

# 公共交通の利用促進に向けた 実施事業に関するアンケート調査結果

## 目次

0. アンケートの概要	1
1. 個人属性	2
2. 公共交通の利用状況	7
3. 事業の必要性	17

令和4年11月

## 目的

公共交通の利用促進に向けて実施を予定する事業の必要性等を把握し、交通利便性の維持向上を検討する際の基礎資料とする

## 実施期間

2022年9月1日（木）発送～9月16日（金）

## 実施方法

倉敷市在住の16歳以上の方の中から3,000名を無作為抽出し、郵送配布・郵送／WEB回収

## 回収状況

回収数 郵送 1,046票 WEB 129票 合計 1,175票（回収率 39.2%）

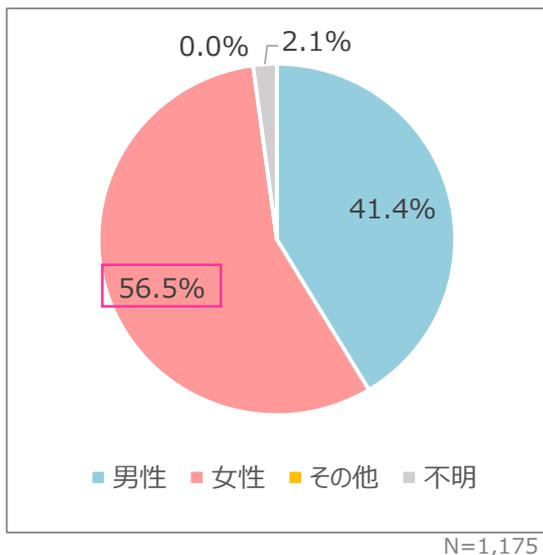
## 設問内容

属性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性別、年齢、世帯構成、職業、居住地（郵便番号）、最寄り駅・バス停までの所要時間、運転免許の有無、自宅にある乗り物</li> </ul>
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・過去3カ月における鉄道、タクシー、路線バスの利用状況</li> <li>・コミタクの認知・利用状況</li> <li>・よく利用するバス路線（系統名、路線名、乗り降りするバス停） ※バス利用者のみ</li> <li>・バスによる移動の満足度 ※バス利用者のみ</li> <li>・今後の継続的な利用意向 ※バス利用者のみ</li> <li>・路線バス未利用の状況（利用していない／できない／したくない） ※バス未利用者のみ</li> </ul>
事業の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を維持・充実させることの必要性</li> <li>・実施予定施策ごとの必要性と重要度</li> <li>・具体の事業ごとの必要性</li> <li>・事業が実施された際の行動変化の可能性</li> </ul>

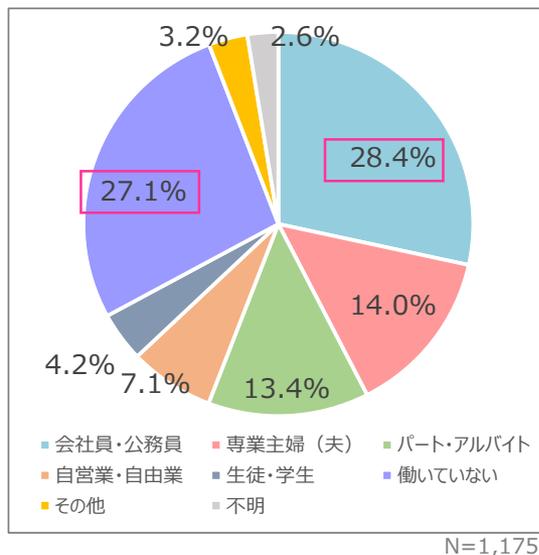
# 1. 個人属性

- 女性からの回答が半数を超え、職業は会社員・公務員が最も多く、次いで、無職となっている。
- 65歳以上の高齢者からの回答が約4割であり、高齢者以外では40～50代の回答が多い。

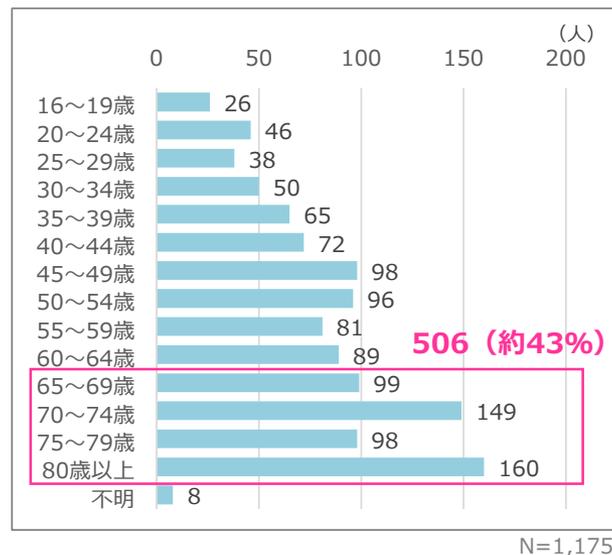
## 性別



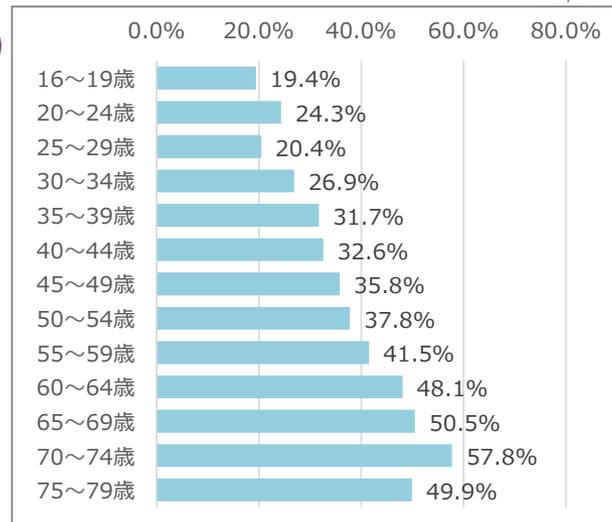
## 職業



## 年齢



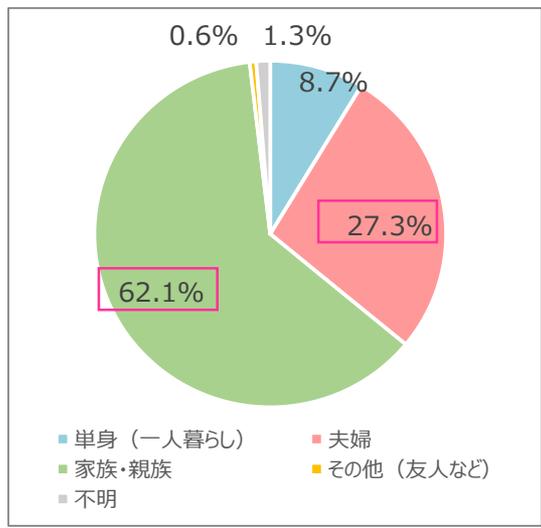
## (参考) 年齢別回答率



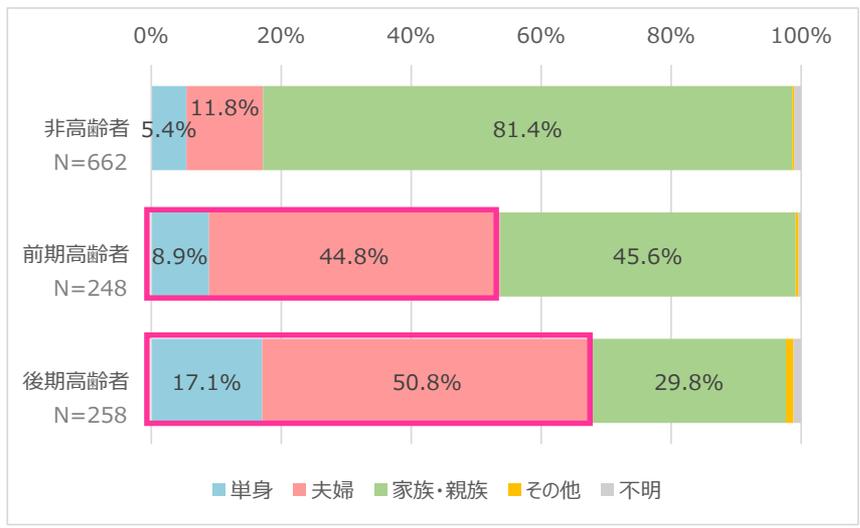
# 1. 個人属性

- 世帯構成は約6割が家族・親族、次いで夫婦が3割弱となっている。
- 年齢階層別にみると、非高齢者は家族・親族が8割以上であるのに対し、高齢者は5～7割程度が単身または夫婦の世帯となっている。

## 世帯構成



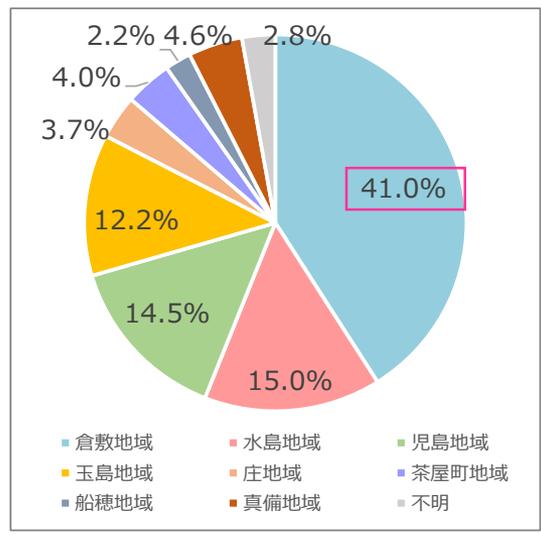
N=1,175



# 1. 個人属性

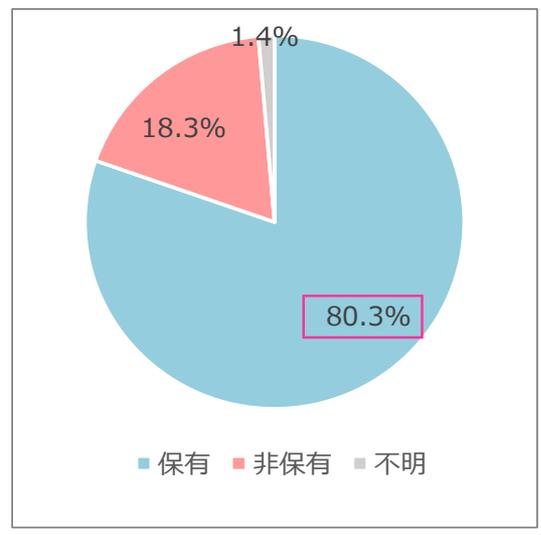
- 倉敷地域の居住者が約4割であり、次いで、水島地域、児島地域、玉島地域からの回答が概ね同程度となっている。
- 運転免許の保有者は約8割であり、後期高齢者になるにつれて保有割合が減少しているが、後期高齢者においても約半数が運転免許を保有している。

## 居住エリア

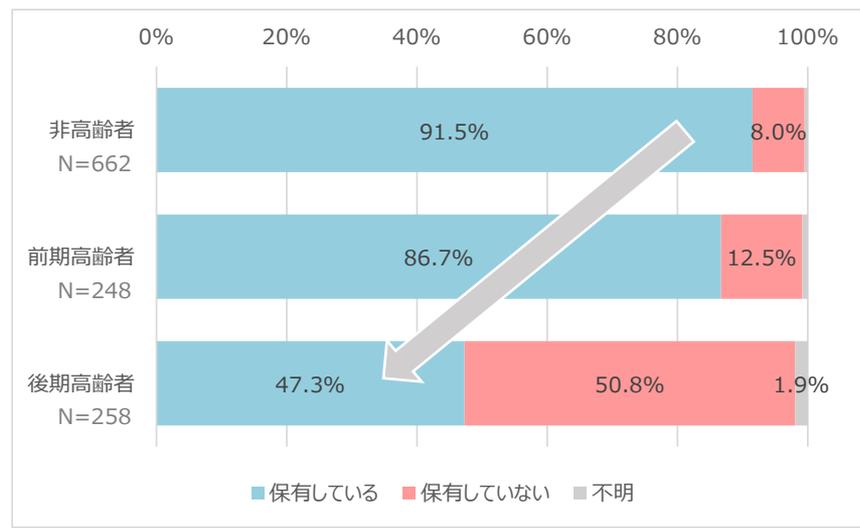


N=1,175

## 免許の有無



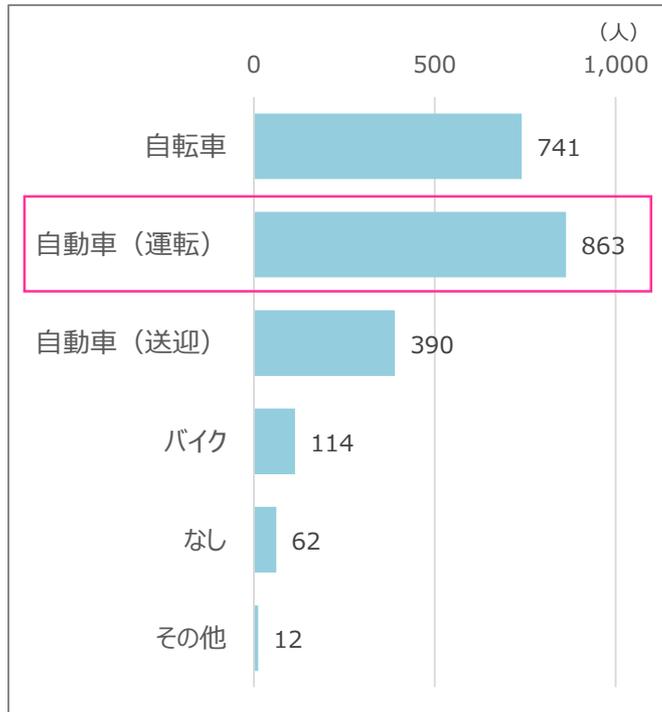
N=1,175



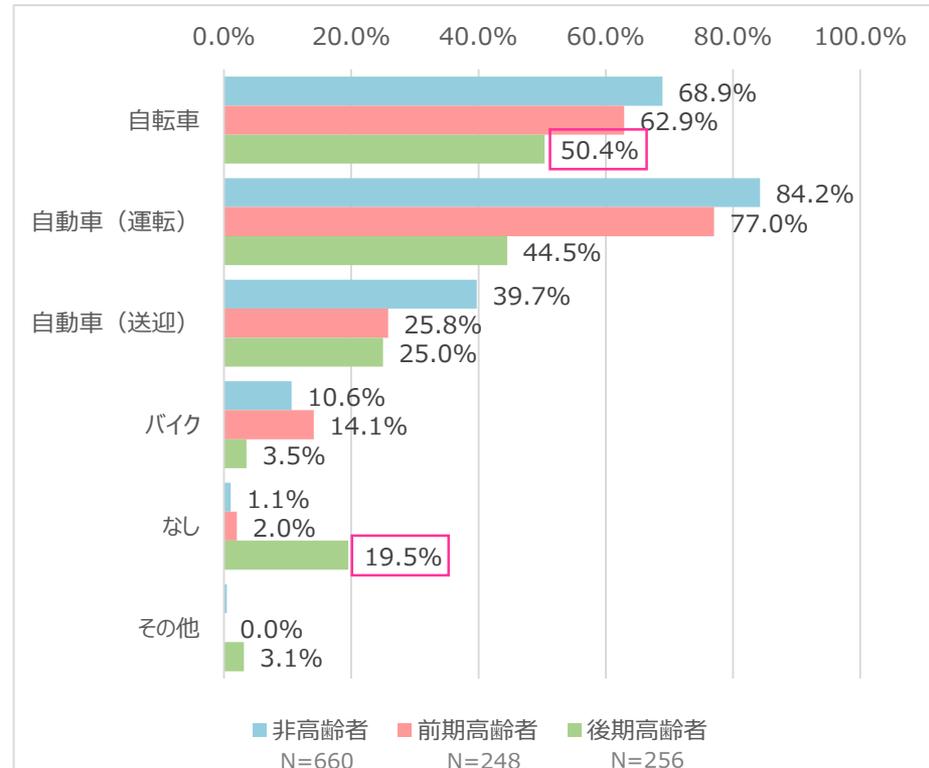
# 1. 個人属性

- 自宅にある乗り物は、非高齢者、前期高齢者は自動車（運転）の割合が最も多いが、後期高齢者は自転車の割合が最も高く自動車（運転）の割合を上回る。
- また、後期高齢者は、徒歩以外の手段をもたない「なし」の割合も2割程度となっている。

## 自宅にある乗り物



N=2,182

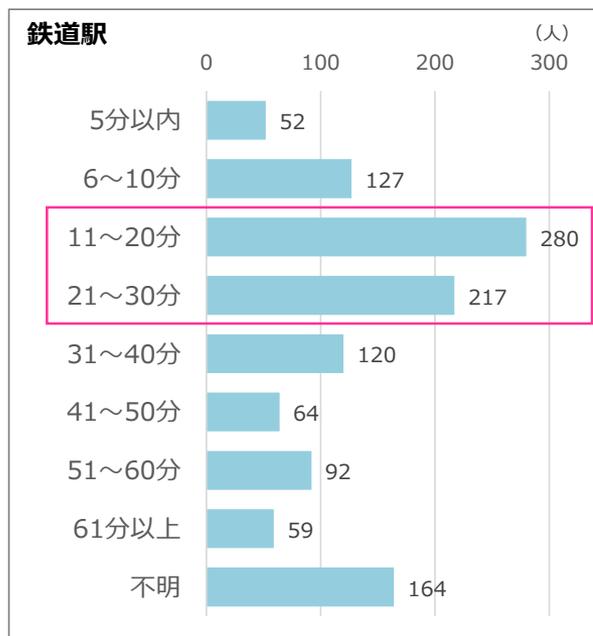


■ 非高齢者 N=660 ■ 前期高齢者 N=248 ■ 後期高齢者 N=256

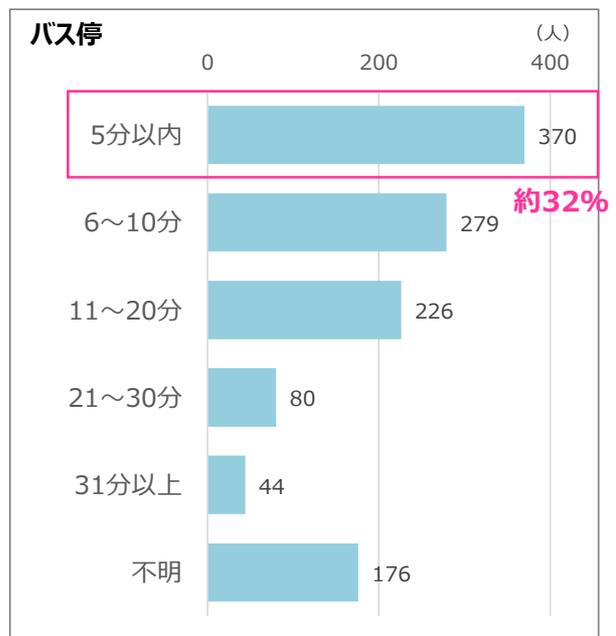
# 1. 個人属性

- 自宅から最寄の鉄道駅までの所要時間は、11～30分が最多となっている。
- 自宅から最寄のバス停までの所要時間は、5分以内が最も多く全体の3分の1程度を占める。

