

平成 25 年度 城山地区住民 MM 実施結果

目 次

1.1	調査結果	1
1.2	調査結果の要旨	19
1.3	自由回答のまとめ	20

1.1 調査結果

(1) 橋本駅への移動について

1) 普段の橋本駅への移動頻度

ふだん、橋本駅にどの程度行くかについては、「月に数回程度」が35%で最も多く、次いで「週1回程度」19%、「週5日以上」16%、「週3日～4日」15%である。

週1日以上が50%、月数回程度が35%、両者の合計が85%であり、ある程度の頻度で橋本駅へ行っている人が回答している。

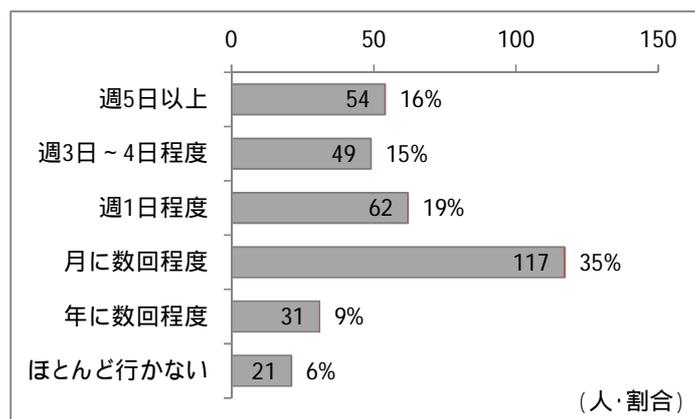


図 1-1 橋本駅への移動頻度

橋本駅への移動頻度をバス利用別に見ると、「バス利用者」の方が橋本駅へ行く頻度が高いことがわかった。バス利用者の55%は「週1日以上」橋本駅へ行くと回答している。

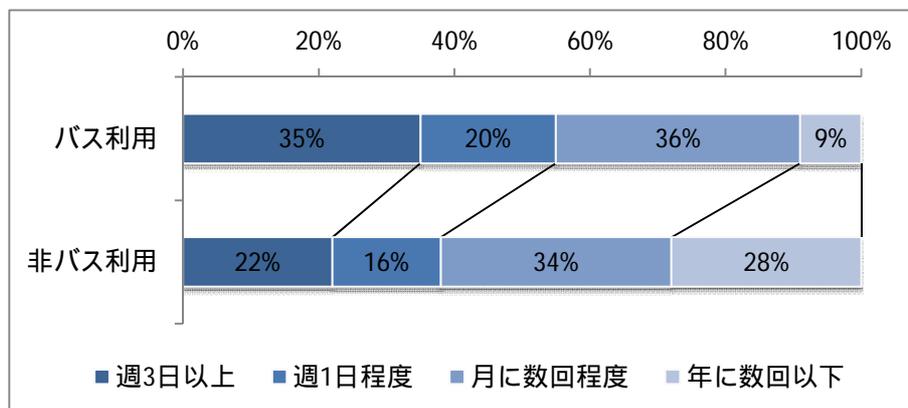


図 1-2 橋本駅への移動頻度(バス利用別)

2) 橋本駅へ行く主な目的

橋本駅へ行く主な目的は、「買い物や遊び」が44%で最も多く、次いで「通勤」15%、「通院」13%の順である。買い物などの私事交通が約8割を占めている。

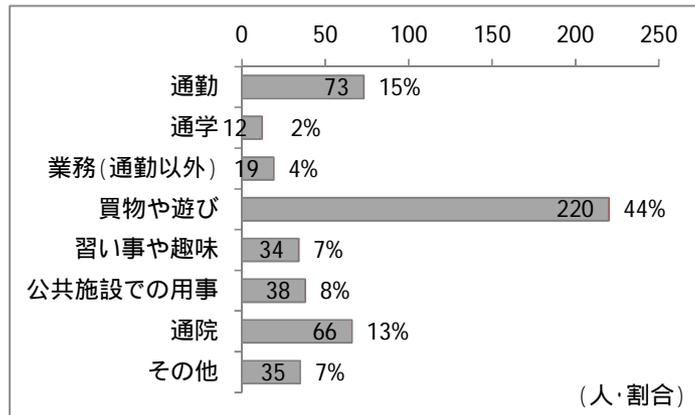


図 1-3 橋本駅へ行く主な目的

3) 橋本駅へ行く主な移動手段

橋本駅へ行く主な移動手段は、「バス」が44%で最も多く、次いで「車(送迎含む)」36%、「自転車」14%の順である。

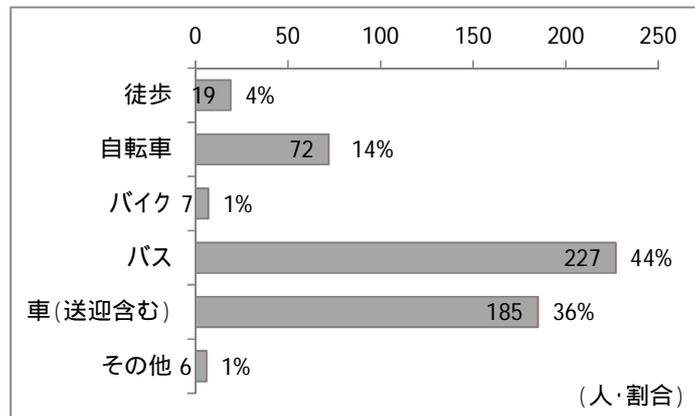


図 1-4 橋本駅への移動手段

上記の橋本駅へ行く主な移動手段は複数回答の設問であり、これを「バスを利用する人」と「バスを利用しない人 (= 非バス利用)」に分類したものを下図に示す。

バス利用が73%、非バス利用が35%である。

バス利用：バスを含む移動手段を選択した人

非バス利用：バス以外の移動手段を選択した人

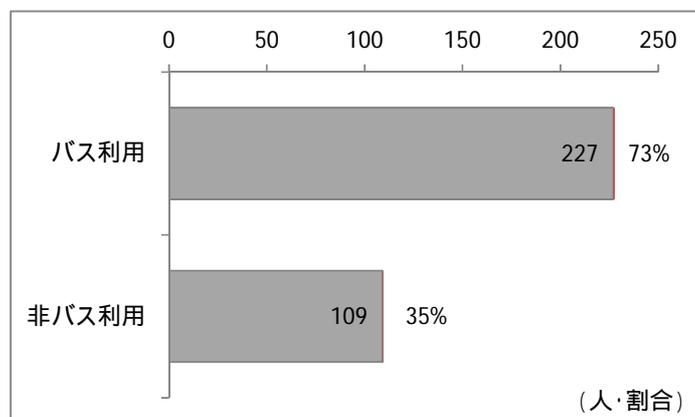


図 1-5 橋本駅への移動手段(バス利用別)

