

### (3) 公共交通の利用ならびに通勤、通学に関するアンケート調査

#### ア 調査概要

##### (7) 目的

鉄道・市電・タクシー・路線バスといった公共交通は、通勤や通学、通院、買い物など、市民が日常生活を営むうえで、欠かすことのできない交通手段であるが、人口減少やモータリゼーションの進展などにより利用者の減少が続き、交通事業者の経営を圧迫している状況にある。

このようななか、今後さらに高齢化が進展することが予想され、市電・路線バスの重要性はますます高まっていくものと考えられることから、市民はもとより、観光客にとっても魅力があり、利用しやすい、効率的で持続可能な公共交通のあり方を検討することを目的として、市民等を対象にアンケート調査を実施した。

#### (イ) 調査方法

今回の調査では、無作為抽出した市民へのアンケート調査のほか、移動目的が特定され、かつ、毎日移動する必要性があり、その動向が今後の公共交通のあり方を検討するうえで大きな影響がある通勤・通学者へのアンケート調査も併せて行った。

	公共交通の利用に関するアンケート	通勤に関するアンケート	通学に関するアンケート
調査対象	平成24年12月末現在の住民基本台帳に登録されている満15歳以上の住民	駅前・大門、本町・五稜郭、美原、湯川の4地区に所在する事業所の従業者	函館市内の高校に通学している生徒
抽出方法	無作為抽出(1.0%)	駅前、本町、美原、湯川電停の各交差点から半径500m内に所在する事業所を任意抽出し、1事業所あたり30人を基本とした。	1クラスを目安に各校40人を基本として600人とした。
配布数	2,225人	600人	600人
調査方法	郵送による配付・回収	各事業所に調査票を直接配付し、従業者への配付・回収を依頼	各校に調査票を直接配付し、学生への配付・回収を依頼
調査期間	平成25年1月15日～平成25年2月15日	平成24年12月6日～平成25年1月10日	平成25年2月18日～平成25年3月19日
調査項目	(1) 属性 (2) 外出状況 (3) 路線バス・市電の利用状況 (4) 交通施策に対する意識 (5) 公共交通に関する意見	(1) 属性 (2) 路線バス・市電での通勤状況 (3) 路線バス・市電以外での通勤状況 (4) 交通施策に対する意識 (5) 公共交通に関する意見	(1) 属性 (2) 通学状況 (3) 路線バスや市電の利用状況 (4) 交通施策に対する意識 (5) 公共交通に関する意見

### イ 調査結果

#### (ア) 回収率

各アンケートの回収結果については、以下のとおりである。

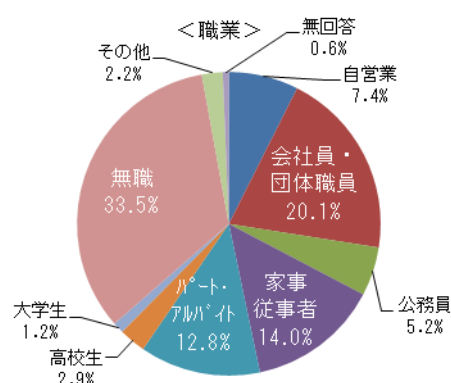
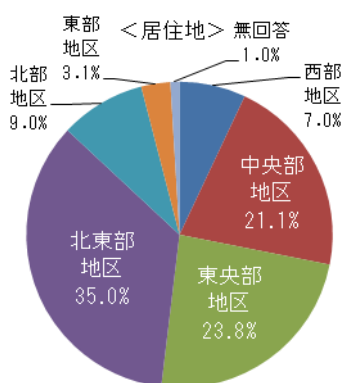
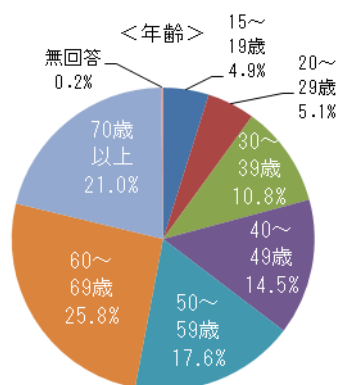
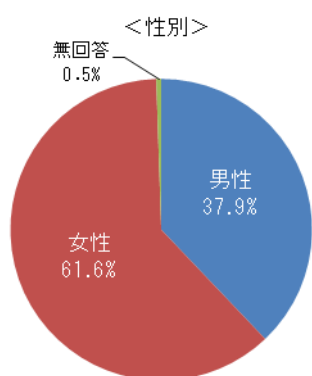
		公共交通の利用に関するアンケート	通勤に関するアンケート	通学に関するアンケート
配布数		2,225人	600人	600人
回収	回収数	942人	558人	577人
	回収率	42.3%	93.0%	96.2%

(イ) 回答結果(抜粋)

【公共交通の利用に関するアンケート】

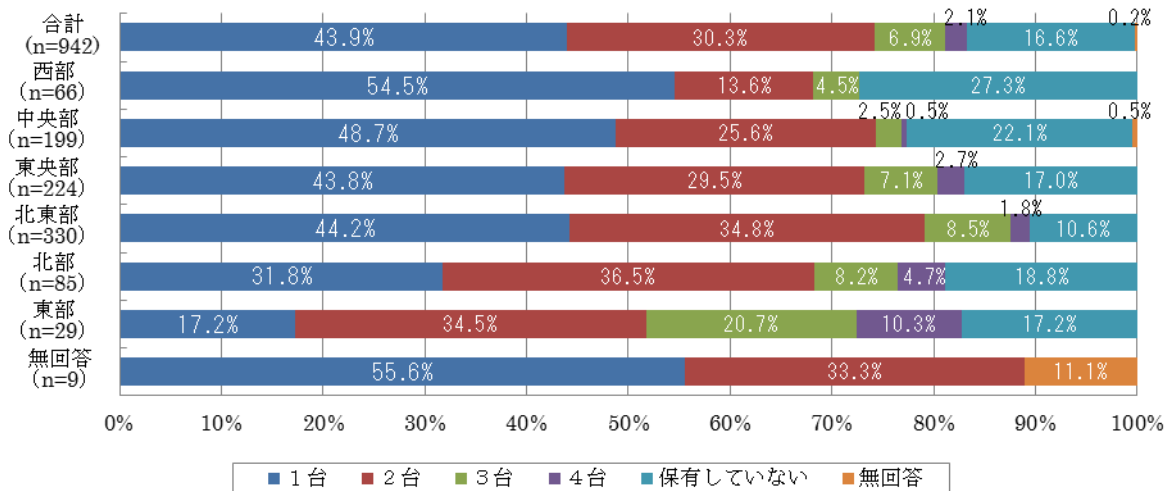
① 性別・年齢・居住地・職業(n=942)

- 回答者は、男性が37.9%，女性が61.6%であった。
- 年齢別では、60歳代が25.8%と最も高く、60歳代と70歳代で全体の約半数を占めている。
- 居住地別では、北東部地区が35.0%と最も高く、次いで東中部地区が23.8%となっており、本市の地域別の人口構成に近似した結果となっている。
- 「無職」の割合が33.5%と最も高く、次いで「会社員・団体職員」が20.1%となっている。
- 有職者の合計は、45.5%と約半数を占め、学生は4.1%となっている。



② 自家用車の保有台数 (n=942)

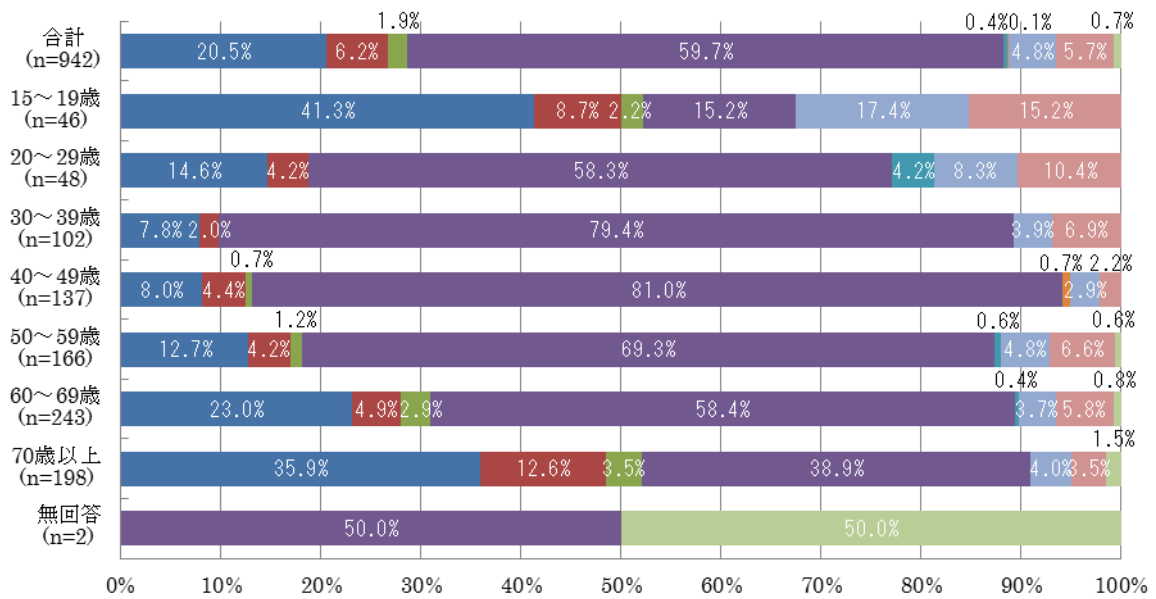
- 自家用車の保有率は 83.2% と非常に高く、複数台の保有も 39.3% と高い。
- 居住地別では、北東部・北部・東部地区で複数台保有の割合が高く、特に東部地区では 65.5% が複数台を所有しており、他地区と比較して高い。



