

## 山梨県地域公共交通計画 アンケート調査実施計画

山梨県地域公共交通計画の策定検討において、計画情報の一部として各種アンケートを通して情報収集を行う。アンケートの実施には時間がかかるため、他の検討や計画情報の収集に先行してその内容を検討するものである。ただし、その場合でも、策定検討の全体像の一部として適切な内容であることが求められるため、その点について留意して実施案を作成している。

## 1. アンケート実施の前提として想定する地域公共交通計画の調査枠組み

山梨県地域公共交通計画は、本県の生活交通確保維持政策のアップデートのために策定されるものであり、その中心的なねらいは、自動車を自由に使えない県民の生活の質を公共交通を通して保障・向上させることにある。あわせて、公共交通を活用したまちづくりや観光振興への貢献を促進するものである。

移動制約のある県民の生活の質確保は、「ある種類の活動の実行しやすさ」を確保するものである必要がある。ある種類の活動機会の獲得可能地点へのアクセシビリティは、モビリティ（移動しやすさ）、獲得可能地点の数と距離等によって規定される。

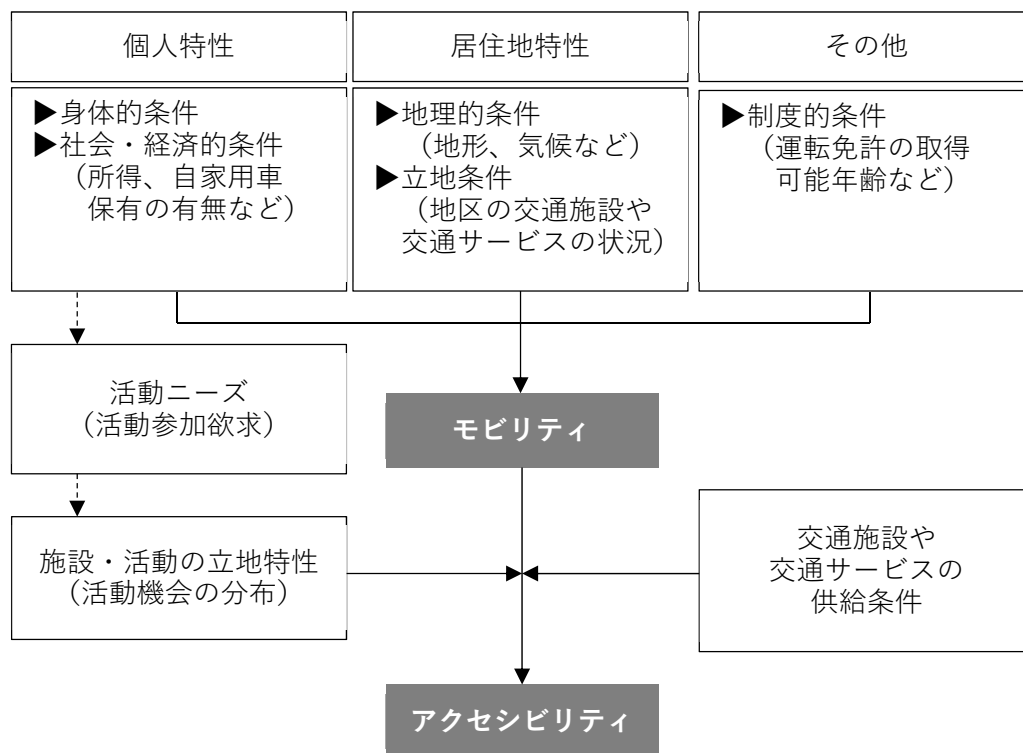


図 1 アクセシビリティの考え方

アクセシビリティは、移動する能力である”モビリティ”だけでなく、移動販売や訪問診療といった”モビリティ代替手段”、サービスの提供場所の”立地特性”、運賃や安全性といった”アクセスの質”を包含しており、またこれらは相互に一定の補完性を持つ。<sup>1</sup>

今回のアンケート調査は、県民のモビリティ制約や、活動機会の確保に必要なモビリティ水準や活動機会獲得地点の立地を明らかにするとともに、不採算な公共交通を公的資金で確保するために必要な社会的合意に関する計画情報を得ることを中心的な目的とする。

