

平成 24 年 6 月 20 日

南地区・アンケート調査結果の概要（速報版）

1. アンケート調査の概要

(1) 目的

- ・平成 23 年 10 月に運行を開始した生駒市コミュニティバス（たけまる号）西畑線・萩原線の利用実態を把握するとともに、その運行に伴い、同線沿線地区の住民の日常生活における活動機会がどのように変化したかを把握する。
- ・その結果に基づき、コミュニティバスの運行について評価するとともに、今後の運行計画について検討するための基礎資料とする。

(2) 実施概要

① 調査対象者

- ・たけまる号西畑線・萩原線沿線地区（西畑町、鬼取町、小倉寺町、大門町、藤尾町、青山台、萩原町、有里町）の住民（ただし、高校生以上）

② 調査方法

- ・西畑町、鬼取町、小倉寺町、大門町、藤尾町は、自治会長を通じて全世帯に調査票を配布し、自治会長を通じて回収。
- ・その他の地区については、住民基本台帳より 450 世帯を無作為に抽出、郵送回収。
- ・いずれも、各世帯に 3 枚ずつ調査票を配布し、3 人を上限として高校生以上の世帯構成員全員の回答を求めた。

③ 実施期間

- ・平成 24 年 5 月 16 日（調査票の郵送、自治会長への配付）～5 月 25 日（回収締切）

④ 有効サンプル数

- ・314 世帯 677 人から有効回答を得た。

2. 調査結果の概要

以下にアンケート調査の集計結果を示す。

アンケート調査結果の集計にあたり、南地区は郊外の田園集落、駅近郊の住宅団地など異なる特性を持つ地区から構成されていること、これまでの検討結果から公共交通の利用は、年齢や外出能力と密接な関係があることがわかっていることから、

- ・地区別
- ・年齢階層別
- ・外出能力別（無理なく外出できる、体はつらいが無理なく外出できる、介助があれば外出できる、外出は困難である）

という3つの項目に関するクロス集計を行うことを基本とした。

なお、各質問項目について「無回答」のサンプルがいくばくか含まれる。構成比の計算やグラフの作成の際には、当該集計項目に関し「無回答」のサンプルは除外している。そのため、同じ項目に関する集計でも、回答者数はクロス集計の項目によって異なる場合がある。

※ たとえば、地区別・年齢別のグラフでは「年齢無回答」のサンプルを除外して集計している。一方、地区別・利用交通手段別のグラフでは「利用交通手段無回答」のサンプルを除外して集計している。「年齢無回答」と「利用交通手段無回答」のサンプル数は異なるため、それらを除外した「回答者数」は、同じ地区でも「年齢別」と「利用交通手段別」の集計で異なる場合がある。

(1) 回答者の概要（問 12）

① 年齢構成（問 12(6)～問 12(8)）

- ・性別・年齢階層別のサンプル数を表-1 に示す。回答者数は全体で 677 人、うち男性が 290 人、女性が 376 人（性別無回答は 11 人）、男女比は 44:56 であった。
- ・年齢階層別には、60 代（29%）、70 代（20%）が多い。
- ・図-1 には町別に回答者の年齢階層構成を示している。古くからの集落が形成されている藤尾町以西の 5 町や早い時期に住宅開発が進展した青山台では 60 代以上の割合が高い。一方で、開発時期が相対的に遅い萩原町や有里町では若い世代の割合が高い。

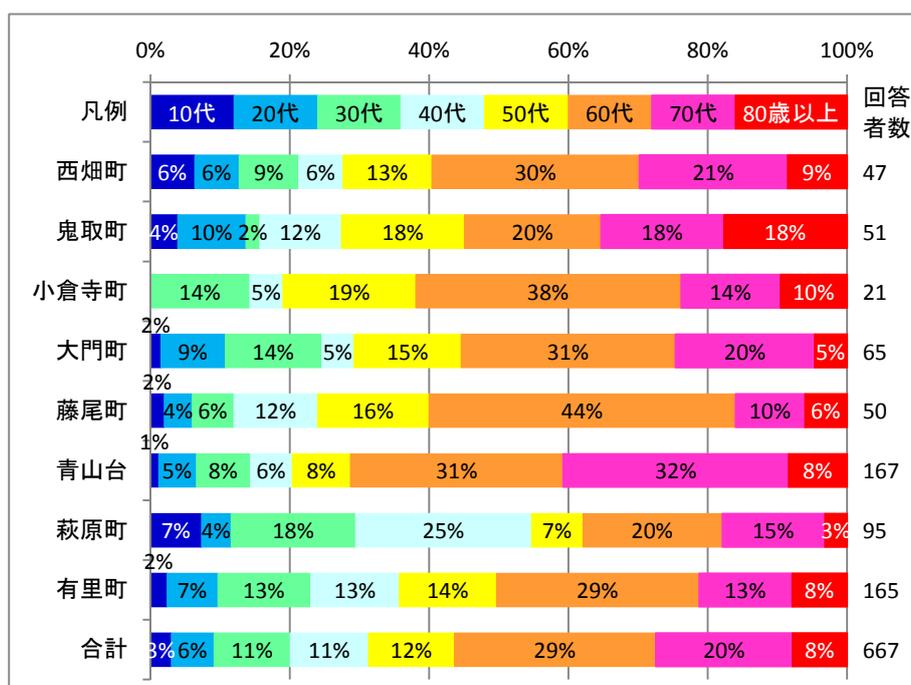
表-1 性別・年齢階層別サンプル数

単位:人

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	回答者数	無回答	合計
男性	10	18	32	32	34	91	54	17	288	2	290
女性	10	23	41	43	47	102	77	32	375	1	376
回答者数	20	41	73	75	81	193	131	49	663	3	666
無回答	0	0	0	0	1	0	0	3	4	7	11
合計	20	41	73	75	82	193	131	52	667	10	677

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	回答者計
男性	3%	6%	11%	11%	12%	32%	19%	6%	100%
女性	3%	6%	11%	11%	13%	27%	21%	9%	100%
合計	3%	6%	11%	11%	12%	29%	20%	7%	100%

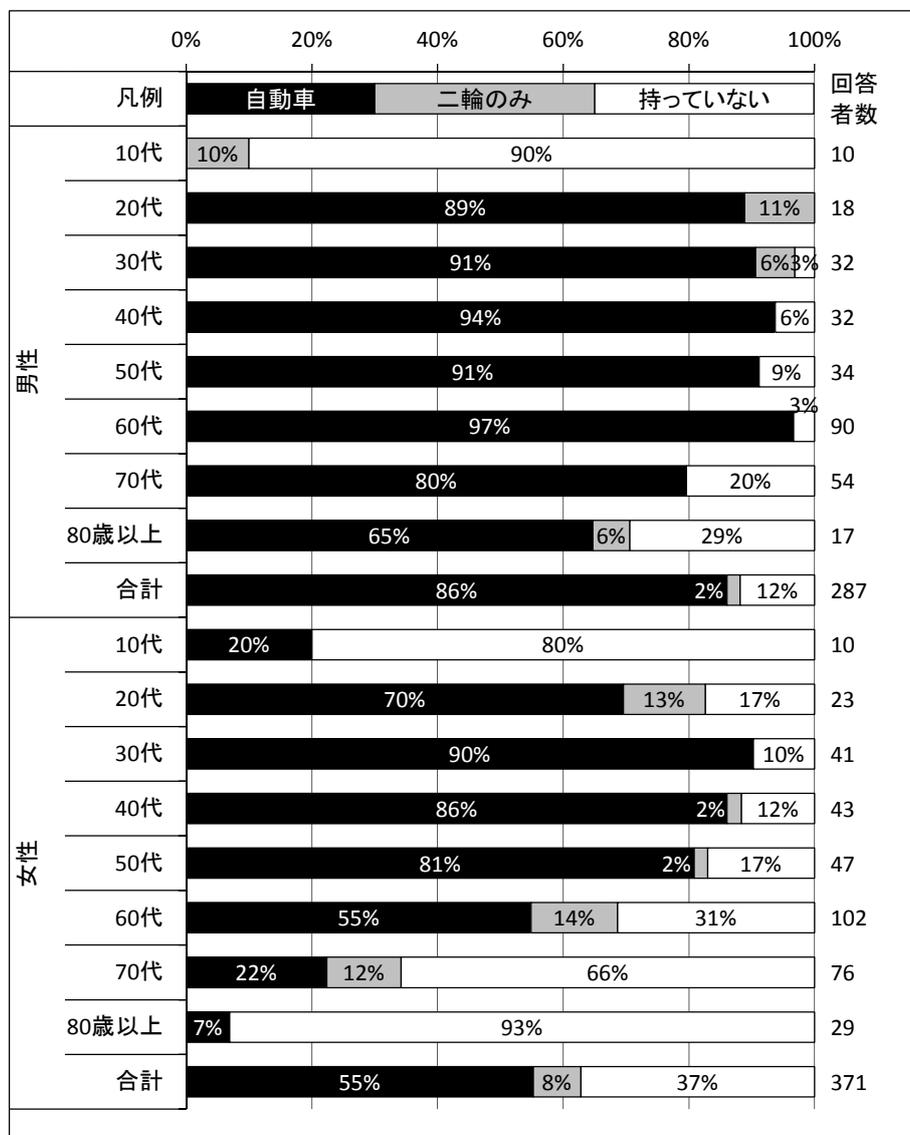
図-1 回答者の町別・年齢階層構成比



② 運転免許の保有状況（問 12(1)）

- ・ 図-2 は性別・年齢階層別の運転免許保有率を表したものである。
- ・ 男性では 20～60 代のほぼ 90%以上が自動車の運転免許を保有しているほか、70 代の 80%、80 歳以上でも 65%が自動車の運転免許を保有している。
- ・ 女性は 30～50 代において 80～90%が自動車の運転免許を保有している。しかし、60 代では 55%に減少し、70 歳では 22%、80 歳以上では 7%にとどまる。
- ・ このようなことから、公共交通を必要とする人は 70 歳以上の女性や 80 歳以上の男性が主であると推察される。

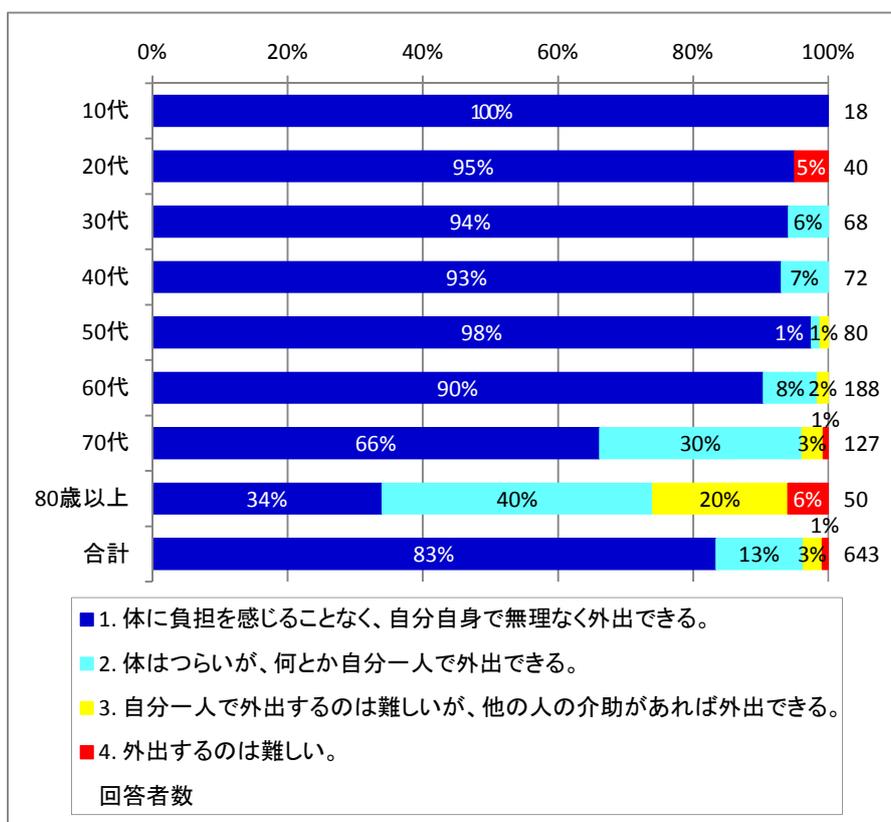
図-2 性別・年齢階層別運転免許保有率



③ 身体的機能（問 12(4)・問 12(5)）

- ・ 図-3 は年齢と外出に伴う身体的な制約（以下、外出能力）の関係を示したものである。
- ・ 60 代以下は 90%以上が「体に負担を感じることなく、自分自身で無理なく外出できる」と答えている。
- ・ 「体はつらいが、何とか自分一人で外出できる」という人は 60 代以下では 10%に満たないが、70 代ではその割合が 30%に達し、「無理なく外出できる」という人の割合が減少する。
- ・ さらに、80 歳以上では「体はつらいが、何とか自分一人で外出できる」という人が 40%に増えることに加え、「自分一人で外出するのは難しいが、ほかの人の介助があれば外出できる」という人（20%）や「外出するのは難しい」という人（6%）がみられ、それらを合わせると 26%に及ぶ。
- ・ これらのことから、70 歳を過ぎると外出に制約を受ける人が増え始め、80 歳を過ぎると外出が一層困難になることがわかる。

図-3 年齢階層別にみた外出に伴う身体的制約



- ・ 日常的な生活動作を表す指標として、日常生活動作（ADL：Activities of Daily Living）、日常生活関連動作（IADL：Instrumental Activities of Daily Living）という指標がある。
- ・ 図-4・図-5の項目1.～3.がADL、4.～6.がIADLに該当する。
- ・ 図-4は年齢とこれらの指標の関係を見たものであるが、70代になると「日用品の買い物」や「電車・バスに乗って外出すること」が「大変だと思う」割合が増え、80歳以上になるとその割合がさらに大きくなる。
- ・ 図-5は外出能力との関係を見たものであるが、「体はつらいが何とか一人で外出できる」という人の20～30%が「日用品の買い物」や「電車・バスでの外出」が大変だと感じ、「他の人の介助があれば外出できる」という人は、大変だと感じる割合が大きくなる。
- ・ このように、買い物に出かけること、電車やバスを使って外出することは、年齢や身体的な制約と密接な関係にあることがわかる。

図-4 年齢階層別に見た「大変だと思う」割合

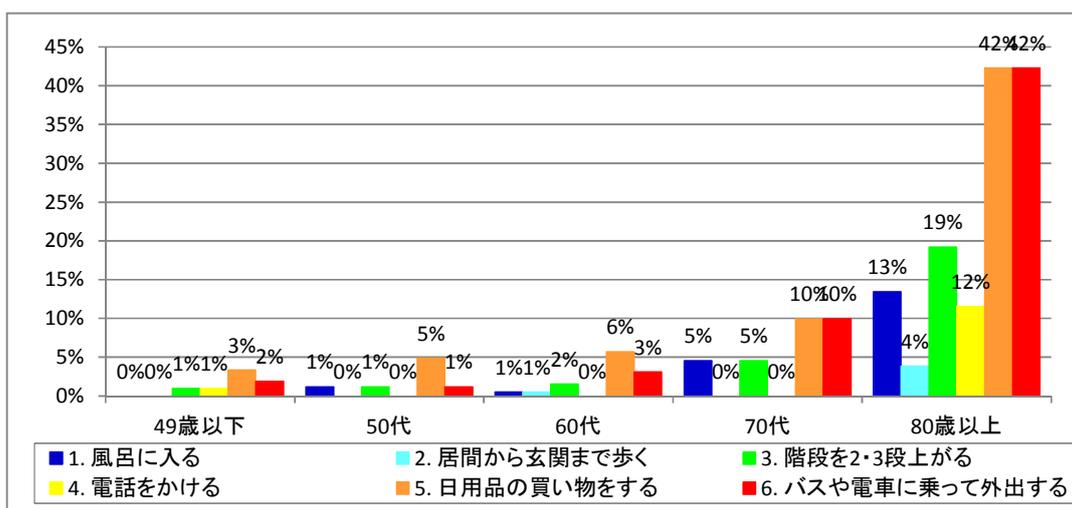
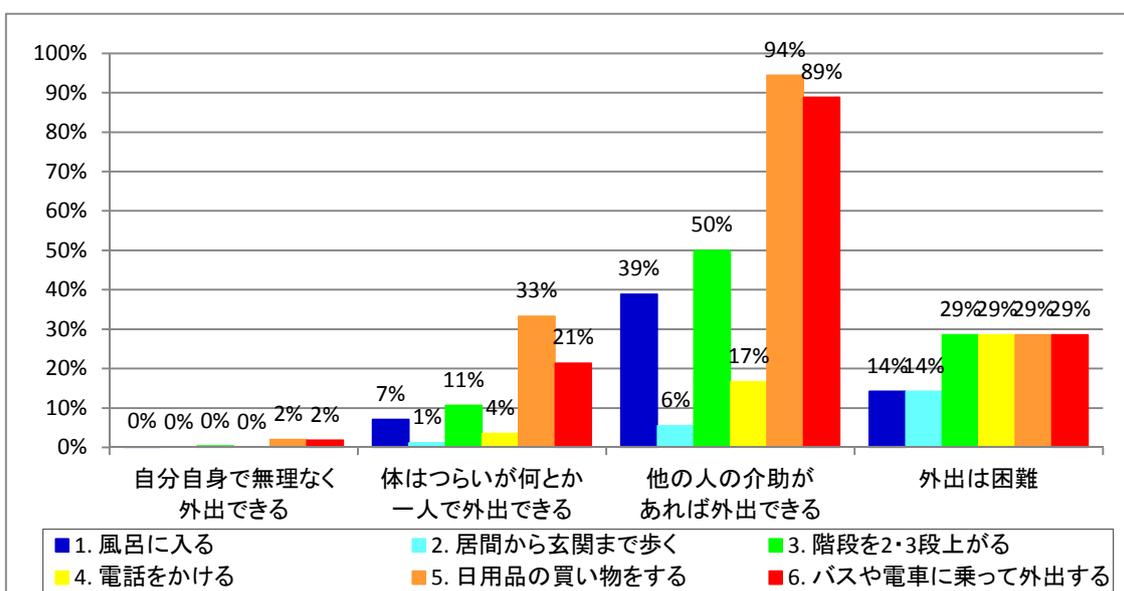


図-5 外出能力別に見た「大変だと思う」割合



(2) 南生駒駅周辺への外出頻度について（問1）

- ・図-6～図-8は、目的別の外出頻度を足し合わせて図化したものである。すなわち、外出頻度の回答に対し、ほぼ毎日1回/日、週に2～3日は0.5回/日、週に1日は0.2回/日、2週に1日は0.1回/日、月に1日は0.05回/日、それ以下は0.02回/日にそれぞれ換算して合算したものである。
- ・居住地別には、南生駒駅から遠い西畑町～大門町において外出頻度が相対的に少ない。これらの地区では、通勤やその他私用の外出頻度が他の地区より少ない。居住地別の外出頻度は、それぞれの地域特性や住民の年齢構成を反映していると考えられる（図-6）。
- ・年齢別に見ると、年齢が高くなるほど外出頻度は小さくなる傾向が読み取れる。また、60代以上では通勤が減り、買い物や通院が主たる外出目的となっていることがわかる（図-7）。
- ・外出能力について見ると、移動に対する制約が強くなるほど、外出頻度は減少する。その中で、通勤や買い物の外出頻度は移動制約が強くなるにつれて減少するのに対し、通院は移動制約が強まるにつれて頻度が増加している（図-8）。
- ・これらから外出頻度は、年齢や外出能力と密接に関係していることがわかる。

図-6 居住地別目的別外出頻度

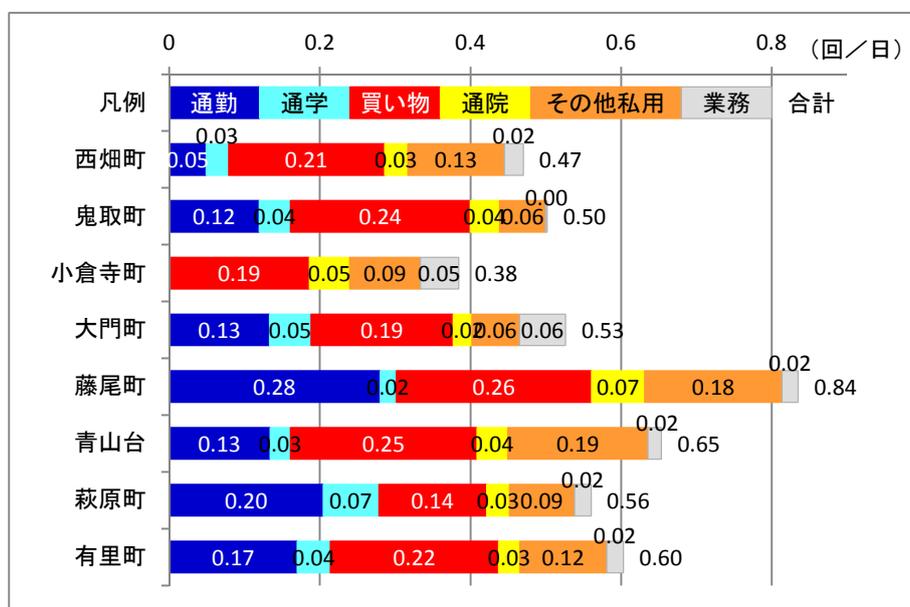


図-7 年齢階層別目的別外出頻度

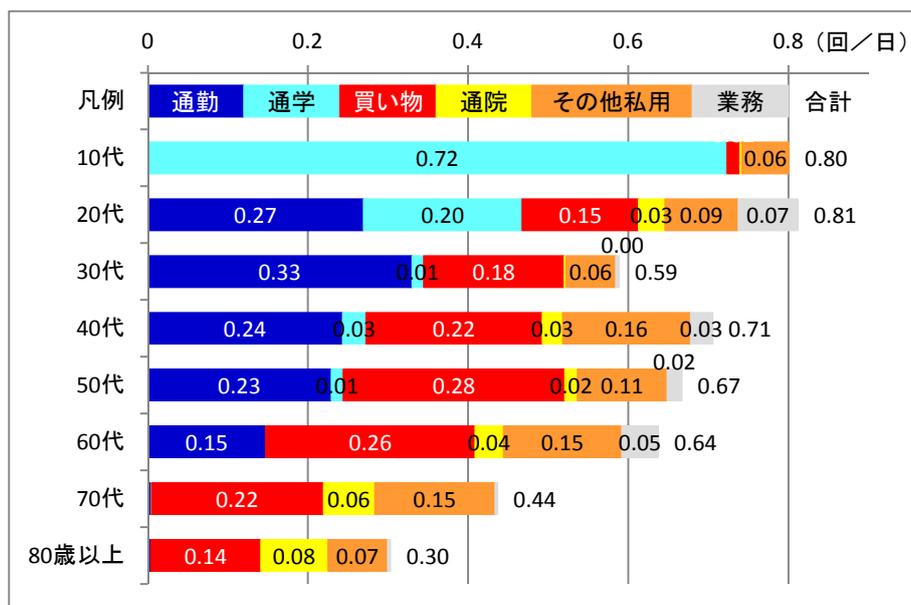
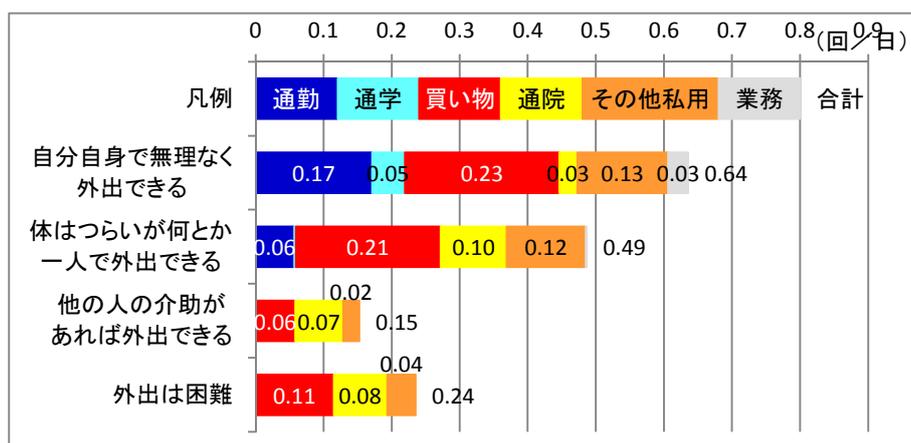


