

5. 調査結果のまとめ(各種調査結果の横断的な評価)

(1) 意識転換策の実施による意識の変化

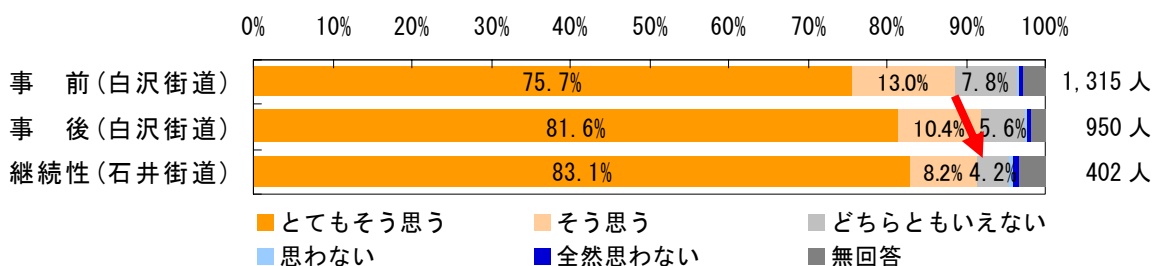
① 環境問題に対する意識(問:「環境問題に対して配慮が必要である」)

- 「環境問題に対して配慮が必要である」という問に対し、「とてもそう思う」「そう思う」の回答者は事前^{※1}事後^{※1}継続性^{※1}の各調査とも8割を超え、白沢街道、石井街道両方の地域で環境問題に対する意識が高かった。

→ 環境問題を切り口とした意識の働きかけは有効な手法である。

【 環境問題に対する意識の変化 】

事前:問3(P27)、事後:問5(P38)、継続性:問1(P48)



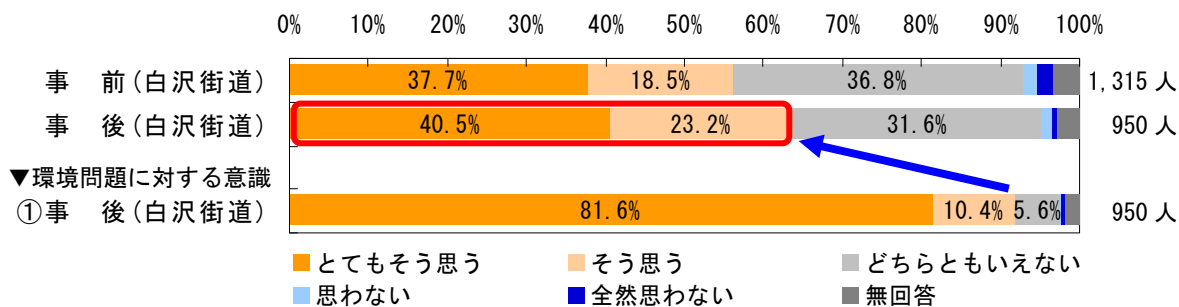
② 「クルマでの移動は環境に良くない」に対する意識(問:「クルマでの移動は環境に良くない」)

- 「クルマでの移動はあまり環境に良くない」という問に対し、「とてもそう思う」「そう思う」の回答数が事前～事後にかけて7.5ポイント増加した。
- ①の「環境問題に対して」は約9割が理解を示したのに対し、「クルマでの移動は環境に良くない」と思う回答者は6割程度に留まった。

→ クルマと環境の関係性について、さらに意識の啓発が必要である。

【 「クルマの移動は環境に良くない」に対する意識の変化 】

事前:問3(P27)、事後:問5(P38)、継続性:問1(P48)



※1 次項以降、下記の表記とする。

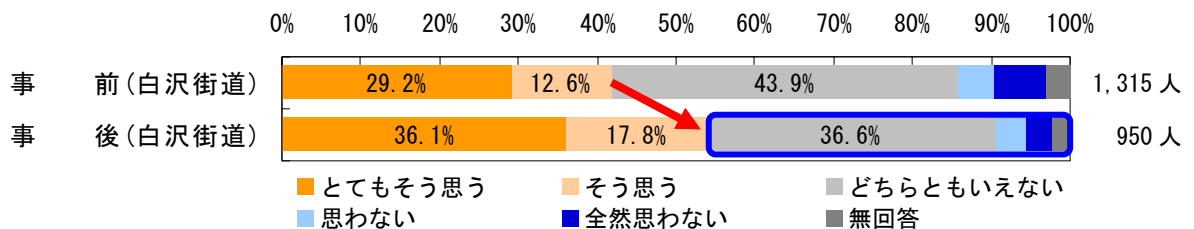
事前:事前アンケート調査、事後:事後アンケート調査、継続性:継続性アンケート調査