(2) バス利用について

1) バス停情報の認知度

同封した「バス停情報」を知っていたかどうかについては、「知っていた」が63%で最も多く、次いで「少しは知っていた」22%、「あまり知らなかった」15%である。

「知っていた」と「少しは知っていた」を合わせ 85%はバス停情報を知っていたと回答している。

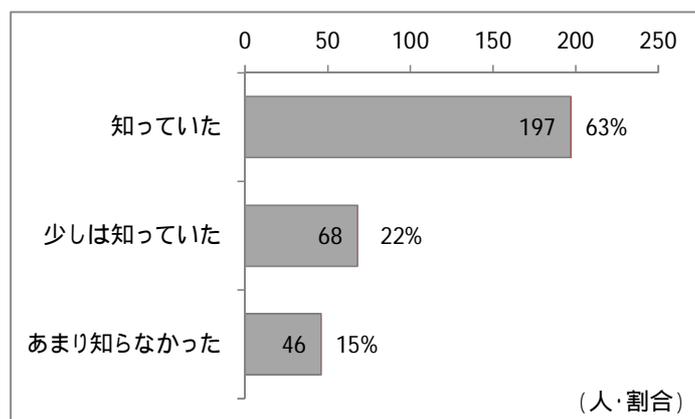


図 1-6 バス停情報の認知度

下図は、バス停情報の認知度を配布エリア別を示したものである。バス停情報の認知度について配布エリアによる違いはあまりみられなかった。

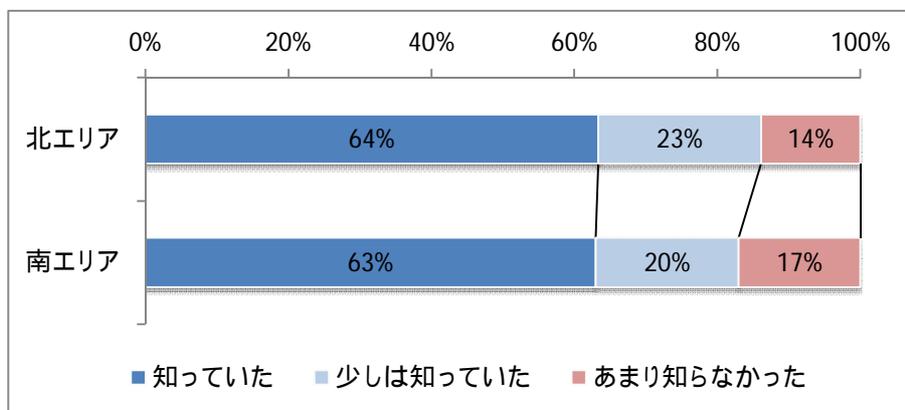


図 1-7 バス停情報の認知度(配布エリア別)

2) バス停の利用状況 / 意向

利用できそう、またはすでに利用しているバス停があるかどうかについては、「すでに利用している」が91%で最も多く、次いで「利用できるかもしれない」8%、「利用できそうもない」1%である。

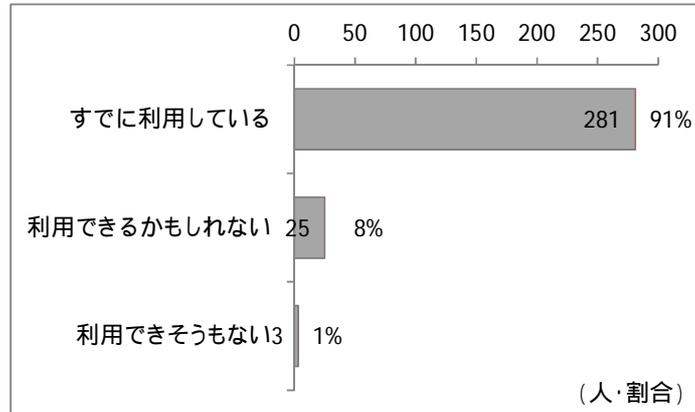


図 1-8 バス停の利用状況または利用意向

下図は、バス停の利用状況または利用意向をバス停情報の認知度別に示したものである。バス停を「すでに利用している」に着目すると、バス停情報の認知度とバス停の利用率は比例していることがわかった。

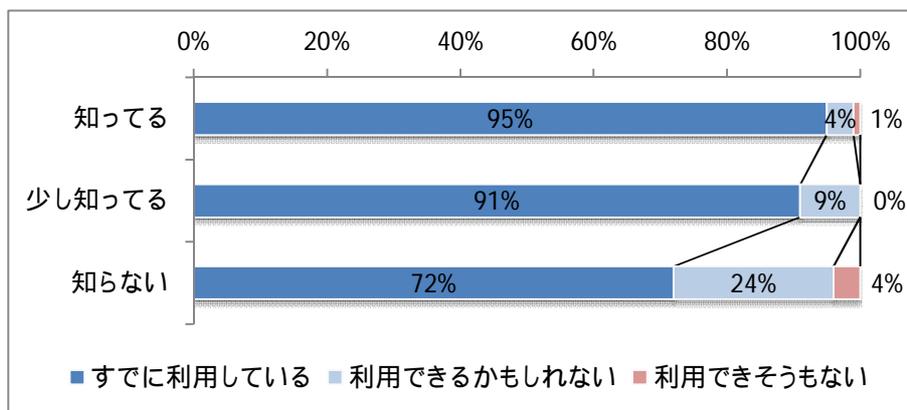


図 1-9 バス停の利用状況または利用意向 (バス停情報の認知度別)

3) 利用している / 利用できるかもしれないバス停

利用している、または利用できるかもしれないバス停については、「原宿」が 41% で最も多く、次いで「城山総合事務所入口」34%、「原宿五丁目」18%である。

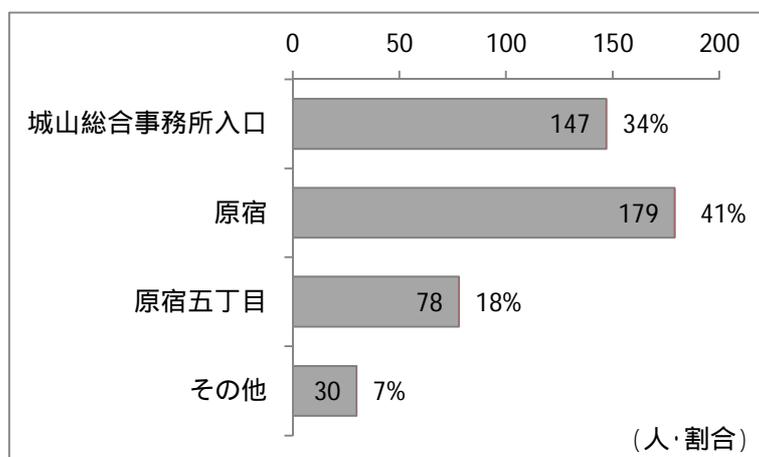


図 1-10 利用バス停

利用している、または利用できるかもしれないバス停を配布エリア別に見ると、北エリアは「城山総合事務所入口」が 38% で最も多く、次いで「原宿」34%である。

北エリアは南エリアよりも利用バス停がばらけており、南エリアは約 6 割が「原宿」に集中している。

南エリアに近い「原宿五丁目」は、南エリアより北エリアの方が利用する割合が高い。

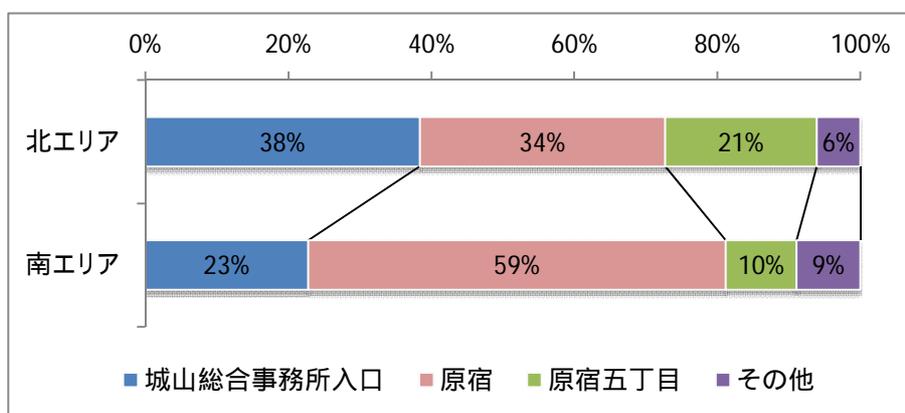


図 1-11 利用バス停 (配布エリア別)

