

利用者並びに市民アンケートの結果について

1 公共交通利用者利用実態調査結果

1-1 調査概要

将来にわたり市民の移動手段となる公共交通を確保・維持・改善していくにあたり、公共交通利用者の利用状況やニーズを把握するため、公共交通利用者を対象とした利用実態調査（以下、「利用実態調査」という）を実施しました。

主な利用実態調査概要は以下のとおりです。

表：公共交通利用者利用実態調査の概要

| 交通手段 | 調査時期 | 調査内容・方法 |
|---------------------|---------------------------|---|
| 鉄道 (近鉄・JR) | 10月14日 平日1日 (7-20時) | 【調査内容】 鉄道の利用状況(目的・頻度・乗降駅) 他の交通機関との乗り継ぎ状況 鉄道の満足度・重要度 等 【回収方法】 調査員が市内にある駅でアンケートを配布する。回収は郵送・WEB。 |
| 路線バス (奈良交通) | 10月14日 平日1日 (7-20時) | 【調査内容】 路線バスの利用状況(目的・頻度・乗降バス停) 他の交通機関との乗り継ぎ状況 路線バスの満足度・重要度 等 【回収方法】 バス車内に調査員が乗り込んでアンケートを配布する。回収は郵送・WEB。 |
| コミュニティバス (ひまわり号) | 10月14日 平日1日 (7-20時) | 【調査内容】 コミュニティバスの利用状況(目的・頻度・乗降バス停) 他の交通機関との乗り継ぎ状況 コミュニティバスの満足度・重要度 等 【回収方法】 バス車内に調査員が乗り込んでアンケートを配布する。回収は郵送・WEB。 |

※WEBアンケートについては、調査票にQRコードを記載。QRコードは全ての交通手段で共通のものを使用。

表：配布枚数ならびに回収枚数(2022年11月10日時点)

| 交通手段 | 調査地点 | 配布枚数(枚) | 回収枚数(枚) | 回収率(%) |
|---------------|-------|---------|---------|--------|
| 鉄道 (近鉄) | 近鉄御所駅 | 445 | 118 | 21.0 |
| | 葛駅 | 116 | | |
| 鉄道 (JR) | JR御所駅 | 251 | 101 | 18.4 |
| | 玉手駅 | 224 | | |
| | 掖上駅 | 73 | | |
| 鉄道 (近鉄・JR) | 吉野口駅 | 214 | 56 | 26.2 |
| 路線バス | | 118 | 33 | 28.0 |
| コミュニティバス | | 38 | 17 | 44.7 |
| WEB | | | 39 | |

※回収率は小数第2位を四捨五入。

表：利用実態調査項目

| 調査対象 | 鉄道(近鉄・JR) | 路線バス(奈良交通) | コミュニティバス | タクシー (Webのみ) |
|-------------------------------|--|---|-----------------------------|--|
| 調査対象 公共交通の 利用状況 | 利用頻度 主な乗降駅(バス停)(OD) 利用する理由、目的地 観光に来る頻度、観光の際の利用頻度 (利用する理由で「観光」を選択した方) 往復利用の有無 行き又は帰りの交通手段(往復利用無) 自宅から最寄り駅(バス停)までの距離 | ← | ← | ← 「主な乗降駅 (バス停)」 「自宅から最寄 り駅(バス停)ま での距離」 は除く |
| 調査対象の 公共交通の 満足度・ 重要度 | 運行本数 運行時間帯 運賃 車両 鉄道間の接続(乗換、乗継等) 駅からバスへの接続 自宅から最寄り駅までの距離 駅周辺での情報提供 電車内での情報案内 駅での情報提供 駅へのアクセス道路 駅のバリアフリー状況 駅施設の使いやすさ 時間の正確さ 安全性 駅員の対応 総合評価 | 運行本数 運行時間帯 運賃 車両 運行ルート 他バスへの接続(乗換、乗継等) 鉄道への接続 自宅から最寄りバス停までの距離 バス車内での情報提供 バス停での情報案内 バス停へのアクセス道路 バス待ち環境 時間の正確さ 安全性 バス運転手の対応 総合評価 | ← + 運行日 目的地までの移動時間 | 呼びやすさ 料金 車両の快適性 時間の正確さ 接客 総合評価 |
| 乗継の有無 | 乗継頻度 乗継地点、乗り継ぐ交通手段(乗継有) | ← | ← | |
| 調査対象外 公共交通の 利用状況 | 利用頻度 主な利用目的(利用有) 主な乗降駅(OD)(利用有) | ← | ← | |
| デマンド 交通 | 認知度 最も魅力的なメリット | ← | ← | ← |
| フェース シート | 居住地(8地区+御所市外) 性別 年齢 職業 | ← | ← | ← |
| 運転免許証 について | 所有状況 運転免許証返納の意思(免許有) 運転免許証返納の時期(意思有) 運転免許証返納の条件(意思無) | ← | ← | ← |
| その他 | 自由意見 | | | |

1-2 調査結果【抜粋】

各設問における集計結果を次ページから示します。以下、集計結果における留意事項です。

- ・ 比率は全て小数第2位を四捨五入した百分率(%)で表示しています。なお、四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合は、無回答の割合で調整をしています。また、無回答者がいない場合は、最も割合を占めている項目で調整をしています。
- ・ 各設問に対する回答者の母数は“n=〇”と表記し、各比率はn=100%として算出しています。
- ・ 単一回答の設問では、複数回答を除外して計算しています。また、範囲外回答についても無効票として計算しています。

(1) 属性情報

- ・ 居住地については、御所市外の方が約35%を占めています。
- ・ 性別は男性より女性のほうが多く、60歳代からの回答が最も多くなっています。
- ・ **市民アンケート調査と比較して学生からの回答が多く、全体の約13%を占めています。**

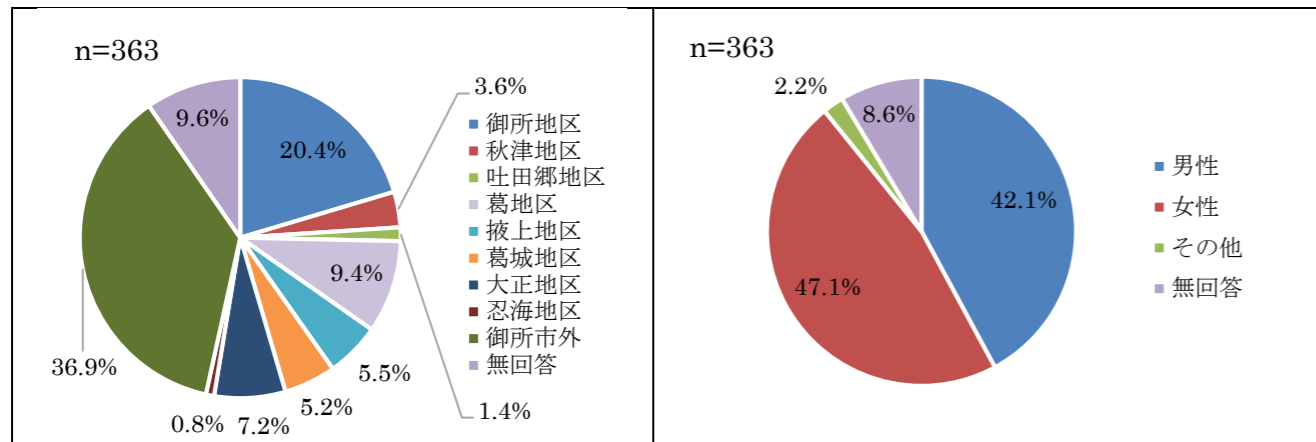


図:居住地

図:性別

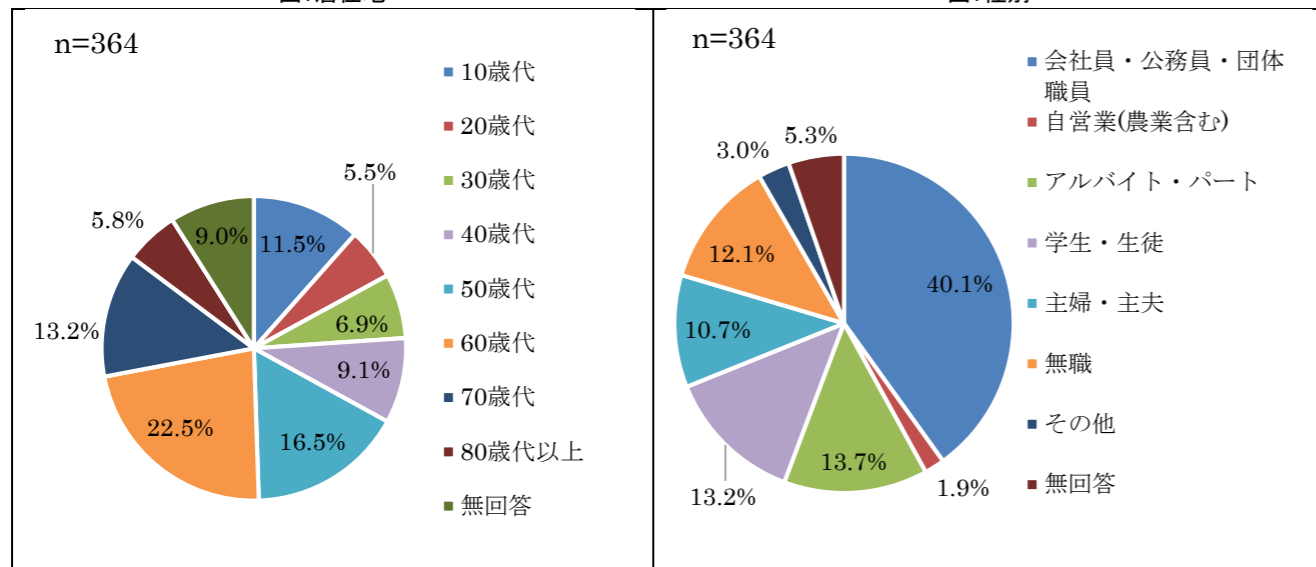


図:年齢

図:職業

(2) 運転免許証

- ・ 運転免許証を所有している人は約60%いますが、自主返納をされた人は全体の5%程度にとどまっています。
- ・ 運転免許証を自主返納してもよい年齢として半数以上が80歳以降、もしくは返納するつもりはないと回答しています。75歳以上の運転免許証保有者10万人あたりの死亡事故の件数は5.7人(2021年(令和3年))であり、これは75歳未満のドライバーの約2倍となっているため、安全な交通環境を構築するためにも、早期に運転免許証を返納していただく施策を検討していく必要があります。

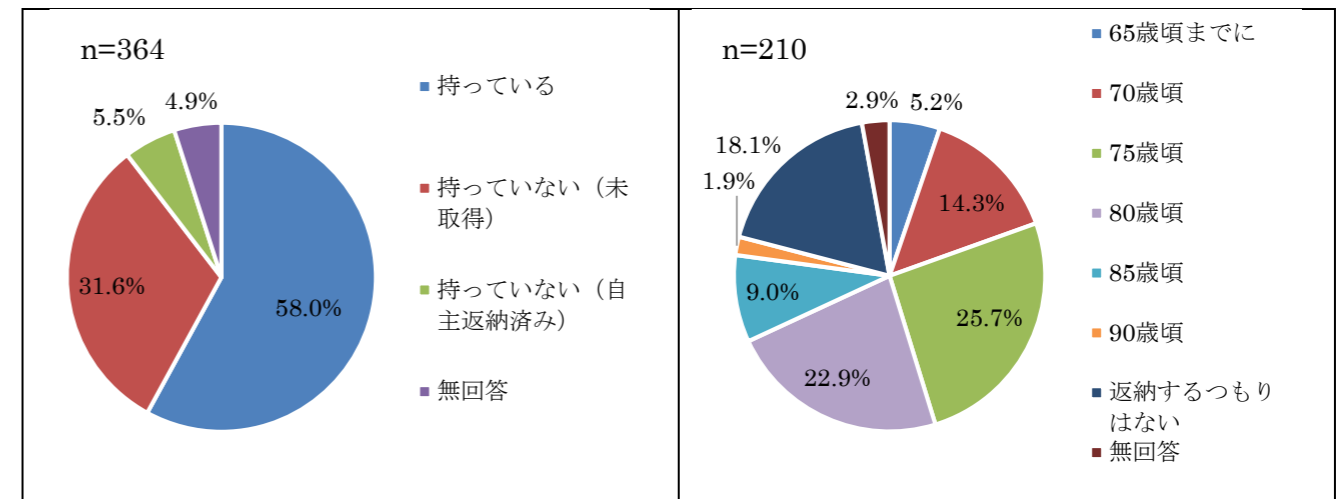
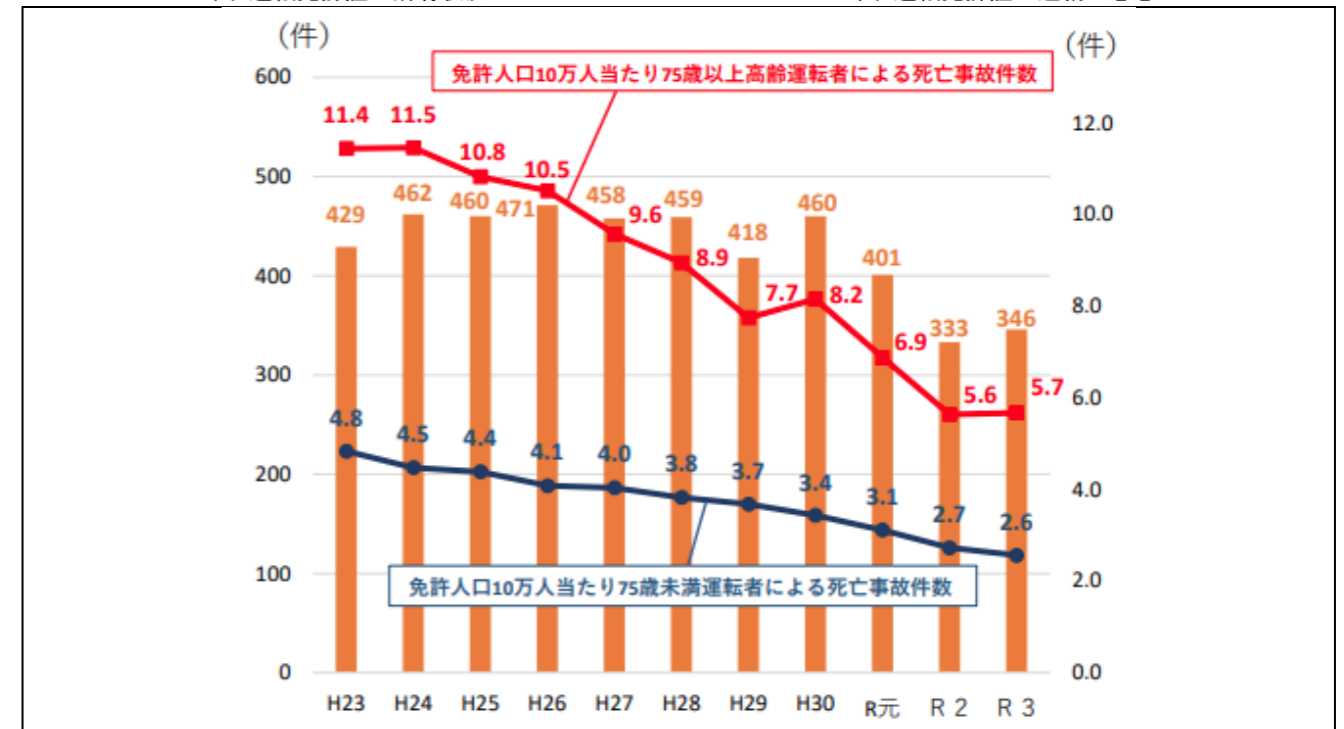


図:運転免許証の所有状況

図:運転免許証の返納の意思



資料:警察庁交通局「令和3年における交通事故の発生状況等について(令和4年3月)」
図:75歳以上高齢運転者による死亡事故件数の推移

(3) 鉄道(近鉄)

1) 利用頻度・利用目的

- 若者世代や中年世代では通勤や通学を目的として「ほぼ毎日」もしくは「週4~5回程度」利用することが多く、高齢世代では通院や買い物、観光を目的として不定期に単発的に利用している人が多いことがわかります。

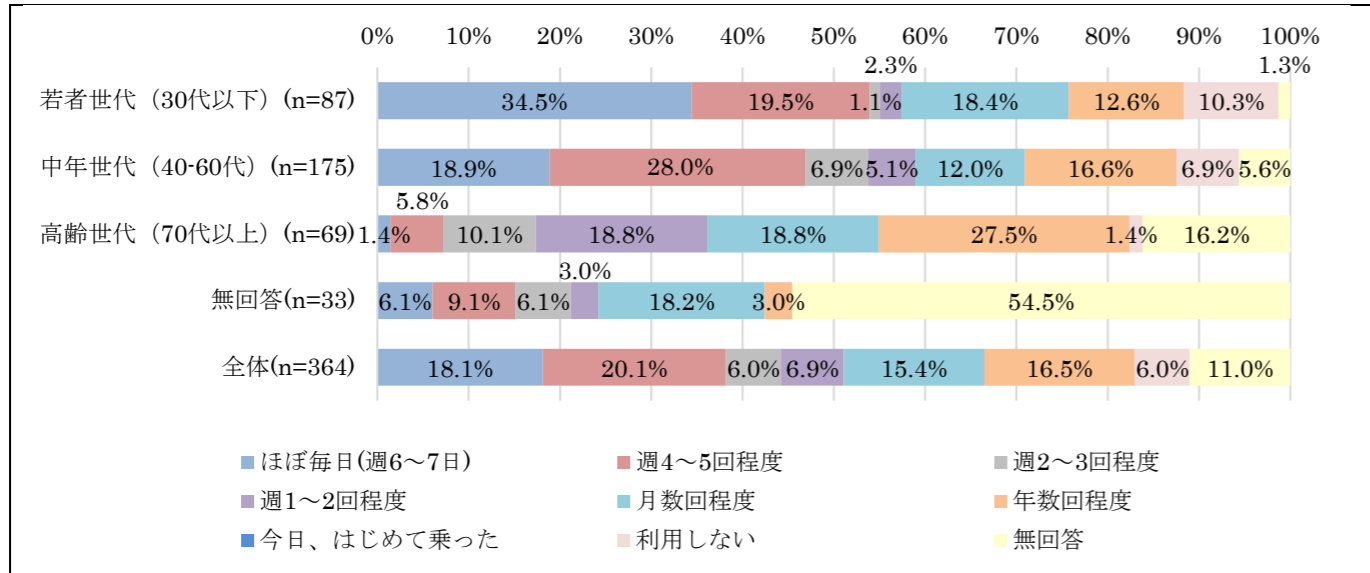


図: 利用頻度

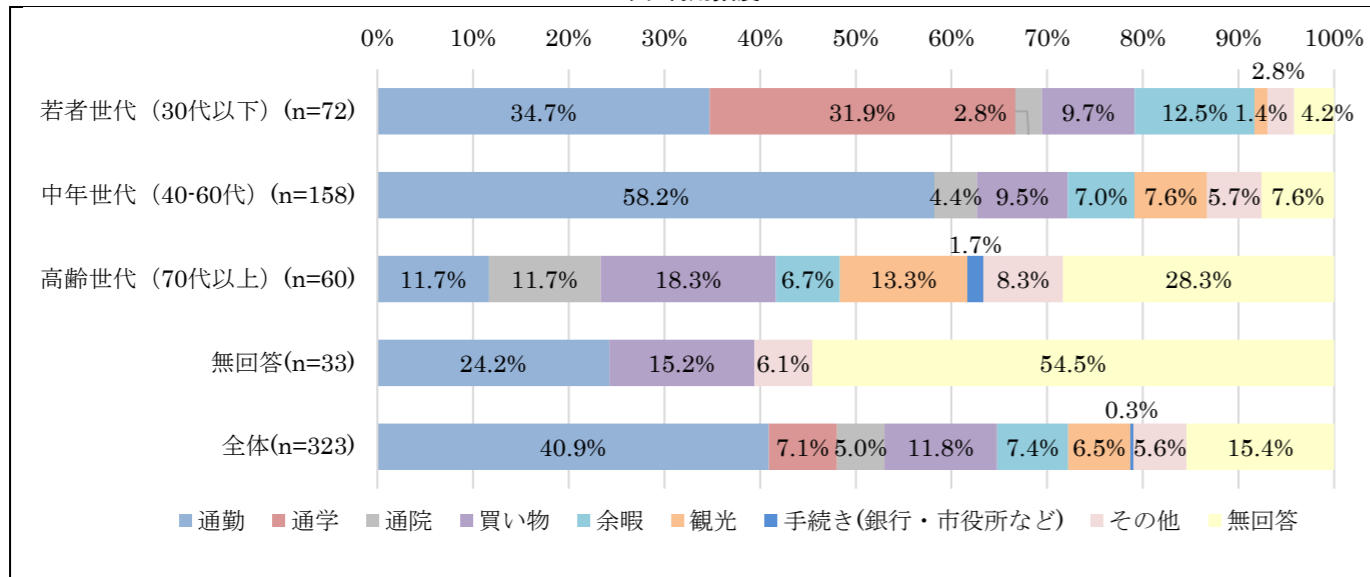


図: 利用目的

2) OD

- 主な乗車駅としては市内の駅が多く、降車駅としては「大阪阿部野橋駅」や「阿倍野駅」といった市外の駅が多いことがわかります。このことから、近鉄は主に本市と市外を結ぶ路線として市民に活用されていることがわかります。

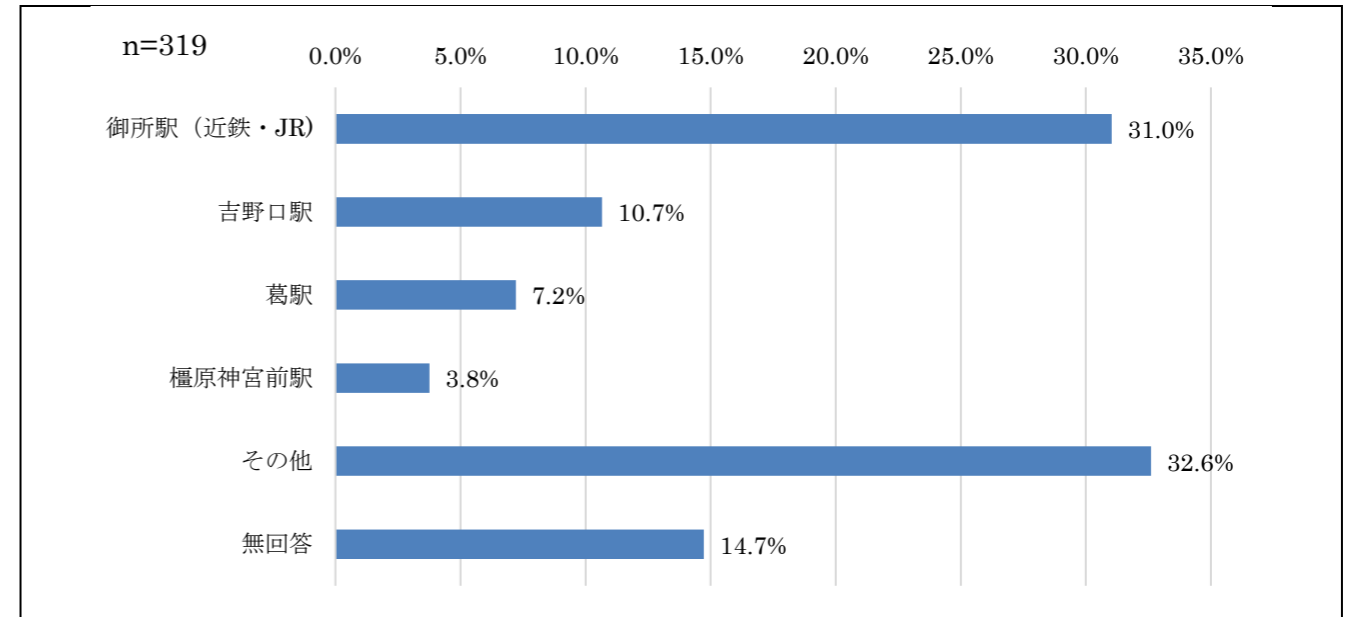
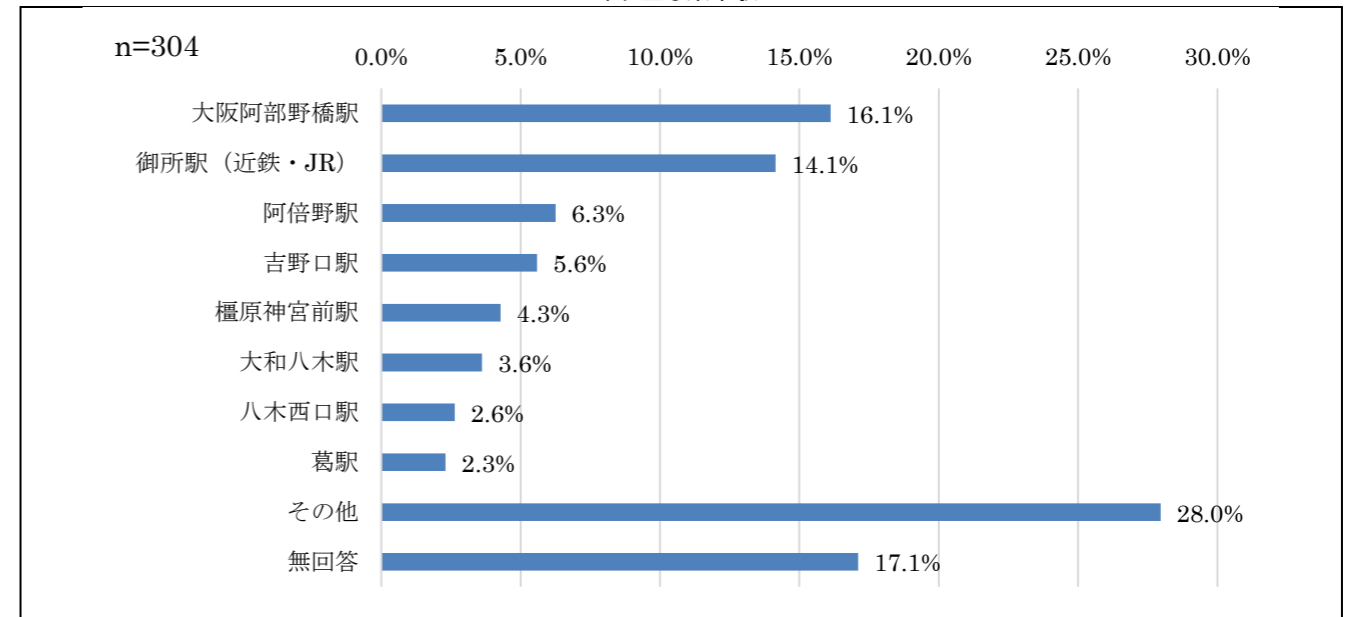


図: 主な乗車駅



※回答票内「近鉄御所駅」「御所駅」を「御所駅(近鉄・JR)」としてまとめている。

図: 主な降車駅

3) 満足度・重要度

- 満足度は「時間の正確さ」や「安全性」で高くなっていますが、「運行本数」や「鉄道間の接続（乗換など）」で低くなっています。一方で、重要度は満足度が低かった「運行本数」や「鉄道間の接続（乗換など）」で高くなっています。
- このことから、早期に着手すべき重点施策として、「鉄道同士の乗り継ぎ利便性の強化」が挙げられます。

