

## 6 アンケート調査

### 6-1 アンケートの概要

#### (1) アンケートの実施目的

アンケート実施の目的は以下のとおりである。

- 経営が困難化している市営バスの運営合理化を図る上で、許容できる負担やサービス水準など、市民の基本的な認識を把握し、路線再編等の方向性を策定する上での基礎資料とする。
- バス利用者の利用実態を把握するとともに、直接的にバス再編等の影響を受ける当事者の実感として、許容できるサービス水準や求められている利便性等を把握し、具体的な事業提案等の参考とする。
- 旅行者におけるバス利用実態・ニーズを把握し、利用促進策の可能性を探る。

#### (2) アンケートの区分と実施概要

上記の目的に基づき、下表に示すアンケートを実施した。

表－アンケート区分と概要

区分	アンケート概要
市民アンケート	・無作為に抽出した市民を対象に、世帯毎のバス利用実態、非利用者におけるニーズ、バス運営の基本方向について把握
利用者アンケート	・バス利用者を対象に、詳細な利用実態と利用者としてのニーズ、バス運営の基本方向について把握
観光客アンケート	・観光客を対象に、利用実態・ニーズを把握

#### (3) アンケートの配布・回収

##### ①市民アンケート

合計 5,000 通の配布とし、地区毎の把握を図る上で、各地区より一定数の回収が得られるよう、以下のとおり配布数を配分した。なお、アンケート票は平成 21 年 9 月 25 日に郵送により配布し、10 月 5 日を締め切りとして、返信封筒による回収を行った。

表－市民アンケートの配布・回収状況

	配布数	回収数	回収率
撫養町	750	310	41.3%
里浦町	500	233	46.6%
鳴門町	750	278	37.1%
瀬戸町	700	282	40.3%
大津町	700	292	41.7%
北灘町	500	249	49.8%
堀江地区	550	217	39.5%
板東地区	550	207	37.6%
不明	—	30	—
合計	5,000	2,098	42.0%

## ②バス利用者アンケート

バス利用者アンケートは、調査員がバスに乗り込み、直接利用者に配布した。回収は、返信用封筒により郵送による回収を行った。

路線ごとの配布数は以下のとおりである。

返信による回収は 334 票であり、回収率は 39.3%であった。

表一バス利用者アンケートの配布・回収状況

路線	配布日	締め切り日	配布数	回収数	回収率
引田線	平21年9月24～25日	10月13日	160	—	—
大麻線	平21年9月24～25日	10月13日	82	—	—
北泊線	平21年9月24～25日	10月13日	253	—	—
鳴門公園線	平21年10月5～6日	10月13日	55	—	—
市内循環	平21年9月24～25日	10月13日	50	—	—
里浦栗津運動公園線	平21年9月24～25日	10月13日	25	—	—
高島線	平21年10月5～6日	10月13日	19	—	—
徳島バス鳴門公園線	平21年10月5～6日	10月13日	105	—	—
徳島バスウチノ海公園線	平21年10月5～6日	10月13日	100	—	—
合計			849	334	39.3%

## ③観光客アンケート

観光客アンケートは、鳴門市観光情報センター（高速鳴門バス停）ならびに鳴門公園において、利用客を対象として、調査員による聴き取り調査を実施した。

表一観光客アンケートの配布・回収状況

調査場所	調査日	回収数
鳴門市観光情報センター (高速鳴門バス停)	平成21年9月23日	65票
鳴門公園		100票
合計		165票

## (4) 設問内容

各アンケートの設問内容は、以下のとおりである。

### ①市民アンケート

区分	狙い	設問項目	バス利用		
			有	非	
1	属性	回答者の属性把握 (地域、年齢層など による利用実態・ニ ーズ等の傾向を解 析)	居住地区	●	●
		性別・年齢			
		職業			
		免許所有状況			
2	利用状況	利用の有無(世帯)	世帯における利用の有無	●	●
3	利用者 の実態	世帯におけるバス利 用実態の把握 (路線再編案策定の 基礎資料としてニ ーズの高い地域把握)	利用者の年齢・性別・利用目的・利 用頻度	●	—
4	バス非 利用者 の実態 ・意識	バス非利用の理由	バス非利用の理由	—	●
		期待されるサービス 改善内容の把握	サービス改善に伴う利用の可能性 バス利用を図る上で望む主なサービ ス改善点		
			バスサービス水準に対する具体的な 要望(便数、運行時間など)		
5	市営バス の運営・サ ービス水 準のあり 方	市民の基本的な認識 の把握	市営バス運営に対し、望ましいと思 う基本方向	●	●
		路線再編に際して配 慮すべき条件の把握	サービス維持を優先すべき路線の条 件		
		無料パスの今後のあ り方の把握	今後の無料パスのあり方		
		公共交通の存在意義 の把握	「誰」のために公共交通は必要か		

## ②利用者アンケート

区分		狙い	設問項目
1	属性	回答者の属性把握（地域、年齢層などによる利用実態・ニーズ等の傾向を解析）	居住地区
			性別・年齢
			職業
			免許所有状況
2	利用者の実態・意識	バス利用実態の把握（路線再編案策定の基礎資料としてニーズの高い路線・利用時間帯等を把握）	バス利用目的・目的施設・頻度
			乗車バス停までの交通手段・所要時間
			乗り継ぎ状況
			降車バス停から目的地までの交通手段・所要時間
		利用時間帯（行き・帰り）	
	求められている具体的なサービス内容の把握	利用者が望むサービス改善点	
3	市営バスの運営・サービス水準のあり方	市民の基本的な認識の把握	市営バス運営に対し、望ましいと思う基本方向
		路線再編に際して配慮すべき条件の把握	サービス維持を優先すべき路線の条件
		無料パスの今後のあり方の把握	今後の無料パスのあり方
		公共交通の存在意義の把握	「誰」のために公共交通は必要か

## ③観光客（バス利用者）アンケート

区分		狙い	設問項目
1	属性	回答者の属性把握（居住地域、年齢層などによる利用実態・ニーズ等の傾向を解析）	居住地域
			性別・年齢
			職業
2	旅行者のバス利用実態	バス利用者の周遊の実態を把握	今回旅行の主な目的地（周遊ルート）
			ルート毎の主な交通手段
3	バス利用に関する要望	観光地におけるバスサービスとして求められているニーズを把握	バスを利用しなかった理由（路線バス非利用者）
			観光バス路線の主な改善内容（路線バス利用者）

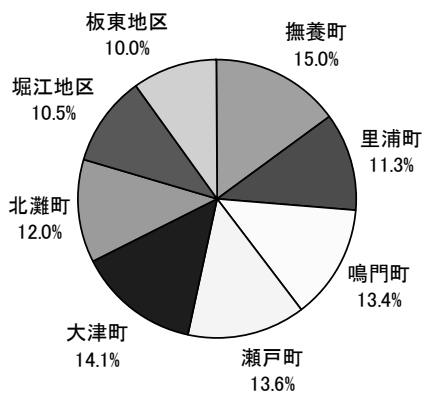
## 6-2 市民アンケートの結果

### (1) 回答者の属性 (問1~3)

回答者の居住地をみると、各地区が10~15%に収まっており、地区毎に大きな偏りのない回収となった。

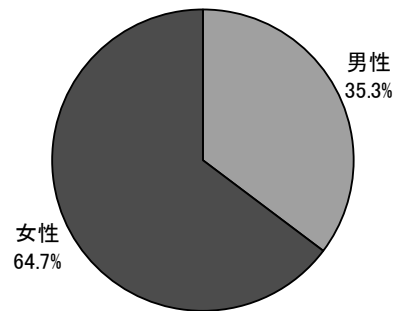
回答者の性別は女性が約65%と男性を上回っており、年齢構成では、50歳代以上が約70%を占め、若い年齢層ほど回答数が少なくなっている。

職業をみると、無職、主夫・主婦など、自宅で過ごすことが多い層が約50%を占めている。



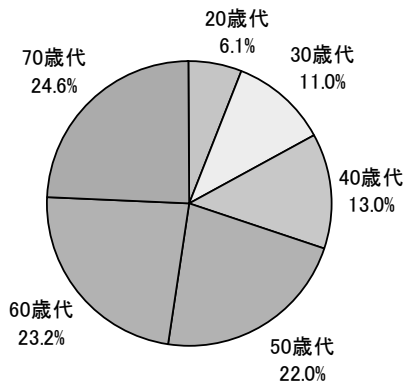
(有効回答者数：2,068)

図一回答者の居住地 (問1)



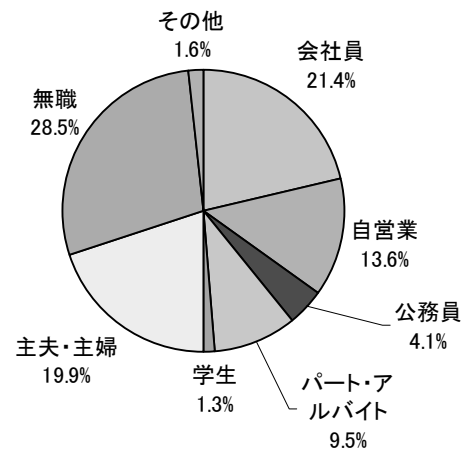
(有効回答者数：2,041)

図一回答者の性別 (問2)



(有効回答者数：2,083)

図一回答者の年齢 (問2)



(有効回答者数：2,066)

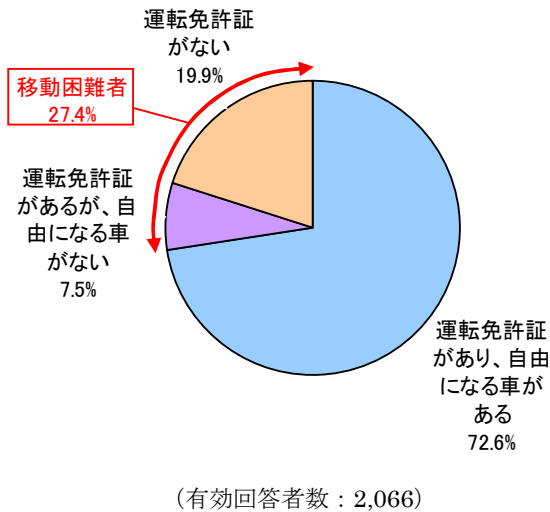
図一回答者の職業 (問3)

## (2) 移動制約の状況 (問4・5)

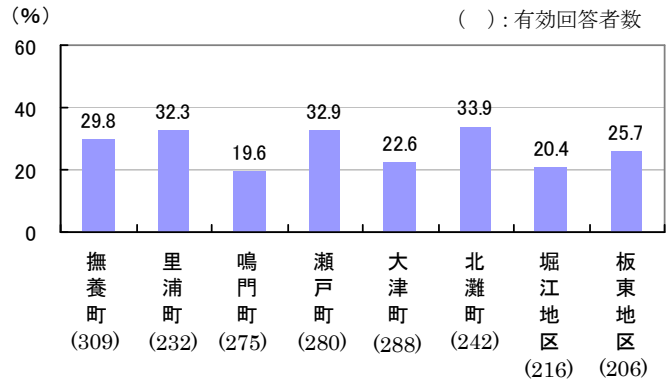
### ①移動制約の状況 (問4)

「運転免許がない」及び「運転免許はあるが自由になる車がない」を合わせた、移動困難者の割合は27.4%となっている。

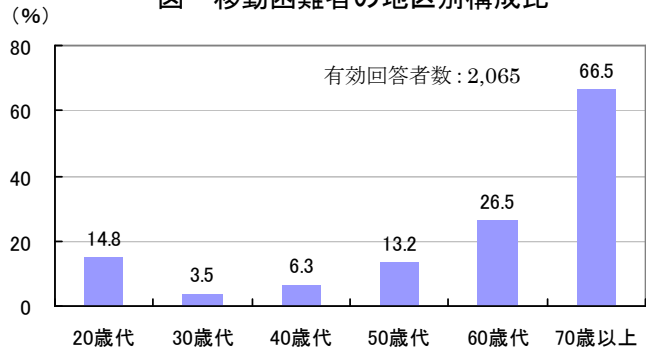
地区別の移動困難者の割合は、20~30%程であり、北灘町などでやや高いが大きな差は生じていない。年齢別では、高齢化が進むほど移動困難者の割合が増加する傾向にある。



