

### 3. 市民の公共交通利用実態・ニーズ調査・分析

#### 3.1 アンケートの実施概要

二本松市における公共交通のあり方検討を行うために、市民の公共交通の利用実態や外出実態把握、さらには公共交通に対するニーズ、改善点等を把握するためのアンケート調査を実施した。

##### (1) アンケート実施概要

アンケート調査は、市民の外出実態、公共交通利用実態およびニーズを広く把握のための郵送アンケート、個別の公共交通利用者による評価としての路線バスアンケート、ようたすカーアンケート、ひょうたん号アンケートの4種類を実施した。

表 3-1 アンケート調査内容

種類	目的	調査方法
①郵送アンケート	市民全般を対象として、外出や移動の実態、公共交通の利用実態、ニーズ把握	行政区別、年齢層別（15歳以上を対象）の人口配分に応じた、無作為抽出による郵送配布、郵送回収
②路線バスアンケート	路線バス（廃止代替バス、自治体バスを含む）利用者の路線バスの利用実態把握およびシステムの評価	路線バスに市職員が乗車し、利用者に直接配布、郵送回収
③ようたすカーアンケート	ようたすカー登録者のようたすカーの利用実態把握およびシステムの評価	ようたすカー登録者から無作為に配布対象を抽出し郵送配布、郵送回収
④ひょうたん号アンケート	ひょうたん号利用者のひょうたん号利用実態把握およびシステムの評価	運転手の協力による利用者への直接配布、郵送回収

表 3-2 配布と回収状況

種類	配布数	回収数	有効回収数	有効回収率
①郵送アンケート	5,683 票	2,770 票	2,767 票	48.7%
②路線バスアンケート	540 票	200 票	200 票	37.0%
③ようたすカーアンケート	200 票	122 票	119 票	59.5%
④ひょうたん号アンケート	150 票	113 票	112 票	74.7%
合計	6,573 票	3,205 票	3,198 票	48.7%

## (2) アンケート調査の内容

表 3-3 ①郵送アンケート調査内容

設問	把握する事項	結果の解析
個人属性	住所、性別、年齢、職業、運転免許の有無、自動車の保有、家族による自動車送迎の有無、外出時の補助具	個人基本属性の把握 (フェイスシート)
日常の移動・外出実態	一番良く行く行き先、目的、外出状況(時間、回数、交通手段) 二番目に良く行く行き先、目的、外出状況(時間、回数、交通手段)	現状の市内移動の把握 現状の公共交通利用状況の把握
公共交通やマイカーの利用実態	公共交通の認知度 バス等公共交通の利用実態 マイカーの利用実態 自動車の送迎の実態	
現在の移動に対する満足度・課題	公共交通の改善すべき内容 公共交通の今後のあり方	公共交通のニーズと現状評価 今後の公共交通のあり方、市民負担の可能性等の検討

表 3-4 ②路線バスアンケート調査内容

設問	把握する事項	結果の解析
個人属性	住所、性別、年齢、職業、運転免許の有無、自動車の保有、家族による自動車送迎の有無	個人基本属性の把握 (フェイスシート)
よく利用するバス停	よく利用するバス停、時間帯	現状の路線バス利用状況の把握
路線バスの利用	利用回数、利用目的	
路線バスの評価	バス停、行き先、運行頻度、運行時間、定時性、料金の評価	路線バスの課題、ニーズの把握および評価

表 3-5 ③ようたすカーアンケート調査内容

設問	把握する事項	結果の解析
個人属性	住所、性別、年齢、職業、運転免許の有無、自動車の保有、家族による自動車送迎の有無	個人基本属性の把握 (フェイスシート)
ようたすカーの利用の有無	利用状況 利用していない人は利用しない理由	現状のようたすカーの利用状況の把握
ようたすカーの利用状況	利用回数、利用目的、時間帯	
ようたすカーの評価	行き先、運行頻度、運行時間、待ち時間、料金の評価	路線バスの課題、ニーズの把握および評価

表 3-6 ④ひょうたん号アンケート調査内容

設問	把握する事項	結果の解析
個人属性	住所、性別、年齢、職業、運転免許の有無、自動車の保有、家族による自動車送迎の有無	個人基本属性の把握 (フェイスシート)
よく利用するバス停	よく利用するバス停、時間帯	現状のひょうたん号利用状況の把握
ひょうたん号の利用	利用回数、利用目的	
ひょうたん号の評価	バス停、行き先、運行頻度、運行時間、定時性、料金の評価	ひょうたん号の課題、ニーズの把握および評価

次頁よりアンケート調査の結果を示す。(詳細は参考資料参照)

### 3.2 市民の外出実態（郵送アンケートより）

#### (1) 日常の外出・行き先（一番良く行く行き先）

##### ①行き先の住所

●二本松市内の外出・行き先が7割以上を占める

→一番良く行く行き先については、全体としては二本松市内が7割以上を占める。また、地域別に見ても、いずれも二本松市内が7割以上と割合が高い。

→二本松市に次いで、福島市が1割程度と多い。

●二本松市内の行き先については、地域によって傾向が異なる

→全体としては二本松地区、油井地区、岳下地区の割合が高い。二本松地域からは二本松地区、安達地域からは油井地区、岩代地域からは小浜地区、東和地域からは二本松地区への割合が高く、地域によって行き先の傾向が異なる。

表 3-7 一番良く行く行き先（地域別・市町村等）

	住所	二本松地域	(割合)	安達地域	(割合)	岩代地域	(割合)	東和地域	(割合)	(空白)	総計	(割合)
	総計	1368	100.0%	496	100.0%	360	100.0%	332	100.0%	211	2767	100.0%
1	二本松市	1023	74.8%	357	72.0%	252	70.0%	249	75.0%	15	1896	68.5%
2	福島市	129	9.4%	90	18.1%	18	5.0%	37	11.1%	1	275	9.9%
3	郡山市	96	7.0%	20	4.0%	27	7.5%	10	3.0%	4	157	5.7%
4	本宮市	70	5.1%	18	3.6%	21	5.8%	2	0.6%		111	4.0%
5	大玉村	30	2.2%	2	0.4%	2	0.6%	3	0.9%	1	38	1.4%
6	田村市	2	0.1%	1	0.2%	30	8.3%	4	1.2%		37	1.3%
7	川俣町	4	0.3%	2	0.4%	2	0.6%	16	4.8%		24	0.9%
8	飯野町	2	0.1%	3	0.6%	1	0.3%	9	2.7%		15	0.5%
9	三春町	1	0.1%		0.0%	4	1.1%	1	0.3%		6	0.2%
10	仙台市(宮城県)	3	0.2%	1	0.2%		0.0%	1	0.3%		5	0.2%
11	会津若松市	1	0.1%	1	0.2%		0.0%		0.0%		2	0.1%
12	小野町	1	0.1%		0.0%	1	0.3%		0.0%		2	0.1%
13	いわき市	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
14	伊達市	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
15	会津坂下町	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
16	柴田町(宮城県)	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
17	西郷村		0.0%	1	0.2%		0.0%		0.0%		1	0.0%
18	大玉村		0.0%		0.0%	1	0.3%		0.0%		1	0.0%
19	白石市(宮城県)	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
20	福島県		0.0%		0.0%	1	0.3%		0.0%		1	0.0%
21	名取市(宮城県)	1	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%
	(空白)		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%	190	190	6.9%

行き先割合の20%以上を赤色、10~19.9%をオレンジ色、5~9.9%を黄色で示した

表 3-8 一番良く行く行き先（地区別）【二本松市域内のみ大字別行き先】

住所	二本松地域 (割合)		安達地域 (割合)		岩代地域 (割合)		東和地域 (割合)		(空白)	総計 (割合)	
総計	1023	100.0%	357	100.0%	252	100.0%	249	100.0%	15	1896	100.0%
1 二本松	339	33.1%	52	14.6%	42	16.7%	56	22.5%	4	493	26.0%
2 油井	92	9.0%	161	45.1%	20	7.9%	28	11.2%	2	303	16.0%
3 岳下	193	18.9%	27	7.6%	20	7.9%	13	5.2%	2	255	13.4%
4 小浜	17	1.7%	3	0.8%	6	24.2%	8	3.2%	2	91	4.8%
5 杉田	65	6.4%	14	3.9%	4	1.6%	6	2.4%	1	90	4.7%
6 石井	39	3.8%	9	2.5%	4	1.6%	5	2.0%	0	57	3.0%
7 大平	34	3.3%	4	1.1%	4	1.6%	3	1.2%	0	45	2.4%
8 針道	3	0.3%	1	0.3%	4	1.6%	26	10.4%	0	34	1.8%
9 新殿	3	0.3%	0	0.0%	22	8.7%	0	0.0%	1	26	1.4%
10 塩沢	23	2.2%	0	0.0%	1	0.4%	0	0.0%	0	24	1.3%
11 渋川	5	0.5%	16	4.5%	0	0.0%	2	0.8%	1	24	1.3%
12 上川崎	4	0.4%	12	3.4%	0	0.0%	4	1.6%	1	21	1.1%
13 旭	2	0.2%	1	0.3%	14	5.6%	1	0.4%	0	18	0.9%
14 戸沢	0	0.0%	0	0.0%	3	1.2%	14	5.6%	0	17	0.9%
15 木幡	1	0.1%	1	0.3%	0	0.0%	13	5.2%	0	15	0.8%
16 太田	0	0.0%	0	0.0%	2	0.8%	10	4.0%	0	12	0.6%
17 下川崎	4	0.4%	6	1.7%	1	0.4%	0	0.0%	0	11	0.6%
18 (空白)	199	19.5%	50	14.0%	50	19.8%	60	24.1%	1	360	19.0%

二本松市内の大字名にて分類  
行き先割合の20%以上を赤色、10～19.9%をオレンジ色、5～9.9%を黄色で示した（空白を除く）

## ②時間帯別の行き先

### ●6～8 時台は二本松市の他に福島市等の行き先の割合が高い

→全ての時間において二本松市内の割合が最も高いが、朝の通勤時間帯においては福島市や郡山市などの近隣市の移動発生も多い。

### ●二本松地域内においては6～10 時台は二本松地区、11 時台以降は油井地区の利用割合が高い

→6～10 時台は二本松地区の割合が高く、特に9～10 時台は4 割程度を占める。11 時台以降は油井地区の利用割合が高いなど、時間帯によって行き先の傾向が異なる。

表 3-9 一番良く行く行き先・時間帯別（地域別・市町村等）

住所2	6時台前、7、8時台	(割合)	9、10時台	(割合)	11、12時台	(割合)	13、14時台	(割合)	15、16時台以降	(割合)	(空白)	総計	(割合)
総計	1279	100.0%	544	100.0%	115	100.0%	211	100.0%	276	100.0%	342	2767	100.0%
二本松市	794	62.1%	411	75.6%	94	81.7%	176	83.4%	235	85.1%		1710	61.8%
福島市	193	15.1%	45	8.3%	6	5.2%	10	4.7%	6	2.2%		260	9.4%
郡山市	102	8.0%	29	5.3%	5	4.3%	7	3.3%	6	2.2%		149	5.4%
本宮市	87	6.8%	10	1.8%	0	0.0%	4	1.9%	8	2.9%		109	3.9%
大玉村	16	1.3%	10	1.8%	4	3.5%	3	1.4%	4	1.4%		37	1.3%
田村市	10	0.8%	10	1.8%	1	0.9%	5	2.4%	7	2.5%		33	1.2%
川俣町	15	1.2%	2	0.4%	0	0.0%	2	0.9%	2	0.7%		21	0.8%
飯野町	11	0.9%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%		13	0.5%
三春町	6	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		6	0.2%
仙台市(宮城県)	3	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		3	0.1%
会津若松市	1	0.1%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		2	0.1%
小野町	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		2	0.1%
仙台市(宮城県)	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		2	0.1%
いわき市	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
伊達市	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
会津坂下町	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
柴田町(宮城県)	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
西郷村	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
白石市(宮城県)	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
福島県	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		1	0.0%
名取市(宮城県)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%		1	0.0%
大玉村	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		0	0.0%
(空白)	33	2.6%	22	4.0%	5	4.3%	4	1.9%	6	2.2%	342	412	14.9%

