R8年度玉野市アンケート調査結果および公共交通計画の骨子案

岡山大学大学院　交通まちづくり学研究室

本アンケート調査の背景と目的

2022年度公共交通計画（～2026年度）

2026年度

2027年度公共交通計画（～2031年度）

次期公共交通計画の策定段階

- ✓ どのような場所で，どのような人が不便を感じているのか
- ✓ 新たなサービスに対するニーズはどの程度あるのか

等を把握する必要がある

次期公共交通計画の策定に向けた現状把握と課題抽出を行うため，
住民へのアンケート調査を実施した

アンケート調査の概要

➢アンケート調査名

「玉野市の公共交通に関するアンケート調査」

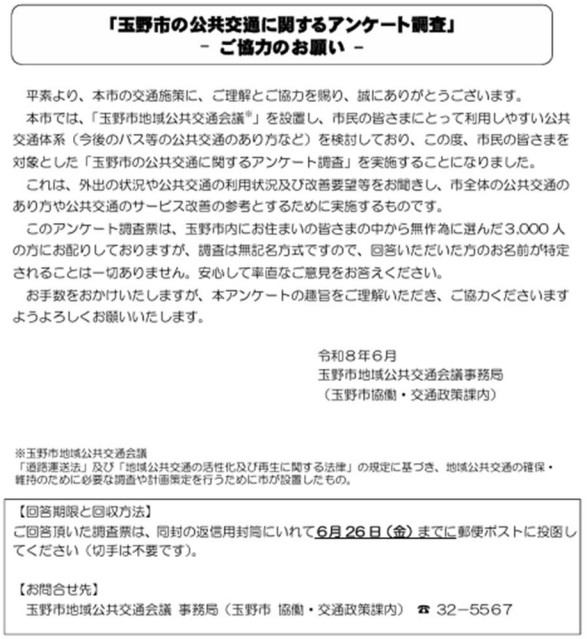
➢実施期間：2026年6月10日～6月26日

➢調査方法：郵送による送付・回収

➢有効回答数：1053

➢調査項目

- 個人属性
- 日常的な移動手段
- 各公共交通に対する評価
- 送迎の実態とシータクの利用意向　等



「玉野市の公共交通に関するアンケート調査」
－ ご協力のお願い －

平素より、本市の交通施策に、ご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。
本市では、「玉野市地域公共交通会議※」を設置し、市民の皆さまにとって利用しやすい公共交通体系（今後のバス等の公共交通のあり方など）を検討しており、この度、市民の皆さまを対象とした「玉野市の公共交通に関するアンケート調査」を実施することになりました。
これは、外出の状況や公共交通の利用状況及び改善要望等をお聞きし、市全体の公共交通のあり方や公共交通のサービス改善の参考とするために実施するものです。
このアンケート調査票は、玉野市内にお住まいの皆さまの中から無作為に選んだ3,000人の方にお配りしておりますが、調査は無記名方式ですので、回答いただいた方のお名前が特定されることは一切ありません。安心して率直なご意見をお答えください。
お手数をおかけいたしますが、本アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようよろしくお願いいたします。

令和8年6月
玉野市地域公共交通会議事務局
（玉野市協働・交通政策課内）

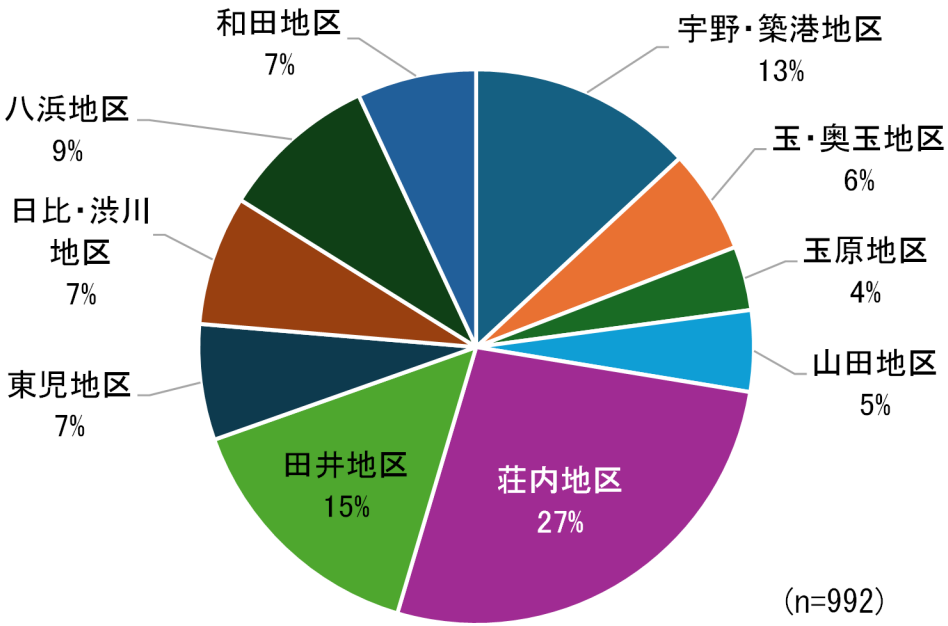
※玉野市地域公共交通会議
「道路運送法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づき、地域公共交通の確保・維持のために必要な調査や計画策定を行うために市が設置したもの。

【回答期限と回収方法】
ご回答頂いた調査票は、同封の返信用封筒にいれて6月26日（金）までに郵便ポストに投函してください（切手は不要です）。

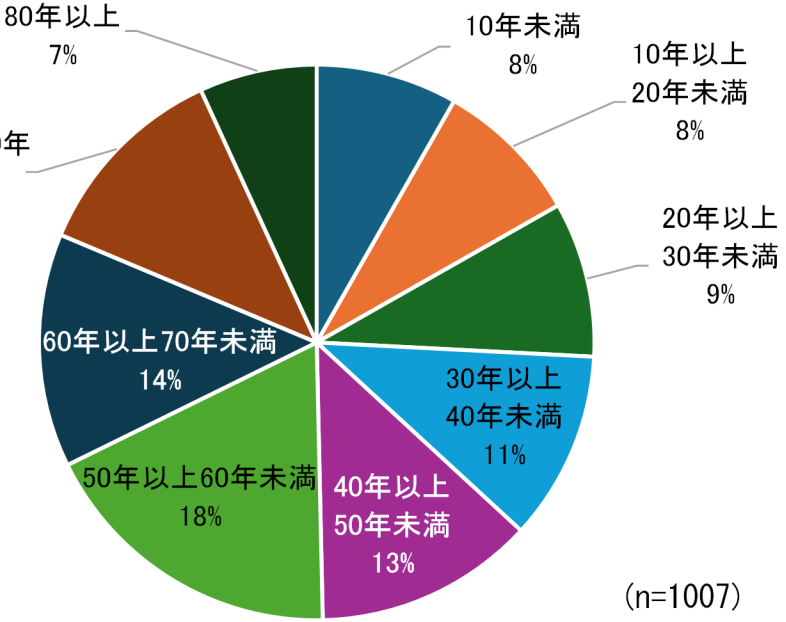
【お問合せ先】
玉野市地域公共交通会議 事務局（玉野市 協働・交通政策課内） ☎ 32－5567

基礎集計　―個人属性について―

居住地



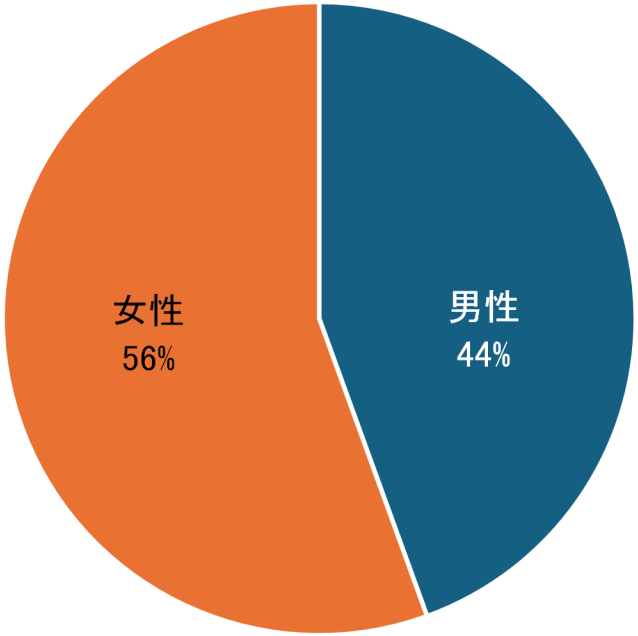
居住年数



- 居住地について「**荘内地区**」の割合が最も高い
- 玉野市における居住年数について「**50年以上60年未満**」の割合が最も高い

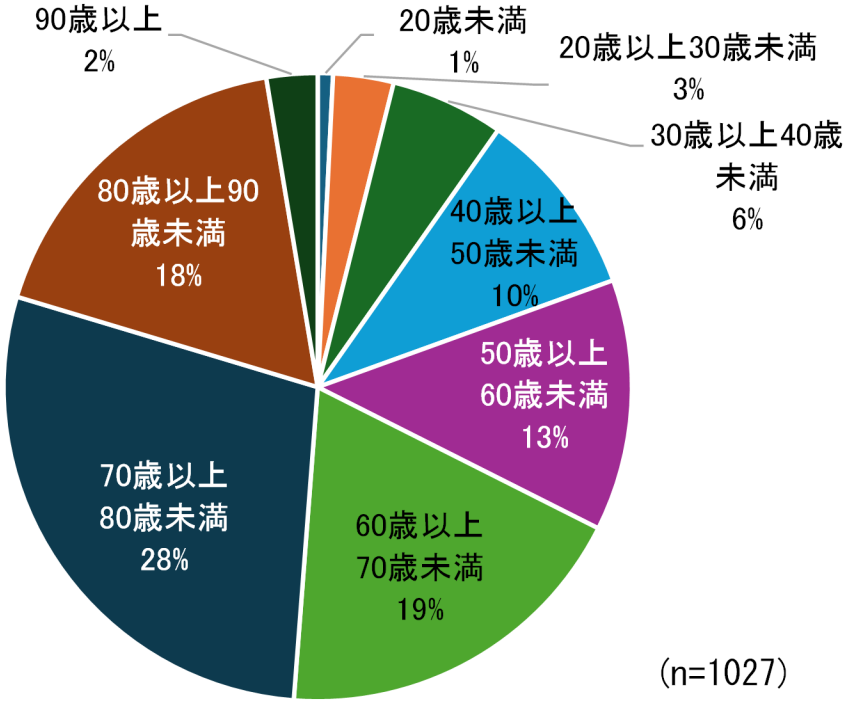
基礎集計　―個人属性について―

性別



(n=1030)

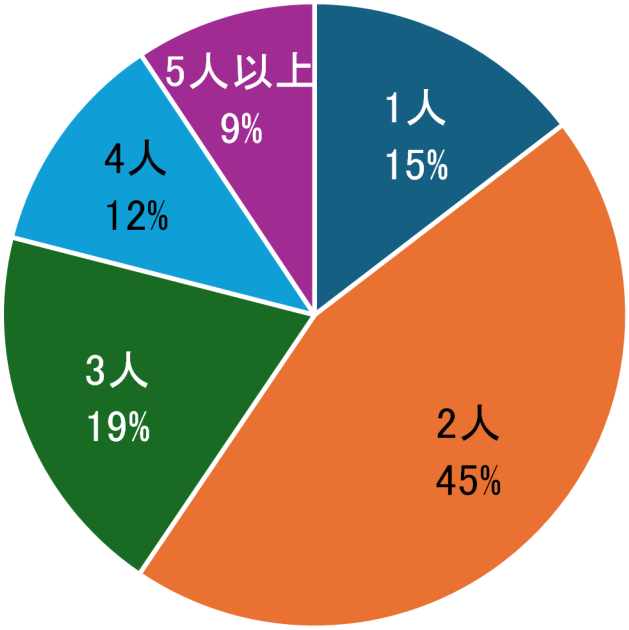
年齢



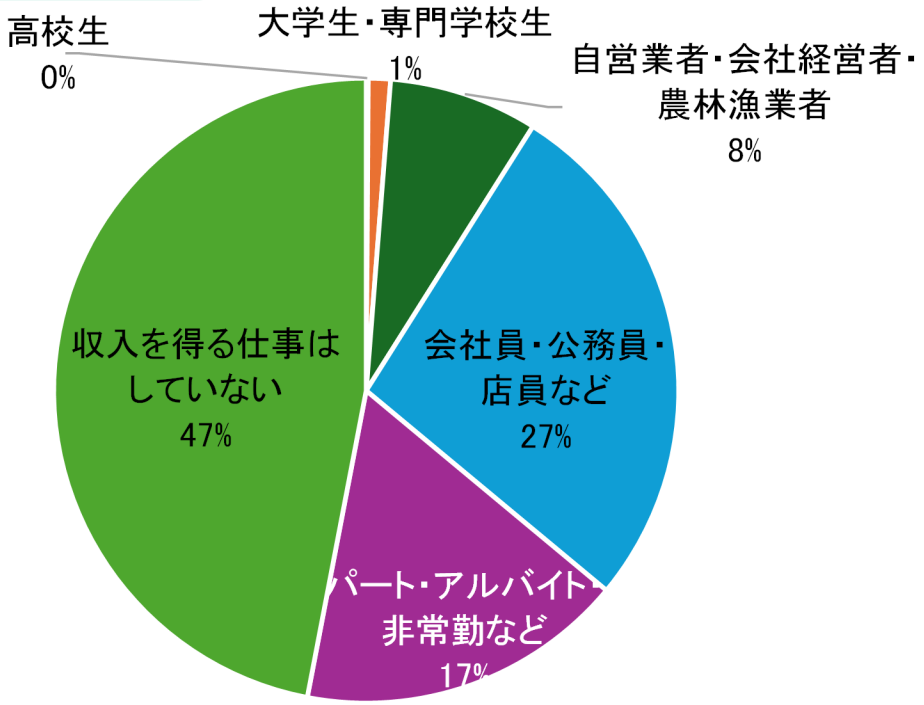
(n=1027)

- 性別について「**女性**」の割合がやや高い
- 年齢について「**70歳以上80歳未満**」の割合が最も高い

世帯人数

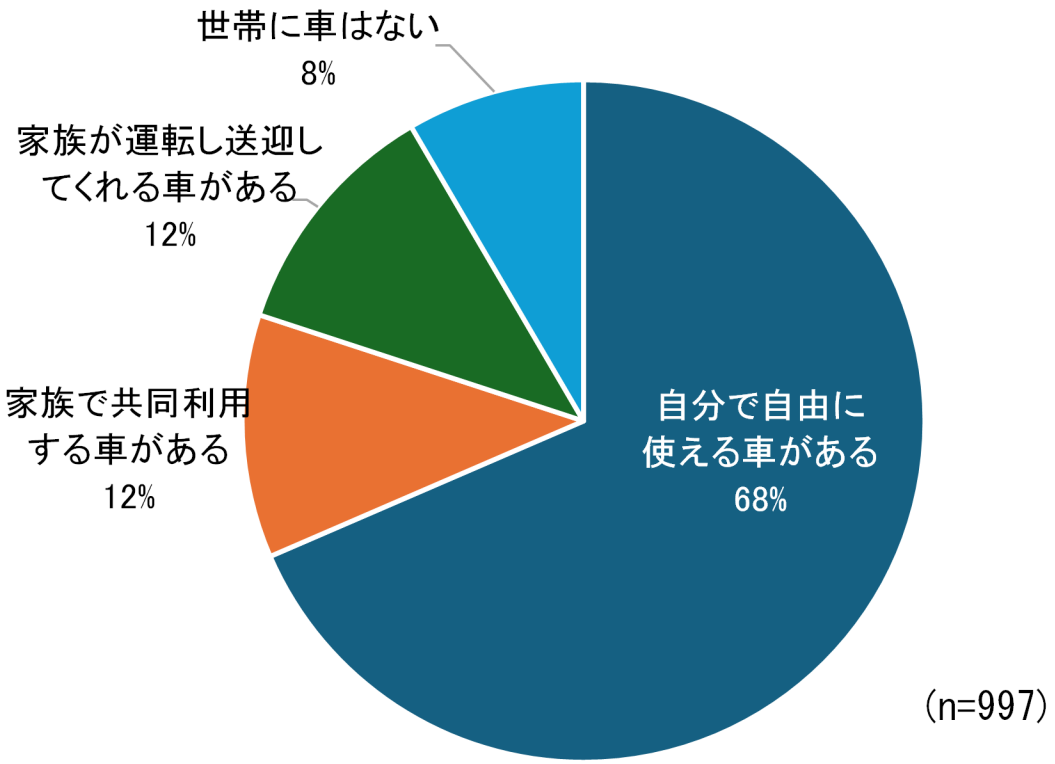


職業等



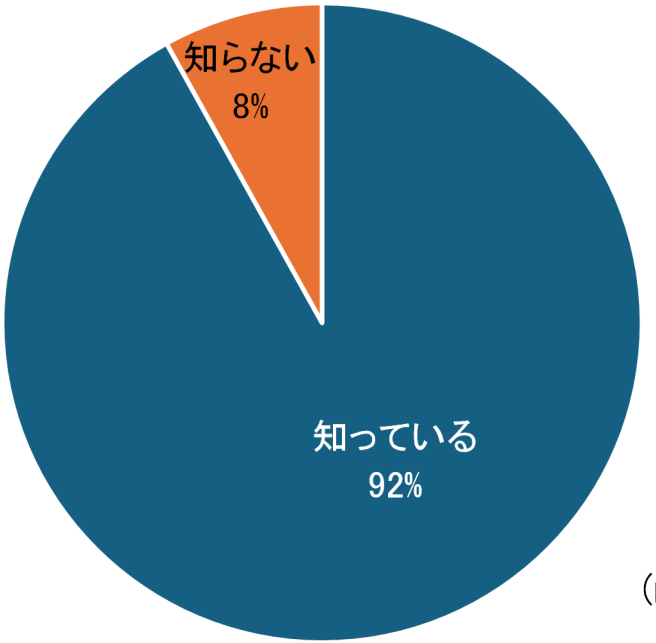
- 世帯人数について「**2人**」の割合が最も高い
- 職業等について「**収入を得る仕事はしていない**」の割合が最も高い

自動車保有状況



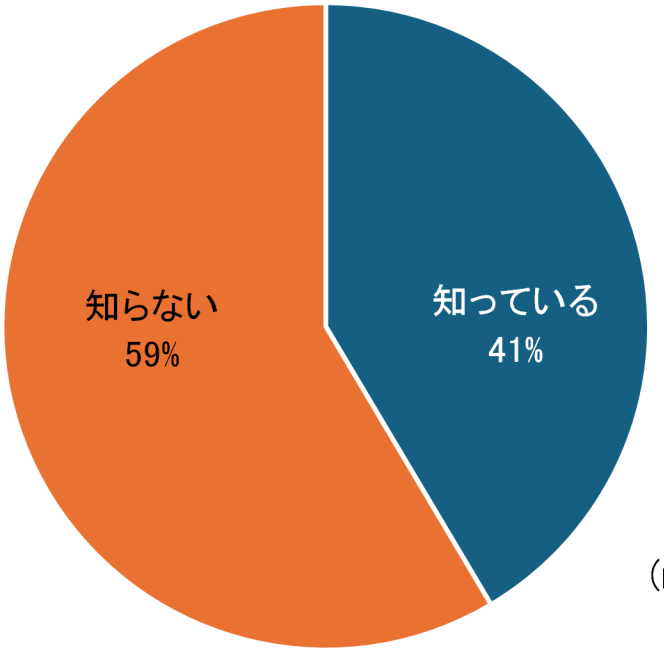
■ 自動車保有状況について「**自分で自由に使える車がある**」の割合が最も高い

最寄りのバス停について



(n=990)

