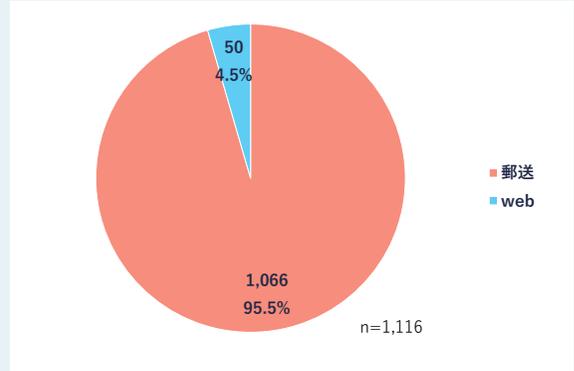


# 萩市市民アンケート 調査結果

日本工営株式会社  
令和6年9月

## 1. 調査の概要

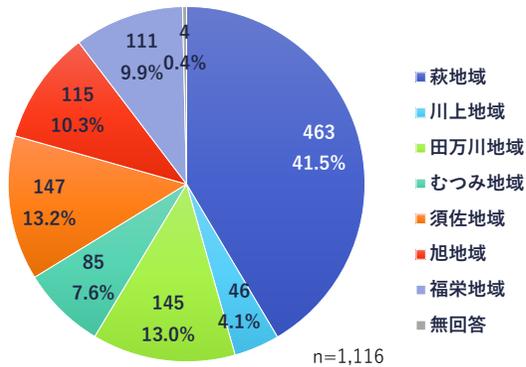
項目	内容
調査期間	2024年7月1日（月）～7月31日（水）
調査方法	<p>《調査票の配布》</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 設問内容確定後、調査票を作成する。</li> <li>② 発送用封筒に宛名ラベルシールを貼り付け、調査票と返信用封筒と封入する。</li> <li>③ 対象者へ発送しアンケートに回答してもらう。</li> <li>④ 同封の返信用封筒にて調査票を回収する。</li> <li>⑤ 回答の集計・分析を行う。</li> </ol> <p>《Webアンケート》</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① Webアンケートフォームを作成する。</li> <li>② 回答用のQRコードを作成し、広報「萩」、バス車内や公共施設において掲載する。</li> <li>③ QRコードをスマートフォンまたはタブレット等で読み取り、アンケートに回答してもらう。</li> <li>④ 回答期間終了後、回答の集計・分析を行う。</li> </ol>
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 居住地域</li> <li>• 個人属性</li> <li>• 外出頻度</li> <li>• 公共交通の利用頻度</li> <li>• 外出行動の実態（買い物／通院／それ以外）</li> <li>• 公共交通に対する満足度</li> <li>• 鉄道／路線バス／まあるバスの不満点</li> <li>• 東萩駅の交通結節点機能の改善点</li> <li>• 今後の地域公共交通の在り方</li> <li>• 必要な施策</li> <li>• 自由意見</li> </ul>

項目	内容												
調査対象	<p>「調査票の配布」及び「Webアンケート」は、それぞれ以下の方を対象とする。</p> <p>《調査票の配布》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 無作為抽出された65歳以上の市民2000人</li> </ul> <p>※萩市の総人口は43,877人（令和4年度統計萩）のうち、44.5%（19,537人）は65歳以上の高齢者である。また、公共交通が不便な中山間地域では高齢化率が50%～の地域が多い。移動実態把握の必要性や公共交通の利用可能性が高いと考えられる65歳以上の方を対象に調査票を配布する。</p> <p>《Web》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 全市民（広報「萩」、バス車内や公共施設に回答用QRコードを掲示することにより周知）</li> </ul>												
回答数	<p>1,116票（郵送回収；1,066票、Web；50票）</p>  <table border="1"> <caption>回答数の内訳</caption> <thead> <tr> <th>方法</th> <th>票数</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>郵送</td> <td>1,066</td> <td>95.5%</td> </tr> <tr> <td>web</td> <td>50</td> <td>4.5%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>1,116</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	方法	票数	割合	郵送	1,066	95.5%	web	50	4.5%	合計	1,116	100%
方法	票数	割合											
郵送	1,066	95.5%											
web	50	4.5%											
合計	1,116	100%											

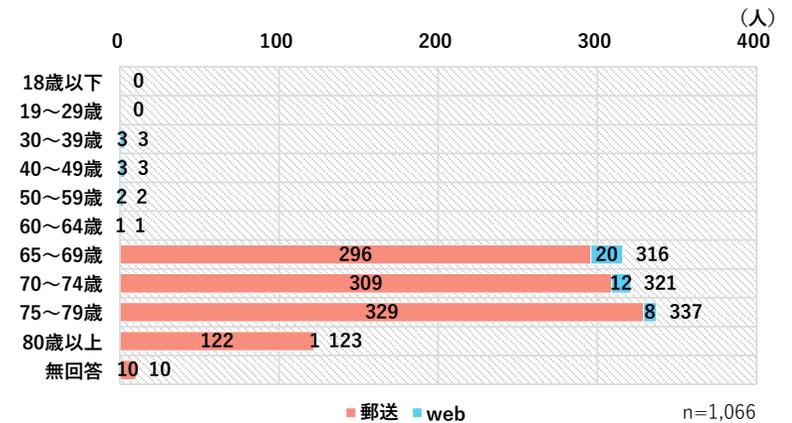
## 居住地／性別／年齢／家族構成

- 居住地は、萩地域が**41.5%**を占めているが、その他各地域からも**10%**程度の回答が得られている。
- 年齢は、アンケートを配布した**65歳以上**が大半であり、**Web**のみで実施した**65歳未満**の回答は**9票**にとどまる。
- 家族構成は、「夫婦二人」が**52.2%**と最多であり、次いで「二世世代（子と同居）」となっている。「一人暮らし」は**17.4%**存在する。

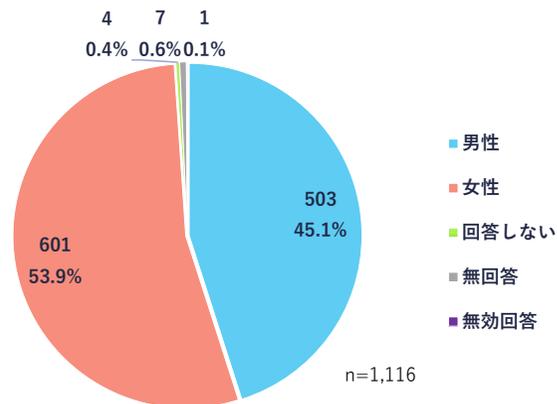
## ◆居住地



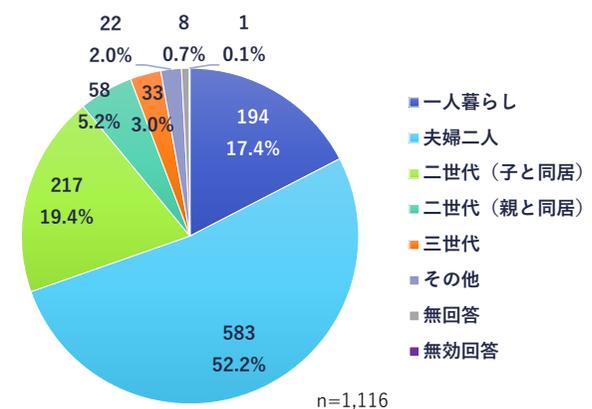
## ◆年齢



## ◆性別



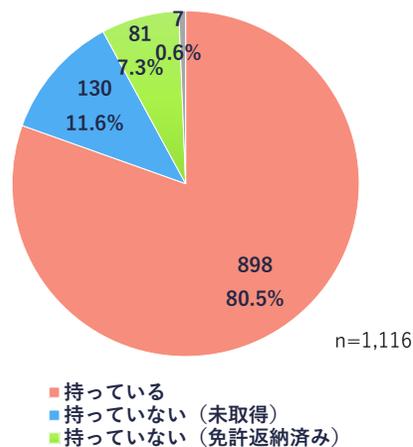
## ◆家族構成



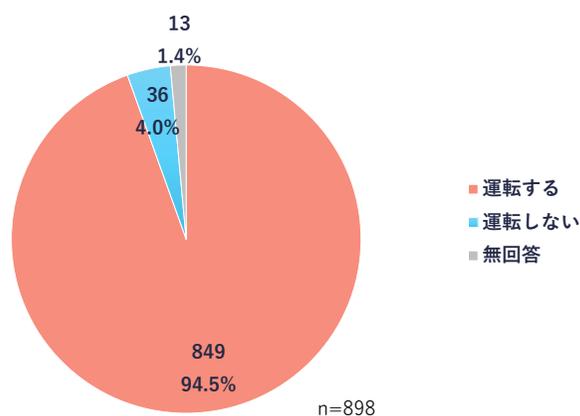
## 運転免許証／日常的な運転／免許証の種類／免許返納年齢（想定）

- 運転免許証は、80.5%が所持している。7.3%の人が免許証を既に返納済みであると回答している。
- 免許所有者のうち90%以上が、日常的に運転をしていると回答している。
- 80歳～85歳またはそれ以上で免許返納を考えている人が45.2%であるが、まだ免許の返納を考えていないという人も46.5%存在する。