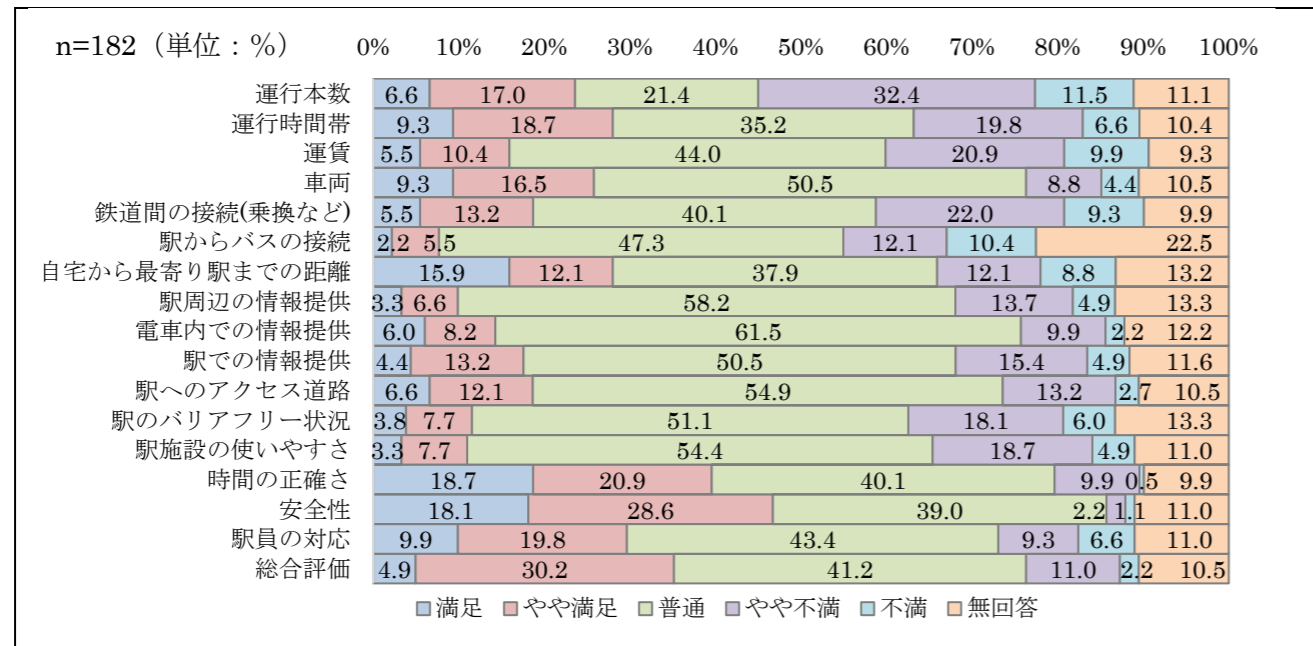


図:満足度

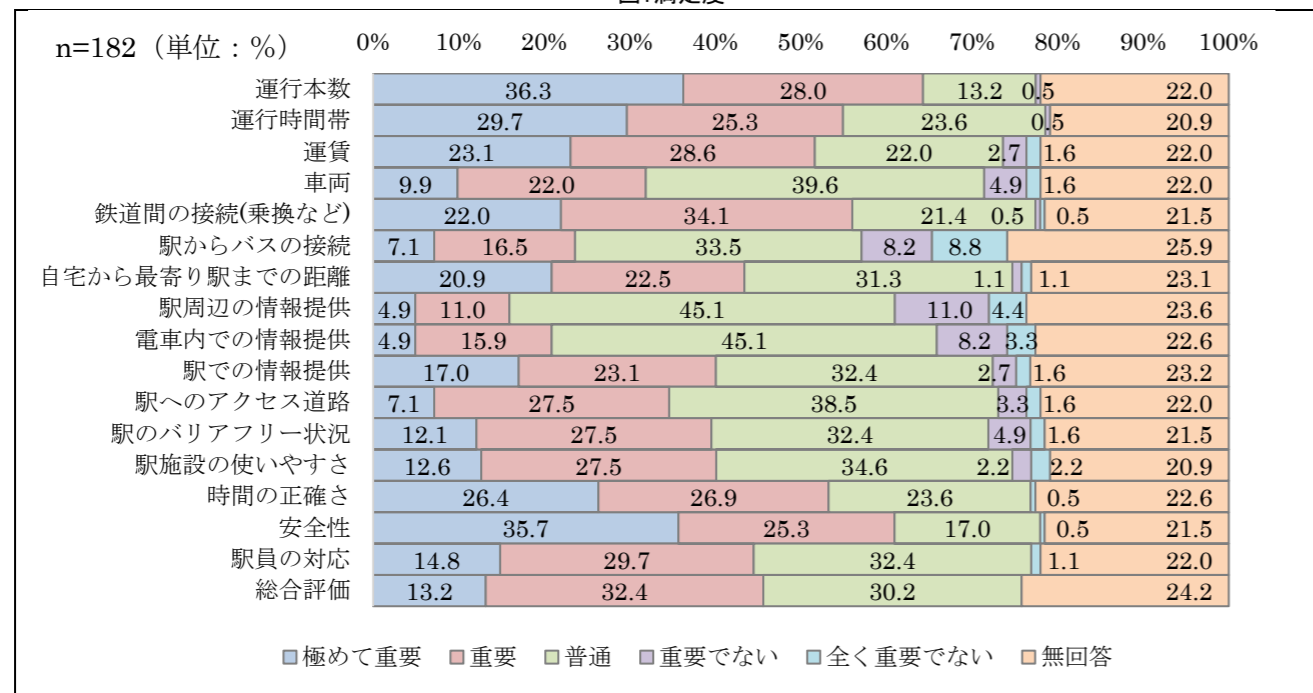


図:重要度

4) 乗り継ぎについて

- 近鉄を利用する際、半数以上の人乗り継ぎをしており、その主な駅としては「近鉄御所駅」や「吉野口駅」が選ばれている傾向にあります。
- また、乗り継ぎ先の主な交通手段としては「JR」が多く挙げられているため、先述した「鉄道同士の乗り継ぎ利便性の強化」は急務であるといえます。

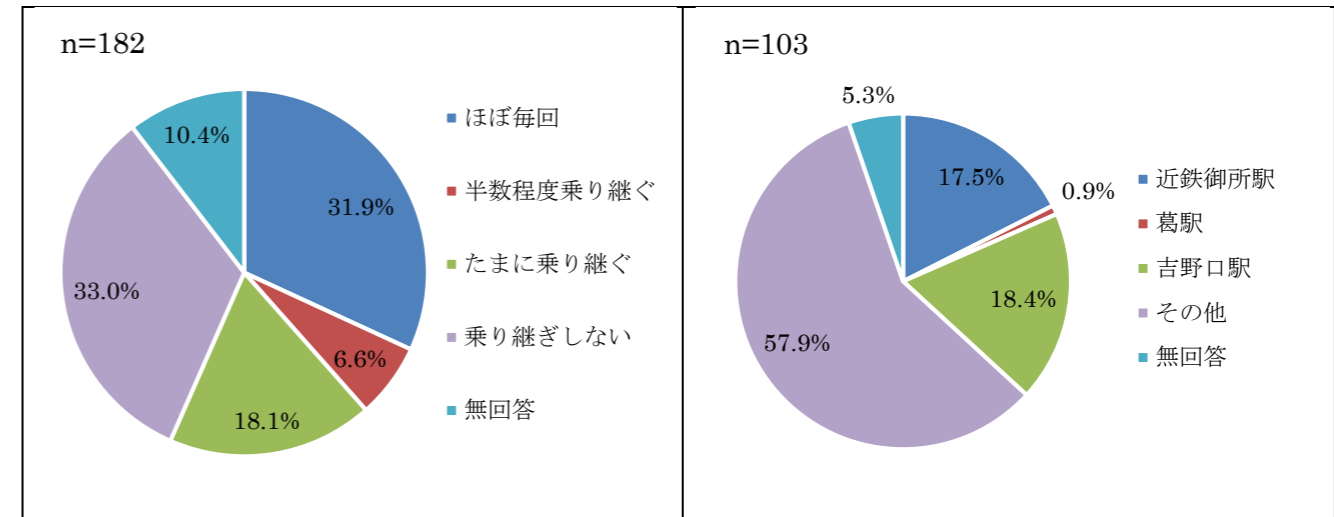


図:乗り継ぎ頻度

図:乗り継ぎの主な駅(複数回答可)

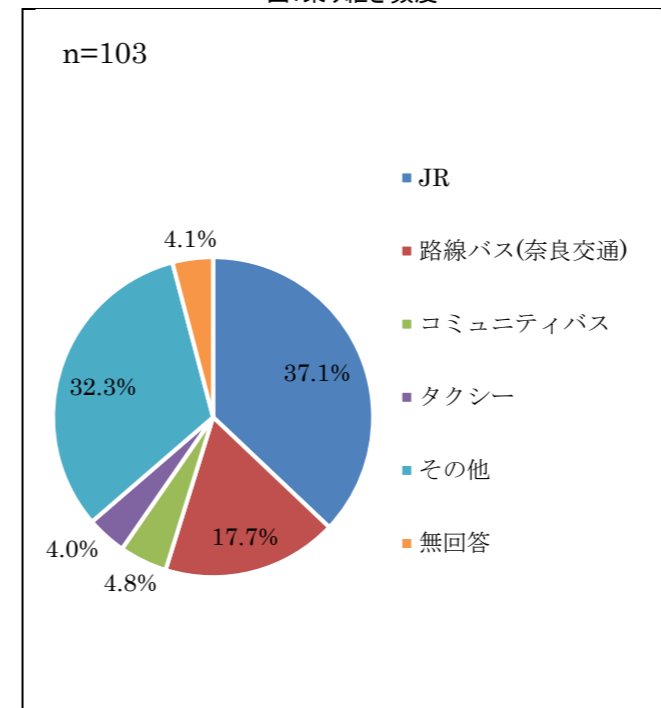


図:乗り継ぎの主な交通手段(複数回答可)

(4) 鉄道 (JR)

1) 利用頻度・利用目的

- 若者世代や中年世代では通勤や通学を目的として「ほぼ毎日」もしくは「週4～5回程度」利用することが多く、高齢世代では通院や買い物、観光を目的として不定期に単発的に利用している人が多いことがわかります。
- この傾向は近鉄と同じですが、若者・中年世代における通勤・通学が占める割合は近鉄のほうが大きくなっています。

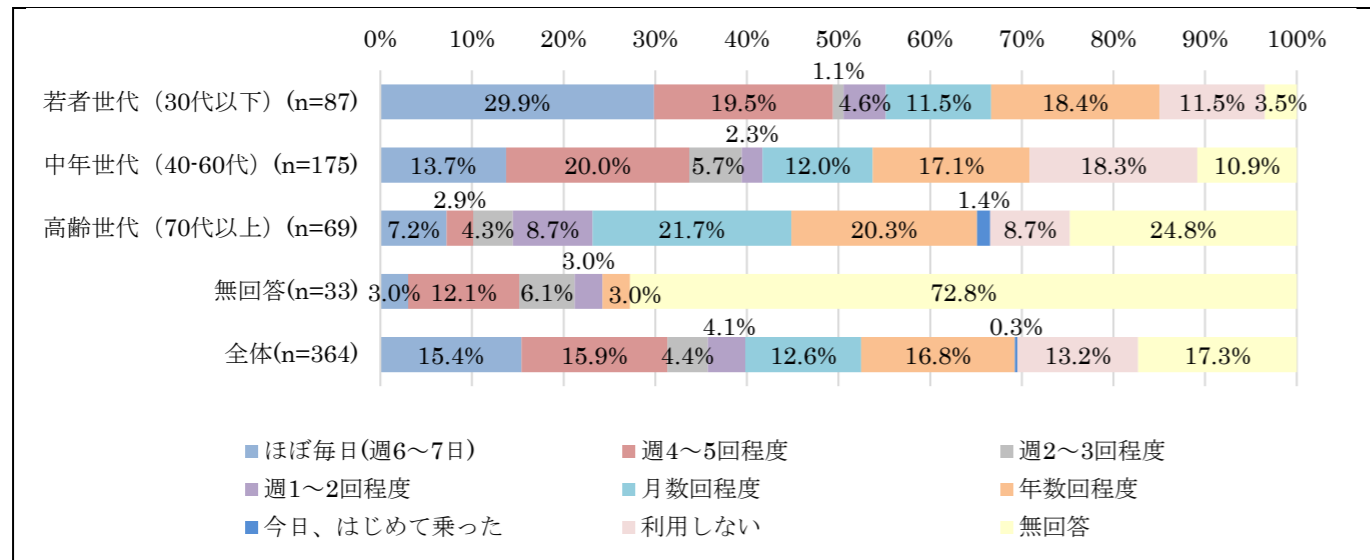


図: 利用頻度

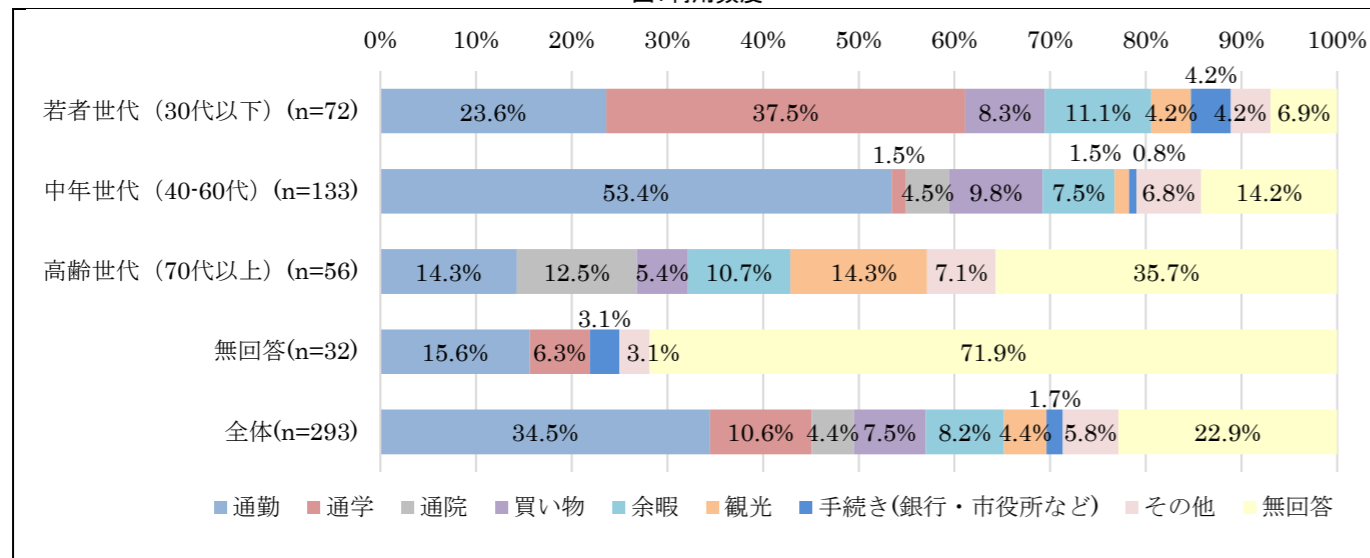


図: 利用目的

2) OD

- 主な乗車駅としては市内の駅が多く、降車駅としては「御所駅」といった市内の駅のほか、「高田駅」といった市外の駅が多いことがわかります。また、近鉄では市外の降車駅に「阿部野橋駅」といった奈良県外の駅が多い一方で、JRでは「高田駅」や「五条駅」といった奈良県内の駅が多いことがわかります。
- このことから、市民の通学先や勤務先に応じて近鉄とJRが使い分けられており、役割が分担されていることがわかります。

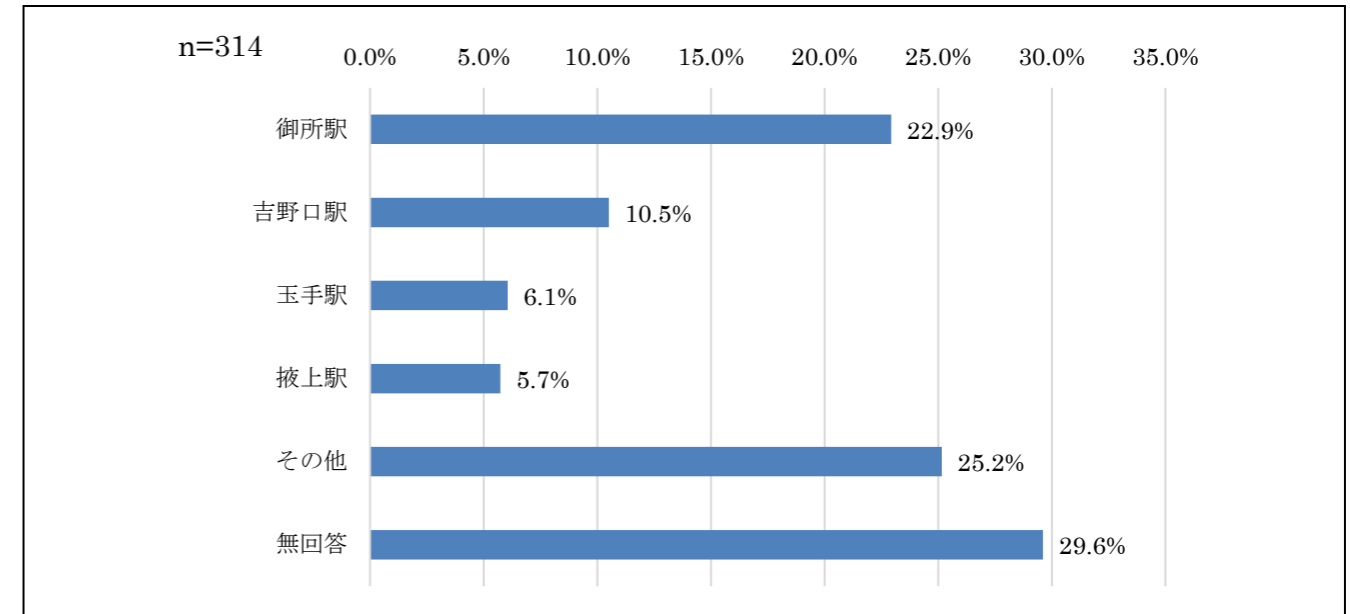


図: 主な乗車駅

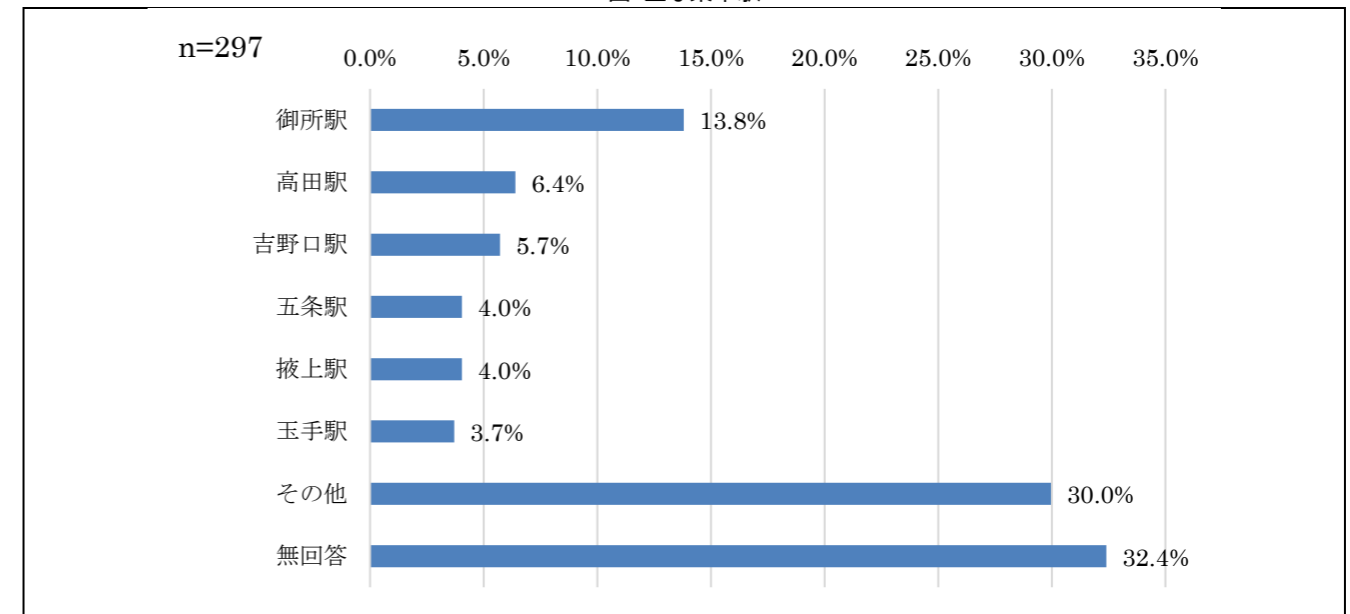


図: 主な降車駅

3) 満足度・重要度

- 満足度は「時間の正確さ」や「安全性」で高くなっていますが、「運行本数」や「運行時間帯」、「鉄道間の接続(乗換など)」で低くなっています。一方で、重要度は満足度が低かった「運行本数」や「運行時間帯」、「鉄道間の接続(乗換など)」で高くなっています。この傾向は近鉄と同じです。
- このことから、早期に着手すべき重点施策として、近鉄と同じく「鉄道同士の乗り継ぎ利便性の強化」が挙げられます。

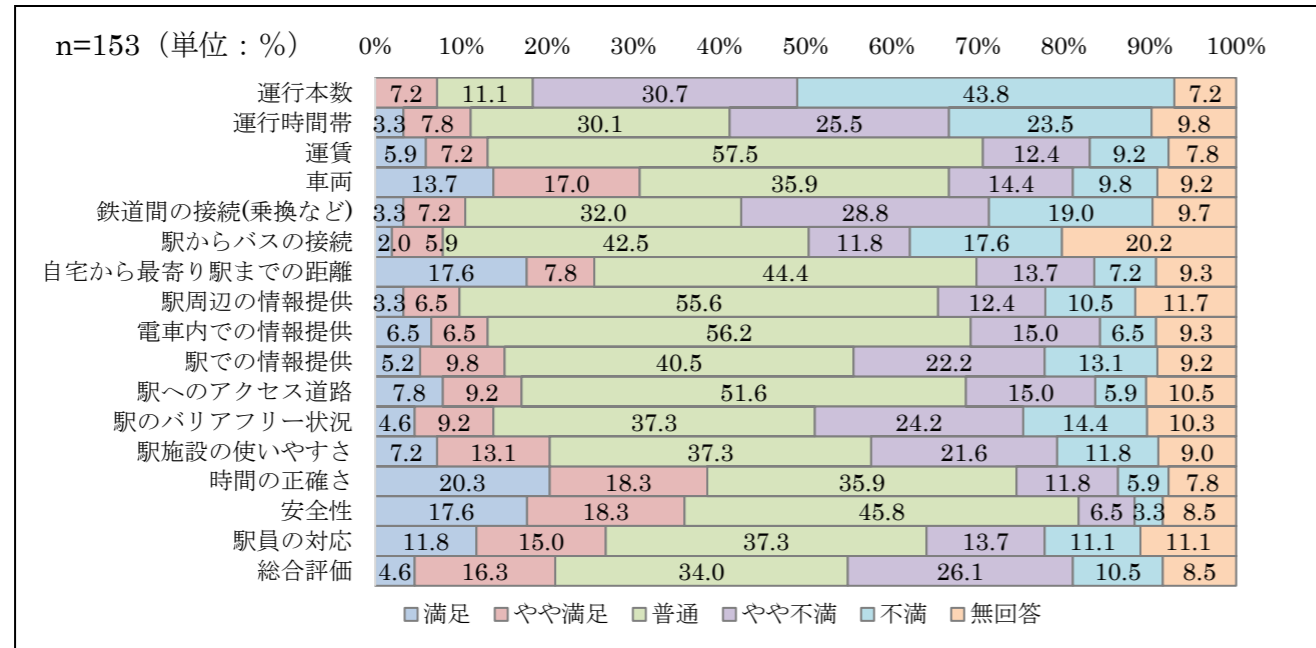


図: 満足度

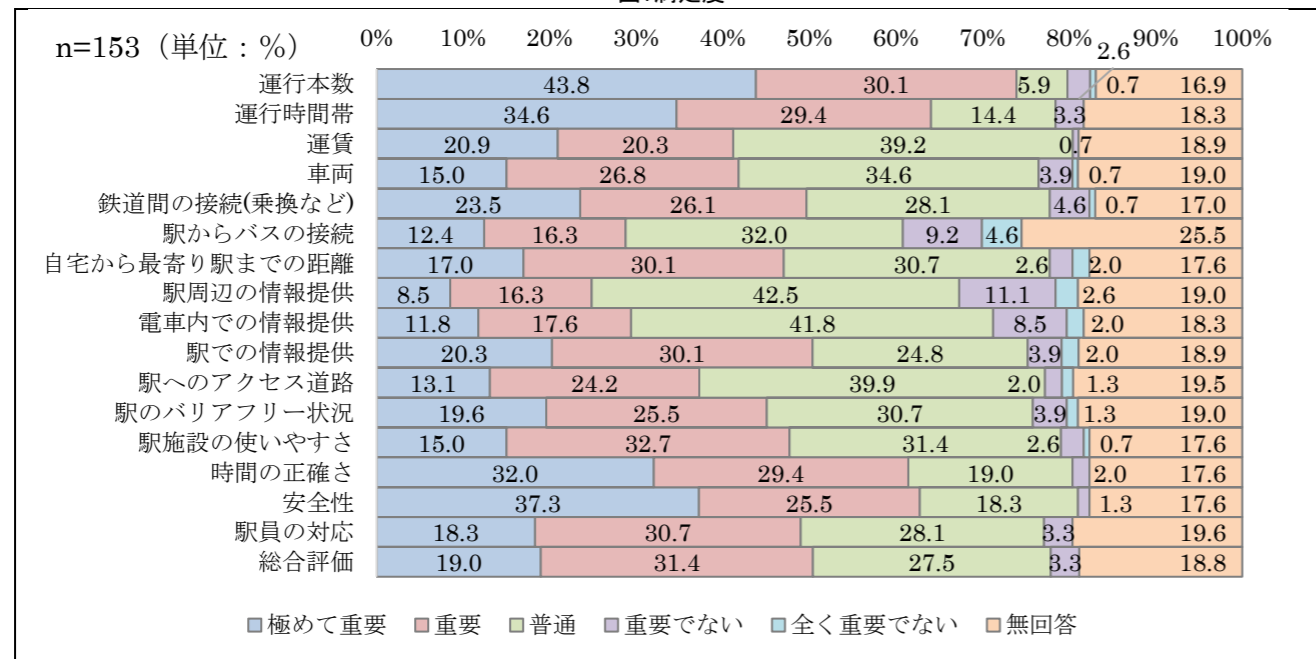


図: 重要度

4) 乗り継ぎについて

- JRを利用する際、約半数の人が乗り継ぎをしており、その主な駅としては「JR御所駅」や「吉野口駅」が選ばれている傾向にあります。
- また、乗り継ぎ先の主な交通手段としては「近鉄」が多く挙げられているため、先述した「鉄道同士の乗り継ぎ利便性の強化」は急務であるといえます。

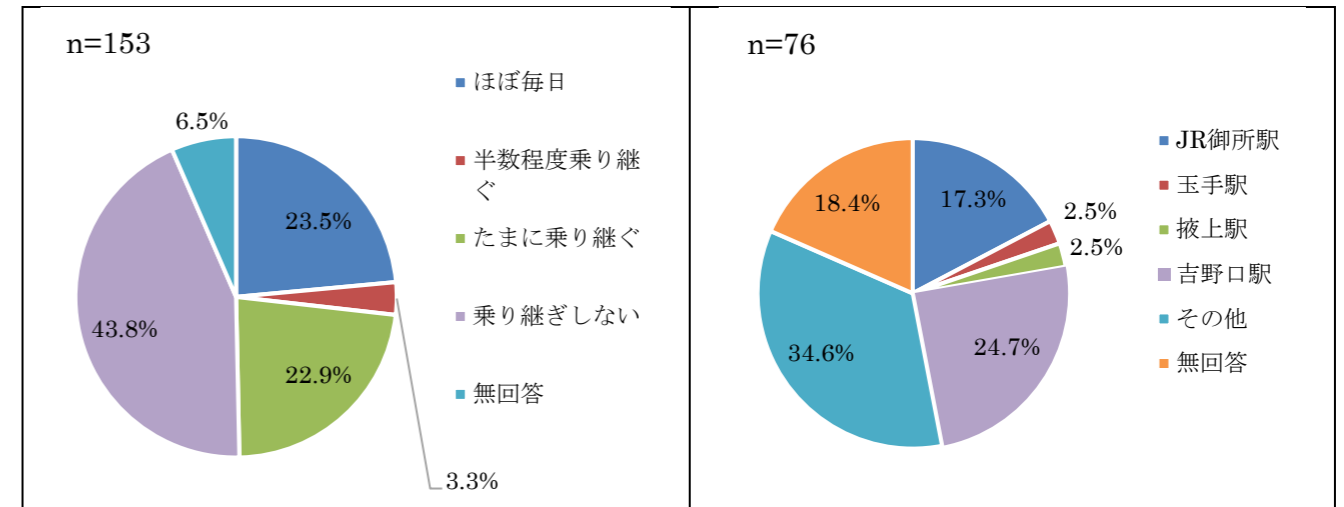


図: 乗り継ぎ頻度

図: 乗り継ぎの主な駅(複数回答可)