4) 利用している / 利用できるかもしれない理由

バス停を利用する、または利用できるかもしれない理由は、「バスの便数が多い」が43%で最も多く、次いで「橋本駅南口に行く」18%、「自宅から近い」12%である。

複数のバス停が選択できるエリアを対象に行った調査において、バス停の選択要因として「バスの便数が多い」が圧倒的に多いことがわかった。

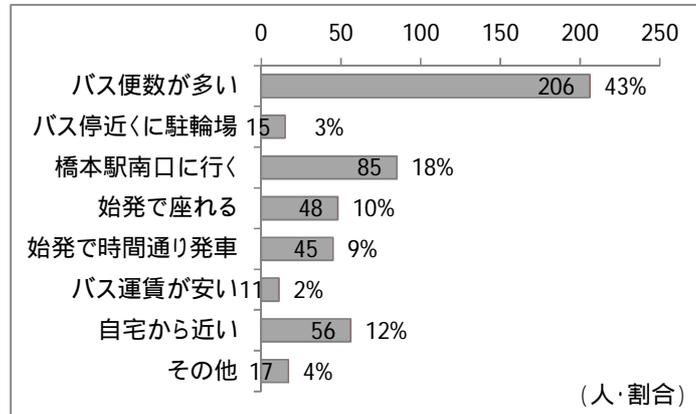


図 1-12 バス停利用の理由

バス停の選択理由を配布エリアで比較すると、南エリアに比べて北エリアは「始発で座れる」、「始発で時間通り発車」の割合が多く、こうした始発のメリットを重視して遠方の原宿五丁目を選択していると思われる。

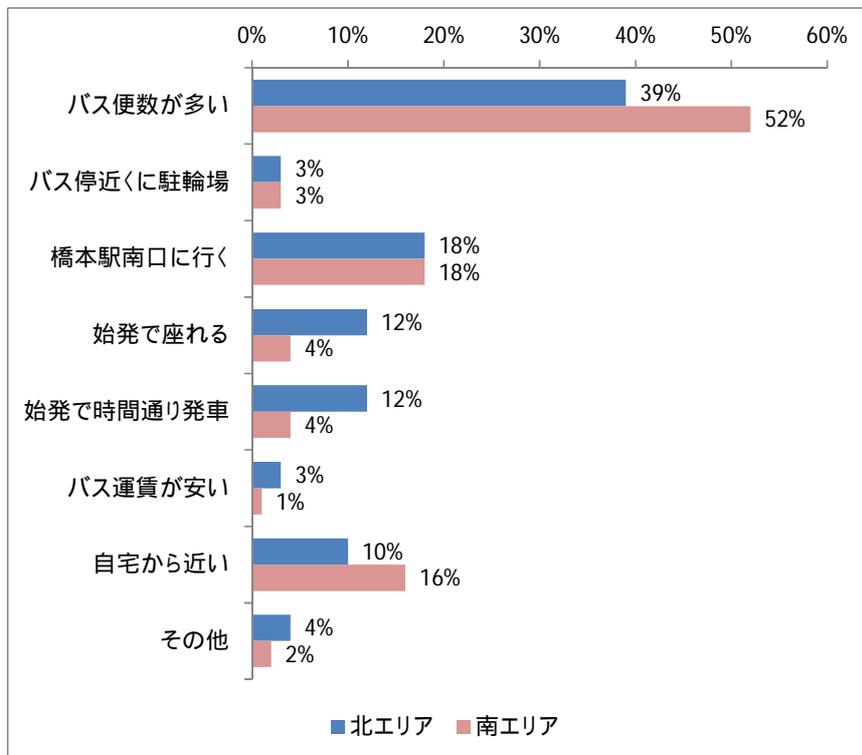


図 1-13 バス停利用の理由(配布エリア別)

下図は、バス停を利用する、または利用できるかもしれない理由をバス停情報の認知度別に示したものである。情報が不足している人ほど「自宅から近い」バス停を選択する傾向が伺える。言い換えれば、情報提供により移動の選択肢の幅が広がり、モビリティの豊かさにつながるものと考えられる。

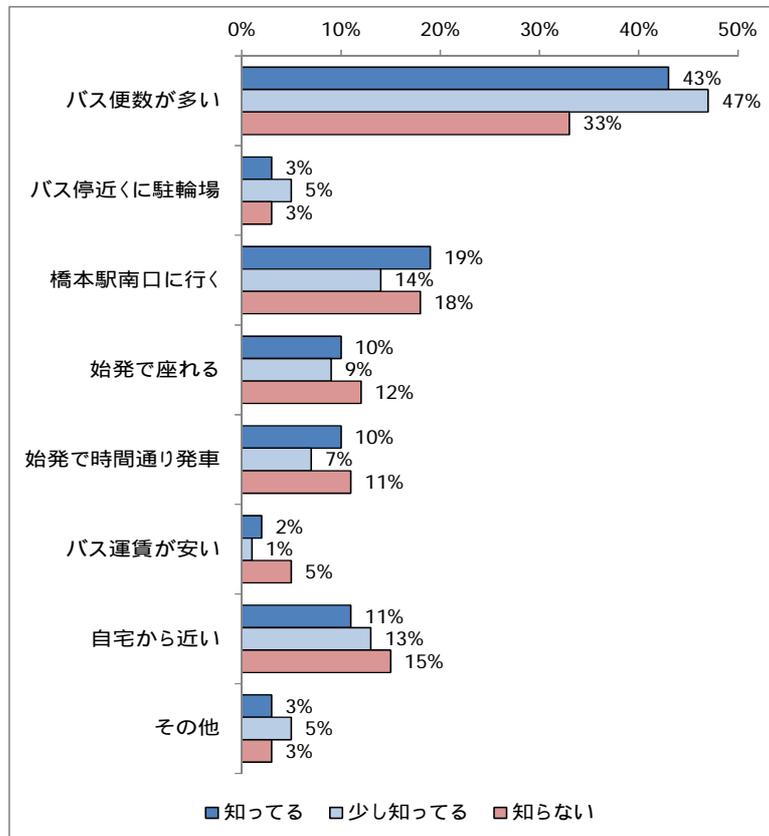


図 1-14 バス停利用の理由(バス停情報の認知度別)

下図は、バス停を利用する、または利用できるかもしれない理由をバス停別に示したものである。

「城山総合事務所入口」および「原宿」は、「バスの便数が多い」が4割～5割と多く、次いで「橋本駅南口に行く」(約2割)の順となっている。

一方、「原宿五丁目」は上記2バス停とは特徴が異なり、「始発で時間通り発車」が50%を占め、次いで「橋本駅南口に行く」26%の順となっている。同バス停は、始発で時刻通り発車する、全便が橋本駅南口行きであり、こうした特徴を利用者が認識し、バス停を選択していると考えられる。また、バス停選定理由に「自宅から近い」がないことも特徴的である。

「原宿五丁目」は北エリアからの利用率が高い。バス車内の混雑や橋本駅北口行きのバスを敬遠する人がわざわざ遠方の「原宿五丁目」を選択している可能性があり、同バス停にサイクル&バスライド用の駐輪場を整備しPRしてはどうだろうか。

