

第3章 コミュニティバス(ふれあいバス)利用者アンケート調査結果

3-1 調査の概要

(1) 調査の概要

本調査は、コミュニティバス（ふれあいバス）の利用状況及び利用者の意向を把握し、「地域公共交通網形成計画」を策定する上での基礎資料とするため実施しました。

(2) 調査方法

- ・調査対象路線・便 全ルート、全便
- ・調査対象者 コミュニティバス（ふれあいバス）利用者
- ・調査方法 コミュニティバス（ふれあいバス）車内において、返信用封筒に入れた利用者アンケート調査票を利用者に手渡し、回答後、郵送回収としました。

(3) 調査日

- ・平日 令和元年10月9日（水）
- ・休日 令和元年12月1日（日）

(4) 回収状況

表 17 利用者アンケート回収状況

		配布数	回収数	回収率
コミュニティバス (ふれあいバス)	平日	414 票	183 票	44.2%
	休日	230 票	83 票	36.1%

3-2 調査結果

3-2.1 回答者の属性

(1) 性別

【平日回答者】

・男性の回答は30.1%、女性の回答は66.7%で、女性の割合が高くなっています。

【休日回答者】

・男性の回答は24.1%、女性の回答は72.3%で、女性の割合が高くなっています。

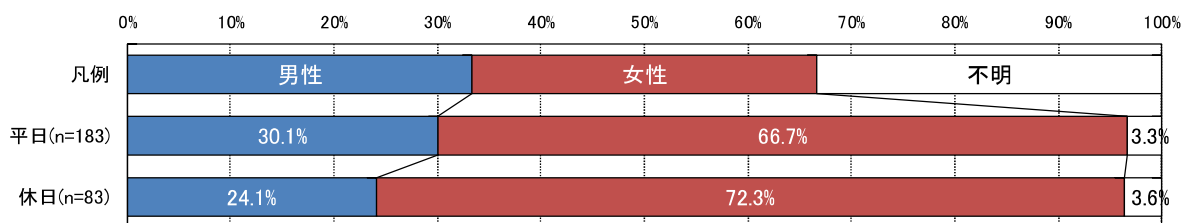


図 166 回答者の性別

(2) 性別・年代

【平日回答者】

・男性は「75歳以上」の割合が高く32.7%、次いで「65歳～74歳」29.1%、「60歳～64歳」14.5%と、高齢者の回答割合が高く、若い人の回答割合は低くなっています。

・女性も男性と同様に高齢者の割合が高く「65歳～74歳」28.7%、「75歳以上」27.0%、「40歳代」12.3%などとなっています。

【休日回答者】

・男性は「75歳以上」の割合が高く65.0%、次いで「50歳代」「65～74歳」10.0%と、高齢者の回答割合が高く、若い人の回答割合は低くなっています。なお、平日に比べ、「75歳以上」の割合が特に高くなっています。

・女性も男性と同様に高齢者の割合が高く「65歳～74歳」33.3%、「75歳以上」28.3%、「40歳代」13.3%などとなっています。

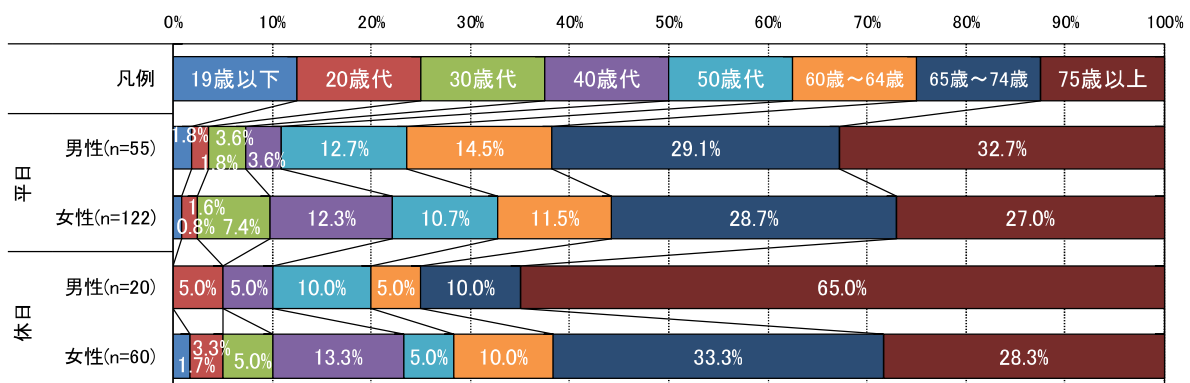


図 167 回答者の性別・年代

(3) 性別・職業

【平日回答者】

- ・男性は「無職」の割合が 58.2%と最も高く、これは 65 歳以上の回答の割合が高いことから定年後の人などと考えられます。次いで「常勤」27.3%、「自営業(農業以外)」「パート・臨時」3.6%などとなっています。
- ・女性は「専業主婦」が 34.4%と最も高く、次いで「パート・臨時」25.4%、「無職」24.6%などとなっています。

【休日回答者】

- ・男性は「無職」が 70.0%と最も高く、次いで「常勤」20.0%、「自営業(農業以外)」5.0%となっています。なお、平日に比べ、「無職」の割合が特に高くなっています。
- ・女性は平日と同様、「専業主婦」が 35.0%と最も高く、次いで「無職」25.0%、「常勤」「パート・臨時」15.0%などとなっています。

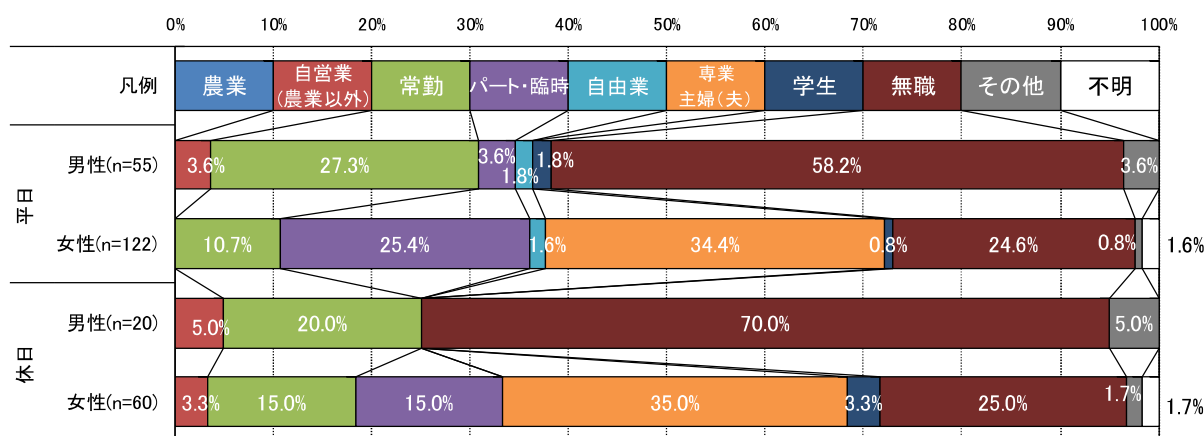


図 168 回答者の性別・職業

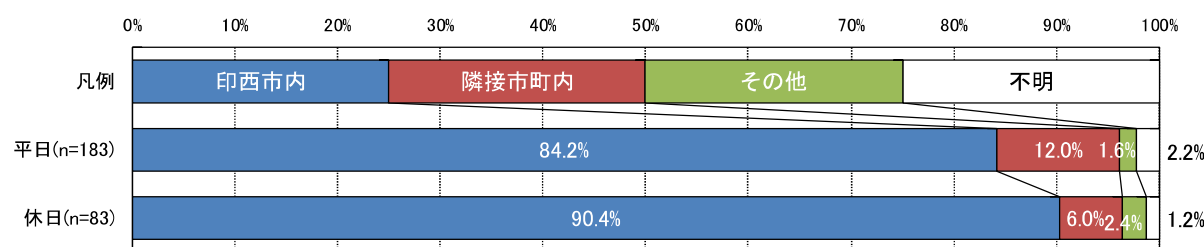
(4) 居住地

【平日回答者】

- ・印西市内の居住者の割合が 84.2%と最も高く、隣接市町は 12.0%となっています。

【休日回答者】

- ・平日以上に印西市内の居住者の割合が高く 90.4%となっており、隣接市町は 6.0%となっています。



※「隣接市町」とは、印西市と境界を接する市町を指します。

図 169 回答者の居住地

(5) 運転免許証の有無

【平日回答者】

- ・「過去に運転免許証を持っていたが、現在は持っていない」が 18.7%、「これまで運転免許証を持ったことが無い」が 40.7%と、利用者の約 60%は現在、運転免許証を持っていません。

【休日回答者】

- ・「過去に運転免許証を持っていたが、現在は持っていない」が 22.0%、「これまで運転免許証を持ったことが無い」が 45.1%と、利用者の約 70%は現在、運転免許証を持っていません。

- ・一方、市民アンケート結果では、約 90%の回答者が運転免許証を持っており、コミュニティバス（ふれあいバス）は特に運転免許証を持っていない方に利用されていることがわかります。

注) 回答者のうち高校生が含まれる 19 歳以下の割合は 2%未満です。

(図 167 (125 ページ) 参照)

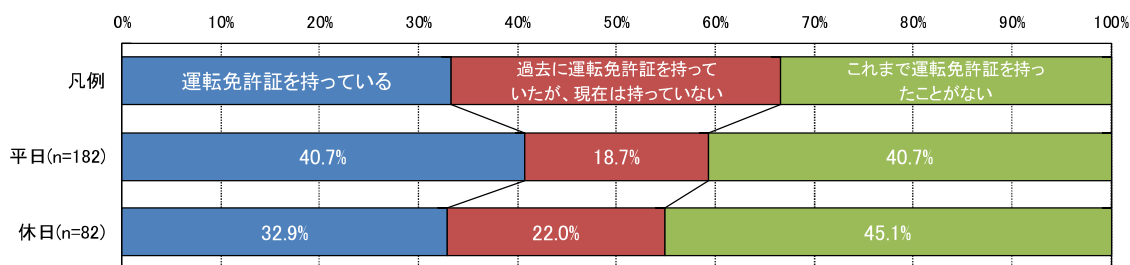


図 170 運転免許証の有無

(6) 自動車の保有状況

【平日回答者】

- ・「自動車等は持っておらず送迎してもらえない」が 24.3%で、「自分専用の自動車等を持っている」は 14.9%となっています。

【休日回答者】

- ・「自動車等は持っておらず送迎してもらえない」が 29.6%で、「自分専用の自動車等を持っている」は 18.5%となっています。

- ・一方、市民アンケートでは、「自動車等は持っておらず送迎してもらえない」が 1.1%、「自分専用の自動車等を持っている」は 64.4%であり（ともに全域の場合）、コミュニティバス（ふれあいバス）は、自動車等を持っていない方に利用されていることがわかります。（図 66 (66 ページ) 参照)

