

2. 町民アンケート及びタクシー利用助成制度登録者アンケート結果

2-1 町民アンケート調査

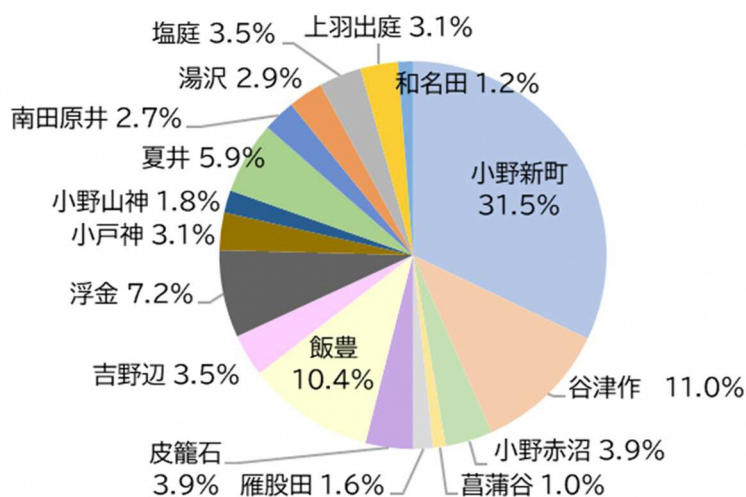
(1) 調査の目的

調査対象	町内に居住する16歳以上の方 1,000 名
調査方法	郵送による調査票配布及び郵送による回収。 (調査期間) 令和5年1月12日(木)発送～令和5年1月27日(金)
回収数	489 件(回収率48.9%)

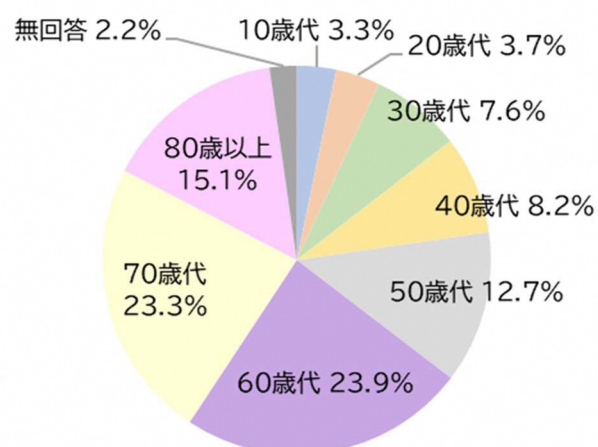
(2) 町民アンケート調査結果

回答者属性等

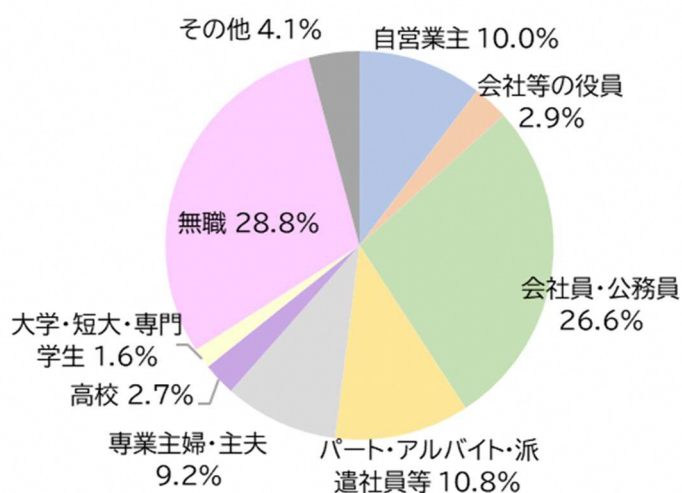
■お住いの地区



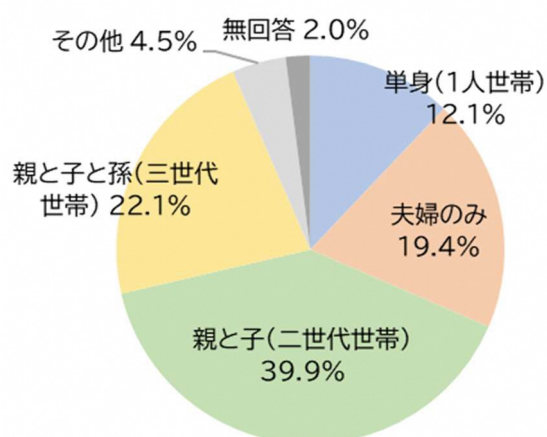
■年齢



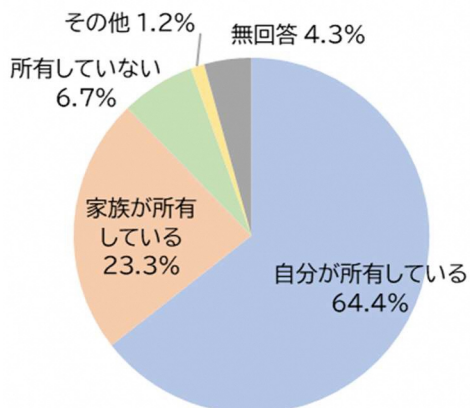
■職業



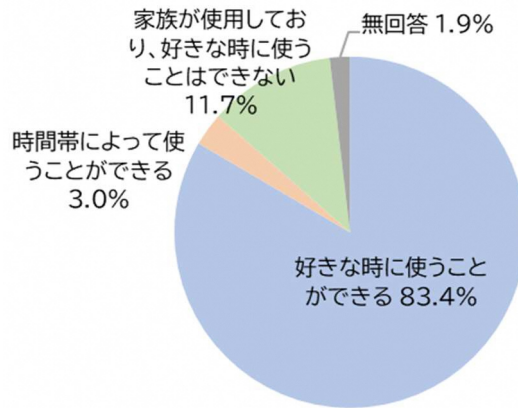
■世帯の状況



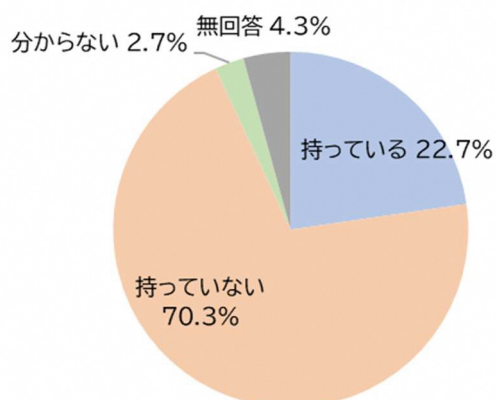
■自動車の保有



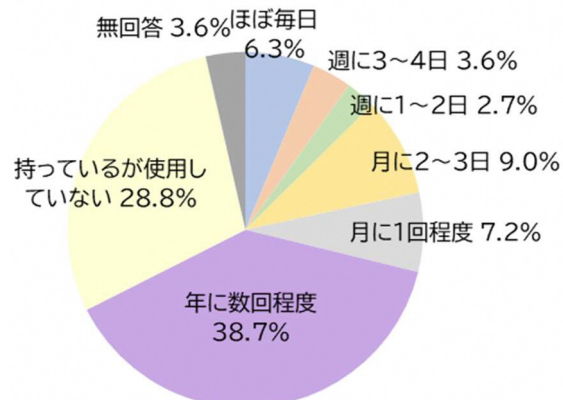
■自動車の使用状況



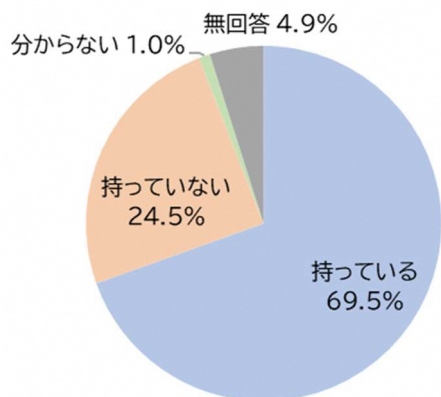
■交通系 IC カードの保有状況



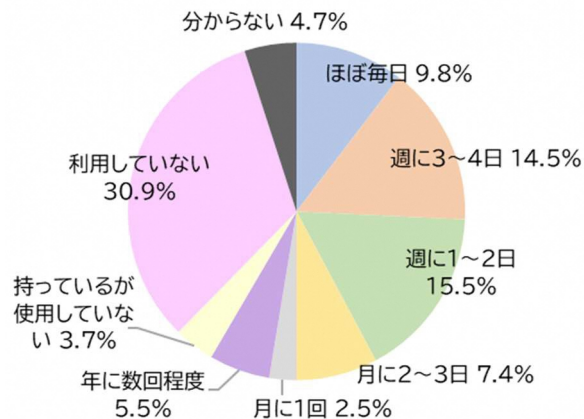
■交通系 IC カードの使用状況



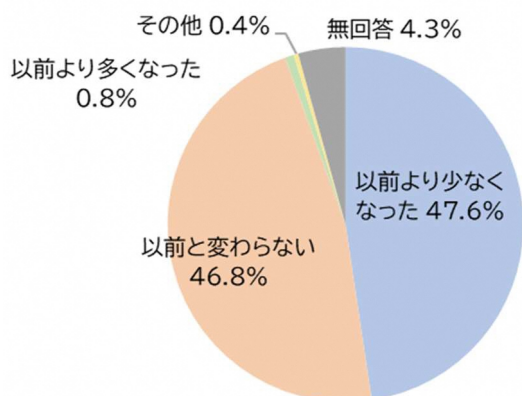
■スマートフォンの保有状況



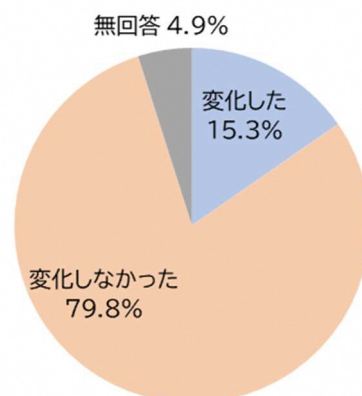
■キャッシュレス決済の利用頻度



■新型コロナウイルス感染症拡大による外出頻度



■新型コロナウイルス感染症拡大による交通手段の変化



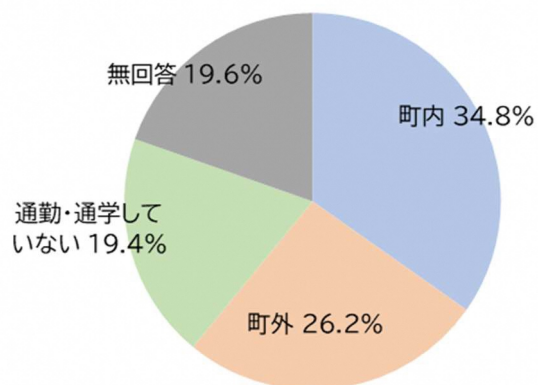
■日常の外出目的に応じた移動について(問2)

○通勤・通学、買い物、通院時のそれぞれについて、自家車の利用が60～70%を占めている。

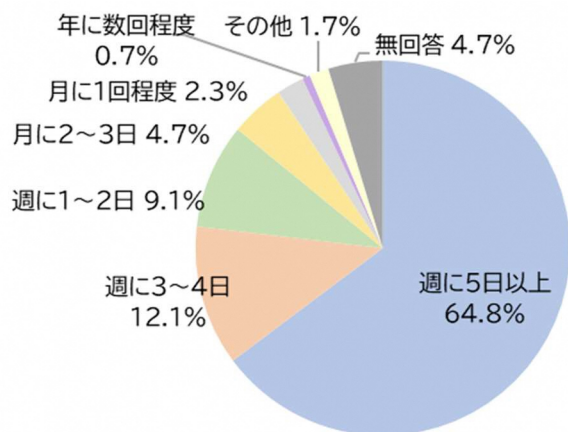
○頻度について見てみると、通勤・通学時及び通院時で週5日(月～金)が60%台となっている。