図一 運転免許所有状況



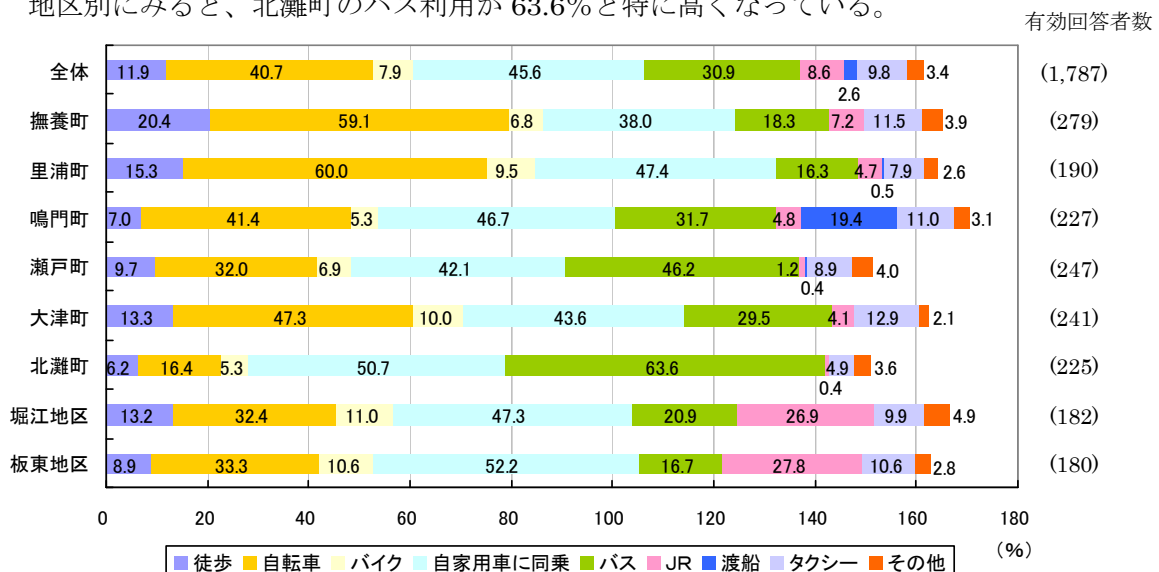
図一 移動困難者の地区別構成比



図一 移動困難者の年齢別構成比

### ②移動困難者の交通手段 (問5) 【回答は2つまで可能とした】

「運転免許がない」及び「運転免許はあるが自由になる車がない」など、自家用車による移動が困難な方の交通手段では、「自家用車に同乗」が45.6%と最も高く、次いで自転車となっている。主にバスを利用する層は市全体で30.9%となっており、公共交通の中では最も高い。地区別にみると、北灘町のバス利用が63.6%と特に高くなっている。



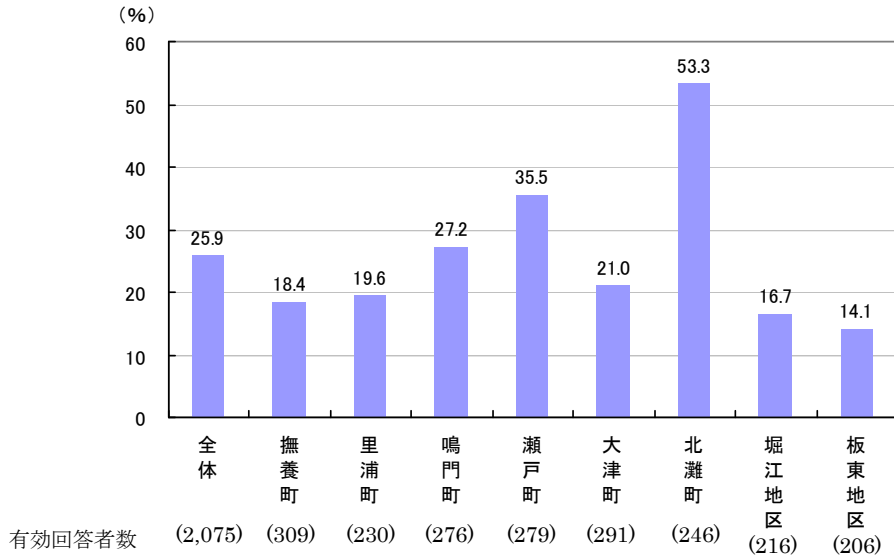
図一 移動困難者の交通手段

### (3) 家族のバス利用状況 (問6・7)

#### ①バス利用者の有無 (問6)

家族が路線バスを利用している世帯は、市全体で25.9%であり、およそ4世帯に1世帯程の割合である。

地区別では北灘町が53.3%あり、およそ2世帯に1世帯以上と特にバス利用の割合が高い。

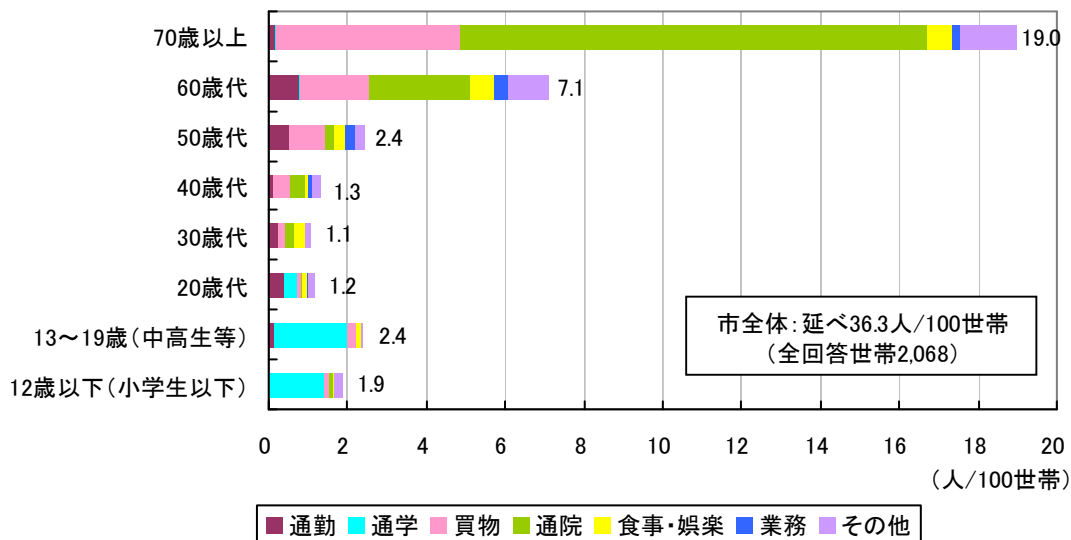


図一 路線バスを利用している家族がいる割合

#### ②年齢・目的別の100世帯当たり延べ利用者数 (問7)

利用者全体の年齢・目的別の100世帯当たり延べ利用者数でみると、70歳以上の利用者数が19.0人/100世帯と特に多く、その利用目的は主に通院であり、次いで買物が多い。

また、60歳代が7.1人/100世帯と高齢者層の利用者数が多くなっているが、19歳以下の小・中学生も4.3人/100世帯とやや多く、その主な利用目的は通学である。

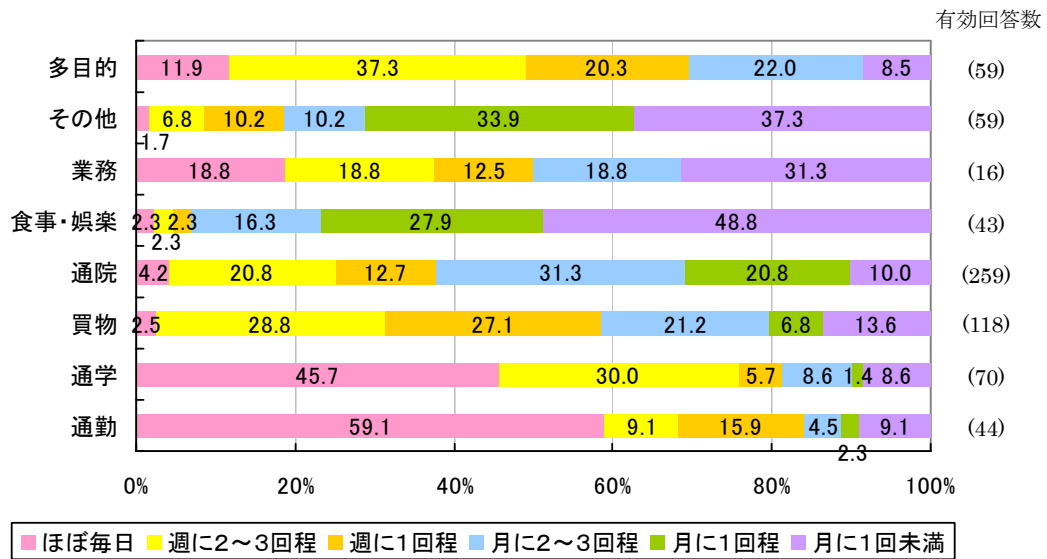


注) 延べ利用者数：利用目的の複数回答について、目的別に利用者1人として算出

図一 100世帯当たりの年齢・目的別利用者数 (市全体)

### ③目的別利用頻度（問7）

利用目的別にバスの利用頻度をみると、通勤、通学の利用頻度が高く、買物は週に数回程度、通院は、週に数回から月に2～3回の利用頻度となっている。



注) 多目的は利用目的を複数回答した場合

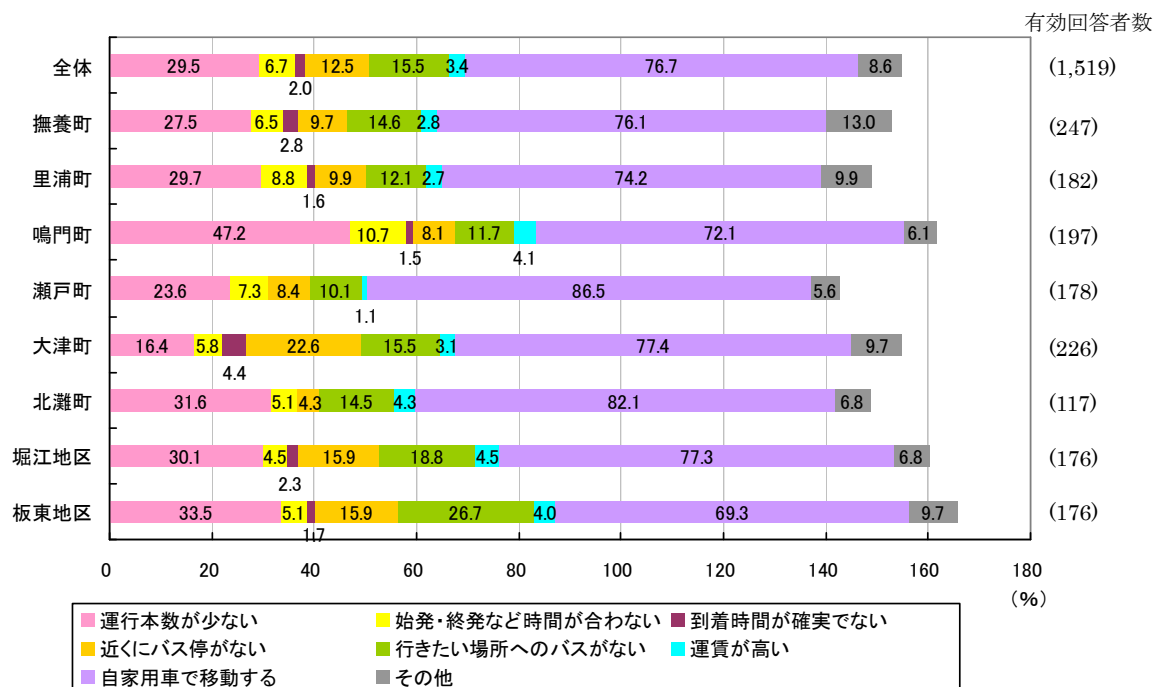
図一 利用目的別のバスの利用頻度



#### (4) 普段、バスを利用しない理由 (問8) 【回答は2つまで可能とした】

バスを利用しない理由としては、「自家用車で移動する」が約77%を占め、最も大きな理由となっている。

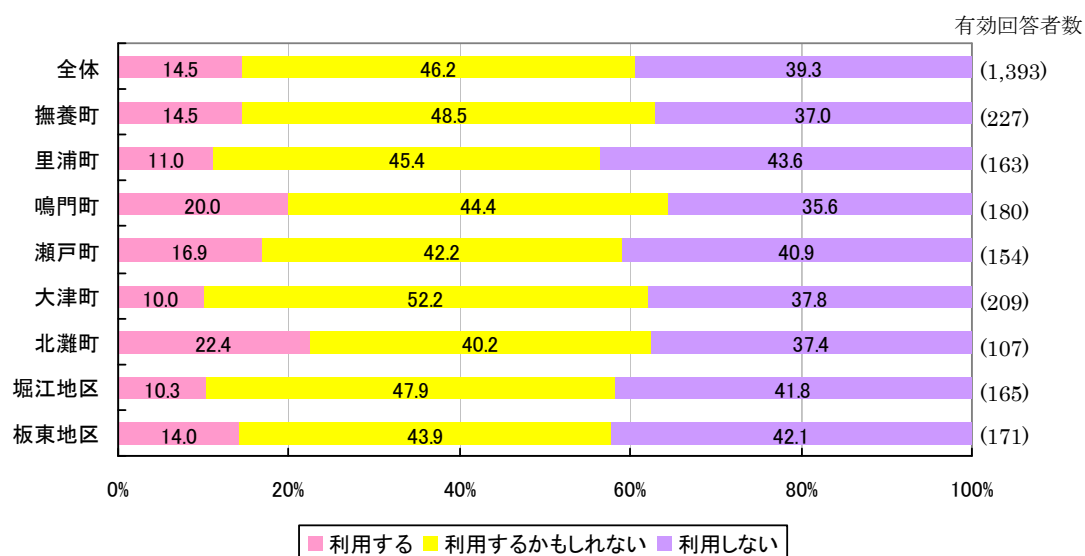
地区別においては、鳴門町で「運行本数が少ない」、大津町で「近くにバス停がない」板東地区で「行きたい場所へのバスがない」との理由がやや多くなっている。



