

秋田内陸線沿線 住民意識調査

調査結果報告書

平成 27 年 11 月
秋田内陸地域公共交通連携協議会

目 次

1. 調査の概要.....	1
1 調査の目的.....	1
2 調査の対象.....	1
3 調査の方法.....	1
4 調査の実施時期.....	1
5 配布・回収の結果.....	1
6 回答者の属性.....	2
1 年齢.....	2
2 性別.....	2
3 住んでいる地区.....	3
4 運転免許.....	3
5 車の所持.....	4
2. 調査結果.....	5
1 乗車状況.....	5
1 内陸線の乗車頻度（問1）.....	5
2 利用の実態.....	7
(1) 乗車の目的（問1-1）.....	7
(2) 乗車の理由（問1-2）.....	7
(3) 普段の乗車区間（問1-3）.....	8
(4) 利用していて不満な点（問1-4）.....	9
3 「利用しない」理由と「利用しなくなった」理由（問1-5、問1-6）.....	12
4 内陸線の位置づけ（問2）.....	13
2 公費負担と5年後の運行.....	14
1 公費負担に対する認知度（問3）.....	14
2 5年後の運行のあり方（問4）.....	14
(1) 一部区間廃止後の交通手段（問4-2）.....	16
(2) 全線廃止と考える理由と全線廃止後の交通手段（問4-3、問4-4）.....	16
3 許容できる運営費の負担（問4-1）.....	17
3 内陸線のあり方.....	19
1 今後の運行（問5）.....	19
2 内陸線活性化のため、取り組むべきこと（問6）.....	20
3 内陸線の利便性向上のための取組（問6-1）.....	21
3. 資 料.....	23
1 集計結果等.....	23
2 調査票.....	34

1. 調査の概要

1. 調査の概要

1 調査の目的

秋田内陸線の沿線地域住民の利用実態及び意向を把握することにより、今後の施策の展開に資することを目的にアンケート調査を実施した。

2 調査の対象

北秋田市及び仙北市の高校生以上の住民から無作為抽出した 3,000 人
(北秋田市 1,650 人、仙北市 1,350 人)

3 調査の方法

郵送による配布・回収（はがきによる督促 1 回）

4 調査の実施時期

平成 27 年 8 月～9 月

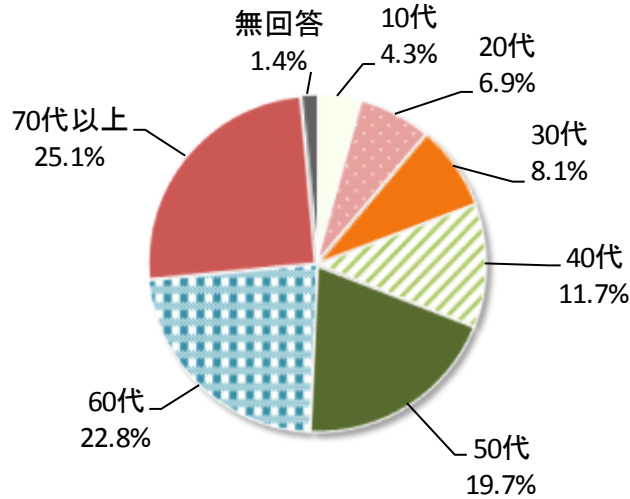
5 配布・回収の結果

配布数	回収数 【回収率】	無効回答	有効回答 【有効回答率】
3,000 件	1,664 件 【55.5%】	5 件	1,659 件 【55.3%】

6 回答者の属性

1 年齢

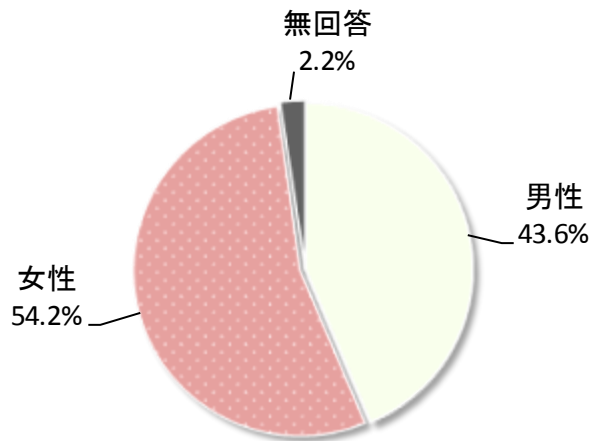
年齢は、「10代」(4.3%)、「20代」(6.9%)、「30代」(8.1%)、「40代」(11.7%)、「50代」(19.7%)、「60代」(22.8%)、「70代以上」(25.1%)となっており、年齢が上がるにつれて回答者割合も高くなっている。



回答者: 1,659人

2 性別

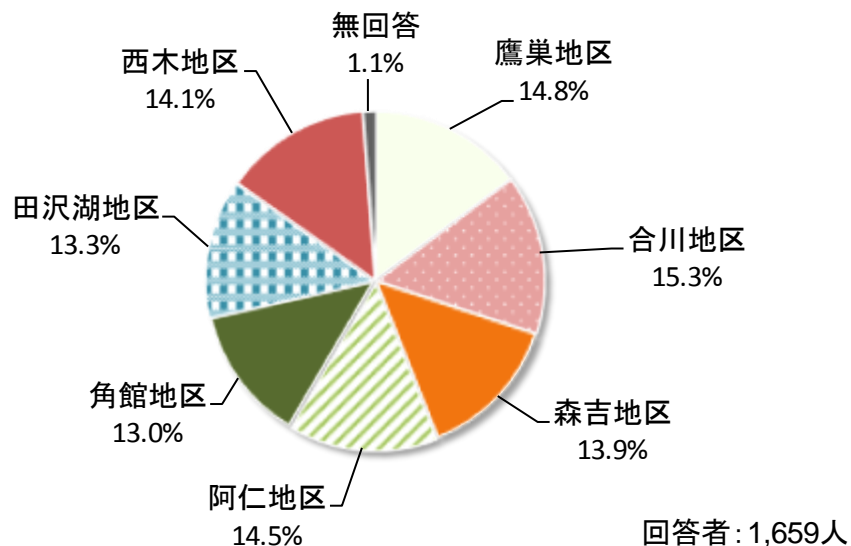
性別は、「男性」が43.6%、「女性」が54.2%で、女性が男性を若干上回っている。



回答者: 1,659人

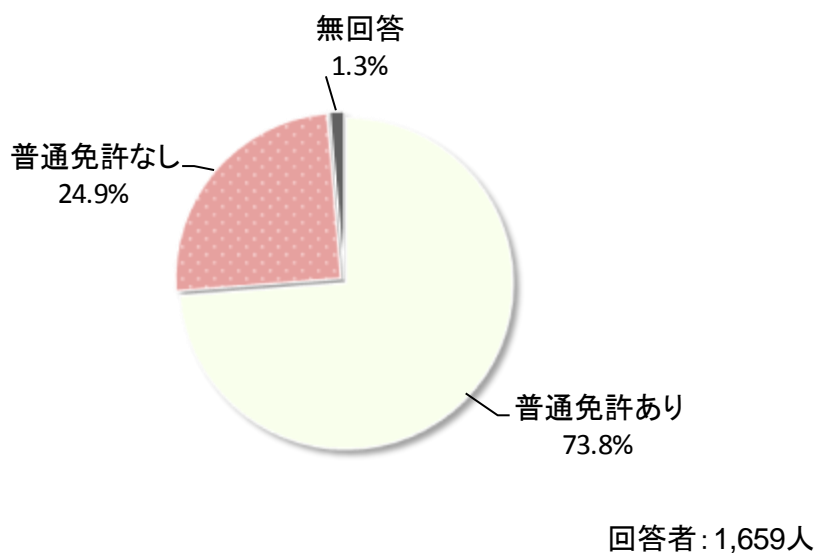
3 住んでいる地区

住んでいる地区は、「合川地区」が15.3%で最も多く、次いで「鷹巣地区」(14.8%)、「阿仁地区」(14.5%)、「西木地区」(14.1%)、「森吉地区」(13.9%)、「田沢湖地区」(13.3%)、「角館地区」(13.0%)となっている。



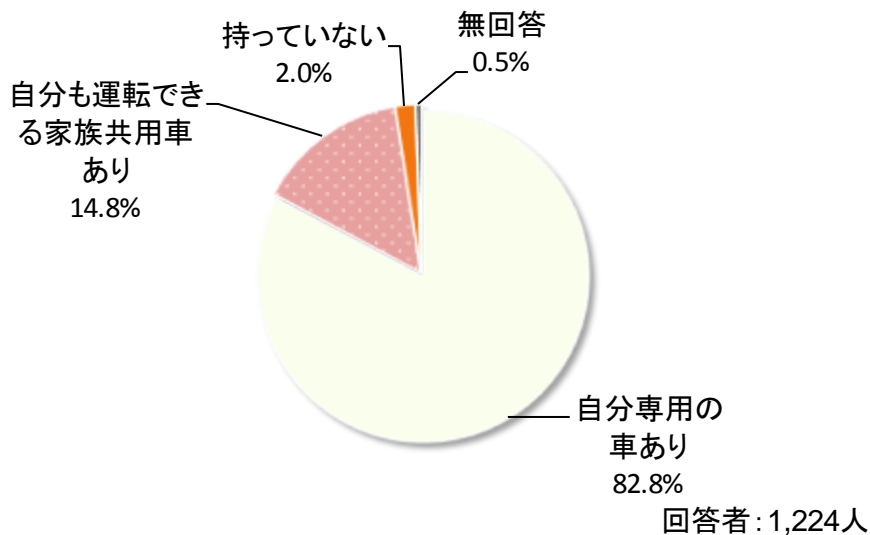
4 運転免許

運転免許を持っているかでは、73.8%が「普通免許あり」、24.9%が「普通免許なし」となっている。



5 車の所持

運転免許をお持ちの1,224人に、車の所有状況をたずねると、82.8%が「自分専用の車あり」、14.8%が「自分も運転できる家族共用車あり」と回答しており、合わせて97.6%が持っている
と回答している。



【報告書の表記及び注意点について】

1. 回答は、各質問の回答該当者数を基数とした百分率（%）で示している。小数点第2位を四捨五入しているため、比率の合計が100.0%にならない場合がある。
2. 複数回答を許している回答項目については、その項目に対して有効な回答をした者の数を基数として比率算出を行っているため、回答比率の合計は100.0%を超える場合がある。
3. 説明文及びグラフで、選択肢の語句を一部簡略化して表している。
4. グラフでは、その設問に対して回答することのできる対象者、該当者数を「回答者」と表記し、その数を表している。
5. グラフ番号は、「3. 資料」の「1 集計結果等」に記載のグラフ番号に符合している。
6. 本調査の調査票は、「3. 資料」の34ページ以降に掲載している。

2. 調查結果

2. 調査結果

1 乗車状況

1 内陸線の乗車頻度（問1）

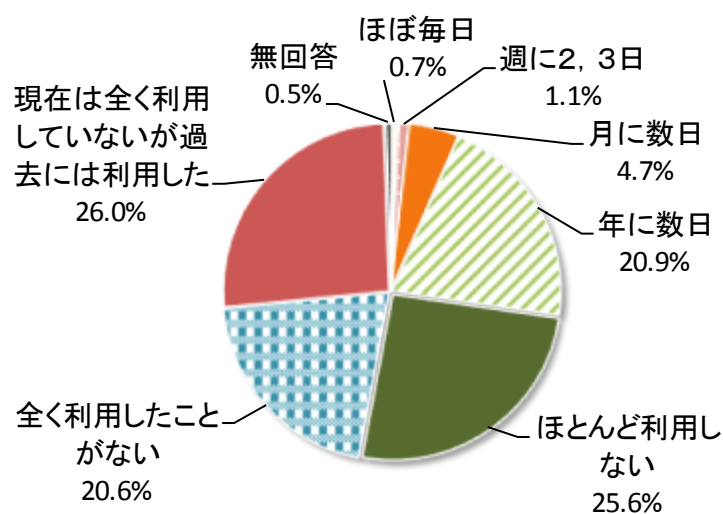
内陸線の乗車頻度については、「ほぼ毎日」、「週に2, 3日」、「月に数日」、「年に数日」利用しているという回答を合わせると27.4%となっている。

また、「現在は全く利用していないが過去には利用した」、「ほとんど利用しない」、「全く利用したことがない」という回答の合計は7割を超えている。

年齢別にみると、「ほぼ毎日」という回答は10代に多くなっているほか、30代以上は、年齢が上がるにつれ「月に数日」、「年に数日」というような利用が多くなっている。

地区別にみると、「阿仁地区」では乗車頻度が最も高くなっているが、それでも「ほぼ毎日」、「週に2, 3回」という回答は約3%にとどまっている。

一方、「田沢湖地区」、「角館地区」では、「ほとんど利用しない」、「全く利用したことがない」の回答が7割を超えており、他地区に比べ乗車頻度が低くなっている。

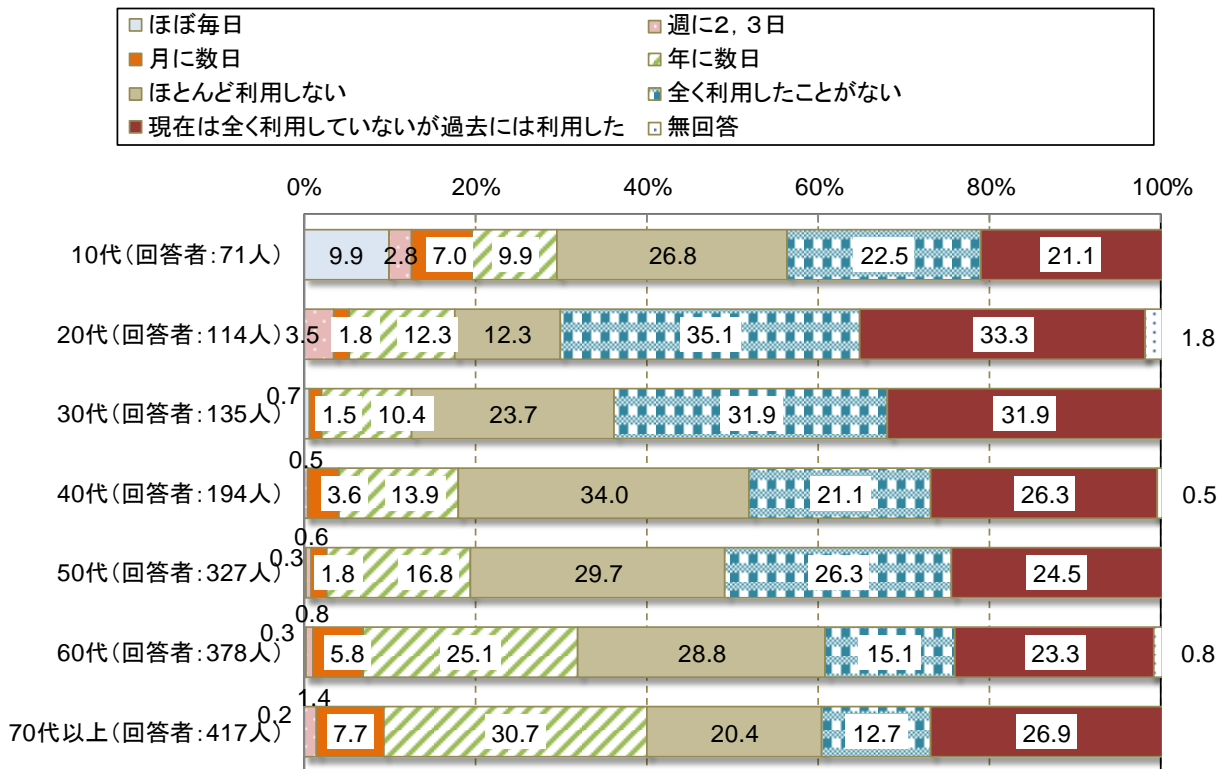


グラフ1

回答者: 1,659人

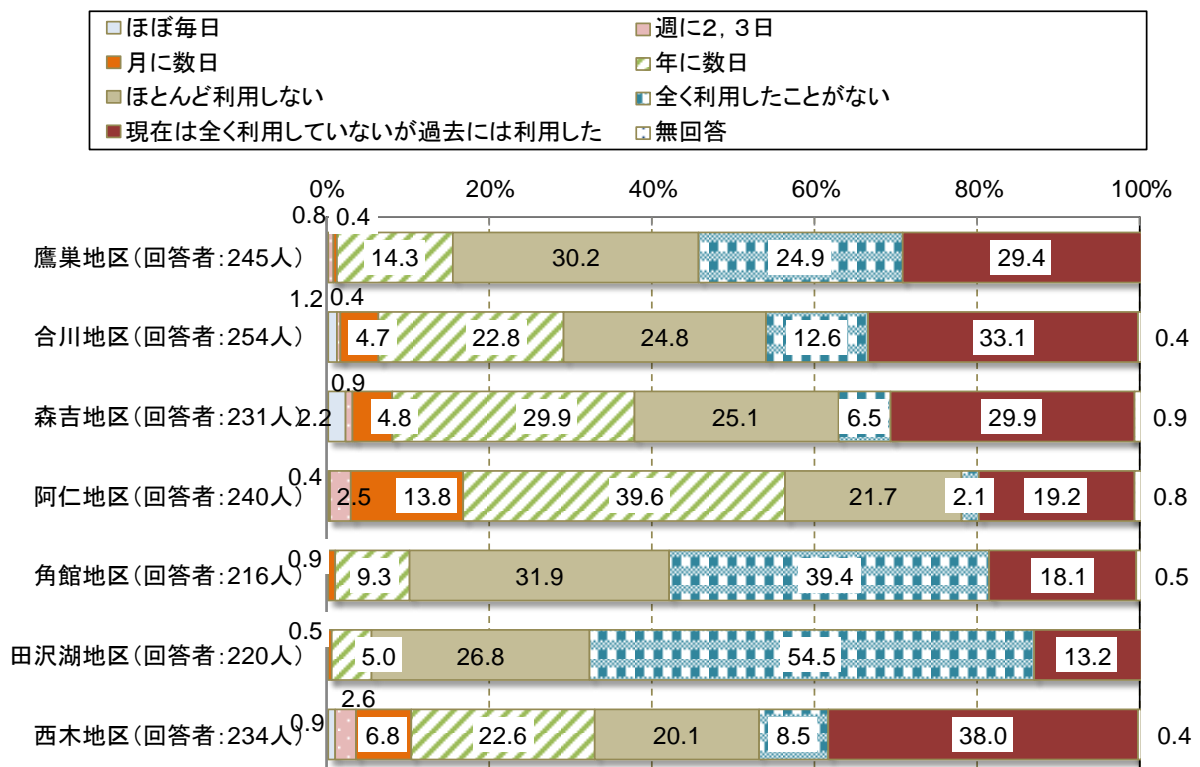
2. 調査結果

◎年齢別乗車頻度



グラフ 2

◎地区別乗車頻度



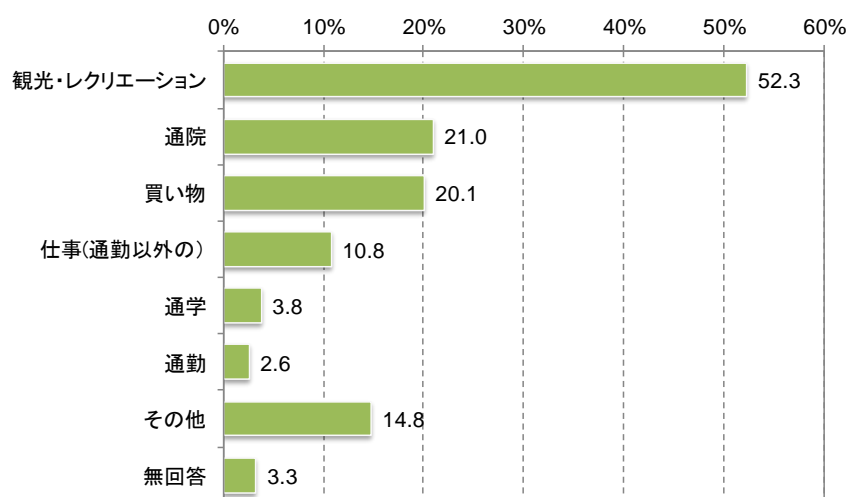
グラフ 3

2 利用の実態

問1で「ほぼ毎日」から「年に数日」と回答した453人に、利用の実態についてたずねた結果は以下のとおりとなっている。

(1) 乗車の目的 (問1-1)

