



市民の声を施策に反映  
まちづくりネットモニター  
を実施しました



ターゲット 16. 6

令和3年2月17日  
(ネットモニターに關すること)  
郡山市政策開発部広聴広報課  
担当：上田 利実  
TEL：924-2061

※ 調査内容については担当まで

SDGs ターゲット 16.6「有効で説明責任のある透明性の高い公共機関を發展させる」

2020年度まちづくりネットモニター（第7回調査）の調査結果をお知らせします。

○調査概要（詳細は別紙のとおりです。）

・第7回(8月19日(水)～28日(金))

|        |                                                                                                                              |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| テーマ    | 郡山市の公共交通について                                                                                                                 |
| 目的     | 人口減少や労働力不足が進行する中で、持続可能で利用しやすい公共交通の在り方を検討するため                                                                                 |
| 考察     | 外出する際の交通手段として、自家用車を利用している人が回答者の約8割と高く、それに伴い、バスや鉄道等の公共交通を利用している人は回答者の1割未満と低い状況にあることから、公共交通を維持していくためには更なる利用促進に取り組む必要があると考えられる。 |
| 回答者数/率 | 323名(男性 153名 女性 170名) 89.7%                                                                                                  |
| 担当     | 建設交通部総合交通政策課 橋本 満 TEL：924-3721                                                                                               |



ウェブサイト  
に  
アクセス  
できます。

[https://www.city.koriyama.lg.jp/shiseijoho/koho\\_kocho/netmonitor/index.html](https://www.city.koriyama.lg.jp/shiseijoho/koho_kocho/netmonitor/index.html)

<まちづくりネットモニター>

郡山市では、市民の皆さまの意見等をお聞きする取り組みとして、様々な機会や方法等により実施しており、その一つとして、市民モニターの方々に御協力いただきインターネットを活用した市政アンケートを実施しています。

(モニター数：360名(男性 172名、女性 188名))

今回は、2020年度第7回目の調査となります。

# 2020年度まちづくりネットモニター第7回調査結果 テーマ「郡山市の公共交通について」



現在、路線バス、鉄道やタクシーなどの公共交通は、通勤、通学、通院といった市民の生活に不可欠な移動手段として重要な役割を担っています。人口減少や労働力不足が進行する中で、持続可能で利用しやすい公共交通の在り方を検討するため、市民の皆さまの公共交通の利用状況や利用意向、将来の方向性等について、アンケートを実施いたしましたので、その結果についてお知らせします。

(総合交通政策課)

## 調査概要

- 調査期間 令和2年8月19日(水)～8月28日(金) (10日間)
- 回答方法 専用ウェブサイトから回答を送信する。
- モニター数 360名 (男性 172名 女性 188名)
- 回答者数 323名 (男性 153名 女性 170名)
- 回答率 89.7%

## 【分析】

《回答者内訳(人)》

○年代・男女別

| 年代  | 10代※ | 20代  | 30代   | 40代   | 50代   | 60代  | 70代   | 80代  | 合計  |
|-----|------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|-----|
| 男性  | 6    | 5    | 16    | 30    | 30    | 17   | 41    | 8    | 153 |
| 女性  | 9    | 10   | 41    | 55    | 37    | 15   | 2     | 1    | 170 |
| 合計  | 15   | 15   | 57    | 85    | 67    | 32   | 43    | 9    | 323 |
| 構成比 | 4.6% | 4.6% | 17.6% | 26.3% | 20.7% | 9.9% | 13.3% | 2.8% |     |

○年代・居住地別

| 年代  | 10代※ | 20代 | 30代 | 40代 | 50代 | 60代 | 70代 | 80代 | 合計  | 構成比   |
|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 旧市  | 5    | 5   | 25  | 34  | 30  | 16  | 14  | 4   | 133 | 41.2% |
| 富田  | 4    | 4   | 5   | 5   | 4   | 5   | 3   | 3   | 33  | 10.2% |
| 大槻  | 2    | 1   | 5   | 11  | 9   | 4   | 7   | 1   | 40  | 12.4% |
| 安積  |      | 2   | 10  | 6   | 7   | 4   | 10  | 1   | 40  | 12.4% |
| 三穂田 |      |     |     | 1   | 1   |     |     |     | 2   | 0.6%  |
| 逢瀬  |      |     | 1   | 2   |     |     |     |     | 3   | 0.9%  |
| 片平  | 1    |     |     | 2   | 3   |     |     |     | 6   | 1.9%  |
| 喜久田 |      | 1   | 3   | 4   | 2   | 1   | 2   |     | 13  | 4.0%  |
| 日和田 |      | 1   | 2   | 2   | 2   |     |     |     | 7   | 2.2%  |
| 富久山 | 2    |     | 5   | 11  | 5   |     | 5   |     | 28  | 8.7%  |
| 湖南  |      |     |     | 1   | 1   |     |     |     | 2   | 0.6%  |
| 熱海  |      |     |     | 1   | 1   | 2   |     |     | 4   | 1.2%  |
| 田村  |      | 1   | 1   | 2   | 1   |     | 2   |     | 7   | 2.2%  |
| 西田  | 1    |     |     | 1   | 1   |     |     |     | 3   | 0.9%  |
| 市外  |      |     |     | 2   |     |     |     |     | 2   | 0.6%  |
| 合計  | 15   | 15  | 57  | 85  | 67  | 32  | 43  | 9   | 323 |       |

※10代は義務教育を修了した者

《日ごろの外出について》

- ・主な外出目的は「通勤」が51.1%で最も高く、次いで「買い物」が36.5%
- ・利用する交通手段は78.9%の人が「自家用車(自分で運転)」と回答し、6.8%の人が「路線バス」、2.8%の人が「鉄道」と回答

《路線バスの利用について》

- ・利用頻度は「ほとんど利用しない」が85.1%で最も高い
- ・利用時に不便と感じる点について、49.4%の人が「運行本数が少ない」、32.0%の人が「運賃が高い」、26.3%の人が「自宅から最寄りのバス停が遠い」と回答

《鉄道（在来線）の利用について》

- ・利用頻度は「ほとんど利用しない」が90.4%で最も高い
- ・利用時に不便と感じるについて、47.6%の人が「自宅から最寄り駅が遠い」、32.3%の人が「運行本数が少ない」と回答

《タクシーの利用について》

- ・利用頻度は「ほとんど利用しない」が93.8%で最も高い
- ・利用時に不便と感じる点について、71.5%の人が「料金が安い」、33.7%の人が「乗車前に値段がわからない」と回答

《自転車の利用について》

- ・利用頻度は「ほとんど利用しない」が66.9%で最も高い
- ・利用時に不便と感じる点について、35.0%の人が「自転車が道路を走行する環境が整っていない」、30.3%の人が「自転車の走行時に危険を感じる」と回答

《その他》

- ・公共交通を乗り継ぐ際に不便を感じる点として、59.1%の人が「待ち時間が長い」と回答
- ・交通手段の検索・予約に、66.6%の人がインターネットやスマホアプリを「使用する」「たまに使用する」と回答

【考察】

外出する際の交通手段として、自家用車を利用している人が回答者の約8割と高く、それに伴い、バスや鉄道等の公共交通を利用している人は回答者の1割未満と低い状況にあることから、公共交通を維持していくためには更なる利用促進に取り組む必要があると考えられる。

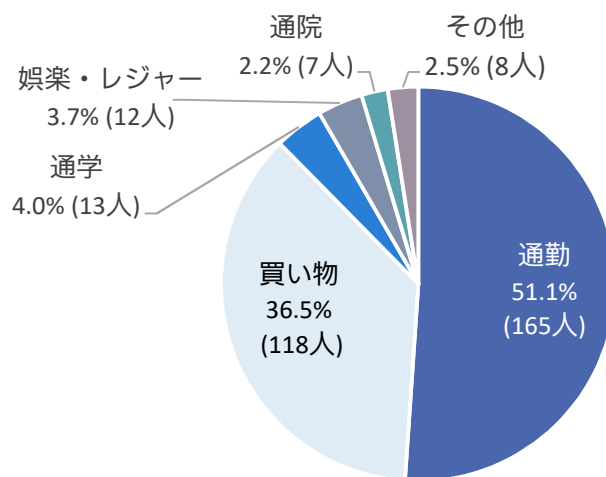
また、公共交通の利用時に不便と感じる点として、運行本数や料金、運行経路などが多く回答されていることから、需要に応じた利用しやすい料金体系や公共交通網への取り組みが求められている。

※構成比は、端数を四捨五入しているため、合計が100.0%にならない場合があります。

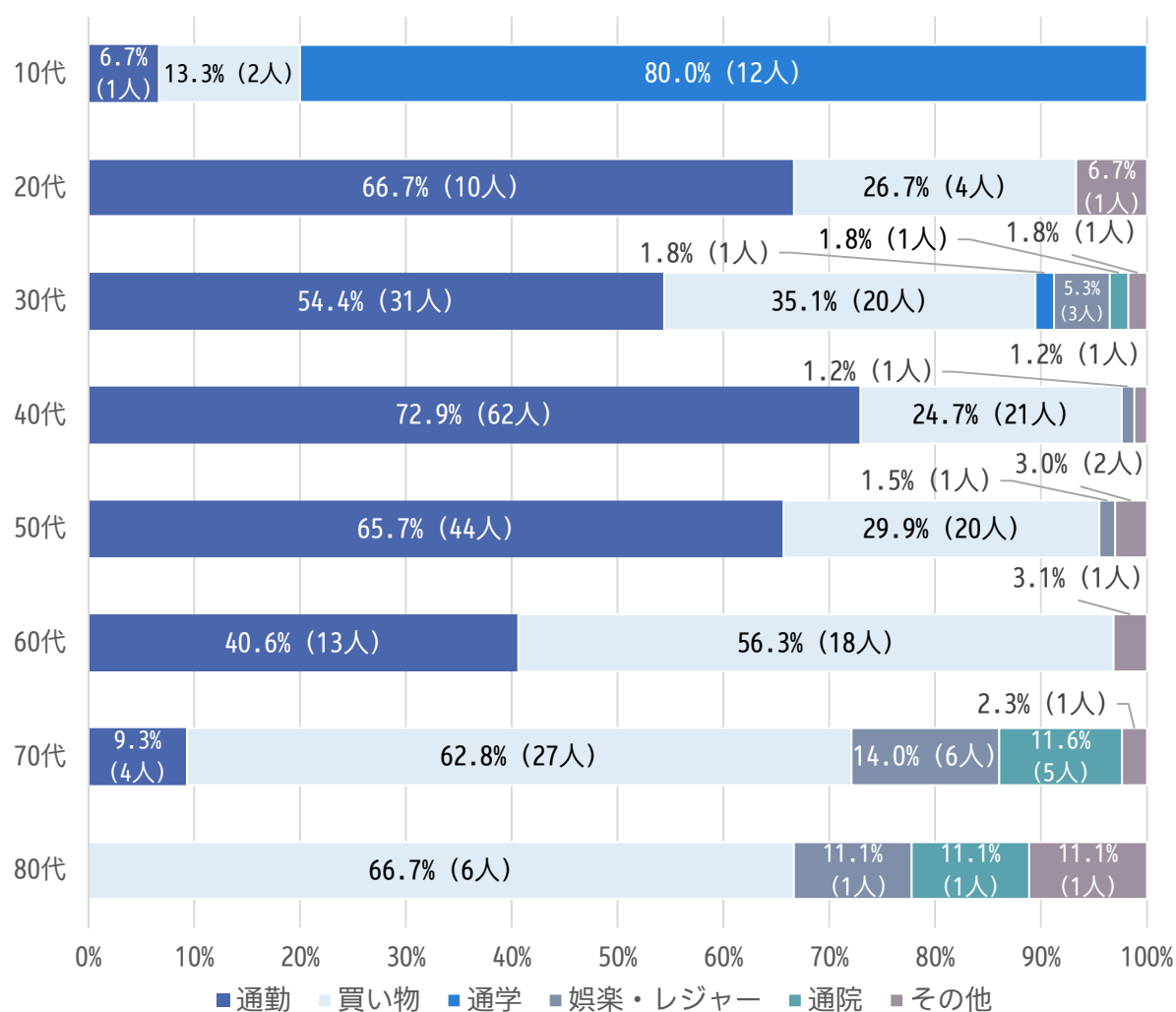
## 1. 日ごろの外出について

問1 主な外出目的は何ですか？（1つ選択）

（回答者：323人）



年代別



◆「その他」を選択した方の主な意見

- ・幼稚園への送り迎え（30代 女性）
- ・散歩（40代 男性）

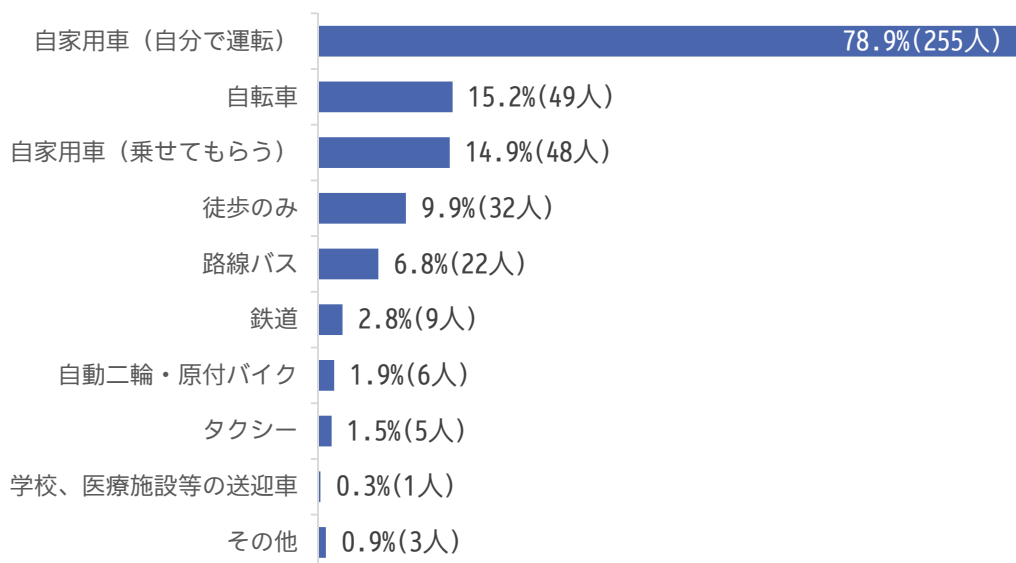
主な外出目的について、「通勤」の割合が51.1%、次に「買い物」の割合が36.5%であり、その2つで全体の約90%を占めている。

