

資料 アンケート結果（単純集計）

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある

アンケート結果

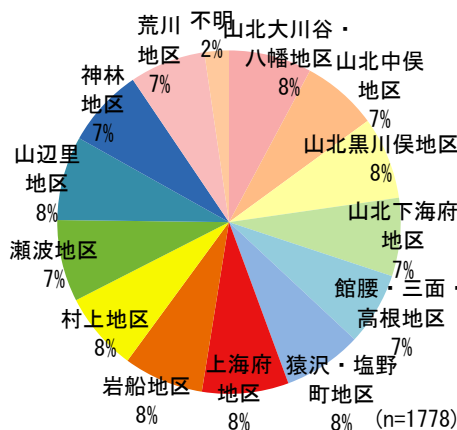
	市民アンケート	高校生等アンケート	利用者アンケート
対象者	村上市民 (18歳～89歳)	中等教育学校 及び高校生(2年生)	公共交通利用者
配布数	各地区 250 票 合計 3,250 票	村上：93 票 村上桜ヶ丘：116 票 荒川：30 票 村上中等：71 票 合計：310 票	鉄道・バス：469 票 のりあいタクシー：114 票 さんぽくん：56 票 合計：639 票 ※配布実績
回収数 (回収率)	山北大川谷・八幡地区：139 票 (55.6%) 山北中俣地区：127 票 (50.8%) 山北黒川又地区：138 票 (55.2%) 山北下海府地区：131 票 (52.4%) 館腰・三面・高根地区：122 票 (48.8%) 猿沢・塩野町地区：132 票 (52.8%) 上海府地区：145 票 (58.0%) 岩船地区：134 票 (53.6%) 瀬波地区：132 票 (52.8%) 村上地区：137 票 (54.8%) 山辺里地区：141 票 (56.4%) 神林地区：132 票 (52.8%) 荒川地区：127 票 (50.8%) 不明：41 票 合計：1,778 票 (54.7%) ※合計は居住地区不明含む	村上：31 票 (33.3%) 村上桜ヶ丘 ：98 票 (84.5%) 荒川：25 票 (83.3%) 村上中等 ：63 票 (88.7%) 合計：217 票 (70%)	鉄道・バス ：105 票 (22.4%) のりあいタクシー ：46 票 (40.4%) さんぽくん ：29 票 (51.8%) 合計 ：180 票 (28.2%)
配布/回収	郵送配付/郵送・Web 回収	学校経由の配布/Web 回収	直接配付/郵送・Web 回 収
配布物	・依頼文 ・調査票 (A3)	・依頼文	・依頼文 ・調査票 (A3)

市民アンケート調査結果

■ 居住地区

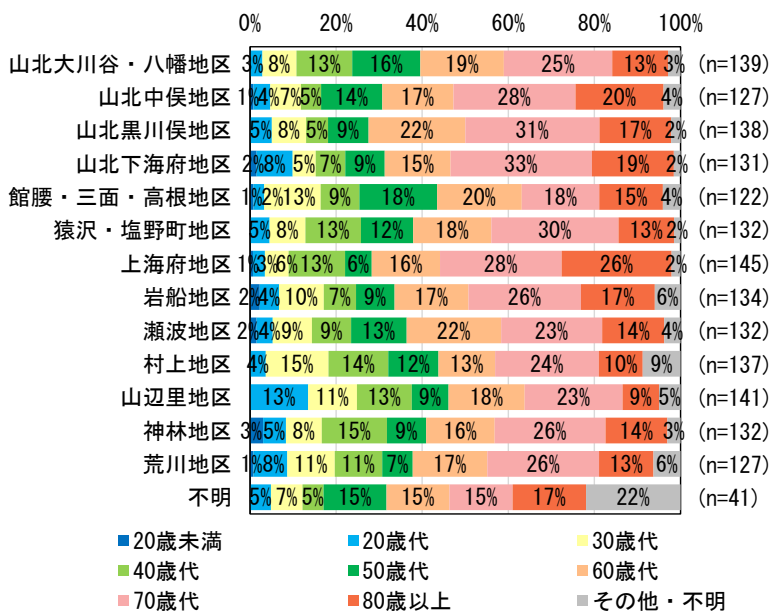
○本アンケートでは各地区に居住する市民の移動状況を把握するため、地区別に必要な配布数・回収数を設定し実施しており、配布数が各地区の人口比と一致していない点に留意が必要である。

○各地区配布数を設定して実施した結果、バランスよく回収できた。



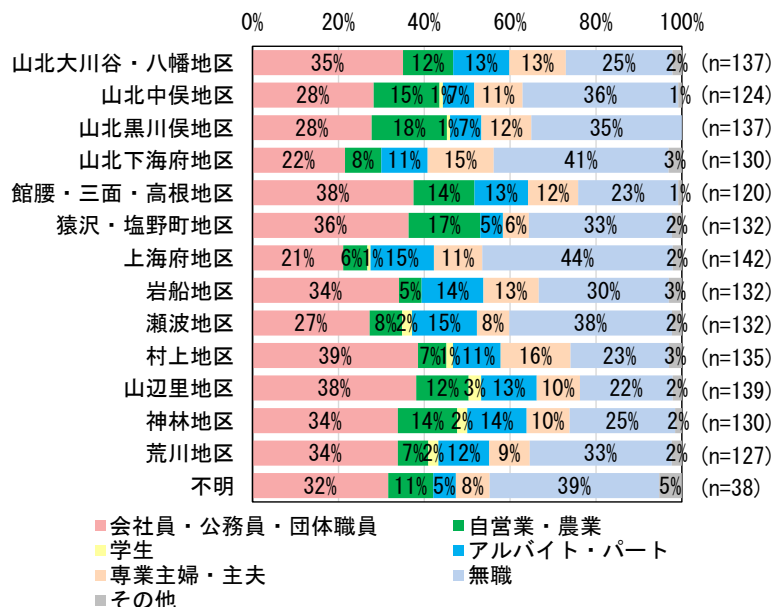
■ 年齢

○50代以降の回答割合が高くなっているが、これは本市の年齢別人口構成や年齢別のアンケートへの関心度の違いなどが影響していると考えられる。



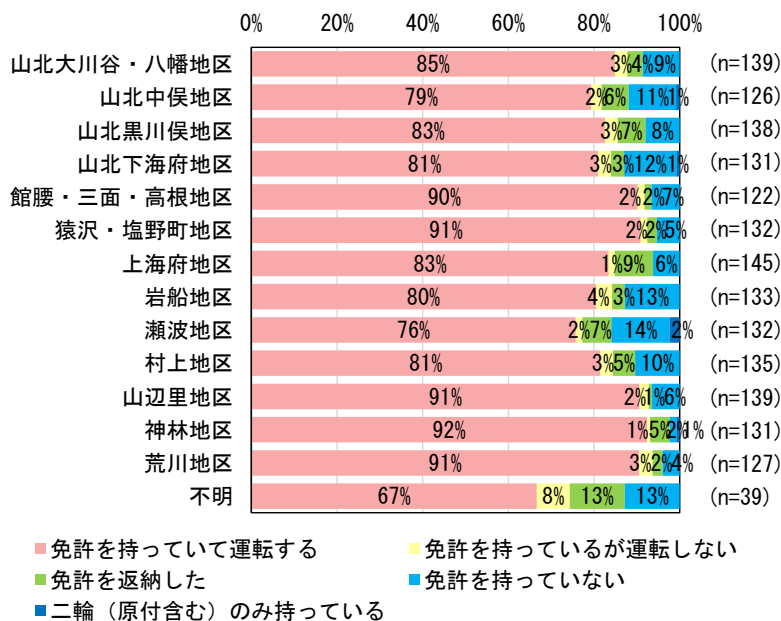
■職業等

○各地区とも「会社員・公務員・団体職員」及び「無職」が占めている。
 ○回答者の年齢構成によって変化しているものと考えられ、特に70代以上の割合が高いところは「無職」の割合も高まっている。



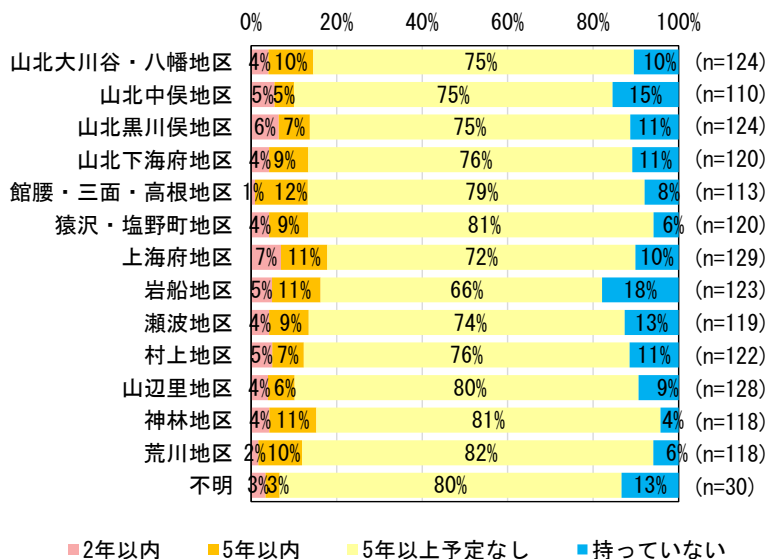
■運転免許保有状況

○各地区とも「免許を持っていて運転する」の割合が最も高く、90%を超える地区も見られる。
 ○回答者の年齢構成に対して、免許の保有率が高いことから、年齢を重ねても免許を返納せず自ら運転している人が多いと考えられる。



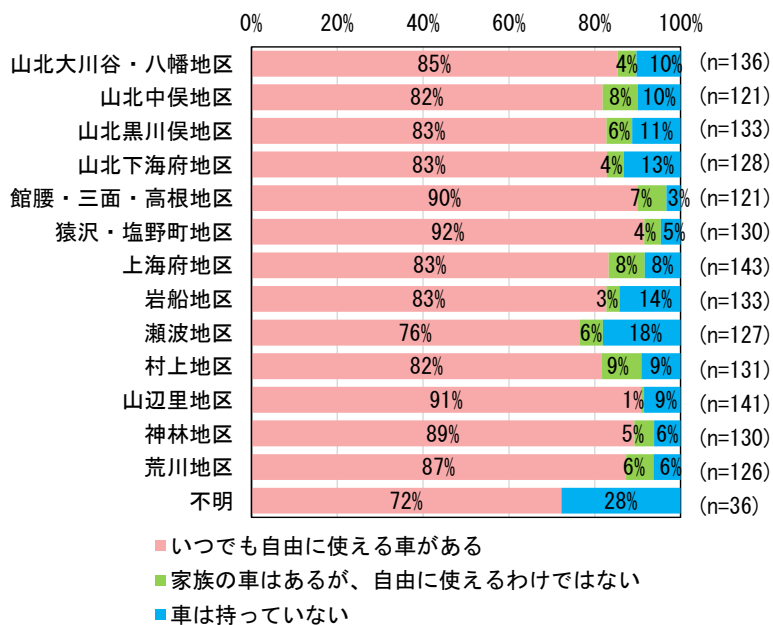
■ 運転免許返納時期

○各地区とも「5年以上予定なし」の割合が最も高く、90%を超える地区も見られる。
 ○一方で、「5年以内」に返納している人も各地区10%以上いることから、これらの人は次期計画で示す公共交通を利用する可能性があると考えられる。



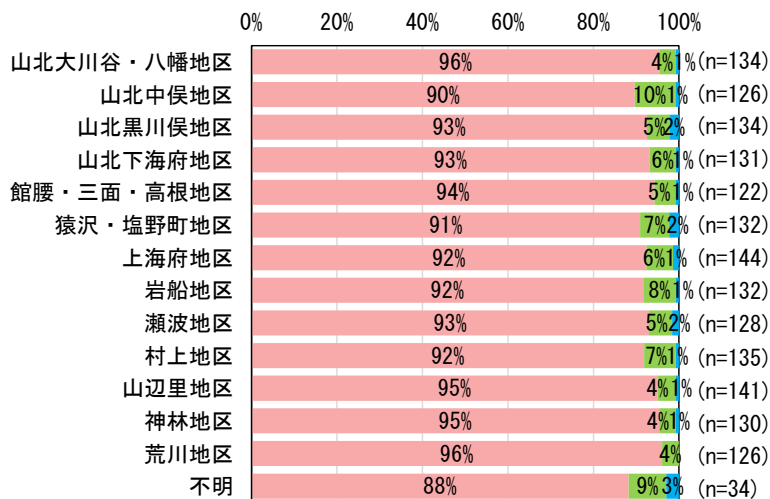
■ 車保有状況

○各地区とも「いつでも自由に使える車がある」の割合が最も高く、90%を超える地区も見られる。
 ○運転免許保有状況の結果と概ね比例している。



■外出の可否

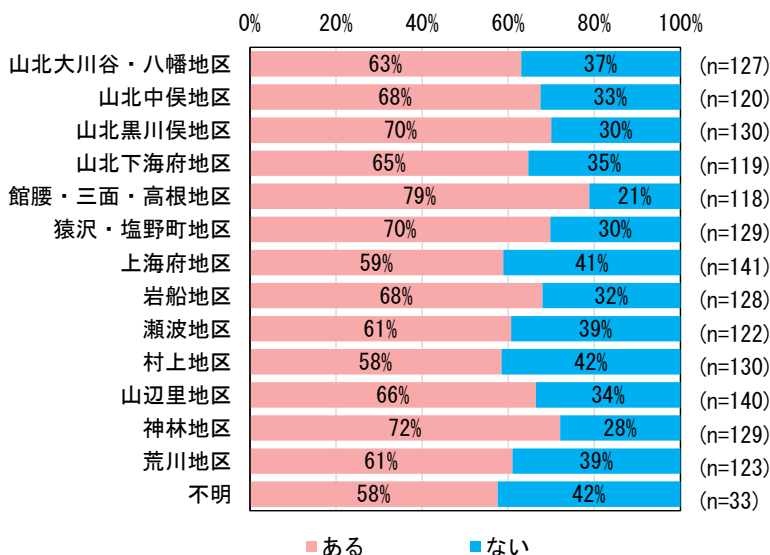
○各地区とも「ひとりで外出できる」の割合が最も高く、全地区で90%を超えている。
 ○ひとりで外出できる元気な人が大勢いるため、今後、自分の力で公共交通を利用できる人も一定数いると想定される。



■ひとりで外出できる ■誰かの助けがあれば外出できる ■外出できない

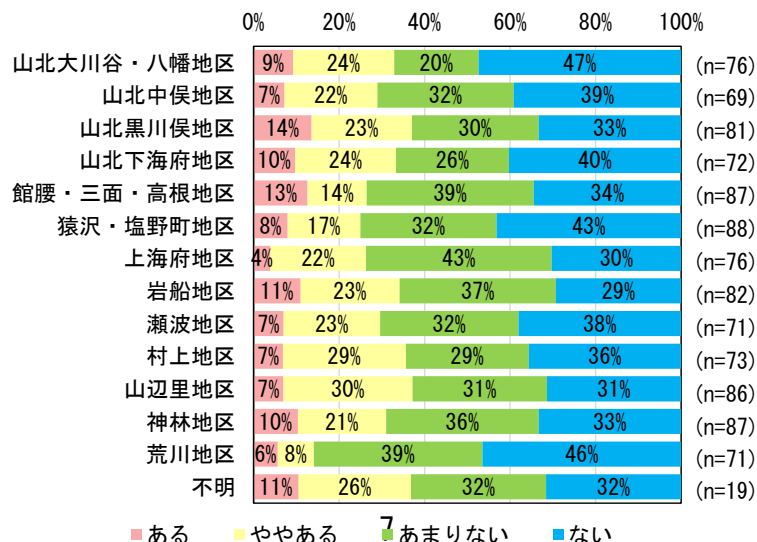
■家族等を送迎する機会

- 全地区で半数以上の方が家族等を送迎する機会があり、市内全域で家族等を送迎している実態がみられる。
- 最も割合が高い地区は館腰・三面・高根地区で79%となっている。
- 一方で最も割合が低い地区は村上地区の58%であり、市内中心部ではやや送迎の割合が下がる傾向にある。
- 居住地区における公共交通の利便性によって送迎状況が変化する可能性が考えられる。



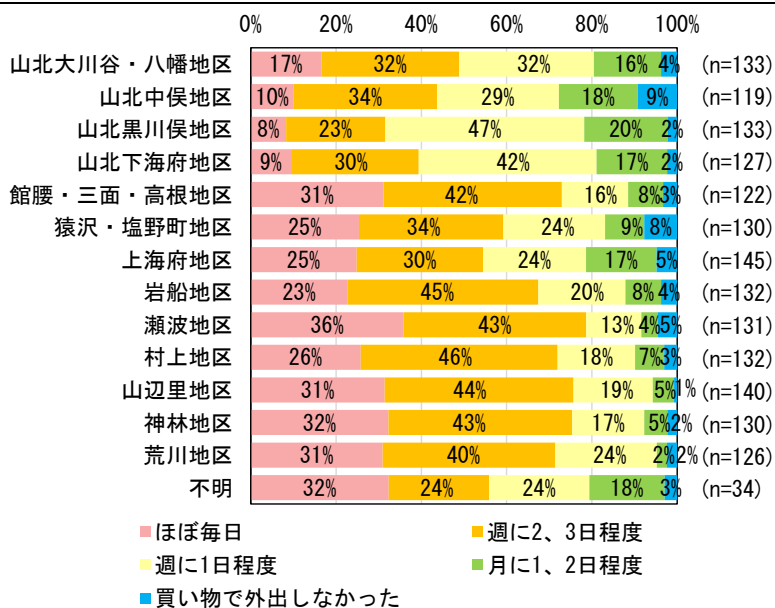
■送迎に対する負担感

- 送迎する機会がある人のうち、負担感が「あまりない」または「ない」と感じている人は全地区とも60%を超えており、特に荒川地区では85%と高い。
- 負担感を感じていない人の割合が比較的高いため、公共交通の利用者数にも影響を与えているものと考えられる。
- 一方で負担感が「ある」と感じている人は各地区6~14%と比較的少人数であるが、その中でも10%以上の地区については目的地までの距離が他地区よりも長い可能性が考えられる。



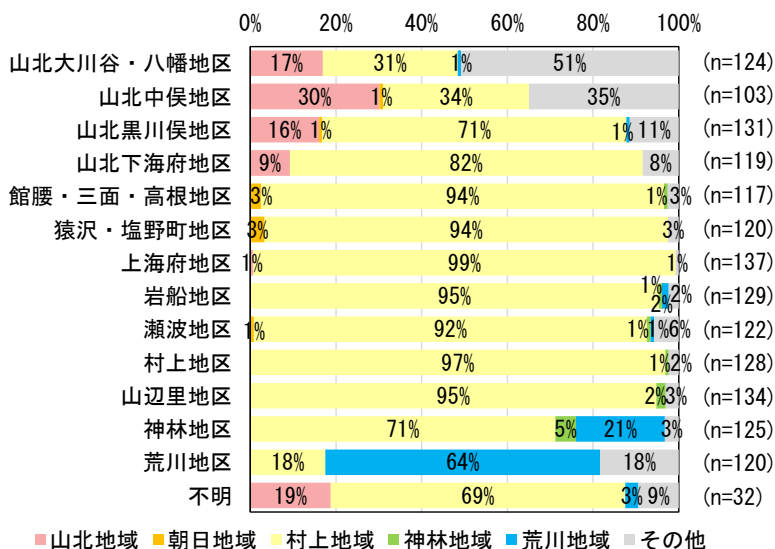
■買い物の外出頻度

- 山北地域の各地区以外では「ほぼ毎日」または「週に2～3日」の割合で外出する人が55～80%である。
- 一方の山北地域の各地区では外出頻度が少なく、「ほぼ毎日」または「週に2～3日」の割合は31～49%である。
- 山北地域の各地区居住者は買い物の頻度が少ないことから、一度に購入する量が多い可能性が考えられる。



■買い物の外出方面

- 市内の最も北部に位置する山北大川谷・八幡地区は「その他」の割合が最も高く、山形県鶴岡市（主にマックスバリュ）へ外出している。
- 山北地域の中でも南部に位置する山北黒川俣地区や山北下海府地区は「その他」の割合が低くなり、「村上地域」の割合が高くなっている。
- 山北地域の各地区及び荒川地区を除く居住者の多くは村上地域へ外出している。
- 荒川地区居住者は居住地区内への外出割合が高い。
- 居住地区によって外出方面が異なることから、多様なニーズがあると考えられる。



■主な買い物先

- 全体的には、居住地に近い買い物施設へ外出していると考えられる。
- 山北地域の北部ではマックスバリュまで外出する人が多い。
- 山北黒川俣地区はウオロクの割合が高く、最寄りの村上東店に外出していると考えられ、山北下海府地区は分散している。
- 館腰・三面高根地区及び猿沢・塩野町地区、山辺里地区はウオロクの割合が高く最寄りの村上東店に外出していると考えられるとともに、原信が立地している地区まではあまり外出しない傾向にある。
- 上記以外の地区では原信への外出が多くみられるが、利用者によって利用店舗は異なると考えられ、特に村上地区と神林地区では立地状況からその可能性が高いと想定される。
- イオンの利用者数が突出している地区は見られなかったが、各地区とも利用者は見られる。

	マックスバリュ	ウオロク	イオン	原信	回答者数 (4施設以外も含む)	備考
山北大川谷・八幡地区	54%	7%	8%	10%	120	主にマックスバリュ
山北中俣地区	48%	15%	8%	5%	93	主にマックスバリュ
山北黒川俣地区	14%	35%	15%	18%	110	主にウオロク東店
山北下海府地区	10%	19%	24%	24%	123	特に3施設に分散している
館腰・三面・高根地区	0%	46%	22%	12%	105	主にウオロク東店
猿沢・塩野町地区	0%	52%	17%	13%	109	主にウオロク東店
上海府地区	0%	16%	19%	48%	130	主に原信西店
岩船地区	0%	12%	9%	62%	117	主に原信西店
瀬波地区	0%	13%	19%	54%	120	主に原信西店
村上地区	0%	23%	21%	38%	121	原信西店と村上インター店が混在
山辺里地区	0%	48%	14%	18%	127	主にウオロク東店
神林地区	0%	11%	13%	52%	122	原信村上インター店と荒川店が混在
荒川地区	0%	9%	3%	55%	116	主に原信荒川店

※山北地域ではマックスバリュをイオンと表現する人も見られる

※主な4施設の会社名で集計しており、店舗別までは区分していない

■買い物の移動手段（行き）

- 市内全地区で車（自分で運転・家族等の送迎）の割合が高く、公共交通の割合はわずかである。
- 公共交通の割合に着目した場合、鉄道が上海府地区で5%、山北下海府地区で3%となっており、他地区より鉄道利用の割合が高い。
- また、のりあいタクシーに着目した場合、上海府地区で3%と最も高く、路線バスの廃止に伴い令和6年10月より運行開始した最も新しい「村上一寒川のりあいタクシー」は代替手段として利用されているが、そのほかの路線は利用割合が低い。
- 山北地域では、山北下海府地区を除き山北地域路線バスやさんぼくんの利用が見られる。
- あべっ車の利用は瀬波地区の3%が最も高いが、路線数や運行頻度の多い村上地区の利用は0%である。
- 公共交通サービスが充実しているにもかかわらず利用されていない地区も見られることから、運行内容の周知等が必要であると考えられる。

地域	車（自分で運転）	バイク	徒歩・自転車	車（家族等の送迎）	鉄道	コミュニティバスあべっ車	山北地域路線バス	のりあいタクシー	高速のりあいタクシー	無料送迎バス	さんぼくん	乗合タクシー（粟島浦村）	えぶり号（関川村）	タクシー	その他
山北大川谷・八幡地区	86%	1%	2%	21%	1%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
山北中俣地区	90%	0%	3%	9%	1%	1%	2%	1%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%
山北黒川俣地区	86%	1%	0%	23%	0%	0%	2%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
山北下海府地区	83%	0%	1%	17%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
館腰・三面・高根地区	92%	0%	1%	15%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
猿沢・塩野町地区	92%	1%	0%	16%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
上海府地区	82%	0%	1%	20%	5%	0%	0%	3%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%
岩船地区	85%	1%	4%	25%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
瀬波地区	95%	2%	7%	19%	1%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
村上地区	81%	2%	14%	17%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%
山辺里地区	93%	2%	9%	9%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
神林地区	94%	0%	5%	14%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
荒川地区	93%	1%	6%	11%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
不明	83%	0%	9%	9%	0%	0%	4%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%

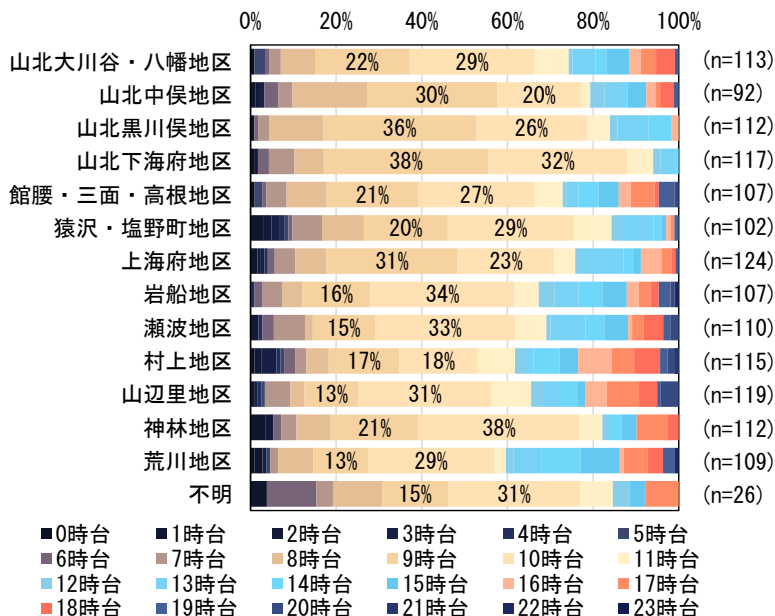
■買い物の移動手段（帰り）

- 概ね行きと同じ移動手段を利用していると想定される。
- タクシーの割合が行きよりも増加している地区が見られる。

地域	車（自分で運転）	バイク	徒歩・自転車	車（家族等の送迎）	鉄道	コミュニティバスあべっ車	山北地域路線バス	のりあいタクシー	高速のりあいタクシー	無料送迎バス	さんぼくん	乗合タクシー（粟島浦村）	えぶり号（関川村）	タクシー	その他
山北大川谷・八幡地区	85%	2%	2%	21%	1%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
山北中俣地区	90%	0%	3%	9%	1%	1%	2%	1%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%
山北黒川俣地区	85%	1%	0%	24%	0%	0%	2%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
山北下海府地区	84%	0%	1%	16%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%
館腰・三面・高根地区	92%	0%	1%	14%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
猿沢・塩野町地区	91%	1%	0%	16%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
上海府地区	81%	1%	1%	21%	6%	0%	0%	3%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	2%
岩船地区	95%	1%	4%	25%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%
瀬波地区	84%	2%	6%	20%	1%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%
村上地区	80%	2%	14%	18%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%
山辺里地区	93%	2%	9%	9%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
神林地区	94%	0%	5%	14%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
荒川地区	92%	1%	7%	11%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
不明	83%	0%	9%	9%	0%	0%	4%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%