乗車の目的については、「観光・レクリエーション」と回答した割合が52.3%と半数を超えているが、その内訳は「月に数日」及び「年に数日」と回答した人が大部分(99.6%)を占めている。次いで「通院」が21.0%、「買い物」が20.1%、「仕事(通勤以外の)」が10.8%と続いている。

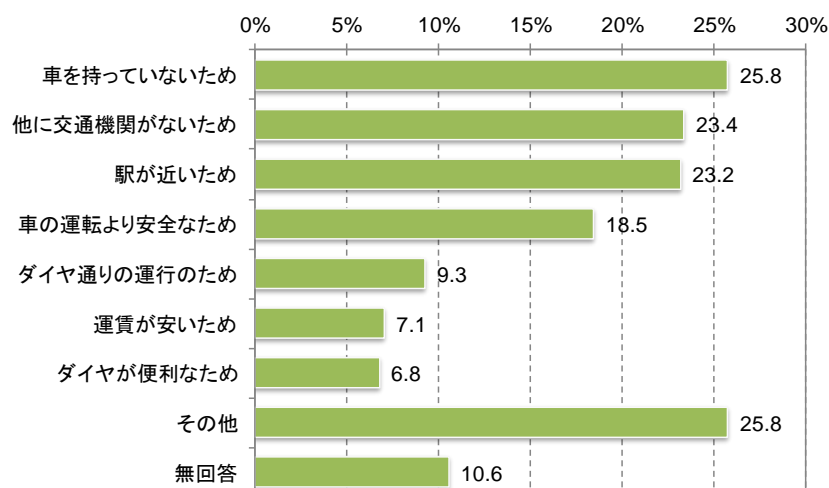


グラフ 4

回答者: 453人(複数回答)

(2) 乗車の理由 (問1-2)

また、乗車の理由については、「車を持っていないため」が25.8%で最も多く、次いで「他に交通機関がないため」が23.4%、「駅が近いため」が23.2%、「車の運転より安全なため」が18.5%と続いている。なお、その他の回答では、「飲酒時」、「観光・行事の際」、「新幹線の乗り継ぎ」などが挙げられている。



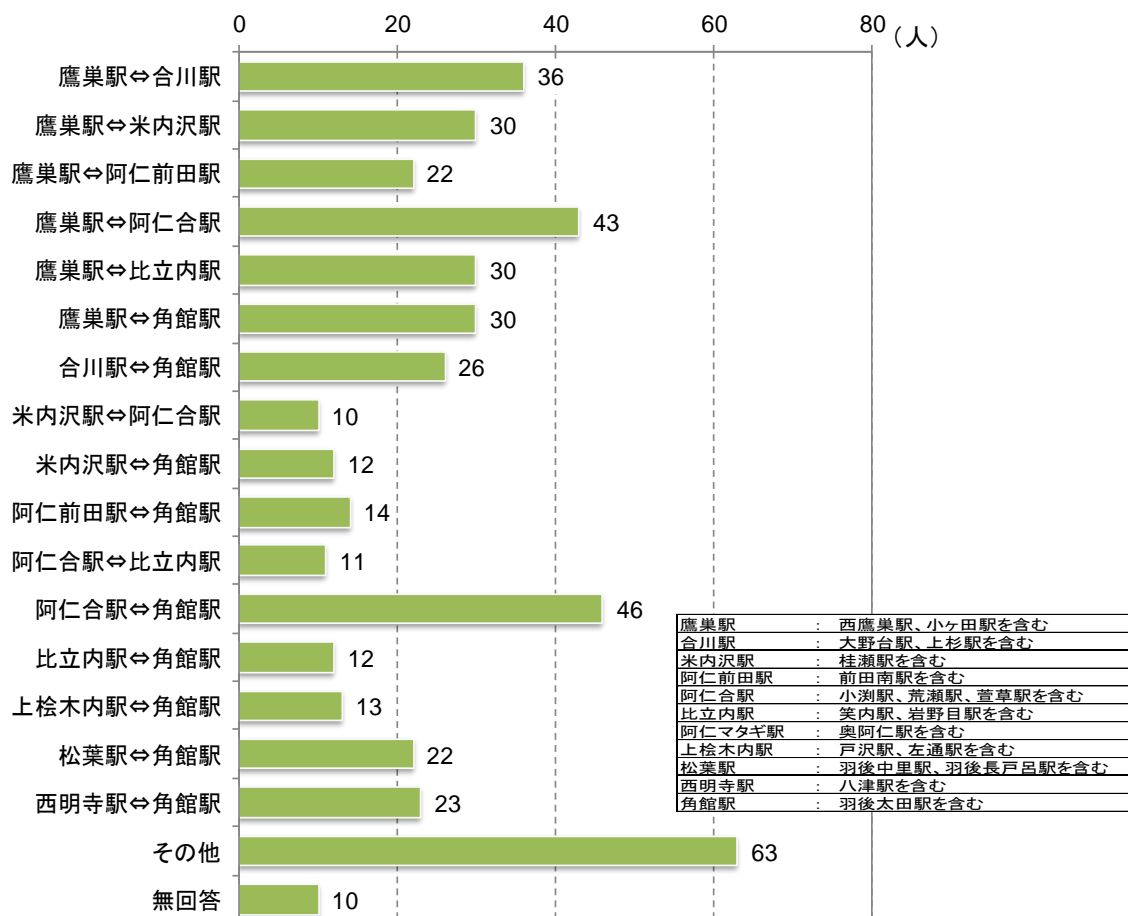
グラフ 5

回答者: 453人(複数回答)

2. 調査結果

(3) 普段の乗車区間（問1-3）

普段の乗車区間は、「阿仁合駅⇔角館駅」が46人で最も多く、次いで「鷹巣駅⇔阿仁合駅」が43人、「鷹巣駅⇔合川駅」が36人と続いている。



鷹巣駅	: 西鷹巣駅、小ヶ田駅を含む
合川駅	: 大野台駅、上杉駅を含む
米内沢駅	: 桂瀬駅を含む
阿仁前田駅	: 前田南駅を含む
阿仁合駅	: 小淵駅、荒瀬駅、菅草駅を含む
比立内駅	: 笑内駅、岩野目駅を含む
阿仁マタギ駅	: 奥阿仁駅を含む
上桧木内駅	: 戸沢駅、左通駅を含む
松葉駅	: 羽後中里駅、羽後長戸呂駅を含む
西明寺駅	: 八津駅を含む
角館駅	: 羽後太田駅を含む

グラフ 6

回答者: 453人

(4) 利用していて不満な点 (問1-4)

「運賃」や「車両」などに関して、利用していて不満な点・改善してほしい点をたずねたところ、全ての項目において「不満はない」という回答が最も多くなっている。

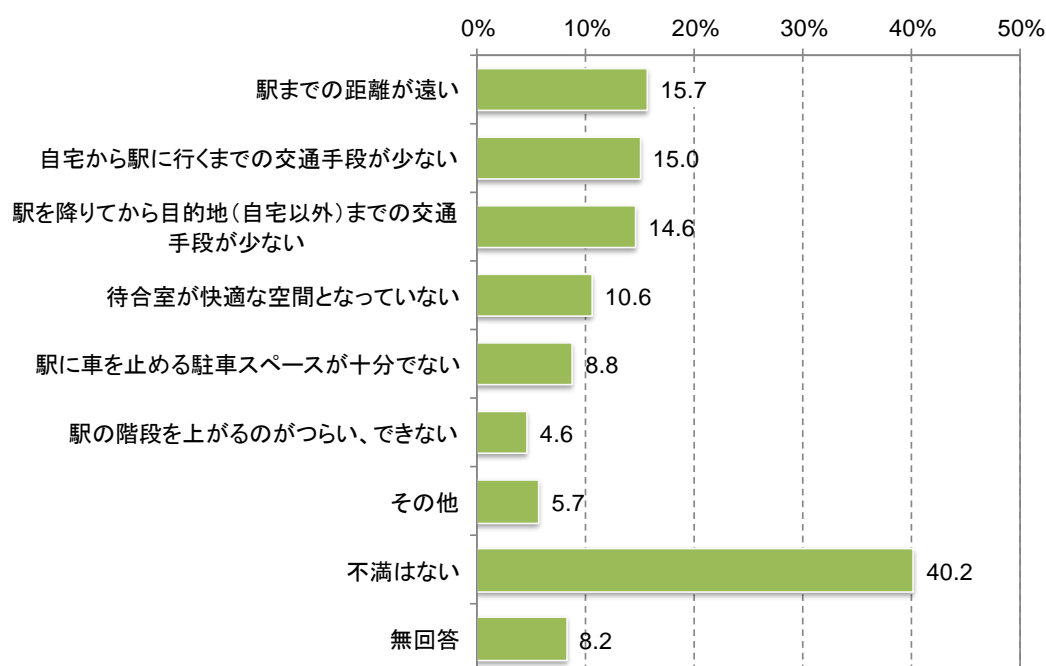
個別に見ると、「駅舎」については「駅までの距離が遠い」が15.7%で最も多く、次いで「自宅から駅に行くまでの交通手段が少ない」が15.0%、「駅を降りてから目的地(自宅以外)までの交通手段が少ない」が14.6%、「待合室が快適な空間となっていない」が10.6%と続いている。

「運賃」については、「普通列車の運賃が高い」が26.0%で最も多く、「ダイヤ」については、「全体の運行本数が少ない」が23.8%で最も多く、次いで「JR線との乗り継ぎが合わない」が17.9%、「普通列車の本数が少ない」が11.9%と続いている。

また、「車両」については、「座席シートなどが古い」が18.8%、「サービス」については、「列車の遅れや運休時などの案内サービスが十分でない」が13.0%でそれぞれ最も多くなっている。

「その他」の不満については、「接客についての不満」、「速度が遅い」、「ホリデー券が使えない」、「案内放送が聞こえない」などが挙げられている。

【駅舎】

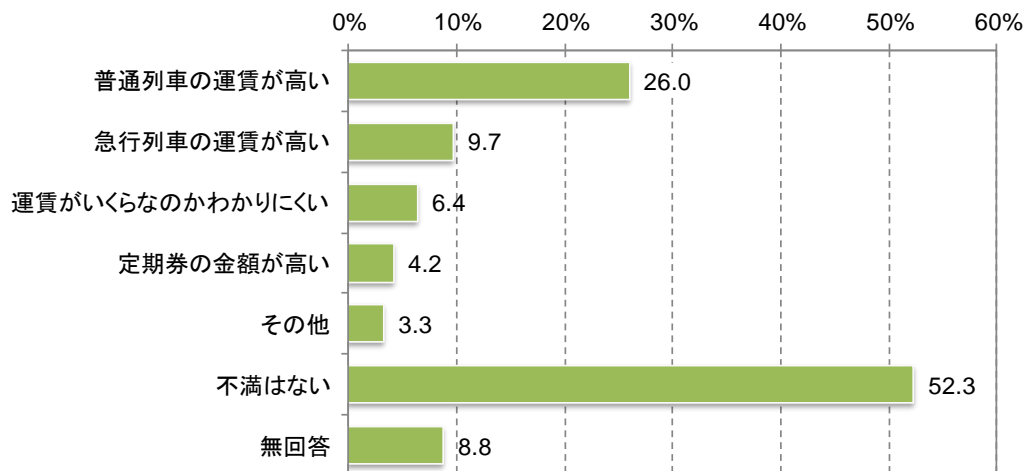


グラフ7

回答者: 453人(複数回答)

2. 調査結果

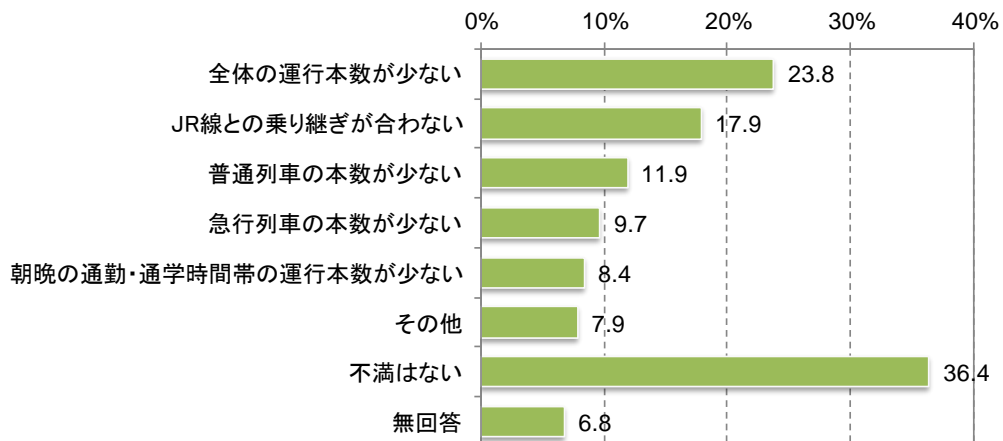
【運賃】



グラフ 8

回答者: 453人 (複数回答)

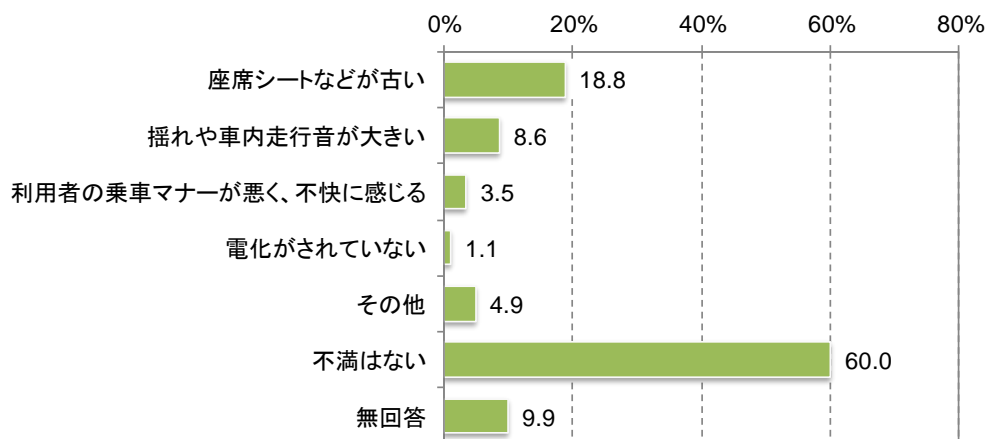
【ダイヤ】



グラフ 9

回答者: 453人 (複数回答)

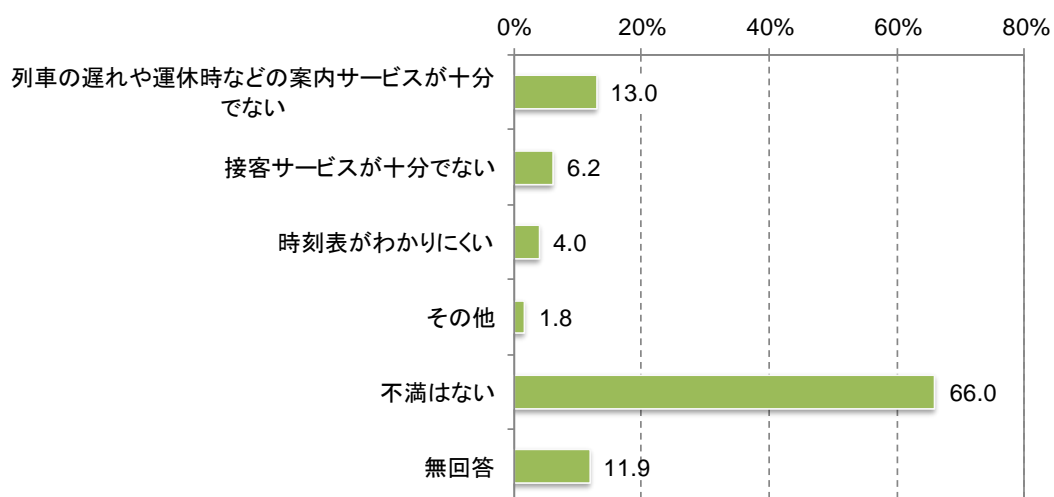
【車両】



グラフ 10

回答者: 453人 (複数回答)

