

小中高生アンケート結果

令和4年2月

南 城 市

1 調査実施概要

- 小・中・高校生の移動実態を把握するため、以下の概要で小・中・高校生アンケート調査を実施しました。
- 調査はWEBアンケートで行っており、小中高校の協力のもと、調査実施を呼びかけるチラシを計5,800部配布し、469票の回答を得ました。

表 1.調査実施概要

項目	内容
調査目的	再編後の小・中・高校生の登下校の実態や再編後の公共交通の評価の把握
把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ●通学・下校の実態（手段、時間帯、所要時間） ●休日の移動実態（目的、訪問先、同行者、頻度、手段、時間帯、所要時間） ●公共交通の利用状況 ●公共交通に対する要望や公共交通を運行して欲しいところ 等
調査対象	小学生・・・約3,300人 中学生・・・約1,600人 高校生・・・約900人 計・・・約5,800人
調査方法	学校を通じてチラシを配布、チラシに記載されたQRコードからWEBで回答
調査実施時期	令和3年8月～9月

表 2.調査対象

区分	学校名
小学校（9校）	佐敷小学校、馬天小学校、知念小学校、（併）久高小学校、船越小学校、玉城小学校、百名小学校、大里北小学校、大里南小学校
中学校（6校）	佐敷中学校、知念中学校、（併）久高中学校、玉城中学校、大里中学校
高等学校（8校）	知念高等学校、向陽高等学校、南部商業高等学校、南部工業高等学校、南部農林高等学校、南風原高等学校、糸満高等学校、沖縄水産高等学校

表 3.回収票数

区分	票数
小学生	220票
中学生	74票
高校生	175票
計	469票

- WEB アンケートの調査依頼のチラシの裏面には、情報提供として小中学校へのNバス、幹線バスの案内を掲載しました。

保護者のみなさまへ

アンケート調査に

ご協力をお願いします。

南城市では、
令和元年10月の公共交通再編後の登下校の実態の変化や、
Nバスの利用状況・要望等を把握するため、
小学生、中学生、高校生を対象としたアンケート調査を実施することにいたしました。
調査にご協力くださいますようお願い申し上げます。

回答方法

アンケートはWEBでの回答になります。
下記URLまたは二次元コードよりアンケートサイトにアクセスし、
パソコンまたはスマートフォンで回答してください。

<https://survey.ienq.jp/nanjo/>



調査期間は、
令和3年9月30日(木)まで
なん。



- ご面倒をおかけしますが、保護者のみなさまには、
お子様のアンケートへの回答にご協力くださいますようお願い申し上げます。
- なお、本調査で得られたデータは、公共交通再編の評価や、Nバスの見直しに活用され、
収集した個々の情報が外部に公表されることは一切ありません。



南城市企画部企画課

図 1.WEB アンケートチラシ(おもて面)

バスでの登下校のご案内

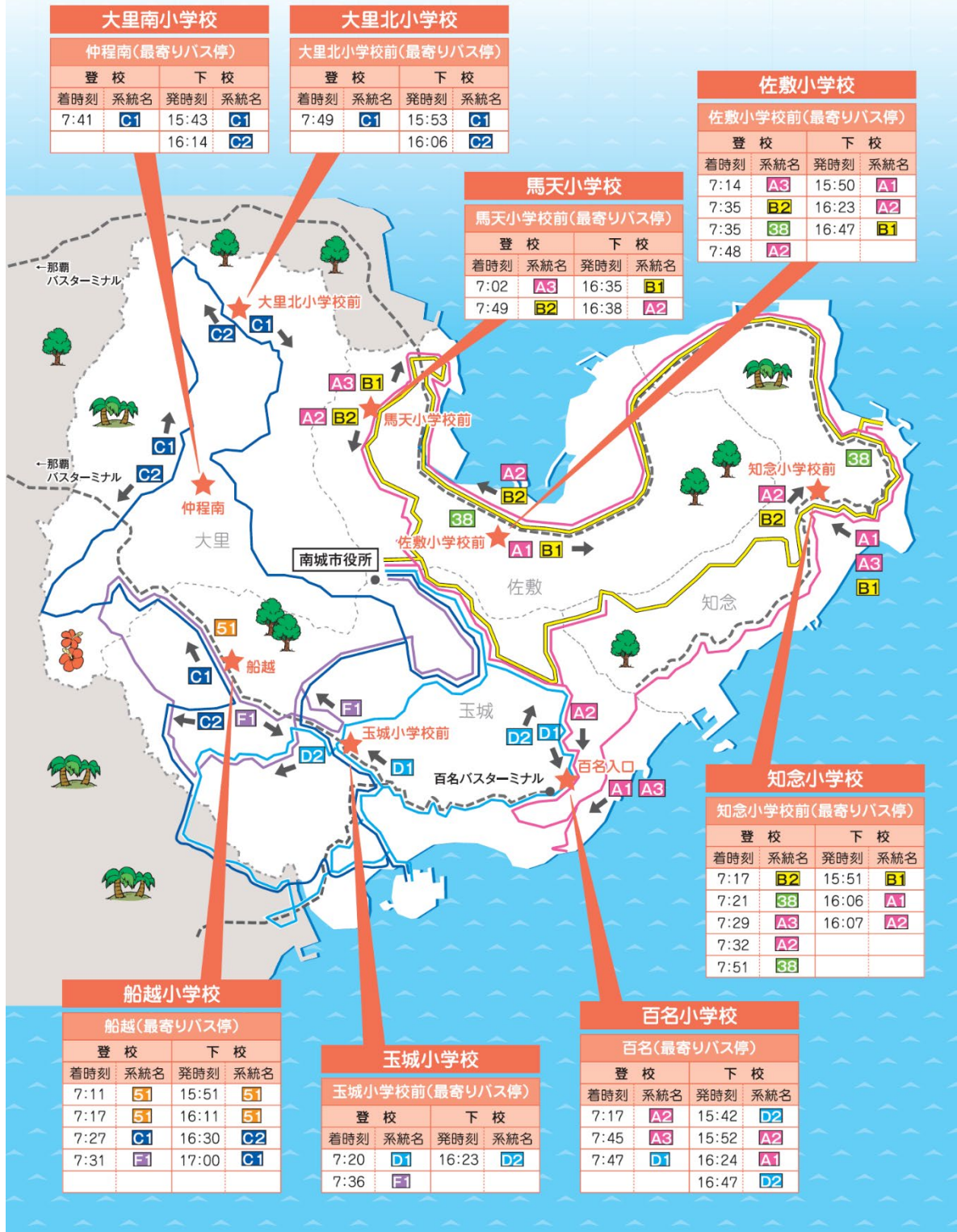


図 2.WEB アンケートチラシ(うら面、小学生)

バスでの 登下校の ご案内

大里中学校					
大里中学校前(最寄りバス停)					
登校			下校		
着時刻	系統名	行先	着時刻	系統名	行先
7:42	C1	玉城・大里一周線(右回り)	15:44	C1	玉城・大里一周線(右回り)
			16:13	C2	玉城・大里一周線(左回り)
			17:14	C1	玉城・大里一周線(右回り)
			18:03	C2	玉城・大里一周線(左回り)
			18:59	C1	玉城・大里一周線(右回り)

佐敷中学校					
佐敷小学校前(最寄りバス停)					
登校			下校		
着時刻	系統名	行先	着時刻	系統名	行先
7:14	A3	知念・佐敷一周線(右回り)つきしる経由	15:50	A1	知念・佐敷一周線(右回り)
7:35	B2	ニライカナイ橋・つきしる線(左回り)	16:23	A2	知念・佐敷一周線(左回り)
7:35	B3	那覇バスターミナル	16:47	B1	ニライカナイ橋・つきしる線(右回り)
7:48	A2	知念・佐敷一周線(左回り)	18:03	A2	知念・佐敷一周線(左回り)
			18:03	B3	志喜屋
			18:15	B1	ニライカナイ橋・つきしる線(右回り)
			18:38	B3	志喜屋
			18:45	A1	知念・佐敷一周線(右回り)



知念中学校					
知念小学校前(最寄りバス停)					
登校			下校		
着時刻	系統名	行先	着時刻	系統名	行先
7:17	B2	ニライカナイ橋・つきしる線(左回り)	15:51	B1	ニライカナイ橋・つきしる線(右回り)
7:29	A3	知念・佐敷一周線(右回り)つきしる経由	16:06	A1	知念・佐敷一周線(右回り)
7:32	A2	知念・佐敷一周線(左回り)	16:07	A2	知念・佐敷一周線(左回り)
			18:33	B1	ニライカナイ橋・つきしる線(右回り)
			19:01	A1	知念・佐敷一周線(右回り)
			19:02	A2	知念・佐敷一周線(左回り)

玉城中学校					
玉城中学校前(最寄りバス停)					
登校			下校		
着時刻	系統名	行先	着時刻	系統名	行先
7:10	C1	玉城・大里一周線(右回り)	16:45	C1	玉城・大里一周線(右回り)
7:19	D1	玉城東回り線	16:50	C2	玉城・大里一周線(左回り)
7:31	S1	那覇バスターミナル	18:30	C1	玉城・大里一周線(右回り)
			18:41	C2	玉城・大里一周線(左回り)
			18:42	S1	百名バスターミナル(終点)

【凡例】 部活動に対応

図 3.WEB アンケートチラシ(うら面、中学生)

バスでの登下校のご案内



図 4.WEB アンケートチラシ(うら面、高校生)

2 登下校の実態

2.1 登校時

(1) 自宅出発時間

- 登校時の自宅出発時間は、小学生及び中学生は7:30前後の特定の時間帯に集中しているのに対し、高校生は7:00前後と8:00前後の2つのピークがみられます。
- 高校生の7:00前後のピークは0校時での登校、8:00前後のピークは通常授業の登校によるものだと考えられます。

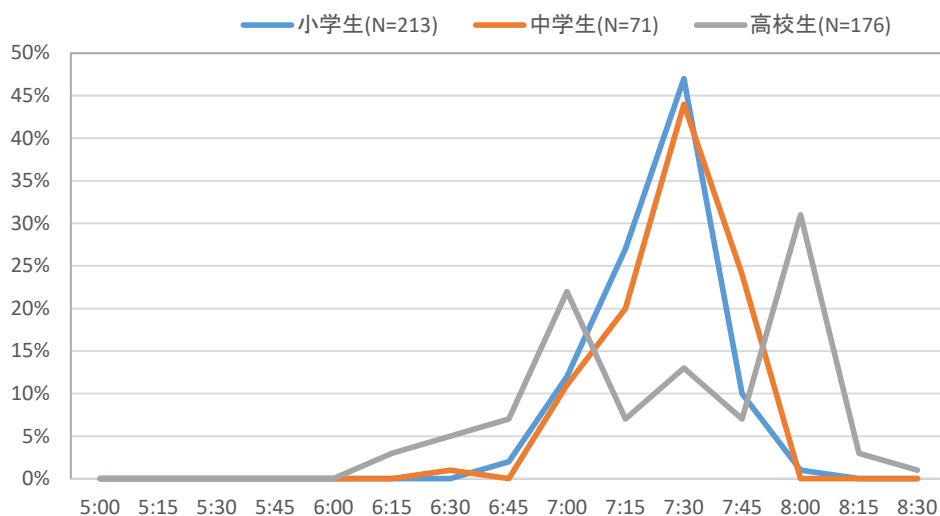


図 5.登校時の自宅出発時間

(2) 学校到着時間

- 自宅出発時間同様に、小学生及び中学生は7:45前後の時間帯に集中しているのに対し、高校生は、7:15と8:30前後の2つのピークがみられます。

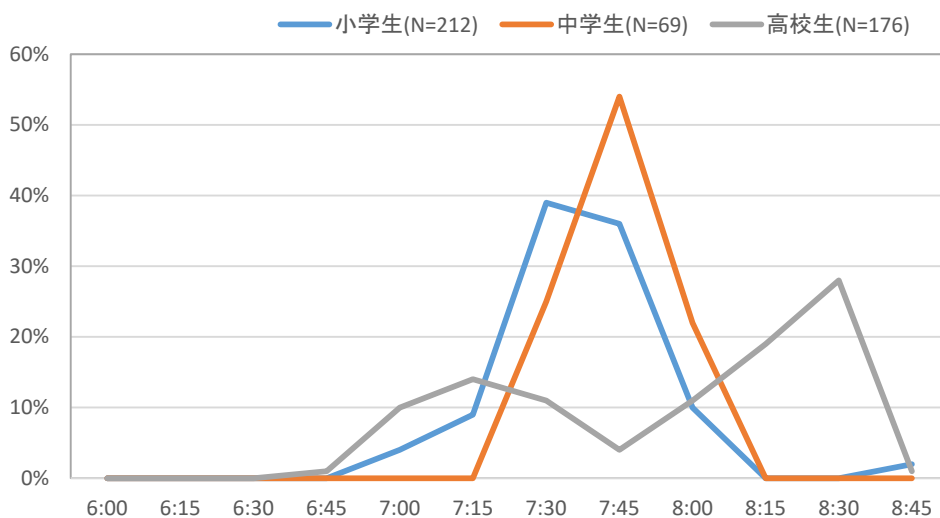


図 6.学校到着時間

(3) 登校時間

- 登校時間は、年代があがるにつれ長くなっており、小学生の平均 16 分、中学生の 17 分に対し、高校生は 29 分と長くなっています。
- 小学生・中学生は「0 分～15 分」が半数前後を占めるのに対し、高校生は「15～30 分」が 4 割強と多くなっています。

