

## 第4章 地域公共交通に関する課題

### 1 アンケート調査

#### (1) 概要

- ◆ 本市では、これまで清須市地域公共交通戦略に基づき、コミュニティバス（あしがるバス）事業を核とした公共交通の充実を図ってきました。
- 本計画策定にあたり、こうした本市の取り組みに対し、住民があしがるバスを中心とする地域の交通に対していかなる考えを持っているかを把握するため、利用者（あしがるバスの乗客をいう。以下同じ。）及び非利用者（あしがるバスの乗客以外の者をいう。以下同じ。）を対象とした意識調査をアンケート形式で実施することとしました。アンケート調査の概要を表●.●に示します。

表 ●.● アンケート調査の概要

	利用者	非利用者	合計
回答数	321 人	708 人	1,029 人
調査方法	乗客に直接聞き取り	公共施設及び商業施設にて直接聞き取り	
調査時期	平成 26 年 9 月 8 日～平成 26 年 9 月 15 日 ※ただし、非利用者については、9 月 15 日（敬老会）、9 月 18 日（生涯学習講座）、10 月 12 日（清洲城信長まつり）においても聴取		
調査の目的	あしがるバスを中心とする地域の交通に対する住民の考えを把握する。		

## (2) 利用者アンケート調査の質問項目

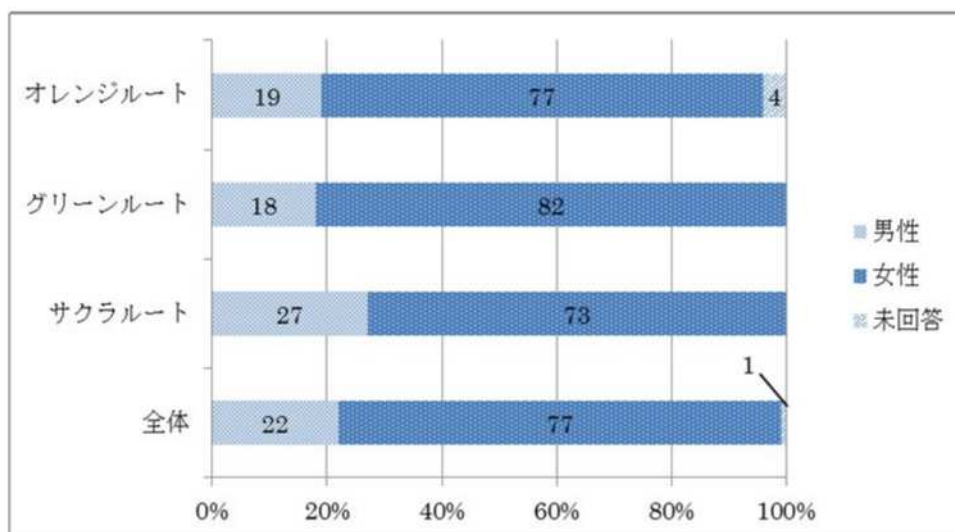
- ◆ 利用者アンケート調査の用紙は別添に示す通りです。表●●に示す項目について質問をしています。

表 ●● アンケート調査の質問項目

質問項目	質問内容
ア 個人属性	バスの便名・性別・年齢・職業・居住地区
イ あしがるバスの利用実態	乗車・降車場所、利用目的、利用頻度、利用経験、バス停までの所要時間、乗り継ぎ
ウ 自動車・自転車について	日常生活における自家用車・自転車の利用状況
エ 自由意見	あしがるバスの良い点、悪い点

## (3) アンケート結果の概要

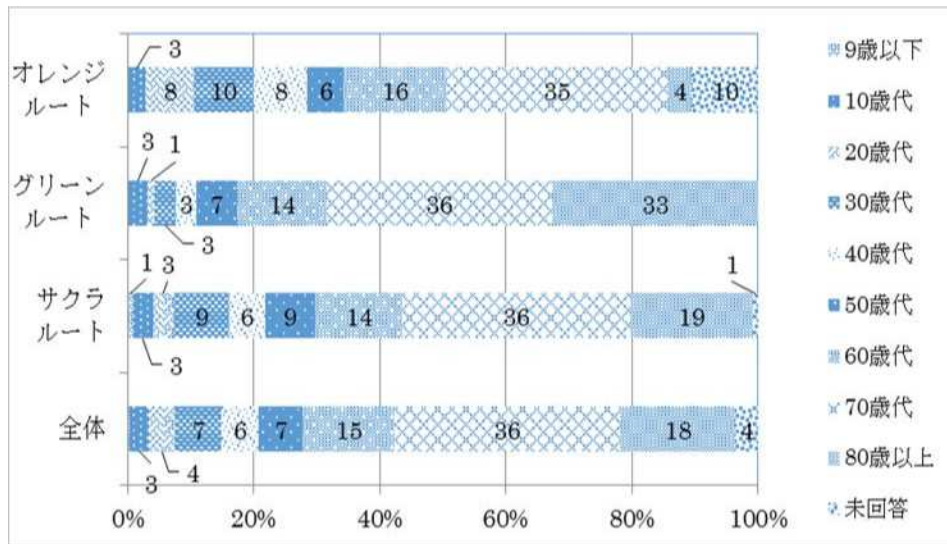
### ア 個人属性 〔性別〕



図●● 回答者の性別

「男性」が22%、「女性」が77%、「未回答」が1%となりました。

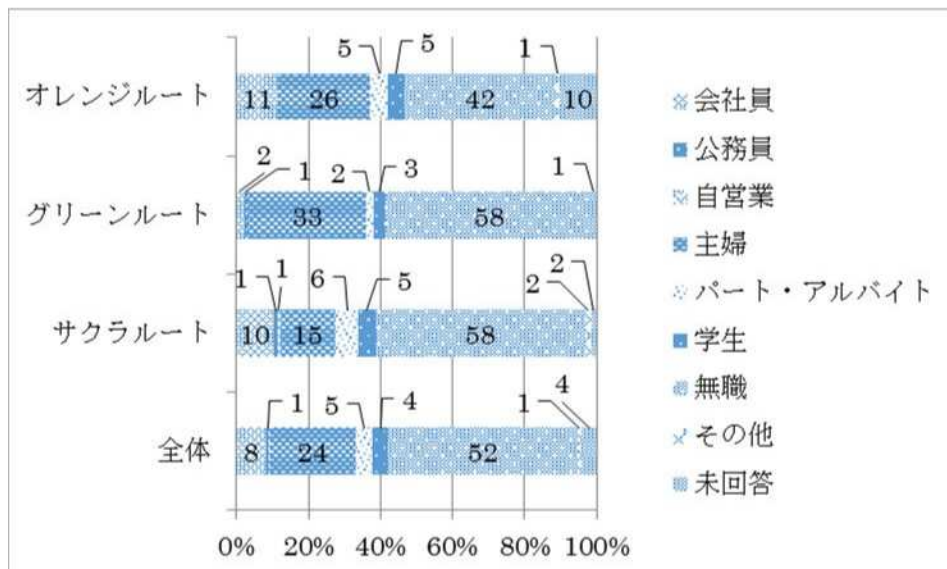
〔年齢〕



図● 回答者の年齢

「70歳代」が36%と最も多く、ついで「80歳以上」が18%、「60歳代」が15%となりました。

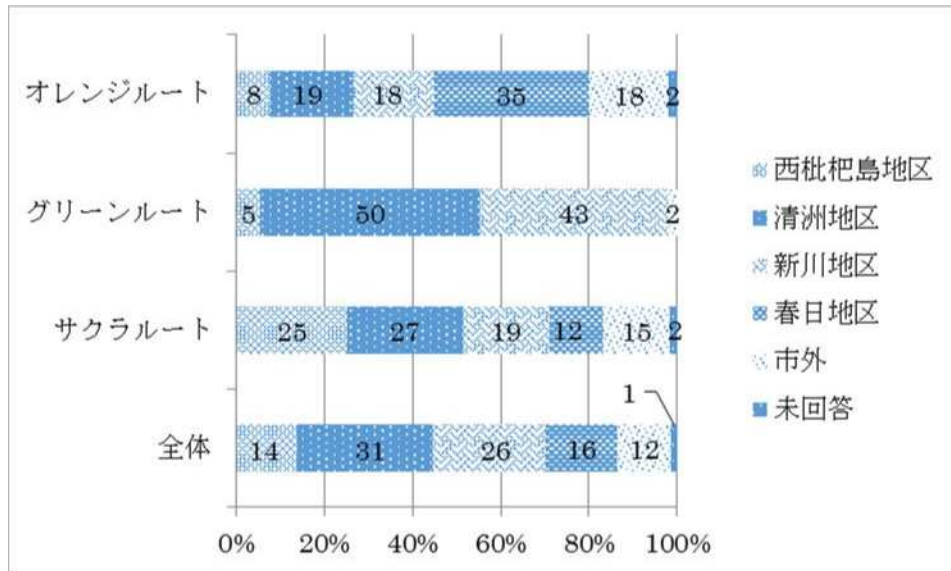
〔職業〕



図● 回答者の職業

「無職」が52%と最も多く、ついで「主婦」が24%となりました。

〔居住地区〕

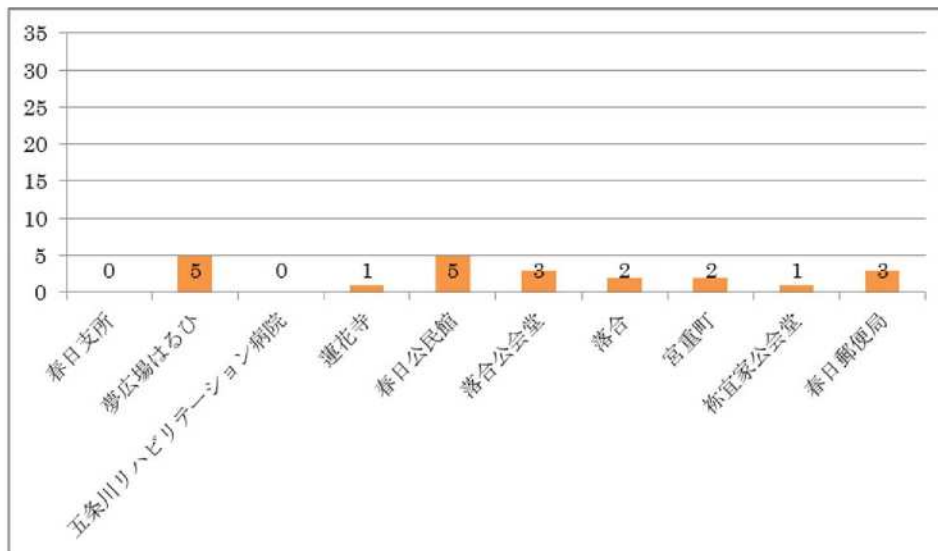


図● 回答者の職業

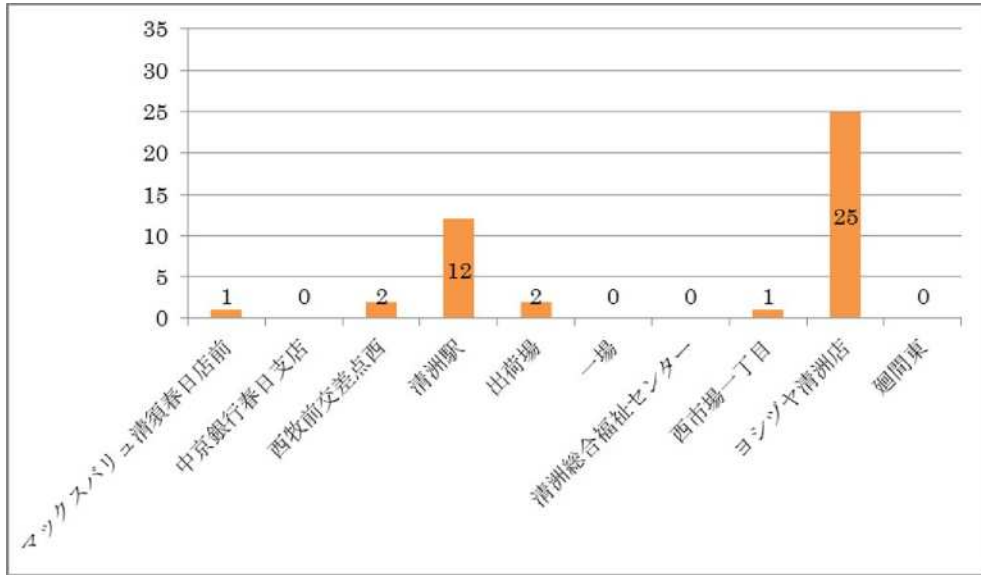
「西枇杷島地区」が14%、「清洲地区」が31%、「新川地区」が26%、「春日地区」が16%、「市外」が12%、「未回答」が1%となりました。