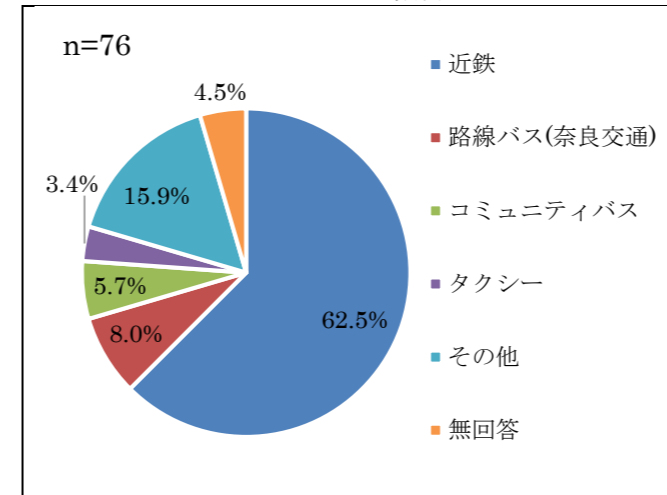


図: 乗り継ぎの主な交通手段(複数回答可)

(5) 路線バス（奈良交通）

1) 利用頻度・利用目的

- 若者世代や中年世代では通勤や通学を目的とする利用が多いのは鉄道と変わりませんが、利用頻度は鉄道と比較して少なくなっています。高齢世代では鉄道と同じく通院や観光を目的として不定期に単発的に利用している人が多いことがわかります。
- このことから、路線バス（奈良交通）は市民の基幹交通ではなく、**補助的な役割を持つ公共交通として利用されている**ことがわかります。

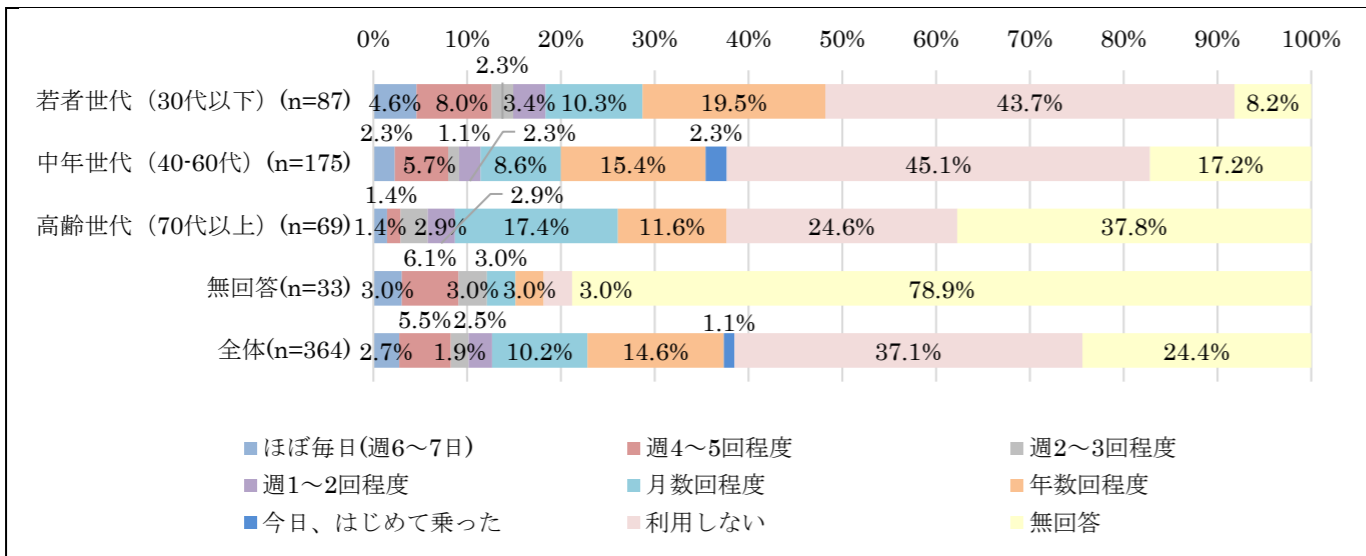


図: 利用頻度

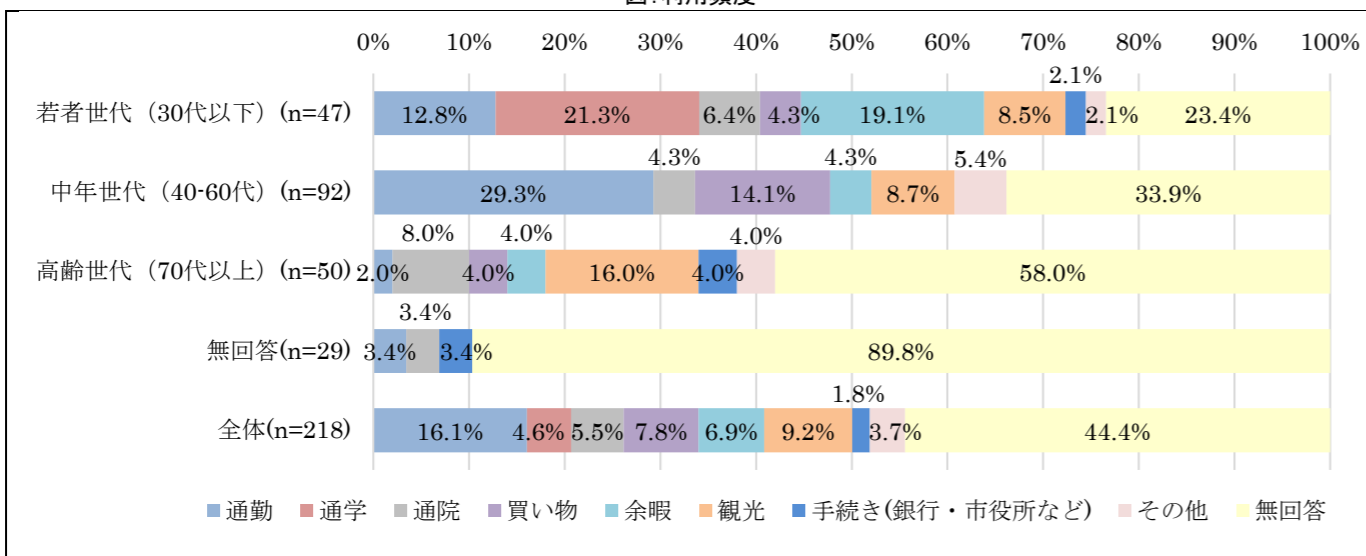


図: 利用目的

2) OD

- 主な乗車駅と降車駅ともに「無回答」が多くを占めています。このことから、路線バス（奈良交通）を固定のバス停から乗降車している人が少なく、**日常の移動の中で突発的に利用されている傾向にある**と考えられます。

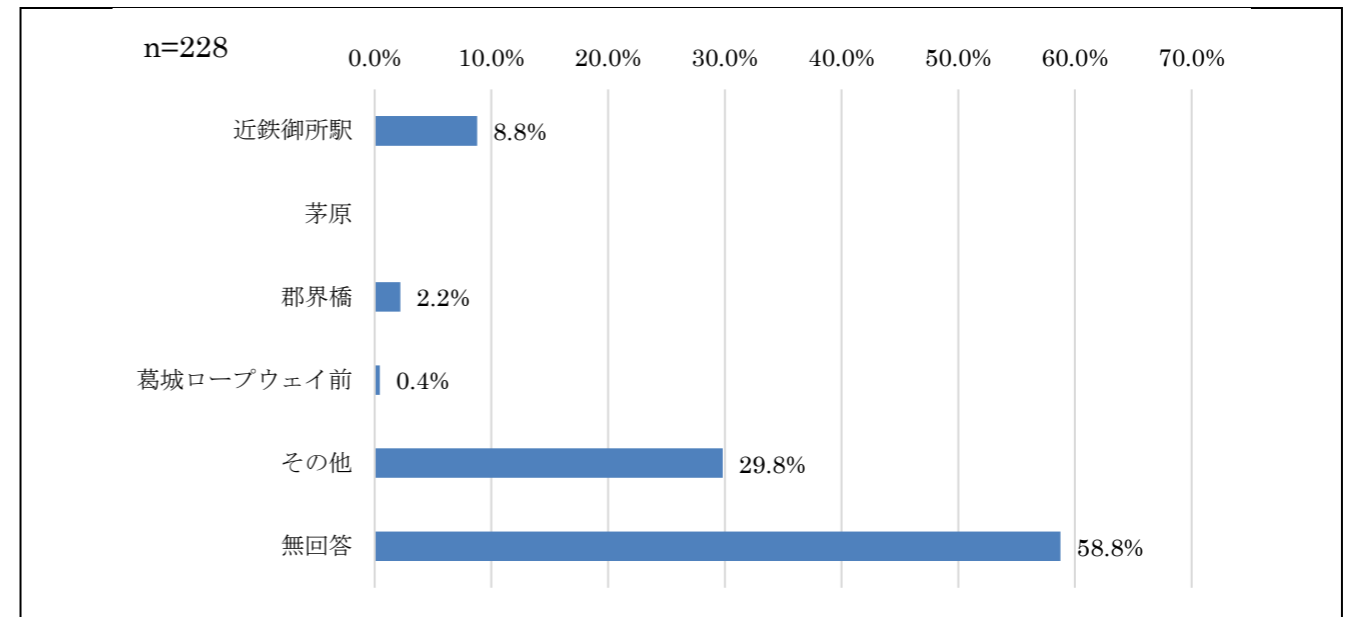


図: 主な乗車バス停

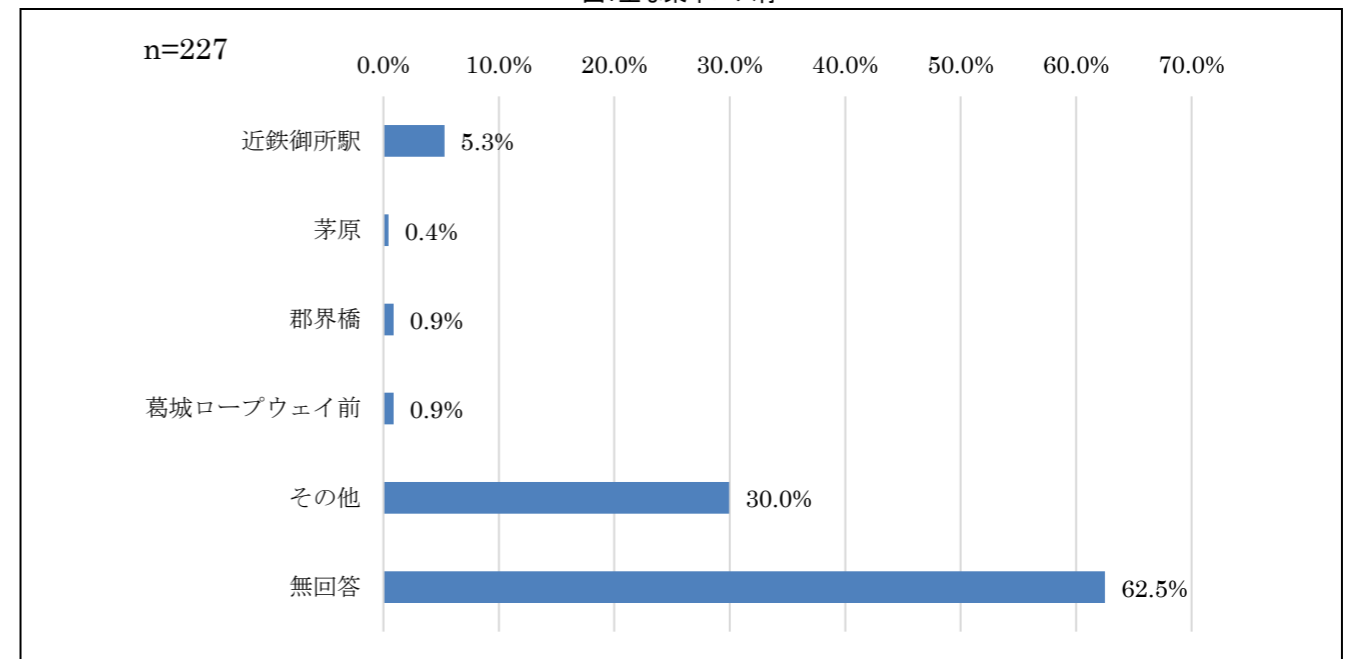
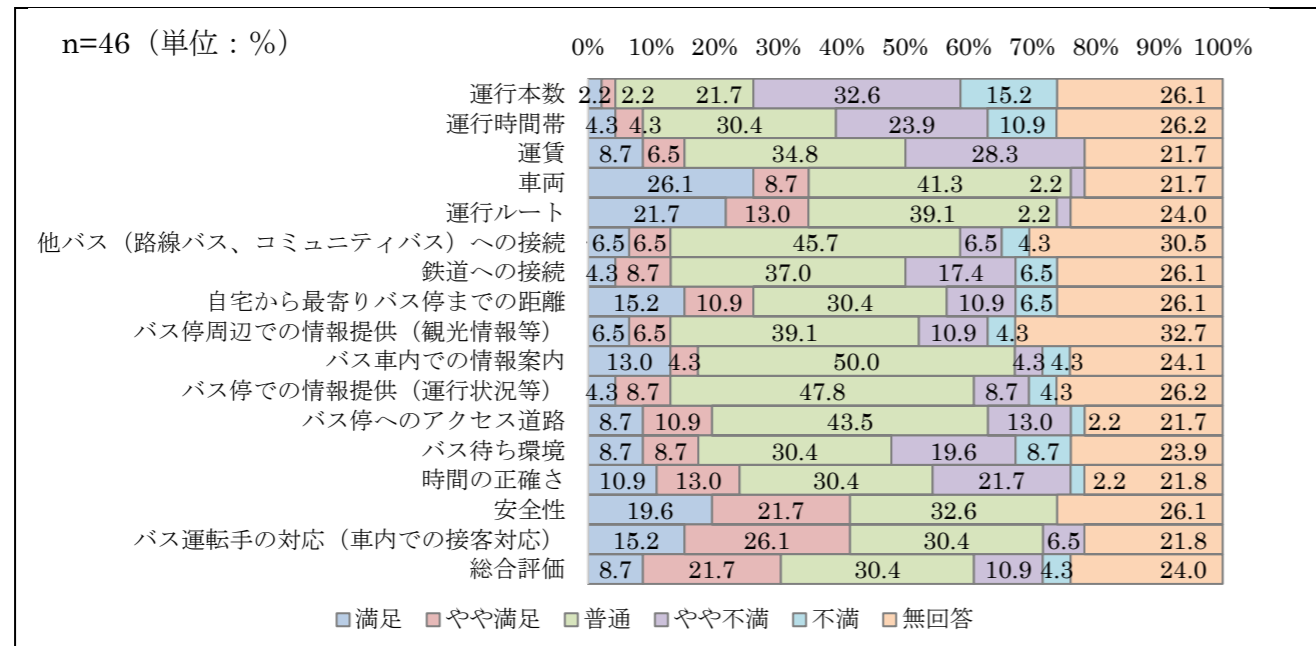


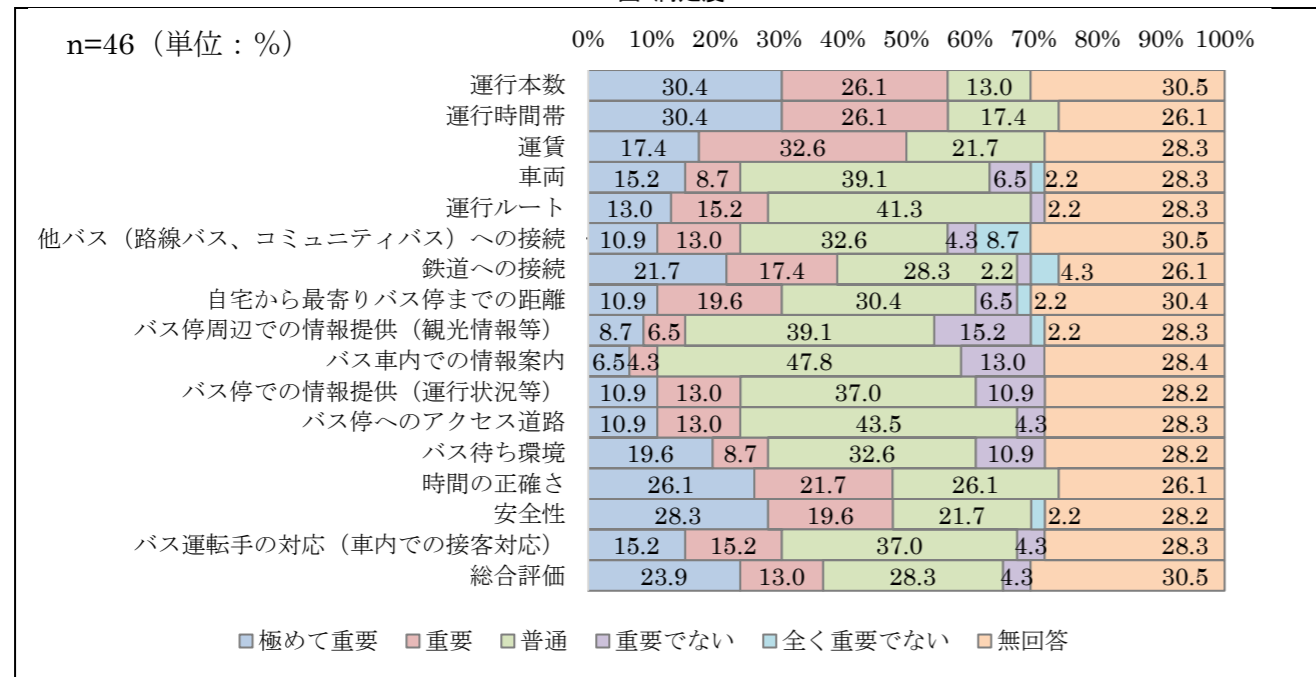
図: 主な降車バス停

3) 満足度・重要度

- 満足度は「安全性」や「バス運転手の対応」で高くなっていますが、「運行本数」や「運行時間帯」、「鉄道への接続」で低くなっています。一方で、重要度は満足度が低かった項目のほか、「運賃」「時間の正確さ」「安全性」で高くなっています。
- このことから、早期に着手すべき重点施策として、「鉄道への乗り継ぎ環境や利便性の強化」が挙げられます。



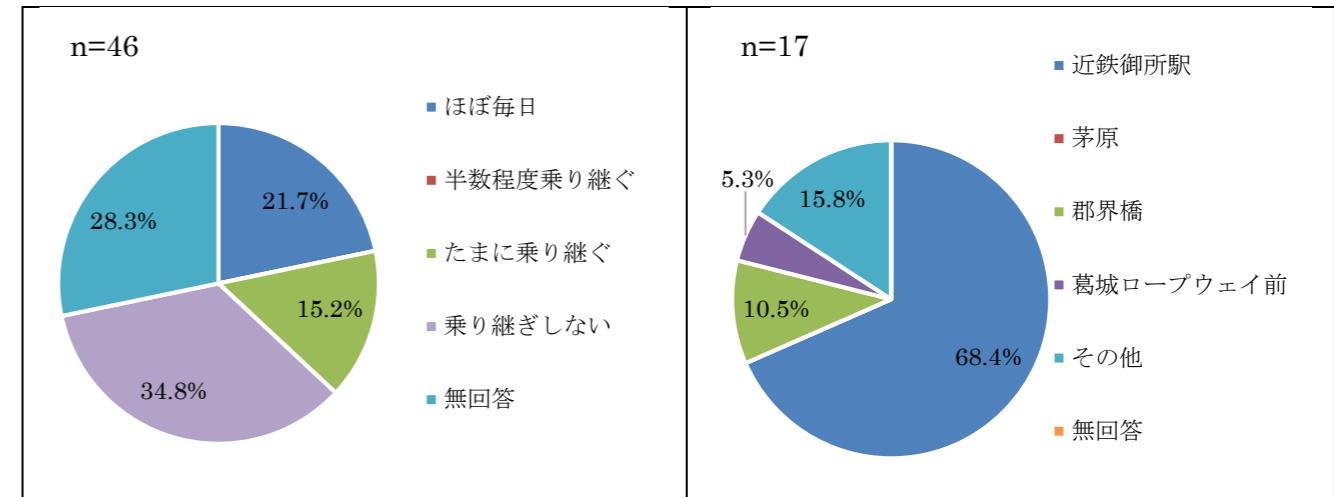
図：満足度



図：重要度

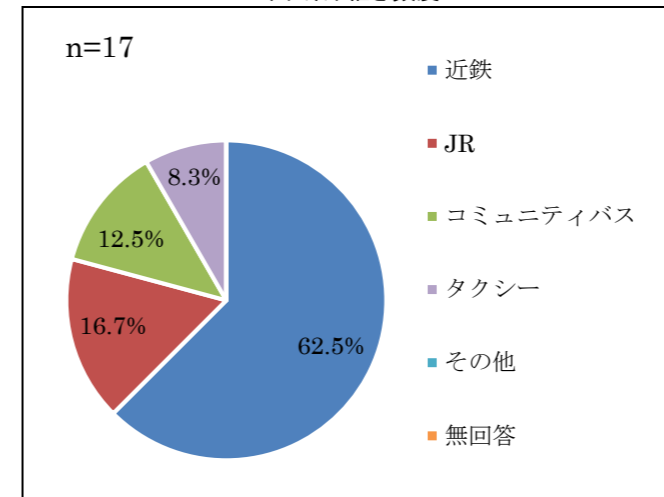
4) 乗り継ぎについて

- 路線バス（奈良交通）を利用する際、約40%の人が乗り継ぎをしており、その主なバス停としては「近鉄御所駅」が選ばれている傾向にあります。
- また、乗り継ぎ先の主な交通手段としては「近鉄」が多く挙げられています。このことから、路線バス（奈良交通）は「フィーダー交通としての役割を果たしていることがわかります。」



図：乗り継ぎ頻度

図：乗り継ぎの主なバス停（複数回答可）



図：乗り継ぎの主な交通手段（複数回答可）

(6) コミュニティバス

1) 利用頻度・利用目的

- ・ 全世代で共通して「利用しない」人が圧倒的に多いため、コミュニティバスの利用促進策を早急に検討・実施する必要があります。
- ・ 利用目的としては、全世代で特に偏りはなく、あらゆる目的で利用されていることがわかります。

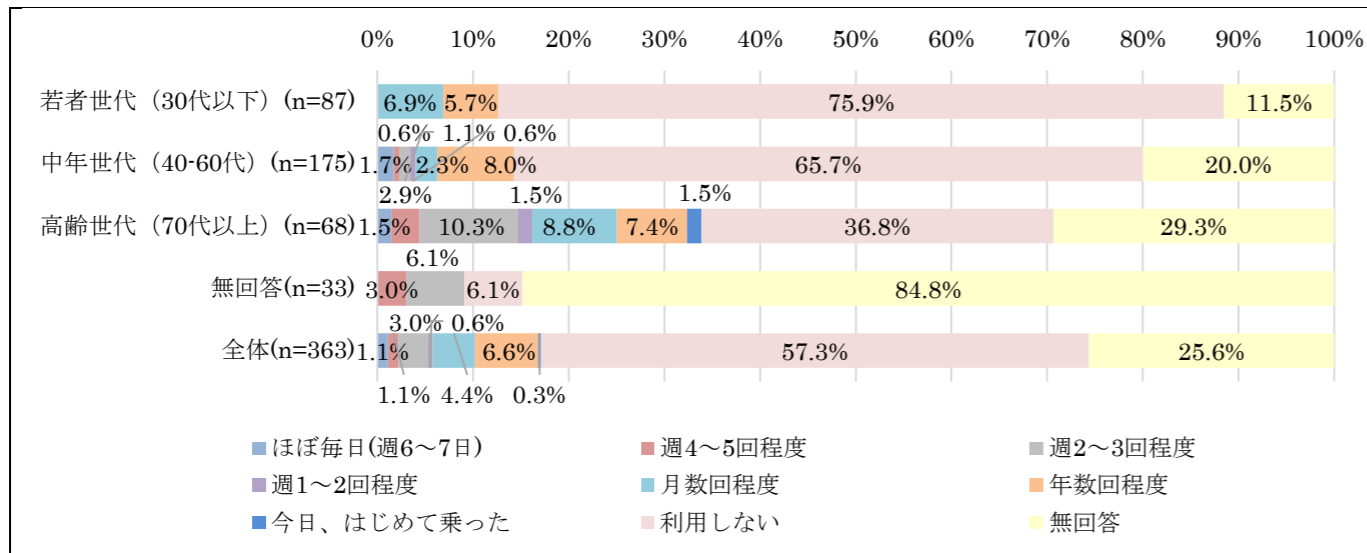


図: 利用頻度

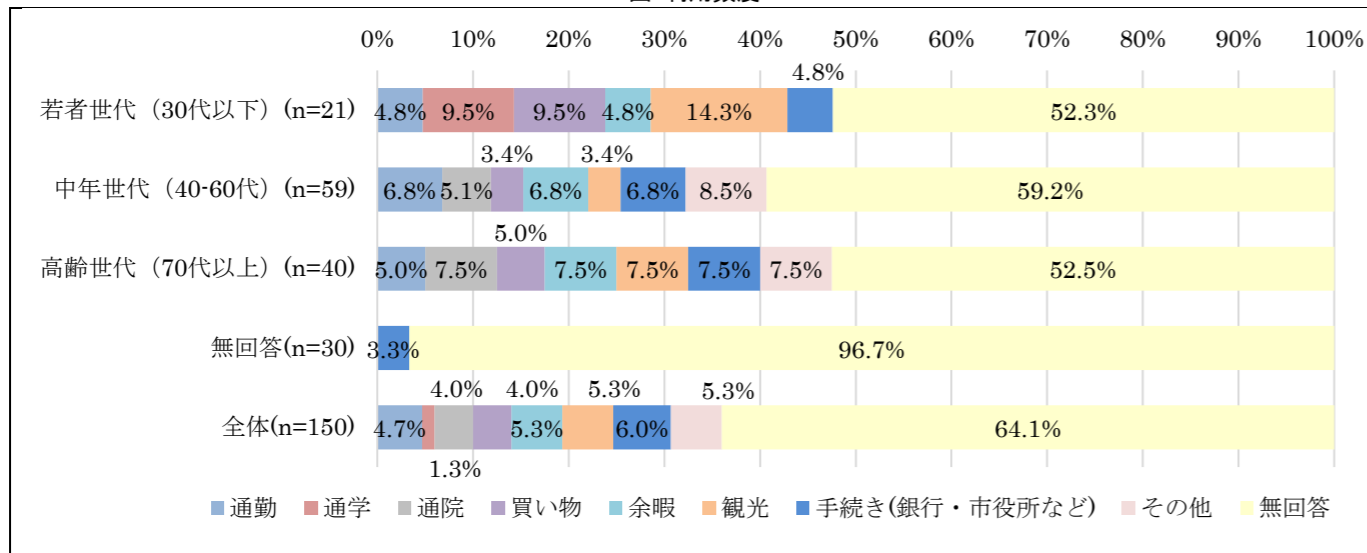


図: 利用目的

2) 自宅から最寄りのバス停までの距離

- ・ 自宅から最寄りのバス停までの距離について、高齢世代において500m以上が数人います。地区別では御所地区と吐田郷地区で数人います。
- ・ 御所地区と吐田郷地区は市内の北部に位置しており、2023年(令和5年)1月に実施される公共交通の再編後にもコミュニティバスが運行される地区です。

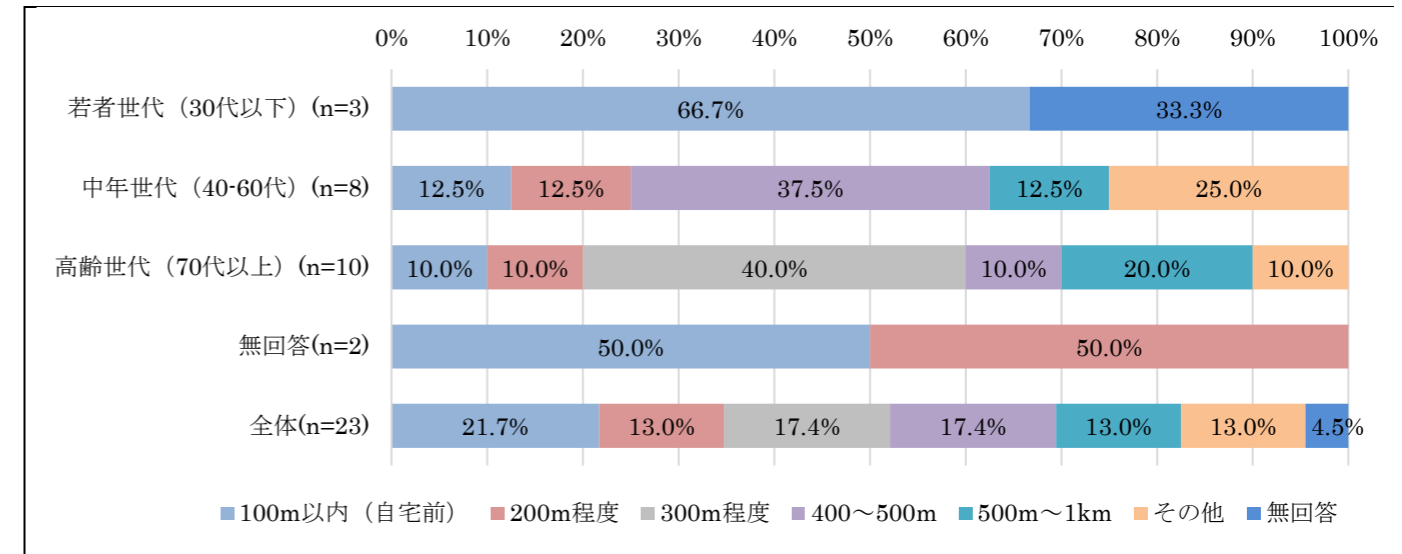


図: 自宅から最寄りのバス停までの距離(年齢別)

