

平成29年度
長瀬町公共交通網形成計画事業
支援業務

-長瀬町コミュニティバス等に関する住民意識調査-

報告書

平成30年3月

長瀬町 企画財政課



ものつくり大学大学院 田尻研究室

平成29年度
長瀬町公共交通網形成計画事業
支援業務

-長瀬町コミュニティバス等に関する住民意識調査-

報告書

平成30年3月

長瀬町 企画財政課



ものつくり大学大学院 田尻研究室

まえがき

本報告書は平成 29 年度に実施した公共交通網形成計画事業支援業務に関する長瀬町住民の意向を把握するために、長瀬町全域におけるコミュニティバス等に関する住民意識調査を企画・立案・調査・分析し、取りまとめたものである。今後の事業化に向けた指標の基礎資料として活用していただければ幸いである。

平成 30 年 3 月 ものつくり大学大学院 田尻研究室

報告書の各章要約フロー

第1章：はじめに ・・・P1

⇒平成29年11月7日に行われた住民意識調査および報告書の構成について述べる。



第2章：コミュニティバス等に関する住民意識調査 ・・・P5

⇒長瀬町住民対象のコミュニティバス等に関する意識調査の集計結果より、公共交通の需要などの基礎的情報を述べる。



第3章：ライフスタイルに着目した公共交通の需要調査 ・・・P23

⇒長瀬町住民のライフスタイルを「仕事」「生活」「学習」「健康」「自由時間」の5つに分類し分析をおこない、それぞれの公共交通に及ぼす影響などを述べる。



第4章：総括 ・・・P65

⇒本報告書における総括を述べる。

-目次-

まえがき

報告書の各章要約フロー

第1章 はじめに

1. 調査の背景と目的	1
2. 事業概要と調査の位置付け	2
3. 調査の概要	3
4. 本業務により期待される効果	4

第2章 コミュニティバス等に関する住民意識調査

1. 本章における位置付け	5
2. 意識調査の結果・分析	6
2.1 回答者の基礎属性	6
2.2 回答者の居住地域	7
2.3 普段の移動手段	8
2.3.1 運転免許証の有無	8
2.3.2 自動車の保有率	8
2.3.3 自己運転率	8
2.3.4 運転免許証返納条件	9
2.3.5 運転できなくなった場合の移動手段	9
2.4 回答者の地区別年齢層	10
2.5 年齢層別公共交通の需要	10
2.5.1 公共交通の利用意向	10
2.5.2 税金投入の可否	11
2.5.3 公共交通への要望	11
2.5.4 公共交通の対象について	12
2.5.5 公共交通における目的地と時間の関係	12
2.5.6 公共交通の運行範囲について	13
2.5.7 公共交通における交通の中心について	13
2.5.8 観光向け公共交通の理想的な運行ルートについて	14
2.5.9 住民の望む公共交通の運行ルートについて	14
2.5.10 住民の望む公共交通の運行形態について	15
2.6 居住地域別の公共交通への要望	16
2.6.1 公共交通の利用意向	16
2.6.2 税金投入の可否	16

2.6.3	公共交通への要望	17
2.6.4	公共交通の対象について	17
2.6.5	公共交通における目的地と時間の関係	18
2.6.6	公共交通の運行範囲について	18
2.6.7	公共交通における交通の中心について	19
2.6.8	観光向け公共交通の理想的な運行ルートについて	19
2.6.9	住民の望む公共交通の運行ルートについて	20
2.6.10	住民の望む公共交通の運行形態について	20
3.	調査より得られた知見	21
4.	本章におけるまとめ	22

第3章 ライフスタイルに着目した公共交通の需要調査

1.	本章における位置付け	23
2.	移動目的の分類	24
3.	アンケート調査の集計・分析	25
3.1	長瀬町住民の移動目的	25
3.1.1	長瀬町住民の移動目的分野別詳細	25
3.2	移動目的別の基礎属性	26
3.2.1	「仕事」に関連した移動における基礎属性	26
3.2.2	「生活」に関連した移動における基礎属性	27
3.2.3	「学習」に関連した移動における基礎属性	28
3.2.4	「健康」に関連した移動における基礎属性	29
3.2.5	「自由時間」に関連した移動における基礎属性	30
3.3	移動目的別の移動頻度	32
3.3.1	「仕事」に関連した移動における移動頻度	32
3.3.2	「生活」に関連した移動における移動頻度	32
3.3.3	「学習」に関連した移動における移動頻度	33
3.3.4	「健康」に関連した移動における移動頻度	33
3.3.5	「自由時間」に関連した移動における移動頻度	34
3.3.6	移動目的別の移動頻度のまとめ	34
3.4	移動目的別の外出時間帯	35
3.4.1	「仕事」に関連した移動における外出時間帯	35
3.4.2	「生活」に関連した移動における外出時間帯	35
3.4.3	「学習」に関連した移動における外出時間帯	36
3.4.4	「健康」に関連した移動における外出時間帯	36
3.4.5	「自由時間」に関連した移動における行きの時間帯・所要	37

3.4.6	移動目的別の行きの時間帯・所要時間のまとめ	37
3.5	移動目的別の帰宅時間帯	38
3.5.1	「仕事」に関連した移動における帰宅時間帯	38
3.5.2	「生活」に関連した移動における帰宅時間帯	38
3.5.3	「学習」に関連した移動における帰宅時間帯	39
3.5.4	「健康」に関連した移動における帰宅時間帯	39
3.5.5	「自由時間」に関連した移動における帰宅時間帯	40
3.5.6	移動目的別の帰宅時間帯まとめ	40
3.6	移動目的別の目的地	41
3.6.1	「仕事」に関連した移動における目的地	41
3.6.2	「生活」に関連した移動における目的地	41
3.6.3	「学習」に関連した移動における目的地	42
3.6.4	「健康」に関連した移動における目的地	42
3.6.5	「自由時間」に関連した移動における目的地	43
3.6.6	移動目的別の目的地のまとめ	44
3.7	移動目的別の移動手段	45
3.7.1	「仕事」に関連した移動における移動手段	45
3.7.2	「生活」に関連した移動における移動手段	45
3.7.3	「学習」に関連した移動における移動手段	46
3.7.4	「健康」に関連した移動における移動手段	46
3.7.5	「自由時間」に関連した移動における移動手段	47
3.7.6	移動目的別の移動手段のまとめ	48
3.8	移動目的別の公共交通の利用意向	49
3.8.1	「仕事」に関連した移動における公共交通の利用意向	49
3.8.2	「生活」に関連した移動における公共交通の利用意向	49
3.8.3	「学習」に関連した移動における公共交通の利用意向	50
3.8.4	「健康」に関連した移動における公共交通の利用意向	50
3.8.5	「自由時間」に関連した移動における公共交通の利用意	51
3.8.6	移動目的別の公共交通の利用意向のまとめ	51
3.9	移動目的別の地域特性の把握	52
3.9.1	地域特性が「仕事」に関連した移動に及ぼす影響	52
3.9.2	地域特性が「生活」に関連した移動に及ぼす影響	54
3.9.3	地域特性が「学習」に関連した移動に及ぼす影響	56
3.9.4	地域特性が「健康」に関連した移動に及ぼす影響	58
3.9.5	地域特性が「自由時間」に関連した移動に及ぼす影響	60
3.9.6	地域特性が移動に及ぼす影響のまとめ	62

4. 本章におけるまとめ-----	63
4.1 ライフスタイルから見た今後の公共交通の方針-----	64

第4章 総括

1. 本事業における取りまとめ-----	65
2. 平成30年度における本事業の方針-----	65

第1章 はじめに

1. 調査の背景と目的

長瀨町は埼玉県北部に位置し、岩畳や宝登山神社といった県内有数の観光資源が豊富であり、観光産業を主流として現在もなお発展を続けている。そのような背景の中、長瀨町では第5次総合振興基本計画（平成29年度）を策定しており、交通に関する方針として「人にやさしい道路環境の整備」「安全な交通環境の充実」「新たな公共交通システムの形成」を掲げている。

地方における公共交通機関、特にバス交通に関しては、人口の減少や自動車保有率の増加に伴い、利用者の絶対数は減少傾向にある。しかしながら、高齢者や年少者など自動車を運転できない人達にとってバスは必要な移動手段の1つである。また、全国の自治体では、地域住民の公共交通機関のひとつとして、自治体が運営する(あるいは民間の運営事業者へ運営を委託する)バス事業いわゆる、コミュニティバスの導入を進めている。いっぽうで、時代の変遷により时时刻刻と変化する移動需要に対応したコミュニティバスを運行することが難しく、それらサービスの整備、継続が課題となっている。

長瀨町においては、町内を運行するコミュニティバス等の公共交通が存在しないため、住民、特に自動車を運転できない高齢者などの交通弱者は移動が困難な状況にある。平成29年度には町内の高齢者の割合が35.1%となり、今後更なる高齢化が考えられる。住民の生活水準の向上のためにも、持続可能な公共交通が必要であると考えられる。そこで、長瀨町において持続可能なコミュニティバス等の導入を行うべく、平成29年度に長瀨町公共交通網形成計画が策定され、同年11月に住民のコミュニティバス等に関する意識調査が行われた。

2. 事業概要と調査の位置付け

本事業は国土交通省の「地域公共交通網形成計画」に基づき、長瀬町において持続可能な公共交通網の形成を目的とした4カ年の事業である。本事業の流れを図2-1に示す。本報告書は初年度にあたる平成29年度に実施した「コミュニティバス等に関する住民意識調査」の結果を分析し取りまとめたものである。また平成30年度では、本調査より得られた知見をもとに、長瀬町において最適なコミュニティバスの運行を目指すためのワークショップ（以後WSと略）を実施し、コミュニティバスの運行に向けた合意形成を図る。

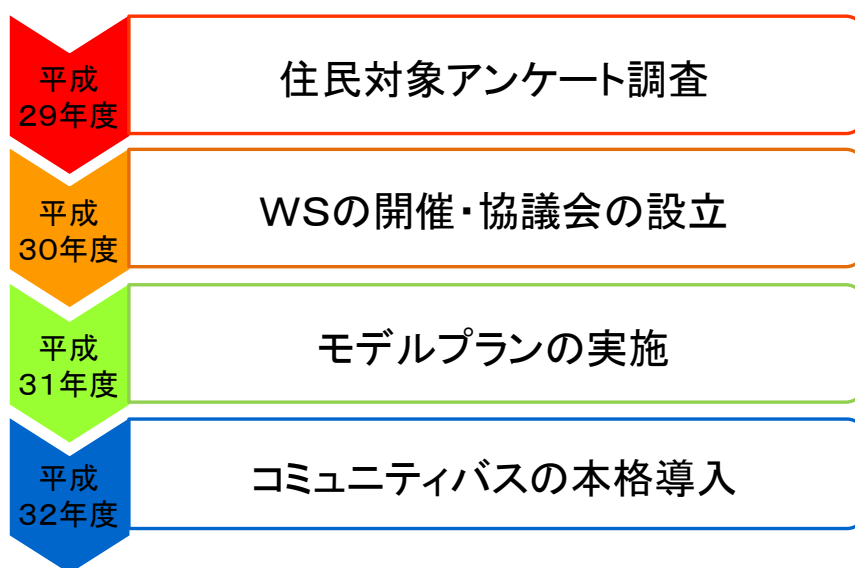


図 2-1 本事業の流れ

3. 調査の概要

本調査では分析するにあたり、長瀬町における正確な公共交通の利用意向を把握することを目的に「長瀬住民対象アンケート調査」を実施すると同時に、住民の生活において公共交通が利用できる局面を把握し潜在的な需要を分析することを目的とし「普段の生活や仕事などの移動手段」等のライフスタイルについても共に調査を行った。コミュニティバス等の公共交通の需要は地域特性が大きく影響することから、今回の調査では、長瀬町全域の住民に対し、全戸配布のアンケート調査を行った。調査の概要を表3-1に示す。また、各居住地域の配布世帯数の概要を図3-1に示す。

表 3-1 調査概要

No.	項目	内容
1	調査方法	アンケート方式
2	調査日時	平成29年11月7日(土)
3	調査範囲/対象	長瀬町全域/住民
4	配布方法	全戸ポスティング配布
5	回収方法	郵送回収
6	回収/配布世帯数	318/1970世帯(各世帯2部ずつ)
7	回収率	16%



図 3-1 各居住地域の配布世帯数概要

4. 本業務により期待される効果

公共交通の在り方検討すること目的とした従来の調査では、地域住民の潜在的な利用意向を把握することが課題となっている。そこで本業務では、長瀬町住民の公共交通の利用意向等を把握する従来の意識調査に加え、住民のライフスタイルを把握する調査を実施した。単純な利用意向に加え、詳細なライフスタイルを調査することによって、公共交通の利用可能性の高い状況を把握すること可能となるため、地域住民の潜在的な利用ニーズをくみ取った、持続可能性の高い公共交通の在り方を提案することが出来ると考えられる。

第2章 コミュニティバス等に関する住民意識調査

1. 本章の位置付け

本章では、長瀬町全域に渡って実施した住民のコミュニティバス等に関する意識調査の結果をもとに、住民における公共交通の利用意向を年齢別、居住地域別に分析することによって、公共交通の対象および地域ごとの需要特性を考察することを目的とする。

第1章

はじめに

第2章

コミュニティバス等に関する住民意識調査

第3章

ライフスタイルに着目した公共交通の需要調査

第4章

総括

2. 意識調査の結果・分析

実施した意識調査の集計結果・分析に関して以下に示す。なお、本分析では、四捨五入の関係上または回答者に対し回答数が複数の場合はパーセンテージの数値の合計が 100% を前後する場合がある。

2.1 回答者の基礎属性

平成 29 年度長瀬町コミュニティバス等に関する住民意識調査の結果をもとに住民の基礎属性を以下に示す。

回答者の性別を図 2.1-1 に示す。男女比が約 5 : 5 となっており、以降の考察において男女間での公平性が保たれていることがわかる。

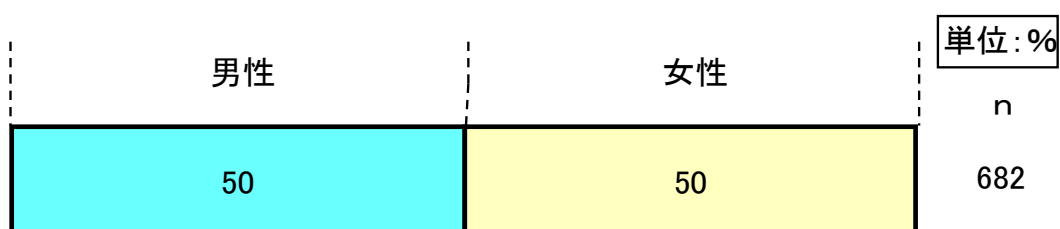


図 2.1-1 性別

回答者の年齢を図 2.1-2 に示す。運転免許証を取得できる年齢と定年を基準として、0 歳から 17 歳を若年層、18 歳から 64 歳を生産年齢層、65 歳から 74 歳を前期高齢層、75 歳以上を後期高齢層の 4 つに分類した。若年層の割合が極端に少ないことがわかる。また、前期高齢層の割合が最も多いことがわかる。

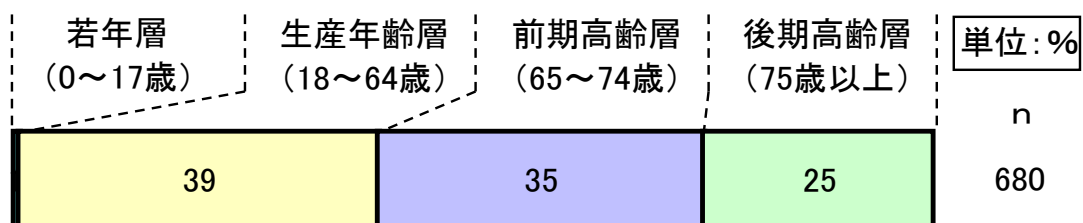


図 2.1-2 年齢層

回答者の職業を図 2.1-3 に示す。回答者の約 4 割が無職であることがわかる。

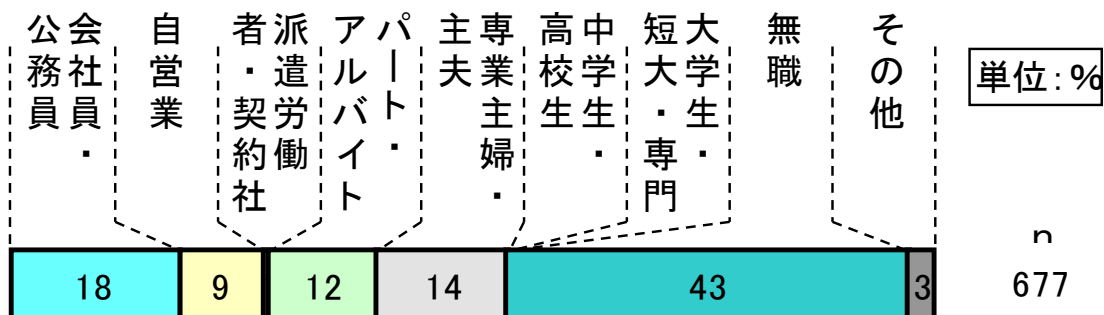


図 2.1-3 職業

回答者の年収を図 2.1-4 に示す。201～400 万円の割合が約 4 割を占めていることがわかる。

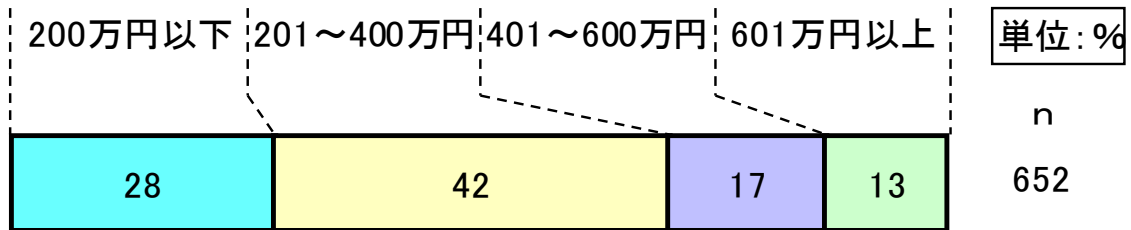


図 2.1-4 年収

2. 2 回答者の居住地域

回答者の居住地域を主要観光地、中心市街地、山間地(北部)、山間地(東部)の4つに分類した。分類表を表 2.2-1 に示す。また、居住地域の割合を図 2.2-1 に示す。中心市街地の回答者が 4 割以上を占めていることがわかる。

表 2.2-1 居住地域の分類

主要観光地	上長瀬区	中心市街地	五区	山間地(北部)	杉郷区	山間地(東部)	井戸下郷区
	長瀬上区		下山区		辻区		井上中郷区
	大木小路区		上宿中宿区		富沢区		井上上郷区
	長瀬区		根岸石原区		滝の上区		風布区
	長瀬宝登山区		下宿区		小坂区		
	五区		原区		矢那瀬上郷区		
	下山区		上袋区		矢那瀬下郷区		
	上宿中宿区		下袋区		岩田区		
	中野上区						

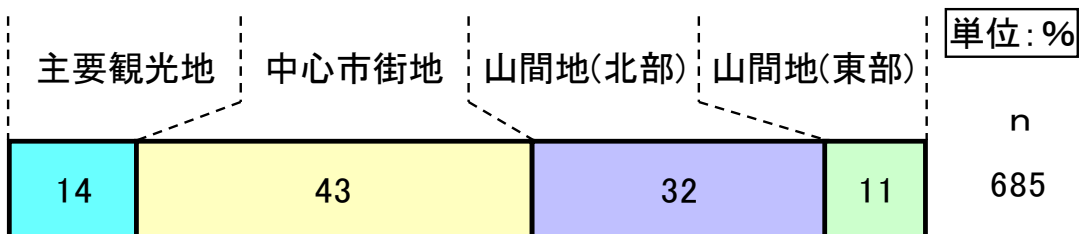


図 2.2-1 居住地域

2. 3 普段の移動手段

2. 3. 1 運転免許の有無

回答者の所持する免許証について図 2.3.1-1 に示す。回答者の 8 割以上が普通自動車免許を所持していることがわかる。

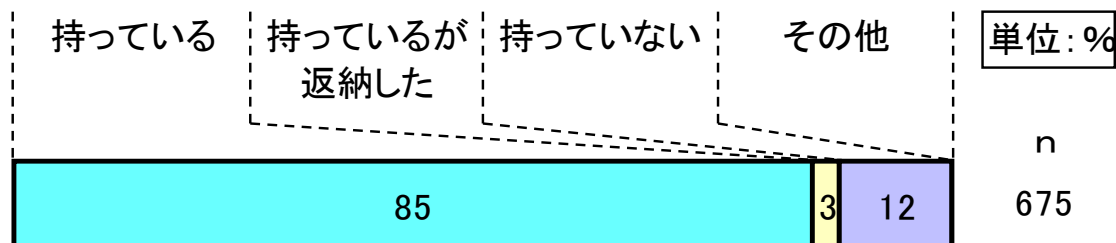


図 2.3.1-1 運転免許の所持

2. 3. 2 自動車の保有率

回答者の運転免許証保有率を図 2.3.2-1 に示す。回答者の約 9 割が自動車を保有していることがわかる。

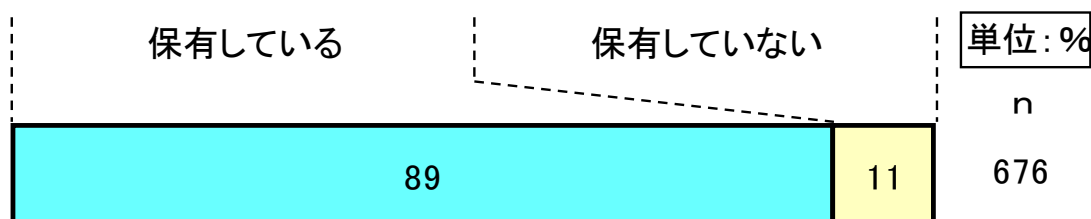


図 2.3.2-1 自動車の保有率

2. 3. 3 自己運転率

回答者自身が運転を行うかについて図 2.3.3-1 に示す。自身で運転するとの回答が 8 割以上回答されており、自動車保有率に比例して大人数の回答者が自ら運転を行っていることが考えられる。

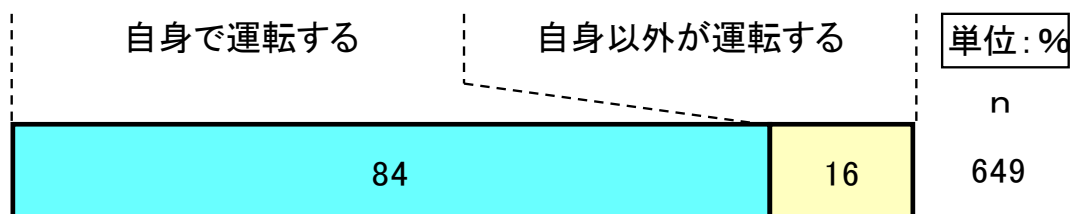


図 2.3.3-1 自己運転率

2. 3. 4 運転免許証返納条件

回答者の運転免許証返納条件を図 2.3.4-1 に示す。運転免許証の返納は考えていない回答者が6割を占め、自分で自動車を運転する以外の移動手段を確保できれば運転免許証を返納する回答者が約2割を占めていることがわかる。

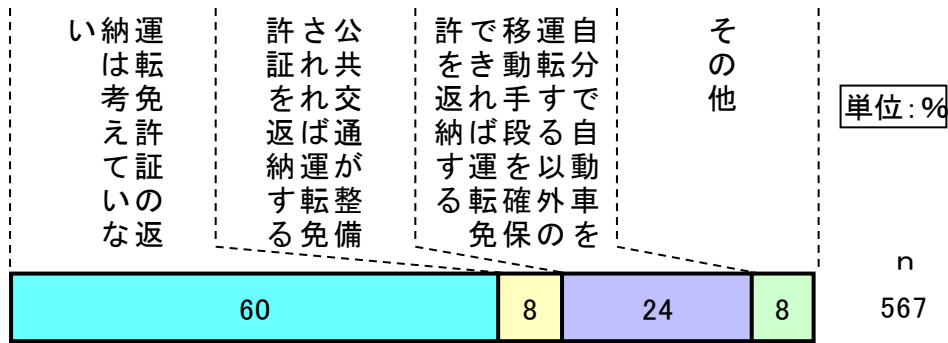


図 2.3.4-1 運転免許証返納条件

2. 3. 5 運転できなくなった場合の移動手段

回答者が将来運転できなくなった場合の意向を図 2.3.5-1 に示す。家族に送迎してもらう、鉄道を利用する回答者が約2割を占めていることがわかる。

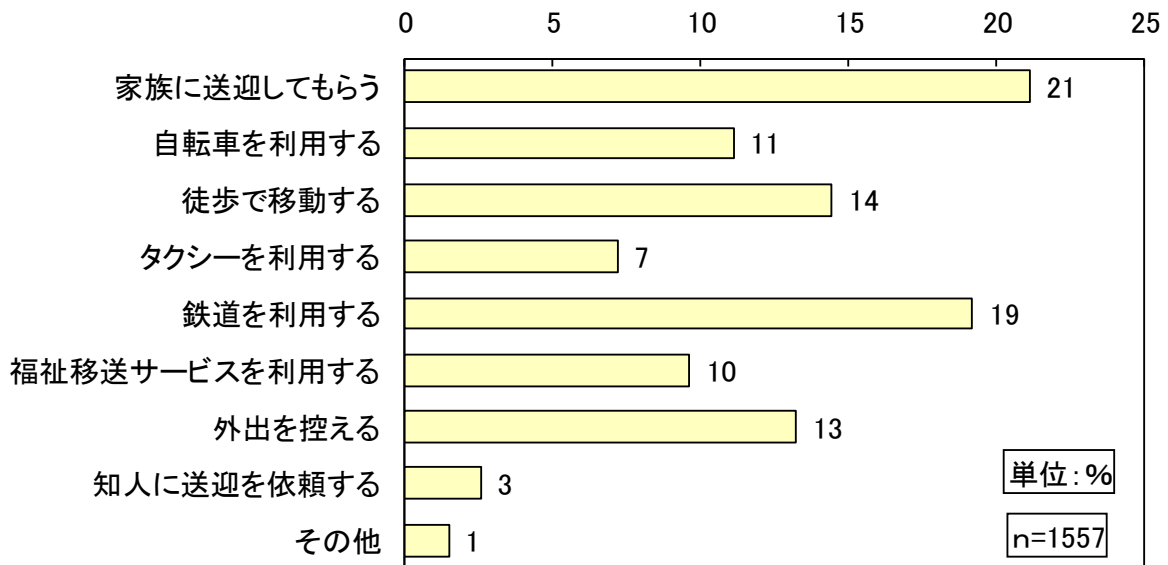


図 2.3.5-1 運転できなくなった場合の移動手段

2. 4 回答者の地区別年齢層

回答者の地区別年齢層を図 2.4-1 に示す。以降より若年層の回答が著しく少なかったため生産年齢人口に統合し分析を行う。生産年齢人口は全体で 4 割を占め、主要観光地に多く居住し、中心市街地から山間地にかけて減少している傾向があることがわかる。前期高齢者人口は全体で 3 割以上を占め、主要観光地、中心市街地、山間地にかけて増加している傾向があることがわかる。後期高齢者人口は全体で約 3 割占め、緩やかであるが主要観光地、中心市街地、山間地にかけて減少傾向があることがわかる。