図-8 外出能力別目的別外出頻度

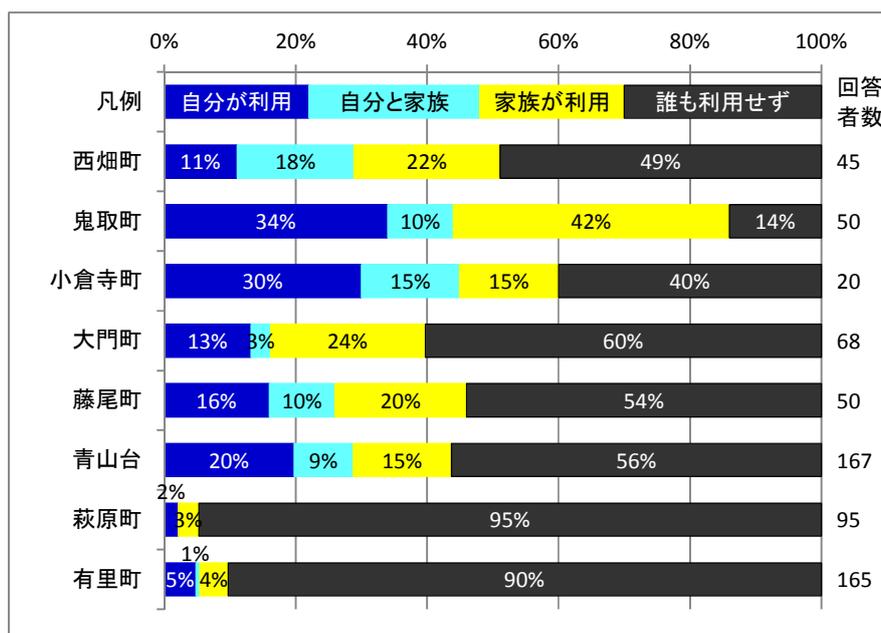


(3) たけまる号の利用について（問2）

① たけまる号の利用経験

- ・ 図-9～図-11 は、たけまる号西畑線・萩原線の利用の有無を表している。図中の「自分と家族」は、たけまる号の利用について「自分が利用」「家族が利用」の両方に回答した（○をつけた）サンプルである。
- ・ 居住地別に見ると、たけまる号を利用した人の割合（「自分が利用」と「自分と家族」の合計）は、小倉寺町（45%）や鬼取町（44%）で半数近く、西畑町（29%）、青山台（29%）、藤尾町（26%）でも30%近くに及ぶ。
- ・ それに対し、南生駒駅に近い萩原町や有里町では、2～6%程度に留まっている。
- ・ このように、たけまる号は南生駒駅から離れた地区や、駅に近いが駅との標高差のある青山台において利用されていることがわかる。（図-9）

図-9 居住地別にみたたけまる号の利用有無



- ・年齢階層別に見ると、20代で自分が利用した人は0であり、30～50代では8～10%にとどまる。
- ・しかし、60代を過ぎると利用経験のある人が多くなり、80歳以上では34%が利用している。このように、年齢が高まるほど、たけまる号の利用者は多くなる傾向がみられる。(図-10)。
- ・外出能力別には、「体はつらいが何とか自分一人で外出できる」という人の43%がたけまる号の利用経験がある。「自分自身で無理なく外出できる」という人の利用は17%にとどまっている。
- ・「体はつらいが何とか自分一人で外出できる」という人は70～80代に多いため(図-3)年齢との相関があるものの、たけまる号は外出や移動に少し制約のある人の利用が多いことがわかる。

図-10 年齢階層別に見たたけまる号の利用有無

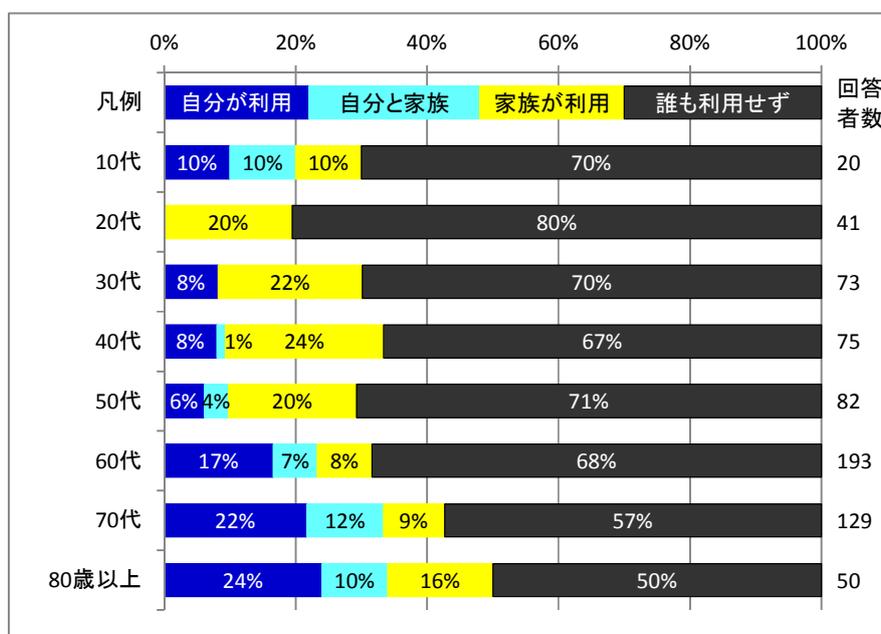
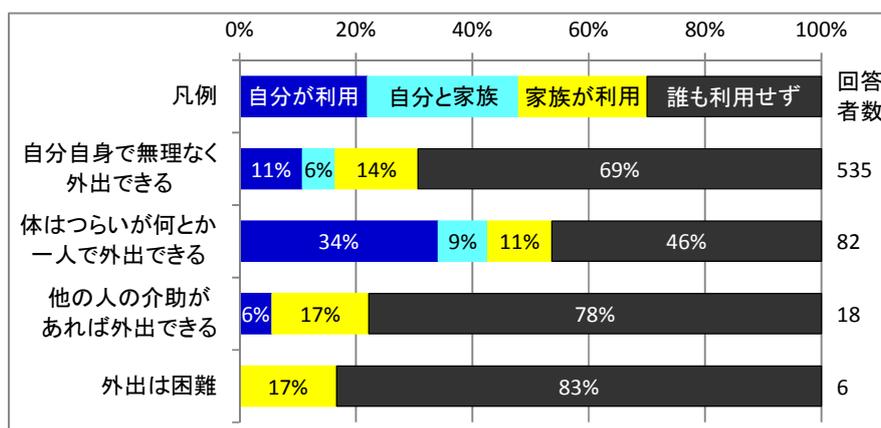


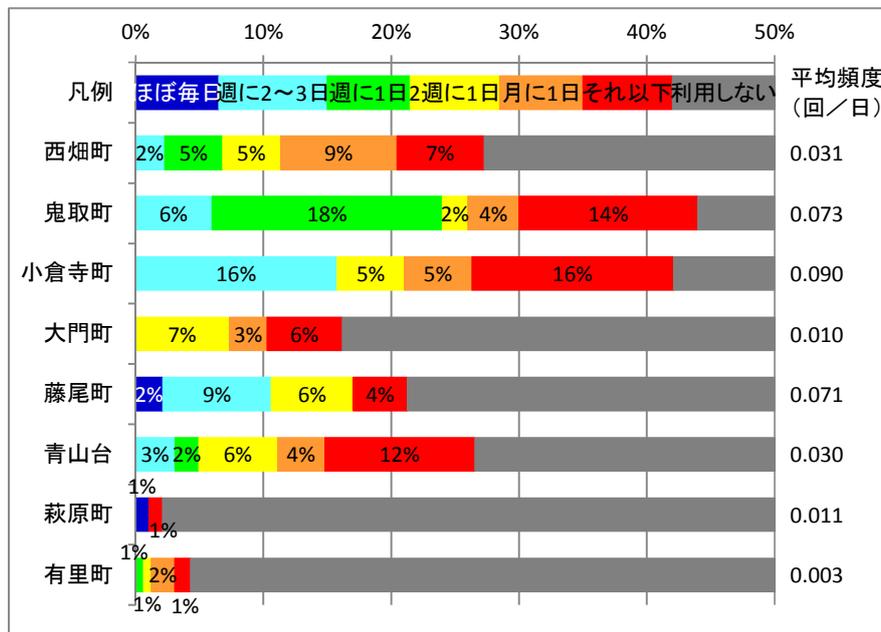
図-11 外出能力別に見たたけまる号の利用有無



② たけまる号の利用頻度（問3(1)）

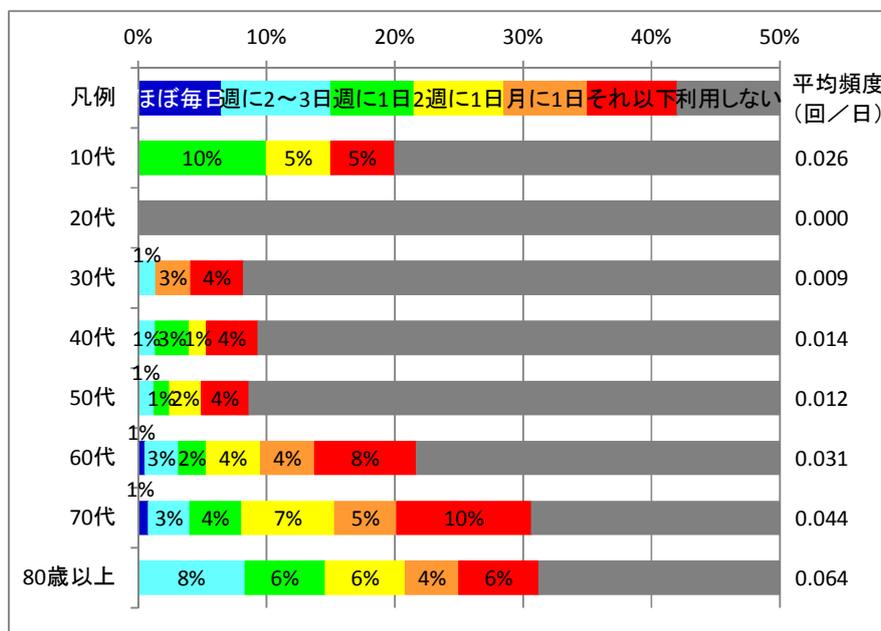
- ・図-12～図-14 はたけまる号の利用頻度を集計したものである。頻度の集計については、問1の集計（7 ページ）と同様に計算しており、利用しない人も利用頻度 0 回として計上している。また、グラフでは「利用しない」人の割合が多いため、最大値を 50%として表記していることに注意を要する。
- ・居住地別に 1 人当たりの平均頻度（グラフ右端の数値）を見ると、南生駒駅から相対的に遠い小倉寺町（0.090 回/日）、鬼取町（0.073 回/日）、藤尾町（0.071 回/日）で平均的な利用頻度が多い。西畑町（0.031 回/日）や青山台（0.030 回/日）がそれに次ぐ。
- ・小倉寺町では「週に 2～3 回」利用する人が 16%、藤尾町では「ほぼ毎日」が 2%、「週に 2～3 回」が 9%など、平均利用頻度の多い地区では、頻繁にたけまる号を利用する人が少なくない。
- ・大門町の利用頻度は 0.010 回/日で、周辺の地区よりも突出して少ない。その要因として、南生駒駅からの運賃が 150 円から 300 円に上がる料金区界に近いいためか、原付・バイクの利用が多いこと（後述の図-15・13 ページ参照）が考えられる。（以上、図-12）

図-12 居住地別にみたたけまる号の利用頻度

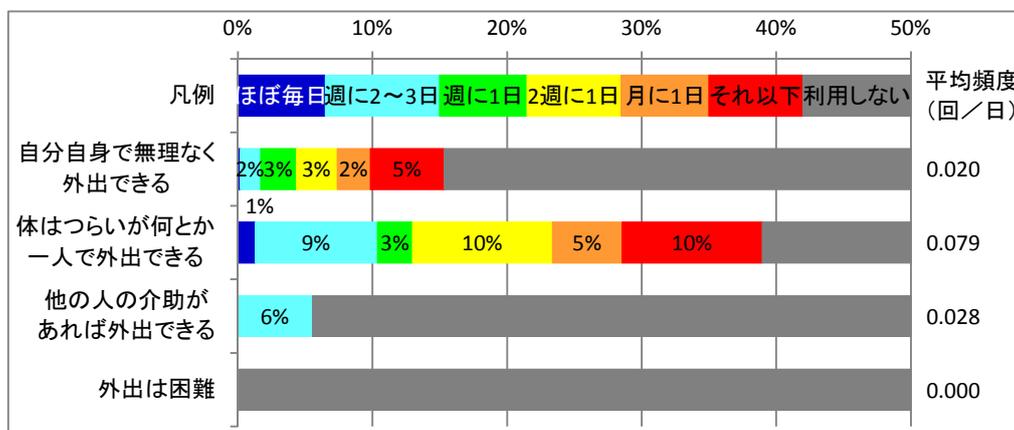


- ・年齢階層別にたけまる号の利用頻度を見ると、30～50代では平均利用頻度が0.01回／日前後であるのに対し、60代～80歳以上では0.031～0.064回／日となり、これらの年齢層では30～50代の3～6倍くらいの頻度でたけまる号を利用していることがわかる。
- ・また、年齢が高まるにつれて、「週に2～3日」「週に1日」利用する割合が高まるなど、年齢が高いほど頻繁に利用する人が多くなることがわかる。（図－13）
- ・外出能力別には、「体はつらいが何とか一人で外出できる」という人の平均利用頻度が0.079回／日となっている。これは年齢別にみた平均利用頻度・80歳以上の0.064回／日を上回る値であり、年齢より外出能力の方がたけまる号の利用と関係が深いと解釈できる。（図－14）

図－13 年齢階層別にみたたけまる号の利用頻度



図－14 外出能力別にみたたけまる号の利用頻度

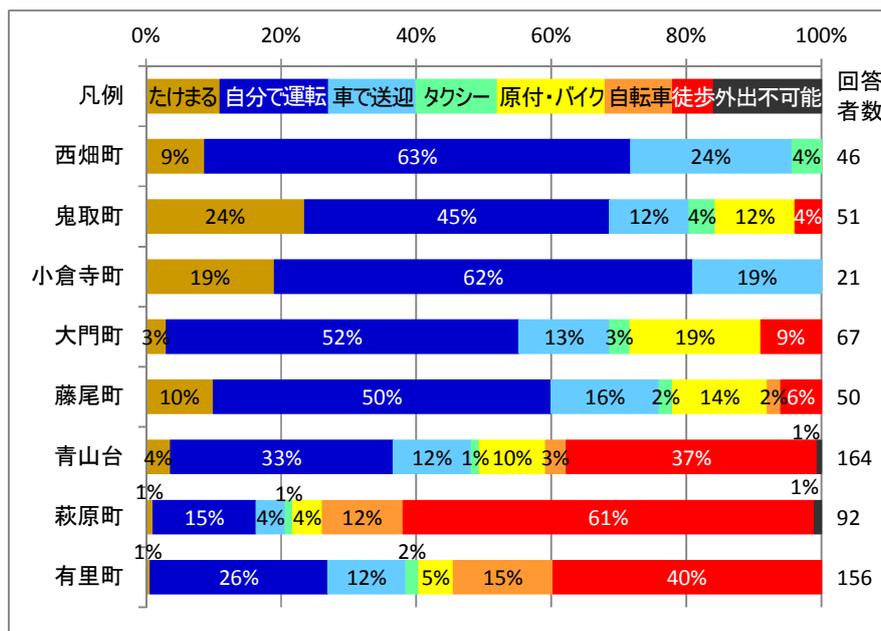


(4) 南生駒駅までの利用交通手段（問4）

① 現在利用している交通手段

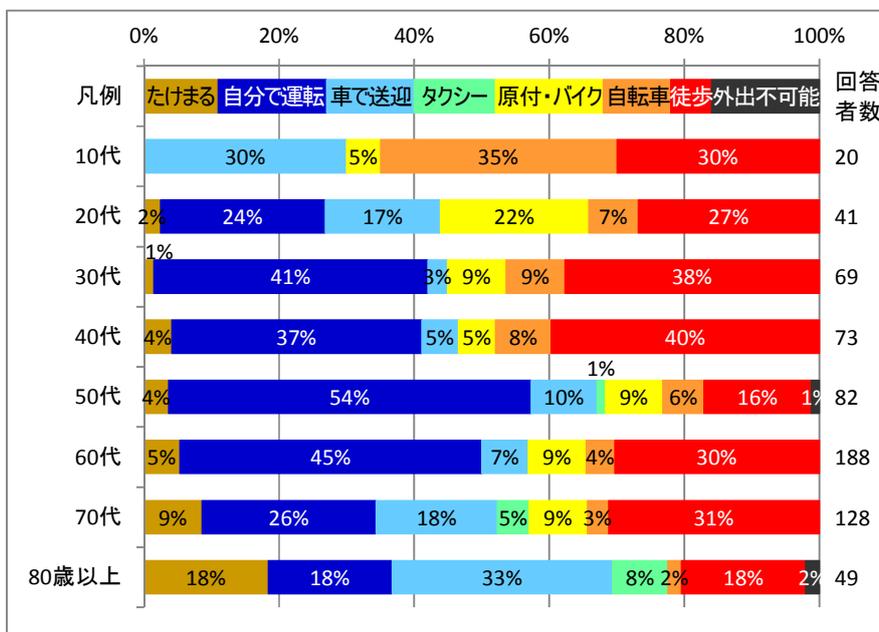
- ・図-15、図-16 は、現在、南生駒駅まで行く場合に最もよく利用する交通手段を示したものである。
- ・居住地別には、西畑町～藤尾町の5町では、45～60%余りが自家用車を自分運転しており、自家用車での送迎を合わせると、西畑町では87%に及ぶなど、おおむね60%以上が自家用車を利用して南生駒駅まで出掛けていることがわかる。
- ・しかし、これらの地区では10～25%近くの人がたけまる号を利用しており（大門町は3%）、たけまる号が主要な交通手段の一つとして機能していることがわかる。
- ・一方、南生駒駅に近い萩原町や有里町、青山台では徒歩や自転車、原付・バイクで南生駒駅に行く人が多く、たけまる号の利用は限られている。（図-15）

図-15 居住地別にみた南生駒駅周辺までの利用交通手段



- ・一方、年齢階層別に見ると、年齢が高まるにつれてたけまる号の割合が高まっている。
80歳以上では18%、70代では9%が南生駒駅に行く際に最もよく利用する交通手段がたけまる号であると回答している。（図-16）

図-16 年齢階層別にみた南生駒駅周辺までの利用交通手段



② たけまる号運行に伴う利用交通手段の変化（問4、問5）

- ・表-2 は、南生駒駅までの利用交通手段について、たけまる号が運行される前と現在を比較したものである。
- ・現在、たけまる号を利用している人に着目すると、たけまる号の運行前は自家用車で送迎（33%）、徒歩（31%）、タクシー（26%）の順に多く、これらの交通手段からたけまる号に転換したことがわかる。
- ・そのほかの交通手段については、たけまる号の運行前後で変化がないとする人（表-2 において黄色に着色した部分）が多い。特に、現在自家用車を自分で運転している人や、原付・バイク、自転車の利用者などでは、その傾向が強い。

表-2 たけまる号運行前後の利用交通手段

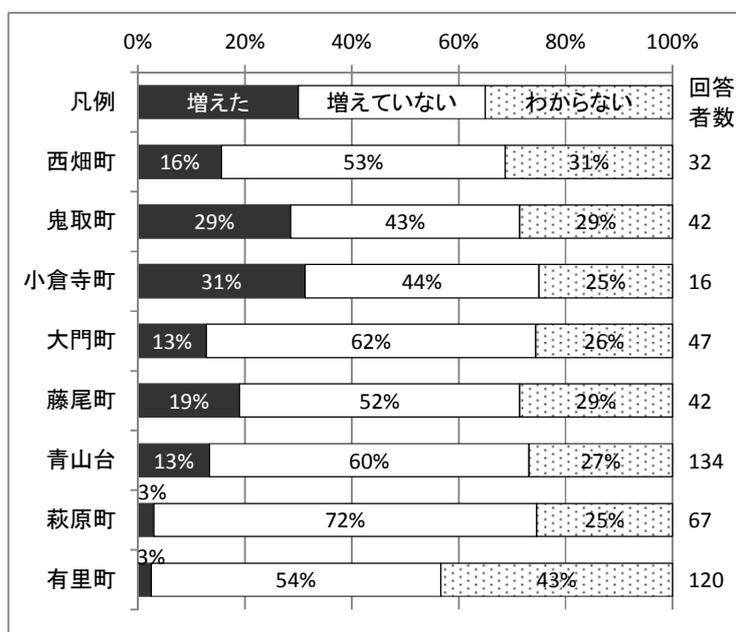
		たけまる号運行前の交通手段							回答者数
		自分で運転	車で送迎	タクシー	原付・バイク	自転車	徒歩	外出不可能	
現在の交通手段	たけまる	5%	33%	26%	3%	0%	31%	3%	39
	自分で運転	97%	2%	0%	1%	0%	1%	0%	232
	車で送迎	1%	86%	0%	0%	3%	10%	0%	79
	タクシー	15%	8%	62%	0%	0%	15%	0%	13
	原付・バイク	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	54
	自転車	0%	0%	0%	0%	97%	3%	0%	39
	徒歩	2%	1%	1%	0%	1%	95%	1%	193
	外出不可能	0%	0%	0%	0%	0%	50%	50%	2

