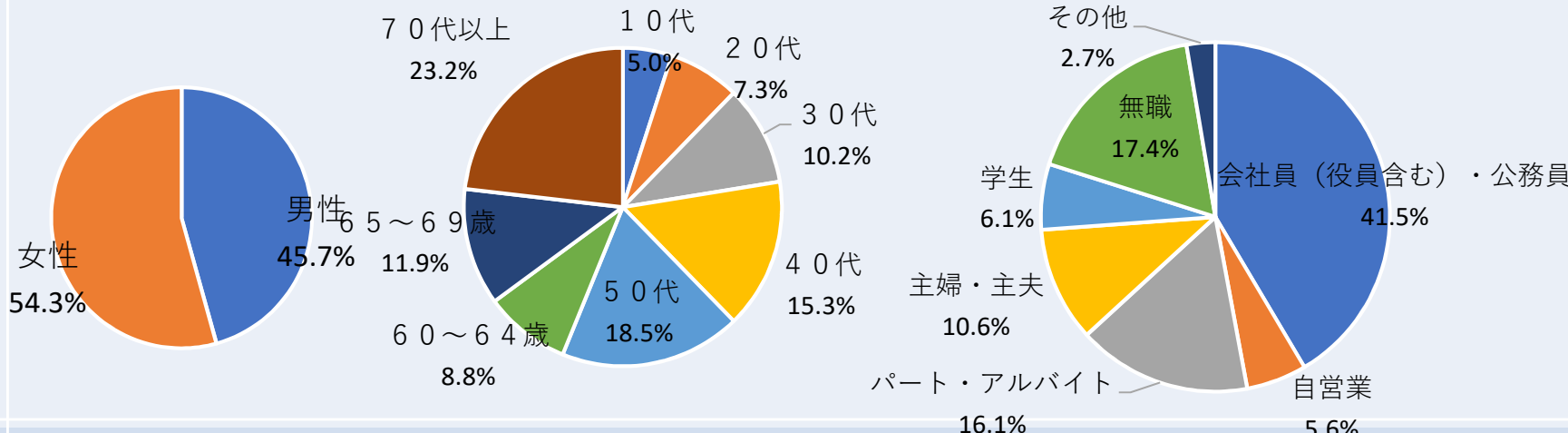


富山市の公共交通に関する市民意識調査結果

資料4

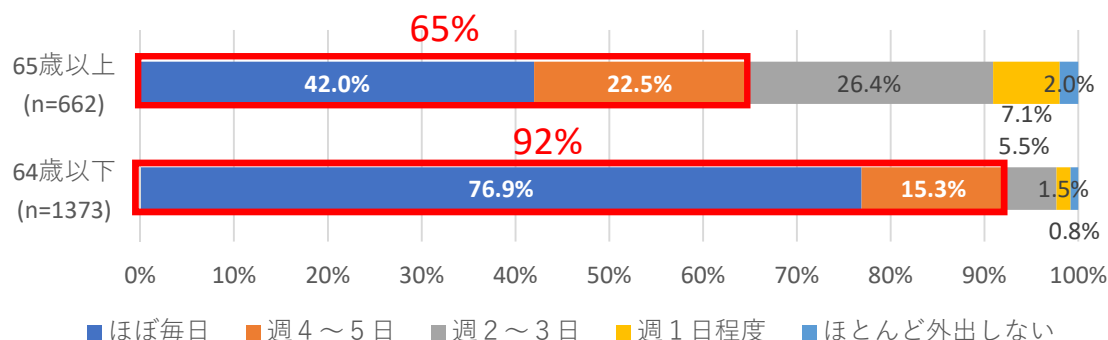
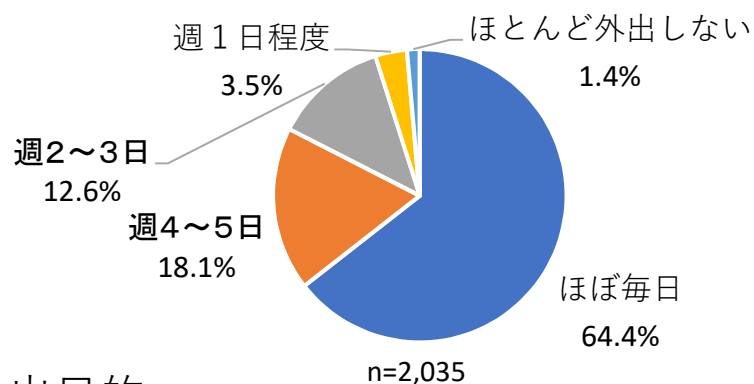
1. 市民意識調査の概要

調査方法	郵送によるアンケート調査形式（全25問） 郵送回答(直接記入)、Webフォームでの回答
実施日	発送:令和4年8月26日 回答〆切:令和4年9月19日
対象	15歳以上の市民5,000人を無作為抽出
回答数・回答者属性	配布:5,000部 回答:2,327人(紙面1,881人、WEB446人) 回収率:46.5%  <p>The figure consists of three pie charts illustrating the demographic attributes of the respondents. The first chart shows gender distribution: 54.3% female (orange) and 45.7% male (blue). The second chart shows age distribution: 70代以上 (23.2%), 60~64歳 (8.8%), 50代 (18.5%), 40代 (15.3%), 30代 (10.2%), 20代 (7.3%), 10代 (5.0%), and 65~69歳 (11.9%). The third chart shows occupation distribution: 会社員(役員含む)・公務員 (41.5%), パート・アルバイト (16.1%), 主婦・主夫 (10.6%), 学生 (6.1%), 無職 (17.4%), その他 (2.7%), and 自営業 (5.6%).</p>
設問内容	別紙:調査票(移動実態や公共交通のニーズを把握)

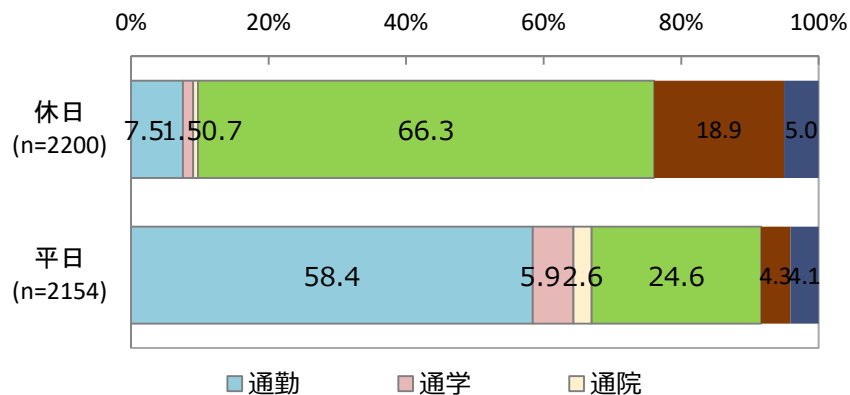
2. 市民の移動実態

- 外出頻度が週4回以上の64歳以下が全体の約92%、高齢者（65歳以上）は約65%
- 平日、休日とも外出時の交通手段は「自分で車を運転する」が約80%で、令和元年度と比較すると平日は6ポイント、休日は4ポイント増加。
→新型コロナの感染拡大の影響により通勤時等において車利用が増えていることが考えられる。

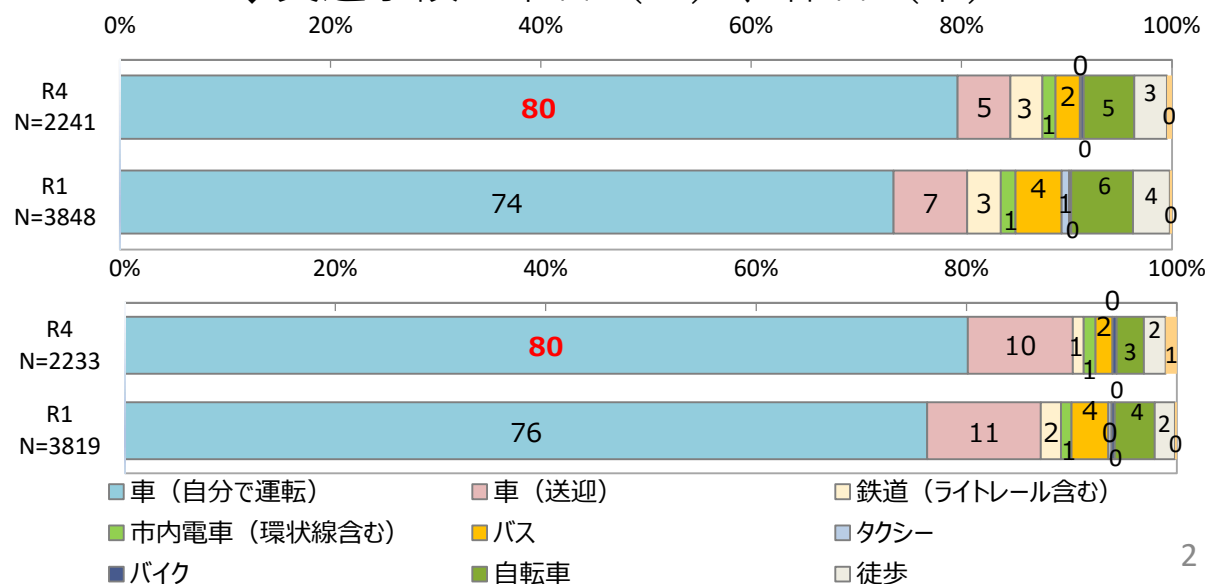
◆ 1週間のうちの外出の頻度



◆ 外出目的



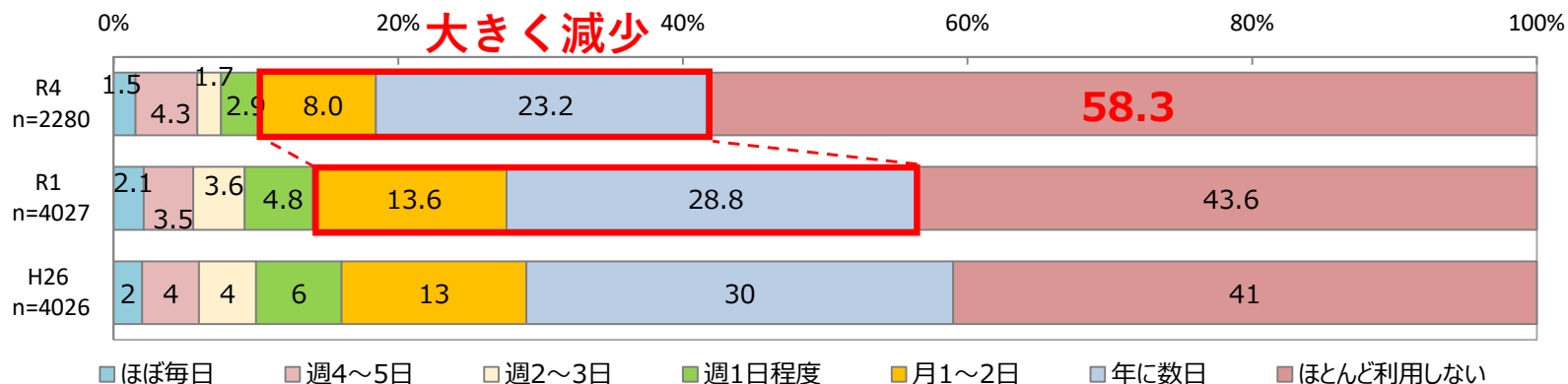
◆ 交通手段 平日 (上)、休日 (下)