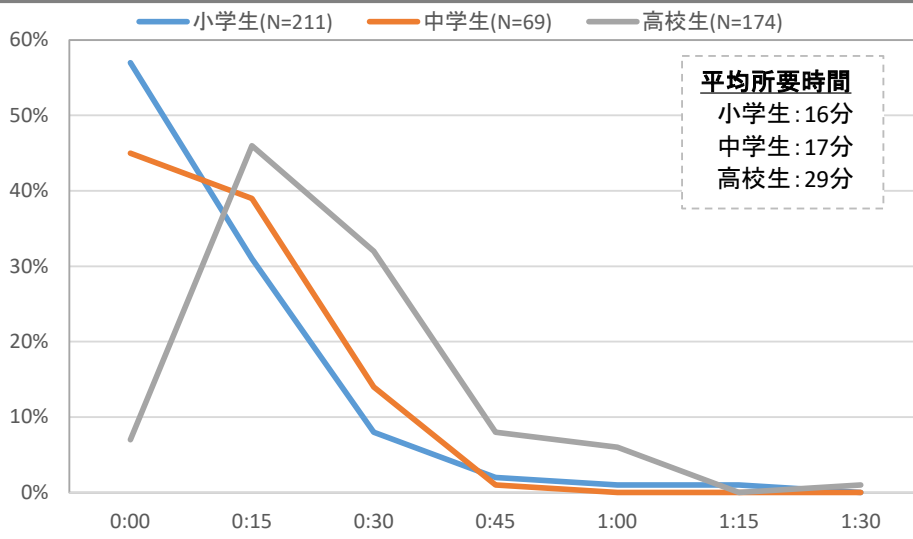


図 7. 登校時間

(4) 交通手段の数

- 年代が上がるにつれ、登校時の交通手段の数は増える傾向にあり、高校生の 3 割は 2 つ以上の交通手段を利用しています。一方、小学生は 8 割が交通手段は一つのみとなっています。

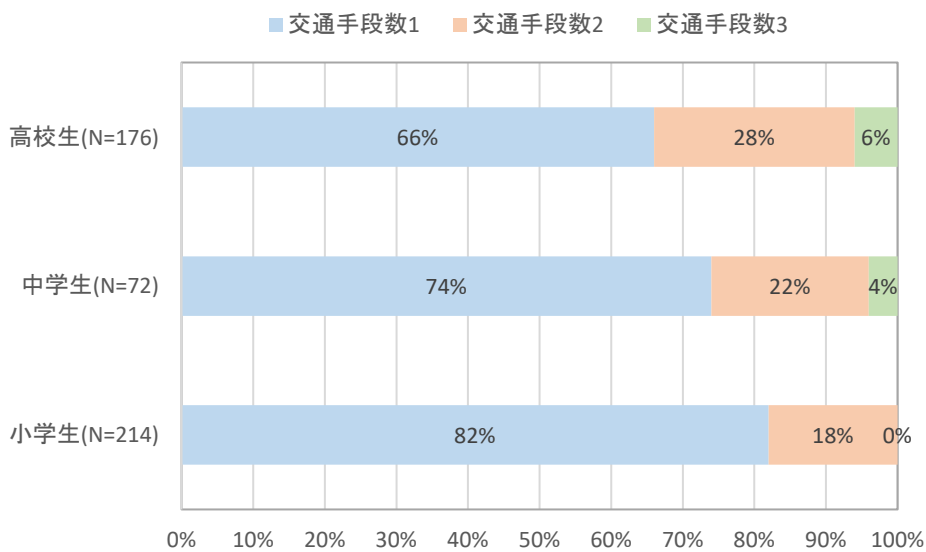


図 8. 登校時の交通手段の数

(5) 通学手段

1) 全体

- 登校時の移動手段は小学生、中学生、高校生ともに「クルマで送迎」が60%以上と非常に高くなっています。
- 複数回答ではありますが、「徒歩」での登校は、小学生でも45%と半数に達していません。
- 「路線バス」は高校生の35%が利用しています。
- 「Nバス」の利用は小学生11%、中学生14%、高校生9%と中学生の利用率がやや高くなっています。

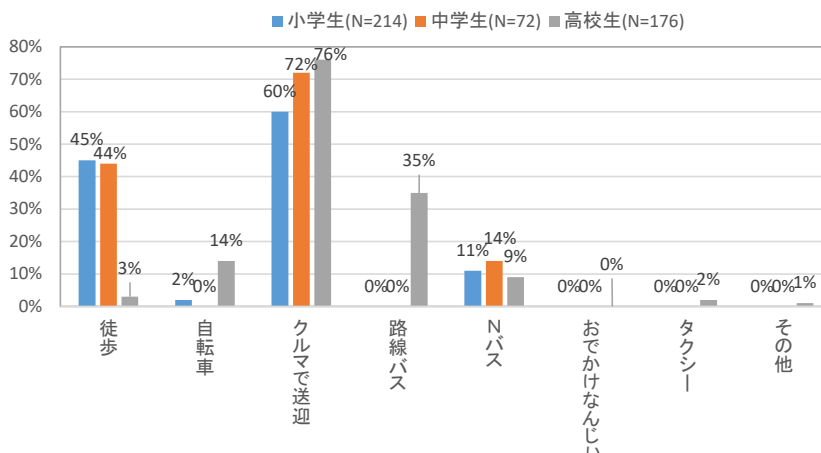


図 9. 通学手段 (複数回答)

2) 小学校別

- 小学校別では、馬天小学校、久高小学校は「徒歩」の割合が8割以上と高くなっています。
- 一方、佐敷小学校、知念小学校、玉城小学校、大里北小学校は、「クルマで送迎」が6割以上を占めています。
- Nバスの利用は、知念小学校が36%、大里北小学校が14%と高くなっています。

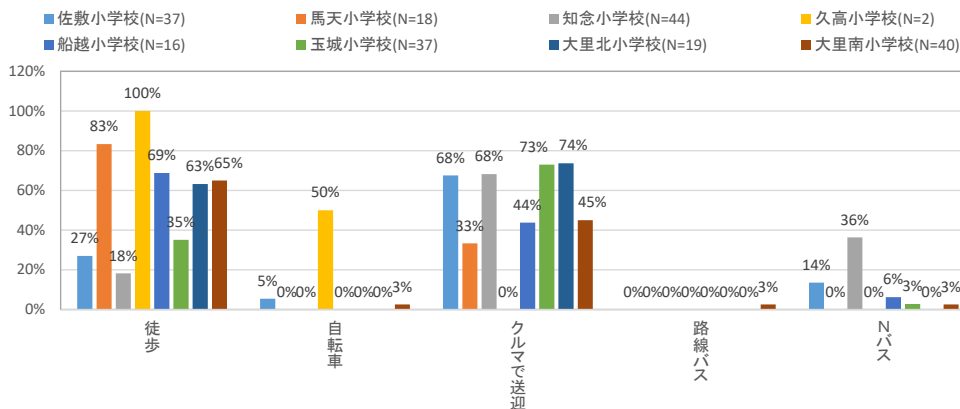


図 10 小学校別の通学手段 (複数回答)

3) 中学校別

- 中学校別でみると、知念中学校、玉城中学校の「クルマで送迎」の割合が、8割以上と高くなっています。
- 大里中学校は「徒歩」の割合が78%、佐敷中学校は「Nバス」の割合が42%と高くなっています。

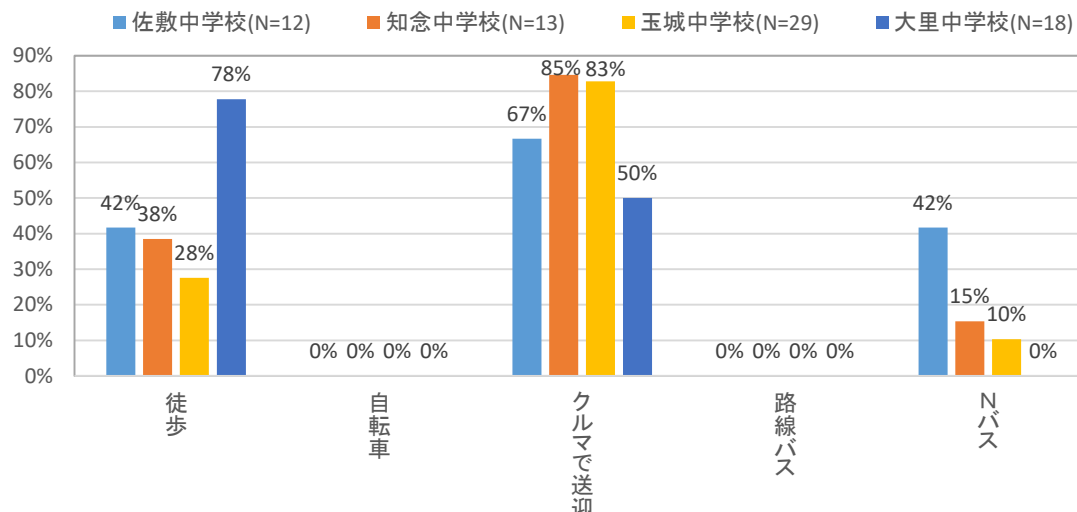


図 11.中学校別の通学手段(複数回答)

4) 高校別

- 各高校とも「クルマで送迎」が過半数を超えており、8 サンプルある南部商業高校は100%、32 サンプルある向陽高校で91%と高くなっています。
- 「路線バス」の利用は、知念高校が44%、南部農林高校が55%、糸満高校が44%、南風原高校が57%とやや高くなっています。