各種アンケート調査で把握しようとする計画情報は下記の通りである。

表 1 アンケート調査で把握しようとする計画情報

計画のねらい		①県民	②幹線系統バス利用者	③来県者
移動制約のある県民の生活の質確保		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県民のモビリティ制約の現状（政策の必要性）</li> <li>● 県民のアクセシビリティ確保条件（公共交通サービス設計に課せられた条件の把握）</li> <li>● 移動に関するミニマム確保への意識（公共交通サービス水準の参考情報）</li> </ul> ※交通弱者の現状等についても把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当該路線が交通弱者の生活の質確保に発揮している役割</li> <li>● サービスに対する改善要望</li> </ul>	—
その他	都市交通	● 都市交通改善への県民意識	—	—
	観光振興	—	—	● 観光客の公共交通へのニーズ
	リニア駅からの広域交通確保	● リニア駅からの広域交通確保への期待	—	—
	公共交通の活性化	—	● サービスに対する改善要望	● 観光客の公共交通へのニーズ

<sup>1</sup> アクセシビリティに関する説明は下記の文献を参照した。太田勝敏 1988『交通システム計画』技術書院、中島直人ら 2018『都市計画学 変化に対応するプランニング』学芸出版社、喜多秀行 2011「地域公共交通計画と移動権」交通工学 46(4)

## 2. アンケート調査実施概要

表 2 アンケート調査実施概要

	①県民	②幹線系統バス利用者	③来県者 (ビジネス目的/観光目的)
対象者	県政モニター	幹線系統バス利用者	鉄道利用での来県者 高速バス利用での来県者 自動車利用での来県者
サンプル	500	約3,600 (目標) (1系統150票×24系統を目安) ※利用者数の少ない系統は可能な範囲で回収	約 300 (目標) ※手段ごとに 100 前後を目安
調査方法	郵送配布・郵送回収	現地配布・郵送回収 ※各系統に限定した利用者に向けて多く配布できるよう、郊外側の単独区間の車内やバス停で配布	現地配布・郵送回収 ※可能な範囲で6地域のバランス考慮 ・鉄道： JR 甲府駅、富士急河口湖駅 ・高速バス： 甲府駅南口、河口湖 ・自動車： 道の駅数カ所 (案)こぶちさわ、なんぶ、どうし、たばやま

\* 調査②・③に関しては、コロナ感染状況も踏まえつつ、回収サンプル数、調査方法の見直しや、WEB 回答などの実施方法の工夫を検討する。

## 2 - 1. 県民アンケートの実施方針

### (1)把握しようとする計画情報

- 県民のモビリティ制約の現状（政策の必要性）
- 県民のアクセシビリティ確保条件（公共交通サービス設計に課せられた条件の把握）
- 移動に関するミニマム確保への意識（公共交通サービス水準の参考情報）
- 都市交通改善への県民意識
- リニア駅からの広域交通確保への期待

### (2)調査方法

県政モニター(500人)を対象に、郵送配付・郵送回収、紙調査票方式で実施。

### (3)調査項目

調査項目は下記の通りである。

表 3 県民アンケート調査項目

区分	調査項目
生活実態調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 指定した1週間の目的別外出活動               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 通学、通勤、通院、買物                   <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 回数、主な訪問場所、典型的な活動時間帯</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>● 指定した1日の生活実態（パーソントリップ調査）               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 活動開始・終了時刻</li> <li>➢ 活動種別</li> <li>➢ 移動手段</li> <li>➢ 出発地・移動先</li> </ul> </li> </ul> <p>※厳密には1週間単位のアクティビティ・ダイアリー調査を実施することが望ましいが、回答負荷が高く回答率が低下傾向にある<sup>2</sup>ため、調査対象者数が限定されている今回調査では「1日のパーソントリップ調査」とした。「1週間の目的別外出活動」で、基本となる外出目的に関する情報を取得するとともに、「1日のパーソントリップ調査」により、調査実施者が予想していない実情の把握や、豊富な情報量を生かした発展的分析に生かす。</p>
公共交通へのアクセスの制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>● （自由に使える自動車を持たない回答者限定）公共交通を活動機会獲得に使えない理由               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 本数、時間帯、運賃、行先、乗降地点への距離、乗り降りのしやすさ、予約制約（締め切りに間に合わない、満席）</li> </ul> </li> <li>※ 交通弱者の現状等について把握</li> </ul>
移動に関するミニマム確保への意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公的負担により、移動制約者の基本的な生活ニーズに対する移動機会を確保することに対する賛否</li> <li>● 県民のどのような活動機会が守られるべきと考えるか               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 各圏域の中心拠点への日帰り買い物が可能</li> <li>➢ 二次医療圏の日帰り通院が可能</li> <li>➢ 高校生が各圏域で自由に通学先を選べる</li> </ul> </li> <li>● 公的負担により、高齢者が運転に不安や疲労を感じたときにマイカーから公共交通利用へ転換するのに十分なサービス水準の公共交通を確保することに対する賛否</li> <li>● 現状の県の不採算公共交通補助制度と予算規模への意向</li> </ul>
都市交通改善への県民意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市交通に関する意識調査（平成27年全国都市交通特性調査に準拠）               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 「住みたい」と思う地域のイメージ</li> <li>➢ コンパクトシティへの意識</li> </ul> </li> </ul>
リニア駅からの広域交通確保への期待	<ul style="list-style-type: none"> <li>● リニア駅からの広域交通確保への期待</li> </ul>
基礎項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住所、性、年齢</li> <li>● 職業、出勤回数と時間帯</li> <li>● 運転免許の保有有無</li> <li>● 自由に使える自動車の有無</li> <li>● 運転への不安の有無</li> <li>● 身体の状態</li> <li>● 送迎を頼める家族や隣人がいるかどうか・気軽に頼めるかどうか</li> </ul>