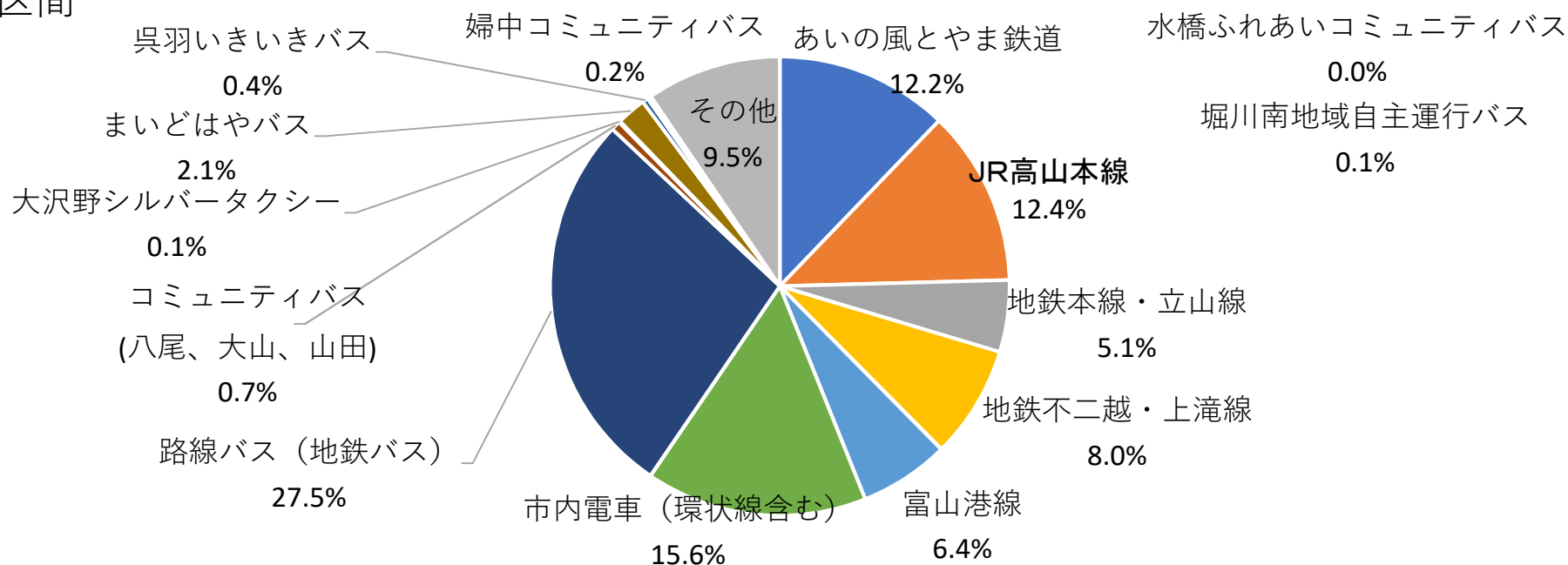
3. 公共交通の利用実態と満足度

- ほとんど利用しない人が約60%で令和元年度と比較すると、15ポイント増加。
→新型コロナの感染拡大の影響により、月1,2日、年数日利用の方の割合が大きく減少したと考えられる。
- 最も利用されているのは路線バス、次いで市内電車（環状線含む）となっている。

◆利用頻度



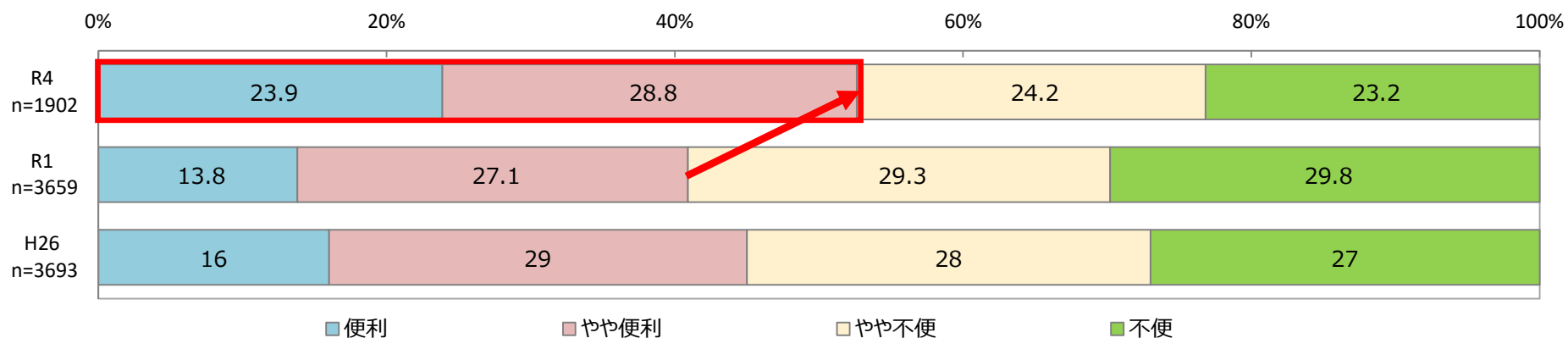
◆利用区間



3. 公共交通の利用実態と満足度

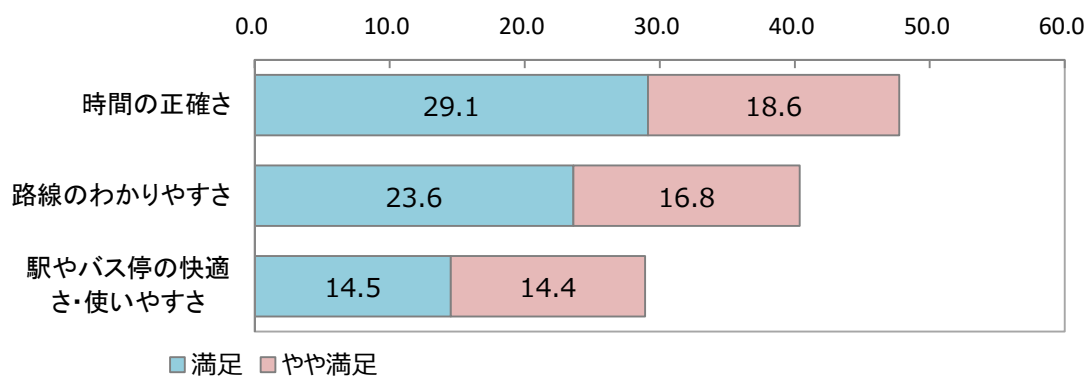
- 公共交通が**便利**、**やや便利**と回答した方の割合が約**53%**となり、令和元年度と比較し、約**12ポイント**増加。
→**路面電車の南北接続による効果が伺える。**
- 満足理由**としては、「**時間の正確さ**」が、**不満理由**としては「**運行本数**」についての回答が多い。

◆公共交通の利便性

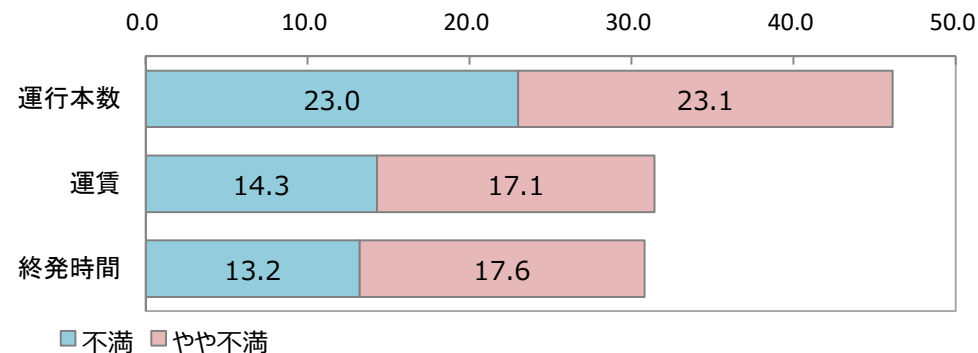


◆満足度

満足・やや満足の割合が大きい3項目



不満・やや不満の割合が大きい3項目

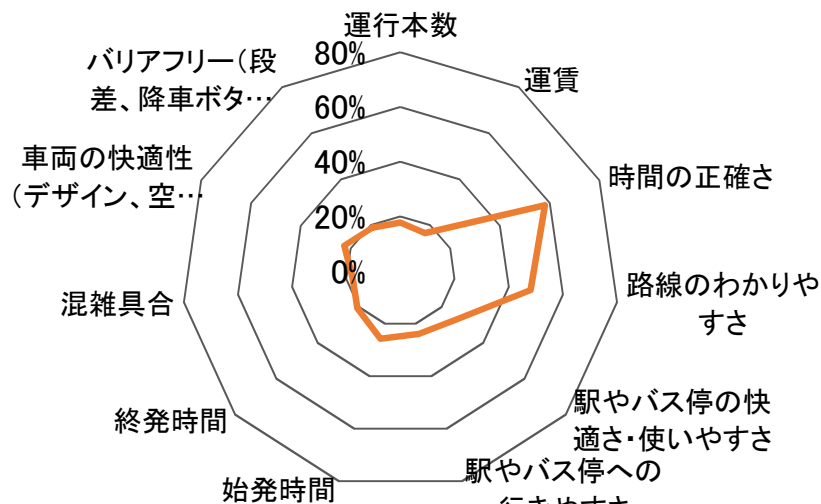


3. 公共交通の利用実態と満足度

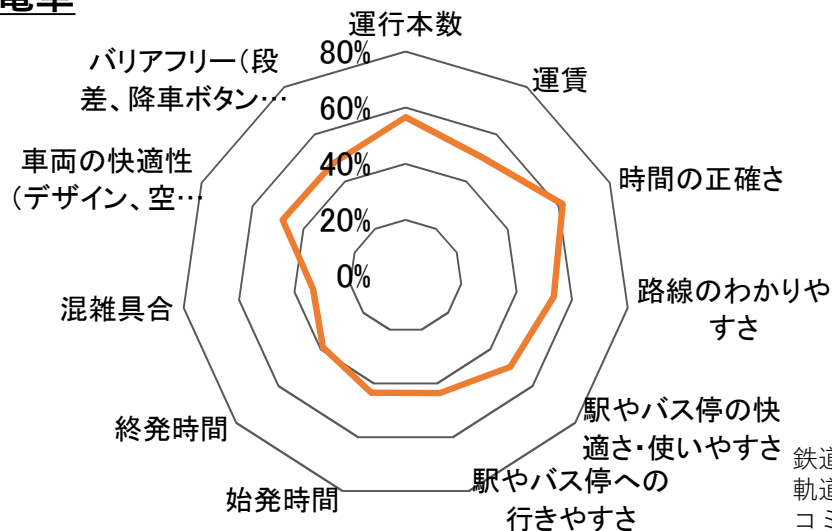
• 交通モード別に各項目の満足度を見てみると、**路面電車は総じて満足度が高い。**
 →**運行本数の多さや、定額運賃、待ち環境の良さ等が影響しているもの考えられる。**