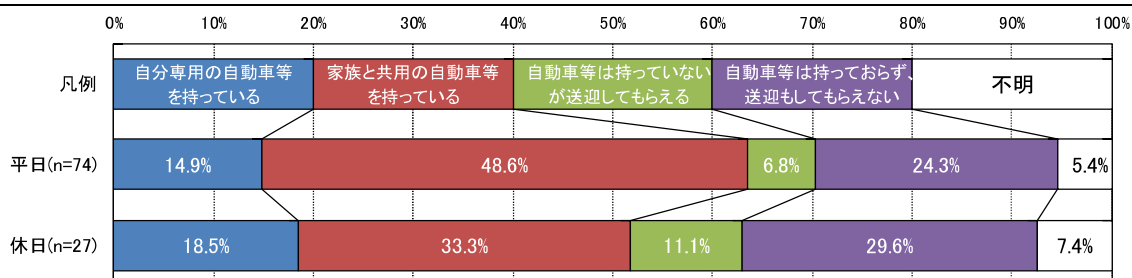


図 171 自動車の保有状況

(7) 自動車の運転状況

【平日回答者】

・「運転しない」の割合が49.3%と最も高く、「毎日」は15.1%となっています。

【休日回答者】

・「運転しない」の割合が51.9%と最も高く、「毎日」は18.5%となっています。

・一方、市民アンケート結果では、「運転しない」が4.8%、「毎日」は74.2%（ともに全域）となっています。コミュニティバス（ふれあいバス）利用者アンケートの回答者は高齢者が多いことから、運転免許証を持ちながらも何かしらの理由で運転はせず、コミュニティバス（ふれあいバス）を利用していることがわかります。（図 67（67 ページ）参照）

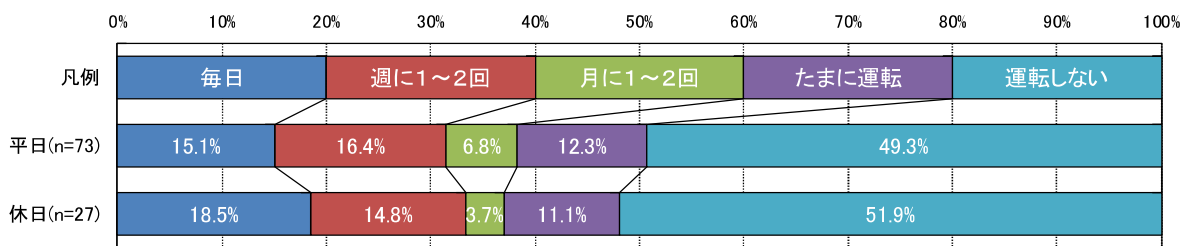


図 172 自動車の運転状況

(8) 運転免許証を返納する予定

【平日回答者】

・「運転免許証を返納する予定はない」が51.4%、「運転免許を返納する予定がある」が33.3%となっています。

【休日回答者】

・「運転免許証を返納する予定はない」が76.0%、「運転免許を返納する予定がある」が20.0%となっています。

・一方、市民アンケートでは、「運転免許証を返納する予定はない」が77.4%、「運転免許を返納する予定がある」が12.3%となっています（ともに全域の場合）。コミュニティバス（ふれあいバス）利用者アンケートの回答者は高齢者が多いことから、返納を予定している割合が高いのではないかと考えられます。（図 68（68 ページ）参照）

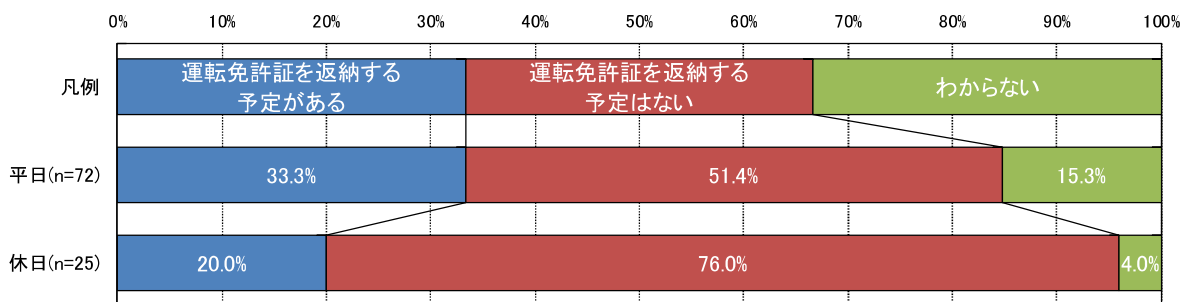


図 173 運転免許証を返納する予定

(9) 運転免許証を返納する予定の年齢

・「運転免許証を返納する予定がある」及び「わからない」とした回答者のうち、返納予定年齢を聞きました。

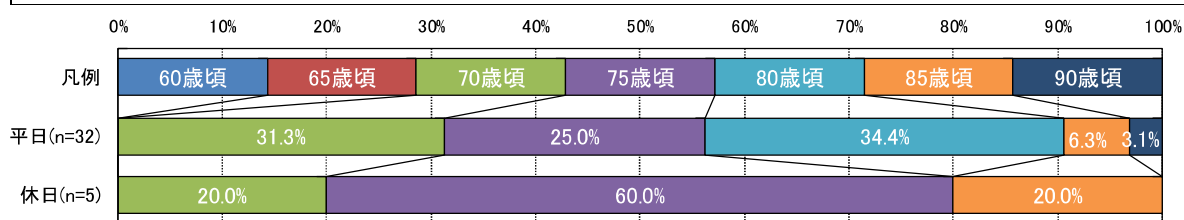
【平日回答者】

・全て70歳以上の回答で、「80歳頃」の割合が34.4%と最も高く、次いで「70歳頃」31.3%、「75歳頃」25.0%など、75歳までに半数以上が返納予定の回答となりました。

【休日回答者】

・全て70歳以上の回答で、「75歳頃」の割合が60.0%と最も高くなっています。

・以上から、70歳頃が運転免許証返納を考える一つの区切りになっていると考えられます。なお、この傾向は、市民アンケート結果でも同様となっています。



※複数回答
※サンプル数に注意

図 174 運転免許証を返納する予定の年齢

(10) 運転免許証の返納後に利用したいと思う移動手段

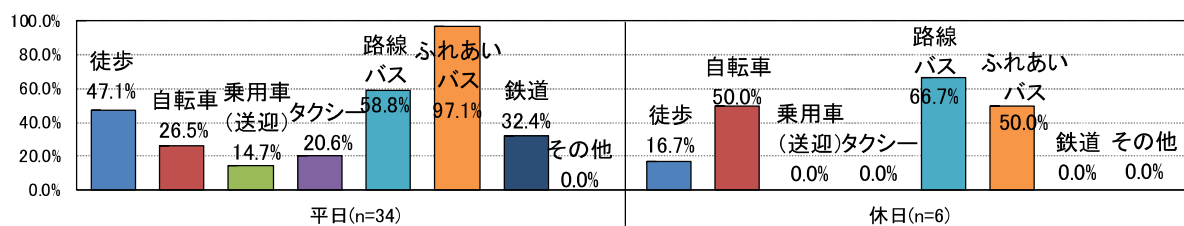
【平日回答者】

・「ふれあいバス」の割合が97.1%と最も高く、次いで「路線バス」58.8%、「徒歩」47.1%などとなっています。

【休日回答者】

・「路線バス」が66.7%と最も高く、次いで「ふれあいバス」50.0%などとなっています。

・以上から、コミュニティバス（ふれあいバス）は現在利用しているだけでなく、運転免許証返納後も利用意向が高くなっています。なお、コミュニティバス（ふれあいバス）や路線バスの利用意向の高さは、市民アンケートでも同様の結果となっています。



※複数回答

図 175 運転免許証の返納後に利用したいと思う移動手段

3-2.2 コミュニティバス(ふれあいバス)の利用状況について

(1) 乗車したルート

【平日回答者】

・「中ルート」の利用の割合が21.3%と最も高く、次いで「西ルート」19.7%、「南ルート」18.0%などとなっています。

【休日回答者】

・「南ルート」の利用が22.9%と最も高く、次いで「印旛・本埜支所ルート」20.5%、「西ルート」18.1%などとなっています。

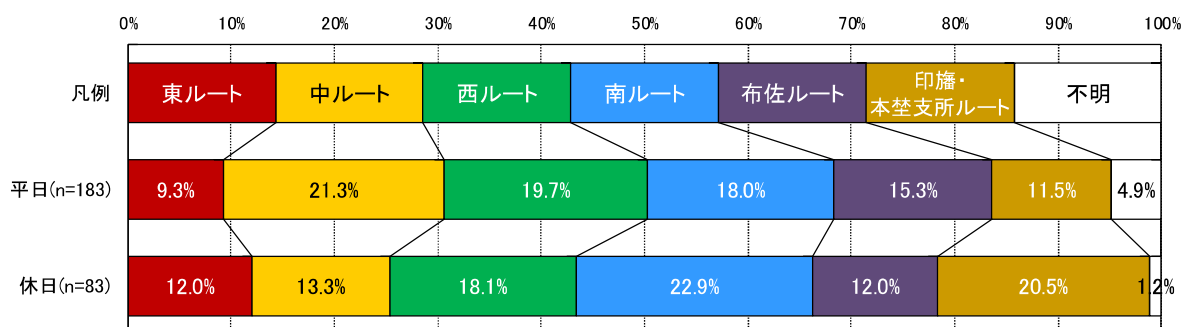


図 176 利用ルート

(2) 乗車目的

【平日回答者】

・ルート合計では、「通勤・通学」(26.4%)、「趣味・娯楽・食事・習い事」(23.6%)、「日常の買い物」(20.7%)が20%以上で、コミュニティバス(ふれあいバス)を利用する主要な目的となっています。

