
平成 28 年度農協監査・事業利用実態調査における
准組合員の事業利用規制の在り方に関する調査委託事業

生活インフラへのアクセスに関する調査 調査報告書

平成 29 年 3 月

目 次

1. 実施概要	1
1.1 調査対象地域の選定	1
1.2 調査方法	4
1.3 調査項目	4
2. 生活インフラへのアクセスに関する調査結果（概要）	5
2.1 生活インフラへのアクセスに関する調査結果サマリー	5
(1) 主な結果	5
(2) まとめ	5
2.2 生活インフラへのアクセスに関する調査結果の一覧表	6
(1) 都市的地域	6
(2) 平地農業地域	7
(3) 中山間農業地域	8
(4) 全体	9
2.3 生活インフラへのアクセスに関するクロス集計結果	10
(1) 最も利用頻度の高い店舗に行く際の交通手段	10
(2) 最も利用頻度の高い店舗に行く際の道路距離・所要時間	13
(3) 最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度	16
(4) 最も利用頻度の高い店舗に行く際に不満を感じるようになる道路距離・所要時間	18
(5) 現在利用している店舗と異なる代替利用店舗等の有無	27
3. 生活インフラへのアクセスに関する調査結果（クロス集計）	30
3.1 地域別クロス集計（3地域）	30
(1) 属性情報	30
(2) 預貯金・ローンサービスの利用（金融機関の利用）について	34
(3) 保険サービスの利用について	42
(4) 生活用品の購買について	50
(5) ガソリンの購入について	63
3.2 地域・年代別クロス集計（3地域×4年齢区分）	69
(1) 預貯金・ローンサービスの利用（金融機関の利用）について	69
(2) 保険サービスの利用について	75
(3) 生活用品の購買について	81
(4) ガソリンの購入について	93
【別添1】アンケート調査票	99
【別添2】地域別抽出自治体一覧	110
【別添3】回収状況	132

1. 実施概要

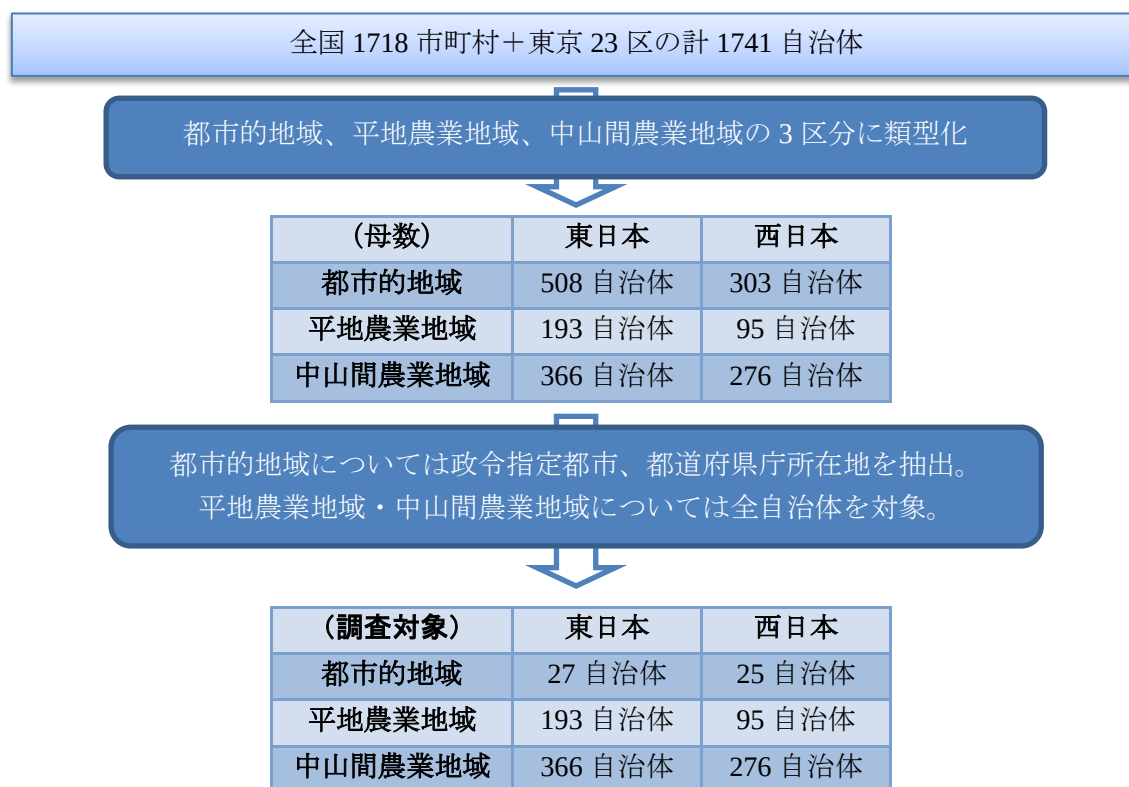
地域住民が生活インフラサービスへのアクセスに不便を感じる条件等を明らかにするため、生活者アンケート調査を実施し、地域別（都市部・農村部・中山間部）の生活インフラアクセスの実態や満足度、課題等を把握した。

調査の概要を以下に示す。

1.1 調査対象地域の選定

調査対象とする地域は、農業地域類型（都市的地域・平地農業地域・中山間農業地域）の3区分に類型化して調査を実施した（ただし、都市的地域については、東日本、西日本それぞれにおける、政令指定都市、都道府県庁所在地を抽出した）。統計的有意性を確保した上で傾向分析するために必要な回答数を確保するため、（各地域東西 1,000 票ずつを目安とする）、各地域に該当する自治体を下図に示した手順に従い選定した。抽出対象とした自治体の一覧は、巻末の別添2 参照。

図表：調査対象自治体選定の流れ



- 農業地域類型の類型化は、農林水産省「旧市区町村別農業地域類型一覧表(平成 25 年 3 月 28 日改正)」を基に行った。なお、本調査においては、同一覧表における中間農業地域と山間農業地域を統合し、中山間農業地域として類型化した。

表. 農業地域類型の概要

地域類型	基準指標	全国人口構成比 (H22 年)
都市的地域	● 可住地に占める DID（人口集中地区）面積が 5%以上で、人口密度 500 人以上又は DID 人口 2 万人以上の旧市区町村または市町村 ● 可住地に占める宅地等率が 60%以上で、人口密度 500 人以上の旧市区町村または市町村。ただし林野率 80%以上のものは除く	78.7%
平地農業地域	● 耕地率 20%以上かつ林野率 50%未満の旧市区町村または市町村。ただし、傾斜 20 分の 1 以上の田と傾斜 8 度以上の畑の合計面積の割合 ● 耕地率 20%以上かつ林野率 50%以上で、傾斜 20 分の 1 以上の田と傾斜 8 度以上の畑の合計面積の割合が 10%未満の旧市区町村または市町村	9.8%
中間農業地域	● 耕地率 20%未満で、「都市的地域」及び「山間農業地域」以外の旧市区町村または市町村 ● 耕地率 20%以上で、「都市的地域」及び「平地農業地域」以外の旧市区町村または市町村	8.5%
山間農業地域	● 林野率 80%以上かつ耕地率 10%未満の旧市区町村または市町村	3.0%

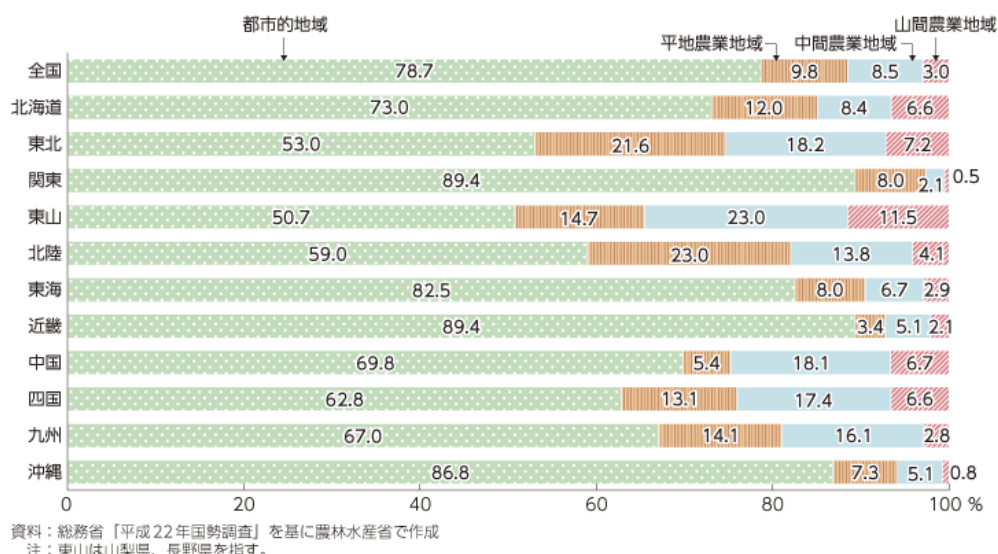


図. 地域別・農業地域類型別の人口構成割合（出典：平成 24 年度食糧・農業・農村白書）

表：農業地域類型別自治体数・人口構成

農業地域類型 (一次分類)【3 区分】	東日本/西 日本	市町村数 (団体)	15歳以上人口 (人)	15～24歳人口 (%)	25～34歳人口 (%)	35～44歳人口 (%)	45～54歳人口 (%)	55～64歳人口 (%)	65歳以 上人口 (%)
都市的地域	全体	811	96,915,817	11.5	14.6	17.3	14.2	16.7	25.7
	東日本	509	62,594,323	11.4	14.9	17.7	14.3	16.5	25.1
	西日本	303	34,321,494	11.8	14.0	16.5	14.0	17.1	26.6
平地農業地域	全体	288	5,675,809	10.6	12.4	14.3	14.5	18.6	29.8
	東日本	193	3,817,104	10.7	12.4	14.5	14.6	18.7	29.1
	西日本	95	1,858,705	10.4	12.2	13.8	14.1	18.3	31.1
中山間農業地域	全体	642	7,685,859	9.0	10.7	12.6	14.0	18.7	35.0
	東日本	366	3,541,138	9.1	10.7	12.9	14.2	18.7	34.4
	西日本	276	4,144,721	9.0	10.6	12.3	13.8	18.7	35.6
全体		1,741	110,277,485	11.3	14.2	16.8	14.2	17.0	26.5

- 人口数のデータは、総務省 統計局「地域別統計データベース」より引用。

1.2 調査方法

本調査では、効率的かつ迅速にアンケート調査を実施するため、Web アンケート調査方式を採用した。Web アンケート調査では、高齢者のモニター数も一定程度存在しており高齢者の回答を回収することは十分に可能であるが、より確実に高齢者の回答を収集するため、下記 2 点の措置を講じた。

① 各調査対象地域において、母集団の年代別人口比率に応じ回収枠を割付け

(例：東日本の平地農業地域の 65 歳以上人口比：29.1% ⇒ 回収目標 1,000 票中 291 票確保を目標)

② ネットリテラシーが低い傾向にあると考えられる”中山間農業地域の高齢者”に配慮するため、高齢者と同居する家族による代理回答方式により約 100 票ずつ追加収集

※代理回答方式：調査対象条件に該当する高齢者が Web アンケートモニターに登録していない場合においても、モニター登録している同居家族が、高齢者の代理で回答することを認める方式。
回答にあたっては、該当高齢者とモニター登録している同居家族が調査画面の前に同席し、設問ごとに該当高齢者の回答を同居家族が仰ぐことを前提とする。

これらに基づくサンプル数の割当てと回収結果は、巻末の別添 3 参照。

1.3 調査項目

調査項目の概要を以下に示す。調査票本体は、巻末の別添 1 参照。

表．調査項目の概要

調査項目の概要
①回答者属性 回答者の性別、年齢、職業、住所（市区町村）、世帯構成を把握した。
②生活インフラサービスの利用内容の実態把握 主要な生活インフラサービス（貯金・融資、保険、食料品・日用品、ガソリン）ごとに、サービス利用上の重視事項等を把握した。
③生活インフラサービスへのアクセス距離・時間等の実態把握 上記の主要な生活インフラサービスごとに、店舗へのアクセス距離・時間・交通手段や、現状のアクセス満足度及びアクセスに不満を感じるようになる距離・時間等について把握した。
④代替利用店舗の有無等の把握 上記の主要な生活インフラサービスごとに、代替利用店舗の有無（ネット販売等含む）や、利用にあたっての課題等を把握した。

2. 生活インフラへのアクセスに関する調査結果（概要）

2.1 生活インフラへのアクセスに関する調査結果サマリー

(1) 主な結果

① アクセス手段/距離/時間

- 食料品・日用品については、都市地域のアクセス時間 9 分(徒歩)に対し、中山間地域のアクセス時間は 13 分(自動車)と約 1.5 倍であった。
- その他のサービスについては、都市地域と中山間地域で、アクセス時間は概ね同じか、中山間地域の方がやや長い傾向にあった。

② アクセスへの満足度

- アクセスへの不満足割合が最も高いのは、中山間地域のガソリンの 12.2%であった
- その他のサービスについては、各地域の不満足割合は 1 割を下回るものの、中山間地域の不満足割合は都市地域の 2 倍程度であった。

③ アクセスに不満を感じる距離/時間

- 人々がアクセスに不満を感じる時間は、地域にかかわらず、概ね徒歩で 15 分、自動車で 20 分（貯金・ローンのみ 15 分）であった。

④ 代替利用可能な店舗・媒体の有無

- 代替利用可能な店舗も媒体もない人の割合は、中山間地域では、預金・ローン 10%、保険 11%、食料品・日用品、ガソリン 6 %、平地農業地域では、各 8 %、10%、5 %、都市地域では各 4 %、8 %、3 %であった。
- 代替不可能な理由として最も大きなものは、保険についてはサービス内容や保険料、ガソリンについては価格、信用、食料品・日用品についてはアクセスであった。

(2) まとめ

- アクセスに不満を感じるかどうかは、距離よりも時間で決まる傾向にあり、その閾値は、地域にかかわらず、概ね徒歩で 15 分、自動車で 20 分であった。
- 中山間地域は、都市地域に比べて生活インフラへのアクセス時間が長く、アクセスへの不満足度も高い。ただし、不満を感じている人の割合は、1 割程度に留まった。
- 中山間地域において、現在利用している店舗がなくなるとそのサービスを受けられなくなる人の割合は、食料品・日用品 6 %、貯金・ローン 10%、平地農村地域では各 5 %、8 %であった。

2.2 生活インフラへのアクセスに関する調査結果の一覧表

(1) 都市的地域

調査項目	預貯金・ ローンサービス	保険サービス	生活用品の購買		ガソリン購入
			食料品	日用品	
利用頻度の高いサービス	普通預貯金 (89.5%)	人に関する保険 (死亡・医療・学 資) (52.2%)	—	—	—
最も利用頻度の高いサービスへの主 なアクセス方法	金融機関 ATM (64.7%)	ネット・郵送型 (38.5%)	スーパー等 (86.3%)	スーパー等 (85.5%)	店舗 (59.0%)
最も利用頻度の高いサービスの利用 上の主な重視事項	立地・アクセス (61.4%)	取扱商品・サー ビスの内容 (52.3%)	立地・アクセス (60.9%)	立地・アクセス (54.4%)	立地・アクセス (47.3%) 価格帯 (44.9%)
最も利用する店舗 までの距離 (推計平均値)	徒歩で 0.5km(52.4%) 自身が運転する自 動車・バイクで 1.4km(22.3%)	徒歩で 0.8km(34.0%) 自身が運転する自 動車・バイクで 4.0km(32.5%)	徒歩で 0.5km(44.1%) 自身が運転する自 動車・バイクで 2.1km(29.9%)	徒歩で 0.5km(39.5%) 自身が運転する自 動車・バイクで 2.1km(32.2%)	自身が運転する 自動車・バイク で2.1km(79.8%)
(起点)	自宅から(84.9%)	自宅から(88.1%)	自宅から(93.2%)	自宅から(93.5%)	自宅から (92.6%)
主な交通手段と所 要時間 (推計平均値)	徒歩で8分(52.4%) 自身が運転する自 動車・バイクで8分 (22.3%)	徒歩で13分(34.0%) 自身が運転する自 動車・バイクで18 分(32.5%)	徒歩で9分(44.1%) 自身が運転する自 動車・バイクで12 分(29.9%)	徒歩で9分(39.5%) 自身が運転する自 動車・バイクで10 分(32.2%)	自身が運転する 自動車・バイク で9分(79.8%)
最も利用する店舗 の立地アクセスに 対する満足度 (① とても満足、やや 満足の選択率の和 ／②やや不満、と ても不満の選択率 の和)	① 満足度 68.8% ② 不満 4.3%	① 満足 60.8% ② 不満 5.5%	① 満足 79.4% ② 不満 3.9%	① 満足 77.2% ② 不満 3.1%	① 満足 68.7% ② 不満 5.9%
不満足の原因	距離が遠い・所要 時間が長い (52.6%)	距離が遠い・所要 時間が長い (51.4%)	距離が遠い・所要 時間が長い (58.4%)	距離が遠い・所要 時間が長い (57.7%)	距離が遠い・所 要時間が長い (59.0%)
不満足を感じるよ うになる距離と時 間 (推計平均値)	距離：2.3 km 時間： 徒歩で16分 自身が運転する自 動車・バイクで14 分	距離：4.6km 時間： 徒歩で21分 自身が運転する自 動車・バイクで26 分	距離：3.1km 時間： 徒歩で16分 自身が運転する 自動車・バイクで 19分	距離：3.3km 時間： 徒歩で16分 自身が運転する 自動車・バイクで 19分	距離：4.6km 時間： 自身が運転す る自動車・バイ クで17分
代替利用可能な店 舗があり、特に問 題は無い人の割合	69.1%	52.2%	71.9%	71.2%	71.9%
代替利用上の主な 問題点	立地・アクセス (52.0%)	保険料・手数料 (33.0%) 立地アクセス (27.7%)	立地・アクセス (45.2%) 価格 (28.5%)	立地・アクセス (43.8%) 価格 (27.6%)	価格 (44.7%) 立地・アクセス (35.5%)
代替利用な店舗が なく、他の媒体も 利用できない割合	4.3%	8.1%	2.9%	2.4%	2.7%

(2) 平地農業地域

調査項目	預貯金・ ローンサービス	保険サービス	生活用品の購買		ガソリン購入
			食料品	日用品	
利用頻度の高いサービス	普通預貯金 (86.7%)	人に関する保険 (死亡・医療・学 資) (54.4%)	—	—	—
最も利用頻度の高いサービスへの主 なアクセス方法	金融機関 ATM (65.0 %)	訪問型 (34.1%)	スーパー等 (85.7%)	スーパー等 (84.8%)	店舗 (82.3%)
最も利用頻度の高いサービスの利用 上の主な重視事項	立地・アクセス (62.0%)	取扱商品・サービ スの内容 (50.7%)	立地・アクセス (53.8 %)	立地・アクセス (46.6 %)	価格帯 (46.8%) 立地・アクセス (44.3%)
最も利用する店舗 までの距離 (推計平均値)	徒歩で 0.6km(23.4%) 自身が運転する自 動車・バイクで 2.6km(55.0%)	自身が運転する自 動車・バイクで 4.8km(67.3%)	自身が運転する自 動車・バイクで 3.5km(62.6%)	自身が運転する 自動車・バイクで 3.6km(63.5%)	自身が運転する 自動車・バイク で 3.3km(87.5%)
(起点)	自宅から(84.9%)	自宅から(89.2%)	自宅から(91.6%)	自宅から(91.9%)	自宅から (90.9%)
主な交通手段と所 要時間 (推計平均値)	徒歩で 8 分(23.4%) 自身が運転する自 動車・バイクで 9 分 (55.0%)	自身が運転する自 動車・バイクで 15 分(67.3%)	自身が運転する自 動車・バイクで 10 分(62.6%)	自身が運転する 自動車・バイクで 11 分(63.5%)	自身が運転する 自動車・バイク で 10 分(87.5%)
最も利用する店舗 の立地アクセスに 対する満足度 (① とても満足、やや 満足の選択率の和 ／②やや不満、と ても不満の選択率 の和)	① 満足度 63.8% ② 不満 7.0%	① 満足 58.6% ② 不満 6.6%	① 満足 75.3% ② 不満 6.0%	① 満足 73.5% ② 不満 6.0%	① 満足 65.3% ② 不満 8.8%
不満足の原因	距離が遠い・所要 時間が長い (47.8%)	距離が遠い・所要 時間が長い (51.2%)	距離が遠い・所要 時間が長い (56.2%)	距離が遠い・所要 時間が長い (55.6%)	距離が遠い・所 要時間が長い (60.8%)
不満足を感じるよ うになる距離と時 間 (推計平均値)	距離：4.4km 時間： 徒歩で 17 分 自身が運転する自 動車・バイクで 15 分	距離：6.6km 時間： 自身が運転する自 動車・バイクで 22 分	距離：5.8km 時間： 自身が運転する 自動車・バイクで 19 分	距離：6.0km 時間： 自身が運転する 自動車・バイクで 20 分	距離：6.8km 時間： 自身が運転する 自動車・バイク で 18 分
代替利用可能な店 舗があり、特に問 題は無い人の割合	62.5 %	48.8%	67.6%	66.1%	63.9%
代替利用上の主な 問題点	立地・アクセス (53.6%)	保険料・手数料 (31.0%) 立地アクセス (30.6%)	立地・アクセス (46.5%) 価格 (26.4%)	立地・アクセス (46.1%) 価格 (25.6%)	価格 (45.2%) 立地・アクセス (41.2%)
代替利用な店舗が なく、他の媒体も 利用できない割合	8.3%	10.1%	4.9%	4.7%	5.0%

(3) 中山間農業地域

調査項目	預貯金・ ローンサービス	保険サービス	生活用品の購買		ガソリン購入
			食料品	日用品	
利用頻度の高いサービス	普通預貯金 (86.1%)	人に関する保険 (死亡・医療・学 資) (54.7%)	—	—	—
最も利用頻度の高いサービスへの主 なアクセス方法	金融機関 ATM (64.8%)	訪問型 (35.6%)	スーパー等 (84.1%)	スーパー等 (82.1%)	店舗 (83.5%)
最も利用頻度の高いサービスの利用 上の主な重視事項	立地・アクセス (60.1%)	取扱商品・サー ビスの内容 (48.1%)	立地・アクセス (53.7%)	立地・アクセス (45.8%)	価格帯 (48.6%) 立地・アクセス (40.3%)
最も利用する店舗 までの距離 (推計平均値)	徒歩で 0.6km(25.0%) 自身が運転する自 動車・バイクで 2.9(59.5%)	自身が運転する自 動車・バイクで 4.9km(66.2%)	自身が運転する自 動車・バイクで 4.6km(69.8%)	自身が運転する 自動車・バイクで 4.8km(70.6%)	自身が運転する 自動車・バイクで 4.4km(89.4%)
(起点)	自宅から(87.1%)	自宅から(88.3%)	自宅から(91.5%)	自宅から(90.8%)	自宅から (91.2%)
主な交通手段と所 要時間 (推計平均値)	徒歩で7分(25.0%) 自身が運転する自 動車・バイクで8分 (59.5%)	自身が運転する自 動車・バイクで16 分(66.2%)	自身が運転する自 動車・バイクで14 分(69.8%)	自身が運転する 自動車・バイクで 13分(70.6%)	自身が運転する 自動車・バイクで 11分(89.4%)
最も利用する店舗 の立地アクセス満 足度(とても満足、 やや満足の選択率 の和/やや不満、 とても不満の選択 率の和)	① 満足度 63.2% ② 不満 6.9%	① 満足 58.5% ② 不満 7.1%	① 満足 67.3% ② 不満 9.1%	① 満足 65.9% ② 不満 8.8%	① 満足 59.1% ② 不満 12.1%
不満足の原因	距離が遠い・所要 時間が長い (49.7%)	距離が遠い・所要 時間が長い (52.4%)	距離が遠い・所要 時間が長い (58.5%)	距離が遠い・所 要時間が長い (57.4%)	距離が遠い・所 要時間が長い (61.3%)
不満足を感じるよ うになる距離と時 間 (推計平均値)	距離：4.4km 時間： 徒歩で16分 自身が運転する自 動車・バイクで17 分	距離：6.3km 時間： 自身が運転する自 動車・バイクで21 分	距離：6.4km 時間： 自身が運転する自 動車・バイクで20 分	距離：6.6km 時間： 自身が運転する 自動車・バイク で20分	距離：7.2km 時間： 自身が運転する 自動車・バイク で19分
代替利用可能な店 舗があり特に問題 は無い人の割合	60.5%	50.5%	62.0%	60.4%	61.0%
代替利用上の主な 問題点	立地・アクセス (51.6%)	立地・アクセス (34.0%) 保険料・手数料 (29.9%)	立地・アクセス (43.4%) 価格 (26.7%)	立地・アクセス (42.4%) 価格 (26.8%)	価格 (53.7%) 立地・アクセス (32.0%)
代替利用な店舗が なく他の媒体も利 用できない割合	9.6%	11.4%	6.4%	6.2%	6.5%

(4) 全体

調査項目	預貯金・ ローンサービス	保険サービス	生活用品の購買		ガソリン購入
			食料品	日用品	
利用頻度の高いサービス	普通預貯金 (87.4%)	人に関する保険 (死亡・医療・学 資) (53.8%)	—	—	—
最も利用頻度の高いサービスへの主 なアクセス方法	金融機関 ATM (64.8%)	店舗型、ネット・ 郵送型、訪問型が 同程度 (3 割程度)	スーパー等 (85.3%)	スーパー等 (84.1%)	店舗
最も利用頻度の高いサービスの利用 上の主な重視事項	立地・アクセス (61.1 %)	取扱商品・サービ スの内容 (50.3%)	立地・アクセス (56.2 %)	立地・アクセス (49.0 %)	価格帯 (47.0%) 立地・アクセス (43.6 %)
最も利用する店舗 までの距離 (推計平均値)	徒歩で 0.6km(33.5%) 自身が運転する自 動車・バイクで 2.5km(45.7%)	自身が運転する自 動車・バイクで 4.7km(56.7%)	自身が運転する自 動車・バイクで 3.8km(53.8%)	自身が運転する 自動車・バイクで 3.8km(55.2%)	自身が運転する 自動車・バイクで 3.4km(86.2%)
(起点)	自宅から (85.6%)	自宅から (88.5%)	自宅から (92.1%)	自宅から (92.1%)	自宅から (91.4%)
主な交通手段と所 要時間 (推計平均値)	徒歩で 8 分(33.5%) 自身が運転する自 動車・バイクで 9 分(45.7%)	自身が運転する自 動車・バイクで 16 分(56.7%)	自身が運転する自 動車・バイクで 12 分(53.8%)	自身が運転する 自動車・バイク で 11 分(55.2%)	自身が運転する 自動車・バイク で 10 分(86.2%)
最も利用する店舗 の立地アクセス満 足度 (とても満足、 やや満足の選択率 の和/やや不満、 とても不満の選択 率の和)	① 満足度 65.3% ② 不満 6.1%	① 満足度 59.2% ② 不満 6.4%	① 満足度 74.0% ② 不満 6.3%	① 満足度 72.2% ② 不満 5.9%	① 満足度 63.9% ② 不満 9.2%
不満足の原因	距離が遠い・所要 時間が長い (50.0%)	距離が遠い・所要 時間が長い (51.7%)	距離が遠い・所要 時間が長い (57.7%)	距離が遠い・所 要時間が長い (56.9%)	距離が遠い・所 要時間が長い (60.5%)
不満足を感じるよ うになる距離と時 間 (推計平均値)	距離：3.7km 時間： 徒歩で 16 分 自身が運転する自 動車・バイクで 16 分	距離：5.9km 時間： 自身が運転する自 動車・バイクで 23 分	距離：5.0km 時間： 自身が運転する自 動車・バイクで 19 分	距離：5.3km 時間： 自身が運転する 自動車・バイク で 20 分	距離：6.4km 時間： 自身が運転する 自動車・バイク で 18 分
代替利用可能な店 舗があり、特に問 題は無い人の割合	64.1%	50.5%	67.2%	66.0%	65.0%
代替利用上の主な 問題点	立地・アクセス (52.4%)	保険料・手数料 (31.3%) 立地アクセス (30.9%)	立地・アクセス (44.9%) 価格 (27.2%)	立地・アクセス (44.0%) 価格 (26.6%)	価格 (48.6%) 立地・アクセス (36.2%)
代替利用な店舗が なく他の媒体も利 用できない割合	7.4%	9.9%	4.7%	4.4%	4.9%

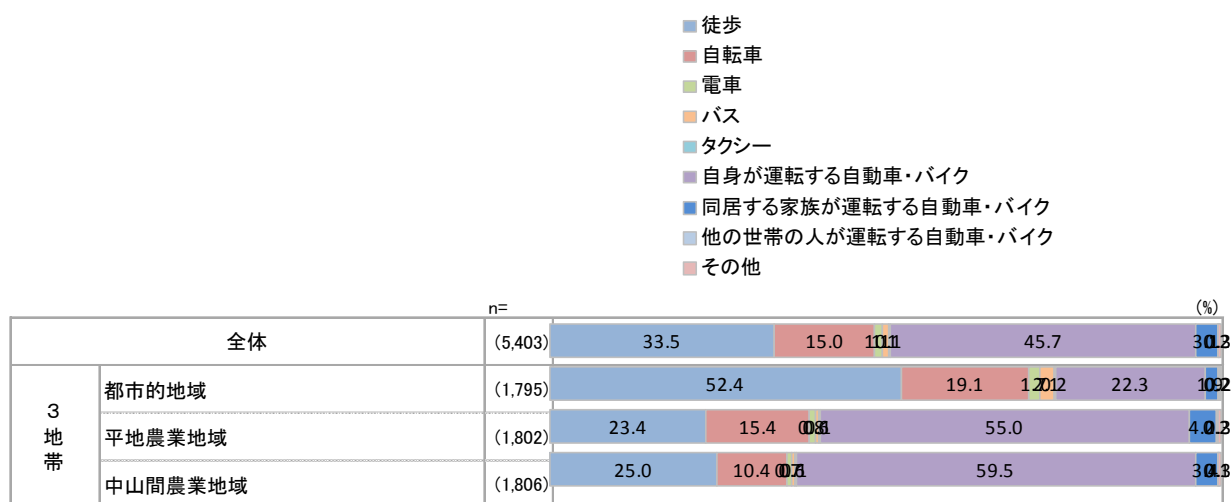
2.3 生活インフラへのアクセスに関するクロス集計結果

(1) 最も利用頻度の高い店舗に行く際の交通手段

① 預貯金・ローンサービス※

- 最も利用率の高い交通手段は、都市地域では徒歩（52.4%）、平地農業地域および中山間農業地域では自身が運転する自動車・バイクであった（各 55.0%, 59.5%）。

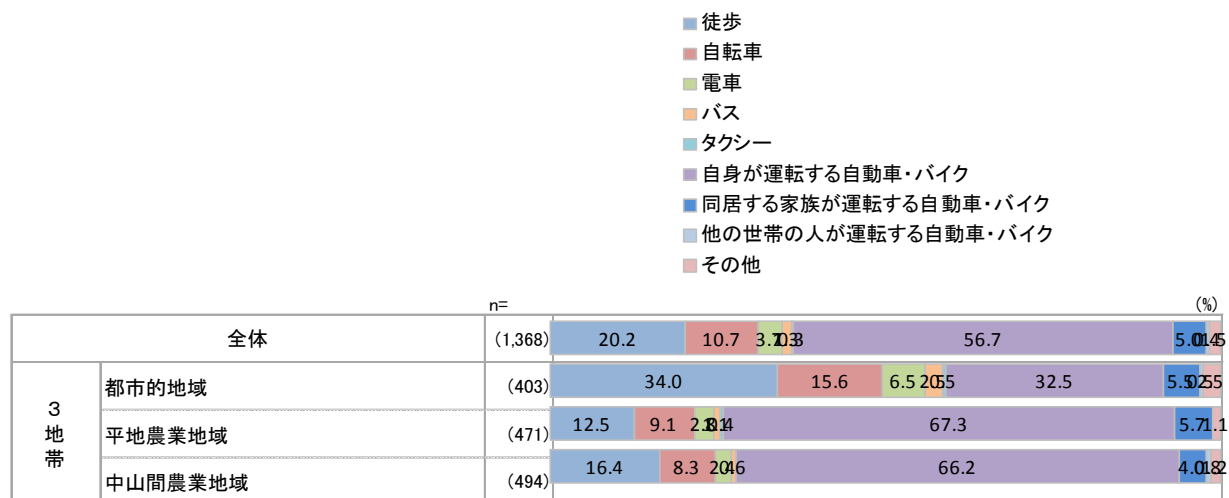
図表 2-1 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



② 保険サービス※

- 最も利用率の高い交通手段は、都市地域では徒歩（34.0%）、平地農業地域および中山間農業地域では自身が運転する自動車・バイクであった（各 67.3%, 66.2%）。

図表 2-2 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の交通手段

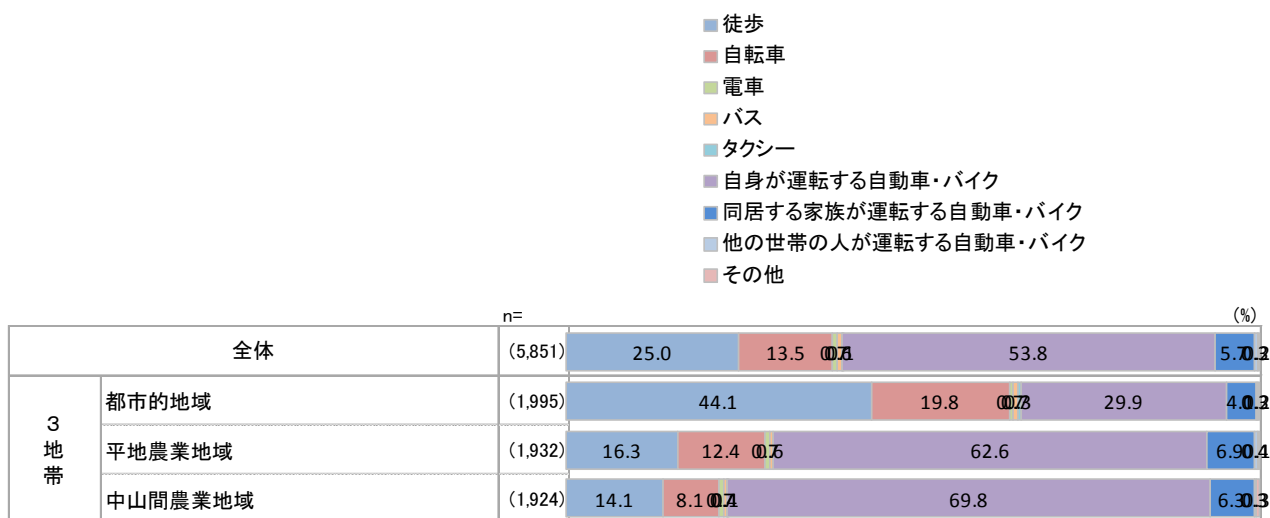


※預貯金・ローンサービスおよび保険サービスについては、サービスの内容が種々であるため、まずは回答者の「最も利用頻度の高いサービス」を特定した上で、その「最も利用頻度が高いサービス」に関する回答を集計した。

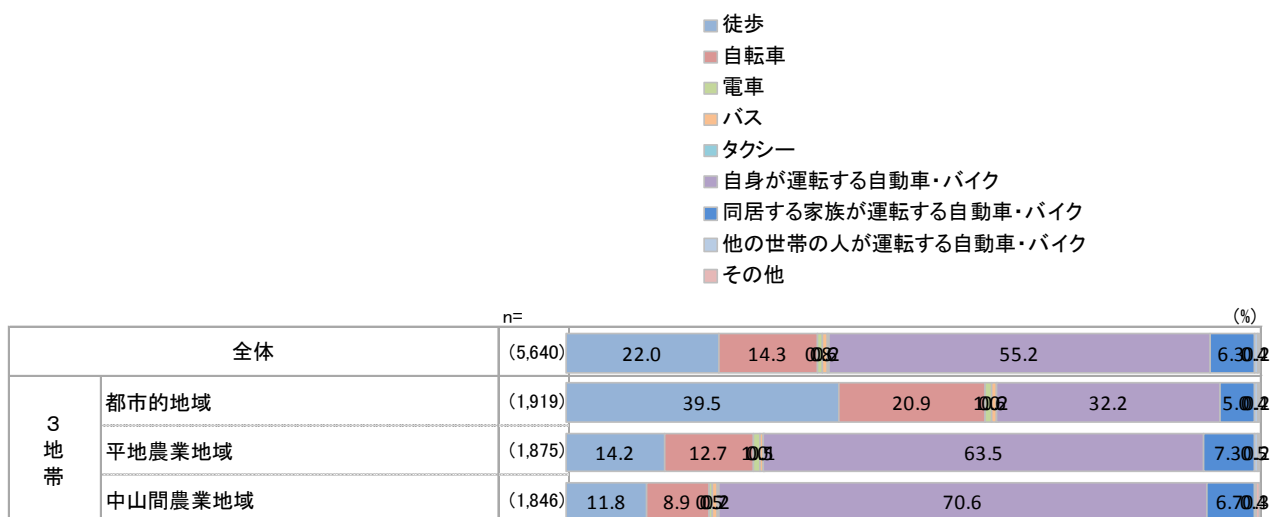
③ 生活用品の購買

- 食料品・日用品に共通して、最も利用率の高い交通手段は、都市地域では徒歩（食料品：44.1%、日用品：39.5%）、平地農業地域および中山間農業地域では自身が運転する自動車・バイクであった（＜平地農業地域＞食料品：62.6%、日用品：63.5%／＜中山間農業地域＞食料品：69.8%、日用品：70.6%）。

