

令和 2 年度市民アンケート結果

令和 3 年 3 月

南 城 市

1 令和2年度市民アンケート結果

1.1 調査対象者の属性

(1)性別

問1 ご自身についてお聞きします。

[1-1] 性別を教えてください。(〇を1つ)

●調査対象者の男女比は、45:54（不明1を除く）と女性の割合が高くなっている。

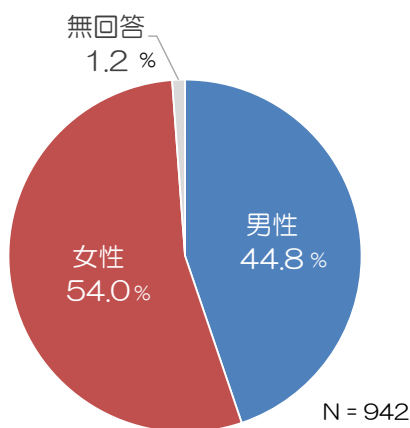


図-1.滞在時間増加のためのアイデア

(2)年代

[1-2] 年齢を教えてください

- 回答者の年代は、「70代以上」が27.4%、「60代」が24.9%とこの2つの年代で過半数を占めている。
- 一方、若年層の割合が低く、10代は5.4%、20代は3.9%となっている。

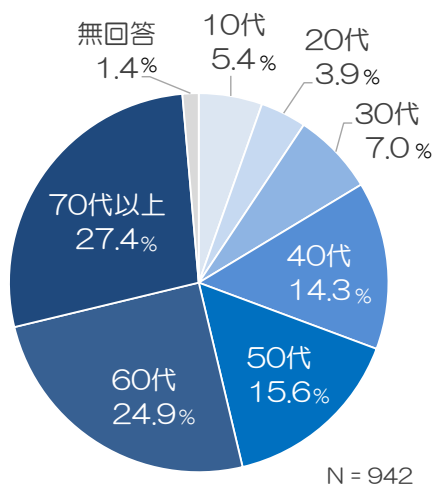


図-2.調査回答者の年代

(3)居住地

[1-3] お住まいを教えてください。

(佐敷・知念・玉城・大里・つきしろ)

- 「知念」地域が15.9%とやや低いが、佐敷、玉城、大里地区はそれぞれ約1/4を占めている。

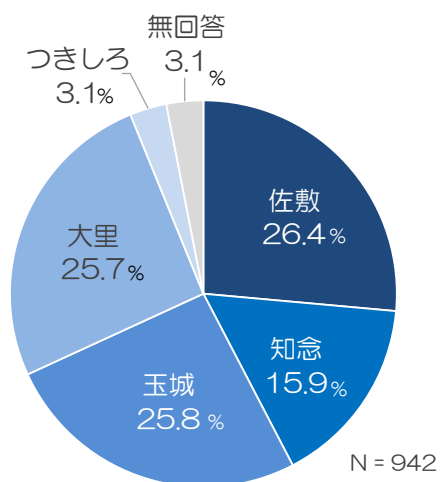


図-3.調査回答者の居住地

(4)運転免許の保有状況

[1-4] 運転免許の保有状況を教えてください。(〇を1つ)

- 運転免許の保有状況は、「運転免許を持っている」が82.6%と8割以上を占めている。
- 年代別では、20代~60代は運転免許証の保有率が90%を超えているが、70代以上になると保有率は70%に低下、「持っていたが返上した」が11%を占める。

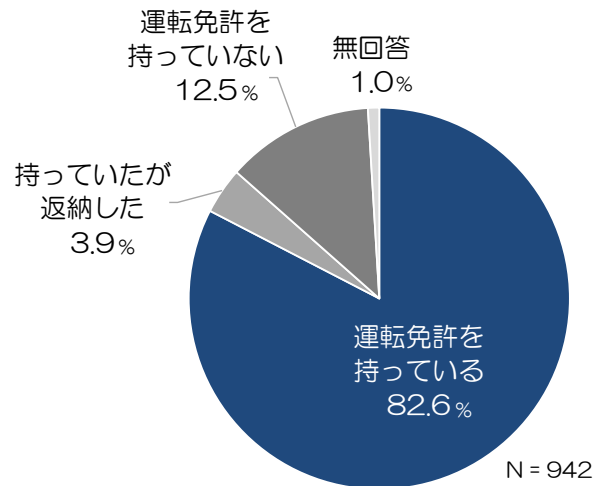


図-4.調査回答者の運転免許保有状況

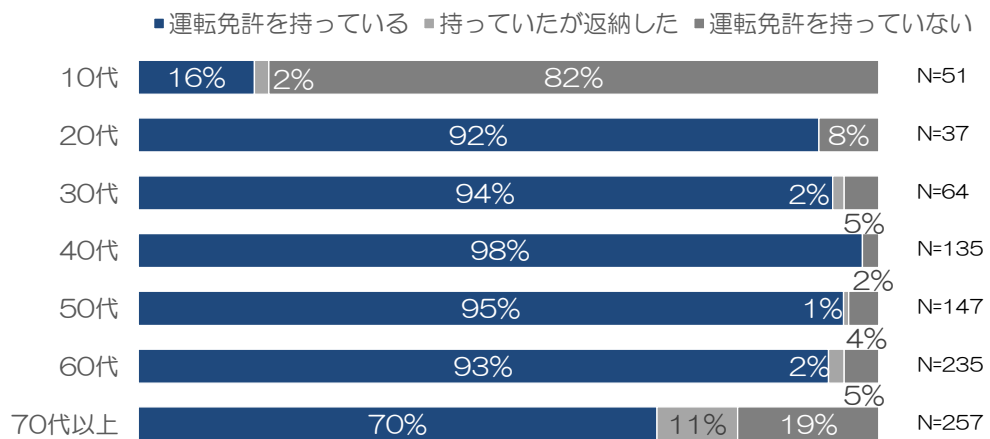


図-5.年代別の運転免許保有状況

1.2 普段の外出状況

(1)通勤目的

1)通勤目的の移動の有無

問2 普段の外出状況についてお聞きします。

[2-1] 通勤目的（パート、アルバイト等も含む）での外出はありますか。

- 回答者の約半数が通勤している。
- 20代～50代は80%以上が通勤しているが、60代は45%、70代以上は21%と年代が高くなるにつれ通勤で移動する割合は低下している。

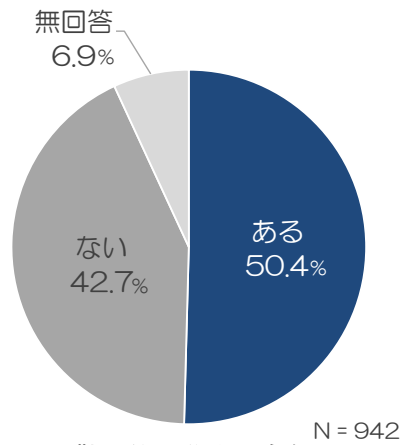


図-6.通勤目的の移動の有無

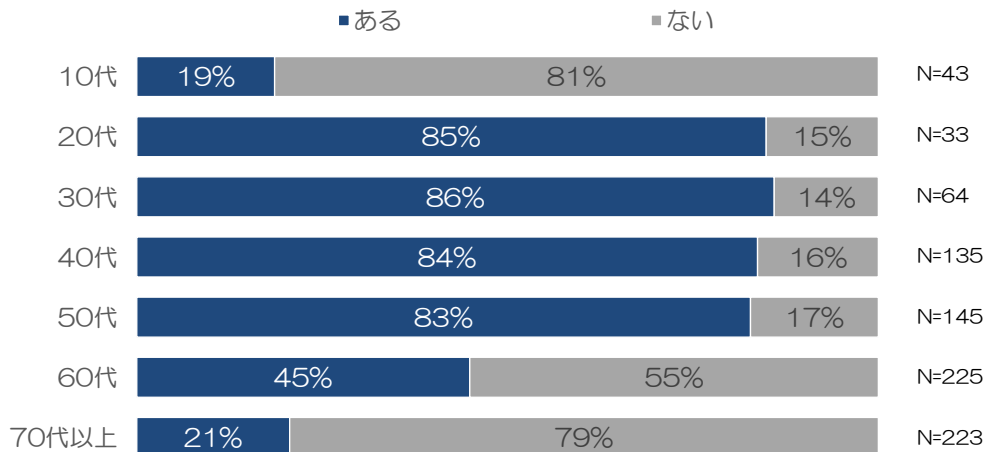


図-7.年代別の通勤目的の移動の有無

2)通勤先

A.通勤先

- 通勤先は、南城市が42.7%と多く、市外では那覇市が20.6%と多い。
- 居住地別では、那覇市に近い佐敷地域、大里地域で那覇市に通勤している方の割合が25%と高く、那覇市から離れている知念地域では那覇市に通勤している方の割合は8%と低く、一方で南城市内に通勤している方の割合が54%と高い。
- つきしろ地域は南城市内に通勤している方が43%、那覇市に通勤している方が29%とどちらも割合が高くなっている。

