

不二越上滝線のあり方に関する調査結果【Web回答速報版】

資料1-③

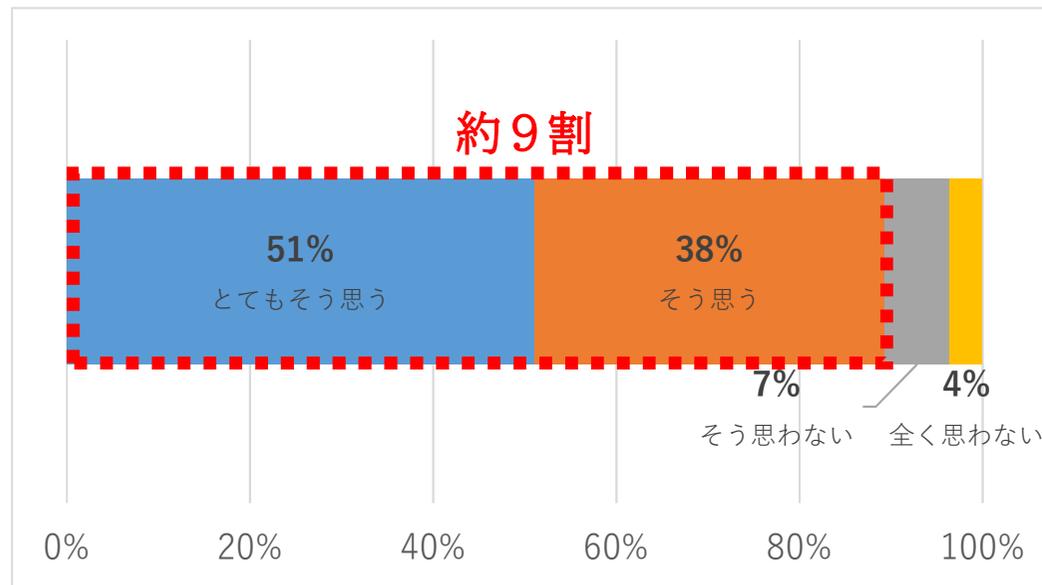
1 調査の概要

調査方法	アンケート調査形式（全15問） 直接記入（地区センターにて回収）、調査票内のWebフォームでの回答 併用
実施日	配布：令和7年7月下旬（広報とやまへ折込） 回答期限：令和7年8月15日
対象	不二越上滝線沿線8校下の全世帯（29,434世帯）
回答数・回答者属性	<p>回答：3,730人（WEBのみ）</p> <p>The figure consists of three pie charts. The first chart shows gender distribution: Male (46.8%) and Female (50.2%), with a small 'Other' category (2.9%). The second chart shows age distribution: 10代 (4%), 20代 (4%), 30代 (3%), 40代 (9%), 50代 (17%), 60~64歳 (12%), 65~74歳 (37%), and 75歳以上 (15%). The third chart shows occupation distribution: 会社員・公務員 (63.5%), 主婦・主夫 (17.1%), 自営業 (5.3%), パート・アルバイト (9.9%), 中学生 (1.2%), and その他 (3.1%).</p> <p>Gender: 男 46.8%, 女 50.2%, その他 2.9% (n=3,699)</p> <p>Age: 10代 4%, 20代 4%, 30代 3%, 40代 9%, 50代 17%, 60~64歳 12%, 65~74歳 37%, 75歳以上 15% (n=3,730)</p> <p>Occupation: 会社員・公務員 63.5%, 自営業 9.9%, パート・アルバイト 17.1%, 主婦・主夫 5.3%, 中学生 1.2%, その他 3.1% (n=3,194)</p>
設問内容	別紙：調査票（おでかけの状況や不二越上滝線の維持・活性化について）