図表 2-3 食料品の購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



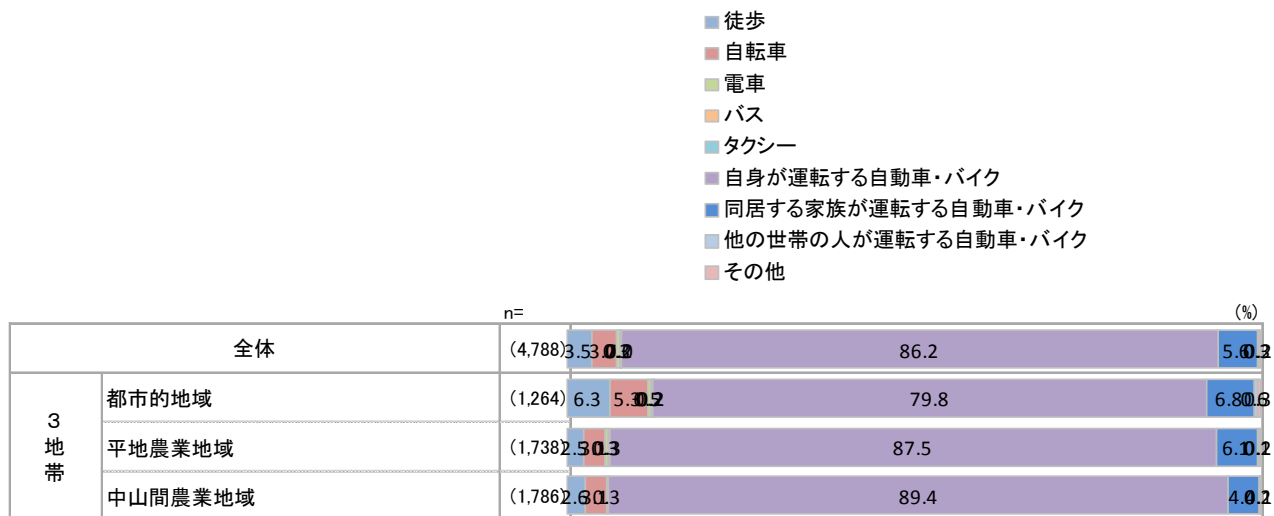
図表 2-4 日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



④ ガソリンの購入

- 最も利用率の高い交通手段は、いずれの地域においても自身が運転する自動車・バイクであった。

図表 2-5 ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



(2) 最も利用頻度の高い店舗に行く際の道路距離・所要時間

① 預貯金・ローンサービス

- 利用頻度の高い上位3つの交通手段（徒歩、自転車、自身が運転する自動車・バイク）ごとに、最も利用する店舗までの道路距離¹をみると、各交通手段に共通して、中山間農業地域、平地農業地域、都市的地域の順に短くなる傾向にある。また、所要時間については、交通手段・地域に関係なく、概ね8分程度で共通している。

図表 2-6 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の道路距離・所要時間（主な交通手段別の平均）

地域	徒歩		自転車		自身が運転する自動車・バイク	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間
都市的地域	0.54	8	0.82	7	1.44	8
平地農業地域	0.60	8	1.19	8	2.56	9
中山間農業地域	0.57	7	1.45	8	2.91	8
(全体)	0.56	8	1.09	8	2.53	9

(単位) 距離:[km]、時間:[分]

注釈：赤字は最も利用率の高い交通手段。

② 保険サービス

- 利用頻度の高い上位3つの交通手段（徒歩、自転車、自身が運転する自動車・バイク）ごとに、最も利用する店舗までの道路距離をみると、徒歩の場合は都市的地域よりも平地農業地域および中山間農業地域の方が短い傾向にある。

図表 2-7 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の道路距離・所要時間（主な交通手段別の平均）

地域	徒歩		自転車		自身が運転する自動車・バイク	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間
都市的地域	0.78	13	1.37	11	4.04	18
平地農業地域	0.45	8	2.87	20	4.82	15
中山間農業地域	0.55	8	2.12	13	4.88	16
(全体)	0.65	10	2.02	14	4.72	16

(単位) 距離:[km]、時間:[分]

注釈：赤字は最も利用率の高い交通手段。

¹ 道路距離の平均は、交通手段ごとに、設問の各選択肢が指す距離幅の中間値（「0m～250m 未満」：125m, 「250m～500m 未満」：375m, 「500m～1km 未満」：750m, 「1km～2km 未満」：1.5km, 「2km～5km 未満」：3.5km, 「5km～10km 未満」：7.5km, 「10km～」は15km とした）を、回答数により加重平均して算出した。（以下同様）

③ 生活用品の購買

- 食料品・日用品に共通して利用頻度の高い上位3つの交通手段（徒歩、自転車、自身が運転する自動車・バイク）ごとに、最も利用する店舗までの道路距離をみると、各交通手段に共通して、中山間農業地域、平地農業地域、都市的地域の順に短くなる傾向にある。また、所要時間については、地域に関係なく、徒歩で概ね8分、徒歩以外で概ね10分程度である。ただし、中山間地の自動車については、13分でやや長い。

図表 2-8 食料品の購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離・所要時間（主な交通手段別の平均）

地域	徒歩		自転車		自身が運転する自動車・バイク	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間
都市的地域	0.48	9	0.89	10	2.10	12
平地農業地域	0.56	8	1.53	10	3.45	10
中山間農業地域	0.67	8	1.74	9	4.57	13
（全体）	0.53	9	1.25	10	3.67	12

（単位）距離：[km]、時間：[分]

注釈：赤字は最も利用率の高い交通手段。

図表 2-9 日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離・所要時間（主な交通手段別の平均）

地域	徒歩		自転車		自身が運転する自動車・バイク	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間
都市的地域	0.52	9	0.96	10	2.07	10
平地農業地域	0.65	9	1.58	10	3.64	11
中山間農業地域	0.73	8	1.67	10	4.82	13
（全体）	0.58	9	1.29	10	3.82	11

（単位）距離：[km]、時間：[分]

注釈：赤字は最も利用率の高い交通手段。

④ ガソリンの購入

- 比較的利用頻度の高い交通手段（徒歩、自転車、自身が運転する自動車・バイク）について、最も利用する店舗までの道路距離をみると、各交通手段に共通して、中山間農業地域、平地農業地域、都市的地域の順に短くなる傾向にある。また、所要時間については、地域に関係なく、自動車で概ね 10 分程度である。

図表 2-10 ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の
道路距離・所要時間（主な交通手段別の平均）

地域	徒歩		自転車		自身が運転する自動車・バイク	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間
都市的地域	0.76	10	1.28	9	2.07	9
平地農業地域	0.85	10	2.41	12	3.30	10
中山間農業地域	1.07	14	2.76	8	4.38	11
（全体）	0.87	11	2.09	10	3.42	10

（単位）距離：[km]、時間：[分]

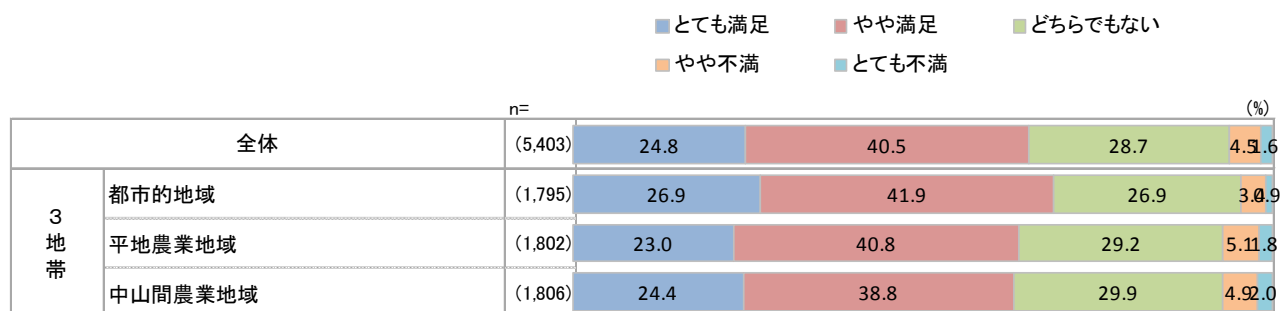
注釈：赤字は最も利用率の高い交通手段。

(3) 最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度

① 預貯金・ローンサービス

- 都市的地域において、とても満足およびやや満足の回答率がやや高いものの、地域間で明確な傾向は見られない。

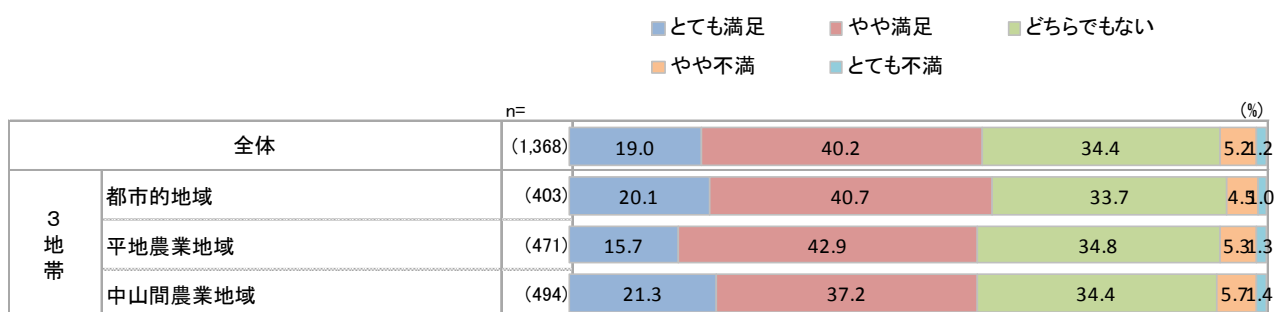
図表 2-11 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



② 保険サービス

- 都市的地域において、とても満足およびやや満足の回答率がやや高いものの、地域間で明確な傾向は見られない。

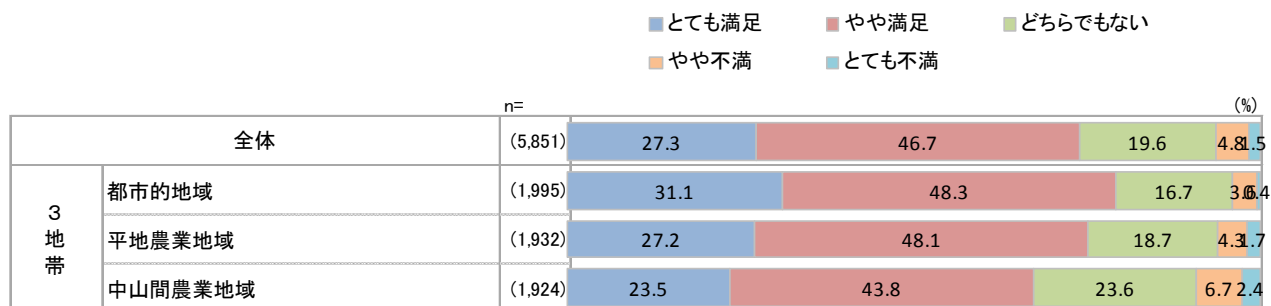
図表 2-12 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



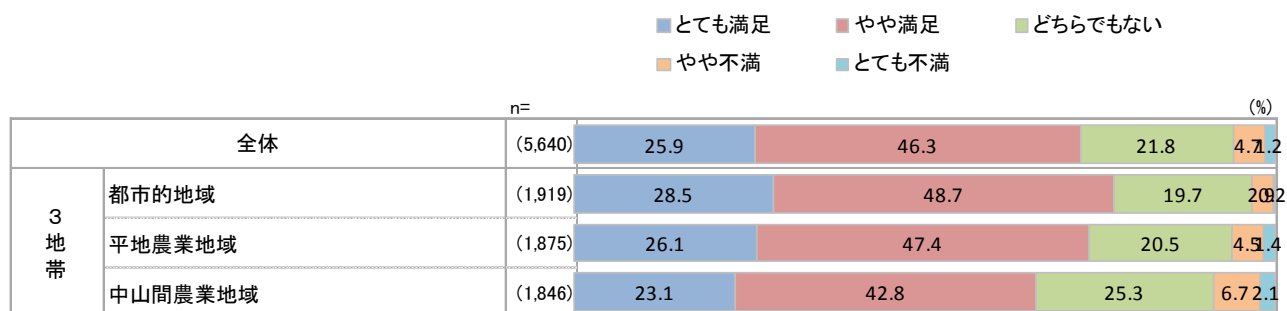
③ 生活用品の購買

- 食料品・日用品に共通して、とても満足およびやや満足の回答率は、都市的地域が最も高く、平地農業地域、中山間農業地域の順に低下し、とても不満およびやや不満の回答率は、これらの順に上昇する傾向を示している。

図表 2-13 食料品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



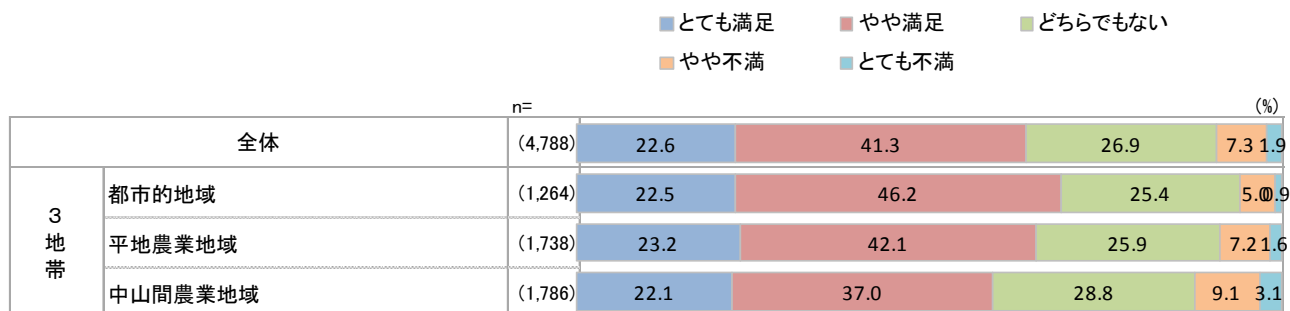
図表 2-14 日用品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



④ ガソリンの購入

- とても満足およびやや満足の回答率は、都市的地域が最も高く、平地農業地域、中山間農業地域の順に低下し、とても不満およびやや不満の回答率は、これらの順に上昇する傾向を示している。

図表 2-15 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地・アクセスに対する満足度



(4) 最も利用頻度の高い店舗に行く際に不満を感じるようになる道路距離・所要時間

① 預貯金・ローンサービス

- アクセスに不満を感じるようになる道路距離は、各交通手段に共通して、中山間農業地域、平地農業地域、都市的地域の順に短くなる傾向にある。また、所要時間については、交通手段・地域に関係なく、概ね 15 分程度で共通している。

図表 2-16 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる道路距離・所要時間（主な交通手段別の平均）

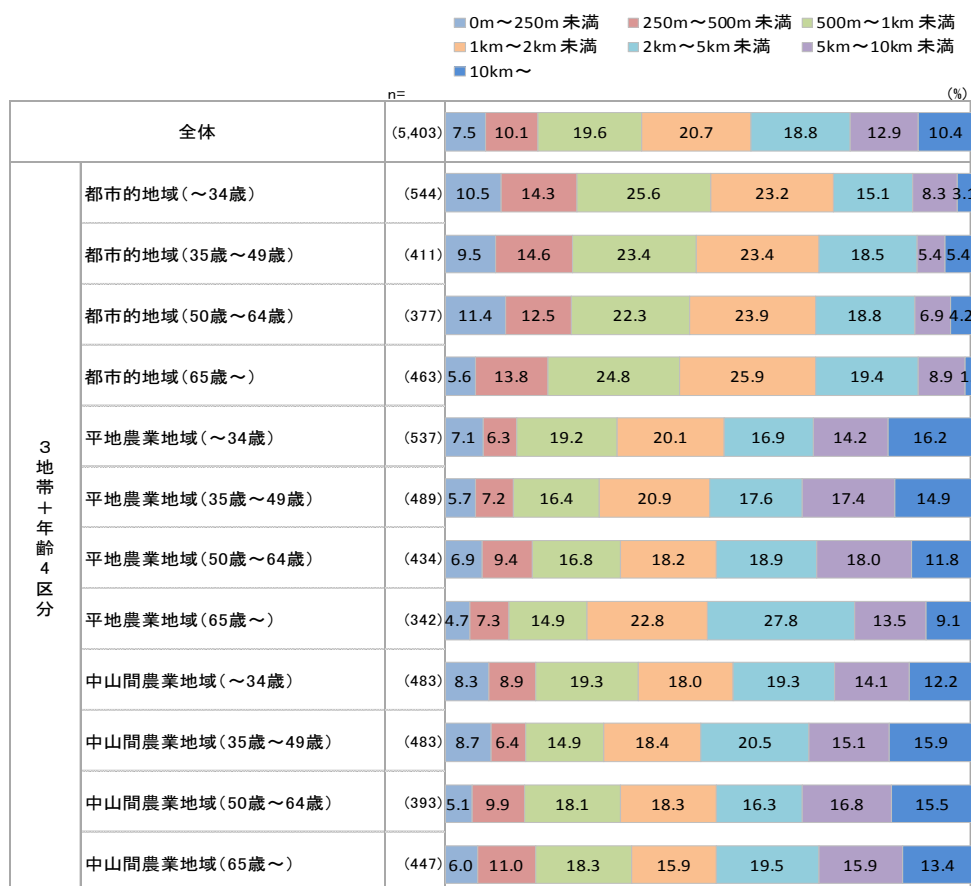
地域	徒歩		自転車		自身が運転する自動車・バイク	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間
都市的地域	1.45	16	2.33	14	3.77	14
平地農業地域	1.73	17	2.74	15	5.79	15
中山間農業地域	1.65	16	2.98	15	5.81	17
(全体)	1.57	16	2.62	15	5.47	16

(単位)距離:[km]、時間:[分]

注釈：赤字は最も利用率の高い交通手段。

- アクセスに不満を感じるようになる道路距離について、年齢帯による明確な違いは見られなかった。

図表 2-17 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満を感じるようになる道路距離（3 地域別・高齢者非高齢者別）



② 保険サービス

- アクセスに不満を感じるようになる道路距離は、中山間農業地域、平地農業地域、都市的地域の順に短くなる傾向にある。また、所要時間については、地域・交通手段に関係なく、概ね 20 分程度である。

図表 2-18 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満を感じるようになる道路距離・所要時間（主な交通手段別の平均）

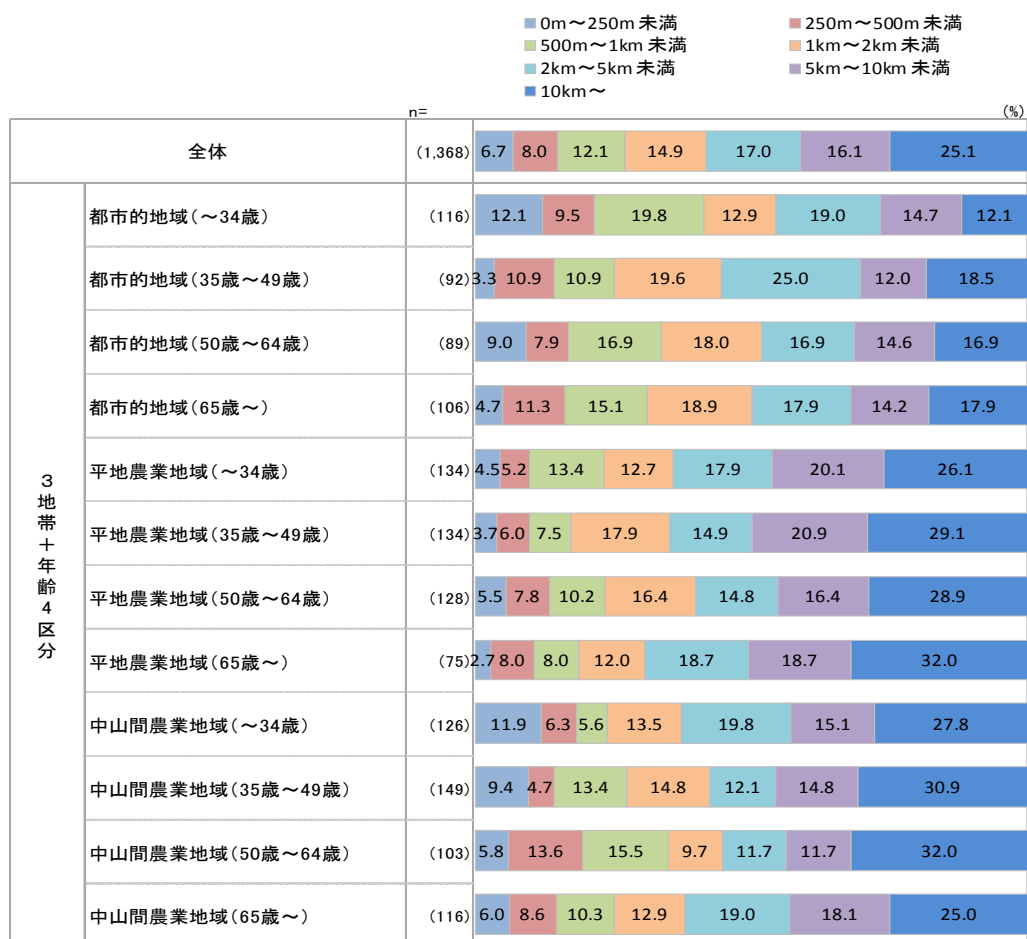
地域	徒歩		自転車		自身が運転する自動車・バイク	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間
都市的地域	1.81	21	2.87	17	7.09	26
平地農業地域	1.49	16	3.82	21	7.60	22
中山間農業地域	1.64	16	4.36	22	7.54	21
（全体）	1.69	19	3.56	20	7.49	23

（単位）距離：[km]、時間：[分]

注釈：赤字は最も利用率の高い交通手段。

- アクセスに不満を感じるようになる道路距離について、年齢帯による明確な違いは見られなかった。

図表 2-19 最も利用頻度の保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満を感じるようになる道路距離（3 地域別・高齢者非高齢者別）



③ 生活用品の購買

- アクセスに不満を感じるようになる道路距離は、食料品・日用品ともに、各交通手段において、中山間農業地域、平地農業地域、都市的地域の順に短くなる傾向にある。また、所要時間については、地域に関係なく、徒歩で 15 分強、自動車で概ね 20 分程度である。
- 特に、都市的地域においては、平地農業地域及び中山間地域よりも、不満を感じるようになる距離が短くなる傾向にある。
- アクセスに不満を感じるようになる道路距離について、年齢帯による明確な違いは見られなかった。

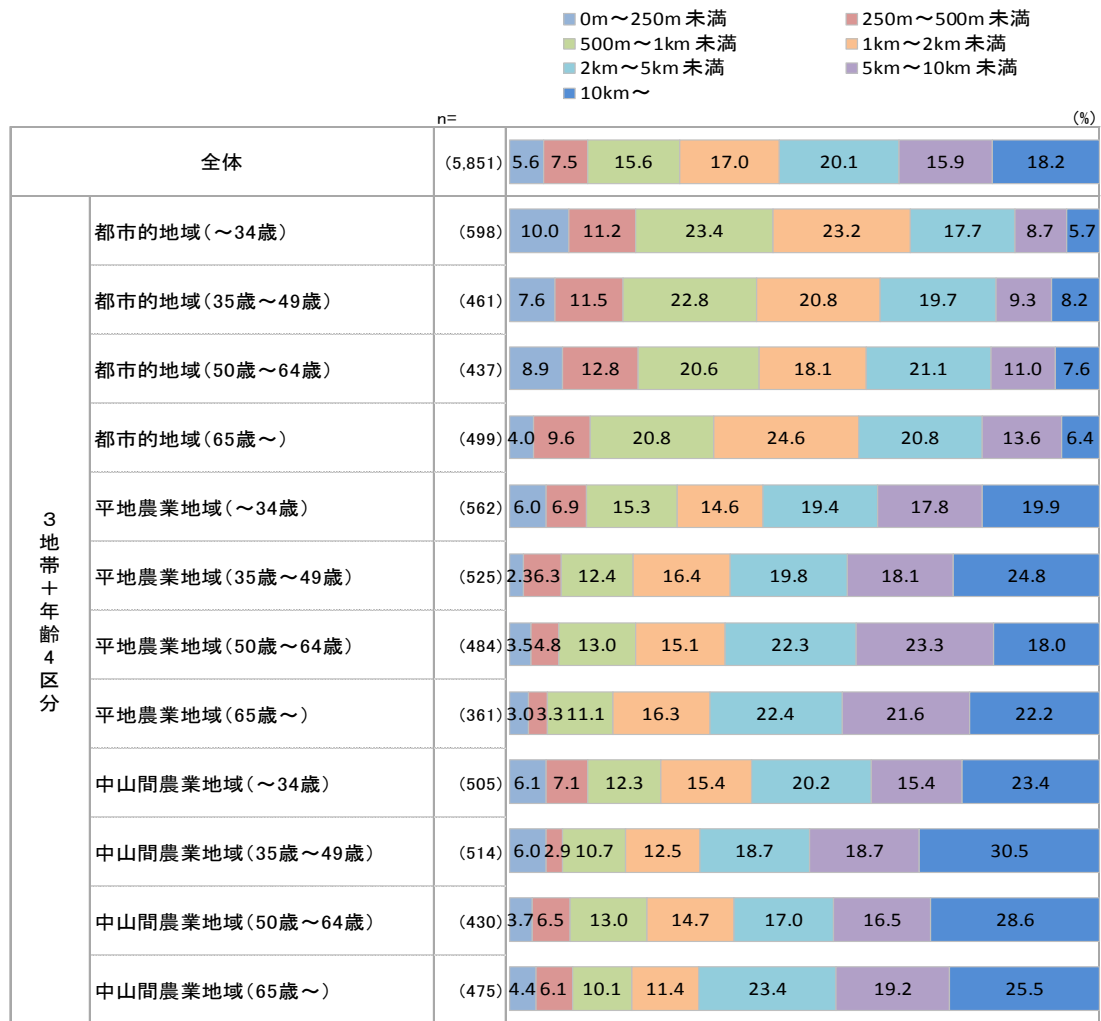
図表 2-20 食料品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満を感じるようになる道路距離・所要時間（主な交通手段別の平均）

地域	徒歩		自転車		自身が運転する自動車・バイク	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間
都市的地域	1.46	16	2.50	23	5.41	19
平地農業地域	1.63	18	2.98	17	7.23	19
中山間農業地域	1.58	17	3.13	16	7.69	20
（全体）	1.52	16	2.77	20	7.08	19

（単位）距離：[km]、時間：[分]

注釈：赤字は最も利用率の高い交通手段。

図表 2-21 食料品における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて
不満足を感じるようになる道路距離（3 地域別・高齢者非高齢者別）



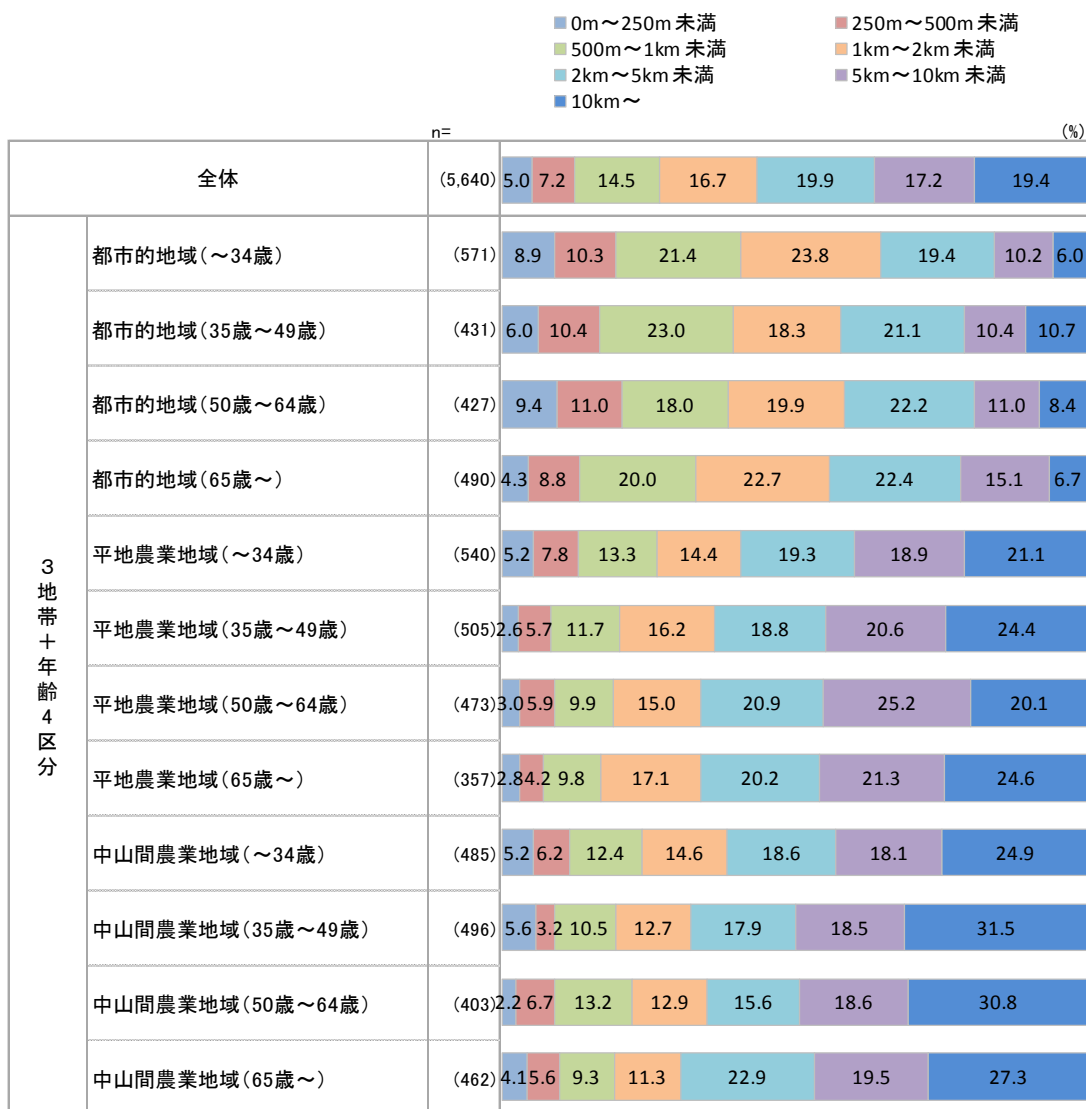
図表 2-22 日用品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる道路距離・所要時間（主な交通手段別の平均）

地域	徒歩		自転車		自身が運転する自動車・バイク	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間
都市的地域	1.45	16	2.54	19	5.64	19
平地農業地域	1.86	19	3.12	18	7.36	20
中山間農業地域	1.88	18	3.19	17	7.94	20
(全体)	1.61	17	2.85	18	7.26	20

(単位) 距離:[km]、時間:[分]

注釈：赤字は最も利用率の高い交通手段。

図表 2-23 日用品における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる道路距離（3 地域別・高齢者非高齢者別）



④ ガソリンの購入

- アクセスに不満を感じるようになる道路距離は、自身が運転する自動車・バイクにおいて、中山間農業地域が最も距離が長く、平地農業地域、都市的地域の順に短くなる傾向にある。また、所要時間については、地域に関係なく、自動車で 20 分弱、徒歩で概ね 15 分程度である。

図表 2-24 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満を感じるようになる道路距離・所要時間（主な交通手段別の平均）

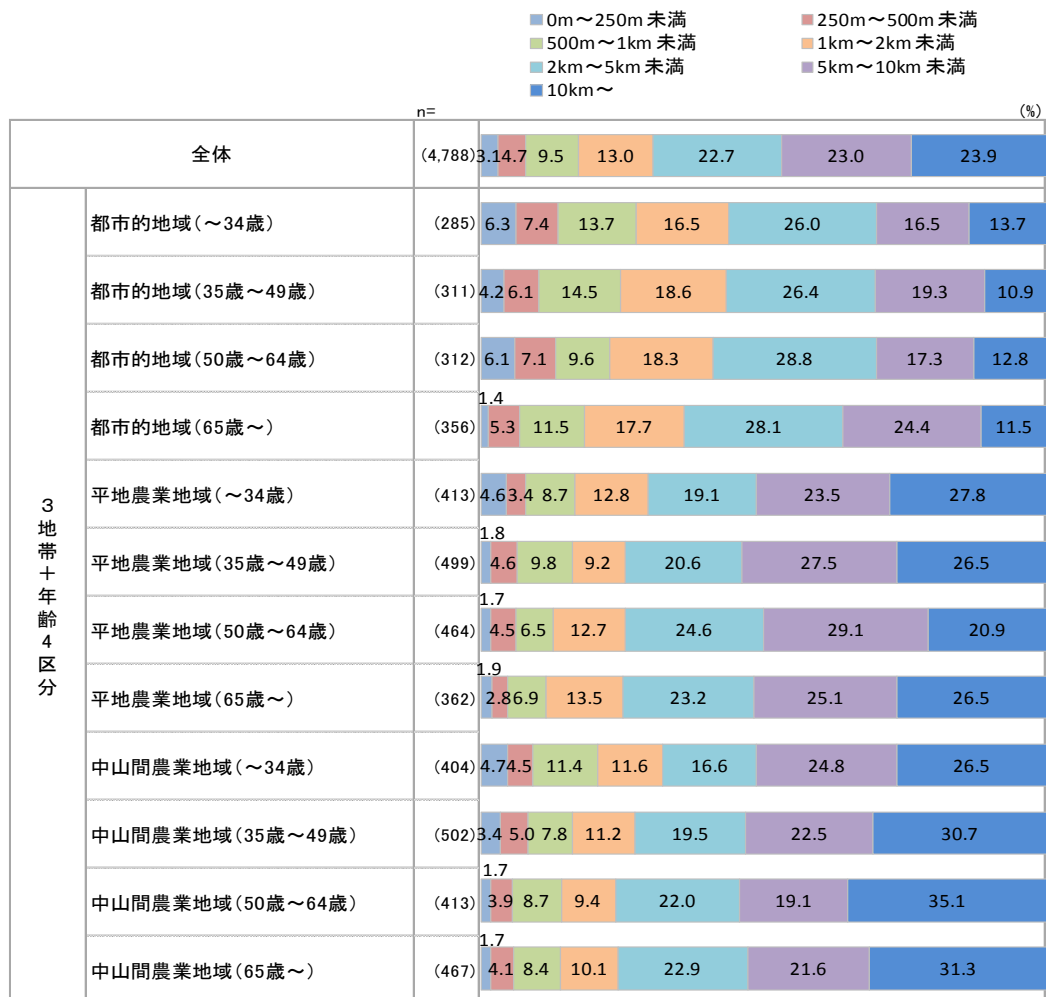
地域	徒歩		自転車		自身が運転する自動車・バイク	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間
都市的地域	1.26	16	3.02	16	5.01	17
平地農業地域	1.15	14	5.11	23	7.09	18
中山間農業地域	1.29	16	4.35	15	7.56	19
（全体）	1.24	15	4.08	18	6.76	18

（単位）距離：[km]、時間：[分]

注釈：赤字は最も利用率の高い交通手段。

- アクセスに不満を感じるようになる道路距離について、年齢帯による明確な違いは見られなかった。

図表 2-25 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて
不満足を感じるようになる道路距離（3 地域別・高齢者非高齢者別）

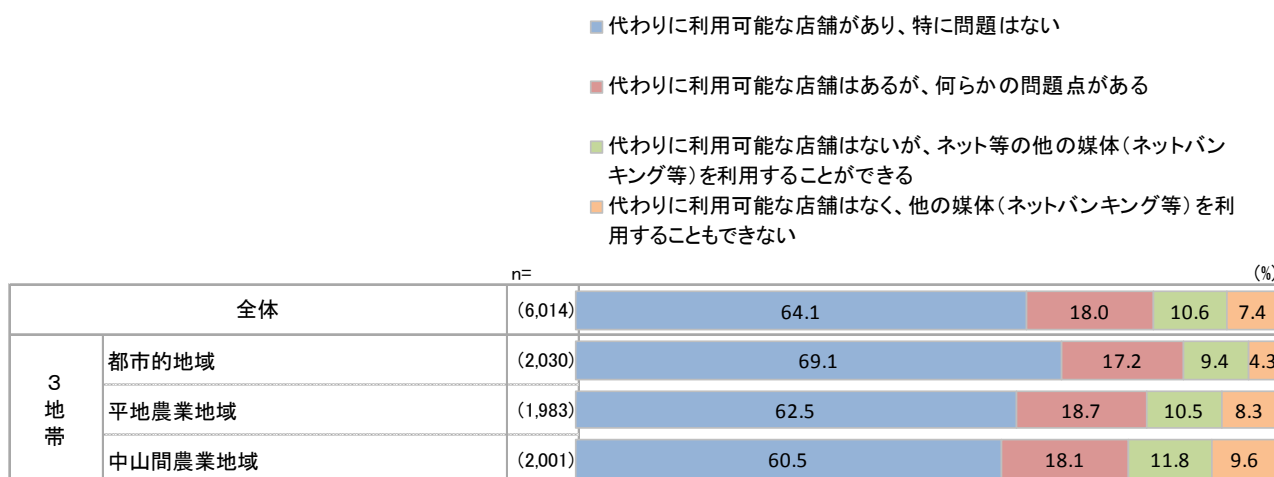


(5) 現在利用している店舗と異なる代替利用店舗等の有無

① 預貯金・ローンサービス

- 各地域共通して、問題なく代替利用可能な店舗を有する人の割合が最も高いが、その割合は、都市的地域が最も高く、平地農業地域、中山間農業地域の順に低下する傾向にある。また、代わりに利用可能な店舗も媒体もない人の割合は、各地域で1割を下回るものの、都市的地域が最も低く、平地農業地域、中山間農業地域の順に上昇する傾向にある。