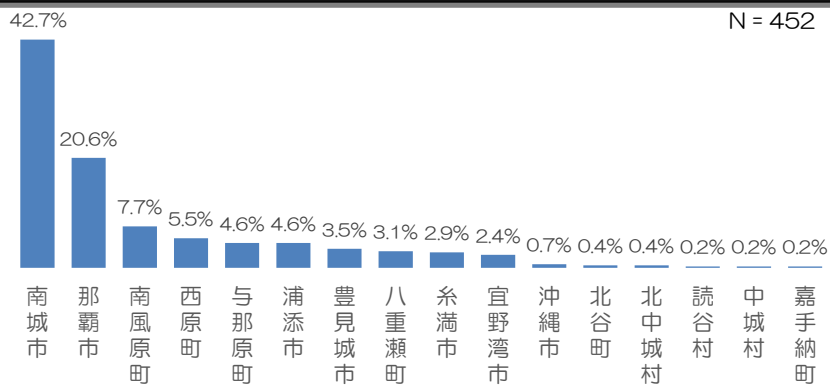


図-8.通勤先

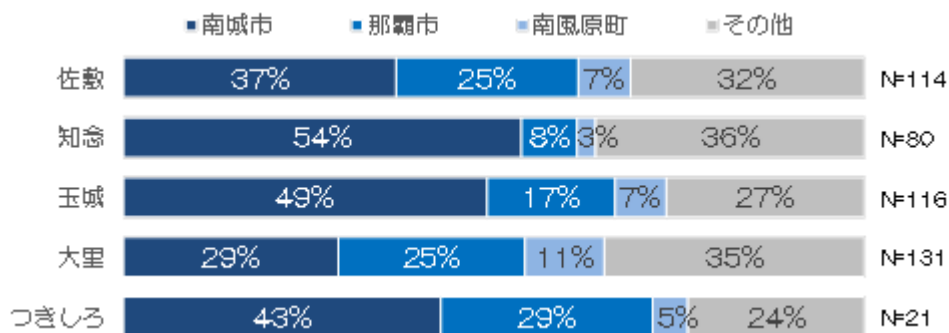


図-9.居住地別の通勤先

3)通勤での外出頻度

B.通勤での外出頻度（一つに〇）

●通勤での外出頻度は、「週に5日程度」が76.2%と約3/4を占めている。

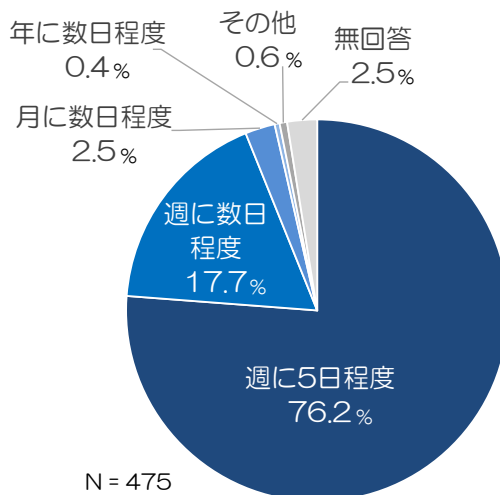


図-10.通勤での外出頻度

4)通勤での移動手段

C.通勤での移動手段（乗り継いで利用している場合は、あてはまる番号すべてに〇）

●通勤時の移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が83.8%と大半を占め、その他では「幹線バス（市外線）」が1.7%と多い。

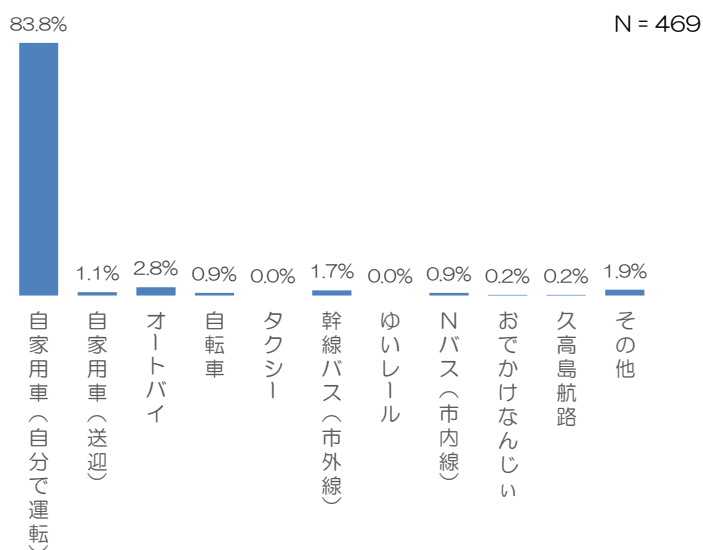


図-11.通勤での移動手段

- 居住地別では、どの地域も「自家用車（自分で運転）」の割合が80%以上と高く、特に知念地域、つきしろ地域はその割合が90%以上と高い。
- 勤務先別では、南城市内に通勤している方は「自家用車（自分で運転）」の割合が85.4%と高い。
- 那覇市に通勤している方は「自家用車(自分で運転)」の割合が79.6%と他地域よりも低く、「幹線バス」での通勤が11.8%を占めている。
- 南風原町に通勤している方の移動手段は、97.1%とほぼ「自家用車(自分で運転)」が占めている。

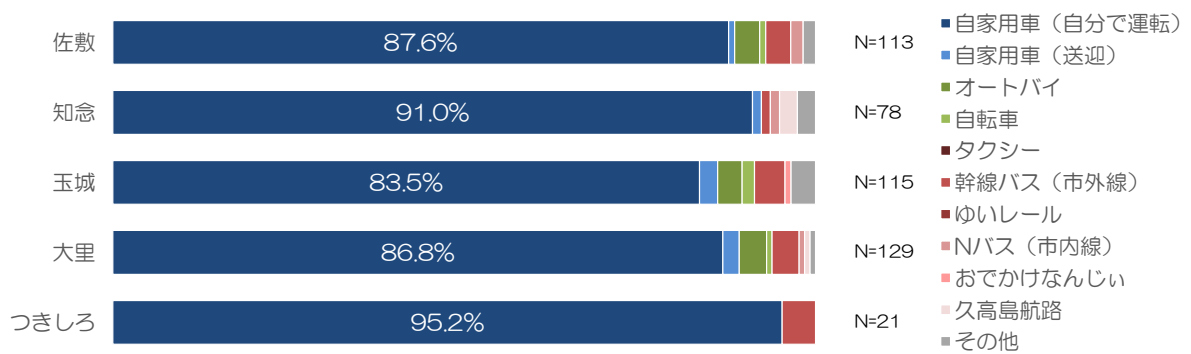


図-12.居住地別の通勤での移動手段

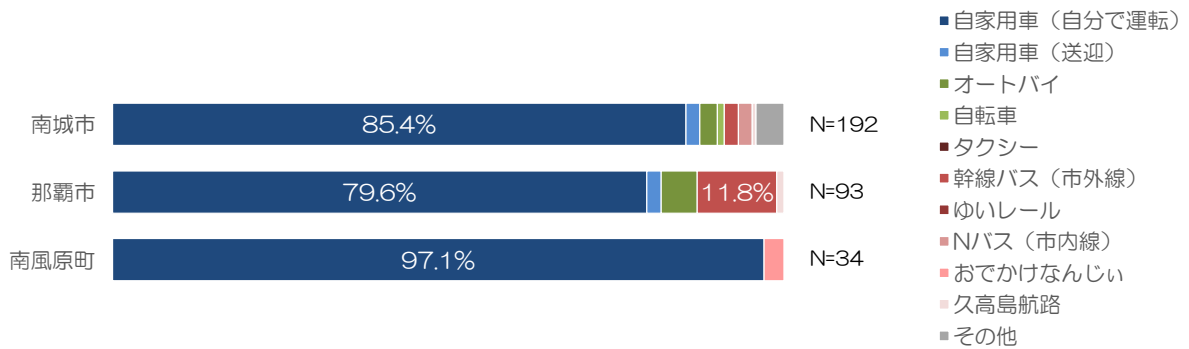


図-13.勤務先別の通勤での移動手段

(2)通学目的

1)通学目的の移動の有無

[2-2] 通学目的での外出はありますか。

- 回答者の約 1 割が通学目的での外出がある。
- 10 代の 92%が通学しており、20 代でも 33%が通学している。

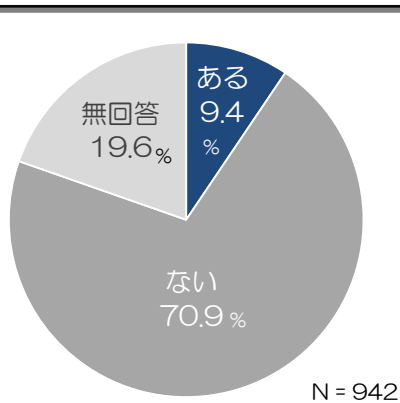


図-14.通学目的の移動の有無

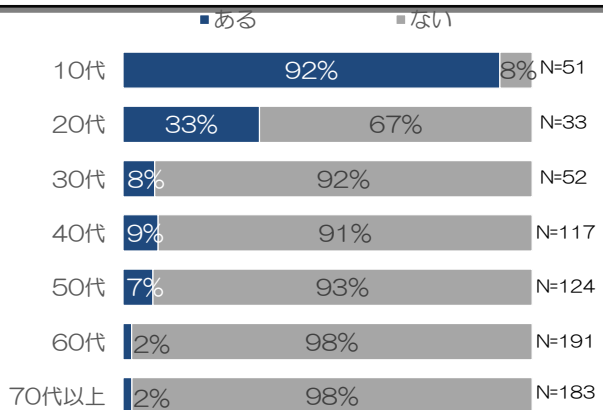


図-15.年代別の通学目的の移動の有無

2)通学先

A.通学先

- 通学先は、「南城市」、「那覇市」が 23.8%と 22.6%と多く、その他では「八重瀬町」17.9%、「与那原町」13.1%の順で多い。

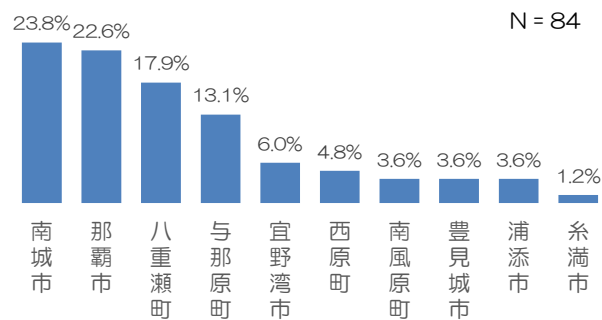


図-16.通学先

- 居住地別では、大里地域は南城市内への通学がなく、「那覇市」への33%と多く、さらに「その他」が半数を占めており、多様な通学先となっている。
- サンプル数は少ないが、つきしろ地域は南城市内での通学が100%を占めている。

