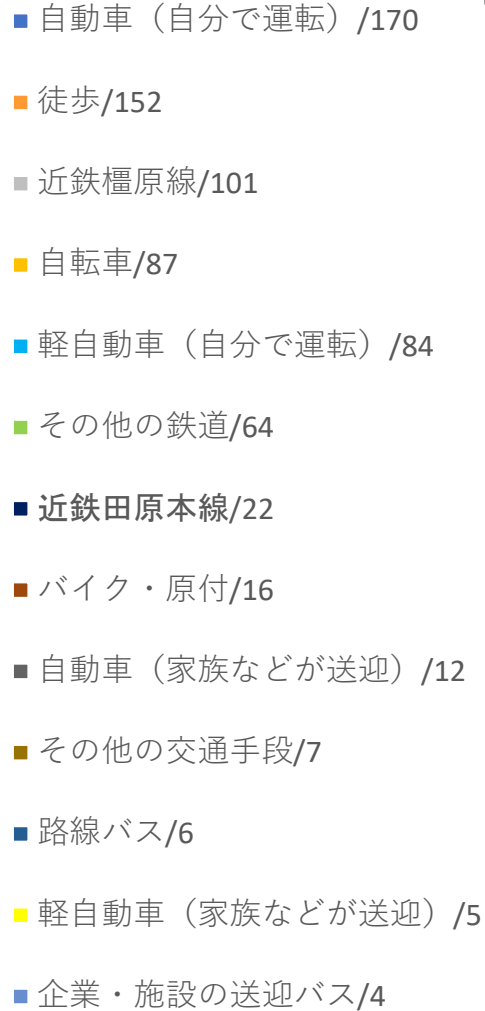
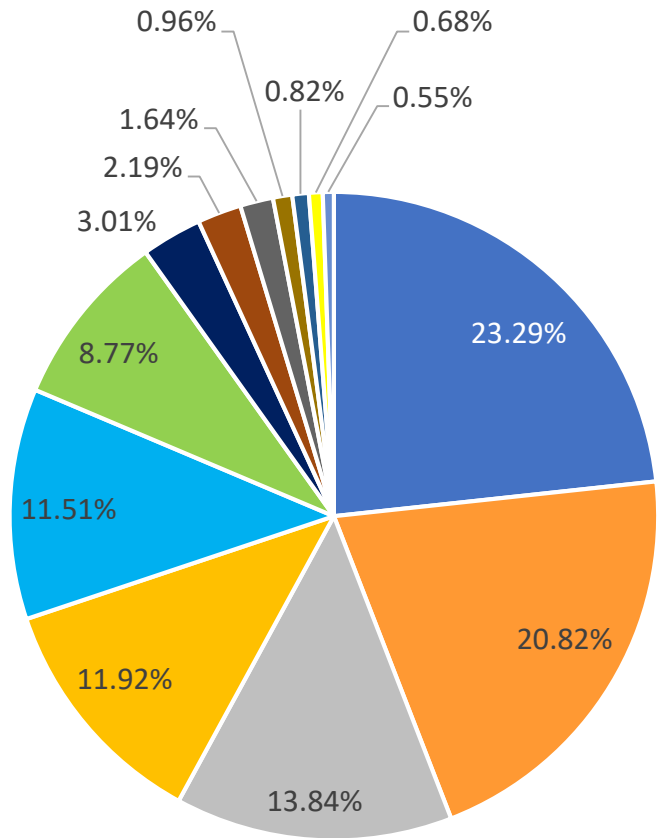


田原本町 公共交通に関するアンケート調査

【クロス集計 比較編】

タワラモトンタクシー・登録（利用）者

【単純集計 (N = 730)】



【タワラモトンタクシー利用登録者 (N = 163)】

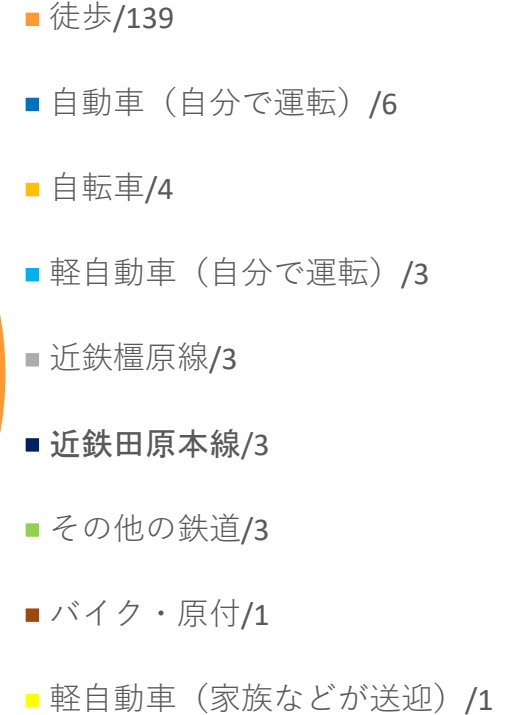
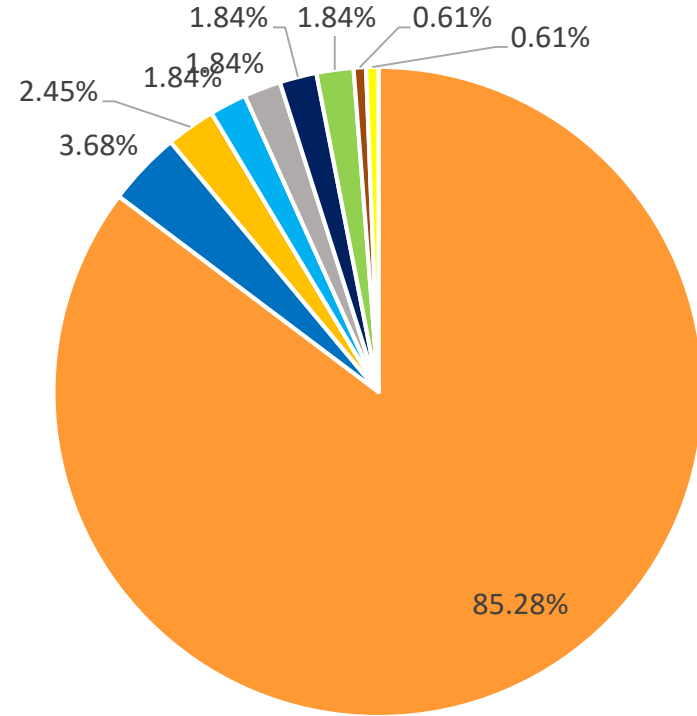


図1・2 (イ) 通勤・通学先への交通手段 (複数回答)

- ・タワラモトンタクシー利用券は、配布枚数が限定されているため、そもそも通勤通学への利用可能性が低い。
- ・タワラモトンタクシー利用登録者については、高齢者が多く、通勤者の母数が少なく、通勤の場合も、多くの場合が徒歩圏に収まる。

【単純集計 (N = 2,420)】

【タワラモトンタクシー利用登録者 (N = 380)】

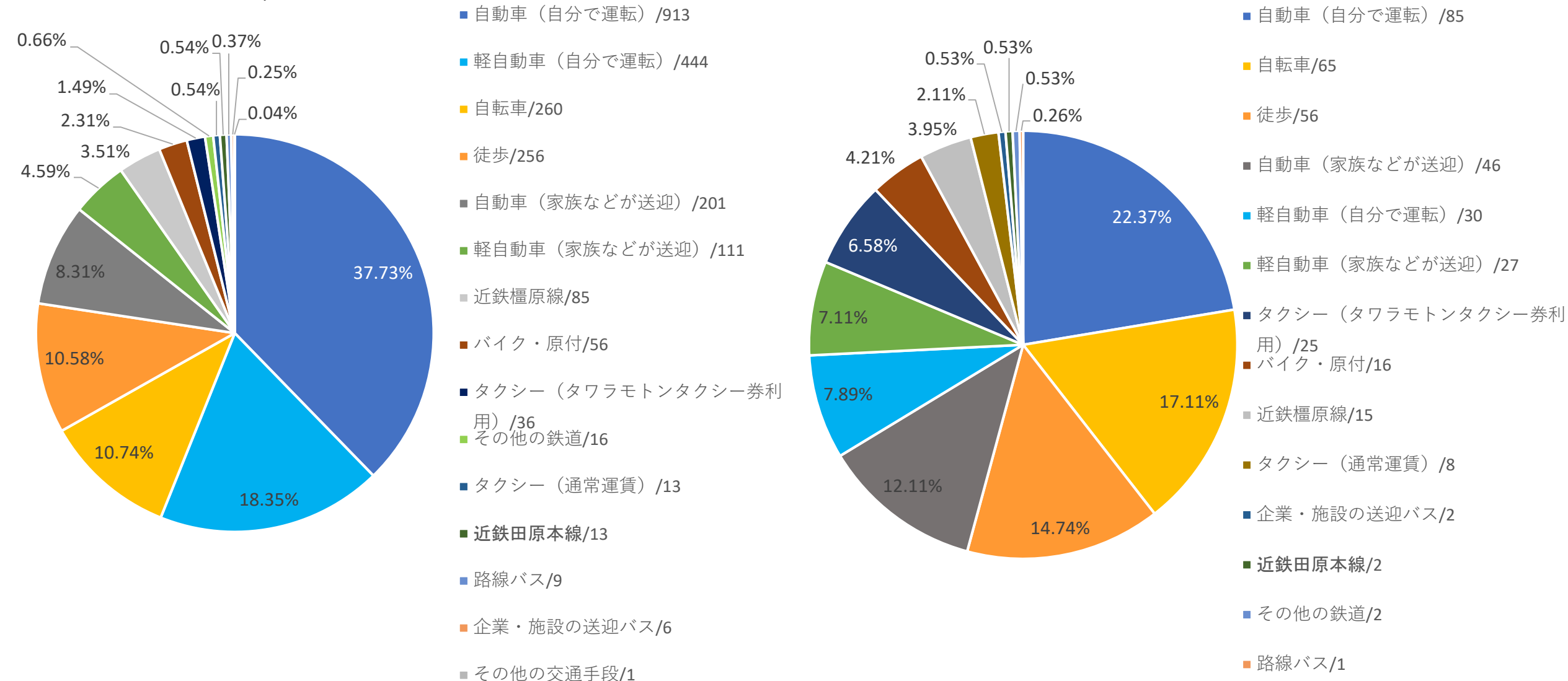
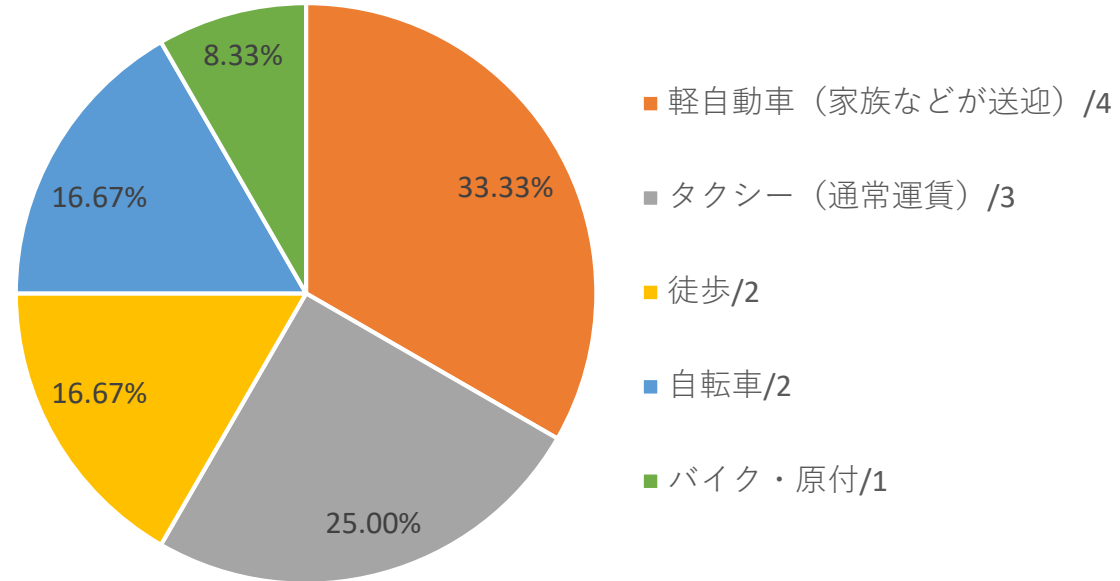


図3・4 (ソ) 【第1～第3頻度合算】 お出かけ時の利用交通手段 (複数回答)