行き先割合の20%以上を赤色、10～19.9%をオレンジ色、5～9.9%を黄色で示した（空白を除く）

表 3-10 一番良く行く行き先・時間帯別（地区別）【二本松市域内のみ大字別行き先】

	住所	6時台、7、8時台	(割合)	9、10時台	(割合)	11、12時台	(割合)	13、14時台	(割合)	15、16時台以降	(割合)	(空白)	合計	(割合)
	総計	676	100.0%	336	100.0%	75	100.0%	135	100.0%	194	100.0%	480	1896	100.0%
1	二本松	191	28.3%	135	40.2%	21	28.0%	46	34.1%	63	32.5%	37	493	26.0%
2	油井	65	9.6%	72	21.4%	27	36.0%	44	32.6%	72	37.1%	23	303	16.0%
3	岳下	103	15.2%	53	15.8%	14	18.7%	28	20.7%	42	21.6%	15	255	13.4%
4	小浜	56	8.3%	15	4.5%	4	5.3%	4	3.0%	5	2.6%	7	91	4.8%
5	杉田	62	9.2%	20	6.0%	1	1.3%	0	0.0%	3	1.5%	4	90	4.7%
6	石井	50	7.4%	5	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.5%	1	57	3.0%
7	大平	29	4.3%	9	2.7%	1	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	6	45	2.4%
8	針道	20	3.0%	5	1.5%	0	0.0%	3	2.2%	2	1.0%	4	34	1.8%
9	新殿	16	2.4%	3	0.9%	0	0.0%	3	2.2%	0	0.0%	4	26	1.4%
10	渋川	15	2.2%	3	0.9%	0	0.0%	1	0.7%	2	1.0%	3	24	1.3%
11	塩沢	8	1.2%	4	1.2%	3	4.0%	2	1.5%	3	1.5%	4	24	1.3%
12	上川崎	15	2.2%	1	0.3%	3	4.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	21	1.1%
13	旭	10	1.5%	4	1.2%	0	0.0%	1	0.7%	0	0.0%	3	18	0.9%
14	戸沢	13	1.9%	1	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	17	0.9%
15	木幡	10	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.7%	0	0.0%	4	15	0.8%
16	太田	5	0.7%	4	1.2%	1	1.3%	1	0.7%	1	0.5%	0	12	0.6%
17	下川崎	8	1.2%	2	0.6%	0	0.0%	1	0.7%	0	0.0%	0	11	0.6%
18	(空白)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	360	360	19.0%

二本松市内の大字名にて分類  
行き先割合の20%以上を赤色、10～19.9%をオレンジ色、5～9.9%を黄色で示した（空白を除く）

### ③目的別の行き先

●二本松市の他に通勤通学等において福島市等への行き先の割合が高い

→全ての目的において二本松市内の割合が最も高いが、通学、趣味・レジャーについては福島市への移動発生も多い。

●多くの目的において二本松地区への割合が高い

→買い物を除く全ての目的において二本松地区への行き先の割合が高い。買い物については油井地区への割合が高い。二本松地区を除いては、通学、買い物、通院・介護などにおいて岳下地区の割合が高い。

表 3-11 一番良く行く行き先・目的別（地域別・市町村等）

	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.公共施設	5.通院・介護	6.家族の通院・介護付き	7.趣味・レジャー	8.家族送迎	9.その他	空白	総計
総計	135 100.0%	1059 100.0%	868 100.0%	22 100.0%	342 100.0%	41 100.0%	11 100.0%	73 100.0%	50 100.0%	66	2767 100.0%
二本松市	68 50.4%	612 57.8%	710 81.8%	19 86.4%	275 80.4%	28 68.3%	74 66.7%	62 84.9%	36 72.0%	0	1884 68.1%
福島市	42 31.1%	162 15.3%	24 2.8%	2 9.1%	20 5.8%	4 9.8%	13 11.7%	3 4.1%	5 10.0%	0	275 9.9%
郡山市	12 8.9%	97 9.2%	24 2.8%	1 4.5%	5 1.5%	3 7.3%	9 8.1%	3 4.1%	0 0.0%	0	154 5.6%
本宮市	3 2.2%	92 8.7%	13 1.5%	0 0.0%	2 0.6%	0 0.0%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0	111 4.0%
大玉村	0 0.0%	19 1.8%	18 2.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0	38 1.4%
田村市	0 0.0%	15 1.4%	19 2.2%	0 0.0%	1 0.3%	1 2.4%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0	37 1.3%
川俣町	1 0.7%	14 1.3%	8 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 2.0%	0	24 0.9%
飯野町	0 0.0%	11 1.0%	1 0.1%	0 0.0%	2 0.6%	0 0.0%	0 0.0%	1 1.4%	0 0.0%	0	15 0.5%
三春町	0 0.0%	6 0.6%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	6 0.2%
仙台市(宮城県)	2 1.5%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	3 0.1%
会津若松市	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0	2 0.1%
小野町	0 0.0%	2 0.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	2 0.1%
仙台市(宮城県)	1 0.7%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	2 0.1%
いわき市	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
伊達市	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
会津坂下町	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
柴田町(宮城県)	1 0.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
西郷村	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
大玉村	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
白石市(宮城県)	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 2.0%	0	1 0.0%
福島県	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
名取市(宮城県)	0 0.0%	1 0.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	1 0.0%
(空白)	5 3.7%	20 1.9%	51 5.9%	0 0.0%	37 10.8%	5 12.2%	10 9.0%	4 5.5%	7 14.0%	66	205 7.4%

行き先割合の20%以上を赤色、10~19.9%をオレンジ色、5~9.9%を黄色で示した（空白を除く）

表 3-12 一番良く行く行き先・目的別（地区別）【二本松市域内のみ大字別行き先】

住所	1.通学 (割合)	2.通勤 (割合)	3.買い物 (割合)	4.公共施設 (割合)	5.通院・介護 (割合)	6.家族の通 (割合)	7.趣味・レ (割合)	8.家族送迎 (割合)	9.その他 (割合)	空白	総計 (割合)
総計	55 100.0%	535 100.0%	546 100.0%	16 100.0%	217 100.0%	22 100.0%	61 100.0%	48 100.0%	25 100.0%	371	1896 100.0%
1 二本松	24 43.6%	117 21.9%	175 32.1%	9 56.3%	106 48.8%	11 50.0%	31 50.8%	10 20.8%	7 28.0%	3	493 26.0%
2 油井	7 12.7%	55 10.3%	207 37.9%	2 12.5%	11 5.1%	4 18.2%	6 9.8%	7 14.6%	4 16.0%	0	303 16.0%
3 岳下	13 23.6%	87 16.3%	102 18.7%	1 6.3%	29 13.4%	3 13.6%	9 14.8%	6 12.5%	3 12.0%	2	255 13.4%
4 小浜	7 12.7%	43 8.0%	19 3.5%	2 12.5%	13 6.0%	0 0.0%	2 3.3%	3 6.3%	1 4.0%	1	91 4.8%
5 杉田	1 1.8%	57 10.7%	5 0.9%	0 0.0%	20 9.2%	1 4.5%	0 0.0%	3 6.3%	3 12.0%	0	90 4.7%
6 石井	1 1.8%	51 9.5%	2 0.4%	0 0.0%	2 0.9%	1 4.5%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	57 3.0%
7 大平	0 0.0%	28 5.2%	5 0.9%	0 0.0%	3 1.4%	0 0.0%	4 6.6%	3 6.3%	2 8.0%	0	45 2.4%
8 針道	1 1.8%	11 2.1%	8 1.5%	0 0.0%	4 1.8%	0 0.0%	3 4.9%	5 10.4%	1 4.0%	1	34 1.8%
9 新殿	0 0.0%	12 2.2%	3 0.5%	0 0.0%	5 2.3%	1 4.5%	1 1.6%	3 6.3%	0 0.0%	1	26 1.4%
10 塩沢	0 0.0%	8 1.5%	7 1.3%	1 6.3%	4 1.8%	0 0.0%	2 3.3%	1 2.1%	0 0.0%	1	24 1.3%
11 渋川	0 0.0%	13 2.4%	2 0.4%	0 0.0%	5 2.3%	0 0.0%	1 1.6%	2 4.2%	0 0.0%	1	24 1.3%
12 上川崎	0 0.0%	14 2.6%	2 0.4%	0 0.0%	1 0.5%	0 0.0%	1 1.6%	0 0.0%	3 12.0%	0	21 1.1%
13 旭	0 0.0%	8 1.5%	3 0.5%	0 0.0%	6 2.8%	0 0.0%	0 0.0%	1 2.1%	0 0.0%	0	18 0.9%
14 戸沢	0 0.0%	11 2.1%	2 0.4%	0 0.0%	2 0.9%	1 4.5%	0 0.0%	1 2.1%	0 0.0%	0	17 0.9%
15 木幡	0 0.0%	8 1.5%	1 0.2%	0 0.0%	3 1.4%	0 0.0%	0 0.0%	2 4.2%	0 0.0%	1	15 0.8%
16 太田	1 1.8%	5 0.9%	1 0.2%	0 0.0%	2 0.9%	0 0.0%	1 1.6%	1 2.1%	1 4.0%	0	12 0.6%
17 下川崎	0 0.0%	7 1.3%	2 0.4%	1 6.3%	1 0.5%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0	11 0.6%
18 (空白)	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	360	360 19.0%

二本松市内の大字名にて分類

行き先割合の20%以上を赤色、10~19.9%をオレンジ色、5~9.9%を黄色で示した（空白を除く）

### 3.3 公共交通の利用実態（郵送アンケートより）

#### (1) 公共交通の利用実態

- 「公共交通をほとんど利用しない」の割合が高い（全体の75.0%）  
→アンケート結果では「公共交通をほとんど利用しない」の割合が75.0%であった。一方、週に1～2回以上の利用者は6.6%と少数であった。
- 10歳代および高齢者の公共交通の利用割合が高い（10歳代は週に5回以上が12.1%）  
→10歳代においては、公共交通を週に5回以上利用するが12.1%存在しており、通学等を目的として最も利用する年齢層である。また、高齢者は利用頻度は多くないが、週に1～2回などの利用が多い。
- 岩代、東和地域の公共交通利用の割合が高い。  
→地域別では、二本松地域、安達地域に比べ、岩代、東和地域の公共交通利用の割合が高い。特に石井地区、新殿地区、旭地区、上太田地区、針道地区、太田地区、戸沢地区の利用割合が高い。