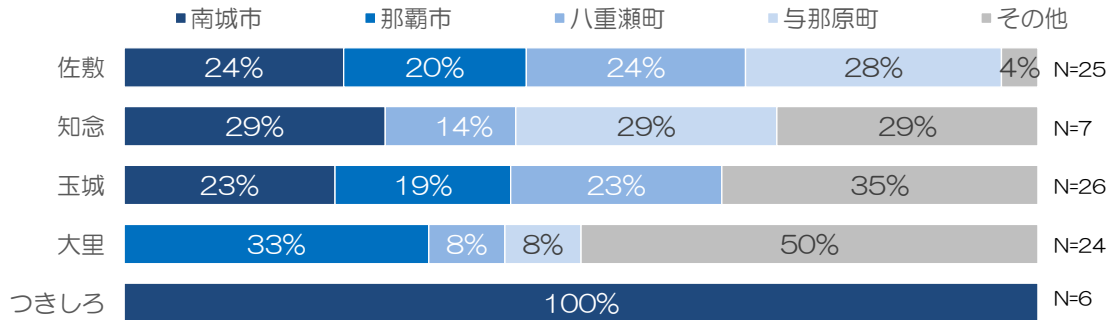


図-17.居住地別の通学先

3)通学での外出頻度

B.通学での外出頻度

- 通学での外出頻度は「週に5日程度」が75.3%と約3/4を占めている。

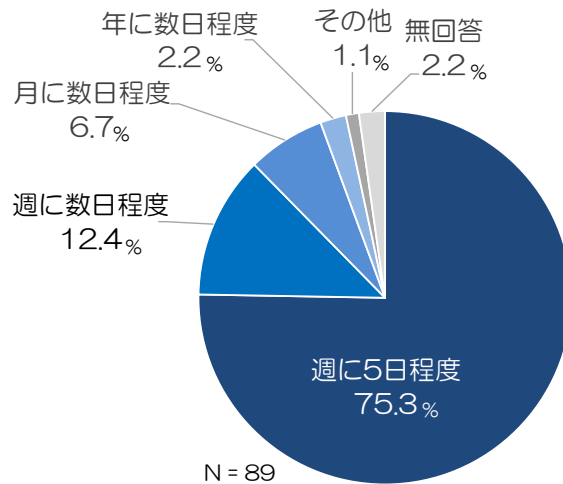


図-18.通学での外出頻度

4)通学での移動手段

C.通学での移動手段（乗り継いで利用している場合は、あてはまる番号すべてに○）

- 通学での移動手段は「自家用車（自分で運転）」が33.7%と最も多く、次いで「自家用車（送迎）」が32.6%、「幹線バス（市外線）」が20.2%と多い。
- 10代は「自家用車（送迎）」が38.3%、「幹線バス」が34%を占めているが、20代になると「自家用車（自分で運転）」が100%となり、公共交通での通学がみられなくなる。

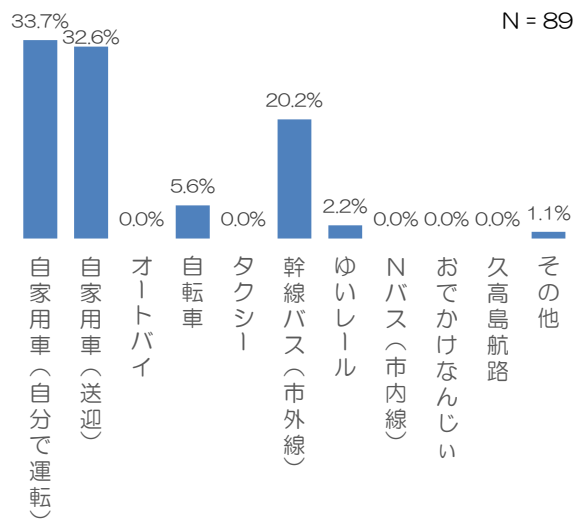


図-19.通学での移動手段

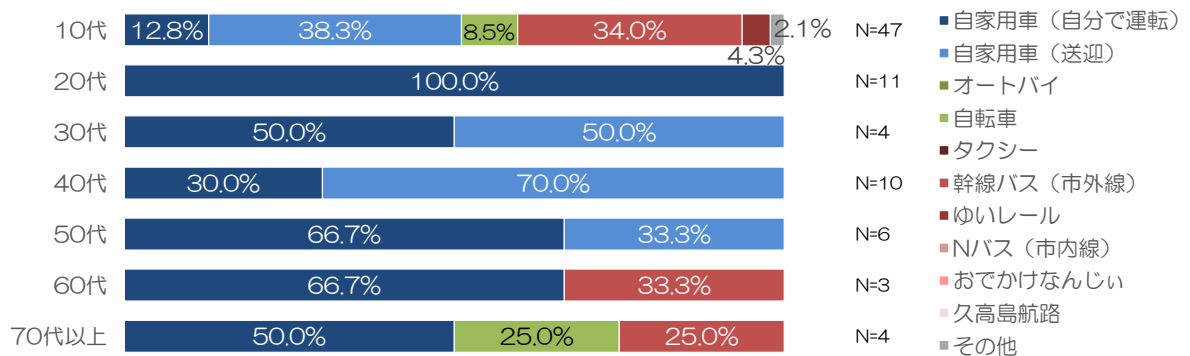


図-20.年代別の通学での移動手段

- 居住地別では佐敷や玉城では「自転車」が一定数存在するが、基本的にどの地区も「自家用車（自分で運転）」「自家用車（送迎）」が多い。
- 通学先別では八重瀬町や与那原町は「自転車」の割合が市内及び那覇市に比べて高く、高校生が多く通学していることが推測される。
- 那覇市への通学は「自家用車（自分で運転）」「自家用車（送迎）」のみとなっており、こちらは大学生以上が通学していることが推測される。

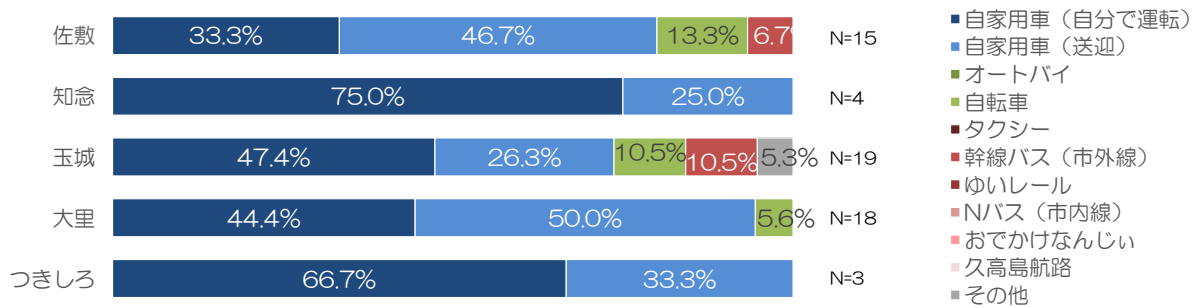


図-21.居住地別の通学での移動手段

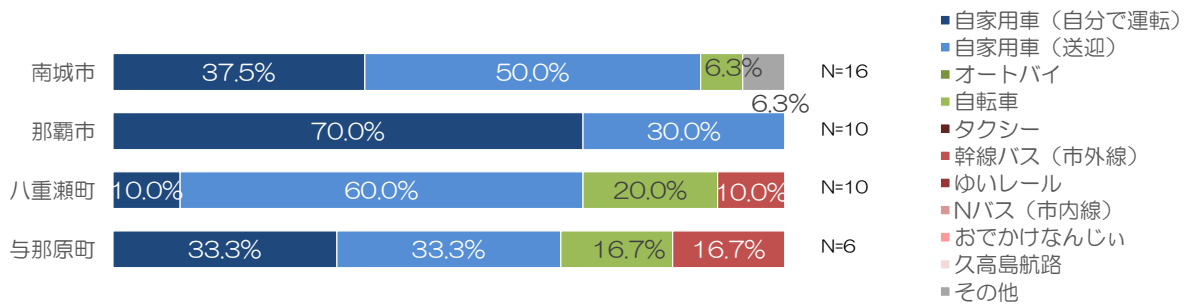


図-22.通学先別の通学での移動手段

(3)買い物目的

1)買い物目的の移動の有無

[2-3] 買い物目的での外出はありますか。

- 回答者の約9割が買い物での外出があると回答している。
- 年代別では、10代以外の年代で買い物での外出が8割以上となっている。

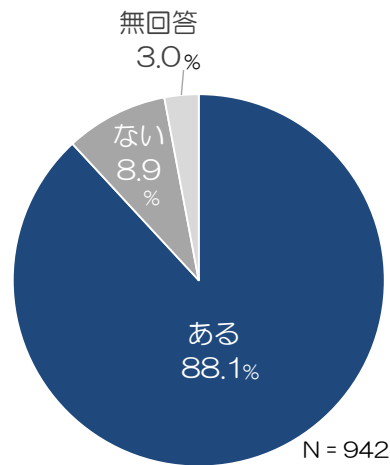


図-23.買い物目的の移動の有無

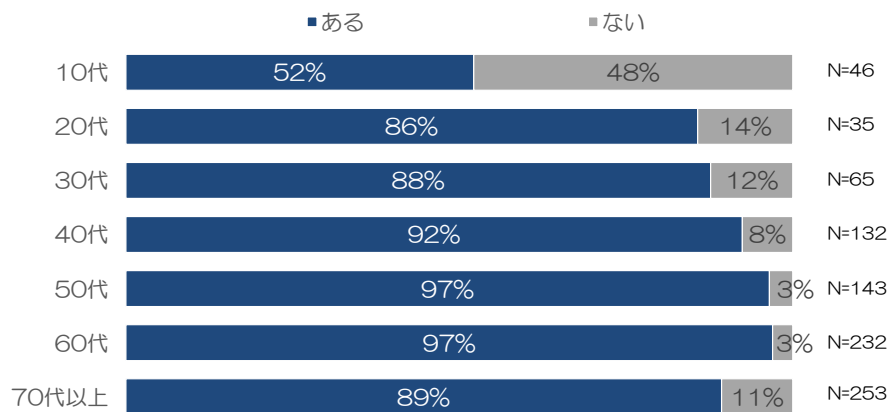


図-24.年代別の買い物目的の移動の有無

2) 買い物先

A. 買い物先

- 買い物先は、南城市が82.3%と大半を占めており、その他は、与那原町が21.2%、八重瀬町が18.4%、南風原町が17.3%、那覇市が10.8%、西原町が7.7%の順に多くなっている。
- 年代別では、30代以上は大半が市内を買い物先の第一選択肢として挙げ、そのほかと与那原町、八重瀬町、南風原町といった周辺の市町村を挙げており、日々の生活の買い物先を挙げている人が多い。

