

# 市民アンケート(65歳以上) 調査結果

荒尾市地域公共交通活性化協議会

平成29年10月13日

# 調査の実施概況・回収結果

## 実施方法・回収結果

- 荒尾市内に居住する65歳以上の方について、計1,500名を住民基本台帳から無作為に抽出し、郵送配布・郵送回収によるアンケート調査を実施した。
- 平成29年7月13日に配布し、回収期限を7月27日とした(期限後に2週間余裕を設け、8月11日着分までを集計対象とした)。
- 計846票回収(有効票784票)し、回収率は56%であった。

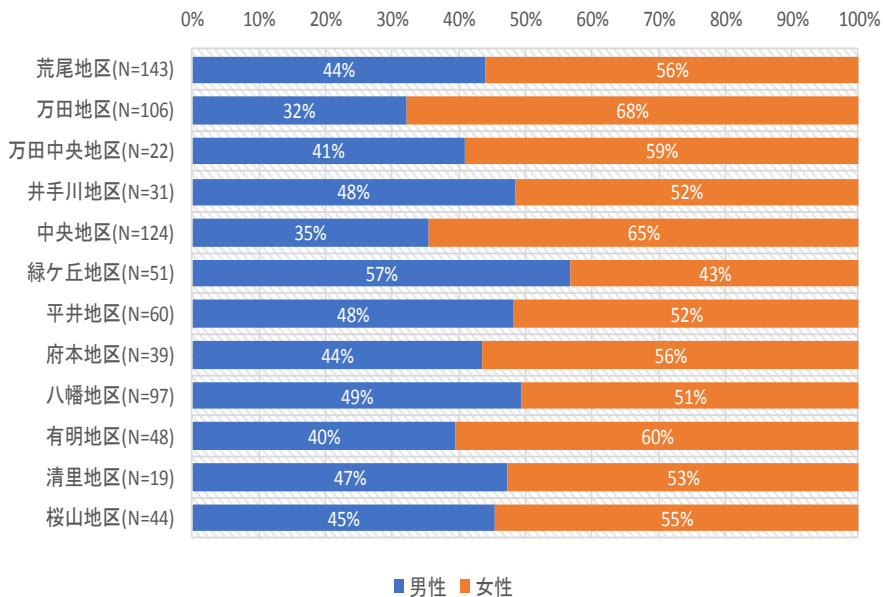
	配布数	回収数			回収率	
		地区別	有効票	無効票	地区別	全体
荒尾地区	190	143	784	62	75%	56%
万田地区	180	106			59%	
万田中央地区	70	22			31%	
井手川地区	60	31			52%	
中央地区	250	124			50%	
緑ヶ丘地区	100	51			51%	
平井地区	110	60			55%	
府本地区	70	39			56%	
八幡地区	180	97			54%	
有明地区	100	48			48%	
清里地区	80	19			24%	
桜山地区	110	44			40%	

# 回答者の属性

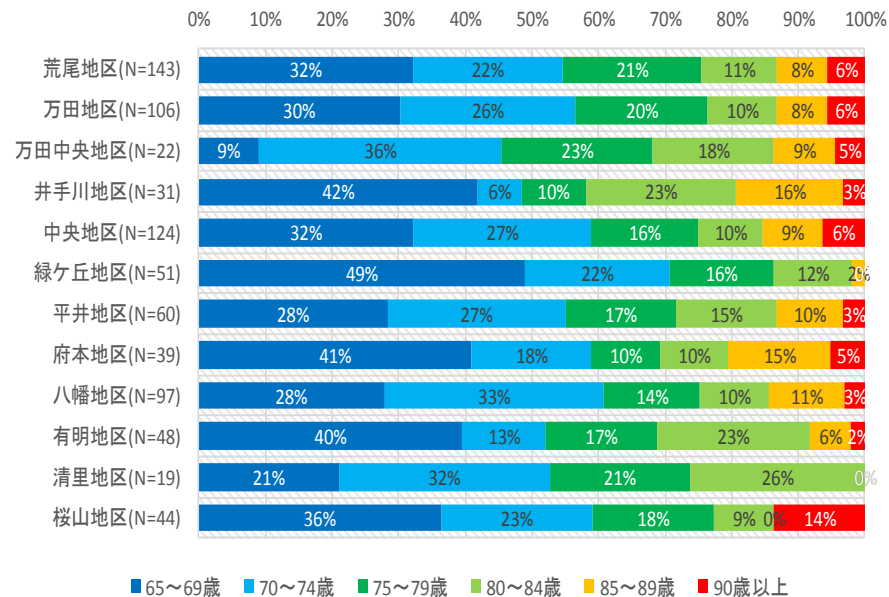
## 性別・年齢

- 回答者の性別は女性がやや多いが、地区によって大きな偏りは無い。
- 年齢は地区によって特に65～69歳や85歳以上の割合が異なる。
- 近年開発された緑ヶ丘地区では年齢層がやや低く、昭和40年代に開発された桜山地区等では85歳以上の割合が1～2割を占める。

■ 性別(地区別)



■ 年齢(地区別)

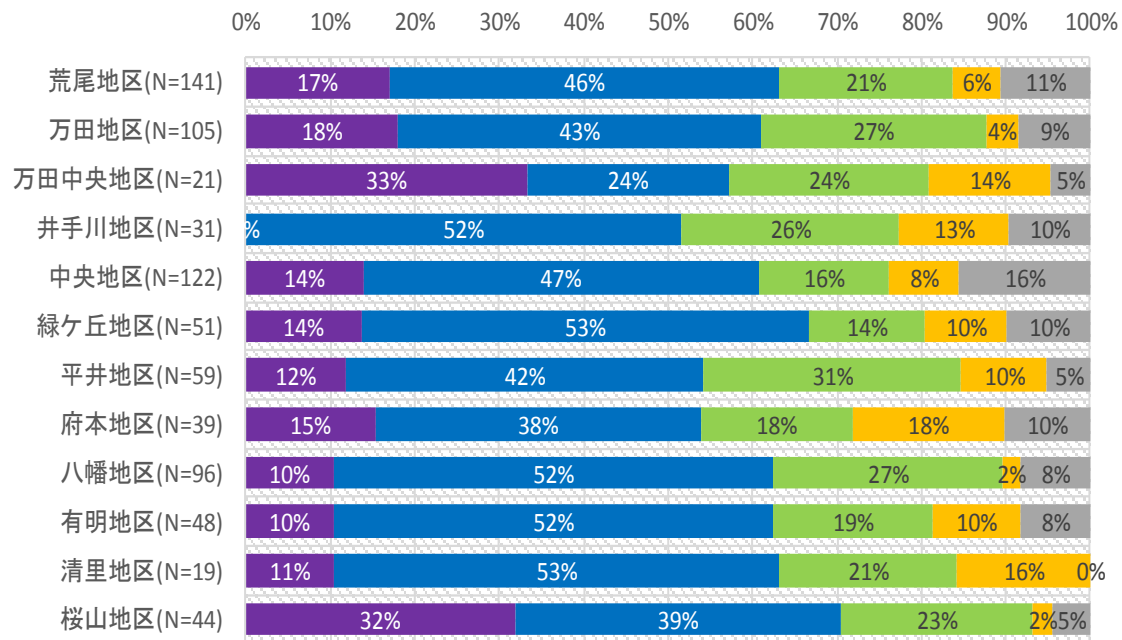


# 回答者の属性

## 家族構成

- 高齢者夫婦や独居高齢者の割合はどの地区でも半数以上に達する。
- 万田中央地区や桜山地区では3人に1人が独居高齢者となっている。

■ 家族構成(地区別)



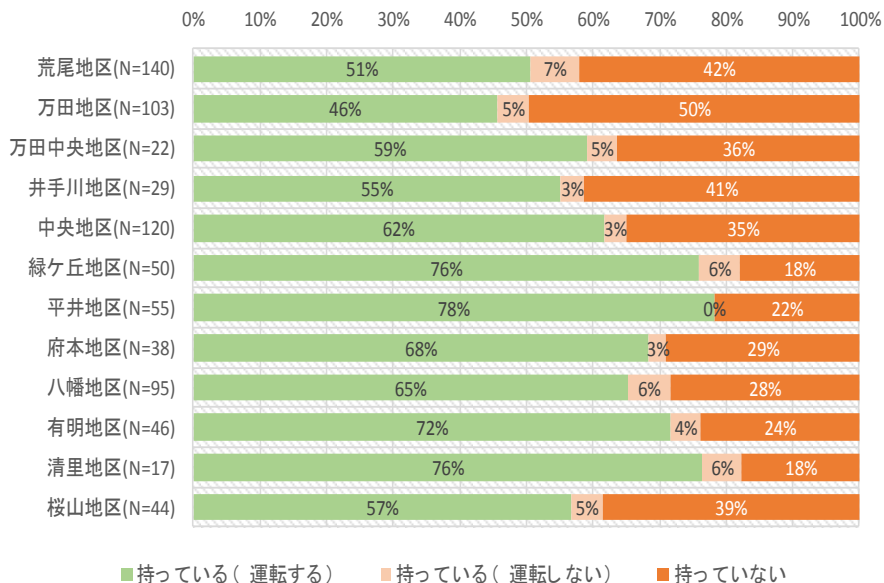
■ 一人暮らし ■ 夫婦二人 ■ 親と子ども ■ 親と子どもと孫の3世代 ■ その他