③ 「クルマに頼らない生活」に対する意識(問:「クルマにあまり頼らない生活にしたい」)

- 「クルマにあまり頼らない生活にしたい」の間に対する「とてもそう思う」「そう思う」の回答数が事前～事後にかけて12.1ポイント増加し意識の転換に一定の効果が見られた。
- 一方で、事後の回答者においても、約半数が「どちらとも言えない」「思わない」「全然思わない」と回答している。

→ クルマ利用の抑制には、意識への働きかけだけでなく、公共交通の利用環境整備などを連動させていく必要がある。

【 「クルマに頼らない生活」に対する意識の変化 】 事前:問3 (P27)、事後:問5 (P38)、継続性:問1 (P48)

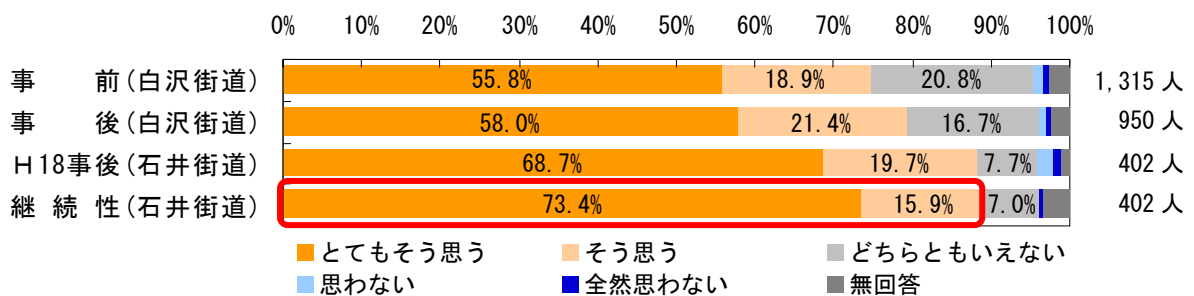


④ 「公共交通維持への協力」に対する意識(問:「公共交通の維持に協力したい」)

- 「公共交通の維持に協力したい」の間に対しては、全ての調査において回答者の約8割程度が公共交通維持への協力意向を示していることがわかる。
- 継続性を平成18年度の事後アンケートと比較すると、同対象者の意識が1年経過後も継続されていることがわかる。

→ 実施地域に対しては、“高めた意識を持続させるための情報提供”を継続的に行う必要がある。

【 「公共交通維持への協力」に対する意識の変化 】 事前:問3 (P27)、事後:問5 (P38)、継続性:問1 (P48)



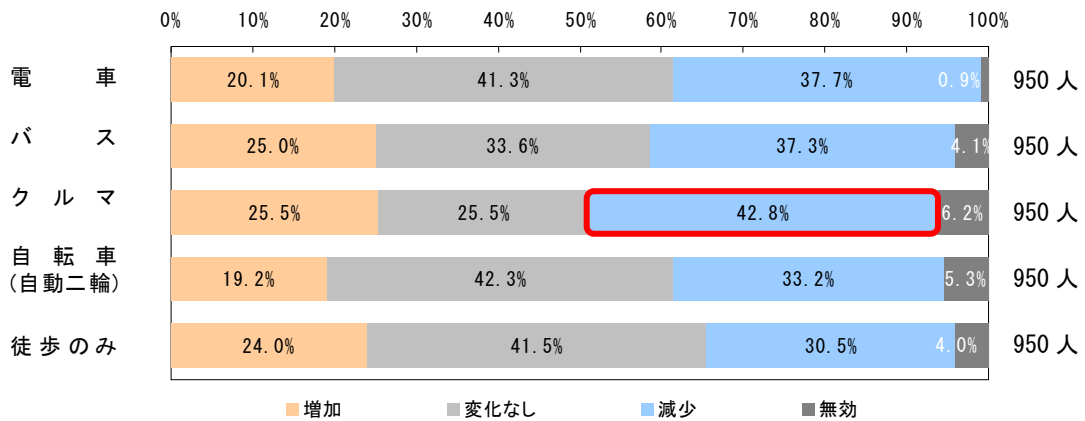
(2) 意識転換策の実施による交通行動の変化

① 白沢街道における交通手段別の利用頻度の変化(問:「交通手段別の利用頻度」)