◆各項目の満足度（交通モード別）

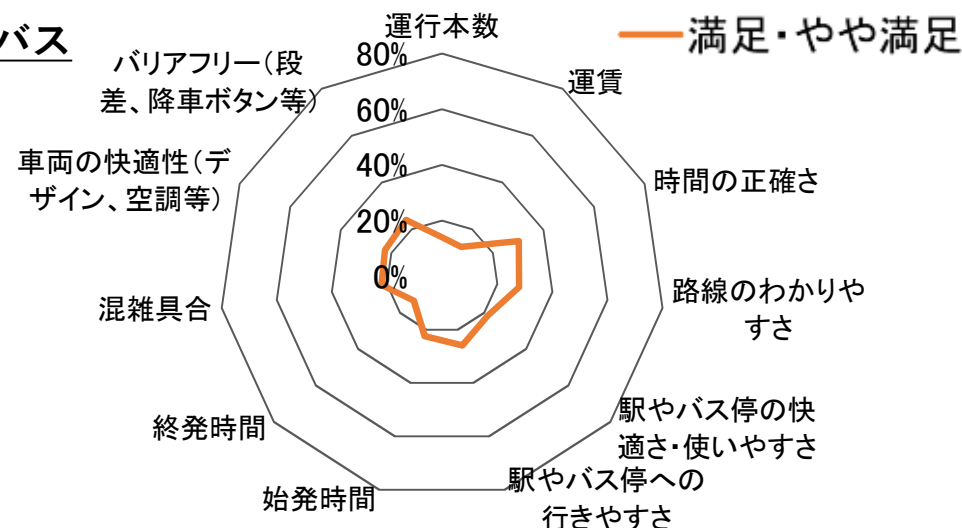
鉄道



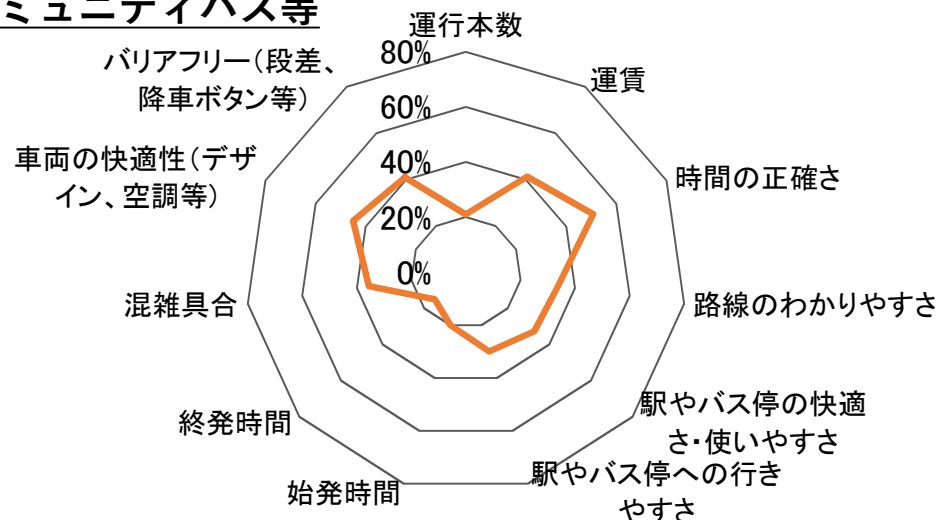
路面電車



路線バス



コミュニティバス等

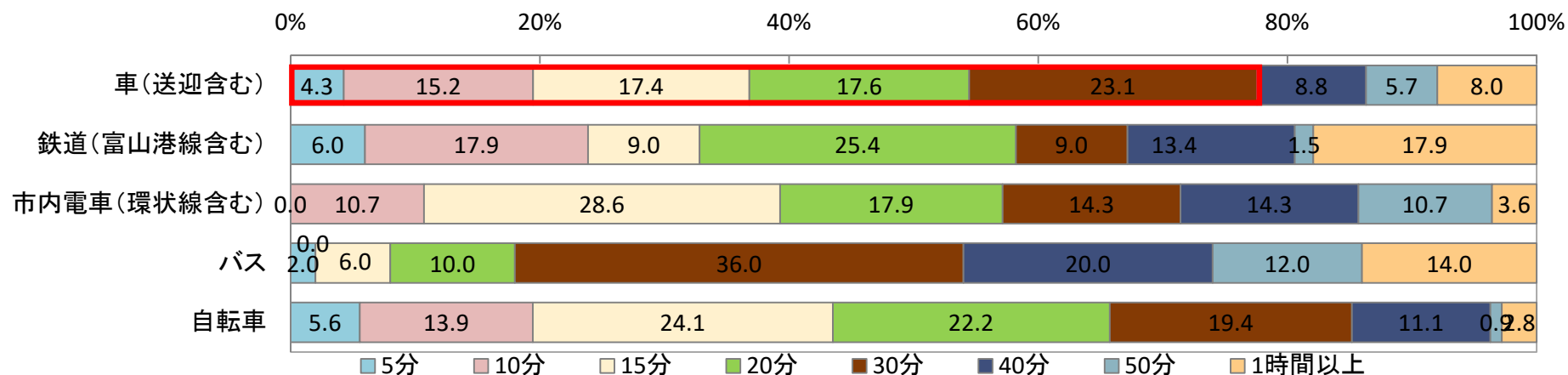


鉄道：あいの風とやま鉄道、JR高山本線、地鉄本線・立山線、地鉄不二越・上滝線
 軌道：富山港線、市内電車（環状線含む）
 路線バス：路線バス（地鉄バス）
 コミュニティバス等：コミュニティバス（八尾、大山、山田）、大沢野シルバータクシー、まいどはやバス、呉羽いきいきバス、水橋ふれあいコミュニティバス、婦中コミュニティバス、堀川南地域自主運行バス

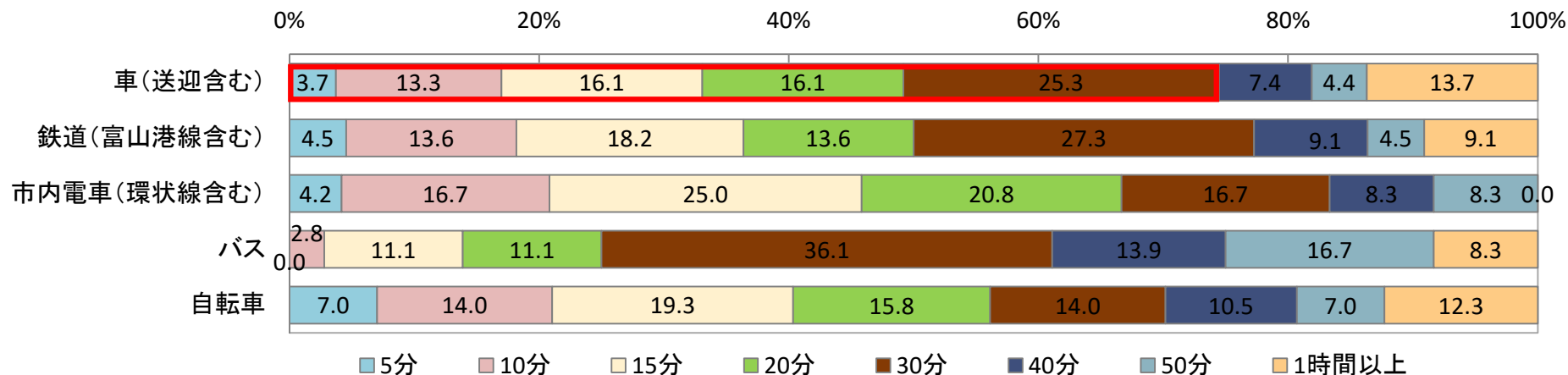
3. 公共交通の利用実態と満足度

- 車利用者は、平日、休日ともには30分以内が約8割にのぼる。
- 交通モード別の外出時の移動時間は、バス以外は20分以内の方が過半数を占める。
→バスは天候や道路事情に左右されるため、所要時間が長くなることが考えられる。

◆平日外出時の交通モード別の移動時間



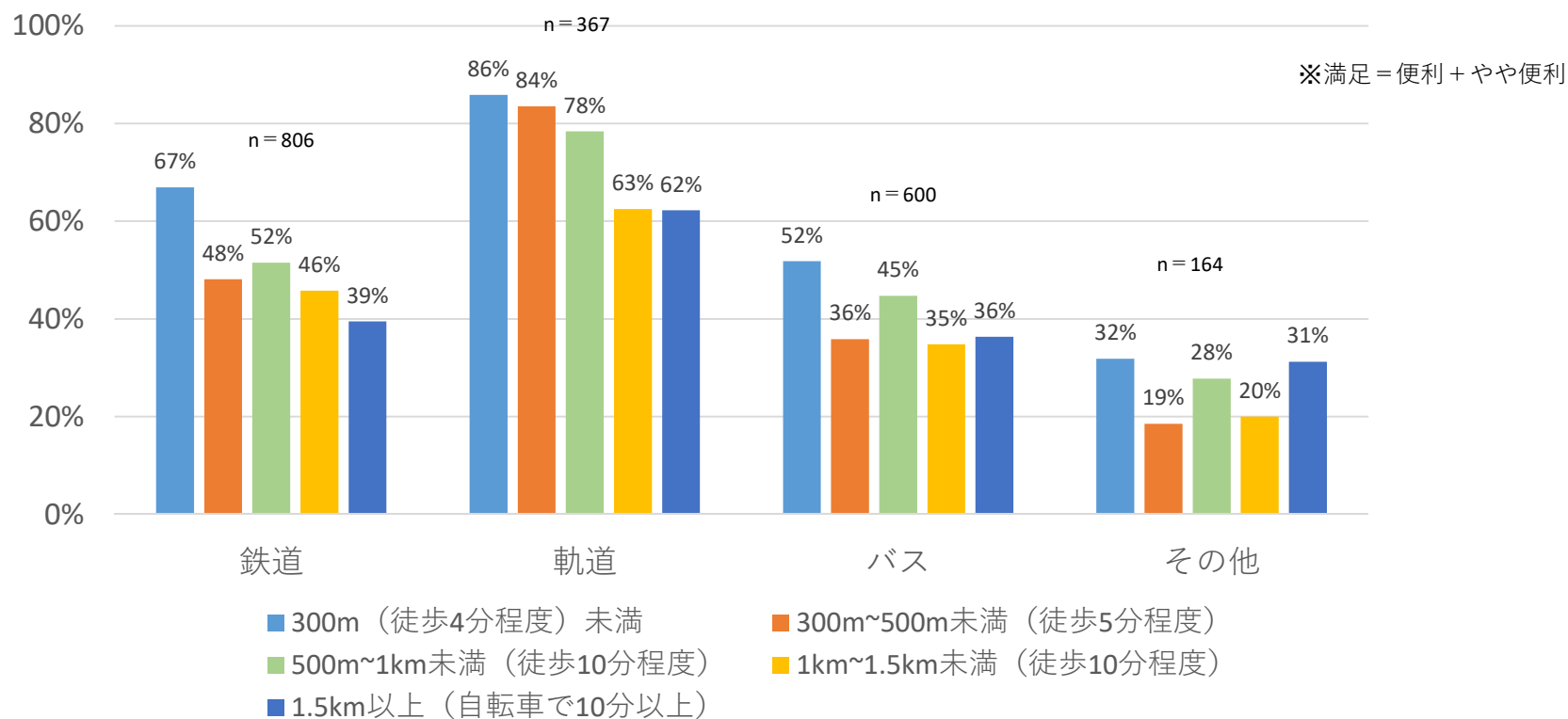
◆休日外出時の交通モード別の移動時間



3. 公共交通の利用実態と満足度

- 全モード、駅やバス停までの距離が近いほど満足度が上がる傾向にあり、軌道はその傾向が顕著。
 - 鉄道は、300m未満の満足度が高いものの、300m以上離れても満足度は大きく減少しない。
 - バスは、300m以上になると満足度が下がる傾向がある。
- 本市が掲げる鉄軌道駅500m、バス300mの居住誘導区域と駅バス停までの距離に対する満足度が重なる結果となっている。

