

## 「加東市民の交通行動に関するアンケート調査」の結果について (確定版)

### 目次

1. アンケートについて .....	1
1.1 概要 .....	1
1.2 回収状況 .....	1
2. 属性について .....	2
3. 外出状況について .....	8
4. 地域公共交通の利用について .....	15
5. 生活環境について .....	27
6. 公共交通機関のあり方について .....	37

### 1. アンケートについて

#### 1.1 概要

市民の公共交通機関の利用状況、利用意向等を把握し、加東市における今後の地域公共交通のあり方を検討するにあたっての基礎資料として活用するため、無作為に抽出した市民 4,000 人を対象とした「交通行動に関するアンケート調査」を 7 月に実施した。なお、本資料に掲載しているグラフは、未回答を除いた結果を表記している。

#### 1.2 回収状況

発送した 3,988 票<sup>※1</sup>のうち、1,712 票（回収率：42.9%）の回収を得た<sup>※2</sup>。

※1 宛先不明分を除いた数

表-1. アンケート調査の配布・回収状況

	配 布	回 収	回収率
加東市 全域	3,988 票	1,712 票	42.9%
社地域	1,990 票	845 票	42.5%
滝野地域	1,232 票	478 票	38.8%
東条地域	766 票	305 票	39.8%
不 明	—	84 票	—

## 2. 属性について

### (1) 性別・年齢（設問 1-1）

#### ① 性別

回答者の割合は、男性より女性のほうが約 13 ポイント多くなっている。

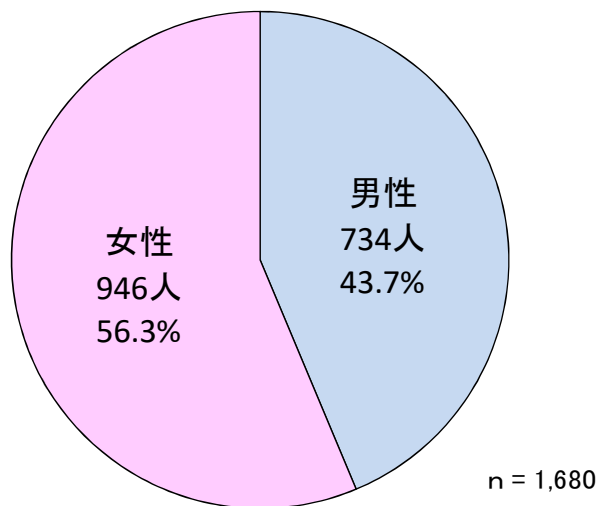


図-1. 性別

#### ② 年齢

回答者の割合は、65 歳以上が約 4 割を占めている。

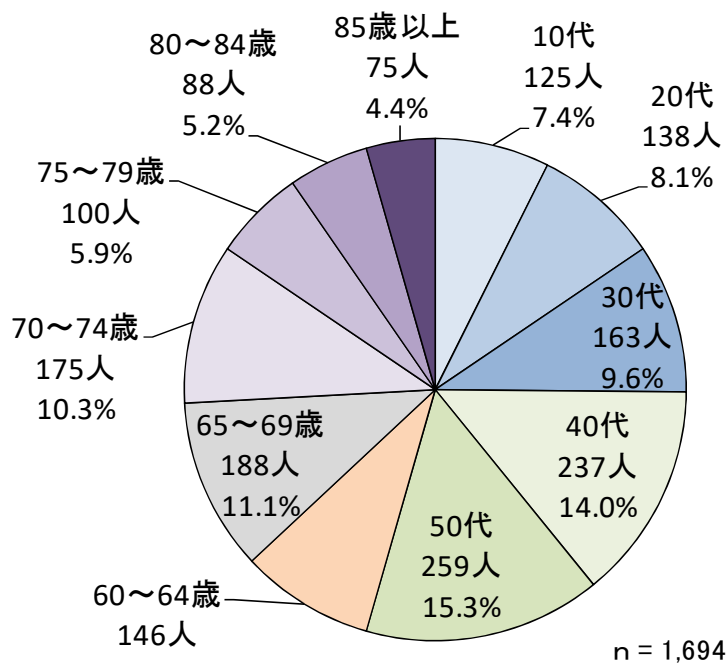


図-2. 年齢

(2) お住まいの地域（設問 1-2）

社地域をお住まいとする回答者が約 5 割を占めている。ついで、滝野地域、東条地域の順で回答者が多くなっている。

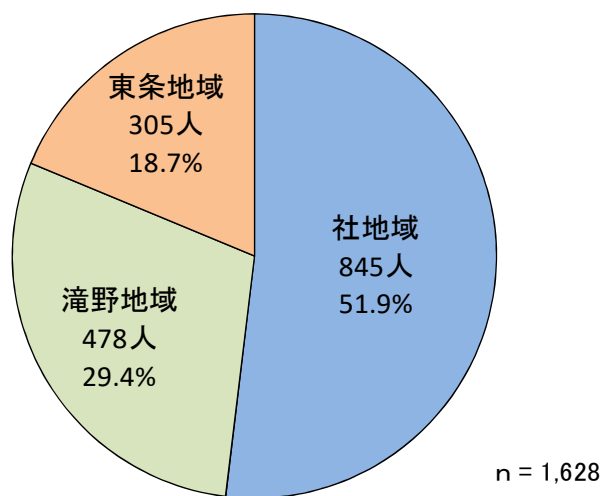
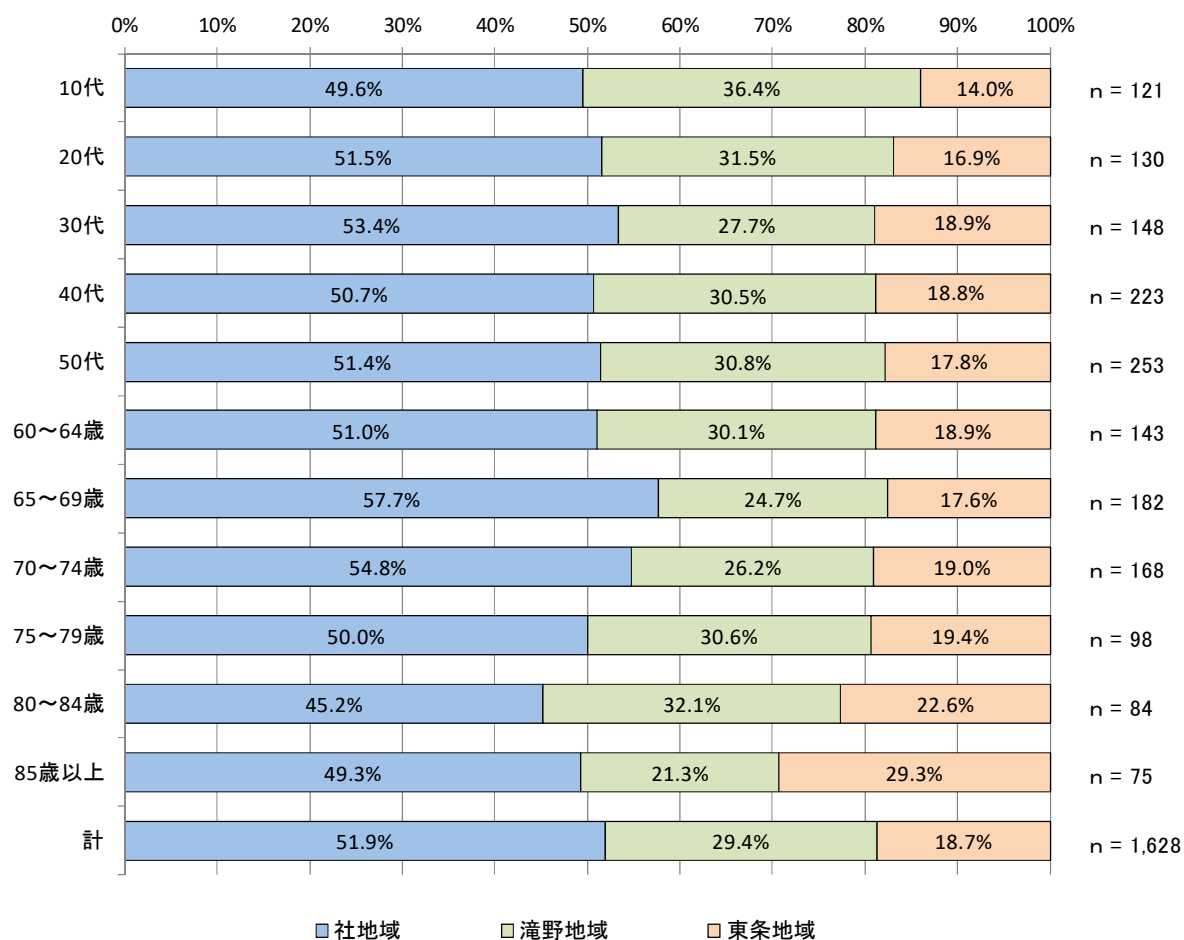


図-3. お住まいの地域

(参考) 地域別にみた年齢階層別の居住割合



※計は年齢別不明を含む値

参考図-1. 年齢階層別にみたお住まいの地域

(3) 職業（設問 1-3）

回答者のうち、会社員の方が約 26%、無職の方が約 18%、パート・アルバイトの方が約 16%を占めている。

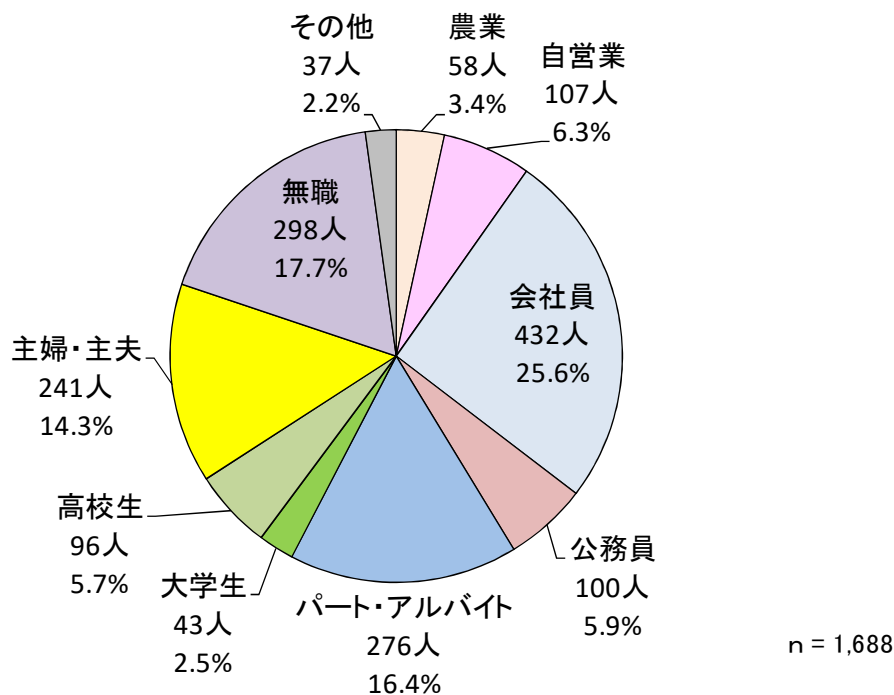
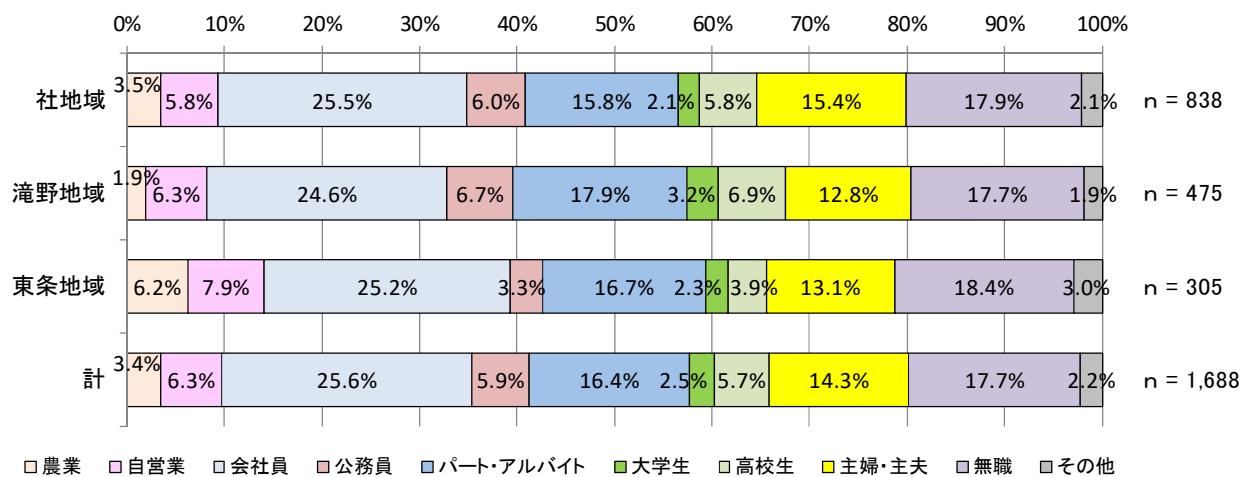


図-4. 職業

(参考) 地域別みた職業の割合



※計は地域別不明を含む値

参考図-2. 地域別にみた職業の割合

#### (4) 自動車の利用（設問 1-4）

回答者の7割以上が「自分で運転しており、今後も運転し続ける予定である。」と回答している。なお、年齢階層別にみると、年齢が上がるにつれ、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない。」回答者の割合が高くなっている。

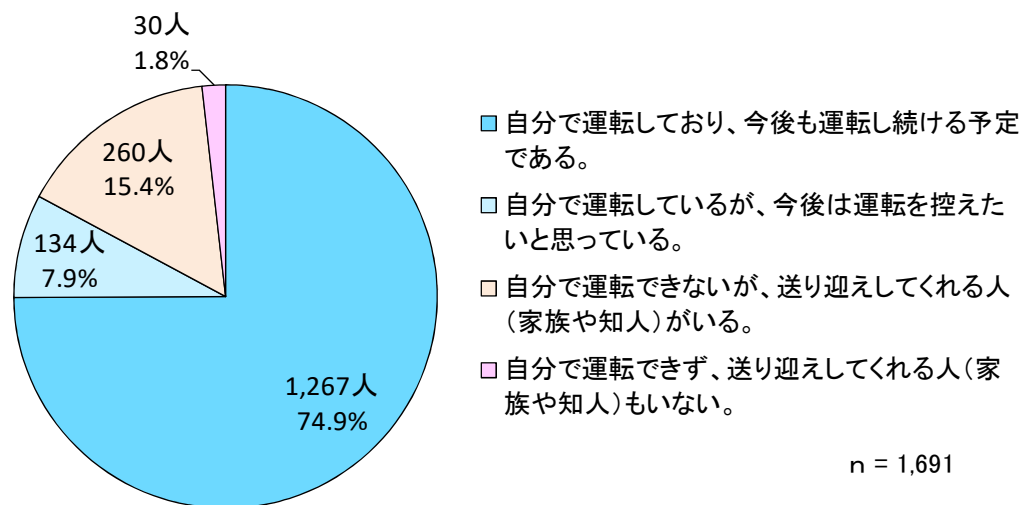
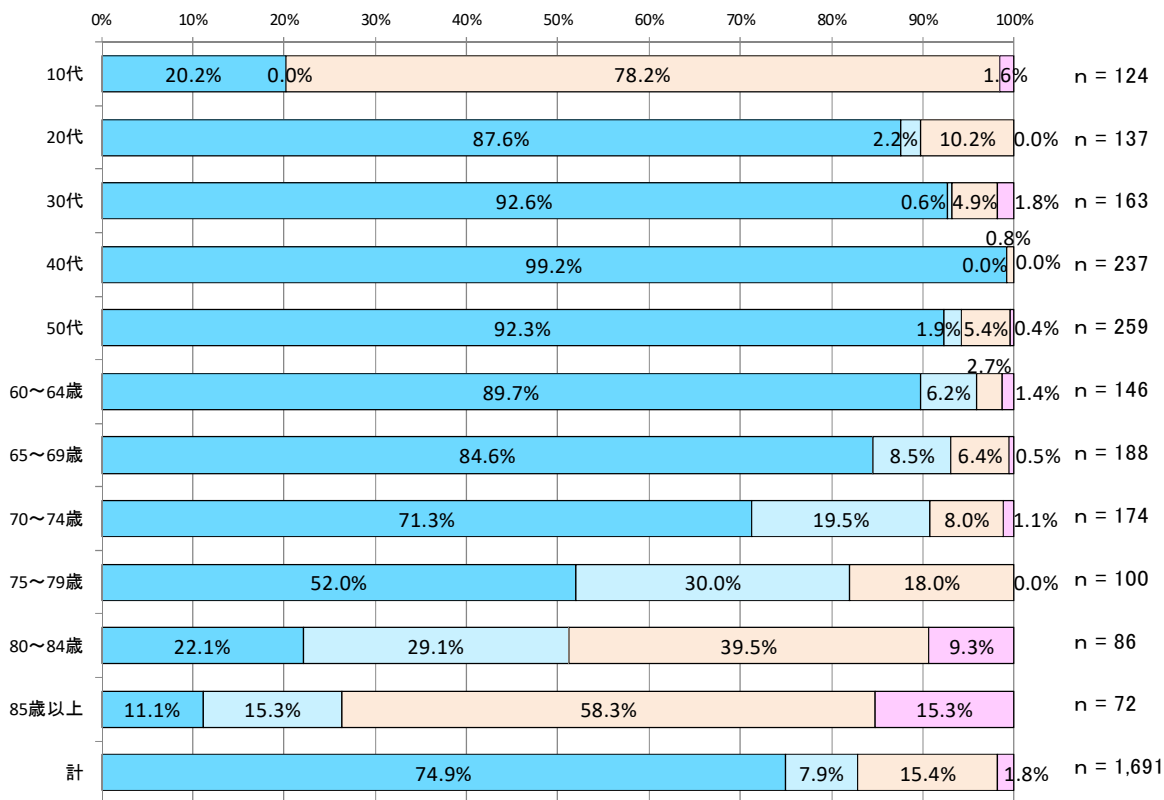


図-5. 自動車の利用環境

#### (参考) 年齢階層別にみた自動車の利用環境



- 自分で運転しており、今後も運転し続ける予定である。
- 自分で運転しているが、今後は運転を控えたいと思っている。
- 自分で運転できないが、送り迎えしてくれる人(家族や知人)がいる。
- 自分で運転できず、送り迎えしてくれる人(家族や知人)もいない。

※計は年齢別不明を含む値

参考図-3. 年齢階層別にみた自動車の利用環境

(5) 外出環境（設問 1-5）

「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」回答者が全体の約 2 割となっている。

地域別にみると、東条地域において、「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」回答者が他地域より割合が高くなっている。

また、年齢階層別にみると、10代をはじめとする若年層とともに、高い年齢層で「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」回答者の割合が高くなっており、85歳以上で約5割となっている。

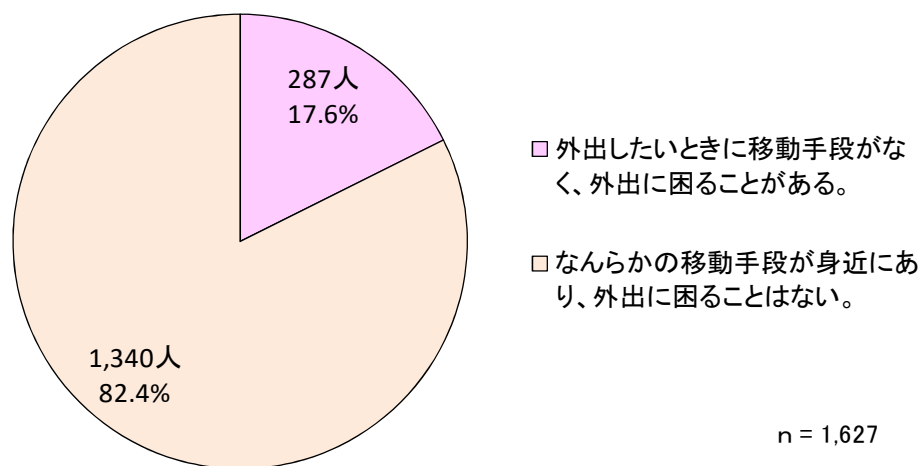
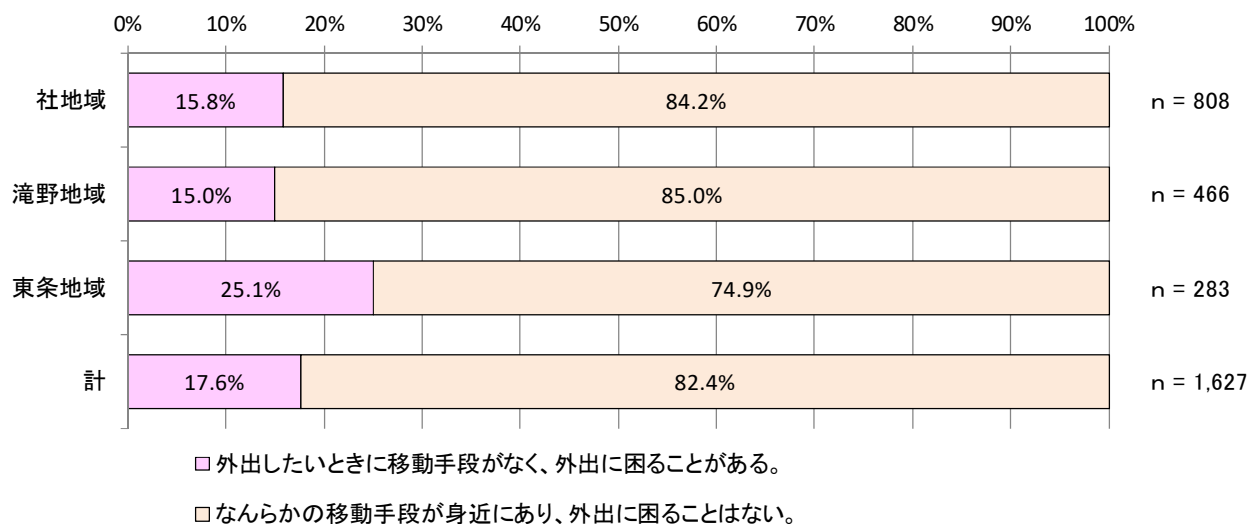