## 自宅からの徒歩での所要時間



N=1,175

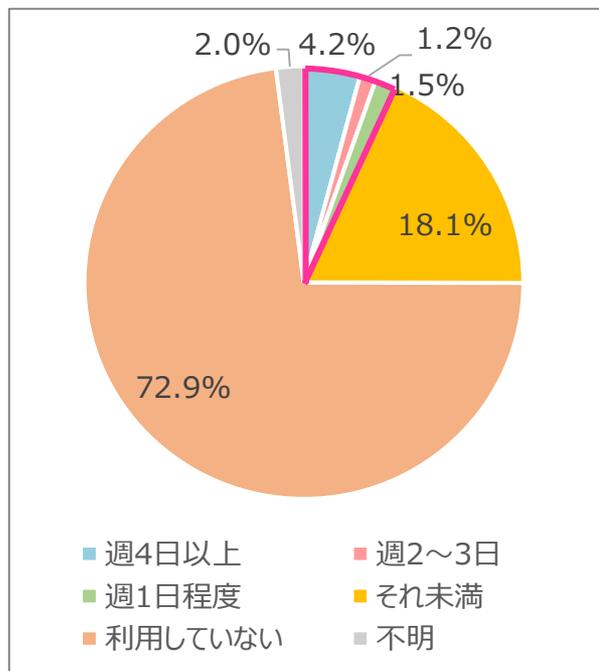


N=1,175

## 2. 公共交通の利用状況 ①鉄道

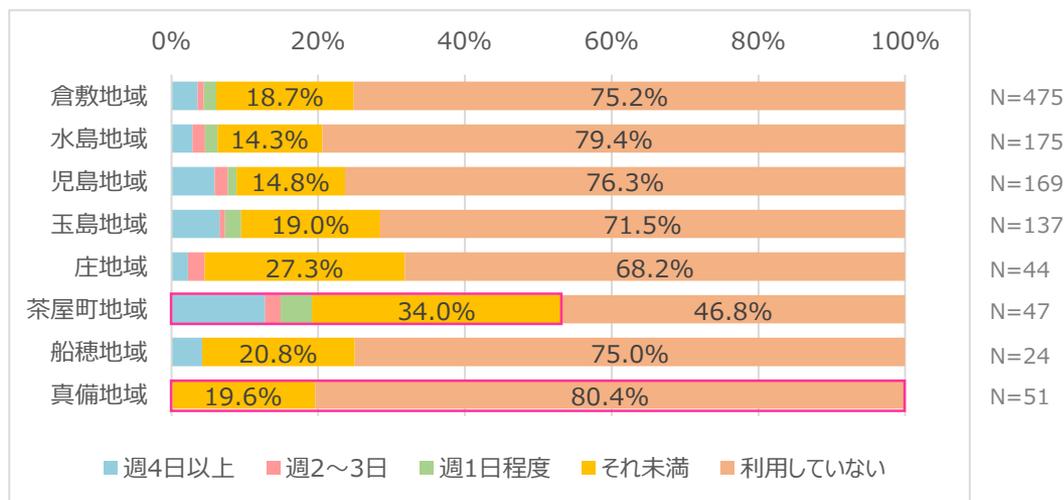
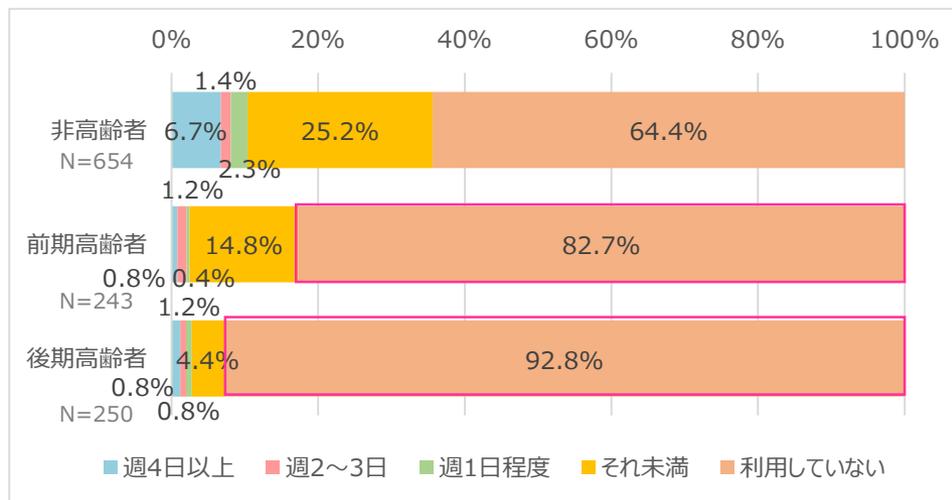
- 鉄道を「週1日程度」以上利用している方は1割未満にとどまっており、高齢者では8割以上が過去3カ月の利用がない。
- 地域別にみると、茶屋町地域は他の地域と比べて利用が多く見られ、「週1日程度」以上の利用が約2割となっている。
- 一方、真備地域では「週1日程度」以上の利用はゼロとなっている。

### 鉄道利用状況



N=1,175

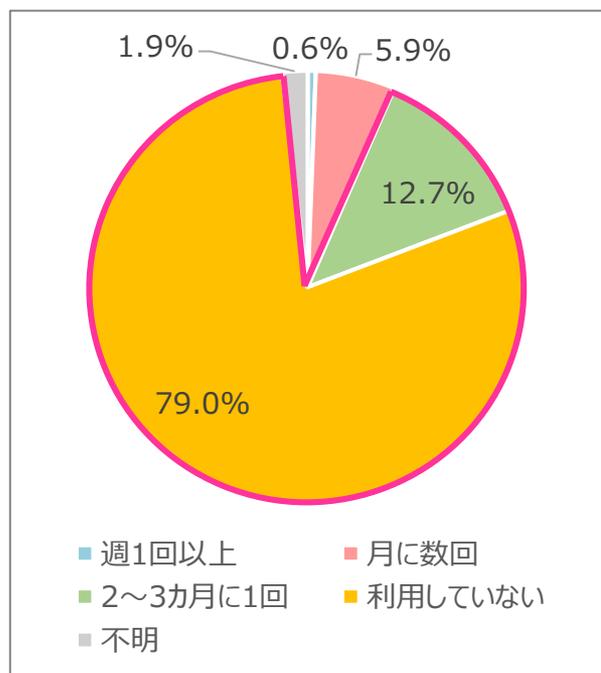
利用状況	割合	回答者数
週4日以上	4.2%	49
週2~3日	1.2%	14
週1日程度	1.5%	18
それ未満	18.1%	213
利用していない	72.9%	857
不明	2.0%	24
合計	100.0%	1,175



## 2. 公共交通の利用状況 ②タクシー

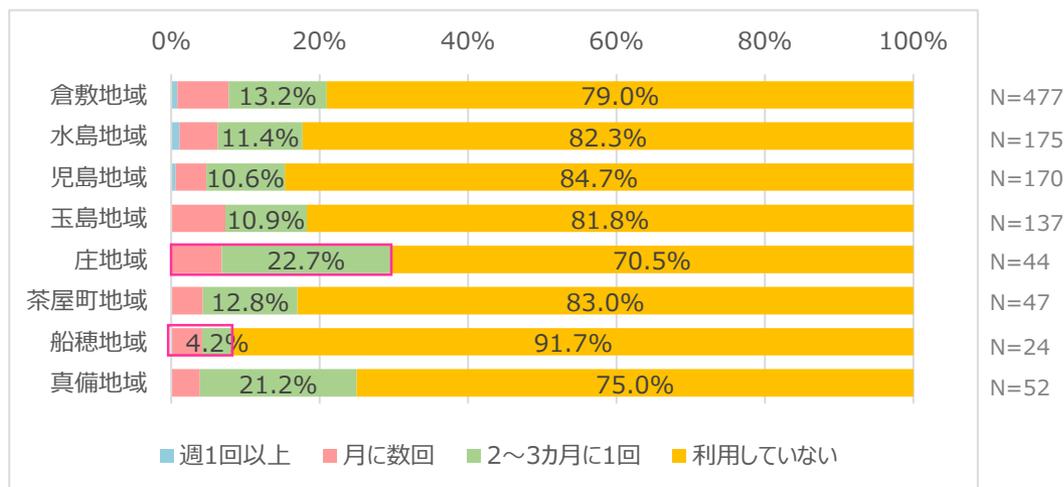
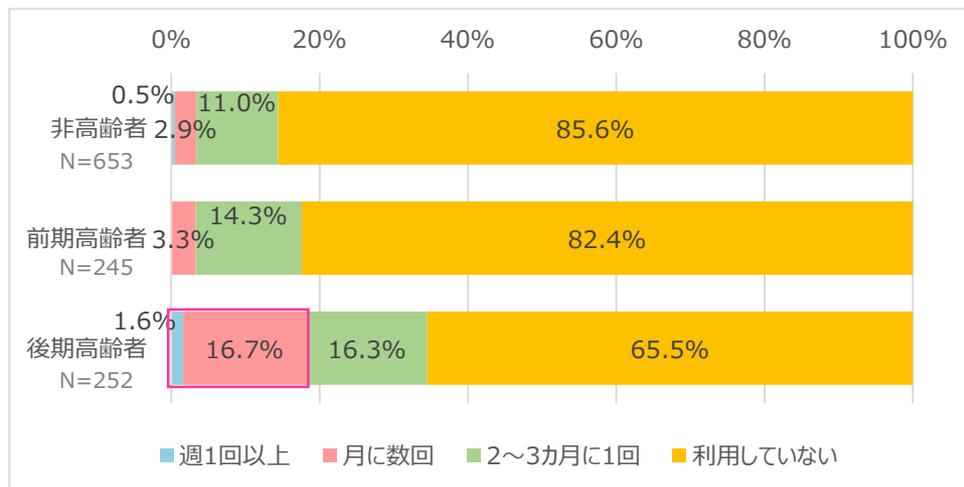
- タクシーの利用頻度は2～3カ月に1回以下の割合が多いが、少数ながら月に数回、週1回以上利用している方もいる。
- 高齢になるにつれ利用頻度は増加しており、後期高齢者では約2割が月に数回以上利用している。
- 地域別では、庄地域における利用頻度がやや多く、船穂地域における利用がやや少ない。

### タクシー利用状況



N=1,175

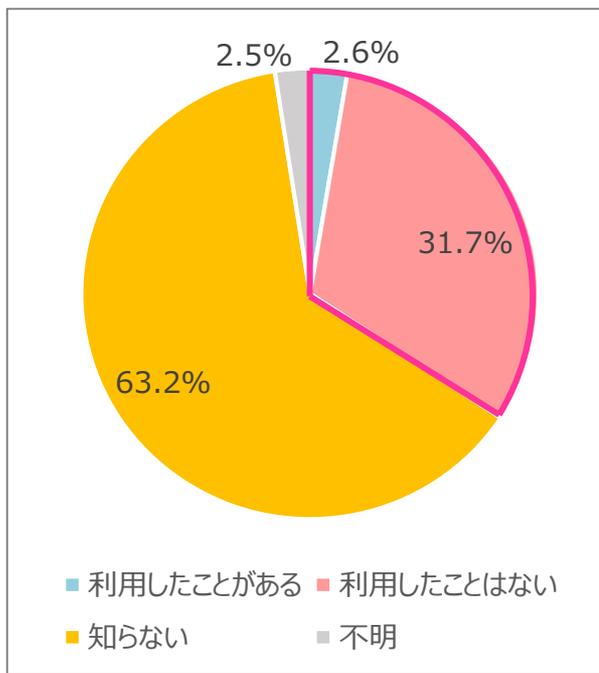
	割合	回答者数
週1回以上	0.6%	7
月に数回	5.9%	69
2～3カ月に1回	12.7%	149
利用していない	79.0%	928
不明	1.9%	22
合計	100.0%	1,175



## 2. 公共交通の利用状況 ③コミュニティタクシー

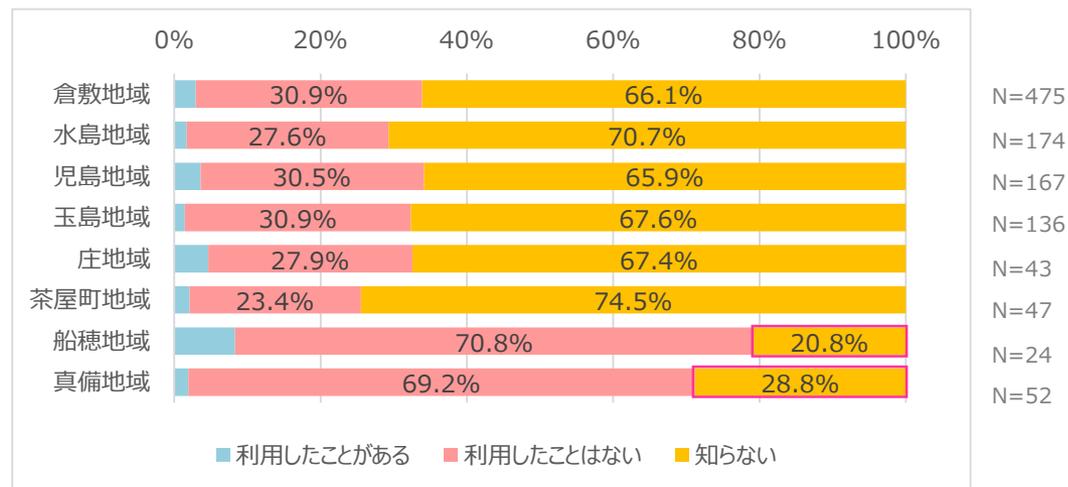
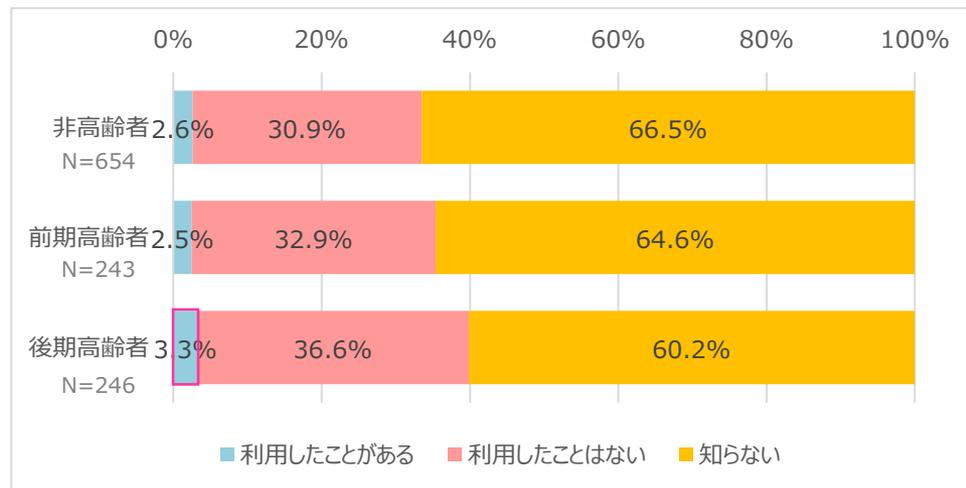
- コミュニティタクシーを「知っている」方は約3割いるものの、実際に利用経験のある方は2%程度となっている。
- 年齢階層別で利用・認知状況に大きな差はないが、後期高齢者の「利用したことがある」の割合が若干高くなっている。
- 地域別では、船穂地域、真備地域では認知度が高くなっており、「知らない」の回答は3割未満となっている。

### コミュニティタクシー利用状況



N=1,175

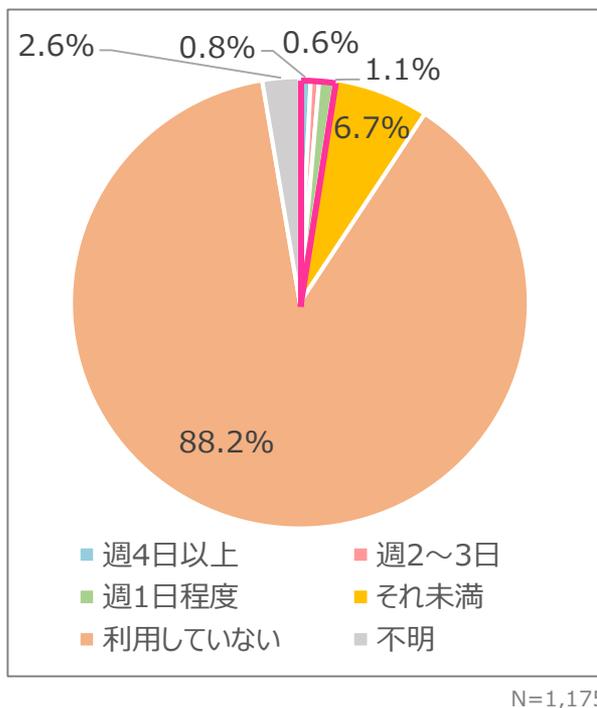
	割合	回答者数
利用したことがある	2.6%	31
利用したことはない	31.7%	372
知らない	63.2%	743
不明	2.5%	29
合計	100.0%	1,175



## 2. 公共交通の利用状況 ④バス

- 約9割が過去3カ月に路線バスの利用がないほか、週1日以上の利用は約3%にとどまっている。
- 年齢階層別で大きな差は見られないが、高齢になるにつれて「利用していない」の割合が高くなっている。
- 地域別でも大きな差はないが、船穂地域、真備地域では、過去3カ月における利用がゼロとなっている。

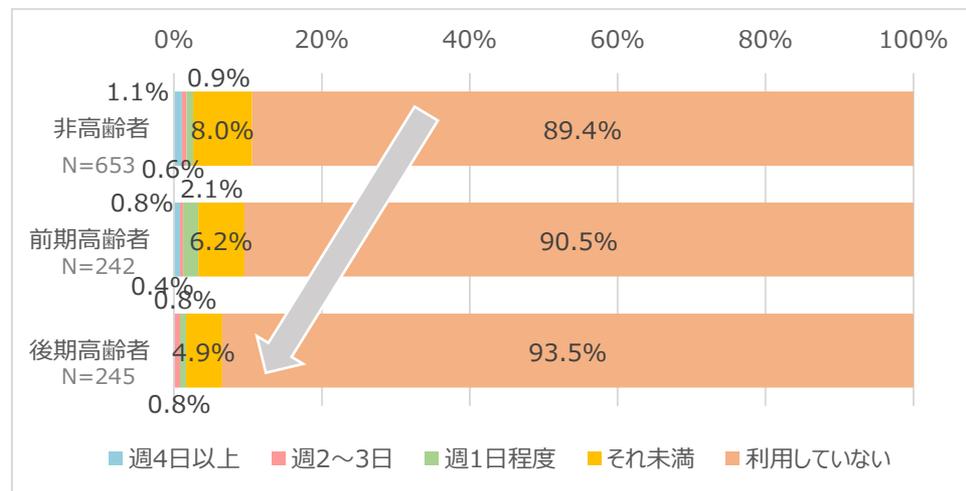
### バス利用状況



	割合	回答者数
バス利用者	2.5%	29
バス未利用者	94.9%	1,115
不明	2.6%	31
合計	100.0%	1,175

バス利用者：過去3カ月に週1日程度以上利用

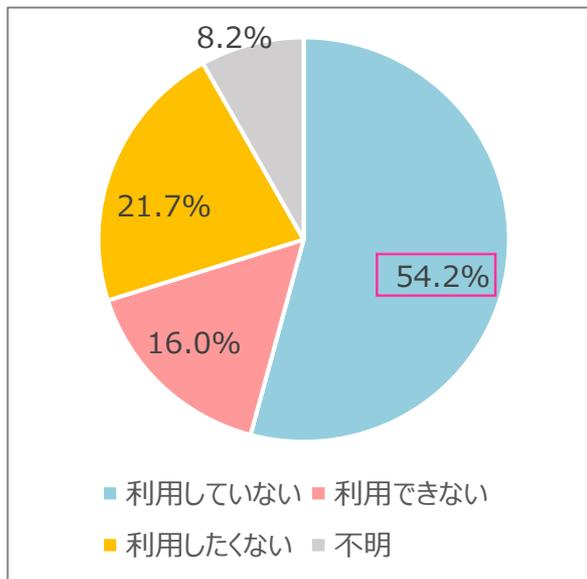
バス未利用者：過去3カ月の利用回数がそれ未満



## 2. 公共交通の利用状況 ④バス（未利用者）

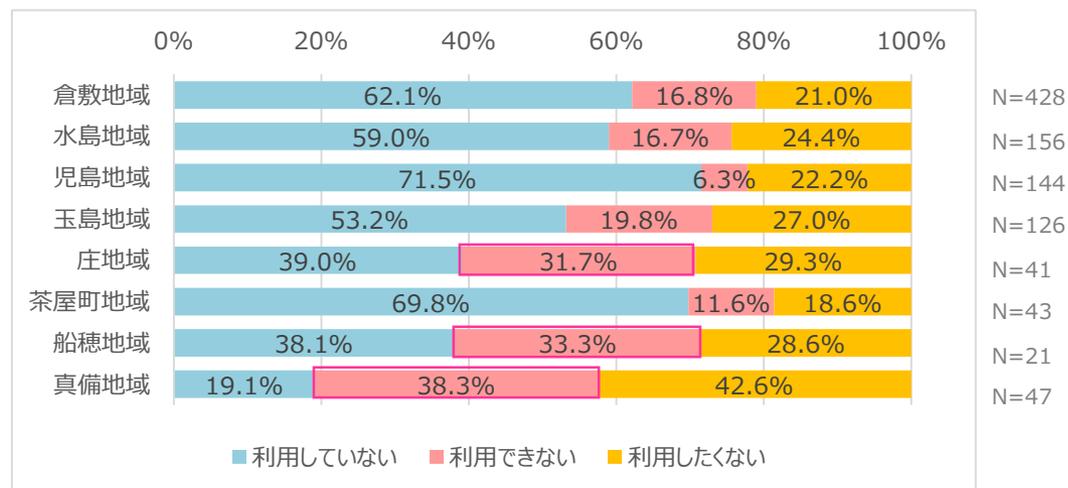
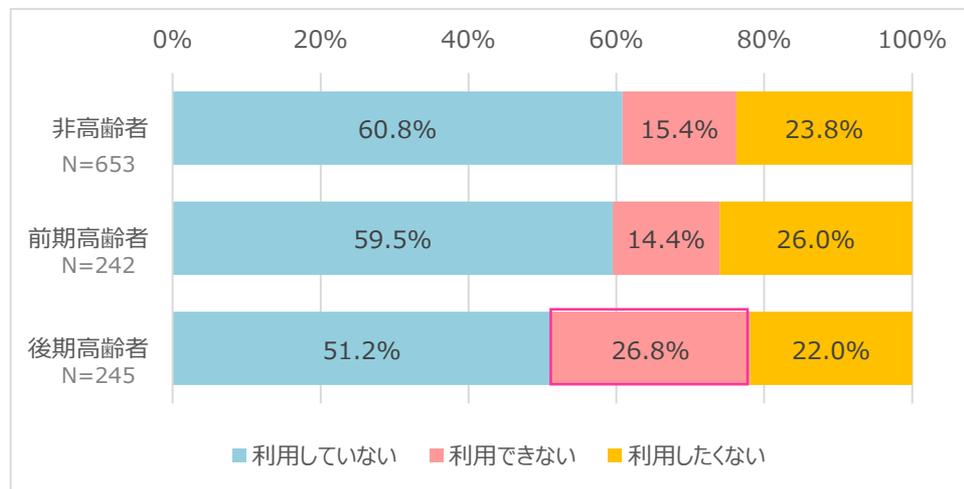
- バス未利用者のうち半数以上はバス停が自宅近辺にあるにもかかわらず利用していない状況。
- 後期高齢者は「バス停が近くになく利用できない」の割合が他の年齢層より高く、約3割となっている。
- また、庄地域、船穂地域、真備地域では「バス停が近くになく利用できない」の割合が高く、3割以上となっている。