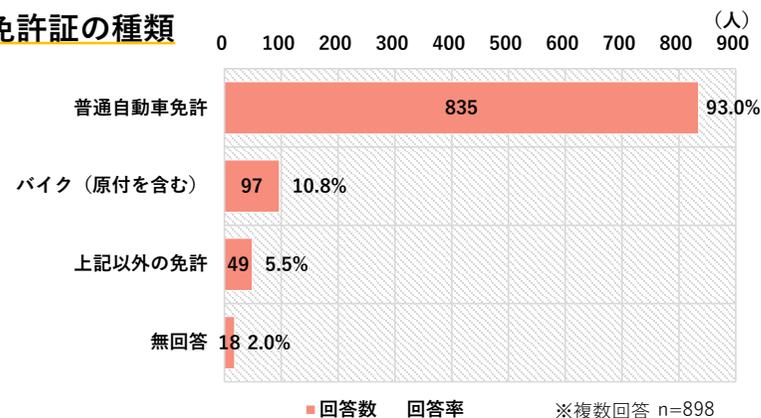
### ◆運転免許証



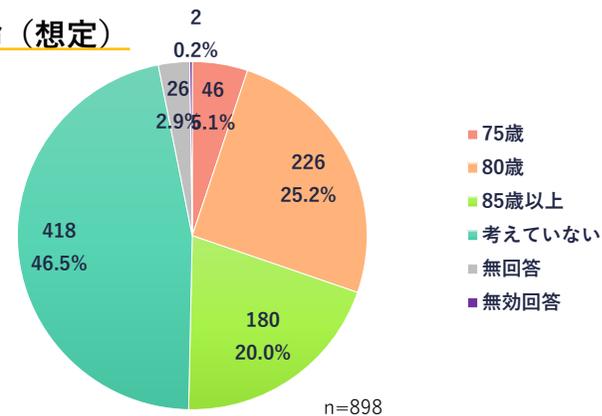
### ◆日常的な運転



### ◆免許証の種類



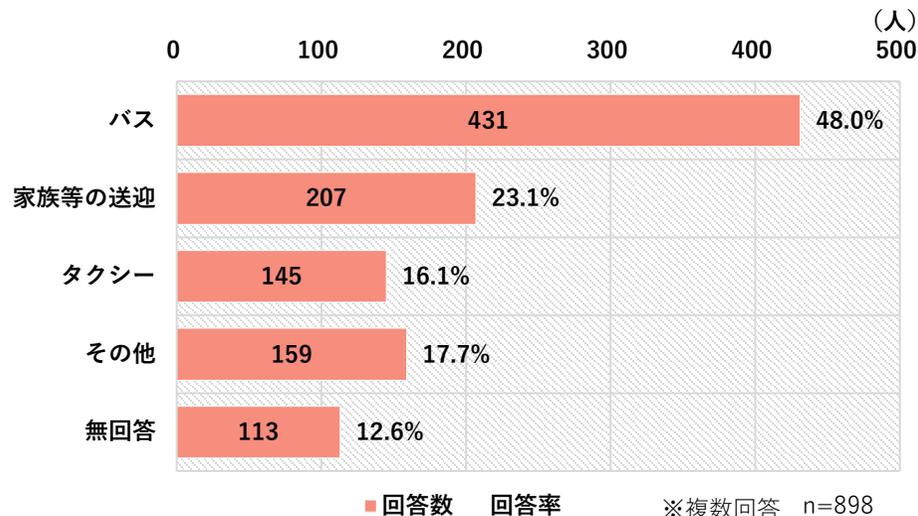
### ◆免許返納年齢（想定）



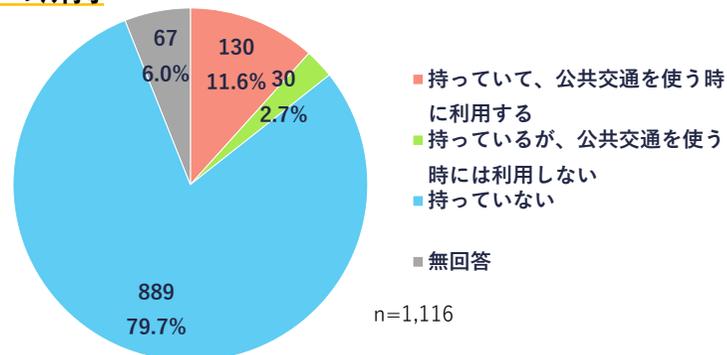
## 免許返納後の移動手段／ICカードの所持／スマートフォンの所持

- 免許返納後の移動手段としては、半数近く（48.0%）の人がバスを利用すると回答している。
- ICカードは79.7%の人が持っていないと回答しており、実際に利用する人は11.6%にとどまる。
- スマートフォンの所持率は72.0%であるが、アプリをインストールできる人は全体の31.1%である。

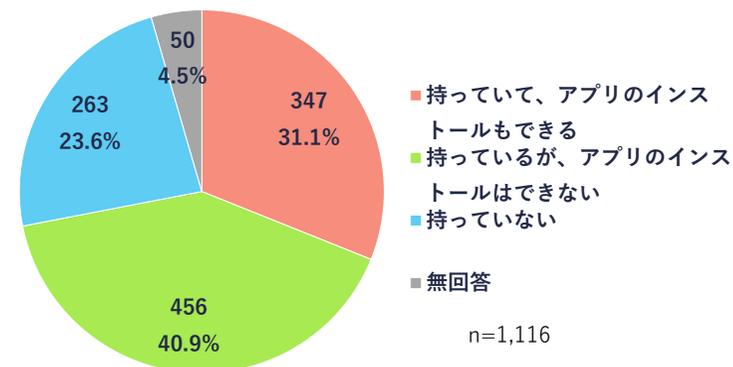
## ◆免許返納後の移動手段



## ◆ICカードの所持



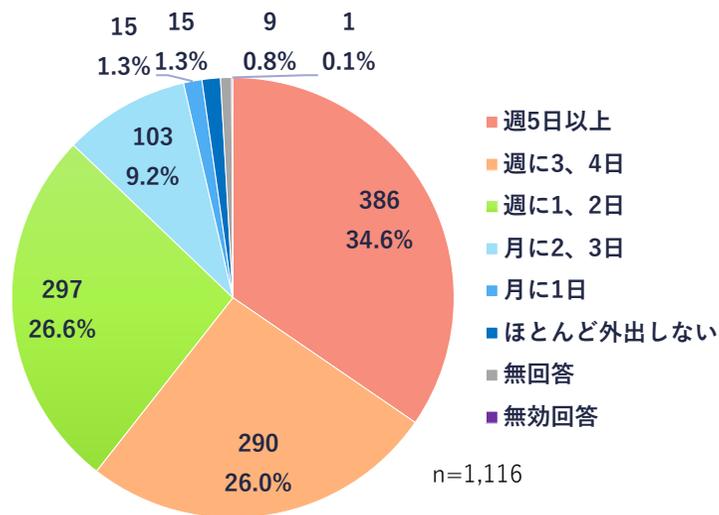
## ◆スマートフォンの所持



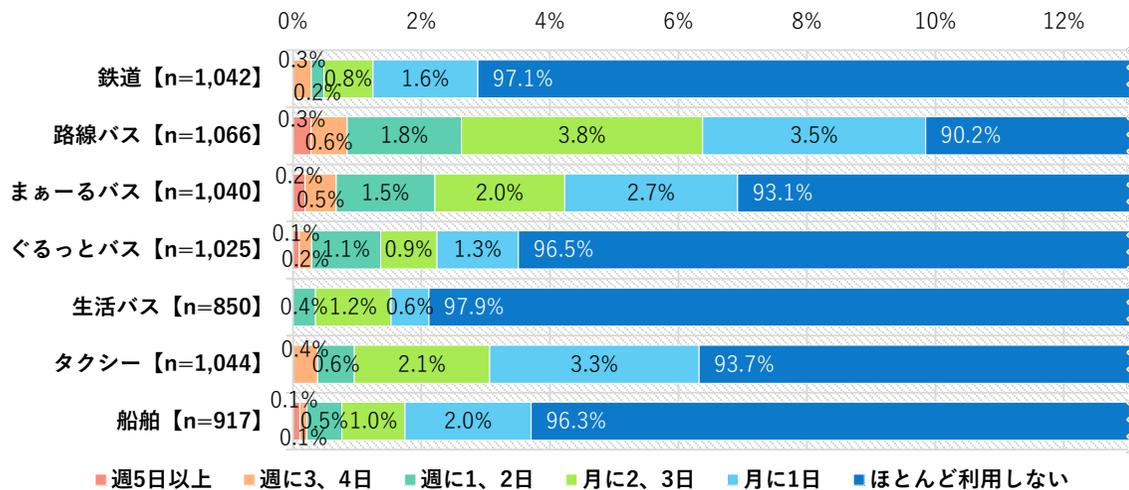
## 外出頻度／公共交通の利用頻度

- 週に1日以上外出する人が90%近くを占めている。週3日以上外出する人も50%を超えている。
- 公共交通の中ではバス（路線バス、まあーるバス）の利用頻度が比較的高いものの、全体として利用頻度はかなり低く、いずれの公共交通においても「ほとんど利用しない」が90%以上となっている。