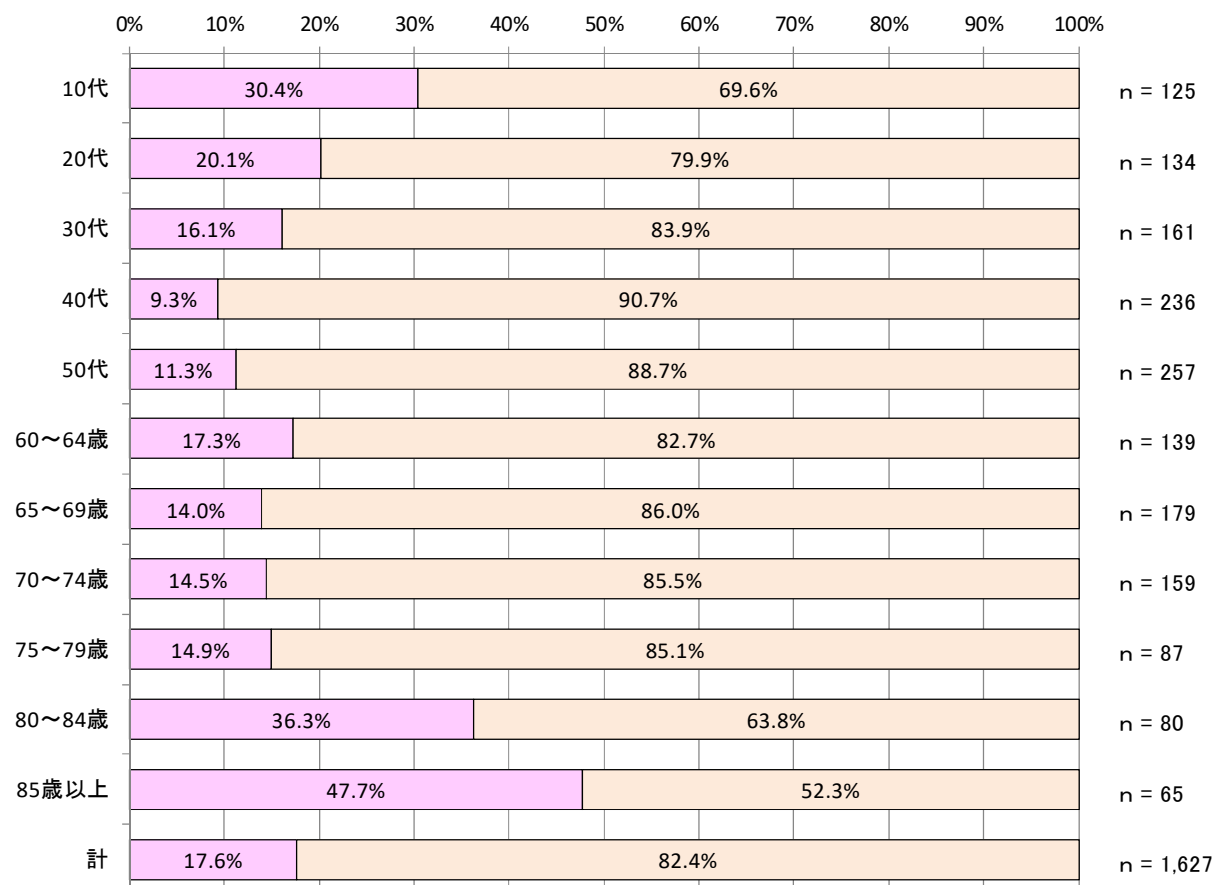
図-6. 外出環境



※計は地域別不明を含む値

図-7. 地域別にみた外出環境

(参考) 年齢階層別にみた外出環境



- 外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。
- なんらかの移動手段が身近にあり、外出に困ることはない。

※計は年齢別不明を含む値

参考図-4. 年齢階層別にみた外出環境

### 3. 外出状況について

#### (1) 外出頻度（設問 2-1）

回答者のうち、約6割が「ほぼ毎日（週6～7日）」外出している。

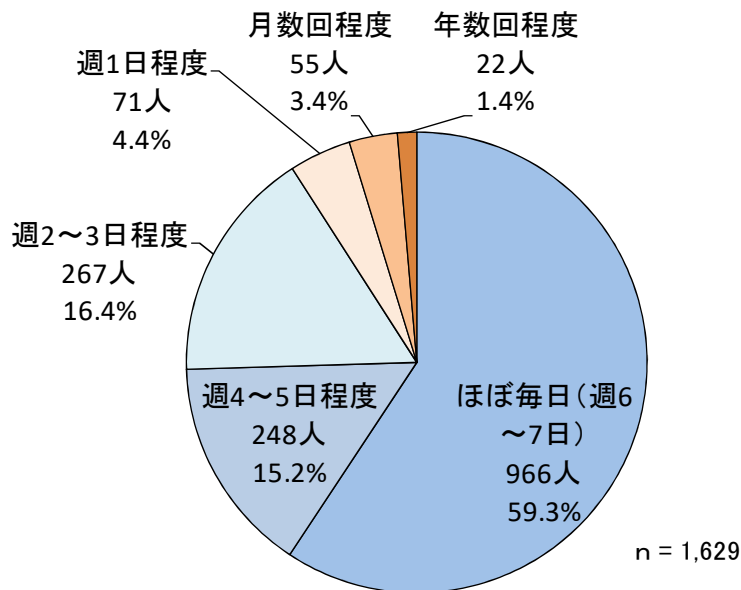
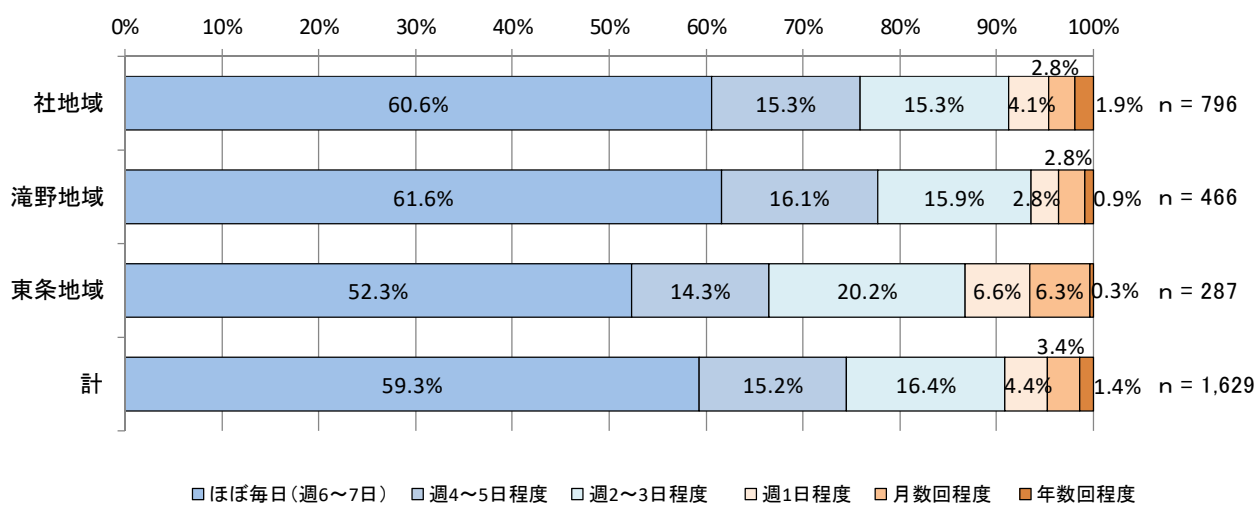


図-8. 外出頻度

#### （参考）地域別にみた外出環境



※計は地域別不明を含む値

参考図-5. 地域別にみた外出頻度



## (2) 移動手段（設問 2-2）

移動手段として、自動車、バイク・原付を自分でよく運転している回答者が約 8 割を占めている。ついで、家族等による送迎によって、自動車をよく利用している回答者が約 3 割となっている。地域公共交通については、「よく利用する」、「たまに利用する」回答者の合計が、鉄道及び高速バスで約 2 割、路線バスで約 1 割となっている。

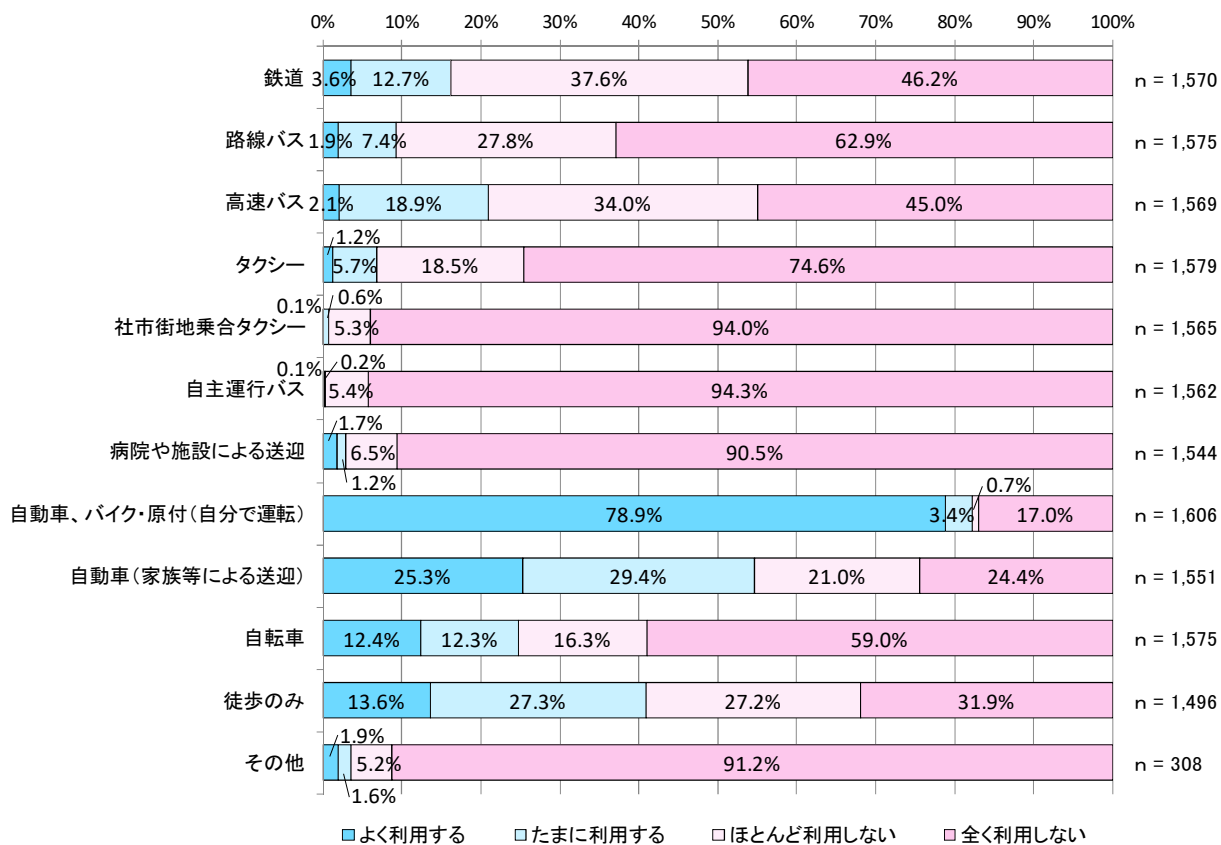


図-9. 移動手段

### (3) 外出目的（設問 2-3）

回答者の外出目的については、「買物」が最も多く、ついで「通勤」、「通院」となっている。

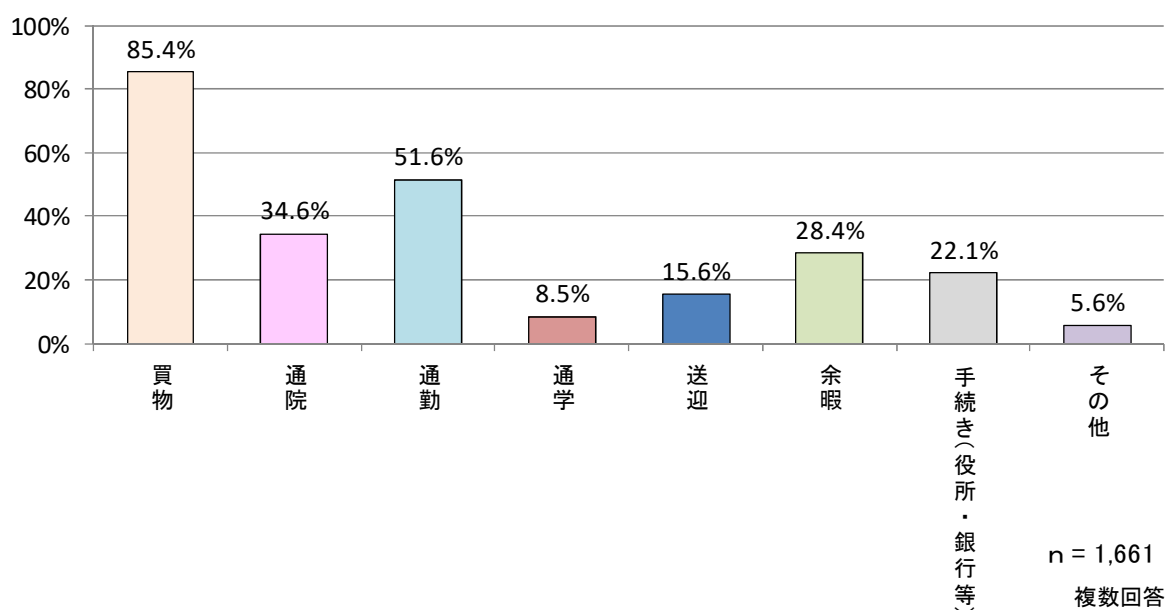
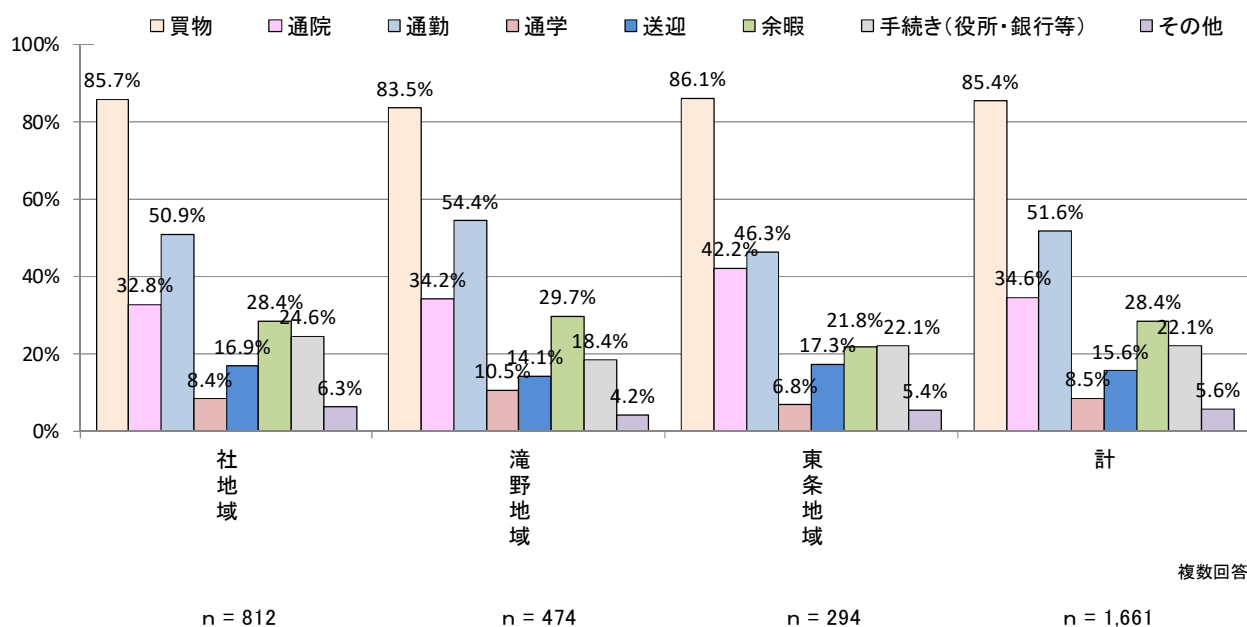


図-10. 外出目的

#### (参考) 年齢区別にみた外出目的



参考図-6. 年齢階層別にみた外出目的

#### (4) 買物先（設問 2-4）

買物先については、回答者の約7割が「社地域」と回答している。

回答者の地域別にみると、社地域、滝野地域の回答者の過半数が社地域で買物をしている一方で、東条地域の回答者が利用している買物先で、最も多いのが東条地域の買物先であることがわかる。また、東条地域の回答者の約3割が買物先を市外と回答している。

また、買物先への移動については、自動車、バイク・原付を自分で運転している回答者が約8割となっている。

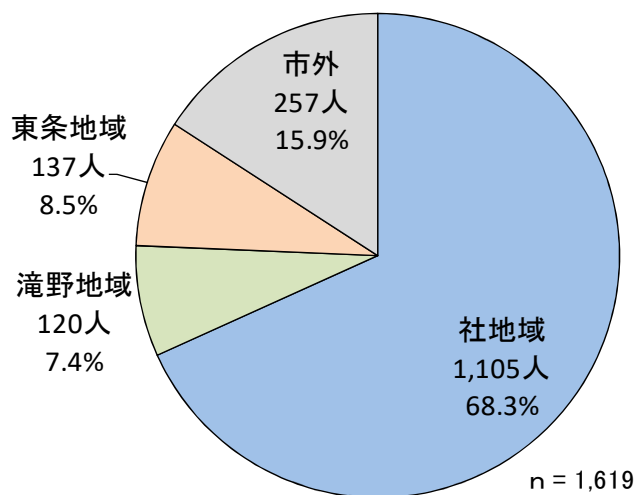
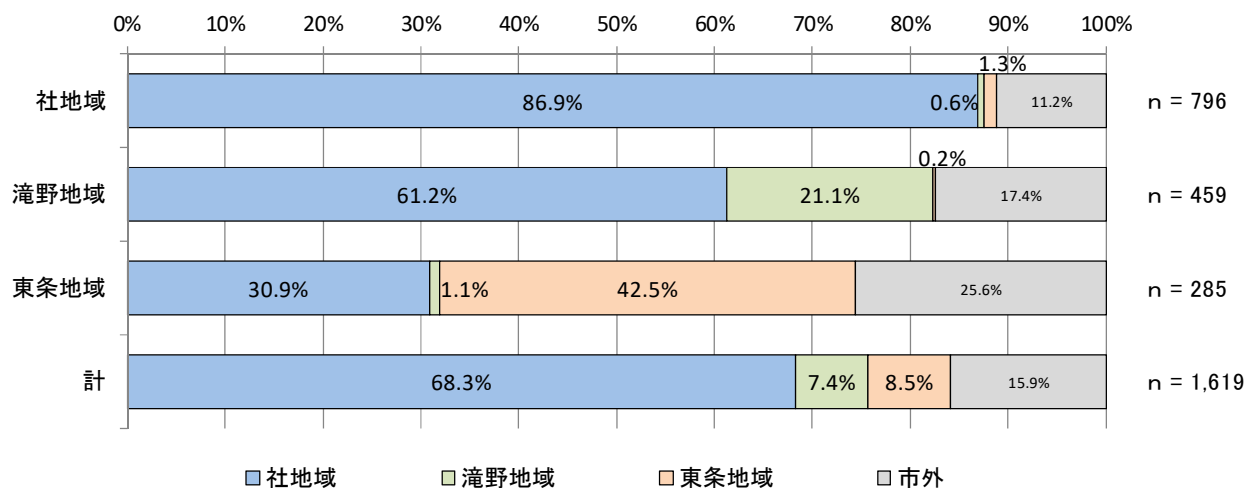