<通勤・通学時>

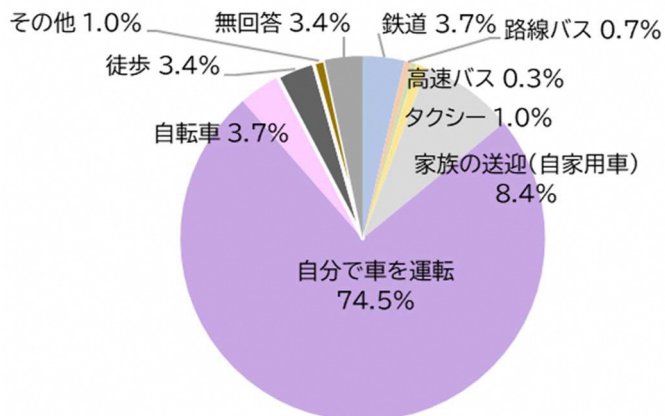
□行先



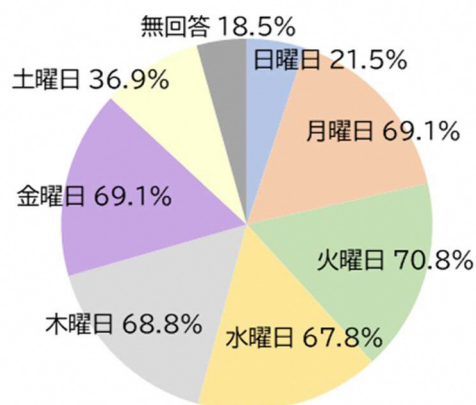
□頻度



□最も多い交通手段

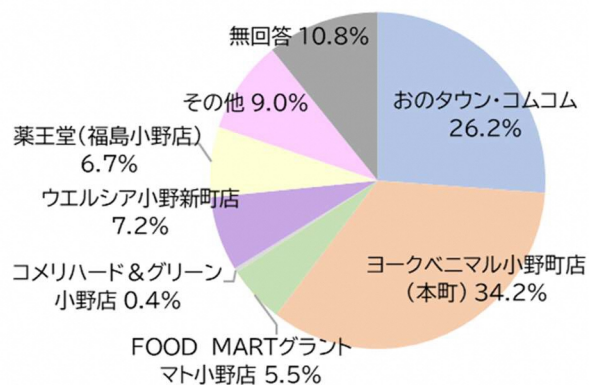


□曜日

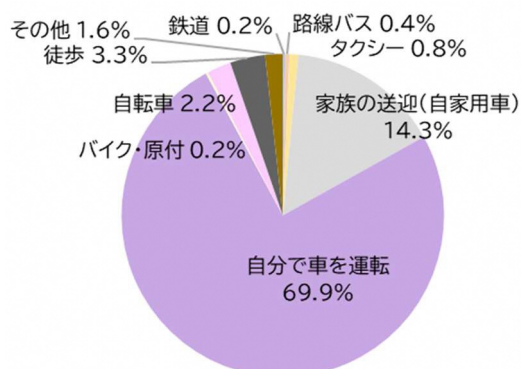


<買い物時>

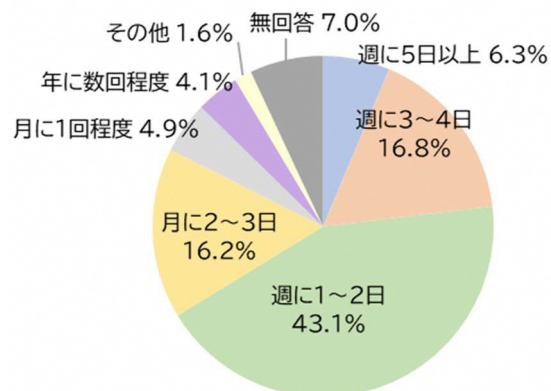
□最も多い行先



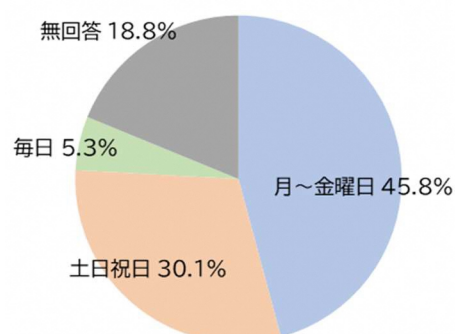
□最も多い交通手段



□頻度

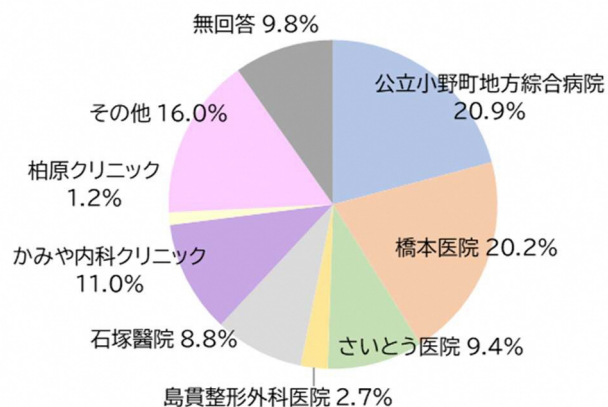


□曜日

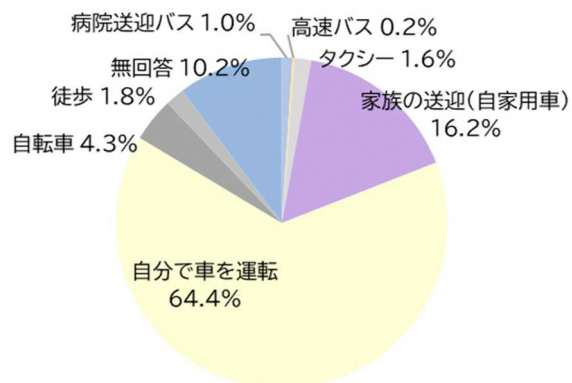


<通院時>

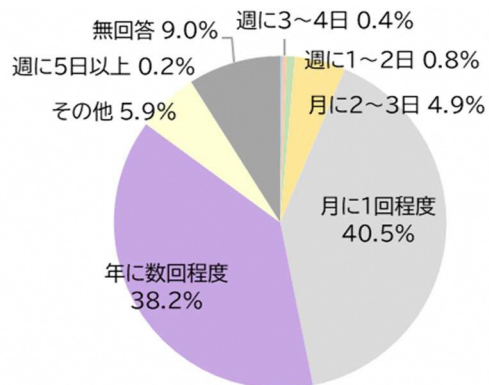
□最も多い行先



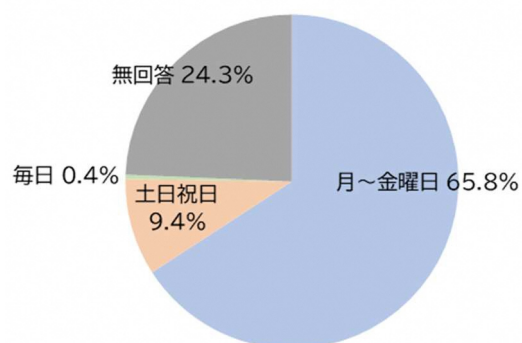
□最も多い交通手段



□頻度最も多い交通手段



□曜日

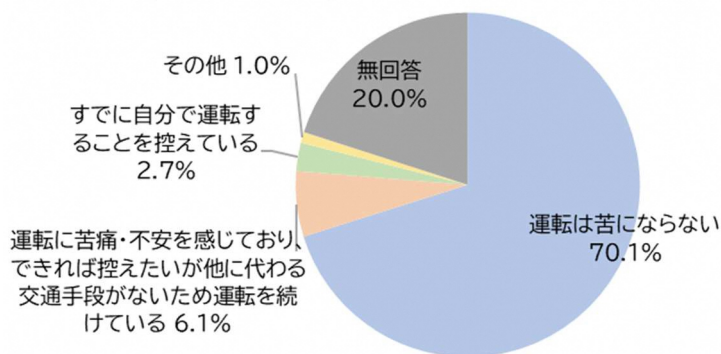


■自動車免許保有者の状況について(問4)

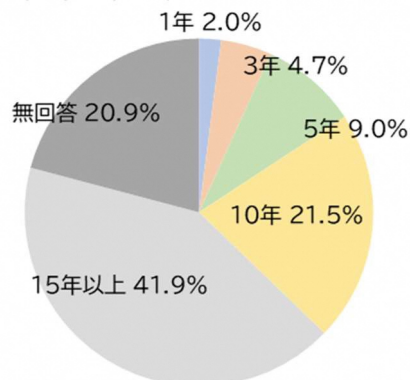
○「運転は苦にならない」が70.1%と最も高く、今後も10～15年以上続けたいという回答が約60%以上となっている。

○一方、運転免許証を返納する意思がない方(34.8%)について、運転免許証を返納する場合の条件について見てみると、「公共交通」の運行本数の増便や運行時間帯の拡大などの利便性向上が45.3%で最も高くなっている。

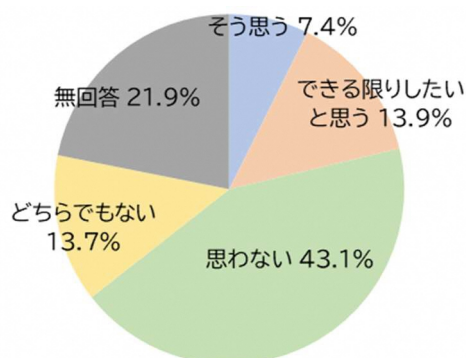
□運転についての考え方



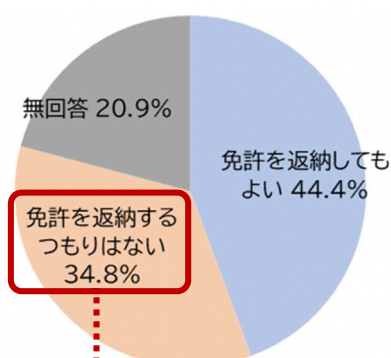
□あと何年運転を続けたいか



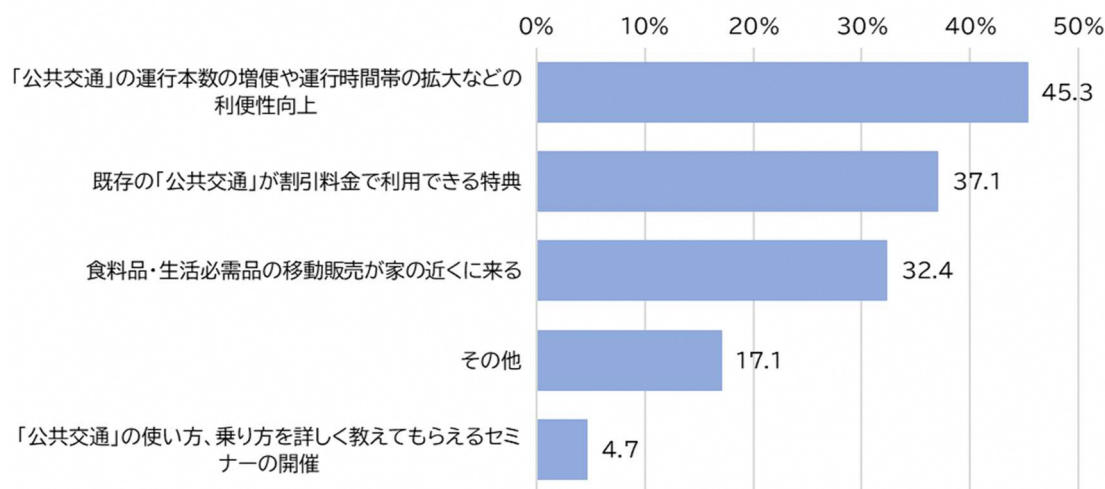
□今後自動車に頼らない生活をしたいか



□運転免許の返納について

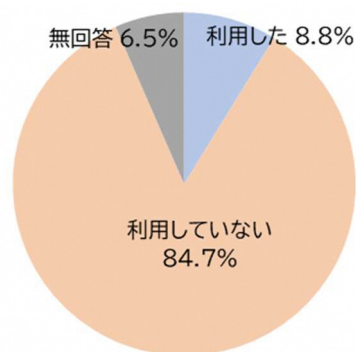


□免許返納意志がない人の運転免許返納を検討する条件



■直近の公共交通の利用状況(問5)

○「利用していない」が84.7%で最も高くなっている。

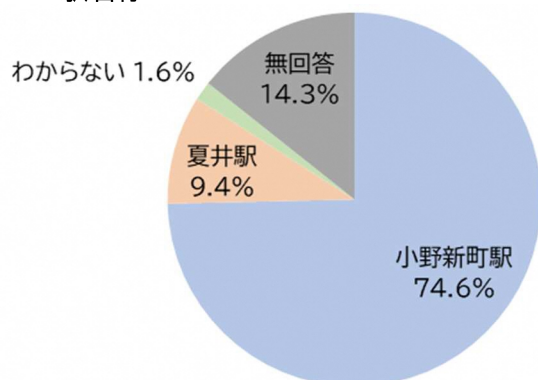


■自宅から最寄りの「鉄道駅」と「バス停」(問6)

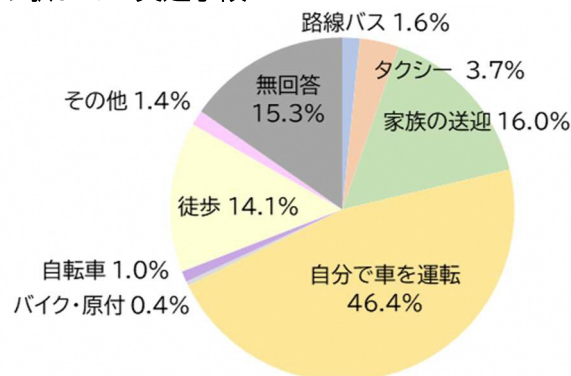
○鉄道利用としては、小野新町駅が74.6%で最も高く、最寄り駅までの交通手段としては自分で車を運転するという方(46.4%)が最も高くなっている。

○最寄りバス停については「分からない」が37.4%で最も高くなっている。

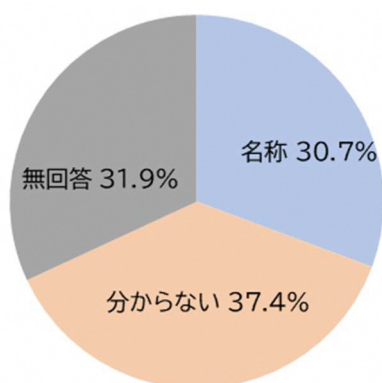
□駅名称



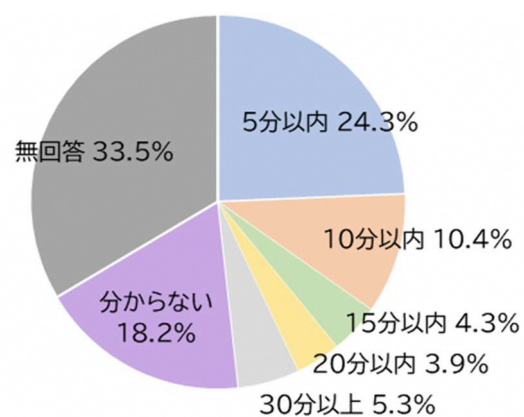
□最寄り駅までの交通手段



□バス停

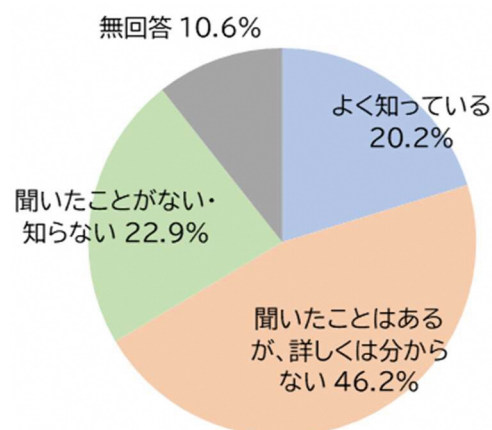


□バス停までの所要時間



■小野町タクシー利用料金助成制度の認知度(問7)

○「聞いたことはあるが詳しくは分からない」が46.2%で最も高くなっている。

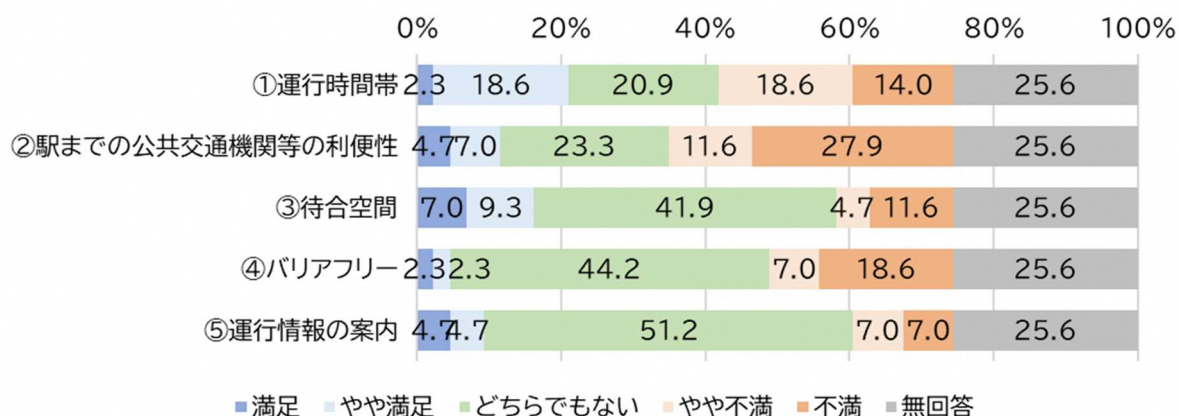


■公共交通利用の満足度(問8)