(5) 外出機会の変化

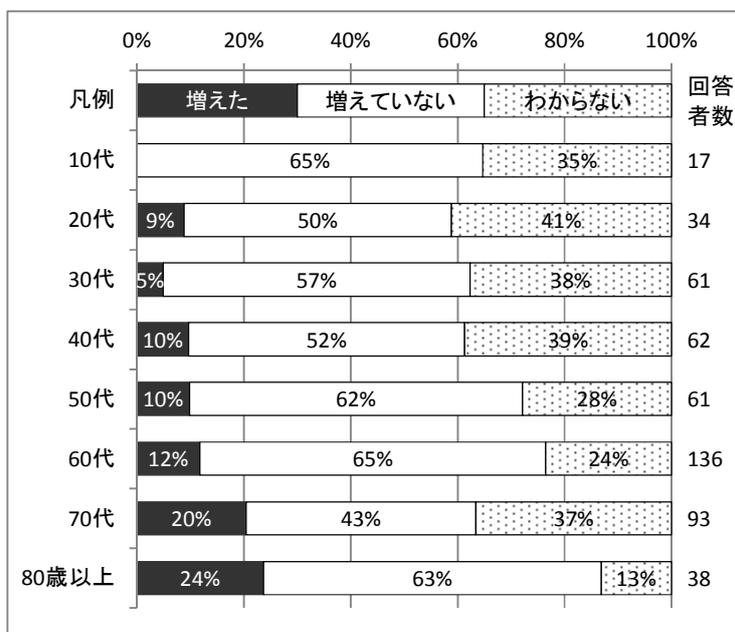
① たけまる号運行前後の外出回数の変化（問8）

- ・図-17～図-19は、たけまる号の運行を契機として、外出回数が増えたかどうかを表すものである。
- ・居住地別には小倉寺町、鬼取町で30%前後の人が「外出回数が増えた」としており、西畑町、大門町、藤尾町、青山台でも15%前後の人が「外出回数が増えた」と答えている。
- ・その一方で、萩原町、有里町では「外出回数が増えた」と回答した人は3%にとどまっておろ、西池より西側の地区や青山台において、たけまる号運行の効果がより強く表れていると考えられる。（図-17）
- ・年齢階層別には、年齢が高まるほど「外出回数が増えた」とする人の割合が高まり、80歳以上ではその割合は24%となっている。
- ・外出能力別には「体はつらいが何とか一人で外出できる」という人において「外出回数が増えた」とする人は26%となっている。
- ・他の項目と同様、外出回数の増加ということに対しても、高齢者や外出に制約のある人ほどたけまる号の運行の効果がより強く表れていることがわかる。

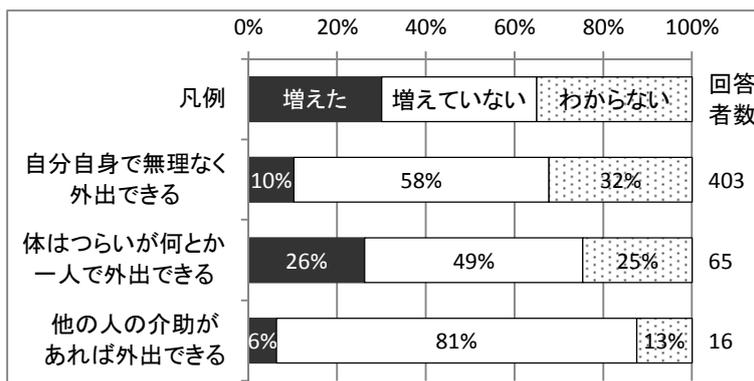
図-17 居住地別にみた外出回数の変化



図－18 年齢階層別にみた外出回数の変化



図－19 外出能力別にみた外出回数の変化



② たけまる号運行前後における外出機会の変化内容（問6）

- ・図-20～図-22 はたけまる号の利用経験のある人を対象として、たけまる号の運行に伴う外出機会の変化の有無や、変化の内容について図化したものである。なお、サンプル数の関係から、図中の凡例に示す区分により2～3町を集約して集計している。
- ・居住地別には、南生駒駅に近い萩原町・有里町で「特に変化はない」が60%を超えたこと、西畑町・鬼取町・小倉寺町で同行者に気遣いせずに行きたい時間や場所に行けるようになったという回答割合が他の地区に比べて少し多いことなどが読み取れるが、年齢や外出能力ほど、顕著な差は見られなかった。（図-20）
- ・年齢階層別には、80歳以上では「特に変化はない」が他の年齢層よりかなり少なく、「同行する人の都合を気にせずに行きたい場所に行けるようになった」「以前は外出が難しかったが、今は容易に外出できるようになった」などの項目で、他の年齢層と大きな差がある。（図-21）
- ・外出能力別には、多くの項目で「体はつらいが何とか自分一人で外出できる」という人の回答割合が「自分自身で無理なく外出できる」という人の割合を上回っている。
- ・これらのことから、たけまる号の運行によって、高齢者や外出に制約のある人が外出しやすくなったことが読み取れる。

図-20 居住地別にみた外出機会の変化内容

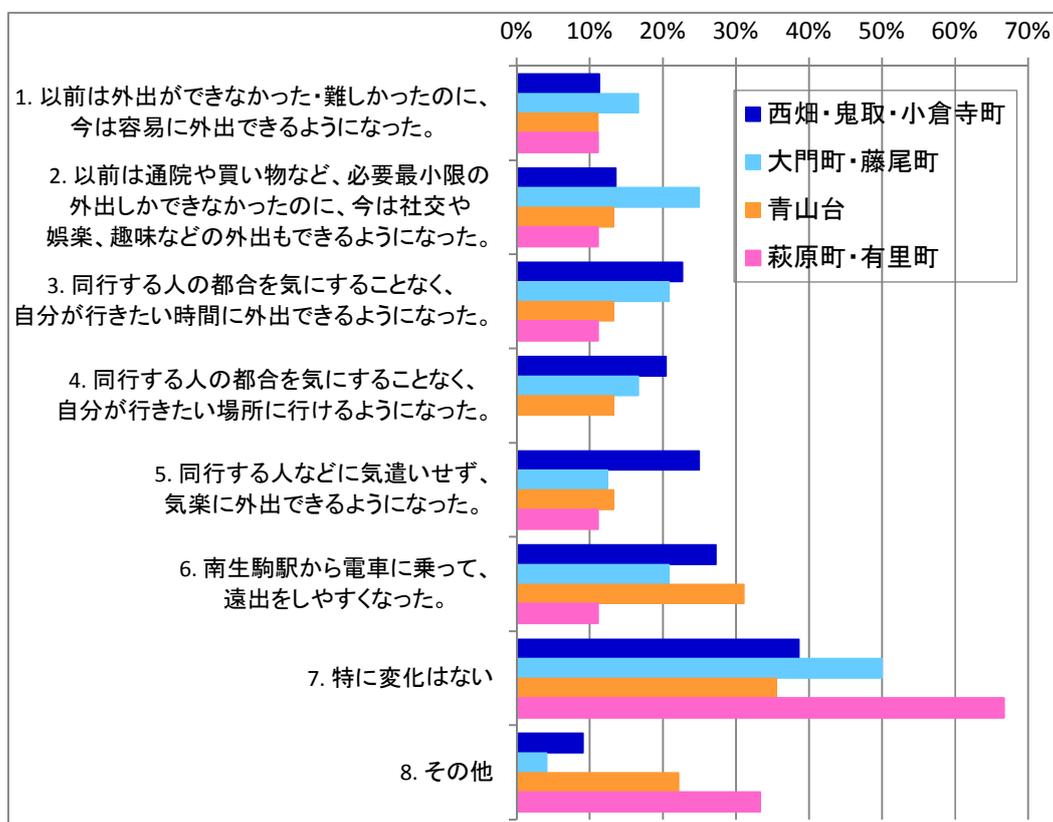


図-21 年齢階層別にみた外出機会の変化内容

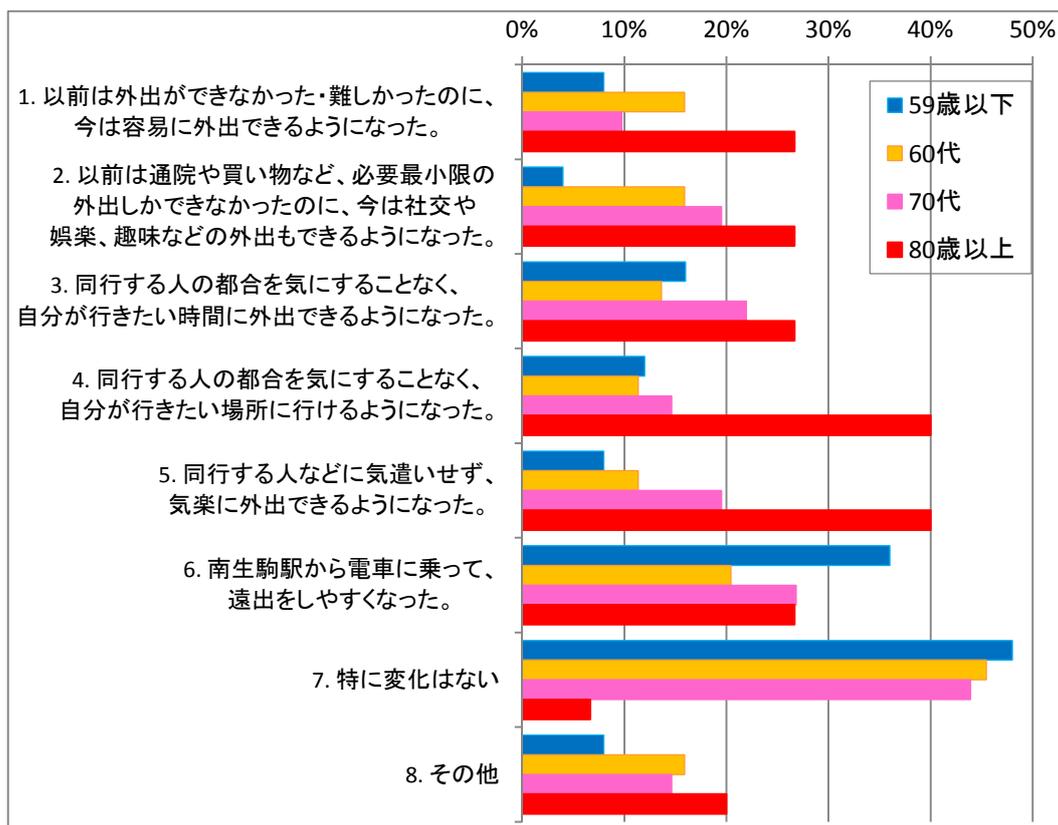
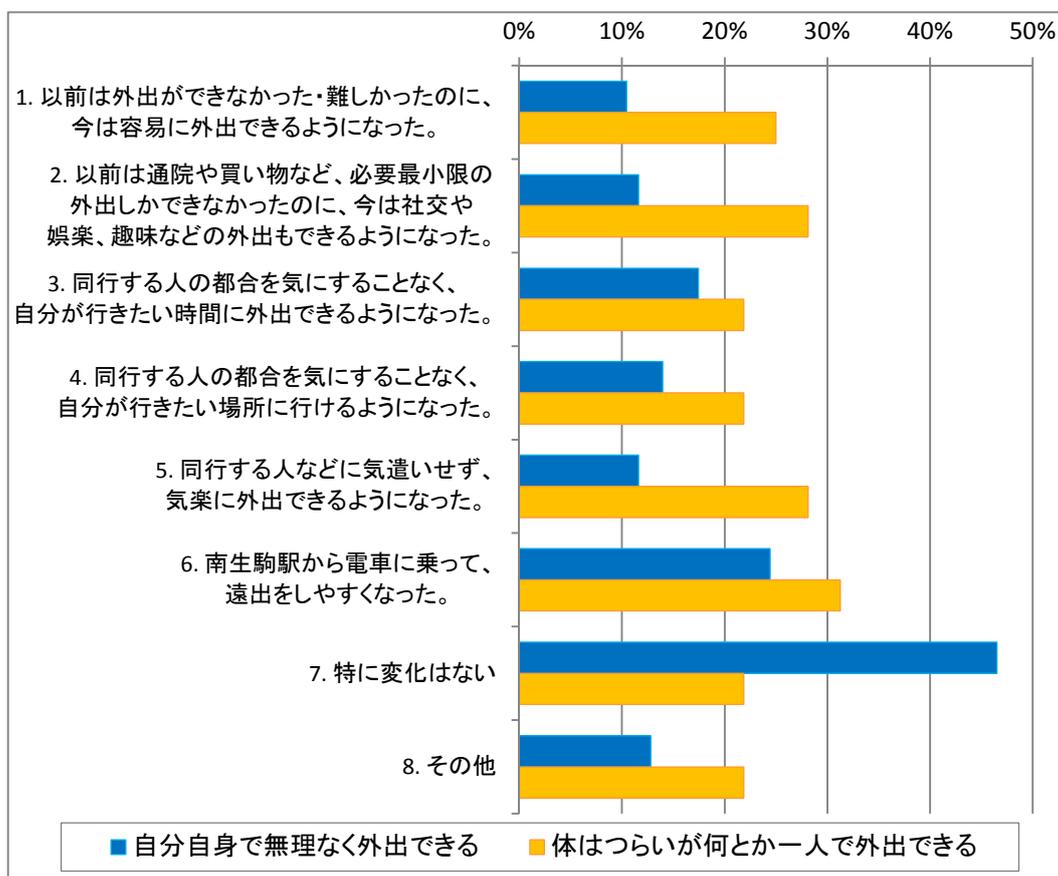


図-22 外出能力別にみた外出機会の変化内容



③ 外出機会の変化の理由（問7）

- ・図-23～図-25 は、たけまる号の運行によって外出機会が変化した理由について図化したものである。
- ・居住地別に見ると、南生駒駅から遠く、集落が散在する西畑町・鬼取町・小倉寺町、大門町・藤尾町では「長い距離を歩かなくてよかった」「タクシーより安価に外出できるようになった」という回答が多い。
- ・また、大門町・藤尾町や南生駒駅と標高差のある青山台では「坂道を歩く距離が短くなった・坂道を歩かなくてよかった」という回答が多い。
- ・南生駒駅に近い萩原町・有里町では、「他の人に送迎を頼まなくてもよかった」（近い距離の送迎を依頼する気遣いからの解放とも解釈できる）、「以前は徒歩でしか外出できなかったがコミュニティバスを使えるようになった」という回答が多い。
- ・このように、たけまる号の運行による外出機会の変化の理由については、地域の特性がよく表れていることがわかる。（以上、図-23）
- ・これに対し、年齢階層別（図-24）や外出能力別（図-25）には、年齢や属性の違いによる顕著な差は見られない。外出機会の変化の理由については、地理的な特性がより強く表れていると解釈される。

図-23 居住地別にみた外出機会の変化理由

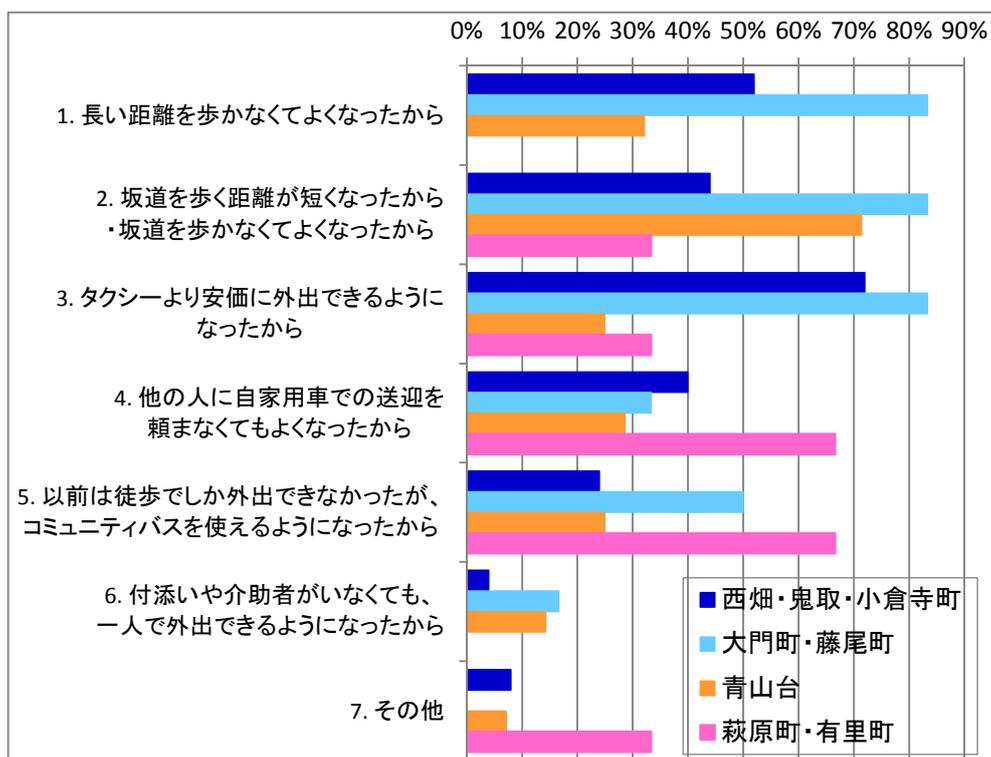


図-24 年齢階層にみた外出機会の変化理由

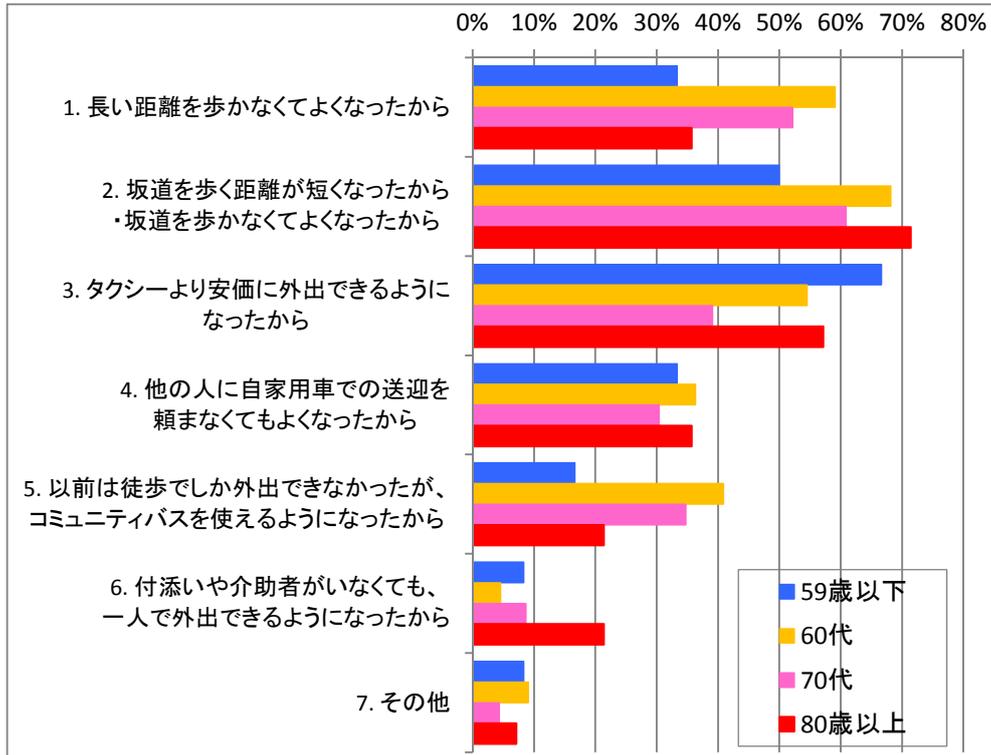
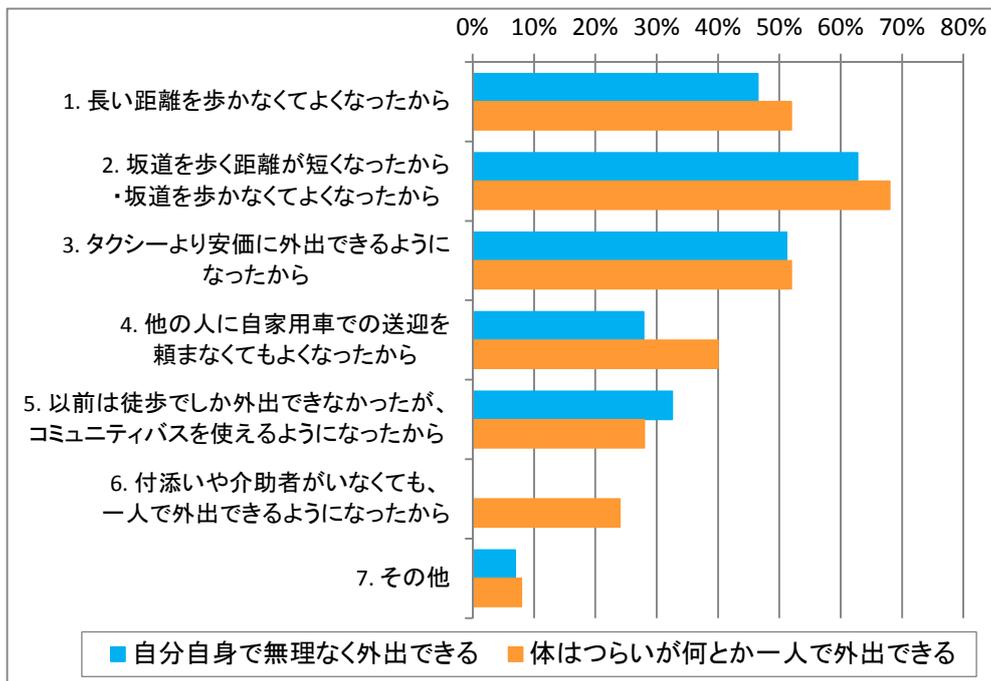