・タワラモトンタクシー利用登録者についても、自分で運転して外出している方も多い。

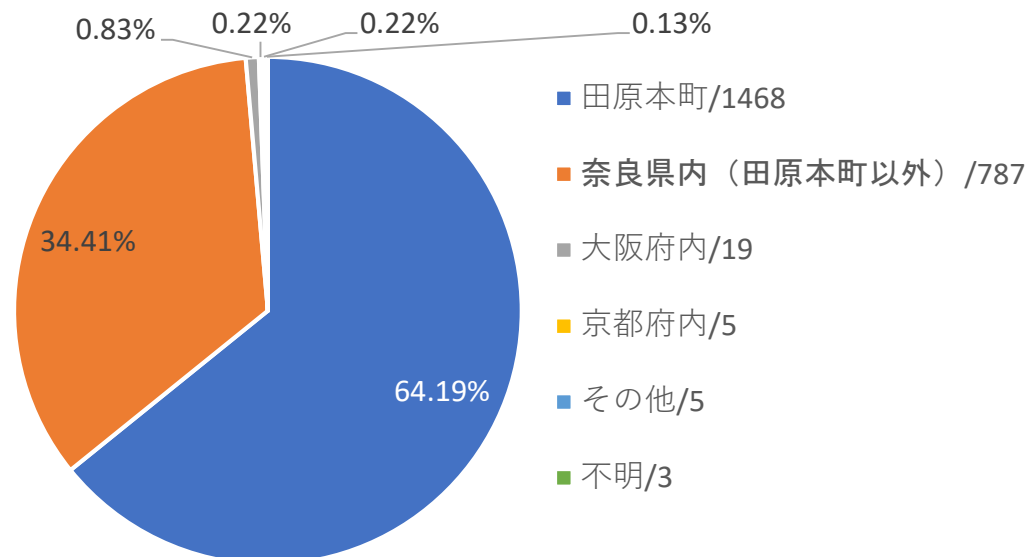
【タワラモトンタクシー利用での外出（N=12）】



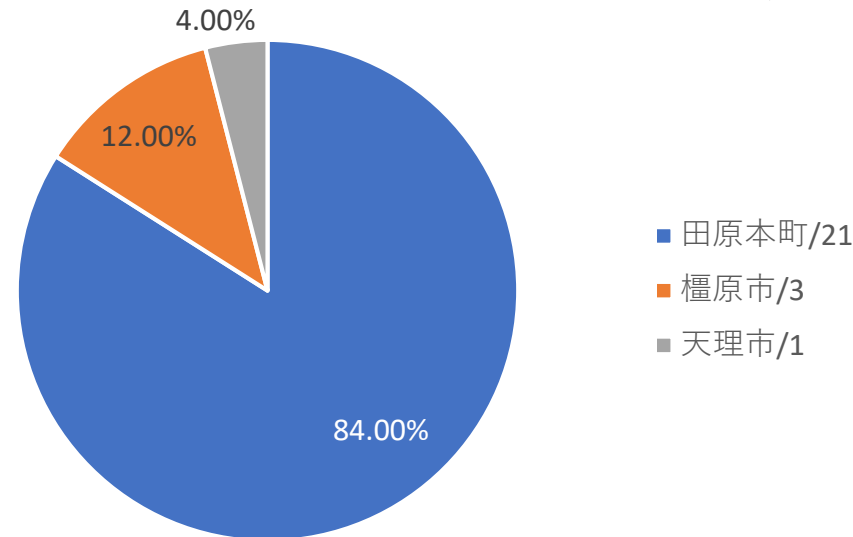
👉 図5（ソ） 【第1～第3頻度合算】 タワラモトンタクシーと合わせて利用される交通手段

- アンケートでのタワラモトンタクシー利用25件に対して、往路または復路にて、別の手段を用いている件数が半数を占め、配布枚数などが限られていることから、別の交通手段と組み合わせる利用者が多いものと推測される。

【単純集計 (N = 2,287)】



【タワラモトンタクシー利用での外出 (N = 25)】

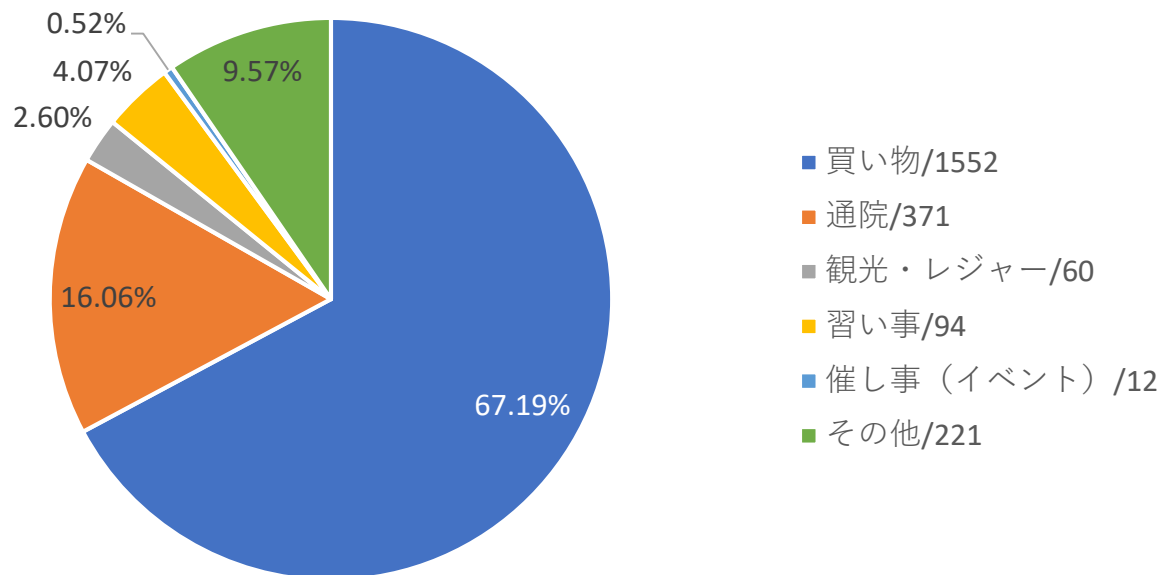


☞ 図6・7 (コ) 【第1～第3頻度合算】 お出かけ時の外出先市町村

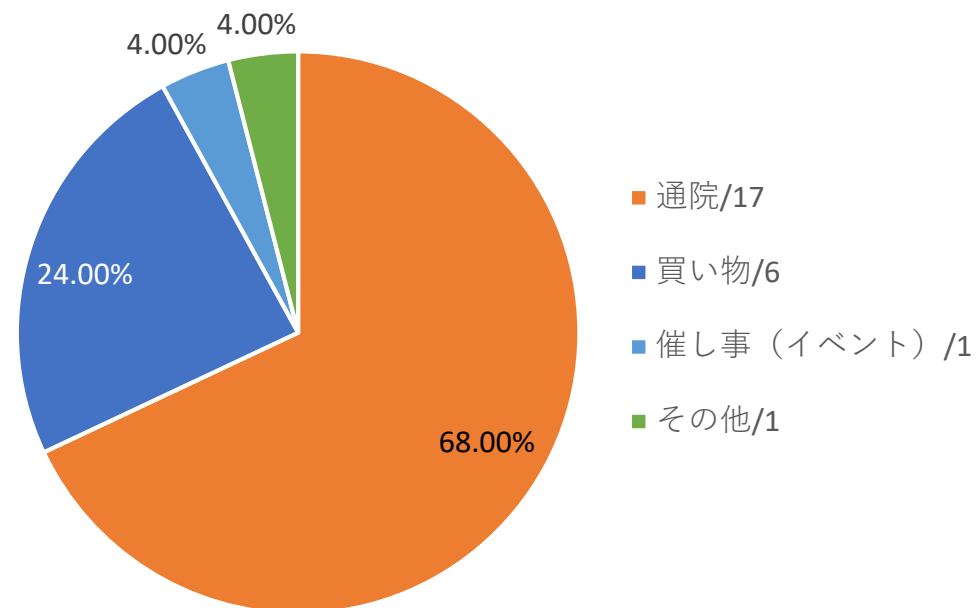
| 頻度 | 市町村 |
|-----|---------------------------------------|
| 第1位 | 坂根医院 |
| | 万代、オークワ |
| | 小畷医院 |
| | 国保中央病院 病院 |
| | エバグリーン |
| | 介護施設 |
| | スーパーおくやま |
| 第2位 | スーパーセンターオー クワ |
| | 小畷内科小児科 |
| | 県立奈良医大 |
| | 国保中央病院 |
| | オークワ小阪店 |
| | 通院 |
| | あまい医院 近鉄百貨店 あまい医院 天理よろづ相談所病院 |
| 第3位 | 国保病院 |
| | 森田整形 |
| | 奈良県総合リハビリセンター |
| | おくやま |
| | 根元整形外科 |
| | 奈良県総合リハビリテーション センター 病院 |

- ・タワラモトンタクシーの利用については、町内のタクシー事業者に限定されていることから、町内もしくは隣接市（橿原市・天理市）での利用に限定されている。

【単純集計 (N = 2,310)】



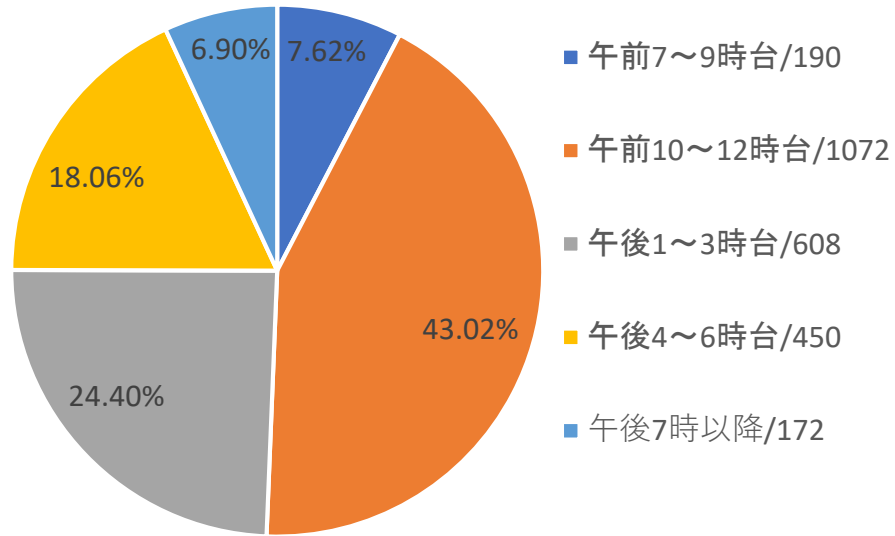
【タワラモトンタクシー利用での外出 (N = 25)】



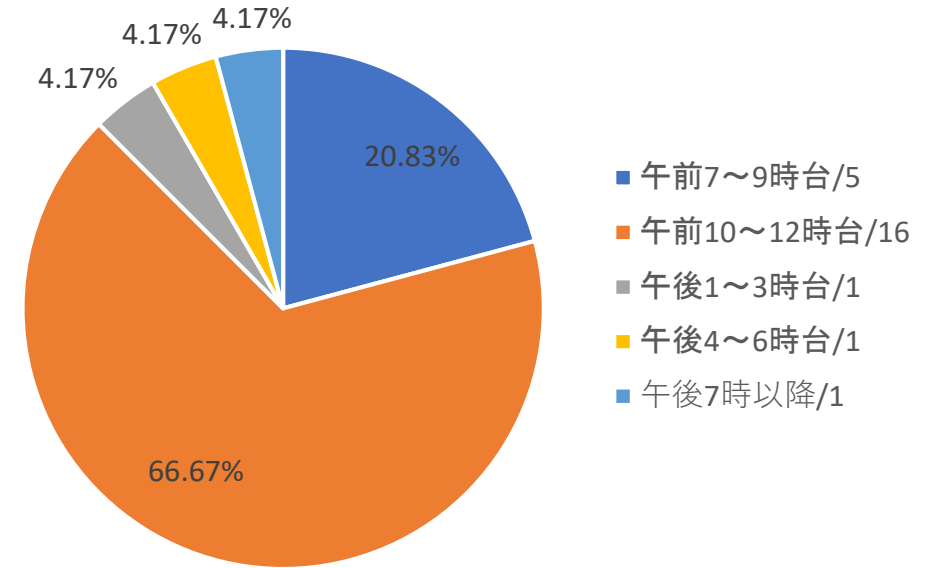
👉 図8・9 (サ) 【第1～第3頻度合算】 お出かけ時の外出目的

- ・ タワラモトンタクシーでの利用者の多くが、通院の比率が高くなっている。
- ・ タワラモトンタクシーの利用は平日に限定されているため、「観光・レジャー」「催し事 (イベント)」などへの利用には適さないことが分かる。