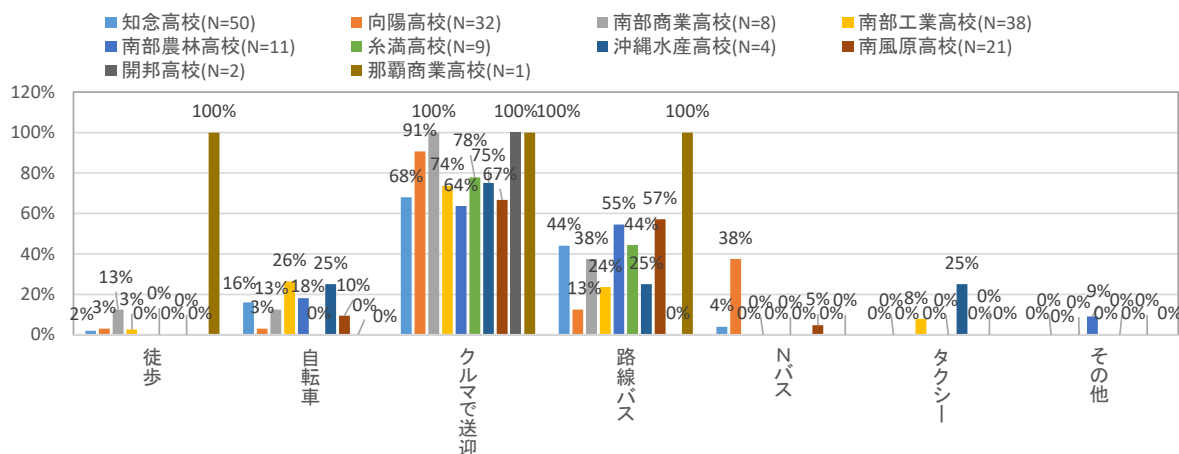


図 12.高校別の通学手段(複数回答)

(6) 希望の学校到着時間の有無

●現在の学校到着時間と異なる希望の到着時間があると回答した児童・生徒の割合は、小学生が37%、中学生が38%、高校生が43%と約4割を占めています。

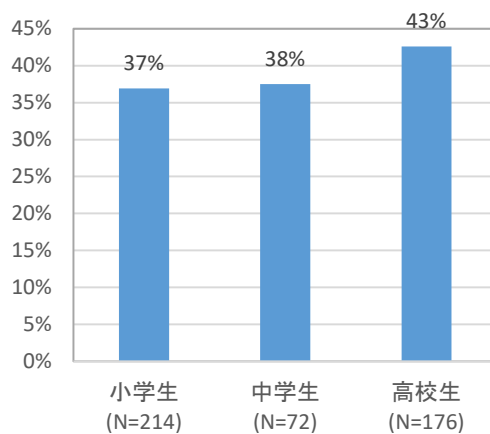


図 13.現在と異なる希望の学校到着があると回答した児童・生徒の割合

(7) 希望の学校到着時間

- 希望の学校到着時間は、現在の登校時間同様に、小学生・中学生は 7:30~7:45 の時間帯に集中、高校生は、7:00~7:15 と 8:00~8:30 の2つの時間帯に集中しています。
- 現在の学校到着時間と希望の到着時間の差をみると、平均で小学生が 18 分、中学生が 21 分遅くすることを望んでいますが、高校生は 3 分早くすることを望んでいます。

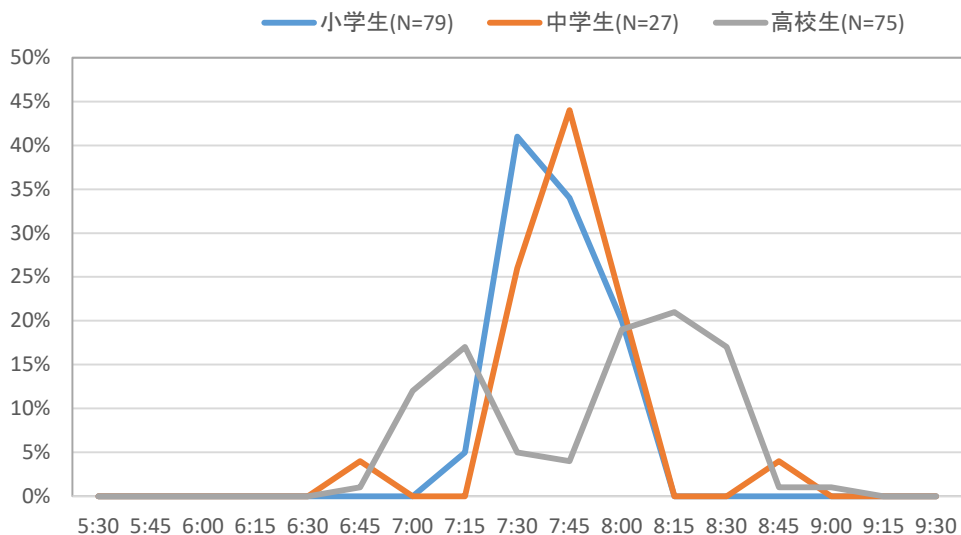


図 14.希望の学校到着時間

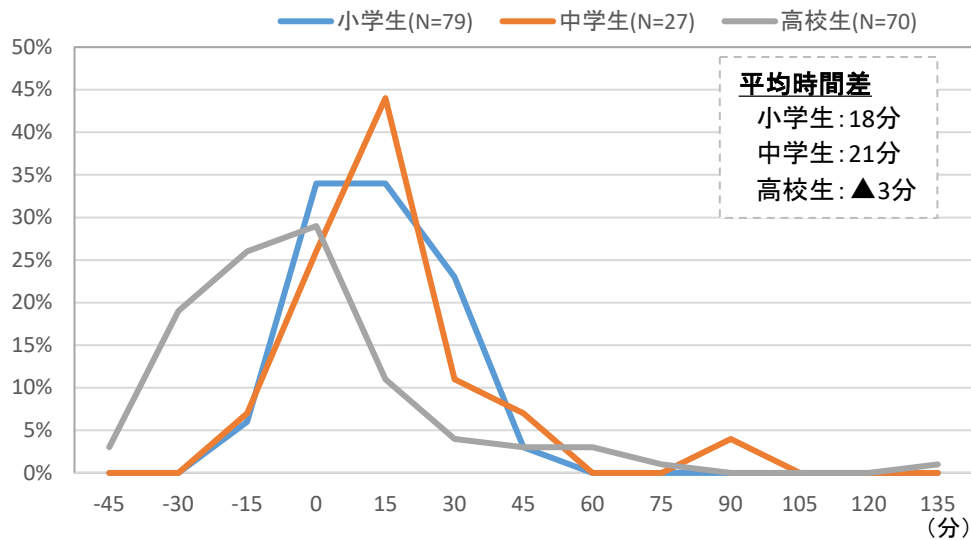


図 15.現在の学校到着時間と希望の学校到着時間との差

(8) 学校到着時間の変更希望の理由

- 変更希望の理由をみると、各年代とも「授業にあわせて」が最も多く、高校生では82%を占めています。
- その他理由として、小学生は「朝の活動を行いたい」、「余裕を持ちたい」といった早く着きたいための理由が多くあげられています。

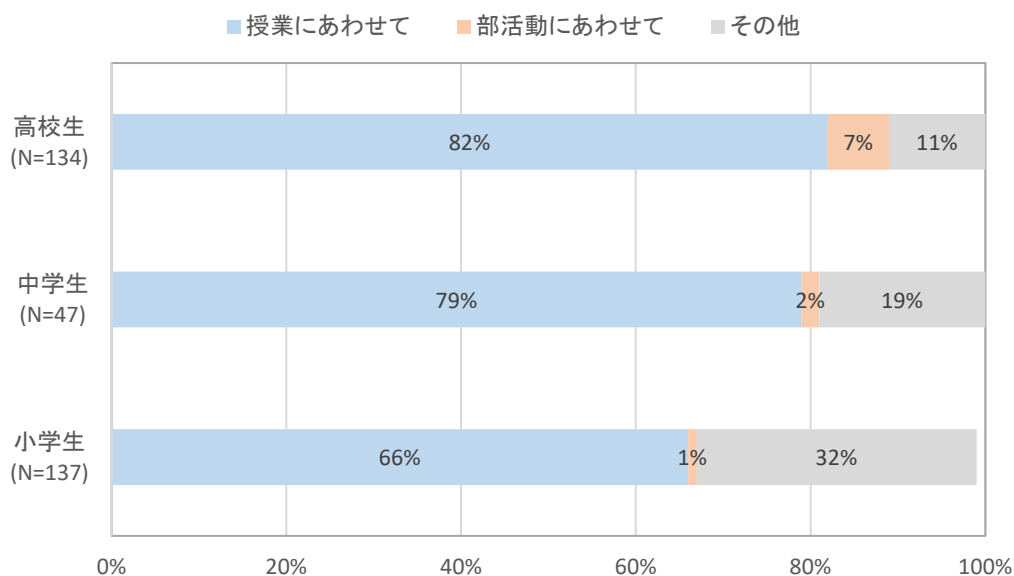


図 16.学校到着時間の変更希望の理由

2.2 下校時

(1) 学校出発時間

- 下校時の学校出発時間は、小学生は 15:00～16:00 が多くなっています。
- 中学生は 16:00 と、18:00～18:30 の 2 つのピークがあり、19 時以降の下校はみられません。
- 高校生は、16:00 をピークに時間の経過とともに徐々に減少しており、中学生のような部活帰りのピークはみられません。

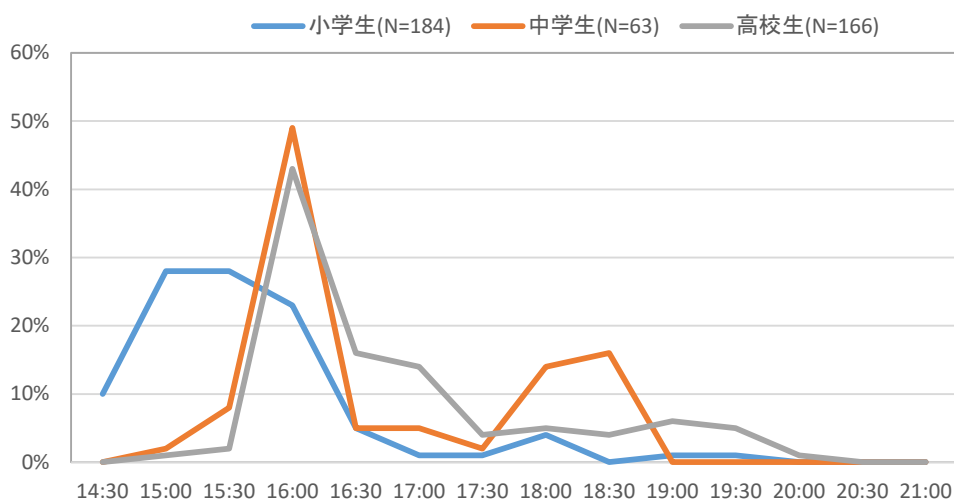


図 17.下校時の学校出発時間

(2) 帰宅時間

- 自宅に帰り着く時間は、小学生が 16:00 前後、中学生は 16:30 前後と 18:00～19:00 が多くなっています。
- 高校生は、17:00 前後が多く小中高生よりも遅い時間帯での帰宅が多くなっています。

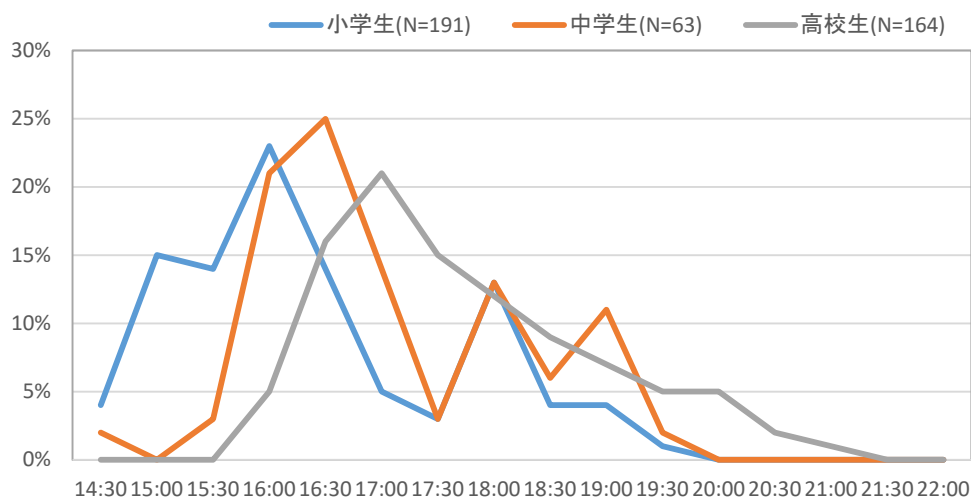


図 18.帰宅時間

(3) 下校時間

- 学校を出てから、自宅に到着するまでの所要時間（塾などの途中の立ち寄りも含む）は、小学生が50分、中学生が28分、高校生が50分となっています。
- 小学生は「学童・児童館」への立ち寄りが多いため、中学生よりも時間が長くなっています。