年代別でみると、10代は「通学」の割合が80.0%で最も高く、70代と80代は「買い物」の割合がそれぞれ62.8%と66.7%で最も高く、「娯楽・レジャー」及び「通院」の割合が他の年代と比較し高い傾向にある。

※回答の比率は、その設問の回答者数を基数として算出しました。したがって、複数回答の設問は、すべての比率を合計すると100.0%を超えることがあります。

## 問2 その際に利用する交通手段は何ですか？（複数選択可）

（回答者：323人）



### 《参考：年代別》

|     | 回答者数<br>(n) | 自家用車<br>(自分で運転) | 自転車            | 自家用車<br>(乗せてもらう) | 徒歩のみ          | 路線バス          | 鉄道           | 自動二輪・<br>原付バイク | タクシー          | 学校、<br>医療施設等の<br>送迎車 | その他          |
|-----|-------------|-----------------|----------------|------------------|---------------|---------------|--------------|----------------|---------------|----------------------|--------------|
| 全体  | 323         | 78.9%<br>(255人) | 15.2%<br>(49人) | 14.9%<br>(48人)   | 9.9%<br>(32人) | 6.8%<br>(22人) | 2.8%<br>(9人) | 1.9%<br>(6人)   | 1.5%<br>(5人)  | 0.3%<br>(1人)         | 0.9%<br>(3人) |
| 10代 | 15          | 6.7%<br>(1人)    | 73.3%<br>(11人) | 40.0%<br>(6人)    | 13.3%<br>(2人) | 20.0%<br>(3人) | 6.7%<br>(1人) | 6.7%<br>(1人)   | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人)         | 0.0%<br>(0人) |
| 20代 | 15          | 73.3%<br>(11人)  | 20.0%<br>(3人)  | 33.3%<br>(5人)    | 0.0%<br>(0人)  | 6.7%<br>(1人)  | 6.7%<br>(1人) | 6.7%<br>(1人)   | 6.7%<br>(1人)  | 0.0%<br>(0人)         | 0.0%<br>(0人) |
| 30代 | 57          | 89.5%<br>(51人)  | 7.0%<br>(4人)   | 14.0%<br>(8人)    | 12.3%<br>(7人) | 1.8%<br>(1人)  | 5.3%<br>(3人) | 1.8%<br>(1人)   | 1.8%<br>(1人)  | 0.0%<br>(0人)         | 1.8%<br>(1人) |
| 40代 | 85          | 85.9%<br>(73人)  | 10.6%<br>(9人)  | 7.1%<br>(6人)     | 7.1%<br>(6人)  | 3.5%<br>(3人)  | 2.4%<br>(2人) | 0.0%<br>(0人)   | 1.2%<br>(1人)  | 1.2%<br>(1人)         | 1.2%<br>(1人) |
| 50代 | 67          | 73.1%<br>(49人)  | 10.4%<br>(7人)  | 11.9%<br>(8人)    | 4.5%<br>(3人)  | 6.0%<br>(4人)  | 3.0%<br>(2人) | 4.5%<br>(3人)   | 1.5%<br>(1人)  | 0.0%<br>(0人)         | 0.0%<br>(0人) |
| 60代 | 32          | 78.1%<br>(25人)  | 15.6%<br>(5人)  | 25.0%<br>(8人)    | 15.6%<br>(5人) | 9.4%<br>(3人)  | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人)         | 3.1%<br>(1人) |
| 70代 | 43          | 88.4%<br>(38人)  | 20.9%<br>(9人)  | 14.0%<br>(6人)    | 14.0%<br>(6人) | 11.6%<br>(5人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人)         | 0.0%<br>(0人) |
| 80代 | 9           | 77.8%<br>(7人)   | 11.1%<br>(1人)  | 11.1%<br>(1人)    | 33.3%<br>(3人) | 22.2%<br>(2人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)   | 11.1%<br>(1人) | 0.0%<br>(0人)         | 0.0%<br>(0人) |

《参考：居住地別》

|     | 回答者数<br>(n) | 自家用車<br>(自分で運転) | 自転車            | 自家用車<br>(乗せてもらう) | 徒歩のみ           | 路線バス          | 鉄道            | 原付・<br>自動二輪車 | タクシー         | 学校、医療施設等の<br>送迎車 | その他           |
|-----|-------------|-----------------|----------------|------------------|----------------|---------------|---------------|--------------|--------------|------------------|---------------|
| 全体  | 323         | 78.9%<br>(255人) | 15.2%<br>(49人) | 14.9%<br>(48人)   | 9.9%<br>(32人)  | 6.8%<br>(22人) | 2.8%<br>(9人)  | 1.9%<br>(6人) | 1.5%<br>(5人) | 0.3%<br>(1人)     | 0.9%<br>(3人)  |
| 旧市  | 133         | 69.2%<br>(92人)  | 16.5%<br>(22人) | 17.3%<br>(23人)   | 12.0%<br>(16人) | 7.5%<br>(10人) | 1.5%<br>(2人)  | 3.0%<br>(4人) | 1.5%<br>(2人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.8%<br>(1人)  |
| 富田  | 33          | 66.7%<br>(22人)  | 30.3%<br>(10人) | 18.2%<br>(6人)    | 18.2%<br>(6人)  | 6.1%<br>(2人)  | 3.0%<br>(1人)  | 0.0%<br>(0人) | 3.0%<br>(1人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 大槻  | 40          | 87.5%<br>(35人)  | 20.0%<br>(8人)  | 10.0%<br>(4人)    | 7.5%<br>(3人)   | 2.5%<br>(1人)  | 0.0%<br>(0人)  | 5.0%<br>(2人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 安積  | 40          | 90.0%<br>(36人)  | 17.5%<br>(7人)  | 17.5%<br>(7人)    | 10.0%<br>(4人)  | 12.5%<br>(5人) | 2.5%<br>(1人)  | 0.0%<br>(0人) | 2.5%<br>(1人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 三穂田 | 2           | 100.0%<br>(2人)  | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 逢瀬  | 3           | 100.0%<br>(3人)  | 0.0%<br>(0人)   | 33.3%<br>(1人)    | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 片平  | 6           | 83.3%<br>(5人)   | 0.0%<br>(0人)   | 16.7%<br>(1人)    | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 喜久田 | 13          | 92.3%<br>(12人)  | 0.0%<br>(0人)   | 7.7%<br>(1人)     | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 日和田 | 7           | 100.0%<br>(7人)  | 0.0%<br>(0人)   | 28.6%<br>(2人)    | 14.3%<br>(1人)  | 14.3%<br>(1人) | 14.3%<br>(1人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 富久山 | 28          | 89.3%<br>(25人)  | 7.1%<br>(2人)   | 10.7%<br>(3人)    | 7.1%<br>(2人)   | 7.1%<br>(2人)  | 7.1%<br>(2人)  | 0.0%<br>(0人) | 3.6%<br>(1人) | 3.6%<br>(1人)     | 3.6%<br>(1人)  |
| 湖南  | 2           | 100.0%<br>(2人)  | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 熱海  | 4           | 75.0%<br>(3人)   | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)   | 25.0%<br>(1人) | 25.0%<br>(1人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 田村  | 7           | 100.0%<br>(7人)  | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 14.3%<br>(1人) |
| 西田  | 3           | 66.7%<br>(2人)   | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)  | 33.3%<br>(1人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |
| 市外  | 2           | 100.0%<br>(2人)  | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)   | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人)  | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人) | 0.0%<br>(0人)     | 0.0%<br>(0人)  |

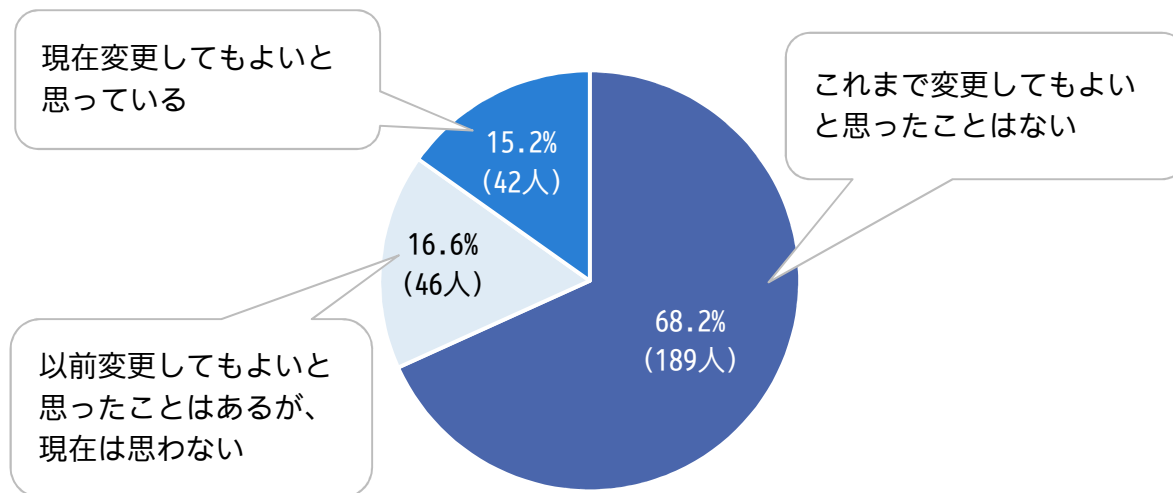
交通手段について、回答者の78.9%が「自家用車（自分で運転）」を選択し、14.9%が「自家用車（乗せてもらう）」を選択しており、自家用車への高い依存傾向がみられる。一方で、路線バスは6.8%、鉄道は2.8%となっており、公共交通の利用は低い傾向にある。

年代別では、「自家用車（自分で運転）」について、30代が89.5%と最も多く、次いで、70代が88.4%、40代が85.9%となっている。

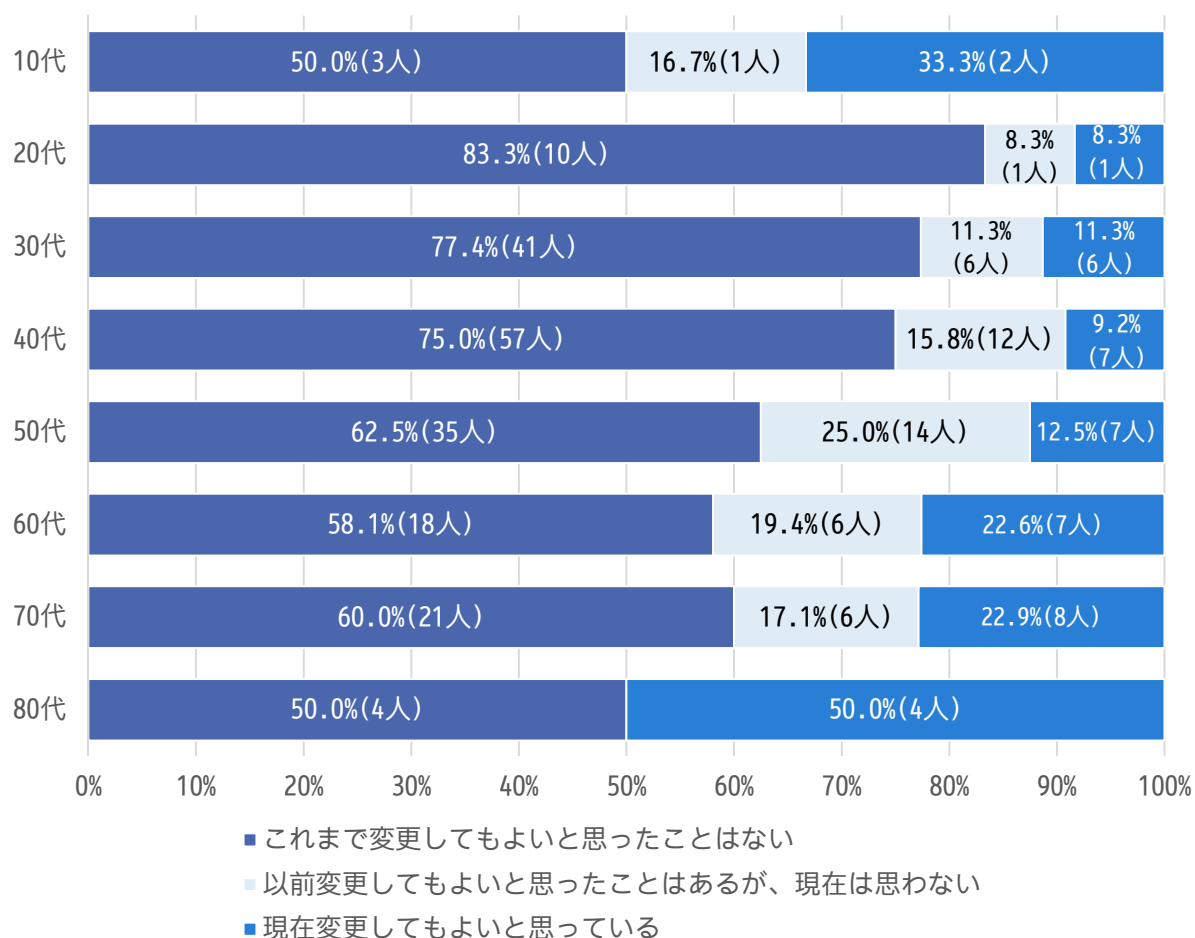
また、居住地別では、回答者が少ないため、地域の傾向とはいえないが、「自家用車（自分で運転）」について、三穂田、逢瀬、日和田、湖南、田村、市外が100%と多くなっている。

