

高山地区住民アンケート調査結果

1. 実施概要

生駒市地域公共交通利便増進実施計画の作成に向けて、富雄庄田線の利用状況やニーズ、路線再編案に対する影響等を把握するために、高山地区住民を対象にしたアンケート調査を実施した。

- ・調査対象：高山地区住民への全戸配布（傍示、獅子ヶ丘、庄田、大北、久保、宮方、芝自治会）
- ・調査方法：自治会にご協力いただき、アンケート調査票（1世帯3枚）を配布・回収した。また、WEBでも回答できるようにして、WEB調査でも回収した。
- ・調査時期：9/2（月）～9/30（月）に配布・回収。
- ・配布数：1,004世帯
- ・回収数：609世帯（回収率 60.7%）、1,251件（回収率 39.6%）

表 1-1 住民アンケート調査の配布数・回収数・回収率

自治会	世帯数			件数（人数）	
	配布数	回収数	回収率	回収数	回収率
傍示	44	32	72.7%	64	-
獅子ヶ丘	150	51	34.0%	117	-
庄田	240	146	60.8%	307	-
大北	250	139	55.6%	285	-
久保	126	96	76.2%	197	-
宮方	73	64	87.7%	122	-
芝	121	81	66.9%	159	-
合計	1,004	609	60.7%	1,251	39.6%