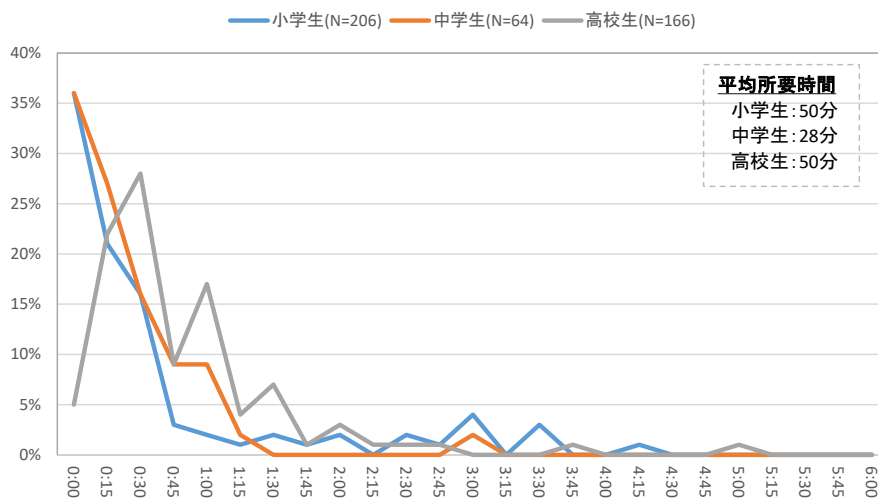


図 19. 下校時間

(4) 交通手段の数

- 下校時の交通手段の数は、登校時同様に小学生の8割以上が1つのみとなっています。
- 中学生、高校生は交通手段1つのみが65%と小学生よりも低く、35%が交通手段2つ以上となっています。

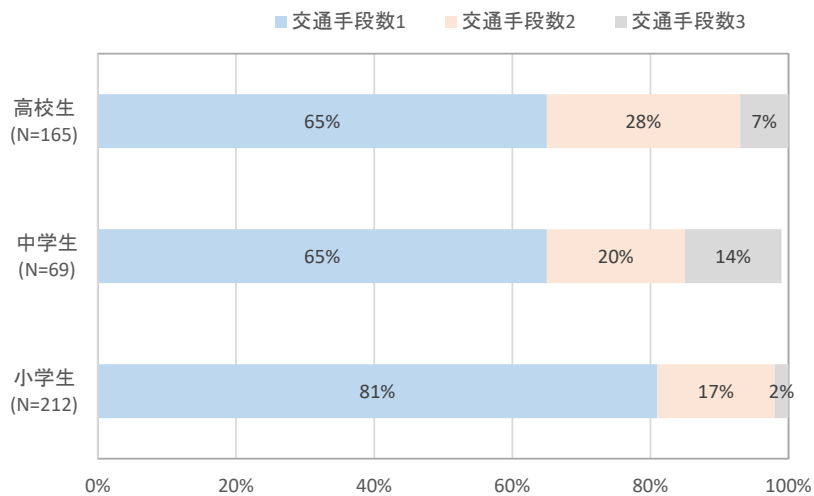


図 20. 下校時の交通手段数

(5) 下校手段

1) 全体

- 下校時の移動手段をみてみると、小学生は「徒歩」が45%と半数に達しておらず、登校時同様に「クルマで送迎」が54%と半数以上を占めています。
- 中学生は「徒歩」が登校時の44%から62%へと18ポイント高くなっており、一方で「クルマで送迎」が72%から57%へと15ポイント低くなっています。
- 高校生は「クルマで送迎」が登校時の76%から67%へと9ポイント低くなっていますが、「路線バス」の割合は、登校時35%、下校時36%とあまり変わっていないことから、登校時は「クルマ送迎」と「路線バス」を併用している生徒が多いと考えられます。

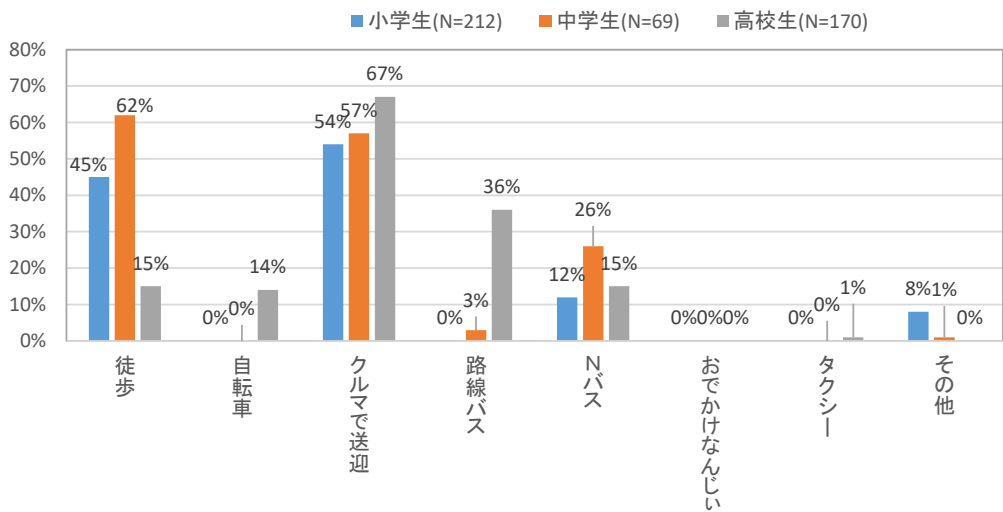


図 21.下校手段(複数回答)

2) 小学校別

- 登校時同様に、佐敷小学校、知念小学校、玉城小学校、大里北小学校の、「クルマで送迎」の割合が高くなっています。

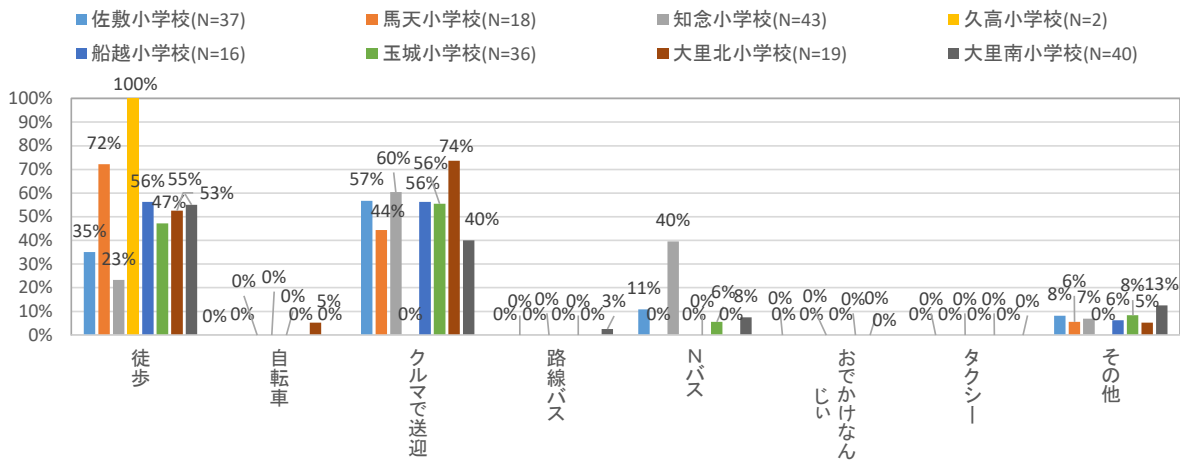


図 22.小学校別の下校手段(複数回答)

3) 中学校別

●中学校別でみると、佐敷中学校、知念中学校の「クルマで送迎」の割合が、それぞれ64%、75%と高くなっています。

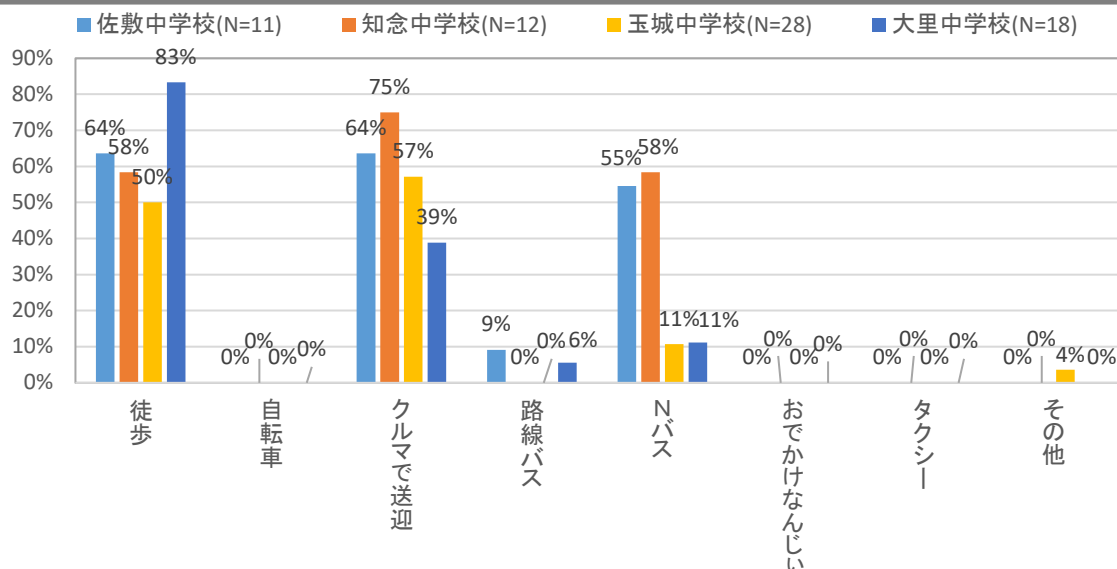


図 23.中学校別の下校手段(複数回答)

4) 高校別

●各高校とも下校時の「クルマで送迎」の割合が減少しています。
 ●向陽高校は、「クルマで送迎」が登校時の91%から下校時は69%へと22ポイント低下、一方「Nバス」は登校時の38%から下校時は59%と21ポイント増加しており、約2割の生徒が登校時は「クルマで送迎」、下校時は「Nバス」を利用しているものと思われる。

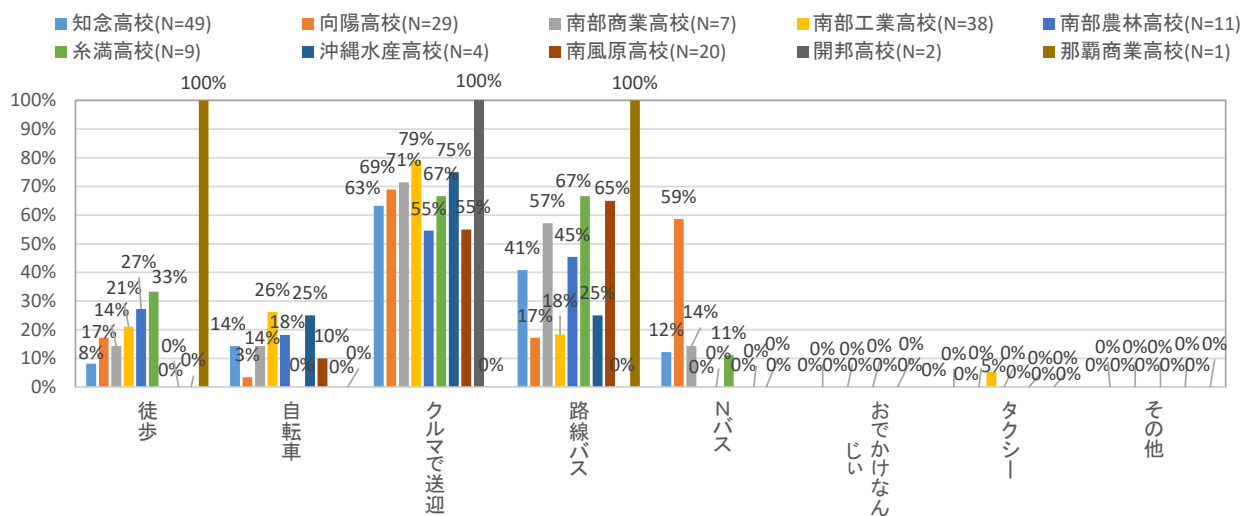


図 24.高校別の下校手段(複数回答)