- 「交通手段別の利用頻度」の問に対しては、季節変動の影響(事前:9月～事後:12月)も受けて全体的に交通頻度は減少しているが、中でも、クルマ利用の減少については42.8%と特に高いことがわかる。

事前:問4(P28)、事後:問2(P39)

【全交通手段の利用変化(平日)】 利用変化=事後の利用日数-事前の利用日数 (外出日数/月・平日)



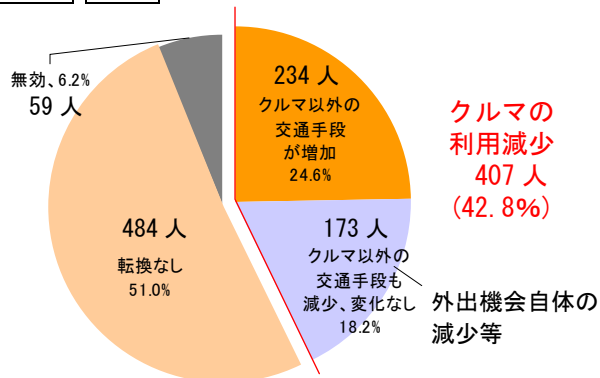
▼ クルマ利用者の変化、バス利用への転換状況について(平日)

- 事前～事後にかけて“クルマ利用が減少し、かつ、クルマ以外の交通手段が増加した回答者”の割合は33.5%であった。
- “以前からバス利用していなかった”の割合は56.7%であったが、意識転換策の実施後、“バス利用を行うようになった”の割合が16.2%となった。

➔ 季節変動に伴う全体的な交通頻度の減少はあるものの、クルマ利用の抑制効果や公共交通(バス)への利用転換が示される結果となり、意識転換策の有効性が示された。

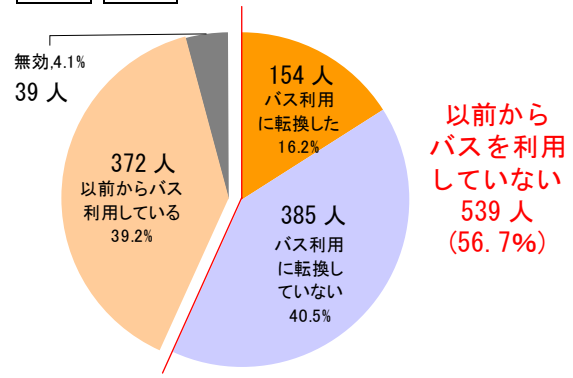
【クルマ利用者の変化(平日)】

事前・事後の有効回答者:950人(無効票:59人)



【バス利用への転換状況(平日)】

事前・事後の有効回答者:950人(無効票:39人)



■24.6% (234人) が他の交通手段に転換した。 ■16.2% (154人) がバス利用に転換した。

※クルマ利用の減少割合:42.8%

- ・クルマ以外の交通手段が増加:24.6%
- ・クルマ以外の交通手段も減少、変化なし:18.2%
- ・クルマ利用が増加もしくは変化しなかった割合(≡クルマからの転換なし):51.0%

※バス利用の促進効果(月1日以上)のバス利用)

- ・以前からバスを利用していなかった人の中からバス利用に転換した割合:16.2%
- ・以前から月1日以上はバス利用をしている割合:39.2%

② 実際のバス利用者数の変化について(バス事業者提供データ)

- 動機付け資料の提供, フィードバックまで終了した後のバス利用の変化について, バス停3箇所における意識転換策実施後(H20.1)と実施前の同時期(H19.1)との乗降客数を比較した結果, 677人のバス利用数が増加し, 対前年度比で105.6%となった。

→ 実際のバス利用数データからも, 意識転換策の有効性が示されている。

【バス利用者(乗降客数)の変化】

(単位:人)

バス停名称	(実施後) ①H20.1		(実施前) ②H19.1		差分 =①-②		=③/②	
	乗	降	乗	降	乗	降	③乗	降
陽北中学校入口	1,393	1,609	1,340	1,577	53	32	85	2.9%
地藏前	4,215	4,630	4,080	4,275	135	355	490	5.9%
釜井台団地中央	457	397	396	356	61	41	102	13.6%
計	6,065	6,636	5,816	6,208	249	428	677	5.6%