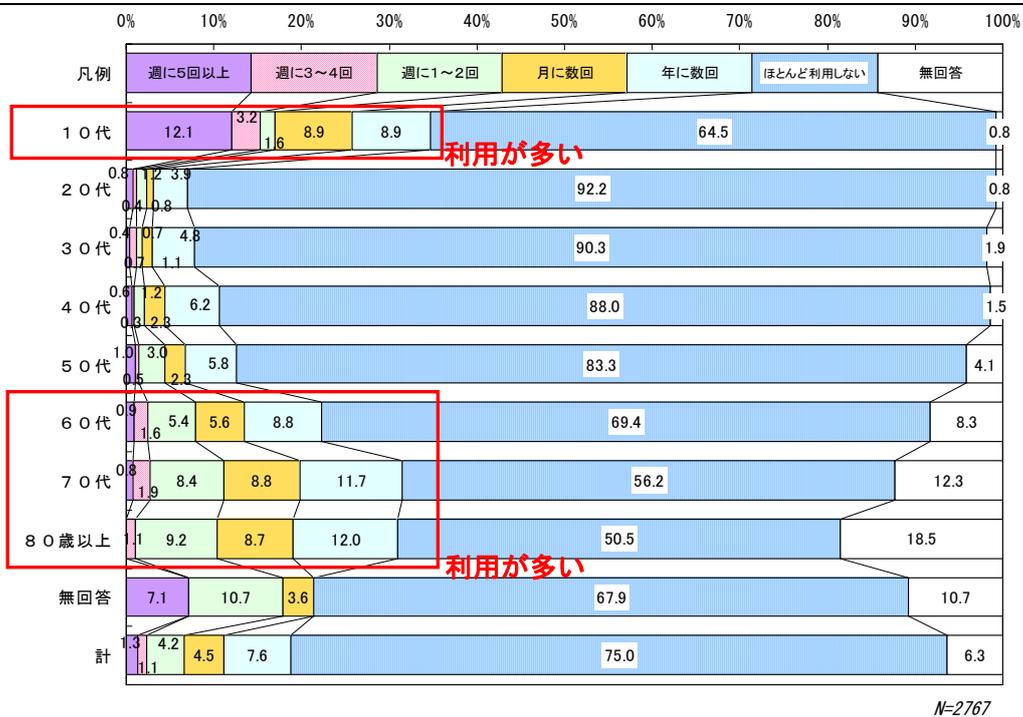


図 3-1 公共交通の利用実態（年齢層別）

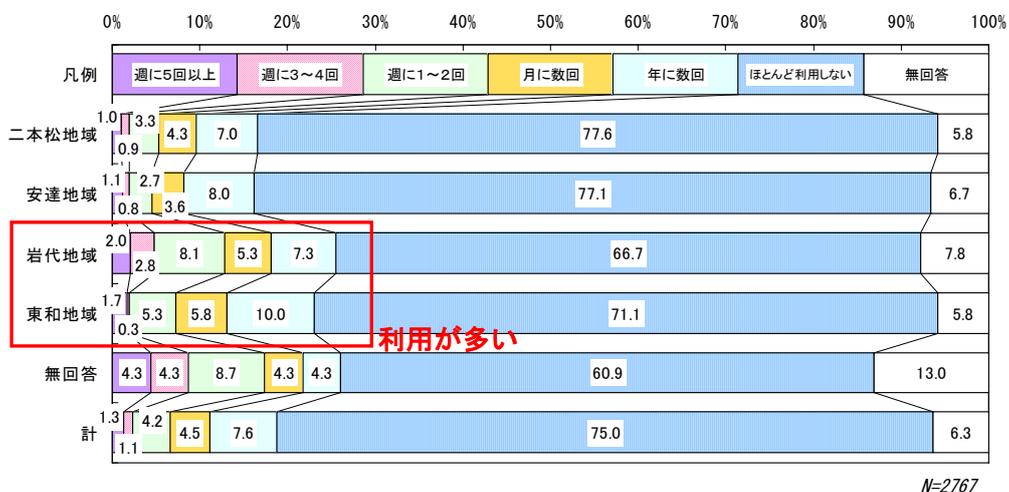
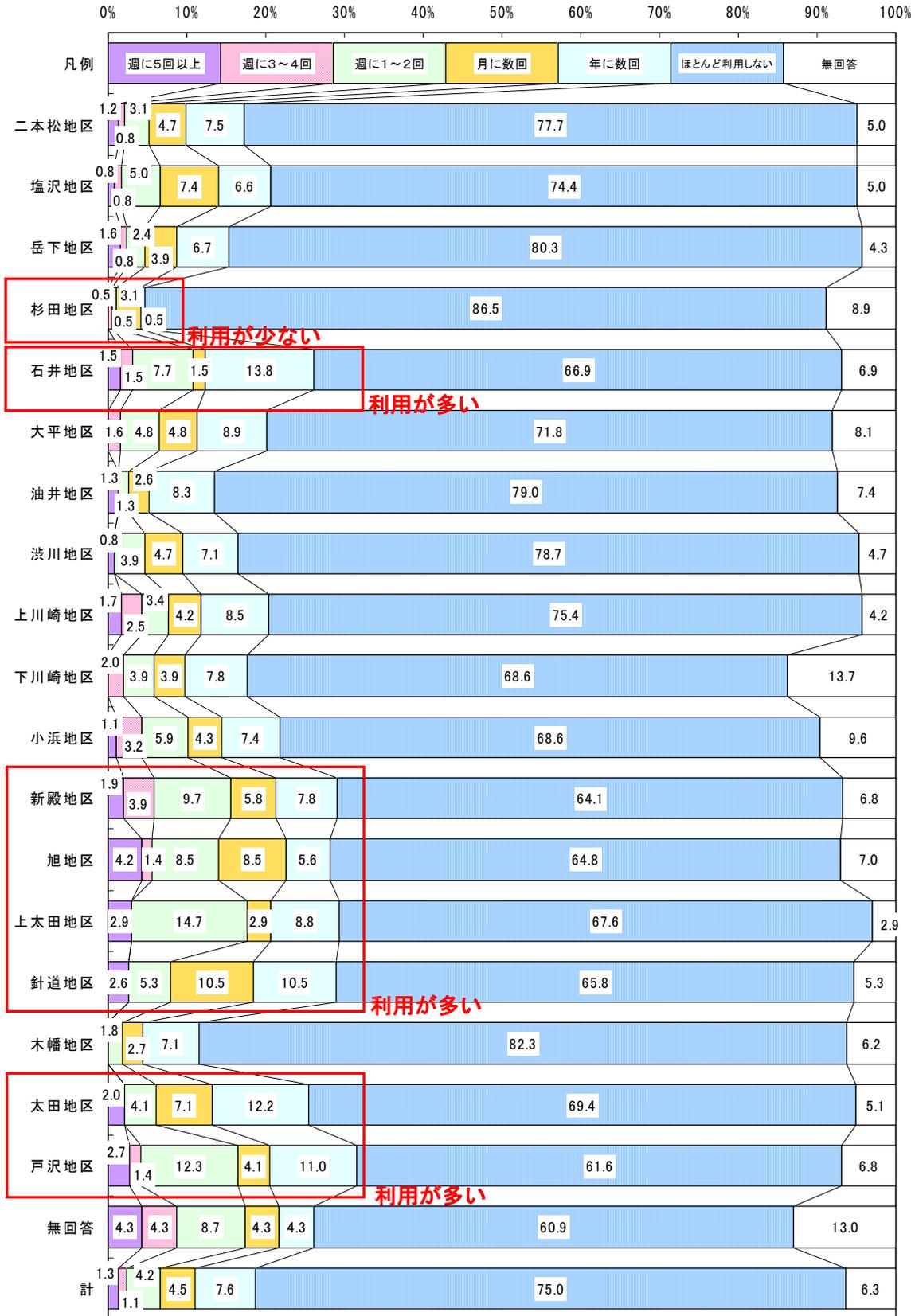


図 3-2 公共交通の利用実態（地域別）



N=2767

図 3-3 公共交通の利用実態（地区別）

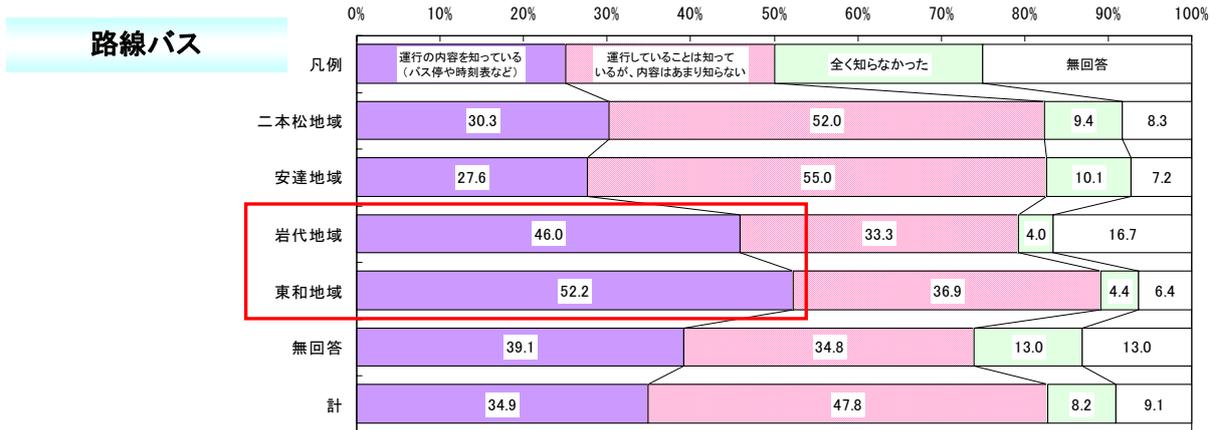
## (2) 公共交通の認知度

### ●路線バスは利用割合の高い岩代、東和地域において認知度が高い

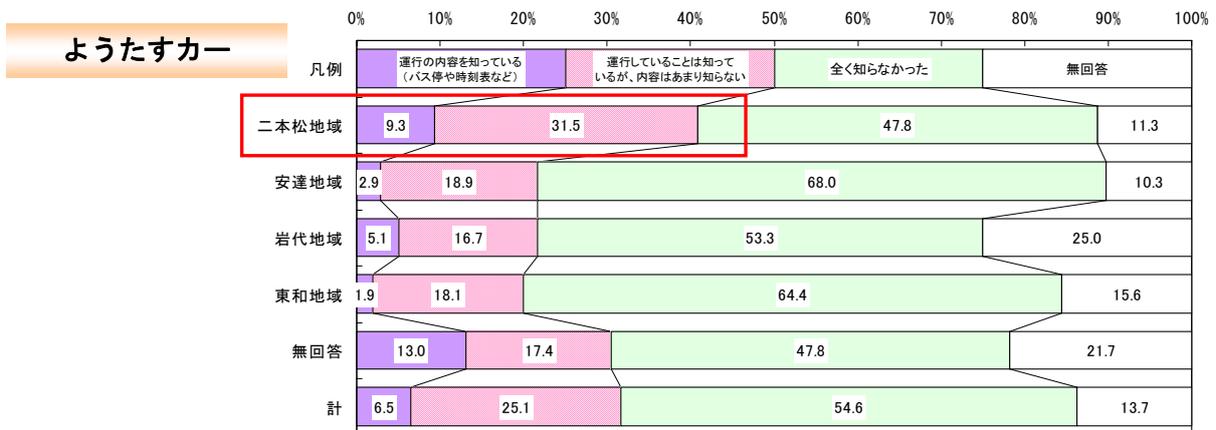
→全体では「運行していることは知っているが内容はあまり知らない」の割合が47.8%と最も高い。ただし、岩代、東和地域においては「運行の内容を良く知っている」が5割程度と高い。

### ●ようたすカー、ひょうたん号は運行していない地域の認知度が低い

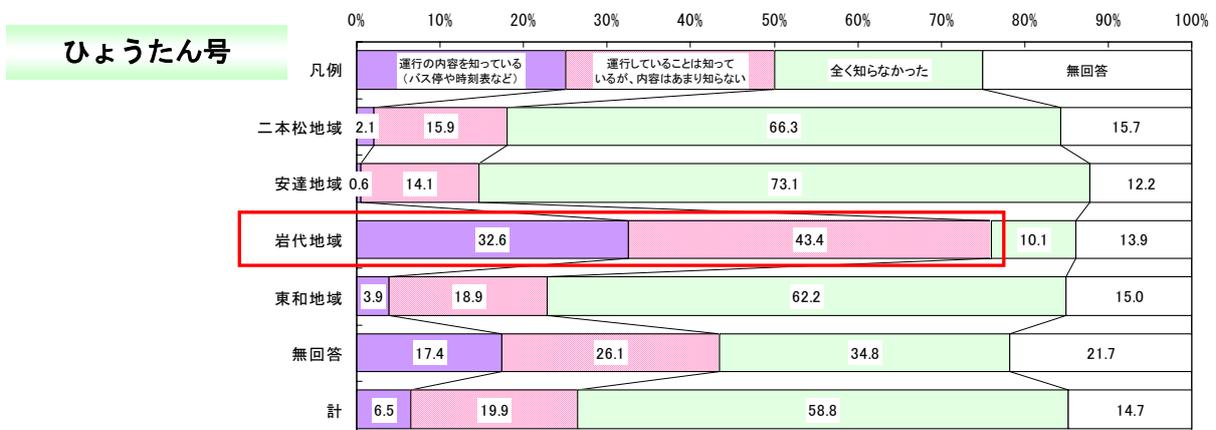
→ようたすカー、ひょうたん号は運行地域に限られ、非運行地域での認知度は低い。ただ、非運行地域においても2割程度は「運行していることは知っている」との回答であった。



N=2767



N=2767



N=2767

図 3-4 公共交通の認知度 (地域別)

### (3) 公共交通をあまり利用しない理由

●「自分で車（マイカー）を運転して移動するから」の割合が高い（68.8%）

→公共交通をあまり利用しない理由としては、「自分で車（マイカー）を運転して移動するから」の割合が最も高い。また、「別の人が運転する自動車（送迎や同乗）で移動するから」も14.0%あり、自動車での移動が最も大きな要因であることが示された。