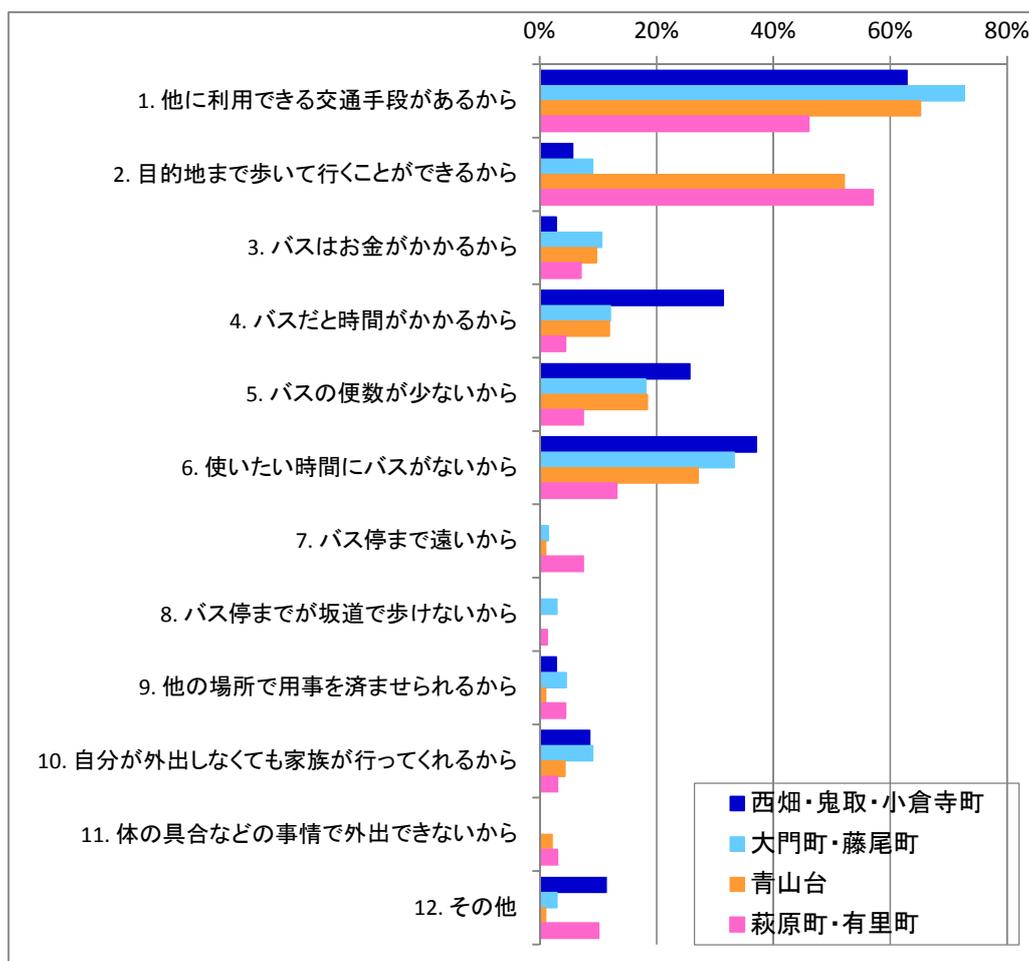
図-25 外出能力にみた外出機会の変化理由



(6) たけまる号を利用しない理由（問9）

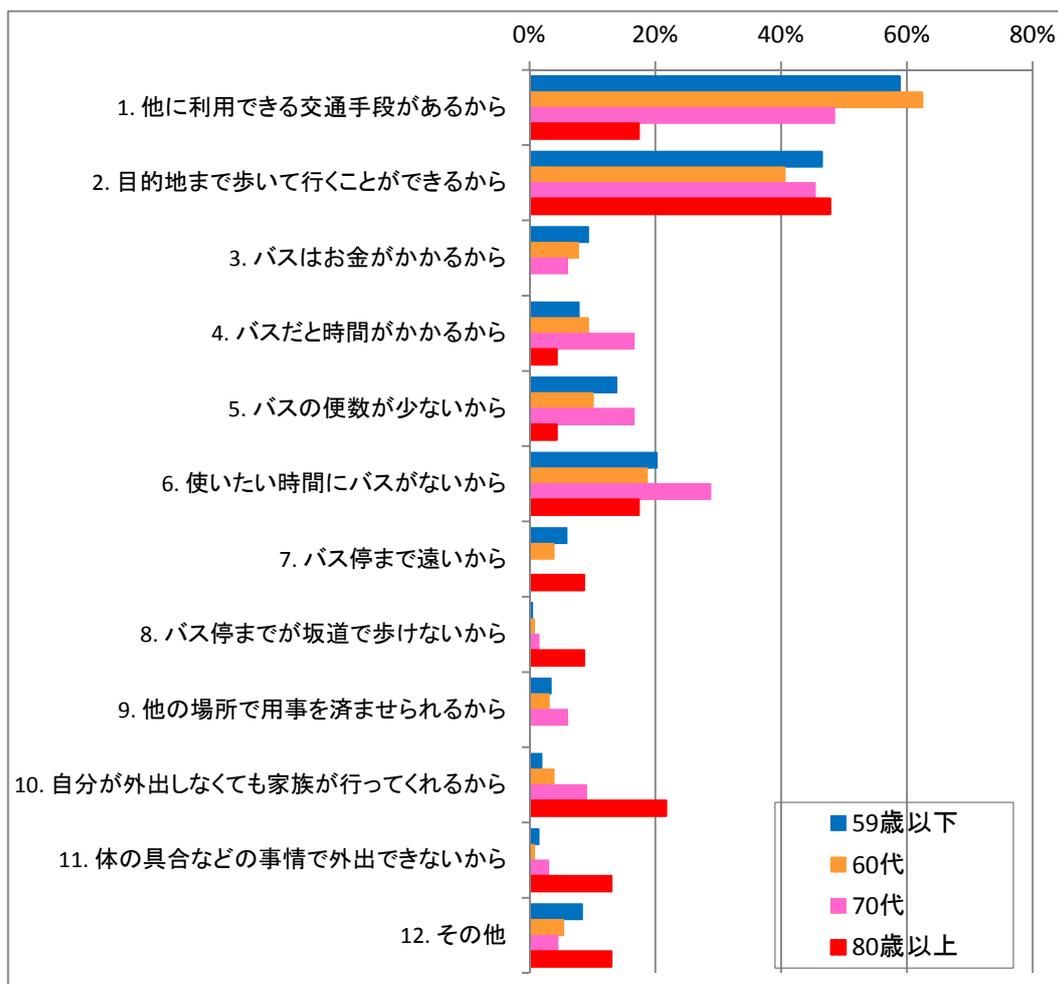
- ・図-26～図-28 はたけまる号を利用したことがない人を対象として、たけまる号を利用しない理由を図化したものである。
- ・居住地別に見ると、「他に利用できる交通手段があるから」が地区に依らず多いほか、南生駒駅や商業施設などに近い青山台や萩原町・有里町では「目的地まで歩いて行くことができるから」が50%以上に及ぶ。
- ・一方、駅から遠い西畑町・鬼取町・小倉寺町では、「使いたい時間にバスがないから」「バスだと時間がかかる」「バスの便数が少ない」といったたけまる号のサービス水準を理由とする人が多い。（以上、図-26）
- ・年齢階層別には、80歳以上では「他に利用できる交通手段がある」人は少なく、「自分が外出しなくても家族が行ってくれる」という回答が多いことが特徴的である。（図-27）
- ・外出能力別には、体はつらいが何とか一人で外出できる人の30%余りが「使いたい時間にバスがない」としており、復路のバス待ちが長いことを表していると推察される。（図-28）

図-26 居住地別にみたたけまる号を利用しない理由

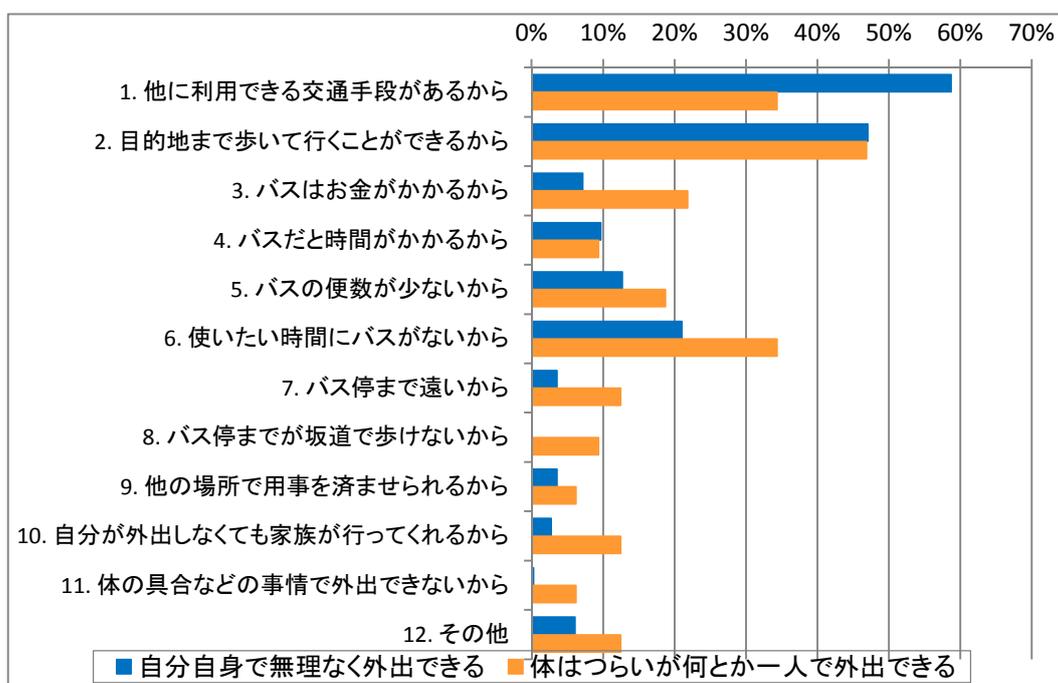


注：たけまる号を利用したことがない人を対象。

図一27 年齢階層別にみたたけまる号を利用しない理由



図一28 外出能力別にみたたけまる号を利用しない理由



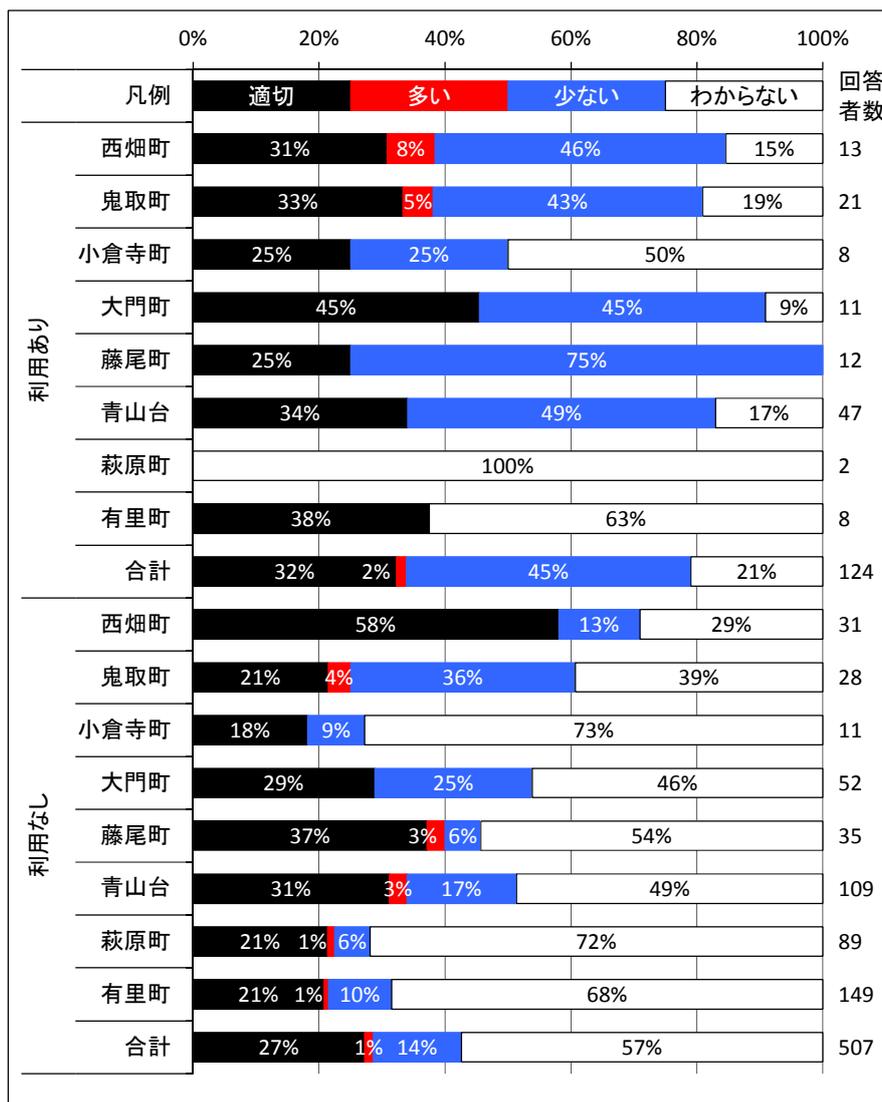
注：たけまる号を利用したことがない人を対象。

(7) サービス水準に対する評価

① 便数（問 10(1)）

- ・図-29 は居住地別・たけまる号の利用有無別に、便数に対する評価を図化したものである。
- ・たけまる号を利用した人では、全体の 32%が適切と回答したのに対し、45%が少ないと回答している。多いとの回答は、全体の 2%（2 人）だけであった。
- ・居住地別には回答者数が数人～20 人程度であるので、明確な傾向を読み取ることは難しい。
- ・一方、利用しない人の 14%が少ないと回答した。これらは、便数が少ないために利用できないとの意思表示であると考えられる。
- ・また、利用しない人の 27%は適切と回答しており、自分自身は利用しなくてもたけまる号を運行することに肯定的な意見と解釈される。その反面、1%（5 人）は便数が「多い」と回答した。これは、利用しない住民として、たけまる号の運行に対し批判的な意思表示であると解釈される。

図-29 居住地別・利用の有無別便数に対する評価



② 運行時間帯（問 10(2)）

- ・図-30 は図-29 と同様に、運行時間帯に関する評価を図化したものである。ただし、「もっと早くから」「もっと遅くまで」の重複回答があるため、回答者数に対する回答割合の合計は100%を超える。
- ・たけまる号を利用した人では、全体の45%が運行時間帯は適切と回答している。
- ・その一方で、16%がもっと早くから、25%がもっと遅くまでと回答している。その具体的な時間は表-3のとおりである。

図-30 居住地別・利用の有無別運行時間帯に対する評価

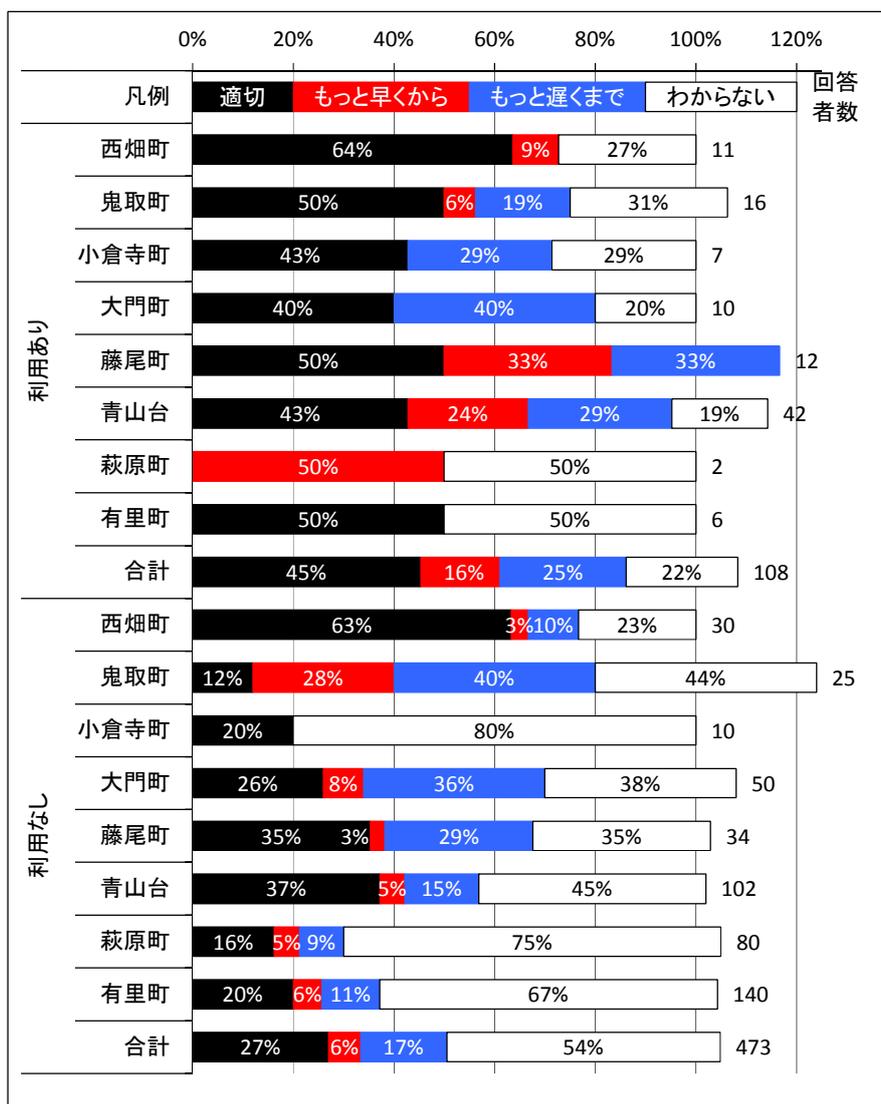


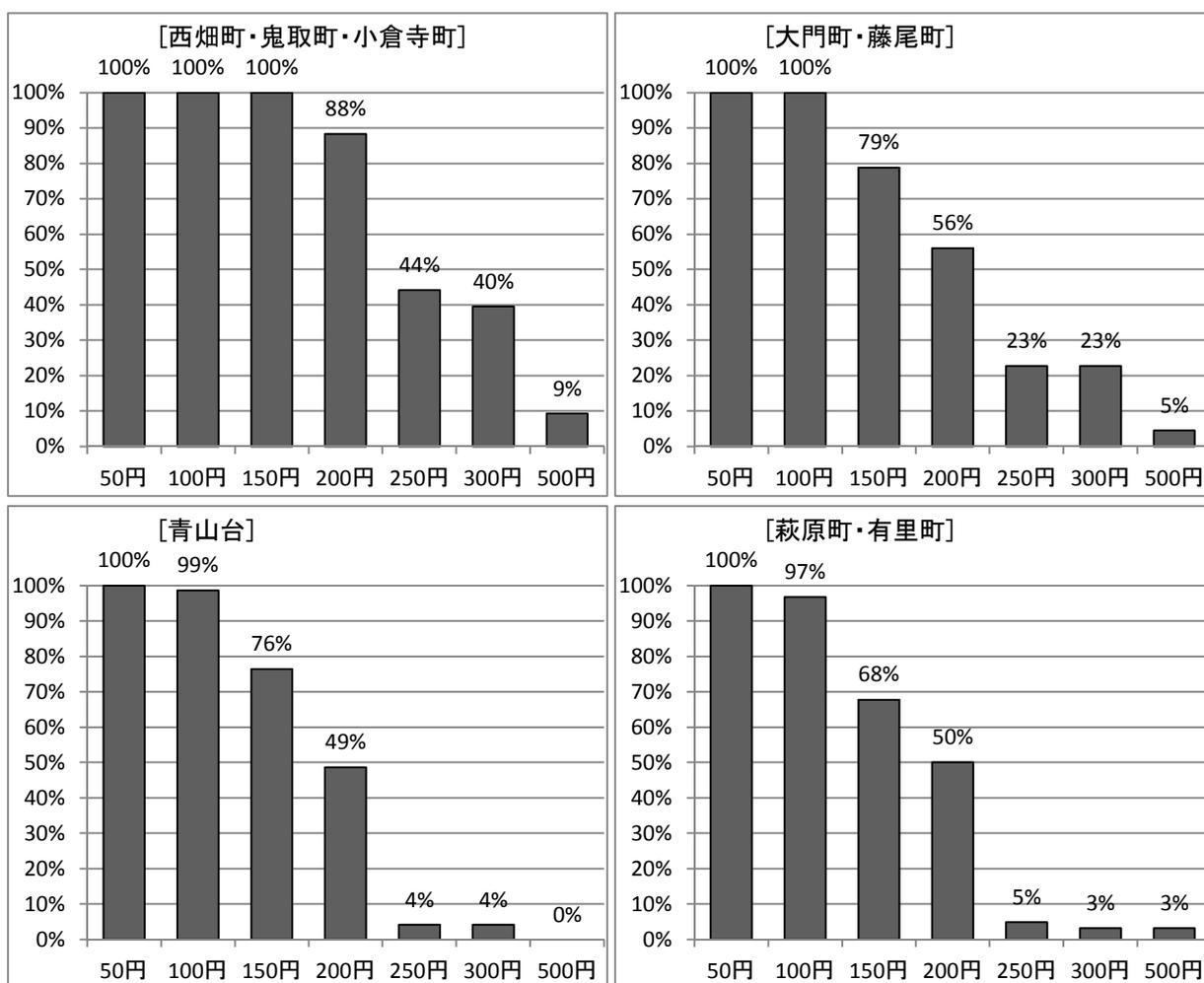
表-3 運行時間帯の希望（全体：利用あり+利用なし）

もっと早くから		もっと遅くまで	
時間帯	回答者数	時間帯	回答者数
7時以前	20	18時台	15
7時台	17	19時台	25
8時台	2	20時台	31
		21時台	8
		22時台	11
		23時以降	9

③ サービス内容が改善された場合の運賃支払い意思額

- ・ 図-31 はたけまる号のサービス水準がアンケートで回答したとおりに改善された場合に、支払っても良いと考える運賃を居住地別に図化したものである。
- ・ 南生駒駅から最も遠い西畑町・鬼取町・小倉寺町（南生駒駅までの運賃：300 円）では、88%の人が 200 円でも可としているほか、40%が 300 円でも可としている。
- ・ 150 円と 300 円の料金区界に近い大門町・藤尾町では、200 円でも可とする人は 56%で西畑町等より 32 ポイント少なく、300 円でも可とする人は 23%にとどまる。
- ・ 南生駒駅までの運賃が 150 円の青山台、萩原町・有里町では、ほぼ全員が 100 円なら可としているが、150 円でも可とする人は 70%前後、200 円でも可とする人はほぼ 50%であった。