公共交通を維持していくためには、更なる利用促進に取り組む必要があると考えられる。

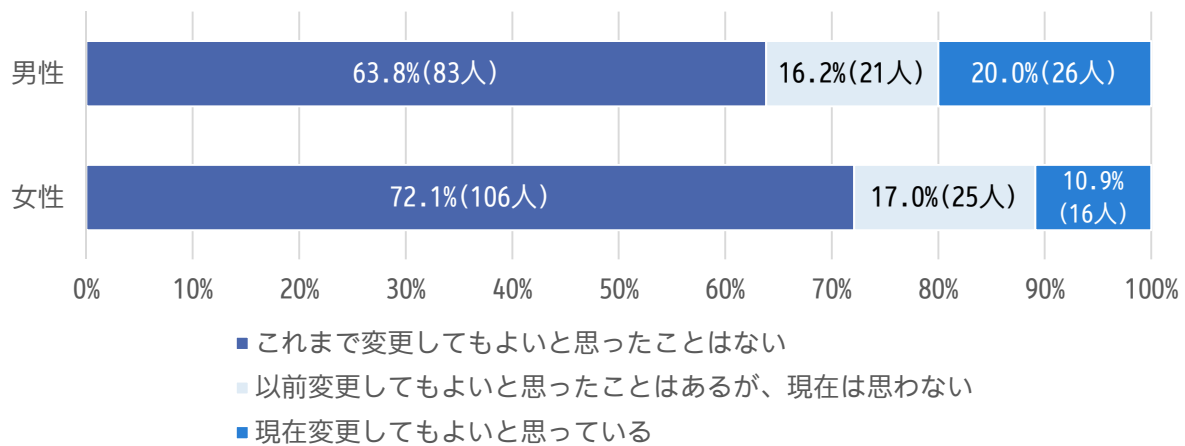
問3 問2で「自家用車（自分で運転）」「自家用車（乗せてもらう）」「自動二輪・原付バイク」を選択した方にお伺いします。  
 あなたは普段の自家用車や自動二輪・原付バイクの利用を控えて他の交通手段に変更してもよいと思いますか？（1つ選択）  
 （回答者：277人）



年代別



## 男女別



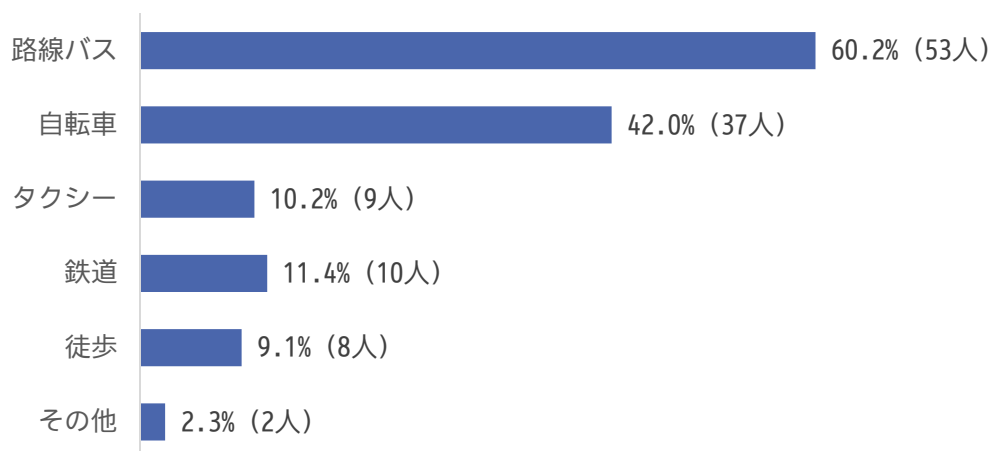
自家用車及び自動二輪・原付バイク以外の交通手段への変更意向について、「現在変更してもよいと思っている」が15.2%、「以前変更してもよいと思ったことはあるが、現在ははない」が16.6%となっている。

年代別では、他の年代と比較して20代から40代は変更意向が低い。

男女別では、男性より女性の変更意向が低い。

問4 問3で「現在変更してもよいと思っている」「以前変更してもよいと思ったことはあるが、現在は思わない」を選択した方にお伺いします。変更してもよいと思った他の交通手段をお答えください。（複数選択可）

（回答者：88人）



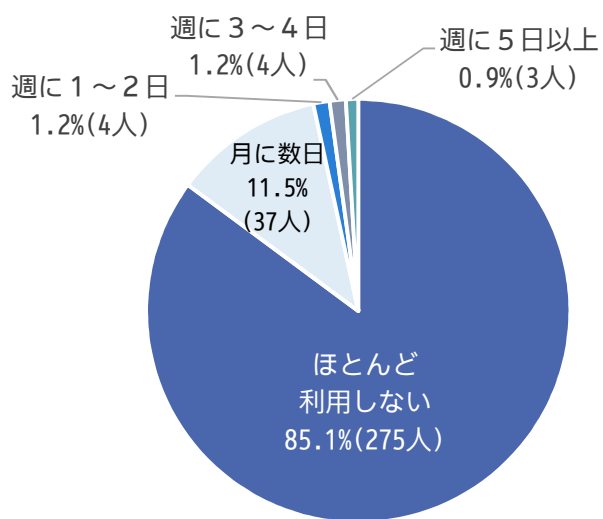
変更してもよいと思った他の交通手段について、回答者の62.6%が「路線バス」を選択しており、次いで41.8%が自転車を選択している。

自家用車及び自動二輪・原付バイク以外の交通手段へ変更を促進するためには、路線バスと自転車の利用をより便利にすることが効果的と考えられる。

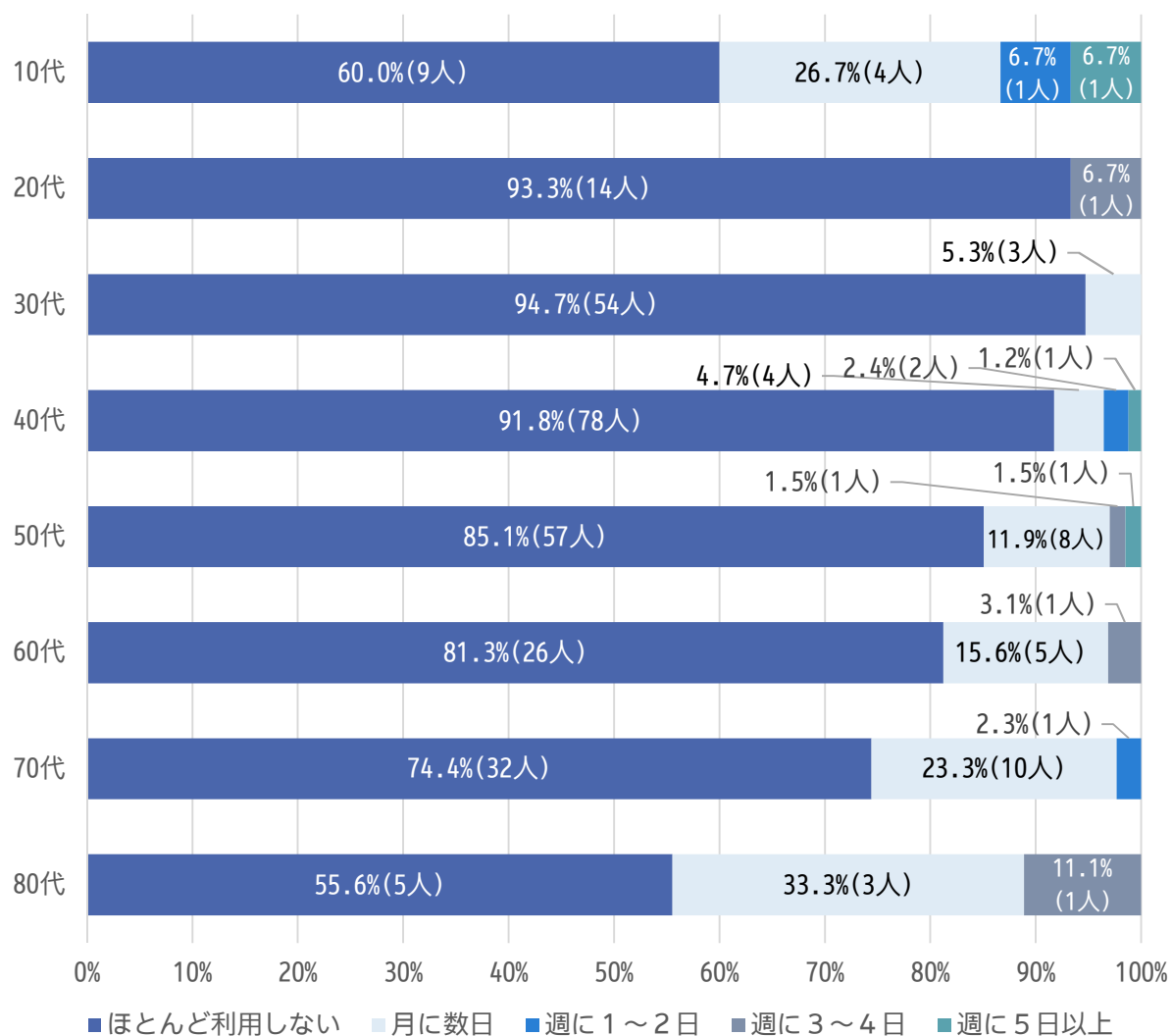
## 2. 路線バスの利用について

問5 路線バスをどのくらい利用していますか？（1つ選択）

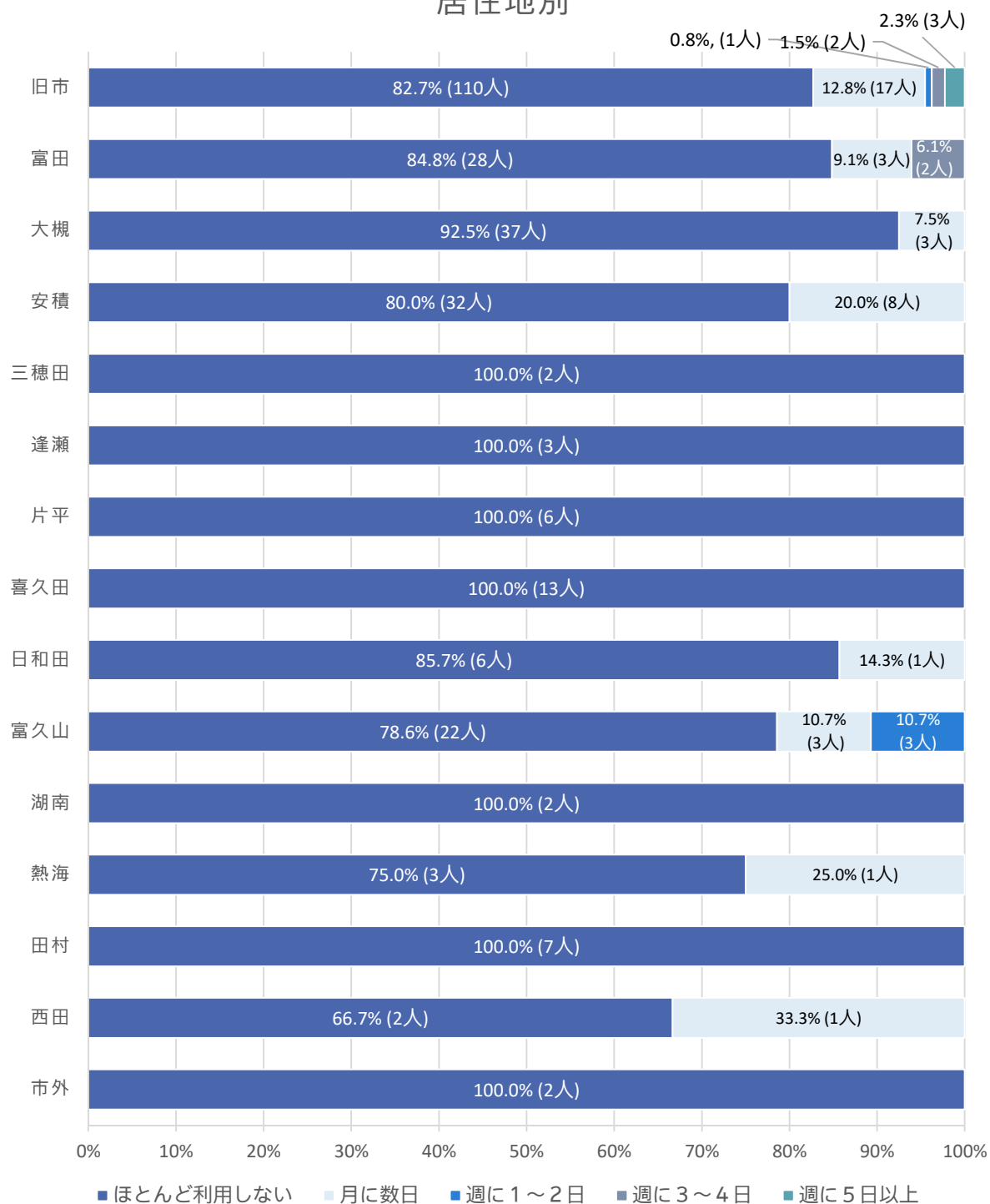
（回答者：323人）



年代別



## 居住地別



路線バスの利用頻度について、「ほとんど利用しない」が85.1%で、次いで「月に数日」が11.5%となっている。

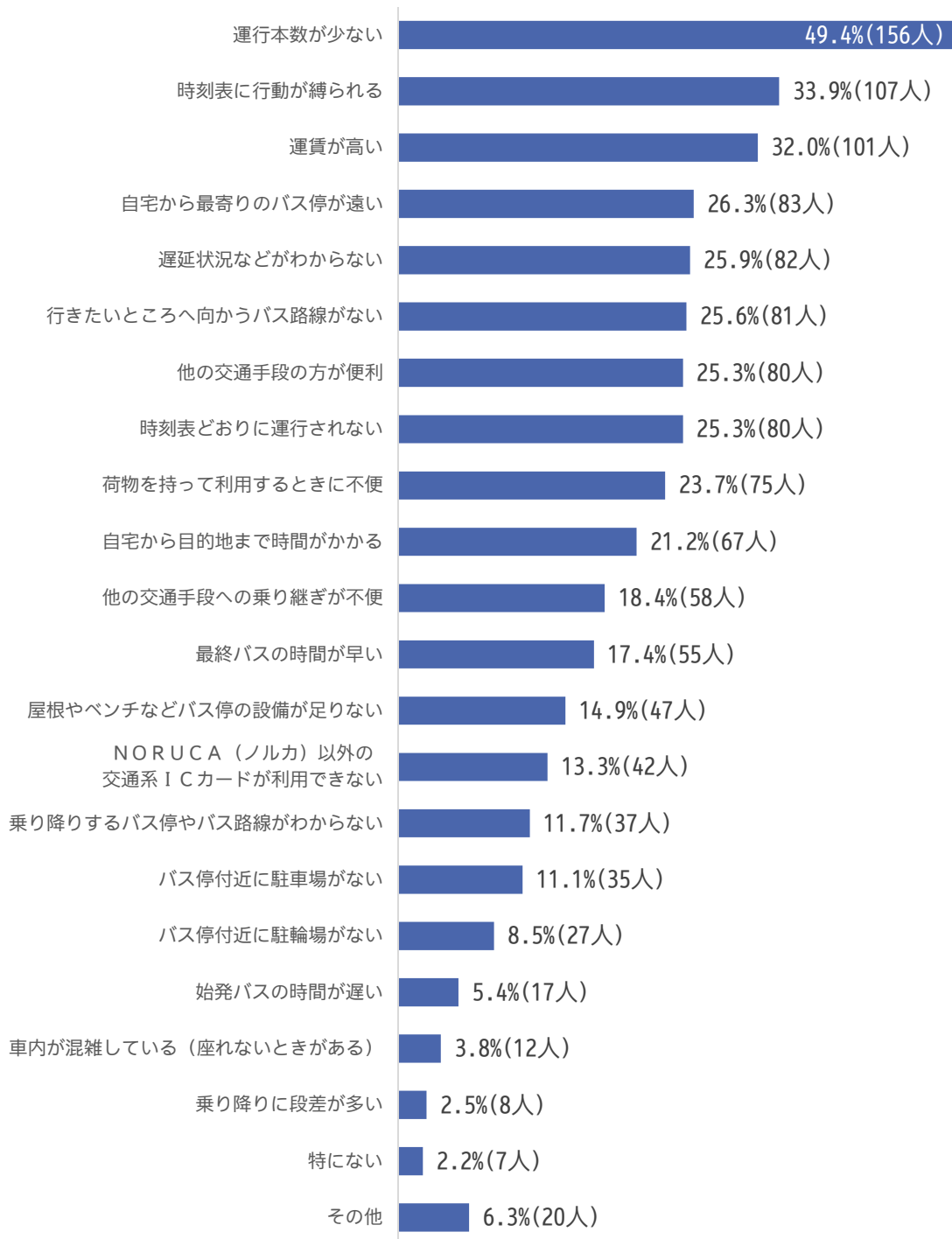
年代別では、「ほとんど利用しない」を選択した人は、30代が94.7%と最も多く、次いで20代が93.3%となっている。

