

資料 1

吉野町地域公共交通総合連携計画策定調査

アンケート調査・利用実態調査の結果

平成 20 年 10 月 27 日

目 次

1 . はじめに	1
2 . アンケート調査結果の概要	1
(1) 調査の概要	1
(2) 回答者の属性	7
(3) 外出目的	10
(4) 自宅を出る時刻・自宅に帰る時刻	11
(5) 買い物・通院の外出頻度	12
(6) 通院のついででの買い物	13
(7) 外出の際の利用交通手段	14
(8) 交通手段の選択理由	15
(9) バスを利用する可能性	16
(10) 今後の公共交通のあり方	18
3 . 福祉バス利用実態調査結果の概要	20
(1) 調査の概要	20
(2) 福祉バスの利用状況	22
(3) 利用者の属性	23
(4) 福祉バスの利用目的	23
(5) 福祉バスの利用頻度	24
(6) 福祉バスを利用した外出先	24
(7) 福祉バスの利用区間	25
(8) バスダイヤに対する意向	26
(9) 小型車両の使用に関する意向	27
(10) 福祉バスに関する利用者の意見	28
4 . 結果のまとめと公共交通の改善に向けた課題	29
(1) 調査結果のまとめ	29
(2) 公共交通改善に向けた課題	30

1. はじめに

コミュニティバスの導入や路線バス・福祉バスの見直しに際し、吉野町民の公共交通利用に関するニーズを把握し、計画検討のための基礎資料を得ること目的として、次の2つの調査を実施した。

日頃の外出と交通手段利用に関するアンケート調査（以下、アンケート調査と略記）

- ・町民の日常的な外出行動や公共交通利用について調査し、日常生活における活動と交通手段利用の関係などを把握する。

福祉バス利用実態調査

- ・福祉バスの利用実態（利用目的、利用頻度、行き先、利用時間帯）を把握するとともに利用に際しての意見を聞き、福祉バスの改善点を検討するための基礎的な情報を得る。

本資料は、これら2つの調査結果をとりまとめたものである。

2. アンケート調査結果の概要

(1) 調査の概要

調査項目

アンケート調査では、日常生活における活動と交通手段利用の関係などを把握するため、次の項目について調査した。

- ・普段よく外出する際の目的（通勤、通学、日常的な買い物・通院、仕事）
- ・上記の外出の行き先（勤務先・通学先の所在地、通院先・買い物先の施設名称）
- ・上記に関する行動の時間帯（普段家を出る時刻、家に帰る時刻）
- ・買い物・通院の頻度
- ・上記の外出における利用交通手段とその選択理由
- ・バス利用の可能性や条件（バスを利用していない人を対象）
- ・吉野町の公共交通政策に対する考え
- ・個人属性（性別・年齢、住所、職業、運転免許保有の有無、世帯の自動車保有台数、自由に使える自動車の台数、気軽に送迎できる人の有無）

調査方法

アンケート調査は自己記入式とし、次の方法によって実施した。

- ・調査対象は吉野町の1,000世帯とし、住民基本台帳より無作為で抽出した。
- ・対象世帯にはアンケート票を郵送配布し、約10日後を締め切りとして郵送回収した。
- ・対象世帯には調査票を一律3枚配布し、世帯に含まれる中学生以上の人全員（3名を上限）に回答を求めた。
- ・なお、対象世帯の抽出は吉野町役場が行い、対象世帯の宛名ラベルの提供を受けた。

調査の実施時期

アンケート調査は、平成20年8月18日に投函、8月31日を期限として回収した。

調査票の回収状況

アンケート調査には504世帯から回答があった。世帯を単位とした回収率は50.4%であった。また、有効回答（ ）が得られたアンケート票の数は976票であった。

有効回答：白紙回答や著しく記入の悪い調査票（途中で回答をやめた調査票、部分的にしか回答が書かれていない調査票など）を除いたものを有効回答とした。

調査票

調査票を次頁以降に示す。

アンケート調査へのご協力をお願い

町民の皆様には、日頃から吉野町の行政にご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。

さて、吉野町では福祉バスやスクールバスを運行し、町民の皆様の日常生活に必要な交通手段の確保に努めていますが、このたび、平成19年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき「吉野町地域公共交通協議会」を設置して、吉野町内の公共交通をより良いものとするための計画検討をはじめることになりました。

つきましては、計画検討に必要な基礎資料を得るため、町民の皆様の日頃の外出における交通手段の利用状況や、吉野町内のバスに関するご意見などを広くお伺いするアンケート調査を実施したいと思います。

ご多用中とは存じますが、アンケート調査にご協力くださいますよう、お願いいたします。

アンケートの実施に際し、吉野町内の1,000世帯の方を無作為に選び、調査票をお送りしました。アンケート票は3枚入っています。ご家庭の中学生以上の方、全員にご回答をお願いします。ご家族が4名以上いらっしゃるご家庭では、3名の方がお答えください。可能な限り、ご家族お一人お一人がご記入ください。ご本人の回答が難しい場合は、世帯主の方など、代わりの方にご記入いただいても構いません。ご記入いただいた内容は、全て統計的に処理します。ご記入いただいた内容が個別に公表されることは一切ありません。また、公共交通計画の目的以外には一切使用しません。

ご記入いただいた調査票は同封の返信封筒に入れ、8月31日までにポストに投函して下さい。
(切手は不要です)

調査実施主体
吉野町地域公共交通協議会

調査に関する問合せ先
吉野町役場企画政策課 上林、花谷
電話：0746-32-3081

吉野町地域公共交通協議会は、町民の代表者、交通事業者、関係する行政機関（国土交通省、奈良県、吉野町、警察、教育委員会等）などが集まり、吉野町の公共交通について検討するための組織です。

日頃の外出と交通手段の利用に関するアンケート調査

1. 日常生活における外出についてお尋ねします。

問1 あなたが日常生活の中で、外出されるのはどんなときですか？

最もよく外出されるもの一つだけに をつけ、行き先などを具体的に記入してください。

1. 通勤 勤務先の所在地は？ 1)吉野町内 2)吉野町外… () 府県 () 市町村

2. 通学 学校の所在地は？ 1)吉野町内 2)吉野町外… () 府県 () 市町村

3. 食料品などの日常的な買い物 一番よく行く買い物先の名称 ()

4. 病院・医院などへの日常的な通院 一番よく行く医療機関の名称 ()

5. 仕事（農作業、商品の仕入れ・配達、営業、打合せなど）

6. その他 ()

問2 問1の外出では、だいたい何時頃に出かけて、何時頃に帰宅されることが多いですか？

<出かけるのは> 午前・午後 () 時 () 分頃

<自宅に帰ってくるのは> 午前・午後 () 時 () 分頃

<問1で「3. 食料品などの日常的な買い物」に をつけた方のみお答えください。>

問3 食料品などの日常的な買い物は、どのくらいの頻度でなさいますか？ 一つ選んで をつけてください。

1. ほぼ毎日 2. 週に2日以上 3. 週に1日 4. 月に2日以上 5. 月に1回 6. その他 ()

<問1で「4. 病院・医院などへの日常的な通院」に をつけた方のみお答えください。>

問4 通院は、どのくらいの頻度でなさいますか？ 一つ選んで をつけてください。

1. ほぼ毎日 2. 週に2日以上 3. 週に1日 4. 2週間に1日 5. 月に1回 6. その他 ()

問5 通院しなくてはならないのは何曜日ですか？ あてはまるもの全てに をつけてください。

1. 月曜 2. 火曜 3. 水曜 4. 木曜 5. 金曜 6. 土曜 7. 日曜 8. 決まっていない

問6 通院のついでに、買い物に行くことはありますか？ 一つ選んで をつけてください。

1. 全くない・ほとんどない

2. ある どのくらいの頻度で、通院のついでに買い物に行きますか？

1) 通院すればほぼ毎回 2) 通院2～3回に1回位 3) 通院4～5回に1回位 4) それ以下

< 皆さんお答えください。 >

問7 問1で答えていただいた外出のとき、どの交通手段を利用しますか？ 一番よく利用する交通手段を一つ選んで をつけ、右側の質問にもお答えください。

1. マイカー

自分で運転しますか？ 1)自分で運転 2)家族が運転 3)家族以外の人が運転

2. 鉄 道

電車に乗るのは() 駅

自宅から駅までは 1)マイカー 2)バス 3)タクシー 4)バイク・自転車 5)徒歩

3. 路線バス 4.福祉バス 5. タクシー 6. バイク・自転車 7. 徒歩 8.その他()

問8 問7の交通手段を利用する理由は何ですか？ 次のうち、あてはまるもの全てに をつけてください。

1. 目的地に早く行けるから 2. 費用が安いから 3. 体が楽だから 4. 都合の良い時間に利用できるから
5. バスなどの公共交通が都合の良い時間に来ないから 6. 他に利用できる交通手段がないから
7. 目的地のすぐそばまで行けるから 8. その他()

< 問7で「3. 路線バス 4.福祉バス」以外に をつけた方(1. 2. 5. 6. 7. 8.に をつけた方)のみお答えください。 >

問9 もし、自分に都合の良いバスが走っていたら、問1の外出のとき、それ利用する可能性はありますか？

1. ある 問10に進んでください。

2. ない その理由は何ですか？ 次のうち、あてはまるもの全てに をつけてください。

- 1) バスだと時間がかかるから 2) バスの運賃が高いから 3) 他の交通手段の方が楽だから
4) バス停が遠いから 5) 身体的・体力的にバスの利用は無理だから
6) その他()

< 問9で「1. ある」に をつけた方のみお答えください。 >

問10 どのような条件のバスが走っていたら、問1の外出のとき、それを利用することができますか？

あてはまる項目全てに をつけ、()内に具体的にご記入ください。

1. 自宅近くを通るバスがあるなら

目的地や駅に着く時刻

2. 目的地や駅に都合の良い時間に着くバスがあるなら

都合の良いのは午前・午後()時()分頃

3. 帰宅するときに都合の良い時間にバスがあるなら

都合の良いのは午前・午後()時()分頃

4. 目的地まで早く着くバスがあるなら

自宅近くのバス停に着く時刻

5. 乗り心地の良いバスがあるなら

6. その他(具体的に)

(アンケートは裏面に続きます)