イ あしがるバスの利用実態

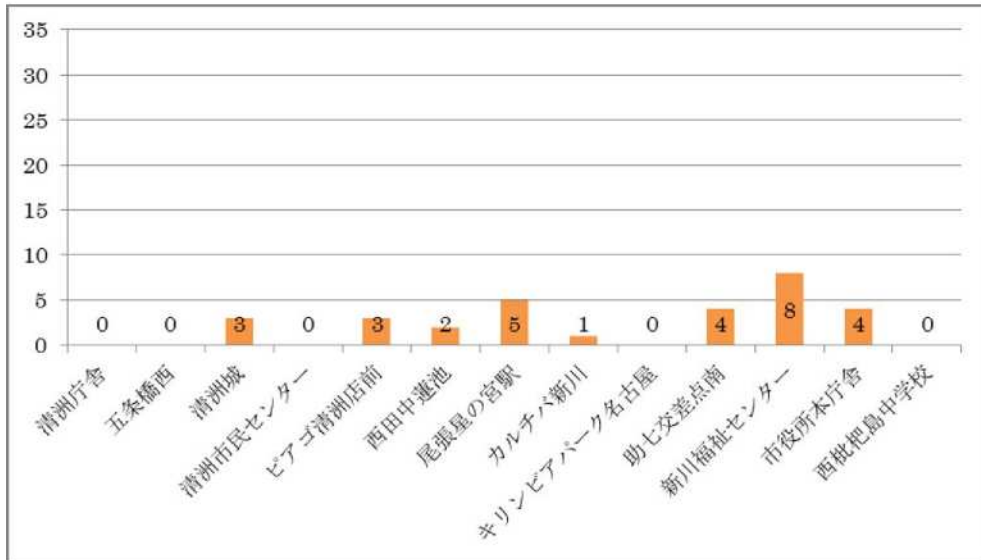
〔乗車場所〕



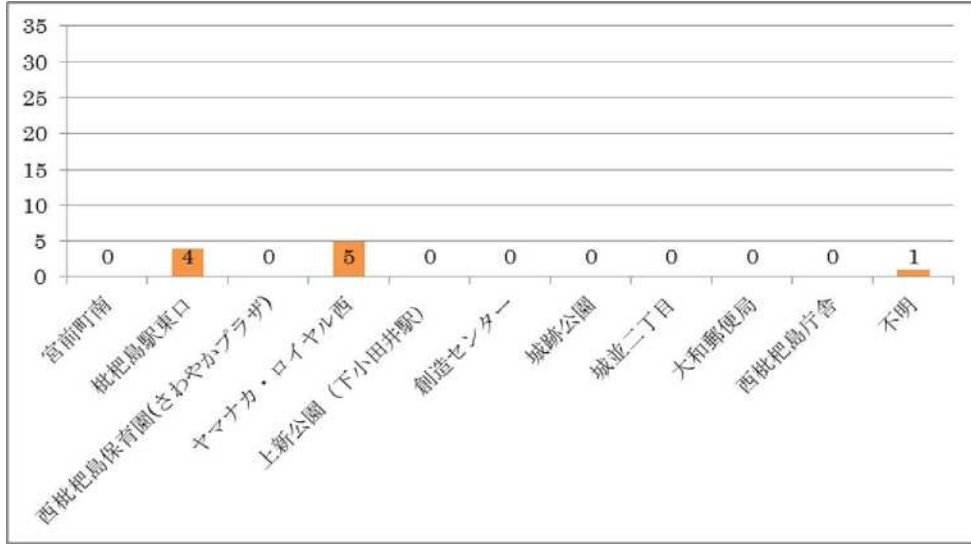
図●-1 オレンジルート利用者の乗車場所①



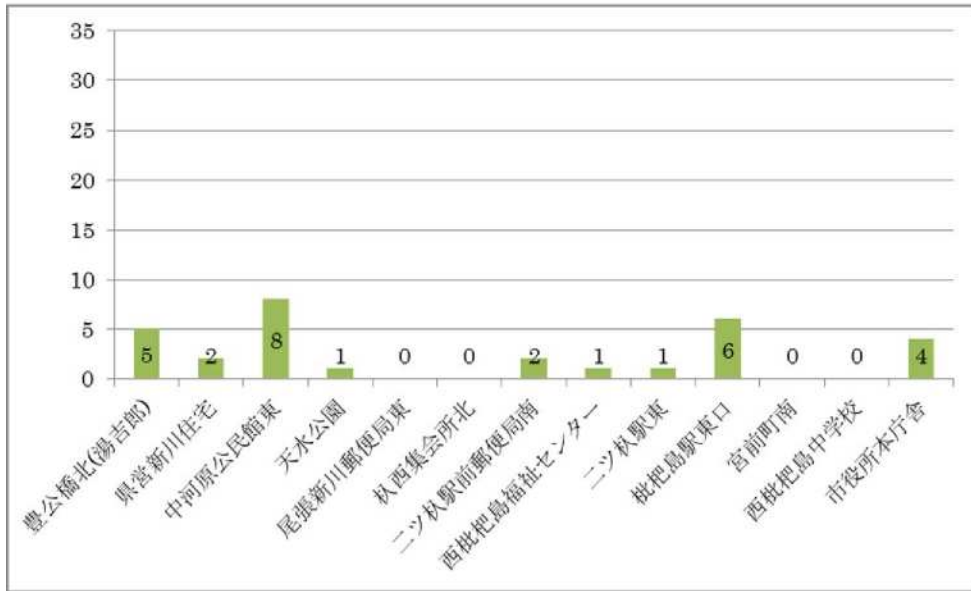
図●-2 オレンジルート利用者の乗車場所②



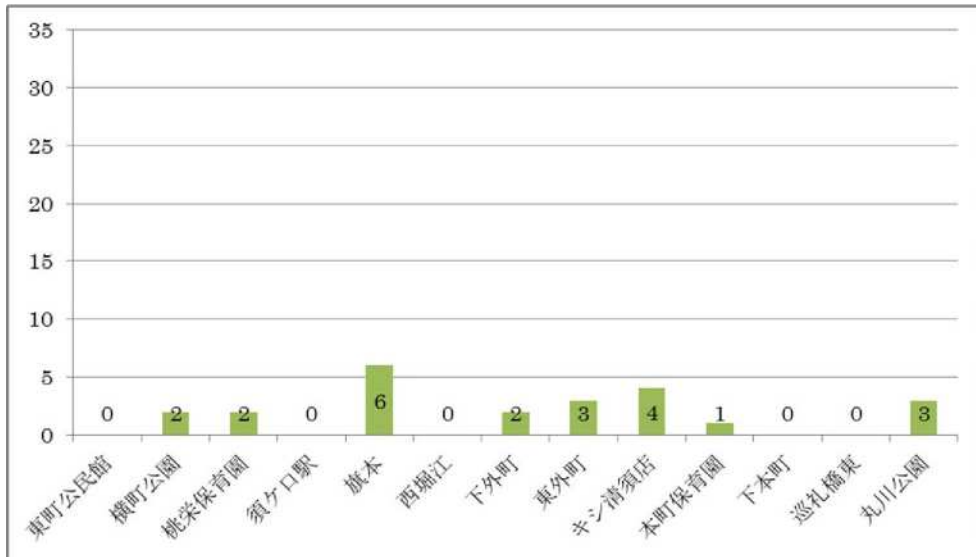
図●-3 オレンジルート利用者の乗車場所③



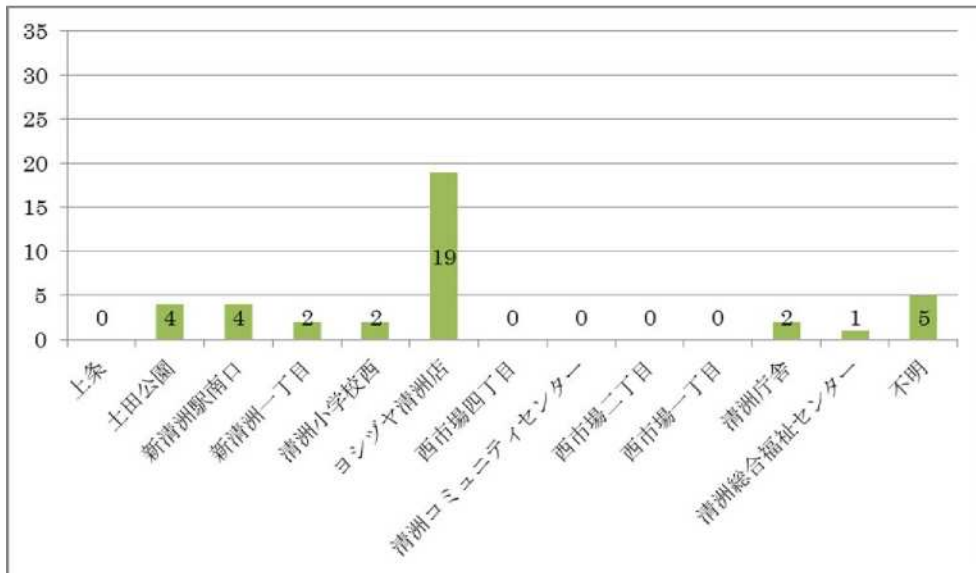
図●-4 オレンジルート利用者の乗車場所④



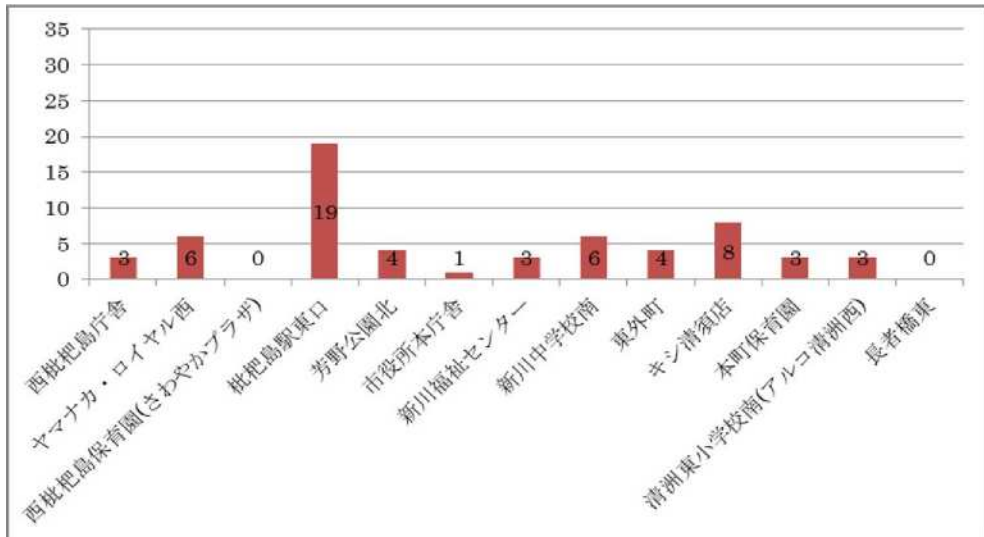
図●-1 グリーンルート利用者の乗車場所①



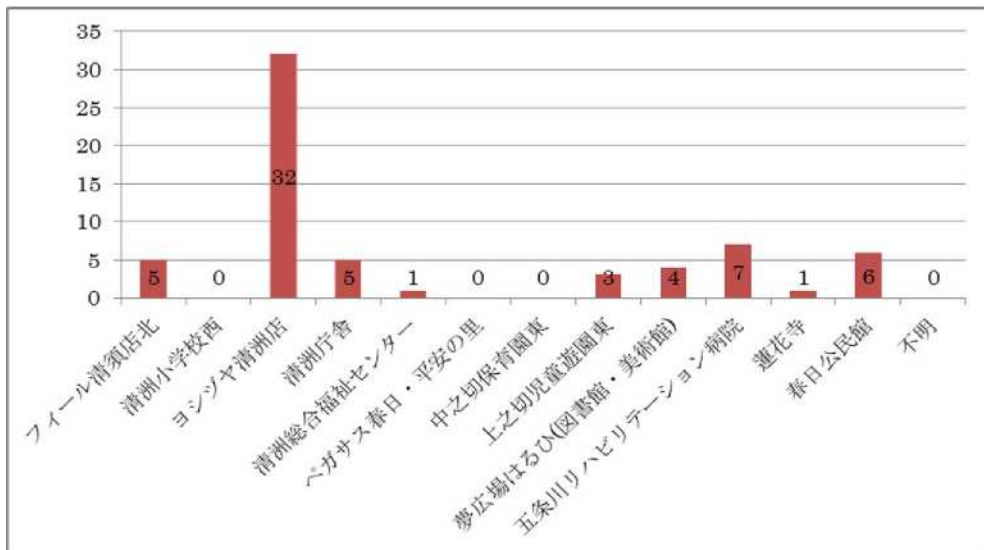
図●-2 グリーンルート利用者の乗車場所②



図●-3 グリーンルート利用者の乗車場所③



図●-1 サクラルート利用者の乗車場所①

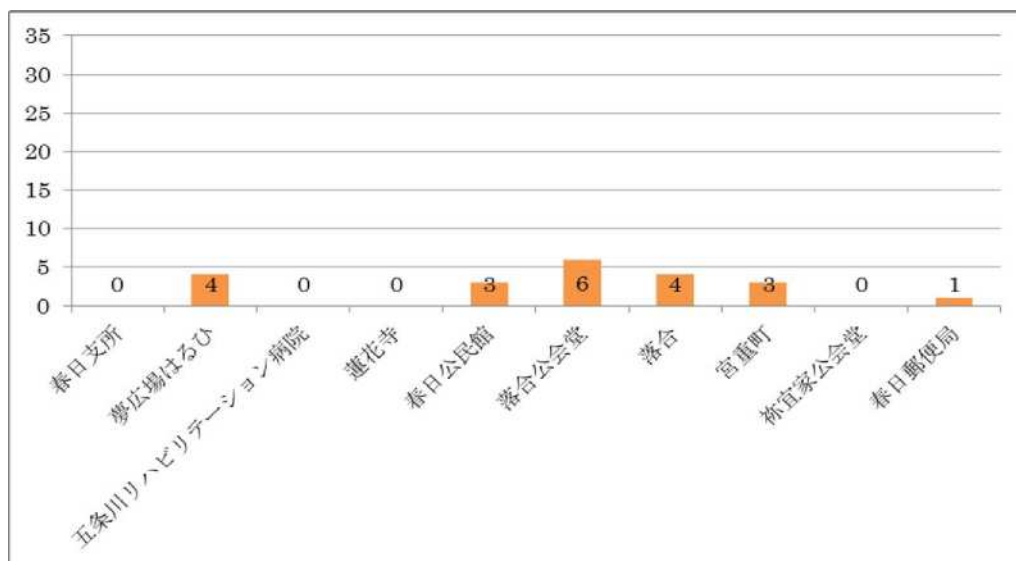


図●-2 サクラルート利用者の乗車場所②

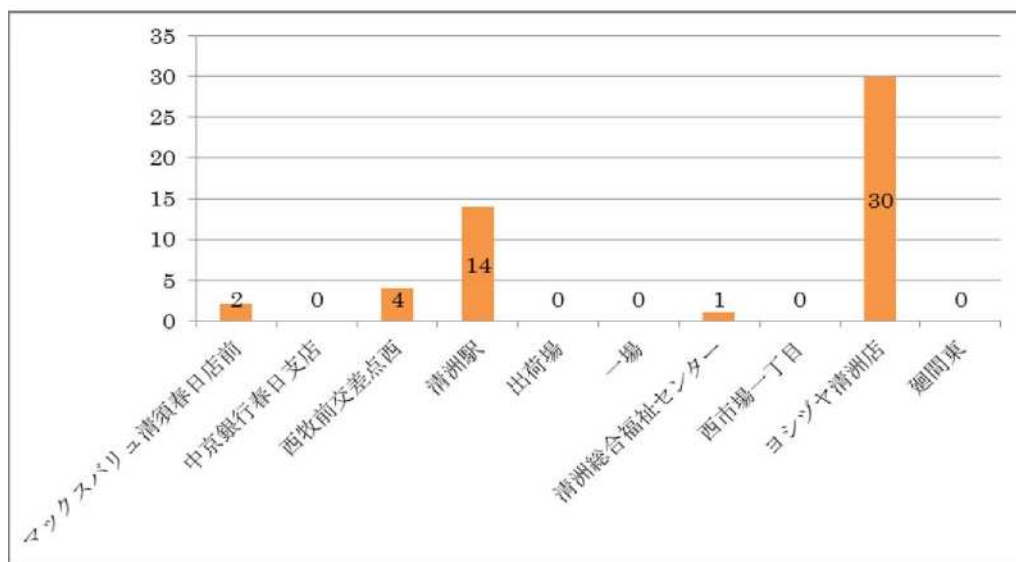
全ルートとも、「ヨシヅヤ清洲店」が突出して多くなっています。  
 また、「清洲駅」や「枇杷島駅東口」といった鉄道駅も多くなっています。主要商業施設や主要駅への交通手段としての利用実態がうかがえます。