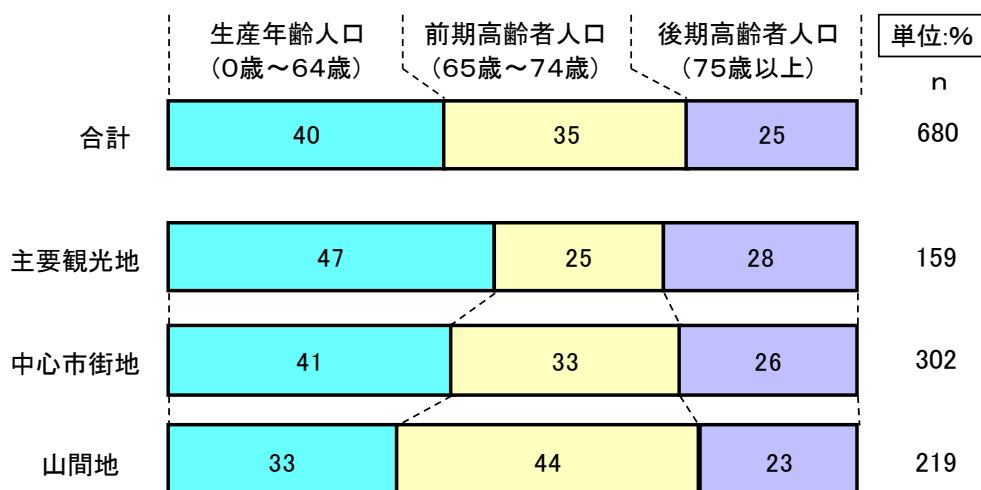


図 2.4-1 地区別年齢層の割合

2. 5 年齢層別公共交通の需要

2. 5. 1 公共交通の利用意向

年齢層別の公共交通の利用意向を図 2.5.1-1 に示す。全体的に、利用するが 7 割を占めていることがわかる。また、年齢の上昇に伴って、公共交通の利用意向も増加している傾向が伺え、今後更なる高齢化によって、新たな交通手段の需要が増加する可能性が考えられる。

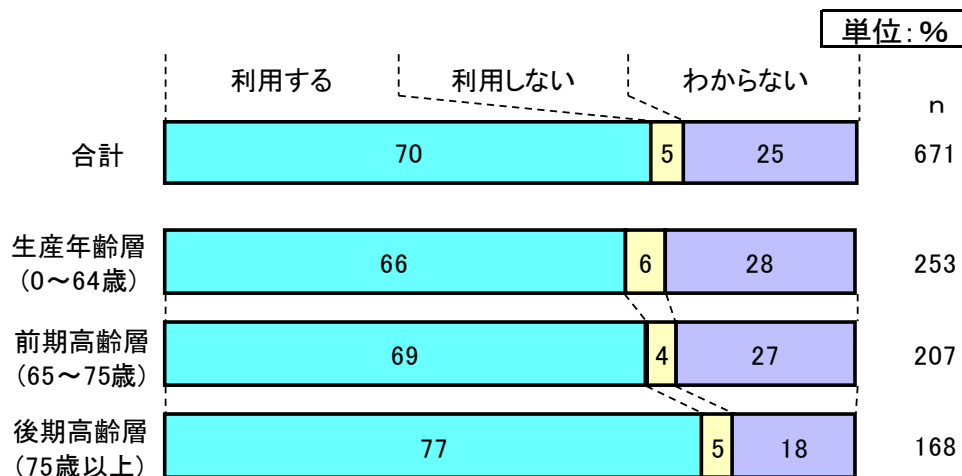


図 2.5.1-1 公共交通の利用意向

2. 5. 2 税金投入の可否

年齢層別の税金投入の可否を図 2.5.2-1 に示す。全体的に高齢者等のための移動手段確保の為、ある程度の税金投入は必要であると考える回答者が7割以上を占めていることがわかる。したがって、長瀬町におけるコミュニティバス等の公共交通の導入に関して税金投入を容認していることがわかる。

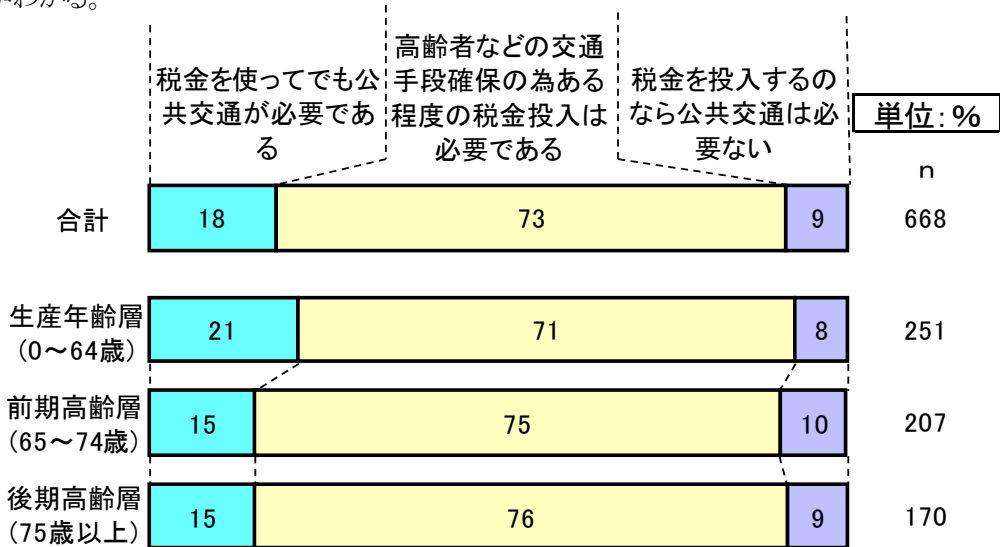


図 2.5.2-1 税金投入の可否

2. 5. 3 公共交通への要望

年齢層別の公共交通に対する要望を図 2.5.3-1 に示す。全体的に、他の市町村にも行ける運行を望む回答者が約3割を占めていることがわかる。生産年齢層では、通勤・通学時間帯に活用できる運行を望む回答者の割合が少ないことから、就労者が少なく、優先度が低いことが考えられる。以上のことより、長瀬町において公共交通には「移動範囲」「利用運賃」に対しての要望が多いことが考えられる。

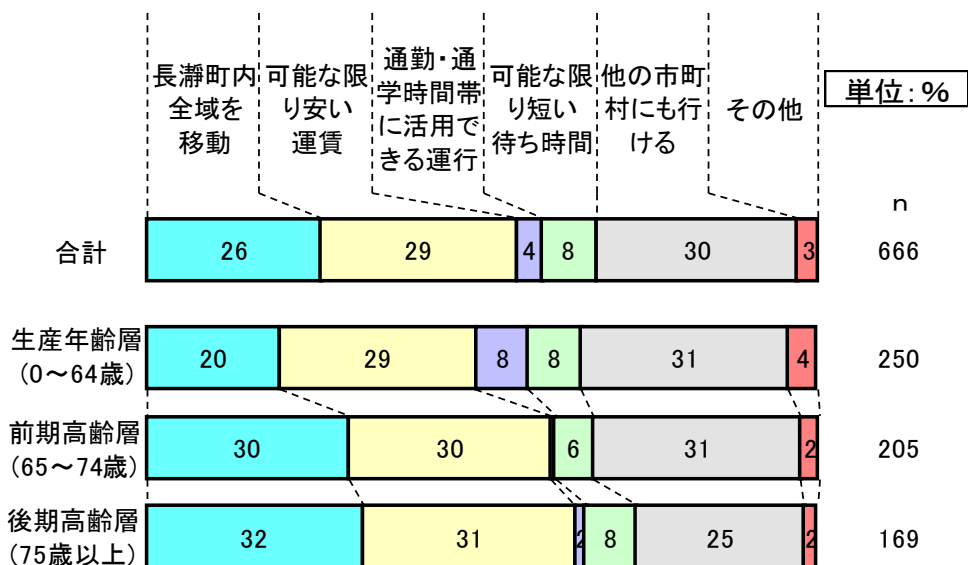


図 2.5.3-1 年齢層別の公共交通に対する要望

2. 5. 4 公共交通の対象について

回答者の望む公共交通の対象を図 2.5.4-1 に示す。全体的に長瀬町住民が主な対象と長瀬町住民と観光者の両方を対象がほぼ同数であることが伺え、住民のみならず、観光者における交通の利便性への改善が求められていることが考えられる。また、後期高齢層では、長瀬町住民対象の運行を求める回答者が約7割を占めていることから、この層では自身の移動手段としての公共交通の需要が高いことが考えられる。

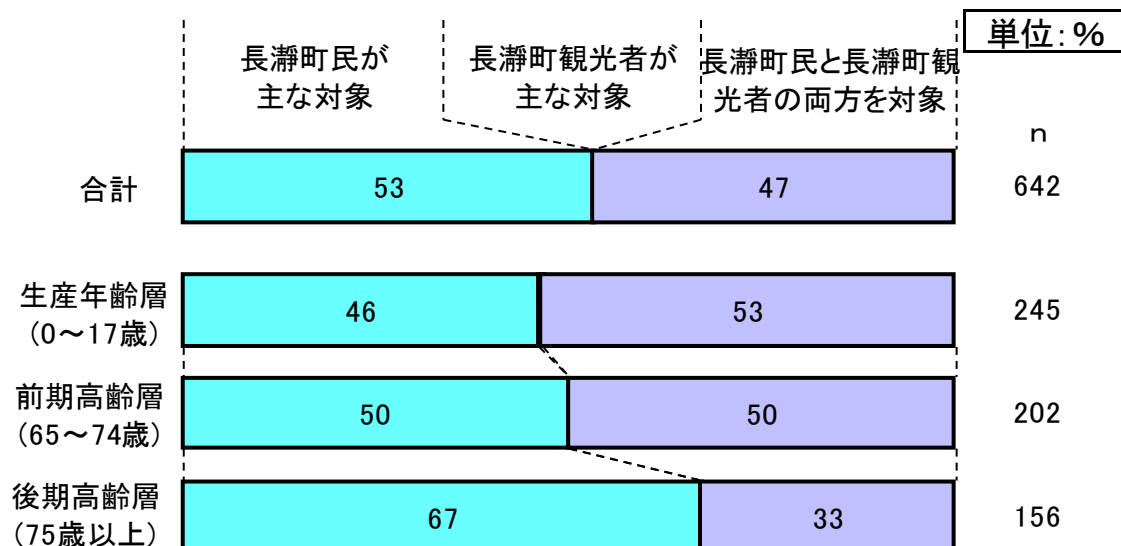


図 2.5.4-1 公共交通の必要性

2. 5. 5 公共交通における目的地と移動時間の関係

年齢層別公共交通の必要性を図 2.5.5-1 に示す。全体的に移動時間はほどほどになるべく目的地の近くへの運行を望む回答者が約5割を占めていることがわかる。したがって、短時間での移動が好まれていることが考えられる。

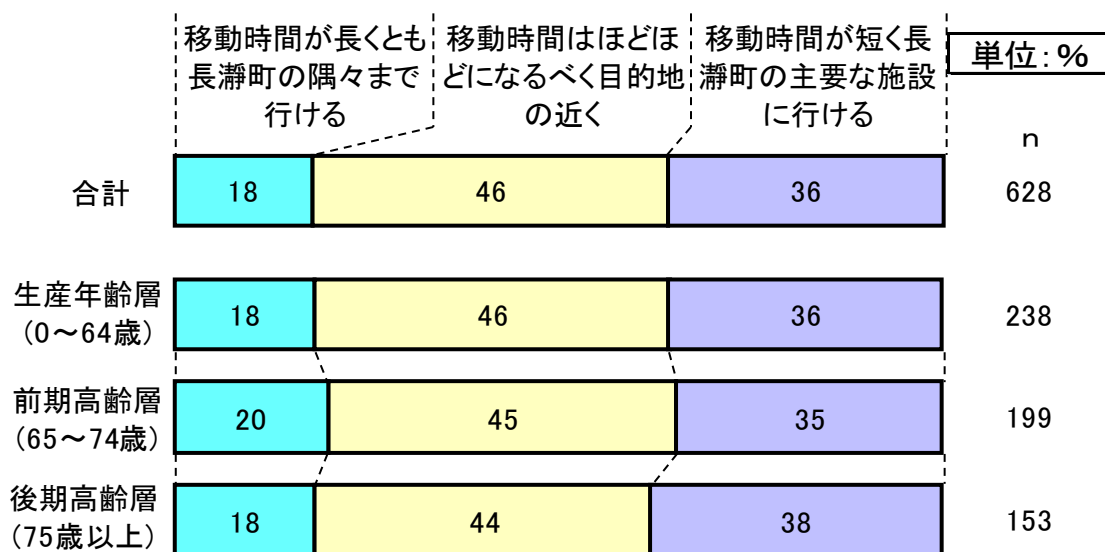


図 2.5.5-1 公共交通の必要性

2. 5. 6 公共交通の運行範囲について

公共交通を2台以上で運行させる場合の各車両の運行範囲を図2.5.6-1に示す。全体的に東西で分割を望む回答者が約4割を占めており、年齢層によるばらつきはみられないことがわかる。

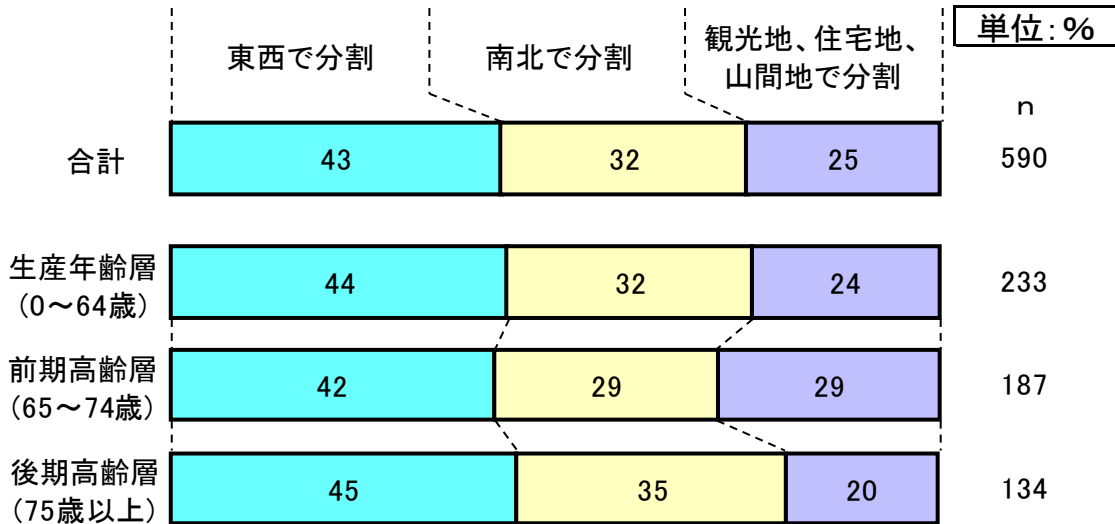


図 2.5.6-1 公共交通の運行範囲

2. 5. 7 公共交通における交通の中心について

公共交通を運行させる場合の交通の中心地を図2.5.7-1に示す。全体的に、長瀬町役場中心とする運行への要望が約7割を占めていることがわかる。また、生産年齢層では秩父鉄道長瀬駅中心を中心とする運行への要望の割合が約3割を占めており、自宅から鉄道間への移動補助としての利用が想定されていることが考えられる。

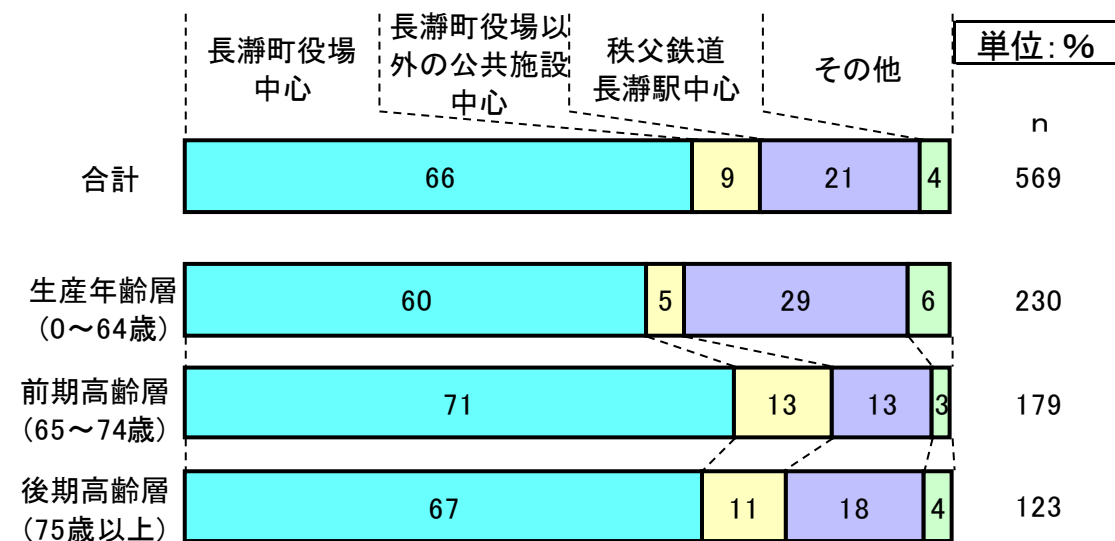


図 2.5.7-1 公共交通における交通の中心

2. 5. 8 観光向け公共交通の理想的な運行ルートについて

長瀬住民の想定する観光向け公共交通の理想的な運行ルートを図 2.5.8-1 に示す。全体的に長瀬町内の観光地を巡回するルートへの要望が約 8 割を占めていることがわかる。住民は観光者に対して主要な観光地のみならず、長瀬町全体を循環し観光してもらいたいという意向が高いことが考えられる。

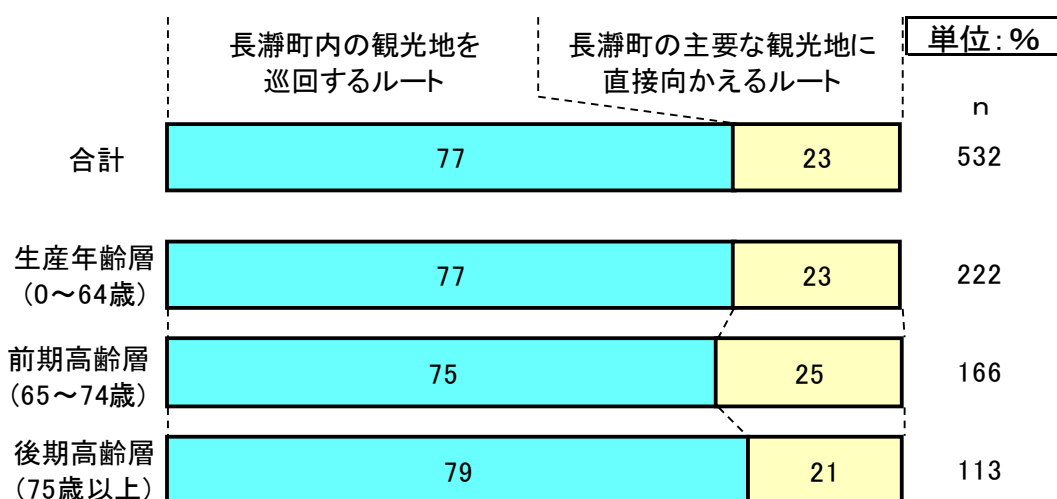


図 2.5.8-1 観光向け公共交通の理想的な運行ルート

2. 5. 9 住民の望む公共交通の運行ルートについて

住民が望む公共交通の運行ルートを図 2.5.9-1 に示す。全体的に買い物の利便性が高いルートへの要望が約 5 割を占めていることがわかる。また、年齢の増加に伴って、買い物の利便性が高いルート・医療福祉の利便性が高いルートを望む回答者の割合が増加していくことから、移動利便性の低下によって移動目的が限定されていることが考えられる。

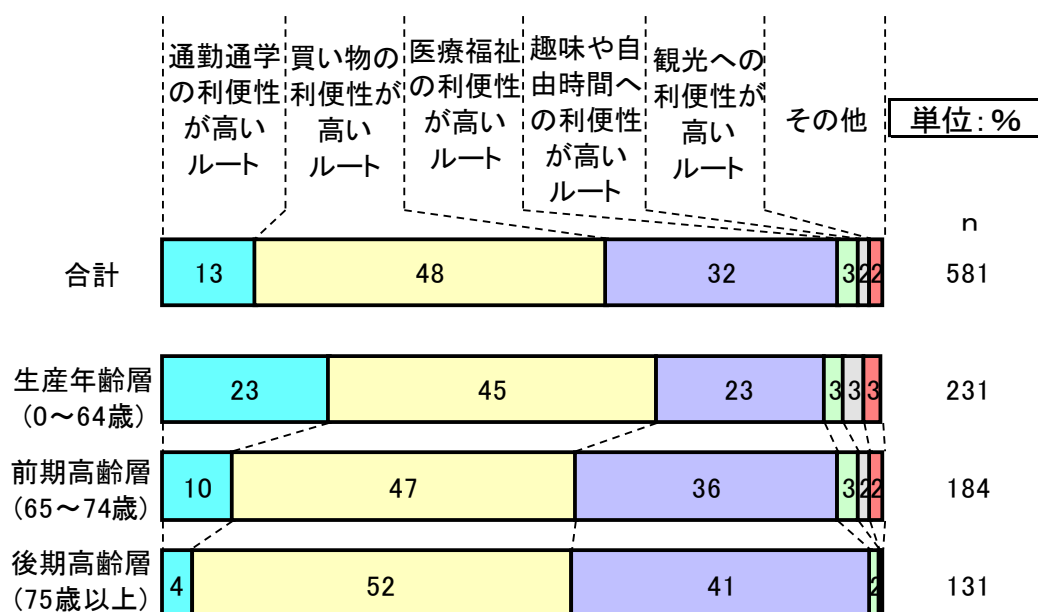


図 2.5.9-1 住民の望む公共交通の運行ルート

2. 5. 10 住民の望む公共交通の運行形態について

住民の望む公共交通の運行形態を図 2.5.10-1 に示す。どの年齢層においても、高齢者の生活をより快適にする交通手段への要望が約 4 割、次いで通勤・通学に役立つ交通手段への要望が約 3 割を占めていることがわかる。どの年齢層においても、今後、高齢化が進行した場合の移動手段を危惧していることが考えられる。

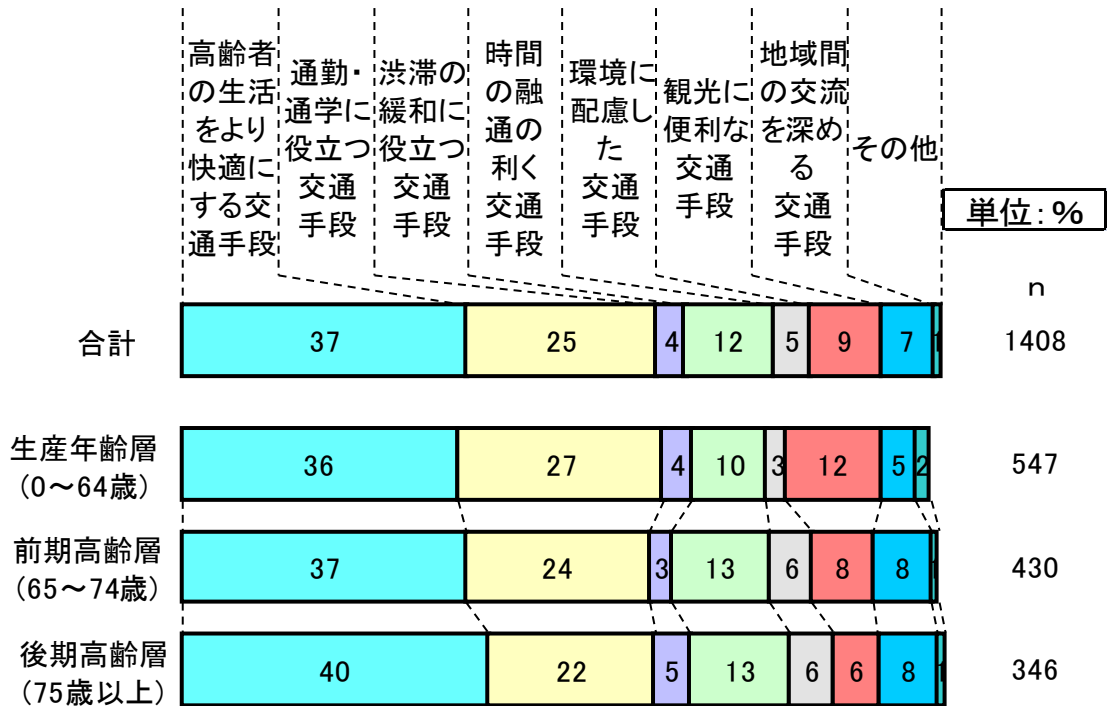


図 2.5.10-1 住民の望む公共交通の運行形態

2. 6 居住地域別の公共交通の要望

2. 6. 1 公共交通の利用意向

居住地域別の公共交通の利用意向を図 2.6.1-1 に示す。全体的に、利用する回答者が約 7 割を占めており、公共交通の需要が高いことが考えられる。

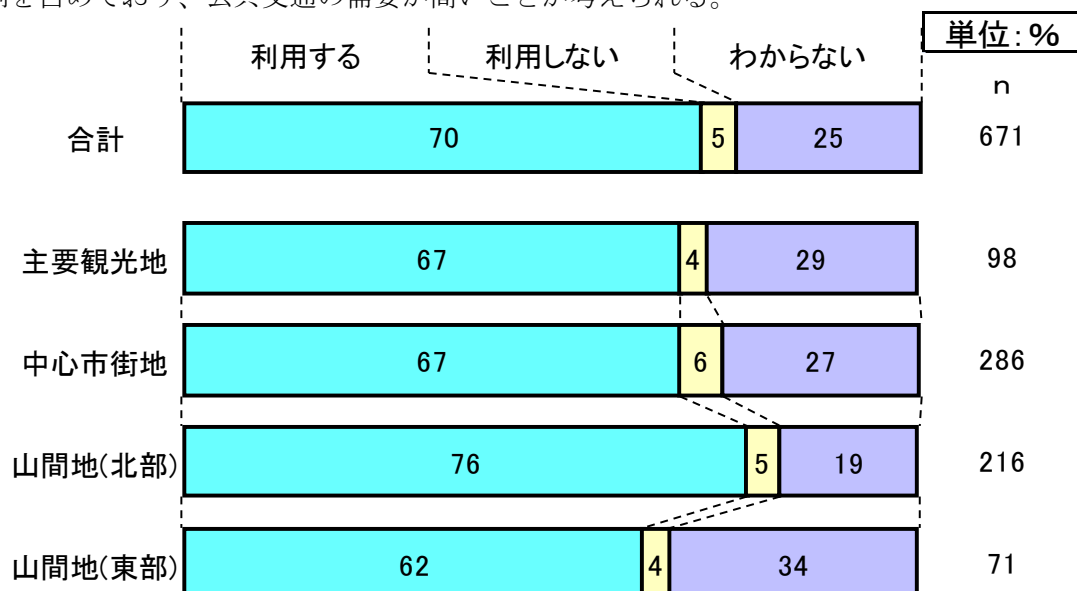


図 2.6.1-1 公共交通の利用意向

2. 6. 2 税金投入の可否

居住地域別の税金投入の可否を図 2.6.2-1 に示す。全体的には公共交通への税金投入を容認している傾向がわかる。いっぽうで、中心市街地では他の地域に加え税金投入に関して慎重であると考えられる。

