

第 2 1 回勝山市生活交通地域協議会次第

(令和 3 年度 第 4 回)

日時 令和 3 年 1 0 月 2 6 日 (火)

勝山市地域公共交通会議終了後

場所 勝山市民会館 3 階 第 1 会議室

1. 議題

(1) 勝山市地域公共交通計画の策定について

【資料 1】

2. そ の 他

■地域公共交通の課題と課題解決の方向性

第 4 章 勝山市における公共交通の課題

4－1．公共交通の課題の整理

勝山市を取り巻く新たな社会潮流、公共交通の現在の利用環境の改善、まちづくりとの連携、公共交通に関するアンケートによる市民意識の視点から、本計画において対応すべき課題を整理します。

（１）新たな社会潮流への対応に関する課題

1）－① 地球規模の環境・エネルギー問題への対応
・地球温暖化等の影響により、気象災害の発生頻度の高まりや被害の甚大化、また、生態系への影響が懸念されています。国では、温室効果ガスの新たな削減目標を定めた「2050 年カーボンニュートラル」、地球温暖化に伴う気候変動に関する科学的知見を踏まえた「「防災 4.0」未来構想プロジェクト」等の取り組みを進めています。 ⇒地球環境に配慮した脱炭素社会の実現を目指して、自動車に過度に依存しない交通環境づくりや自然エネルギー等の活用による環境負荷の低減、生物多様性やグリーンインフラの確保等の取り組みが求められています。
1）－② SDGs（持続可能な開発目標）の達成への寄与
・SDGs は、平成 27 年の国連サミットで採択された、令和 12 年までに達成すべき持続可能な開発目標です。 ・勝山市は、令和 2 年 11 月 12 日に「ふくい SDGs パートナー」に登録し、市民、企業、NPO 法人等と連携し、持続可能な地域社会づくりを進めています。 ⇒地域公共交通計画においては、SDGs の 17 の目標の中で、特に「目標 11 住み続けられるまちを」の実現に向けた中心的な取り組みが求められています。
1）－③ 大規模災害への対応
・地球温暖化等を背景に、台風や集中豪雨による浸水被害や土砂災害が全国各地で発生しており、鉄道や道路への被害によって日常生活の移動が困難な状況が長期化するケースも発生しています。 ⇒大規模災害に備え、必要な社会基盤の整備や適切な維持管理・更新、周辺都市との連携・協力体制の確立を進めるとともに、災害時にも地域の重要な移動手段として活用できる公共交通体系の確立が求められています。

1）－④ 新型コロナウイルス感染症の流行に伴う新しい生活様式への対応

- ・令和 2 年以降の国内での新型コロナウイルス感染症の流行によって、日常生活における移動の自粛や「三密」を回避するための行動が求められたことにより、勝山市においても公共交通利用者は大幅に減少しています。
 - ・国では、新型コロナウイルスによる危機を踏まえ、今後の都市のあり方にどのような変化が起こるのか、今後の都市政策はどうあるべきかについて検討し、「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」をとりまとめており、その中で、まちづくりと一体となった総合的な交通戦略の推進、自転車を利用しやすい環境整備などが示されています。
- ⇒感染症の流行拡大の推移を見極めながら、新しい生活様式に対応した公共交通サービスを提供することが求められています。

1）－⑤ 目ざましい科学技術の進歩への対応

- ・AI や ICT 技術の進歩は目ざましく、日常生活や交通、産業、観光医療など、あらゆる場面で AI や ICT 技術が活用され、インターネットを媒体として様々な情報とモノが繋がる IoT の活用も進められています。
 - ・交通分野では、クルマによる交通事故を削減し、安全で快適な交通環境に寄与するため、自動車の自動運転技術の研究が進められています。
- ⇒市民生活をより安全・便利・快適にするため、交通の分野においても AI や ICT 技術を活用した取り組みが求められています。

(2) 公共交通の利用環境の改善に関する課題

2) -① 公共交通サービスの確保・維持によるクルマ中心社会からの転換

- ・勝山市は、人口減少、少子高齢化が進展しており、今後もその傾向は続くものとされていますが、市民の日常生活における移動環境は、クルマ中心であり、高齢になっても免許を手放せない市民も多い状況です。
- ・過度なクルマへの依存は、鉄道、バス、タクシーによって構成される公共交通のサービス水準の低下を招き、さらなるクルマ依存の環境になっています。
- ・このため、クルマを利用しない（できない）市民にとっては、日常生活に必要な移動の利便性が低い状況が生じています。

⇒クルマを運転できない移動制約者の増加に適切に対応し、市民の誰もが移動に不安のない生活ができる環境づくりを進めることが求められています。

⇒クルマへの過度な依存を是正し、公共交通への利用転換、利用促進を図ることが求められています。

2) -② 利便性の低い地域を含む、市全体の公共交通サービス水準の維持・向上

- ・勝山市における公共交通は、鉄道、バス、タクシーなどによって構成されており、コミュニティバスのネットワークが市域のほぼ全域をカバーしていますが、便数が少なく、デマンド運行による区間も多い状況です。

⇒今後とも、人口の少ない集落においても一定水準の公共交通サービスを享受できるなど、市全体の公共交通サービス水準の維持・向上を図ることが求められています。

2) -③ わかりやすく利用しやすいバスサービスへの見直し

- ・勝山市のコミュニティバスは、利用実態や利用者からの要望を踏まえて、随時運行ルートや運行時間などを見直していますが、その結果、時間帯により停車するバス停が異なるなど、運行ルートが複雑化しています。

⇒バスを利用したい人が、最寄りバス停の位置や目的地までの所要時間などがわからない、またはわかりにくいことにより利用を控えることがないように、わかりやすく利用しやすいバスサービスへ見直すことが求められています。

(3) まちづくりとの連携に関する課題

3) -① コンパクトで持続可能なまちづくりとの連携

- ・人口減少と高齢化社会に対応した『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めることを目的として、平成 26 年に「都市再生特別措置法」が改正され、「立地適正化計画」が制度化されています。
- ・勝山市においても、今後も人口減少や高齢化、市街地の空洞化が進むと予測され、その結果、市街地の商業施設や医療施設の撤退等による生活利便性の低下、地域コミュニティの弱体化も懸念されています。

⇒公共交通の分野においても、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導によるコンパクトで持続可能なまちづくりとの連携が求められています。

3) -② 持続可能な公共交通の確立

- ・公共交通は、高齢者のほか、児童・生徒の利用もみられ、クルマを利用しない（できない）市民の重要な移動手段となっていますが、利用者数の減少、人口減少・高齢化に伴う将来的な税収減や扶助費の増加により、市が運行している、または運行経費の一部を負担している公共交通への財政的な影響も予想されます。

⇒鉄道、バスともに、必要な運行サービス水準を維持するための利用喚起等の方策を講じるとともに、利用状況に応じた運行内容の見直しおよび改善を図るなど、持続可能性を考慮していくことが求められています。

3) -③ 周辺市町との連携による広域公共交通網の拡充

- ・平成 31 年に勝山市を含む嶺北地域の 11 市町による「ふくい嶺北連携中枢都市圏」の連携協約締結式が行われ、人口減少、少子高齢化社会にあっても、住民が安心して快適に暮らすことができる圏域づくりを目指し、「ふくい嶺北連携中枢都市圏ビジョン」に基づき、様々な取り組みを推進しています。

⇒「ふくい嶺北連携中枢都市圏」を構成する関係市町と連絡・調整による、各市町間を連絡する公共交通網の拡充が求められています。

(4) アンケートによる利用状況、市民意識に関する課題

4) -① 公共交通サービスの周知

- ・公共交通を定常的に利用（「週5日以上」「週に2,3日」「月に数日」の合計）している人の割合は、えちぜん鉄道、コミュニティバスとも約3%に留まっています。
- ・公共交通の満足度については、「わからない」の割合がえちぜん鉄道で約27%、コミュニティバスでは約63%に達しており、公共交通のサービス内容の認知度が低いことがうかがえます。
- ・また、「最寄りバス停を知らない」人の割合が約35%に達しています。

⇒将来にわたって公共交通を維持し、市民の移動の利便性を確保するため、様々な機会を通じて公共交通サービスについて幅広い周知を図ることが求められています。

4) -② 利用者ニーズを踏まえたコミュニティバスの運行内容の改善、見直し

- ・えちぜん鉄道に比べてコミュニティバスの総合的な満足度が低く、特に「運行本数」については不満（「不満」「やや不満」の合計）と感じている割合が半数以上を超えています。（「わからない」を除く）
- また、えちぜん鉄道や他のバスとの乗り継ぎについても不満が満足（「満足」「やや満足」の合計）を上回っています。

⇒利用者のニーズに応じてサービス内容を適宜見直し、利用者にとって利用しやすいコミュニティバスへの転換を図ることが求められています。

4) -③ 公共交通に関する意識の転換

- ・コミュニティバスの今後の運営については、「高齢者や中高生等の交通手段として必要な交通手段なので、必要な経費を投入すべき」が約62%を占めています。また、「利便性が低下することになっても、運行経費を削減すべき」は約7%に留まっており、市民の公共交通の必要性に関する意識は高いことがうかがえます。

⇒公共交通の必要性に関する高い意識を利用促進につなげていくため、市民の一人ひとりが公共交通を身近な交通手段として認識し、将来の望ましいあり方をみんなで考えることが求められています。