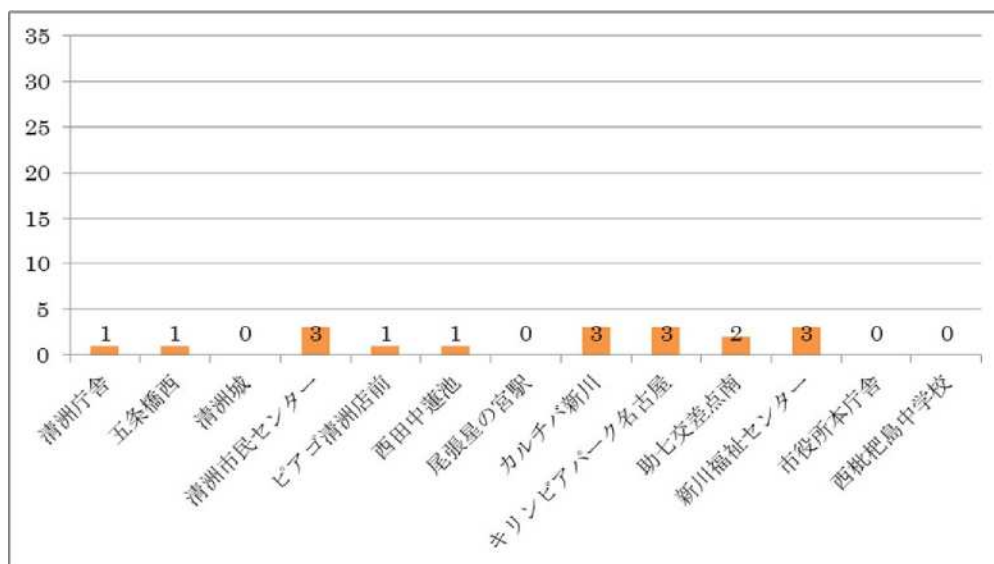
〔降車場所〕



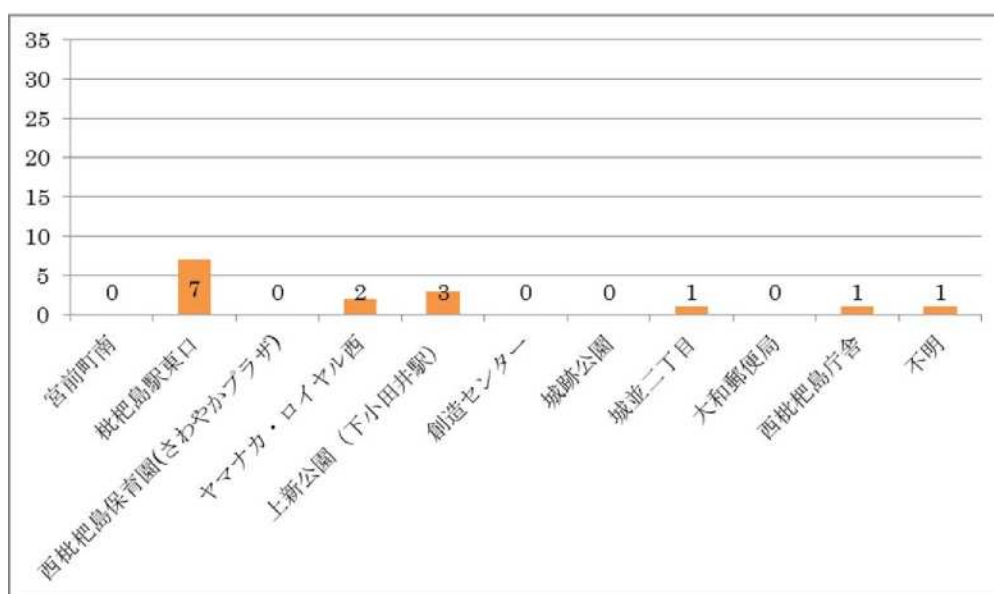
図●-1 オレンジルート利用者の降車場所①



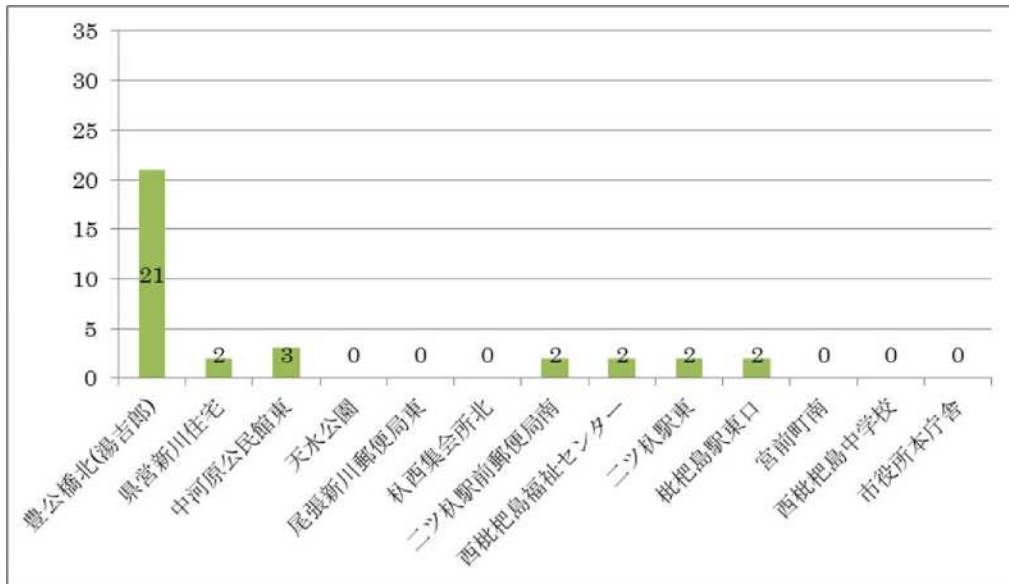
図●-2 オレンジルート利用者の降車場所②



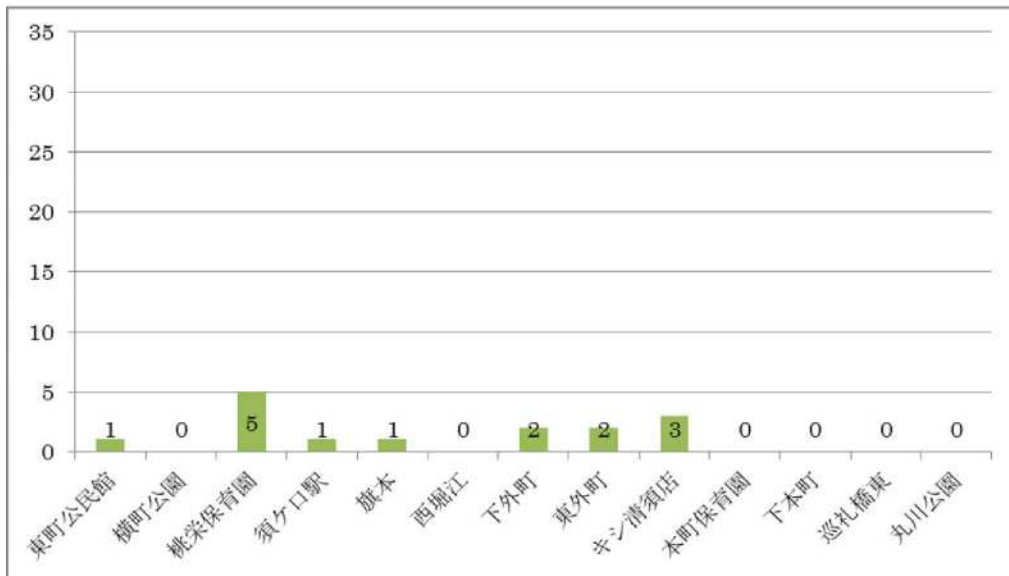
図●-3 オレンジルート利用者の降車場所③



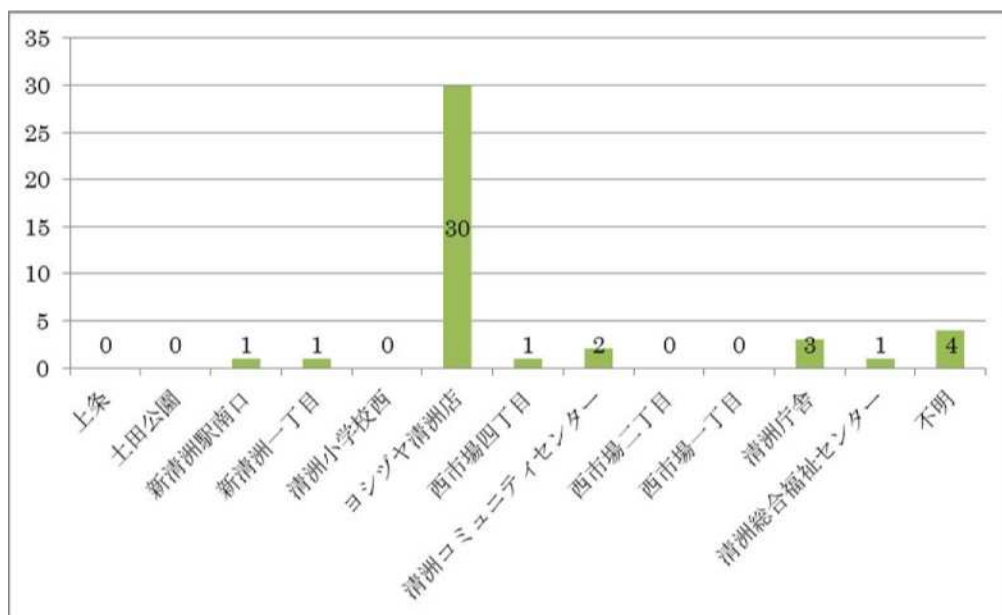
図●-4 オレンジルート利用者の降車場所④



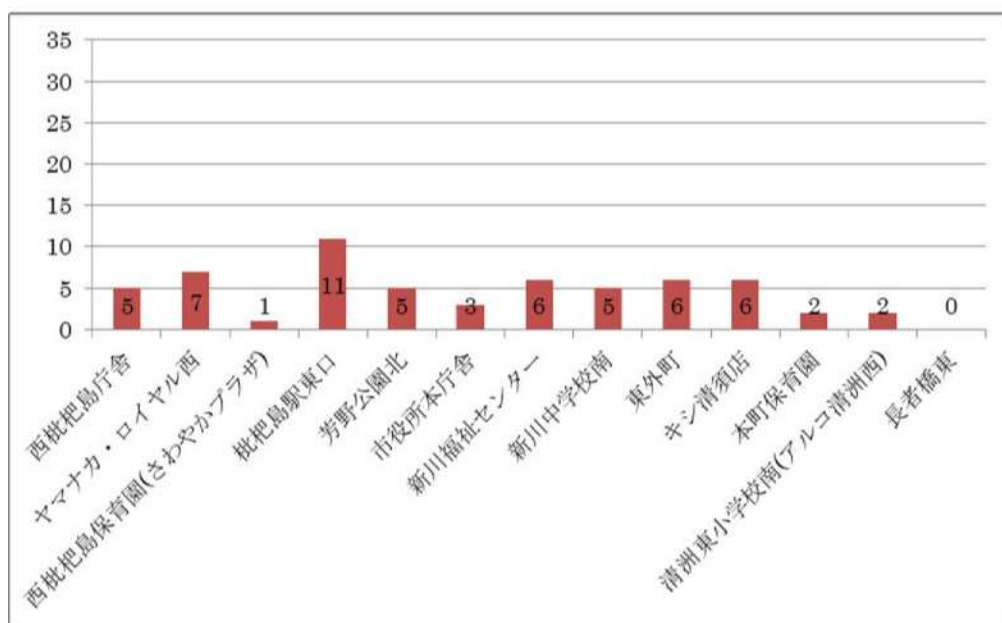
図●-1 グリーンルート利用者の降車場所①



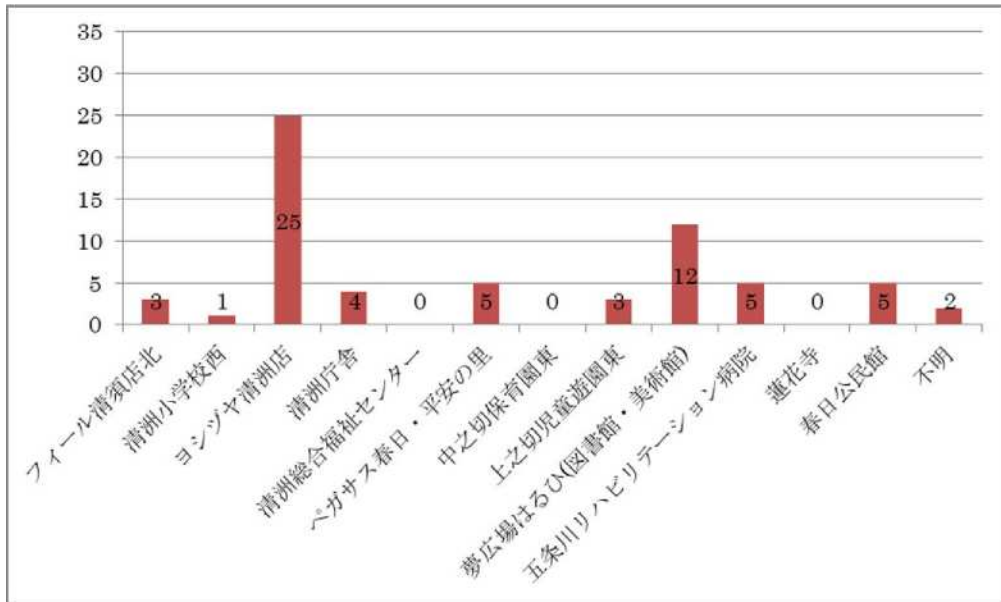
図●-2 グリーンルート利用者の降車場所②



図●-3 グリーンルート利用者の降車場所③



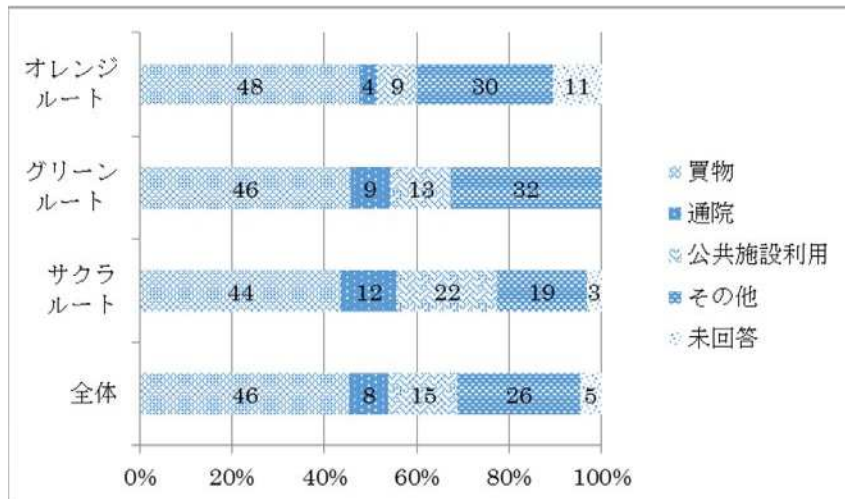
図●-1 サクラルート利用者の降車場所①



図●-2 サクラルート利用者の降車場所②

全ルートとも、「ヨシヅヤ清洲店」が突出して多くなっています。「清洲駅」や「枇杷島駅東口」などの鉄道駅と、「豊公橋北（湯吉郎）」も続いて多くなっています。

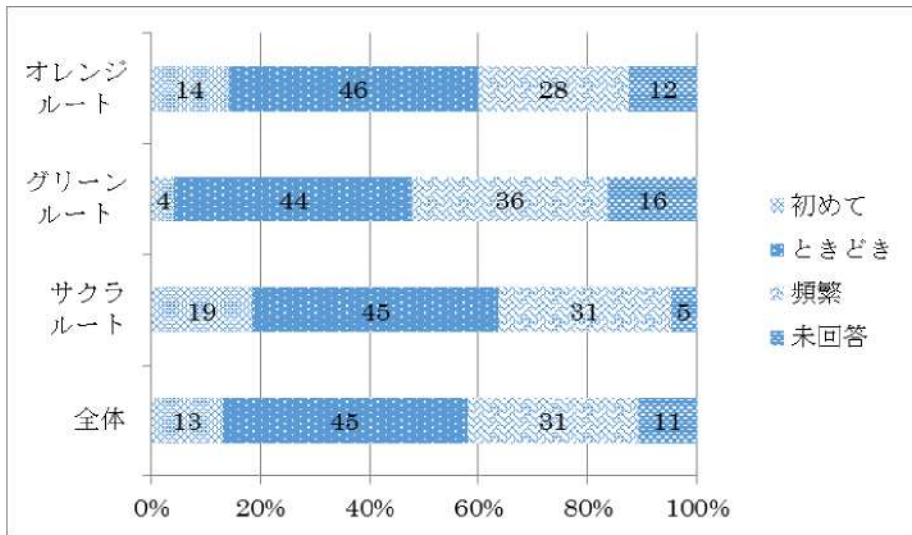
〔利用目的〕



図● 回答者のバスの利用目的

「買物」を目的とした利用が46%と最も多く、ついで、「公共施設利用」が15%となっています。高齢者や主婦層の外出機会の増加を狙った見直しの結果だと考えられます。