< 皆さんお答えください。 >

問 11 今後、吉野町内のバスはどのようになれば良いと思いますか？ それぞれあてはまる番号に をつけてください。

[今後の吉野町内のバスのあり方について]	1 是非そつすべき	2 それが望ましい	3 どちらともいえない	4 その必要はない そうは思わない	5 よくわからない
a) ワゴン車など小型車両を使って道幅の狭い地区にも運行範囲を拡大する	1	2	3	4	5
b) スーパーマーケット等にバスを使って買い物に行けるよう、路線を見直す	1	2	3	4	5
c) 通勤や通学に使えるよう、早朝や夕方以降に駅を発着するバスを運行する	1	2	3	4	5
d) バスの運行を事前予約制にし、必要な分だけ走るようにして経費を節約する	1	2	3	4	5
e) 車を利用できない高齢者などのために、町民の税金を使ってバスの運行を維持していく	1	2	3	4	5
f) バスを利用する人は限られているので、運賃を値上げしてでもバスにかかる費用は利用者が負担する	1	2	3	4	5
g) バスは地域にとって必要なので、自治会や住民が寄付金を払ってでもバスの運行を維持していく	1	2	3	4	5

問 12 吉野町の公共交通（鉄道、バス）について、ご意見がありましたら自由にお書きください。

2. 最後に、あなた自身のことについてお尋ねします。差し支えない範囲でお答えください。

- (1) 性別は？ 1. 男性 2. 女性
- (2) 年齢は？ 1. 19歳以下 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70歳以上
- (3) 住所 (大字まで、番地は不要) 吉野町()
- (4) 職業 1. 有職 2. 主婦(パート有) 3. 専業主婦 4. 中学生 5. 高校生 6. 短大生以上 7. 無職
- (5) 運転免許は持っていますか？ 1. 持っている 2. 持っていない
- (6) 世帯で所有している車の台数は？ ()台 うち自分で自由に使えるのは()台
- (7) 車での送迎を気兼ねなく頼める人はいますか？ 1. 家族にいる 2. 近所の人にいる 3. いない

アンケートはこれで終わりです。ご協力ありがとうございました。

(2) 回答者の属性

居住地と年齢構成

アンケート回答者の年齢構成を表 - 1に、職業を表 - 2にそれぞれ示す。

回答者の年齢は全体的に 60 代・70 歳以上の回答が多く、いずれの地区でも回答者の過半数を占めている。地区別の回答割合は 9 ~ 12%程度である。

職業は、町全体で見ると有職者が約 3 分の 1、無職の方が約 3 分の 1、主婦が専業・パート有を合わせて約 4 分の 1 という構成になっている。

表 - 1 地区別・年齢階層別のサンプル数

(単位：人)

	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	無回答	合計	地区別人口	回答者割合
上市	12	8	16	17	17	37	44	0	151	1,206	12.5%
吉野	12	13	14	36	59	62	87	5	288	3,161	9.1%
中荘	5	9	6	8	19	29	36	0	112	1,214	9.2%
国栖	2	8	4	12	29	25	53	0	133	1,234	10.8%
中竜門	2	6	11	10	25	33	41	3	131	1,092	12.0%
龍門	8	5	17	15	21	43	51	1	161	1,798	9.0%
合計	41	49	68	98	170	229	312	9	976	9,705	10.1%

上市	7.9%	5.3%	10.6%	11.3%	11.3%	24.5%	29.1%	0.0%	100.0%
吉野	4.2%	4.5%	4.9%	12.5%	20.5%	21.5%	30.2%	1.7%	100.0%
中荘	4.5%	8.0%	5.4%	7.1%	17.0%	25.9%	32.1%	0.0%	100.0%
国栖	1.5%	6.0%	3.0%	9.0%	21.8%	18.8%	39.8%	0.0%	100.0%
中竜門	1.5%	4.6%	8.4%	7.6%	19.1%	25.2%	31.3%	2.3%	100.0%
龍門	5.0%	3.1%	10.6%	9.3%	13.0%	26.7%	31.7%	0.6%	100.0%
合計	4.2%	5.0%	7.0%	10.0%	17.4%	23.5%	32.0%	0.9%	100.0%

注：地区別人口は住民基本台帳人口（平成 20 年 3 月末日現在）

表 - 2 地区別・職業別のサンプル数

(単位：人)

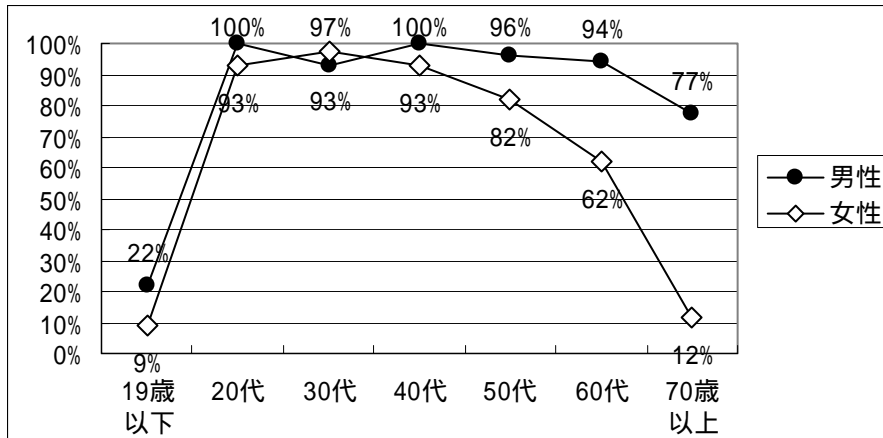
	有職	主婦 パート有	専業主婦	中学生	高校生	短大以上	無職	無回答	合計
上市	65	14	21	4	5	3	37	2	151
吉野	107	34	30	1	8	7	88	13	288
中荘	37	7	18	2	3	3	39	3	112
国栖	46	21	10	2	0	0	53	1	133
中竜門	42	9	29	1	0	2	45	3	131
龍門	50	17	18	6	1	4	58	7	161
合計	347	102	126	16	17	19	320	29	976

上市	43.0%	9.3%	13.9%	2.6%	3.3%	2.0%	24.5%	1.3%	100.0%
吉野	37.2%	11.8%	10.4%	0.3%	2.8%	2.4%	30.6%	4.5%	100.0%
中荘	33.0%	6.3%	16.1%	1.8%	2.7%	2.7%	34.8%	2.7%	100.0%
国栖	34.6%	15.8%	7.5%	1.5%	0.0%	0.0%	39.8%	0.8%	100.0%
中竜門	32.1%	6.9%	22.1%	0.8%	0.0%	1.5%	34.4%	2.3%	100.0%
龍門	31.1%	10.6%	11.2%	3.7%	0.6%	2.5%	36.0%	4.3%	100.0%
合計	35.6%	10.5%	12.9%	1.6%	1.7%	1.9%	32.8%	3.0%	100.0%

運転免許の保有状況

回答者の運転免許保有状況を見ると、20歳以上の男性はほとんど免許を保有している。それに対し、女性は年齢が高まるにつれて免許保有率が低くなり、70歳以上の女性では12%にとどまっている。

図 - 1 性別・年齢階層別運転免許保有率



自動車の保有状況

世帯の自動車保有状況を見ると、保有台数0台との回答は町全体で4.5%であり、ほとんどの世帯が自動車を保有している。平均の保有台数は上市地区で1.8台/世帯となっているほかは2台を上回っており、吉野町全体では2.2台/世帯となっている。

表 - 3 地区別にみた世帯の自動車保有状況

(単位：人、平均保有台数は台/世帯)

	0台	1台	2台	3台以上	回答者数	無回答	合計	平均保有台数
上市	5	49	61	25	140	11	151	1.8
吉野	15	72	96	87	270	18	288	2.1
中荘	2	24	50	36	112	0	112	2.3
国栖	9	33	39	46	127	6	133	2.3
中竜門	2	13	34	75	124	7	131	2.9
龍門	8	35	56	49	148	13	161	2.1
合計	41	226	336	318	921	55	976	2.2

上市	3.6%	35.0%	43.6%	17.9%	100.0%
吉野	5.6%	26.7%	35.6%	32.2%	100.0%
中荘	1.8%	21.4%	44.6%	32.1%	100.0%
国栖	7.1%	26.0%	30.7%	36.2%	100.0%
中竜門	1.6%	10.5%	27.4%	60.5%	100.0%
龍門	5.4%	23.6%	37.8%	33.1%	100.0%
合計	4.5%	24.5%	36.5%	34.5%	100.0%

利用交通環境の区分

このように運転免許や自動車保有が浸透している状況の中で、公共交通を必要としている人に着目して分析を行うことをねらいとして、

- ・ 運転免許の保有の有無
- ・ 気軽に車の送迎を頼める人の有無に自分で自由に利用できる車の有無

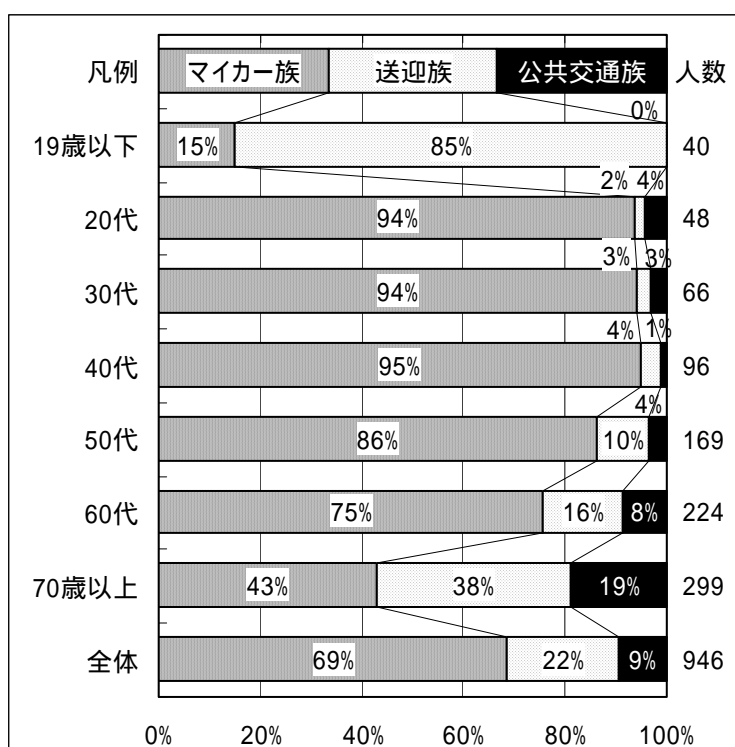
を組み合わせ、「利用交通環境の区分」を表 - 4のように定義した。

図 - 2は年齢階層別に利用交通環境を示したものである。30代から50代はほとんどがマイカー族であり、60代でも75%がマイカー族である。送迎族と公共交通族は50代ではそれぞれ10%、4%であるが年齢が高まるにつれてそれらの割合が急激に増加し、70歳以上では送迎族と公共交通族がそれぞれ38%、19%になる。