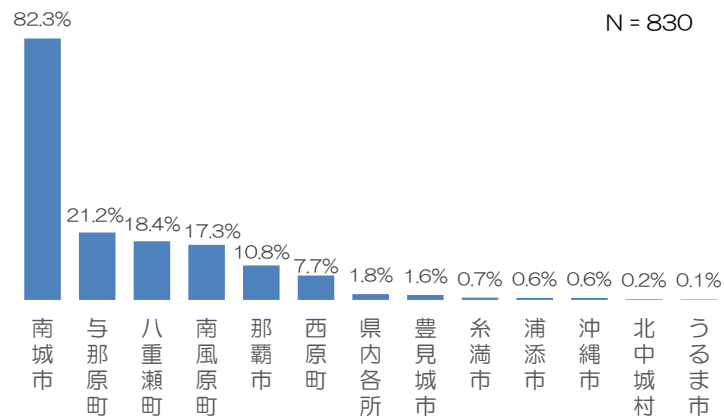


図-25. 買い物先 (複数回答、一人2箇所まで回答)

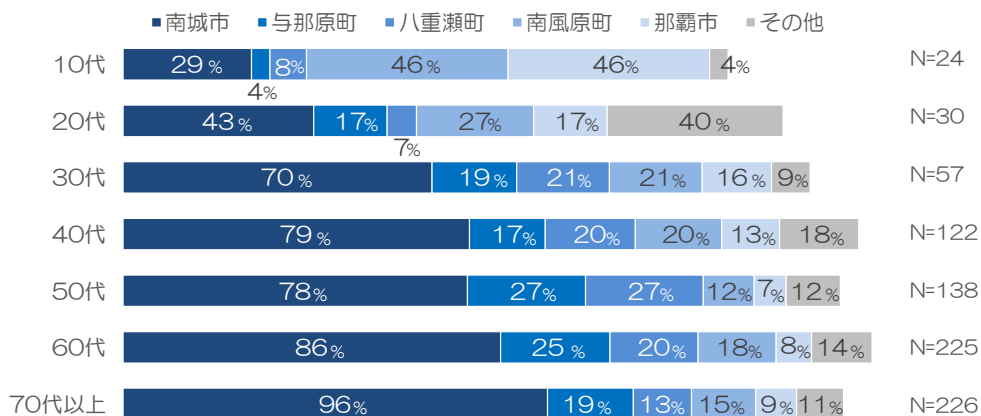


図-26. 年代別の買い物先 (複数回答、一人2箇所まで回答)

- 運転免許の有無別では免許の有無に関わらずどちらも市内を挙げる人が多いが、免許を持っていない人は南風原町や那覇市の割合が高い。
- 居住地別では、佐敷や知念、つきしろでは与那原町を挙げる割合が高めであり、玉城や大里では八重瀬町を挙げる割合が高く、市内以外では居住地から近い隣接した所へ行く傾向がみられる。

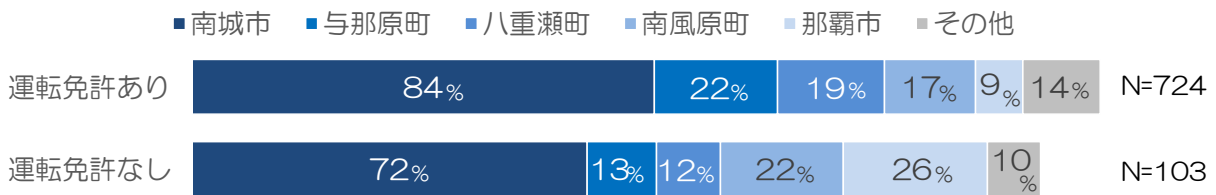


図-27.運転免許の有無別の買い物先(複数回答、一人2箇所まで回答)

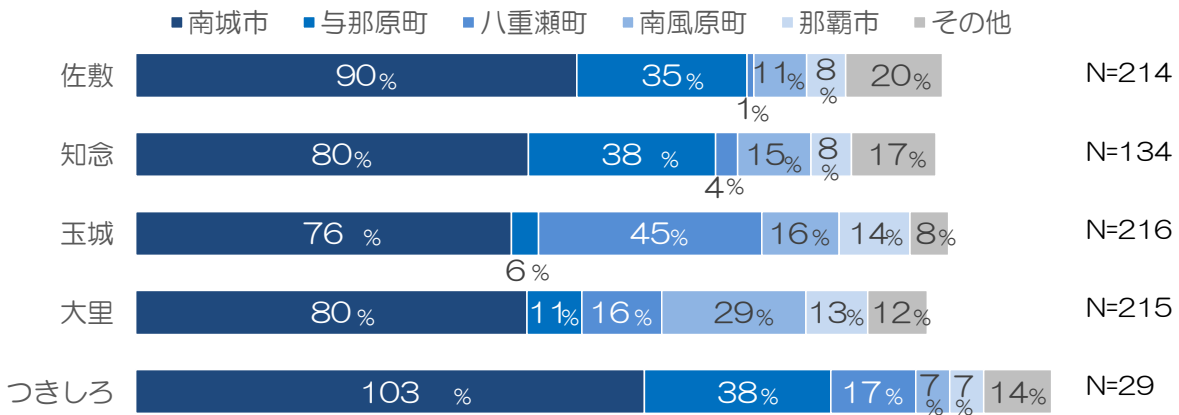


図-28.居住地別の買い物先(複数回答、一人2箇所まで回答)

3) 買い物先への外出頻度

B. 買い物先への外出頻度

- 買い物での外出頻度は「週に数日程度」が97.1%と、最も多く、次いで「月に数日程度」が54.9%と多くなっている。
- 年代別では年代が低いほど「月に数日程度」の割合が高い。
- 運転免許の有無別では「運転免許なし」の方で「月に数日程度」や「年に数日程度」の割合が増加しているため、運転免許を持ってない若年層とそれ以外の層では外出頻度が異なることがわかる。

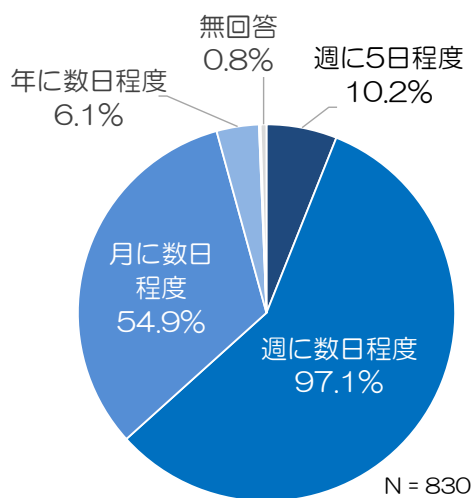


図-29. 買い物先への外出頻度

(複数回答、一人2箇所まで回答)

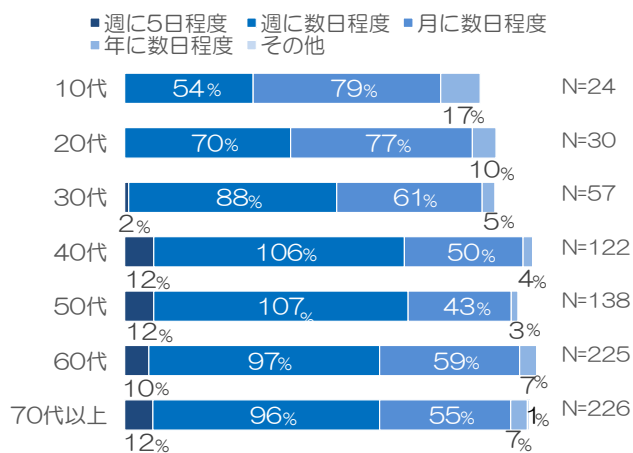


図-30. 年代別の買い物先への外出頻度

(複数回答、一人2箇所まで回答)



図-31. 運転免許の有無別の買い物先への外出頻度 (複数回答、一人2箇所まで回答)

4)買い物先での移動手段

C. 買い物先への移動手段（乗り継いで利用している場合は、あてはまる番号すべてに○）

- 買い物先への移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が大半を占め、それ以外で多い回答も「自家用車（送迎）」であり、基本的に自家用車で外出している。
- 買い物での公共交通利用は、「幹線バス」が3.6%、「Nバス」が1.8%を占める程度である。
- 年代別では10代のみ「自家用車（送迎）」が多いものの、それ以外では「自家用車（自分で運転）」が大半を占めており、運転免許を取得すると同時に自家用車で移動するようになる傾向がみられる。

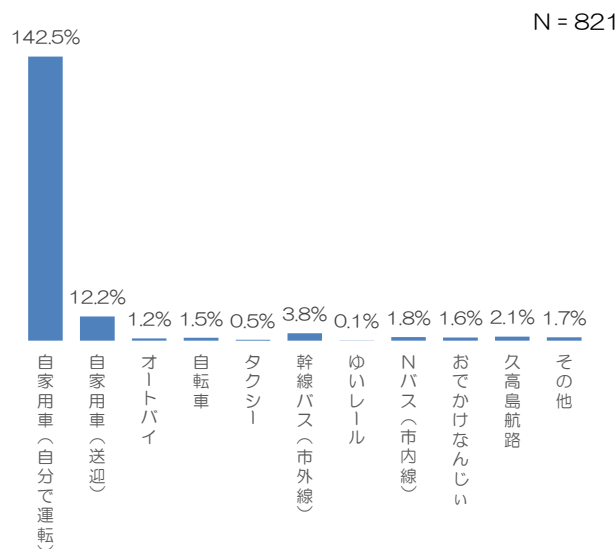


図-32. 買い物先への移動手段（複数回答、一人2箇所まで回答）

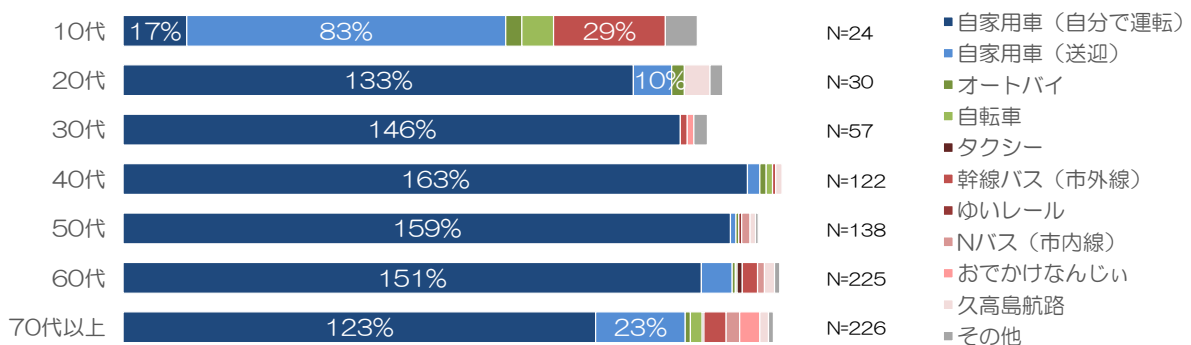


図-33. 年代別の買い物先への移動手段（複数回答、一人2箇所まで回答）

- 運転免許の有無別では運転免許なしの方が公共交通を利用する層が多いものの、基本的には「自家用車（自分で運転）」、「自家用車（送迎）」が大半を占める。
- 居住地別ではどの地区も「自家用車（自分で運転）」が大半である。
- 買い物先別では「南風原町」、「那覇市」といった比較的距離のある市町村は「自家用車（送迎）」の割合が他の市町村よりも高めである。