※ 陽北中学校入口=錦地区 地藏前=豊郷地区 釜井団地中央=河内地区

1月におけるバス利用者数の前年度比

$$= \frac{\text{H20.1乗降客数(12,701人)}}{\text{H19.1乗降客数(12,024人)}} = \text{対前比 } 105.6\%$$

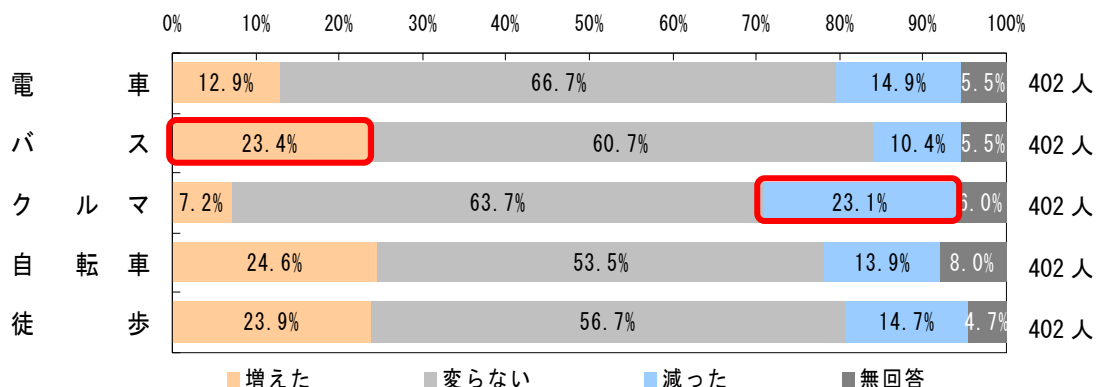
③ 石井街道における交通行動の変化について(継続性)「去年と比べて交通行動に変化があったか」

- 石井街道については, 意識転換策実施の1年経過後においても「クルマ利用が減少(23.1%)」し, 「バス利用が増加(23.4%)」していることがわかる。

→ ニュースレターや時刻表の提供を継続的に実施していく必要がある。

【全交通手段の利用変化】(外出日数/月・平日)

継続性: 問2(P49)



(3) バス利用に対する意識について

① 路線バスのサービス水準に対する評価(問:「路線バスに対する満足度」の評価)

- バスの利用圏域としているバス停から半径 250m に属する自治会を選定したが、「バス停からの距離」は全体的に良好な結果となった。
- 御幸ヶ原地区、河内地区については、バス料金と運行本数について不満がみられる。

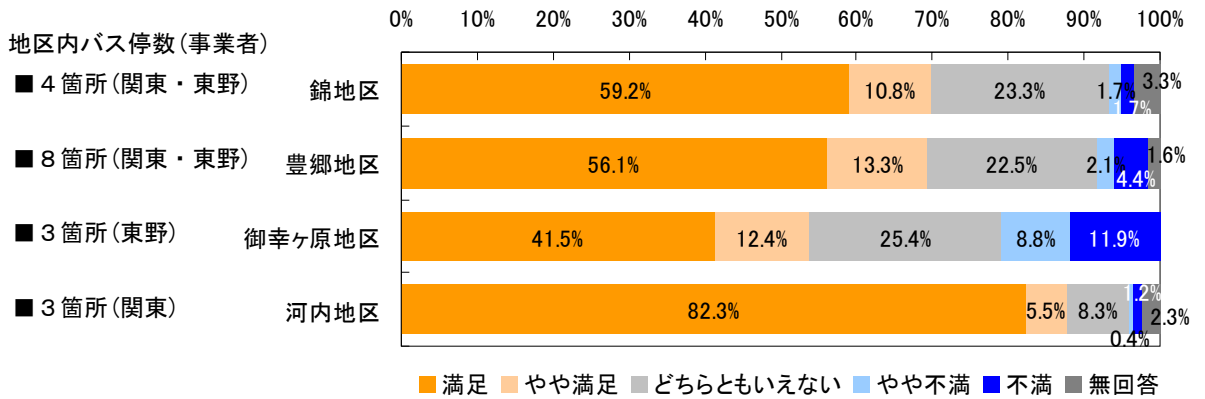
→ 効果的に利用転換を図るために、「バス料金」「運行本数」を実施エリア・区間の選定要素に加える必要がある。