表 - 4 利用交通環境の区分

区分	定義
マイカー族	運転免許を持っており、自由に使える車を持っている人
送迎族	運転免許を持っていても自由に使える車を持っていない人や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼める人
公共交通族	運転免許を持っていても自由に使える車を持っていない人や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼むことができない人

図 - 2 年齢階層別にみた利用交通環境区分の割合

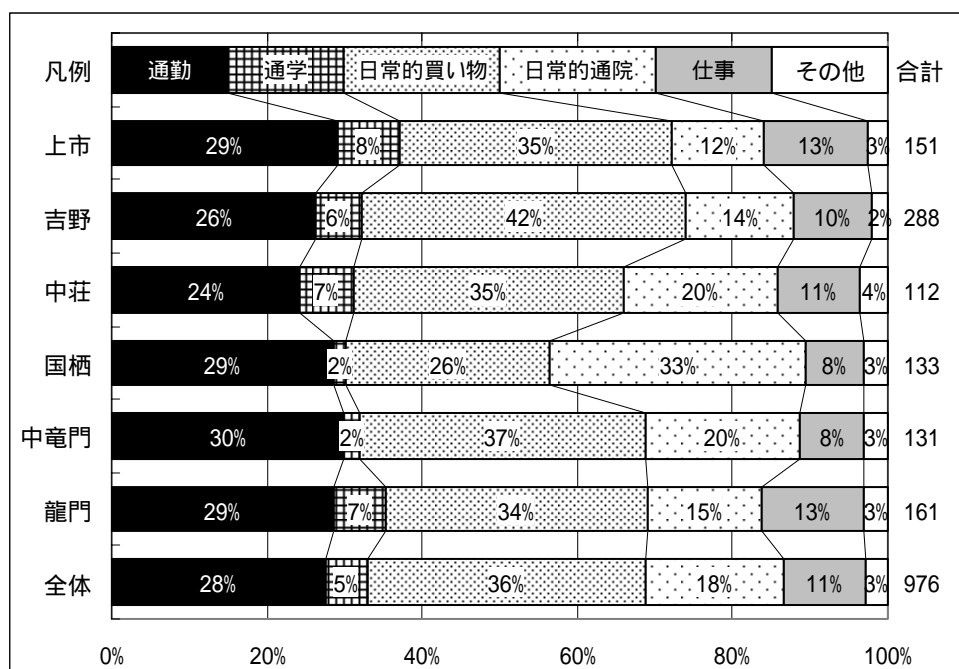


(3) 外出目的

日常生活の中で最も多い外出の目的を地域別に示したものが図 - 3である。

全体的に日常的な買い物（以下、買い物と略記）が概ね 35～40%余で最も多く、通勤（25～30%程度）、日常的な通院（15～20%程度、以下通院と略記）がそれに次いで多い。国栖地区は、日常的な通院との回答が最も多く（33%日常的な買物が他の地区に比べて少ない）。

図 - 3 地域別にみた最も多い外出の目的



(4) 自宅を出る時刻・自宅に帰る時刻

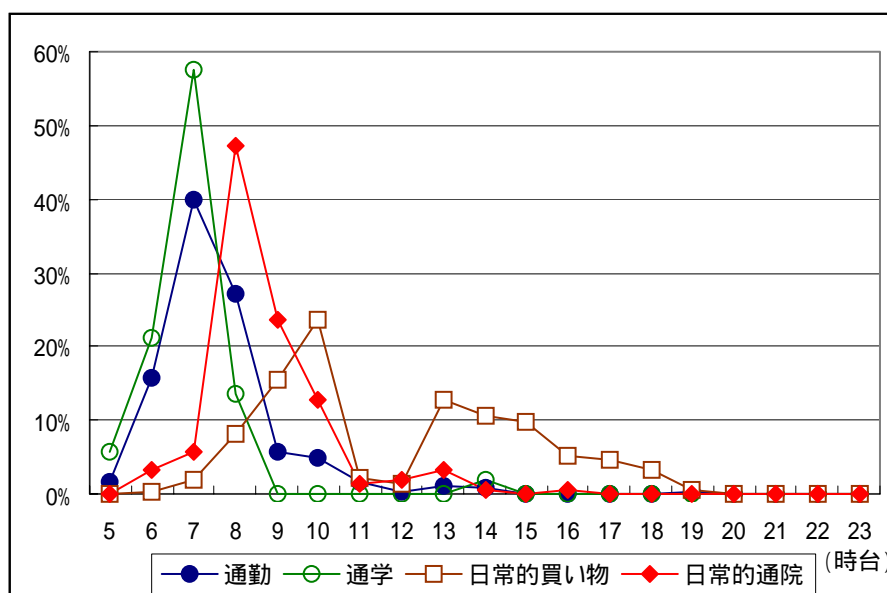
日常生活で最も多い外出について、自宅を出掛ける時刻と帰宅する時刻を目的別に示したものが図 - 4である。

自宅を出掛ける時刻について見ると、7時台に通勤・通学のピークがあり、8時台に通院のピークが見られる。これらの目的では、40～60%の人がこの時間帯に出掛けている。買い物は、9～10時台に一つのピークがあり、その後13～15時台になだらかな山がある。

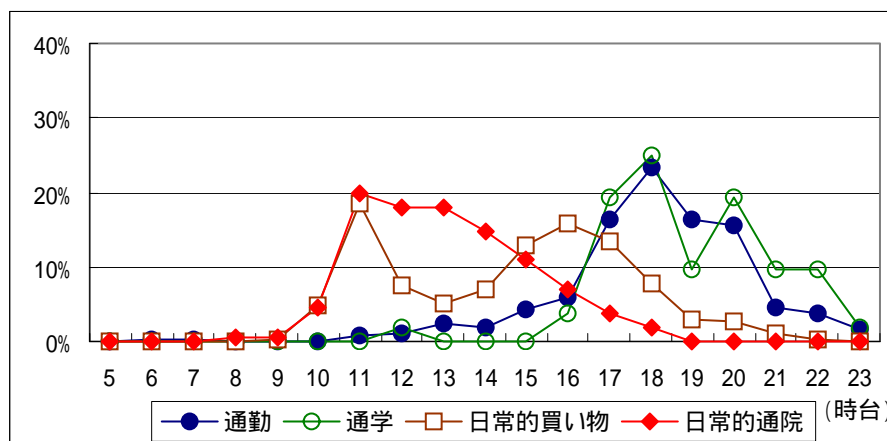
帰宅する時刻は、通院が11～15時台にかけて多く、買い物は11時台と15～17時台に多い。通勤・通学は17～20時台が多い。

図 - 4 目的別の自宅出発時刻と到着時刻

< 出掛ける時刻 >



< 帰宅する時刻 >



(5) 買い物・通院の外出頻度

買い物と通院の外出頻度について、利用交通環境別に示したものが図 - 5、図 - 6である。

買い物は、週2日以上という回答が50～60%を占めて最も多く、ほぼ毎日と合わせると、60～70%程度を占める。平均の買い物回数は、1週間に2.5～3.0回程度である。

それに対し、通院は月に1回という回答が40～60%で最も多く、次に月に2回以上(20～40%)が多い。これらを合わせると70～80%となる。

利用交通環境別に見ると、送迎族や公共交通族は、マイカーを自由に使えるマイカー族に比べて買い物・通院の頻度が低く、日常生活に必要な外出機会に制約を受けていることが分かる。

図 - 5 利用交通環境別にみた買い物の頻度

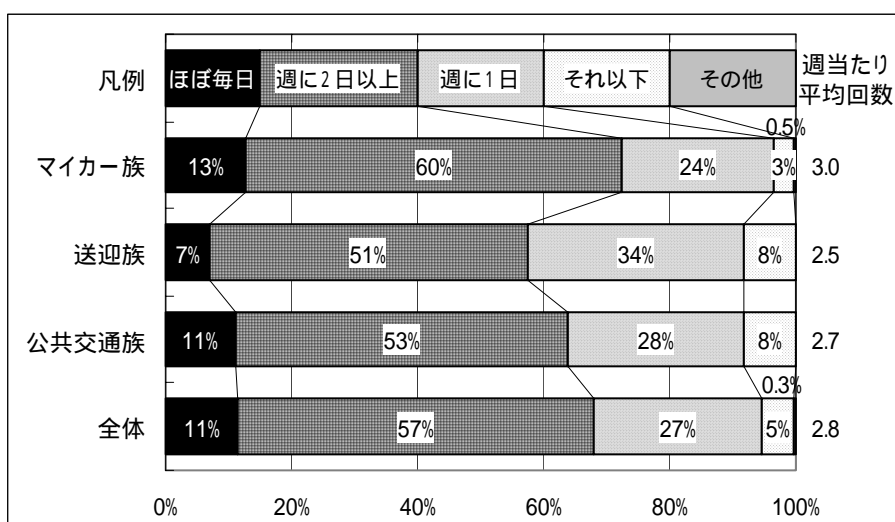
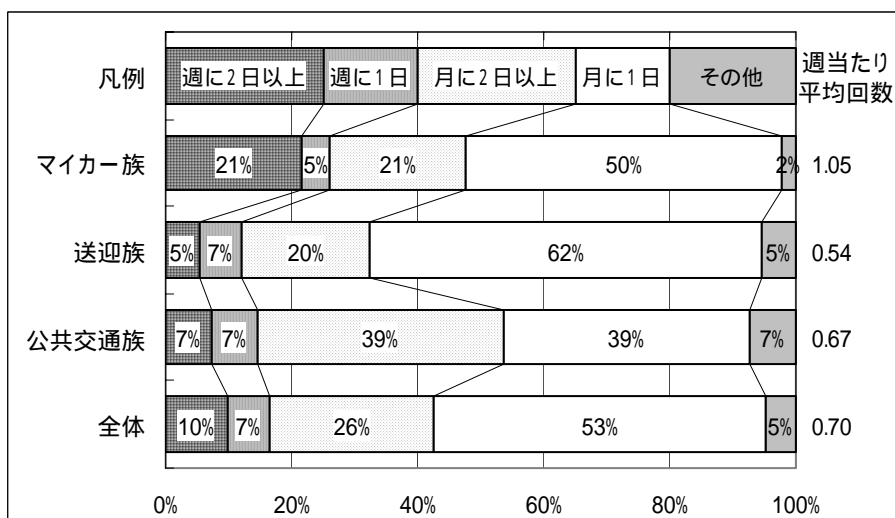