【サービス】



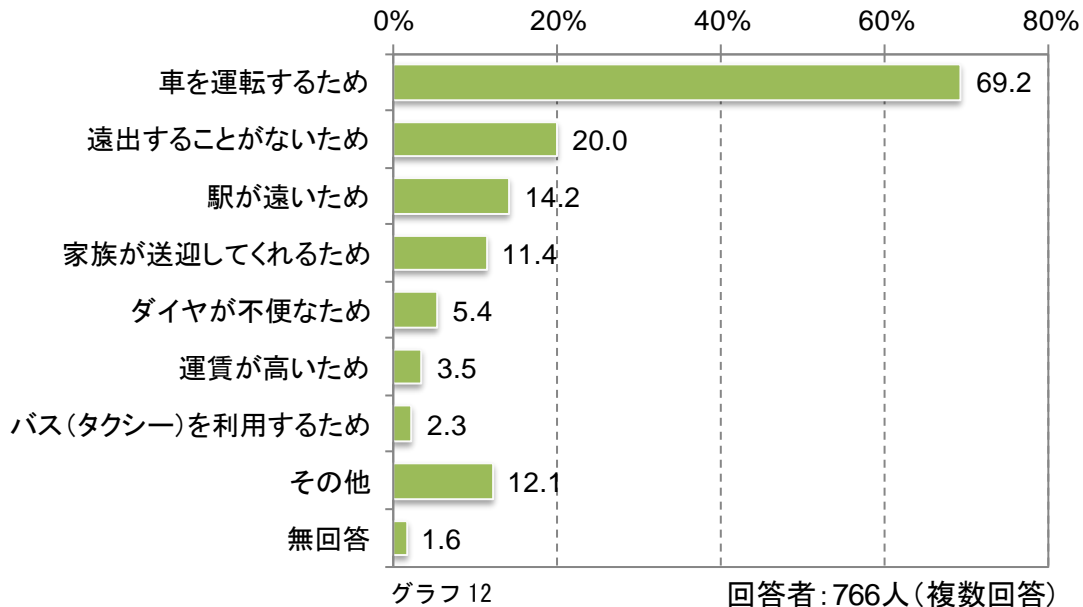
グラフ 11

回答者: 453人(複数回答)

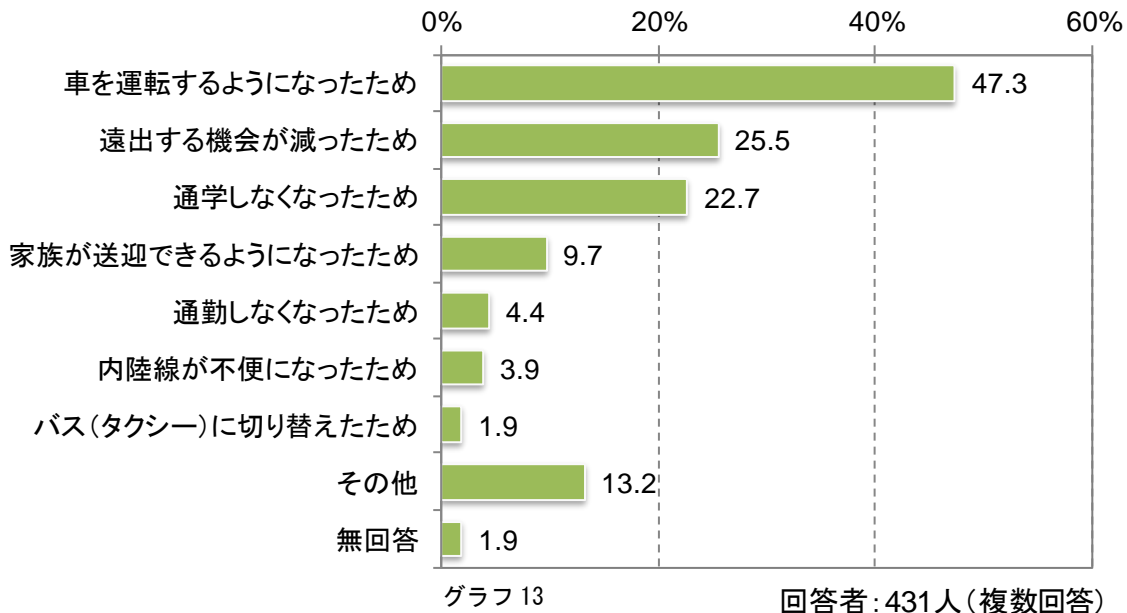
2. 調査結果

3 「利用しない」理由と「利用しなくなった」理由（問1-5、問1-6）

問1で「ほとんど利用しない」、「全く利用したことがない」と回答した766人に、その理由をたずねると、約7割が「車を運転するため」という回答であった。



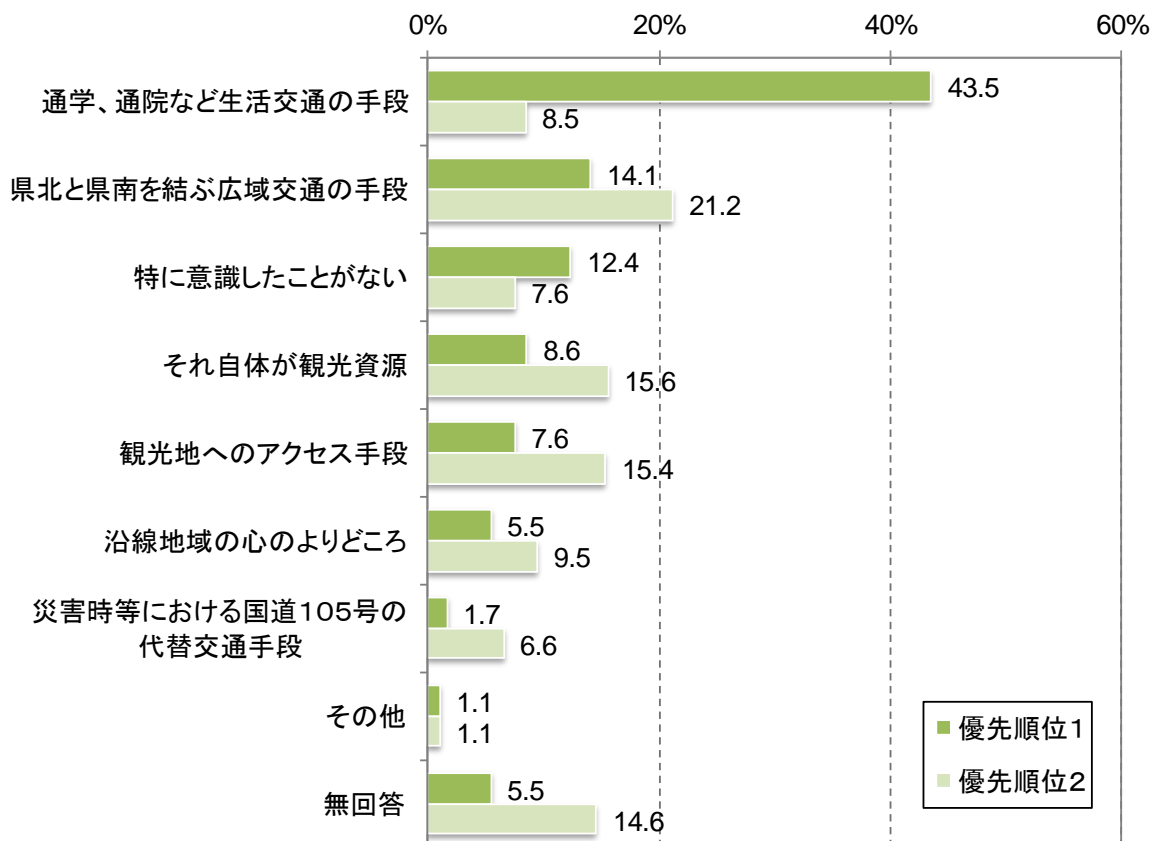
また、「現在は全く利用していないが過去には利用した」と回答した方では、約半数が「車を運転するようになったため」と答えている。



4 内陸線の位置づけ（問2）

内陸線をどのようなものと考えているかについて、優先順位をつけて2つ選択してもらうと、優先順位1では「通学、通院など生活交通の手段」が43.5%と4割を超えて最も多く、次いで「県北と県南を結ぶ広域交通の手段」が14.1%となっており、地域の足として受け止める回答が多くなっている。

一方で、優先順位2では、「県北と県南を結ぶ広域交通の手段」の21.2%に次いで、「それ自体が観光資源」が15.6%、「観光地へのアクセス手段」が15.4%と続いており、観光・交流促進のインフラとして考える回答が上位を占めている。



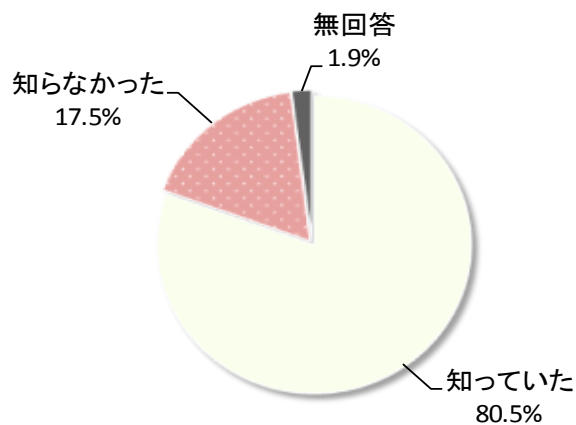
グラフ 14

回答者: 1,659人

2 公費負担と5年後の運行

1 公費負担に対する認知度（問3）

北秋田市・仙北市・県が内陸線の赤字に対し毎年2億円を補填していることについては、8割以上の方が「知っていた」と回答しており、認知度が高いものとなっている。



グラフ 15

回答者: 1,659人

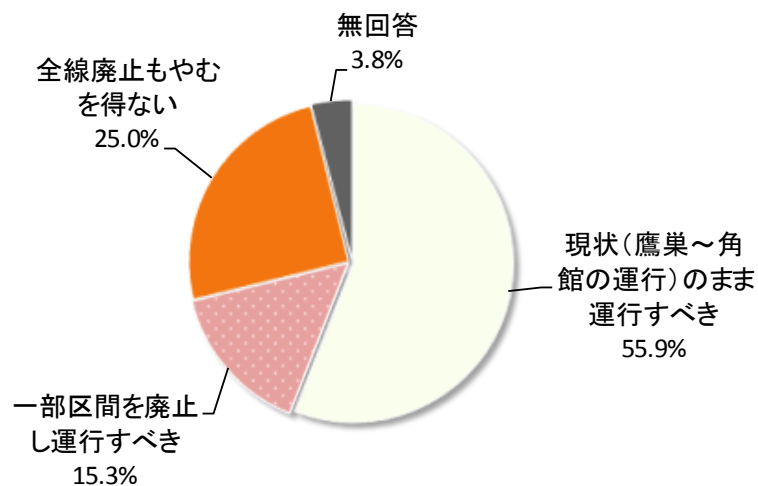
2 5年後の運行のあり方（問4）

5年後の内陸線の運行については、「現状（鷹巣～角館の運行）のまま運行すべき」が55.9%と半数を超えている。次いで「全線廃止もやむを得ない」が25.0%、「一部区間を廃止し運行すべき」が15.3%となっている。

年齢別にみると、ほぼ各年代にわたって「現状（鷹巣～角館の運行）のまま運行すべき」という回答が5割を超えており、特に60代、70代以上では、6割以上となっている。

地区別にみると、全ての地区で「現状（鷹巣～角館の運行）のまま運行すべき」という回答が最も多くなっており、特に「阿仁地区」においては7割を超えている。

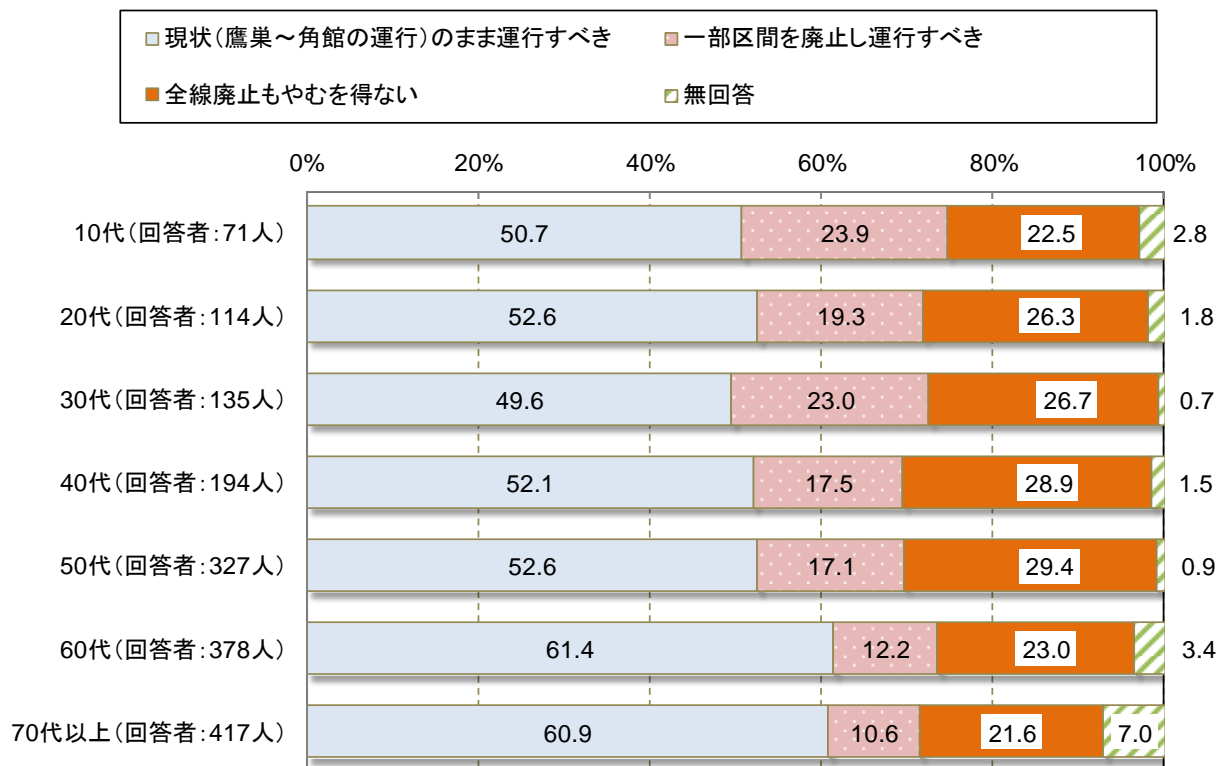
一方、「角館地区」、「田沢湖地区」では「全線廃止もやむを得ない」という回答の割合が他の地区よりも高くなっている。