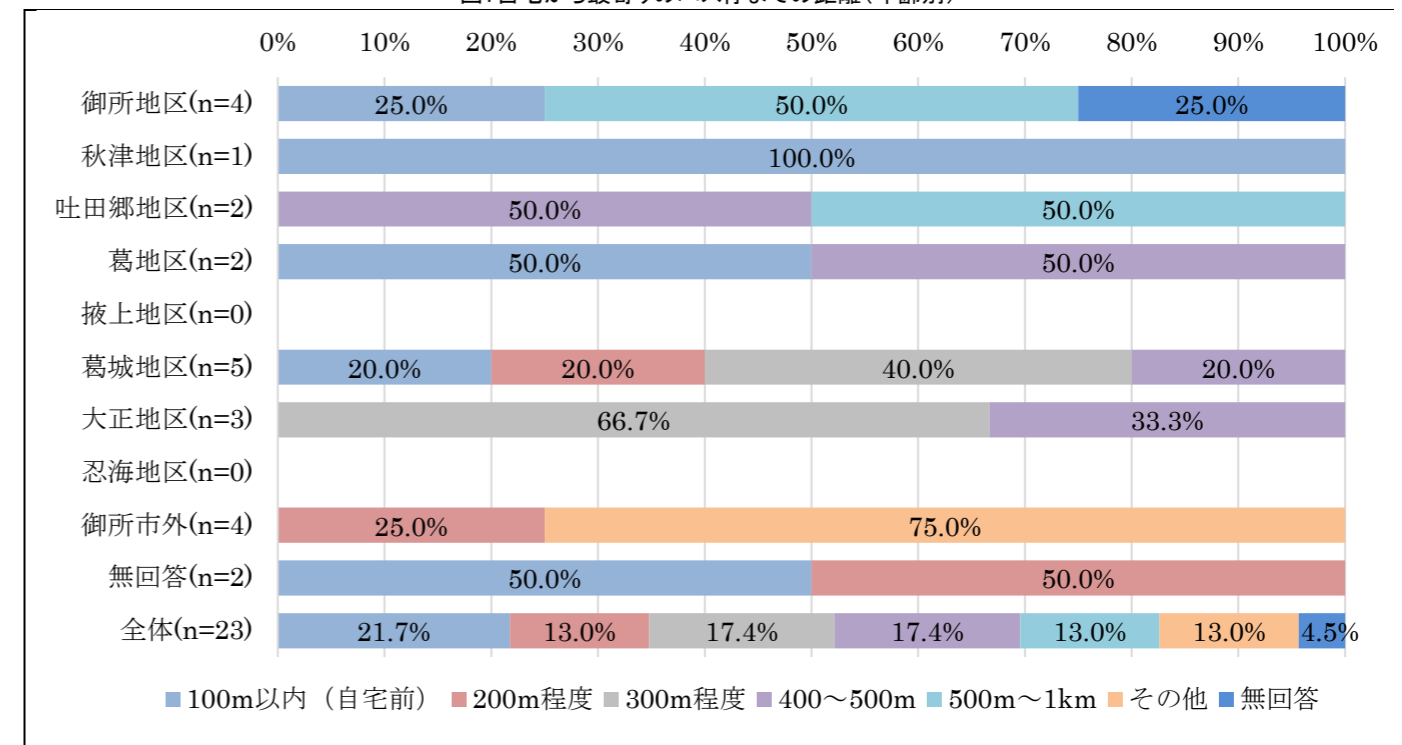
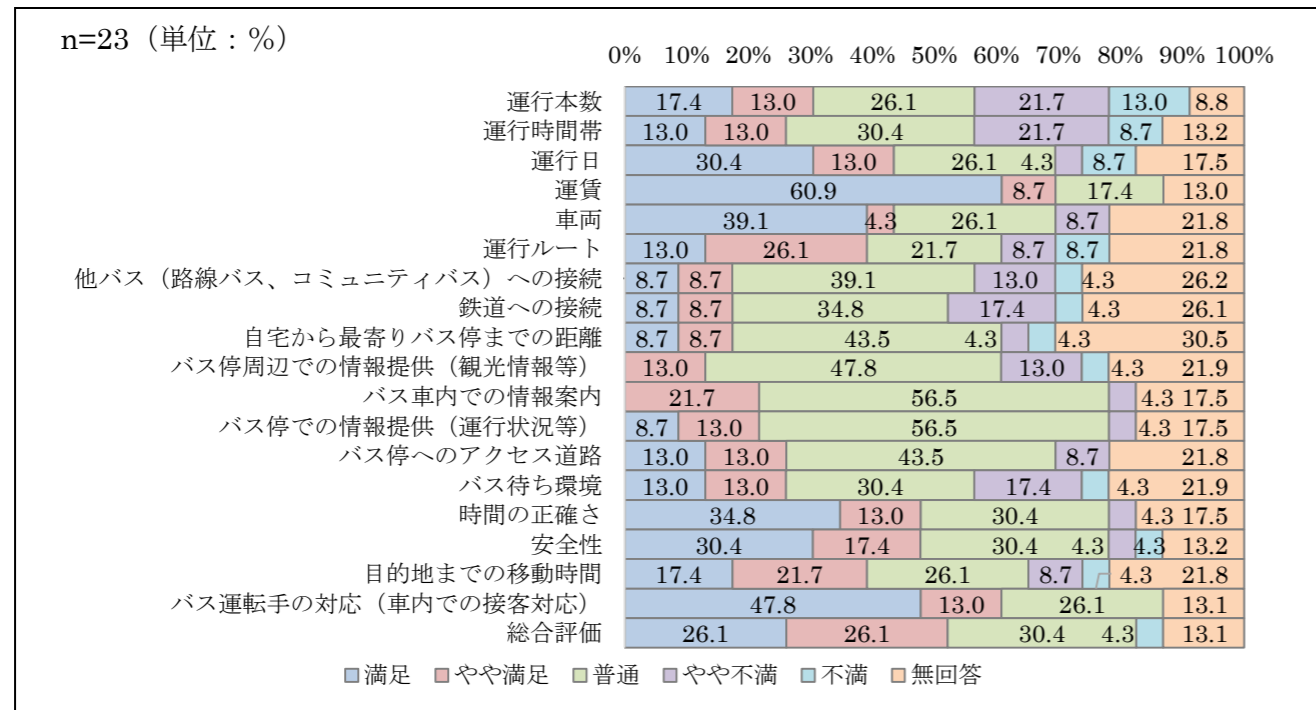


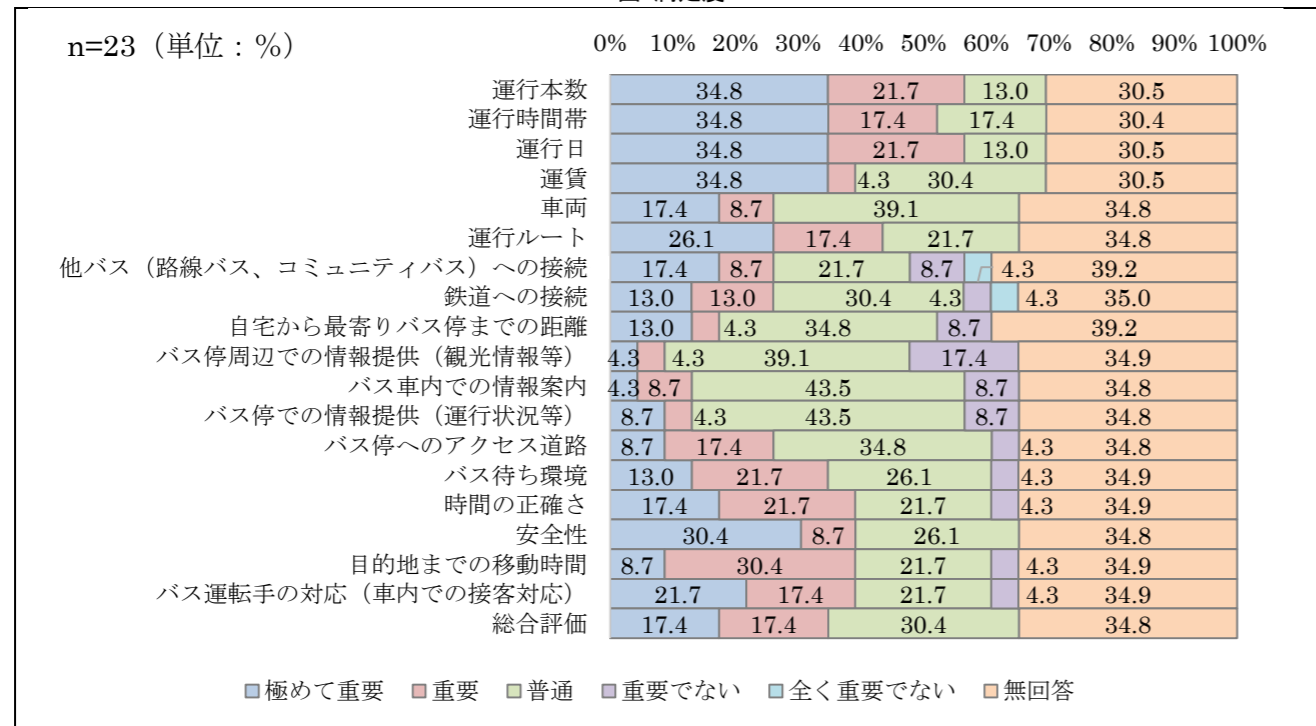
図: 自宅から最寄りのバス停までの距離(地区別)

3) 満足度・重要度

- 満足度は「運賃」や「バス運転手の対応」で高くなっていますが、「**運行本数**」や「**運行時間帯**」、「**バス待ち環境**」や「**鉄道への接続**」で低くなっています。一方で、重要度は満足度が低かった「**運行本数**」や「**運行時間帯**」で高くなっています。
- このことから、早期に着手すべき重点施策として、「**コミュニティバスの適切な運行本数や運行時間帯の検討**」が挙げられますが、2022年（令和5年）1月から市内公共交通の再編が実施されるため、再編後の同指標について検証する必要があります。



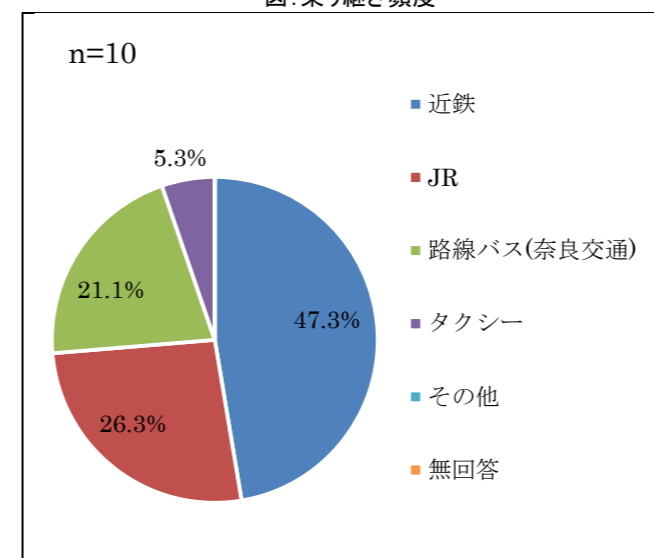
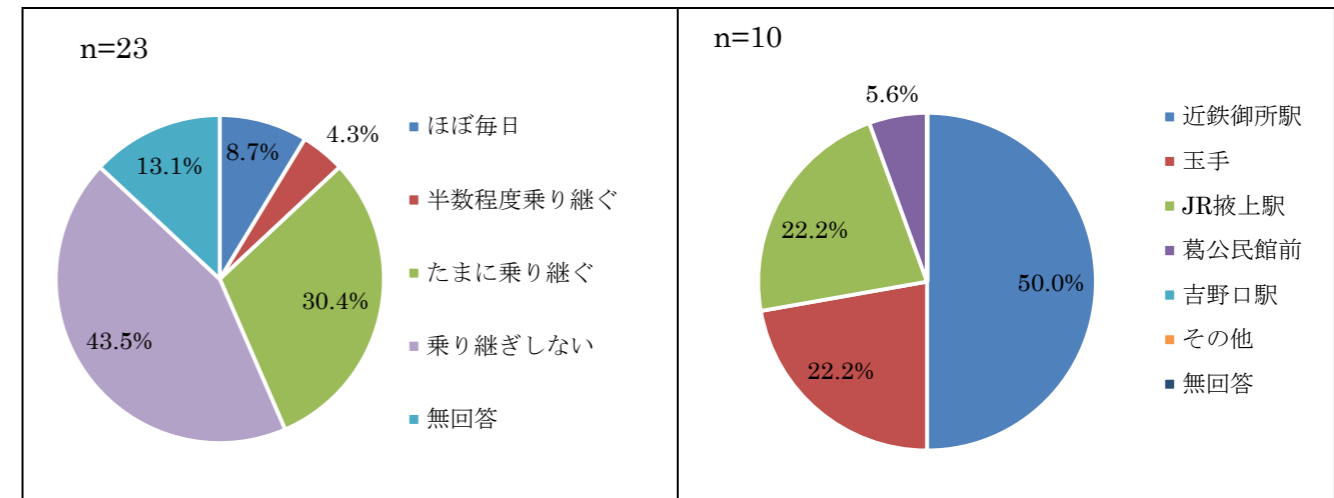
図：満足度



図：重要度

4) 乗り継ぎについて

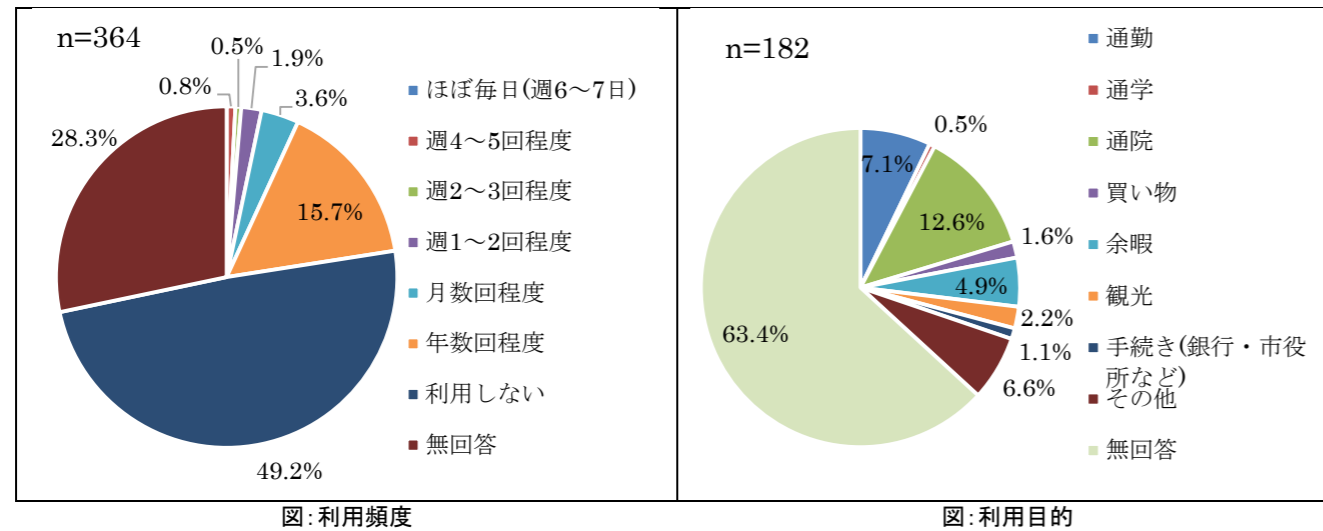
- コミュニティバスを利用する際、約40%の人が乗り継ぎをしており、その主なバス停としては「近鉄御所駅」や「玉手」、「JR掖上駅」が選ばれている傾向にあります。
- また、乗り継ぎ先の主な交通手段としては「近鉄」や「JR」といった鉄道が多く挙げられています。このことから、コミュニティバスは路線バス（奈良交通）と同様、**フィーダー交通としての役割を果たしている**ことがわかります。



(7) タクシー

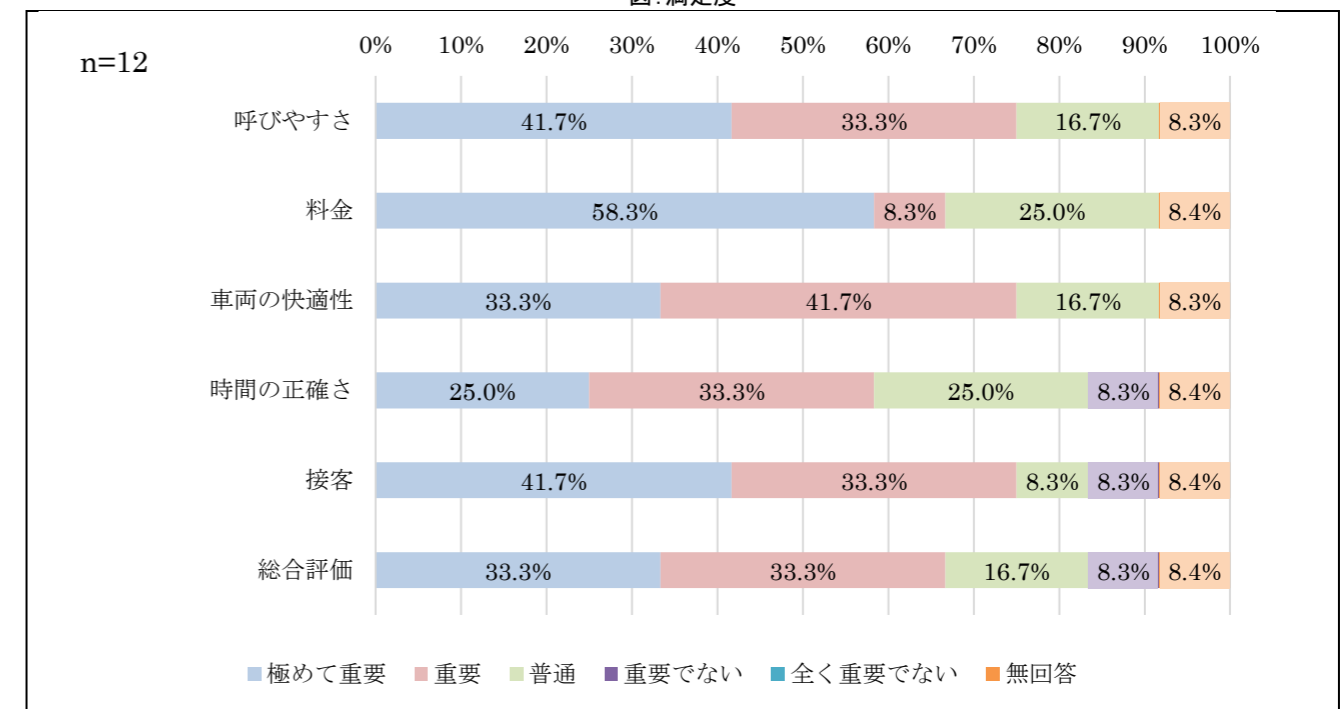
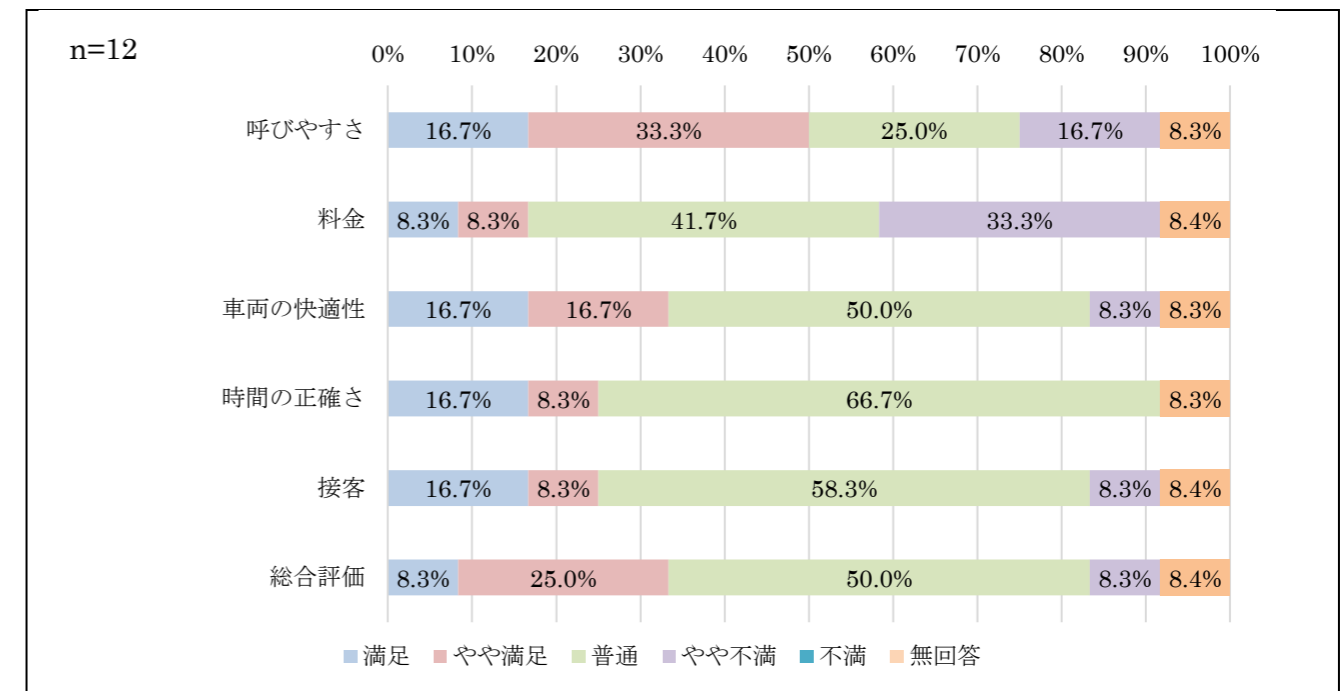
1) 利用頻度・利用目的

- ・ 利用頻度は、「利用しない」が約50%を占めており、利用する場合でもほとんどが「年数回程度」であることから、タクシーを日常的に利用している人はほとんどいないことがわかります。
- ・ 利用目的は、「通院」が最も多く約13%を占めています。



2) 満足度・重要度

- ・ 満足度は「呼びやすさ」で高くなっていますが、「料金」で低くなっています。一方で、重要度は満足度が高かった「呼びやすさ」のほか、「車両の快適性」や「接客」で高くなっています。



(8) ポートフォリオ分析

各公共交通の「満足度」と「重要度」の調査結果から、今後の改善施策の優先事項を特定するため、ポートフォリオ分析を実施します。

各項目のうち、「満足度」が高く「重要度」が低い施策は既に十分効果が得られている項目になりますが、「満足度」が低く「重要度」が高い施策は、早期に着手すべき改善効果が高い項目として重点改善項目として位置づけられます。

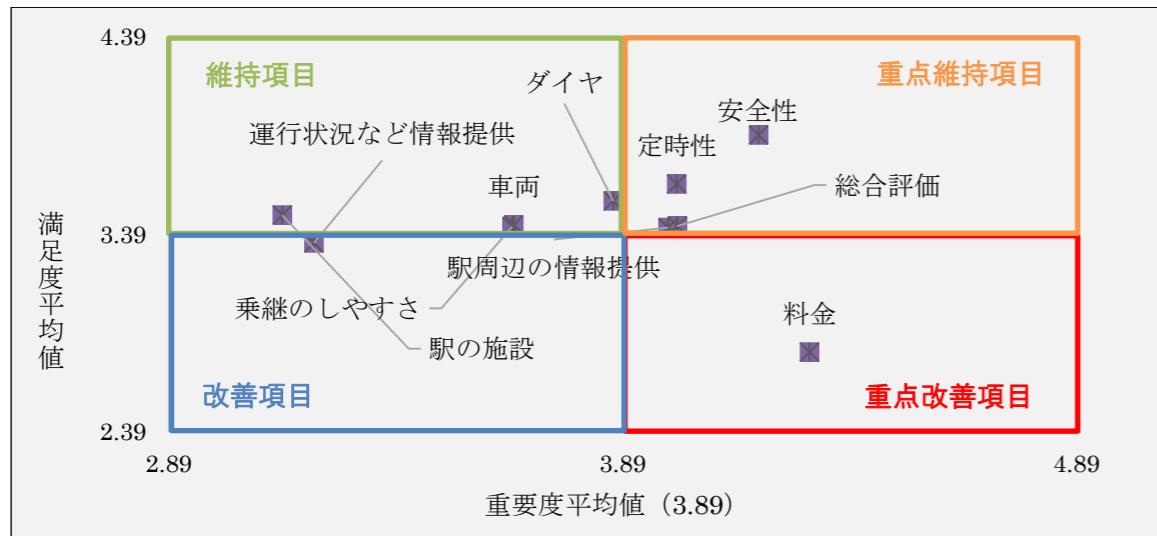


図:ポートフォリオ分析実施例

1) 鉄道(近鉄)

- 重点改善項目として、「鉄道間の接続(乗換など)」「運行本数」「運賃」が挙げられています。
- 市民アンケート調査における同分析と比較すると、重点改善項目は少ないことがわかりますが、「鉄道間の接続」「運賃」は両調査で重点改善項目として挙げられています。

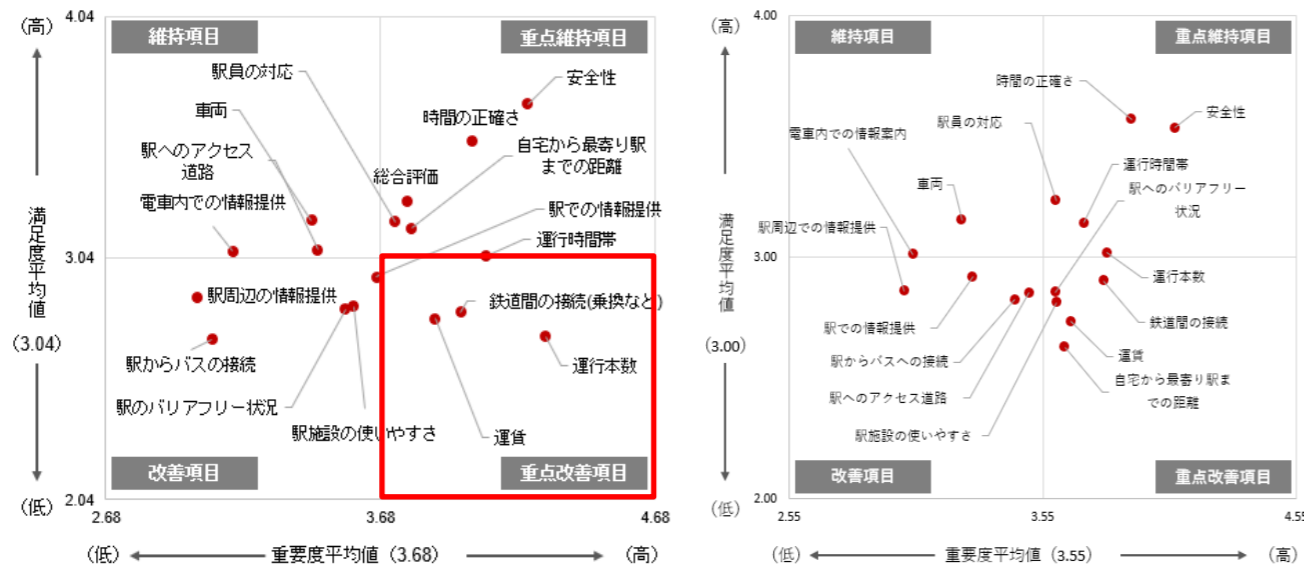


図:鉄道(近鉄)のポートフォリオ分析結果(左:利用実態調査、右:市民アンケート調査【参考】)

2) 鉄道(JR)

- 重点改善項目として、鉄道(近鉄)と同じ「鉄道間の接続(乗換など)」「運行本数」のほか、「運行時間帯」も重点改善項目として挙げられています。このことから、「鉄道間の乗り継ぎ利便性の強化」は急務であるといえます。
- 市民アンケート調査における同分析と比較すると、鉄道(近鉄)と同じく重点改善項目は少ないことがわかりますが、「鉄道間の接続」「運行本数」は両調査で重点改善項目として挙げられています。