【白沢街道沿線地区図】

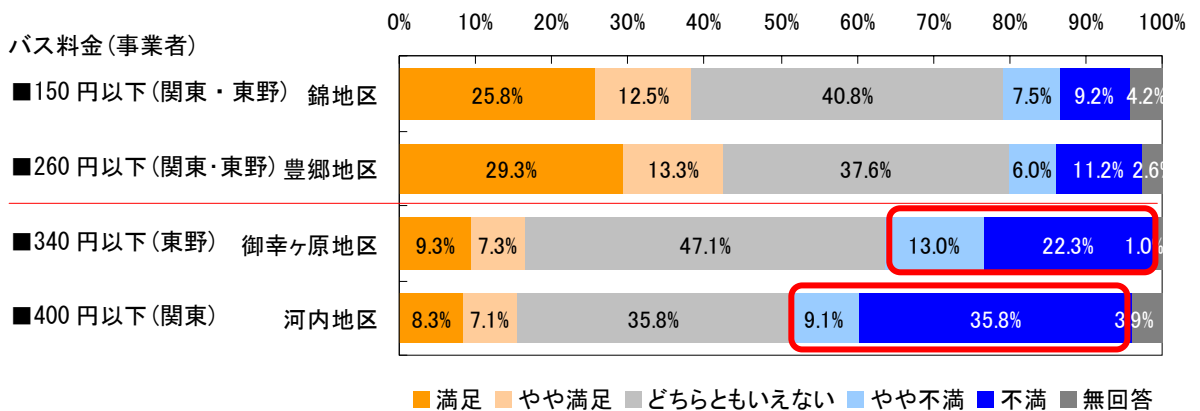


【 連合自治会別のバス停からの距離についての評価 】

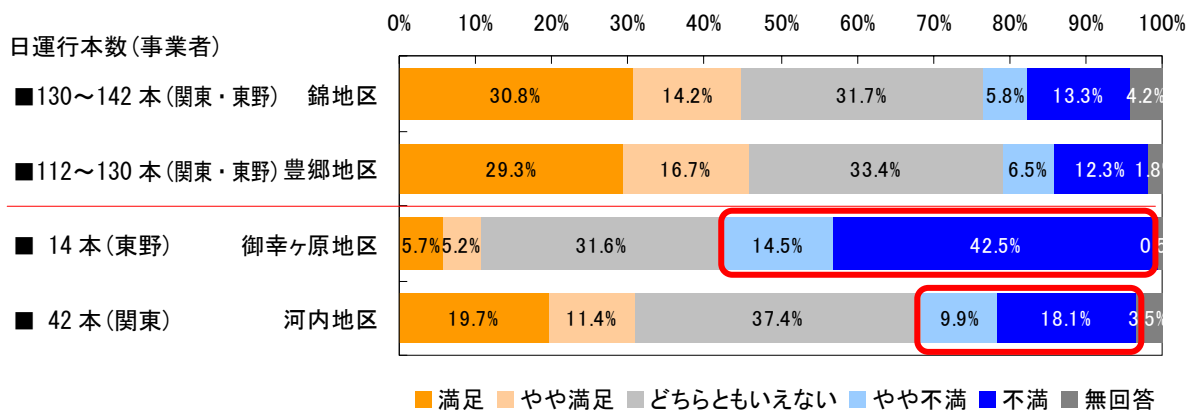
事後：問7 (P44)



【 連合自治会別のバス料金の設定についての評価 】



【 連合自治会別の運行本数についての評価 】



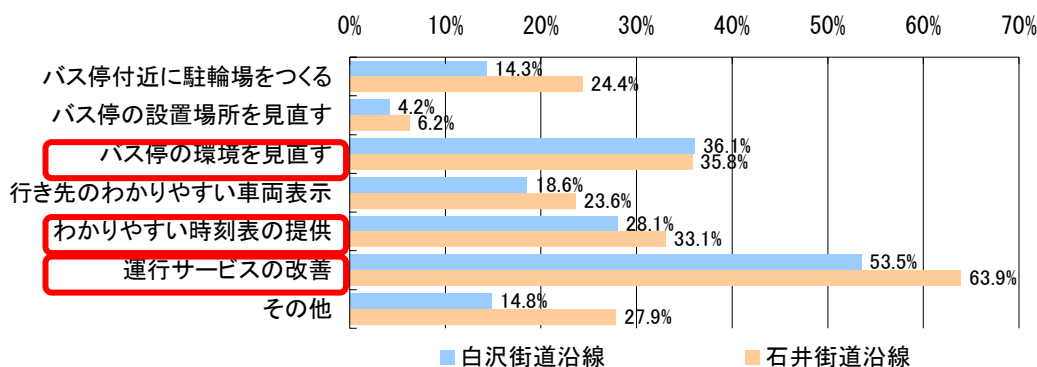
② バス利用に対する住民意向(問:「路線バスに対する改善要望」の評価)