◆駅やバス停までの距離別の満足度（交通モード別）



鉄道：あいの風とやま鉄道、JR高山本線、地鉄本線・立山線、地鉄不二越・上滝線

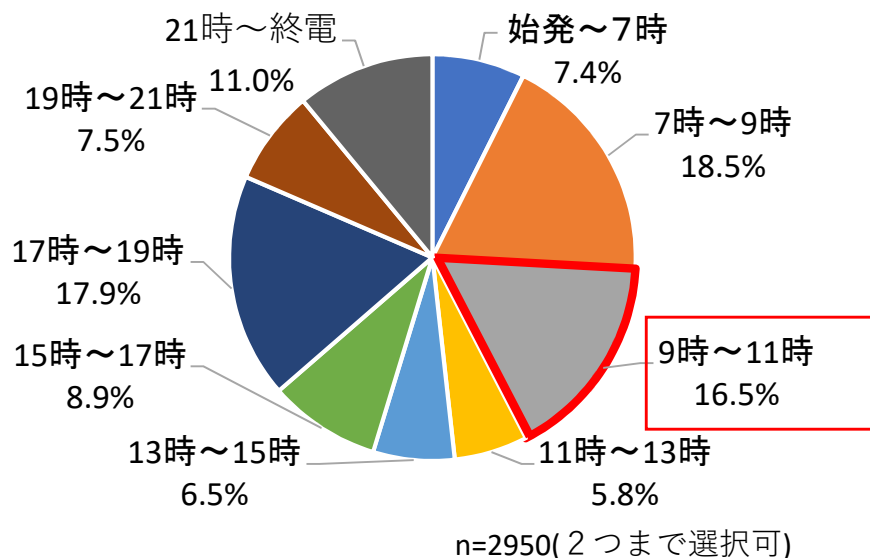
軌道：富山港線、市内電車（環状線含む）

バス：路線バス（地鉄バス）、コミュニティバス（八尾、大山、山田）、大沢野シルバータクシー、まいどはやバス、呉羽いきいきバス、水橋ふれあいコミュニティバス、婦中コミュニティバス、堀川南地域自主運行バス

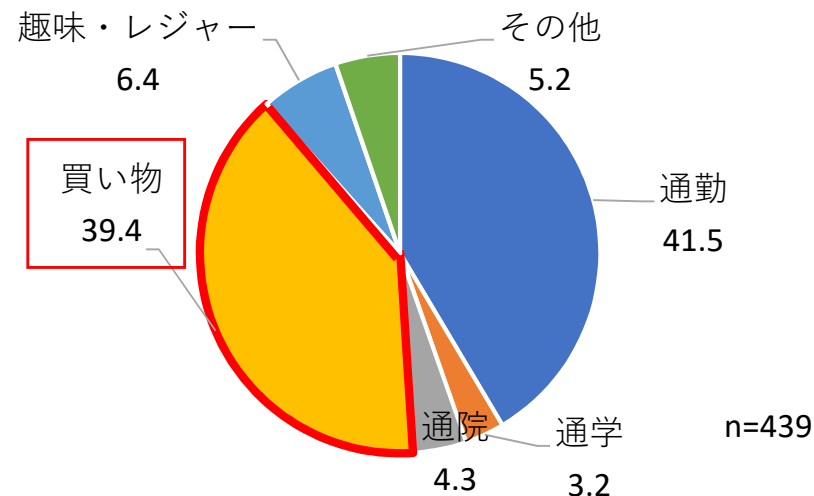
3. 公共交通の利用実態と満足度

- 公共交通の利用時間帯としては、通勤通学需要がある7時～9時、17時～19時が多い。
- 一方、9時～11時の利用割合も高く、その目的としては通勤に次いで**買い物が約40%**
→9時～11時に高齢者の買い物のため公共交通が利用されている。

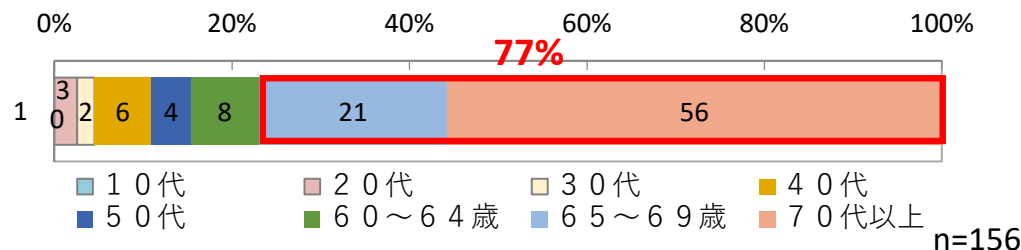
◆公共交通の利用時間帯



◆平日外出目的×9時～11時



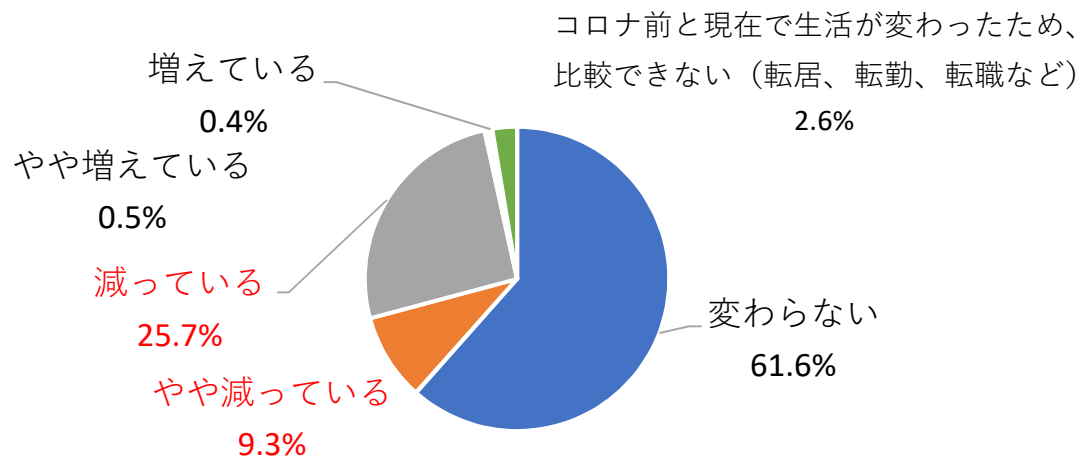
◆平日9時～11時の買い物利用者の年代



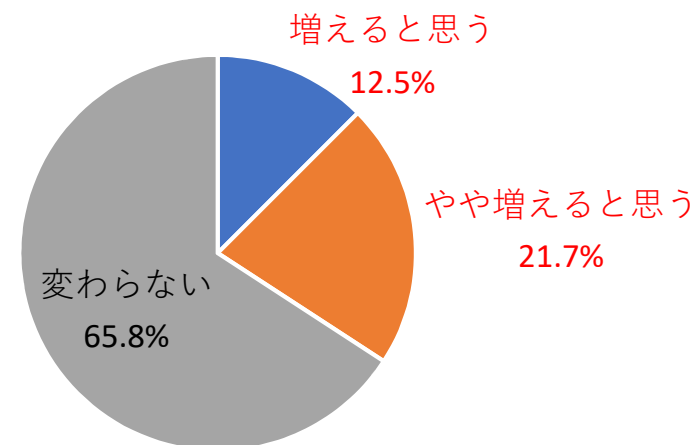
3. 公共交通の利用実態と満足度 (新型コロナウイルスの影響について)

- コロナの影響で「公共交通利用が減った」との回答が約35%であり一方、コロナが落ち着いた後、「利用機会が増える」との回答割合が同程度。
→公共交通利用の回復の兆候が見込まれる。
- 特に車やバス利用において、増えると回答している割合が高い。

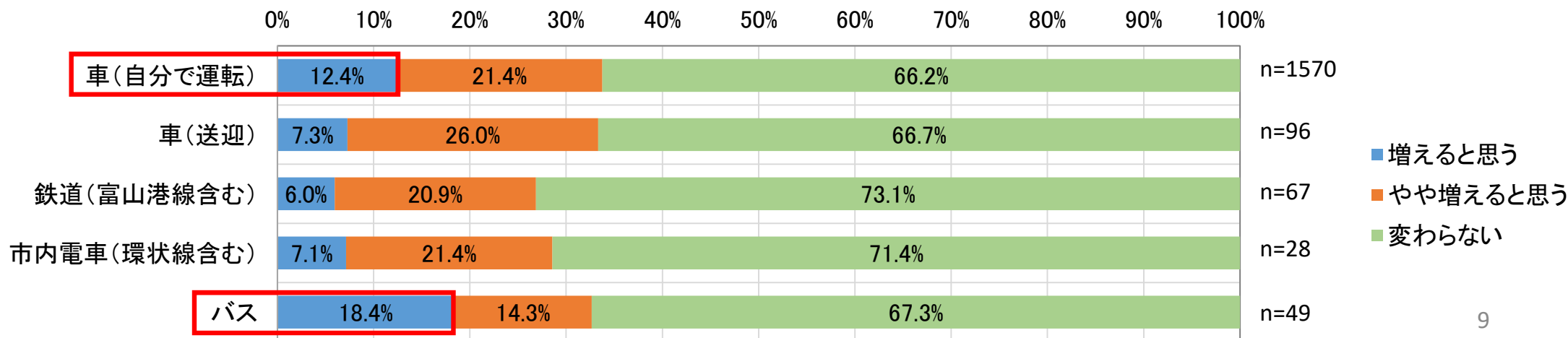
◆利用機会の変化



◆新型コロナが落ち着いた後の公共交通利用



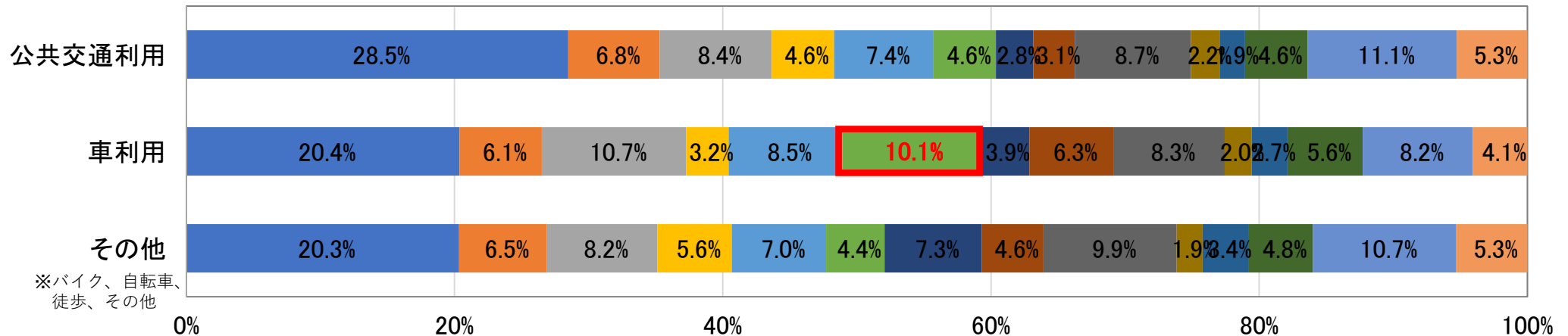
◆新型コロナが落ち着いた後の公共交通利用 (交通手段別)



4. 利用促進につながる取組

- 「運行本数」へのニーズが高く、公共交通利用者・車利用者ともに20%を超えている。
- 車利用の方はP&R駐車場整備へのニーズも高い。
- その他、乗継割引等の運賃割引や待合環境の向上へのニーズ確認できる。
→利用されているモードにより、公共交通へのニーズが異なる。