2 必要性と行政支出

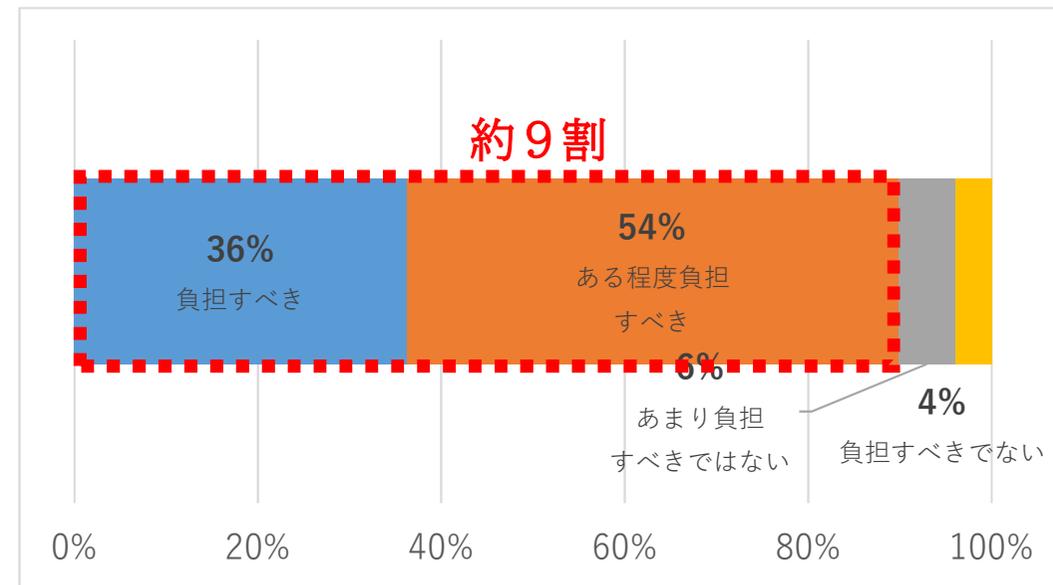
- ・「不二越上滝線が必要だと思うか」という質問に対し、「とてもそう思う」「そう思う」と回答した方が約9割となっている。・サービスレベルの向上のためのコストにおいて、行政が「負担すべき」「ある程度負担すべき」と回答した方が約9割となっている。
→沿線住民のほとんどの方は当該路線が「必要である」と考えており、サービス向上のための必要なコストを行政が「負担すべき」と考えている。

◆不二越上滝線の必要性



n=3,761

◆行政支出の是非



n=3,764

3 移動実態

- ・回答者のうち10代では約5割、20代では約2割が不二越上滝線を利用し外出している。
- ・回答者のうち20代以降の大半は車を利用し外出している。
- ・75歳以上では、車移動が若干減少し、不二越上滝線を利用する割合が増えている。
→不二越上滝線は若者にとって主要な移動手段となっている。

◆外出手段

(住民) 択一回答(%)	10代	20代	30代	40代	50代	60-64 歳	65-74 歳	75歳-	計
車(運転)	6.7	57.1	78.0	82.4	77.1	77.5	78.6	63.1	74.5
車(送迎)	8.1	4.0	2.2	0.8	1.8	1.1	2.6	8.8	2.3
自動二輪	0.7	0.8	0.3	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.2
自転車	17.8	4.8	3.7	3.6	4.5	4.4	3.7	3.8	4.6
徒歩	3.0	4.0	3.1	1.9	2.0	2.3	3.1	2.5	2.4
鉄道(不上線)	54.8	23.0	7.4	6.4	8.7	6.9	6.2	11.3	9.9
鉄道(その他)	3.7	1.6	0.6	0.2	0.5	0.9	0.2	0.6	0.6
市内電車	3.7	2.4	2.8	2.7	3.5	3.9	2.7	1.3	3.1
バス	1.5	1.6	1.9	2.0	1.8	2.5	2.7	6.9	2.3
タクシー	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.1
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	1.3	0.1
n	135	126	323	636	1357	436	546	160	3778