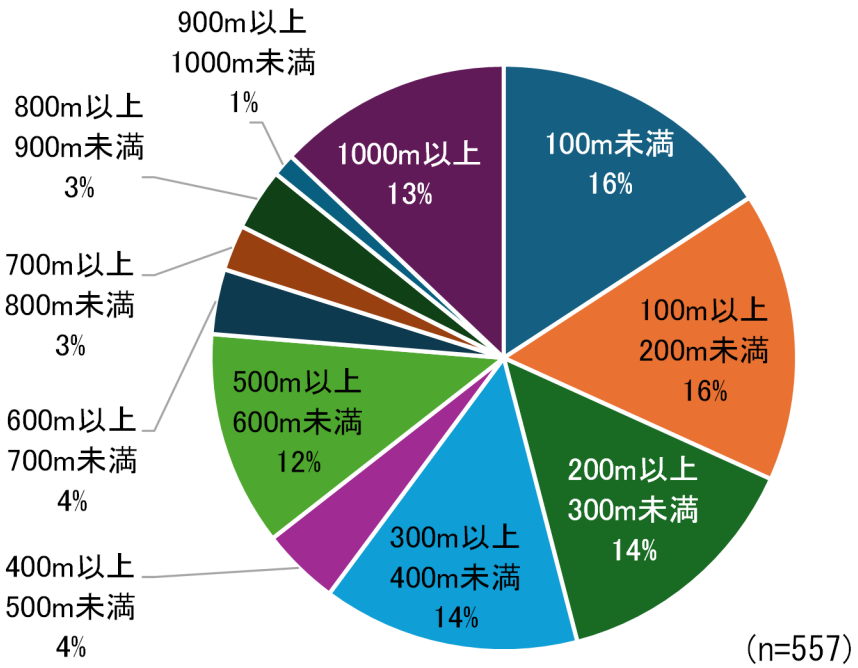
最寄りのシータク乗り場について



(n=979)

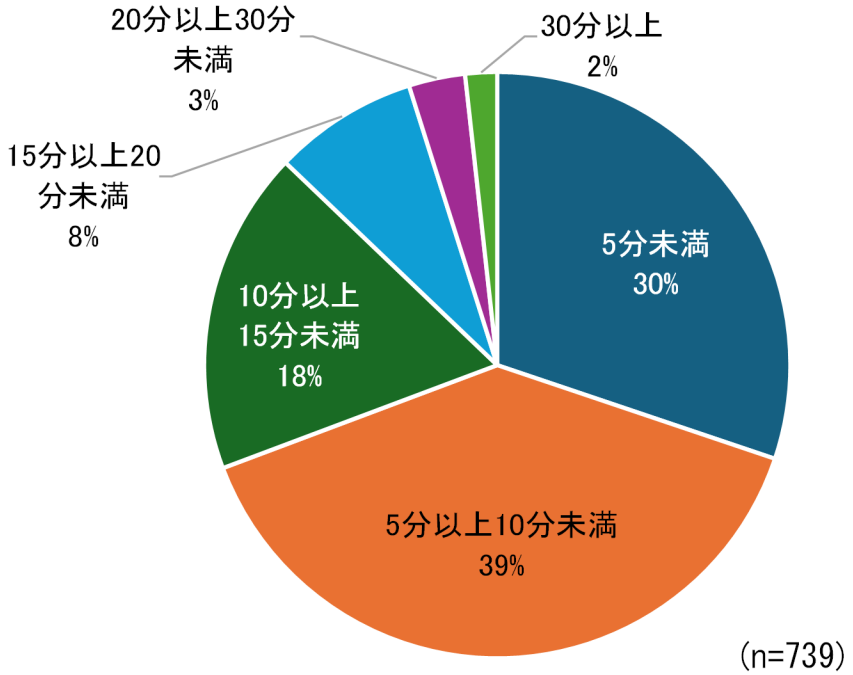
- 最寄りのバス停について「**知っている**」人が**90%**以上を占めている
- 一方，最寄りのシータク乗り場については「**知らない**」の割合が約**60%**を占めている

最寄りのバス停までの距離



(n=557)

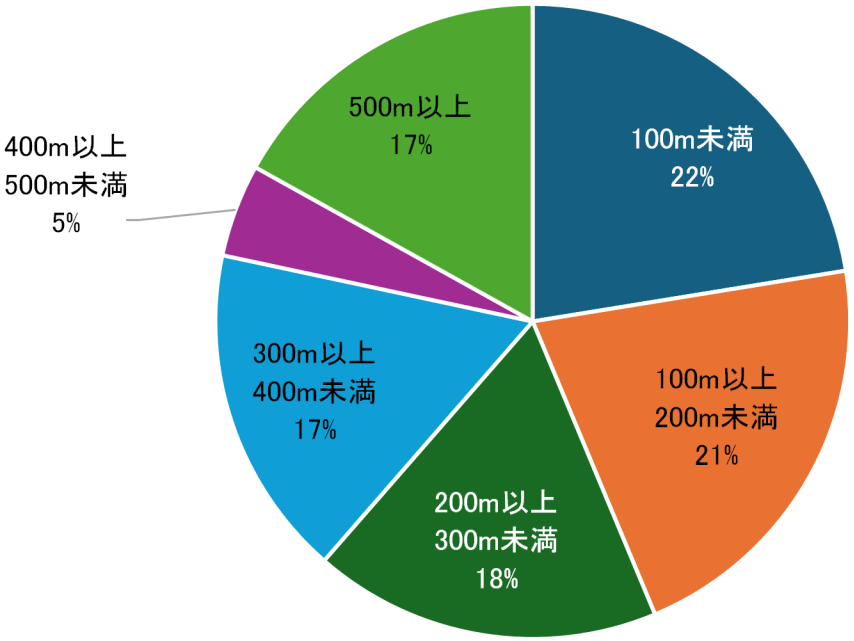
最寄りのバス停までの時間



(n=739)

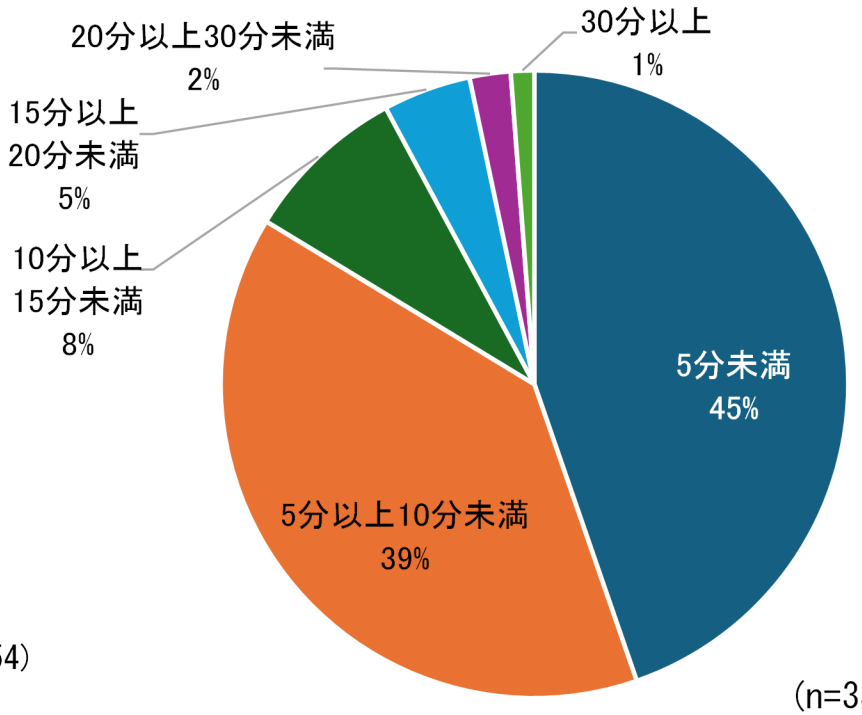
- 最寄りのバス停までの距離について「**100m未満**」「**100m以上200m未満**」の割合が最も高い
- 最寄りのバス停まで徒歩でかかる時間については「**5分以上10分未満**」の割合が最も高い

最寄りのシータク乗り場までの距離



(n=254)

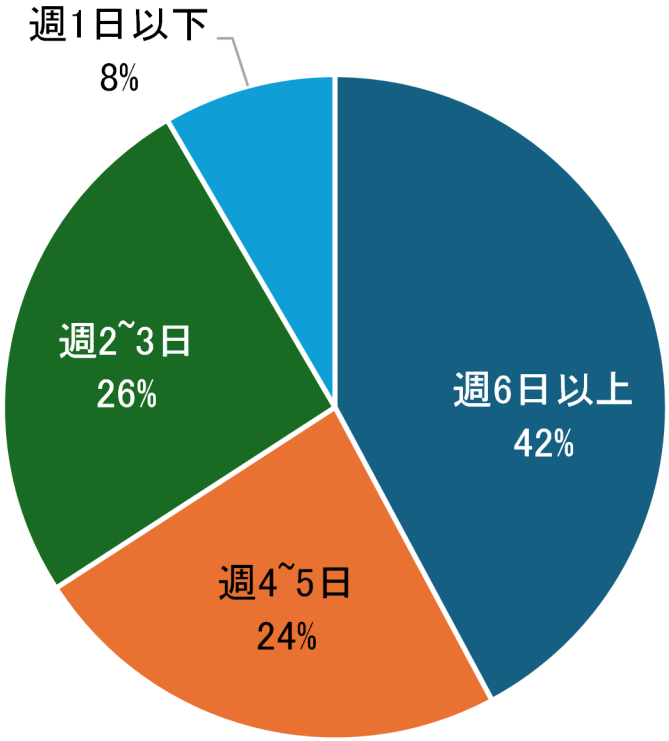
最寄りのシータク乗り場までの時間



(n=331)

- 最寄りのシータク乗り場までの距離について「**100m未満**」の割合が最も高い
- 最寄りのシータク乗り場まで徒歩でかかる時間については「**5分未満**」の割合が最も高い

1週間当たりの外出頻度

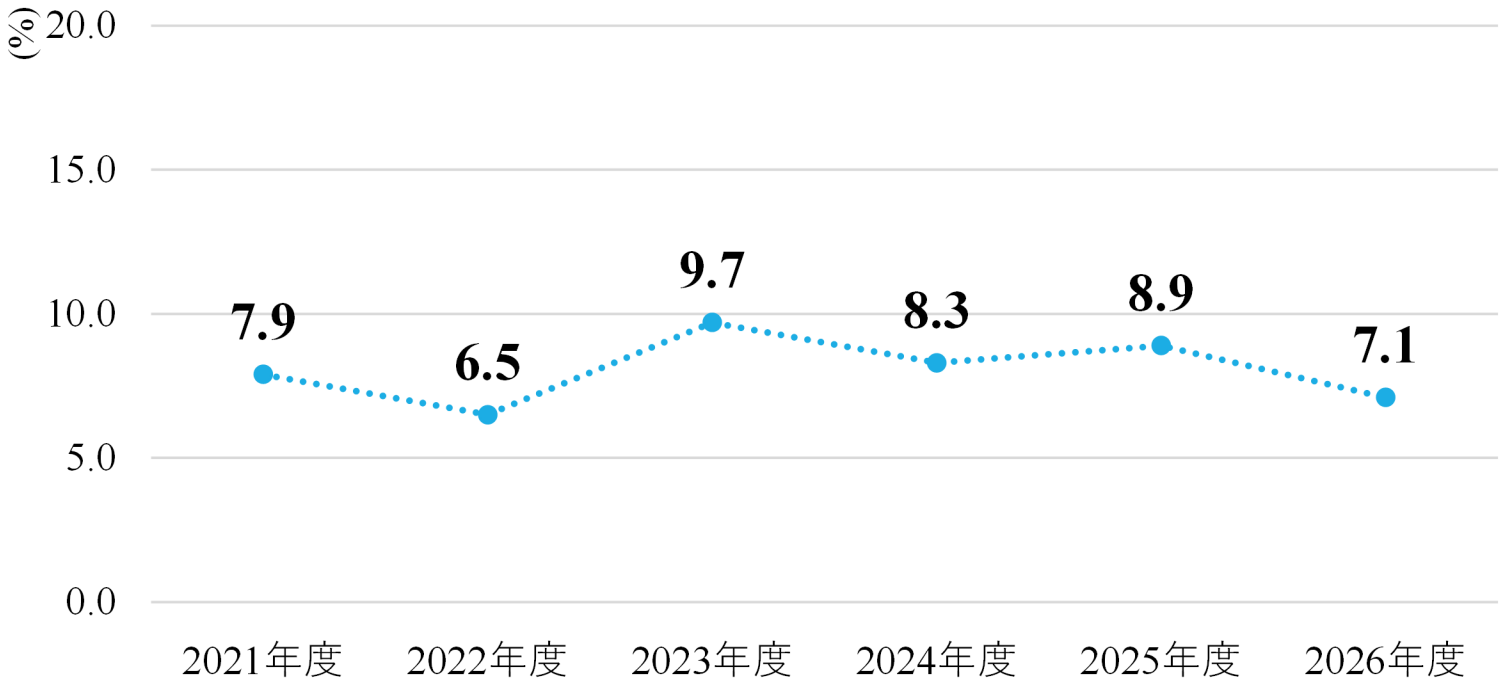


■ 1週間当たりの外出頻度について「**週6日以上**」の割合が最も高い

前計画策定時との比較　－移動に対する不便－

【公共交通計画の目標に関わる指標①】

評価指標	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	目標値 (前回値)
公共施設や病院への移動手段がなく不便を感じている人の割合	7.9%	6.5%	9.7%	8.3%	8.9%	7.1%	5.0%

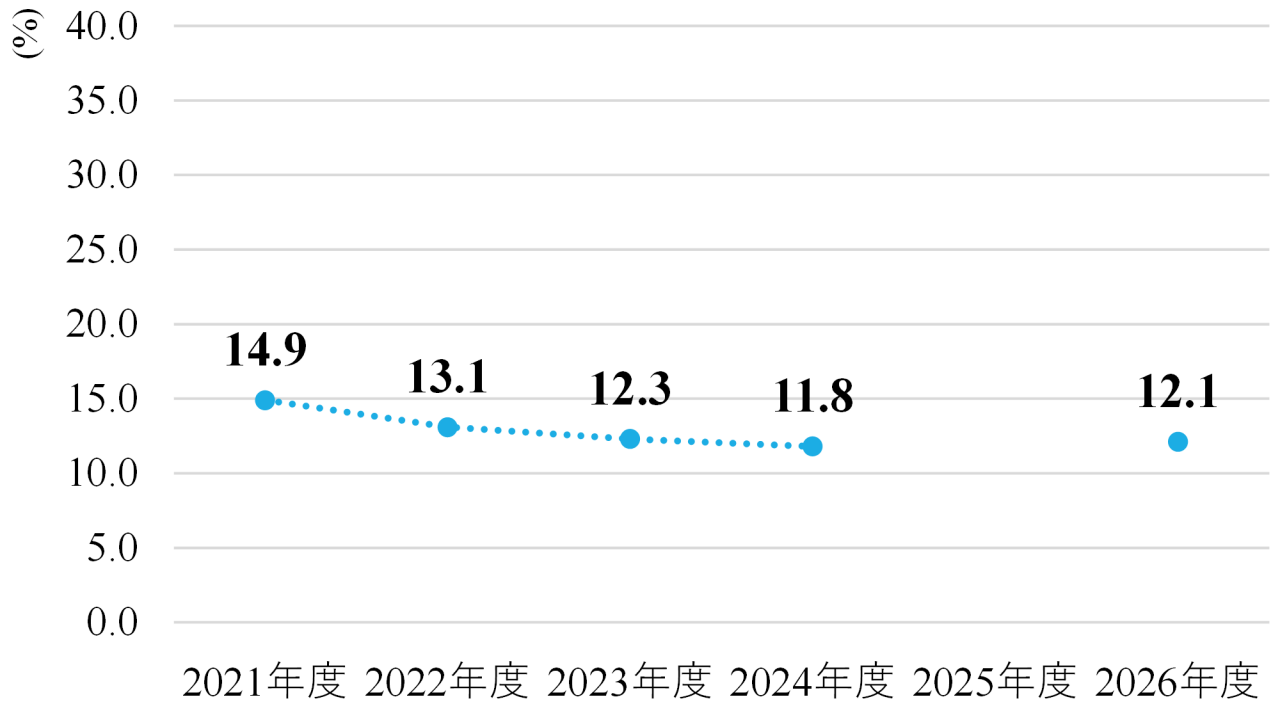


※「どちらかといえば不便である」「不便である」の合計÷回答者数×自家用車未利用経験あり割合×100で算出

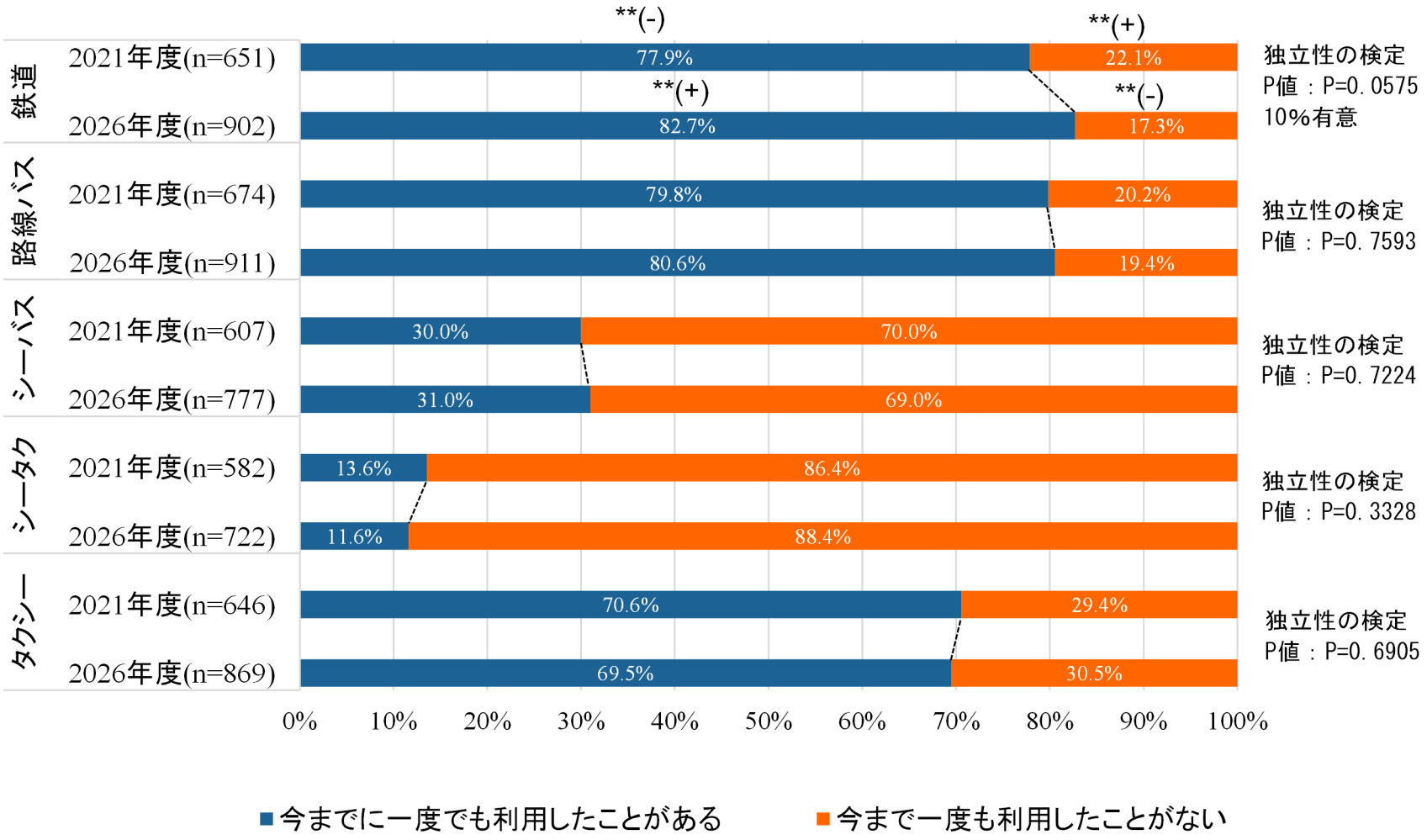
前計画策定時との比較　－65歳以上の外出頻度－

【公共交通計画の目標に関わる指標②】

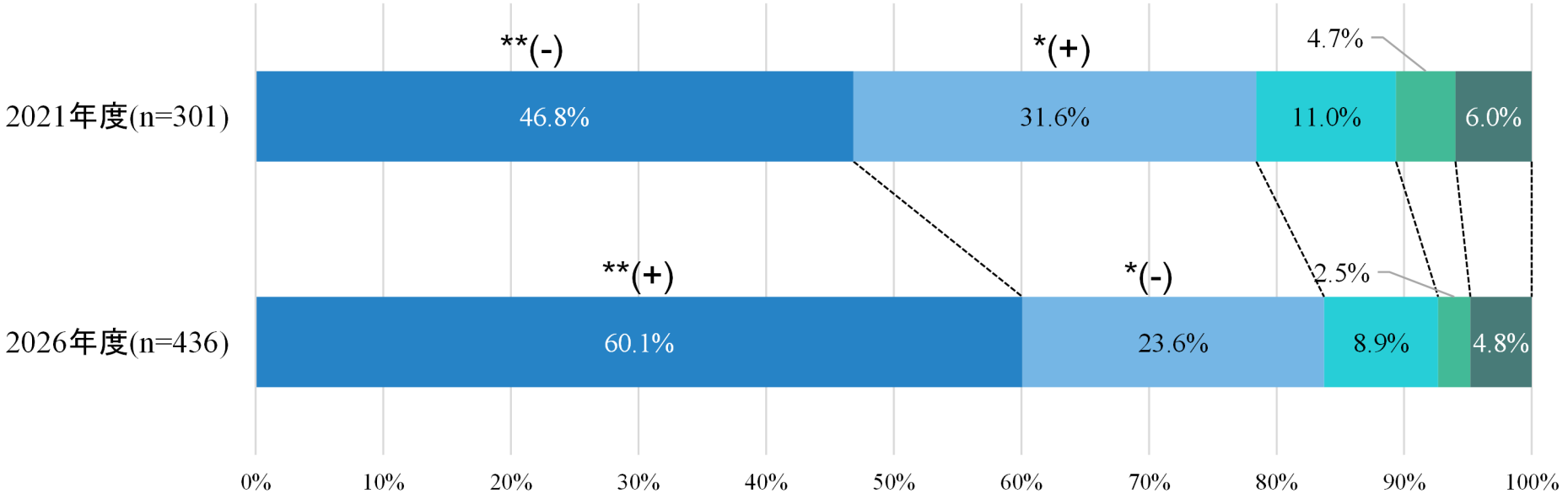
評価指標	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	目標値（前回値）
外出する頻度が週1日以下の高齢者の割合【65歳以上】	14.9%	13.1%	12.3%	11.8%	未取得	12.1%	6.0%