※件数（人数）の回収率は、回収数を R6.9.1 時点の高山町 15 歳以上人口で除して算出した。

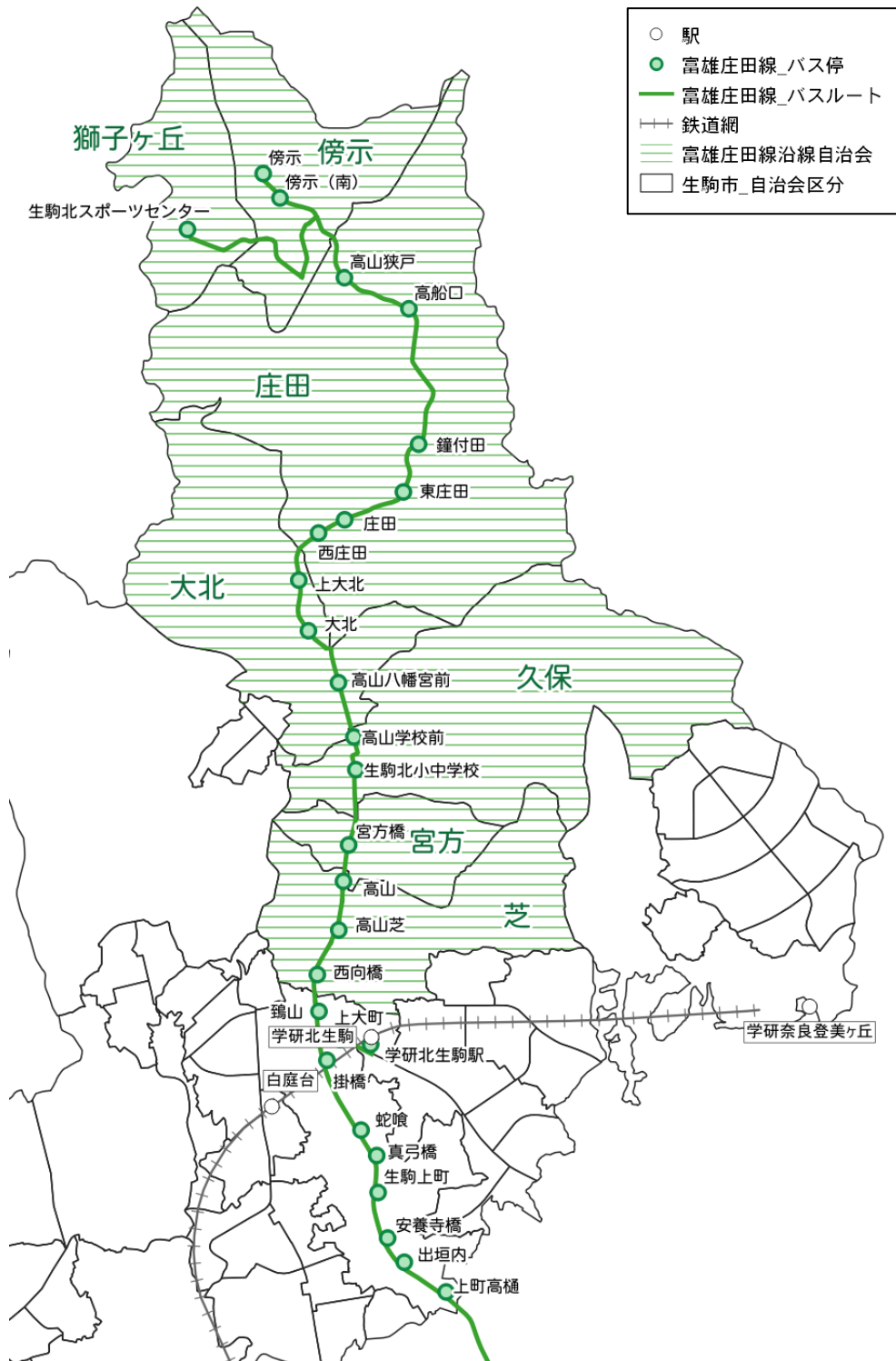


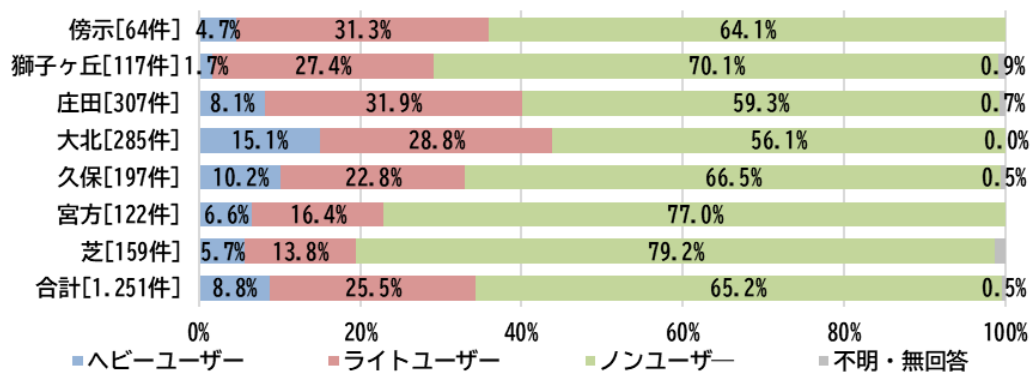
図 1-1 住民アンケート調査を実施した地域

2. 調査結果

2.1. 富雄庄田線の利用状況

- 富雄庄田線は、ヘビーユーザー（週に1回以上利用）が9%、ライトユーザー（週に1回未満利用）が26%、ノンユーザー（利用しない）が65%を占める。
- 庄田・大北・久保で利用が多い。逆に、駅から離れていない宮方・芝や、平日に地域内まで運行していない獅子ヶ丘で利用が少ない。
- 15～19歳・20～39歳（学生・子育て世代）や、75歳以上（後期高齢者）の利用が多い。

Q17_居住地×富雄庄田線の利用頻度



Q19_年齢×富雄庄田線の利用頻度

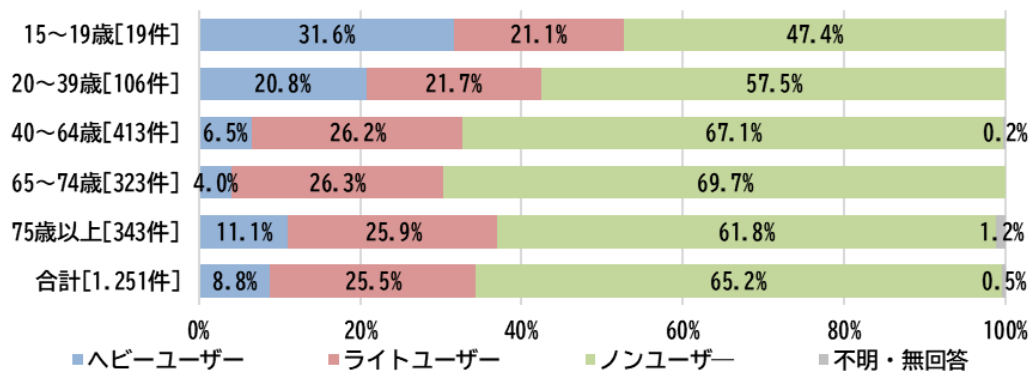


図 2-1 富雄庄田線の利用頻度（自治会別・年齢別）

※ヘビーユーザー：週1回以上利用、ライトユーザー：週1回未満利用、ノンユーザー：利用しない

- 富雄庄田線ノンユーザーに着目して、移動頻度と年齢の関係を分析した。自家用車（送迎含む）・バイクを利用する移動頻度（日数）が多いと回答された方は、40～64歳・65～74歳が多く、逆に75歳以上が少なくなる。

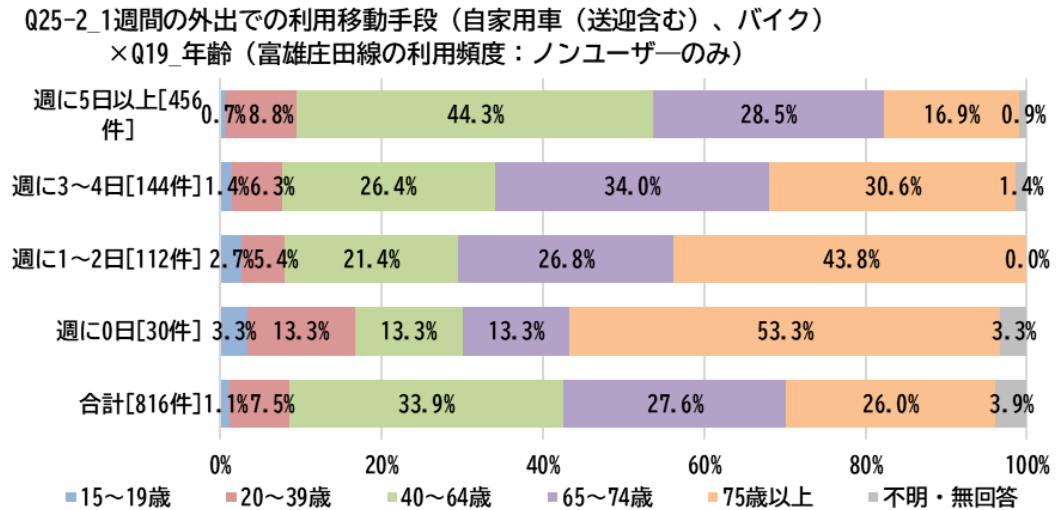


図 2-2 1週間の外出での移動手段（自家用車（送迎含む）・バイク）別の年齢層
（富雄庄田線ノンユーザーのみ）

※ノンユーザー：富雄庄田線を利用しない

- 利用目的は買い物と通院とその他（飲み会や旅行・レジャーなど）が多い。
- 通勤・通学の割合は全体で 27%と低い水準であり、特に平日に地域内まで運行していない獅子ヶ丘ではわずか 9%となっている。
- 通勤利用は 20～39 歳・40～64 歳、通学利用は 15～19 歳、通院利用は 75 歳以上が多い。

表 2-1 富雄庄田線の利用目的（自治会別・年齢別）

		通勤	通学	通院	買い物	その他	不明・ 無回答	
全体合計		429	21%	6%	30%	35%	39%	3%
居住地	傍示	23	22%	9%	9%	17%	65%	0%
	獅子ヶ丘	34	9%	0%	26%	38%	53%	3%
	庄田	123	15%	2%	37%	36%	46%	5%
	大北	125	21%	10%	30%	37%	34%	1%
	久保	65	35%	8%	23%	38%	29%	2%
	宮方	28	29%	4%	25%	36%	25%	7%
	芝	31	16%	3%	35%	32%	29%	3%
年齢	15～19歳	10	0%	90%	0%	0%	10%	0%
	20～39歳	45	64%	18%	9%	27%	11%	4%
	40～64歳	135	34%	4%	13%	35%	43%	1%
	65～74歳	98	10%	0%	24%	35%	58%	1%
	75歳以上	127	2%	0%	62%	44%	33%	5%