### ◆外出頻度



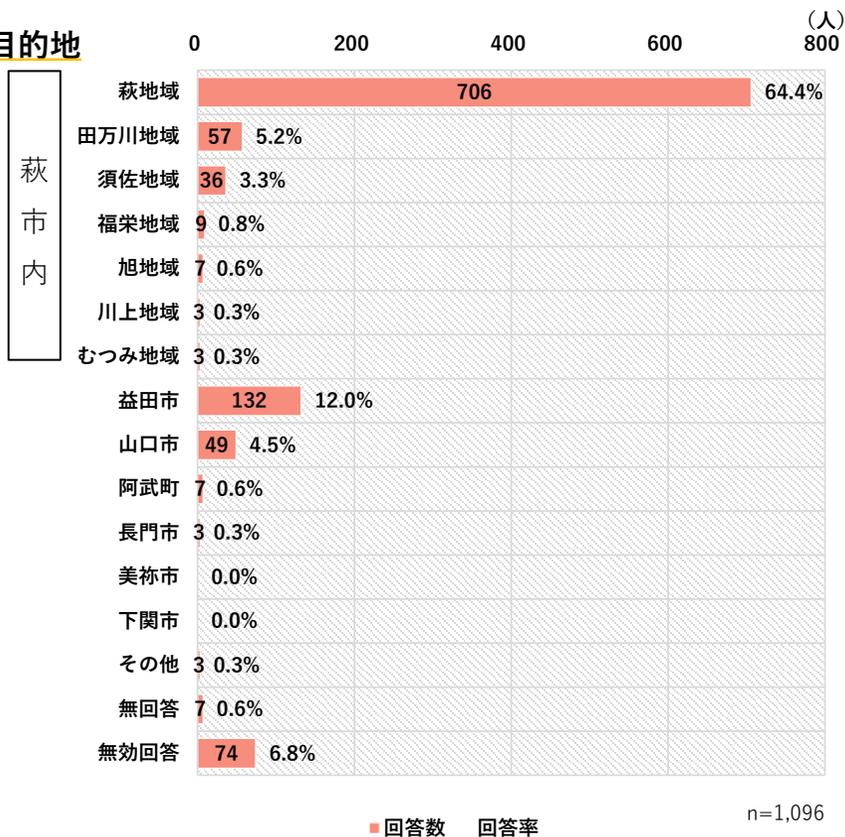
### ◆公共交通の利用頻度



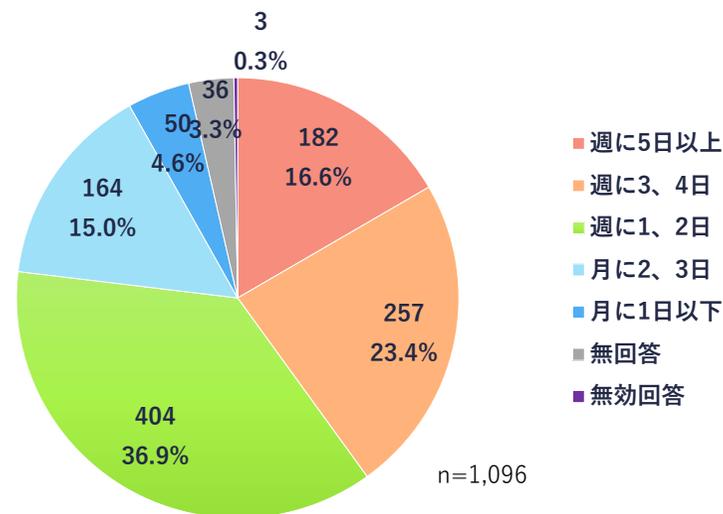
## 買い物目的の外出の目的地／外出頻度

- 目的地は萩地域が最多（64.4%）であり、市内では田万川地域及び須佐地域も一定程度の外出が見られる。
- 市外では益田市が最多（12.0%）である。
- 外出頻度は「週に1、2日」が最多36.9%であるが、週3回以上の頻度で買い物に出かける人も40%存在する。

### ◆目的地

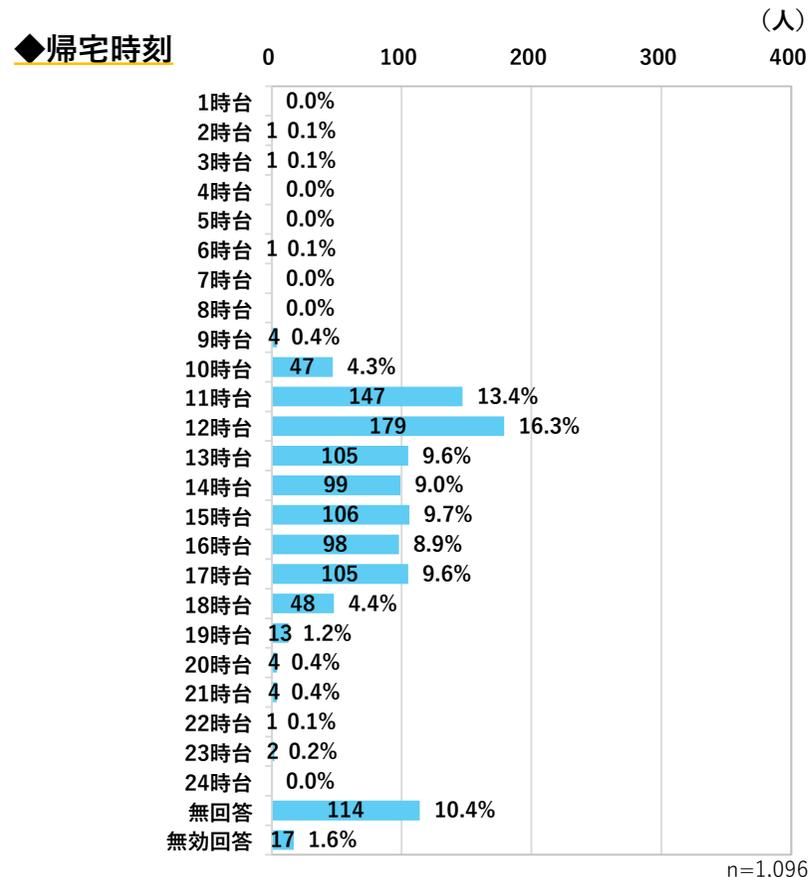
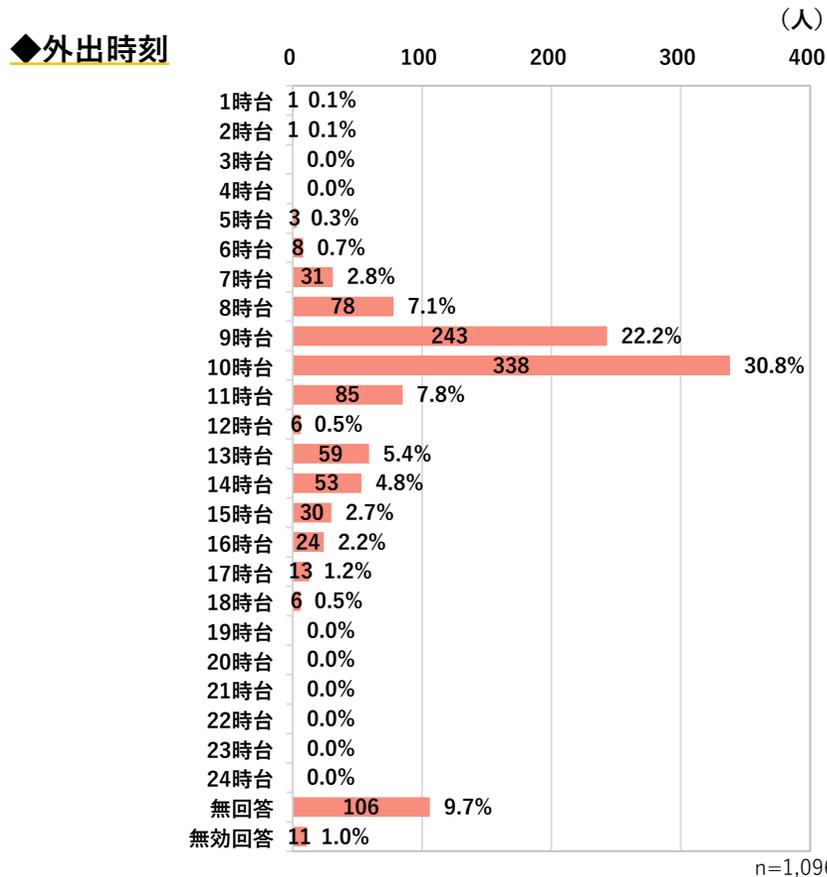