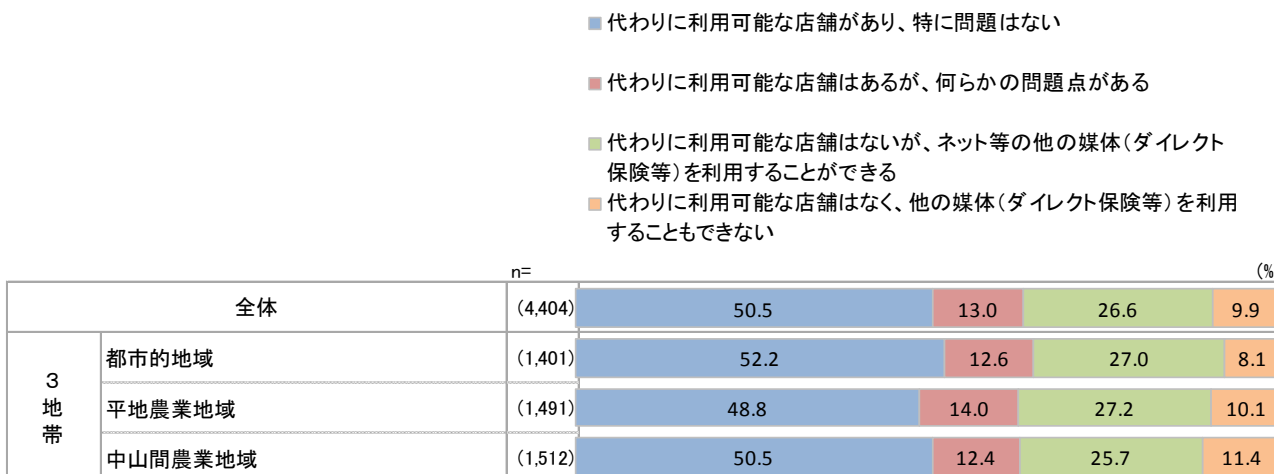
図表 2-26 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無



② 保険サービス

- 各地域共通して、問題なく代替利用可能な店舗を有する人の割合が最も高い。また、代わりに利用可能な店舗も媒体もない人の割合は、各地域で概ね1割程度で、都市的地域が最も低く、平地農業地域、中山間農業地域の順に上昇する傾向にある。

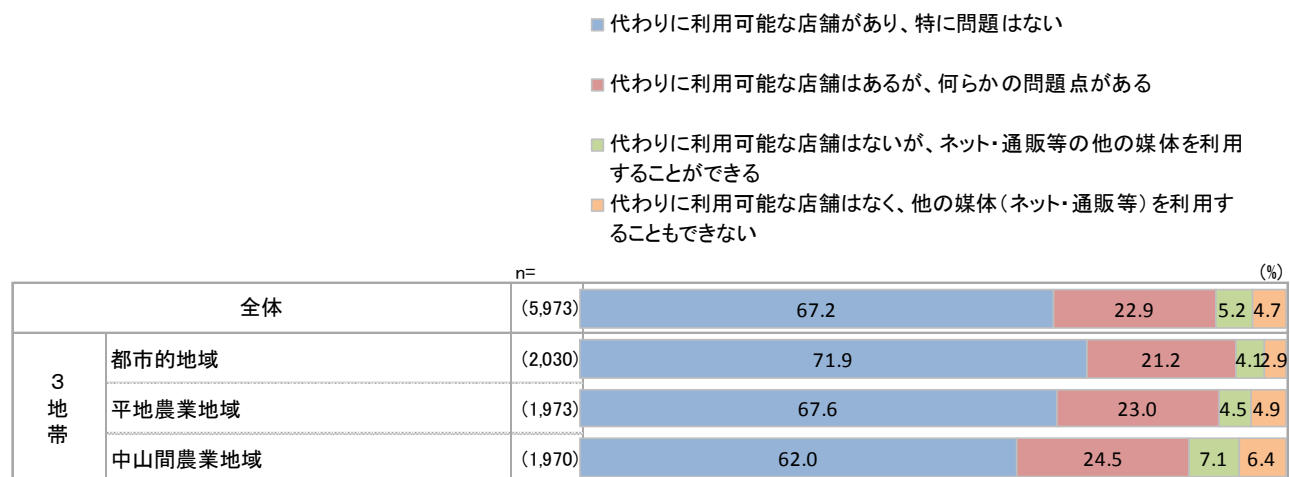
図表 2-27 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無



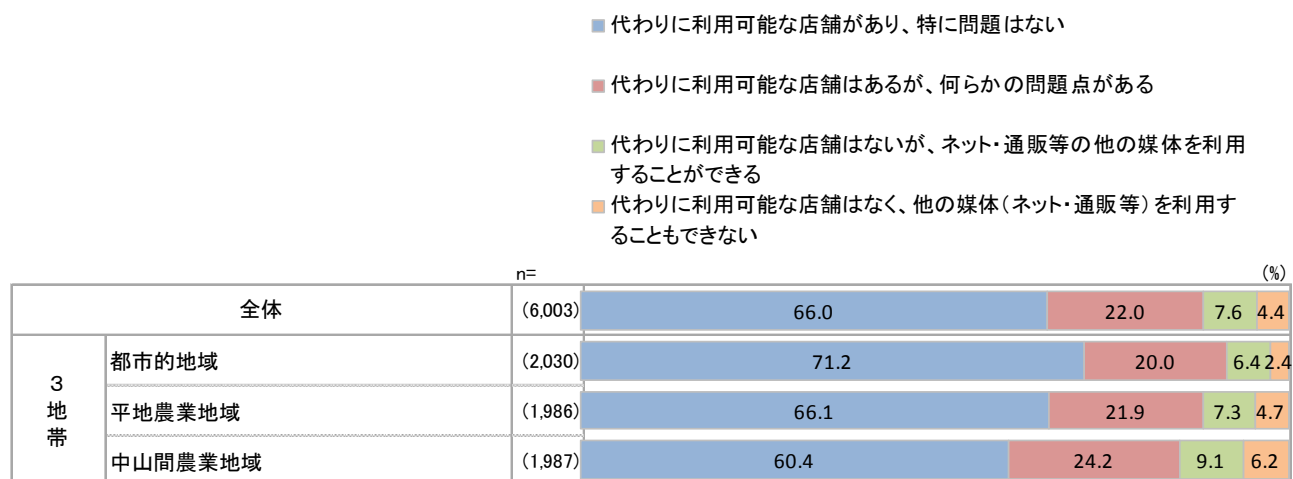
③ 生活用品の購買

- 各地域共通して、食料品・日用品ともに問題なく代替利用可能な店舗を有する人の割合が最も高いが、その割合は、都市的地域が最も高く、平地農業地域、中山間農業地域の順に低下する傾向にある。また、代わりに利用可能な店舗も媒体もない人の割合は、各地域で1割を下回るものの、都市的地域が最も低く、平地農業地域、中山間農業地域の順に上昇する傾向にある。

図表 2-28 食料品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無



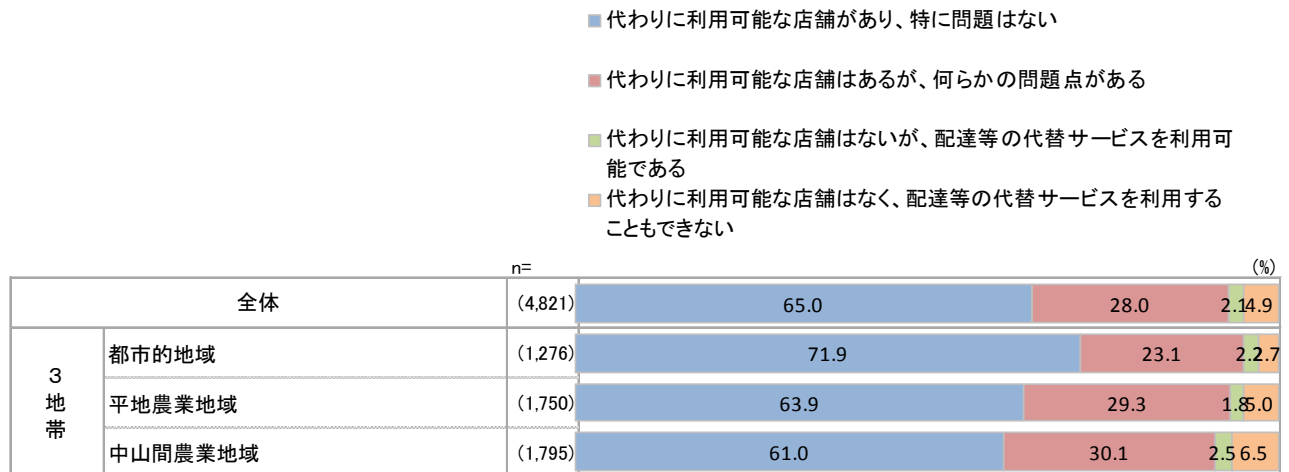
図表 2-29 日用品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無



④ ガソリンの購入

- 各地域共通して、問題なく代替利用可能な店舗を有する人の割合が最も高いが、その割合は都市的地域が最も高く、平地農業地域、中山間農業地域の順に低下する傾向にある。また、代わりに利用可能な店舗も媒体もない人の割合は、各地域で1割を下回るものの、都市的地域が最も低く、平地農業地域、中山間農業地域の順に上昇する傾向にある。

図表 2-30 ガソリンの購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無



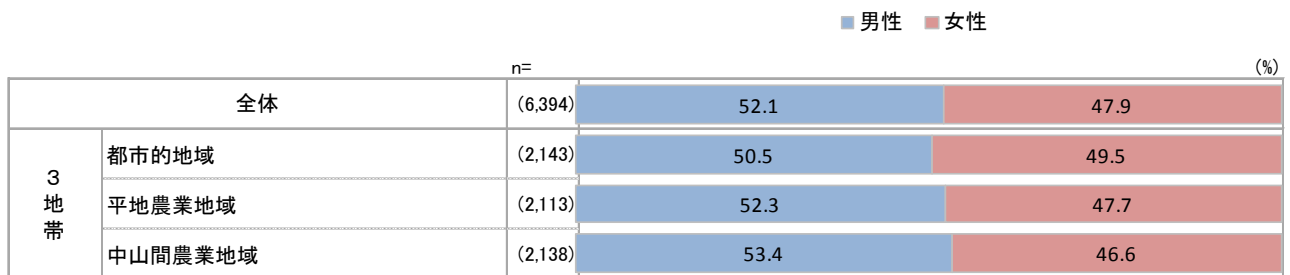
3. 生活インフラへのアクセスに関する調査結果（クロス集計）

3.1 地域別クロス集計（3地域）

(1) 属性情報

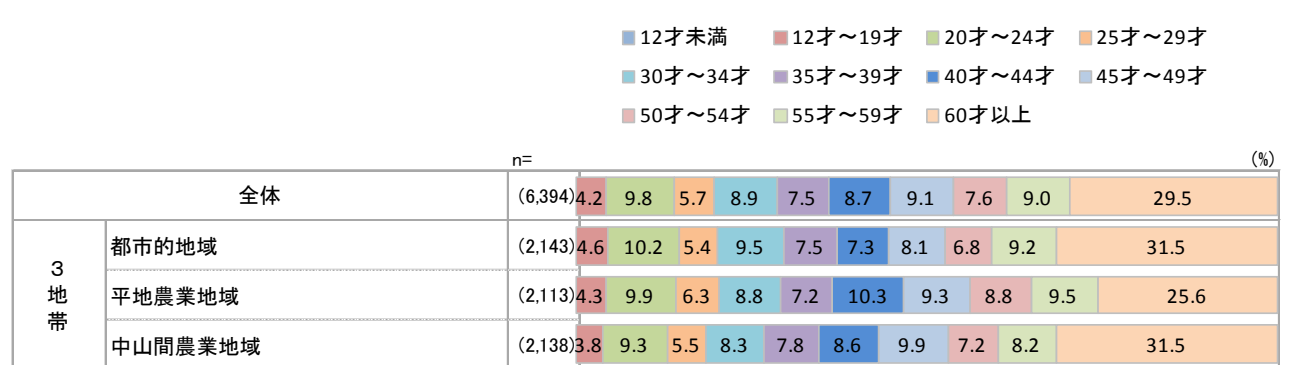
① 性別（設問 1）

図表 3-1 回答者の性別



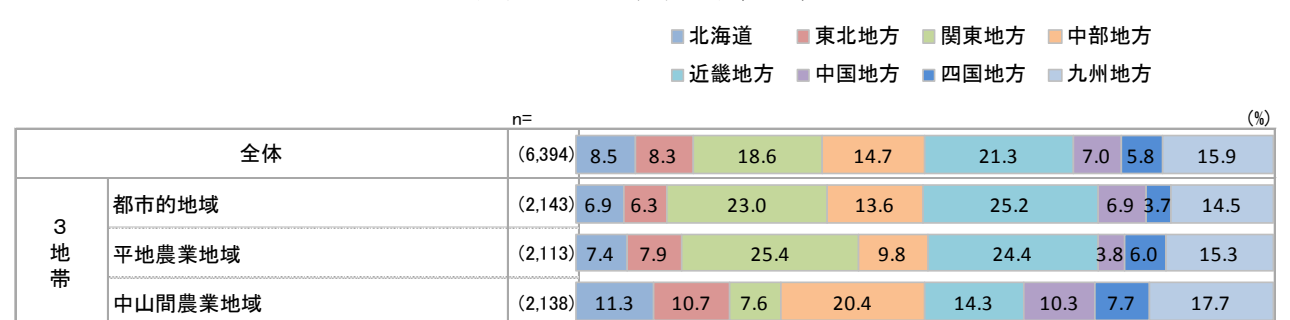
② 年齢（設問 2）

図表 3-2 回答者の年齢



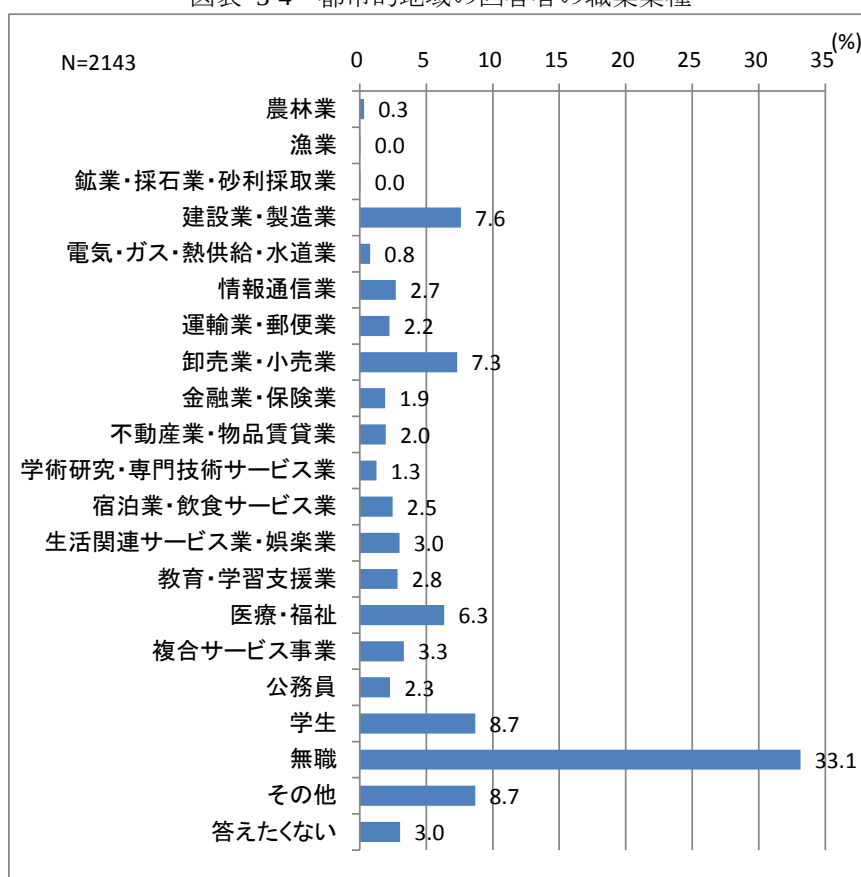
③ 居住地域（設問 3）

図表 3-3 回答者の居住地域

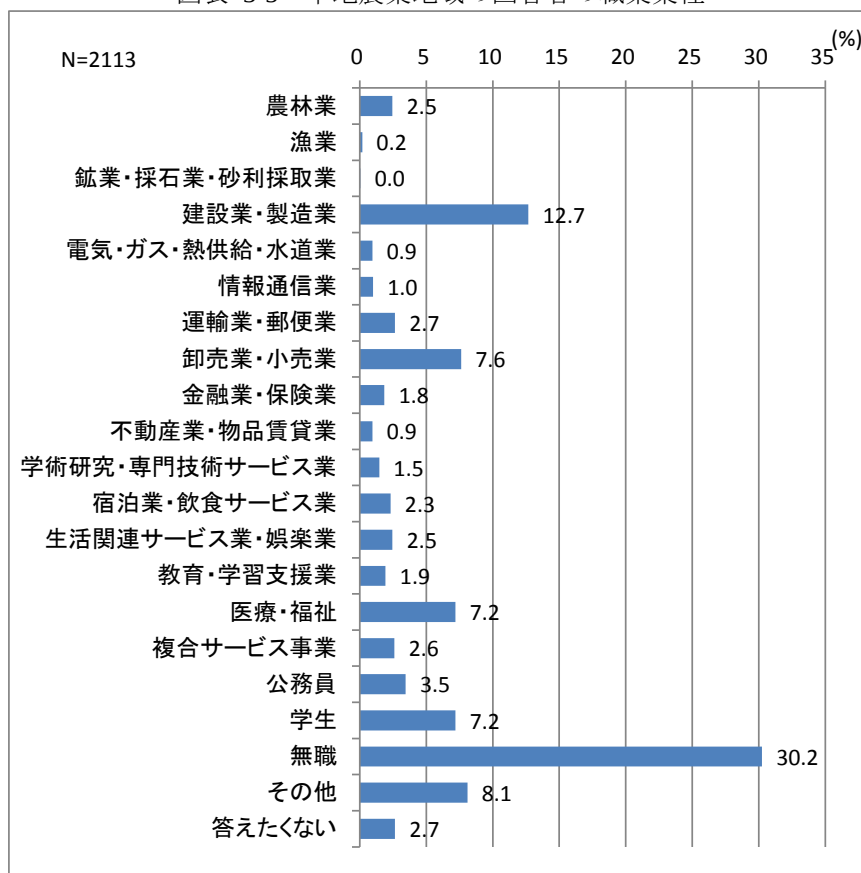


④ 職業業種（設問 4）

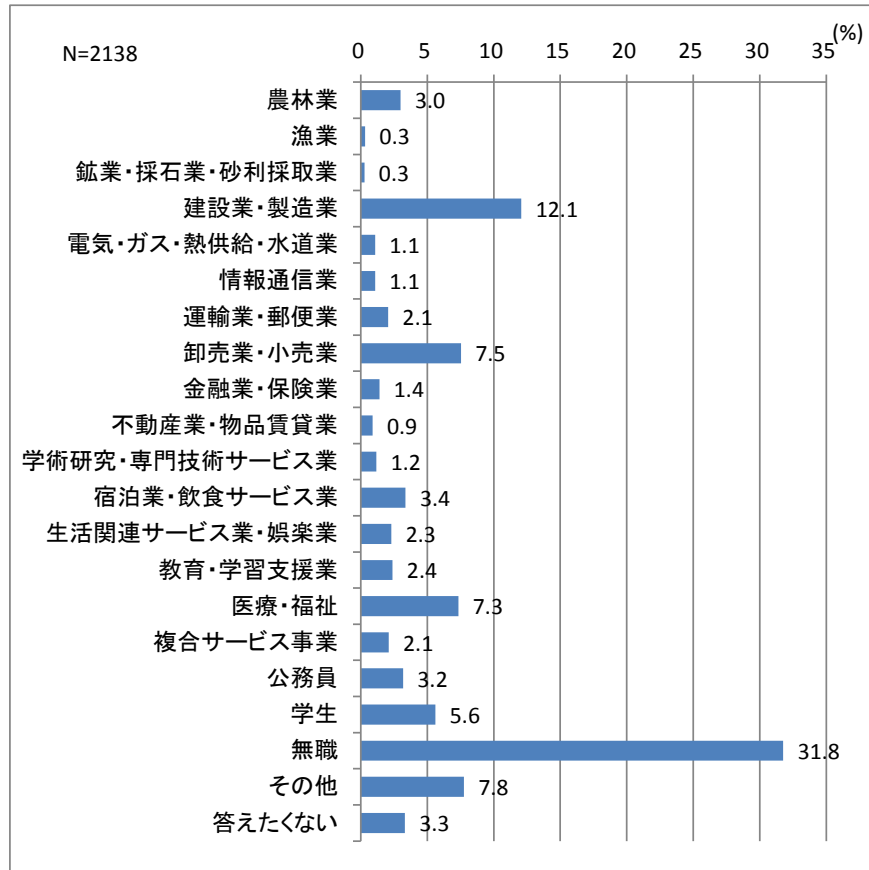
図表 3-4 都市的地域の回答者の職業業種



図表 3-5 平地農業地域の回答者の職業業種

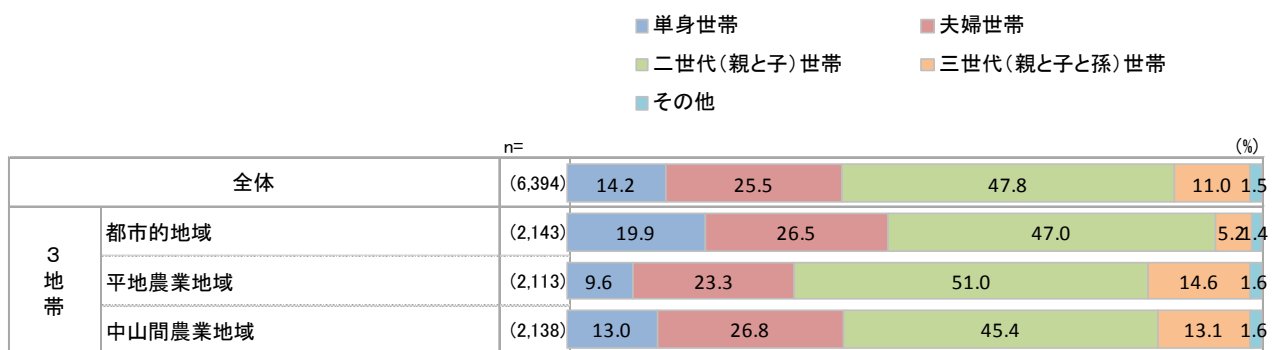


図表 3-6 中山間農業地域の回答者の職業業種



⑤ 世帯構成（設問 5）

図表 3-7 回答者の世帯構成



⑥ 世帯における要介護者の有無（設問 6）

図表 3-8 回答者の世帯における要介護者の有無

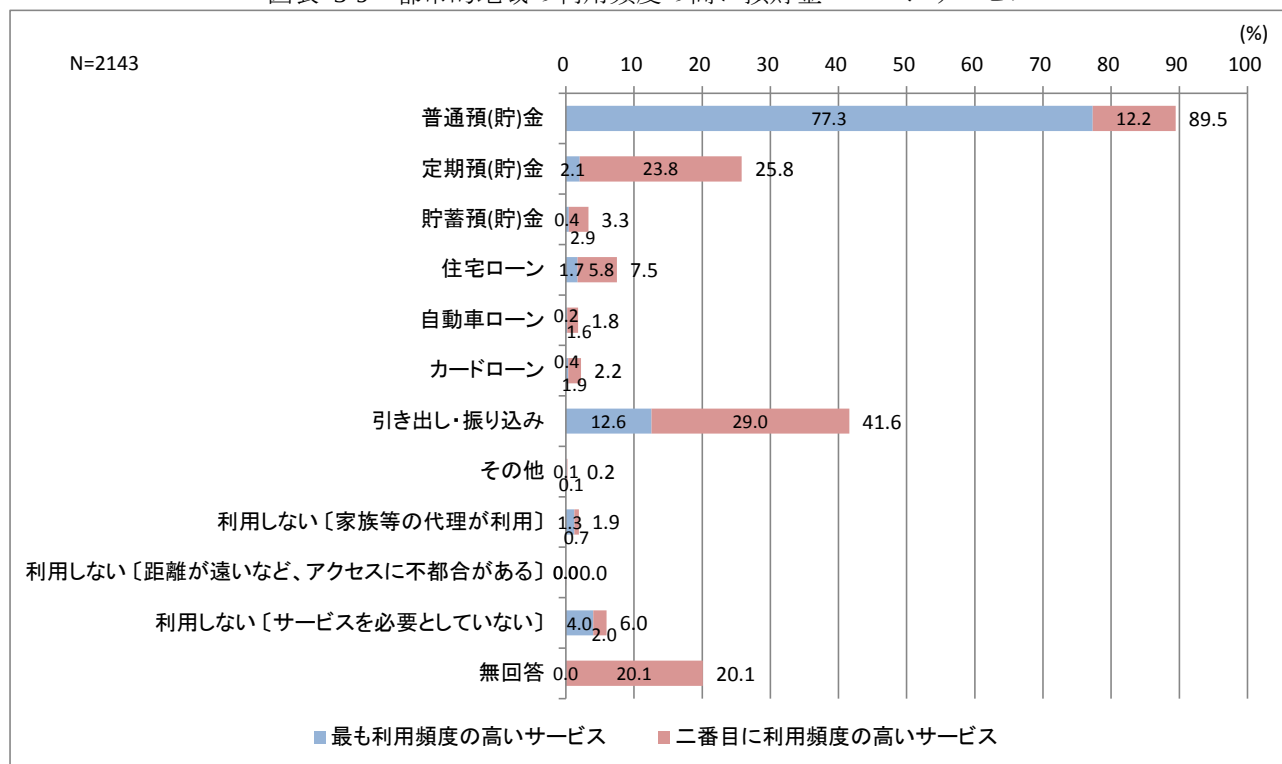
■有 ■無

		n=			(%)
全体		(6,394)	7.5	92.5	
3 地 帯	都市的地域	(2,143)	6.2	93.8	
	平地農業地域	(2,113)	7.9	92.1	
	中山間農業地域	(2,138)	8.3	91.7	

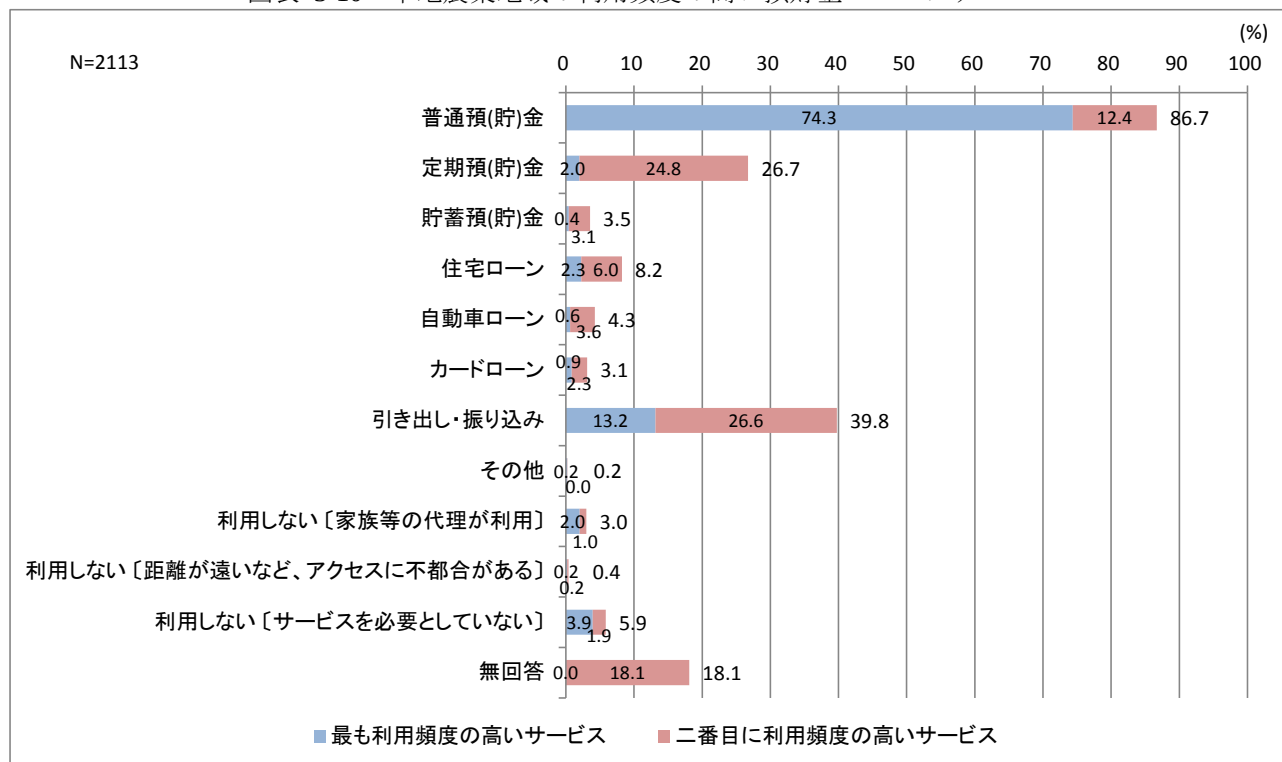
(2) 預貯金・ローンサービスの利用（金融機関の利用）について

① 利用頻度の高いサービス内容（設問 7）

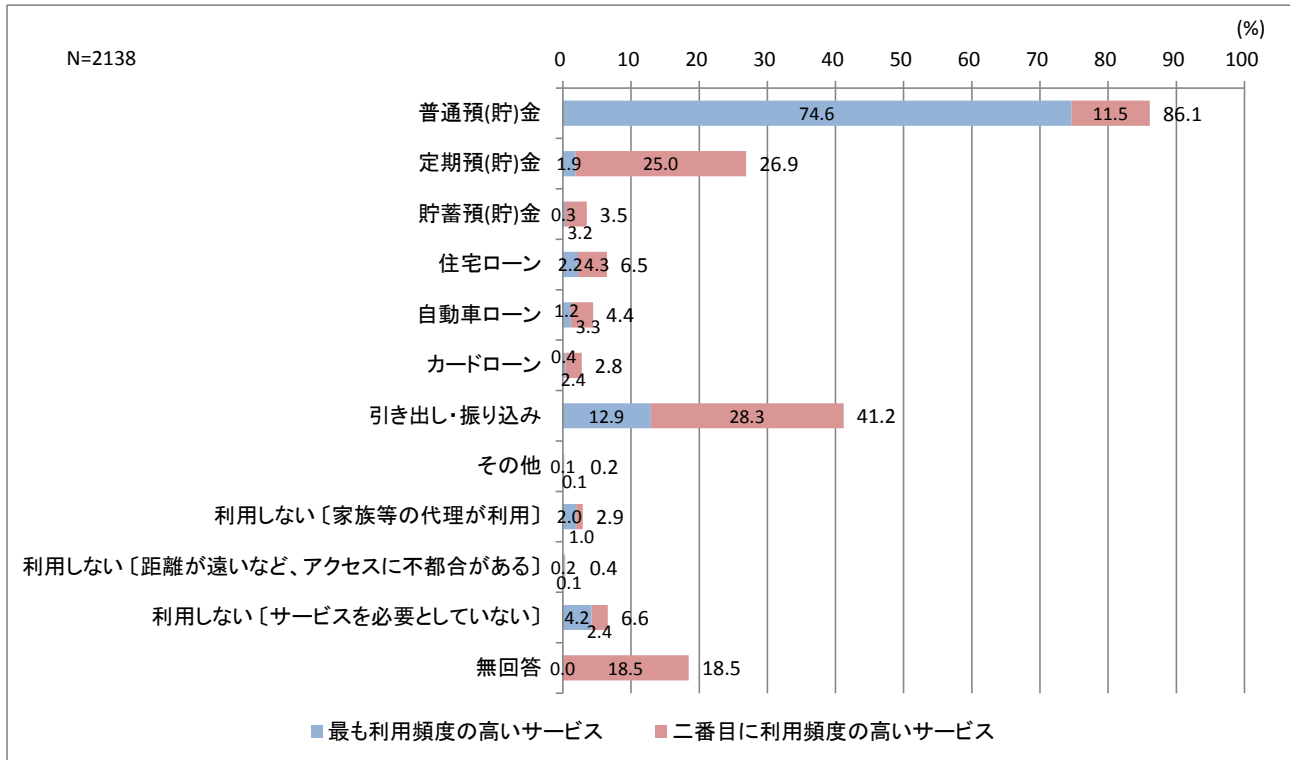
図表 3-9 都市的地域の利用頻度の高い預貯金・ローンサービス



図表 3-10 平地農業地域の利用頻度の高い預貯金・ローンサービス

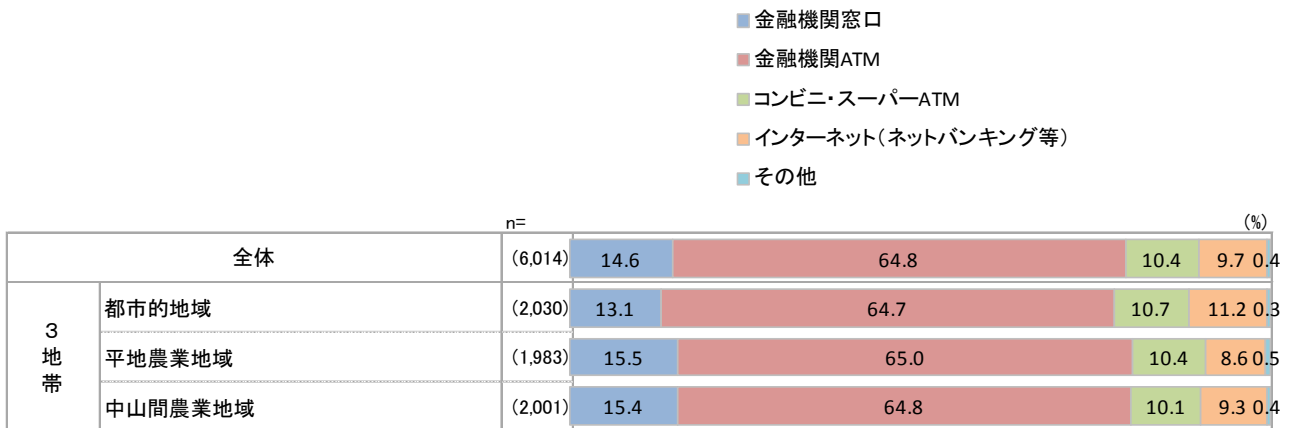


図表 3-11 中山間農業地域の利用頻度の高い預貯金・ローンサービス



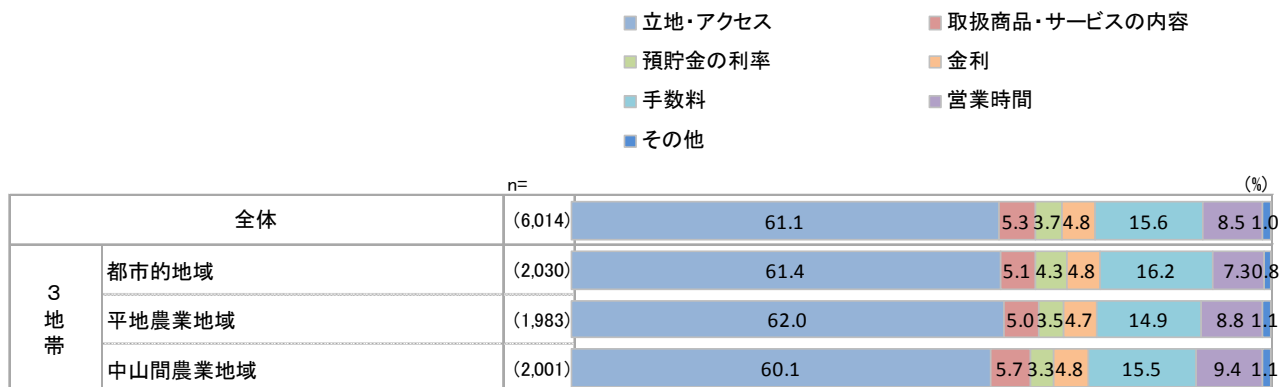
② 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービス利用時の、アクセス方法（設問 8）

図表 3-12 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスへのアクセス方法



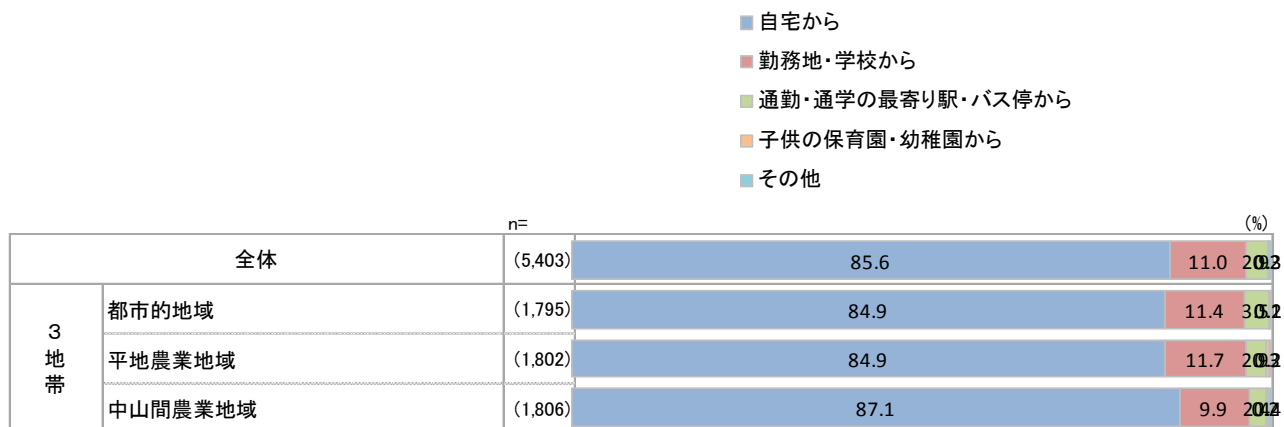
③ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービス利用時の、利用上の重視事項（設問 9）

