

第3章 アンケート調査結果等

1. 市民アンケート調査

(1) 調査概要

- 対象年齢は、公共交通で通学する機会が増える高校生から大学卒業後自分の車を購入する年代を15～24歳の若年層、公共交通のメインターゲットの高齢である65歳以上を高年齢層として抽出
- 市民3,000人(若年層：869人、高年齢層：2,131人)(無作為抽出)を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施
- 実施期間は令和5(2023)年8月4日(金)～16日(水)の週末を2回挟む形で13日間実施
- 回収率は約44.2%(若年層：151人(17.4%)、高年齢層：1,174人(55.1%))
- 設問項目(概要)
 - ・ 日常生活の移動実態(日々の買い物、特別な買い物、通院、通勤・通学)
 - ・ 公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など

(2) 調査結果(若年層・高年齢層)

①公共交通の利用状況等

若年層における公共交通の利用状況は、15歳～19歳の約7割、20歳～24歳でも4割近くが「利用」しています。一方、高年齢層ではほとんどの年代で7割以上は公共交通を利用していないものの、年齢層によっては約2割が利用しています。

若年層が利用した公共交通機関としては「JR」が7割以上と突出しており、次いで「路線バス」の約3割となっています。高年齢層では「路線バス」が約5割、「JR」の回答割合も約3割となっています。

【若年層】

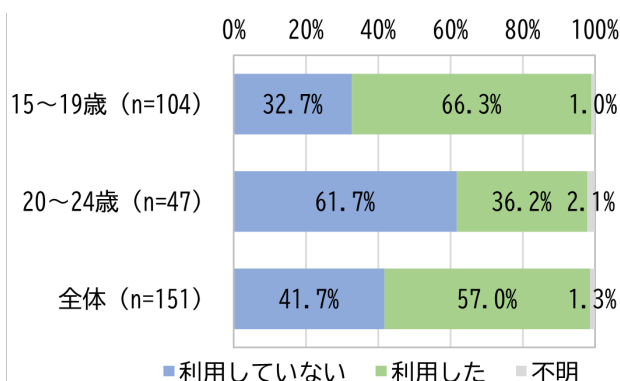


図 56 最近1ヶ月の公共交通利用状況 (若年層)

【高年齢層】

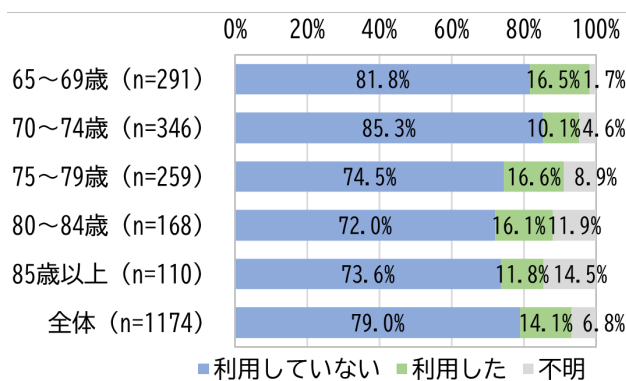


図 57 最近1ヶ月の公共交通利用状況 (高年齢層)

【若年層】

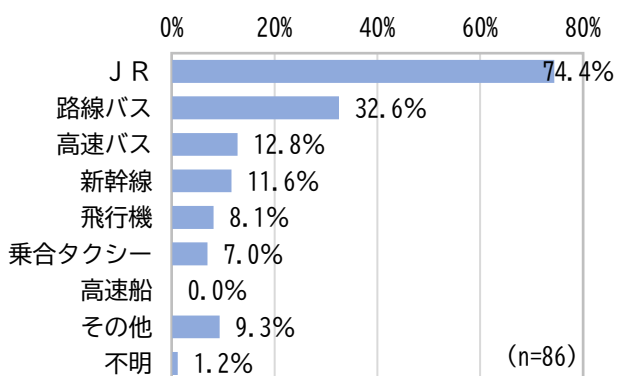


図 58 利用した公共交通 (若年層)

【高齢層】

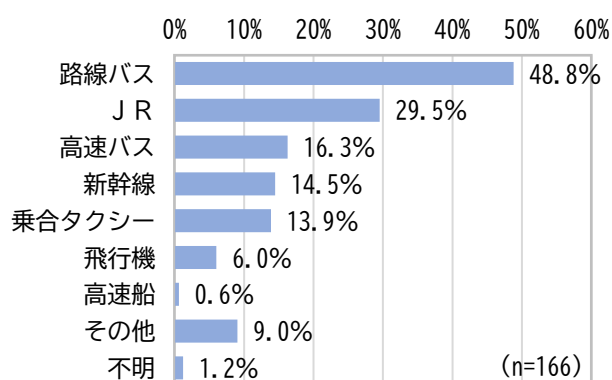


図 59 利用した公共交通 (高齢層)

【若年層】

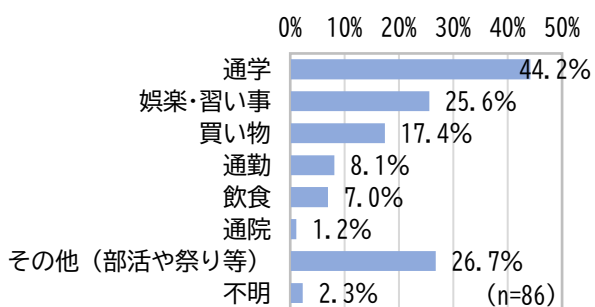


図 60 公共交通利用時の外出目的 (若年層)

【高齢層】

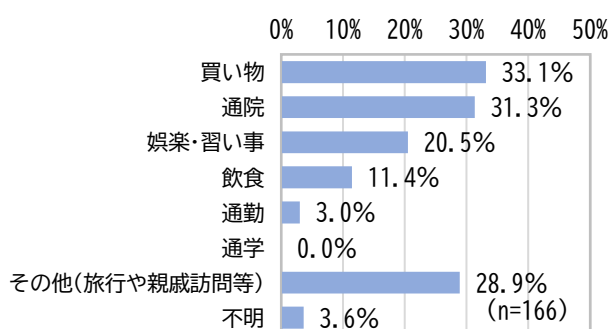


図 61 公共交通利用時の外出目的 (高齢層)

また、若年層における公共交通利用時の外出目的は、「通学」の回答割合が4割を超えるほか、「娯楽・習い事」での利用も約3割程度となっています。高齢層の外出目的は「買い物」、次いで「通院」となっています。

若年層・高齢層ともに公共交通利用者のうち、約3割は公共交通を「乗り継いで利用」しています。

【若年層】

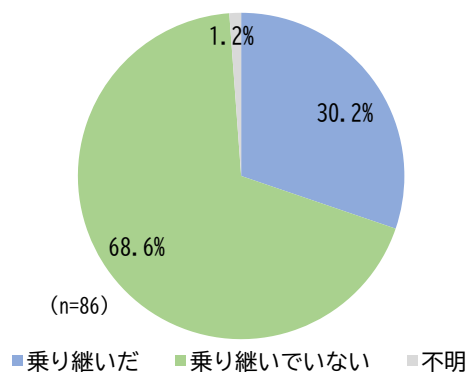


図 62 乗り継ぎ利用の有無 (若年層)

【高齢層】

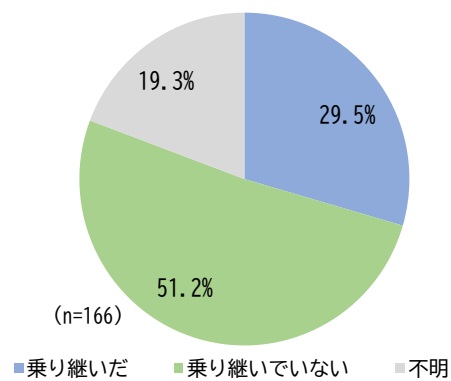


図 63 乗り継ぎ利用の有無 (高齢層)

②公共交通利用者の不満

1) 若年層

若年層の公共交通に対する不満としては、特に「希望の時間に乗れない」、「自宅や目的地から駅・バス停までの距離」、「待ち時間の長さ」に対する回答が多い傾向となっています。

【公共交通に対する不満(若年層)】

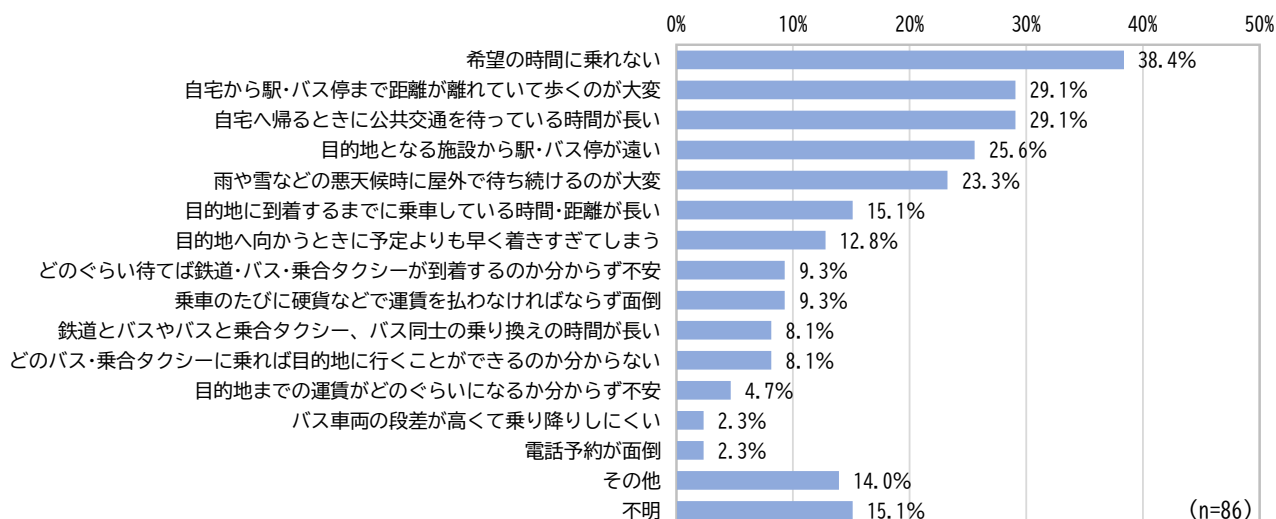


図 64 公共交通に対する不満(若年層)