# 回答者の属性

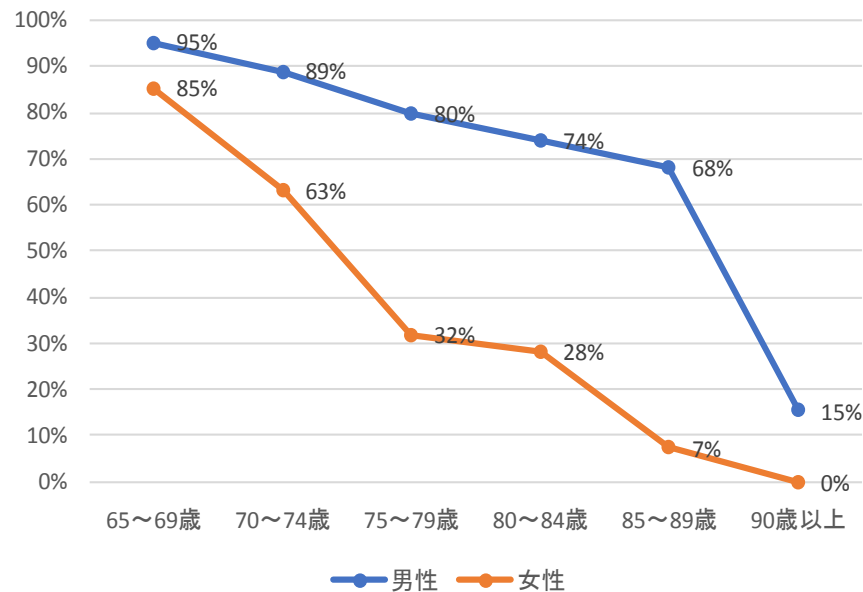
## 自動車運転免許の保有状況

- 荒尾地区、万田地区、井手川地区、桜山地区では運転免許非保有者や保有者でも日常的に運転しない方の割合が5割前後に達する。
- 緑ヶ丘地区、平井地区、清里地区では他地区と比較して運転免許保有者(自身で運転する方)の割合が高い。
- 女性の方が運転免許保有率が低く、75歳以上の運転免許保有者は3人に1人以下である。
- 男性は85～89歳でも7割が運転免許を保有している。

■ 自動車運転免許の保有状況(地区別)



■ 自動車運転免許保有率

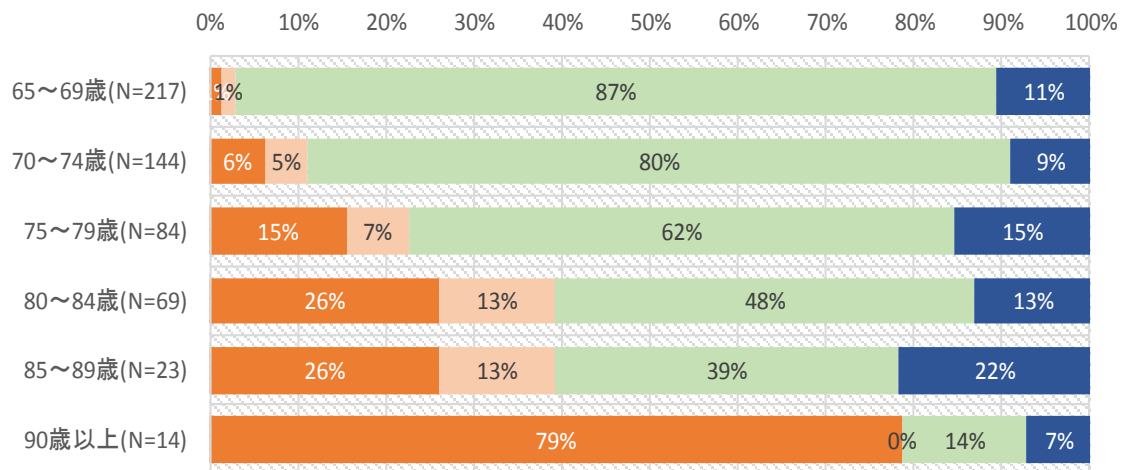


# 回答者の属性

## 自動車運転免許の自主返納意向

- 自動車運転免許の自主返納者は、概ね年齢が高いほど返納率が高く、80～84歳では4人に1人の割合で自主返納している。
- 「自主返納しない」との回答も1～2割程度存在するが、69歳以下の方も含め、運転免許を保有する多数の方が自主返納を検討する意向を示している。

■ 自動車運転免許の自主返納意向



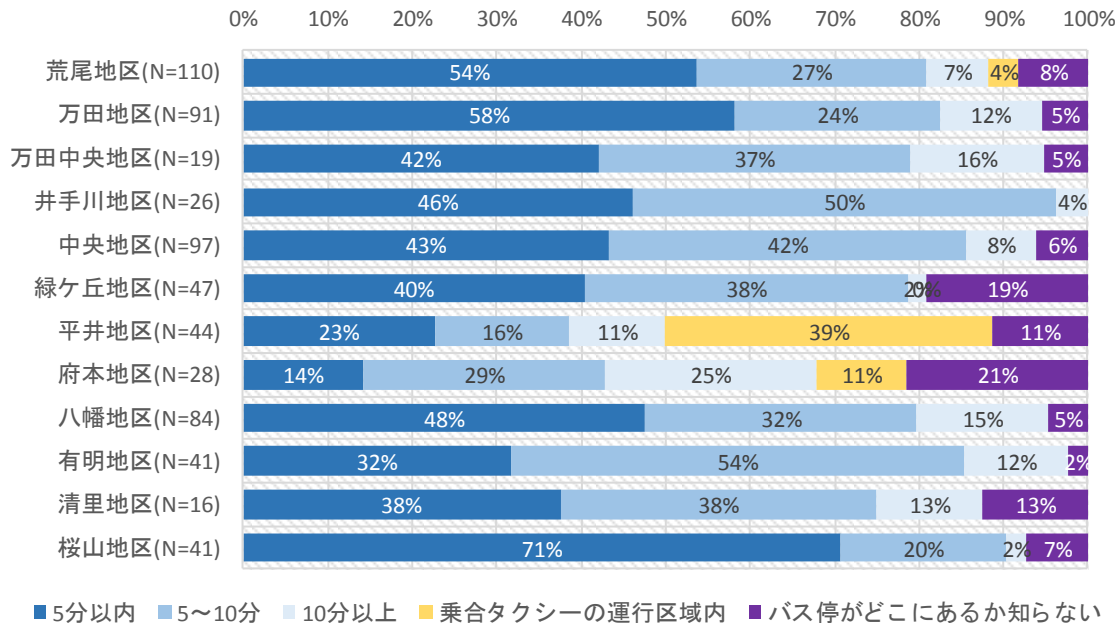
- すでに自主返納した
- 近いうちに自主返納することを考えている
- 現時点で自主返納するつもりは無いが、将来的に検討する
- 自主返納しない

# 外出行動

## 公共交通利用環境

- 乗合タクシー運行区域である平井地区・府本地区を除くと、10分以内でバス停までアクセス可能な方がどの地区でも8割前後となっている。
- 桜山地区では、バス停まで5分以内との回答が7割に達し、比較的公共交通利用環境が良いものと想定される。
- 一方、有明地区や清里地区ではバス停まで5分以内との回答が4割未満にとどまり、バス停までの距離はやや遠い印象を持っているものと想定される。

■ 公共交通利用環境(地区別)