- 白沢街道、石井街道沿線ともに、「運行サービスの改善^{※3}」、「バス停の環境を見直す^{※4}」、「わかりやすい時刻表の提供」の順で住民の意向が高い。

→ 「運行サービスの改善」は特に事業者負担が大きく早期実現は難しいが、まずは、意識転換策の実施に併せて、実施地域に求められている利用環境整備を実施する必要がある。

【 地域別にみたバス利用環境整備の住民意向 】

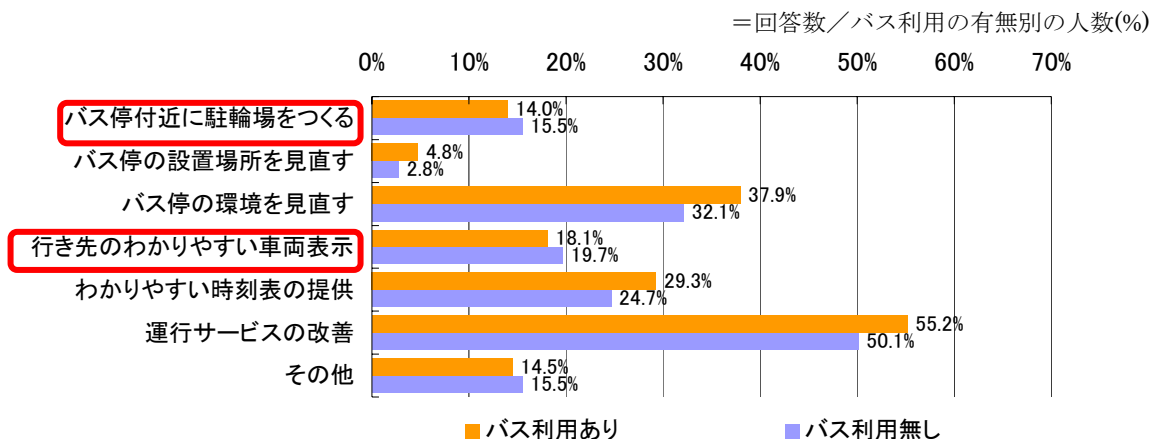
事 前 : 問 8 (P34)



- 白沢街道をバス利用の有無別にみた場合、「バス停付近に駐輪場をつくる」「行き先のわかりやすい車両表示」については、バスを利用していない方の意向の方が高い。
- 「運行サービスの改善」については、バス利用の有無に係らず5割以上の高い値を示す。

【 バス利用の有無からみたバス利用環境整備の住民意向 】

事 前 : 問 8 (P34)



(内訳)対象者: 1,315人 → ■バス利用あり: 946人、■バス利用なし: 361人 (無効: 8人)

※3 運行サービスの改善 : 運行時間の延長, 運行本数の増便, 運賃の値下げ等の改善

※4 バス停の環境を見直す: ベンチ・屋根等の設置

(4) 動機付け資料, イベントの参加状況について

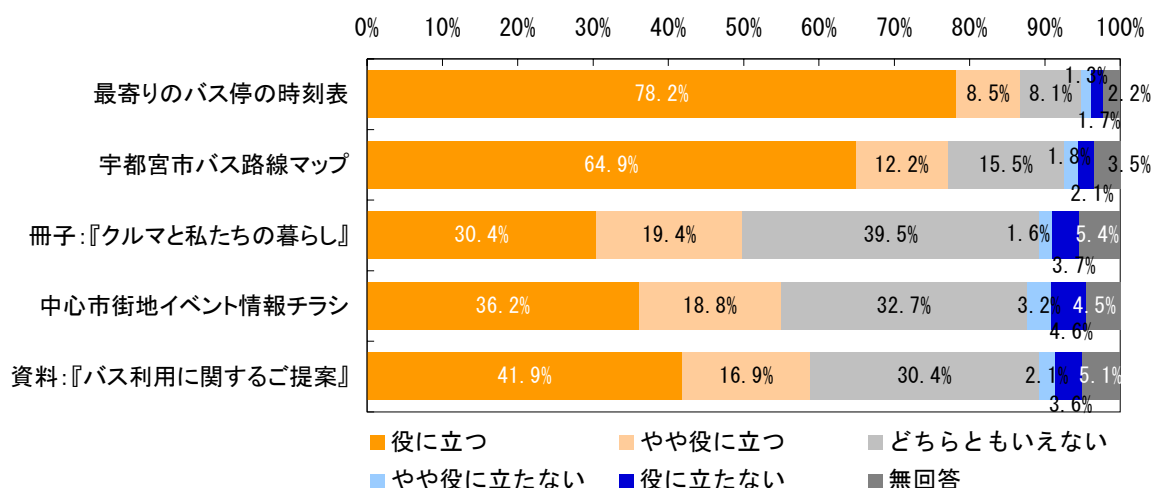
① 動機付け資料の有効性(問:「動機付け資料(コミュニケーショングッズ)」の評価)

