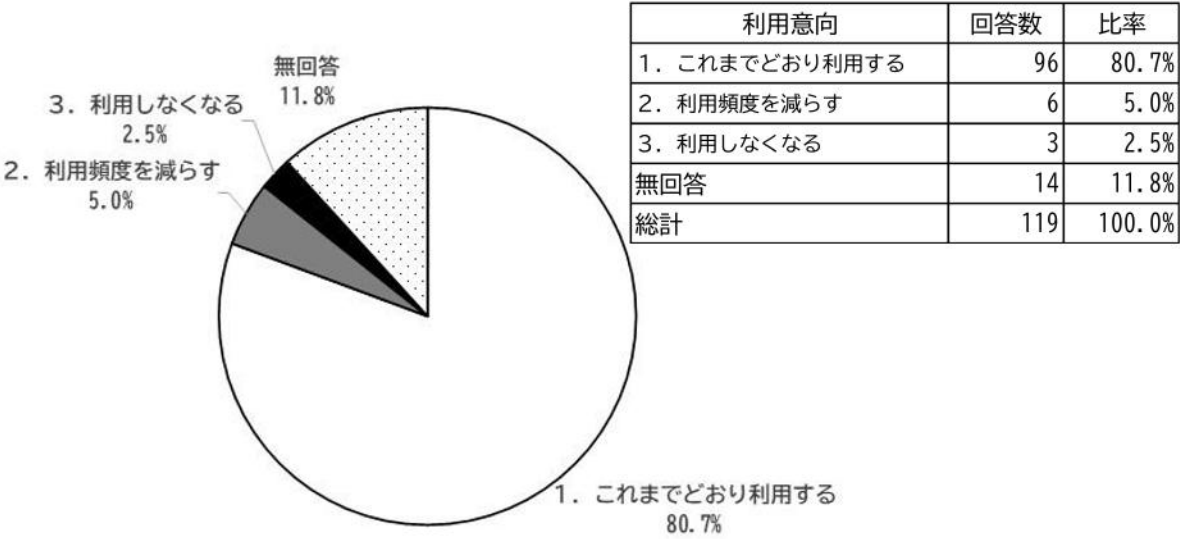
図表：運賃値上げによる利用意向（北ルート）



図表：運賃値上げによる利用意向（南ルート）



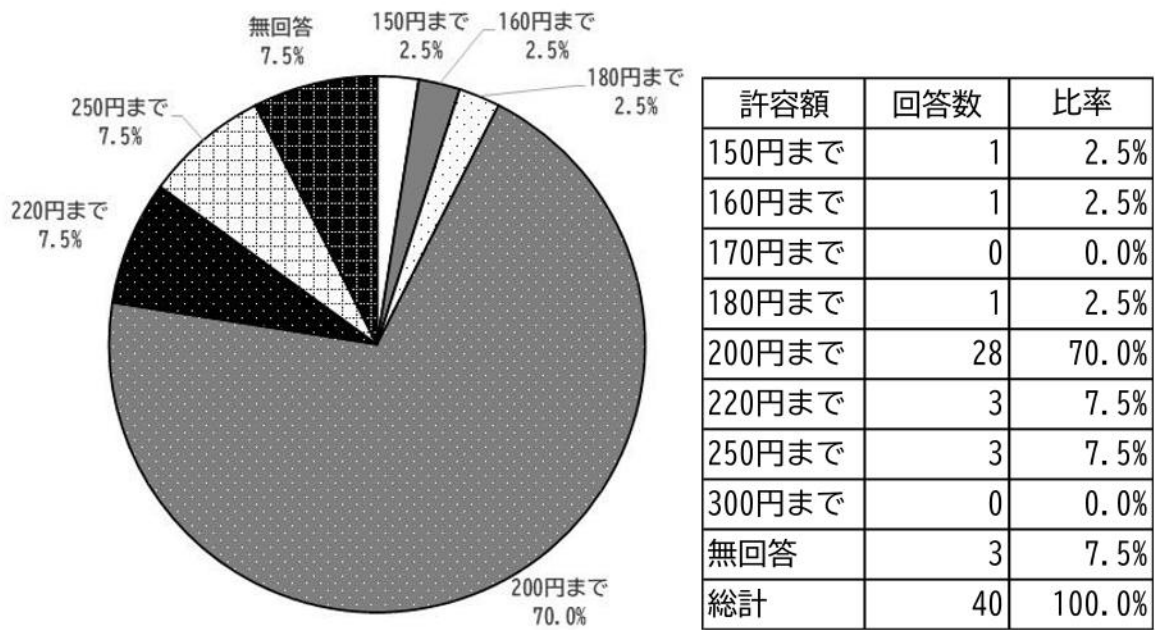
図表：運賃値上げによる利用意向（南北合計）



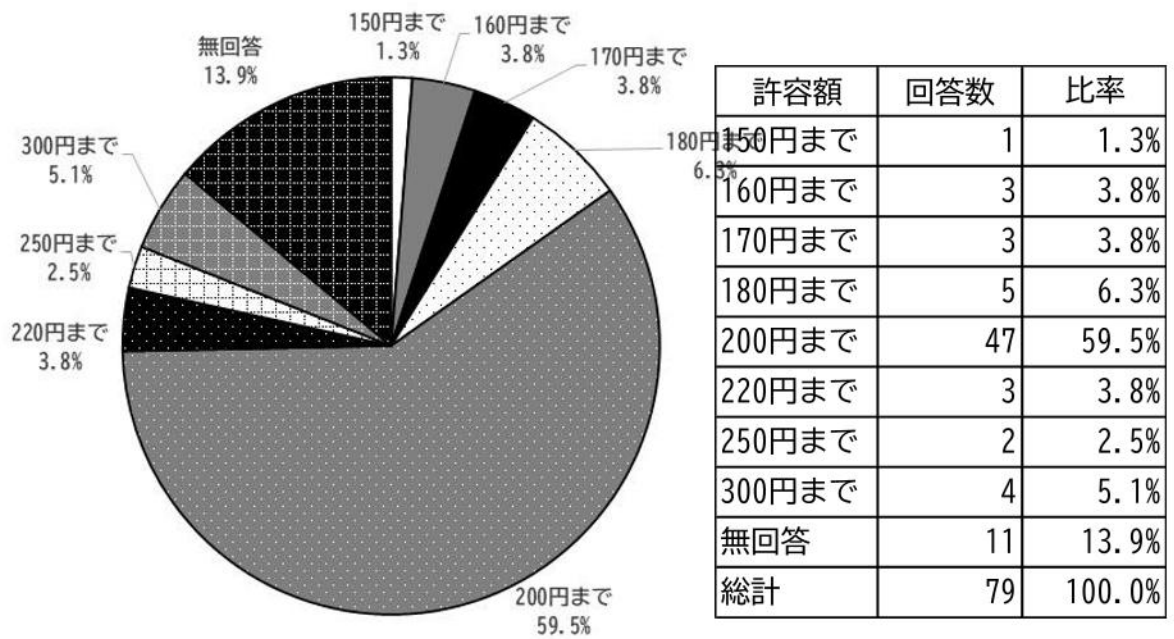
○運賃値上げの許容額

- 北ルート、南ルートともに運賃値上の許容範囲額として、200 円までとの回答が多く、6 割以上が回答している。