### ◆外出頻度



## 買い物目的の外出の外出時刻／帰宅時刻

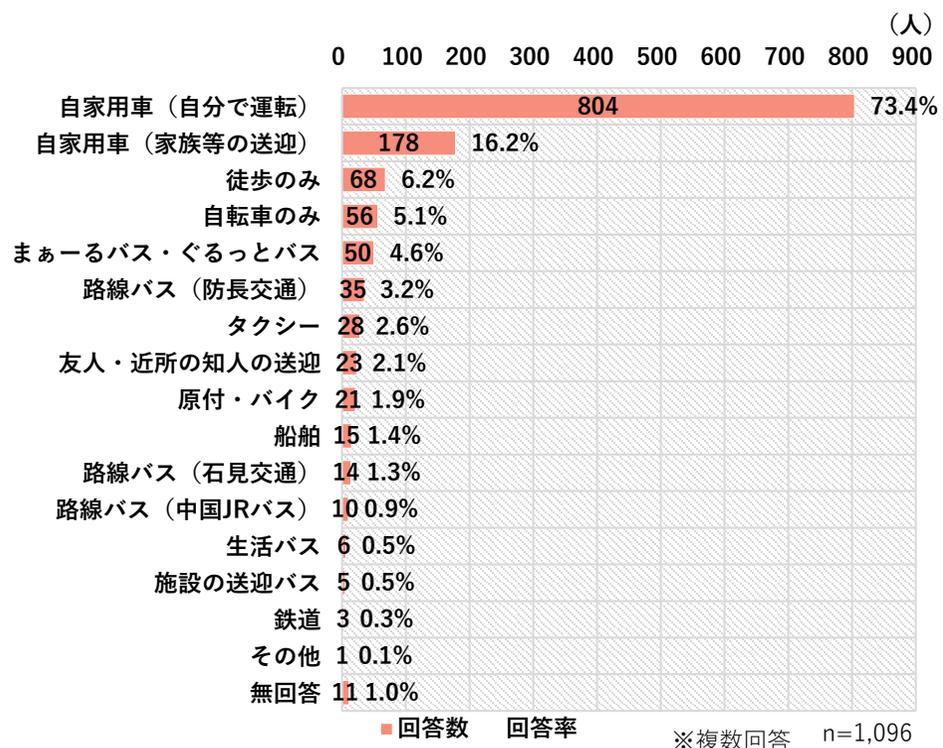
- 外出時刻は9時台、10時台に集中している。
- 帰宅時刻は11時台、12時台が多い傾向にはあるが、17時台まで幅広く分布している。



## 買い物目的の外出の主な移動手段

- 自家用車（自分で運転）が73.4%、自家用車（家族等の送迎）が16.2%であり、多くの方が自家用車を利用している。
- 公共交通（バス、タクシー等）の利用はそれぞれごく僅かである。

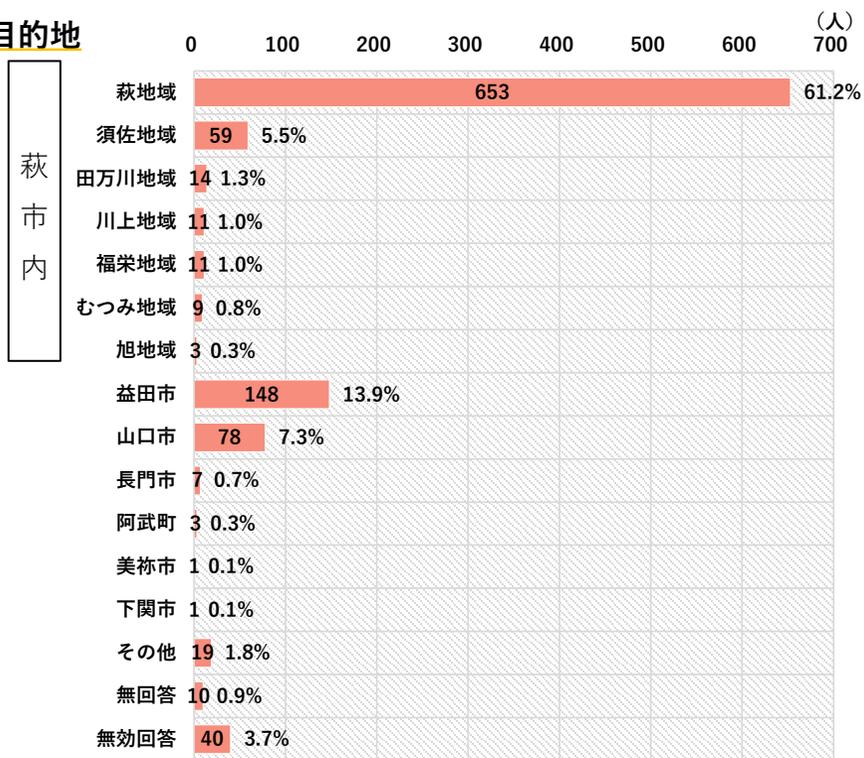
### ◆主な移動手段



## 通院目的の外出の目的地／外出頻度

- 目的地は萩地域が最多（61.2%）であり、市内では須佐地域も一定程度の外出が見られる。
- 市外では益田市が最多（13.9%）である。
- 外出頻度は「月に1回以下」が最多（56.3%）である。週に1回以上の頻度で外出する人は20%に満たない。

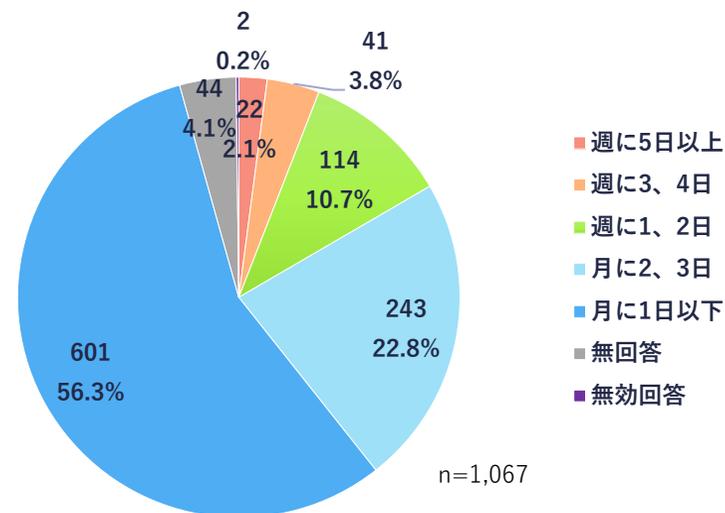
## ◆目的地



■ 回答数 回答率

n=1,067

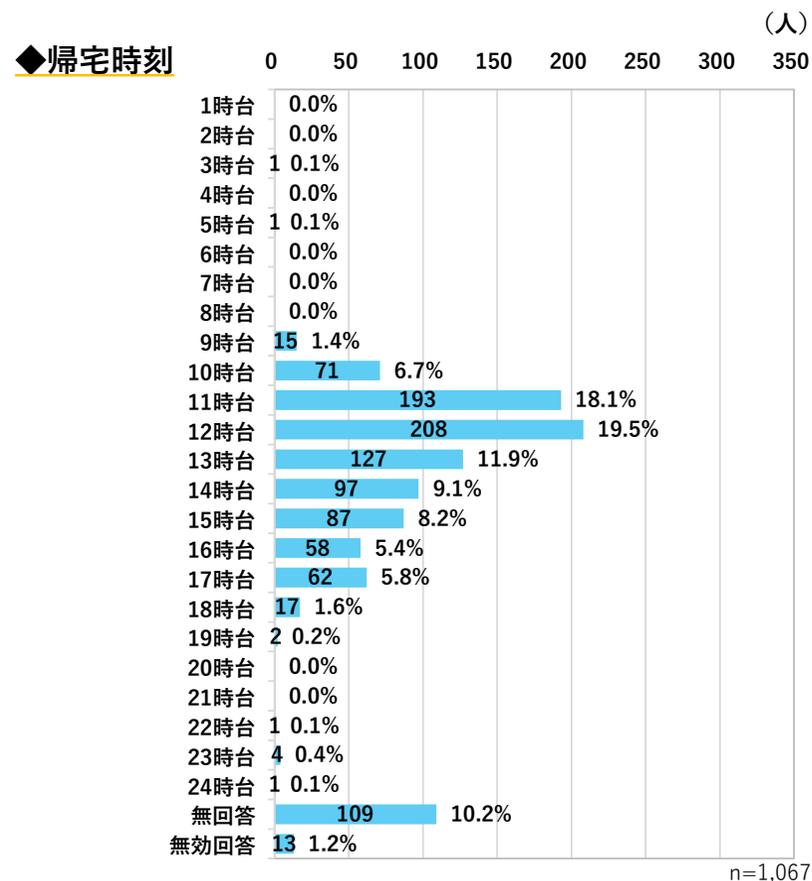
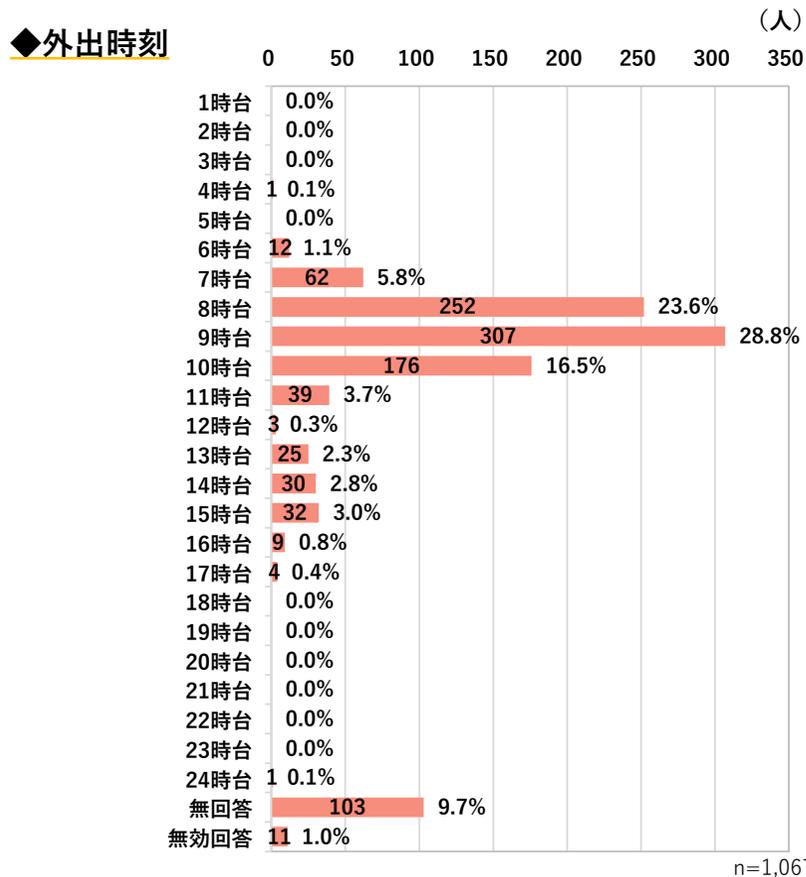
## ◆外出頻度