グラフ 16

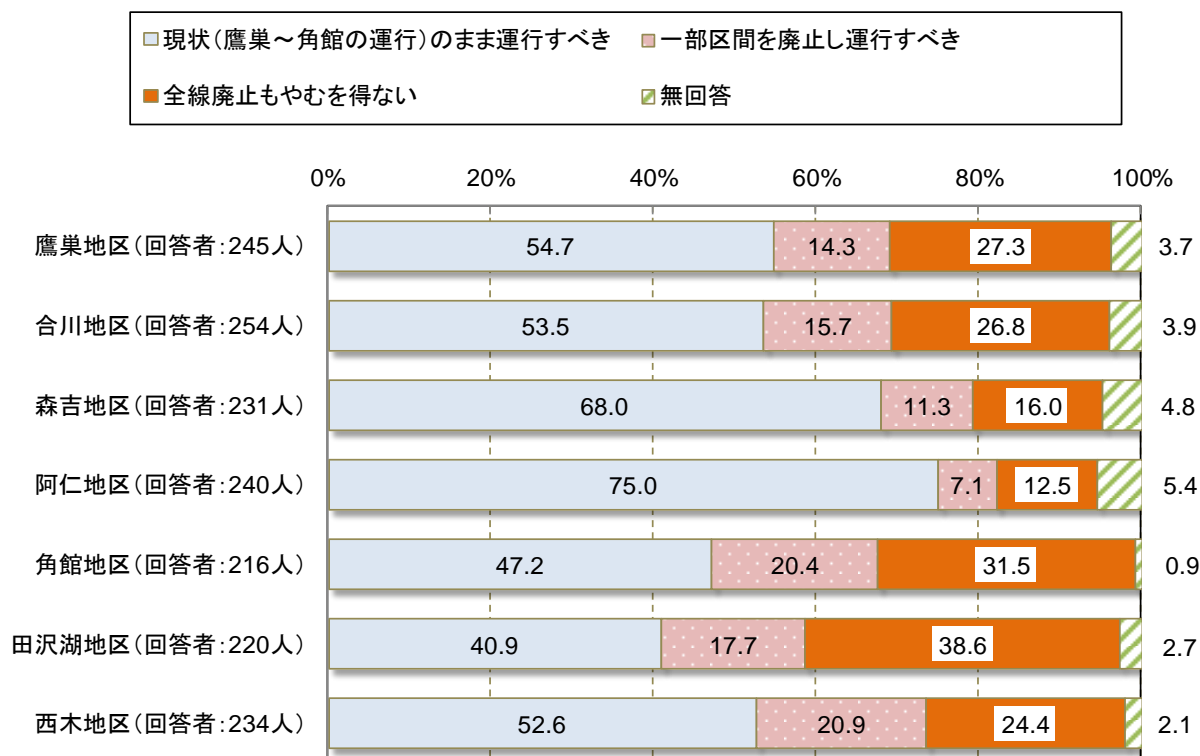
回答者: 1,659人

◎年齢別 5年後の内陸線の運行



グラフ 17

◎地区別 5年後の内陸線の運行

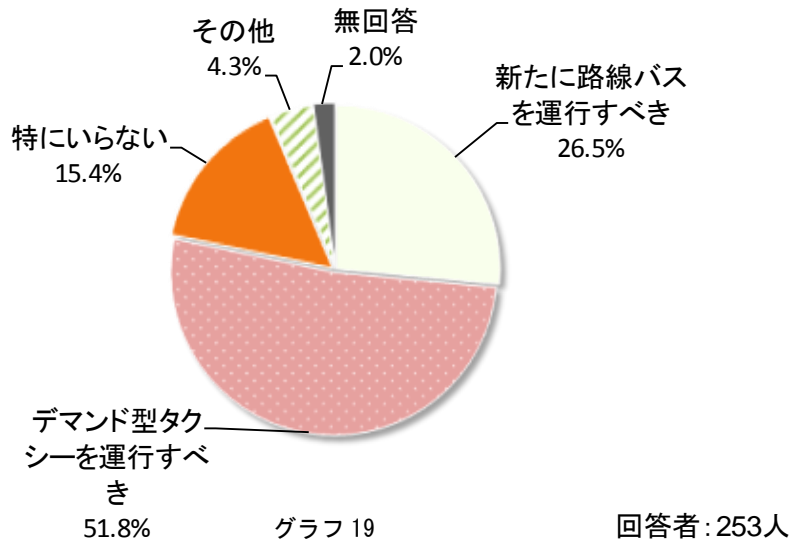


グラフ 18

2. 調査結果

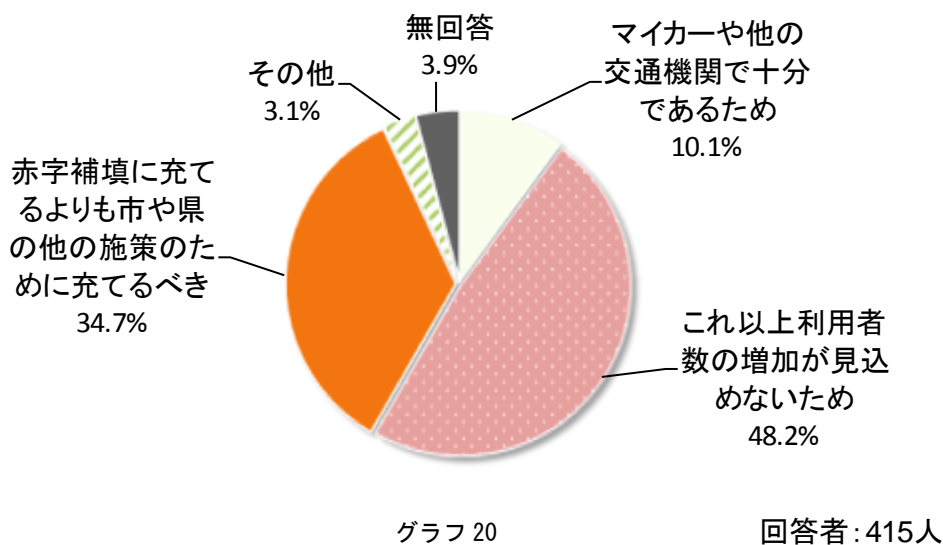
(1) 一部区間廃止後の交通手段（問4-2）

質問の中で「一部区間を廃止し運行すべき」と回答した253人に、交通手段の確保についてたずねると、「デマンド型タクシーを運行すべき」が51.8%で半数を超え、次いで「新たに路線バスを運行すべき」が26.5%、「特にいない」が15.4%となっている。

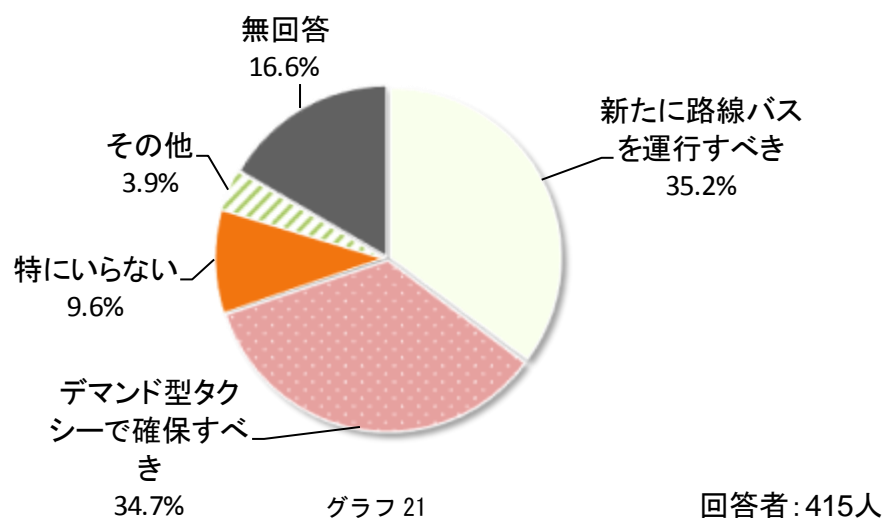


(2) 全線廃止と考える理由と全線廃止後の交通手段（問4-3、問4-4）

また、「全線廃止もやむを得ない」と回答した415人に、その理由をたずねると、約半数の48.2%が「これ以上利用者数の増加が見込めないため」と回答しており、次いで「赤字補填に充てるよりも市や県の他の施策のために充てるべき」が34.7%、「マイカーや他の交通機関で十分であるため」が10.1%となっている。



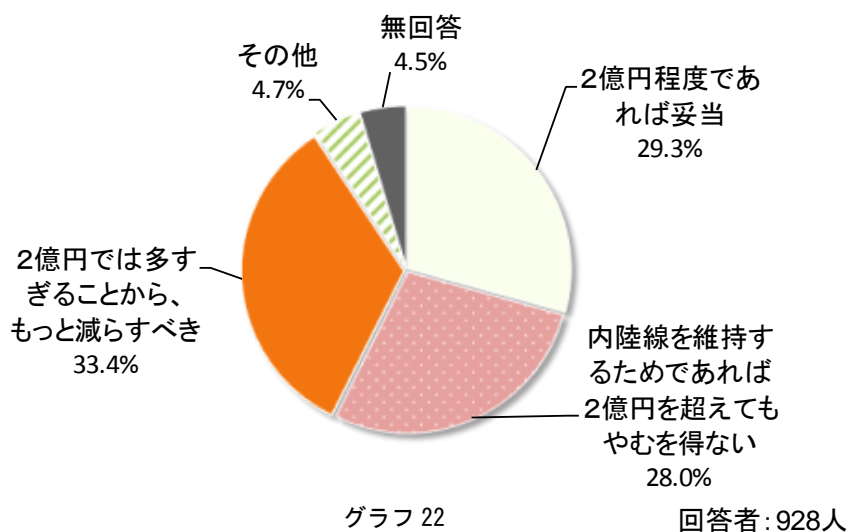
全線廃止後の交通手段の確保についてたずねると、「新たに路線バスを運行すべき」が35.2%で最も多く、次いで「デマンド型タクシーで確保すべき」が34.7%となっている。



3 許容できる運営費の負担（問4-1）

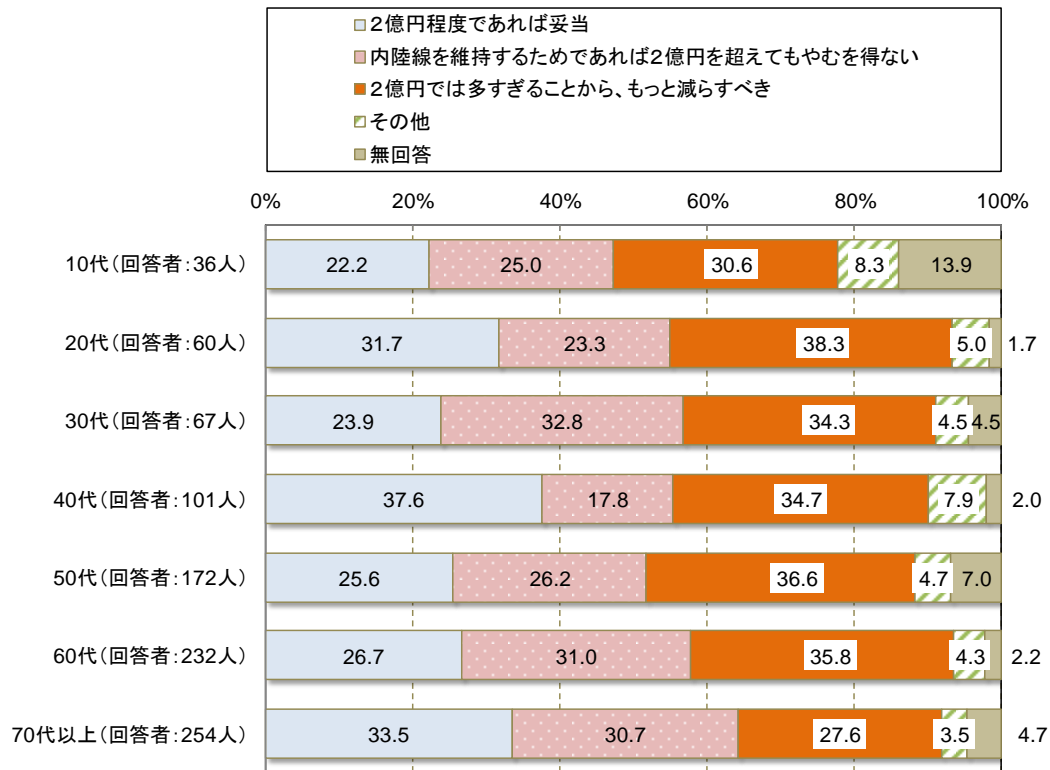
問4で「現状（鷹巣～角館の運行）のまま運行すべき」と回答した928人に県や市が支出する赤字補填の妥当な額をたずねると、「2億円では多すぎることから、もっと減らすべき」が33.4%で最も多く、次いで「2億円程度であれば妥当」が29.3%、「内陸線を維持するためであれば2億円を超えてもやむを得ない」が28.0%となっており、意見が分かれる結果となっている。

年齢別にみると、「40代」、「70代以上」では「2億円程度であれば妥当」が、それ以外の年代では「2億円では多すぎることから、もっと減らすべき」が最も多い回答となっている。



2. 調査結果

◎年齢別県や市が支出する赤字補填の妥当な額



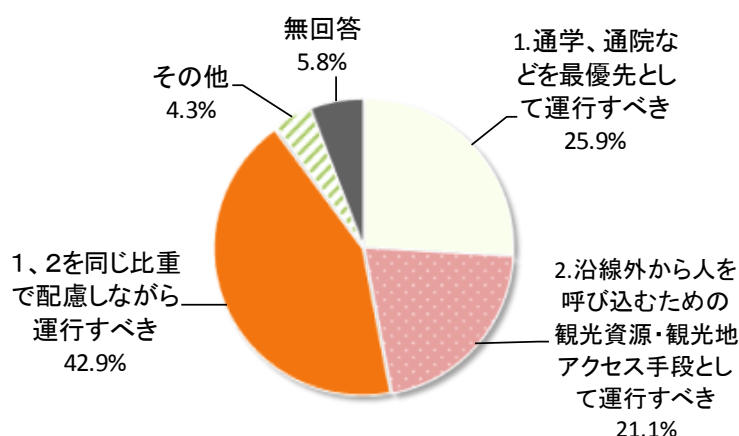
グラフ 23

3 内陸線のあり方

1 今後の運行（問5）

内陸線の今後の運行については、「1. 通学、通院などを最優先として運行すべき」が25.9%、「2. 沿線外から人を呼び込むための観光資源・観光地アクセス手段として運行すべき」が21.1%となっており、「1、2を同じ比重で配慮しながら運行すべき」が42.9%で最も多くなっている。

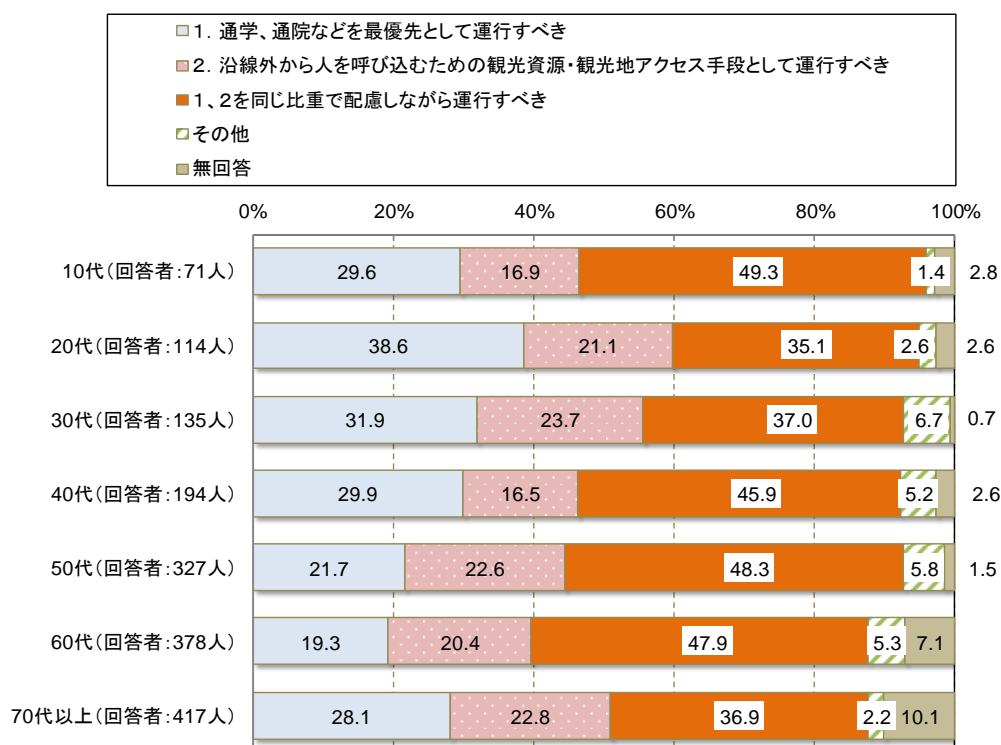
年齢別にみると、「20代」では、「1. 通学、通院などを最優先として運行すべき」、その他の年代では、「1、2を同じ比重で配慮しながら運行すべき」が最も多い回答となっている。



グラフ 24

回答者: 1,659人

◎年齢別今後の運行について



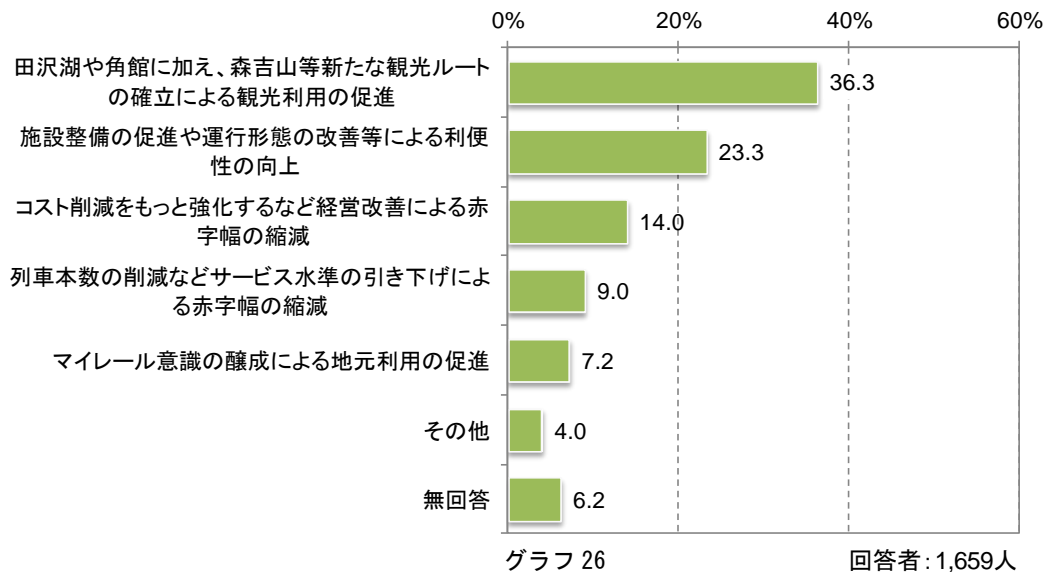
グラフ 25

2. 調査結果

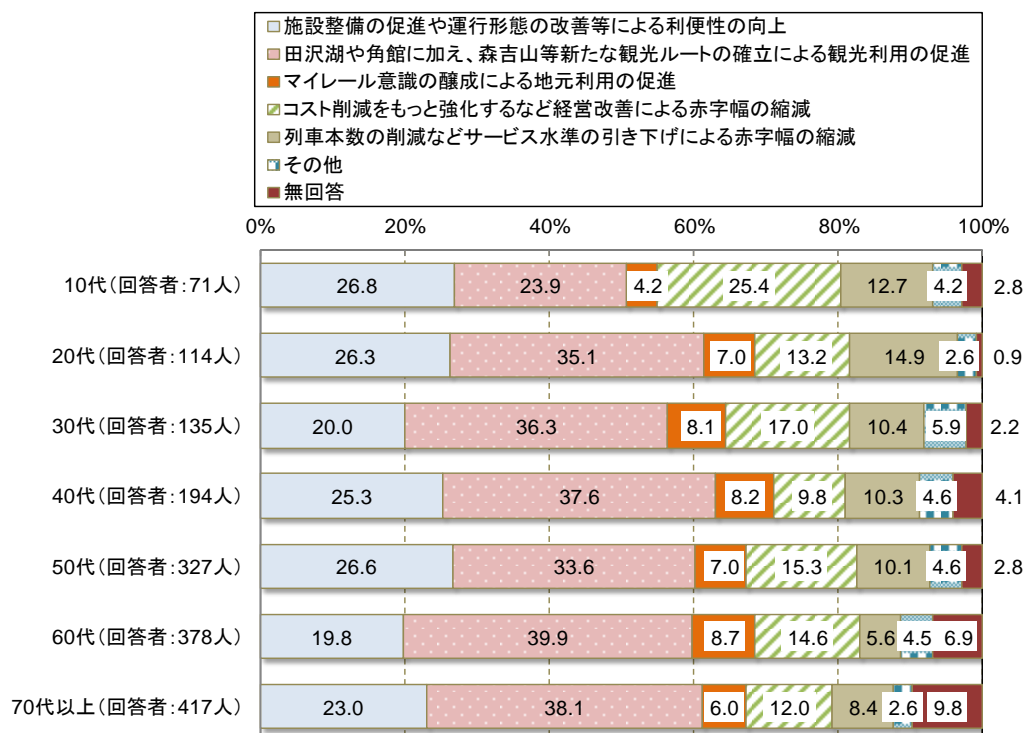
2 内陸線活性化のため、取り組むべきこと（問6）

内陸線の活性化のため、最優先に取り組むべきことは、「田沢湖や角館に加え、森吉山等新たな観光ルートの確立による観光利用の促進」が36.3%で最も多く、次いで「施設整備の促進や運行形態の改善等による利便性の向上」が23.3%、「コスト削減をもっと強化するなど経営改善による赤字幅の縮減」が14.0%と続いている。