図-11. 買物先



※計は地域別不明を含む値

図-12. 居住地域別にみた買物先

表-2. 買物先への移動手段

買物における移動手段	社地域	滝野地域	東条地域	計
鉄道	7 (1.1%)	6 (1.7%)	0 (0.0%)	13 (1.1%)
路線バス	1 (0.2%)	1 (0.3%)	2 (1.0%)	4 (0.3%)
高速バス	0 (0.0%)	1 (0.3%)	1 (0.5%)	2 (0.2%)
タクシー	2 (0.3%)	1 (0.3%)	1 (0.5%)	4 (0.3%)
社市街地乗合タクシー	1 (0.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.1%)
自主運行バス	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
病院や施設による送迎	2 (0.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.2%)
自動車、バイク・原付(自分で運転)	477 (77.9%)	263 (76.0%)	156 (76.1%)	938 (76.8%)
自動車(家族等による送迎)	85 (13.9%)	50 (14.5%)	40 (19.5%)	183 (15.0%)
自転車	23 (3.8%)	18 (5.2%)	4 (2.0%)	50 (4.1%)
徒歩のみ	12 (2.0%)	6 (1.7%)	1 (0.5%)	22 (1.8%)
その他	2 (0.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	3 (0.2%)

※計は地域別不明を含む値

(5) 通院先（設問 2-5）

通院先については、「社地域」が約 5 割と最も多くなっている。また、「市外」も約 3 割を占めている。

回答者の地域別にみると、それぞれの回答者が住んでいる地域に通院している回答者が多くなっている。

また、通院先への移動については、自動車、バイク・原付を自分で運転している回答者が 7 割以上となっている。

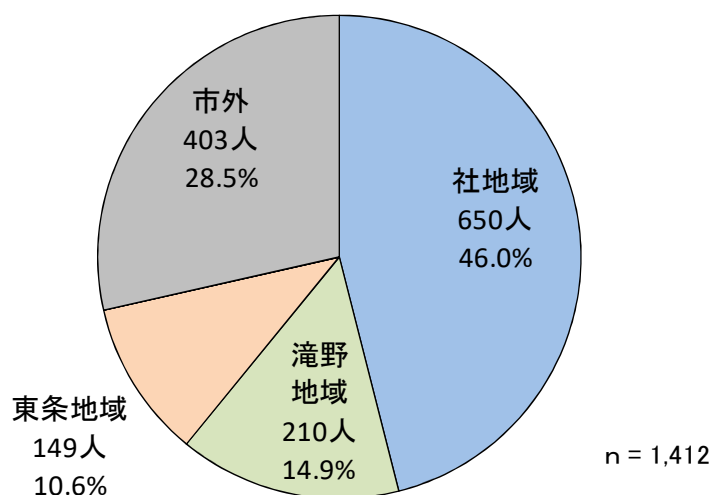
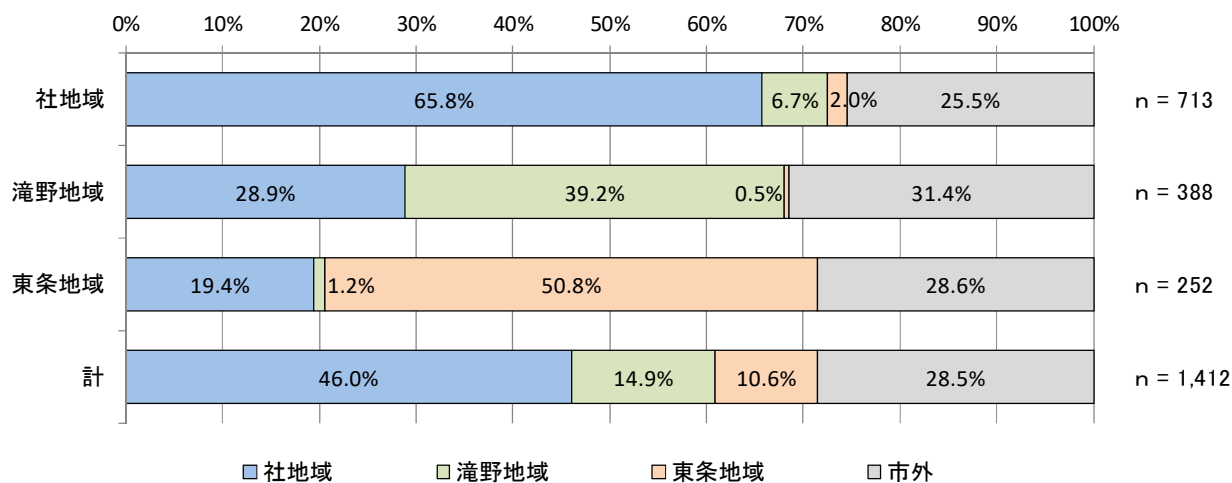


図-13. 通院先



※計は地域別不明を含む値

図-14. 居住地域別にみた通院先

表-3. 通院先への移動手段

通院における移動手段	社地域	滝野地域	東条地域	計
鉄道	5 (0.8%)	6 (1.7%)	1 (0.4%)	13 (1.0%)
路線バス	3 (0.5%)	2 (0.6%)	2 (0.9%)	8 (0.6%)
高速バス	2 (0.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.2%)
タクシー	9 (1.4%)	2 (0.6%)	4 (1.8%)	15 (1.2%)
社市街地乗合タクシー	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
自主運行バス	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
病院や施設による送迎	4 (0.6%)	3 (0.8%)	1 (0.4%)	9 (0.7%)
自動車、バイク・原付(自分で運転)	473 (74.1%)	267 (73.6%)	169 (74.8%)	947 (74.0%)
自動車(家族等による送迎)	105 (16.5%)	56 (15.4%)	44 (19.5%)	213 (16.6%)
自転車	16 (2.5%)	12 (3.3%)	1 (0.4%)	32 (2.5%)
徒歩のみ	20 (3.1%)	14 (3.9%)	3 (1.3%)	38 (3.0%)
その他	1 (0.2%)	1 (0.3%)	1 (0.4%)	3 (0.2%)

※計は地域別不明を含む値

#### 4. 地域公共交通の利用について

##### (1) 認知状況（設問 3-1, 4-1）

###### ① 鉄道

鉄道の認知状況については、回答者の約 4 割が「ルート・駅（停留所）は知っているが、運行時間帯は知らない」と回答している。

地域別にみると、滝野地域の回答者の約 3 割が「ルート・駅（停留所）、運行時間帯とも知っている」と回答している一方で、東条地域の回答者の約 3 割が「全く知らない」と回答しており、他地域の回答者より割合が高くなっている。

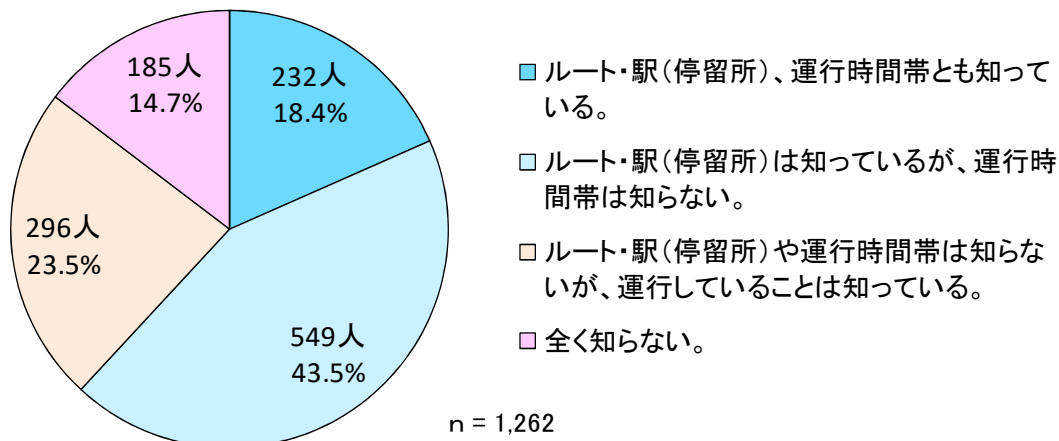


図-15 鉄道の認知状況

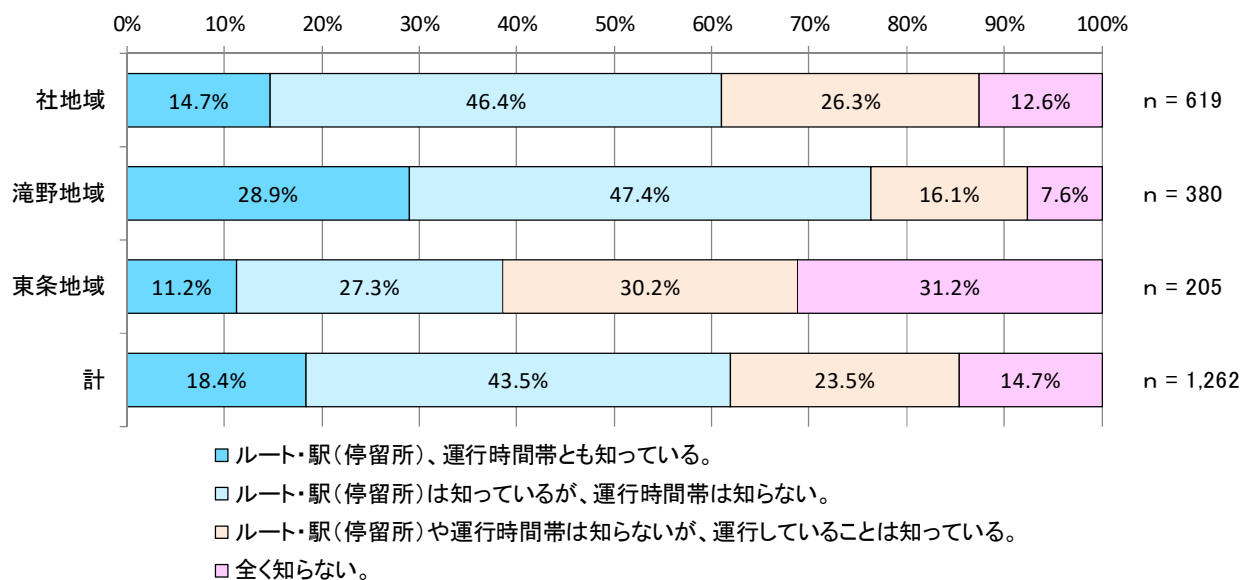


図-16. 地域別にみた鉄道の認知状況

## ② 路線バス

路線バスの認知状況については、回答者の約4割が「ルート・駅（停留所）は知っているが、運行時間帯は知らない」と回答している。また、運行していることは知っていても、ルート・駅（停留所）、運行時間帯を知らない回答者も約4割となっている。

地域別にみると東条地域の回答者の約3割が「全く知らない」と回答しており、他地域の回答者より割合が高くなっている。

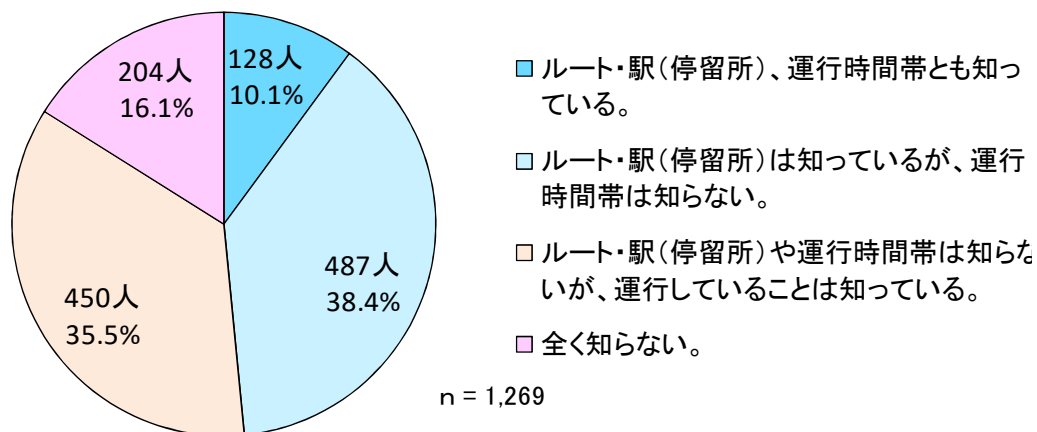


図-17. 路線バスの認知状況

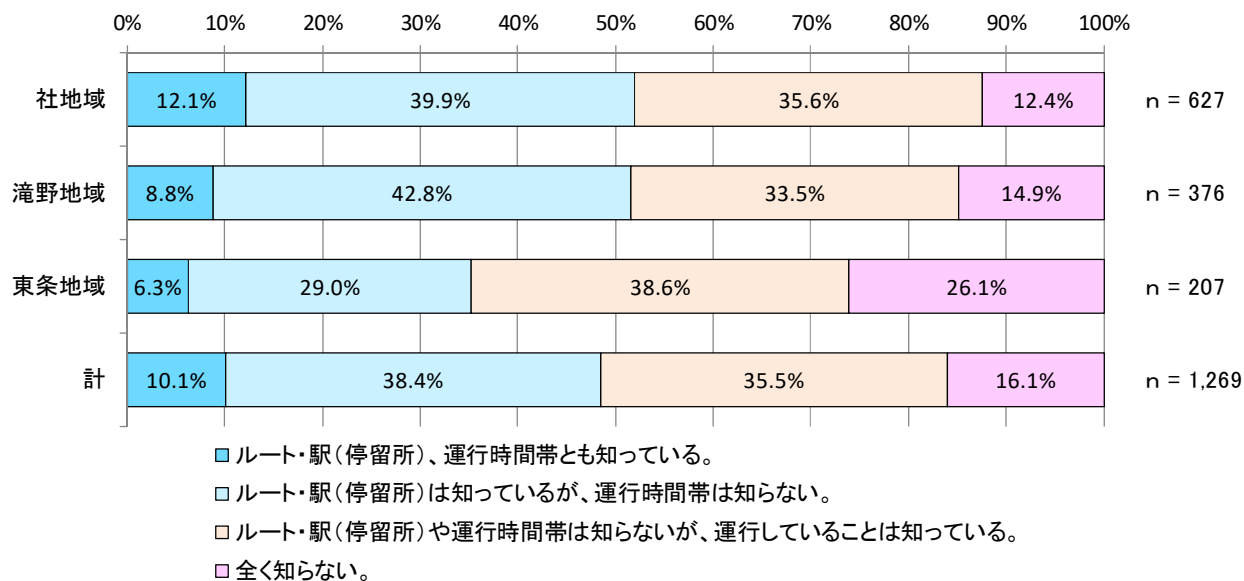


図-18. 地域別にみた路線バスの認知状況



### ③ 社市街地乗合タクシー

社市街地乗合タクシーの認知状況については、回答者の約7割が「全く知らない」と回答している。

また、地域別みると、社地域の回答者の約4割が「ルート・駅（停留所）や運行時間帯は知らないが、運行していることは知っている」と回答しており、他地域の回答者より割合が高くなっている。

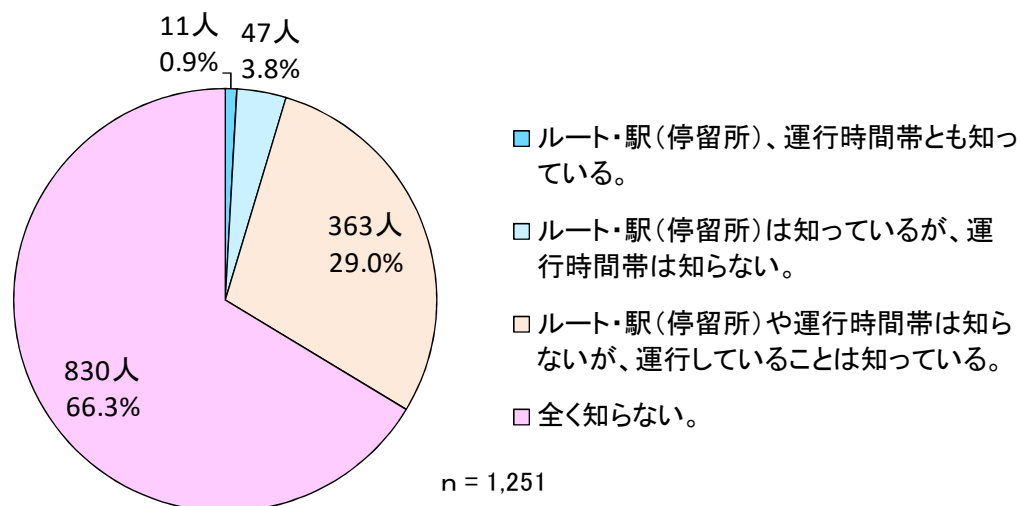
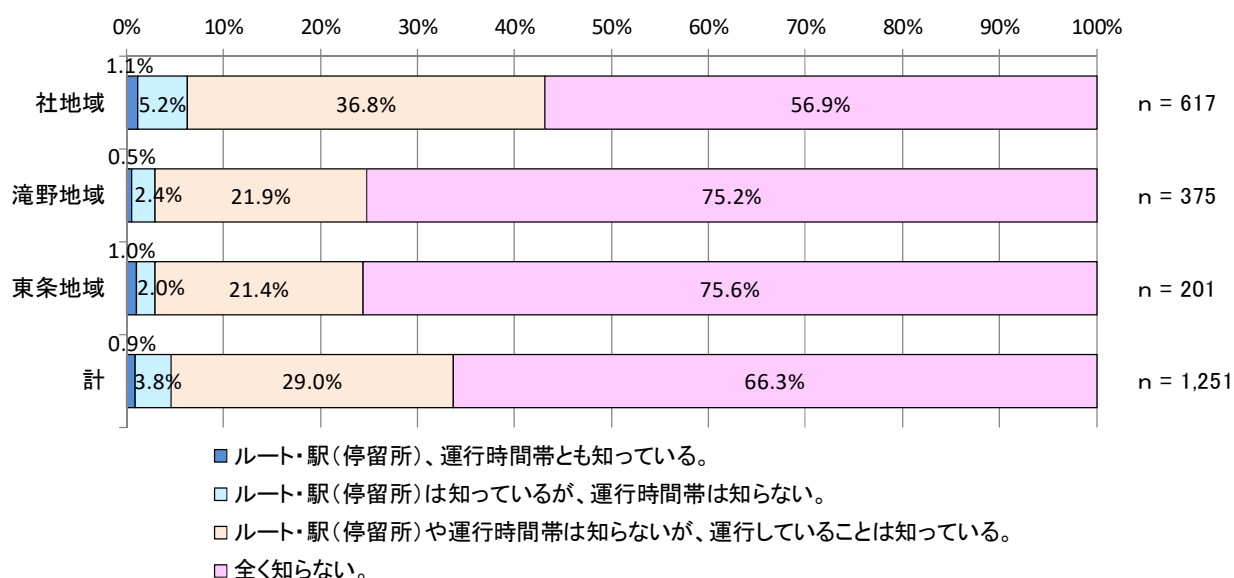


図-19. 社市街地乗合タクシーの認知状況



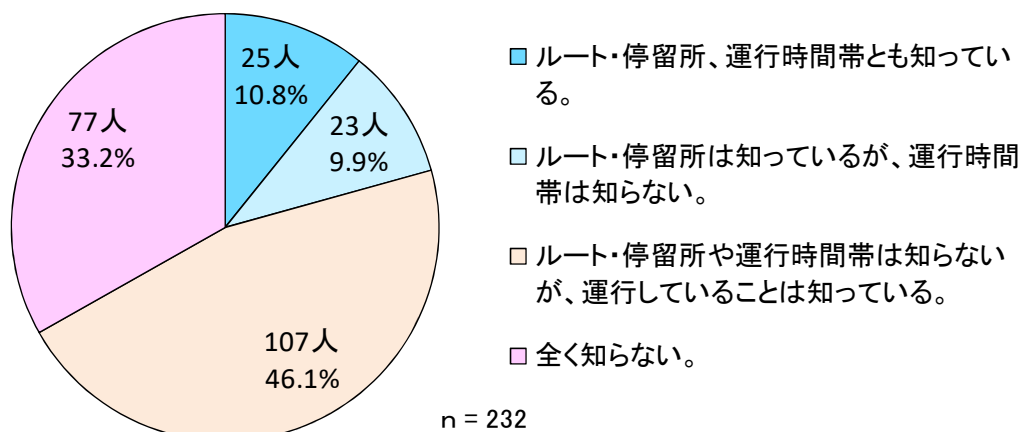
※計は地域別不明を含む値

図-20. 地域別にみた社市街地乗合タクシーの認知状況

#### ④ 自主運行バス

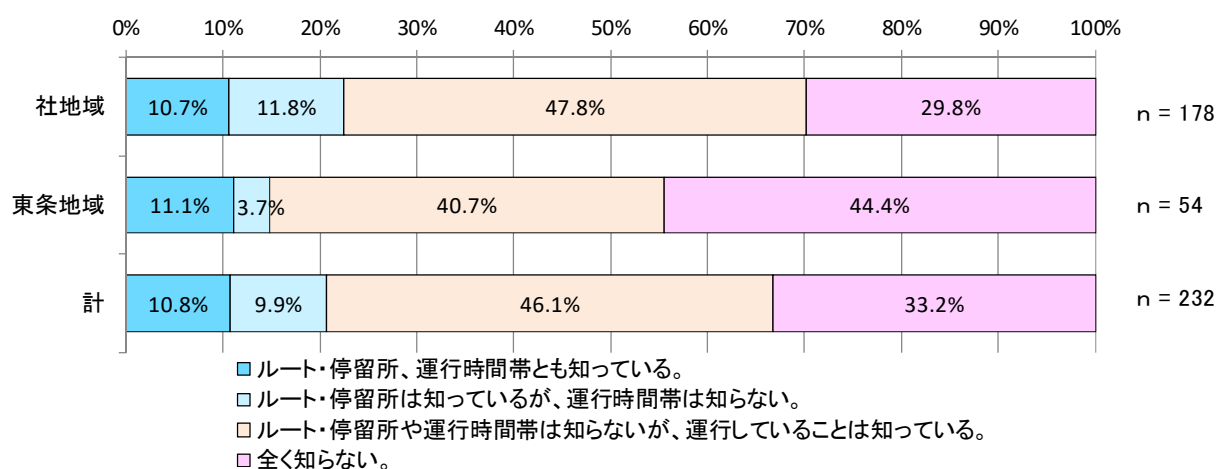
自主運行バスの認知状況については、回答者の約5割が「ルート・駅（停留所）や運行時間帯は知らないが、運行していることは知っている」と回答している。