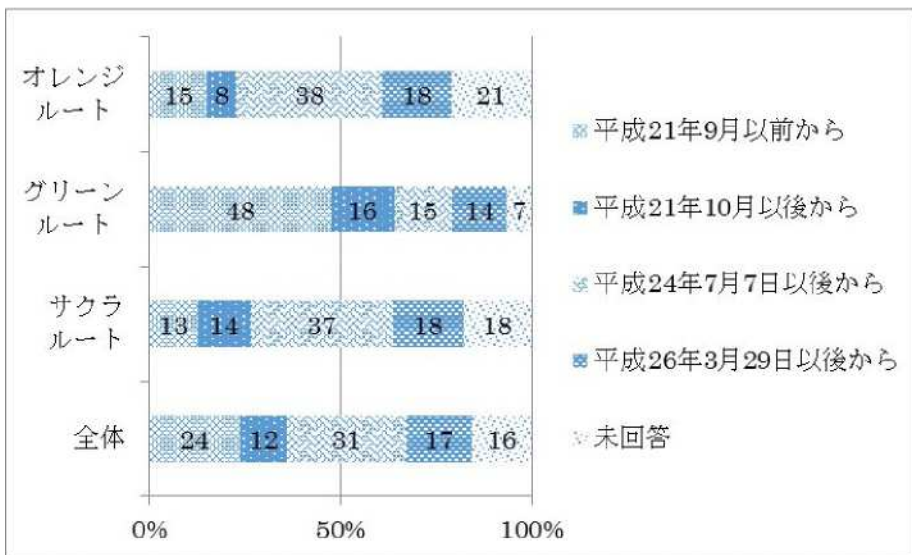
〔利用頻度〕



図● 回答者のバスの利用頻度

「ときどき」又は「頻繁」に利用するという回答が75%を超えています。リピーター率は比較的高いと言えますが、一方で、新規の利用者が伸び悩んでいると言えます。

〔利用経験〕

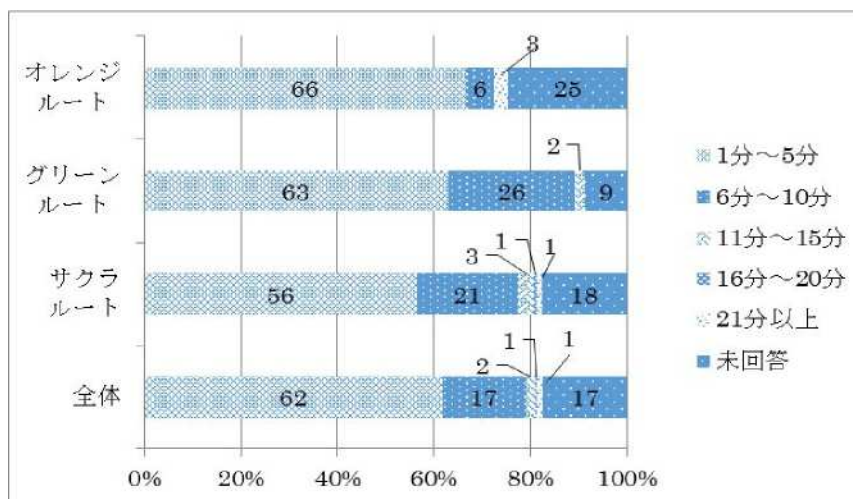


図● 回答者のバスの利用経験

「平成24年7月7日以後から」利用し始めたという回答が31%と最も多くなっています。

[バス停までの所要時間]

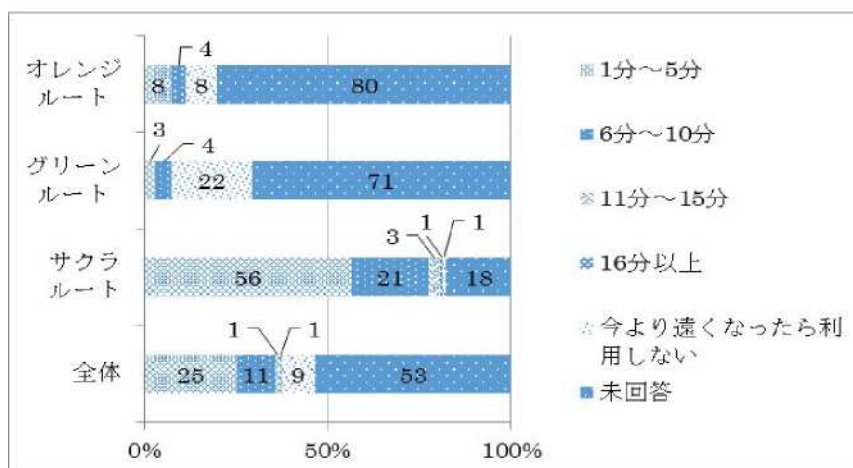
<所要時間>



図● 回答者のバス停までの所要時間

バス停まで「1~5分」という回答が62%と多くなっています。自宅近くにバス停がある住民の利用が多いのは当然の結果と言えます。

<所要時間の許容範囲>

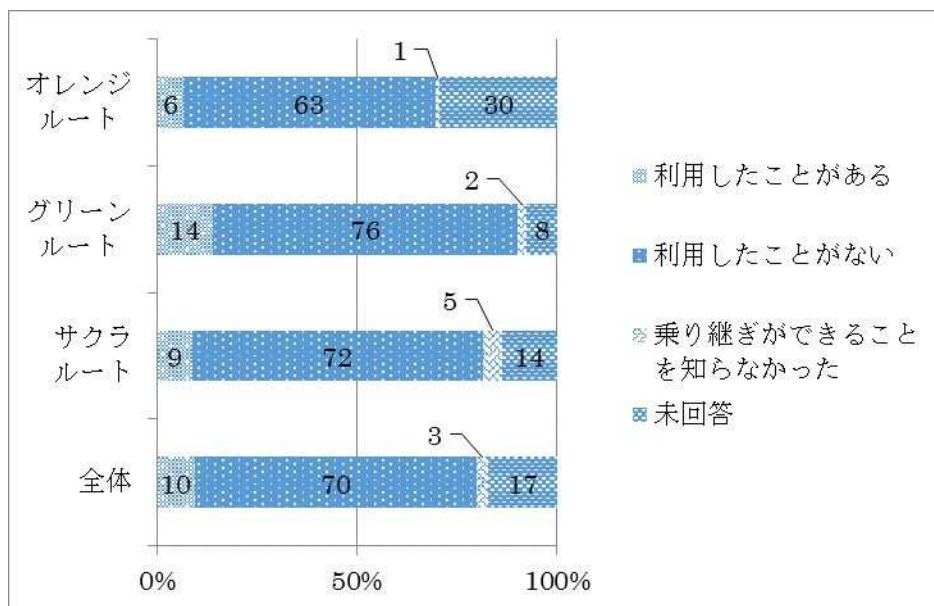


図● バス停までの所要時間の許容範囲

「1~5分」及び「6~10分」という回答が、合わせて36%と最も多くなっています。

また、「今より遠くなったら利用しない」という回答が9%となっています。

### 〔乗り継ぎ〕

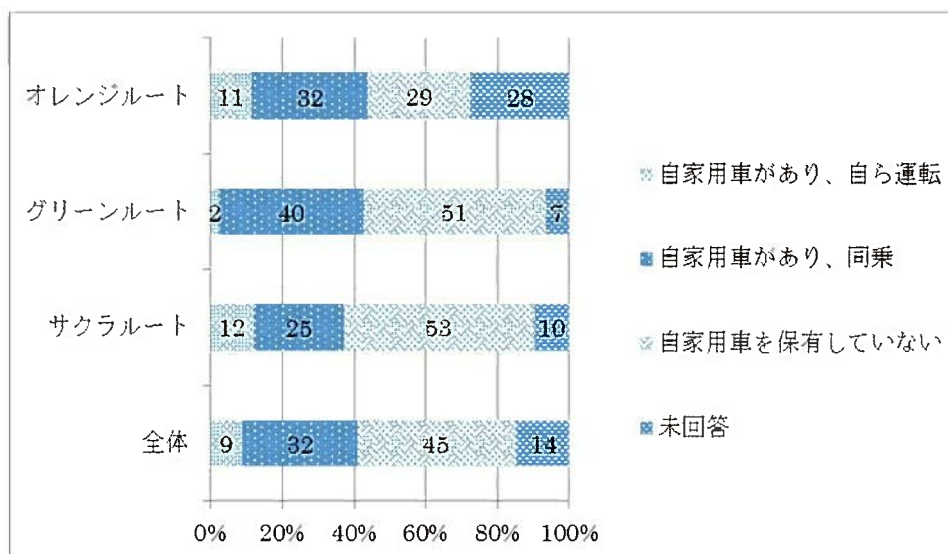


図● 回答者の乗り継ぎの認知度

乗り継ぎを「利用したことがない」という回答が70%となっています。「乗り継ぎができることを知らなかった」という回答は3%と少なくなっています。乗り継ぎができることは浸透していますが、乗り継ぎ方法はあまり浸透していないと言えます。