※富雄庄田線の利用目的は複数回答可

- 乗降バス停のペアは、「高山学校前」バス停・「東庄田」バス停・「庄田」バス停⇔「学研北生駒駅」バス停が多い。また、高山地区に立地するバス停は、すべて「学研北生駒駅」バス停との組合せが多い。
- 「学研北生駒駅」バス停以外の組み合わせでは、「高山学校前」バス停・「上大北」バス停・「庄田」バス停⇔「富雄駅」バス停が多く、「学研北生駒駅」バス停・「富雄駅」バス停を含まないペアは極めて少ないことから、鉄道駅及びその周辺施設への移動が大多数であり、それ以外のバス停を目的地とした移動はわずかであることが読み取れる。

表 2-2 富雄庄田線の乗降バス停ペア

		生駒北スポーツセンター	バス停																												
			傍示	傍示（南）	高山狭戸	高船口	鐘付田	東庄田	庄田	西庄田	上大北	大北	高山八幡宮	高山学校前	生駒北小中学校	宮方橋	高山	高山芝	西向橋	鶏山	上大町	学研北生駒駅	掛橋	蛇喰	真弓橋	生駒上町	安養寺橋	出垣内	上町高樋	富雄駅	その他
バス停	生駒北スポーツセンター	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	2	0
	傍示		0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	11	0	1	0	0	0	1	0	3	0
	傍示（南）			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	2	0
	高山狭戸				0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	0	0	0	0	0	0	0	4	0
	高船口					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	鐘付田						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	3	0
	東庄田							0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	2	0
	庄田								0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	9	0
	西庄田									1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	3	0	
	上大北										0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	0	0	1	0	0	0	0	10	0	
	大北											0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
	高山八幡宮												0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	1	0	0	0	1	0	8	0	
	高山学校前													0	0	0	0	0	0	1	63	0	0	0	0	0	0	0	13	0	
	生駒北小中学校														0	0	0	0	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	3	0	
	宮方橋															0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	1	0	0	3	0	
	高山																0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
	高山芝																	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	8	1	
	西向橋																		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
	鶏山																			0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
	上大町																				0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
	学研北生駒駅																					0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	掛橋																						0	0	0	0	0	0	0	0	
	蛇喰																							0	0	0	0	0	0	0	
	真弓橋																								0	0	0	0	0	0	
	生駒上町																									0	0	0	0	0	
	安養寺橋																										0	0	0	0	
	出垣内																											0	0	0	
上町高樋																												0	0		
富雄駅																													1		
その他																															

- 最終目的地は、学研北生駒駅周辺 43%、大阪・神戸方面 39%、奈良方面 30%、生駒駅周辺 23%、高山町内 19%、富雄駅周辺 19%、学研奈良登美ヶ丘駅周辺 10%、その他生駒市内 9%の順となっている。
- 15～19 歳では奈良方面、20～74 歳では大阪・神戸方面、75 歳以上では学研北生駒駅周辺が多い。

表 2-3 富雄庄田線利用の最終目的地（自治会別・年齢別）

		高山町内	学研北生駒駅周辺	学研奈良登美ヶ丘駅周辺	生駒駅周辺	その他生駒市内	富雄駅周辺	大阪・神戸方面	奈良方面	その他	不明・無回答	
全体合計		429	19%	43%	10%	23%	9%	19%	39%	30%	6%	1%
居住地	傍示	23	17%	35%	0%	17%	17%	17%	39%	39%	0%	0%
	獅子ヶ丘	34	12%	35%	3%	24%	3%	9%	47%	15%	15%	0%
	庄田	123	19%	52%	15%	28%	8%	15%	46%	40%	7%	2%
	大北	125	22%	46%	8%	23%	13%	21%	34%	27%	5%	0%
	久保	65	15%	32%	18%	20%	5%	22%	38%	25%	8%	2%
	宮方	28	29%	39%	7%	21%	11%	21%	32%	25%	7%	4%
	芝	31	16%	35%	6%	13%	10%	35%	29%	26%	3%	3%
年齢	15～19歳	10	20%	30%	0%	0%	20%	0%	0%	40%	0%	0%
	20～39歳	45	27%	33%	9%	18%	4%	16%	53%	29%	4%	0%
	40～64歳	135	20%	36%	9%	20%	8%	18%	42%	27%	7%	1%
	65～74歳	98	17%	44%	8%	29%	9%	15%	45%	28%	9%	0%
	75歳以上	127	16%	52%	17%	24%	12%	28%	30%	36%	6%	3%

※富雄庄田線利用の最終目的地は複数回答可

- 富雄庄田線を利用している人は、日中・朝夕の運行本数の少なさや、乗りたい時間に運行していないことに困っている。バス⇄鉄道の乗り継ぎの悪さや、時間通りに運行していないことにも一定数の人が困っている。また、獅子ヶ丘・宮方・久保では、自宅からバス停まで歩くのが大変なことに困っており、芝・大北・傍示・宮方では、バス停にベンチや屋根がないことに一定数の人が困っている。
- 利用していない人の利用しない理由は、自家用車で移動（自分で運転あるいは誰かに送迎）や、乗りたい時間に運行していないことが多くを占める。また、獅子ヶ丘・久保では自宅からバス停まで歩くのが大変なことがネックとなっている。獅子ヶ丘では日中・朝夕の運行本数の少なさや、乗りたい時間に運行していないことを理由とする人が多く、平日に地域内まで運行していないことが原因と考えられる。