●利用したい時間に運行していない、バス停が遠いとの理由も多い。

→利用したい時間に運行していない、バス停が遠いからなど、バスのサービス水準が満足でないことから利用しないという意見も1割程度あった。

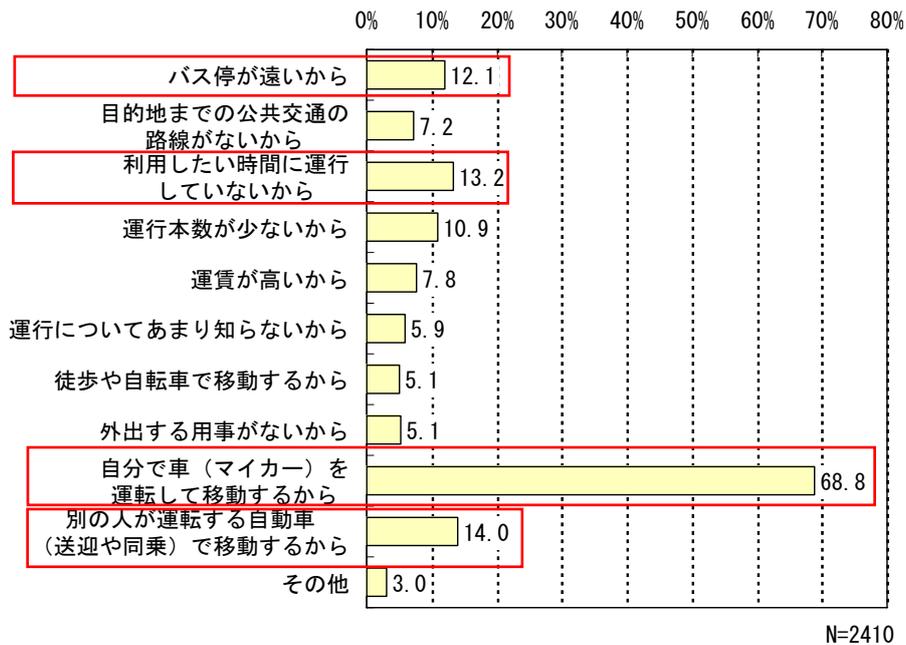


図 3-5 公共交通をあまり利用しない理由

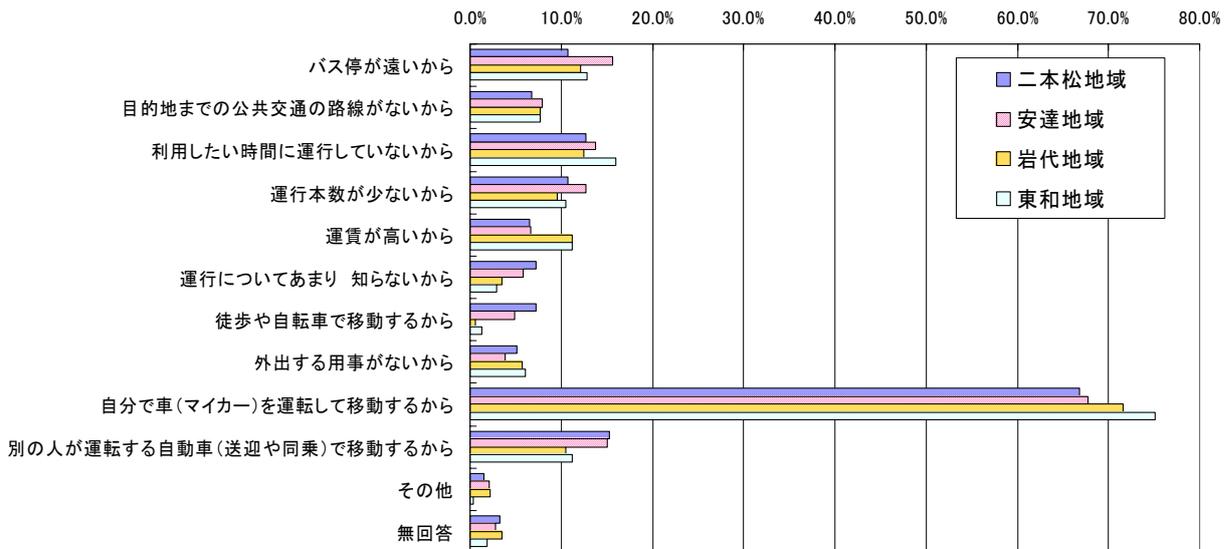


図 3-6 公共交通をあまり利用しない理由（地域別）

### 3.4 路線バスの利用実態・課題 (路線バスアンケートより)

#### (1) 路線バスの利用実態

●週に5回以上、通勤・通学利用が多い

→路線バス利用者においては、週に5回以上の利用が半数であった。また、目的については通勤・通学が多く、次いで通院の利用が多い。

●行きは7～8時台、帰りは5～6時台の利用割合が高い。

→行きは7～8時台が7割近くと、殆どの利用ニーズが集中する。帰りは行きに比べ分散しており、午後5～6時台、3～4時台の利用が多い。

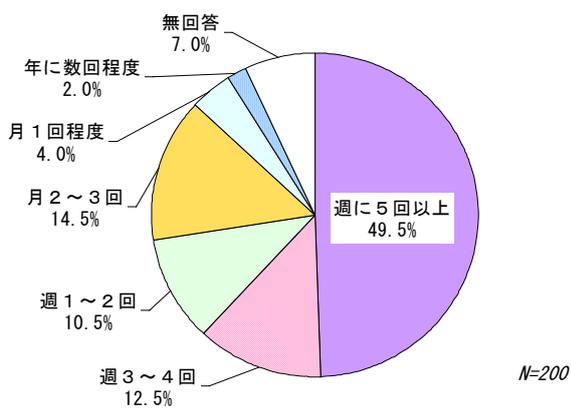


図 3-7 路線バスの利用する回数

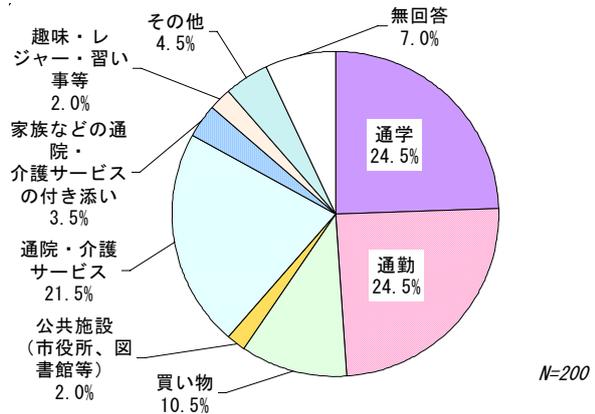


図 3-8 路線バスの利用する目的

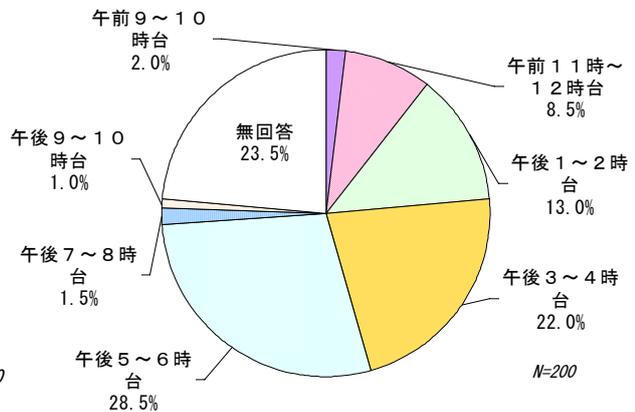
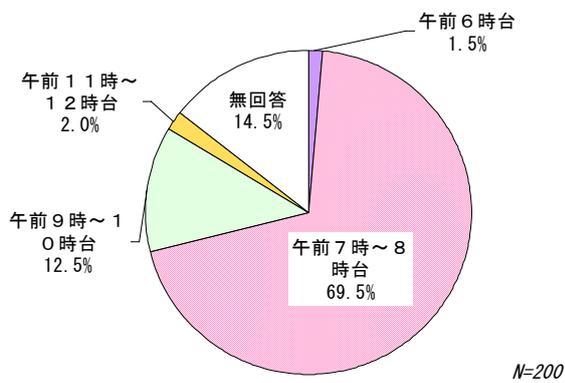


図 3-9 路線バスの利用する時間 (左：行き、右：帰り)

## (2) 路線バスの利用の満足度

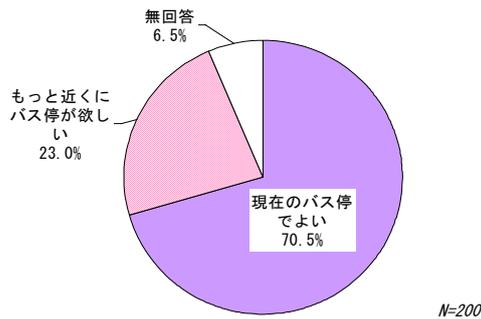
### ● 「バス停」「行き先」については満足度が高い

→評価項目別の路線バスの満足度については、「バス停」「行き先」が比較的満足度が得られている結果であった。

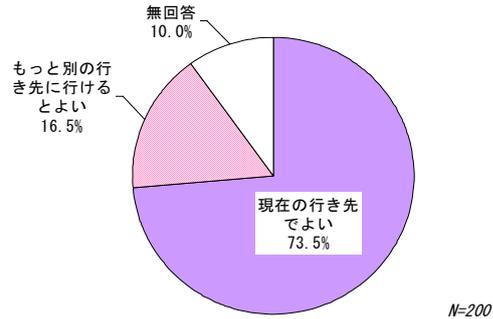
### ● 「運行本数」「運行時間」「料金」は満足度が低い

→一方、「運行本数」「運行時間」「料金」については、「本数が少ないので増やして欲しい」や「もっと早い便も遅い便も欲しい」「もっと安くして欲しい」など不満割合が高い。「定時性」についても、「時々遅れることがある」などの指摘事項がある。

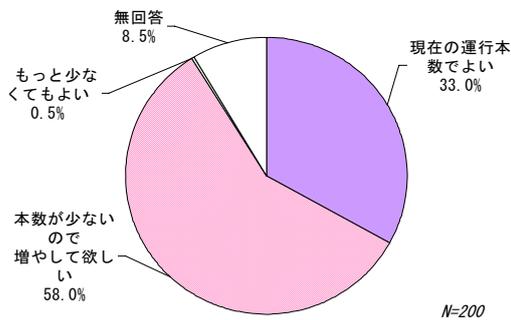
①バス停の位置



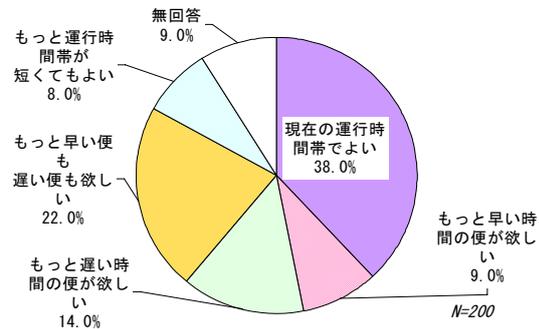
②行き先



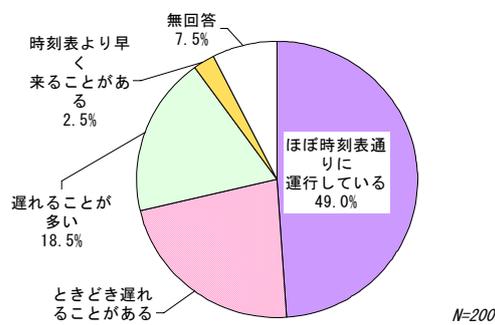
③運行本数



④運行時間



⑤定時性



⑥料金

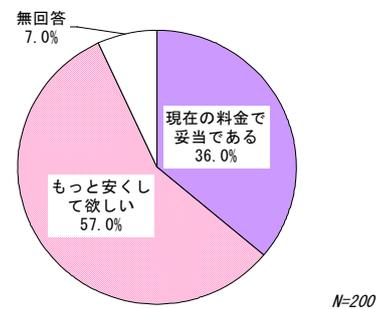


図 3-10 路線バスの利用のしやすさ

### 3.5 ようたすカーの利用実態・課題（ようたすカーアンケートより）

#### (1) ようたすカーの利用実態

●月2～3回程度、通院・介護サービスの利用が多い

→ようたすカー利用者においては、月に2～3回以上の利用が約半数であった。また、目的については過半数が通院・介護サービスの利用であった。毎日の利用よりは、月または週数回の通院交通としての利用が多数である。