### バス未利用の状況



N=1,115

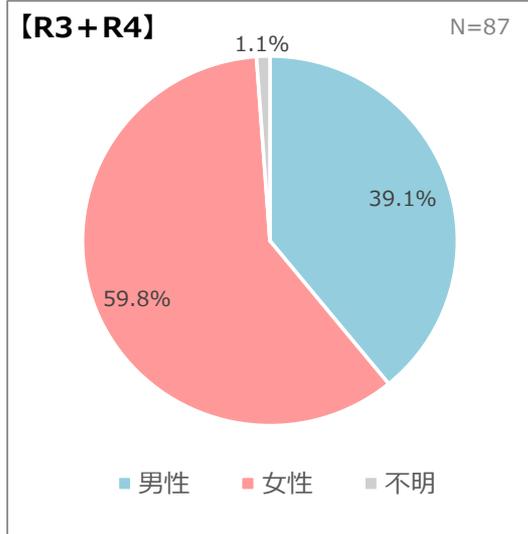
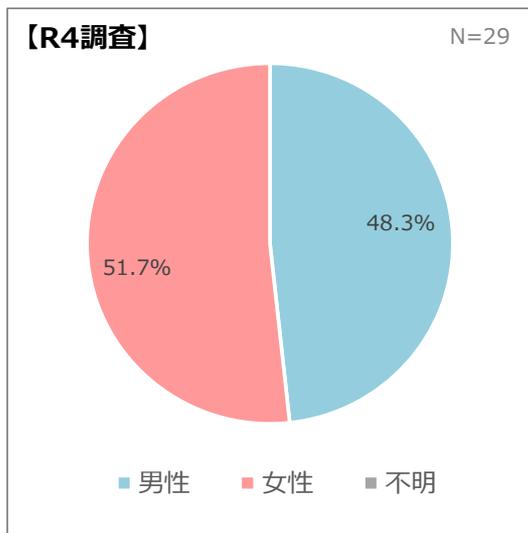
利用していない：自宅の近くにバス停があるが利用していない  
 利用できない：自宅の近くにバス停がないため、利用したくても利用できない  
 利用したくない：自宅の近くにバス停がないが、特に利用したいと思わない



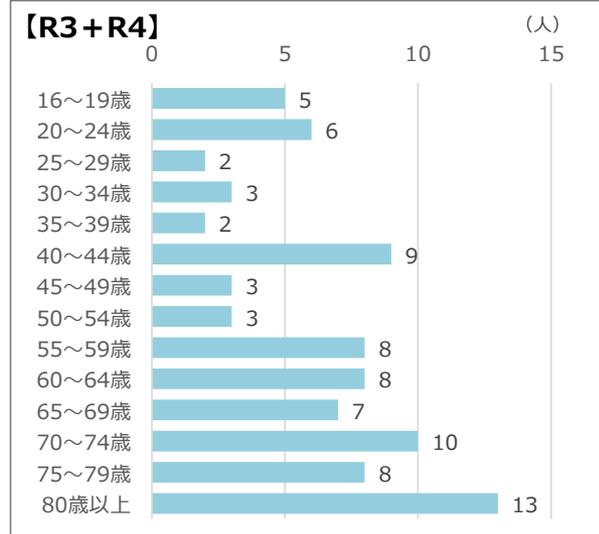
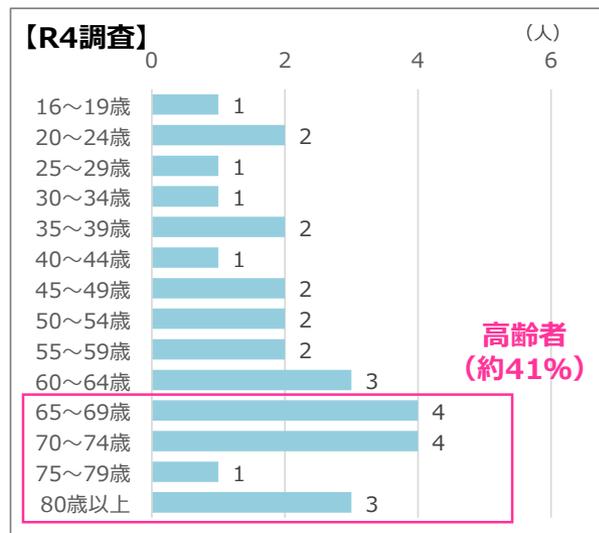
## 2. 公共交通の利用状況 ④バス（利用者）

- バス利用者の性別は、女性が若干多いものの概ね男女半数ずつとなっている。
- 年齢は65歳以上の高齢者の割合が概ね4割程度となっている。
- 居住エリアは、倉敷、児島、水島の順に多く、今回のアンケートでは庄、船穂、真備居住者の利用はゼロとなっている。

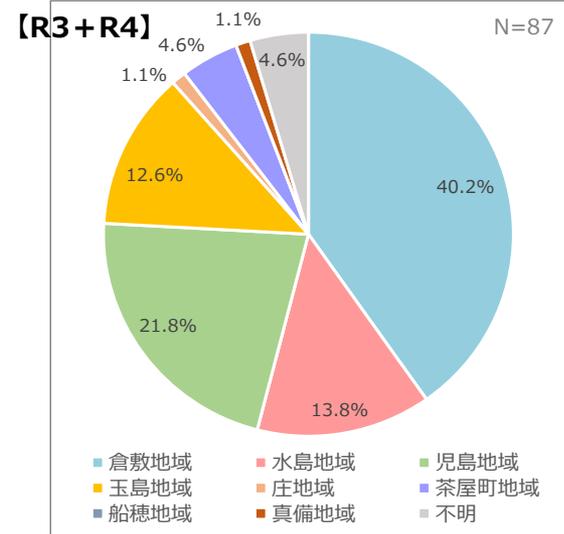
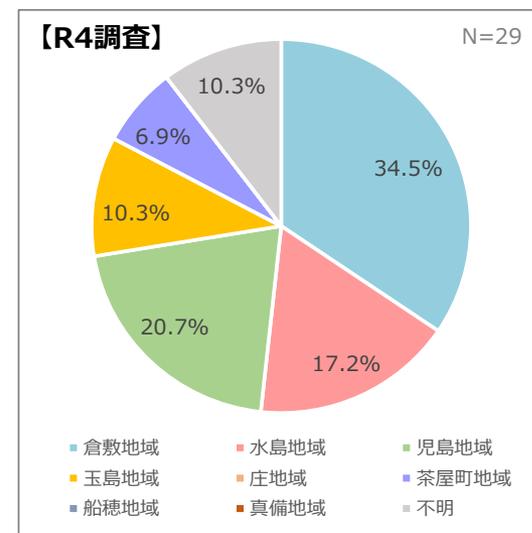
### 性別



### 年齢



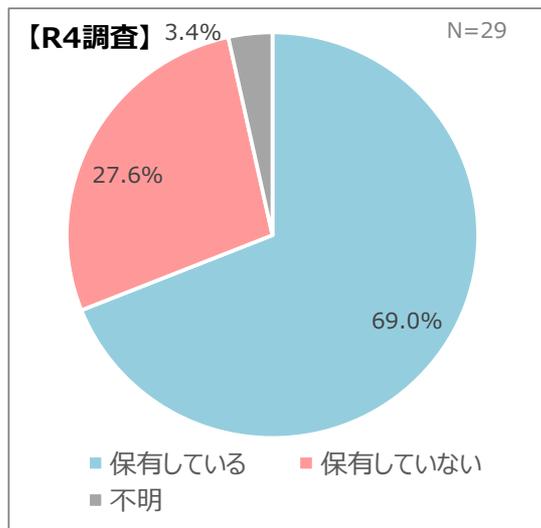
### 居住エリア



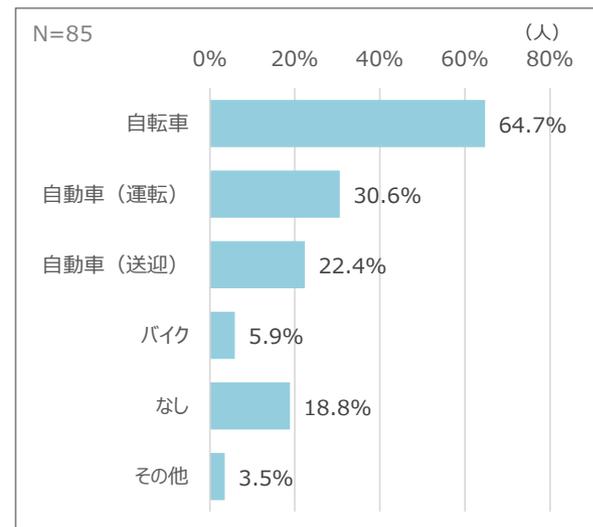
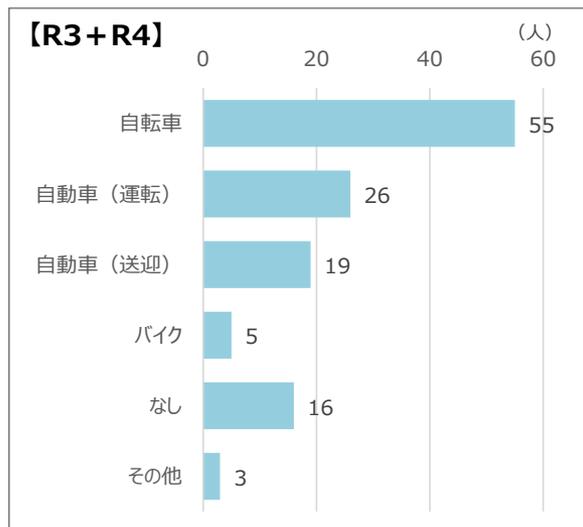
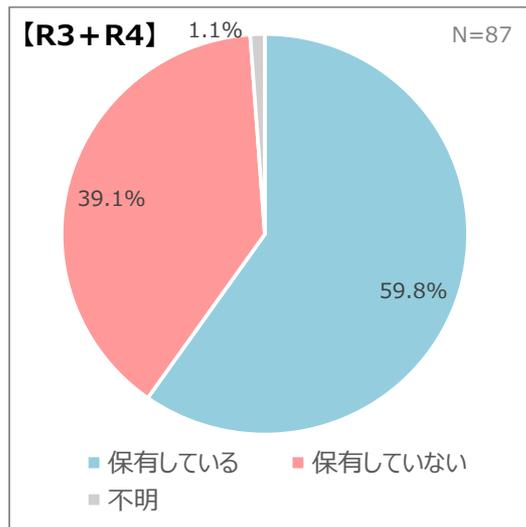
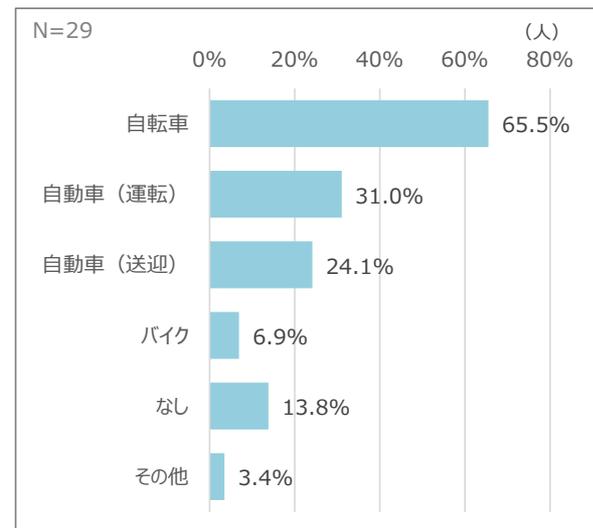
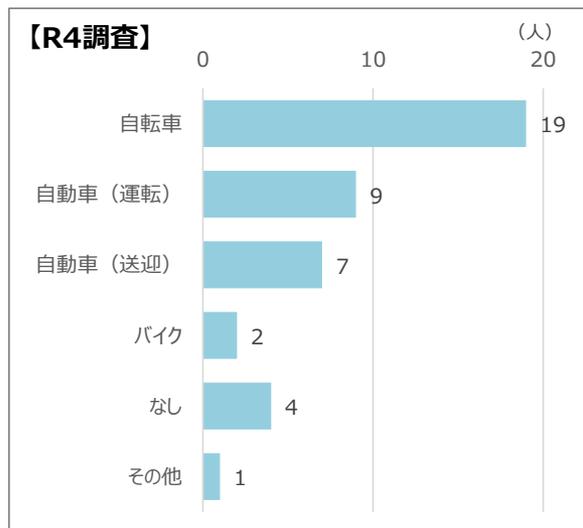
## 2. 公共交通の利用状況 ④バス（利用者）

- 運転免許の保有状況は約7割に上る一方で、自宅にある乗り物は、全体の傾向と異なり「自転車」が「自動車（運転）」を大きく上回っており、路線バスが自動車を利用できない方の移動手段を担っていることが伺える。

### 免許の有無



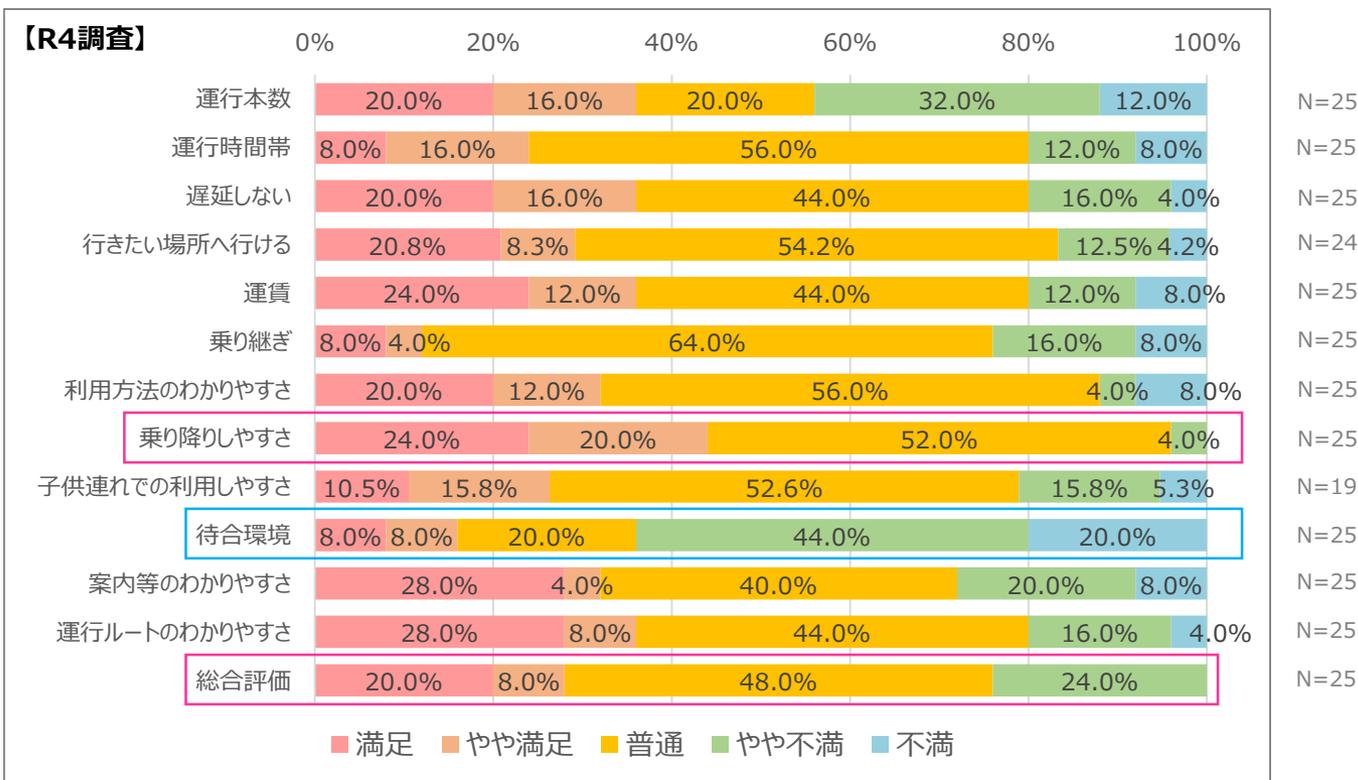
### 自宅にある乗り物



## 2. 公共交通の利用状況 ④バス（利用者）

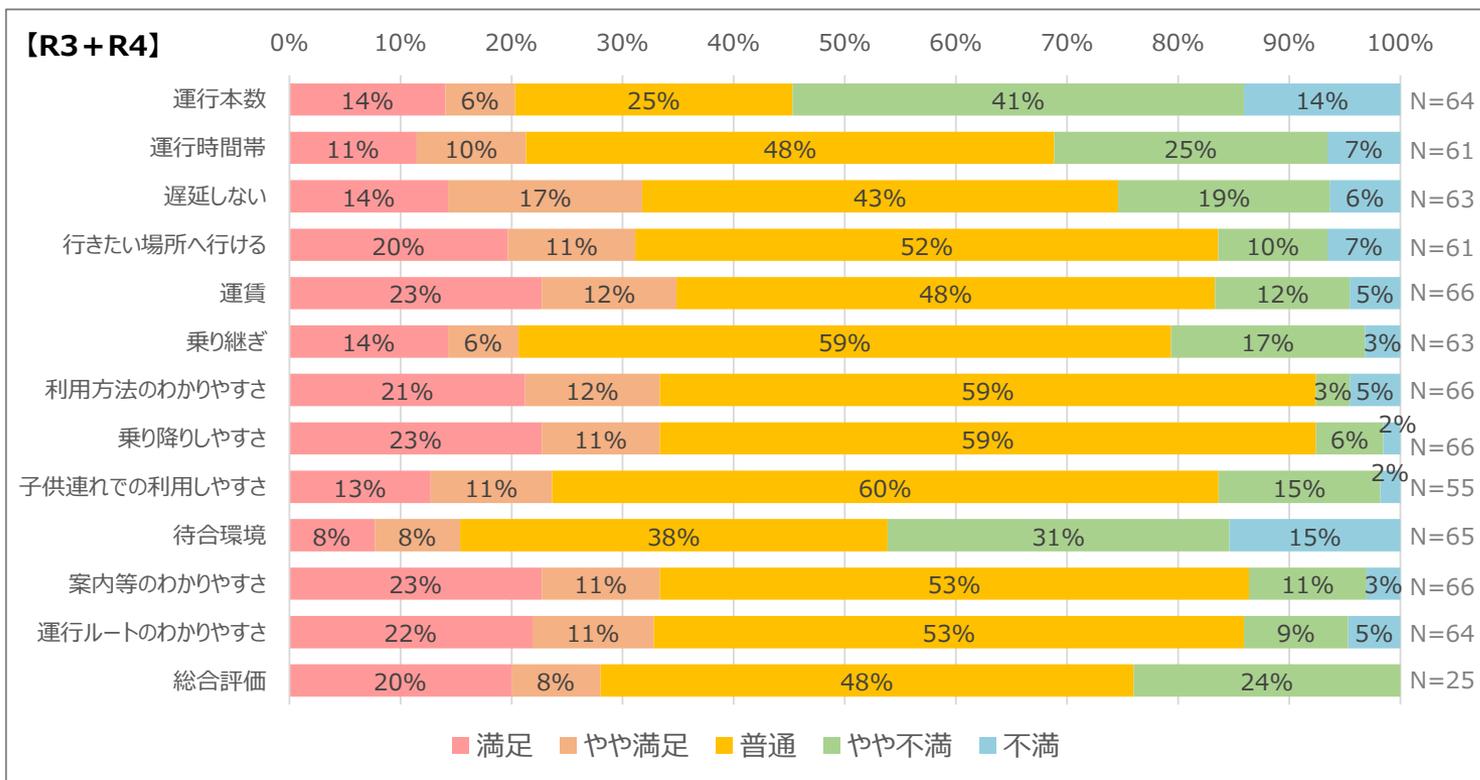
- 「乗り降りしやすさ」に対する満足度が高い（5割弱）一方、「待合環境」に対する不満足度が高く（7割弱）になっている。
- 総合評価としての満足度は3割程度となっており、約半数は「普通」の評価となっている。