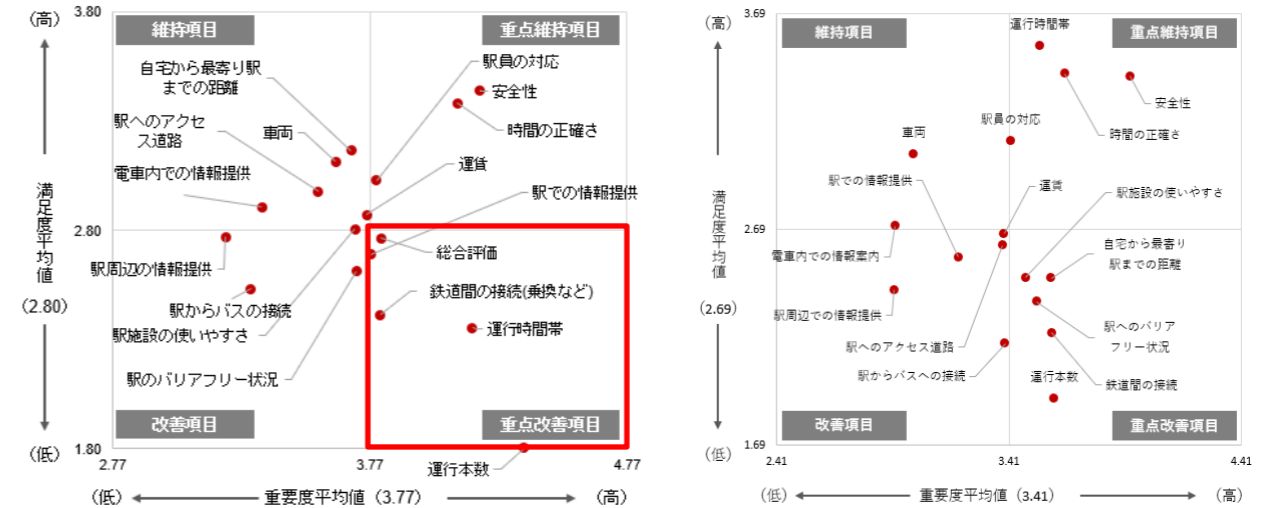


図:鉄道(JR)のポートフォリオ分析結果(左:利用実態調査、右:市民アンケート調査【参考】)

3) 路線バス(奈良交通)

- 重点改善項目として、「運行本数」や「運行時間帯」、「鉄道への接続」など多くの項目が挙げられています。このことから、先述した「鉄道への乗り継ぎ環境や利便性の強化」のほか、必要に応じて運賃体系等についても見直しを検討する必要があるといえます。
- 市民アンケート調査における同分析と比較すると、満足度の平均値が高い(利用実態調査:3.14、市民アンケート調査:2.56)ことがわかります。

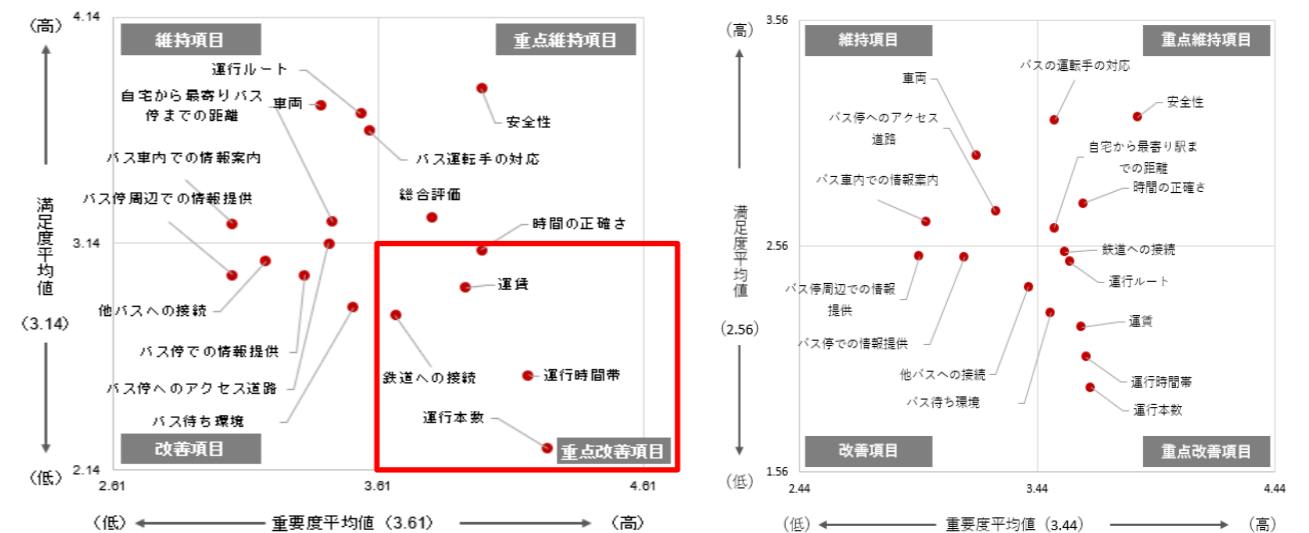
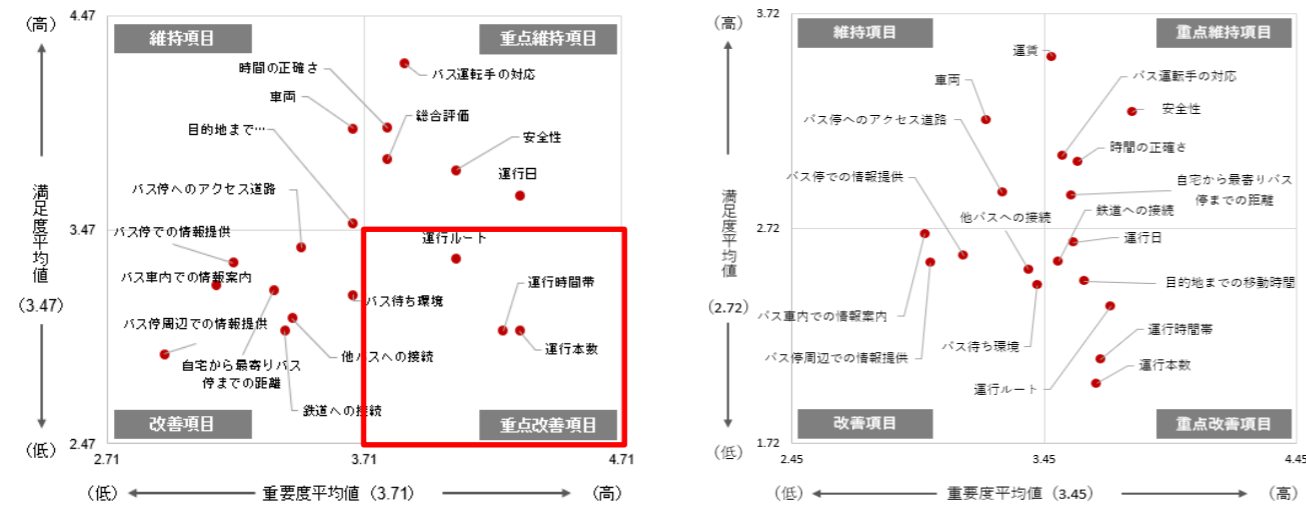


図:路線バス(奈良交通)のポートフォリオ分析結果(左:利用実態調査、右:市民アンケート調査【参考】)

4) コミュニティバス

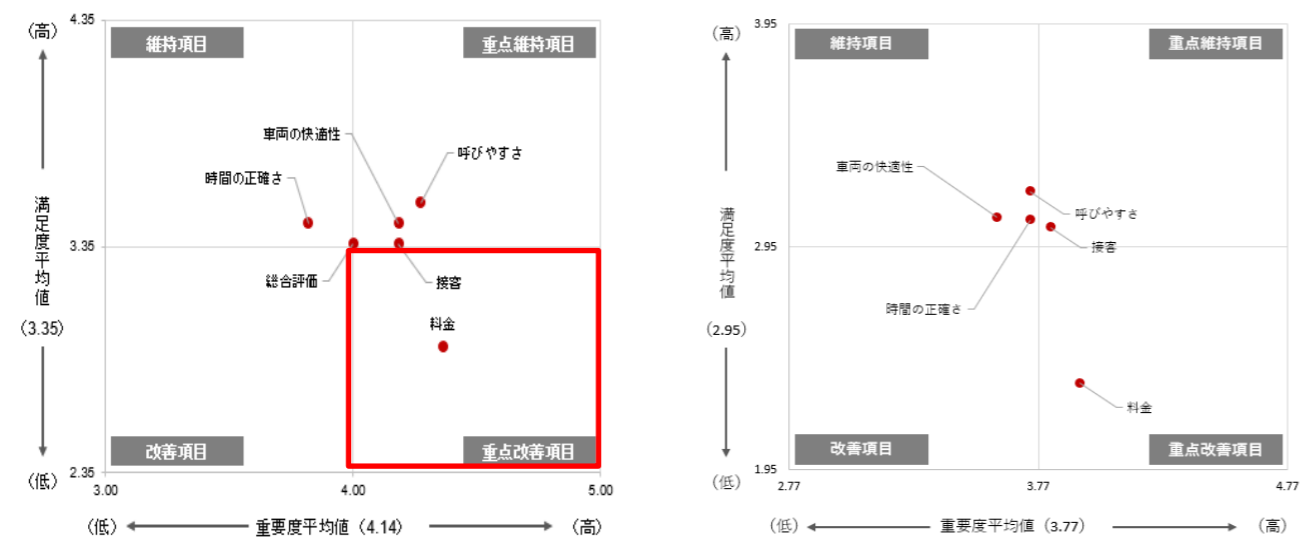
- 重点改善項目として、「運行本数」「運行時間帯」「運行ルート」が挙げられています。これらの項目について、2023年（令和5年）1月より実施される市内公共交通の再編で改善されるのかどうか検証が必要です。
- 市民アンケート調査における同分析と比較すると、路線バス（奈良交通）と同じく満足度の平均値が高い（利用実態調査：3.47、市民アンケート調査：2.72）ことがわかります。



図：コミュニティバスのポートフォリオ分析結果（左：利用実態調査、右：市民アンケート調査【参考】）

5) タクシー

- 重点改善項目として、「料金」が挙げられています。
- この傾向は市民アンケート調査における同分析においても同じであるといえます。



図：タクシーのポートフォリオ分析結果（左：利用実態調査、右：市民アンケート調査【参考】）

2 市民アンケート調査結果

2-1 調査概要

コミュニティバスをはじめ、市内各地域で運行している公共交通について、効果的・効率的な運行を検討し、利用者の利便性向上に向けた基礎資料とするため、市民を対象としたアンケート調査（以下、「市民アンケート調査」という）を実施しました。

主な市民アンケート調査概要は以下のとおりです。

表：市民アンケート調査の概要

| 項目 | 調査内容・方法 |
|------|--|
| 調査時期 | 2022年(令和4年)10月18日(火)から11月2日(水)まで |
| 調査対象 | 高校生以上の御所市在住者2,000人 |
| 調査方法 | 郵送による配布。回収は郵送、WEB。 |
| 回収数 | 619票 |
| 調査項目 | <ul style="list-style-type: none"> ・普段の生活での外出について ・鉄道(JR)について、鉄道(近鉄)について ・市内を走る路線バス(奈良交通)について ・タクシーについて ・市内を走るコミュニティバスについて ・今後の公共交通について ・地域社会とのつながりについて ・デマンド交通について ・あなたの住まいについて、あなたご自身のことについて、自由意見 |

※利用実態調査と同様の設問については内容を整合。

※アンケートには公共交通利用促進のチラシを同封。

表：地区ごとの配布枚数ならびに回収枚数(2022年11月10日時点)

| 項目 | 御所地区 | 秋津地区 | 吐田郷地区 | 葛地区 | 掖上地区 | 葛城地区 | 大正地区 | 忍海地区 | 無回答等 | 計 |
|---------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| 配布枚数(枚) | 305 | 182 | 127 | 177 | 256 | 182 | 691 | 80 | | 2000 |
| 回収枚数(枚) | 94 | 52 | 40 | 58 | 57 | 60 | 161 | 26 | 71 | 619 |
| 回収率(%) | 30.8 | 28.6 | 31.5 | 32.8 | 22.3 | 33.0 | 23.3 | 32.5 | | 31.0 |

※回収率は小数第2位を四捨五入。

表：各地区に属する大字名称

| 地区名 | 大字 |
|-------|---|
| 御所地区 | 御国通1、JR御所駅前通り、新地町、末広町、大広町、御国通2、御国通3、西町、鴨口町、宮前町、西久保本町、御堂魚棚町、中央通2、東久保町、中本町、南中町、西柏町、本町、神宮町、中央通1、栄町、六軒町、柳田町、大橋通1、大橋2東向町、大橋通3、旭町、柿ヶ坪町、御門町、都町、柳町、寺内町、代官町、豊年橋通、南十三 |
| 秋津地区 | 池之内、今出、蛇穴、條、出走、富田、西垣内、緑ヶ丘、室、秋津団地 |
| 吐田郷地区 | 多田、関屋、豊田、名柄、西寺田、東名柄、増、宮戸、森脇、宮戸団地、南寺田 |
| 葛地区 | 朝町、稲宿、今住、川合、古瀬、新田、戸毛、樋野、奉膳、重阪、水尻 |
| 掖上地区 | 上方、北方、玉手、茅原、中方、原谷、東寺田、本馬、緑町、茅草 |
| 葛城地区 | 朝妻、五百家、井戸、小殿、鴨神下、鴨神上、北窪、栗阪、極楽寺、佐田、下茶屋、憎堂、高天、鳥井戸、南郷、西北窪、西佐味、林、東佐味、船路、伏見、持田 |
| 大正地区 | 櫛羅、小林、寺町、竹田、檜原、東松本、三室、三室新町、元町、さくらヶ丘、葛城台第1、葛城台東、葛城台第2、葛城台西、京阪ハイツ |
| 忍海地区 | 今城、北十三、出屋敷、東辻、柳原 |

表：市民アンケート調査項目

| 分類 | 設問内容 |
|-------------------------------|---|
| 普段の生活での外出について(2番目まで) | <ul style="list-style-type: none"> ・出かける主な目的 ・目的地(具体的な施設名称も) ・出かける頻度 ・目的地までの移動手段 |
| 鉄道(近鉄)について | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道(近鉄)の利用頻度 ・利用しない理由、利用するための運行内容(利用頻度が低い、もしくは利用しない場合) ・満足度・重要度→利用実態調査と同じ項目 |
| 鉄道(JR)について | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道(JR)の利用頻度 ・利用しない理由、利用するための運行内容(利用頻度が低い、もしくは利用しない場合) ・満足度・重要度→利用実態調査と同じ項目 |
| 路線バス(奈良交通)について | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス(奈良交通)の利用頻度 ・利用しない理由、利用するための運行内容(利用頻度が低い、もしくは利用しない場合) ・満足度・重要度→利用実態調査と同じ項目 |
| タクシーについて | <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの利用頻度 ・利用しない理由、利用するための運行内容(利用頻度が低い、もしくは利用しない場合) ・満足度・重要度 【満足度・重要度の項目】 呼びやすさ、料金、車両の快適性、時間の正確さ、接客、総合評価 |
| コミュニティバスについて | <ul style="list-style-type: none"> ・認知度(以下の設問は「知っている」と答えた人のみへ) ・コミュニティバスの利用頻度 ・利用しない理由、利用するための運行内容(利用頻度が低い、もしくは利用しない場合) ・満足度・重要度→利用実態調査と同じ項目 |
| 今後の公共交通について | <ul style="list-style-type: none"> 市内の公共交通手段が利用しやすくなったら、それらの公共交通を使っていきたい場所などについて教えてください。 ・利用目的、行き先 ・利用頻度 ・利用時間帯 ・自宅から乗降場までの距離 ・乗換回数 ・今後の公共交通の利用 |
| 地域社会とのつながりについて | <ul style="list-style-type: none"> ・交流：近所との付き合い程度 ・信頼：近所の人への信頼度 ・社会参加：地域活動への参加 ・近所の人を乗せて買い物や病院へ行った経験があるか、また、可能か |
| デマンド交通について | <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通の認知度 ・デマンド交通のメリットのうち、最も魅力的だと思うもの |
| 属性(あなたの住まいについて、あなたご自身のことについて) | <ul style="list-style-type: none"> ・居住地(大字まで) ・性別(社会情勢を踏まえて「その他」を追加) ・年齢 ・職業 ・自動車運転免許証の有無 ・自家用車の所有(免許有) ・運転免許証返納の意思(免許有) ・運転免許証返納の時期(意思有) ・運転免許証返納の条件(意思無) |
| 自由記述 | 公共交通全般に関する自由記述 |

2-2 調査結果(抜粋)

各設問における集計結果を次ページから示します。以下、集計結果における留意事項です。

- ・比率は全て小数第2位を四捨五入した百分率(%)で表示しています。なお、四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合は、無回答の割合で調整をしています。また、無回答者がいない場合は、最も割合を占めている項目で調整をしています。
- ・各設問に対する回答者の母数は“n=〇”と表記し、各比率はn=100%として算出しています。
- ・単一回答の設問では、複数回答を除外して計算しています。また、範囲外回答についても無効票として計算しています。

(1) 属性情報

- ・ 性別は女性のほうが男性より多くなっています。
- ・ 年齢は70歳代以上の高齢者が約40%を占めています。
- ・ 職業は高齢者が多いため「無職」が最も多く約30%を占めています。

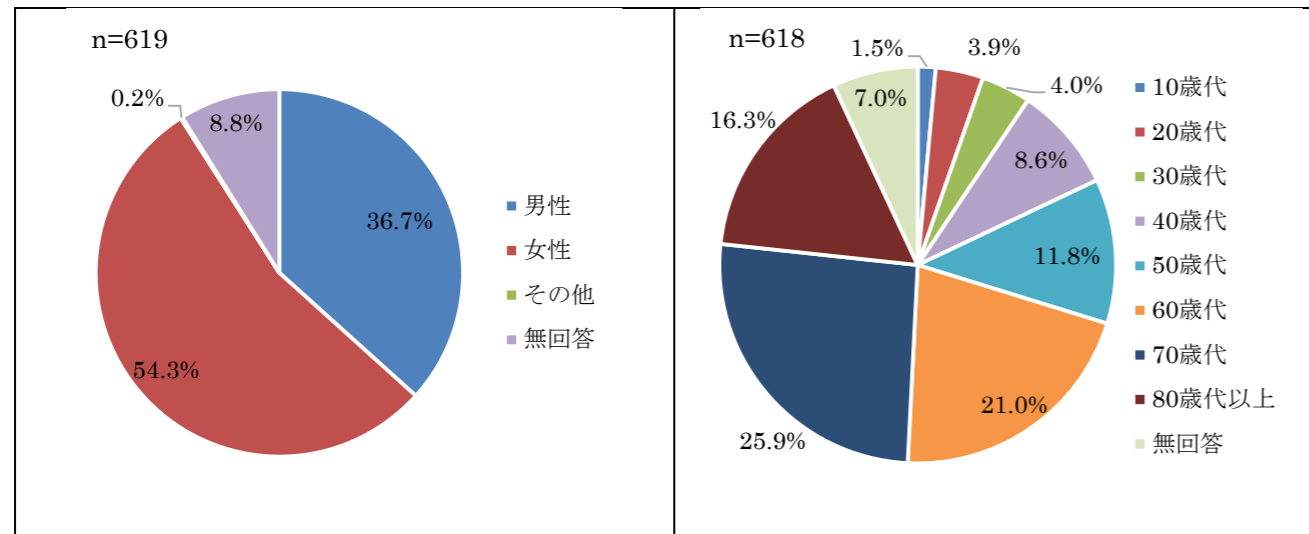


図: 性別

図: 年齢

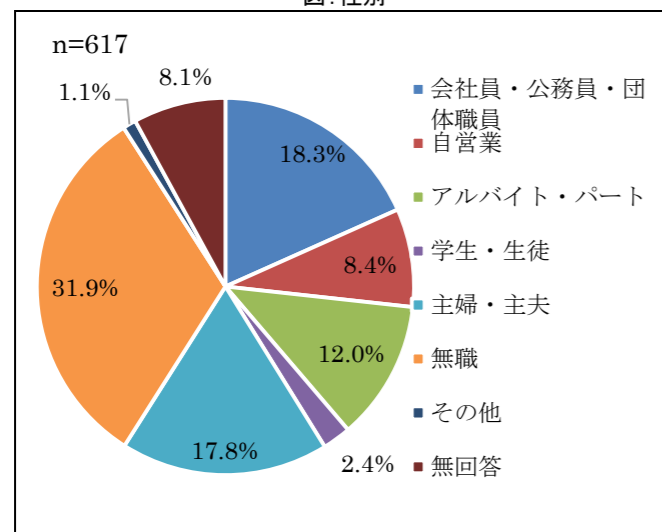


図: 職業

(2) 運転免許証

- ・ 運転免許証を持っている人が約70%を占めています。
- ・ 運転免許証を持っていない人のうち、**自主返納をした人は約20%**にとどまっています。
- ・ 自主返納をしようと思う年齢については、80歳頃が最も多く約30%を占めています、「返納するつもりはない」人も約15%を占めています。
- ・ 「返納するつもりはない」人のうち、「**交通手段に関する支援の充実**」により**運転免許証の返納を考える人は約15%**にとどまっています。

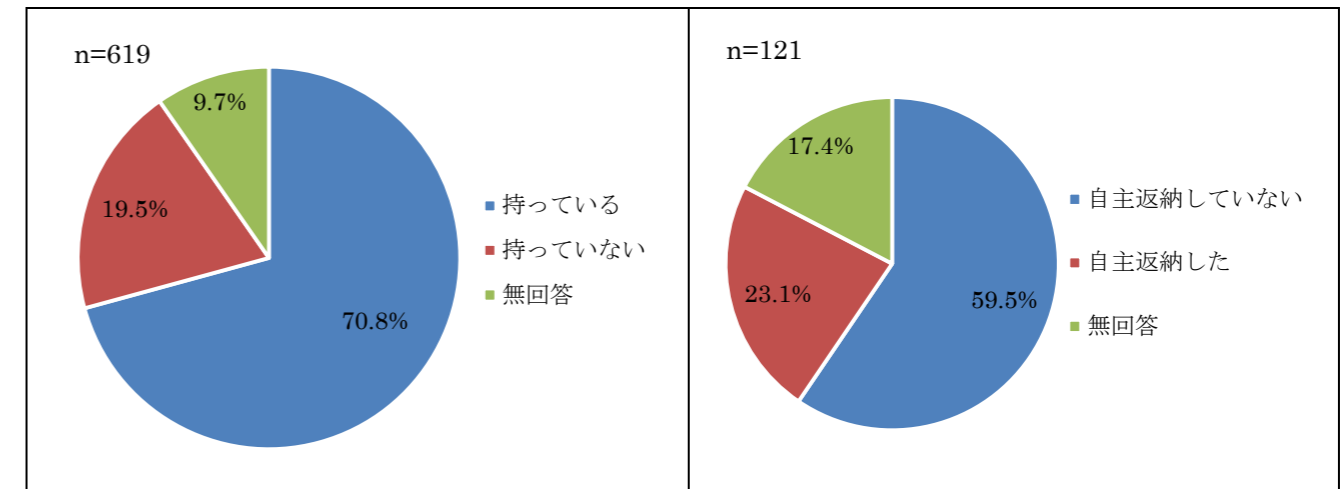


図: 運転免許証の所持状況

図: 運転免許証の自主返納について

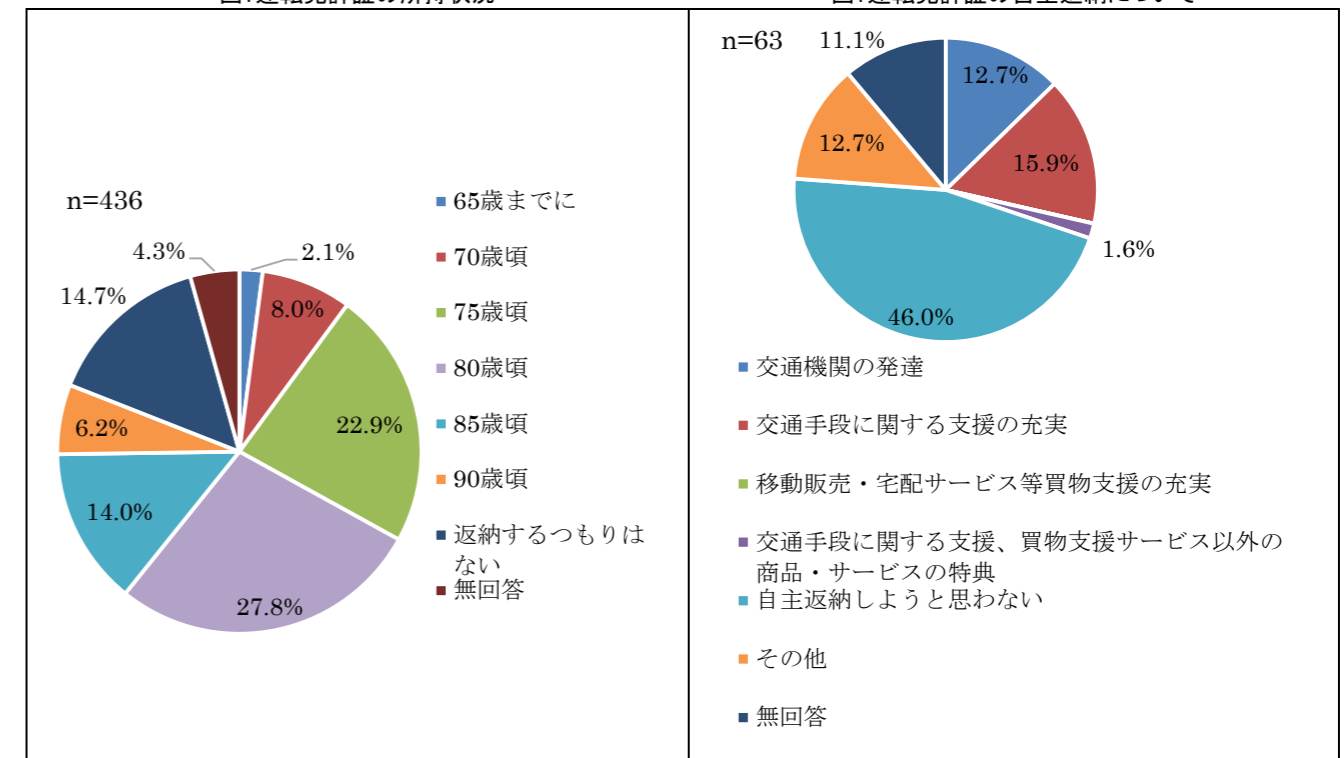


図: 運転免許証を自主返納しようと思う年齢

図: 運転免許証を自主返納しようと思う条件

(3) 普段の生活での外出について

- ・ 出かける主な目的は、「買い物」が最も多く、次いで「通勤」となっています。
- ・ 目的地は「御所市内」が50%以上を占めており、「御所市外」と比べてやや多くなっています。
- ・ 出かける頻度は「ほぼ毎日」「週4～5回程度」「週2～3回程度」で70%以上を占めており、**日常的に外出している市民が多い**ことがわかります。
- ・ 目的地までの移動手段は「自動車」が70%以上を占めており、**自動車交通への依存が高い**ことがわかります。