前計画策定時との比較　―公共交通の利用経験―



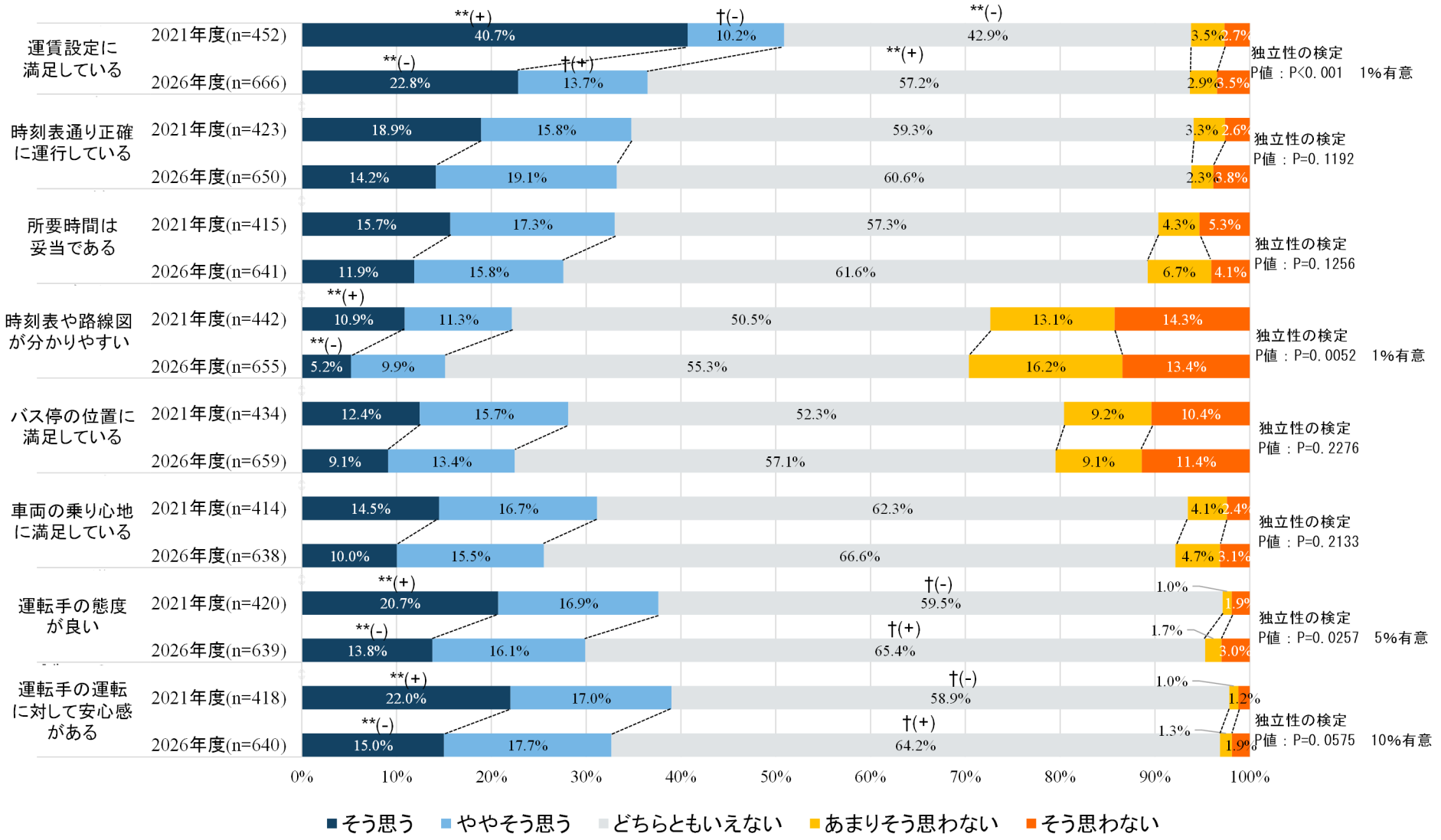
前計画策定時との比較 -65歳以上免許保有者の運転免許返納意向-14



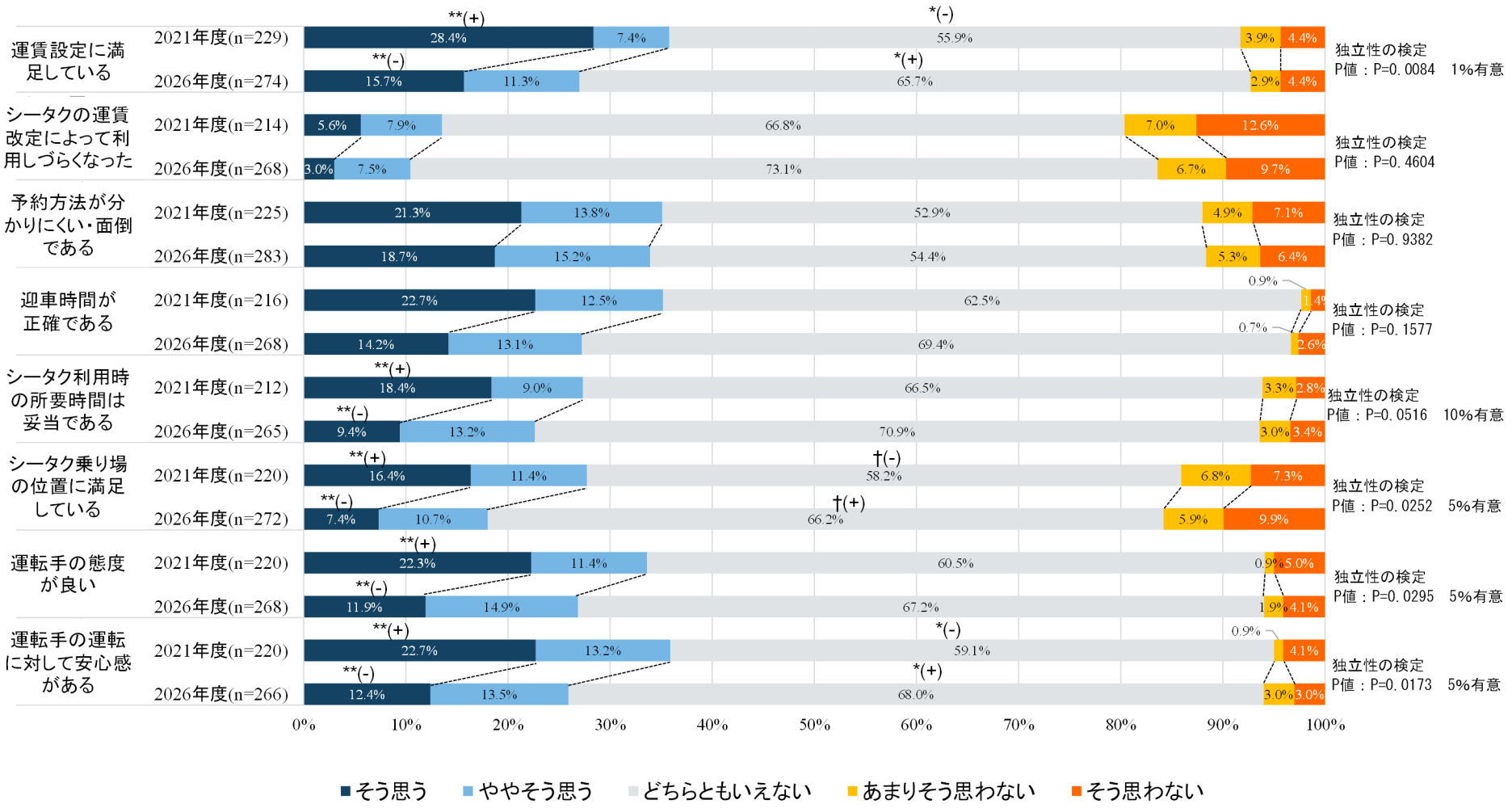
- 運転免許証の返納を考えたことはない
- 運転免許証返納の必要性は感じているが、運転免許証を返納できない
- 近々運転免許証を返納したいと考えている
- 現在運転はしていないが、特に運転免許証の返納は考えていない
- その他

独立性の検定　P値：P<0.001　1%有意
クロス集計の残差分析　　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

前計画策定時との比較 ーシーバスに関する評価ー

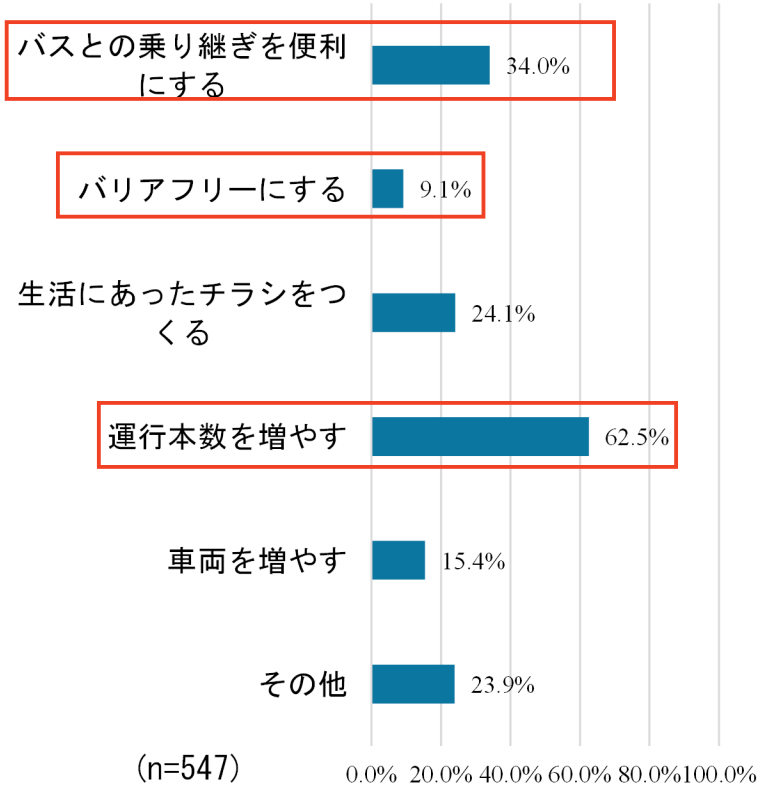


前計画策定時との比較　ーシータクに関する評価ー

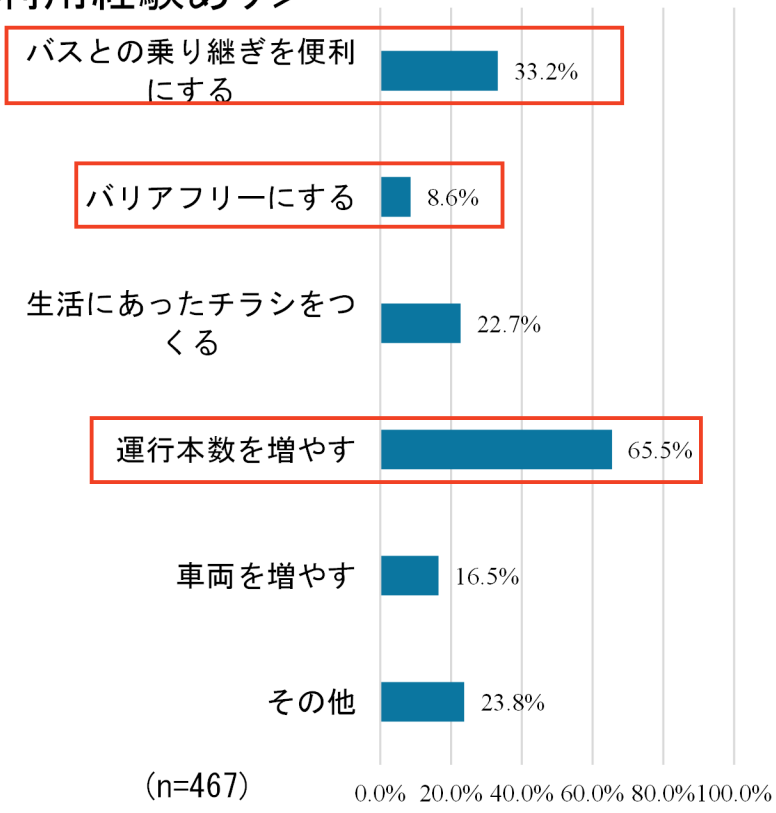


①JR宇野みなと線で改善してほしい点

＜全体＞



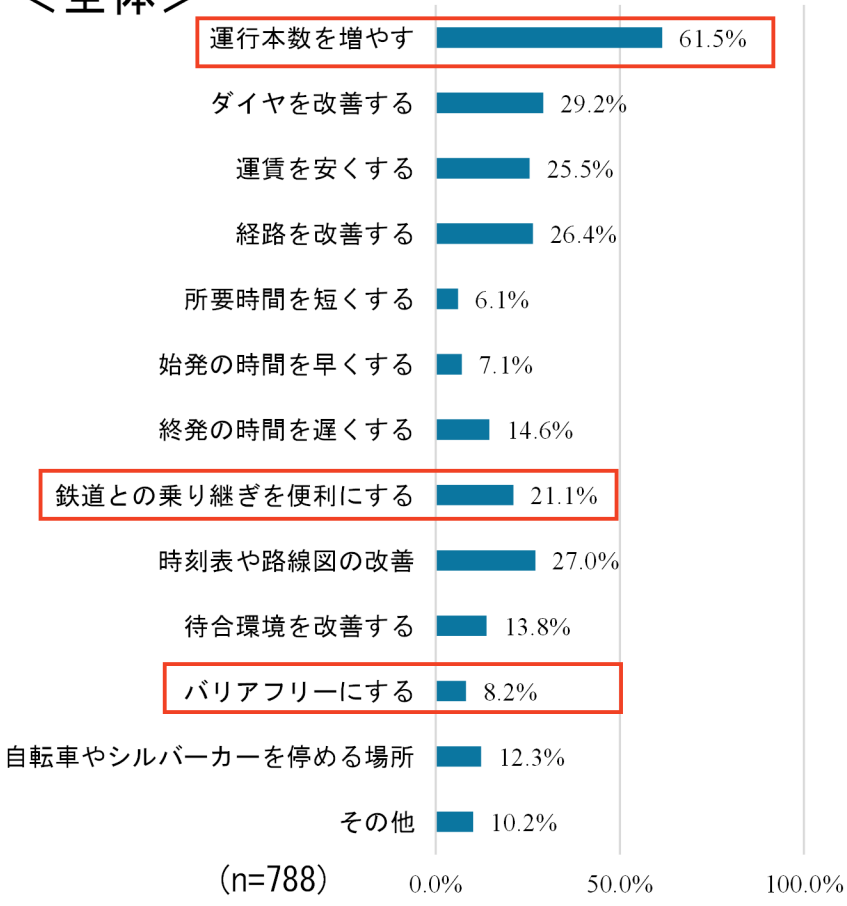
＜利用経験あり＞



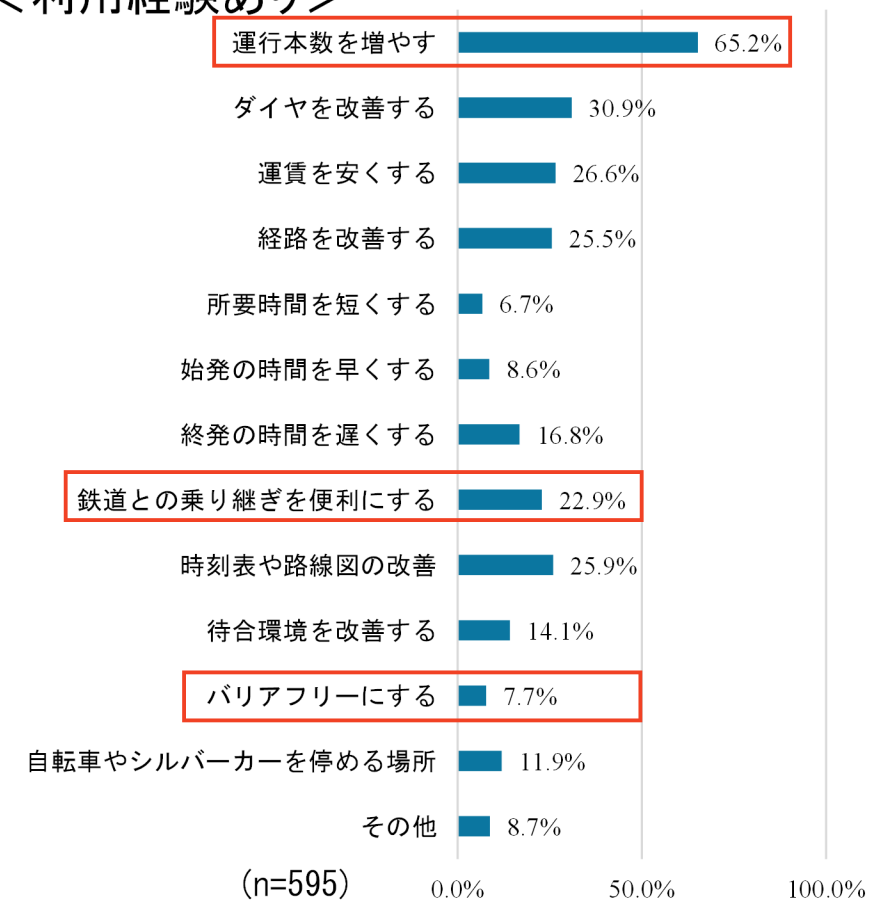
- JR宇野みなと線で改善してほしい点について＜全体＞＜利用経験あり＞ともに「**運行本数を増やす**」の選択率が最も高い
- ＜全体＞＜利用経験あり＞ともに「**バスとの乗り継ぎを便利にする**」を約30%，「**バリアフリーにする**」を10%近くの人が挙げていた

②路線バスで改善してほしい点

＜全体＞



＜利用経験あり＞

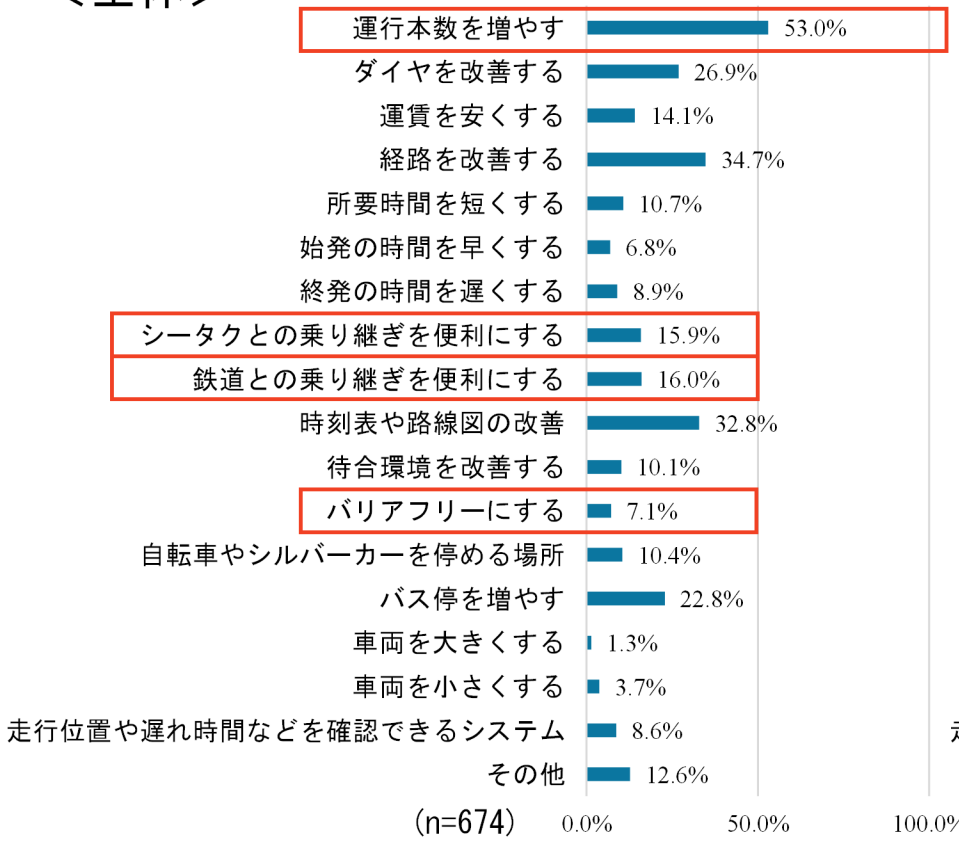


- 路線バスで改善してほしい点について＜全体＞＜利用経験あり＞ともに「**運行本数を増やす**」の選択率が最も高い
- ＜全体＞＜利用経験あり＞ともに「**鉄道との乗り継ぎを便利にする**」を約20%，「**バリアフリーにする**」を10%近くの人が挙げていた