2) 高齢層

高齢層の公共交通に対する不満では、「待ち時間が長いこと」や「自宅からバス停までの距離」に関する指摘が多い傾向となっています。

【公共交通に対する不満(高齢層)】

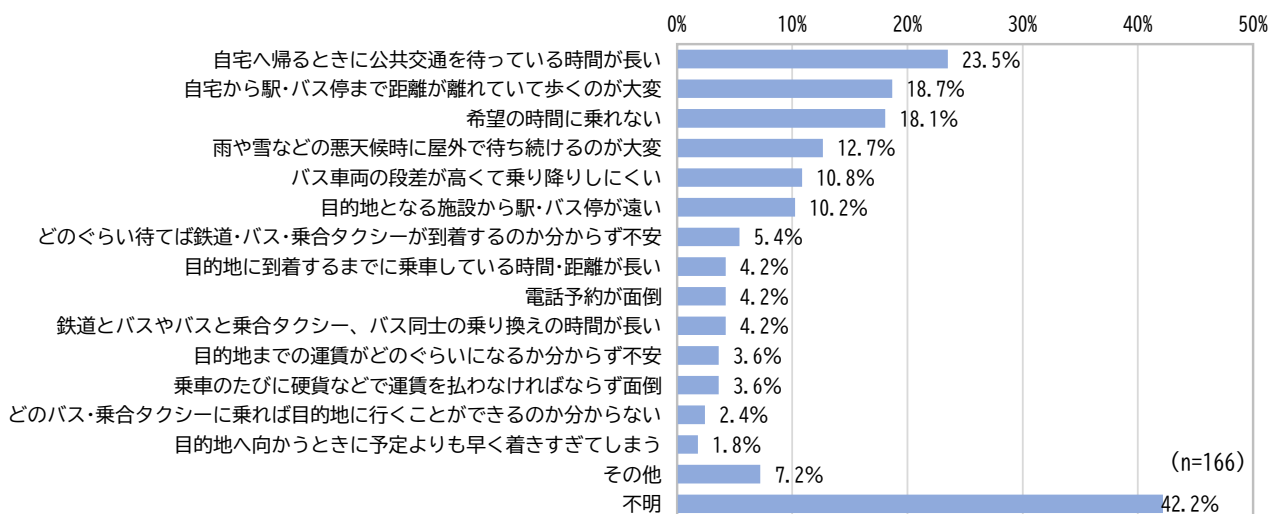


図 65 公共交通に対する不満(高齢層)

③公共交通“非利用者”の移動手段等

1) 若年層

若年層における公共交通非利用者の日常の移動手段として、15～19歳では約5割が「自家用車(自分以外が運転)」で「自転車」も3割近くを占める一方で、20歳～24歳は「自家用車(自分で運転)」が約6割以上となっています。

【公共交通非利用者の日常の交通手段(若年層)】

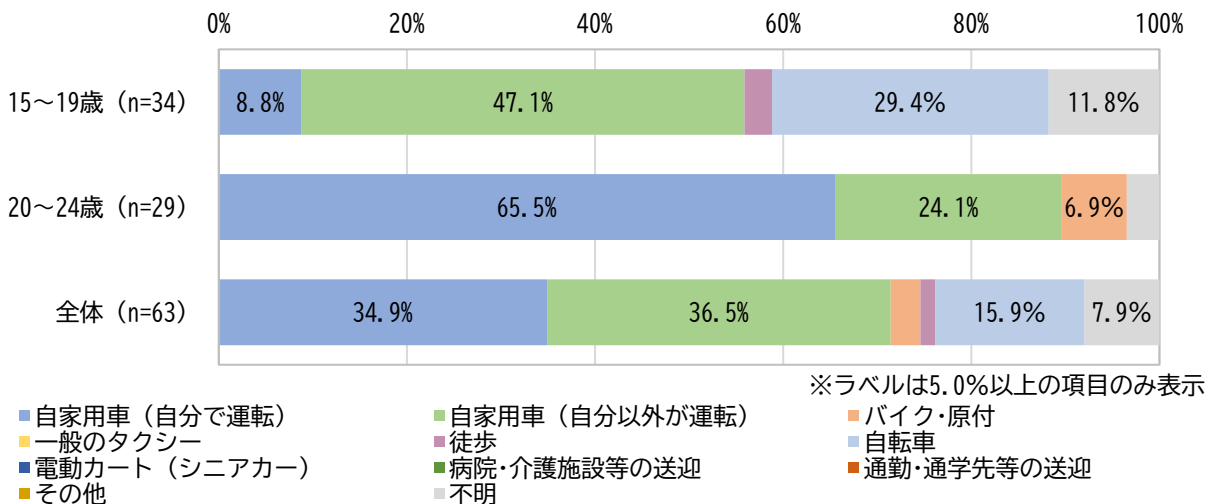


図 66 公共交通非利用者の日常の交通手段(若年層)

2) 高齢層

高齢層における公共交通非利用者の日常の移動手段としては、「自家用車(自分で運転)」が多くなっていますが、年齢層が上がるにつれて「自家用車(自分以外が運転)」の割合が増加しています。また、「一般のタクシー」の利用割合も増加しています。

【公共交通非利用者の日常の交通手段(高齢層)】

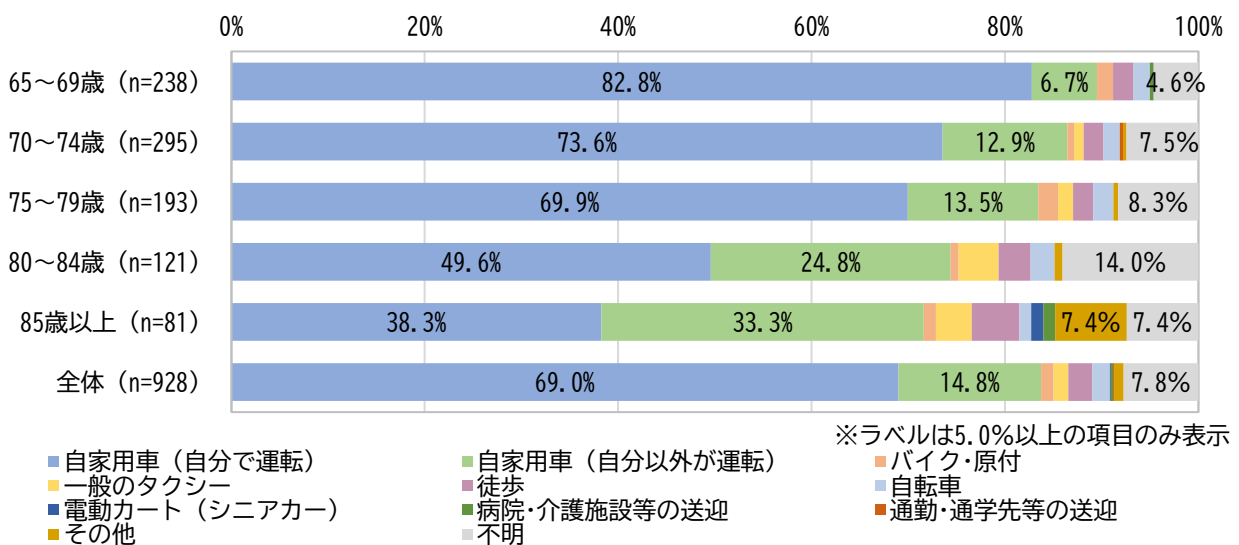


図 67 公共交通非利用者の日常の交通手段(高齢層)

④公共交通“非利用者”の公共交通を利用しなかった理由

公共交通非利用者の利用しなかった理由としては、若年層・高齢層ともに「車やバイクの利便性の高さ」に対する指摘が突出しています。次いで若年層では「自宅から駅・バス停までの距離」、「鉄道やバスが良い時間がない」等の意見が挙がっています。高齢者では、「車やバイクは乗り換えがない」の割合が高くなっています。