図 - 6 利用交通環境別にみた通院の頻度



(6) 通院のついでに買い物

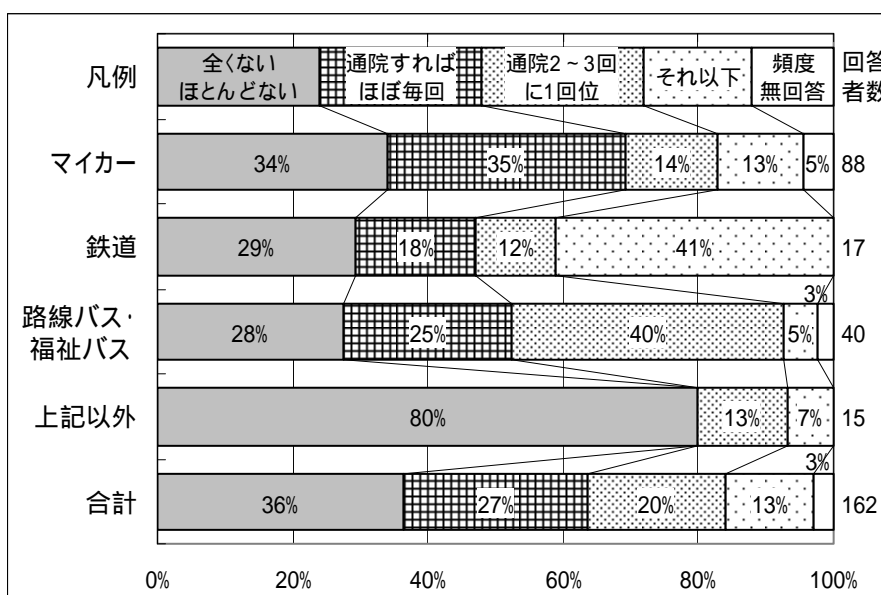
通院のために外出したとき、ついでに買い物をする頻度を利用交通手段別に示したものが図-7である。

全体の3分の1ほどの人は、通院のついでに買い物することは全くない・ほとんどないと回答しているが、残りの3分の2の人は買い物をするがあると答えている。

交通手段別に見ると、マイカー利用者は全くない・ほとんどないが34%、通院すればほぼ毎日と答えた人が35%であった。それに対し、路線バス・福祉バスの利用者では、全くない・ほとんどないは28%でマイカー利用者より6ポイント少なく、通院すればほぼ毎日という人は25%であった。最も多いのは、通院2～3回に1回位(40%)であった。

路線バスや福祉バスで通院している人は、マイカー利用者に比べて通院と買い物を一度に済ませようとする人の割合が高い一方、通院のたびに毎回というわけにはいかない人が多いなど、行動に制約を受けている様子が読み取れる。

図-7 利用交通手段にみた通院のついでに買い物する頻度



(7) 外出の際の利用交通手段

日常生活での外出の際、最もよく利用する交通手段を示したものが図 - 8、図 - 9である。

目的別には（図 - 8）、通勤や仕事では 90%前後がマイカー（便宜的に会社の車も含む）となっている。路線バスや福祉バス、タクシーの利用はほぼ通院、買い物に限られている。通院では福祉バスの利用が 21%に及んでいる。

利用交通環境別には（図 - 9）、公共交通族は福祉バス・鉄道が 21%、路線バス 14%、タクシー10%など交通手段利用が多様であり、送迎族でも福祉バスや鉄道の利用が多く見られる。

これらから、路線バス、福祉バスやタクシーなどの公共交通機関の利用は、公共交通族の通院や買い物が中心であることが読み取れる。

図 - 8 目的別の利用交通手段構成

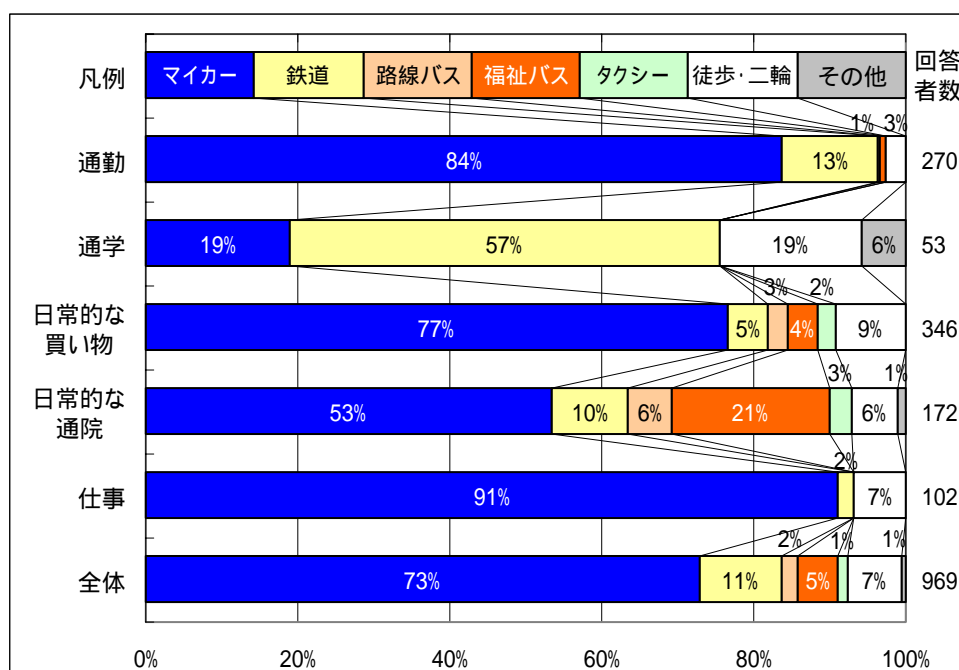
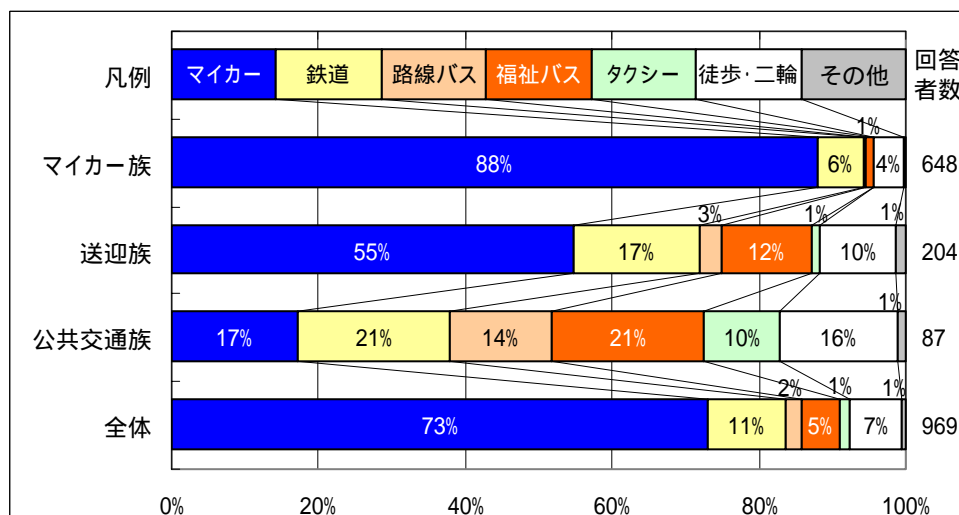


図 - 9 利用交通環境別にみた交通手段構成



(8) 交通手段の選択理由

最もよく利用する交通手段について、それを選んだ理由を示したものが表 - 5である。最も多い回答にオレンジ色、2番目に黄色、3番目に水色を付けている。

福祉バスは、「他に利用できる交通手段がない」が53.2%で最も多く、二番目が費用が安いとなっているほか、「都合の良い時間に利用できる」の割合が他の手段に比べて低い。これらから、福祉バスは安価ではあるが、他に交通手段がないため、都合の良い時間には来ないが利用している、という様子が伺える。

路線バスは「目的地のすぐそばまで行ける」が最も多いほか、「都合の良い時間帯に利用できる」が3番目に多い。タクシーは「目的地のすぐそばまで行ける」が他の手段よりも高く、「体が楽」「都合の良い時間に利用できる」など、その特性が回答にも表れている。

表 - 5 交通手段の選択理由

(単位：人)

	目的地に早く行ける	費用が安い	体が楽	都合の良い時間に利用できる	公共交通が都合の良い時間に出来ない	他に利用できる交通手段がない	目的地のすぐそばまで行ける	その他	回答者数	無回答	対象者数
マイカー	350	36	125	439	89	125	300	28	627	80	707
鉄道	38	14	20	27	17	38	21	2	92	11	103
路線バス	5	4	8	7	0	4	9	1	19	2	21
福祉バス	10	22	5	12	3	25	19	0	47	5	52
タクシー	1	0	3	3	3	3	5	0	10	3	13
バイク・自転車	22	12	3	34	6	9	19	5	48	2	50
徒歩	1	1	1	3	0	2	0	4	9	8	17
その他	3	1	2	1	1	1	2	1	5	1	6
無回答	0	0	1	1	1	0	0	0	2	5	7
合計	430	90	168	527	120	207	375	41	859	117	976

マイカー	55.8%	5.7%	19.9%	70.0%	14.2%	19.9%	47.8%	4.5%	100.0%
鉄道	41.3%	15.2%	21.7%	29.3%	18.5%	41.3%	22.8%	2.2%	100.0%
路線バス	26.3%	21.1%	42.1%	36.8%	0.0%	21.1%	47.4%	5.3%	100.0%
福祉バス	21.3%	46.8%	10.6%	25.5%	6.4%	53.2%	40.4%	0.0%	100.0%
タクシー	10.0%	0.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	50.0%	0.0%	100.0%
バイク・自転車	45.8%	25.0%	6.3%	70.8%	12.5%	18.8%	39.6%	10.4%	100.0%
徒歩	11.1%	11.1%	11.1%	33.3%	0.0%	22.2%	0.0%	44.4%	100.0%
その他	60.0%	20.0%	40.0%	20.0%	20.0%	20.0%	40.0%	20.0%	100.0%
無回答	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
合計	50.1%	10.5%	19.6%	61.4%	14.0%	24.1%	43.7%	4.8%	100.0%