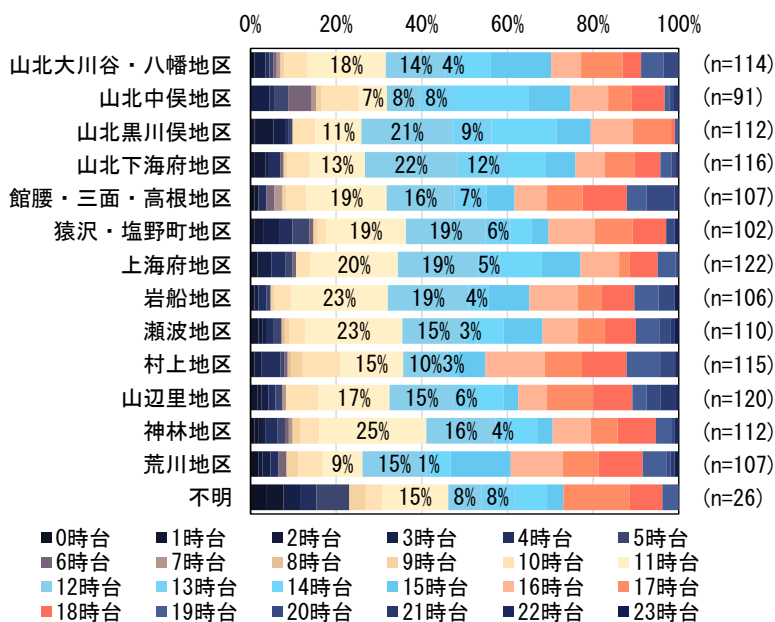
■【買い物】 自宅出発時間

○各地区とも 9 時台または 10 時台に出発する割合が高く、午前中に出発する傾向にある。
○午前中に外出する傾向にあることから、各公共交通がニーズに合った運行ダイヤとなっているか検証する必要がある。



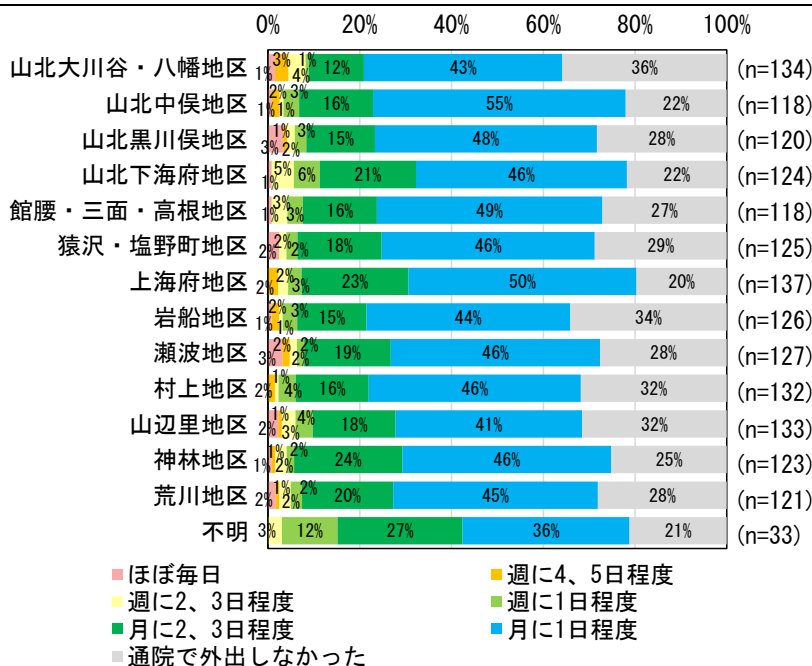
■【買い物】 帰宅時間帯

○各地区とも 11 時台または 12 時台に帰宅する割合が高く、昼間の時間帯となっている。
○昼間の時間帯に帰宅する傾向にあることから、各公共交通がニーズに合った運行ダイヤとなっているか検証する必要がある。



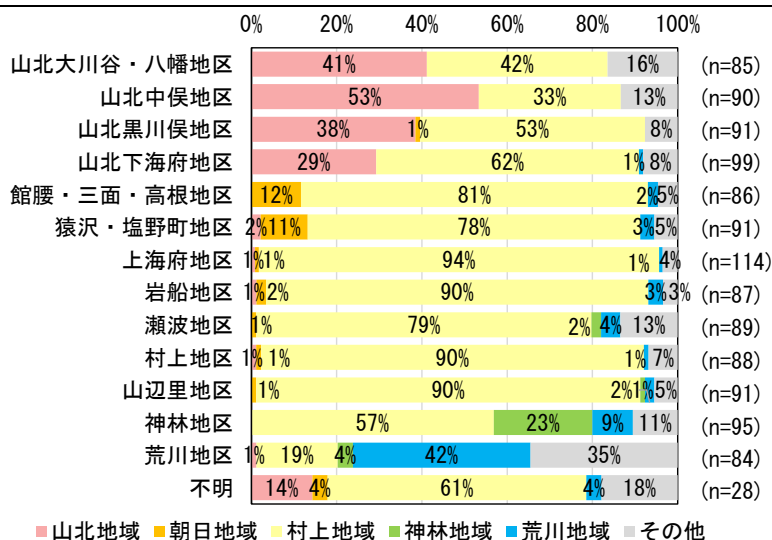
■通院の外出頻度

- 居住地区別で通院の外出頻度に大きな差はないことから、通院頻度は居住環境の影響を受けにくいと考えられる。
- 全地区とも通院した人のうち、「月に1日程度」の割合が最も高く、次いで「月に2、3日程度」と、買い物比較して外出頻度は少ない。
- 1か月間通院で外出しなかった人は各地区20%以上みられ、さらに通院頻度の少ない人もいることが想定される。



■通院の外出方面

- 山北地域の各地区に居住する人は「山北地域内へ通院」する人が28～53%、「村上地域へ通院」する人は34～63%となっており、特に村上地域に近い山北下海府地区で村上地域への通院が高い。
- 山北地域の各地区及び荒川地区以外の居住者の多くは村上地域へ通院している。
- 荒川地区に居住する人は居住地域内の割合が最も高く、次いで「その他」（県立新発田病院など）となっている。



■主な通院先

- 全地区から村上総合病院への通院が見られる。
- 村上総合病院ではない場合は、居住地に近い医院に通院している。
- 村上総合病院を除くと、瀬賀医院や青木医院などが多くなっている。

地区名	主な通院先
山北大川谷・八幡地区	①山北徳新会病院 ②青木医院 ③村上総合病院 ④初野医院
山北中俣地区	①青木医院 ②村上総合病院 ③山北徳新会病院 ④初野医院
山北黒川俣地区	①村上総合病院 ②青木医院 ③初野医院 ④山北徳新会病院
山北下海府地区	①村上総合病院 ②瀬賀医院 ③山北徳新会病院 ④青木医院
館腰・三面・高根地区	①村上総合病院 ②さくら内科クリニック ③つなしま内科クリニック
猿沢・塩野町地区	①村上総合病院 ②佐藤医院 ③さくら内科クリニック
上海府地区	①瀬賀医院 ②村上総合病院 ③羽鳥医院
岩船地区	①村上総合病院 ②安斉医院 ③坂町病院
瀬波地区	①村上総合病院 ②羽鳥医院
村上地区	①村上総合病院 ②いが医院
山辺里地区	①村上総合病院 ②さくら内科クリニック ③いが医院
神林地区	①村上総合病院 ②鈴木医院 ③澤田医院
荒川地区	①坂町病院 ②佐野医院 ③村上総合病院

※通院先は多い順に並んでいる

■【通院】移動手段（行き）

- 市内全地区で車（自分で運転・家族等の送迎）の割合が高く、公共交通の割合はわずかである。
- 公共交通の割合に着目した場合、山北地域の各地区では「無料送迎バス」の利用が見られ、山北大川谷・八幡地区では「山北地域路線バス」の利用、山北中俣地区では「さんぼくん」の利用も見られ、地域内の通院を目的に利用されている。
- また、山北地域の各地区では「鉄道」も1~3%の割合で利用されており、山北地域外へ通院している可能性も考えられる。
- 通院を目的に「コミュニティバスあべつ車」を利用している人の割合は「買い物」を目的とする人より高くなっている。
- 「コミュニティバスあべつ車」の利用は瀬波地区居住者で5%と最も高いが、路線数や運行頻度の多い村上地区の利用は0%である。

地域 \ 手段	車（自分で運転）	バイク	徒歩・自転車	車（家族等の送迎）	鉄道	コミュニティバスあべつ車	山北地域路線バス	のりあいタクシー	高速のりあいタクシー	無料送迎バス	さんぼくん	乗合タクシー 栗島浦村	えぶり号（関川村）	タクシー	その他	
山北大川谷・八幡地区	79%	0%	10%	18%	3%	0%	6%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=62)
山北中俣地区	75%	0%	0%	23%	3%	1%	1%	3%	0%	3%	4%	0%	0%	0%	0%	(n=69)
山北黒川俣地区	76%	0%	2%	24%	2%	3%	3%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=63)
山北下海府地区	84%	0%	0%	12%	1%	0%	0%	1%	0%	4%	1%	0%	0%	0%	0%	(n=73)
館腰・三面・高根地区	86%	0%	2%	11%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=65)
猿沢・埴野町地区	84%	2%	0%	21%	0%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=62)
上海府地区	78%	1%	7%	22%	1%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	(n=76)
岩船地区	70%	2%	19%	17%	0%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	(n=54)
瀬波地区	77%	5%	5%	11%	0%	5%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	3%	2%	(n=66)
村上地区	75%	1%	15%	16%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	3%	0%	(n=73)
山辺里地区	92%	0%	5%	6%	2%	3%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=65)
神林地区	91%	1%	0%	11%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=80)
荒川地区	94%	0%	0%	8%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=63)
不明	62%	0%	5%	14%	0%	5%	0%	0%	0%	5%	5%	0%	0%	5%	0%	(n=21)

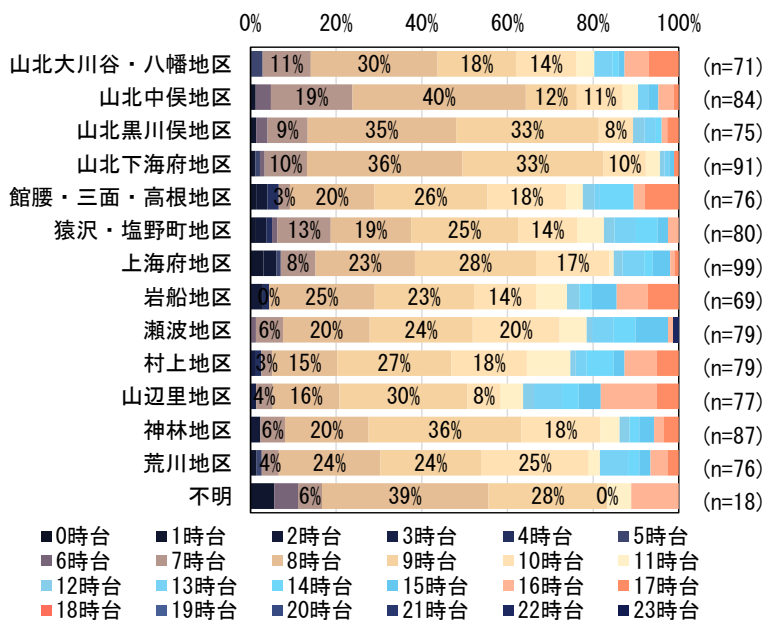
■【通院】移動手段（帰り）

- 概ね行きと同じ移動手段を利用していると想定される。
- タクシーの割合が「行き」よりも増加している地区が見られる。

地域 \ 手段	車（自分で運転）	バイク	徒歩・自転車	車（家族等の送迎）	鉄道	コミュニティバスあべつ車	山北地域路線バス	のりあいタクシー	高速のりあいタクシー	無料送迎バス	さんぼくん	乗合タクシー 栗島浦村	えぶり号（関川村）	タクシー	その他	
山北大川谷・八幡地区	79%	0%	11%	18%	3%	0%	5%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=62)
山北中俣地区	75%	0%	0%	24%	3%	1%	1%	3%	0%	3%	4%	0%	0%	0%	0%	(n=68)
山北黒川俣地区	71%	3%	2%	24%	2%	5%	2%	2%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	0%	(n=62)
山北下海府地区	84%	0%	0%	12%	1%	0%	0%	1%	0%	4%	1%	0%	0%	0%	0%	(n=73)
館腰・三面・高根地区	86%	0%	2%	11%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=63)
猿沢・埴野町地区	82%	3%	0%	20%	0%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	(n=61)
上海府地区	77%	0%	5%	23%	1%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	(n=74)
岩船地区	69%	4%	19%	17%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	(n=54)
瀬波地区	77%	5%	5%	11%	0%	5%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	5%	2%	(n=65)
村上地区	75%	1%	15%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	3%	0%	(n=72)
山辺里地区	92%	0%	5%	6%	2%	3%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	(n=65)
神林地区	90%	1%	0%	11%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=80)
荒川地区	92%	2%	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=61)
不明	63%	0%	5%	11%	0%	5%	0%	0%	0%	5%	5%	0%	0%	11%	0%	(n=19)

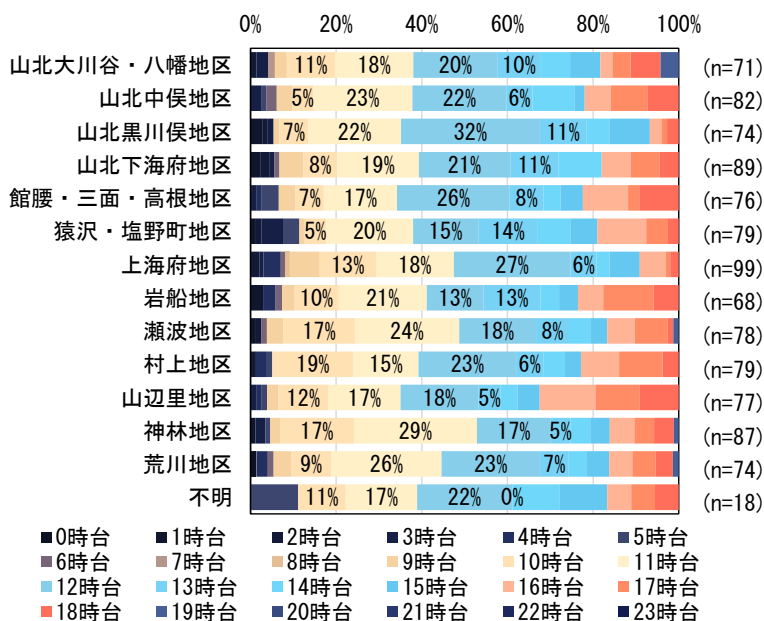
■【通院】外出時間（行き）

- 全体的に8時台、9時台、10時台に自宅を出発する人が多い。
- 山北地域の各地区は他地区と比較して8時台の割合が高くなっており、早く出発していると考えられる。
- 買い物と比較するとより早く出発する傾向にある。



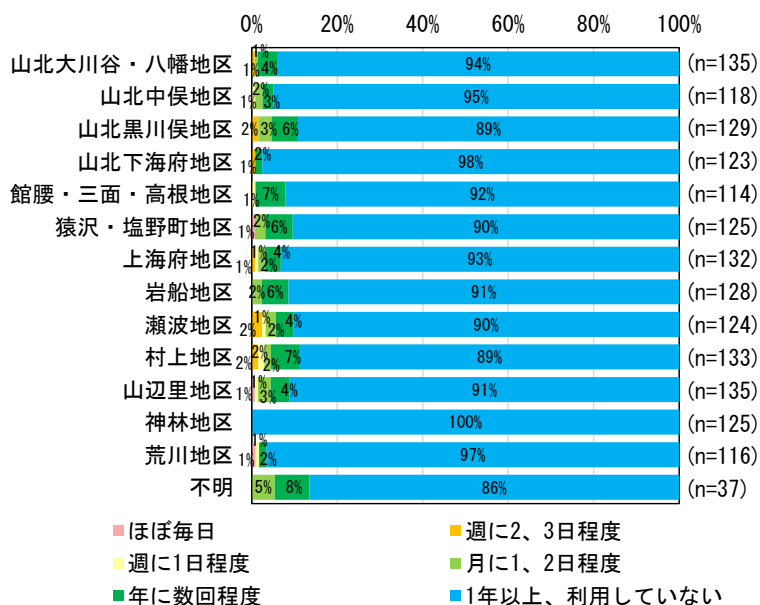
■【通院】外出時間（帰り）

- 全体的に10時台、11時台、12時台に帰宅する人が多い。
- 市内中心部に近い地区ほど帰宅時間は早い傾向にある。



■バス（あべっ車、山北地域路線バス）の利用頻度

○全地区とも約90%以上の人が「1年以上、利用していない」状況であり、「ほぼ毎日」または「週に2、3日程度」といった高頻度でバスを利用する人はわずかである。



■バス（あべっ車、山北地域路線バス）を利用した理由

○「年に数回程度」以上のバス利用がある人のバスを利用した理由について、地区ごとに大きく異なっている。

地区	理由	持っていないから	運転免許・車を	送迎してくれないから	行き時間から	帰りの時間から	徒歩・自転車移動できない	自宅とバス停との距離が近いから	運賃が安いから	乗り継ぎ（時間など）が	目的地に駐車場がないから	お酒を飲むから	運転が不安だから	その他
山北大川谷・八幡地区		33%	33%	0%	0%	22%	11%	22%	0%	0%	22%	11%	22%	(n=9)
山北中俣地区		29%	43%	43%	29%	0%	0%	43%	14%	0%	0%	0%	43%	(n=7)
山北黒川俣地区		21%	36%	21%	14%	14%	21%	21%	0%	0%	14%	7%	21%	(n=14)
山北下海府地区		67%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=3)
館腰・三面・高根地区		0%	20%	0%	0%	10%	0%	0%	0%	10%	70%	10%	30%	(n=10)
猿沢・塩野町地区		9%	18%	9%	0%	9%	18%	18%	9%	18%	64%	9%	9%	(n=11)
上海府地区		40%	40%	0%	0%	10%	10%	30%	10%	0%	10%	0%	40%	(n=10)
岩船地区		8%	25%	17%	8%	25%	8%	8%	0%	0%	8%	0%	33%	(n=12)
瀬波地区		57%	29%	36%	43%	29%	21%	21%	0%	0%	14%	0%	21%	(n=14)
村上地区		13%	20%	27%	7%	27%	13%	20%	0%	0%	20%	7%	27%	(n=15)
山辺里地区		33%	33%	25%	25%	17%	25%	8%	0%	25%	8%	0%	25%	(n=12)
神林地区		0%	0%	0%	0%	0%	67%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	(n=3)
荒川地区		0%	40%	40%	40%	0%	0%	20%	20%	0%	20%	20%	20%	(n=5)
不明		33%	33%	17%	17%	0%	17%	17%	17%	0%	33%	0%	17%	(n=6)

■バス（あべっ車、山北地域路線バス）を利用しない理由

- 「1年以上、利用していない」人のバスを利用しない理由について、全地区とも「自家用車を利用する」が最も多く、次いで山辺里地区を除いて「家族等が送迎してくれるから」となっている。
- 山辺里地区では「自宅から最寄りバス停まで遠いから」が14%と2番目に高い割合となっている。
- 「行き・帰りの時間帯に合うバスがないから」「自宅からバス停まで遠いから」「運行時刻やルートがわからないから」が全体的にやや高い割合となっており、利便性が低いほか、周知が不十分である可能性が考えられる。
- 特に「自宅から最寄りバス停まで遠いから」と回答した割合が高かった地区は山辺里地区と神林地区であり、地区によってバス停までのアクセス性に差があると考えられる。

地域	理由													その他	(n)
	自家用車を利用するから	家族等が送迎してくれるから	行き・帰りの時間帯に合うバスがないから	帰りの時間帯に合うバスがないから	徒歩・自転車移動できる距離だから	自宅から最寄りバス停まで遠いから	運賃が高いから	バスや鉄道との乗り継ぎが面倒だから	運行時刻やルートがわからないから	運行しないことがあるから	時間がかかるから	その他			
山北大川谷・八幡地区	88%	14%	5%	5%	4%	5%	0%	1%	5%	1%	4%	2%	(n=127)		
山北中俣地区	86%	14%	5%	5%	0%	5%	2%	1%	0%	0%	2%	10%	(n=111)		
山北黒川俣地区	90%	19%	4%	5%	0%	3%	1%	1%	3%	0%	4%	2%	(n=114)		
山北下海府地区	88%	19%	3%	3%	0%	5%	0%	3%	2%	0%	3%	4%	(n=119)		
館腰・三面・高根地区	90%	14%	7%	8%	1%	7%	4%	2%	6%	0%	3%	3%	(n=106)		
猿沢・塩野町地区	93%	17%	6%	2%	0%	4%	4%	2%	4%	0%	3%	4%	(n=113)		
上海府地区	89%	19%	7%	5%	2%	5%	2%	2%	5%	0%	3%	8%	(n=123)		
岩船地区	87%	20%	6%	6%	3%	3%	1%	0%	8%	0%	8%	0%	(n=119)		
瀬波地区	82%	18%	4%	4%	4%	4%	0%	2%	8%	0%	1%	5%	(n=113)		
村上地区	81%	22%	3%	3%	8%	4%	0%	2%	7%	0%	3%	4%	(n=118)		
山辺里地区	94%	9%	4%	5%	2%	14%	0%	2%	2%	1%	1%	4%	(n=122)		
神林地区	92%	17%	5%	3%	2%	10%	0%	1%	9%	0%	3%	7%	(n=126)		
荒川地区	92%	16%	1%	1%	5%	5%	3%	2%	3%	1%	4%	9%	(n=110)		
不明	76%	15%	3%	6%	6%	6%	0%	0%	6%	0%	3%	0%	(n=33)		

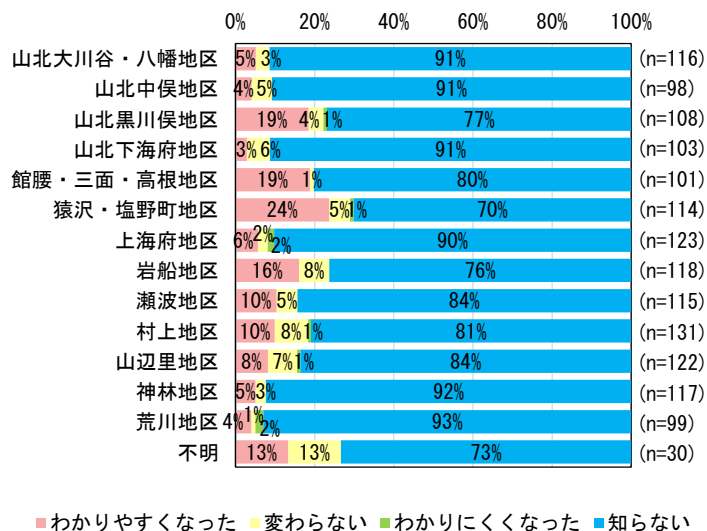
■バス（あべっ車、山北地域路線バス）の改善要望

- 全地区ともに「情報発信の充実」の要望が多いことから、周知不足により市民に情報が届いていない可能性が考えられる。
- 荒川地区では「のりばを増やす」が最も割合が高く55%、山辺里地区及び神林地区でも40%を超えており、特に市内南部の地区で要望が大きい。
- 「日・祝運行も運行する」という要望は地区によってやや差はあるものの、概ね30%前後である。
- バスのダイヤに関して、始発便より終発便の見直しが求められている。

改善要望	時刻表やルート図をわかりやすくする (情報発信の充実)	のりば(バス停)を増やす	始発便の時刻を早くする	最終便の時刻を遅くする	シミュレーションシステムを充実する	段差の小さい車両にする	日曜・祝日も運行する	待合小屋やベンチの設置を充実する	分かるシステムを充実する	その他	
山北大川谷・八幡地区	56%	26%	5%	14%	15%	11%	34%	9%	12%	11%	(n=105)
山北中俣地区	40%	27%	2%	12%	4%	11%	26%	10%	8%	28%	(n=89)
山北黒川俣地区	55%	28%	7%	14%	9%	14%	32%	13%	12%	14%	(n=104)
山北下海府地区	47%	28%	3%	9%	7%	10%	34%	8%	10%	21%	(n=98)
館腰・三面・高根地区	58%	29%	6%	17%	13%	6%	24%	12%	18%	16%	(n=98)
猿沢・塩野町地区	50%	23%	5%	19%	11%	6%	32%	14%	11%	22%	(n=104)
上海府地区	55%	33%	2%	9%	13%	14%	35%	12%	14%	13%	(n=112)
岩船地区	50%	32%	2%	13%	15%	15%	38%	19%	13%	12%	(n=117)
瀬波地区	52%	39%	3%	11%	6%	7%	31%	23%	15%	18%	(n=114)
村上地区	51%	36%	1%	10%	15%	10%	36%	13%	13%	16%	(n=126)
山辺里地区	47%	47%	2%	11%	15%	6%	26%	15%	23%	17%	(n=119)
神林地区	61%	44%	1%	7%	11%	4%	28%	13%	17%	14%	(n=113)
荒川地区	53%	55%	3%	3%	13%	3%	22%	15%	19%	18%	(n=97)
不明	44%	32%	16%	24%	8%	12%	20%	4%	8%	24%	(n=25)

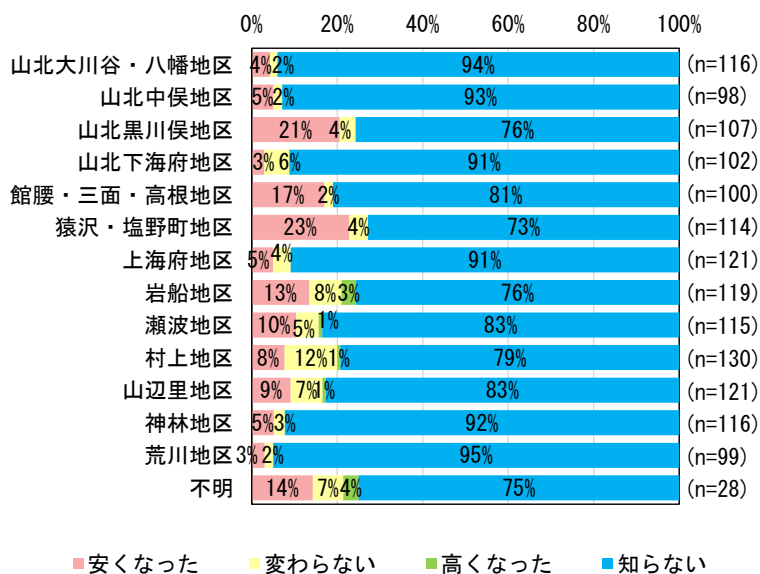
■あべっ車の運賃のわかりやすさについて

- 各地区とも「わかりやすくなった」が「わかりにくくなった」を上回っており、概ね改善が見られたと考えられる。
- 一方で、「知らない」と回答した人は各地区70%を超えており、周知不足であったことが考えられる。



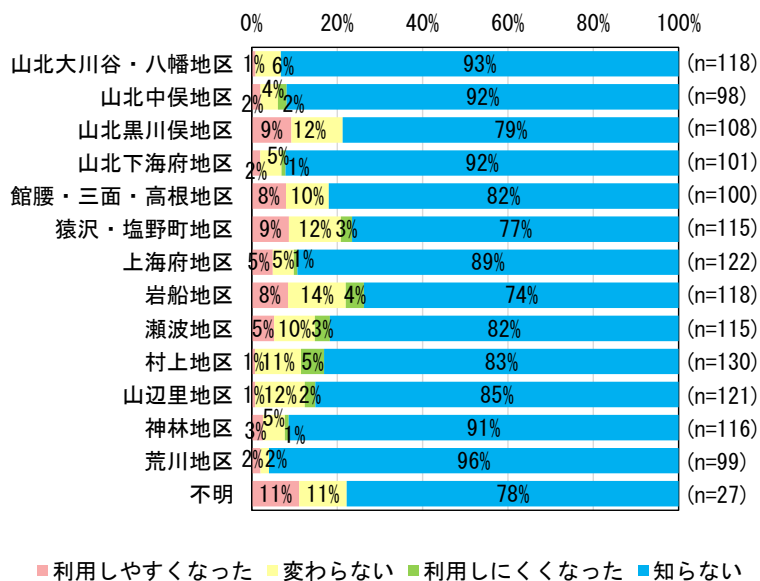
■あべっ車の運賃価格について

- 地区によって割合に差はあるものの、各地区とも「安くなった」が「高くなった」を上回っており、概ね改善が見られたと考えられる。
- 一方で、「知らない」と回答した人は各地区70%を超えており、周知不足であったことが考えられる。