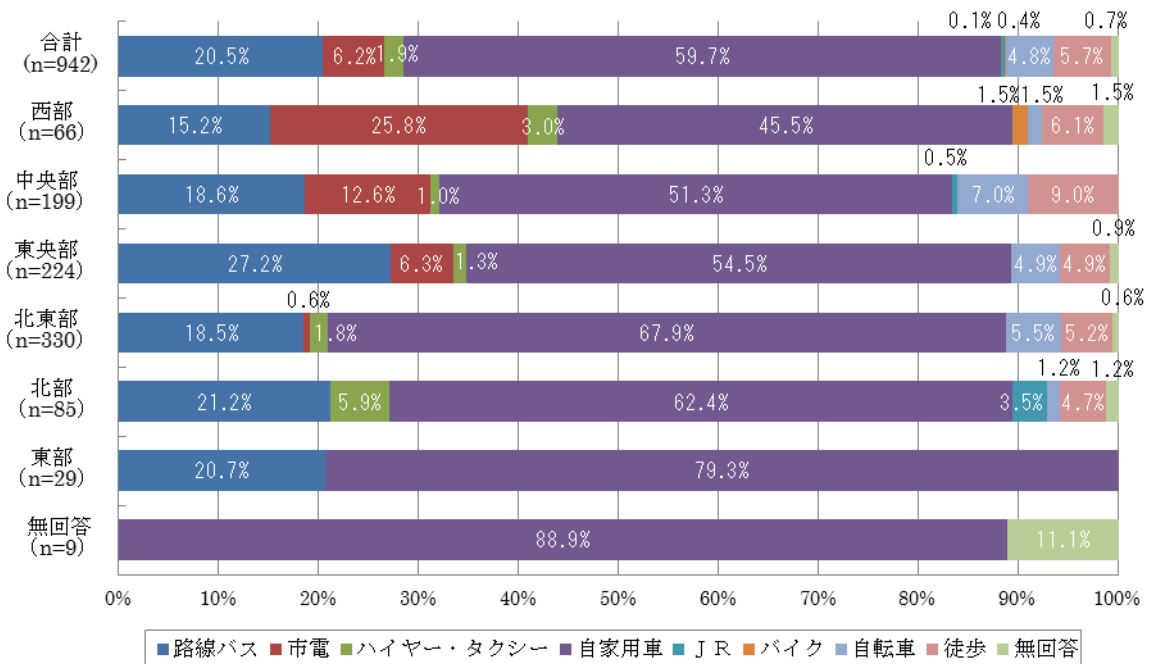
### ③ 外出時の移動手段(n=942)

- 全体では、自家用車が 59.7%と最も高く、路線バス、市電、ハイヤー・タクシー、JRを合わせた公共交通利用者は 29.0%と自家用車の半分以下となっている。
- 年齢別で見ると、高齢になるにつれ公共交通を利用する割合が高い。70歳以上では、公共交通利用者の割合が52.0%と過半数を占めている。
- 居住地別では、西部地区で公共交通が 44.0%，東部地区で自家用車が 79.3%と最も高い。

#### <年齢別>

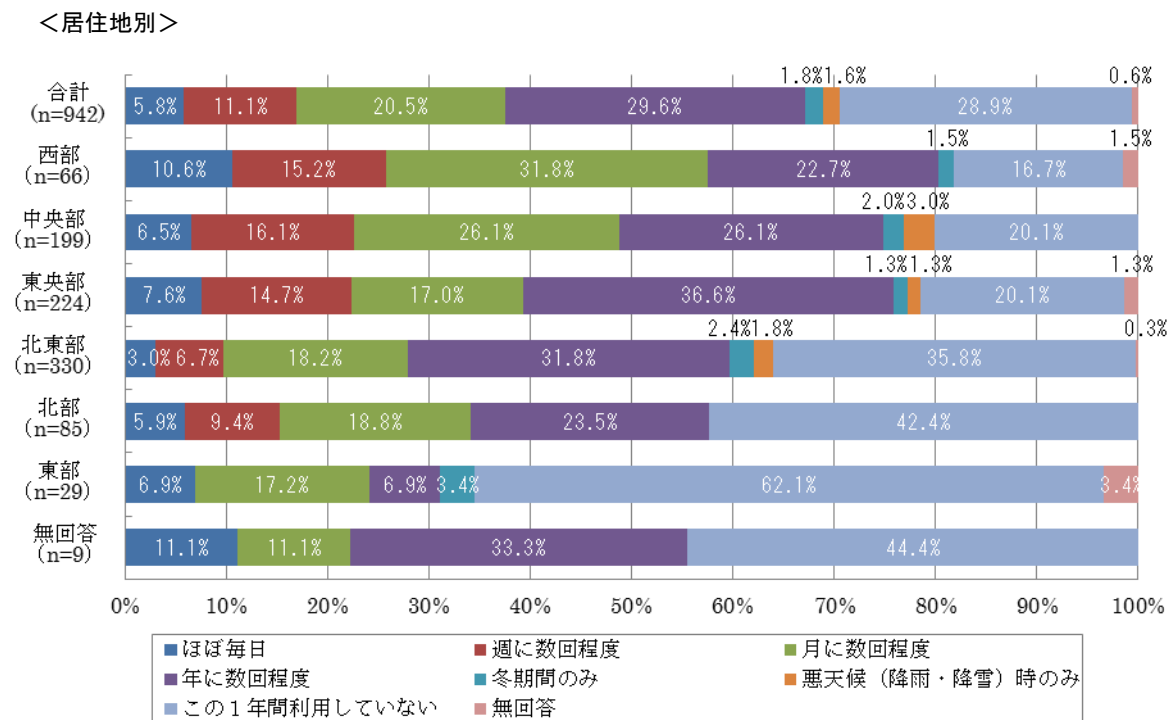
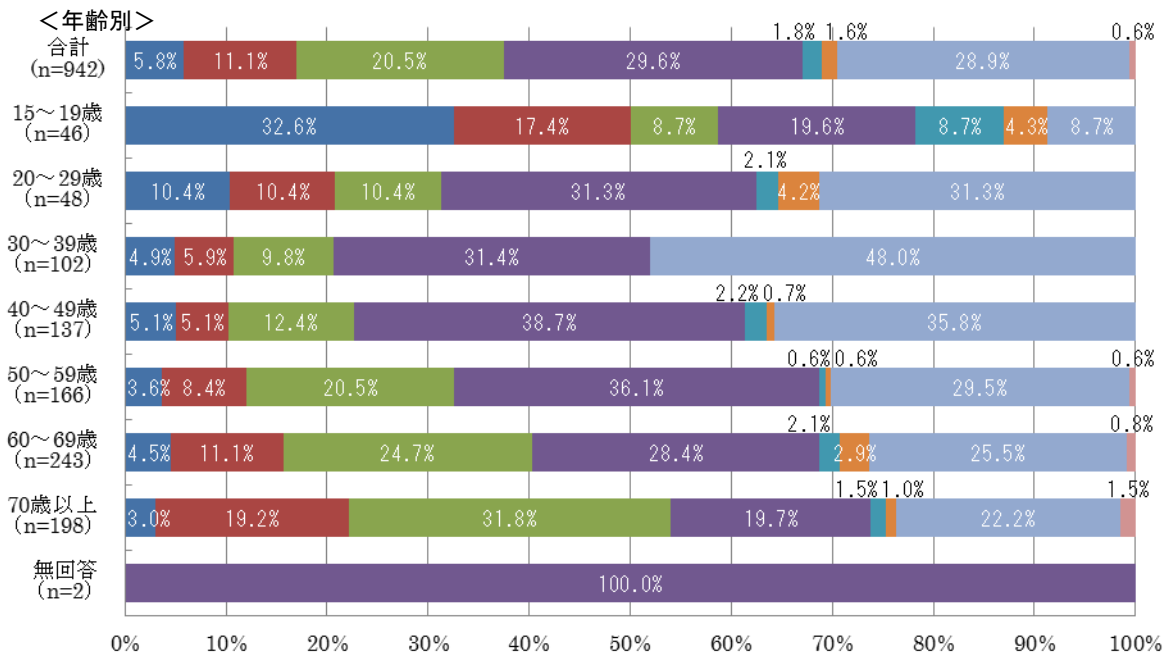


#### <居住地別>



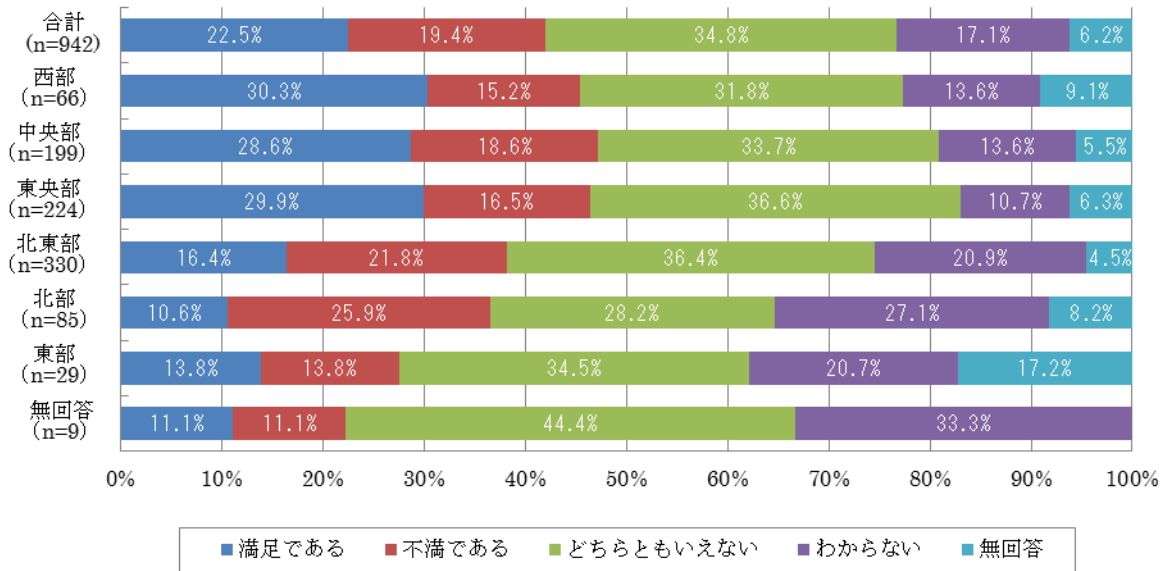
#### ④ 路線バスや市電の利用状況 (n=942)

- 全体では、「ほぼ毎日」、「週に数回程度」が合わせて 16.9%と低い一方、「この1年間利用していない」と「年に数回程度」は合わせると 58.5%と高い。
- 年齢別で見ると、「ほぼ毎日」、「週に数回程度」の合計が、30～69歳で全体よりも低い割合となっている。
- 地区別で見ると、「ほぼ毎日」、「週に数回程度」の合計が西部地区では 25.8%と最も高い一方、東部地区では 6.9%とも最も低い。