注1：各交通手段ごとに第1位をオレンジ、第2位を黄色、第3位を水色に着色している。

ただし、回答者数の少ない徒歩とその他は着色していない。

注2：複数回答。パーセンテージは回答者数に対する割合であり、合計は100%を超える。

(9) バスを利用する可能性

バス利用の可能性の有無

外出の際に最もよく利用する交通手段がバス（路線バス・福祉バス）以外と回答した人に対し、バスを利用する可能性を尋ねた結果が表 - 6である。

利用交通手段別に見ると、鉄道やタクシー、バイク・自転車を利用している人の半数またはそれ以上がバス利用の可能性があると答えているのに対し、マイカー利用者ではその割合は約35%、徒歩の人は20%にとどまっている。

外出目的別には、通院の約56%、通学の約47%、買い物の約44%がバス利用の可能性があると答えているが、通勤や仕事はその割合は20%台である。

バス利用の可能性に関する理由や条件

バス利用の可能性がない人についてその理由、可能性のある人についてバスを利用できる条件を聞いた結果を、外出目的別に示したものが表 - 7、表 - 8である。

通院に着目すると、バス利用の可能性がない理由は「身体的・体力的にバス利用は無理」となっている。一方、バスが利用できる条件として、約70%の人が「帰宅する時に都合の良い時間にバスがある」を挙げており、利用しやすいダイヤ設定の重要性が示唆される。

表 - 6 バスを利用する可能性

< 利用交通手段別 >

< 外出目的別 >

	バス利用の可能性		回答者数	無回答	合計
	あり	なし			
マイカー	202	380	582	125	707
鉄道	49	38	87	16	103
タクシー	5	5	10	3	13
バイク・自転車	23	22	45	5	50
徒歩	3	12	15	2	17
その他	3	2	5	1	6
無回答	2	1	3	4	7
合計	287	460	747	156	903

	バス利用の可能性		回答者数	無回答	合計
	あり	なし			
通勤	56	158	214	53	267
通学	23	26	49	4	53
日常的な買い物	117	152	269	57	326
日常的な通院	62	48	110	18	128
仕事	24	58	82	21	103
その他	5	18	23	3	26
合計	287	460	747	156	903

	あり	なし	合計
マイカー	34.7%	65.3%	100.0%
鉄道	56.3%	43.7%	100.0%
タクシー	50.0%	50.0%	100.0%
バイク・自転車	51.1%	48.9%	100.0%
徒歩	20.0%	80.0%	100.0%
その他	60.0%	40.0%	100.0%
無回答	66.7%	33.3%	100.0%
合計	38.4%	61.6%	100.0%

	あり	なし	合計
通勤	26.2%	73.8%	100.0%
通学	46.9%	53.1%	100.0%
日常的な買い物	43.5%	56.5%	100.0%
日常的な通院	56.4%	43.6%	100.0%
仕事	29.3%	70.7%	100.0%
その他	21.7%	78.3%	100.0%
合計	38.4%	61.6%	100.0%

表 - 7 外出目的別にみたバス利用の可能性がない理由

(単位：人)

	バス利用の可能性がない理由						回答者数	無回答
	バスだと時間がかかる	バスの運賃が高い	他の交通機関の方が楽	バス停が遠い	身体的・体力的にバスの利用は無理	その他		
通勤	90	41	70	20	2	20	147	11
通学	11	8	8	6	0	7	25	1
日常的な買い物	67	23	67	26	8	27	144	8
日常的な通院	10	8	12	5	23	8	46	2
仕事	21	6	23	6	2	14	55	3
その他	7	2	7	3	1	6	17	1
合計	206	88	187	66	36	82	434	26

通勤	61.2%	27.9%	47.6%	13.6%	1.4%	13.6%	100.0%
通学	44.0%	32.0%	32.0%	24.0%	0.0%	28.0%	100.0%
日常的な買い物	46.5%	16.0%	46.5%	18.1%	5.6%	18.8%	100.0%
日常的な通院	21.7%	17.4%	26.1%	10.9%	50.0%	17.4%	100.0%
仕事	38.2%	10.9%	41.8%	10.9%	3.6%	25.5%	100.0%
その他	41.2%	11.8%	41.2%	17.6%	5.9%	35.3%	100.0%
合計	47.5%	20.3%	43.1%	15.2%	8.3%	18.9%	100.0%

注1：回答率が50%以上ものにオレンジ色、40%以上50%未満に黄色を付けている。

注2：複数回答。パーセンテージは回答者数に対する割合であり、合計は100%を超える。

表 - 8 外出目的別にみたバスが利用できる条件

(単位：人)

	バスが利用できる条件						回答者数	無回答
	自宅近くを通るバスがある	目的地や駅に都合の良い時間に着くバスがある	帰宅する時に都合の良い時間にバスがある	目的地まで早く着くバスがある	乗り心地の良いバスがある	その他		
通勤	33	37	30	20	3	4	55	1
通学	11	14	12	5	2	1	23	0
日常的な買い物	80	61	56	32	10	12	113	4
日常的な通院	32	42	41	21	5	5	60	2
仕事	12	14	14	4	1	1	23	1
その他	2	3	4	2	1	0	5	0
合計	170	171	157	84	22	23	279	8

通勤	60.0%	67.3%	54.5%	36.4%	5.5%	7.3%	100.0%
通学	47.8%	60.9%	52.2%	21.7%	8.7%	4.3%	100.0%
日常的な買い物	70.8%	54.0%	49.6%	28.3%	8.8%	10.6%	100.0%
日常的な通院	53.3%	70.0%	68.3%	35.0%	8.3%	8.3%	100.0%
仕事	52.2%	60.9%	60.9%	17.4%	4.3%	4.3%	100.0%
その他	40.0%	60.0%	80.0%	40.0%	20.0%	0.0%	100.0%
合計	60.9%	61.3%	56.3%	30.1%	7.9%	8.2%	100.0%

注1：回答率が70%以上ものにオレンジ色、60%以上70%未満に黄色を付けている。

注2：複数回答。パーセンテージは回答者数に対する割合であり、合計は100%を超える。

(10) 今後の公共交通のあり方

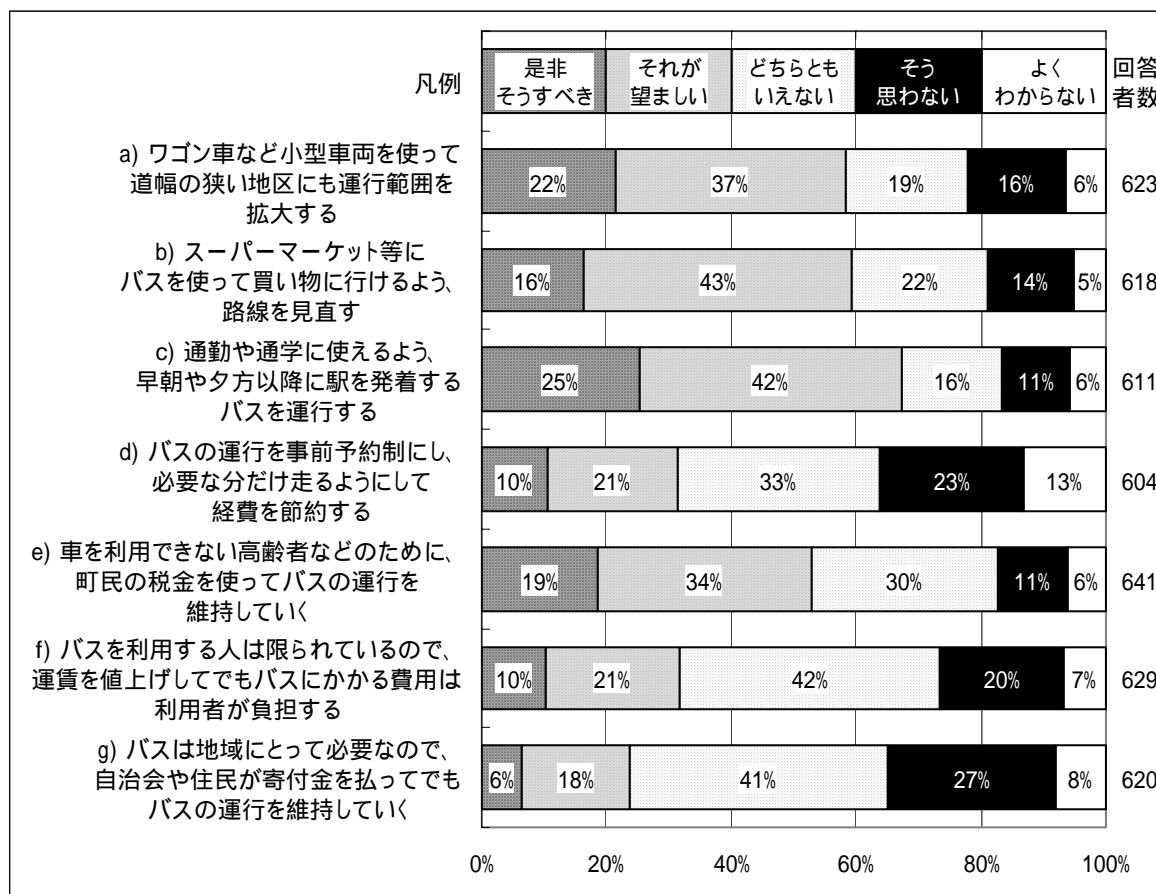
マイカー利用者の意見

今後の吉野町の公共交通のあり方に関する質問について、回答状況を図 - 10、図 - 11に示す。

図 - 10は日頃の外出にマイカーを利用している人の意見である。「ワゴン車など小型車両を使って道幅の狭い地区にも運行範囲を拡大する」「バスを使って買い物に行けるよう路線を見直す」「通勤や通学に使えるよう早朝や夕方以降にバスを運行する」「町民の税金を使ってバスの運行を維持していく」の4項目については、「是非そうすべき」と「それが望ましい」を合わせると50%を超えた。