図表 3-13 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用上の重視事項



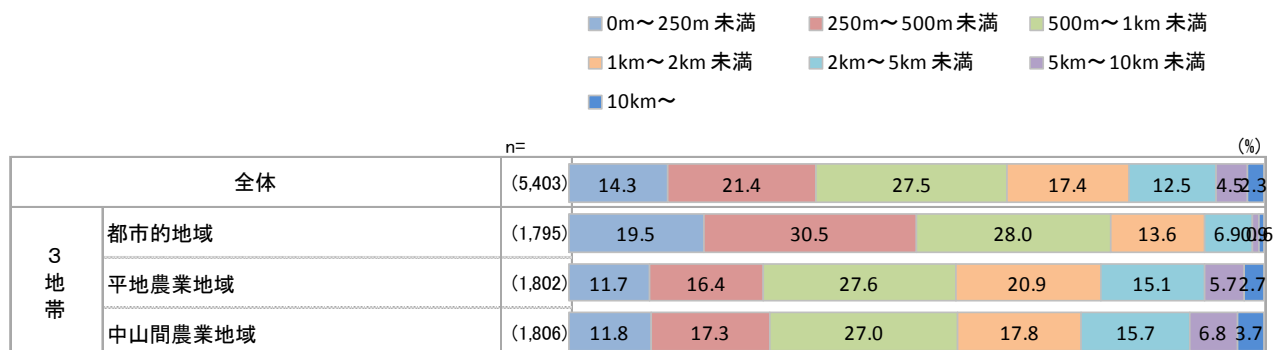
④ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用において、最も利用している店舗に行く際の距離の起点（設問 10-1）

図表 3-14 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の距離の起点



⑤ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用において、最も利用している店舗に行く際の道路距離（設問 10-2）

図表 3-15 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の道路距離



図表 3-16 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（交通手段別の平均距離）

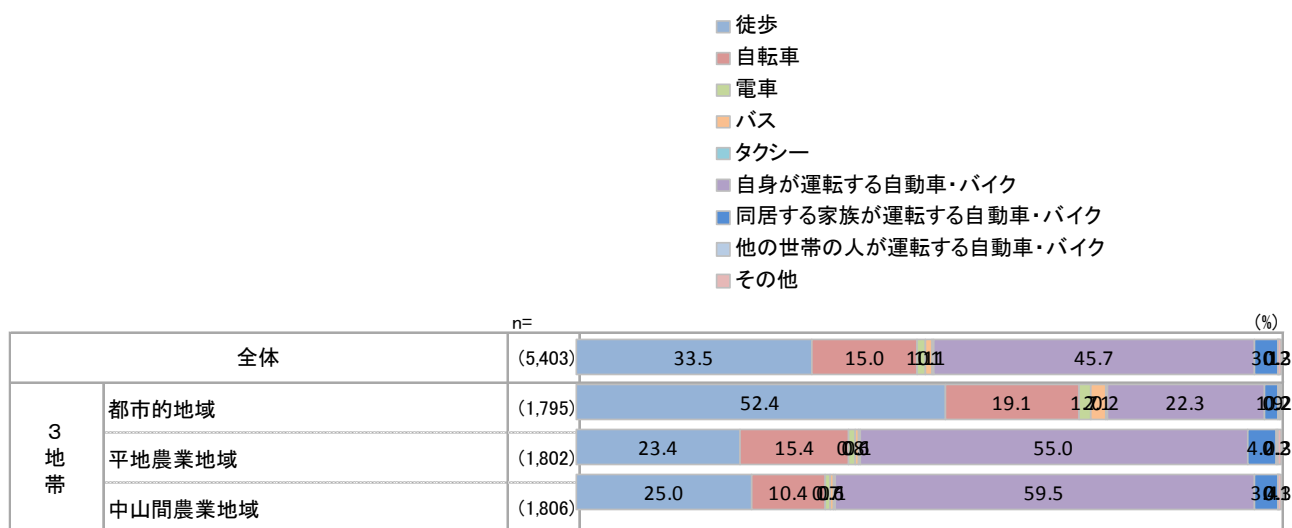
地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	0.54	0.82	3.77	3.15	1.00	1.44	2.26	0.63
平地農業地域	0.60	1.19	5.80	5.03	5.50	2.56	3.30	1.63
中山間農業地域	0.57	1.45	4.68	3.03	2.13	2.91	2.50	2.13
（全体）	0.56	1.09	4.50	3.45	2.61	2.53	2.81	1.40

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が29以下のため参考値。

⑥ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用において、最も利用している店舗に行く際の交通手段と所要時間（設問 10－3）

図表 3-17 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



図表 3-18 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の所要時間（交通手段別の平均時間）

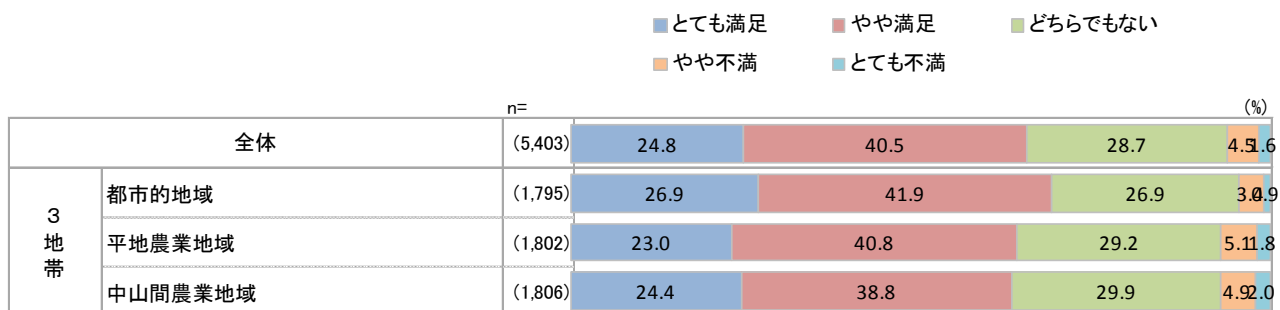
地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する自動車・バイク	同居する家族が運転する自動車・バイク	他の世帯の人が運転する自動車・バイク
都市的地域	8	7	21	18	6	8	11	7
平地農業地域	8	8	21	22	10	9	11	11
中山間農業地域	7	8	24	14	18	8	8	10
(全体)	8	8	21	18	10	9	10	9

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

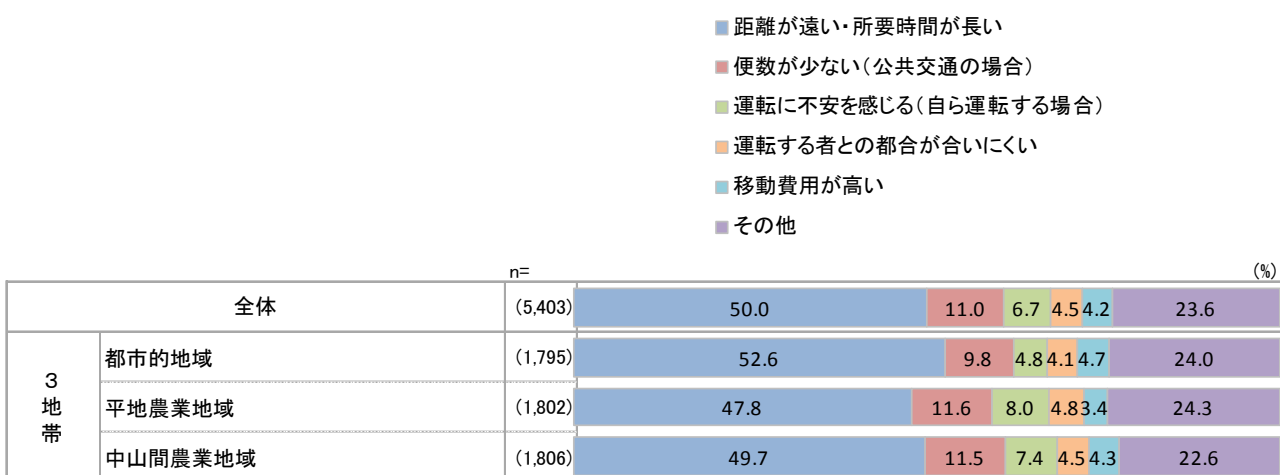
⑦ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度（設問 11）

図表 3-19 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



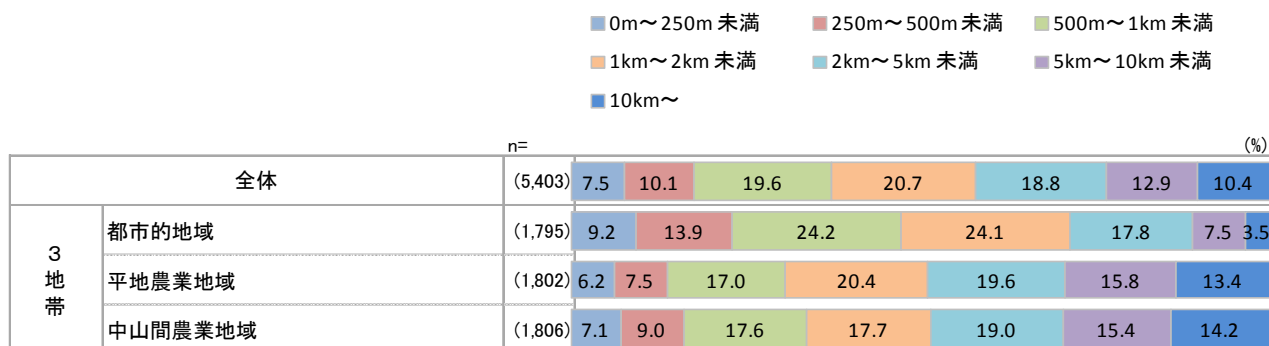
⑧ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する不満足の原因（設問 12）

図表 3-20 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する不満足の原因



⑨ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離と所要時間（設問 13）

図表 3-21 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離



図表 3-22 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離（交通手段別の平均距離）

地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	1.45	2.33	4.99	3.86	1.50	3.77	3.71	0.88
平地農業地域	1.73	2.74	5.39	6.24	9.25	5.79	5.62	4.13
中山間農業地域	1.65	2.98	5.78	2.75	3.50	5.81	4.34	2.50
（全体）	1.57	2.62	5.26	4.08	4.29	5.47	4.78	2.68

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-23 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる時間（交通手段別の平均時間）

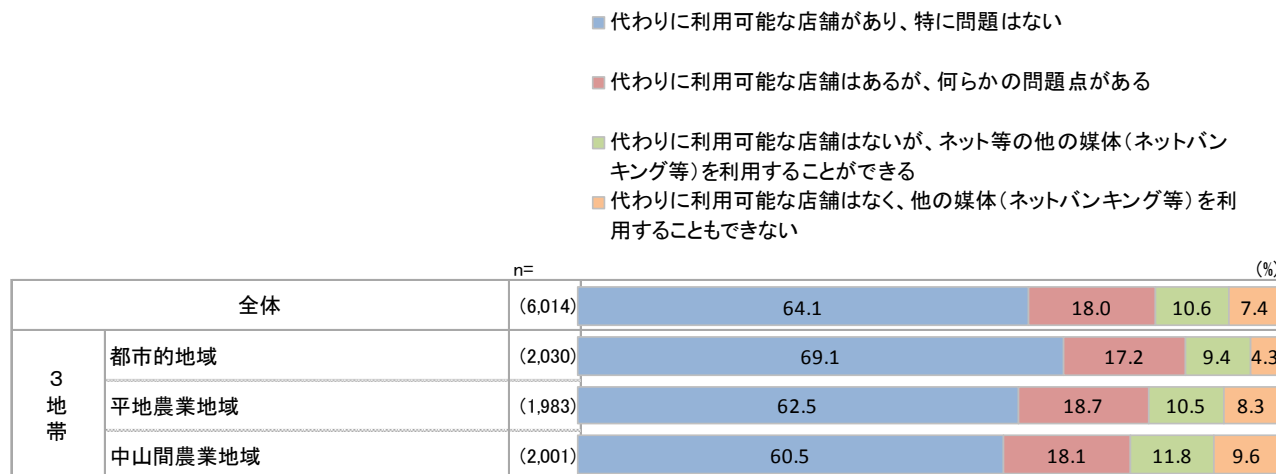
地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	16	14	21	20	7	14	15	8
平地農業地域	17	15	16	28	15	15	21	15
中山間農業地域	16	15	30	13	25	17	14	30
（全体）	16	15	22	21	14	16	17	16

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

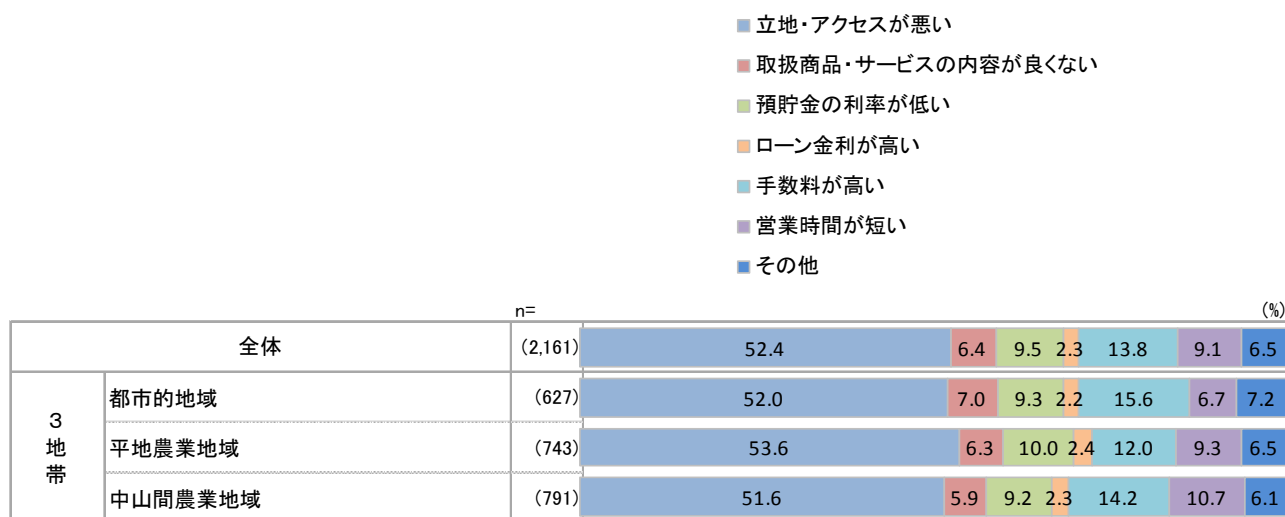
⑩ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無（設問 14）

図表 3-24 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無



⑪ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗が無い理由または利用時の問題点（設問 15）

図表 3-25 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗が無い理由または利用時の問題点

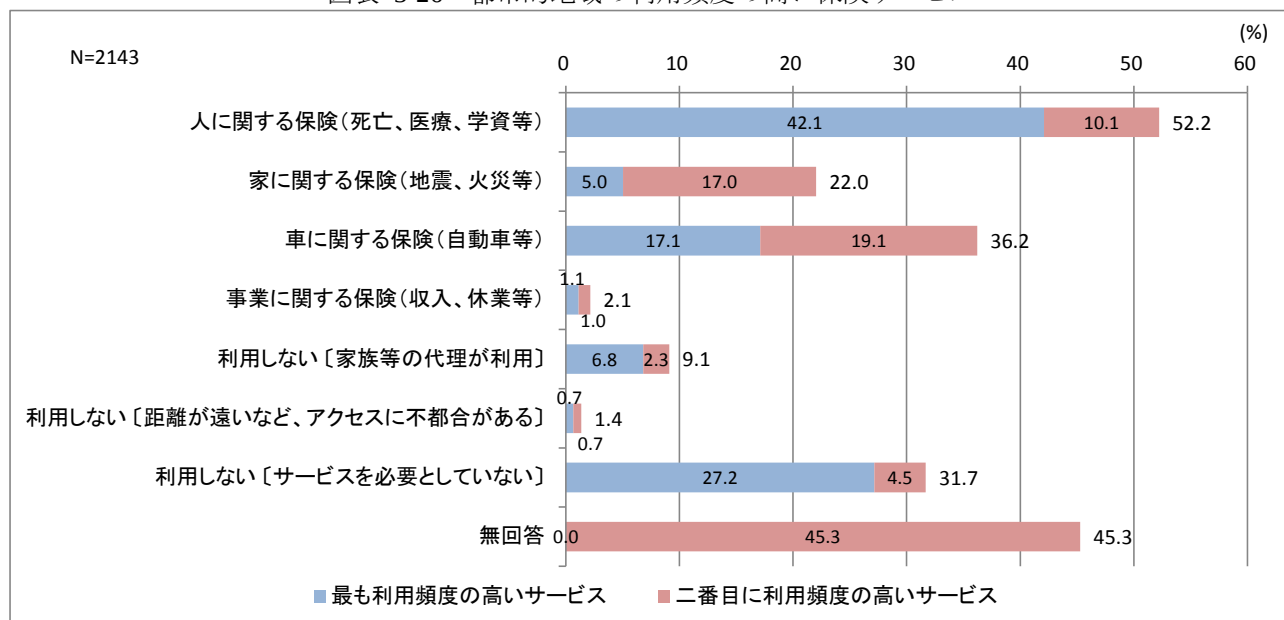


(3) 保険サービスの利用について

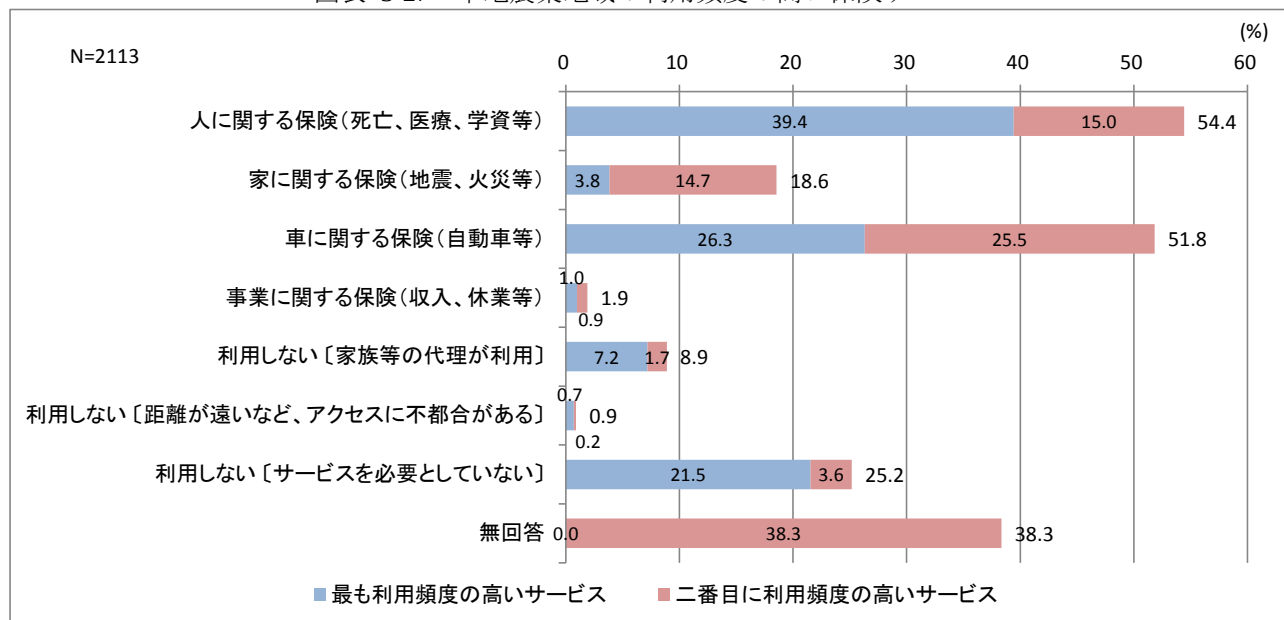
① 利用頻度の高い保険サービス内容（設問 16）

- 3 地域の中で車の利用頻度の高いと考えられる平地農業地域、中山間農業地域において、車に関する保険の利用率が比較的高い。

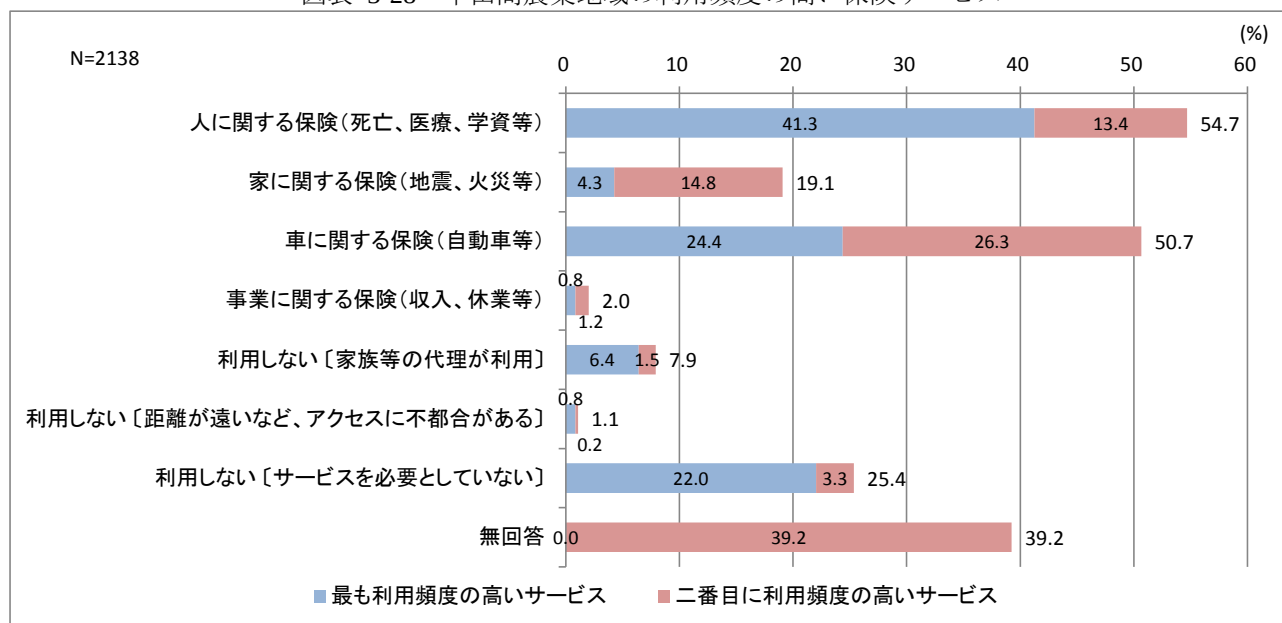
図表 3-26 都市的地域の利用頻度の高い保険サービス



図表 3-27 平地農業地域の利用頻度の高い保険サービス



図表 3-28 中山間農業地域の利用頻度の高い保険サービス



② 最も利用頻度の高い保険サービス利用時の、アクセス方法（設問 17）

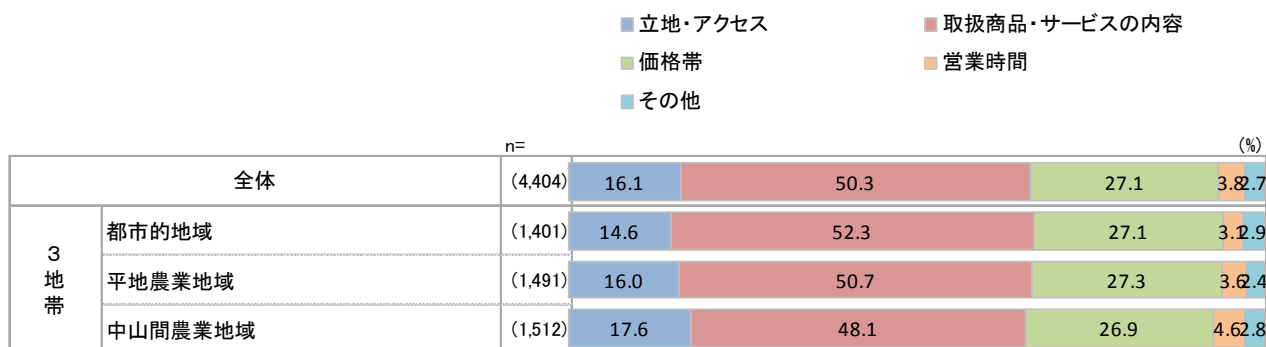
図表 3-29 最も利用頻度の高い保険サービスへのアクセス方法

- 店舗型(店舗に直接行って商品の相談・購入を行う)
- ネット・郵送型(ネット・電話・郵送等により商品の相談・購入を行う)
- 訪問型(販売員の自宅・職場等への訪問を受けて相談・購入を行う)
- その他

		n=	(%)			
全体		(4,404)	31.1	33.8	33.7	1.4
3 地 帯	都市的地域	(1,401)	28.8	38.5	31.2	1.6
	平地農業地域	(1,491)	31.6	32.8	34.1	1.5
	中山間農業地域	(1,512)	32.7	30.6	35.6	1.2

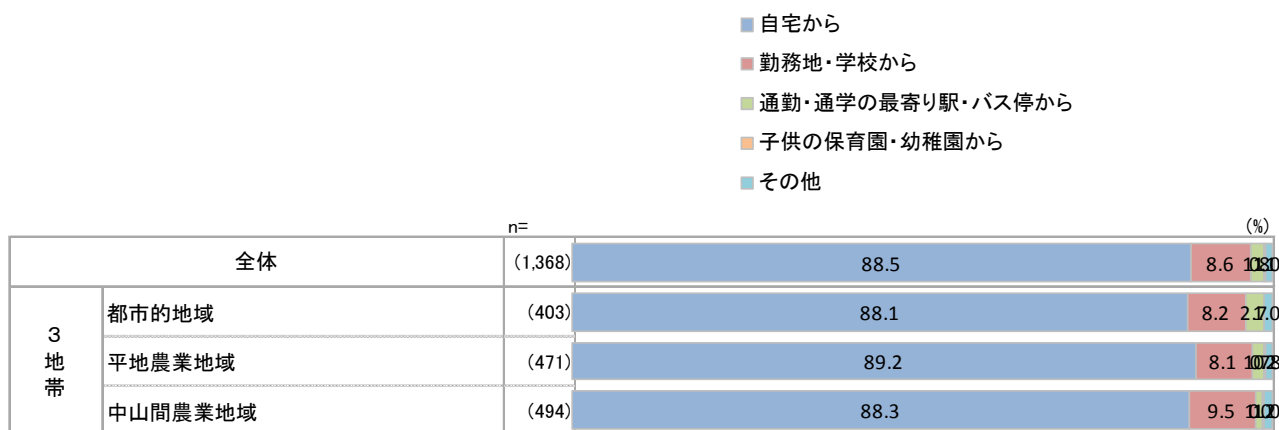
③ 最も利用頻度の高い保険サービス利用時の、利用上の重視事項（設問 18）

図表 3-30 最も利用頻度の高い保険サービスの利用上の重視事項



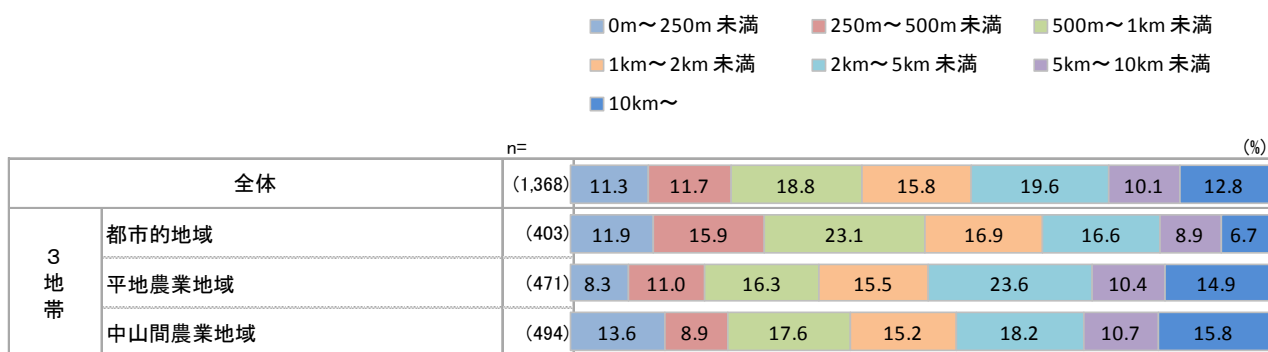
④ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用において、最も利用している店舗に行く際の距離の起点（設問 19-1）

図表 3-31 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の距離の起点



⑤ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用において、最も利用している店舗に行く際の道路距離（設問 19－2）

図表 3-32 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の道路距離



図表 3-33 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（交通手段別の平均距離）

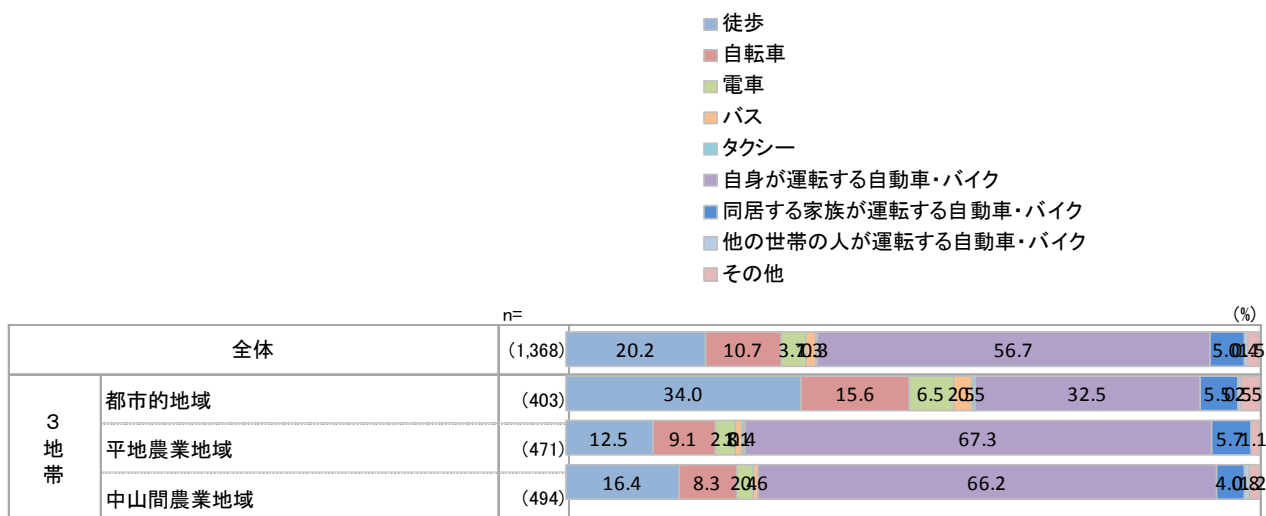
地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	0.78	1.37	8.06	3.11	1.13	4.04	3.23	0.81
平地農業地域	0.45	2.87	6.91	4.50	7.88	4.82	6.12	—
中山間農業地域	0.55	2.12	8.79	10.25	—	4.88	6.46	11.28
(全体)	0.65	2.02	7.94	4.69	4.50	4.72	5.30	7.79

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

⑥ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用において、最も利用している店舗に行く際の交通手段と所要時間（設問 19－3）

図表 3-34 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



図表 3-35 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の所要時間（交通手段別の平均時間）

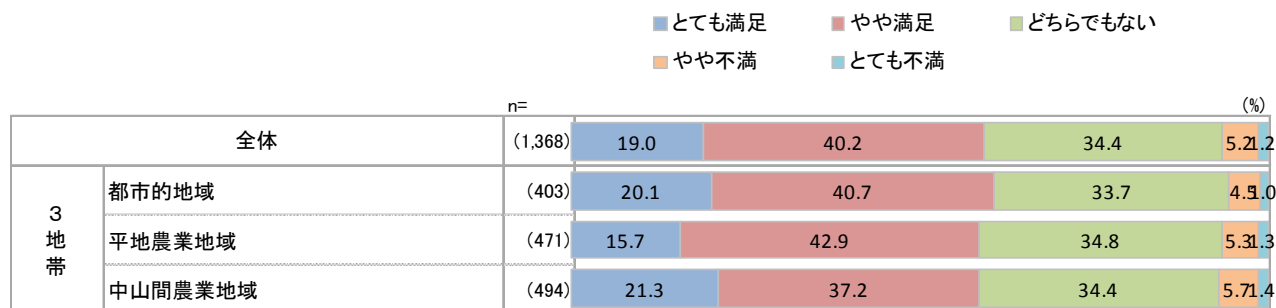
地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する自動車・バイク	同居する家族が運転する自動車・バイク	他の世帯の人が運転する自動車・バイク
都市的地域	13	11	28	14	5	18	19	13
平地農業地域	8	20	40	34	23	15	24	—
中山間農業地域	8	13	45	71	—	16	29	31
(全体)	10	14	35	29	14	16	24	25

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が29以下のため参考値。

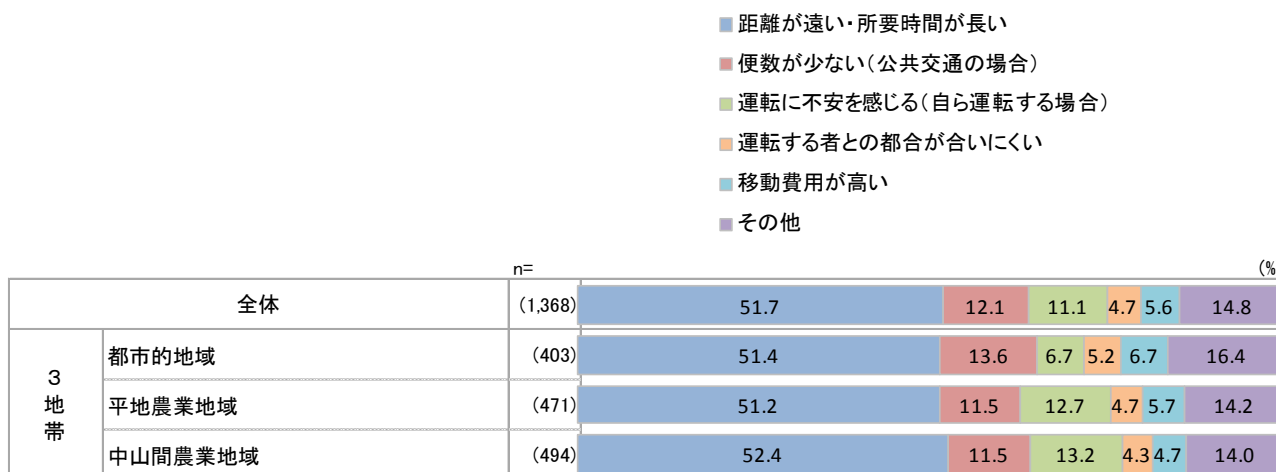
⑦ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度（設問 20）

図表 3-36 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



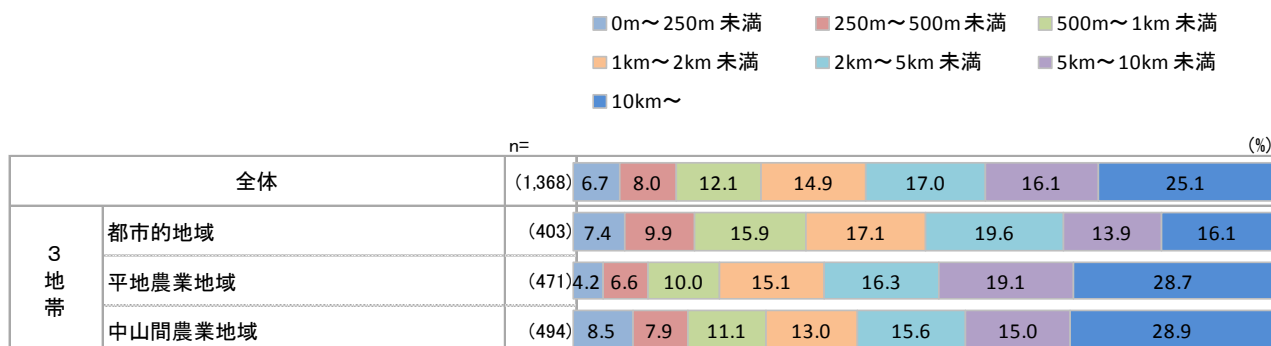
⑧ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する不満足の原因（設問 21）

図表 3-37 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する不満足の原因



⑨ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離と所要時間（設問 22）

図表 3-38 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離



図表 3-39 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離（交通手段別の平均距離）

地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	1.81	2.87	8.12	3.56	1.13	7.09	5.37	5.50
平地農業地域	1.49	3.82	9.98	5.98	1.50	7.60	10.25	—
中山間農業地域	1.64	4.36	8.26	10.25	—	7.54	7.80	7.88
（全体）	1.69	3.56	8.63	5.35	1.31	7.49	7.98	7.08

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-40 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる時間（交通手段別の平均時間）

地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	21	17	29	21	30	26	25	15
平地農業地域	16	21	39	23	15	22	33	—
中山間農業地域	16	22	38	81	—	21	37	20
（全体）	19	20	34	31	23	23	31	18

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

⑩ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無（設問 23）

図表 3-41 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無

- 代わりに利用可能な店舗があり、特に問題はない
- 代わりに利用可能な店舗はあるが、何らかの問題点がある
- 代わりに利用可能な店舗はないが、ネット等の他の媒体（ダイレクト保険等）を利用することができる
- 代わりに利用可能な店舗はなく、他の媒体（ダイレクト保険等）を利用することもできない

		n=	(%)			
全体		(4,404)	50.5	13.0	26.6	9.9
3 地 帯	都市的地域	(1,401)	52.2	12.6	27.0	8.1
	平地農業地域	(1,491)	48.8	14.0	27.2	10.1
	中山間農業地域	(1,512)	50.5	12.4	25.7	11.4