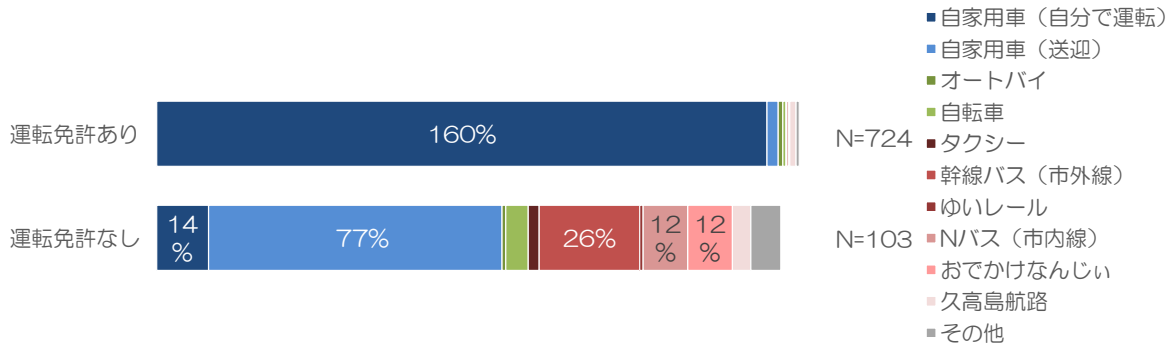


図-34.運転免許の有無別の買い物先への移動手段（複数回答、一人2箇所まで回答）

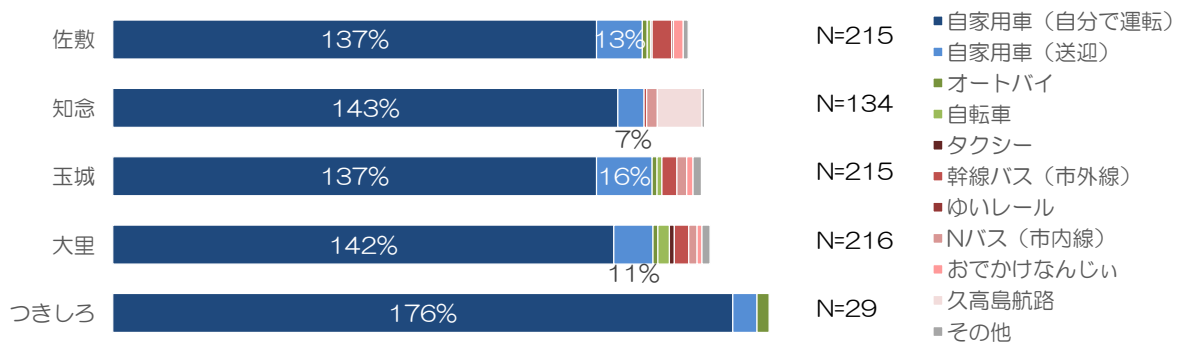


図-35.居住地別の買い物先への移動手段（複数回答、一人2箇所まで回答）

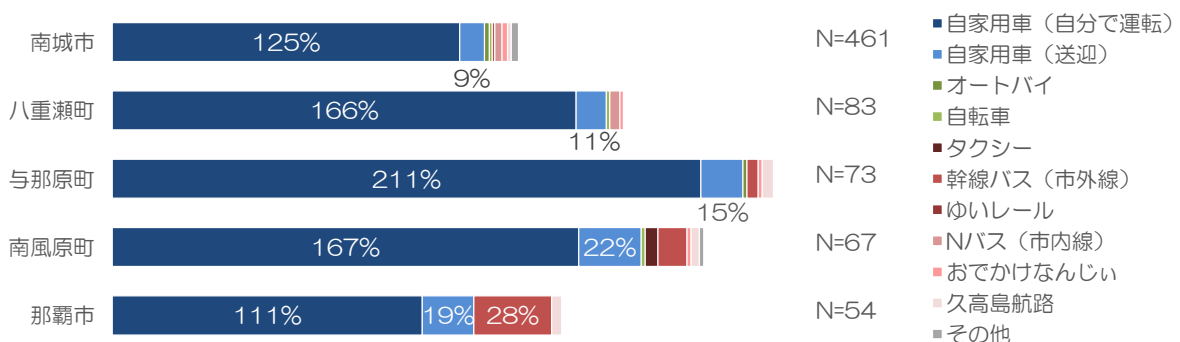


図-36.買い物先別の買い物先への移動手段（複数回答、一人2箇所まで回答）

(4)その他、私用等

1)その他、私用等での移動の有無

[2-4] その他、私用等での外出はありますか。

- 回答者の9割近くがその他の私用で外出している。
- 年代別では、30代以上で9割前後がその他の私用で外出している。
- 運転免許の有無では、運転免許なしの方で「ない」が22%であり、運転免許の有無で私用での外出に少し差が出ている。

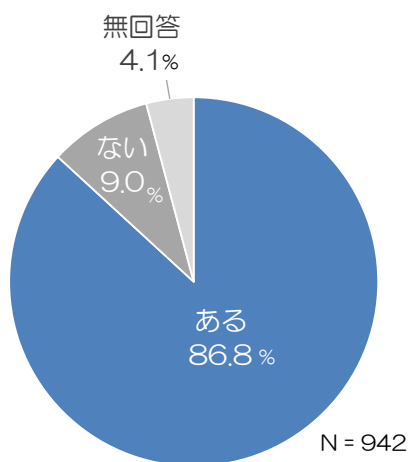


図-37.その他私用での移動の有無

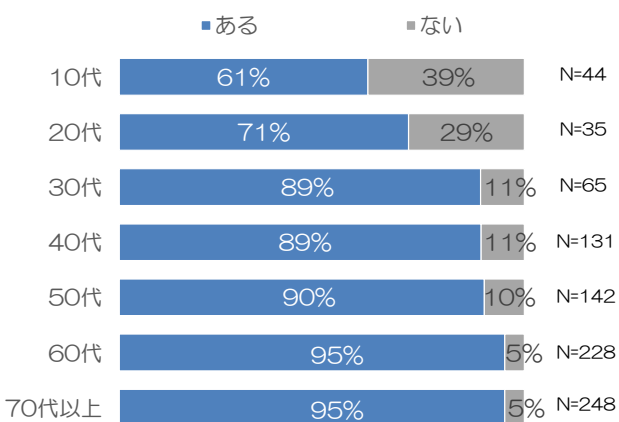


図-38.年代別のその他私用での移動の有無

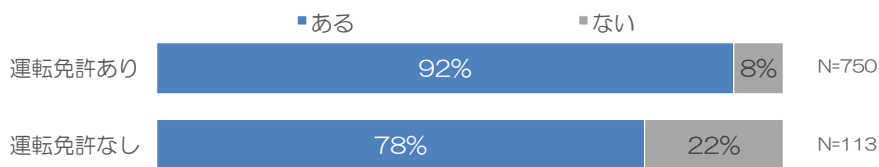


図-39.運転免許の有無別のその他私用での移動の有無

2)外出目的

外出目的（一つに〇）

- その他私用の外出目的としては、「通院」が45.1%と多く、その他では「家族・友人等訪問」22.2%、「趣味・習い事」14.7%の順に多い。
- 年代別では、年代が上がるにつれて「通院」の割合が増加しており、70代以上では70%が通院目的で外出している。

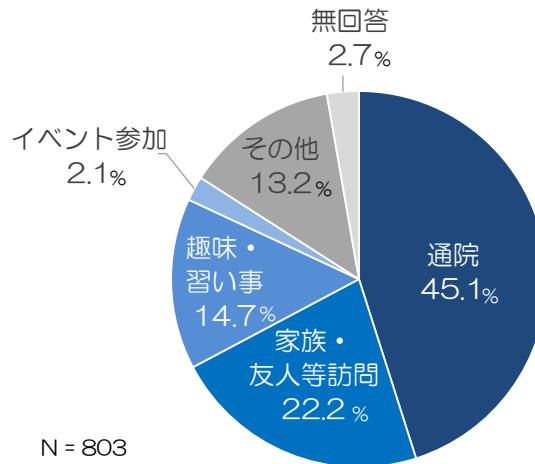


図-40. その他私用での外出目的

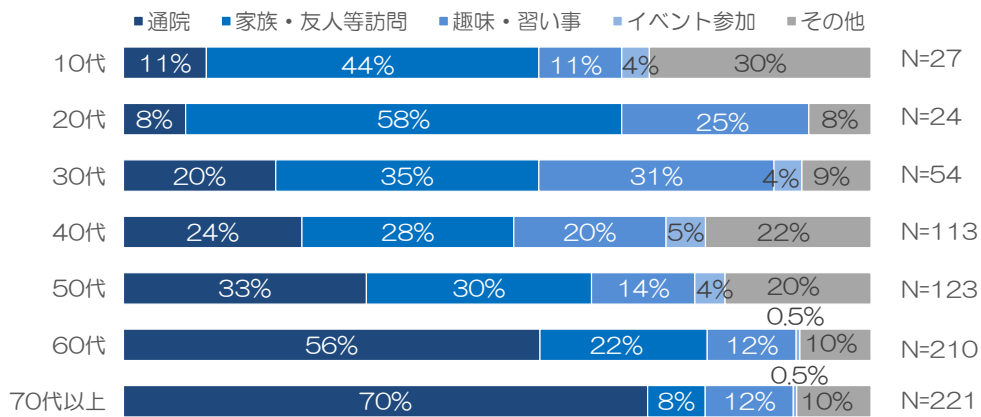


図-41. 年代別のその他私用での外出目的

3)外出先

A.外出先

- その他私用目的での外出先は「南城市」、「那覇市」がそれぞれ26.1%、24.7%と多く、その他多いところとしては「与那原町」が13.4%、南風原町が9.4%、八重瀬町が6.5%、西原町が6.0%、豊見城市が4.5%となっている。
- 外出目的別では、外出先同様それぞれの項目で南城市、那覇市を挙げる割合が大きいが、「通院」のみ与那原町を挙げる割合が他の項目より高い。