一方で、「バスは地域にとって必要なので自治会や住民が寄付金を払ってでもバスの運行を維持していく」については、「是非そうすべき」と「それが望ましい」を合わせても26%であるのに対し、「そう思わない」が27%で反対意見が1ポイント上回った。

図 - 10 今後の吉野町の公共交通のあり方について（マイカー利用者）



バス利用者の意見

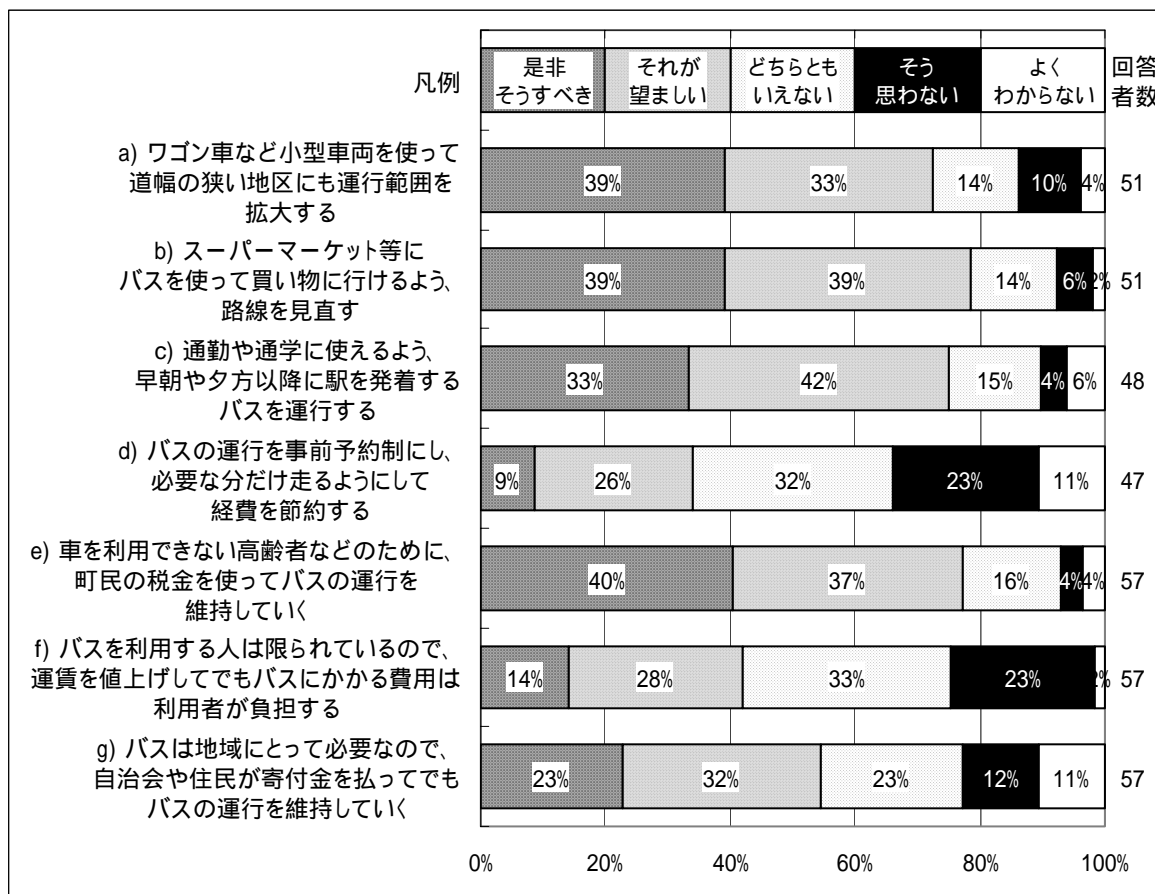
図 - 11はバス利用者について、同様の整理をしたものである。

マイカー利用者でも 50%以上が賛意を示した「ワゴン車など小型車両を使って道幅の狭い地区にも運行範囲を拡大する」「バスを使って買い物に行けるよう路線を見直す」「通勤や通学に使えるよう早朝や夕方以降にバスを運行する」「町民の税金を使ってバスの運行を維持していく」の4項目については、40%近くの人が「是非そうすべき」と答えており、「それが望ましい」をあわせると 75~80%になる。これらの項目については、マイカー利用者に比べてより強い賛意が示されている。

マイカー利用者では反対意見が上回った「バスは地域にとって必要なので自治会や住民が寄付金を払ってでもバスの運行を維持していく」は、是非そうすべきが 23%、それが望ましいが 32%で合わせて 55%が賛同しており、反対表明は 12%に過ぎない。

全体的にもマイカー利用者に比べて「是非そうすべき」という回答割合が高く、「そう思わない」が低く、今後の吉野町の公共交通のあり方について、バス利用者の方がより切実な問題意識を持っていることが伺える。

図 - 11 今後の吉野町の公共交通のあり方について（バス利用者）



3. 福祉バス利用実態調査結果の概要

(1) 調査の概要

調査方法

吉野町内を運行する3台の福祉バスにそれぞれ1名の調査員が乗り込み、乗降バス停と乗降人数をチェックするとともに、車内で利用者に聞き取り調査（ヒアリング）を行った。

調査項目

< 調査員が目視で確認 >

- ・利用者一人ひとりの乗車区間（乗車バス停・降車バス停）
- ・利用者の性別 ・およその年齢（ヒアリングできなかった場合）

< 利用者にヒアリング >

- ・利用目的（通勤、通学、買い物、通院など） ・福祉バスの利用頻度
- ・行き先（外出先） ・都合の良いバスのダイヤ
- ・バス利用に際しての問題点や改善を希望する点 など

調査日時

- ・平成20年9月2日（火曜日） 福祉バスの始発～終発まで

表 - 9 バス利用実態調査・調査票（ヒアリングシート）

ルート: Aコース	発地・発時刻:	時 分発	調査員:	枚目
-----------	---------	------	------	----

	性/年	乗車/降車バス停	目的	利用頻度	行き先(外出先)	あってほしいバスの時刻	タクシー等小型車両に替わっても	問題点や改善を希望すること
1	1. 男 2. 女 オ		1. 買物 2. 通院 3. 私用 4. 勤学 5. 他	1. 週3以上 2. 週1・2回 3. 月2・3回 4. 月1回 5. それ以下		1. __時__分頃に自宅近くを出る 2. __時__分頃に自宅近くに着く 3. 今のままで良い	1. OK 2. 避けてほしい 3. わからない	
2	1. 男 2. 女 オ		1. 買物 2. 通院 3. 私用 4. 勤学 5. 他	1. 週3以上 2. 週1・2回 3. 月2・3回 4. 月1回 5. それ以下		1. __時__分頃に自宅近くを出る 2. __時__分頃に自宅近くに着く 3. 今のままで良い	1. OK 2. 避けてほしい 3. わからない	
3	1. 男 2. 女 オ		1. 買物 2. 通院 3. 私用 4. 勤学 5. 他	1. 週3以上 2. 週1・2回 3. 月2・3回 4. 月1回 5. それ以下		1. __時__分頃に自宅近くを出る 2. __時__分頃に自宅近くに着く 3. 今のままで良い	1. OK 2. 避けてほしい 3. わからない	
4	1. 男 2. 女 オ		1. 買物 2. 通院 3. 私用 4. 勤学 5. 他	1. 週3以上 2. 週1・2回 3. 月2・3回 4. 月1回 5. それ以下		1. __時__分頃に自宅近くを出る 2. __時__分頃に自宅近くに着く 3. 今のままで良い	1. OK 2. 避けてほしい 3. わからない	
5	1. 男 2. 女 オ		1. 買物 2. 通院 3. 私用 4. 勤学 5. 他	1. 週3以上 2. 週1・2回 3. 月2・3回 4. 月1回 5. それ以下		1. __時__分頃に自宅近くを出る 2. __時__分頃に自宅近くに着く 3. 今のままで良い	1. OK 2. 避けてほしい 3. わからない	

(2) 福祉バスの利用状況

利用実態調査を実施した9月2日の便別の利用者数とヒアリング人数を表-10に示す。

福祉バスの利用者は延べ70名であった。朝8:30に吉野病院に着く内回りや昼の12:20に吉野病院を出発する外回りで利用者が10名を超えた。

その他の便や路線を見ると、内回り・外回りでは各便4～5名の利用が見られるが、吉野山、奥六田、樫尾、千股方面への路線では、利用者がせいぜい3名程度にとどまっている。

なお、70名中66名にヒアリングすることができた。

表-10 便別にみた福祉バスの利用者数とヒアリング人数

番号	コース	始発	発時刻	着時刻	行先	車両	利用者数	聞き取り人数
1	内回り	小名	7:44	8:30	吉野病院	A	12	8
2		吉野病院	9:46	10:26	南国栖	B	6	6
3		南国栖	10:35	11:32	三茶屋・吉野病院	B	5	5
4		吉野病院	11:55	12:35	南国栖	A	5	5
5		南国栖	12:39	13:36	三茶屋・吉野病院	A	0	0
6		吉野病院	15:17	15:57	南国栖	B	4	4
7		南国栖	16:06	17:03	三茶屋・吉野病院	B	0	0
8	外回り	三茶屋	8:15	9:12	南国栖・吉野病院	B	6	6
9		吉野病院	9:10	9:56	小名	A	1	1
10		小名	10:10	11:12	南国栖・吉野病院	A	3	3
11		吉野病院	12:20	13:06	小名	B	11	11
12		小名	13:20	14:22	南国栖・吉野病院	B	2	2
13		吉野病院	13:50	14:36	小名	A	4	4
14	吉野山線	吉野山上千本口	8:35	8:55	吉野病院	C	3	3
15		吉野病院	11:10	11:30	吉野山上千本口	C	1	1
16		吉野山上千本口	11:33	11:53	吉野病院	C	0	0
17		吉野病院	14:10	14:30	吉野山上千本口	C	0	0
18		吉野山上千本口	14:33	14:53	吉野病院	C	0	0
19	六田線	吉野病院	9:00	9:07	奥六田	C	0	0
20		奥六田	9:10	9:17	吉野病院	C	0	0
21	樫尾線	吉野病院	9:20	9:38	樫尾	C	0	0
22		樫尾	9:41	9:59	吉野病院	C	1	1
23		吉野病院	12:10	12:28	樫尾	C	1	1
24		樫尾	12:31	12:49	吉野病院	C	0	0
25		吉野病院	15:00	15:18	樫尾	C	2	2
26	千股・志賀線	吉野病院	10:10	10:43	上千股・吉野病院	C	3	3
27		吉野病院	13:30	14:03	上千股・吉野病院	C	0	0