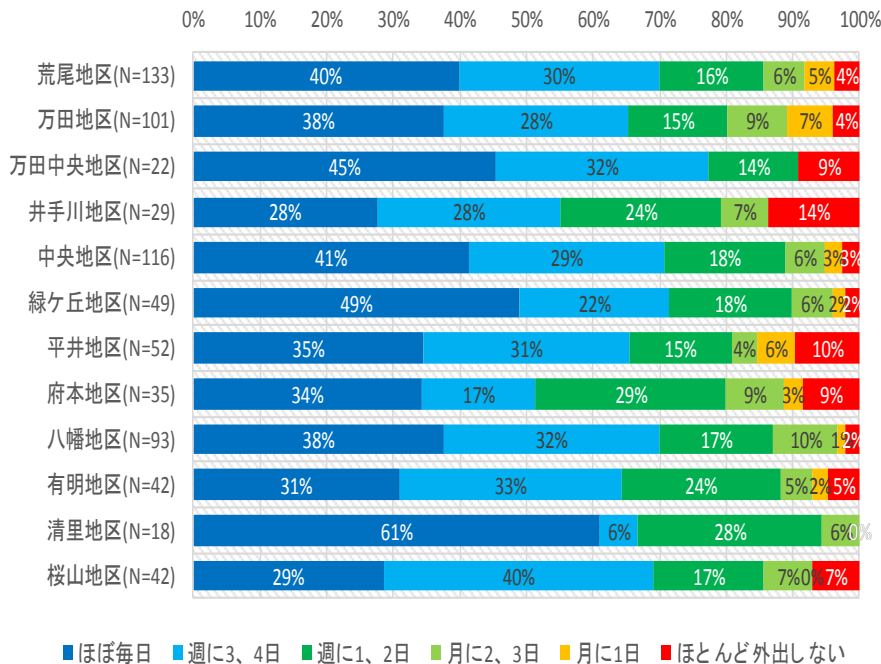


# 外出行動

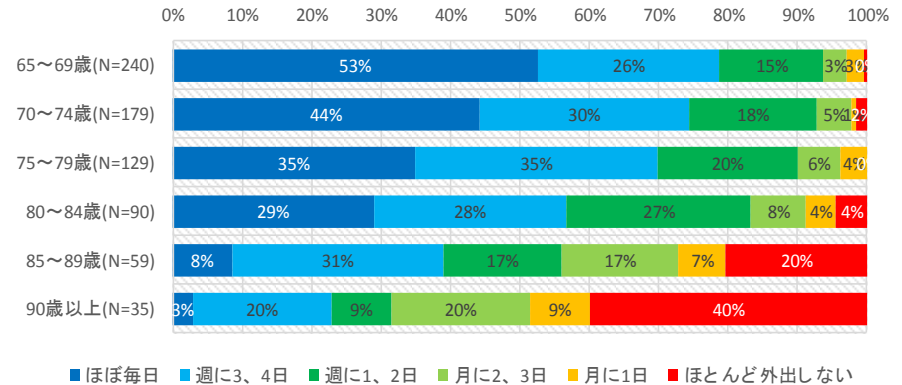
## 外出頻度

- 週に3~4日以上外出する方はどの地区でも半数以上存在している。
- 79歳以下では週に3~4日以上外出する方が7割以上を占めるが、加齢とともに外出頻度は低下し、85~89歳では2割、90歳以上では4割の方が「ほとんど外出しない」と回答している。
- 多世代同居の方よりも、一人暮らしの方の方が外出頻度が低い。

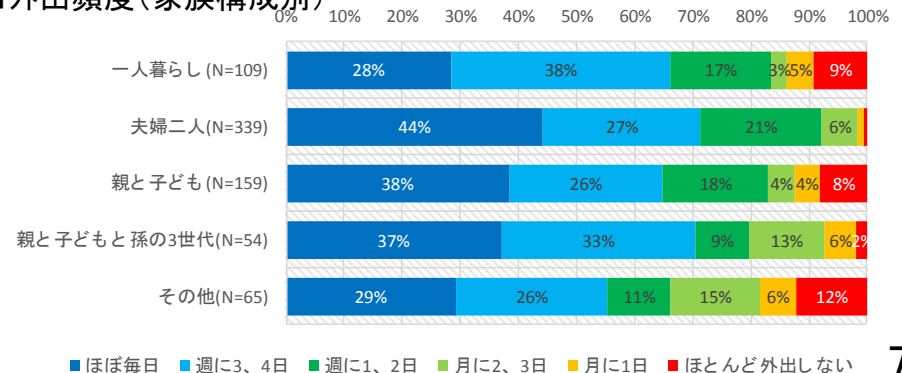
### ■ 外出頻度(地区別)



### ■ 外出頻度(年齢別)



### ■ 外出頻度(家族構成別)



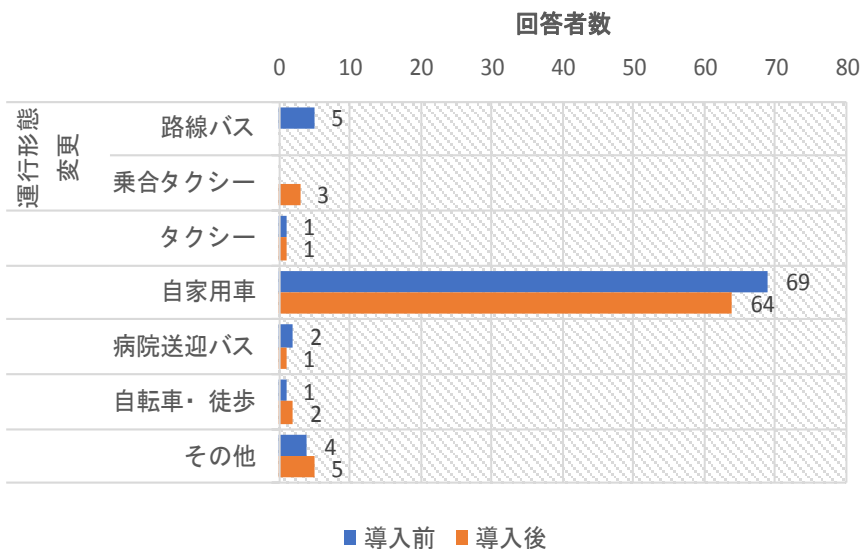


# 乗合タクシー導入前後の行動変化

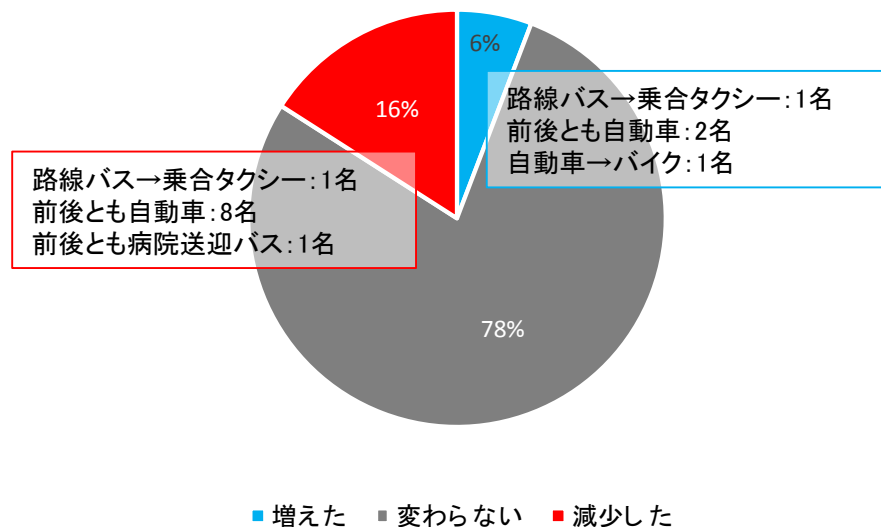
## 乗合タクシー導入前後の移動手段、外出頻度

- 乗合タクシー導入前後での外出行動は大きく変化しておらず、乗合タクシー導入によって他の移動手段から公共交通へ転換したという傾向は見られない。
- 導入前後の外出頻度も「変わらない」との回答が8割を占める。
- 「増えた」との回答者は4名だが、路線バスから乗合タクシーに移行した方は1名であり、他の3名は導入前後とも自家用車やバイクの利用者であった。
- 「減少した」との回答者は11名であり、うち1名が路線バス利用者（導入後は乗合タクシー利用）であった。