また、地域別みると、東条地域の回答者の約4割が「全く知らない」と回答しており、社地域より自主運行バスに対する認知度が低くなっている。



※ 運行地域（福田地域、米田地域、鴨川地域、東条西地域）のみの集計

図-21. 自主運行バスの認知状況



※ 計は地域別不明を含む値

※ 運行地域（福田地域、米田地域、鴨川地域、東条西地域）のみの集計

図-22. 地域別にみた自主運行バスの認知状況

## (2) 利用しない理由（設問 3-2, 4-2）

### ① 鉄道

鉄道を利用しない理由については、「手軽に利用できる移動手段がある」や「自宅や目的地から駅（停留所）が遠い」とする回答者の割合が約4割となっている。

ほかには、「目的地まで時間がかかる」ことや「待ち時間が長い」こと、「乗り継ぎが不便」なことを理由とする回答が多くなっている。

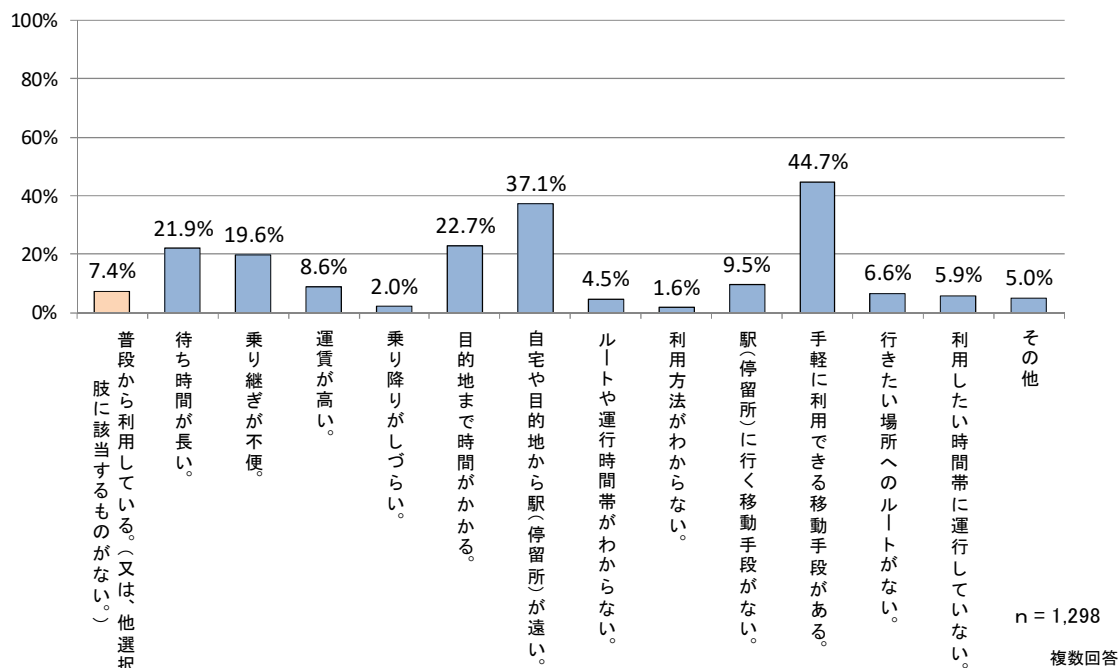
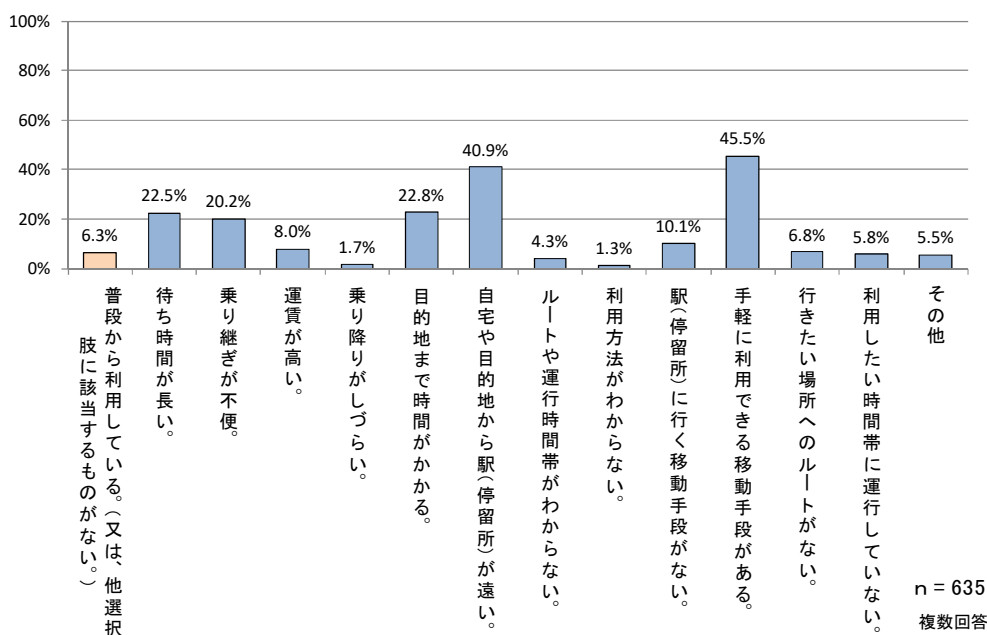


図-23. 鉄道を利用しない理由

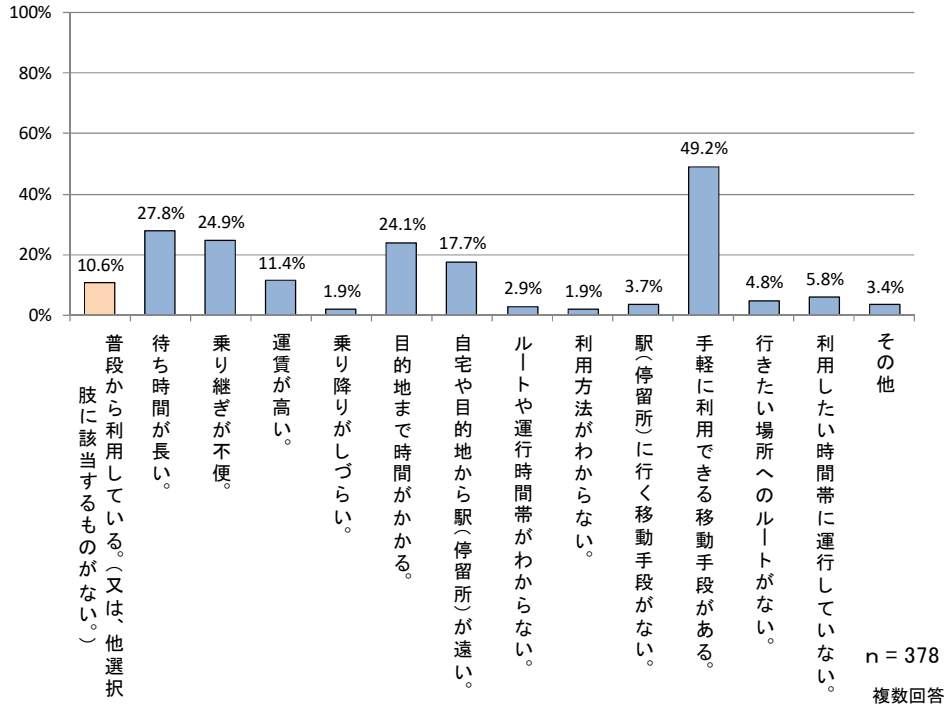
### (参考) 地域別にみた鉄道を利用しない理由

#### 【社地域】



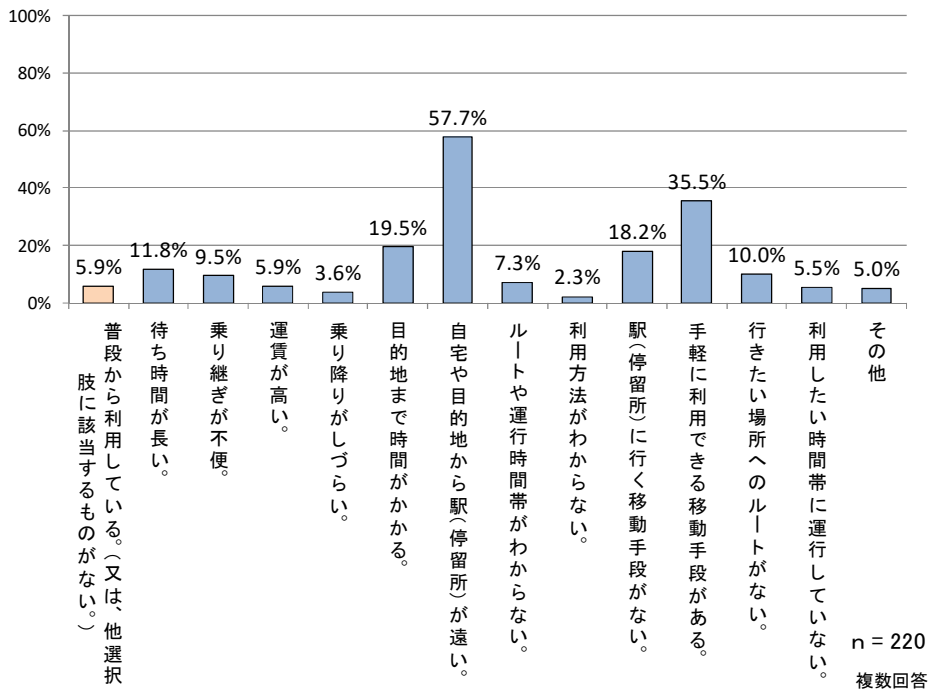
参考図-7. 鉄道を利用しない理由（社地域）

【滝野地域】



参考図-8. 鉄道を利用しない理由（滝野地域）

【東条地域】



参考図-9. 鉄道を利用しない理由（東条地域）

## ② 路線バス

路線バスを利用しない理由については、「手軽に利用できる移動手段がある」とする回答者の割合が約5割となっている。

ほかには、「目的地まで時間がかかる」ことや「自宅や目的地から駅（停留所）が遠い」こと、「待ち時間が長い」こと、「運賃が高い」ことを理由とする回答が多くなっている。

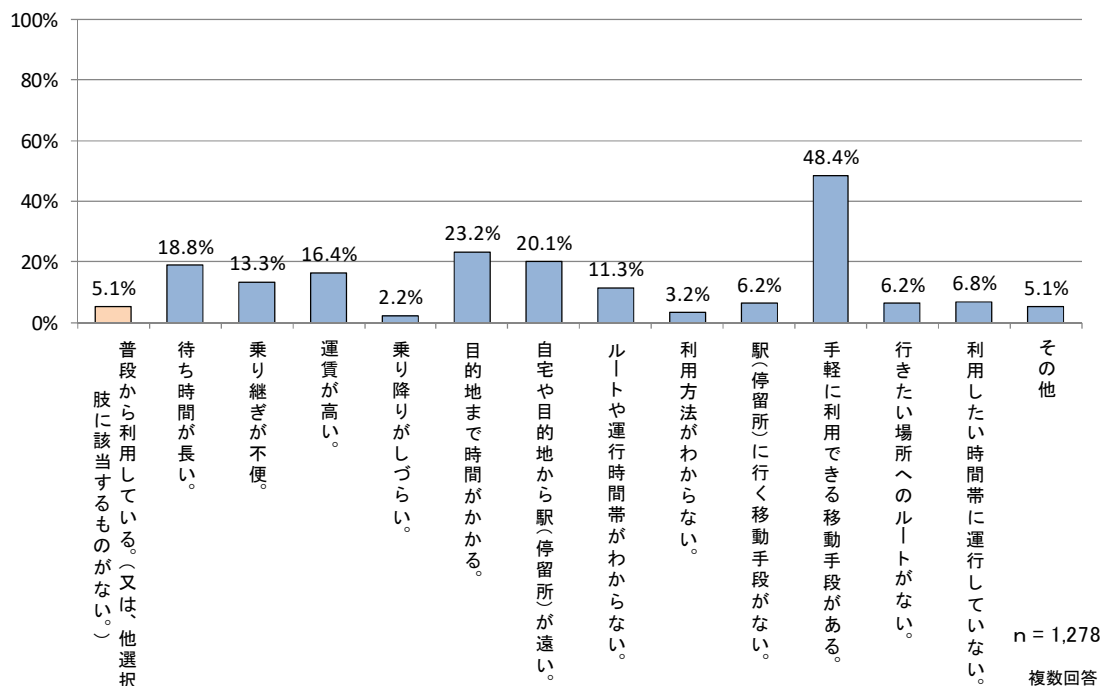
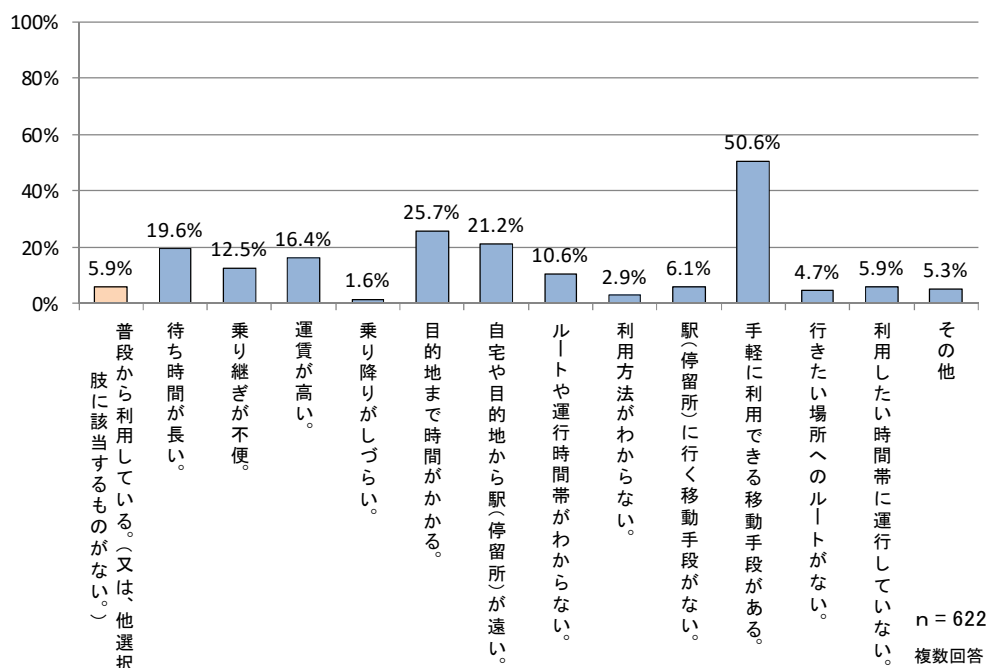