1) 若年層

【公共交通を利用しなかった理由(最も当てはまる理由)(若年層)】

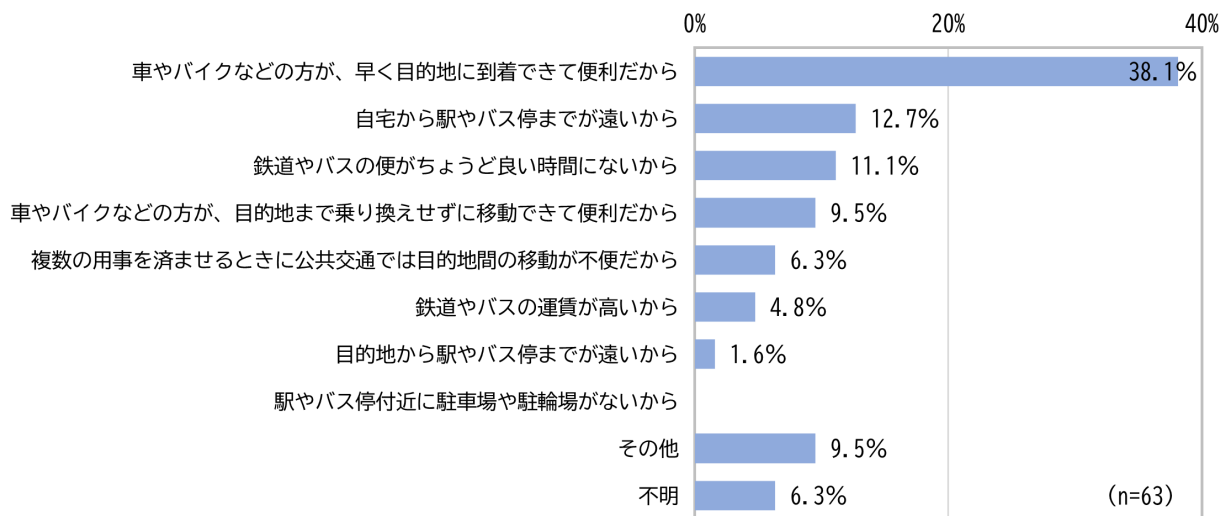


図 68 公共交通を利用しなかった理由(最も当てはまる理由)(若年層)

2) 高齢層

【公共交通を利用しなかった理由(最も当てはまる理由)(高齢層)】

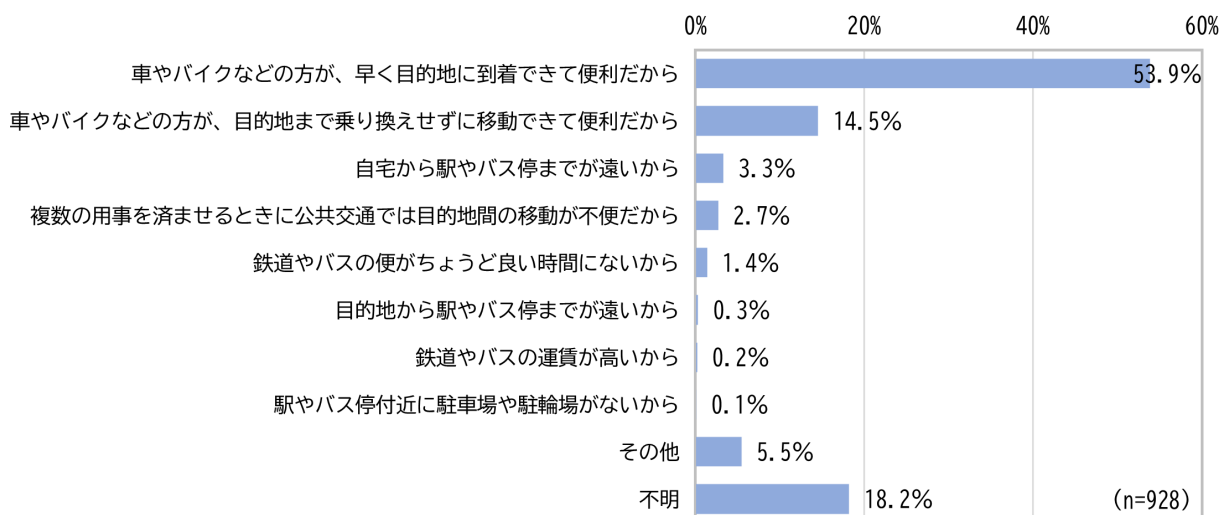


図 69 公共交通を利用しなかった理由(最も当てはまる理由)(高齢層)

⑤公共交通“非利用者”の現在の移動手段を利用する上での不安

現在の移動手段については、若年層・高齢層ともに「特に困っていること・不安なことはない」が最多です。次いで、若年層では「悪天候の時の移動が大変」「家族や知人に送迎で負担をかけている」の割合が高い傾向となっています。高齢層は、「車の維持費などが高額に感じる」「家族や知人に負担をかけていると感じる」の順となっています。

1) 若年層

【現在の移動手段を利用する上での不安等(若年層)】

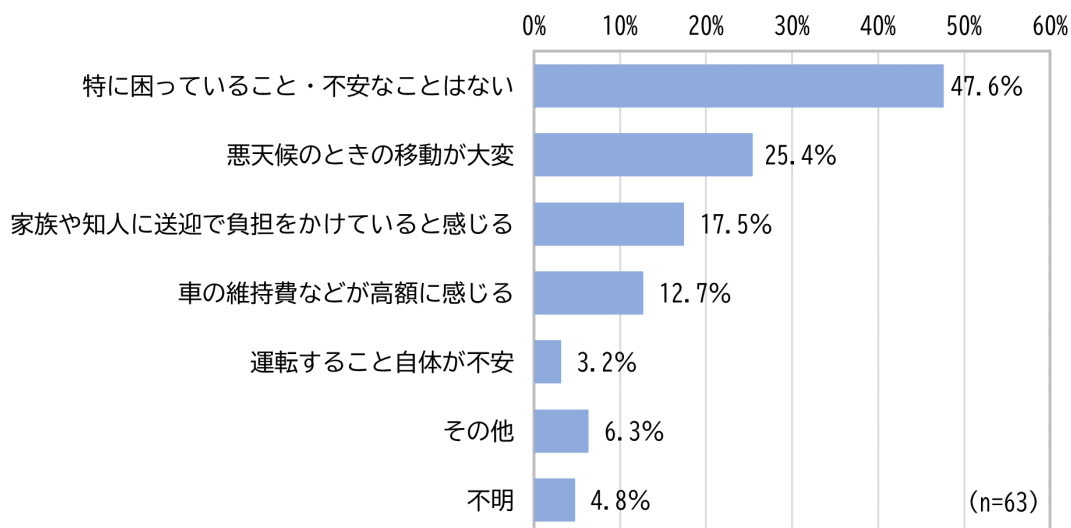


図 70 現在の移動手段を利用する上での不安(若年層)

2) 高齢層

【現在の移動手段を利用する上での不安等(高齢層)】

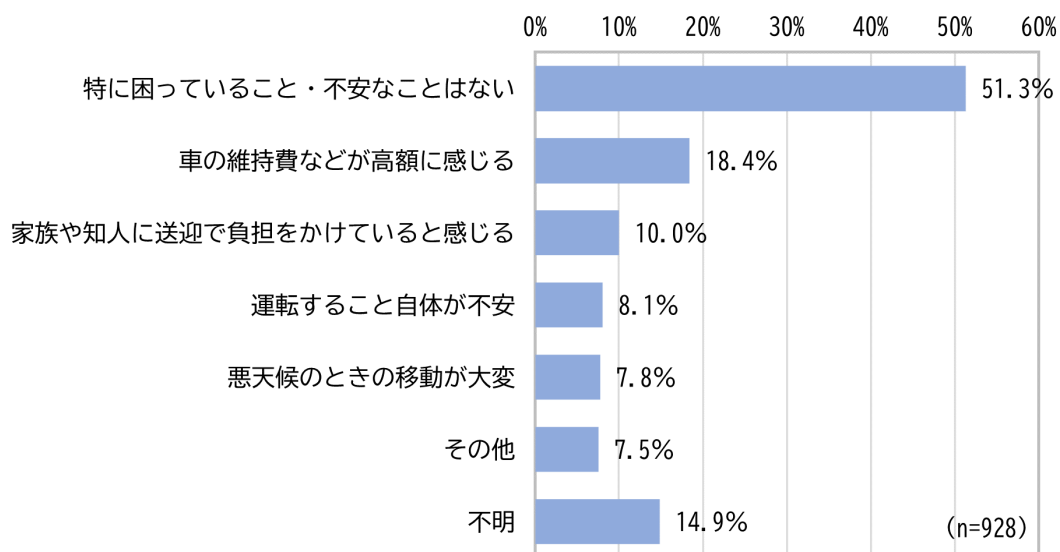


図 71 現在の移動手段を利用する上での不安(高齢層)

2. 利用実態調査

(1) 調査概要

- 交通事業者から提供されたデータを基に利用者数が特に少ない区間を有する7路線を抽出し、該当路線において利用実態及びニーズ把握することを目的に利用実態調査を実施
- 実施日は平日1日(令和5(2023)年9月29日(金))
- 回収票数は446票
- 設問項目(概要)
 - ・ 概要(乗車日時・路線・便)
 - ・ 属性(性別・年齢・居住地)
 - ・ 利用実態(利用目的・利用頻度・往復利用等)
 - ・ 公共交通に対する改善要望(利用している公共交通に対する不満点・改善要望等)

表 6 調査対象路線及び区間

番号	対象路線	対象区間
①	野岳・富の原線	全区間(野岳入口～大村ターミナル)
②	萱瀬線	一部区間(坂口～大村ターミナル・三彩の里～大村ターミナル)
③	小路口線	全区間(新大村駅～大村ターミナル)
④	横山頭線	全区間(横山頭～松山)
⑤	三石線	全区間(長崎医療センター～大村ターミナル)
⑥	大村・諫早線	一部区間(餅ノ浜～松並公園前)
⑦	北部循環線	全区間(右回り、左回り)