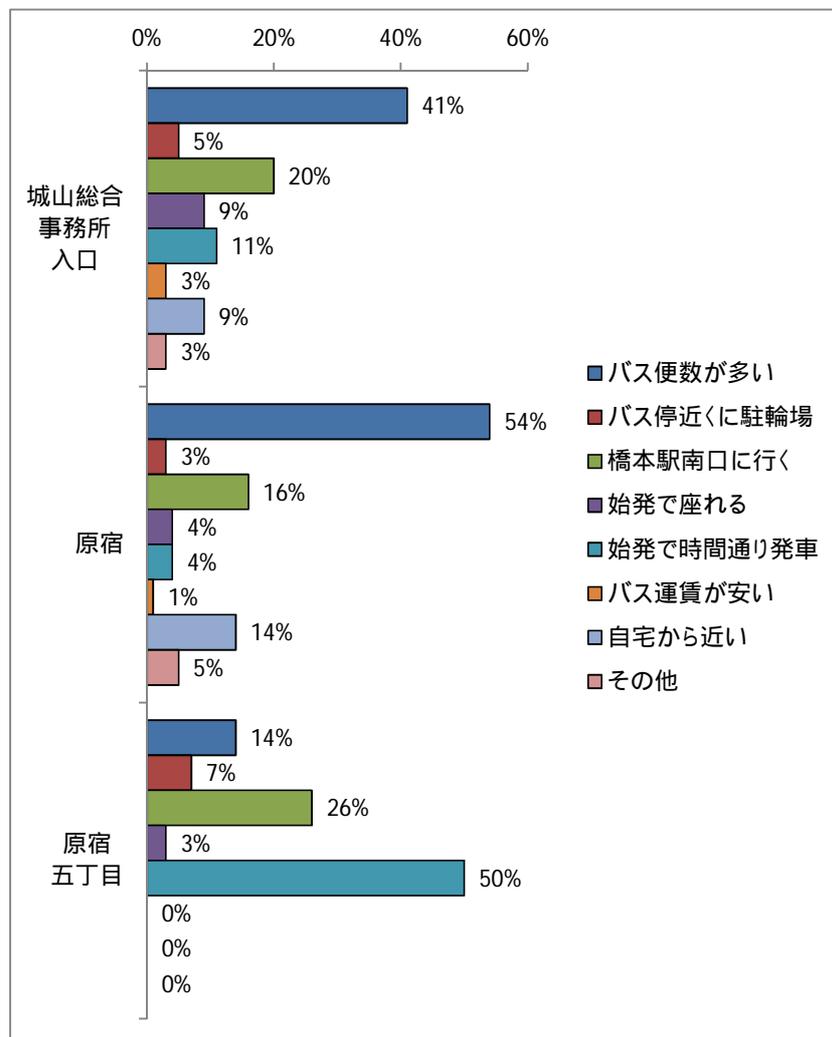


図 1-15 バス停利用の理由(バス停別)

下図は、橋本駅への移動頻度及び移動目的をバス停別に示したものである。

「週5日以上」の割合に着目すると、3つのバス停のなかでは原宿バス停において多頻度利用が多い。一方、「週1日程度以上」に着目すると城山バス停及び原宿五丁目バス停の割合が多い。

なお、移動目的については、バス停による顕著な違いは見られなかった。

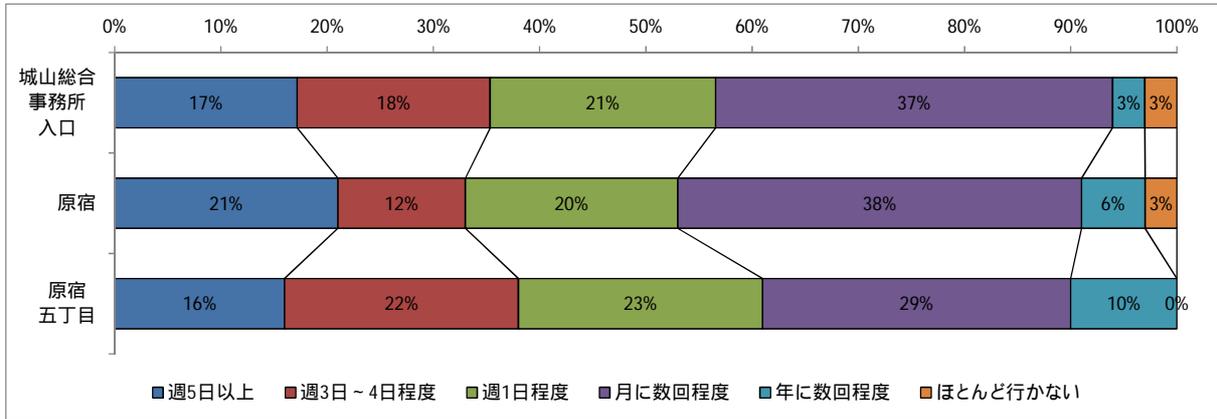


図 1-16 橋本駅への移動頻度(バス停別)

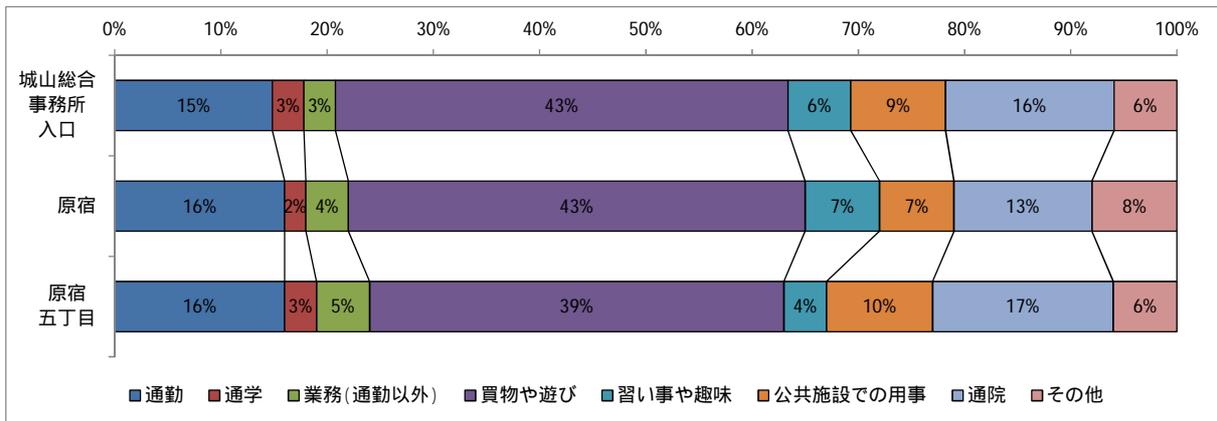


図 1-17 橋本駅への移動目的(バス停別)

5) バスのサービス改善の要望

期待するバスのサービス改善は、「橋本駅南口行き増便」が32%で最も多く、次いで「橋本駅行き増便(南口、北口どちらでもよい)」16%、「橋本駅への急行バス」と「バス停待合環境の改善」が各13%である。