### バスによる移動の満足度



※「不明」を除いた集計結果

## バスによる移動の満足度

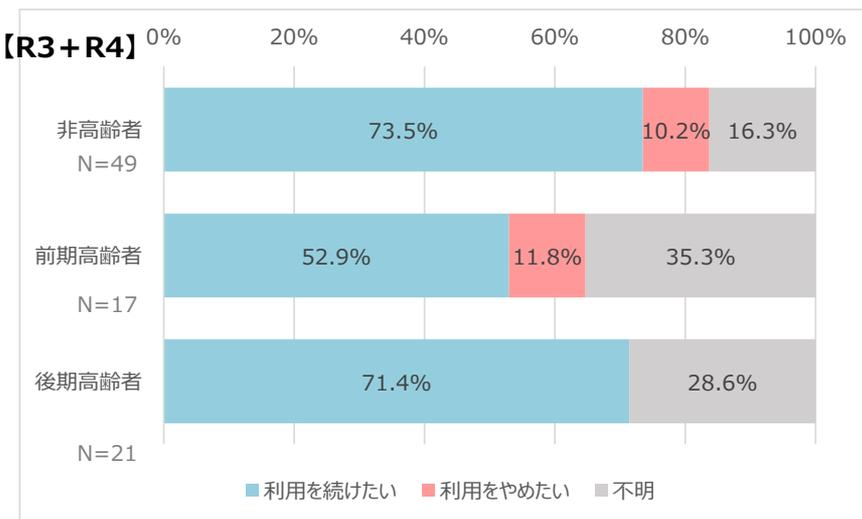
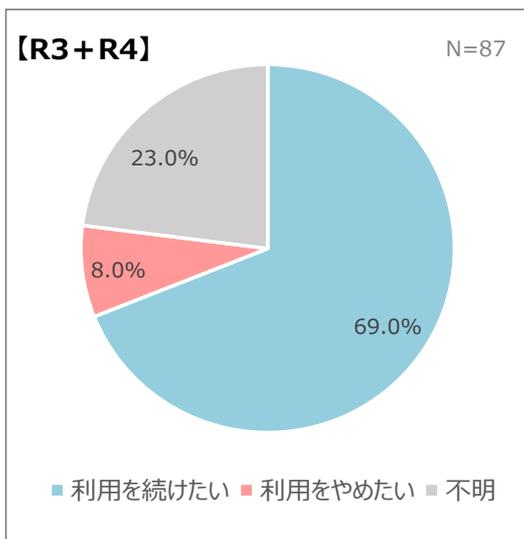
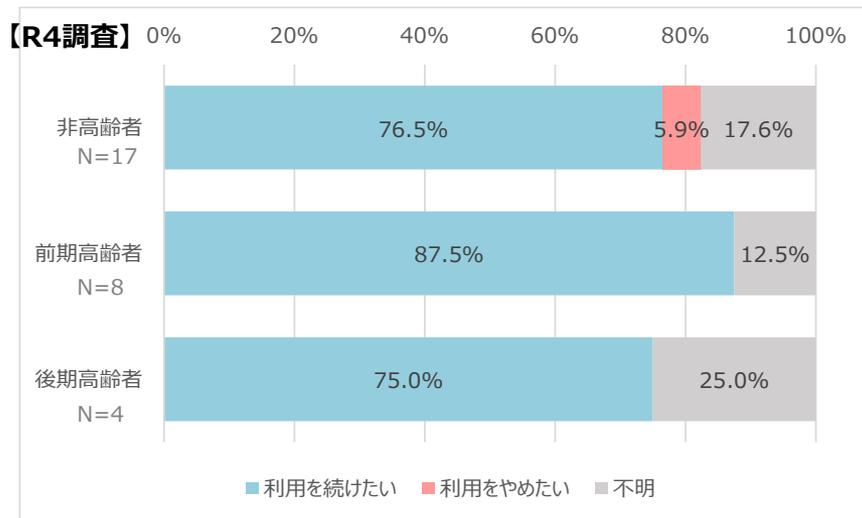
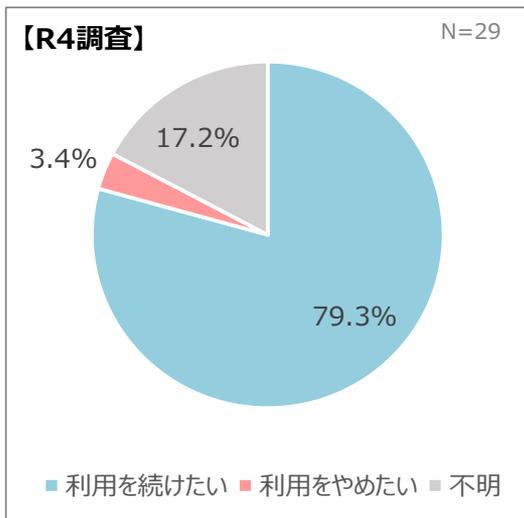


※「不明」を除いた集計結果

## 2. 公共交通の利用状況 ④バス（利用者）

- バス利用者においては、約8割が今後も利用を続けたいと回答している。
- 年齢別にみると、前期高齢者、後期高齢者では「利用をやめたい」の回答はゼロとなっている。

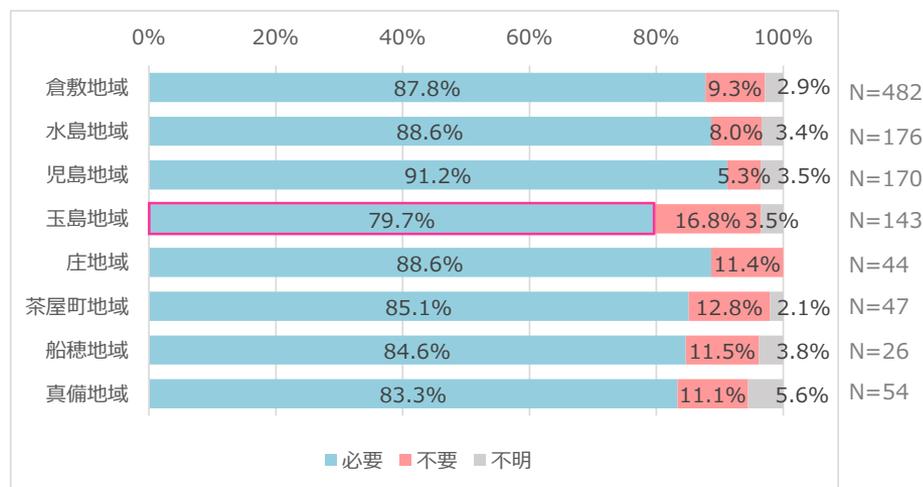
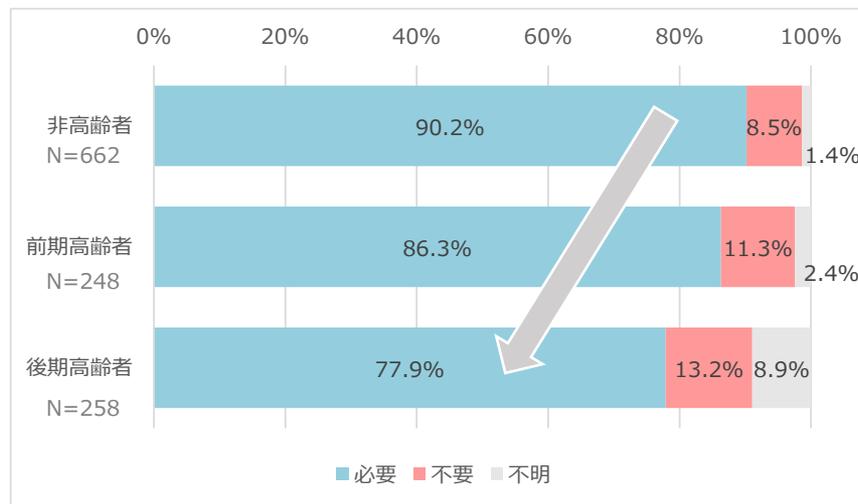
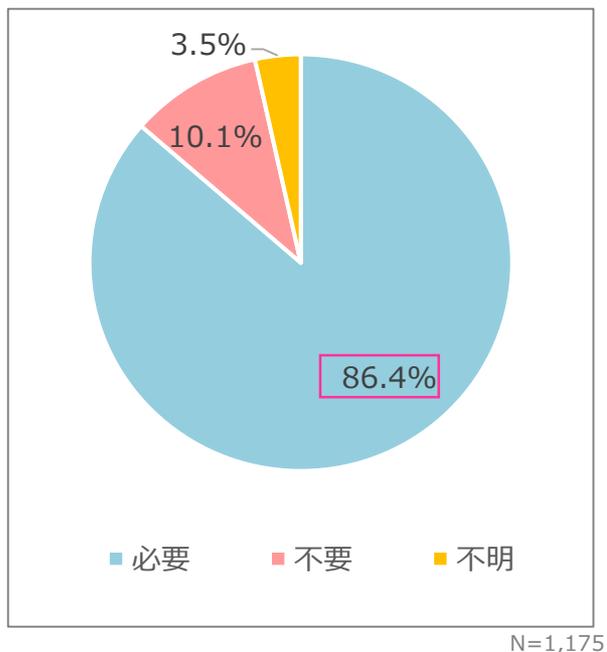
### 今後の利用意向



### 3. 事業の必要性 ①全般

- 公共交通の維持・向上が必要だと回答した方は8割以上となっている。
- 年齢階層にみると、年齢層が高くなるにつれ「必要」の回答割合が低くなっている。
- 地域別にみると、各地域で大きな差がない中で玉島地域では「必要」の回答割合が他の地域と比べて低くなっている。

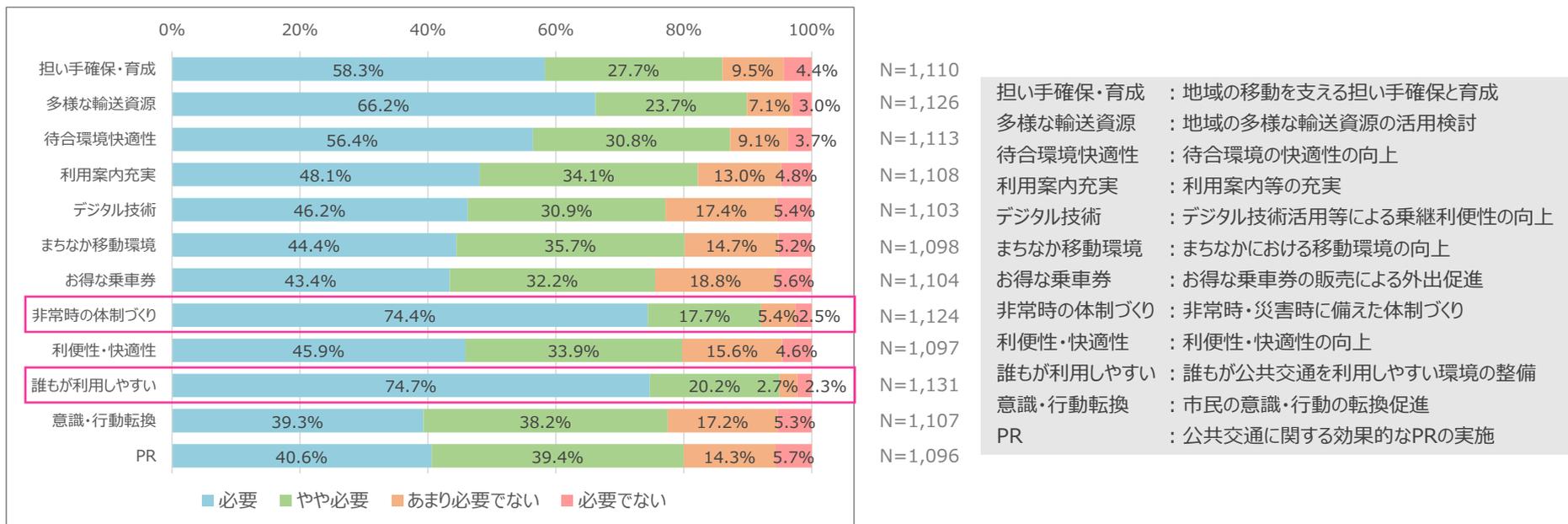
#### 公共交通の必要性



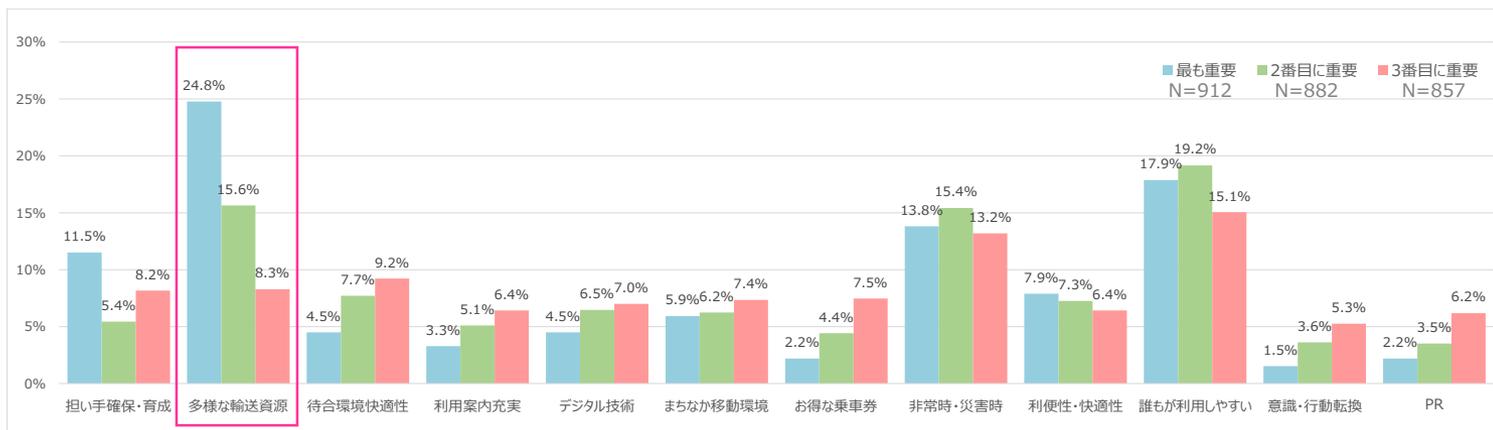
### 3. 事業の必要性 ①全般

- いずれの施策についても、約8割は必要・やや必要と回答しており、特に「非常時の体制づくり」「誰もが利用しやすい」施策に対する必要性が高くなっている。
- なお、重要度については「多様な輸送資源の活用」を最も重要と回答した方が最多となっている。

#### 施策ごとの必要性



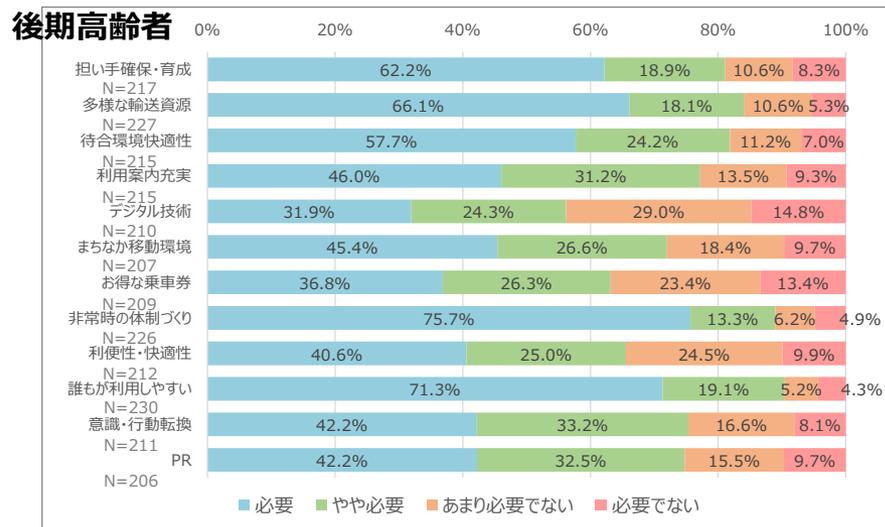
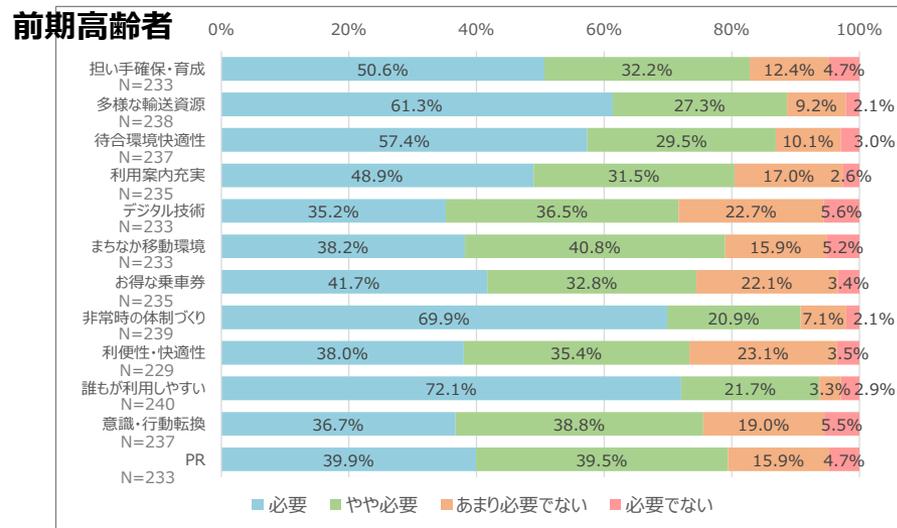
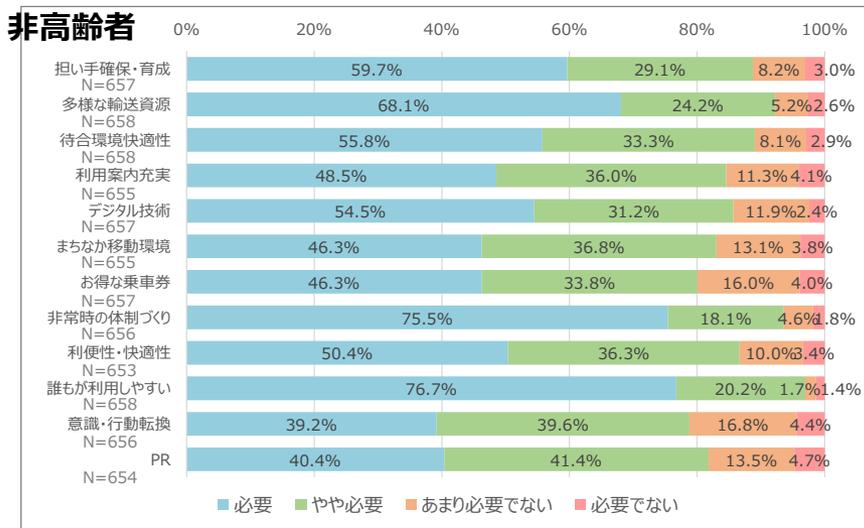
#### 施策の重要度



### 3. 事業の必要性 ①全般

- いずれの年齢階層においても、「誰もが利用しやすい」「非常時の体制づくり」「多様な輸送資源」の順に必要性が高い。
- 高齢者は、非高齢者と比べると「デジタル技術」「利便性・快適性」の順位が低く、「利用案内充実」「意識・行動転換」「PR」が高くなっており、快適性よりもわかりやすさを重視していることが伺える。

#### 施策ごとの必要性（年齢階層別）



#### 各施策の必要性の順位

	非高齢者	前期高齢者	後期高齢者
担い手確保・育成	5	5	5
多様な輸送資源	3	3	3
待合環境快適性	4	4	4
利用案内充実	8	6	6
デジタル技術	7	12	12
まちなか移動環境	9	8	9
お得な乗車券	11	10	11
非常時の体制づくり	2	2	2
利便性・快適性	6	11	10
誰もが利用しやすい	1	1	1
意識・行動転換	12	9	7
PR	10	7	8