図一 普段バスを利用しない理由

#### (5) 改善された時にバスを利用する意向 (問9)

バスを利用しない理由などが改善された時のバスの利用意向については、全市では「利用するかもしれない」が46.2%と最も多く、次いで「利用しない」が39.3%であり、「利用する」との回答は少ない。地区別においてもおよそ同様な傾向である。

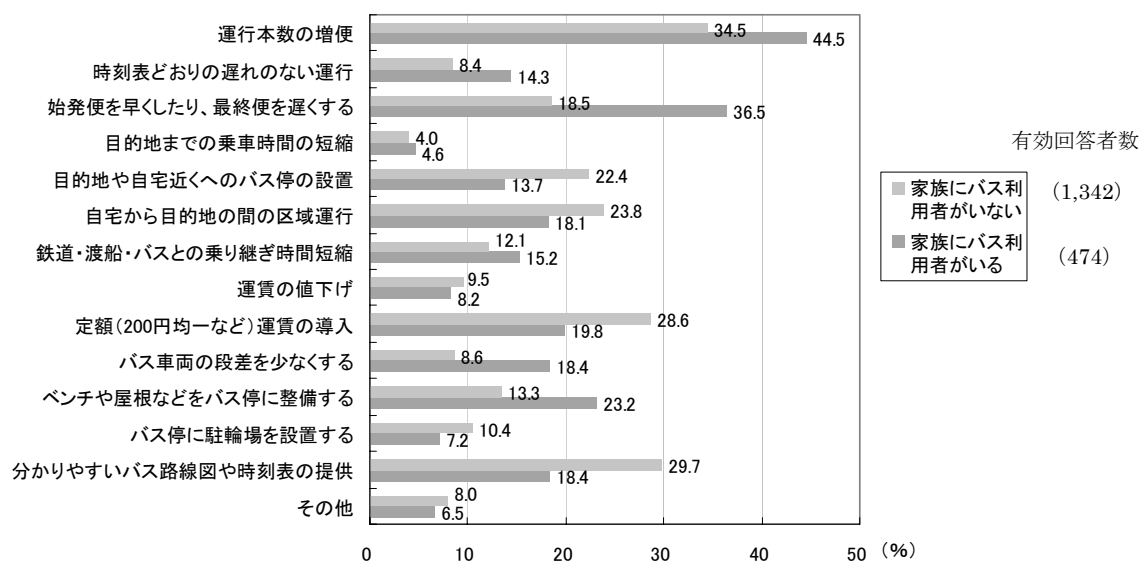


図一 改善された時のバスを利用する意向

## (6) バスを利用しやすくするための改善点 (問10) 【回答は3つまで可能とした】

バスを利用しやすくするための改善内容としては、バス利用の有無にかかわらず、「運行本数の増便」が最も多くなっている。

家族にバス利用者がいない世帯では、次いで「分かりやすいバス路線図や時刻表の提供」、「定額運賃の導入」などの要望が多い。家族にバス利用者がいる世帯では、「始発便を早くしたり、最終便を遅くする」の要望が多い。

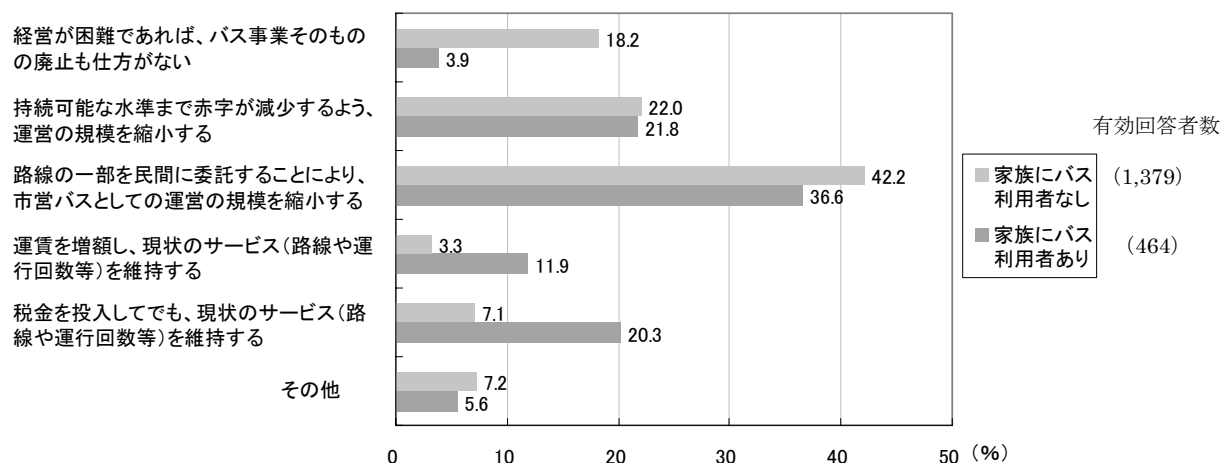


図一バスを利用しやすくするための改善点

## (7) 市営バスの今後の運営方法 (問11)

今後のバスの運営方法としては、バス利用者の有無にかかわらず、「路線の一部を民間に委託することにより、市営バスの運営の規模を縮小する」が最も多く、次いで「持続可能な水準まで赤字が減少するよう運営の規模を縮小する」が多く、運営規模の縮小に関して一定の理解が得られているものと考えられる。

家族にバス利用者がいない世帯では、「経営が困難であれば、バス事業そのものの廃止も仕方がない」の回答が比較的に多く、逆に家族にバス利用者がいる世帯では、「税金を投入してでも現状のサービスを維持する」の回答が比較的に多く、バスの運営維持に対する意識の違いが出ている。

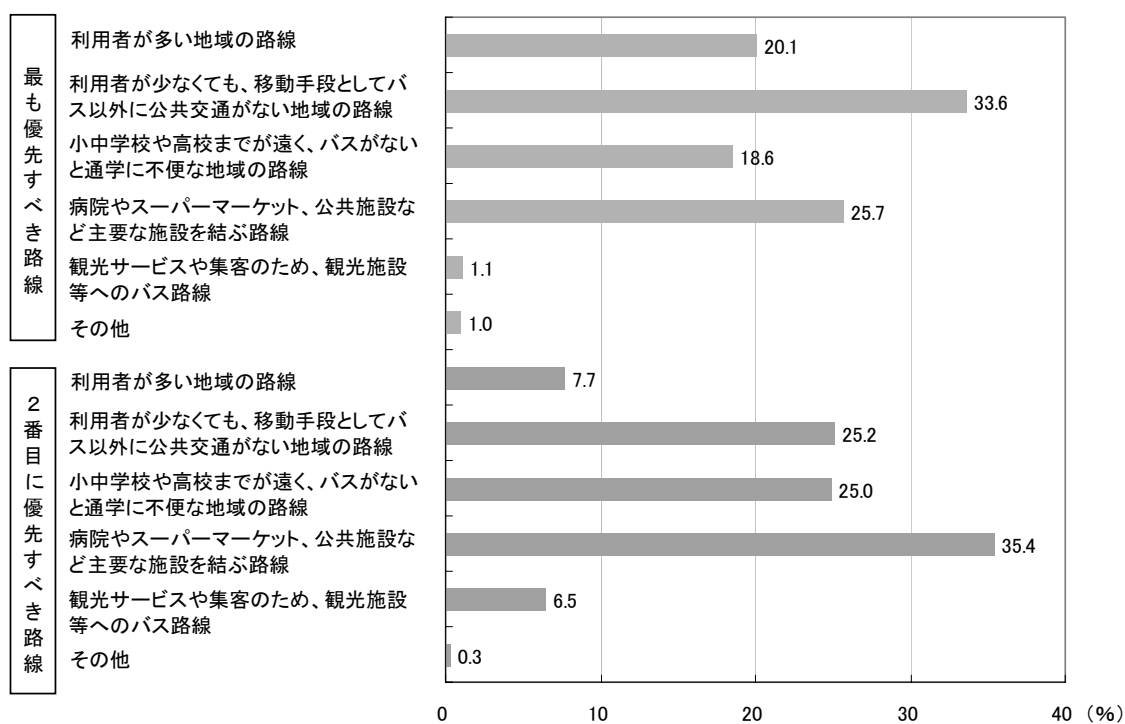


図一今後の市営バスの運営方法

## (8) バスの運行維持に努める必要がある路線 (問12)

バスの運行維持に努める必要がある路線としては、最も優先すべき路線では「利用者が少なくても、移動交通手段としてバス以外に公共交通がない地域の路線」が最も多く、2番目に優先すべき路線では「病院やスーパーマーケット、公共施設など主要な施設を結ぶ路線」の回答が多くなっている。

公共交通の空白地区化の回避を最優先した上で、通院や買物時の利便性の確保が求められているといえる。



(有効回答者数 最も優先すべき路線：1,745、2番目に優先すべき路線：1,606)

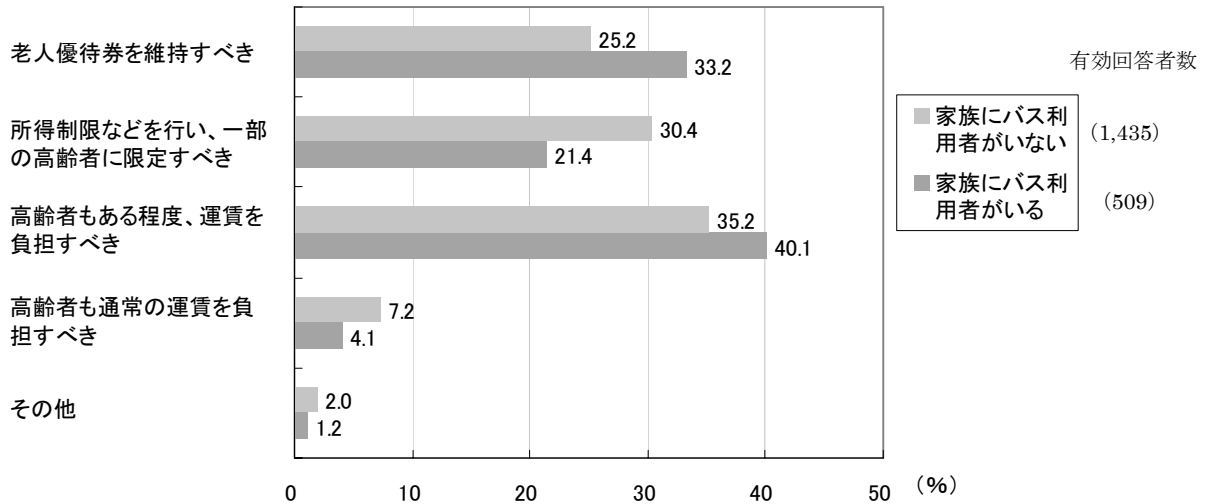
図一 バスの運行維持に努めるべき路線

### (9) 老人等優待制度の今後のあり方 (問13)

老人等優待制度の今後のあり方については、バス利用者の有無にかかわらず「高齢者もある程度、運賃を負担すべき」との回答が多くなっている。

家族にバス利用者がいない世帯では、次いで「所得制限などを行い、一部の高齢者に限定すべき」、家族にバス利用者がいる世帯では、次いで「老人優待券を維持すべき」の回答が多くなっている。

