

コミュニティバス利用者アンケート概要（案）

令和7年8月29日
名護市

コミュニティバス利用者アンケート概要（案）

利用者アンケートの実施概要

アンケートはコミュニティバス・羽地・屋我地線の全乗客に対して、紙での配布およびWEBアンケートにより実施予定

背景		<ul style="list-style-type: none">R6年度の調査（R6年11月頃実施）では、当時運行中の循環線および二見以北線利用者の具体的な利用の仕方や利用者の要望を聴取済み（結果はP4～6参照）羽地・屋我地線はR7年1月14日に運行を開始しており、具体的な利用の仕方等について把握できていない状況	
目的		<ul style="list-style-type: none">① 羽地・屋我地線利用者の利用状況や要望を把握② 路線バス・タクシーへの影響を把握	
実施方法	対象	コミュニティバスなご丸 羽地・屋我地線の全乗客 <ul style="list-style-type: none">-複数回利用者に対しては一枚のみの配布-小学生の利用者は、保護者が回答	
	手法	配布	① 調査員がなご丸に乗車し、利用者の乗車時にアンケート用紙（A4×4ページ）と返送用封筒を直接配布
		回収	② 車内にQRコードとアンケート依頼のチラシを掲示
			郵送またはWEB
	実施期間（案）		平日4日：9/29（月）、9/30（火）、10/1（水）、10/2（木） 休日4日：9/27（土）、9/28（日）、10/4（土）、10/5（日）
延べ利用者数想定		約320人（利用実績より）	
配布数の想定		100人程度と想定	
回収目標		50人（回収率50%）	

<参考：R6年度の回収実績>
配布：延べ利用者1,534人の36%である549人
回収：配布数549人の27%である148人

利用者アンケートの設問項目

設問項目			R6聴取	活用の視点
1 基本属性	1	居住地	○	• 基本情報 ※屋我地ひるぎ学園や通学利用が多いため職業は小学・中学・高校等の違いが分かるようにR6年度から選択肢を変更
	2	年齢	○	
	3	職業	○	
	4	世帯人数	○	
	5	自動車保有台数（世帯、個人）	○	• 免許返納のハードルとなっている状況を把握
	6	免許保有有無	○	
	7	自動車の運転状況	○	
	8	免許返納意向	○	
2 なご丸の運行に関する考えや要望	1	外出の変化（頻度） －変化の有無 －増加の回数	○	• なご丸による移動総量の増加効果を把握
		外出の変化（行き先） －変化の有無 －具体的な行き先の変化	○	• なご丸による移動総量の増加効果を把握
		自動車運転頻度の変化 －変化の有無 －減少の回数	○	• なご丸による自動車からの転換効果を把握
	2	満足度（ルート・時間帯）	○	• 下設問の前提状況
		運行希望区間・時間帯 －区間、時間帯、施設 －今の移動手段	○	• ルート・ダイヤ改善への活用
	3	満足度（運賃）	○	• 下設問の前提状況
		運賃値上げに対する許容度 －値上げによる利用意向 －許容する金額	○	• 収支改善検討に活用

設問項目			R6聴取	活用の視点
3 なご丸利用状況	なご丸を利用した外出について、頻度の多い目的・目的地の外出状況を最大3つ記載			
	1	目的	○	・ 詳細な行き先ニーズ把握 ・ 施設との連携の検討に活用
	2	出発地	○	
	3	目的地	○	
	4	頻度	○	・ ボリュームの把握
	5	利用路線（方向別）	○	・ 路線・方向の判別（R6年度は運行していたのは循環線・二見以北線）
	6	利用バス停 －出発地付近 －目的地付近	○	・ どのバス停からどの施設に行ってるかを把握 ・ 施設との連携の検討に活用
	7	利用時間帯 －行きの利用有無・時間帯 －帰りの利用有無・時間帯	○	・ 目的地と合わせて、具体的なニーズの把握 ・ 片道利用の詳細を把握
	8	片道のみ利用時のもう片方の移動手段	○	・ 片道利用時の他手段との連携状況を把握
	9	なご丸運行前の移動手段	○	・ 他手段との競合有無とボリュームを把握
4 なご丸改善要望	1	自身のための改善要望（自由意見）	今回追加	・ R6年度の利用者アンケートでは設問に自由意見を設けていなかったにも関わらず欄外に多くの自由意見が記載されていたため設問として設置
	2	周りの人のための改善要望（自由意見）	今回追加	
	5	1 名護市の交通政策に関する自由意見	今回追加	