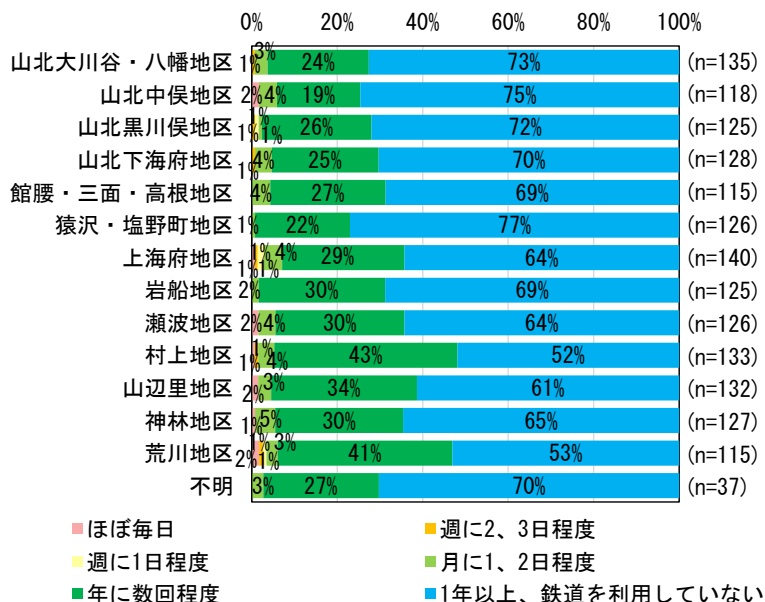
■あべっ車の運行ルートについて

- 「利用しにくくなった」と回答した割合が最も高かった地区は村上地区であり、村上地区は「利用しやすくなった」と回答した人も1%にとどまっている。
- これは、村上地区でまちなか循環線のルートの一部見直したことが影響していると考えられる。
- 山北黒川俣地区、館腰・三面・高根地区、猿沢・塩野町地区、岩船地区では「利用しやすくなった」と回答した割合が8~9%と他地区より高い。
- 一方で「知らない」と回答した人は各地区70%を超えており、周知不足であったことが考えられる。



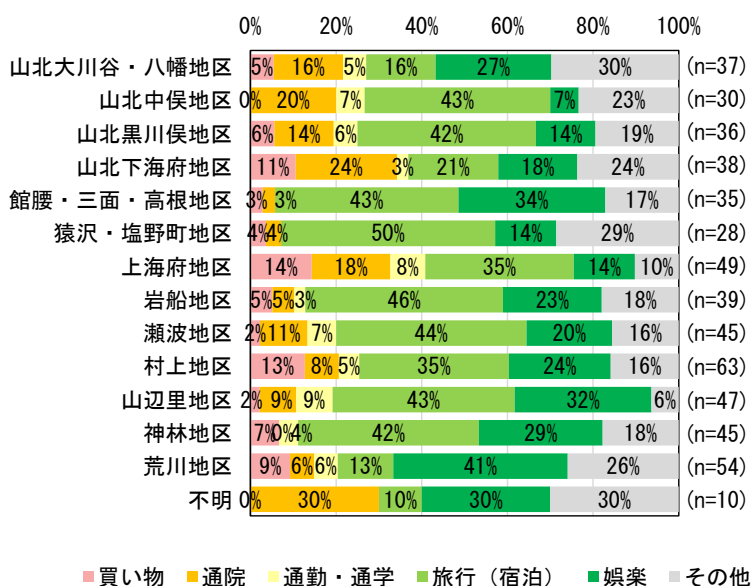
■ 鉄道の利用頻度

- バスと比較して「年に数回程度」以上乗る人は多いが、各地区とも半数以上の方は鉄道を利用していない。
- 村上地区や荒川地区では他地区と比較して利用頻度が高くなっている。



■ 鉄道の利用目的

- 「年に数回程度」以上利用する人の利用目的は、地区によってばらつきがある。
- 全体的に「買い物」や「通院」、「通勤・通学」といった高頻度の目的で利用する人は少なく、「旅行（宿泊）」や「娯楽」の目的で利用する割合が高くなっている。
- 「買い物」を目的とした利用は、山北下海府地区、上海府地区、村上地区で10%と高く、「通院」を目的とした利用では山北地域の各地区、上海府地区、瀬波地区で10%と高い。
- 「その他」の主な内容は「出張・会議」「家族・子・孫に会うため」「飲み会」である。



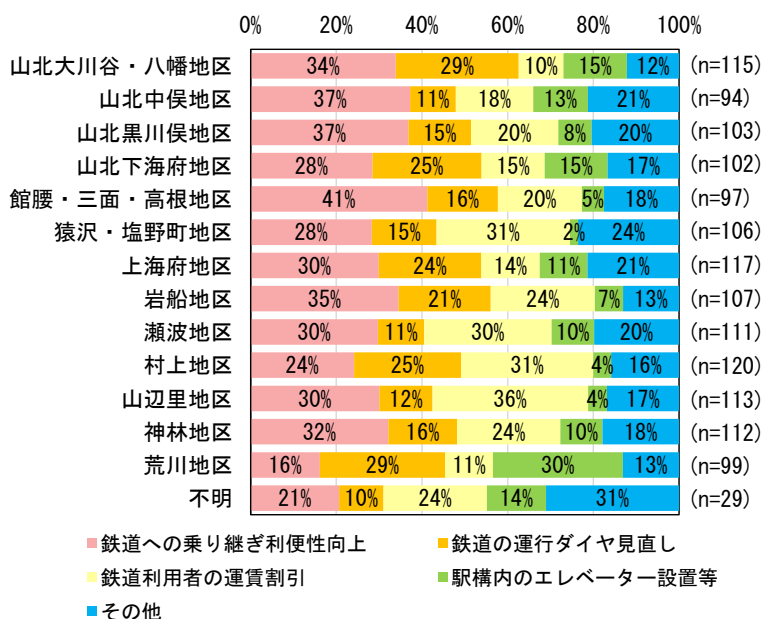
■ 自宅から駅までの移動手段

- 村上地区では「徒歩・自転車」の割合が高く、「車（自分で運転）」の割合が低い。
- 公共交通の中では「コミュニティバスあべっ車」の利用割合が高いものの、最大で17%であり、乗り継いで利用している人は少ないと考えられる。
- 「タクシー」の割合は上海府地区・山辺里地区以南の地区で高い。

地域	車（自分で運転）	バイク	徒歩・自転車	車（家族等の送迎）	コミュニティバスあべっ車	山北地域路線バス	のりあいタクシー	さんぼくん	タクシー	その他	
山北大川谷・八幡地区	50%	0%	50%	34%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	(n=38)
山北中俣地区	77%	0%	6%	26%	0%	10%	0%	6%	0%	0%	(n=31)
山北黒川俣地区	66%	0%	3%	45%	11%	3%	0%	0%	5%	0%	(n=38)
山北下海府地区	47%	0%	53%	24%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=38)
館腰・三面・高根地区	72%	0%	3%	47%	17%	0%	0%	0%	6%	0%	(n=36)
猿沢・塩野町地区	71%	0%	4%	50%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	(n=28)
上海府地区	46%	0%	46%	26%	0%	0%	0%	0%	10%	0%	(n=50)
岩船地区	43%	0%	3%	48%	15%	3%	3%	0%	25%	0%	(n=40)
瀬波地区	43%	5%	20%	43%	5%	0%	0%	0%	27%	0%	(n=44)
村上地区	16%	2%	56%	34%	9%	0%	0%	0%	19%	2%	(n=64)
山辺里地区	50%	0%	10%	56%	10%	2%	0%	0%	17%	0%	(n=52)
神林地区	70%	0%	22%	48%	0%	0%	0%	0%	11%	0%	(n=46)
荒川地区	50%	0%	35%	48%	0%	0%	0%	2%	11%	0%	(n=54)
不明	36%	0%	27%	27%	0%	9%	0%	0%	18%	9%	(n=11)

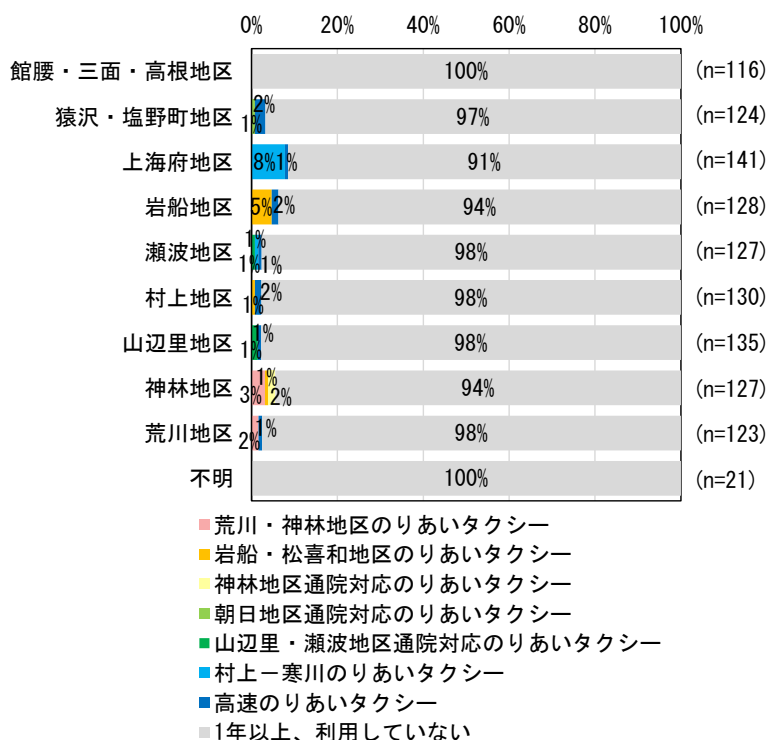
■ 鉄道の改善要望

- 全体的には「鉄道への乗り継ぎ利便性向上」の割合が高く、バス等の公共交通に対して利便性の向上が求められている。
- 荒川地区では「駅構内のエレベーター設置等」の要望が他地区より高い30%である。
- 「その他」の内容として、「駐車場の整備」「村上駅西口の整備」などが挙げられている。



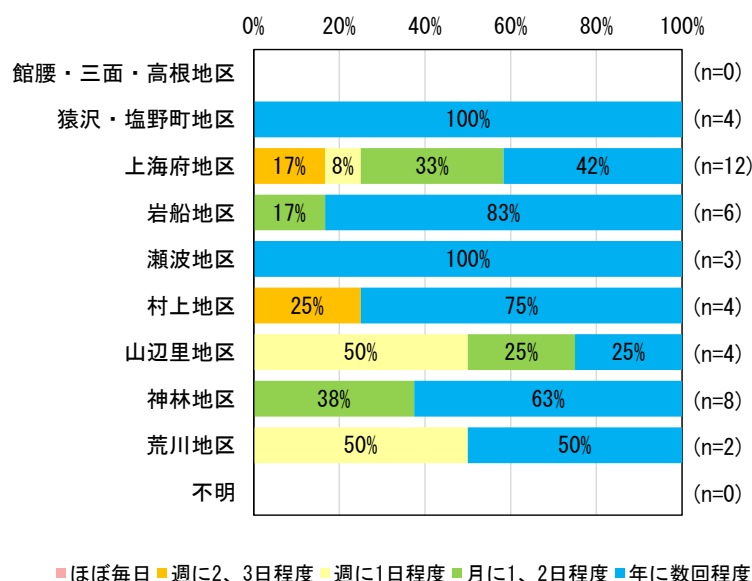
■のりあいタクシーの利用状況

- 「村上-寒川のりあいタクシー」の利用者が上海府地区が多いが、そのほかの路線では利用がわずかである。
- 村上-寒川のりあいタクシーはのりあいタクシーの中でも最も新しく運行を開始された路線であり、令和6年9月末をもって廃止された路線バスの代替手段として沿線住民の関心が高かったこと、また、運行内容等が沿線住民に効果的に周知されていたことが想定される。



■のりあいタクシーの利用頻度

- 「ほぼ毎日」利用する人はおらず、最大でも「週に2、3日程度」である。
- 「上海府地区」や「山辺里地区」で「月に1、2日程度」以上利用する人の割合が高い。



■のりあいタクシーを利用した理由

- 「運転免許・車を持っていないから」や「送迎してくれる人がいないから」といった移動手段がない理由で利用している人が多くみられる。
- また、サービス面では「自宅まで来てくれるから」の割合も高く、ドアツードアサービスを便利に感じている人が多いと考えられる。
- のりあいタクシーはドアツードアによる運行で利便性が高いことや、運行する時間帯は地区別で大きな差がないため、利用した理由も地区別で大きな差は見られず、自ら外出することが難しいことを理由に利用しているものと考えられる。

理由	運転免許・車を持っていないから	送迎してくれる人がいないから	行き時間帯に合う便があるから	帰りの時間帯に合う便があるから	徒歩・自転車移動できる距離ではないから	よく行く目的地が運行エリア内にあるから	運賃が安いから	がスムーズだから (乗り継ぎ時間など)	目的地に駐車場がないから	来てくれるから 自宅まで	お酒を飲むから	運転が不安だから	その他
館腰・三面・高根地区	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100% (n=1)
猿沢・塩野町地区	20%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	20%	0%	20%	40% (n=5)
上海府地区	36%	43%	14%	14%	14%	7%	7%	0%	0%	29%	0%	0%	29% (n=14)
岩船地区	13%	25%	13%	0%	0%	25%	13%	13%	0%	13%	25%	0%	25% (n=8)
瀬波地区	25%	0%	50%	0%	0%	25%	25%	0%	0%	25%	0%	0%	50% (n=4)
村上地区	25%	25%	50%	25%	0%	25%	0%	25%	0%	0%	0%	0%	0% (n=4)
山辺里地区	20%	60%	0%	0%	0%	20%	40%	0%	0%	20%	0%	20%	40% (n=5)
神林地区	50%	50%	0%	0%	20%	0%	10%	0%	10%	60%	0%	0%	30% (n=10)
荒川地区	0%	50%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	25%	25%	25%	25% (n=4)
不明													0% (n=0)

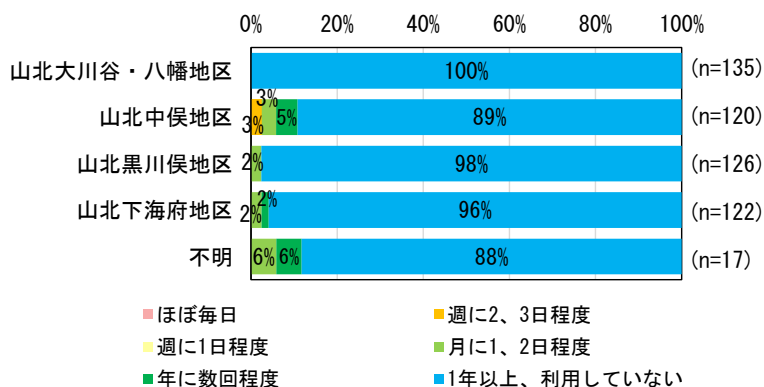
■のりあいタクシーを利用しない理由

- 各地区とも「自家用車を利用するから」「家族等が送迎してくれるから」の割合が高い。
- 上記2つの理由以外に着目すると、各地区とも「のりあいタクシーの運行内容を知らないから」の割合が高く、運行エリア全体で運行内容が周知されていない。
- 「行き」より「帰り」の合う時間帯がないと回答している割合が高い。

理由	自家用車を利用するから	家族等が送迎してくれるから	行き時間帯に合う便がないから	帰りの時間帯に合う便がないから	徒歩・自転車移動できる距離だから	よく行く目的地が運行エリア内ではないから	運賃が高いから	バスや鉄道との乗り継ぎが面倒だから	のりあいタクシーの運行内容を知らないから	予約をするのが面倒だから	時間がかかるから・時間が読めないから	ほかの公共交通手段があるから	乗りたくないから ほかの人と	以前、断られたことがあるから	物価が高くて買ったから	その他
館腰・三面・高根地区	99%	25%	4%	5%	2%	0%	4%	0%	9%	5%	1%	1%	2%	0%	0%	1% (n=106)
猿沢・塩野町地区	97%	25%	1%	3%	0%	2%	3%	1%	10%	5%	3%	3%	3%	0%	0%	2% (n=113)
上海府地区	92%	27%	2%	3%	0%	2%	2%	1%	14%	4%	5%	2%	4%	0%	0%	7% (n=123)
岩船地区	82%	34%	1%	2%	3%	3%	2%	2%	15%	3%	3%	3%	3%	0%	0%	3% (n=119)
瀬波地区	82%	25%	2%	3%	5%	3%	4%	2%	17%	8%	3%	3%	4%	1%	1%	4% (n=113)
村上地区	85%	32%	2%	3%	10%	4%	1%	1%	7%	4%	0%	7%	3%	0%	0%	2% (n=118)
山辺里地区	98%	25%	1%	2%	5%	1%	4%	0%	11%	3%	2%	0%	5%	0%	1%	6% (n=122)
神林地区	91%	26%	1%	5%	1%	2%	2%	1%	9%	5%	2%	2%	2%	0%	0%	3% (n=126)
荒川地区	102%	31%	1%	1%	5%	2%	2%	2%	7%	4%	2%	2%	1%	0%	1%	2% (n=110)
不明	52%	15%	3%	0%	6%	0%	0%	3%	9%	3%	3%	0%	3%	0%	0%	3% (n=33)

■さんぽくんの利用頻度

○山北中俣地区では他地区よりさんぽくんの利用頻度が高いが、全体的にはほとんどの人が1年以上利用していない。



■さんぽくんを利用した理由

○「自宅まで来てくれるから」の割合が高く、ドアツードアサービスを便利に感じている人が多いと考えられる。

○また、「運転免許・車を持っていないから」や「送迎してくれる人がいないから」という移動手段がない人の利用が見られる。

地域 \ 理由	運転免許・車を持っていないから	送迎してくれる人がいないから	移動できる距離ではないから	徒歩・自転車では	運賃が安いから	目的地に駐車場がないから	来てくれるから自宅まで	お酒を飲むから	運転が不安だから	その他
山北大川谷・八幡地区										(n=0)
山北中俣地区	15%	31%	15%	15%	0%	69%	15%	0%	15%	(n=13)
山北黒川俣地区	50%	50%	25%	25%	25%	50%	0%	0%	25%	(n=4)
山北下海府地区	57%	29%	0%	0%	0%	57%	0%	14%	14%	(n=7)
不明	100%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	(n=1)

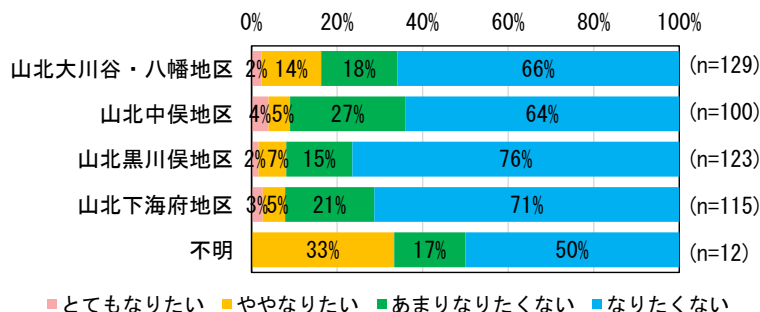
■さんぽくんを利用しない理由

- 各地区とも「自家用車を利用するから」や「家族等が送迎してくれるから」といった移動手段を有する人が多い。
- 一方で、「さんぽくんの運行内容を知らないから」という理由も各地区約20%あり、周知されていない可能性がある。

地域	理由														
	自家用車を利用するから	家族等が送迎してくれるから	徒歩・自転車移動できる距離だから	使いたい時間帯に運行していないから	運賃が高いから	バスや鉄道との乗り継ぎが面倒だから	さんぽくんの運行内容を知らないから	予約をするのが面倒だから	時間がかかるから・時間が読めないから	ほかの公共交通手段があるから	乗りたくないから	ほかの人と断られたことがあるから	以前、時間変更や頻度が高で買物の頻度が減ったから	その他	
山北大川谷・八幡地区	83%	18%	4%	4%	0%	1%	17%	9%	0%	4%	2%	0%	2%	3%	(n=134)
山北中俣地区	85%	20%	1%	2%	0%	0%	15%	4%	2%	0%	0%	0%	1%	4%	(n=107)
山北黒川俣地区	80%	22%	0%	2%	0%	0%	20%	2%	2%	2%	2%	0%	2%	5%	(n=123)
山北下海府地区	84%	25%	1%	6%	2%	0%	15%	7%	2%	1%	2%	0%	0%	5%	(n=122)
不明	59%	18%	6%	0%	0%	6%	24%	6%	6%	0%	0%	0%	0%	6%	(n=17)

■さんぽくんのドライバーへの意向

- 「なりたい」または「ややなりたい」と考えている人は、山北大川谷・八幡地区で16%、山北中俣地区で9%、山北黒川俣地区で9%、山北下海府地区で8%と、ドライバーになる意向を持った人が各地区で見られることから、将来的にドライバーの募集について検討する必要があると考えられる。



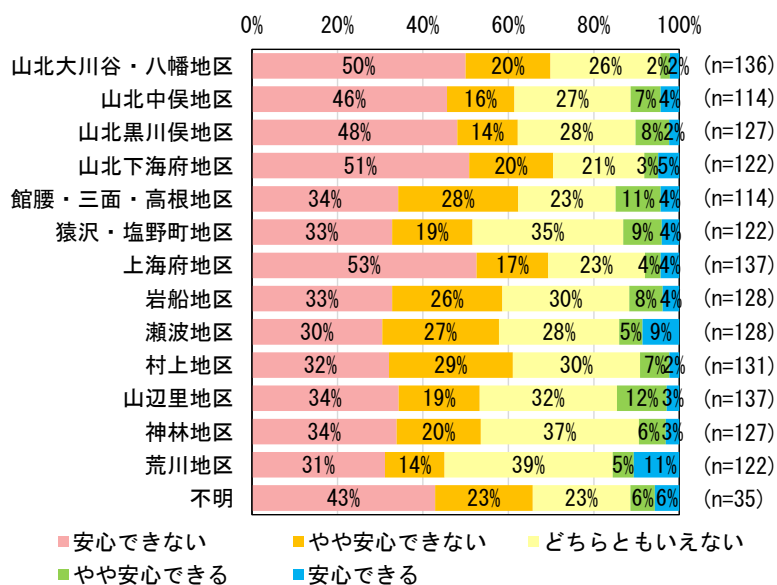
■タクシーを利用した理由

- タクシー事業者の立地場所から遠い地区では「1年以上利用していない」人の割合が高い。
- 1年以内にタクシーを利用した人のうち、「お酒を飲んだとき」に利用する人が各地区とも最も高い。

理由 地域	通院	公共交通の時間が 合わないとき	目的地まで公共交通 がないとき	お酒を飲んだとき	荷物が多いとき	歩ける距離では ないとき	利用して いない 1年以上	その他	
山北大川谷・八幡地区	1%	2%	3%	10%	1%	3%	78%	8%	(n=126)
山北中俣地区	4%	1%	4%	5%	3%	4%	77%	13%	(n=105)
山北黒川俣地区	3%	2%	3%	6%	3%	1%	80%	8%	(n=120)
山北下海府地区	4%	2%	1%	5%	3%	2%	75%	13%	(n=112)
館腰・三面・高根地区	0%	3%	2%	25%	0%	4%	68%	7%	(n=110)
猿沢・塩野町地区	3%	3%	3%	23%	2%	4%	68%	3%	(n=113)
上海府地区	5%	6%	5%	22%	4%	7%	60%	8%	(n=126)
岩船地区	7%	9%	7%	28%	1%	10%	50%	8%	(n=119)
瀬波地区	7%	6%	7%	27%	5%	10%	51%	8%	(n=125)
村上地区	10%	2%	5%	25%	3%	12%	55%	11%	(n=129)
山辺里地区	5%	4%	5%	34%	2%	9%	53%	7%	(n=133)
神林地区	3%	3%	3%	27%	3%	12%	55%	8%	(n=119)
荒川地区	3%	2%	9%	22%	3%	7%	63%	9%	(n=116)
不明	5%	3%	3%	24%	0%	3%	54%	19%	(n=37)

■10年後の移動に対する安心度

- 「安心できない」と感じている人は各地区とも30%以上である。
- 「安心できない」または「やや安心できない」と感じている人は荒川地区を除き半数以上である。
- 特に山形県境かつ海岸沿いの山北大川谷・八幡地区、海岸沿いの山北下海府地区や上海府地区の3地区については「安心できない」または「やや安心できない」の割合が特に高く70%以上である。
- 公共交通が集中している村上地区でも「やや安心できる」または「安心できる」と感じている人はわずか9%であり、各地区の中でも比較的低い割合である。



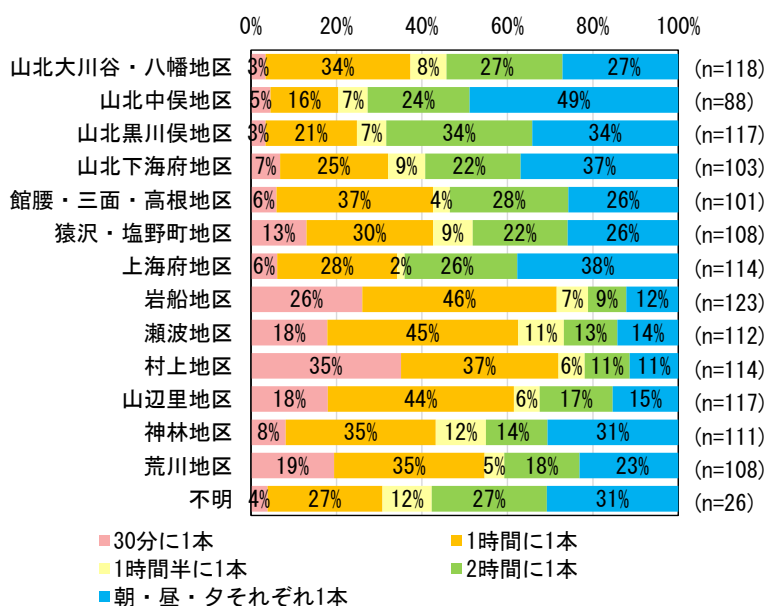
■運行維持に向けた改善要望

- 全体的には各地区とも傾向が似ていると考えられる。
- 各地区とも「バス車両を小型化して新たなルートを設定する」の割合が最も高く 50%以上を占めており、移動ニーズに合ったきめ細かい運行が求められている。
- 各地区とも「運行本数を見直し、効率的に運行する」の割合が高い一方で、「運賃を見直して運営を支える」割合が低くなっており、運行維持に向けて収入の増加より経費削減の優先度が高い。

改善要望 地域	改善要望								その他	(n)
	運行本数を見直し、 効率的に運行する	バス車両を小型化 して新たなルート を設定する	運賃を見直して 運営を支える	地域人材を活用する ドライバーに ボランティアや	スクールバスや 送迎バス等の 活用を進める	のりあいタクシーのデジタル化（スマホ 予約等）を進めて 効率化する				
山北大川谷・八幡地区	33%	56%	12%	27%	29%	25%	8%		(n=129)	
山北中俣地区	29%	57%	17%	28%	37%	15%	9%		(n=105)	
山北黒川俣地区	33%	59%	15%	36%	31%	20%	7%		(n=121)	
山北下海府地区	43%	59%	12%	34%	26%	18%	6%		(n=118)	
館腰・三面・高根地区	40%	60%	12%	24%	23%	28%	8%		(n=111)	
猿沢・塩野町地区	40%	50%	11%	33%	29%	13%	9%		(n=120)	
上海府地区	47%	55%	12%	37%	36%	18%	8%		(n=130)	
岩船地区	42%	53%	11%	33%	21%	19%	8%		(n=129)	
瀬波地区	38%	54%	15%	32%	17%	19%	11%		(n=122)	
村上地区	41%	55%	13%	33%	23%	18%	9%		(n=128)	
山辺里地区	34%	52%	16%	34%	30%	21%	8%		(n=128)	
神林地区	37%	57%	16%	45%	27%	23%	6%		(n=118)	
荒川地区	41%	53%	18%	28%	31%	26%	8%		(n=116)	
不明	41%	47%	6%	41%	25%	13%	16%		(n=32)	