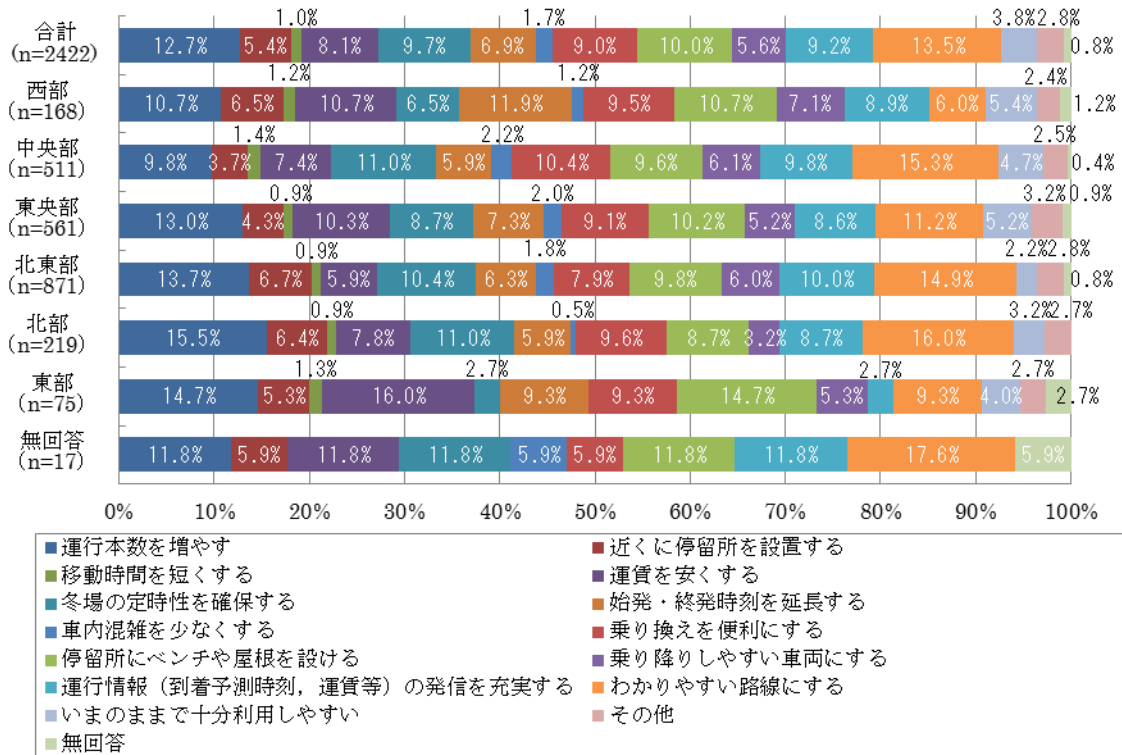
⑤ 路線バスや市電の満足度 (n=942)

- 全体では、「満足である」が 22.5%で、「不満である」が 19.4%とほぼ均衡している。
- 居住地別で見ると、西部地区，中央部地区，東央部地区では「満足である」が高い一方，北東部地区，北部地区では、「不満である」が高い。



⑥ 路線バスや市電をもっと利用しやすくするために必要な改善点 (n=942)

- 全体では、「わかりやすい路線にする」が最も多く、次いで「運行本数を増やす」、「停留所にベンチや屋根を設ける」となっている。
- 居住地別では、西部地区で「始発・終発時刻を延長する」が最も高く、「わかりやすい路線にする」は 10 番目となっており、東部地区では、「運賃を安くする」が最も高い。

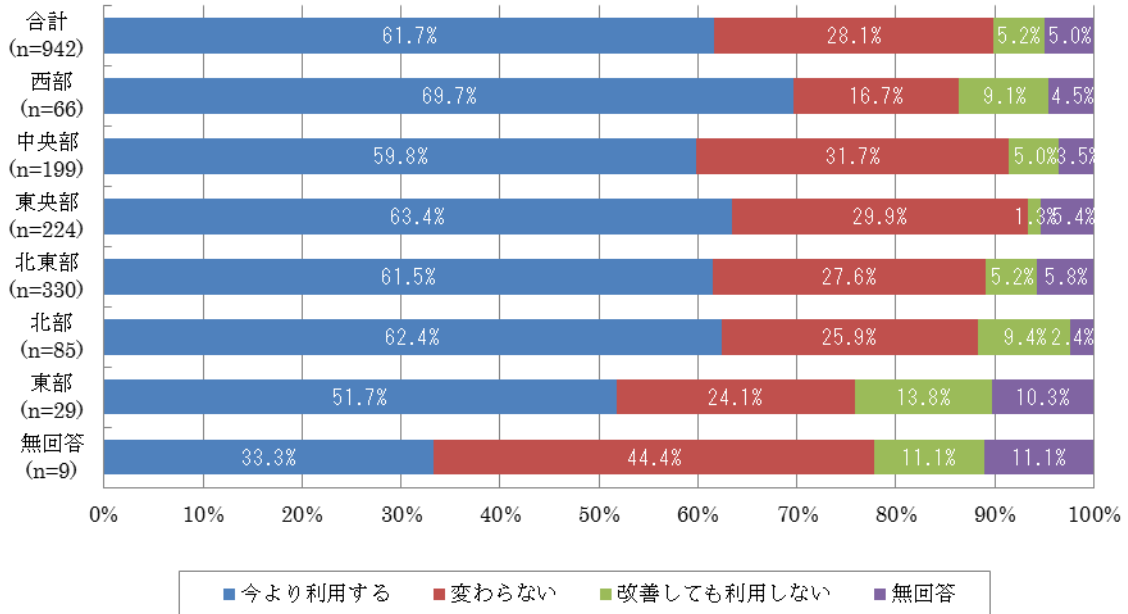




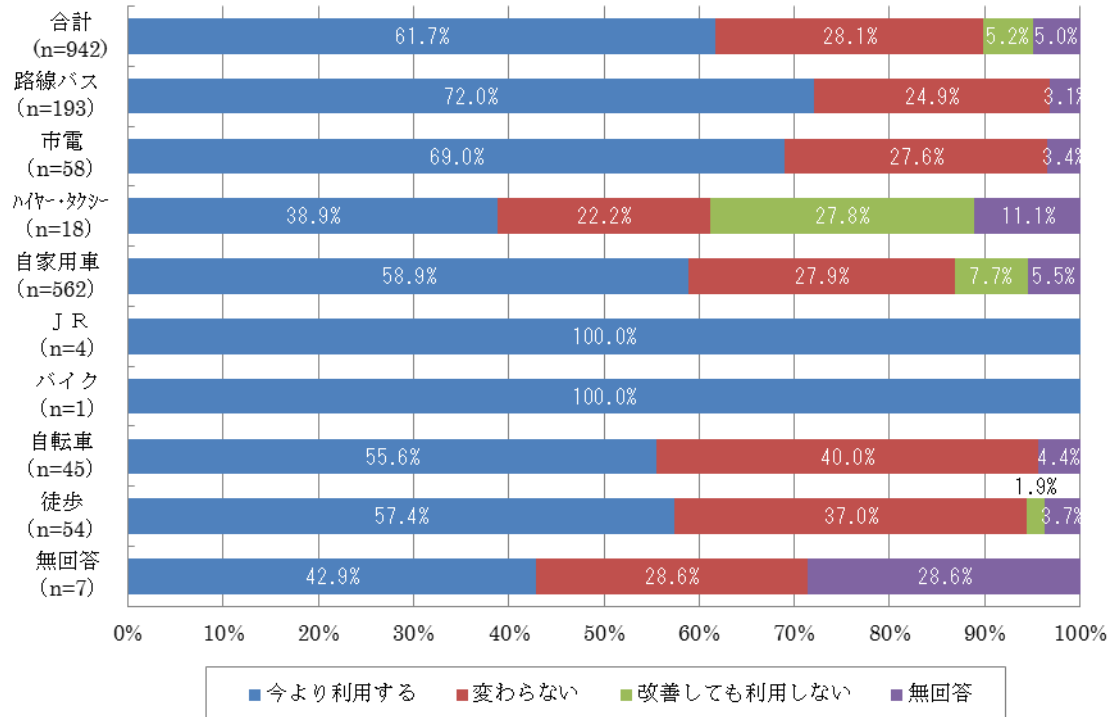
⑦ 路線バスや市電の改善点改善後の利用意向 (n=942)

- 全体では、「今より利用する」が 61.7%で、「改善しても利用しない」は 5.2%となっている。
- 移動手段別で見ると、ハイヤー・タクシー利用者では「改善しても利用しない」との回答が 27.8%と他と比較して高いが、自家用車・自転車・徒歩利用者では約 6 割が「今より利用する」と回答している。

<居住地別>



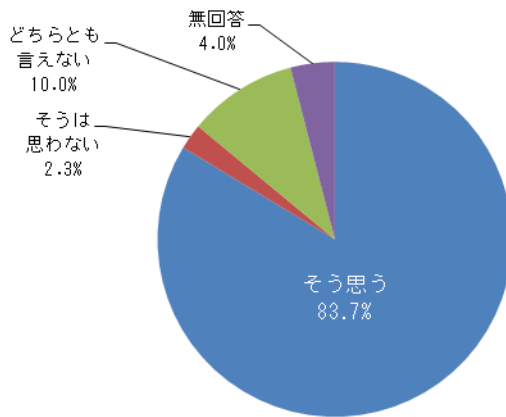
<移動手段別>



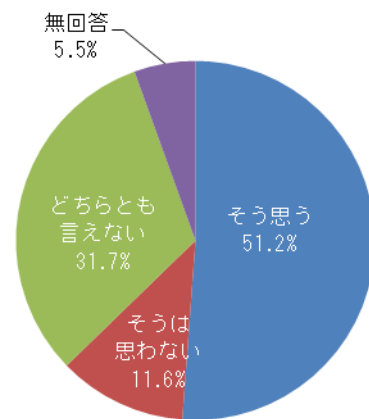
⑧ 交通施策に対する意識 (n=942)

- 公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべきかについて、「そう思う」が 83.7%と非常に高い。
- 公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要であるとの問いに対し、「そう思う」が 51.2%と、「そうは思わない」の 11.6%と比べて高い。
- 乗換え環境が整っていれば、公共交通の乗換えに対する抵抗感はないかについて、「そう思う」が 70.9%となっており、「そうは思わない」の 7.1%と比べて非常に高い。

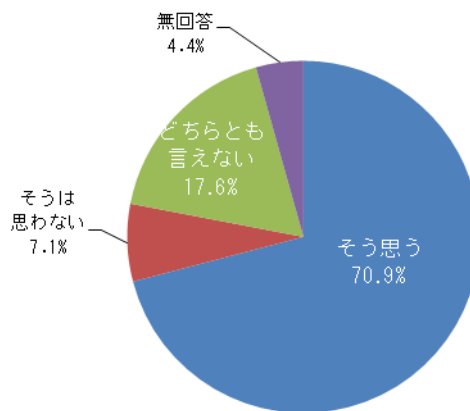
<公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべき>