⑪ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗が無い理由または利用時の問題点（設問 24）

図表 3-42 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗が無い理由または利用時の問題点

- 立地・アクセスが悪い
- 取扱商品・サービスの内容が良くない
- 保険料・手数料が高い
- 営業時間が短い
- その他

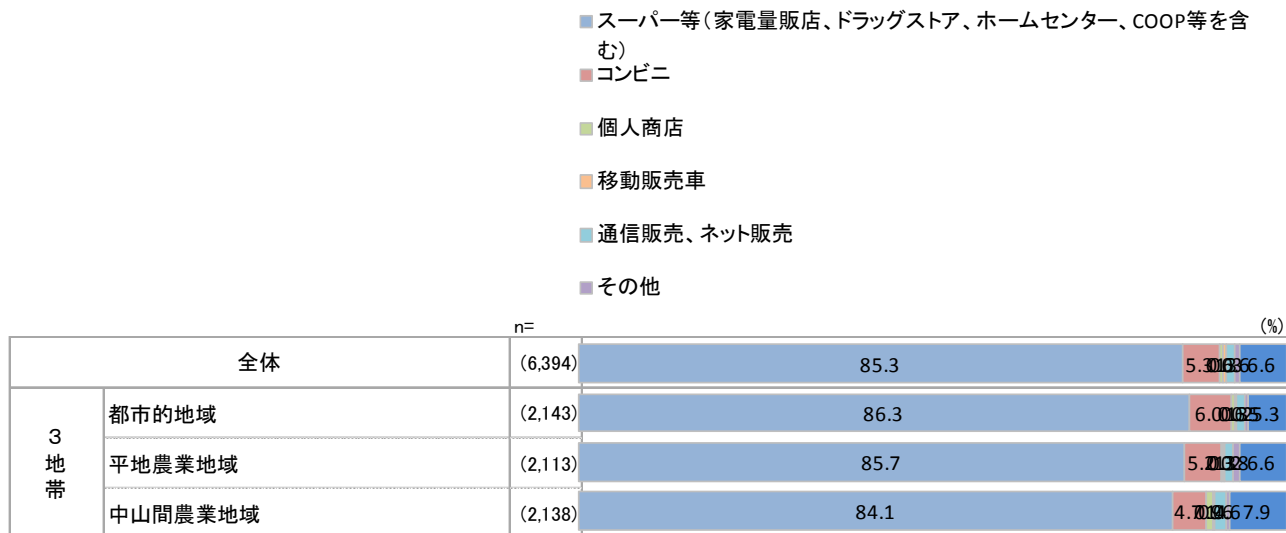
		n=	(%)				
全体		(2,182)	30.9	19.3	31.3	5.5	13.0
3 地 帯	都市的地域	(669)	27.7	18.5	33.0	6.0	14.8
	平地農業地域	(764)	30.6	21.2	31.0	5.8	11.4
	中山間農業地域	(749)	34.0	18.2	29.9	4.9	13.0

(4) 生活用品の購買について

① 最も利用頻度の高い食料品および日用品の購入手段（設問 25）

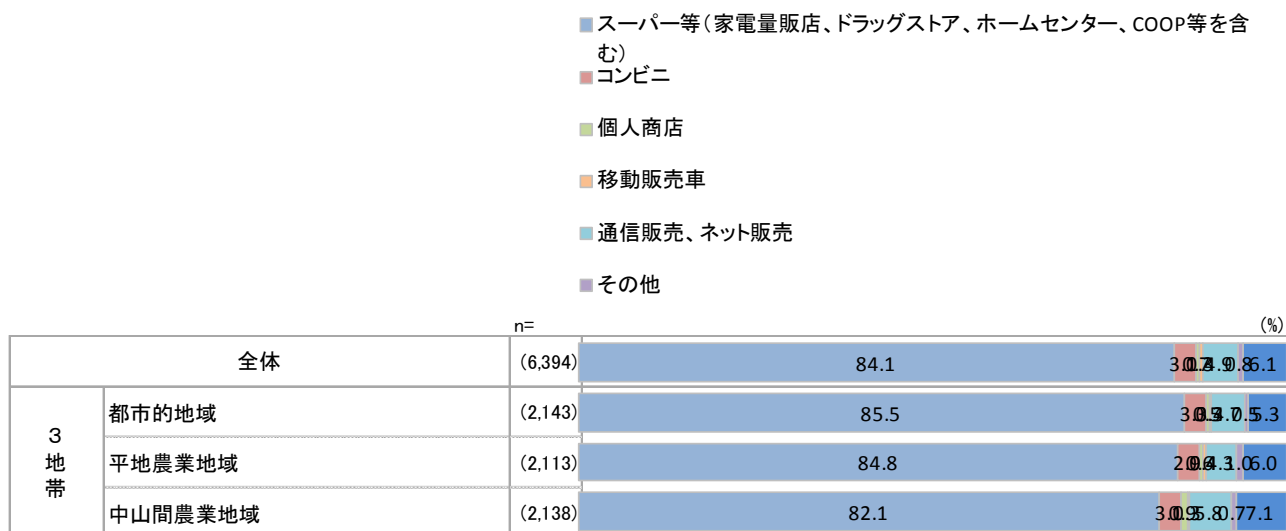
<食料品>

図表 3-43 最も利用頻度の高い食料品の購入手段



<日用品>

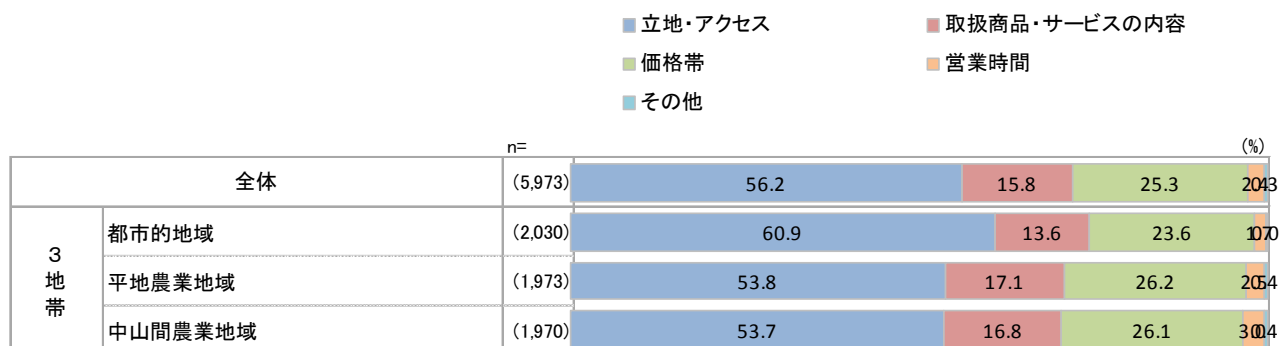
図表 3-44 最も利用頻度の高い日用品の購入手段



② 食料品および日用品の購入手段の利用上の重視事項（設問 26）

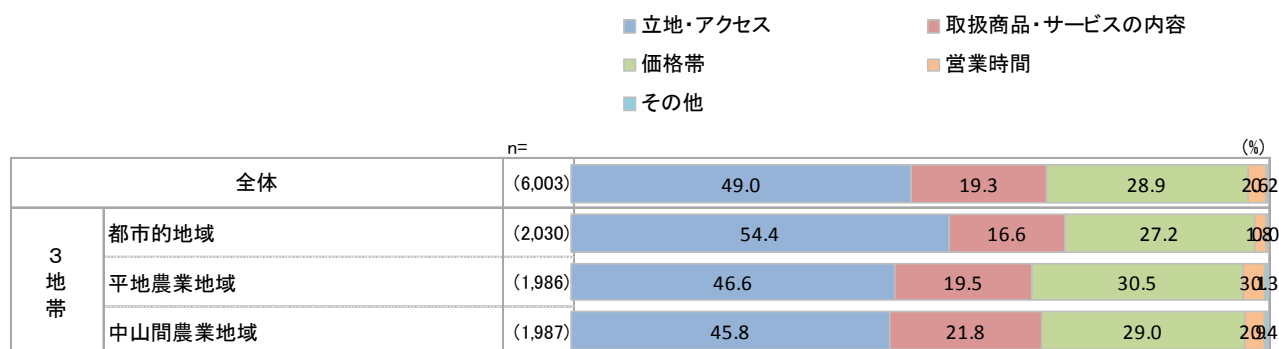
<食料品>

図表 3-45 食料品の購入手段の利用上の重視事項



<日用品>

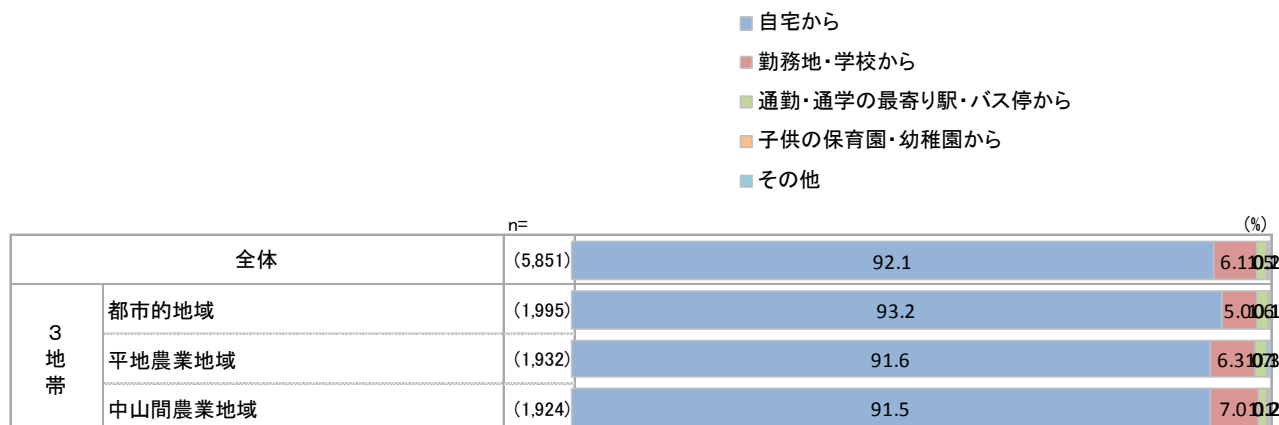
図表 3-46 日用品の購入手段の利用上の重視事項



③ 食料品および日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の距離の起点（設問 27－1）

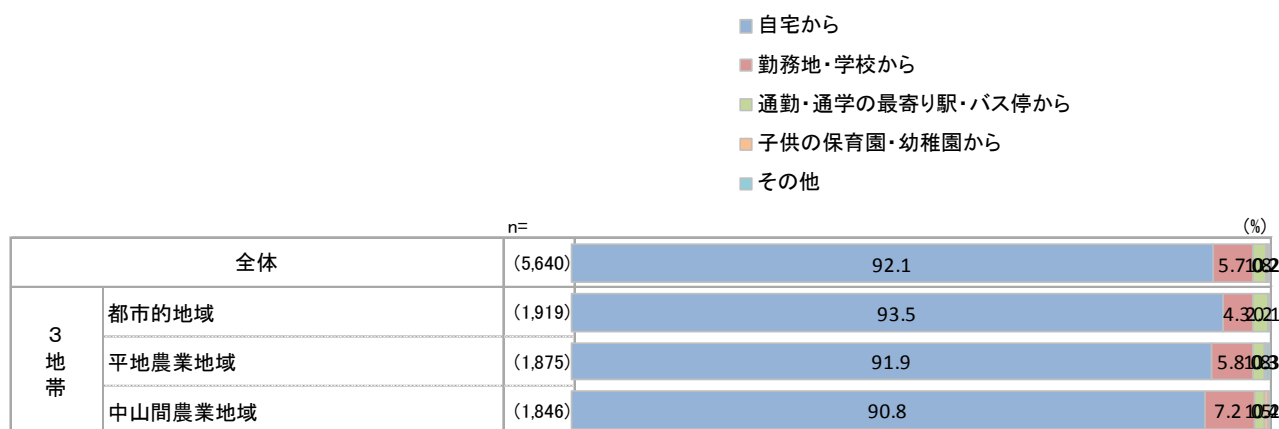
<食料品>

図表 3-47 食料品の購入における、最も利用している店舗に行く際の距離の起点



<日用品>

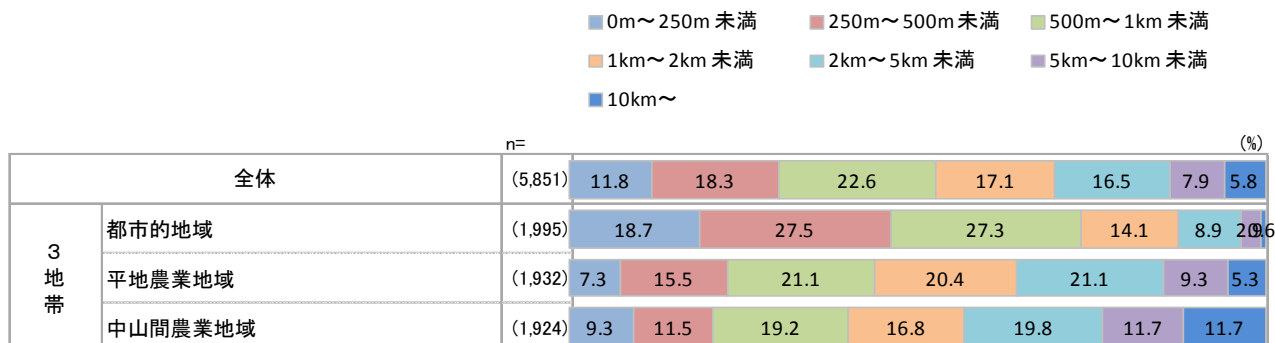
図表 3-48 日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の距離の起点



④ 食料品および日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（設問 27-2）

<食料品>

図表 3-49 食料品の購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離



図表 3-50 食料品の購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（交通手段別の平均距離）

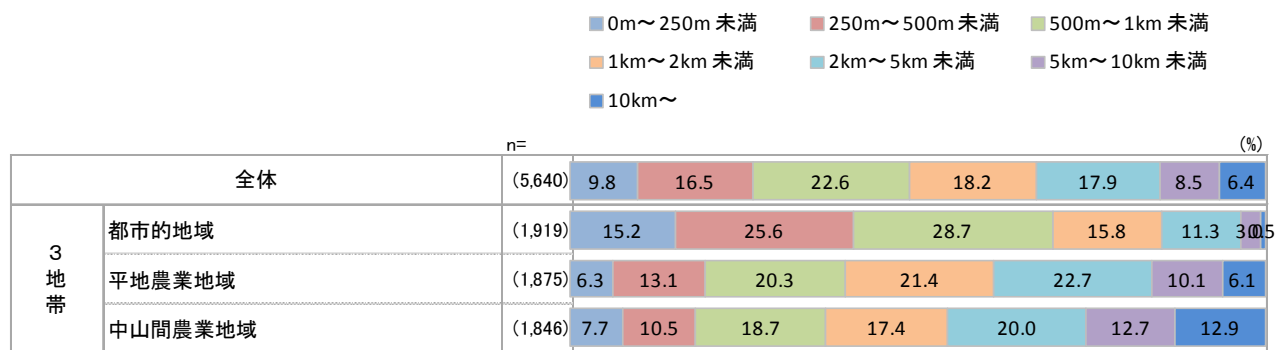
地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	0.48	0.89	0.89	2.71	0.98	2.10	2.71	2.40
平地農業地域	0.56	1.53	4.51	2.74	—	3.45	3.73	2.56
中山間農業地域	0.67	1.74	2.11	4.38	1.94	4.57	4.58	7.00
(全体)	0.53	1.25	2.51	3.08	1.25	3.67	3.80	3.68

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が29以下のため参考値。

<日用品>

図表 3-51 日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離



図表 3-52 日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（交通手段別の平均距離）

地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	0.52	0.96	1.53	3.49	1.03	2.07	2.85	2.17
平地農業地域	0.65	1.58	4.51	3.48	1.13	3.64	4.23	1.83
中山間農業地域	0.73	1.67	3.99	3.89	2.83	4.82	4.87	4.14
(全体)	0.58	1.29	3.19	3.63	1.65	3.82	4.08	2.62

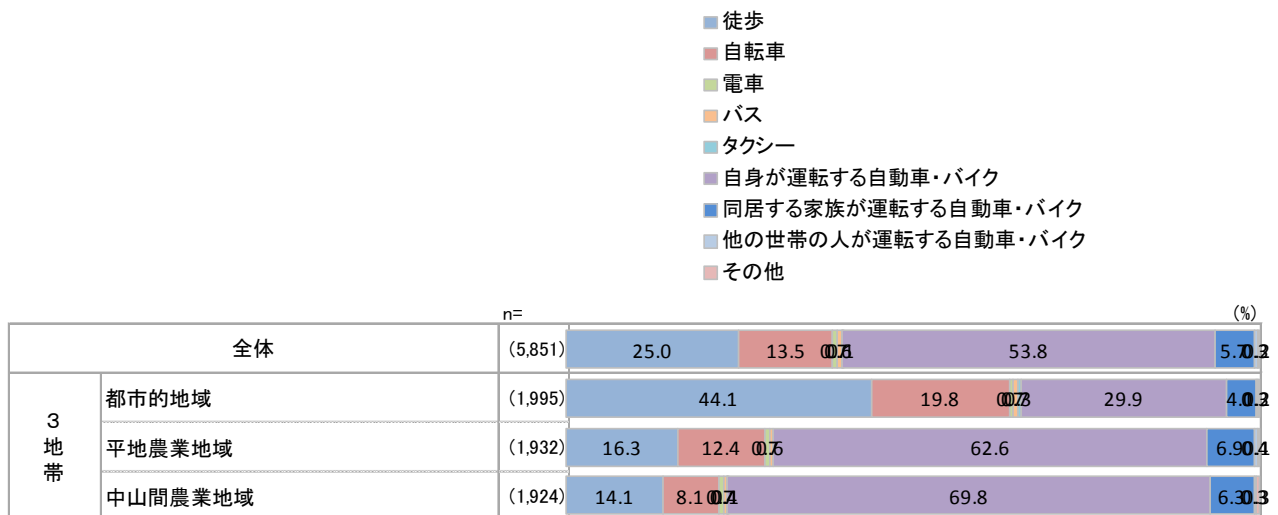
単位: km

注釈：赤字はサンプル数が29以下のため参考値。

⑤ 食料品および日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段と所要時間（設問27-3）

<食料品>

図表 3-53 食料品の購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



図表 3-54 食料品の購入における、最も利用している店舗に行く際の所要時間（交通手段別の平均時間）

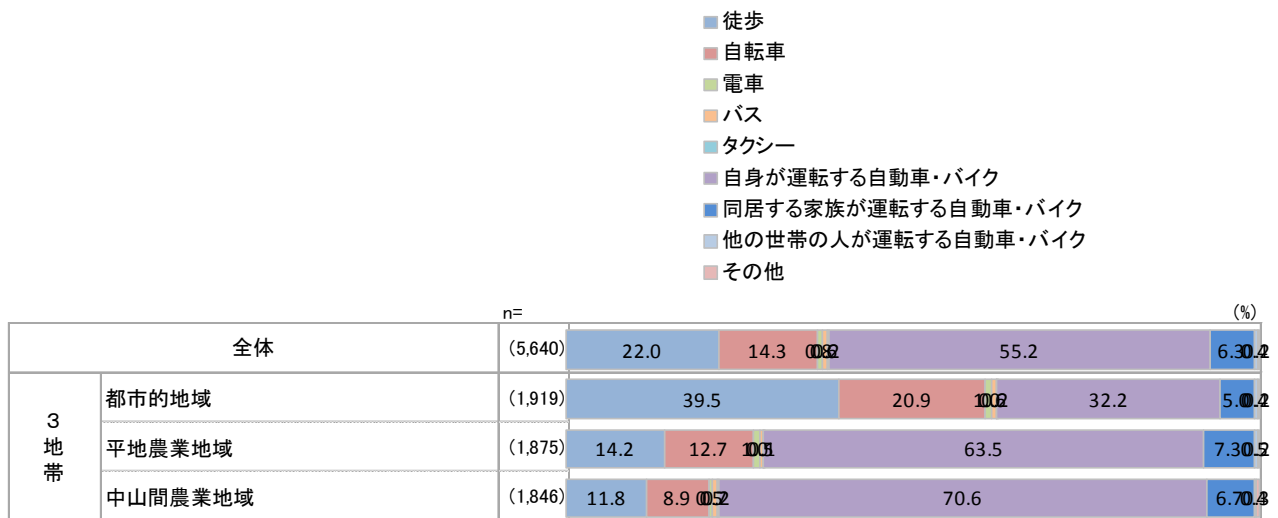
地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する自動車・バイク	同居する家族が運転する自動車・バイク	他の世帯の人が運転する自動車・バイク
都市的地域	9	10	13	16	11	12	11	17
平地農業地域	8	10	17	23	—	10	15	12
中山間農業地域	8	9	21	20	11	13	14	19
(全体)	9	10	17	19	11	12	14	15

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が29以下のため参考値。

<日用品>

図表 3-55 日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



図表 3-56 日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の所要時間（交通手段別の平均時間）

地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的	9	10	13	17	14	10	12	18
平地	9	10	22	23	5	11	16	9
中山間	8	10	34	16	9	13	15	12
(全体)	9	10	21	18	10	11	15	13

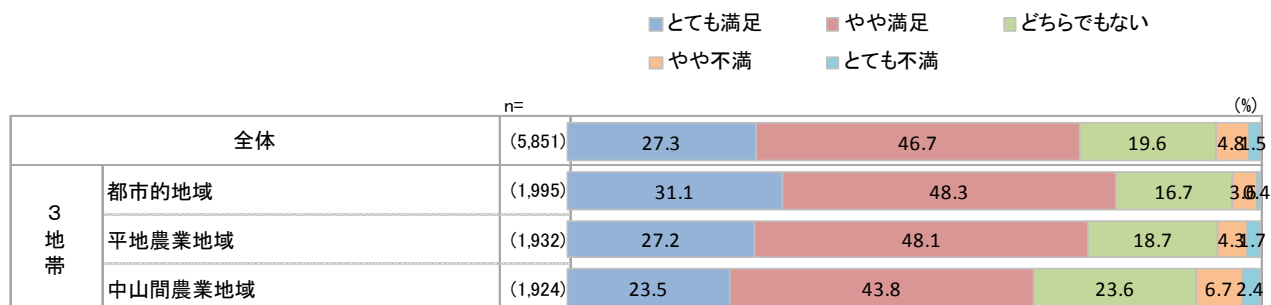
単位:分

注釈：赤字はサンプル数が29以下のため参考値。

⑥ 食料品および日用品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度（設問28）

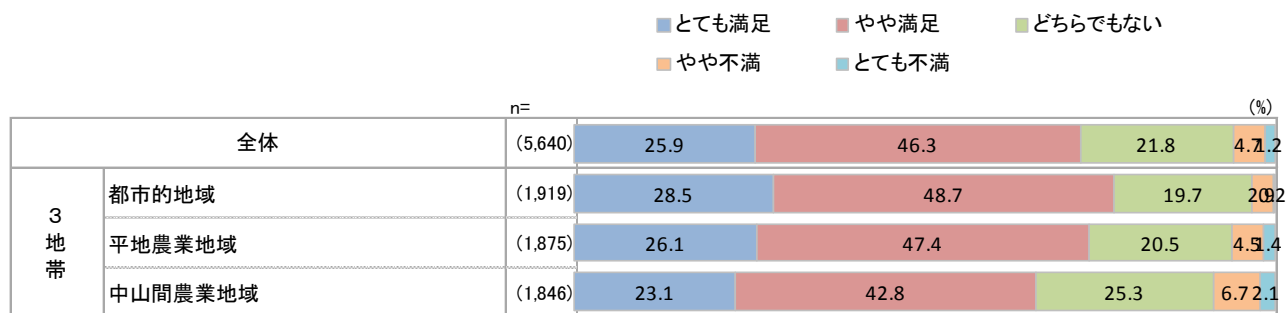
<食料品>

図表 3-57 食料品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



<日用品>

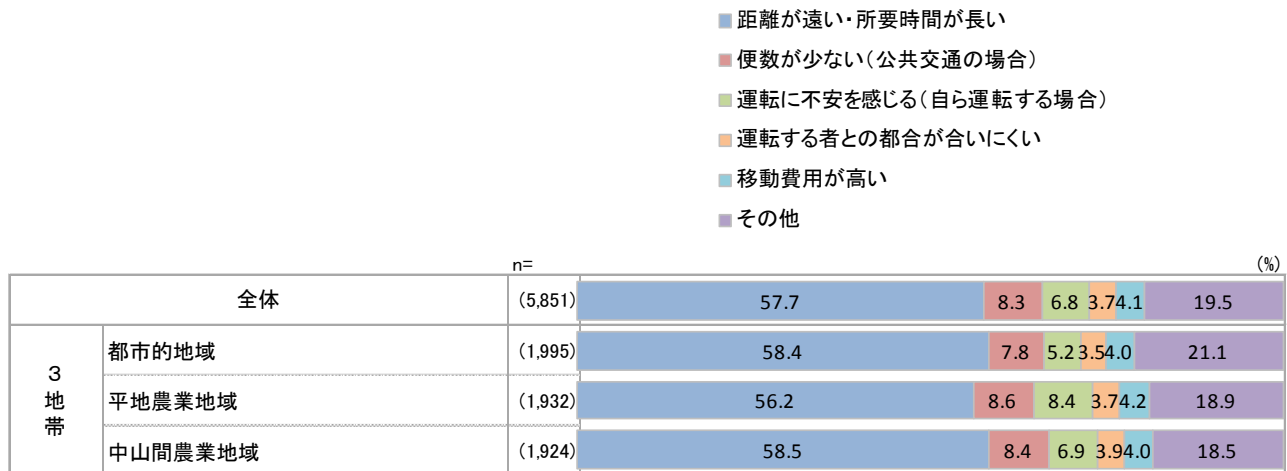
図表 3-58 日用品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



⑦ 食料品および日用品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する不満足の原因
(設問 29)

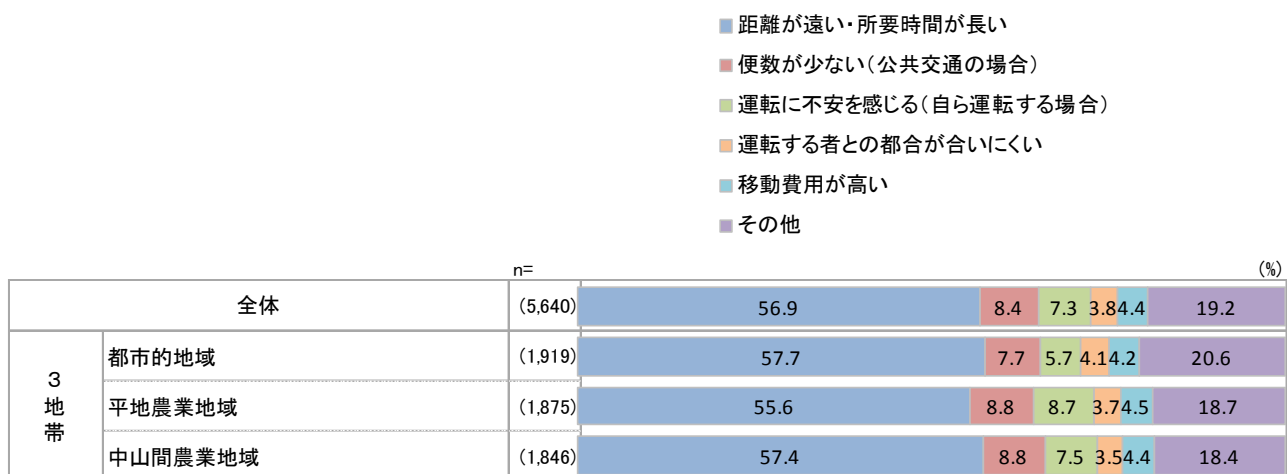
<食料品>

図表 3-59 食料品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する不満足の原因



<日用品>

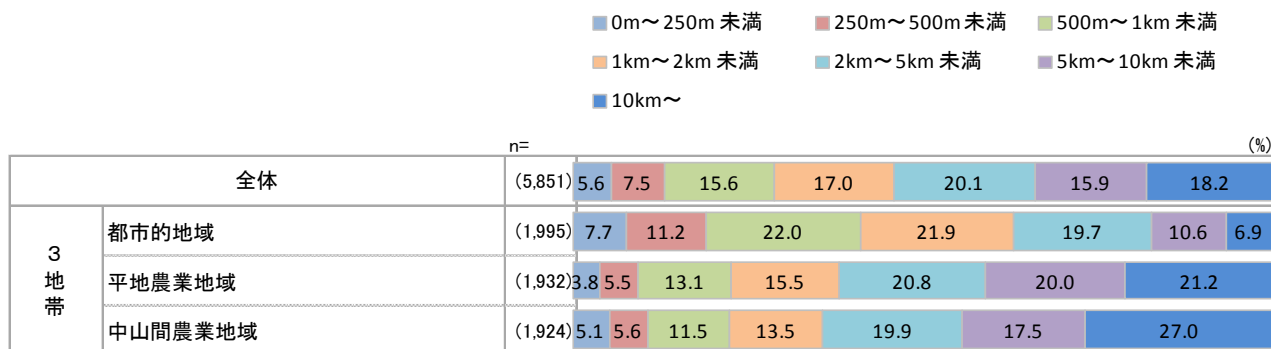
図表 3-60 日用品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する不満足の原因



⑧ 食料品および日用品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離と所要時間（設問 30）

< 食料品 >

図表 3-61 食料品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離



図表 3-62 食料品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離（交通手段別の平均距離）

地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	1.46	2.50	3.87	4.17	2.55	5.41	5.62	4.04
平地農業地域	1.63	2.98	5.99	3.27	—	7.23	7.36	4.84
中山間農業地域	1.58	3.13	2.05	5.82	2.50	7.69	6.98	9.15
(全体)	1.52	2.77	4.02	4.19	2.54	7.08	6.80	5.72

単位: km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-63 食料品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる時間（交通手段別の平均時間）

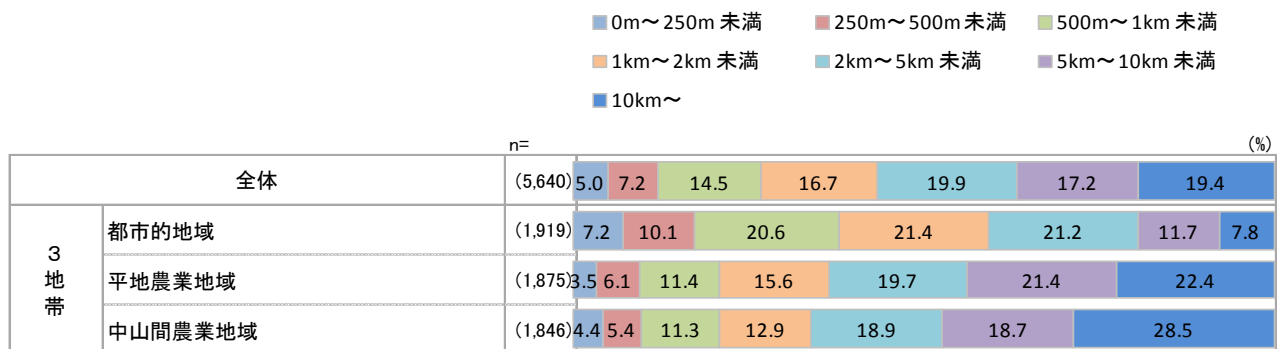
地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	16	23	19	17	14	19	20	20
平地農業地域	18	17	21	27	—	19	27	19
中山間農業地域	17	16	21	21	11	20	21	33
(全体)	16	20	21	22	13	19	23	23

単位: 分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

<日用品>

図表 3-64 日用品の購入における、最も利用している店舗の
立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離



図表 3-65 日用品の購入における、最も利用している店舗の
立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離

地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	1.45	2.54	3.03	4.69	2.81	5.64	5.99	3.66
平地農業地域	1.86	3.12	6.33	4.06	1.94	7.36	7.50	3.94
中山間農業地域	1.88	3.19	4.23	4.49	2.17	7.94	6.52	6.86
(全体)	1.61	2.85	4.55	4.43	2.40	7.26	6.76	4.70

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が29以下のため参考値。

図表 3-66 日用品の購入における、最も利用している店舗の
立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる時間（交通手段別の平均時間）

地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	16	19	18	21	16	19	21	22
平地農業地域	19	18	26	28	5	20	25	19
中山間農業地域	18	17	34	19	9	20	21	26
(全体)	17	18	24	22	11	20	23	22

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が29以下のため参考値。

⑨ 食料品および日用品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無（設問 31）

<食料品>

図表 3-67 食料品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無

- 代わりに利用可能な店舗があり、特に問題はない
- 代わりに利用可能な店舗はあるが、何らかの問題点がある
- 代わりに利用可能な店舗はないが、ネット・通販等の他の媒体を利用することができる
- 代わりに利用可能な店舗はなく、他の媒体（ネット・通販等）を利用することもできない

		n=	(%)			
全体		(5,973)	67.2	22.9	5.2	4.7
3 地 帯	都市的地域	(2,030)	71.9	21.2	4.1	2.9
	平地農業地域	(1,973)	67.6	23.0	4.5	4.9
	中山間農業地域	(1,970)	62.0	24.5	7.1	6.4

<日用品>

図表 3-68 日用品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無

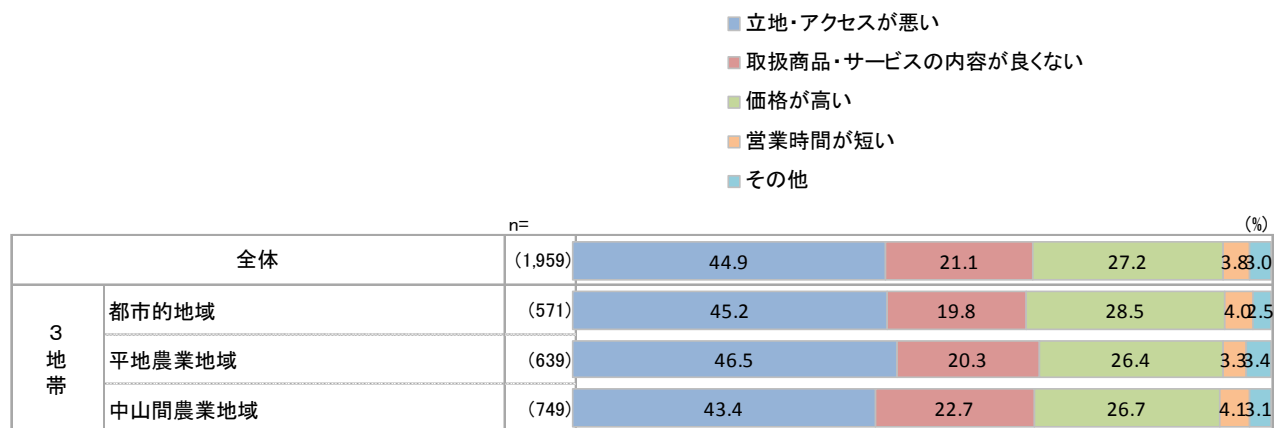
- 代わりに利用可能な店舗があり、特に問題はない
- 代わりに利用可能な店舗はあるが、何らかの問題点がある
- 代わりに利用可能な店舗はないが、ネット・通販等の他の媒体を利用することができる
- 代わりに利用可能な店舗はなく、他の媒体（ネット・通販等）を利用することもできない

		n=	(%)			
全体		(6,003)	66.0	22.0	7.6	4.4
3 地 帯	都市的地域	(2,030)	71.2	20.0	6.4	2.4
	平地農業地域	(1,986)	66.1	21.9	7.3	4.7
	中山間農業地域	(1,987)	60.4	24.2	9.1	6.2

⑩ 食料品および日用品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗が無い理由または利用時の問題点（設問 32）

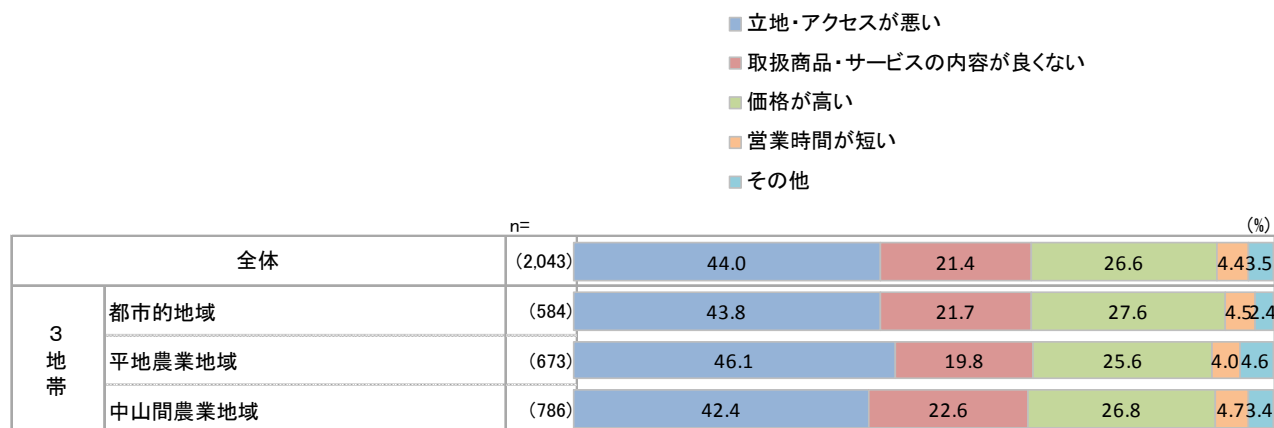
< 食料品 >

図表 3-69 食料品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗が無い理由または利用時の問題点



< 日用品 >

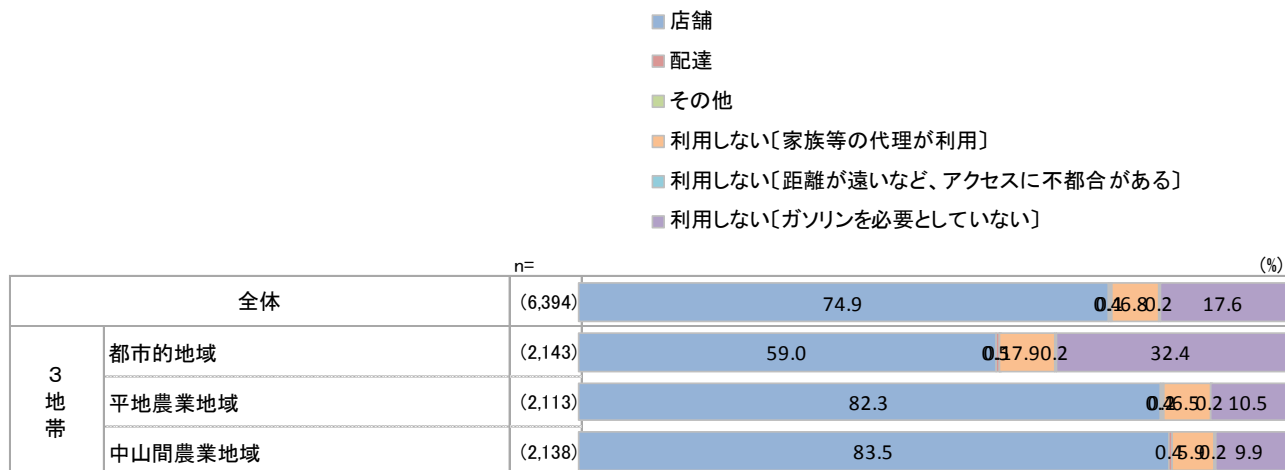
図表 3-70 日用品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗が無い理由または利用時の問題点