n=1,067

## 通院目的の外出の外出時刻／帰宅時刻

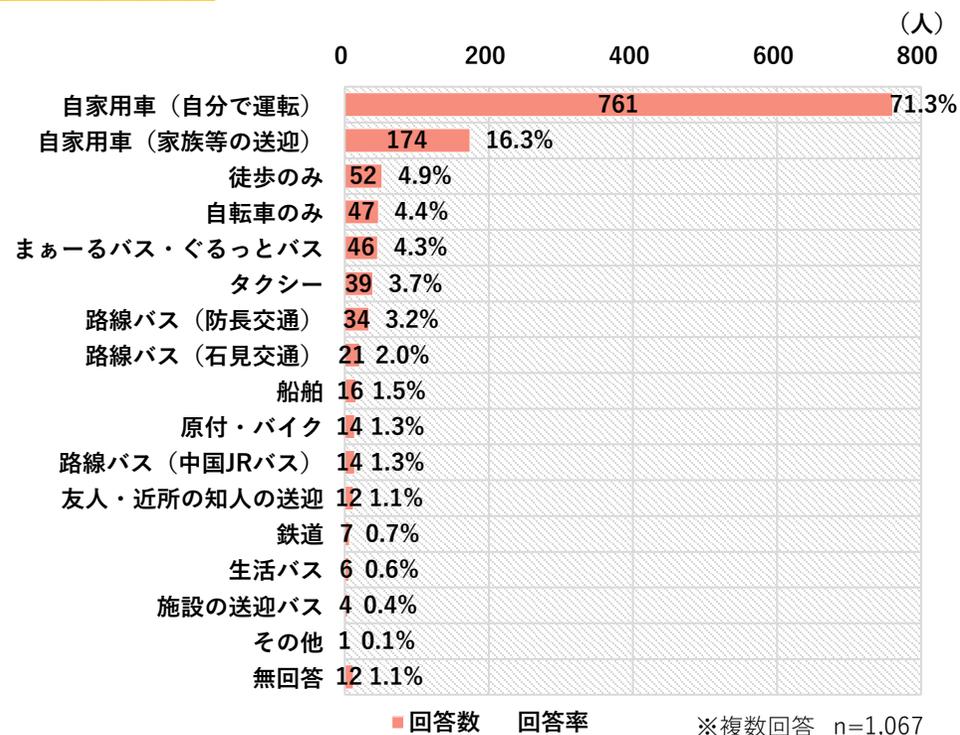
- 外出時刻は8時台、9時台に集中しており、10時台も比較的多い。（買い物よりは1時間程度早い）
- 帰宅時刻は11時台、12時台に集中しており、13時以降は次第に減少している。



## 通院目的の外出の移動手段

- 自家用車（自分で運転）が71.3%、自家用車（家族等の送迎）が16.3%であり、多くの方が自家用車を利用している。
- 公共交通（バス、タクシー等）の利用はそれぞれごく僅かであるが、買い物目的の外出と比較してやや公共交通利用者が多い。