■乗合タクシー導入前後の主要な移動手段



■乗合タクシー導入前後の外出頻度の増減

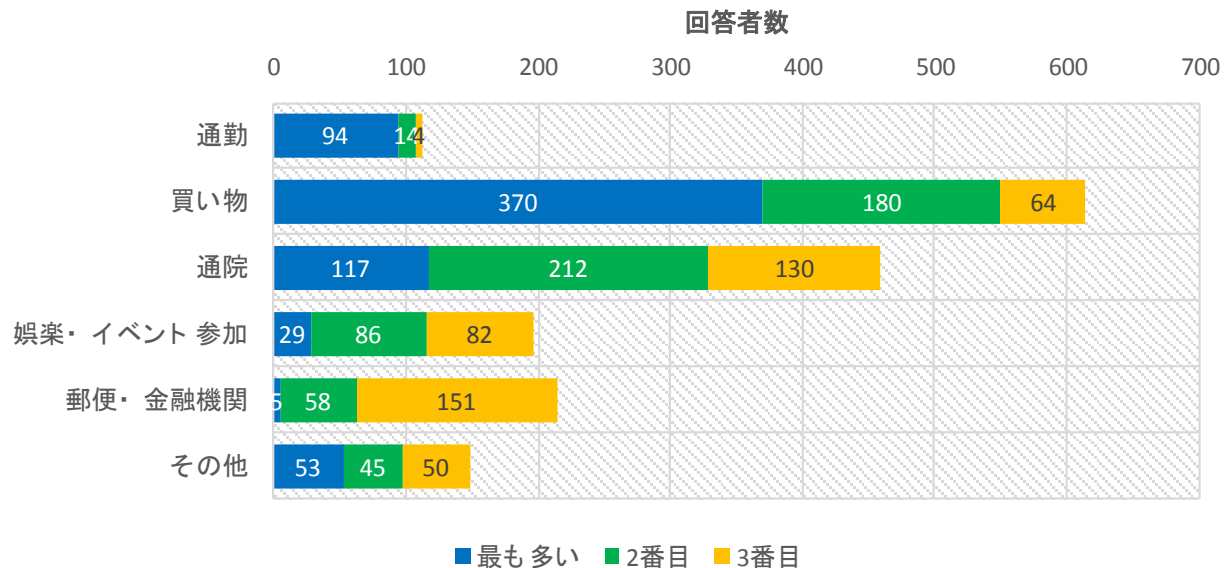


# 日常的な外出行動の内容

## 主要な外出目的

- 外出行動として最も多いのは「買い物」であり、370名（回答者の半数）が第一の外出行動としている。
- 3番目に多い外出行動まで含めると、65歳以上の高齢者の外出行動は「買い物」と「通院」が主だった外出となっている。

### ■ 主要な外出目的

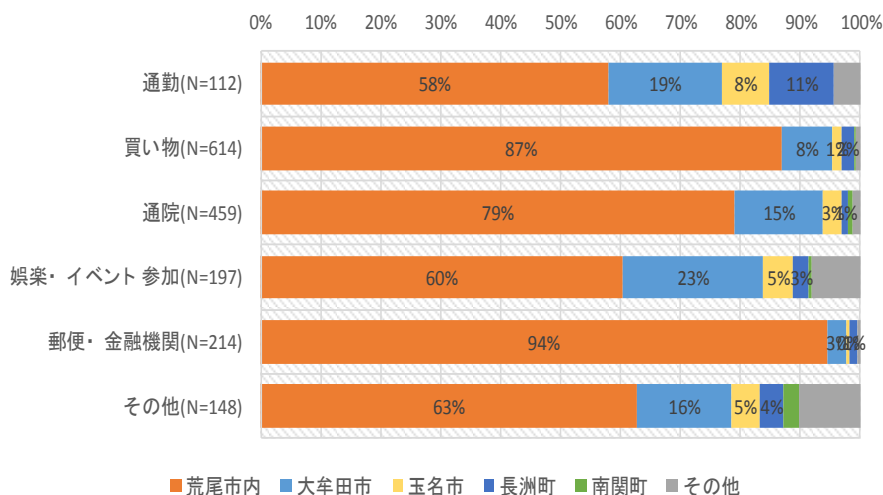


# 日常的な外出行動の内容

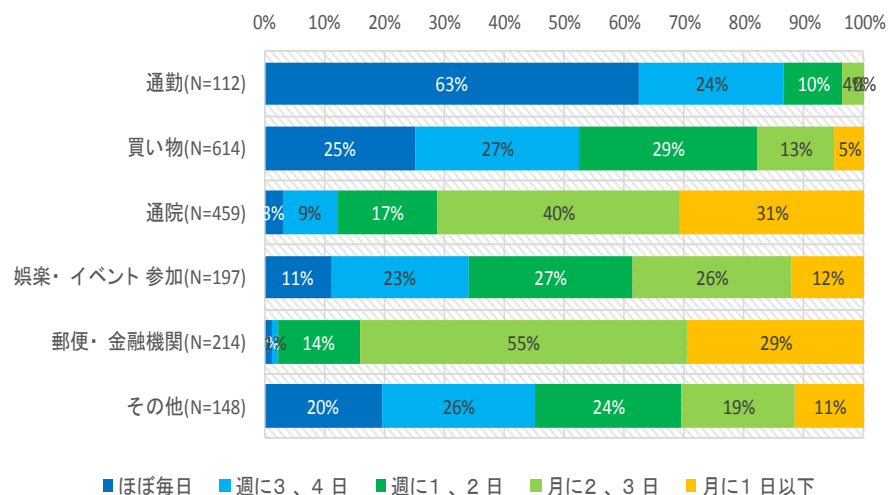
## 移動目的別の目的地、移動頻度

- 買い物、通院、郵便・金融機関利用は8～9割が荒尾市内での移動である。
- 市外への移動は、通勤、娯楽・イベント参加、その他の移動において回答者の4割が市外に移動している。
- 市外への移動時は、大牟田市を目的地とする方が多く、目的によっては回答者の2割が大牟田市に流出している。
- 買い物目的での外出は半数以上の方が週に3～4日以上外出している。
- 通院目的での外出は、比較的外出頻度が低く、月に1～3日程度の外出が7割を占める。
- 通院と比較すると、娯楽・イベント参加での外出の方が外出頻度が高くなっている。

■ 目的地（移動目的別）



■ 移動頻度（移動目的別）

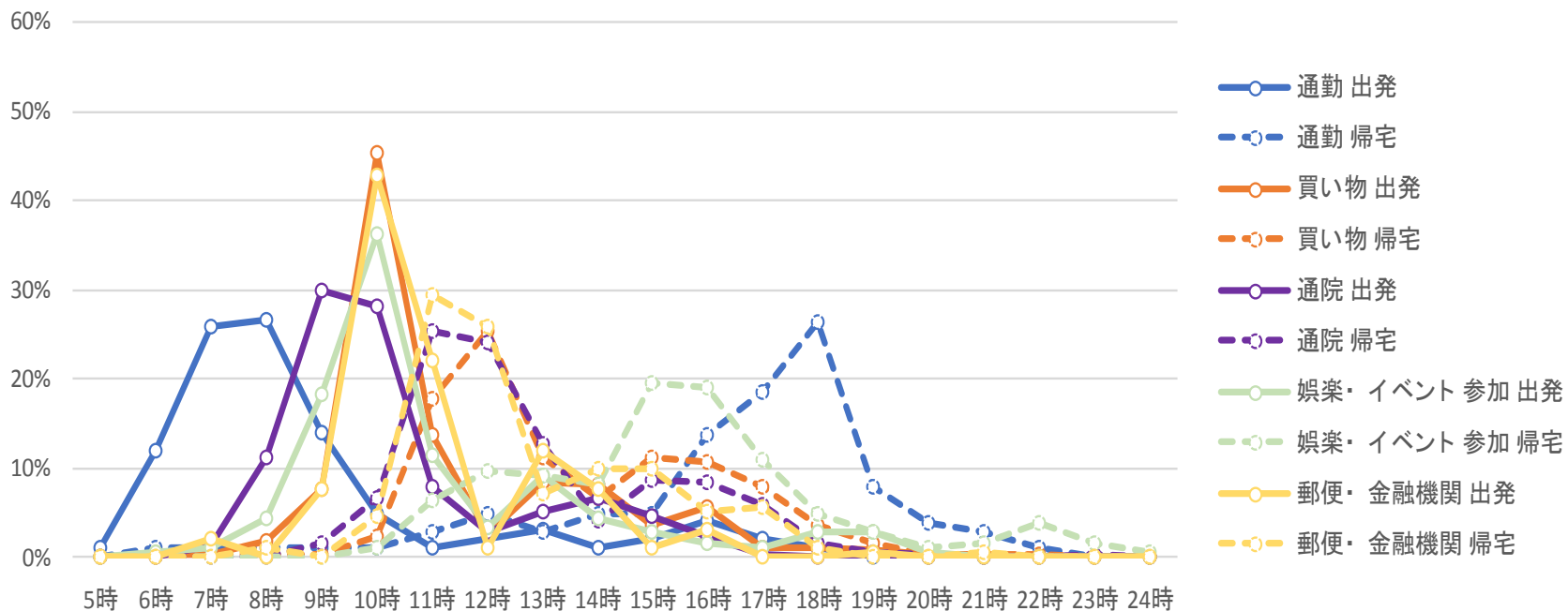


# 日常的な外出行動の内容

## 外出時間帯

- 通勤目的の移動は6～9時台に出発、16～19時に帰宅のピークが存在する。
- 通勤以外では、買い物、通院、郵便・金融機関利用は午前中での外出・帰宅が多数を占める。
- 娯楽・イベント参加は、午前中に外出し、帰宅は15～16時と、昼をまたぐ外出となっている。