4 不二越上滝線の利用状況

- ・10代では約5割、20代では約2割が週4～5回以上利用している。
→学生の通学利用が多いと想定される。
- ・駅までの交通手段は徒歩が8割を占めている。

◆利用頻度

(住民) 択一回答(%)	10代	20代	30代	40代	50代	60-64 歳	65-74 歳	75歳-	計
ほぼ毎日	36.3	9.6	3.4	3.0	3.5	3.0	0.7	0.0	4.2
週4～5日	21.5	12.0	5.0	4.7	6.1	4.6	3.1	3.1	5.7
週2～3日	7.4	4.0	1.5	1.1	1.5	1.6	3.3	3.7	2.1
週1日程度	4.4	6.4	2.8	1.7	2.7	3.7	2.2	5.0	2.9
月1～3日	13.3	21.6	11.1	11.6	11.0	13.8	13.7	21.1	12.9
年数日	8.1	20.8	33.1	32.3	32.0	25.0	28.2	19.9	29.0
数年毎	1.5	4.8	15.5	12.2	13.7	13.8	12.8	12.4	12.6
ほぼ利用なし	7.4	20.8	27.6	33.3	29.7	34.6	36.0	34.8	30.7
n	135	125	323	637	1355	436	547	161	3778

◆駅までの交通手段

(住民) 択一回答(%)	10代	20代	30代	40代	50代	60-64 歳	65-74 歳	75歳-	計
徒歩	60.3	70.7	85.7	83.5	85.0	88.3	81.1	83.1	82.5
自転車	24.0	8.7	2.2	7.0	5.0	5.0	4.0	4.8	6.2
バイク・原付	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0
車(送迎)	13.2	10.9	3.3	5.2	4.5	5.0	5.1	3.6	5.4
車(自分で運転)	0.0	7.6	6.6	2.3	4.5	1.4	8.4	7.2	4.5
市内電車	2.5	2.2	1.6	1.7	0.8	0.5	0.7	0.0	1.1
バス	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1	0.0	0.7	0.0	0.2
タクシー	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
n	121	92	182	345	755	222	275	83	2113

5 不二越上滝線の利用状況

- 不二越上滝線のサービスに関して、利用しない主な理由としては、運行本数が少ないことや運賃が高いこと、駅へのアクセスがしづらいことが理由となっている。
→サービスレベルを高めることで新たな利用者の増加が見込まれる。

◆不二越上滝線を利用しない主な理由

(住民) 複数回答(%)	10代	20代	30代	40代	50代	60-64 歳	65-74 歳	75歳-	計
車・バイク等の方が便利	8.3	56.3	54.0	56.7	59.0	50.5	43.3	51.4	53.6
自宅から駅が遠い	33.3	9.4	20.9	21.5	22.4	30.5	30.8	29.7	24.6
市内電車・バス・タクシーの方が便利	16.7	9.4	16.5	15.6	16.7	18.1	18.6	21.6	17.1
運行本数が少ない	16.7	9.4	11.5	18.3	14.3	11.4	11.0	6.8	13.3
目的地から駅が遠い	16.7	9.4	11.5	11.1	12.5	12.4	14.4	8.1	12.2
運賃が高い	16.7	21.9	8.6	15.6	11.4	7.6	5.7	5.4	10.3
自転車・徒歩で十分に移動できる	41.7	12.5	11.5	6.9	5.6	7.1	11.0	5.4	7.8
駅へのアクセスがしづらい(う回が必要等)	0.0	6.3	6.5	6.2	5.5	3.8	7.6	4.1	5.7
終電が早い	0.0	3.1	3.6	1.4	3.2	1.4	2.3	0.0	2.3
乗換が不便(鉄道→軌道等)	8.3	3.1	1.4	1.0	1.9	2.9	3.0	0.0	2.0
車両や施設が古い	8.3	0.0	2.2	1.4	1.4	1.4	0.8	1.4	1.4
車内が混雑している	0.0	0.0	2.2	1.4	0.5	0.0	0.0	0.0	0.6
家族に送ってもらう方が便利	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他	0.0	9.4	11.5	9.0	11.8	12.4	13.3	14.9	11.7
n	12	32	139	289	586	210	263	74	1624