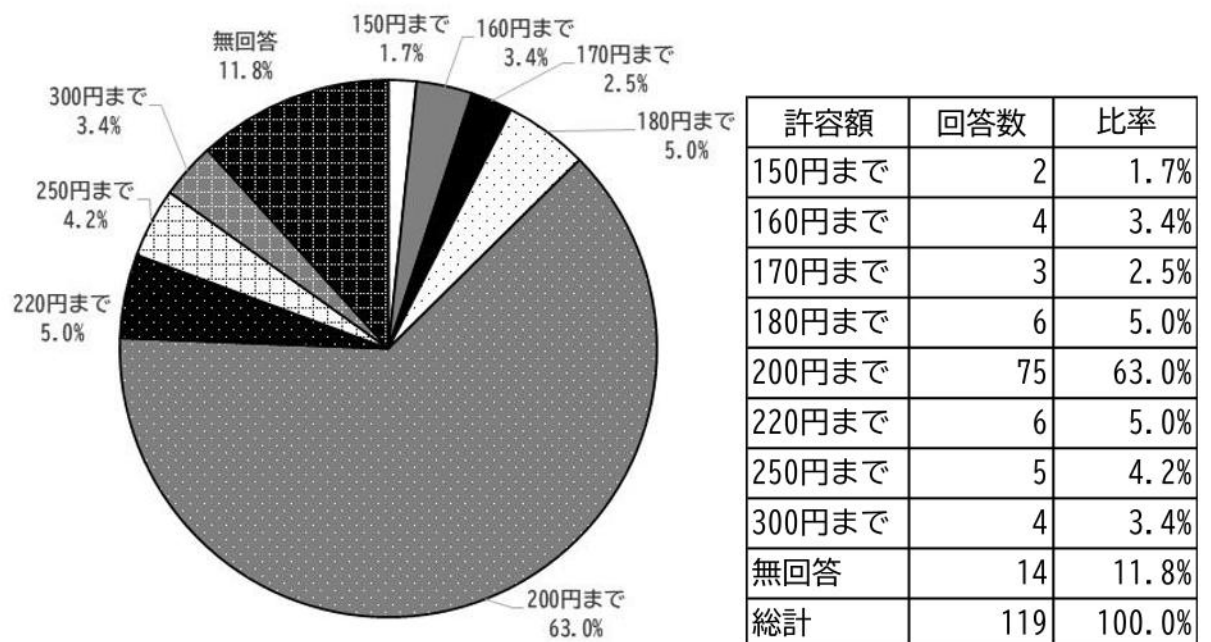
図表：運賃値上げの許容額（北ルート）



図表：運賃値上げの許容額（南ルート）



図表：運賃値上げの許容額（南北合計）



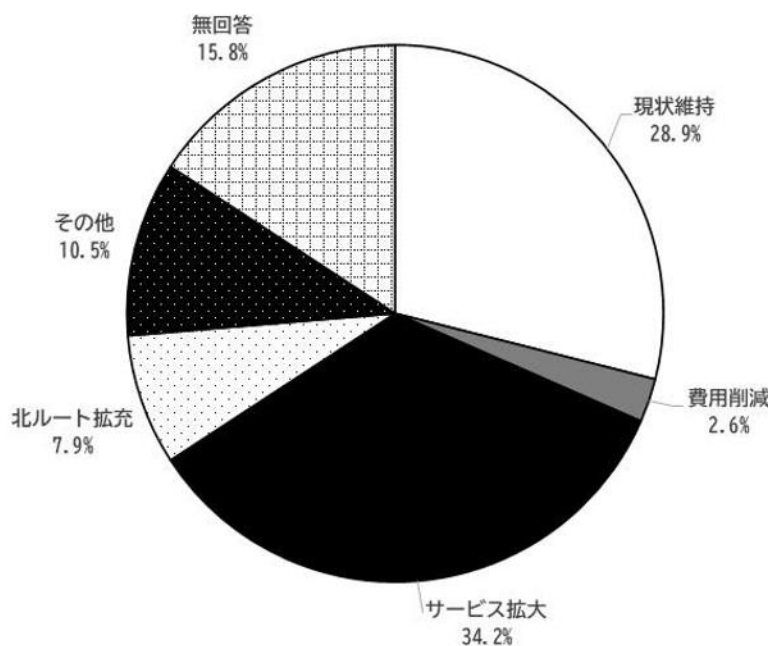
○ふれあいバスの今後の意向

- 北ルートでは、「サービスの拡大」の要望、南ルートでは「現状維持」との回答割合が最も高くなっている。
- デマンド型交通との比較では、住民アンケートと同様に、予約を不便と感じたり、積み残しや満車により利用できない状態を危惧する傾向がみられた。