【対象路線図】

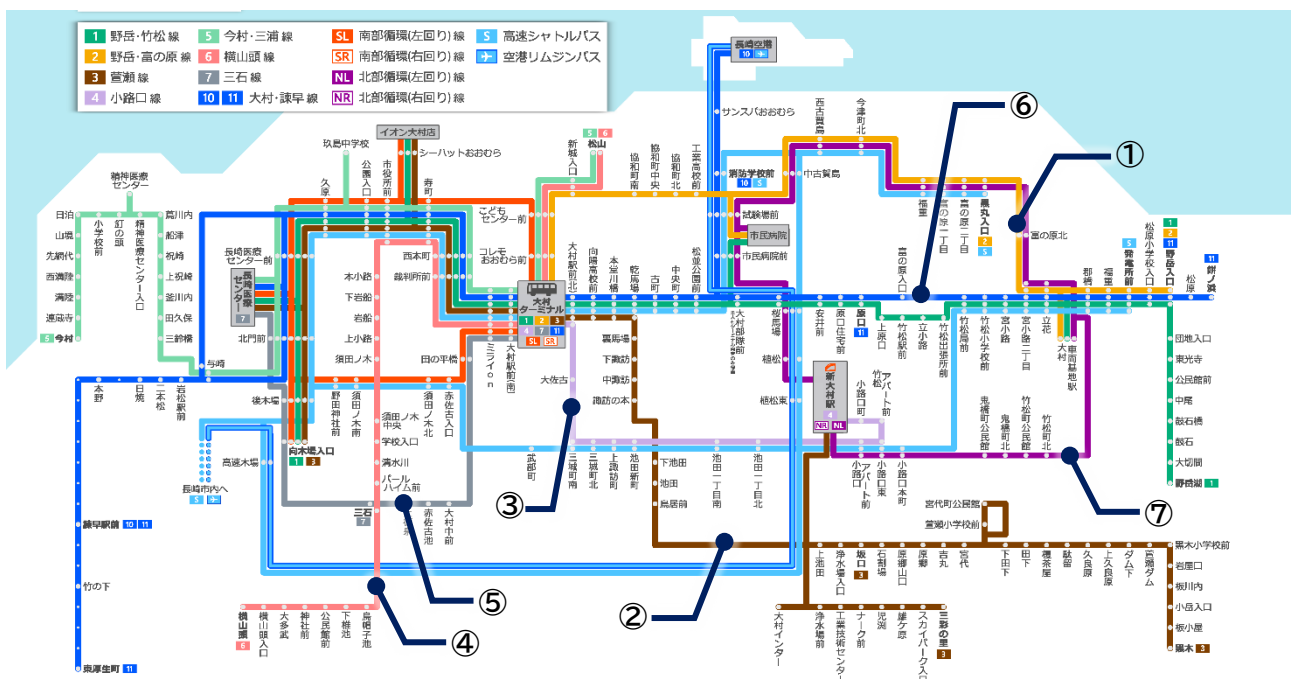


図 72 対象路線図

資料：長崎県営バス路線図

(2) 調査結果

①利用者の属性

利用者の性別は、約7割が「女性」となっています。また年代については約7割を「30～64歳」「65歳以上」が占めています。

【性別】

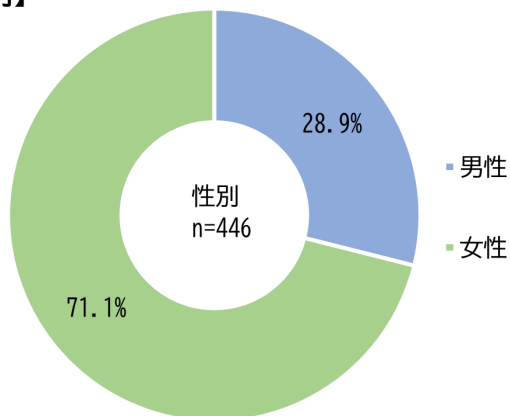


図 73 性別

【年代】

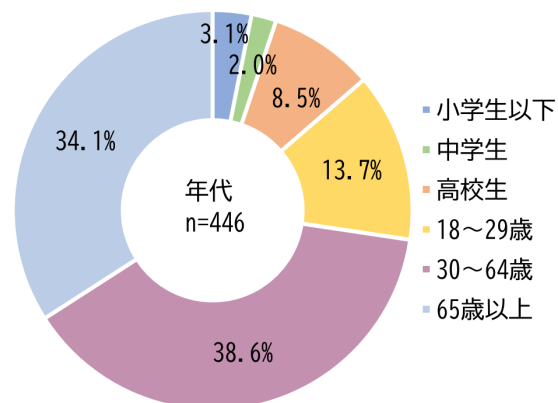


図 74 年代

②路線別の利用状況

路線別の利用者数は「萱瀬線」が最も多く195人/日となっています。また、1便あたりの利用者数は多いところで8.0人/便となっています。

【路線別の利用者数と1便あたりの平均利用者数】

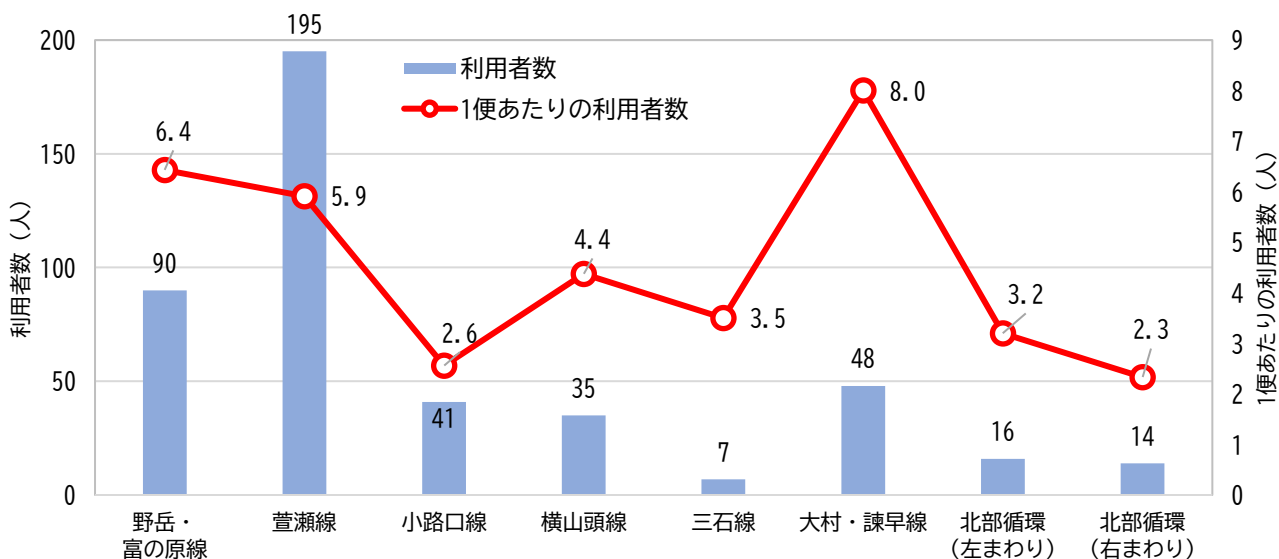


図 75 路線別の利用者数と1便あたりの平均利用者数

※特に利用者が少ない区間を対象として調査を実施しているため、1便あたり利用者数は路線別利用状況とは一致しません。

③路線別の利用目的

路線別の利用目的は、[萱瀨線][大村・諫早線]では「通勤」が多くなっています。また、[小路口線]については「医療施設」、「公共施設」が目的の多くを占めています。

【路線別の利用目的】

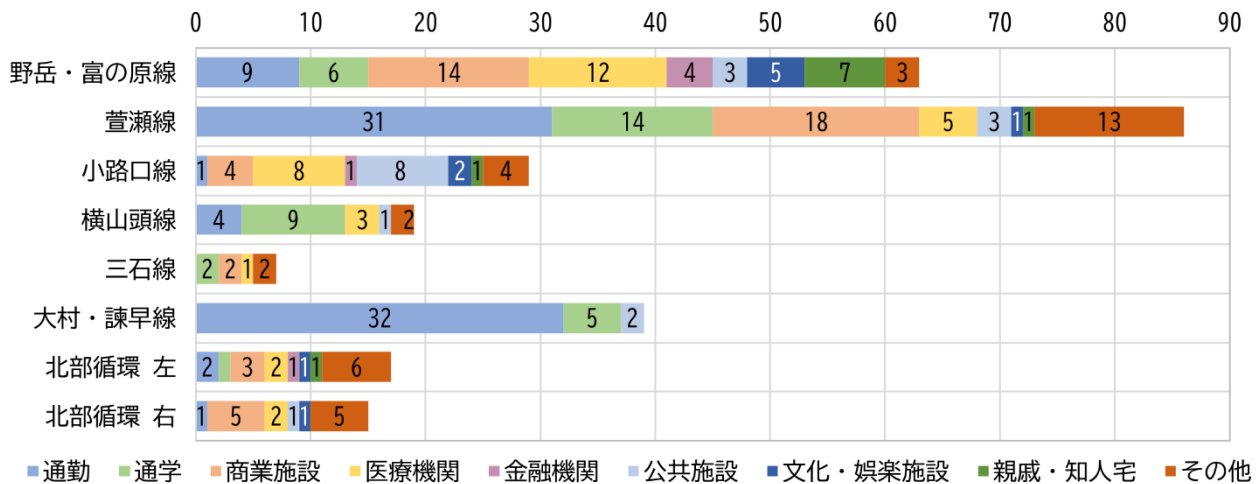


図 76 路線別の利用目的

④時間帯別の利用目的

時間帯別の利用目的は、7時台まで「通学」、8時台まで「通勤」が多くなっており、15時台から夕方にかけて再び増加しています。8時台から13時台までは、「商業施設」や「医療施設」が多くなっています。