図-24. 路線バスを利用しない理由

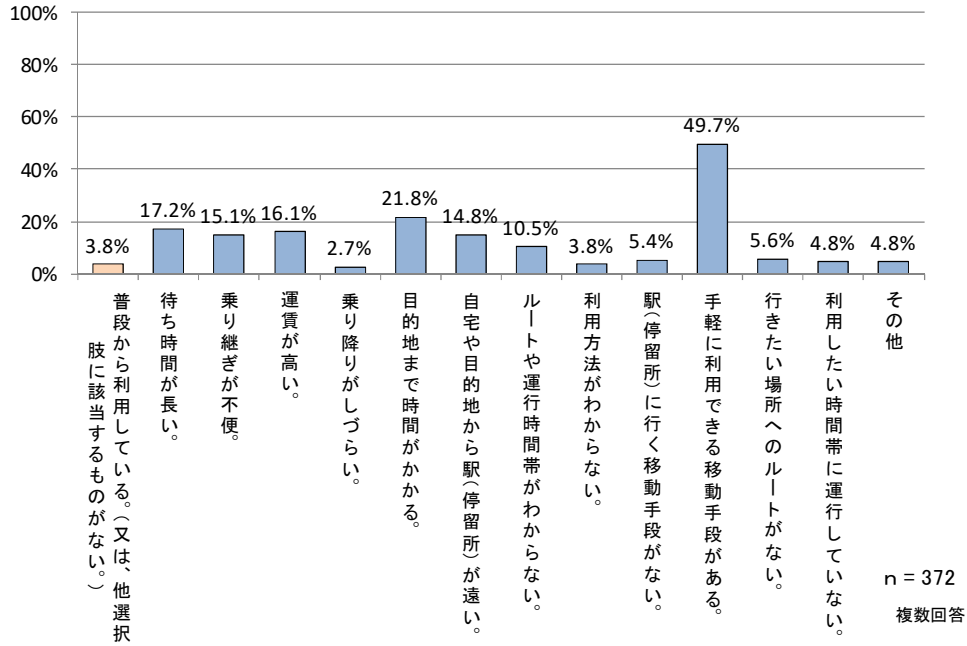
(参考) 地域別にみた路線バスを利用しない理由

### 【社地域】



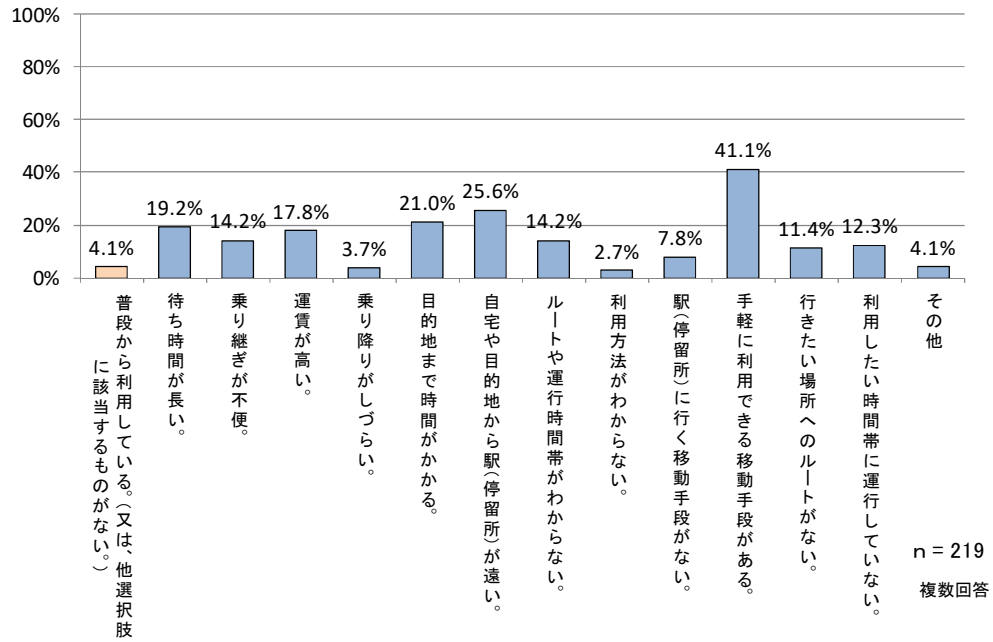
参考図-10. 路線バスを利用しない理由（社地域）

【滝野地域】



参考図-11. 路線バスを利用しない理由（滝野地域）

【東条地域】



参考図-12. 路線バスを利用しない理由（東条地域）

### ③ 社市街地乗合タクシー

社市街地乗合タクシーを利用しない理由については、「手軽に利用できる移動手段がある」とする回答者の割合が5割以上となっている。

ほかには、「利用方法がわからない」ことや「ルートや運行時間帯がわからない」ことを理由とする回答が多くなっている。

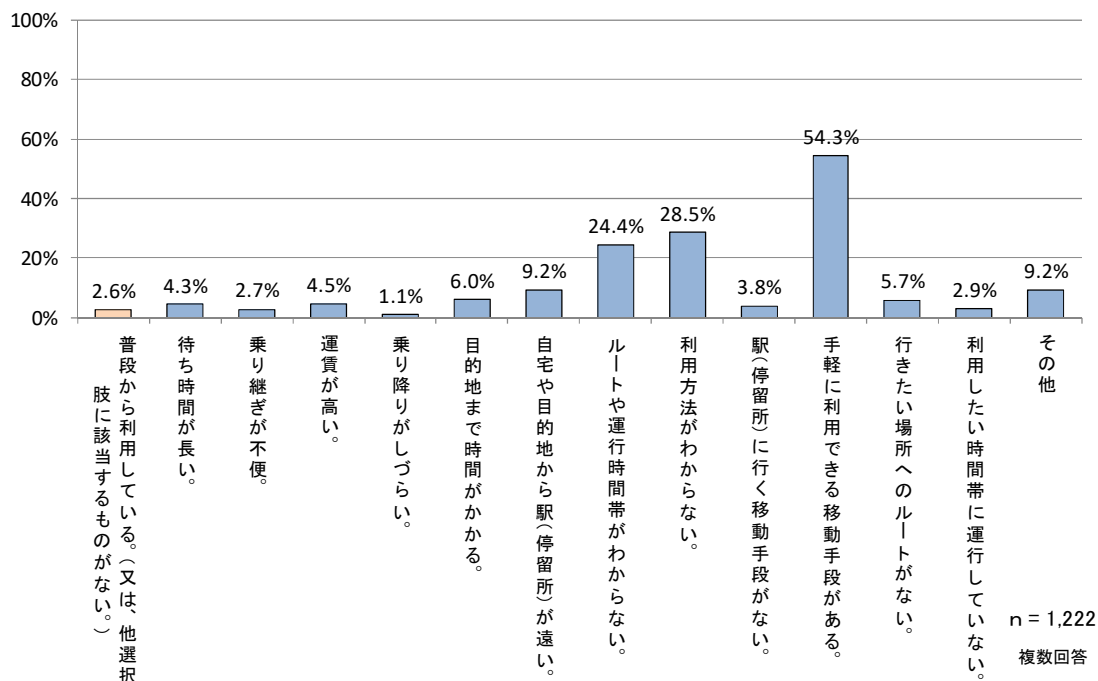
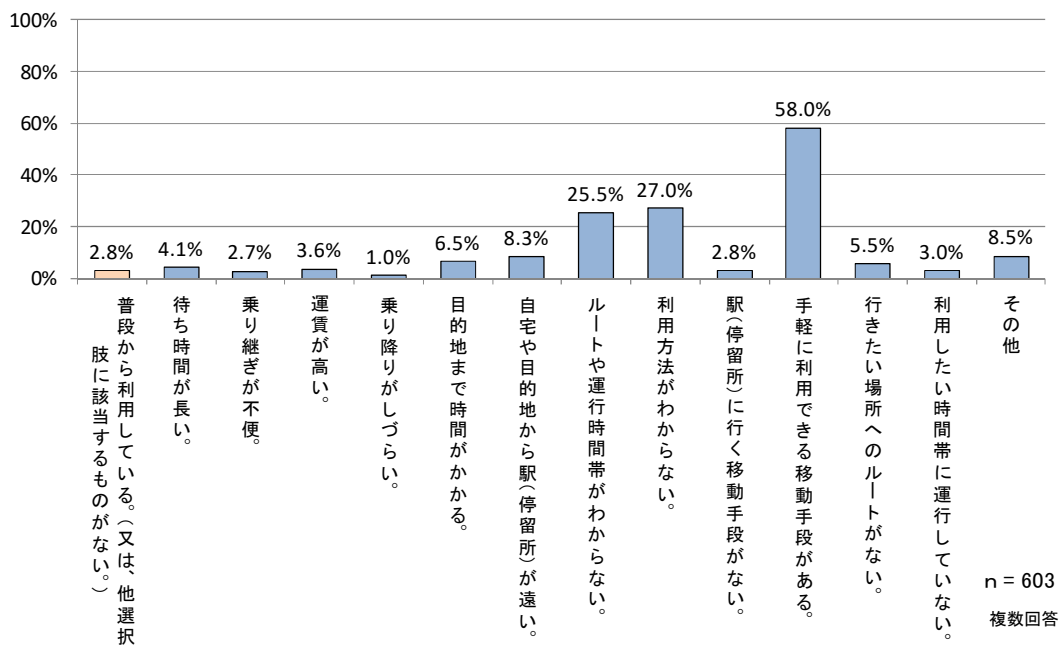


図-25. 社市街地乗合タクシーを利用しない理由

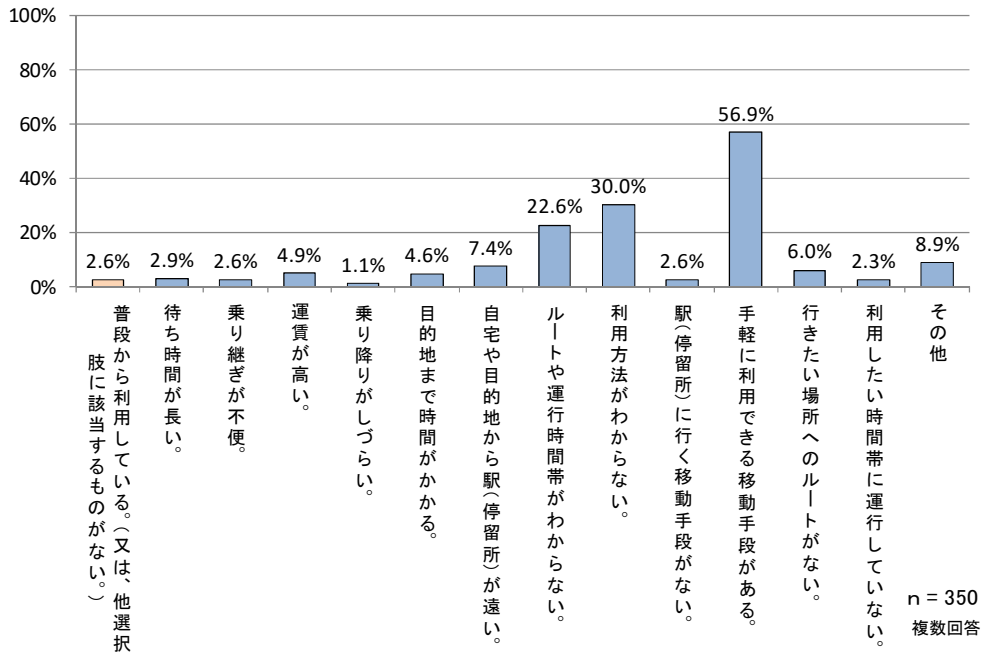
(参考) 地域別にみた社市街地タクシーを利用しない理由

#### 【社地域】



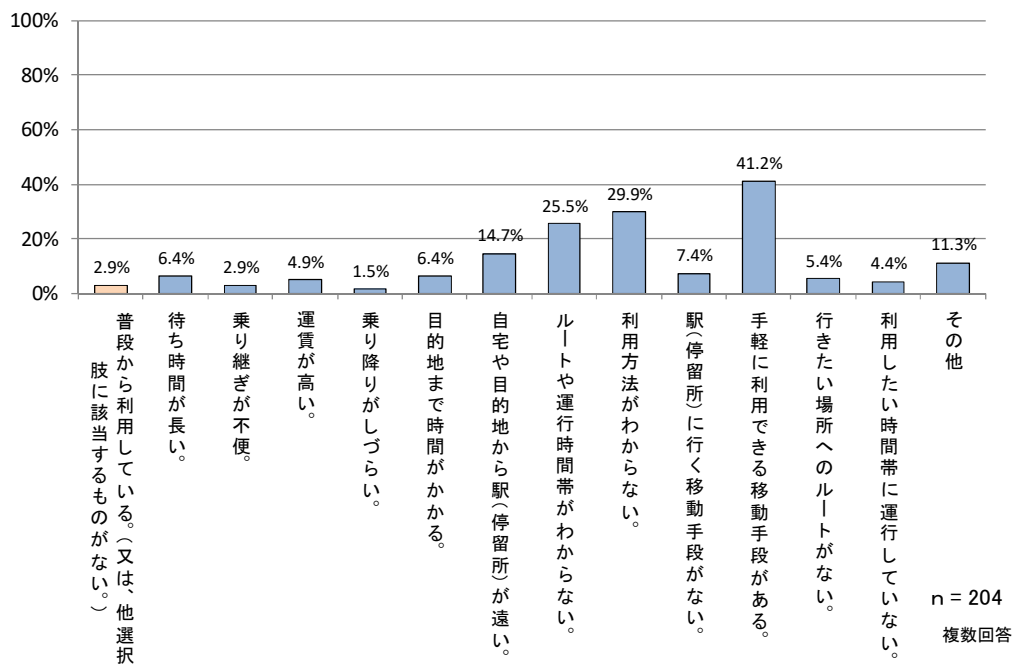
参考図-13. 社市街地タクシーを利用しない理由 (社地域)

【滝野地域】



参考図-14. 社市街地タクシーを利用しない理由（滝野地域）

【東条地域】



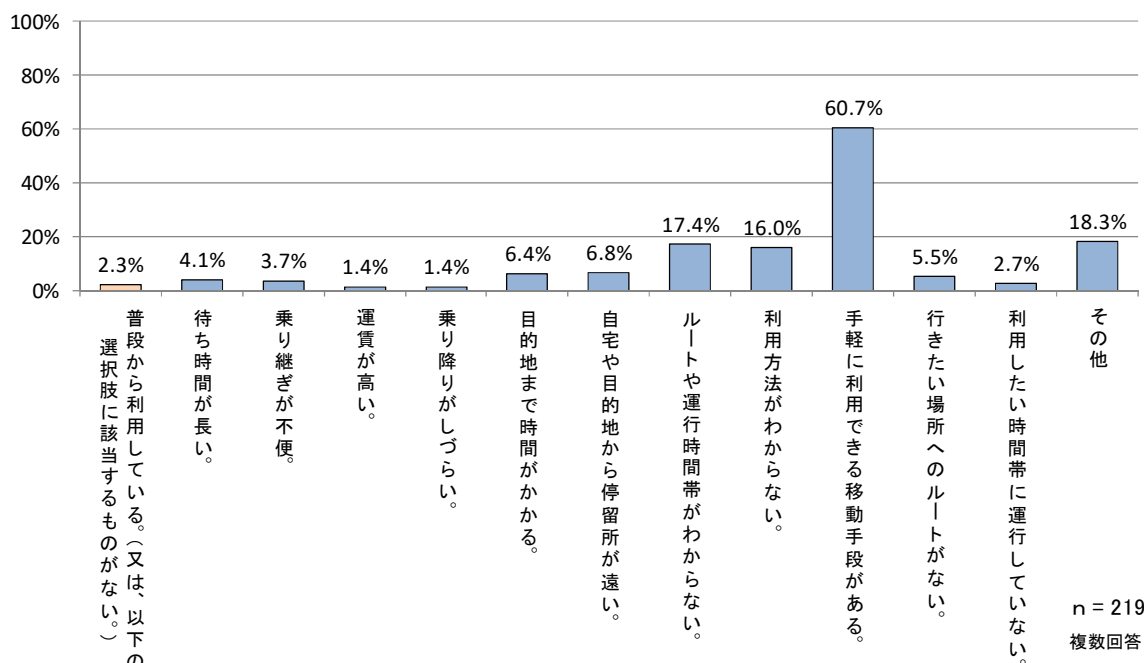
参考図-15. 社市街地タクシーを利用しない理由（東条地域）



#### ④ 自主運行バス

自主運行バスを利用しない理由については、「手軽に利用できる移動手段がある」とする回答者の割合が6割以上となっている。

ほかには、「利用方法がわからない」ことや「ルートや運行時間帯がわからない」ことを理由とする回答が多くなっている。

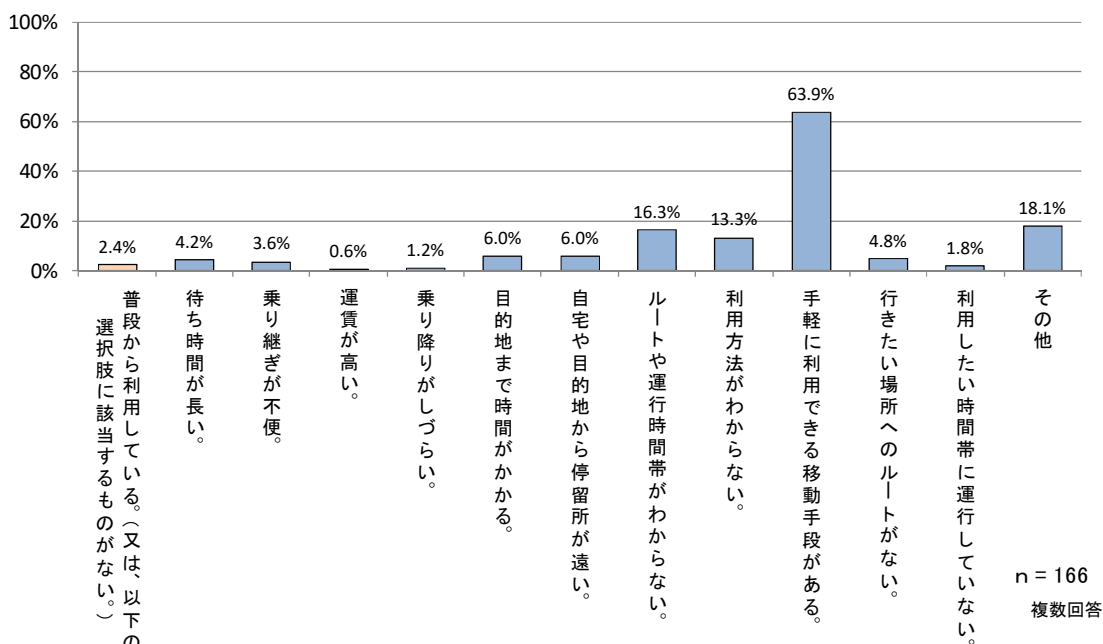


※ 運行地域（福田地域、米田地域、鴨川地域、東条西地域）のみの集計

図-26. 自主運行バスを利用しない理由

(参考) 地域別にみた自主運行バスを利用しない理由

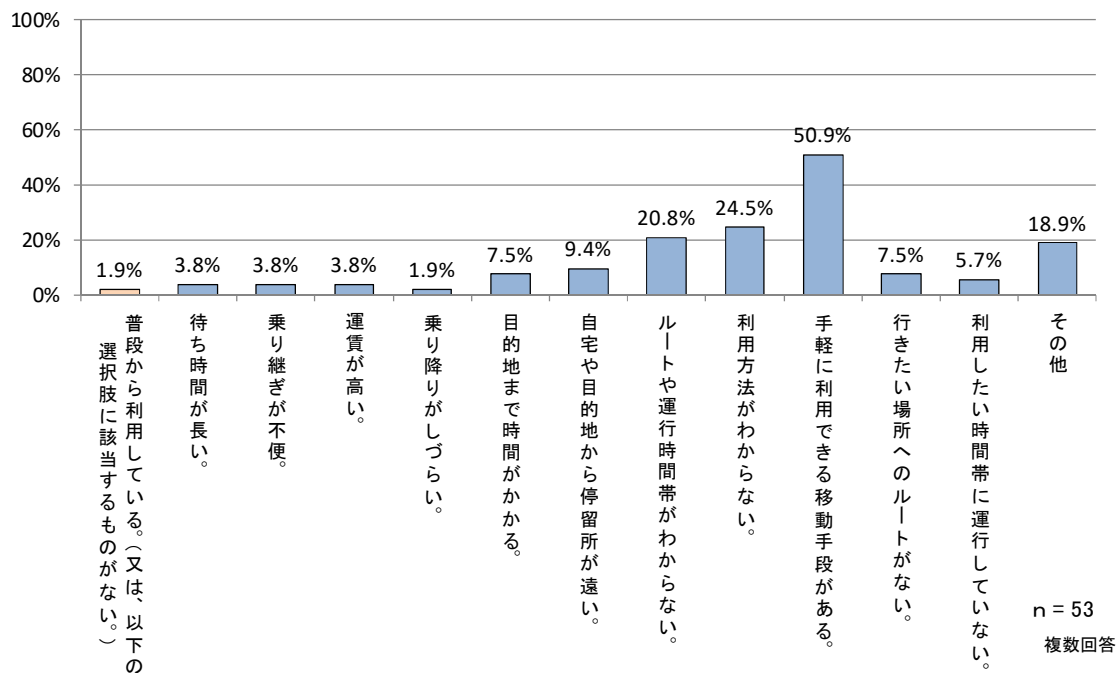
#### 【社地域】



※ 運行地域（福田地域、米田地域、鴨川地域、東条西地域）のみの集計

参考図-16. 自主運行バスを利用しない理由（社地域）

【東条地域】



※ 運行地域（福田地域、米田地域、鴨川地域、東条西地域）のみの集計

参考図-17. 自主運行バスを利用しない理由（東条地域）

## 5. 生活環境について

### (1) コロナ禍の生活（設問 5-1）

コロナ禍における外出状況については、「特に変化はない」回答者が約 39%を占める一方、「外出することが減り、鉄道・バスの利用が大きく減った」回答者が約 39%、「外出することは減っていないが、鉄道・バスの利用を控えている」回答者が約 18%となっている。

外出が減った回答者のうち、自主的な判断で外出を減らしている回答者が約 88%を占めている。また、「外出することは減っていないが、鉄道・バスの利用を控えている」回答者の約 80%が、代替りの手段として「自動車（自分で運転）」を挙げている。

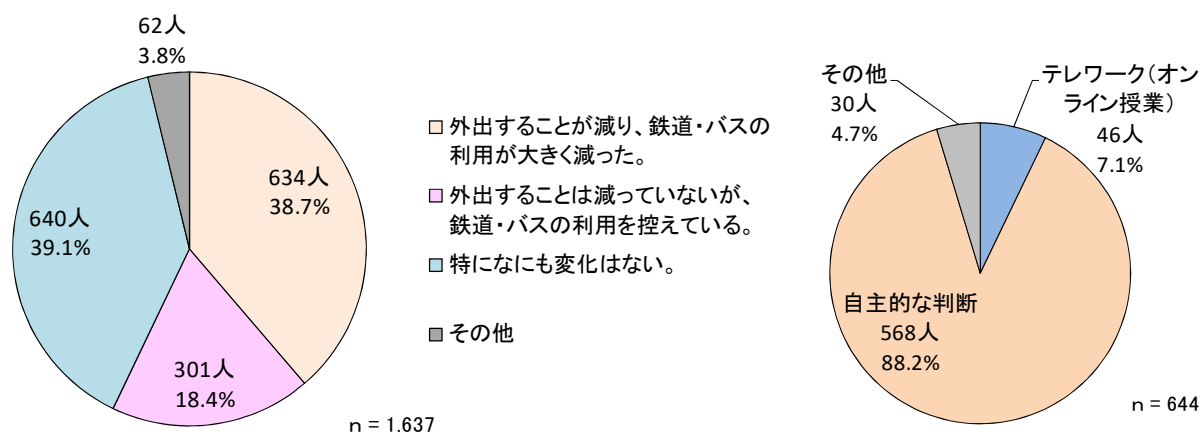


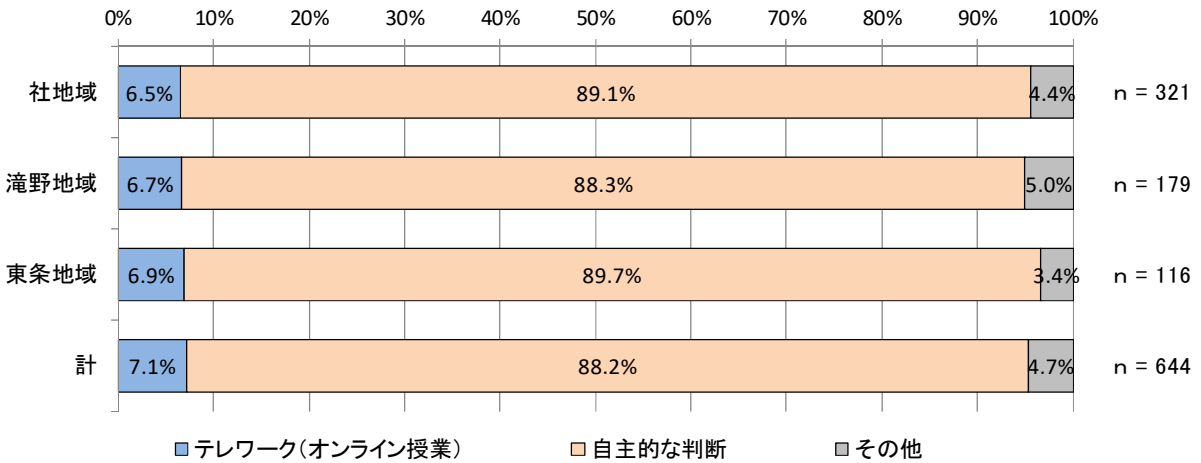
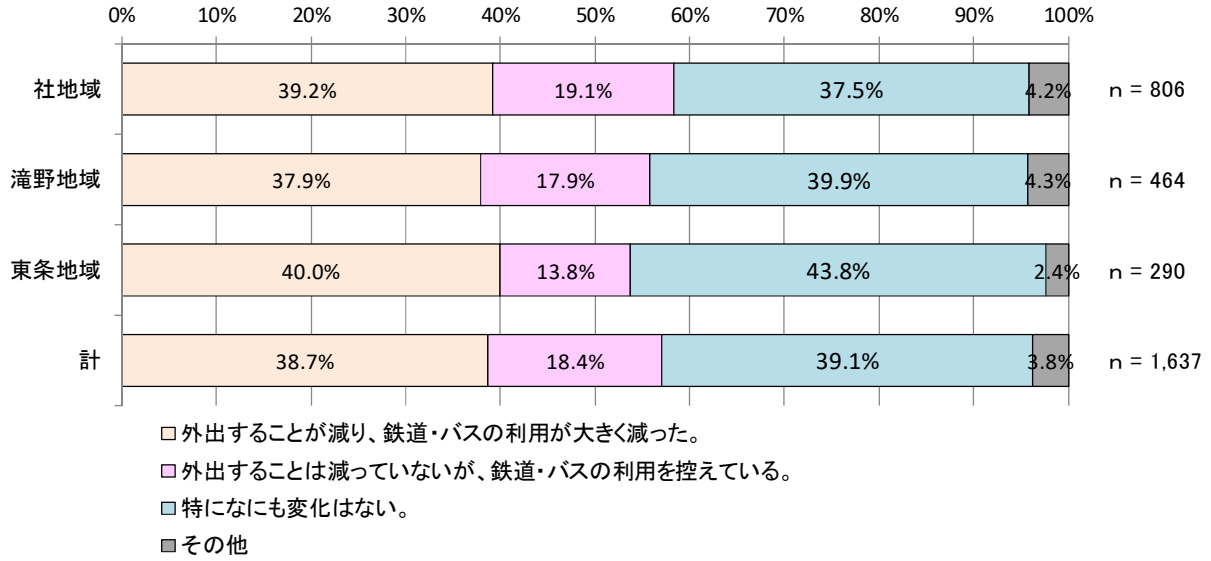
図-27. コロナ禍における外出状況（左：外出状況の変化、右：外出が減った理由）