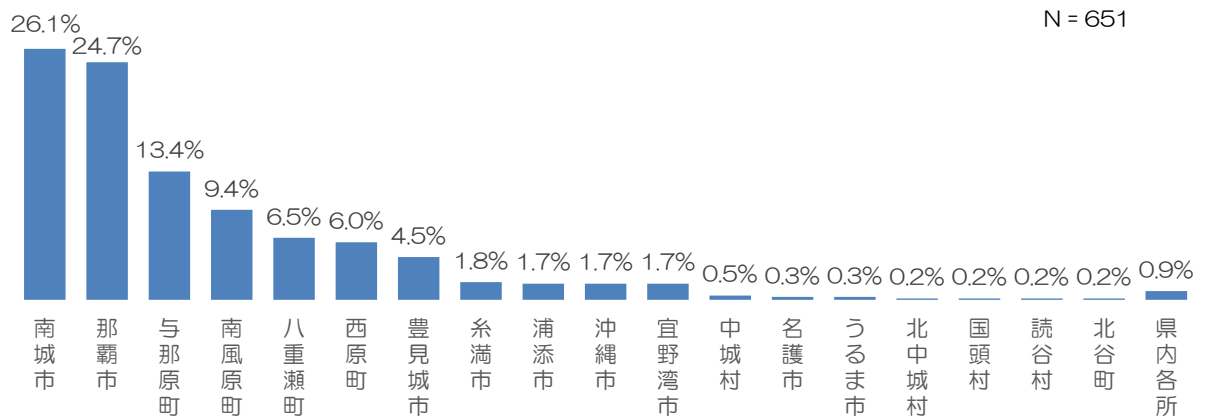


図-42.その他私用での外出先

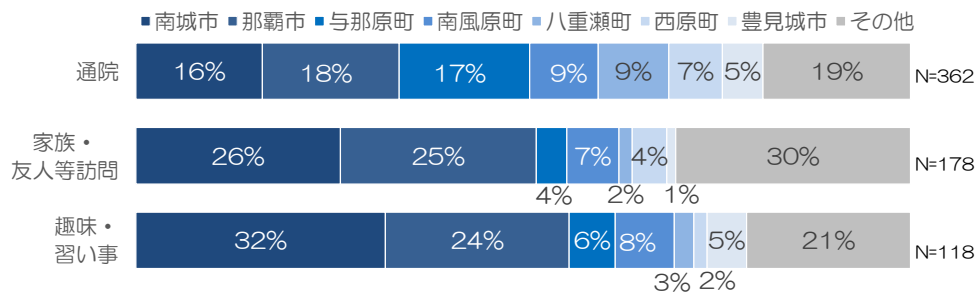


図-43.その他私用での外出目的別の外出先

4)外出頻度

B. 外出頻度（一つに〇）

- 外出頻度は「月に数日程度」が46.9%と約半数を占め、次いで「週に数日程度」が27.6%と多い。
- 外出目的別では、家族・友人宅訪問と趣味・習い事は「週に数回程度」「月に数回程度」の割合が大きいですが、通院は「年に数回程度」の割合が他と比べて高い。

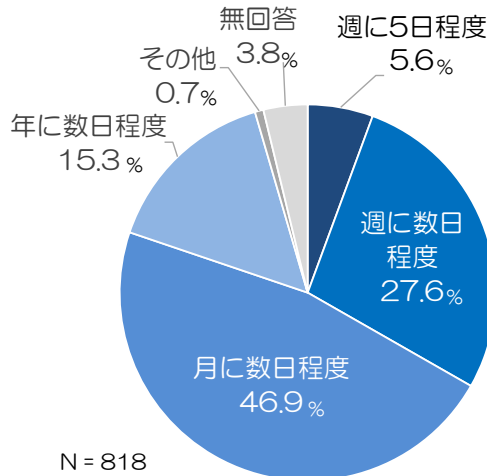


図-44.外出頻度

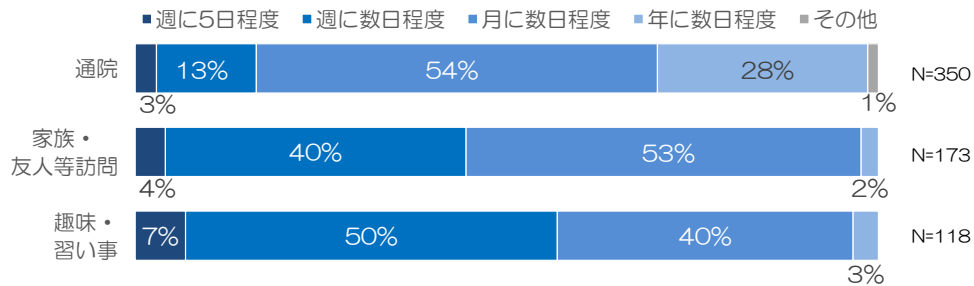


図-45.外出目的別の外出頻度

5)移動手段

C.移動手段（乗り継いで利用している場合は、あてはまる番号すべてに○）

- 移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が79.8%と8割近くを占めており、その他では「自家用車（送迎）」が12.9%、「幹線バス（市外線）」が7.3%と多い。
- 外出目的別では、通院が「自家用車（送迎）」の割合が他の項目より高い。

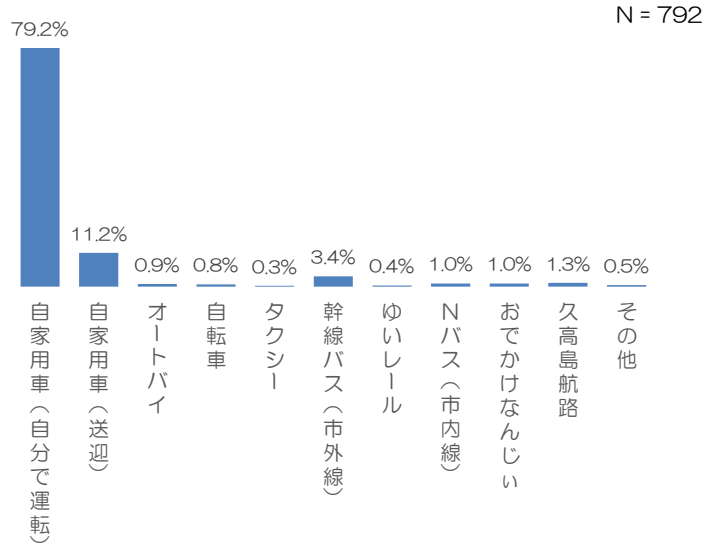


図-46.移動手段

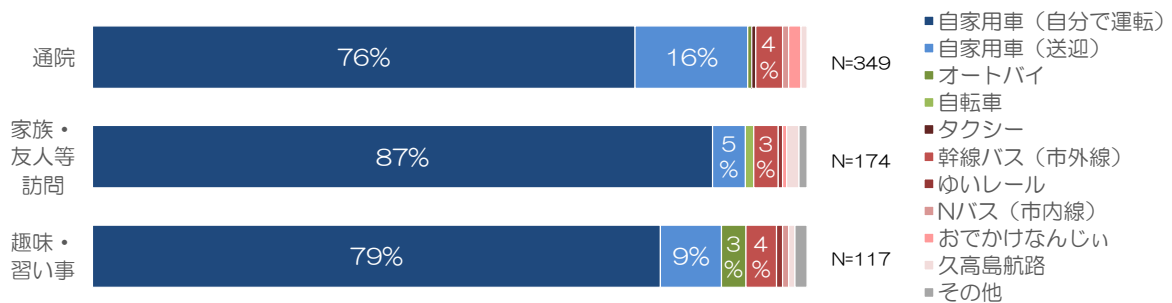


図-47.外出目的別の移動手段

1.3 新型コロナウイルスによる外出状況の変化

(1)外出頻度

[3-1] 新型コロナウイルス感染拡大に伴い、外出頻度に増減はありますか。(ひとつに〇)

●新型コロナウイルス感染拡大に伴い、41.1%の方が「外出頻度がとても減った(半減)」と回答しており、その他にも28.3%が「外出頻度が減った(2~3割減)」、13.6%が「外出頻度が減った(1割減)」とあわせて9割近くの方の外出頻度が減少している。

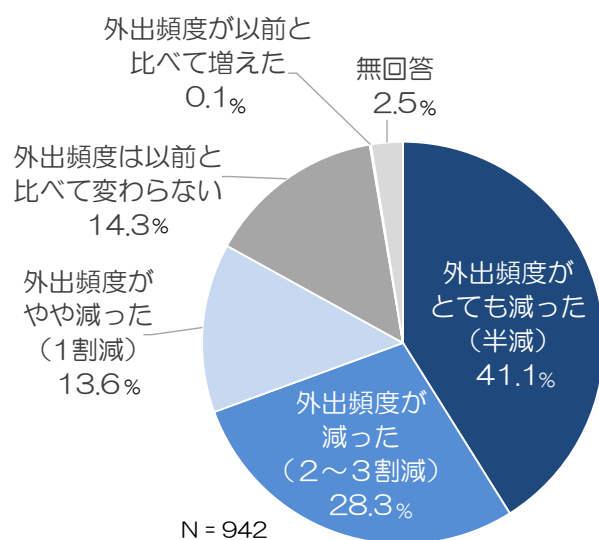


図-48.外出頻度の増減

(2)外出状況

[3-2] 新型コロナウイルス感染拡大に伴い、外出状況はどのように変化していますか。
(あてはまるものすべてに○)

●外出状況の変化は、「人が多い場所への外出を減らしている」や「人が多い時間帯の外出を減らしている」、「まとめ買いをするようにしている」が高くなっており、3密をできるだけ避けて外出するように変化している。