年齢別にみると、「10代」では、「施設整備の促進や運行形態の改善等による利便性の向上」、その他の年代では、「田沢湖や角館に加え、森吉山等新たな観光ルートの確立による観光利用の促進」が最も多い回答となっている。



◎年齢別内陸線の活性化のため、最優先に取り組むべきこと

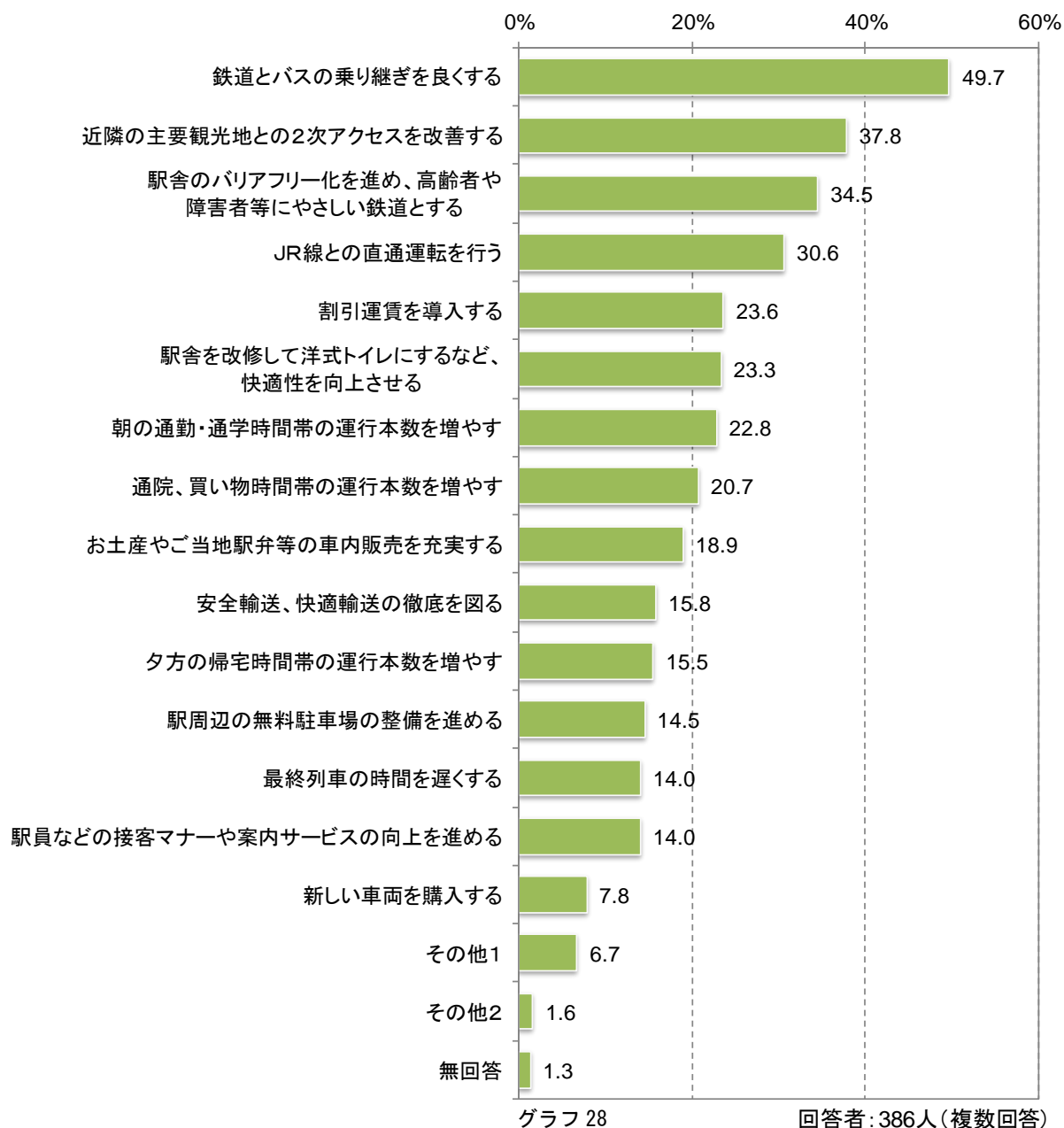


グラフ 27

3 内陸線の利便性向上のための取組（問6-1）

問6で「施設整備の促進や運行形態の改善等による利便性の向上」と回答した386人に、内陸線の利便性の向上のためにすべき取組についてたずねると、「鉄道とバスの乗り継ぎを良くする」が約半数の49.7%、「近隣の主要観光地との2次アクセスを改善する」が37.8%、「JR線との直通運転を行う」が30.6%となっており、「アクセス」の改善に関する回答が多くなっている。