・東ルートでは、「通勤・通学」41.2%と「日常の買い物」29.4%が高く、これは木下東地区などからの通勤、通学、買い物に利用されているものと考えられます。(後述の図 294 (206 ページ) も参照)

・中ルートでは、「趣味・娯楽・食事・習い事」33.3%と「通勤・通学」25.6%が高く、これは印西牧の原駅周辺の大規模商業施設などを経由しているためと考えられます。

・西ルートでは、「通勤・通学」が41.7%と高く、木下駅や千葉ニュータウン中央駅周辺の住宅地からの通勤、通学に利用されているものと考えられます。

・南ルートでは、「日常の買い物」36.4%と「趣味・娯楽・食事・習い事」21.2%が高く、印西牧の原駅周辺の大規模商業施設やサザンプラザなどを経由するためと考えられます。

・布佐ルートでは、「趣味・娯楽・食事・習い事」28.6%と「通勤・通学」25.0%が高く、千葉ニュータウン中央駅周辺地域での通勤や趣味等、我孫子東高校の通学などに利用されていると考えられます。(後述の図 306 (218 ページ) も参照)

・印旛・本埜支所ルートでは、他ルートと異なり「通勤・通学」が4.8%と非常に低く、一方で「趣味・娯楽・食事・習い事」33.3%、「日常の買い物」28.6%が高く、印旛・本埜地域での趣味や買い物等によく利用されるルートとなっています。

【休日回答者】

- ・ルート合計では、「日常の買い物」(39.0%)、「趣味・娯楽・食事・習い事」(22.0%)と高い割合になっており、コミュニティバス(ふれあいバス)を利用する主要な目的となっています。
 - ・東ルートでは、「日常の買い物」「趣味・娯楽・食事・習い事」30.0%が高くなっています。
 - ・中ルートでは、「通勤・通学」「趣味・娯楽・食事・習い事」27.3%が高くなっています。
 - ・西ルートでは、「日常の買い物」が33.3%と「通勤・通学」「趣味・娯楽・食事・習い事」26.7%が高くなっています。
 - ・南ルートでは、「日常の買い物」42.1%と「趣味・娯楽・食事・習い事」31.6%が高くなっています。
 - ・布佐ルートでは、「日常の買い物」30.0%と「趣味・娯楽・食事・習い事」「その他」20.0%が高くなっています。
 - ・印旛・本埜支所ルートでは、他ルートと異なり「趣味・娯楽・食事・習い事」の回答がなく、「日常の買い物」(70.6%)によく利用されるルートとなっています。
- ・以上から、平日では、「通勤・通学」「趣味・娯楽・食事・習い事」「日常の買物」など、様々な目的で利用されていますが、休日では、「通勤・通学」が少ないため「日常の買物」(約4割)、「趣味・娯楽・食事・習い事」(約2割)(ともに全域)を中心とした利用となっています。
- ・また、平日は若い年代ほど通勤・通学での利用者数が多く、年代が上がるごとに、通院や趣味・娯楽等での利用者数が増えているのがわかります。
 - ・一方休日では、年代が上がるごとに日常の買物のため、利用者数が増えている結果となっています。

図 177～図 180 (132 ページ) 参照

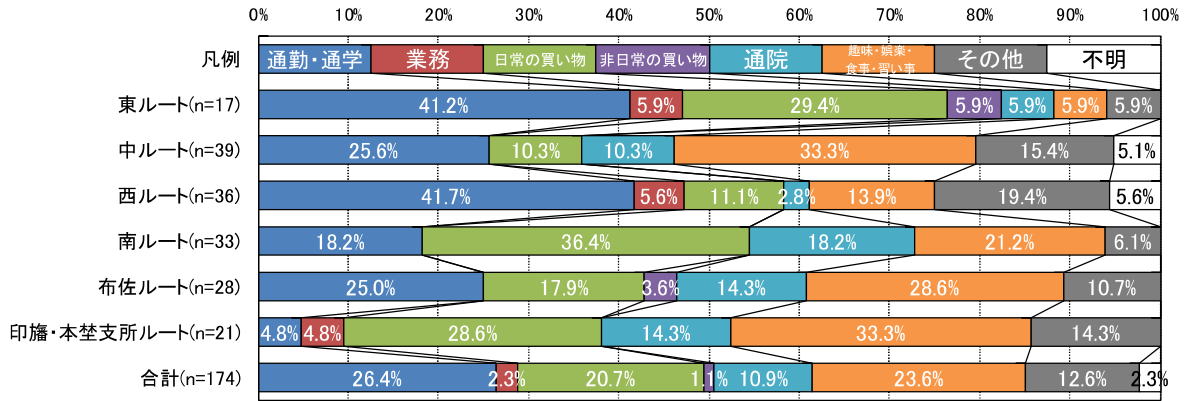


図 177 ルート別・乗車目的【平日】

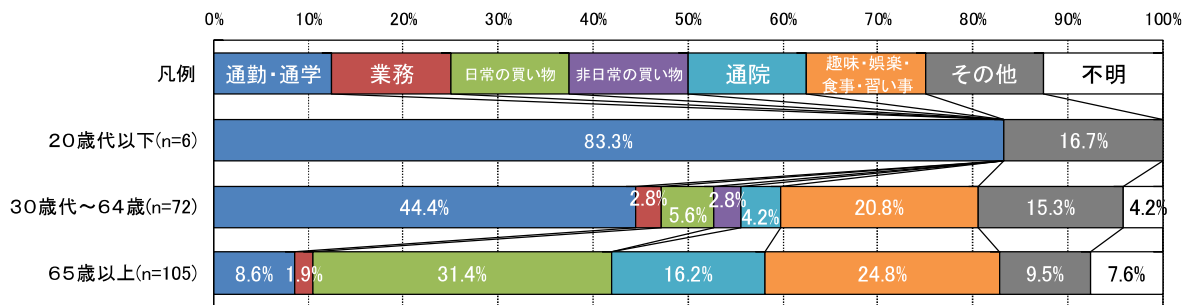


図 178 年代別・乗車目的【平日】

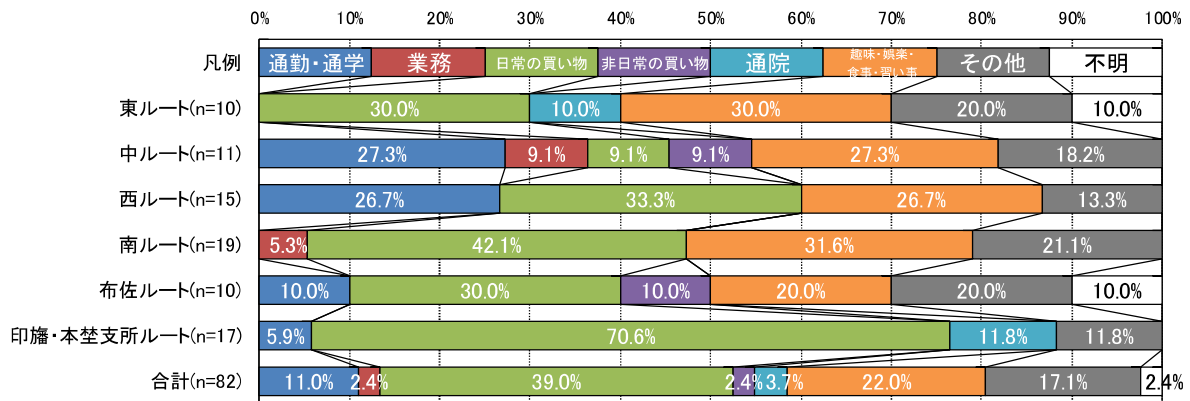
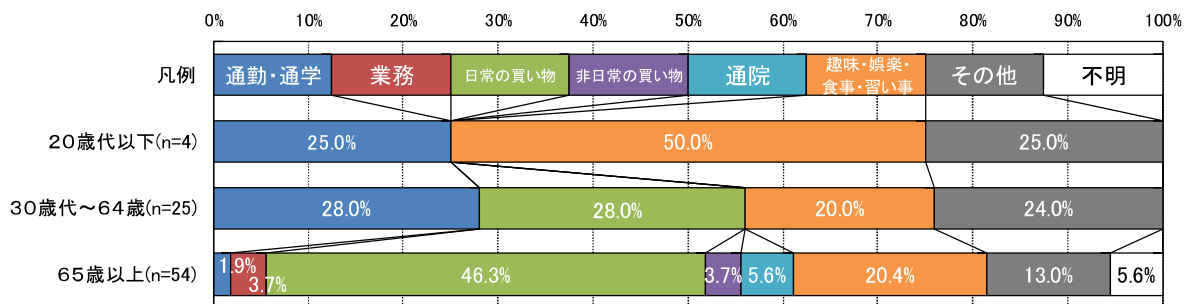


図 179 ルート別・乗車目的【休日】



※サンプル数に注意

図 180 年代別・乗車目的【休日】

(3) 出発地

【平日回答者】

- ・どのルートも、出発地は「自宅（印西市内）」が40%～80%程度と高くなっています。
- ・なお、東ルートと西ルートは、「自宅以外（印西市内）」が比較的高くなっています。両ルートは通勤・通学の割合が高いことから、通勤・通学の際の帰宅時の利用ではないかと考えられます。また、布佐ルートは、ルートの一部区間が我孫子市内であることから、「自宅以外（印西市外）」が他ルートよりも高くなっています。

【休日回答者】

- ・布佐ルートと南ルートを除き、どのルートも、出発地は「自宅（印西市内）」が50%以上と高くなっています。
- ・布佐ルートは、ルートの一部区間が我孫子市内であることから、「自宅以外（印西市外）」が60.0%と高くなっています。