※選択肢が図表内に収まらないため、以下の通り省略した。

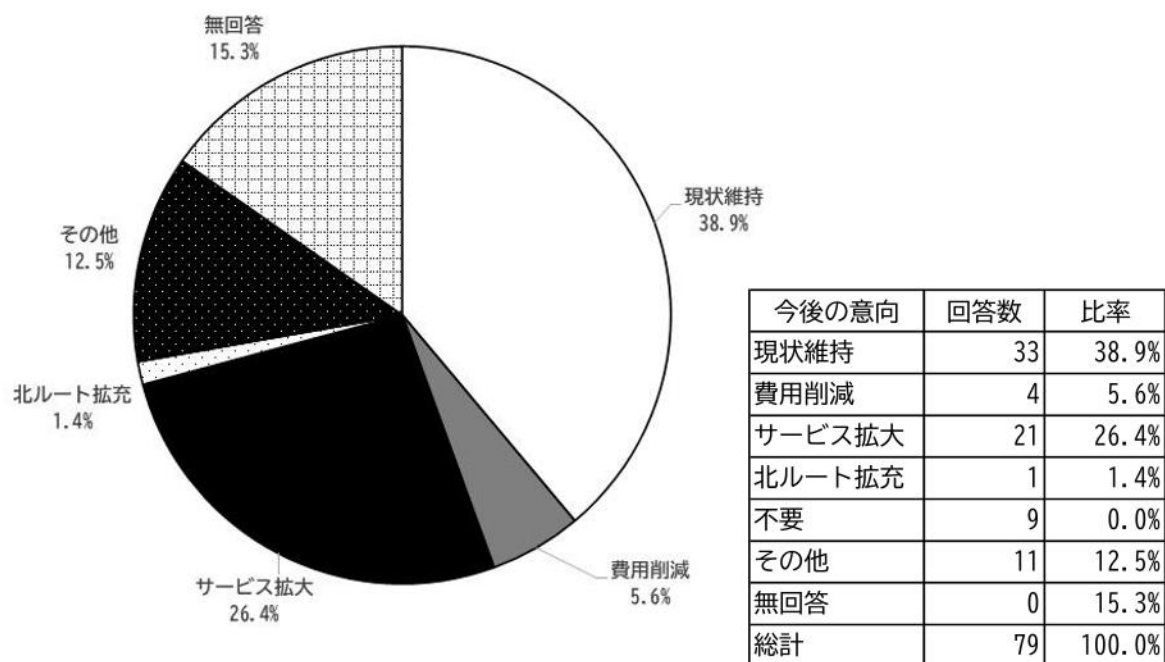
現状維持	1. 日常の移動手段がふれあいバスに限られる人もいるので、町の負担が多少増加しても町内をくまなく運行する現在の2ルート制（北ルート、南ルート）を維持すべき
費用削減	2. ルート縮小等により利便性は下がっても、町の費用負担が抑えられる運行内容に見直すべき
サービス拡大	3. 費用が増加しても海田市駅までの移動がもっと便利になるようにすべき（バスの増便、ルート変更）
北ルート拡充	4. 費用が増加しても積み残し（満員で乗車できないこと）が発生しないようにすべき（北ルート車両の大型化）
不要	5. そもそもふれあいバスが必要だとは思わない

図表：ふれあいバスの今後の意向（北ルート）

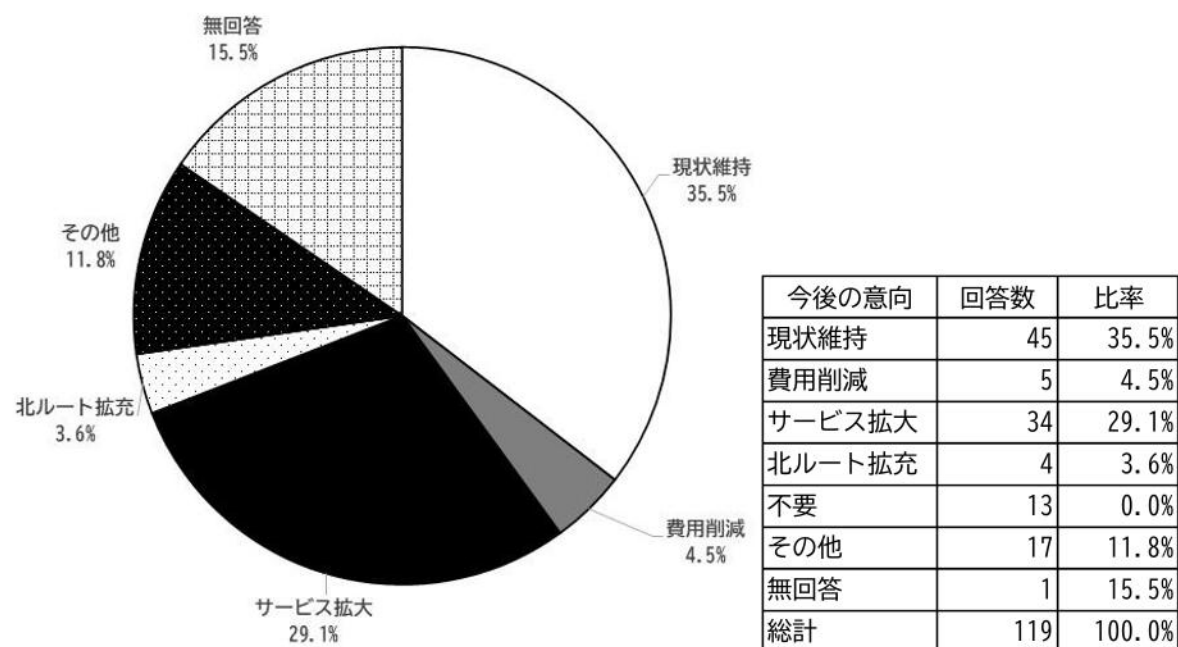


今後の意向	回答数	比率
現状維持	12	28.9%
費用削減	1	2.6%
サービス拡大	13	34.2%
北ルート拡充	3	7.9%
不要	4	0.0%
その他	6	10.5%
無回答	1	15.8%
総計	40	100.0%