■ 外出・帰宅時間帯(回答者全員)

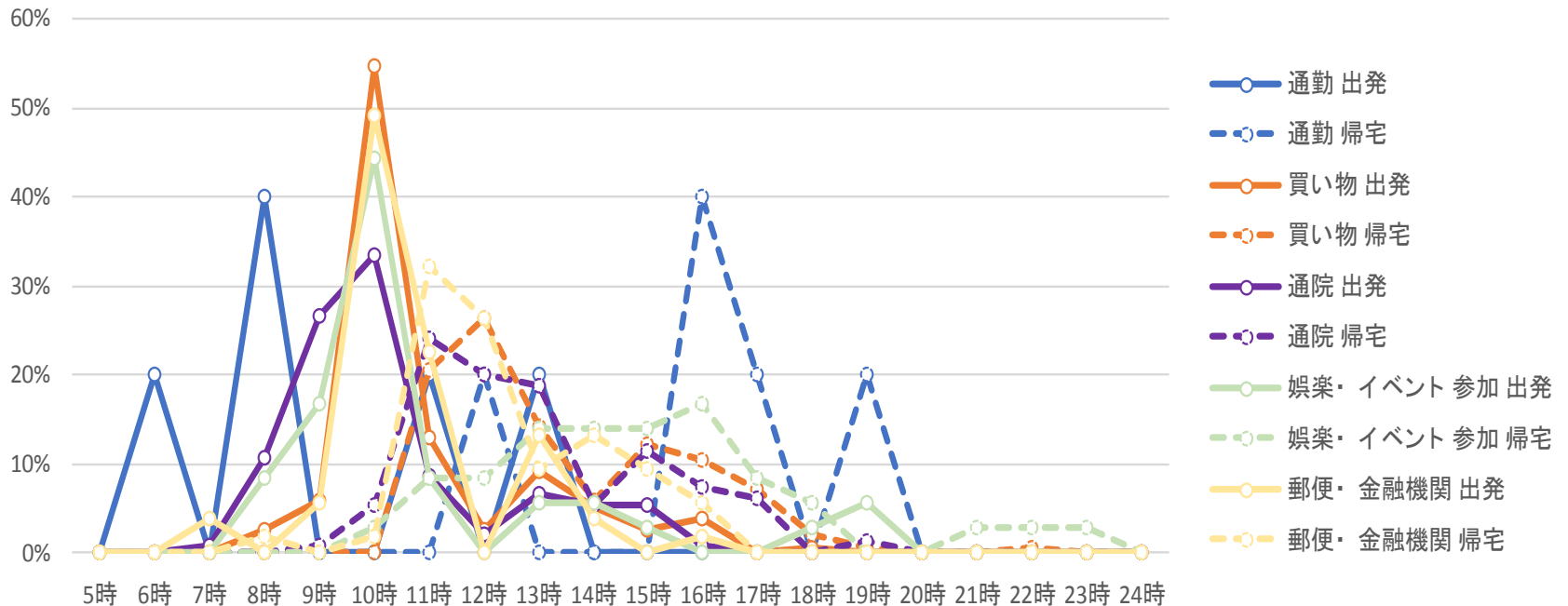


# 日常的な外出行動の内容

## 自動車運転免許非保有者の外出時間帯

- 買い物や娯楽・イベント参加、郵便・金融機関訪問は10時台に出発のピークがあり、帰宅は12時前後と15時前後に分散する。
- 通院時の帰宅時間帯は買い物等と同様だが、出発時間帯は8～10時とやや早い。
- 通勤者は8時以前に出発し、帰宅は16時以降となっている。

■ 外出・帰宅時間帯(自動車運転免許非保有者)

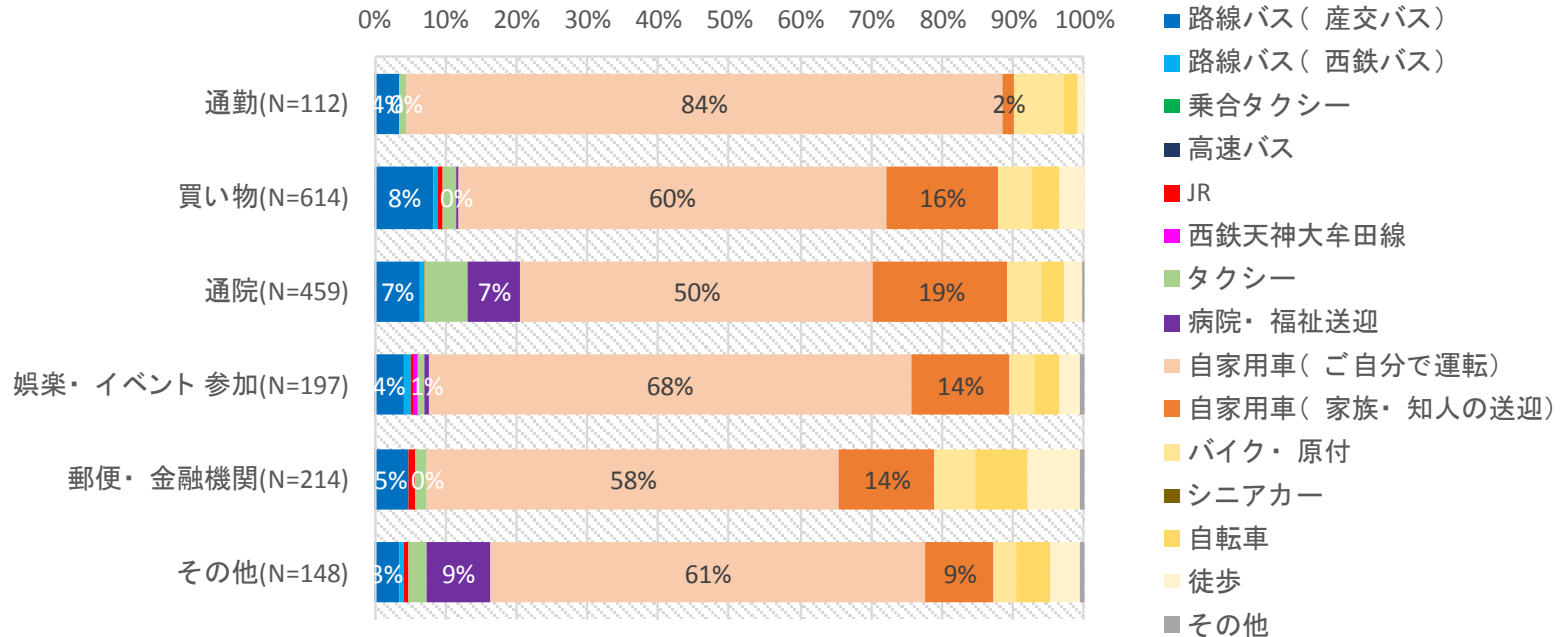


# 日常的な外出行動の内容

## 移動手段

- いずれの目的においても自家用車を自身で運転する方が半数以上を占め、特に通勤時は8割以上の方が自家用車で通勤している。
- 路線バス利用者はいずれの目的でも1割未満にとどまっている。
- 自家用車を自身で運転する方の割合が比較的低いのは通院時であり、路線バスのほかタクシー、病院送迎、自家用車での送迎が他と比較して増加する。

■ 移動手段(移動目的別、回答者全員)