(3) 利用者の属性

福祉バスの利用者を性別・年齢階層別に示したものが表 - 11である。

いちばん下の表に示したように、利用者の約 83%は 60 歳以上の人であり、70 歳以上の人
は 57%に及ぶ。また、60 歳以上の利用者のうち 80%近くが女性である。

このように、福祉バスは免許保有率の低い(図 - 1参照)高齢女性の利用が主体となっている。

表 - 11 性別・年齢階層別の福祉バス利用者数

(単位：人)

	19歳以下	20～59歳	60代	70代	80歳以上	合計
男性	5	4	1	6	5	21
女性	1	2	17	18	11	49
合計	6	6	18	24	16	70

男性	23.8%	19.0%	4.8%	28.6%	23.8%	100.0%
女性	2.0%	4.1%	34.7%	36.7%	22.4%	100.0%
合計	8.6%	8.6%	25.7%	34.3%	22.9%	100.0%

利用者(70人)のうち、60歳以上の人(58人)の占める割合	82.9%
利用者(70人)のうち、70歳以上の人(40人)の占める割合	57.1%
60歳以上の利用者(58人)のうち、女性(46人)の占める割合	79.3%

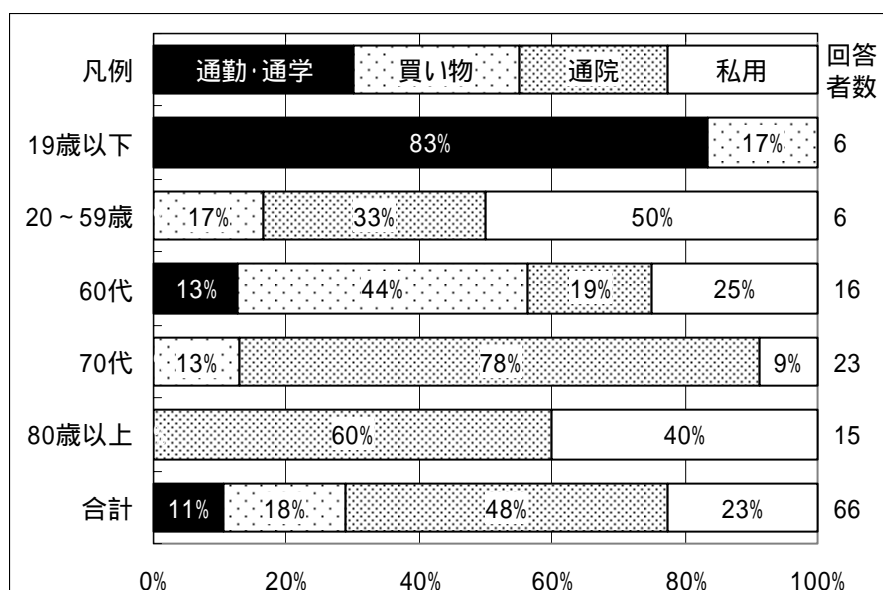
(4) 福祉バスの利用目的

福祉バスの利用目的を年齢階層別に示したものが図 - 12である。

全体のほぼ半数(48%)が通院のために利用している。

年齢別には、19 歳以下の利用は 83%(6 人中 5 人)が通学である。60 代では買い物(44%)
が多いが、70 代・80 歳以上では利用の大半が通院である。

図 - 12 年齢階層別に見た福祉バスの利用目的構成

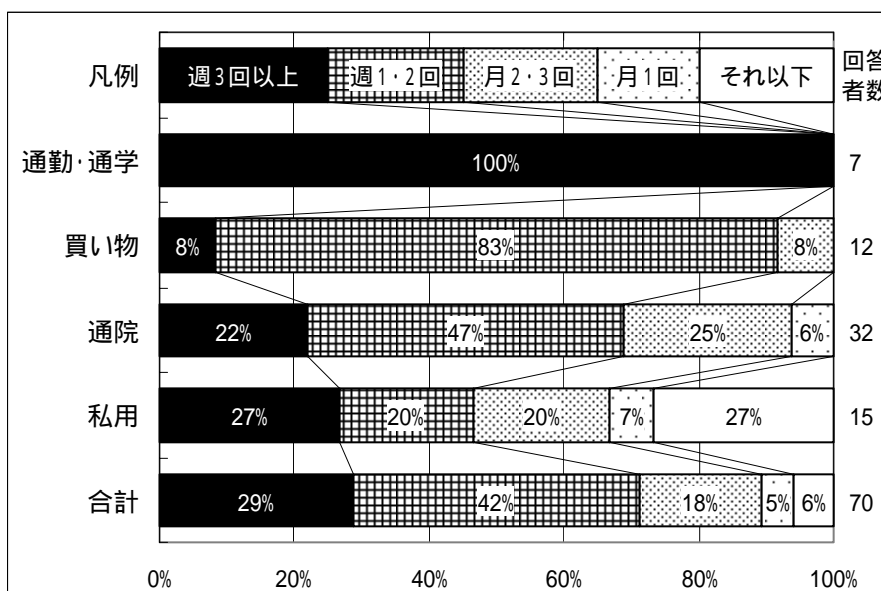


(5) 福祉バスの利用頻度

福祉バスの利用頻度を目的別に示したものが図 - 13である。

買い物目的の利用者は、週1・2回が83%となっている。通院目的の利用者では、週1・2回が47%、月2・3回が25%、週3回以上が22%であった。

図 - 13 目的別にみた福祉バスの利用頻度



(6) 福祉バスを利用した外出先

福祉バスを利用した人の外出先を尋ねたところ、吉野病院が最も多く、回答者65人中19人を占めた。次に大淀病院（福祉バスの利用は大和上市駅まで）と吉野ストアが7人、吉野町役場が5人、吉野高校が4人という順であった。

表 - 12 福祉バスを利用した外出先

外出先	回答数	割合
吉野病院	19	29.2%
大淀病院	7	10.8%
吉野ストア	7	10.8%
吉野町役場	5	7.7%
吉野高校	4	6.2%
中央公民館	2	3.1%
鍼灸院(役場近く)	2	3.1%
歯科医院(上市駅近く)	2	3.1%
佐々木歯科	2	3.1%
下市町	2	3.1%
吉野中学校	1	1.5%
クリーニング店(上市)	1	1.5%
商店(吉野渡場)	1	1.5%
苗木屋(檜井)	1	1.5%
辻歯科(平尾)	1	1.5%
檜井温泉	1	1.5%
親戚宅	1	1.5%
上市駅	1	1.5%
眼科(下市町)	1	1.5%
老人ホーム(大淀町)	1	1.5%
奈良市	1	1.5%
橿原市	1	1.5%
宇陀郡	1	1.5%
合計	65	100.0%

(7) 福祉バスの利用区間

福祉バス利用者について、乗車バス停と降車バス停の関係を集計したものが表 - 13である。

乗降の多い吉野病院、大和上市駅前、吉野町役場はバス停を単位としたが、その他のバス停は旧町と路線を単位にまとめて示している。例えば、中荘（巡回線）は中荘地区のバス停のうち、内回り線・外回り線のバス停を集約したものである。また、表の右端の合計欄は各バス停の乗車人数、表の下の合計欄は各バス停の降車人数を表す。

乗降の最も多いバス停は、吉野病院と大和上市駅前で、両者とも乗車 11 人・降車 12 人、合計 23 人であった。次に多いのは吉野町役場で、乗車 2 人・降車 6 人、合計 8 人であった。

地区別には、

- ・龍門（乗車 16 人・降車 11 人）
- ・国栖（乗車 9 人・降車 8 人）
- ・中竜門（乗車 6 人・降車 7 人）
- ・上市（乗車 6 人・降車 6 人）
- ・中荘（乗車 3 人・降車 6 人）
- ・吉野（乗車 6 人・降車 2 人）

という利用状況であった。

表 - 13 福祉バスの利用区間（乗車バス停と降車バス停の組み合わせ）

乗車バス停・乗車区間	降車バス停														合計
	1 吉野病院	2 大和上市駅前	3 吉野町役場	11 上市	21 吉野 (吉野山線)	22 吉野 (六田線)	23 吉野 (樫尾線)	31 中荘 (巡回線)	32 中荘 (樫尾線)	41 国栖	51 中竜門	61 龍門 (巡回線)	62 龍門 (千股・志賀線)		
1 吉野病院		0	0	1	1	0	1	0	1	2	2	3	0	11	
2 大和上市駅前	0		0	1	0	0	0	2	0	1	2	4	1	11	
3 吉野町役場前	0	0		0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	
11 上市	0	0	0		0	0	0	0	0	2	2	2	0	6	
21 吉野(吉野山線)	3	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	3	
22 吉野(六田線)	0	0	0	0	0		0	1	0	0	0	0	0	1	
23 吉野(樫尾線)	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	
31 中荘(巡回線)	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
32 中荘(樫尾線)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
41 国栖	1	4	0	2	0	0	0	0	0		2	0	0	9	
51 中竜門	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
61 龍門(巡回線)	3	6	1	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	14	
62 龍門(千股・志賀線)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
合計	12	12	6	6	1	0	1	4	2	8	7	10	1	70	

注 1：青色は、利用者が 2 人以上のバス停間。黄色は、乗車または降車が 5 人以上のバス停。

注 2：吉野病院、大和上市駅前、吉野町役場以外のバス停は、旧町と路線を単位にまとめている。

(8) バスダイヤに対する意向

福祉バスの利用者に対して、あってほしいバスの時刻を尋ねた結果を図 - 14、表 - 14に示す。

図 - 14によると、全体の 80%の人がバスの時刻は現状で良いと回答している。特に、内回り線の利用者では回答した 20 人全員が現状で良いと答えている。

これに対し、外回り利用者では 12%が出発時間帯について、16%が帰宅時間帯について改善の希望ありとしている。また、内回り・外回り以外の路線の利用者では、現状で良いは 57%にとどまり、14%は出発時間帯・帰宅時間帯ともに改善希望があるなど、改善の要望が強い。