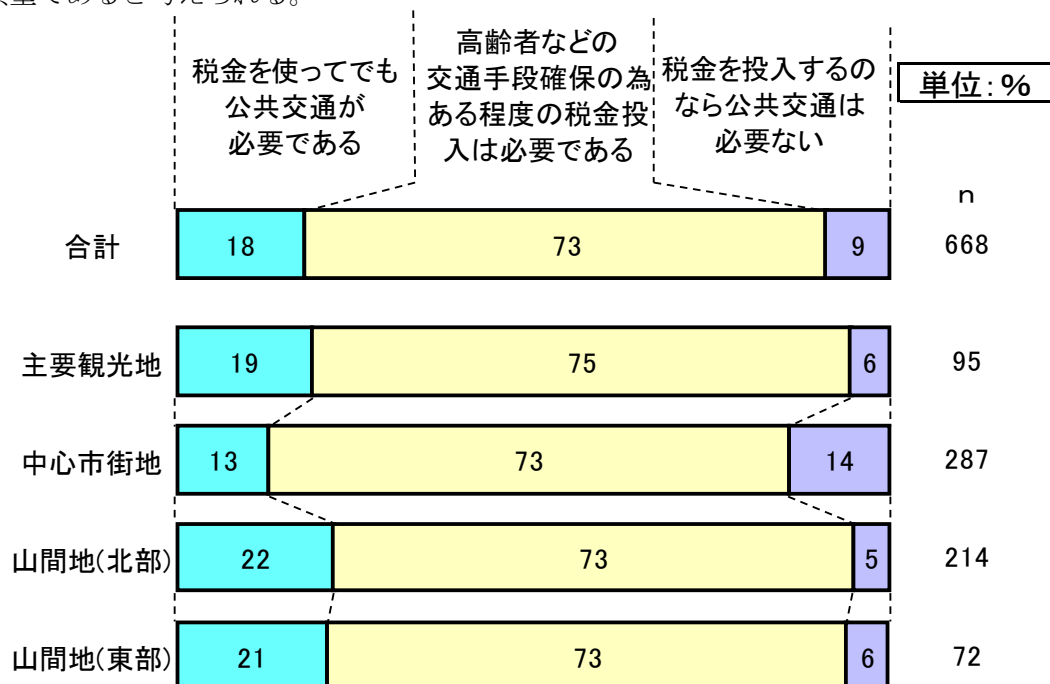


図 2.6.2-1 税金投入の可否

2. 6. 3 公共交通への要望

居住地域別の公共交通への要望を図 2.6.3-1 に示す。全体的に、他の市町村にもいける運行への要望が約3割を占めていることがわかる。また、山間地(東部)においては、他地域に比較して町内での運行の在り方を重視している傾向がわかる。

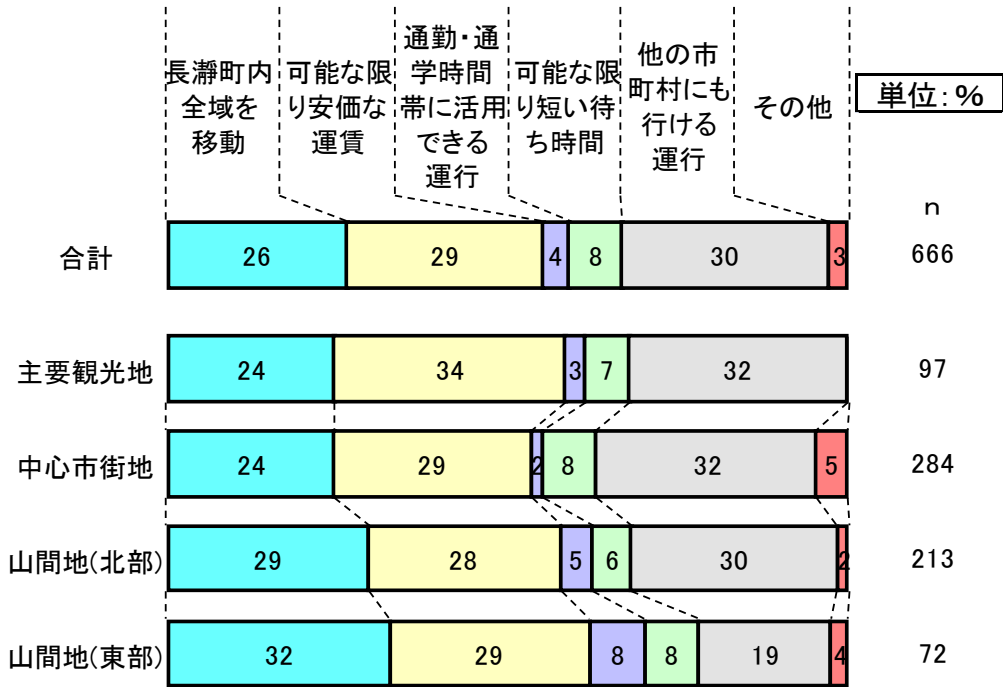


図 2.6.3-1 公共交通への要望

2. 6. 4 公共交通の対象について

居住地別の公共交通の対象を図 2.6.4-1 に示す。どの地域においても長瀬住民を対象とした運行と長瀬住民と長瀬町観光者の双方を対象とした運行が同程度の割合で求められていることがわかる。

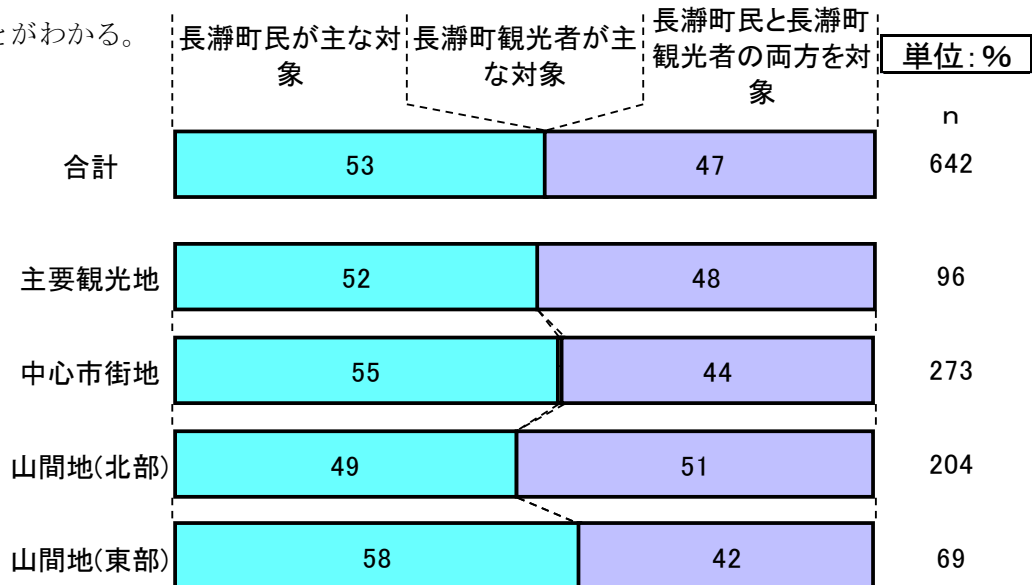


図 2.6.4-1 公共交通の対象

2. 6. 5 公共交通の目的地と移動時間の関係

居住地域別の公共交通における目的地と移動時間の関係を図 2.6.5-1 に示す。どの地域においても、移動時間はほどほどになるべく目的地の近くで停車する運行への要望が約 5 割と高い割合を占めていることがわかる。

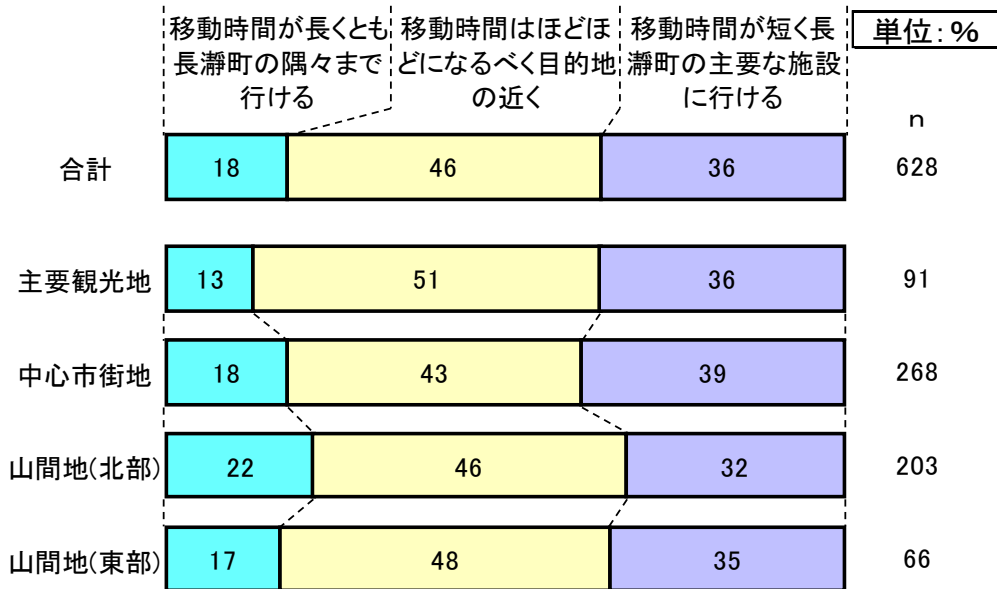


図 2.6.5-1 公共交通における目的地と移動時間の関係

2. 6. 6 公共交通の運行範囲について

公共交通を複数車両で運行させる場合の各車両の運行範囲を図 2.6.6-1 に示す。全体的に、東西で分割した運行への要望が約 4 割を占めているが、山間地(東部)では南北で分割させた運行への要望が約 5 割と他地域より高い割合を占めていることがわかる。

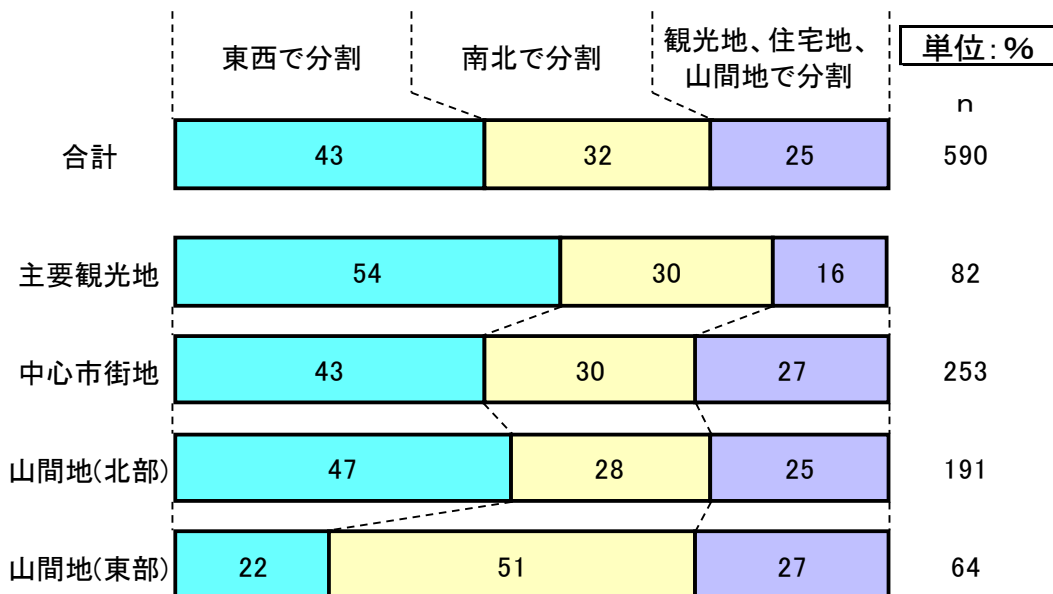


図 2.6.6-1 公共交通の運行範囲

2. 6. 7 公共交通における交通の中心について

居住地域別の公共交通の交通の中心を図 2.6.7-1 に示す。全体的に長瀬町役場中心の運行への要望が約7割を占めており、長瀬町役場が町内において移動の基点となっていることがわかる。また、主要観光地では他地域に比べ、秩父鉄道長瀬駅を中心とした運行への要望の割合が約6割を占めており、この地域では秩父鉄道長瀬駅が交通の基点となっていることがわかる。

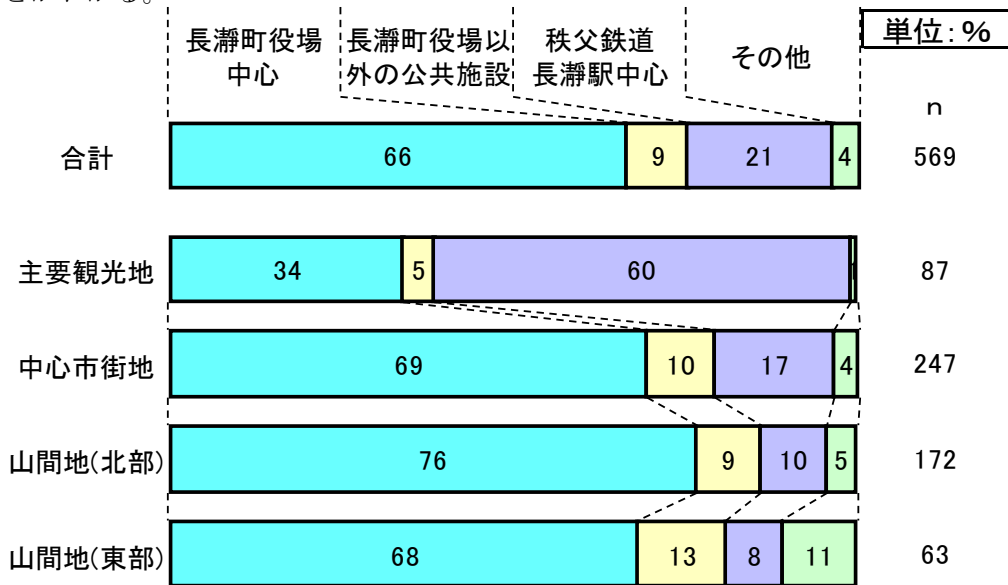


図 2.6.7-1 公共交通の交通の中心

2. 6. 8 観光向け公共交通の理想的な運行ルートについて

居住地域別の住民の考える観光向け公共交通の理想的な運行ルートを図 2.6.8-1 に示す。どの地域においても、長瀬町内の観光地を巡回するルートを望む回答者が7割以上となっていることがわかる。

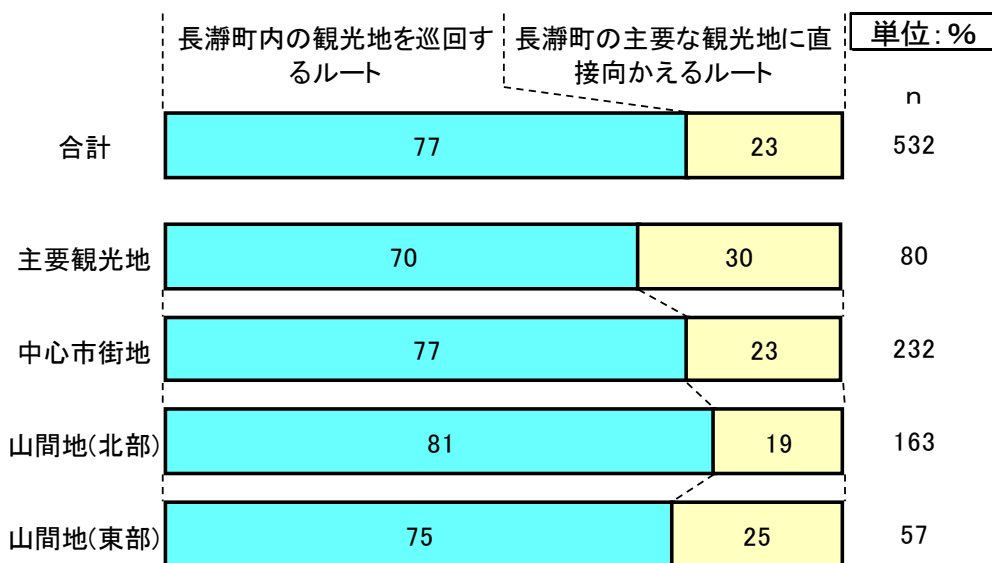


図 2.6.8-1 観光向け公共交通の理想的な運行ルート

2. 6. 9 住民の望む公共交通の運行ルートについて

居住地域別の住民の望む公共交通の運行ルートを図 2.6.9-1 に示す。山間地(東部)では他地域に比べ、通勤通学の利便性が高いルートが望まれている傾向がわかる。

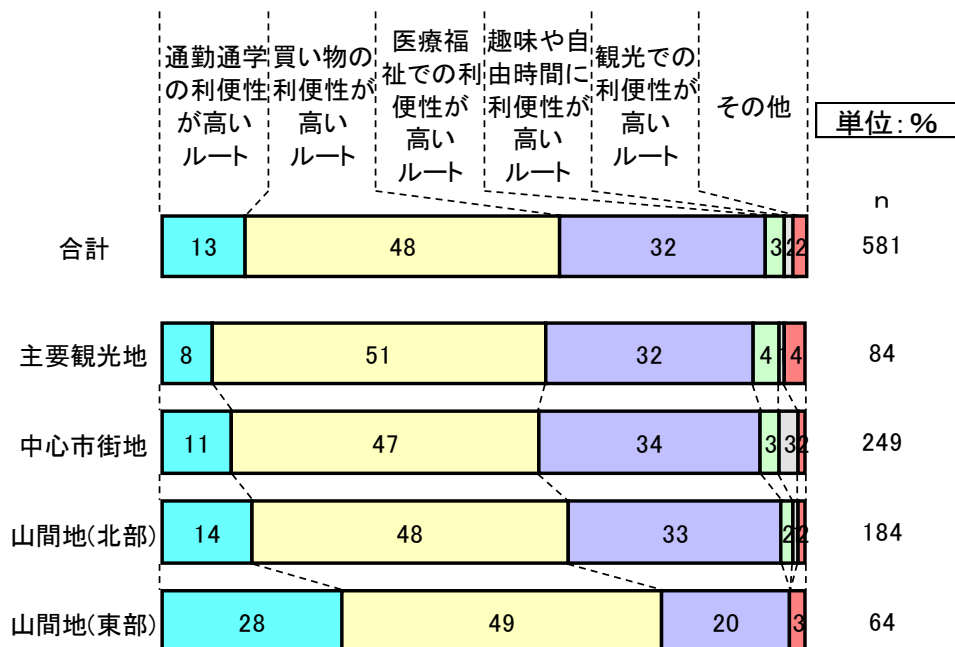


図 2.6.9-1 居住地域別の住民の望む運行ルート

2. 6. 10 住民の望む公共交通の運行形態について

居住地域別の住民の望む公共交通の運行形態を図 2.6.10-1 に示す。どの地域においても高齢者の生活に快適にする交通手段、通勤通学に役立つ交通手段、交通渋滞の緩和に役立つ交通手段、時間の融通が利く交通手段、環境に配慮した交通手段、観光に便利な交通手段、地域間の交流を深める交通手段が望まれていることがわかる。

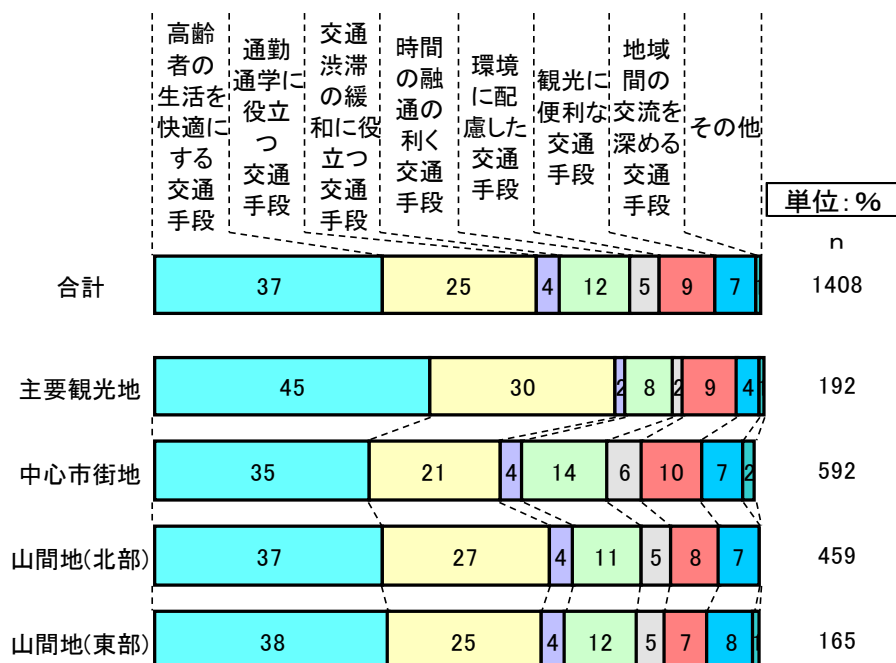


図 2.6.10-1 居住地域別の住民の望む運行形態

3. 調査より得られた知見

今回調査した結果より得られた知見を以下に示す。

①自動車の保有および運転者について

回答者の大多数が自家用車を保有していることがわかった。また、自動車保有率に比例して大多数の回答者が自ら運転を行っていることがわかった。

②将来運転できなくなった場合の意向について

回答者の半数以上は運転免許証の返納を考慮しておらず、また、運転ができなくなった場合の移動手段は、家族に送迎してもらう・鉄道を利用するが高い割合を占めている。しかしながら、今後更なる高齢化の進行によって送迎が行える家族が減少し、交通弱者が増加することが考えられる。

③公共交通の利用意向について

回答者の約7割が公共交通を利用すると回答しており高い利用率が見込まれる。また、年齢層別にみると加齢に伴い、利用意向も高くなっていることから、今後の更なる高齢化によって、公共交通の必要性が高くなっていくことが考えられる。

④公共交通への税金投入について

回答者の約9割が公共交通への税金投入を容認していることがわかる。また、地域別にみると、中心市街地では他地域に比べ税金投入について慎重であることが考えられる。

⑤公共交通への要望について

回答者の約3割が「運行範囲」と「利用賃金」に対する要望が集中していることがわかった。また、どの層においても通勤通学に関する要望が少ないことから、就労者および就学者の割合が少ないため、優先度が低くなっていることが考えられる。

⑥公共交通の目的地と移動時間の関係について

回答者の約5割が、移動時間はほどほどになるべく目的地の近くへの運行を希望していることが伺え、運行範囲の充実と比べ、移動時間の短縮化が望まれていると考えられる。

⑦公共交通の運行範囲について

公共交通を2台以上の車両で運行すると各車両の運行範囲では約4割の回答者が、東西で分割を望んでいることがわかった。地域別にみると、山間地(東部)では他地域に比べ、南北で分割が約5割と高い割合を占めていることがわかった。運行範囲においては河川の影響が少ないことが考えられる。

⑧公共交通の理想的な運行ルートについて

長瀬町住民が主な対象と長瀬町住民と観光者の両方を対象の比率が約5:5となっており、住民のみならず観光者の移動利便性の改善が求められていることが考えられる。年齢層別にみると、後期高齢層においては長瀬町住民が主な対象が約7割と高い割合を占めており、後期高齢層における公共交通の需要が高いことが考えられる。

⑨公共交通の交通の中心について

回答者の約7割が長瀬町役場を中心とした運行を望んでいることがわかった。また、地域別にみると、主要観光地では秩父鉄道長瀬駅中心」が約6割と高い割合を占めていることが伺え、この地域では自宅と秩父鉄道とをつなぐ交通手段としての利用を想定していると考えられる。

⑩観光向け公共交通の理想的な運行ルート

回答者の約8割が長瀬町内の観光地を巡回するルートを望んでいることがわかった。住民は観光者に対して、主要な観光地のみならず、町内全体を観光してもらいたいという意向が高いと考えられる。

⑪住民の望む公共交通の運行ルート

回答者の約5割が買い物の利便性が高いルートを希望していることがわかった。地域別にみると、山間地(東部)においては通勤通学の利便性が高いルートへの要望が高いことがわかった。この地域は他地域と河川によって分断されており、また周辺に学校等の教育施設がないことが原因となっていると考えられる。

⑫住民の望む公共交通の運行形態

全体的に高齢者に配慮した交通手段を望む割合が高いことがわかった。年齢や居住地域に限らず、住民は今後の高齢化の進行による移動手段の減少を危惧していることが考えられる。

4. 本章におけるまとめ

長瀬町全域において、主要な移動手段は自家用車となっており、今後更なる高齢化によって、多くの住民が移動手段を失ってしまう可能性が高いことが危惧される。そのような状況の中、今回の調査によって、多くの住民が公共交通を必要とし、高い利用意向があることが判明した。また、公共交通においては、買い物の利便性向上および高齢者に配慮した運行を求める回答が多く、これらの意向を汲み取った公共交通が必要であると考えられる。

第3章 ライフスタイルに着目した公共交通の需要調査

1. 本章における位置付け

本章では公共交通の最適な運行形態を探るため、従来の調査のように、現状での公共交通の評価や利用意向を把握し公共交通の運行形態について検討することに加え、住民のライフスタイルに重きを置き、公共交通の需要把握し、住民が求める公共交通の理想的な運行形態の模索、および供給するサービスレベルについて基礎的検討をする事が目的である。なお本分析では、四捨五入の関係上または回答者に対し回答数が複数の場合はパーセンテージの数値の合計が100%を前後する場合がある。

第1章

はじめに

第2章

コミュニティバス等に関する住民意識調査

第3章

ライフスタイルに着目した公共交通の需要調査

第4章

総括

2. 移動目的の分類

本研究では、住民のライフスタイルに着目した公共交通に関する意向把握を行う。ライフスタイルとは「何かしらの目的を持って移動する」状態を指す。本調査では長瀬町住民が行うと考えられる移動目的を、総務省統計局の社会基本調査(平成28年度)に基づき5つに分類した。分類した移動目的の一覧を表2-1に示す。

表 2-1 移動目的一覧

No.	移動目的	移動目的詳細
1	仕事	正社員として通勤
		非正規社員として通勤
		パート・アルバイトとして通勤
2	生活	生活必需品の買い物
		介護・看護を受ける/行う
		ボランティア活動を行う
		育児などその他家事を行う
3	学習	通学する
		塾等の自己学習
		学校行事としての課外授業
		習い事
4	健康	通院する
		入院する
		外食する
5	自由時間	家族・知人と交流する
		習い事・スポーツをする
		趣味としての買い物をする
		参拝・墓参りをする
		旅行をする
		趣味や娯楽を行う

3. アンケート調査の集計・分析

3.1 長瀬町住民の移動目的

長瀬町住民が行うと考えられる移動目的の割合を図 3.1-1 に示す。「生活」に関連した移動が最も多く、回答者の3割を占めていることがわかる。次いで「健康」と「自由時間」に関連した移動が2割以上を占めていることがわかる。したがって、高齢化の影響が長瀬町の住民のライフスタイルに大きく影響していることが考えられる。また、「学習」に関連した移動において極端に割合が少ない理由として、今回の調査の回答者の割合のうち、「学習」に関連した移動を行うと考えられる若年層の割合が極端に少ないことが考えられる。

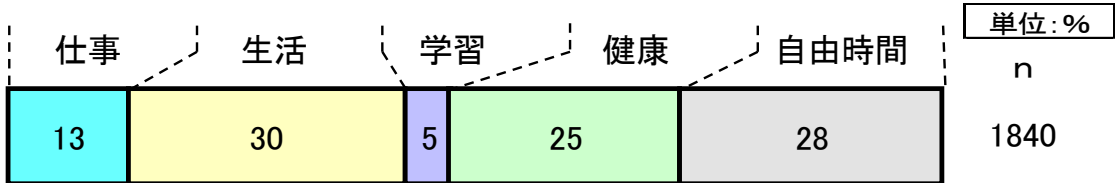


図 3.1-1 移動目的の割合

3.1.1 長瀬町住民の移動目的分野別詳細

長瀬町住民が行うと考えられる移動目的の詳細を図 3.1.1-1 に示す。「生活」に関連した移動においては、生活必需品の買い物を行う回答者が9割、次いで「健康」に関連した移動では、通院をする回答者が8割を、「自由時間」に関連した移動では家族・知人と交流する回答者が約4割を占めていることがわかる。公共交通において、より多くの利用率を確保するためには、長瀬町住民の中心となっているこれらの移動目的を軸に公共交通の提供を検討する必要があると考えられる。