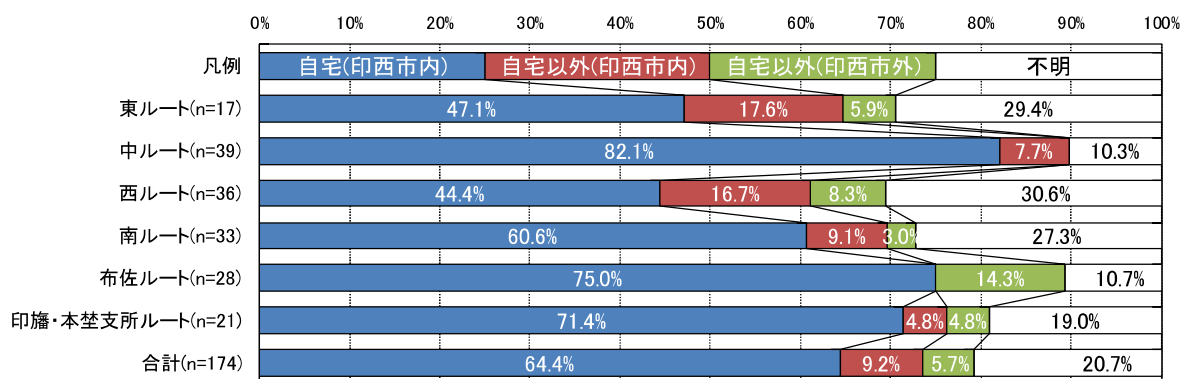


図 181 ルート別・出発地【平日】

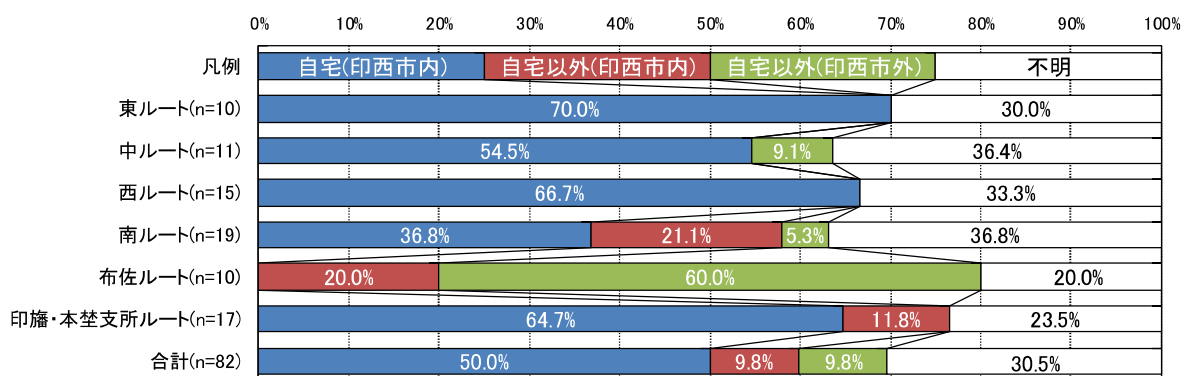


図 182 ルート別・出発地【休日】

(4) 目的地

【平日回答者】

- ・東ルートは、「自宅以外（印西市外）」が29.4%と他ルートよりも高いですが、これは鉄道への乗りつぎ割合が高い（図 195（140 ページ）参照）ことが理由と考えられます。
- ・また、ルートの一部が我孫子市内を走行する布佐ルートも「自宅以外（印西市外）」が28.6%と比較的高くなっています。

【休日回答者】

- ・「自宅（印西市内）」が、布佐ルートで40%と高く、市外からの帰宅と考えられます。

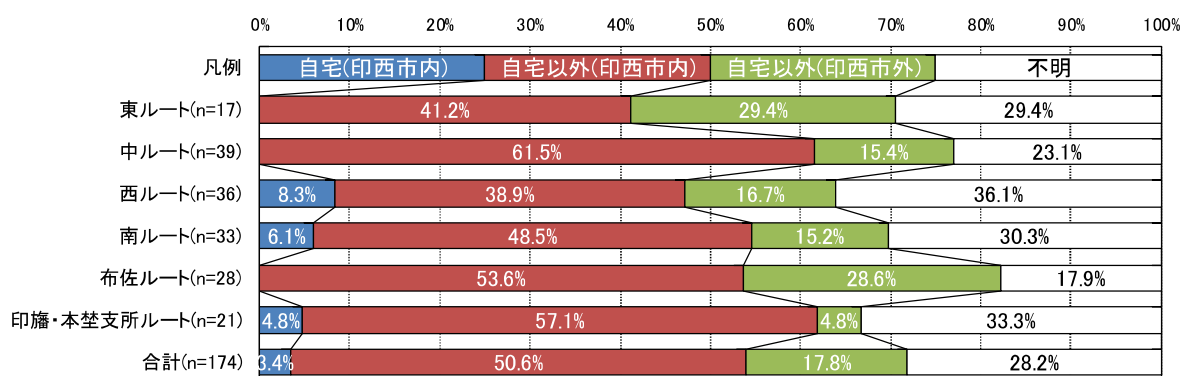


図 183 ルート別・目的地【平日】

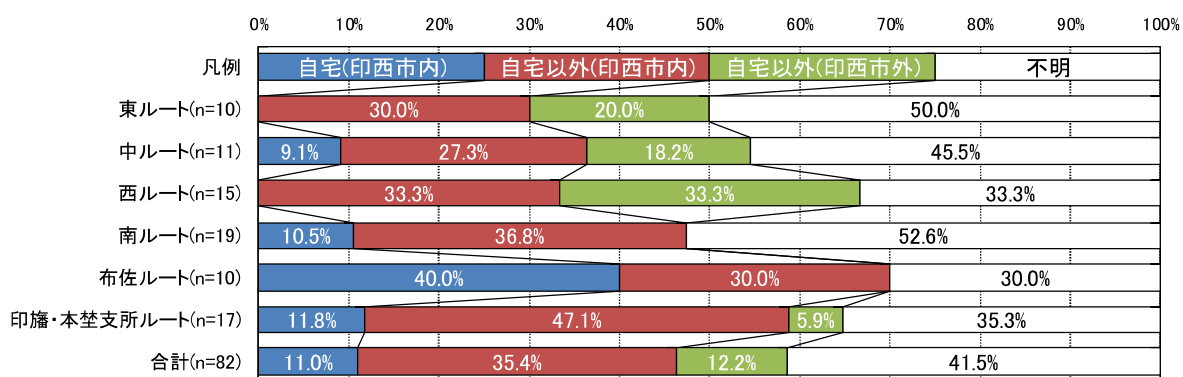


図 184 ルート別・目的地【休日】

(5) 乗車時間帯

【平日回答者】

・どのルートも午前中の乗車が多くなっています。これは、通勤・通学での利用や買い物に出かける際、午前中に行動する機会が多いためと考えられます。

【休日回答者】

・西ルートは7時台～9時台、印旛・本埜支所ルートは9時台、南ルートは13時台の乗車が多くなっています。

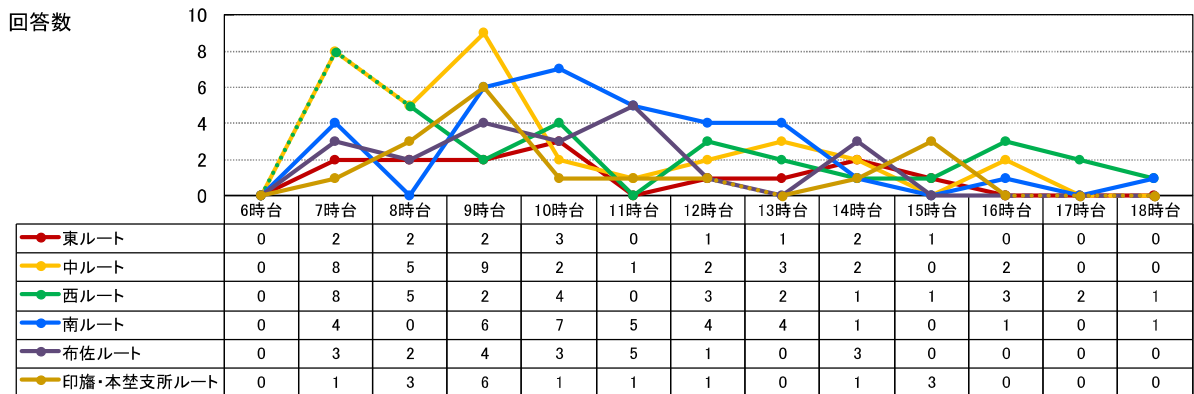


図 185 ルート別・乗車時間【平日】

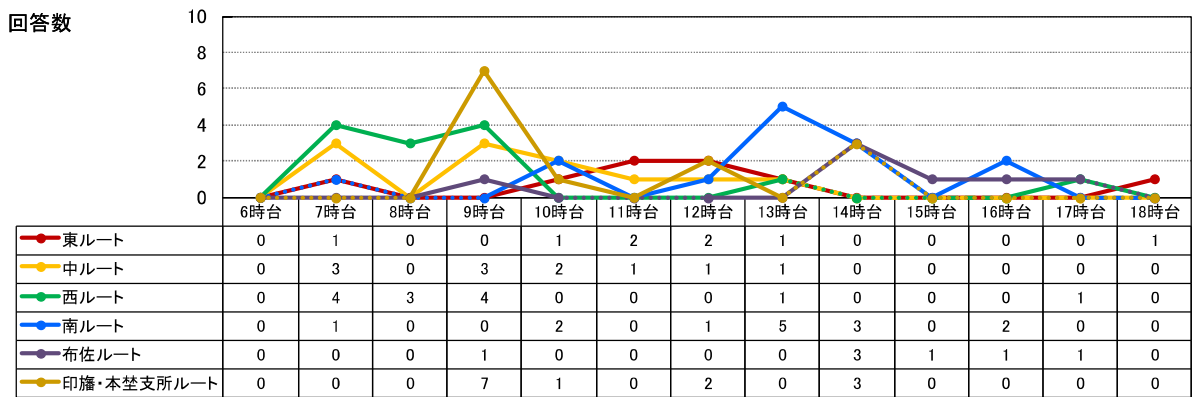


図 186 ルート別・乗車時間【休日】

(6) 出発地からバス停までの所要時間

【平日回答者】

- ・合計では、5分以内（直線距離換算で300m程度）が55.8%、10分以内（同600～700m程度）では66.7%となっています。
- ・ルート別では、東ルートと布佐ルートで11分以上が20%以上と、他のルートよりも高くなっています。