表 2-4 富雄庄田線利用で困っていること（自治会別）

		で自宅からバス停まで歩くことが大変	ない	目的地にバス停がない	時刻通りに運行していない	日中の運行本数が少ない	朝夕の運行本数が少ない	乗りたい時間に運行していない	バス継ぎが悪い	バス継ぎから鉄道の乗り継ぎが悪い	鉄道の乗	バス停にベンチや屋根がない	バス停に時刻表がよくわからない	その他	特にはない	不明・無回答
全体合計		429	15%	0%	2%	27%	26%	27%	5%	6%	6%	6%	1%	7%	11%	9%
居住地	傍示	23	0%	0%	4%	9%	13%	35%	4%	0%	9%	0%	9%	9%	26%	9%
	獅子ヶ丘	34	50%	0%	0%	21%	32%	18%	3%	6%	3%	0%	15%	9%	3%	3%
	芝	31	13%	0%	0%	23%	10%	13%	0%	3%	10%	0%	6%	16%	16%	16%
	久保	65	22%	0%	5%	40%	26%	23%	8%	9%	0%	0%	3%	9%	2%	2%
	庄田	123	11%	0%	1%	22%	23%	29%	7%	6%	4%	2%	8%	12%	15%	15%
	大北	125	8%	1%	2%	31%	34%	34%	4%	6%	9%	2%	5%	7%	8%	8%
	宮方	28	25%	0%	4%	32%	32%	14%	7%	11%	7%	0%	11%	11%	4%	4%

※富雄庄田線利用で困っていることは複数回答可

表 2-5 富雄庄田線を利用しない理由（自治会別）

		自宅からバス停まで歩くことが大変	目的地にバス停がない	時刻通りに運行していない	日中の運行本数が少ない	朝夕の運行本数が少ない	乗りたい時間に運行しない	バス継ぎが悪い	鉄道の乗り継ぎが悪い	バス停にベンチや屋根がない	バス停に時刻表がない	退職・卒業によりバスを利用しなくなった	バス沿線の目的地に行かなく	自家用車を運転している	自家用車で送迎している	その他	不明・無回答
全体合計	816	16%	3%	1%	16%	8%	17%	2%	2%	3%	2%	7%	3%	75%	20%	11%	2%
居住地	傍示	41	7%	5%	0%	10%	0%	12%	0%	0%	0%	10%	0%	76%	15%	10%	2%
	獅子ヶ丘	82	38%	1%	0%	28%	17%	28%	1%	4%	4%	1%	0%	72%	21%	20%	0%
	芝	126	11%	3%	3%	10%	8%	14%	1%	2%	8%	4%	6%	61%	19%	25%	2%
	久保	131	26%	4%	2%	17%	8%	15%	3%	2%	2%	3%	6%	77%	24%	5%	2%
	庄田	182	12%	3%	0%	16%	10%	17%	1%	1%	1%	9%	1%	78%	19%	9%	2%
	大北	160	8%	2%	1%	16%	8%	16%	2%	4%	2%	1%	4%	81%	16%	5%	1%
	宮方	94	19%	4%	0%	16%	4%	16%	2%	2%	2%	5%	12%	73%	26%	5%	2%

※富雄庄田線を利用しない理由は複数回答可

2.2. 学研北生駒駅への移動実態

- 鉄道を利用するために学研北生駒駅へ移動する際の到着時間をみると、行きでは、富雄庄田線利用者・非利用者ともに、朝 7～9 時台がピークとなっている。
- 帰りでは、富雄庄田線利用者は昼 12 時台と夕方 17・18 時台がピークだが、非利用者は 17～19 時台がピークとなっている。また、学研北生駒駅→傍示便の終発は 18 時台、学研北生駒駅→庄田便の終発は 21 時台だが、19 時以降あるいは 22 時以降においても学研北生駒駅から帰宅する方が一定いることがわかる。

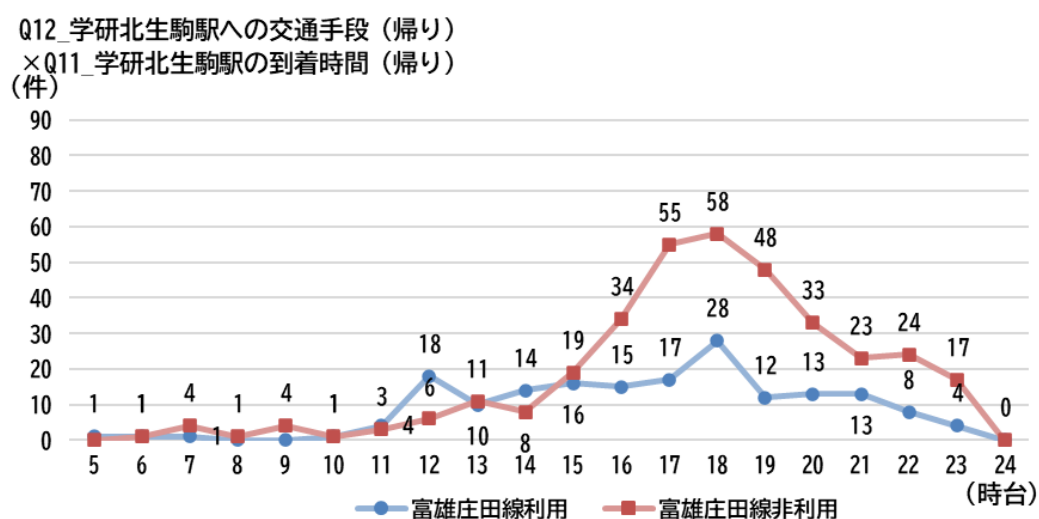
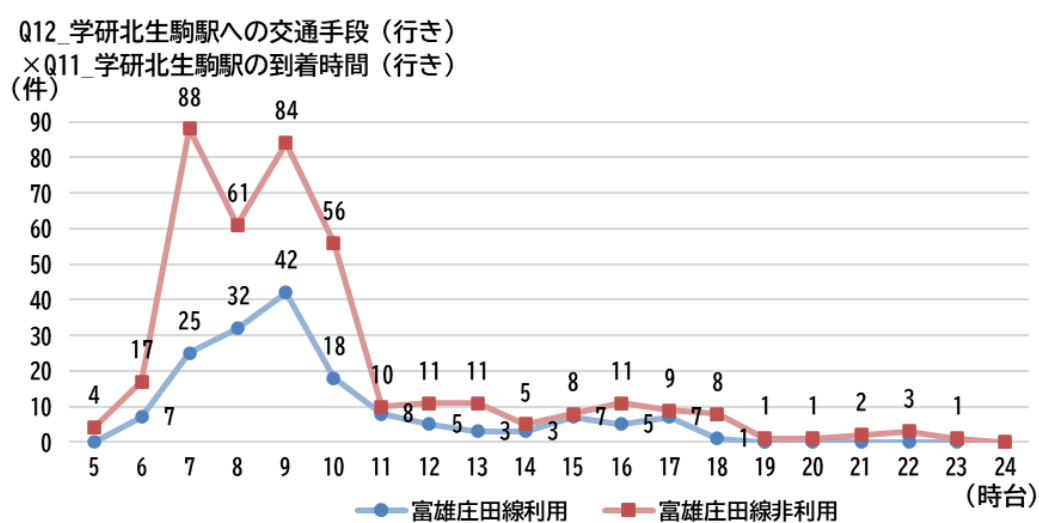