【時間帯別の利用状況】

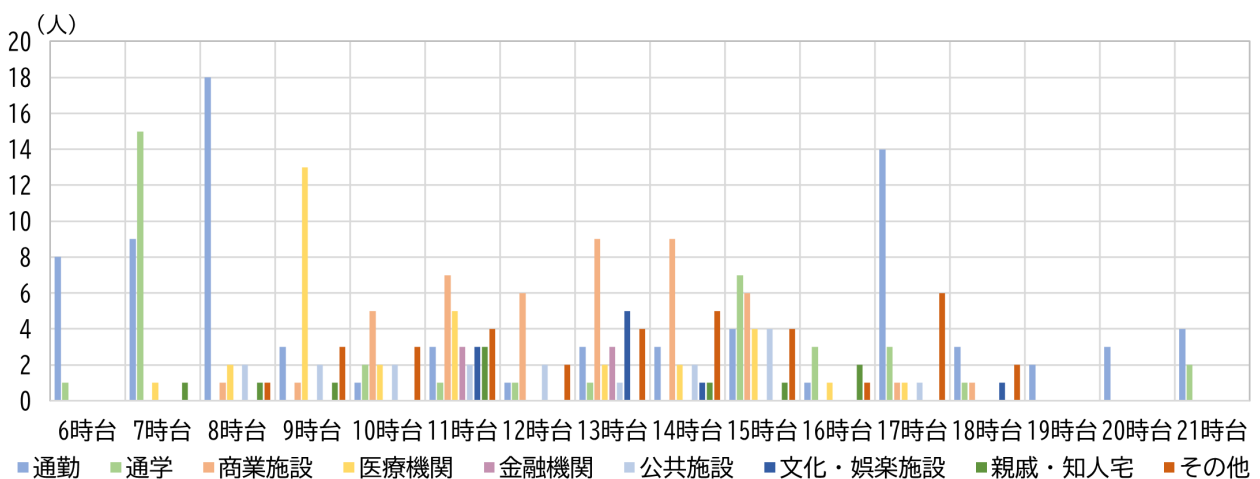
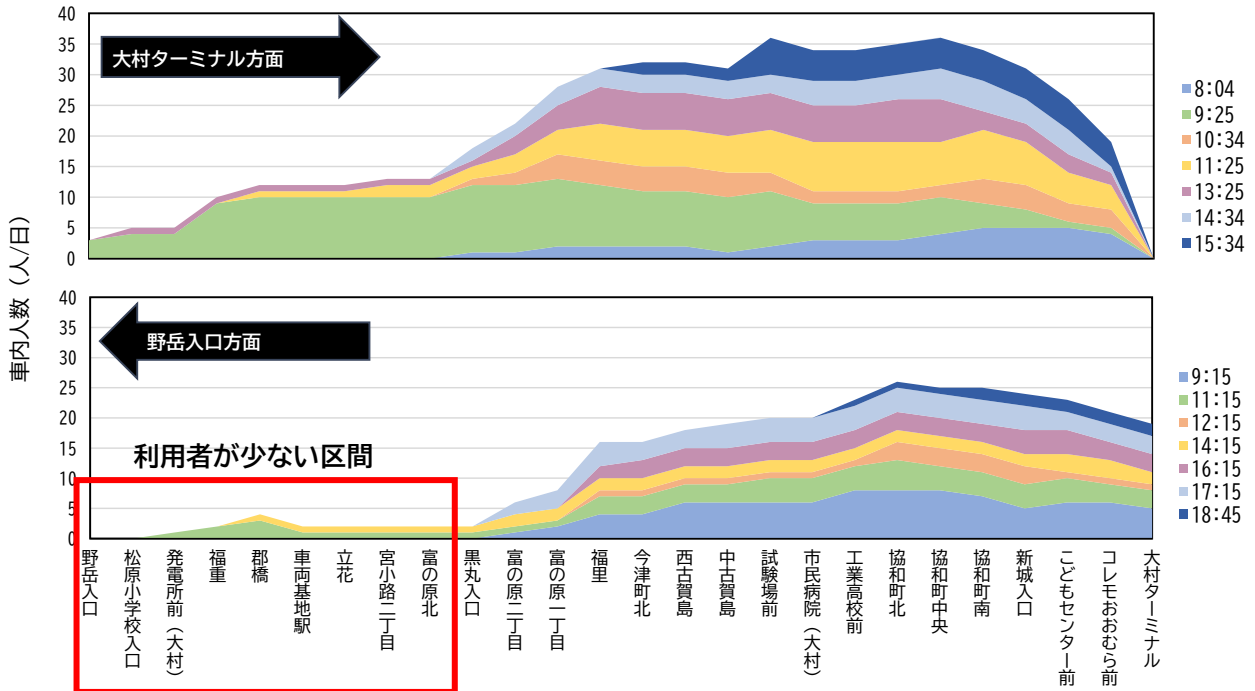


図 77 時間帯別の利用状況

⑤路線別の乗降者数

[野岳・富の原線]の[大村ターミナル方面]では、「大村ターミナル」での降車が最も多く、次いで「協和町南」となっています。一方で、[野岳入口方面]では「黒丸入口」までの降車はあるもののそれ以降については乗用者が1名程度と少ない状況となっています。

【野岳・富の原線の区間別の1日乗車人員】



【野岳・富の原線の乗降者数】

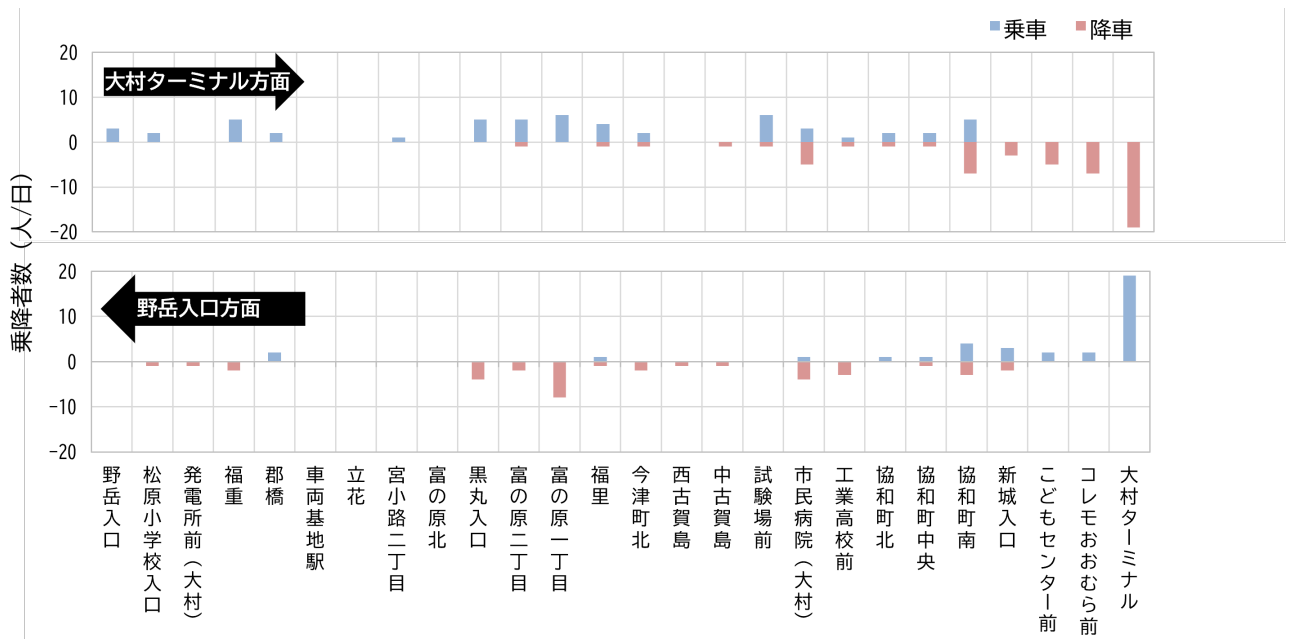


図 78 路線別停留所別の乗降者数(野岳・富の原線)

[萱瀨線]の[向木場方面]と[坂口・三彩の里方面]両方面ともに、「新大村駅」や「大村インター」から「大村ターミナル」までのバス停で乗降がみられます。一方で「三彩の里」から「浄水場前」までの区間の利用が非常に少なくなっています。また区間別の1日乗車人員は、「新大村駅」から「大村ターミナル」間で乗車人員が多くなっています。