【単純集計 (N = 2,492)】



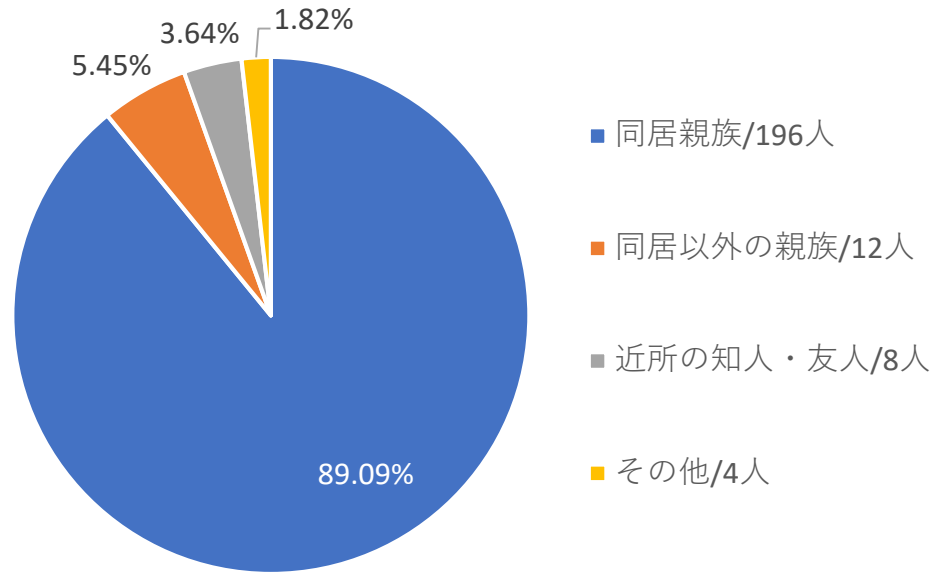
【タワラモトタクシー利用での外出 (N = 24)】



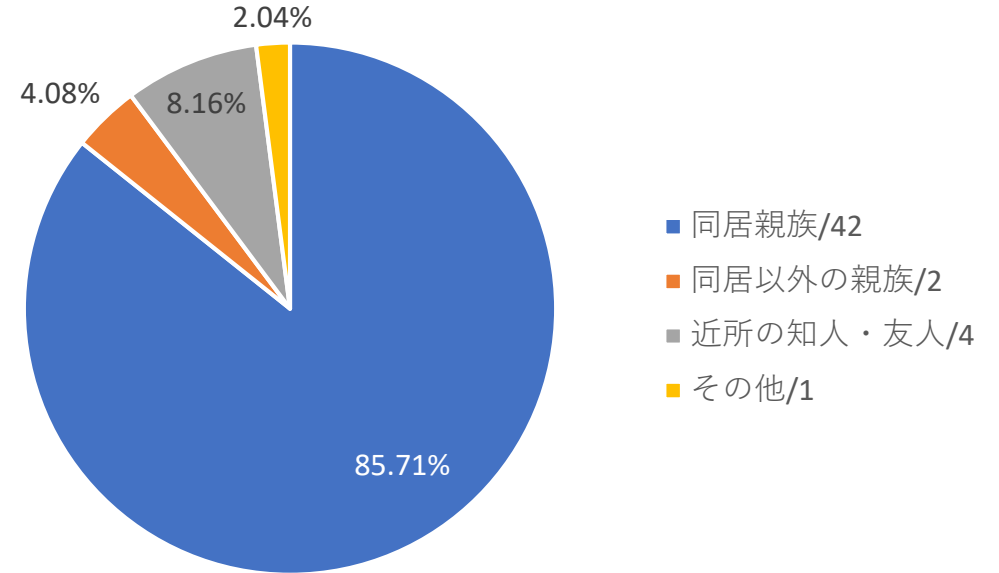
👉 図10・11 (セ) 【第1～第3頻度合算】 お出かけ時の外出時間帯

- ・ タワラモトタクシーでの利用者の多くが、通院の比率が高いため午前中が多くなっている。

【単純集計（N=220）】



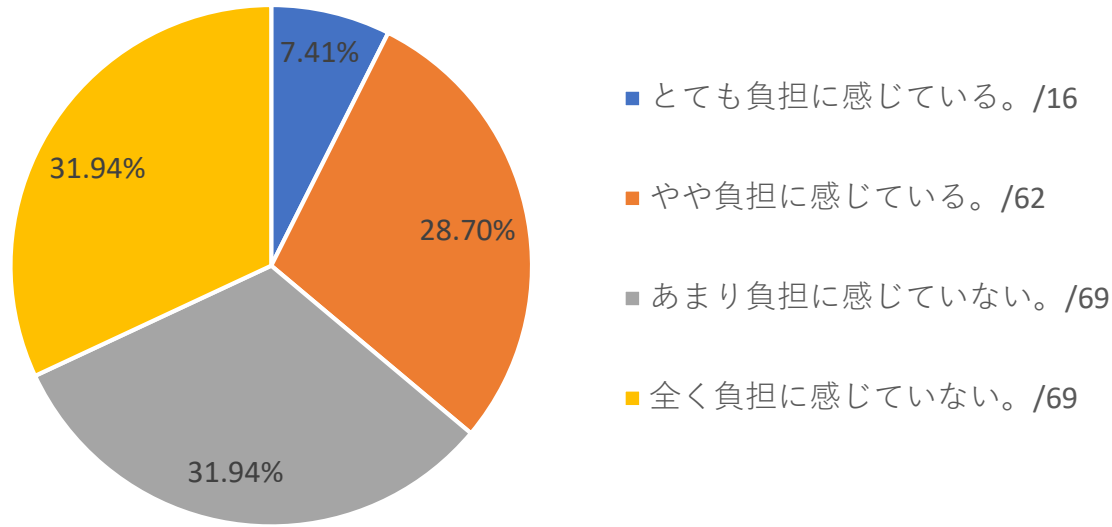
【タワラモトタクシー利用登録者（N=49）】



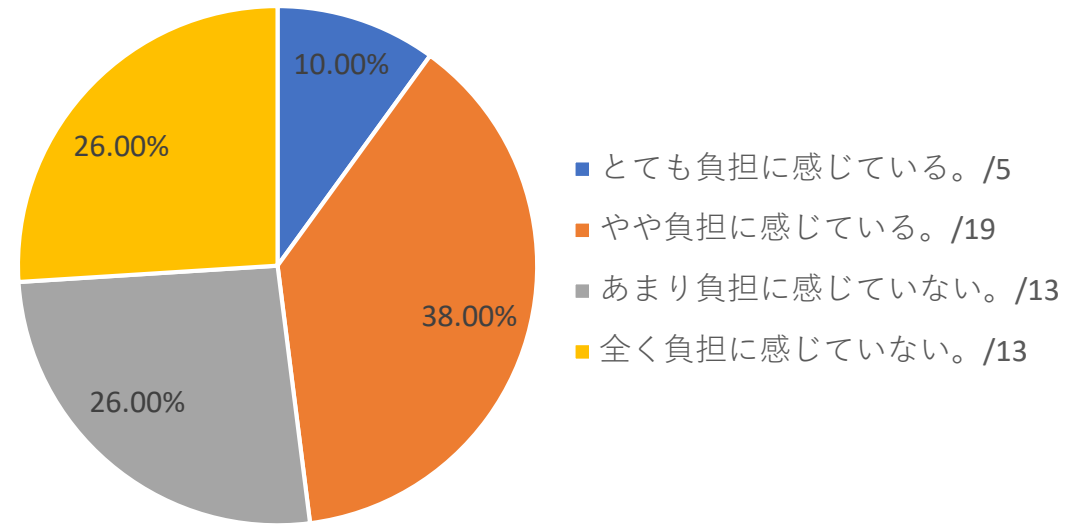
👉 図12・13（チ） お出かけ時の送迎従事者

・全体として、ほとんどの送迎を同居親族が担っていることに大きな差はない。

【単純集計 (N=216)】



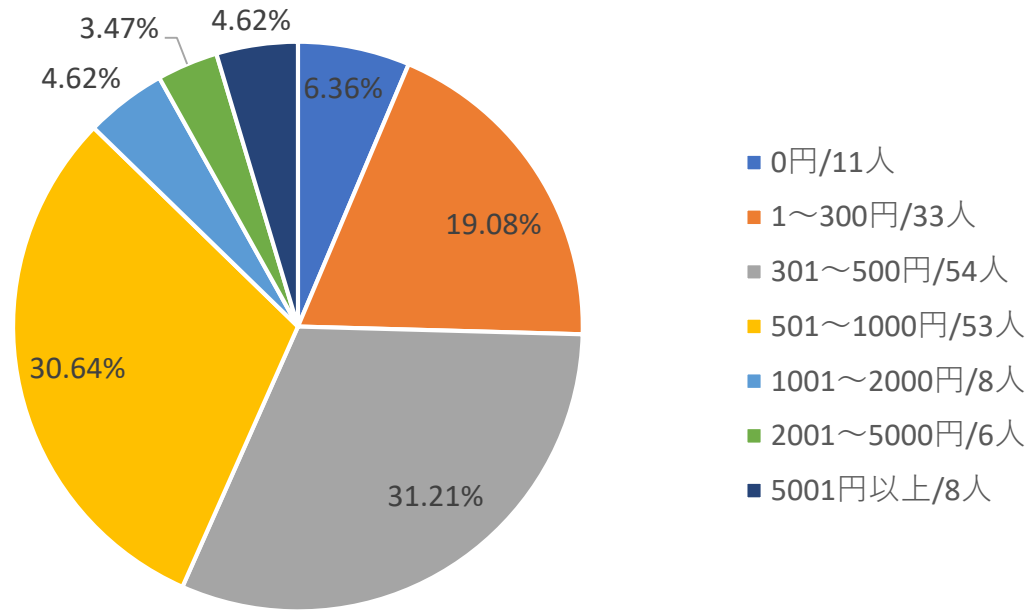
【タワラモトタクシー利用登録者 (N=50)】



☞ 図14・15 (ツ) お出かけ時の送迎負担感

- ・タワラモトタクシー利用登録者のほとんどが、高齢者であるため、送迎頻度が高くなる傾向があるため、送迎従事者の負担感が高くなっていると考えられる。

【単純集計 (N=173)】



【タワラモトンタクシー利用登録者 (N=39)】

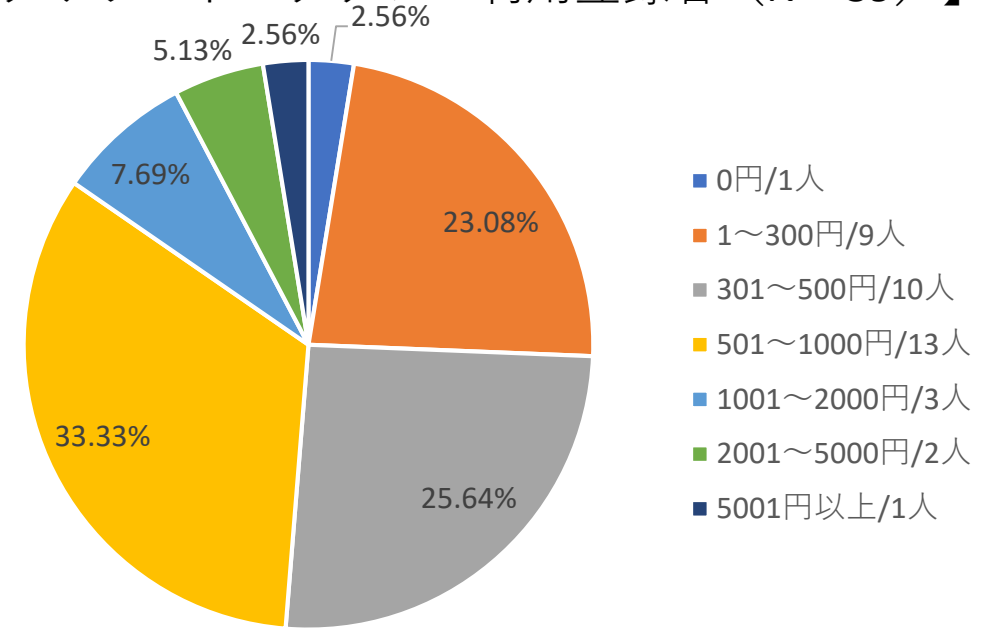
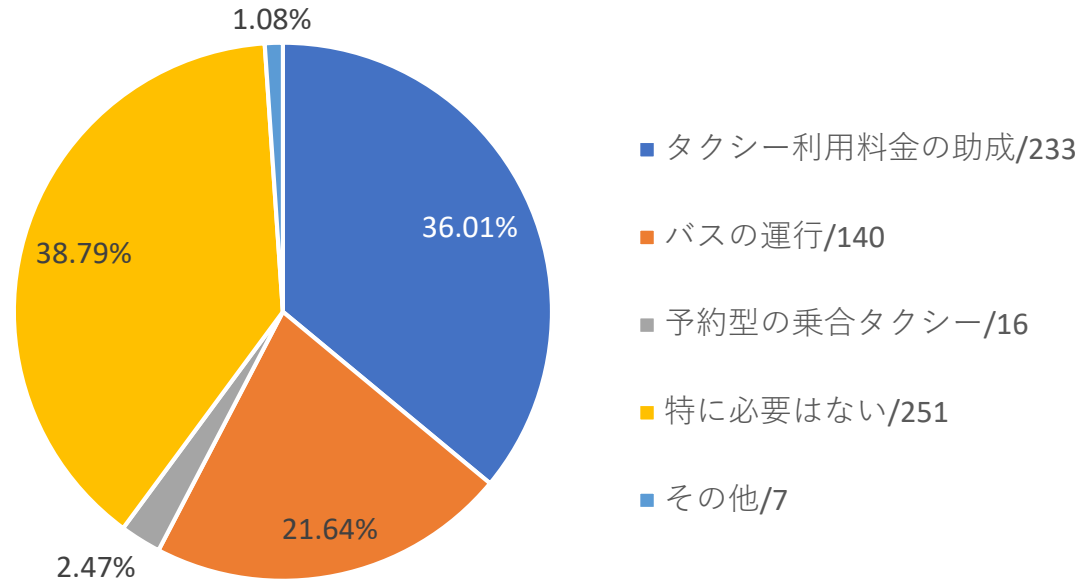