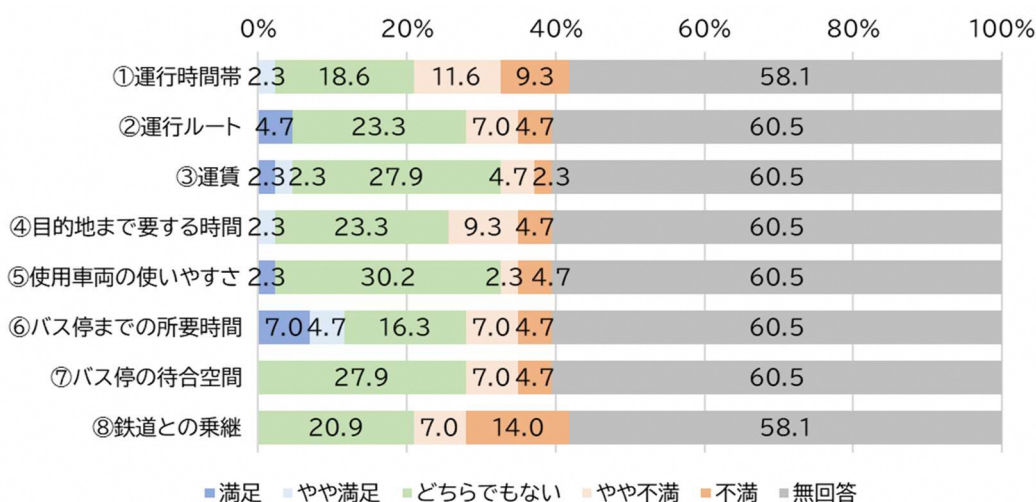
※問5で公共交通を「1. 利用した」と回答した方のみ

○総じて鉄道、バスともに「どちらでもない」あるいは不満度(「不満」+「やや不満」)の回答割合が、満足度(「満足」+「やや満足」)の回答割合を上回っている。

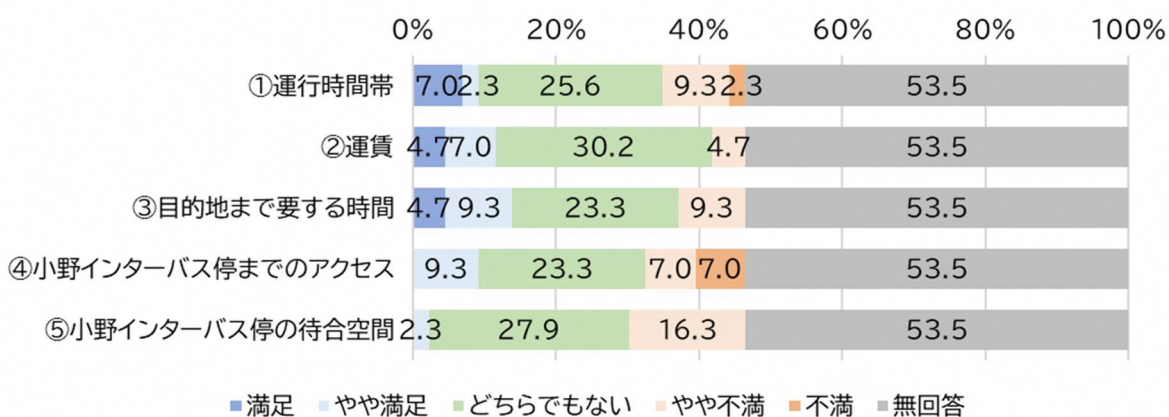
<鉄道>



<路線バス>



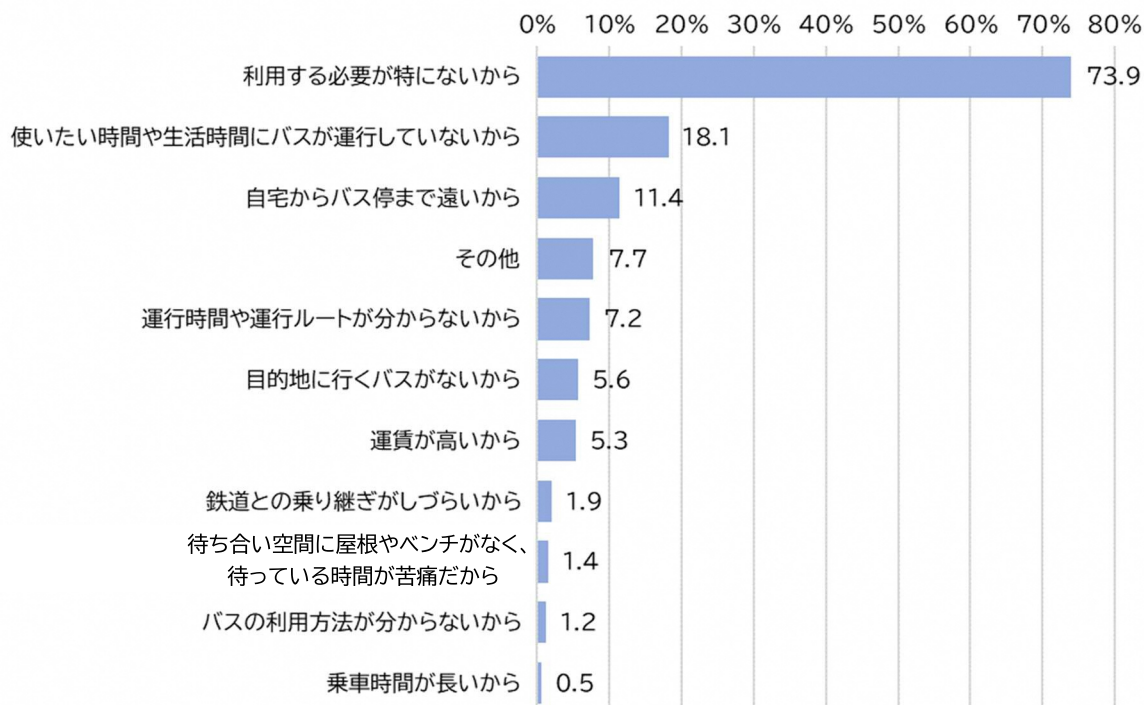
<高速バス>



■公共交通(路線バス)を利用していない理由(問9 複数回答)

※問5で公共交通を「2. 利用していない」と回答した方のみ

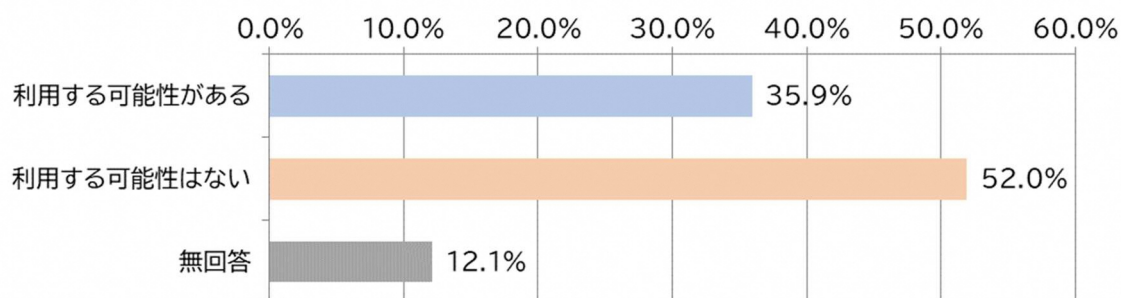
○「利用する必要が特になから」が73.9%で最も高くなっている。次いで、「使いたい時間や生活時間にバスが運行していないから」が18.1%、「自宅からバス停まで遠いから」が11.4%となっている。



■公共交通(路線バス)を利用していない理由が解消された場合の利用転換の可能性(問10)

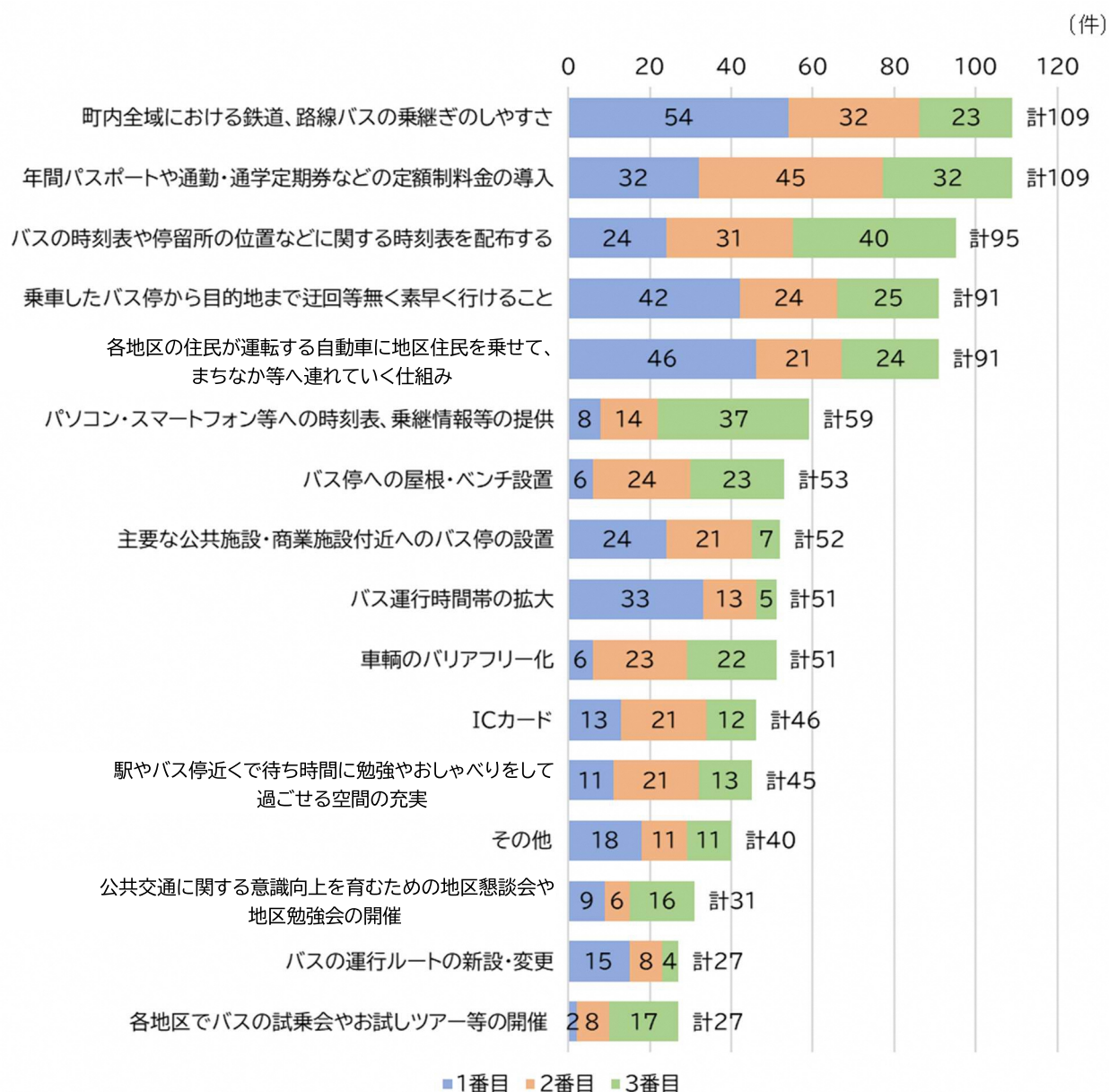
※問5で公共交通を「2. 利用していない」と回答した方のみ

○「利用する可能性はない」が52%で高くなっており、「利用する可能性がある」と回答した人は35.9%となっている。



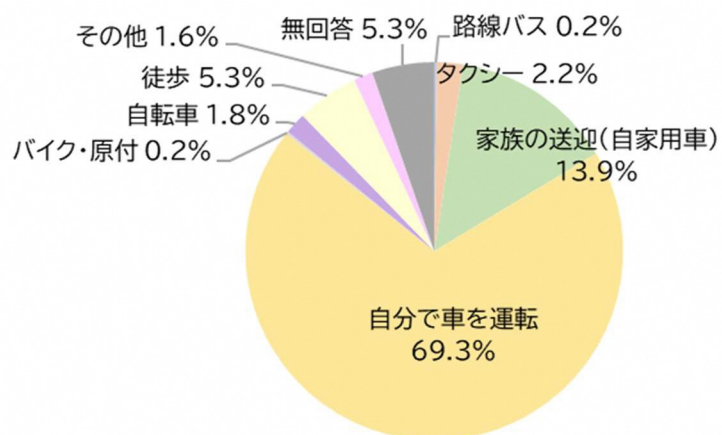
■公共交通の利用増進に向けて(問11)

○最も回答が多かった(1～3番目の合計値)のは「町内全域における鉄道、路線バスの乗り継ぎのしやすさ」及び「年間パスポートや通勤・通学定期券などの定額制料金の導入」となっている。また、回答順位(1 番目)が次に高かったのは「各地区の住民が運転する自動車に地区住民を乗せて、まちなか等へ連れていく仕組み」となっている。



■町役場利用時の主な交通手段(問 12)

○「自分で車を運転」が69.3%で最も高く、次いで「家族の送迎(自家用車)」が13.9%となっている。

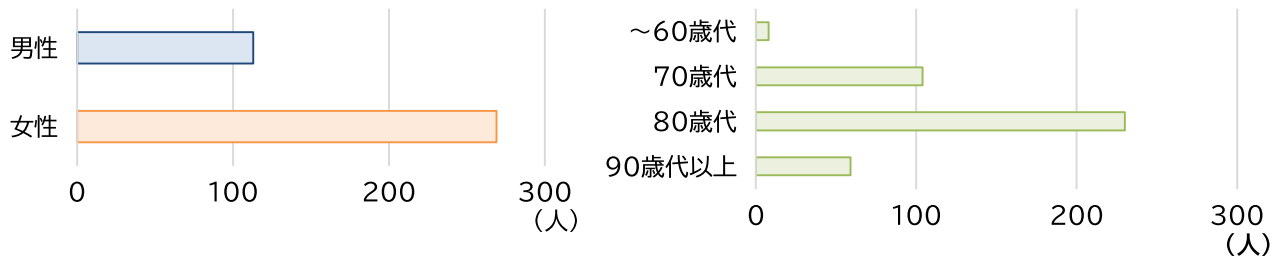


2-2 タクシー利用助成制度登録者アンケート調査

(1) 利用登録者アンケート調査結果

回答者の個人属性

■回答者属性



利用登録者アンケート調査結果

※単純集計は、昨年度実施しているため、地区別のクロス集計の結果を抜粋して記載している。

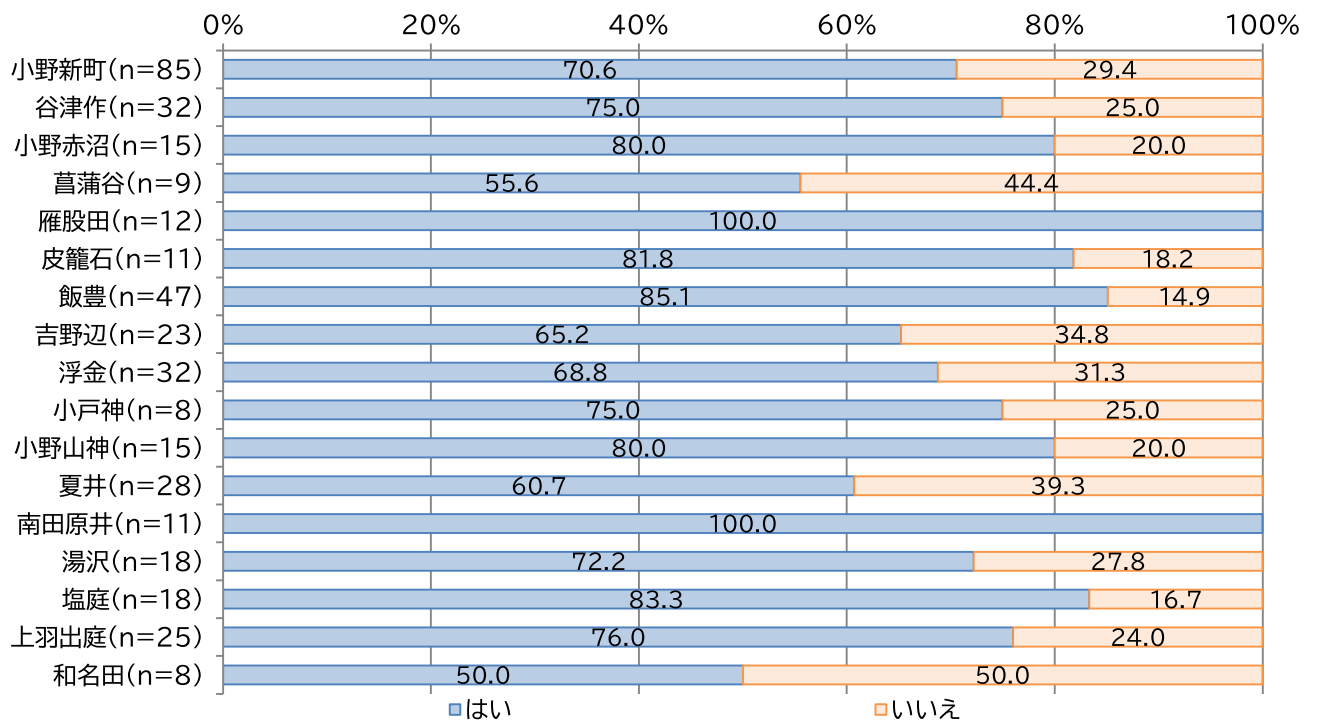
※n=回答者数

■制度利用の有無

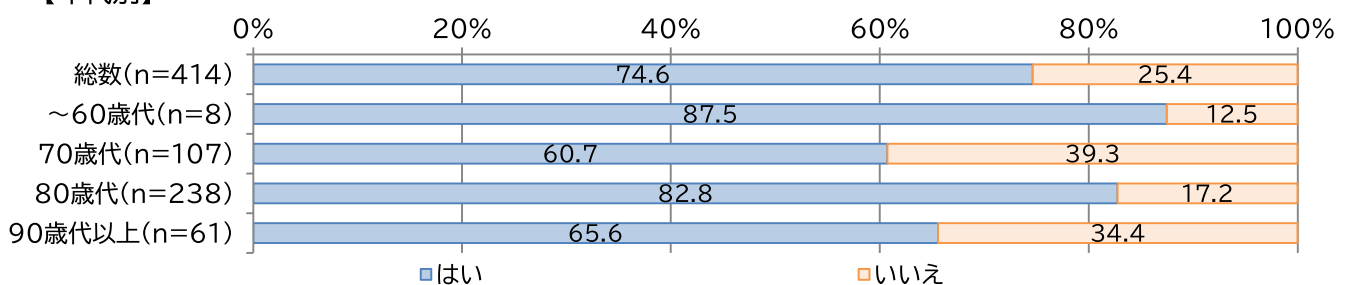
○登録者のうち、雁股田、南田原井で100%、皮籠石、飯豊、塩庭で80%を超えている一方で、菖蒲谷、和名田で50%台となっており、地区ごとの制度利用状況の偏りが出ている。