また、「駅舎のバリアフリー化を進め、高齢者や障害者等にやさしい鉄道とする」という回答も34.5%と多かった。



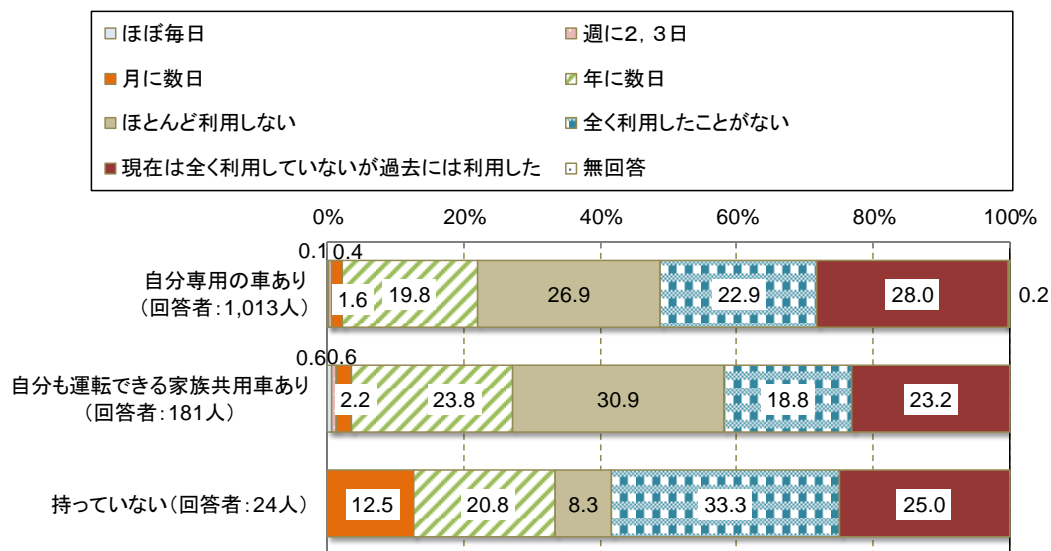
3. 資料

3. 資料

1 集計結果等

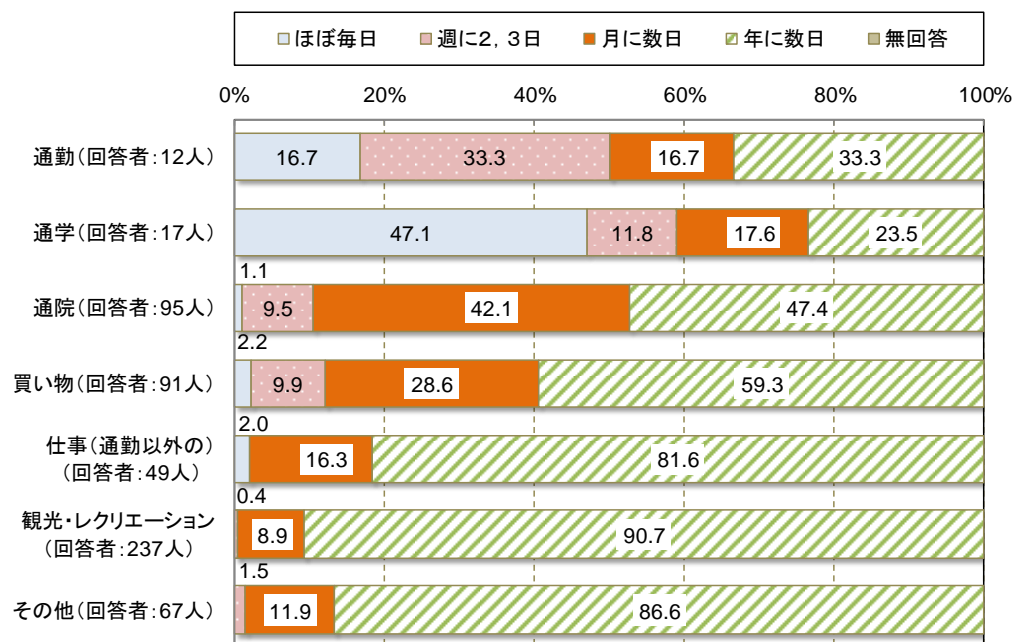
P 5 内陸線の乗車頻度（問 1）グラフ 1 関連

◎車の所有状況別乗車頻度



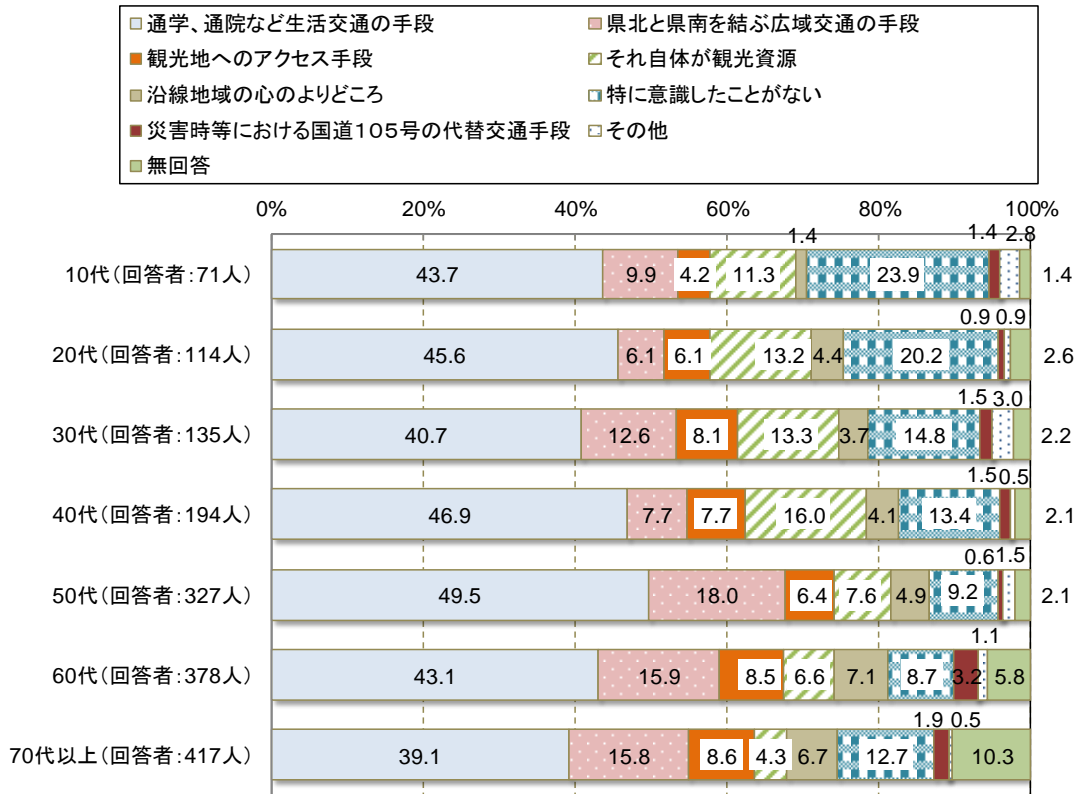
P 7 乗車の目的（問 1-1）グラフ 4 関連

◎乗車目的別乗車頻度

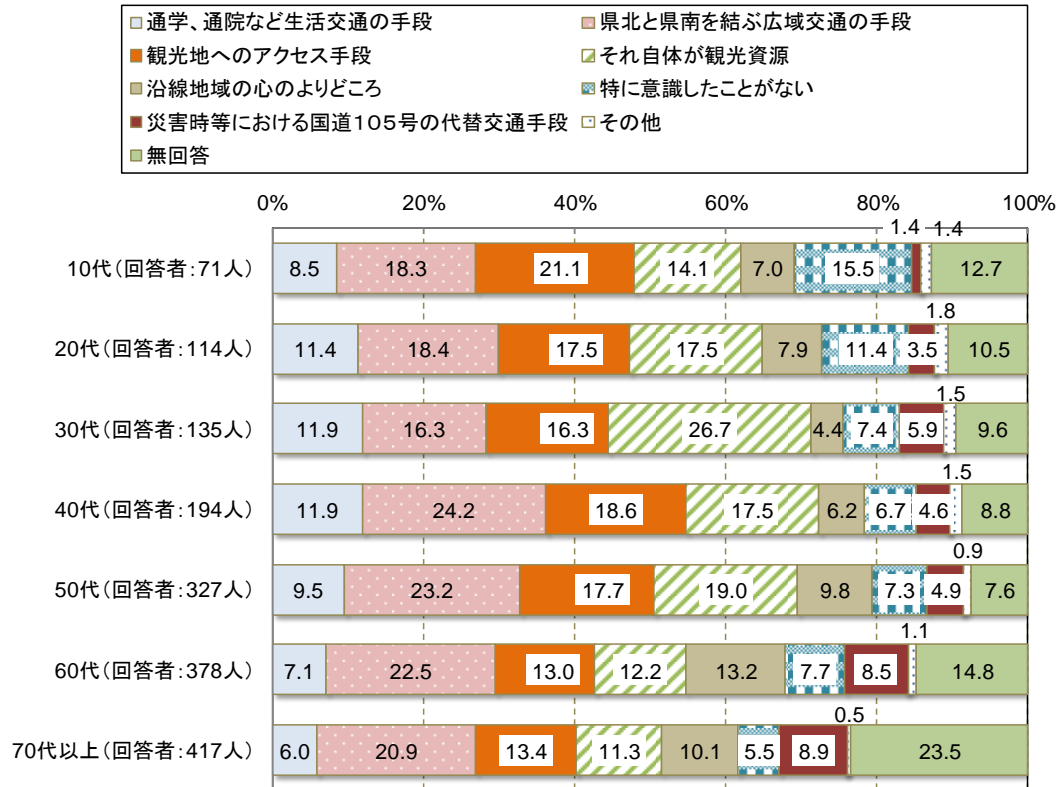


P13 内陸線の存在（問2）グラフ14 関連

◎年齢別内陸線をどのようなものと考えているか（優先順位1）

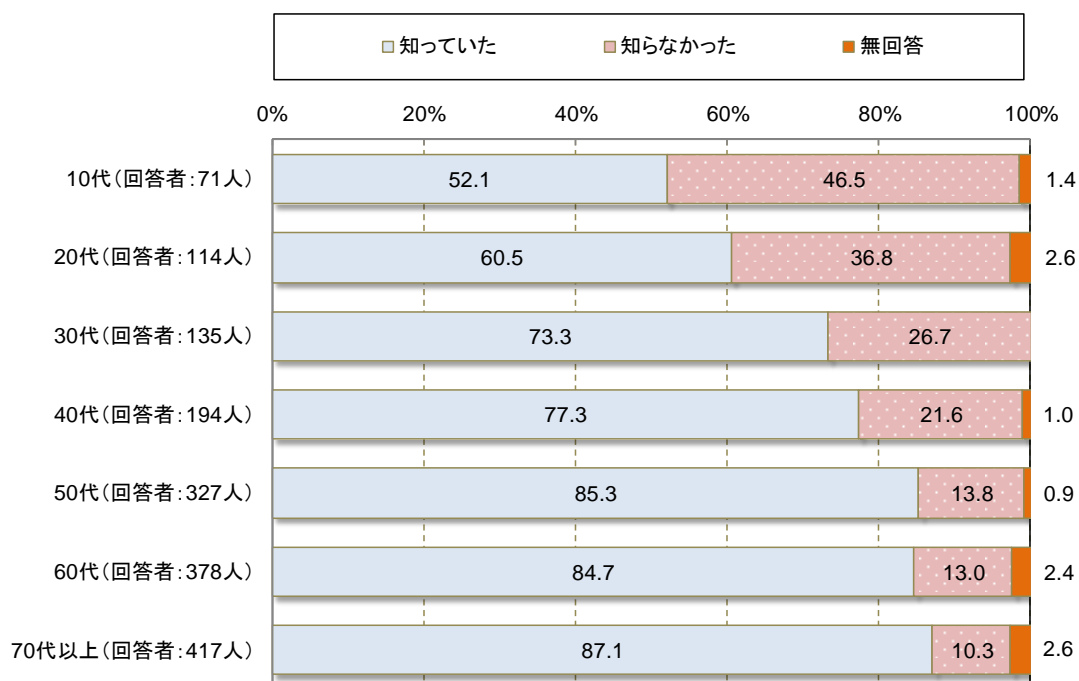


◎年齢別内陸線をどのようなものと考えているか（優先順位2）

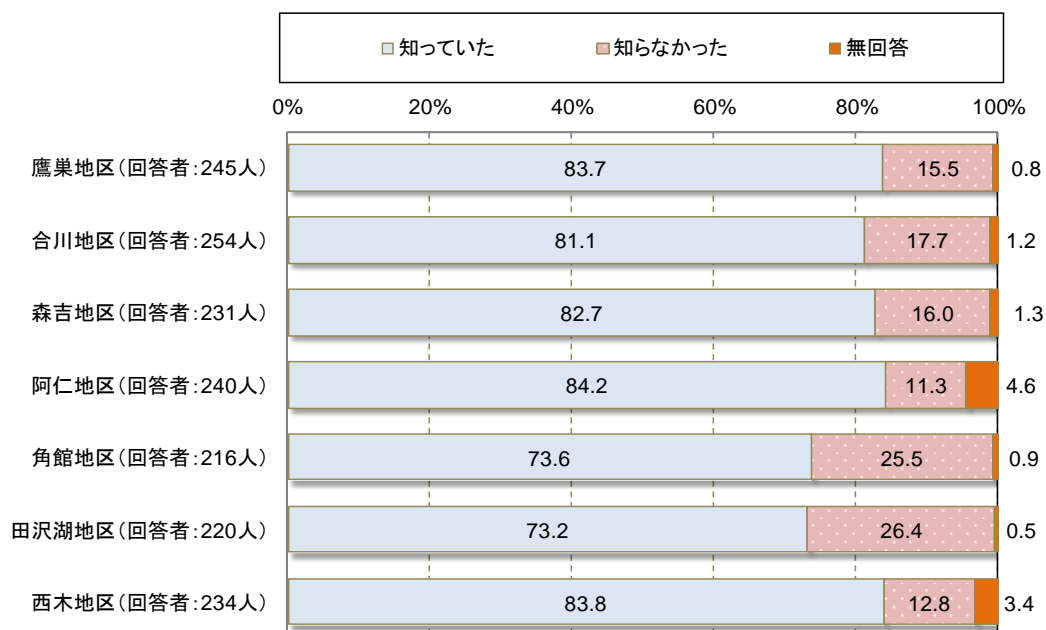


P14 赤字補填（問3）グラフ15 関連

◎年齢別赤字補填の周知状況

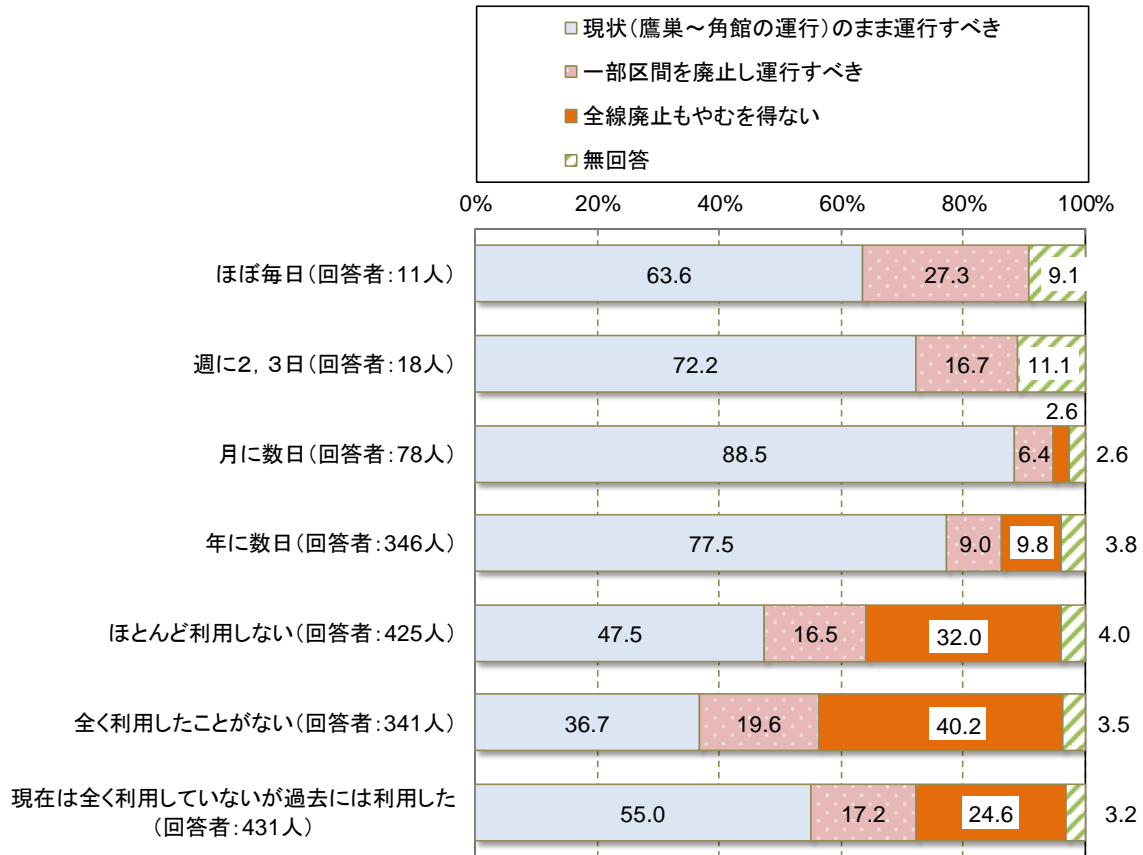


◎地区別赤字補填の周知状況

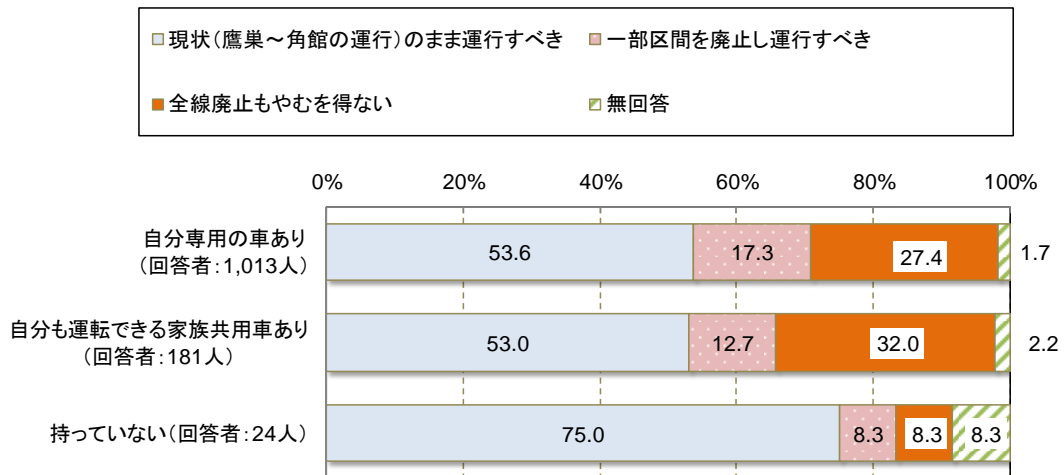


P14 5年後の運行（問4）グラフ16 関連

◎乗車頻度別5年後の内陸線の運行

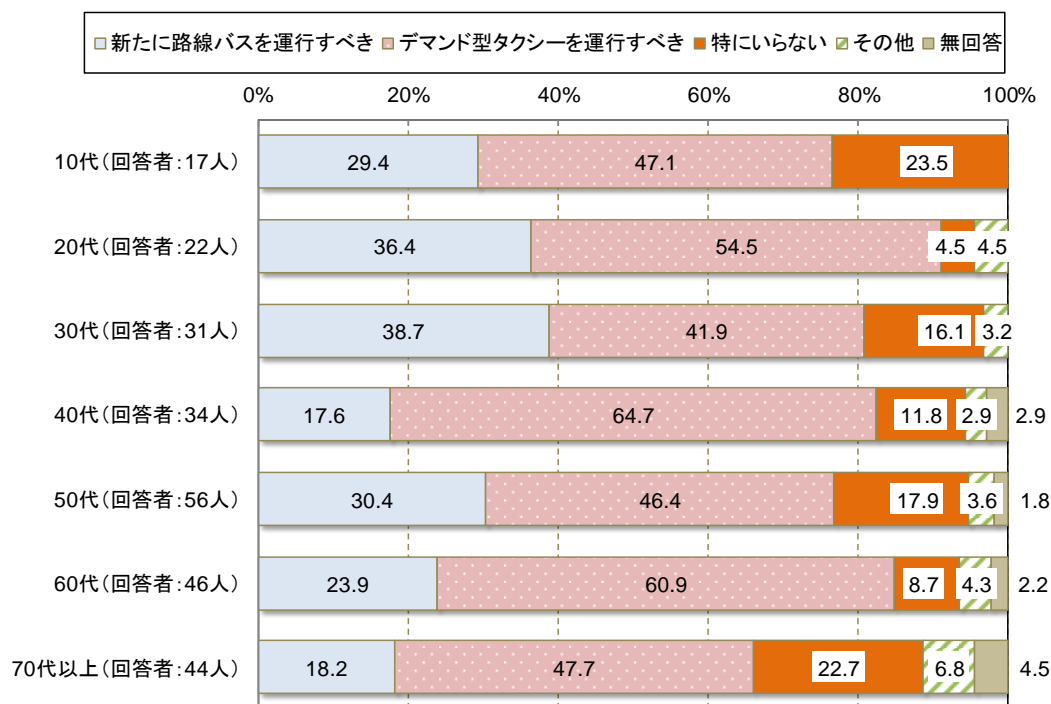


◎車の所有状況別5年後の内陸線の運行

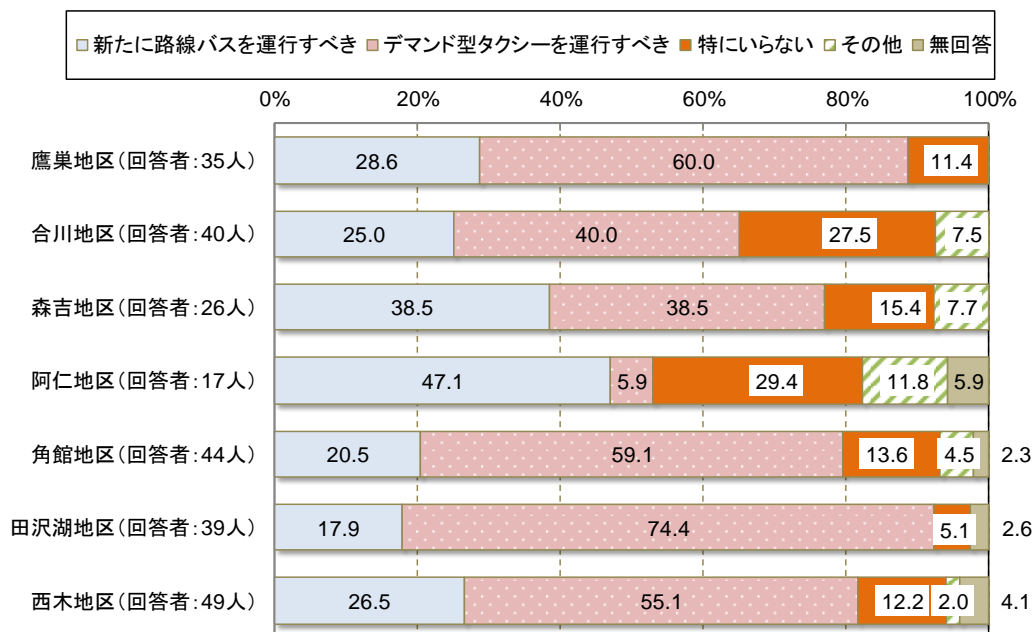


P16 一部区間廃止後の交通手段（問4-2）グラフ19 関連

◎年齢別一部区間廃止後の交通手段

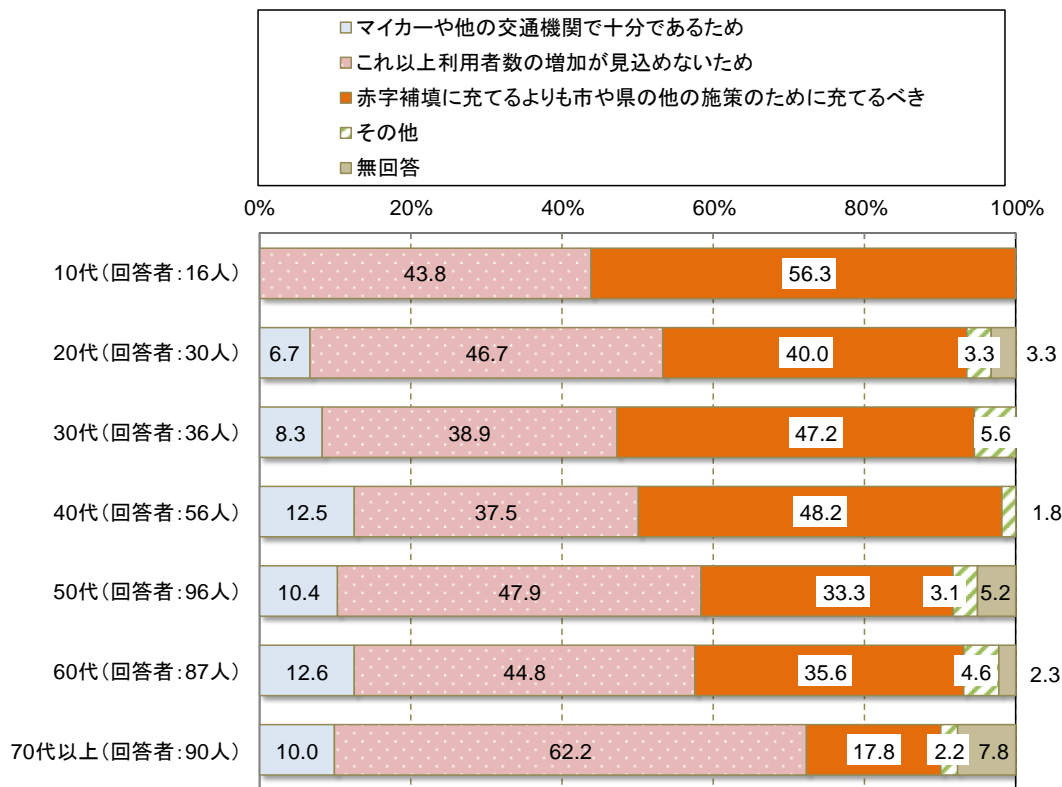


◎地区別一部区間廃止後の交通手段

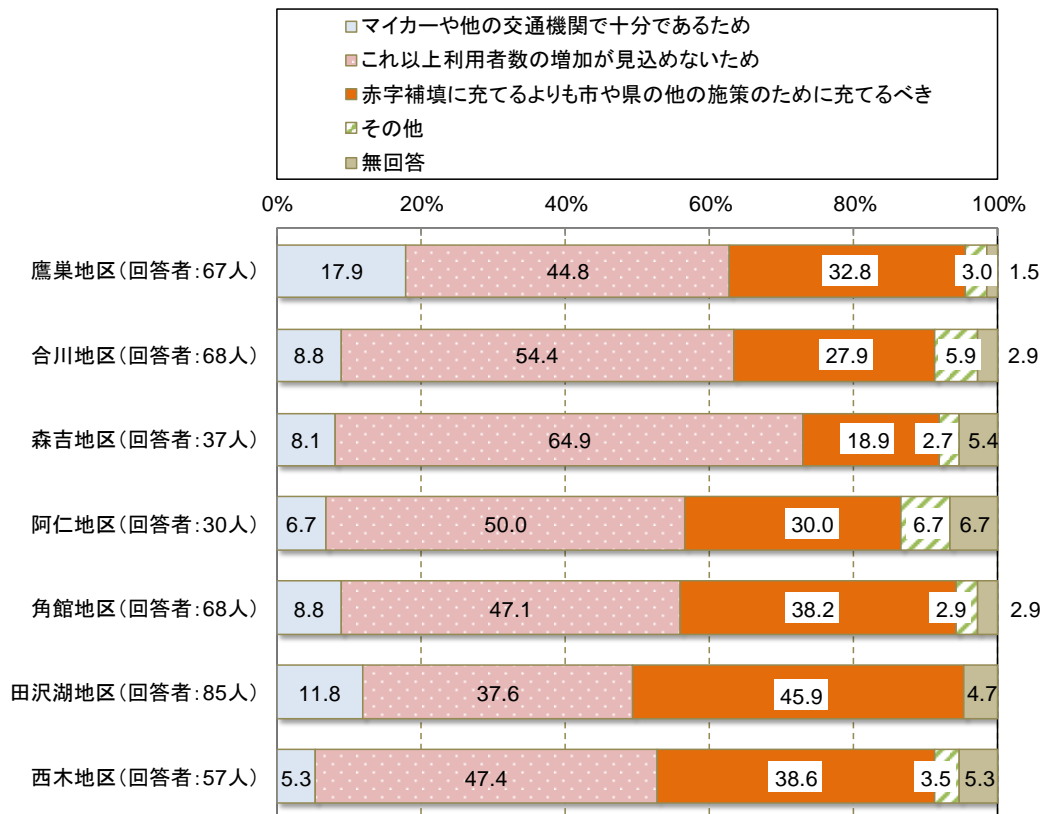


P16 全線廃止と考える理由（問4-3）グラフ20 関連

◎年齢別全線廃止もやむを得ないと考える理由

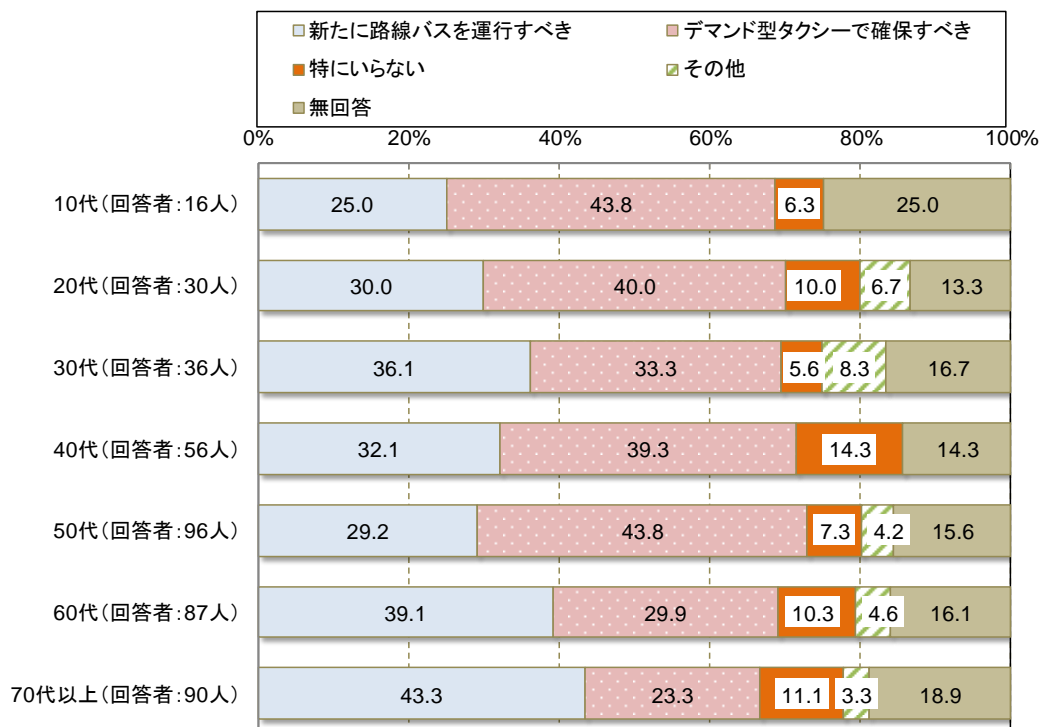


◎地区別全線廃止もやむを得ないと考える理由

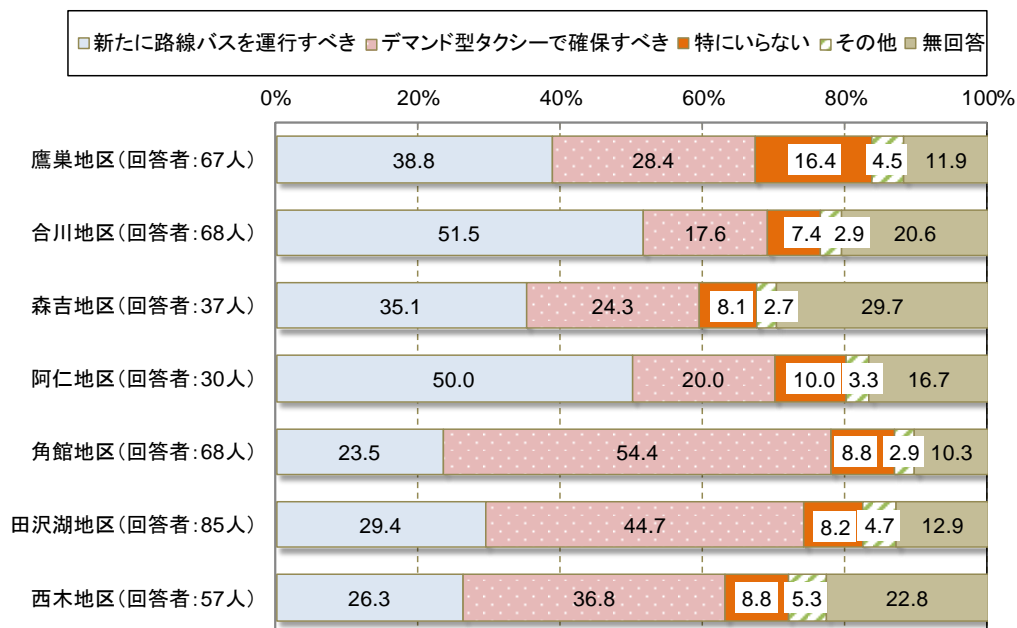


P17 全線廃止後の交通手段（問4-4）グラフ21 関連

◎年齢別全線廃止後の交通手段



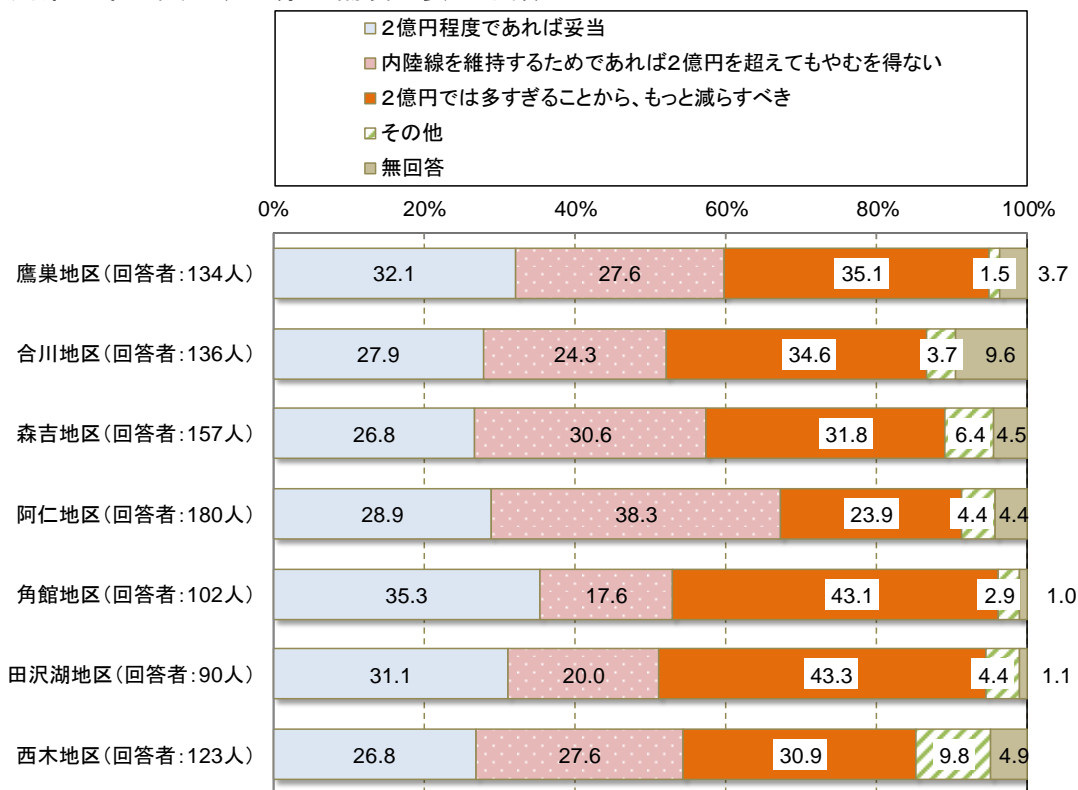
◎地区別全線廃止後の交通手段



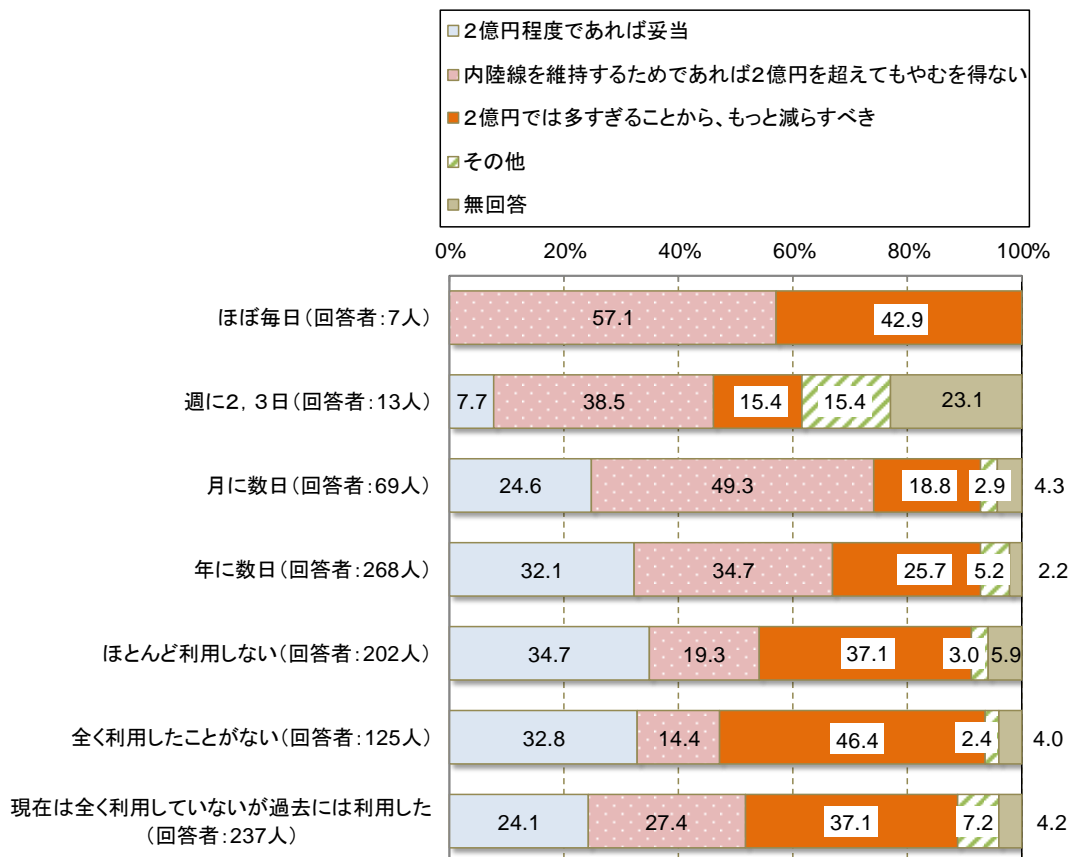
3. 資料

P17 許容できる運営費の負担（問4-1）グラフ22 関連

◎地区別県や市が支出する赤字補填の妥当な額

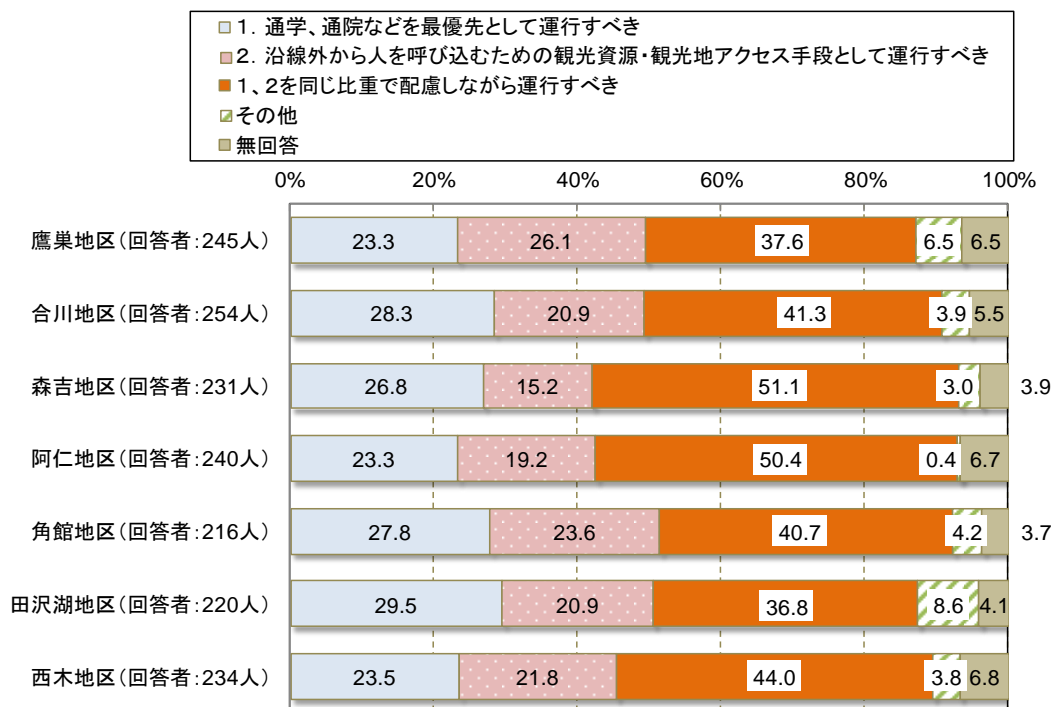


◎乗車頻度別県や市が支出する赤字補填の妥当な額

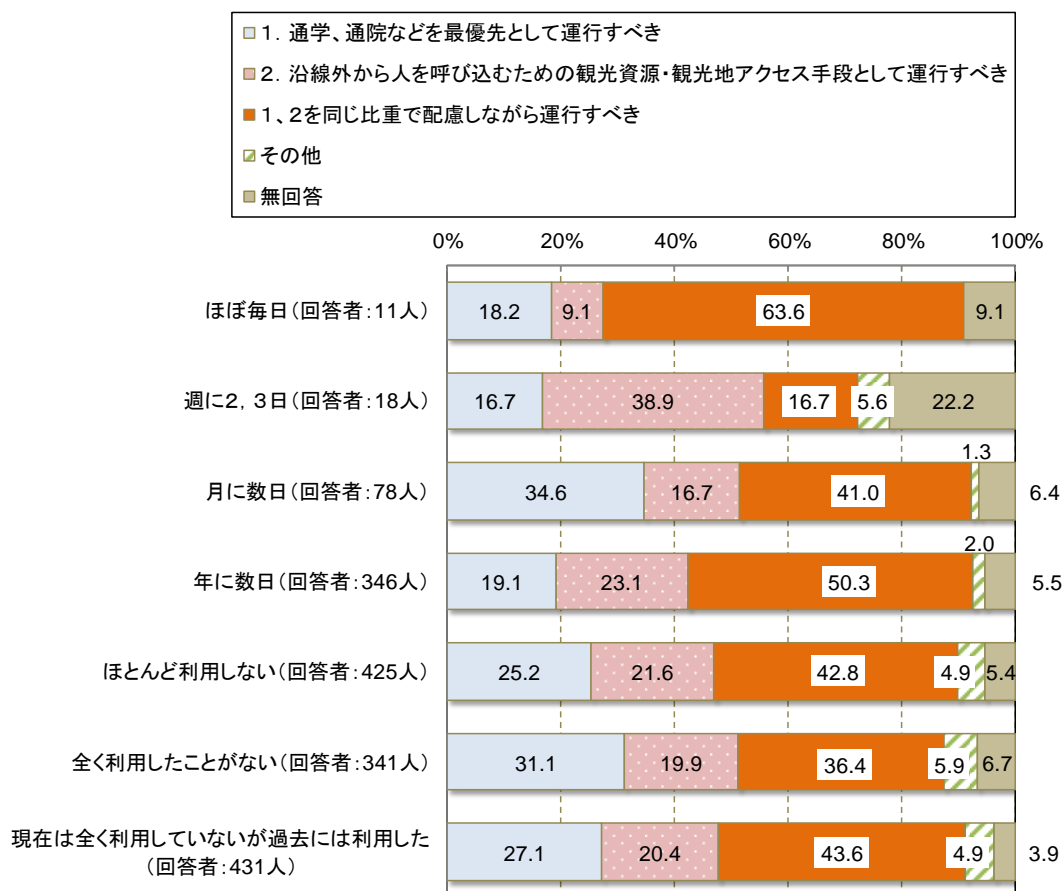


P19 今後の運行（問5）グラフ 24 関連

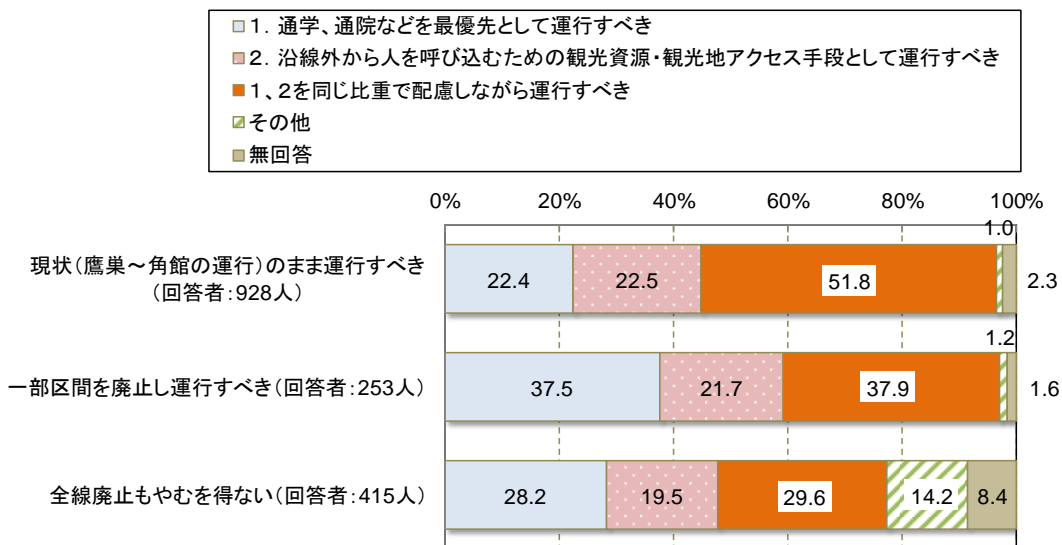
◎地区別今後の運行について



◎乗車頻度別今後の運行について

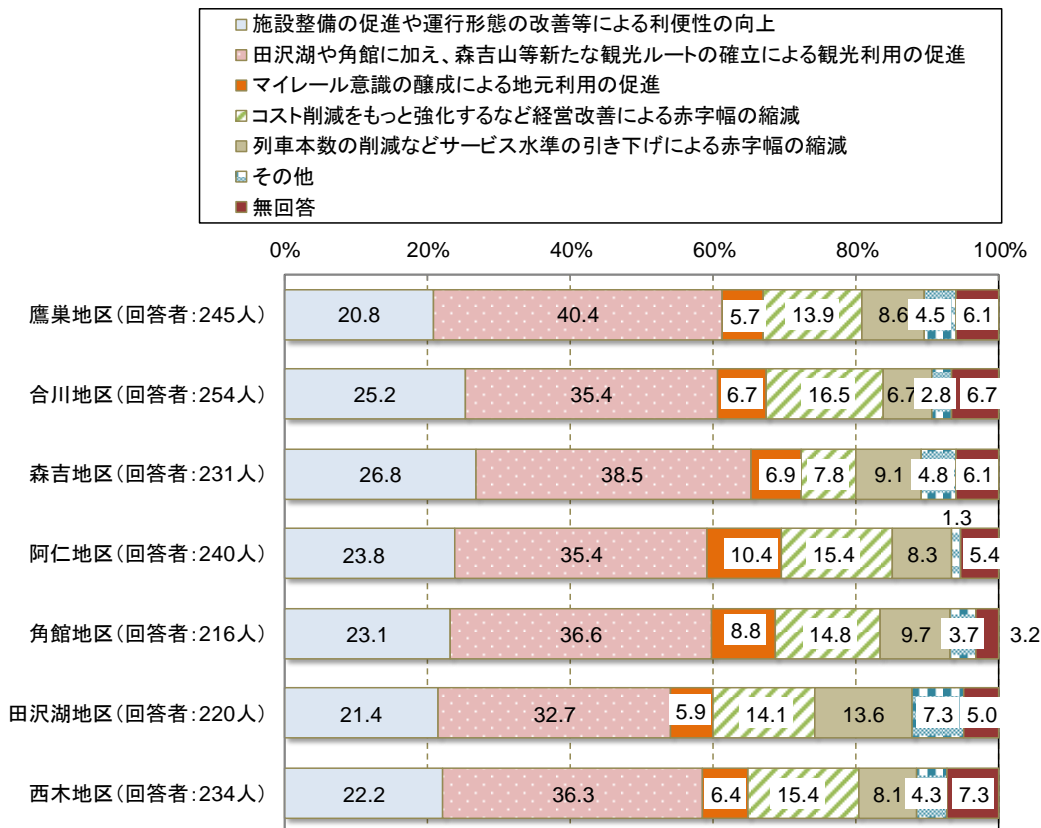


◎ 5年後の内陸線の運行はどうあるべきか別今後の運行について

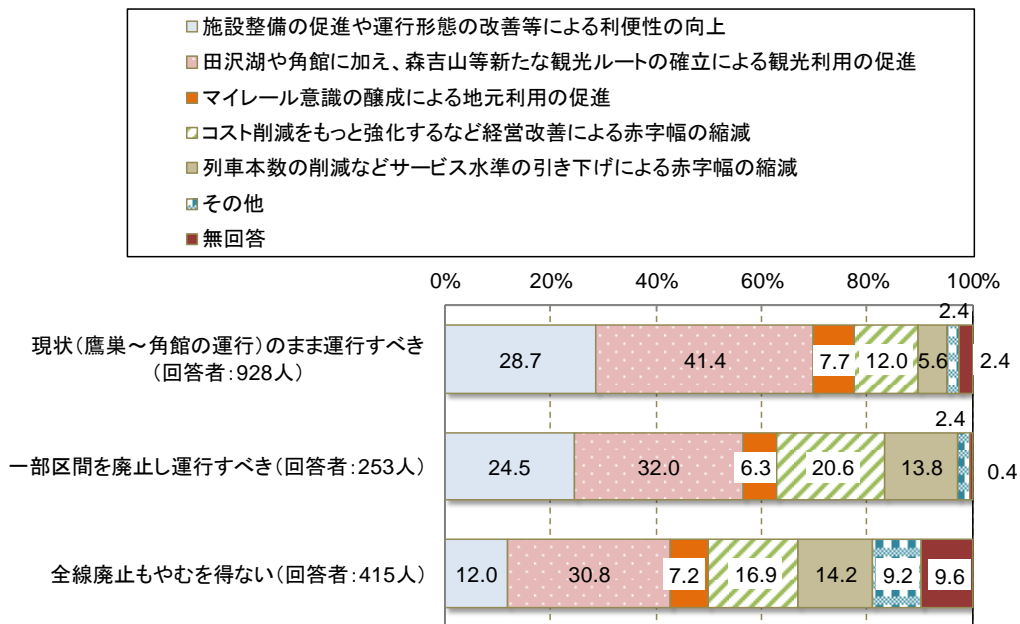


P20 内陸線の活性化のため、取り組むべきこと (問6) グラフ 26 関連

◎地区別内陸線の活性化のため、最優先に取り組むべきこと



◎ 5年後の内陸線の運行はどうあるべきか別内陸線の活性化のため、最優先に取り組むべきこと



2 調査票

秋田内陸線沿線住民意識調査へのご協力をお願い

第三セクター会社が運営する秋田内陸線については、沿線の人口減少が加速する中、輸送人員が年々減少し、別紙「秋田内陸線を取り巻く状況」のとおり非常に厳しい経営状況が続いております。

昨年12月には、「秋田県議会第三セクター等の経営に関する調査特別委員会」が、秋田内陸線を「県財政のリスクとなり得る法人」に分類した上で、「今後数年間を地元の熱意を見極める期間とし、その間に輸送人員の増加や鉄道収入の増といった具体的な成果を確認できないとすれば、路線の廃止及び代替輸送手段の検討を本格的に開始すべきである。」と提言しております。

秋田内陸線は、住民生活を支える交通手段であるとともに、地域の観光資源としても重要でありますので、この機会に秋田内陸線に関する利用実態を把握するとともに、将来のあるべき姿について住民の皆様のお考えをお伺いするため、アンケート調査を実施することとしました。

多くの皆様からご意見をいただき、今後の検討の参考とさせていただきたいと考えておりますので、ご協力をお願いします。

平成27年8月

秋田内陸地域公共交通連携協議会

会長 津谷 永光

副会長 門脇 光浩

(別紙) 秋田内陸線を取り巻く状況

沿革 昭和 9年12月 鷹巣～米内沢 開業
 昭和10年11月 米内沢～阿仁前田 開業
 昭和38年10月 阿仁前田～比立内 開業 (国鉄阿仁合線)
 昭和45年11月 角館～松葉 開業 (国鉄角館線)
 昭和59年10月 第三セクター「秋田内陸縦貫鉄道株式会社」設立
 昭和61年11月 秋田内陸線北線・南線 開業
 平成元年 4月 秋田内陸線全線 開業

概要 路線延長 鷹巣～角館 94.2 k m
 駅数 29駅 (うち23駅は無人駅)
 運行本数 下り15本、上り15本
 所要時間 (鷹巣角館間最短) 普通：2時間26分、急行：1時間54分

沿線人口 平成元年 (全線開業時) 約84,000人→平成26年 約61,000人

輸送人員 平成元年度の約108万人をピークに、26年度は約32万人まで減少しています。

(輸送人員の推移)

元年度	10年度	20年度	26年度
1,078,507人	861,366人	470,541人	316,745人

経常損益 開業以来赤字が続き、平成12年度には過去最高の3億4千万円の赤字が発生、ここ数年は毎年2億円程度の赤字となっており、北秋田市・仙北市・県で毎年合計2億円を補填しています。