<公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要である>



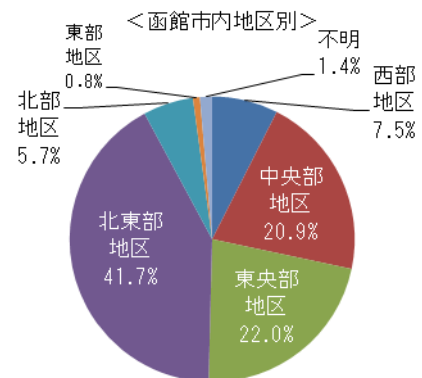
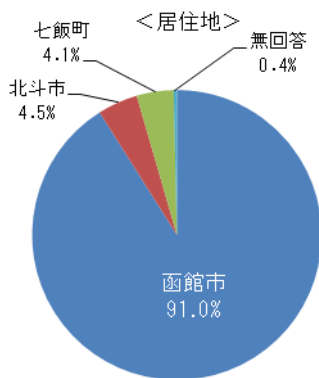
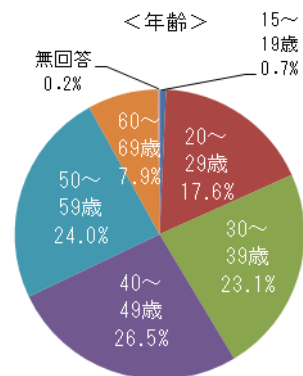
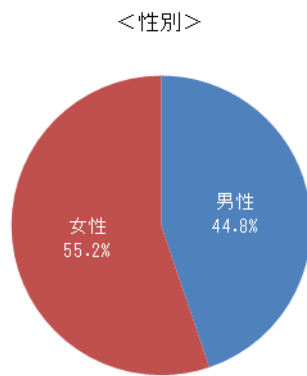
<乗り換え環境が整っていれば、公共交通の乗り換えに対する抵抗感はない>



## 【通勤に関するアンケート】

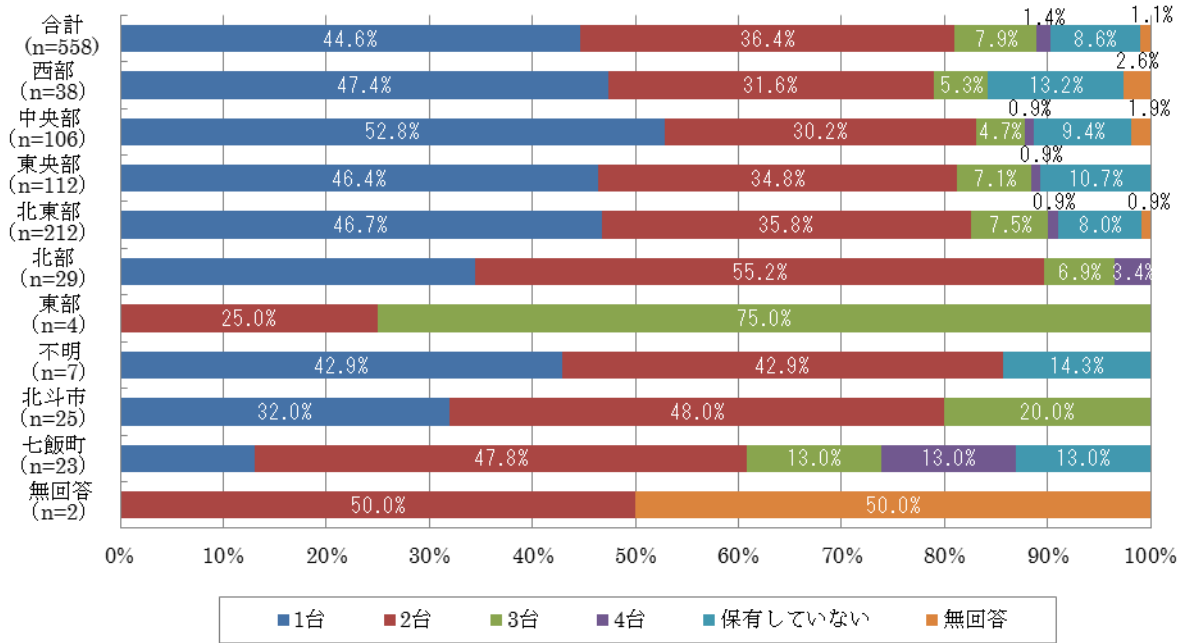
### ① 性別・年齢・居住地 (n=558)

- 回答者は、男性が44.8%、女性が55.2%となっている。
- 年齢別では、40歳代が26.5%と最も高く、40歳代と50歳代を合わせると半数を占めている。
- 居住地別では、函館市が91.0%を占め、その内訳は、北東部地区が41.7%と最も高く、次いで東中部地区が22.0%になっており、本市の地域別の人口構成に近似した結果となっている。



② 自家用車の保有台数 (n=558)

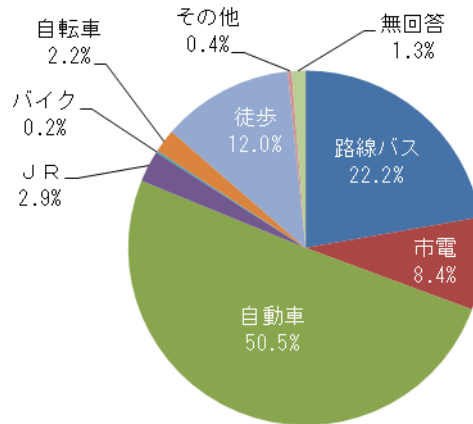
- 自家用車の保有率は 90%以上と非常に高く、複数台の保有率も 40%以上となっている。
- 居住地別で見ると、特に北部地区や東部地区、市外では複数台の保有が多い。



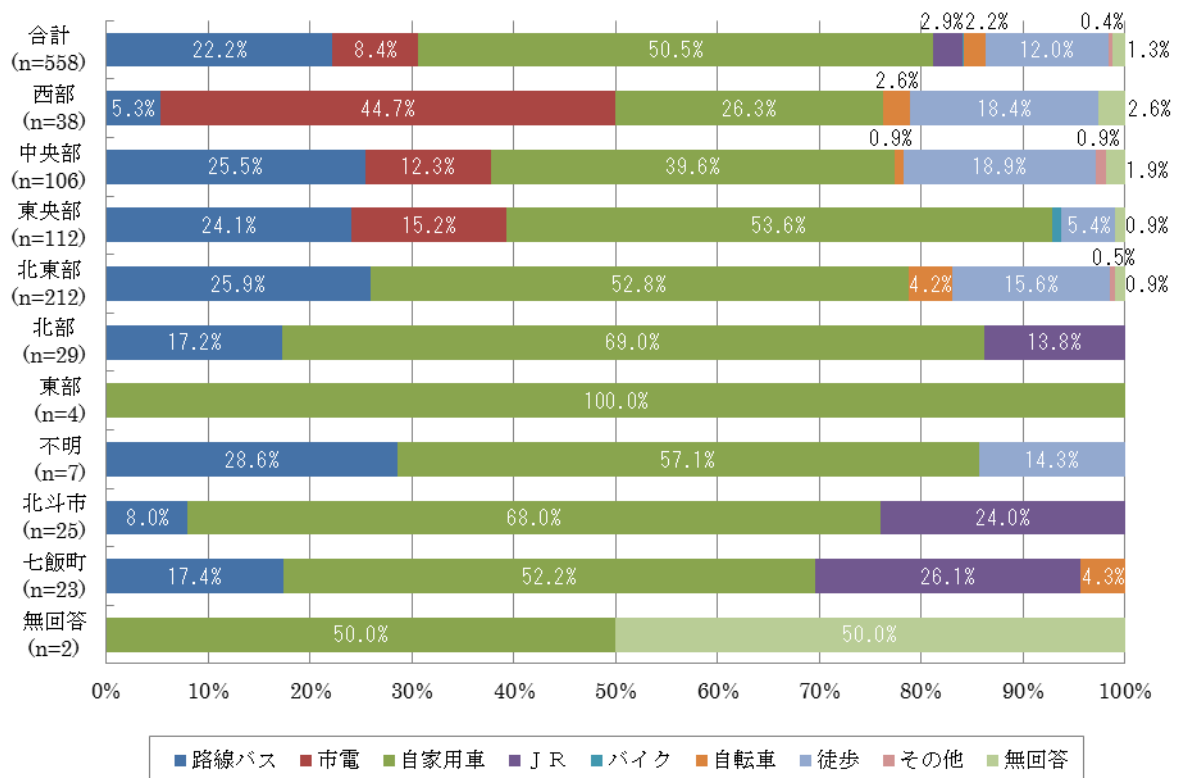
### ③ 通勤時の移動手段 (n=558)

■ 全体では、自動車が 50.5%と最も高く、JRと市電、路線バスを合わせた公共交通の利用は 33.5%となっている。

■ 居住地別で見ると、西部地区では約半数が市電と路線バスを利用しているが、北部地区をはじめ東中部・北東部地区では 50%以上が自家用車を利用している。また、北斗市・七飯町ではJRの利用も多い。



#### <居住地別>

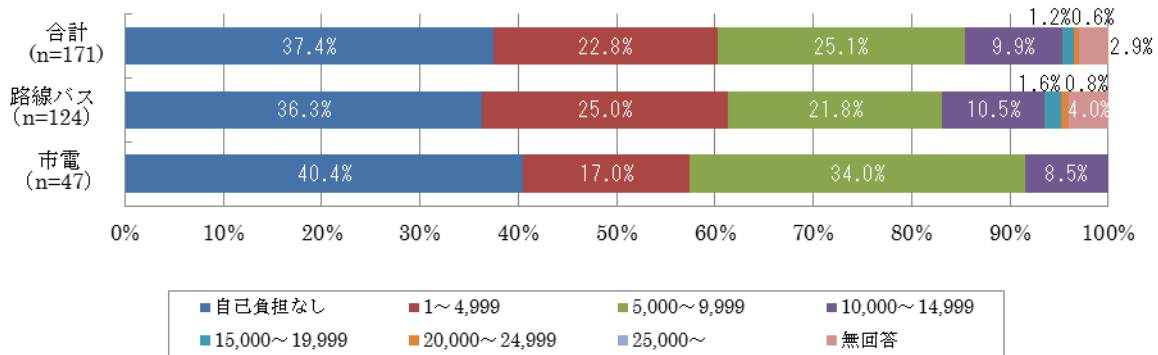


④ 1ヶ月の通勤に要する費用負担 (n=551)