○主たる利用者層の70歳代の利用が少なくなっている。

【地区別】

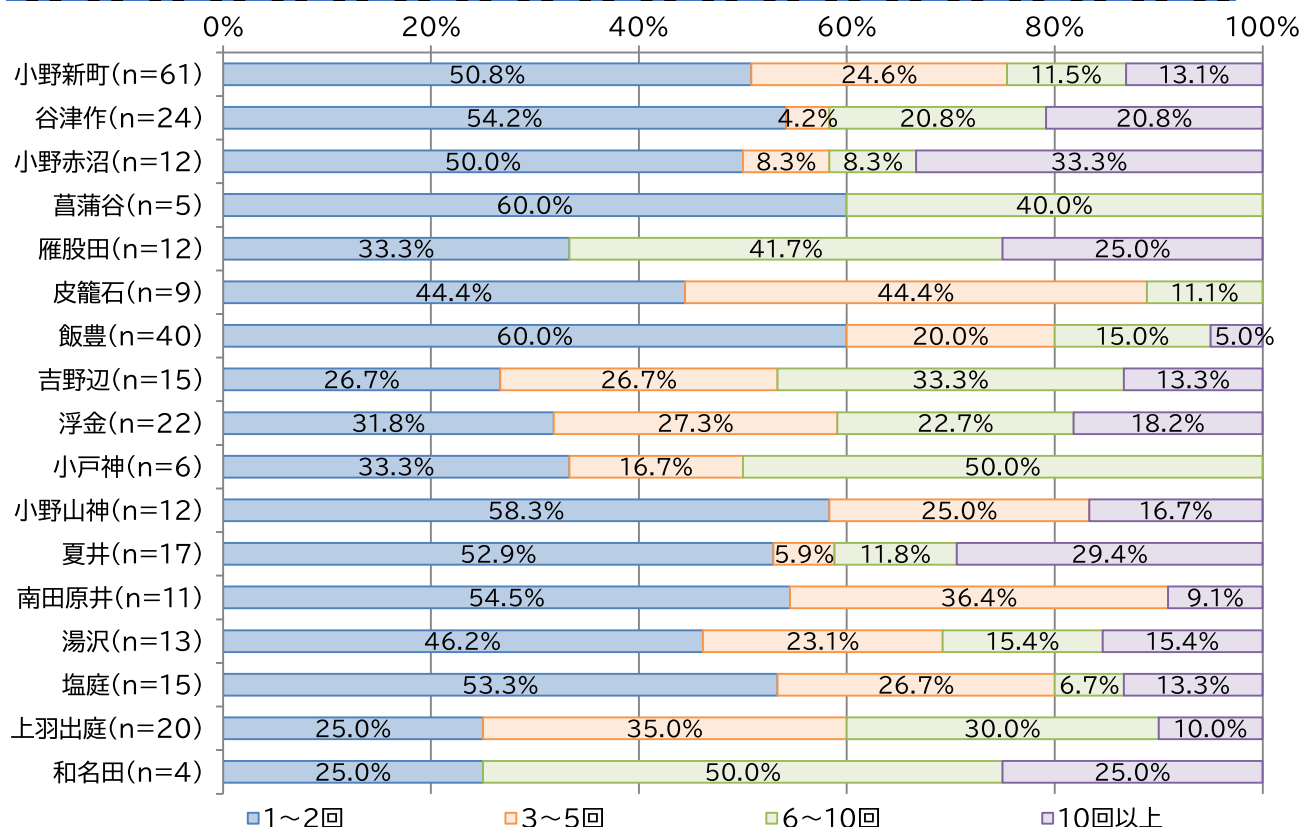


【年代別】



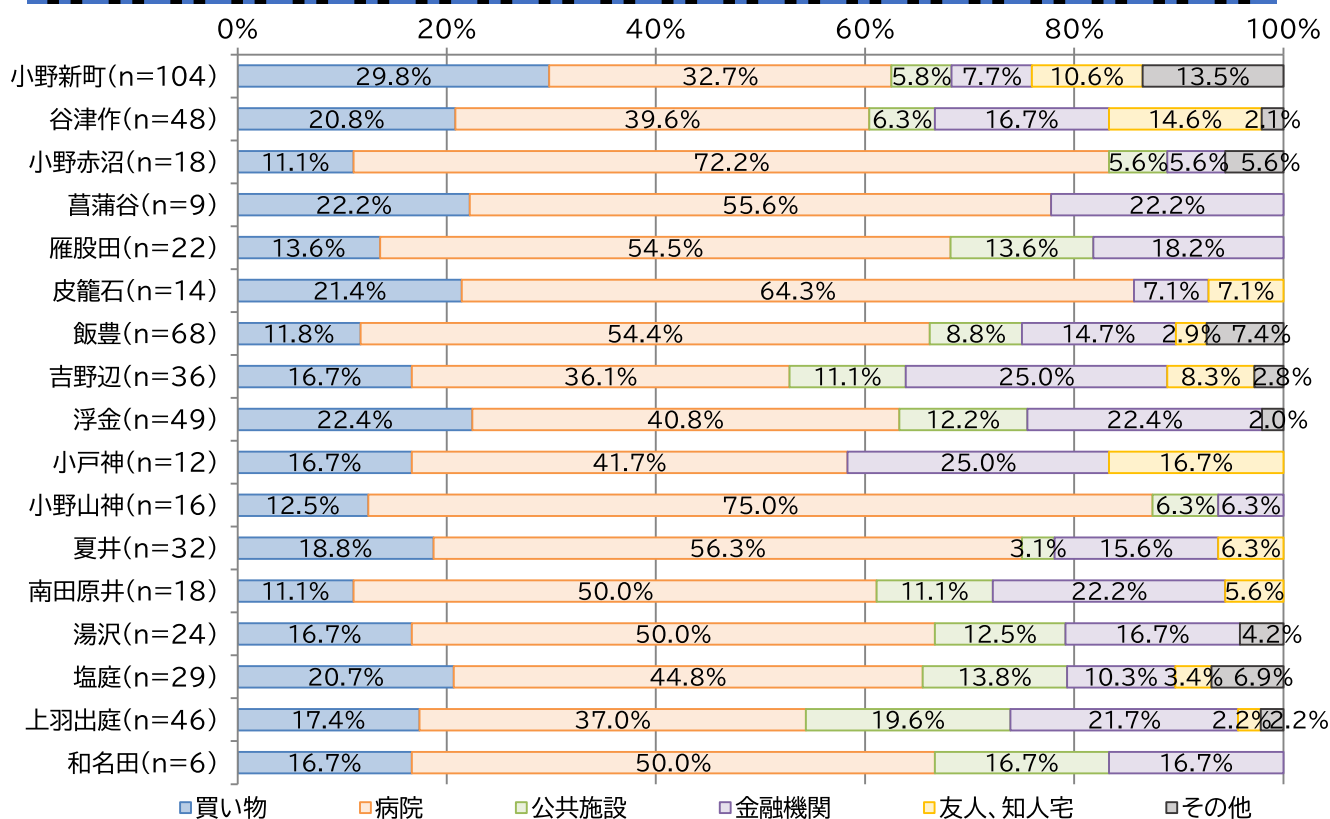
■月の利用回数

○小野赤沼、雁股田、夏井、和名田で10回以上/月(高頻度利用者層)が多くなっている。



■利用目的

○全ての地区において、病院目的が最も多くなっているが、小野新町、谷津作、吉野辺、上羽出庭では、病院目的が少なくなっている。

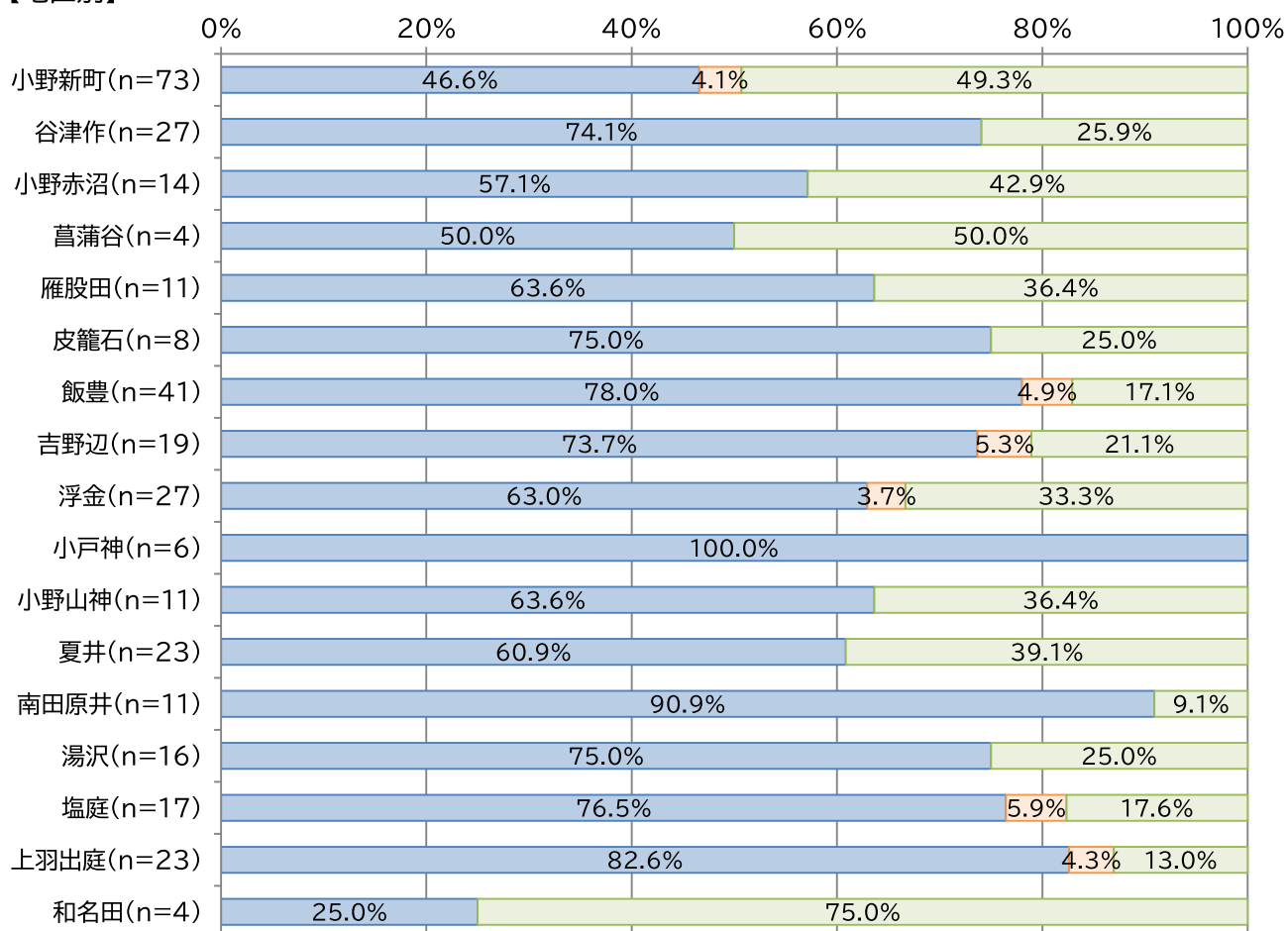


■制度内容

○ほとんどの地区において、現在の制度設定が良いとしているが、小野新町と和名田は、料金を安く設定し利用回数が減ることを望んでいる。

○全ての地区において、料金を高く設定し、利用回数を増やすことを求めているはない。

【地区別】

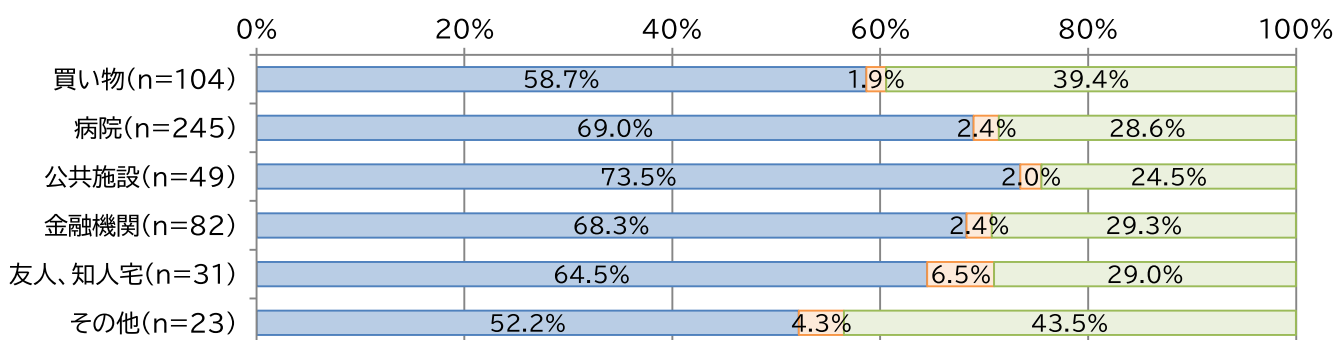


■ 1回の利用料金(800円)が適切であり、回数(月16回)もちょうどよい

■ 1回の利用料金が800円より高くてもいいので、1ヶ月の利用回数を増やしてほしい

■ 1回の利用料金を800円より安く使いたいのので、1ヶ月の利用回数が減っても仕方ない

【行き先(目的)別】



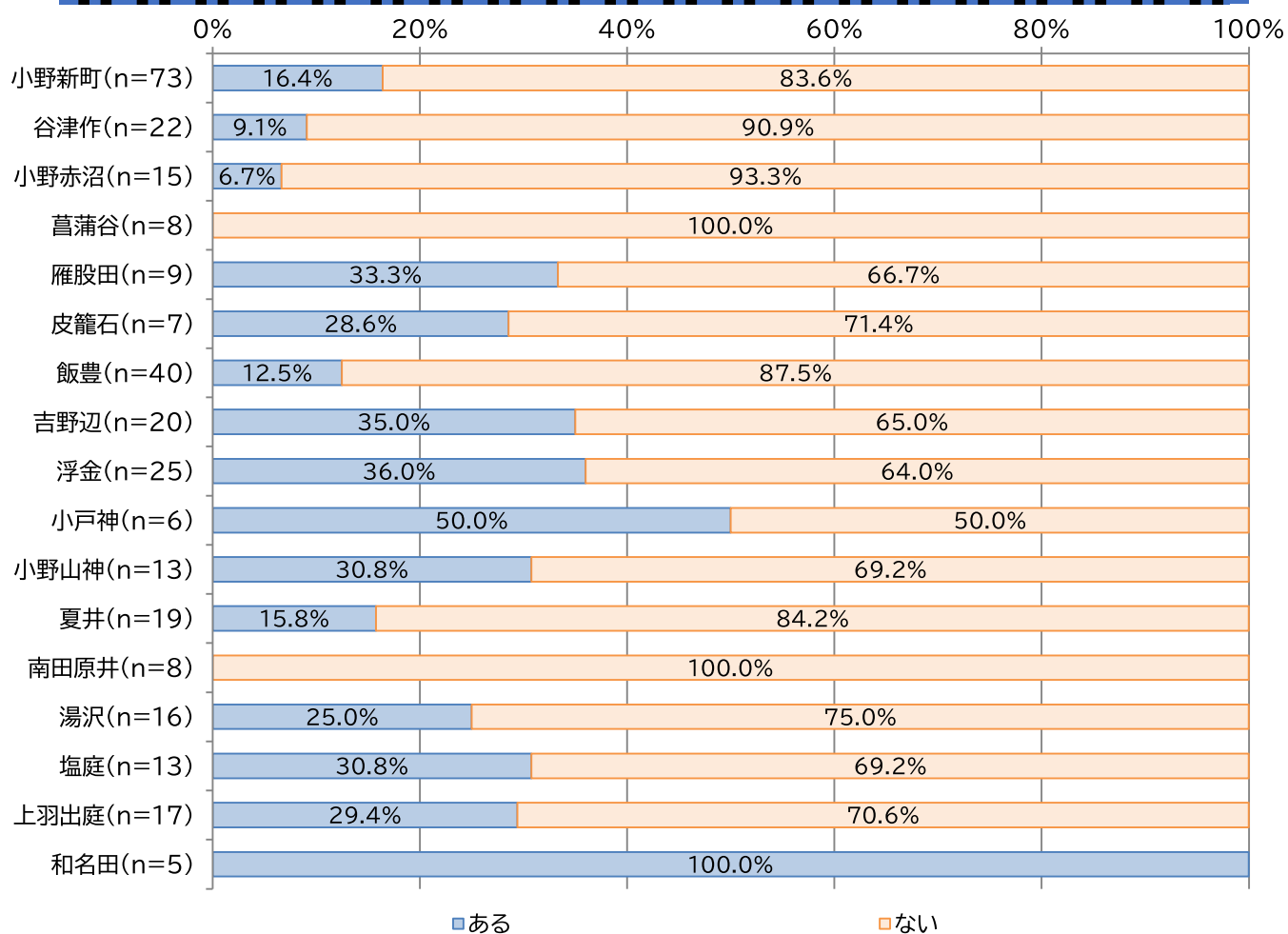
■ 1回の利用料金(800円)が適切であり、回数(月16回)もちょうどよい

■ 1回の利用料金が800円より高くてもいいので、1ヶ月の利用回数を増やしてほしい

■ 1回の利用料金を800円より安く使いたいのので、1ヶ月の利用回数が減っても仕方ない

■相乗り状況

○ほとんどの地区で相乗り経験がないという回答が多くなっているが、和名田は相乗り経験が高くなっている。相乗りは、行き先や利用時間が同様の必要があるため、相乗り経験が高い地域は、利用者の固定化が考えられる。