「橋本駅行き増便」は、南口・北口あわせて48%の人が希望しており、特に「橋本駅南口行き増便」へのニーズがかなり大きいことがわかった。

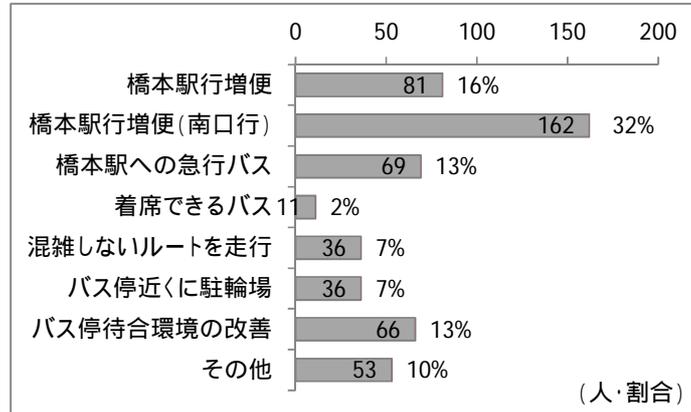


図 1-18 バスのサービス改善の要望

下図は、バスのサービス改善要望を橋本駅までの移動手段別に示したものである。

「橋本駅行き増便」と「バス停待合環境の改善」は、バスを利用する人の方が利用しない人より多くなっている。

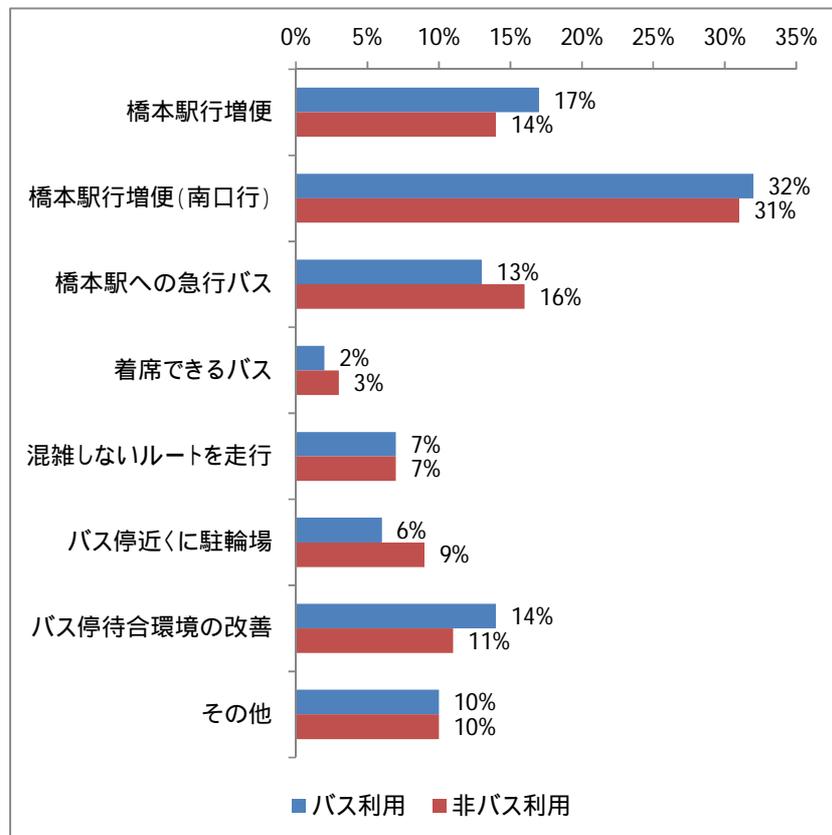


図 1-19 バスサービスの要望(バス利用別)

下図は、バスのサービス改善要望をバス停情報の認知度別に示したものである。

「橋本駅南口行き増便」と「橋本駅への急行バスの運行」は、バス停情報の認知度が高いほどその割合も増えている(バス停情報の認知度と比例している)。これは、バス停情報の認知度が高い人ほど、南口行きというより具体的な改善、急行バスという時間的要素に関する改善を求めていることがうかがえる。

一方、「橋本駅行き増便(南口・北口どちらでもよい)」と「バス停待合環境の改善」は、バス停情報の認知度と反比例している。バスの増便やバス停待合環境の改善により、あまりバスについて知らない人の利用促進が期待できる。

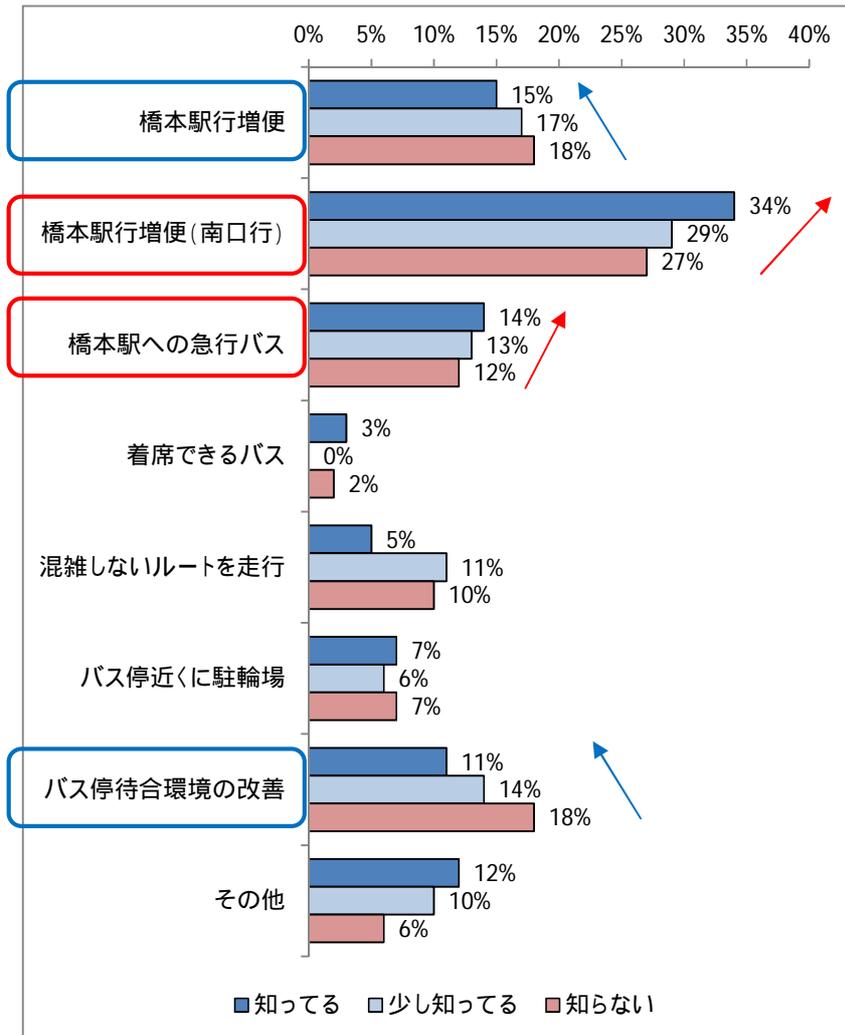


図 1-20 バスサービスの要望(バス停情報の認知度別)

(3) 城山バス停のサイクル&バスライドについて

1) 城山バス停までの所要時間(徒歩、分)

城山バス停までの徒歩での所要時間は、「5～9分」が51%で最も多く、次いで「10～14分」33%、「1～4分」10%である。

(参考: 歩行速度 70m/min とすると「5～9分」は 350m～630m)

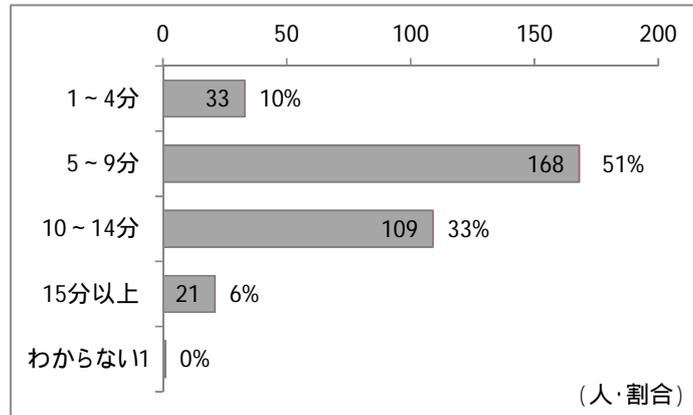


図 1-21 城山バス停までの所要時間

2) 城山バス停付近の駐輪場(以下、駐輪場)の認知度

駐輪場があることを「知っている」人は約6割である。

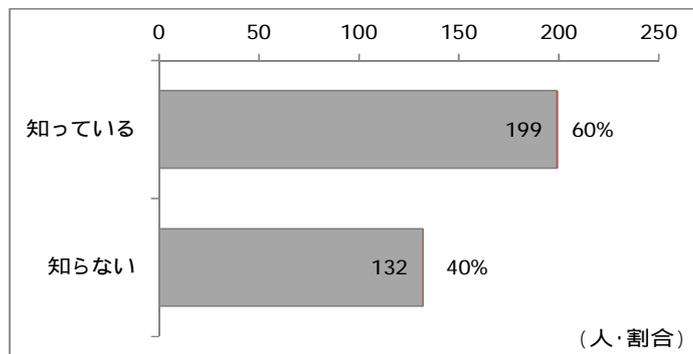


図 1-22 駐輪場の認知度

下図は、駐輪場の認知度を配布エリア別にしたものである。

駐輪場が国道413号の北側にあるためか、北エリアの方が駐輪場の認知度が高い。

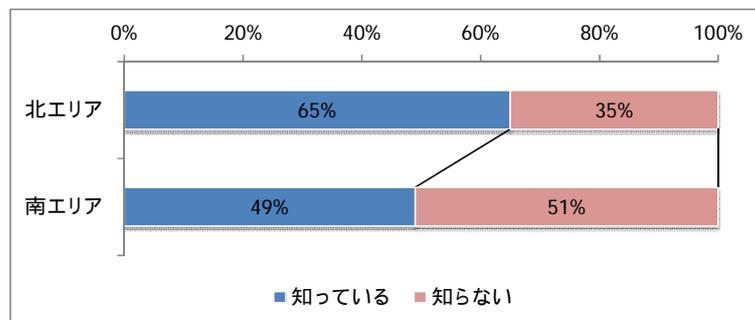


図 1-23 駐輪場の認知度(配布エリア別)