(6) 希望の学校出発時間の有無

●現在の学校出発時間と異なる希望の出発時間があると回答した児童・生徒の割合は、小学生 29%、中学生 26%、高校生 46%と、高校生以外は登校時よりも低くなっています。

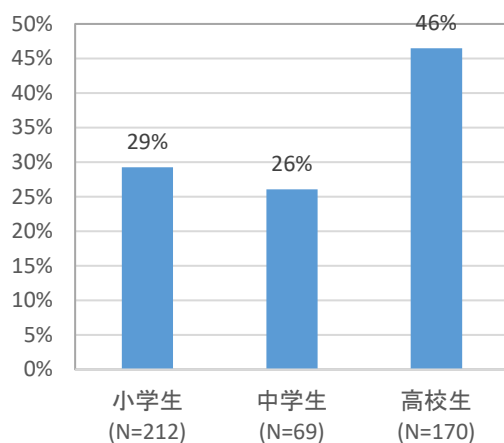


図 25.現在と異なる希望の学校出発時間があると回答した児童・生徒の割合

(7) 希望の学校出発時間

- 希望の学校出発時間は、現在の下校時間同様に、小学生は 16:00 前後、中学生は 16:30 及び 19:00 前後、高校生は 16:00 及び 17:30 前後が多くなっています。
- 現在の学校到着時間と希望の到着時間の差をみると、平均で小学生は 22 分、高校生は 5 分遅くすることを希望しているのに対し、中学生は 8 分早くすることを希望しています。

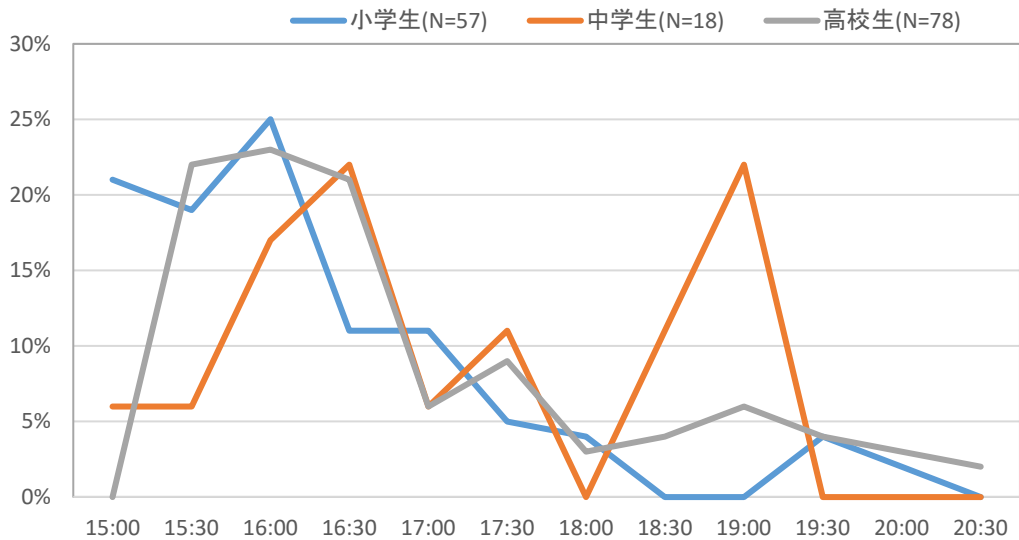


図 26.希望の学校出発時間

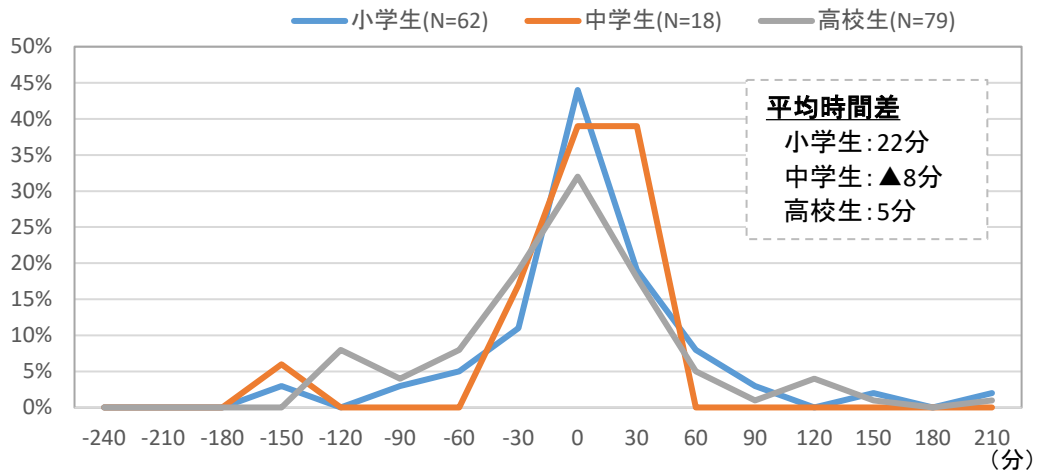


図 27.現在の学校出発時間と希望の学校出発時間との差

(8) 学校出発時間の変更希望の理由

- 変更希望の理由をみると、小学生は「授業にあわせて」が47%と多くなっています。
- 18:30 前後の希望が多い中学生は「部活動にあわせて」が38%と多くなっています。
- 高校生も「授業にあわせて」が37%と多く、その他では「アルバイトにあわせて」が17%、「部活動にあわせて」が16%となっています。

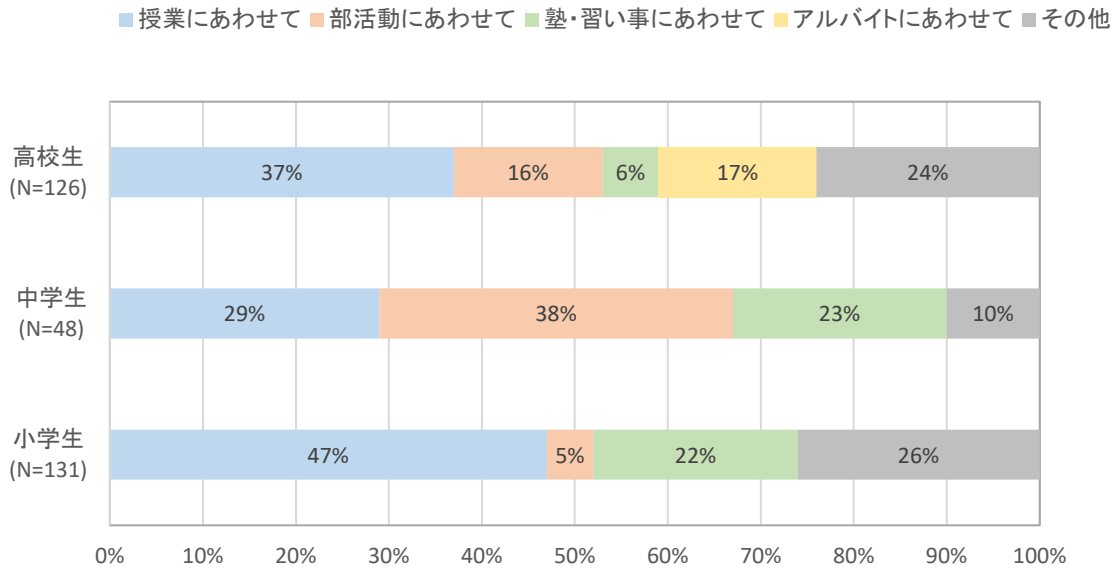


図 28.学校出発時間の変更希望の理由

3 休日等の外出状況

3.1 外出目的

- 休日等の外出目的をみてみると、小学生は「塾・習い事」が33%と最も多く、次いで「祖父母・親戚宅訪問」20%、「部活・クラブ活動」15%の順に多くなっています。
- 中学生は「塾・習い事」及び「部活・クラブ活動」が32%と多く、その他では「あまり外出しない」が16%と多くなっています。
- 高校生は「あまり外出しない」が26%と最も多く、外出としては「部活・クラブ活動」が17%、「買い物」及び「遊び（主に屋外）」が13%と多くなっています。

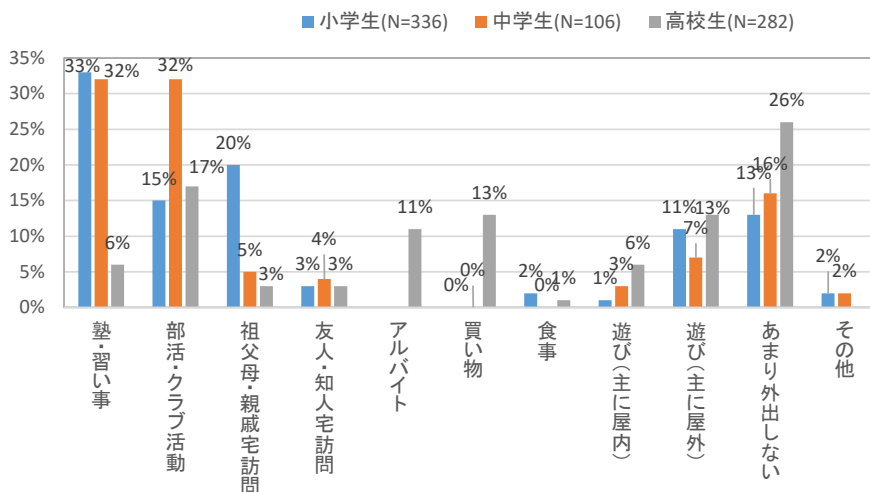


図 29.休日等の外出目的

3.2 外出の目的地

- 外出の目的地をみてみると、小学生、中学生、高校生ともに「南城市内」の外出が多く、それぞれ64%、74%を占めています。
- 市外への外出は高校生の割合が高く、「与那原町」が14%、「南風原町」及び「八重瀬町」が12%となっています。

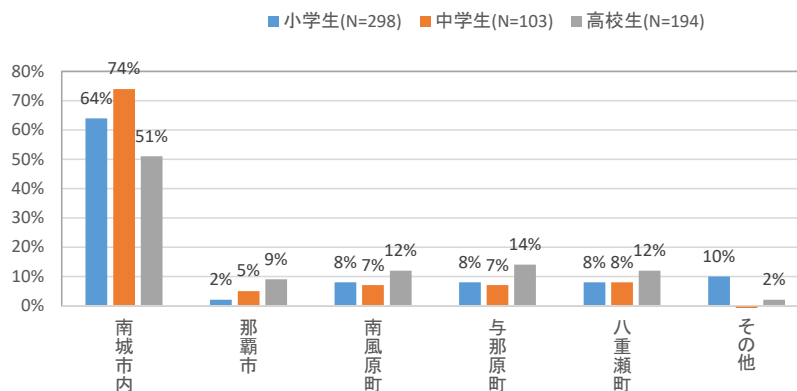


図 30.休日等の外出先

3.3 外出頻度

●小学生は「週に 1～2 日程度」が 69%と多いですが、高校生になると「ほぼ毎日」が 36%、「月に 1～2 日」が 22%との割合が高くなっており、外出機会が多い生徒と少ない生徒に二分化されています。