### 3. 事業の必要性 ①全般

- いずれの地域においても、「誰もが利用しやすい」「非常時の体制づくり」の必要性が高い。
- いずれの地域においても、約8割は必要・やや必要の回答が占める中で、玉島地域では「お得な乗車券」の必要・やや必要の回答が約6割にとどまる等、他の地域と比べると必要・やや必要の回答割合が低い。

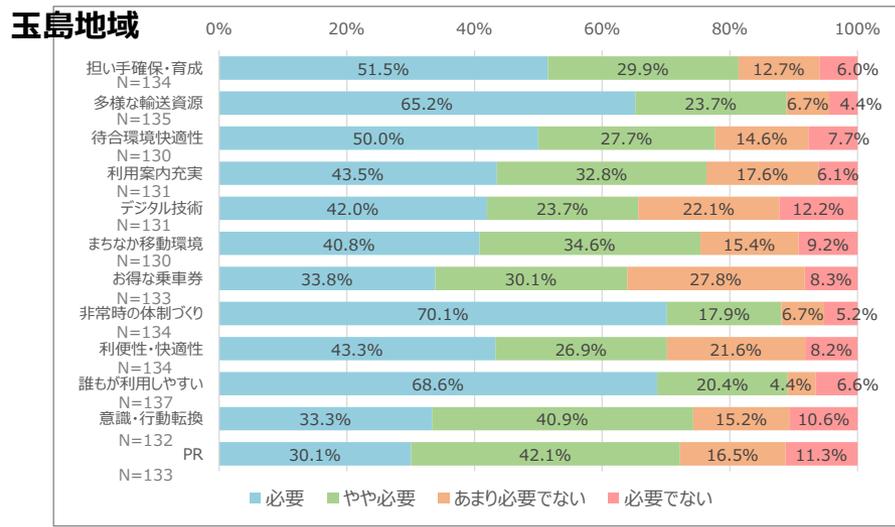
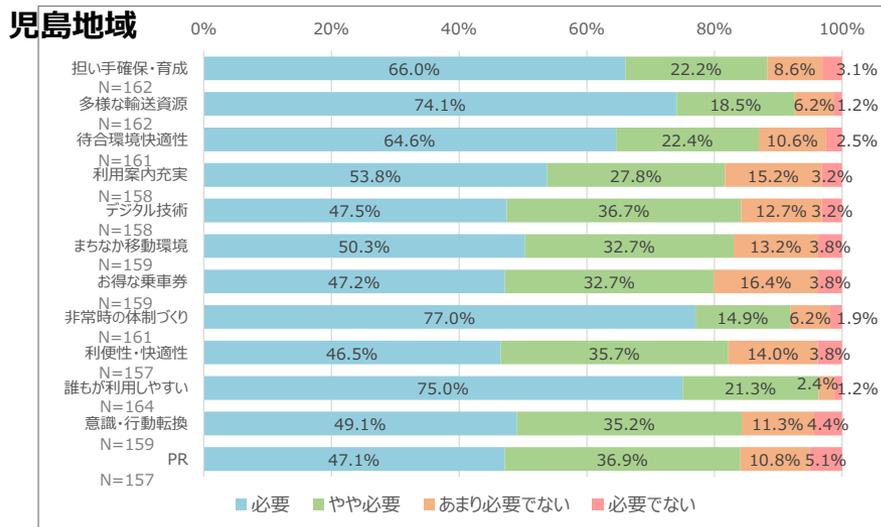
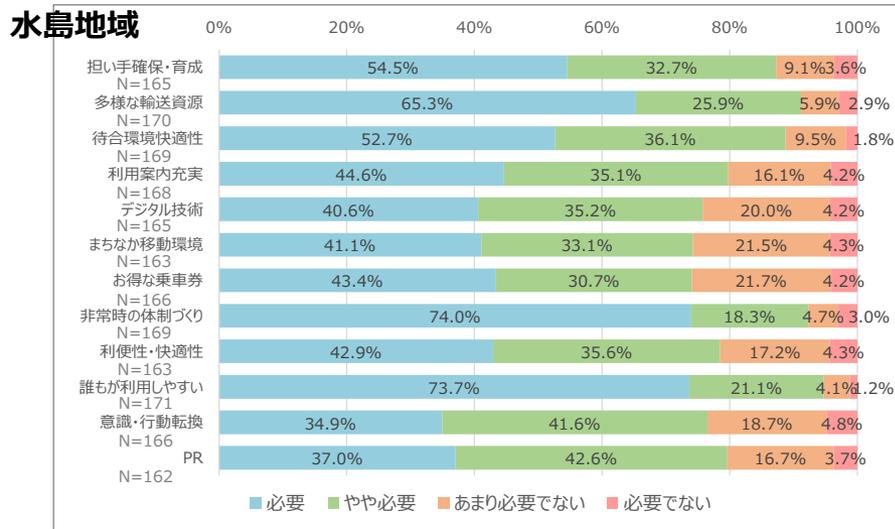
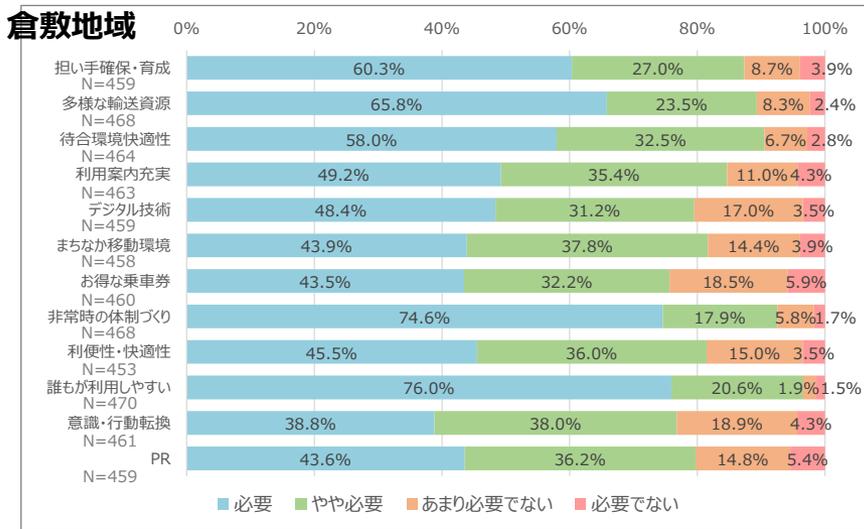
#### 施策ごとの必要性（居住エリア別）

	倉敷地域	水島地域	児島地域	玉島地域	庄地域	茶屋町地域	船穂地域	真備地域
担い手確保・育成	5	5	4	4	9	3	6	4
多様な輸送資源	4	3	2	2	3	5	9	3
待合環境快適性	3	4	5	5	4	10	3	6
利用案内充実	6	6	11	6	4	7	11	5
デジタル技術	10	10	7	11	12	11	12	12
まちなか移動環境	7	11	9	7	11	4	7	7
お得な乗車券	12	12	12	12	10	9	3	10
非常時の体制づくり	2	2	3	3	2	1	1	2
利便性・快適性	8	8	10	10	7	7	8	8
誰もが利用しやすい	1	1	1	1	1	2	2	1
意識・行動転換	11	9	6	8	7	12	10	11
PR	9	7	8	9	6	6	3	9

### 3. 事業の必要性 ①全般

- いずれの地域においても、「誰もが利用しやすい」「非常時の体制づくり」の必要性が高い。
- いずれの地域においても、約8割は必要・やや必要の回答が占める中で、玉島地域では「お得な乗車券」の必要・やや必要の回答が約6割にとどまる等、他の地域と比べると必要・やや必要の回答割合が低い。

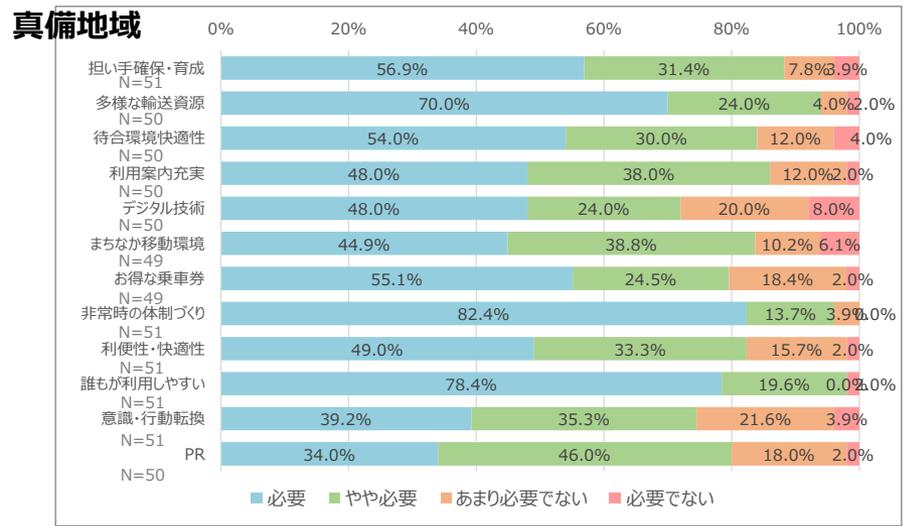
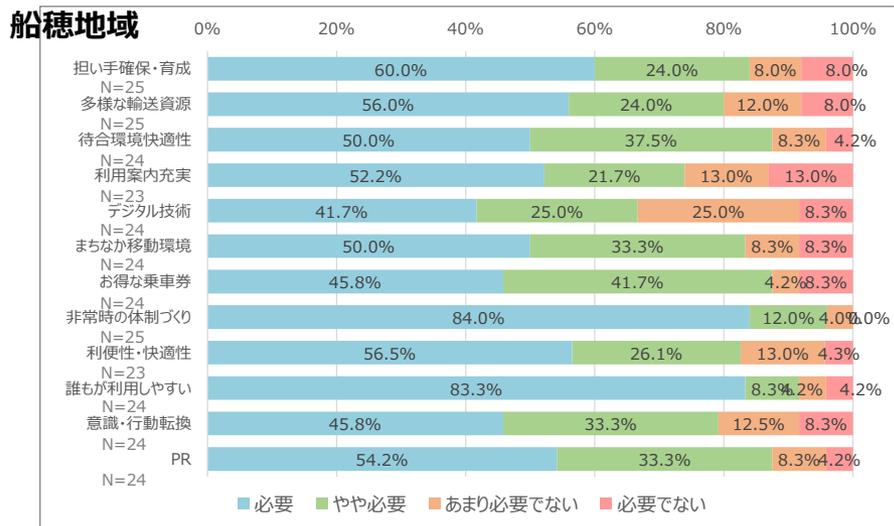
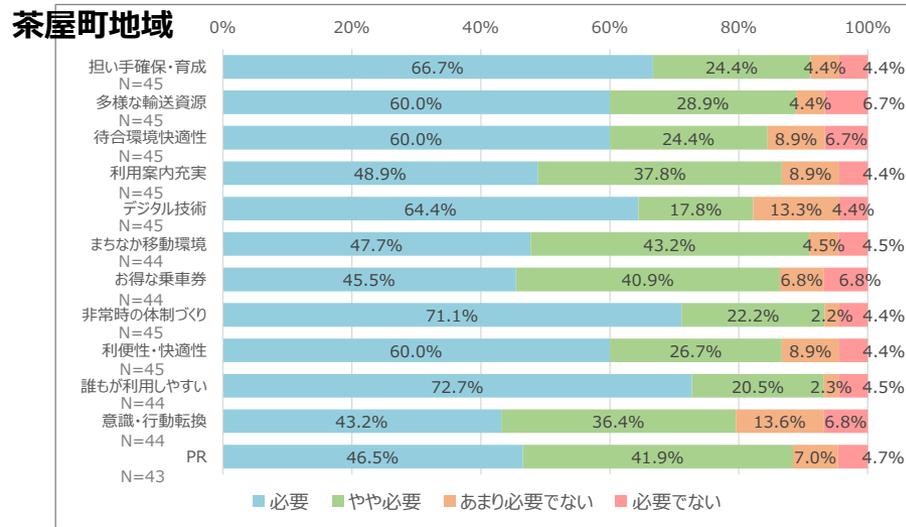
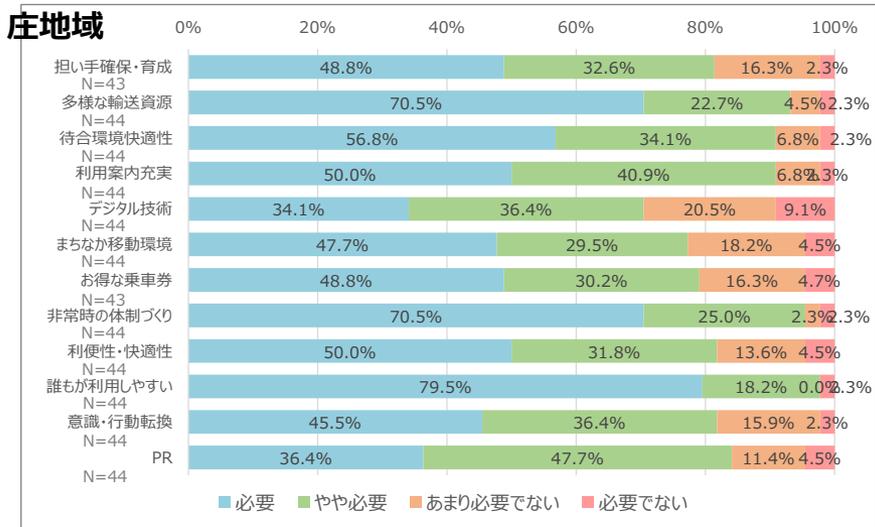
#### 施策ごとの必要性（居住エリア別）



### 3. 事業の必要性 ①全般

- いずれの地域においても、「誰もが利用しやすい」「非常時の体制づくり」の必要性が高い。
- いずれの地域においても、約8割は必要・やや必要の回答が占める中で、玉島地域では「お得な乗車券」の必要・やや必要の回答が約6割にとどまる等、他の地域と比べると必要・やや必要の回答割合が低い。

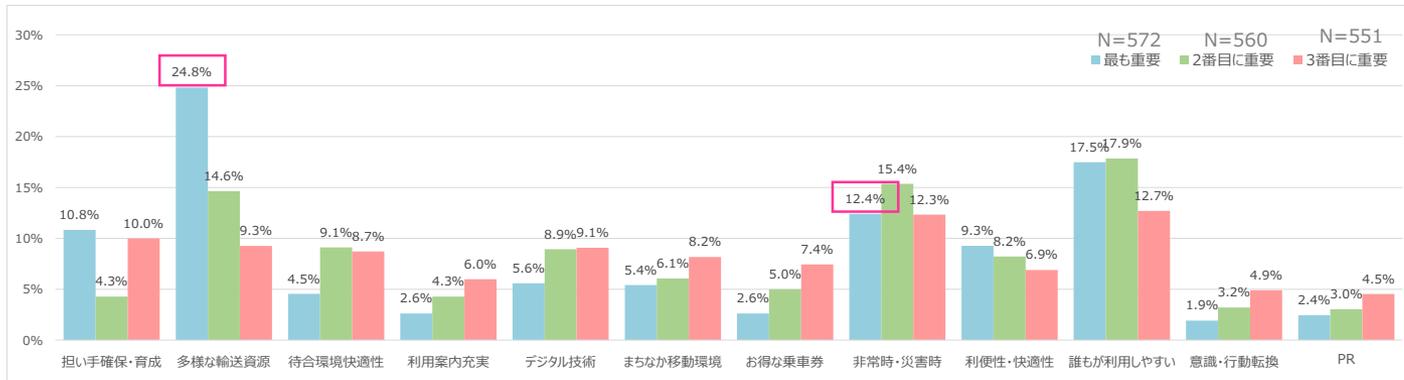
#### 施策ごとの必要性（居住エリア別）



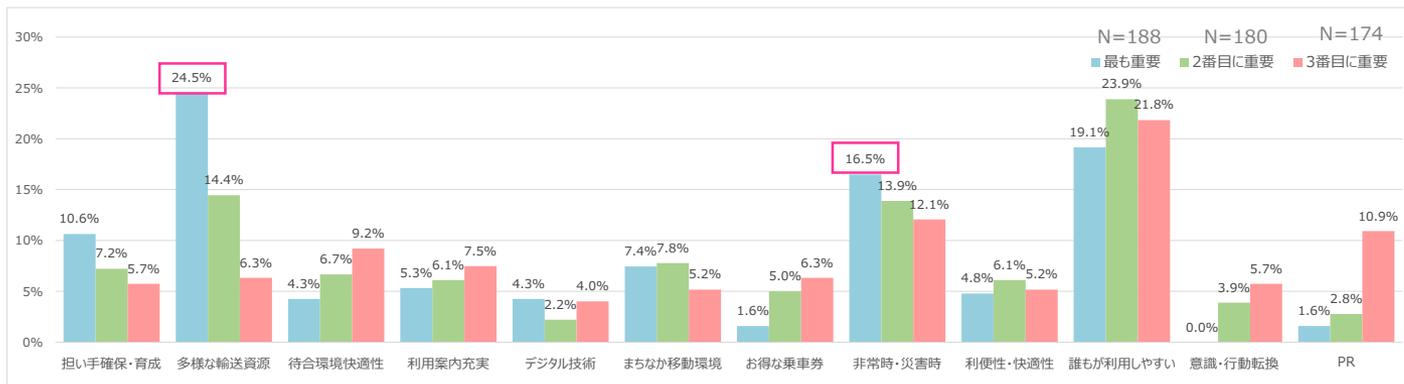
- いずれの年齢階層においても、「多様な輸送資源の活用」を最も重要と考えており、約 4 分の 1 にのぼる。
- 高齢者は、非高齢者と比べると「デジタル技術」の重要度が低くなる一方、「非常時・災害時」は非高齢者よりも重要度が高い。

## 施策の重要度

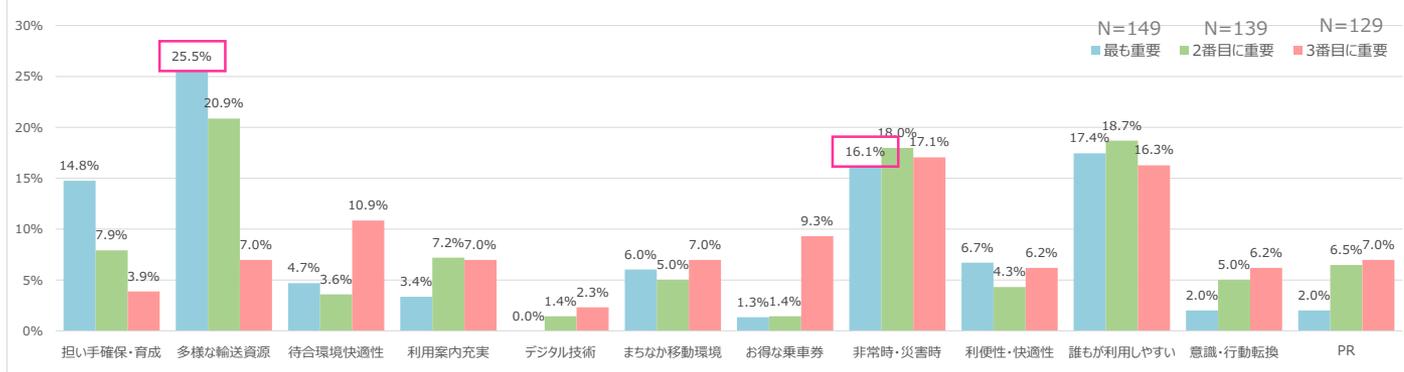
### 非高齢者



### 前期高齢者



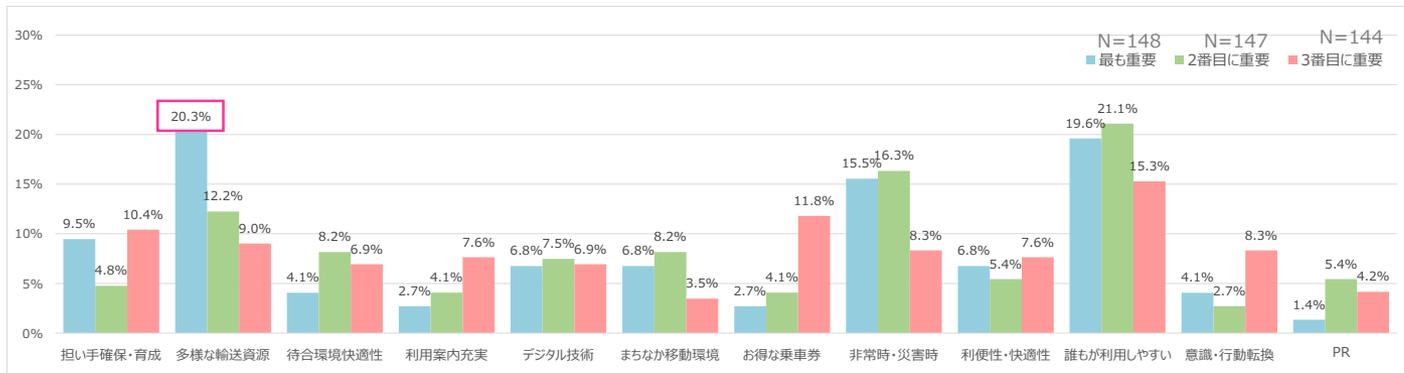
### 後期高齢者



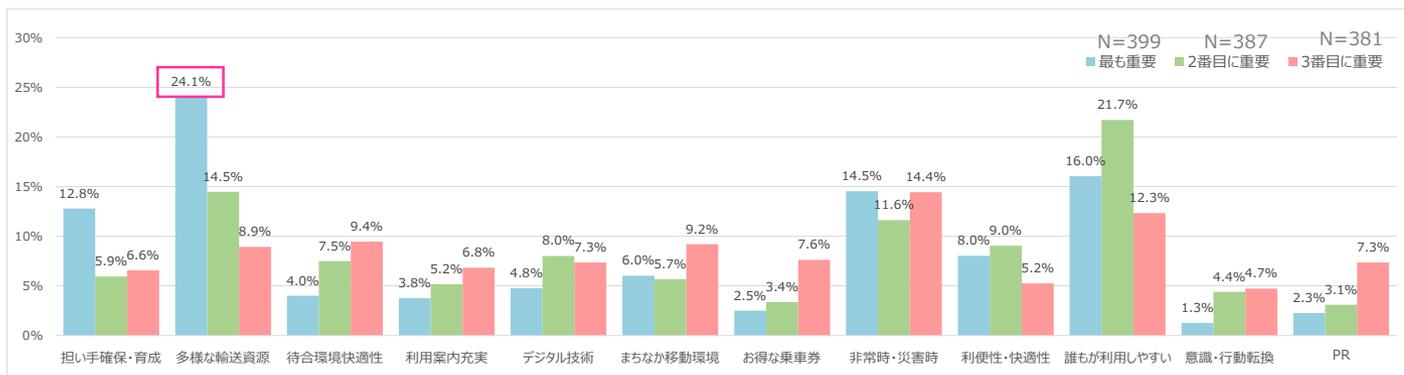
- 鉄道駅までの所要時間に関わらず「多様な輸送資源の活用」の重要度が最も高いが、鉄道駅から離れる程その割合は高くなっており、現状、公共交通を利用しづらい環境にある方ほど、新たな移動手段提供に対するニーズが高い。