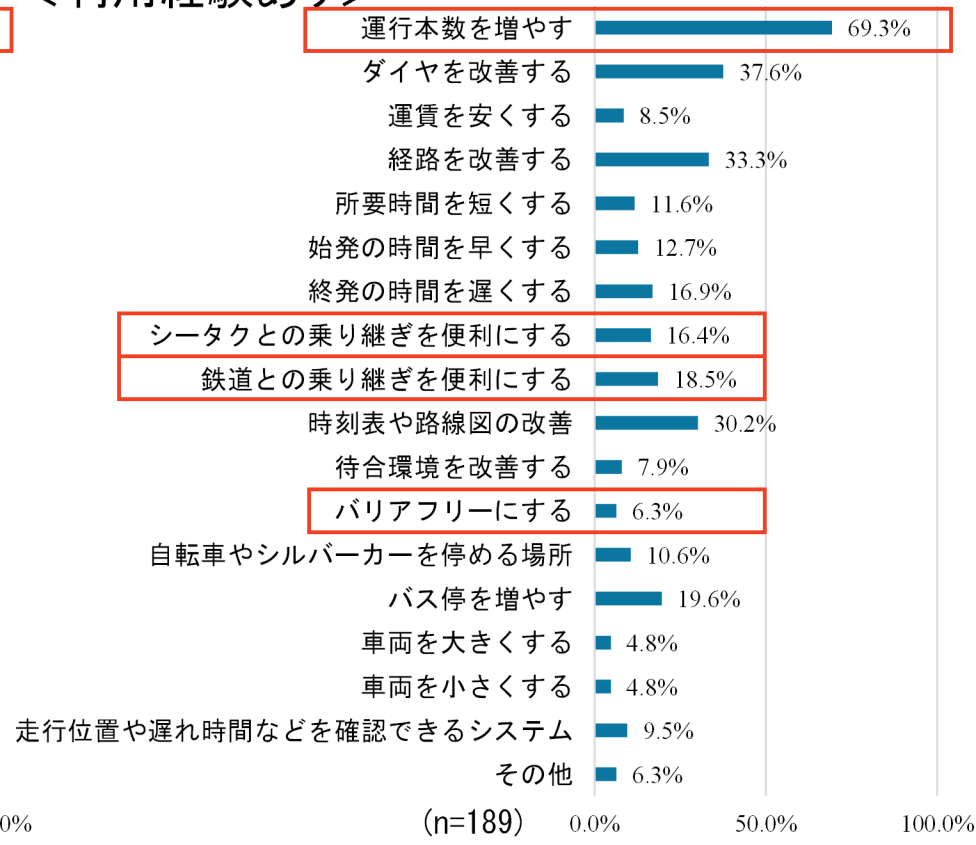
基礎集計　―各公共交通に求める改善点について―

③シーバスで改善してほしい点

＜全体＞



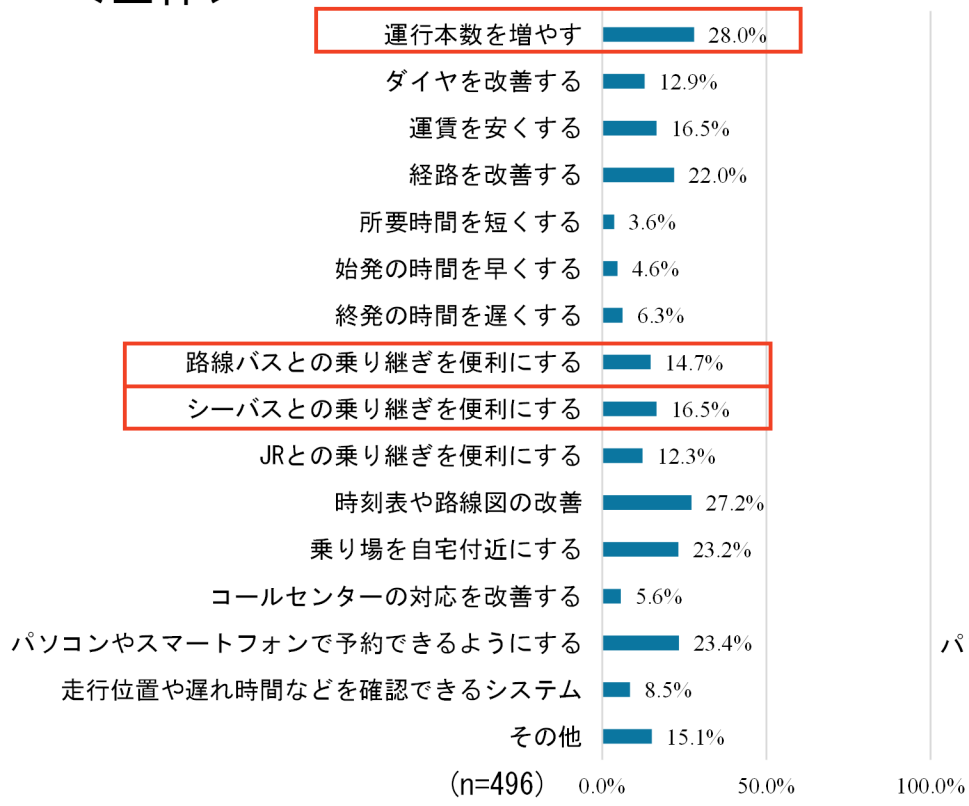
＜利用経験あり＞



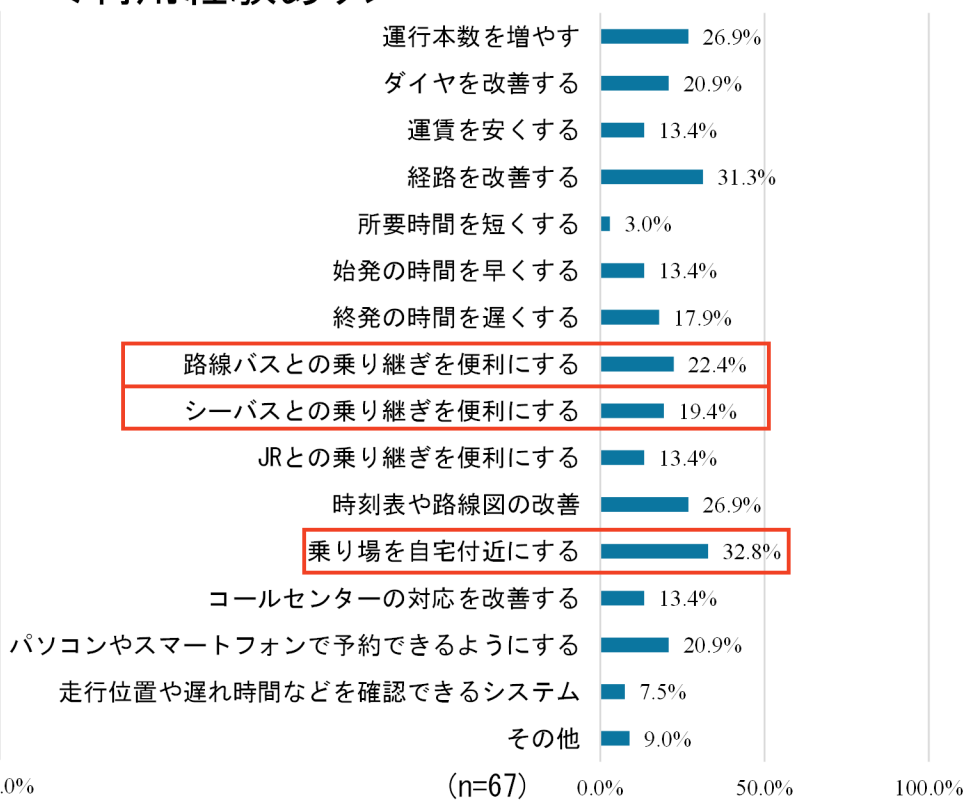
- シーバスで改善してほしい点について＜全体＞＜利用経験あり＞ともに「**運行本数を増やす**」の選択率が最も高い
- ＜全体＞＜利用経験あり＞ともに「**シータクとの乗り継ぎを便利にする**」「**鉄道との乗り継ぎを便利にする**」を約15%，「**バリアフリーにする**」を10%近くの人が挙げていた

④シータクで改善してほしい点

＜全体＞

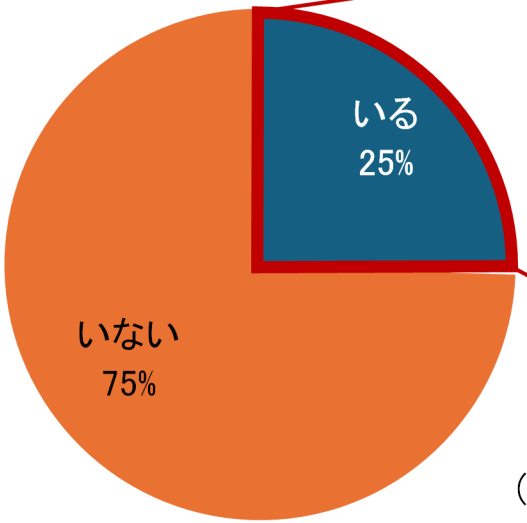


＜利用経験あり＞



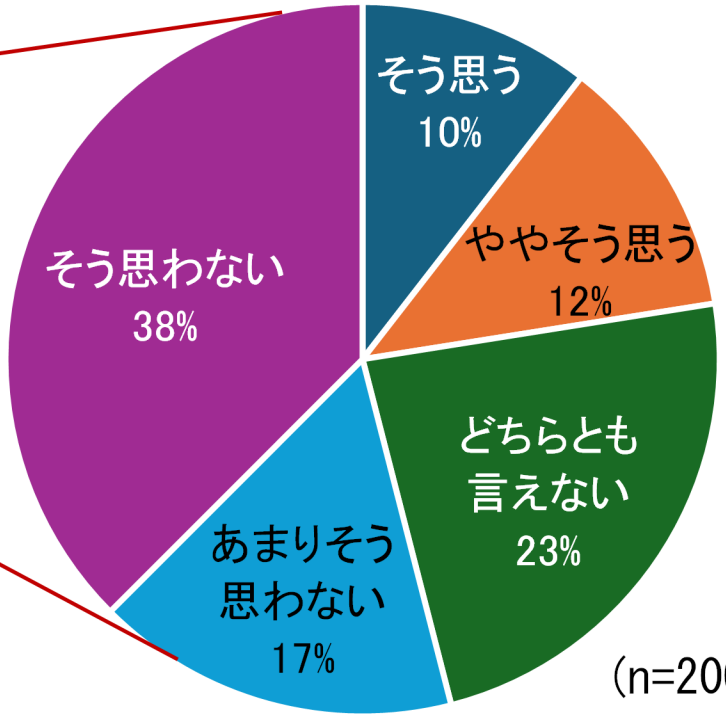
- シータクで改善してほしい点について＜全体＞では「**運行本数を増やす**」，＜利用経験あり＞では「**乗り場を自宅付近にする**」の選択率が最も高い
- 「**路線バスとの乗り継ぎを便利にする**」「**シーバスとの乗り継ぎを便利にする**」ともに＜利用経験あり＞の方が選択率が高い

＜日常的に送迎している人の有無＞



(n=875)

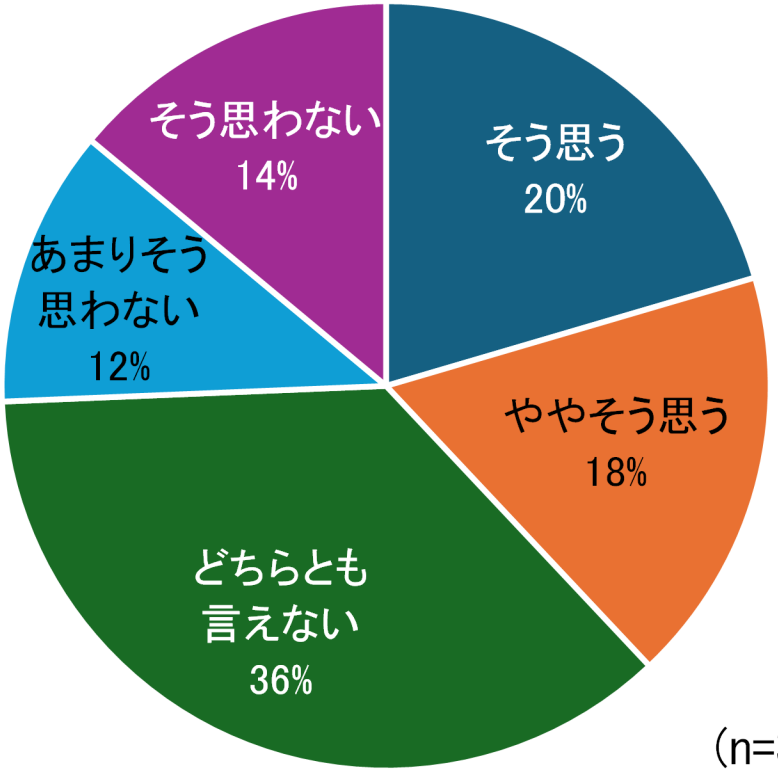
＜送迎の代わりとしてのシータクの利用意向＞



(n=200)

- 回答者の**25**%に日常的に送迎をしている人が「**いる**」
- 送迎の代わりとしてのシータクの利用意向について「**そう思う**」「**ややそう思う**」の割合が全体の**22**%を占めている

＜公共ライドシェア利用意向＞

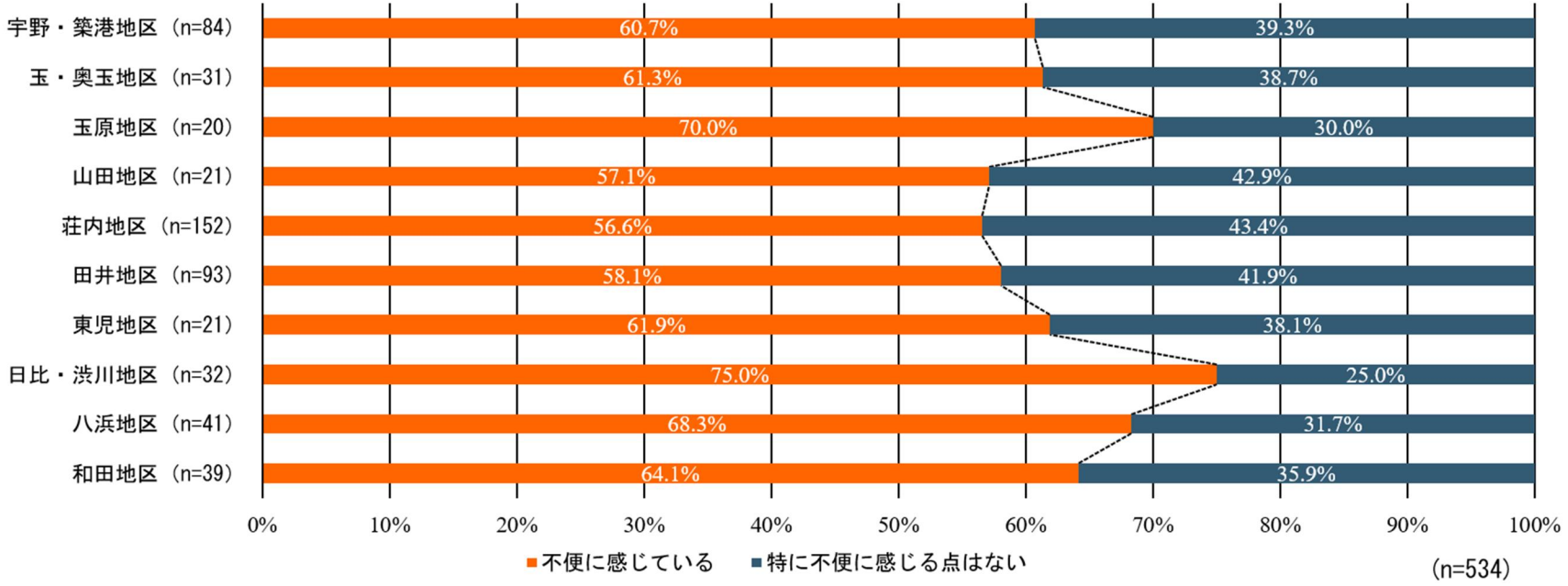


(n=308)

■ 公共ライドシェアの利用意向について「**そう思う**」「**ややそう思う**」の割合が全体の**38**%を占めている

分析結果

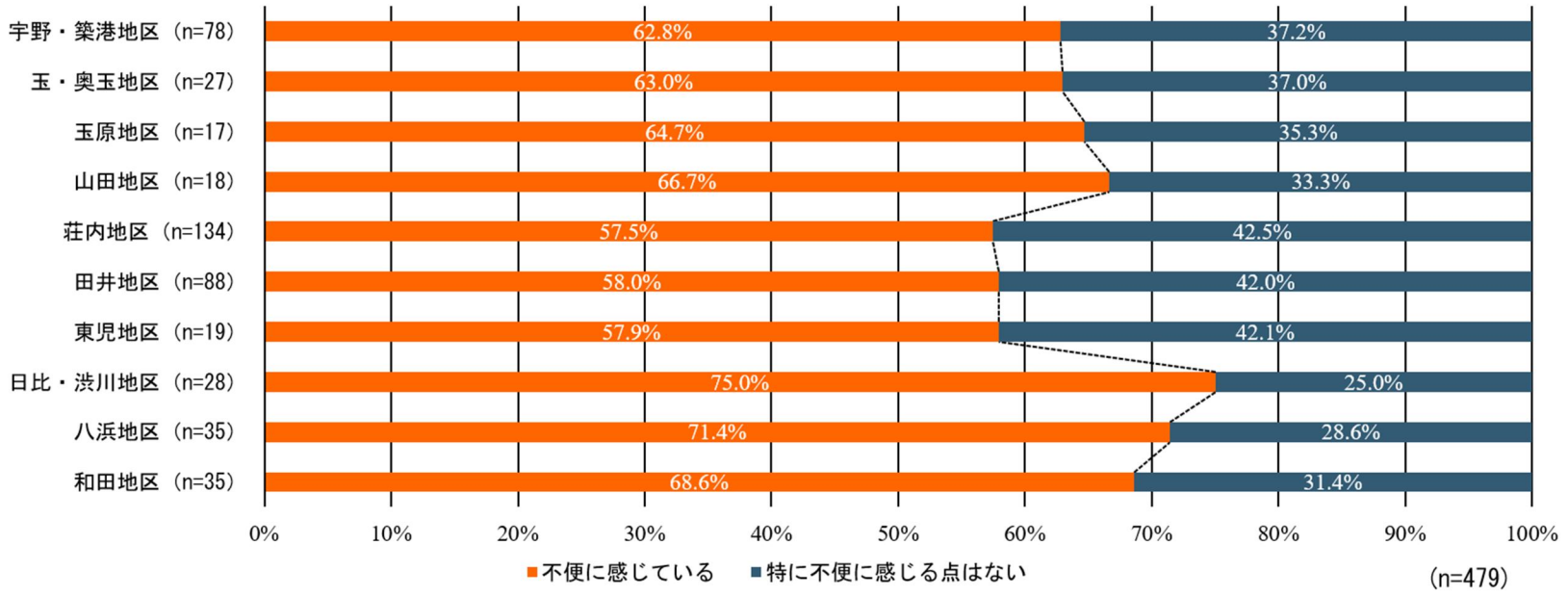
居住地×JR宇野みなと線の不便さ (全体)