居住地別では、回答者が少ないため、地域の傾向とはいえないが、三穂田、逢瀬、片平、喜久田、湖南、田村、市外において、「ほとんど利用しない」が100%と多くなっている。

**問6 路線バスの利用について、どのような点が不便ですか？**  
**利用しない方は利用しない理由をお答えください。（複数選択可）**

（回答者：316人）

※7人無回答



◆「その他」を選択した方の主な意見

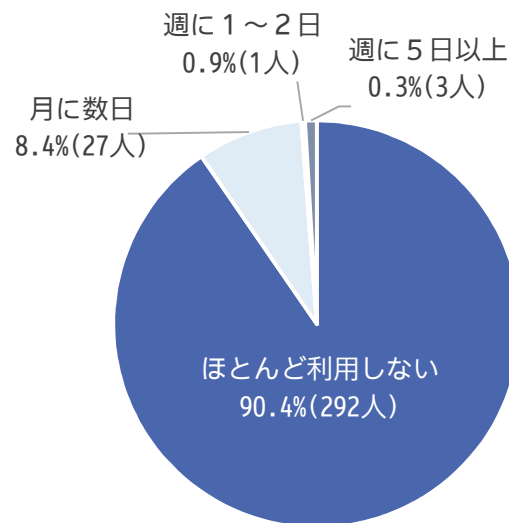
- ・コロナ感染対策（40代 男性）
- ・コロナ感染が怖いから（50代 女性）

路線バスの不便と感じる点について、「運行本数が少ない」が49.4%と最も高く、次いで「時刻表に行動が縛られる」が33.9%、「運賃が高い」が32.0%となっている。  
 路線バスの利用を促進するためには、等間隔運行などのわかりやすいダイヤ設定やバスロケーションシステム（福島交通にて12月に導入済み）の導入が効果的と考えられる。

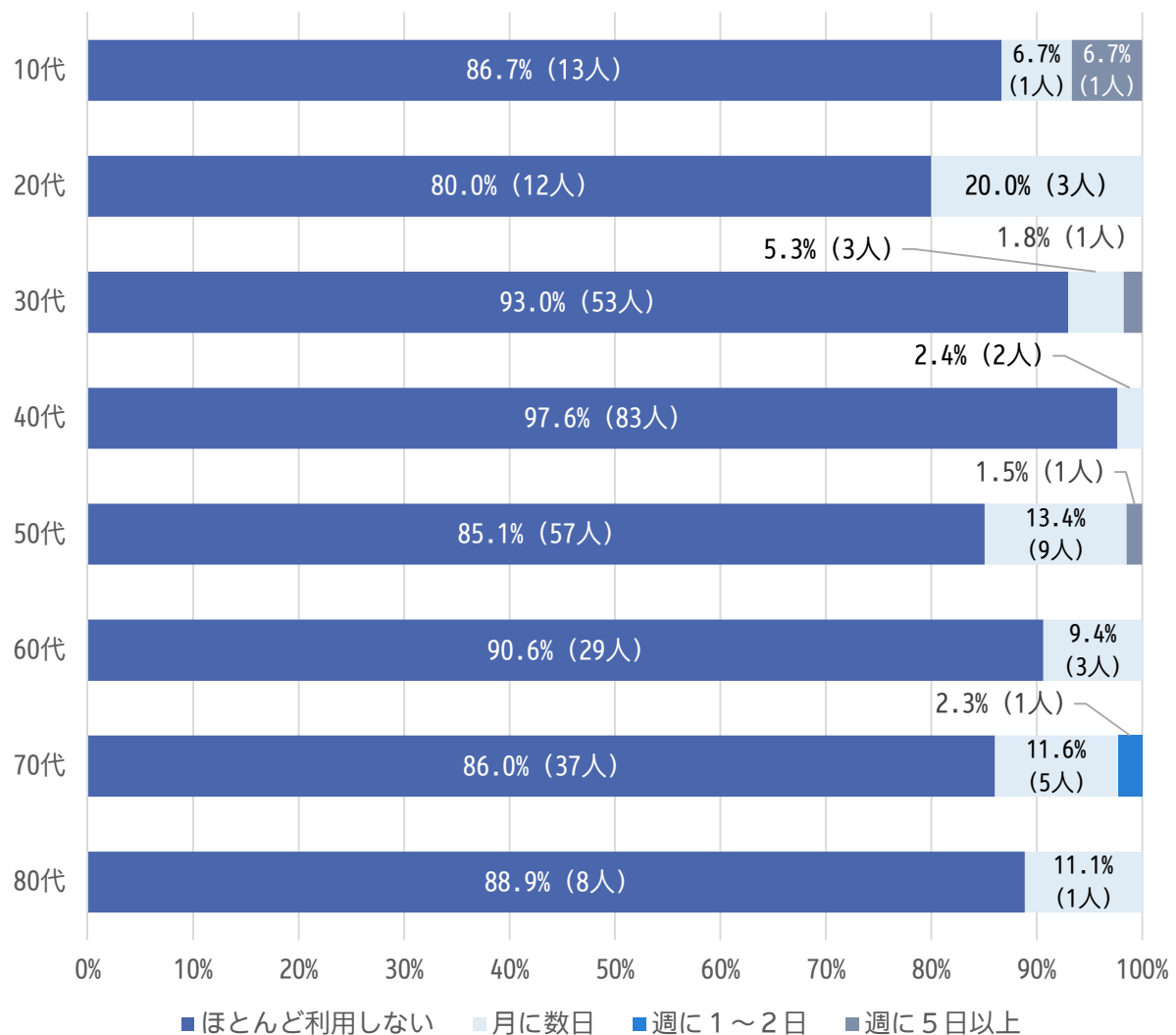
### 3. 鉄道（在来線）の利用について

問7 鉄道（在来線）をどのくらい利用していますか？（1つ選択）

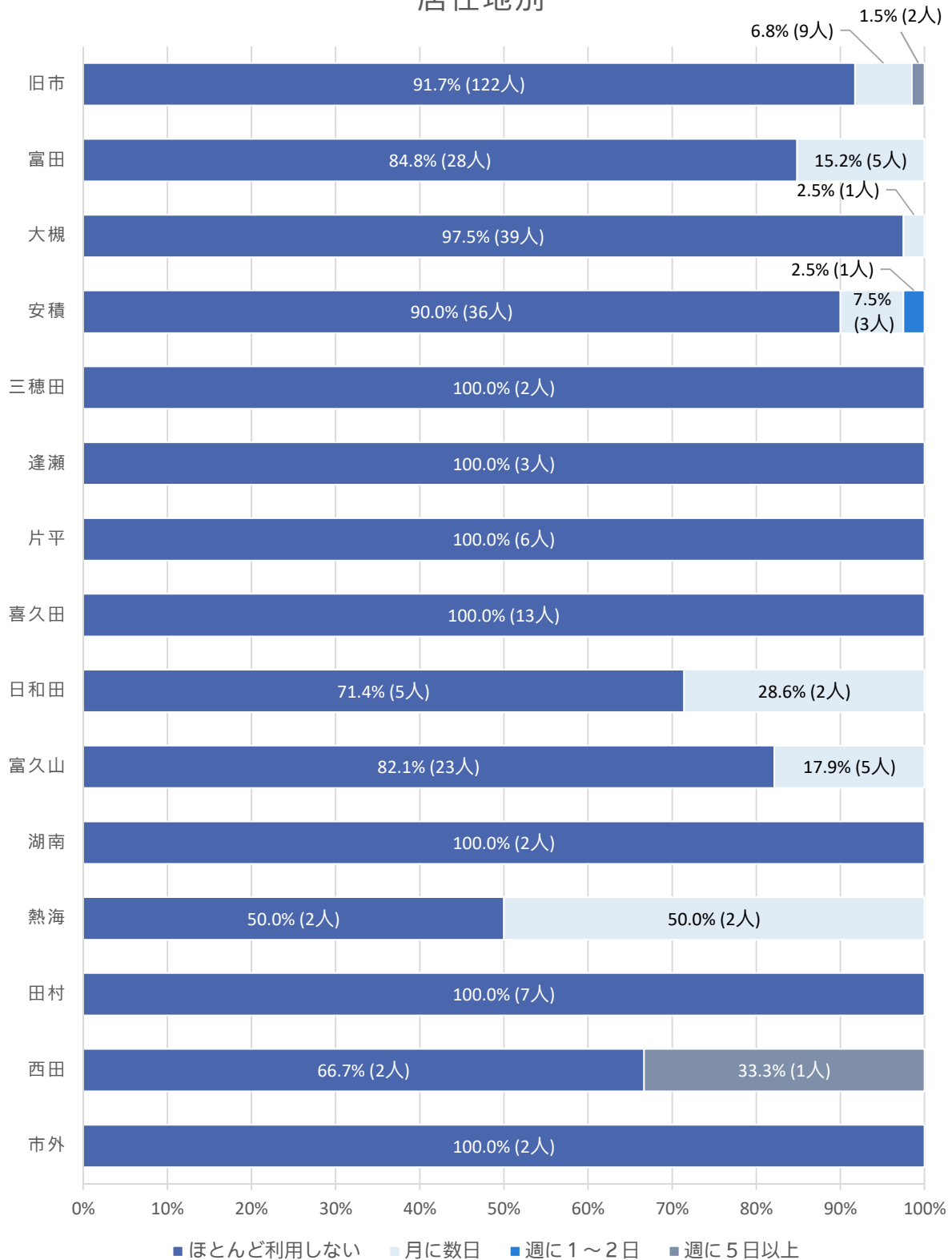
（回答者：323人）



年代別



## 居住地別



鉄道（在来線）の利用頻度について、「ほとんど利用しない」が90.4%で最も高く、次いで、「月に数日」が8.4%となっている。

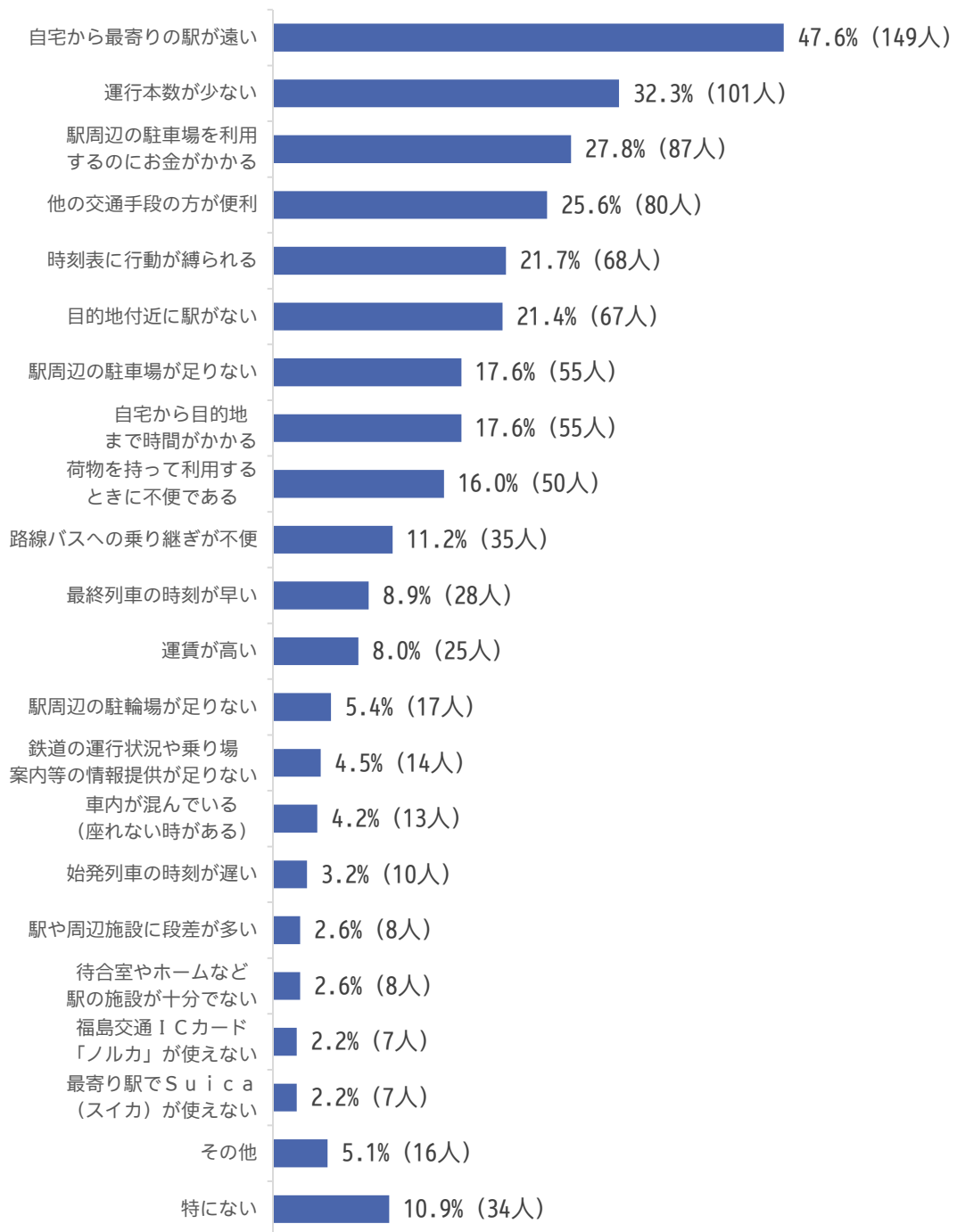
居住地別では、回答者が少ないため、地域の傾向とはいえないが、三穂田、逢瀬、片平、喜久田、湖南、田村、市外で「ほとんど利用しない」が100%と多くなっている。