【萱瀨線の区間別の1日乗車人員】

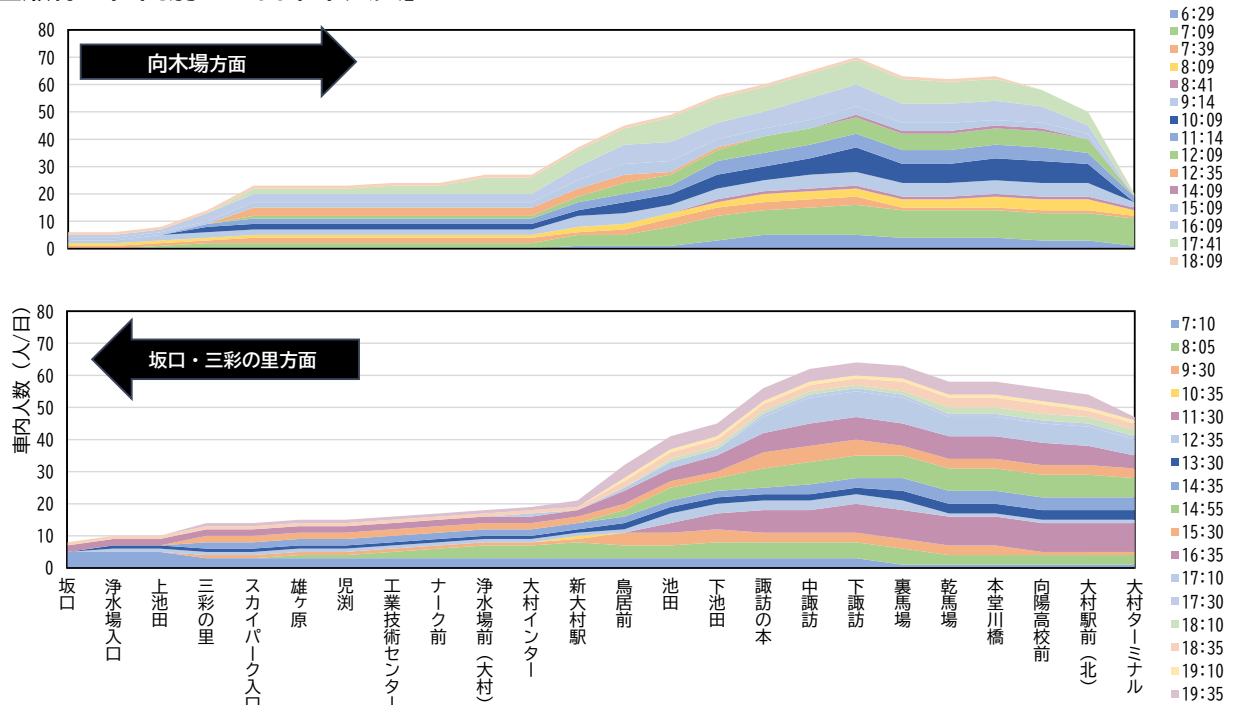


図 79 区間別の1日乗車人員(萱瀨線)

【萱瀨線の乗降者数】

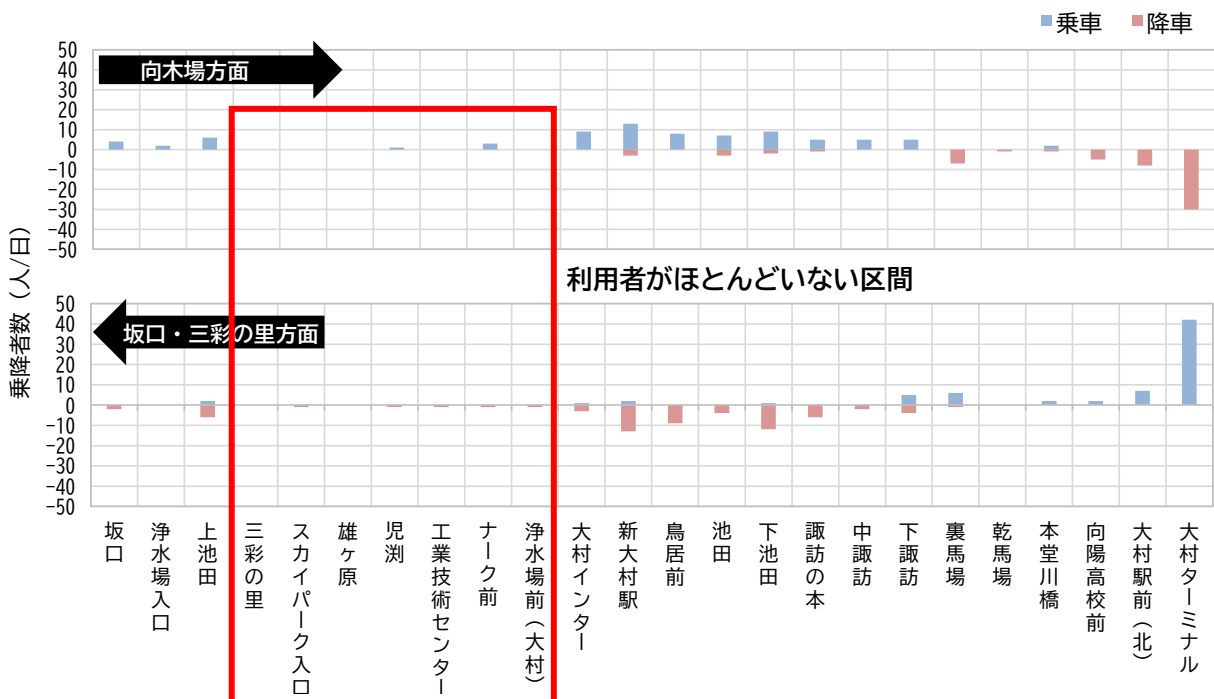


図 80 路線別停留所別の乗降者数(萱瀨線)

[小路口線]の[大村ターミナル方面][新大村駅方面]の両方面では、「大村ターミナル」にかけての乗降が多くなっています。また、比較的多くのバス停に分散して乗車がされています。

【小路口線の区間別の1日乗車人員】

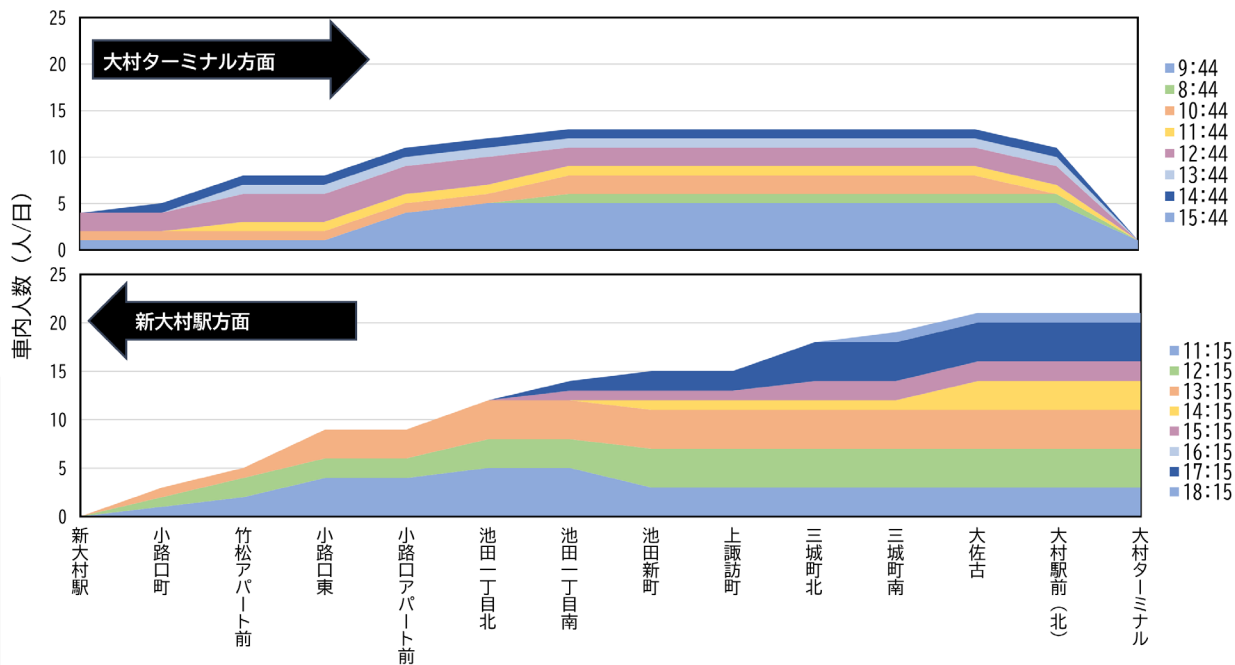


図 81 区間別の1日乗車人員(小路口線)