図表：ふれあいバスの今後の意向（南ルート）



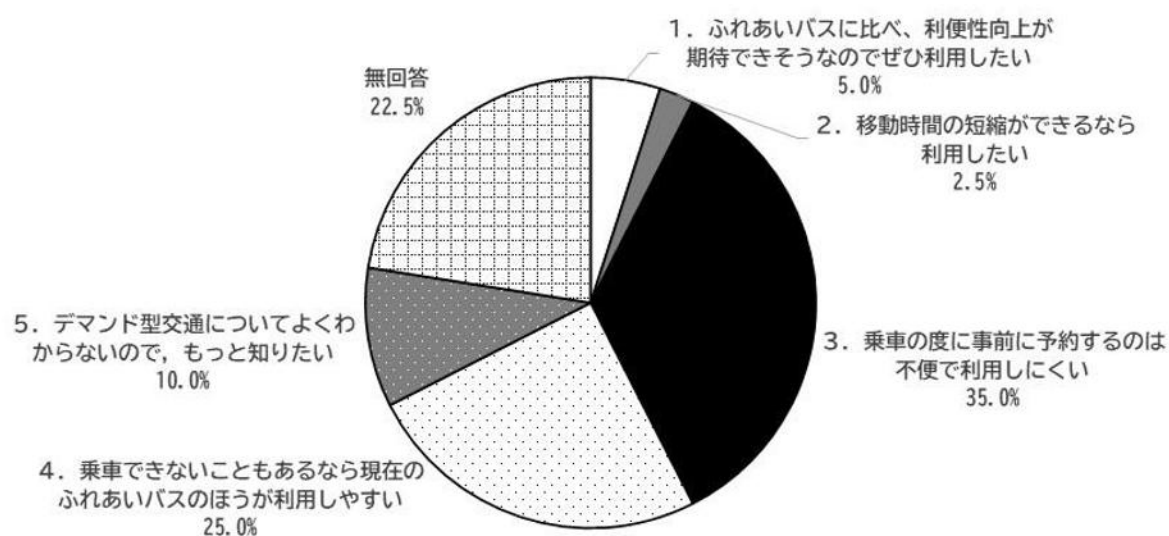
図表：ふれあいバスの今後の意向（南北合計）



○ふれあいバスとデマンド型交通との比較

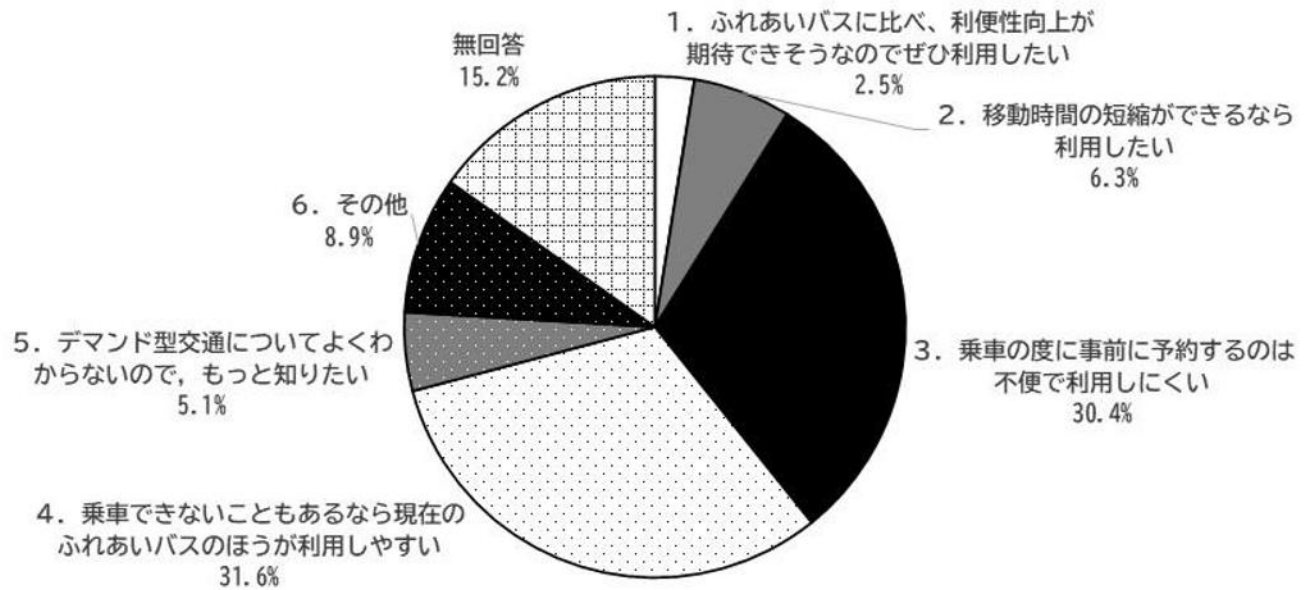
- デマンド型交通との比較では、住民アンケートと同様に、予約を不便と感じたり、積み残しや満車により利用できない状態を危惧する傾向がみられた。

図表：ふれあいバスとデマンド型交通の比較（北ルート）



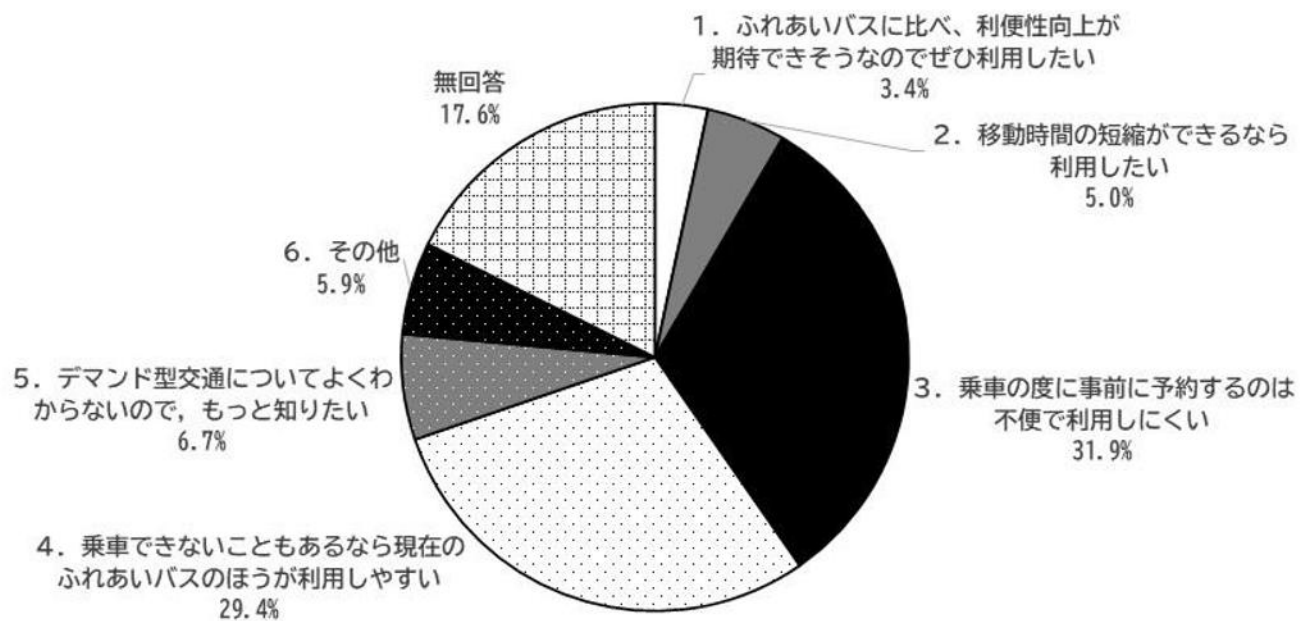
ふれあいバスとデマンド型交通の比較	回答数	比率
1. ふれあいバスに比べ、利便性向上が期待できそうなのでぜひ利用したい	2	5.0%
2. 移動時間の短縮ができるなら利用したい	1	2.5%
3. 乗車の度に事前に予約するのは不便で利用しにくい	14	35.0%
4. 乗車できないこともあるなら現在のふれあいバスのほうが利用しやすい	10	25.0%
5. デマンド型交通についてよくわからないので、もっと知りたい	4	10.0%
6. その他	0	0.0%
無回答	9	22.5%
総計	40	100.0%