## 問8 鉄道（在来線）について、どのような点が不便ですか？

利用しない方は利用しない理由をお答えください。（複数選択可）

（回答者：313人）

※10人無回答



### ◆「その他」を選択した方の主な意見

- ・コロナウイルスが心配（30代 女性）
- ・コロナ感染リスク、密になる（40代 女性）

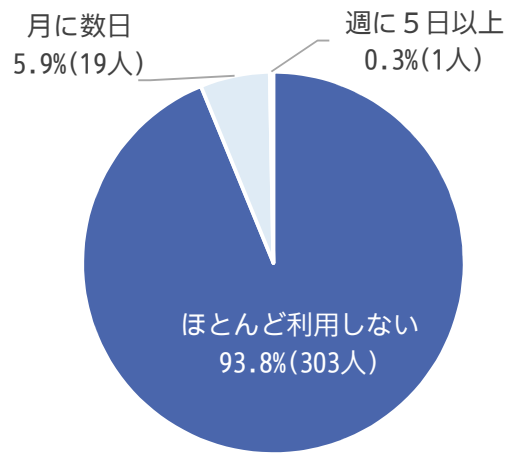
鉄道（在来線）の不便と感じる点について、「自宅から最寄り駅が遠い」が47.6%と最も高く、次いで「運行本数が少ない」が32.3%、その次に、「駅周辺の駐車場を利用するのにお金がかかる」が27.8%となっている。

鉄道の利用を促進するためには、駅へのアクセスを容易にすることが効果的と考えられる。

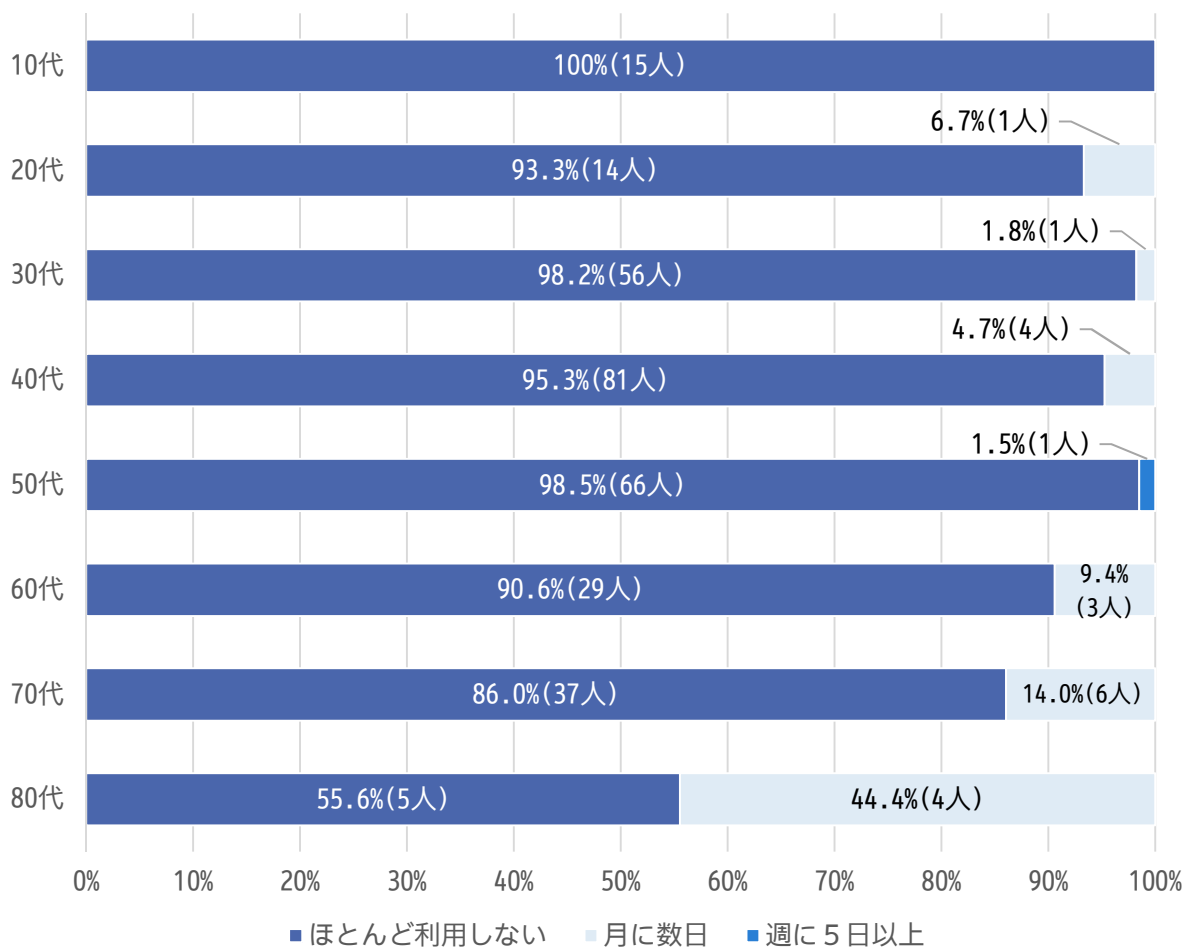
## 4. タクシーの利用について

問9 タクシーをどのくらい利用していますか？（1つ選択）

（回答者：323人）



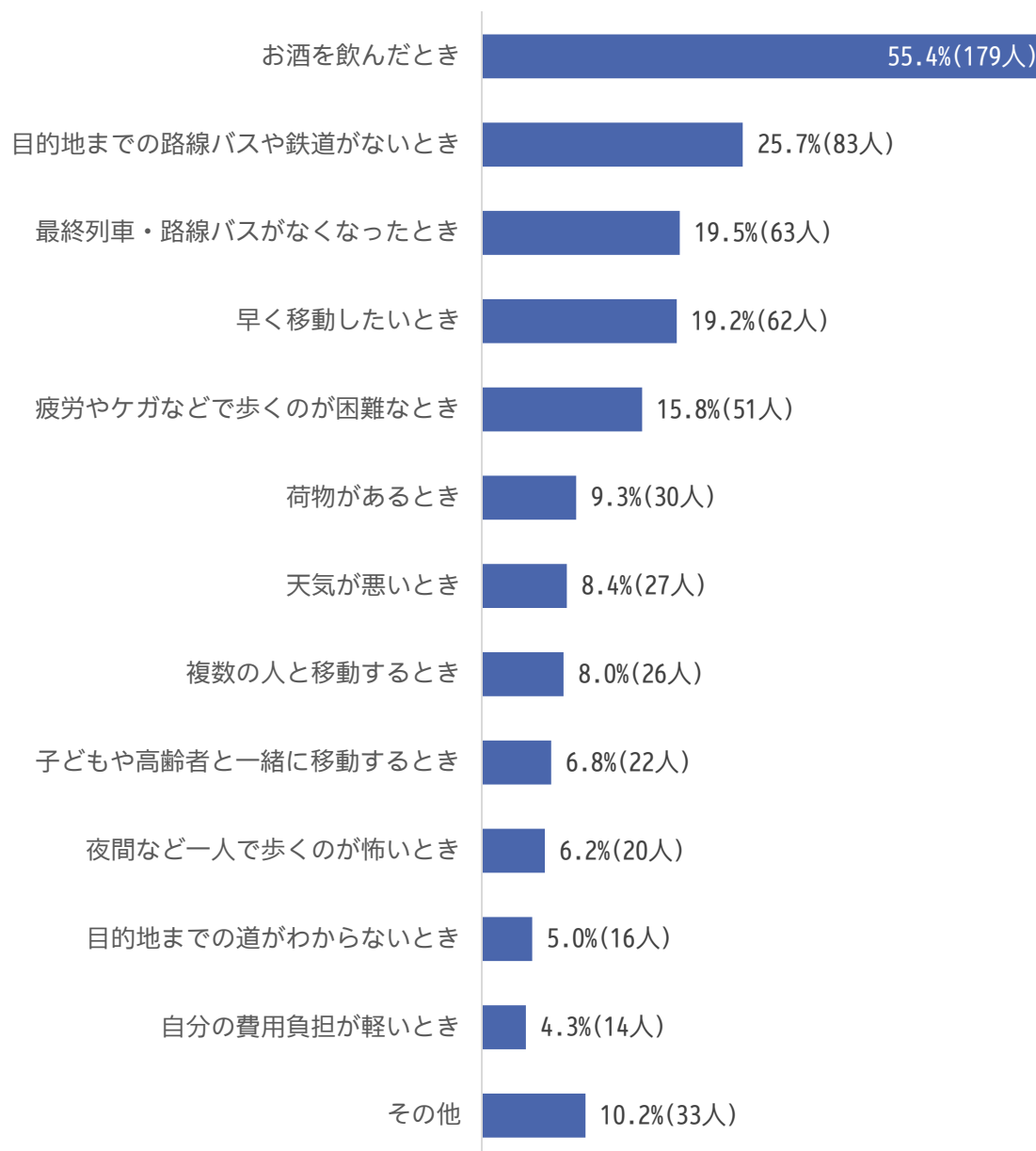
年代別



タクシーの利用頻度について、「ほとんど利用しない」が93.8%と最も高く、次いで、「月に数日」が5.9%となっている。  
年代別では60代以降、年代が上がるにつれて利用頻度が高くなる傾向がみられる。

## 問10 タクシーを利用するのはどんなときですか？（複数選択可）

（回答者：323人）



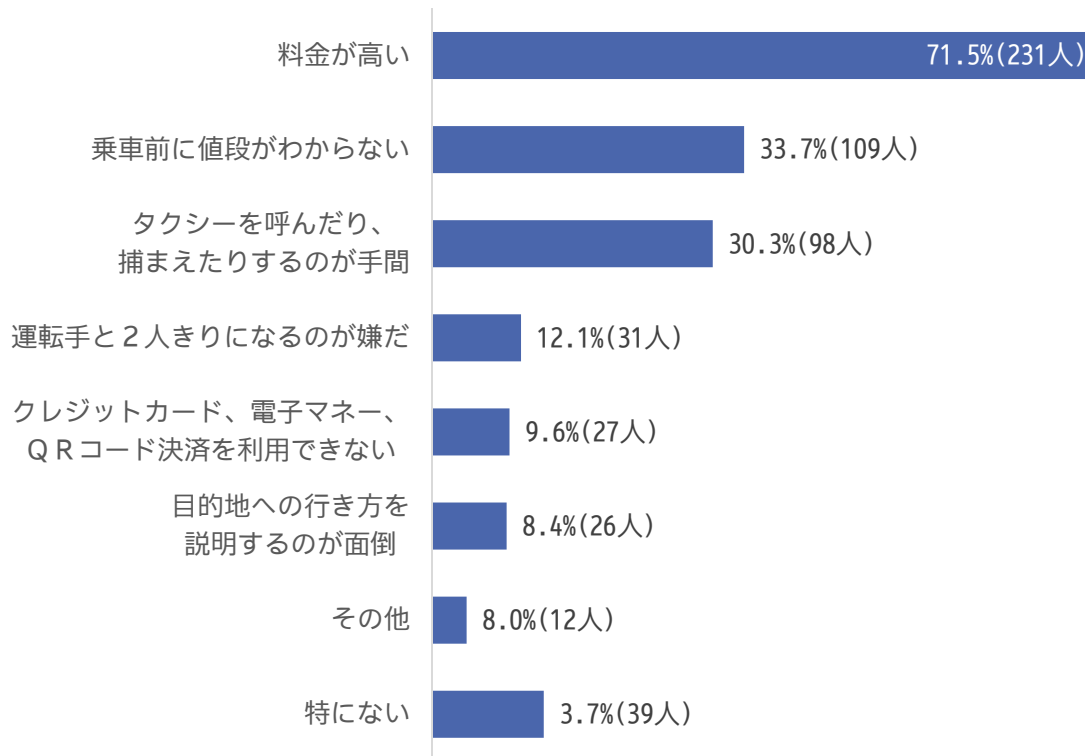
### ◆「その他」を選択した方の主な意見

- ・目的地に駐車場が無いもしくは有料の場合（30代 男性）
- ・駐車料金が高くつくとき（40代 女性）
- ・旅行の際、駅まで行くのに（50代 女性）

タクシーを利用する状況について、「お酒を飲んだとき」が55.4%と最も高く、次いで、「目的地までの路線バスや鉄道がないとき」が25.7%となっている。

問１１ タクシーの利用について、どのような点が不便ですか？  
(複数選択可)

(回答者：323人)



◆「その他」を選択した方の主な意見

- ・態度の悪い運転手がいる（30代 女性）
- ・運転が荒い（50代 男性）

タクシー利用時に不便と感じる点について、「料金が低い」が71.5%と最も高く、次いで、「乗車前に値段がわからない」が33.7%、「タクシーを呼んだり、捕まえたりするのが手間」が30.3%となっている。