2-3 路線バス及び高速バス、鉄道時刻表調査

面的な公共交通空白地域については、前章で公共交通力バーエリアとして整理していますが、時間帯による公共交通空白地の存在が考えられるため、鉄道及び路線バスの時刻表について整理します。

(1) 鉄道(JR 磐越東線)・高速バス

○JR 磐越東線(下り:いわき方面)は、8時台の後、約5時間の空白時間がある。

○JR 磐越東線(上り:郡山方面)は、小野新町駅を始発とするダイヤが多くなっており、小野新町駅発はおおむね1本/時間の運行頻度となっている。

○高速バスは、いわき方面・郡山方面は概ね1~2本/時間の運行頻度となっている。

いわき方面(上り)			郡山方面(下り)		
時刻	小野 新町駅発	夏井駅発	時刻	夏井駅発	小野 新町駅発
5	20	24	5		45
6			6		26/55
7			7	26	31
8	52	56	8		01
9			9	16	20
10			10		
11			11		19
12			12		57
13			13		
14	15	20	14	11	36
15			15		30
16	03	08	16	28	42
17			17		46
18	44	49	18	33	43
19			19		
20	53	58	20	32	37

小野インターチェンジ バス停				
時間	いわき方面行き	郡山・会津方面行き	福島方面行き	
	平日	土日祝	平日	土日祝
6:00			6:36 い	6:56 福
7:00	7:15 い	7:15 い	7:01 い	7:01 い
8:00	8:40 い	8:40 い	7:31 い	
9:00	9:05 い	9:05 い	8:06 い	8:06 い
10:00	10:25 い		8:36 い	8:36 い
11:00	11:21 福			
12:00	12:25 い			

13:00	13:11 福	13:11 福	13:01 い	13:01 い
14:00	14:25 い	14:25 い	14:11 い	
15:00	15:01 福	15:01 福	15:11 い	15:11 い
16:00	16:20 い	16:20 い	16:06 い	16:06 い
17:00	17:11 福	17:11 福	17:11 い	
18:00	18:40 い		18:41 い	18:56 福
19:00	19:20 い		19:36 い	
20:00	20:01 福	20:01 福	20:11 い	20:16 福
21:00	21:41 い			
22:00				

※赤字は、郡山止まり

凡例

福 福島～いわき線
い いわき～郡山～会津若松線

(2) 路線バス

○ゆふね上三坂線を除く3路線では、10時~12時台に小野町方面へのダイヤがなく、日中の移動時間の制約がある。

○各路線で小野町方面へのダイヤと帰りの小野新町駅発の時刻を並べると、中心部への滞在時間が約30~1時間程度となっている。ダイヤによっては、5時間以上間が空くことや帰りのバスがないなどの課題が挙げられる一方で、他の交通モードとの連携とすみ分けが重要になる。

■小野線(浮金追分)			■小野石川線(黒森)			■後川線(諏訪神社)			■ゆふね上三坂線(和名田)		
時刻	小野駅方面	郡山駅前方面	時刻	小野町方面	石川駅前方面	時刻	平田村方面	小野町方面	時刻	小野町方面	上三坂方面
6時		39	7時	35	4	7時		39	7時		
7時	58	55	8時		9	8時			8時	21	27
8時			9時			9時			9時		
9時	48	9	10時			10時			10時	11	
10時			11時			11時			11時		
11時			12時			12時			12時		
12時	33		13時	40		13時	18		13時		
13時		59	14時		59	14時		7	14時		32
14時			15時			15時			15時		57
15時			16時	55		16時	23		16時		
16時		19	17時			17時		13	17時	11	
17時	3		18時	20	54	18時	8		18時		
18時		4									
19時	8										
20時	38										

※()内のバス停の時刻表を抜粋して記載。各バス停から小野駅前までの所要時間は、小野線約22分(浮金追分～小野駅前)、小野石川線15分(黒森～小野駅前)、後川線15分(諏訪神社～小野駅前)、ゆふね上三坂線20分(和名田～小野駅前)

■各路線の小野駅前到着時間(行き)と小野駅前発車時刻(帰り)からみる滞在時間

路線名	小野線		小野石川線		後川線		ゆふね上三坂線	
時刻	小野駅前着	小野駅前発	小野駅前着	小野駅前発	小野駅前着	小野駅前発	小野駅前着	小野駅前発
6時		22		50				50
7時	滞在時間・30分	36	50	5分 55	57			55
8時	20	50					40	
9時	5時間20分					5時間8分		7時間5分
10時	10						30	
11時	3時間30分							
12時	55	45分					5時間15分	
13時		40	55			5		
14時	3時間5分			1時間10分	35	1時間35分		
15時				45				45
16時	20分	0		4時間15分		3時間20分		
17時	25	45	10	1時間10分	41	55	30	1時間10分
18時			35	40				40
19時	30							
20時	59							

(3) 路線バスと鉄道(小野新町駅)のダイヤ接続性の検証

○路線バスから鉄道への乗換えに要する時間を視覚的に整理し、長時間待機便(鉄道)および、乗換え時間が十分に確保されていない便を抽出した。

○いわき方面は、郡山方面と比べて本数が少ないため、比較的乗り換え時間が考慮されている。一方で、郡山方面は長時間待機となるケースが多くなっている。

○鉄道の利用ニーズを踏まえた路線バスと鉄道との乗り継ぎ性を検討する必要がある。

小野新町駅					
時間	路線バス		鉄道時刻		路線バス
	着		(上り) いわき方面	(下り) 郡山方面	発
5:00			5:20		
				5:45	
6:00				6:26	6:22 小
				6:55	6:50 石 6:50 ゆ
7:00				7:31	7:36 小
	7:50 石 7:57 後				7:55 石
8:00				8:01	8:08 ゆ
	8:20 小 8:40 ゆ				
			8:52		
9:00				9:20	
10:00					
	10:10 小 10:30 ゆ				
11:00				11:19	
12:00				12:57	
13:00					13:05 後 13:40 小
	13:55 石				

小野新町駅					
時間	路線バス		鉄道時刻		路線バス
	着		(上り) いわき方面	(下り) 郡山方面	発
14:00			14:15		14:13 ゆ
		14:35 後		14:36	
15:00				15:30	15:38 ゆ
					15:45 石
16:00			16:03		16:00 小
					16:10 後
				16:42	
17:00	17:10 石 17:25 小 17:30 ゆ 17:41 後			17:46	17:45 小 17:55 後
18:00	18:35 石				
			18:44	18:43	18:40 石
19:00	19:30 小				
20:00	20:59 小			20:37	
			20:53		

凡例	
小	小野・郡山線
石	小野・石川線
後	後川線
ゆ	ゆふね上三坂線

2-4 バス事業者ヒアリング調査

小野町内のバス事業者に対して、直近の利用状況や利用実態についてヒアリングを実施しました。

(1)福島交通株式会社

日時	令和5年3月17日 10:00～11:00	場所	福島交通 郡山支社 2F 会議室
参加者	福島交通株式会社 郡山支社 乗合営業課 課長 磯貝 憲一 " 乗合営業部 乗合営業課 課長補佐 金田 寛 " 郡山支社 乗合営業課 主任 佐久間 雄		
受託者	ランドブレイン株式会社(LB) 仙台事業所 姜、鈴木		
ヒアリング内容			
《小野町に関する路線の利用状況について》			
・令和2年から3年にかけて、「小野線」「後川線」で約半減、「小野・石川線」で約8割減という状況があるが、大きな変化の要因はどのように考えているのか。(LB) ⇒令和2年はコロナウイルス感染が約半年間、令和3年は年間を通してということもあり、大きく減少していると考えられる。また、通学利用が主たる利用者のため学生自体の減少もある。(磯貝氏、金田氏)			
・どの路線も上り・下りで利用者数に違いがある。どのような利用状況なのか。(LB) ⇒片道だけの利用が多い。例えば、小野高校に来る時だけバスを利用して帰りは利用しないという状況がある。(磯貝氏)			
・頂戴したデータで顕著に変化があるのは、「小野線」で小野新町駅前を午前中(7時36分発、8時50分発)に出発する路線の減少が大きい。要因は考えられるのか。(LB) ⇒通学利用が多いと述べたが、通学時間以外は高齢者利用が多くなっている。その高齢者自体が減少している。また、福島交通では「ノルカパス(非路線限定定期券)」の利用が多くなっているが、券種別に見ると、「ノルカパス」利用が少なくなっていることから高齢者利用が減少している状況にある。(磯貝氏、金田氏)			
・路線バス以外にも、小野町は高速バスの利用も可能だが、高速バスの利用状況はどうなのか。(LB) ⇒「福島～いわき線」はコロナウイルス感染拡大以前から利用者数が伸び悩んでいる。「郡山～いわき線」は問題ない。共に、県内の高速バス路線は生活路線の位置づけになっている。(磯貝氏) ⇒小野インターバス停からは、どの方面への利用が多いのか。(LB) ⇒郡山方面、いわき方面ほぼ同数であるが、若干いわき方面が多い。(佐久間氏)			
・利用者の特徴について、何かあるか。(LB) ⇒高速バスは、年齢層が低く通学定期利用がほとんどない。路線バスは、年齢層が高く通学定期利用もある。(磯貝氏)			
《今後の路線の統廃合について》			
・令和8年度に小野高校が船引高校と統合するなど、主たる利用者の動きに変化があると思われるが、路線の統廃合や変更などの想定はあるか。(LB) ⇒まだ考えていない。令和4年4月に小野線と同じルートを運行していた路線を廃止し、「小野線」との統合を行った。田村市等に路線を運行してほしい等の要望が沿線自治体からあれば、検討を行うことになる。小野町はじめ、沿線自治体の意向を重視したい。(磯貝氏)			
《利用者を伸ばす取り組みについて》			
・利用者を伸ばす取り組みについて実施されていることはあるか。(LB) ⇒コロナ禍で実施できていないが、利用促進。不安解消につながるバスの乗り方教室を実施。また、「ノルカパス」など格安で乗車できるフリーパスの周知や小野町内でも小学生・中学校等の交通安全教室でバスを紹介するなど行っている。(磯貝氏)			
《その他》			
・新型コロナウイルス感染拡大以前の水準には戻らないだろう。9割戻れば良い方だと考えている。(磯貝氏)			

(2)新常磐交通株式会社

日時	令和5年3月17日 14:00～15:00	場所	新常磐交通 いわき中央営業所 1F 会議室
参加者	新常磐交通株式会社 乗合部 営業課 課長 鈴木 将一		
受託者	ランドブレイン株式会社(LB) 仙台事業所 姜、鈴木		
ヒアリング内容			
《小野町に関する路線(ゆふね上三坂線)の利用状況について》 ・「ゆふね上三坂線」について、利用状況はどのようなものか。(LB) ⇒川内方面から小野高校への利用が2～3人/日の利用がある。三坂方面からの利用はない。(鈴木氏) ⇒当初、震災後に川内から小野町、三坂から小野町への利用を見込んだ復興のための路線だった。小野ショッピングプラザの利用も 1 人/日の利用があるかどうかとなっており、厳しい。(鈴木氏) ⇒夏井駅の利用はあるのか。(LB) ⇒0人ではないが、0人に等しい状況にある。(鈴木氏) ・上記の人数であれば、国の地域間幹線系等補助金の対象から外れることになると思うが、今後の想定はどうか。(LB) ⇒現在補助金により運行しているが、国の地域間幹線系統補助金ではなく、復興関連の補助金を使用している。そのため、補助金を使用している期間(あと2～3年程度)はどうか走らせていきたいが、補助金がなくなった場合は未定である。(鈴木氏) ・高速バスについて、利用状況はどのようなものか。(LB) ⇒新型コロナウイルス感染拡大による高速バスへの影響が大きく、コロナ前の4～5割程度になっている。小野インターバス停の利用状況は、福島行きで上下線合わせて 950 人(令和4年 4 月～令和5年 2 月)、郡山・会津若松行きで上下線合わせて 4,700 人(同期間)となっている。いわき方面へは、学生の利用があるが、日中の利用状況が厳しい現状にある。(鈴木氏) 《利用者を伸ばす取り組みについて》 ・特段行っていないが、利用者の声を聞いてニーズを把握し、利用実態に合わせていくなど基本的な事しか行えていない。(鈴木氏) 《その他》 ・当該路線に限らず、バス路線は毎年2～3%程度減少していく法則がある。(鈴木氏) ・公にはしていないが、新常磐交通管内で、IC カード(地域連携 IC カード)の新規事業を目論んでいる。(鈴木氏) ・コロナウイルス感染拡大以前の水準に対して、7～8割程度しか戻ってこないだろうと推測している。(鈴木氏)			

2-5 タクシー事業者ヒアリング調査

小野町内のタクシー事業者に対して、直近の利用状況や利用実態についてヒアリングを実施しました。

(1)小野町観光タクシー株式会社

日時	令和 5 年 10 月 16 日(月) 10 時～	場所	小野町観光タクシー株式会社 (小野町谷津作字高山3-5)
参加者	・小野町観光タクシー株式会社 統括責任者 長谷部 隆一		
受託者	・ランドブレイン株式会社 仙台事業所 鈴木 千春		
ヒアリング内容			
【現在の車両保有台数について】			
・4 台(介護車両を除く)			
【現在の乗務員数について】			
・4 人			
【タクシーの稼働状況について】			
・月・水・金が混雑する(透析患者)			
【現在のタクシー事業における課題について】			
・人材不足			
【タクシー利用助成制度について】			
・素晴らしい制度である。800 円という金額感についても問題ないと思う。			
・隣の田村市で行っているデマンド交通は不評だと聞く。それはドア・ツー・ドアではないから。			
・制度として、完璧な制度ではないため、協議会や計画において、良いところと改善するべきところをしっかりと出していくべき。			
・現在の制度が素晴らしいため、今後も継続させていくためには、タクシーでチケットを配布し、町内の商店や小売業全般(商工会など)に協力を求め、タクシーで行くと割引になるなど、運賃以外の収入を得るシステムを考えていくべき。			
・タクシー(利用助成制度も含めて)が、しっかりある事のPRや広告を出していくべき。			
【その他】			
・協議会の目的や具体的に何をしていくのかを話し合える場にするべき。ただ集まるだけの協議会にしてはいけない。			
・協議会に、スクールバスや病院送迎バスを運行している草野交通がなぜ入っていないのか。			
・日々の利用者数や財政負担額など、もっと情報を収集し、公開していくべき。			

(2)東部自動車合資会社 はばタクシー

日時	令和 5 年 10 月 16 日(月) 13時 30 分～	場所	はばタクシー (田村市船引町船引字東中子縄 44)
参加者	・はばタクシー 代表 羽場 愛一郎 ・はばタクシー 営業企画 兼 管理担当部長 郡司 俊哉		
受託者	・ランドブレイン株式会社 仙台事業所 鈴木 千春		
ヒアリング内容			
【現在の車両保有台数について】			
・5台			
【現在の乗務員数について】			
・4 人いるが、来週で 1 名退職する。人員配置を変更し、引き続き 4 名で対応する。			
・4 人のうち 3 人や 2 人が常に稼働できるようにしている。			
【タクシーの稼働状況について】			
・時間帯によってばらつきはあるが、9 時～12 時が最も混雑する。			
・午後の時間のピークは 13 時～14 時頃。15 時～16 時以降はピタリとなくなる。			
・病院と買い物、2 つの用事を済ませる人もいる。			
・タクシーの利点は、年中無休であることや実態に伴う(必要なら配車されるし、不必要なら稼働しない)運行ができること。			
・小野町全域からの利用があり、地区による偏りなどは特段ない。			
【現在のタクシー事業における課題について】			
・特段無し			
【タクシー利用助成制度について】			
・800 円以内の地区の方からのデメリットの声をよく聞く。			
・福祉分野と二重に優遇されているようにも思える。			
・制度自体は、利用者側も事業者側もメリットが多い。			
・金額感としては、1,000 円くらいでも良いのではないかな。			
・地区ごとに金額を変えるなどは、乗務員側の手間が大きくなる。			
【その他】			
・田村市でデマンド交通を実施しているが、乗り合っているが事業者側としては非効率な制度。 ⇒配車場所、利用区間、時間など純粋なタクシーでは、運転手が聞くことを配車センターで取り まとめて、再度運転手に伝えるという二度手間の発生。			
・配車センターを作る(事業者間連携)と、事業の効率化が難しい。 ⇒乗務員にある程度任せているが…この乗務員さんはこうしてくれたけど、この人はしてくれな いなど、クレームの懸念			
・乗合だと車両を使う時間が決められてしまうため、準備等もあり前後 30 分程度は本来のタクシ ー事業ができない状況にある。			