のかについて教えてください		保護者の方は、 お子さまのことについて教えてください	
・ 名簿市内() (55区のみすべり) ・ 名簿市外() (市町村) ②年齢 ()歳 ・ 沖縄県外() (都道府県)			
・ 小学生 2、中学生 3、高校生 4、高専生 5、専門学校生 6、大学生 7、社会人 8、パート・フリーター 9、専業主婦・無職 10、その他 ()人 ※自分を含めた人数			
利用の有無		⑤世帯の自動車保有台数 ()台	
1. 自由に利用できる 2. 主として利用できる 3. 主ではないうち利用できる 4. ほとんど利用できない 5. 利用できない			
・ 持ておける普段から運転する 2. 持っていたが返納した→返納時の年齢 ()歳 ・ 持っていない 4. 持っていたが返納した→返納時の年齢 ()歳 ・ 間断なく運転できる 2. 運転できるが少し不安がある ・ 運転できない不安がある 4. 運転できない			
・ 返納予定→返納予定の年齢 ()歳 2. 返納する予定はない ・ 返納しないが、ほかの移動手段がない			
「ティラス（なご丸）」について教えてください		保護者の方は、お子さまのなご丸の利用に関する考えや要望について教えてください	
「ティラス（なご丸）」の運行による、あなたの外出の変化について教えてください			
はの外出の頻度は		1. 増えた → 月に ()日程度増えた 2. 変わらない	
よりこどもたちも行きなうくよくなりましたか		1. より行くようになった → 具体的な施設 () 2. たまに行くようになった 3. 変わらない	
より、自動車運転するたか		1. 減った → 月に ()日程度減った 2. 変わらない	
「ナギス（なご丸）」の運行ルートを通り時間短縮される程度を教えてください（1に〇）			
満足 2、やや満足 3、普通 4、やや不満 5、不満		満足 2、やや満足 3、普通 4、やや不満 5、不満	
「ナギス」を利用してほしいルートや時間帯があれば、その詳細を教えてください			
「ルート」を記入 (例)：自宅 から 宇茂佐		利用したい時間帯 (例)：1時台 2時台	
利用施設 (1つ記入) (例)：北部地区医師会病院			
利用頻度 ① 上記の施設を今、………月に ()回程度利用している ② 気軽に利用できるようになったら………月に ()回程度利用している			
受入の手段 1. 今、その施設の移動はできない (あきらめている) 2. 自家用車 (自分で運転) 3. 家族等による送迎 4. タクシー 5. バイク・原付 6. 自転車 7. 徒歩のみ 8. その他 ()			
・ 非営利団体 計費) 運行のために年間約2,100万円の市の負担が想定されており、その実質的サービスレベルを継続的に運行に確保していくためには収入増加策と合わせ、止むを得ないで改修維持を要するの必要があります。この内容を踏まえて、なご丸の運賃を教えてください (今後とも利用を継続する、上限の金額)			
2. 500円 3. 400円 4. 300円 5. 200円 6. 100円			
※い金額にならず利用しない			

詳解

ティス(なご丸)を利用した て教えてください 多動線 (目的・目的地別) に最大3つまで回答>		保護者の方は、 お子さんのなご丸の利用状況に ついて教えてください	
(なご丸) を行きのみ利用している。帰りのみ利用している場合も含めてご回答ください。			
最も利用する目的		2番目に利用する目的	
3番目に利用する目的			
交通・通学 2. 買物(日用品) 3. 買物(日用品以外) 4. 通院 娯楽(外食・遊び等) 6. 公共施設等の来訪 7. 観光 8. その他()			
1	2	3	4
6	7	8	5
	2	3	4
	6	7	8
出移動の発着地が自宅のみは、施設名に「自宅」と記入			
氏名	施設名	施設名	施設名
()区 (55区のいずれか) 区	()行政区 (55区のいずれか) 行政区	()行政区 (55区のいずれか) 行政区	()行政区 (55区のいずれか) 行政区
氏名	施設名	施設名	施設名
()区 (55区のいずれか) 区	()行政区 (55区のいずれか) 行政区	()行政区 (55区のいずれか) 行政区	()行政区 (55区のいずれか) 行政区
()日曜日	月()日曜日	月()日曜日	月()日曜日
羽田・星屋地線 (名鷹バスターミナル行) 2. 羽田・星屋地線 (連天原行) 循環環線 (右回り) 4. 循環環線 (左回り) 二見以北線 (名鷹バスターミナル行) 6. 二見以北線 (天仁履行)			
2	3	4	1
6	5	2	3
	1	2	3
	6	7	8
地付近のバス停	出発地付近のバス停	出発地付近のバス停	出発地付近のバス停
()	()	()	()
地付近のバス停	目的地付近のバス停	目的地付近のバス停	目的地付近のバス停
()	()	()	()
<行き> 利用する→()時刻 利用することはない <帰り> 利用する→()時刻 利用することはない			
において<行き>を利用することはないと回答：行動の手続きを下の選択枝から選択 <帰り>を利用することはないと回答：帰りの移動手段を下の選択枝から選択			
選択枝 1. 家族等による送迎 2. 路線バス 3. 送迎バス 4. タクシー 5. 徒歩のみ 6. その他			
2	3	4	1
6	5	2	3
	1	2	3
	6	7	8
なご丸運行前にこの目的地への移動に用いていた手段を下の選択枝から選択 選択枝 1. なご丸運行前はここの目的地への移動はしていません 2. 自家用車(自分で運転) 3. 家族等による送迎 4. 路線バス 5. 送迎バス 6. タクシー 7. バイク・原付 8. 自転車 9. 徒歩のみ 10. その他			
1	2	3	4
6	7	8	5
	1	2	3
	6	7	8