4-2. 課題解決の方向性

整理した課題について施策の体系ごとに分類すると、下図のとおりになります。今後、課題の解決に向けて効果的な施策の実施に取り組みます。

公共交通の課題	課題解決の方向性
新たな社会潮流への対応 1)-① 地球規模の環境・エネルギー問題への対応 1)-② SDGs（持続可能な開発目標）の達成への寄与 1)-③ 大規模災害への対応 1)-④ 新型コロナウイルス感染症の流行に伴う新しい生活様式への対応 1)-⑤ 目ざましい科学技術の進歩への対応	わかりやすく利便性の高い公共交通 【関連する課題】 1)-④、⑤、2)-①、②、③、4)-② 持続可能で効率的な公共交通 【関連する課題】 1)-①、②、2)-①、③、4)-③ 快適・安全で安心して利用できる公共交通 【関連する課題】 1)-③、④、⑤、2)-②、③、4)-② まちづくりと連携した公共交通 【関連する課題】 1)-③、3)-①、③、4)-① 多様な主体の協働・連携による公共交通 【関連する課題】 2)-①、3)-①、③、4)-①、③
公共交通の利用環境の改善 2)-① 公共交通サービスの確保・維持によるクルマ中心社会からの転換 2)-② 利便性の低い地域を含む、市全体の公共交通サービス水準の維持・向上 2)-③ わかりやすく利用しやすいバスサービスへの見直し	
まちづくりとの連携 3)-① コンパクトで持続可能なまちづくりとの連携 3)-② 持続可能な公共交通の確立 3)-③ 周辺市町との連携による広域公共交通網の拡充	
アンケートによる市民意識 4)-① 公共交通サービスの周知 4)-② 利用者ニーズを踏まえたコミュニティバスの運行内容の改善、見直し 4)-③ 公共交通に関する意識の転換	

■市民アンケート調査結果の概要（速報）

●問 1～7 回答者の属性

- ・回答者の年齢構成は、「65 歳以上」が 46%と半分近くを占めている。
- ・職業構成は、「会社員・公務員」と「無職」がそれぞれ 3 割ほど占めている。
- ・居住地区の構成は、勝山市に居住する人口分布（住民基本台帳に基づく）と近似している。
- ・家族構成は、単身世帯が 7%と少なく、2 人以上の世帯が大部分を占めている。
- ・自動車、バイク等の免許を保有しない人の割合は 18%である。
- ・自由に使える交通手段では、自家用車（自分で運転）が 78%を占めるが、自転車がその次に多い 34%を占める。また、「交通手段なし」は 5%である。
- ・最寄りバス停を知っていると答えたのは 65%である。また、バス停までの時間は「0～2 分」と「3～5 分」を合わせると 84%になり、「6～10 分」を含めると 96%となる。

●問 8～11 日常生活における外出行動

通勤・通学	・通勤・通学している人の割合：56% ・利用交通手段：自家用車（自分で運転）が中心（82%）。公共交通を利用する割合は 6%。 ・時間帯（ピーク）：朝 7 時台～ 8 時台（2 時間） 夕 17 時台～19 時台（3 時間） ・移動の不便さを「常に感じる」「たまに感じる」人：31%
通院	・通院している人の割合：55% ・利用交通手段：自家用車（自分で運転）が中心（70%）。家族送迎は 20%。 公共交通を利用する割合は 13%。 ・移動の不便さを「常に感じる」「たまに感じる」人：26%
買物	・買い物している人の割合：82% ・利用交通手段：自家用車（自分で運転）が中心（83%）。公共交通を利用する割合は 4%。 ・移動の不便さを「常に感じる」「たまに感じる」人：21%
その他	・その他私用で外出する人の割合：61% ・利用交通手段：自家用車（自分で運転）が中心（84%）。公共交通を利用する割合は 8%。 ・移動の不便さを「常に感じる」「たまに感じる」人：26%

⇒市民の日常的な外出行動では、目的に関わらず利用交通手段は、自家用車が中心。

⇒通勤・通学における移動の不便さを感じている人が比較的多かった。

●問 12・14・16 公共交通の利用状況

- ・各公共交通手段に共通して、利用していない人の割合が高い。特に、コミュニティバスを「利用していない」と回答した人は 9 割以上を占めた。
- ・えちぜん鉄道を「利用していない」と回答した人は、新型コロナウイルス感染症拡大前は 67%にとどまったが、現在は 84%となっている。また、利用目的は感染症拡大前と現在共に「その他私用」が 7 割を占める。
- ・コミュニティバスの主な利用目的は、「通院」42%、「その他私用」40%となっている。
- ・タクシーを「利用していない」と回答した人は 85%となっている。利用目的は「その他私用」が 45%、「通院」が 37%を占めており、「通勤・通学」は 1%である。また、利用時間帯は日中が 43%と多くなっている。

●問 13・15・17 公共交通の満足度

- ・「えちぜん鉄道」については、「総合的な満足度」（わからない・無回答を除く）の「満足」、「やや満足」の合計値が公共交通の中で最も高い 38%となっている。一方で、「運賃」を「やや不満」、「不満」と回答した人は 39%であった。
- ・「コミュニティバス」については、「総合的な満足度」の「満足」、「やや満足」の合計値が公共交通の中で最も低い 17%となっている。また、「やや不満」、「不満」の回答が目立つのは、「運行本数」52%と「始発時間・終発時間」34%である。
- ・「タクシー」については、「総合的な満足度」の「満足」、「やや満足」の合計値は 24%である。「運賃」の評価はやや低く「やや不満」、「不満」が 28%を占めているが、それ以外の要素は「総合的な満足度」よりやや高い満足度となっている。

●問 18 コミュニティバスの運営

- ・「高齢者や中高生等の交通手段として必要な交通手段なので、必要な経費を投入すべき」が 62%を占め、次いで「利用者が増えるように運行本数や路線を増やして、より便利にすべき」が 19%を占めている。

●問 19 運転免許の返納

- ・「数年後には返納する」が最も多く、34%を占めている。
- ・一方で「移動に困るため、返納できない」が次に多く 23%を占める。

●問 20 自由記述

- ・公共交通全般については、「維持継続」を望む意見が見られたが、一方で運行本数が少ないという理由で「利便性」に不満を示す意見も多かった。また、「利用促進策」としてイベントの開催を望む声があった。
- ・コミュニティバスについては、車両のサイズや運行時間帯・本数などを見直して欲しいという「効率化」についての意見が多くみられた。また、「利用促進策」として、細かいニーズに対応した運営を提案するものが多かった。例えば、スクールバス、送迎サービス、職場単位での通勤バスなど。
- ・えちぜん鉄道については、鉄道駅が市中心部について「利便性」を不満に思う意見が多くみられた。
- ・タクシーについては、意見が少なかったが、もう少し遅い時間まで運行してほしいという要望があった。

■勝山市地域公共交通計画 市民アンケート調査結果(速報)

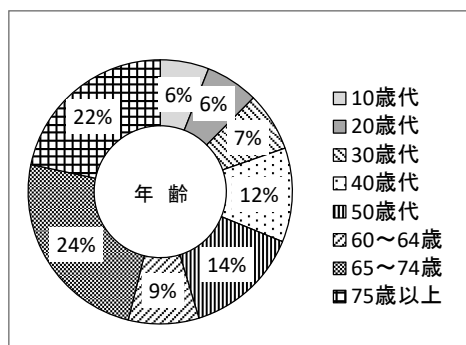
参考資料 2

- (1)調査の対象及び調査票の配布・回収方式
・市内在住の13歳以上の方から無作為に抽出した3,000人の方を対象に、郵送による配布・回収、及びWeb回答によって実施
- (2)調査期間
・令和3年9月24日～令和3年10月8日
- (3)回収票数及び回収率 (今回の速報は入力済の1,080票による)
- (4)調査結果

《属性》

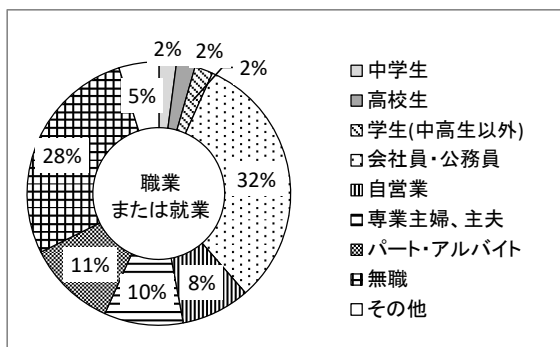
問1:回答者の年齢

	票 数	構成比(%)
1 10歳代	64	5.9
2 20歳代	70	6.5
3 30歳代	78	7.2
4 40歳代	124	11.5
5 50歳代	152	14.1
6 60～64歳	93	8.6
7 65～74歳	263	24.4
8 75歳以上	234	21.7
無回答	2	0.2
合 計	1,080	100.0



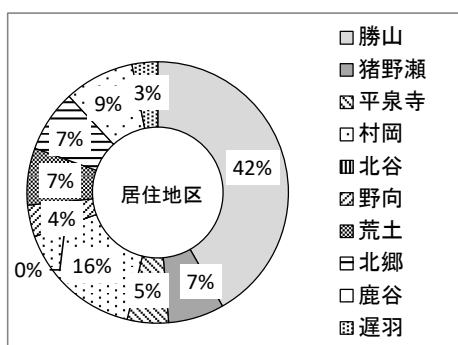
問2:回答者の職業または就業

	票 数	構成比(%)
1 中学生	23	2.1
2 高校生	24	2.2
3 学生(中高生以外)	24	2.2
4 会社員・公務員	339	31.4
5 自営業	90	8.3
6 専業主婦、主夫	103	9.5
7 パート・アルバイト	116	10.7
8 無職	292	27.0
9 その他	52	4.8
無回答	17	1.6
合 計	1,080	100.0

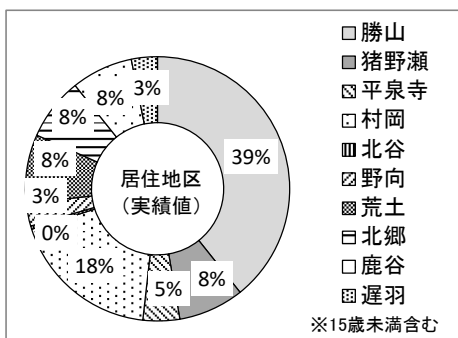


問3:住所(居住地区)