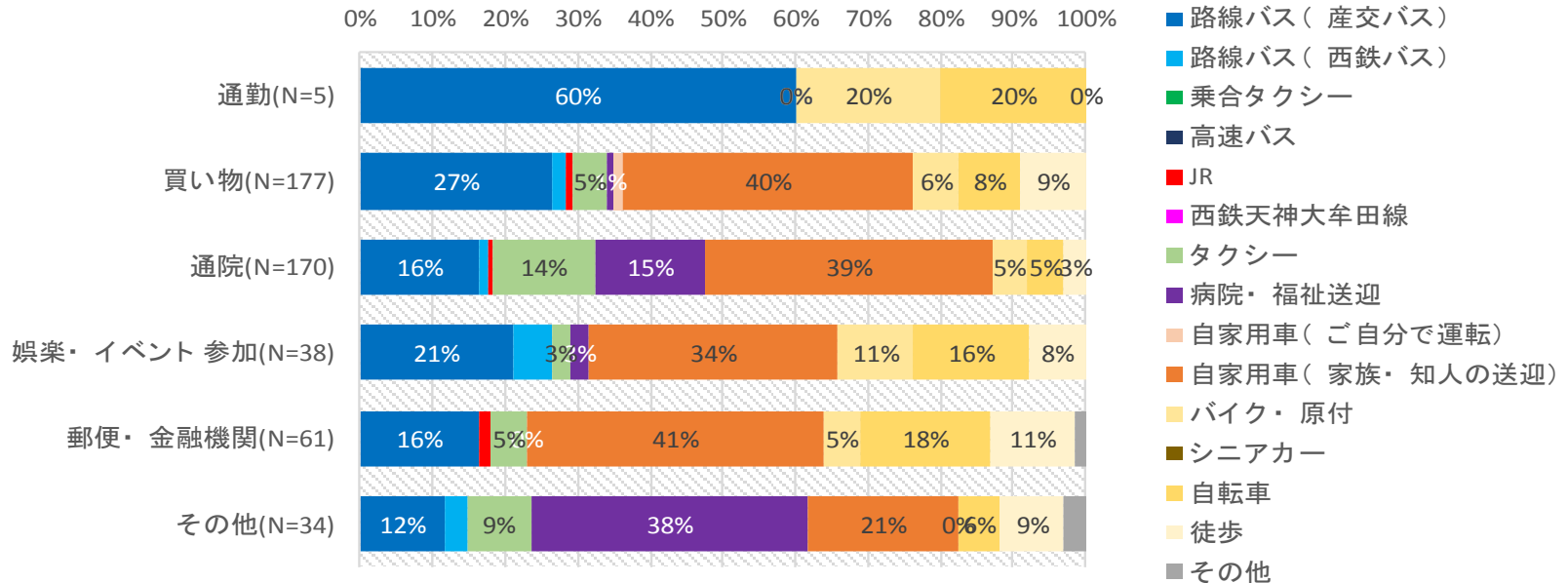


# 日常的な外出行動の内容

## 自動車運転免許非保有者の移動手段

- 通勤する方で自動車運転免許を持たない方は5名に止まるが、うち3名が産交バスを利用している。
- 買い物や通院、娯楽等、他の移動目的でも産交バス利用者が2割前後存在する。
- 通勤以外の目的では、自家用車による送迎で移動する方が多く、通院やその他の移動目的では病院・福祉送迎の利用も見られる。
- 回答者のうち、主要な外出行動時に乗合タクシーを利用する方はいなかった。

■ 移動手段(移動目的別、自動車運転免許非保有者)

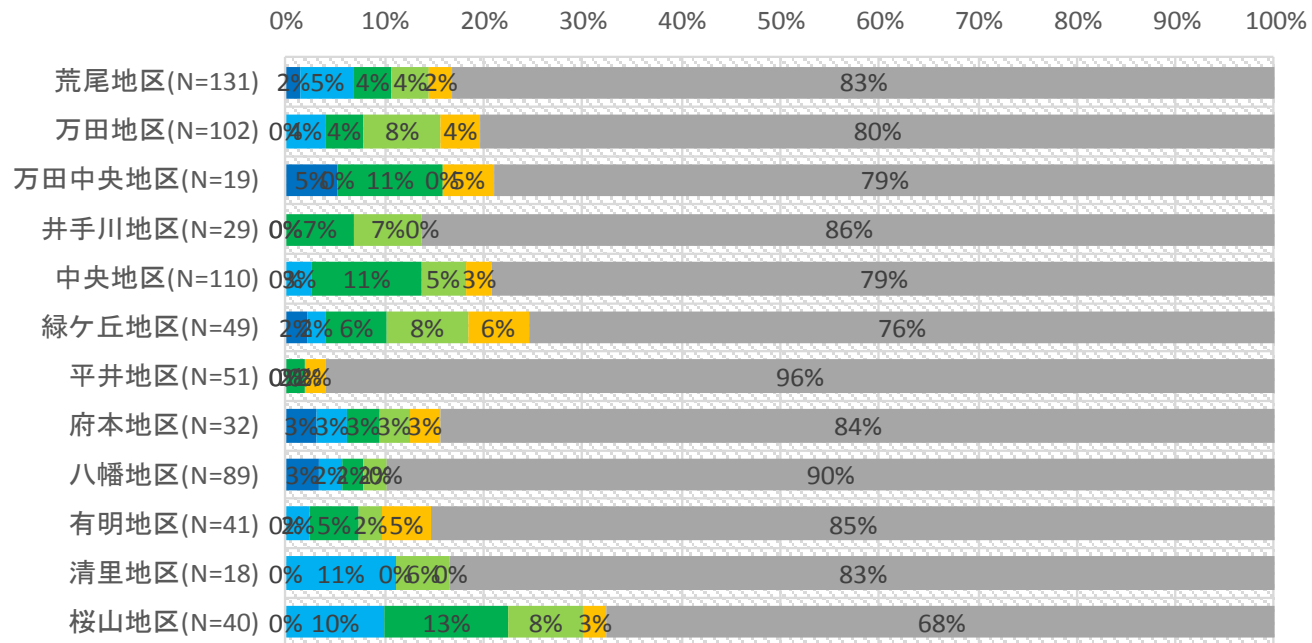


# 公共交通に対するニーズ

## 公共交通の利用頻度

- 公共交通非利用者の割合はどの地区でも6割以上となっている。
- 桜山地区では公共交通利用率がやや高く、3割の方が月に1日以上利用している。
- 平井地区や八幡地区では公共交通を利用しない割合が9割に達する。

■ 公共交通の利用頻度(地区別)