図 2-3 学研北生駒駅の到着時間（学研北生駒駅への交通手段別）
（上：行き、下：帰り）

※学研北生駒駅の到着時間、学研北生駒駅への交通手段は複数回答可

- 鉄道を利用するために学研北生駒駅へ富雄庄田線を利用して移動する方に着目すると、行きでは、朝7・8時台は64歳以下が多くを占め、朝9時以降は65歳以上、特に75歳以上が多くを占める。
- 帰りでは、17時台以降は64歳以下が多くを占め、12～15時台は75歳以上が多くを占める。

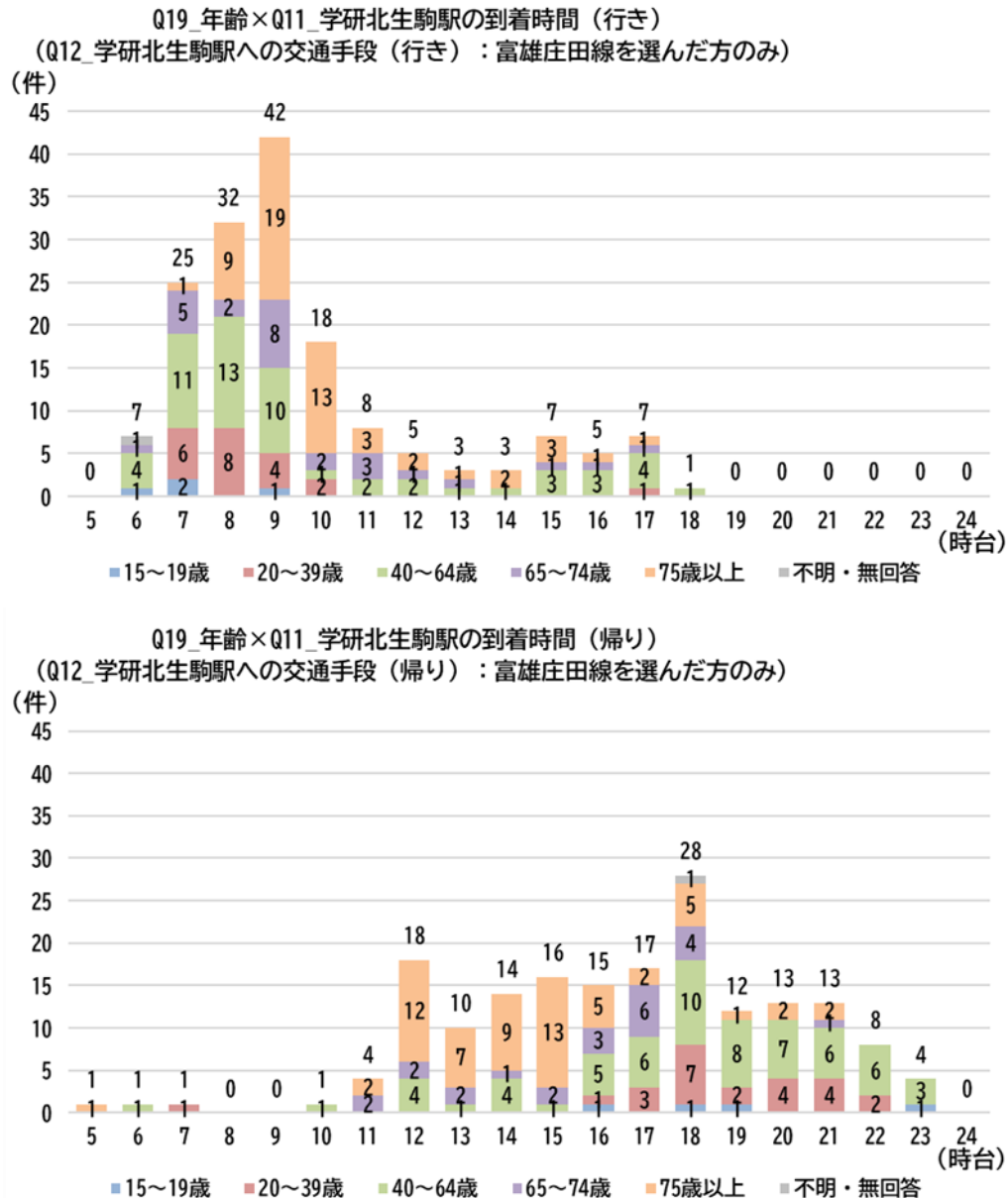


図 2-4 年齢別の学研北生駒駅の到着時間

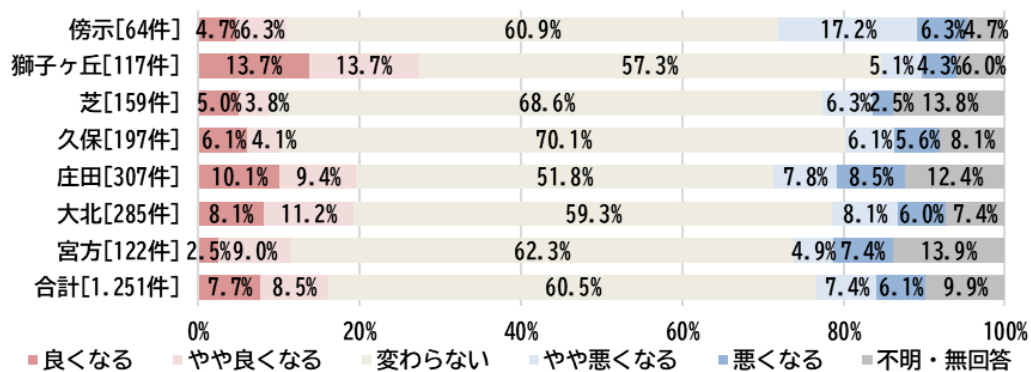
(学研北生駒駅への交通手段：富雄庄田線を利用する方のみ) (上：行き、下：帰り)