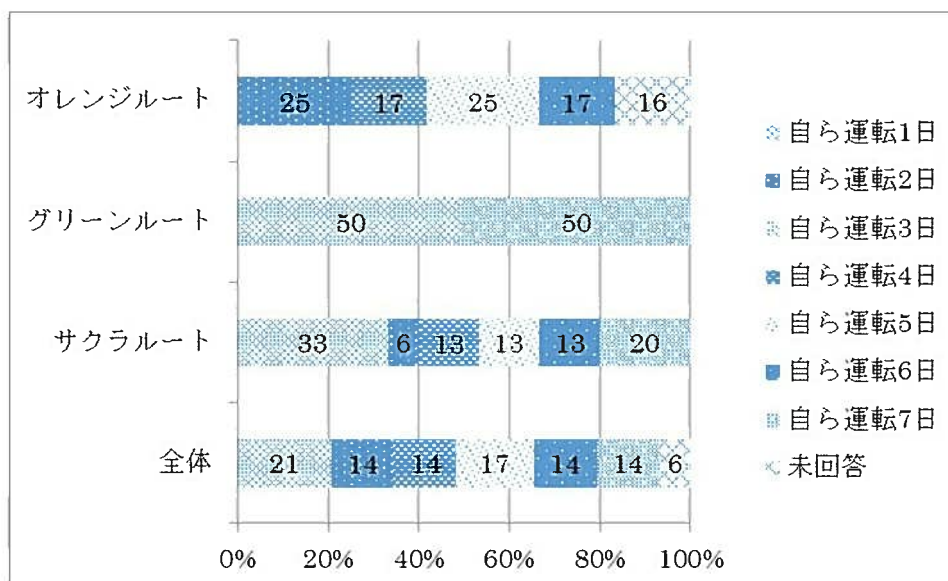
ウ 自動車・自転車について  
〔自動車〕



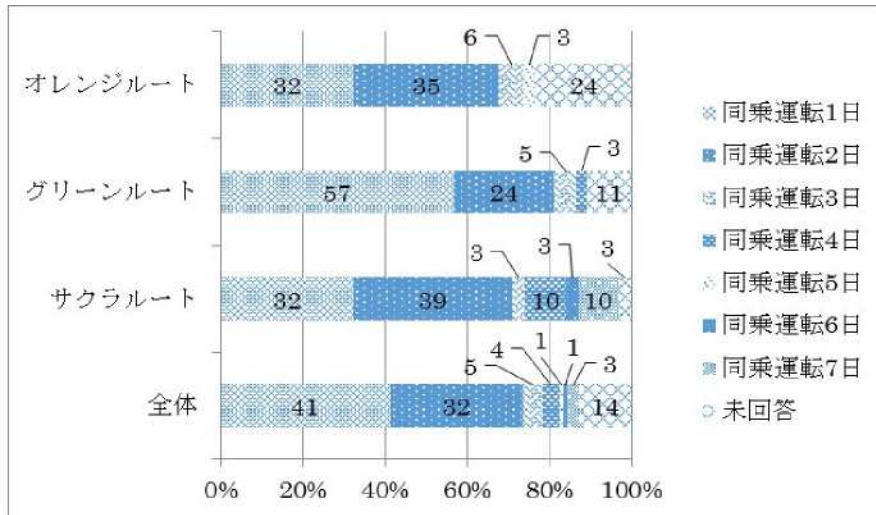
図●-1 回答者の自動車の利用状況

「自家用車があり、自ら運転」という回答が9%となっており、利用者のほとんどが「自家用車があり、同乗」又は「自家用車を保有していない」となっています。以上から、移動制約者の交通手段の確保に一定の成果が出ていると言えます。

〔自動車の利用状況〕



図●-2 回答者の自動車の利用状況（週あたりの日数）

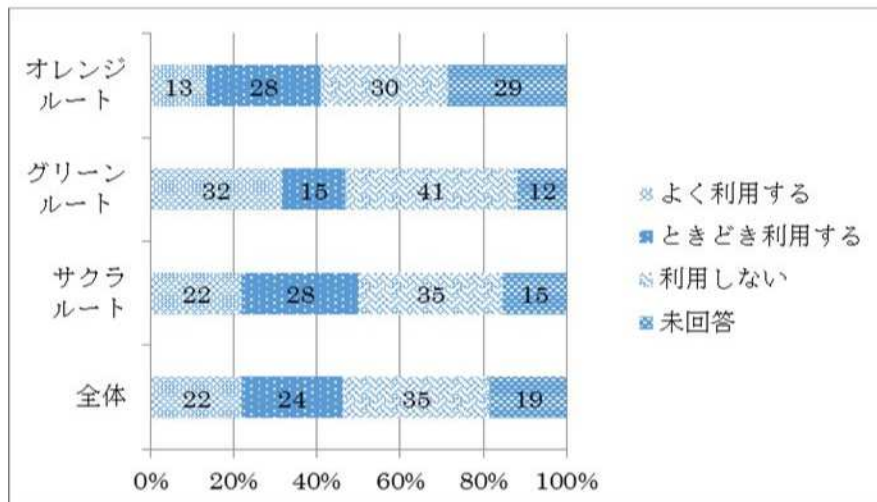


図●-3 回答者の自動車の利用状況（週あたりの日数）

「自家用車があり、自ら運転している」という回答の中で、週に何日運転するかを調査した結果は、回答にばらつきがありました。

一方、「自家用車はあるが、家族が運転する自家用車に同乗する」という回答は、週に1日、又は2日が多くなっています。

〔自転車〕



図●-3 回答者の自転車の利用状況

回答にばらつきがありますが、「利用しない」という回答が、「よく利用する」及び「ときどき利用する」より若干多くなっています。

## エ 自由意見

### 〔良い点〕

「運賃 100 円は安い」という回答が圧倒的に多くなりました。その他には、「運転手がていねい」、「便利」、「細かいところまで回ってくれる」などがありました。

### 〔悪い点〕

「本数・便数が少ない」という回答がほとんどとなっています。

### 〔その他〕

「便数を増やしてほしい」という回答が多くみられました。また、「朝早い便があるとよい」という回答もありました。

#### (4) 非利用者アンケート調査の質問項目

- ◆ 非利用者アンケート調査の用紙は別添に示す通りです。表●●に示す項目について質問をしています。

表●● アンケート調査の質問項目

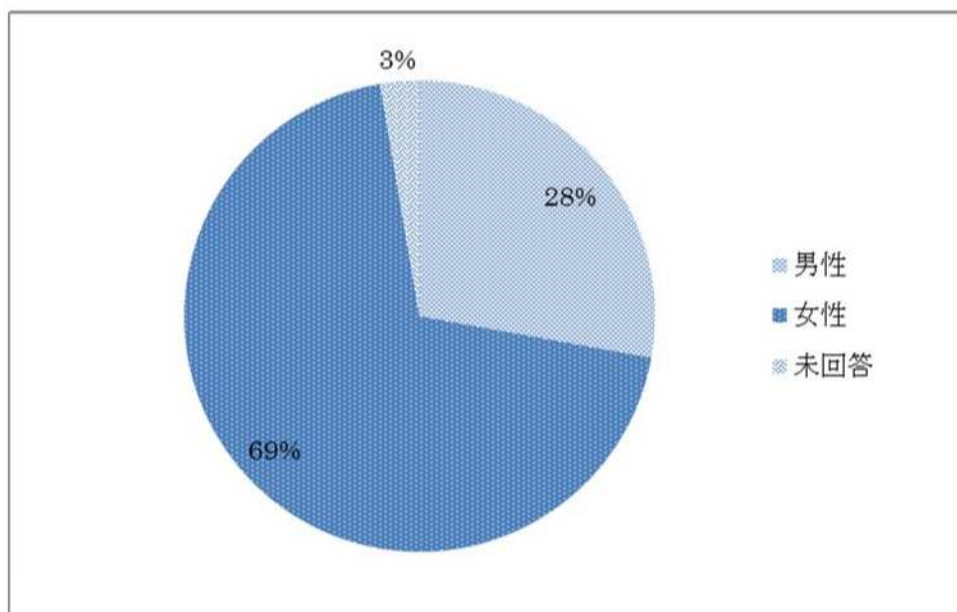
質問項目	質問内容
ア 個人属性	性別・年齢・職業・居住地区
イ 日常の移動の状況	主な買物先・通院先・利用駅・利用公的機関とその頻度及び交通手段
ウ 自動車・自転車について	日常生活における自家用車・自転車の利用状況
エ あしがるバスについて	あしがるバスの認知度、利用度、利用意向について
オ 自由意見	その他