図表：ふれあいバスとデマンド型交通の比較（南ルート）



ふれあいバスとデマンド型交通の比較	回答数	比率
1. ふれあいバスに比べ、利便性向上が期待できそうなのでぜひ利用したい	2	2.5%
2. 移動時間の短縮ができるなら利用したい	5	6.3%
3. 乗車の度に事前に予約するのは不便で利用しにくい	24	30.4%
4. 乗車できないこともあるなら現在のふれあいバスのほうが利用しやすい	25	31.6%
5. デマンド型交通についてよくわからないので、もっと知りたい	4	5.1%
6. その他	7	8.9%
無回答	12	15.2%
総計	79	100.0%

図表：ふれあいバスとデマンド型交通の比較（南北合計）



ふれあいバスとデマンド型交通の比較	回答数	比率
1. ふれあいバスに比べ、利便性向上が期待できそうなのでぜひ利用したい	4	3.4%
2. 移動時間の短縮ができるなら利用したい	6	5.0%
3. 乗車の度に事前に予約するのは不便で利用しにくい	38	31.9%
4. 乗車できないこともあるなら現在のふれあいバスのほうが利用しやすい	35	29.4%
5. デマンド型交通についてよくわからないので、もっと知りたい	8	6.7%
6. その他	7	5.9%
無回答	21	17.6%
総計	119	100.0%

【0D 調査より】

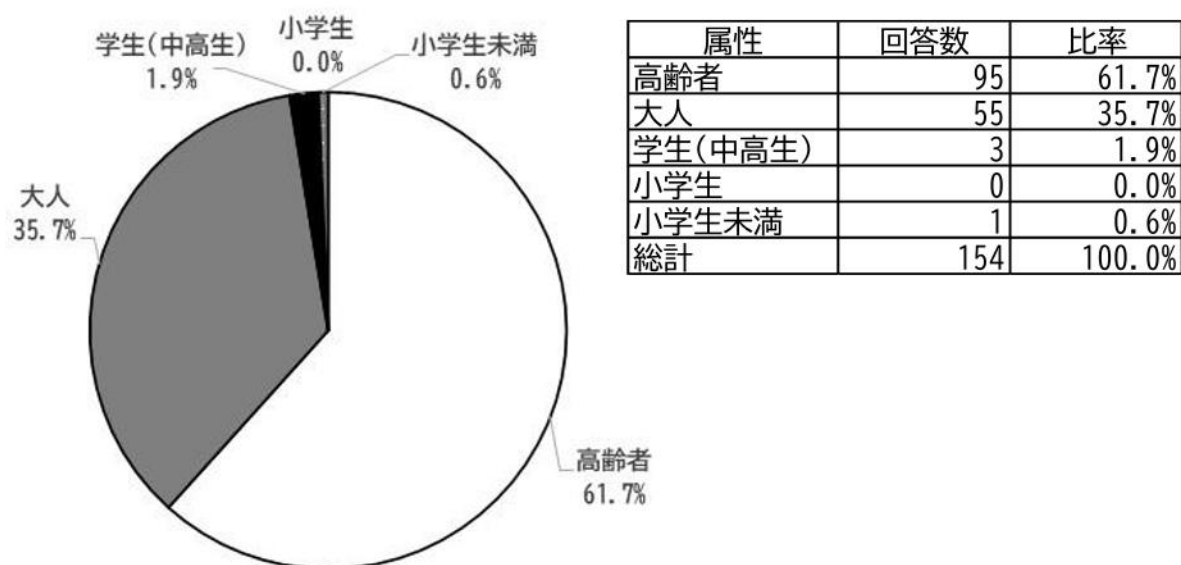
年齢属性

○調査日の利用傾向

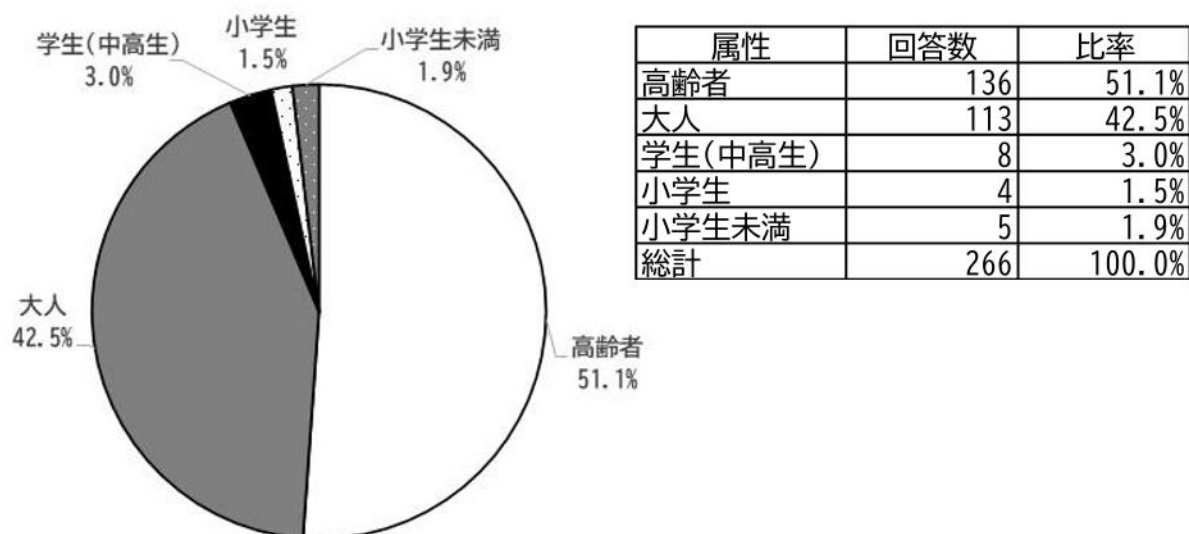
- 南北のルートで利用者の属性に大きな変化は見られなかった。
- 南ルートでは買い物利用とみられる方が多く、北ルートでは通院での利用とみられる方が多かった。