2-6 バス利用者アンケート調査

小野町内のバス路線において、平日1日の全便で利用状況や利用実態についてアンケート調査を実施した。

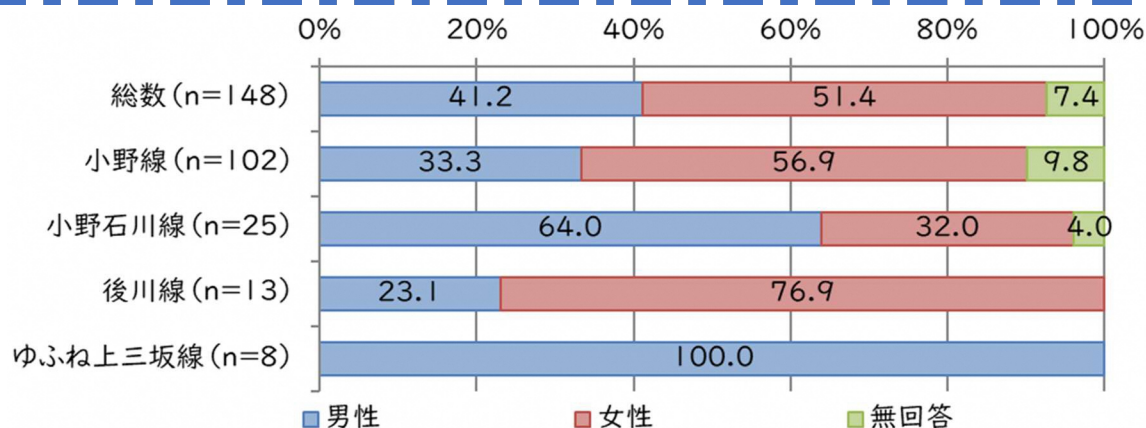
(1) 調査概要

調査対象路線	【福島交通(株)】小野線・小野石川線・後川線 【新常磐交通(株)】ゆふね上三坂線
調査日	令和5年8月25日(金)
回収数	148票

(2) アンケート調査結果

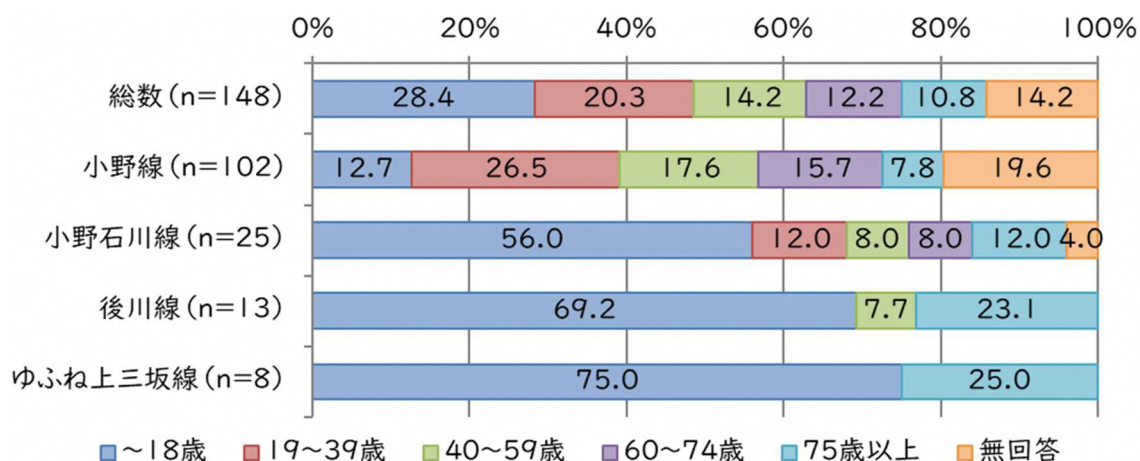
■性別

○利用者の性別は、女性が多い傾向にあるが、小野石川線は男性の利用が多くなっている。



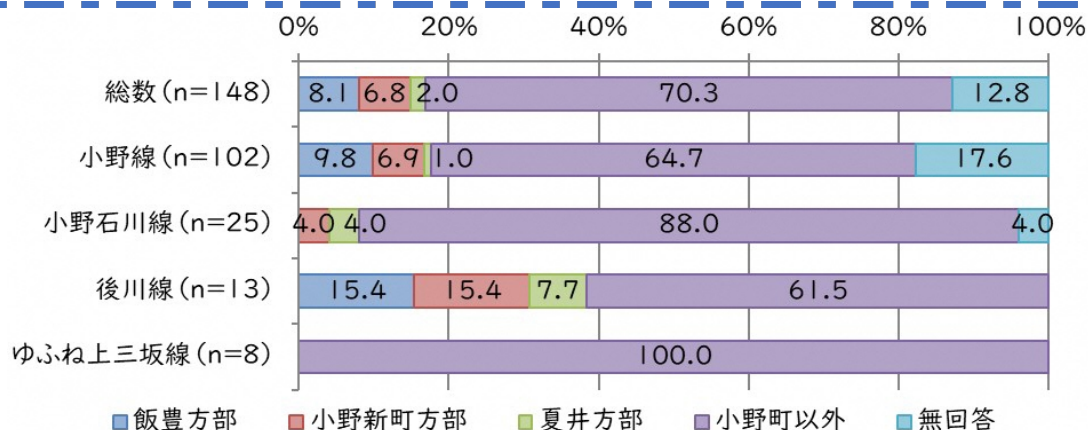
■年齢

○小野石川線、後川線、ゆふね上三坂線は、18歳以下の乗車が多くなっており、通学のための利用が多い状況にある。小野線は、利用者の年齢層がばらついていることから、通学以外の利用も多い路線である。



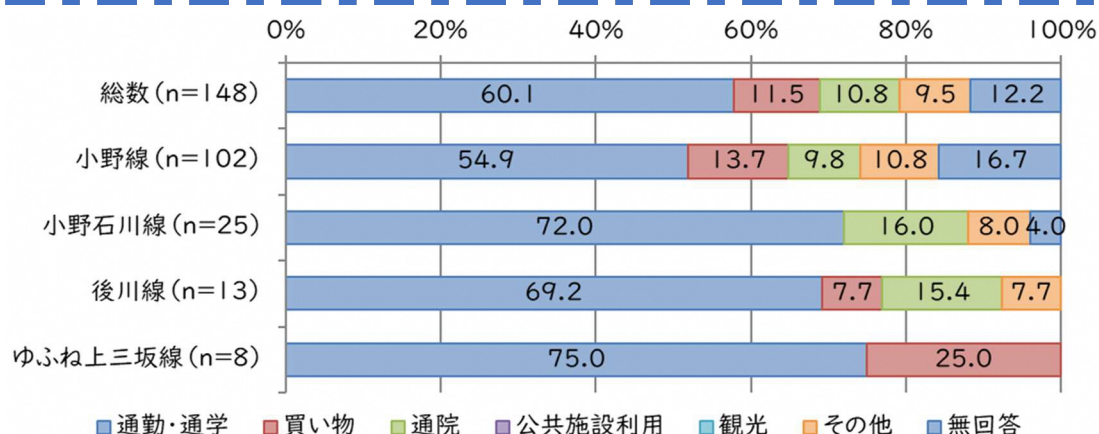
■お住まいの地域

○本町を運行している路線バスの利用者の居住地域は、小野線では 64.7%、小野石川線では 88%、後川線では 61.5%、ゆふね上三坂線では 100%が本町以外に居住する人であり、本町民の利用が少ない状況にある。



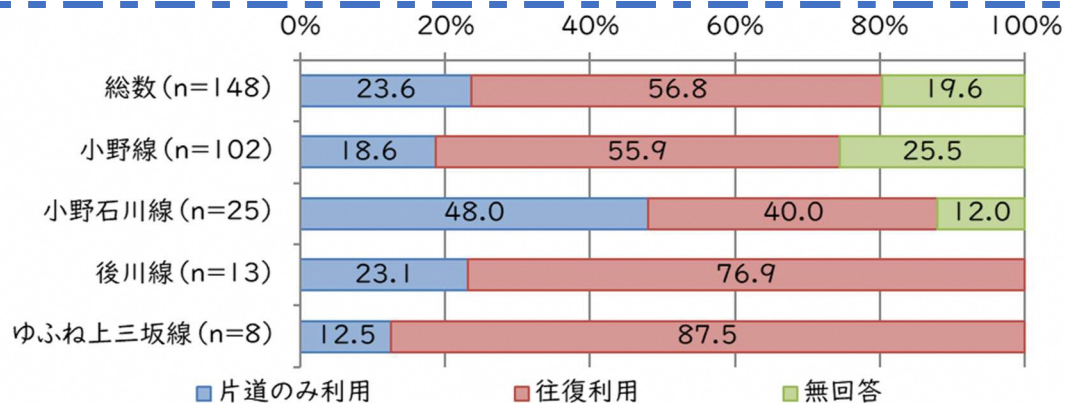
■利用目的

○全ての路線で、「通勤・通学」利用が最も多くなっており、通勤・通学手段の確保が引き続き重要になる。一方で、「観光」利用がないことから、日常生活に必要な路線としての機能を維持していくことが必要と言える。



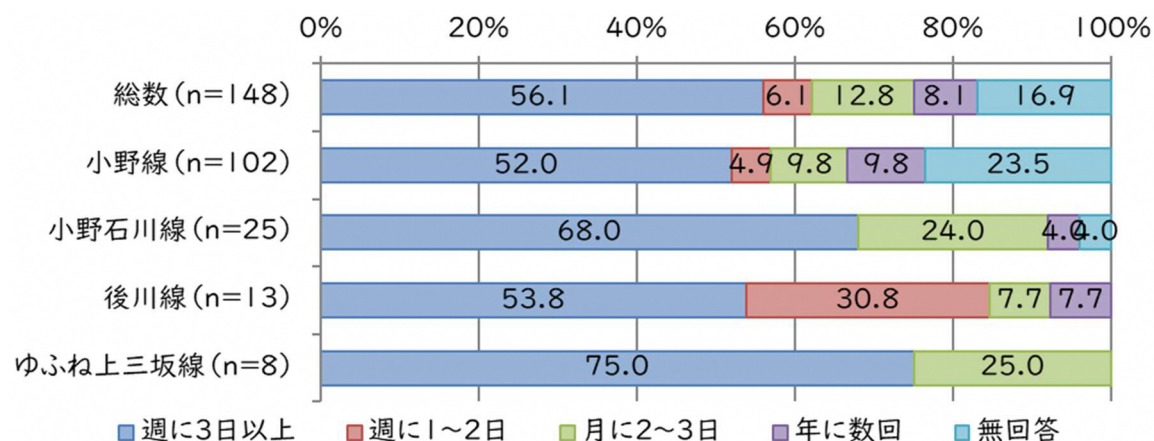
■利用の仕方

○小野線、後川線、ゆふね上三坂線は、「往復利用」が多くなっているが、小野石川線は「片道のみ利用」が多くなっていることから、行きと帰りそれぞれで違う交通手段を利用している状況にある。



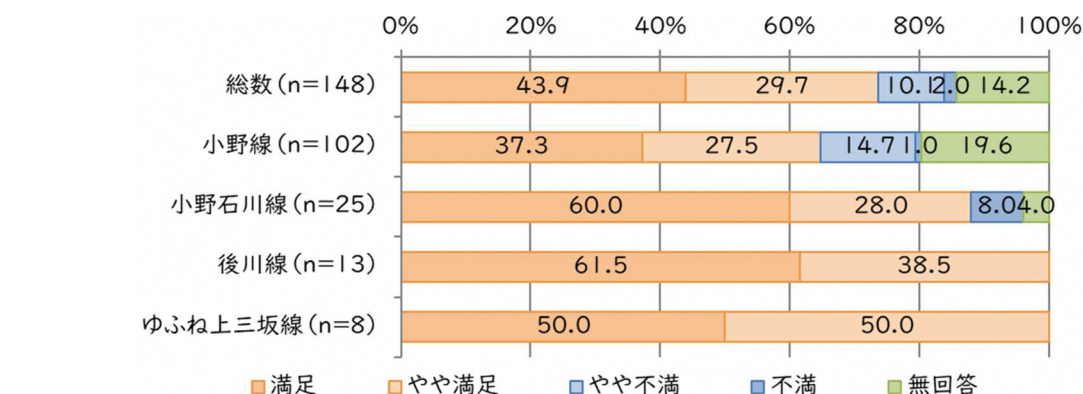
■利用頻度

○全ての路線で、「週3日以上」の固定的な利用が多くなっている。



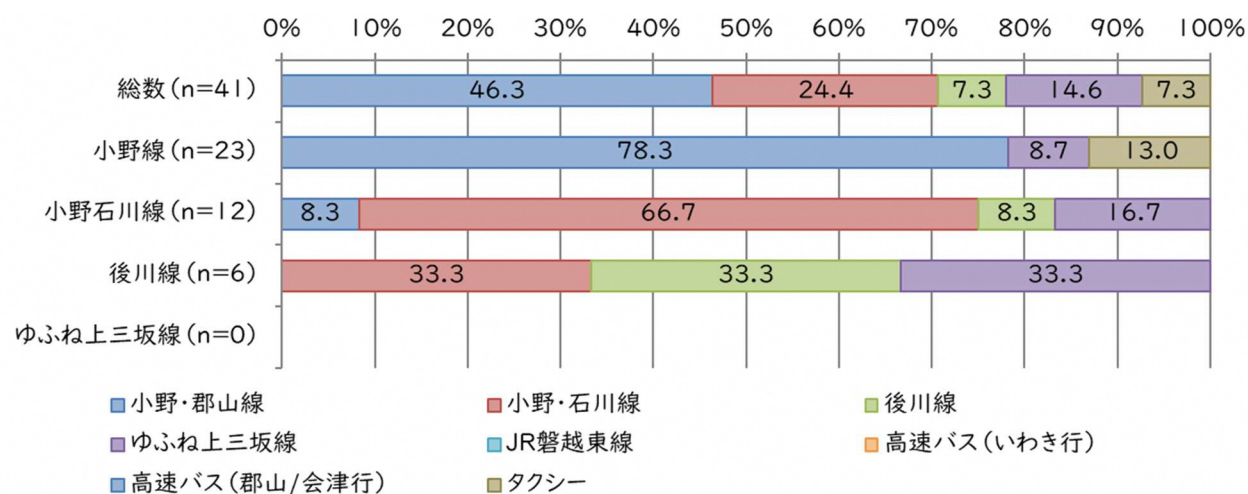
■運行に対する満足度

○全ての路線が、満足度が高い傾向にあるが、小野線はやや不満度が高い状況にある。



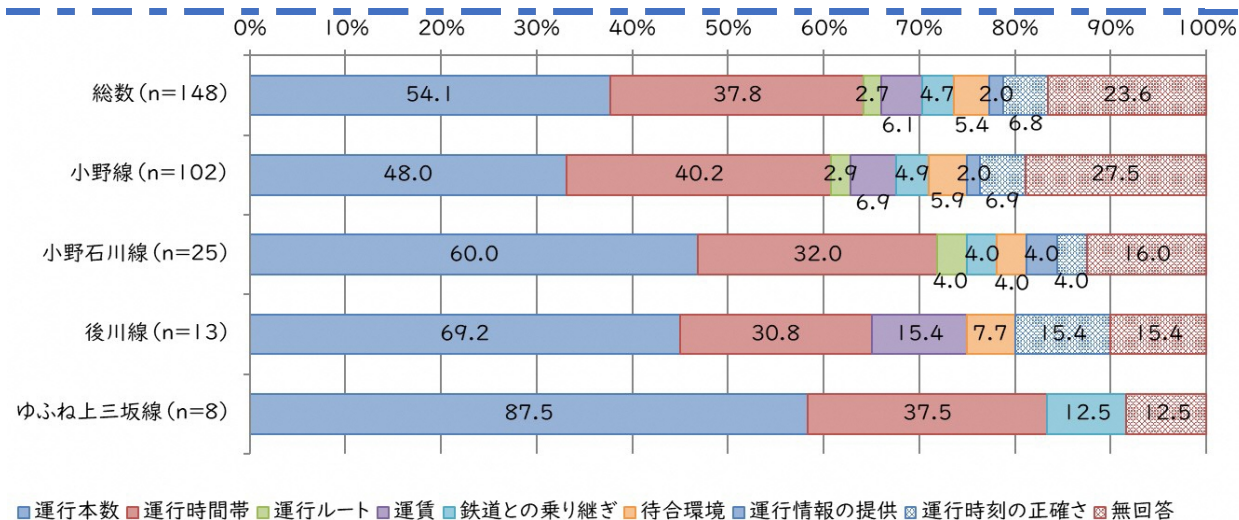
■その他に利用している路線

○その他に日常的に利用している路線を回答する項目だが、アンケート調査全体の回答数の148人に対して、本設問の回答者数が41人であることから、約28%の町民は複数の交通手段を利用していると考えられる。