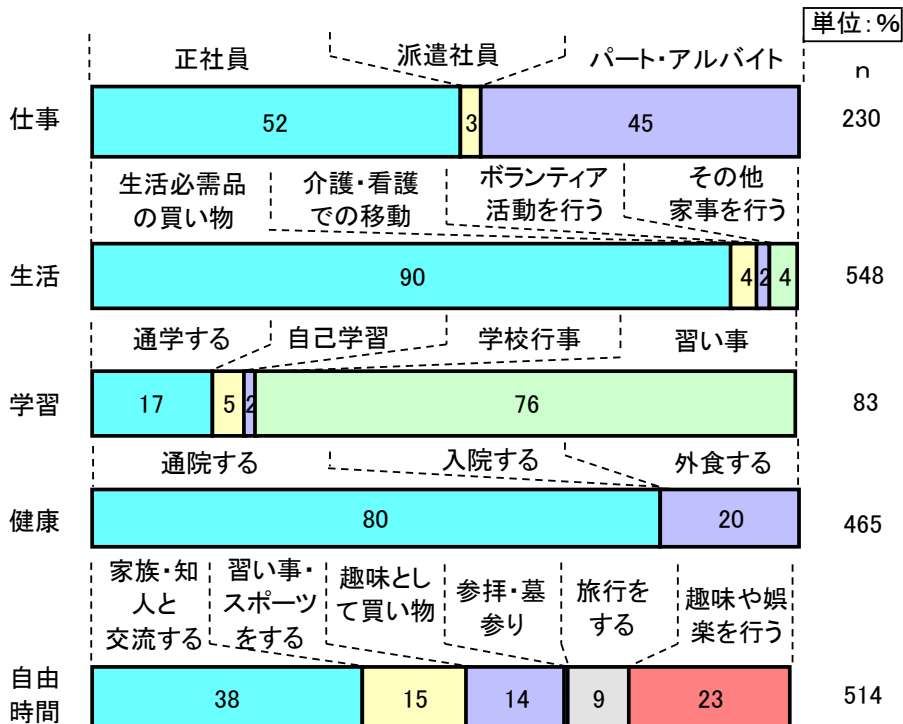


図 3.1.1-1 移動目的の詳細

3. 2 移動目的別の基礎属性

以降より移動目的に着目し分析を行う。本章では住民の地域別、年齢層別の移動特性を把握するために、移動目的別の基礎属性について分析を行う。

3. 2. 1 「仕事」に関連した移動における基礎属性

「仕事」に関連した移動における性別の割合を図 3.2.1-1 に示す。正社員および派遣社員としての移動では、男性が7割以上を占めていることがわかる。パート・アルバイトとしての移動では、女性が7割を占めていることがわかる。

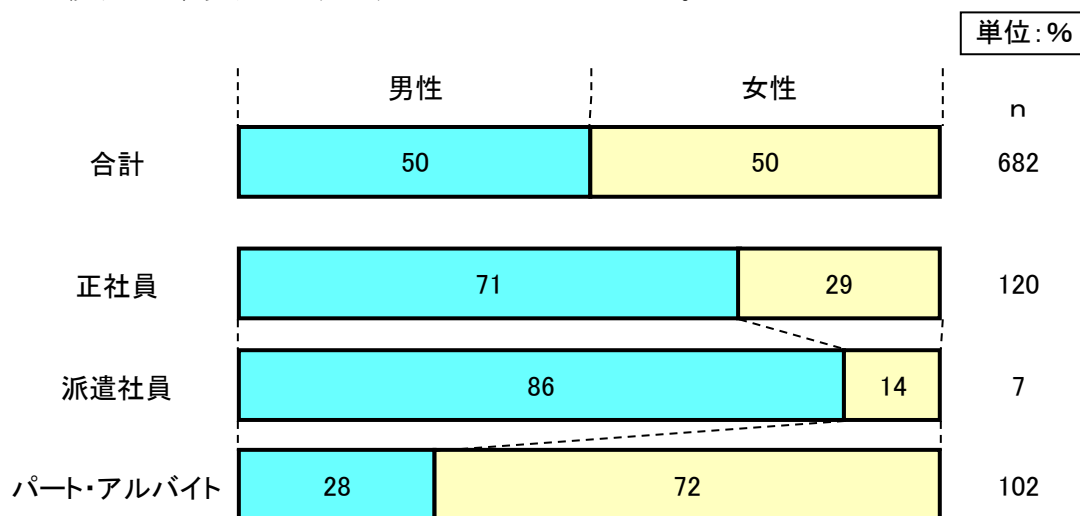


図 3.2.1-1 「仕事」に関連した移動における性別の割合

「仕事」に関連した移動における年齢層の割合を図 3.2.1-2 に示す。全体の割合と同様、若年層の割合が極端に低いことがわかる。また、全体的に生産年齢層が多いことがわかる。

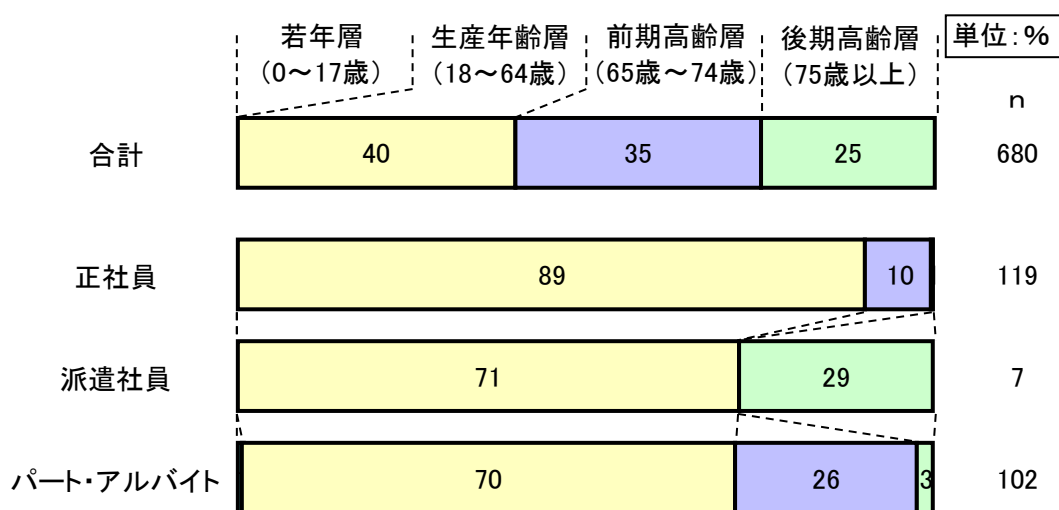


図 3.2.1-2 「仕事」に関連した移動における年齢層の割合

3. 2. 2 「生活」に関連した移動における基礎属性

「生活」に関連した移動における性別の割合を図 3.2.2-1 に示す。生活必需品の買い物としての移動では、男女比が約 5:5 であることがわかる。また、生活必需品の買い物での移動以外の目的では、女性の割合が約 7 割を占めていることがわかる。

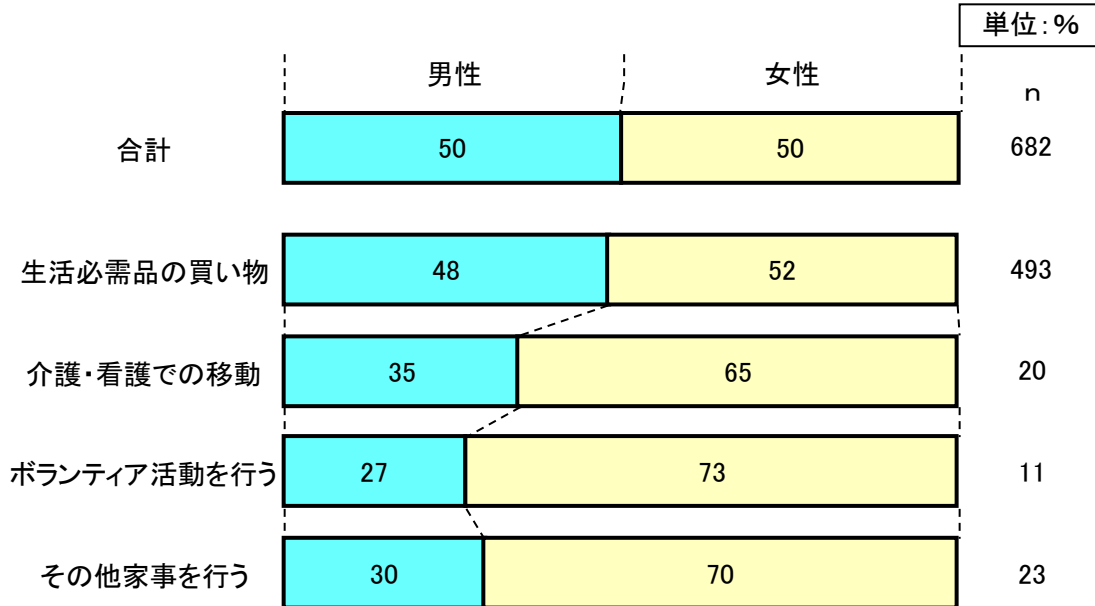


図 3.2.2-1 「生活」に関連した移動における性別の割合

「生活」に関連した移動における年齢層の割合を図 3.2.2-2 に示す。生活必需品の買い物での移動では、若年層以外の全ての年齢層が同程度の割合であることがわかる。

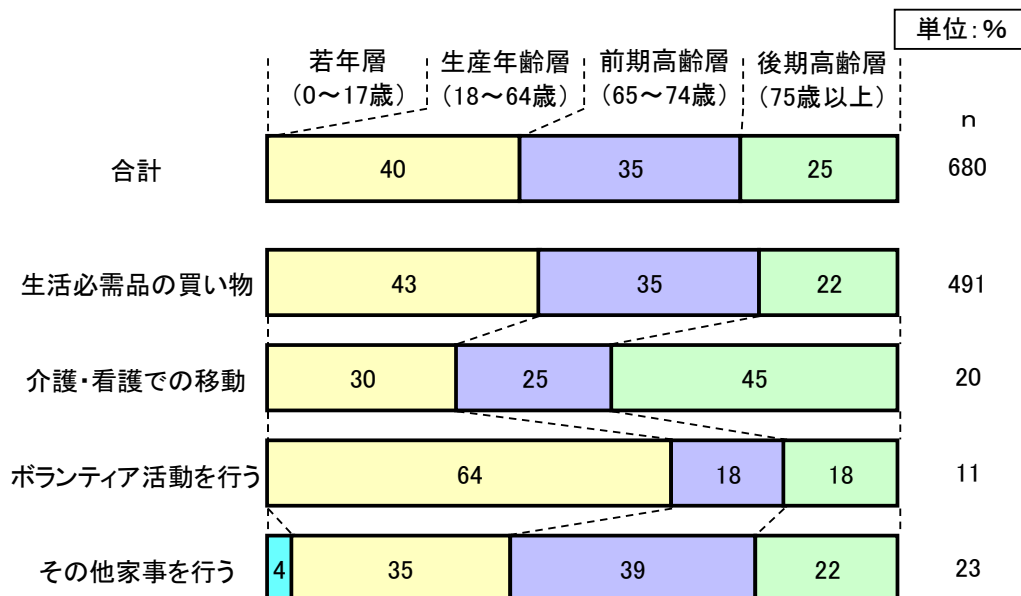


図 3.2.2-2 「生活」に関連した移動における年齢層の割合

3. 2. 3 「学習」に関連した移動における基礎属性

「学習」に関連した移動における性別の割合を図 3.2.3-1 に示す。通学する・習い事での移動では、女性の回答者が約 7 割と男性に比べ多いことがわかる。

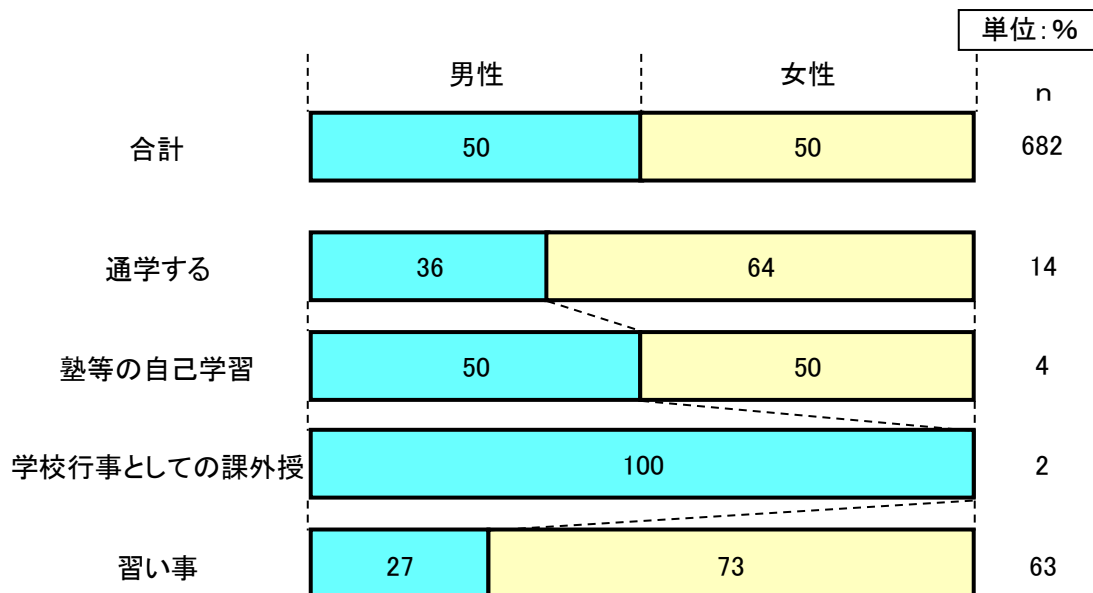


図 3.2.3-1 「学習」に関連した移動における性別の割合

「学習」に関連した移動における年齢層の割合を図 3.2.3-2 に示す。通学としての移動では、生産年齢層が多いことから、大学生や専門学生の割合が多いことがわかる。

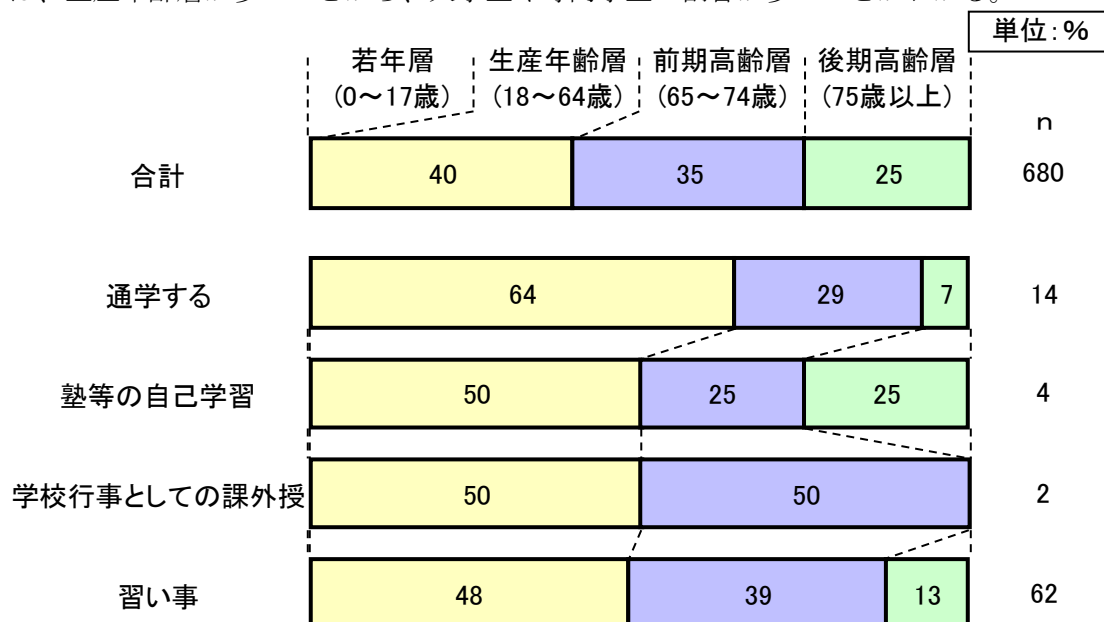


図 3.2.3-2 「学習」に関連した移動における年齢層の割合

3. 2. 4 「健康」に関連した移動における基礎属性

「健康」に関連した移動における性別の割合を図 3.2.4-1 に示す。「健康」に関する移動に関しては、どの項目においても男女比は約 5:5 であることがわかる。

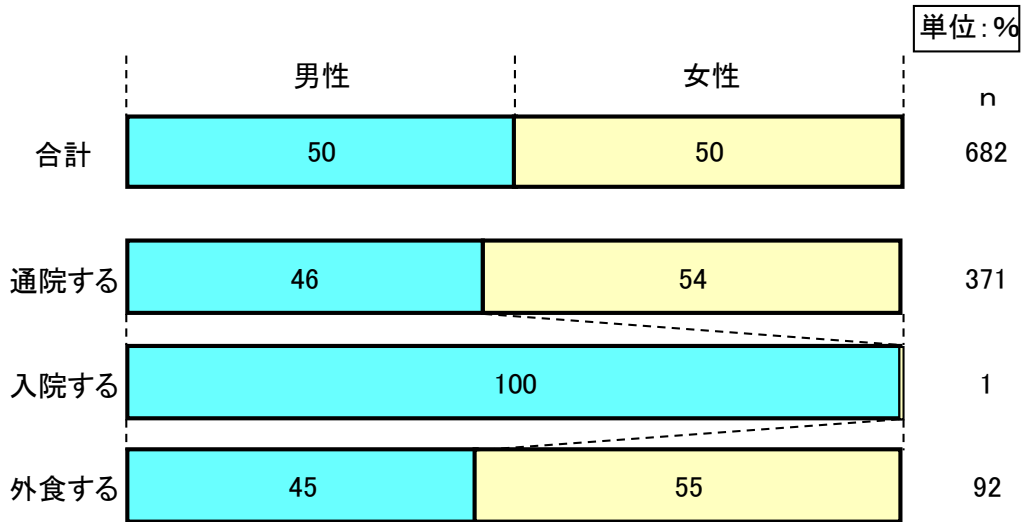


図 3.2.4-1 「健康」に関連した移動における性別の割合

「健康」に関連した移動における年齢層の割合を図 3.2.4-2 に示す。通院を目的とした移動では、約 7 割が高齢層であることがわかる。また、後期高齢層の「健康」に関する移動では通院での移動に大きく偏っていることがわかる。外食を目的とした移動では生産年齢層が約 7 割であることがわかる。生産年齢層では高齢層に比べ、移動手段が充実していることから、移動手段の充実によって、高齢層の外食を目的とした移動頻度の増加が見込まれると考えられる。

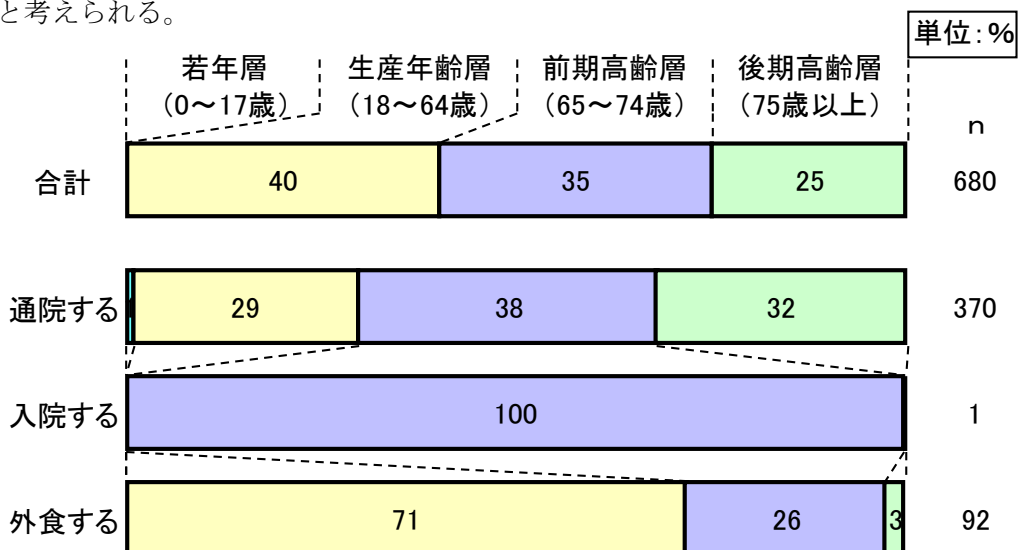


図 3.2.4-2 「健康」に関連した移動における年齢層の割合

3. 2. 5 「自由時間」に関連した移動における基礎属性

「自由時間」に関連した移動における性別の割合を図 3.2.5-1 に示す。家族・知人と交流を目的とした移動では、女性が約7割となり、男性と比較して多いことがわかる。また、趣味や娯楽での移動では、男性が約7割となり女性と比較して多いことがわかる。

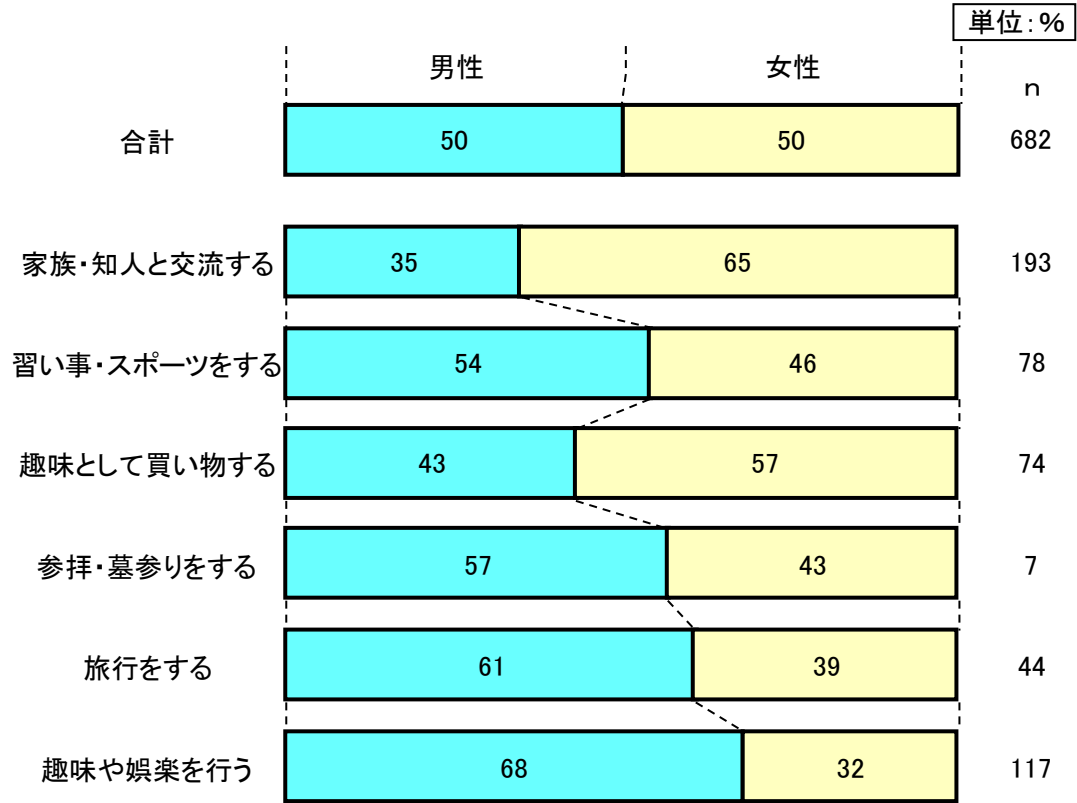


図 3.2.5-1 「自由時間」に関連した移動における性別の割合

「自由時間」に関連した移動における年齢層の割合を図 3.2.5-2 に示す。習い事・スポーツを目的とした移動では高齢層、特に前期高齢層の割合が多いことがわかる。

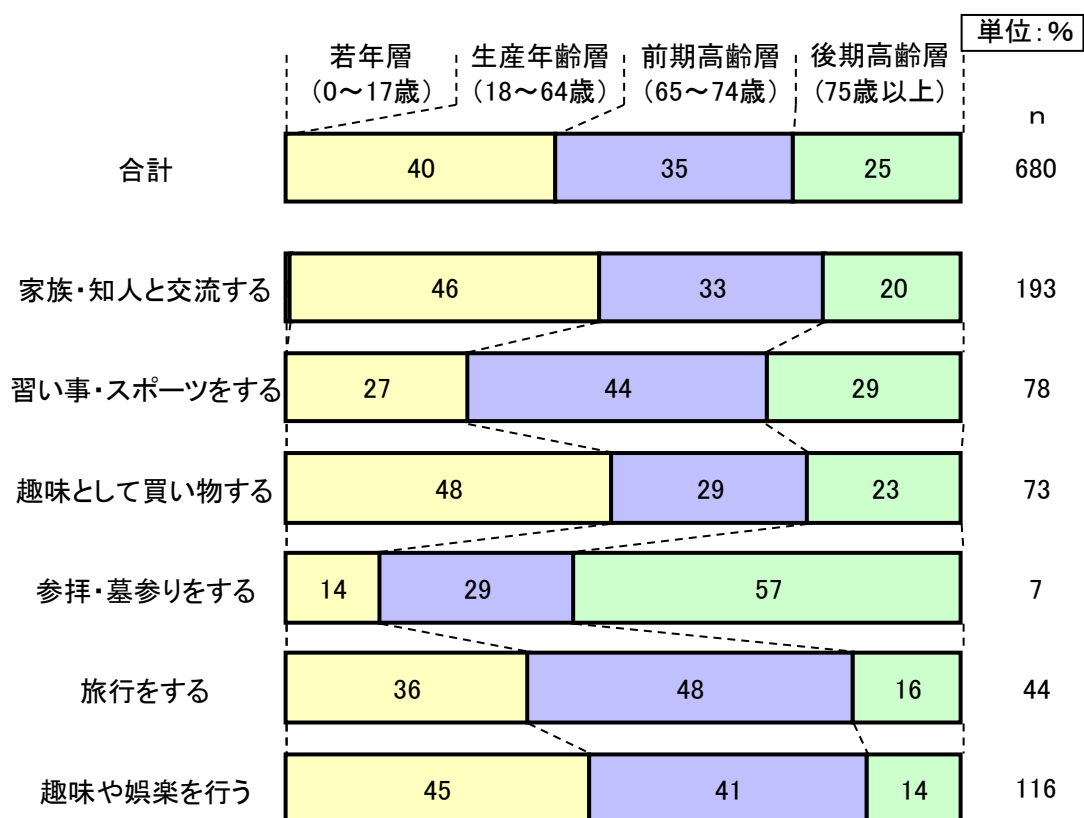


図 3.2.5-2 「自由時間」に関連した移動における年齢層の割合

3. 3 移動目的別の移動頻度

本章では移動目的別の移動頻度について分析を行なう。

3. 3. 1 「仕事」に関連した移動における移動頻度

「仕事」に関連した移動における移動頻度を図 3.3.1-1 に示す。全体の割合として週に数回の移動が多いことがわかる。正社員では、毎日の移動が約 5 割、平日のみの移動が約 3 割と高頻度の移動が行われていることがわかる。また、パート・アルバイトでは約 5 割が週に数回程の移動を行っていることがわかる。