※学研北生駒駅の到着時間、学研北生駒駅への交通手段は複数回答可

2.3. 富雄庄田線の路線再編による影響

- 富雄庄田線の路線再編案について、自身の生活への影響は、「良くなる」・「やや良くなる」が16%、「変わらない」が61%、「やや悪くなる」・「悪くなる」が13%。獅子ヶ丘では、「良くなる」・「やや良くなる」が27%、「やや悪くなる」・「悪くなる」が9%と生活に良い影響が出ると考える人が多く、傍示では、「良くなる」・「やや良くなる」が11%、「やや悪くなる」・「悪くなる」が23%と悪い影響が出ると考える人が多い。その他の地域については「良くなる」「やや良くなる」が「やや悪くなる」・「悪くなる」と同程度か少し上回っている。
- 回答者の富雄庄田線の利用頻度に着目して分析すると、「良くなる」・「やや良くなる」が「やや悪くなる」・「悪くなる」が上回る傾向は変わらないものの、「変わらない」と答える人の人数がヘビーユーザーほど少なくなっている。

Q17_居住地×Q15_路線再編による自分の生活



富雄庄田線の利用頻度×Q15_路線再編による自分の生活

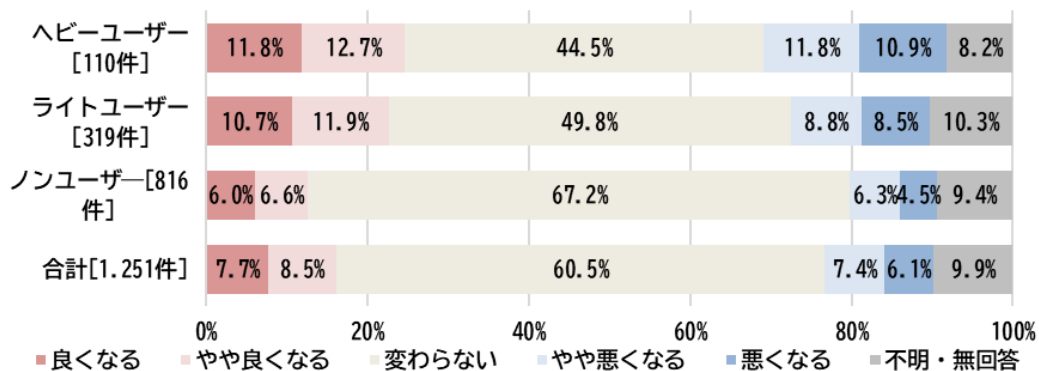
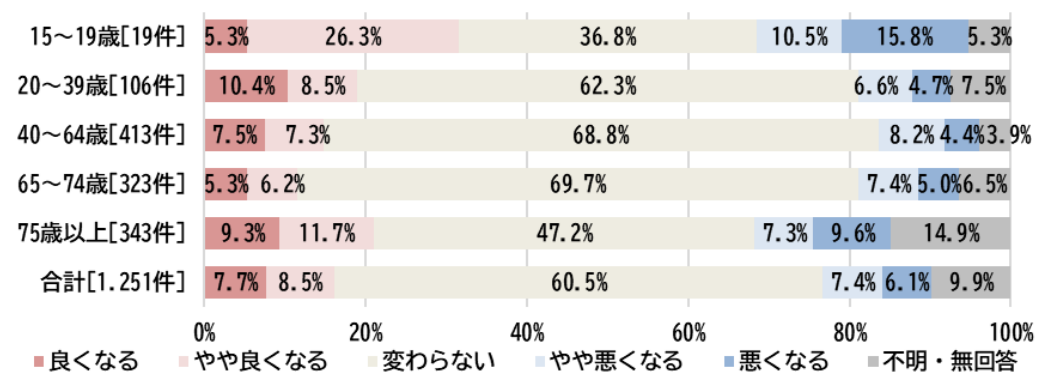


図 2-5 富雄庄田線の路線再編による自分の生活への影響（自治会別・利用頻度別）

- 回答者の年齢層に着目して分析すると、65～74歳以外では「良くなる」・「やや良くなる」が「やや悪くなる」・「悪くなる」を上回る傾向は変わらない。また、15～19歳と75歳以上は「変わらない」が低くなっている。
- 富雄庄田線利用の最終目的地に着目して分析すると、その他生駒市内・富雄駅周辺・その他（京都市方面など）では「良くなる」・「やや良くなる」より「やや悪くなる」・「悪くなる」が上回り、悪い影響が出ると考える人が多い。また、最も人数の多い学研北生駒駅周辺では、「良くなる」・「やや良くなる」が24%、「やや悪くなる」・「悪くなる」が17%と生活に良い影響が出ると考える人が多い。