【休日回答者】

- ・合計では、5分以内（直線距離換算で300m程度）が52.4%、10分以内（同600～700m程度）では65.8%となっています。
- ・ルート別では、中ルートと南ルートで11分以上が20%以上と、他ルートよりも高くなっています。
- ・以上から、約半数の利用者が、バス停まで5分以内（直線距離換算で300m程度）のところに出発地があり、この範囲がコミュニティバス（ふれあいバス）のバス停の勢力圏となっていると考えられます。

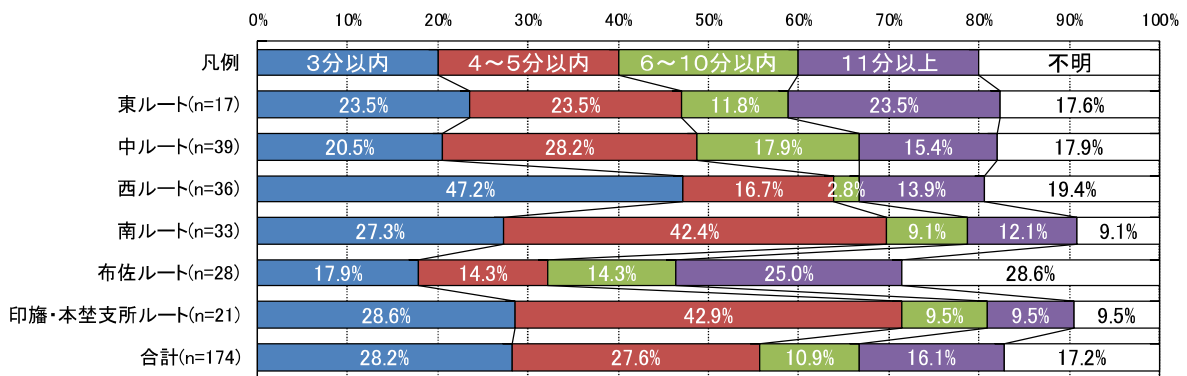


図 187 ルート別・出発地からバス停までの所要時間【平日】

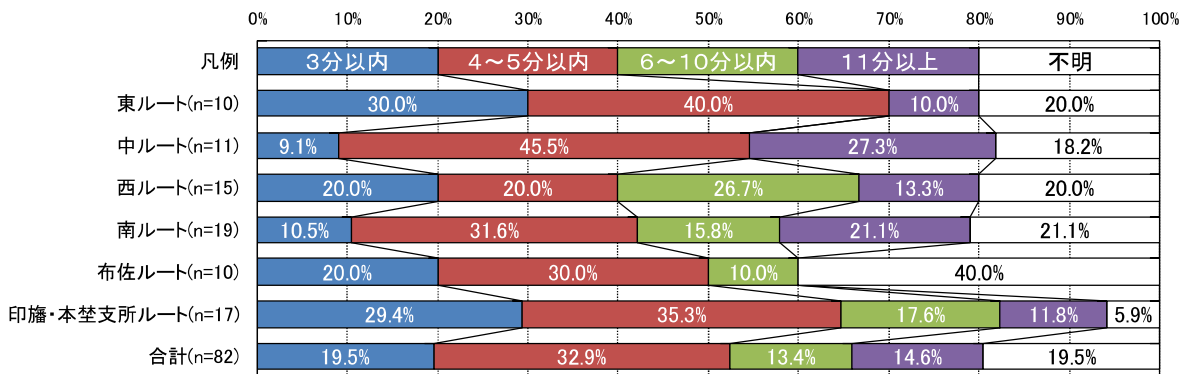


図 188 ルート別・出発地からバス停までの所要時間【休日】

(7) 降車時間帯

【平日回答者】

- ・西ルートは7時台、中ルートは9時台と10時台、南ルートと布佐ルートは11時台、印旛・本柵支所ルートは10時台、東ルートは14時台の降車が多くなっています。

【休日回答者】

- ・西ルートは9時台、中ルートは10時台、東ルートと印旛・本柵支所ルートは11時台、南ルートは14時台、布佐ルートは17時台の降車が多くなっています。

回答数

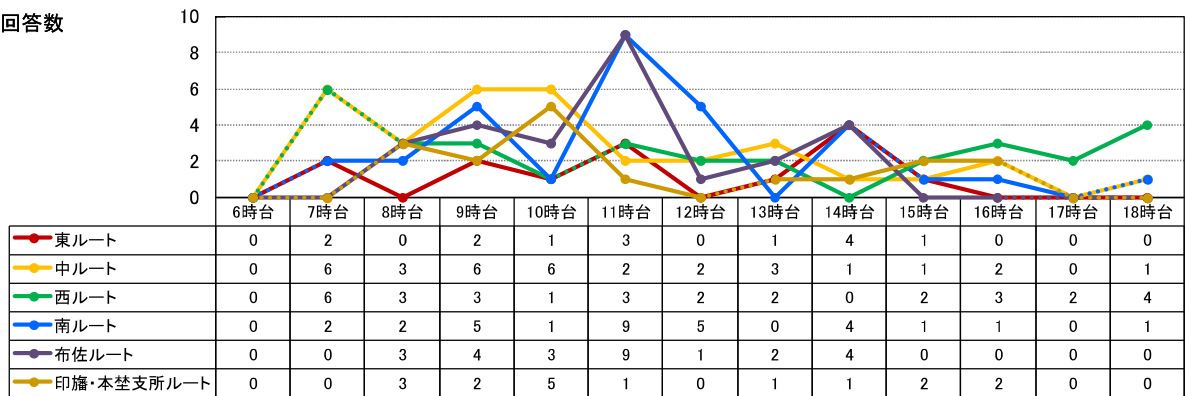


図 189 ルート別・降車時間【平日】

回答数

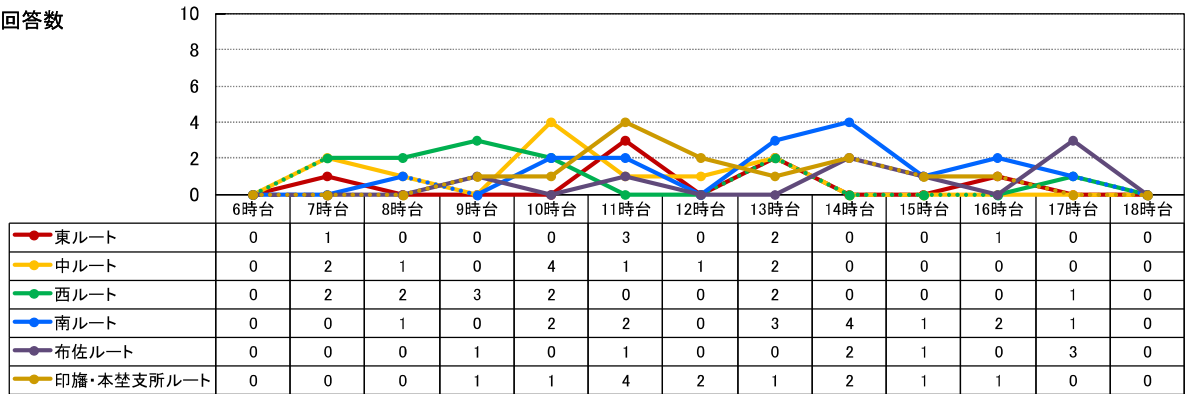


図 190 ルート別・降車時間【休日】

(8) バス停から目的地までの所要時間

【平日回答者】

- ・合計では、5分以内が57.5%（直線距離換算で300m程度）、10分以内では73.0%（同600～700m程度）となっています。
- ・ルート別では、中ルートと布佐ルートで11分以上が30%前後と比較的高くなっています。

【休日回答者】

- ・合計では、5分以内が47.5%（直線距離換算で300m程度）、10分以内では57.3%（同600～700m程度）となっています。
- ・ルート別では、中ルート、西ルート、南ルートで11分以上が40%以上と高くなっています。
- ・以上から、約半数の利用者が、バス停から5分以内（直線距離換算で300m程度）のところに目的地があり、この範囲がコミュニティバス（ふれあいバス）のバス停の勢力圏となっていると考えられます。
- ・但し、休日は11分以上を要している割合が平日よりも高くなっています。休日は日常の買物を目的とする割合が高いことから、バス停と目的地の商業施設の位置関係が影響していると考えられます。