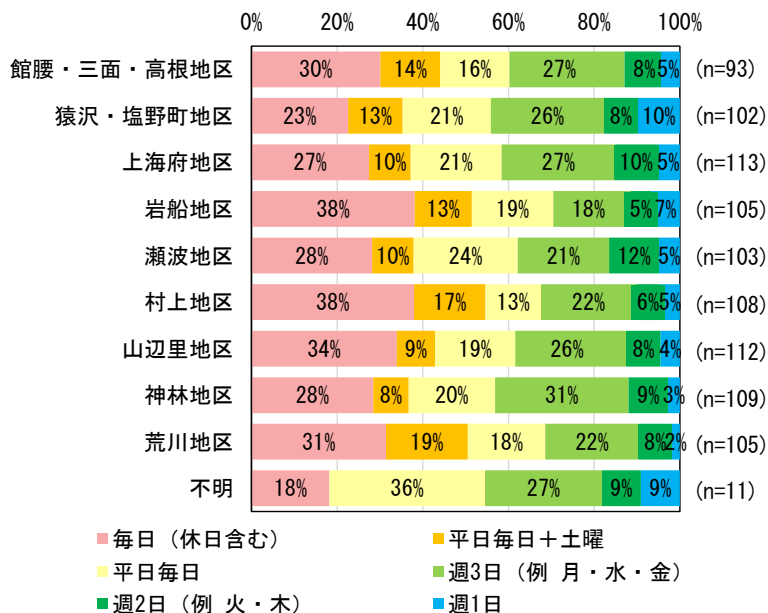
■現時点で求める最低限のバスサービスレベル

- 地区によって運行されている公共交通が異なることから地域差が見られる。
- 村上地区をはじめ岩船地区、瀬波地区、山辺里地区、荒川地区では「30分に1本」を求める割合が高い。
- また、上記の5地区では「1時間に1本」以上を求める割合が60%以上である。
- 一方で、公共交通の利便性が比較的低い地区では「1時間に1本」以上を求める割合が低く、「朝・昼・夕それぞれ1本」でも問題ないと考えている人の割合が高い。
- 各地区で求められているサービスレベルを踏まえた公共交通体系の検討が必要である。



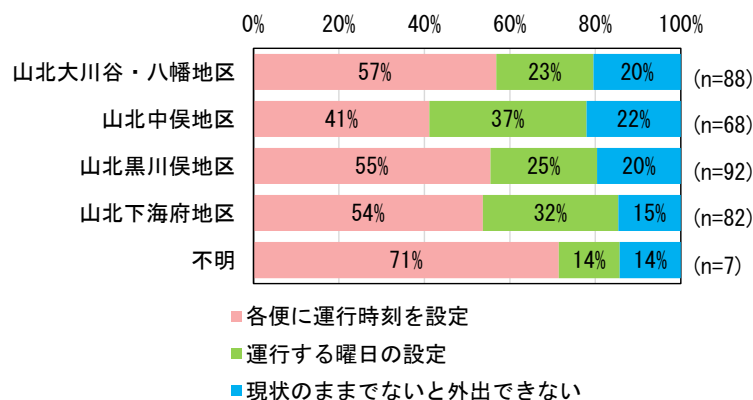
■現時点で求める最低限ののりあいタクシーサービスレベル

- 「週2日」以下と回答した割合は各地区とも20%を下回る。
 ○「週2日」は難しいが「週3日」であればよいと考える人の割合は18~31%であり、週2日から週3日に1日増加するだけで大きく割合が伸びている。



■現時点で求める最低限のさんぽくんサービスレベル

- 各地区とも「各便に運行時刻を設定」が最も高い割合である。
 ○山北中俣地区では「各便に運行時刻を設定する」が41%と高いが、「運行する曜日の設定」も37%と差がほとんどない。
 ○「現状のままでないと外出できない」の割合は各地区20%前後であり、現状としては概ね満足された運行内容であると想定される。



■自由意見

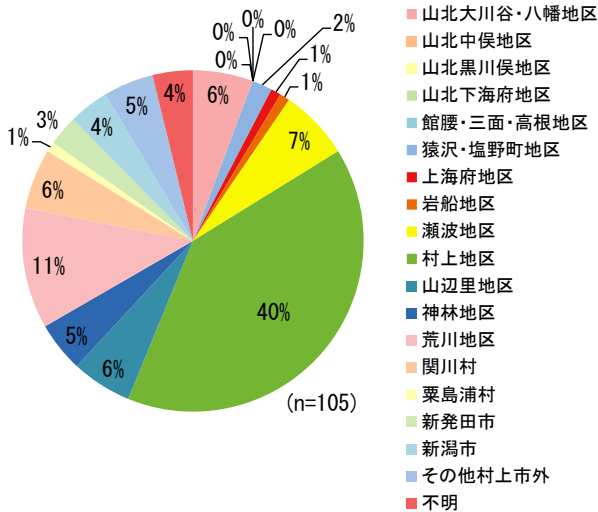
- 公共交通に関する要望では、「運行ルート・バス停位置に関する要望」の割合が最も高い11%となり、特にバス停の位置に関する要望が多くあり、現状ではバス停までの距離を理由にバスを利用していない可能性が考えられる。
- 次いで「ダイヤ・運行頻度に関する要望」が10%となっており、運行頻度について不便に感じている人が多い。
- 今後公共交通を利用する意向がある人や将来の移動手段を心配している人も多く、将来公共交通を利用する可能性がある人もいることから、移動手段の維持・確保が求められていると考えられる。
- その他意見・提案として、村上市全体のまちづくりに関する意見などが見られた。

	公共交通に関する要望													その他					サンプル数	
	路線維持に関する要望	ダイヤ・運行頻度に関する要望	運行日に関する要望	乗り継ぎに関する要望	運行ルート・バス停位置に関する要望	運行手法に関する要望	ドアツードアに関する要望	地域人材の活用(ライドシェア)に関する要望	運行効率化に関する要望	運賃に関する要望	認知度・周知に関する要望	待合環境に関する要望	予約方法に関する要望	公共交通に関するその他要望	今後利用する意向あり・将来の移動手段が不安だ	自家用車を利用している・公共交通を利用しない・知らない	便利であるなどの肯定的意見	その他利便性に関する否定的意見		その他意見・提案
意見数	25	40	14	6	44	9	12	11	20	21	13	2	3	45	54	27	6	4	83	36
回答者数に占める割合	6%	10%	4%	2%	11%	2%	3%	3%	5%	5%	3%	1%	1%	11%	14%	7%	2%	1%	21%	9%

利用者アンケート（鉄道・バス）調査【単純集計】

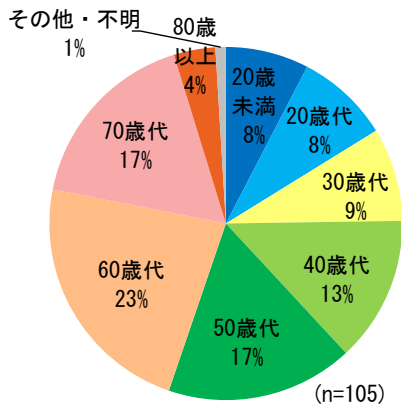
■ 居住地区

○ 「村上地区」が最も高い40%、次いで「荒川地区」の11%である。



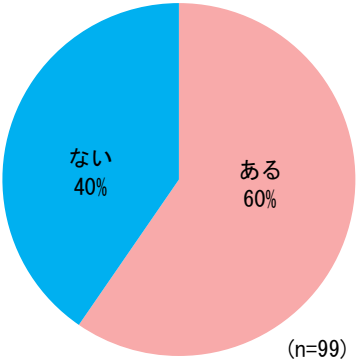
■ 年齢

○ 「60歳代」が最も高く23%、次いで「50歳代」「70歳代」の17%である。



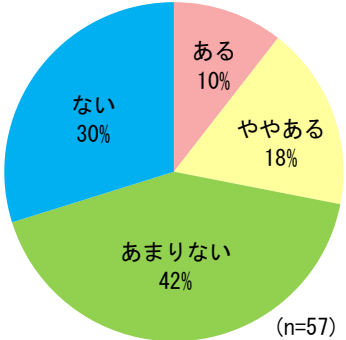
■家族等を送迎する機会

○60%の人が家族等を送迎する機会が「ある」と回答している。



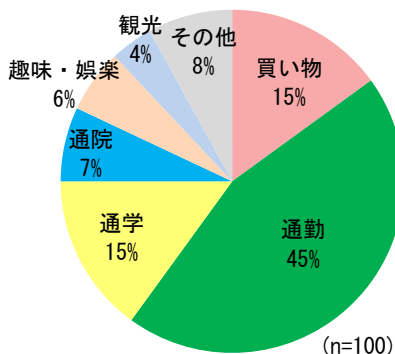
■送迎に対する負担感

○送迎する機会がある人のうち、負担感が「あまりない」または「ない」と感じている人は72%を占める。
○一方で「ある」または「ややある」と感じている人は28%である。



■アンケートを受け取った当日の外出目的

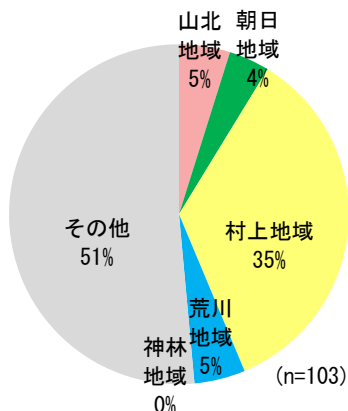
○「通勤」の割合が最も高く45%、次いで「買い物」「通学」の15%である。



■アンケートを受け取った当日の外出方面

○「その他」の割合が最も高く51%あり、主な方面として新潟市が最も多く、次いで新発田市である。

○村上市内では「村上地域」の35%が最も高い。

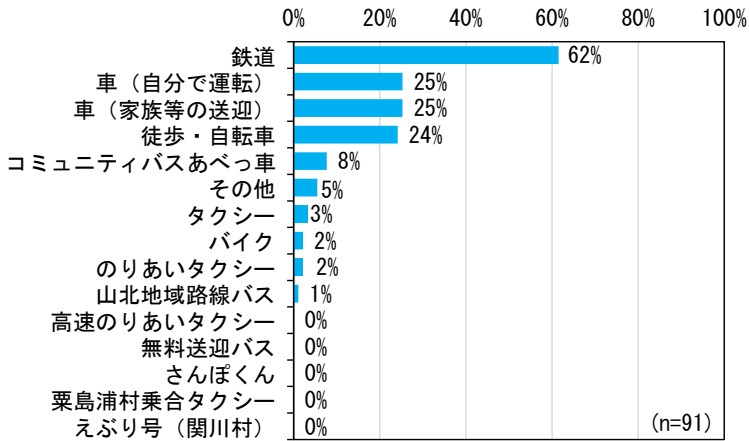


■主な目的地

- 「勤務先」に向かう人が最も多かった。
- 村上総合病院や新発田病院といった通院、イオン等の商業施設へ行く人も見られた。
- 新潟駅など村上市外を目的とする行動も見られた。

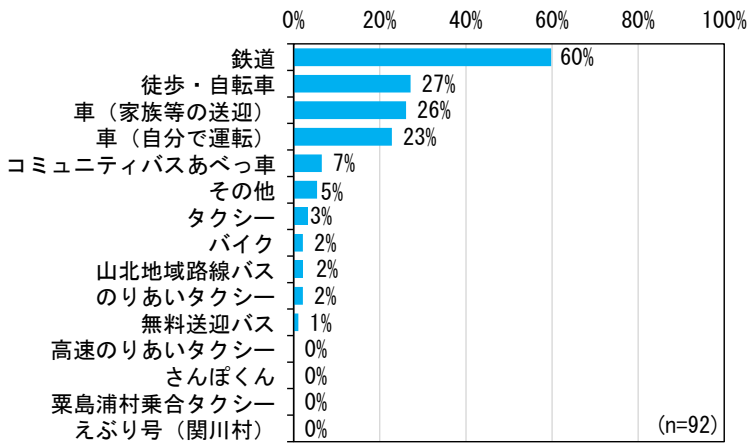
■【行き】アンケートを受け取った当日の移動手段

○「鉄道」の割合が最も高く62%となり、「コミュニティバスあべっ車」は8%にとどまっている。



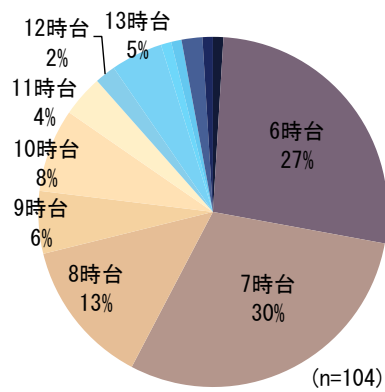
■【帰り】アンケートを受け取った当日の移動手段

○帰りの移動手段は概ね行きと同じ手段を利用していると考えられる。



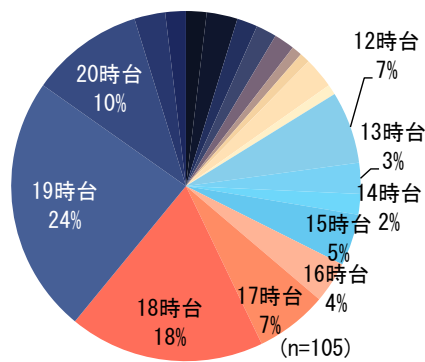
■主な自宅出発時間帯

○「7時台」が最も高く30%、次いで「6時台」の27%と半数以上の人朝に出発している。



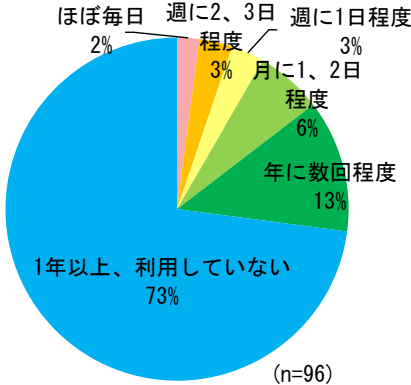
■主な帰宅時間帯

○「19時台」が最も高く24%、次いで「18時台」の18%となっている。



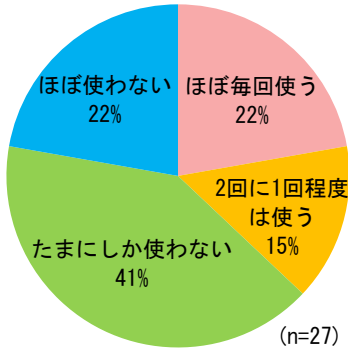
■バス（あべっ車、山北地域路線バス）の利用頻度

- 「1年以上、利用していない」人の割合が最も高く73%、次いで「年に数回程度」の13%である。
- 毎週利用している人は8%にとどまっている。



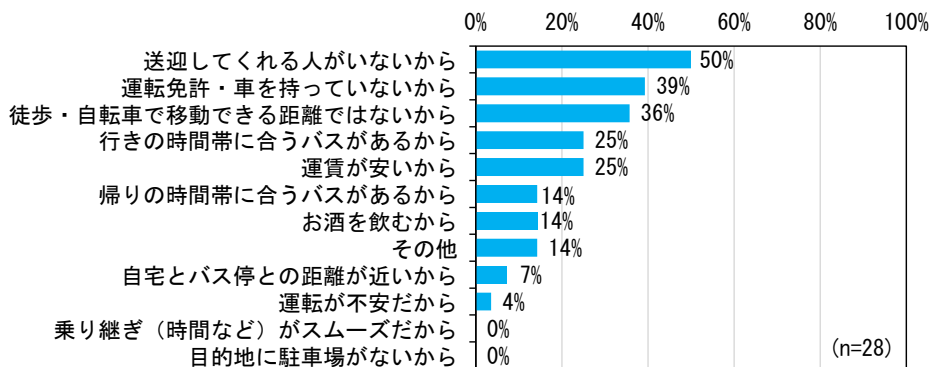
■外出時にバスを選択する割合

- 「ほぼ毎回使う」は22%、「2回に1回程度は使う」は15%である。
- 一方の「たまにしか使わない」または「ほぼ使わない」の割合が63%と半数以上の人はあまりバスを選択していない。



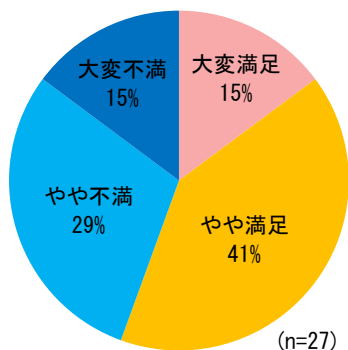
■バスを利用する理由

○「送迎してくれる人がいないから」の割合が最も高い50%、次いで「運転免許・車を持っていないから」の36%であり、移動手段を確保できない人がバスを利用している。
 ○「運賃が安いから」という理由で利用している人も25%いることから、運賃にメリットを感じている人もいる。



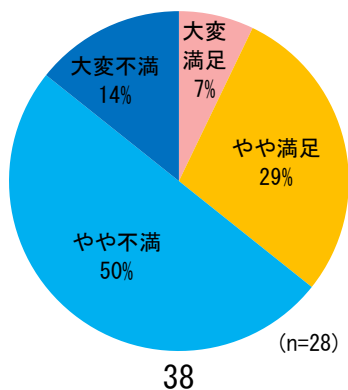
■バスの運行時間帯満足度

○「大変満足」または「やや満足」の割合は56%と半数を超える。
 ○一方で、44%の方は利用しにくいと感じていることから、始発便や最終便の運行時間をニーズに合わせて見直す必要があると考えられる。



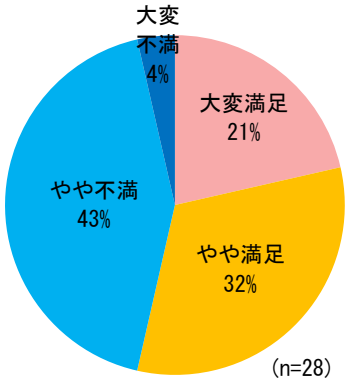
■バスの運行便数満足度

○「大変満足」または「やや満足」の割合は36%である。
 ○「やや不満」または「大不満」の割合は64%と半数以上を占め、運行便数に対して不便を感じている人が多い。



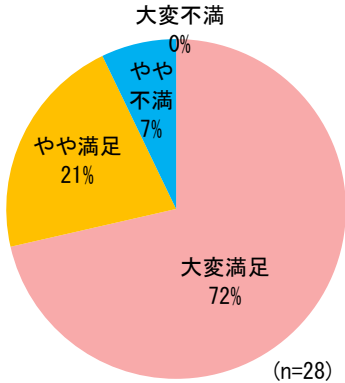
■バスの運行ルート満足度

○「大変満足」または「やや満足」の割合は53%と半数を超える。
○一方で「やや不満」が43%と割合としては最も高くなっていることから、移動ニーズを踏まえながら路線再編や新規ルートの検討が必要であると考えられる。



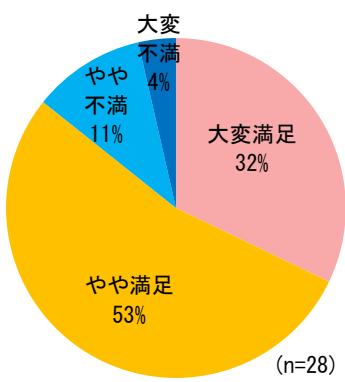
■バスの運賃満足度

○「大変満足」の割合は72%と最も高く、運賃見直しの効果があったと考えられる。
○公共交通利用者の多くから「大変満足」という結果が得られたことで、運賃にメリットを感じて利用されている可能性が考えられ、普段公共交通を利用しない人に対してメリットを周知する必要があると考えられる。



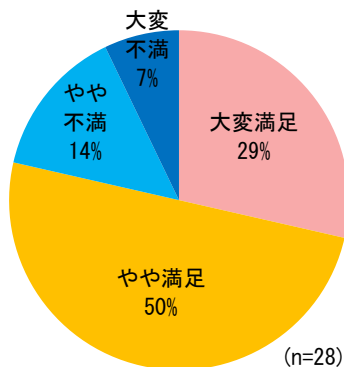
■バスの定時性満足度

○「大変満足」または「やや満足」の割合は85%と高く、概ね定時性が確保されていると考えられる。



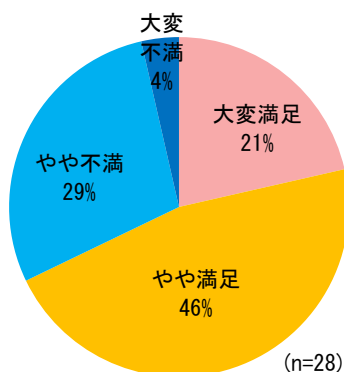
■バスの時刻表のわかりやすさ満足度

- 「大変満足」または「やや満足」の割合は79%と高く、公共交通利用者にとって概ねわかりやすい情報提供がなされていると考えられる。
- 一方で、前段の市民アンケートでは「情報提供の充実」を求める声が一定数あり、普段公共交通を利用しない人にもわかりやすく、伝わりやすい情報提供が必要であると考えられる。



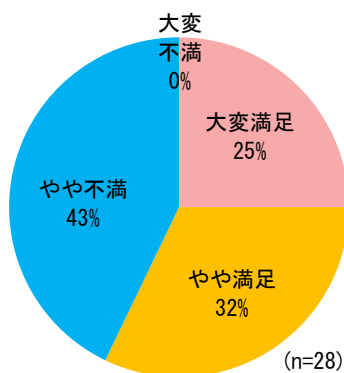
■バスの待合環境満足度

- 「大変満足」または「やや満足」の割合は67%となっているが、33%の人は不満と感じていることから、要望等を踏まえながら整備の可能性を検討する必要がある。



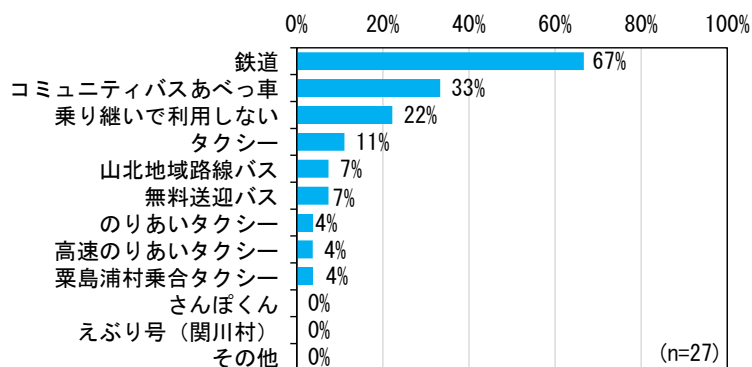
■バス全体の満足度

- 「大変満足」または「やや満足」の割合は57%と半数を超えている一方で、「やや不満」と感じている人も43%いることから、運行内容の見直しを進めていく必要がある。



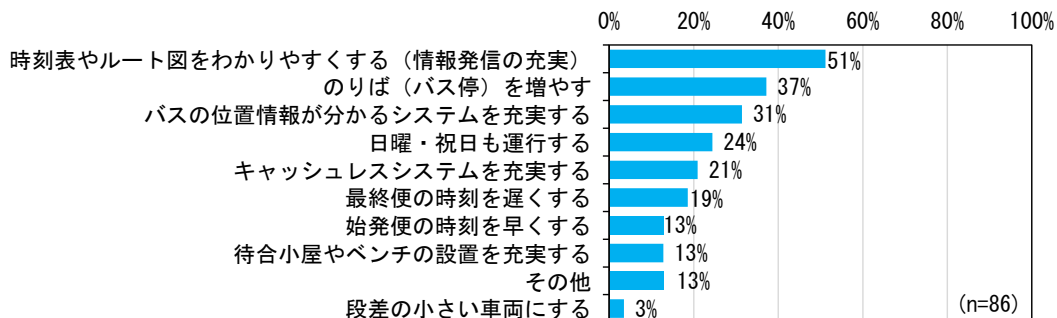
■バスとの乗り継ぎ手段

○「鉄道」と乗り継ぐ割合が67%と最も高いほか、バス同士を乗り継いで利用する人もいるため、交通結節点機能を維持・整備する必要があると考えられる。



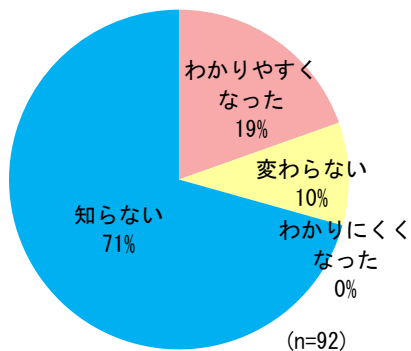
■バスの改善要望

○公共交通を普段から利用する人からもさらなる「情報発信の充実」を求める声が半数以上あることからより分かりやすい情報提供が必要であると考えられる。
 ○「のりばを増やす」が37%と2番目に高く、ニーズを踏まえながら見直しを行う必要がある。



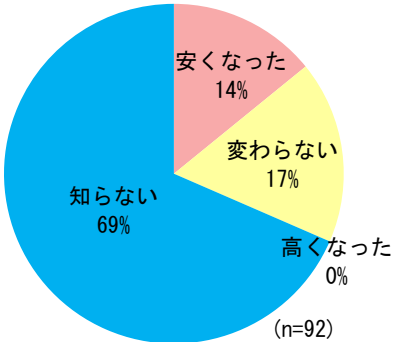
■あべっ車の運賃のわかりやすさについて

○「わかりやすくなった」人は19%、「わかりにくくなった」人は0%であり、改善が見られたと考えられる。
 ○一方で「知らない」人が71%と最も割合が高いことから、周知不足であったことが考えられる。



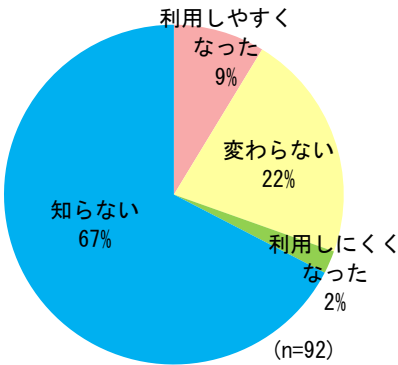
■あべっ車の運賃価格について

○「安くなった」人は14%、「高くなった」人は0%と利用者にとってメリットが大きかったと考えられる。
○一方で「知らない」人も69%と最も割合が高いことから、周知不足であったことが考えられる。



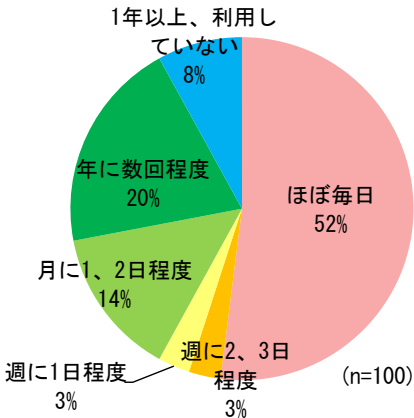
■あべっ車の運行ルートについて

○「利用しやすくなった」人は9%である一方、利用しにくくなった人も2%おり、利用している路線や地域ごとに差があると考えられるため、さらなる検証が必要であると考えられる。