●行きは9～10時台、帰りは1～2時台の利用割合が高い。

→行きは9～10時台が4割程度であり、7～8時台の利用も多い。帰りは、午後1～2時台と早く、通院帰りと考えられる。

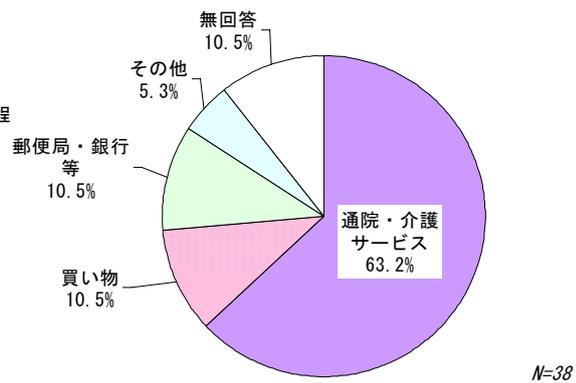
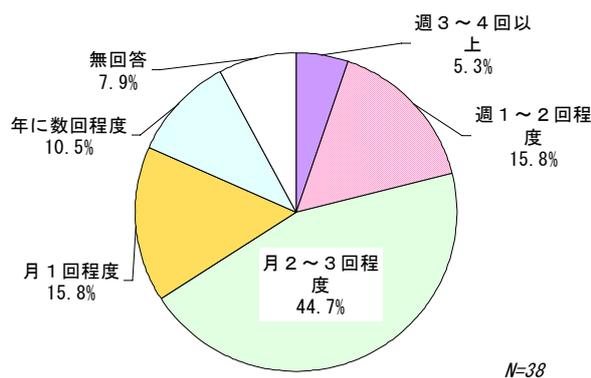


図 3-11 ようたすカーの利用する回数

図 3-12 ようたすカーの利用する目的

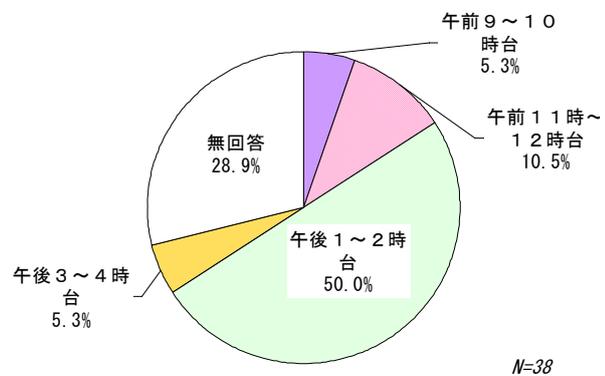
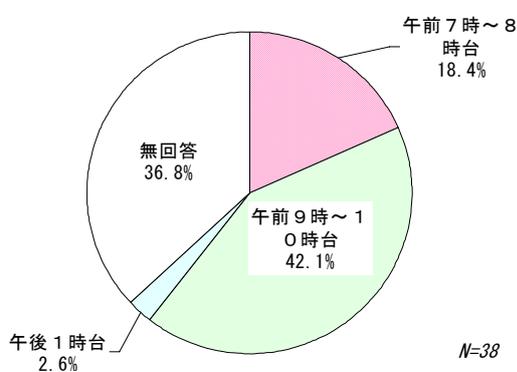


図 3-13 ようたすカーの利用する時間（左：行き、右：帰り）

## (2) ようたすカーの利用の満足度

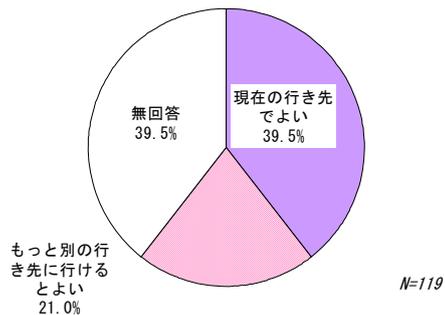
### ●「料金」については満足度が高い

→評価項目別のようたすカーの満足度については、「料金」が「現在の料金で妥当である」と比較的満足度が得られている結果であった。

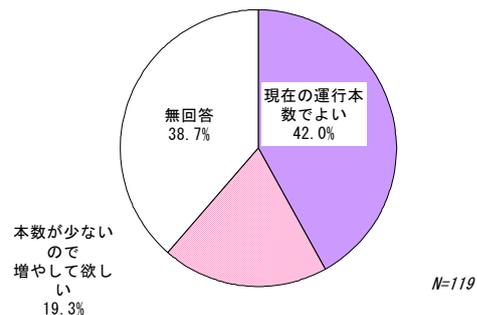
### ●「待ち時間」は満足度が低いが、仕方ないとの回答である。

→一方、「待ち時間」については、「早かったり遅かったりとすることがあるが、乗合なので仕方ないと思っている」などの指摘事項がある。

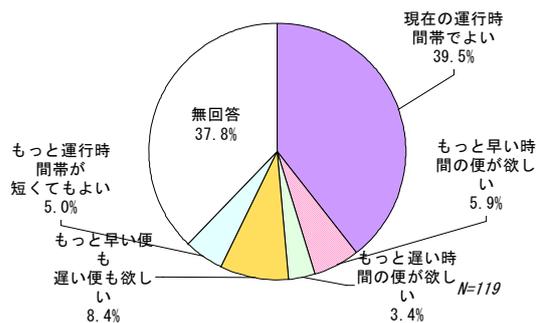
#### ①行き先



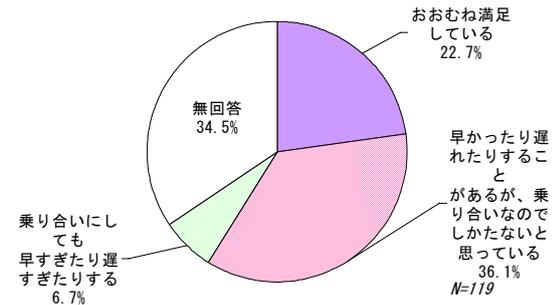
#### ②運行本数



#### ③運行時間



#### ④待ち時間



#### ⑤料金

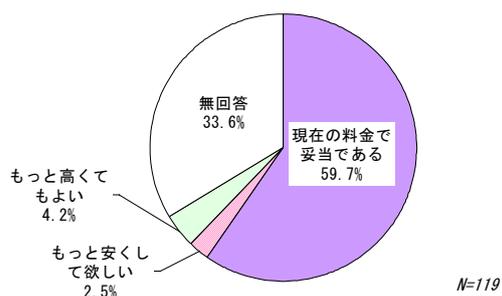


図 3-14 ようたすカーの利用のしやすさ

### 3.6 ひょうたん号の利用実態・課題（ひょうたん号アンケートより）

#### (1) ひょうたん号の利用実態

●週1～2回、月2～3回程度、通院・介護サービスの利用が多い

→ひょうたん号利用者においては、週に1～2回、月に2～3回以上の利用をあわせ過半数であった。また、目的については通院・介護サービスの利用が大半であった。毎日の利用よりは、月または週数回の通院交通としての利用が多数である。（ようたすカーと類似する）

●行きは午前7～8時台、帰りは午前11～12時台、午前9～10時台の利用割合が高い。

→行きは午前7～8時台が5割以上であり最も多い。帰りは、午前11～12時台と早い利用であり、一日一往復のひょうたん号の通院帰り（往復利用）と考えられる。

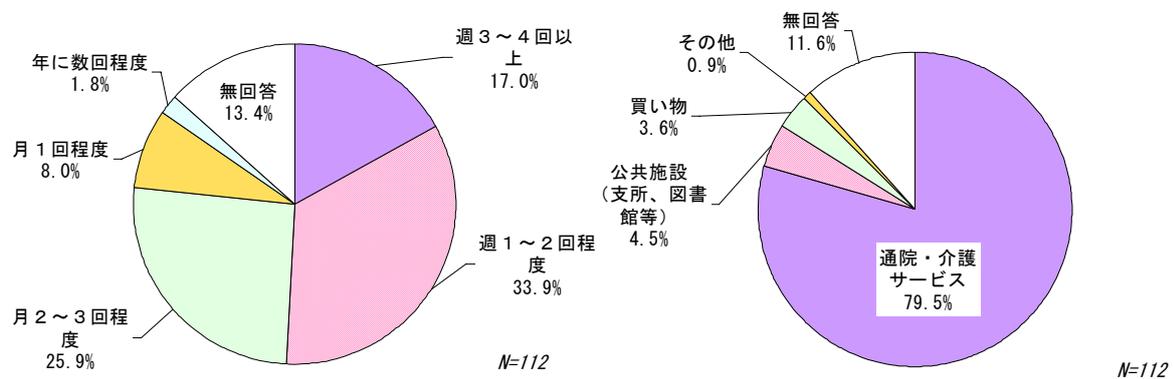


図 3-15 ひょうたん号の利用する回数

図 3-16 ひょうたん号の利用する目的

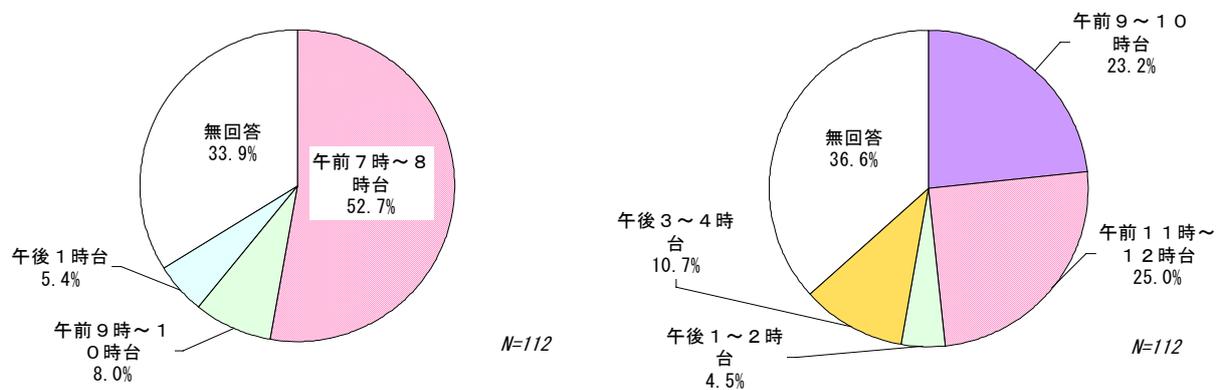


図 3-17 ひょうたん号の利用する時間（左：行き、右：帰り）

## (2) ひょうたん号の利用の満足度

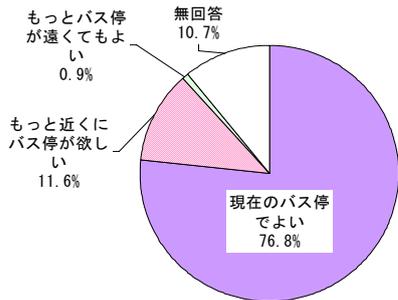
● 「バス停位置」「行き先」「運行時間」などほとんどの項目で満足度が高い

→ 評価項目別のひょうたん号の満足度については、全ての項目で6割以上の満足度が得られている結果であった。特に「定時性」についての満足度が高い。

● 「運行本数」の満足度が比較的低い

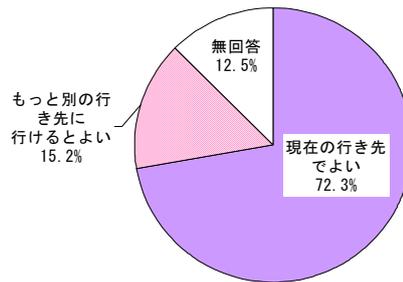
→ 「運行本数」については「本数が少ないので増やして欲しい」が2割程度であり、満足度の比較的低い項目であった。