(赤字補填の状況)

区分	北秋田市	仙北市	県	合計
補填額	90,000千円	60,000千円	50,000千円	200,000千円
参考 (市民1人当たり)	約2,700円	約2,200円	—	県民1人当たりによると 約200円

このほか、レール交換や鉄橋補修などに、国・県で毎年補助しています。

車両 保有している13両の車両は老朽化しており、新たに車両を購入するには1両当たり約1.5億円必要です。

＜ご記入にあたってのお願い＞

1. 調査対象者

この調査にあたっては、平成27年4月1日現在、北秋田市及び仙北市在住の15歳以上の方から3,000人を無作為に抽出させていただき、ご協力をお願いしております。

2. 調査票の取扱い

この調査は無記名であり、個々の調査結果についての秘密は厳守します。また、他の目的に利用することも一切ありません。

なお、調査結果は統計的に処理し、ホームページ等で公表させていただきます。

3. 記入にあたってのお願い

この調査票は、あて名のご本人がお答えください。

調査票は、黒または青のボールペン、鉛筆で直接記入してください。

回答を1つだけ選んでいただく質問と、複数選んでいただく質問があります。

4. 調査票の返送

御記入いただいた調査票は、返信用封筒(切手不要)に入れ、平成27年9月11日(金)までにご投函くださるようお願いいたします。

なお、返信用封筒に差出人様の住所、氏名等の記載は不要です。

5. 問い合わせ先

【委託元調査機関】

秋田内陸地域公共交通連携協議会

(事務局：北秋田市総務部内陸線再生支援室)

〒018-4692 北秋田市阿仁銀山字下新町41-1

電 話：0186-82-2114

F A X：0186-82-3505

電子メール：nairiku@city.kitaakita.akita.jp

【委託先調査機関】

株式会社ワイズマンコンサルティング 担当：藤井

〒020-0045 盛岡市盛岡駅西通二丁目9番1号

電 話：019-621-5255

F A X：019-621-5256

電子メール：honsha@consul.wiseman.co.jp

問1 内陸線の乗車頻度をお答えください。(○は1つ)

1. ほぼ毎日	2. 週に2、3日	→問1-1～1-4へ
3. 月に数日	4. 年に数日	
5. ほとんど利用しない	6. 全く利用したことがない	→問1-5へ
7. 現在は全く利用していないが過去には利用した		→問1-6へ

問1-1 問1で「1」～「4」と回答した人におたずねします。
乗車の目的は何ですか。(○はいくつでも)

1. 通勤	2. 通学
3. 通院	4. 買い物
5. 仕事(通勤以外の)	6. 観光・レクリエーション
7. その他()	

問1-2 問1で「1」～「4」と回答した人におたずねします。
乗車する理由は何ですか。(○はいくつでも)

1. 車の運転より安全なため	2. ダイヤが便利のため
3. ダイヤ通りの運行のため	4. 他に交通機関がないため
5. 駅が近いため	6. 運賃が安い
7. 車を持っていないため	8. その他()

問1-3 問1で「1」～「4」と回答した人におたずねします。
普段の乗車区間をお答えください。

() 駅～() 駅

3. 資料

問1-4 問1で「1」～「4」と回答した人におたずねします。
 利用していて不満な点・改善してほしい点は何ですか。(〇はいくつでも)

<p>(1) 駅舎</p>	<p>1. 自宅から駅に行くまでの交通手段が少ない 2. 駅に車を止める駐車スペースが十分でない 3. 駅を降りてから目的地（自宅以外）までの交通手段が少ない 4. 駅までの距離が遠い 5. 駅の階段を上がるのがつらい、できない 6. 待合室が快適な空間となっていない 7. その他 () 8. 不満はない</p>
<p>(2) 運賃</p>	<p>1. 普通列車の運賃が高い 2. 急行列車の運賃が高い 3. 運賃がいくらなのかわかりにくい 4. 定期券の金額が高い 5. その他 () 6. 不満はない</p>
<p>(3) ダイヤ</p>	<p>1. 全体の運行本数が少ない 2. 朝晩の通勤・通学時間帯の運行本数が少ない 3. 普通列車の本数が少ない 4. 急行列車の本数が少ない 5. JR線との乗り継ぎが合わない 6. その他 () 7. 不満はない</p>
<p>(4) 車両</p>	<p>1. 利用者の乗車マナーが悪く、不快に感じる 2. 座席シートなどが古い 3. 電化がされていない 4. 揺れや車内走行音が大きい 5. その他 () 6. 不満はない</p>
<p>(5) サービス</p>	<p>1. 時刻表がわかりにくい 2. 列車の遅れや運休時などの案内サービスが十分でない 3. 接客サービスが十分でない 4. その他 () 5. 不満はない</p>
<p>(6) その他</p>	

問1-5 問1で「5」、「6」と回答した人におたずねします。

利用しない理由は何ですか。(〇はいくつでも)

- | | |
|--------------------|-----------------|
| 1. 車を運転するため | 2. 家族が送迎してくれるため |
| 3. バス(タクシー)を利用するため | 4. ダイヤが不便なため |
| 5. 駅が遠いため | 6. 運賃が高いため |
| 7. 遠出することがないため | 8. その他() |

問1-6 問1で「7」と回答した人におたずねします。

利用しなくなった理由は何ですか。(〇はいくつでも)

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. 通勤しなくなったため | 2. 通学しなくなったため |
| 3. 車を運転するようになったため | 4. 家族が送迎できるようになったため |
| 5. バス(タクシー)に切り替えたため | 6. 内陸線が不便になったため |
| 7. 遠出する機会が減ったため | 8. その他() |

問2 あなたは現在、内陸線をどのようなものとお考えですか。あてはまるものを2つ選択し、優先順位をつけて番号をお書きください。

- | | |
|--------------------------|--------------------|
| 1. 通学、通院など生活交通の手段 | 2. 県北と県南を結ぶ広域交通の手段 |