(5) ガソリンの購入について

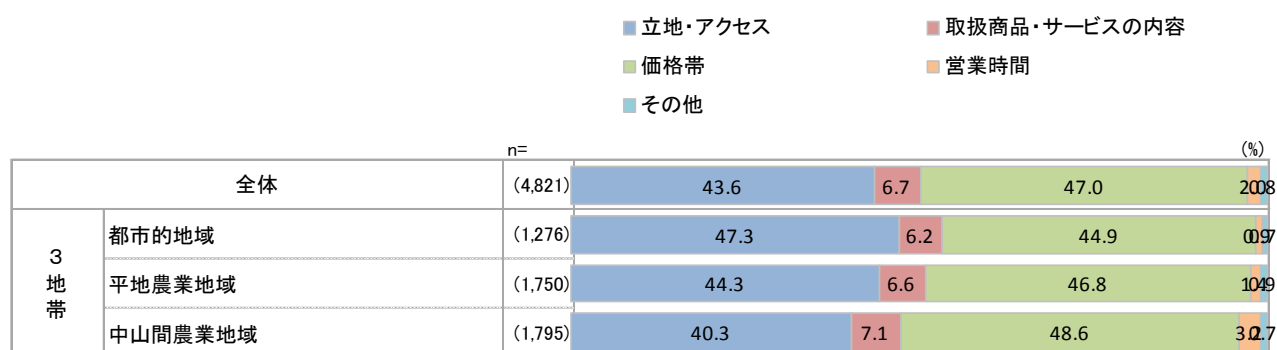
① 最も利用頻度の高いガソリンの購入手段（設問 33）

図表 3-71 最も利用頻度の高いガソリンの購入手段



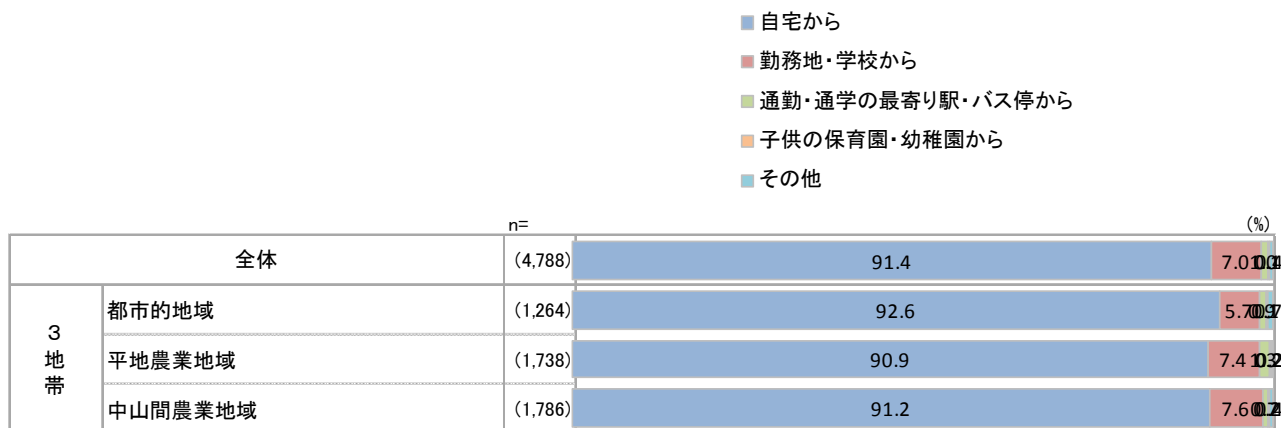
② ガソリンの購入手段における利用上の重視事項（設問 34）

図表 3-72 ガソリンの購入手段における利用上の重視事項



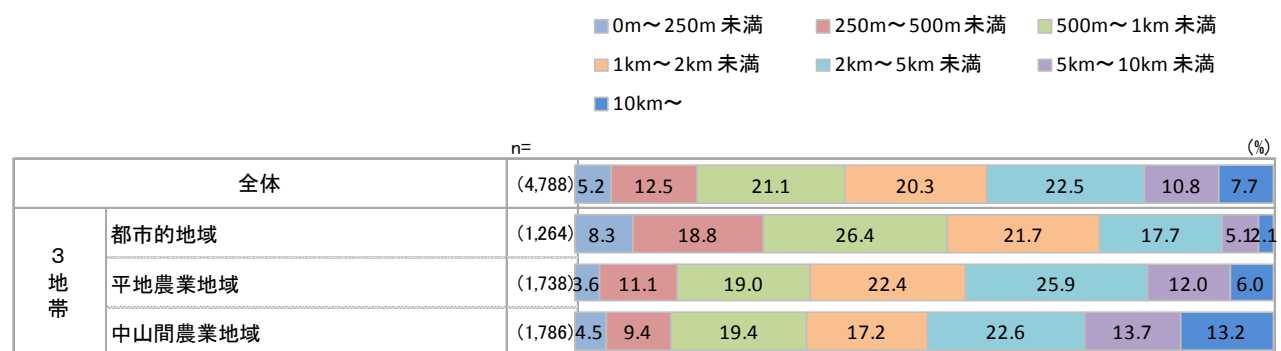
③ ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の距離の起点（設問 35-1）

図表 3-73 ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の距離の起点



④ ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（設問 35-2）

図表 3-74 ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離



図表 3-75 ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（交通手段別の平均距離）

地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する自動車・バイク	同居する家族が運転する自動車・バイク	他の世帯の人が運転する自動車・バイク
都市的地域	0.76	1.28	1.23	0.63	0.81	2.07	1.87	0.92
平地農業地域	0.85	2.41	0.83	1.33	—	3.30	3.82	1.13
中山間農業地域	1.07	2.76	2.05	—	—	4.38	4.57	2.58
（全体）	0.87	2.09	1.36	1.06	0.81	3.42	3.42	1.34

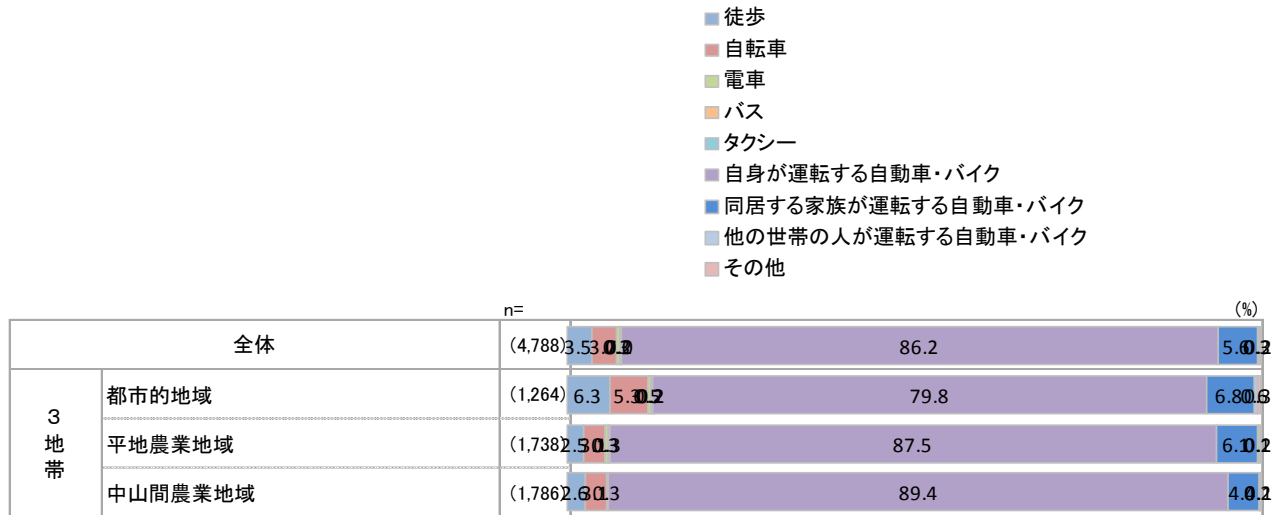
単位：km

注釈：赤字はサンプル数が29以下のため参考値。

⑤ ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段と所要時間（設問 35－3）

<交通手段>

図表 3-76 ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



図表 3-77 ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の所要時間（交通手段別の平均時間）

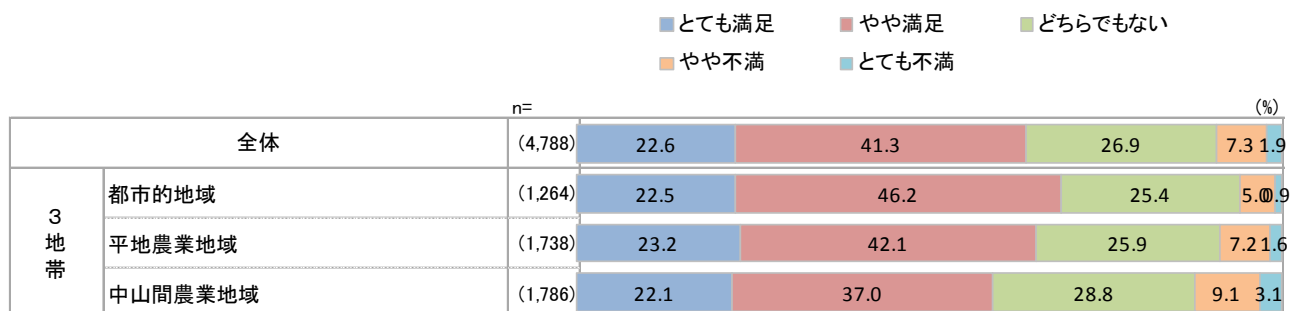
地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する自動車・バイク	同居する家族が運転する自動車・バイク	他の世帯の人が運転する自動車・バイク
都市的地域	10	9	10	6	8	9	10	7
平地農業地域	10	12	17	11	—	10	13	13
中山間農業地域	14	8	9	—	—	11	15	18
（全体）	11	10	12	9	8	10	12	11

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が29以下のため参考値。

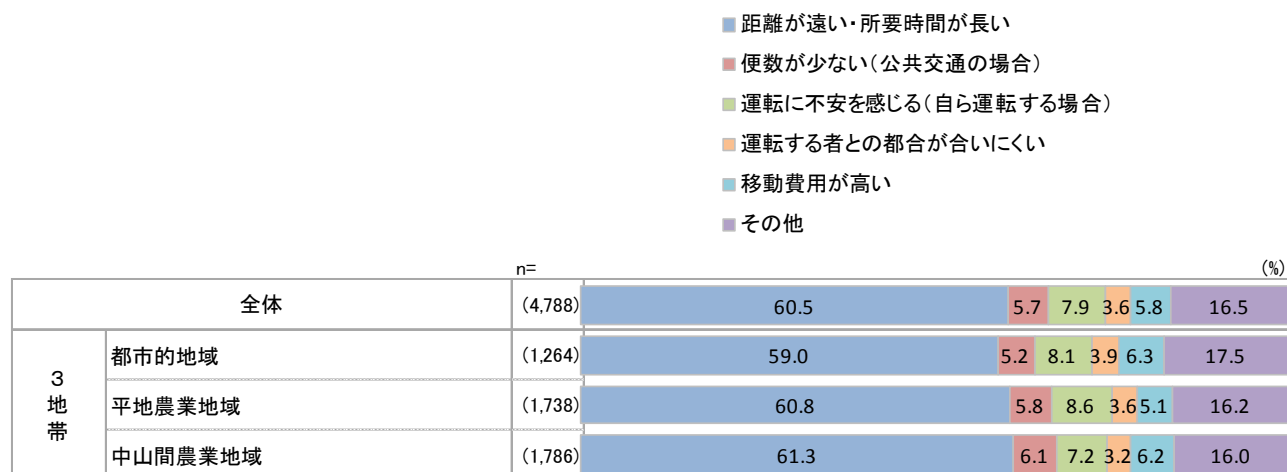
⑥ ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地・アクセスに対する満足度（設問 36）

図表 3-78 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地・アクセスに対する満足度



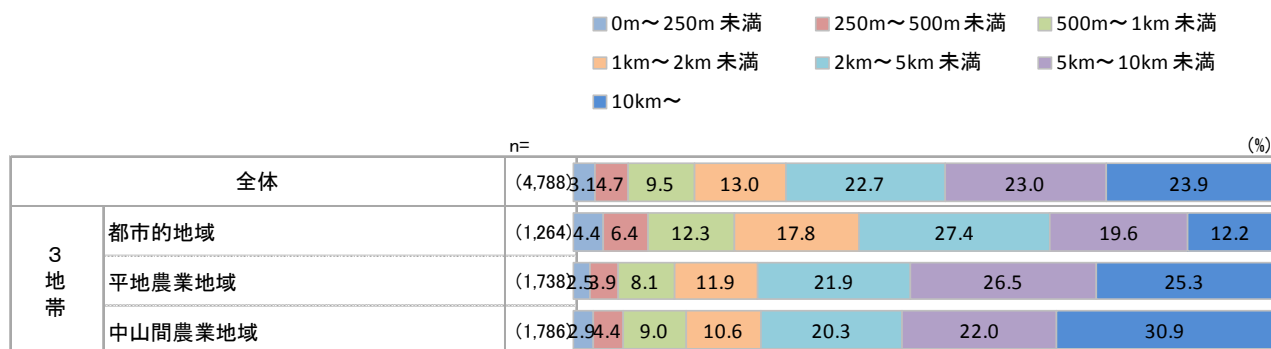
⑦ ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する不満足の要因（設問 37）

図表 3-79 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する不満足の要因



⑧ ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離と所要時間（設問 38）

図表 3-80 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離



図表 3-81 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離（交通手段別の平均距離）

地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する自動車・バイク	同居する家族が運転する自動車・バイク	他の世帯の人が運転する自動車・バイク
都市的地域	1.26	3.02	3.77	0.79	2.50	5.01	5.09	3.83
平地農業地域	1.15	5.11	1.45	2.95	—	7.09	6.47	0.81
中山間農業地域	1.29	4.35	2.05	—	—	7.56	6.80	7.75
(全体)	1.24	4.08	2.51	2.14	2.50	6.76	6.13	4.27

単位: km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-82 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる時間（交通手段別の平均時間）

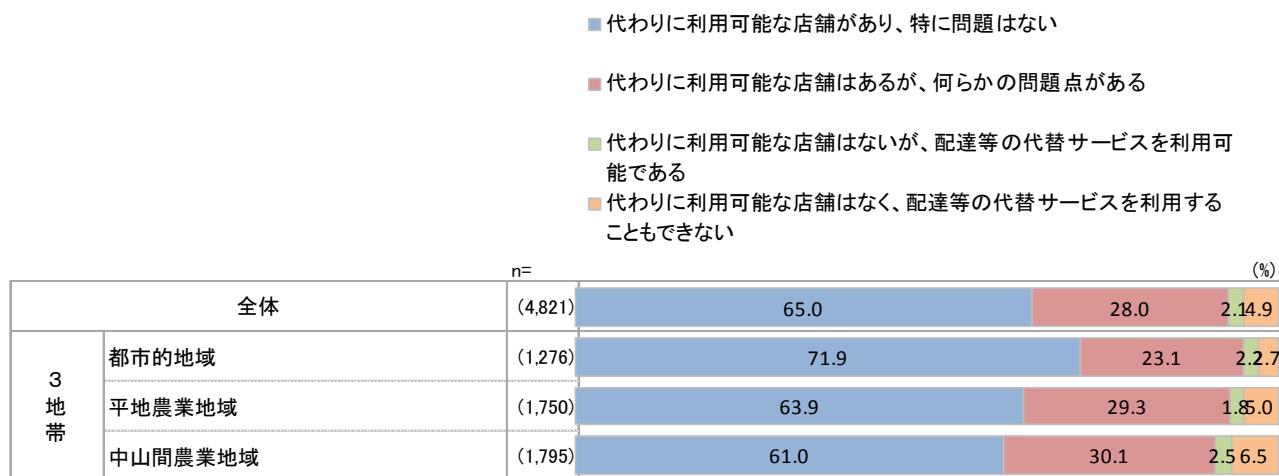
地域	徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する自動車・バイク	同居する家族が運転する自動車・バイク	他の世帯の人が運転する自動車・バイク
都市的地域	16	16	15	6	20	17	18	15
平地農業地域	14	23	32	11	—	18	22	3
中山間農業地域	16	15	6	—	—	19	21	23
(全体)	15	18	17	9	20	18	20	15

単位: 分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

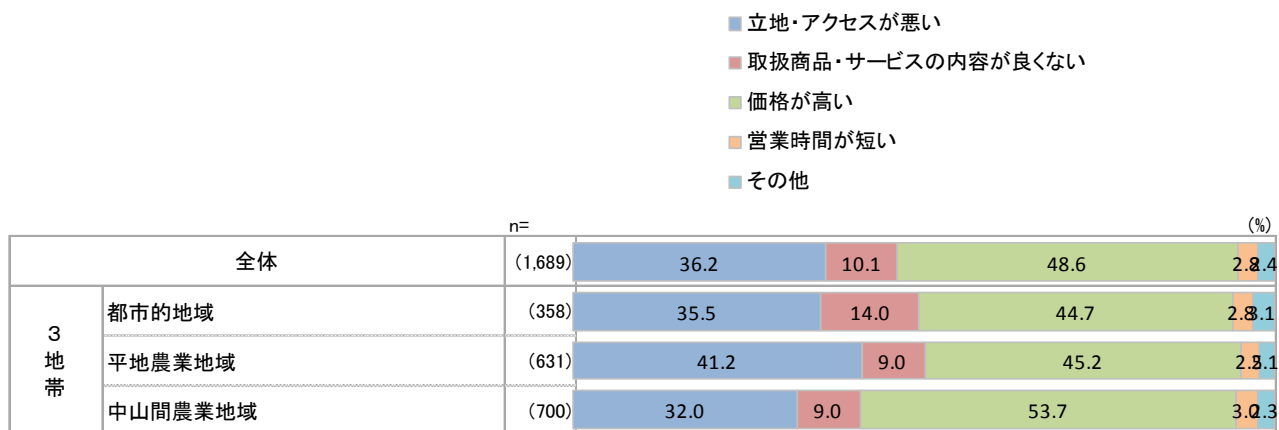
⑨ ガソリンの購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無（設問 39）

図表 3-83 ガソリンの購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無



⑩ ガソリンの購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗が無い理由または利用時の問題点（設問 40）

図表 3-84 ガソリンの購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗が無い理由または利用時の問題点

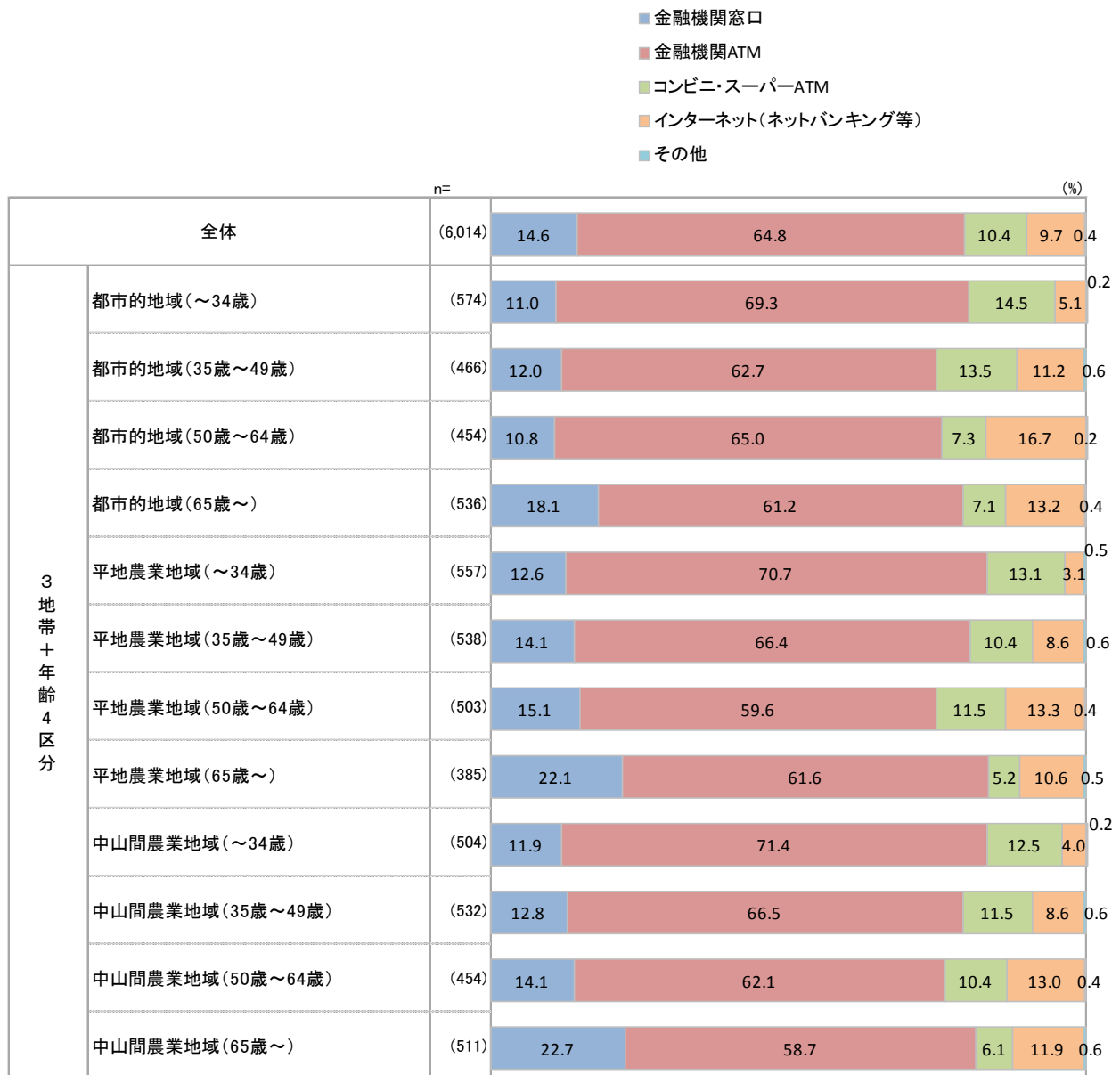


3.2 地域・年代別クロス集計（3地域×4年齢区分）

(1) 預貯金・ローンサービスの利用（金融機関の利用）について

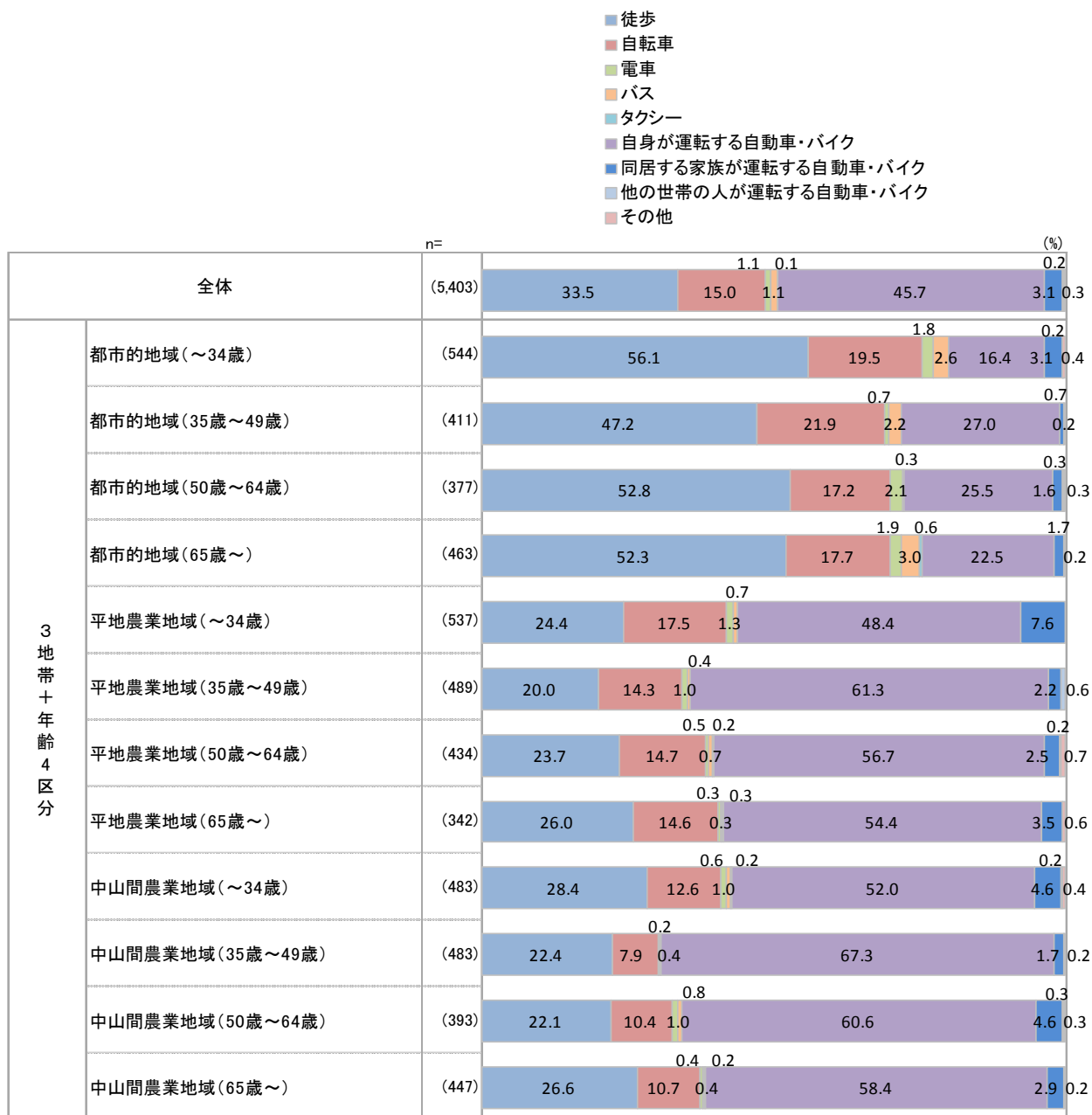
① 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービス利用時の、アクセス方法（設問 8）

図表 3-85 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスへのアクセス方法



② 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用において、最も利用している店舗に行く際の交通手段（設問 10－3）

図表 3-86 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



③ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用において、最も利用している店舗に行く際の道路距離と所要時間（設問 10-2、設問 10-3）

図表 3-87 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（交通手段別の平均距離）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	0.60	0.88	4.88	3.10	—	1.44	2.28	0.38
	35～49 歳	0.51	0.86	1.42	3.22	—	1.21	2.83	0.75
	50～64 歳	0.50	0.72	4.72	3.50	—	1.55	1.67	0.75
	65 歳～	0.54	0.79	2.49	3.14	1.00	1.58	2.47	—
平地農業地域	～34 歳	0.59	1.29	3.48	7.69	—	2.67	3.27	—
	35～49 歳	0.57	1.13	10.65	2.13	—	2.52	4.41	1.00
	50～64 歳	0.62	1.26	3.94	4.83	7.50	2.67	2.24	3.50
	65 歳～	0.64	1.00	1.50	0.75	3.50	2.30	3.38	—
中山間農業地域	～34 歳	0.74	1.71	6.23	4.83	0.75	2.84	2.52	0.75
	35～49 歳	0.46	2.11	1.50	2.50	—	2.84	2.97	—
	50～64 歳	0.52	1.04	4.81	1.92	—	2.96	2.17	3.50
	65 歳～	0.50	0.93	2.13	2.50	3.50	3.01	2.63	—

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-88 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の所要時間（交通手段別の平均時間）

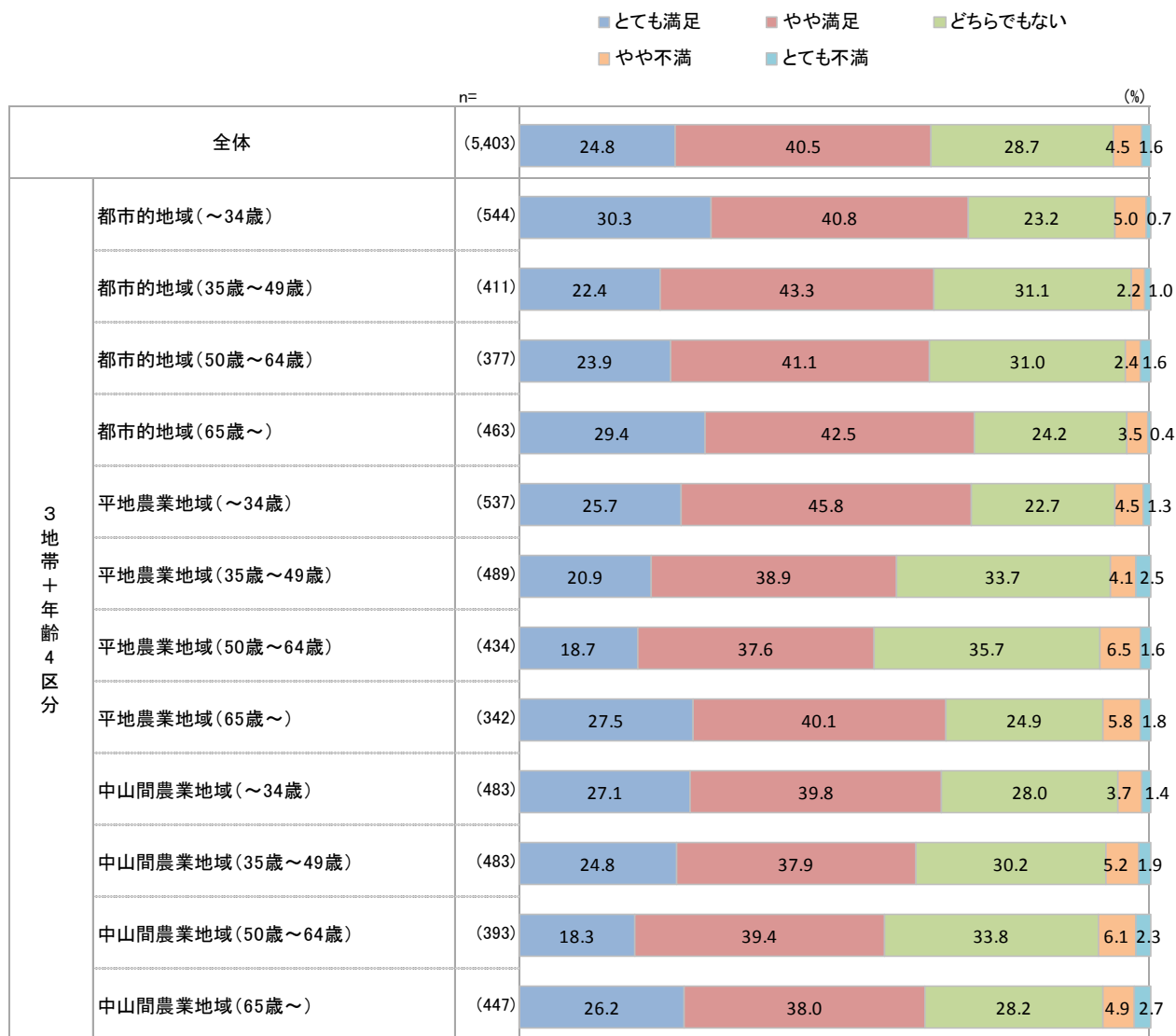
地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	8	8	21	16	—	8	12	10
	35～49 歳	7	7	15	15	—	7	12	5
	50～64 歳	8	7	23	20	—	7	9	5
	65 歳～	8	7	19	21	6	8	9	—
平地農業地域	～34 歳	9	10	20	35	—	9	12	—
	35～49 歳	9	7	29	10	—	10	9	8
	50～64 歳	7	6	8	18	15	8	8	20
	65 歳～	8	7	20	7	5	10	12	—
中山間農業地域	～34 歳	9	9	23	16	15	9	10	10
	35～49 歳	6	9	10	8	—	8	7	—
	50～64 歳	6	6	31	12	—	8	6	10
	65 歳～	8	8	20	20	20	8	9	—

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

④ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度（設問 11）

図表 3-89 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



⑤ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離と所要時間（設問 13）

図表 3-90 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離（交通手段別の平均距離）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	1.42	2.50	4.35	4.03	—	3.60	3.56	0.38
	35～49 歳	1.57	2.70	1.67	4.01	—	3.65	3.50	0.75
	50～64 歳	1.42	2.05	7.64	3.50	—	4.20	1.81	1.50
	65 歳～	1.41	1.94	4.44	3.62	1.50	3.66	5.55	—
平地農業地域	～34 歳	1.79	2.84	5.05	7.53	—	6.47	4.88	—
	35～49 歳	2.14	2.99	6.88	0.75	—	5.73	7.30	3.00
	50～64 歳	1.23	2.37	5.50	10.00	3.50	5.76	6.53	7.50
	65 歳～	1.79	2.68	0.13	0.75	15.00	4.99	5.75	—
中山間農業地域	～34 歳	1.66	2.60	10.65	3.50	3.50	5.52	4.50	1.50
	35～49 歳	1.83	3.80	3.50	1.13	—	5.77	3.59	—
	50～64 歳	1.21	3.31	3.03	1.25	—	6.21	4.06	3.50
	65 歳～	1.80	2.53	0.25	5.50	3.50	5.79	4.92	—

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-91 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる時間（交通手段別の平均時間）

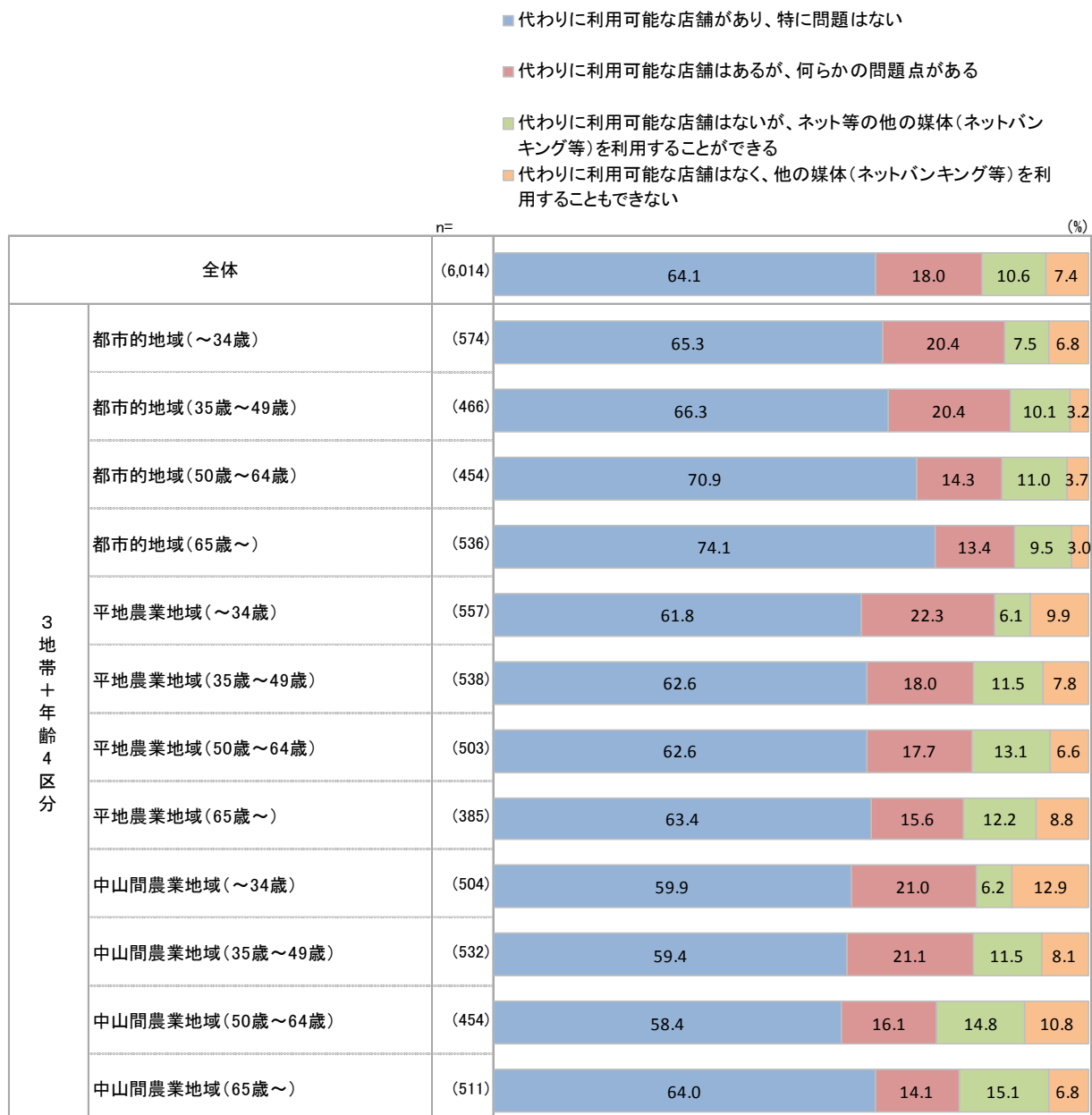
地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	16	14	13	21	—	14	17	10
	35～49 歳	15	15	17	21	—	14	13	5
	50～64 歳	16	13	24	20	—	14	11	10
	65 歳～	16	13	28	20	7	14	16	—
平地農業地域	～34 歳	18	17	17	38	—	17	17	—
	35～49 歳	17	16	18	8	—	15	43	13
	50～64 歳	15	14	15	35	10	15	12	20
	65 歳～	18	14	0	7	20	13	22	—
中山間農業地域	～34 歳	17	15	39	11	30	15	16	50
	35～49 歳	16	18	15	8	—	15	12	—
	50～64 歳	16	13	24	12	—	15	12	10
	65 歳～	16	14	30	25	20	22	16	—