- 「動機付け資料の評価」の問に対しては, 「時刻表」, 「バス路線マップ」, 「バスに関する利用案内」の順に評価が高く, バス乗降に係る直接的な情報(実用的な情報)ほど評価が高い。
- 動機付け資料の提供を受けて 53.9%が「バスを試してみようと思った」と回答した。

→ バス利用への意識転換に動機付け資料の提供が有効である。

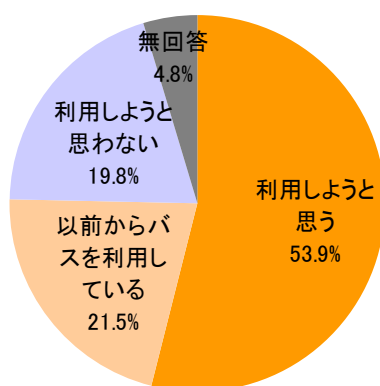
【 動機付け資料の評価 】

事後: 問5 (P42)



【 動機付け資料を受けた後のバス利用意識の変化 】 事後の回答者: 950人

事後: 問5 (P42)



■ バス利用意識の変化の内訳

項目	回答数	(率)
利用しようと思う	512	53.9%
以前からバスを利用している	204	21.5%
利用しようと思わない	188	19.8%
無回答	46	4.8%
計	950	100.0%

② バス時刻表の受取方法についての住民意向(問:「統合時刻表の必要性, 受け取り方法」)

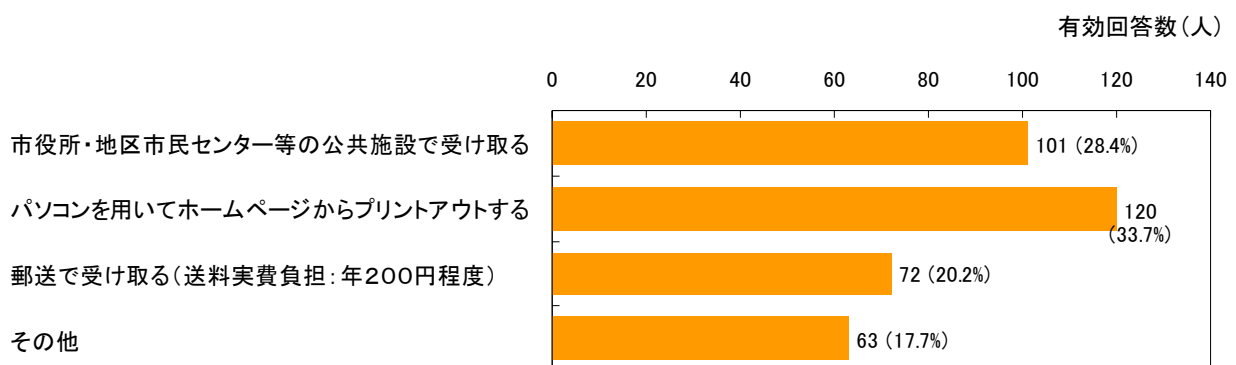
- 統合時刻表については8割以上が今後も必要と回答した(参照:P52)。
- 受取方法については, 現在も実施している「ホームページ上から時刻表プリントアウトする」の住民意向が最も高く, 次いで「公共施設で受け取る」も高い数値を示した。

→ 統合時刻表(石井街道)はホームページ以外の提供方法を検討する必要がある。

→ 白沢街道においても時刻表の継続的な提供が必要である。

【 統合時刻表の今後の受け取り方 】 継続性の回答者: 365人(重複あり)