■ ほぼ毎日 ■ 週3、4日 ■ 週1、2日 ■ 月に2、3日 ■ 月に1日 ■ ほとんど利用しない・利用しない

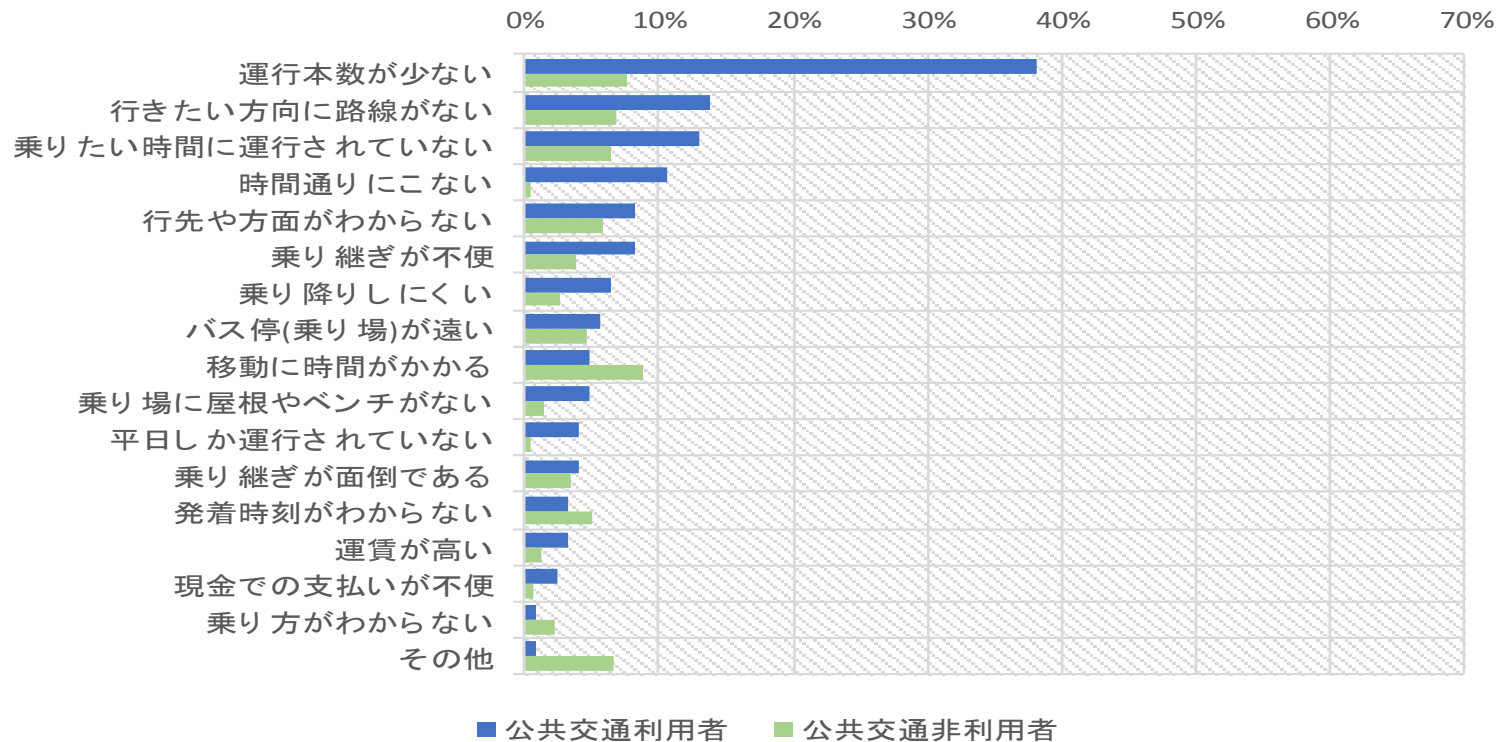


# 公共交通に対するニーズ

## 公共交通に対する不満点

- 公共交通利用者の不満点で最も高いのは「運行本数が少ない」ことであり、他の選択肢より突出して高い。
- 「行きたい方向に路線がない」「乗りたい時間に運行されていない」等、移動ニーズとの不一致も見られる。

### ■公共交通の不満点(公共交通利用者)

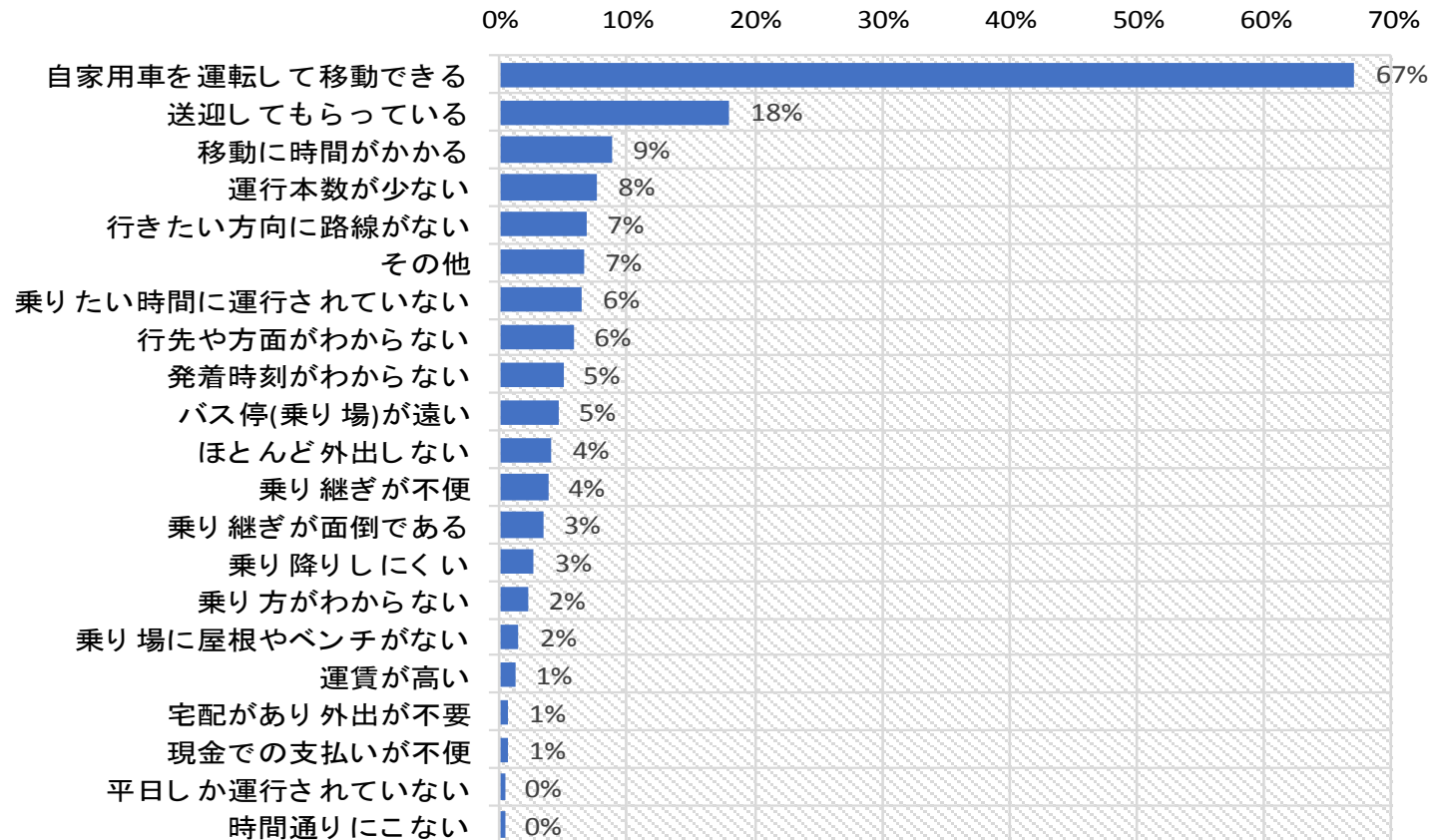


# 公共交通に対するニーズ

## 公共交通を利用しない理由

- 公共交通を利用しない理由は、概ね自家用車を運転する(送迎してもらう)ためであり、公共交通の不便さを理由とする方は1割未満である。

### ■公共交通を利用しない理由(公共交通非利用者)

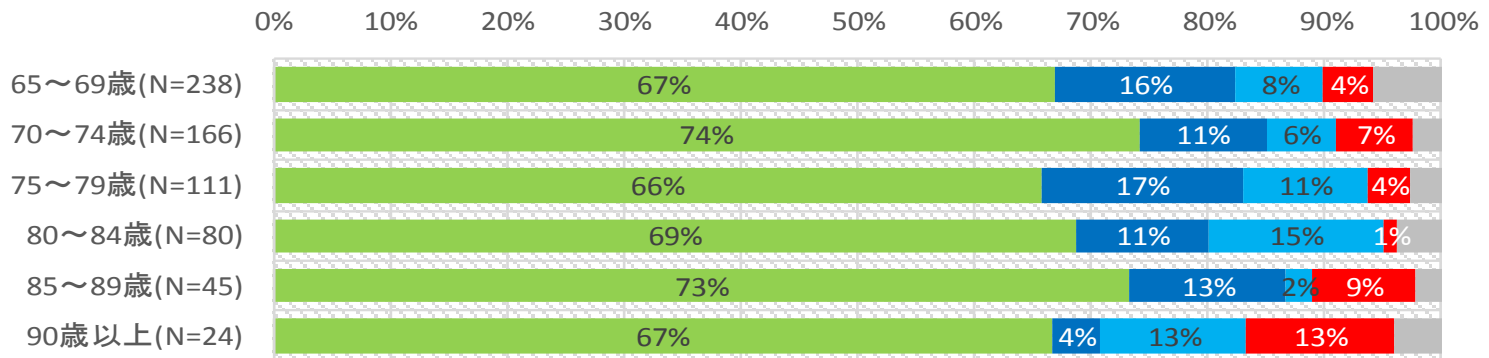


# 今後の公共交通の運営に対する意向

## 公共交通の維持に向けた自治体負担に対する意向①

- 公共交通の維持の必要性は、公共交通利用者・非利用者や年齢を問わず、多くの方が自治体負担や利用者負担の上でも必要と考えている。
- 自治体負担や利用者負担を増加させてでも利便性を向上すべきとの意見も2割程度存在する。