■鉄道の利用頻度

○「ほぼ毎日」利用する人は52%と半数以上を占める。

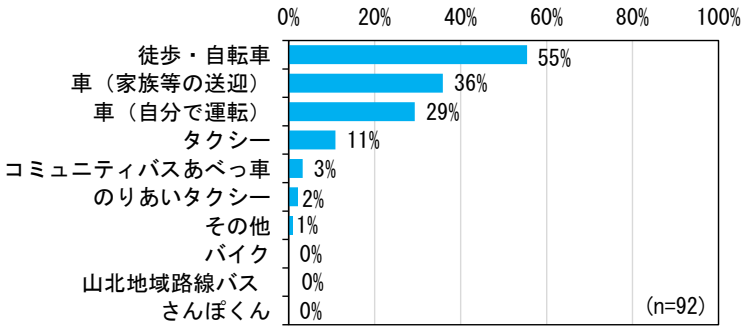


■自宅から駅までの移動手段

○「徒歩・自転車」の割合が最も高く55%であり、次いで車（家族等の送迎）で36%となっている。

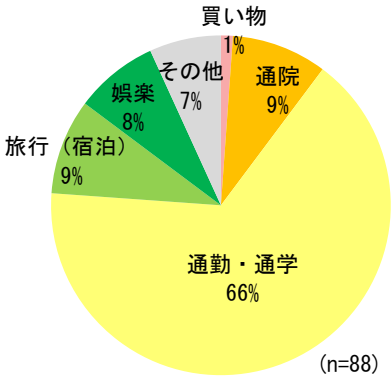
○また、「車（自分で運転）」の割合は29%であり、駅の駐車場に車を止めないことを考えて利用していると考えられる。

○尚、タクシーが11%に対し、コミュニティバスあべっ車は3%、のりあいタクシーは2%と低く、バスやのりあいタクシーが選択されにくい現状にある。



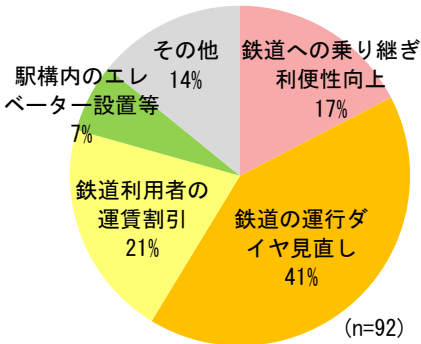
■鉄道の利用目的

○「通勤・通学」の利用が最も高く 66%であり、次いで「通院」と「旅行（宿泊）」の9%である。
○「買い物」を目的とした利用はわずか1%である。



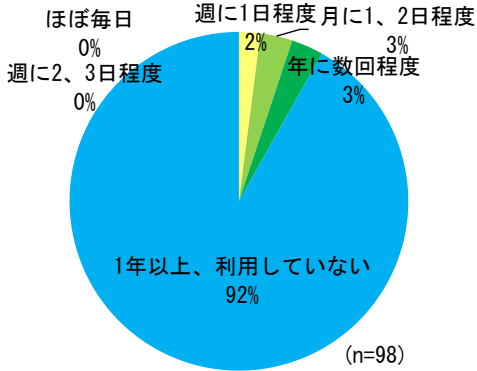
■鉄道の改善要望

○「鉄道の運行ダイヤ見直し」の割合が最も高く 41%であり、鉄道そのものに対する改善要望が最も高くなっている。



■のりあいタクシーの利用頻度

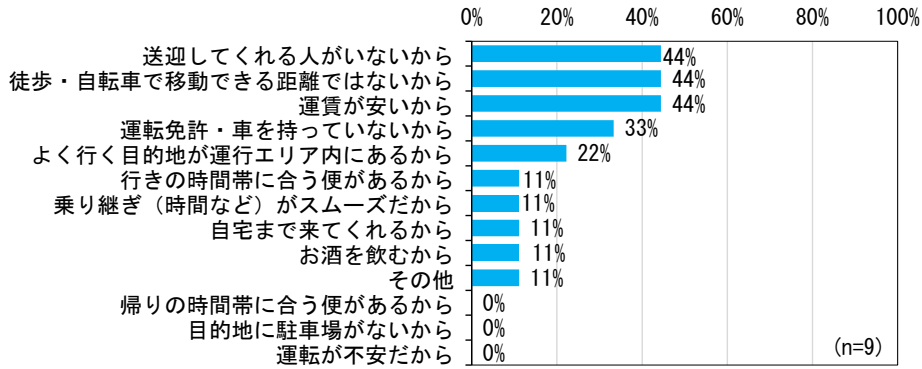
○1年以内のにりあいタクシーを利用した人は8%にとどまっており、鉄道やバスと組み合わせて利用する人は少ないことが想定される。



■のりあいタクシーを利用した理由

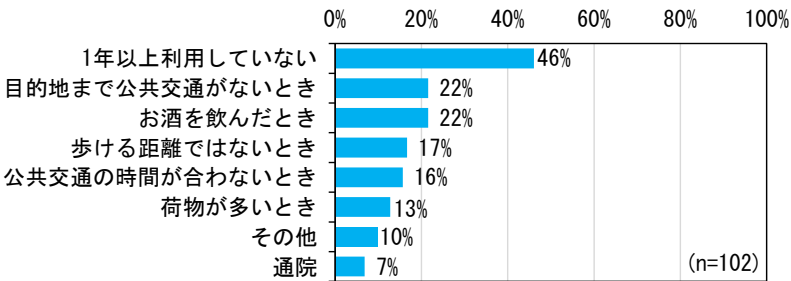
○「送迎してくれる人がいないから」が44%であり、移動手段に困っている人の助けになっていると考えられる。

○また、「運賃が安いから」という理由で利用している人も44%いるため、運賃メリットを周知することで利用が増える可能性が考えられる。



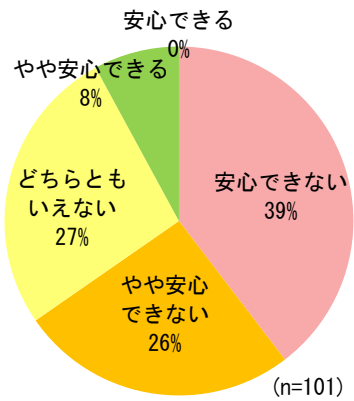
■ タクシーを利用した理由

- 「1年以上利用していない」人の割合が最も高く 46%である。
- タクシーを利用した理由として、「目的地まで公共交通がないとき」「お酒を飲んだとき」が最も高く 22%である。
- 「通院」で利用した人は7%とわずかである。



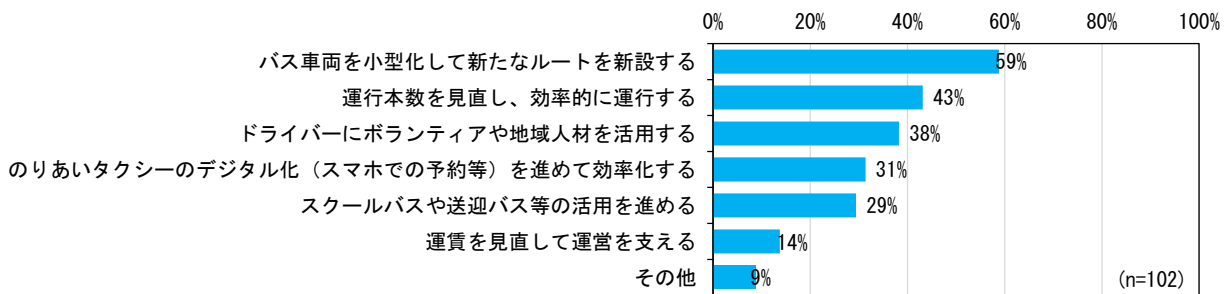
■ 10年後の移動に対する安心度

- 「安心できない」または「やや安心できない」人の割合は65%にのぼり、現在は自家用車や公共交通で移動できているが、将来的に免許を返納したり公共交通の縮小が加速した場合を想定した際に不安を感じている人が多いと考えられる。



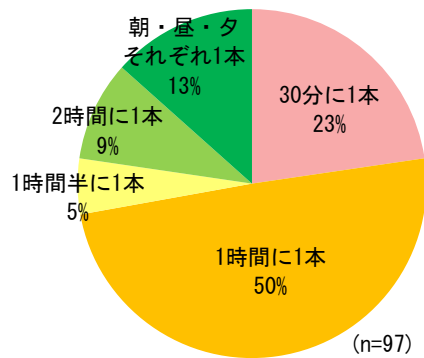
■運行維持に向けた改善要望

- 「バス車両を小型化して新たなルートを新設する」が最も高く 59%であり、移動ニーズに合ったよりきめ細かい運行が求められている。
- 次いで「運行本数を見直し、効率的に運行する」の割合が高い一方で、「運賃を見直して運営を支える」割合が低くなっており、運行維持に向けて収入の増加を図ることより経費削減の優先度が高い。



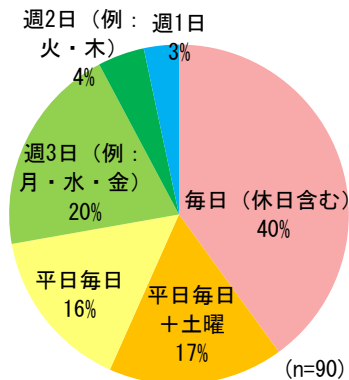
■現時点で求める最低限のバスサービスレベル

- 「1時間に1本」が最も高く 50%である。
- 利用路線や居住地区によって求められるサービスレベルが異なっている可能性があることから、さらなる分析が必要と考えられる。



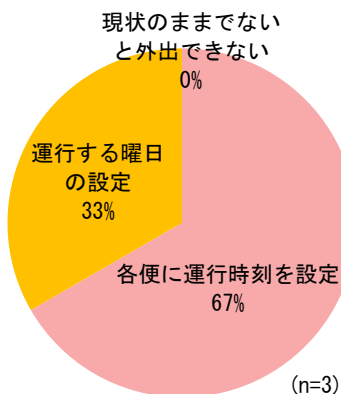
■現時点で求める最低限ののりあいタクシーサービスレベル

- 「週2日」以下と回答した人の割合は7%とわずかである。
- 「週2日」は難しいが「週3日」であればよいと考える人の割合は20%あり、週2日から週3日に1日増加するだけで大きく割合が伸びている。



■現時点で求める最低限のさんぽくんサービスレベル

- 「現状のままでないと外出できない」人はいない。
- 「各便に運行時刻を設定する」の割合が最も高いが、「運行する曜日の設定」の声もある。



■自由意見

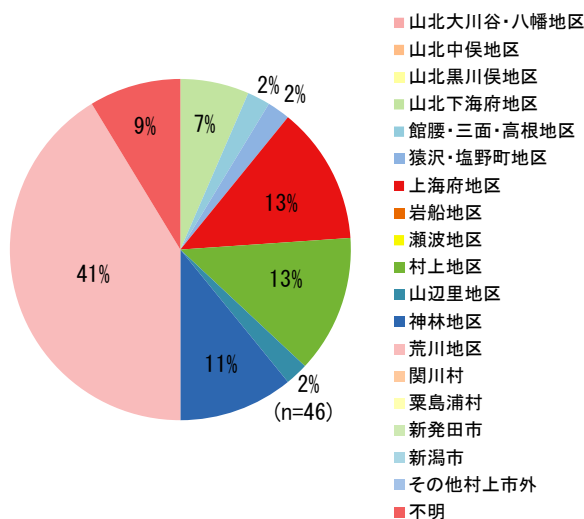
- 「ダイヤ・運行頻度に関する要望」の割合が最も高い23%であり、利用者目線で利便性が高まるダイヤの提案などが見られた。

	公共交通に関する意見													その他					サンプル数		
	路線維持に関する要望	ダイヤ・運行頻度に関する要望	運行日に関する要望	乗り継ぎに関する要望	運行ルート・バス停位置に関する要望	運行手法に関する要望	ドアツードアに関する要望	地域人材の活用（ライドシェア）に関する要望	運行効率化に関する要望	ダウンサイジング・運行効率化に関する要望	運賃に関する要望	認知度・周知に関する要望	待合環境に関する要望	予約方法に関する要望	公共交通に関するその他要望	今後利用する意向あり・将来の移動手段が不安だ	公共交通を利用しない・知らない	自家用車を利用している・公共交通を利用しない		便利であるなどの肯定的意見	その他利便性に関する否定的意見
意見数	1	10	2	3	6	1	1	1	1	4	1	1	1	9	0	0	0	2	16	1	n=44
回答者数に占める割合	2%	23%	5%	7%	14%	2%	2%	2%	2%	9%	2%	2%	2%	20%	0%	0%	0%	5%	36%	2%	

利用者アンケート（のりあいタクシー）調査【単純集計】

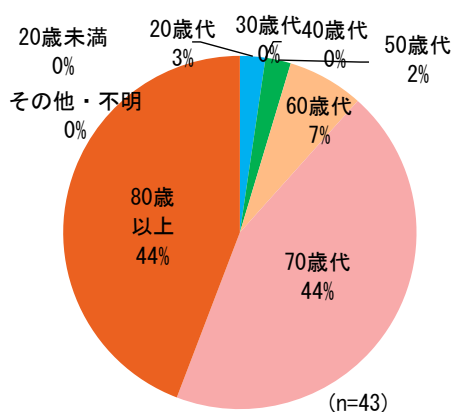
■ 居住地区

○「荒川地区」の割合が最も高く 41%であり、バスが運行されていない地区であることから割合が高いことが想定される。



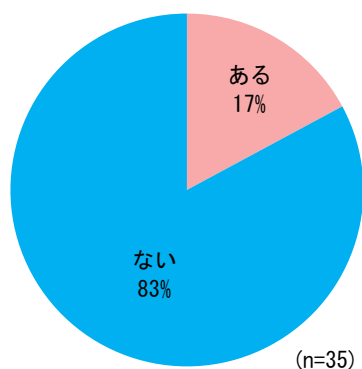
■ 年齢

○「70歳代」以上の利用が 88%と大半を占める。



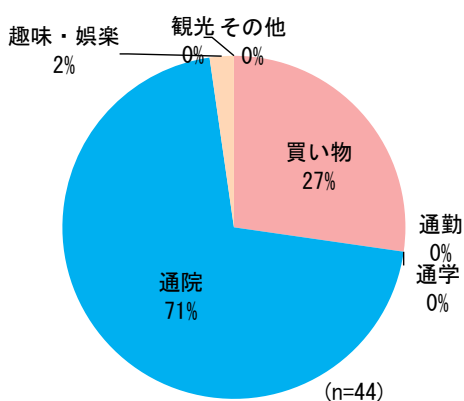
■家族等を送迎する機会

○83%の人が家族等を送迎する機会が「ない」と回答している。



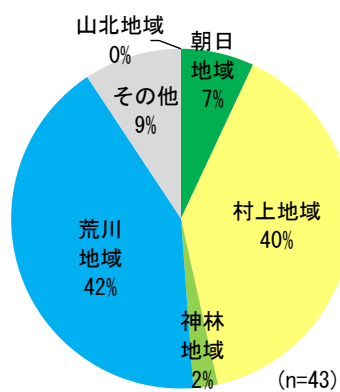
■アンケートを受け取った当日の外出目的

○「通院」の割合が最も高く71%、次いで「買い物」の27%である。



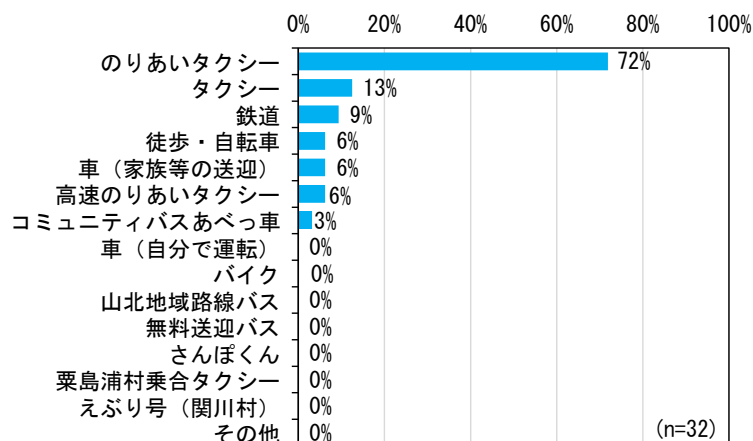
■アンケートを受け取った当日の外出方面

○「荒川地域」が最も高く42%、次いで「村上地域」の40%であり、2地域のいずれかを目的に外出する人が多いと考えられる。



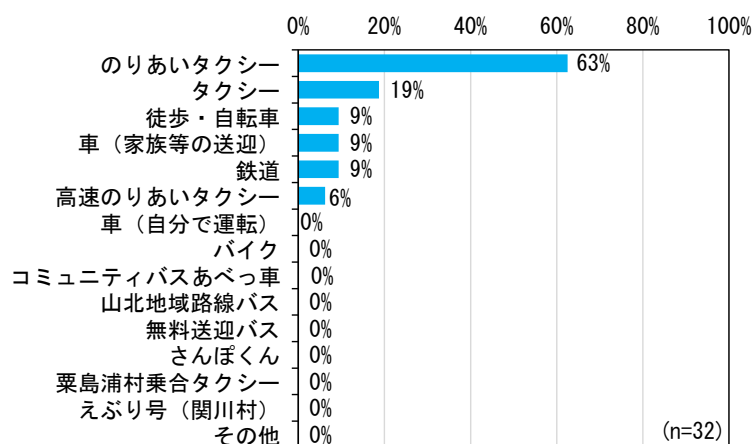
■【行き】アンケートを受け取った当日の移動手段

- 「のりあいタクシー」の割合が最も高く 72%、「高速のりあいタクシー」の利用者は6%である。
- 「のりあいタクシー」を利用する人の多くはのりあいタクシーで完結しており、そのほかの移動手段と組み合わせて利用することは少ないと考えられる。



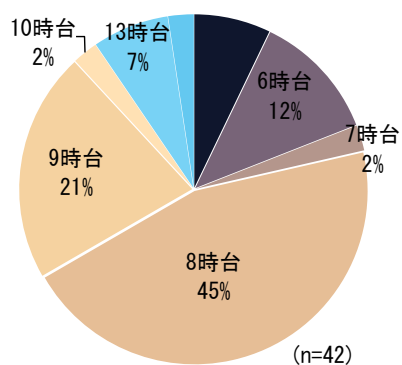
■【帰り】アンケートを受け取った当日の移動手段

- 「のりあいタクシー」の割合が行きと比較して減少しており、63%である。
- 一方で「タクシー」や「車（家族等の送迎）」、「徒歩・自転車」の割合が増加していることから、帰りののりあいタクシーが利用しにくく、別の移動手段を活用している可能性が考えられる。



■主な自宅出発時間帯

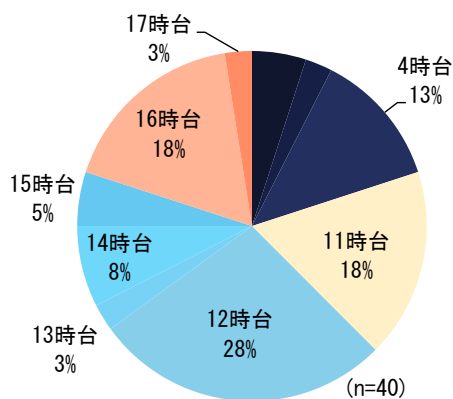
○「8時台」に出発する人の割合が最も高く45%、次いで「9時台」の21%である。



■主な帰宅時間帯

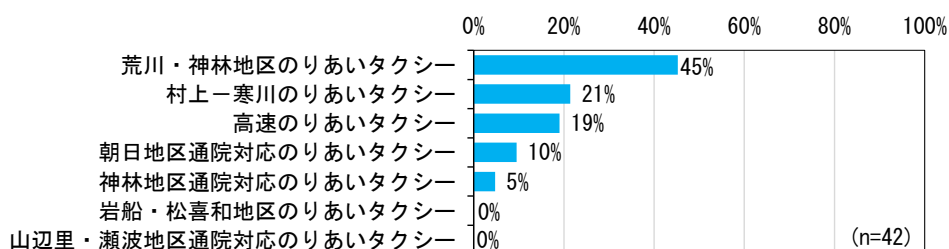
○「12時台」に帰宅する人の割合が最も高く28%、次いで「11時台」及び「16時台」の18%である。

○尚、4時台については16時台の誤りの可能性が考えられる。



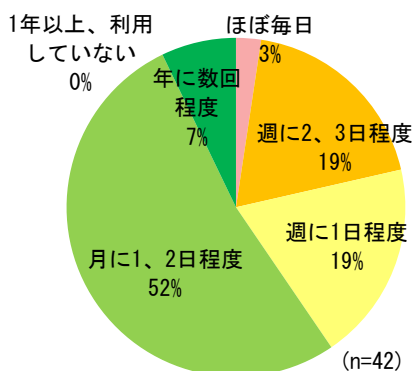
■アンケートを受け取った当日に利用したのりあいタクシー

○「荒川・神林地区のりあいタクシー」の割合が最も高く45%、次いで「村上一寒川のりあいタクシー」の21%である。



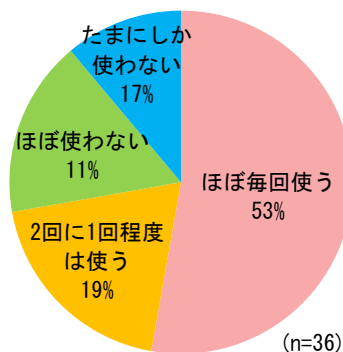
■のりあいタクシーの利用頻度

○「月に1、2日程度」利用する人の割合が最も高く52%である。
 ○「ほぼ毎日」利用する人は3%、「週に2～3日程度」利用する人は19%となっており、平日毎日に運行する必要性について検討する必要があると考えられる。



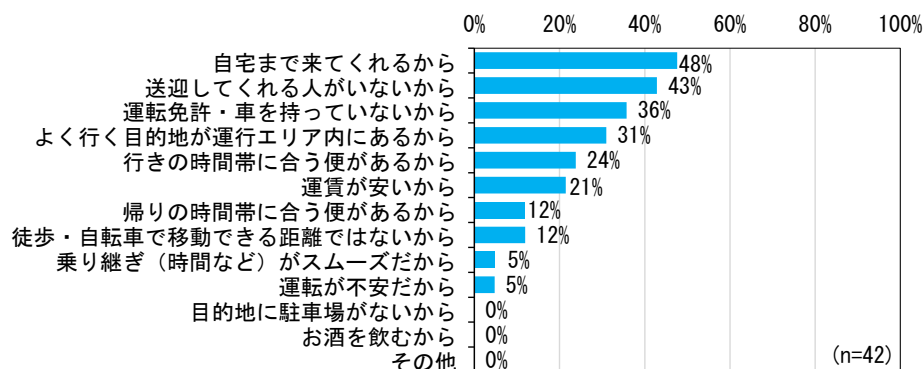
■外出時にのりあいタクシーを選択する割合

○「ほぼ毎回使う」の割合が最も高く53%と半数以上である。
 ○次いで「2回に1回程度は使う」の割合が高く19%であり、72%の人が2回に1回以上は利用しており、利用者は定期的に利用していると考えられる。



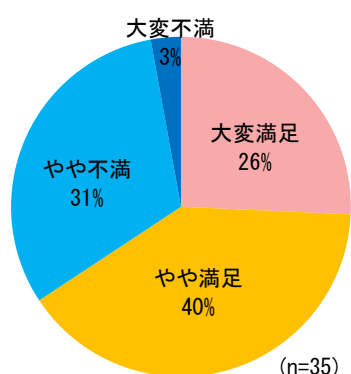
■のりあいタクシーを利用した理由

- 「自宅まで来てくれるから」の割合が最も高く48%であり、ドアツードアサービスを便利に感じている人が多いと考えられる。
- 次いで「送迎してくれる人がいないから」の割合が高く43%、さらに「運転免許・車を持っていないから」が36%と続いており、移動手段に困っている人の助けになっていると考えられる。
- 「行きの時間帯に合う便があるから」利用する人は24%であるが、「帰りの時間帯に合う便があるから」利用する人は12%と減少しており、帰りの運行時間帯に課題がある可能性が考えられる。



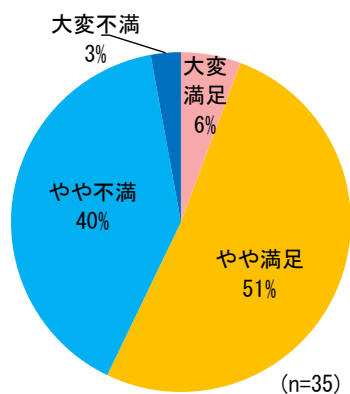
■のりあいタクシーの運行時間帯満足度

- 「大変満足」または「やや満足」の割合は66%である一方で「やや不満」または「大変不満」と感じている人も34%いることから、ニーズに合った運行内容を検討する必要があると考えられる。



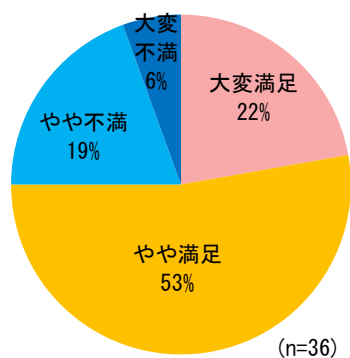
■のりあいタクシーの運行便数満足度

- 「大変満足」または「やや満足」の割合は57%と半数を超えているが、「やや不満」または「不満」と感じている人も43%いる状況である。
- 前設問の運行時間帯に対する満足度で不満と感じている人もいることから、増便を望んでいると考えられる。



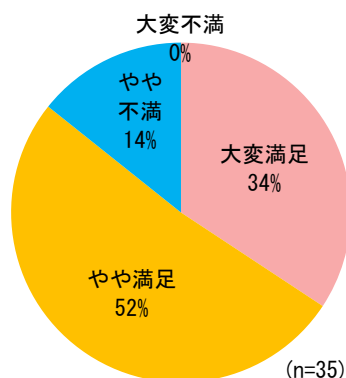
■のりあいタクシーの運行ルート満足度

- 「大変満足」または「やや満足」の割合は75%であり、ドアツードアによる運行で自宅まで運行されていることから満足度が高いと考えられる。
- 一方で不満を感じている人もおり、希望する目的地まで運行していない可能性が考えられる。



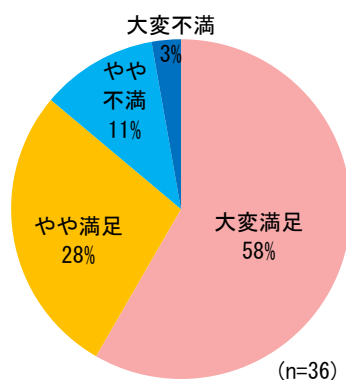
■のりあいタクシーの所要時間満足度

○「大変満足」または「やや満足」の割合は86%であり、概ね所要時間に満足していると考えられる。



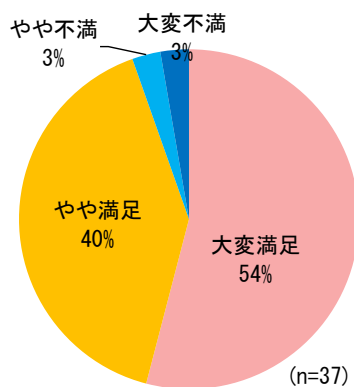
■のりあいタクシーの運賃満足度

○「大変満足」または「やや満足」の割合は86%であり、概ね運賃の価格に対して満足していると考えられる。



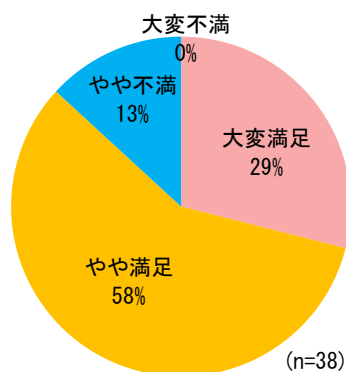
■のりあいタクシーの定時性満足度

○「大変満足」または「やや満足」の割合は94%であり、概ね定時性に満足していると考えられる。



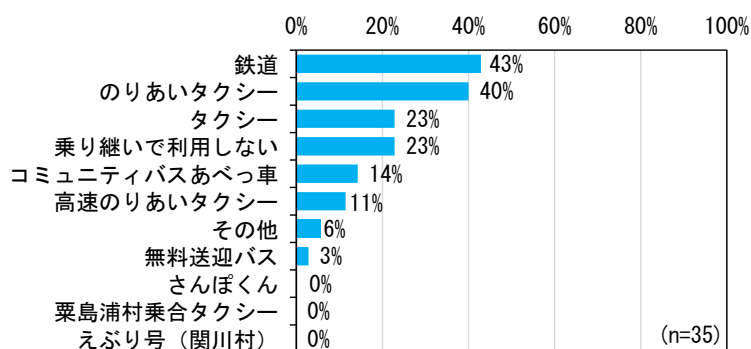
■のりあいタクシー全体の満足度

○「大変満足」または「やや満足」の割合は87%であり、概ね満足していると考えられる。



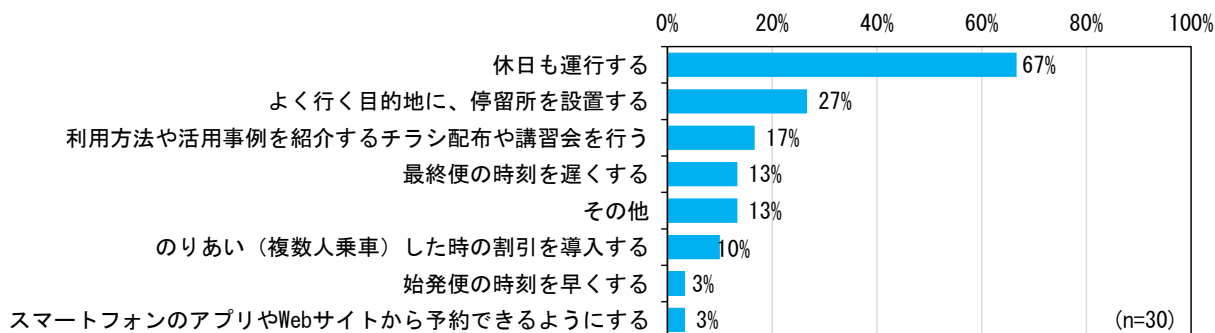
■のりあいタクシーとの乗り継ぎ手段

○「鉄道」と乗り継いで利用する人の割合が43%と最も高い。
 ○次いで「のりあいタクシー」同士で乗り継いで利用する人が40%あり、利用実態についてさらに分析する必要がある。