タクシー利用を促進するためには、より低料金でわかりやすい料金体系の導入が効果的と考えられる。

問１２ 問１１で「料金が高い」を選択した方にお伺いします。

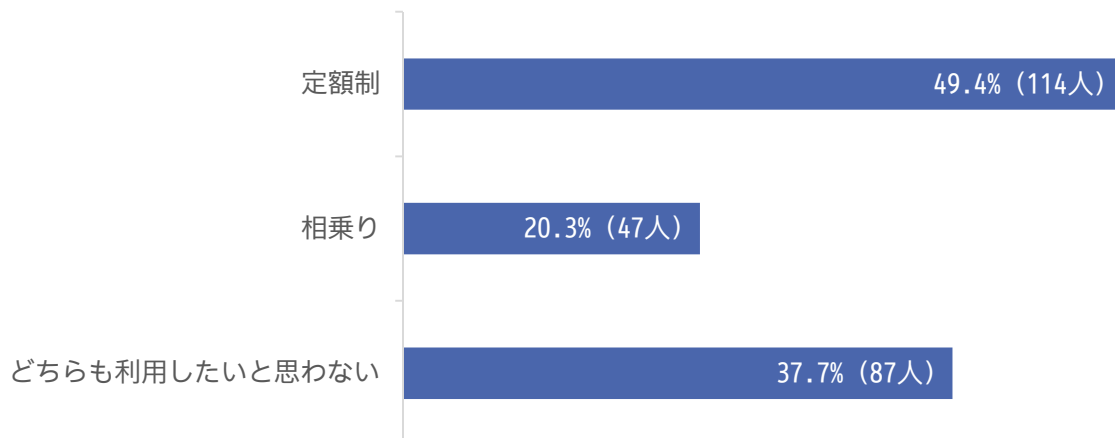
現在、「定額制（※１）」や「相乗り（※２）」といった新たなタクシー料金制度の導入が進められていますが、利用してみたい料金制度をお答えください。

（複数選択可）

（回答者：231人）

（※１）「午前中、自宅から病院まで」など、時間帯・区域・期間の条件を設定し、定額で複数回乗車が可能。利用が多い人は割安に。

（※２）配車アプリを活用して、目的地を入力すると同じ方向に行く人が調整される。

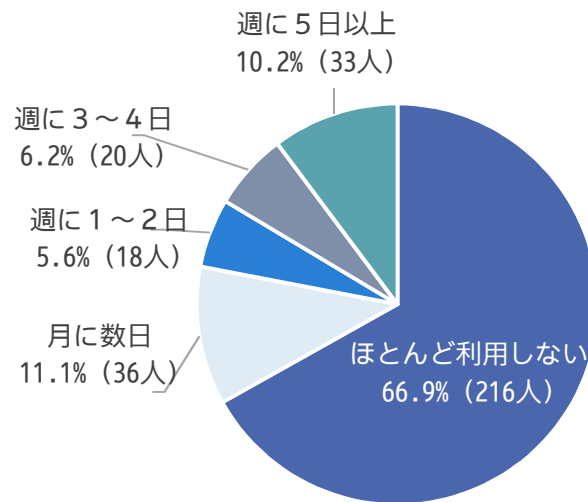


新たなタクシー料金制度の利用意向について、「定額制」は50.0%となっており、「相乗り」は20.2%となっている。

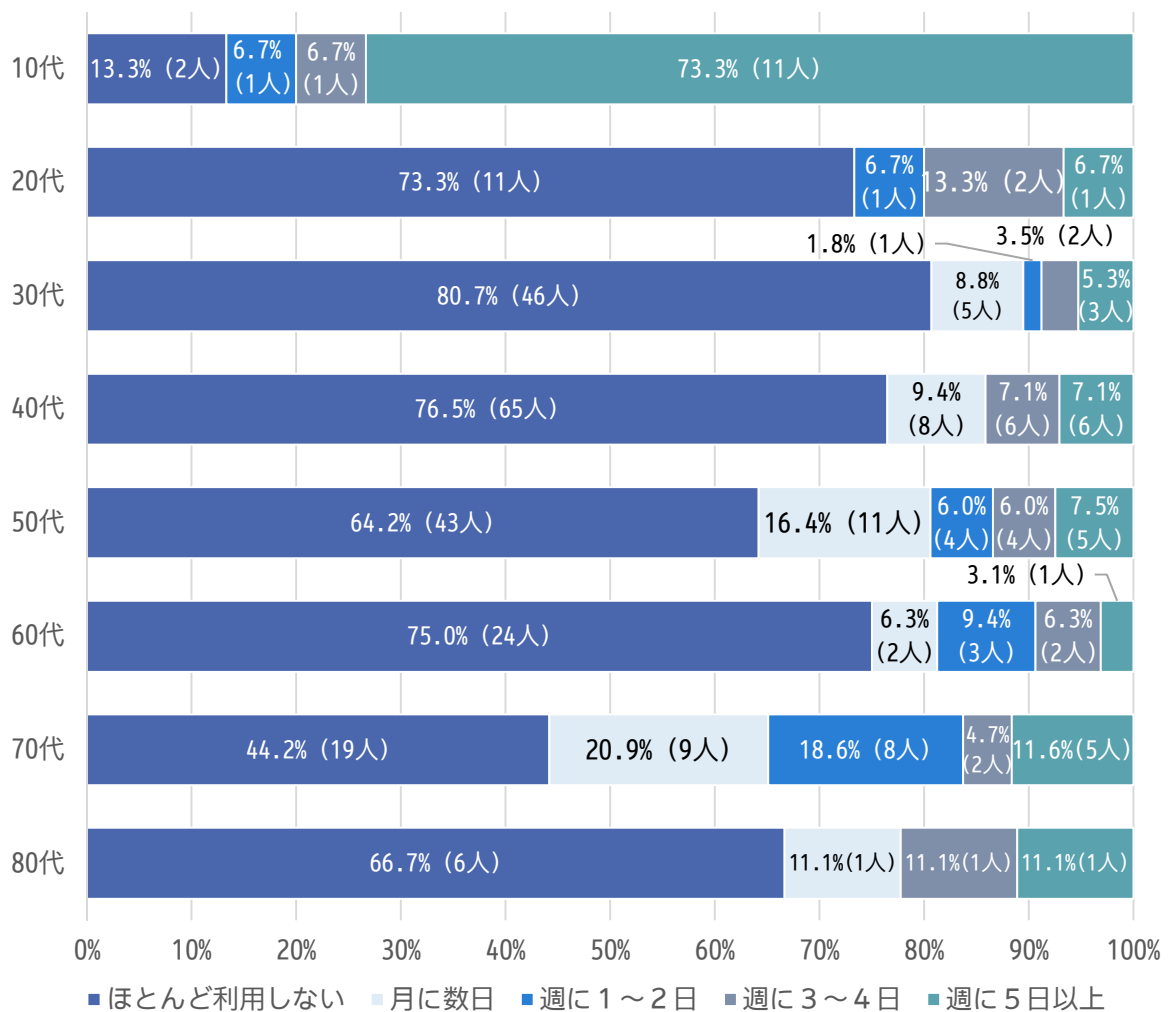
## 5. 自転車の利用について

問 13 自転車をどのくらい利用していますか？（1つ選択）

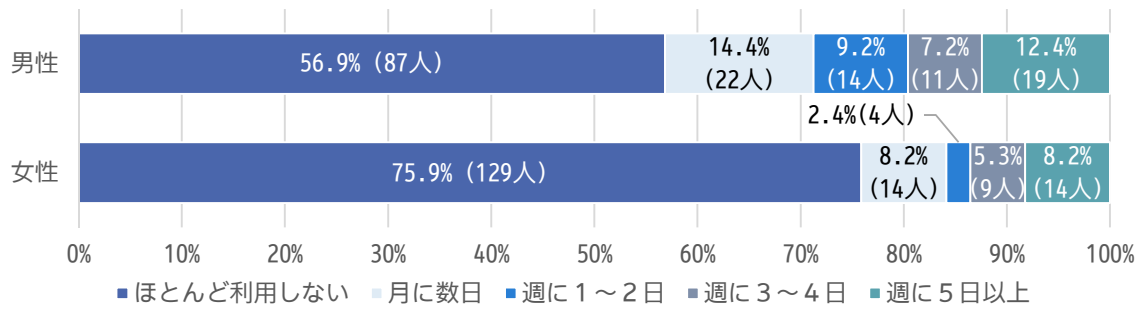
（回答者：323人）



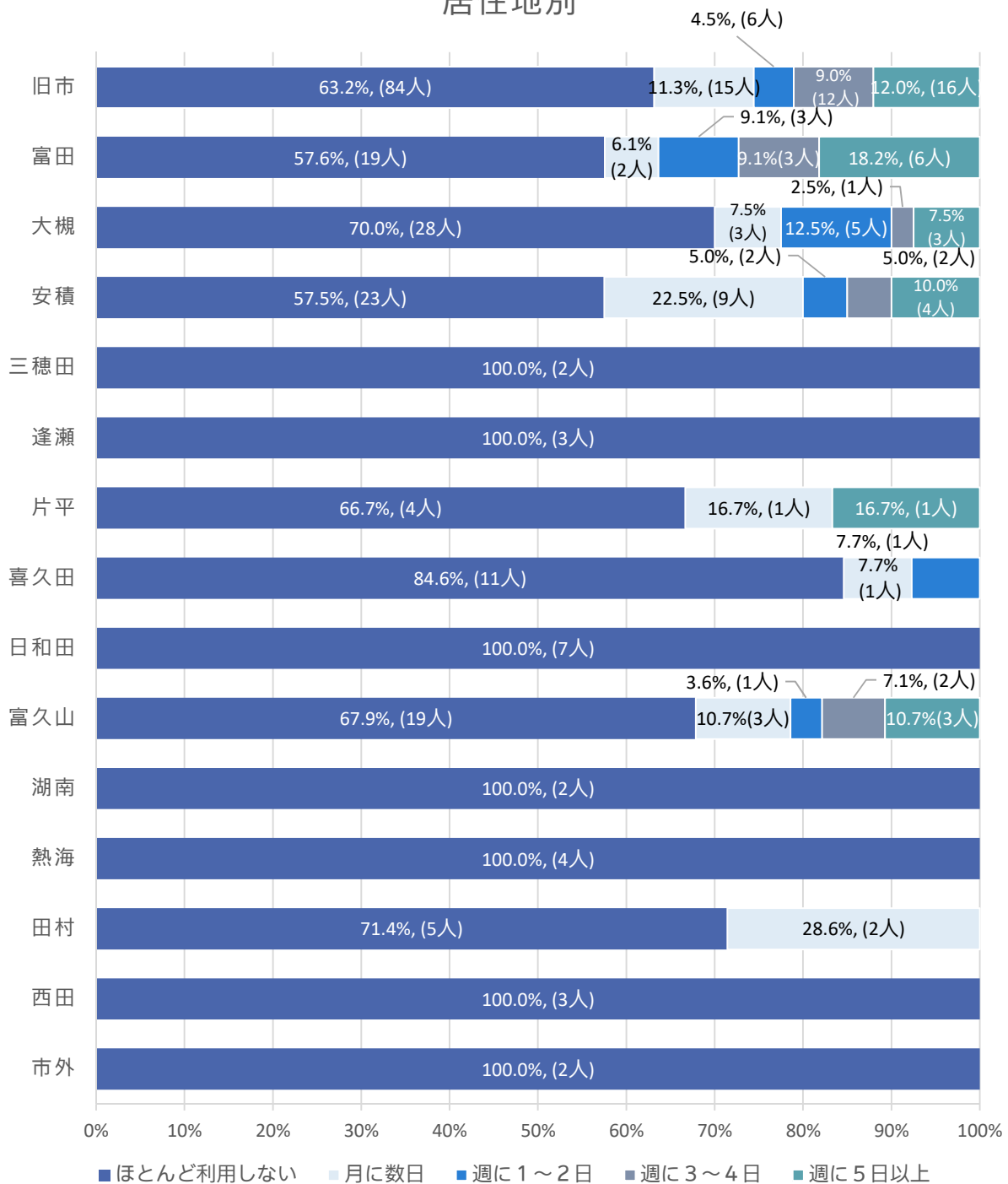
### 年代別



## 男女別



## 居住地別



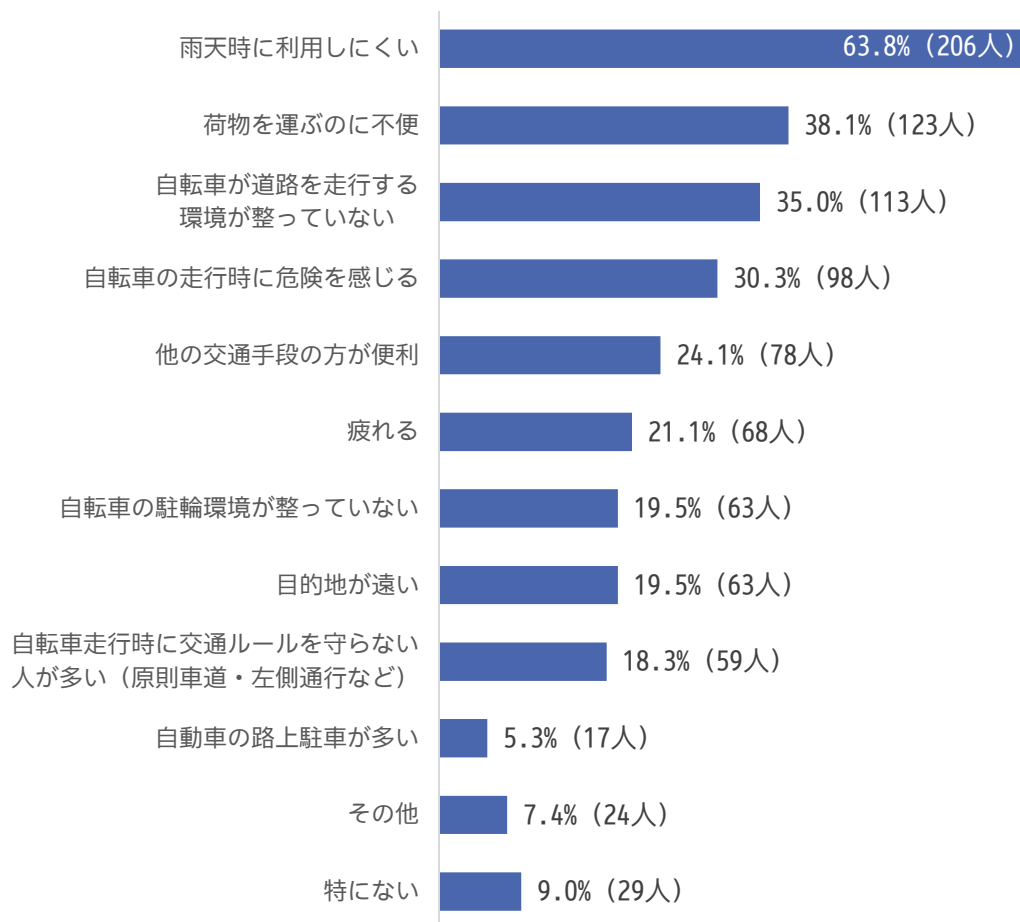
自転車の利用頻度について、「ほとんど利用しない」が66.9%と最も高く、次いで「月に数日」が11.1%、「週に5日以上」が10.2%となっている。