独立性の検定　P値=0. 7276

■ 居住地とJR宇野みなと線の不便さについて**統計的に有意な関連は見られなかった**

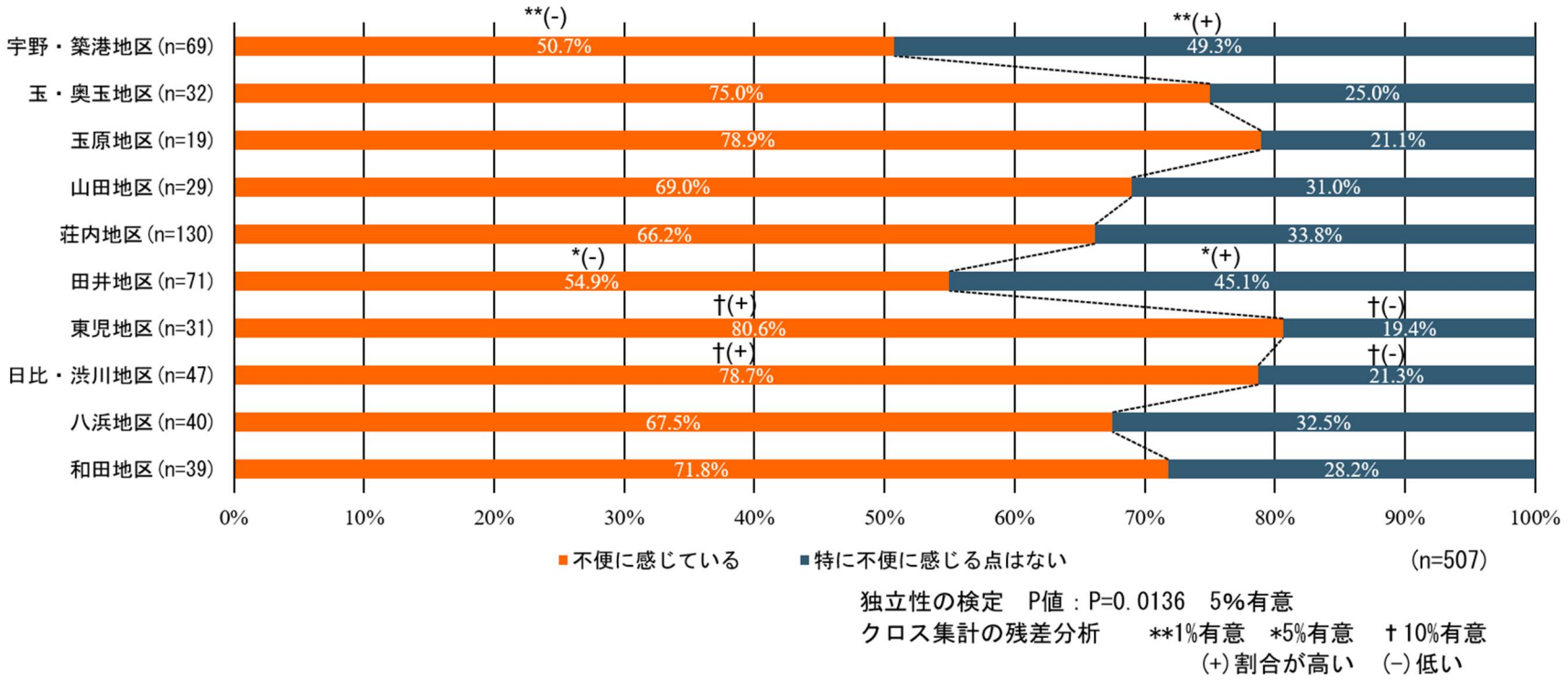
居住地×JR宇野みなと線の不便さ (利用経験あり)



独立性の検定　P値=0. 7253

■ 居住地とJR宇野みなと線の不便さについて**統計的に有意な関連は見られなかった**

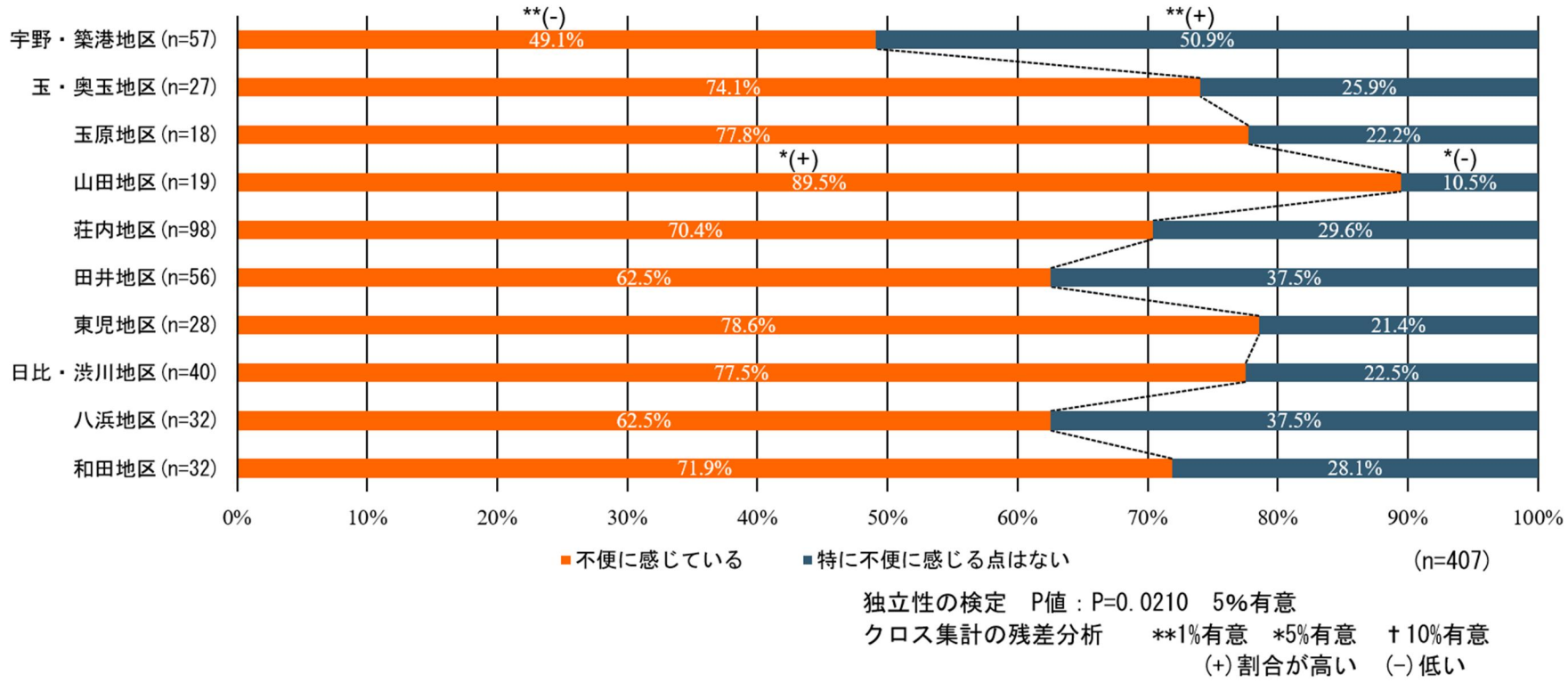
居住地×路線バスの不便さ (全体)



- **宇野・築港地区，田井地区**について「**特に不便に感じる点はない**」の割合が統計的に有意に高い
- **東児地区，日比・渋川地区**について「**不便に感じている**」の割合が統計的に有意に高い

分析結果　―個人属性×各交通手段への不便さ・満足度―

居住地×路線バスの不便さ (利用経験あり)

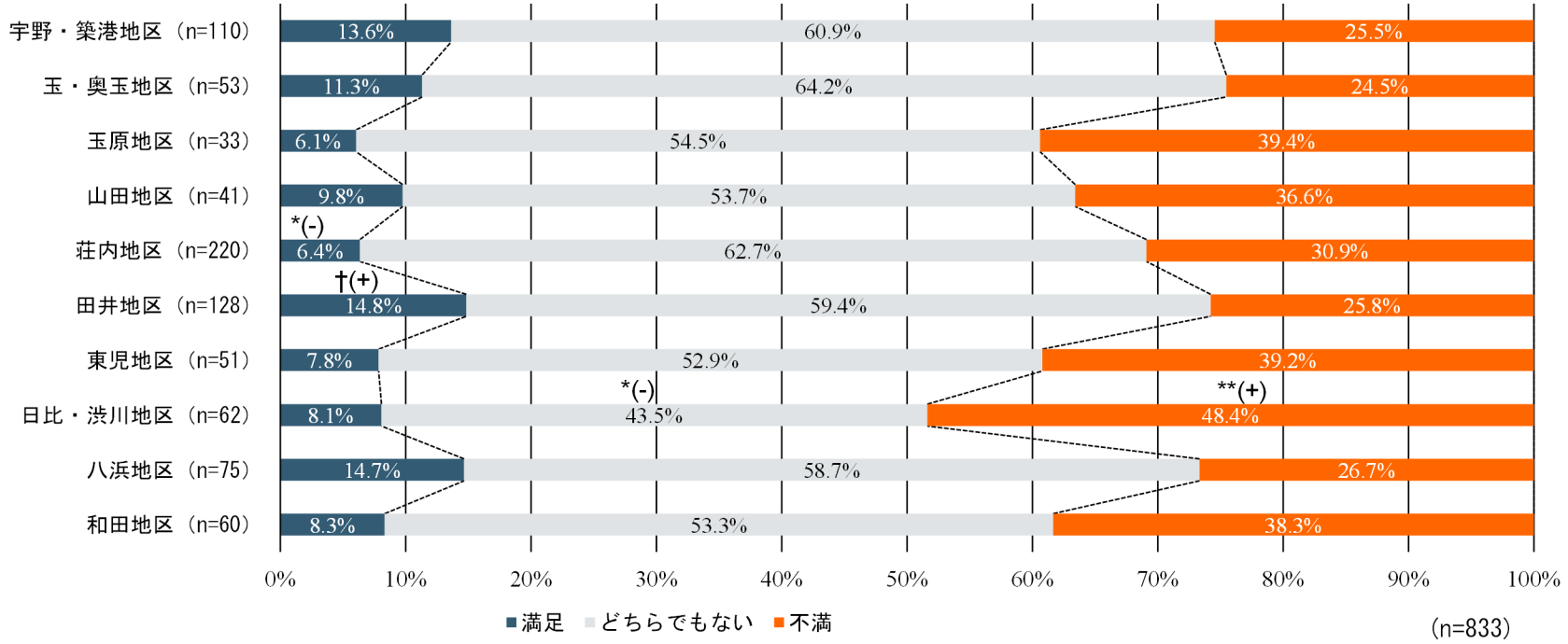


独立性の検定　P値：P=0.0210　5%有意
クロス集計の残差分析　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **宇野・築港地区**について「**特に不便に感じる点はない**」の割合が統計的に有意に高い
- **山田地区**について「**不便に感じている**」の割合が統計的に有意に高い

分析結果　―個人属性×各交通手段への不便さ･満足度―

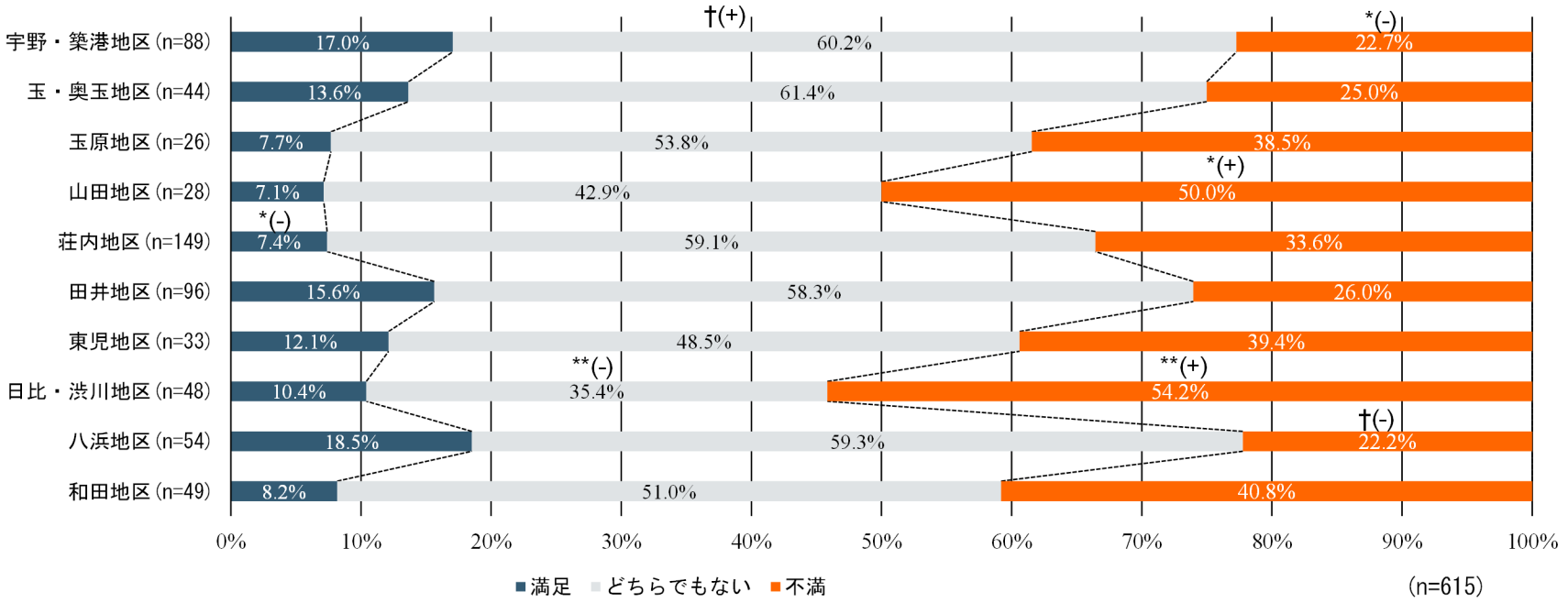
居住地×路線バスの満足度 (全体)



独立性の検定　P値：P=0.0849　10%有意
クロス集計の残差分析　　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **田井地区**について「**満足**」の割合が統計的に有意に高い
- **日比･渋川地区**について「**不満**」の割合が統計的に有意に高い

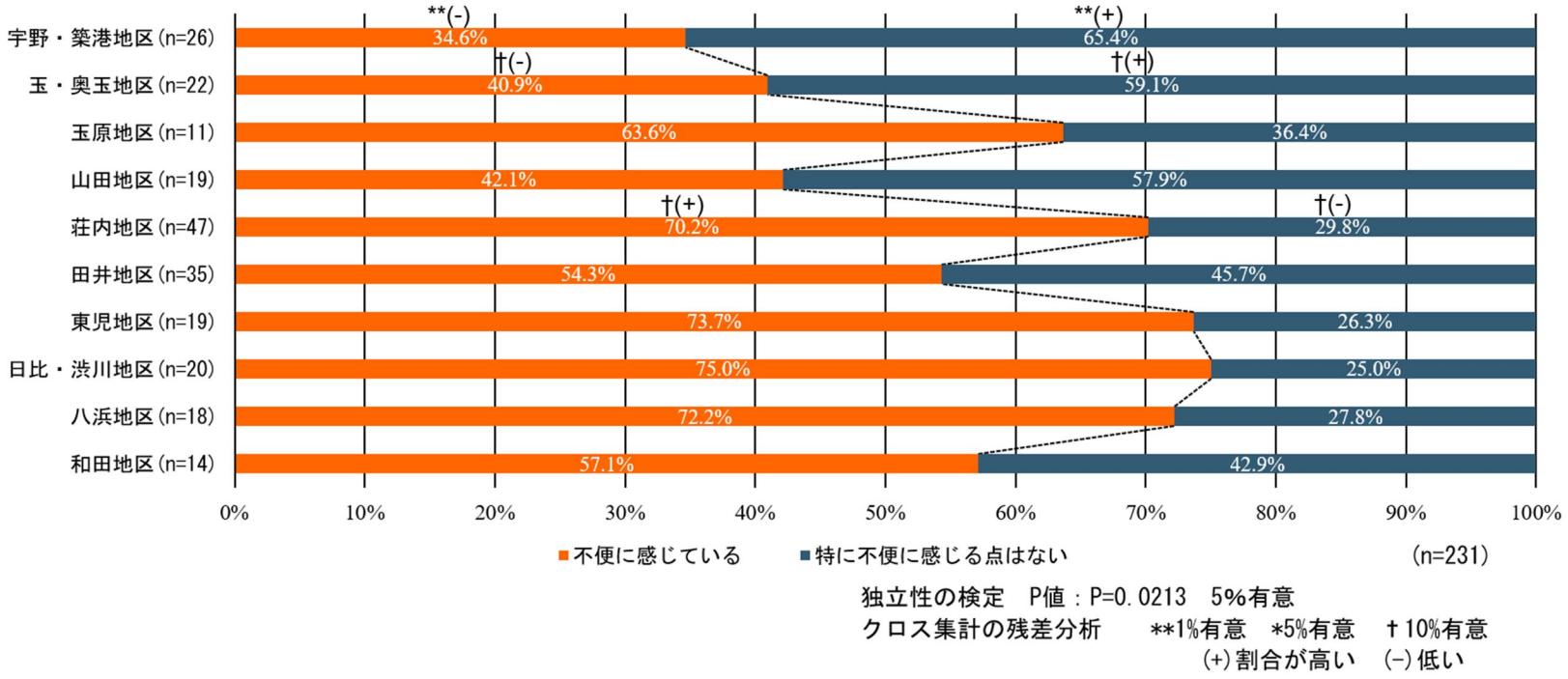
居住地×路線バスの満足度 (利用経験あり)



独立性の検定　P値：P=0.0171　5%有意
クロス集計の残差分析　　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **宇野・築港地区，八浜地区**について「**不満**」の割合が統計的に有意に低い
- **山田地区，日比・渋川地区**について「**不満**」の割合が統計的に有意に高い

居住地×シーバスの不便さ (全体)

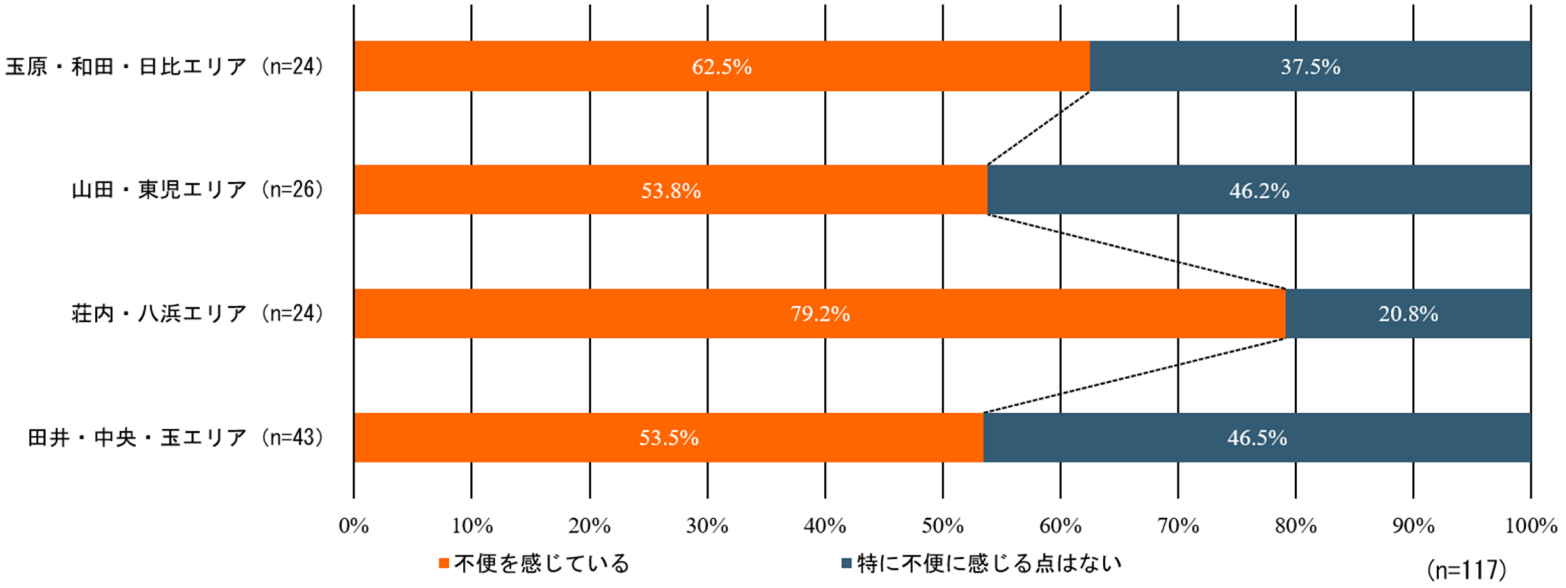


独立性の検定　P値：P=0.0213　5%有意
クロス集計の残差分析　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **宇野・築港地区，玉・奥玉地区**について「**特に不便に感じる点はない**」の割合が統計的に有意に高い
- **荘内地区**について「**不便に感じている**」の割合が統計的に有意に高い