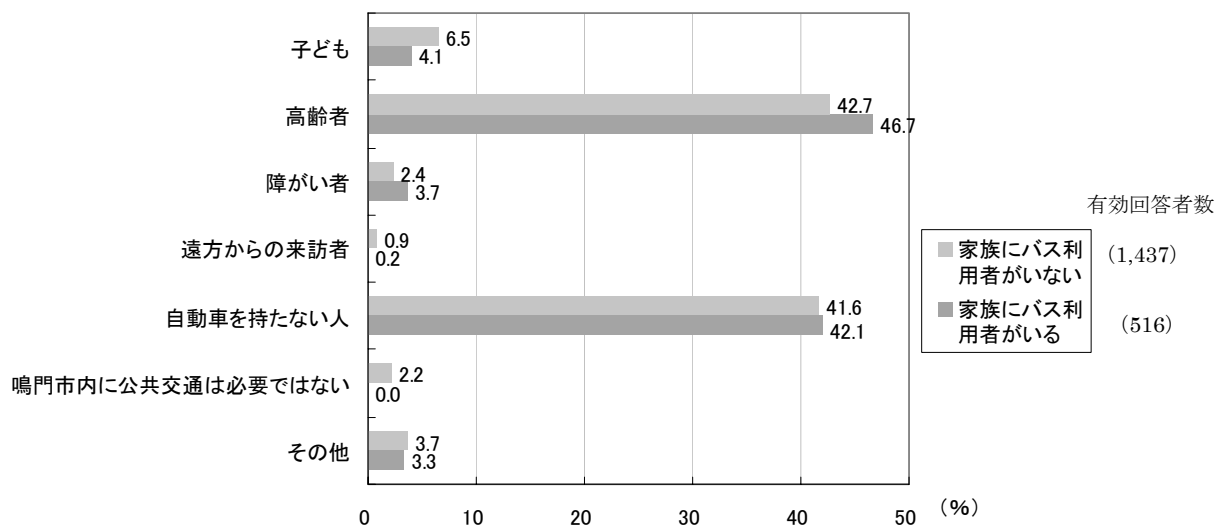
「高齢者も通常の運賃を負担すべき」とする意見は少なく、何らかの形で老人等優待制度を継続していく意向が強いといえる。



図一 老人等優待制度のあり方

### (10) 公共交通機関は誰のために必要か (問14)

公共交通機関は誰のために必要かとの回答としては、バス利用者の有無に関わらず、「高齢者」が最も多く、次いで「自動車を持たない人」となっており、その他の回答はごくわずかとなっている。



図一 公共交通機関は誰のために必要か

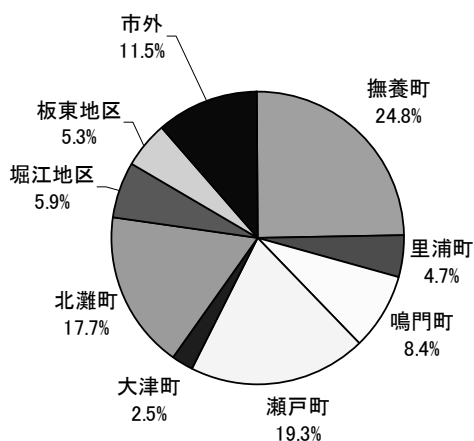
## 6-3 バス利用者アンケートの結果

### (1) 回答者の属性 (問1~3)

回答者の居住地区は、撫養町 (24.8%)、瀬戸町 (19.3%)、北灘町 (17.7%) が多く、その他地区は 10%未満となっている。

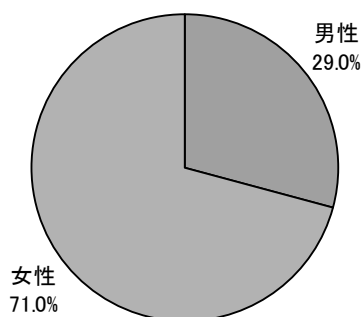
回答者の性別は女性が多く、年齢では 70 歳以上が 59.6%、次いで 60 歳代が 15.6% と高齢者が多く、若い年齢層ほど少ない。

職業は、無職が過半を占め、次いで主夫・主婦が多い。



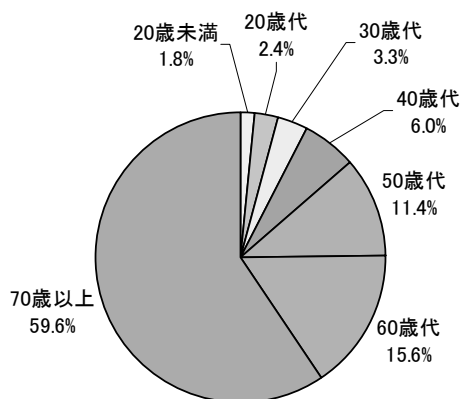
(有効回答者数 : 322)

図一回答者の居住地域



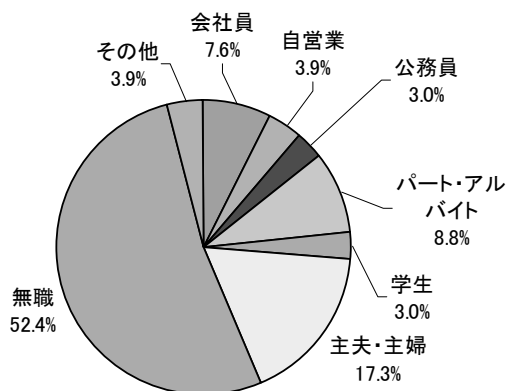
(有効回答者数 : 310)

図一回答者の性別



(有効回答者数 : 334)

図一回答者の年齢

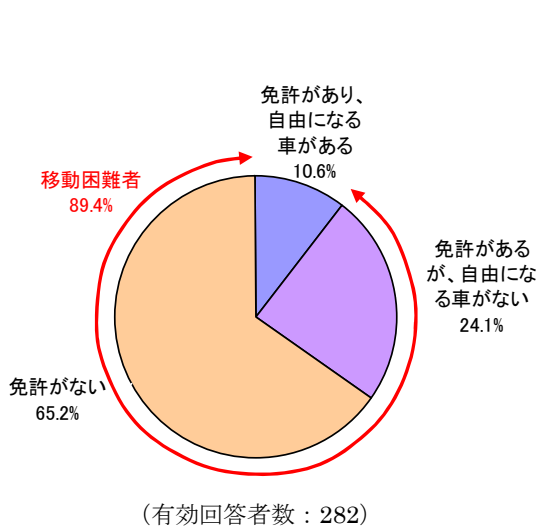


(有効回答者数 : 330)

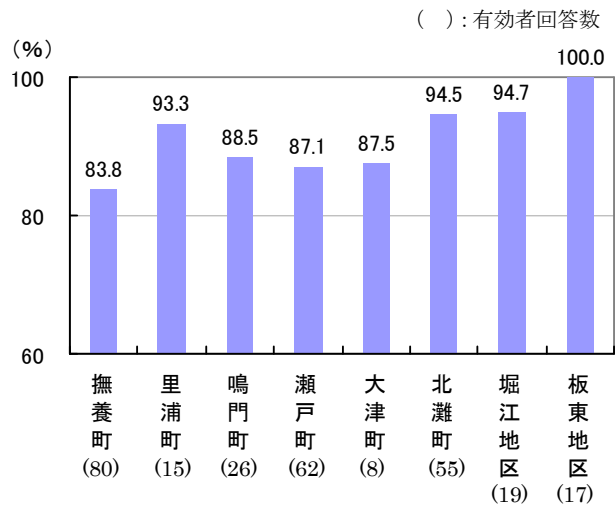
図一回答者の職業

## (2) 移動制約の状況 (問4)

「運転免許がない」及び「運転免許はあるが自由になる車がない」を合わせた割合は89.4%であり、バス利用者の大部分は移動困難者となっている。



図一 運転免許所有状況

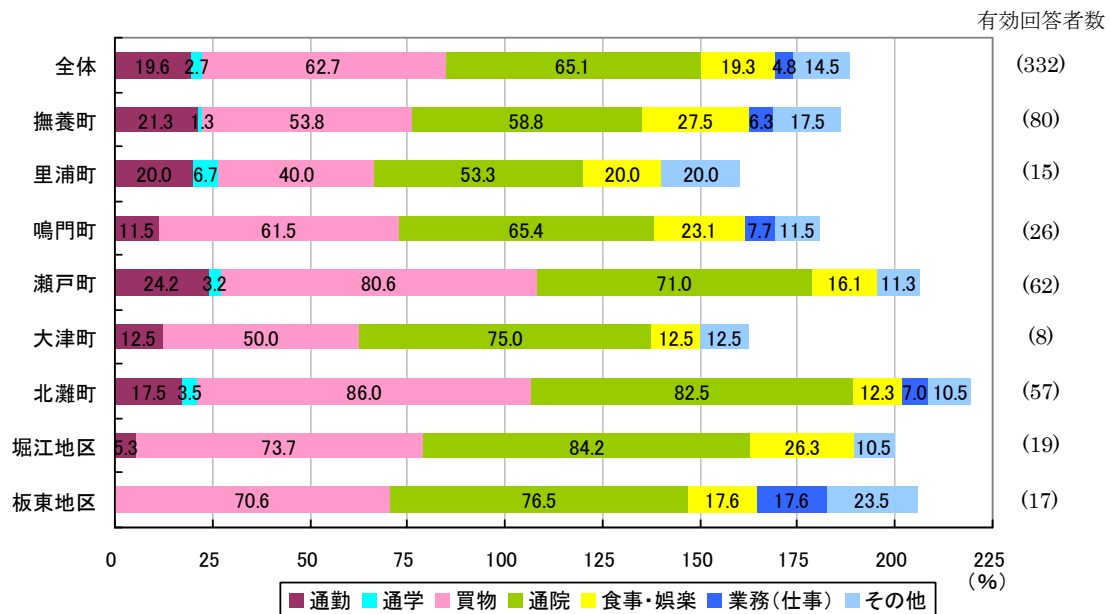


図一 移動困難者の割合 (地区別集計)

## (3) バスの利用目的 (問5) 【回答は3つまで可能とした】

バス利用者の利用目的では、利用者全体において通院、買物がそれぞれ60%以上を占める主目的となっており、地区別においても同様な傾向となっている。

里浦町、瀬戸町、北灘町、撫養町ではわずかながら通学目的があり、スクールバスの機能を担っている。



図一 バスの利用目的 (地区別集計)

#### (4) 最も訪れる目的地・目的施設 (問6)

バスで最も訪れている目的施設としては、鳴門病院が39件と最も多く、次いでキョーエイ(撫養町)25件となっている。

その他にも撫養町の病院、スーパーマーケット、公共施設が挙げられ、バス利用者の多くが、鳴門駅周辺市街地の施設利用を主目的としている。

また、市内では鳴門町の主な目的施設として、鳴門教育大、ルネッサンスリゾートナルトがあり、市外の主な目的施設としては、徳島市の徳島そごう、徳島駅、徳島大学、東かがわ市の翼山温泉、会社・職場がある。

表ーバスで訪れる目的施設(上位施設)

施設名・区分	所在地	件数
鳴門病院	撫養町	39
キョーエイ	撫養町	25
病院	撫養町	12
パワーシティ鳴門(マイケル)	撫養町	11
鳴門教育大学	鳴門町	8
スーパー	撫養町	7
会社・職場	撫養町	6
兼松病院	撫養町	6
主婦の店	撫養町	6
鳴門駅	撫養町	5
徳島そごう	徳島市	5
ルネッサンスリゾートナルト	鳴門町	5
翼山温泉	東かがわ市	4
老人福祉センター	撫養町	4
徳島駅	徳島市	4
鳴門市役所	撫養町	3
マルナカ	撫養町	3
佐藤整形外科	撫養町	3
うずしおふれあい公園	撫養町	2
会社・職場	東かがわ市	2
斉藤整形外科	撫養町	2
実家	鳴門町	2
整骨院	撫養町	2
徳島大学	徳島市	2
鳴門郵便局	撫養町	2