◆公共交通の利便性向上のニーズ



※バイク、自転車、徒歩、その他

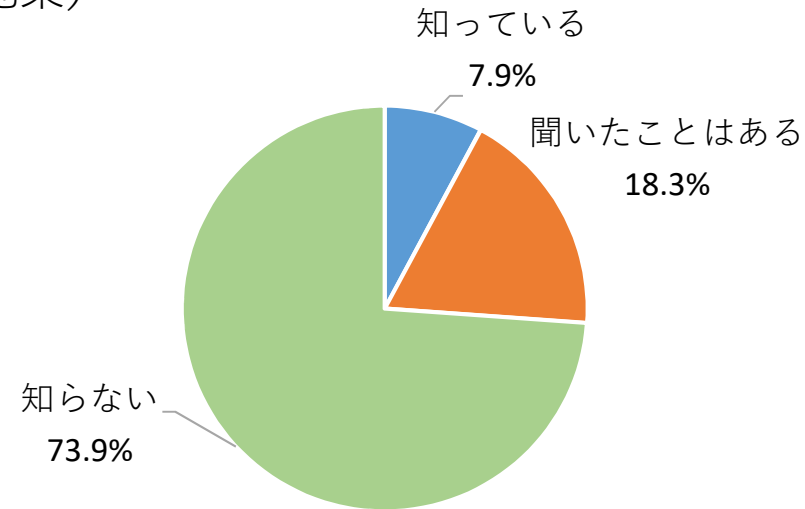
■ 運行本数が増える

- もっと早くから運行する
- もっと遅くまで運行する
- 定時性(時間の正確さ)が高まる
- 電車やバス等の乗り継ぎがしやすくなる
- 近くの駅やバス停付近に「利用者専用駐車場」が整備され、車で駅やバス停に行けるようになる
- 近くのバス停に「駐輪場」が整備され、自転車でバス停に行けるようになる
- 近くの駅とお住まいの地域を結ぶバスが運行する。
- 屋根付き待合所やベンチの設置など、駅やバス停が快適になる
- 魅力的なデザインの車両が導入される
- 歩道整備など、駅やバス停までのアクセスが向上する
- 高齢者も使いやすいようにバリアフリー(段差の解消)に配慮された施設となる
- ICカードなどによる運賃割引(乗継割引、ポイント制度など)が導入される
- その他

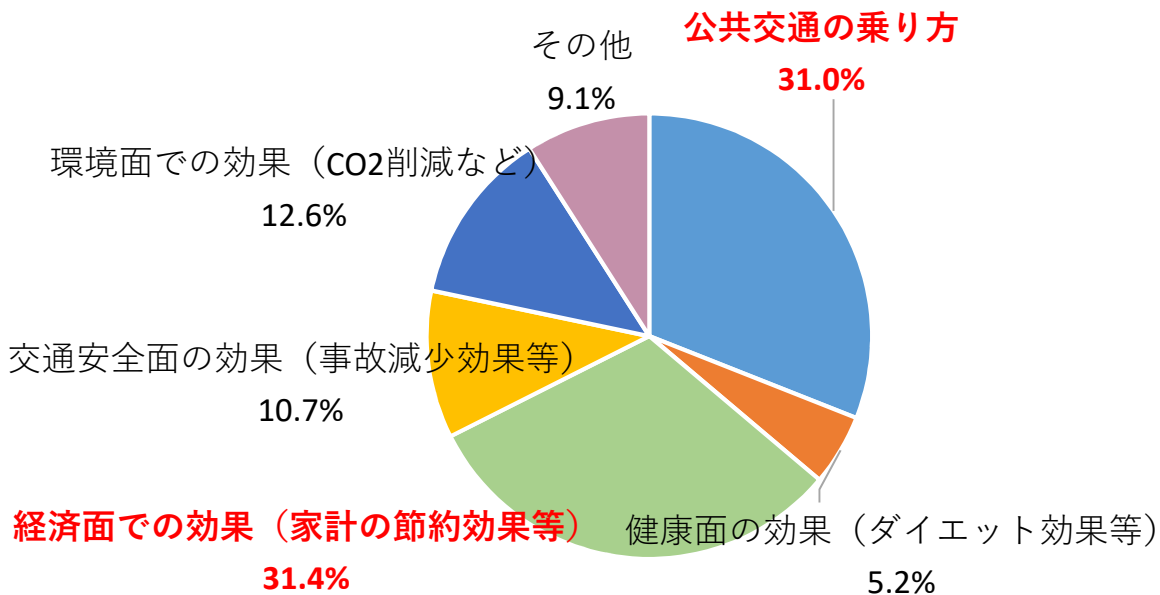
4. 利用促進につながる取組

- 公共交通に関する情報発信についての認知度は3割程度。
- 情報発信内容のニーズとしては、
①公共交通の乗り方や②経済面での効果に関する内容。
- 発信媒体は市の**広報紙**のニーズが高い。
→Webや市広報を組み合わせたMMが効果的と考えられる。

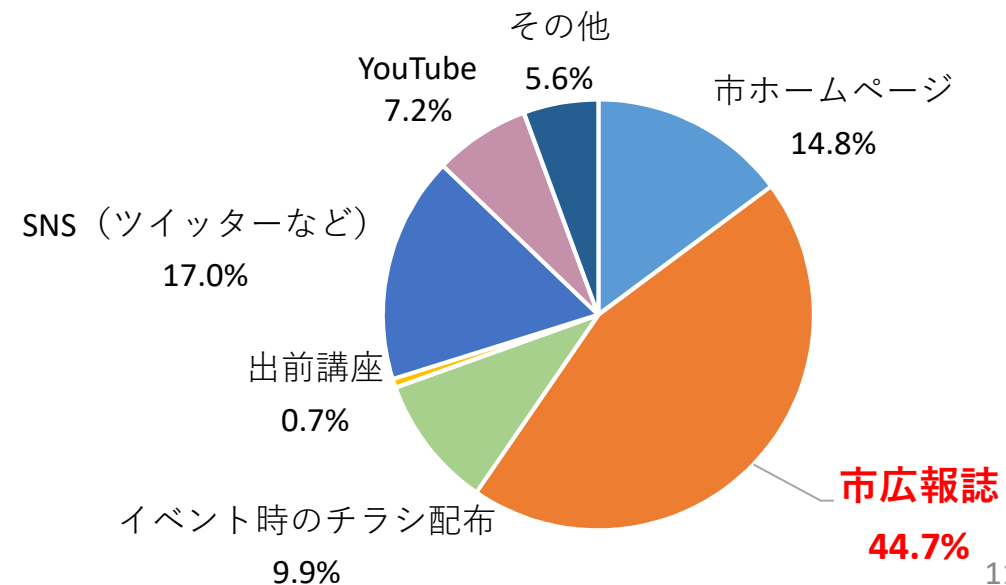
◆公共交通に関する情報発信の認知度 (MM施策)



◆情報発信して欲しい内容



◆情報発信して欲しい媒体



4. 利用促進につながる取組

- 公共交通に関する新たな取組で魅力的と感じる割合が高いのは、**MaaS**や**自動運転の導入**で、**半分以上の人が魅力を感じる**（魅力を感じる+やや魅力を感じる）と回答。
- デマンド交通**は、**魅力を感じる人が約43%**で魅力を感じない人（28%）より15ポイント高い。
→新たにサービスに関する関心が一定程度ある。

◆新たな取組に対する魅力度

住民の皆さんがお金を出し合い、地域の実情に合ったルートを進捗するバスなどの導入について

MaaS（既に、導入済みの地区の皆さんは、現状の仕組みについて）

スマートフォン等を利用して、自宅から目的地までの様々な交通手段（電車やバス、タクシーなど）の中から最適な方法やルートが提示され、運賃の決済まで行える仕組みについて

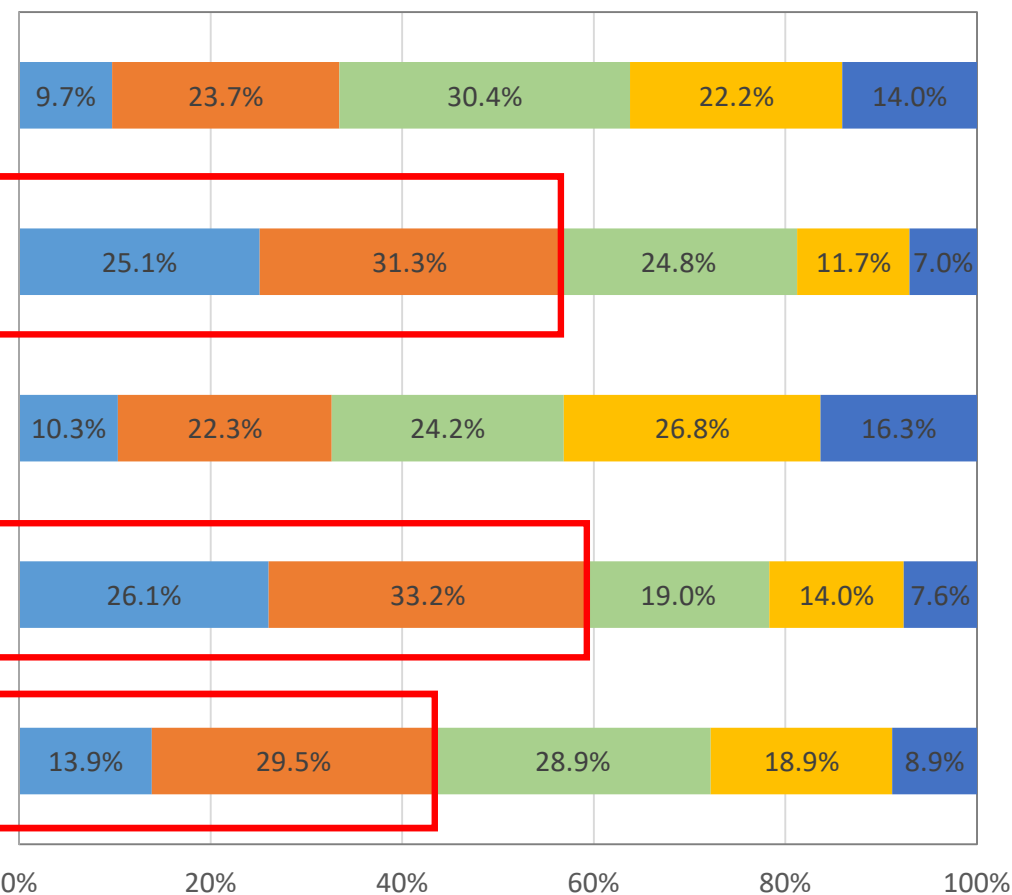
地域の方が車で移動する際、あなたもその方と同じ目的地であれば、その車に相乗りして移動できる仕組みについて