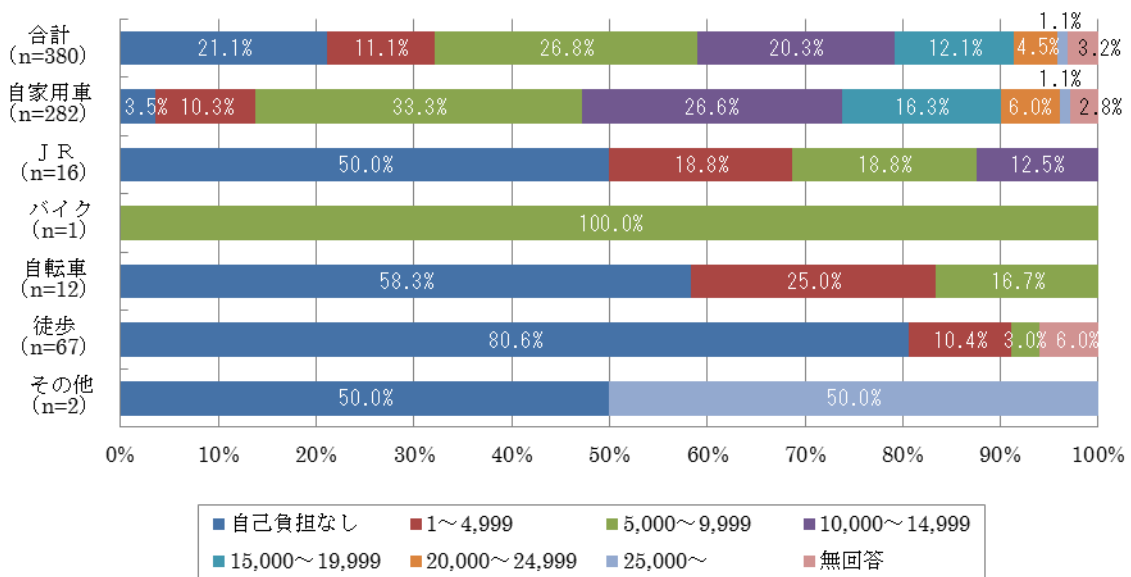
■ 路線バス・市電利用者の全体では「自己負担はない」が 37.4%と最も高く、「5,000～9,999 円」が 25.1%、「5,000 円未満」が 22.8%となっており、10,000 円以上の負担は 10%程度となっている。移動手段別では、路線バスでの負担割合が市電よりやや高い。

■ 路線バス・市電以外の利用者全体では、「5,000～9,999 円」が 26.8%と最も高く、さらに 10,000 円以上を負担している割合は約 40%を占め、路線バス・市電利用者と比較すると負担が大きい。また、移動手段別で見ると、自家用車では 10,000 円以上を負担している割合が約半数を占めている。

<路線バス・市電の利用者>



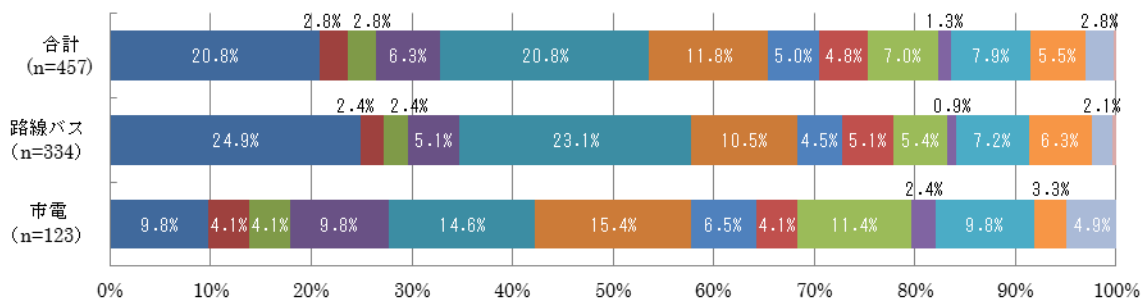
<路線バス・市電以外の利用者>



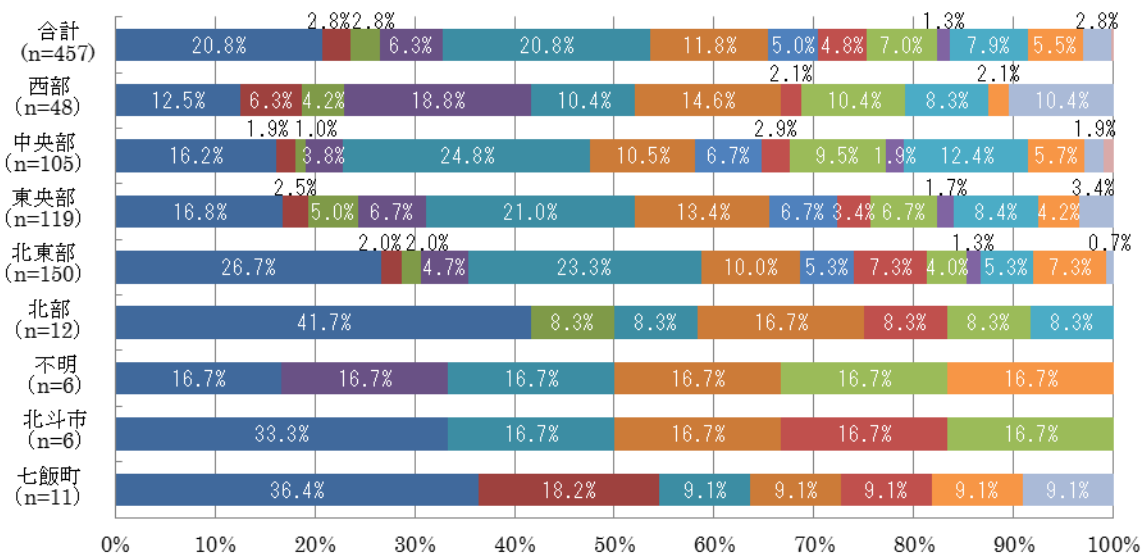
⑤ 路線バスや市電をもっと利用しやすくするために必要な改善点 (n=457)

- 全体では、「運行本数を増やす」と「冬場の定時性を確保する」が最も多い。また、「停留所にベンチや屋根を設ける」、「運行情報の発信を充実する」といった待合環境の改善に対する要望も多い。
- 移動手段別で見ると、路線バス利用者からは「運行本数を増やす」、市電利用者からは「始発・終発時刻を延長する」が最も多い。
- 居住地別で見ると、最も多い回答は、西部地区では「運賃を安くする」、中央部地区、東央部地区では「冬場の定時性を確保する」、北東部地区、北部地区では「運行本数を増やす」となっており、地区によって異なっている。

<移動手段別>



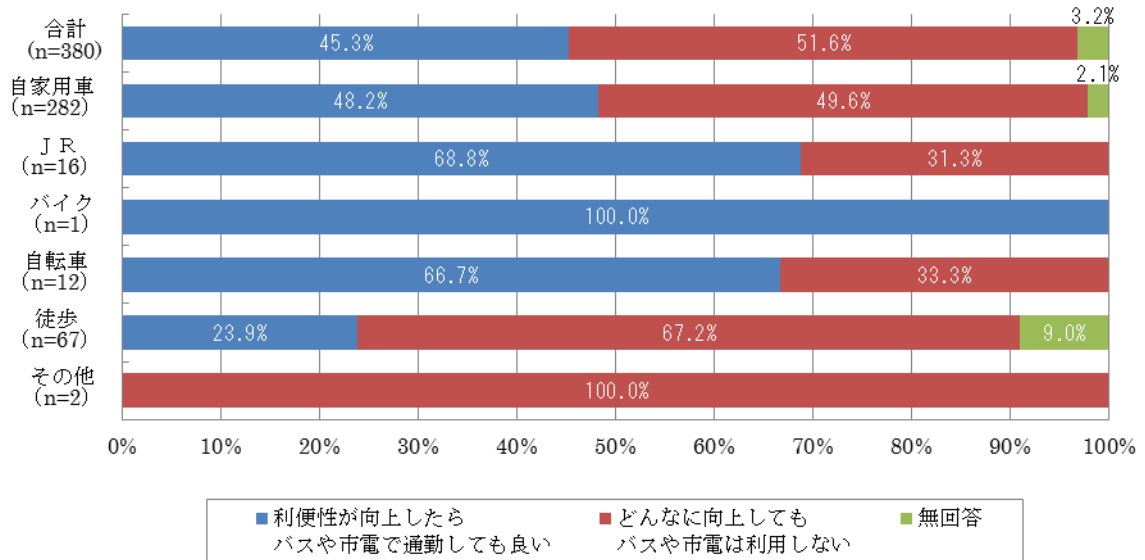
<居住地別>



- 運行本数を増やす
- 冬場の定時性を確保する
- 停留所にベンチや屋根を設ける
- 運行情報 (到着予測時刻, 運賃等) の発信を充実する
- その他
- 近くに停留所を設置する
- 運賃を安くする
- 始発・終発時刻を延長する
- 乗り換えを便利にする
- 乗り降りしやすい車両にする
- わかりやすい路線にする
- 無回答

⑥ 現在の通勤手段から公共交通への転換意向 (n=380)