継続性: 問5 (P52)



③ 中心市街地における大規模イベントへの参加状況と交通手段

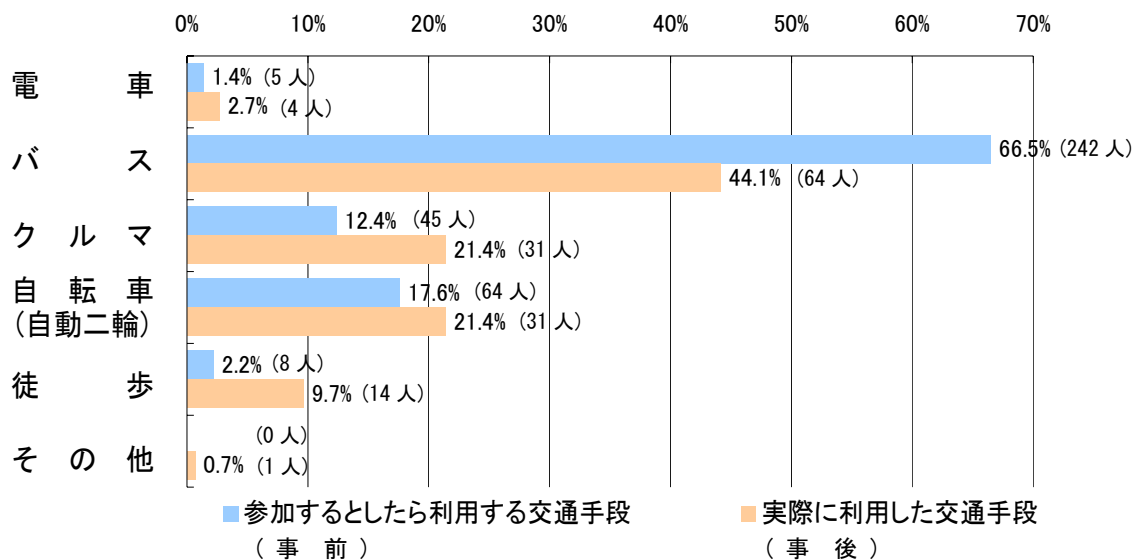
(問：「中心市街地における大規模イベントへの参加状況と、参加時の交通手段の利用状況」についての評価)

- **事前**で27.7%が参加意欲を示し(参照：P36)，そのうちの66.5%がイベントにはバスを利用する予定であると回答，実際にイベントに参加した人の44.1%がバスを利用して来場している。イベント時にバスを利用しようとする潜在的な需要は高いと言える。

➔ イベント時のバスの需要は高いが，恒常的なバス利用を促していくためには，中心市街地への誘客と併せたバス利用促進のための施策について，継続的に検討する必要がある。

【 イベント時の交通手段 】 回答数:117人(重複カウントあり)

事前：問10(P36)、事後：問4(P41)

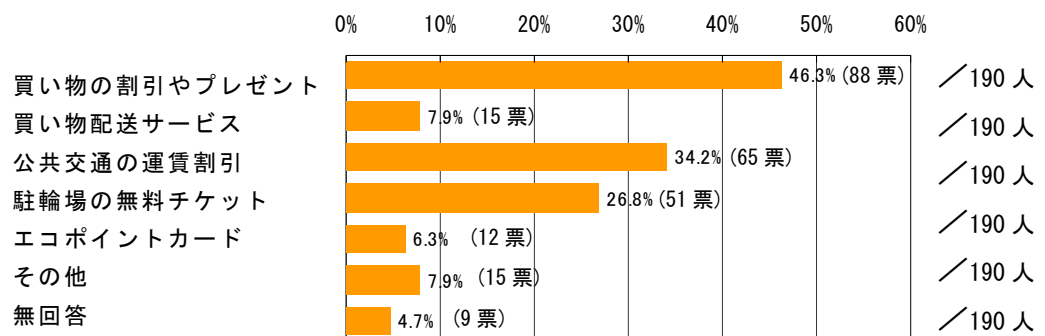


注) イベントに参加意欲を示した有効回答者数(計：364人)の割合

参考資料：イベント当日アンケート調査結果※5より

公共交通や自転車で中心市街地に来たときに特典があるとしたら、どのような特典がいいですか。2つまでお答え下さい。

(対象者：190人、有効回答数：255票)



※5 11/4 イベント時の来街者を対象に、交通行動に関するアンケート調査を実施(主催：事務局)