Q19_年齢×Q15_路線再編による自分の生活



Q6_富雄庄田線利用の最終目的地×Q15_路線再編による自分の生活

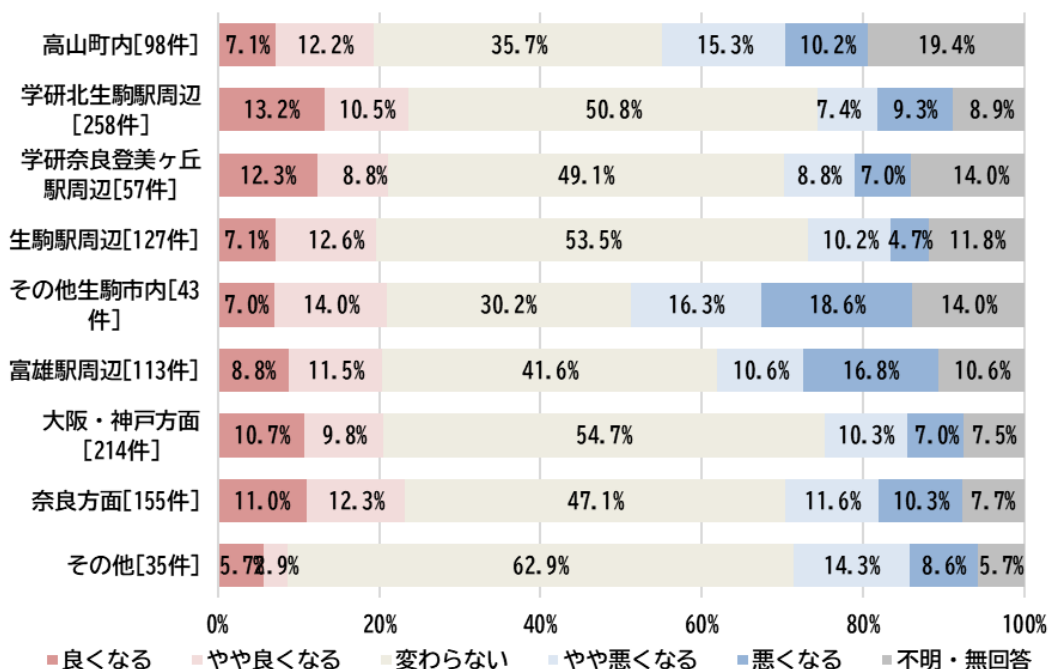
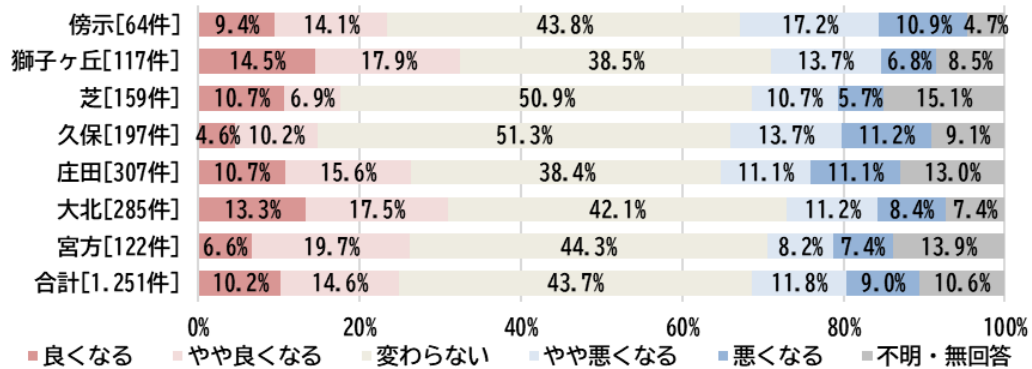


図 2-6 富雄庄田線の路線再編による自分の生活への影響（年齢別・最終目的地別）
 ※富雄庄田線利用の最終目的地は複数回答可

- 富雄庄田線の路線再編案について、住んでいる地域への影響は、「良くなる」・「やや良くなる」が25%、「変わらない」が44%、「やや悪くなる」・「悪くなる」が21%。地域別では獅子ヶ丘・大北・宮方で地域へ良い影響があると考える人が多く、傍示・久保では悪い影響があると考える人が多い。
- 回答者の富雄庄田線の利用頻度に着目して分析すると、ヘビーユーザーでは自分の生活や住んでいる地域への影響が「良くなる」・「やや良くなる」と評価する人が多い。

Q17_居住地×Q16_路線再編によるお住まいの地域



富雄庄田線の利用頻度×Q16_路線再編によるお住まいの地域

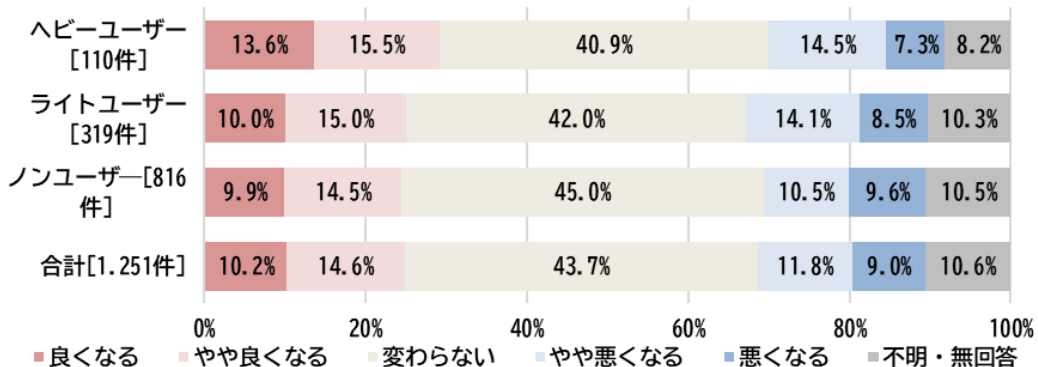
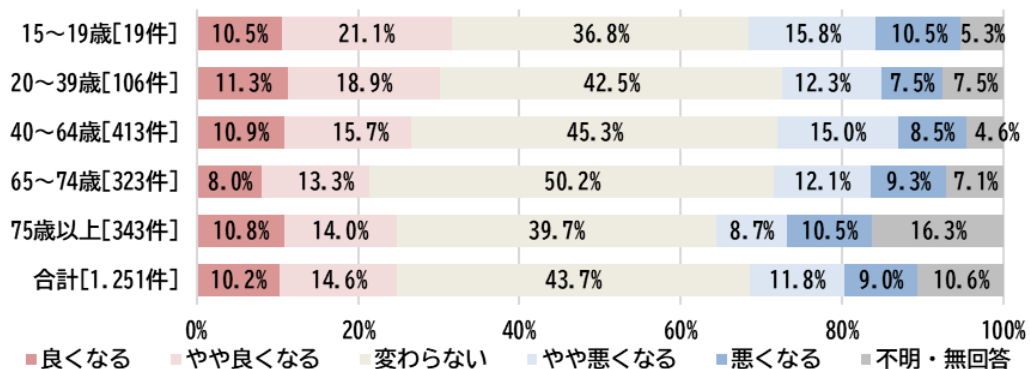