#### 施策の重要度

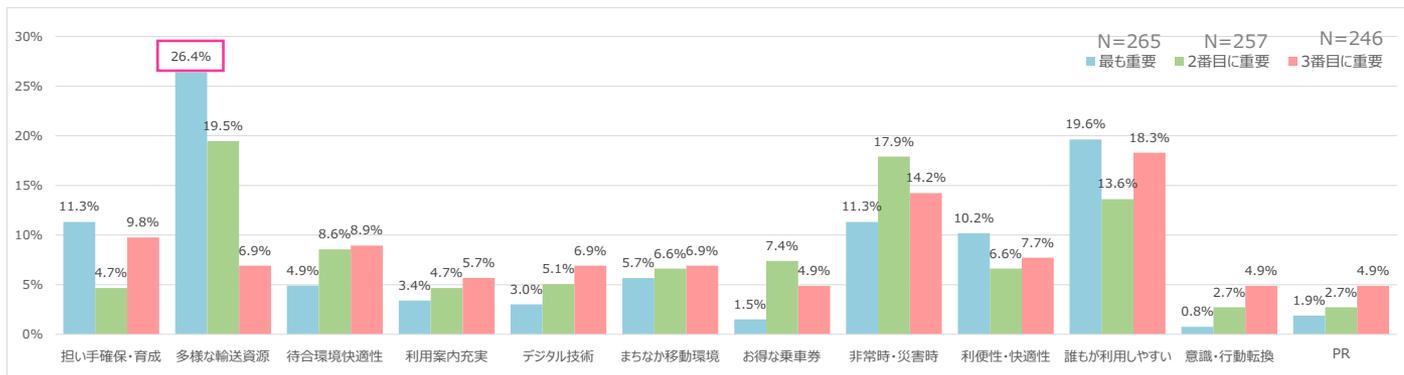
#### 鉄道駅まで ~10分



#### 鉄道駅まで 11~30分



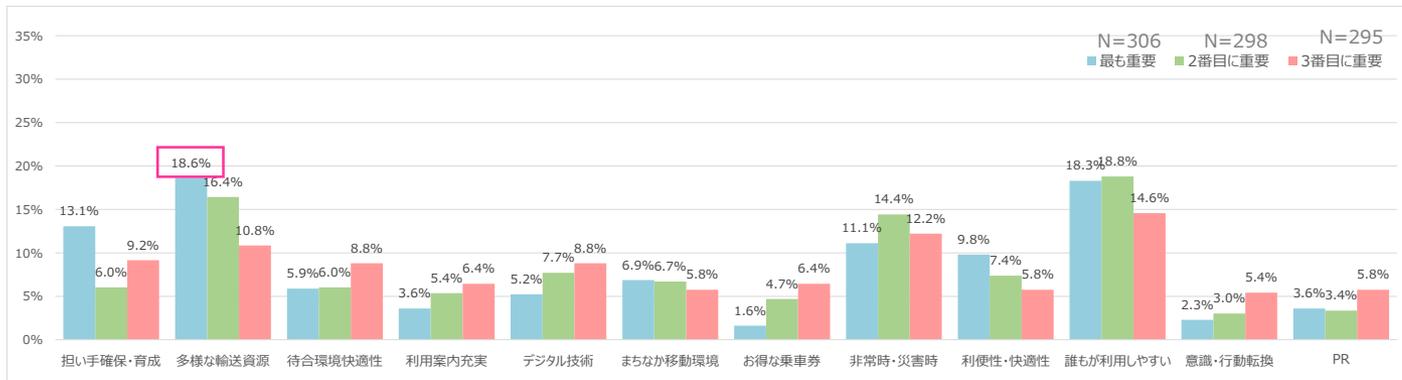
#### 鉄道駅まで 31分~



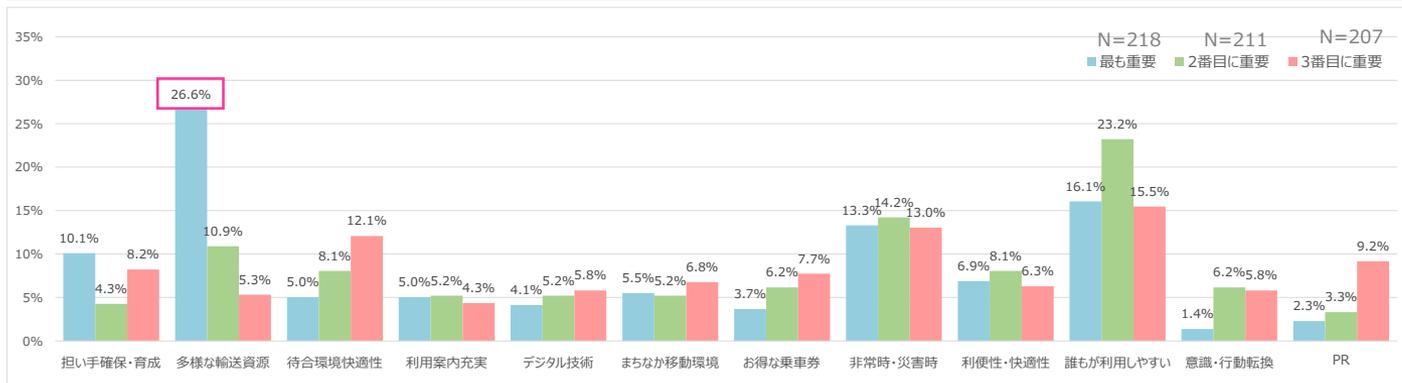
- 鉄道駅と同様に、バス停までの所要時間に関わらず「多様な輸送資源の活用」の重要度が最も高いが、バス停から離れる程割合は高くなっており、現状、公共交通を利用しづらい環境にある方ほど、新たな移動手段提供に対するニーズが高い。

## 施策の重要度

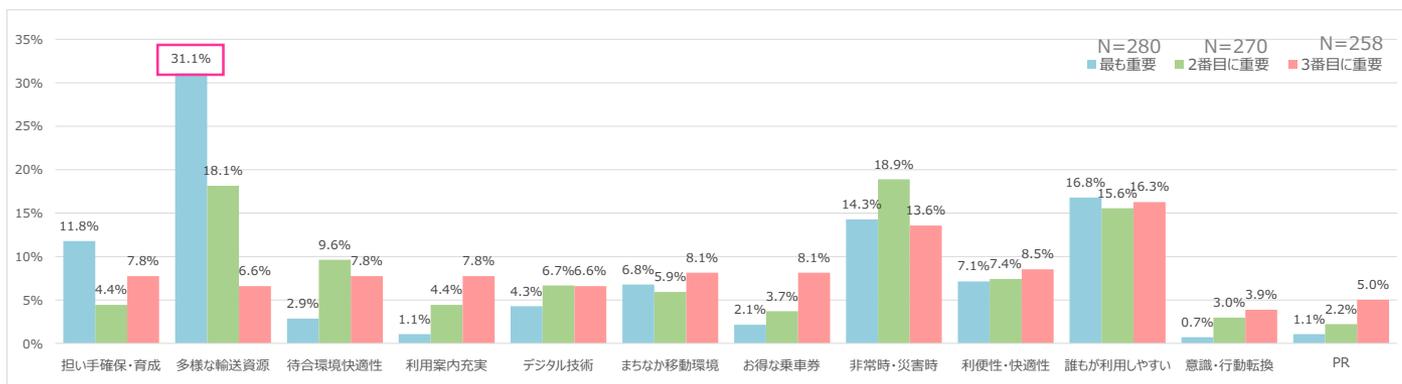
### バス停まで ~5分



### バス停まで 6~10分



### 11分~



### 3. 事業の必要性 ②誰もがいつでも手軽に移動できる環境を実現するための事業

- 事業①②ともに過半数が「必要」と考えているが、事業①は約6割、事業②は約8割と2割程度の差がある。
- 事業が実施された場合に「移動手段としてタクシーを選択する機会が増加すると思う」の回答割合は、事業①が4割強、事業②が約7割となっており、相乗りサービス制度よりも運賃補助制度の方が受容性が高いことがうかがえる。

#### 事業① 一般タクシーの相乗りサービス制度の普及促進

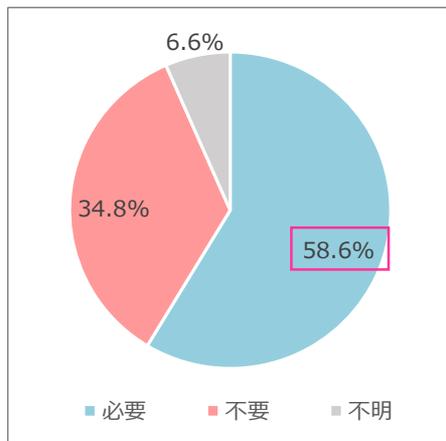
例) 一定の地区と施設との間において、目的地が同じ旅客どうしを運送開始前に組み合わせて、タクシーに相乗りしていただき、定額の料金を乗車人数で割り勘(按分)するサービスについて、市内の各地域・地区で利用できるようにする。

#### 事業② 一般タクシーを利用する際の運賃を補助する制度の導入

例) 公共交通不便地域に居住する高齢者等がタクシーを利用する場合に、年間の利用回数や1回当たりの補助額について上限を設け、利用料金の一部を補助する制度を導入する。

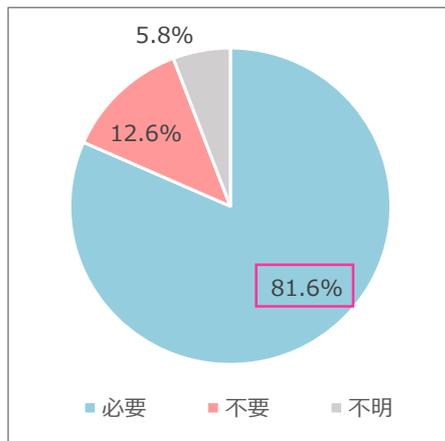
#### 事業の必要性

事業① タクシー相乗りサービス制度



N=1,175

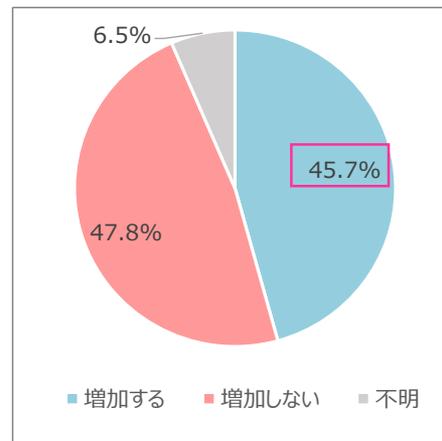
事業② タクシー運賃補助制度



N=1,175

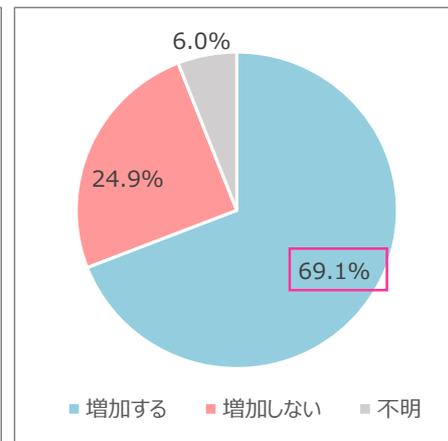
#### タクシー利用機会の変化

事業① タクシー相乗りサービス制度



N=1,175

事業② タクシー運賃補助制度



N=1,175

### 3. 事業の必要性 ②誰もがいつでも手軽に移動できる環境を実現するための事業

- 必要性について、事業①ではタクシー利用状況の違いによる大きな差は見られないが、事業②はタクシーの利用回数が少なくなるにつれて必要性が高まっており、運賃の補助によりタクシー利用者の増加につながる可能性が伺える。
- 利用機会の変化は、事業①②ともに「2～3カ月に1回」の層における「増加」の回答割合が最も高い。

#### 事業① 一般タクシーの相乗りサービス制度の普及促進

例) 一定の地区と施設との間において、目的地が同じ旅客どうしを運送開始前に組み合わせて、タクシーに相乗りしていただき、定額の料金を乗車人数で割り勘(按分)するサービスについて、市内の各地域・地区で利用できるようにする。

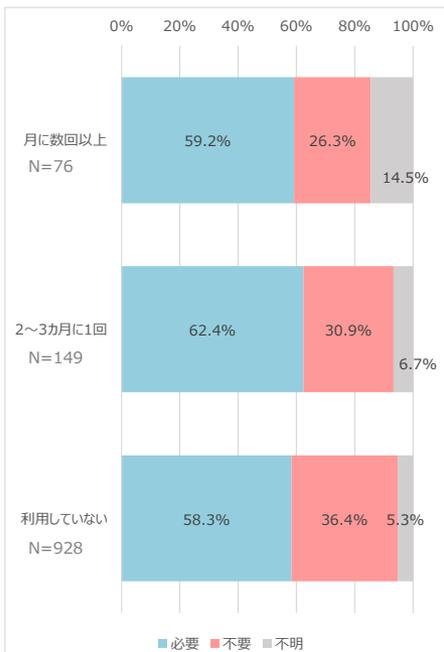
#### 事業② 一般タクシーを利用する際の運賃を補助する制度の導入

例) 公共交通不便地域に居住する高齢者等がタクシーを利用する場合に、年間の利用回数や1回当たりの補助額について上限を設け、利用料金の一部を補助する制度を導入する。

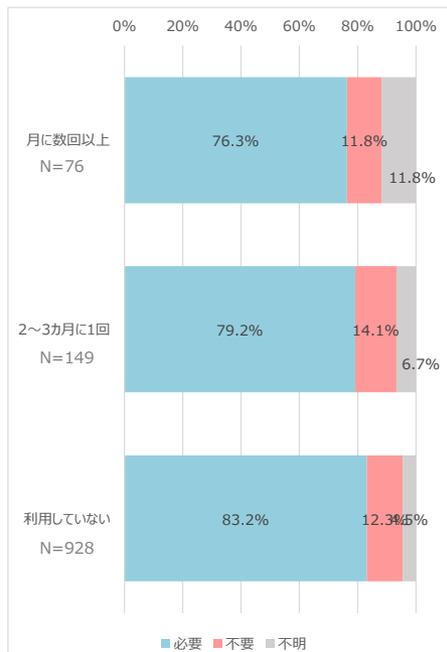
#### 事業の必要性

#### タクシー利用状況別

##### 事業① タクシー相乗りサービス制度



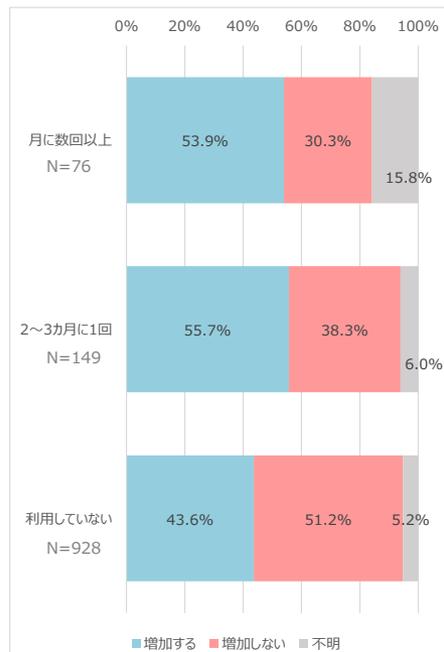
##### 事業② タクシー運賃補助制度



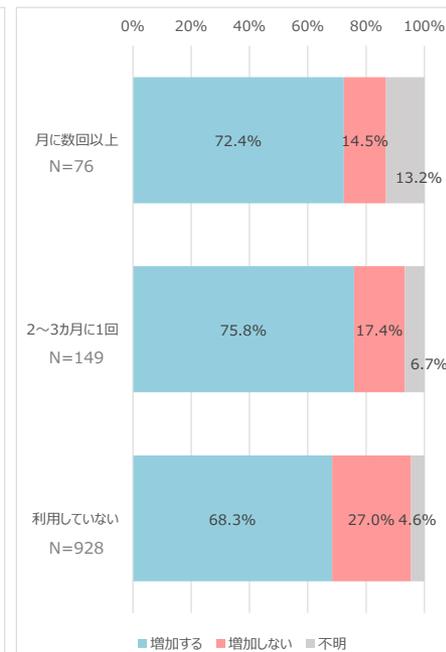
#### タクシー利用機会の変化

#### タクシー利用状況別

##### 事業① タクシー相乗りサービス制度



##### 事業② タクシー運賃補助制度



### 3. 事業の必要性 ②誰もがいつでも手軽に移動できる環境を実現するための事業

- 必要性、利用機会の変化とともに、コミタクの利用機会ありの層の「必要」「増加する」の割合が最も高い。
- 特に事業①はその傾向が顕著であり、既に相乗りサービスの利用経験がある層には、スムーズにサービスを受け入れてもらえる可能性が高い。

#### 事業① 一般タクシーの相乗りサービス制度の普及促進

例) 一定の地区と施設との間において、目的地が同じ旅客どうしを運送開始前に組み合わせて、タクシーに相乗りしていただき、定額の料金を乗車人数で割り勘(按分)するサービスについて、市内の各地域・地区で利用できるようにする。

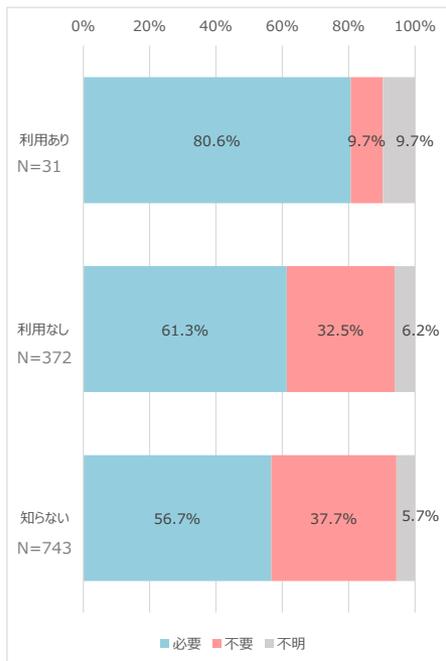
#### 事業② 一般タクシーを利用する際の運賃を補助する制度の導入

例) 公共交通不便地域に居住する高齢者等がタクシーを利用する場合に、年間の利用回数や1回当たりの補助額について上限を設け、利用料金の一部を補助する制度を導入する。