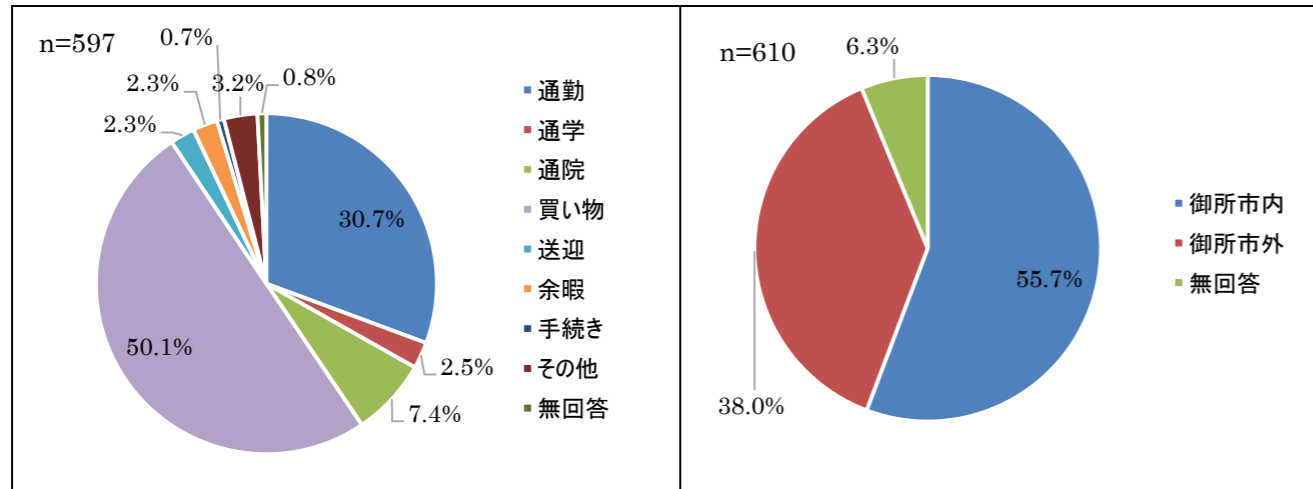


図: 出かける主な目的

図: 目的地

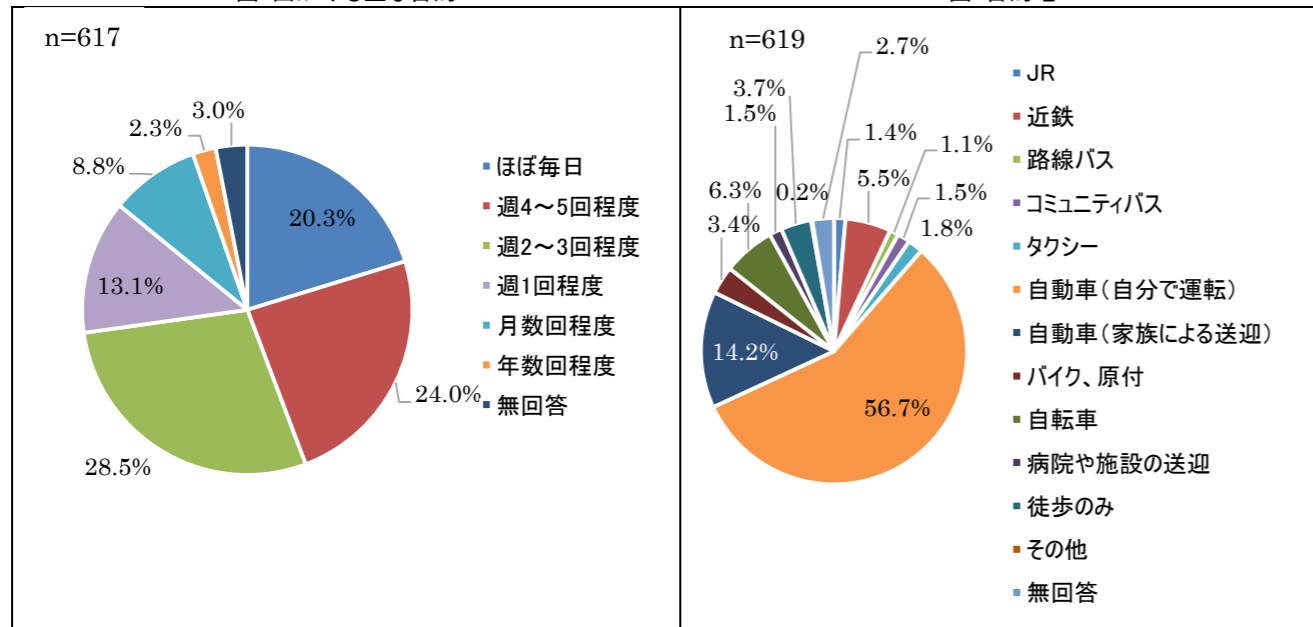


図: 出かける頻度

図: 目的地までの移動手段

(4) 鉄道(近鉄)について

- ・ 鉄道(近鉄)はほとんど利用されておらず、市民の移動手段として定着していないことがわかりますが、近鉄御所駅と葛駅、吉野口駅が位置する御所地区と葛地区では比較的多くの利用がみられます。
- ・ 鉄道(近鉄)を利用しない理由の上位3つとして、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから(50.2%)」「自宅から駅まで遠いから(23.9%)」「家族の送迎で移動できるから(19.1%)」が挙げられています。
- ・ さらに、鉄道(近鉄)の運行内容が変化しても「利用するかどうかわからない」市民が40%を超えていることから、鉄道(近鉄)の利用者を増加させるためには、**運行内容ではなく、移動手段の転換や駅までのアクセス強化を図る必要**があると考えられます。

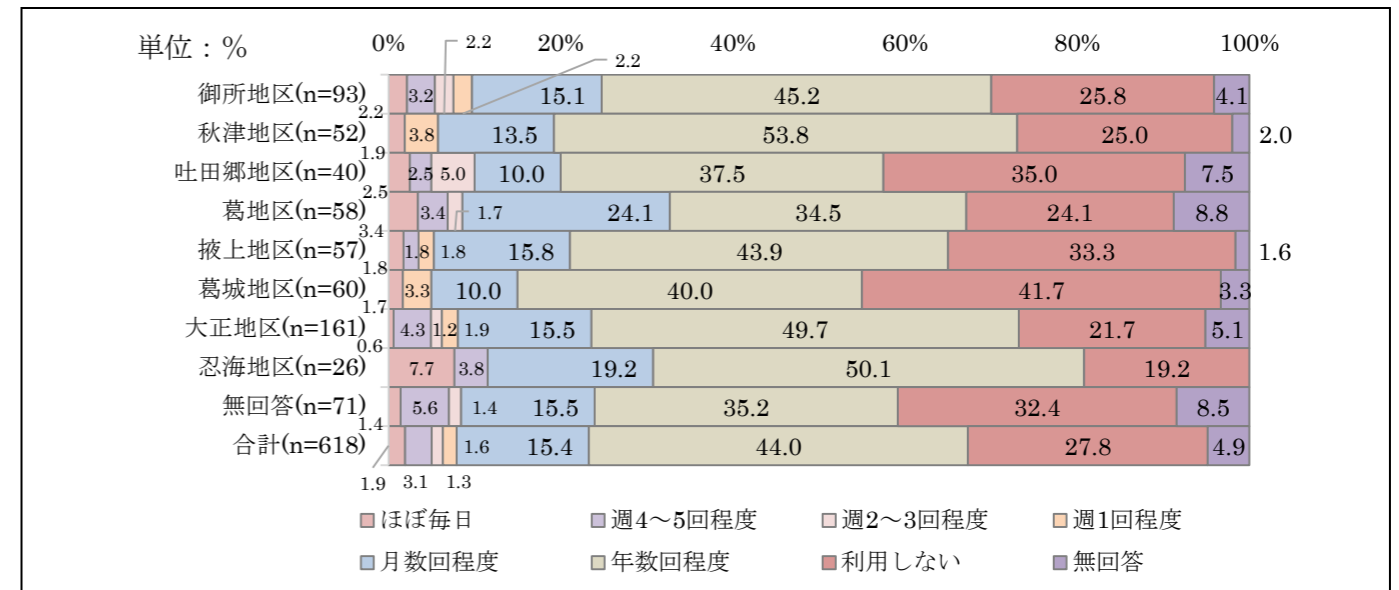


図: 利用頻度

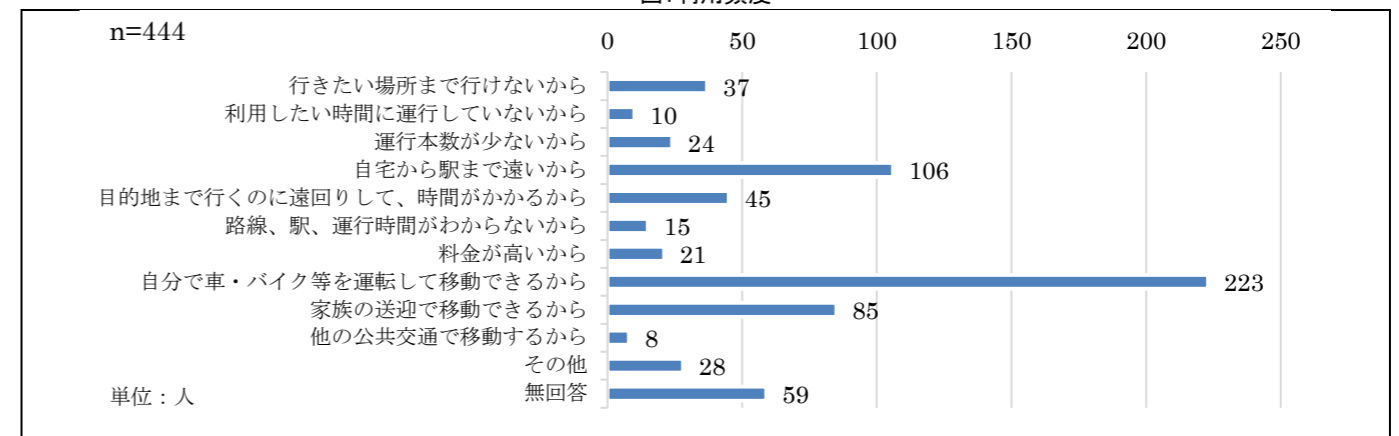


図: 鉄道(近鉄)を利用しない理由(3つまで回答可)

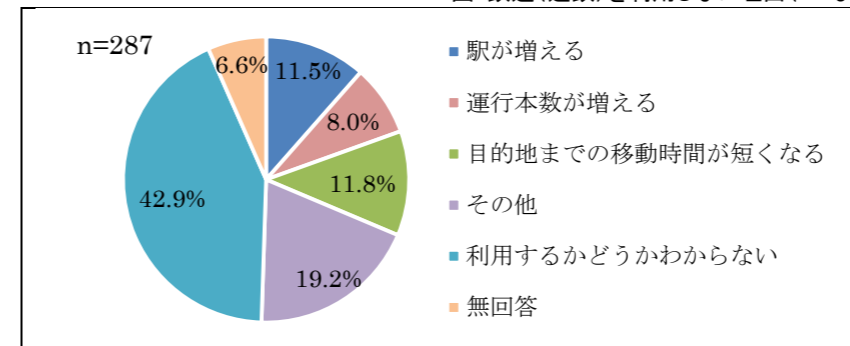


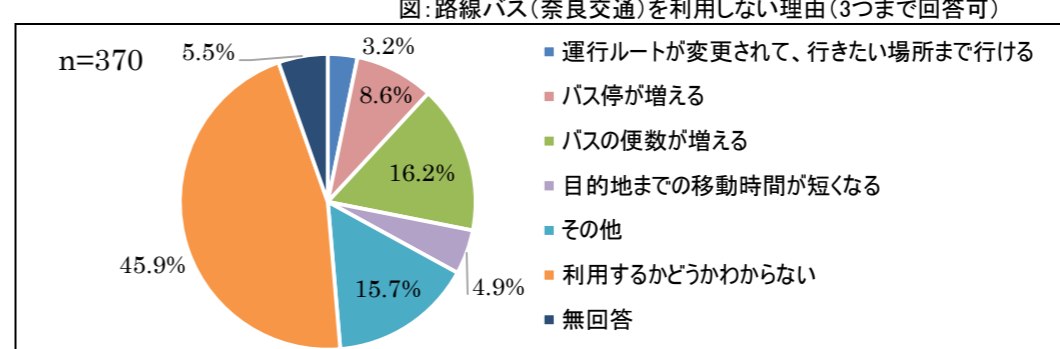
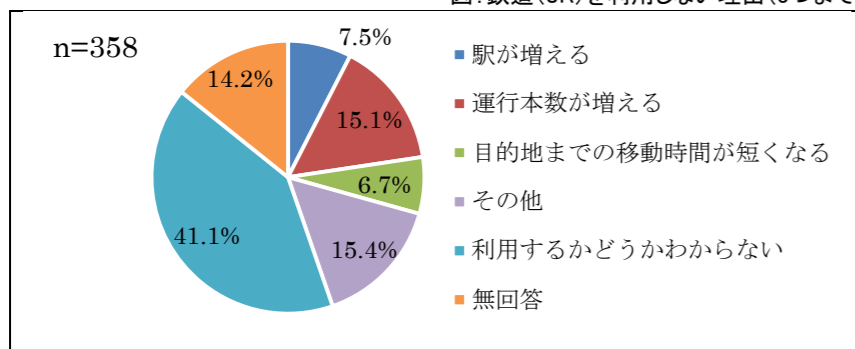
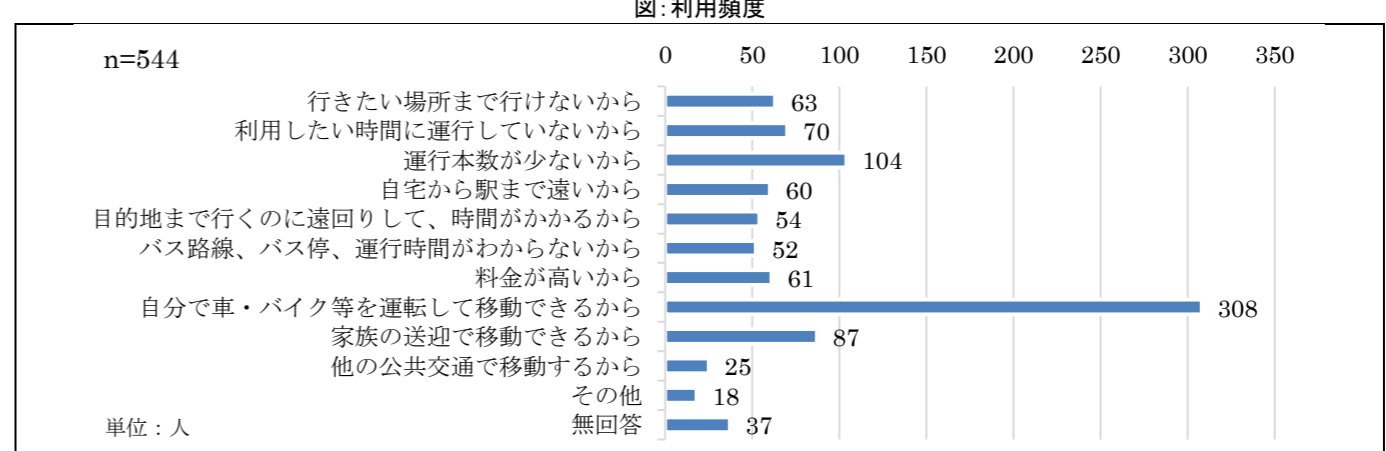
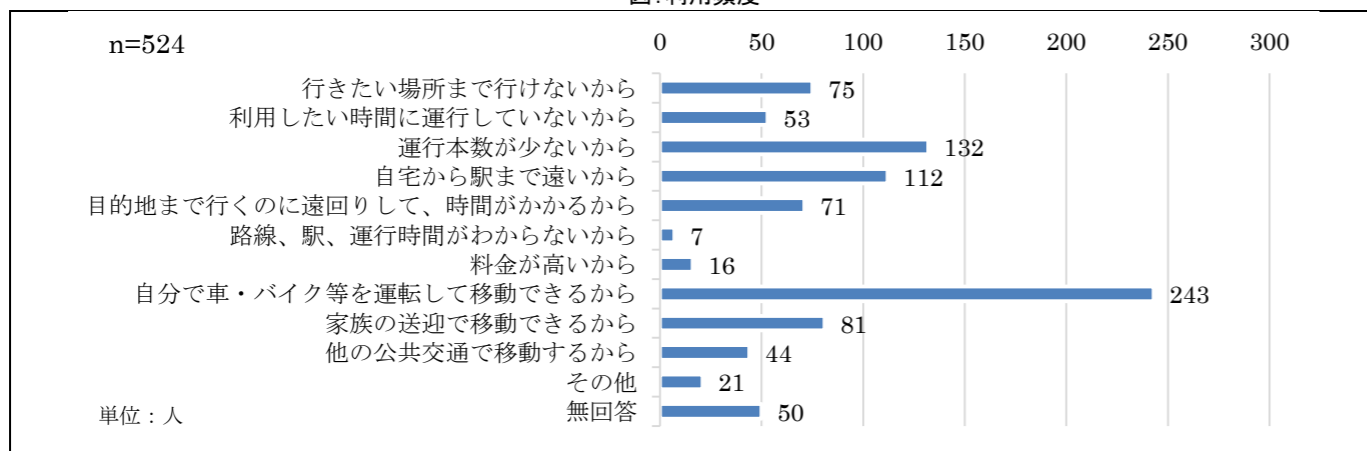
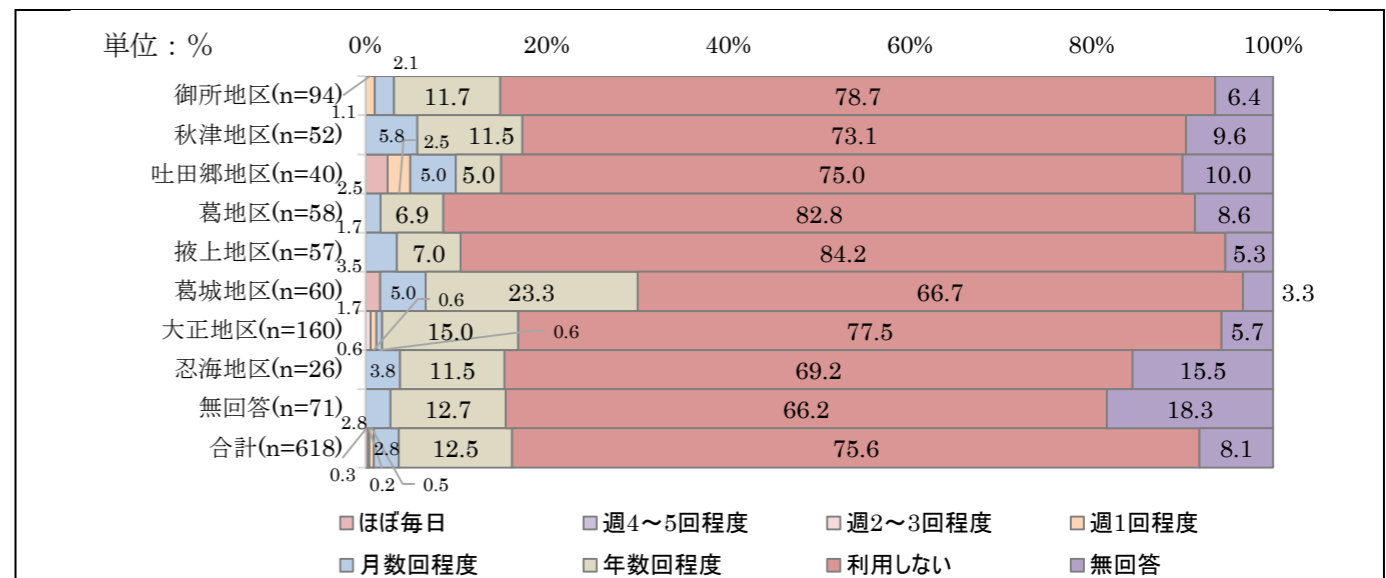
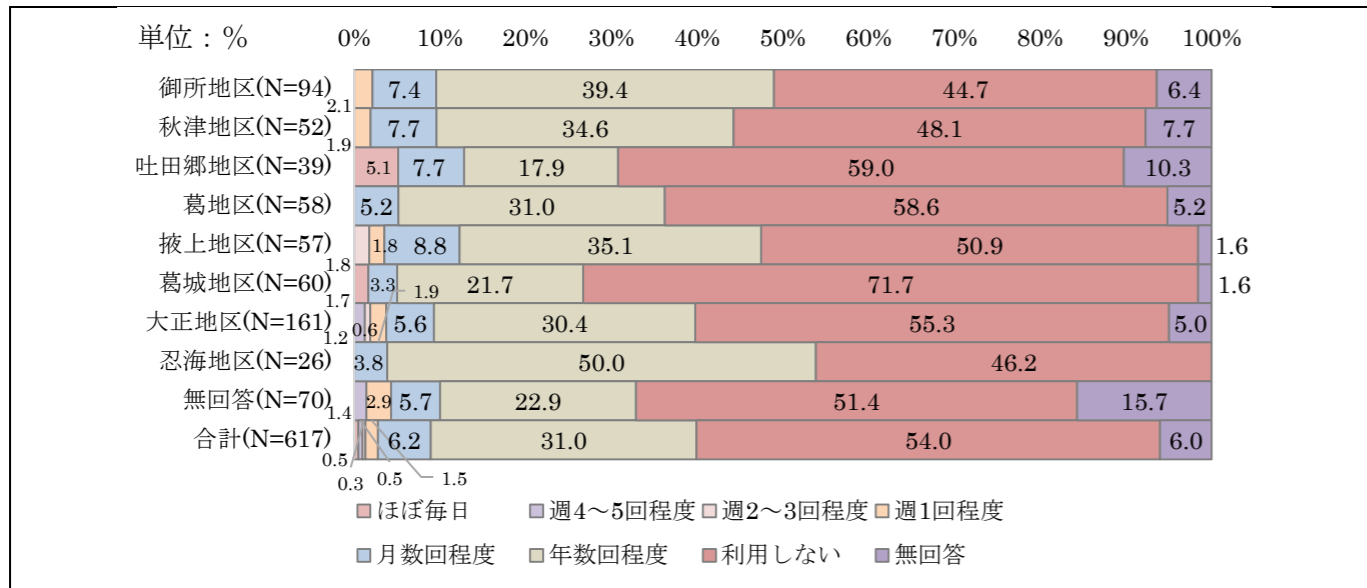
図: 運行内容がどのようになれば利用するか

(5) 鉄道 (JR) について

- ・ 鉄道 (JR) は近鉄と同じくほとんど利用されておらず、市民の移動手段として定着していないことがわかりますが、JR御所駅や玉手駅、掖上駅が位置する御所地区や掖上地区では比較的多くの利用がみられます。
- ・ 鉄道 (JR) を利用しない理由の上位3つとして、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから (46.4%)」「運行本数が少ないから (25.2%)」「自宅から駅まで遠いから (21.4%)」が挙げられています。
- ・ さらに、鉄道 (JR) の運行内容が変化しても「利用するかどうかわからない」市民が40%を超えていることから、鉄道 (JR) の利用者を増加させるためには、近鉄と同様、**運行内容ではなく、移動手段の転換や駅までのアクセス強化を図る必要がある**と考えられます。

(6) 路線バス (奈良交通) について

- ・ 路線バス (奈良交通) の利用頻度について、「利用しない」が約75%を占めており、**鉄道 (近鉄・JR) と比べて圧倒的に多い**ことがわかります。また、吐田郷地区や葛城地区といった**鉄道駅から離れている地区での利用が比較的多い**ことがわかります。
- ・ 路線バス (奈良交通) を利用しない理由の上位3つとして、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから (56.6%)」「運行本数が少ないから (19.1%)」「家族の送迎で移動できるから (16.0%)」が挙げられています。
- ・ さらに、路線バス (奈良交通) の運行内容が変化しても「利用するかどうかわからない」市民が約45%を占めています。しかし、「バスの便数が増える」と回答した市民も一定数いることから、利用者を増加させるためには、近鉄やJRと同様、**移動手段の転換等を図ると同時に、事業者と調整しながら適切な便数を検討する必要がある**と考えられます。



(7) タクシー

- ・ タクシーの利用頻度について、「利用しない」が約60%を占めています。また、「年数回程度」が約20%を占めていることから、タクシーは**日常的ではなく、限定的に利用されている**ことがわかります。
- ・ タクシーを利用しない理由の上位3つとして、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから(58.9%)」「料金が安いから(24.2%)」「家族の送迎で移動できるから(23.8%)」が挙げられており、他の交通機関では少ない**料金に対する意見が多く挙げられています**。
- ・ さらに、タクシーの運行内容が変化しても「利用するかどうかかわからない」市民が約65%を占めています。

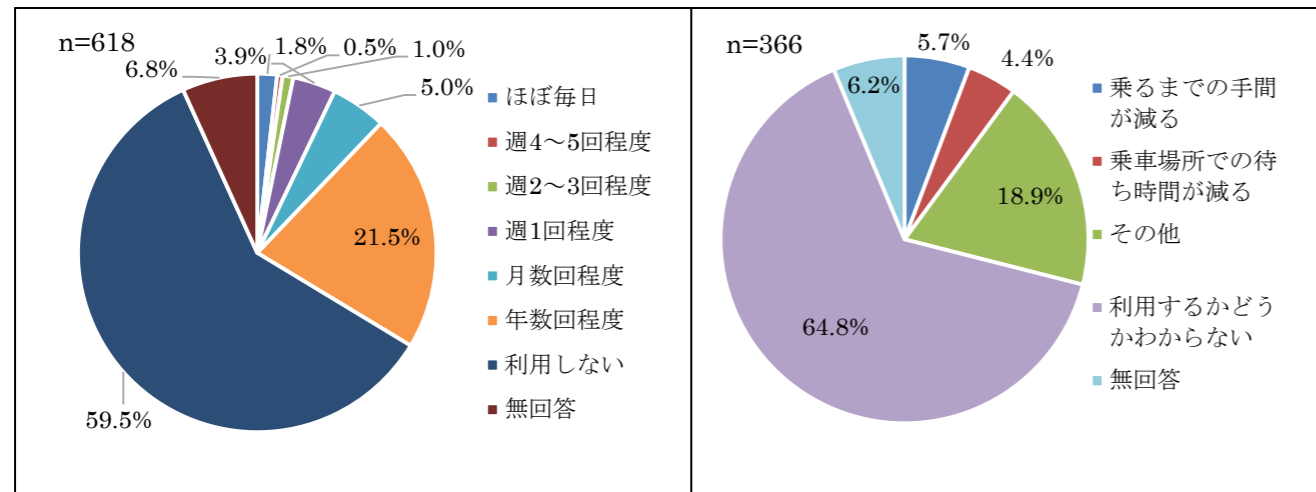


図: タクシーの利用頻度

図: 運行内容がどのようになれば利用するか

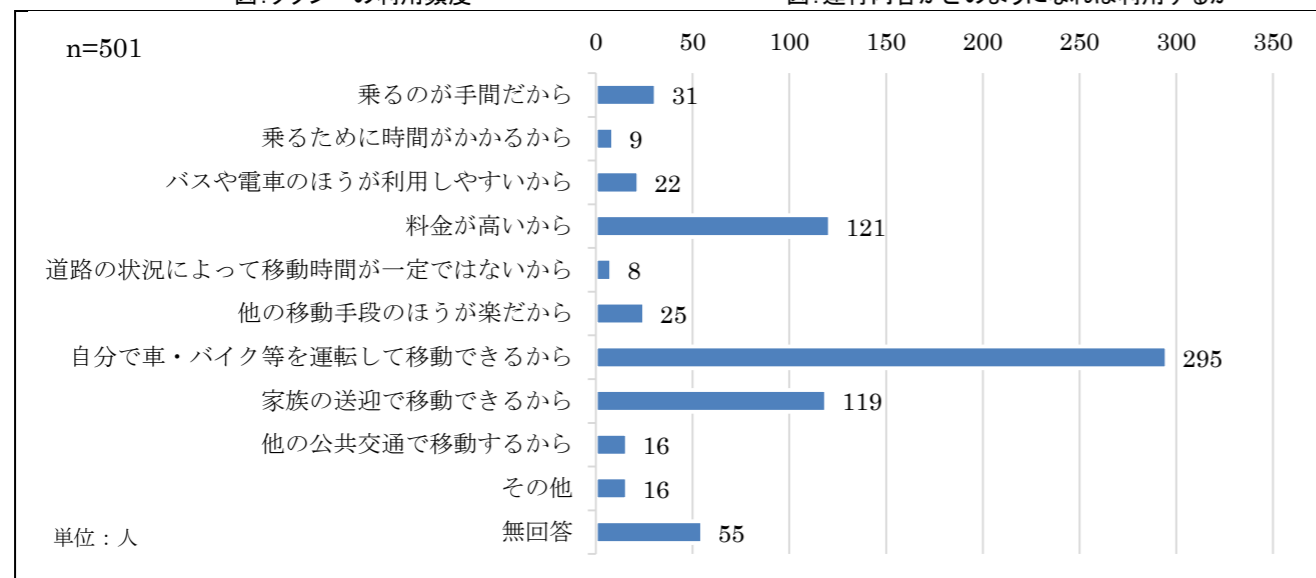


図: タクシーを利用しない理由(3つまで回答可)

(8) コミュニティバス

- ・ コミュニティバスを「知っている」市民が約90%を占めている一方で、「利用しない」市民が約85%を占めています。このことから、**コミュニティバスの市民への認知は進んでいますが、利用を促進しきれていない**ことがわかります。
- ・ また、他の公共交通機関と比較して「利用しない」人が圧倒的に多く、利用する場合でも「月数回程度」や「年数回程度」といった**限定的な利用が多い**ことがわかります。
- ・ コミュニティバスを利用しない理由の上位3つとして、「自分で車・バイク等を運転して移動できるから(60.9%)」「家族の送迎で移動できるから(20.0%)」「目的地まで行くのに遠回りして、時間がかかるから(18.7%)」が挙げられています。その中でも、運行ルートについては、2022年(令和5年)1月から実施される市内公共交通の再編で**市民のニーズに応じたものに再編**されます。