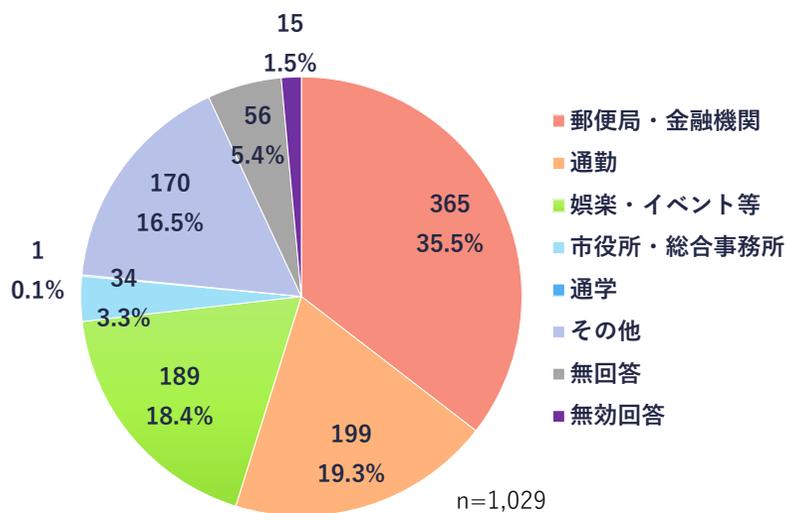
### ◆主な移動手段



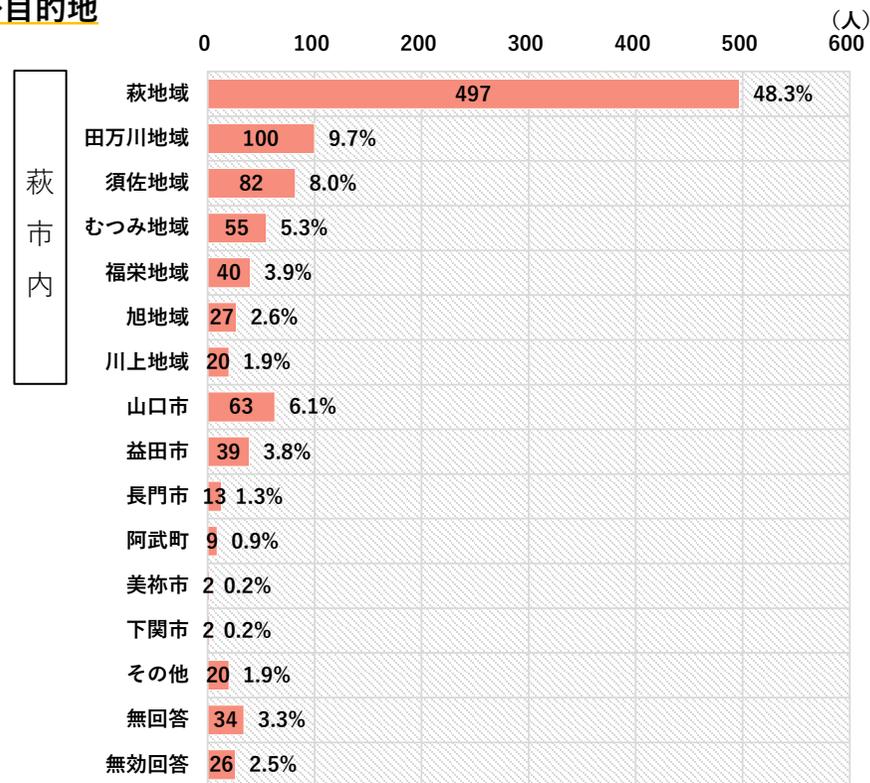
## 買い物、通院以外の外出の目的／目的地

- 郵便局・金融機関への外出が最多（35.5%）である。
- 目的地は萩地域が最多であるものの、買い物および通院と比較し各地域内の移動の割合が増加している。

### ◆目的

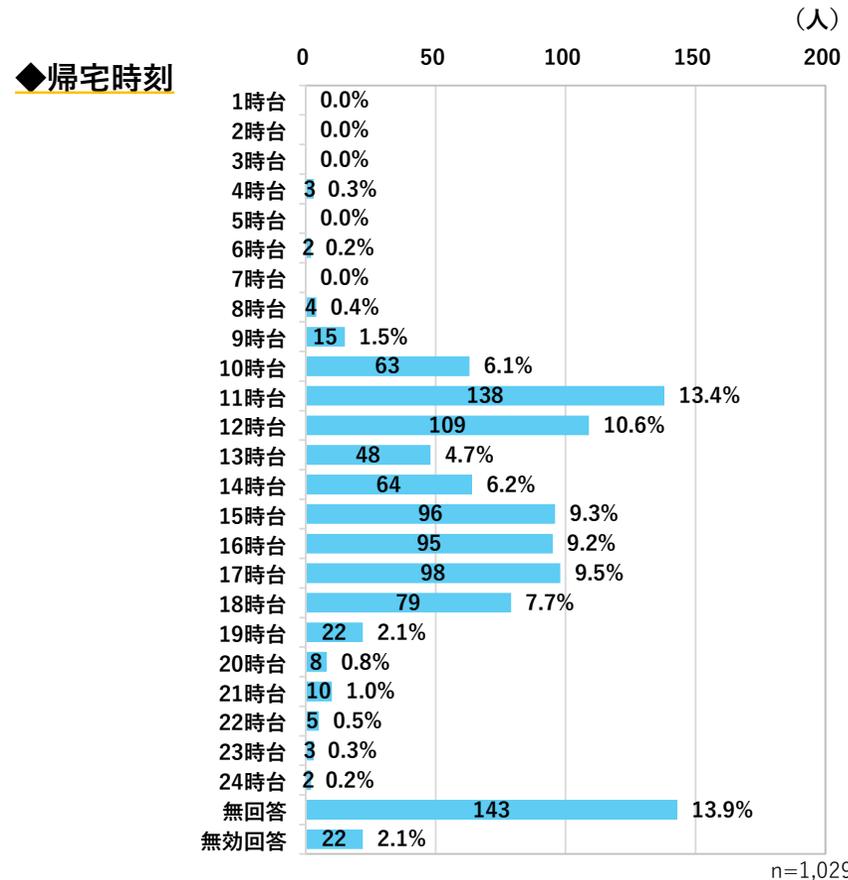
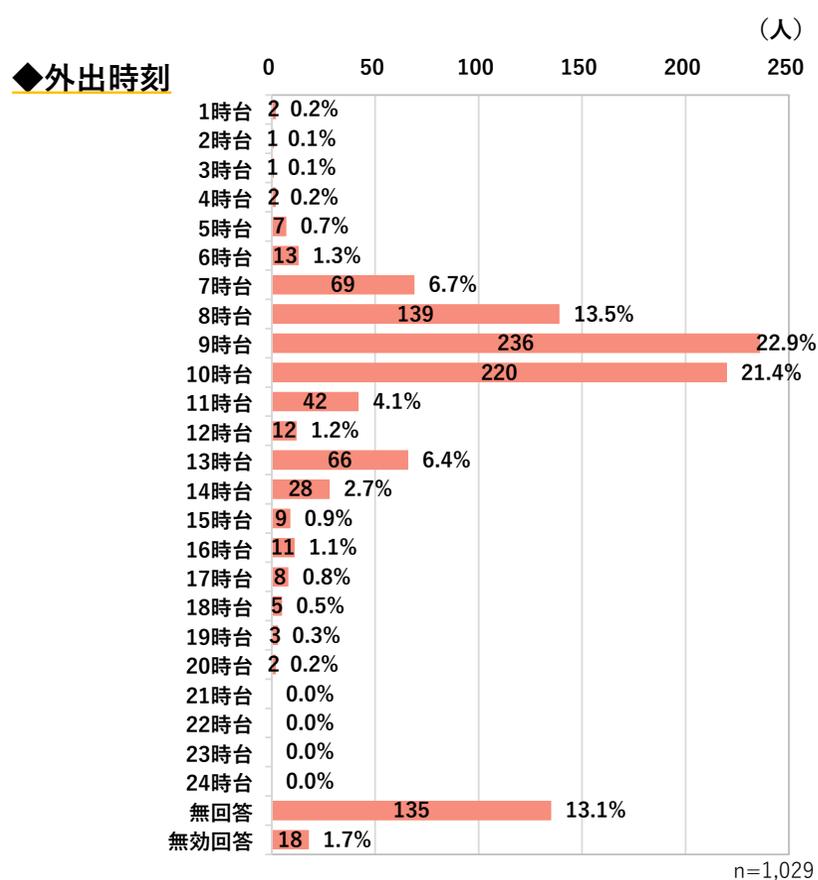


### ◆目的地



## 買い物、通院以外の外出の外出時刻／帰宅時刻

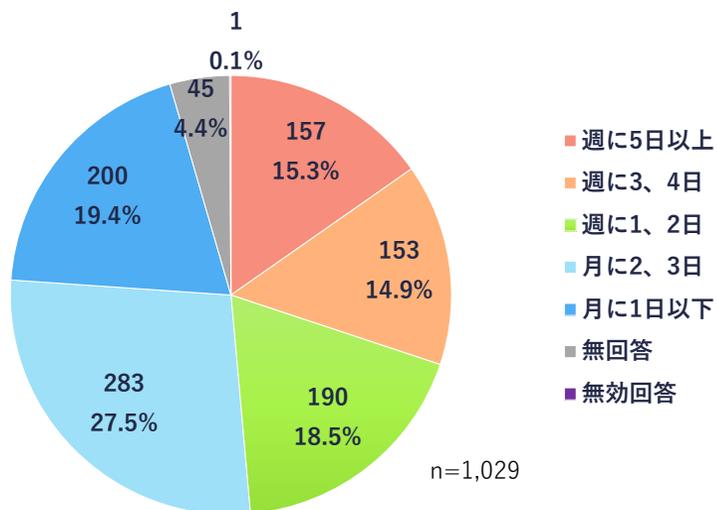
- 外出時刻は8時台～10時台に集中している。
- 帰宅時刻は11～12時台および15～18時台に二分している。