自動運転

運転手のいない、自動運転バスなどの導入により、運行本数の増加など、移動の自由が増えることについて

事前に予約を入れて、複数の方が乗合で指定された時間に、指定された場所へ送迎する仕組みについて

デマンド

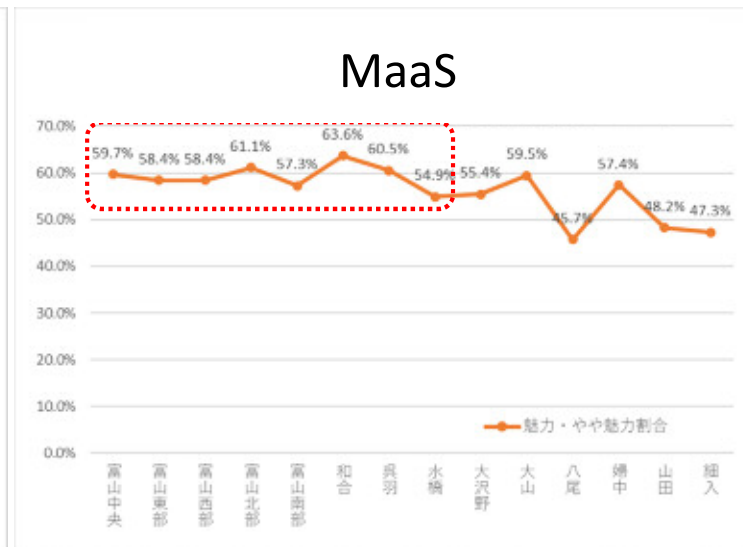
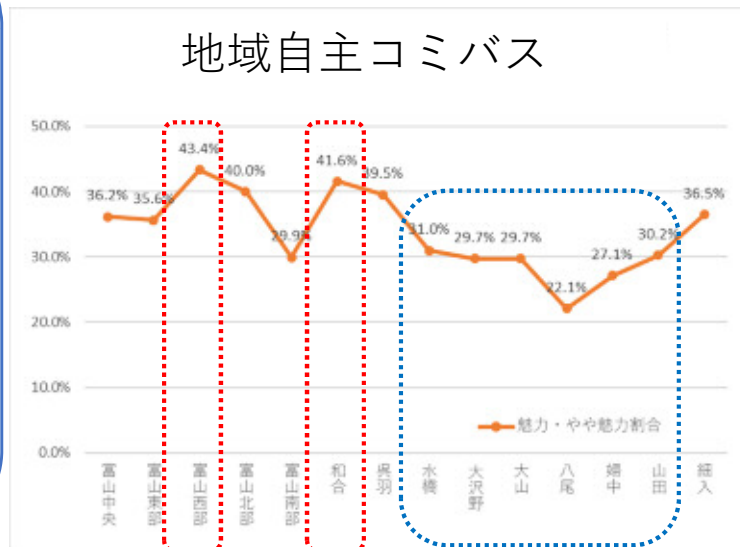


■ 魅力を感じる ■ やや魅力を感じる ■ ふつう ■ あまり魅力を感じない ■ 魅力を感じない

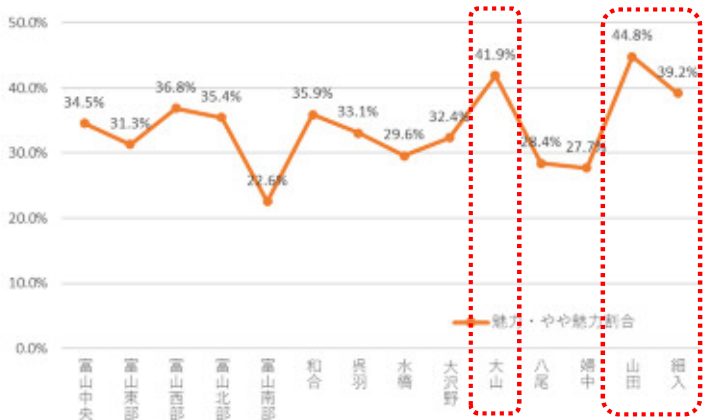
4. 利用促進につながる取組

- 地域自主コミバスは西部、和合で魅力度の割合が高い。
- MaaSは市中心部の方が魅力を感じる傾向にある。
→公共交通が充実している。
- 自家用有償は中山間地域で割合が高い。
- 自動運転は中心部、呉羽、婦中地域で魅力度の割合が高い。
- デマンド交通は地域差が見られ、特に山田地域で割合が高い。

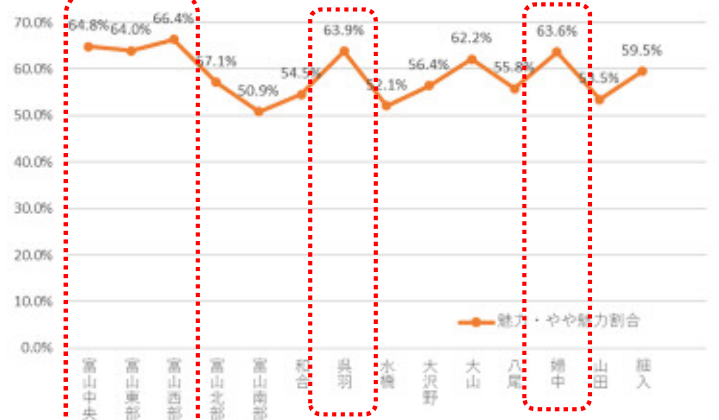
◆新たな取組に対する魅力度（地域別）



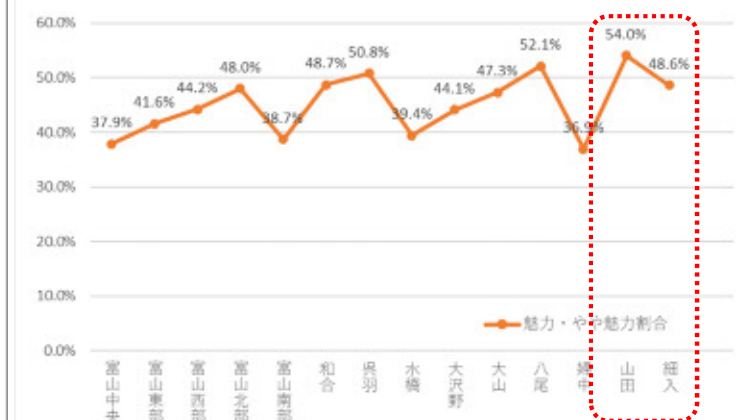
自家用有償



自動運転



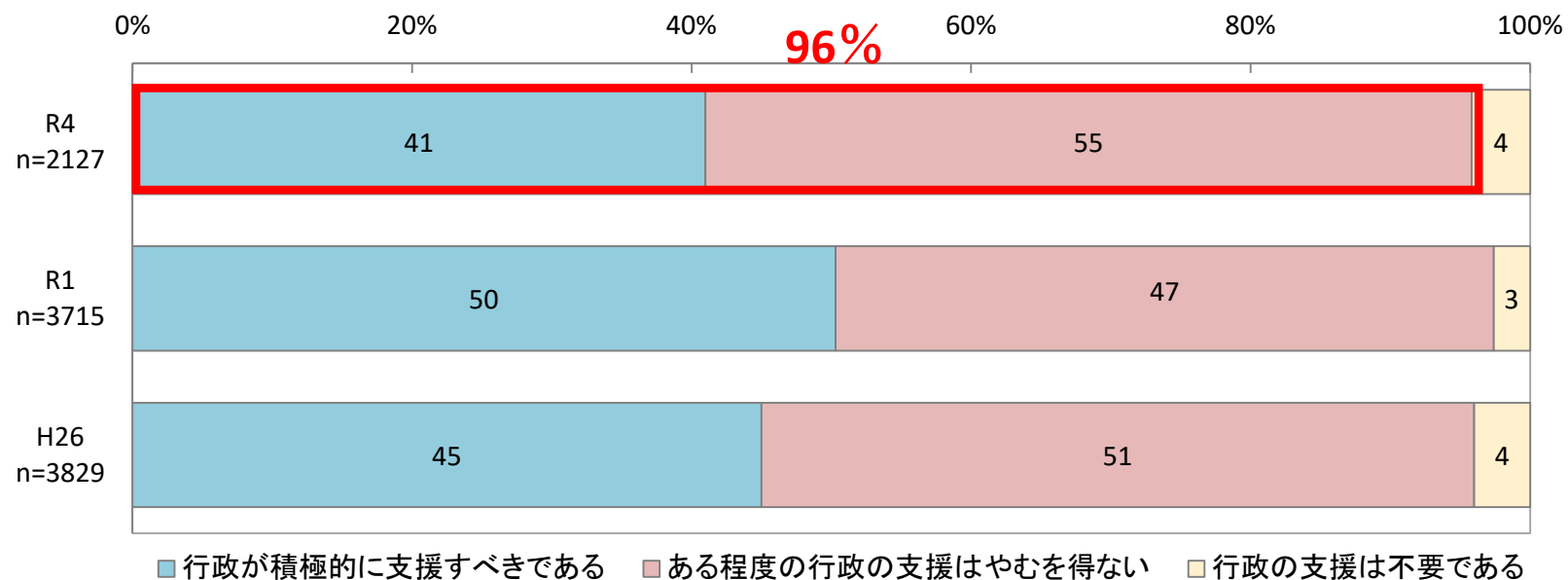
デマンド



5. 公共交通への行政関与

- 積極的に支援すべき、ある程度の支援はやむを得ないと回答した方の合計は**96%**
→引き続き公共交通への行政支援は必要と認識されている。

◆公共交通の活性化のための行政の関与

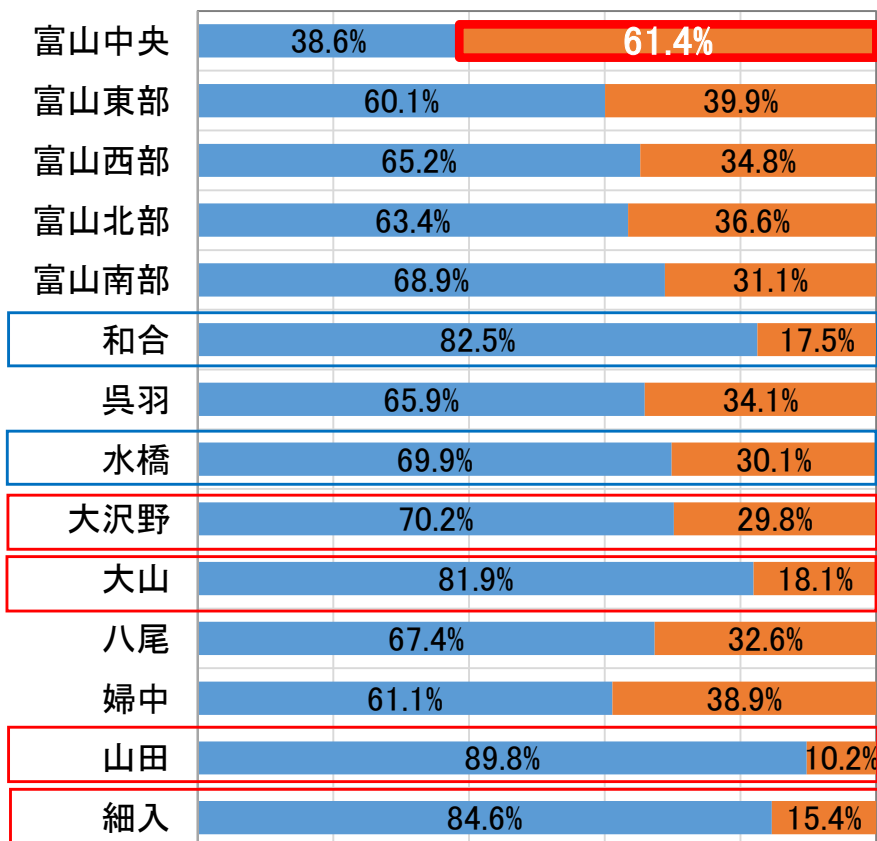


6. 将来(10年後)の移動への不安

- 富山中央地区では不安がない方の割合が61%
→公共交通利用が便利な地域であり、車への依存がそれほど高くないことが想定
- 中山間地域や沿岸地域で不安を感じている方が多い→車が使えなくなることへの不安