具体的な時刻の希望は表 - 14に示すとおりである。

図 - 14 路線別にみた「あってほしいバスの時刻」

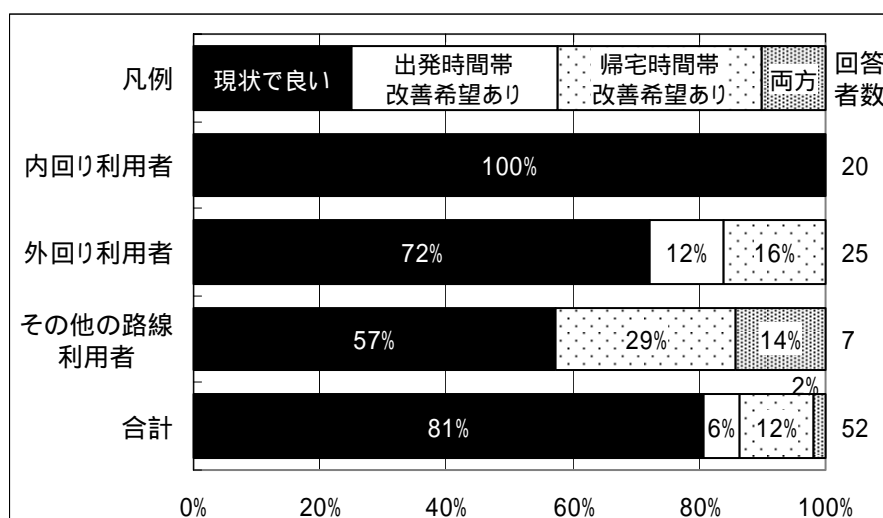


表 - 14 希望する時刻の具体的内容

路線	出発時刻	帰宅時刻	件数	居住地区
外回り	8:30		1	龍門
外回り	9:30		2	龍門
外回り		18:00	2	国栖
外回り		19:00	2	国栖
吉野山線		19:00	1	吉野
千股・志賀線		12:10	1	龍門
榎尾線	7:30		1	吉野
榎尾線		16:00	1	吉野

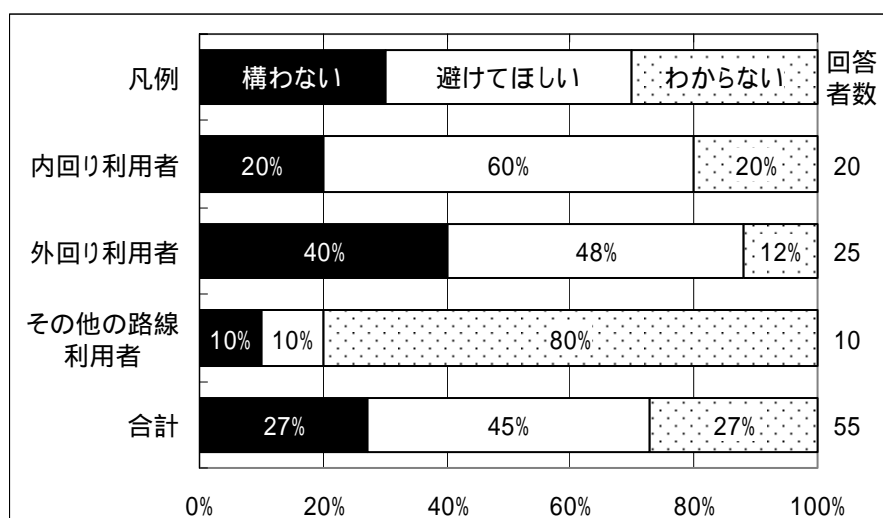
(9) 小型車両の使用に関する意向

利用実態調査では、ジャンボタクシー等の小型車両を導入することについて、利用者に問いかけた。その結果を図 - 15に示す。

全体では、45%が避けてほしい、27%が構わないとの回答であった。同時に、27%がわからないと回答している。

路線別に見ると、内回り・外回りの利用者は避けてほしいという意見が多い。吉野山線・榎尾線・千股線の利用者については、回答が得られた10人のうち8人がわからないと答えており、構わないとさせてほしいが1人ずつであった。

図 - 15 小型車両の使用の可否



(10) 福祉バスに関する利用者の意見

福祉バスに関する利用者の自由意見について、いくつかの項目に区分して表 - 15に示す。

個別には、喜佐谷まで入ってほしいという意見があったほか、帰りの便の時刻を遅くしてほしいという意見が数件あった。小型車両の導入については4人が具体的に述べているほか、運行を継続してほしいとの要望も聞かれた。

表 - 15 福祉バスに関する利用者の自由意見

区分	問題点や改善を希望すること	性別	年齢	利用路線
路線	喜佐谷に行く方向で桜木神所の札を右折してもう少し奥まで行ってほしい(他に利用したい人がいて、上の方でUターン可能なので)。榎尾を終点にせず、榎尾信号Y字路を左折してもう少し奥まで行ってほしい(集落があるので)。	男性	92	榎尾線
	停留所まで歩くので、家の前で降ろしてもらえればありがたい。他にお客さんがいない時は、たまに降ろしてくれる。	女性	81	千股・志賀線
ダイヤ	電車との連絡が不便	女性	75	内回り
	帰りの便が不便	女性	70	内回り
	帰りを遅くしてほしい。	女性	80	吉野山線
	帰りの時間を遅くしてくれれば、違う所にも行ける。	女性	80	吉野山線
	帰りの時間を遅くしてくれれば、行動範囲が広がる。	男性	83	吉野山線
	病院の予約によって時間が変わるので、1時間に1本が楽(帰りも同じ)。たまに途中で乗せてくれるのでありがたい。本数が少ないので、乗る人も少なくなっている。足が不自由なのでバス停まで歩くのが大変(10mでも)。	男性	59	榎尾線
	スクールが入る前までのダイヤが良かった。診察によって時間がバラバラなのであまり利用できない。	女性	75	千股・志賀線
車両	停車申告ボタンの位置が高くて手が届かない。後方の席に座った時は大きな声で停車申告するのしんどい。	女性	96	外回り
	200円で上市まで行けるので助かっています。料金が同じ(200円)であれば、小型車両に替わってもOK。	女性	66	外回り
	勿体無いので、乗客が少ない時のみ小型車両に替わっても良い	女性	72	外回り
	勿体無いので、乗客が少ない時のみ小型車両に替わっても良い	女性	75	外回り
	乗客が少ない時は小型車両でもOK	女性	70	外回り
	乗客が少ない時は小型車両でもOK	女性	70	外回り
その他	このバスは是非運行して欲しい	男性	70	内回り
	自宅は宮滝で平尾の辻歯科へは路線がないため乗り継ぎ。200円でも支払っている事が良い(無料ではダメ)。この運転手さんは朗らかで良い(時々無愛想な運転手がいる)。	女性	75	外回り
	町外(隣接)の人も気軽に利用できるようにしてほしい。以前、上市局前で乗車拒否された。	女性	65	内回り

4．結果のまとめと公共交通の改善に向けた課題

(1) 調査結果のまとめ

アンケート調査および福祉バス利用実態調査から次のような知見が得られた。

公共交通は、主に公共交通族の通院や買い物に利用されている。

- ・運転免許やマイカーが行き渡るなかで、60歳以上の女性では運転免許保有者が少ない。
(図 - 1参照)
- ・運転免許を持っていない、気軽に送迎を頼める人がいない等の「公共交通族」は、70歳以上の人に多い。(図 - 2参照)
- ・これらを背景に、外出目的では通院や買い物、利用交通環境では公共交通族において、路線バスや福祉バス、タクシーを利用する人の割合が高い。(図 - 8、図 - 9参照)

福祉バスの利用者の多くは高齢の女性、行先は病院や商店などが主。

- ・福祉バス利用者の83%は60歳以上。その約80%は女性である。(表 - 11参照)
- ・福祉バス利用者の約半数は通院が目的、70歳以上の利用者では、大多数が通院目的である。(図 - 12参照)
- ・福祉バスを使った行き先(外出先)の40%が吉野病院または大淀病院。その他は歯科医院やスーパーマーケット、商店など。(表 - 12参照)

路線バスや福祉バスの運行には改善余地が見られる。

- ・アンケート調査によると、福祉バスを利用している人の半数は、他に交通手段がないことを交通手段選択の理由として挙げている。(表 - 5参照)
- ・現在、通院目的で外出している人で福祉バスを利用していない人の70%が、今後福祉バスを利用する条件として、都合の良い時間帯にバスが走っていることを挙げている。(表 - 8参照)
- ・福祉バス利用実態調査からは、現状より遅い時間帯の運行を求める意見が寄せられるなど、利用しやすいダイヤを求める声が強い。特に、内回り・外回り線以外の路線で改善要望が強い。(図 - 14、表 - 14参照)

今後の吉野町の公共交通のあり方について。

- ・「ワゴン車など小型車両を使って道幅の狭い地区にも運行範囲を拡大する」
「バスを使って買い物に行けるよう路線を見直す」

「通勤や通学に使えるよう早朝や夕方以降にバスを運行する」

「町民の税金を使ってバスの運行を維持していく」

という4項目については、バス利用者のみならずマイカー利用者も賛意を示す人が過半数である。(図 - 10、図 - 11参照)

- ・福祉バスの利用者からも、空いている時間帯は小型車両でも構わないという意見が何件か示されている。(図 - 15、表 - 15参照)
- ・福祉バスの利用者からは、存続を求める意見や路線の拡充などに関する意見も寄せられている。(表 - 15参照)

(2) 公共交通改善に向けた課題

以上に示したことを踏まえ、公共交通の利用状況や福祉バス利用実態の視点から、吉野町の公共交通の改善に向け、次の点が検討課題になると考えられる。

公共交通の利用ニーズに合わせた公共交通の運行

- ・公共交通の利用が多い高齢者の通院や買い物利用の時間帯に合わせたダイヤの設定
- ・特に現状は1～2便しか運行されていない福祉バス六田線、檜尾線、千股・志賀線の
利便性の向上

需要に見合った車両による利便性と効率性の向上

- ・需要の少ない路線での小型車両の導入や事前予約制の導入などによる運行効率の向上
- ・小型車両の特性を生かしたきめ細かい運行など利便性の向上

これらの点に加え、昨今の厳しい財政事情の中で吉野町が補助金を支出して福祉バスやスクールバスを運行している現状を鑑み、スクールバスの有効活用なども視野に入れ、吉野町全体として効率的でバランスの取れた公共交通の改善計画を検討することが重要である。