	人 数	構成比(%)
1 勝山	448	41.5
2 猪野瀬	74	6.9
3 平泉寺	55	5.1
4 村岡	169	15.6
5 北谷	0	0.0
6 野向	42	3.9
7 荒土	76	7.0
8 北郷	82	7.6
9 鹿谷	93	8.6
10 遅羽	34	3.1
無回答	7	0.6
合 計	1,080	100.0

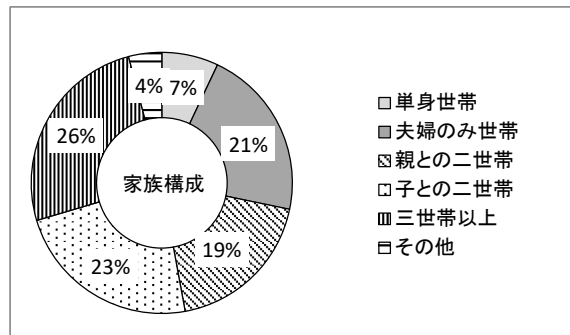


【実績値(R3.4人口)との比較】



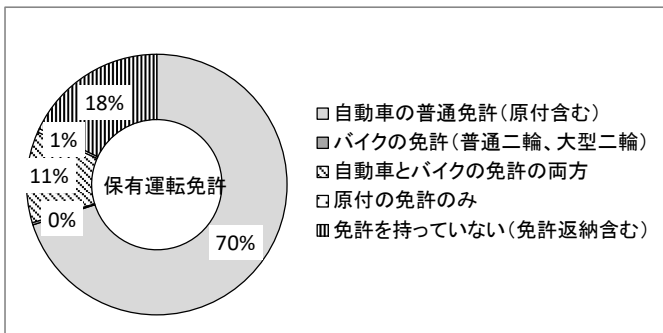
問4: 家族構成

	人 数	構成比(%)
1 単身世帯	75	6.9
2 夫婦のみ世帯	227	21.0
3 親との二世帯	202	18.7
4 子との二世帯	248	23.0
5 三世帯以上	273	25.3
6 その他	44	4.1
無回答	11	1.0
合 計	1,080	100.0



問5: 保有運転免許

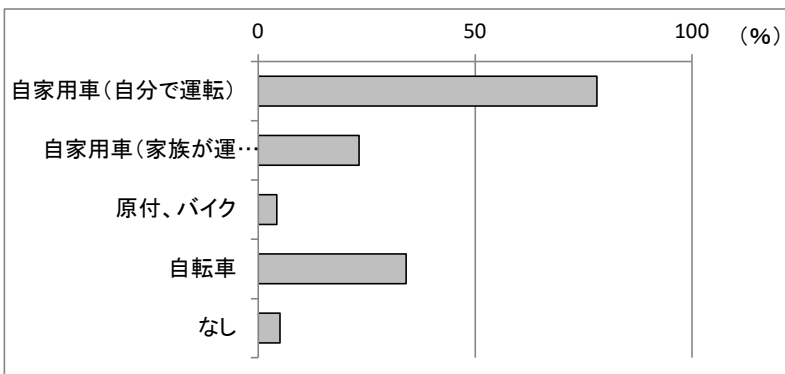
	人 数	構成比(%)
1 自動車の普通免許(原付含む)	742	68.7
2 バイクの免許(普通二輪、大型二輪)	3	0.3
3 自動車とバイクの免許の両方	120	11.1
4 原付の免許のみ	5	0.5
5 免許を持っていない(免許返納含む)	190	17.6
無回答	20	1.9
合 計	1,080	100.0



問6: 自由に使える交通手段の有無

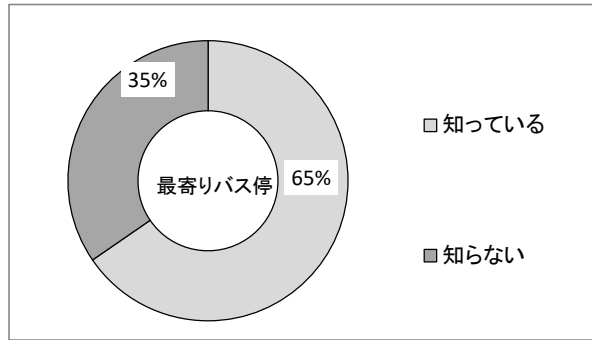
n= 1,080

	人 数	構成比(%)
1 自家用車(自分で運転)	843	78.1
2 自家用車(家族が運転)	251	23.2
3 原付、バイク	46	4.3
4 自転車	368	34.1
5 なし	54	5.0
無回答	5	0.5
合 計	1,567	145.1



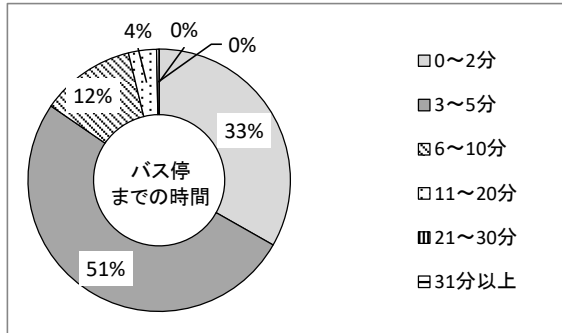
問7: 最寄りバス停

	人 数	構成比(%)
1 知っている	678	62.8
2 知らない	358	33.1
無回答	44	4.1
合 計	1,080	100.0



バス停までの時間

	人 数	構成比(%)
1 0～2分	211	31.1
2 3～5分	326	48.1
3 6～10分	74	10.9
4 11～20分	22	3.2
5 21～30分	2	0.3
6 31分以上	0	0.0
無回答	43	6.3
合 計	678	100.0

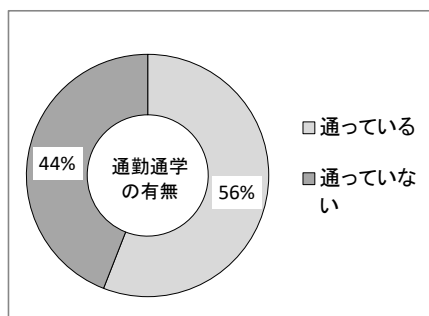


■日常生活における外出行動

問8:通勤通学

①通勤・通学の有無

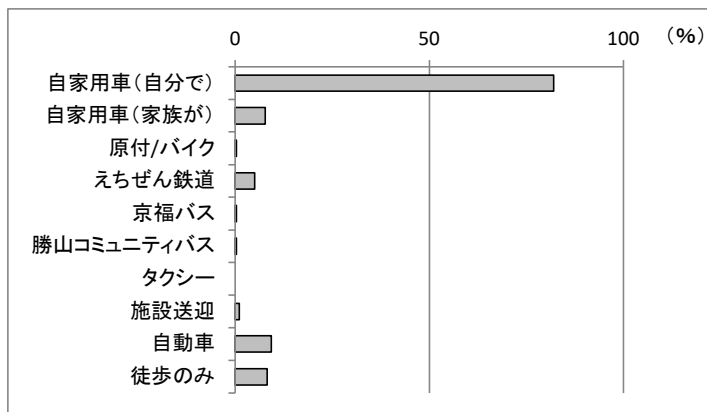
	人 数	構成比(%)
1 通っている	557	51.6
2 通っていない	439	40.6
無回答	84	7.8
合 計	1,080	100.0



②利用交通手段

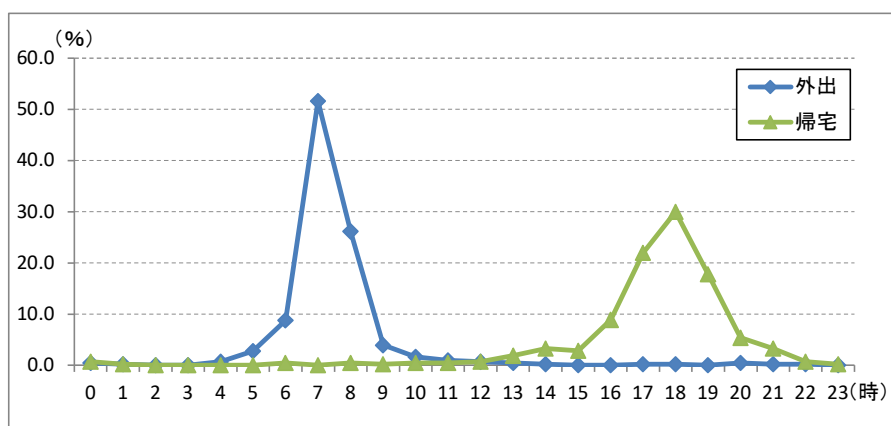
n= 557

	人 数	構成比(%)
1 自家用車(自分で運転)	457	82.0
2 自家用車(家族が運転)	43	7.7
3 原付/バイク	2	0.4
4 えちぜん鉄道	28	5.0
5 京福バス	2	0.4
6 勝山コミュニティバス	2	0.4
7 タクシー	0	0.0
8 施設送迎	6	1.1
9 自動車	52	9.3
10 徒歩のみ	46	8.3
無回答	5	0.9
合 計	643	115.4