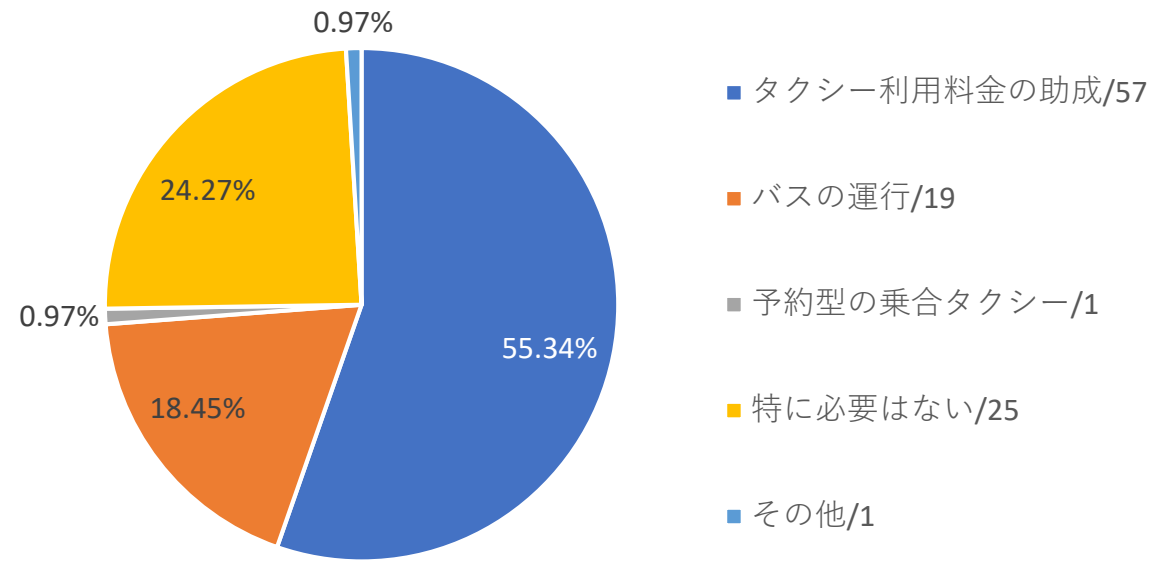
図16・17 (テ) お出かけ時の送迎代替費用

- ・「送迎負担感」の設問と同様に、タワラモトンタクシー利用登録者の方が、高額を負担を許容する傾向がある。

【単純集計 (N = 647)】



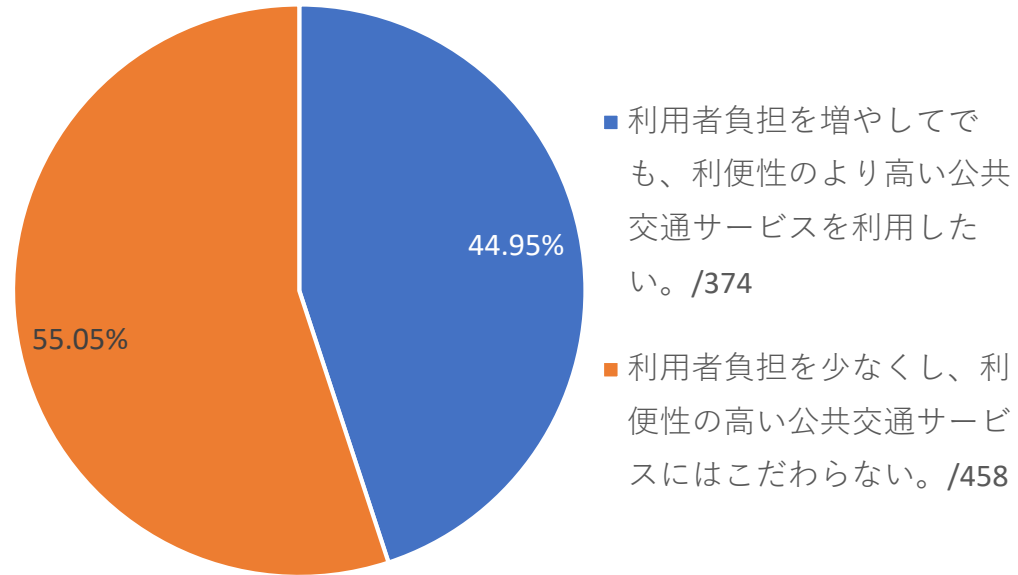
【タワラモトンタクシー利用登録者 (N = 103)】



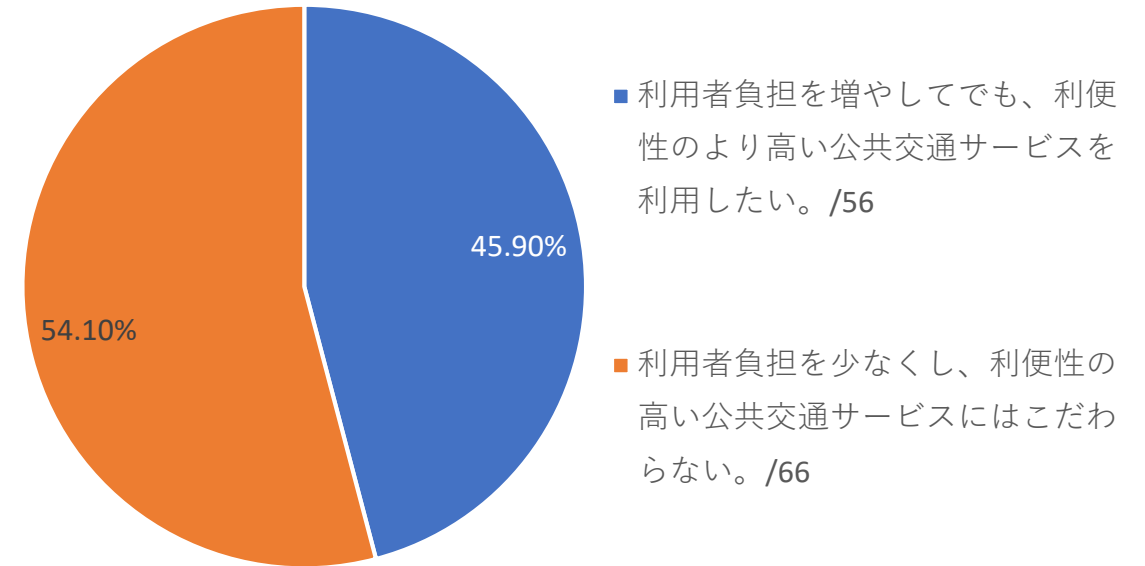
👉 図18・19 (ト) 必要とする交通施策

- ・タワラモトンタクシー利用登録者は、現状維持バイアスが高く、「タクシー利用料金の助成」を求める割合が高い。
- ・タワラモトンタクシー利用登録者は高齢者が多いため、全体よりも、何らかの交通施策を求める割合が高い。

【単純集計（N=832）】



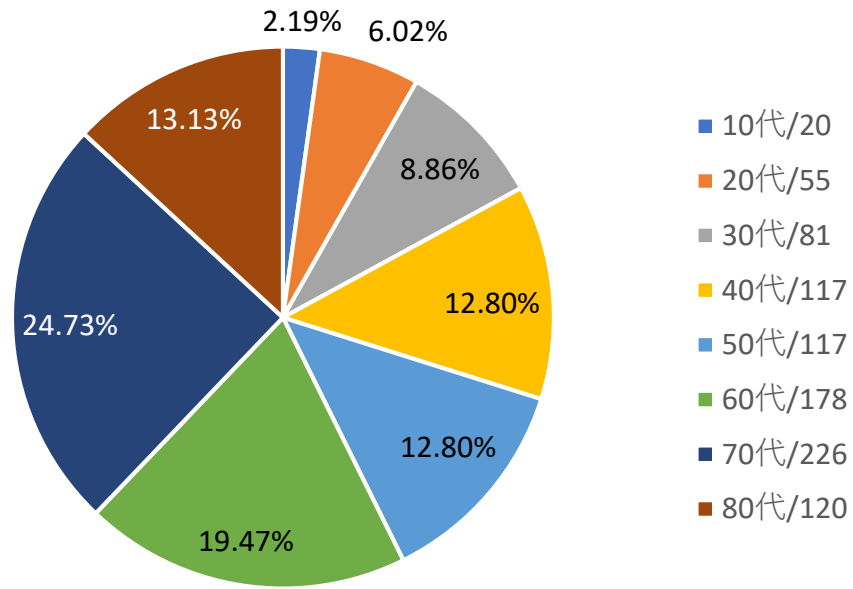
【タワラモトンタクシー利用登録者（N=122）】



☞ 図20・21（ミ）公共交通施策の方向性

- ・全体として、「利用者負担が少ない」ことに重きを置く回答が多いが、半数弱がそれなりの負担をしても、利便性の高い公共交通サービスの利用意向を示している。

【単純集計 (N = 797)】



【タワラモトンタクシー利用登録者 (N = 130)】

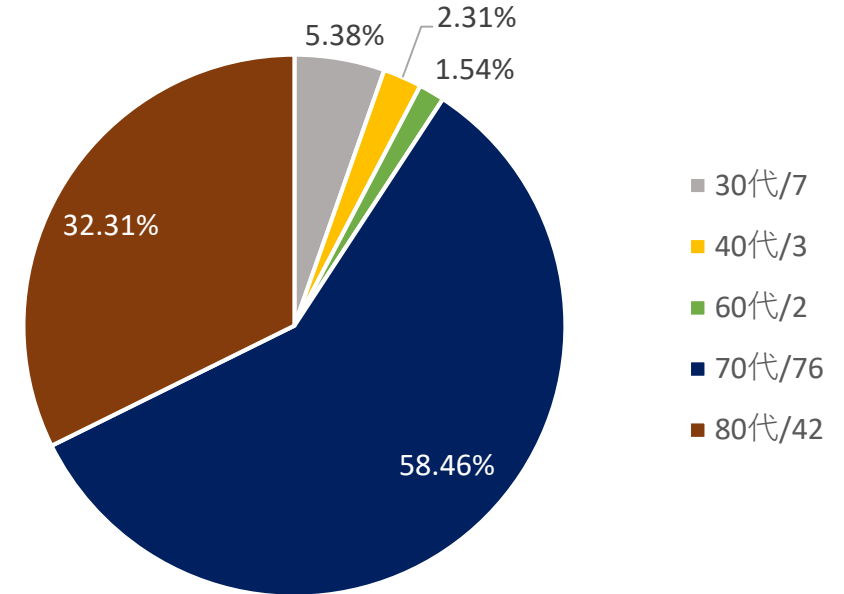
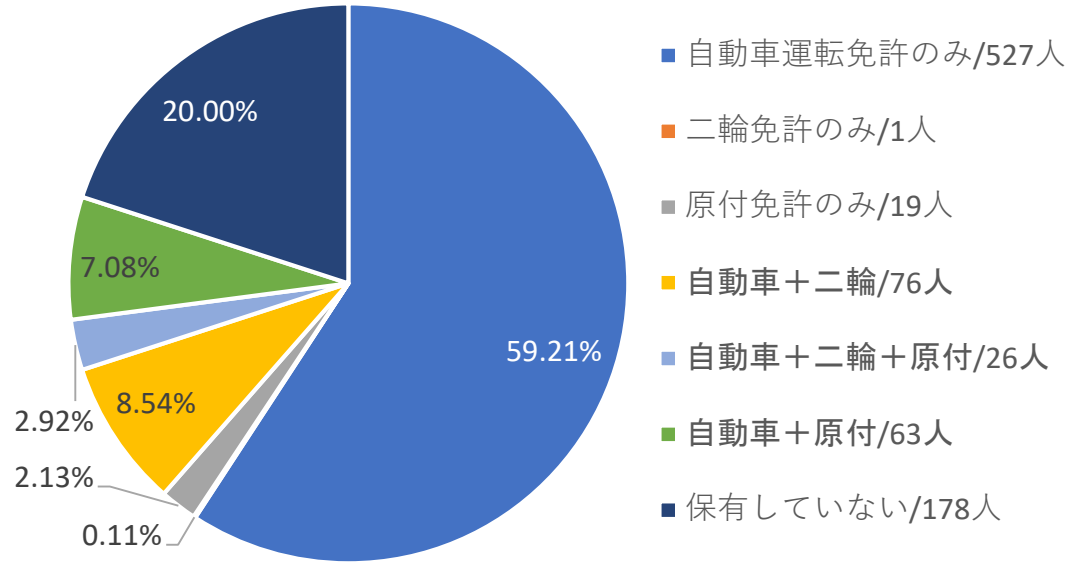