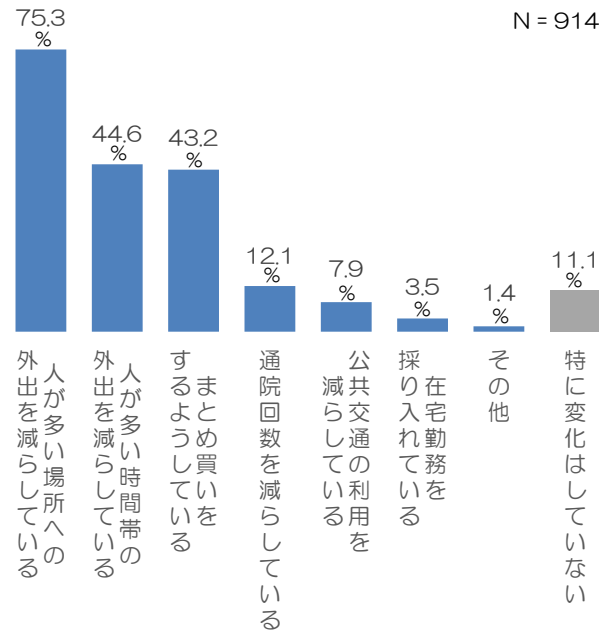


図-49.外出状況の変化(複数回答)

(3)利用が減った交通手段

[3-3] 新型コロナウイルス感染拡大に伴い、利用する機会が減った交通手段はありますか。
(あてはまるものすべてに○)

●利用が減った交通手段は、「特になし」が44.7%と半数近くであり、交通手段に関してはそこまで大きく利用が減っていないことが分かる。

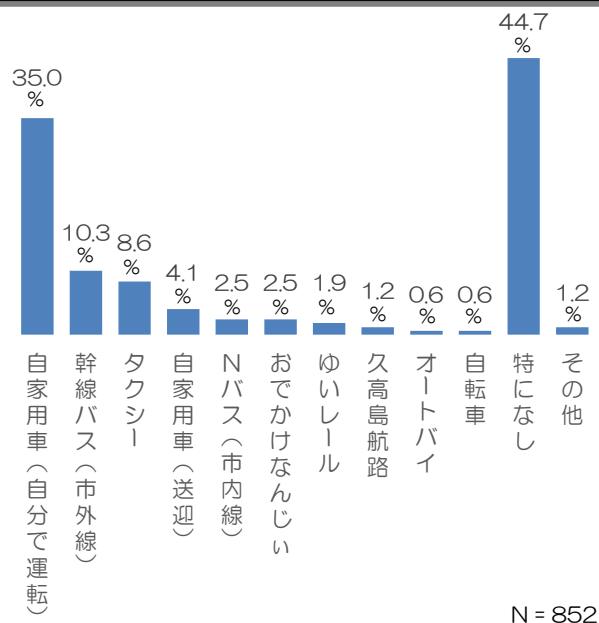


図-50.利用機会が減った交通手段

(4)利用が増えた交通手段

[3-4] 新型コロナウイルス感染拡大に伴い、利用する機会が増えた交通手段はありますか。
(あてはまるものすべてに○)

●利用が増えた交通手段は、「特になし」が65.9%と半数以上であり、利用が減った交通手段と合わせて、交通手段に関しては利用が増加したり減少したりすることは少ない。

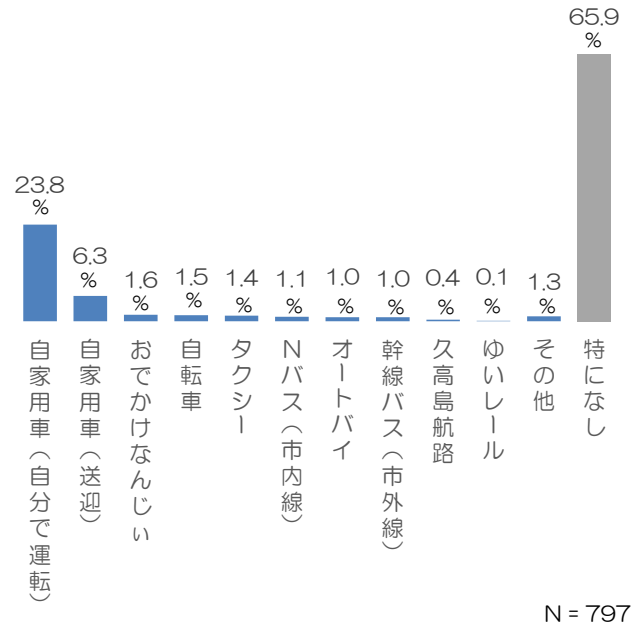


図-51. 利用機会が増えた交通手段

1.4 公共交通の再編の評価

(1)再編の認知

問 4 公共交通の再編の評価についてお聞きします。

[4-1] 令和元年 10 月の公共交通再編について再編が行われたことを知っていますか。

(ひとつに○)

- 「知っている」が 58.6%と半数以上であり、公共交通再編について一定の認知度があることが分かる。

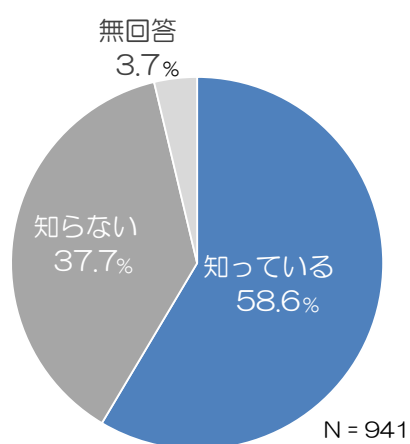


図-52.再編の認知

(2)取組ごとの認知

[4-2] 令和元年 10 月の公共交通再編について、知っている取組を教えてください。
(知っているものに○)