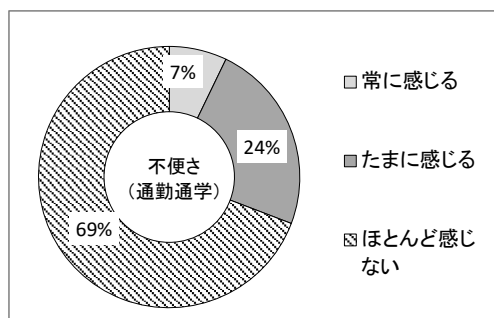
③行動時間

	外 出		帰 宅	
	人 数	構成比(%)	人 数	構成比(%)
1 0時台	4	0.7	4	0.7
2 1時台	1	0.2	1	0.2
3 2時台	0	0.0	0	0.0
4 3時台	0	0.0	0	0.0
5 4時台	4	0.7	0	0.0
6 5時台	15	2.7	0	0.0
7 6時台	51	9.2	2	0.4
8 7時台	265	47.6	0	0.0
9 8時台	138	24.8	2	0.4
10 9時台	23	4.1	1	0.2
11 10時台	7	1.3	2	0.4
12 11時台	4	0.7	2	0.4
13 12時台	4	0.7	3	0.5
14 13時台	4	0.7	8	1.4
15 14時台	2	0.4	17	3.1
16 15時台	0	0.0	13	2.3
17 16時台	0	0.0	44	7.9
18 17時台	1	0.2	113	20.3
19 18時台	1	0.2	170	30.5
20 19時台	0	0.0	95	17.1
21 20時台	2	0.4	28	5.0
22 21時台	1	0.2	14	2.5
23 22時台	1	0.2	3	0.5
24 23時台	0	0.0	1	0.2
無回答	29	5.2	34	6.1
合 計	557	100.0	557	100.0



④ 移動の不便さ

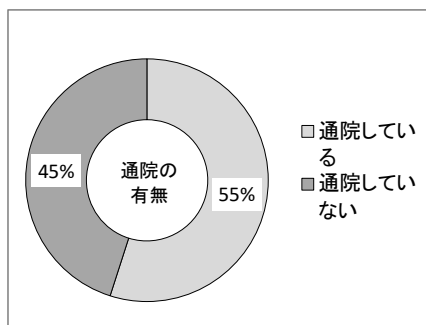
	人 数	構成比(%)
1 常を感じる	39	7.0
2 たまを感じる	129	23.2
3 ほとんど感じない	378	67.9
無回答	11	2.0
合 計	557	100.0



問9:通院

①通院の有無

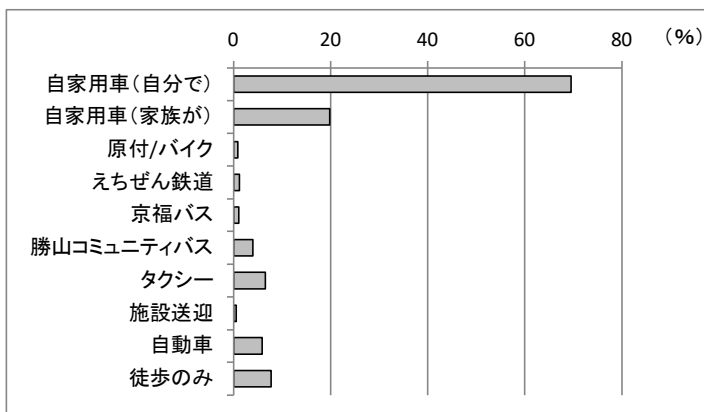
	人 数	構成比(%)
1 通院している	581	53.8
2 通院していない	477	44.2
無回答	22	2.0
合 計	1,080	100.0



② 利用交通手段

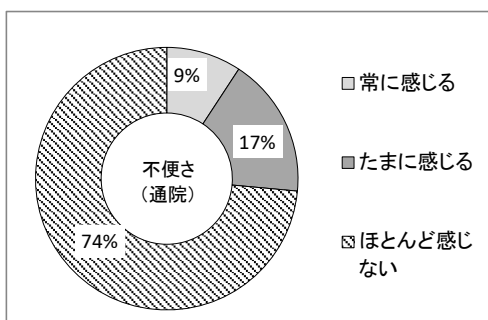
n= 581

	人 数	構成比(%)
1 自家用車(自分で運転)	404	69.5
2 自家用車(家族が運転)	115	19.8
3 原付/バイク	5	0.9
4 えちぜん鉄道	7	1.2
5 京福バス	6	1.0
6 勝山コミュニティバス	23	4.0
7 タクシー	38	6.5
8 施設送迎	3	0.5
9 自動車	34	5.9
10 徒歩のみ	45	7.7
無回答	3	0.5
合 計	683	117.6



③ 移動の不便さ

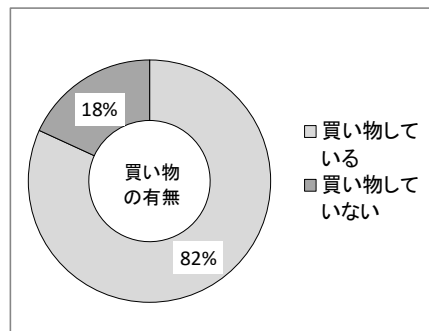
	人 数	構成比(%)
1 常を感じる	52	9.0
2 たまを感じる	97	16.7
3 ほとんど感じない	413	71.1
無回答	19	3.3
合 計	581	100.0



問10: 買い物

① 買い物の有無

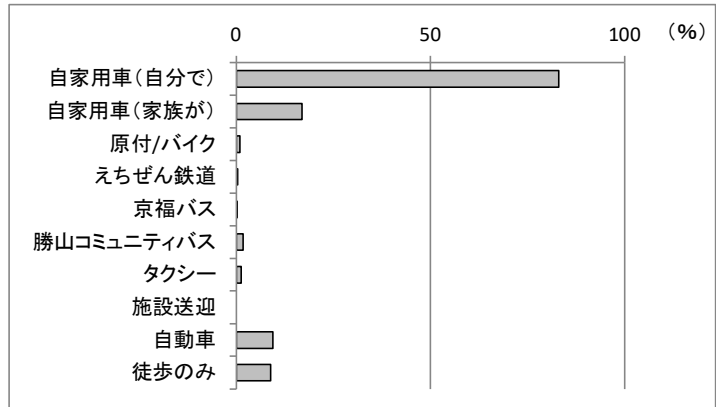
	人 数	構成比(%)
1 買い物している	871	80.6
2 買い物していない	193	17.9
無回答	16	1.5
合 計	1,080	100.0



② 利用交通手段

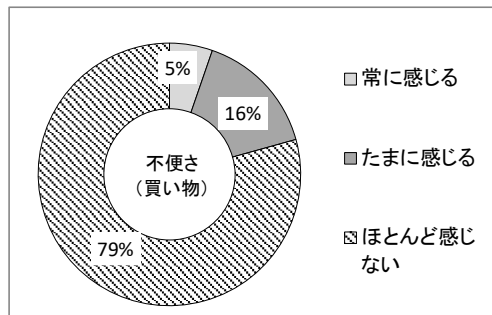
n= 871

	人 数	構成比(%)
1 自家用車(自分で運転)	723	83.0
2 自家用車(家族が運転)	147	16.9
3 原付/バイク	8	0.9
4 えちぜん鉄道	3	0.3
5 京福バス	2	0.2
6 勝山コミュニティバス	15	1.7
7 タクシー	11	1.3
8 施設送迎	0	0.0
9 自動車	82	9.4
10 徒歩のみ	77	8.8
無回答	1	0.1
合 計	1,069	122.7



③ 移動の不便さ

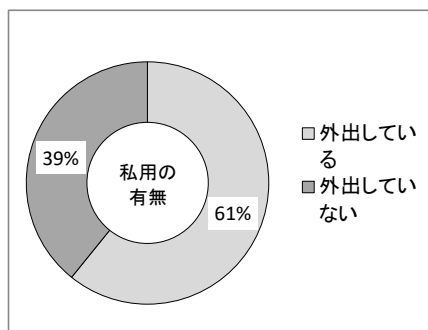
	人 数	構成比(%)
1 常を感じる	45	5.2
2 たまを感じる	130	14.9
3 ほとんど感じない	670	76.9
無回答	26	3.0
合 計	871	100.0



問11:その他私用

① その他私用の有無

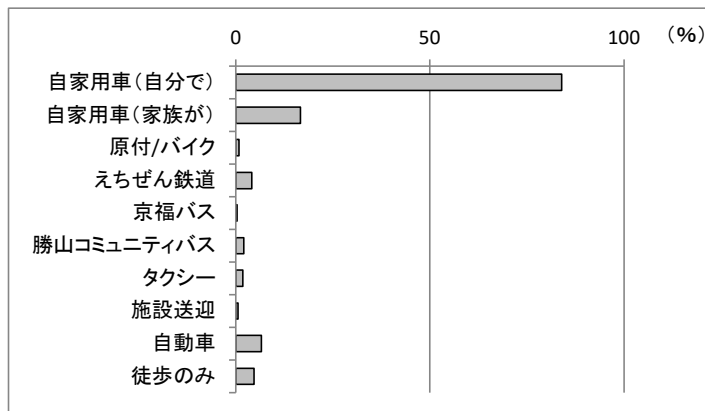
	人 数	構成比(%)
1 外出している	637	59.0
2 外出していない	411	38.1
無回答	32	3.0
合 計	1,080	100.0



② 利用交通手段

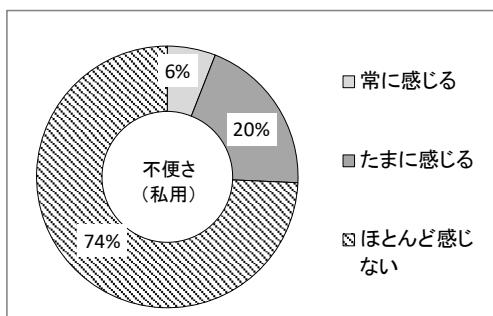
n= 637

	人 数	構成比(%)
1 自家用車(自分で運転)	535	84.0
2 自家用車(家族が運転)	106	16.6
3 原付/バイク	5	0.8
4 えちぜん鉄道	26	4.1
5 京福バス	2	0.3
6 勝山コミュニティバス	13	2.0
7 タクシー	12	1.9
8 施設送迎	4	0.6
9 自動車	42	6.6
10 徒歩のみ	30	4.7
無回答	5	0.8
合 計	780	122.4