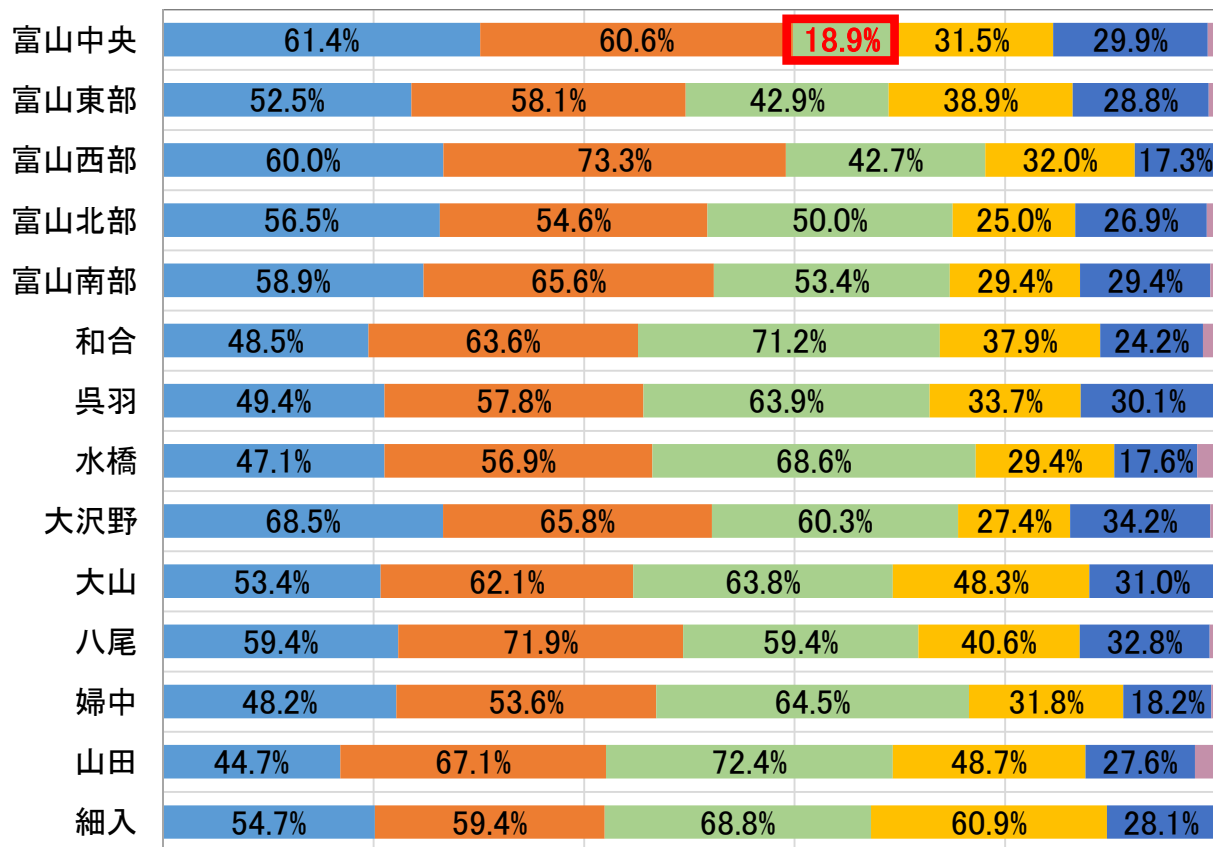
◆将来の移動への不安（地域別）

0% 20% 40% 60% 80% 100%



■ 不安がある ■ 不安がない

◆不安の内容（地域別） ※複数回答



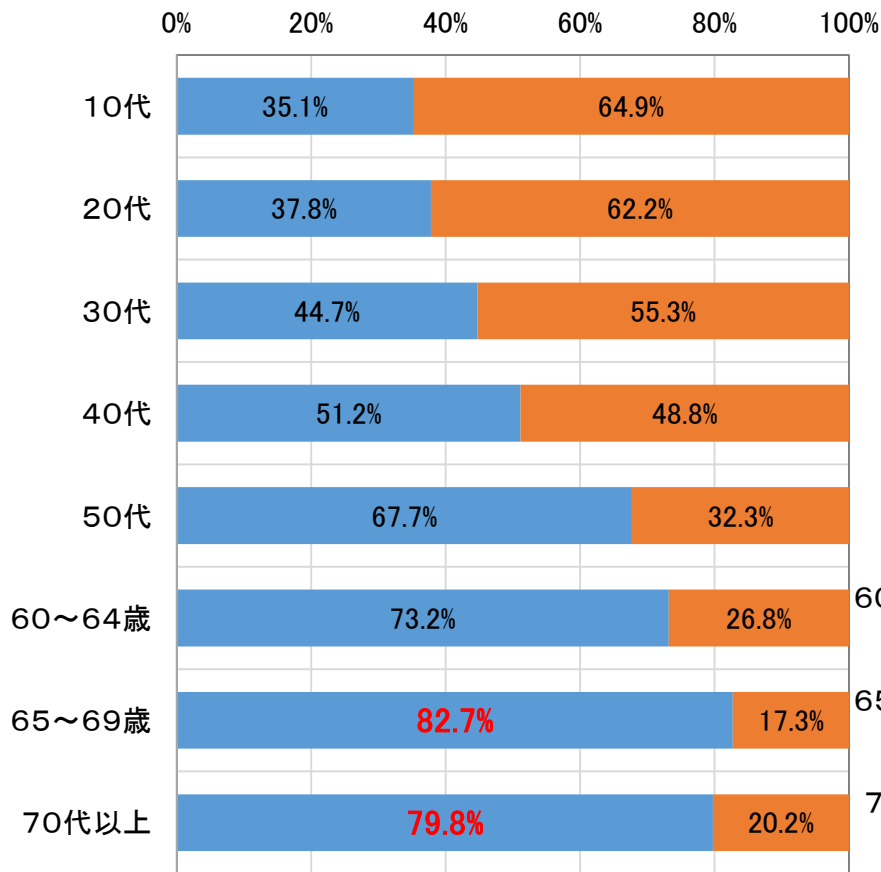
- 自分の体の機能が低下したら、外出ができるか不安
- 自分や家族が車を運転できなくなることへの不安
- 住んでいる地域は車が無いと不便なため不安
- 電車やバスなどが、減便・廃止されないか不安
- 経済的な負担(運賃や車の維持、ガソリン代等)に対する不安
- その他

6. 将来(10年後)の移動への不安

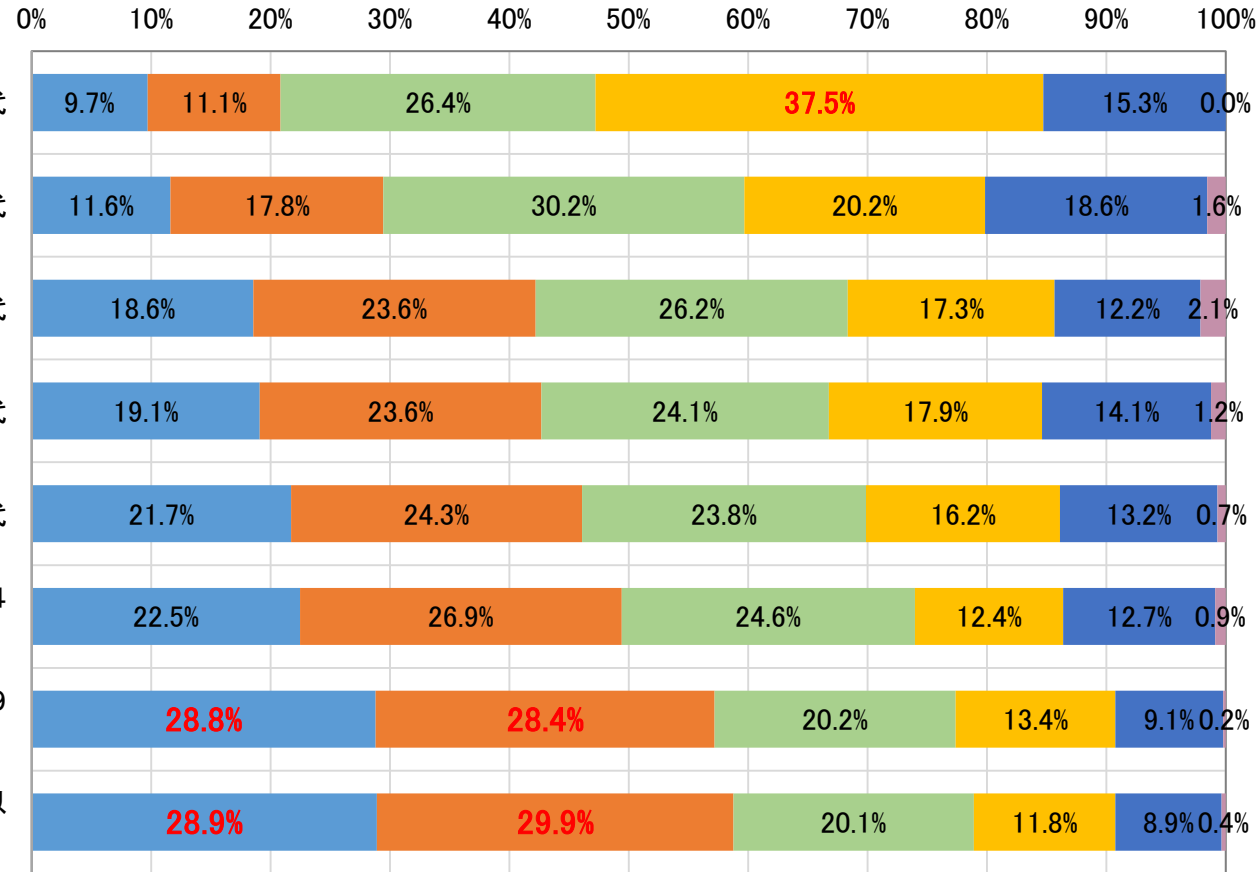
- 年齢が上がるほど不安の割合が増え、高齢者の8割程度が将来の移動に不安を感じている。
- 高齢者は身体機能低下や運転ができなくなることへの不安が多い。
- 10代は電車やバスの減便を不安に感じている → 通勤に必要な交通手段の持続性に対する不安

◆ 将来の移動への不安 (年齢別)

◆ 不安の内容 (年齢別)



■ 不安がある ■ 不安がない

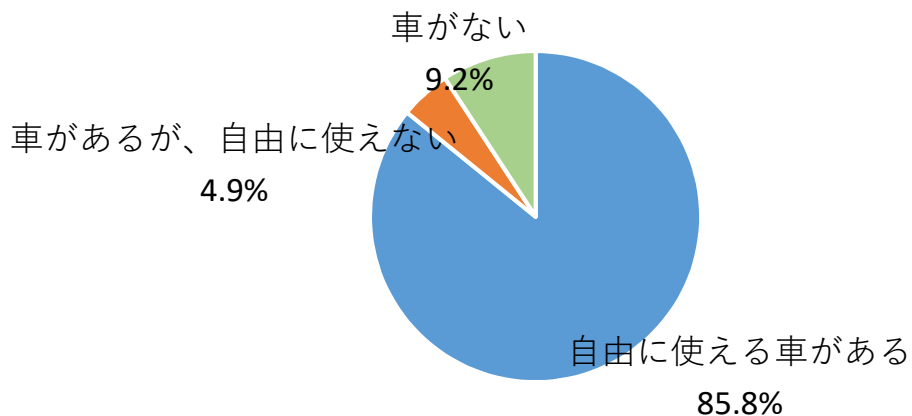


- 自分の体の機能が低下したら、外出ができるか不安
- 自分や家族が車を運転できなくなることへの不安
- 住んでいる地域は車が無いと不便なため不安
- 電車やバスなどが、減便・廃止されないか不安
- 経済的な負担(運賃や車の維持、ガソリン代等)に対する不安
- その他