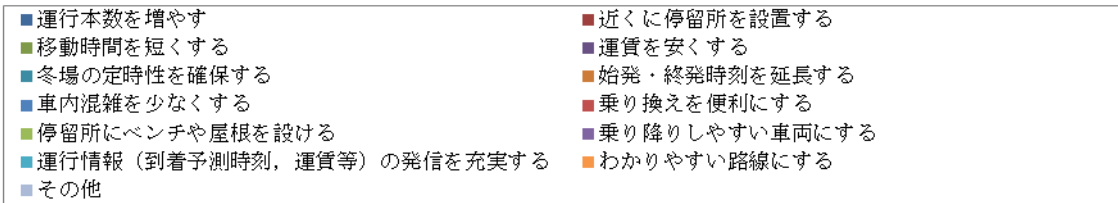
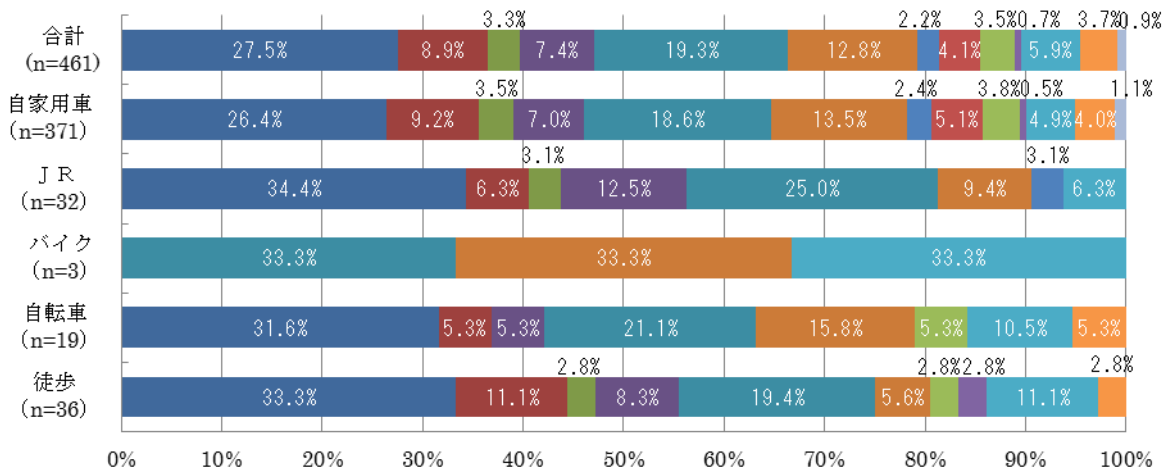
- 「どんなに利便性が向上しても路線バスや市電は利用しない」が 51.6%と過半数を占めているが、「利便性が向上したら路線バスや市電で通勤しても良い」が 45.3%と拮抗している。
- 移動手段別で見ると、「利便性が向上したら路線バスや市電で通勤しても良い」は、自家用車で 48.2%、JR が 68.8%、自転車が 66.7%となっている。





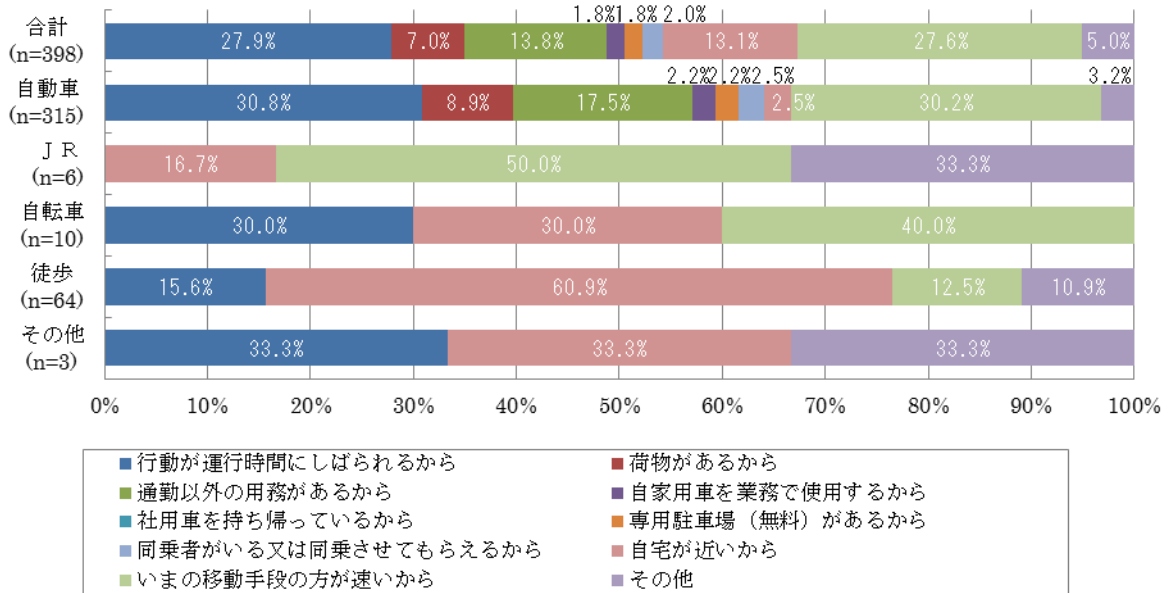
⑦ 通勤に公共交通を利用するために必要な改善点 (n=461)

- 「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「冬場の定時性を確保する」, 「始発・終発時刻を延長する」の順となっており, 路線バス・市電利用者の回答と同傾向となっている。
- 路線バス・市電利用者の回答では少なかった「近くに停留所を設置する」, 「運賃を安くする」が比較的多い。
- 移動手段別でも, ほとんどの手段で, 「運行本数を増やす」が最も多い。



⑧ どのように利便性が向上しても路線バスや市電は利用しない理由 (n=398)

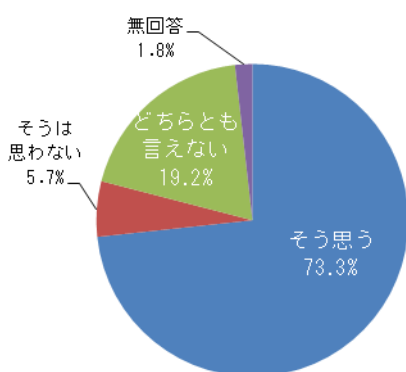
■ 「行動が運行時間にしばられるから」, 「いまの移動手段の方が速いから」が多くなっており, 次いで「通勤以外の用務があるから」となっている。



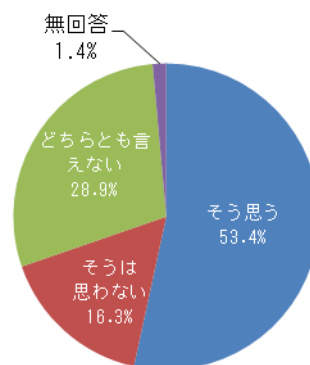
⑨ 交通施策に対する意識 (n=558)

- 公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべきかについては、「そう思う」が73.3%と高く、「そうは思わない」は5.7%と低い。
- 公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要であるとの問いには、「そう思う」が53.4%と、「そうは思わない」の16.3%を大きく上回っている。
- 乗換え環境が整っていれば、公共交通の乗換えに対する抵抗感はないとの問いには、「そう思う」が61.1%と、「そうは思わない」の12.0%を大きく上回っている。

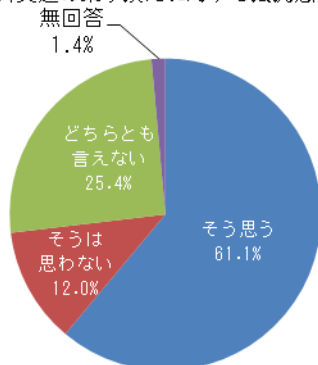
<公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべき>



<公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要である>



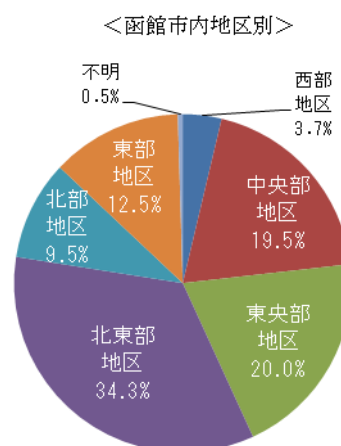
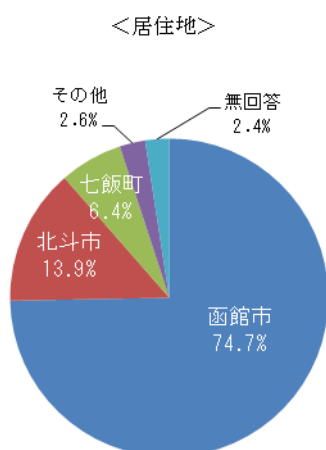
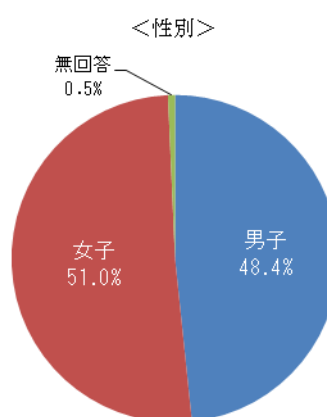
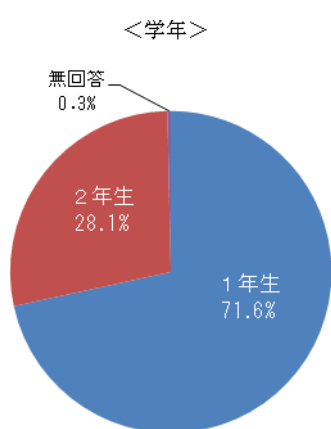
<乗り換え環境が整っていれば、公共交通の乗り換えに対する抵抗感はない>



## 【通学に関するアンケート】

### ① 性別・年齢・居住地 (n=577)

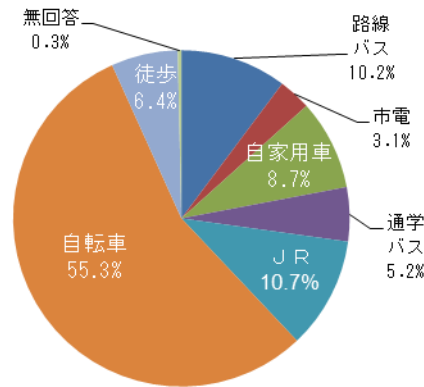
- 回答者は、高校1年生が71.6%、高校2年生が28.1%、無回答が0.3%となっている。
- 性別では、男子が48.4%、女子が51.0%、無回答が0.5%となっている。
- 居住地別では、函館市が74.7%を占め、その内訳は、北東部地区が34.3%と最も高く、次いで東中部地区が20.0%、中央部地区が19.5%の順となっている。