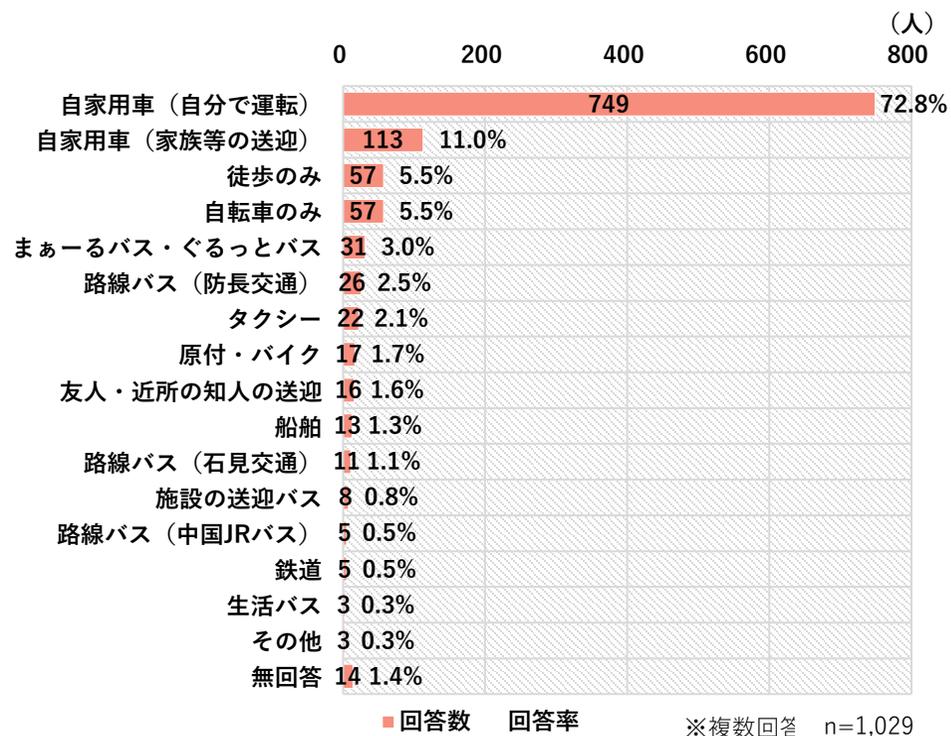
## 買い物、通院以外の外出の外出頻度／移動手段

- 外出頻度が「月に2、3日」または「月に1日以下」の割合が46.9%であり、買い物・通院以外の外出が少ない人が半数近くを占めている。

### ◆外出頻度



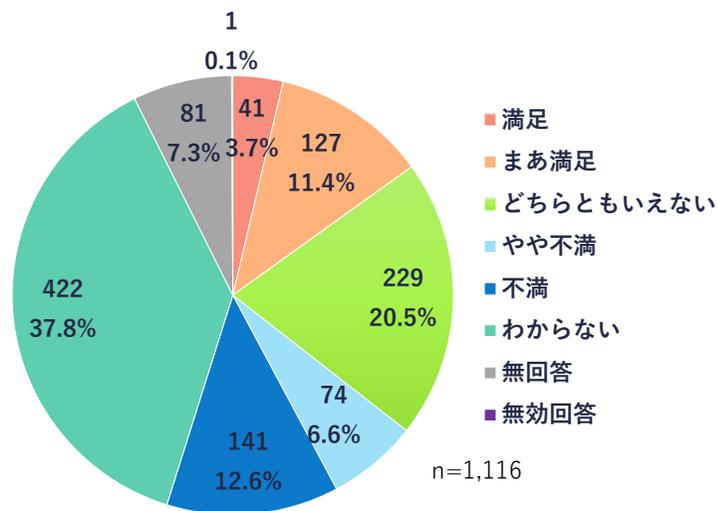
### ◆主な移動手段



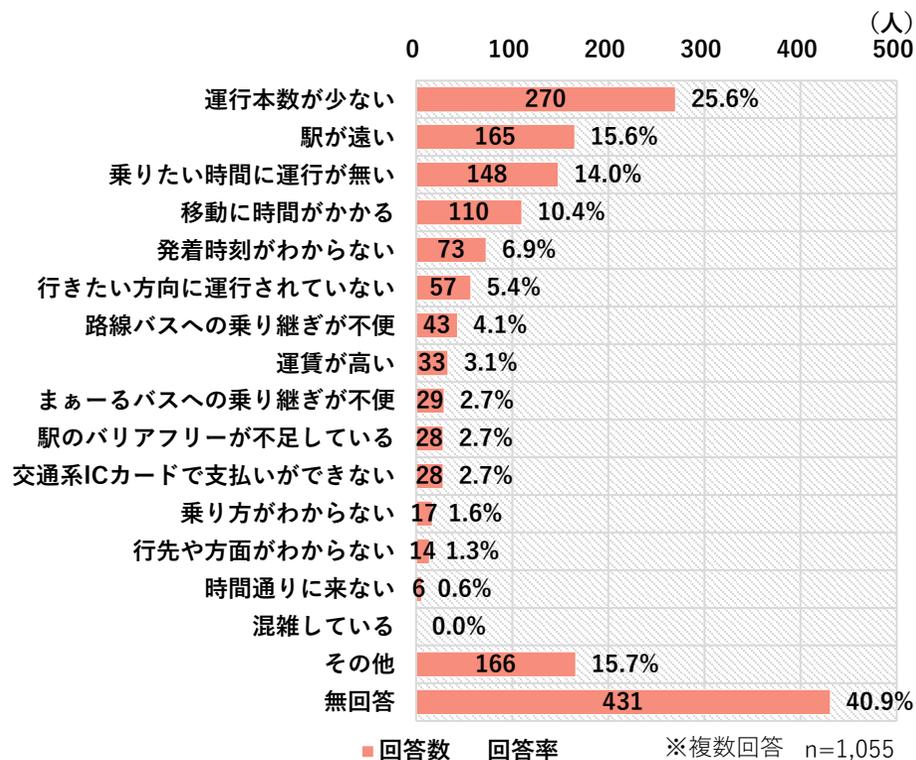
## 公共交通に対する満足度／JRに対する不満点

- 「満足」または「まあ満足」の割合を「やや不満」または「不満」が上回っている。また、「わからない」の回答が37.8%を占める。
- JRに対する不満としては「運行本数が少ない」や「乗りたい時間に運行が無い」といった運行の充実度に関する不満が多い。一方で、「移動に時間がかかる」や「路線バスへの乗り継ぎが不便」といった移動のスムーズさに関する不満も一定程度存在する。

## ◆公共交通に対する満足度



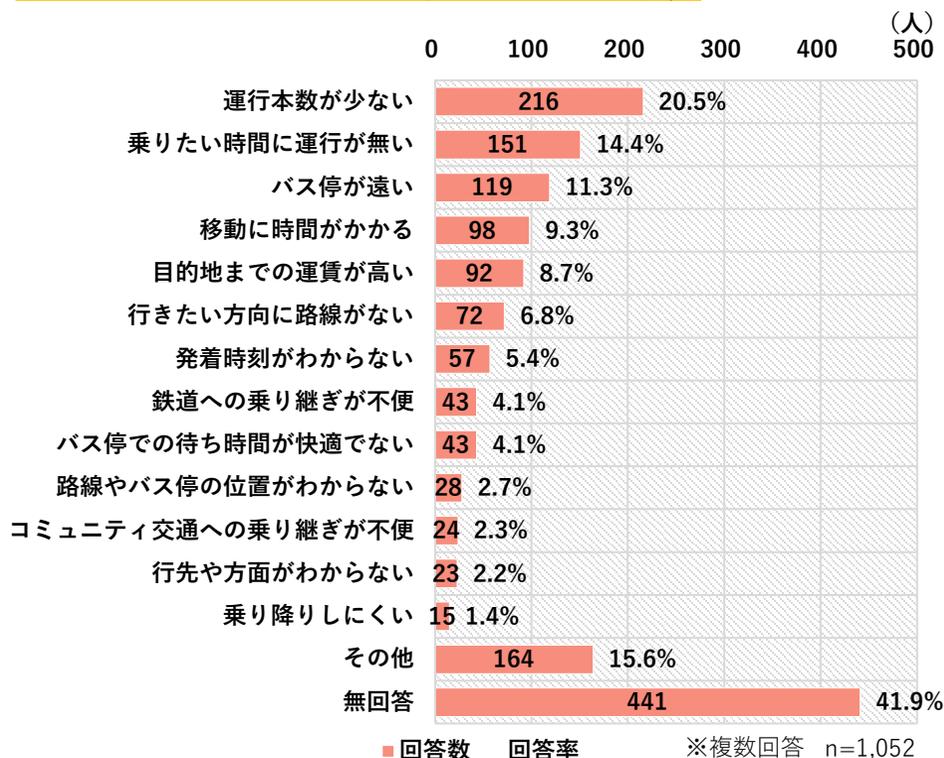
## ◆JR（山陰本線）に対する不満点（最大3つまで選択）



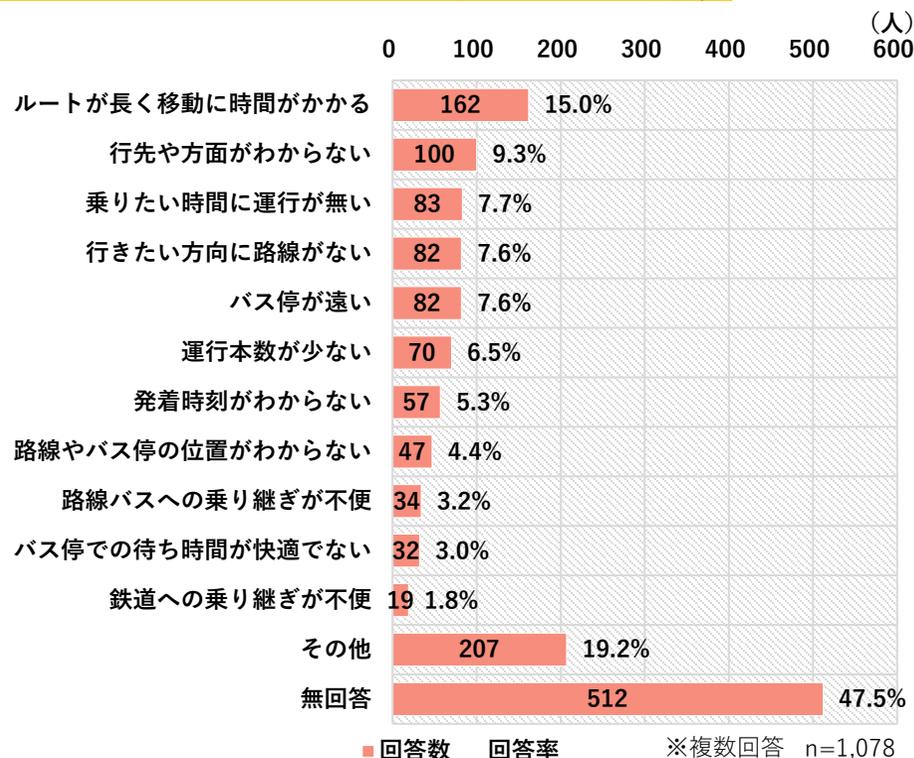
## 路線バスに対する不満点／まあーるバスに対する不満点

- 路線バスに対する不満としては「運行本数が少ない」や「乗りたい時間に運行が無い」といった運行の充実度に関する不満の他、「目的地までの運賃が高い」が8.7%とJRと比較し多く挙げられている。
- まあーるバスに対する不満としては「ルートが長く移動に時間がかかる」が最も多く挙げられている。