#### (5) アンケート結果の概要

- ◆ 結果の詳細については、付録●にまとめてあります。以下では結果の概要を示します。

##### ア 個人属性

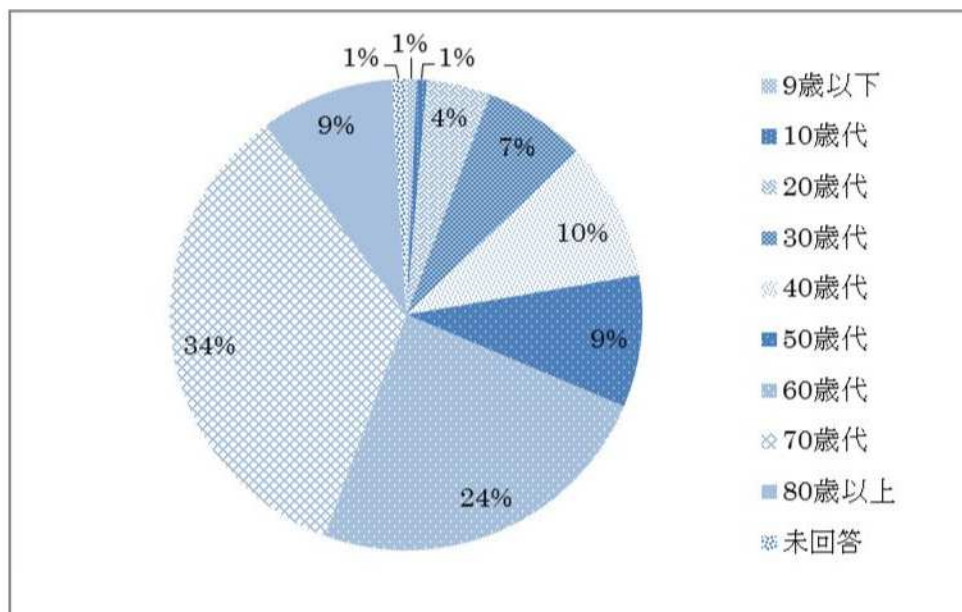
〔性別〕



図● 回答者の性別

「男性」が28%、「女性」が69%、「未回答」が3%となりました。

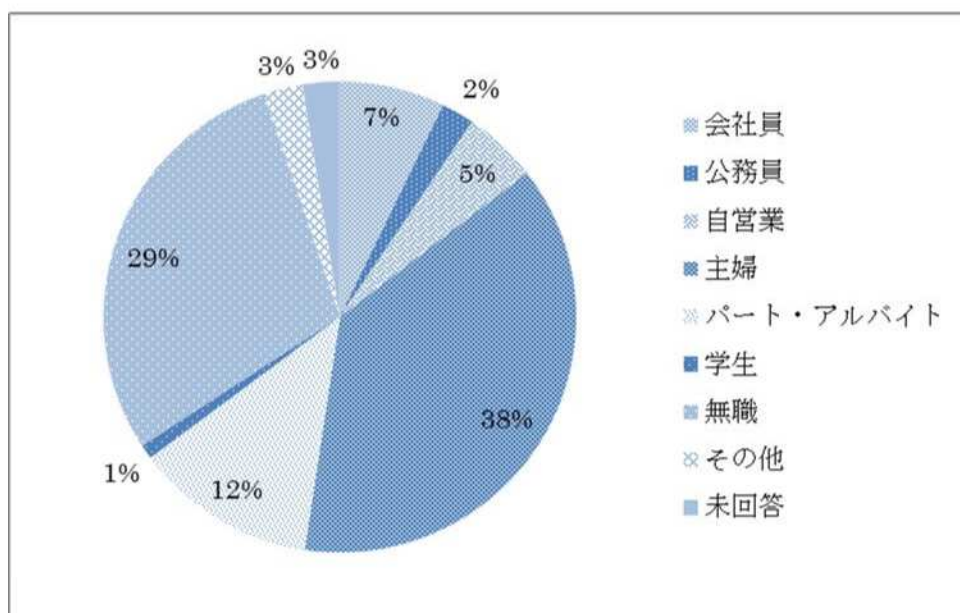
〔年齢〕



図● 回答者の年齢

「70歳代」が34%で最も多く、ついで「60歳代」が24%となりました。その他の回答はばらつきがありますが、比較的高齢者の占める割合が高くなっています。

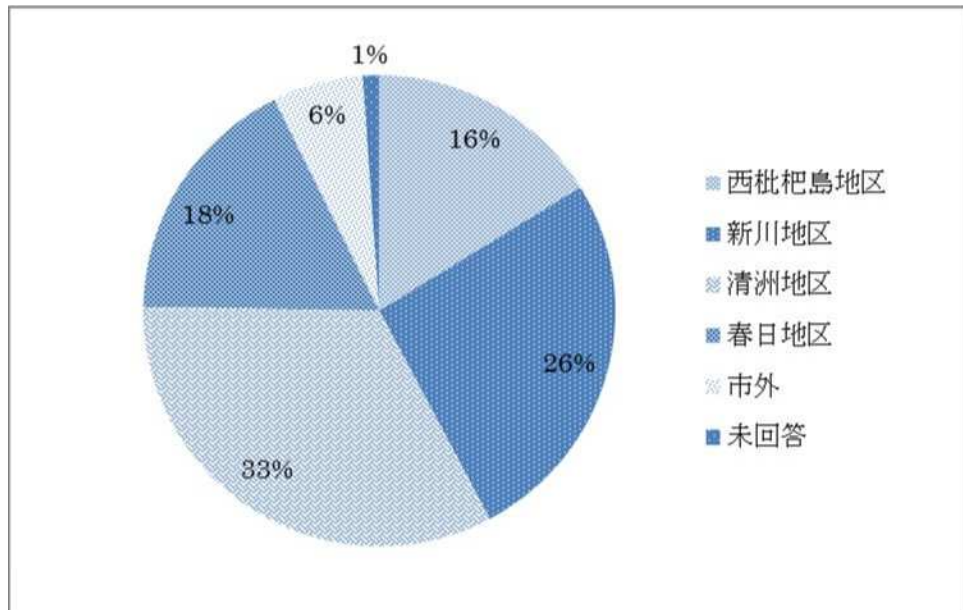
〔職業〕



図● 回答者の職業

「主婦」が38%と最も多く、ついで「無職」が29%となりました。

〔居住地区〕

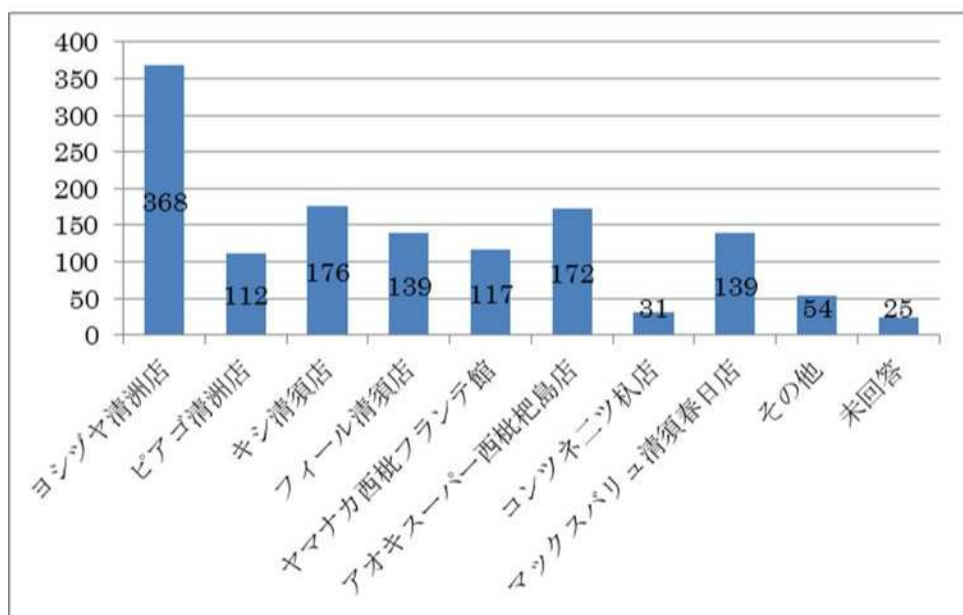


図● 回答者の居住地区

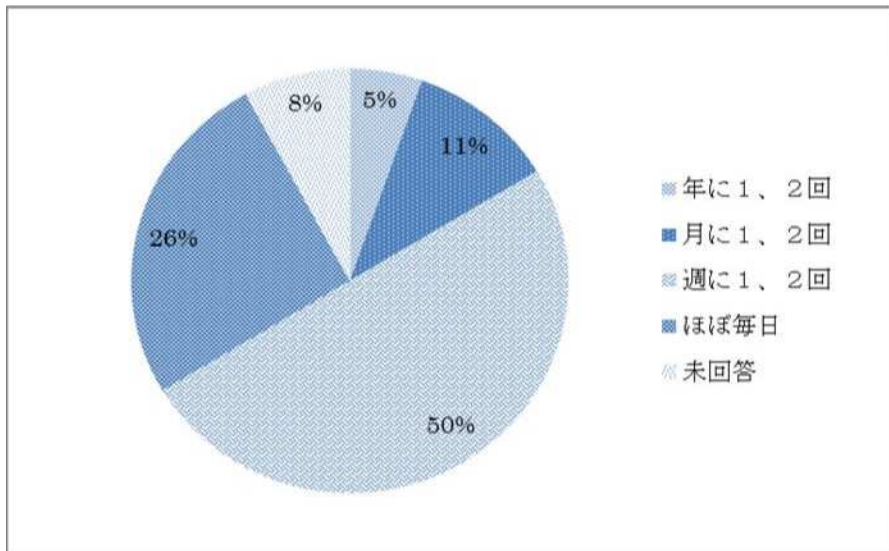
「西枇杷島地区」が16%、「新川地区」が26%、「清洲地区」が33%、「春日地区」が18%、「市外」が6%、「未回答」が1%となりました。

イ 日常の移動の状況

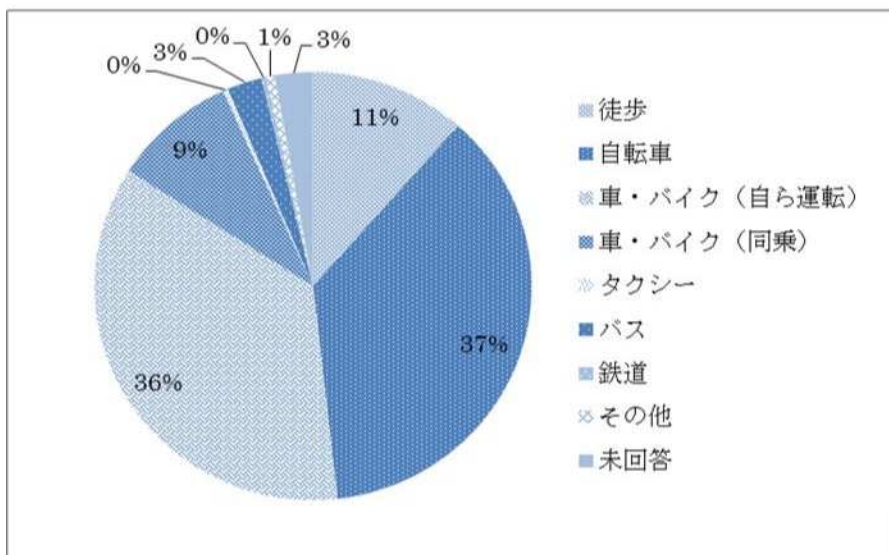
〔買物施設〕



図● 日常の買物先



図● 買物の頻度



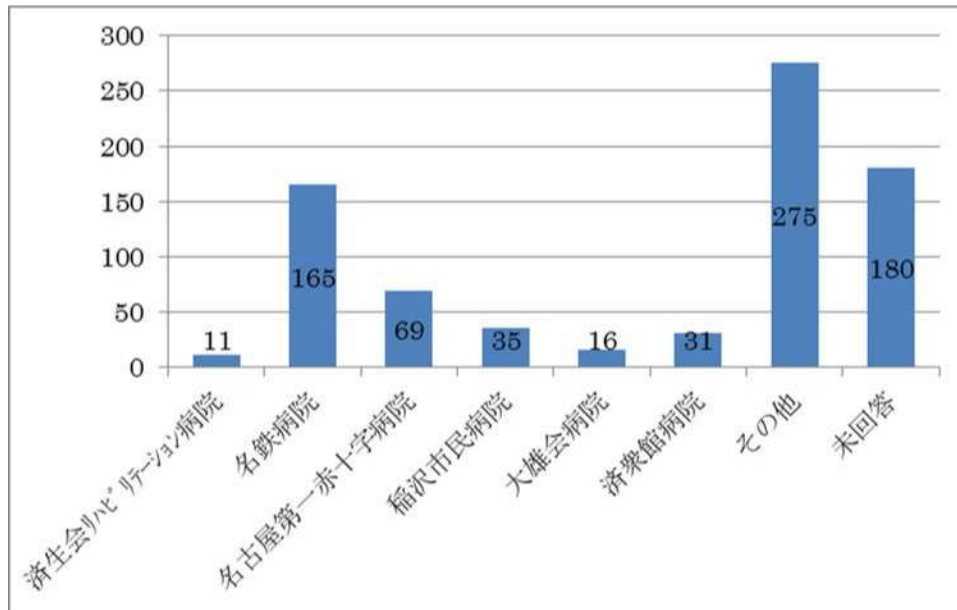
図● 買物先までの移動手段

圧倒的に「ヨシヅヤ清洲店」が多くなっています。市内には多数の商業施設がありますが、地域に限らず「ヨシヅヤ清洲店」の需要が高いようです。

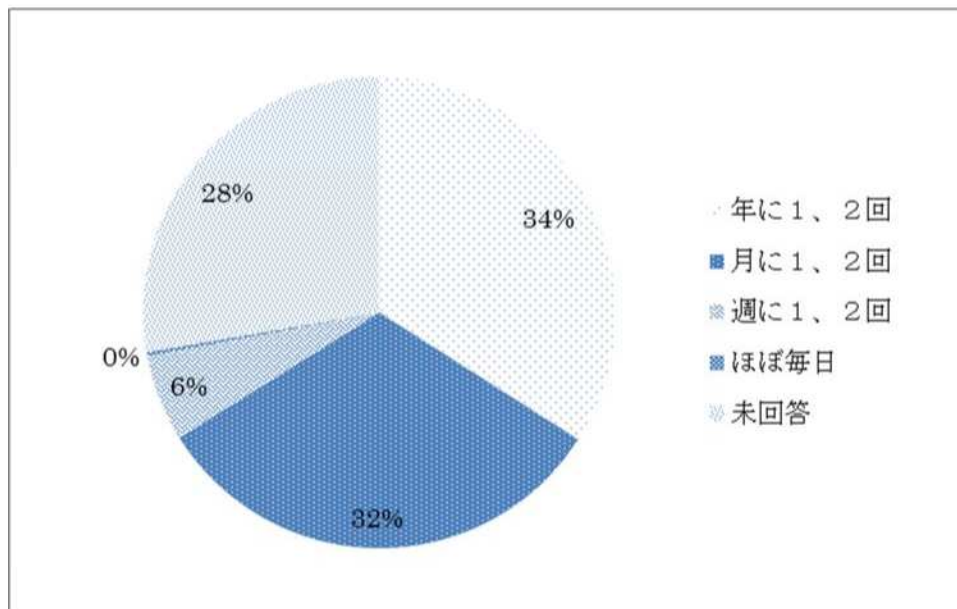
頻度は、「週に1、2回」が最も多く50%となっています。「ほぼ毎日」という回答も26%と多くみられました。

交通手段は、「車・バイク（自ら運転）」、「自転車」が多くなりました。

〔病院〕

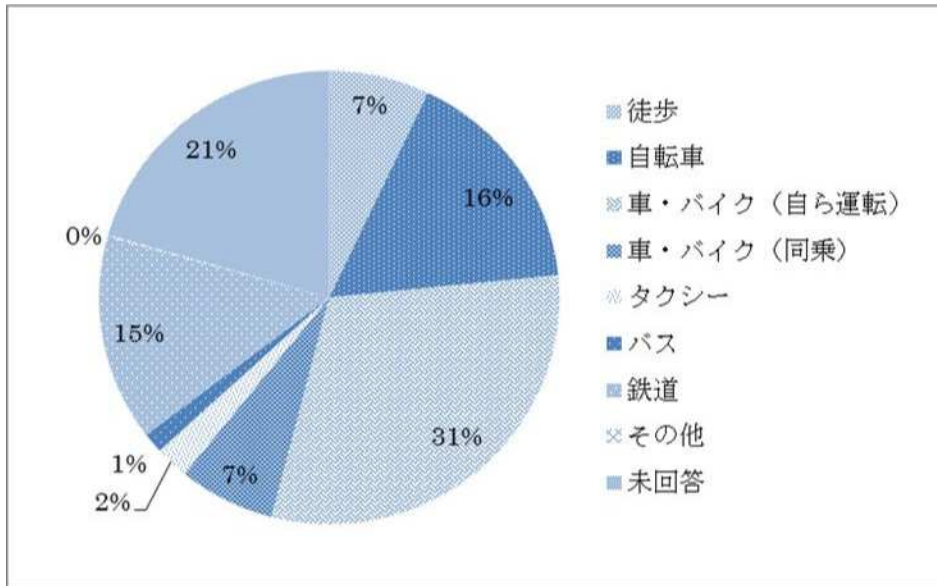


図● 日常の通院先



図● 通院の頻度





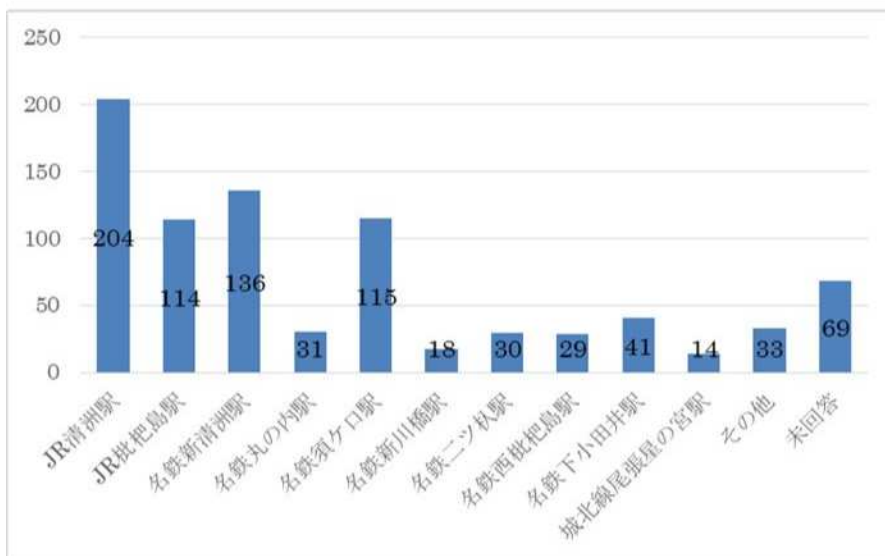
図● 通院先までの移動手段

市内に総合病院がないので、普段の利用先としては町医者や診療所が多く、「その他」という回答が多くなりました。総合病院の中では、鉄道でのアクセスが便利な「名鉄病院」が主な利用先となっています。