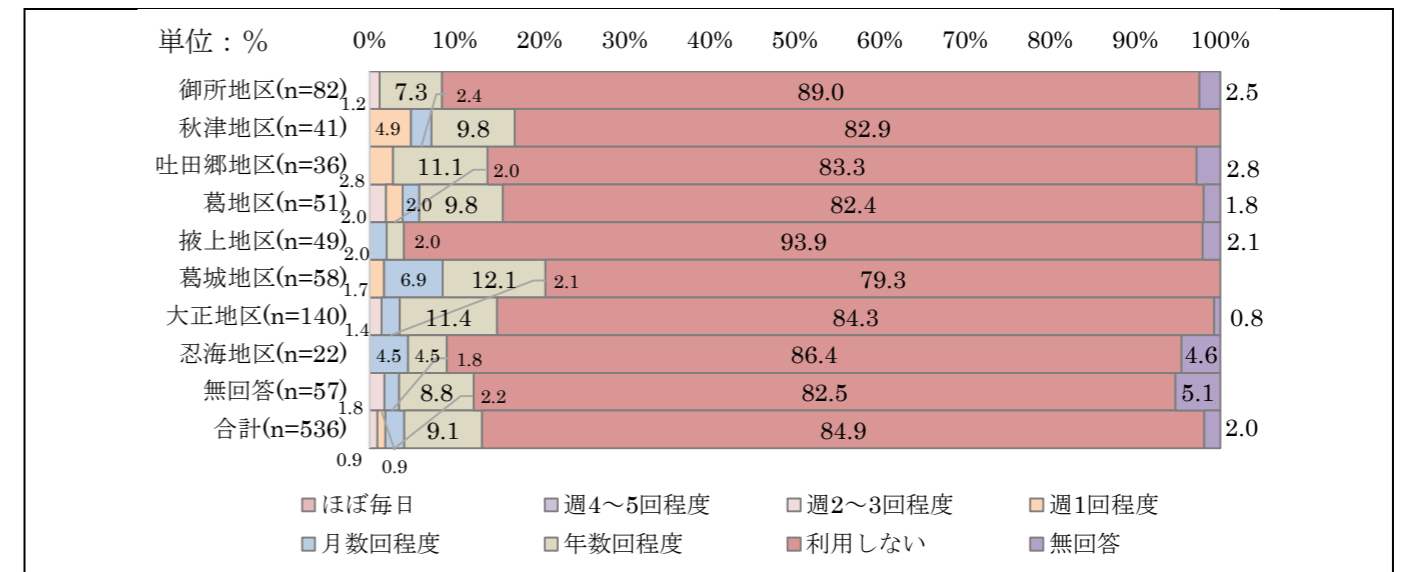


図: 利用頻度

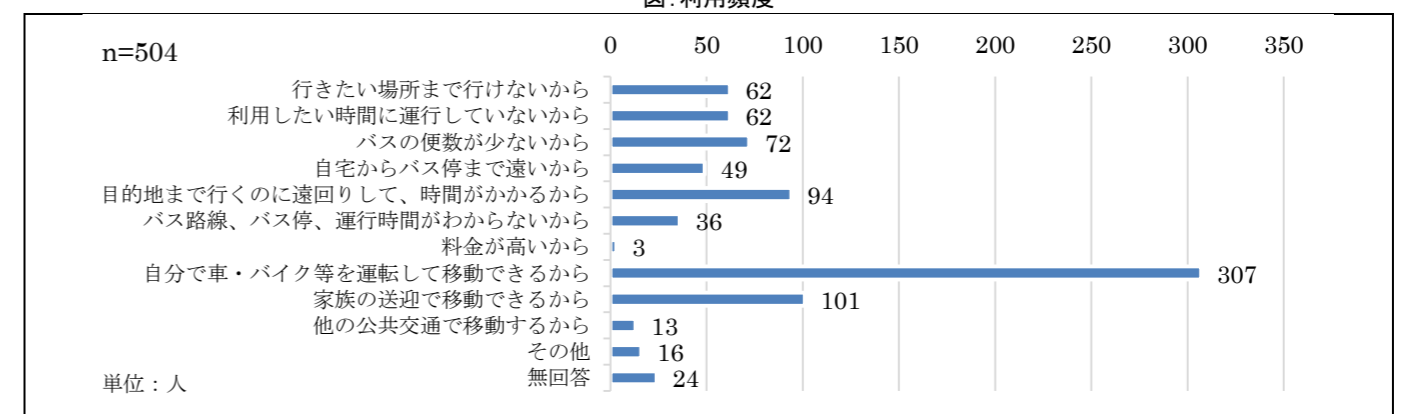


図: コミュニティバスを利用しない理由(3つまで回答可)

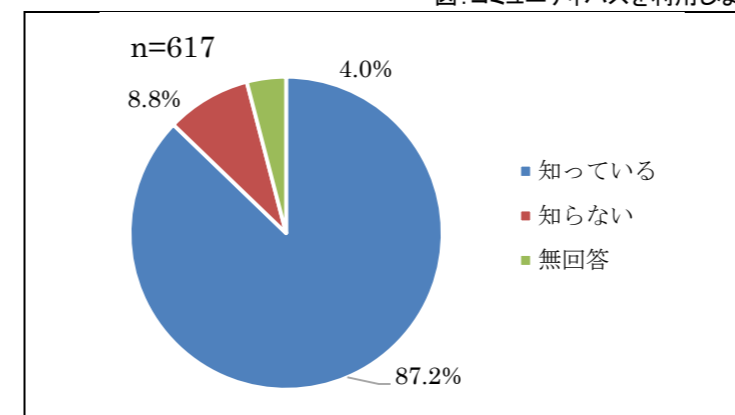


図: コミュニティバスの認知度

(9) 公共交通の満足度と重要度

1) 鉄道(近鉄)

- 満足度は「時間の正確さ」や「安全性」で高くなっていますが、「自宅から最寄り駅までの距離」「鉄道間の接続」で低くなっています。一方で、重要度は「時間の正確さ」や「安全性」のほか、満足度が低かった「鉄道間の接続」で高くなっています。

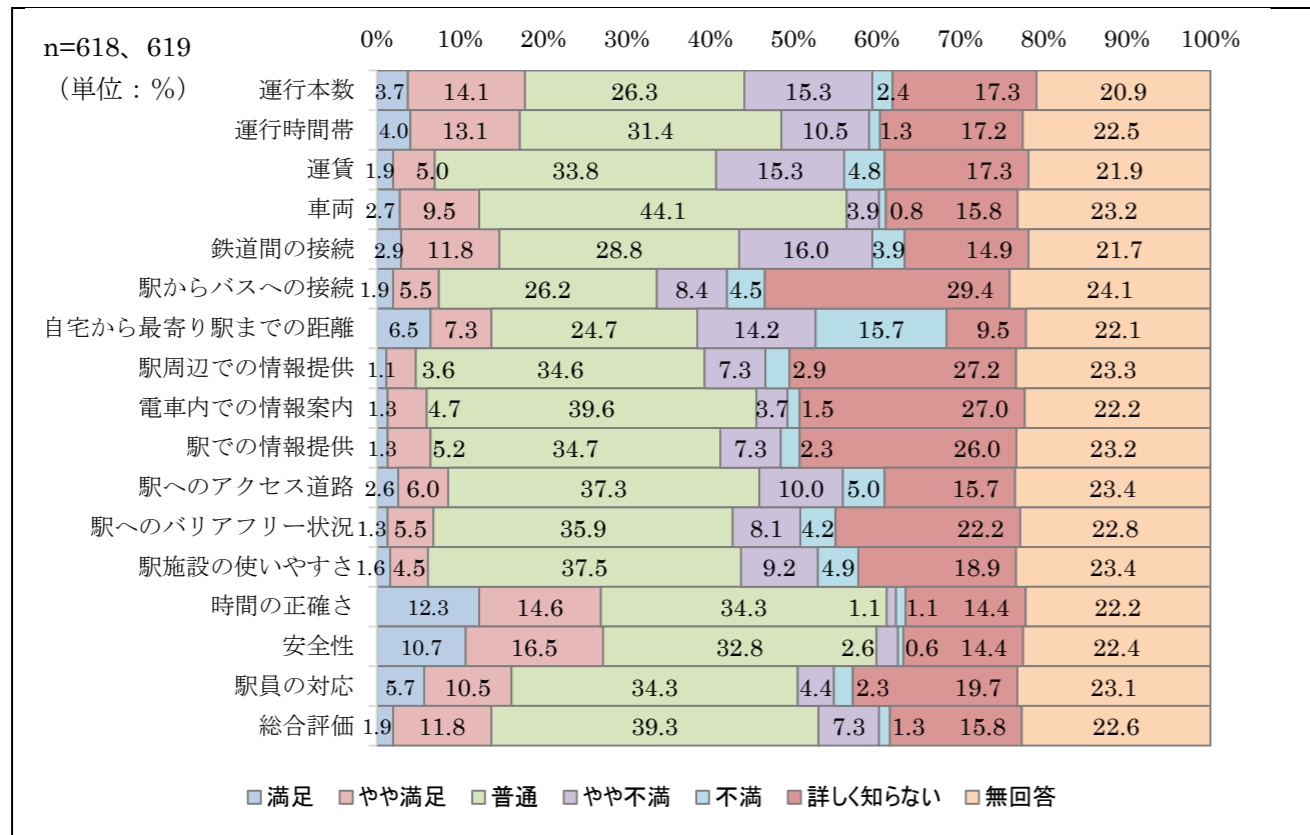


図: 鉄道(近鉄)の満足度

2) 鉄道(JR)

- 満足度は「運行時間帯」で圧倒的に高くなっていますが、近鉄と同様「時間の正確さ」や「安全性」でも高くなっています。一方で、「運行本数」での満足度が圧倒的に低くなっていますが、近鉄でも低かった「自宅から最寄り駅までの距離」「鉄道間の接続」でも低くなっています。
- 重要度は、「安全性」や「時間の正確さ」のほか、満足度が低かった「運行本数」や「鉄道間の接続」で高くなっています。

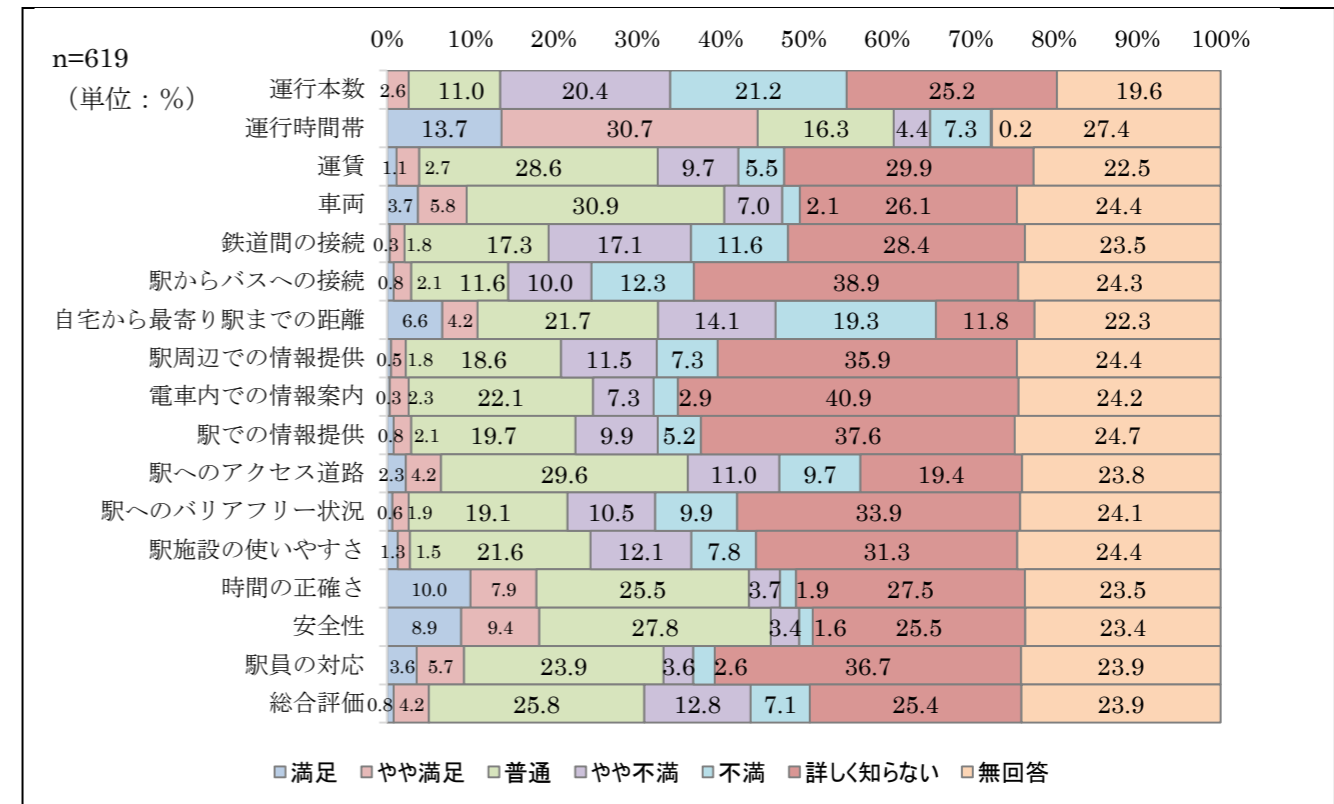


図: 鉄道(JR)の満足度

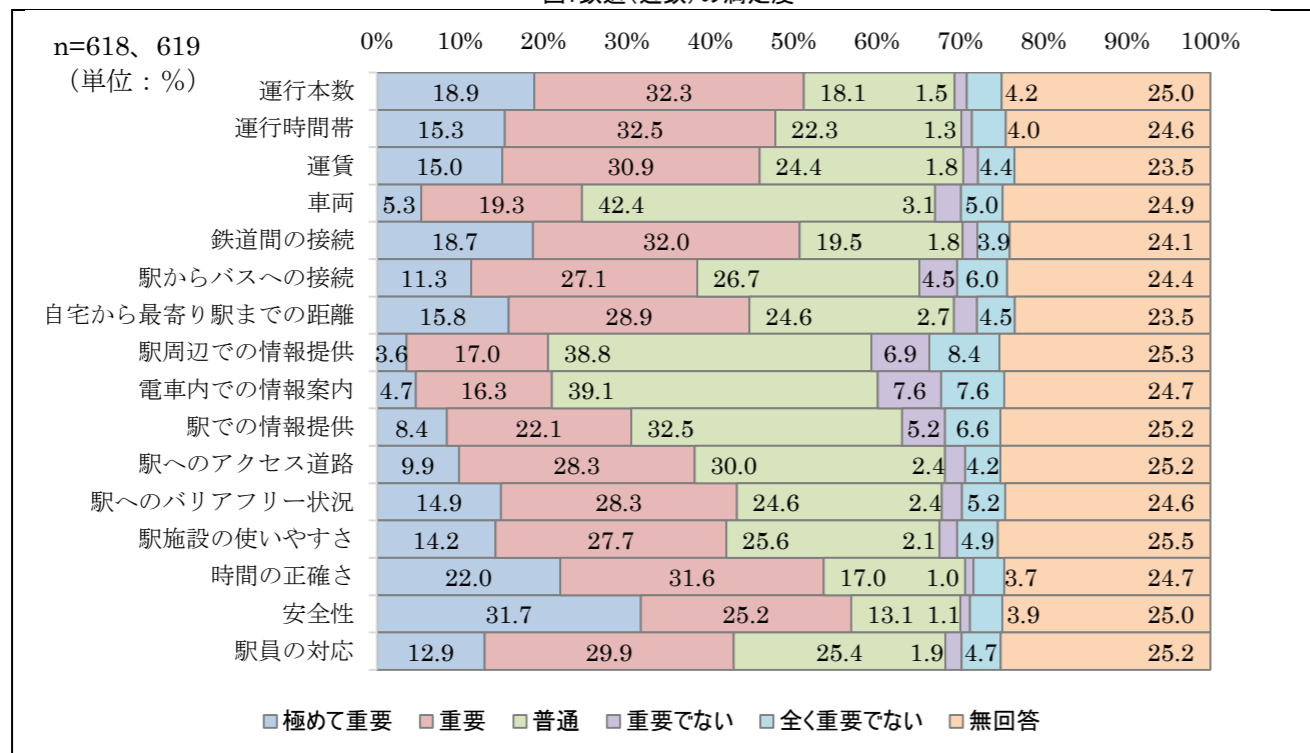


図: 鉄道(近鉄)の重要度

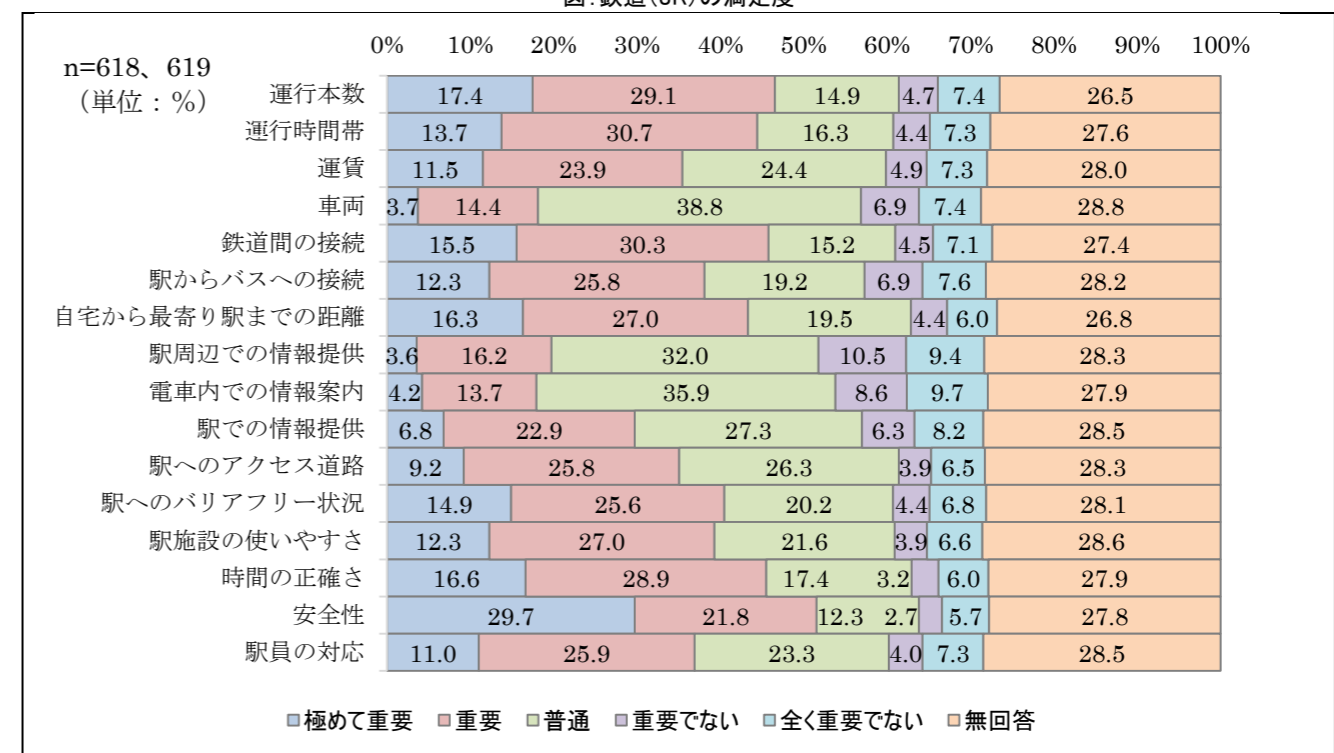


図: 鉄道(JR)の重要度

3) 路線バス(奈良交通)

- 満足度は「**運行本数**」や「**運行時間帯**」、「**バス待ち環境**」で低くなっています。一方で、重要度は「**安全性**」や「**時間の正確さ**」のほか、満足度が低かった「**運行本数**」や「**運行時間帯**」で高くなっています。