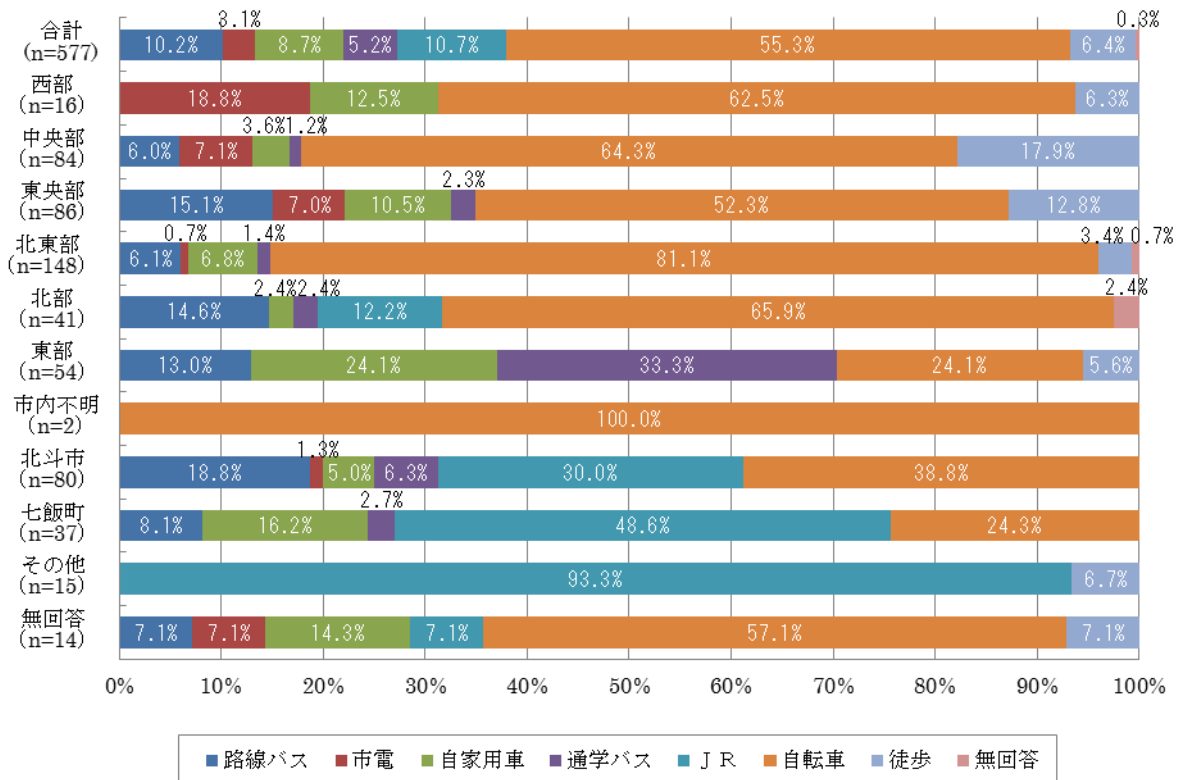
② 通学時の移動手段(n=577)

【夏季】

- 自転車が 55.3%と過半数となっており，次いでJRが 10.7%，路線バスが 10.2%となっている。
- 居住地別で見ると，西部地区では市電が自転車に次いで多く，北東部地区では自転車が 80%以上と平均を大きく上回っている。また，北斗市・七飯町・その他ではJRの利用も多い。

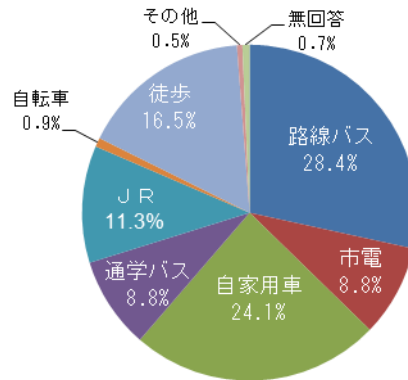


<居住地別>

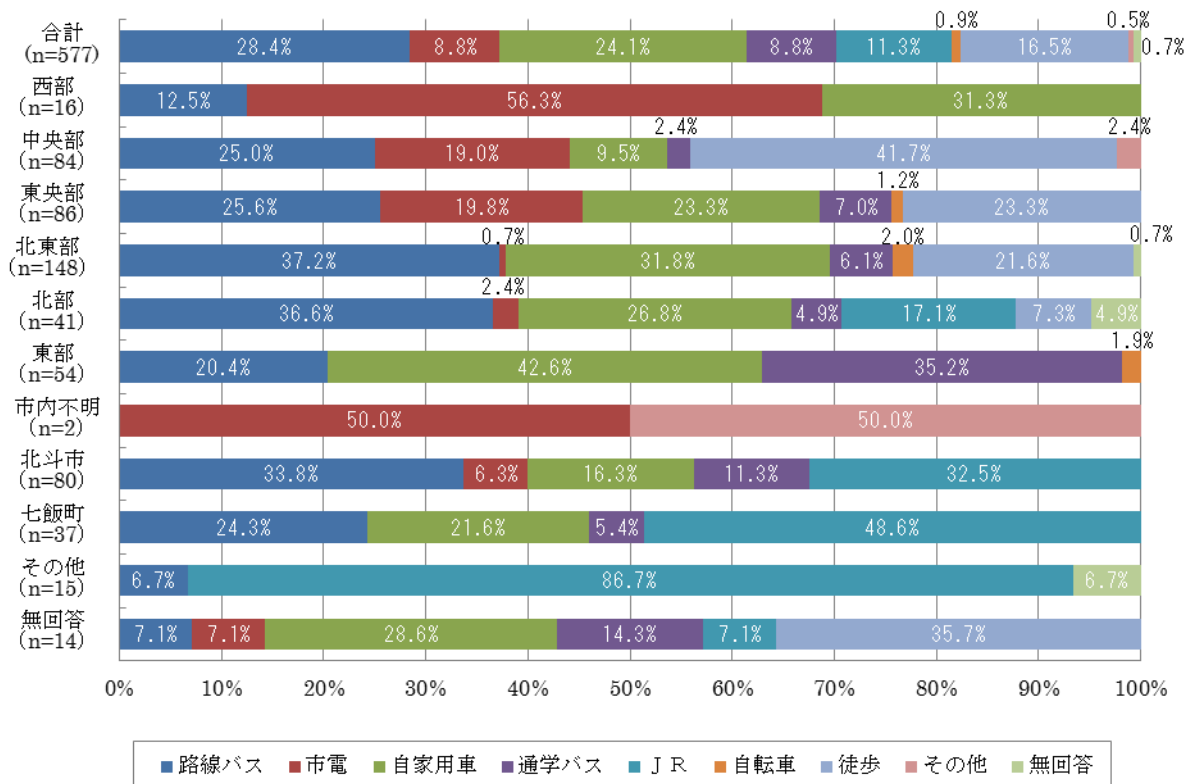


【冬季】

- 路線バスが 28.4%と最も高く、次いで自家用車が 24.1%，徒歩が 16.5%となっている。夏季で 55.3%と最も高かった自転車は 0.9%となっている。
- 居住地別でみると、西部地区では市電が 56.3%と最も高く、中央部地区では徒歩が 41.7%と最も高い。



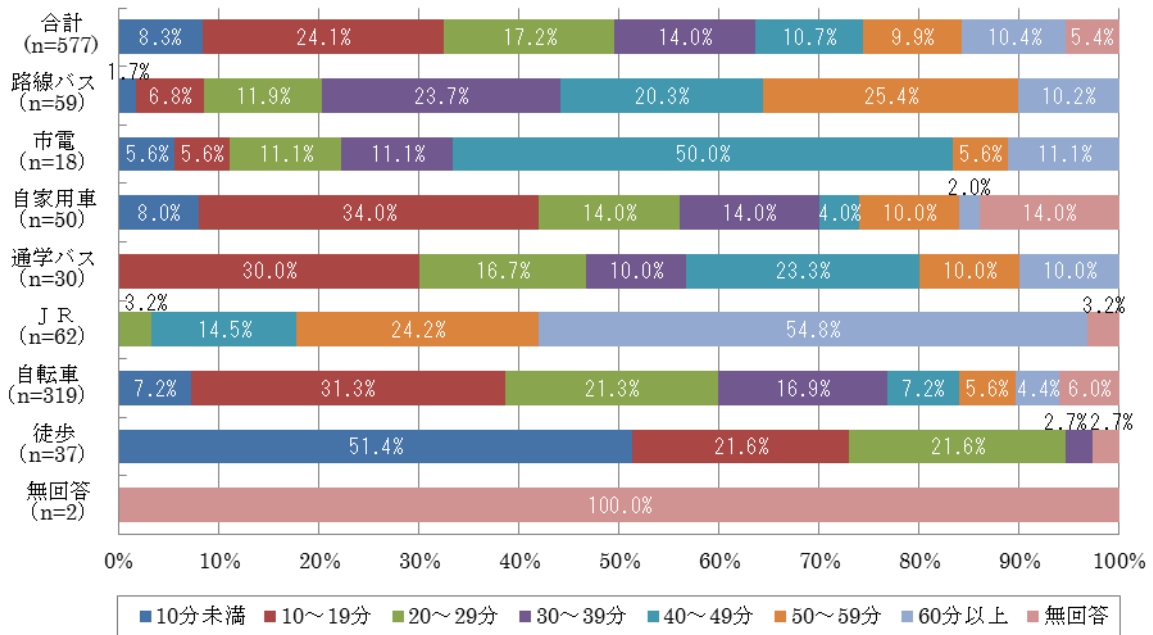
<居住地別>



### ③ 通学に要する時間(n=577)

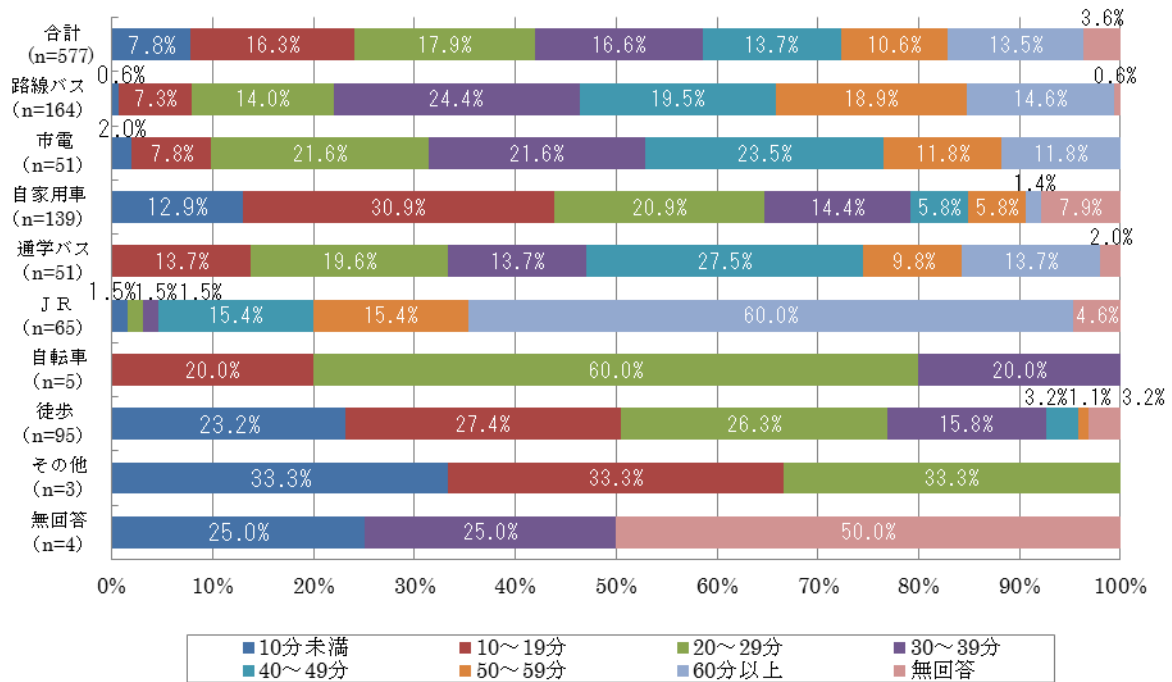
【夏季】

- 「10～19分」が24.1%と最も高い。
- 移動手段別で見ると、自転車の約60%が「30分未満」であるのに対し、路線バスや市電については、約80%が「30分以上」となっており、自転車に比べて移動時間が長い。