6 不二越上滝線の維持・活性化について

・改善点において、「運賃設定」「市内電車乗継運賃設定」など運賃に関する項目の重要度が高くなっている。

→利用しやすい運賃体系を構築することで利用者増が見込まれる。

◆改善点(重要度)

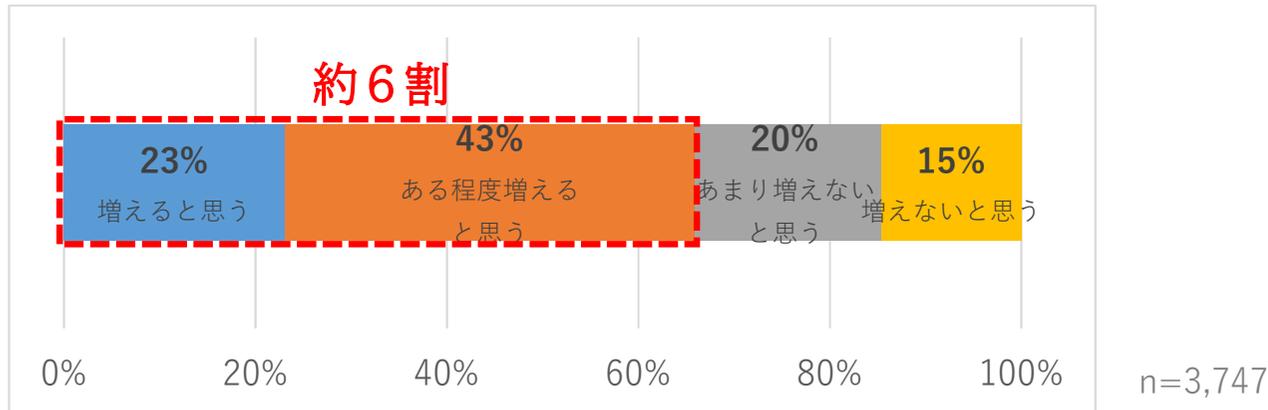
(住民) 重視度	10代	20代	30代	40代	50代	60-64 歳	65-74 歳	75歳-	計
他公共交通の接続改善	5.1	4.4	4.6	5.1	5.6	6.0	5.2	4.6	5.3
運賃設定	5.7	5.4	4.0	4.7	5.0	4.7	4.2	4.0	4.7
市内電車乗継運賃設定	4.9	3.0	3.3	4.2	4.8	4.9	4.7	4.4	4.5
駅の駐車場・駐輪場整備	0.9	2.6	2.6	4.1	3.8	3.8	4.4	3.8	3.6
駅バリアフリー化	1.9	1.7	2.1	3.5	3.5	3.5	4.3	4.8	3.4
運行情報等提供	5.1	3.5	2.3	3.4	3.3	3.1	2.8	3.0	3.2
運行本数の増加	5.7	3.0	1.1	2.0	2.3	1.7	1.7	1.5	2.1
新駅設置	1.3	3.0	1.1	2.0	2.3	1.7	1.7	1.5	2.1
駅施設充実(トイレ等)	2.4	0.0	0.2	1.5	1.5	1.7	2.5	4.0	1.6
運行時間帯拡大(終電)	0.6	3.0	0.5	1.5	2.0	2.1	0.4	-0.5	1.4
車内混雑緩和	4.1	1.6	0.1	1.3	1.5	0.5	1.0	0.6	1.2
駅アクセス改善	0.5	-0.6	-0.7	1.0	0.2	0.4	0.7	-0.1	0.3
駅待合環境充実	0.9	-1.7	-1.3	-0.4	-1.0	-0.7	+0.3	-0.7	-0.7
運行時間帯拡大(始発)	-0.9	-2.2	-2.2	-0.9	-0.6	-0.4	-0.5	-0.8	-0.8
車両乗り心地向上	+0.3	-1.5	-2.2	-1.4	-1.0	-0.9	-0.6	-0.2	-1.1
車両デザイン性向上	-3.6	-5.7	-5.4	-4.5	-3.9	-3.9	-3.3	-3.3	-4.0
n	135	125	317	623	1336	427	531	152	3700