#### (5) 目的地までの乗降バス停・所要時間等 (問7)

##### ① 主な乗降・乗り継ぎバス停

乗車バス停としては、多くの路線が乗り入れる鳴門郵便局前での利用が多く、その他、北泊線の堂浦、北泊、引田線の櫛木、北灘東小前などの利用が比較的に多い。

降車バス停としては、鳴門駅前、鳴門病院、鳴門郵便局前の利用が多く、これ以外にも鳴門駅周辺市街地のバス停での降車が多くなっている。

表ー主な乗降バス停

##### ■乗車バス停ランキング

バス停	路線	回答数
鳴門郵便局前	全路線	18
市バス以外		18
堂浦	北泊線	8
櫛木	引田線	7
北泊	北泊線	7
鳴門駅前	全路線	7
北灘東小前	引田線	6
黒崎	引田・北泊線	6

##### ■降車バス停ランキング

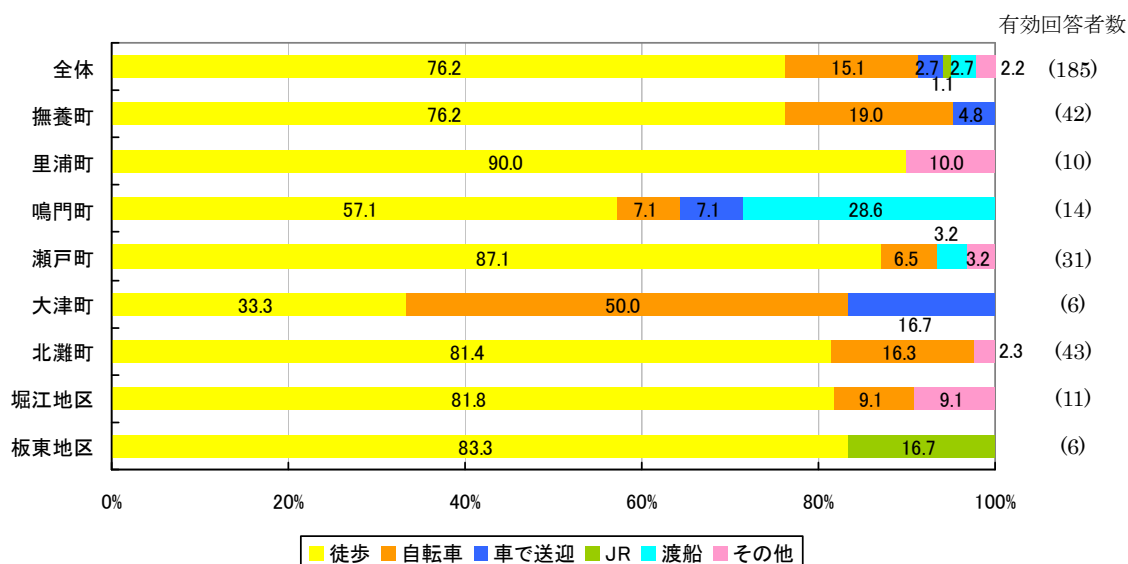
バス停	路線	回答数
鳴門駅前	全路線	34
市バス以外		26
鳴門病院	引田・北泊・循環・高島	20
鳴門郵便局前	全路線	13
鳴門駅西	引田線	9
市役所北	北泊(岡崎)・里浦	8
鳴門教育大学前	高島線	8
撫養大道	北泊線	7

## ②乗車バス停への交通手段・所要時間

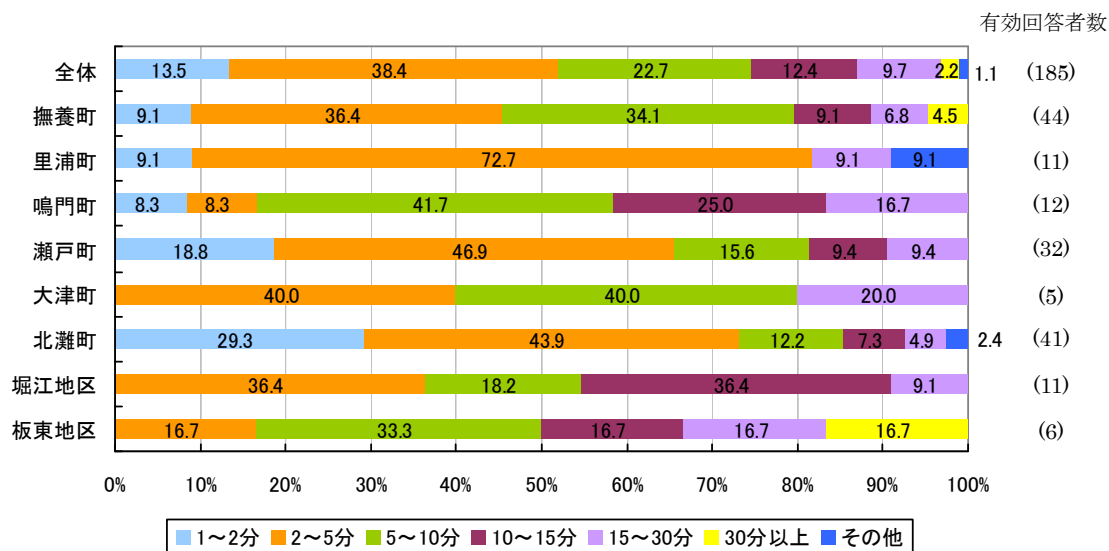
乗車バス停までの交通手段は、利用者全体では徒歩が76.2%と最も多く、次いで自転車となっている。