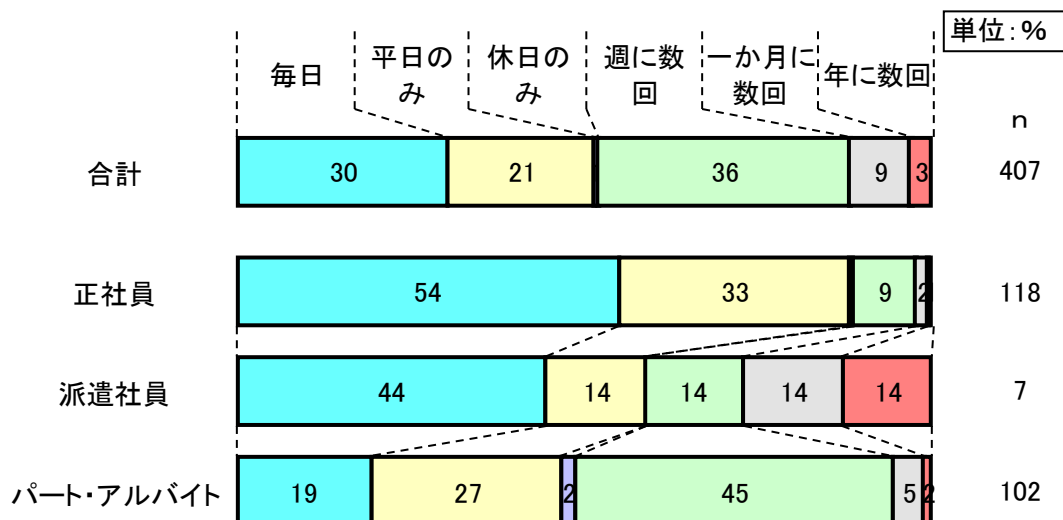


図 3.3.1-1 「仕事」に関連した移動における移動頻度

3. 3. 2 「生活」に関連した移動における移動頻度

「生活」に関連した移動における移動頻度を図 3.3.2-1 に示す。全体の割合として週に数回の移動が約 6 割と最も多いことがわかる。

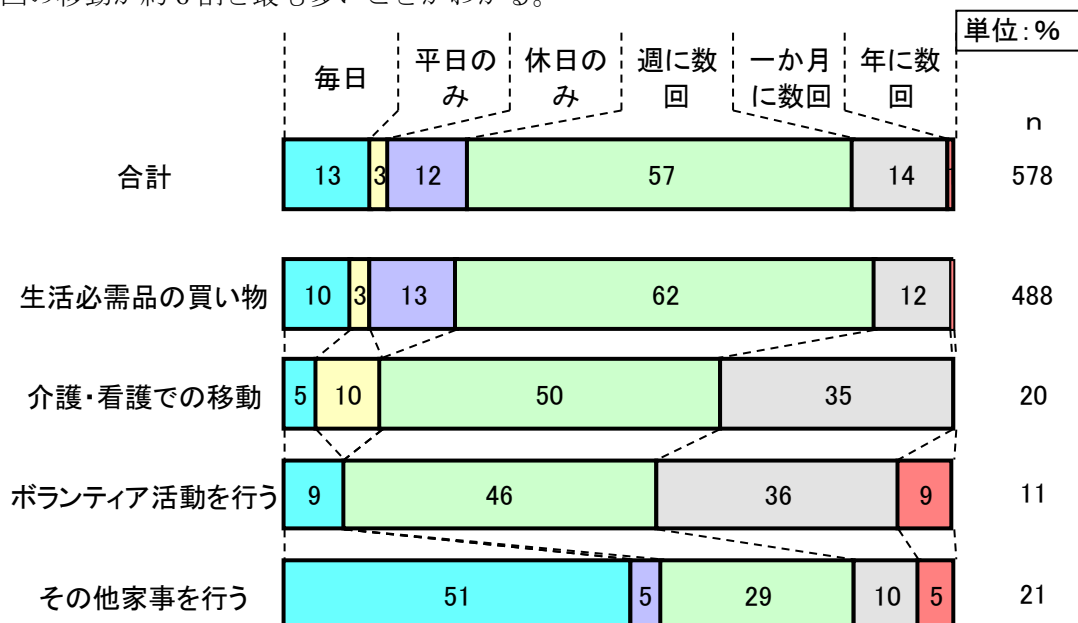


図 3.3.2-1 「生活」に関連した移動における移動頻度

3. 3. 3 「学習」に関連した移動における移動頻度

「学習」に関連した移動における移動頻度を図 3.3.3-1 に示す。全体的に月に数回の移動および、週に数回の移動の割合が多く、比較的低頻度の移動であることがわかる。高頻度の移動がみられる通学目的の割合が少ないことが原因であると考えられる。

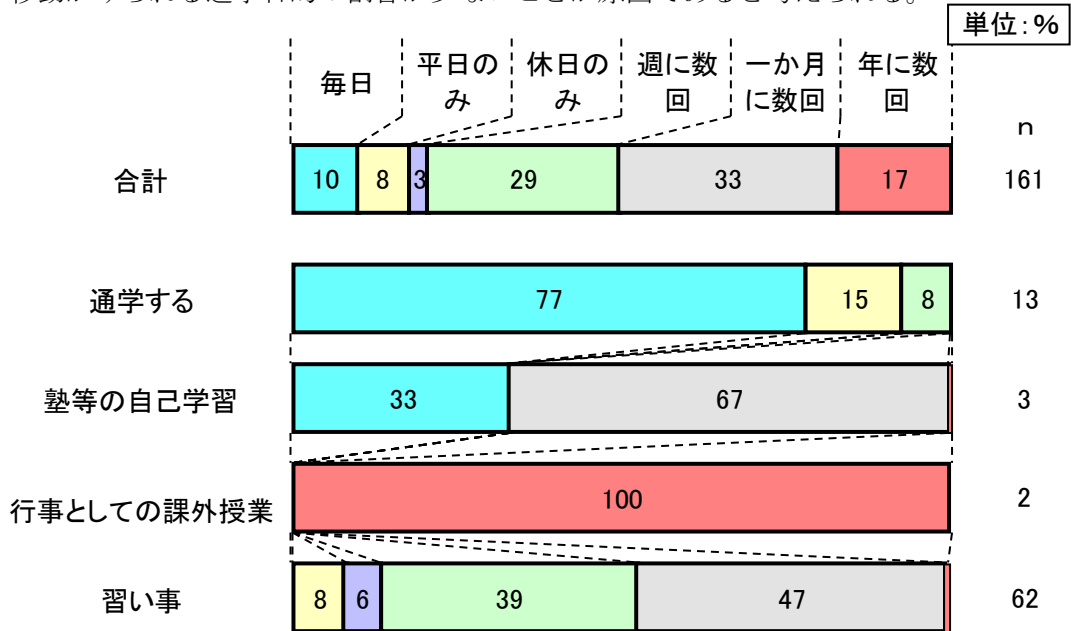


図 3.3.3-1 「学習」に関連した移動における移動頻度

3. 3. 4 「健康」に関連した移動における移動頻度

「健康」に関連した移動における移動頻度を図 3.3.4-1 に示す。全体の割合として月に数回の移動が多いことがわかる。「健康」に関連した移動では移動頻度が低いことから、需要に応じた公共交通の運行によって、住民の移動手段を補完できると考えられる。

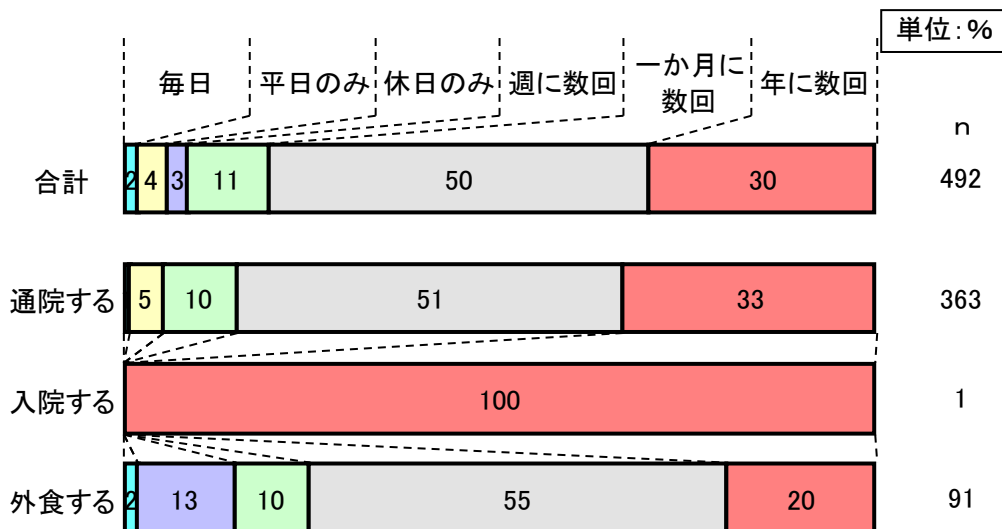


図 3.3.4-1 「生活」に関連した移動における移動頻度

3. 3. 5 「自由時間」に関連した移動における移動頻度

「自由時間」に関連した移動における移動頻度を図 3.3.5-1 に示す。全体的に月に数回の移動が約 4 割で最も多く、定期的な移動であることがわかる。また、「自由時間」に関連した移動では、習い事・スポーツを目的とした移動が高頻度で移動が行われており、最も頻度が少ない移動は旅行に関する移動であることがわかる。

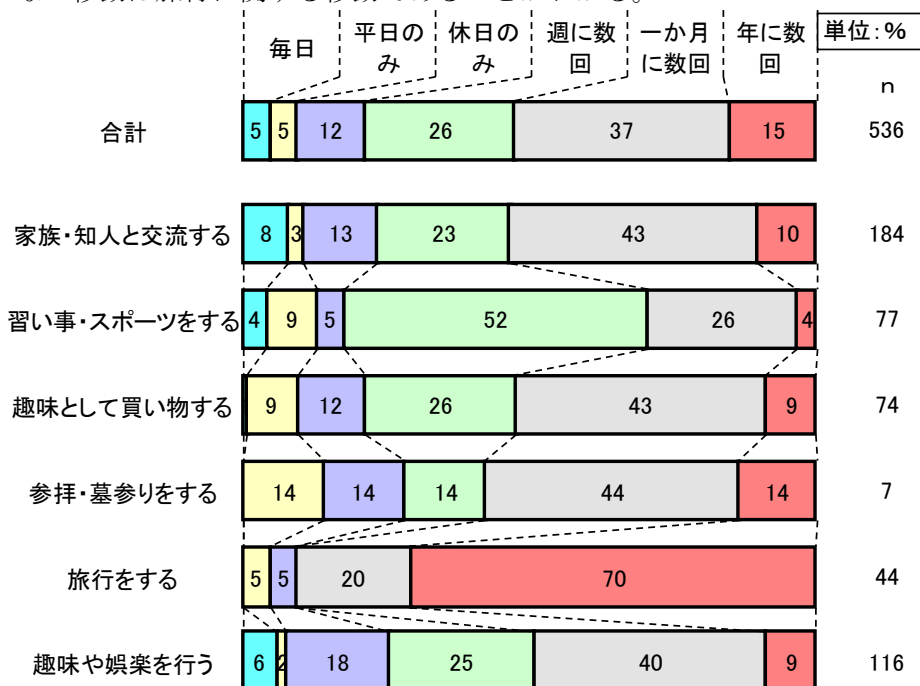


図 3.3.5-1 「自由時間」に関連した移動における移動頻度

3. 3. 6 移動目的別の移動頻度のまとめ

①「仕事」に関連した移動

“週に数回”という「仕事」において移動が低頻度であることから、就労者が少ないことが考えられる。

②「生活」に関連した移動

移動人数の多い“生活必需品の買い物”では“週に数回”の割合が多く、一度に買いだめを行っていることがわかる。

③「学習」に関連した移動

“通学する”は移動が高頻度であるが、移動人数が少ないことから回答者に学生が少ないことが考えられる。

④「健康」に関連した移動

“通院する”“外食する”では月に数回の移動が行われていることから、定期健診などの定期的な移動が主に行われていることが考えられる。

⑤「自由時間」に関連した移動

“家族・知人との交流”では月に数回の移動が主要であり、月の行事などによる外出が行われていることが考えられる。

3. 4 移動目的別の外出時間帯

本章では移動目的別の外出時間帯について分析を行う。

3. 4. 1 「仕事」に関連した移動における外出時間帯

「仕事」に関連した移動における外出時間帯を図 3.4.1-1 に示す。全体的に外出時間にばらつきがみられることがわかる。“正社員”では回答者の約8割が9時以前に外出しており、移動に規則性がみられることから、路線バスのような規則的な運行形態によって、住民の移動補助につながると考えられる。

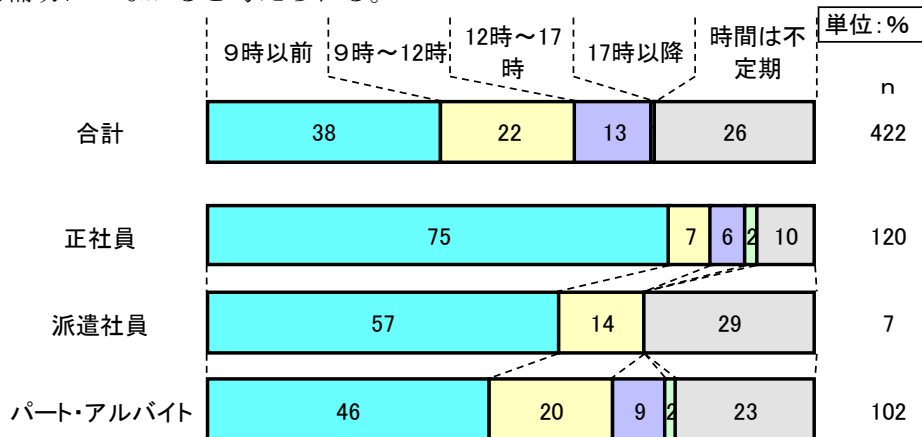


図 3.4.1-1 「仕事」に関連した移動における外出時間

3. 4. 2 「生活」に関連した移動における外出時間帯

「生活」に関連した移動における外出時間帯を図 3.4.2-1 に示す。全体的に9時以降の移動が多く、通勤・通学時間帯をさけた時間帯に移動していると考えられる。また、どの項目も外出時間が安定していないことがわかる。“生活必需品の買い物”“その他家事を行う”においては時間不規則が約4割を占めていることから、これらの「生活」に関連した移動は仕事や学校と異なり時間的制限が少ないため、優先度が低く、時間帯にばらつきが生じると考えられる。

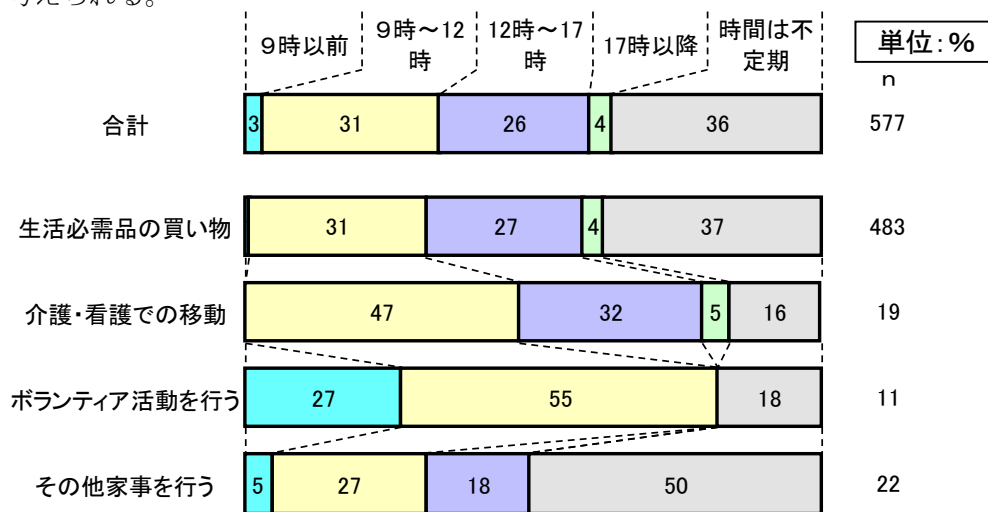


図 3.4.2-1 「生活」に関連した移動における外出時間

3. 4. 3 「学習」に関連した移動における外出時間帯

「学習」に関連した移動における外出時間帯を図 3.4.3-1 に示す。通学を目的とした移動では、回答者の約 8 割が 9 時以前の移動を行っており、安定していることがわかる。いっぽう、習い事を目的とした移動では、時間不特定の割合は少ないものの、時間帯にばらつきがみられ、安定していないことがわかる。習い事等の内容によって、開始時間が異なることが原因であると考えられる。

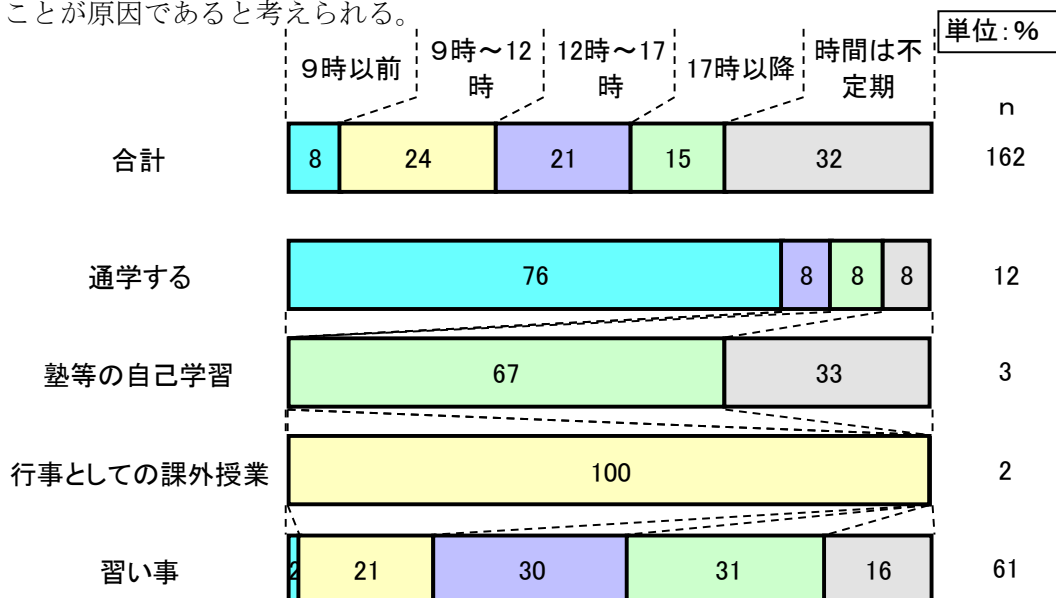


図 3.4.3-1 「生活」に関連した移動における外出時間

3. 4. 4 「健康」に関連した移動における外出時間帯

「健康」に関連した移動における外出時間帯を図 3.4.4-1 に示す。通院での移動では 9 時~12 時といった午前中での移動が約 6 割と最も多いことがわかる。長瀬町の住民は午前中の診療に間に合う時間に外出していることが原因であると考えられる。外食するを目的とした移動では、時間不特定の割合が多く、外出したついでの外食といった二次的な目的であることが原因であると考えられる。

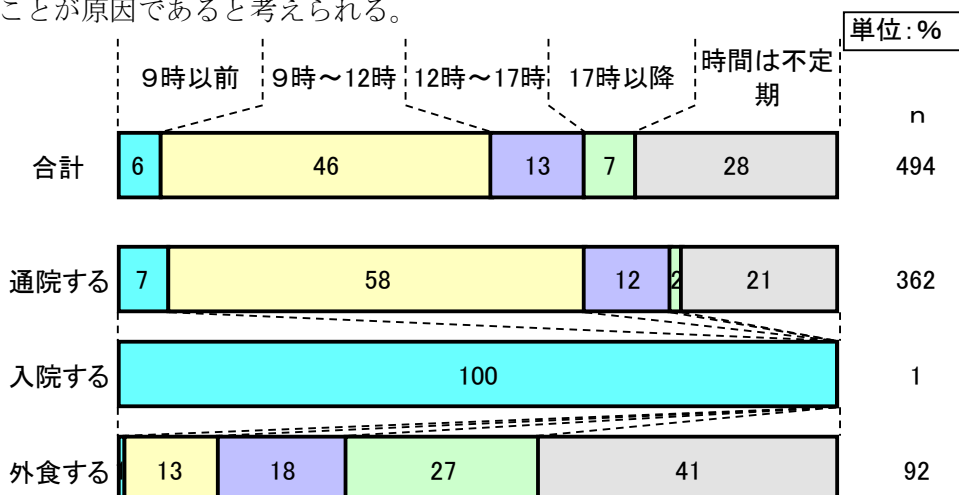


図 3.4.4-1 「健康」に関連した移動における外出時間

3. 4. 5 「自由時間」に関連した移動における外出時間帯

「自由時間」に関連した移動における外出時間帯を図 3.4.5-1 に示す。どの項目においても時間不規則の割合が多く、外出時間帯にばらつきがあり安定していないことがわかる。「自由時間」という性質上、空き時間や別目的のために外出したついでといった二次的な移動であることが原因であると考えられる。

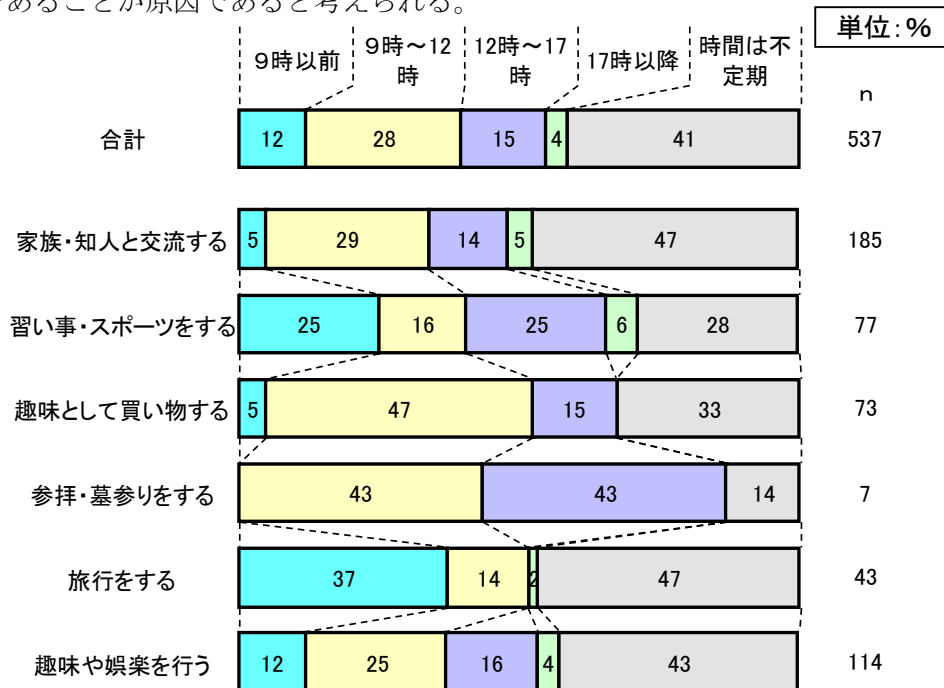


図 3.4.5-1 「自由時間」に関連した移動における外出時間帯

3. 4. 6 移動目的別の外出時間帯のまとめ

①「仕事」に関連した移動

9 時以前に移動が集中していることから、定時での出勤を行う回答者が多いと考えられる。パート・アルバイトでの移動においても午前中の出勤が主流であることがわかる。

②「生活」に関連した移動

外出時間が安定しておらず、変則的な移動需要が生じることが考えられる。

③「学習」に関連した移動

通学を目的とした移動では、9 時以前の外出に集中し、朝の交通が集中する時間帯での移動需要があると考えられる。また、習い事での移動では、午後の時間帯に集中していることから、午後に移動需要があることが考えられる。

④「健康」に関連した移動

通院を目的とした移動では、病院が営業を開始する 9 時～12 時までの午前の診療に間に合う移動に需要があると考えられる。

⑤「自由時間」に関連した移動

移動時間帯にばらつきがあり、安定していないことがわかる。変則的な移動に対応できる運行に需要があると考えられる。

3. 5 移動目的別の帰宅時間帯

3. 5. 1 「仕事」に関連した移動における帰宅時間帯

「仕事」に関連した移動における帰宅時間帯を図 3.5.1-1 に示す。正社員での移動では約 8 割が 17 時以降に帰宅しており、時間帯が安定していることがわかる。派遣社員やパート・アルバイトでの移動では、帰宅時間帯にばらつきがみられ安定していないことがわかる。これらの移動は勤務時間帯が日によって変化することが原因であると考えられる。

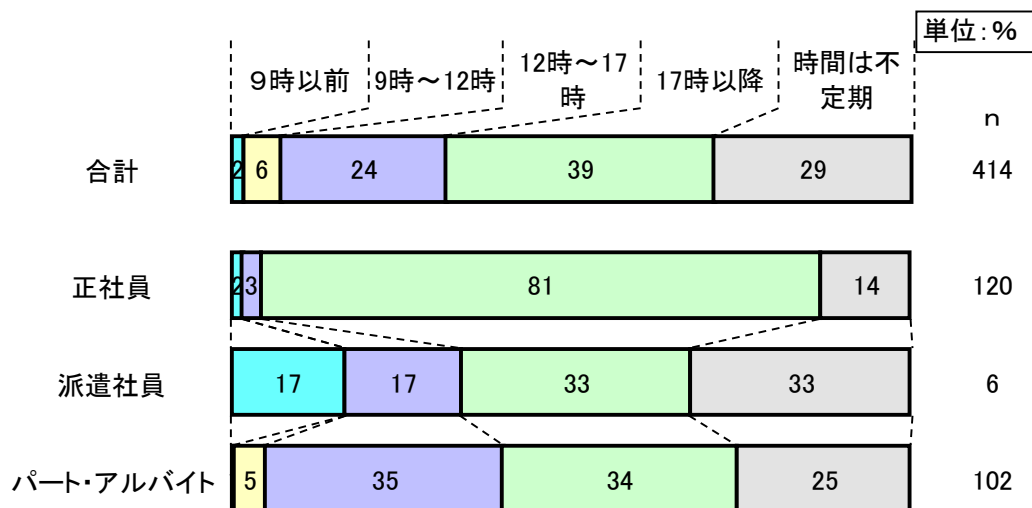


図 3.5.1-1 「仕事」に関連した移動における帰宅時間帯

3. 5. 2 「生活」に関連した移動における帰宅時間帯

「生活」に関連した移動における帰宅時間帯を図 3.5.2-1 に示す。全体的に午後の移動が多くみられ、時間不特定の割合が多いことがわかる。生活必需品の買い物等の「生活」に関する移動では外出時間に比べ安定していることがわかる。

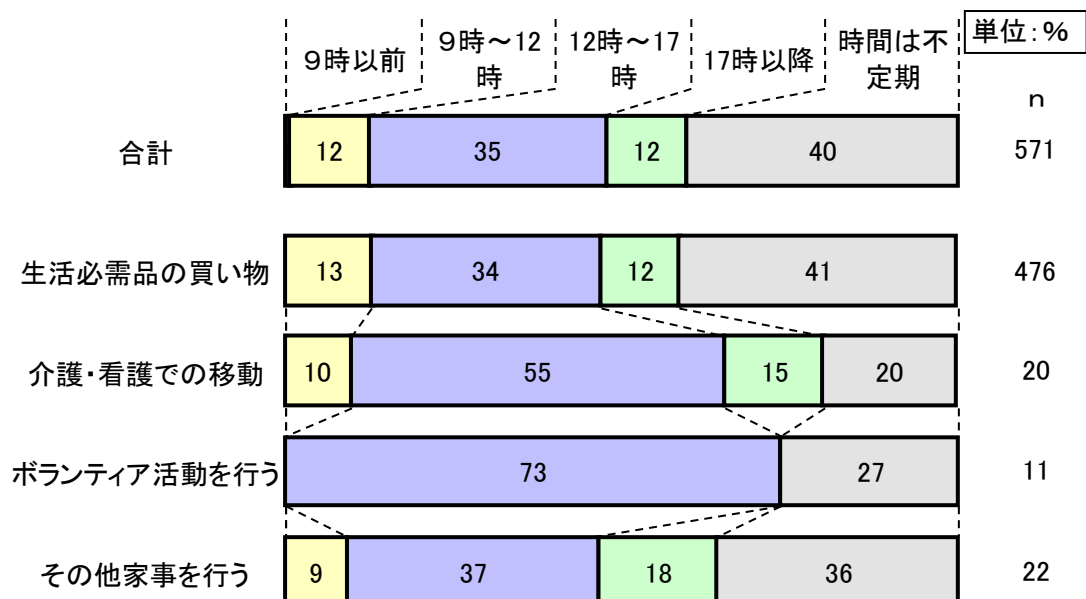


図 3.5.2-1 「生活」に関連した移動における帰宅時間帯

3. 5. 3 「学習」に関連した移動における帰宅時間帯

「学習」に関連した移動における帰宅時間帯を図 3.5.3-1 に示す。全体的に時間帯にばらつきがあり、安定していないことがわかる。習い事の移動に着目すると、17 時以降の割合が最も多く約 4 割を占めていることがわかる。