図22・23 回答者の年代

・タワラモトンタクシー利用登録者は、その配布対象条件により、70代以上がほとんどを占めている。

【単純集計 (N = 890)】



【タワラモトタクシー利用登録者 (N = 128)】

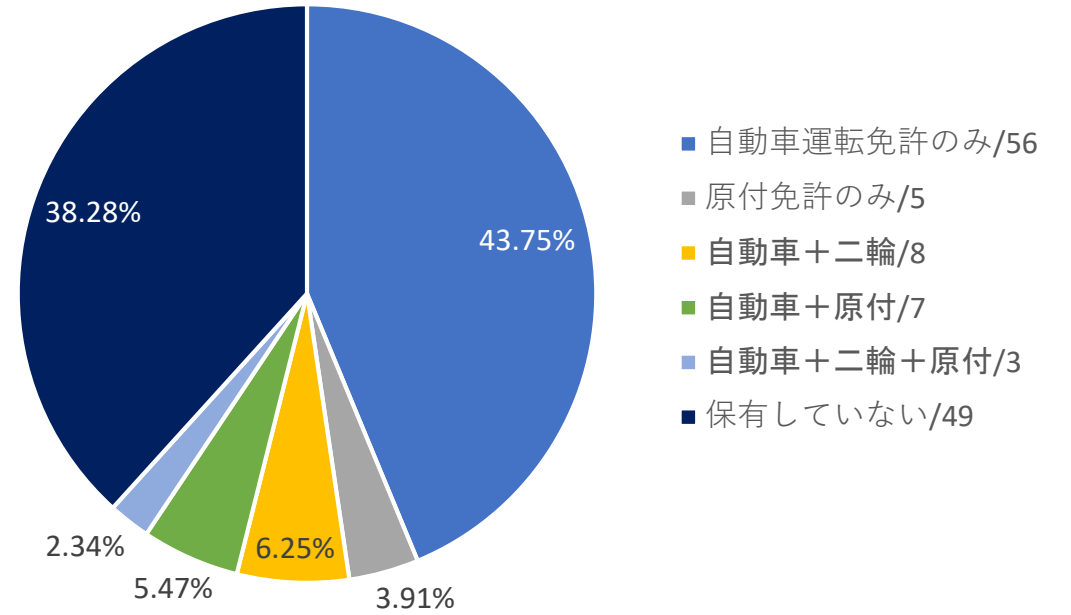
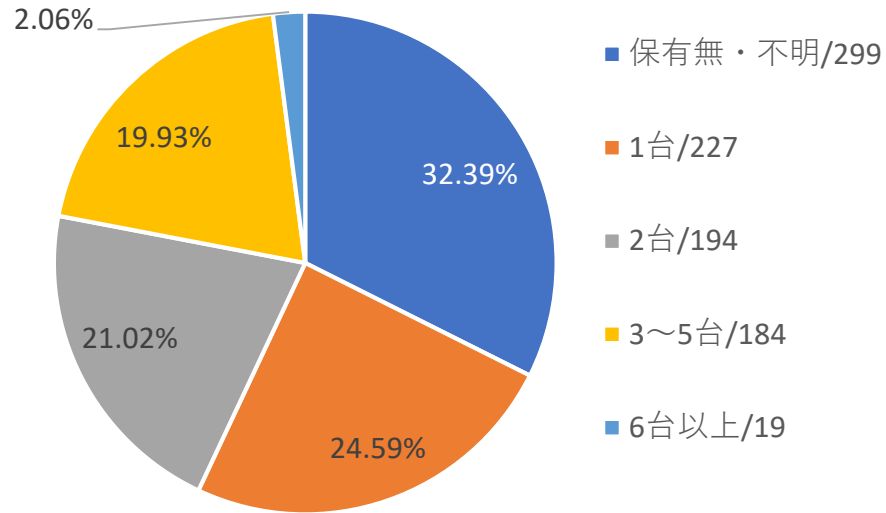


図24・25 免許の保有状況

- ・タワラモトタクシー利用登録者の半数以上が、何らかの運転免許を保有しており、免許返納などにつなげるには課題がある。

【単純集計 (N=923)】



【タワラモトンタクシー利用登録者 (N=132)】

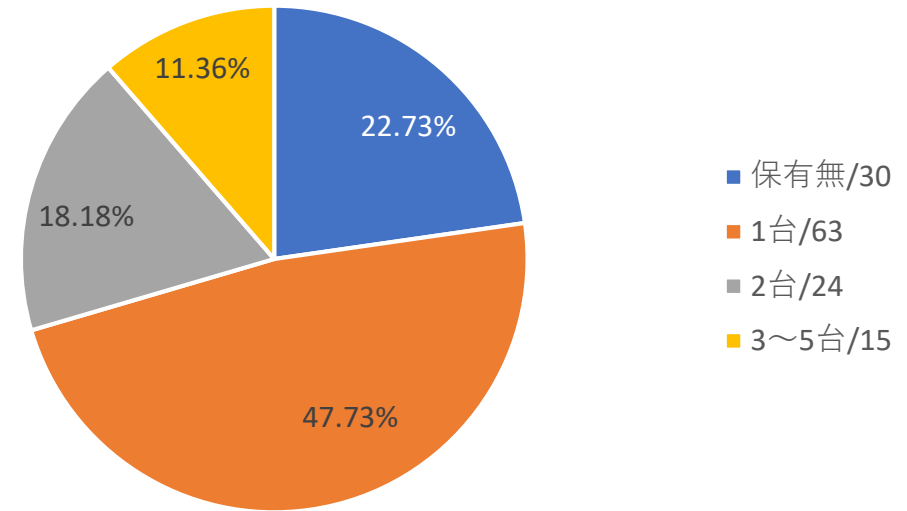
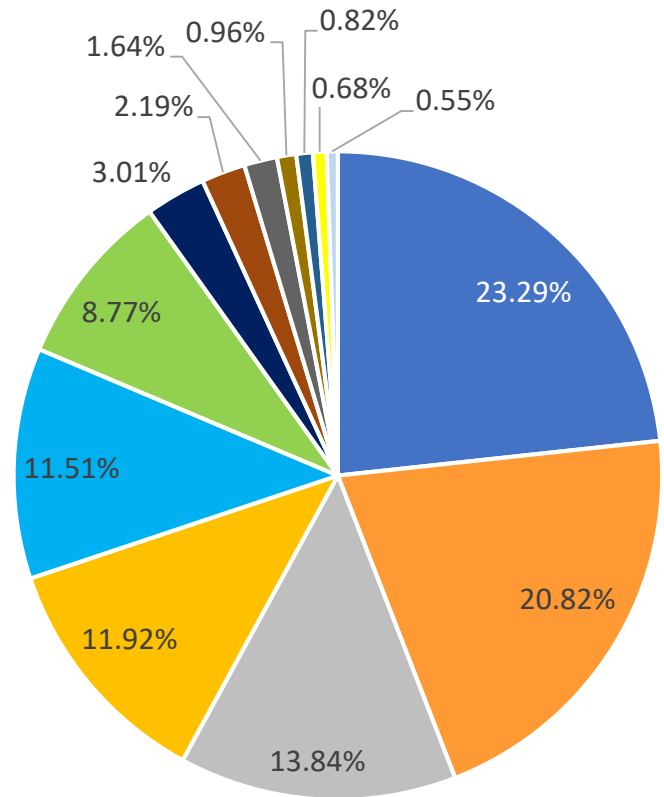


図26・27 自動車・自動二輪車の保有状況

- ・タワラモトンタクシー利用登録者は全体と比較して、複数台の所有者が少なく、自動車の利用環境としては、全体と比較すると、利用しづらいと推測される。

免許保有の有無

【単純集計 (N = 730)】



【免許非保有者 (N = 109)】

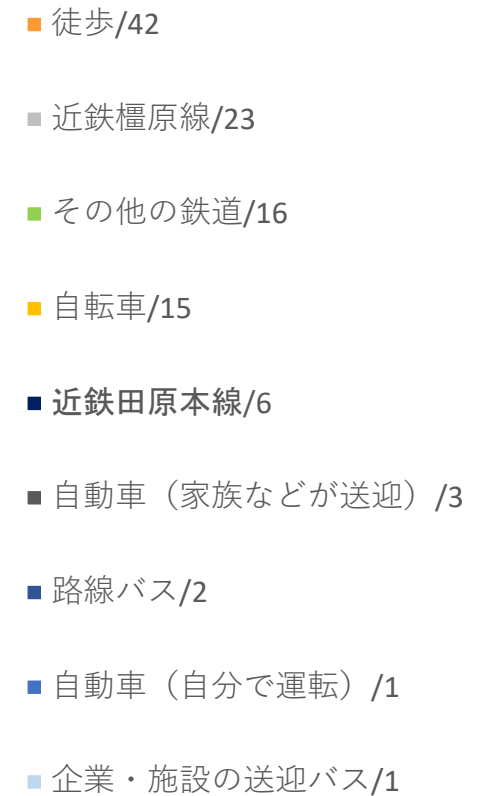
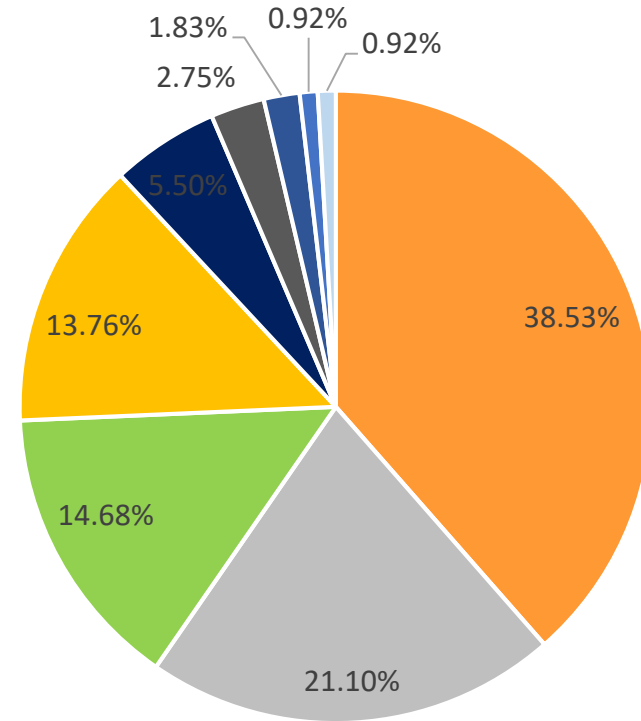
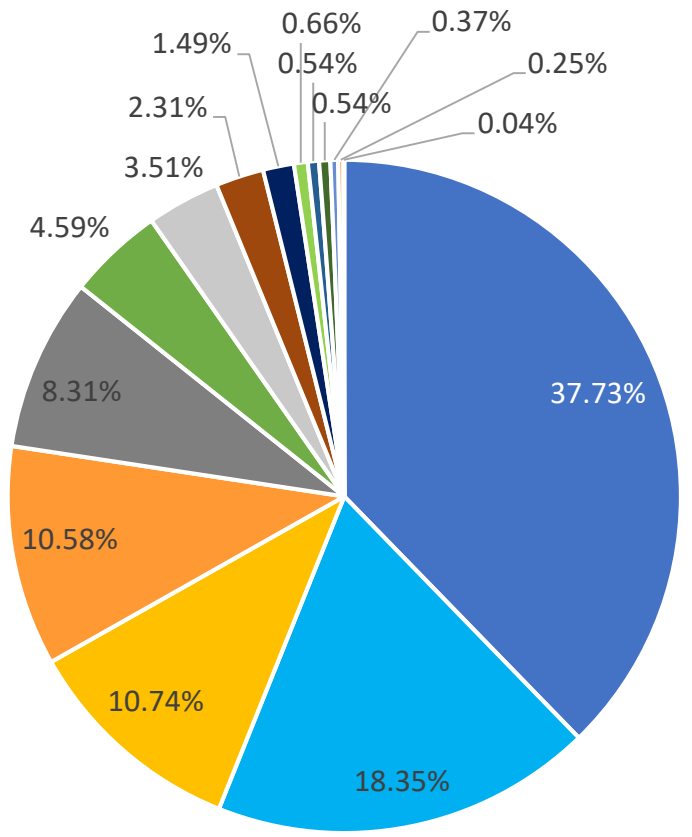


図28・29 (イ) 通勤・通学先への交通手段 (複数回答)

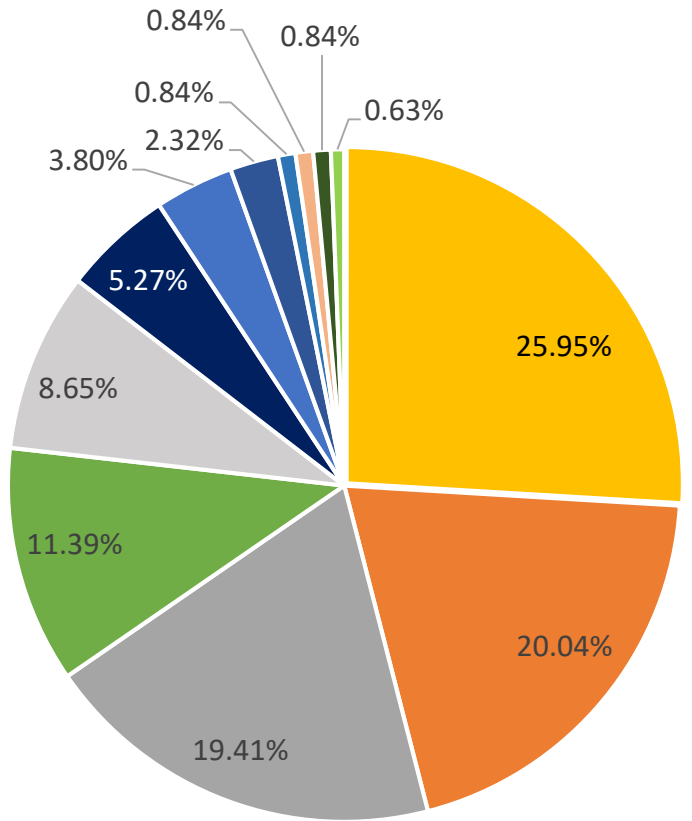
- ・免許非保有者は自動車を通勤に用いることが困難であり、徒歩圏での通勤が多くなっている。
- ・鉄道利用については、全体と免許非保有者で大きな差がなく、通勤においては、全体的に鉄道がよく利用されている。