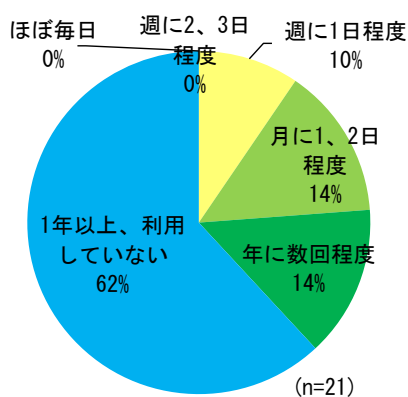
■のりあいタクシーの改善要望

○「休日も運行する」が最も高く 67%であり、増便を望む声が多い。
 ○次いで「よく行く目的地に、停留所を設置する」が 27%であり、目的地となる対象施設の拡大が求められている。



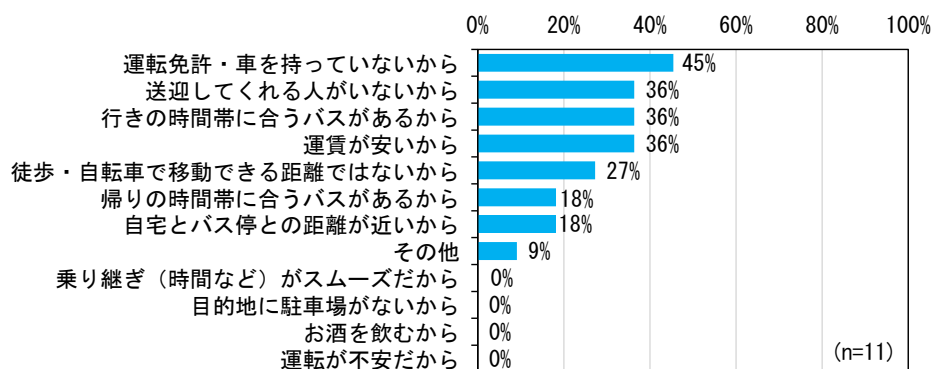
■バス（あべっ車、山北地域路線バス）の利用頻度

○「1年以上、利用していない」人の割合が最も高く 62%であり、「ほぼ毎日」及び「週に2、3日程度」利用する人は 0%と高頻度の利用はない。



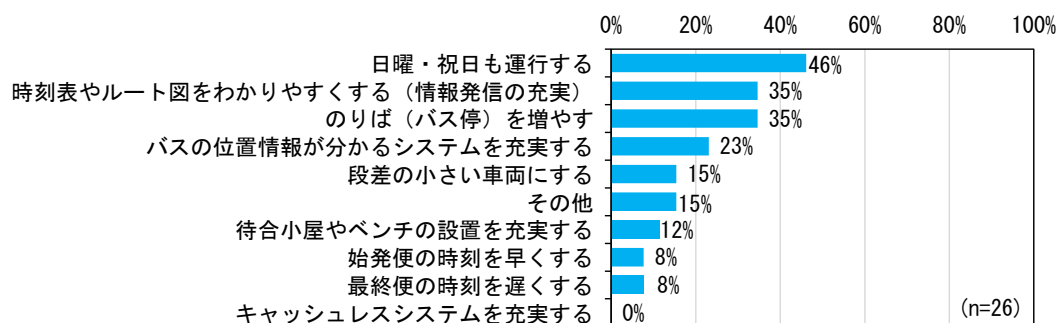
■バスを利用した理由

- 「運転免許・車
- また、「行き時間帯に合うバスがあるから」や「運賃が安いから」も続いて36%となっており、「行き」に利用しやすいダイヤ設定になっていることや運賃面でメリットを感じていると考えられる。



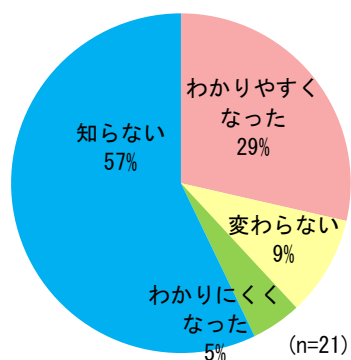
■バスの改善要望

- 「日曜・祝日も運行する」が46%と最も高い。
- また、「情報発信の充実」や「のりばを増やす」という要望も35%あり、利便性を高める必要がある。



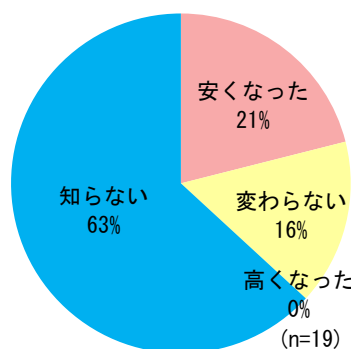
■あべっ車の運賃のわかりやすさについて

- 「わかりやすくなった」が29%あり、概ね改善したと考えられる
- 一方で、「知らない」人が57%と最も割合が高いことから、周知不足であったことが考えられる。



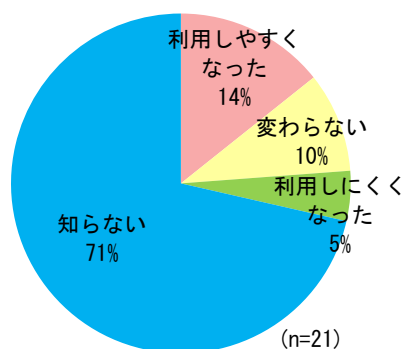
■あべっ車の運賃価格について

- 「安くなった」人は21%、「高くなった人」は0%と利用者にとってメリットが大きかったと考えられる。
- 一方で「知らない」人が63%と最も高いことから、周知不足であったことが考えられる。



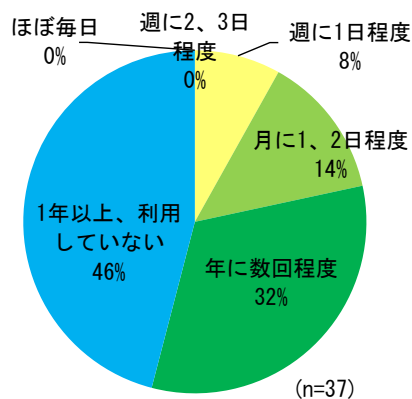
■あべっ車の運行ルートについて

- 「利用しやすくなった」人は14%である一方、「利用しにくくなった」人も5%おり、利用している路線や地域ごとに差があると考えられるため、さらなる検証が必要であると考えられる。



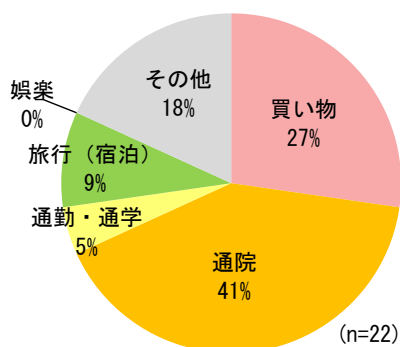
■ 鉄道の利用頻度

- 「1年以上、利用していない」人の割合が最も高く 46%である。
- 「ほぼ毎日」及び「週に2、3日程度」利用する人は0%と高頻度で利用する人はいない。



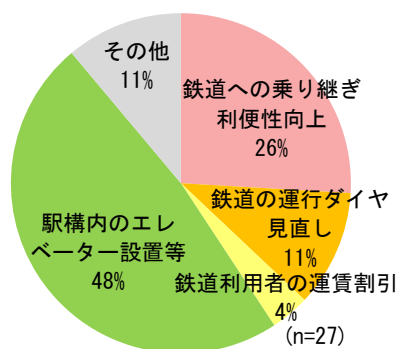
■ 鉄道の利用目的

- 「通院」で利用した人の割合が最も高く 41%、次いで「買い物」の 27%である。人の割合が最も高く 46%である。



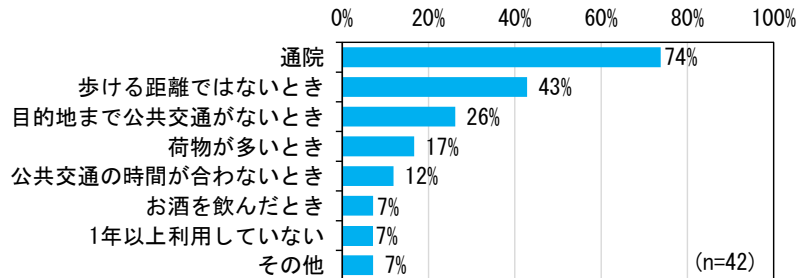
■ 鉄道の改善要望

- 「駅構内のエレベーター設置等」の割合が最も高く 48%である。
- 次いで「鉄道への乗り継ぎ利便性向上」が 26%となっており、のりあいタクシーやバスとの接続性について検討する必要があると考えられる。



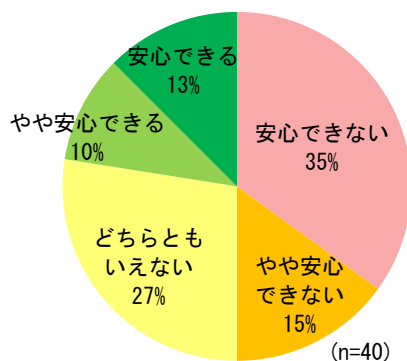
■タクシーを利用した理由

- 「通院」で利用した人の割合が最も高く 74%である。
- 「目的地まで公共交通がないとき」の割合が 26%であり、現行の公共交通では利用しにくい施設があることが想定される。



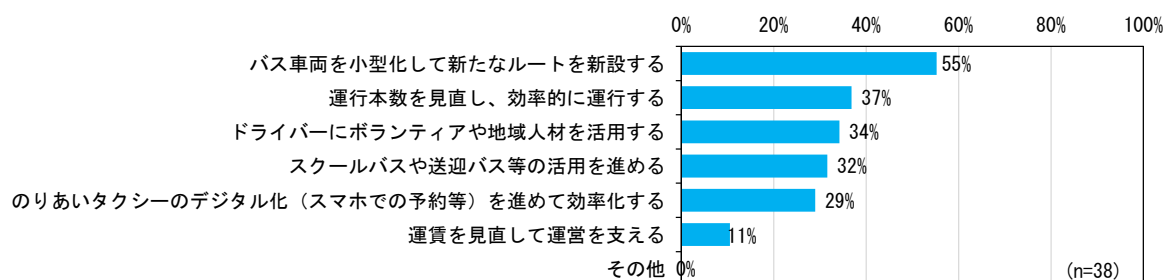
■10年後の移動に対する安心度

- 「安心できない」または「やや安心できない」人の割合は 50%と半数を占め、将来的に免許を返納したり公共交通の縮小が加速した場合を想定した際に不安に感じている人が多いと考えられる。
- 一方で「やや安心できる」または「安心できる」と感じている人の割合も 23%おり、家族等の送迎のほか、現行の公共交通サービスで充足していると感じている人もいることが想定される。



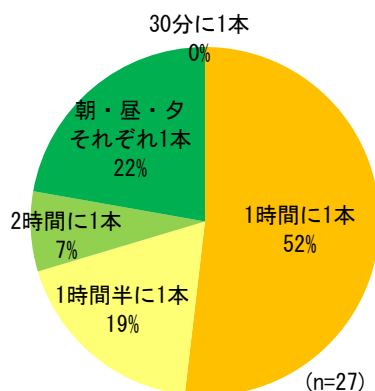
■運行維持に向けた改善要望

- 「バス車両を小型化して新たなルートを設定する」が最も高く 55%であり、移動ニーズに合ったよりきめ細かい運行が求められている。
- 次いで「運行本数を見直し、効率的に運行する」の割合が高い一方で、「運賃を見直して運営を支える」割合が低くなっており、運行維持に向けて収入の増加を図ることより経費削減の優先度が高い。



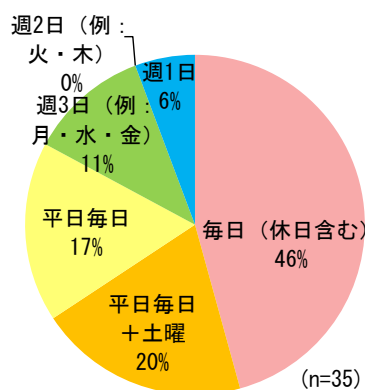
■現時点で求める最低限のバスサービスレベル

- 「1時間に1本」が最も高く52%であるが、次いで高いのが「朝・昼・夕それぞれ1本ずつ」の22%である。
- 利用路線や居住地区によって求められるサービスレベルが異なっている可能性があることから、さらなる分析が必要と考えられる。



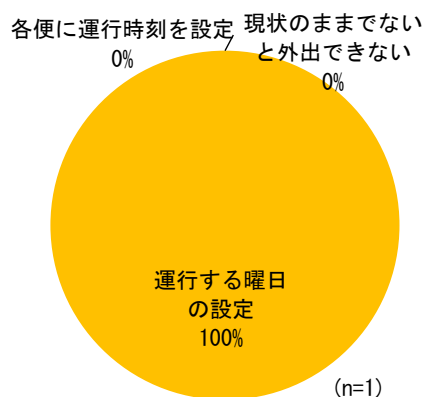
■現時点で求める最低限ののりあいタクシーサービスレベル

- 「毎日」の割合が最も高く46%である。
- また、「平日毎日」以上の運行頻度を望む割合は83%にもものぼり、現行のサービスレベル以下になることを危惧していると考えられる。



■現時点で求める最低限のさんぽくんサービスレベル

- 1名の回答であったが、「運行する曜日の設定」という意見があった。



■自由意見

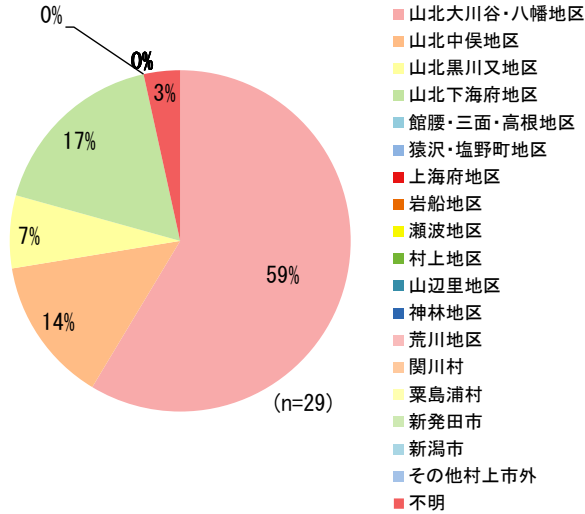
○「運行日に関する要望」では休日運行を望む意見が見られた。

	公共交通に関する意見													その他					サンプル数		
	路線維持に関する要望	ダイヤ・運行頻度に関する要望	運行日に関する要望	乗り継ぎに関する要望	運行ルート・バス停位置に関する要望	運行手法に関する要望	ドアツードアに関する要望	地域人材の活用（ライドシェア）に関する要望	ダウンサイジング・運行効率化に関する要望	運賃に関する要望	認知度・周知に関する要望	待合環境に関する要望	予約方法に関する要望	公共交通に関するその他要望	今後利用する意向あり・公共交通を利用しない・知らない	自家用車を利用している・公共交通を利用しない・知らない	便利であるなどの肯定的意見	その他利便性に関する否定的意見		その他意見・提案	特になし
意見数	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	3	0	
回答者数に占める割合	10%	10%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	30%	0%	0%	30%	0%	30%	0%	n=10

利用者アンケート（さんぽくん）調査【単純集計】

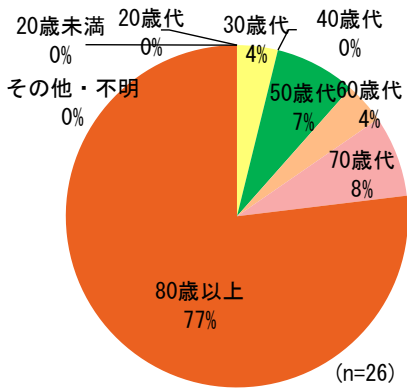
■ 居住地区

○ 「山北大川谷・八幡地区」が最も高い59%、次いで「山北下海府地区」の17%である。



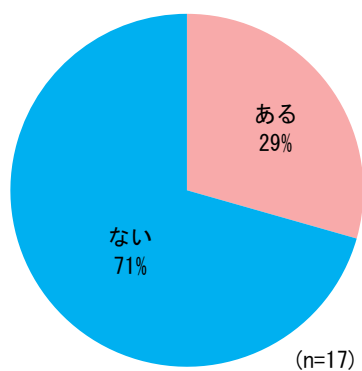
■ 年齢

○ 「80歳以上」が最も高く77%、次いで「70歳代」の8%である。



■家族等を送迎する機会

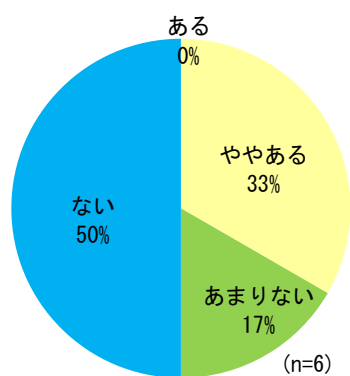
○29%の人が家族等を送迎する機会が「ある」と回答している。



■送迎に対する負担感

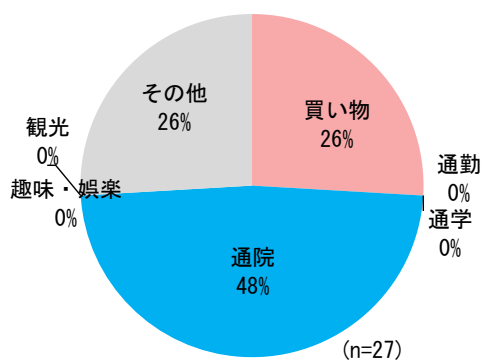
○送迎する機会がある人のうち、負担感が「あまりない」または「ない」と感じている人は67%を占める。

○一方で「ややある」と感じている人は33%である。



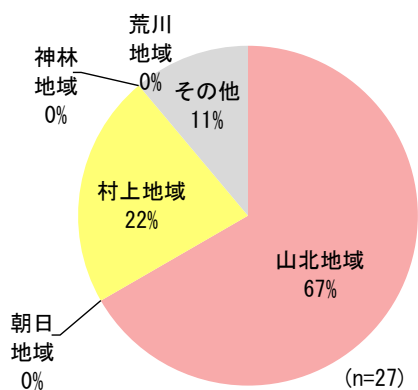
■アンケートを受け取った当日の外出目的

○「通院」の割合が最も高く48%、次いで「買い物」の26%である。



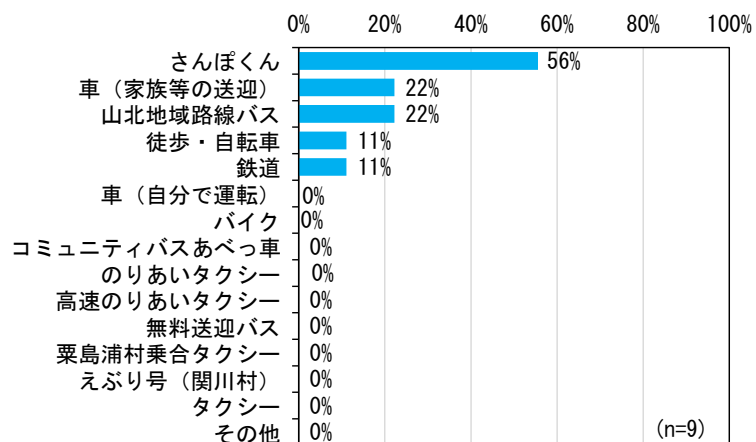
■アンケートを受け取った当日の外出方面

○「山北地域」の割合が最も高く67%、次いで「村上地域」の26%である。



■【行き】アンケートを受け取った当日の移動手段

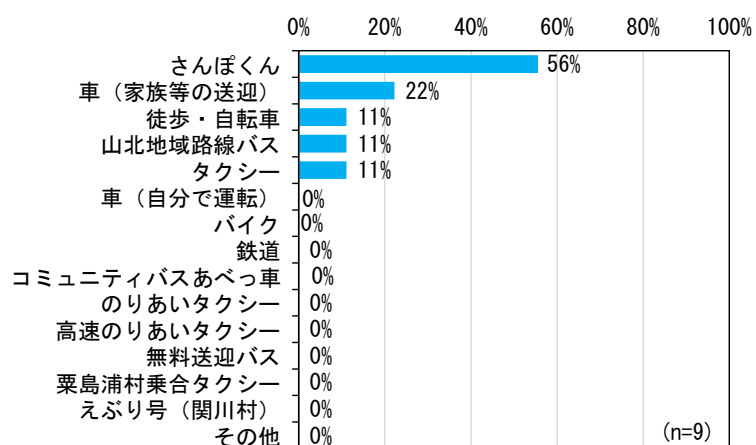
○「さんぼくん」の割合が最も高く62%となり、「山北地域路線バス」も22%となった。



■【帰り】アンケートを受け取った当日の移動手段

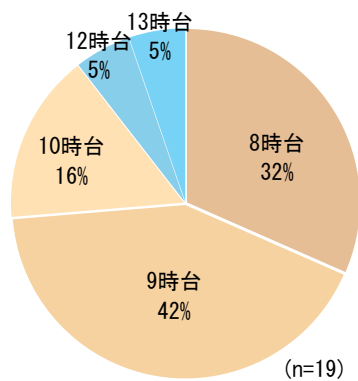
○帰りの移動手段は概ね行きと同じ手段を利用していると考えられる。

○タクシーの利用者が行きより増加しており、帰宅時間帯に山北地域路線バスがなかったと考えられる。



■主な自宅出発時間帯

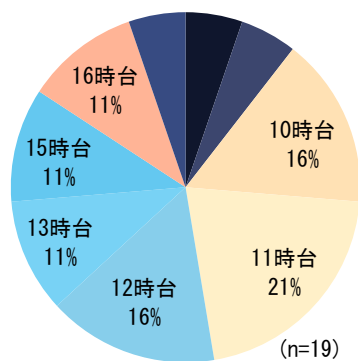
○「9 時台」に出発する人の割合が最も高く、42%、次いで「8 時台」の 32%と 2 時間で 74%を占めている。



■主な帰宅時間帯

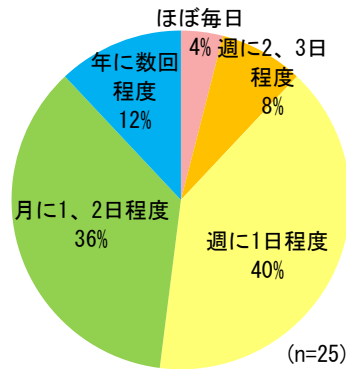
○「11 時台」に帰宅する人の割合が最も高く 21%、次いで「10 時台」「12 時台」の 16%である。

○13 時以降に帰宅する人も見られ、時間幅は広がっている。



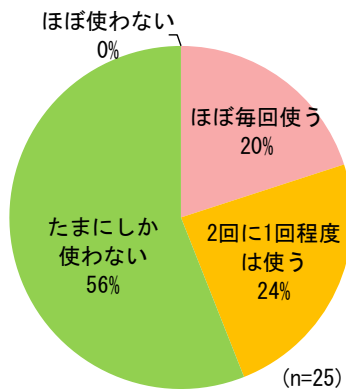
■さんぽくんの利用頻度

- 「週に1日程度」が最も高く40%であり、次いで「月に1、2日程度」の36%である。
 ○「ほぼ毎日」または「週に2、3日程度」いった高頻度で利用する人の割合は12%である。



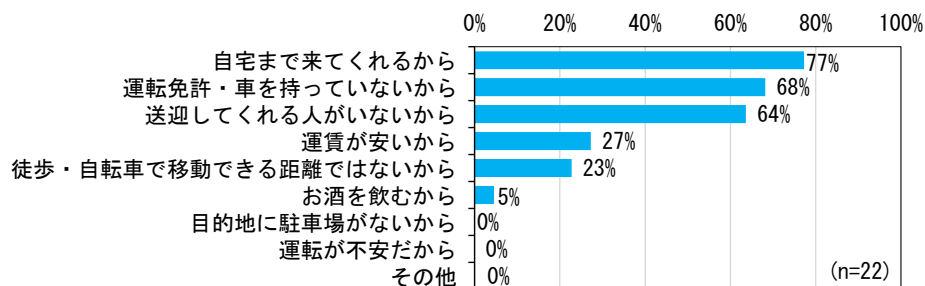
■外出時にさんぽくんを選択する割合

- 「たまにしか使わない」が最も高く56%であり、半数以上の人あまりさんぽくんを選択していない。
 ○一方で、「ほぼ毎回使う」は20%、「2回に1回程度は使う」は24%と継続的に利用している人もみられる。



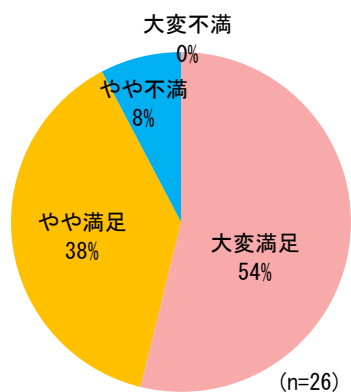
■さんぽくんを利用した理由

- 「自宅まで来てくれるから」が最も高い77%であり、ドアツードアにメリットを感じて利用していると考えられる。
- 次いで「運転免許・車を持っていないから」の割合が高く68%、続いて「送迎してくれる人がいないから」が64%であり、移動手段を確保できない人がさんぽくんを利用している。
- 「運賃が安いから」という理由で利用している人も25%いることから、運賃にメリットを感じている人もいる。