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

⑥ 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無（設問 14）

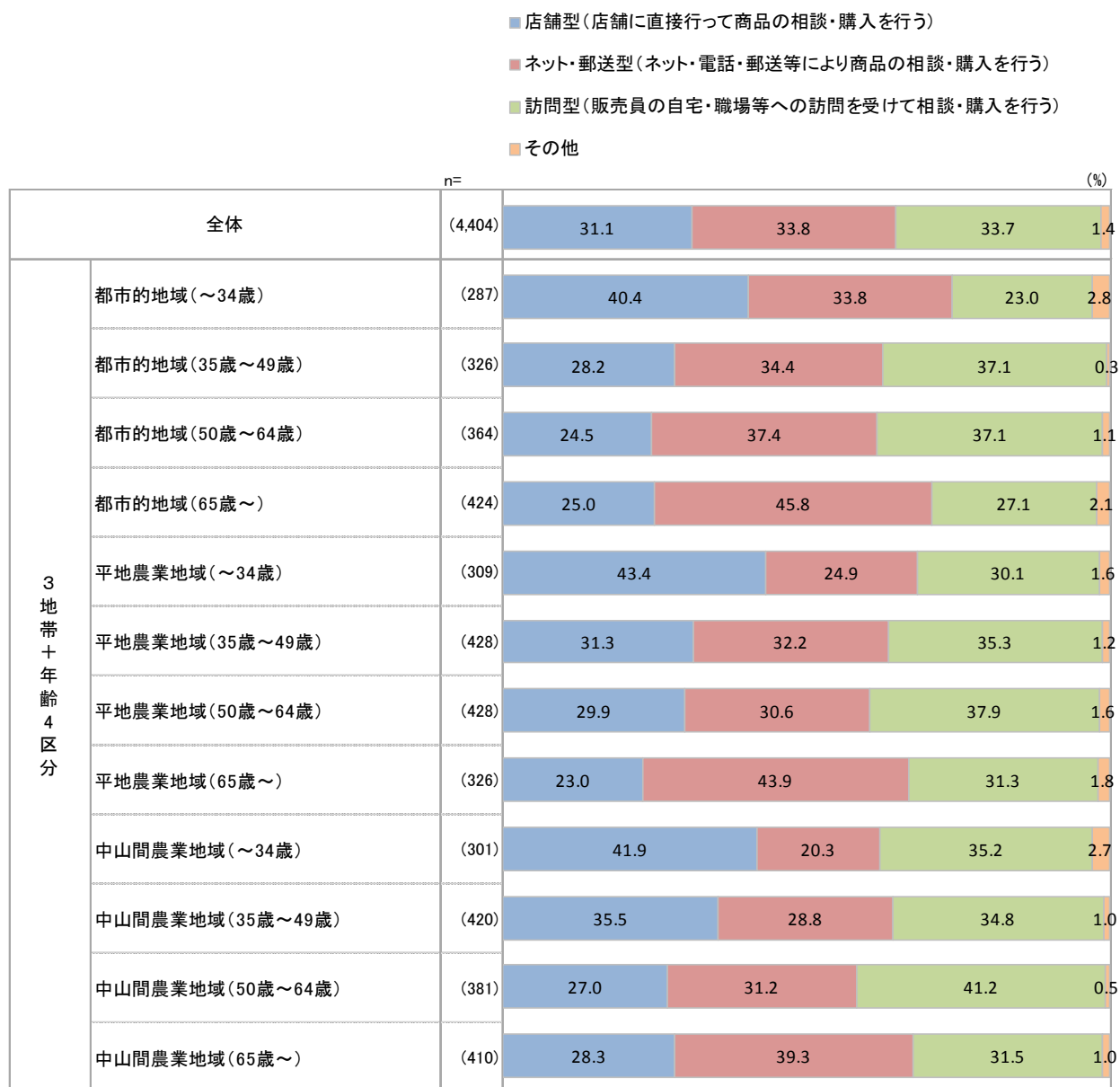
図表 3-92 最も利用頻度の高い預貯金・ローンサービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無



(2) 保険サービスの利用について

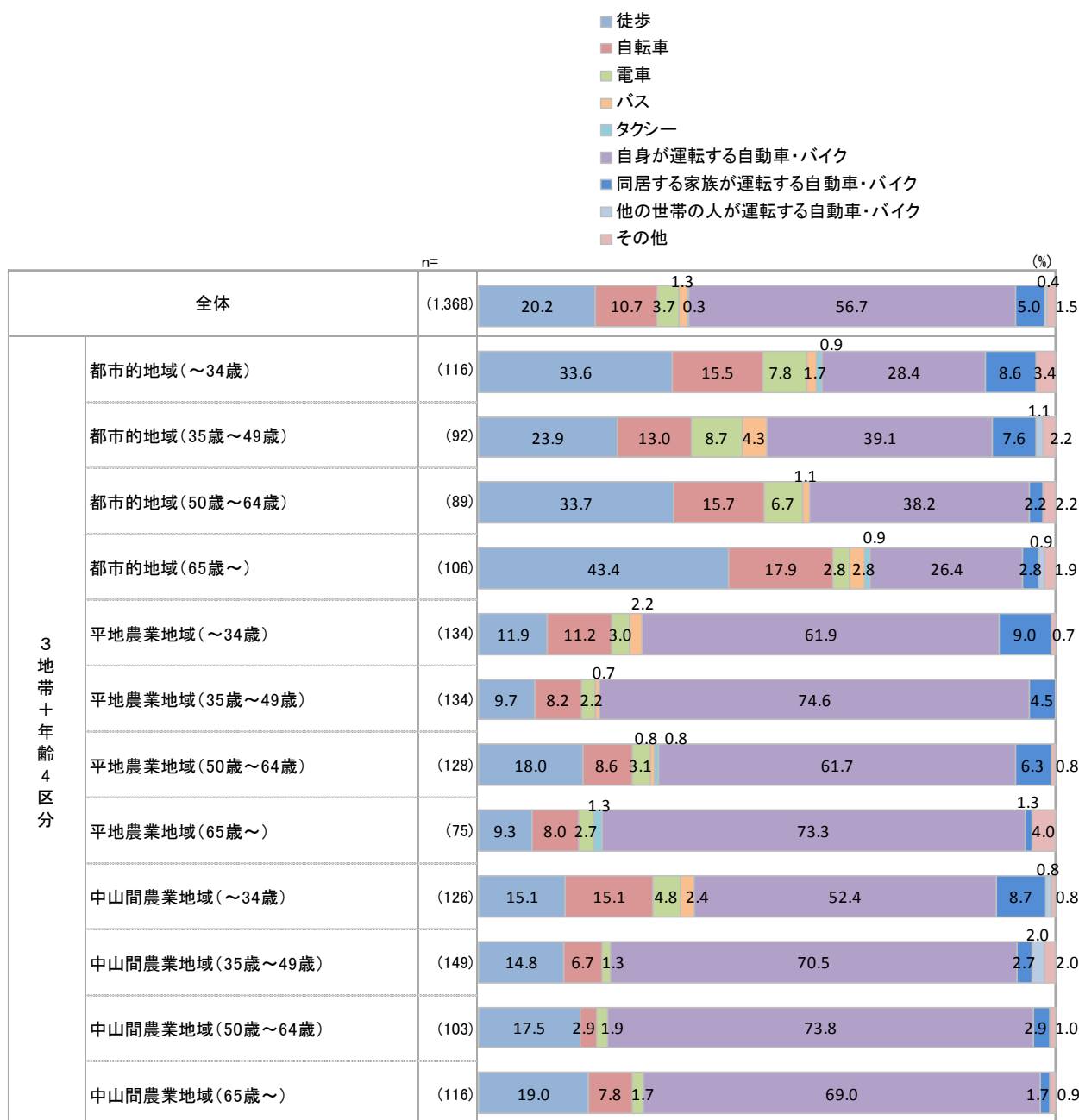
① 最も利用頻度の高い保険サービス利用時の、アクセス方法（設問 17）

図表 3-93 最も利用頻度の高い保険サービスへのアクセス方法



② 最も利用頻度の高い保険サービスの利用において、最も利用している店舗に行く際の交通手段（設
問 19－3）

図表 3-94 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



③ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用において、最も利用している店舗に行く際の道路距離と所要時間（設問 19-2、設問 19-3）

図表 3-95 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（交通手段別の平均距離）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	0.79	1.02	8.36	0.81	0.75	3.87	2.80	—
	35～49 歳	0.87	2.31	8.72	2.53	—	3.17	4.14	0.13
	50～64 歳	0.86	1.35	4.50	0.75	—	4.61	4.50	—
	65 歳～	0.68	1.13	12.50	6.21	1.50	4.66	1.67	1.50
平地農業地域	～34 歳	0.32	2.26	0.50	1.33	—	5.32	7.73	—
	35～49 歳	0.50	3.08	10.50	15.00	—	4.54	4.44	—
	50～64 歳	0.48	4.41	6.59	3.50	15.00	4.57	5.28	—
	65 歳～	0.59	1.17	15.00	-	0.75	4.95	3.50	—
中山間農業地域	～34 歳	0.74	2.27	4.83	10.25	—	5.98	6.75	15.00
	35～49 歳	0.35	2.89	8.25	—	—	4.47	11.44	10.04
	50～64 歳	0.42	1.42	15.00	—	—	4.32	0.75	—
	65 歳～	0.72	1.19	15.00	—	—	5.06	3.50	—

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-96 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗に行く際の所要時間（交通手段別の平均時間）

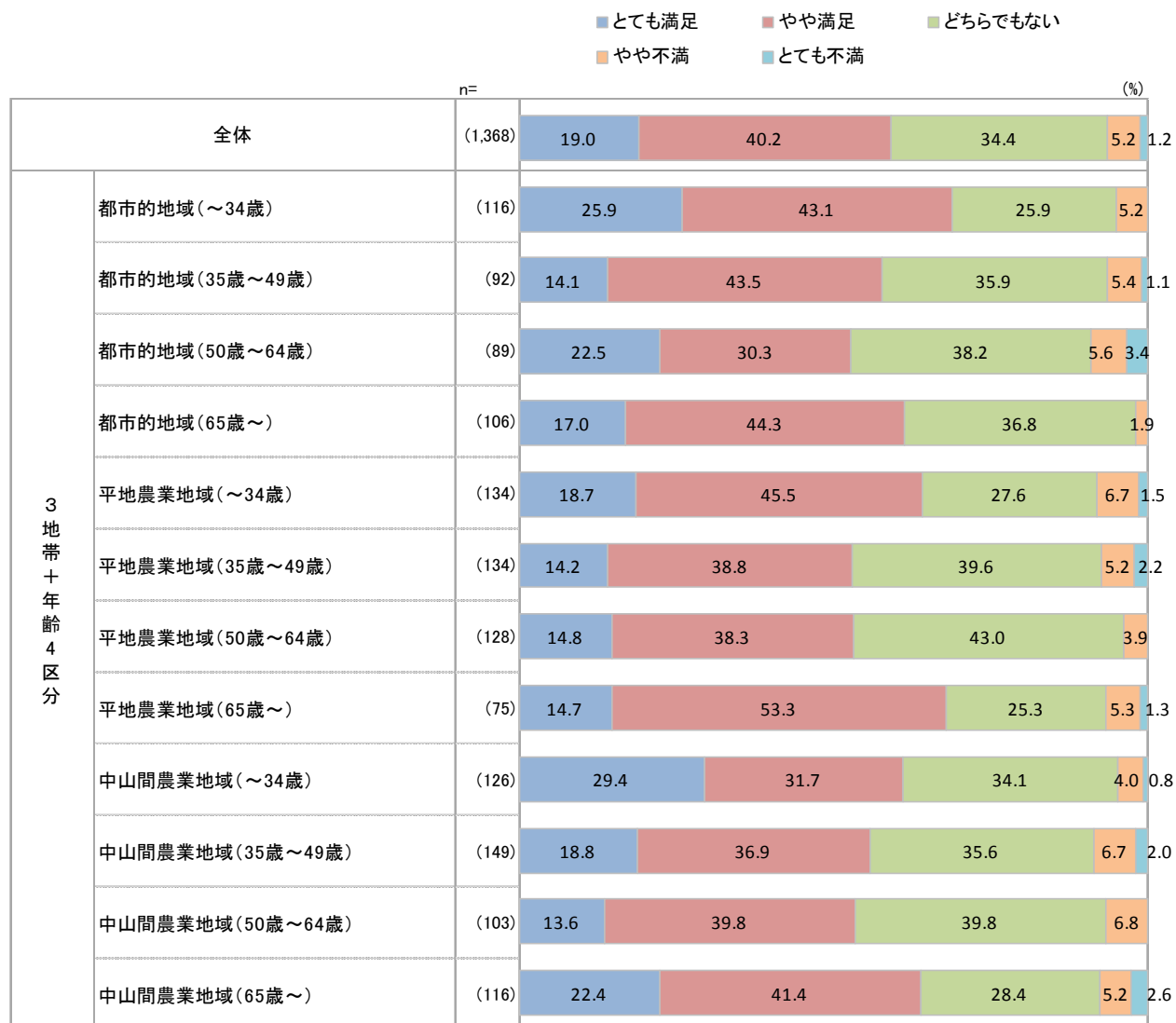
地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	11	13	27	10	5	18	15	—
	35～49 歳	10	11	31	15	—	16	20	10
	50～64 歳	18	10	18	20	—	22	35	—
	65 歳～	12	11	40	13	5	17	18	15
平地農業地域	～34 歳	7	16	23	49	—	17	33	—
	35～49 歳	8	15	77	10	—	16	12	—
	50～64 歳	9	36	25	15	30	14	22	—
	65 歳～	9	12	53	-	15	14	10	—
中山間農業地域	～34 歳	7	18	26	71	—	21	40	40
	35～49 歳	8	7	35	-	—	15	25	28
	50～64 歳	6	5	68	—	—	13	4	—
	65 歳～	9	13	90	—	—	17	15	—

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

④ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度（設問 20）

図表 3-97 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



⑤ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離と所要時間（設問 22）

図表 3-98 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離（交通手段別の平均距離）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	1.33	2.36	7.25	0.81	0.75	6.08	6.73	—
	35～49 歳	1.65	3.29	7.28	2.50	—	6.77	5.05	3.50
	50～64 歳	1.87	2.37	7.08	0.75	—	7.57	4.50	—
	65 歳～	2.27	3.45	15.00	7.75	1.50	8.13	2.17	7.50
平地農業地域	～34 歳	1.66	4.03	9.56	2.46	—	7.26	9.58	—
	35～49 歳	1.72	4.89	10.25	15.00	—	7.15	12.56	—
	50～64 歳	1.42	2.99	7.69	7.50	1.50	8.19	8.91	—
	65 歳～	0.91	2.85	15.00	—	1.50	8.11	15.00	—
中山間農業地域	～34 歳	1.63	4.47	3.77	10.25	—	7.69	8.84	15.00
	35～49 歳	1.41	5.05	8.25	—	—	7.43	11.28	5.50
	50～64 歳	0.75	5.25	15.00	—	—	7.77	3.25	—
	65 歳～	2.60	3.07	15.00	—	—	7.34	1.94	—

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-99 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる時間（交通手段別の平均時間）

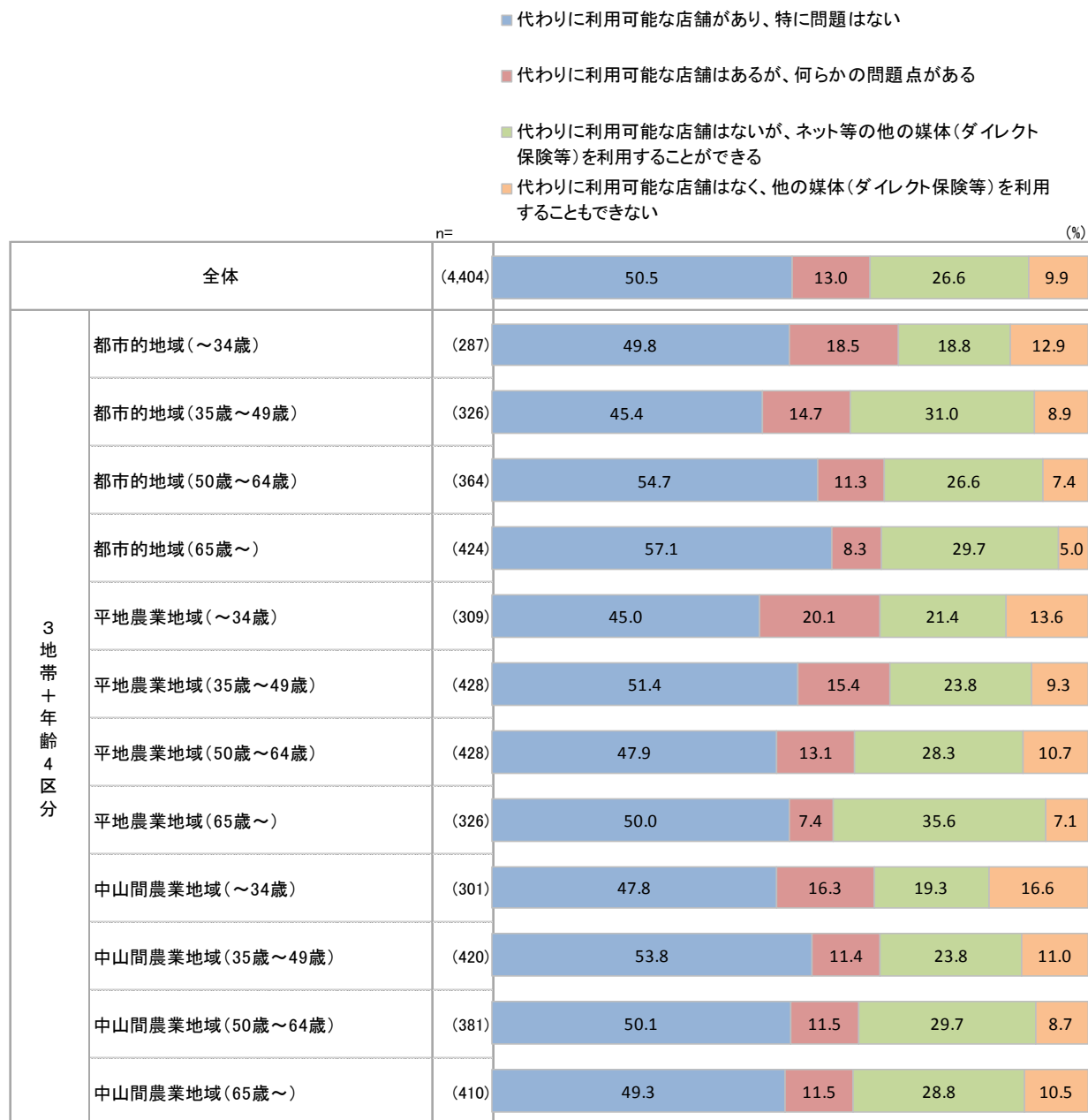
地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	20	17	32	10	55	23	24	—
	35～49 歳	17	17	25	28	—	25	26	10
	50～64 歳	29	17	23	20	—	31	35	—
	65 歳～	20	17	43	18	5	26	18	20
平地農業地域	～34 歳	15	25	20	24	—	23	38	—
	35～49 歳	16	21	67	20	—	22	31	—
	50～64 歳	17	18	28	20	15	24	24	—
	65 歳～	15	19	60	—	15	21	60	—
中山間農業地域	～34 歳	13	30	27	81	—	25	49	40
	35～49 歳	15	16	35	—	—	21	38	13
	50～64 歳	12	13	75	—	—	17	9	—
	65 歳～	22	17	40	—	—	23	13	—

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

⑥ 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無（設問 23）

図表 3-100 最も利用頻度の高い保険サービスの利用における、
現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無

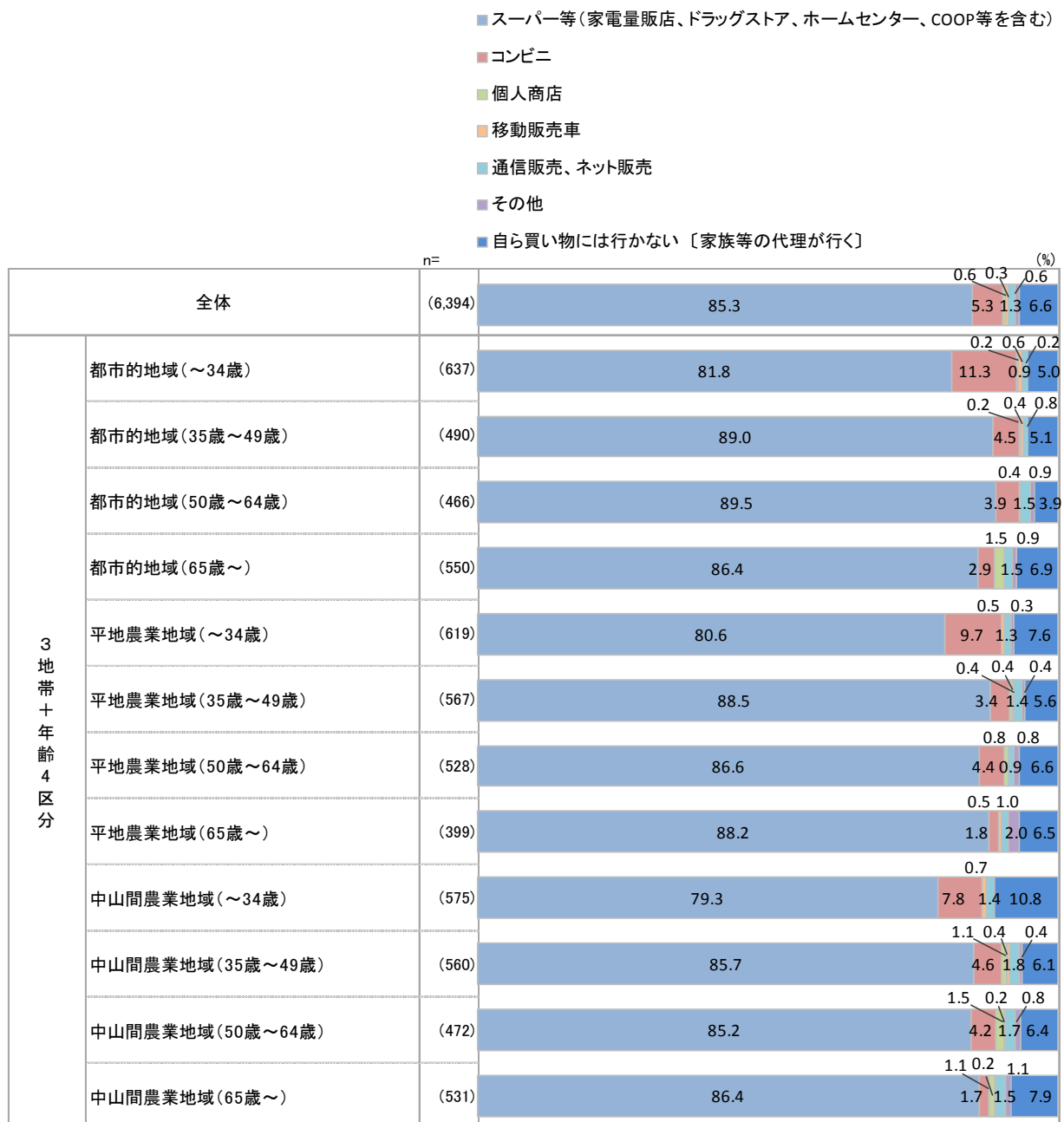


(3) 生活用品の購買について

① 最も利用頻度の高い食料品および日用品の購入手段（設問 25）

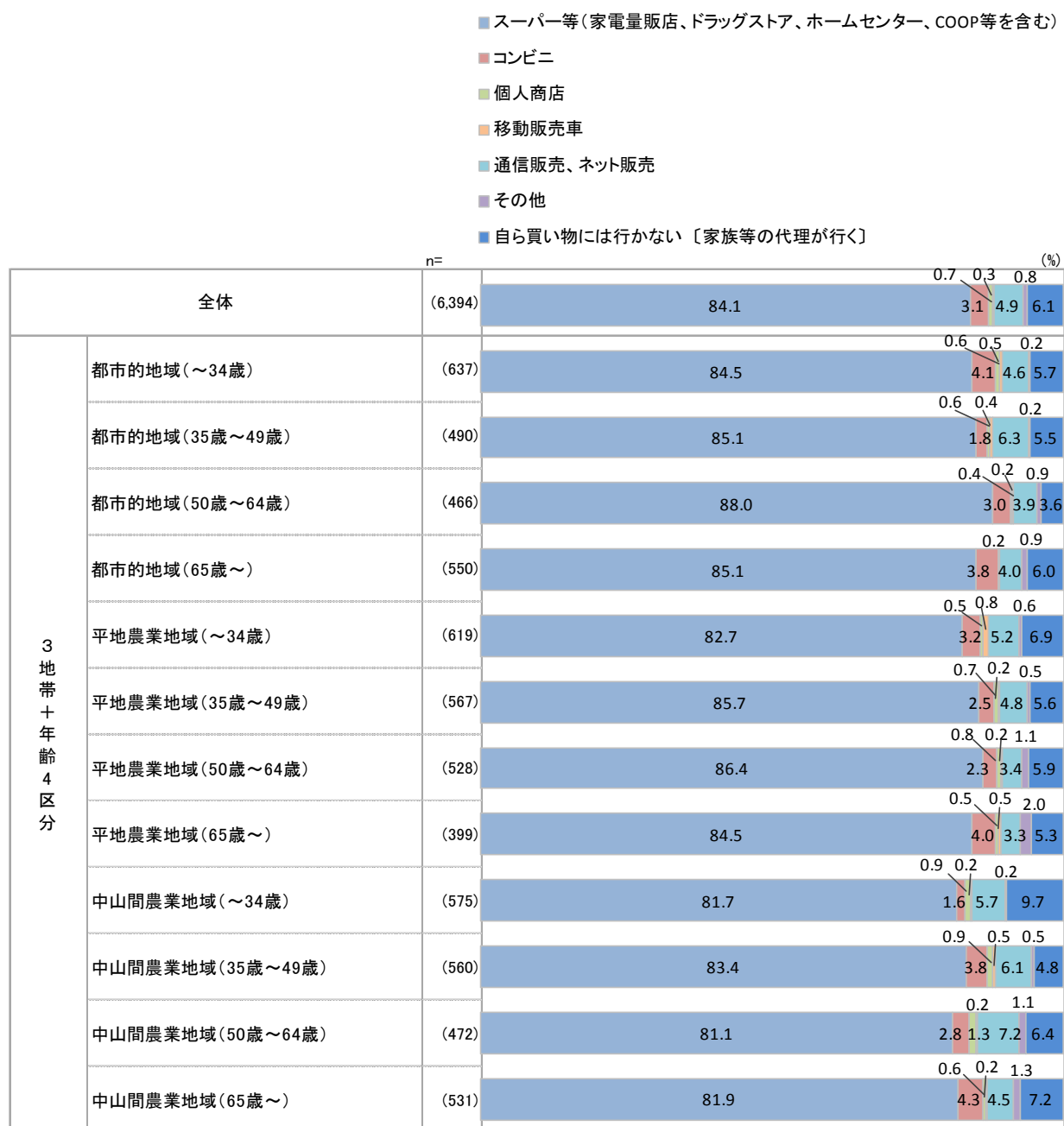
<食料品>

図表 3-101 最も利用頻度の高い食料品の購入手段



<日用品>

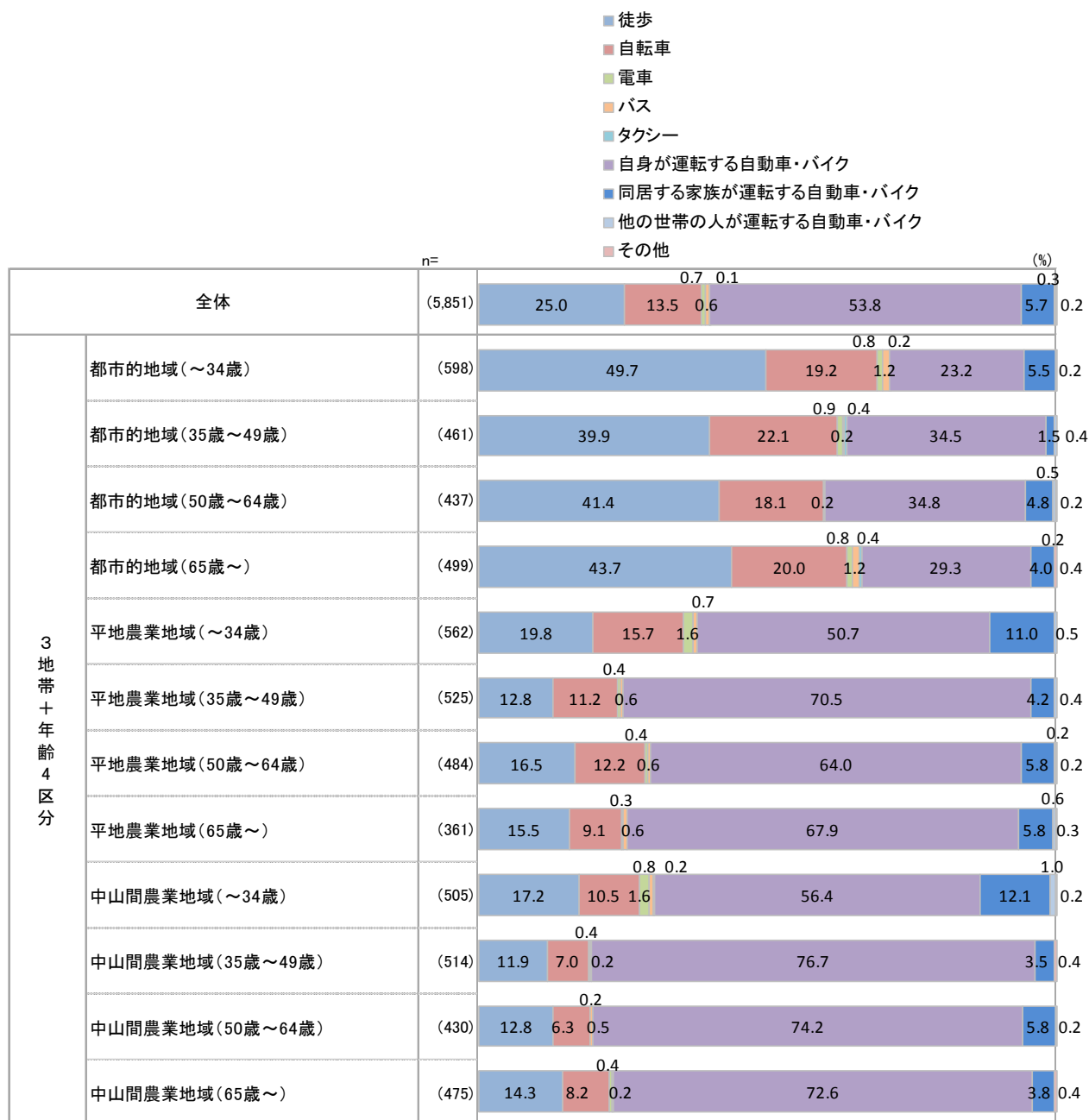
図表 3-102 最も利用頻度の高い日用品の購入手段



② 食料品および日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段（設問 27-3）

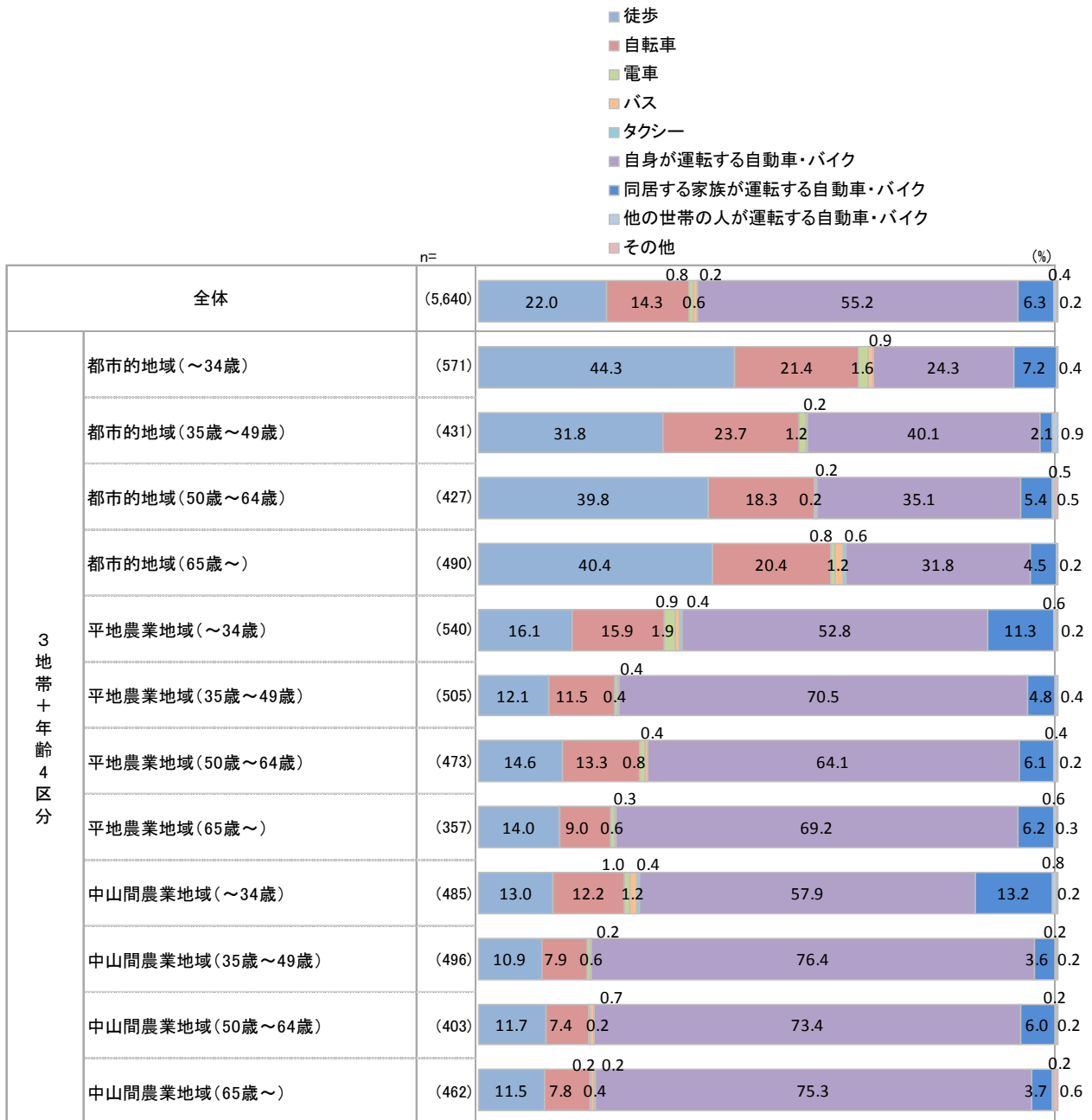
<食料品>

図表 3-103 食料品の購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



<日用品>

図表 3-104 日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



③ 食料品および日用品の購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離と所要時間（設問 27-2、設問 27-3）

<食料品>

図表 3-105 食料品の購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（交通手段別の平均距離）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	0.51	0.94	0.75	1.55	0.38	1.90	3.35	0.75
	35～49 歳	0.42	0.99	0.56	3.50	0.75	2.31	1.98	0.56
	50～64 歳	0.44	0.84	0.38	—	—	2.13	2.02	2.50
	65 歳～	0.50	0.79	1.53	3.94	1.50	2.02	2.64	7.50
平地農業地域	～34 歳	0.74	1.66	2.64	2.97	—	3.77	3.28	1.92
	35～49 歳	0.43	1.52	8.25	1.67	—	3.13	4.25	1.13
	50～64 歳	0.39	1.33	7.69	3.92	—	3.52	4.10	3.50
	65 歳～	0.60	1.55	7.50	2.13	—	3.48	4.05	4.50
中山間農業地域	～34 歳	0.56	1.88	2.64	6.88	0.38	4.26	4.22	7.00
	35～49 歳	0.96	1.58	1.94	1.50	—	4.22	5.15	—
	50～64 歳	0.44	1.53	0.75	0.81	—	4.53	5.01	—
	65 歳～	0.75	1.84	0.81	—	3.50	5.27	4.67	—