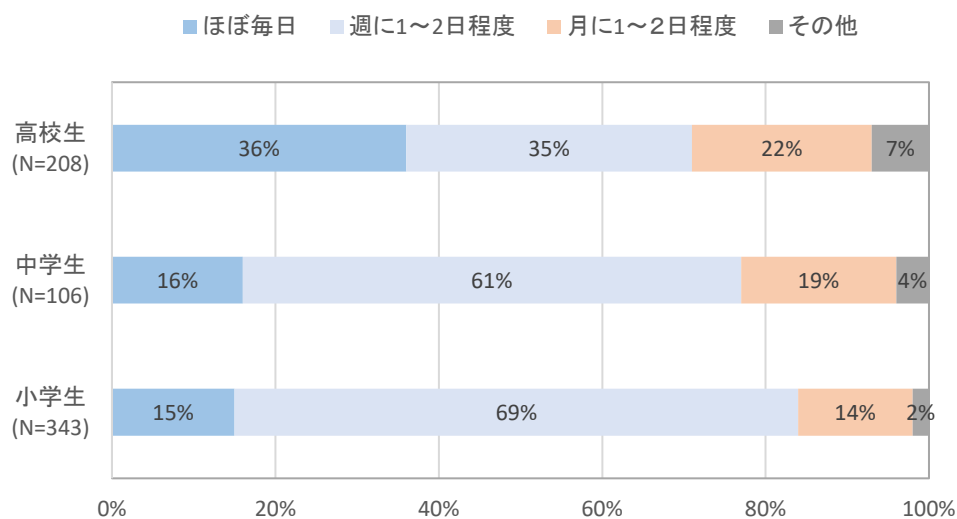


図 31.外出頻度

4 再編による変化

4.1 登下校手段の変化

(1) 小学校

- H29 と R3 の小学校への登下校手段の変化をみると、「徒歩」の割合が登校で 25 ポイント、下校で 20 ポイントと大幅に減少している一方で、「クルマで送迎」の割合が登校で 15 ポイント、下校時は 4 ポイント増加しており、クルマ送迎による登下校がさらに進んでいます。
- 再編前は、スクールバス（再編後は N バスが引き継ぎ）の利用は、下校時の 1%のみでしたが、再編後は登校で 11%、下校で 12%の児童が利用しています。

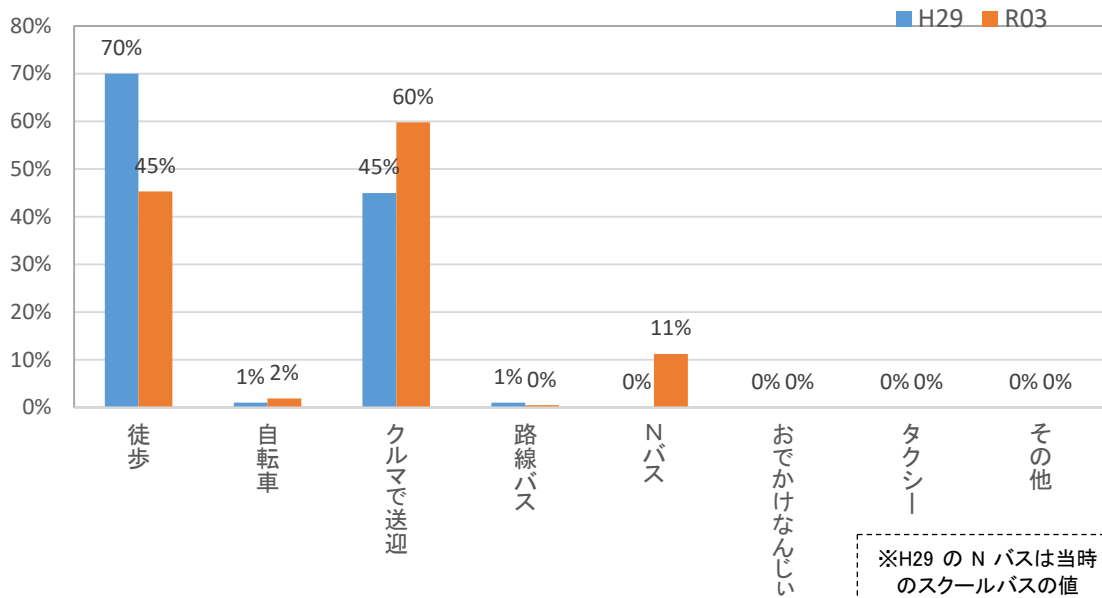


図 32.小学校への登校における分担率の変化

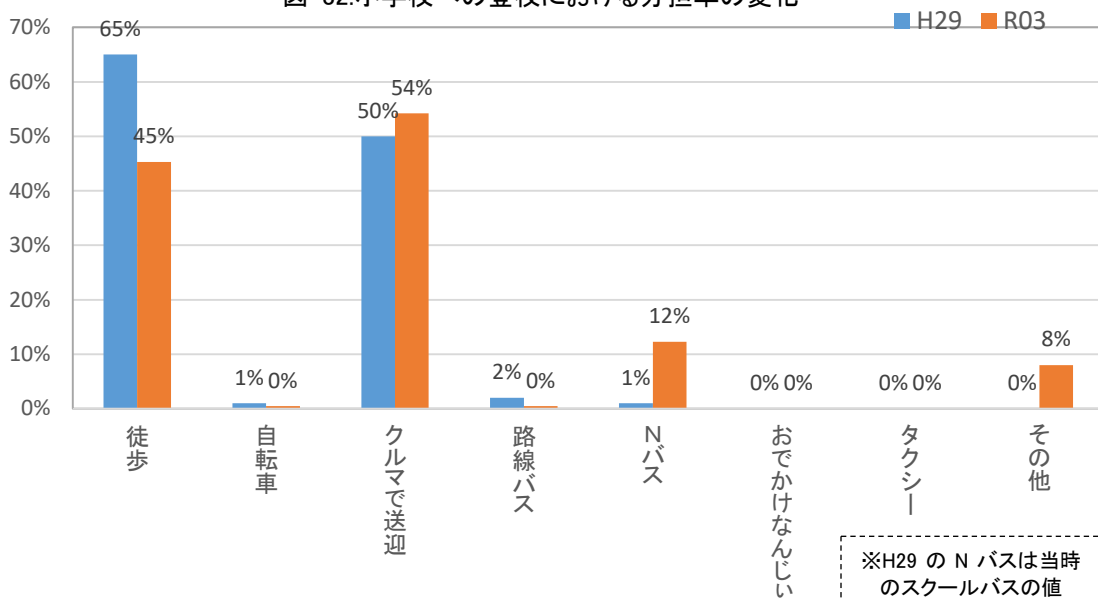


図 33.小学校への下校における分担率の変化

(2) 中学校

- H29 とR3 の中学校への登下校手段の変化をみていると、小学校同様に、「徒歩」の割合が登校で 14 ポイント、下校で 4 ポイント減少している一方で、「クルマで送迎」の割合が登校で 20 ポイント、下校時は 18 ポイントと大幅に増加しており、クルマ送迎による登下校がさらに進んでいます。
- 再編前は、スクールバス（再編後はNバスが引き継ぎ）の利用は、登校時、下校時ともに 2%のみでしたが、再編後は登校で 14%、下校で 26%の生徒が利用しています。

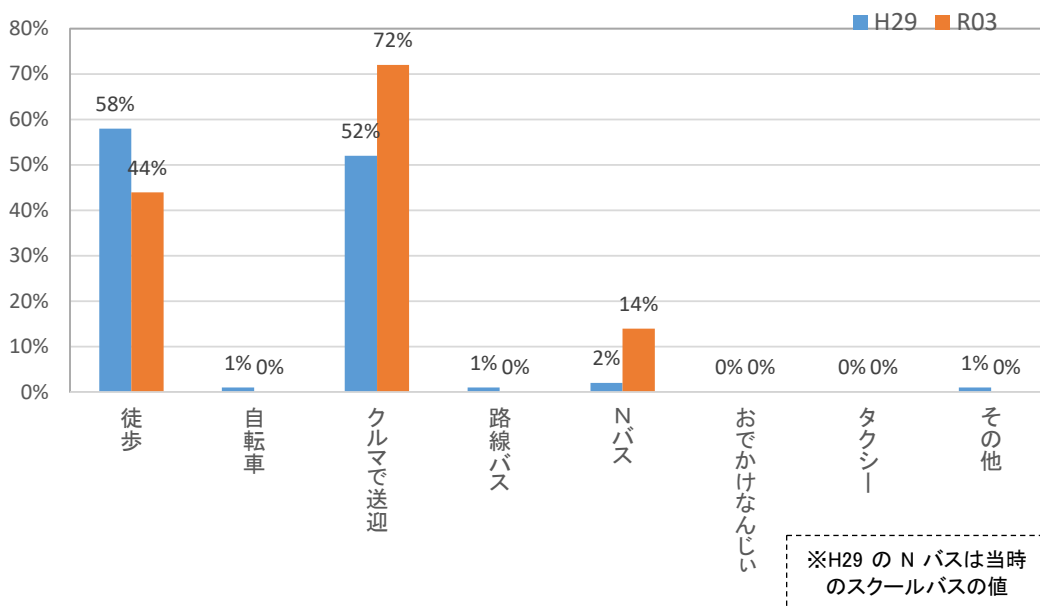


図 34 中学校への登校における分担率の変化

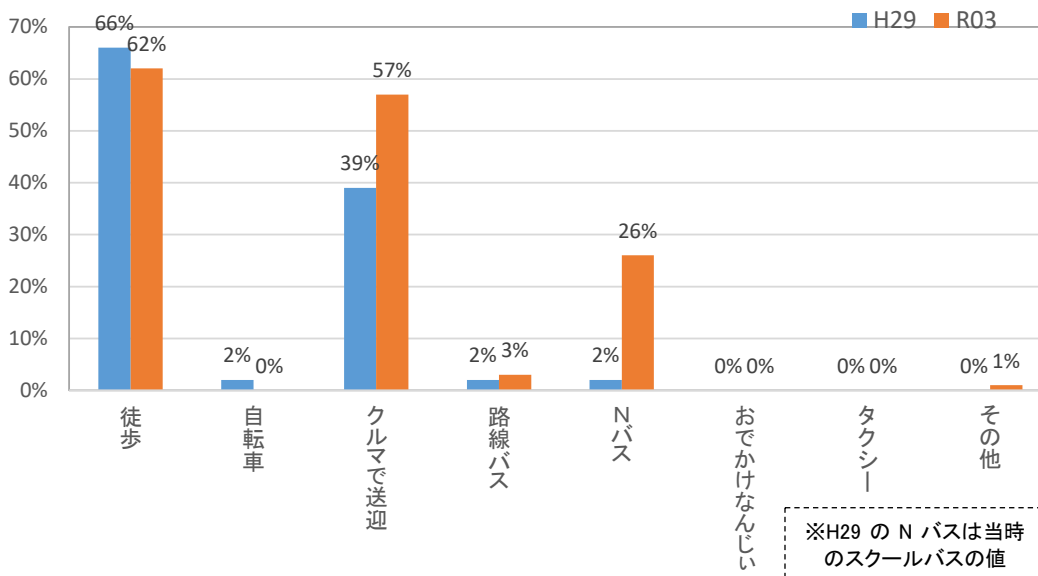


図 35.中学校への下校における分担率の変化

(3) 高校生

- 高校生の登下校における「クルマで送迎」の割合は、H29で69%、57%と既に高かったこともあり、小中学生ほどではないものの、登校で7ポイント、下校で10ポイント増加しています。
- 「路線バス」の利用は登校で19%から35%へと16ポイント、下校で28%から36%へと8ポイント増加、さらに「Nバス」の利用も登校で9%、下校で15%みられ再編による効果がうかがえます。