3) 駐輪場の利用状況

駐輪場の利用について、9割が「利用したことがない」と回答している。

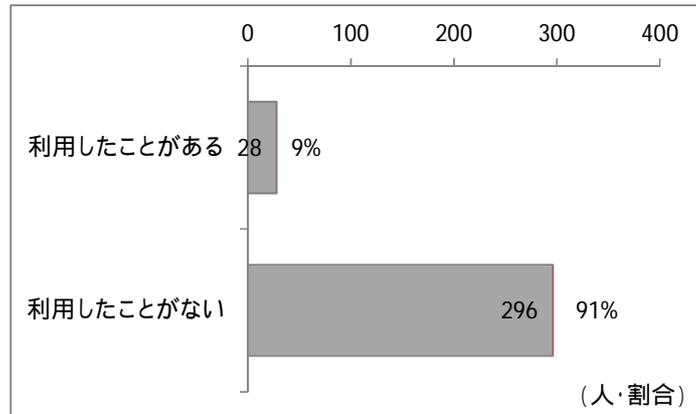


図 1-24 駐輪場の利用状況

下図は、駐輪場の利用状況を配布エリア別に示したものである。駐輪場の利用状況について配布エリアによる違いはなかった。

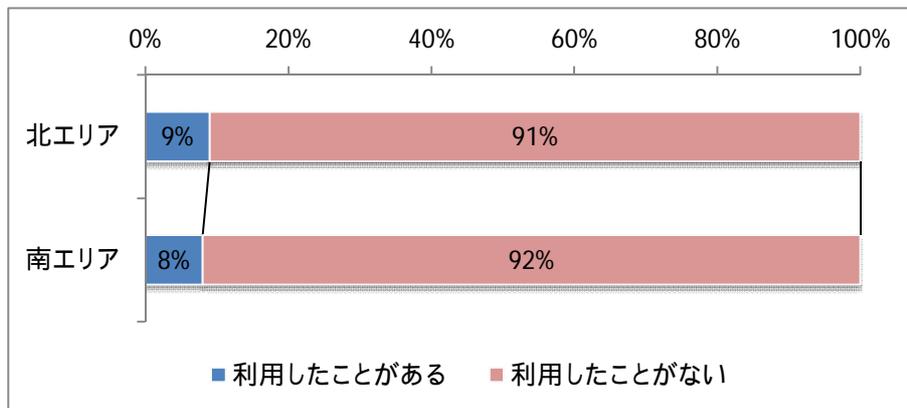


図 1-25 駐輪場の利用状況(配布エリア別)

4) 駐輪場の利用頻度 (駐輪場を利用したことがある人が回答)

駐輪場の利用頻度は、「週に1日」が85%で最も多く、次いで「週に2日」15%であり、「週に3日以上」はゼロである。

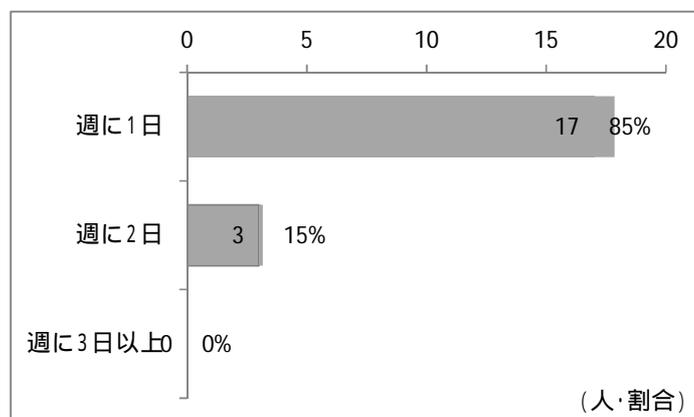


図 1-26 駐輪場の利用頻度

5) 駐輪場の利用意向（駐輪場を利用したことがない人が回答）

駐輪場の利用について、15%が「利用しようと思う」と回答している。

本設問はこれまで駐輪場を利用したことがない人が回答しており、本 MM の実施により回答者の 14%（駐輪場未利用 91% × 利用意向あり 15% = 13.7%）の人が駐輪場を利用する可能性がある、ひいてはサイクル&バスライドによりバスを利用する可能性があるといえる。

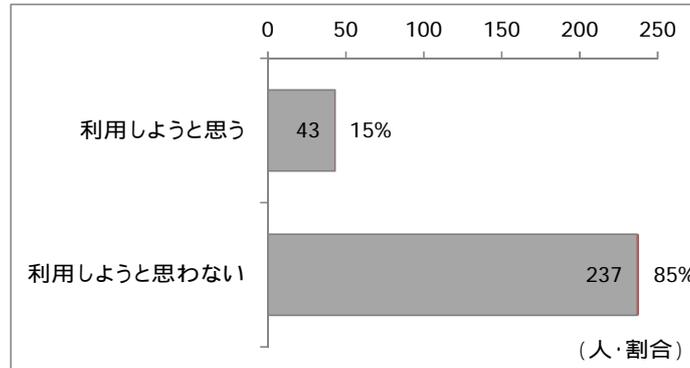


図 1-27 駐輪場の利用意向

下図は、駐輪場の利用意向を配布エリア別に示したものである。北エリアの方が駐輪場の利用意向割合が高い。

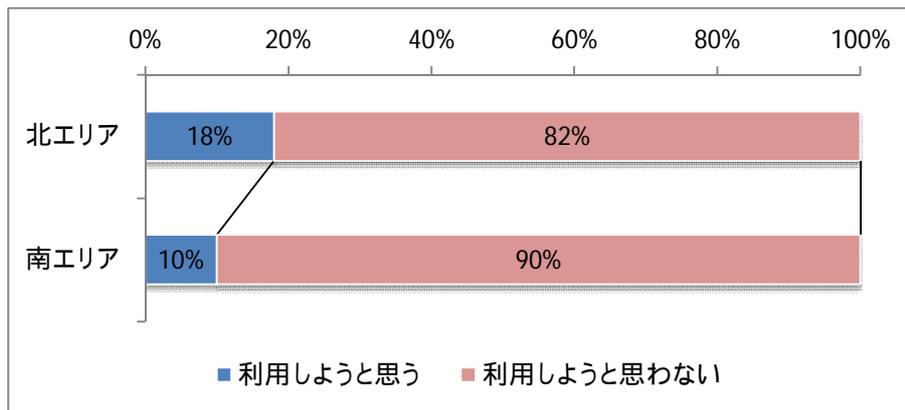


図 1-28 駐輪場の利用意向(配布エリア別)

下図は、駐輪場の利用意向を駐輪場までの所要時間別に示したものである。北エリアの方が駐輪場の利用意向割合が高い。

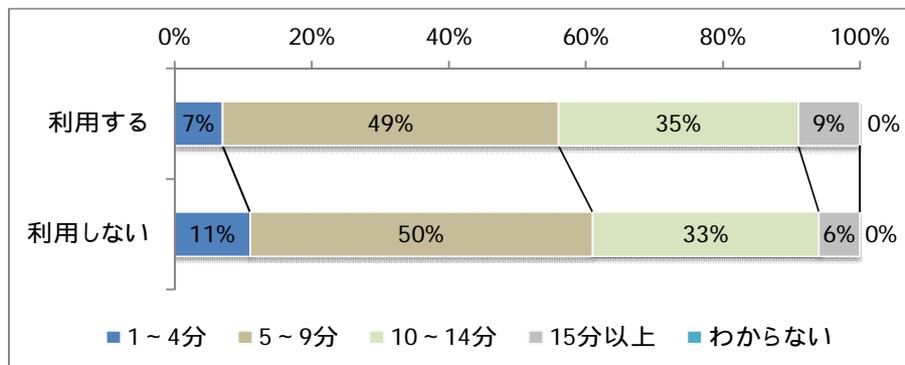


図 1-29 駐輪場の利用意向(駐輪場までの所要時間別)