③ 移動の不便さ

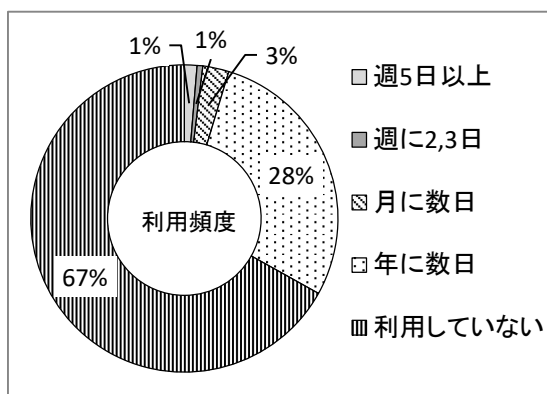
	人 数	構成比(%)
1 常を感じる	37	5.8
2 たまを感じる	123	19.3
3 ほとんど感じない	462	72.5
無回答	15	2.4
合 計	637	100.0



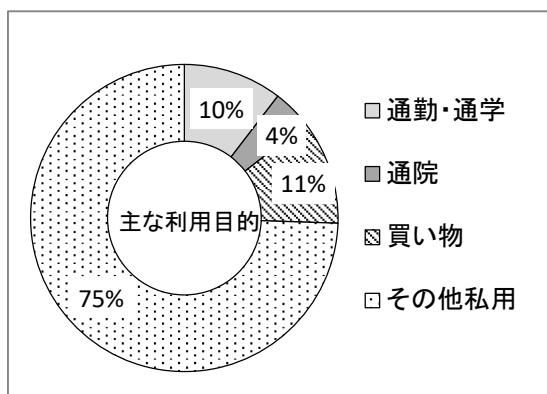
■公共交通の利用状況

問12: ●えちぜん鉄道 新型コロナウイルス感染症拡大前

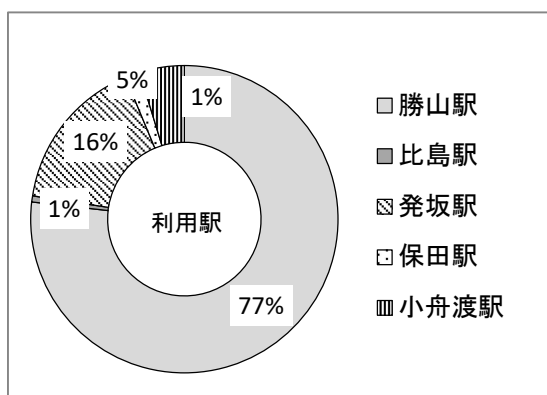
利用者 346		
利用頻度	人 数	構成比(%)
1 週5日以上	14	1.3
2 週に2,3日	6	0.6
3 月に数日	29	2.7
4 年に数日	297	27.5
5 利用していない	699	64.7
無回答	35	3.2
合 計	1,080	100.0



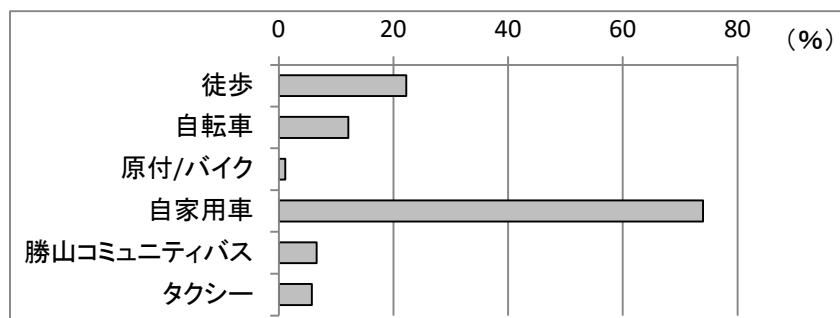
主な利用目的	人 数	構成比(%)
1 通勤・通学	33	9.5
2 通院	13	3.8
3 買い物	35	10.1
4 その他私用	236	68.2
無回答	29	8.4
合 計	346	100.0



利用駅	人 数	構成比(%)
1 勝山駅	245	70.8
2 比島駅	2	0.6
3 発坂駅	52	15.0
4 保田駅	5	1.4
5 小舟渡駅	15	4.3
無回答	27	7.8
合 計	346	100.0



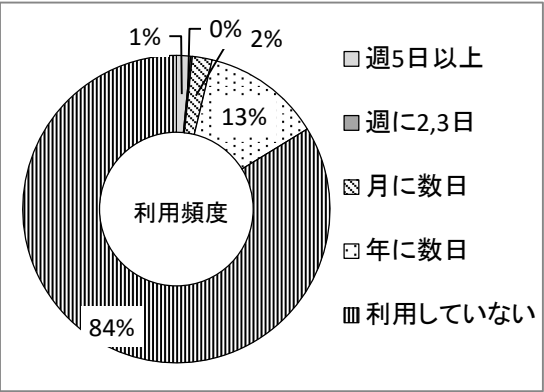
n= 346		
駅までの手段	人 数	構成比(%)
1 徒歩	77	22.3
2 自転車	42	12.1
3 原付/バイク	4	1.2
4 自家用車	256	74.0
5 勝山コミュニティバス	23	6.6
6 タクシー	20	5.8
無回答	9	2.6
合 計	431	124.6



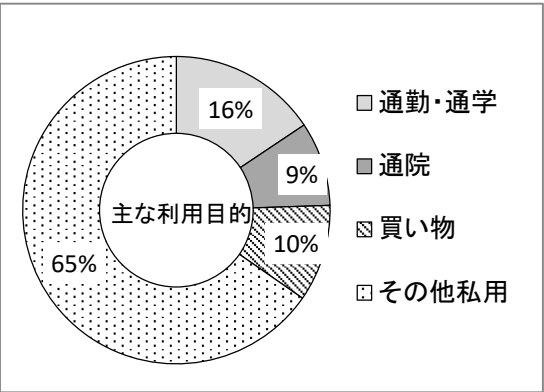
問12: ●えちぜん鉄道 現在(令和3年)のえちぜん鉄道の利用状況

利用者 165

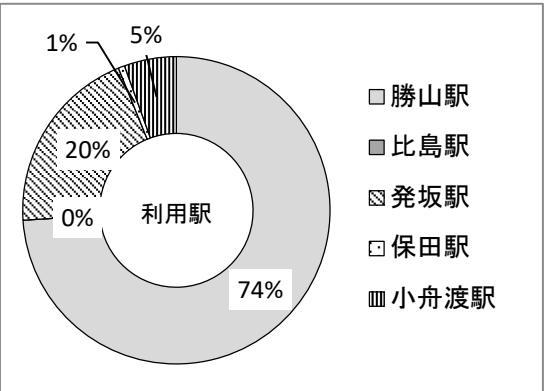
利用頻度	人 数	構成比(%)
1 週5日以上	15	1.4
2 週に2,3日	2	0.2
3 月に数日	21	1.9
4 年に数日	127	11.8
5 利用していない	849	78.6
無回答	66	6.1
合 計	1,080	100.0



主な利用目的	人 数	構成比(%)
1 通勤・通学	23	13.9
2 通院	13	7.9
3 買い物	15	9.1
4 その他私用	96	58.2
無回答	18	10.9
合 計	165	100.0

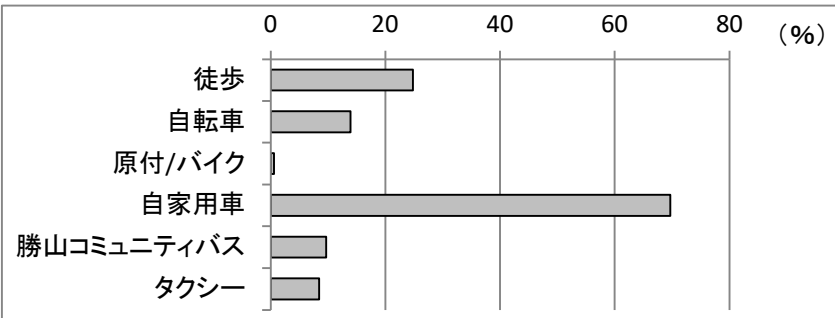


利用駅	人 数	構成比(%)
1 勝山駅	108	65.5
2 比島駅	0	0.0
3 発坂駅	29	17.6
4 保田駅	1	0.6
5 小舟渡駅	8	4.8
無回答	19	11.5
合 計	165	100.0



n= 165

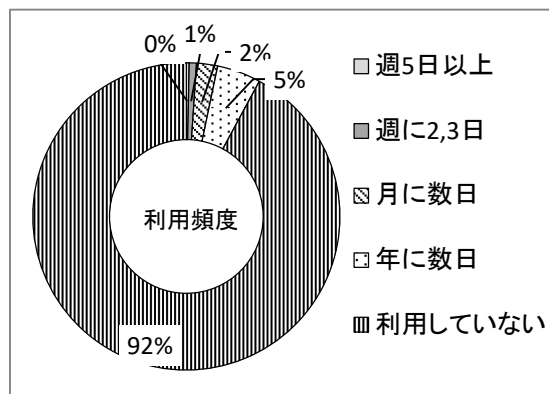
駅までの手段	人 数	構成比(%)
1 徒歩	41	24.8
2 自転車	23	13.9
3 原付/バイク	1	0.6
4 自家用車	115	69.7
5 勝山コミュニティバス	16	9.7
6 タクシー	14	8.5
無回答	5	3.0
合 計	215	130.3