●「市内線（Nバス）の運行開始」が 95.0%であり、Nバスの運行は市民に深く浸透していることが分かる。

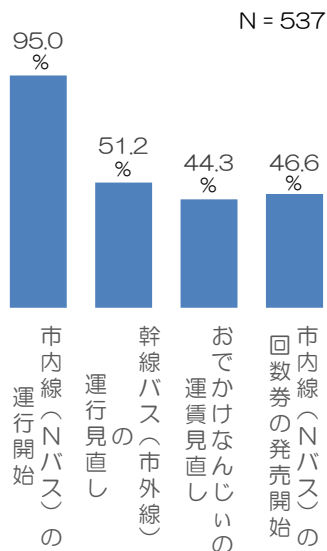


図-53.取組ごとの認知

(3)Nバス運行の認知

[4-1]で「知らない」と答えた方
[4-3] 令和元年 10 月から南城市内各地で運行している Nバス（市内線）について知っていますか。（ひとつに○）

●「知っている」が 75.1%であり、公共交通再編自体を知らなくても Nバスの運行は知っているという層は比較的多い。

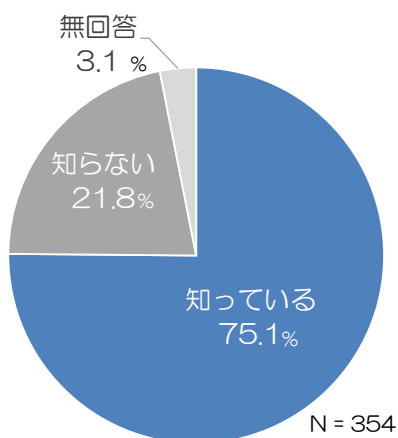


図-54.Nバス運行の認知

(4)Nバスの利用頻度

[4-4] どのくらいNバス（市内線）を利用していますか。（ひとつに〇）

- 「ほとんど利用しない」が84.8%であり、市民の大半はNバスを利用する機会がないことがわかる。

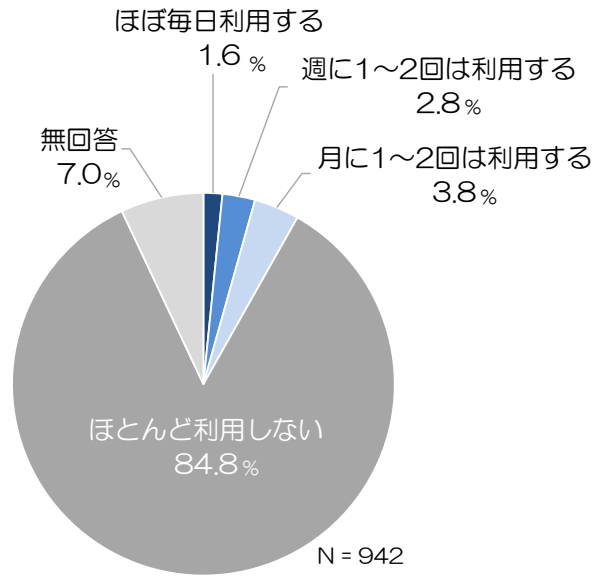


図-55.Nバスの利用頻度

(5)N バス利用の理由

[4-4]で利用すると答えた方

[4-5] Nバス（市内線）を利用する理由について教えてください。

（あてはまるものすべてに○）

- 「Nバス以外に移動手段がない」が37.5%であり、Nバスが唯一の移動手段である層が一定数いることが分かる。

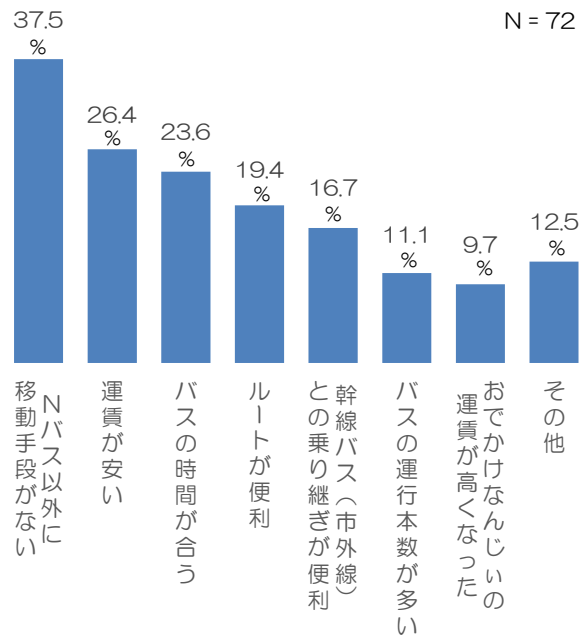


図-56.N バス利用の理由

(6)N バスを利用しない理由

[4-4]でほとんど利用しないと答えた方

[4-6] Nバス（市内線）を利用しない理由について教えてください。（ひとつに〇）

- 「Nバス以外の移動手段がある」が61.2%であり、Nバスを使わなくても移動ができるため、Nバスを使う必要がない環境にいる市民が多い。

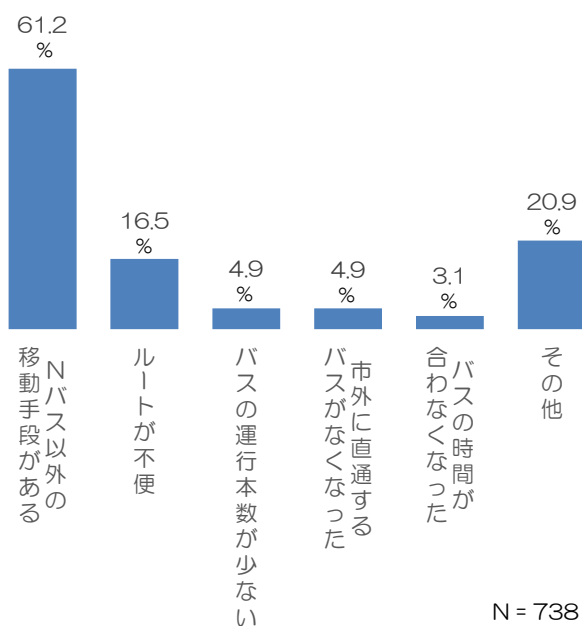


図-57.N バスを利用しない理由

(7)N バスと幹線バスの乗り継ぎ

[4-7] Nバス（市内線）と幹線バスを乗り継いで利用することはありますか。（ひとつに〇）

- 「ない」が77.9%であり、乗り継ぎを行う利用者は少ない。

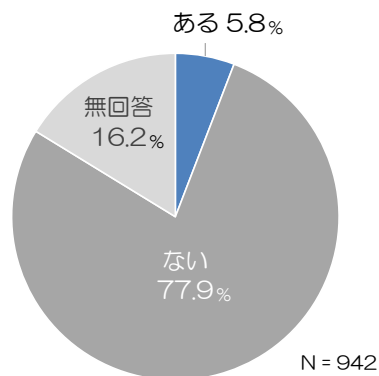


図-58.N バスと幹線バスの乗り継ぎ

(8)Nバス導入前の幹線バスの利用状況

[4-8] Nバス（市内線）が運行する前は幹線バスを利用していましたか。（ひとつに〇）

- 「ほとんど利用していなかった」が73.2%であり、Nバスの利用者の多くは運行開始する前はバス自体を利用していなかった人が多い。

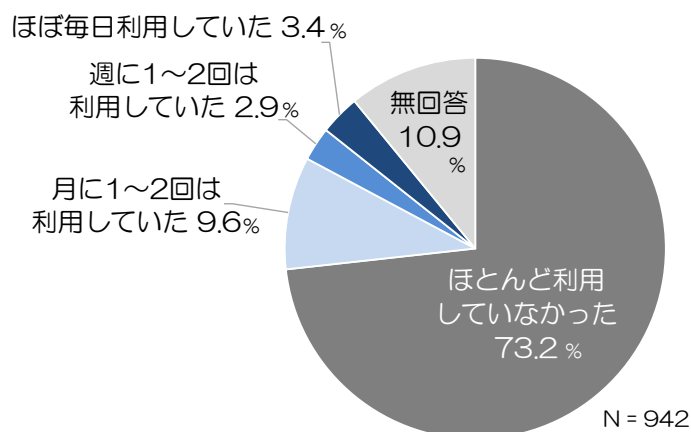


図-59.Nバス導入前の幹線バスの利用状況

(9)幹線バスの利用頻度の変化

[4-9] 令和元年10月の再編後に幹線バスを利用する頻度は変化しましたか。（ひとつに〇）

- 「もともと利用していない」が69.3%であり、次いで「変わらない」が12.5%、「減った」が9.1%であることから、少し減少傾向であることが分かる。

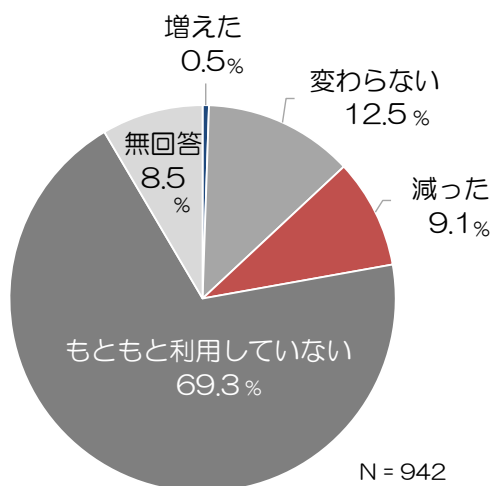


図-60.幹線バスの利用頻度の変化

(10)おでかけなんじいの利用頻度の変化

[4-10] 令和元年 10 月の再編後におでかけなんじいを利用する頻度は変化しましたか。
(ひとつに〇)

- 「もともと利用していない」が81.3%であり、次いで「変わらない」が5.8%、「減った」が3.5%、「増えた」が1.9%であることから、幹線バスと同様に少し減少傾向にあることが分かる。

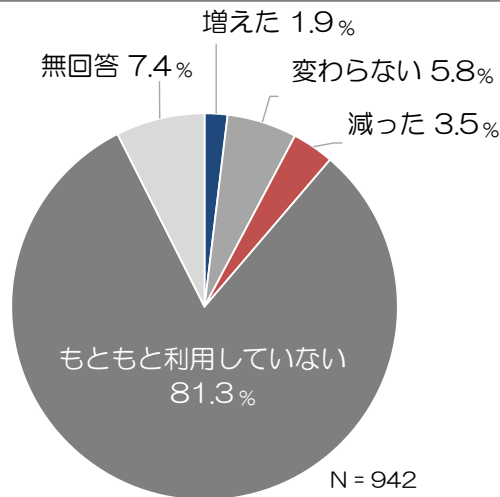


図-61.おでかけなんじいの利用頻度の変化

(11)再編後の公共交通の評価

[4-11] 南城市内の公共交通についての評価をお聞かせください。(当てはまる項目に✓)

●幹線バスの「運行頻度」及びNバスの「ルート」についてほかの項目より不満が目立つ。

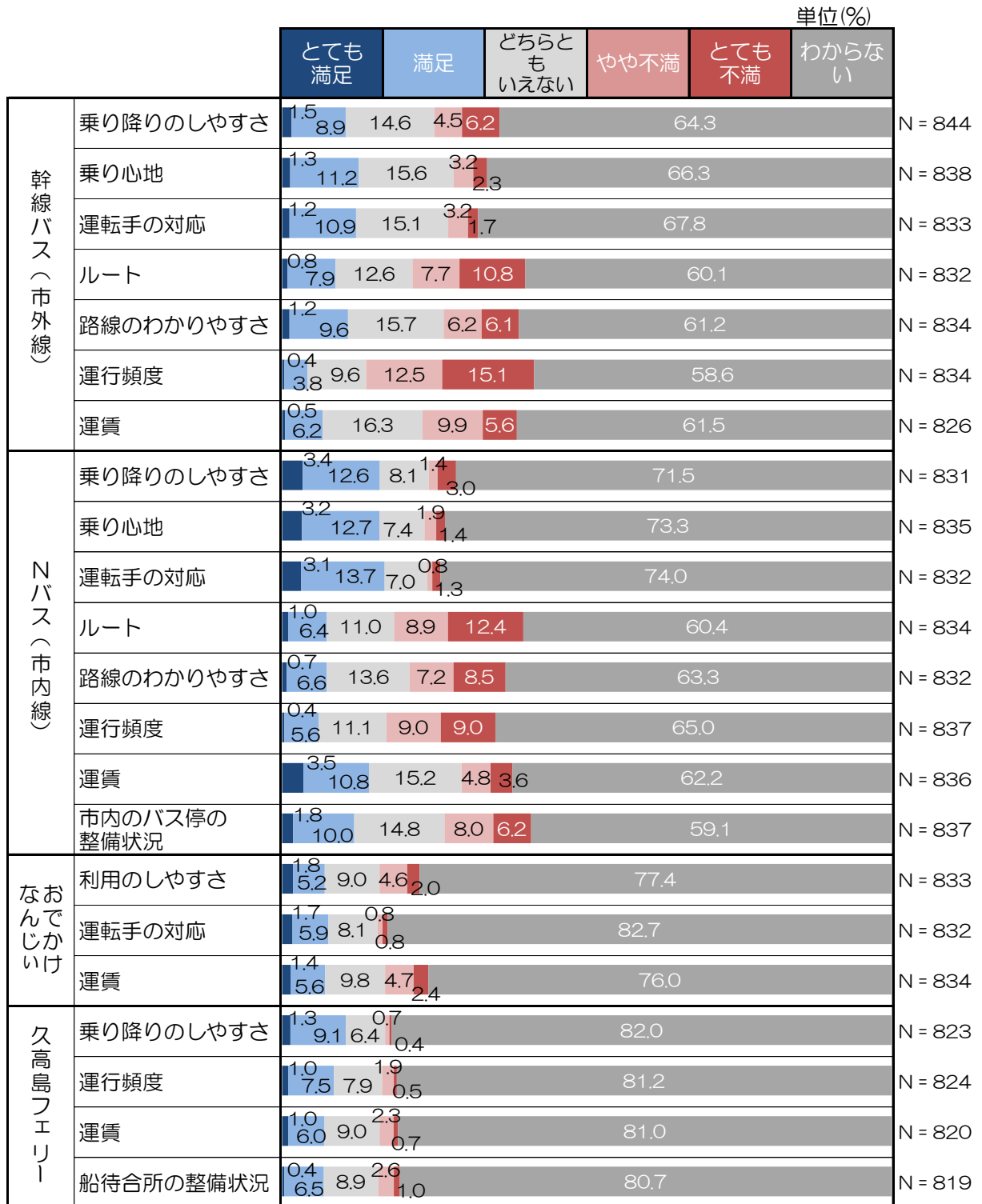


図-62.再編後の公共交通の評価