年代別では、10代で「週に5日以上」が73.3%となっており、最も高い。

男女別では、女性よりも男性の利用頻度が高い。

居住地別では、回答者が少ないため、地域の傾向とはいえないが、三穂田、逢瀬、日和田、湖南、熱海、西田、市外において、「ほとんど利用しない」が100%と多くなっている。

**問 1 4 自転車で移動する際に、どのような点が不便ですか？**  
**利用しない方は利用しない理由をお答えください。（複数選択可）**（回答者：323人）



◆「その他」を選択した方の主な意見

- ・自転車を持っていない（50代 女性）
- ・足が悪いので乗れない（30代 女性）

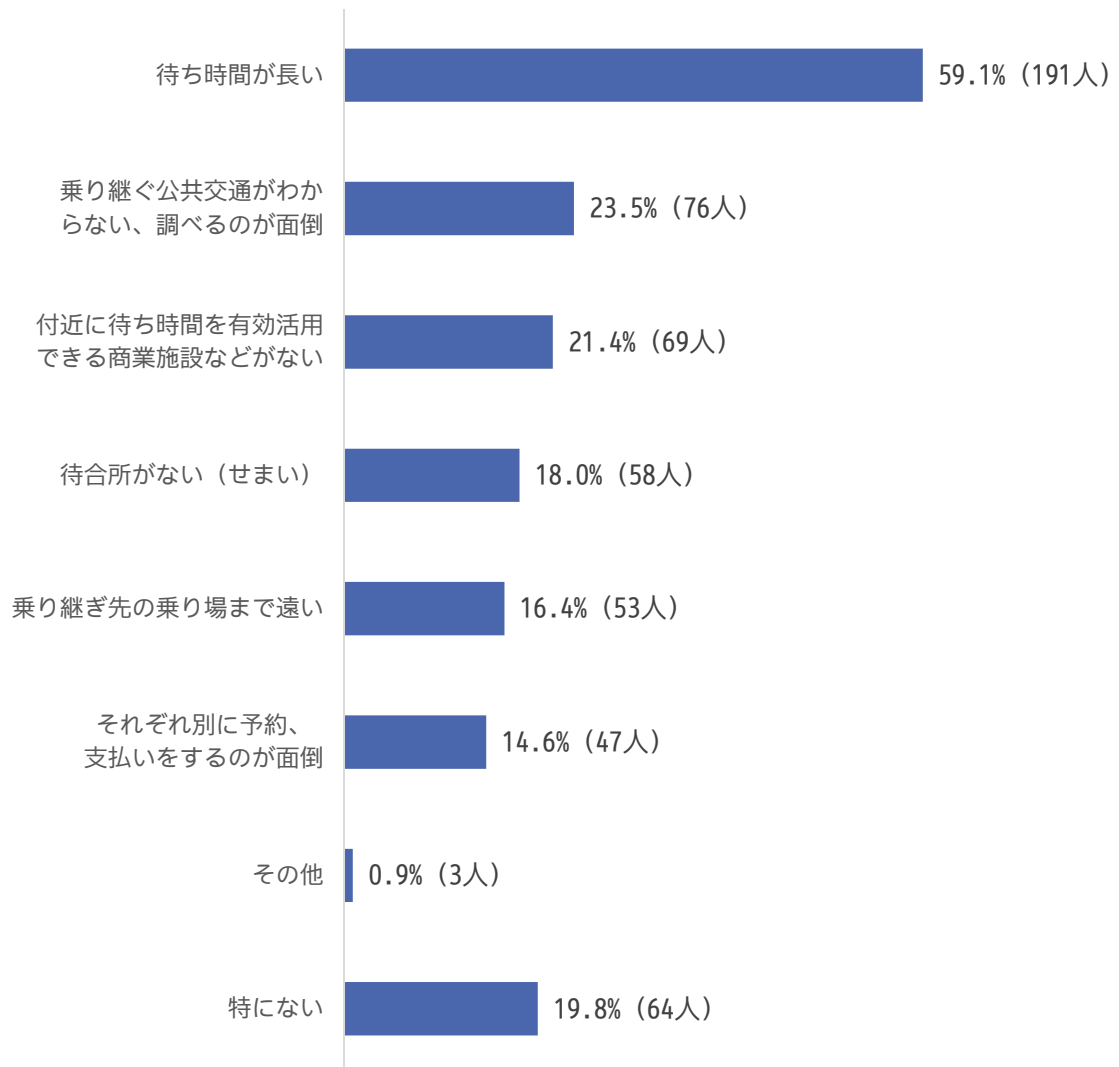
自転車利用時に不便と感じる点について、「雨天時に利用しにくい」が63.8%で最も高く、次いで「荷物を運ぶのに不便」が38.1%、「自転車が道路を走行する環境が整っていない」が35.0%となっている。

自転車の利用を促進するためには、走行環境の整備が効果的と考えられる。

## 6. その他

問 1 5 タクシーや路線バスから鉄道など公共交通を乗り継ぐ際に、どのような点が不便ですか？（複数選択可）

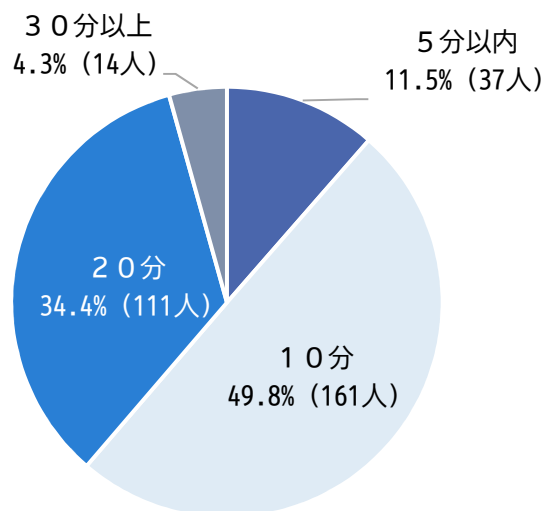
（回答者：323人）



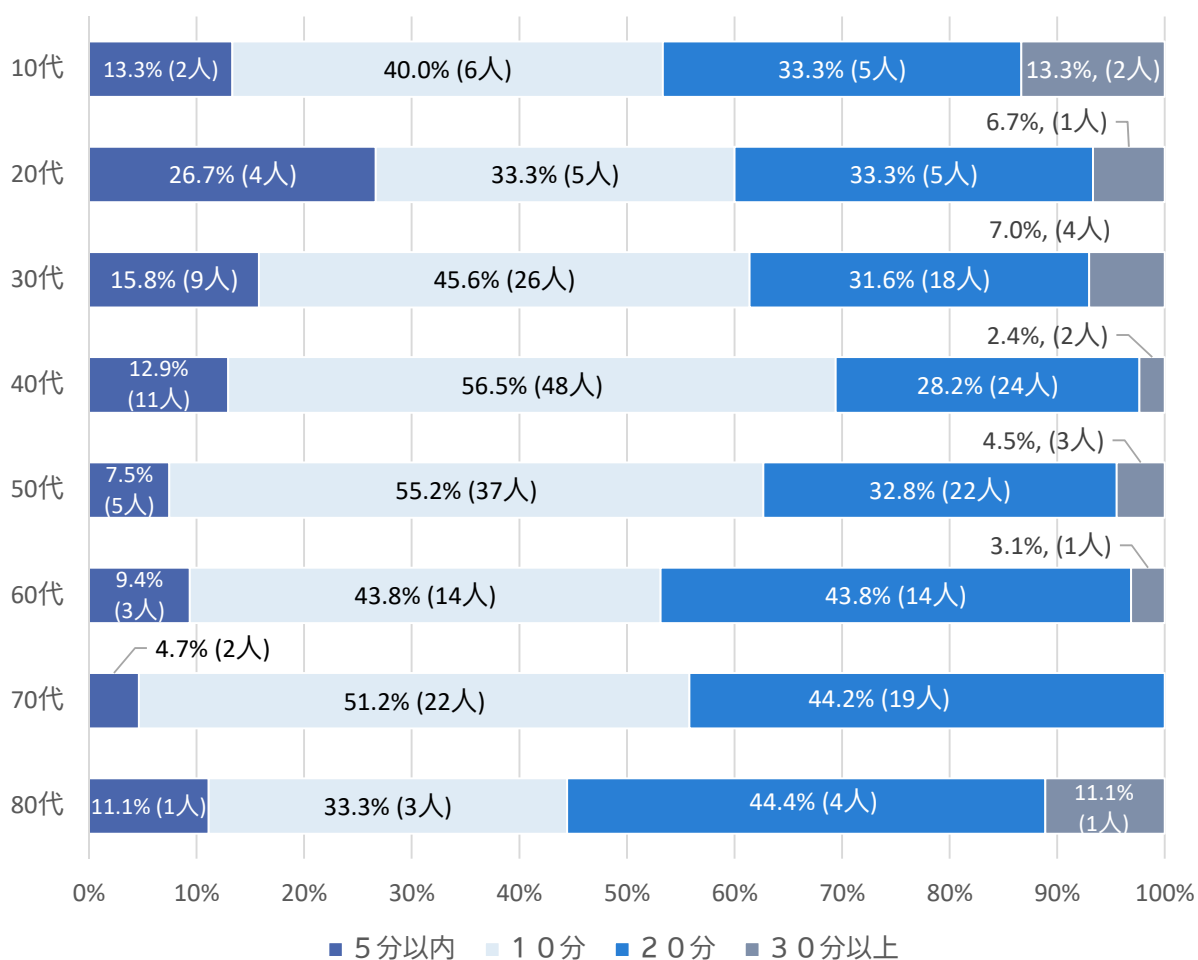
公共交通を乗り継ぐ際に不便な点について、「待ち時間が長い」が59.1%で最も高く、次いで「乗り継ぐ公共交通がわからない、調べるのが面倒」が23.5%、「付近に待ち時間を有効活用できる商業施設などがない」が21.4%となっている。

問16 公共交通を乗り継ぐ際に、どれくらいの待ち時間であれば待つことができますか？  
(1つ選択)

(回答者：323人)



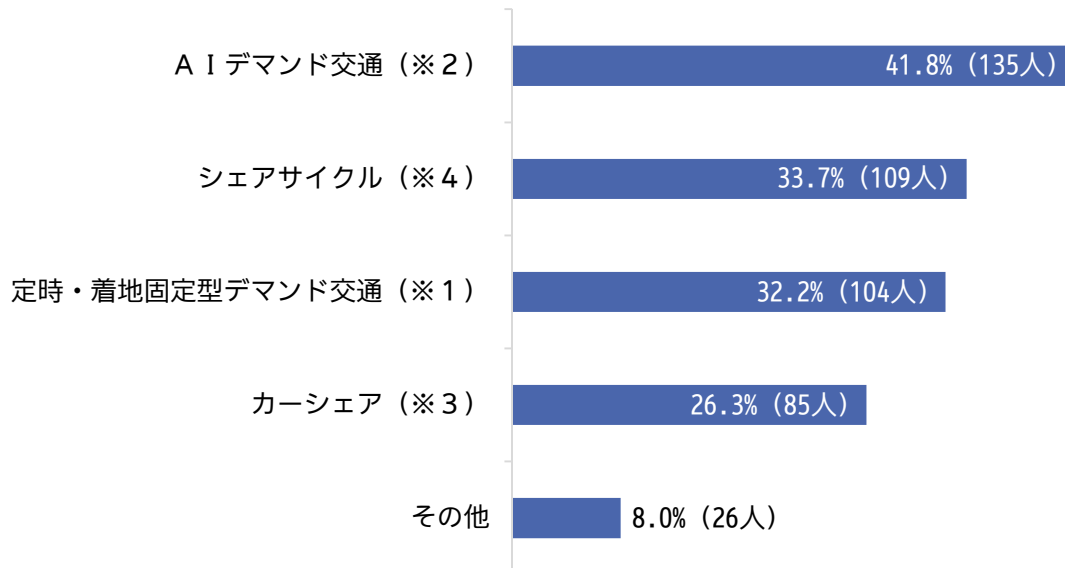
年代別



公共交通を乗り継ぐ際の待ち時間の許容時間について、「10分」が49.8%と最も高く、次いで「20分」が34.4%となっている。  
公共交通網を検討する際には、待ち時間を10分程度とすることが求められている。

問17 近年、路線バス、鉄道やタクシーといった既存の公共交通に加え、デマンド交通やカーシェアといった情報通信技術等を活用した新しい移動サービスが出現していますが、どのような移動サービスを利用してみたいですか？（複数選択可）

（回答者：323人）



（※1）利用者からの予約電話を受け、自宅等から指定の目的地（交通結節点）まで、他の利用者と乗り合わせをするもの。利用者の利便性を考慮し、目的地を駅や商業施設に設定するとともに、円滑に乗り継ぎができるような運行時間帯を設定している。

（※2）A I を活用することで利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うサービス。定まった経路を持たず、配車予約と車両位置からA I がリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、おおむね希望時間通りの移動が可能になる。

（※3）登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するシステム。事業者が駐車場で管理している車をスマートフォンなどによって予約し、時間になったら借りるサービスが多い。