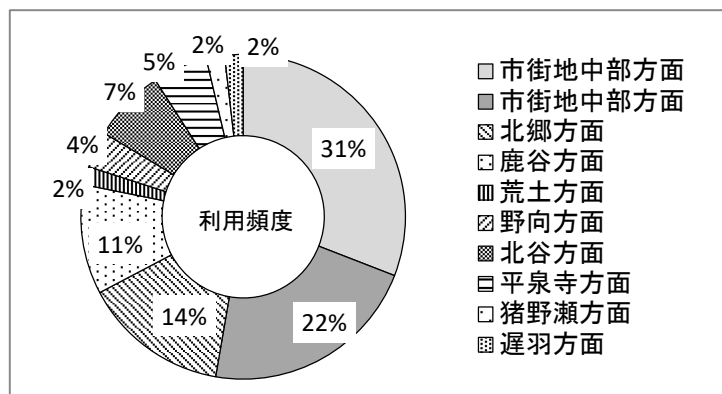
問14: ●よく利用するコミュニティバス①

利用者 82

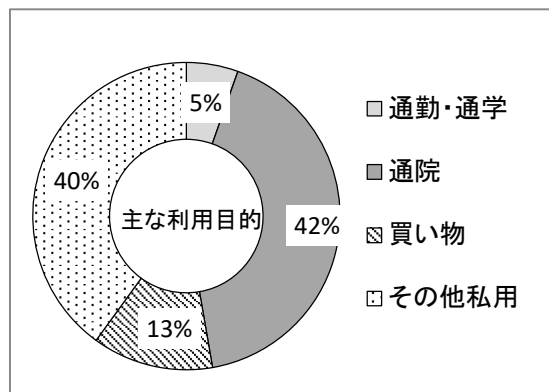
利用頻度	人 数	構成比(%)
1 週5日以上	3	0.3
2 週に2,3日	8	0.7
3 月に数日	23	2.1
4 年に数日	48	4.4
5 利用していない	959	88.8
無回答	39	3.6
合 計	1,080	100.0



路線名	人 数	構成比(%)
1 市街地中部方面「ぐるりん中部方面」	17	20.7
2 市街地中部方面「ぐるりん南部方面」	12	14.6
3 北郷方面「北郷予約便」	8	9.8
4 鹿谷方面「鹿谷線」	6	7.3
5 荒土方面「荒土線、荒土・野向予約便」	1	1.2
6 野向方面「野向線」、「荒土・野向予約便」	2	2.4
7 北谷方面「北谷線」	4	4.9
8 平泉寺方面「平泉寺線」、「平泉寺・猪野」	3	3.7
9 猪野瀬方面「京福バス」、「平泉寺・猪野」	1	1.2
10 遅羽方面「遅羽線」	1	1.2
無回答	27	32.9
合 計	82	100.0

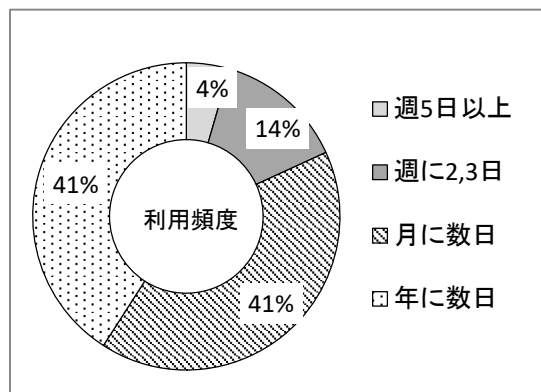


主な利用目的	人 数	構成比(%)
1 通勤・通学	3	3.7
2 通院	23	28.0
3 買い物	7	8.5
4 その他私用	22	26.8
5 無回答	27	32.9
合 計	82	100.0

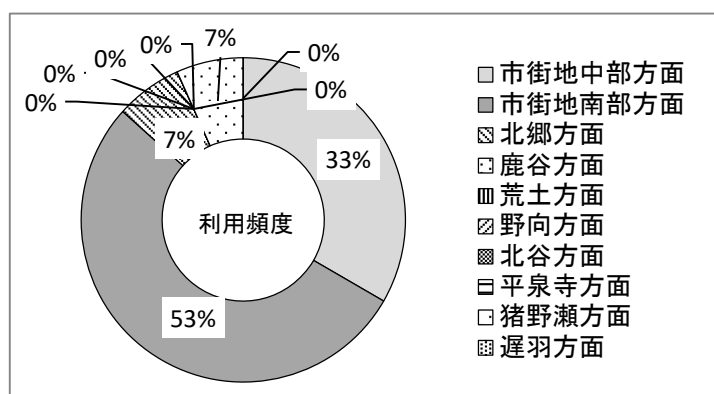


問14: ●よく利用するコミュニティバス②

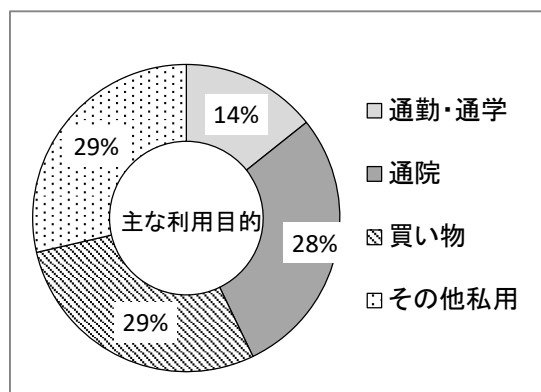
利用頻度	人 数	構成比(%)
1 週5日以上	1	4.5
2 週に2,3日	3	13.6
3 月に数日	9	40.9
4 年に数日	9	40.9
合 計	22	100.0



路線名	人 数	構成比(%)
1 市街地中部方面「ぐるりん中部方面」	5	22.7
2 市街地南部方面「ぐるりん南部方面」	8	36.4
3 北郷方面「北郷予約便」	1	4.5
4 鹿谷方面「鹿谷線」	0	0.0
5 荒土方面「荒土線、荒土・野向予約便」	0	0.0
6 野向方面「野向線」、「荒土・野向予約便」	0	0.0
7 北谷方面「北谷線」	0	0.0
8 平泉寺方面「平泉寺線」、「平泉寺・猪野」	0	0.0
9 猪野瀬方面「京福バス」、「平泉寺・猪野」	1	4.5
10 遅羽方面「遅羽線」	0	0.0
無回答	7	31.8
合 計	22	100.0



主な利用目的	人 数	構成比(%)
1 通勤・通学	2	9.1
2 通院	4	18.2
3 買い物	4	18.2
4 その他私用	4	18.2
無回答	8	36.4
合 計	22	100.0

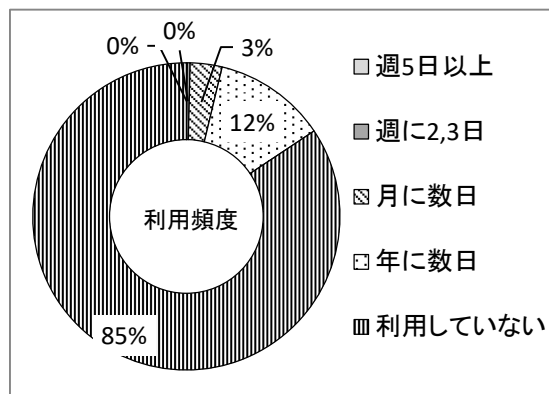


問16: ●タクシーの利用①

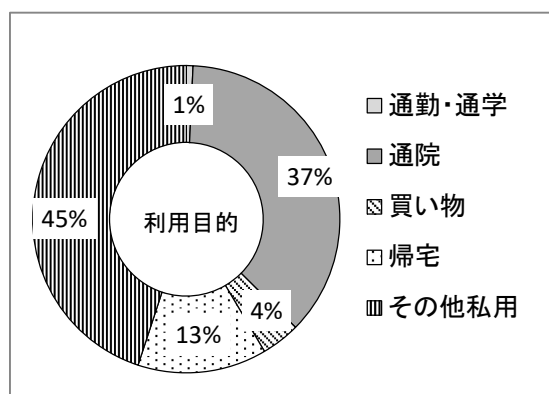
利用者

162

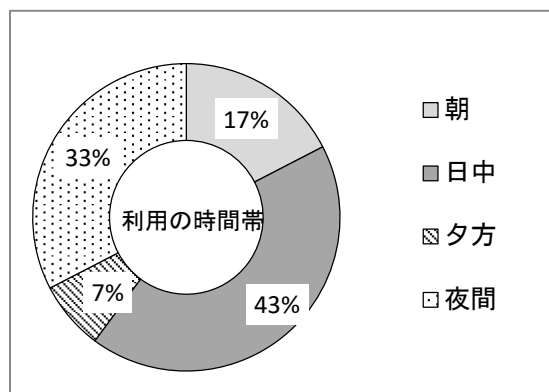
利用頻度	人 数	構成比(%)
1 週5日以上	1	0.1
2 週に2,3日	3	0.3
3 月に数日	35	3.2
4 年に数日	123	11.4
5 利用していない	876	81.1
無回答	42	3.9
合 計	1,080	100.0



利用目的	人 数	構成比(%)
1 通勤・通学	1	0.6
2 通院	54	33.3
3 買い物	6	3.7
4 帰宅	20	12.3
5 その他私用	66	40.7
無回答	15	9.3
合 計	162	100.0