【小路口線の乗降者数】

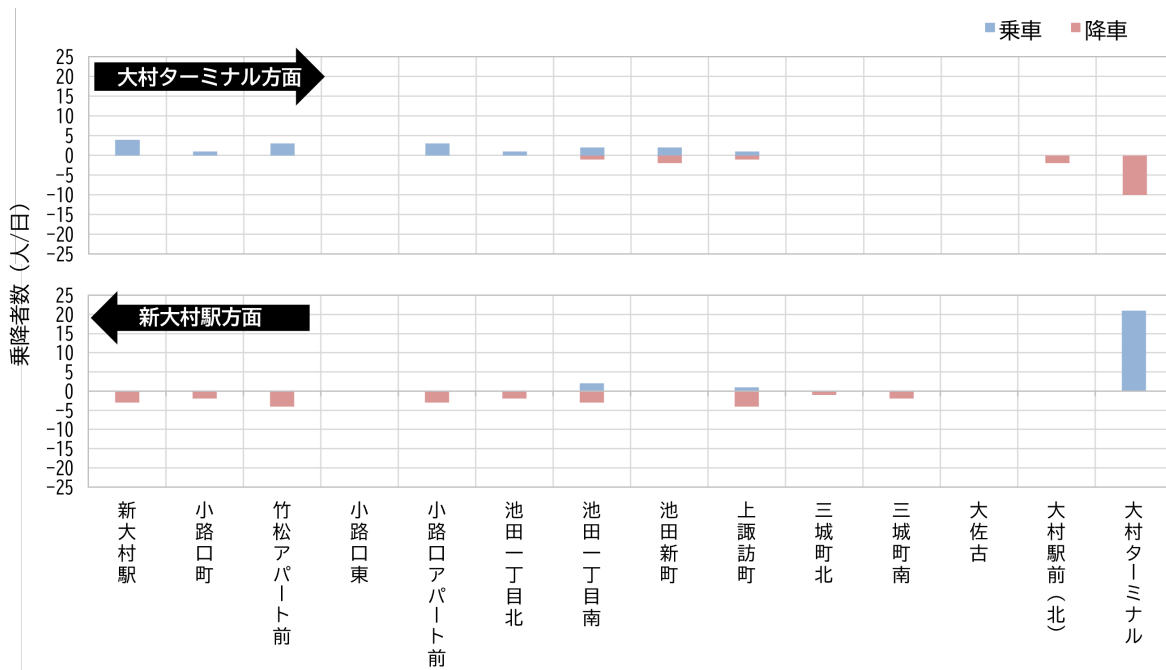


図 82 路線別停留所別の乗降者数(小路口線)

[横山頭線]の[松山方面]では、「横山頭」や「公民館前」の乗車が多くなっています。また終点の[松山]については利用が無い状況です。一方で、[横山頭方面]では、「松山」での乗車があり、行き帰りのどちらかは路線バス以外の交通手段を利用している可能性が考えられます。また、区間別の1日乗車人員は「コレモおおむら前」から「松山」の間で減少しています。

【横山頭線の区間別の1日乗車人員】

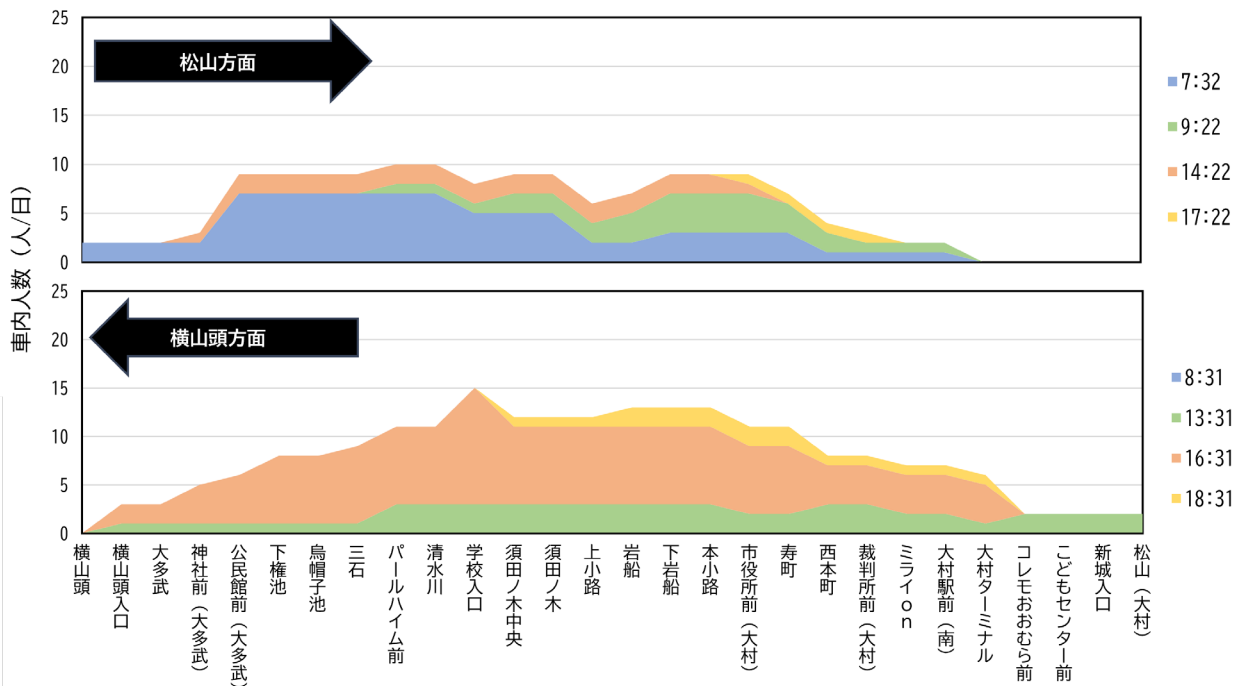


図 83 区間別の1日乗車人員(横山頭線)

【横山頭線の乗降者数】

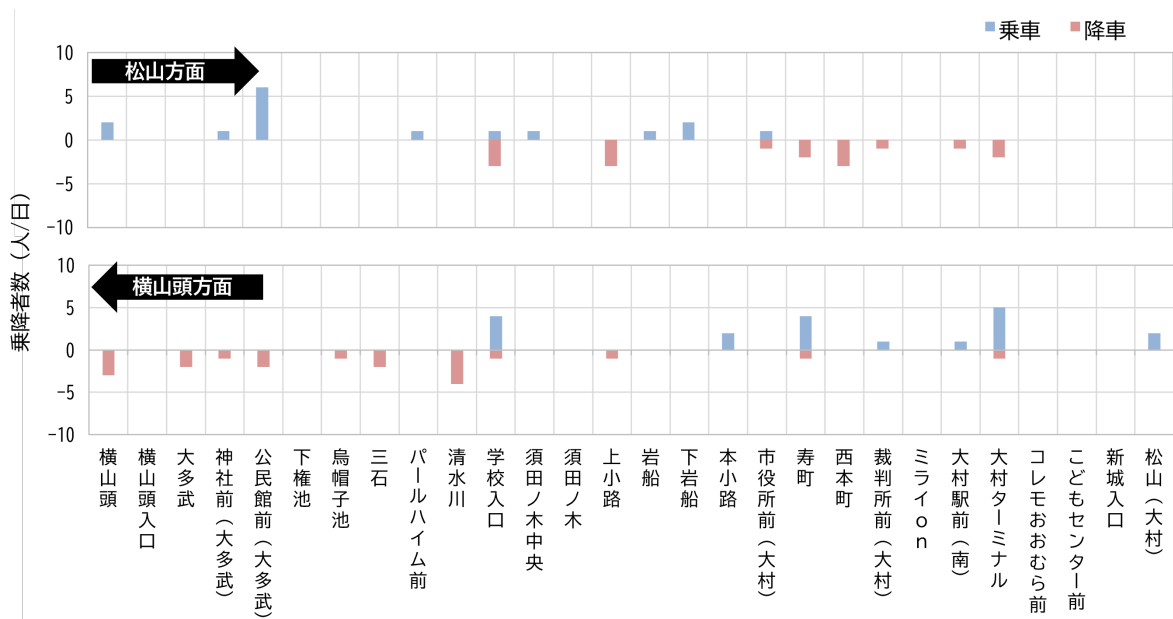


図 84 路線別停留所別の乗降者数(横山頭線)

[大村・諫早線]の[諫早方面]は、「宮小路」、「竹松小学校」、「竹松局前」での乗車が多くなっています。一方、[餅ノ浜方面]は「桜馬場」、「宮小路」、「竹松小学校」、「竹松局前」で降車しています。両方面ともに、「餅ノ浜」や「松原」の利用は無い状況です。

【大村・諫早線の区間別の1日乗車人員】

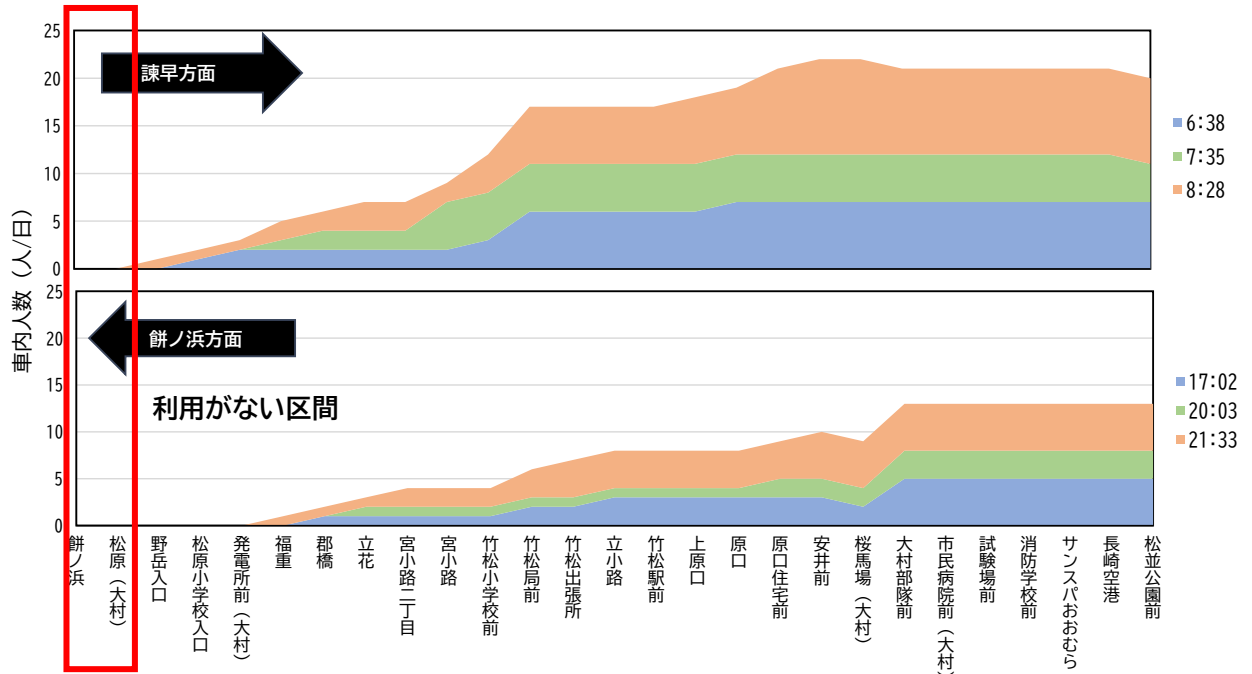


図 85 区間別の1日乗車人員(大村・諫早線)