【単純集計 (N = 2,420)】



- 自動車 (自分で運転) /913
- 軽自動車 (自分で運転) /444
- 自転車/260
- 徒歩/256
- 自動車 (家族などが送迎) /201
- 軽自動車 (家族などが送迎) /111
- 近鉄橿原線/85
- バイク・原付/56
- タクシー (タワラモトンタクシー券利用) /36
- その他の鉄道/16
- タクシー (通常運賃) /13
- 近鉄田原本線/13
- 路線バス/9
- 企業・施設の送迎バス/6
- その他の交通手段/1

【免許非保有者 (N = 474)】

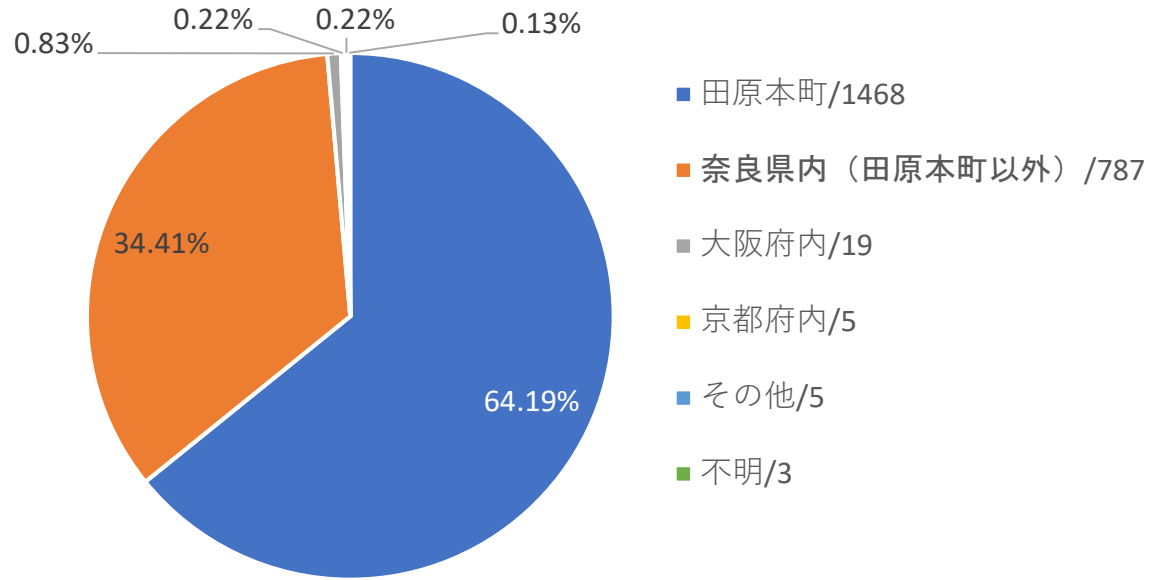


- 自転車/123
- 徒歩/95
- 自動車 (家族などが送迎) /92
- 軽自動車 (家族などが送迎) /54
- 近鉄橿原線/41
- タクシー (タワラモトンタクシー券利用) /25
- 自動車 (自分で運転) /18
- タクシー (通常運賃) /11
- 路線バス/4
- 企業・施設の送迎バス/4
- 近鉄田原本線/4
- その他の鉄道/3

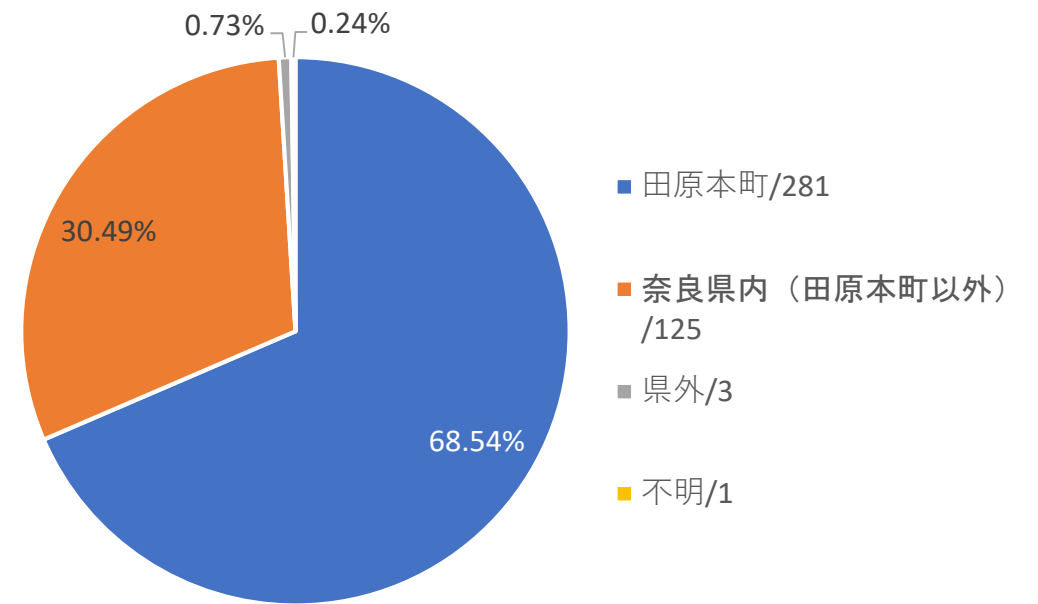
図30・31 (ソ) 【第1～第3頻度合算】 お出かけ時の利用交通手段 (複数回答)