※「重要:10点、普通:0点、重要でない:-10点」として荷重平均により算出

6 不二越上滝線の維持・活性化について

- ・改善項目が改善された場合、利用が「増えると思う」「ある程度増えると思う」と回答した方が全体の約6割を占めている。
 - ・その場合の利用目的として、レジャーや買い物、通勤等の日常生活での利用を想定されている方が約9割を占めている。
- 利便性を高めることで、新規利用者の掘り起こしが見込まれる。

◆サービスが向上した場合の利用



(住民) 択一回答(%)	10代	20代	30代	40代	50代	60-64歳	65-74歳	75歳-	計
レジャー(旅行等)・趣味	13.2	41.9	44.0	42.6	40.3	38.5	39.4	26.0	39.0
買い物	18.4	21.5	25.2	26.1	26.9	32.3	44.2	51.0	30.0
通勤	10.5	19.4	22.0	20.5	22.6	24.1	8.4	2.0	18.9
通学	55.3	3.2	3.2	5.4	3.4	0.8	1.2	1.0	5.4
通院・見舞い	0.9	2.2	0.5	0.2	2.5	1.2	5.7	15.0	2.6
その他	1.8	11.8	5.0	5.2	4.2	3.1	1.2	5.0	4.1
n	114	93	218	425	873	257	335	100	2451

7 不二越上滝線の活性化による効果

- ・将来的な移動への不安解消のほか、日々の生活に関して効果があると答えた方が一定程度いる。
→不二越上滝線の活性化がQOLの向上にもつながることが想定できる。

◆地域への効果

(住民) 複数回答(%)	10代	20代	30代	40代	50代	60-64 歳	65-74 歳	75歳-	計
車を運転できない家族が移動に困らない	84.4	81.6	82.3	83.1	83.4	75.5	74.4	75.0	80.5
自分が自動車を運転できない場合に安全に移動可	63.0	57.6	71.4	74.8	78.4	77.8	75.0	76.3	75.2
飲酒機会等で移動の選択肢が増える	47.4	80.0	73.9	65.4	67.4	60.4	50.4	34.4	62.5
居住地としての価値向上・転入増	48.1	47.2	52.8	45.9	53.9	52.1	50.4	60.6	51.5
進学先の選択肢増・子育て環境向上	76.3	53.6	58.7	56.5	50.9	37.7	39.4	36.9	49.6
CO2の排出量削減(環境負荷低減)	31.1	23.2	28.0	32.6	41.2	42.4	45.9	44.4	38.4
道路渋滞緩和	36.3	34.4	25.2	34.1	38.9	41.4	43.7	52.5	38.3
沿線事業所等への通勤手段確保	29.6	36.8	24.8	31.1	39.8	37.5	37.6	45.6	36.2
沿線地域の経済活性化	32.6	25.6	29.8	31.8	33.2	33.8	34.4	37.5	32.9
多くの人がまちに出るため賑わい創出	37.0	24.0	25.8	28.5	32.1	34.7	38.5	47.5	32.8
交通事故削減	26.7	21.6	19.6	20.4	24.0	22.7	24.3	36.3	23.4
鉄道・駅がまちのシンボルとなり地域愛着・誇り醸成	31.1	15.2	17.4	20.9	24.4	22.0	24.8	34.4	23.4
その他	1.5	0.0	0.9	3.0	2.4	1.9	3.5	6.9	2.7
n	135	125	322	628	1346	432	540	160	3740