6) バス停近くの駐輪場への要望

バス停近くの駐輪場に望むことは、「屋根(上屋)の設置」と「照明の設置」が20%で最も多く、次いで「とめやすい雰囲気」19%である。

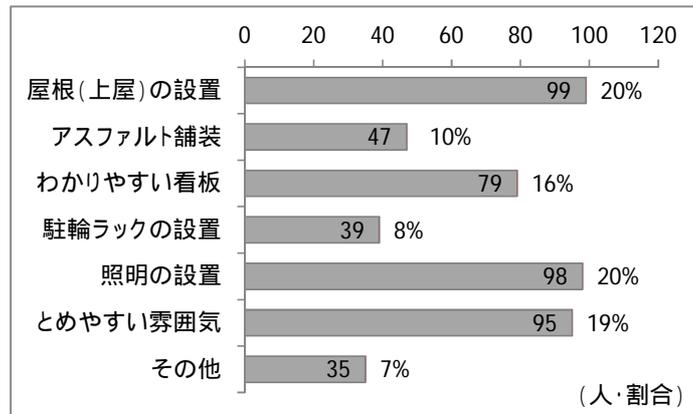


図 1-30 駐輪場への要望

下図は、駐輪場への要望を駐輪場の利用意向別に示したものである。

「わかりやすい看板の設置」と「とめやすい雰囲気」は、駐輪場を利用すると回答している人の割合が利用しない人よりも高い。

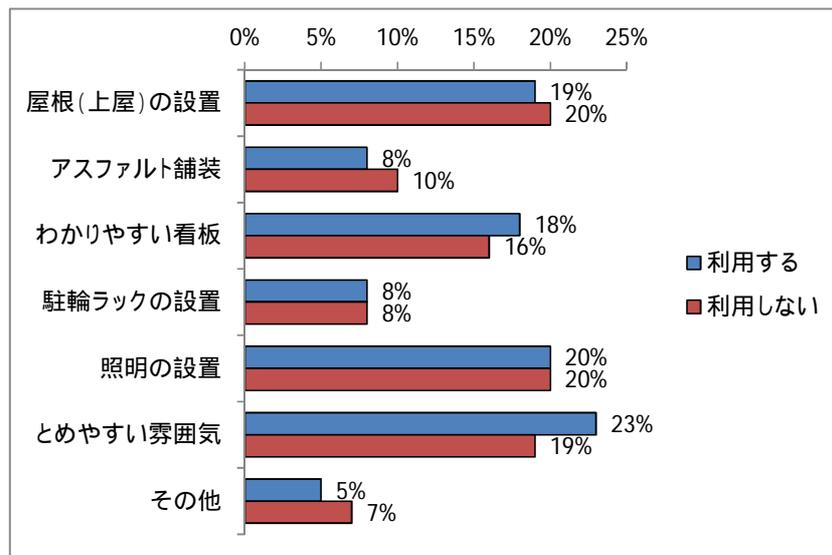


図 1-31 駐輪場への要望(駐輪場の利用意向別)

(4) クルマ利用に関する知識、意識

1) クルマ利用に関する知識

「自家用車のCO2排出量がバスの3倍以上になること」や「クルマの維持費が1日あたり2千円程度かかる」ことは7割～8割の人が、「徒歩やバス利用時の消費カロリーがクルマ利用時の約1.5倍なる」ことは約6割の人が「知らなかった」と回答しており、クルマ利用による環境への影響や維持費に比べ、消費カロリーといった健康に関するデータの認知度が多少低いことがわかった。

なお、こうした傾向は平成23年度に実施した住民MM(下九沢・西橋本)とほぼ同様の結果となっている。

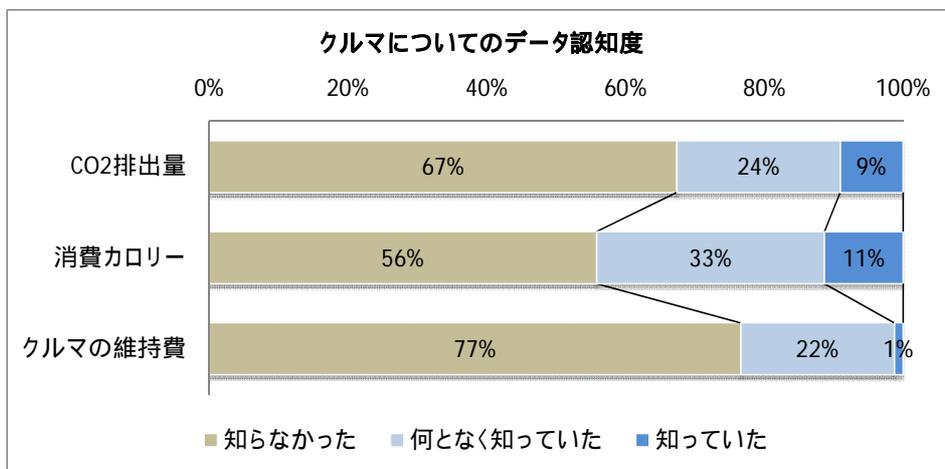


図 1-32 クルマについてのデータ認知度

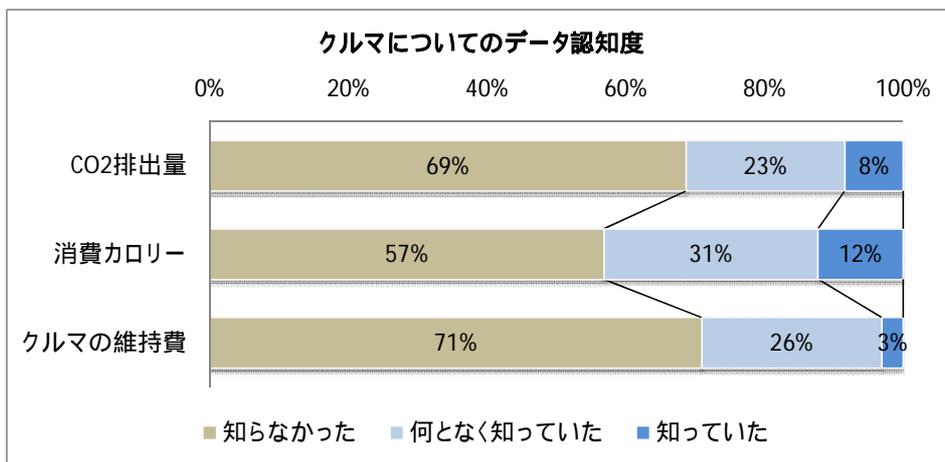


図 1-33 参考:クルマについてのデータ認知度(平成23年度住民MM(下九沢・西橋本))

2) クルマ利用に関する意識

クルマ利用に関する意識を聞いたところ、クルマばかりを使うのはあまり『「健康」によくない』と思っている人の割合は70%、『「環境」によくない』と思っている人は77%であり、クルマ利用が健康や環境によくないと思っている人が7割以上いることがわかった。

一方、『クルマ利用はできるだけ控えた方がよい』と思っている人は49%、『クルマ利用をできるだけ控えよう』と思っている人は46%である。

免許をお持ちの方の意識として、クルマ利用が「健康」や「環境」によくないと思いつつ、実際に控えるのは難しいという傾向が読み取れる。

なお、こうした傾向は平成23年度に実施した住民MM（下九沢・西橋本）とほぼ同様の結果となっているが、住民MM（下九沢・西橋本）よりもクルマ利用を控える意識は低い結果となっている。