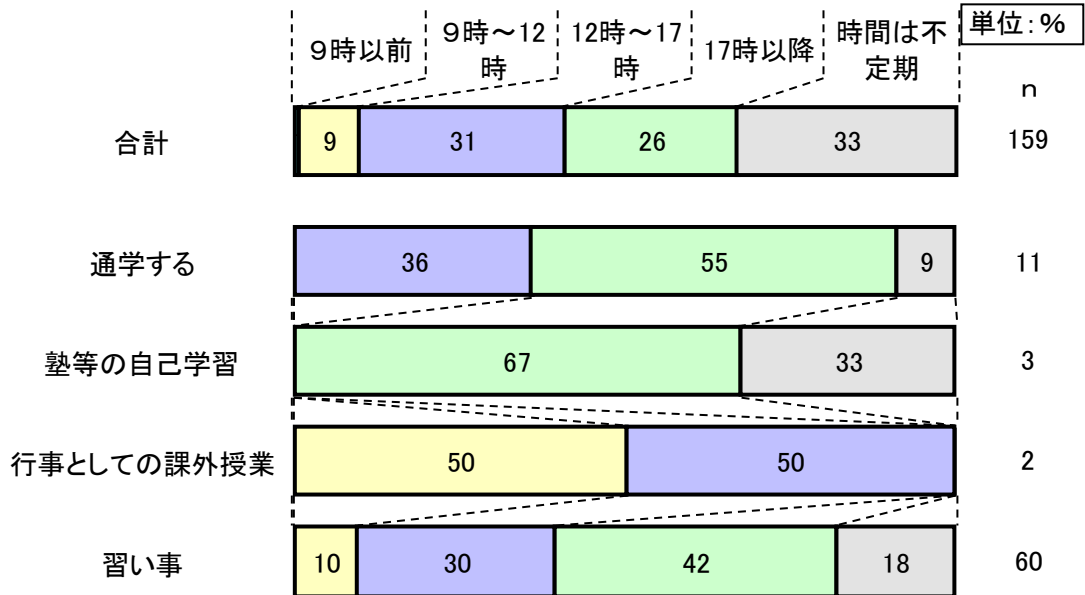


図 3.5.3-1 「学習」に関連した移動における帰宅時間帯

3. 5. 4 「健康」に関連した移動における帰宅時間帯

「健康」に関連した移動における帰宅時間帯を図 3.5.4-1 に示す。通院を目的とした移動に着目すると約 4 割が 9 時~12 時の午前中に帰宅していることがわかる。住民は午前の診療に合わせて移動を行っていることが考えられる。外食を目的とした移動では、午後以降の帰宅が顕著であり時間不定期の割合が多いことから、夕食としての外食が多く、食事の時間によって帰宅時間が不定期になっていることが考えられる。

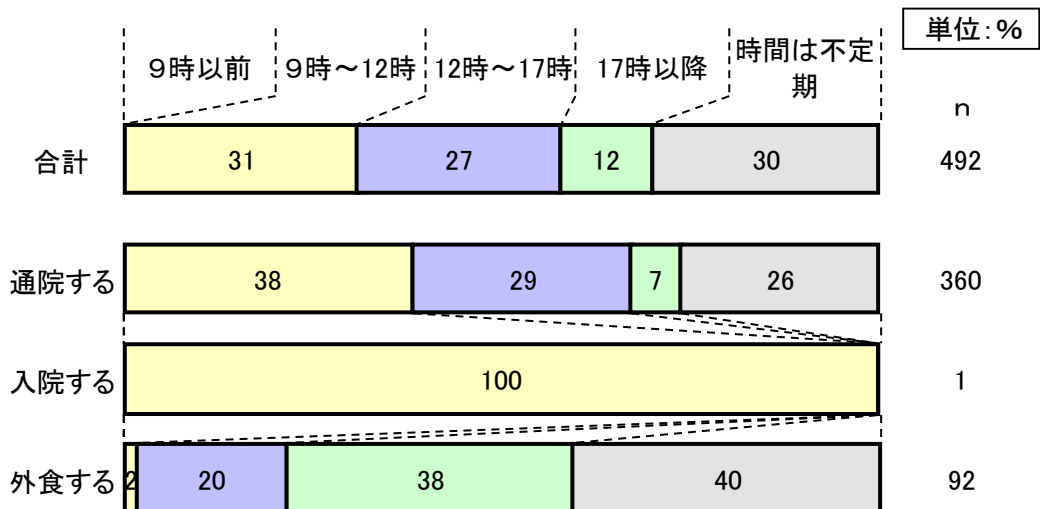


図 3.5.4-1 「健康」に関連した移動における帰宅時間帯

3. 5. 5 「自由時間」に関連した移動における帰宅時間帯

「自由時間」に関連した移動における帰宅時間帯を図 3.5.5-1 に示す。全体的に時間不定期の割合が約 4 割と多いことがわかる。外出時間と同様、空白の時間を利用している可能性が高いため、帰宅時間にばらつきがあり、かつ不定期であると考えられる。

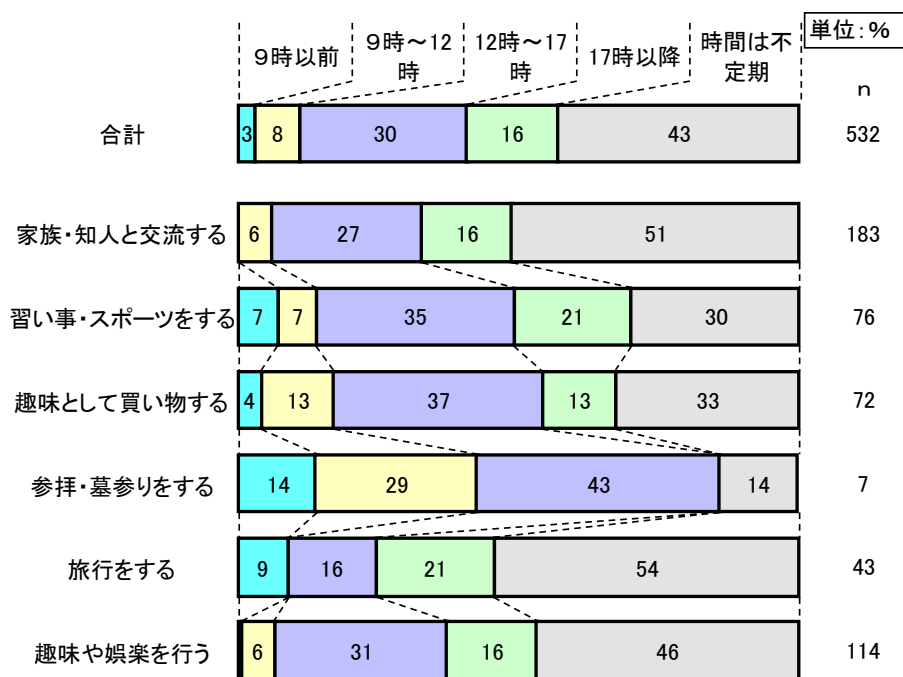


図 3.5.5-1 「自由時間」に関連した移動における帰宅時間帯

3. 5. 6 移動目的別の帰宅時間帯のまとめ

①「仕事」に関連した移動

パート・アルバイトとしての移動では 12 時～17 時で帰宅する割合が多く、他の項目では 17 時以降の帰宅が集中する時間帯が多いことがわかるため、交通が集中する時間に移動需要があることが考えられる。

②「生活」に関連した移動

12 時～17 時での帰宅と時間不定期の割合が多く、交通が集中する時間帯を避けた移動をしていることが伺え、突発的な利用に対応できる運行が考えられる。

③「学習」に関連した移動

通学を目的とした移動では学校が終了すると考えられる 17 時以降に帰宅を目的とした移動が集中しているため、定時での運行する公共交通に需要があると考えられる。

④「健康」に関連した移動

通院を目的とした移動では、帰宅時間帯が不定期であるため、突発的な需要に対応できる公共交通の運行に需要があることが考えられる。

⑤「自由時間」に関連した移動

全体的に帰宅時間が安定しておらず、計画的な公共交通の運行は難しいと考えられるため、突発的な利用に対応できる公共交通の運行に需要があると考えられる。

3. 6 移動目的別の目的地

3. 6. 1 「仕事」に関連した移動における目的地

「仕事」に関連した移動における目的地を図 3.6.1-1 に示す。正社員としての移動では、町内を含む周辺地域への移動が同程度行われていることがわかる。パート・アルバイトとしての移動では、長瀬町内での移動が約4割と最も多いことがわかる。

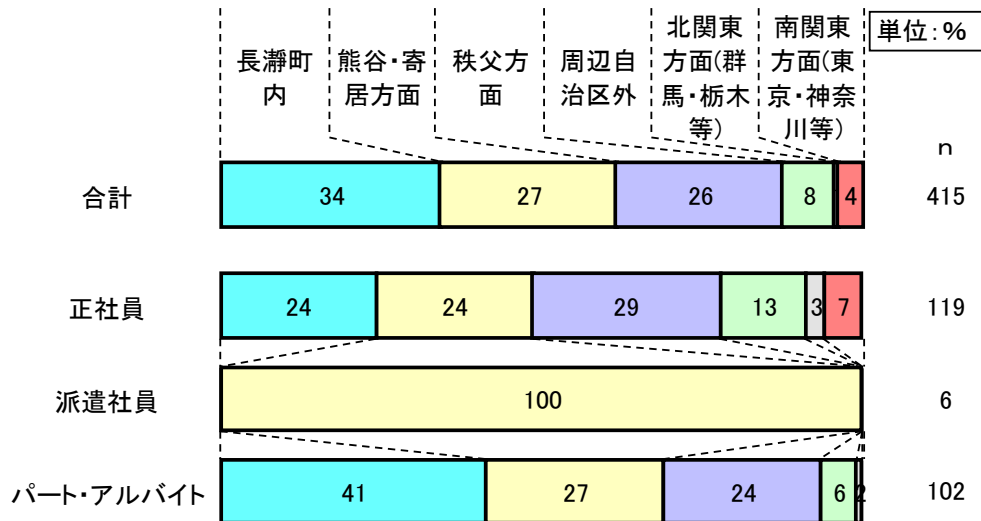


図 3.6.1-1 「仕事」に関連した移動における目的地

3. 6. 2 「生活」に関連した移動における目的地

「生活」に関連した移動における目的地を図 3.6.2-1 に示す。生活必需品の買い物を目的とした移動に着目すると、約4割が熊谷・寄居方面、約3割が秩父方面といった隣接地域へ移動していることがわかる。長瀬町において生活必需品を買い揃えることが困難である可能性が考えられる。

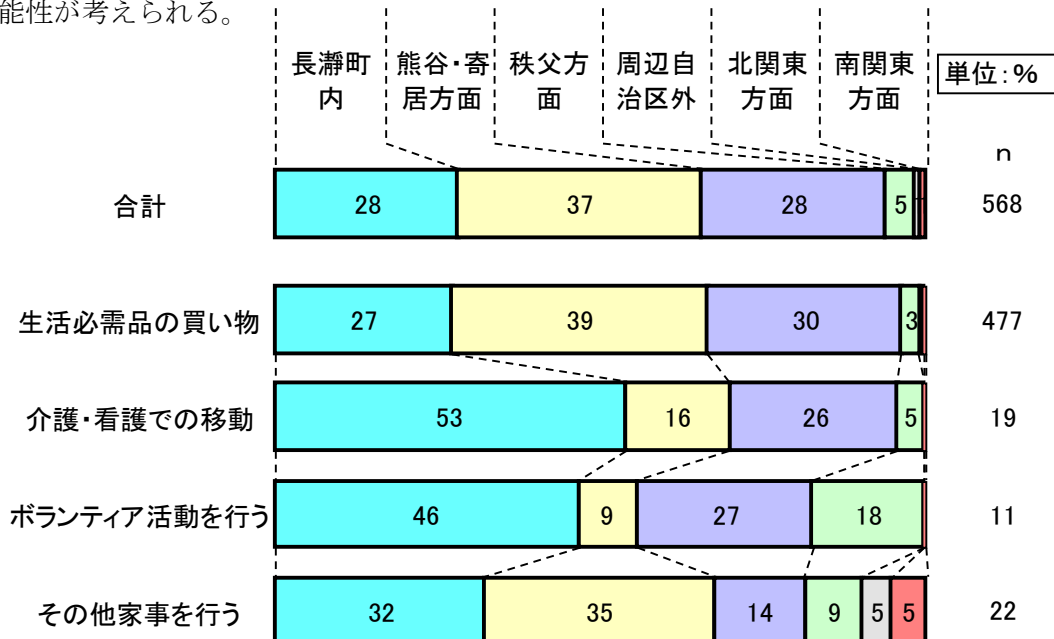


図 3.6.2-1 「生活」に関連した移動における目的地

3. 6. 3 「学習」に関連した移動における目的地

「学習」に関連した移動における目的地を図 3.6.3-1 に示す。全体的に長瀬町内への移動が約 4 割で最も多いことがわかる。通学や習い事を目的とした移動に着目すると長瀬町外への移動が 6 割以上であることがわかる。

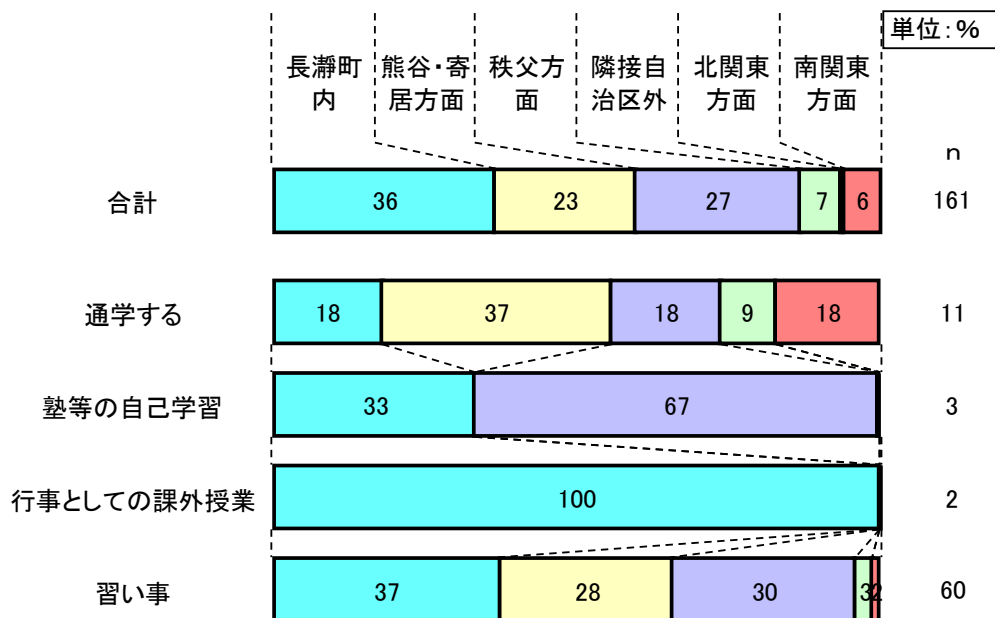


図 3.6.3-1 「学習」に関連した移動における目的地

3. 6. 4 「健康」に関連した移動における目的地

「健康」に関連した移動における目的地を図 3.6.4-1 に示す。通院を目的とした移動に着目すると、長瀬町内及び秩父方面への移動が主要であることがわかる。また外食を目的とした移動に着目すると約 6 割が熊谷・寄居方面への移動であることがわかる。

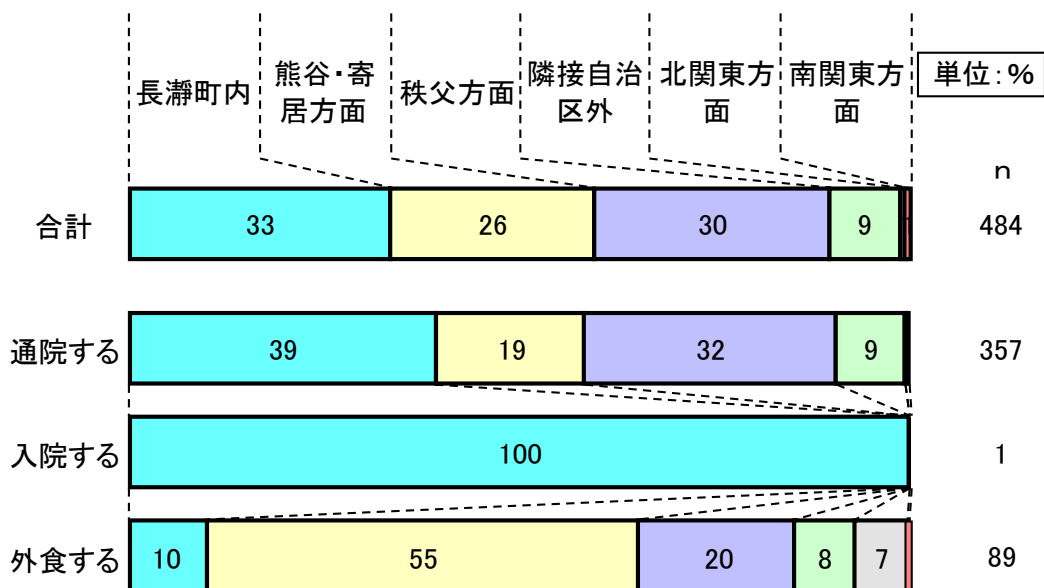


図 3.6.4-1 「健康」に関連した移動における目的地

3. 6. 5 「自由時間」に関連した移動における目的地

「自由時間」に関連した移動における目的地を図 3.6.5-1 に示す。どの項目においても移動目的地が安定していないことがわかる。隣接地域外など広範囲の移動がみられることから、自宅から目的地域、および他の公共交通機関を利用できる地点への移動を補完する交通手段の必要が考えられる。

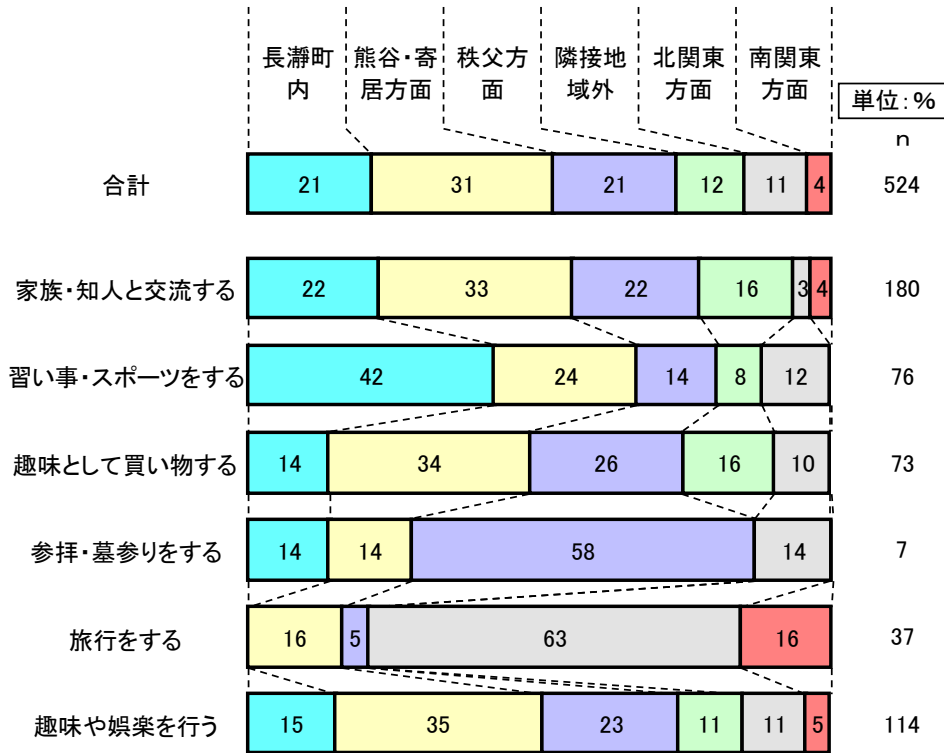


図 3.6.5-1 「自由時間」に関連した移動における目的地

3. 6. 6 移動目的別の目的地のまとめ

①「仕事」に関連した移動

どの項目においても長瀬町内およびその周辺地域への移動が同じ割合であることから、周辺地域への移動補助となる公共交通の運行に需要があると考えられる。

②「生活」に関連した移動

主要な移動である生活必需品の買い物を目的とした移動では、周辺地域への移動割合が多いことがわかり、周辺地域への移動補助となる公共交通が必要であると考えられる。

③「学習」に関連した移動

通学での移動では、学校が終了すると考えられる 17 時以降に移動が集中しているため、公共交通の定時運行においても一定の需要があると考えられる。しかしながら、他の移動目的と比較すると、通学を目的とした移動を行う住民が少数であるため、運行コストを検討する必要がある。

④「健康」に関連した移動

通院を目的とした移動では、長瀬町内の病院への移動が多くみられることから、町内の移動利便性の向上が求められていると考えられる。

⑤「自由時間」に関連した移動

全体的にばらつきがみられ安定していないことがわかる。変則的な移動目的地の需要にも対応できるように、秩父鉄道の各駅舎までの移動をスムーズにする公共交通が必要であることが考えられる。

3.7 移動目的別の移動手段

3.7.1 「仕事」に関連した移動における移動手段

「仕事」に関連した移動における移動手段を図3.7.1-1に示す。「仕事」に関連した全ての移動において自家用車が約8割と高い割合を占めていることがわかる。

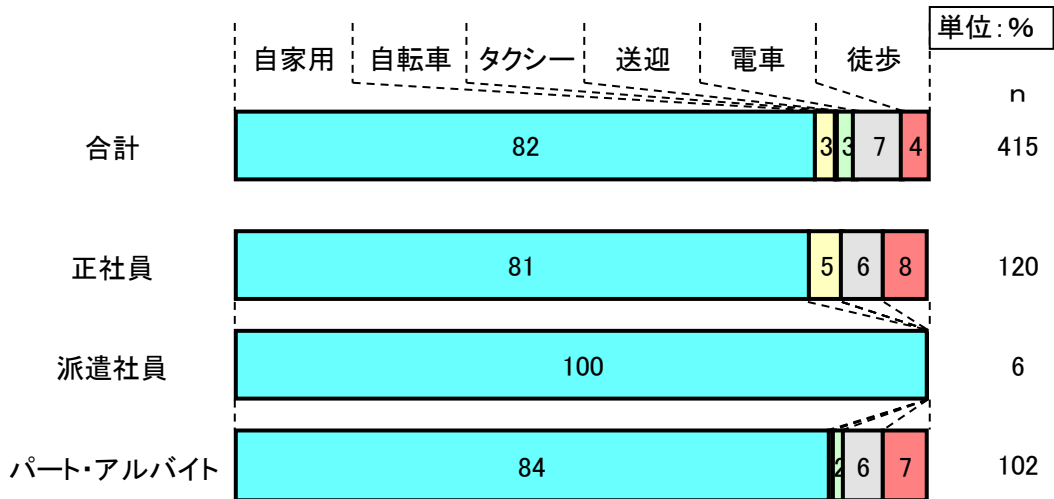


図 3.7.1-1 「生活」に関連した移動における移動手段

3.7.2 「生活」に関連した移動における移動手段

「生活」に関連した移動における移動手段を図3.7.2-1に示す。「生活」に関連した移動において全体的に自家用車が高い割合を占めていることがわかる。また介護・看護での移動では、送迎での移動が約2割であり、他の「生活」に関連した移動よりも少ないことがわかる。

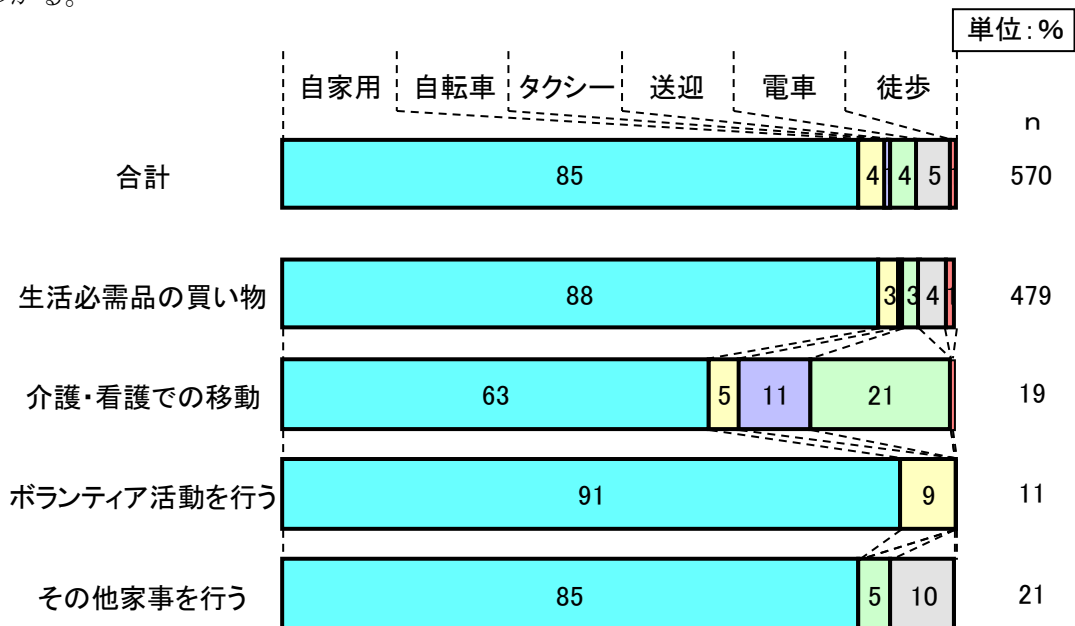


図 3.7.2-1 「生活」に関連した移動における移動手段

3. 7. 3 「学習」に関連した移動における移動手段

「学習」に関連した移動における移動手段を図 3.7.3-1 に示す。通学を目的とした移動では電車で移動が約 7 割であることから、自宅から秩父鉄道の各駅舎までの移動を補助するような公共交通が必要であると考えられる。また、習い事を目的とした移動では、約 9 割が自家用車で移動を行っていることがわかる。したがって、自家用車で移動が困難になった際、住民の文化的活動を阻害してしまう可能性が考えられる。

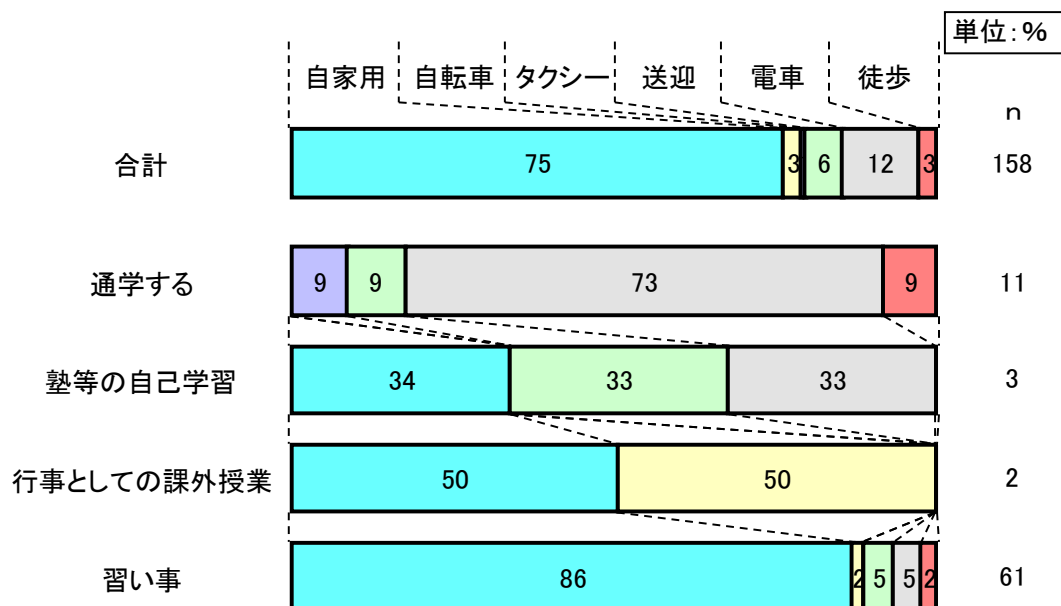


図 3.7.3-1 「学習」に関連した移動における移動手段

3. 7. 4 「健康」に関連した移動における移動手段

「健康」に関連した移動における移動手段を図 3.7.4-1 に示す。「健康」に関連した移動において全体的に自家用車で移動が 8 割以上と高い割合を占めていることがわかる。