| 3. 観光地へのアクセス手段 | 4. それ自体が観光資源 |
| 5. 沿線地域の心のよりどころ | 6. 特に意識したことがない |
| 7. 災害時等における国道105号の代替交通手段 | |
| 8. その他() | |

(優先順位1)

(優先順位2)

問3 内陸線の経営は厳しい状況が続いているため、北秋田市・仙北市・県で毎年合計2億円を赤字補填していることを知っていましたか。(〇は1つ)

- | | |
|----------|-----------|
| 1. 知っていた | 2. 知らなかった |
|----------|-----------|

3. 資料

問4 あなたは、概ね5年後の内陸線の運行はどうあるべきだと思いますか。(○は1つ)

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1. 現状（鷹巣～角館の運行）のまま運行すべき | →問4-1へ |
| 2. 一部区間を廃止し運行すべき | →問4-2へ |
| 3. 全線廃止もやむを得ない | →問4-3、4-4へ |

問4-1 問4で「1」と回答した人におたずねします。県や市が支出する赤字補填の額はどの程度までが妥当とお考えですか。(○は1つ)

- | |
|---------------------------------|
| 1. 2億円程度であれば妥当 |
| 2. 内陸線を維持するためであれば2億円を超えてもやむを得ない |
| 3. 2億円では多すぎることから、もっと減らすべき |
| 4. その他 () |

問4-2 問4で「2」と回答した人におたずねします。一部区間廃止後の交通手段はどのように確保すべきとお考えですか。(○は1つ)

- | |
|-----------------------|
| 1. 新たに路線バスを運行すべき |
| 2. デマンド型タクシー（※）を運行すべき |
| 3. 特にいない |
| 4. その他 () |
- (※)予約に応じて運行する乗合タクシー。通常のタクシーより安価な料金を設定。

問4-3 問4で「3」と回答した人におたずねします。全線廃止もやむを得ないと考える理由は何ですか。(○は1つ)

- | |
|---------------------------------|
| 1. マイカーや他の交通機関で十分であるため |
| 2. これ以上利用者数の増加が見込めないため |
| 3. 赤字補填に充てるよりも市や県の他の施策のために充てるべき |
| 4. その他 () |

問4-4 問4で「3」と回答した人におたずねします。全線廃止後の交通手段の確保はどのようにすべきとお考えですか。(○は1つ)

- | |
|-----------------------|
| 1. 新たに路線バスを運行すべき |
| 2. デマンド型タクシー（※）を運行すべき |
| 3. 特にいない |
| 4. その他 () |
- (※)予約に応じて運行する乗合タクシー。通常のタクシーより安価な料金を設定。

以後の設問は全員におたずねします。

問5 今後の運行についてどうすべきだとお考えですか。(〇は1つ)

1. 通学、通院などを最優先として運行すべき
2. 沿線外から人を呼び込むための観光資源・観光地アクセス手段として運行すべき
3. 1、2を同じ比重で配慮しながら運行すべき
4. その他 ()

問6 内陸線の活性化のため、最優先に取り組むべきことは何だと思えますか。(〇は1つ)

1. 施設整備の促進や運行形態の改善等による利便性の向上
2. 田沢湖や角館に加え、森吉山等新たな観光ルートの確立による観光利用の促進
3. マイレール意識の醸成による地元利用の促進
4. コスト削減をもっと強化するなど経営改善による赤字幅の縮減
5. 列車本数の削減などサービス水準の引き下げによる赤字幅の縮減
6. その他 ()

問6-1 問6で「1」と回答した人におたずねします。内陸線の利便性の向上のためにどのような取組をすればよいと思えますか。(〇はいくつでも)

1. 駅舎を改修して洋式トイレにするなど、快適性を向上させる
2. 駅舎のバリアフリー化を進め、高齢者や障害者等にやさしい鉄道とする
3. 近隣の主要観光地との2次アクセスを改善する
4. お土産やご当地駅弁等の車内販売を充実する
5. 駅周辺の無料駐車場の整備を進める
6. 鉄道とバスの乗り継ぎを良くする
7. JR線との直通運転を行う
8. 割引運賃を導入する
9. 朝の通勤・通学時間帯の運行本数を増やす
10. 夕方の帰宅時間帯の運行本数を増やす
11. 通院、買い物時間帯の運行本数を増やす
12. 最終列車の時間を遅くする
13. 駅員などの接客マナーや案内サービスの向上を進める
14. 新しい車両を購入する
15. 安全輸送、快適輸送の徹底を図る
16. その他1 ()
17. その他2 ()

3. 資料

最後に、あなたについてお答えください。

■ あなたの年齢をお答えください。(○は1つ)

- | | |
|----------|--------|
| 1. 10代 | 2. 20代 |
| 3. 30代 | 4. 40代 |
| 5. 50代 | 6. 60代 |
| 7. 70代以上 | |

■ あなたの性別をお答えください。(○は1つ)

- | | |
|-------|-------|
| 1. 男性 | 2. 女性 |
|-------|-------|

■ あなたの住んでいる地区をお答えください。(○は1つ)

- | | |
|---------|----------|
| 1. 鷹巣地区 | 2. 合川地区 |
| 3. 森吉地区 | 4. 阿仁地区 |
| 5. 角館地区 | 6. 田沢湖地区 |
| 7. 西木地区 | |

■ 運転免許はお持ちですか。(○は1つ)

- | | |
|-----------|-----------|
| 1. 普通免許あり | 2. 普通免許なし |
|-----------|-----------|

■ 運転免許をお持ちの人におたずねします。車はお持ちですか。(○は1つ)

- | | |
|-------------|--------------------|
| 1. 自分専用の車あり | 2. 自分も運転できる家族共用車あり |
| 3. 持っていない | |

秋田内陸線沿線住民意識調査
調査結果報告書

平成 27 年 11 月

秋田内陸地域公共交通連携協議会