（※4）一定の地域内に複数配置された拠点（ポート）において、自由に貸出・返却できる

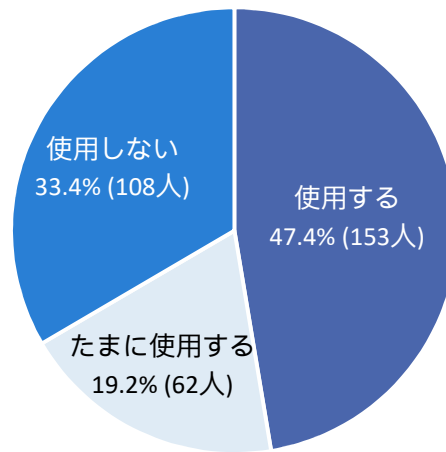
◆「その他」を選択した方の主な意見

- ・子連れではどれも利用しにくい（30代 女性）
- ・どの選択肢も現実味を帯びていない（50代 男性）

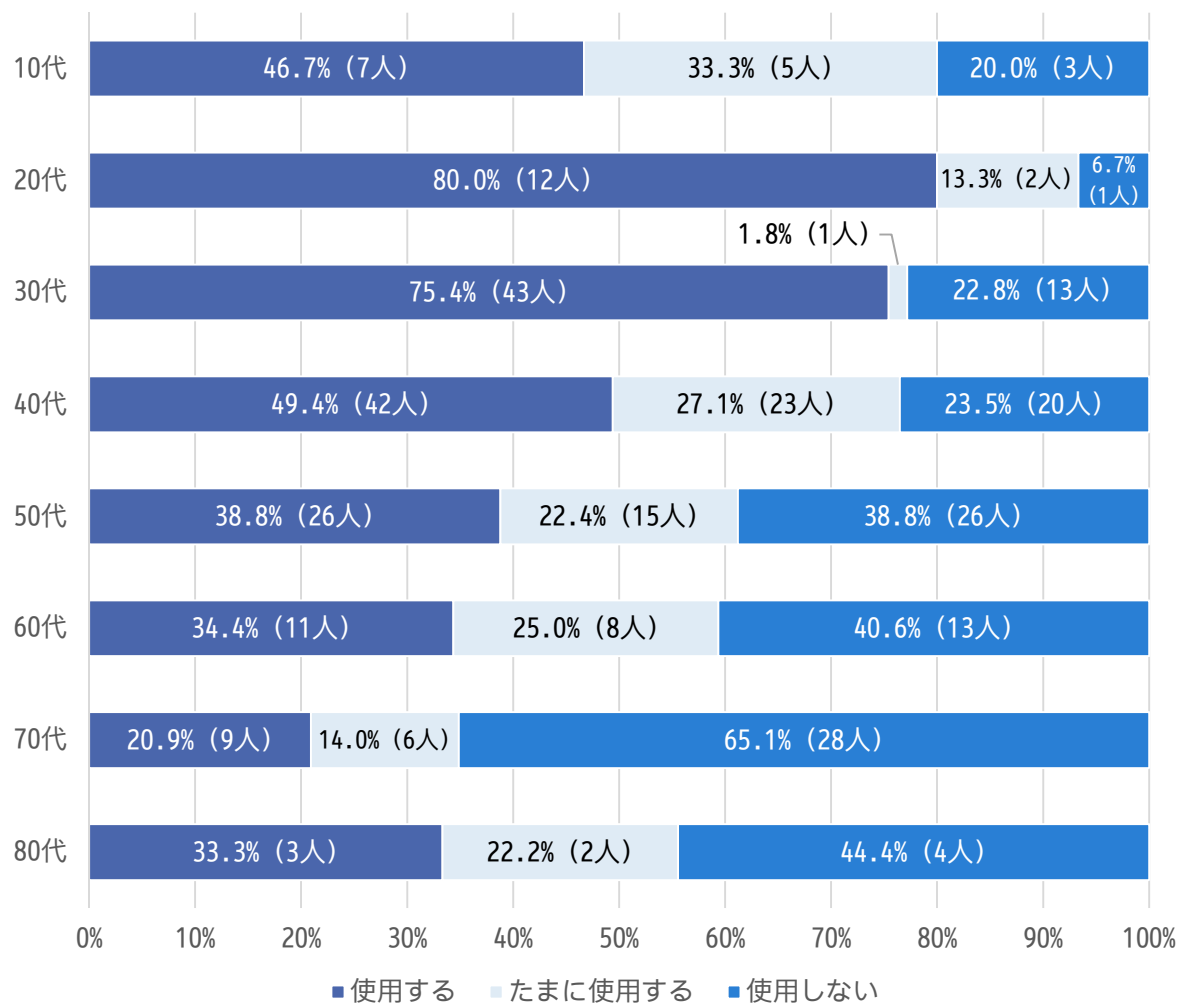
新しい移動サービスの利用意向について、「A I デマンド交通」が41.8%と最も高く、次いで「シェアサイクル」が33.7%、「定時・着地固定型デマンド交通」が32.2%となっている。

問 1 8 目的地までの交通手段の検索や予約をするのに、インターネットやスマホアプリを使用していますか？（1つ選択）

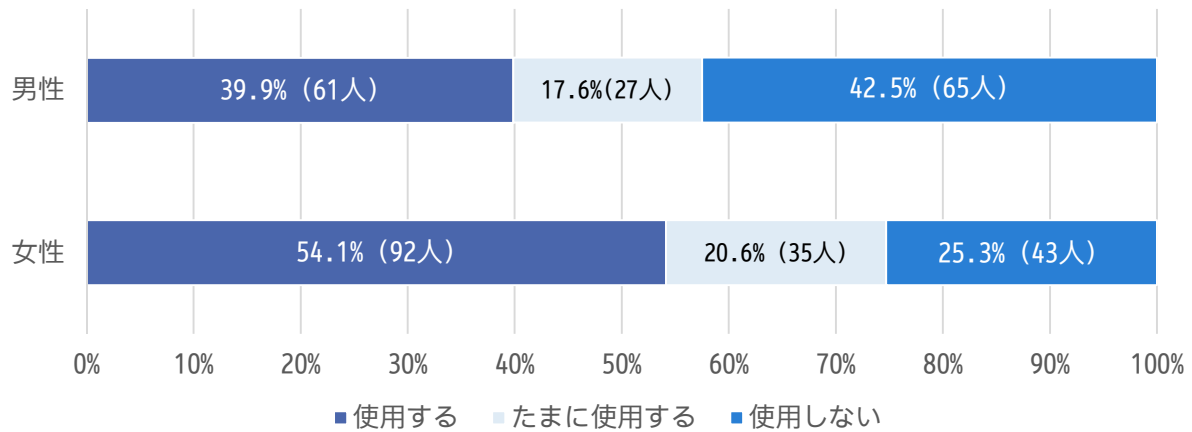
（回答者：323人）



年代別



## 男女別

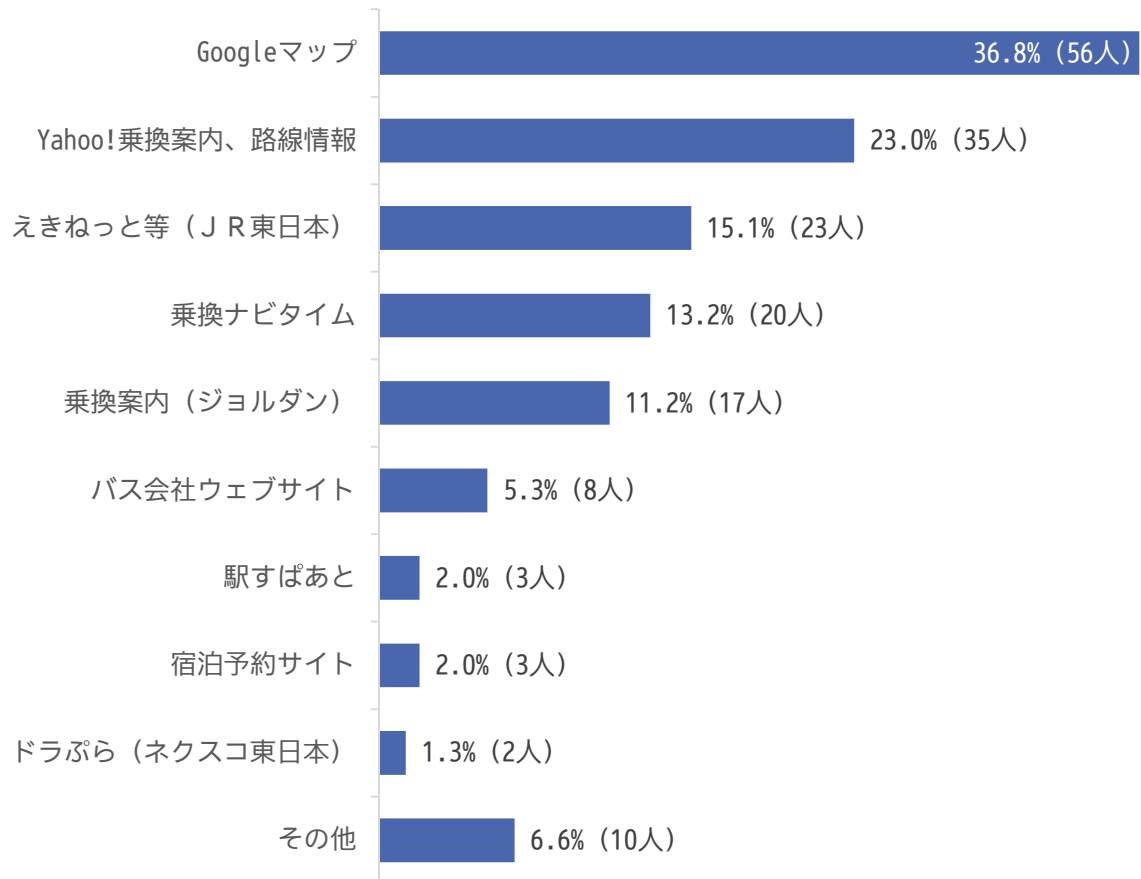


交通手段の検索・予約の際のインターネットサービス・スマホアプリの使用状況について、「使用する」が47.4%と最も高く、次いで「使用しない」が33.4%となっている。年代別では、20代が使用する人が占める割合が最も高く、70代が最も低い。男女別では、男性よりも女性のほうが使用する人の占める割合が高い。

問19 問18で「使用する」「たまに使用する」を選択した方にお伺いします。  
使用しているインターネットサービス、スマホアプリの名称は何ですか？  
(自由記述)

(回答者：152人)

※63人無回答



交通手段を検索・予約する際に使用するインターネットサービス・スマホアプリについて、「Googleマップ」が36.6%と最も多く、次いで「Yahoo!乗換案内、路線情報」が23.5%となっている。

問18の結果を見ると、半数以上が「使用する」「たまに使用する」と答えていることから、インターネットサービス・スマホアプリを通じた交通情報の提供が求められており、特に、Googleマップの情報掲載は効果的であると考えられる。

**問20 その他交通に関し、ご意見がございましたら、ご自由にお書きください。**  
(自由記述)

(回答者：102人)

《主なご意見》

○路線バスについて

・高齢になってからの運転免許返納は精神的負担が大きいと思う。自家用車を運転している時期から、公共交通手段に慣れ親しんでおくことも必要と思う。例えば夏のビール祭りや、開成山のスポーツ観戦のチケットにバスの割引などもセット販売するのもいいと思う。

(50代 女性)

・子ども、学生、運転可能な年代は殆ど公共交通はつかっていないと思います。路線バスは乗車率が低いと思うので、乗車率の高い路線のみに集約し、運転しない高齢者向けにタクシーの補助を行う方がよいのではないのでしょうか。(40代 男性)

・郡山市の交通網でバス路線が、郡山駅を中心に放射状にしているため目的地に行くために、郡山駅経由になってしまう。市内循環路線を増やすと接続部の乗り換えが可能になって利用しやすくなる。鉄道とバスの役割を区分する。市内の各JR駅を起点にバス路線を整備する。(60代 男性)

・路線バスの走行状況がウェブでリアルタイムに確認できるサービスがほしい。これにより待ち時間と短縮や遅延確認ができるとバスの利用もありだと考えている。(20代 男性)

・路線バスの経路検索が非常に手間なので改善してほしいです。年に数回しか乗らないので、毎回路線図の番号を見ながらどこを通るのか調べていますが、本当に手間です。例えば、路線をクリックすれば経路が濃く写し出される仕組みなど希望です。(30代 女性)

○鉄道について

・富山や宇都宮のように「LRT」(Light Rail Transit)を整備していただきたい。車を捨ててこそ地方は甦る。しかし、既存の鉄道や路線バスでは代替にならない。開拓精神を取り戻せ！(50代 男性)

・個人的な意見ですみませんが、コロナ前に郡山駅前に飲み会などに行った際に、磐越西線の終電が22時台と終わるのが早く、帰りが毎回タクシー利用でした。もう少し遅くなれば利用できたと思ったことが何度もありました。また、新幹線から磐越西線への乗り継ぎも悪く、相当便を狙わないとスムーズな乗換ができず、結局車で郡山駅に向かったり、タクシーを利用してしまいます。折角徒歩圏内に駅があるのに勿体無いなあと思うことがしばしばです。(30代 男性)

### ○タクシーについて

・陣痛タクシーを常設すべきと考えます。親が近くに住んでおらず、頼れる人がいない核家族が郡山には多いと思います。郡山は福島県の中でも都市部に値するのに、未だに出産育児に関するサポートが行き届いていないと実感しました。市役所のウェブサイトでも同様の意見書がありました。陣痛タクシーが無くて非常に困り、不安を抱えている妊婦さんは大勢います。私自身もそうでした。妊婦のための陣痛タクシーの手配をすすめていただき、付加価値のある交通環境を創り上げていく必要性を感じます。視野を広げていただきたいと強く感じます。(30代 女性)

### ○自転車について

・自転車専用道路の整備。市道の一部では、歩道が狭すぎて、自転車で通るとき怖い。(10代 男性)

・自転車を利用する際、歩道に駐車する車や、一旦停止を怠る自転車や右側走行の自転車があり、危険を感じる場合があります。交通ルールを確認する機会が、定期的にあつたらいいなと思います。また、道路と歩道の段差がなくなると安心です。(60代 女性)

### ◇公共交通全般について

・旧市街と郊外で交通体系を分離する時期にきてます。それぞれの人口密度に合わせたサービスを提供していくことが大事です。旧市街ではバス専用のレーンやバス専用道路、バス優先信号等を整備して定時運行、高頻度運行を維持すべきです。郊外では意見を聴きながら、デマンド交通への移行も検討課題になるかもしれません。また、東北本線の富久山や東線の小泉付近に新駅をつくることを検討してもよいのではないですか。郡山市にLRTを導入するのは需要面で無理ですから、バスを有効に活用していくべきです。鉄道、タクシーとの連携、役割分担も大事です。バスの操車場を市街地の安全な場所に移転するのも必要です。(50代 男性)

### ○その他

・車の方が便利だし、公共交通を利用しようとは思わない。(40代 女性)

・60歳台であり数年後からの移動手段に不安が大きい。周囲に店や病院がなくそこまで遠い。無人化・自動運転の乗り物が早く開発されることを望みます。郡山市も支援に税金を投入してほしい。(60代 男性)