表-4. コロナ禍における外出手段の変化

外出手段の変化	社地域	滝野地域	東条地域	計
自動車(自分で運転)	122 (78.2%)	67 (81.7%)	32 (78.0%)	242 (79.6%)
自動車(自分以外が運転)	15 (9.6%)	7 (8.5%)	5 (12.2%)	30 (9.9%)
タクシー	5 (3.2%)	2 (2.4%)	2 (4.9%)	9 (3.0%)
自転車	10 (6.4%)	5 (6.1%)	2 (4.9%)	18 (5.9%)
バイク・原付	3 (1.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	3 (1.0%)
その他	1 (0.6%)	1 (1.2%)	0 (0.0%)	2 (0.7%)

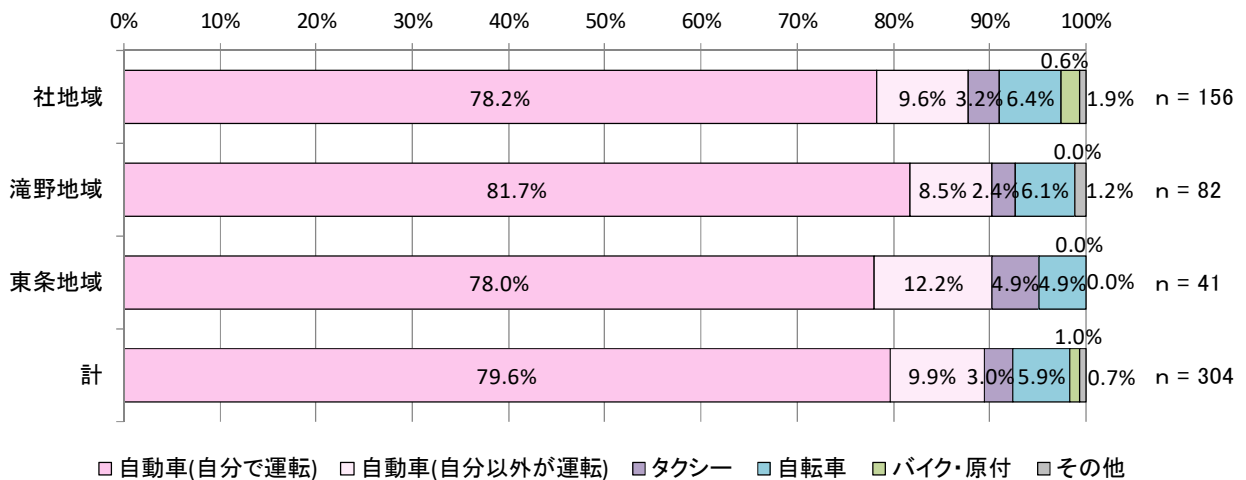
※計は地域別不明を含む値

(参考) 地域別にみたコロナ禍の生活



※計は地域別不明を含む値

参考図-18. 地域別にみたコロナ禍における外出状況  
(上：外出状況の変化、下：外出が減った理由)



※計は地域別不明を含む値

参考図-19. 地域別にみたコロナ禍における外出手段の変化

【参考：地域公共交通を利用する人のコロナ禍での変化】

ふだんから地域公共交通を利用する方\*のコロナ禍における外出状況については、「特に変化はない」回答者が約31%を占める一方、「外出することが減り、鉄道・バスの利用が大きく減った」回答者が約44%となっている。また、「外出することは減っていないが、鉄道・バスの利用を控えている」回答者が約24%となっており、前頁に示した回答者全体と比べ、約6ポイント高くなっている。

外出が減った回答者のうち、自主的な判断で外出を減らしている回答者が約83%を占めている。また、テレワーク（オンライン授業）によって、外出が減少したとする回答者は、先に示した回答者全体と比べ、約5ポイント高くなっている。

「外出することは減っていないが、鉄道・バスの利用を控えている」回答者の約74%が、代替りの手段として「自動車（自分で運転）」を挙げている。

※ 設問2-2で①～⑥のいずれか1つ以上で「よく利用する」「たまに利用する」と回答した人

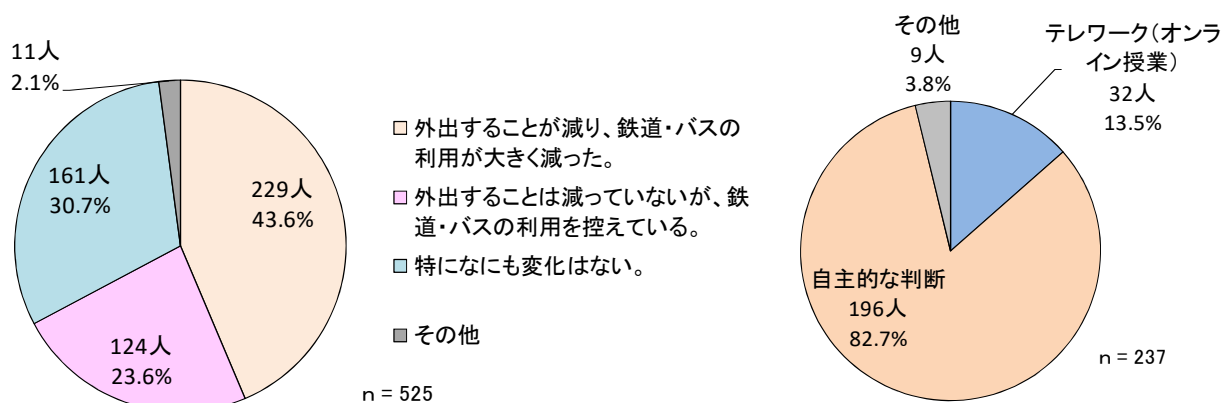


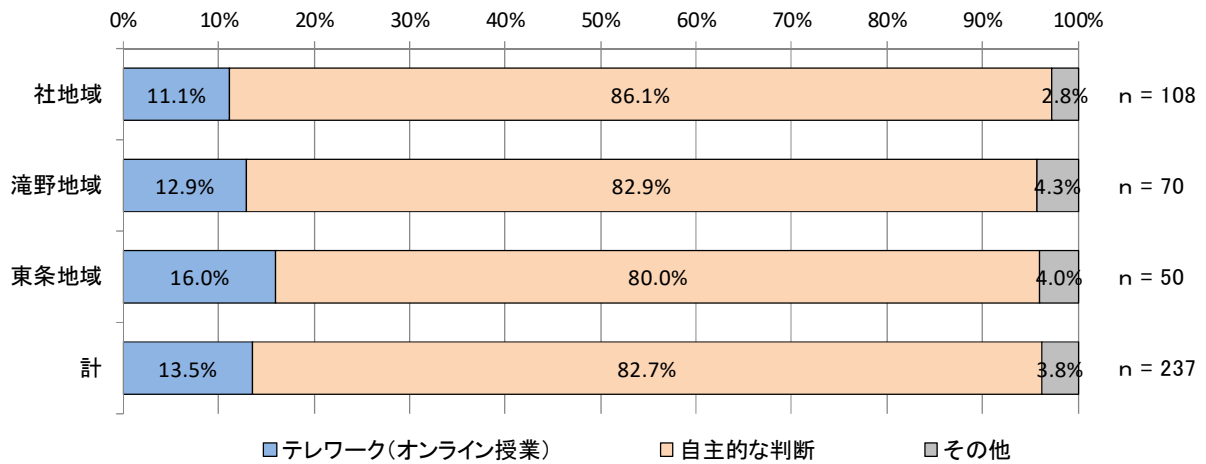
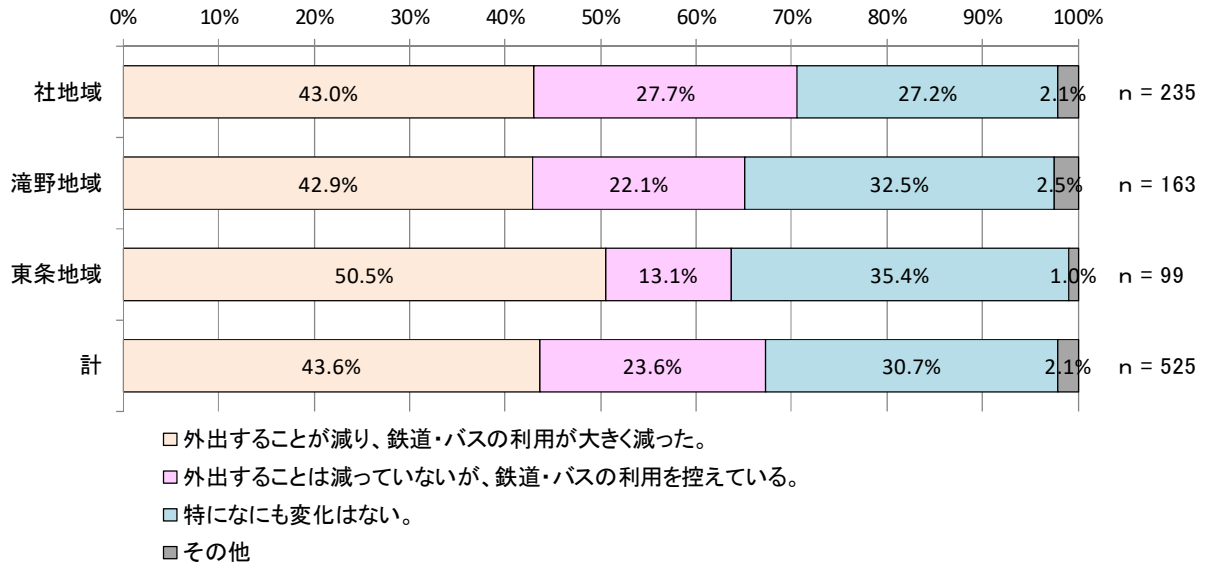
図-28. 地域公共交通を利用する人に限ったコロナ禍における外出状況  
(左：外出状況の変化、右：外出が減った理由)

表-5. 地域公共交通を利用する人に限ったコロナ禍における外出手段の変化

地域公共交通を利用する人に限った外出手段の変化	社地域	滝野地域	東条地域	計
自動車(自分で運転)	45 (69.2%)	27 (77.1%)	10 (76.9%)	92 (74.2%)
自動車(自分以外が運転)	8 (12.3%)	3 (8.6%)	1 (7.7%)	13 (10.5%)
タクシー	5 (7.7%)	1 (2.9%)	2 (15.4%)	8 (6.5%)
自転車	6 (9.2%)	3 (8.6%)	0 (0.0%)	9 (7.3%)
バイク・原付	1 (1.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.8%)
その他	0 (0.0%)	1 (2.9%)	0 (0.0%)	1 (0.8%)

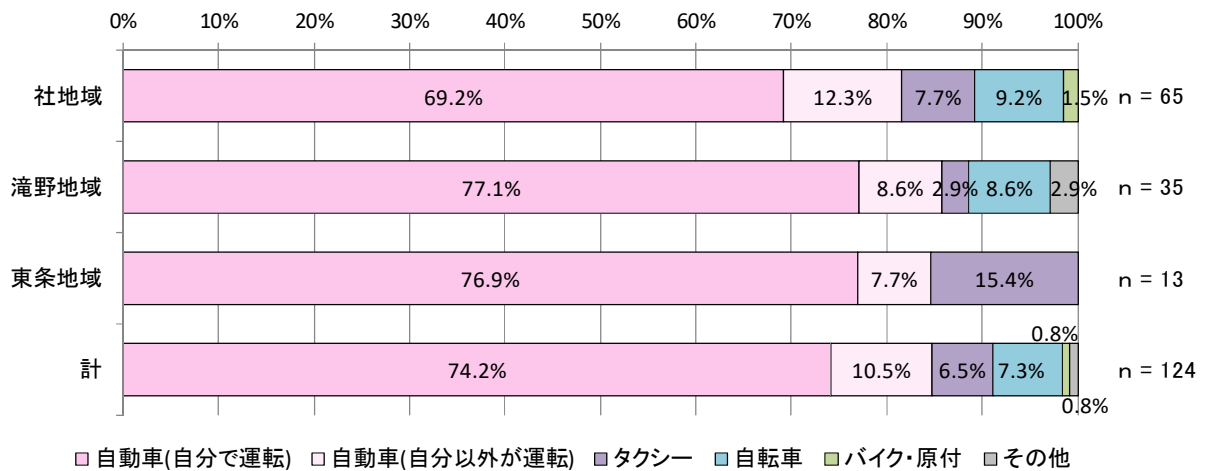
※計は地域別不明を含む値

(参考) 地域公共交通を利用する人のコロナ禍での変化



※計は地域別不明を含む値

参考図-20. 地域別にみた地域公共交通を利用する人に限ったコロナ禍における外出状況  
(上：外出状況の変化、下：外出が減った理由)



※計は地域別不明を含む値

参考図-21. 地域別にみた地域公共交通を利用する人に限ったコロナ禍における外出手段の変化

(2) スマートフォンなどの所有・利用（設問 5-2）

① スマートフォンなどの所有

回答者のうち、約 8 割がスマートフォンを所有している。一方、スマートフォンなどの携帯電話を持っていない回答者は約 1 割となっている。

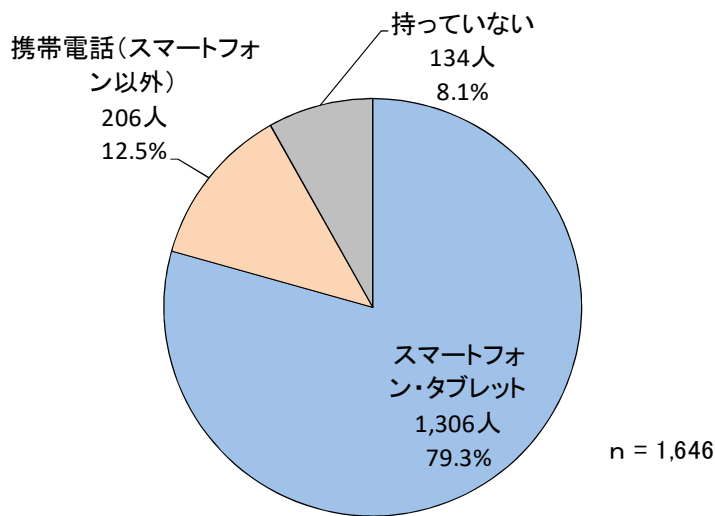
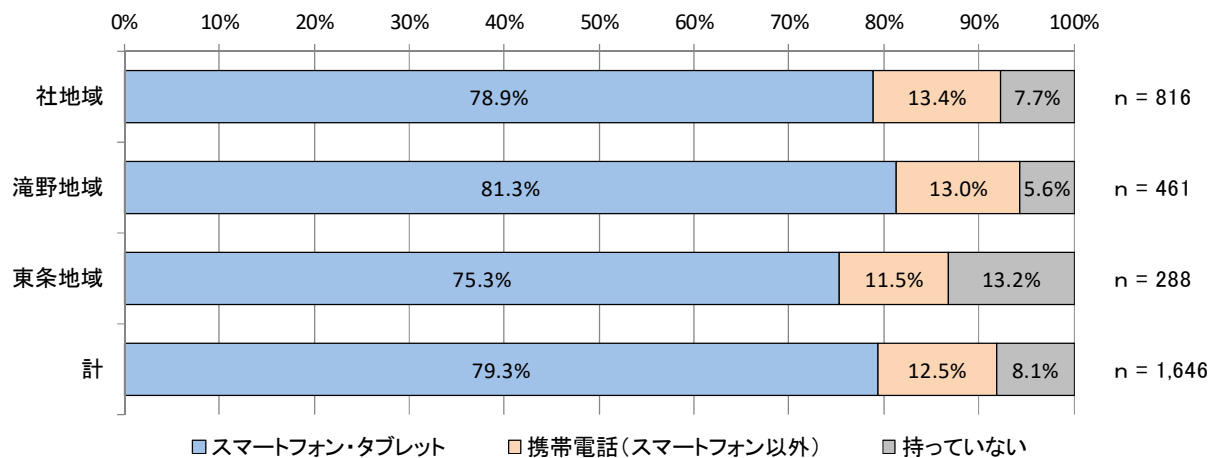