※調査員による目視・聞き取り等による判定

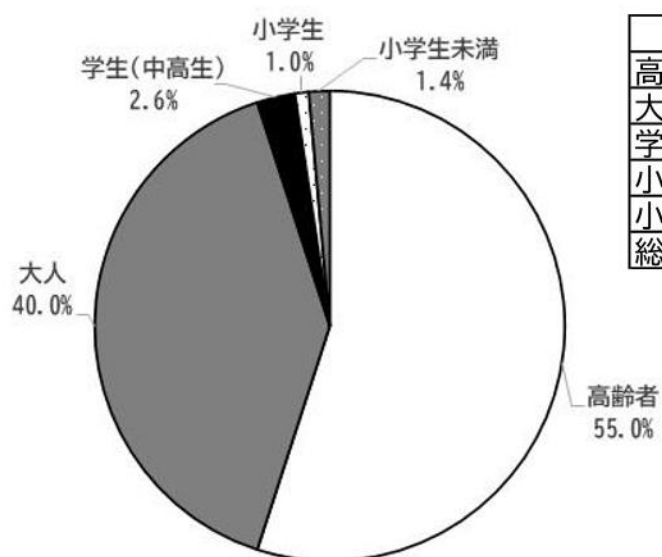
図表：利用者属性（北ルート）



図表：利用者属性（南ルート）

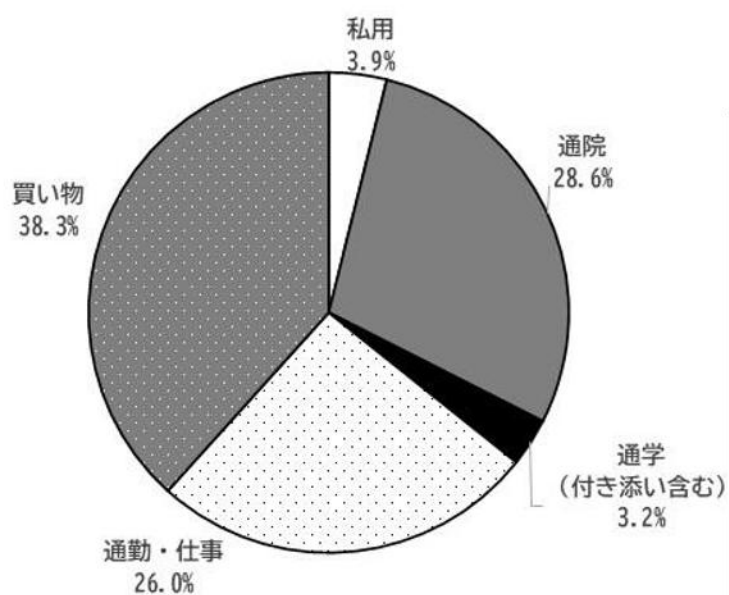


図表：利用者属性（南北合計）



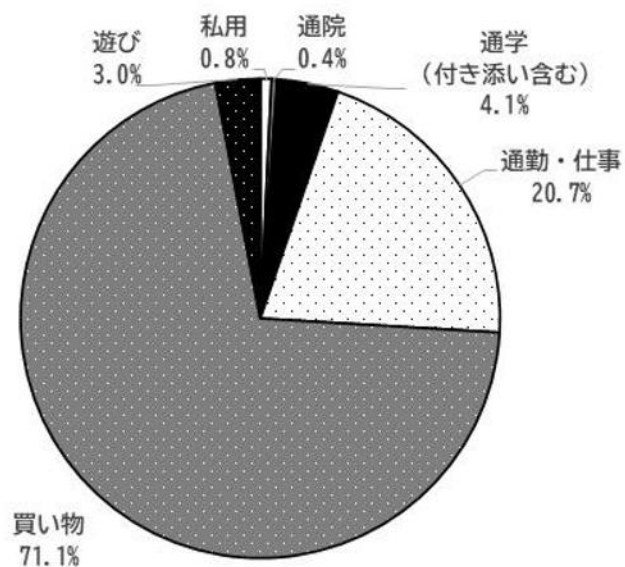
属性	回答数	比率
高齢者	231	55.0%
大人	168	40.0%
学生(中高生)	11	2.6%
小学生	4	1.0%
小学生未満	6	1.4%
総計	420	100.0%

図表：利用目的（北ルート）



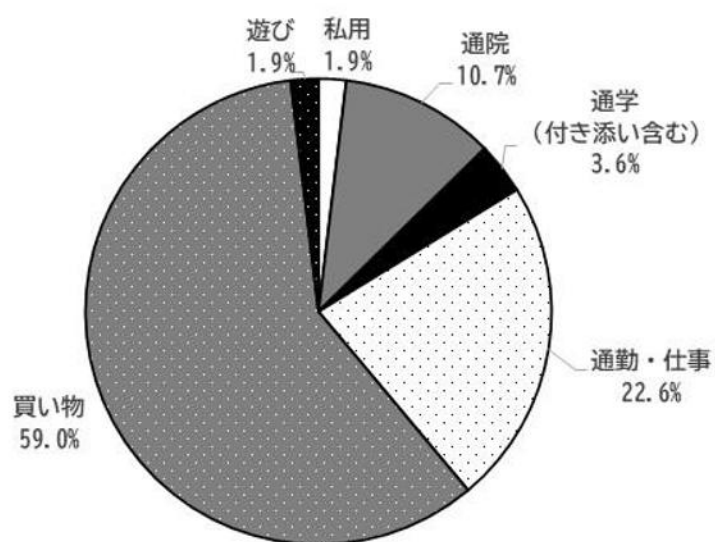
外出目的	回答数	比率
私用	6	3.9%
通院	44	28.6%
通学 (付き添い含む)	5	3.2%
通勤・仕事	40	26.0%
買い物	59	38.3%
遊び	0	0.0%
総計	154	100.0%

