

路線バス再編に伴う生活実態の変化に関する アンケート調査報告書【概要版】

1 調査の概要

(1) 調査目的

令和7年10月の公共交通網「リ・デザイン」実施後の具体的な影響や潜在的ニーズを把握し、今後の施策立案の基礎資料とすることを目的として実施した。

(2) 調査方法

住民基本台帳からの無作為抽出調査(対象3,000人、回収数1,387人、回収率46.2%)及び自由回答調査(447件)を実施し、計1,834件の回答を分析した。

(3) 回答者属性

70歳代(22.1%)が最多で、50歳代(20.1%)、60歳代(16.5%)と続く。職業は無職(31.0%)や会社員(28.5%)が多く、約6割が本人運転の自動車を所有しており、自動車依存の傾向が見られる。

2 バス利用実態の変化

(1) 利用頻度

再編後は「全く利用しない」が50.1%となり、再編前(45.6%)から増加した。一方、「週に2~3日」以上の利用層は減少しており、全体としてバス利用の縮小傾向が見られる。特に一部地域(千代田台町、小山田町など)では、利用頻度の低下が顕著である。

(2) 利用目的

主な目的は「通勤」「買い物」「趣味・娯楽・習い事」であり、再編前後で大きな変動は見られない。

3 外出習慣と交通手段の変化

(1) 外出頻度

「週に4~5日」外出する層が約3割で最多であり、全体として大きな変化は見られないものの、一部地域(千代田台町、大矢船、小山田町など)においては外出頻度の低下が見られる。

(2) 主な交通手段と移動の実態

鉄道(27.8%)と本人運転の自動車(26.3%)が移動の二大主軸となっており、バス(22.0%)はこれに次ぐ手段である。再編後はバス利用がやや減少している。

4 日常生活への影響と満足度

(1) 満足度の変化

日常生活の満足度は「普通」とする回答が最多であるものの、再編前(60.2%)から再編後(49.3%)にかけて約11ポイント減少しており、普通層の減少と不満層の増加が同時に生じている。

(2) 地域別の特徴

一部地域(緑ヶ丘、小山田町、高向など)では「普通」の割合が大きく減少している。一方で、影響の小さい地域も存在しており、再編の影響には地域差が生じている。

(3) 世代別の傾向

40～50歳代で「大変不満」が上位となるほか、80歳以上でも不満層の増加が見られるなど、再編の影響が幅広い世代に及んでいる。

5 バス無料デー

調査時点における認知度は約5割で、そのうち約3割が実際に利用しており、施策は概ね好意的に評価されている。

6 自由意見の傾向

運行頻度の確保やダイヤ改善、拠点駅への直通路線の復活(乗り換え負担の軽減)を求める意見が多く、特に「本数減少」と「時間の不一致」が重なることによる利便性低下が強く指摘されている。

また、バス停までの距離や高齢者の移動手段の確保に関する課題も挙げられており、地域や利用者の属性によって影響の現れ方に差があることがうかがえる。このため、小型バスなど、地域の実情に応じた交通手段の導入が求められている。

一方で、運転士不足等の社会的背景への理解や、厳しい経営環境の中での路線維持を評価する声も一定程度見られるが、全体としては利便性向上を求める意見が中心である。

※アンケート調査報告書【詳細版】は、市ホームページに掲載しています。
<https://www.city.kawachinagano.lg.jp/soshiki/2/122156.html>