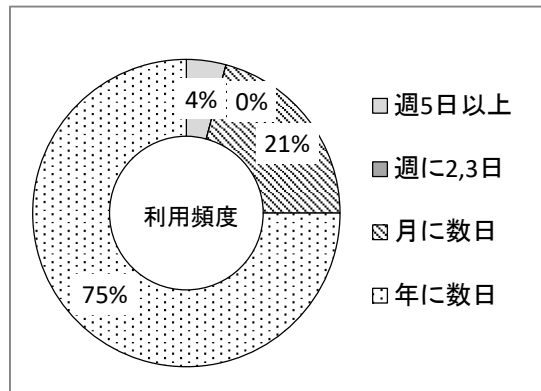


利用の時間帯	人 数	構成比(%)
1 朝	24	14.8
2 日中	59	36.4
3 夕方	10	6.2
4 夜間	45	27.8
無回答	24	14.8
合 計	162	100.0

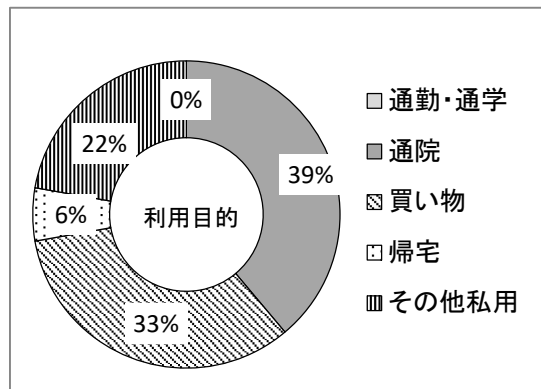


問16: ●タクシーの利用②

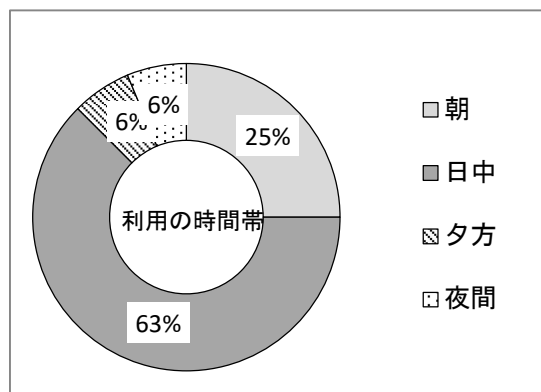
利用頻度	人 数	構成比(%)
1 週5日以上	1	4.2
2 週に2,3日	0	0.0
3 月に数日	5	20.8
4 年に数日	18	75.0
合 計	24	100.0



利用目的	人 数	構成比(%)
1 通勤・通学	0	0.0
2 通院	7	29.2
3 買い物	6	25.0
4 帰宅	1	4.2
5 その他私用	4	16.7
無回答	6	25.0
合 計	24	100.0

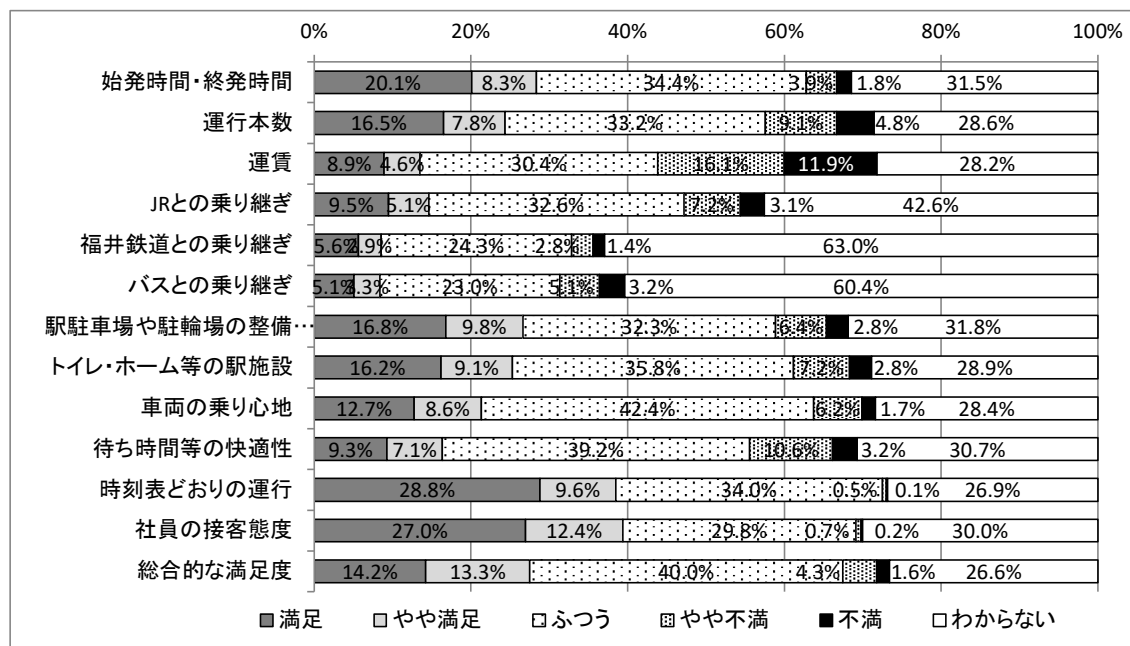


利用の時間帯	人 数	構成比(%)
1 朝	4	16.7
2 日中	10	41.7
3 夕方	1	4.2
4 夜間	1	4.2
無回答	8	33.3
合 計	24	100.0

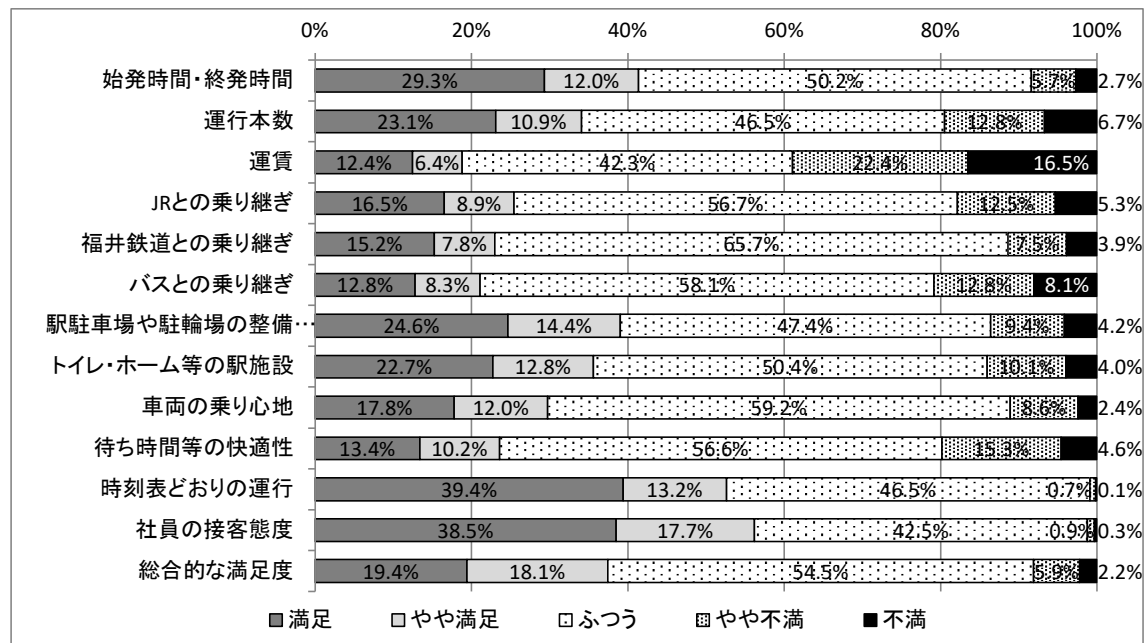


問13:「えちぜん鉄道」の運行内容についての満足度

	満足	やや満足	ふつう	やや不満	不満	わからない	無回答	計
始発時間・終発時間	185	76	317	36	17	290	159	1,080
運行本数	152	72	306	84	44	263	159	1,080
運賃	82	42	279	148	109	259	161	1,080
JRとの乗り継ぎ	87	47	299	66	28	391	162	1,080
福井鉄道との乗り継ぎ	51	26	220	25	13	570	175	1,080
バスとの乗り継ぎ	46	30	209	46	29	549	171	1,080
駅駐車場や駐輪場の整備状況	154	90	296	59	26	292	163	1,080
トイレ・ホーム等の駅施設	149	84	330	66	26	266	159	1,080
車両の乗り心地	117	79	390	57	16	261	160	1,080
待ち時間等の快適性	85	65	360	97	29	282	162	1,080
時刻表どおりの運行	266	89	314	5	1	248	157	1,080
社員の接客態度	248	114	274	6	2	276	160	1,080
総合的な満足度	132	123	371	40	15	247	152	1,080