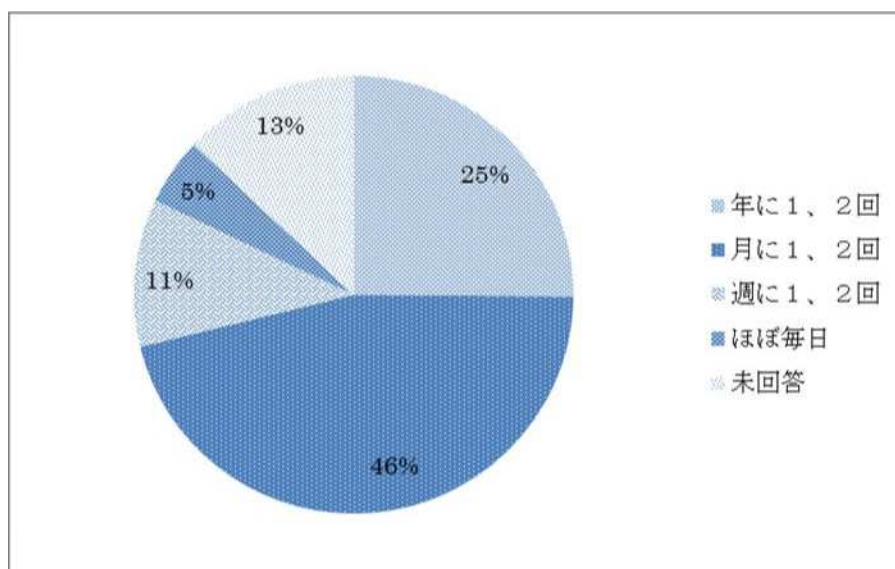
頻度は、「月に1、2回」もしくは「年に1、2回」でありあまり高くはありません。

交通手段は、「車・バイク (自ら運転)」が最も多いものの、「自転車」や「鉄道」も多くなっています。

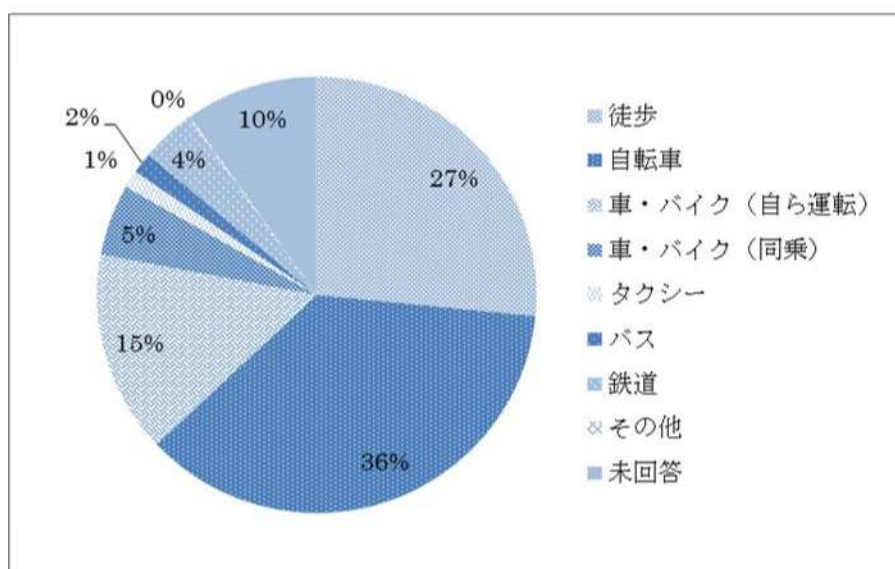
〔駅〕



図● 日常の利用駅



図● 鉄道の利用頻度



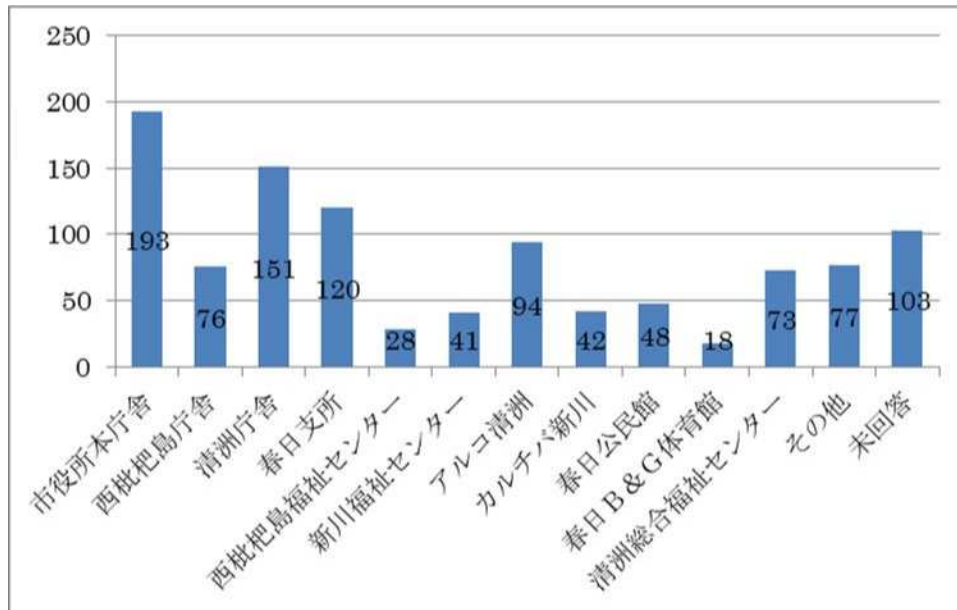
図● 鉄道駅までの移動手段

「JR清洲駅」を利用している方が最も多くなっています。名鉄では、「新清洲駅」や「須ヶ口駅」といった、急行が停車するサービスレベルの高い駅の利用が多くなっています。