ティバス（なご丸）に関する改善要望について教えてください	任意記入 ベージ
となご丸を利用しやすくなるために 点があれば、その内容を具体的に教えてください （乗客・バス停環境・遅延等）（自由記述）	保護者の方は、 お子さまが利用しやすくなるために 改善してほしい点を教えてください
からイオンに行ってから、帰りに使える便が1日に2便しかない。羽地の駅などで別の路線 で屋我地島から市街地に行くことで便数を増やしてほしい。	
々なご丸を利用しやすくなるために改善したほうが良い点があれば、 ような改善をしたほうがよいかを具体的に教えてください。	
〇〇地区から〇〇学校に通う中学生、〇〇地区に住んでいる高齢者 等 <記載例> 名護高校から屋我地に帰りに利用できる便がなく送迎が余儀なく されているので、運天原行きの方の便も名護高校を経由したほうが良い。	
交通や交通政策に関する意見を自由に記入ください。	

詳細は資料5-2参照

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。
記入いただきました回答用紙は返送用封筒にいれてポストに投函ください。

<参考> R6年度利用者アンケート調査結果まとめ（属性）

基本属性	職業・年代	・回答者の職業で最も多いのは、 専業主婦・無職で40% 、次いで 学生で20% を占める。 ・回答者の年代で最も多いのは 20歳未満（20%） 、 65-74歳（20%） であった。 65歳以上の高齢者は38% を占める。（うち、79%は専業主婦・無職）。				
	居住地	・市内居住が88% ＜地区別＞名護地区が多く53% ＜55区別＞宇茂佐11%、大中10%、大北9%、大東7%、宮里7% ・市外居住者が12% ＜市町村＞那覇市3%				
	居住地×年代職業	＜名護地区居住の利用者＞ 65歳以上の高齢者 の割合(37%)、専業主婦・無職の割合(45%)が多い。 ＜久志地区居住の利用者＞ 20歳未満 の割合(45%)、学生の割合(45%)が多い。				
自動車の運転に関する状況		全体	20歳未満	20～64歳	65～74歳	75歳以上
	免許保有率 ()内は普段から運転する人	33% (10%)	23% (3%)	53% (20%)	37% (3%)	8% (4%)
	免許返納率	19%	0%	4%	21% (市民全体は4%)	70% (市民全体は15%)
	世帯の自動車未保有率	55% (市民全体は6%)	17% (市民全体は6%)	57% (市民全体は6%)	88% (市民全体は6%)	59% (市民全体は6%)
	単身世帯率 ()内は2人以下	40% (64%)	13% (16%)	40% (66%)	61% (97%)	48% (81%)
	運転に不安がある人の割合	43%	100% (サンプル3人)	37%	50%	0% (サンプル2人)
	自分で自家用車で移動ができない割合	88% (市民全体は13%)	93% (市民全体は46%)	78% (市民全体は6%)	93% (市民全体は13%)	96% (市民全体は32%)
備考		居住地別に大きな違いの傾向は確認できなかった				

免許をもっていない・返納した・自家用車を持っていない、送迎してくれる人がいない（単身世帯や高齢の2人暮らし）などの理由で自家用車での移動ができない人の移動の足となっている。