①バス停の位置



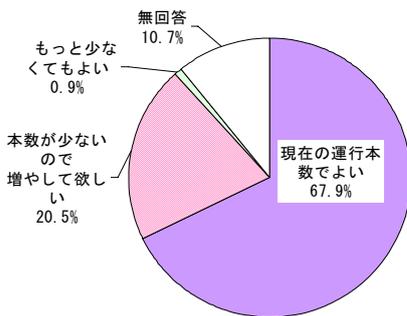
N=112

②行き先



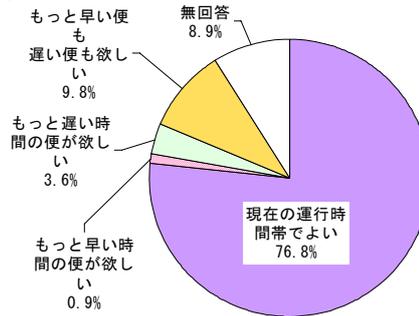
N=112

③運行本数



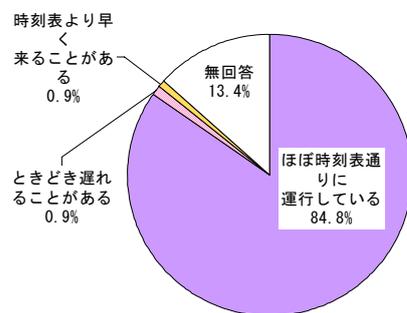
N=112

④運行時間



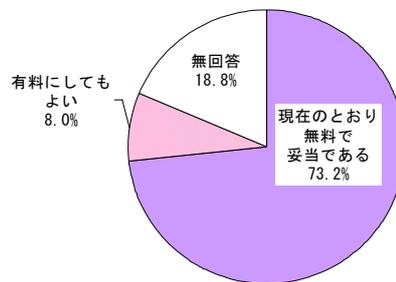
N=112

⑤定時性



N=112

⑥料金



N=112

図 3-18 ひょうたん号の利用のしやすさ

### 3.7 その他

#### (1) マイカー利用者の公共交通利用意向（郵送アンケートより）

- マイカー利用者の半数近くが公共交通利用に肯定的な意見である  
→マイカー利用者全体のうち、43.6%が「出来る限り公共交通を利用したい」と回答している。また「積極的に利用したい」との回答も8.3%あった。
- 10歳代や高齢者の利用意向が高い  
→年齢層別では、10歳代において「積極的に利用したい」の回答が25.0%あった。高齢者においても、年齢が上がるほど利用意向が高くなる傾向が見られた。

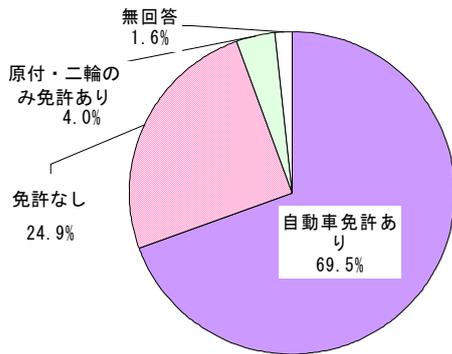


図 3-19 自動車免許の保有

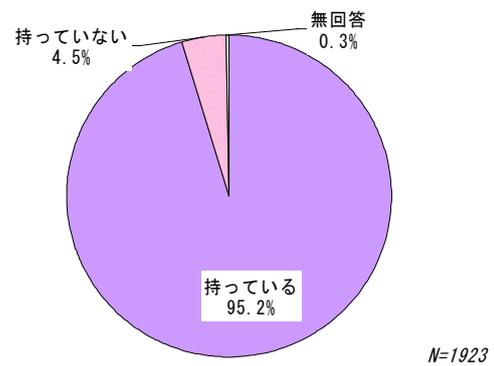


図 3-20 自分で運転するマイカーの保有の保有

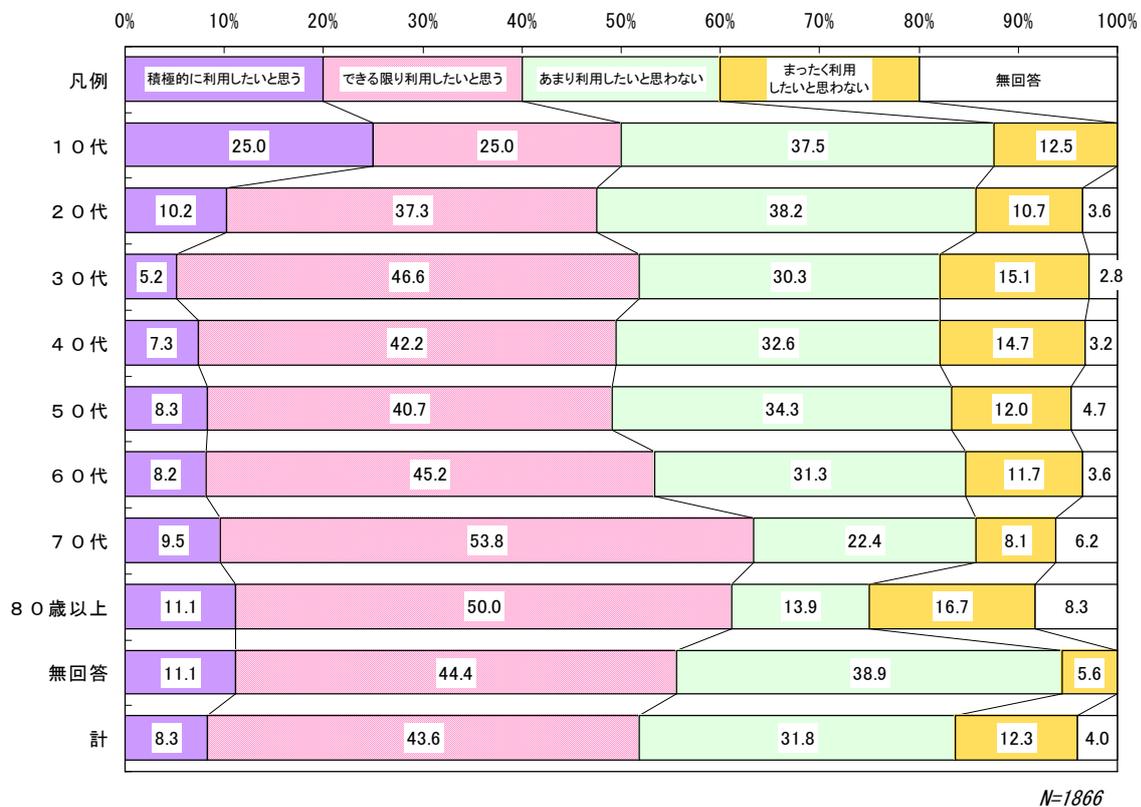


図 3-21 マイカー利用者の公共交通利用意向（公共交通が改善された場合）

(2) 市民の送迎、同乗の利用実態（郵送アンケートより）

- 回答者の半数が送迎、同乗の利用がある  
→回答者全体の半数が送迎、同乗を利用しており、配偶者や子供、父または母が運転する自動車の利用が多い傾向が見られた。
- 送迎、同乗利用者の7割が公共交通利用（公共交通が利用しやすく改善された場合）に肯定的な意見である  
→マイカー利用者全体のうち、52.2%が「出来る限り公共交通を利用したい」と回答している。また「積極的に利用したい」との回答も18.1%あった。