居住地×シーバスの不便さ (利用経験あり)

※＜地区単位＞での結果は期待度数5未満のセルが全体の20%
を超えていたため＜シータクエリア単位＞で分析を行った

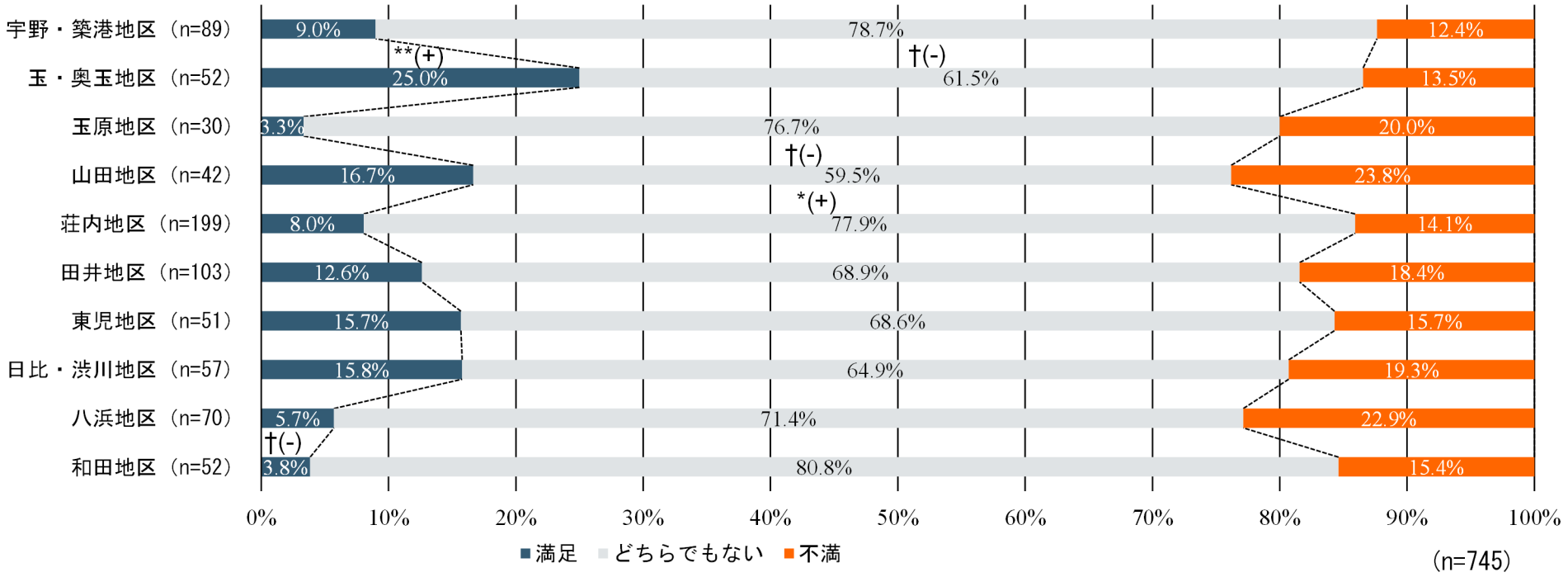


独立性の検定　P値=0. 1783

■ 居住地とシーバスの不便さについて**統計的に有意な関連は見られなかった**

分析結果　―個人属性×各交通手段への不便さ・満足度―

居住地×シーバスの満足度 (全体)

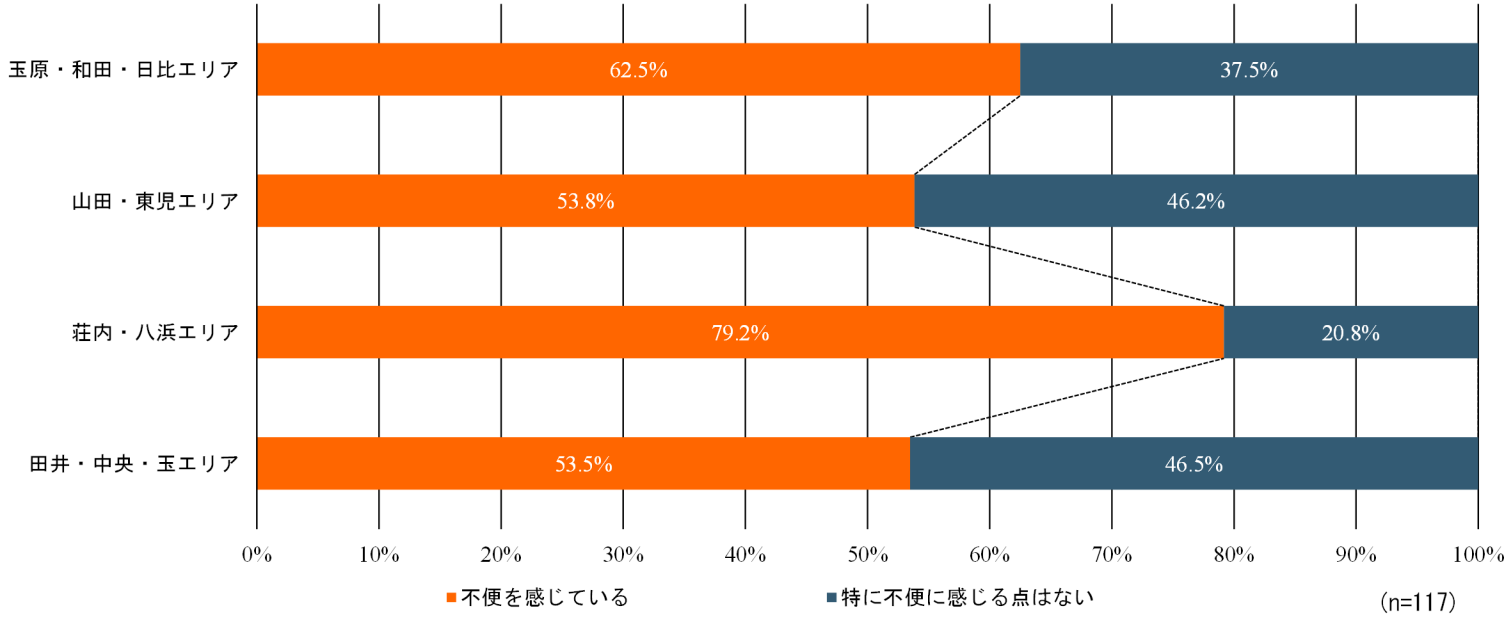


独立性の検定　P値：P=0.0285　5%有意
クロス集計の残差分析　　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **玉・奥玉地区**について「**満足**」の割合が統計的に有意に高い
- **和田地区**について「**満足**」の割合が統計的に有意に低い

居住地×シーバスの満足度 (利用経験あり)

※＜地区単位＞では期待度数5未満のセルが全体の20%を
超えていたため＜シータクエリア単位＞で分析を行った

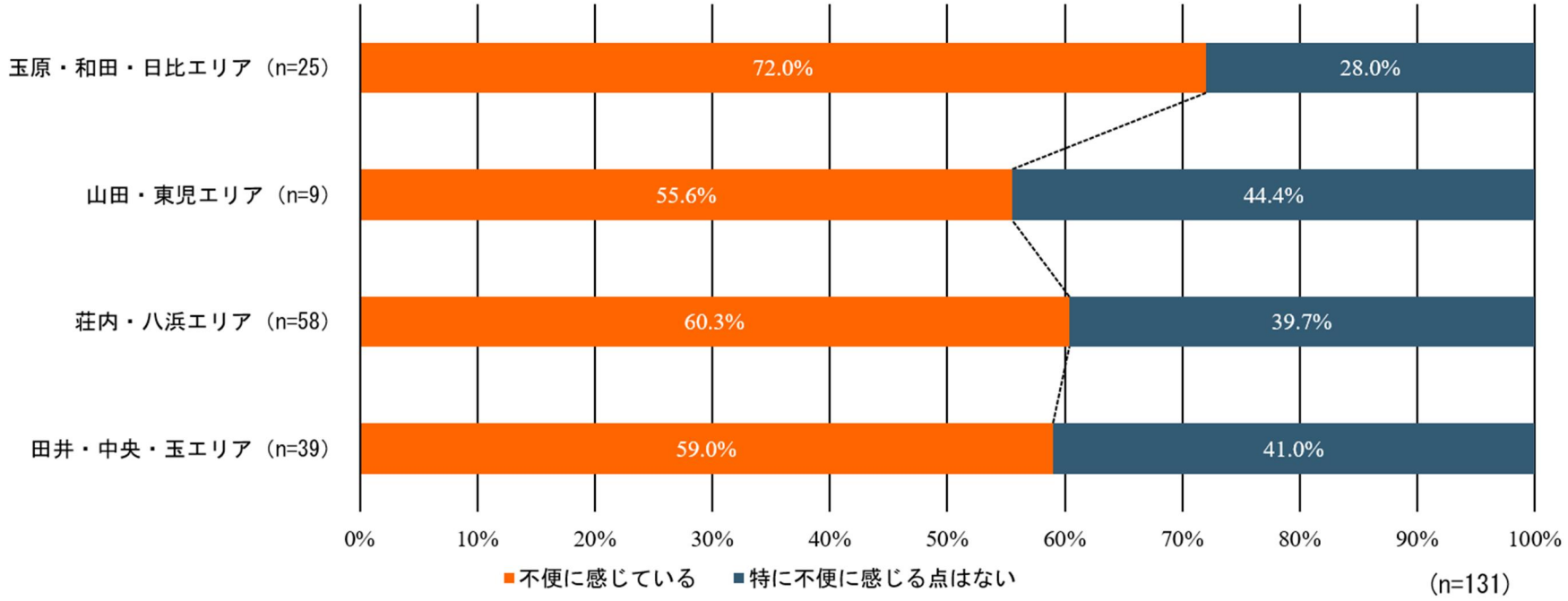


独立性の検定　P値=0. 1783

■ 居住地とシーバスの満足度について**統計的に有意な関連は見られなかった**

居住地×シータクの不便さ (全体)

※＜地区単位＞の結果は期待度数が5未満のセルが20%以上を
占めているため＜シータクエリア単位＞で分析を行った

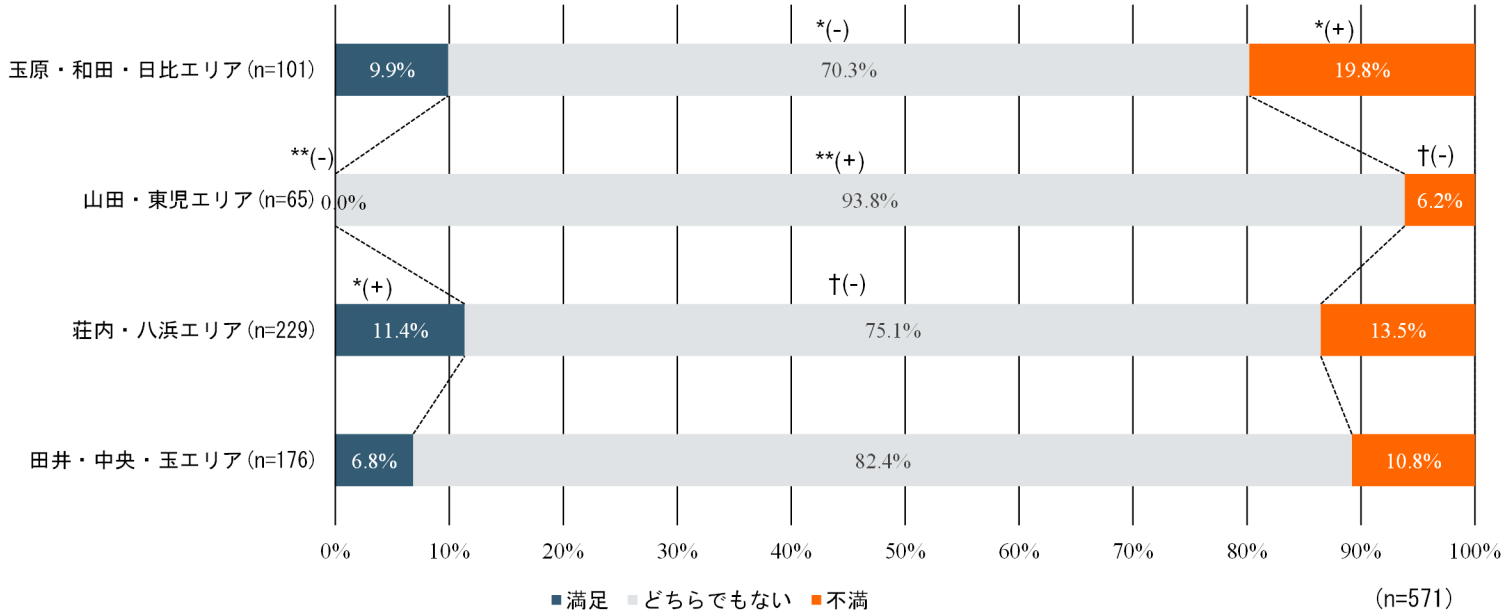


独立性の検定　P値=0. 6974

■ 居住地とシータクの不便さについて**統計的に有意な関連は見られなかった**

居住地×シータクの満足度 (全体)

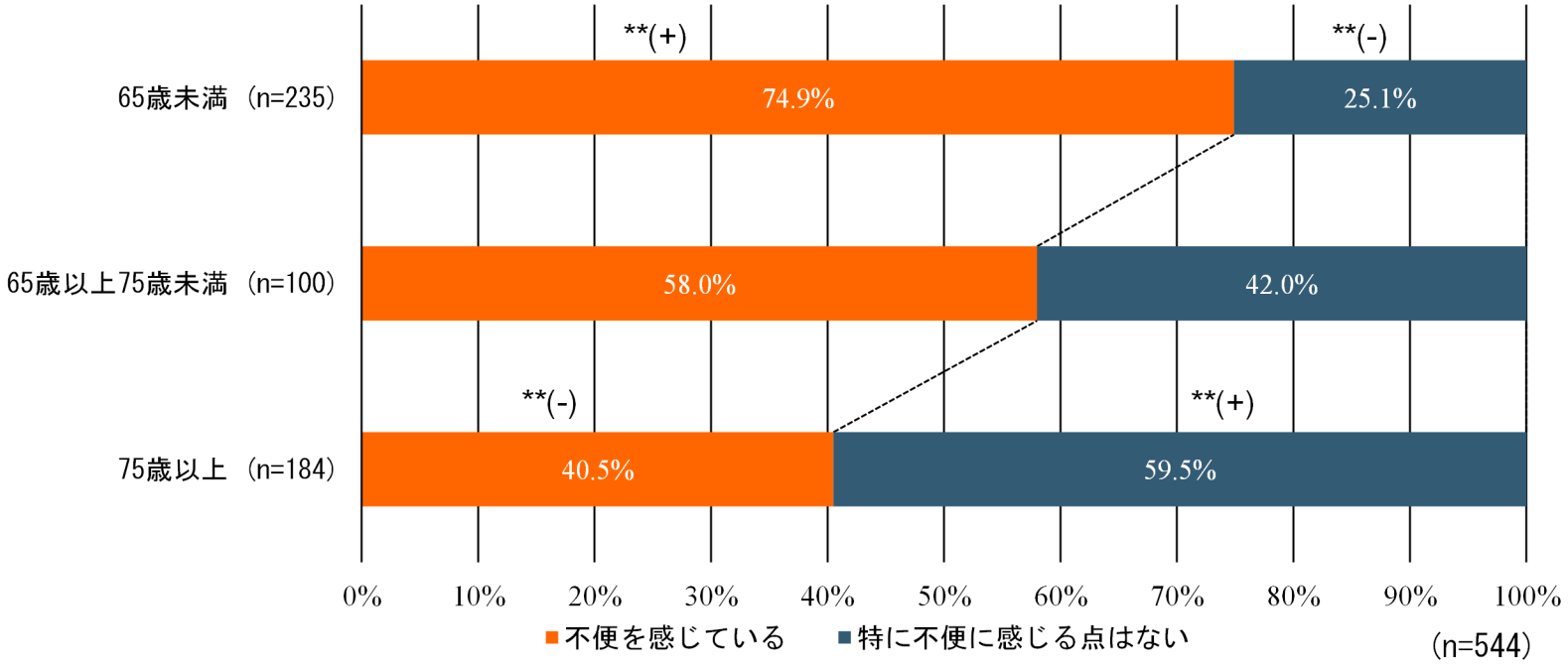
※＜地区単位＞の結果は期待度数が5未満のセルが全体の20%以上を占めているため＜シータクエリア単位＞で分析を行った



独立性の検定　P値：P=0.0046　1%有意
クロス集計の残差分析　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **荘内･八浜エリア**について「**満足**」の割合が統計的に有意に高い
- **玉原･和田･日比エリア**について「**不満**」の割合が統計的に有意に高い

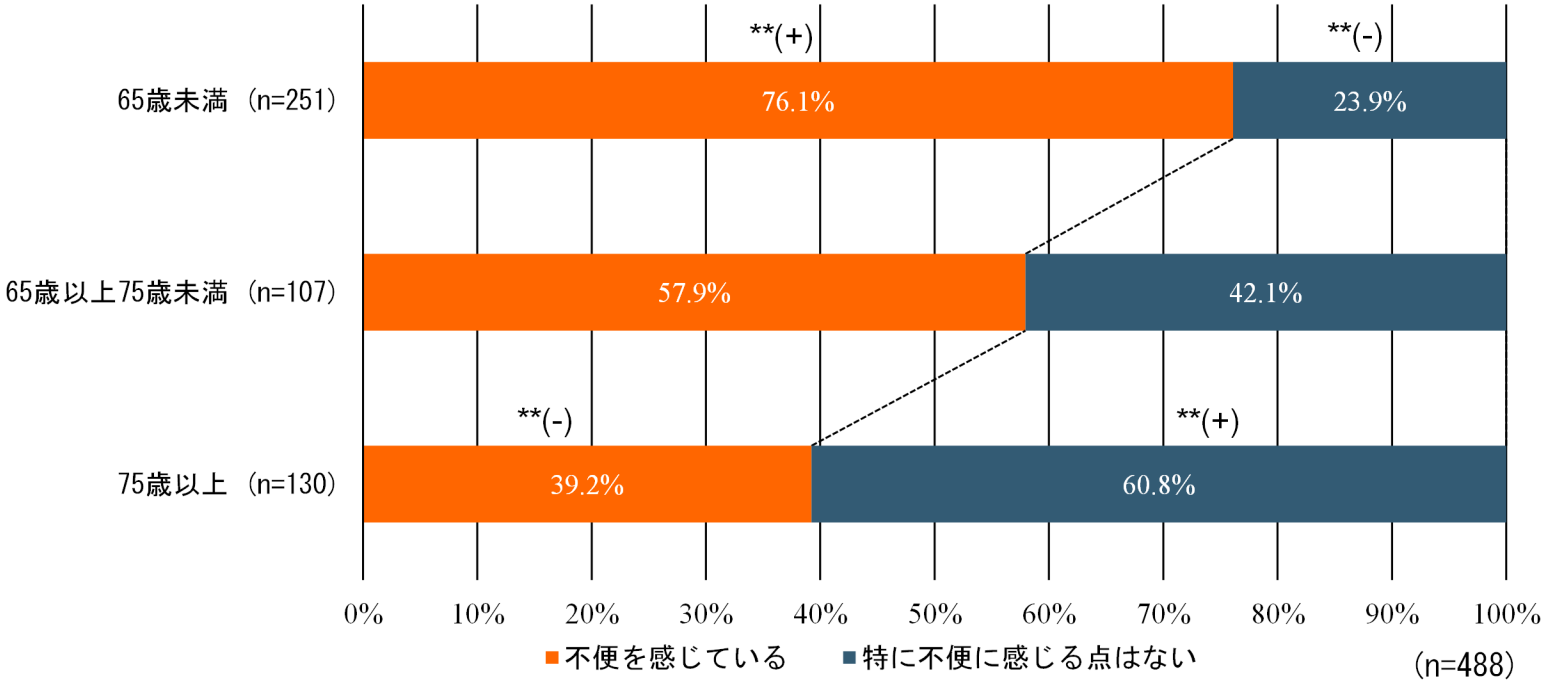
年齢×JR宇野みなと線の不便さ (全体)