図-31 居住地別にみた運賃支払い意思額



注:たとえば、200 円-88%とは、運賃を 200 円以上支払ってよいとする人が 88%いることを表す。

平成 24 年 6 月 20 日

南地区・アンケート調査結果の概要（速報版）

1. アンケート調査の概要

(1) 目的

- ・平成 23 年 10 月に運行を開始した生駒市コミュニティバス（たけまる号）西畑線・萩原線の利用実態を把握するとともに、その運行に伴い、同線沿線地区の住民の日常生活における活動機会がどのように変化したかを把握する。
- ・その結果に基づき、コミュニティバスの運行について評価するとともに、今後の運行計画について検討するための基礎資料とする。

(2) 実施概要

① 調査対象者

- ・たけまる号西畑線・萩原線沿線地区（西畑町、鬼取町、小倉寺町、大門町、藤尾町、青山台、萩原町、有里町）の住民（ただし、高校生以上）

② 調査方法

- ・西畑町、鬼取町、小倉寺町、大門町、藤尾町は、自治会長を通じて全世帯に調査票を配布し、自治会長を通じて回収。
- ・その他の地区については、住民基本台帳より 450 世帯を無作為に抽出、郵送回収。
- ・いずれも、各世帯に 3 枚ずつ調査票を配布し、3 人を上限として高校生以上の世帯構成員全員の回答を求めた。

③ 実施期間

- ・平成 24 年 5 月 16 日（調査票の郵送、自治会長への配付）～5 月 25 日（回収締切）

④ 有効サンプル数

- ・314 世帯 677 人から有効回答を得た。

2. 調査結果の概要

以下にアンケート調査の集計結果を示す。

アンケート調査結果の集計にあたり、南地区は郊外の田園集落、駅近郊の住宅団地など異なる特性を持つ地区から構成されていること、これまでの検討結果から公共交通の利用は、年齢や外出能力と密接な関係があることがわかっていることから、

- ・地区別
- ・年齢階層別
- ・外出能力別（無理なく外出できる、体はつらいが無理なく外出できる、介助があれば外出できる、外出は困難である）

という3つの項目に関するクロス集計を行うことを基本とした。

なお、各質問項目について「無回答」のサンプルがいくばくか含まれる。構成比の計算やグラフの作成の際には、当該集計項目に関し「無回答」のサンプルは除外している。そのため、同じ項目に関する集計でも、回答者数はクロス集計の項目によって異なる場合がある。

※ たとえば、地区別・年齢別のグラフでは「年齢無回答」のサンプルを除外して集計している。一方、地区別・利用交通手段別のグラフでは「利用交通手段無回答」のサンプルを除外して集計している。「年齢無回答」と「利用交通手段無回答」のサンプル数は異なるため、それらを除外した「回答者数」は、同じ地区でも「年齢別」と「利用交通手段別」の集計で異なる場合がある。

(1) 回答者の概要（問 12）

① 年齢構成（問 12(6)～問 12(8)）

- ・性別・年齢階層別のサンプル数を表-1 に示す。回答者数は全体で 677 人、うち男性が 290 人、女性が 376 人（性別無回答は 11 人）、男女比は 44:56 であった。
- ・年齢階層別には、60 代（29%）、70 代（20%）が多い。
- ・図-1 には町別に回答者の年齢階層構成を示している。古くからの集落が形成されている藤尾町以西の 5 町や早い時期に住宅開発が進展した青山台では 60 代以上の割合が高い。一方で、開発時期が相対的に遅い萩原町や有里町では若い世代の割合が高い。

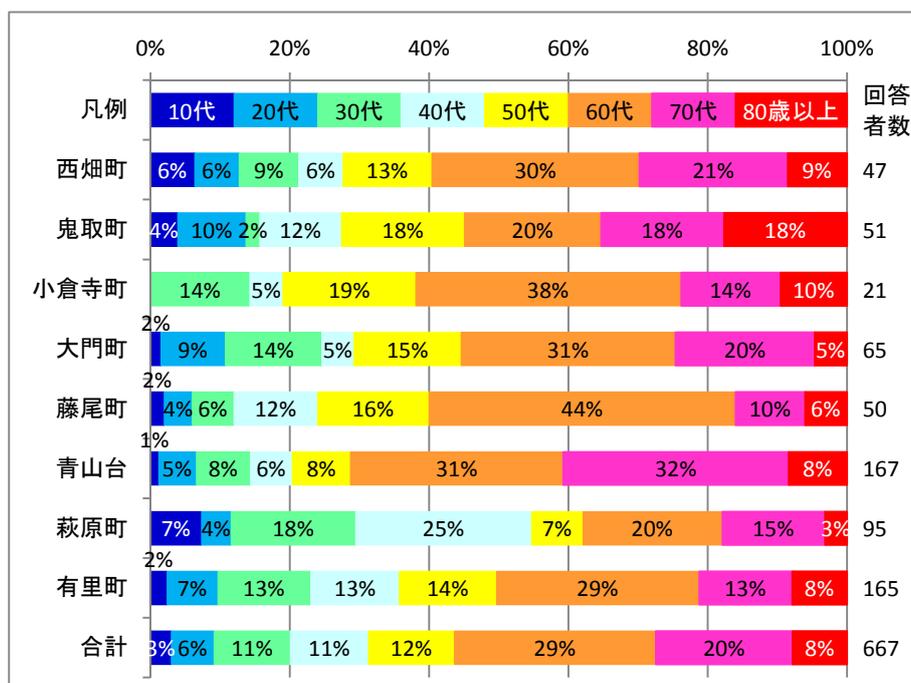
表-1 性別・年齢階層別サンプル数

単位:人

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	回答者数	無回答	合計
男性	10	18	32	32	34	91	54	17	288	2	290
女性	10	23	41	43	47	102	77	32	375	1	376
回答者数	20	41	73	75	81	193	131	49	663	3	666
無回答	0	0	0	0	1	0	0	3	4	7	11
合計	20	41	73	75	82	193	131	52	667	10	677

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	回答者計
男性	3%	6%	11%	11%	12%	32%	19%	6%	100%
女性	3%	6%	11%	11%	13%	27%	21%	9%	100%
合計	3%	6%	11%	11%	12%	29%	20%	7%	100%

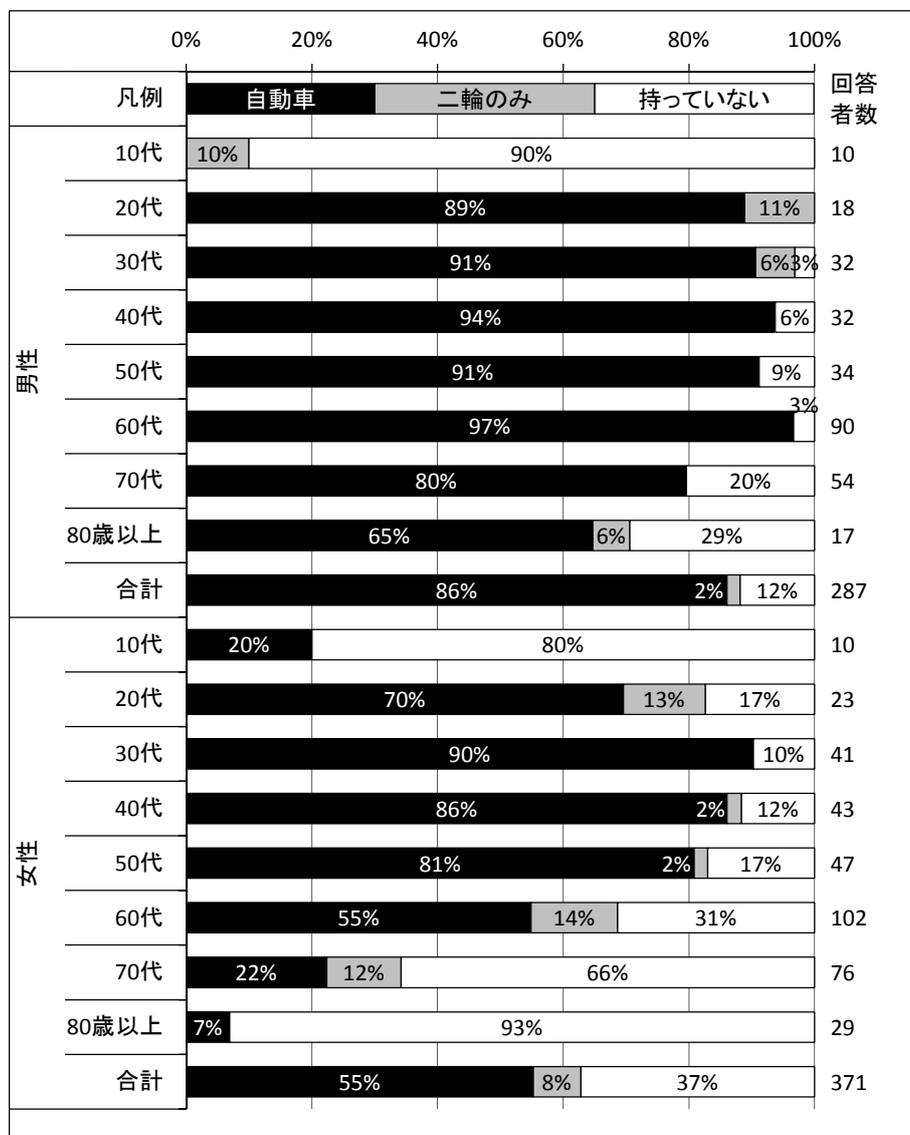
図-1 回答者の町別・年齢階層構成比



② 運転免許の保有状況（問 12(1)）

- ・ 図-2 は性別・年齢階層別の運転免許保有率を表したものである。
- ・ 男性では 20～60 代のほぼ 90%以上が自動車の運転免許を保有しているほか、70 代の 80%、80 歳以上でも 65%が自動車の運転免許を保有している。
- ・ 女性は 30～50 代において 80～90%が自動車の運転免許を保有している。しかし、60 代では 55%に減少し、70 歳では 22%、80 歳以上では 7%にとどまる。
- ・ このようなことから、公共交通を必要とする人は 70 歳以上の女性や 80 歳以上の男性が主であると推察される。

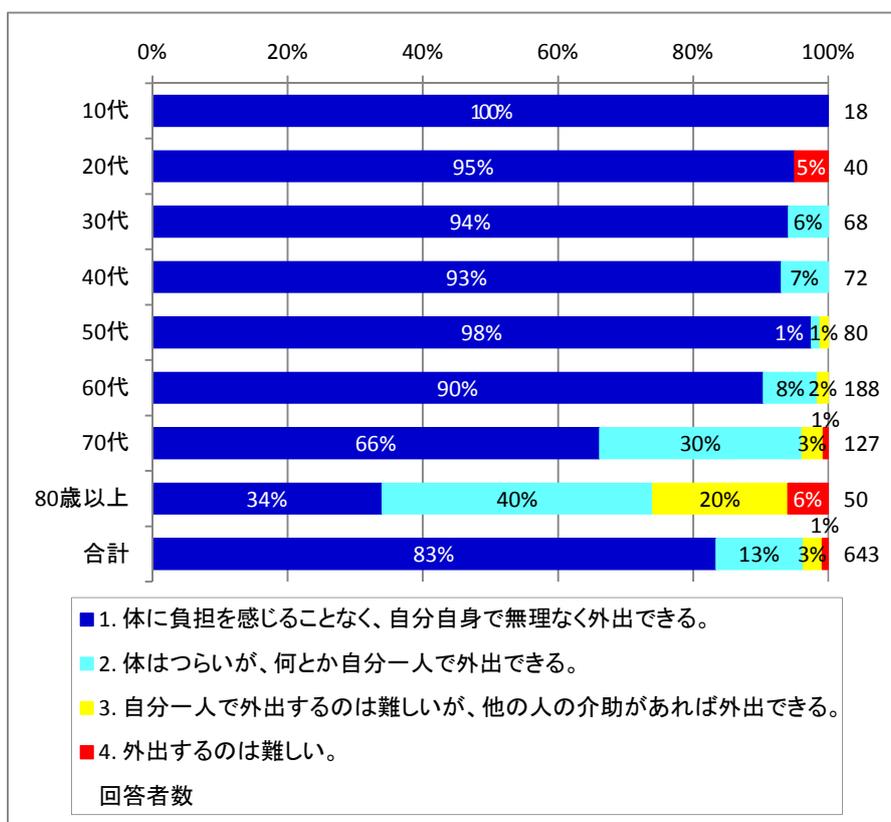
図-2 性別・年齢階層別運転免許保有率



③ 身体的機能（問 12(4)・問 12(5)）

- ・ 図-3 は年齢と外出に伴う身体的な制約（以下、外出能力）の関係を示したものである。
- ・ 60 代以下は 90%以上が「体に負担を感じることなく、自分自身で無理なく外出できる」と答えている。
- ・ 「体はつらいが、何とか自分一人で外出できる」という人は 60 代以下では 10%に満たないが、70 代ではその割合が 30%に達し、「無理なく外出できる」という人の割合が減少する。
- ・ さらに、80 歳以上では「体はつらいが、何とか自分一人で外出できる」という人が 40%に増えることに加え、「自分一人で外出するのは難しいが、ほかの人の介助があれば外出できる」という人（20%）や「外出するのは難しい」という人（6%）がみられ、それらを合わせると 26%に及ぶ。
- ・ これらのことから、70 歳を過ぎると外出に制約を受ける人が増え始め、80 歳を過ぎると外出が一層困難になることがわかる。

図-3 年齢階層別にみた外出に伴う身体的制約



- ・ 日常的な生活動作を表す指標として、日常生活動作（ADL：Activities of Daily Living）、日常生活関連動作（IADL：Instrumental Activities of Daily Living）という指標がある。
- ・ 図-4・図-5の項目1.～3.がADL、4.～6.がIADLに該当する。
- ・ 図-4は年齢とこれらの指標の関係を見たものであるが、70代になると「日用品の買い物」や「電車・バスに乗って外出すること」が「大変だと思う」割合が増え、80歳以上になるとその割合がさらに大きくなる。
- ・ 図-5は外出能力との関係を見たものであるが、「体はつらいが何とか一人で外出できる」という人の20～30%が「日用品の買い物」や「電車・バスでの外出」が大変だと感じ、「他の人の介助があれば外出できる」という人は、大変だと感じる割合が大きくなる。
- ・ このように、買い物に出かけること、電車やバスを使って外出することは、年齢や身体的な制約と密接な関係にあることがわかる。

図-4 年齢階層別にみた「大変だと思う」割合

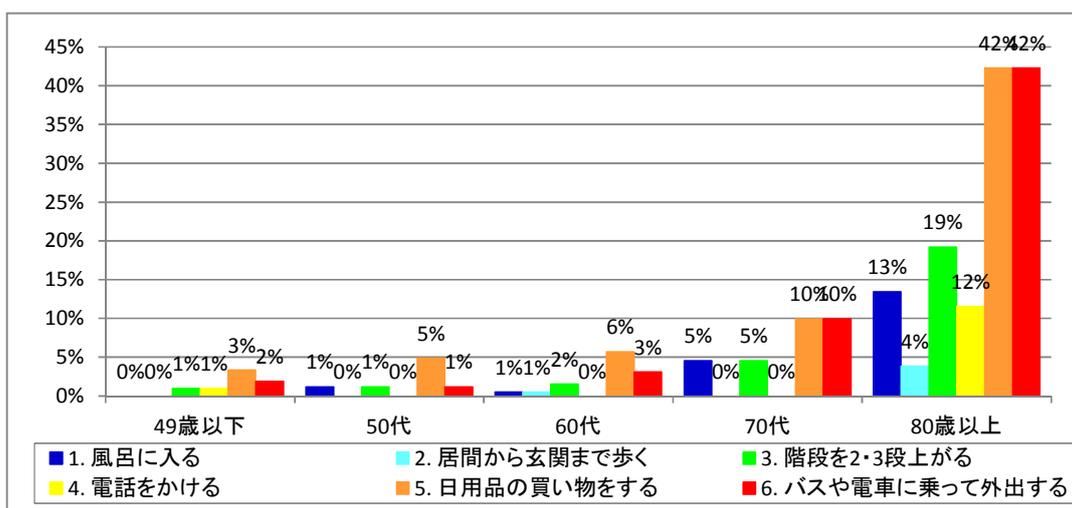
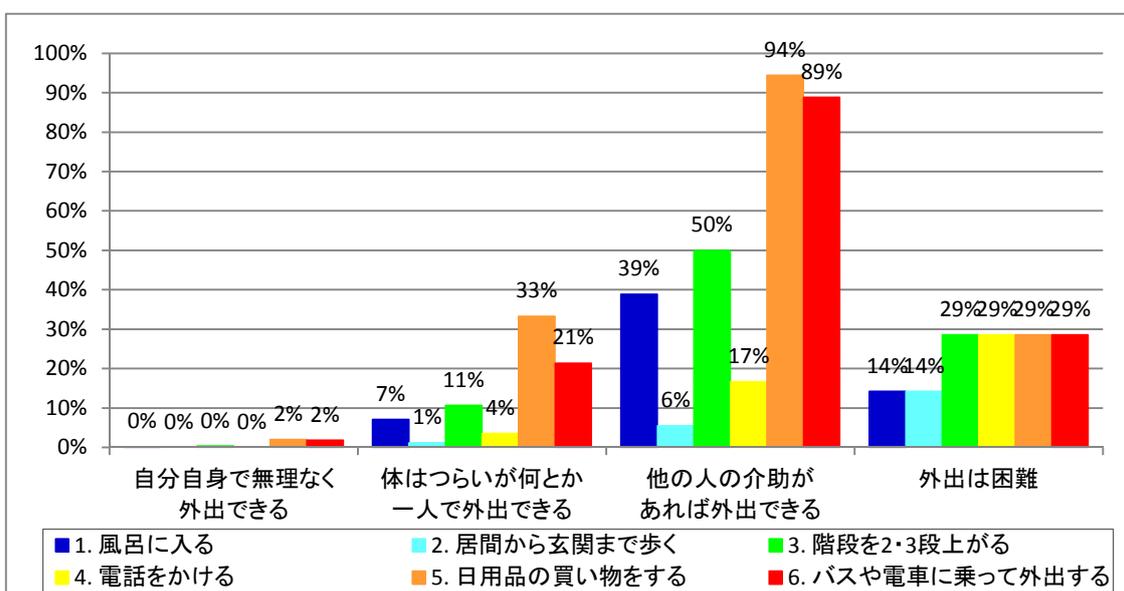


図-5 外出能力別にみた「大変だと思う」割合



(2) 南生駒駅周辺への外出頻度について（問1）

- ・図-6～図-8は、目的別の外出頻度を足し合わせて図化したものである。すなわち、外出頻度の回答に対し、ほぼ毎日1回/日、週に2～3日は0.5回/日、週に1日は0.2回/日、2週に1日は0.1回/日、月に1日は0.05回/日、それ以下は0.02回/日にそれぞれ換算して合算したものである。
- ・居住地別には、南生駒駅から遠い西畑町～大門町において外出頻度が相対的に少ない。これらの地区では、通勤やその他私用の外出頻度が他の地区より少ない。居住地別の外出頻度は、それぞれの地域特性や住民の年齢構成を反映していると考えられる（図-6）。
- ・年齢別に見ると、年齢が高くなるほど外出頻度は小さくなる傾向が読み取れる。また、60代以上では通勤が減り、買い物や通院が主たる外出目的となっていることがわかる（図-7）。
- ・外出能力について見ると、移動に対する制約が強くなるほど、外出頻度は減少する。その中で、通勤や買い物の外出頻度は移動制約が強くなるにつれて減少するのに対し、通院は移動制約が強まるにつれて頻度が増加している（図-8）。
- ・これらから外出頻度は、年齢や外出能力と密接に関係していることがわかる。

図-6 居住地別目的別外出頻度

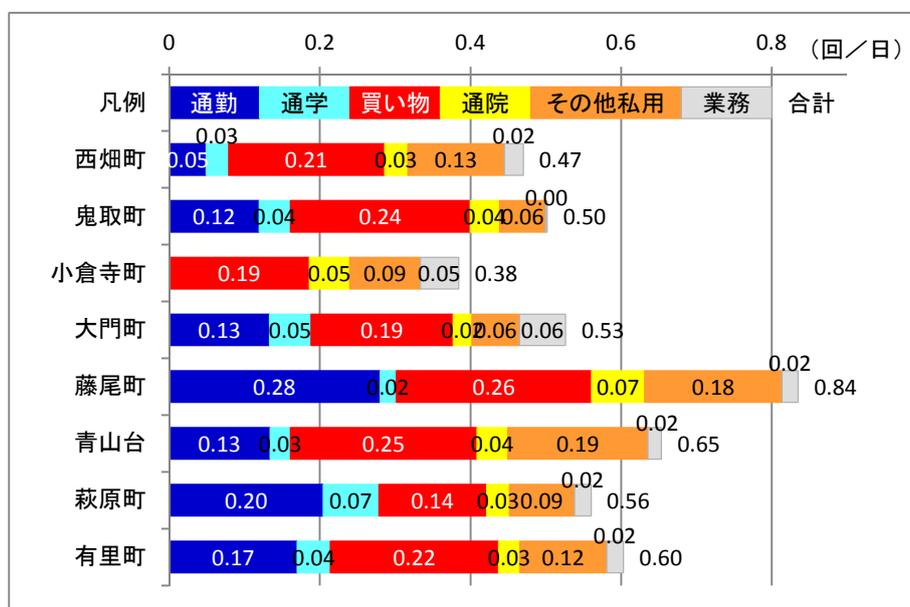


図-7 年齢階層別目的別外出頻度

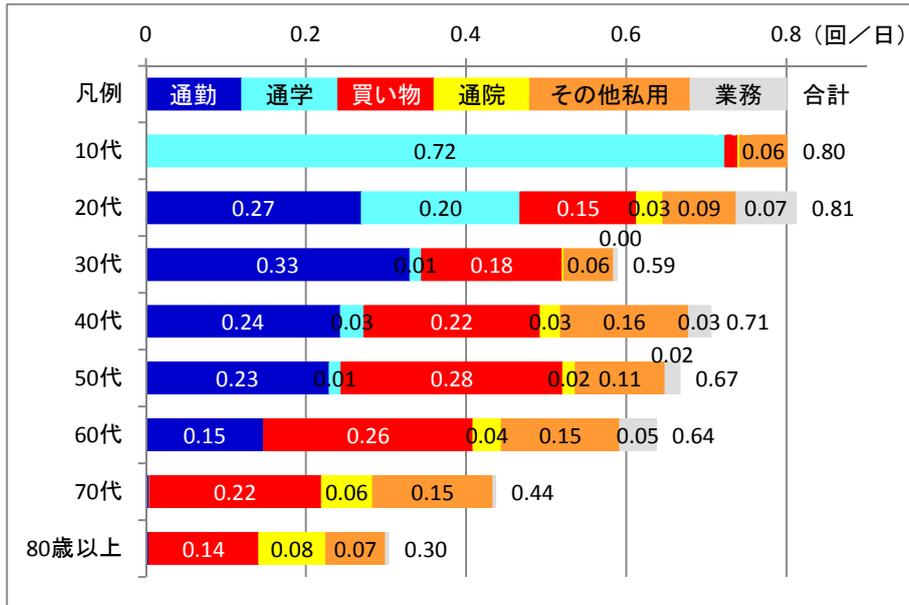
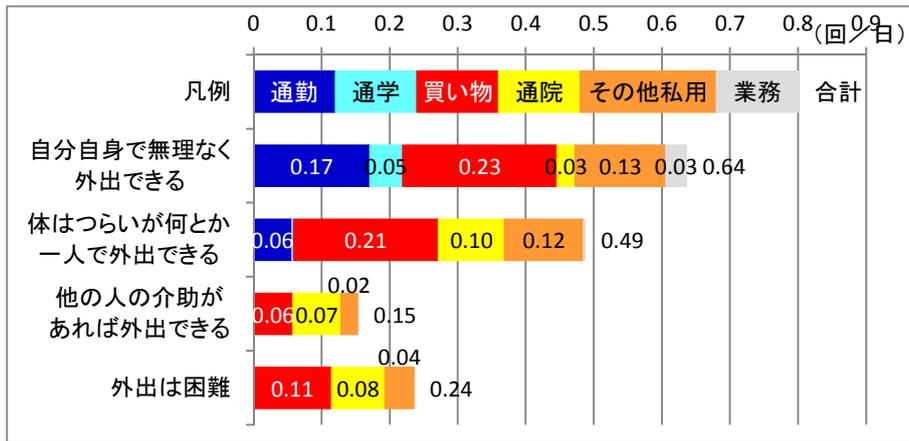