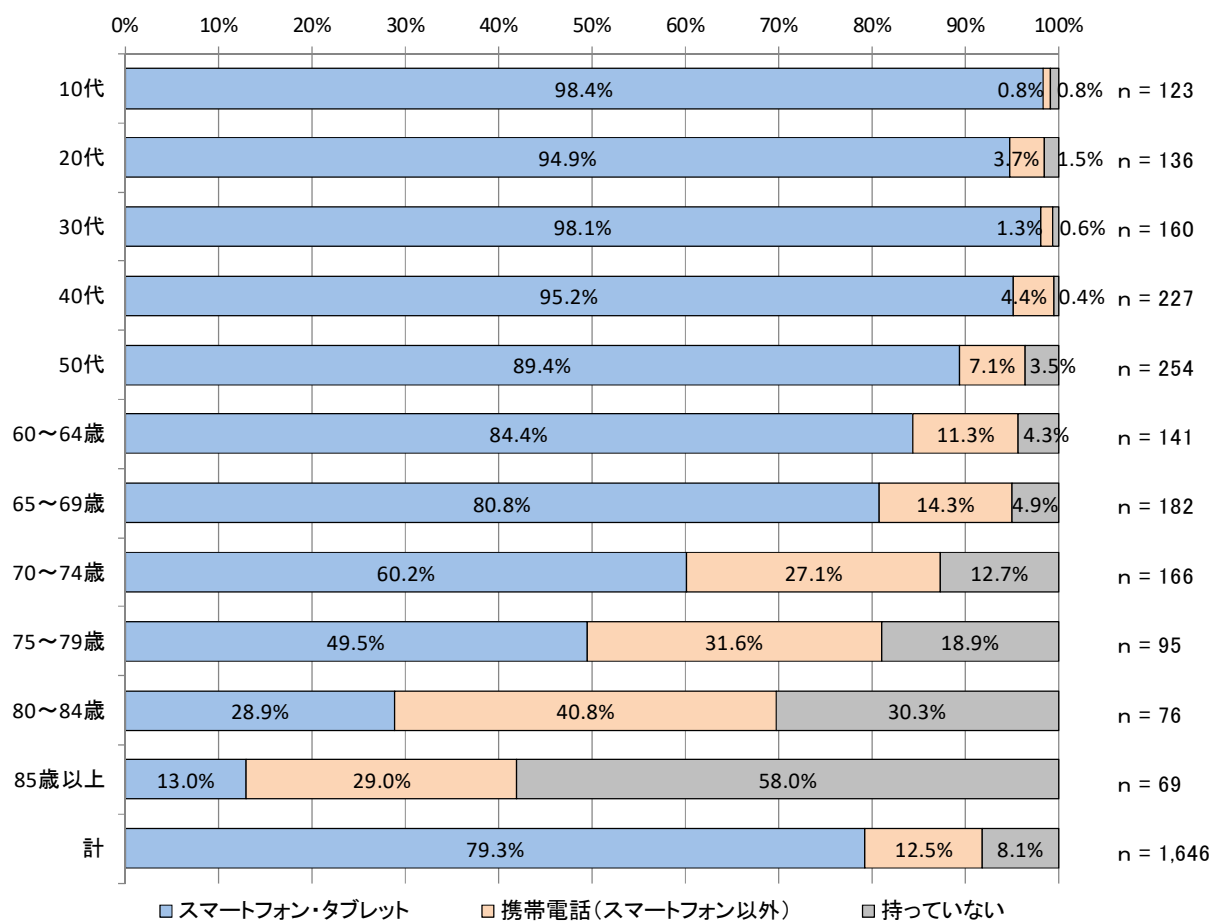
図-29. スマートフォンの所有

(参考) スマートフォンの所有について（地域別・年齢別）



※計は地域別不明を含む値

参考図-21. 地域別にみたスマートフォンの所有



※計は年齢別不明を含む値

参考図-23. 年齢階層別に見たスマートフォンの所有



② スマートフォンなどの利用

スマートフォンなどの携帯電話については、通話、メール・SNS、インターネットが多く活用されている。路線検索やキャッシュレス決済も約3割を占めている。

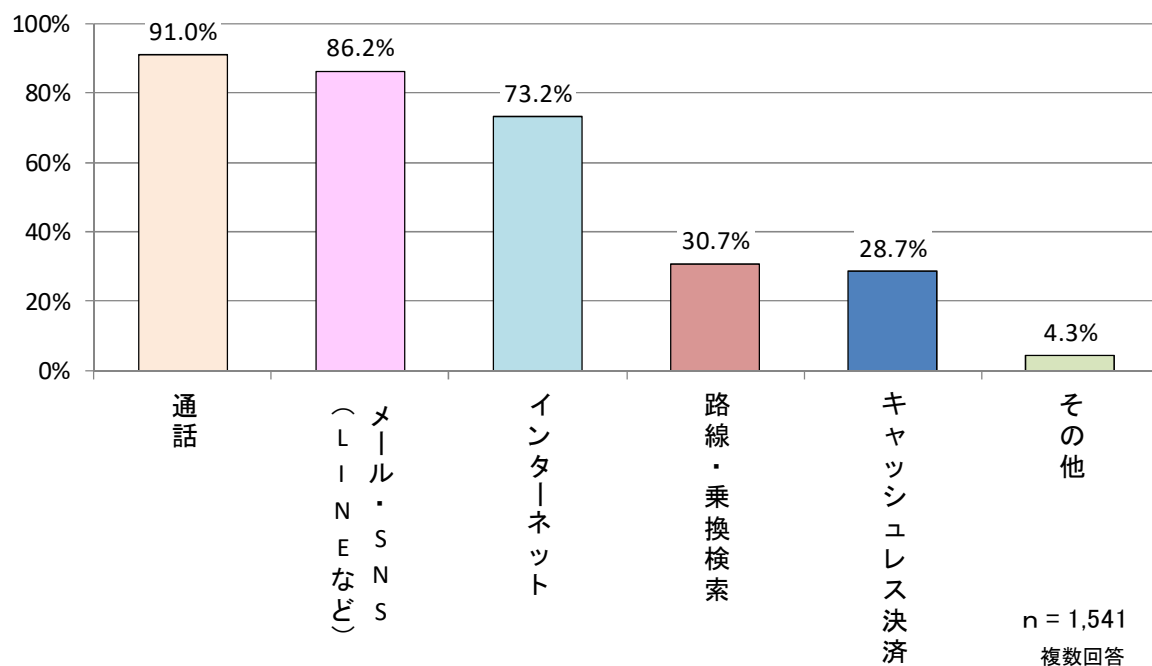
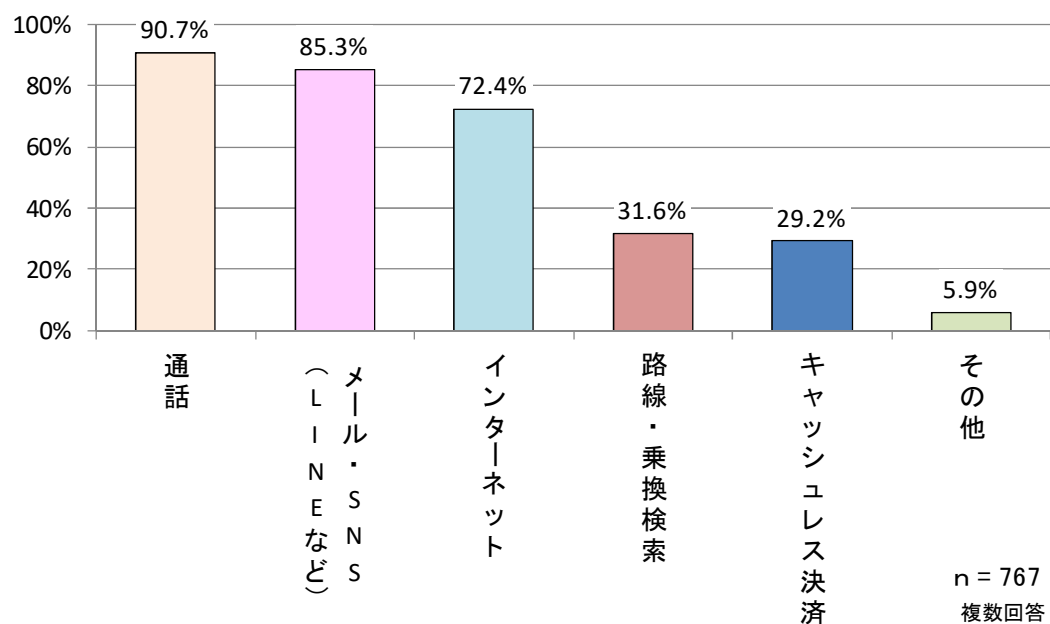


図-30. スマートフォンなどの利用

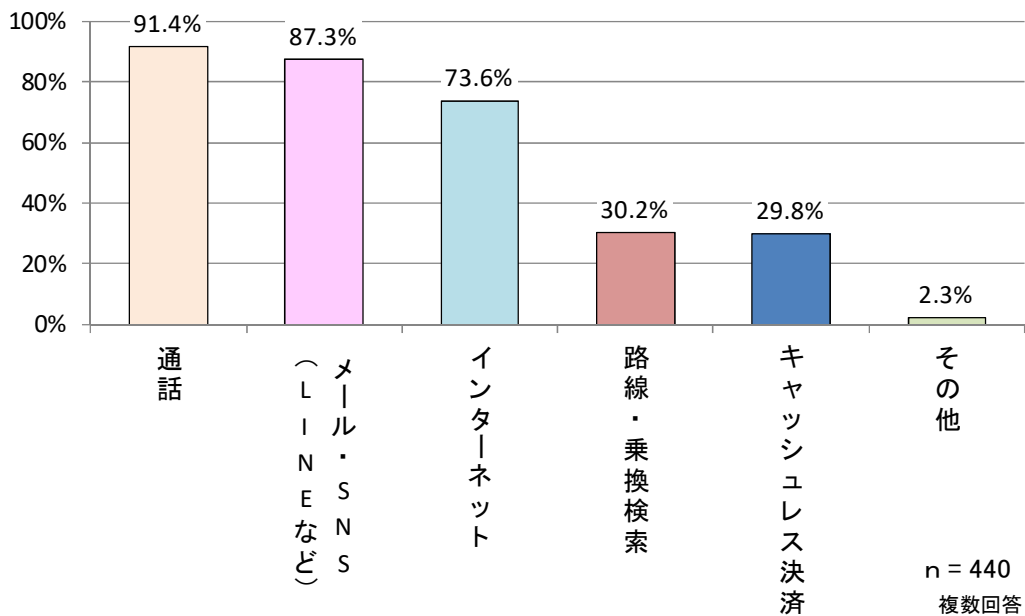
(参考) スマートフォンなどの利用について (地域別・年齢区分別)

【社地域】



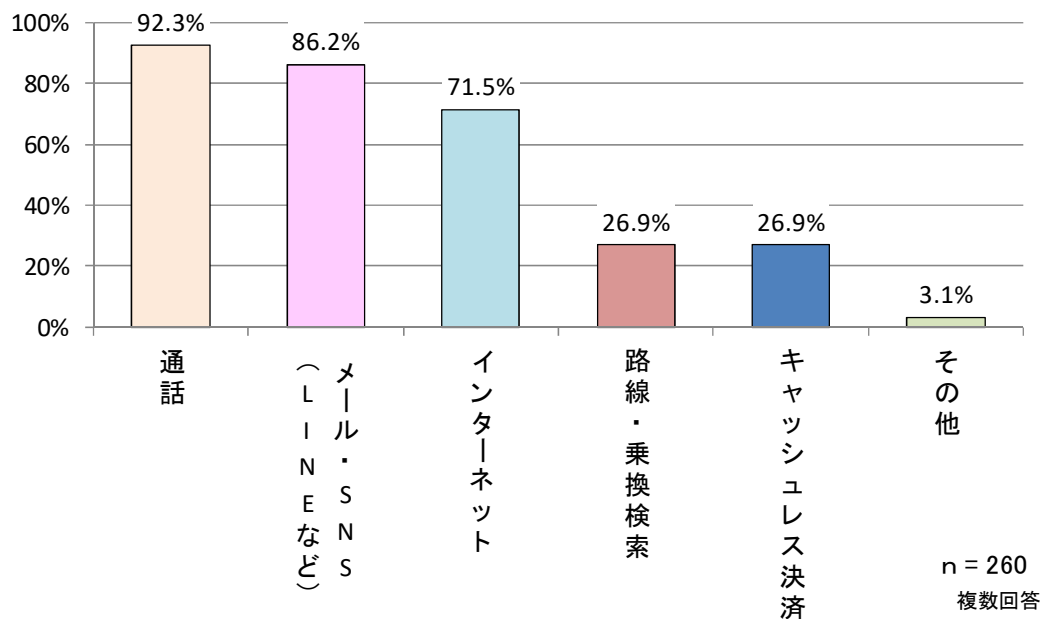
参考図-24. スマートフォンなどの利用 (社地域)

【滝野地域】

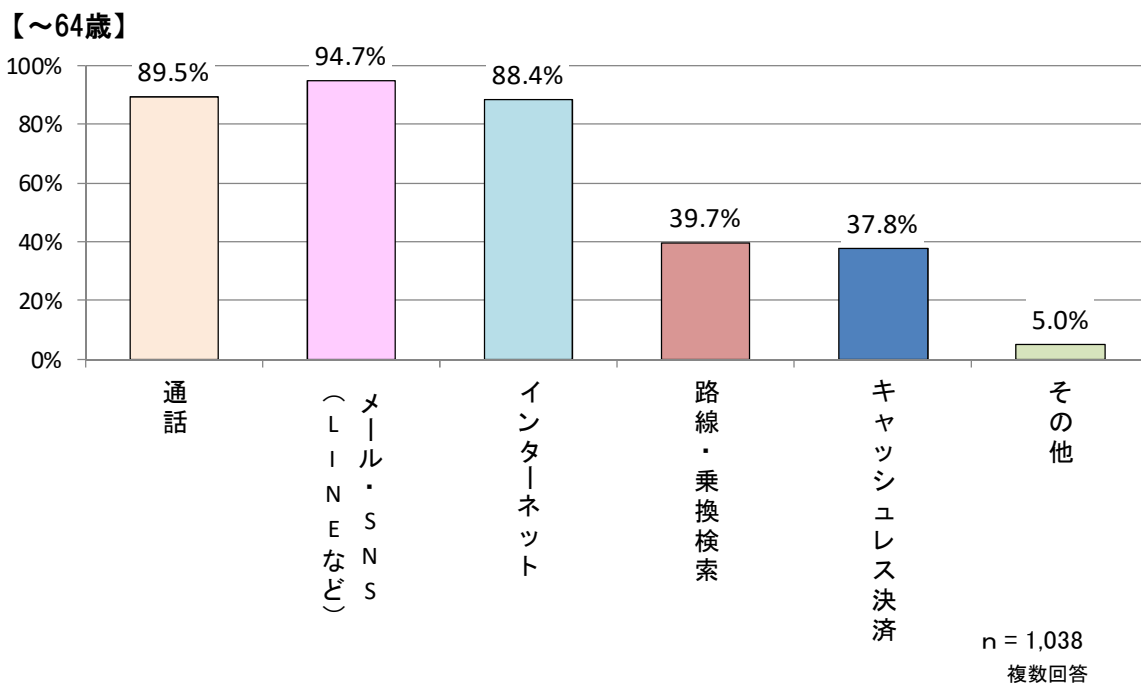


参考図-25. スマートフォンなどの利用（滝野地域）

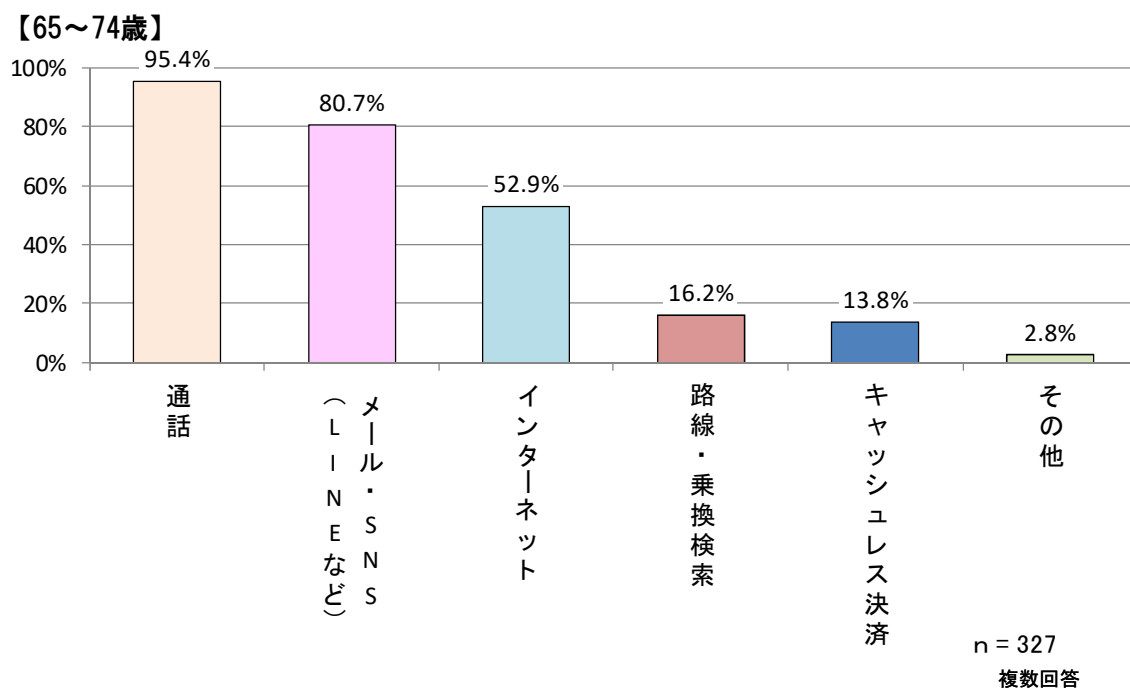
【東条地域】



参考図-26. スマートフォンなどの利用（東条地域）

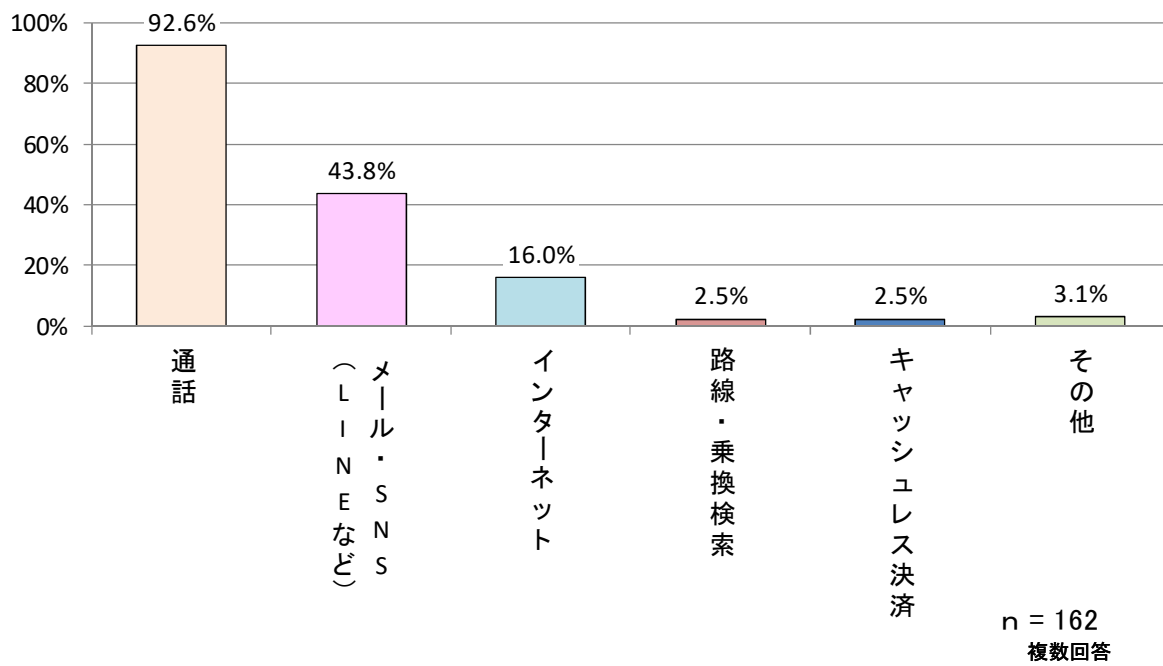


参考図-27. スマートフォンなどの利用（～64歳）



参考図-28. スマートフォンなどの利用（65～74歳）

【75歳以上】



参考図-29. スマートフォンなどの利用 (75歳以上)

## 6. 公共交通機関のあり方について

### (1) 廃止された場合の影響（設問 6-1）

地域公共交通が廃止された場合の影響について、「利用していないし、利用する予定もないので困らない」回答者の割合が約 54%となっている。一方、「あまり利用していないが、廃止されると困る」とする回答者が約 38%となっている。

地域公共交通が廃止された場合の代替手段をみると、回答者の約 10%は「（代替手段が）ない」としている。

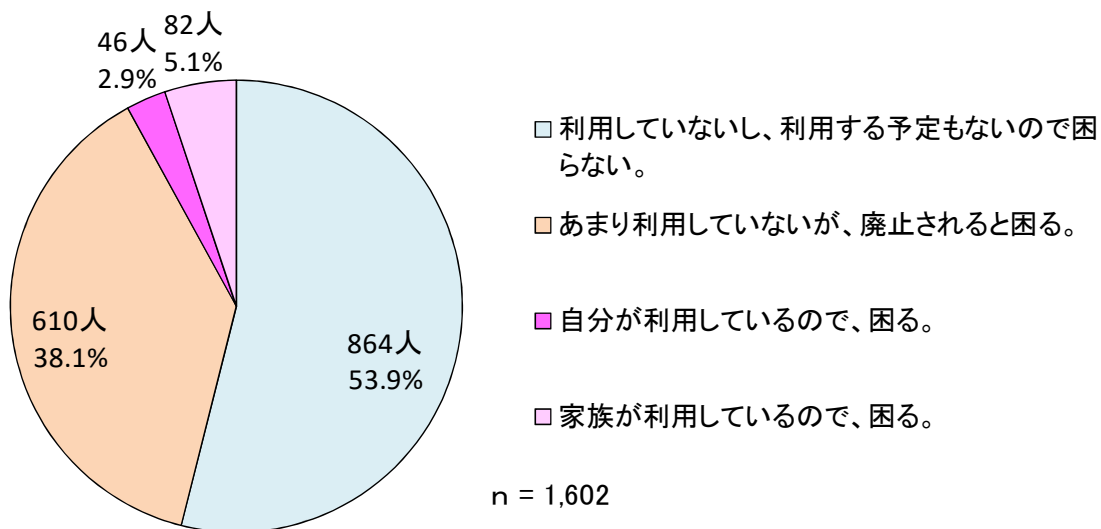
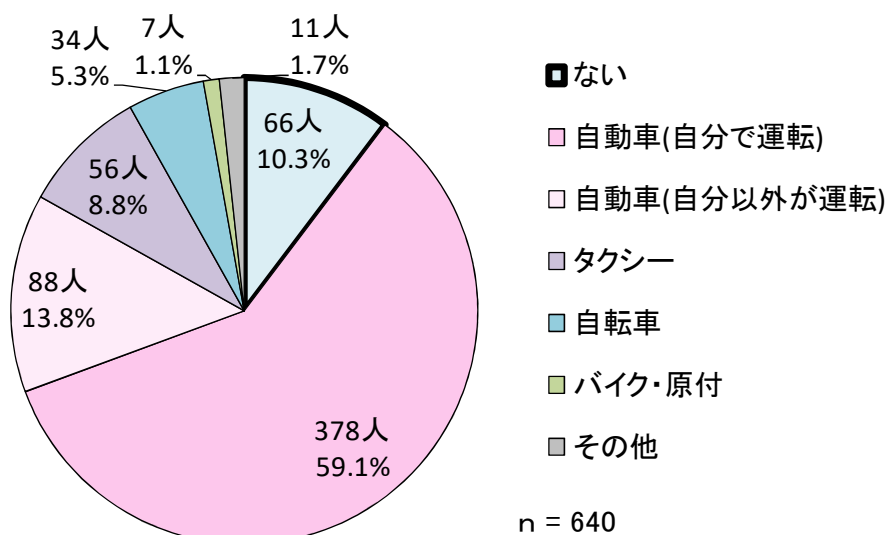