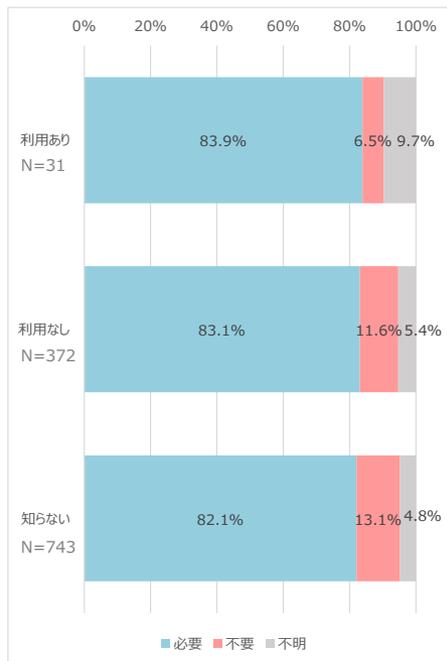
#### 事業の必要性

#### コミタク利用状況別

##### 事業① タクシー相乗りサービス制度



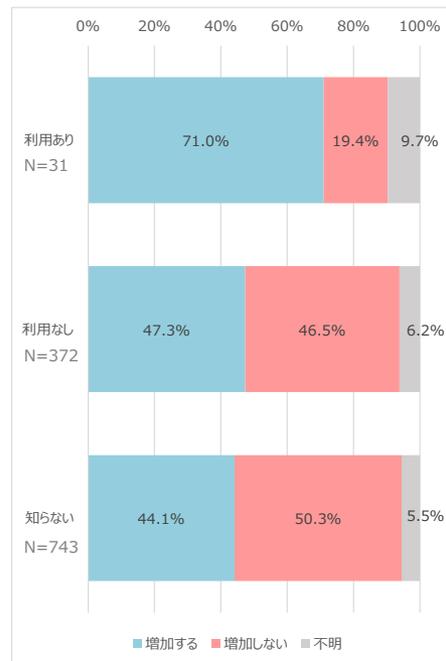
##### 事業② タクシー運賃補助制度



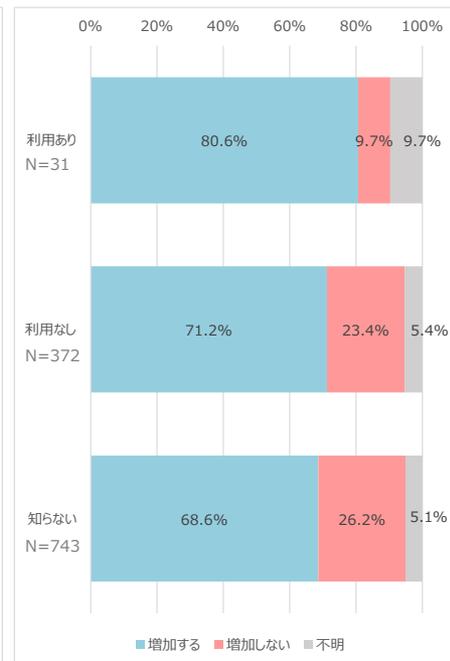
#### タクシー利用機会の変化

#### コミタク利用状況別

##### 事業① タクシー相乗りサービス制度



##### 事業② タクシー運賃補助制度



### 3. 事業の必要性 ②誰もがいつでも手軽に移動できる環境を実現するための事業

- いずれの年齢階層も、事業①②ともに過半数が「必要」と考えているが、後期高齢者は「必要」の回答割合が低い。
- 事業実施による利用機会の変化は、非高齢者は事業①では約6割となる等「増加しない」の割合が高く、自家用車での移動が主であり、一般タクシーへの利用転換は難しいことが伺える。

#### 事業① 一般タクシーの相乗りサービス制度の普及促進

例) 一定の地区と施設との間において、目的地が同じ旅客どうしを運送開始前に組み合わせて、タクシーに相乗りしていただき、定額の料金を乗車人数で割り勘(按分)するサービスについて、市内の各地域・地区で利用できるようにする。

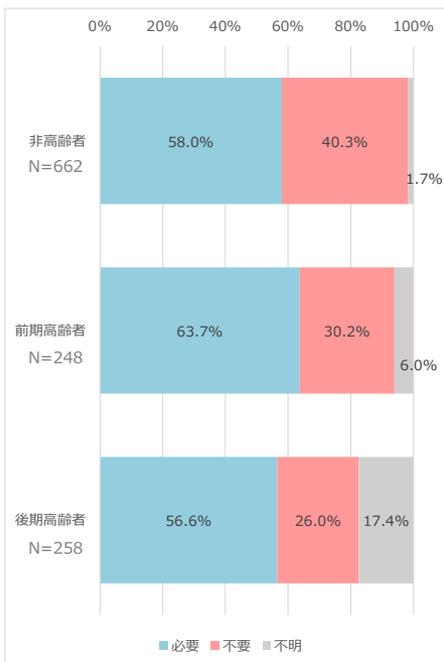
#### 事業② 一般タクシーを利用する際の運賃を補助する制度の導入

例) 公共交通不便地域に居住する高齢者等がタクシーを利用する場合に、年間の利用回数や1回当たりの補助額について上限を設け、利用料金の一部を補助する制度を導入する。

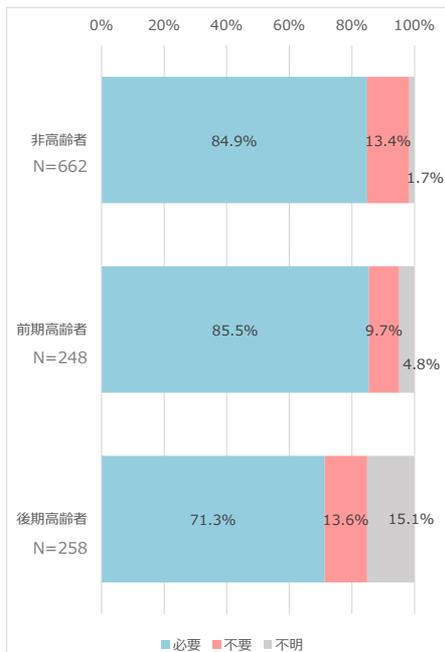
#### 事業の必要性

#### 年齢階層別

##### 事業① タクシー相乗りサービス制度



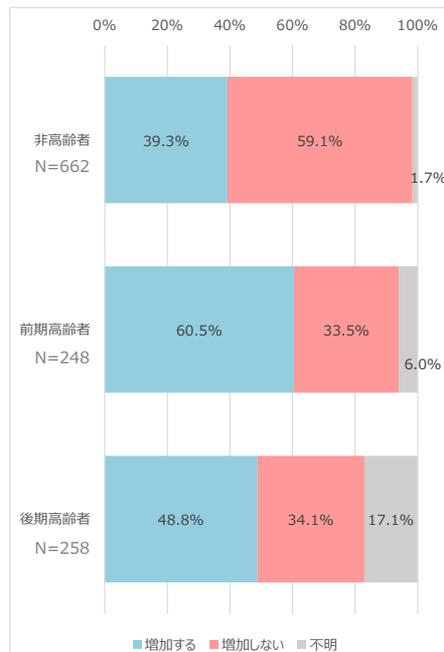
##### 事業② タクシー運賃補助制度



#### タクシー利用機会の変化

#### 年齢階層別

##### 事業① タクシー相乗りサービス制度



##### 事業② タクシー運賃補助制度



### 3. 事業の必要性 ②誰もがいつでも手軽に移動できる環境を実現するための事業

- 必要性は、事業①は所要時間の違いによる差はほとんどないが、事業②は11～30分の層の「必要」の割合がやや高い。
- 利用機会の変化は、事業①②ともに、11分～の層で「増加」の割合が高くなっている。

#### 事業① 一般タクシーの相乗りサービス制度の普及促進

例) 一定の地区と施設との間において、目的地が同じ旅客どうしを運送開始前に組み合わせて、タクシーに相乗りしていただき、定額の料金を乗車人数で割り勘(按分)するサービスについて、市内の各地域・地区で利用できるようにする。

#### 事業② 一般タクシーを利用する際の運賃を補助する制度の導入

例) 公共交通不便地域に居住する高齢者等がタクシーを利用する場合に、年間の利用回数や 1回当たりの補助額について上限を設け、利用料金の一部を補助する制度を導入する。

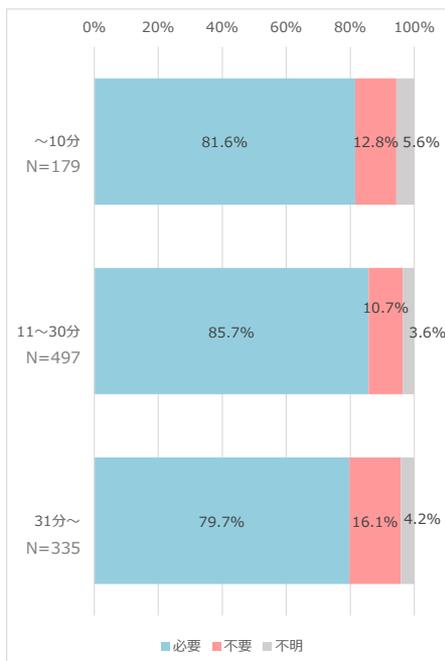
#### 事業の必要性

#### 鉄道駅までの所要時間別

##### 事業① タクシー相乗りサービス制度



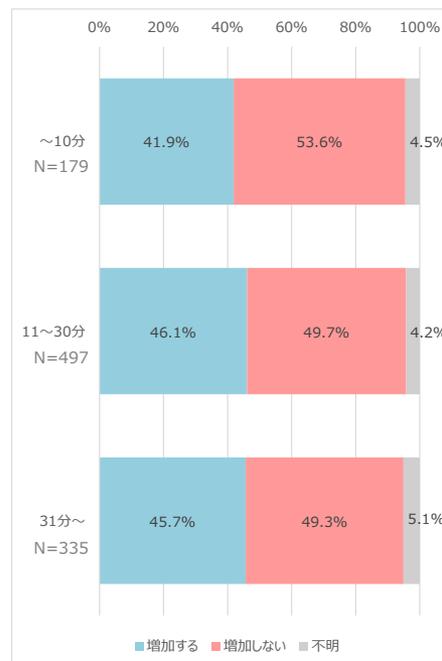
##### 事業② タクシー運賃補助制度



#### タクシー利用機会の変化

#### 鉄道駅までの所要時間別

##### 事業① タクシー相乗りサービス制度



##### 事業② タクシー運賃補助制度



### 3. 事業の必要性 ③市民等の活発な交流による「まち」の賑わいを創出するための事業

- 事業③④ともに約6割が「必要」と回答している。
- 事業が実施された場合に「公共交通を利用してまちに出かけたいと思う」（事業③）、「鉄道・バスの利用回数が増加すると思う」（事業④）と回答した割合はともに過半数を超え、事業実施により公共交通を利用した外出促進に一定程度寄与することが期待される。

#### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービスの提供

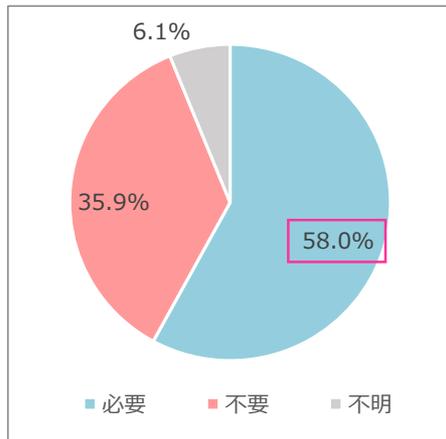
例) 公共交通事業者と商業施設が連携し、公共交通を利用して来店したお客様について、買い物をした際の割引や、ドリンクの無料サービス、ポイント付与等の特典やお得なサービスを提供する。

#### 事業④ 鉄道や路線バスのサブスクリプション（定額制サービス）の提供

例) 特定の曜日・時間帯を除き、定額制で特定の鉄道や路線バスを乗り放題とするサービスを提供する。

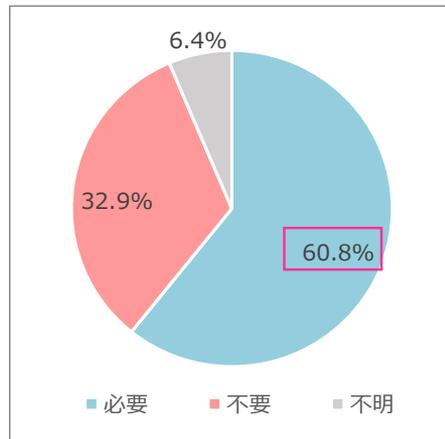
#### 事業の必要性

事業③ 沿線施設との連携による  
特典・お得なサービス提供



N=1,175

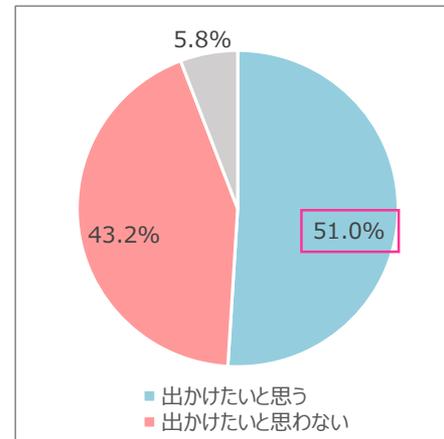
事業④ 鉄道・路線バスの  
サブスクリプション



N=1,175

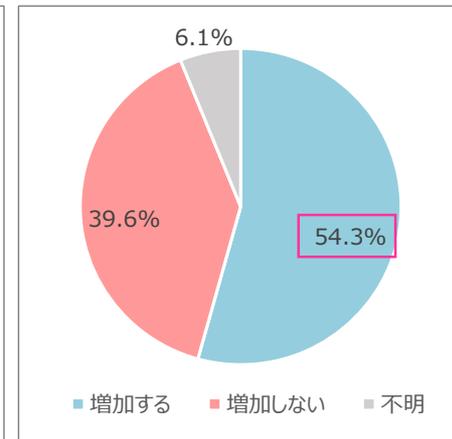
#### 公共交通利用機会の変化

事業③ 沿線施設との連携による  
特典・お得なサービス提供



N=1,175

事業④ 鉄道・路線バスの  
サブスクリプション



N=1,175

### 3. 事業の必要性 ③市民等の活発な交流による「まち」の賑わいを創出するための事業

- 必要性は、事業③④ともに鉄道利用機会が少ない層ほど「必要」の割合が減少している。
- 利用機会の変化は、事業③④ともに「週1日以上」「週1日未満」で大きな差は見られないが、「利用していない」では「出かけたかった」「増加する」の割合が1割ほど低下している。

#### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービスの提供

例) 公共交通事業者と商業施設が連携し、公共交通を利用して来店したお客様について、買い物をした際の割引や、ドリンクの無料サービス、ポイント付与等の特典やお得なサービスを提供する。

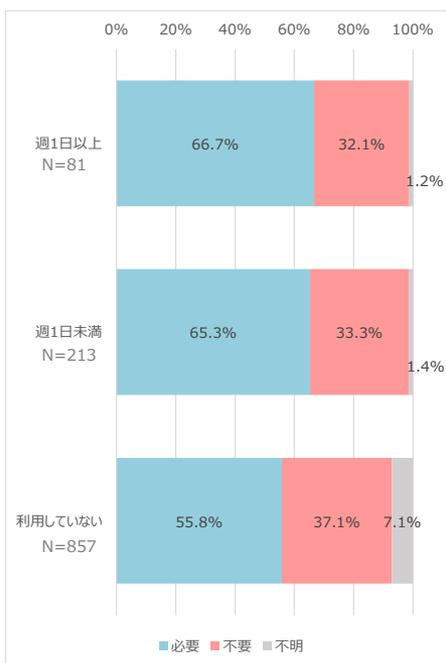
#### 事業④ 鉄道や路線バスのサブスクリプション（定額制サービス）の提供

例) 特定の曜日・時間帯を除き、定額制で特定の鉄道や路線バスを乗り放題とするサービスを提供する。

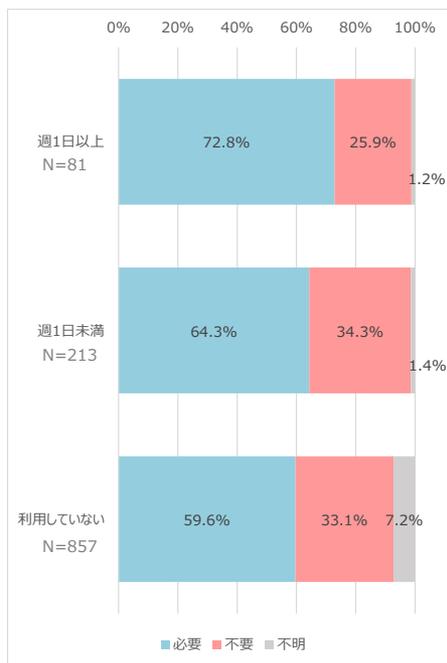
#### 事業の必要性

#### 鉄道利用状況別

##### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービス提供



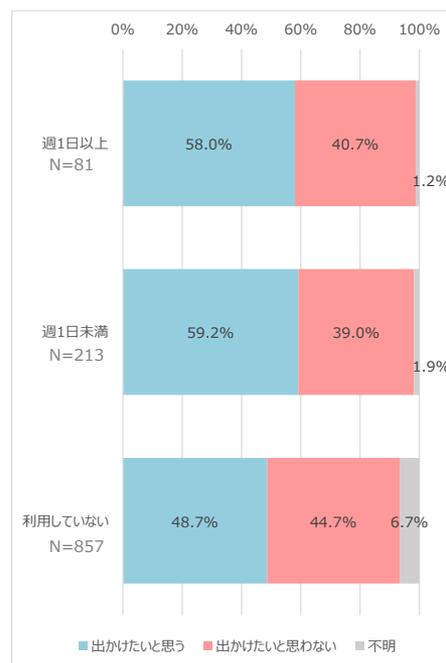
##### 事業④ 鉄道・路線バスのサブスクリプション



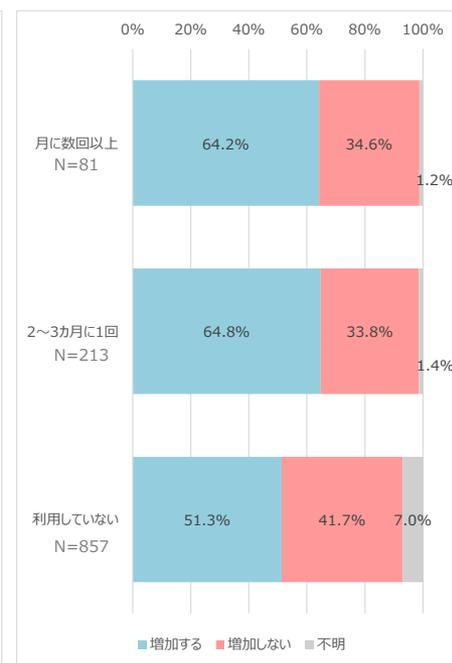
#### 公共交通利用機会の変化

#### 鉄道利用状況別

##### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービス提供



##### 事業④ 鉄道・路線バスのサブスクリプション



### 3. 事業の必要性 ③市民等の活発な交流による「まち」の賑わいを創出するための事業

- 事業④の必要性は、バス利用機会が少ない層ほど「必要」の割合が増加しており、定額制サービスの導入により、新たな利用者の獲得につながる可能性が伺える。
- 利用機会の変化は、事業③④ともに「週1日以上」「週1日未満」で大きな差はないが、「利用していない」では「出かけたかった」「増加する」の割合がやや低くなっている。

#### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービスの提供

例) 公共交通事業者と商業施設が連携し、公共交通を利用して来店したお客様について、買い物をした際の割引や、ドリンクの無料サービス、ポイント付与等の特典やお得なサービスを提供する。