図 2-7 富雄庄田線の路線再編による住んでいる地域への影響（自治会別・利用頻度別）

- 回答者の年齢層に着目して分析すると、15～19歳・20～39歳では自分の生活や住んでいる地域への影響が「良くなる」・「やや良くなる」と評価する人が多い。
- 富雄庄田線利用の最終目的地に着目して分析すると、学研北生駒駅周辺・学研奈良登美ヶ丘駅周辺では自分の生活や住んでいる地域への影響が「良くなる」・「やや良くなる」と評価する人が多い。

Q19_年齢×Q16_路線再編によるお住まいの地域



Q6_富雄庄田線利用の最終目的地×Q16_路線再編によるお住まいの地域

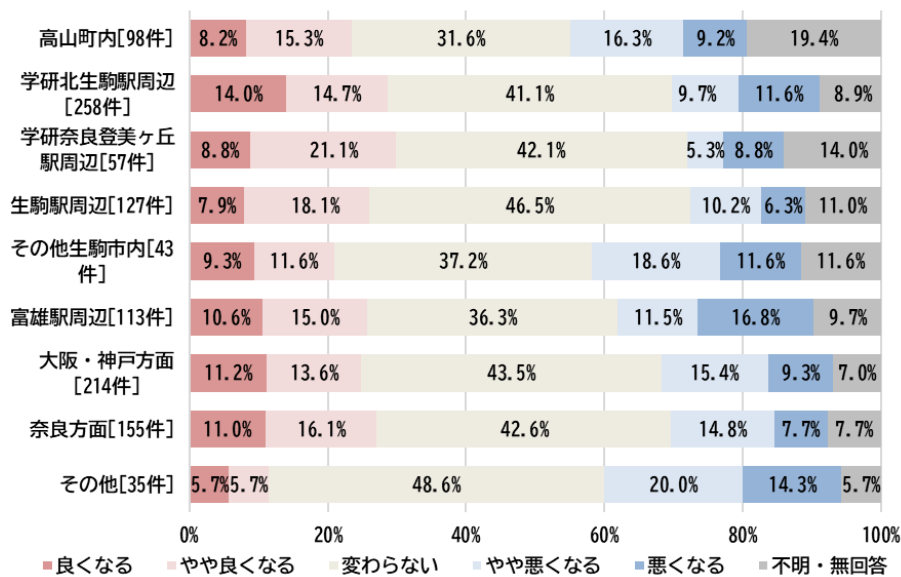


図 2-8 富雄庄田線の路線再編による住んでいる地域への影響（年齢別・最終目的地別）

※富雄庄田線利用の最終目的地は複数回答可

2.4. 自由意見（富雄庄田線の利便性向上に関する意見）

■ 回収数 1,251 件のうち、自由意見の回答は 320 件。

■ 主な意見は以下の通り。

- ・「バスの運行様式の変更」に関する提案：74 件
 - そのうち「小型バスで運行して経費削減する」といった提案：41 件
 - そのうち「デマンド型バスとして運行する」といった提案：15 件
 - そのうち「路線バスを廃止してたけまる号に代替する」といった提案：16 件
- ・「経路の見直し・変更」に関する提案：52 件
 - そのうち「獅子ヶ丘地区内あるいは生駒北スポーツセンターバス停までの平日運行」といった提案：25 件
- ・「バスの増便・減便」に関する提案の自由意見：62 件
 - そのうち「学研北生駒駅→傍示方面の帰宅時間帯の増便」といった提案：11 件
- ・「バスの運行時刻の変更」に関する提案の自由意見：36 件
 - そのうち「学研北生駒駅→傍示方面の終発時間の延長」といった提案：21 件
 - そのうち「学研北生駒駅での鉄道とバスの乗り継ぎをよくする」といった提案：11 件
 - そのうち「学研北生駒駅発 15 時台、19 時台→傍示方面の便運行（毎時運行）」といった提案：8 件
- ・「運賃の見直し」に関する提案の自由意見：58 件
 - そのうち「運賃を安くして利用者を増やす」といった提案：43 件
 - そのうち「バスの往復割引等を適用する」といった提案：7 件
 - そのうち「学研北生駒駅でのバス乗継割引を適用する」といった提案：5 件
- ・提案ではないが「富雄庄田線を存続してほしい」といった自由意見：40 件

■ 具体的な意見は以下の通り。

- ・バスを小型化して経費を減らす。乗合タクシーをつくれないか。（庄田・60 歳代・男性・ライトユーザー）
- ・高齢なので免許返納したいが、最寄りの傍示（南）バス停まで勾配・距離があり、また、膝が悪く歩けない。現在、土・日・休日に獅子ヶ丘の中までバスが来ているが、平日も運行していただければ、免許返納してバス利用に切り替える方向に考えている。（獅子ヶ丘・80 歳以上・女性・ライトユーザー）
- ・学研北生駒駅から傍示行きの 18～20 時までの時間帯を増やしてほしい。（大北・50 歳代・男性・ライトユーザー）
- ・学研北生駒駅からの最終バスの時間が早いため、朝の時間は問題なくても自家用車を使用してしまう。本数は少なくとも、もう少し遅い時間にバスがあれば行き帰りとも

バスにできる。(庄田・40 歳代・男性・ライトユーザー)

- ・傍示から学研北生駒駅の区間を利用している。今は本数が少なすぎて乗り継ぎも悪く、利用したくてもできない人もいると思うので、本数が増えれば通勤や通学で利用する人も増えると思う。学研北生駒駅のターミナルが送迎の車で混雑し、バスが遅延してしまうことも少し緩和されると思う。(庄田・30 歳代・女性・ヘビーユーザー)