- ・ 全体として、通勤通学と比較して、鉄道の利用率が大きく低下する。
- ・ 免許非保有者については、30%以上を送迎による移動に頼っている。

【単純集計 (N = 2,287)】



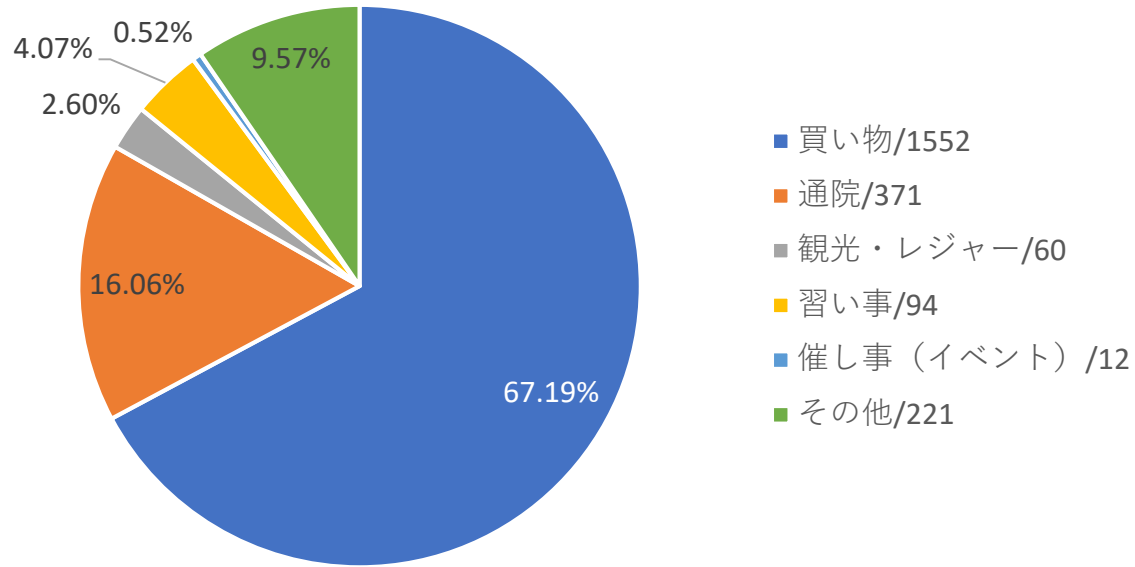
【免許非保有者 (N = 410)】



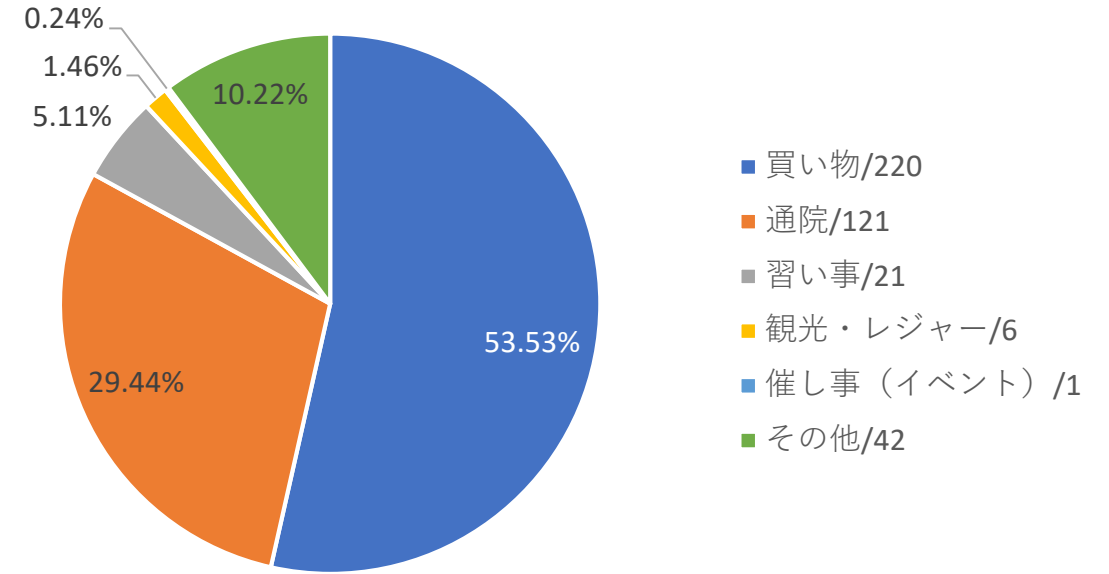
👉 図32・33 (コ) 【第1～第3頻度合算】 お出かけ時の外出先市町村

- ・ 全体と免許非保有者で外出先の地理的範囲に大きな差は見られない。

【単純集計 (N = 2,310)】



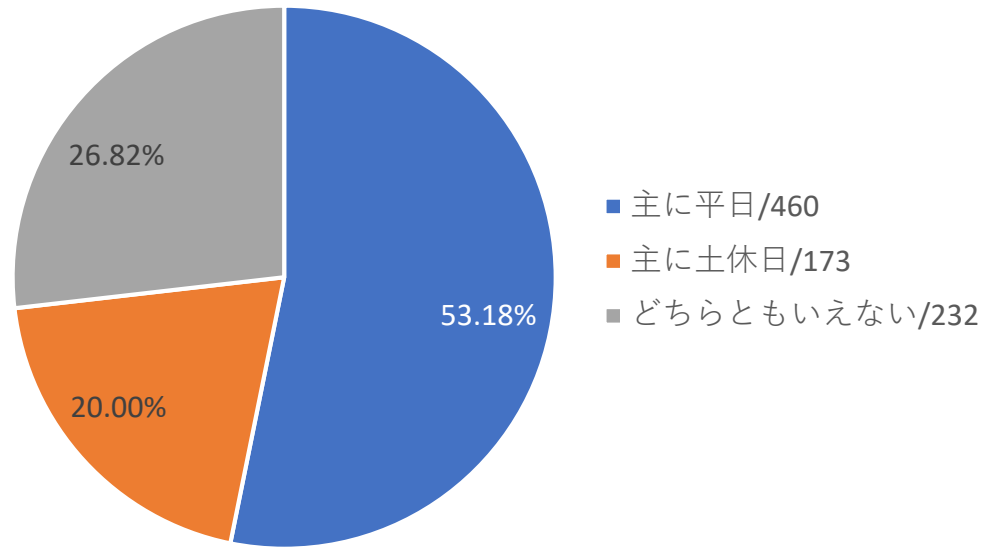
【免許非保有者 (N = 411)】



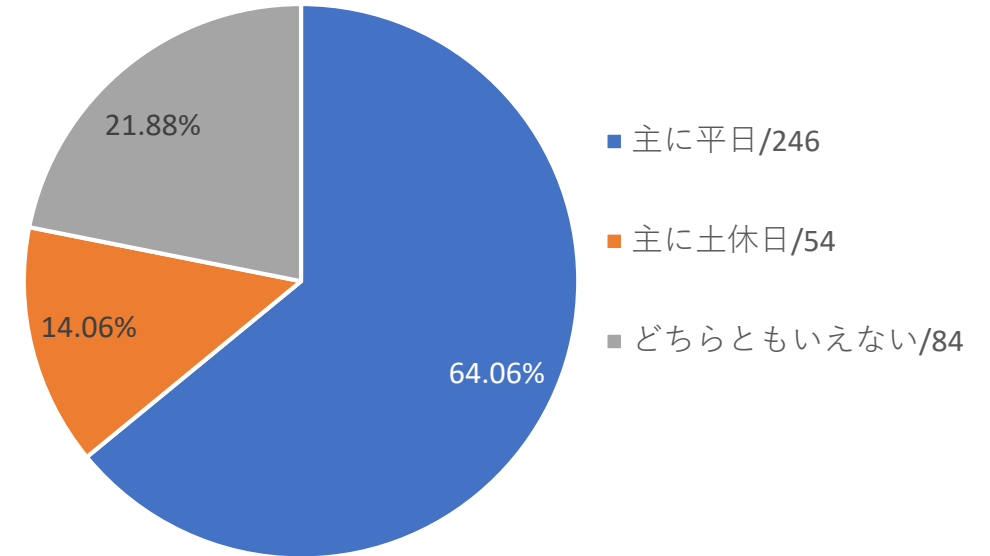
☞ 図34・35 (サ) 【第1～第3頻度合算】 お出かけ時の外出目的

・免許非保有者は高齢者の比率が高いため、通院の比率が高まると考えられる。

【単純集計 (N = 865)】



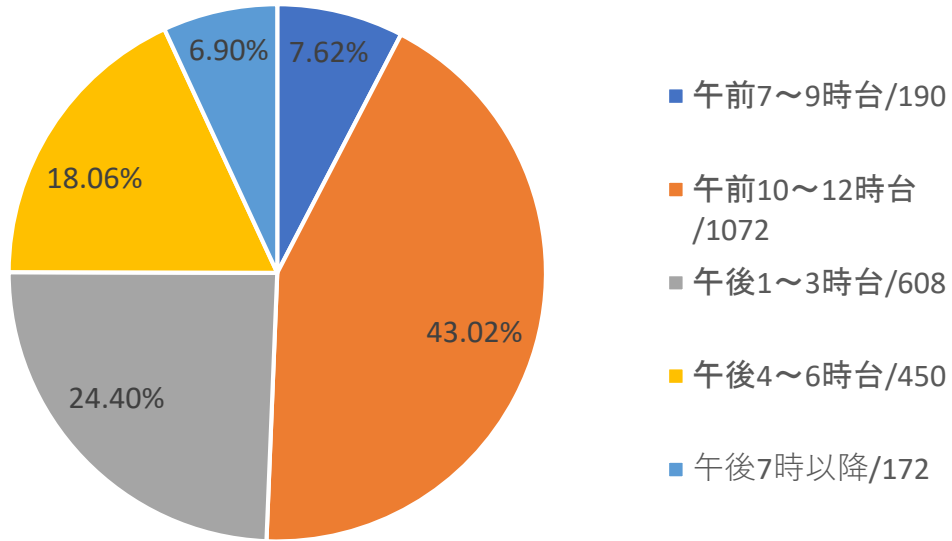
【免許非保有者 (N = 384)】



☞ 図36・37 (ス) 【第1～第3頻度合算】 お出かけ時の外出曜日

- ・免許非保有者は高齢者の比率が高いため、日中の業務などの縛りが緩いことから、平日の外出の割合が高いと考えられる。

【単純集計 (N = 2,492)】



【免許非保有者 (N = 440)】

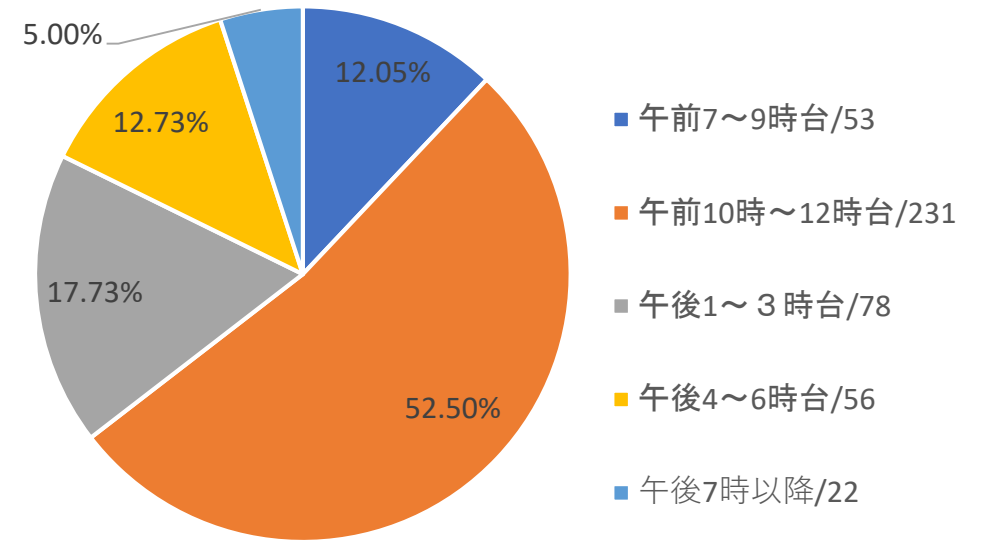
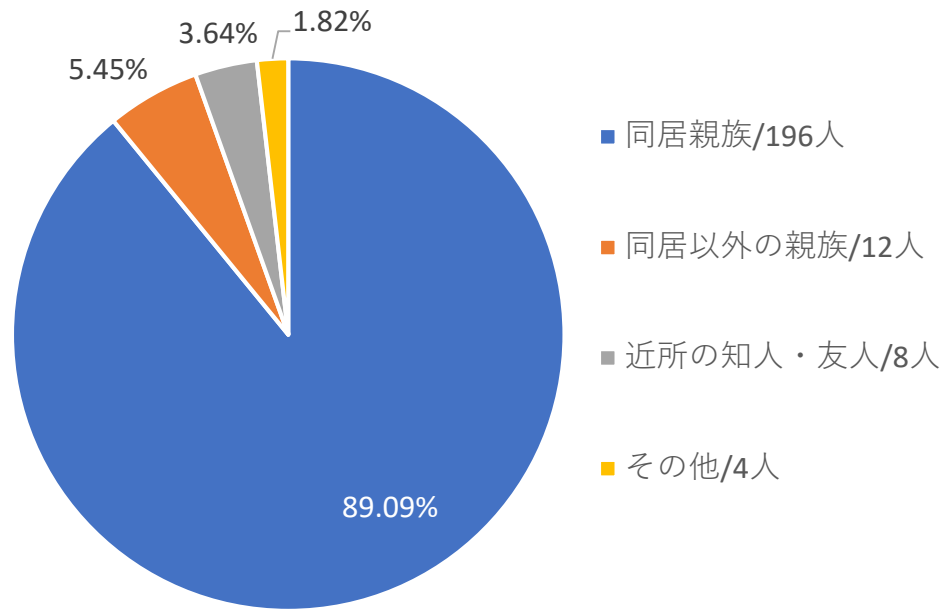


図38・39 (セ) 【第1～第3頻度合算】 お出かけ時の外出時間帯

- 免許非保有者は高齢者の比率が高いため、通院の比率が高く、診療開始時間などに外出時間帯が影響を受けていると考えられる。

【単純集計 (N = 220)】



【免許非保有者 (N = 94)】

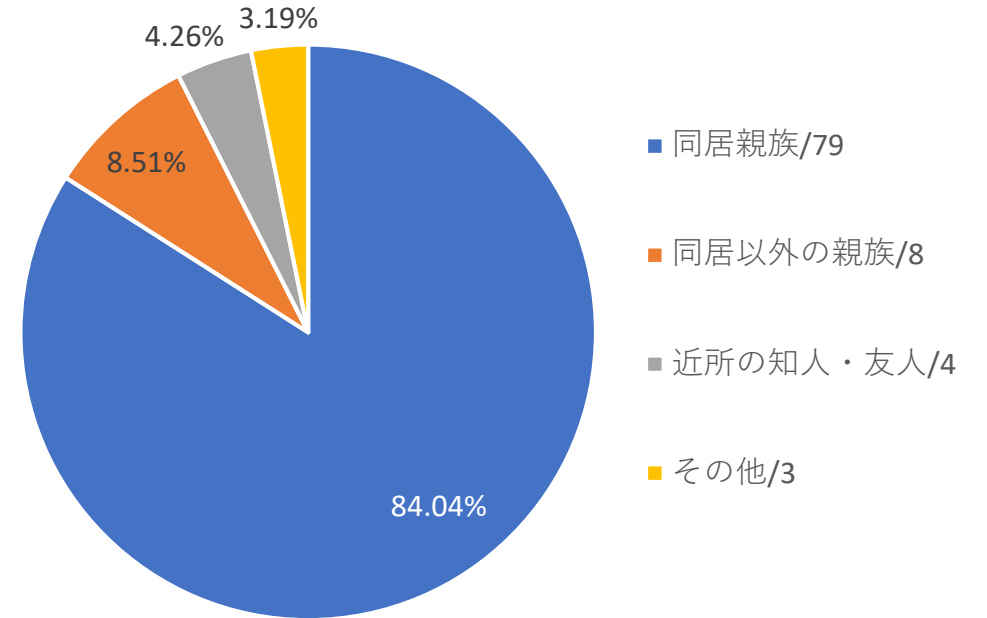
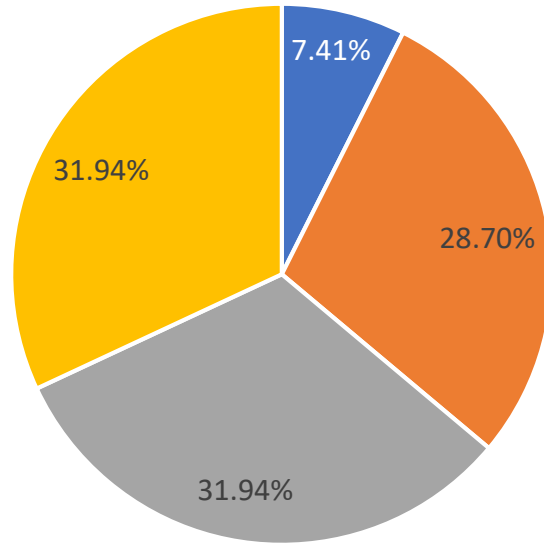