図-8 外出能力別目的別外出頻度

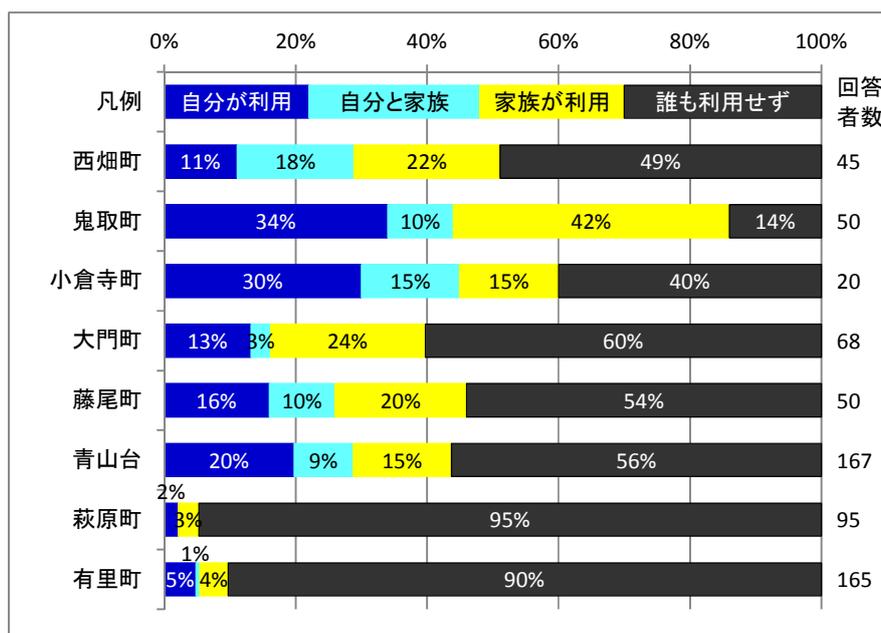


(3) たけまる号の利用について（問2）

① たけまる号の利用経験

- ・図-9～図-11 は、たけまる号西畑線・萩原線の利用の有無を表している。図中の「自分と家族」は、たけまる号の利用について「自分が利用」「家族が利用」の両方に回答した（○をつけた）サンプルである。
- ・居住地別に見ると、たけまる号を利用した人の割合（「自分が利用」と「自分と家族」の合計）は、小倉寺町（45%）や鬼取町（44%）で半数近く、西畑町（29%）、青山台（29%）、藤尾町（26%）でも30%近くに及ぶ。
- ・それに対し、南生駒駅に近い萩原町や有里町では、2～6%程度に留まっている。
- ・このように、たけまる号は南生駒駅から離れた地区や、駅に近いが駅との標高差のある青山台において利用されていることがわかる。（図-9）

図-9 居住地別にみたたけまる号の利用有無



- ・年齢階層別に見ると、20代で自分が利用した人は0であり、30～50代では8～10%にとどまる。
- ・しかし、60代を過ぎると利用経験のある人が多くなり、80歳以上では34%が利用している。このように、年齢が高まるほど、たけまる号の利用者は多くなる傾向がみられる。(図-10)。
- ・外出能力別には、「体はつらいが何とか自分一人で外出できる」という人の43%がたけまる号の利用経験がある。「自分自身で無理なく外出できる」という人の利用は17%にとどまっている。
- ・「体はつらいが何とか自分一人で外出できる」という人は70～80代に多いため(図-3)年齢との相関があるものの、たけまる号は外出や移動に少し制約のある人の利用が多いことがわかる。

図-10 年齢階層別に見たたけまる号の利用有無

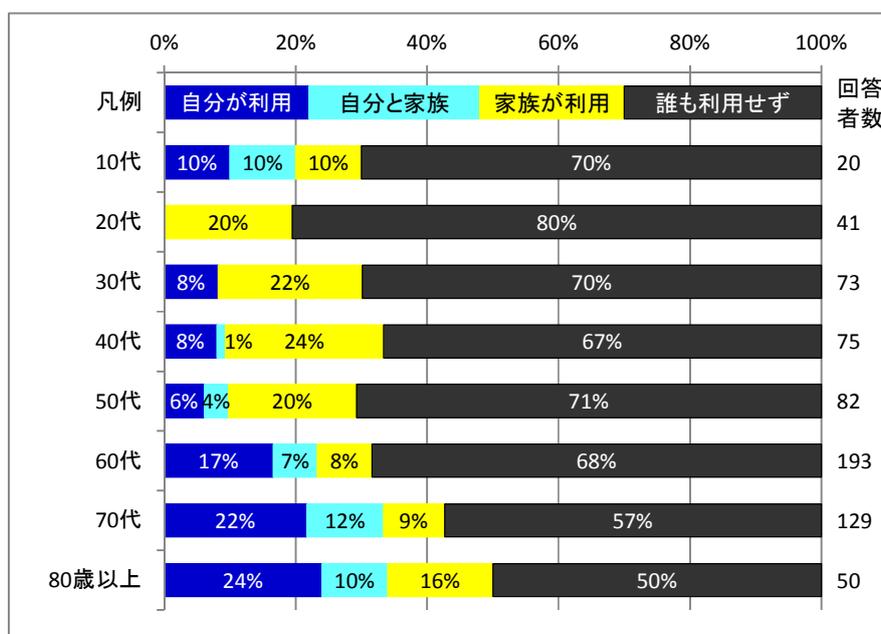
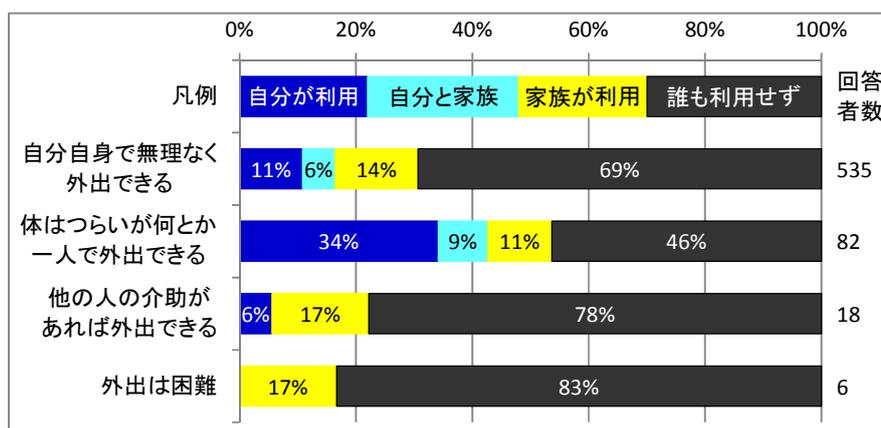


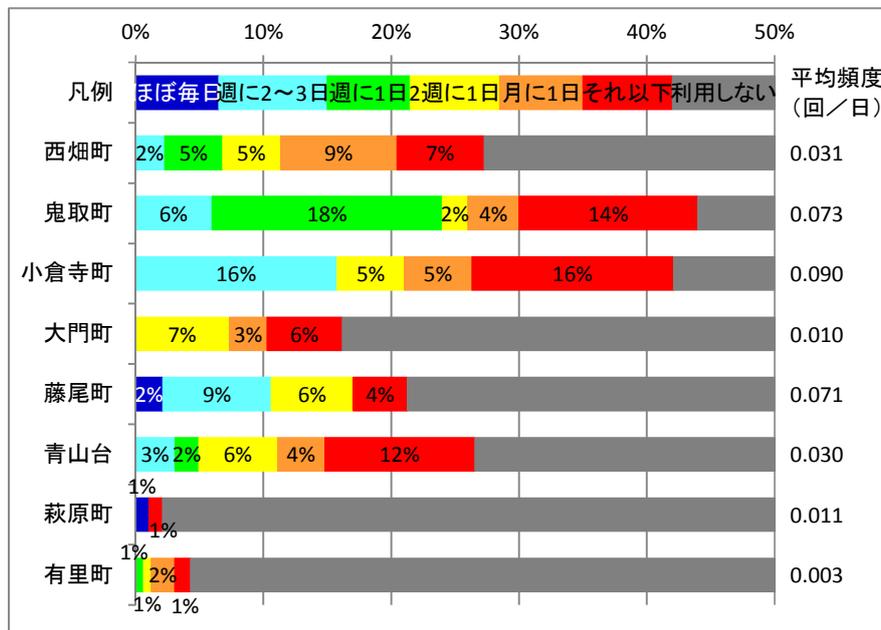
図-11 外出能力別に見たたけまる号の利用有無



② たけまる号の利用頻度（問3(1)）

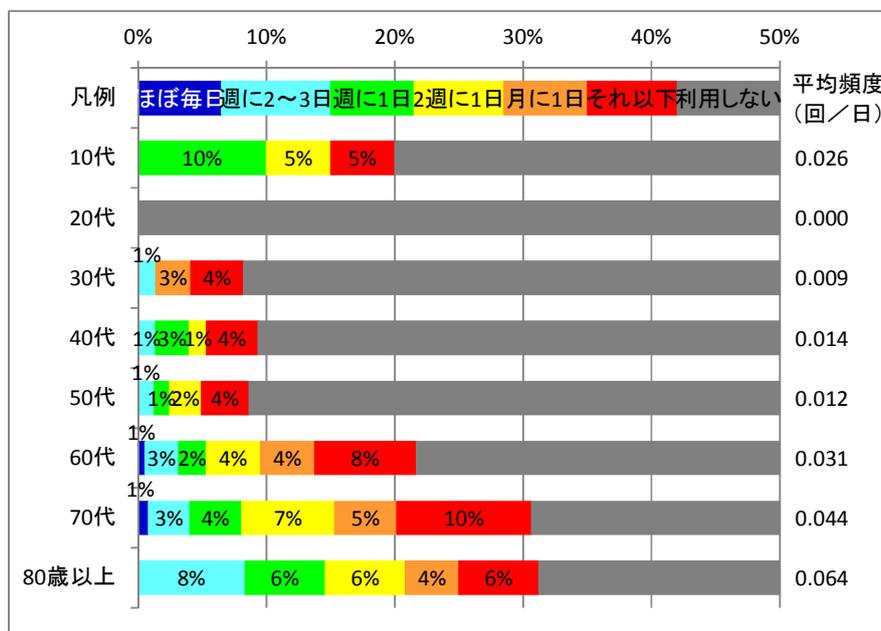
- ・図-12～図-14 はたけまる号の利用頻度を集計したものである。頻度の集計については、問1の集計（7 ページ）と同様に計算しており、利用しない人も利用頻度 0 回として計上している。また、グラフでは「利用しない」人の割合が多いため、最大値を 50%として表記していることに注意を要する。
- ・居住地別に 1 人当たりの平均頻度（グラフ右端の数値）を見ると、南生駒駅から相対的に遠い小倉寺町（0.090 回/日）、鬼取町（0.073 回/日）、藤尾町（0.071 回/日）で平均的な利用頻度が多い。西畑町（0.031 回/日）や青山台（0.030 回/日）がそれに次ぐ。
- ・小倉寺町では「週に 2～3 回」利用する人が 16%、藤尾町では「ほぼ毎日」が 2%、「週に 2～3 回」が 9%など、平均利用頻度の多い地区では、頻繁にたけまる号を利用する人が少なくない。
- ・大門町の利用頻度は 0.010 回/日で、周辺の地区よりも突出して少ない。その要因として、南生駒駅からの運賃が 150 円から 300 円に上がる料金区界に近いいためか、原付・バイクの利用が多いこと（後述の図-15・13 ページ参照）が考えられる。（以上、図-12）

図-12 居住地別にみたたけまる号の利用頻度

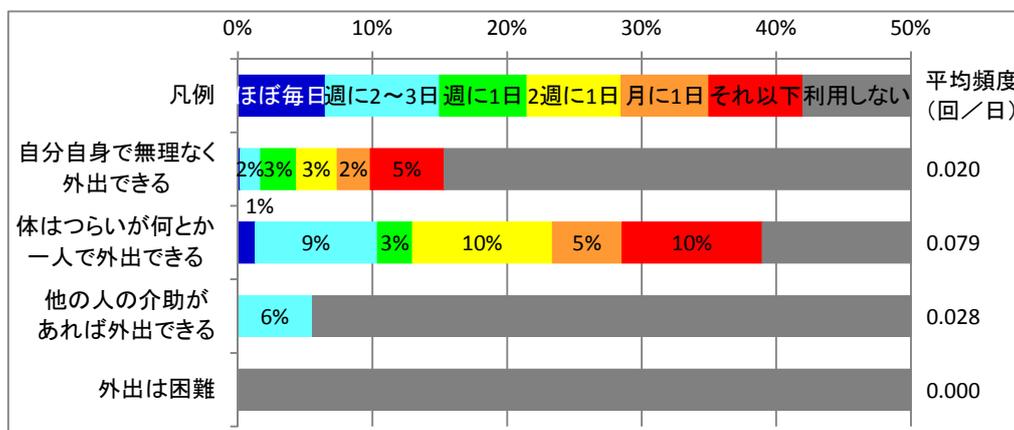


- ・年齢階層別にたけまる号の利用頻度を見ると、30～50代では平均利用頻度が0.01回／日前後であるのに対し、60代～80歳以上では0.031～0.064回／日となり、これらの年齢層では30～50代の3～6倍くらいの頻度でたけまる号を利用していることがわかる。
- ・また、年齢が高まるにつれて、「週に2～3日」「週に1日」利用する割合が高まるなど、年齢が高いほど頻繁に利用する人が多くなることがわかる。（図－13）
- ・外出能力別には、「体はつらいが何とか一人で外出できる」という人の平均利用頻度が0.079回／日となっている。これは年齢別にみた平均利用頻度・80歳以上の0.064回／日を上回る値であり、年齢より外出能力の方がたけまる号の利用と関係が深いと解釈できる。（図－14）

図－13 年齢階層別にみたたけまる号の利用頻度



図－14 外出能力別にみたたけまる号の利用頻度

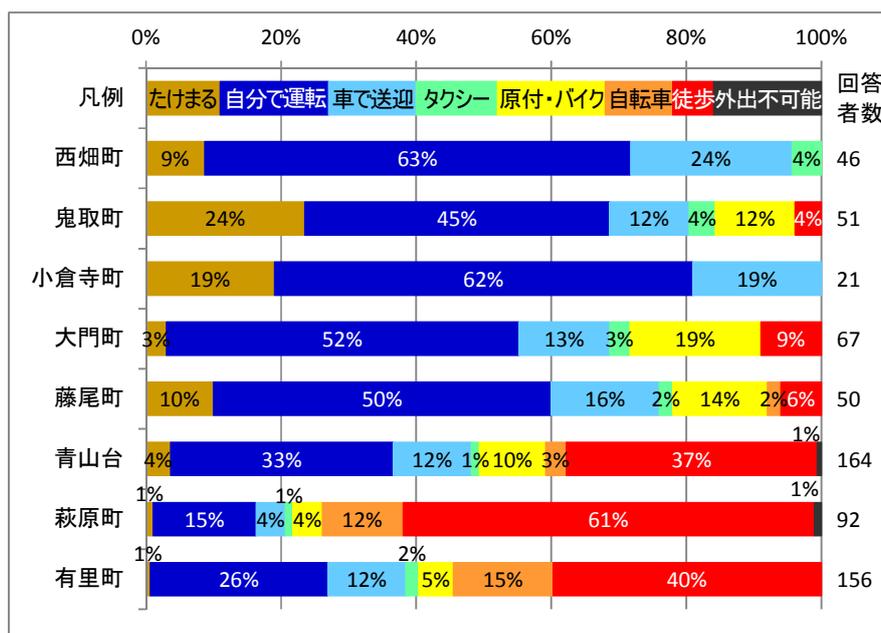


(4) 南生駒駅までの利用交通手段（問4）

① 現在利用している交通手段

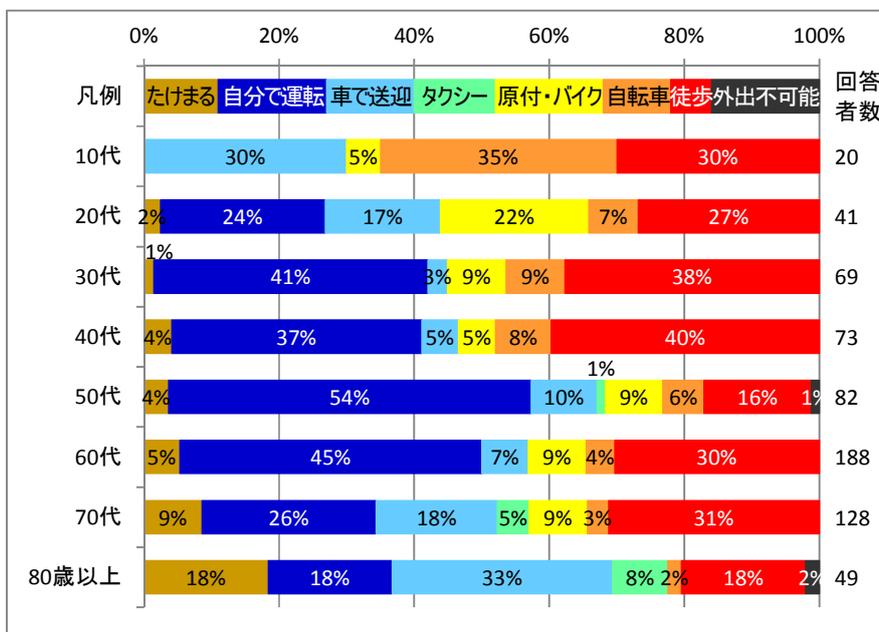
- ・図-15、図-16 は、現在、南生駒駅まで行く場合に最もよく利用する交通手段を示したものである。
- ・居住地別には、西畑町～藤尾町の5町では、45～60%余りが自家用車を自分運転しており、自家用車での送迎を合わせると、西畑町では87%に及ぶなど、おおむね60%以上が自家用車を利用して南生駒駅まで出掛けていることがわかる。
- ・しかし、これらの地区では10～25%近くの人がたけまる号を利用しており（大門町は3%）、たけまる号が主要な交通手段の一つとして機能していることがわかる。
- ・一方、南生駒駅に近い萩原町や有里町、青山台では徒歩や自転車で南生駒駅に行く人が多く、たけまる号の利用は限られている。（図-15）

図-15 居住地別にみた南生駒駅周辺までの利用交通手段



- ・一方、年齢階層別に見ると、年齢が高まるにつれてたけまる号の割合が高まっている。
80歳以上では18%、70代では9%が南生駒駅に行く際に最もよく利用する交通手段がたけまる号であると回答している。（図-16）

図-16 年齢階層別にみた南生駒駅周辺までの利用交通手段



② たけまる号運行に伴う利用交通手段の変化（問4、問5）

- ・表-2 は、南生駒駅までの利用交通手段について、たけまる号が運行される前と現在を比較したものである。
- ・現在、たけまる号を利用している人に着目すると、たけまる号の運行前は自家用車で送迎（33%）、徒歩（31%）、タクシー（26%）の順に多く、これらの交通手段からたけまる号に転換したことがわかる。
- ・そのほかの交通手段については、たけまる号の運行前後で変化がないとする人（表-2 において黄色に着色した部分）が多い。特に、現在自家用車を自分で運転している人や、原付・バイク、自転車の利用者などでは、その傾向が強い。

表-2 たけまる号運行前後の利用交通手段

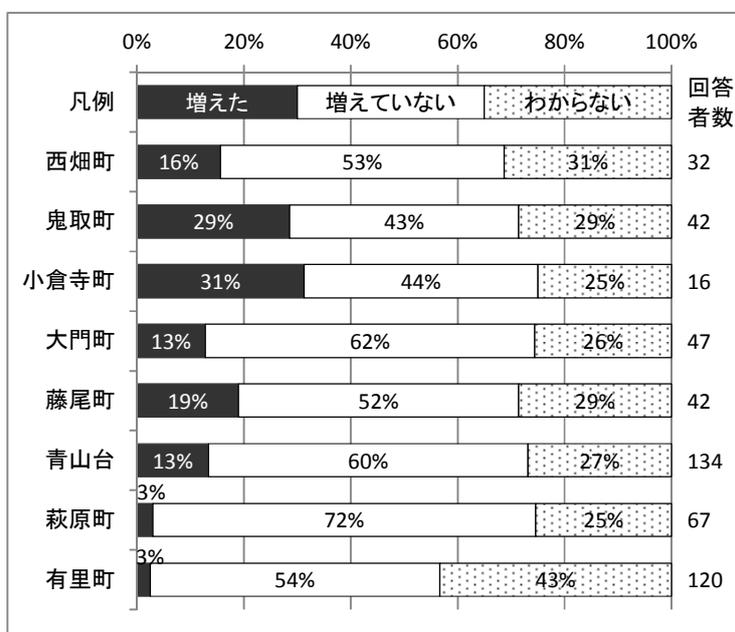
		たけまる号運行前の交通手段							回答者数
		自分で運転	車で送迎	タクシー	原付・バイク	自転車	徒歩	外出不可能	
現在の交通手段	たけまる	5%	33%	26%	3%	0%	31%	3%	39
	自分で運転	97%	2%	0%	1%	0%	1%	0%	232
	車で送迎	1%	86%	0%	0%	3%	10%	0%	79
	タクシー	15%	8%	62%	0%	0%	15%	0%	13
	原付・バイク	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	54
	自転車	0%	0%	0%	0%	97%	3%	0%	39
	徒歩	2%	1%	1%	0%	1%	95%	1%	193
	外出不可能	0%	0%	0%	0%	0%	50%	50%	2