(4)計画情報を得るための分析方法

①県民のモビリティ制約の現状（政策の必要性）

基礎項目を通して、マイカー中心の生活を送ることができる県民、送迎を気軽に頼める県民と、公共交通に頼らなければ生活できない県民とに類型化し、生活実態調査を通

して得られた「外出頻度」「訪問場所の地点数や距離」「活動時間帯の長さ」「外出目的の構成」を類型別にクロス集計することにより、移動制約を抱えている県民の生活の質が低下している実態を明らかにする。

②県民のアクセシビリティ確保条件（公共交通サービス設計に課せられた条件の把握）

生活実態調査を通して、県民が基礎的な活動目的のためにどのような階層・距離の地点にアクセスしているのかを明らかにする。活動の時間帯についても把握する。これにより、広域的な生活交通が持つべき機能を明確にする。

公共交通へのアクセス制約から、県民の活動機会確保のために一般的に求められる公共交通サービスの改善の方向性を明らかにする。

移動に関するミニマム確保への意識を問う質問のうち「県民のどのような活動機会が守られるべきと考えるか」も、広域的な生活交通が満たすべき機能を考えるうえで重要な情報となる。

③移動に関するミニマム確保への意識（公共交通サービス水準の参考情報）

移動に関するミニマム確保への意識の質問から明らかにする。特に、ミニマムといっても「自動車が元から使えない人」と「免許返納を検討している高齢者」とでは切迫性が異なることから、これを区別して分析する。

これらの情報は、県民のアクセシビリティ確保条件を考えるうえでの参考とする。

④都市交通改善への県民意識

都市交通に関する意識調査から、県民の求める地域イメージを明らかにし、公共交通への手段転換を通じた都市交通の改善政策の優先順位の参考とする。

⑤リニア駅からの広域交通確保への期待

リニア駅からの広域交通確保への期待の質問から明らかにする。

---

<sup>2</sup> 西井和夫・佐々木邦明・今尾友絵 2002「PT付帯調査としてのアクティビティダイアリー調査—高齢者の活動-交通実態把握—」土木学会論文集 2002(702)

## 2-2. 幹線系統バス利用者アンケートの実施方針

### (1)把握しようとする計画情報

- 当該路線が交通弱者の生活の質確保に発揮している役割
- サービスに対する改善要望

### (2)調査方法

現地配布・郵送回収

約 3,600 (目標) : (1 系統 150 票 × 24 系統を目安)

※利用者数の少ない系統は可能な範囲で回収

※各系統の限定利用者に向けて多く配布できるよう、郊外側の単独区間の車内やバス停で配布

### (3)調査項目

調査項目は下記の通りである。

表 4 幹線系統バス利用者アンケート調査項目

区分	調査項目
利用実態と生活実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>● なぜ当該路線を利用しているのか               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 自由に使える自動車が無いから、送迎を頼める相手がいないから、今日に限って自由に使える自動車が無い／送迎を頼める相手がいないから、バスの方が便利だから、運転が不安だから</li> </ul> </li> <li>● 今日の利用について               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 利用時間帯・乗降バス停（クロス集計用）</li> <li>➢ 利用目的</li> </ul> </li> <li>● 普段の目的別外出活動               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 通学、通勤、通院、買物                   <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 回数、主な訪問場所、典型的な活動時間帯、典型的な交通手段（+本バス利用有無）</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>● 普段の1週間の本バス利用について               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 利用頻度</li> <li>➢ 利用目的</li> <li>➢ 利用時間帯</li> </ul> </li> <li>● 当該路線が仮にない場合はどうなるか（→当該路線が無くなることによる QOL 低下状況を明らかにする）               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 出かけない、目的地を変える、タクシーを使う、家族に送迎を依頼する</li> </ul> </li> </ul>
サービスに対する改善要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通学・通勤・通院・買い物の目的を達成しようとしたときに、公共交通によってはそれが満たされないことがあるか。</li> <li>● 前項がある場合は、その理由               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 本バスを利用したいがそれができない場合                   <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 本数、時間帯、運賃、行先、乗降地点への距離、乗り降りのしやすさ</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
基礎項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住所（町字まで）、性、年齢</li> <li>● 職業、出勤回数と時間帯</li> <li>● 運転免許の保有有無</li> <li>● 自由に使える自動車の有無</li> <li>● 運転への不安の有無</li> <li>● 身体の状態</li> <li>● 送迎を頼める家族や隣人がいるかどうか・気軽に頼めるかどうか</li> </ul>