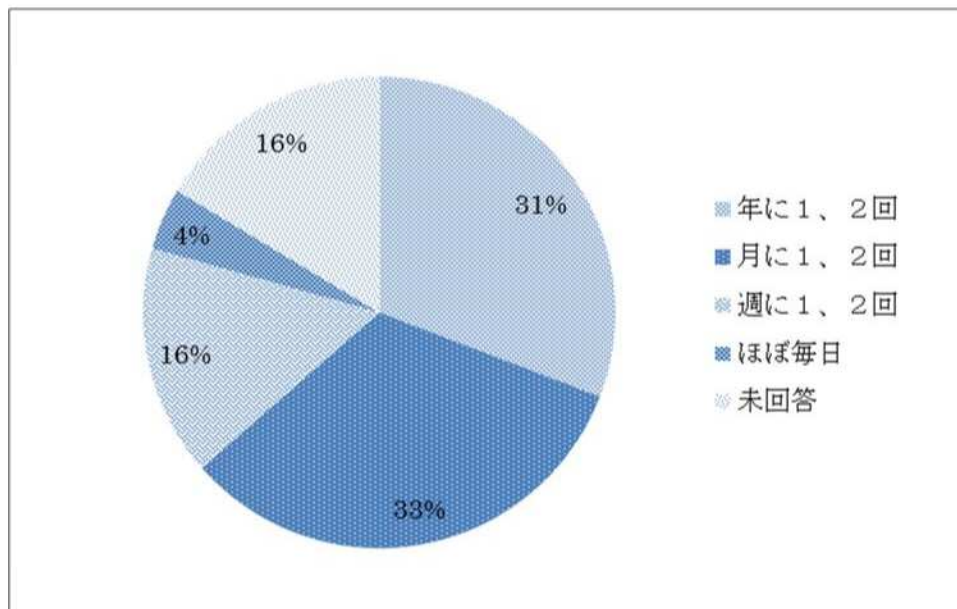
頻度は、「月に1、2回」や「年に1、2回」など、あまり高くはありません。

交通手段は、市内に数多く駅があるため、「徒歩」、「自転車」が多くなっています。

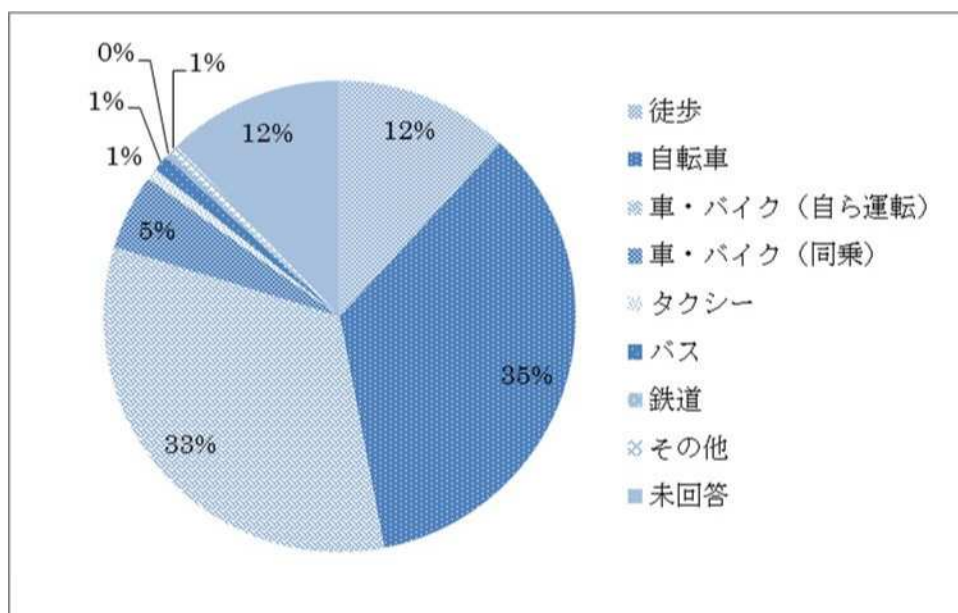
〔公的機関〕



図● 日常の公的機関



図● 公的機関の利用頻度



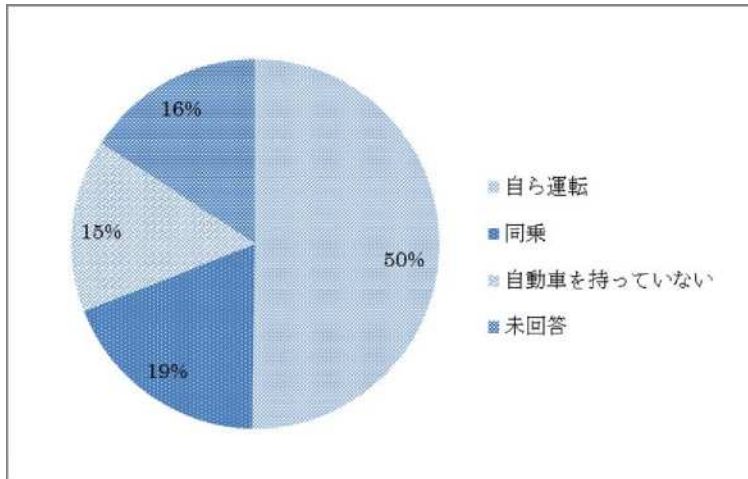
図● 公的機関までの移動手段

「市役所本庁舎」をはじめ、「清洲庁舎」、「春日支所」の利用が多くなっています。次に「清洲総合福祉センター」や「アルコ清洲」などの施設が多くなっています。

利用頻度は、「月に1、2回」や「年に1、2回」が多く、あまり高くはありません。

交通手段としては、「車・バイク（自ら運転）」、「自転車」が約70%を占め、ついで「徒歩」となっています。

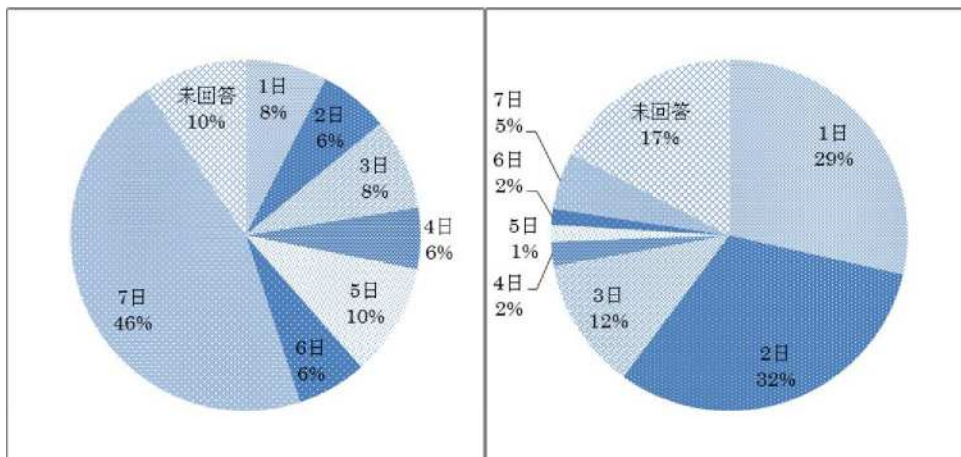
ウ 自動車・自転車について  
〔自動車〕



図● 自動車の利用状況

「自ら運転」という回答が最も多く、50%となっています。あしがるバスの非利用者には移動制約者が少ないということがうかがえます。

〔自動車の利用状況〕



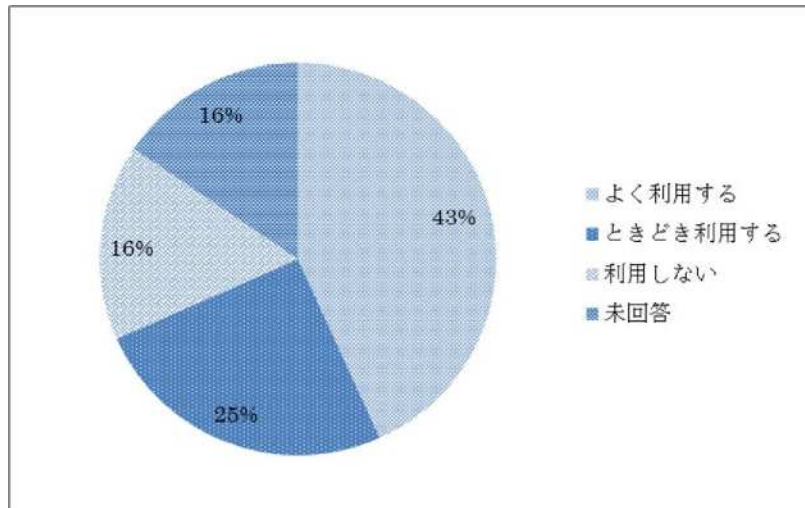
図● 自ら運転

図● 同乗

「自家用車があり、自ら運転している」という回答の中では、「7日」という回答が最も多く、46%となっています。残りの回答はほとんど差がありません。

一方、「自家用車はあり、家族が運転する自家用車に同乗する」という回答の中では、「1日」及び「2日」と合わせて約60%となっています。

## 〔自転車〕



図● 自転車の利用状況

「よく利用する」、「ときどき利用する」という回答が合わせて約70%となっており、自転車は重要な交通手段であることが分かります。

## エ あしがるバスについて

### 〔認知度〕

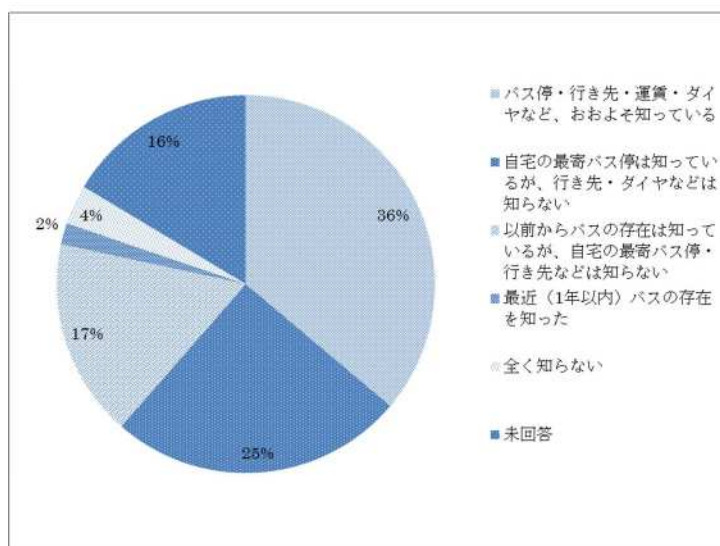
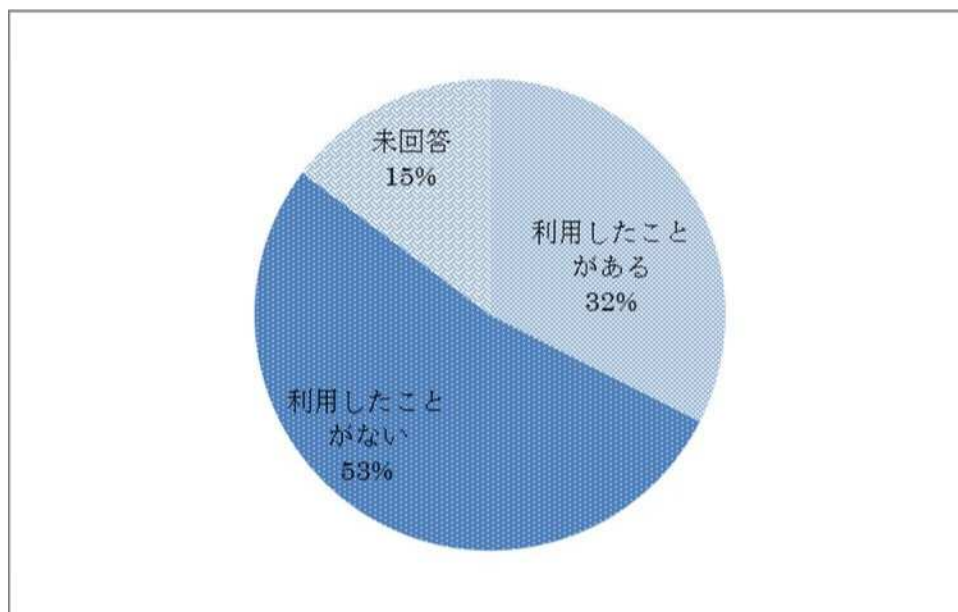


図 11 あしがるバスの認知度

「バスを知らない」及び「未回答」を除く「バスの存在自体は知っている」という回答は80%を超えており、バスの存在が、ある程度認知されているといえます。

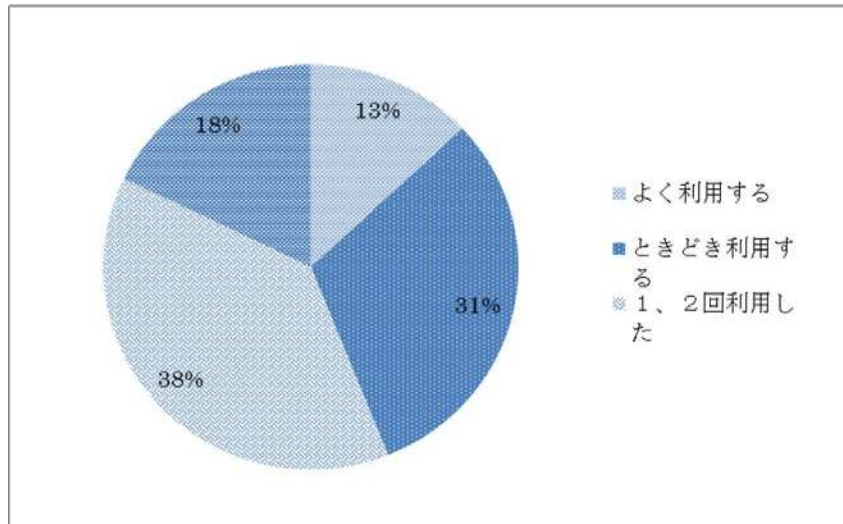
〔利用度〕



図● あしがるバスの利用度

「利用したことがない」という回答が 50%を超えています。バスの認知度が 80%を超えている中で、今後は、バスの存在を知っているが、利用したことがない方々に、いかに利用してもらうかが課題であると言えます。

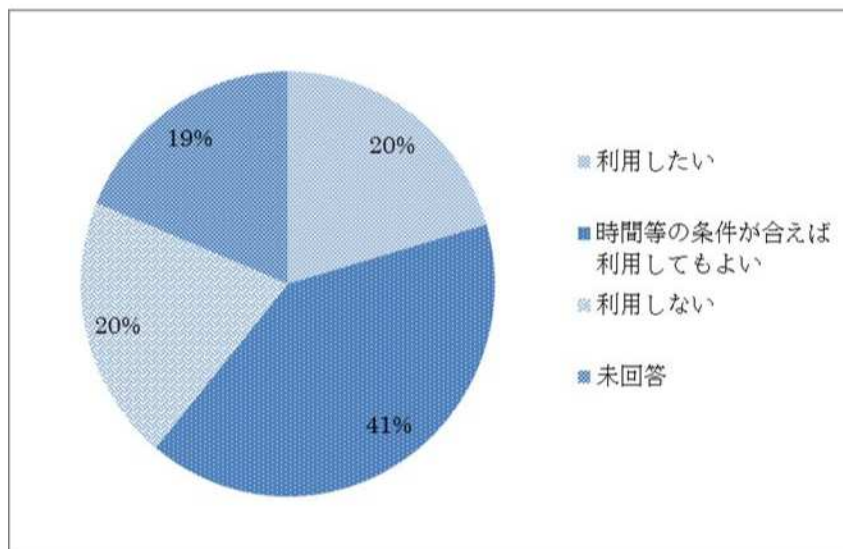
### 〔利用頻度〕



図● あしがるバスの利用頻度

「ときどき利用する」及び「1、2回利用した」という回答が、合わせて約70%と多くなりました。継続的な利用をしていただける方々の獲得が課題であると言えます。

### 〔利用意向〕



図● あしがるバスの利用意向

「時間等の条件が合えば利用してもよい」という回答が40%を超えており、「利用したい」と回答した方と合わせて60%を超えています。



## オ 自由意見

自由意見の主な内容は、行政に対する要望がほとんどとなりました。大きく分類すると、「バス停新設要望」、「増便要望」、「ダイヤ改善要望」、「割引制度導入要望」、「将来的に利用」、「運行継続要望」の6系統となります。

### 〔バス停新設要望〕

バス停新設の要望としては、「ゆうあいリハビリクリニック前」が14件、「名鉄西枇杷島駅付近」が2件、「溝口クリニック前」が2件、「にしびさわやかプラザ」、「アルコ清洲」、「JR稲沢駅」、「JR枇杷島駅西口」、「自宅付近」、「各鉄道駅」がそれぞれ1件ずつ挙がりました。

### 〔増便要望〕

「本数を増やしてほしい」、「増便してくれれば利用する」、「朝夕の便数を増やしてほしい」など、あしがるバス利用者アンケートとも共通する意見が多数寄せられました。

### 〔ダイヤ改善要望〕

「ダイヤが悪い」、「市内のイベントに合わせたダイヤにしてほしい」、「時間が合わないので使えない」などの意見がありました。

### 〔割引制度導入要望〕

「障がい者を無料にしてほしい」、「高齢者を安くしてほしい」、「回数券・年間パス等を作ってほしい」などの意見がありました。

### 〔将来的に利用〕

「もう少し年を取ったら利用したい」、「自動車に乗れなくなったら利用したい」などの意見がありました。

### 〔運行継続希望〕

「是非続けてほしい」、「便利で助かっているのでやめないでほしい」などの意見がありました。

## 2. 課題のまとめ

### (1) 地理的課題

- ◆ 名古屋市の隣であるため、名古屋市内から放射状に伸びる主要道路・鉄道が多数あり、また環状道路(名古屋環状2号線・東名阪自動車道)もあります。また、新川・五条川も貫通しており、域内が至るところで分断されています。踏切や主要交差点での渋滞が激しいです。
- ◆ さらに、多数の大工場があり、それによっても域内が分断されています。
- ◆ 明確な中心地が存在していません。これは旧3町を見た場合も同様です。ただし、南部は稠密であり、人口密度も高くなっています。
- ◆ ほぼ平地であり、起伏はほとんどありません。徒歩や自転車に適した地形と言えます。

### (2) 移動需要に対する課題

- ◆ 名古屋市方面への需要が卓越しています。道路・鉄道とも便利であり、需要はおおよそ満たされていると言えます。ただし、駅数は多いものの、総じて駅施設が貧弱であり、また駅へのアクセス道路や駐車場・駐輪場の整備も遅れていて、鉄道の利便性を大きく損なっています。また、道路・鉄道・河川・工場による分断によって、駅勢圏が小さくなってしまっています。そのような中で改善なった JR 枇杷島駅は、今後、市内最重要の交通拠点として位置付けていくべきであると言えます。
- ◆ 市内で完結する需要は多くありません。市内移動の利便性は道路・鉄道とも極めて低いです。あしがるバスが補完しているが、サービス水準が低く、利用のほとんどが移動制約者となっています。
- ◆ 主要道路以外の道路は極めて狭く、自動車走行環境が悪くなっています。さらに、歩行者・自転車が安心・安全に歩ける空間がほとんどない状態です。駅や主要施設を結ぶ歩道・自転車通行路のネットワークが整備される必要があります。ある道路区間では、自動車を思い切って排除することも必要かもしれません。
- ◆ 工場が多いため、通勤時の流入・退勤時の流出も目立ちます。これがラッシュ時の渋滞の要因となります。工場と駅との間の歩行者・自転車動線の整備が必要です。

### (3) 施設等のアクセスに関する課題

- ◆ 根本的な問題として、市内に総合病院や図書館がなく、他市町に行かないといけない状況にあります。ただし、施設の充実した名古屋都心部に出るのは容易です。
- ◆ 温水プールや福祉施設が旧町ごとに散在しています。あしがるバス運行開始前は、いずれも公共交通が担保されていませんでした。歩道アクセスもあまり行われていません。これは市役所・庁舎も同様です。
- ◆ 大規模商業施設が数カ所あります。周辺道路が脆弱で、激しい渋滞を起こすことがあります。
- ◆ コンパクトな住宅分布ですが、歩行・自転車動線が脆弱のため、自動車利用に偏ってしまっています。駐車場確保が十分でない施設もみられます。
- ◆ 観光地である清洲城への公共交通アクセスが非常に不便です。ビアパークへは施設が名鉄須ヶ口駅・JR 枇杷島駅東口からシャトルバスを運行して確保しています。
- ◆ あしがるバスの路線は2ルートとも3庁舎を経由するとともに、市内主要公共施設や大規模小売店舗等をカバーする形態としています。停留所はできる限り施設に近いところに配置しています。

### (4) 公共交通不便地域に関する課題

- ◆ 路線バスは長年存在していませんでしたが、駅が多数あるため、不便地域はあまりありませんでした。ただし、域内の分断や歩行・自転車動線の貧弱さのために、駅勢圏が狭められているところも多いです。
- ◆ 旧新川町南部や旧清洲町北西部といった、人口が多く主要施設がある不便地域についてはあしがるバスでほぼカバーできていますが、運行本数が少ないため十分なレベルとは言えません。
- ◆ 春日町内はほぼ全域が公共交通不便地域です。また、徒歩圏内に生活施設がほとんどありません。ぐるっとは最低限の移動手段でしかありません。せめてあしがるバス並みの公共交通の充実が必要です。

## (5) 移動制約者に関する課題

- ◆ あしがるバスはバリアフリー対策が施され、停留所もきめ細かくあるため、自力で歩いて動ける高齢者にとっては有効な足となっています。
- ◆ 全域でタクシーが利用できるため、移動制約者の市内施設や駅への利用が多くなっています。あしがるバスの頻度が低いため、片道をタクシー利用とする人も多くなっています。しかし、タクシーが常駐している施設は多くありません。
- ◆ 福祉有償運送事業は市内では行われていません。また、市内での福祉タクシーの台数は1台のみです。
- ◆ 駅のバリアフリー化対応が遅れています。乗降の多い名鉄須ヶ口駅では工事の最中であり、JR 清洲駅でも工事が始まっていますが、名鉄新清洲駅はまだ見込みが立っていません。また、駅周辺のバリアフリー対応には全く手が付いていません。