バス停までの所要時間では、利用者全体では2～5分が最も多く、10分以内が約75%を占めている。

地区別では里浦町、北灘町で5分以内の割合が高くアクセスに恵まれ、鳴門町、堀江地区、板東地区が10分以上の割合が高くなっている。



図一乗車バス停への交通手段（地区別集計）



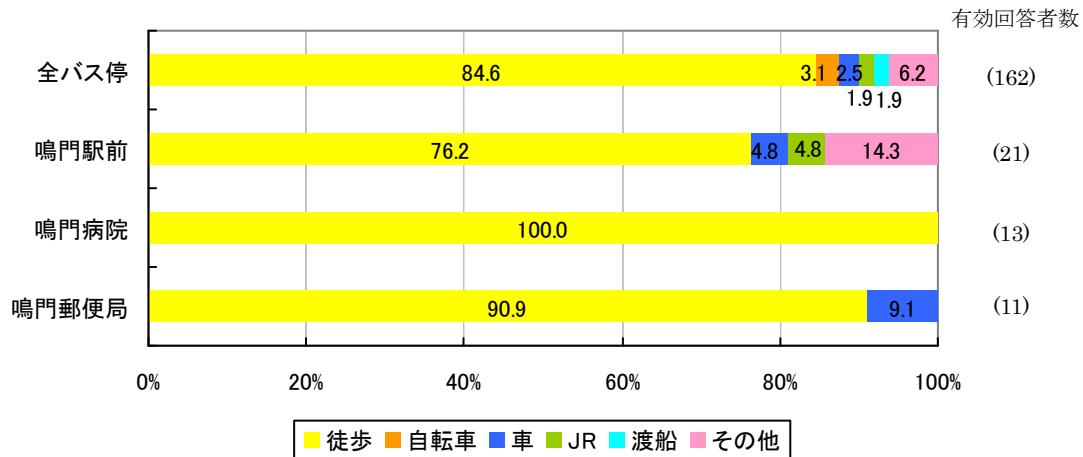
図一乗車バス停への所要時間（地区別集計）



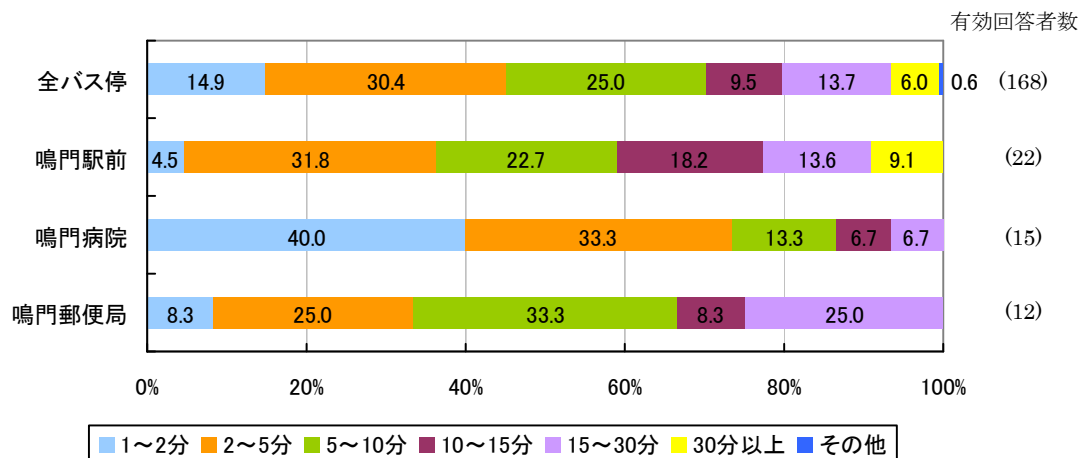
### ③降車バス停からの交通手段・所要時間

降車バス停からの交通手段では、全バス停で84.6%と徒歩が最も多くなっており、バス停から目的施設までの所要時間は、全バス停で10分以内が約70%となっている。

主要降車バス停である鳴門駅前、鳴門郵便局では、10分以上所要する割合がやや高く、両バス停から駅周辺市街地の施設へ徒歩等で移動している状況がうかがえる。



図一降車バス停からの交通手段（主要バス停）



図一降車バス停からの所要時間（主要バス停）

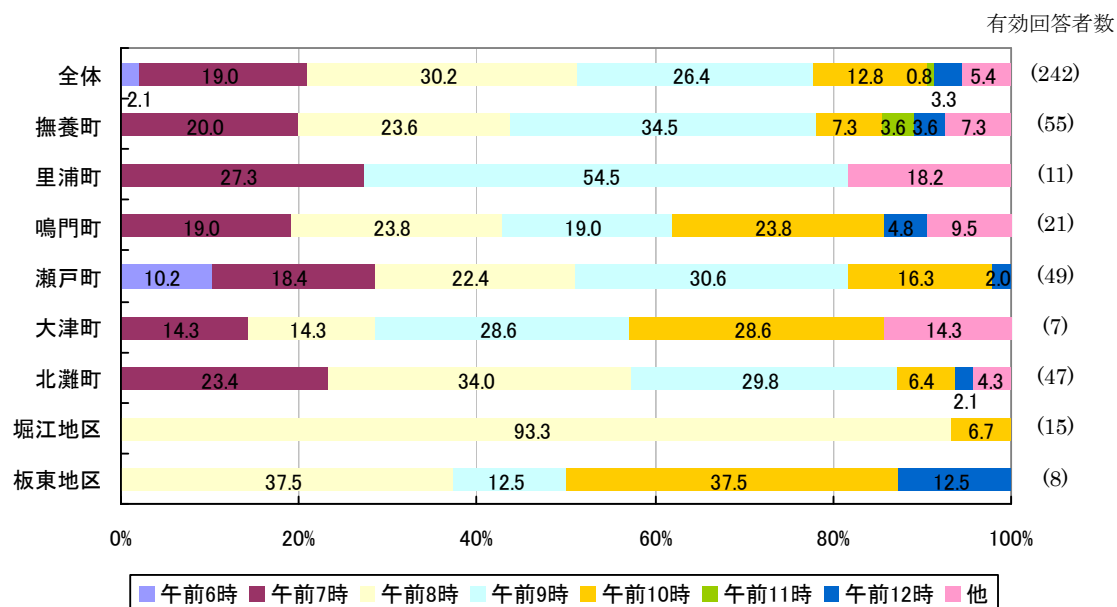
## (6) 目的地に行く際のバスの利用時間帯（問8）

行きの時間帯では、午前7時～9時の時間帯が利用者全体で約76%と最も多い。

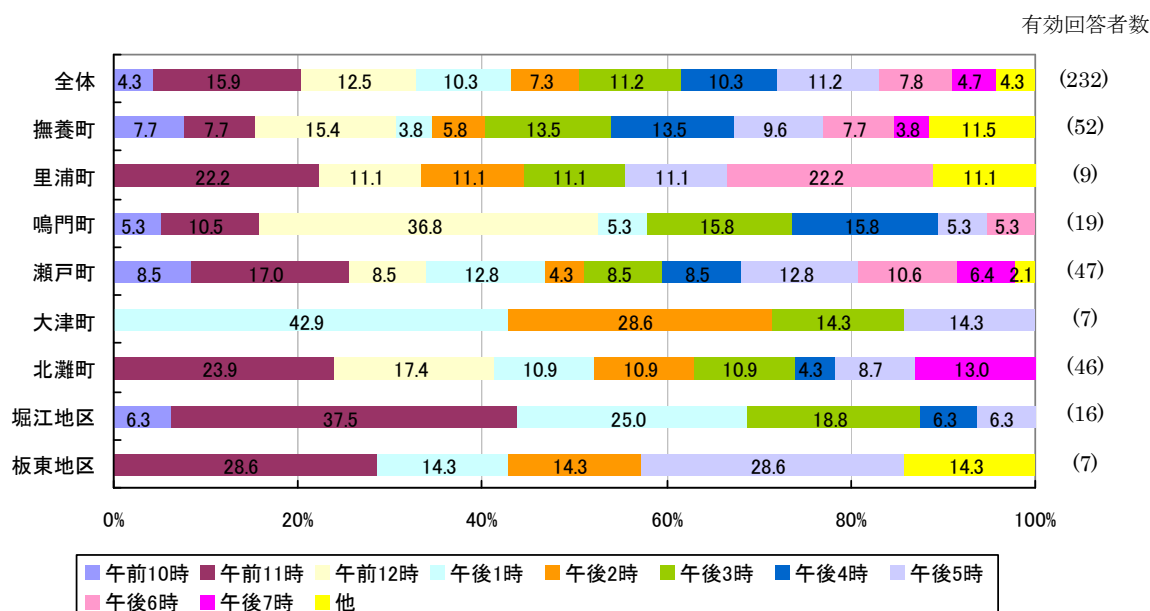
地区別では、鳴門町、大津町、板東地区で午前10時の利用がやや多い。

帰りの時間帯では、午前11時が15.9%と最も多いが、以降、午後5時まで各時間帯とも10%程で、ばらついた利用状況となっている。

午前12時までに帰り便を利用する割合は利用者全体で約33%あり、午前中に目的施設を行き来する需要も多くなっている。



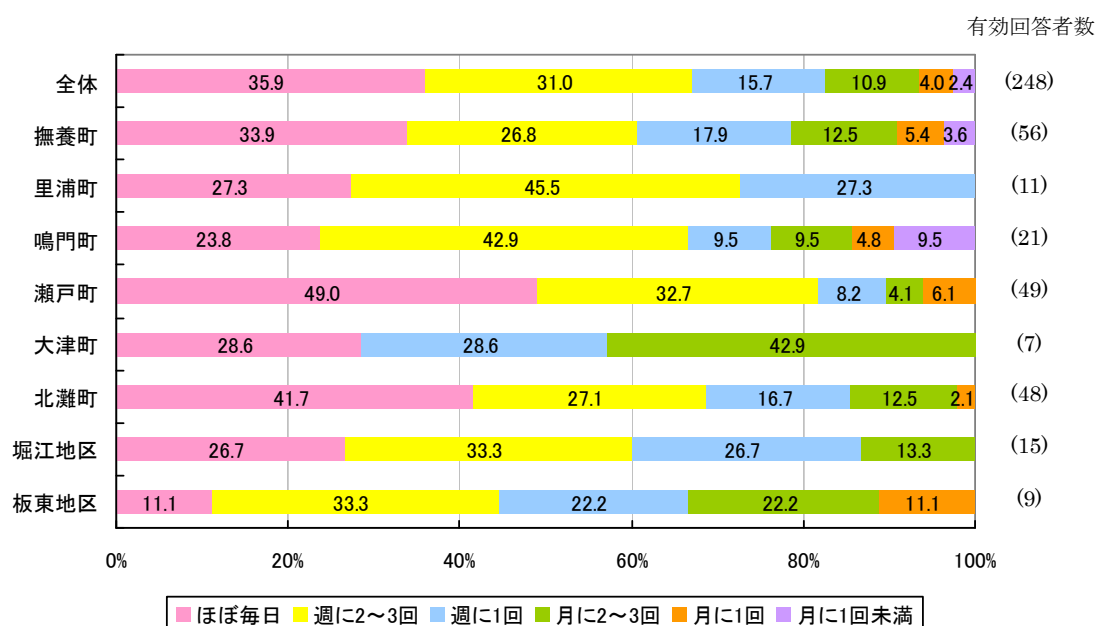
図一 行きのバス利用時間帯（地区別集計）



図一 帰りのバス利用時間帯（地区別集計）

## (7) 目的地を訪れる頻度 (問9)

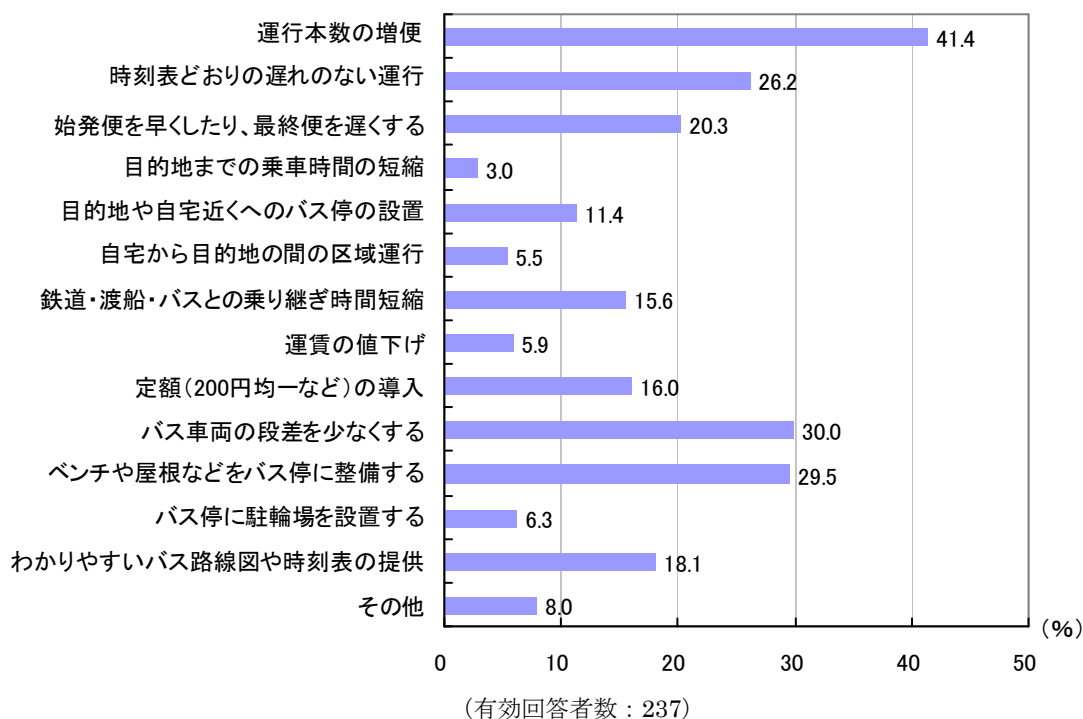
目的地を訪れる頻度は、利用者全体では「ほぼ毎日」が35.9%と最も多く、週に1回以上が80%以上を占め、バス利用者の多くが、日常的に高い頻度でバスを利用しているといえる。地区別では、里浦町、瀬戸町の利用頻度が高く、大津町の利用頻度が低くなっている。



図一目的地を訪れる頻度 (地区別集計)

## (8) バスを利用しやすくするための改善点 (問10) 【回答は3つまで可能とした】

バスを利用しやすくするための改善点としては、「運行本数の増便」が41.4%と最も多く、次いで「バス車両の段差を少なくする」、「ベンチや屋根などをバス停に整備する」となっている。

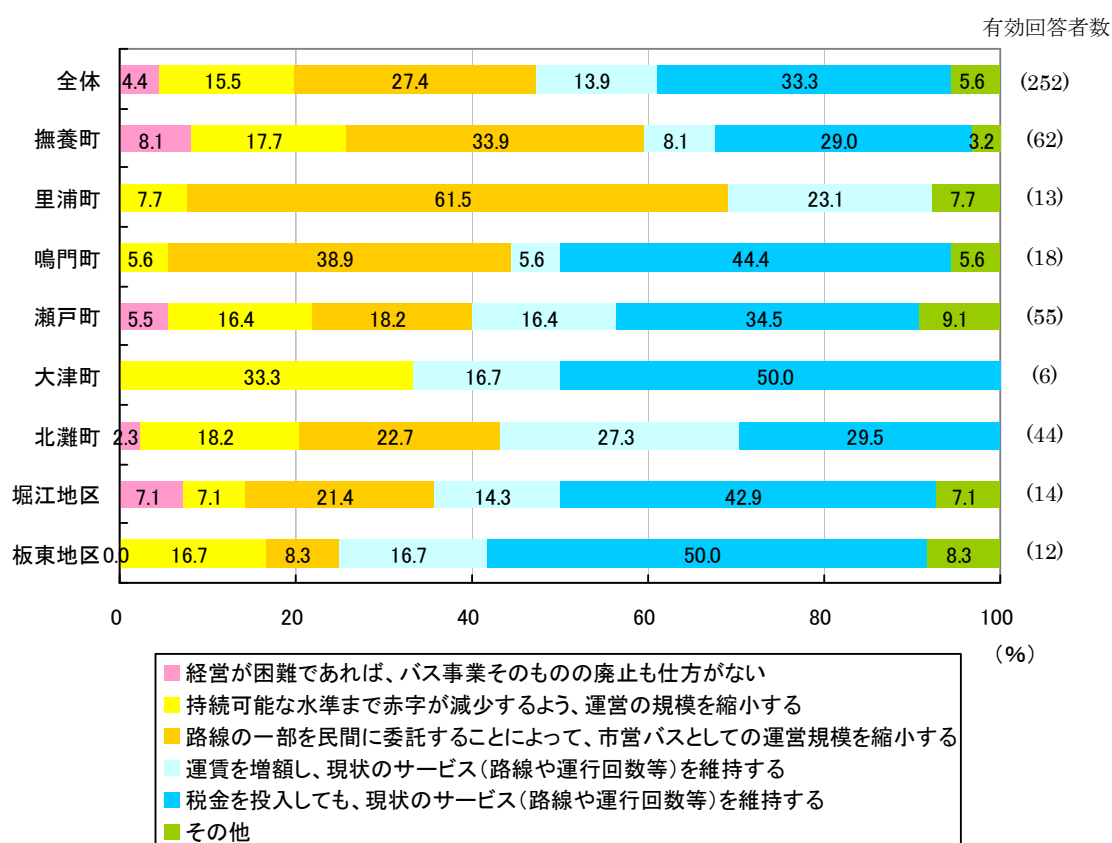


図一バスを利用しやすくするための改善点

## (9) 市営バスの今後の運営方法（問11）

市営バスの運営方法については、利用者全体では「税金を投入してでも、現状のサービスを維持する」が33.3%と最も多くなっている。ただし、「路線の一部を民間に委託することによって、市営バスとしての運営の規模を縮小する」、「持続可能な水準まで赤字が減少するよう、運営の規模を縮小する」、「運賃を増額し、現状のサービスを維持する」の合計は約57%あり、民間委託などの何らかの効率化策について、多くの利用者が理解を示しているといえる。

地区別では、里浦町で、「路線の一部を民間に委託することによって、市営バスとしての運営の規模を縮小する」の割合が多く、鳴門町、大津町、板東地区で「税金を投入してでも、現状のサービスを維持する」の割合が多くなっている。