独立性の検定　P値：P<0.001　1%有意
クロス集計の残差分析　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **65歳未満**について「**不便を感じている**」の割合が統計的に有意に高い
- **75歳以上**について「**特に不便に感じる点はない**」の割合が統計的に有意に高い

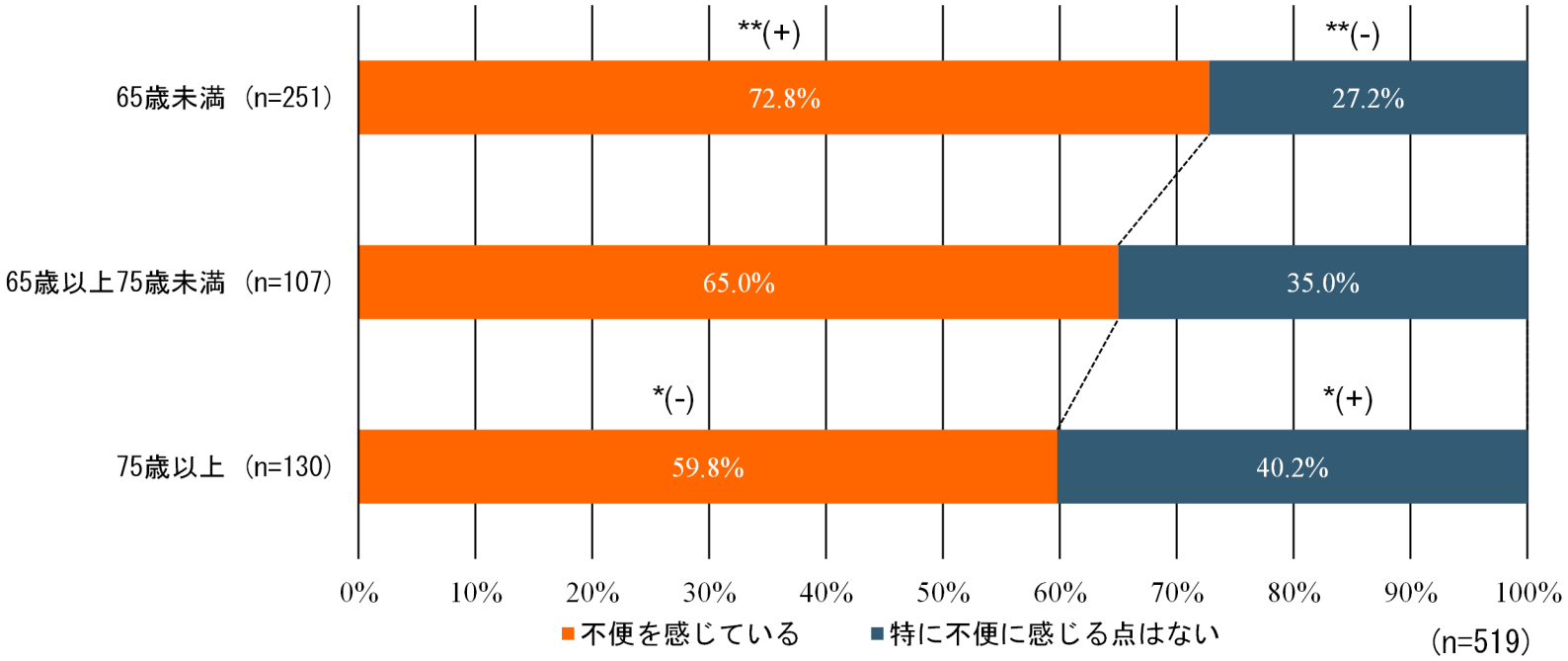
年齢×JR宇野みなと線の不便さ (利用経験あり)



独立性の検定　P値：P<0.001　1%有意
クロス集計の残差分析　　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **65歳未満**について「**不便を感じている**」の割合が統計的に有意に高い
- **75歳以上**について「**特に不便に感じる点はない**」の割合が統計的に有意に高い

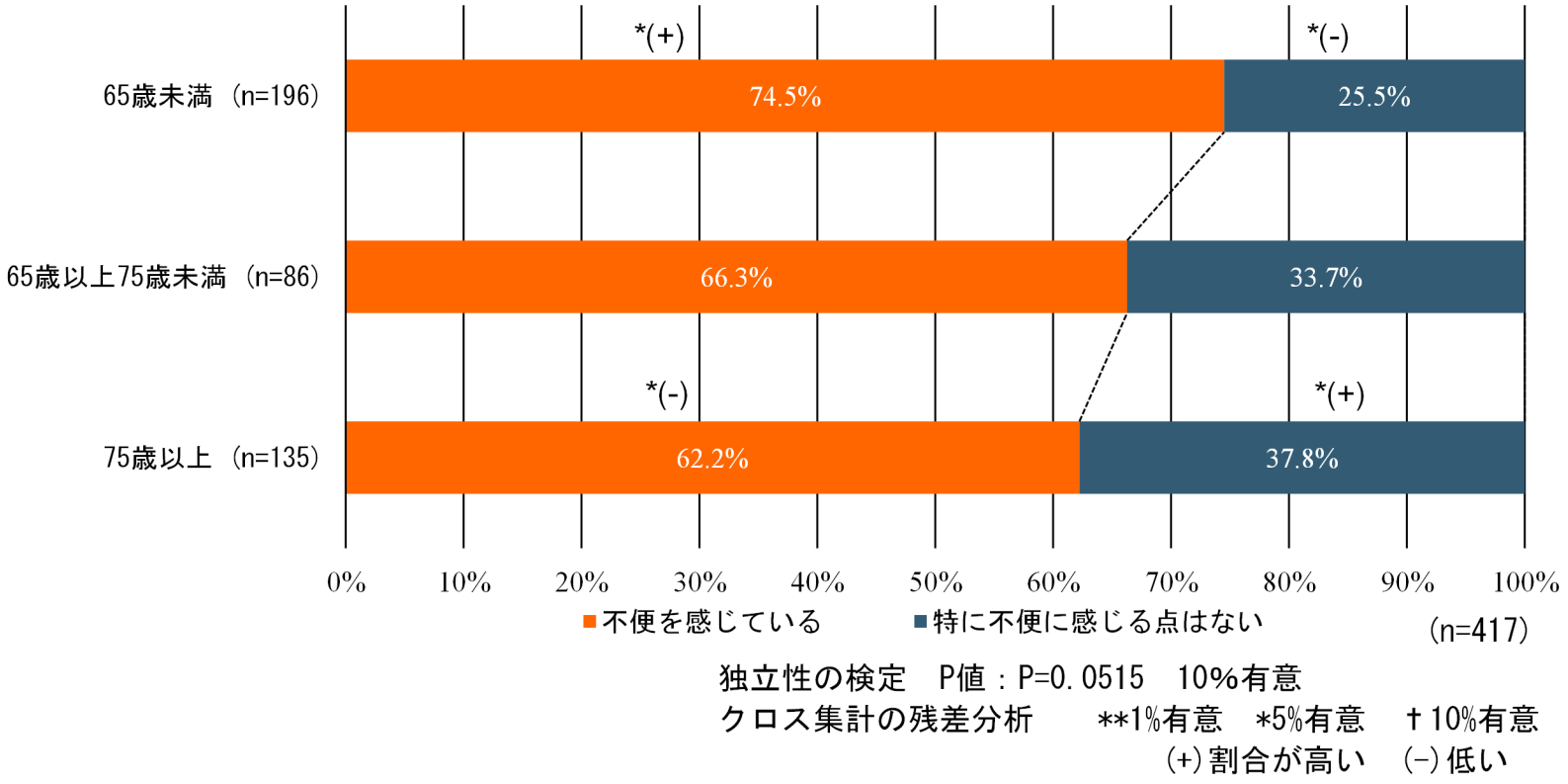
年齢×路線バスの不便さ (全体)



独立性の検定　P値：P=0.0185　5%有意
クロス集計の残差分析　　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **65歳未満**について「**不便を感じている**」の割合が統計的に有意に高い
- **75歳以上**について「**特に不便に感じる点はない**」の割合が統計的に有意に高い

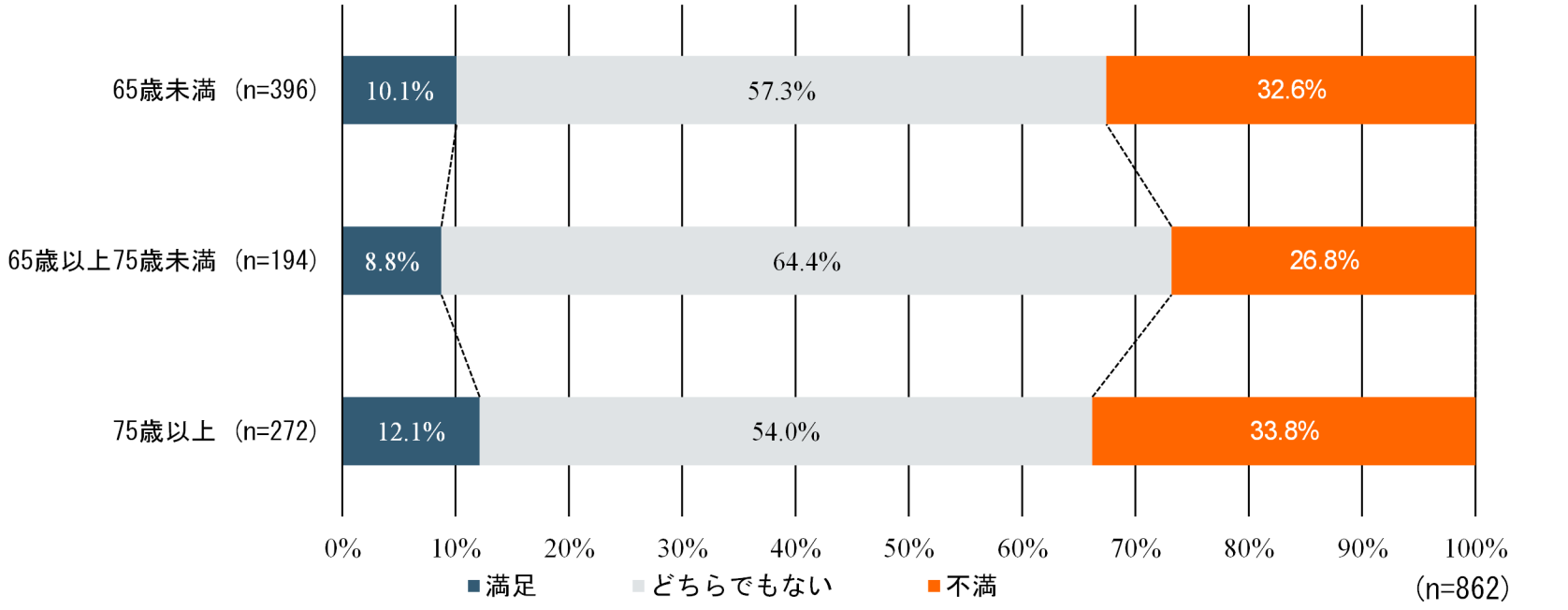
年齢×路線バスの不便さ (利用経験あり)



独立性の検定　P値：P=0.0515　10%有意
クロス集計の残差分析　　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **65歳未満**について「**不便を感じている**」の割合が統計的に有意に高い
- **75歳以上**について「**特に不便に感じる点はない**」の割合が統計的に有意に高い

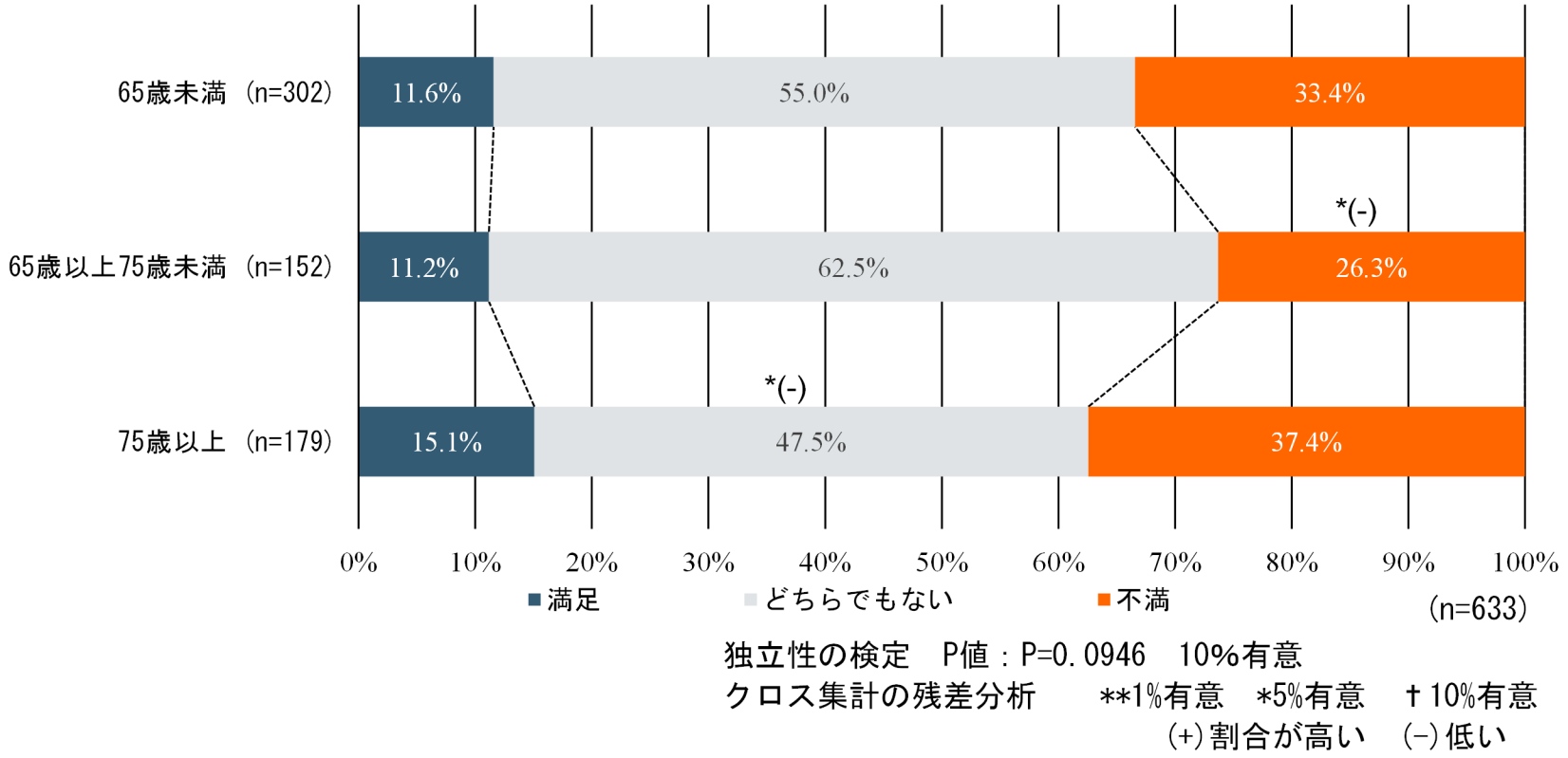
年齢×路線バスの満足度 (全体)



独立性の検定　P値：P=0. 2473

■ 年齢と路線バスの満足度について**統計的に有意な関連は見られなかった**

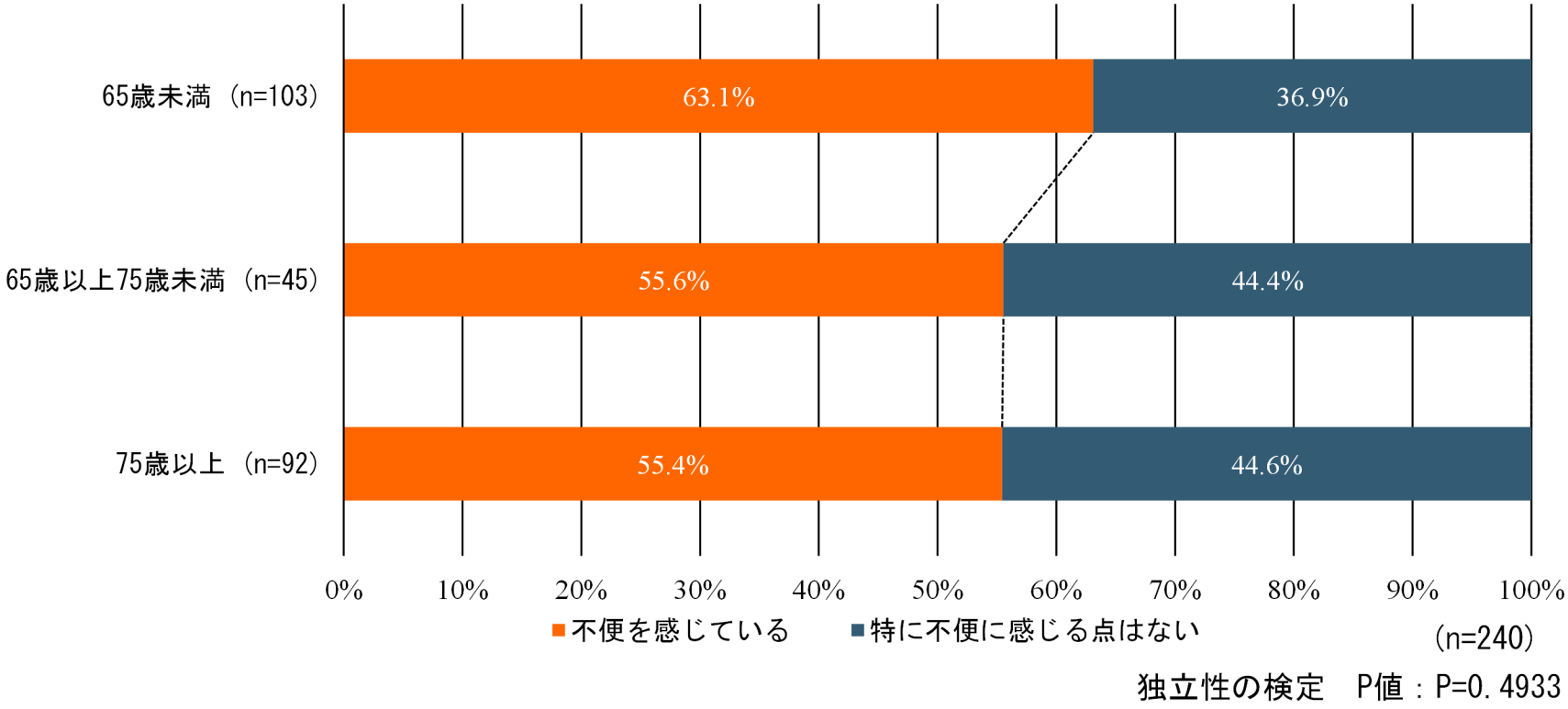
年齢×路線バスの満足度 (利用経験あり)



独立性の検定　P値：P=0.0946　10%有意
クロス集計の残差分析　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