【大村・諫早線の乗降者数】

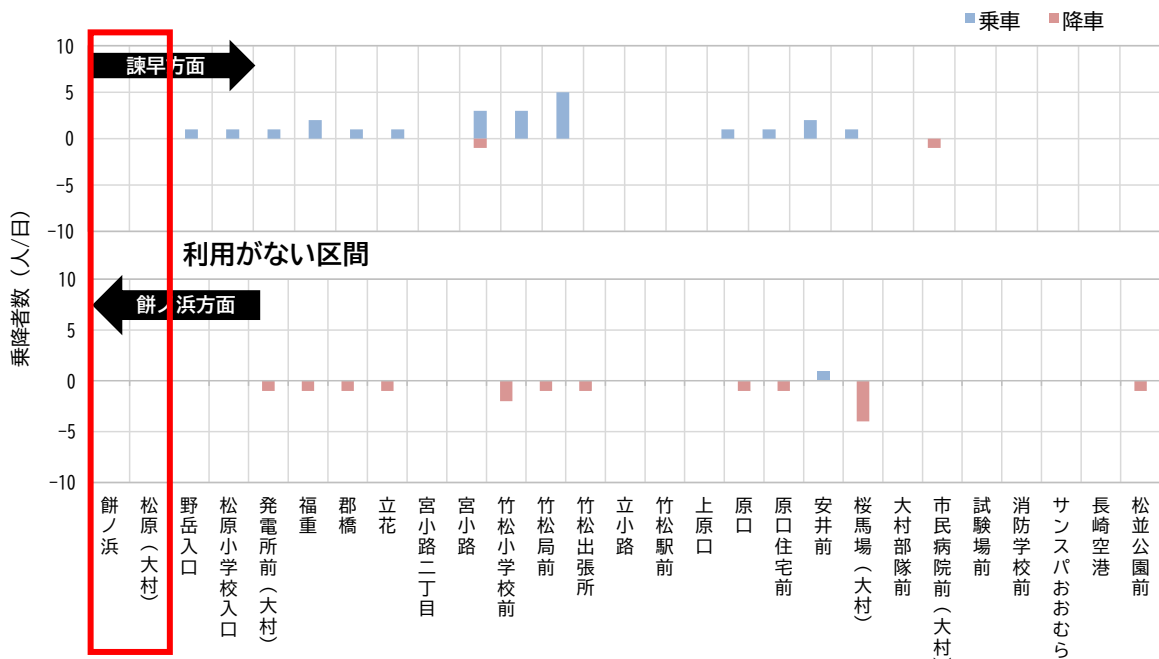


図 86 路線別停留所別の乗降者数(大村・諫早線)

[北部循環線]では、[右まわり]は「新大村駅」からの乗車、[左まわり]では「新大村駅」での降車が多くなっています。基本的には左右どちらのまわりも一定数の利用者がいる状況です。

【北部循環線の区間別の1日乗車人員】

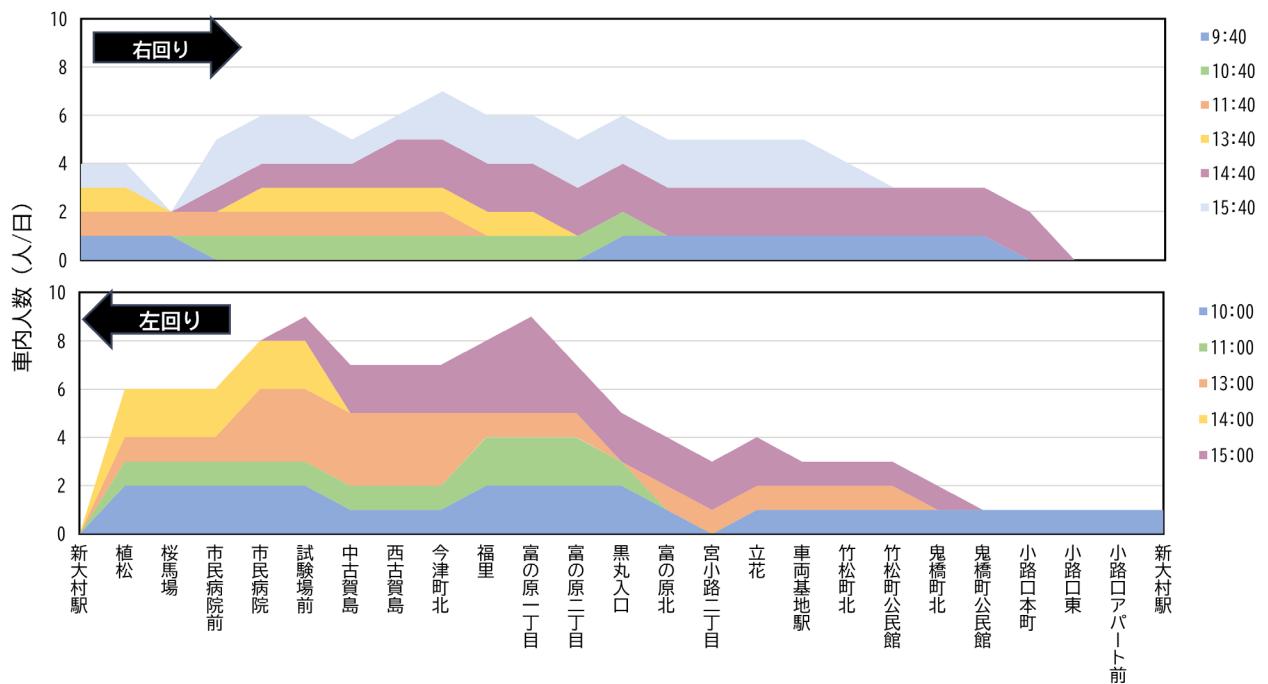


図 87 区間別の1日乗車人員(北部循環線)

【北部循環線の乗降者数】

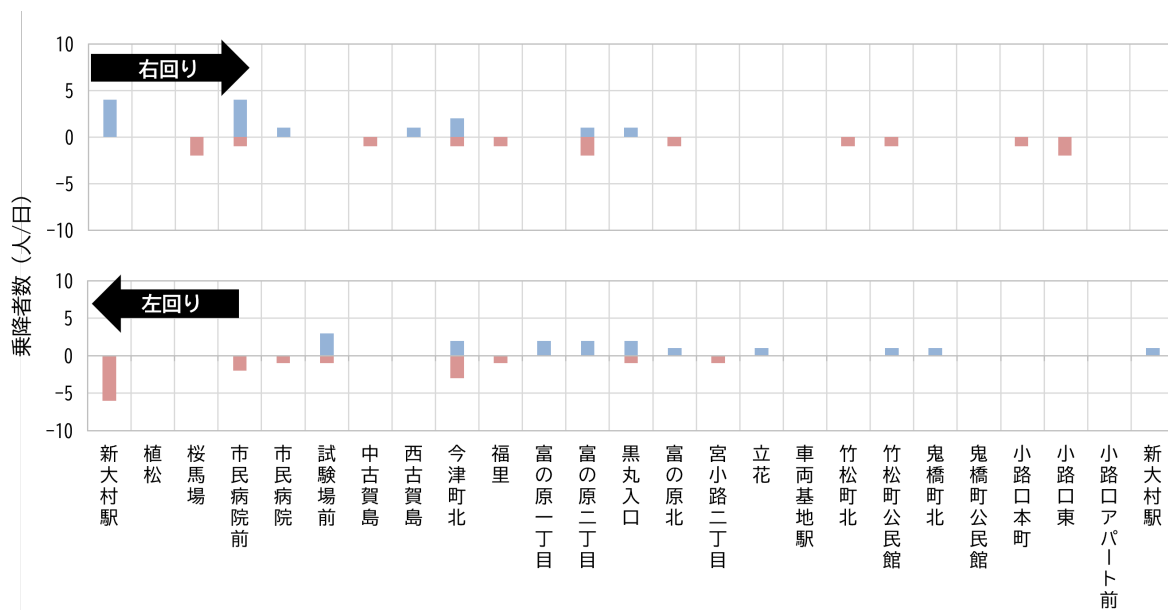


図 88 路線別停留所別の乗降者数(北部循環線)