(5) 外出機会の変化

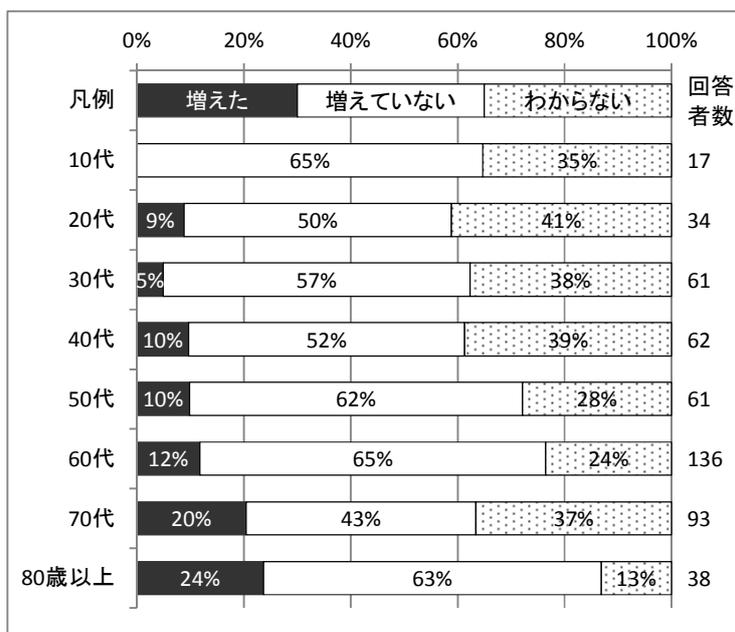
① たけまる号運行前後の外出回数の変化（問8）

- ・図-17～図-19は、たけまる号の運行を契機として、外出回数が増えたかどうかを表すものである。
- ・居住地別には小倉寺町、鬼取町で30%前後の人が「外出回数が増えた」としており、西畑町、大門町、藤尾町、青山台でも15%前後の人が「外出回数が増えた」と答えている。
- ・その一方で、萩原町、有里町では「外出回数が増えた」と回答した人は3%にとどまっておろ、西池より西側の地区や青山台において、たけまる号運行の効果がより強く表れていると考えられる。（図-17）
- ・年齢階層別には、年齢が高まるほど「外出回数が増えた」とする人の割合が高まり、80歳以上ではその割合は24%となっている。
- ・外出能力別には「体はつらいが何とか一人で外出できる」という人において「外出回数が増えた」とする人は26%となっている。
- ・他の項目と同様、外出回数の増加ということに対しても、高齢者や外出に制約のある人ほどたけまる号の運行の効果がより強く表れていることがわかる。

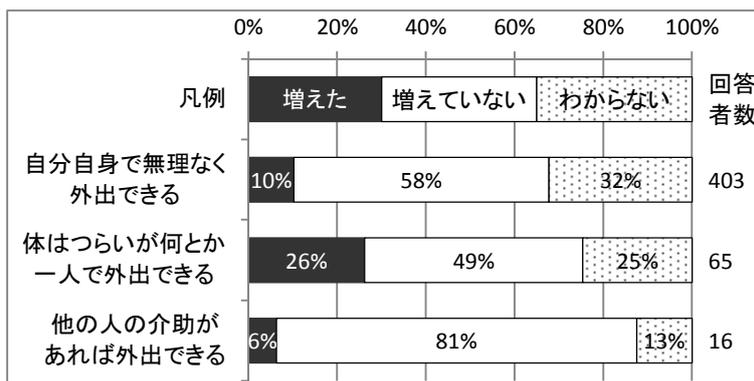
図-17 居住地別にみた外出回数の変化



図－18 年齢階層別にみた外出回数の変化



図－19 外出能力別にみた外出回数の変化



② たけまる号運行前後における外出機会の変化内容（問6）

- ・図-20～図-22 はたけまる号の利用経験のある人を対象として、たけまる号の運行に伴う外出機会の変化の有無や、変化の内容について図化したものである。なお、サンプル数の関係から、図中の凡例に示す区分により2～3町を集約して集計している。
- ・居住地別には、南生駒駅に近い萩原町・有里町で「特に変化はない」が60%を超えたこと、西畑町・鬼取町・小倉寺町で同行者に気遣いせずに行きたい時間や場所に行けるようになったという回答割合が他の地区に比べて少し多いことなどが読み取れるが、年齢や外出能力ほど、顕著な差は見られなかった。（図-20）
- ・年齢階層別には、80歳以上では「特に変化はない」が他の年齢層よりかなり少なく、「同行する人の都合を気にせずに行きたい場所に行けるようになった」「以前は外出が難しかったが、今は容易に外出できるようになった」などの項目で、他の年齢層と大きな差がある。（図-21）
- ・外出能力別には、多くの項目で「体はつらいが何とか自分一人で外出できる」という人の回答割合が「自分自身で無理なく外出できる」という人の割合を上回っている。
- ・これらのことから、たけまる号の運行によって、高齢者や外出に制約のある人が外出しやすくなったことが読み取れる。

図-20 居住地別にみた外出機会の変化内容

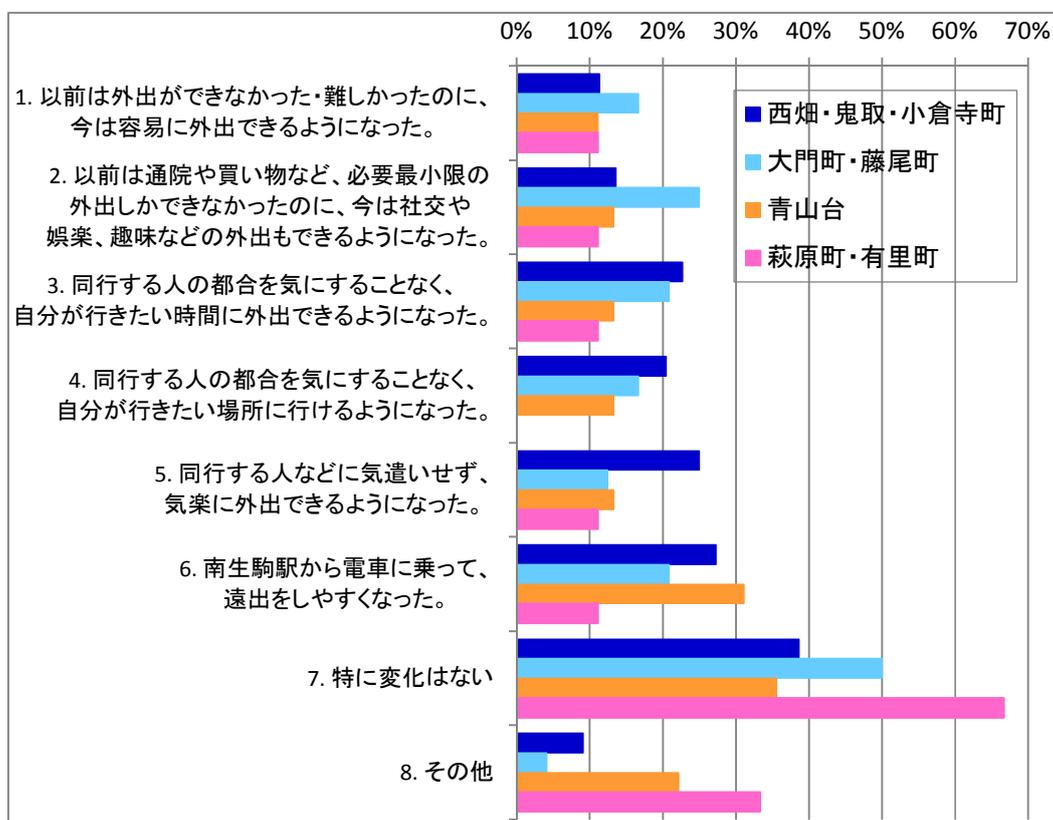


図-21 年齢階層別にみた外出機会の変化内容

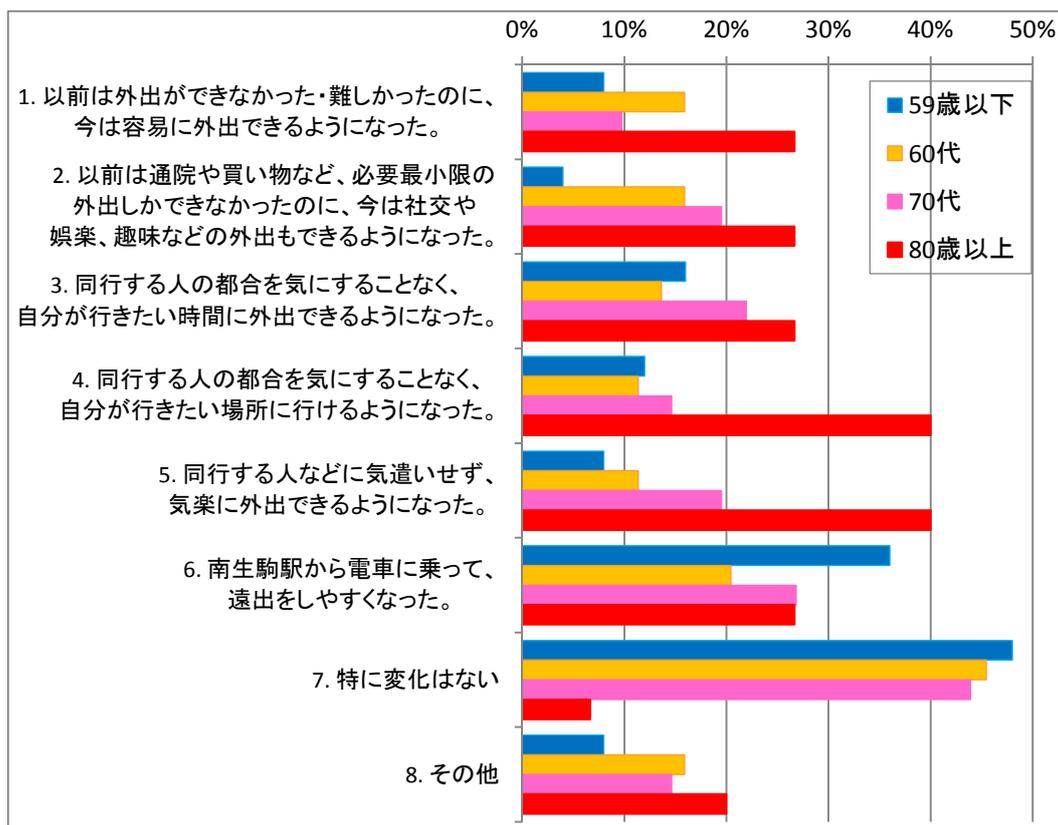
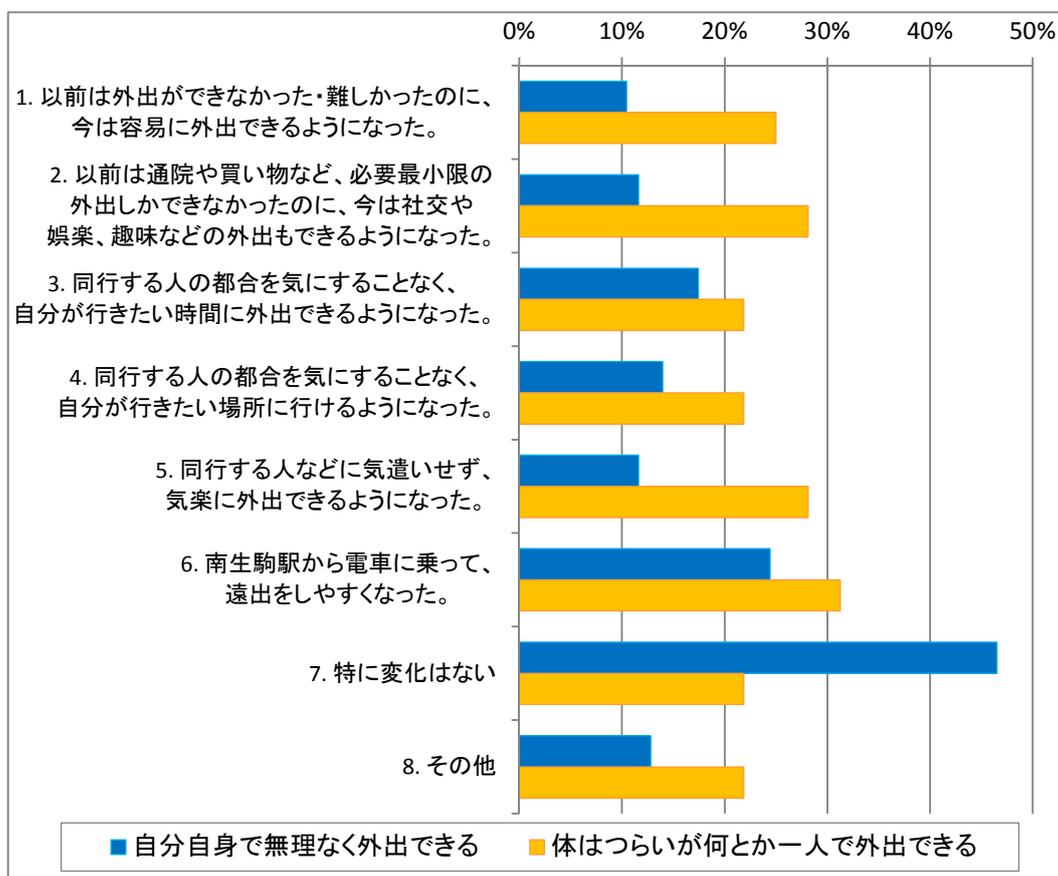


図-22 外出能力別にみた外出機会の変化内容



③ 外出機会の変化の理由（問7）

- ・図-23～図-25 は、たけまる号の運行によって外出機会が変化した理由について図化したものである。
- ・居住地別に見ると、南生駒駅から遠く、集落が散在する西畑町・鬼取町・小倉寺町、大門町・藤尾町では「長い距離を歩かなくてよかった」「タクシーより安価に外出できるようになった」という回答が多い。
- ・また、大門町・藤尾町や南生駒駅と標高差のある青山台では「坂道を歩く距離が短くなった・坂道を歩かなくてよかった」という回答が多い。
- ・南生駒駅に近い萩原町・有里町では、「他の人に送迎を頼まなくてもよかった」（近い距離の送迎を依頼する気遣いからの解放とも解釈できる）、「以前は徒歩でしか外出できなかったがコミュニティバスを使えるようになった」という回答が多い。
- ・このように、たけまる号の運行による外出機会の変化の理由については、地域の特性がよく表れていることがわかる。（以上、図-23）
- ・これに対し、年齢階層別（図-24）や外出能力別（図-25）には、年齢や属性の違いによる顕著な差は見られない。外出機会の変化の理由については、地理的な特性がより強く表れていると解釈される。

図-23 居住地別にみた外出機会の変化理由

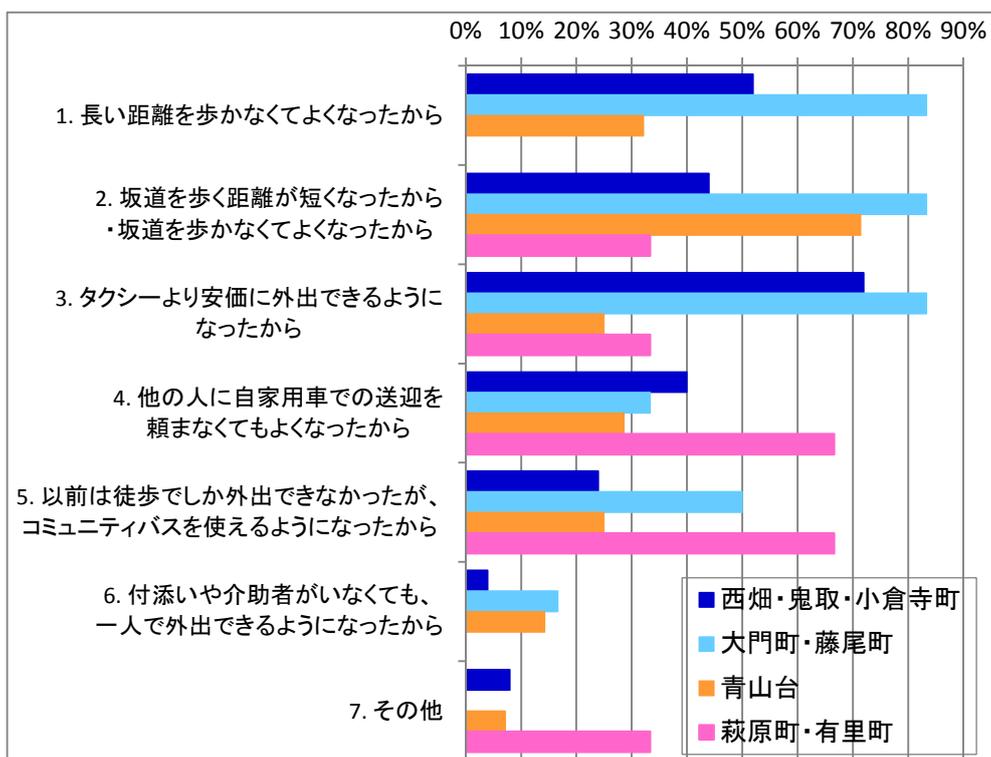


図-24 年齢階層にみた外出機会の変化理由

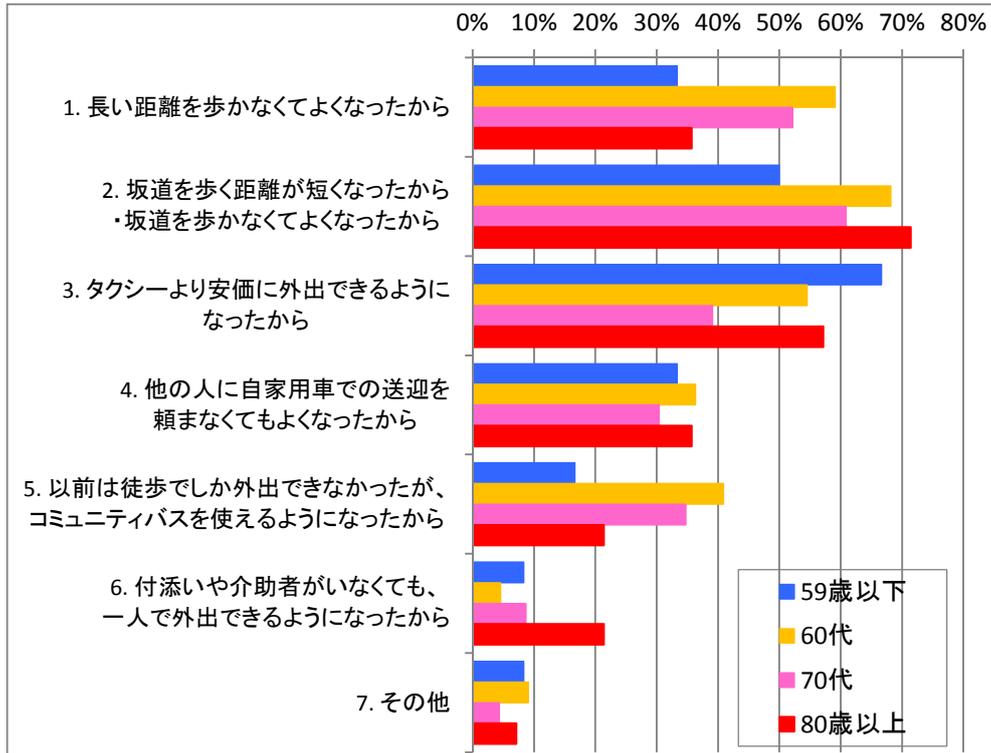
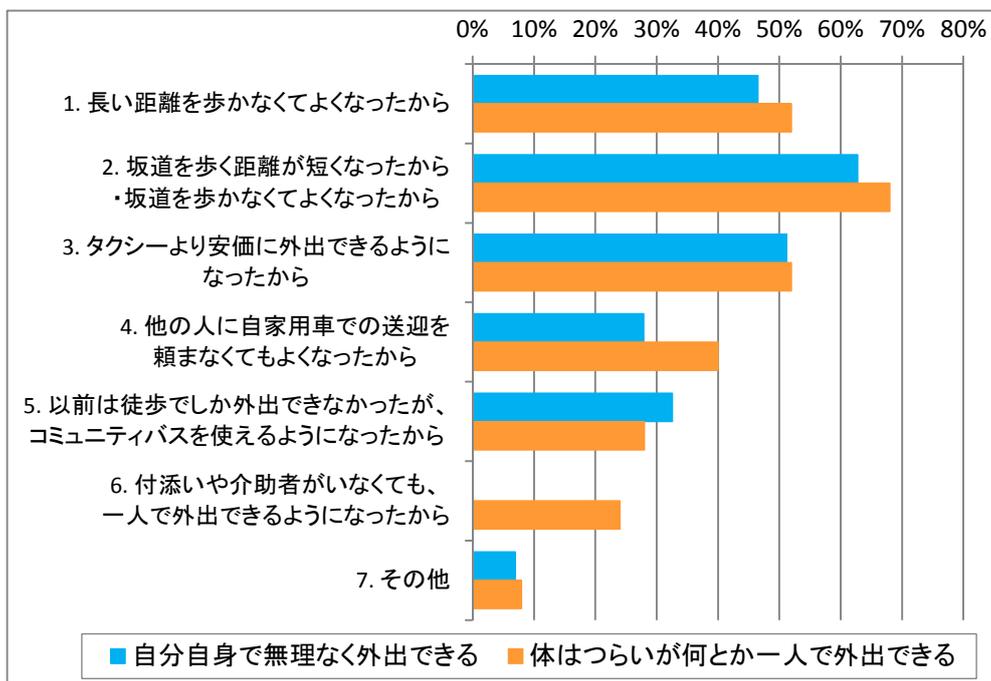