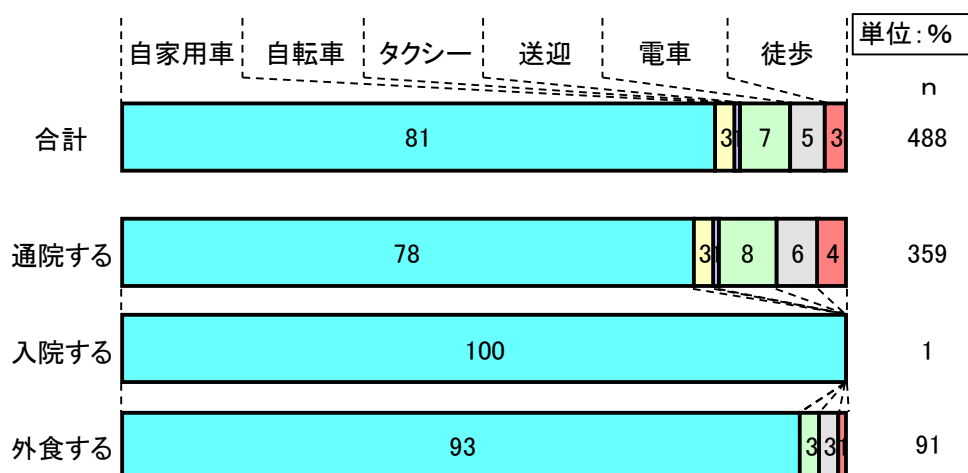


図 3.7.4-1 「健康」に関連した移動における移動手段

3.7.5 「自由時間」に関連した移動における移動手段

「自由時間」に関連した移動における移動手段を図 3.7.5-1 に示す。「健康」に関連した移動において全体的に自家用車での移動が高い割合を占めていることがわかる。

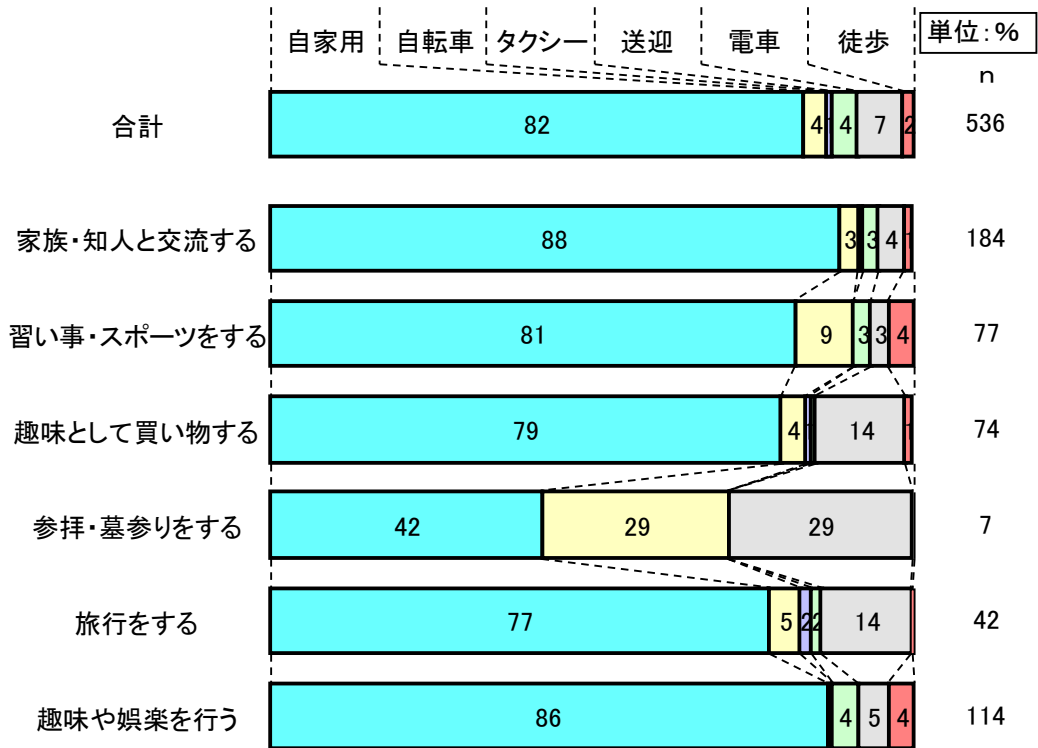


図 3.7.5-1 「自由時間」に関連した移動における移動手段

3. 7. 6 移動目的別の移動手段のまとめ

①「仕事」に関連した移動

全体的に自家用車での移動を行っており、自宅からそのまま勤務地へ向かっていると考えられる。

②「生活」に関連した移動

自家用車での移動割合が多くを占めているが、介護・看護での移動においては、送迎車での移動も見受けられ、公共交通への転換可能性があると考えられる。

③「学習」に関連した移動

通学を目的とした移動では電車で移動が約7割であり、自宅から秩父鉄道各駅舎までの移動において公共交通の需要があることが考えられる。

④「健康」に関連した移動

全体的に自家用車での移動が8割以上と高い割合を占めていることがわかる。コミュニティバス等が運行していないために、自身や親族等で運転せざる負えない状況となっていると考えられる。

⑤「自由時間」に関連した移動

自家用車での移動割合が高く、目的地までそのまま向かっている可能性がある。したがって、自家用車での移動が困難になった場合、これら「自由時間」に関する移動頻度の低下を招く可能性が考えられる。

3. 8 移動目的別の公共交通の利用意向

3. 8. 1 「仕事」に関連した移動における公共交通の利用意向

「仕事」に関連した移動における公共交通の利用意向を図 3.8.1-1 に示す。「仕事」に関連した移動では利用意向のある回答者が7割を占めていることがわかる。

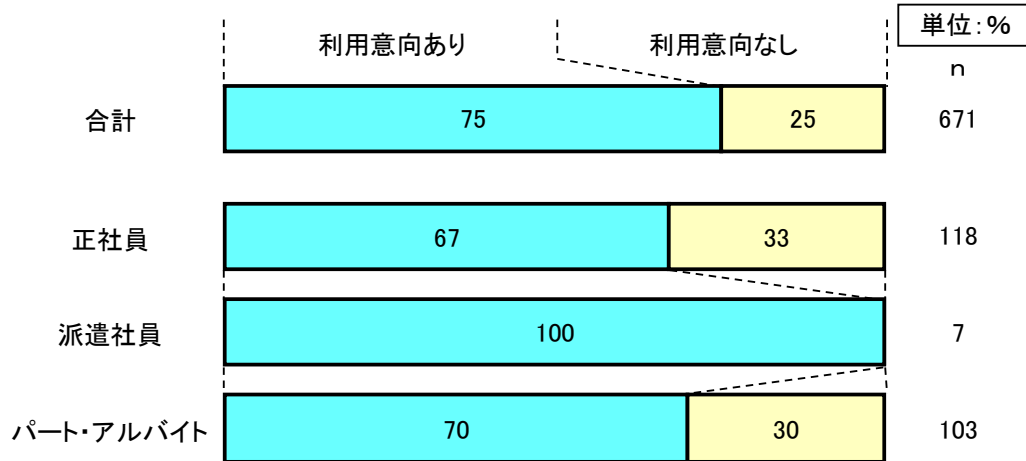


図 3.8.1-1 「仕事」に関連した移動における公共交通の利用意向

3. 8. 2 「生活」に関連した移動における公共交通の利用意向

「生活」に関連した移動における公共交通の利用意向を図 3.8.2-1 に示す。生活必需品の買い物を目的とした移動では、利用意向のある回答者が約8割を占めていることがわかる。ボランティア活動やその他家事に関する移動では、比較的利用意向が少ないことがわかる。

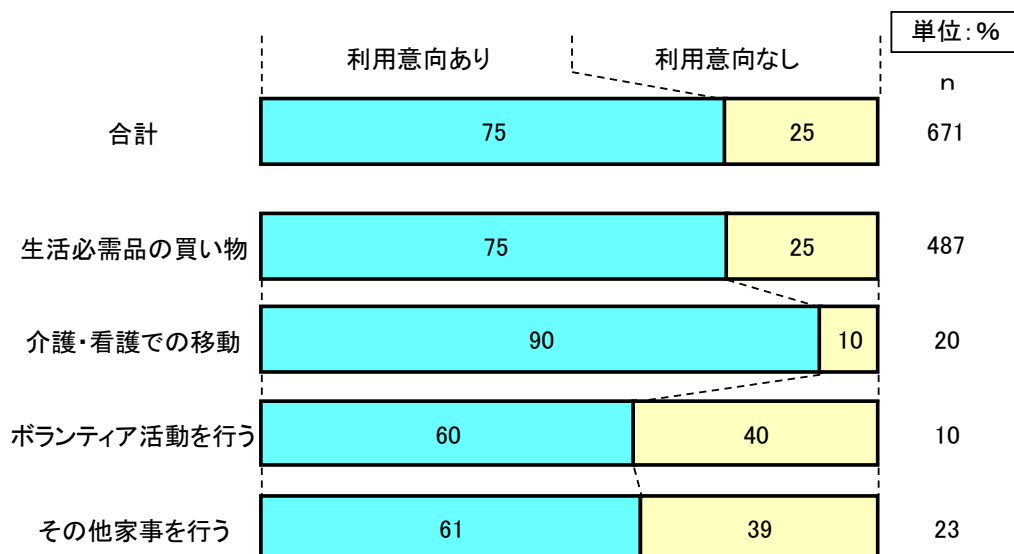


図 3.8.2-1 「生活」に関連した移動における公共交通の利用意向

3. 8. 3 「学習」に関連した移動における公共交通の利用意向

「学習」に関連した移動における公共交通の利用意向を図 3.8.3-1 に示す。通学を目的とした移動では、利用意向のある回答者が約 9 割と高い割合を占めており、公共交通の高い利用率が見込まれると考えられる。

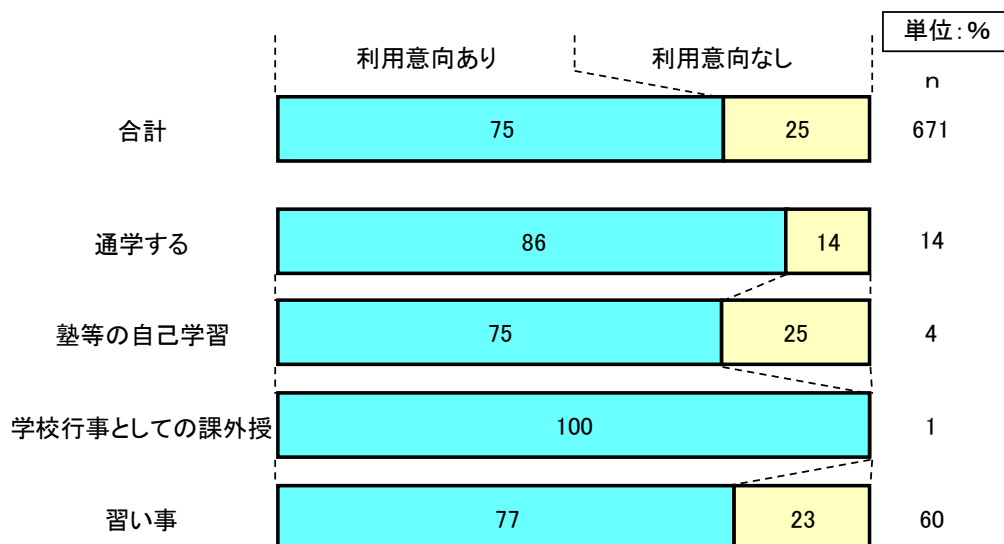


図 3.8.3-1 「学習」に関連した移動における公共交通の利用意向

3. 8. 4 「健康」に関連した移動における公共交通の利用意向

「健康」に関連した移動における公共交通の利用意向を図 3.8.4-1 に示す。全体的に利用意向のある回答者の割合が高く、公共交通の高い利用率が見込まれると考えられる。

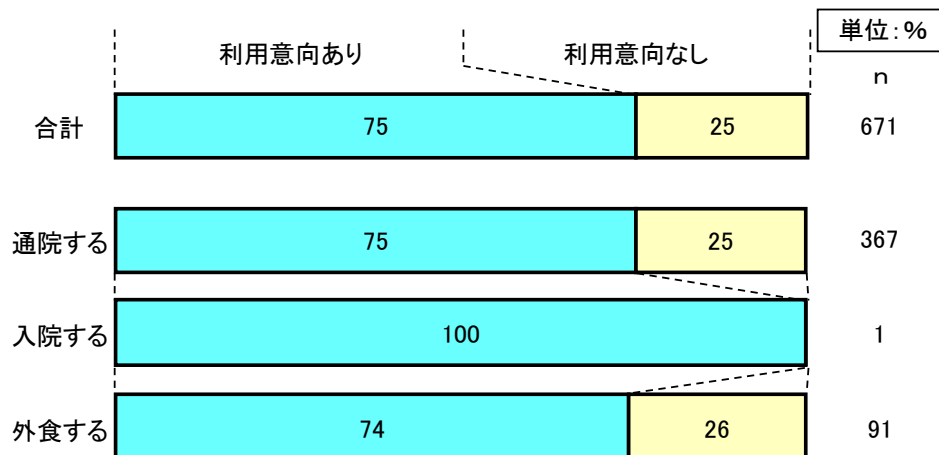


図 3.8.4-1 「健康」に関連した移動における公共交通の利用意向

3. 8. 5 「自由時間」に関連した移動における公共交通の利用意向

「自由時間」に関連した移動における公共交通の利用意向を図 3.8.5-1 に示す。全体的に利用意向のある回答者の割合が約 8 割と高く、公共交通の必要性が高いことがわかる。

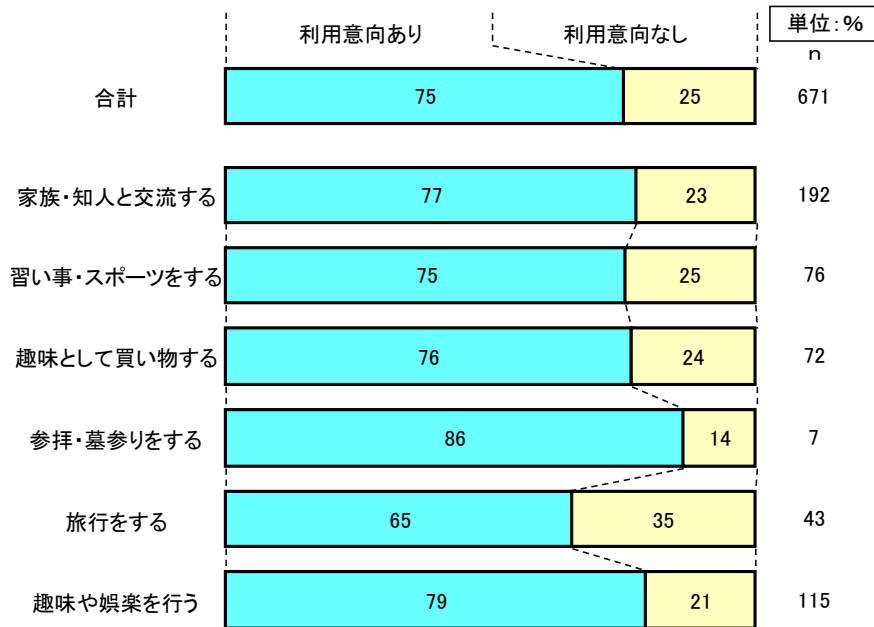


図 3.8.5-1 「自由時間」に関連した移動における公共交通の利用意向

3. 8. 6 移動目的別の公共交通の利用意向まとめ

①「仕事」に関連した移動

全体的に利用意向が高く、公共交通に高い関心を持っている可能性が考えられる。

②「生活」に関連した移動

生活必需品の買い物や介護・看護での移動において、公共交通に高い関心をもっている可能性が考えられる。したがって、生活面での移動を補助する公共交通が求められていることが考えられる。

③「学習」に関連した移動

“通学する”において高い利用意向がわかることから、公共交通の高い利用率が見込まれると考えられる。

④「健康」に関連した移動

全体的に利用意向が高いことがわかる。今後、更なる高齢化によって移動手段を失ってしまう住民の移動手段としての需要があると考えられる。

⑤「自由時間」に関連した移動

全ての項目において、利用意向が高いことから、公共交通の高い利用率が見込まれると考えられる。

3. 9 移動目的別の地域特性の把握

本章では移動目的別の地域特性について居住地域別に分類・分析し、長瀬町において持続可能性の高いコミュニティバスの運行形態の検討を行う。

3. 9. 1 地域特性が「仕事」に関連した移動に及ぼす影響

「仕事」における年齢と移動手段の関係を図 3.9.1-1 に示す。どの地域においても高齢層の割合が多いことがわかる。また、移動手段では約 8 割が自家用車での移動を行っていることがわかる。中心市街地では比較的自家用車での移動割合が少ないことがわかる。近隣に秩父鉄道の駅舎があることが原因であることが考えられる。

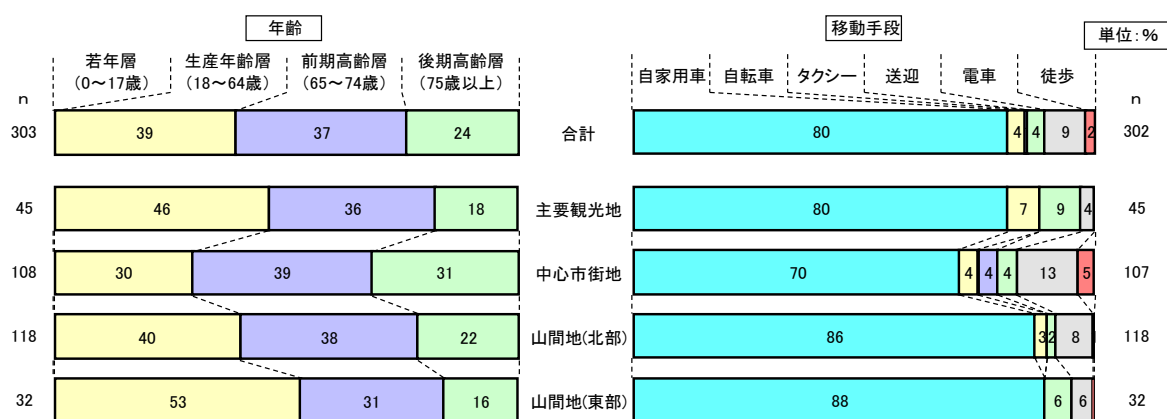


図 3.9.1-1 「仕事」における年齢と移動手段の関係

「仕事」における移動頻度と目的地の関係を図 3.9.1-2 に示す。目的地に着目すると、長瀬町内での移動が約 4 割であることがわかる。また、主要観光地では毎日という高頻度での移動が約 5 割で長瀬町内および秩父方面へ移動していることがわかる。

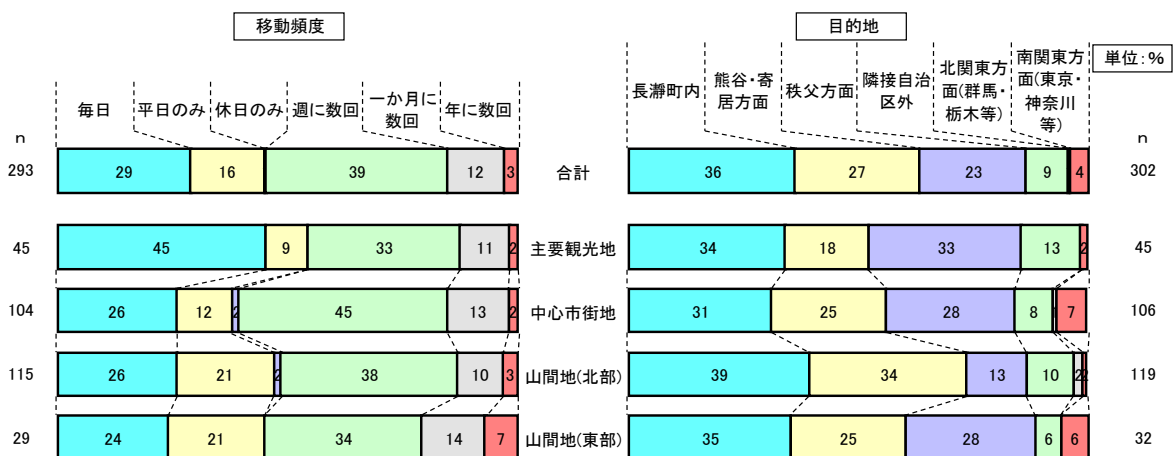


図 3.9.1-2 「仕事」における移動頻度と目的地の関係

「仕事」における外出時間と帰宅時間の関係を図 3.9.1-3 に示す。中心市街地および山間地(東部)では帰宅・外出時間ともに時間不規則の割合が約 5 割と高いことがわかる。主要観光地では時間不規則の割合が比較的 low、移動時間においても規則性があることがわかる。またその他の各地域内、地域間では時間帯にばらつきがみられ、安定していないことがわかる。

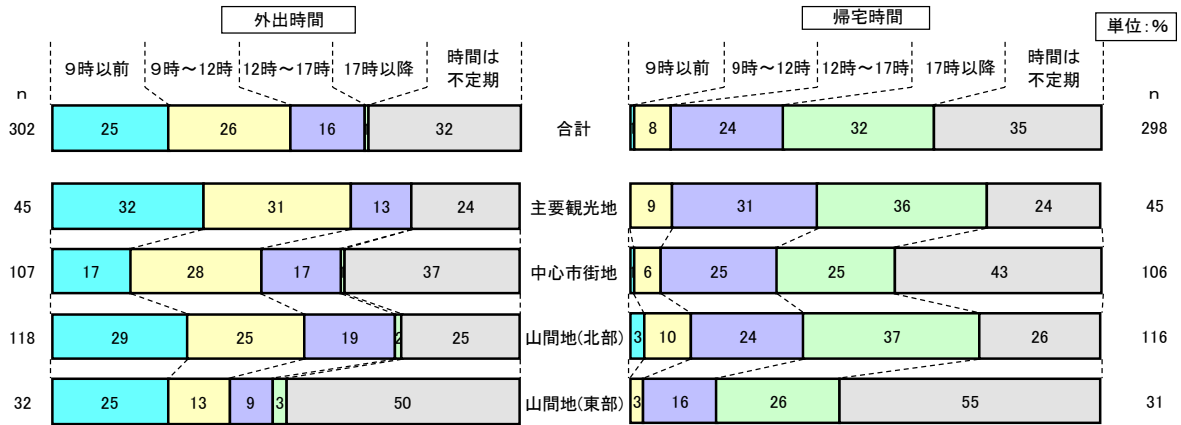


図 3.9.1-3 「仕事」における外出時間と帰宅時間の関係

3. 9. 2 地域特性が「生活」に関連した移動に及ぼす影響

「生活」における年齢と移動手段の関係を図 3.9.2-1 に示す。どの地域においても高齢層、特に前期生産年齢層の割合が高いことがわかる。また、交通手段では自家用車が約 8 割を占めており、今後更なる高齢化によって住民は交通手段を失う恐れが考えられる。

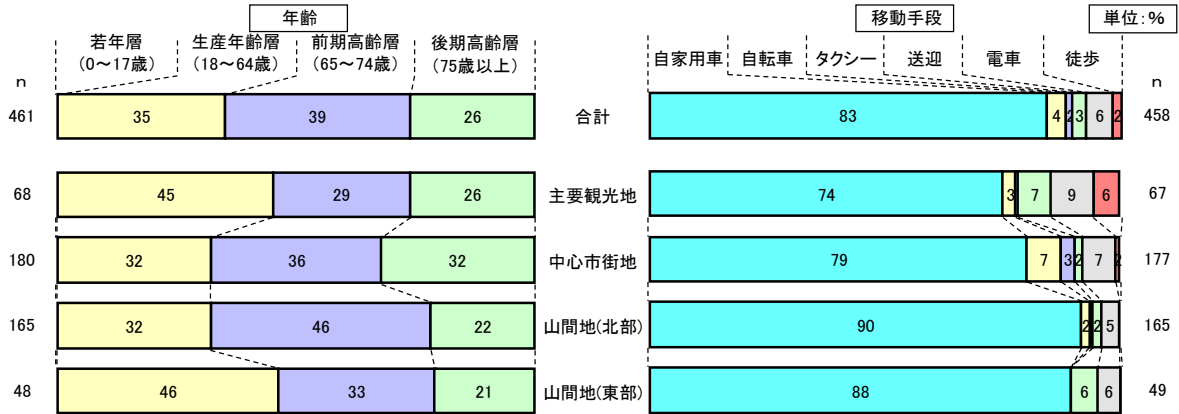


図 3.9.2-1 「生活」における年齢と移動手段の関係

「生活」における移動頻度と目的地の関係を図 3.9.2-2 に示す。移動頻度ではどの地域においても「週に数回」という高頻度の移動が行われていることがわかる。特に主要観光地では約 3 割が毎日という高頻度の移動を行っており、公共交通の高い利用率が考えられる。また、目的地に着目すると、主要観光地および中心市街地においては長瀨町内を目的地とした移動が最も多く、山間地(北部)では熊谷・寄居方面、山間地(東部)では秩父方面といった隣接地域での移動が最も多いことがわかる。したがって、長瀨町内及び周辺地域への移動を補助する公共交通の運行によって、コミュニティバスの高い利用率が見込めると考えられる。

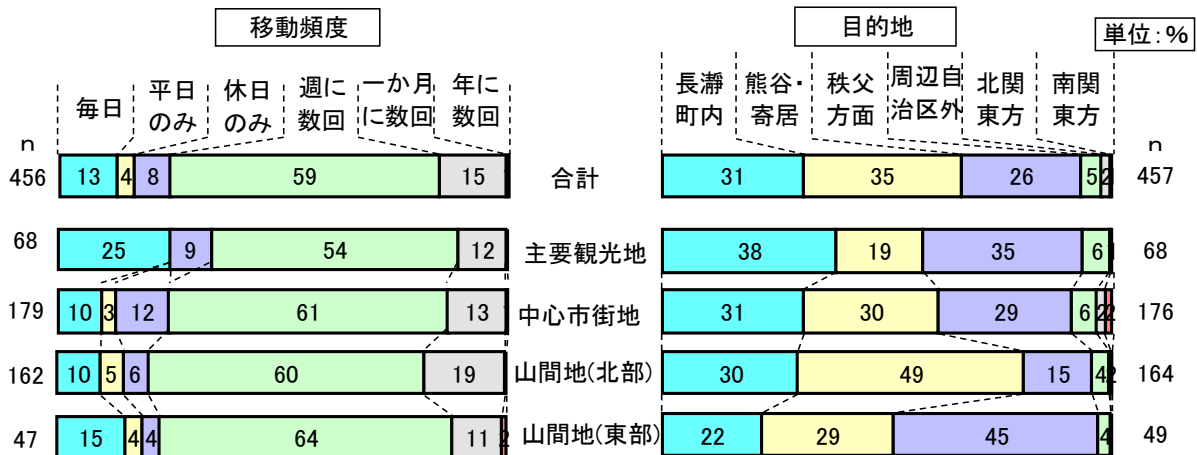


図 3.9.2-2 「生活」における移動頻度と目的地の関係

「生活」における外出時間と帰宅時間の関係を図 3.9.2-3 に示す。外出時間に着目すると時間不規則の割合が多く、また地域間で時間帯にばらつきがみられ安定していないことがわかる。帰宅時間では午後の時間帯での移動が多く、比較的安定していることがわかる。買い物などの「生活」に関する移動目的は「仕事」や「学習」などに比べ自由度が高いことから、このような不規則的な移動となっていると考えられる。したがって、各地域での変則的な移動需要にも対応できるデマンド型のコミュニティバスの運行によって、高い利用率が見込まれると考えられる。