図40・41 (チ) お出かけ時の送迎従事者

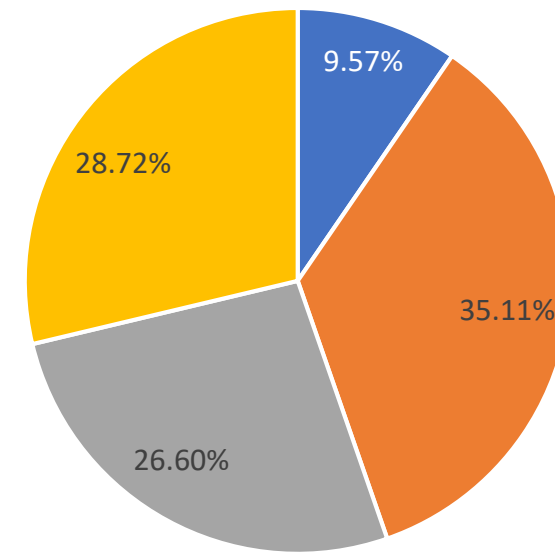
・全体として、ほとんどの送迎を同居親族が担っていることに大きな差はない。

【単純集計 (N = 216)】



- とても負担に感じている。/16
- やや負担に感じている。/62
- あまり負担に感じていない。/69
- 全く負担に感じていない。/69

【免許非保有者 (N = 94)】

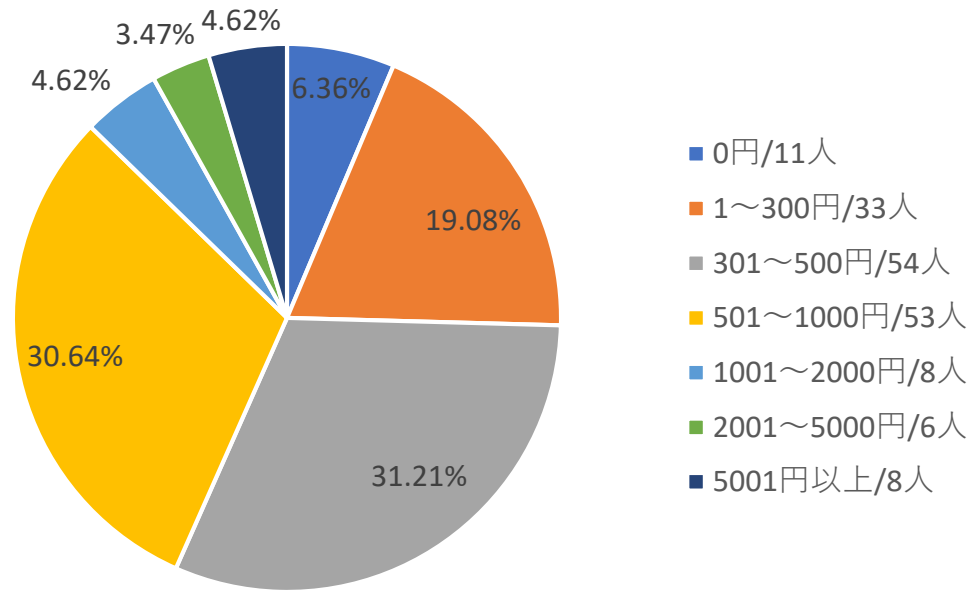


- とても負担に感じている。/9
- やや負担に感じている。/33
- あまり負担に感じていない。/25
- 全く負担に感じていない。/27

👉 図42・43 (ツ) お出かけ時の送迎負担感

- ・ 免許非保有者の方が送迎を必要とする頻度が高いため、送迎負担感は高くなっていると考えられる。

【単純集計 (N = 173)】



【免許非保有者 (N = 67)】

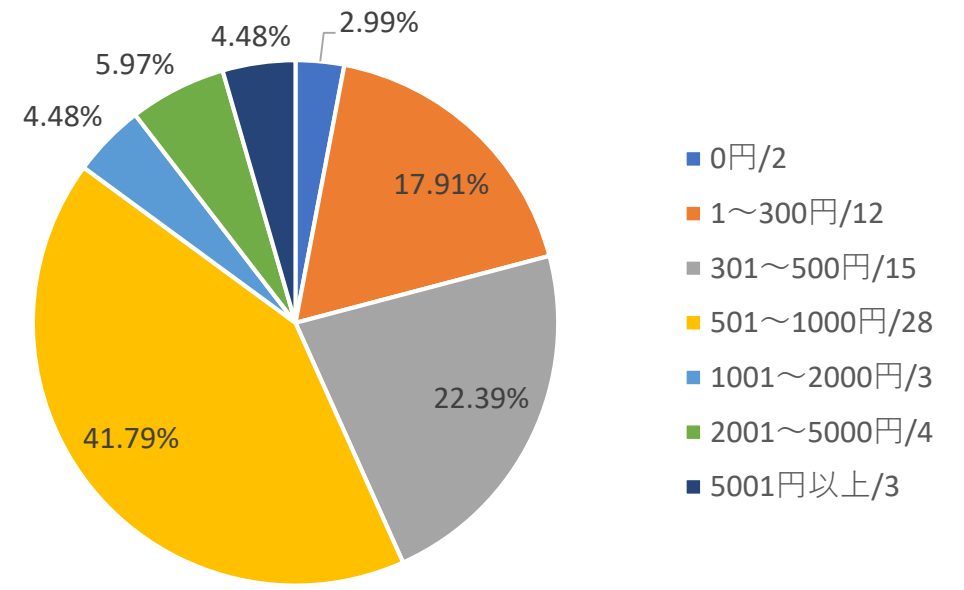
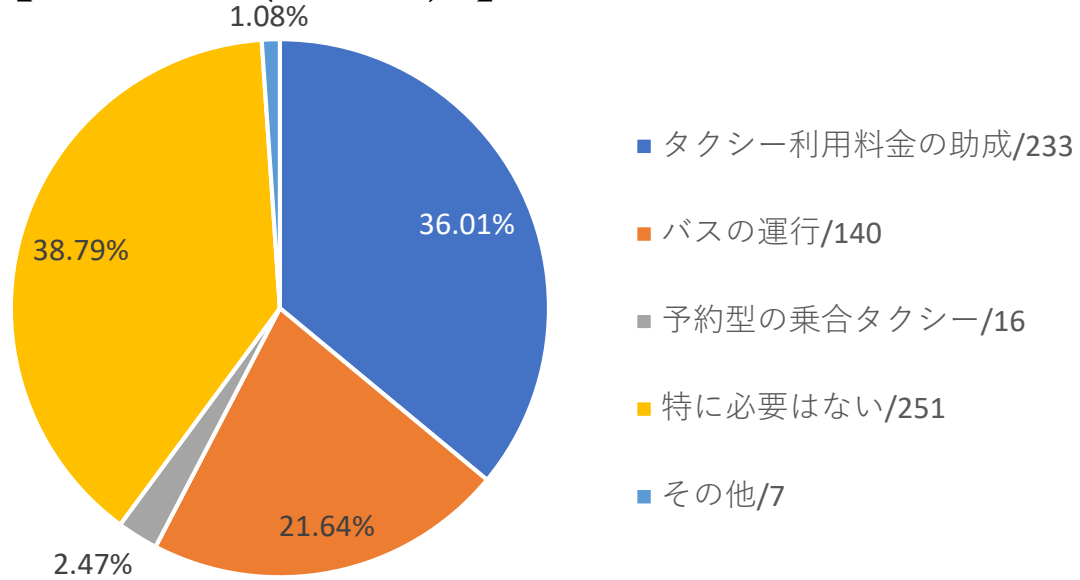


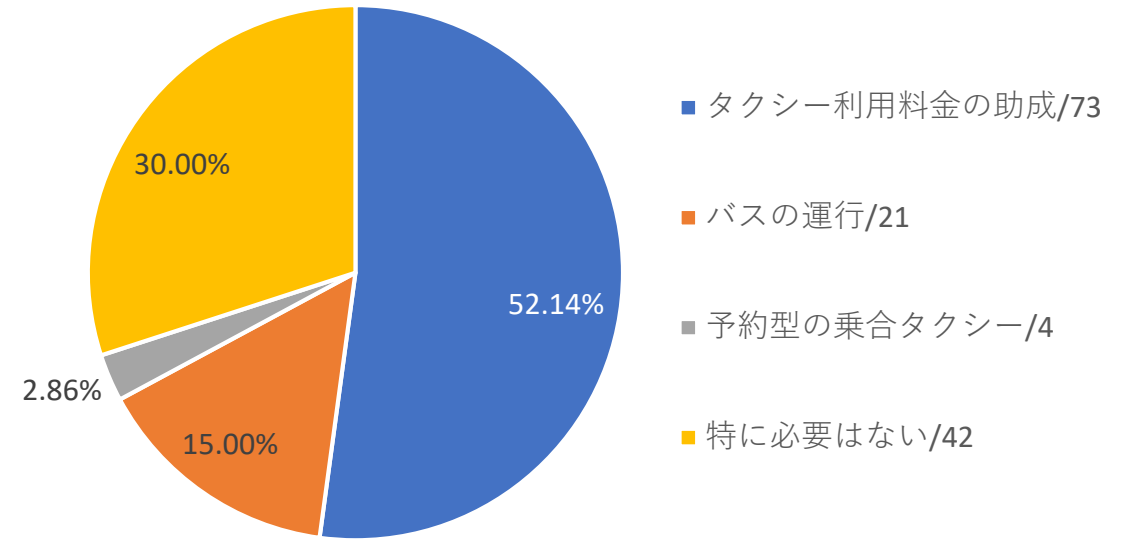
図44・45 (テ) お出かけ時の送迎代替負担額

- ・ 先の設問と同様に、免許非保有者の方が、高額を負担を許容する傾向が分かる。

【単純集計 (N = 647)】



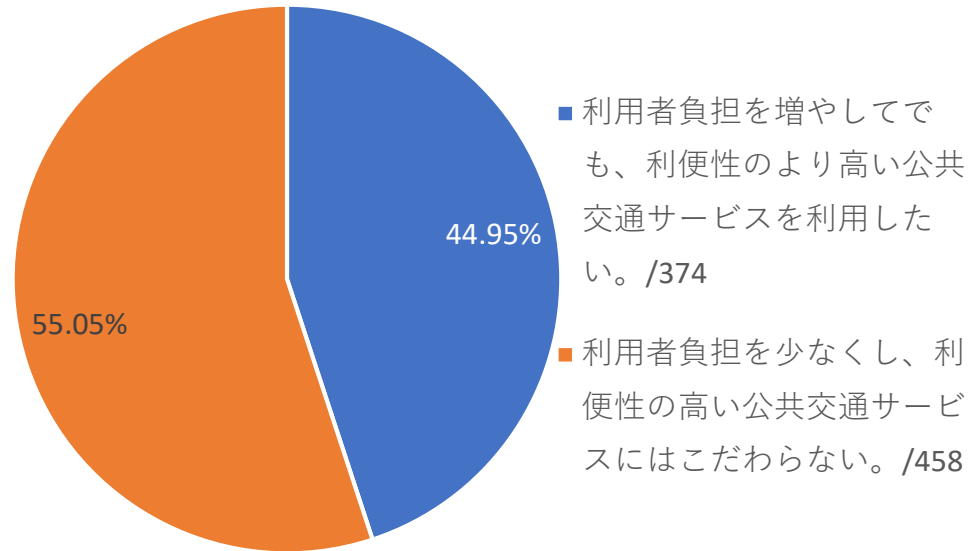
【免許非保有者 (N = 140)】



☞ 図46・47 (ト) 必要とする交通施策

- 免許非保有者には、タワラモトンタクシーの利用登録者が多く含まれており、現状維持バイアスが高いと推測される。
- 全体でも、半数以上が何らかの交通施策を必要としている。

【単純集計 (N = 832)】



【免許非保有者 (N = 154)】

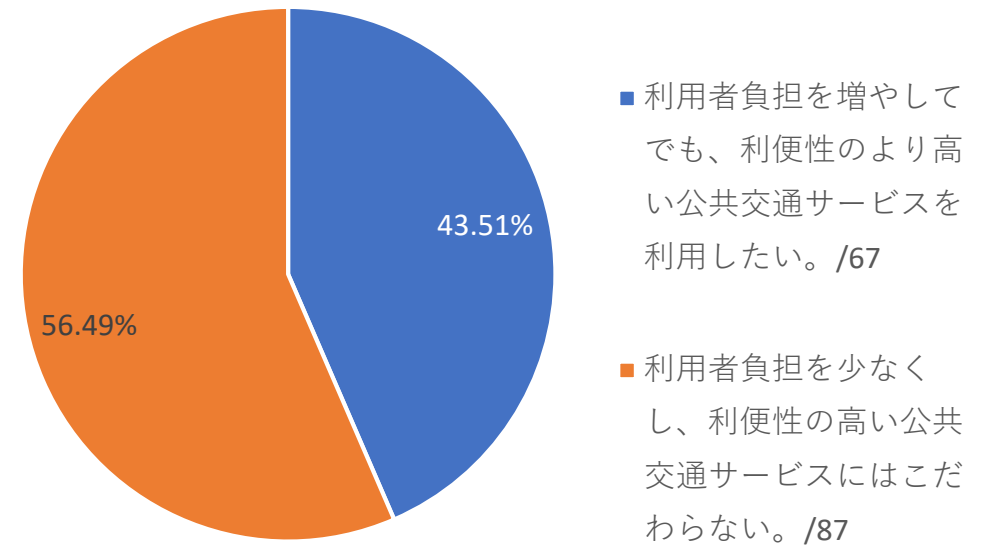
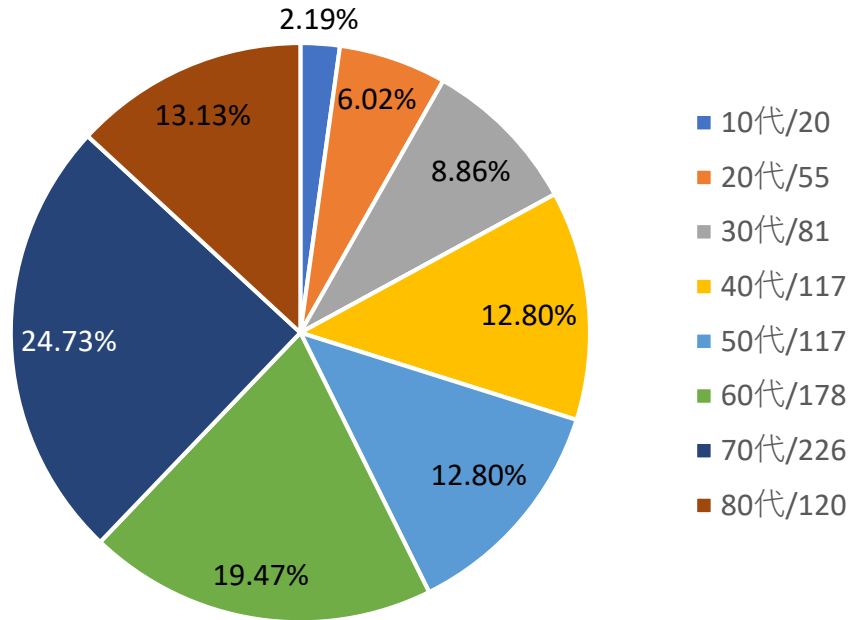


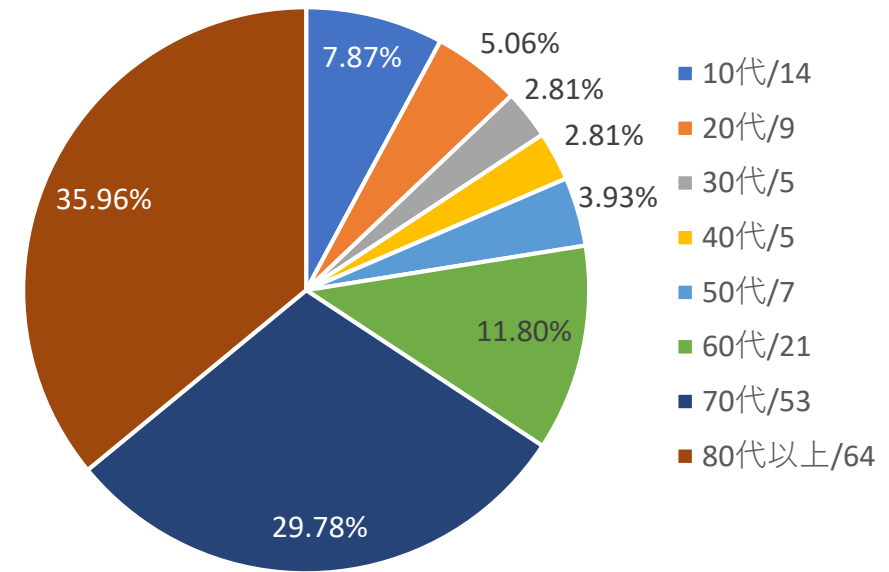
図48・49 (ミ) 公共交通施策の方向性

- ・全体として、「利用者負担が少ない」ことに重きを置く回答が多いが、半数弱がそれなりの負担をしても、利便性の高い公共交通サービスの利用意向を示している。

【単純集計 (N = 914)】



【免許非保有者 (N = 154)】



☞ 図50・51 (ミ) 回答者の年代

- ・ 免許非保有者については、70代以上と10代が多くを占める。