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-106 食料品の購入における、最も利用している店舗に行く際の所要時間（交通手段別の平均時間）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	9	9	20	15	5	11	13	30
	35～49 歳	7	8	9	20	13	19	10	8
	50～64 歳	7	18	5	—	—	9	10	18
	65 歳～	13	7	11	16	13	9	10	20
平地農業地域	～34 歳	9	12	13	30	—	11	14	7
	35～49 歳	8	9	15	17	—	9	16	10
	50～64 歳	8	9	35	23	—	10	17	10
	65 歳～	9	8	15	18	—	10	16	20
中山間農業地域	～34 歳	9	10	17	20	2	15	13	19
	35～49 歳	8	8	10	20	—	11	12	—
	50～64 歳	7	8	60	20	—	12	14	—
	65 歳～	9	10	30	—	20	13	20	—

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

<日用品>

図表 3-107 日用品の購入における、
最も利用している店舗に行く際の道路距離（交通手段別の平均距離）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	0.55	0.97	1.78	2.03	—	1.84	3.48	2.13
	35～49 歳	0.45	1.00	0.60	—	0.75	2.30	2.36	1.53
	50～64 歳	0.51	0.96	1.50	0.75	—	2.08	2.21	3.50
	65 歳～	0.54	0.90	2.13	5.17	1.13	2.03	2.56	—
平地農業地域	～34 歳	0.96	1.83	3.95	3.20	1.13	3.71	3.55	1.92
	35～49 歳	0.54	1.41	7.88	3.50	—	3.34	4.80	1.13
	50～64 歳	0.42	1.38	4.50	5.50	—	3.78	4.86	3.50
	65 歳～	0.58	1.60	3.94	0.75	—	3.81	4.66	0.75
中山間農業地域	～34 歳	0.80	1.73	3.68	6.75	2.50	4.37	4.83	5.00
	35～49 歳	0.84	1.47	1.92	0.75	—	4.49	5.28	0.75
	50～64 歳	0.41	1.55	0.75	1.04	—	4.98	5.69	0.75
	65 歳～	0.82	1.88	15.00	1.13	3.50	5.41	3.41	7.50

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-108 日用品の購入における、
最も利用している店舗に行く際の所要時間（交通手段別の平均時間）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	9	9	11	16	—	10	13	20
	35～49 歳	8	8	12	—	10	10	14	9
	50～64 歳	8	18	5	8	—	9	13	33
	65 歳～	9	8	20	18	15	10	10	—
平地農業地域	～34 歳	10	12	21	20	5	11	15	7
	35～49 歳	9	8	38	20	—	10	16	10
	50～64 歳	8	9	23	45	—	11	19	13
	65 歳～	10	9	10	3	—	11	16	8
中山間農業地域	～34 歳	11	11	39	16	4	12	15	13
	35～49 歳	7	9	13	20	—	12	12	10
	50～64 歳	6	9	80	17	—	12	14	3
	65 歳～	9	10	30	14	20	14	17	20

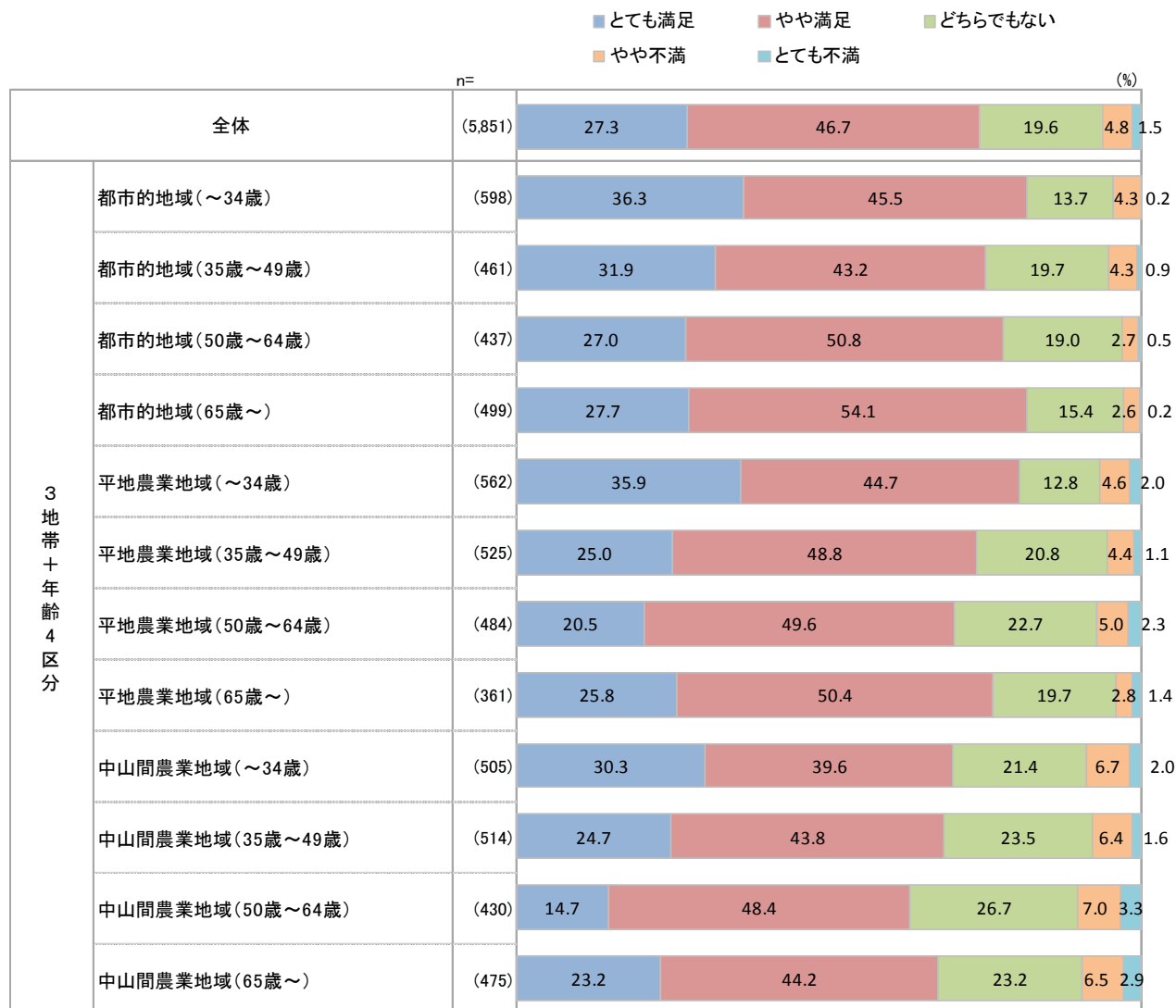
単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

④ 食料品および日用品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度（設問28）

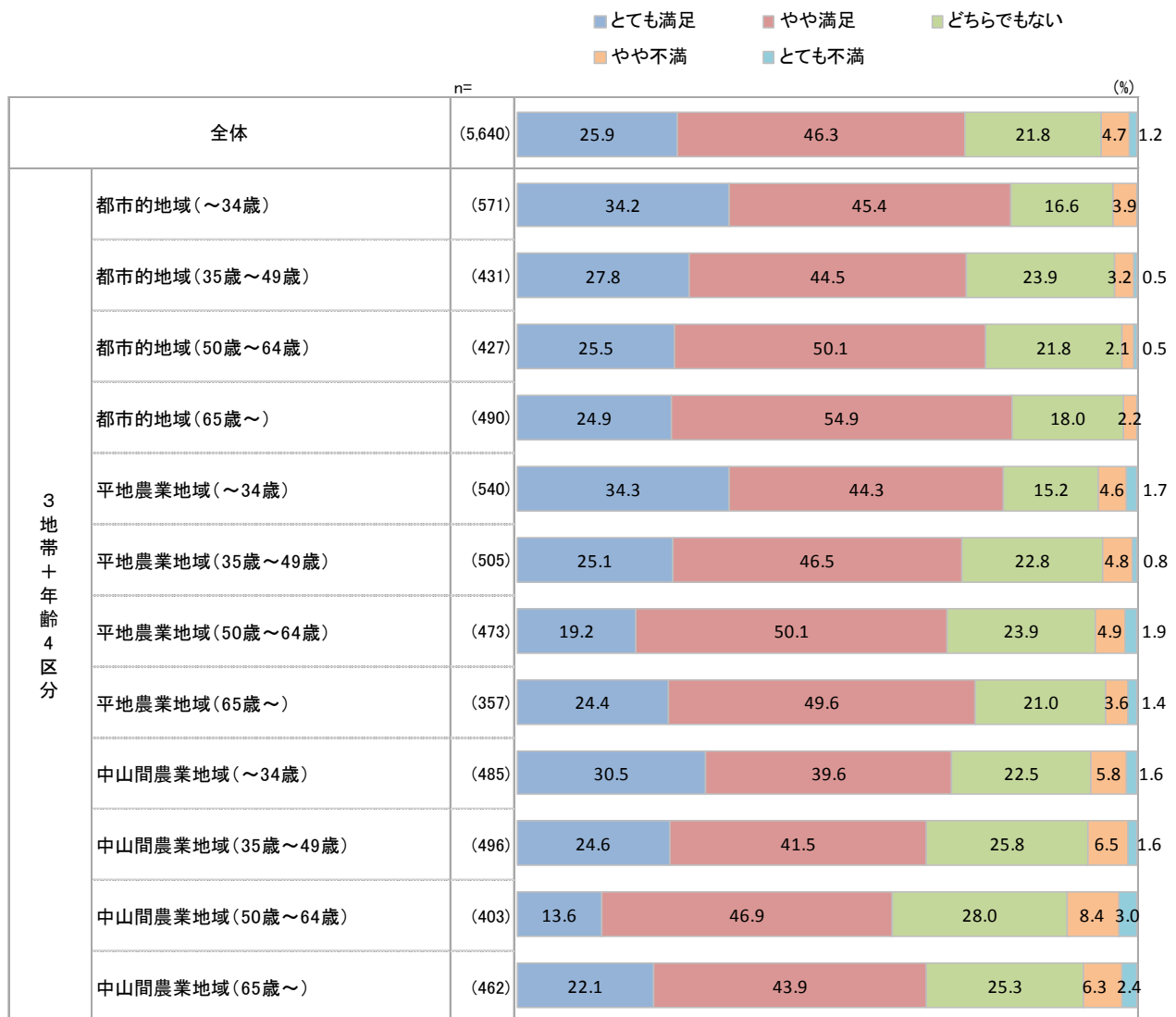
<食料品>

図表 3-109 食料品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



<日用品>

図表 3-110 日用品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスに対する満足度



⑤ 食料品および日用品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離と所要時間（設問 30）

<食料品>

図表 3-111 食料品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離（交通手段別の平均距離）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	1.52	2.30	1.10	2.32	3.50	4.79	6.30	3.50
	35～49 歳	1.39	2.89	5.19	0.38	2.13	5.36	3.82	1.13
	50～64 歳	1.37	2.18	15.00	—	—	5.51	4.99	5.50
	65 歳～	1.50	2.56	3.22	6.96	2.50	5.94	5.79	7.50
平地農業地域	～34 歳	1.74	2.99	4.90	4.16	—	7.11	7.28	7.75
	35～49 歳	1.70	3.09	4.50	1.67	—	7.34	8.53	1.50
	50～64 歳	1.44	2.76	7.88	3.13	—	7.09	6.75	3.50
	65 歳～	1.61	3.14	15.00	4.13	—	7.38	7.16	4.50
中山間農業地域	～34 歳	1.64	2.95	2.55	5.88	1.50	7.40	6.22	9.15
	35～49 歳	1.45	3.18	0.25	0.75	—	8.06	9.06	—
	50～64 歳	1.20	3.27	0.75	8.25	—	7.59	7.59	—
	65 歳～	1.94	3.23	2.50	—	3.50	7.62	6.67	—

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-112 食料品の購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる時間（交通手段別の平均時間）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	16	35	22	15	10	18	24	30
	35～49 歳	15	17	12	5	10	19	13	10
	50～64 歳	14	25	30	—	—	18	18	20
	65 歳～	18	16	20	21	20	19	19	30
平地農業地域	～34 歳	18	19	19	33	—	21	29	25
	35～49 歳	16	20	10	17	—	19	31	15
	50～64 歳	17	15	40	32	—	19	23	10
	65 歳～	22	14	30	25	—	18	21	20
中山間農業地域	～34 歳	19	16	19	15	2	21	21	33
	35～49 歳	15	16	8	30	—	21	22	—
	50～64 歳	15	15	50	30	—	18	22	—
	65 歳～	19	17	30	—	20	19	19	—

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

<日用品>

図表 3-113 日用品の購入における、最も利用している店舗の
立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	1.45	2.48	1.53	2.95	—	4.85	6.74	5.50
	35～49 歳	1.45	2.78	4.05	—	3.50	5.80	4.71	1.81
	50～64 歳	1.27	2.36	7.50	0.13	—	5.90	4.97	5.50
	65 歳～	1.59	2.52	4.00	6.90	2.58	5.93	6.20	—
平地農業地域	～34 歳	2.03	3.23	5.20	6.23	1.94	7.03	7.31	7.75
	35～49 歳	2.08	3.27	4.13	0.44	—	7.37	7.67	1.50
	50～64 歳	1.47	2.81	9.56	3.94	—	7.48	7.50	3.50
	65 歳～	1.83	3.17	7.69	0.75	—	7.59	7.86	1.13
中山間農業地域	～34 歳	1.87	3.42	6.48	4.42	1.50	7.61	6.08	7.69
	35～49 歳	1.61	2.87	0.67	1.50	—	8.28	8.00	0.75
	50～64 歳	1.92	3.04	0.38	8.00	—	8.04	7.72	1.50
	65 歳～	2.14	3.27	7.50	0.94	3.50	7.76	4.88	15.00

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-114 日用品の購入における、最も利用している店舗の
立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる時間（交通手段別の平均時間）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	17	18	14	19	—	18	25	30
	35～49 歳	16	16	11	—	5	20	18	11
	50～64 歳	14	25	30	3	—	20	18	35
	65 歳～	18	16	30	25	20	19	19	—
平地農業地域	～34 歳	18	20	23	38	5	21	26	22
	35～49 歳	18	21	33	2	—	19	26	15
	50～64 歳	17	15	35	40	—	20	25	28
	65 歳～	22	15	18	3	—	19	23	13
中山間農業地域	～34 歳	20	19	47	12	3	21	22	30
	35～49 歳	15	15	12	30	—	21	22	10
	50～64 歳	16	15	60	30	—	19	22	10
	65 歳～	21	16	10	19	20	20	17	40

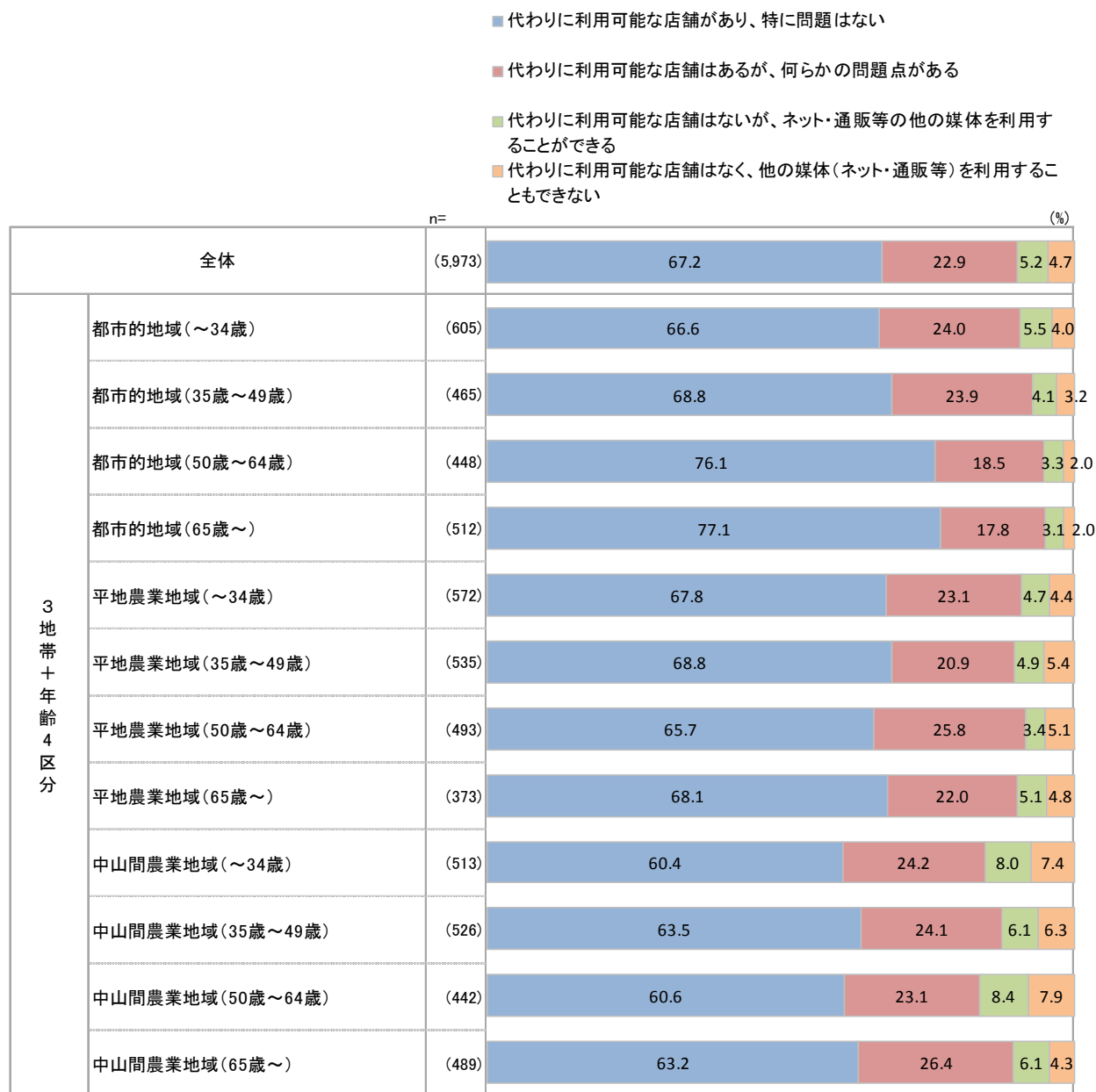
単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

⑥ 食料品および日用品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無（設問 31）

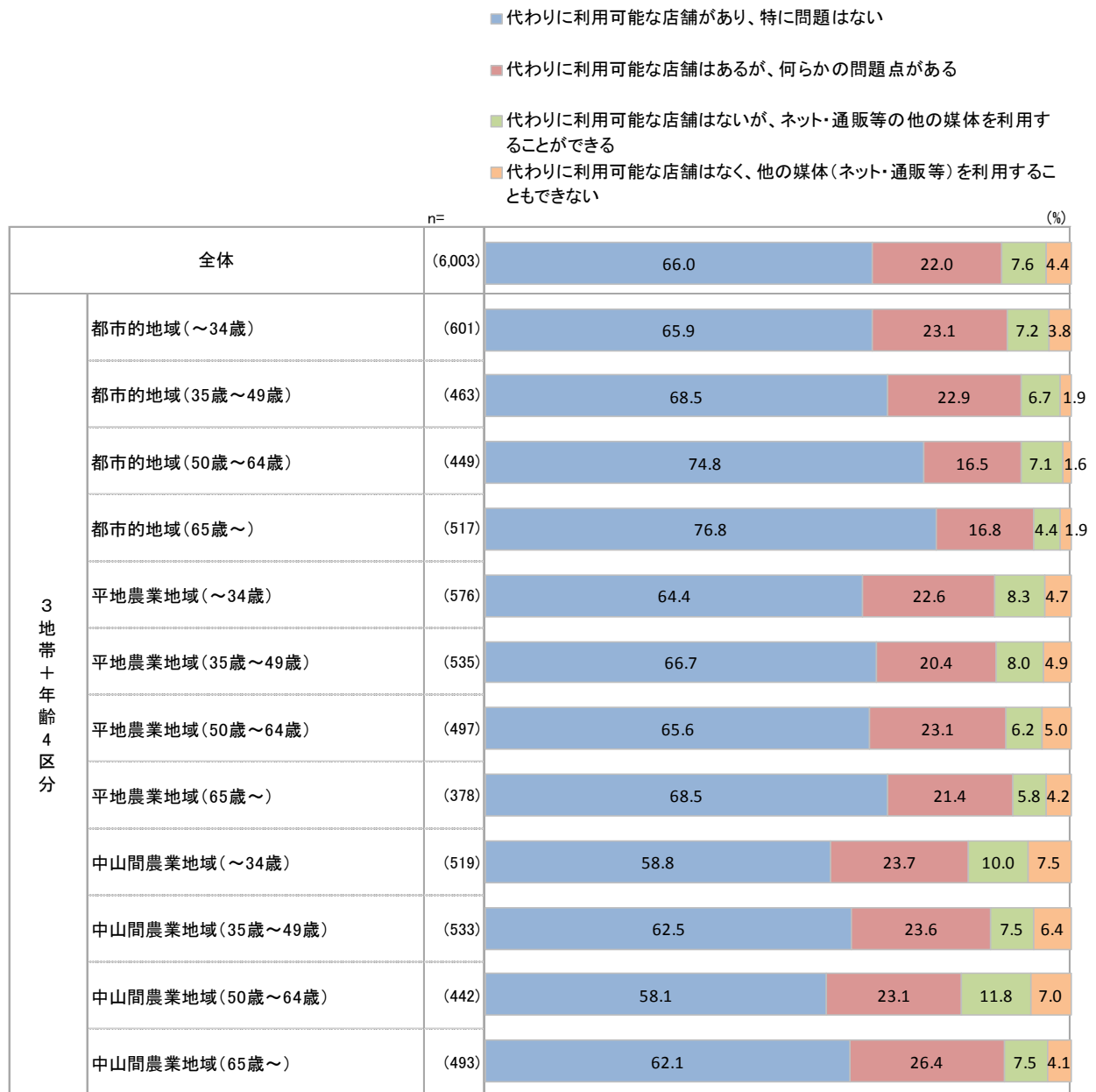
<食料品>

図表 3-115 食料品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無



<日用品>

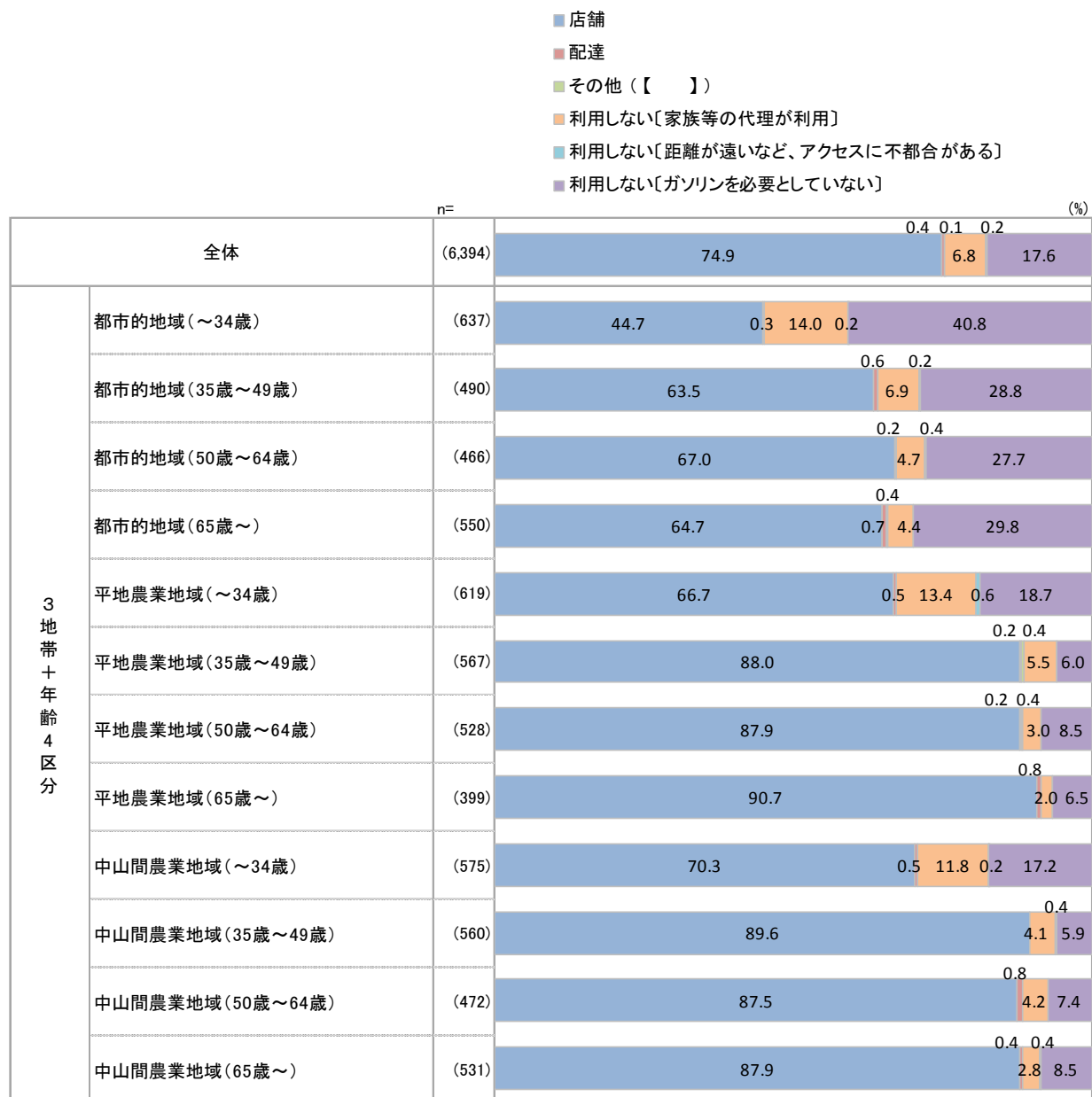
図表 3-116 日用品の購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無



(4) ガソリンの購入について

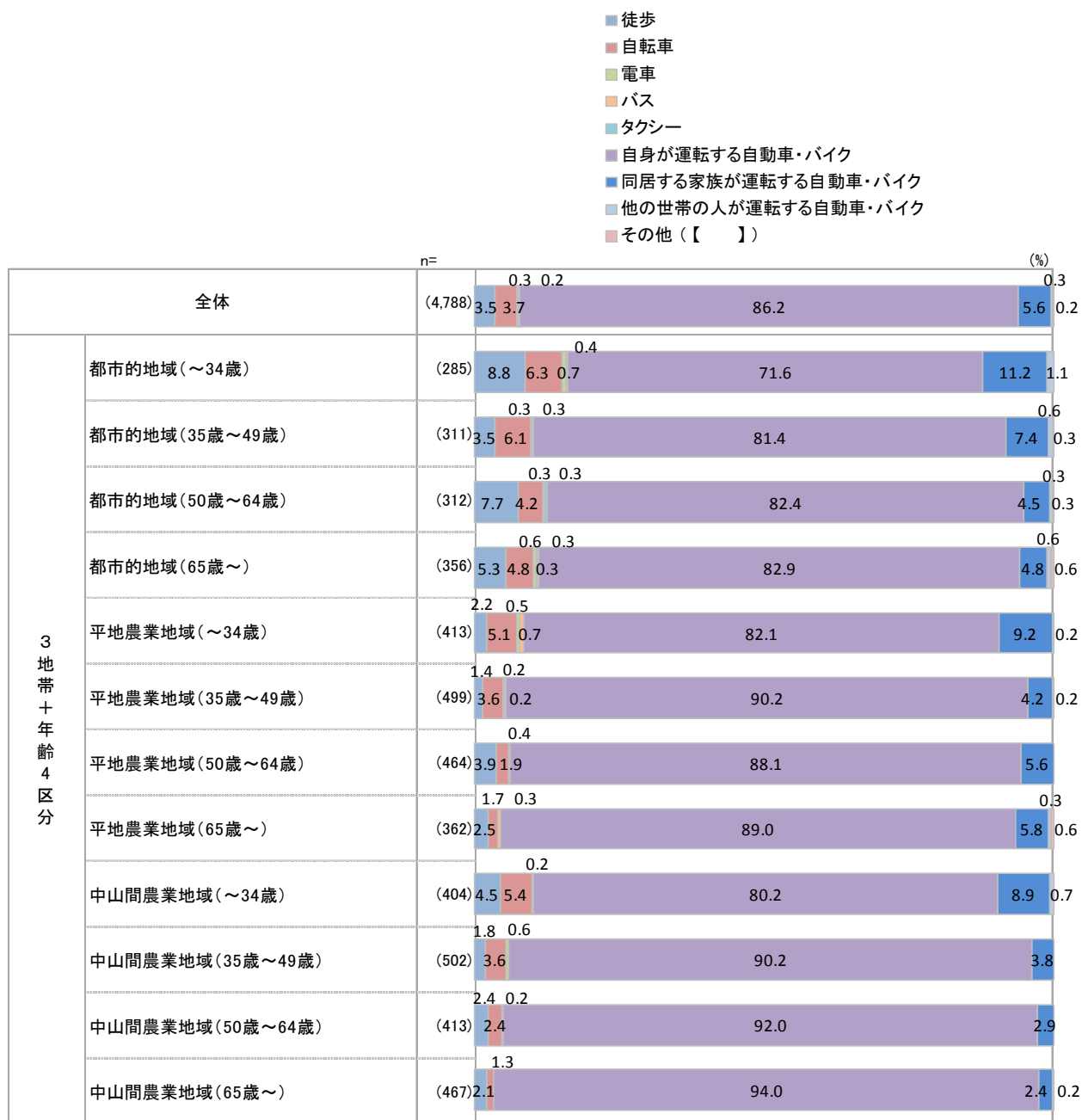
① 最も利用頻度の高いガソリンの購入手段（設問 33）

図表 3-117 最も利用頻度の高いガソリンの購入手段



② ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段（設問 35-3）

図表 3-118 ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の交通手段



③ ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離と所要時間（設問 35-2、設問 35-3）

図表 3-119 ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の道路距離（交通手段別の平均距離）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	0.66	1.43	0.94	0.38	—	2.00	2.29	0.75
	35～49 歳	0.38	1.49	1.50	0.75	—	1.97	1.82	0.38
	50～64 歳	1.09	0.80	0.13	—	0.13	2.13	1.11	0.13
	65 歳～	0.71	1.26	1.94	0.75	1.50	2.14	1.79	2.13
平地農業地域	～34 歳	1.50	2.98	1.13	1.46	—	3.60	3.10	0.75
	35～49 歳	1.43	2.12	0.38	0.75	—	3.20	4.14	—
	50～64 歳	0.53	2.43	0.75	—	—	3.23	4.02	—
	65 歳～	0.39	1.21	—	1.50	—	3.22	4.57	1.50
中山間農業地域	～34 歳	1.06	2.46	0.75	—	—	4.24	3.98	2.58
	35～49 歳	1.86	2.22	2.67	—	—	4.04	4.13	—
	50～64 歳	0.79	3.54	1.50	—	—	4.23	6.32	—
	65 歳～	0.69	4.17	—	—	—	4.98	5.36	—

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-120 ガソリンの購入における、最も利用している店舗に行く際の所要時間（交通手段別の平均時間）

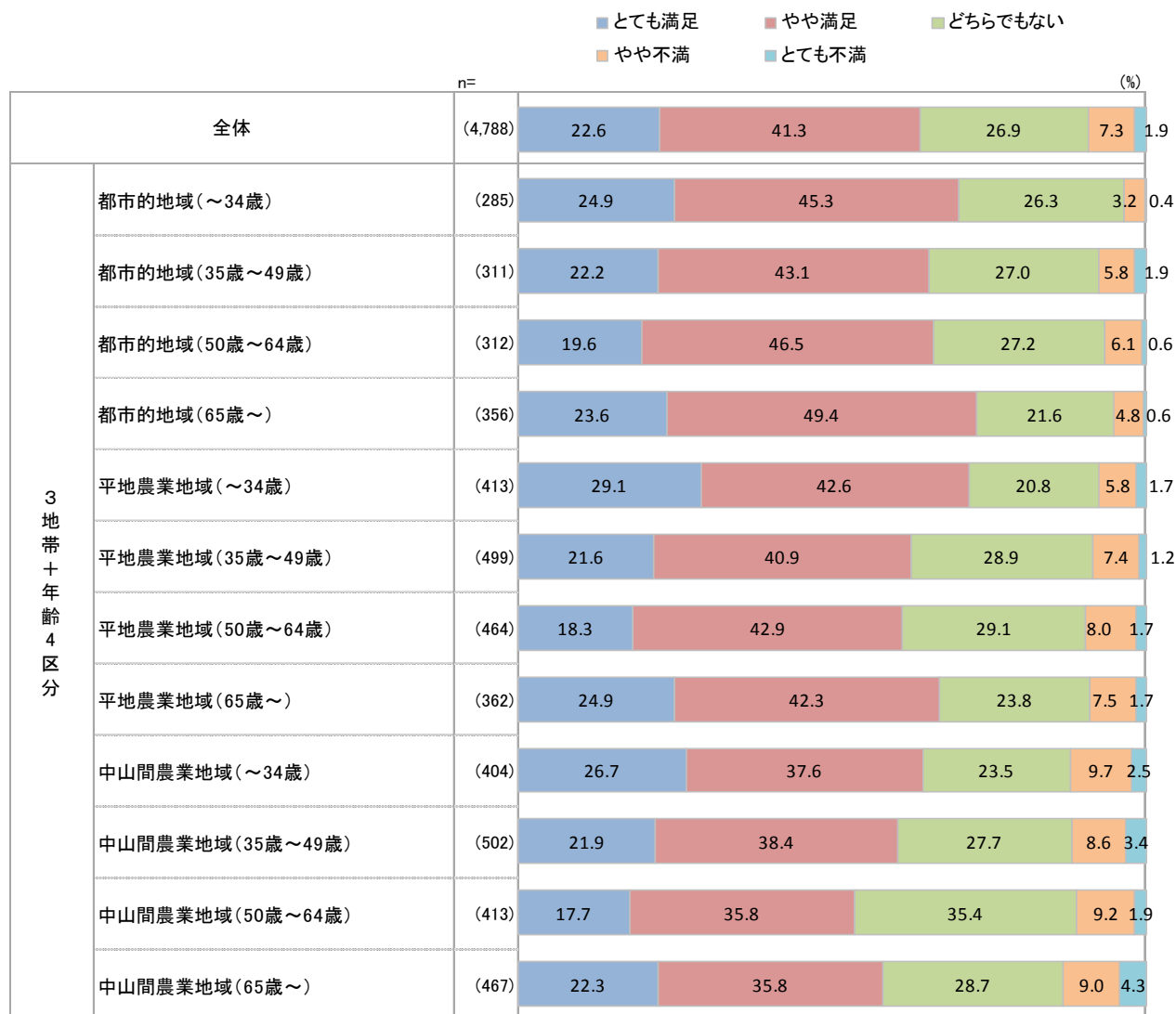
地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	12	10	16	5	—	11	10	10
	35～49 歳	11	8	5	7	—	9	12	5
	50～64 歳	8	9	10	—	5	9	6	2
	65 歳～	10	9	8	5	10	9	8	9
平地農業地域	～34 歳	9	14	22	15	—	10	12	20
	35～49 歳	7	12	30	5	—	9	12	—
	50～64 歳	13	9	7	—	—	9	12	—
	65 歳～	6	9	—	5	—	9	15	5
中山間農業地域	～34 歳	12	9	15	—	—	12	14	18
	35～49 歳	20	6	8	—	—	11	13	—
	50～64 歳	12	10	5	—	—	11	17	—
	65 歳～	13	11	—	—	—	12	18	—

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

④ ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地・アクセスに対する満足度（設問 36）

図表 3-121 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地・アクセスに対する満足度



⑤ ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離と所要時間（設問 38）

図表 3-122 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる距離（交通手段別の平均距離）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	1.02	3.02	0.94	0.13	—	5.05	5.51	5.75
	35～49 歳	1.02	4.40	1.50	0.75	—	4.54	5.27	1.13
	50～64 歳	1.08	1.76	15.00	—	3.50	5.10	4.28	0.13
	65 歳～	1.92	2.44	2.13	1.50	1.50	5.31	4.74	5.50
平地農業地域	～34 歳	0.38	5.15	1.13	3.25	—	7.32	6.23	0.13
	35～49 歳	0.71	5.26	0.75	1.50	—	7.14	7.39	—
	50～64 歳	1.94	6.64	2.13	—	—	6.68	6.03	—
	65 歳～	0.65	2.19	—	3.50	—	7.29	6.52	1.50
中山間農業地域	～34 歳	1.62	4.24	1.50	—	—	7.33	5.01	7.75
	35～49 歳	1.18	3.50	2.88	—	—	7.52	7.27	—
	50～64 歳	0.94	6.18	0.13	—	—	7.88	9.29	—
	65 歳～	1.14	4.23	—	—	—	7.48	9.14	—

単位:km

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

図表 3-123 ガソリンの購入における、最も利用している店舗の立地アクセスにおいて不満足を感じるようになる時間（交通手段別の平均時間）

地域		徒歩	自転車	電車	バス	タクシー	自身が運転する 自動車・バイク	同居する家族が運転 する自動車・バイク	他の世帯の人が運転 する自動車・バイク
都市的地域	～34 歳	15	13	16	2	—	18	20	17
	35～49 歳	15	20	10	10	—	16	19	15
	50～64 歳	14	18	20	—	30	17	15	1
	65 歳～	21	14	13	5	10	18	14	19
平地農業地域	～34 歳	8	20	61	13	—	20	28	0
	35～49 歳	11	34	30	5	—	18	19	—
	50～64 歳	20	16	5	—	—	18	18	—
	65 歳～	11	16	—	10	—	18	19	5
中山間農業地域	～34 歳	15	15	15	—	—	20	19	23
	35～49 歳	14	11	5	—	—	19	21	—
	50～64 歳	15	18	0	—	—	18	22	—
	65 歳～	18	22	—	—	—	18	24	—

単位:分

注釈：赤字はサンプル数が 29 以下のため参考値。

⑥ ガソリンの購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無（設問 39）

図表 3-124 ガソリンの購入における、現在利用している店舗と異なる代替利用店舗の有無