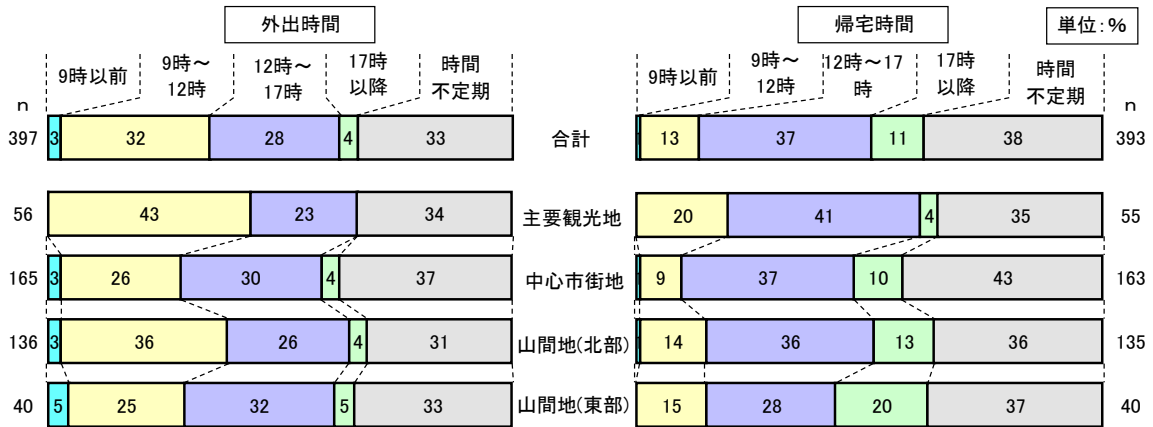


図 3.9.2-3 「生活」における外出時間と帰宅時間の関係

3. 9. 3 地域特性が「学習」に関連した移動に及ぼす影響

「学習」における年齢と移動手段の関係を図 3.9.3-1 に示す。中心市街地では高齢層の割合がとて多く、また自家用車以外の移動手段による移動が約 4 割であることがわかる。秩父鉄道の駅舎が地域内に存在し、交通に不自由していないことが原因であると考えられ、駅舎までの移動補助としての公共交通に需要があると考えられる。

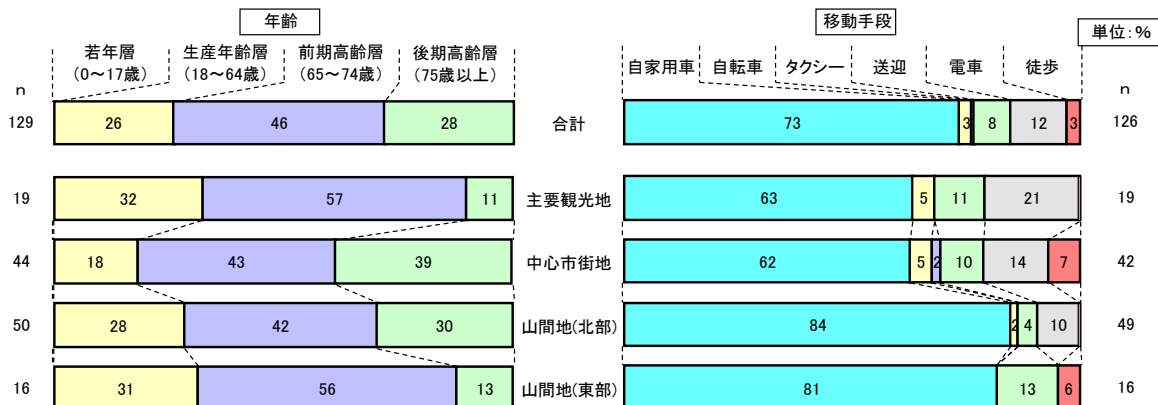


図 3.9.3-1 「学習」における年齢と移動手段の関係

「学習」における移動頻度と目的地の関係を図 3.9.3-2 に示す。全体的に、月に数回の移動頻度の割合が多く、長瀨町内を目的地とした移動が多いことがわかる。また、主要観光地では、各地域に比べ移動頻度が極端に低く、遠方への移動割合が他地域に比べ高いことがわかる。

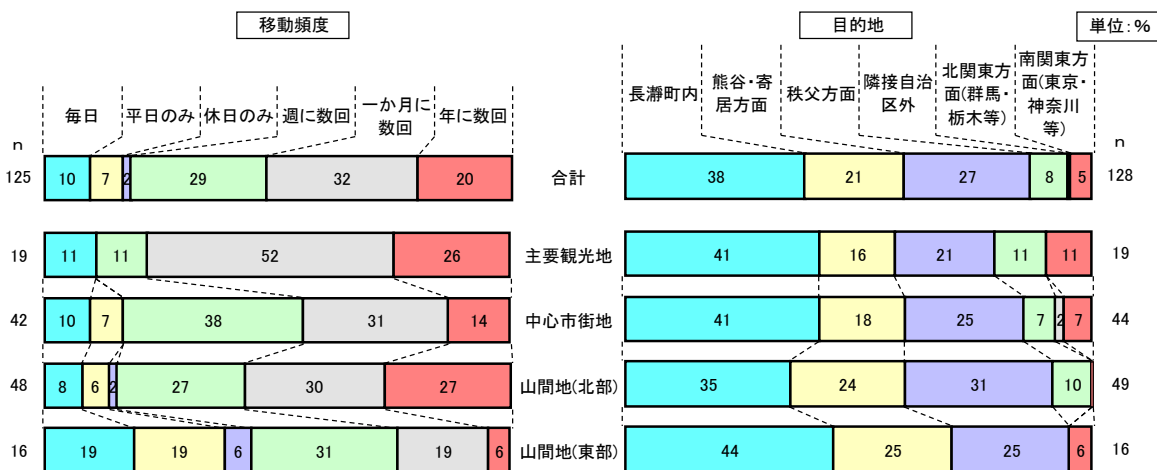


図 3.9.3-2 「学習」における移動頻度と目的地の関係

「学習」における外出時間と帰宅時間の関係を図 3.9.3-3 に示す。全体的に時間不規則の割合が多く、山間地(北部)を除いて同様の傾向をしていることがわかる。山間地(北部)では9時～12時に外出し、12時～17時に帰宅する割合が4割以上を占めており、交通が集中する時間帯を避けるような移動が行われていると考えられる。

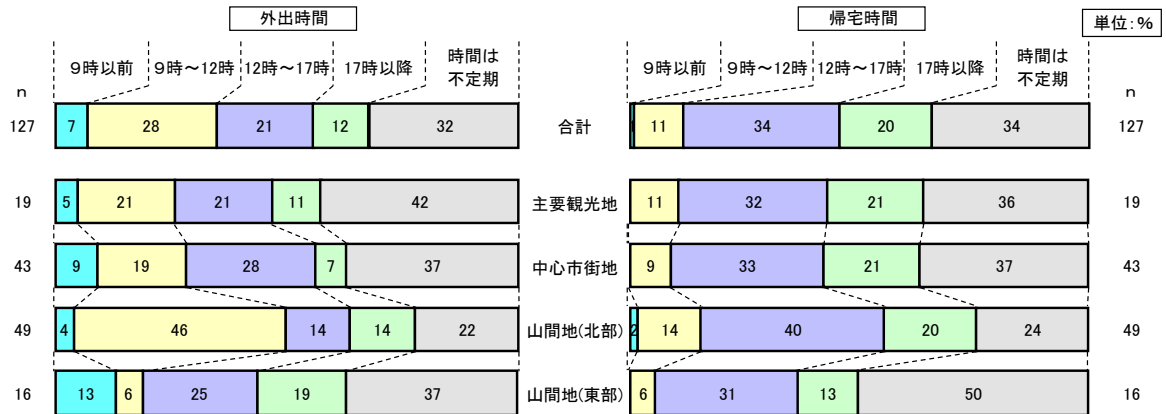


図 3.9.3-3 「学習」における外出時間と帰宅時間の関係

3. 9. 4 地域特性が「健康」に関連した移動に及ぼす影響

「健康」における年齢と移動手段の関係を図 3.9.4-1 に示す。移動手段に着目すると、自家用車での移動割合が多く、また他の移動目的に比べ送迎での移動割合が多いことがわかる。「健康」の分野においてはすでに自力での移動が困難である住民が見受けられ、今後更なる高齢化によって、これらの住民が増加していくことが考えられる。そのため、この分野での移動を補助する公共交通の必要性が高いことが考えられる。

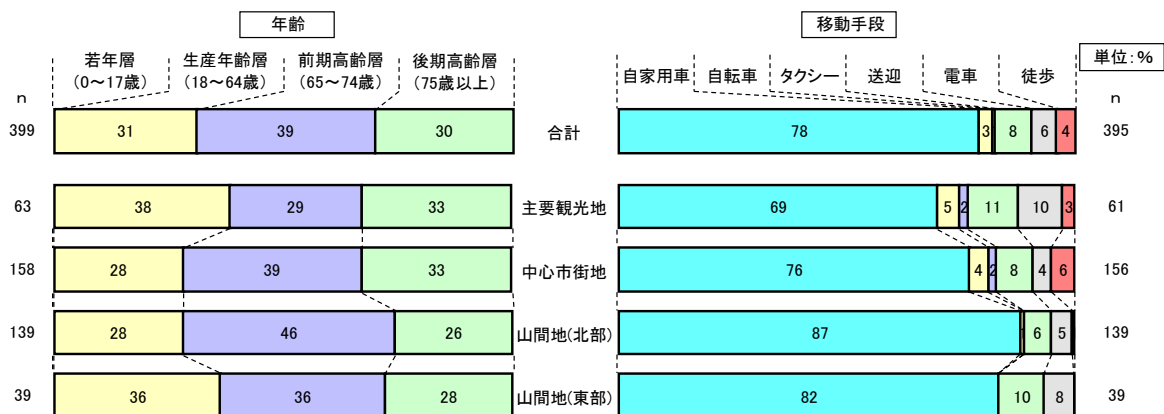


図 3.9.4-1 「健康」における年齢と移動手段の関係

「健康」における移動頻度と目的地の関係を図 3.9.4-2 に示す。移動頻度は月に数回の移動頻度の割合が約 5 割であり、「健康」の分野では移動頻度があまり高くないことがわかる。目的地に着目すると、山間地(北部)では他地域に比較して、熊谷・寄居方面への移動割合が高いことがわかる。

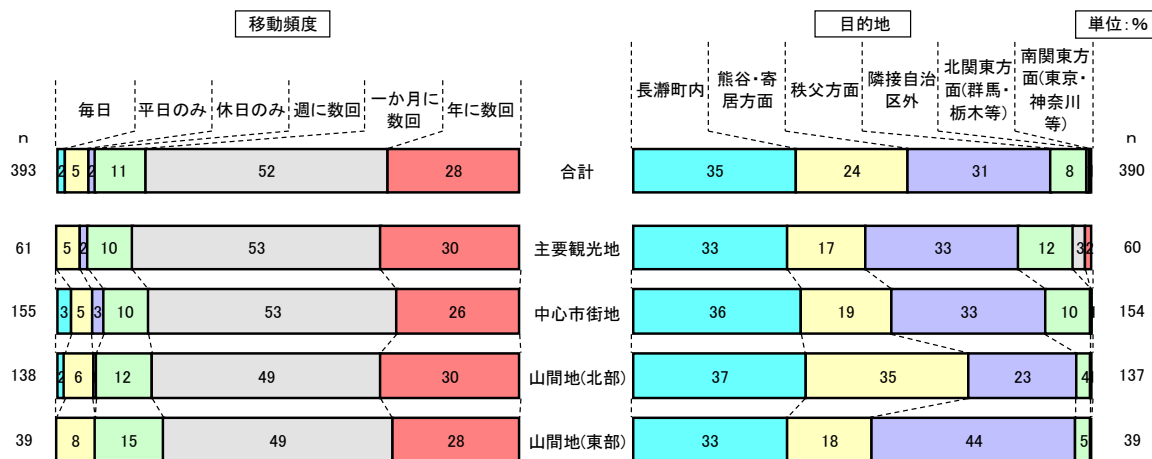


図 3.9.4-2 「健康」における移動頻度と目的地の関係

「健康」における外出時間と帰宅時間の関係を図 3.9.4-3 に示す。外出時間では9時～12時の割合が多いことがわかる。帰宅時間に着目すると各地域内で帰宅時間にばらつきがみられ、不安定であることがわかる。また、地域間での移動時間帯の傾向が類似していることから、長瀬町全域を同じような公共交通の運行形態においても住民の移動補助に寄与すると考えられる。

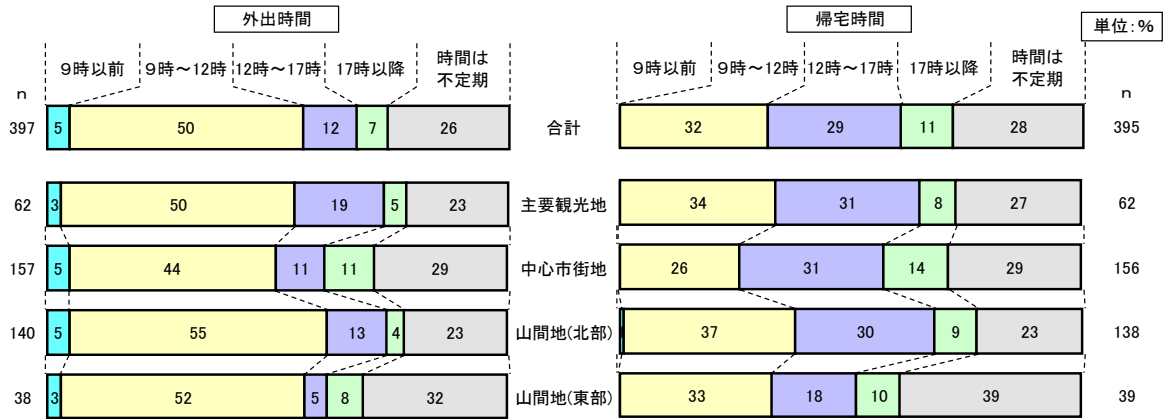


図 3.9.4-3 「健康」における外出時間と帰宅時間の関係

3. 9. 5 地域特性が「自由時間」に関連した移動に及ぼす影響

「自由時間」における年齢と移動手段の関係を図 3.9.5-1 に示す。主要観光地では自家用車での移動割合が低いことがわかる。また、山間地(北部)では、前期高齢層の割合が約 5 割と最も多く、また、自家用車に依存していることがわかる。

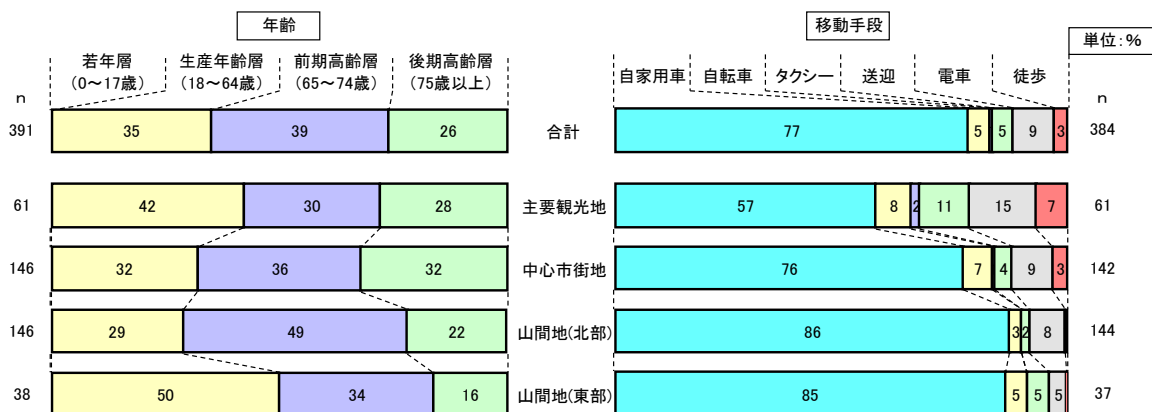


図 3.9.5-1 「自由時間」における年齢と移動手段の関係

「自由時間」における移動頻度と目的地の関係を図 3.9.5-2 に示す。目的地についてはどの地域においてもばらつきがみられることがわかる。また山間地(東部)では、月に数回の移動頻度の割合が 5 割以上であり、他地域と比較して移動頻度が低いことがわかる。

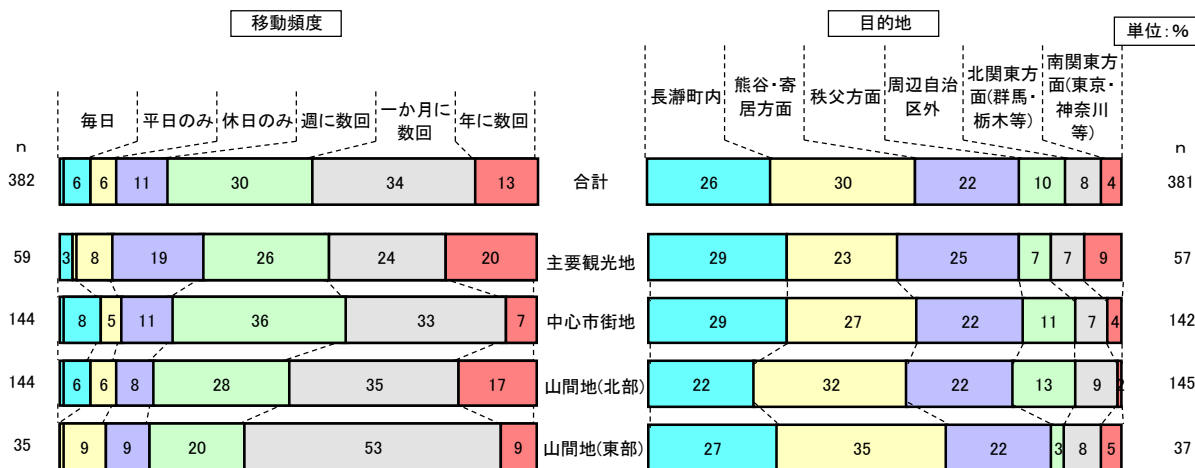


図 3.9.5-2 「自由時間」における移動頻度と目的地の関係

「自由時間」における外出時間と帰宅時間の関係を図 3.9.5-3 に示す。全体的に時間不定期の割合が4割以上であり、移動に規則性がなく不安定であることがわかる。主要観光地および、山間地(北部)では時間不定期の割合が比較的少なく、また一定の規則性がみられることがわかる。

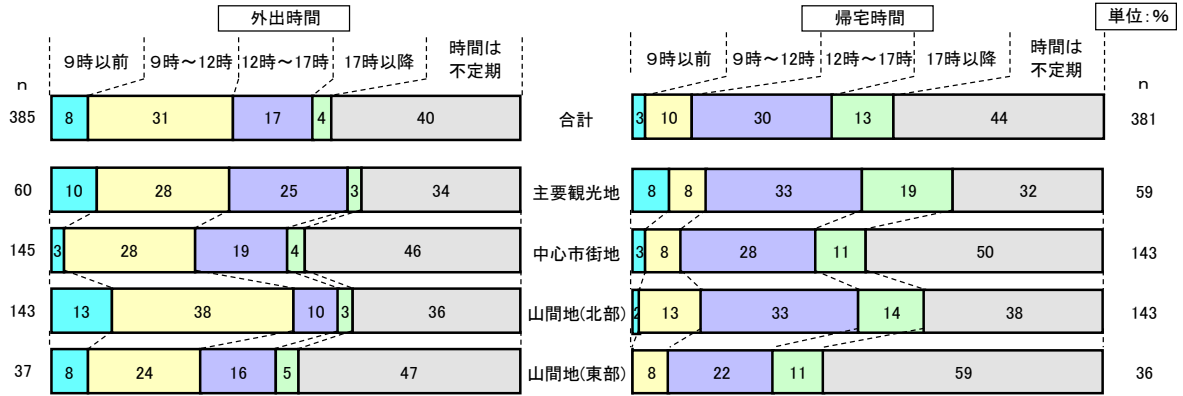


図 3.9.5-3 「自由時間」における外出時間と帰宅時間の関係

3. 9. 6 地域特性が移動に及ぼす影響のまとめ

①「仕事」に関連した移動

「仕事」においては、主要観光地では高頻度の移動が行われていることから、循環バスのような規則的な運行形態のコミュニティバスにおいても利用可能性があると考えられる。その他の地域では、移動時間帯にばらつきがみられることから、変則的な移動需要にも対応できるデマンド型のコミュニティバスの運行によって住民の移動需要に対応できると考えられる。また、町内への移動が主要であるが、周辺地域への移動もわかることから、町内循環をメインとし、他地域への移動補助のために秩父鉄道への誘導を促すルートが考えられる。

②「生活」に関連した移動

「生活」においては、どの地域においても長瀬町内および周辺地域への移動が週に数回みられることから、町内・周辺地域への移動を補助するデマンド型のコミュニティバスの運行が考えられる。

③「学習」に関連した移動

「学習」においては、移動頻度が低いことからデマンド型コミュニティバスの運行が考えられる。また、周辺地域や遠方への移動もわかることから、自宅から秩父鉄道やその他の公共交通機関への移動を補助する移動範囲が考えられる。

④「健康」に関連した移動

「健康」においては、移動頻度が低いことからデマンド型のコミュニティバスの運行が考えられる。また、外出時間に規則性がみられることから、乗合い形式のデマンド運行によって、コミュニティバスの運行効率が高くなると考えられる。長瀬町内での移動が多いことから自宅から目的地への移動補助が考えられる。

⑤「自由時間」に関連した移動

「自由時間」では移動頻度が低いことからデマンド型のコミュニティバスの運行が考えられる。また、目的地が広範囲まで広がっていることからその他の公共交通機関への移動補助としての運行が考えられる。

4. 本章におけるまとめ

今回の調査で判明した移動目的別の各要素を表 4-1 に示す。各移動項目の詳細な傾向を把握することができ、ほぼ全ての項目に当てはまる共通の要素が判明した。長瀬町の共通の要素として、移動頻度が月に数回という低頻度の移動が多いことが判明した。高齢者の割合が多いことから通勤や通学といった高頻度で規則的な移動が少なく、加齢による体力の低下等が原因となって、このような低頻度の移動が主流となっていると考えられる。また、どの項目においても移動手段が自家用車であり、長瀬町住民は自身で運転していることがわかった。しかしながら、今後の更なる高齢化の進行によって自家用車での移動は減少すると考えられる。また、公共交通の利用意向ではどの項目においても利用意向があることから、自家用車の代わりとなり得る公共交通の運行が必要であると考えられる。

表 4-1 移動目的別の各要素

項目	仕事	生活	学習	健康	自由時間
移動目的	正社員	生活必需品の買い物	習い事	通院する	家族・知人との交流
移動頻度	週に数回	週に数回	一か月に数回	一か月に数回	一か月に数回
行きの時間帯	9時以前	時間不定期 9時～12時	時間不定期	9時～12時	時間不定期
帰りの時間帯	17時以降	時間不定期 12時～17時	時間不定期	9時～12時 時間不定期	時間不定期
目的地	長瀬町内	熊谷・寄居方面	長瀬町内	長瀬町内	熊谷・寄居方面
移動手段	自家用車	自家用車	自家用車	自家用車	自家用車
利用意向	あり	あり	あり	あり	あり

4. 1 ライフスタイルから見た今後の公共交通の方針

本調査で判明した要素を基にコミュニティバスの運行形態を検討・導入することで、長瀬町において持続可能な公共交通となり得ることが考えられる。また、1つの移動目的を軸に決めることによって、今後のコミュニティバスの運行形態のあり方を定めるひとつの要素になると考えられる。

今回、各公共交通に対し利用意向があることが判明した移動目的は、公共交通を今回抽出した要素になるべく近づけて運行することができれば、自家用車に代わる公共交通となり得ると考えられる。移動目的別の運行形態の一覧を表 4.1-1 に示す。どの項目においても、移動頻度が極端に高くないことから、変則的な移動需要にも対応することができるデマンド型のコミュニティバスの運行が最適であることが考えられる。また、長瀬町住民の移動目的地は町内のみならず、周辺地域まで広がっていることから、秩父鉄道などの既存の公共交通への移動を補助、または隣接地域まで運行できるコミュニティバスの運行によって高い利用率が見込まれ、住民の主要な移動手段となり得ると考えられる。

今後は、住民、長瀬町役場などの各関係機関とのワークショップ、実証実験を通じて、コミュニティバスを本格導入させ、持続可能な公共交通網の形成を目的とする。

表 4.1-1 移動目的別の運行形態一覧

	項目	運行形態	運行範囲	目的
仕事	主要観光地	循環/デマンド	長瀬町内	公共交通への移動補助
	その他	デマンド		
生活	全地域	デマンド	長瀬町内 周辺地域	公共交通への移動補助
学習	全地域	デマンド	長瀬町内	公共交通への移動補助
健康	全地域	デマンド	長瀬町内	乗合い型
自由時間	全地域	デマンド	長瀬町内	公共交通への移動補助

第4章 総括

1. 本業務における取りまとめ

本報告書は長瀬町における持続可能な公共交通網の形成に向け、コミュニティバス等に関する住民意識調査を取りまとめたものである。

その結果、以下のような項目を把握することができた。

①定量調査について

長瀬町住民の移動に関する基礎的な情報や公共交通の需要について把握する事ができた。長瀬町においては、公共交通の需要が高く、コミュニティバス等の導入によって、住民の生活水準の向上が見込まれると考えられる。また、買い物や通院などの生活に必要な移動を補助する運行への要望が高く、これらの意向を汲み取った公共交通の導入によって、持続可能性の高い公共交通網の形成に寄与すると考えられる。また、今回の調査で得られた要望を精査し、可能な限り汲み取った公共交通の運行が必要であると考えられる。

②住民のライフスタイルに着目した調査について

今回の調査で、長瀬町住民のライフスタイルは様々である事が把握できた。このような様々なライフスタイルに対応すべく長瀬町では乗り合いタクシー型のデマンド運行のような必要に応じた運行(P61 参照)が有効ではないかと考えられる。

2. 平成30年度における本事業の方針

4カ年事業の2年目にあたる平成30年度では、本報告書より得られた知見をもとに各関係者とのWSを実施し、公共交通における基本要素である「運行運賃」「運行ダイヤ」「運行ルート」「車両タイプ」「ユーティリティ」を中心として、コミュニティバスの最適な運用について検討を行う。平成30年度の流れを図2-1に示す。

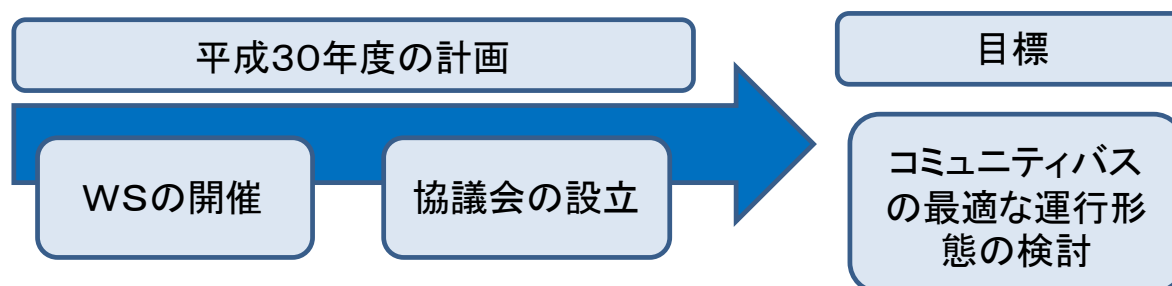


図 2-1 平成30年度の流れ

【長瀬町公共交通網形成計画事業支援業務 報告書】

事業主体 長瀬町 企画財政課

事業協力 ものつくり大学大学院 田尻研究室

担当

教員:田尻 要

大学院生:小野貴裕 千葉 貢 長澤聖人 早川征太
早川大守 東恩納 暖

学部生: 安住 香朱美 新井達也 笠原洋介 齋藤 要 田川俊樹

中村公亮 福山達哉 本間貴大 望月賛仁

有田直広 大沼健人 沖田祥梧 片山凱斗 工藤将也

小巻陽介 言後椋太 鈴木雅人 長嶋聖也

古川和樹 松本貴広

取りまとめ

教授:田尻 要 学部生:新井達也

訪問研究員:木村奏太 守家 和志