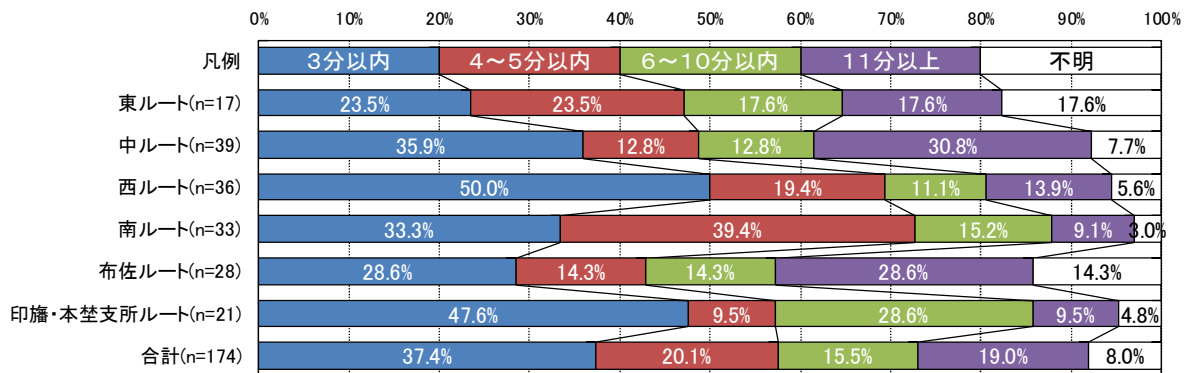


図 191 ルート別・バス停から目的地までの所要時間【平日】

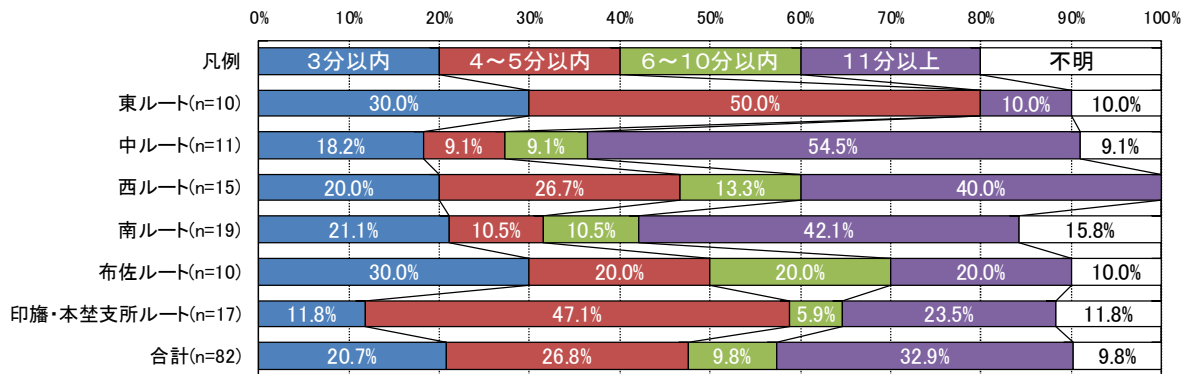


図 192 ルート別・バス停から目的地までの所要時間【休日】

(9) 乗りつき状況

1) コミュニティバス(ふれあいバス)に乗車する前の乗りつき

【平日回答者】

- ・どのルートも乗りつきをしていない割合が最も高くなっています。出発地の多くが自宅のため、自宅からバス停まで行き、コミュニティバス(ふれあいバス)に乗車しているものと考えられます。
- ・鉄道からの乗りつき割合が高いのは、西ルート(16.7%)、東ルート(11.8%)です。両ルートは、通勤・通学での利用の割合が高いことと関係していると考えられます。
- ・路線バスからの乗りつき割合が高いのは、印旛・本桮支所ルート(9.5%)です。
- ・他のコミュニティバス(ふれあいバス)からの乗りつき割合が高いのは、東ルート(17.6%)、印旛・本桮支所ルート(14.3%)です。

【休日回答者】

- ・平日と同様、どのルートも乗りつきをしていない割合が高く、出発地の多くが自宅のためであると考えられます。
- ・鉄道からの乗りつき割合が高いのは、西ルートと布佐ルート(20.0%)です。
- ・路線バスからの乗りつき割合が高いのは、印旛・本桮支所ルート(5.9%)、南ルート(5.3%)で、他のコミュニティバス(ふれあいバス)からの乗りつき割合が高いのは、印旛・本桮支所ルート(23.5%)です。印旛・本桮支所ルートは日常の買物の割合が高いため、買い物帰りで乗りついできたのではないかと考えられます。

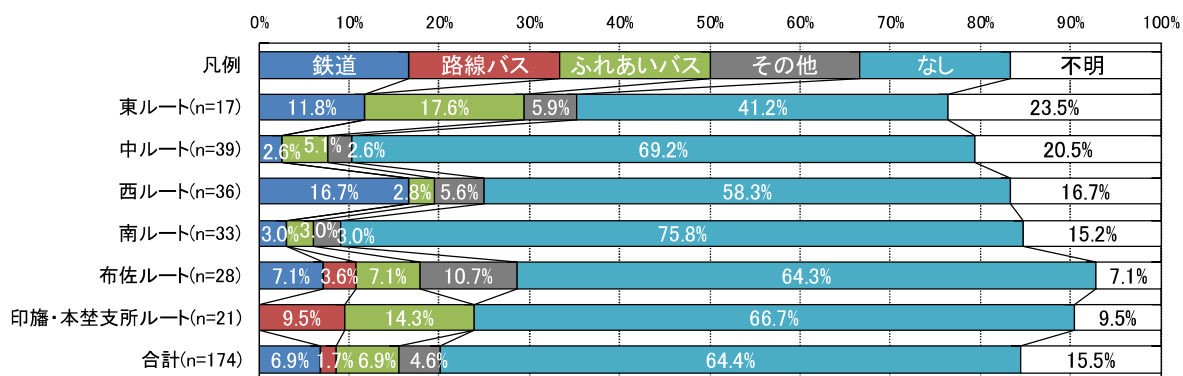


図 193 ルート別・乗車前の乗りつきについて【平日】

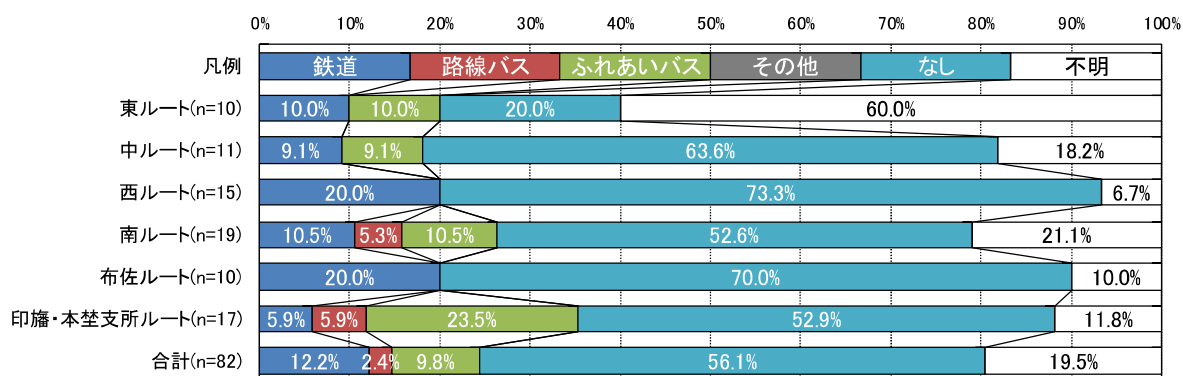


図 194 ルート別・乗車前の乗りつきについて【休日】

2) コミュニティバス(ふれあいバス)を降車した後の乗りつき

【平日回答者】

- ・東ルートでは、乗りつきをしている割合が 70.6%と高く、他のルートでは乗りつきをしていない割合が高くなっています。
- ・鉄道への乗りつき割合が高いのは、東ルート (41.2%) で、印旛・本埜支所ルートは 4.8%と低くなっています。通勤・通学での利用の割合が東ルートで高く、印旛・本埜支所ルートでは低いことが、このことに関係していると考えられます。他のルートは 15%~20%程度です。
- ・路線バスへの乗りつき割合が高いのは、印旛・本埜支所ルート (4.8%) です。
- ・他のコミュニティバス(ふれあいバス)への乗りつき割合が高いのは、東ルート (29.4%)、印旛・本埜支所ルート (19.0%) です。

【休日回答者】

- ・どのルートも、乗りつきをしていない割合が高くなっています。
- ・鉄道からの乗りつき割合が高いのは、西ルート (26.7%)、中ルート (18.2%) です。
- ・路線バスからの乗りつき割合が高いのは、印旛・本埜支所ルート (5.9%) で、他のコミュニティバス(ふれあいバス)からの乗りつき割合が高いのは、印旛・本埜支所ルート (17.6%) です。印旛・本埜支所ルートは日常の買物での利用割合が高いため、乗りついで商業施設へ向かっていると考えられます。

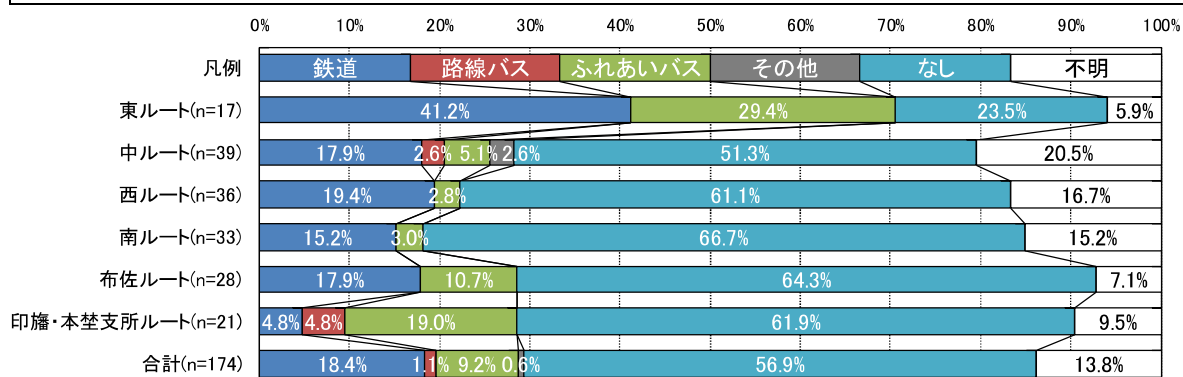


図 195 ルート別・降車後の乗りつきについて【平日】

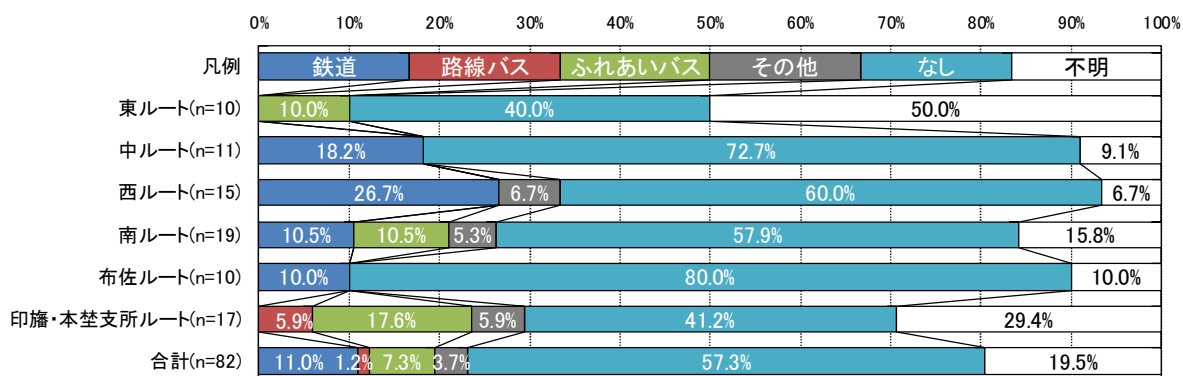


図 196 ルート別・降車後の乗りつきについて【休日】

(10) コミュニティバス(ふれあいバス)の利用頻度

【平日回答者】

・「週に2～3日」以上の利用が57.3%となっています。

【休日回答者】

・「週に2～3日」以上の利用が59.1%となっています。

・なお、市民アンケート調査結果では、コミュニティバス(ふれあいバス)利用者は全体の1割にも満たず、さらに、利用者であっても「月に数回」の割合が高いなど(図125(101ページ参照))、市民全体としては、コミュニティバス(ふれあいバス)の利用頻度は低くなっています。一方、コミュニティバス(ふれあいバス)の利用者アンケートでは、週に2～3日以上と市民アンケートに比べ利用頻度が高くなっていることがわかります。