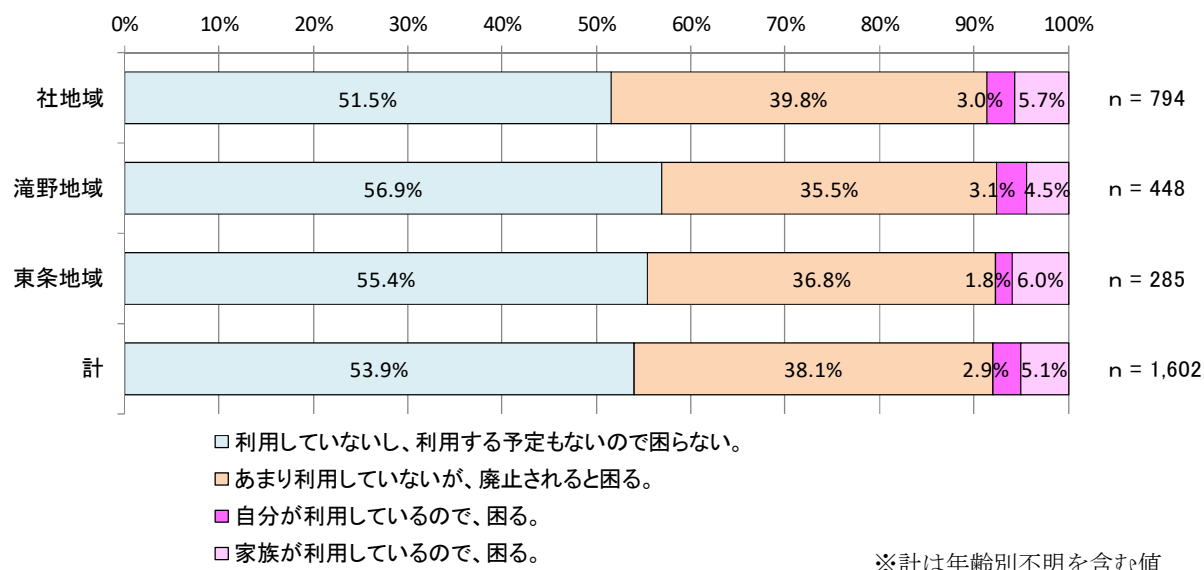
図-31. 地域公共交通が廃止された場合の影響



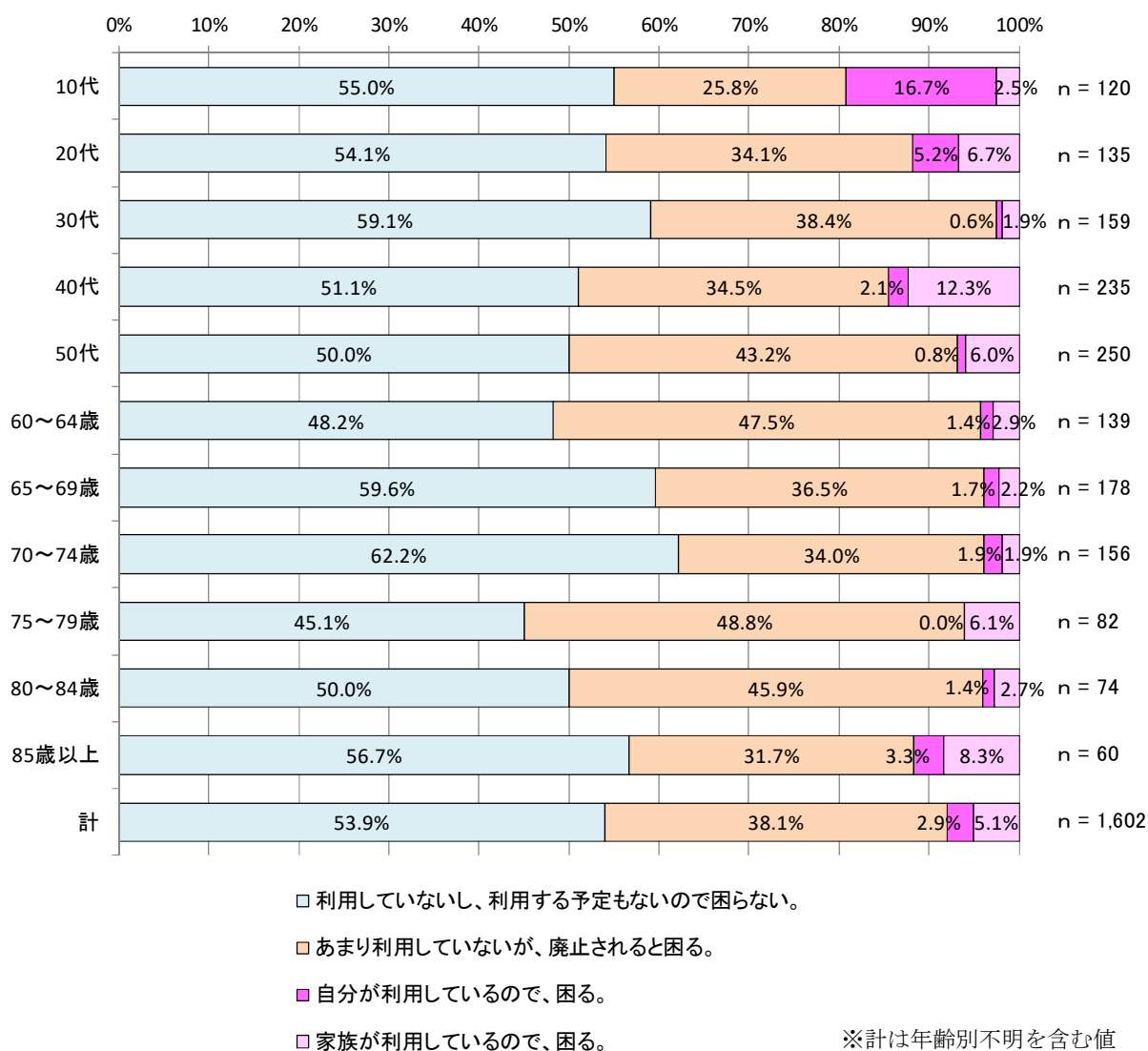
※ 「廃止されると困る」と回答(先の設問で2~4を選択)とした人のみ

図-32. 地域公共交通が廃止された場合の代替手段について

(参考) 地域公共交通が廃止された場合の影響 (地域別・年齢階層別)

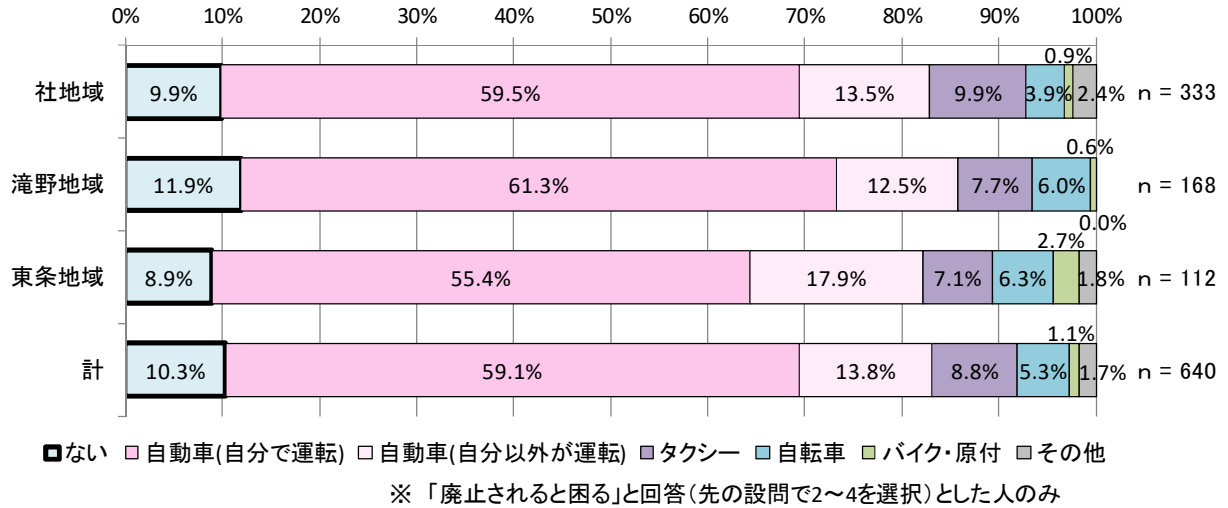


参考図-30. 地域別にみた地域公共交通が廃止された場合の影響



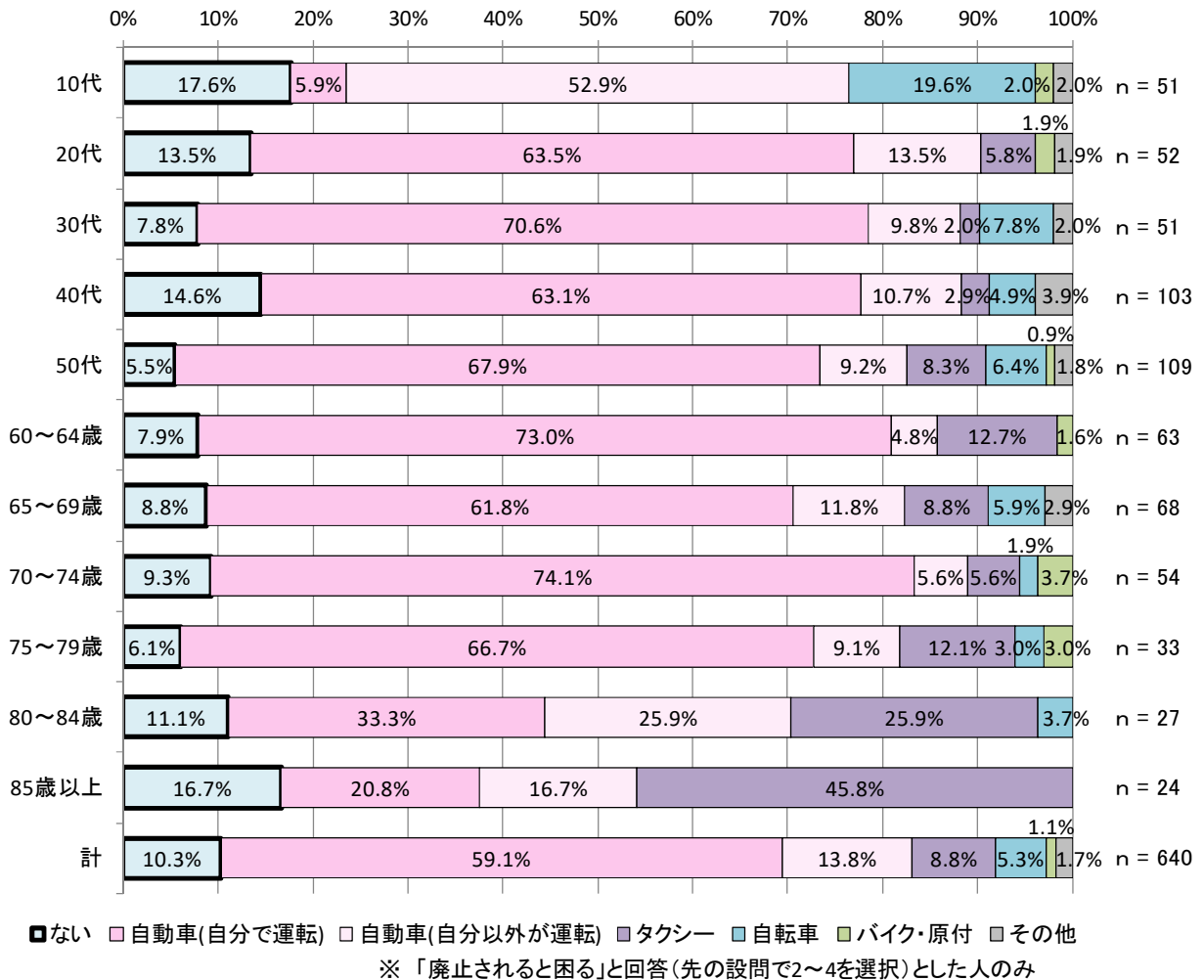
参考図-31. 年齢階層別にみた地域公共交通が廃止された場合の影響

(参考) 地域公共交通が廃止された場合の代替手段 (地域別・年齢階層別)



※計は地域別不明を含む値

参考図-32. 地域別にみた地域公共交通が廃止された場合の代替手段について



※計は年齢別不明を含む値

参考図-33. 年齢階層別にみた地域公共交通が廃止された場合の代替手段について

(2) 新たな公共交通機関に求める視点について（設問 6-2）

今後、新たな公共交通機関に求める視点について、「安い料金で利用できる」ことが最も多く、ついで、「一定の間隔で運行される」ことが多く求められている。

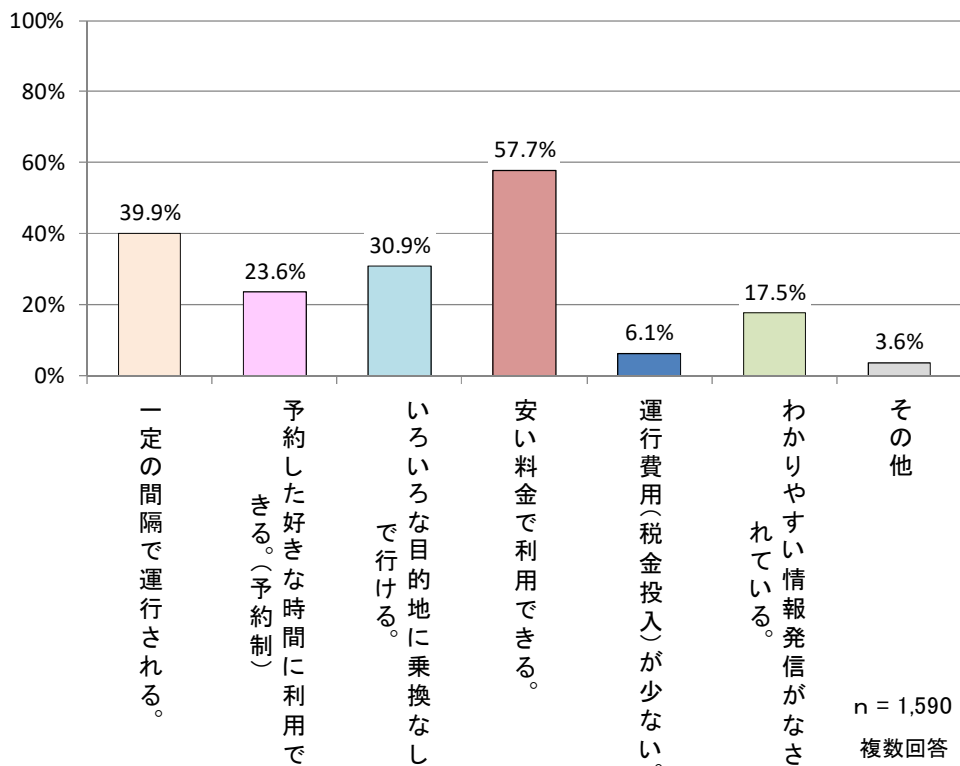
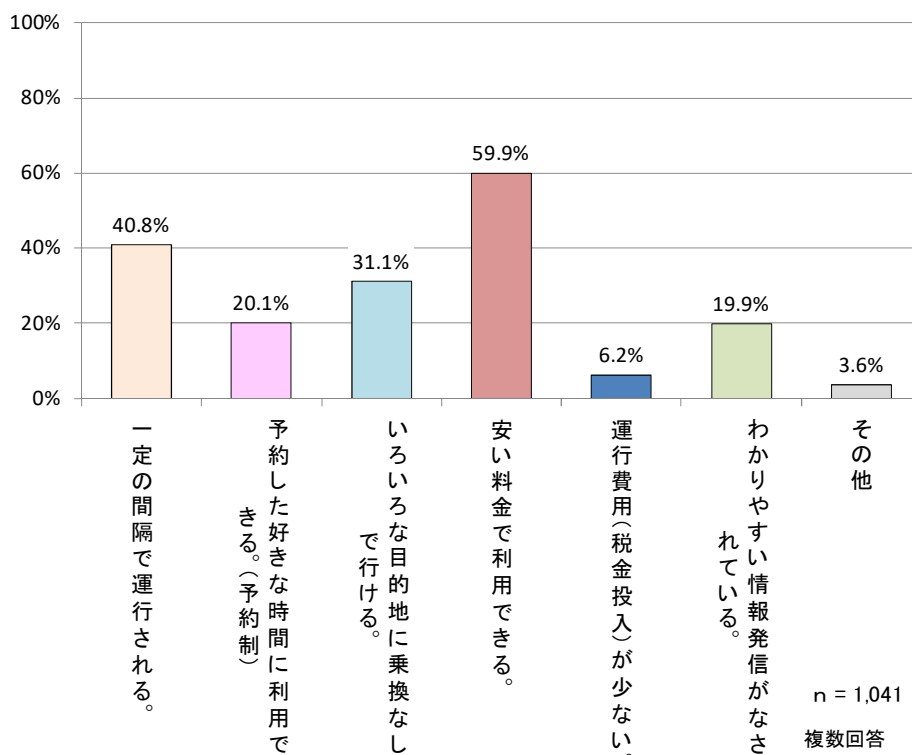


図-33. 地域公共交通の維持のための協力意向

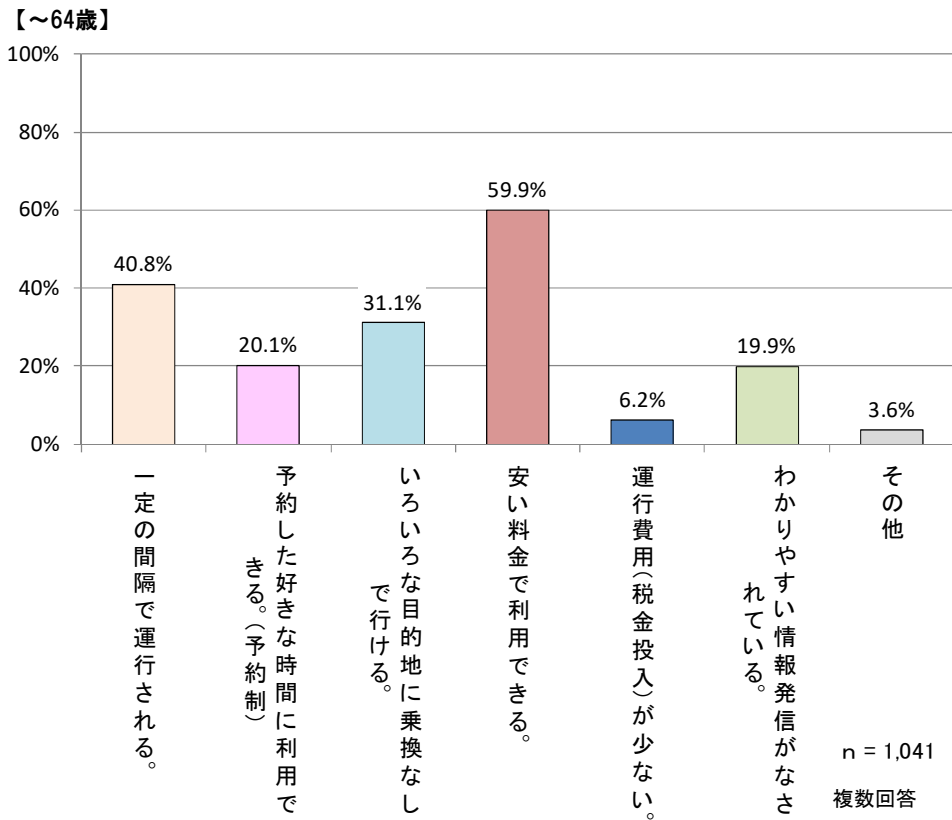
(参考) 公共交通が廃止された場合の代替手段（地域別・年齢区分別）

【～64歳】

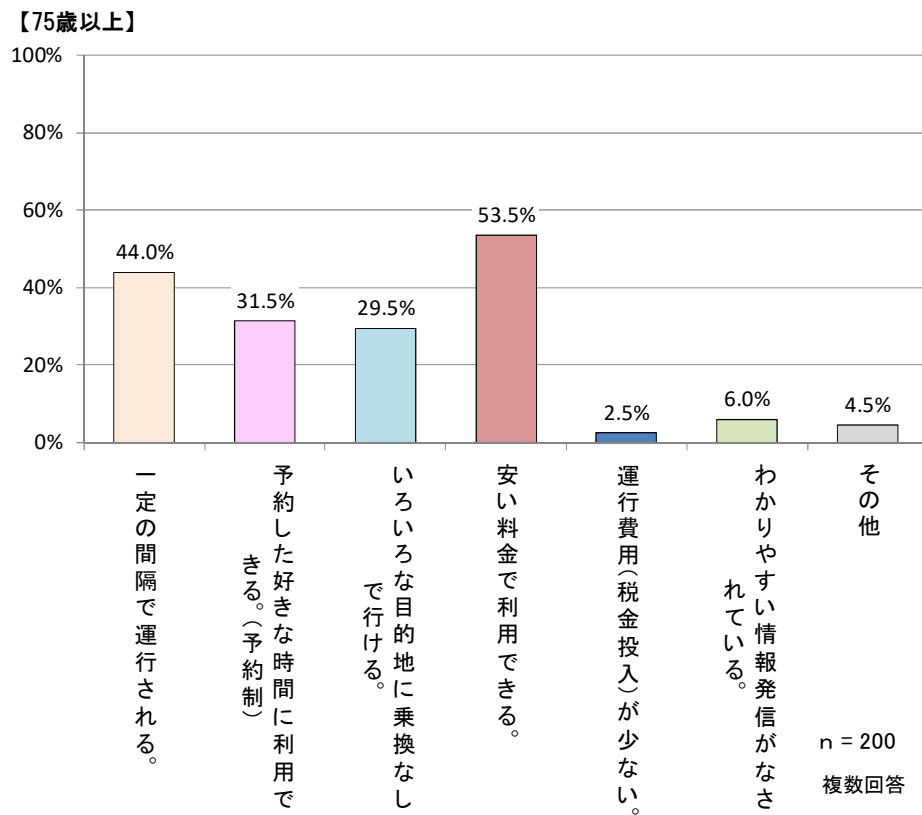


参考図-34. 地域公共交通の維持のための協力意向（～64歳）





参考図-35. 地域公共交通の維持のための協力意向 (65～74 歳)



参考図-36. 地域公共交通の維持のための協力意向 (75 歳以上)