図表：利用目的（南ルート）



外出目的	回答数	比率
私用	2	0.8%
通院	1	0.4%
通学（付き添い含む）	11	4.1%
通勤・仕事	55	20.7%
買い物	189	71.1%
遊び	8	3.0%
総計	266	100.0%

図表：利用目的（南北合計）

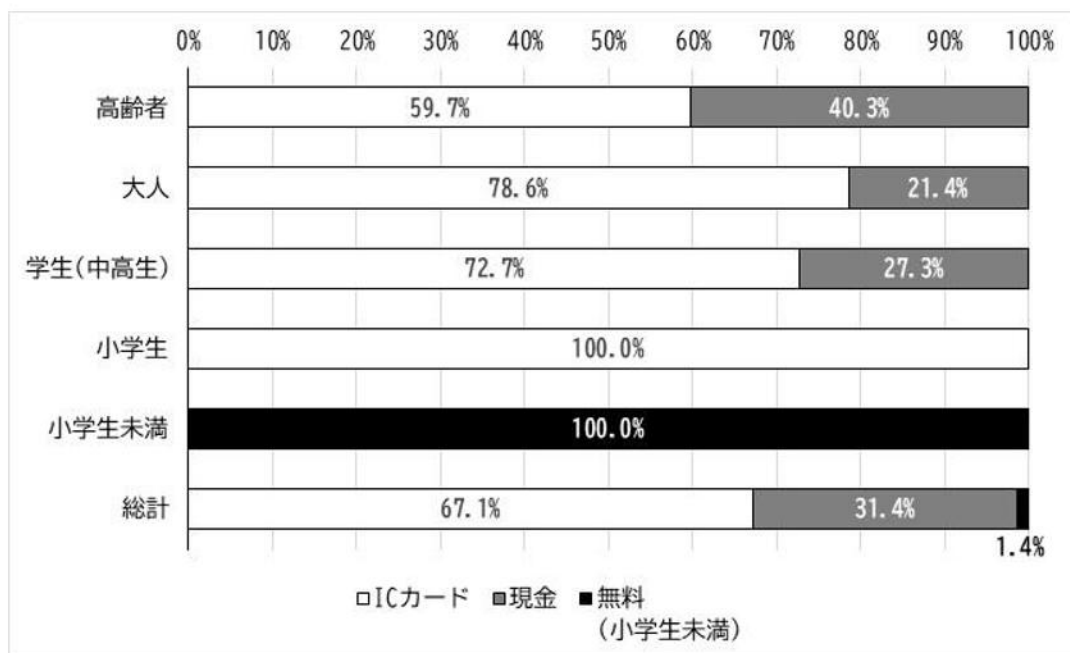


外出目的	回答数	比率
私用	8	1.9%
通院	45	10.7%
通学（付き添い含む）	16	3.6%
通勤・仕事	95	22.6%
買い物	248	59.0%
遊び	8	1.9%
総計	420	100.0%

○支払い方法

- 利用者全体の約7割がICカードによる支払いであった。
- 高齢者の場合、ICカードによる支払いが若干下がり59.7%であった。

図表：支払方法（属性別）



	ICカード	現金	無料 (小学生未満)	総計	回答数 (N)
高齢者	59.7%	40.3%	0.0%	100.0%	231
大人	78.6%	21.4%	0.0%	100.0%	168
学生(中高生)	72.7%	27.3%	0.0%	100.0%	11
小学生	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	4
小学生未満	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	6
総計	67.1%	31.4%	1.4%	100.0%	420