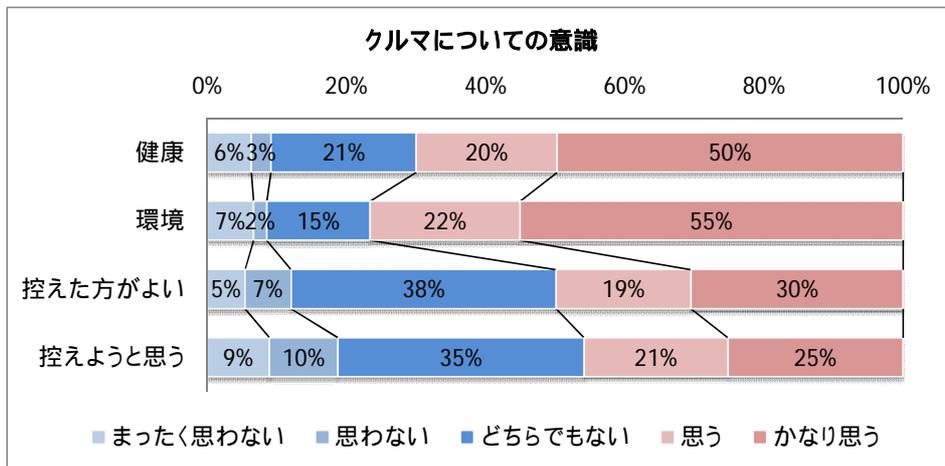


図 1-34 クルマについての意識

参考：平成23年度住民MM（下九沢・西橋本）

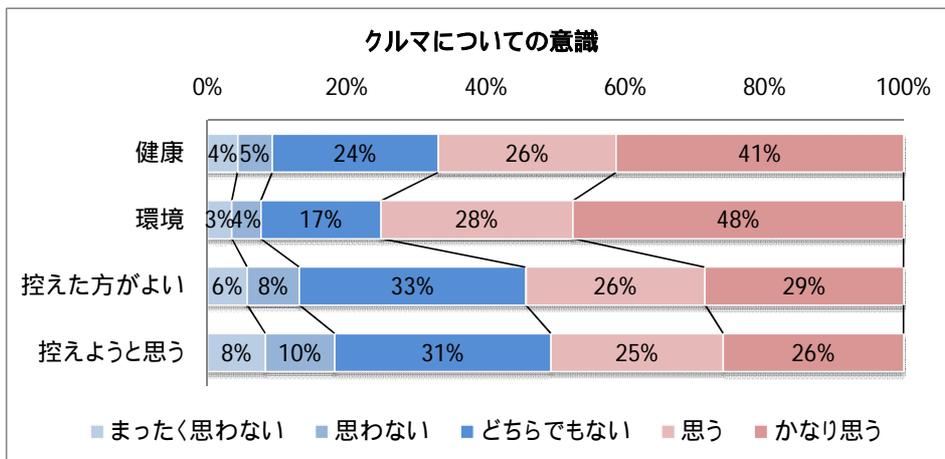


図 1-35 参考：クルマについての意識(平成23年度住民MM(下九沢・西橋本))

(5) 世帯のクルマ保有について

世帯でのクルマ保有については、「持っている」が83%と多数を占めている。

なお、クルマ保有率は平成23年度に実施した住民MM(下九沢・西橋本)とほぼ同様である。

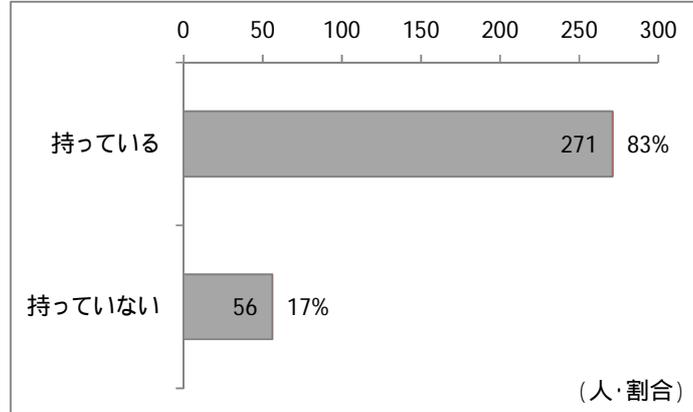


図 1-36 世帯のクルマ保有

参考：平成23年度住民MM(下九沢・西橋本)

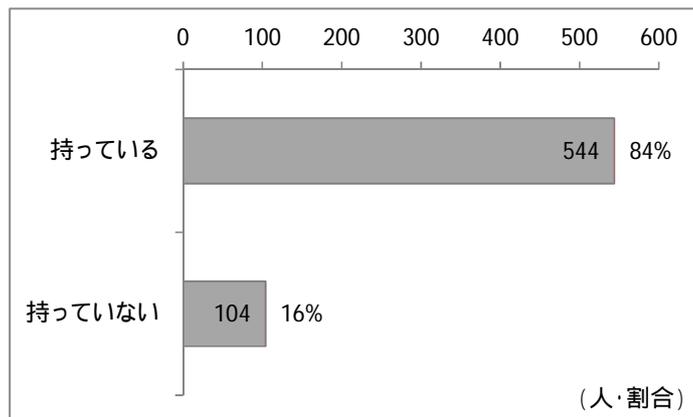


図 1-37 参考：世帯のクルマ保有(平成23年度住民MM(下九沢・西橋本))

1.2 調査結果の要旨

橋本駅の利用状況

- ✓ 橋本駅への移動頻度は、「週 1 日以上」が 50%、月数回程度が 35%であり、本アンケートはある程度の頻度で橋本駅へ行っている人が回答している。
- ✓ 橋本駅へ行く主な移動手段は、バス利用が約 7 割、非バス利用が約 3 割である。

バス停情報の認知度と利用するバス停

- ✓ 配布したバス停情報を「知っていた」「少しは知っていた」は 85%である。なお、バス停情報の認知度について配布エリアによる違いなかった。
- ✓ バス停情報の認知度とバス停の利用率は比例している。
- ✓ 利用している、または利用できるかもしれないバス停については、「原宿」が 41%で最も多い。
- ✓ バス停の選択要因として「バスの便数が多い」が圧倒的に多い。
- ✓ バス停情報が不足している人ほど「自宅から近い」バス停を選択している。言い換えれば、情報提供により移動の選択肢の幅が広がり、モビリティの豊かさにつながるものと考えられる。
- ✓ バス停の選択理由について、「城山総合事務所入口」及び「原宿」は、「バスの便数が多い」が 4 割～5 割と多く、次いで「橋本駅南口に行く」(約 2 割)の順である。
- ✓ 一方、「原宿五丁目」は「始発で時間通り発車」が 50%を占め、次いで「橋本駅南口に行く」26%の順である。また、「自宅から近い」がないことも特徴的である。
- ✓ 「原宿五丁目」は北エリアからの利用率が高い。バス車内の混雑や橋本駅北口行きのバスを敬遠する人がわざわざ遠方の「原宿五丁目」を選択している可能性があり、同バス停にサイクル&バスライド用の駐輪場を整備しPRしてはどうだろうか。
- ✓ 「橋本駅行き増便」は、南口・北口あわせて 48%の人が希望しており、特に「橋本駅南口行きの増便」へのニーズがかなり大きい。
- ✓ バス停情報の認知度が高い人ほど、南口行きというより具体的な改善、急行バスという時間的改善を求めている。

サイクル&バスライド用駐輪場

- ✓ 駐輪場があることを「知っている」人は約 6 割、駐輪場を利用したことがある人は 9%にとどまっている。
- ✓ 回答者の 14%が駐輪場の利用意向を示しており、サイクル&バスライドによるバス利用促進につながったことは本 MM の成果の一つと言える。
- ✓ バス停近くの駐輪場に望むことは、「屋根(上屋)の設置」と「照明の設置」が 20%で最も多く、次いで「とめやすい雰囲気」19%である。

1.3 自由回答のまとめ

城山 MM では、多くの貴重なご意見をいただいた。

ここでは、自由意見を6つに区分し、回答数及びその割合を掲載する。なお、一人が複数の意見を記載していることがあるため、件数の合計とアンケート回答者は一致しない。

ID	内容	回答数	割合
1	増便希望	22	14%
2	時間に関する意見・要望	23	15%
3	ルート変更、バス停に関する意見・要望	21	13%
4	バス停環境、無料駐輪場	18	11%
5	参考になった等	38	24%
6	その他	36	23%