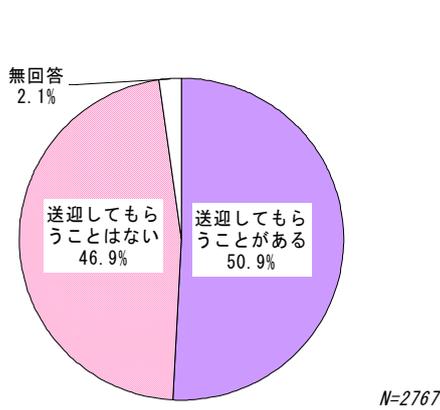


図 3-22 送迎、同乗の有無

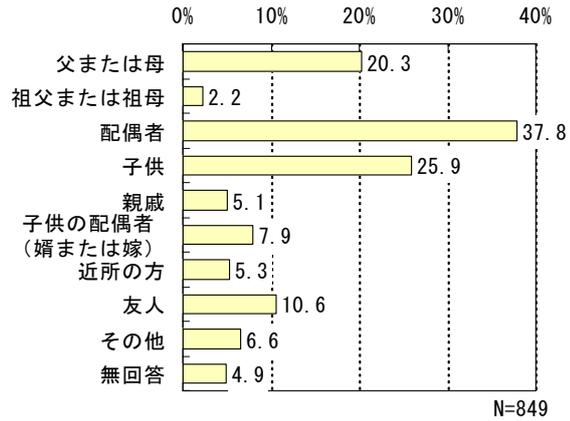


図 3-23 送迎、同乗利用時の運転者

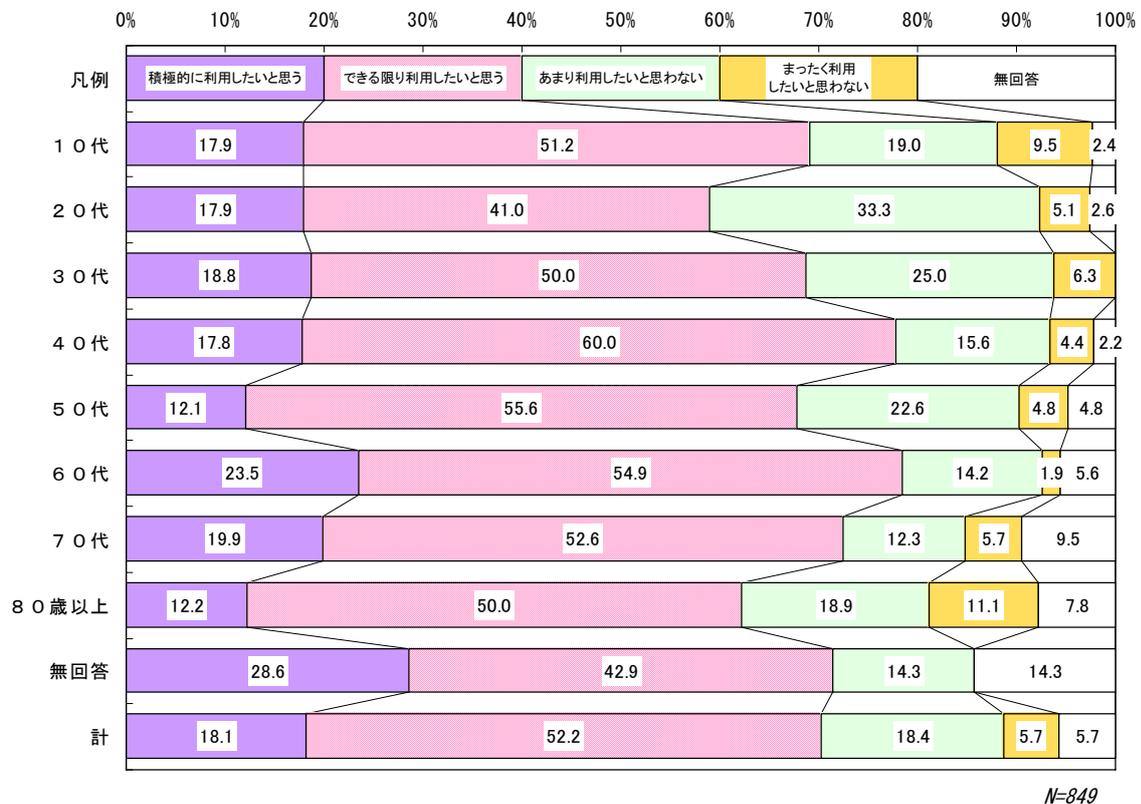


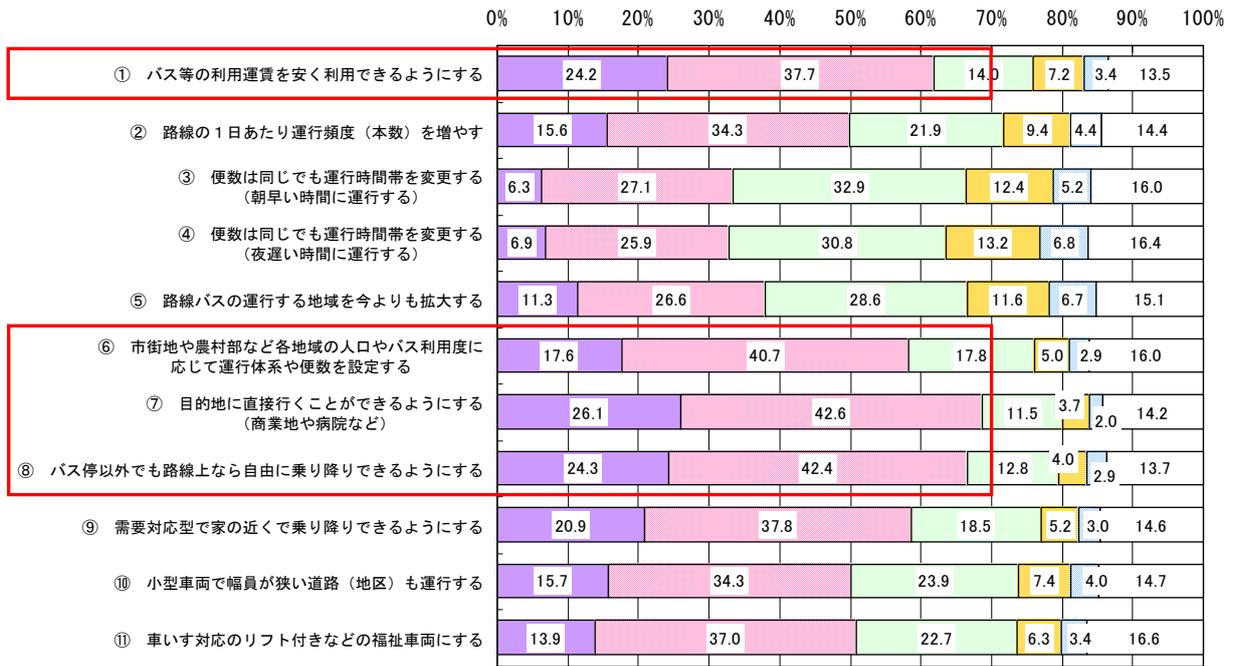
図 3-24 送迎、同乗利用者の公共交通の利用意向（公共交通が利用しやすく改善された場合）

(3) 二本松市における公共交通の今後のあり方（郵送アンケートより）

① 公共交通の利用のしやすさ（改善すべき点）

●「バス等の利用運賃を安く利用できるようにする」「目的地に直接行けるようにする」が多い  
→公共交通の改善すべき点として、「バス等の利用運賃を安く利用できるようにする」や「目的地に直接行けるようにする」などの意見が多い。

●その他、「バス停以外の路線上の自由乗降」「需要対応型交通」などの意見も多い  
→運行の工夫として、「バス停以外でも路線上なら自由に乗り降りできるようにする」や「需要対応型で家の近くで乗り降りできるようにする」といった意見も多い。

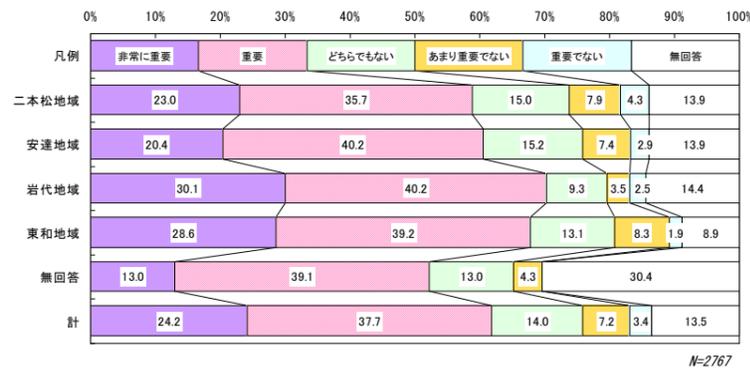


■ 非常に重要 ■ 重要 □ どちらでもない ■ あまり重要でない ■ 重要でない □ 無回答

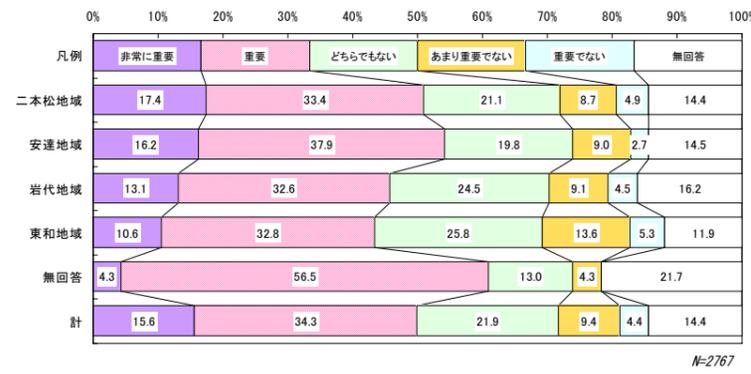
N=2767

図 3-25 公共交通の利用のしやすさ（改善すべき点）

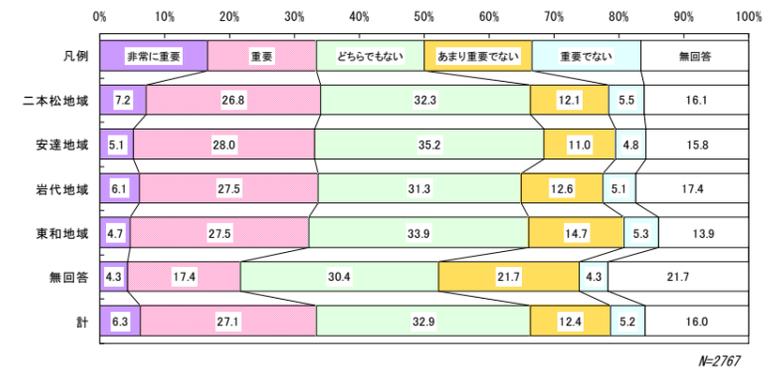
①バス等の利用運賃を安く利用できるようにする



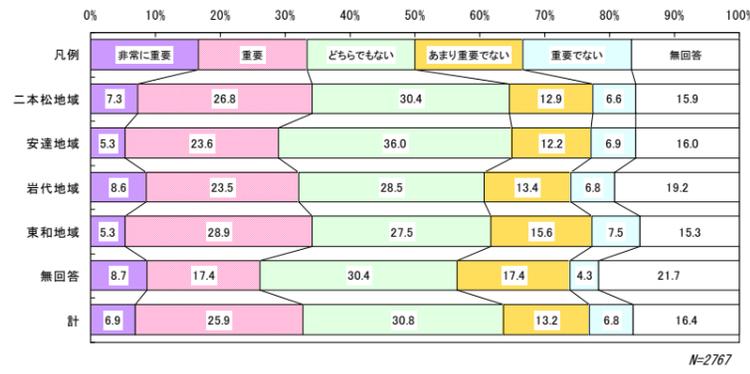
②路線の1日あたり運行頻度(本数)を増やす



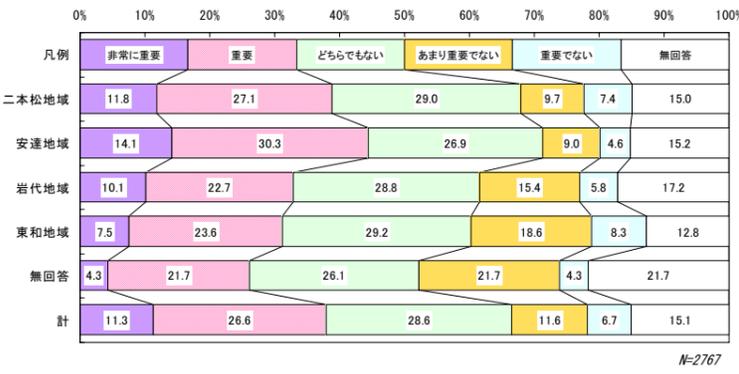
③便数は同じでも運行時間帯を変更する(朝早い時間に運行する)



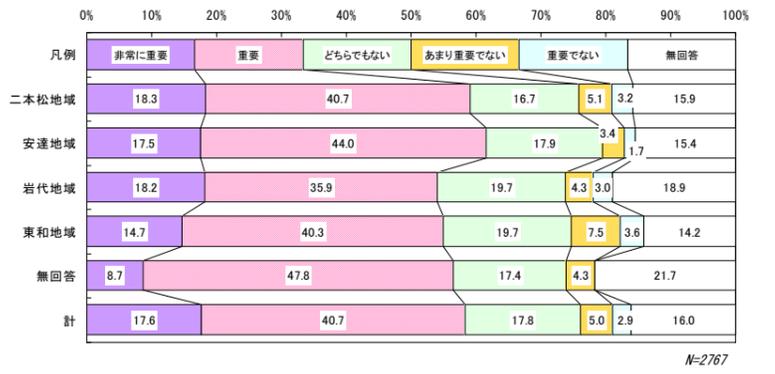
④便数は同じでも運行時間帯を変更する(夜遅い時間に運行する)



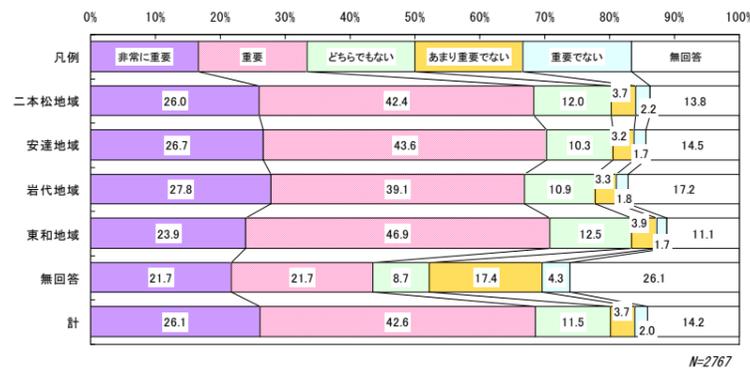
⑤路線バスの運行する地域を今よりも拡大する



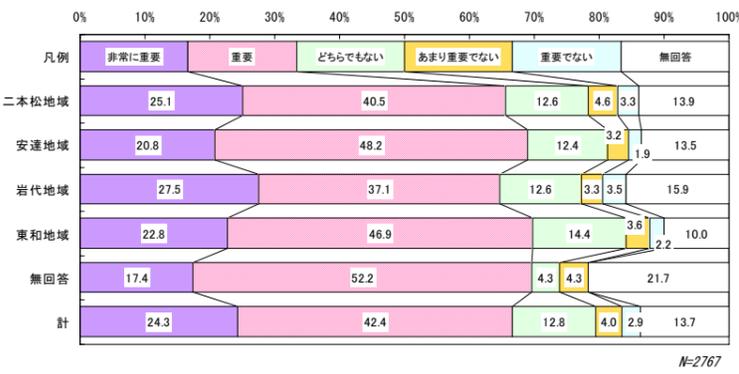
⑥各地域の人口やバス利用度に応じて運行体系や便数を設定する



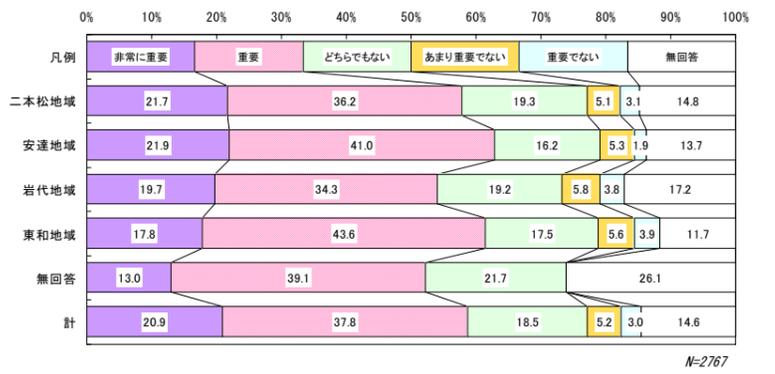
⑦目的地に直接行くことができるようにする(商業地や病院など)