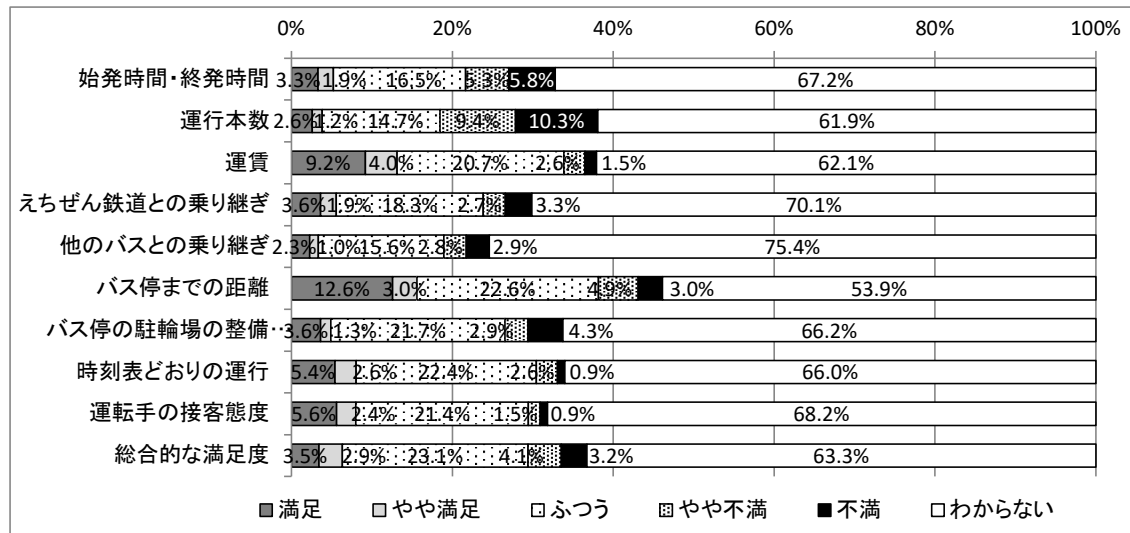


「わからない」除く

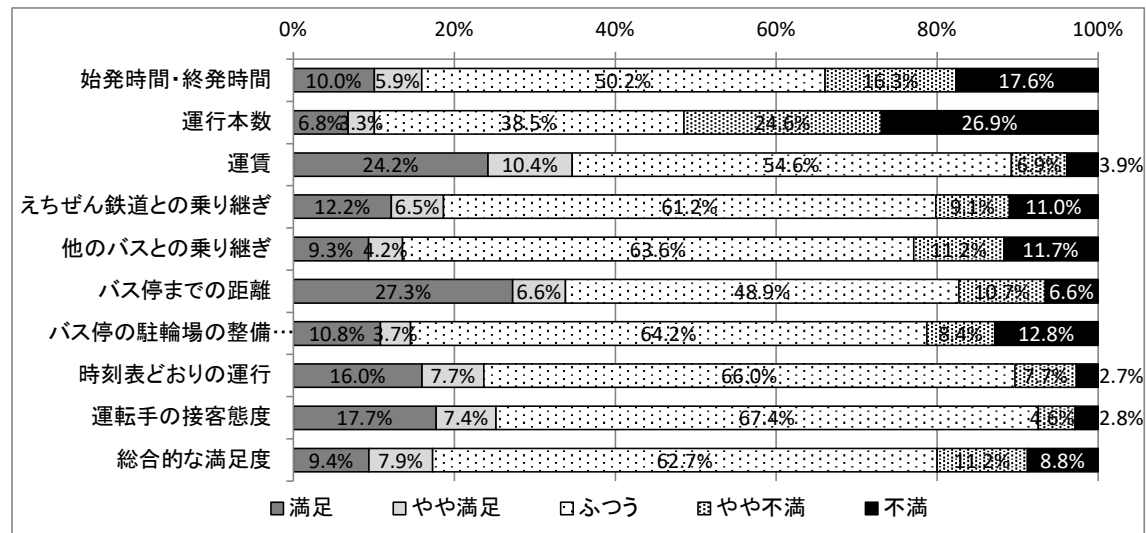


問15:「勝山市コミュニティバス」の運行内容についての満足度

	満足	やや満足	ふつう	やや不満	不満	わからない	無回答	計
始発時間・終発時間	29	17	145	47	51	592	199	1,080
運行本数	23	11	130	83	91	549	193	1,080
運賃	81	35	183	23	13	548	197	1,080
えちぜん鉄道との乗り継ぎ	32	17	161	24	29	617	200	1,080
他のバスとの乗り継ぎ	20	9	136	24	25	656	210	1,080
バス停までの距離	112	27	201	44	27	480	189	1,080
バス停の駐輪場の整備状況	32	11	190	25	38	581	203	1,080
時刻表どおりの運行	48	23	198	23	8	583	197	1,080
運転手の接客態度	50	21	190	13	8	604	194	1,080
総合的な満足度	31	26	207	37	29	568	182	1,080

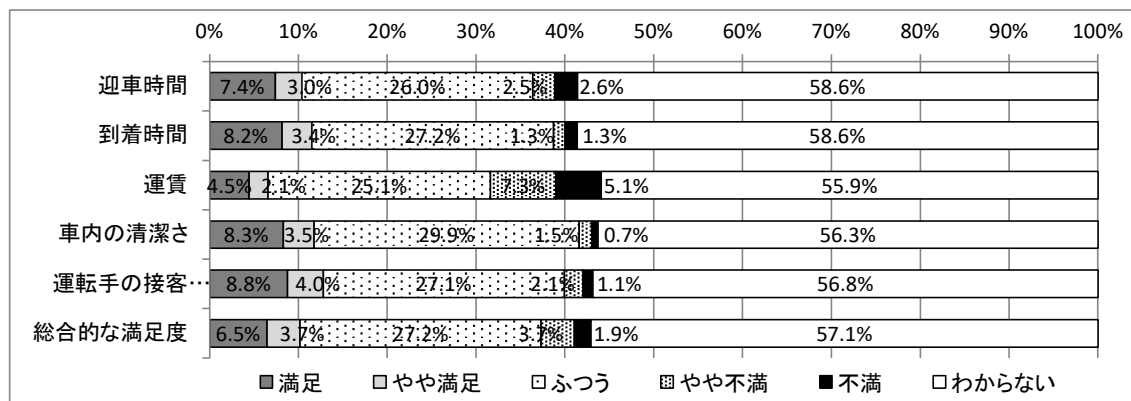


「わからない」除く

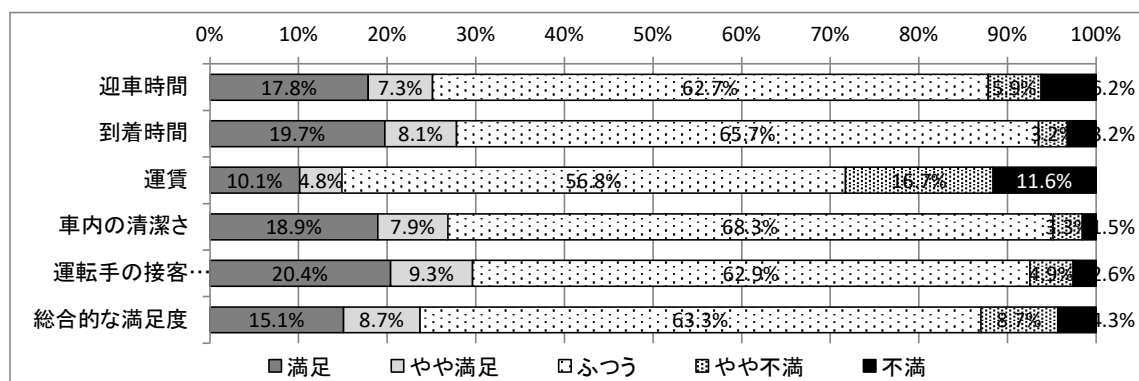


問17:「タクシー」の利用についての満足度

	満足	やや満足	ふつう	やや不満	不満	わからない	無回答	計
迎車時間	66	27	232	22	23	523	187	1,080
到着時間	73	30	243	12	12	524	186	1,080
運賃	40	19	225	66	46	502	182	1,080
車内の清潔さ	74	31	267	13	6	503	186	1,080
運転手の接客態度	79	36	244	19	10	511	181	1,080
総合的な満足度	59	34	248	34	17	521	167	1,080

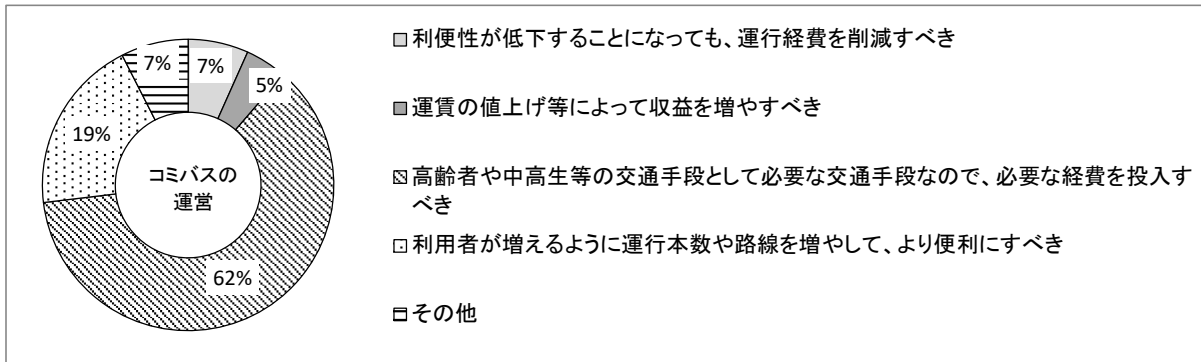


「わからない」除く



問18: ■コミュニティバスの運営について

	人 数	構成比(%)
1 利便性が低下することになっても、運行経費を削減すべき	61	5.6
2 運賃の値上げ等によって収益を増やすべき	42	3.9
3 高齢者や中高生等の交通手段として必要な交通手段なので、必要な経費を投入すべき	562	52.0
4 利用者が増えるように運行本数や路線を増やして、より便利にすべき	177	16.4
5 その他	68	6.3
無回答	170	15.7
合 計	1,080	100.0



問19: ■運転免許の返納

65歳以上 497

	人 数	構成比(%)
1 もともと免許をもっていない	60	12.1
2 すでに自主返納した	40	8.0
3 近々自主返納を考えている	17	3.4
4 数年後には返納する	152	30.6
5 移動に困るため、返納できない	104	20.9
6 今後とも返納するつもりはない	29	5.8
7 わからない	31	6.2
8 その他	13	2.6
無回答	51	10.3
合 計	497	100.0