〇〇D（起終点）

- 海田市駅南口を起点・終点とするODが多い。

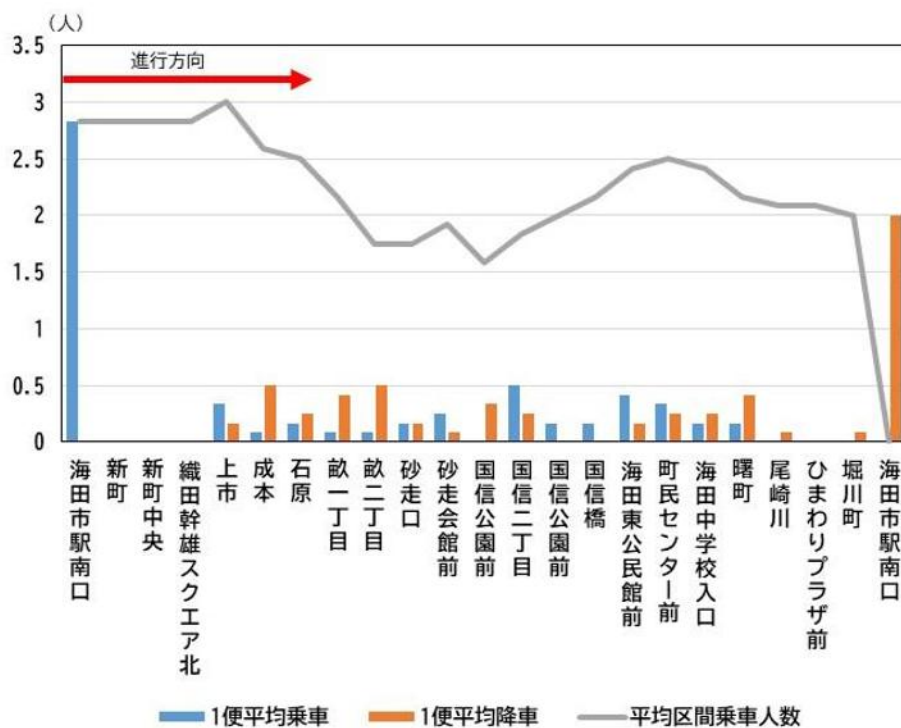
表：主要な OD ペア

OD	件数 (3日間計)
海田市駅南口-曙町	14
曙町-海田市駅南口	13
海田市駅南口-海田中学校入口	12
海田中学校入口-海田市駅南口	12
海田市駅南口-三迫団地	11
海田市駅南口-海田東公民館前	10
海田市駅南口-東三迫橋	10
海田市駅南口-国信公園前	9
海田東公民館前-海田市駅南口	9
海田市駅南口-金丸橋	8
海田市駅南口-成本	8
海田南小学校入口-海田市駅南口	8
町民センター前-海田市駅南口	8
南本町公園-海田市駅南口	8
海田市駅南口-畝二丁目	7
海田市駅南口-町民センター前	7
三迫団地-海田市駅南口	7
町立図書館入口-海田市駅南口	7
東三迫橋-海田市駅南口	7
海田市駅南口-海田町役場東	6
海田市駅南口-国信二丁目	6
海田市駅南口-三迫二丁目	6
国信二丁目-海田市駅南口	6
成本-海田市駅南口	6
西自治会館前-海田市駅南口	6
海田市駅南口-西自治会館前	5
海田市駅南口-町立図書館入口	5
海田市駅南口-東	5
海田市駅南口-東大橋	5
海田市駅南口-栃木橋	5
金丸橋-海田市駅南口	5
砂走会館前-海田市駅南口	5
砂走口-新町	5

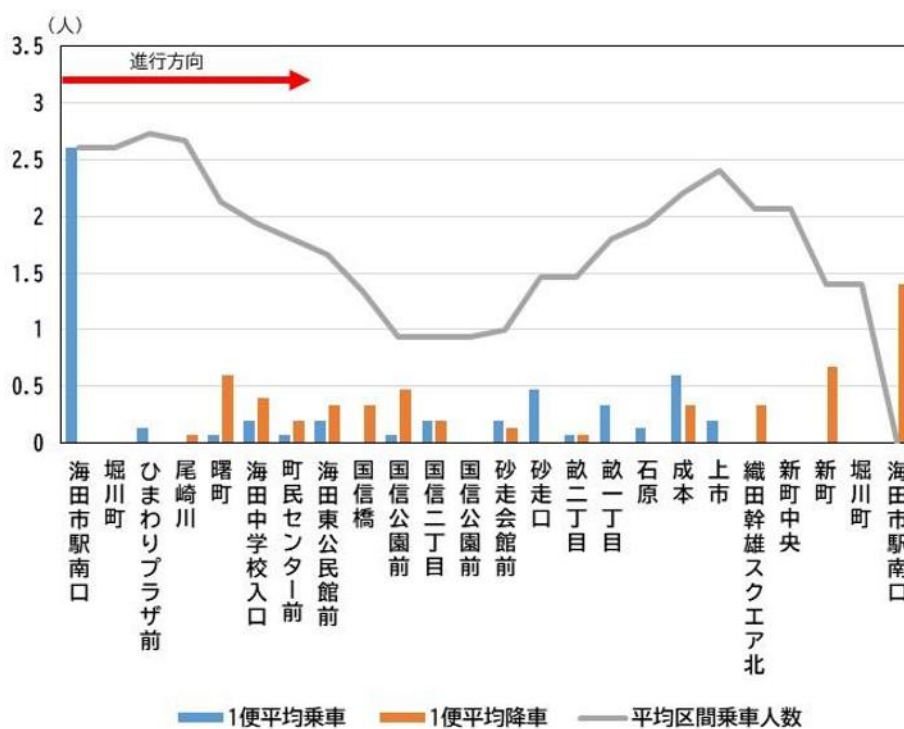
※5 件以下のものは省略

【参考：調査期間中における乗降・乗車人数の整理】

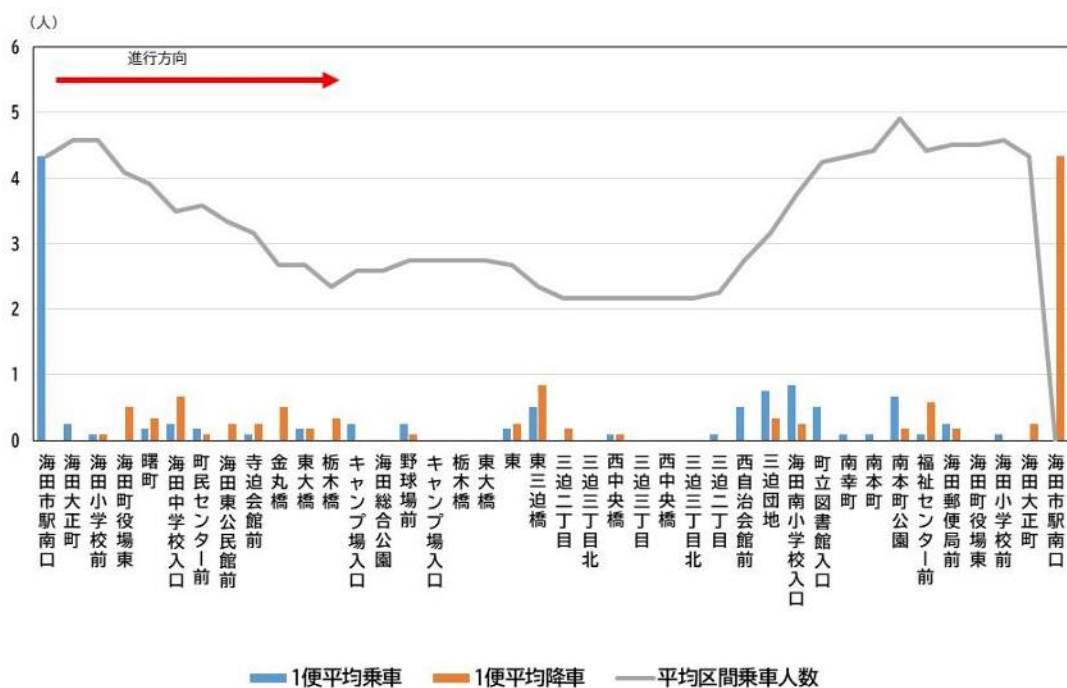
図：北ルート右周りの乗車状況（1便平均）



図：北ルート左周りの乗車状況（1便平均）



図：南ルート右周りの乗車状況（1便平均）



図：南ルート左周りの乗車状況（1便平均）