#### (4)計画情報を得るための分析方法

##### ①当該路線の交通弱者の QOL 向上に発揮している役割

なぜマイカーではなく当該路線を利用しているかを把握することで、当該路線が移動制約者の活動機会確保に貢献していることを示す。

指定した1週間の本バス利用についての質問から、どのような人がどのような目的で当該路線を利用しているかを把握する。また、利用時間帯・方向別の利用目的を集計する。これらにより、当該路線が移動制約者の活動機会確保にどのように貢献しているかを示す。

利用実態と生活実態を組み合わせ、1週間の生活の実態と、そのうち何回本バスを活用しているか、本バスを利用していない場合はどのような交通手段に頼っているかを明らかにすることで、バスが現に発揮している役割と、さらに改善をすべき領域を把握する。



## ②サービスに対する改善要望

活動機会の確保のために公共交通を使いたくても使えない場合の、その理由を丁寧に整理し、活動機会を拡大する方向でのサービス改善の方向性を把握する。なお、公共交通が使えない場合でも、本路線を使いたくても使えない場合（本数などの理由）と、行先が違う等でそもそも本路線とは関係がない場合があることに留意が必要であり、質問も両者を分けている。

## 2-3. 来県者アンケートの実施方針

### (1)把握しようとする計画情報

- 観光客の公共交通へのニーズ

### (2)調査方法

鉄道利用・高速バス利用・自動車利用での来県者(各 100 人・計 300 人)を対象に、現地配付・郵送回収、紙調査票方式で実施（可能な範囲で 6 地域のバランス考慮）。

### (3)調査項目

調査項目は下記の通りである。

表 5 来県者アンケート調査項目

区分	調査項目
移動実態調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 居住地，回答当日の出発地               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 自宅、宿泊先</li> </ul> </li> <li>● 山梨県に來訪するために利用した交通手段               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 鉄道、高速バス・路線バス、観光バス、自家用車、レンタカー、バイク、自転車</li> </ul> </li> <li>● 山梨県に來訪した目的               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 観光、仕事、帰省、親戚・知人に会うため、その他</li> </ul> </li> <li>● 県内での滞在予定               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 日帰り、○日間</li> </ul> </li> <li>● 県内での周遊の目的地・周遊に利用する/した交通手段</li> <li>● 県外での観光の目的地・移動に利用する/した交通手段</li> </ul>
県内周遊での公共交通利用の制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>● （周遊に公共交通を利用しない方）県内周遊に公共交通を使えない理由               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 本数、時間帯、運賃、行先、予約制約（締め切りに間に合わない、満席）、現在の交通手段が便利</li> </ul> </li> </ul>
サービス改善へのニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● どのようなサービスがあれば観光周遊に公共交通を使いたくなるか               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 県内広域バス路線のわかりやすい情報案内、使いやすい情報案内ツール、サブスク等のお得な運賃割引、MaaS の様な使いやすい運行、観光地・観光施設と連携したお得なサービス 等</li> </ul> </li> </ul>
基礎項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住所（都道府県・市まで）、性、年齢</li> <li>● 職業</li> <li>● 同行者数</li> <li>● 山梨県への訪問回数               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 初めて、2 回以上</li> </ul> </li> </ul>

#### (4)計画情報を得るための分析方法

##### 観光客の公共交通へのニーズ

来訪者の移動実態を通して、鉄道や高速バス等の広域ゲートウェイから山梨県を訪れる方が、県内をどのように周遊・回遊しているかを把握することにより、「県内広域バス路線」がどのようなニーズに対応し、その役割を果たしていくべきかを具体化する。

基礎項目を通して、グループでの来訪、リピーター等の来訪者の状況に対し、移動実態調査で得られる「来訪のために選択している交通手段」「周遊のため利用する交通手段」「公共交通利用の制約」をクロス集計することにより、観光者の傾向に応じて公共交通を使いたい、使えない実態を明らかにする。

また、サービス改善へのニーズについて、周遊の手段として個別具体的に広域公共交通に求められる内容を引き出すことで「まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保」に向けた観光交通手段として路線バス・鉄道の改善方法の検討に繋げる。