### ■自治体負担に対する意向(年齢別)



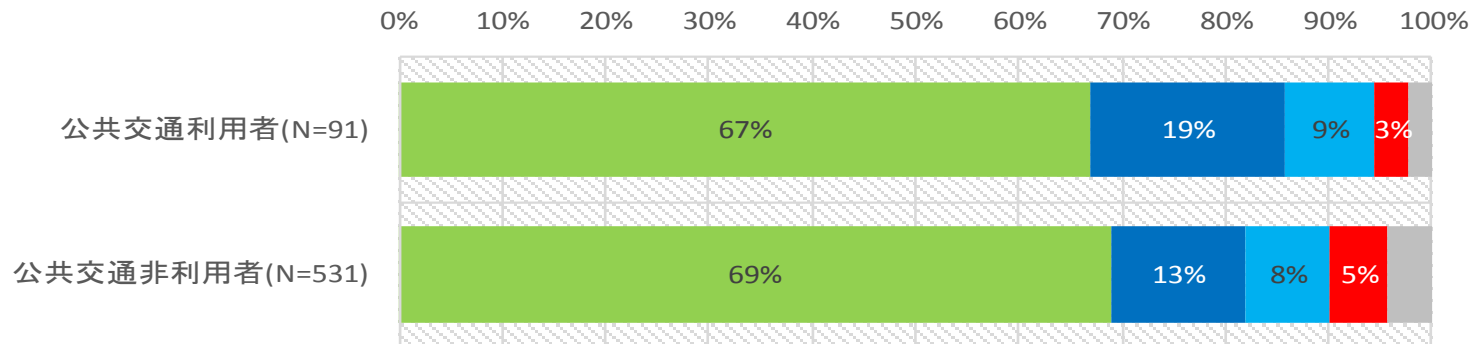
- 自動車等を利用できない高齢者や学生等のために、ある程度の補助は必要である(今の補助金額の程度を維持)。
- 市の補助金額が増加しても、新たな路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである(市民全体で負担)。
- 運賃を値上げしてでも、新たに路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである(利用者で負担)。
- 路線バスなどの運行は交通事業者が行うべきで、路線バスが減便・廃止されても、これ以上の補助金額の増加は避けるべきである。
- その他

# 今後の公共交通の運営に対する意向

## 公共交通の維持に向けた自治体負担に対する意向②

- 公共交通の維持の必要性は、公共交通利用者・非利用者や年齢を問わず、多くの方が自治体負担や利用者負担の上でも必要と考えている。
- 自治体負担や利用者負担を増加させてでも利便性を向上すべきとの意見も2割程度存在する。

### ■自治体負担に対する意向(公共交通利用有無)



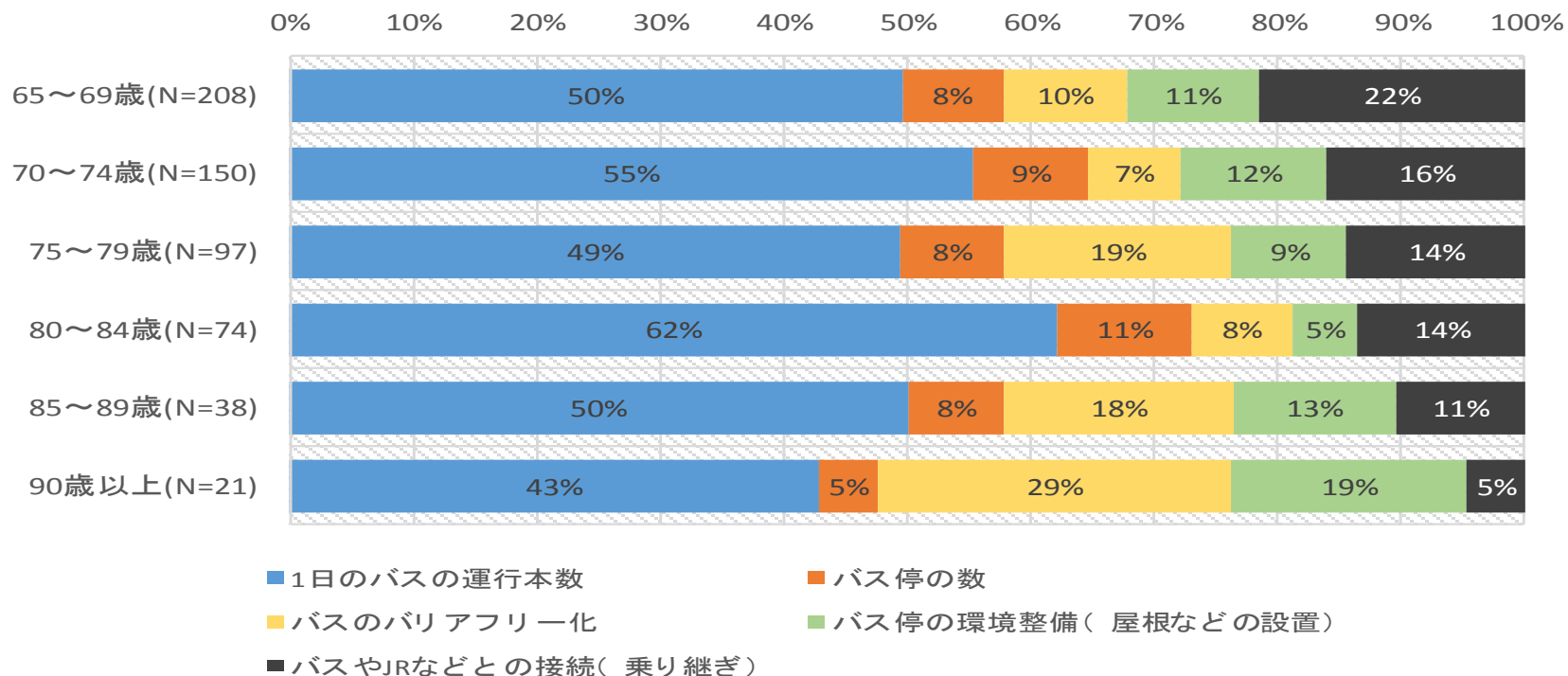
- 自動車等を利用できない高齢者や学生等のために、ある程度の補助は必要である(今の補助金額の程度を維持)。
- 市の補助金額が増加しても、新たな路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである(市民全体で負担)。
- 運賃を値上げしてでも、新たに路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである(利用者で負担)。
- 路線バスなどの運行は交通事業者が行うべきで、路線バスが減便・廃止されても、これ以上の補助金額の増加は避けるべきである。
- その他

# 今後の公共交通の運営に対する意向

## 公共交通を改善する際に重視すること①

- 運行便数の改善を半数の方が重視しており、最もニーズが高い。
- 年齢が高いほどバスのバリアフリー化やバス停の環境整備へのニーズが高まっている。
- 70歳未満では乗継改善を重視する方も2割存在する。

■公共交通を改善する際に重視すること(年齢別)

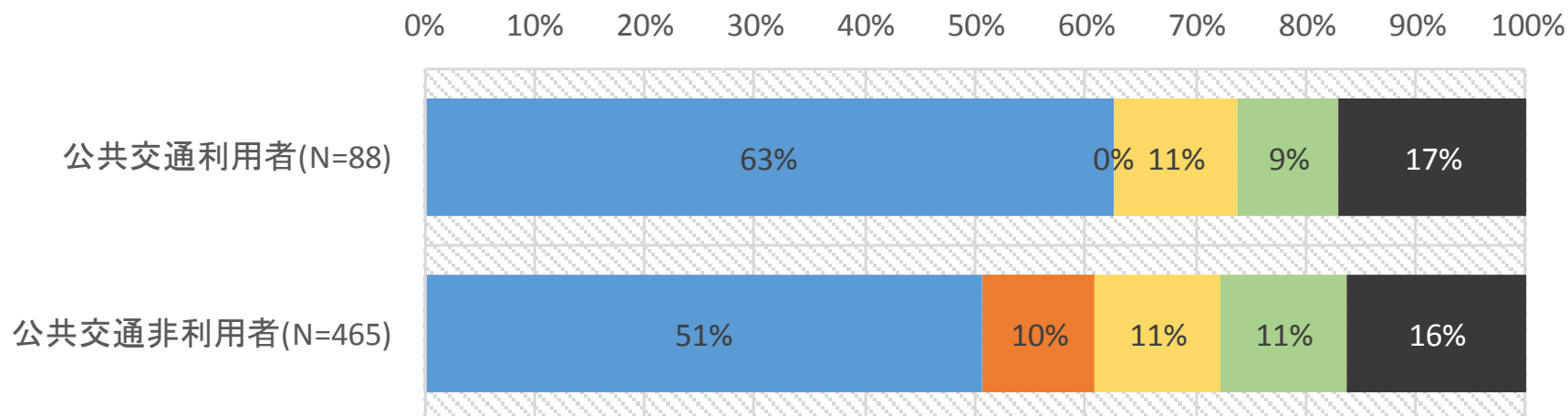


# 今後の公共交通の運営に対する意向

## 公共交通を改善する際に重視すること②

- 公共交通利用有無で比較すると、公共交通非利用者ではバス停の数を重視する方が1割存在し、自宅や目的地からバス停が遠いために利用していない方の存在が懸念される。

■ 公共交通を改善する際に重視すること(公共交通利用有無)



■ 1日のバスの運行本数

■ バスのバリアフリー化

■ バスやJRなどとの接続(乗り継ぎ)

■ バス停の数

■ バス停の環境整備(屋根などの設置)