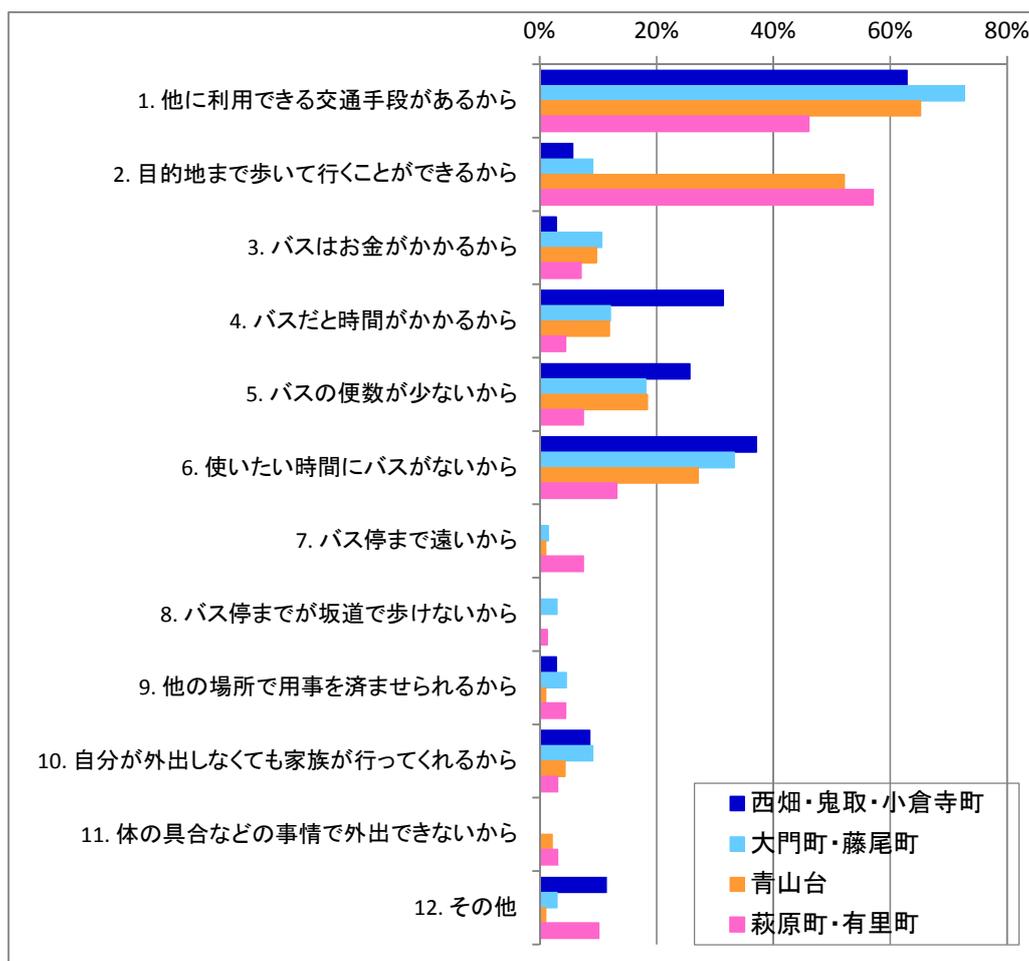
図-25 外出能力にみた外出機会の変化理由



(6) たけまる号を利用しない理由（問9）

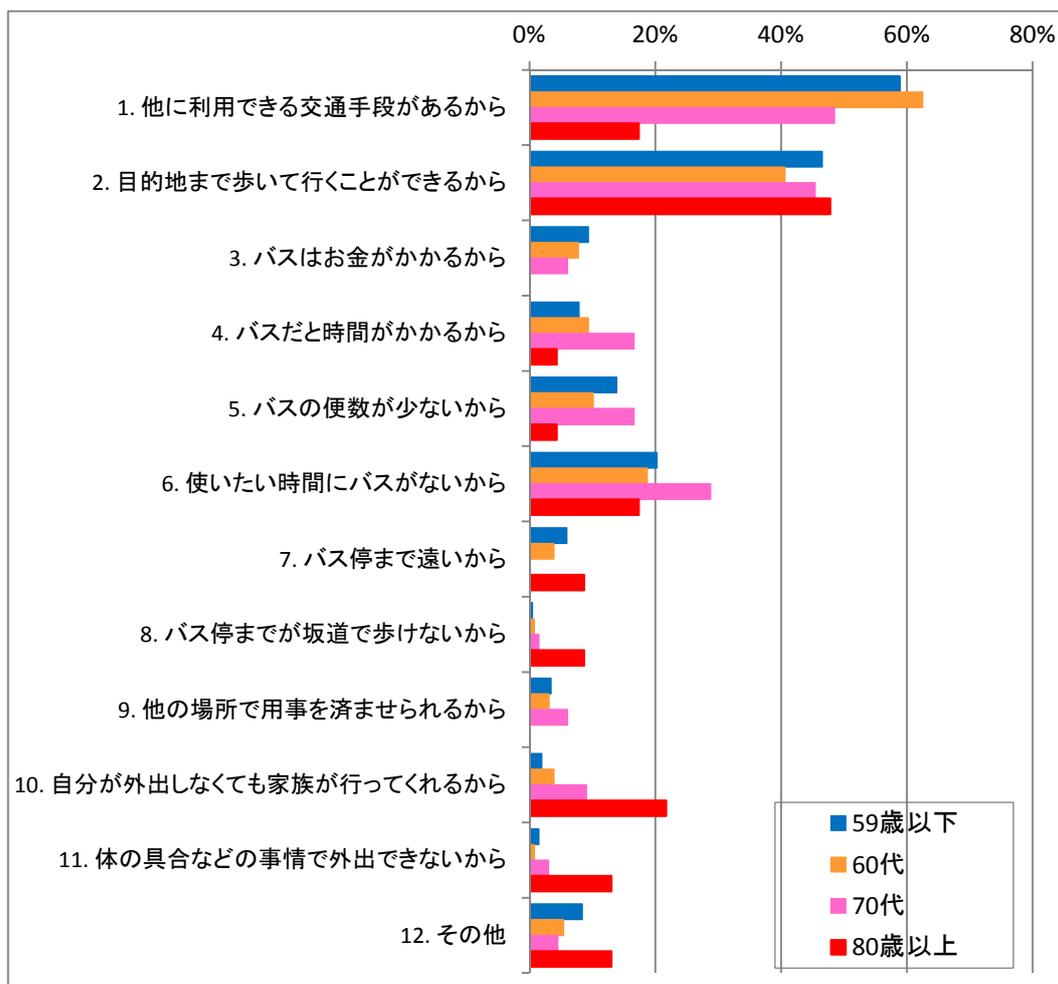
- ・図-26～図-28 はたけまる号を利用したことがない人を対象として、たけまる号を利用しない理由を図化したものである。
- ・居住地別に見ると、「他に利用できる交通手段があるから」が地区に依らず多いほか、南生駒駅や商業施設などに近い青山台や萩原町・有里町では「目的地まで歩いて行くことができるから」が50%以上に及ぶ。
- ・一方、駅から遠い西畑町・鬼取町・小倉寺町では、「使いたい時間にバスがないから」「バスだと時間がかかる」「バスの便数が少ない」といったたけまる号のサービス水準を理由とする人が多い。（以上、図-26）
- ・年齢階層別には、80歳以上では「他に利用できる交通手段がある」人は少なく、「自分が外出しなくても家族が行ってくれる」という回答が多いことが特徴的である。（図-27）
- ・外出能力別には、体はつらいが何とか一人で外出できる人の30%余りが「使いたい時間にバスがない」としており、復路のバス待ちが長いことを表していると推察される。（図-28）

図-26 居住地別にみたたけまる号を利用しない理由

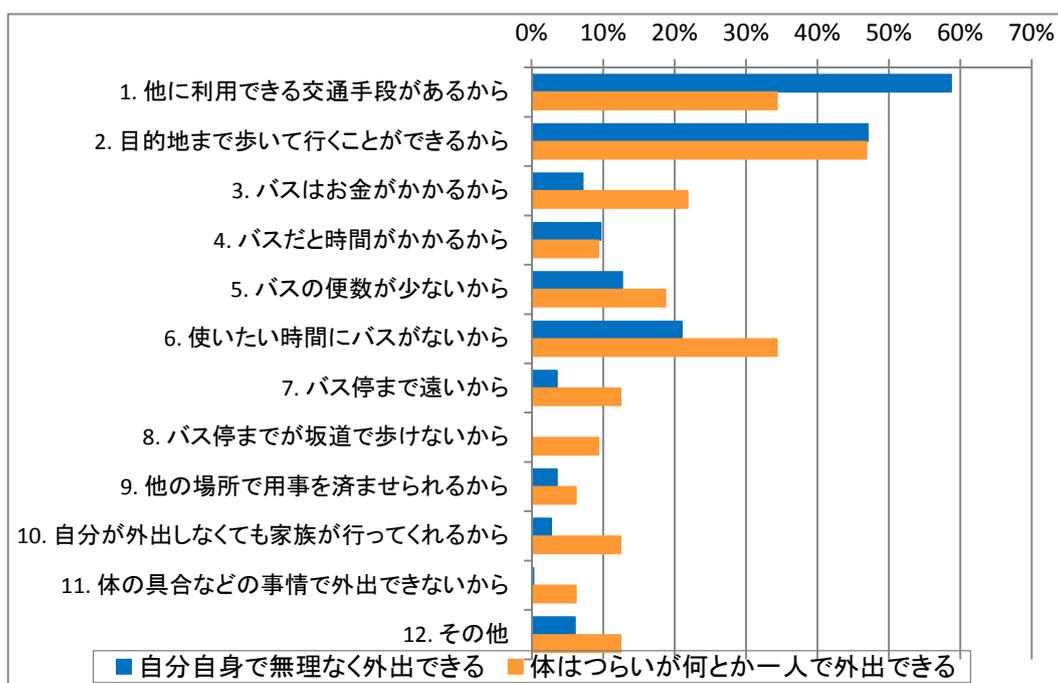


注：たけまる号を利用したことがない人を対象。

図一27 年齢階層別にみたたけまる号を利用しない理由



図一28 外出能力別にみたたけまる号を利用しない理由



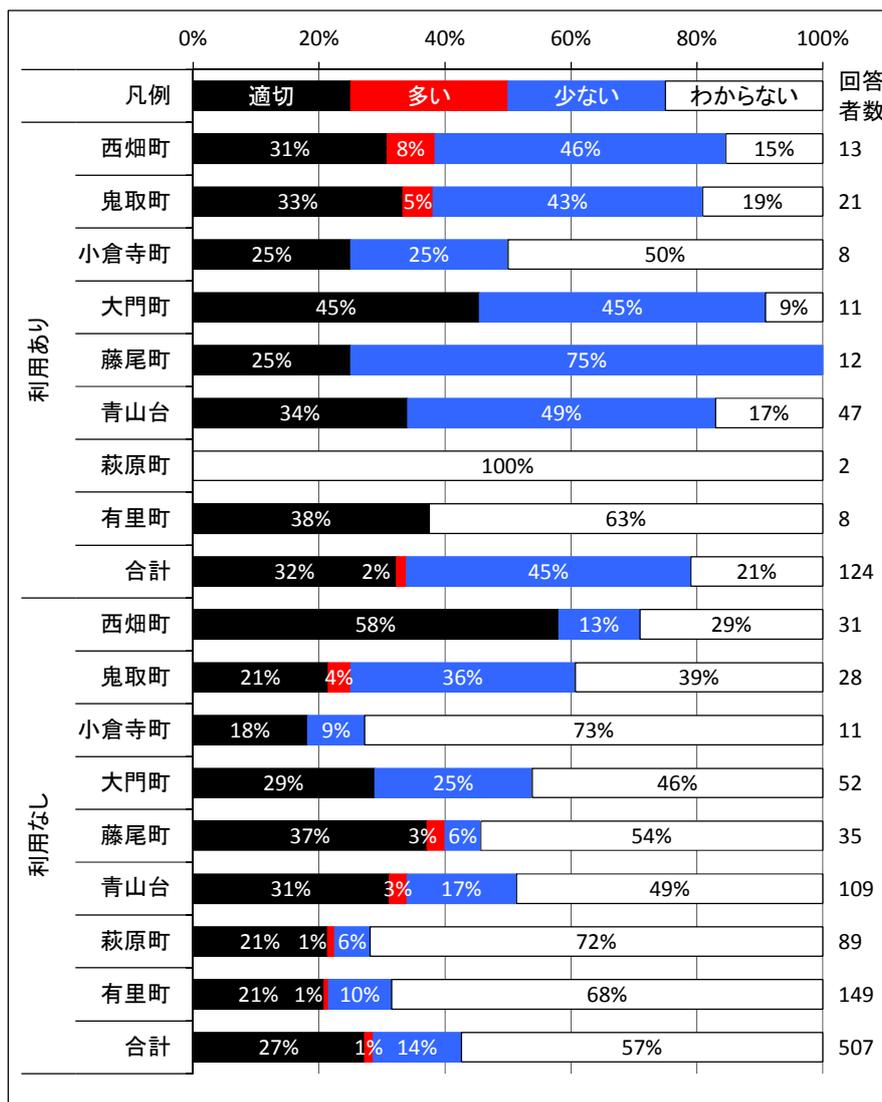
注：たけまる号を利用したことがない人を対象。

(7) サービス水準に対する評価

① 便数（問 10(1)）

- ・図-29 は居住地別・たけまる号の利用有無別に、便数に対する評価を図化したものである。
- ・たけまる号を利用した人では、全体の 32%が適切と回答したのに対し、45%が少ないと回答している。多いとの回答は、全体の 2%（2人）だけであった。
- ・居住地別には回答者数が数人～20 人程度であるので、明確な傾向を読み取ることは難しい。
- ・一方、利用しない人の 14%が少ないと回答した。これらは、便数が少ないために利用できないとの意思表示であると考えられる。
- ・また、利用しない人の 27%は適切と回答しており、自分自身は利用しなくてもたけまる号を運行することに肯定的な意見と解釈される。その反面、1%（5人）は便数が「多い」と回答した。これは、利用しない住民として、たけまる号の運行に対し批判的な意思表示であると解釈される。

図-29 居住地別・利用の有無別便数に対する評価



② 運行時間帯（問 10(2)）

- ・図-30 は図-29 と同様に、運行時間帯に関する評価を図化したものである。ただし、「もっと早くから」「もっと遅くまで」の重複回答があるため、回答者数に対する回答割合の合計は100%を超える。
- ・たけまる号を利用した人では、全体の45%が運行時間帯は適切と回答している。
- ・その一方で、16%がもっと早くから、25%がもっと遅くまでと回答している。その具体的な時間は表-3のとおりである。

図-30 居住地別・利用の有無別運行時間帯に対する評価

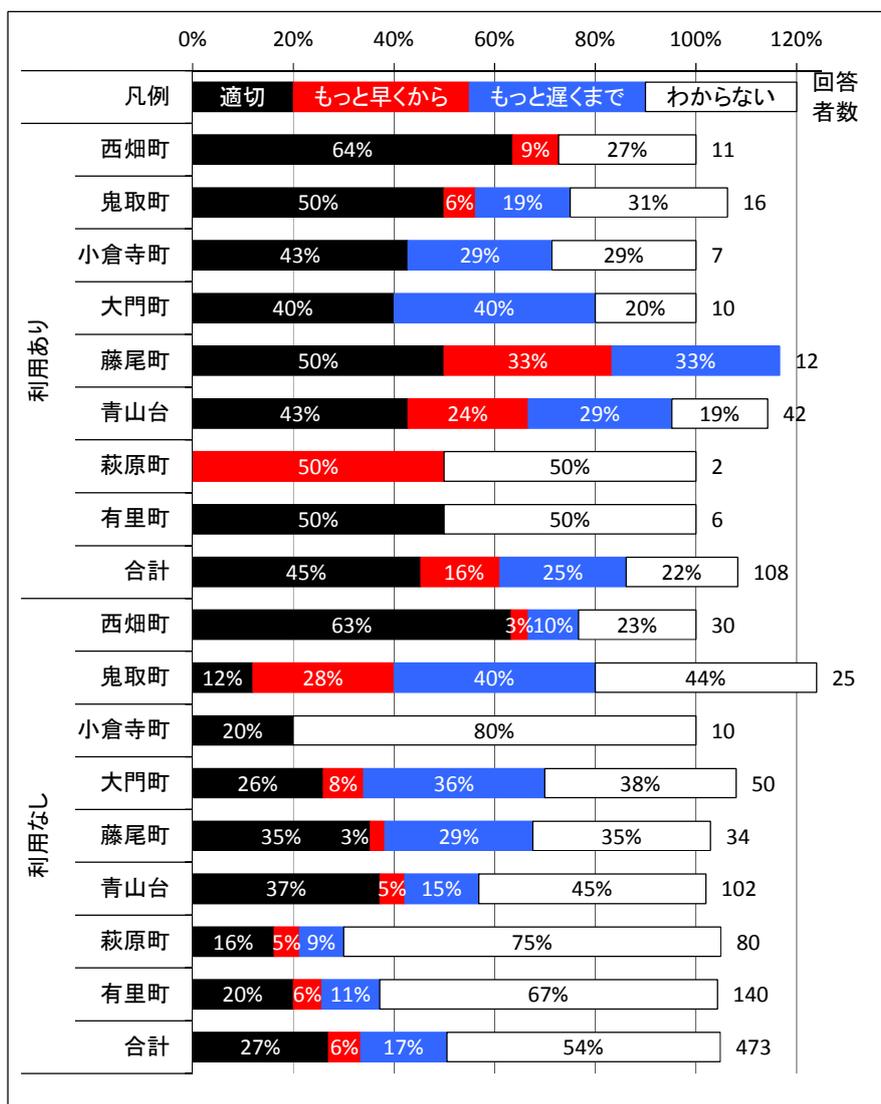


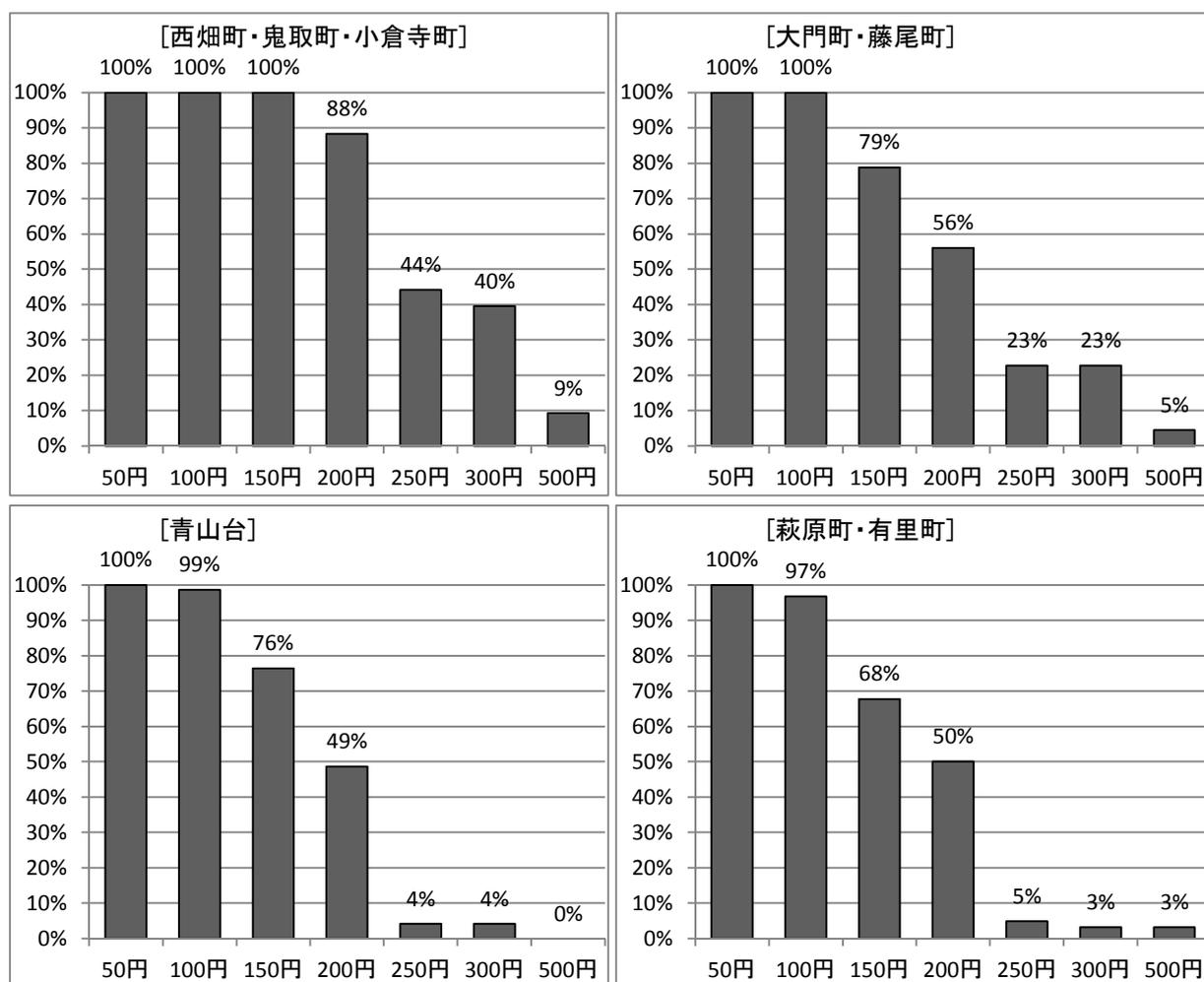
表-3 運行時間帯の希望（全体：利用あり+利用なし）

もっと早くから		もっと遅くまで	
時間帯	回答者数	時間帯	回答者数
7時以前	20	18時台	15
7時台	17	19時台	25
8時台	2	20時台	31
		21時台	8
		22時台	11
		23時以降	9

③ サービス内容が改善された場合の運賃支払い意思額

- ・ 図-31 はたけまる号のサービス水準がアンケートで回答したとおりに改善された場合に、支払っても良いと考える運賃を居住地別に図化したものである。
- ・ 南生駒駅から最も遠い西畑町・鬼取町・小倉寺町（南生駒駅までの運賃：300 円）では、88%の人が 200 円でも可としているほか、40%が 300 円でも可としている。
- ・ 150 円と 300 円の料金区界に近い大門町・藤尾町では、200 円でも可とする人は 56%で西畑町等より 32 ポイント少なく、300 円でも可とする人は 23%にとどまる。
- ・ 南生駒駅までの運賃が 150 円の青山台、萩原町・有里町では、ほぼ全員が 100 円なら可としているが、150 円でも可とする人は 70%前後、200 円でも可とする人はほぼ 50%であった。

図-31 居住地別にみた運賃支払い意思額



注:たとえば、200 円-88%とは、運賃を 200 円以上支払ってよいとする人が 88%いることを表す。