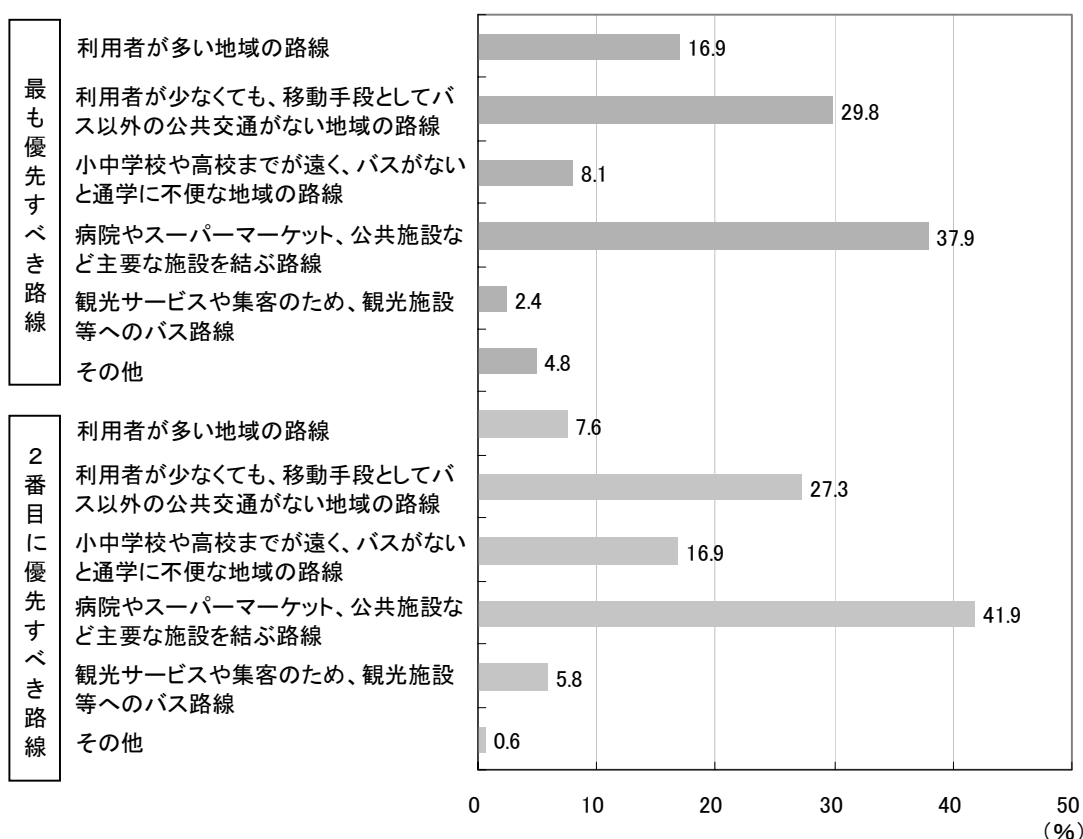


図一 市営バスの今後の運営方針（地区別集計）

## (10) バスの運行維持に努める必要がある路線 (問12)

バスの運行維持に努める必要がある路線としては、最も優先すべき・2番目に優先すべきともに、「病院やスーパーマーケット、公共施設など主要な施設を結ぶ路線」が最も多く、次いで「利用者が少なくても、移動手段としてバス以外の公共交通がない地域の路線」が多くなっている。

バス利用の主な目的である通院・買物に対応したバスサービスの継続が求められているといえ、また、公共交通の空白地区の回避への認識も高いといえる。



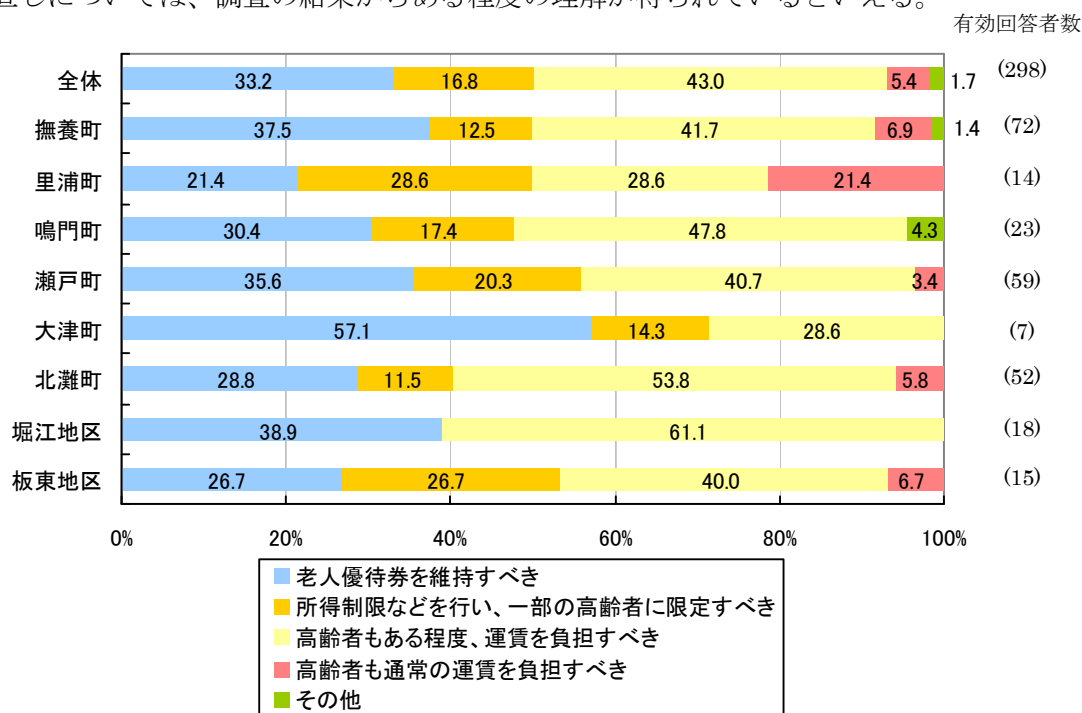
(有効回答者数 最も優先すべき路線：248、2番目に優先すべき路線：172)

図一バスの運行維持に努める必要がある路線

### (11) 老人等優待制度の今後のあり方 (問13)

老人等優待制度の今後のあり方については、利用者全体では、「高齢者もある程度、運賃を負担すべき」が43.0%と最も多く、次いで「老人優待券を維持すべき」、「所得制限などを行い、一部の高齢者に限定すべき」となっている。

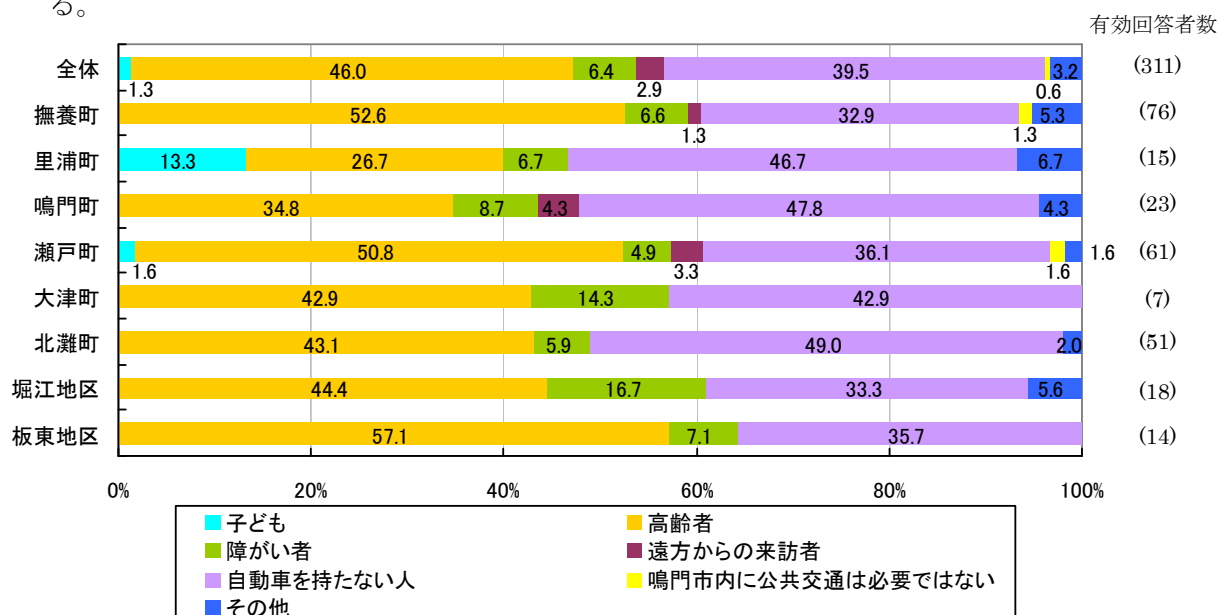
優待制度維持への意向は強いものの、ある程度の運賃負担など、何らかの負担のあり方の見直しについては、調査の結果からある程度の理解が得られているといえる。



図一 老人等優待制度の今後のあり方 (地区別集計)

### (12) 公共交通機関は誰のために必要か (問14)

公共交通機関は誰のために必要かについて、利用者全体では、「高齢者」が46.0%と最も多く、次いで「自動車を持たない人」が39.5%となっており、この2回答がほとんどを占めている。



図一 公共交通機関は誰のために必要か (地区別集計)

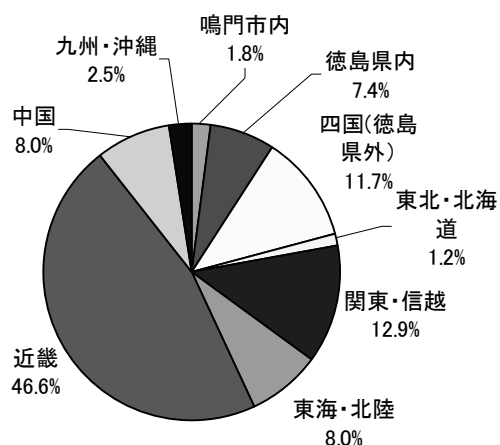
## 6-4 観光客アンケートの結果

### (1) 回答者の属性 (問1~3)

回答者の居住地は、近畿が46.6%と最も多く、次いで関東・信越、四国(徳島県外)となっている。

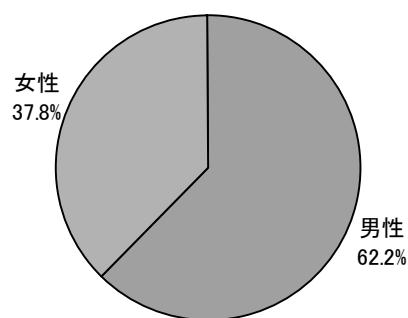
性別では男性が62.2%となっている。

年齢では30歳代が27.2%と最も多く、次いで20歳代、50歳代、40歳代となっており、20~50歳代が約88%を占めている。



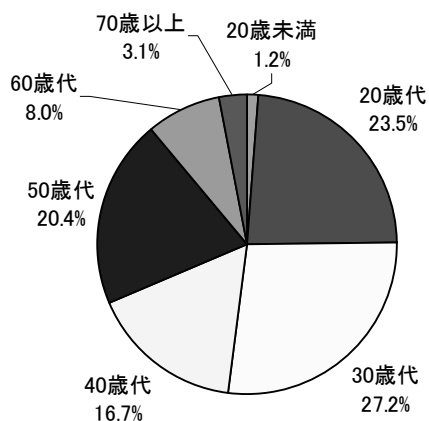
(有効回答者数：163)

図一回答者の居住地



(有効回答者数：156)

図一回答者の性別



(有効回答者数：162)

図一回答者の年齢

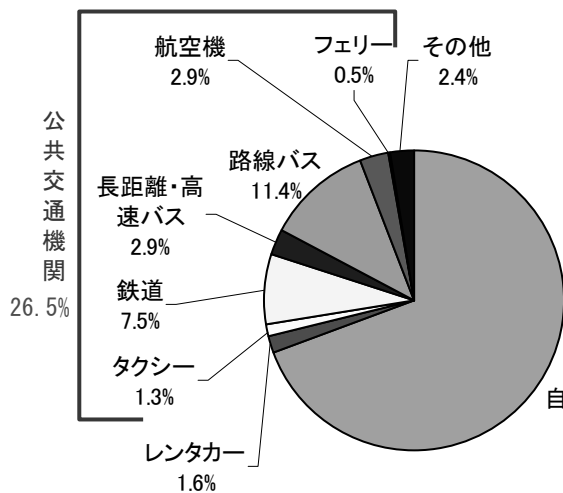
## (2) 旅行・観光の目的地・交通手段 (問4)

### ①観光客の交通手段

観光目的の訪問者の交通手段をみると、鳴門公園での調査では、自家用車が69.5%と多くを占め、公共交通利用者が26.5%、うち路線バス利用者が11.4%となっている。

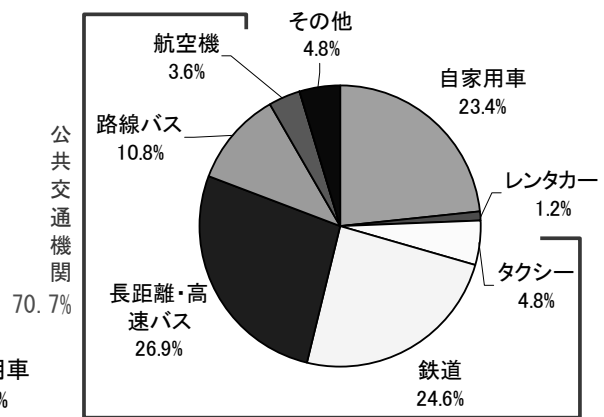
観光情報センターでの調査では、高速バスターミナルとして機能していることから、長距離・高速バス利用者が26.9%と最も多く、鉄道などを加えた公共交通利用者が70.7%となっている。