・また、年代別にみると、30歳代～64歳では平日で「週に2～3日」以上の利用頻度が高く、65歳以上では休日で「週に2～3日」以上の利用頻度が高くなっています。

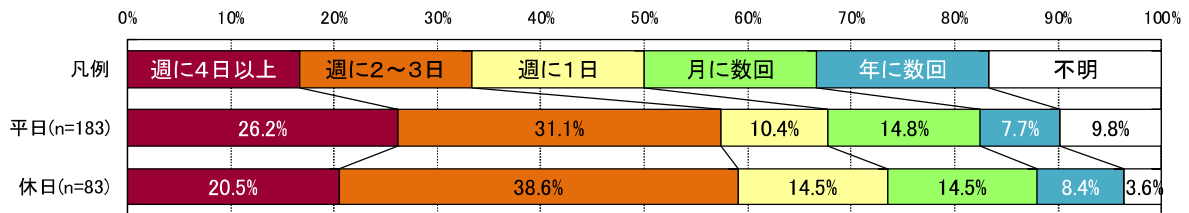
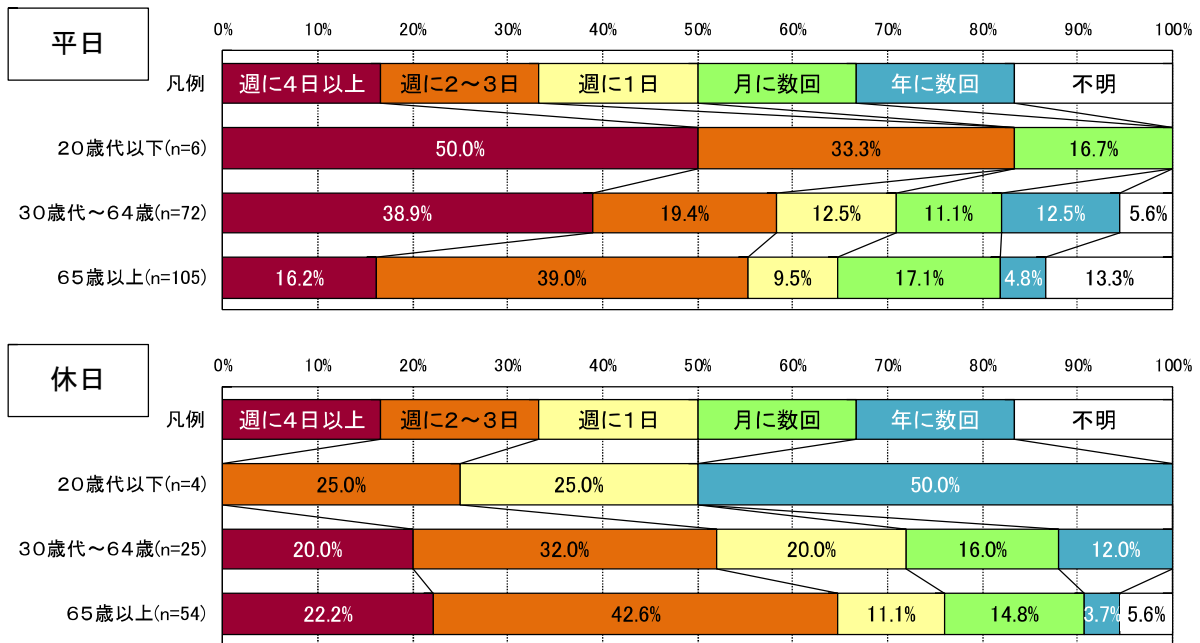


図 197 利用頻度



※サンプル数に注意

図 198 年代別・利用頻度

(11) コミュニティバス(ふれあいバス)を利用する理由

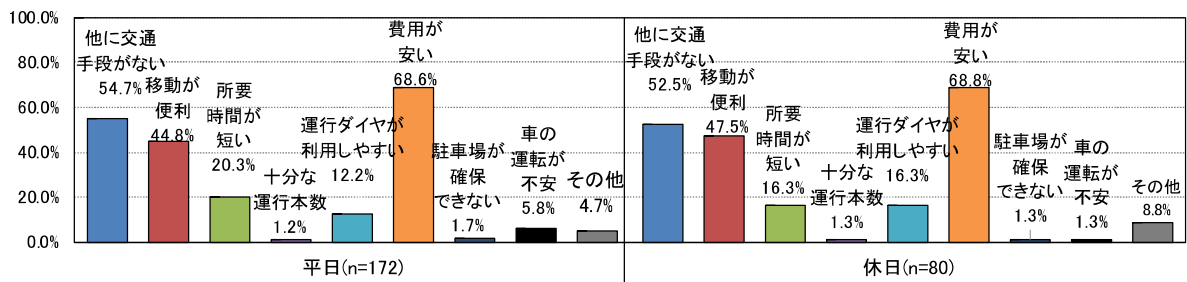
【平日回答者】

- ・「費用が安い」の割合が 68.6%と最も高くなっています。次いで「他に交通手段がない」54.7%、「移動が便利」44.8%などとなっています。

【休日回答者】

- ・「費用が安い」の割合が 68.8%と最も高くなっています。次いで「他に交通手段がない」52.5%、「移動が便利」47.5%などとなっています。

- ・以上から、100円という安さが主な利用理由となっているものの、他に交通手段がない人にとっては欠かせない移動手段となっていることがわかります。



※複数回答

図 199 コミュニティバス(ふれあいバス)を利用する理由

3-2.3 コミュニティバス(ふれあいバス)に対する評価

(1) 行き先、運行経路

【平日回答者】

・「現在の行き先、運行経路でよい」の割合が65.6%と最も高くなっています。

【休日回答者】

・「現在の行き先、運行経路でよい」の割合が59.0%と最も高くなっています。

・以上から、コミュニティバス(ふれあいバス)は、様々な地域・施設を経由し乗車時間の長いルートもありますが、利用者は現在の運行経路を概ね妥当と評価していることがわかります。

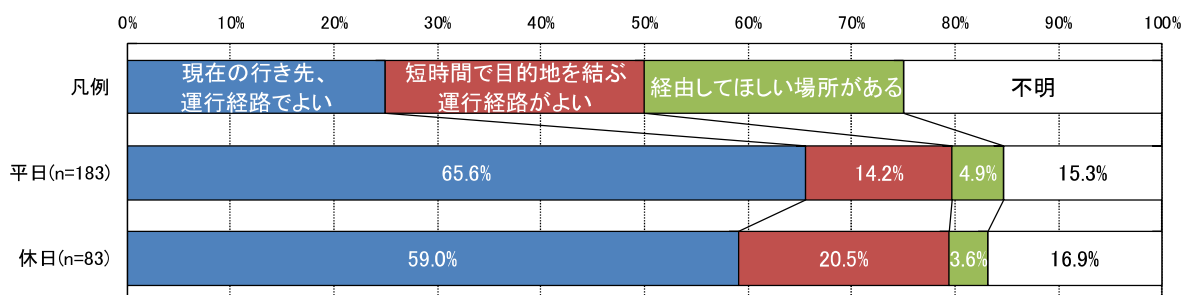


図 200 行き先、運行経路に対する評価

(2) バス停位置

【平日回答者】

・「現在のバス停位置でよい」の割合が82.5%と最も高くなっています。現在のバス停位置は概ね妥当と評価されています。

【休日回答者】

・「現在のバス停位置でよい」の割合が85.5%と最も高くなっています。現在のバス停位置は概ね妥当と評価されています。

・以上から、利用者は、コミュニティバス(ふれあいバス)のバス停位置に対し、概ね妥当と評価していることがわかります。

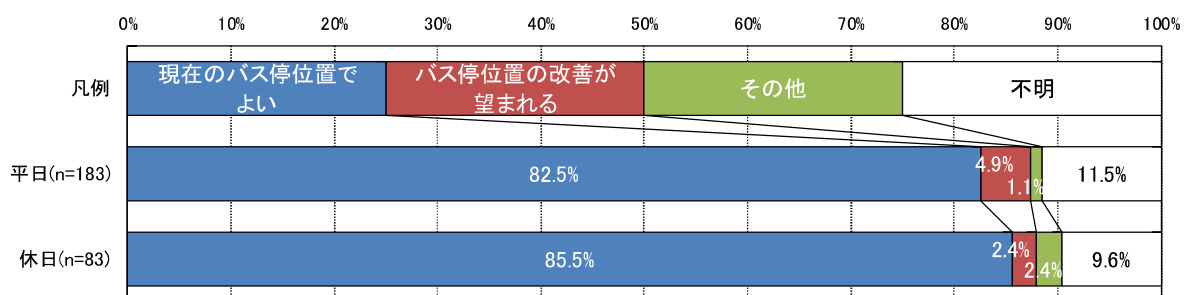


図 201 バス停位置に対する評価

(3) 運行ダイヤ、始発時刻・終発時刻

【平日回答者】

- ・「現在の運行ダイヤでよい」の割合が 48.0%と最も高くなっています。次いで、「そのほか利用したい時間帯」が 29.1%となっています。
- ・なお、「終発時刻を遅くしてほしい」が 25.7%と、「始発時刻を早くしてほしい」(17.6%)を上回っています。