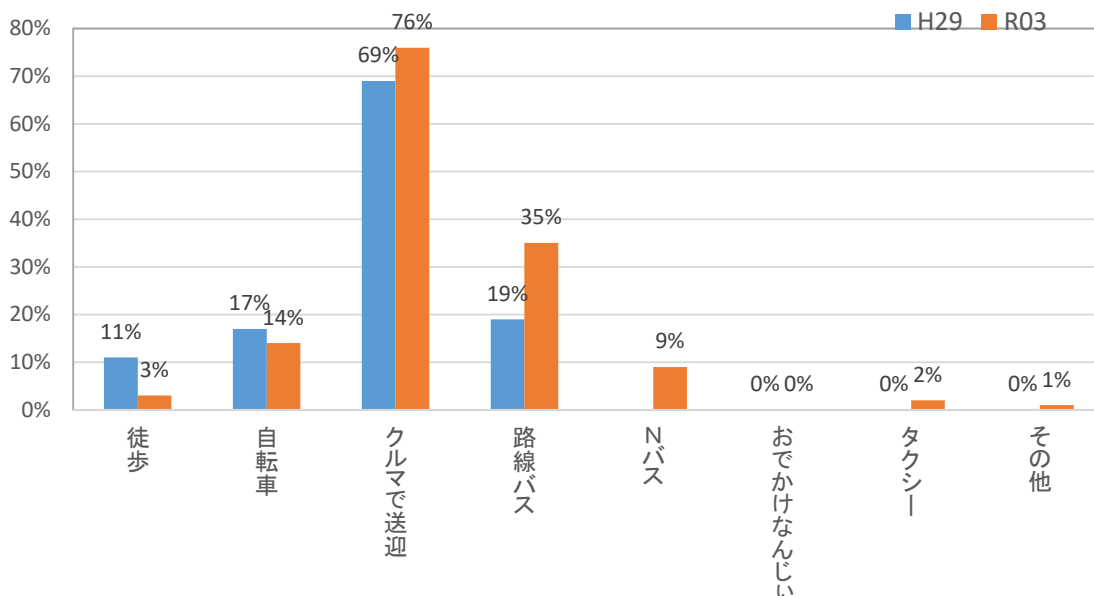


図 36. 高校への登校における分担率の変化

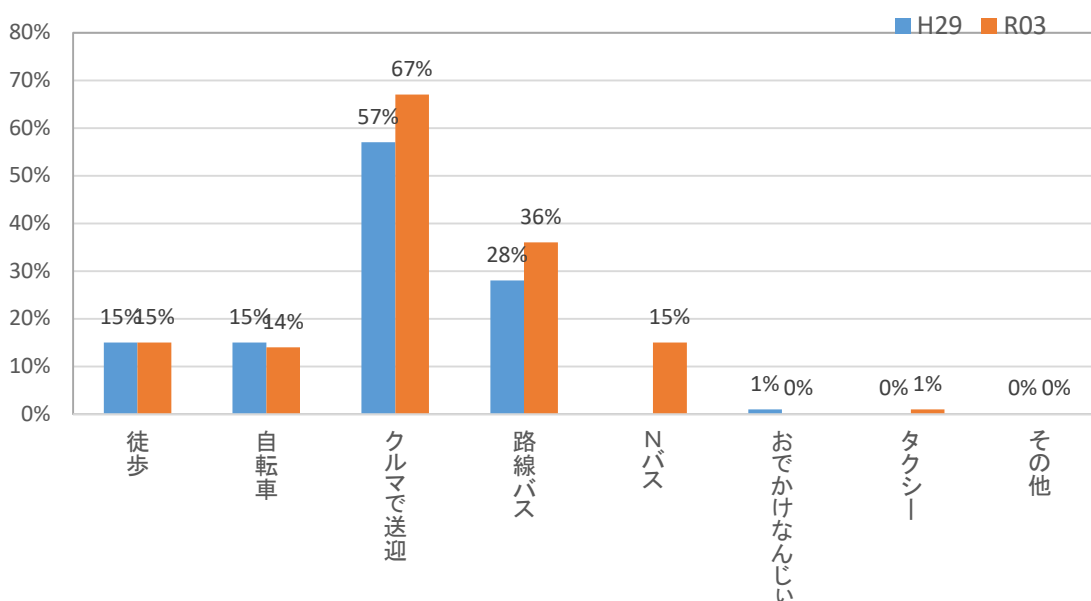


図 37. 高校への下校における分担率の変化

4.2 休日等の外出手段の変化

(1) 小学生

- 小学生の休日等の外出手段のH29からR3の変化をみると「徒歩」が7ポイント減少しているのに対し、「クルマで送迎」が7ポイント増加しており、「クルマで送迎」に転換している状況がうかがえます。
- 「Nバス」の利用は5%であり、R3調査では「路線バス」の利用はみられませんでした。

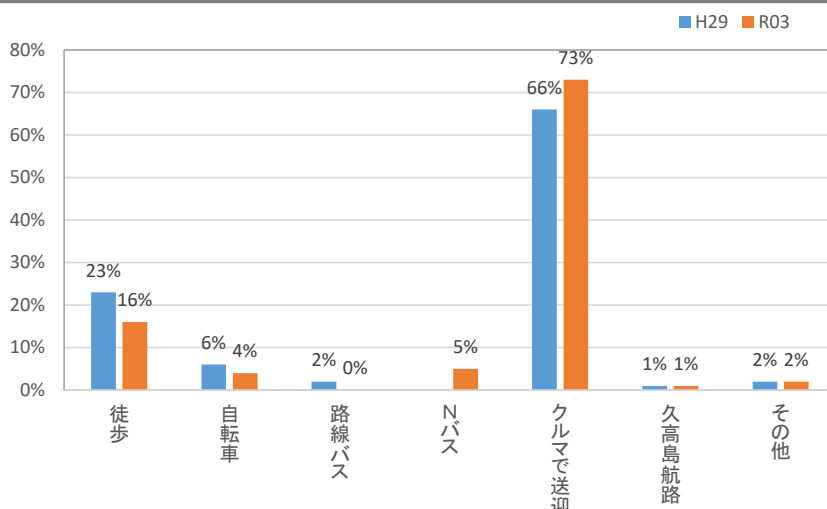


図 38.外出時の移動手段の変化(小学生)

(2) 中学生

- 中学生の休日等の外出手段のH29からR3の変化をみると「徒歩」が11ポイントと大きく減少しているのに対し、「Nバス」が10ポイント増加しており、徒歩からNバスに転換している状況がうかがえます。

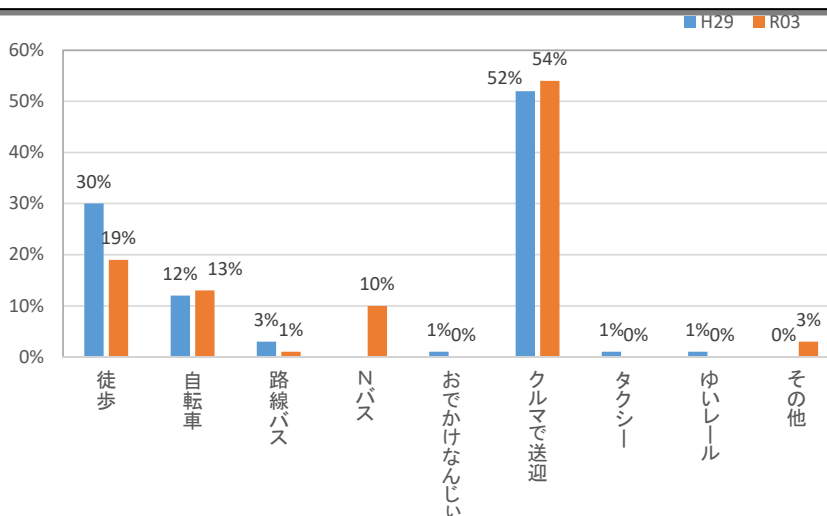


図 39.外出時の移動手段の変化(中学生)

(3) 高校生

- 高校生の休日等の外出手段のH29からR3の変化は、小学生、中学生に比べると小さくなっています。
- 「徒歩」が2ポイント、「自転車」が3ポイント減少している一方で、「路線バス」が4ポイント、「Nバス」が4ポイント増加しており、徒歩・自転車から、バスに転換している状況がうかがえます。

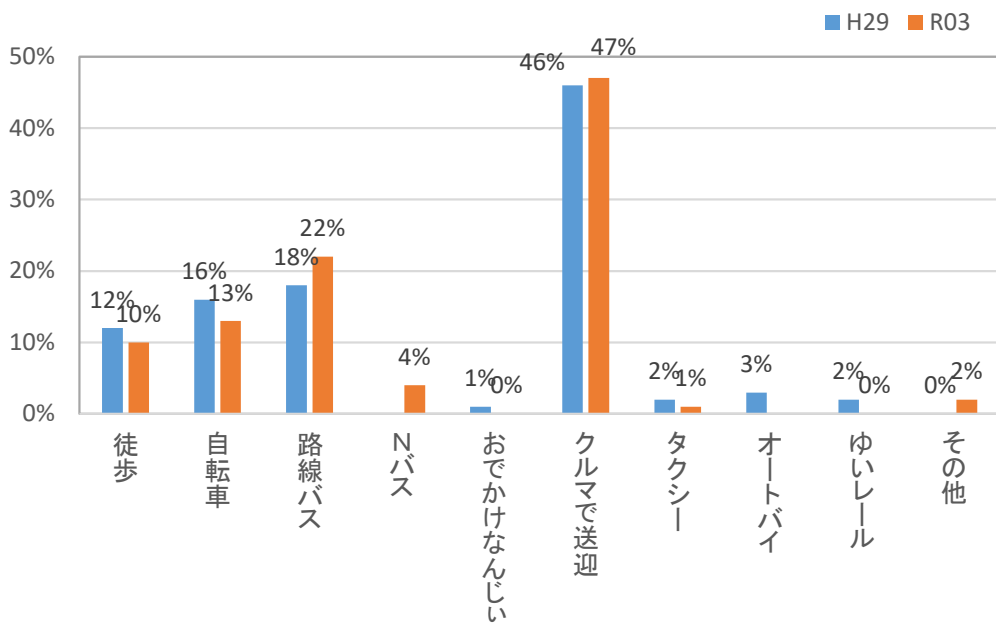


図 40.外出時の移動手段の変化(高校生)

4.3 Nバス導入後の変化

●Nバス導入後の変化は、小学生、中学生、高校生ともに「特になし」最も多くなっていますが、「Nバスで友人と出かける機会が増えた」は中学生 16%、高校生 12%、「Nバスでひとりで出かける機会が増えた」は中学生 17%、高校生 10%、「家族に送ってもらう機会が減った」は中学生 13%、高校生 16%と中学生、高校生で変化がみられます。