両調査地点で把握された公共交通利用者全体に占める路線バスの利用割合は27.6%であり、公共交通で訪れる観光客において、路線バスは一定の役割を果たしているといえる。



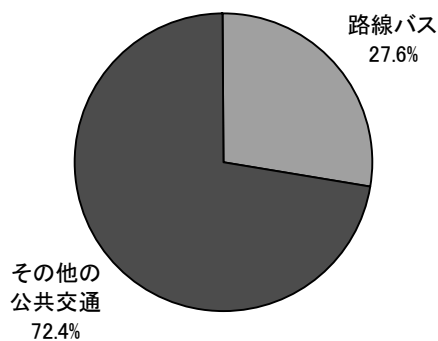
(有効回答数：374)

図一目的地までの交通手段  
(鳴門公園)



(有効回答数：167)

図一目的地までの交通手段  
(観光情報センター)



(有効回答数：217)

図一公共交通利用者に占める路線バス利用の割合

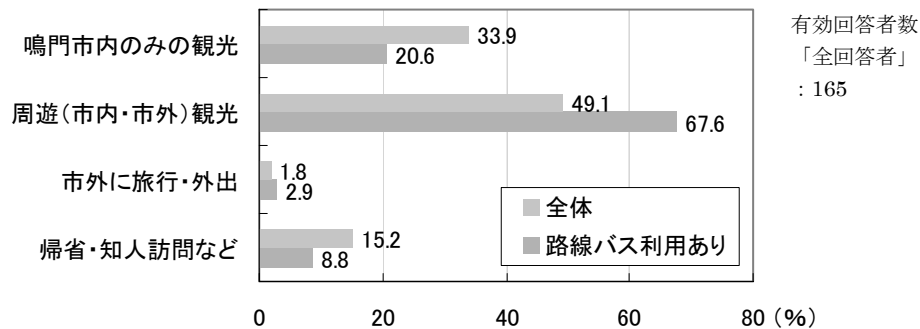


## ②旅行等の区分・目的地

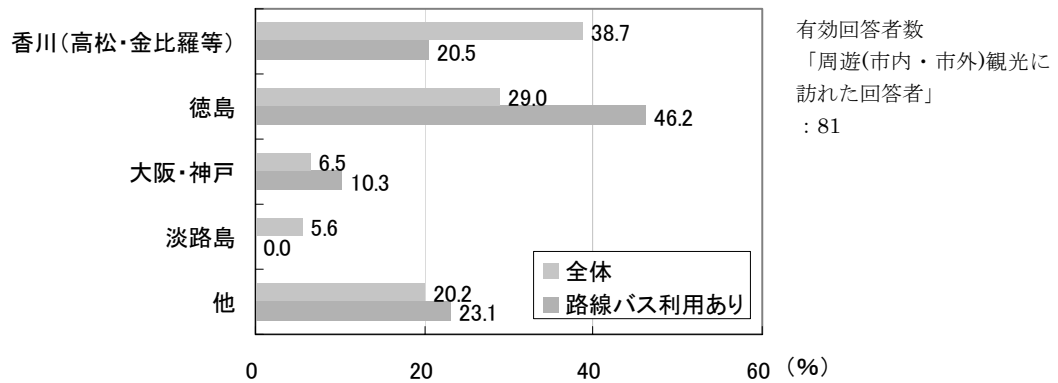
回答者の旅行等の区分をみると、周遊観光（鳴門市以外の観光地と鳴門市を周遊）が49.1%と最も多く、次いで鳴門市内のみの観光が33.9%となっている。

路線バス利用者では、67.6%が周遊観光であり、特に徳島との周遊観光において、路線バスが多く利用されている。

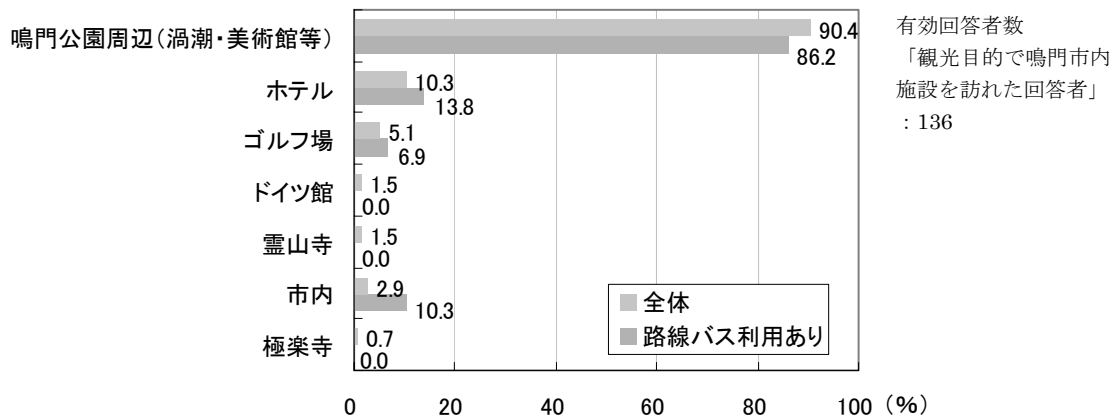
路線バス利用者の鳴門市内観光の目的地・施設としては、鳴門公園周辺（渦潮・美術館等）が86.2%を占め、特に集客の多い拠点的な観光地として機能している。その他の路線バス利用者の観光地・施設としては、市内のほかリゾートホテルやゴルフ場があるが、今回調査ではドイツ館、社寺等への路線バスによる観光はなかった。



図一旅行等の区分



図一周遊観光の目的地（鳴門市以外）



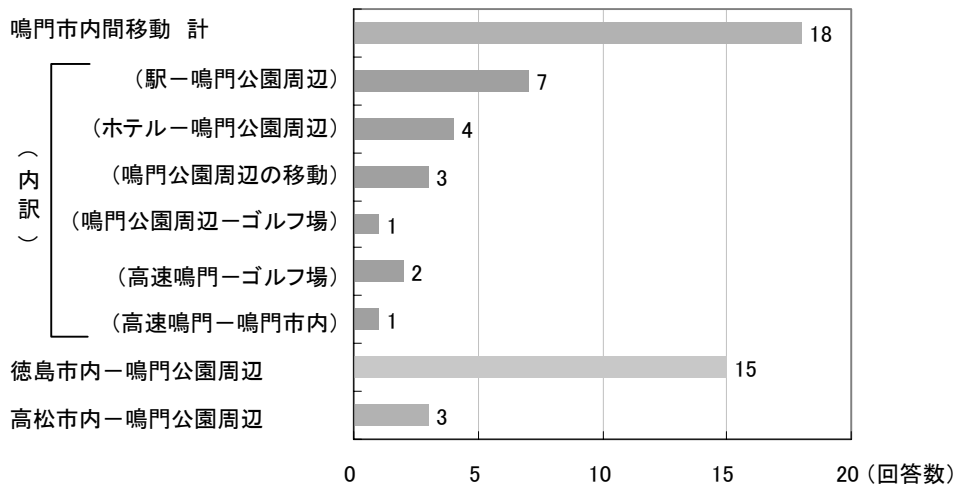
図一鳴門市観光の目的地・施設

### ③路線バスの利用実態

鳴門観光における路線バスの利用実態をみると、鳴門市内の移動が 18 件と最も多くなっており、駅やホテルなどから鳴門公園周辺へのアクセス、鳴門公園周辺施設間の移動に利用されている。

また、徳島市内から鳴門公園へのアクセス利用も多い。

路線バスは、拠点的な観光地である鳴門公園へのアクセスや施設間移動に主に利用されている。

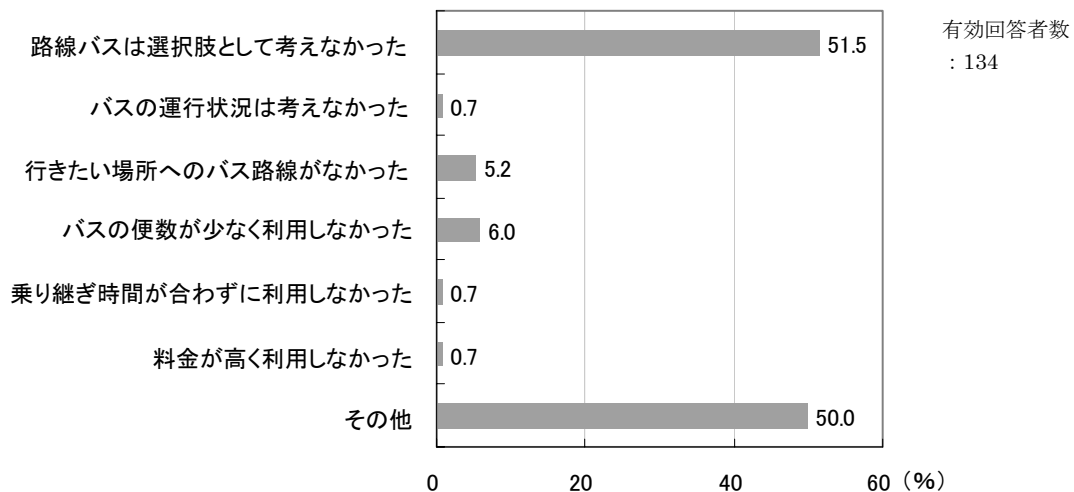


図－路線バスの利用実態

### （3）路線バスを利用しなかった理由（問5）【回答は2つまで可能とした】

路線バスを利用しなかった理由としては、「路線バスは選択肢として考えなかった」が 51.5% と最も多く、次いで「その他」が 50.0% と、この2回答がほとんどを占める。

「その他」の具体的記述内容としては、「自家用車がある」との回答が多く、旅行において自家用車の利用が優先的に選択されており、その理由として、便利、子ども連れ、高速料金の割引などがあげられている。

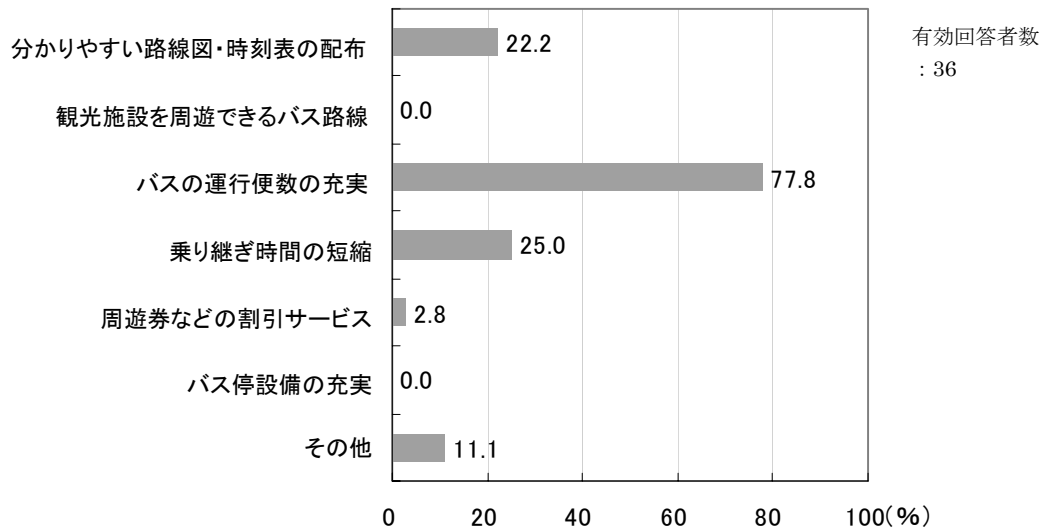


図－路線バスを利用しなかった理由

#### (4) 路線バスを利用する上で改善されると良い点 (問6) 【回答は2つまで可能とした】

バスの改善点としては、「バスの運行便数の充実」が 77.8%と最も多く、次いで「乗り継ぎ時間の短縮」、「分かりやすい路線図・時刻表の配布」となっている。

使い勝手の良いバス運行、分かりやすい情報提供が求められているといえる。



図一 路線バスを利用する上で改善されると良い点