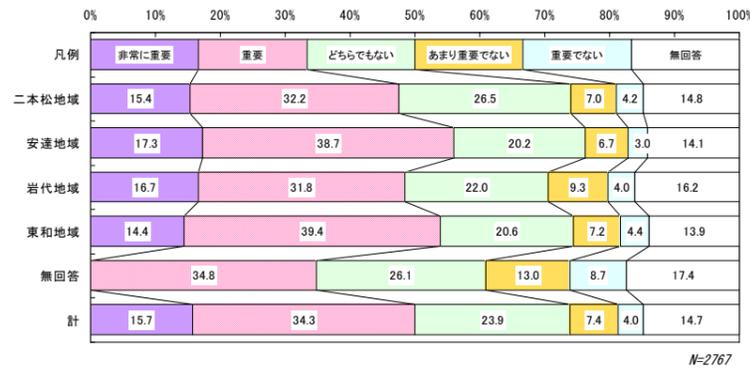
⑧バス停以外でも路線上なら自由に乗り降りできるようにする



⑨需要対応型(相乗りタクシー)で家の近くで乗り降りできるようにする



⑩小型車両で幅員が狭い道路(地区)も運行する



⑪車いす対応のリフト付きなどの福祉車両にする

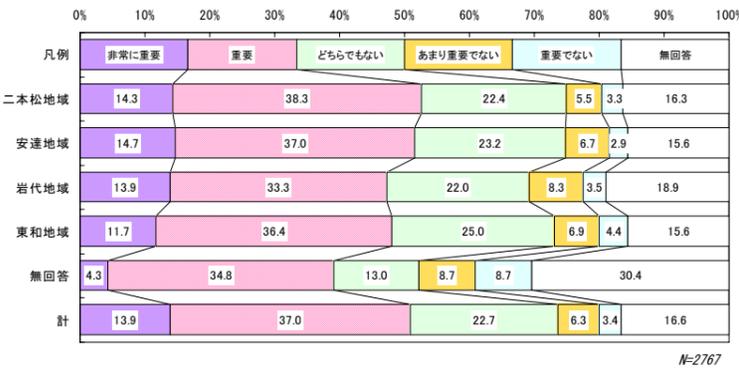


図 3-26 公共交通の利用のしやすさ(改善すべき点)(地域別)

② 公共交通の今後のあり方

- 「現在と同程度の財政負担を維持したまま効率化や見直し、サービス維持」が最も多い  
→公共交通の今後のあり方として、「現在と同程度の財政負担を維持したまま効率化や見直し、サービス維持」が最も多い。また、続いて「市民がもっと公共交通を利用して、市の財政負担を減らすように協力していくべき」が多く、市民の利用や協力意向も伺われる。
- 「市民負担や財政負担を高くしても今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」は低い  
→「市民負担や財政負担を高くしても今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」については、全体で最も低く、市民は財政負担を伴うサービスの向上化は望んでおらず、サービス水準の維持、または向上においても運行の効率化により進めることが必要とされている。

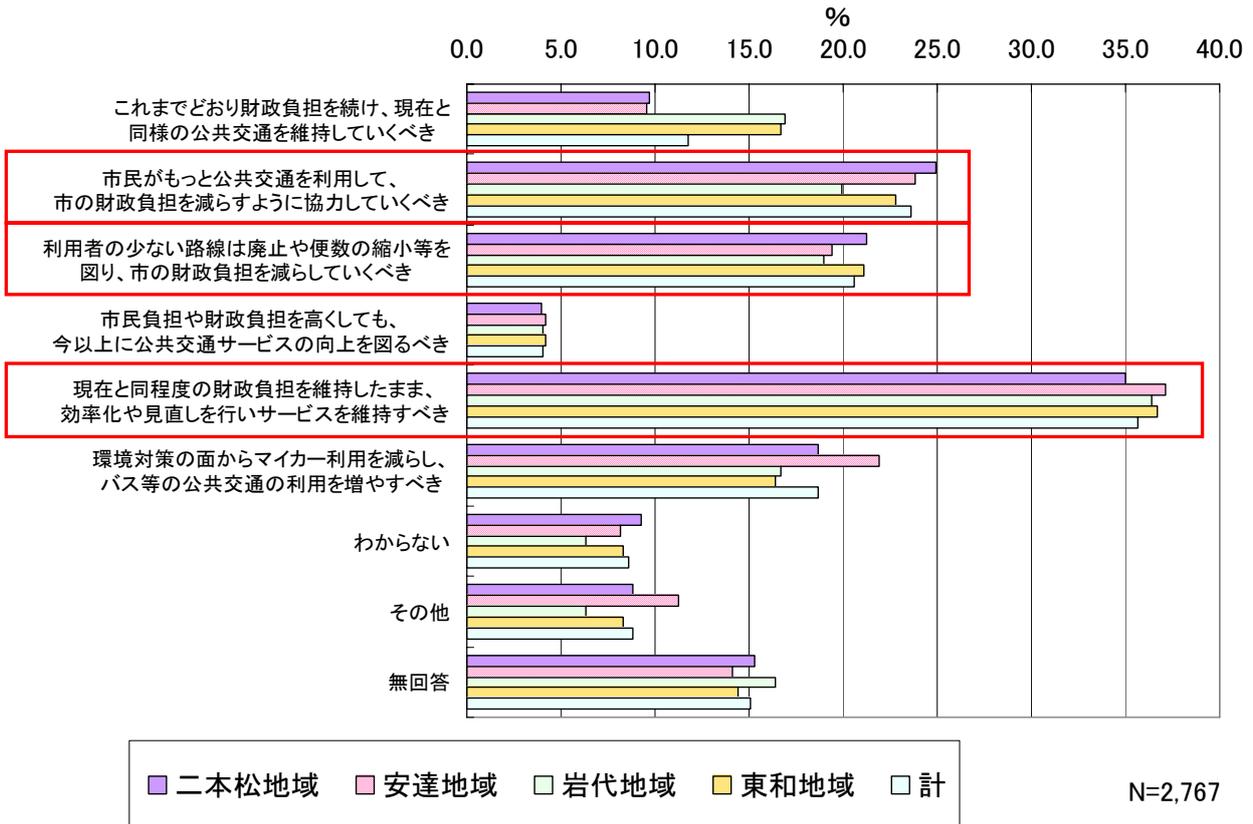


図 3-27 公共交通の今後のあり方（地域別・旧市町）

## 3.8 アンケート結果のまとめ

アンケートから把握できた市民の移動実態や公共交通に対するニーズを以下にまとめる。

### (1) 外出実態と公共交通の利用実態

#### ■市民の外出実態

- ・ 全体としては二本松市内の移動が最も多く（7割以上）、次いで福島市が1割程度である。
- ・ 二本松市内においては、二本松地区、油井地区、岳下地区の割合が高い。岩代地域、東和地域は二本松地区、油井地区等の他に、小浜地区、針道地区の割合が高い。
- ・ 通勤・通学目的の移動については、二本松市内（5割）に次いで、福島市、郡山市など近隣市の割合も高い。
- ・ 買い物、公共施設、通院・介護など、生活交通に関しては二本松市内が8割程度と多い。

#### ■公共交通の利用実態

- ・ 「公共交通を殆ど利用しない」の割合が75.0%であった。一方、週に1～2回以上の利用者は6.6%とわずかであった。
- ・ 10歳代においては、公共交通を週に5回以上利用するが12.1%存在しており、通学等を目的として最も利用する年齢層である。また、高齢者の利用頻度は多くないが、週に1～2回などの利用が多い。
- ・ 地域別では、二本松地域、安達地域に比べ、岩代、東和地域の公共交通利用の割合が高い。特に新殿地区、旭地区、上太田地区、針道地区、戸沢地区の利用割合が高い。

#### ■公共交通の認知度

- ・ 全体では「運行していることは知っているが内容はあまり知らない」の割合が47.8%と最も高い。ただし、岩代、東和地域においては「運行の内容を良く知っている」が5割程度と高い。
- ・ ようたすカー、ひょうたん号は運行地域に限られ、非運行地域での認知度は低い。ただ、非運行地域においても2割程度は「運行していることは知っている」との回答であった。

#### ■公共交通を利用しない理由（非利用者）

- ・ 公共交通をあまり利用しない理由としては、「自分で車（マイカー）を運転して移動するから」の割合が最も高い。また、「別の人が運転する自動車で移動するから」も14.0%あり、自動車での移動が最も大きな要因であることが示された。
- ・ 「利用したい時間に運行していない」、「バス停が遠いから」など、バスのサービス水準が満足でないことから利用しないという意見も1割程度あった。

## (2) 交通手段別利用実態、評価

### ■路線バス

#### <利用実態>

- ・ 路線バス利用者においては、週に 5 回以上の利用が半数であった。また、目的については通勤・通学が多く、次いで通院の利用が多い。
- ・ 行きは 7～8 時台が 7 割近くと、殆どの利用ニーズが集中する。帰りは行きに比べ分散しており、午後 5～6 時台、3～4 時台の利用が多い。

#### <満足度>

- ・ 評価項目別の路線バスの満足度については、「バス停」「行き先」が比較的満足度が得られている結果であった。
- ・ 一方、「運行本数」「運行時間」「料金」については、「本数が少ないので増やして欲しい」や「もっと早い便も遅い便も欲しい」「もっと安くして欲しい」など不満割合が高い。「定時性」についても、「時々遅れることがある」などの指摘事項がある。

### ■ようたすカー

#### <利用実態>

- ・ ようたすカー利用者においては、月に 2～3 回以上の利用が約半数であった。また、目的については過半数が通院・介護サービスの利用であった。毎日の利用よりは、月または週数回の通院交通としての利用が多数である。
- ・ 行きは 9～10 時台が 4 割程度であり、7～8 時台の利用も多い。帰りは、午後 1～2 時台と早く、通院帰りと考えられる。

#### <満足度>

- ・ 評価項目別のようたすカーの満足度については、「料金」が「現在の料金で妥当である」と比較的満足度が得られている結果であった。
- ・ 一方、「待ち時間」については、「早かったり遅かったりとするところがあるが、乗合なので仕方ないと思っている」との回答が比較的多かった。

### ■ひょうたん号

#### <利用実態>

- ・ ひょうたん号利用者においては、週に 1～2 回、月に 2～3 回以上の利用を合わせ過半数であった。また、目的については通院・介護サービスの利用が大半であった。曜日によりコースが変わることから、週数回または月数回の通院交通としての利用が多数である。(ようたす号と類似する)
- ・ 行きは午前 7～8 時台が 5 割以上であり最も多い。帰りは午前 11～12 時台と早い利用であり、一日一往復のひょうたん号の通院帰り（往復利用）と考えられる。

#### <満足度>

- ・ 評価項目別のひょうたん号の満足度については、全ての項目で 6 割以上の満足度が得られている結果であった。特に「定時性」についての満足度が高い。
- ・ 「運行本数」については「本数が少ないので増やして欲しい」が 2 割程度であり、満足度の比較的低い項目であった。

### (3) マイカー利用者の意識

#### ■マイカー利用者の公共交通利用意向

- ・ マイカー利用者全体のうち、43.6%が「出来る限り公共交通を利用したい」と回答している。また「積極的に利用したい」との回答も8.3%あった。
- ・ 年齢層別では、10歳代において「積極的に利用したい」の回答が25.0%あった。高齢者においても、年齢が上がるほど利用意向が高くなる傾向が見られた。

#### ■送迎・同乗の利用状況と利用者の公共交通利用意向

- ・ 回答者全体の半数が送迎、同乗を利用しており、配偶者や子供、父または母が運転する自動車の利用が多い傾向が見られた。関係が遠い間柄ほど利用者にとっての気兼ね（遠慮）が発生している。
- ・ 送迎・同乗利用者全体のうち、52.2%が「出来る限り公共交通を利用したい」と回答している。また「積極的に利用したい」との回答も18.1%あった。

### (4) 公共交通のあり方

#### ■公共交通の改善すべき点

- ・ 公共交通の改善すべき点として、「バス等の利用運賃を安く利用できるようにする」「目的地に直接行けるようにする」などの意見が多い。
- ・ 運行の工夫として、「バス停以外でも路線上なら自由に乗り降りできるようにする」や「需要対応型で家の近くで乗り降りできるようにする」といった意見も多い。

#### ■公共交通の今後のあり方

- ・ 公共交通の今後のあり方として、「現在と同程度の財政負担を維持したまま効率化や見直し、サービス維持」が最も多い。また、続いて「市民がもっと公共交通を利用して、市の財政負担を減らすように協力していくべき」が多く、市民の利用や協力意向も伺われる。
- ・ 「市民負担や財政負担を高くしても今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」については、全体で最も低く、市民は財政負担を伴うサービスの向上化は望んでおらず、サービス水準の維持、または向上においても運行の効率化により進めることが必要とされている。