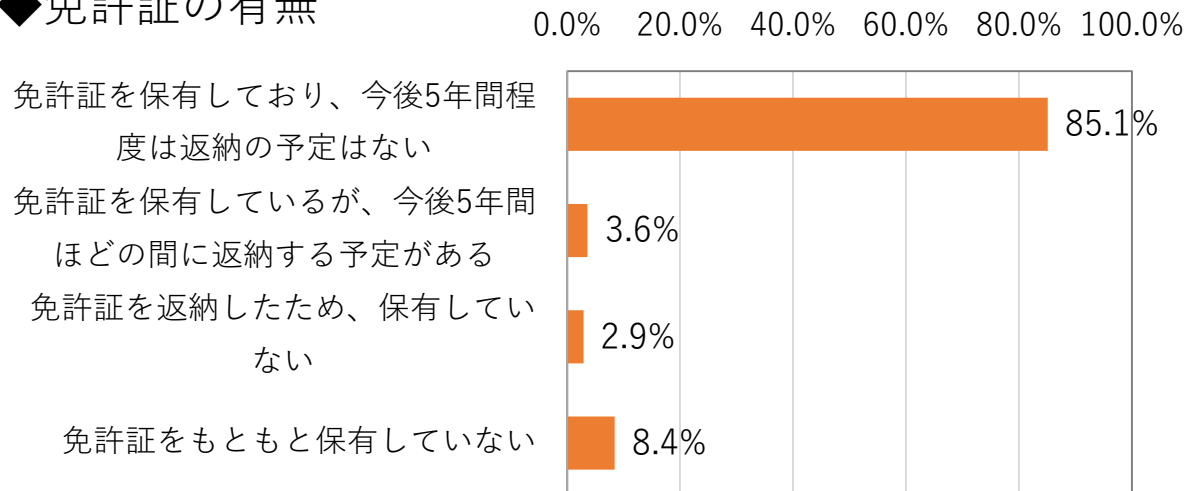
7. 車の保有、携帯電話の使用

- 自由に使える車がある方は86%。免許返納の予定がある方は4%
- 9割以上がスマートフォンを使用しており、8割程度がインターネットを使用している。
→スマートフォンを活用したサービス利用も可能であると考えられる。

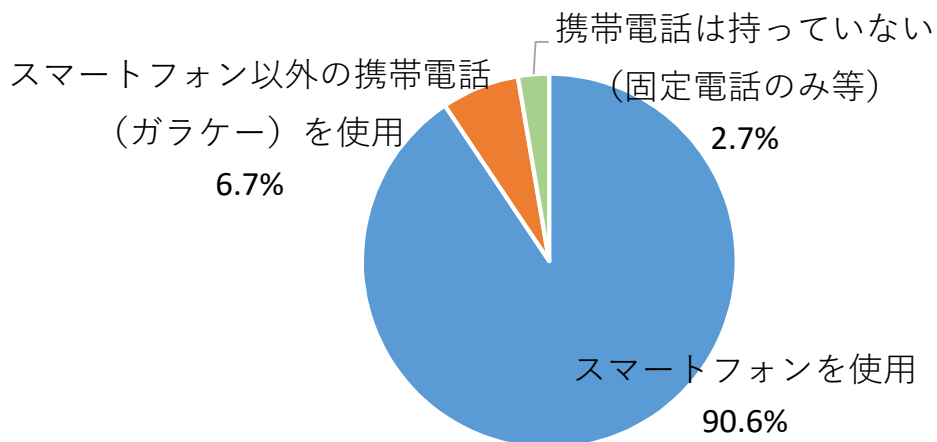
◆車の有無



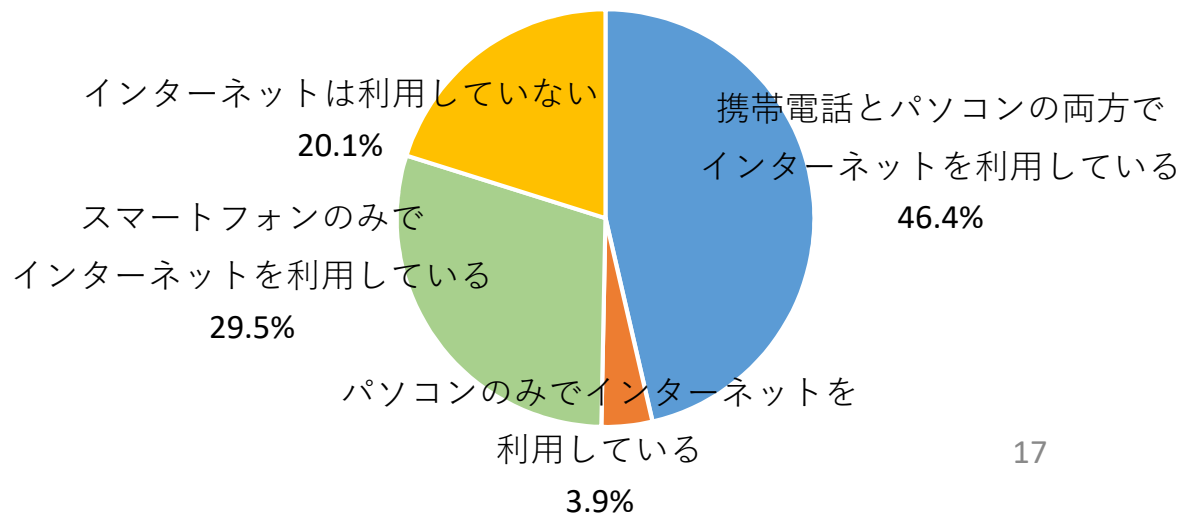
◆免許証の有無



◆携帯電話の使用



◆インターネットの利用

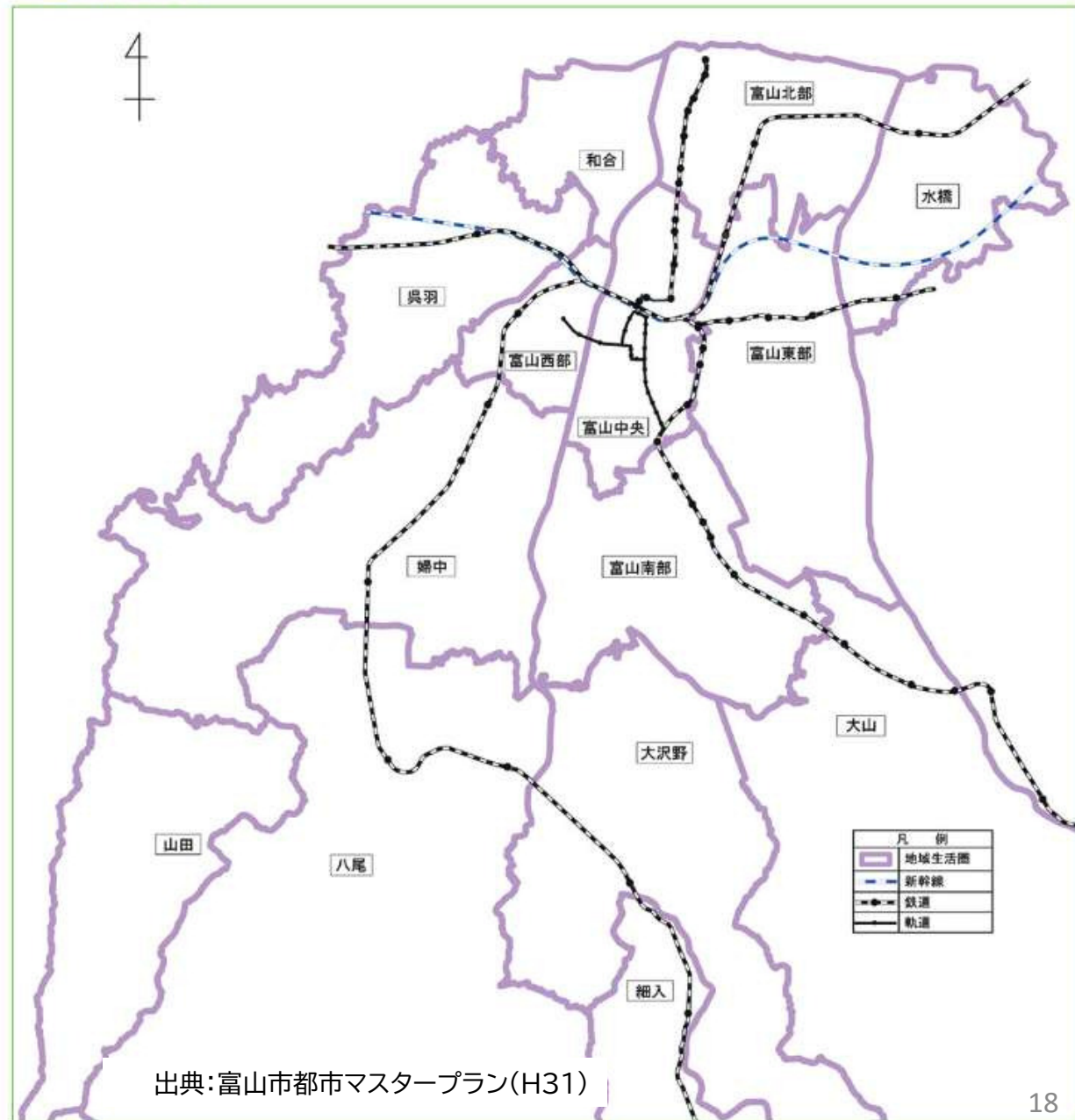


8. 市民の移動実態

- R4年度市民意識調査結果(※)を用いて、「住所」と「平日の最も多い行き先」をクロス集計し、市民の移動実態を分析した結果、“**富山中央地区**”にお住まいの方の過半数が**地区内**の移動。
- 更に、どの地区においても“**同地区内への移動**”や“**富山中央地区への移動**”が多く見られた。
- そのほか、「大沢野、大山⇒富山南部」や、「八尾、山田⇒婦中」への移動も多く見られた。

移動実態は別紙資料 参照

地域生活圏の区分



6. アンケート結果のとりまとめ

□ 市民の移動状況

- **新型コロナの感染拡大の影響**もあり、日々の移動で車を利用する割合は増えている（R1比平日6ポイント増）。これにより公共交通をほとんど利用しない方の割合も増加。
- 移動実態については、どの地域も“同地区内の移動”や“都心（富山中央地区）”への移動が多い。
- 免許証や自由に使える車の保有率は、前回調査と比較して上昇しているものの、1割以上が自由に車を使用できない。さらに、今後5年間以内に免許を返納する予定の方が4%程度いることから、公共交通の維持・改善が引き続き必要。

□ 公共交通の利用状況と満足度

- 電車やバスなどが便利と回答した方の割合はR1と比較して**10ポイント上昇**。路面電車の南北接続の効果が伺える。
- 市内電車の満足度が高い一方で、JR高山線など鉄道の満足度が相対的に低く、改善が必要。
- **新型コロナ感染拡大の影響**により、公共交通の利用機会が「減っている」と3割強が回答。一方感染が落ち着いた後「増えると思う」との回答も3割程度いる。

□ 公共交通に求められる改善方策など

- 時間の正確さに満足している方が多い一方、運行本数に対する不満が多く利便性の向上が求められている。
- 車利用者はパーク＆ライドを求める回答も多い。
- 新たな取組については、MaaSや自動運転の導入に魅力を感じている方が多い。¹⁹