【冬季】

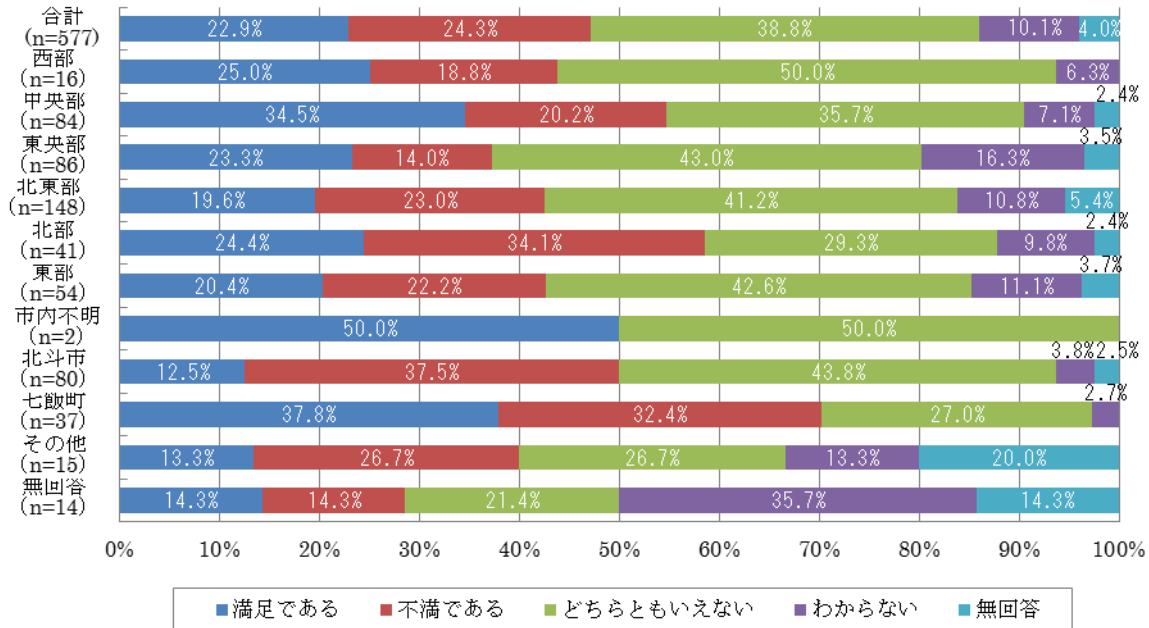
- 「20～29分」が17.9%と最も高く、次いで「30～39分」が16.6%となっており、夏季に比べ時間を要している。また、「30分未満」が夏季では49.6%であったのに対し、冬季では42.0%となっている。
- 移動手段別で見ると、徒歩の約80%が「30分未満」であるのに対し、路線バスや市電については、約70～80%が「30分以上」となっており、徒歩に比べて移動時間が長い。





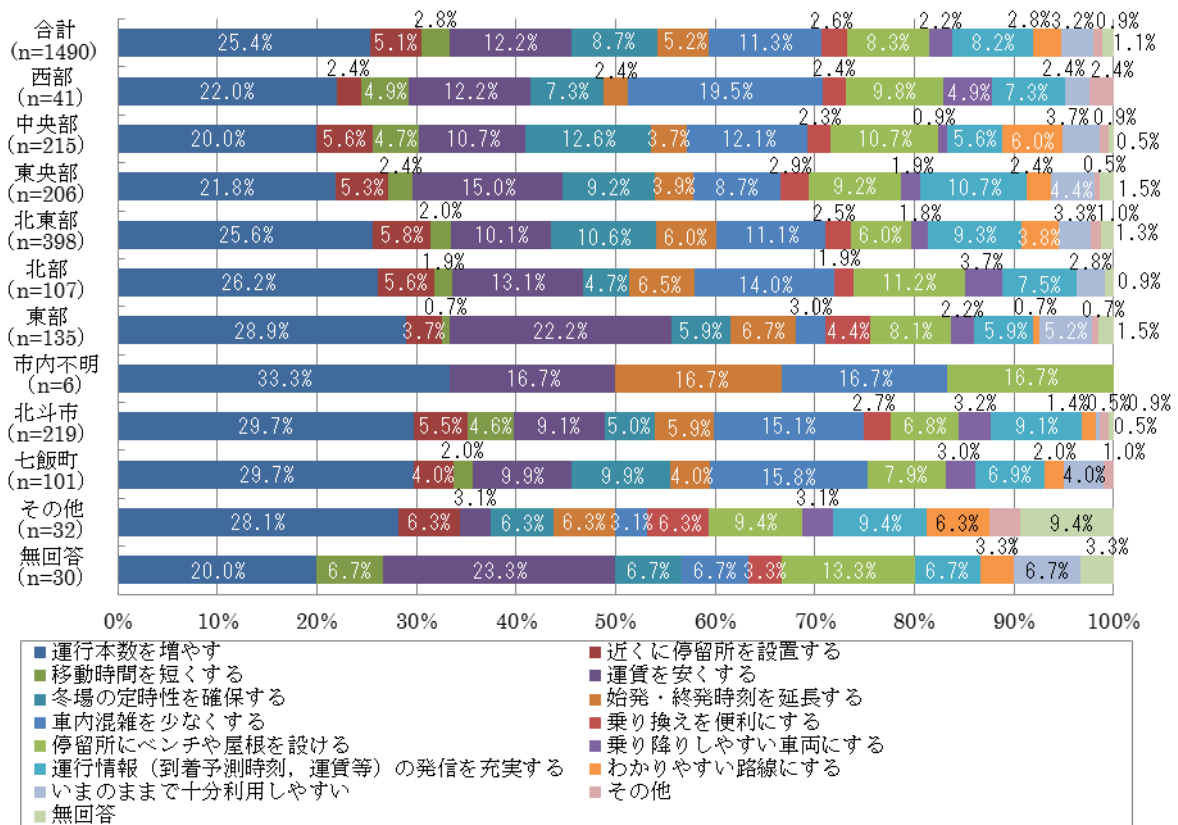
④ 路線バスや市電の満足度 (n=577)

- 「不満である」が24.3%となっており、「満足である」の22.9%より高い。
- 居住地別で見ると、北東部地区、北部地区、東部地区、北斗市で「不満である」が「満足である」を上回っている。



⑤ 路線バスや市電をもっと利用しやすくするために必要な改善点 (n=1,490)

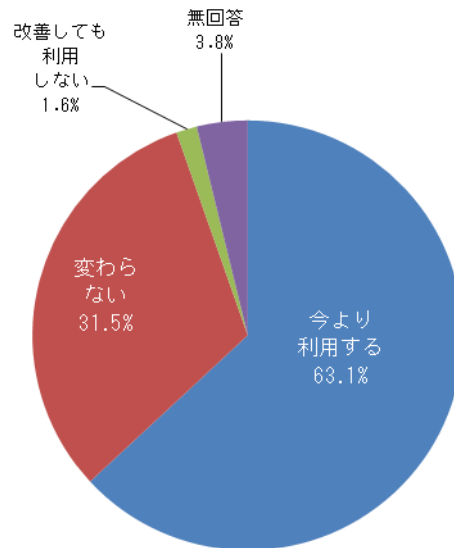
- 「運行本数を増やす」が最も多くなっており、次いで「運賃を安くする」, 「車内混雑を少なくする」の順となっている。
- 居住地別で見ると、全てで「運行本数を増やす」が最も高いが、中央部地区では、「冬の定時性を確保する」が2番目に高く、冬季における待ち時間の短縮に対する要望が強くなっている。



⑥ 路線バスや市電が利用しやすくなった場合の今後の公共交通の利用意向

(n=577)

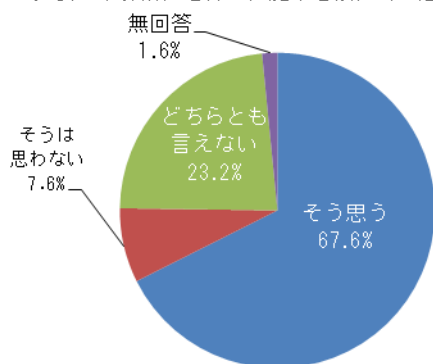
■ 「今より利用する」が 63.1%と、「変わらない」の 31.5%、「改善しても利用しない」の 1.6%を大きく上回っている。



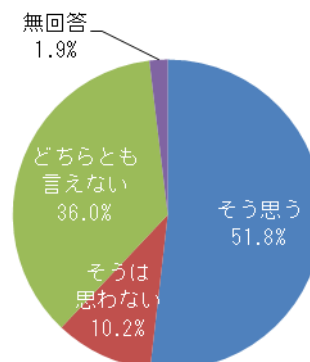
⑦ 交通施策に対する意識 (n=577)

- 公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべきかについては、「そう思う」が 67.6%と高く、「そうは思わない」は 7.6%と低い。
- 公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要であるとの問いには、「そう思う」が 51.8%と、「そうは思わない」の 10.2%を大きく上回っている。
- 乗換え環境が整っていれば、公共交通の乗換えに対する抵抗感はないとの問いには、「そう思う」が 64.8%と、「そうは思わない」の 8.1%を大きく上回っている。

<公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべき>



<公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要である>



**函館市地域公共交通網形成計画  
資料編（案）**

**平成 27 年 月 函館市**



函館市 企画部 計画推進室 政策推進課  
〒040-8666 函館市東雲町 4-13  
☎0138-21-3625