■改善してほしいサービス

○全ての路線で「運行本数」が多くなっており、次いで「運行時間帯」となっている。



■その他調査員がヒアリングした内容

- ・小野郡山線: 50 代位の女性「このバス無くなると困るんです。」
- ・小野郡山線: 50 代位の女性「イオンとか図書館とかに行く路線欲しい。」
- ・小野石川線: ご老人「病院に行くのにタクシー呼ぶと 1 時間以上かかる。行きはバス、帰りはタクシーにするしかない。」

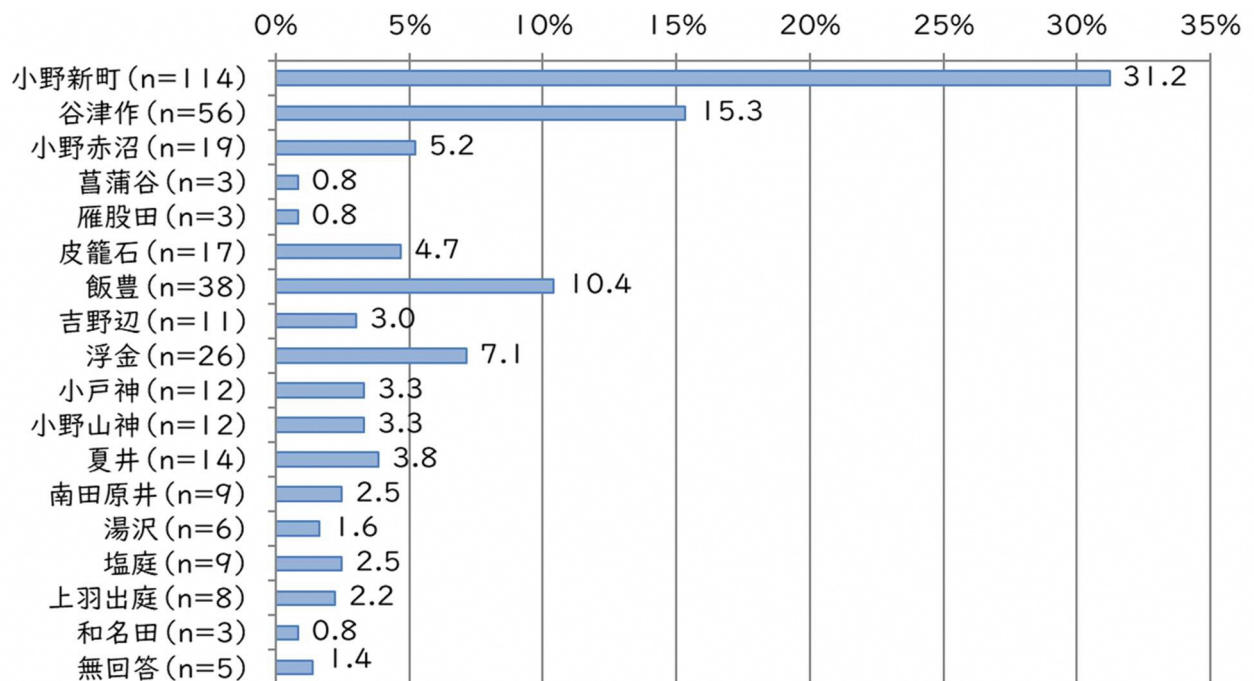
2-7 小中学校保護者アンケート調査

(1) 調査概要

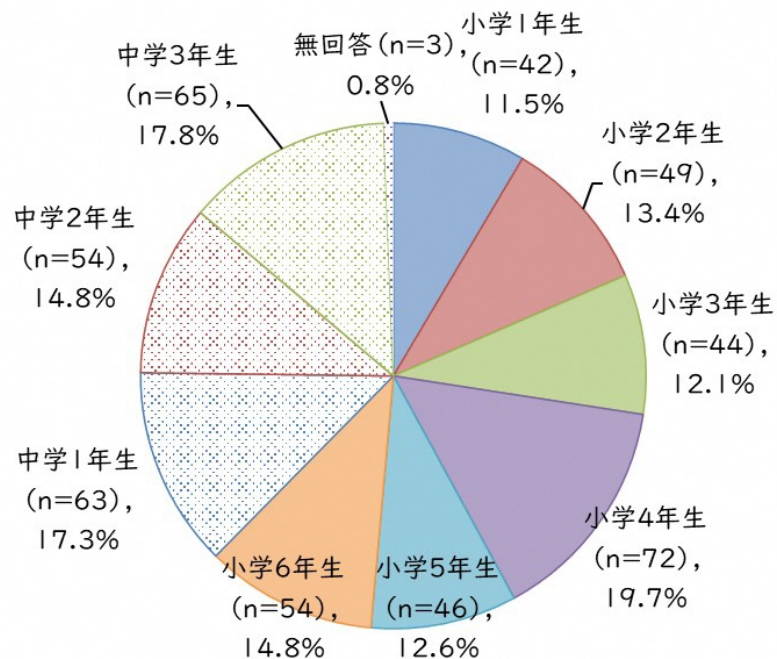
調査対象	小野町立小野中学校及び小野小学校に通う生徒の保護者
調査日	令和5年10月上旬から順次開始
回収数	365票

(2) アンケート調査結果

■問1-1 回答者属性(n=365)



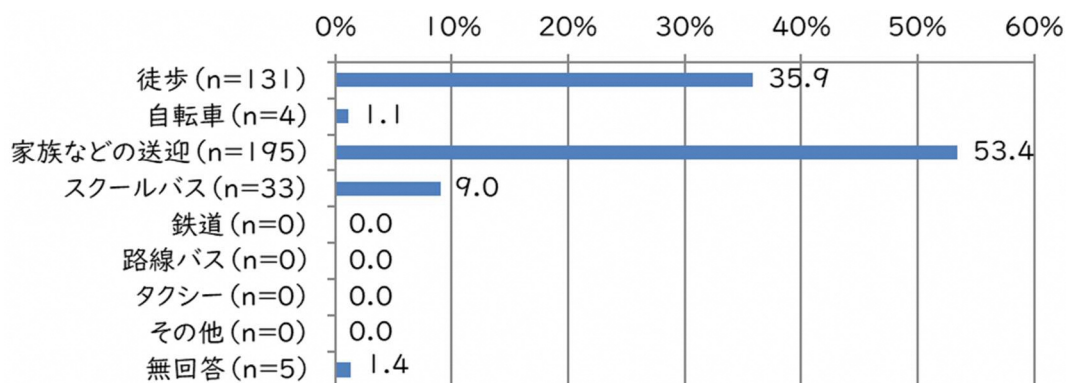
■問1-2 回答者の学年構成(n=365)



■問 2 平日の通学手段

○平日の通学手段は、「家族などの送迎」が最も多くなっており、次いで「徒歩」が多くなっている。家族が通勤するついでや徒歩圏内に自宅があるなど、様々な理由が考えられる。

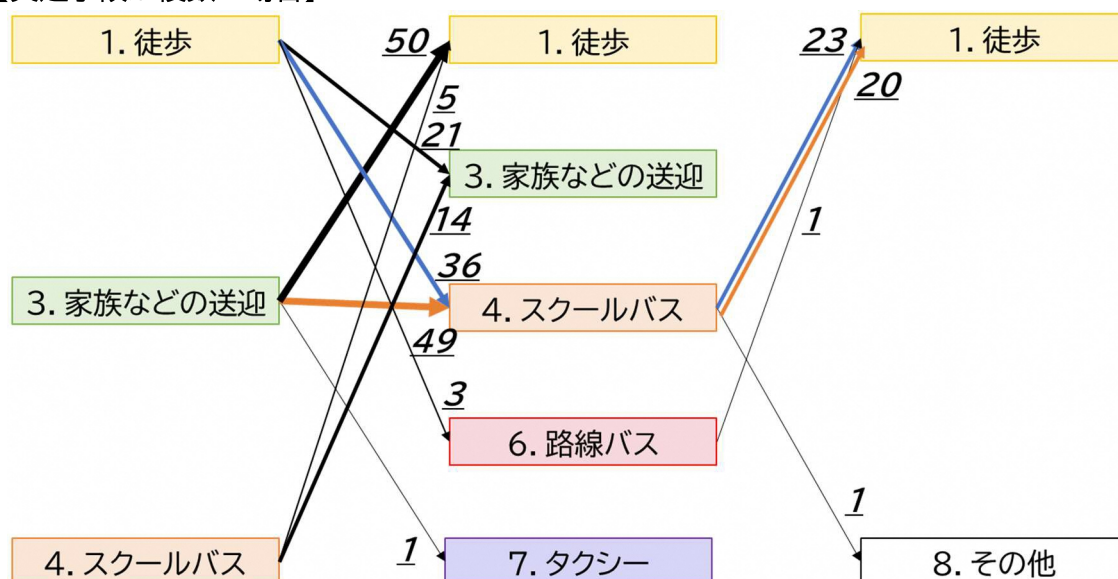
【1つ目の交通手段】



【交通手段が1つのみで終わる場合】

交通手段	1つのみの回答者数	総回答数 (1番目の交通手段)	1つのみの交通手段の割合
徒歩のみ	69	130	53.1%
家族などの送迎のみ	90	192	46.9%
スクールバスのみ	14	33	42.4%

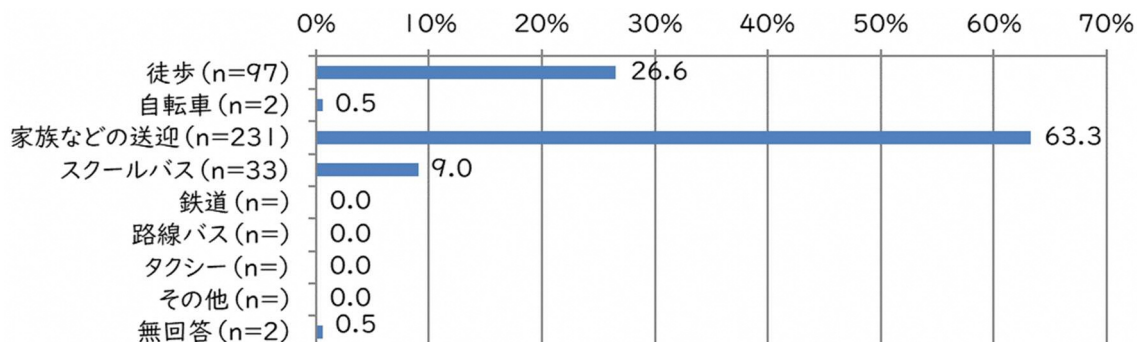
【交通手段が複数の場合】



■問3「雨や雪の日」の通学手段(n=365)

○「雨や雪の日」の通学手段は、平日同様に「家族などの送迎」が最も多くなっているが、その割合が増加している。理由として、「徒歩」や「自転車」の割合が減少していることが考えられる。一方で、「スクールバス」の割合に変化がないことから、「スクールバス」利用者は、天候等に寄らず、「スクールバス」を利用している。

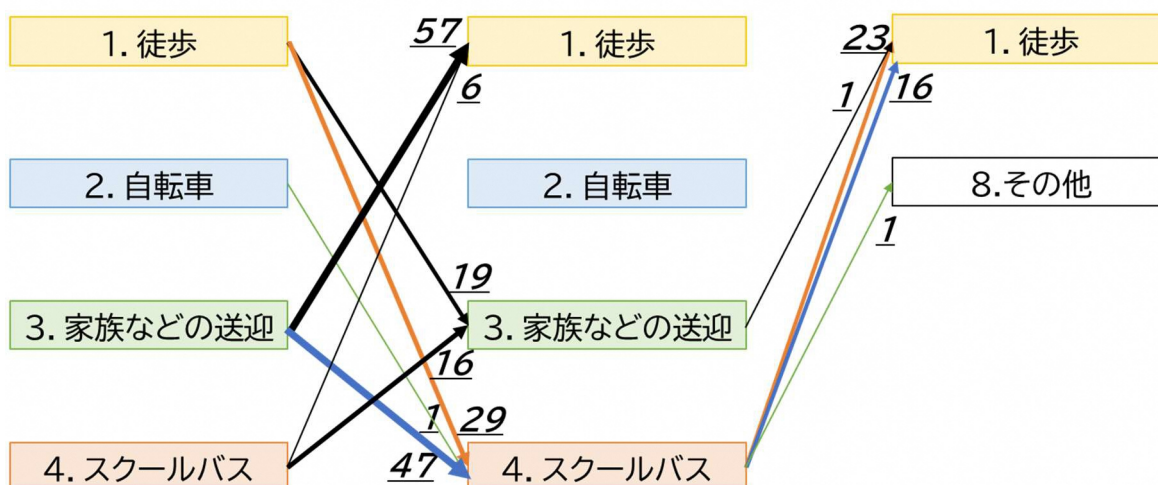
【1つ目の交通手段】



【交通手段が1つのみで終わる場合】

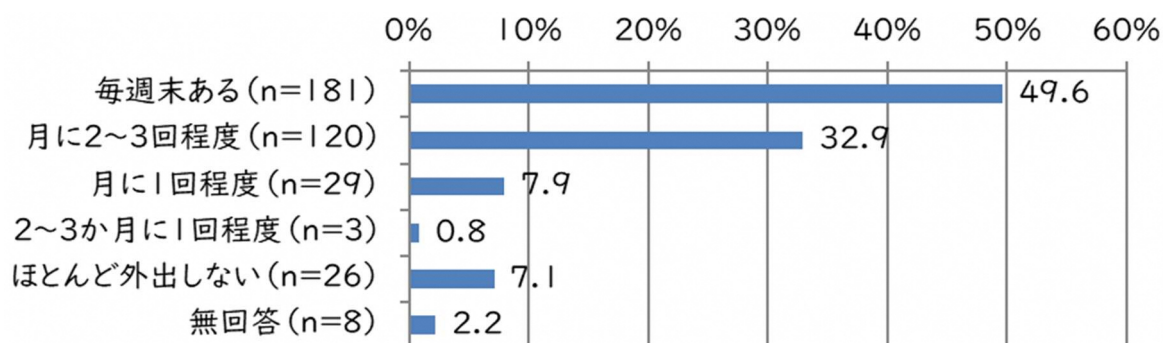
交通手段	1つのみの回答者数	総回答数 (1番目の交通手段)	1つのみの交通手段の割合
徒歩のみ	48	97	49.5%
自転車のみ	1	2	50.0%
家族などの送迎のみ	0	192	0.0%
スクールバスのみ	12	33	36.4%