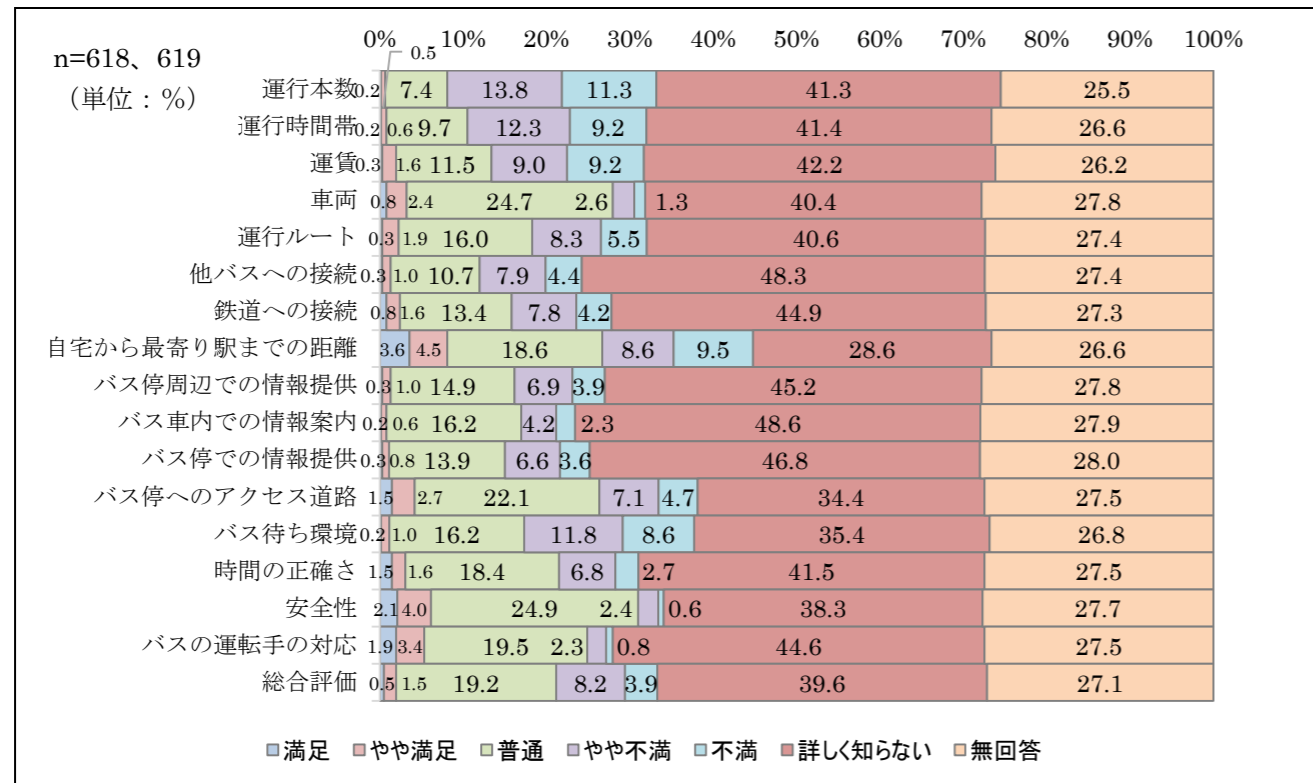


図:路線バス(奈良交通)の満足度

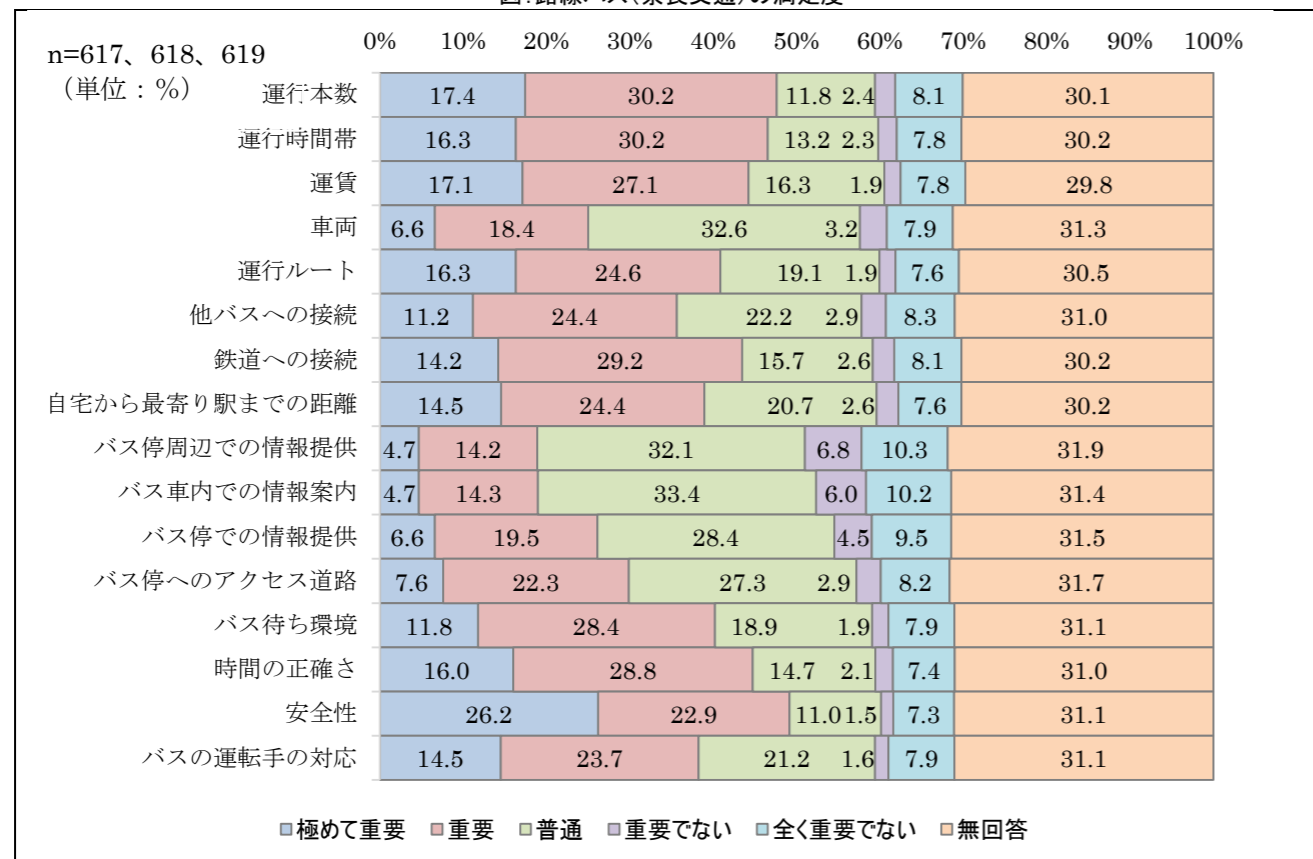


図:路線バス(奈良交通)の重要度

4) タクシー

- 満足度は「呼びやすさ」で高くなっていますが、「**料金**」で低くなっています。一方で、重要度は満足度が低かった「**料金**」で高くなっています。

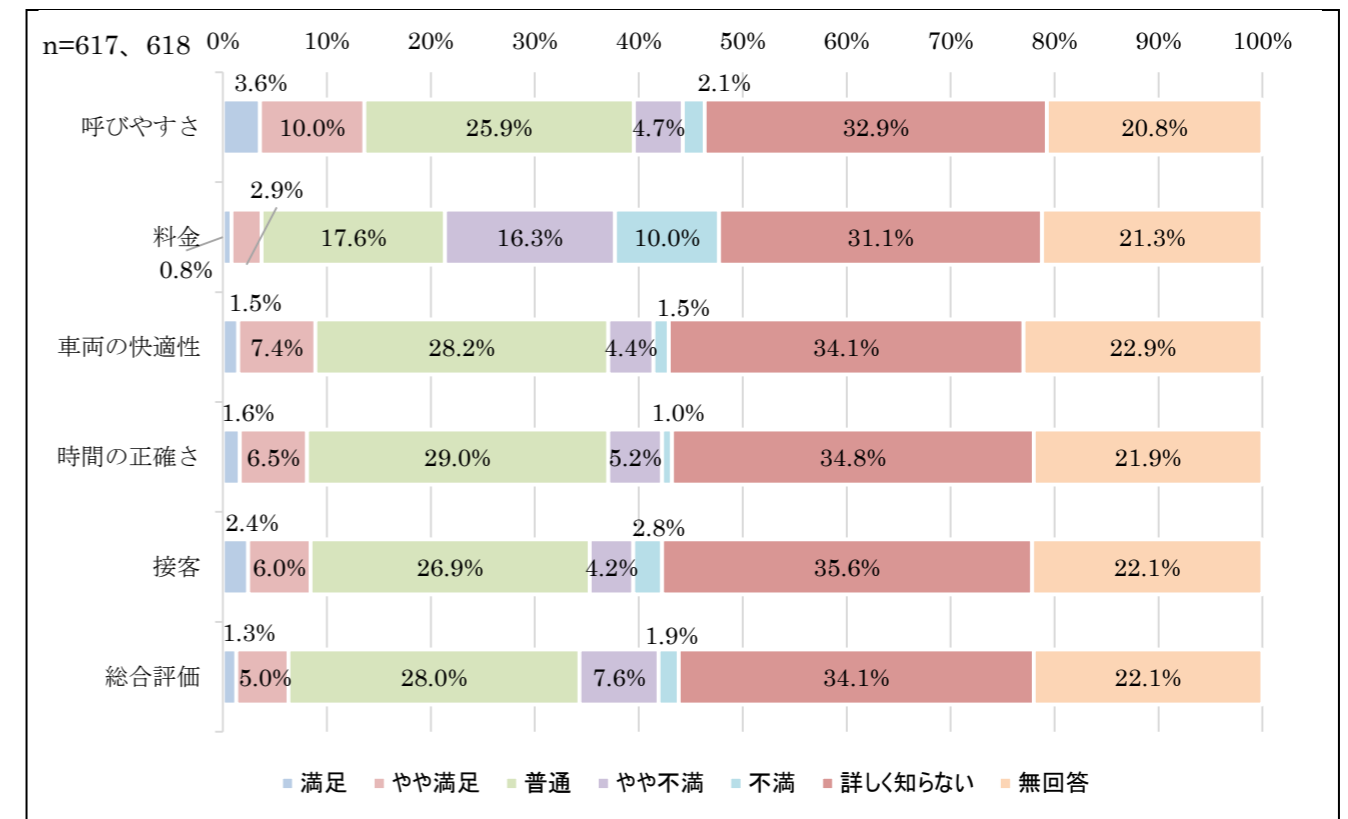


図:タクシーの満足度

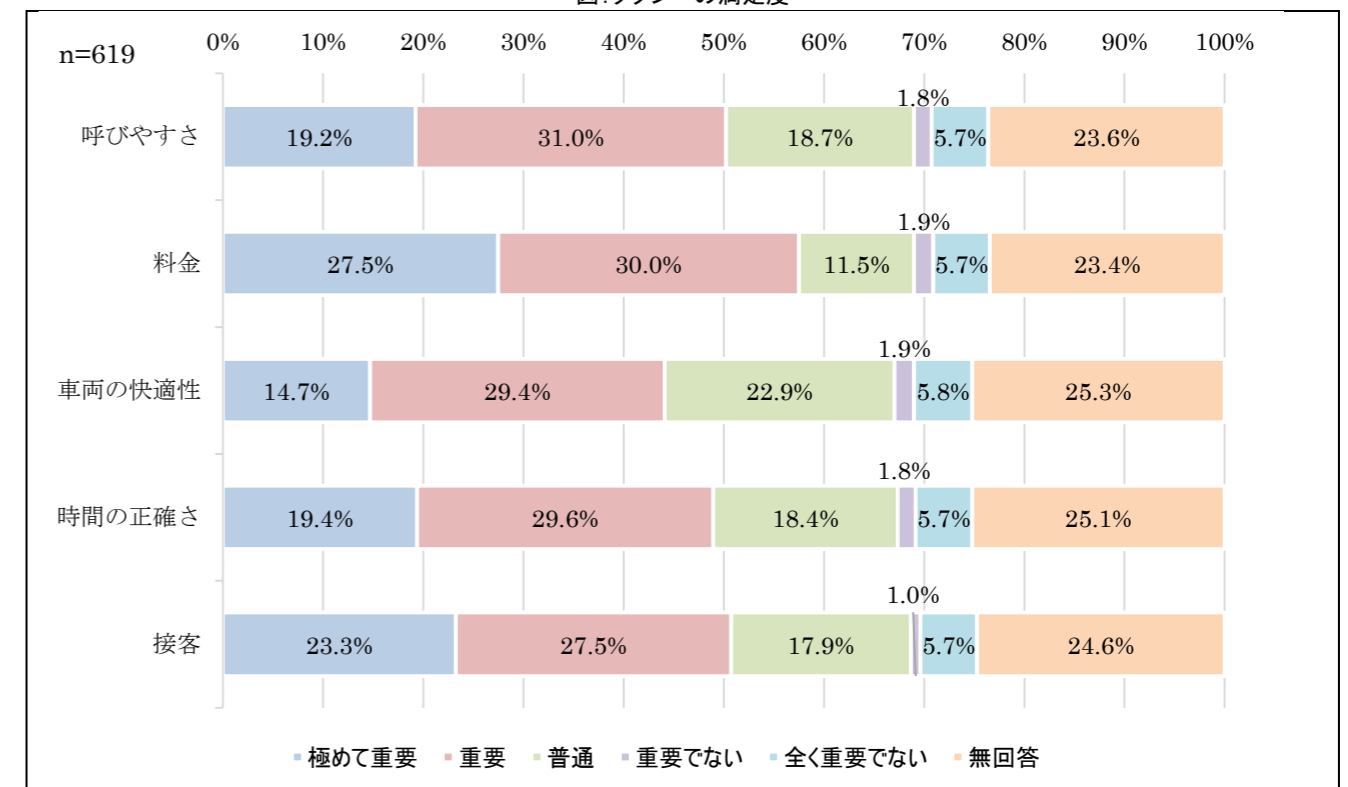


図:タクシーの重要度

5) コミュニティバス

- 満足度は路線バス（奈良交通）と同様「運行本数」や「運行時間帯」で低くなっています。一方で、重要度は「運行ルート」や「安全性」のほか、満足度が低かった「**運行本数**」や「**運行時間帯**」で高くなっています。

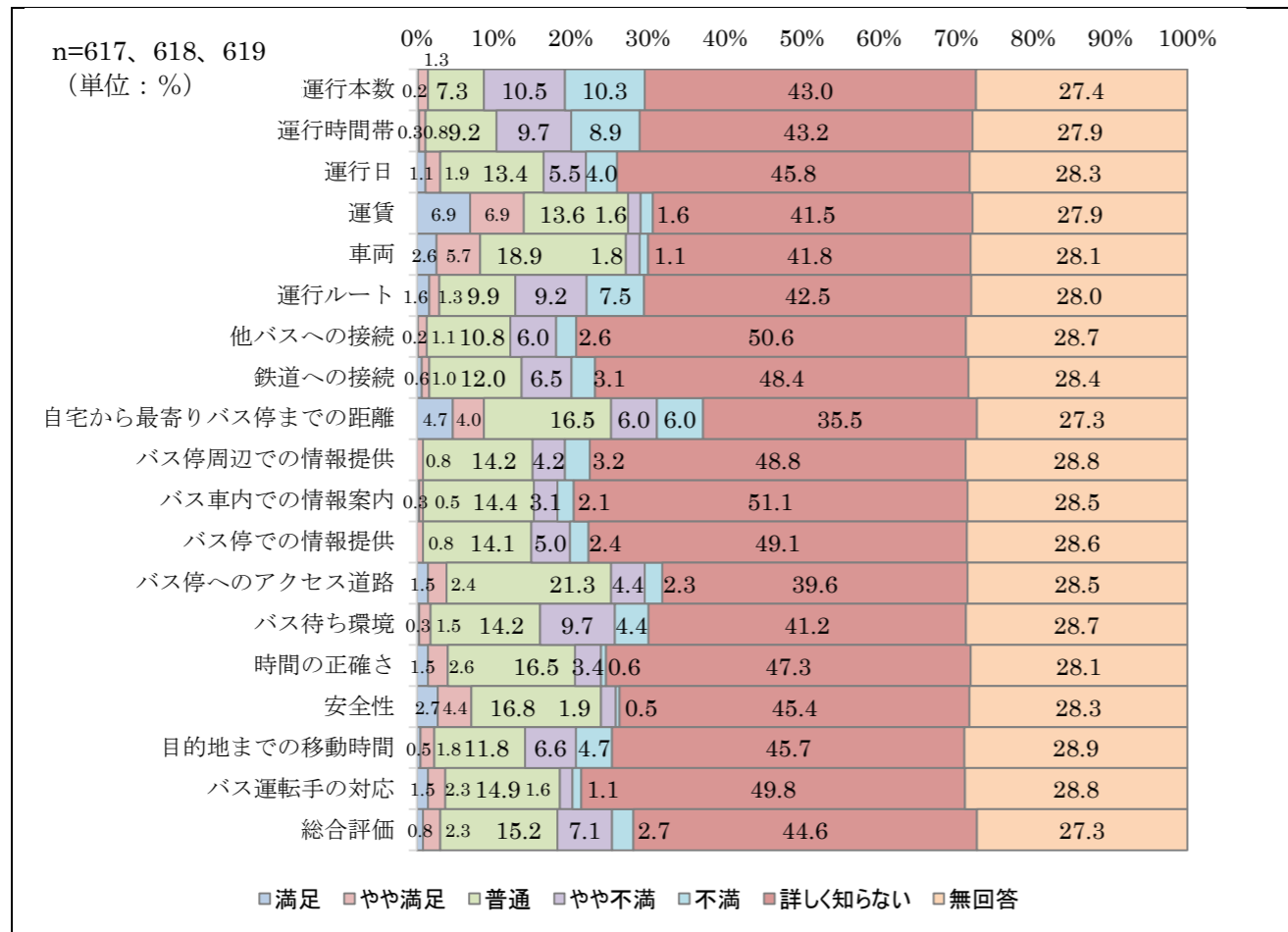


図:コミュニティバスの満足度

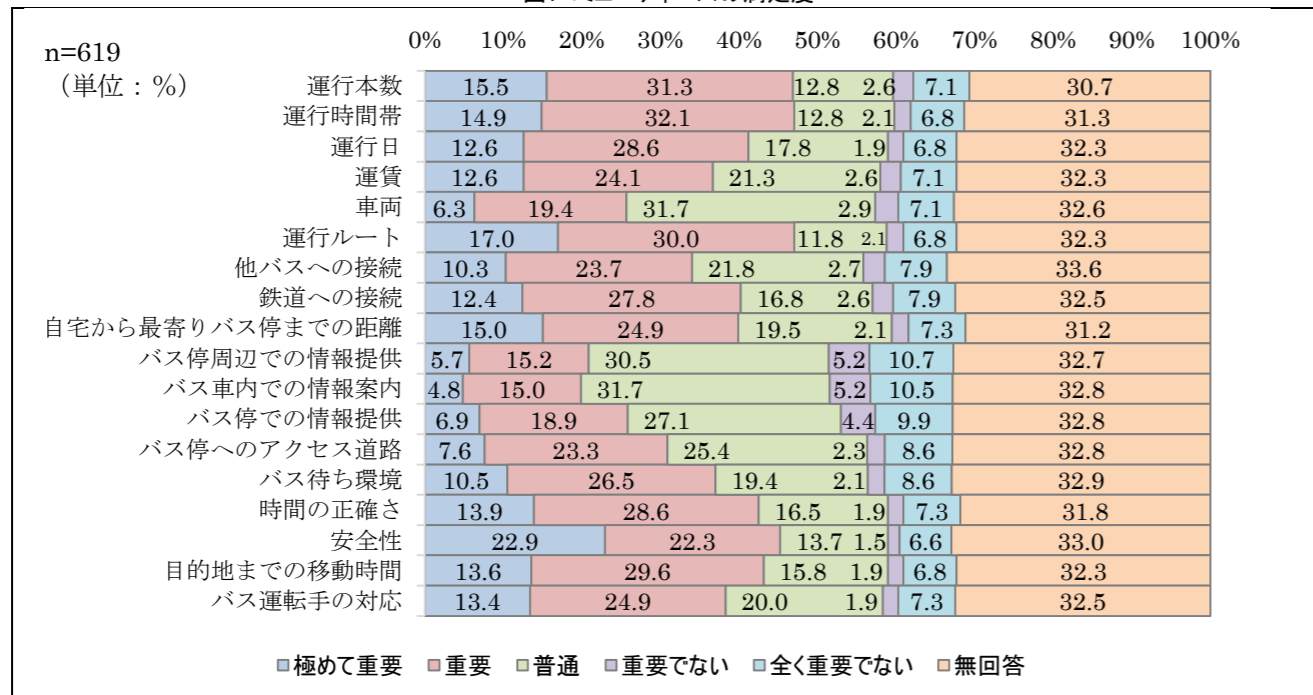


図:コミュニティバスの重要度

(10) 今後の公共交通について

- 市内の公共交通が利用しやすくなったら行きたい施設や場所として「スーパーセンターオークワ御所店」や「ライフ御所店」といった商業施設が多く挙げられています。また、「イオンモール橿原」といった**市外の大型商業施設に行きたいという声**も多く寄せられています。
- 今後の公共交通の利用について、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」と回答した市民が約40%を占めています。このことから、**市民の公共交通に対する将来への期待やニーズは高く、利用促進策を早急に検討する必要があります。**

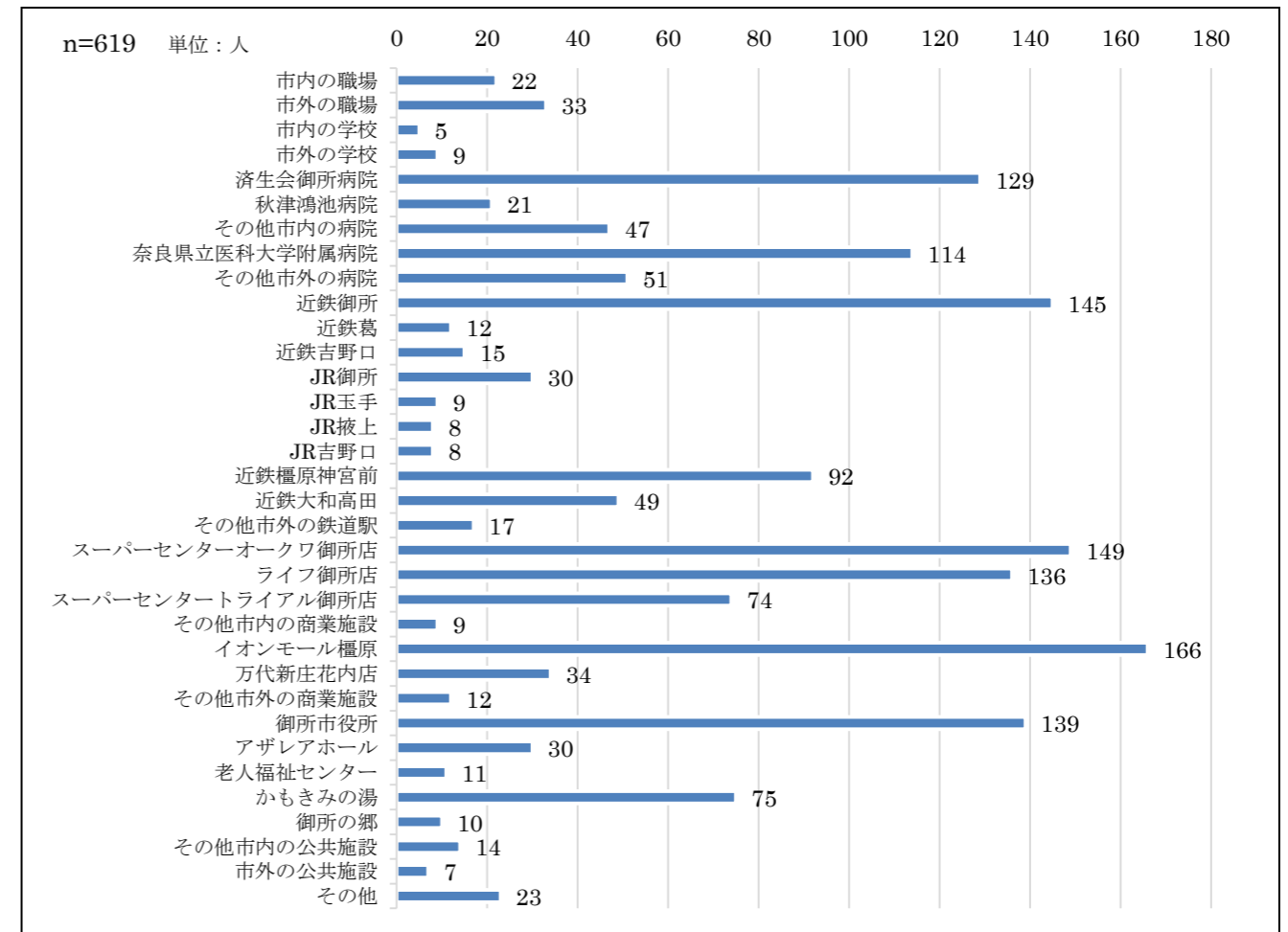


図:市内の公共交通が利用しやすくなったら行きたい施設や場所(3つまで回答可)

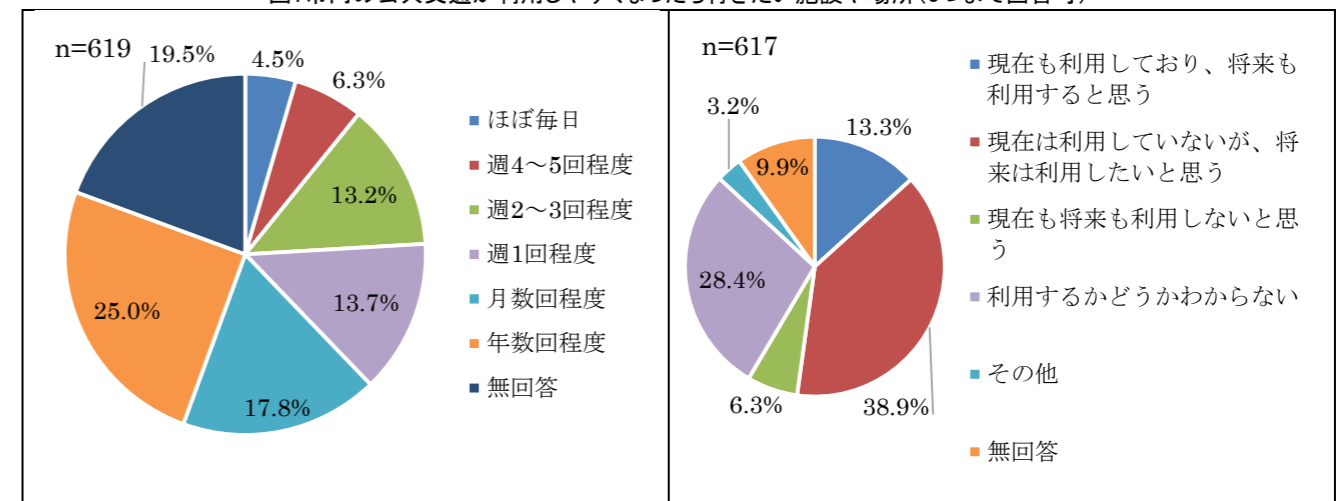


図:公共交通が利用しやすくなった場合の利用頻度

図:今後の公共交通の利用について

(11) デマンド交通について

- ・デマンド交通について、「知らない」市民が約60%を占めています。しかし、**デマンド交通が導入される南部地区（葛城地区、葛地区）での認知度は半数を超えています。**
- ・デマンド交通のメリットのうち、最も魅力的だと思うものについては、全地区で「環境にやさしい」「希望の移動時刻に沿いやすい」が大部分を占めています。そのため、今後デマンド交通を市民に周知していくにあたっては、これらの観点からPRしていくことが効果的だと考えられます。

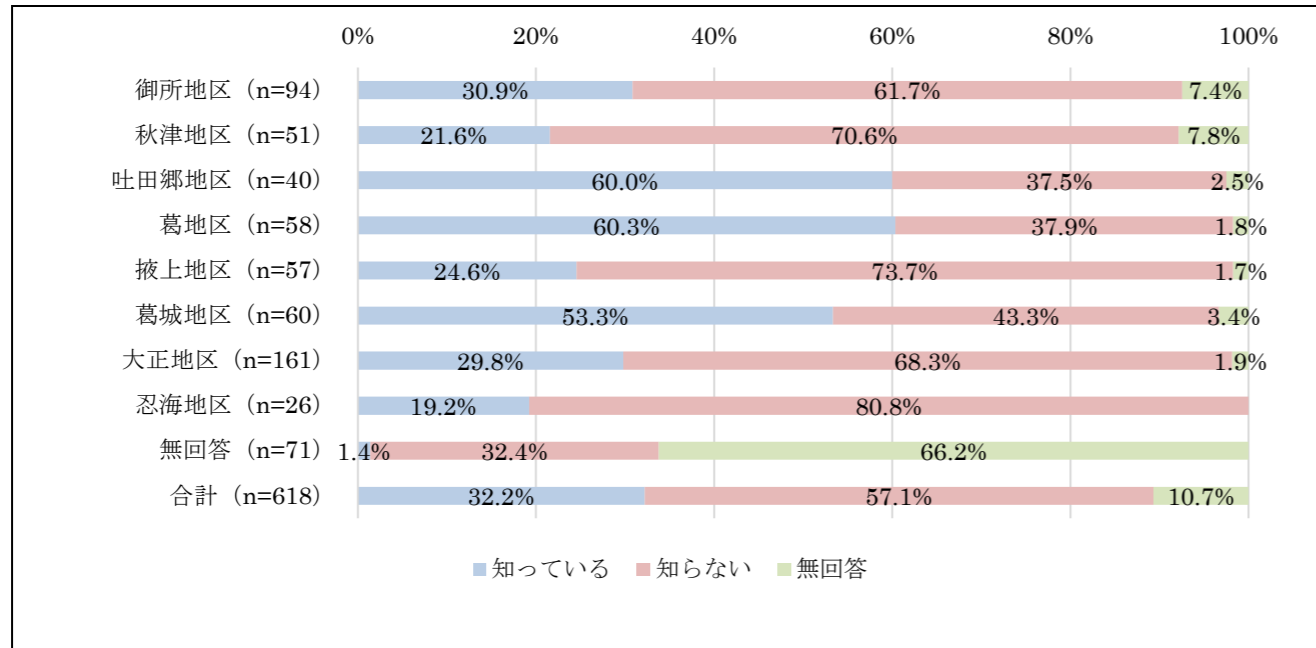


図: デマンド交通の認知度

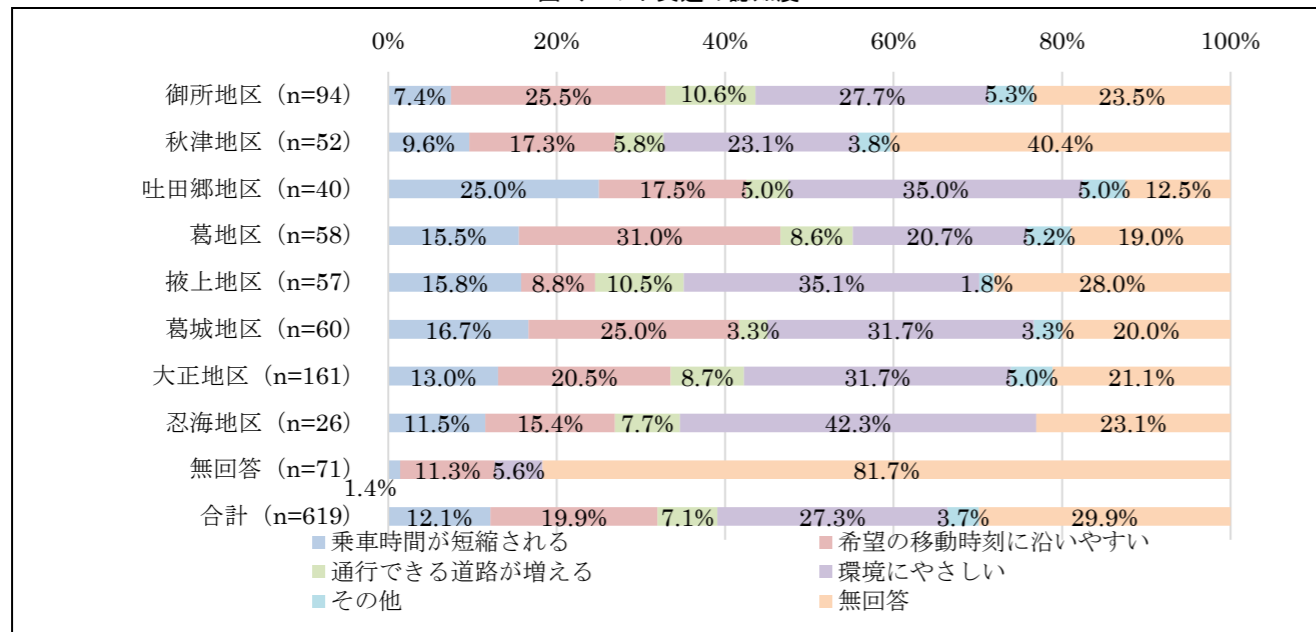


図: デマンド交通で最も魅力的だと思うメリット

3 まとめ

表: 利用実態及び市民アンケート調査のまとめ

| 項目 | まとめ |
|-----------|---|
| 利用実態調査 | <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケートと比較して学生からの回答が多く、全体の約13%を占めている。 ・運転免許証を自主返納した市民は全体の約5%にとどまっている。 ・鉄道(近鉄・JR)は世代によって利用頻度と利用目的が大きく異なる。 ・鉄道(近鉄)は市外の降車駅に「阿部野橋駅」といった奈良県外の駅が多い一方で、鉄道(JR)では「高田駅」や「五条駅」といった奈良県内の駅が多い。 ・鉄道における満足度・重要度や乗り継ぎについての評価から、鉄道間の乗り継ぎ利便性の強化は急務である。 ・路線バス(奈良交通)は市民の基幹交通ではなく、補助的な役割を持つ公共交通として利用されている。 ・路線バス(奈良交通)を固定のバス停から乗降車している人は少なく、日常の移動の中で突発的に利用されている傾向にある。 ・路線バス(奈良交通)の満足度・重要度の評価から、早期に着手すべき重点施策として、「鉄道への乗り継ぎ環境や利便性の強化」が挙げられる。 ・路線バス(奈良交通)やコミュニティバスの乗り継ぎ先の主な交通手段としては「近鉄」や「JR」といった鉄道が多く挙げられていることから、路線バス(奈良交通)やコミュニティバスはフィーダー交通としての役割を果たしていることがわかる。 ・コミュニティバスは全世代で共通して「利用しない」人が圧倒的に多く、利用促進策を早急に検討・実施する必要がある。 ・コミュニティバスの満足度・重要度の評価から、早期に着手すべき重点施策として、「適切な運行本数や運行時間帯の検討」が挙げられており、来年1月より実施される市内公共交通の再編で改善されるのかどうか検証が必要である。 ・タクシーを日常的に利用している市民はほとんどいない。 |
| 市民アンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を持っていない方のうち、自主返納をした人は約20%しかおらず、自主返納をするつもりはない人も一定数いる。 ・普段の生活での外出では「買い物」を目的にしている人が多く、移動手段は「自動車」が70%以上を占めており、自動車交通への依存が高いことがわかる。 ・鉄道(近鉄・JR)は市民の移動手段として定着していないが、駅が位置している地区での利用が比較的多い。 ・鉄道(近鉄・JR)の利用者を増加させるためには、運行内容ではなく、移動手段の転換(自動車から公共交通)や駅までのアクセス強化を図る必要があると考えられる。 ・路線バス(奈良交通)を利用していない人は鉄道と比べて圧倒的に多くなっており、鉄道駅から離れている地区での利用が比較的多い。 ・路線バス(奈良交通)の利用者を増加させるためには、近鉄やJRと同様、移動手段の転換等を図ると同時に、事業者と調整しながら適切な便数を検討する必要がある。 ・公共交通を利用しない理由として「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」や「家族の送迎で移動できるから」といった自動車での移動に関する項目が多い。 ・コミュニティバスの認知は進んでいるが、利用を促進しきれていない。 ・コミュニティバスは他の公共交通機関と比較して「利用しない」人が圧倒的に多く、利用する場合でも「月数回程度」や「年数回程度」といった限定的な利用が多い。 ・公共交通の満足度・重要度の評価では、鉄道では「鉄道間の接続」、路線バス(奈良交通)やコミュニティバスでは「運行本数」や「運行時間帯」が、満足度が低く重要度が高い指標となっている。 ・今後市内の公共交通が利用しやすくなったら行きたい場所や施設として、市内の商業施設だけではなく、市外の大規模商業施設へ行きたいという声が多く挙がっている。 ・今後の公共交通の利用について、「将来は利用したいと思う」と回答した市民が約40%を占めていることから、市民の公共交通に対する将来への期待やニーズは高い。 ・今後市内南部で導入されるデマンド交通について、南部地区での認知は確実に進んでいるが、更なる認知活動が必要である。 |