<参考> R6年度利用者アンケート調査結果まとめ（なご丸利用に関する意見等）

なご丸利用による生活の変化	外出頻度の変化	<ul style="list-style-type: none"> 外出頻度が増えた人は73%であり、平均5.3日/月外出回数が増加（特に多いのは、65歳～74歳（89%）と75歳以上（85%）） 外出頻度増えた人の平均増加日数は7.4日/月 	移動機会の創出や 自家用車に頼らない 生活環境の整備に寄与
	行き先の変化	<ul style="list-style-type: none"> 新たな行き先に行くようになった人は77% ＜具体的な行き先＞ 最も多いのはイオン名護店（61%）。 	
	自動車運転頻度の変化	なご丸を利用することで、自動車の運転頻度が減った人は免許保有者の21%。運転頻度が減少した人の平均減少日数は14.7日/月。	
なご丸運行への意見	満足度	＜満足・やや満足＞ ルート59% 時間帯50% ⇒ともに過半数 ＜不満・やや不満＞ ルート23% 時間帯31% ⇒時間帯に不満	ニーズや利用目的に応じた 運行ダイヤやルート改善を検討 総合的な交通施策推進の費用とのバランスを踏まえた なご丸の運賃適正化も検討 （コミュバス以外も含めた施策推進のための適正化） ＜例＞ なご丸一律100円等
	運賃の許容度	＜有料でも利用を継続する高齢者の許容度＞ 65～74歳：82% 75歳以上：86% ＜自由意見による市民意見＞ ・無料廃止・値上げ許容に関する意見：9件 ・無料継続希望：2件 ・場所による運賃の変更などの適正化に関する意見：2件	
新規ルートや時間帯の運行要望	希望の有無	<ul style="list-style-type: none"> 新規の運行希望があるのは73% 	なご丸のルート改善、 他の移動手段との連携も含めた施策を検討 ＜例＞ <ul style="list-style-type: none"> 主要拠点からのデマンド運行 シェアサイクル 高齢者用シェアモビリティ タクシー連携 （コミュバス利用者へのタクシーチケット配布等）
	希望に対する今の移動手段	希望ルートに対する今の移動手段で最も多いのはタクシーで26%。次いで、送迎、徒歩のみで22%。今はその施設への移動ができていない、諦めているのは18%	
	出発地	<ul style="list-style-type: none"> 自宅が64%を占める 名護バスターミナル、名護十字路、名護高校、イオン名護店で計16% 	
	目的地	<ul style="list-style-type: none"> イオン名護店で24% メイクマン名護店16% サンエー12%（店舗不明と東江ショッピングセンターの合計） 北部地区医師会病院7% 	

＜参考＞ R6年度利用者アンケート調査結果まとめ（なご丸利用実態）

なご丸利用状況	移動の パターン	<ul style="list-style-type: none"> 移動パターン（移動先や目的）が 2つもしくは3つ以上ある人（利用用途が複数の人）は40% 	様々な使い方がされており、 市民の移動利便性向上に 寄与している
	利用路線	<ul style="list-style-type: none"> 循環線と二見以北線の両方を利用している人は21%存在し、 久志地区居住の人の52%は循環線も利用 	
	利用目的	<ul style="list-style-type: none"> 最も多いのは＜全利用者計＞買い物（日用品）で41%。 <ul style="list-style-type: none"> ＜20歳未満＞ 通勤・通学：60% ＜20～64歳＞ 買い物（日用品）：38% ＜65～74歳＞ 買い物（日用品）：59% ＜75歳以上＞ 買い物（日用品）：64%、通院：19% 	
なご丸を利用した 移動実態	出発施設	<ul style="list-style-type: none"> ＜自宅＞70% ＜名護バスターミナル・名護高校・名護十字路・イオン名護店＞25% ⇒計95% 	実際利用のされ方 を参考に ルート改善や利用促進 につながる周知に反映
	目的施設	<ul style="list-style-type: none"> 同じバス停で降車していても目的施設はある程度分散されている <ul style="list-style-type: none"> ＜イオン降車＞サンエーやホームセンターさくもなど周辺施設（イオン降車の11%） ＜名護バスターミナル降車＞周辺の病院や塾、北部農林高校 ＜名護十字路・第二名座喜原＞周辺の商業施設・病院・飲食店 	
	片道利用	<ul style="list-style-type: none"> なご丸を利用した移動の16%は片道利用 もう片方の移動手段：送迎が66%を占め、送迎負担の軽減に寄与 ＜65～74歳＞タクシーが多く64%（元々往復タクシー利用は6人／8人） ⇒外出日数が増加（コミュバスとタクシーの混合利用と1回の交通費削減） 	
他の移動手段 への影響	運行前の移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ＜新しい移動＞19% ⇒移動の創発 <ul style="list-style-type: none"> ＜自家用車（自分で運転）＞5% ⇒脱炭素社会への貢献、運転負担の軽減 ＜送迎＞9% ⇒送迎負担の軽減、余暇時間の確保 ＜路線バス＞7% ⇒名護十字路-名護バスターミナル・大北間からの転換が61% ＜タクシー＞21% ⇒イオンを出発地・目的地とする移動が72% 	他の移動手段との連携を 通じて、 移動全体の利便性向上 と公共交通を利用した 移動総量・割合を増加 させる施策を検討
	転換者の 外出頻度	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス・タクシーからの転換者において外出頻度が増加している人が73% 増加していない人も含め5.9日/月増 	