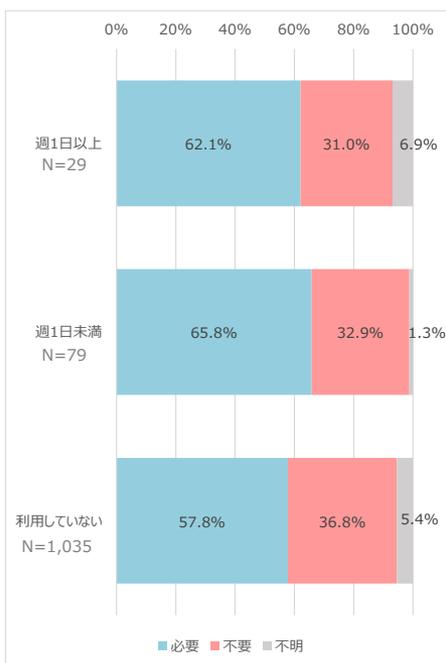
#### 事業④ 鉄道や路線バスのサブスクリプション（定額制サービス）の提供

例) 特定の曜日・時間帯を除き、定額制で特定の鉄道や路線バスを乗り放題とするサービスを提供する。

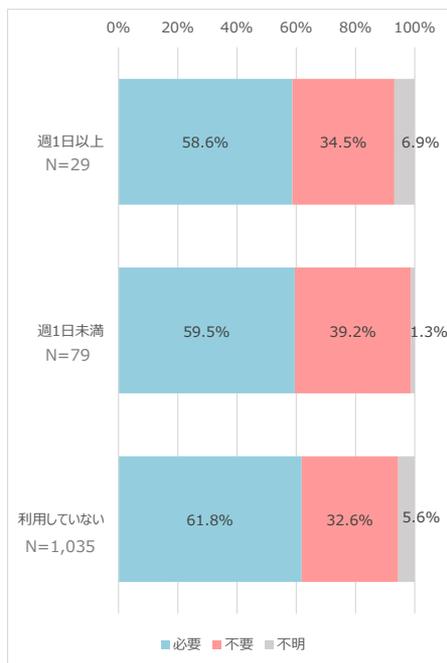
#### 事業の必要性

#### バス利用状況別

##### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービス提供

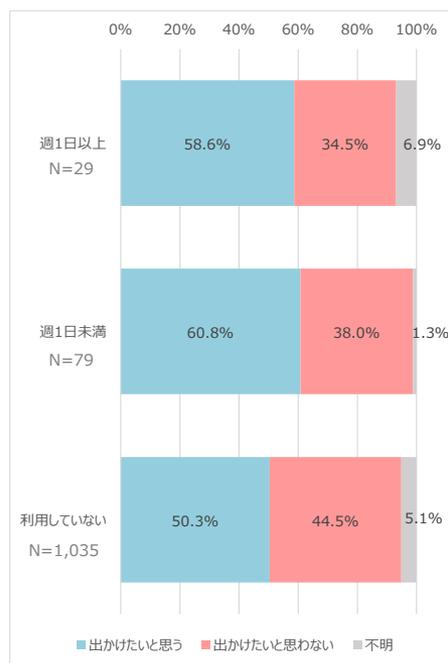


##### 事業④ 鉄道・路線バスのサブスクリプション

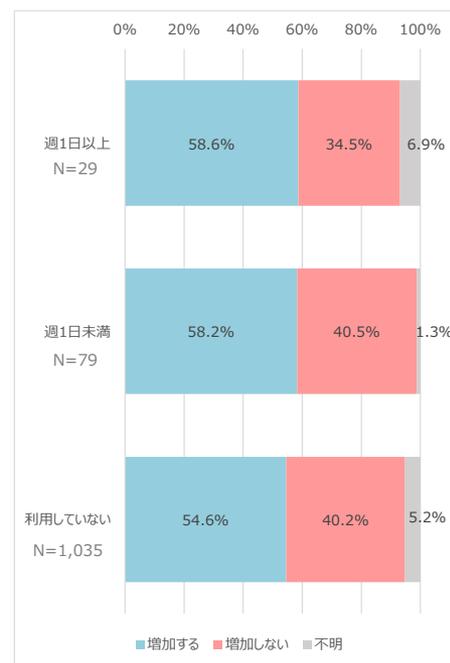


#### 公共交通利用機会の変化

##### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービス提供



##### 事業④ 鉄道・路線バスのサブスクリプション



### 3. 事業の必要性 ③市民等の活発な交流による「まち」の賑わいを創出するための事業

- 事業③④ともに、年齢が高くなるにつれて「必要」「利用機会増加」の割合が減少しており、非高齢者の方が施策に対する受容性が高いことがうかがえる。

#### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービスの提供

例) 公共交通事業者と商業施設が連携し、公共交通を利用して来店したお客様について、買い物をした際の割引や、ドリンクの無料サービス、ポイント付与等の特典やお得なサービスを提供する。

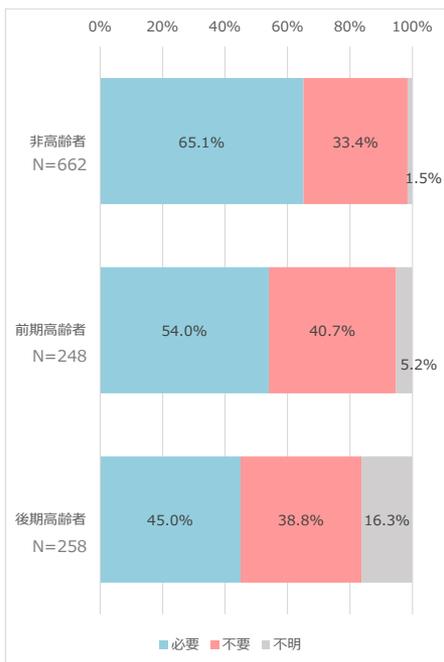
#### 事業④ 鉄道や路線バスのサブスクリプション（定額制サービス）の提供

例) 特定の曜日・時間帯を除き、定額制で特定の鉄道や路線バスを乗り放題とするサービスを提供する。

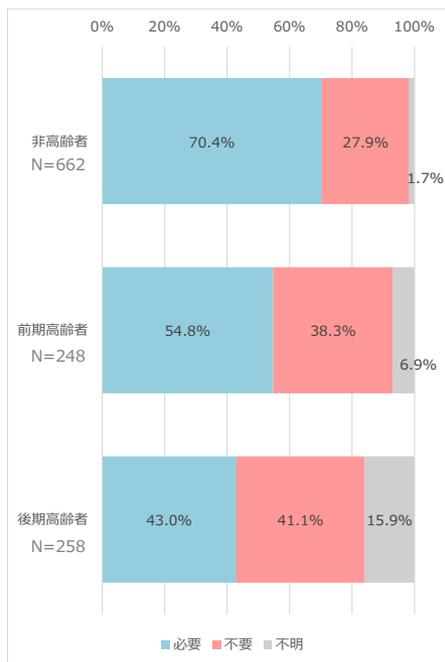
#### 事業の必要性

#### 年齢階層別

##### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービス提供



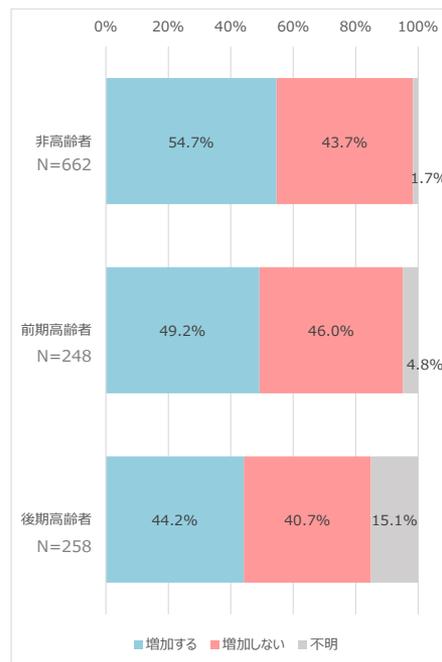
##### 事業④ 鉄道・路線バスのサブスクリプション



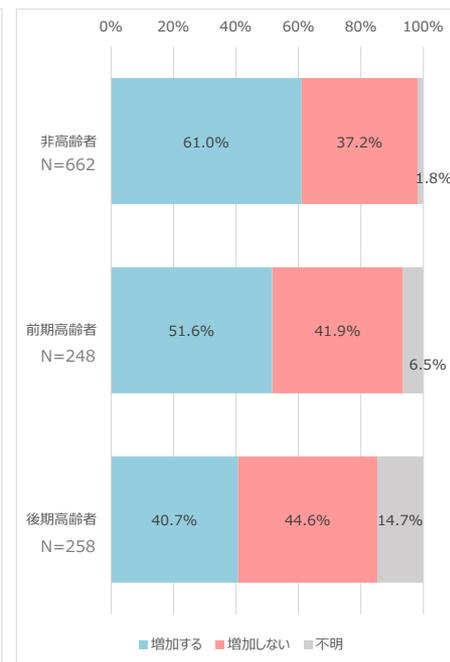
#### 公共交通利用機会の変化

#### 年齢階層別

##### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービス提供



##### 事業④ 鉄道・路線バスのサブスクリプション



### 3. 事業の必要性 ③市民等の活発な交流による「まち」の賑わいを創出するための事業

- 事業③④ともに、6分～の層で「必要」「利用機会増加」の割合が高くなっており、居住地が多少バス停から離れていても、お得なサービスの提供により利用促進につながる可能性が伺える。

#### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービスの提供

例) 公共交通事業者と商業施設が連携し、公共交通を利用して来店したお客様について、買い物をした際の割引や、ドリンクの無料サービス、ポイント付与等の特典やお得なサービスを提供する。

#### 事業④ 鉄道や路線バスのサブスクリプション（定額制サービス）の提供

例) 特定の曜日・時間帯を除き、定額制で特定の鉄道や路線バスを乗り放題とするサービスを提供する。

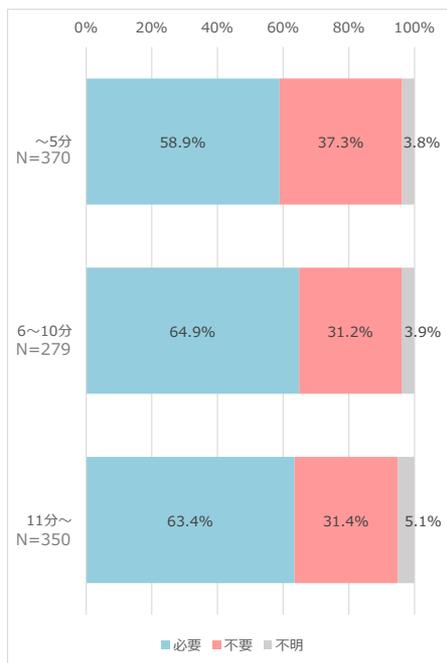
#### 事業の必要性

#### バス停までの所要時間別

##### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービス提供



##### 事業④ 鉄道・路線バスのサブスクリプション



#### 公共交通利用機会の変化

#### バス停までの所要時間別

##### 事業③ 沿線施設との連携による特典・お得なサービス提供



##### 事業④ 鉄道・路線バスのサブスクリプション





1 公共交通の利用状況について

質 問		回 答		
問 1	過去 3 カ月における鉄道の利用状況を教えてください。 (1つを選択)	1. 週 4 日以上利用 2. 週に 2~3 日利用 3. 週に 1 日程度利用 4. 週に 1 日未満 5. 鉄道を利用していない		
問 2	過去 3 カ月におけるタクシーの利用状況を教えてください。 (1つを選択)	1. 週 1 回以上利用 2. 月に数回利用 3. 2~3 カ月に 1 回程度 4. タクシーを利用していない		
問 3	市内の一部で運行されているコミュニティタクシーの、認知・利用状況を教えてください。 (1つを選択)	1. 利用したことがある 2. 知っているが利用したことはない 3. 運行されていることを知らない		
問 4	過去 3 カ月における路線バスの利用状況を教えてください。 (1つを選択)	1. 週 4 日以上利用 2. 週に 2~3 日利用 3. 週に 1 日程度利用 4. 週に 1 日未満 5. バスを利用していない	問 5 へ	問 6 へ
問 5	過去 3 カ月における路線バス利用について、 1) よく利用するバス、2) 満足度、3) 今後の利用意向 を教えてください。			
1)	よく利用するバス(系統番号・路線名または乗り降りするバス停)を教えてください。	系統番号または路線名 ( ) もしくは、 よく乗車するバス停 ( ) よく降車するバス停 ( )		
2)	路線バスによる移動の満足度について、項目ごとにあてはまるものに「印」をつけてください。「やや不満」「不満」の場合、 ~ は下段に希望する水準を、 ~ は自由記入欄に具体的な内容等をご記入ください。			
例	運行本数	1. 満足	2. やや満足	3. 普通
	希望する水準：1時間に ( ) 本程度	④. やや不満	5. 不満	「やや不満」「不満」の場合、希望する水準を記入
	運行本数	1. 満足	2. やや満足	3. 普通
	希望する水準：1時間に ( ) 本程度	4. やや不満	5. 不満	

	<b>運行時間帯（始発・終電時間）</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	希望する水準：始発（      ）時      終発（      ）時	
	<b>時刻表通りの運行</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	許容できる水準：（      ）分程度の遅れ	
	<b>行きたいところに行ける</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	希望する水準：目的地が最寄バス停から徒歩（      ）分程度	
	<b>運賃</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	<b>他の交通手段（鉄道・タクシー等）との乗り継ぎ</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	<b>利用方法（乗り方、支払い方法等）のわかりやすさ</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	<b>車両の乗り降りしやすさ</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	<b>子供を連れての利用しやすさ</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	<b>バス停などの待合環境（上屋・ベンチ等）</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	<b>時刻表や案内のわかりやすさ</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	<b>運行ルートของわかりやすさ</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	<b>路線バスによる移動の総合的な満足度</b>	1. 満足      2. やや満足      3. 普通 4. やや不満      5. 不満
	<b>自由記入欄（ ~ に対する具体的な不満内容等を記入）</b>	(      )
3)	<b>今後の路線バスの利用意向について教えてください。 （1つを選択）</b>	1. 今後も利用を続けたい 2. 自動車の購入等、他の移動手段が確保できれば利用をやめたい 問7へ
問6	<b>あなたは右記のいずれに該当するかを教えてください。 （1つを選択）</b>	1. 自宅の近くにバス停があるが利用していない 2. 自宅の近くにバス停がないため、利用したくても利用できない 3. 自宅の近くにバス停がないが、特に利用したいと思わない 問7へ

## 2 公共交通の維持・利便性向上に向けた取組について

- ✓ **公共交通を維持できなくなると、現在、自動車で移動できている方も、高齢となり自動車の運転ができなくなった場合、ご自身の移動手段がなくなり、移動することが困難となってしまいます。**

路線バス等の公共交通は、地域の移動を支える重要な移動手段ですが、マイカーへの過度な依存等により、利用者は減少傾向にあり、加えて、近年は、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が大幅に減少しています。

このような状況から、交通事業者の経営環境が悪化し、減便や廃止となる路線が増加しているとともに、若年運転者の減少等による運転手不足等により、このままでは、近い将来、地域の公共交通を維持・存続することが困難となる可能性があります。

- ✓ **上記を踏まえて、以下の問7～9についてお答えください。**

質 問		回 答	
問 7	あなたは路線バスなどの公共交通を維持し、利便性を向上させることが必要だと思いますか。 (1つを選択)	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
問 8	公共交通を維持し、利便性を向上させるための下記の ~ の取組の必要性について、項目ごとにあてはまるものに「印」をつけてください。		
	地域の移動を支える担い手確保と育成 例) 運転手の運転免許取得に対する補助、乗務員を対象とした接遇研修の実施	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
	スクールバス、病院等の送迎サービスなど、地域の多様な輸送資源等の活用検討 例) ボランティアや地域の助け合いによる住民輸送サービスの活用	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
	鉄道駅やバス停の待合環境の快適性の向上 例) 利用の多いバス停への上屋・ベンチの設置、駐輪場等の美化、駅前の放置自転車の撤去	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
	利用案内等の充実 例) のりば案内看板等の改善、病院等の主要施設への乗入れ、英語対応可能な案内スタッフの常駐	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
	デジタル技術活用等による乗継利便性の向上 例) ICカードの導入、キャッシュレス決済の導入、ハレカカード利用時の乗継割引	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
	まちなかにおける移動環境の向上 例) 中心市街地での移動ニーズに対応した路線や、市内周遊モデルコースの設定・運用	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
	お得な乗車券の販売による公共交通を利用した外出の促進 例) 1日乗車券の発行・販売箇所の追加、環境定期券(通勤定期定時による休日の利用割引)	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない

質 問		回 答	
	<b>非常時・災害時に備えた体制づくり</b> 例) 非常時・災害時における利用者への情報提供、サービス提供体制の整備	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
	<b>利便性・快適性の向上</b> 例) 一定間隔のダイヤ等によるダイヤ改善、QRコードを用いた定額制定期券の販売	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
	<b>誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備</b> 例) 高齢者や障がい者等に配慮したバリアフリー車両の導入	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
	<b>公共交通利用に対する市民の意識・行動の転換促進</b> 例) 出前講座(小学生を対象とした乗り方教室等)の実施、ポスター等による公共交通利用のメリットの周知	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
	<b>公共交通に関する効果的なPRの実施</b> 例) ホームページ等を活用した情報提供、企画バス・列車等の運行、市内転入者等への公共交通マップ配布	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
問 9	<b>問 8 で「必要」「やや必要」と回答した取組のうち、特に重要と考える取組を教えてください。</b> (取組の番号を記入)	最も重要と考える取組 ( )  2 番目に重要と考える取組 ( )  3 番目に重要と考える取組 ( )	

- ✓ 倉敷市では、移動手段の選択肢を増やし、誰もがいつでも手軽に移動できる環境を実現するための取組として、以下のような事業について検討しています。

**事業 一般タクシーの相乗りサービス制度の普及促進**

例)一定の地区と施設との間において、目的地が同じ旅客どうしを運送開始前に組み合わせて、タクシーに相乗りしていただき、定額の料金を乗車人数で割り勘(按分)するサービスについて、市内の各地域・地区で利用できるようにする。

**事業 一般タクシーを利用する際の運賃を補助する制度の導入**

例)公共交通不便地域に居住する高齢者等がタクシーを利用する場合に、年間の利用回数や1回当たりの補助額について上限を設け、利用料金の一部を補助する制度を導入する。

- ✓ 倉敷市では、公共交通の利用促進や、市民等の活発な交流による「まち」の賑わいを創出するための取組みとして、以下のような事業について検討しています。

**事業 沿線施設との連携による特典・お得なサービスの提供**

例)公共交通事業者と商業施設が連携し、公共交通を利用して来店したお客様について、買い物をした際の割引や、ドリンクの無料サービス、ポイント付与等の特典やお得なサービスを提供する。

**事業 鉄道や路線バスのサブスクリプション(定額制サービス)の提供**

例)特定の曜日・時間帯を除き、定額制で特定の鉄道や路線バスを乗り放題とするサービスを提供する。

- ✓ 上記の取組について、以下の問 10～17 にお答えください。

**<事業 に関する質問> 一般タクシーの相乗りサービス制度の普及促進**

例)一定の地区と施設との間において、目的地が同じ旅客どうしを運送開始前に組み合わせて、タクシーに相乗りしていただき、定額の料金を乗車人数で割り勘(按分)するサービスについて、市内の各地域・地区で利用できるようにする。

質 問		回 答	
問 10	あなたはこの事業が必要である と思いますか。  (1つを選択)	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
問 11	あなたはこの事業が実施された 場合、移動手段としてタクシー を選択する機会が増えると思い ますか。  (1つを選択)	1. 思う 3. あまり思わない	2. やや思う 4. 思わない

**< 事業 に関する質問 > 一般タクシーを利用する際の運賃を補助する制度の導入**

例) 公共交通不便地域に居住する高齢者等がタクシーを利用する場合に、年間の利用回数や1回当たりの補助額について上限を設け、利用料金の一部を補助する制度を導入する。

質 問		回 答	
問 12	あなたはこの事業が必要である と思いますか。 (1つを選択)	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
問 13	あなたはこの事業が実施された 場合、移動手段としてタクシー を選択する機会が増えると思 いますか。 (1つを選択)	1. 思う 3. あまり思わない	2. やや思う 4. 思わない

**< 事業 に関する質問 > 沿線施設との連携による特典・お得なサービスの提供**

例) 公共交通事業者と商業施設が連携し、公共交通を利用して来店したお客様について、買い物をした際の割引や、ドリンクの無料サービス、ポイント付与等の特典やお得なサービスを提供する。

質 問		回 答	
問 14	あなたはこの事業が必要である と思いますか。 (1つを選択)	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
問 15	あなたはこの事業が実施された 場合、公共交通を利用して、ま ちに出かけたいと思いますか。 (1つを選択)	1. 思う 3. あまり思わない	2. やや思う 4. 思わない

**< 事業 に関する質問 > 鉄道や路線バスのサブスクリプション(定額制サービス)の提供**

例) 特定の曜日・時間帯を除き、定額制で特定の鉄道や路線バスを乗り放題とするサービスを提供する。

質 問		回 答	
問 16	あなたはこの事業が必要である と思いますか。 (1つを選択)	1. 必要 3. あまり必要ではない	2. やや必要 4. 必要ではない
問 17	あなたはこの事業が実施された 場合、鉄道や路線バスの利用回 数が増えると思いますか。 (1つを選択)	1. 思う 3. あまり思わない	2. やや思う 4. 思わない

その他、日常の外出・移動で困っていることや、公共交通全般に関するご意見・ご要望等がありましたら、ご自由にご記入ください。

質問は以上で終わりです。ご協力ありがとうございました。  
ご記入いただいた調査票は、同封の返信用封筒に入れ、令和4年9月16日(金)までにポストに投函してください(切手を貼る必要はありません)。