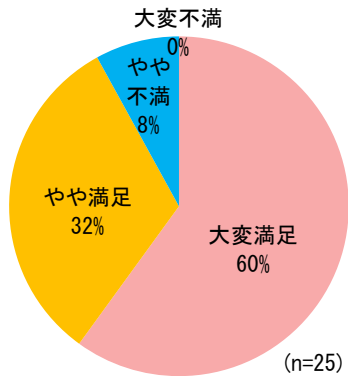
■さんぽくんの運行時間帯満足度

- 「大変満足」または「やや満足」の割合は92%と高く、概ねニーズに合った時間帯に運行していると考えられる。



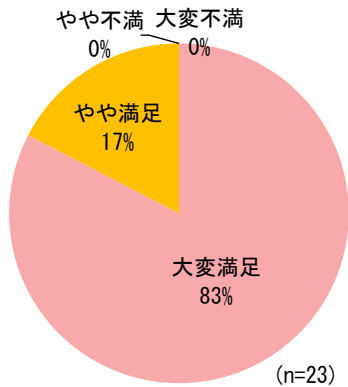
■さんぽくんの所要時間満足度

○「大変満足」または「やや満足」の割合は92%と高く、概ね満足していると考えられる。



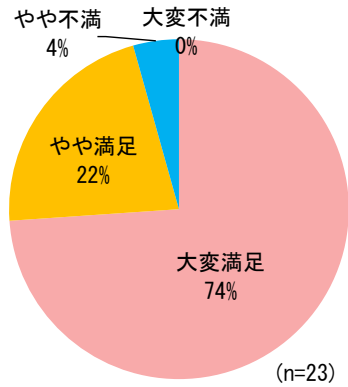
■さんぽくんの運賃満足度

○「大満足」の割合は83%と最も高く、不満と感じている人はいない。
○回答者全員から満足という結果が得られたことで、運賃にメリットを感じて利用されている可能性も考えられ、普段公共交通を利用しない人に対して運賃メリットを周知する必要があると考えられる。



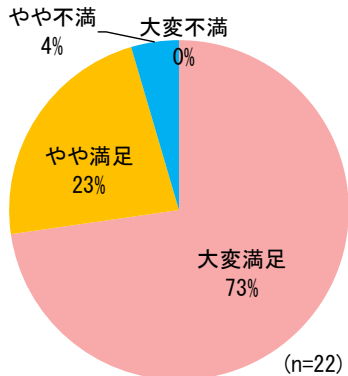
■さんぽくんののりあい時割引満足度

○「大満足」または「やや満足」の割合は96%と高く、割引による運賃のメリットを感じていると考えられる。



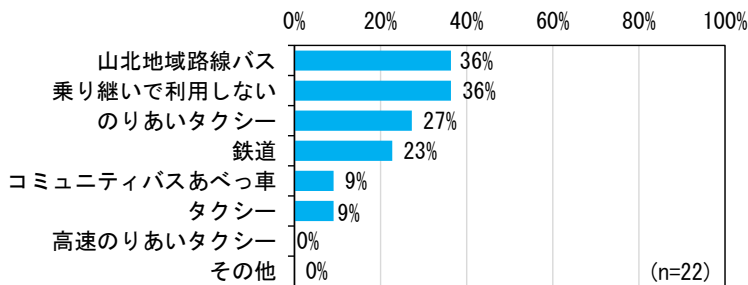
■さんぽくん全体の満足度

○「大変満足」または「やや満足」の割合は96%と高く、満足度の高いサービスであると考えられる。



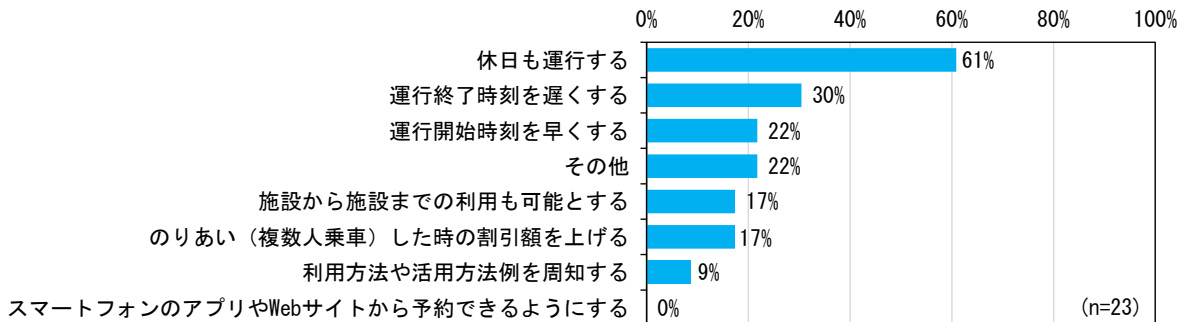
■さんぽくんと乗り継ぎ手段

○乗り継ぐ場合は「山北地域路線バス」の割合が36%と最も高く、次いで「のりあいタクシー」の27%である。
 ○一方で「乗り継いで利用しない」人も36%いるため、交通結節点のほか、山北地域内の目的地となりうる施設を結ぶ運行内容を継続することが望ましいと考えられる。



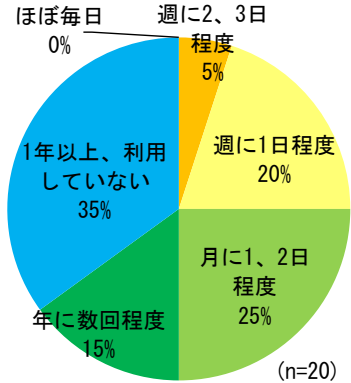
■さんぽくんの改善要望

○「休日も運行する」が最も高く61%である。
 ○運行時間帯について、「行き」より「帰り」のほうが運行時間拡大の要望がある。
 ○「施設から施設までの利用も可能とする」という割合は17%とあまり高くなく、複数の目的地を行き来するニーズはあまりないと考えられる。



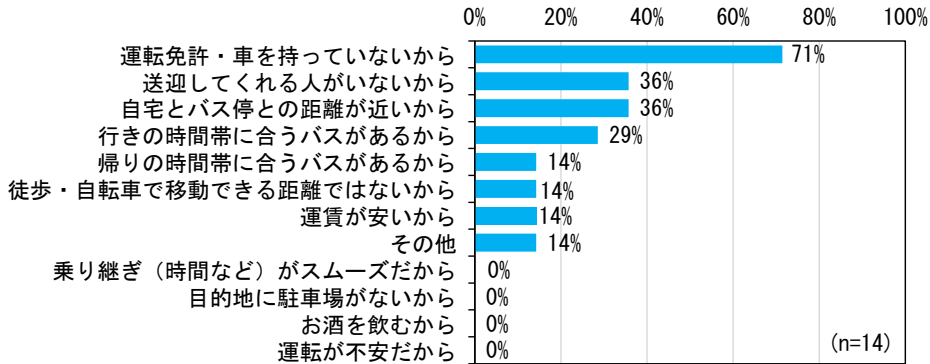
■バス（あべっ車、山北地域路線バス）の利用頻度

- 「1年以上、利用していない」人の割合が最も高く 35%であるが、そのほかのアンケートと比較すると低い。
- 毎週利用している人は 25%、毎月利用する人まで含めると 50%と半数を占めており、山北地域内では重要な移動手段のひとつであると考えられる。



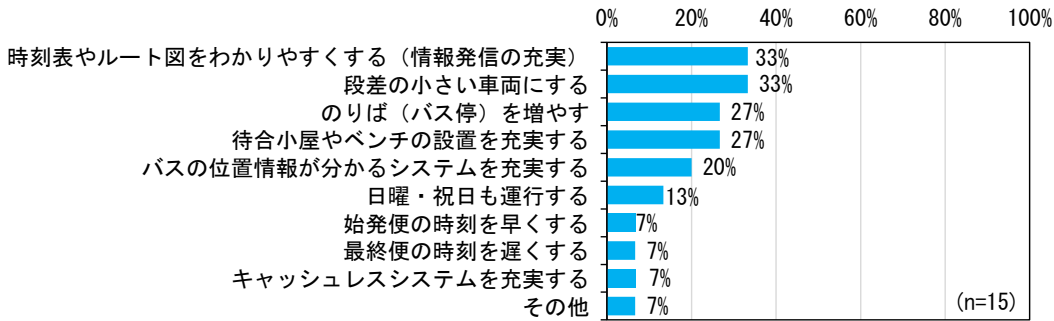
■バスを利用した理由

- 「運転免許・車を持っていないから」の割合が最も高く 71%、次いで「送迎してくれる人がいないから」の 36%であり、移動手段を確保できない人がさんぽくんを利用している。
- また、「自宅とバス停との距離が近いから」という理由で利用している人も 36%いることから、ドアツードアにメリットを感じている人もいると考えられる。



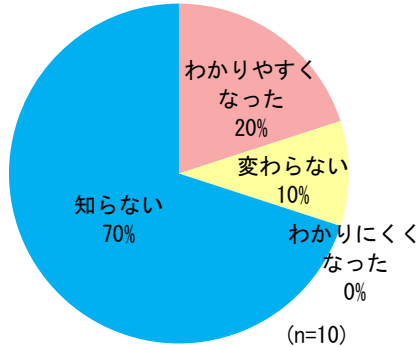
■バスの改善要望

○「情報発信の充実」及び「段差の小さい車両にする」の割合が最も高く 33%、次いで「のりばを増やす」、「待合小屋やベンチの設置を充実する」が 27%である。



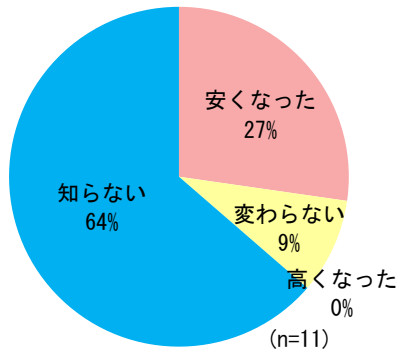
■あべっ車の運賃のわかりやすさについて

○「わかりやすくなった」人は 29%、「わかりにくくなった」人は 0%であり、改善が見られたと考えられる。
 ○一方で「知らない」人が 70%と最も割合が高く、山北地域のほとんどが運行地域外であることや周知不足であったことが考えられる。



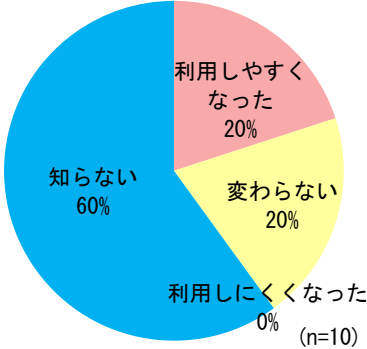
■あべっ車の運賃価格について

○「安くなった」人は 29%、「高くなった」人は 0%と利用者にとってメリットが大きかったと考えられる。
 ○一方で「知らない」人が 64%と最も割合が高く、山北地域のほとんどが運行地域外であることや周知不足であったことが考えられる。



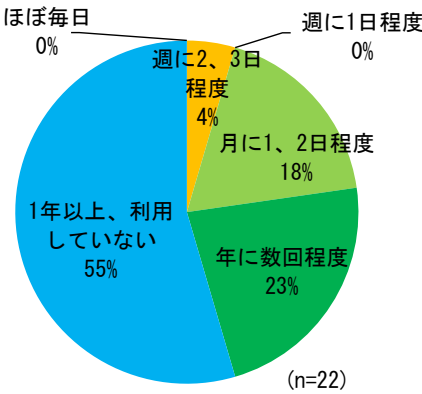
■あべっ車の運行ルートについて

○「利用しやすくなった」人は20%、「利用しにくくなった」人は0%であり、利用している路線や地域ごとに差があると考えられるため、さらなる検証が必要であると考えられる。



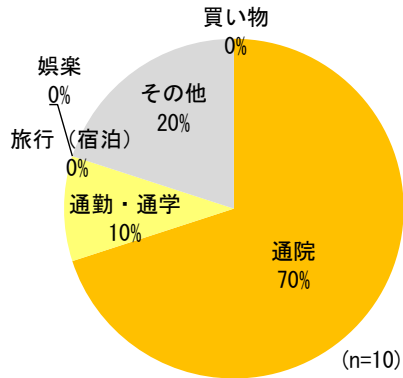
■鉄道の利用頻度

○「1年以上、利用していない」人は55%と半数以上を占める。
○「ほぼ毎日」利用する人は0%、「週に2、3日程度」利用する人は4%と高頻度で利用する人はわずかである。



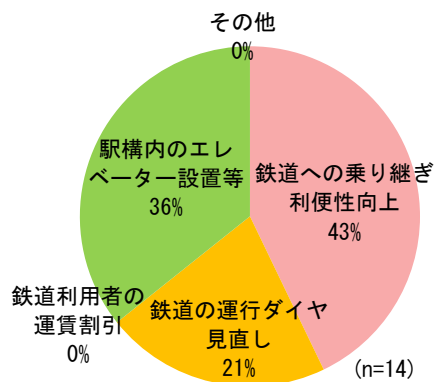
■ 鉄道の利用目的

- 「通院」の利用が最も高く 70%であり、次いで「その他」である。
- 「買い物」を目的とした利用は 0%である。



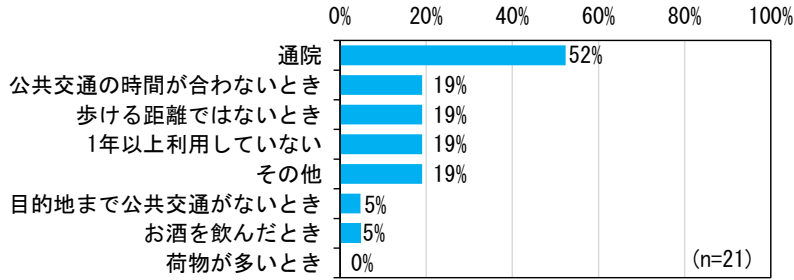
■ 鉄道の改善要望

- 「鉄道への乗り継ぎ利便性向上」の割合が最も高く 43%であり、バスやさんぽくん等の公共交通に対して利便性の向上が求められている。
- また、「駅構内のエレベーター設置等」が次いで 36%と高く、鉄道そのものに対する改善要望もみられる。



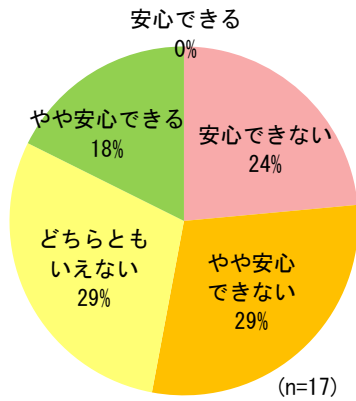
■ タクシーを利用した理由

○ タクシーを利用した理由として、「通院」が最も高く 52%である。



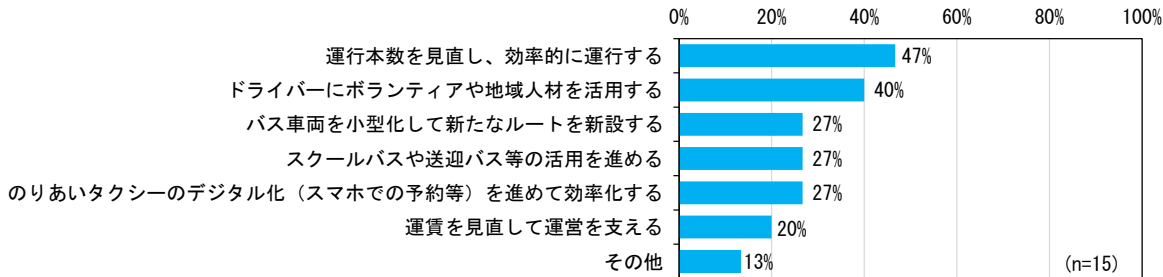
■ 10年後の移動に対する安心度

○ 「安心できない」または「やや安心できない」人の割合は 55%と半数以上を占めており、家族等の送迎に頼ることができなくなったり、公共交通の縮小が加速した場合を想定した際に不安を感じている人が多いと考えられる。



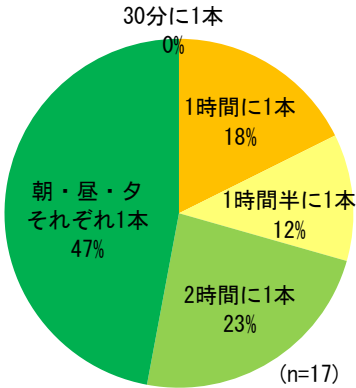
■ 運行維持に向けた改善要望

○ 「運行本数を見直し、効率的に運行する」が最も高い 47%である一方、「運賃を見直して運営を支える」は 20%と最も低く、運行維持に向けて収入の増加を図ることより経費削減の優先度が高い。
 ○ 次いで「ドライバーにボランティアや地域人材を活用する」が 40%と高く、さんぽくんの特性を活かした内容となっている。



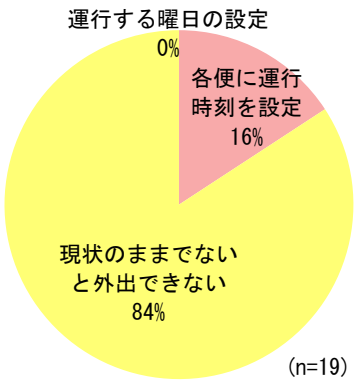
■現時点で求める最低限のバスサービスレベル

- 「朝・昼・夕それぞれ1本」が最も高く47%である。
- 利用路線や居住地区によって求められるサービスレベルが異なっている可能性があることから、さらなる分析が必要と考えられる。



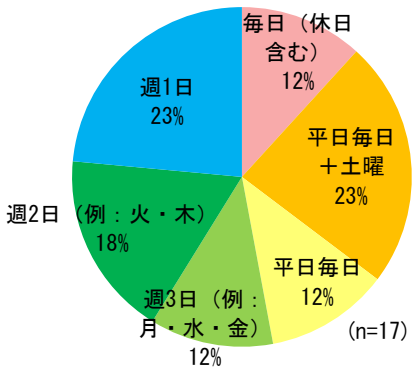
■現時点で求める最低限のさんぽくんサービスレベル

- 「現状のままでないと外出できない」の割合が最も高く84%であるため、やむを得ず運行内容を見直す場合は慎重に進める必要があると考えられる。



■現時点で求める最低限ののりあいタクシーサービスレベル

- 「平日毎日+土曜」及び「週1日」の割合が最も高く23%となっており、人によって考え方が大きく異なっていると想定される。



■自由意見

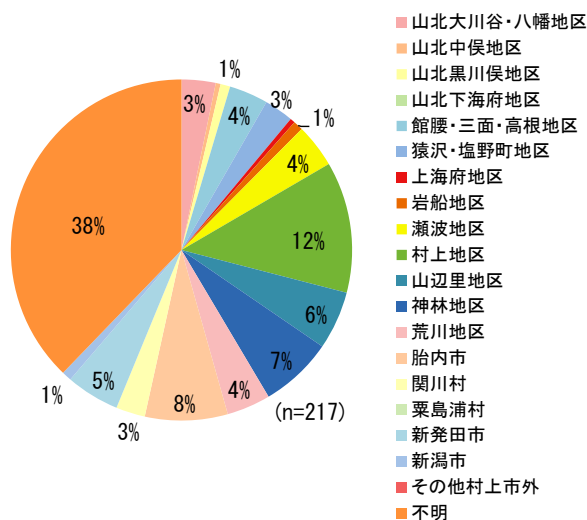
○「運行日に関する要望」として土日いずれか1日でも運行してもらいたいという要望がある。
 ○便利などの肯定的意見も見られた。

	公共交通に関する意見													その他					サンプル数		
	路線維持に関する要望	ダイヤ・運行頻度に関する要望	運行日に関する要望	乗り継ぎに関する要望	運行ルート・バス停位置に関する要望	運行手法に関する要望	ドアツードアに関する要望	地域人材の活用（ライドシェア）に関する要望	運行効率化に関する要望	運賃に関する要望	認知度・周知に関する要望	待合環境に関する要望	予約方法に関する要望	公共交通に関するその他要望	今後利用する意向あり・将来の移動手段が不安だ	自家用車を利用している・公共交通を利用しない・知らない	便利であるなどの肯定的意見	その他利便性に関する否定的意見		その他意見・提案	特になし
意見数	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	
回答者数に占める割合	0%	0%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	25%	0%	0%	50%	0%	0%	0%	n=4

高校生等アンケート調査【単純集計】

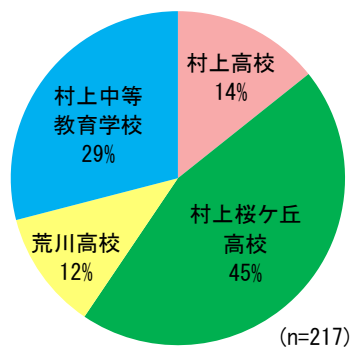
■居住地区

- 「不明」の割合が最も高く、回答者自身の郵便番号を把握していなかったと考えられる。
- 「不明」を除いた場合「村上地区」の12%が最も高い。



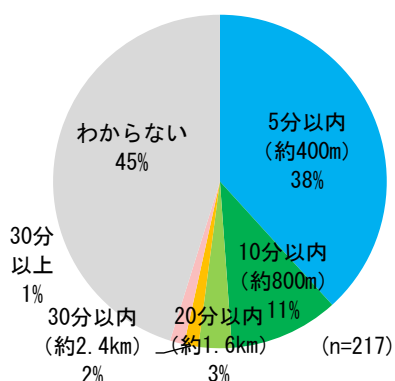
■通学先

- 「村上桜ヶ丘高校」の割合が最も高い45%、次いで「村上中等教育学校」の29%である。



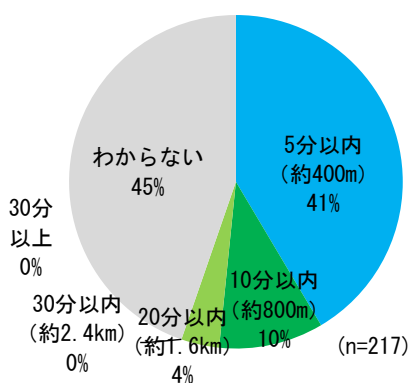
■ 自宅からバス停までの距離

- 「わからない」の割合が最も高い45%となっており、後の設問で明らかとなるがバスを利用しない人が多いことから、最寄りバス停を把握していない可能性が考えられる。
- 38%の人は「5分以内」でアクセスが可能な地区に居住しているが、一部「20分以内」と回答しており、これは自宅から学校までの直通バスを利用しようとした場合の距離であることが想定される。



■ 学校からバス停までの距離

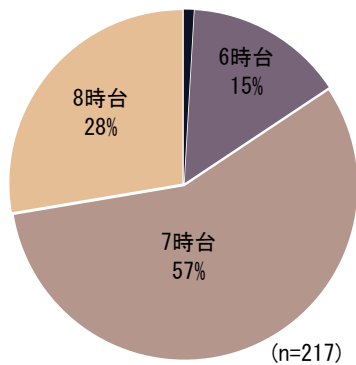
- 「わからない」の割合が最も高い45%となっており、後の設問で明らかとなるがバスを利用しない人が多いことから、最寄りバス停を把握していない可能性が考えられる。
- 41%の人は「5分以内」でアクセスが可能な学校に通学しているが、一部「20分以内」と回答しており、これは学校から自宅までの直通バスを利用しようとした場合の距離であることが想定される。



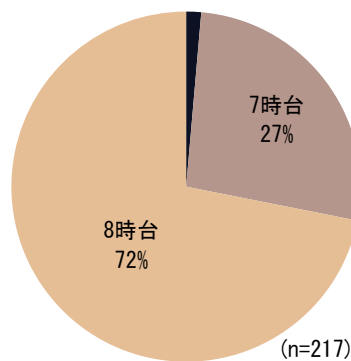
■ 行きの時間（部活等の課外活動なし）

- 「7 時台」に自宅を出発する人の割合が最も高く 57%である。
- 「6 時台」に自宅を出発する人の割合も 15%あり、早朝便の対応も必要と考えられる。
- 学校到着時刻は「7 時台」または「8 時台」に到着している。

自宅出発時刻



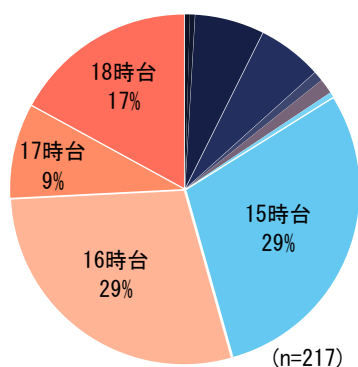
学校到着時刻



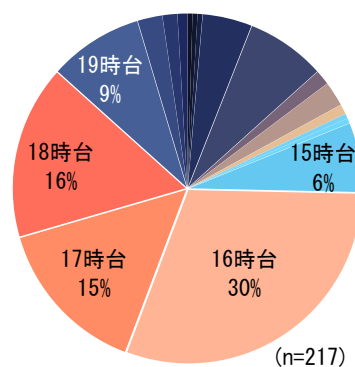
■ 帰りの時間（部活等の課外活動なし）

- 課外活動のない通常日の場合、58%の人が学校を出発している。
- 帰宅時間は「16 時台」が最も割合が高く 30%である。

学校出発時刻



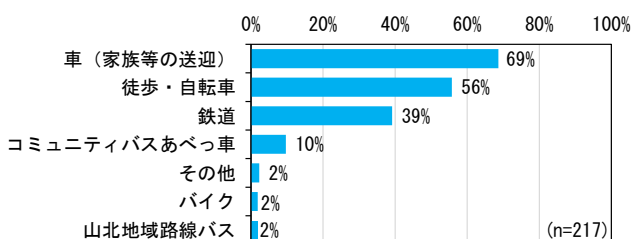
自宅到着時刻



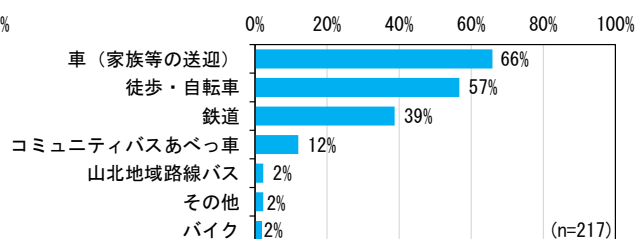
■移動手段（晴天時）

- 「車（家族等の送迎）」が最も高い69%で、次いで「徒歩・自転車」の56%である。
- 「コミュニティバスあべっ車」の割合は10%にとどまっている。
- 帰りは概ね行きと同じ移動手段を利用していると考えられる。
- 帰りは行きより「車（家族等の送迎）」がやや低下し、「コミュニティバスあべっ車」の割合がやや増加していることから、帰りの送迎に頼ることのできない人がバスを利用していると考えられる。

【行き】

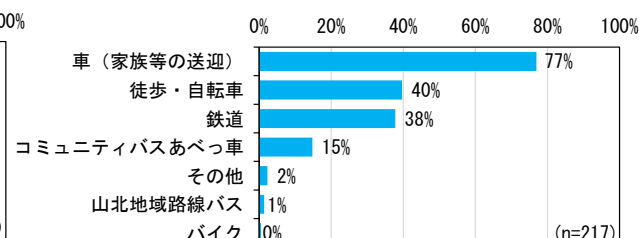
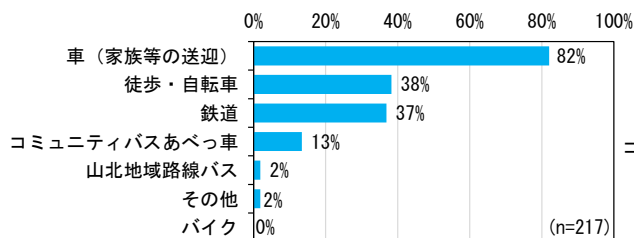