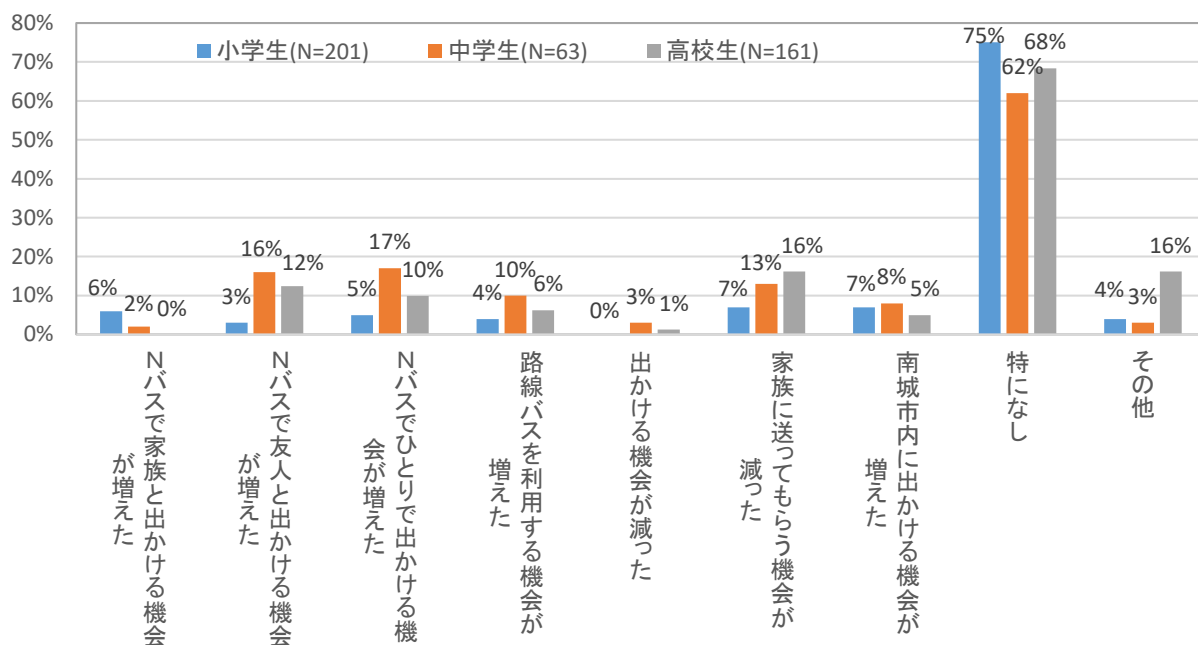


図 41.Nバス導入後の変化

4.4 問題指摘

(1) 小学生

●H29とR3を比較すると、すべての項目で問題指摘は減少しており、特に「目的地までの路線バスの運行本数が少ない」は53%から41%へと12ポイント減、「目的地までの路線バスがない」は32%から22%へと10ポイントと大幅に減少しています。

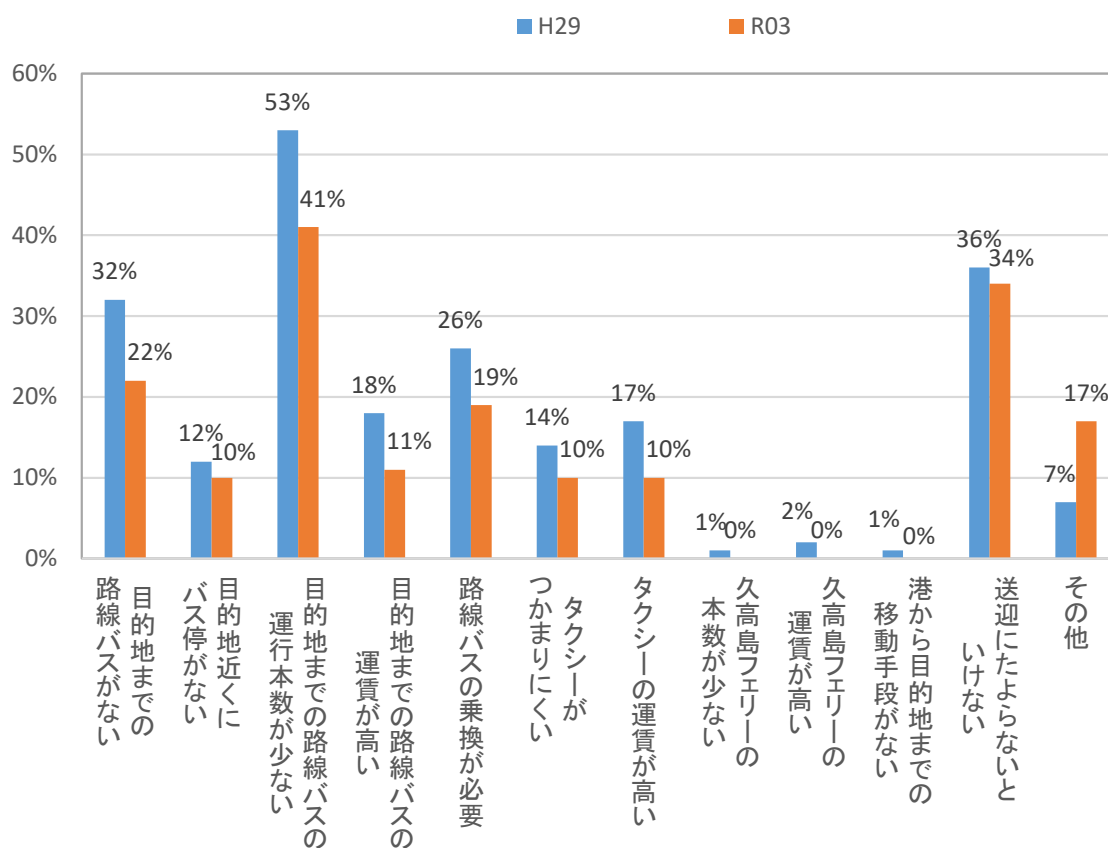


図 42.南城市の公共交通の問題指摘の変化(小学生)

(3) 中学生

- 中学生は、Nバスの導入で小人運賃の対象が拡大されたこともあり、「目的地までの路線バスの運賃が高い」という問題指摘がH29の27%からR3は11%へと16ポイント減少しています。
- 一方で、「目的地までの路線バスの運行本数が少ない」はH29の31%からR3は48%へと17ポイントも増加しています。

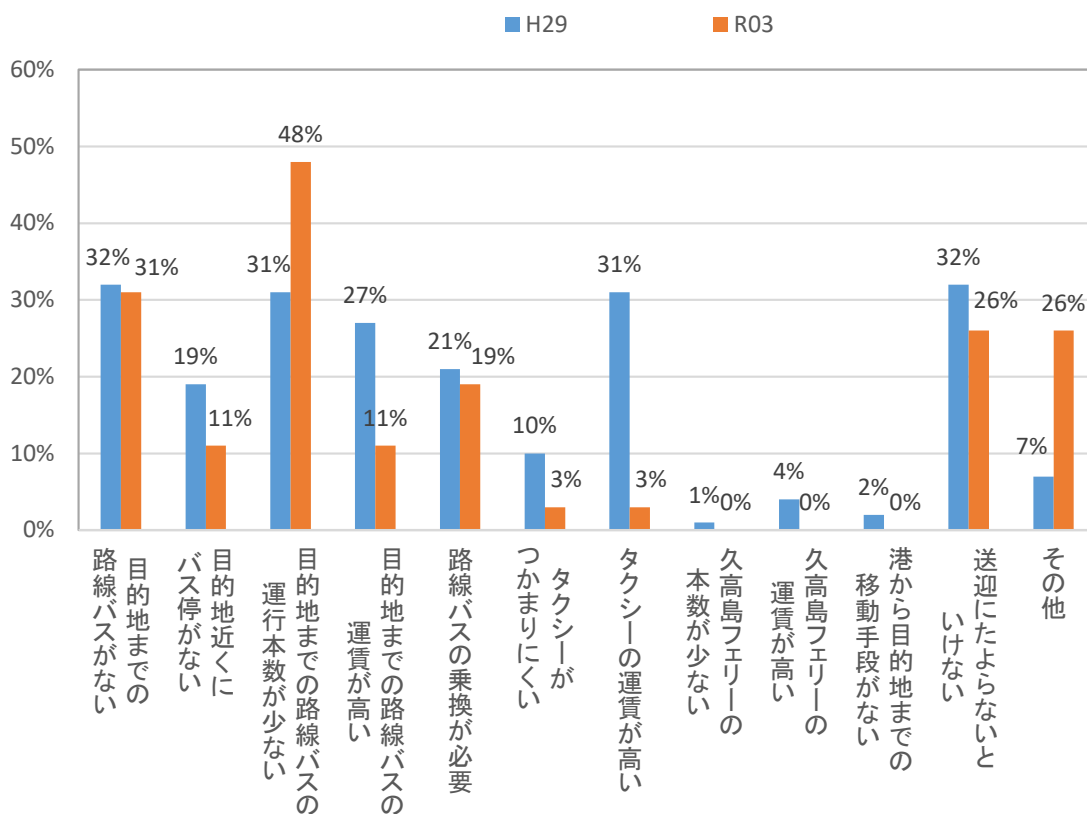


図 43.南城市の公共交通の問題指摘の変化(中学生)

(3) 高校生

- 高校生は、「目的地までの路線バスの運行本数が少ない」がH29の60%からR3は51%へと9ポイント減少、「目的地までの路線バスの運賃が高い」が36%から24%へと12ポイント減少しています。
- 一方で、「送迎にたよらないといけない」は32%から37%に増加しています。

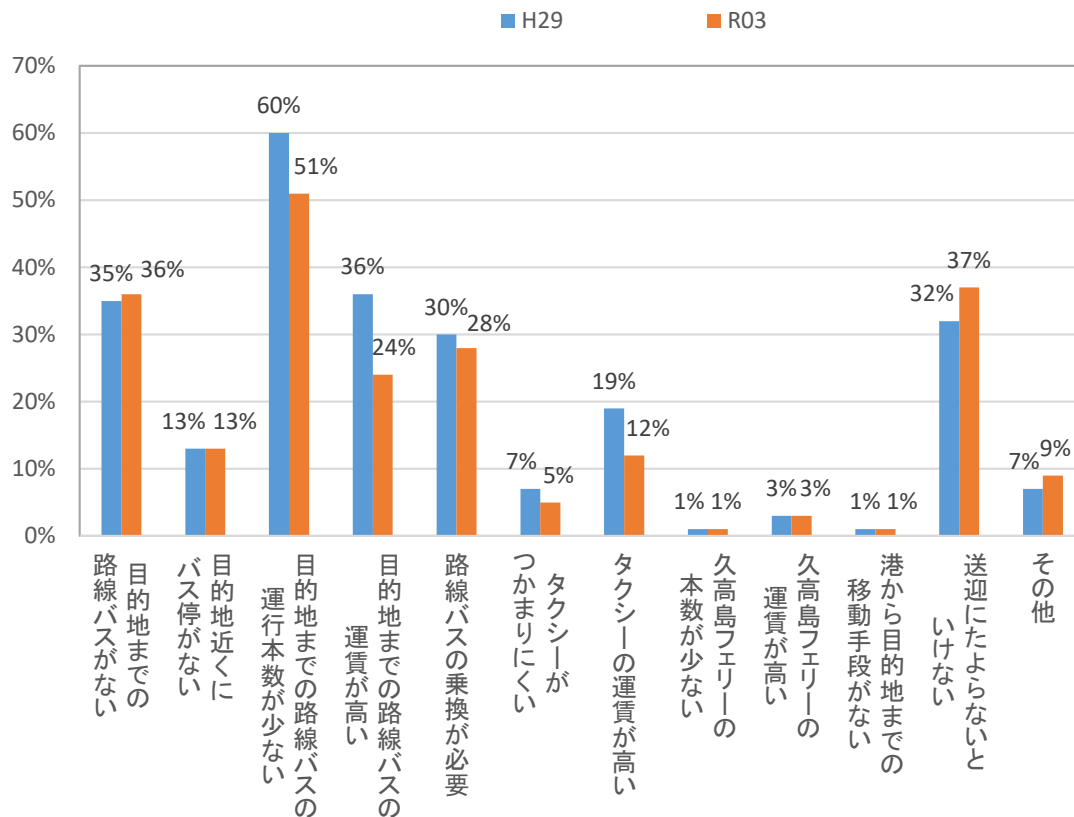


図 44.南城市の公共交通の問題指摘の変化(高校生)

4.5 再編による変化のまとめ

- 再編により、特に中学生の登下校や休日の外出等での「Nバス」の利用や、高校生の「路線バス」利用の増加などの変化は確認されました。
- しかしながら、社会問題となっている学校への「クルマでの送迎」は、特に小学生、中学生が大幅に増加しており、小学生でも「徒歩」での下校は半数以下となっています。
- 一部の児童・生徒にはNバス導入により、「Nバスで友人と出かける機会が増えた」、「Nバスでひとりで出かける機会が増えた」、「家族に送ってもらう機会が減った」といった日常生活における変化もみられます。
- また、公共交通に関する問題指摘も小学生、中学生、高校生で変化にバラツキはみられますが、概ね減少傾向となっています。