### ◆路線バスに対する不満点（最大3つまで選択）



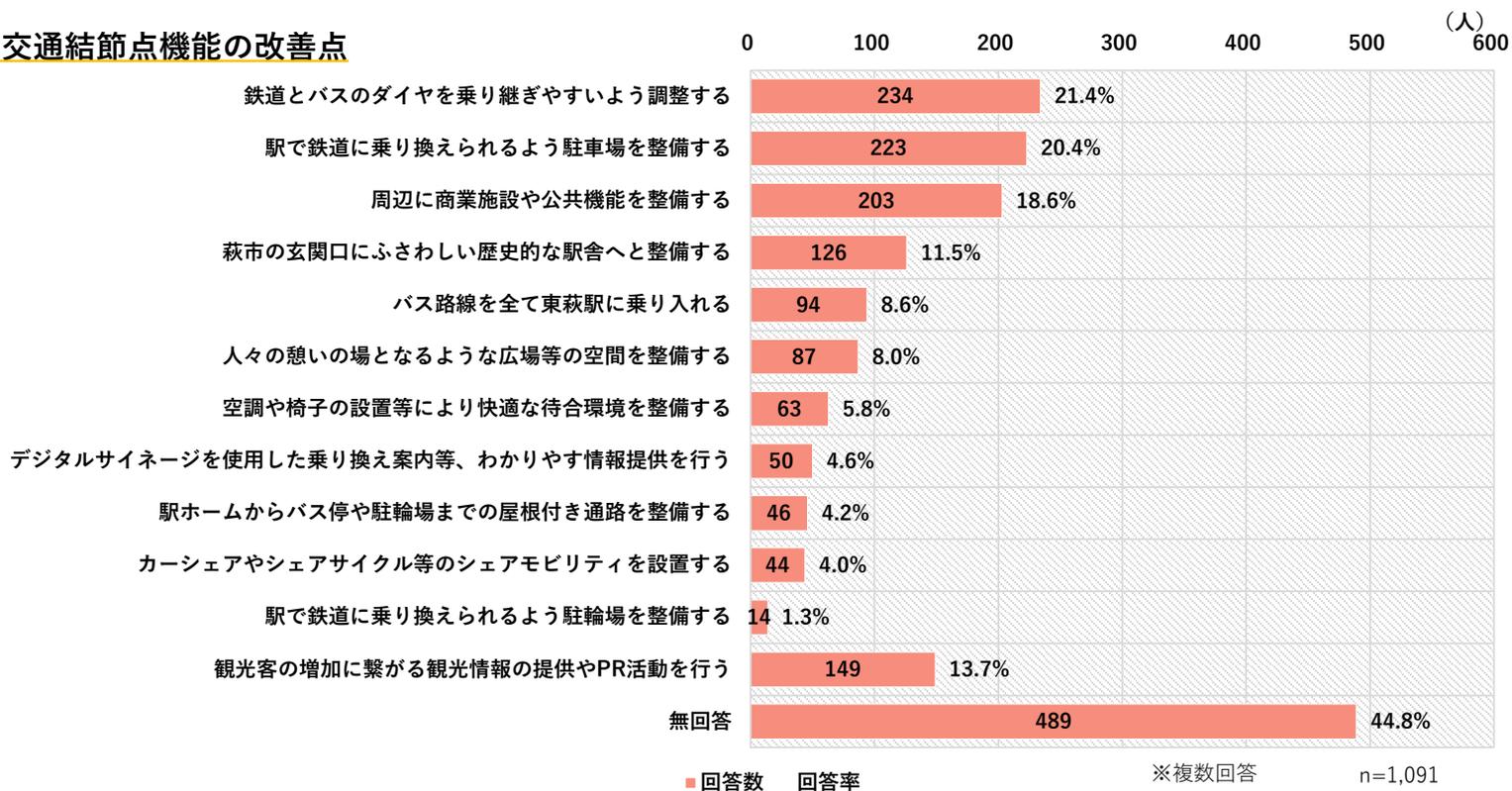
### ◆まあーるバスに対する不満点（最大3つまで選択）



## 東萩駅の交通結節点機能の改善点

- 「鉄道とバスのダイヤを乗り継ぎやすいよう調整する」が最多（21.4%）であり、潜在的な公共交通の利用意向がうかがえる結果となっている。その他、「歴史的な駅舎へと整備する」や「観光情報の提供やPR活動を行う」といったシンボリックな機能を求める意見も比較的多い。

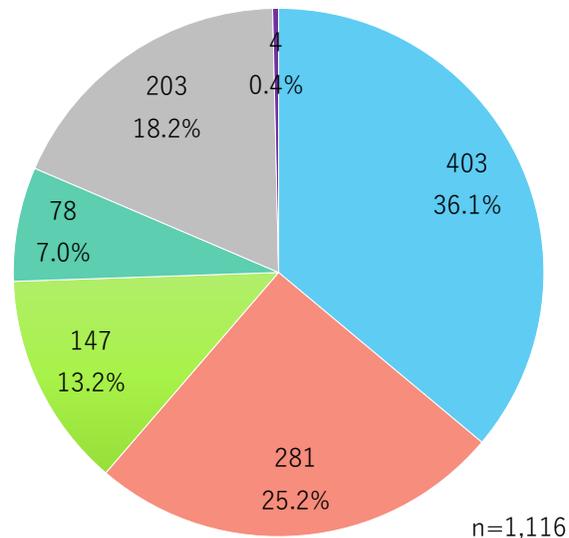
## ◆東萩駅の交通結節点機能の改善点



## 公共交通のあり方についての考え方

- 自力移動が困難な方のために充実させるべきという意見が最多であり、次いで、自宅～拠点の移動は地域主体で確保すべきという意見が多い。
- 既存と異なる枠組み（互助輸送やライドシェア）を目指すべきだという意見は少数派である。

### ◆公共交通の在り方についての考え方

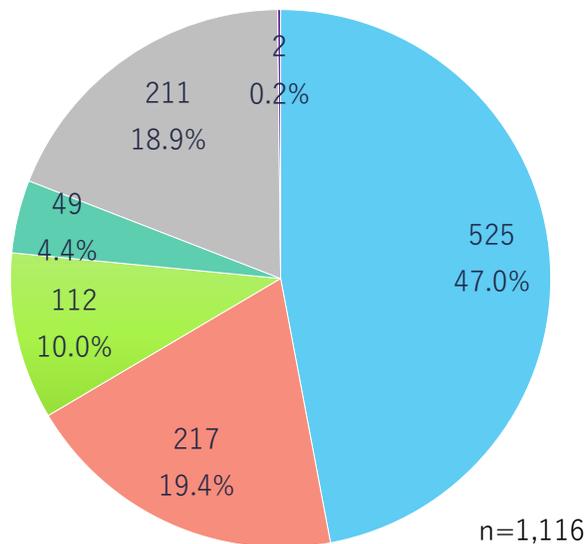


- 自力移動が困難な方（高齢者や学生、市への来訪者等）のため、市全体として公共交通を充実させるべきである
- 市内拠点間を移動できる公共交通は維持しつつも、自宅～拠点の移動については、各地域単位で地域主体の移動手段（互助輸送等）の確保に努めるべきである
- 市全体として既存の公共交通とは異なる枠組み（互助輸送やライドシェア等）で移動できる環境を目指すべきである
- なるべく移動が必要ない環境を構築すべきである
- 無回答
- 無効回答

## 公共交通の行政負担についての考え方

- 行政負担を維持し、可能な範囲で運行すべきという意見が半数近く（47.0%）を占めている。
- 自己負担を増やし、行政負担を軽減すべきという意見はごくわずかである。

## ◆公共交通の行政負担についての考え方

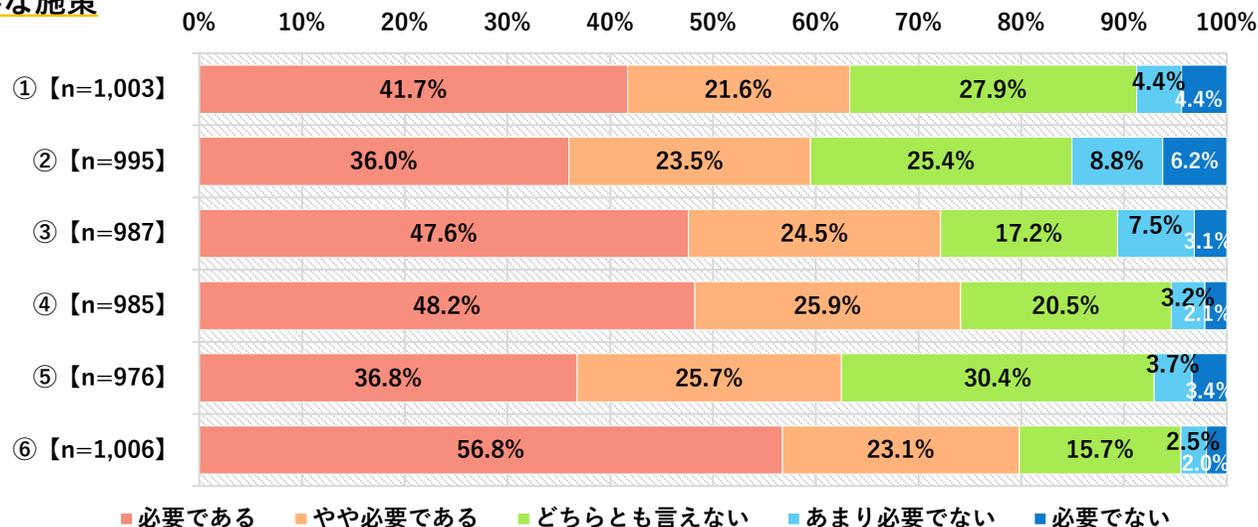


- 行政負担を維持し、可能な範囲で公共交通を運行すべきである
- 行政負担を増やしてでも、利便性の高い公共交通を運行すべきである
- 行政負担をなるべく抑える方策をとるべきである
- 運賃の値上げなど自己負担を増やしてでも、公共交通への行政負担を軽減すべきである
- 無回答
- 無効回答

## 萩市の公共交通に必要な施策

- 路線バス運賃の割引等の高齢者への免許返納支援の実施が最も必要だと考えられている。
- 地域主体の体制構築は、他の施策と比較し必要だという意見が少なく、必要性の認識が低いといえる。

## ◆萩市の公共交通に必要な施策



施策リスト

- ① 利用者の少ない路線等は廃止し、交通弱者に対してはタクシー利用助成等の補助を行う
- ② コミュニティ交通（ぐるっとバス、まあーるバス）と路線バスの乗り継ぎ割引制度を導入する
- ③ 市内公共交通の分かりやすい運行情報を提供する（パンフレットの配布、公共施設での情報提供等）
- ④ スクールバスや施設の送迎と連携しながら、地域の輸送資源を最大限活用し、財政負担を軽減する
- ⑤ 行政主導のもと各地域単位で住民が主体となり支え合う体制を構築する（互助輸送や自家用有償旅客運送制度等）
- ⑥ タクシーチケット配布や路線バス運賃の割引等、高齢者への免許返納支援を行う