【帰り】



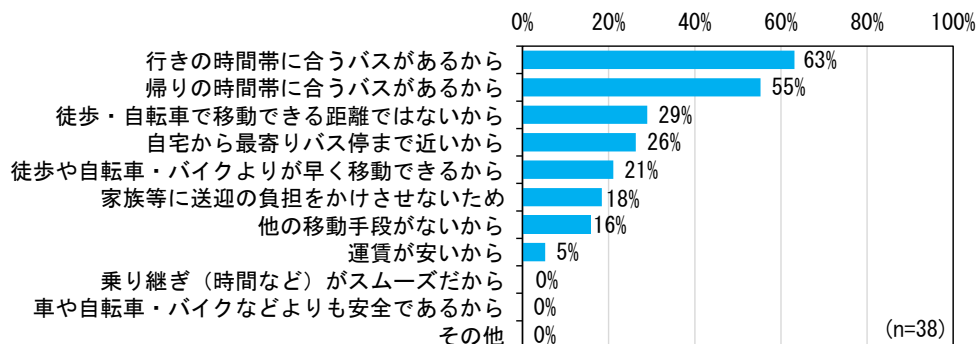
■移動手段（雨天時）

- 「車（家族等の送迎）」の割合が最も高い82%となっており、晴天時と比較して13%増加している。
- 「コミュニティバスあべっ車」の割合は13%であり、晴天時より3%増加している。
- 帰りは概ね行きと同じ移動手段を利用していると考えられる。
- 帰りは行きより「車（家族等の送迎）」がやや低下し、「コミュニティバスあべっ車」の割合がやや増加していることから、帰りの送迎に頼ることのできない人がバスを利用していると考えられる。



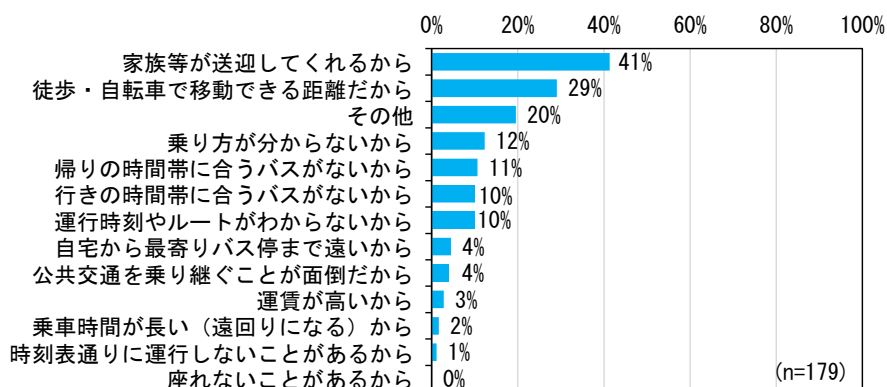
■コミュニティバスあべっ車を利用した理由

○「行きの時間帯に合うバスがあるから」が最も高い63%、次いで「帰りの時間帯に合うバスがあるから」で55%となっており、利用したい時間帯にバスが運行されていることが利用につながると考えられる。



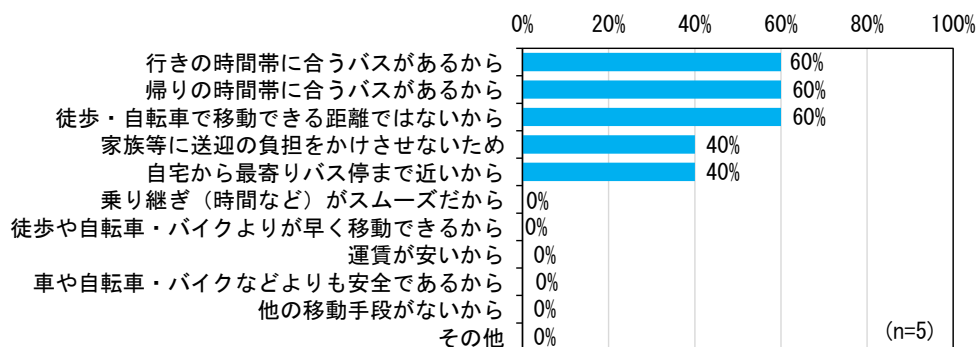
■コミュニティバスあべっ車を利用しない理由

○「家族等が送迎してくれるから」が最も高い41%となっており、時間が合わないことやバス停まで遠いという理由で利用しない人は少ないことから、コミュニティバスあべっ車を利用して通学できる環境にあったとしても送迎を優先的に選択していると考えられる。



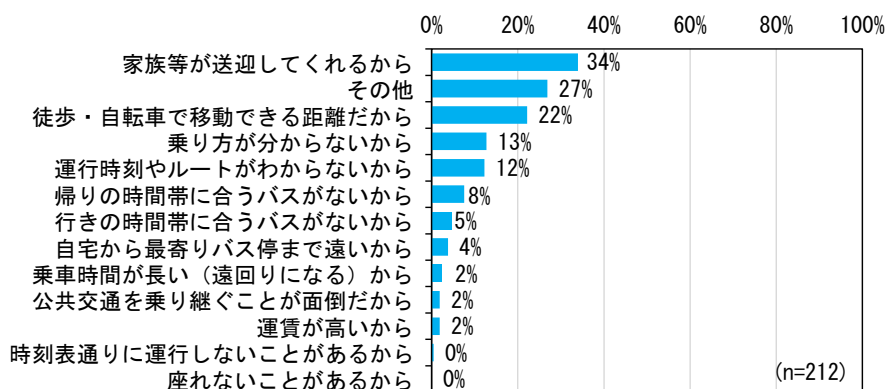
■山北地域路線バスを利用した理由

- 「行き・帰りの時間帯に合うバスがあるから」及び「帰りの時間帯に合うバスがあるから」が60%であり、利用したい時間帯にバスが運行されていることが利用につながると考えられる。
- また、地域的特性から「徒歩・自転車で移動できる距離ではないから」という人も60%いる。



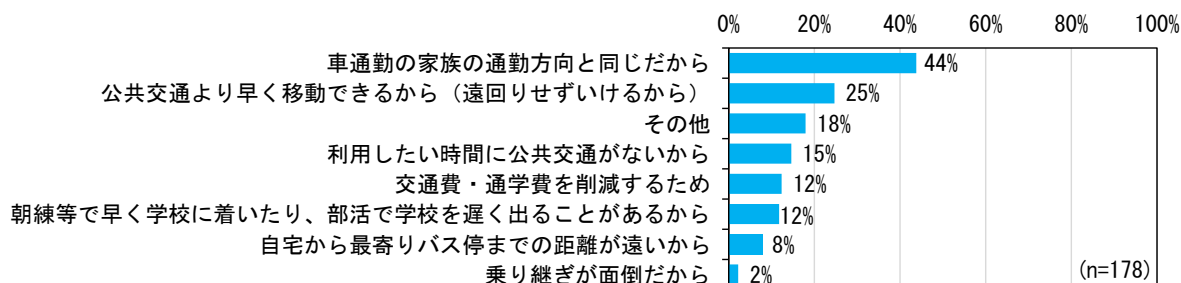
■山北地域路線バスを利用しない理由

- 「家族等が送迎してくれるから」が最も高い34%である。
- 次いで「その他」が27%となっており、主な理由として運行エリア外に居住していることや山北地域に行くことはないからといったものが見られた。
- 居住地域別でさらなる分析が必要と考えられる。



■送迎してもらう理由

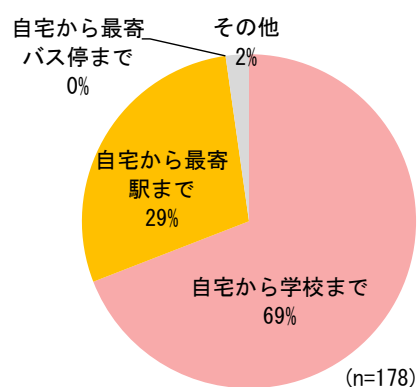
- 「車通勤の家族の通勤方向と同じだから」が最も高い44%であり、通勤のついでに送迎してもらっている人が多いと考えられる。
- 次いで「公共交通より早く移動できるから」の割合が25%となっており、所要時間にメリットを感じている人もいると考えられる。



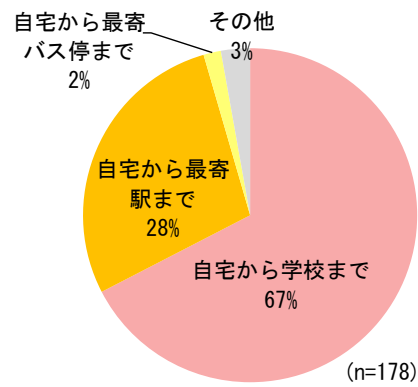
■送迎区間

- 登校時は「自宅から学校まで」が最も高く69%であり、多くの人が自宅から直接学校まで送迎で通学している実態である。
- また登校時の「自宅から最寄駅まで」は29%と、鉄道と組み合わせた送迎は見られるものの、バスと組み合わせた送迎は見られなかった。
- 下校時も登校時と概ね同じ傾向を示している。
- 下校時に限り、「自宅から最寄バス停まで」送迎してもらう人が見られ、学校から自宅までの送迎に頼ることができない人がいると考えられる。

【登校時】

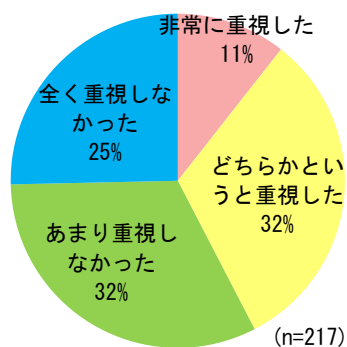


【下校時】



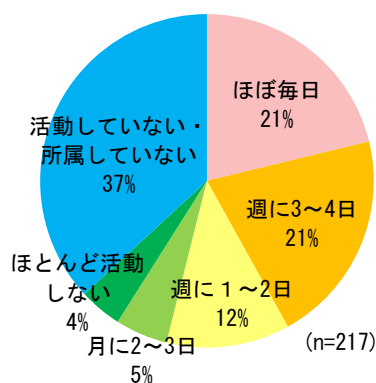
■進学先決定時において公共交通を重視したか

- 「非常に重視した」または「どちらかという重視した」人は43%となっており、学校を選択する際に公共交通で通うことを想定していた人は一定数いたと考えられるが、実際には学校までの送迎で通学をしている人が多いと考えられる。
- また、「全く重視しなかった」人も25%となっており、徒歩や自転車、送迎をはじめから想定して選択しているケースもある。



■部活動・生徒会の活動頻度

- 「活動していない・所属していない」人の割合が最も高く37%である。
- 次いで、「ほぼ毎日」「週に3~4日」がそれぞれ21%であり、所属している人の多くは週3日以上活動している。

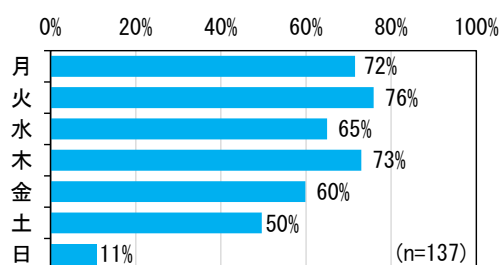


■部活動・生徒会の活動先（施設名）

- 主な施設として、瀬波体育館や村上体育館、市外の陸上競技場などが挙げられた。
- また、他学校の生徒が村上桜ヶ丘高校で活動しているケースも見られた。

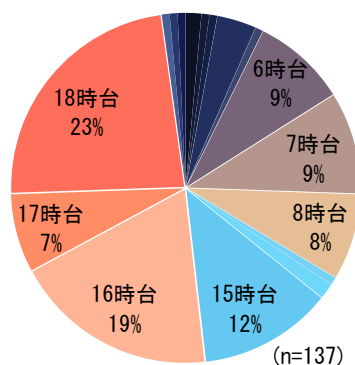
■部活動・生徒会の活動曜日

- 平日は各曜日とも 60%以上の方が活動している。
- また、土曜日でも 50%と半数の方が活動している。
- 一方で日曜日は 11%と活動している人は少ない。



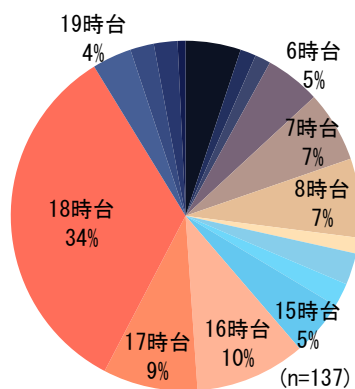
■【部活動等】平日の学校出発時刻

- 「18 時台」に出発する人の割合が最も高く、部活動を学校内で行っている人の動き
- 一方で「15 時台」に学校を出発する人は 12%、「16 時台」に学校を出発する人は 19%と放課後すぐに学校を出発している人も見られ、部活動を実施している場所によって学校の出発時間帯が異なっていることが想定される。



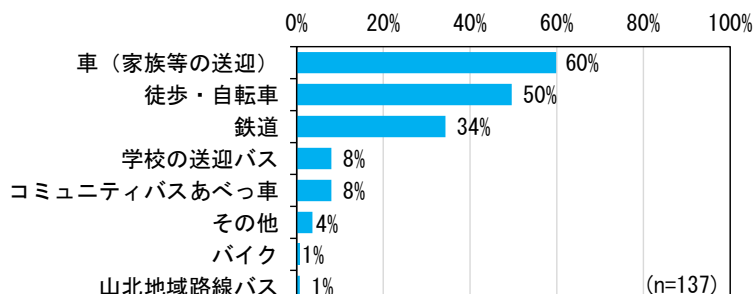
■【部活動等】平日の施設出発時刻

- 「18 時台」に部活動等を実施した施設から出発する人の割合が最も高く 34%となっており、ほとんどの人が 18 時台までに出発している。



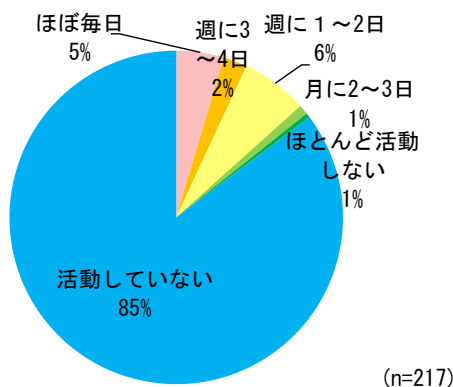
■平日における部活・生徒会時の帰宅時の移動手段

- 「車（家族等の送迎）」が最も高い60%であり、次いで「徒歩・自転車」の50%である。
- 「鉄道」の割合は34%であるが、コミュニティバスあべっ車の利用は8%にとどまる。
- また、「学校の送迎バス」を利用している人も8%見られる。



■塾・予備校の活動頻度

- 「活動していない」人の割合が最も高く85%である。
- 活動している人のうち、「週に1～2日」が最も高く6%であり、次いで「ほぼ毎日」が5%である。

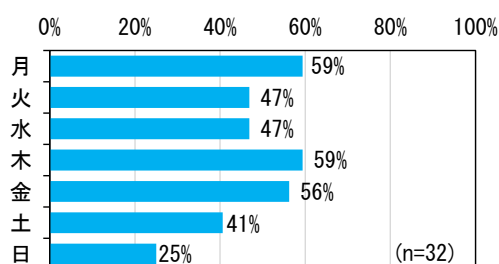


■【塾・予備校】主な施設名

- 主に東進衛星予備校やKATEKYO学院がみられる。

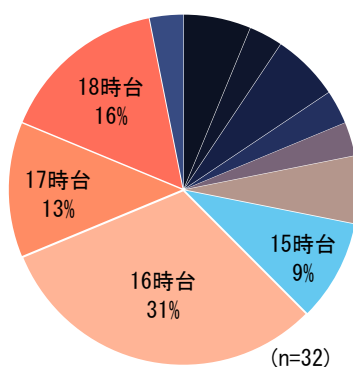
■ 塾・予備校の活動曜日

- 平日は 47～59%の割合となっており、やや火・水曜日の割合が低い。
- 休日は土曜日が 41%、日曜日は 25%である。



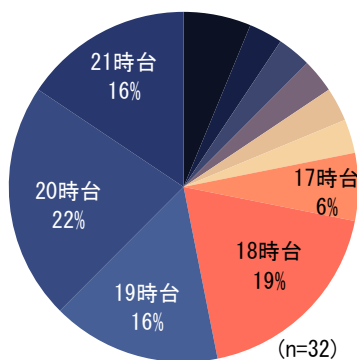
■ 【塾・予備校】 学校出発時刻

- 「16 時台」に学校を出発する人の割合が最も高く 31%であるが、「17 時台」や「18 時台」に学校を出発する人も見られ、部活動等を行ったあとに通っている可能性が考えられる。



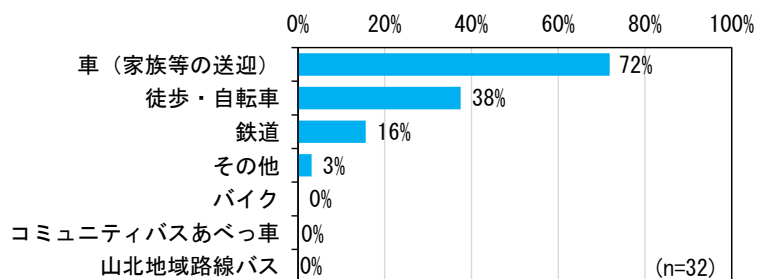
■ 【塾・予備校】 施設出発時刻

- 「20 時台」に塾・予備校を出発する人の割合が最も高く 22%であるが、次いで「18 時台」の 19%、「19 時台」「21 時台」の 16%と分散傾向にある。



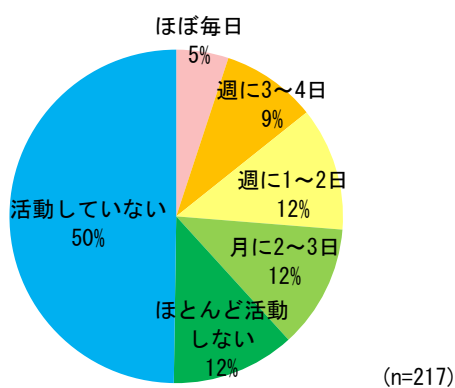
■平日における塾・予備校時の帰宅時の移動手段

- 「車（家族等の送迎）」が最も高い72%である。
- 「鉄道」の割合は16%、コミュニティバスあべっ車の利用は0%と公共交通を利用して通っている人は少ない。



■その他の活動頻度

- 「活動していない」人は半数にあたる。
- しかしながら、「ほぼ毎日」は5%、「週に3～4日」は9%となっており、高頻度で活動している人もみられる。

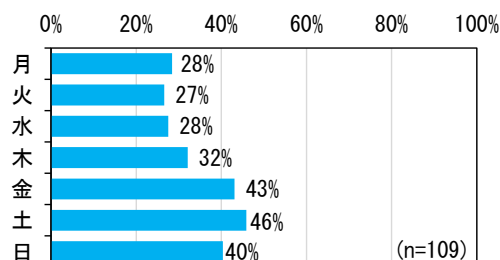


■その他の施設名等

- 主にマナボーテや図書館といった公共施設のほか、イオンなどの商業施設や飲食店が挙げられる。
- また、友人と遊ぶ、アルバイトといった目的の人も見られた。

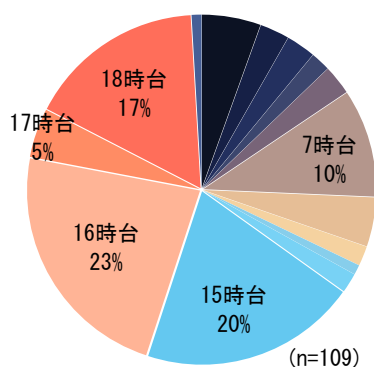
■ その他の活動曜日

○「土曜日」が最も高く 46%、次いで「金曜日」の 43%、続いて「日曜日」の 40%であり、週末に活発化している。



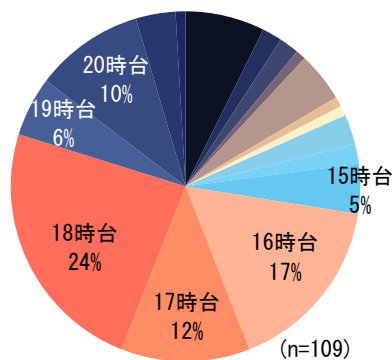
■ その他の学校出発時刻

○「16 時台」に学校を出発する人の割合が最も高く 23%、次いで「15 時台」の 20%であり、その他の活動をしている人の多くは放課直後から行動していると考えられる。



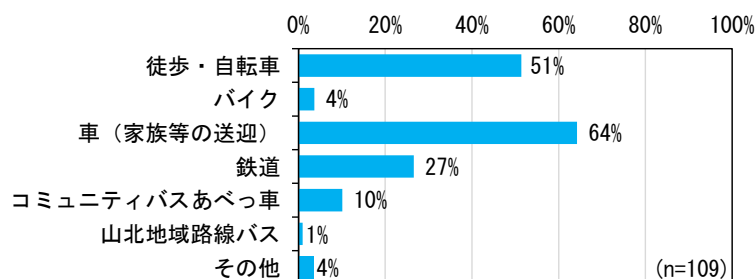
■ その他の施設出発時刻

○「18 時台」に施設を出発する人の割合が高く 24%であり、次いで「16 時台」の 17%となっており、その他活動における外出時間が短い人と長い人で分かれている。



■その他の平日における移動手段

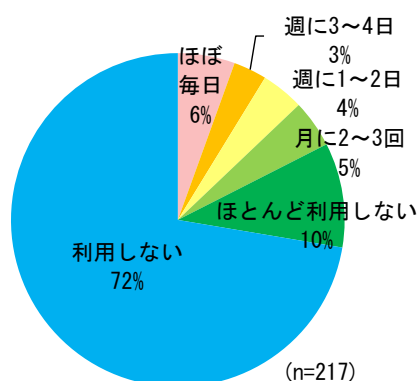
○「車（家族等の送迎）」が最も高く64%である。



■バス（コミュニティバスあべっ車・山北地域路線バス）の利用頻度

○「利用しない」が最も高く72%であり、「ほぼ毎日」利用する人はわずか8%である。

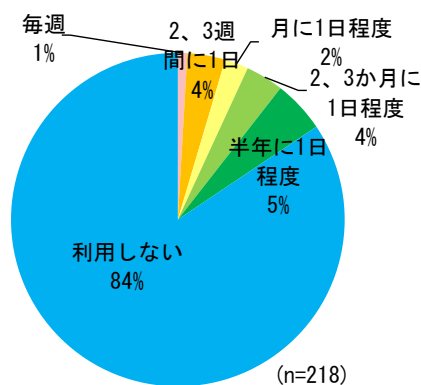
○通学という目的で定期的に利用されることが期待される高校生の利用が少ないことで、利用者数の低下につながっていると考えられる。



■土曜日におけるバスの利用頻度

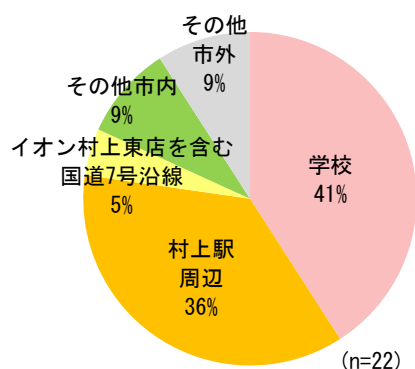
○「利用しない」が最も高く72%であり、「ほぼ毎日」利用する人はわずか8%である。

○通学という目的で定期的に利用されることが期待される高校生の利用が少ないことで、利用者数の低下につながっていると考えられる。



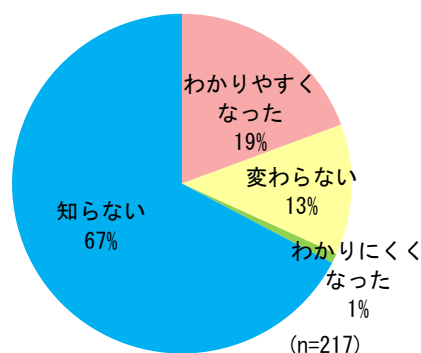
■土曜日にバスを利用する際の主な外出先

- 「学校」が最も高い41%であり、部活動を目的とした利用の可能性が高いと考えられる。
 ○次いで「村上駅周辺」の36%であるが、詳細の目的地は不明である。



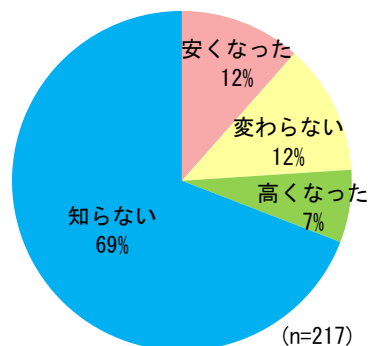
■バスの運賃のわかりやすさ

- 「わかりやすくなった」人は19%、「わかりにくくなった」人は1%であり、概ね改善が見られたと考えられる。
 ○一方で「知らない」人が67%と最も割合が高いことから、周知不足であったことが考えられる。



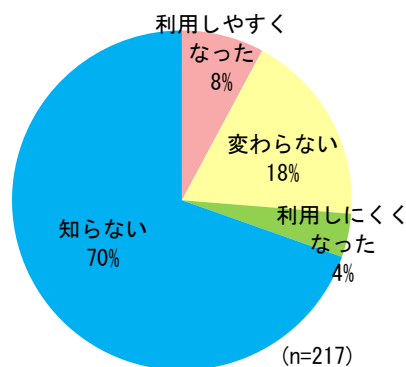
■バスの運賃の価格

- 「安くなった」人は14%、「高くなった」人は7%であり、居住地域や利用する路線によって差が出ていると考えられることから、さらなる検証が必要である。
 ○一方で「知らない」人が67%と最も割合が高いことから、周知不足であったことが考えられる。



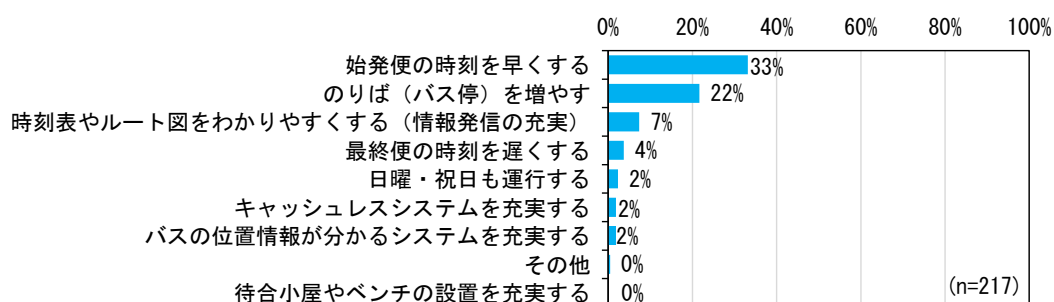
■バスの運行ルートの特便性

- 「利用しやすくなった」人は8%である一方、利用しにくくなった人も4%おり、利用している路線や地域ごとに差があると考えられるため、さらなる検証が必要であると考えられる。
- 一方で「知らない人」も70%と最も割合が高いことから、周知不足であったり、利用者でない把握が難しかったことが考えられる。



■バスの改善要望

- 「始発便の時刻を早くする」の割合が最も高い33%であり、市民アンケートで「最終便の時刻を遅くする」の割合が高かった結果とは対照的な結果となっており、利用目的によって求められている運行時間帯が異なっていることが想定される。
- 次いで「のりばを増やす」が37%と2番目に高く、自宅周辺でより近いのりばを要望していると考えられる。



■自由意見

○公共交通に関する意見として、「ダイヤ・運行頻度に関する要望」の割合が18%と最も高く、運行本数の増加を望む意見が多く見られる。

	公共交通に関する意見													その他					サンプル数	
	路線維持に関する要望	ダイヤ・運行頻度に関する要望	運行日に関する要望	乗り継ぎに関する要望	運行ルート・バス停位置に関する要望	運行手法に関する要望	ドアツードアに関する要望	地域人材の活用（ライドシェア）に関する要望	運行効率化に関する要望	運賃に関する要望	認知度・周知に関する要望	待合環境に関する要望	予約方法に関する要望	公共交通に関するその他要望	今後利用する意向あり・将来の移動手段が不安だ	自家用車を利用している・公共交通を利用しない・知らない	便利であるなどの肯定的意見	その他利便性に関する否定的意見		その他意見・提案
意見数	0	8	3	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	0	10
回答者数に占める割合	0%	18%	7%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	2%	0%	0%	2%	2%	0%	23%