■ **65歳以上75歳未満**について「**不満**」の割合が統計的に有意に低い

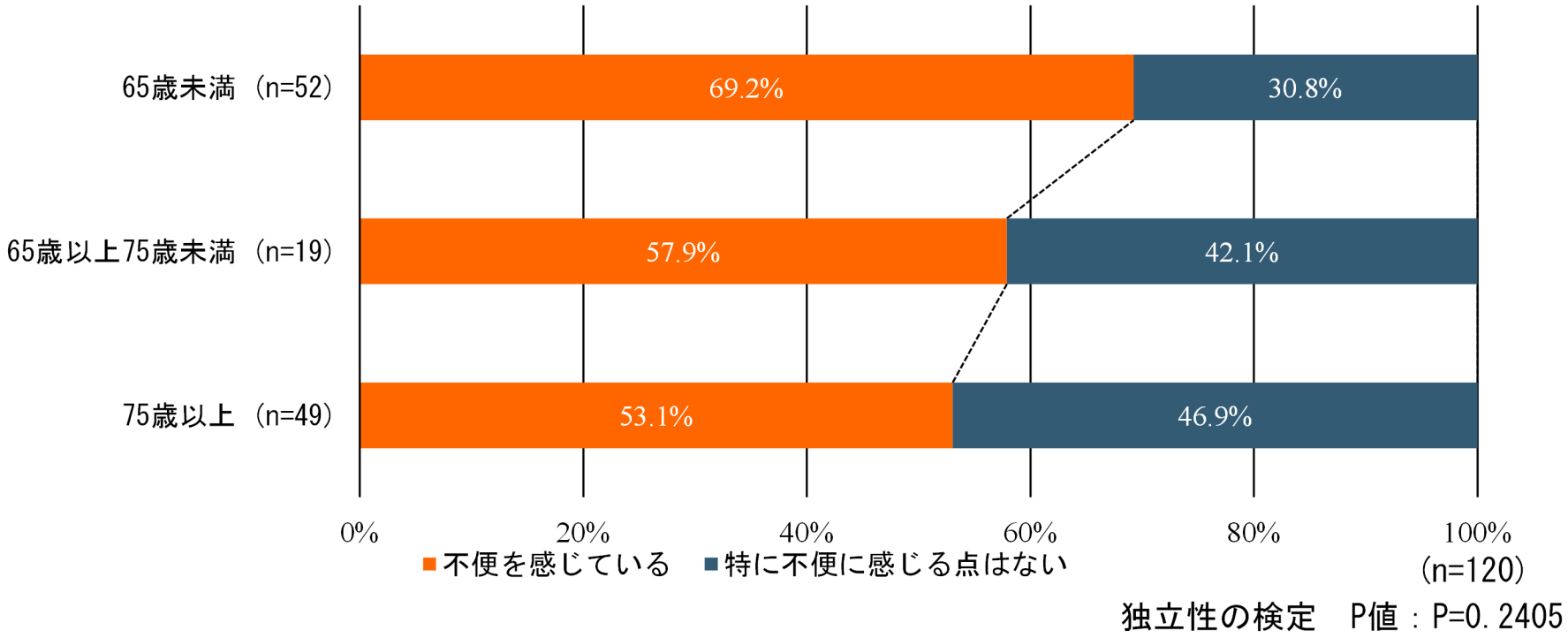
年齢×シーバスの不便さ (全体)



独立性の検定　P値：P=0.4933

■ 年齢とシーバスの不便さについて**統計的に有意な関連は見られなかった**

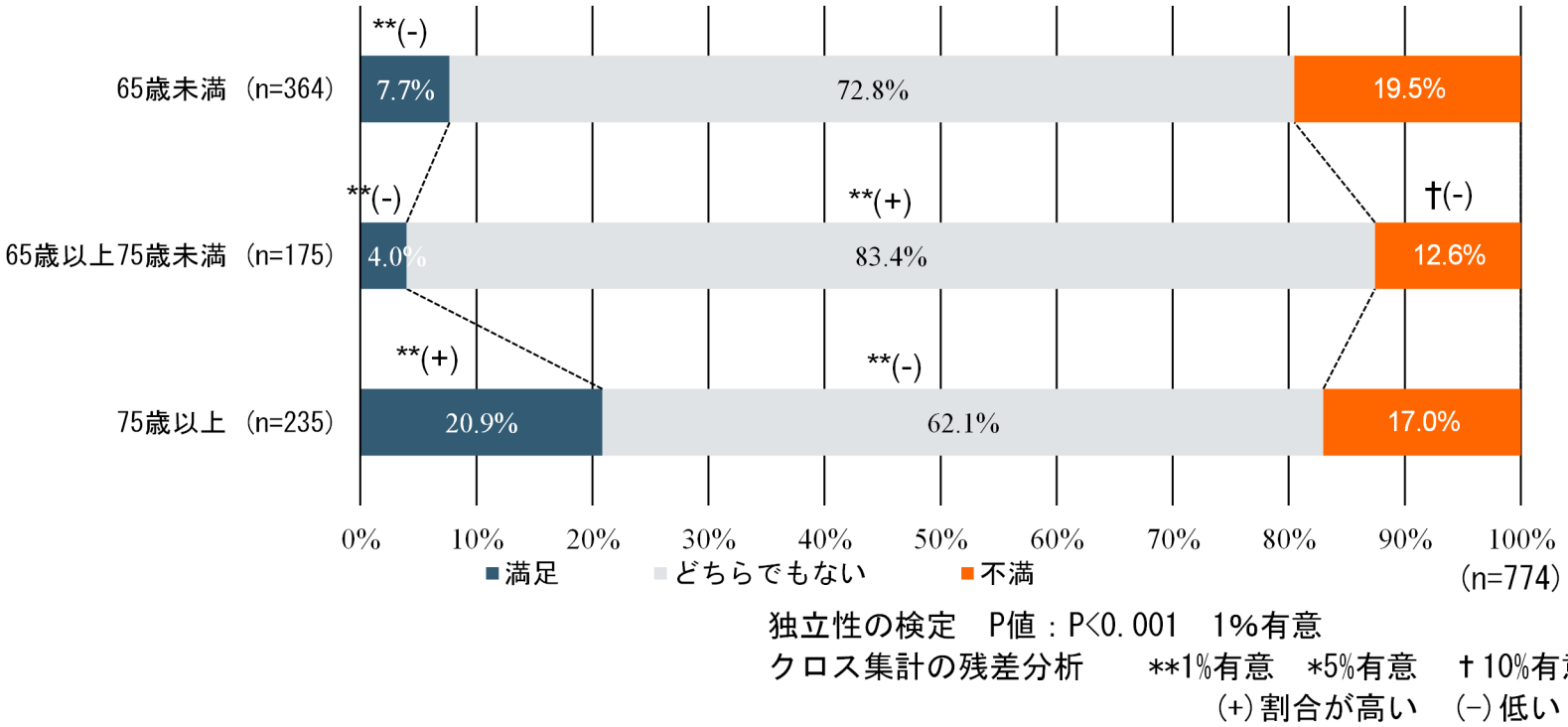
年齢×シーバスの不便さ (利用経験あり)



独立性の検定　P値：P=0.2405

■ 年齢とシーバスの不便さについて**統計的に有意な関連は見られなかった**

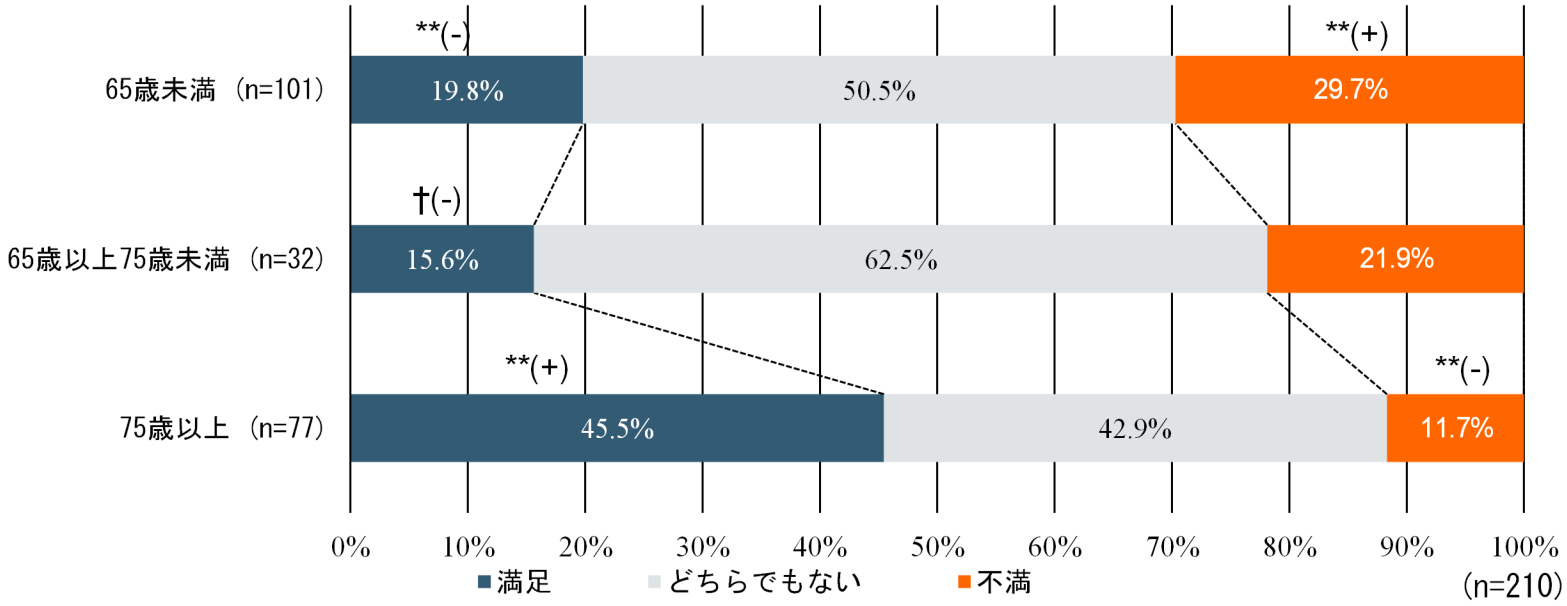
年齢×シーバスの満足度 (全体)



独立性の検定　P値：P<0.001　1%有意
クロス集計の残差分析　　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+)割合が高い　(−)低い

- **65歳未満，65歳以上75歳未満**について「**満足**」の割合が統計的に有意に低い
- **75歳以上**について「**満足**」の割合が統計的に有意に高い

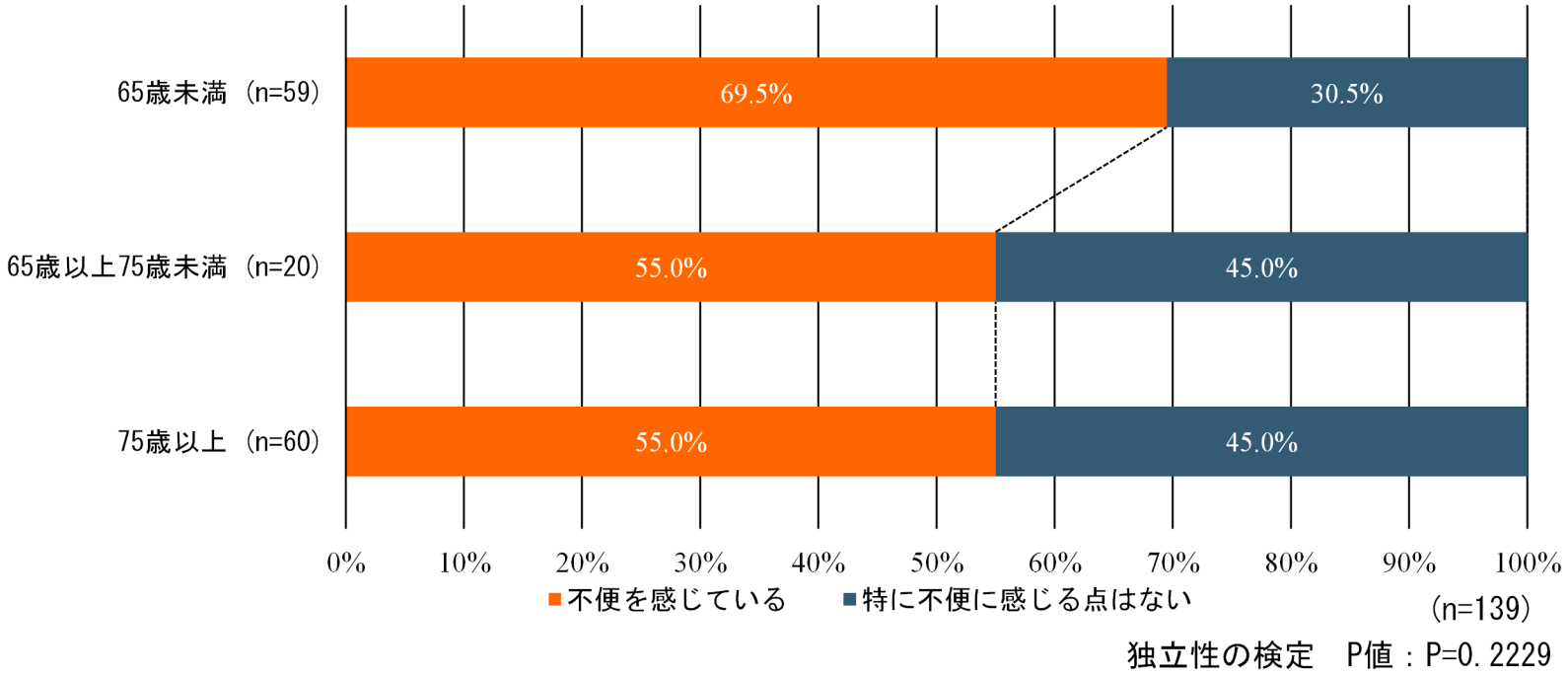
年齢×シーバスの満足度 (利用経験あり)



独立性の検定　P値：P<0.001　1%有意
クロス集計の残差分析　　**1%有意　*5%有意　†10%有意

- **65歳未満，65歳以上75歳未満**について「**満足**」の割合が統計的に有意に低い
- **75歳以上**について「**満足**」の割合が統計的に有意に高い

年齢×シータクの不便さ (全体)

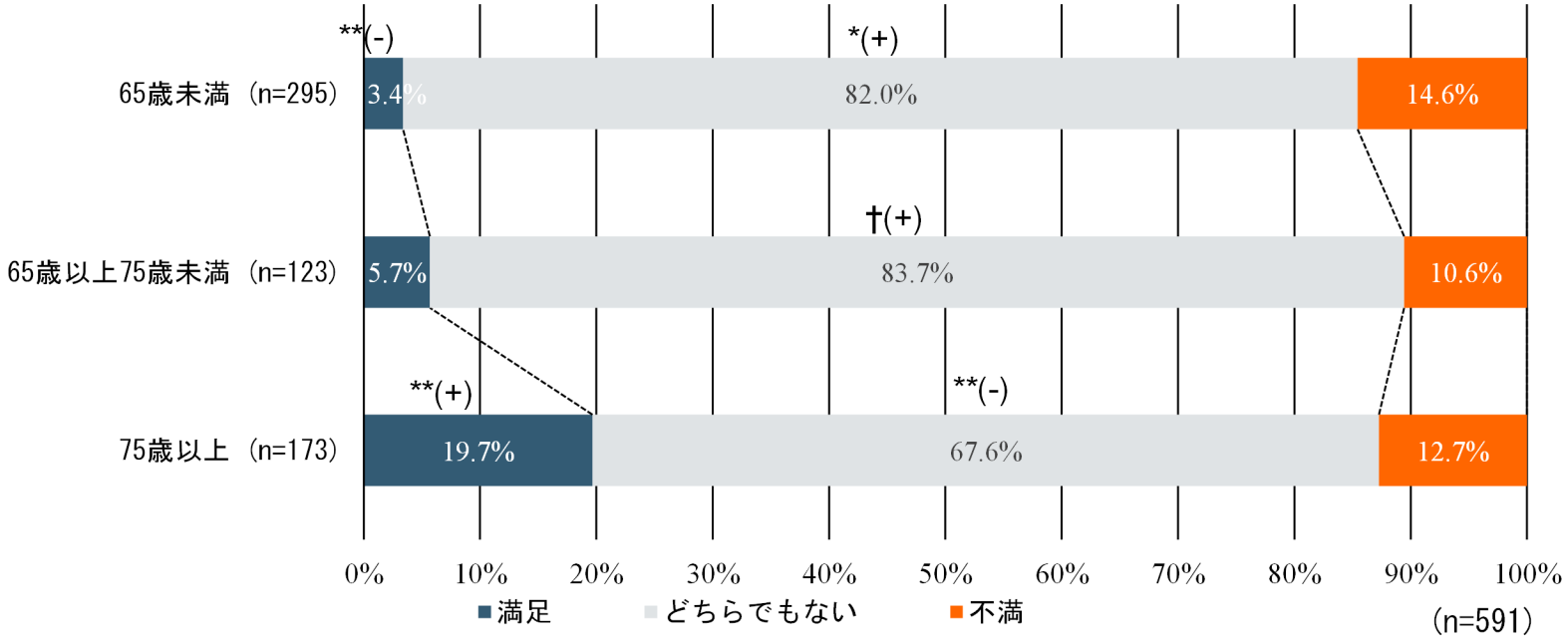


独立性の検定　P値：P=0.2229

■ 年齢とシータクの不便さについて**統計的に有意な関連は見られなかった**

分析結果　―個人属性×各交通手段への不便さ･満足度―

年齢×シータクの満足度 (全体)

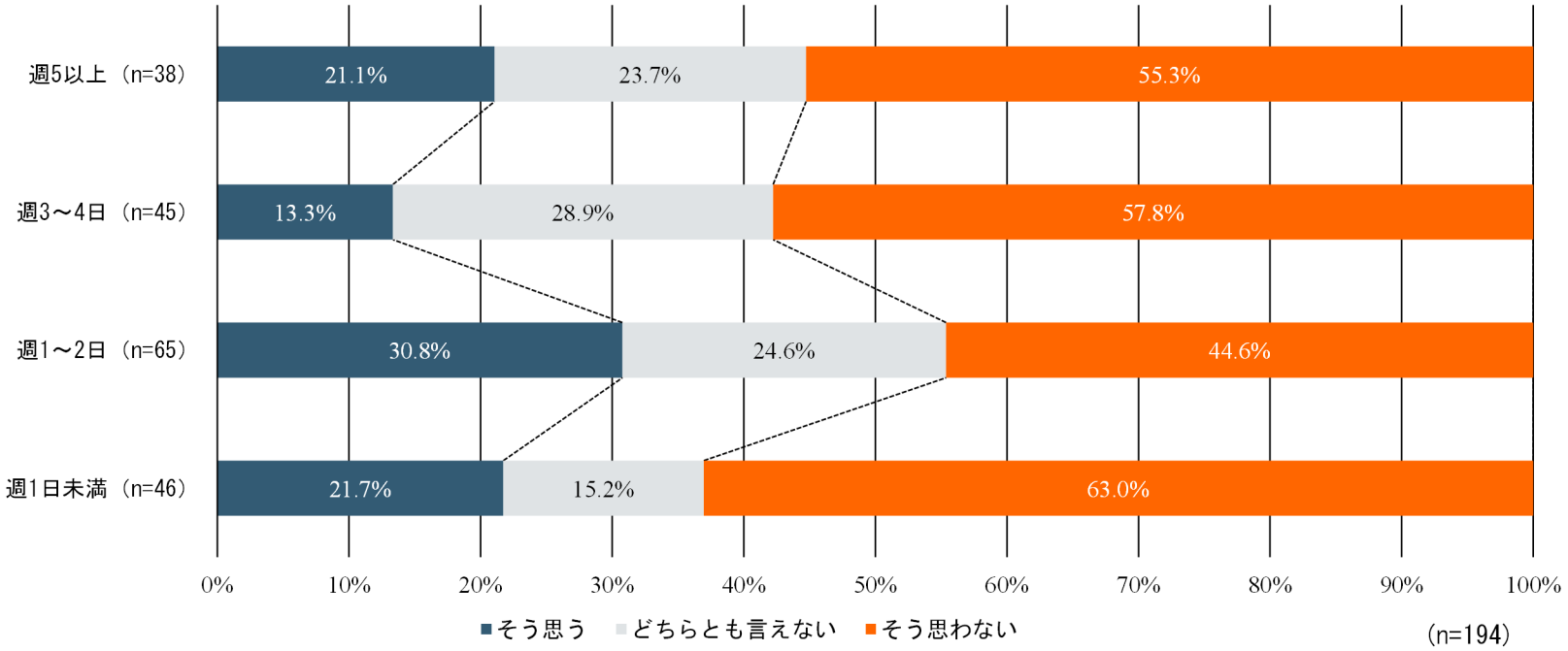


独立性の検定　P値：P<0.001　1%有意
クロス集計の残差分析　　**1%有意　*5%有意　†10%有意
(+) 割合が高い　(−) 低い

- **65歳未満**について「**満足**」の割合が統計的に有意に低い
- **75歳以上**について「**満足**」の割合が統計的に有意に高い

分析結果 ― 送迎状況×送迎の代わりとしてのシータク利用意向 ―48

送迎頻度×シータク利用意向



独立性の検定　P値=0.2767

■ 送迎頻度とシータク利用意向について**統計的に有意な関連は見られなかった**

結論

1 アンケート調査の基礎集計

- ✓ 約5人に1人が送迎の代わりとしてのシータクを利用したいと考えている
- ✓ 約3人に1人が公共ライドシェアを利用したいと考えている

2 個人属性×各交通手段への不便さ・満足度に関するクロス集計

- ✓ 路線バス，シーバス，シータクについては居住地によって評価に差が生じていることが明らかになった
- ✓ 全ての公共交通について年齢によって評価に差が生じていることが明らかになった

3 送迎の状況×シータク利用意向に関するクロス集計

- ✓ 送迎頻度と送迎の代わりとしてのシータク利用意向に統計的に有意な関連は見られなかった

以上の内容を踏まえ，公共交通計画の**骨子案**について説明を行う