【交通手段が複数の場合】



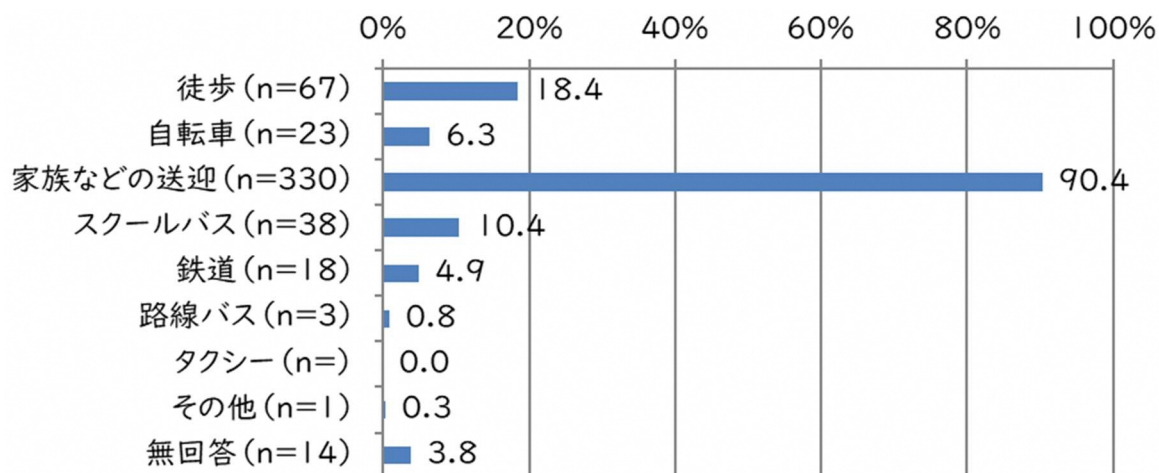
■問4 「土曜日・日曜日等の休日の部活動」や「外出の状況」の頻度

○休日の外出等は、約半数の過程で「毎週末ある」と回答しており、「月に2～3回程度」も約33%となっている。



■問5 「土曜日・日曜日等の休日の部活動」の交通手段(複数回答)

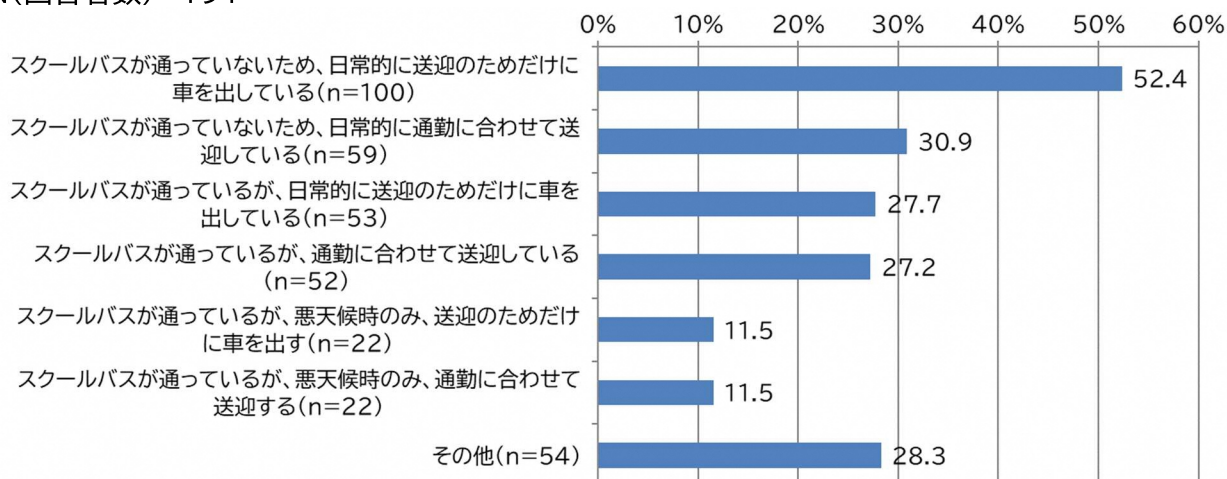
○休日の外出等の交通手段は、「家族などの送迎」が最も多くなっており、次いで「徒歩」となっている。部活等の対応においては、スクールバスの運行が開始されたこともあるため、公共交通の利用は少ない状況にある。



■問6 家族等の送迎状況(問2・3・5で「家族等の送迎」を選択した方のみ回答、複数回答)

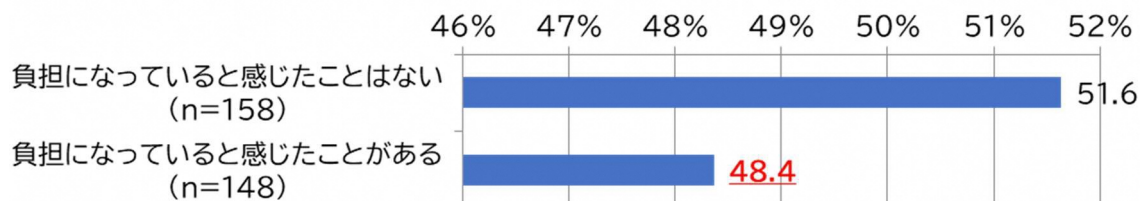
○家族等の送迎をする理由については、スクールバスが通っていないことが最も多い理由に挙げられているが、その中でも「送迎のため」だけに車を出している家庭が最も多くなっている。一方で、スクールバスが通っていても家族等の送迎を行っている家庭も約30%程度いる。

N(回答者数)=191



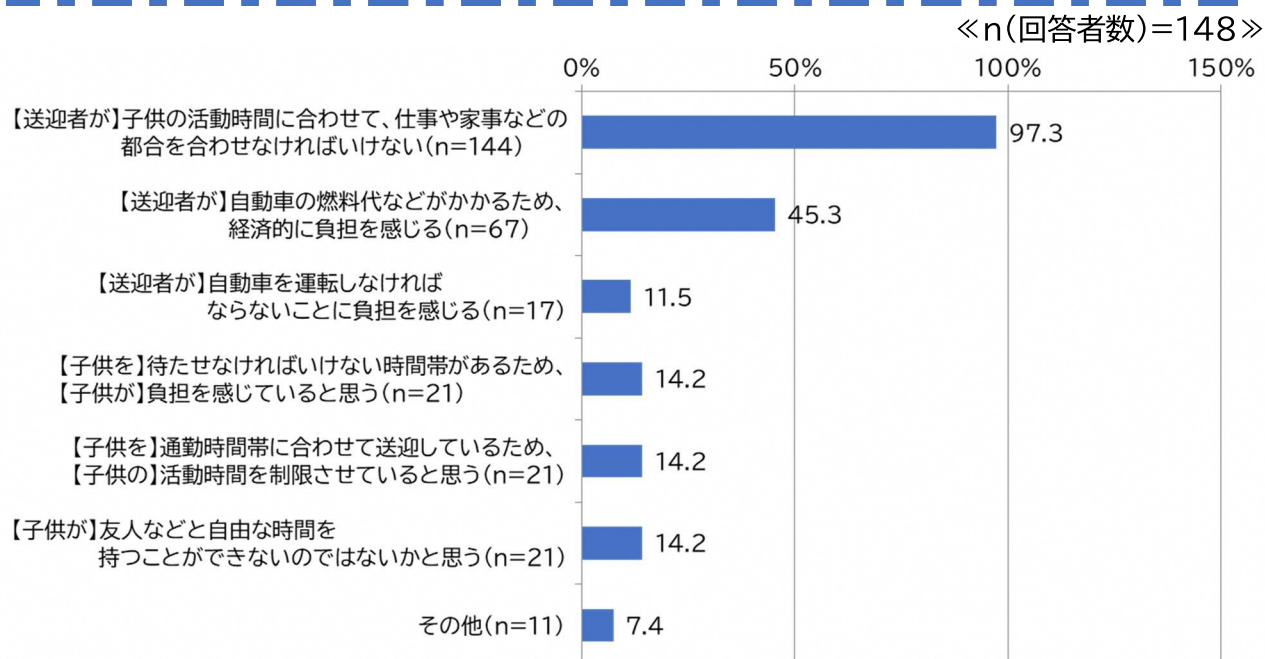
■問 7 家族等の送迎に対する考え

○小中学生の送迎(休日等の部活動や外出時)について、約 48%の保護者は負担と感じており、令和5年度から休日等の部活動時のスクールバス運行を開始したが、保護者や家族に頼らずに日常的に使うことができる公共交通への転換も必要である。



■問8 問 7 で「負担になっていると感じたことがある」と回答した理由(複数回答)

○家族等の送迎が負担に感じる理由として、仕事や家事の都合を合わせなければいけないことが最も多く挙げられており、子どもの活動機会や時間の制限よりも、送迎者側の時間や経済的負担が大きいことが理由となっている。



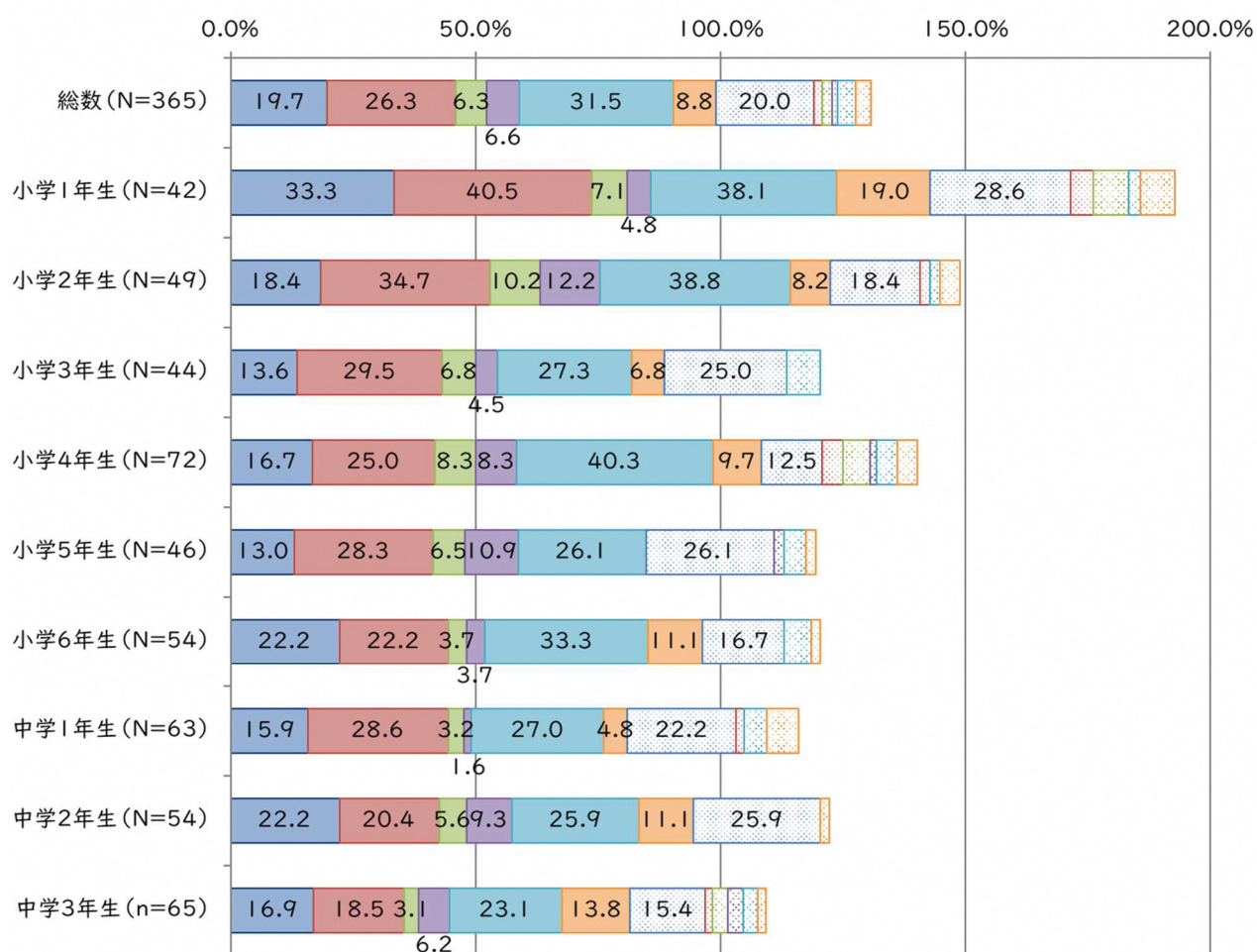
■問9-1 子供が公共交通を利用する際の不安の有無

○子どもが、公共交通を利用する際の不安については、約60%の保護者が感じている。



■問9-2 問9-1で「ある」と回答した方の具体的な内容(複数回答)

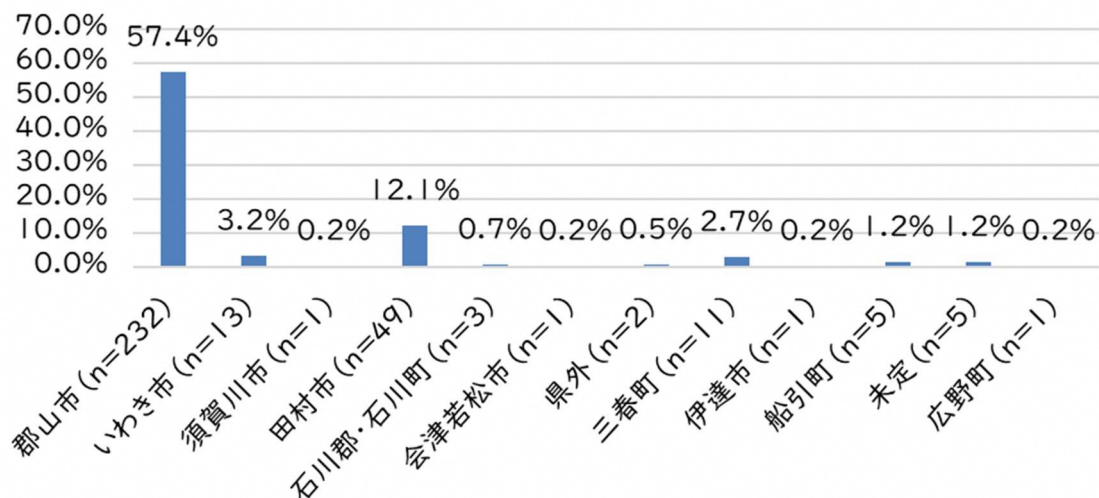
○具体的な不安の理由は、「無事に目的地に着いているか分からない」ことが最も多く挙げられており、次いで「車内の安全面」が挙げられていることから、公共交通を利用する際の不安を取り除くことが必要となる。



- 運行に対する安全面(交通事故等)
- 車内の安全面(他の乗客とのトラブル、防犯)
- バス停・駅までの道のりが危険
- バス停・駅における待合環境の安全性
- お子さんが無事に目的地に到着しているかどうか分からない
- 公共交通機関に乗り遅れること
- 公共交通機関に乗り遅れた際の代替手段の対応
- 車内で忘れ物をしてしまった際の対応
- 車内が混雑すること
- 適切な温度管理や換気などの車内環境
- 公共交通利用を不安がっており、保護者に送迎を求めること
- その他

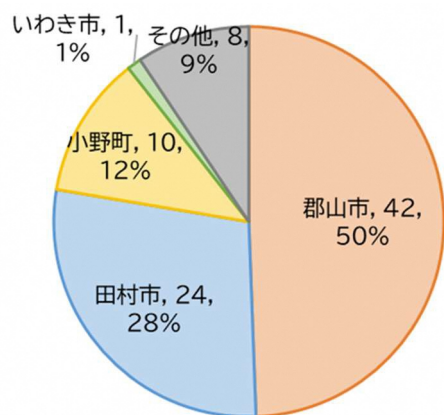
■問 10 想定する高校進学先となる市町村(n=365)

○高校の進学先については、郡山市が最も多くなっており、次いで田村市が多くなっている。



【参考】今年度実施した中学3年生に対する進路希望調査結果

※本保護者アンケート調査とは別途実施した結果である点に留意



進路先で最も多く希望する地域は、郡山市であり、現在の通学状況と同様の傾向が続くことが予想されることから、通学の足の確保が引き続き重要になる

【参考】小野町から通学している生徒数が多い高校

※今年度福島県が実施した通学状況の調査結果であり、本保護者アンケート調査とは別途実施した結果である点に留意

学校名	市町村名
日大東北高校	郡山市
郡山北工業高校	郡山市
帝京安積高校	郡山市
郡山高校	郡山市
郡山東高校	郡山市
田村高校	三春町

■問 11 進学先を選ぶ際の公共交通の重要度(n=365)

○保護者の意向では、高校通学する際の条件として、必須もしくは必須ではないが、公共交通により通学を望む家庭が多いことから、希望する高校にアクセスできる環境の提供が必要となる。