【休日回答者】

- ・「現在の運行ダイヤでよい」が 53.1%と最も高くなっています。次いで、「そのほか利用したい時間帯」が 28.1%となっています。
 - ・なお、「終発時刻を遅くしてほしい」が 25.0%と、「始発時刻を早くしてほしい」(15.6%)を上回っています。
- ・以上から、コミュニティバス(ふれあいバス)の運行ダイヤについては、約半数の利用者が妥当と評価していますが、終発時刻の繰り下げをはじめ、運行時間延長の希望も少なからず存在することがわかります。

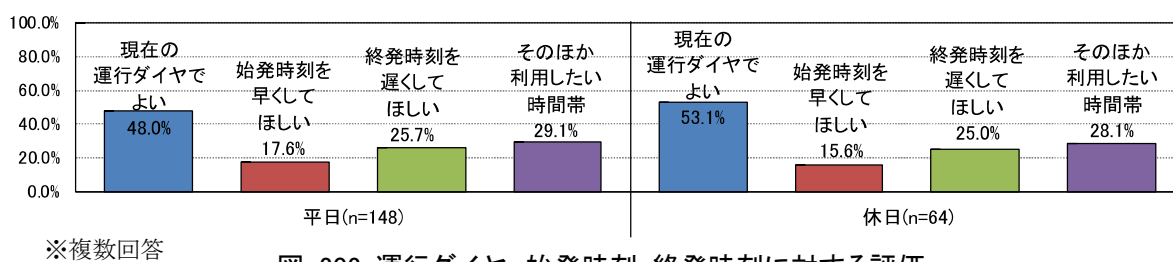


図 202 運行ダイヤ、始発時刻・終発時刻に対する評価

表 18 そのほか利用したい時間帯の内訳

【平日】

午前	件	午後	件
7時台	2	12時台	4
8時台	3	13時台	8
9時台	6	14時台	4
10時台	8	15時台	2
11時台	5	16時台	2
		17時台	3
		18時台	2
		19時台	2
		22時台	1
		24時台	1

【休日】

午前	件	午後	件
6時台	1	13時台	5
7時台	3	14時台	4
8時台	6	15時台	4
9時台	4	16時台	5
10時台	4	18時台	1
11時台	1		

(4) 所要時間

1) 所要時間

【平日回答者】

- ・「問題ない、許容できる」がほとんどで 91.0% となっています。

【休日回答者】

- ・「問題ない、許容できる」がほとんどで 89.4% となっています。

- ・以上から、現在の運行経路に対して妥当と評価している割合が高く、経由地が多く、多少時間を要しても、現在の所要時間は妥当と評価していることがわかります。

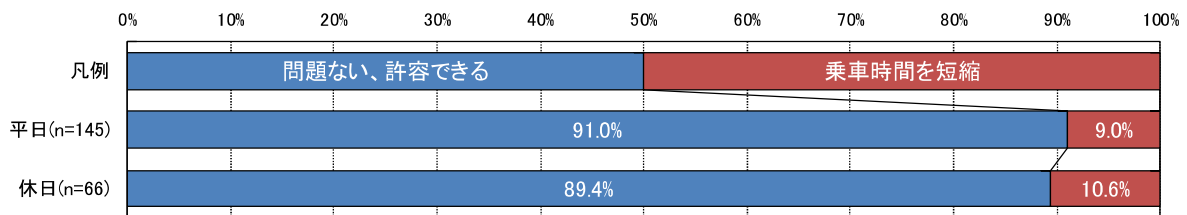


図 203 所要時間に対する評価

2) 乗車時間の短縮

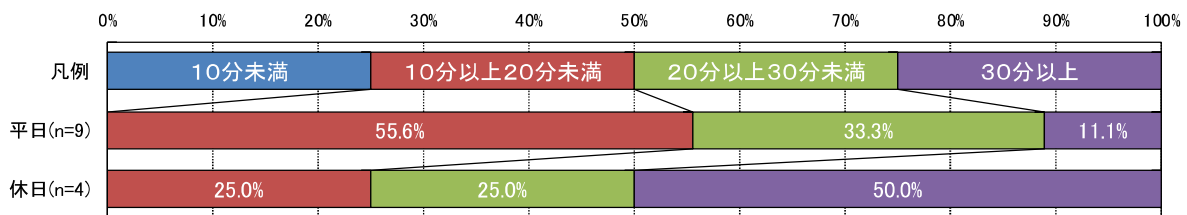
- ・乗車時間を短縮する希望者は少ないですが、短縮希望者に対して、さらに希望する短縮時間を聞いたところ、以下のような結果となっています。

【平日回答者】

- ・「10分以上 20分未満」の割合が 55.6% (5人) と最も高く、次いで「20分以上 30分未満」が 33.3% (3人) となっています。

【休日回答者】

- ・「30分以上」が 50.0% (2人) と最も高く、次いで「10分以上 20分未満」「20分以上 30分未満」が 25.0% (1人) となっています。



※サンプル数に注意

図 204 乗車時間の短縮

(5) 時刻表通りの運行(定時性)

1) 定時性

【平日回答者】 ・「ほぼ時刻表通りに運行している」の割合が 80.6%と最も高くなっています。

【休日回答者】 ・「ほぼ時刻表通りに運行している」の割合が 75.6%と最も高くなっています。

・以上から、コミュニティバス(ふれあいバス)の定時性に対しては、概ね妥当と評価されていますと言えませんが、遅延に対する不満も 20%前後あり、よく遅れる時間帯を聞いたところ、平日においては、1日を通してあげられており、中でも午前中にやや多くなっています。

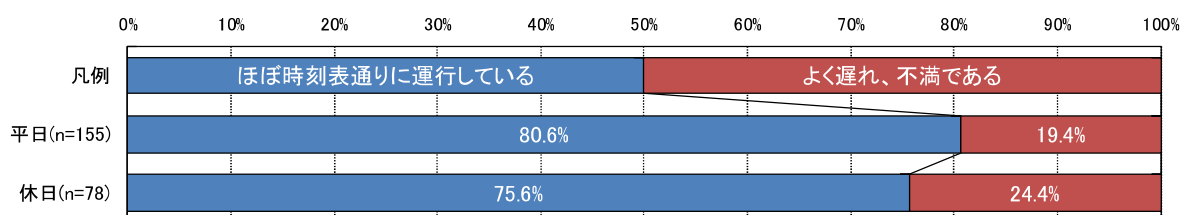


図 205 定時性に対する評価

表 19 よく遅れ、不満と思う時間帯

【平日】				【休日】			
午前	件	午後	件	午前	件	午後	件
7時頃	1	12時頃	1	9時頃	1	14時頃	1
9時頃	3	13時頃	2	10時頃	1	17時頃	2
10時頃	1	14時頃	1				
11時頃	3	15時頃	1				
		16時頃	1				
		17時頃	1				

2) 遅延の許容範囲

【平日回答者】

・「よく遅れ、不満である」と回答した人が許容できる遅延時間は、「5分以上10分未満」の割合が 60.0%と最も高くなっています。

【休日回答者】

・「よく遅れ、不満である」と回答した人が許容できる遅延時間は、「5分以上10分未満」の割合が 75.0%と最も高くなっています。

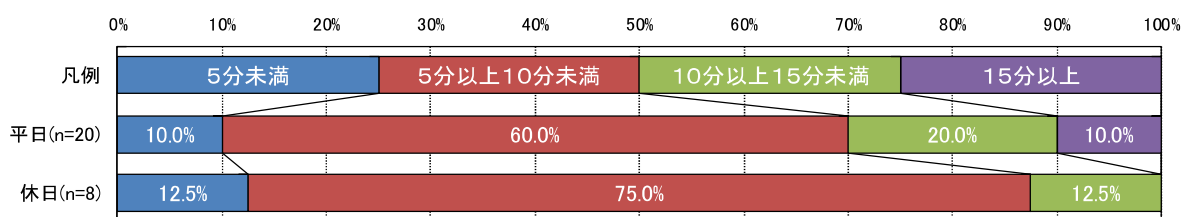


図 206 遅延の許容範囲(何分までの遅れなら許容できる)

(6) 鉄道や他のバスへの乗りつき

1) 乗りつき

【平日回答者】

・「現在の乗りつきに問題ない」が47.8%、「現在の乗りつきに不満を感じる」は14.6%でした。

【休日回答者】

・「現在の乗りつきに問題ない」が44.0%、「現在の乗りつきに不満を感じる」は21.3%でした。

・なお、乗りつきをしない回答者が平日で37.6%、休日で34.7%存在し、乗りつきをする人に限ってみると、70%前後の回答者が問題ないとしていることになります。そのため、乗りつきは概ね妥当と評価されていると考えられます。

・一方、不満とするルートは、東ルート、布佐ルート以外の各ルートがあげられています。

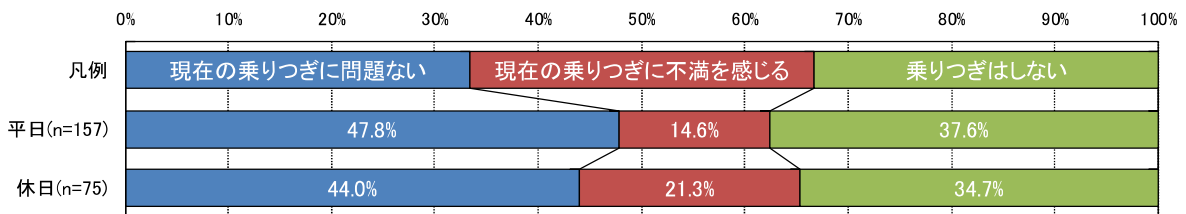


図 207 鉄道や他のバスへの乗りつきに対する評価

表 20 不満とを感じるバス

【平日】

不満とを感じるバス	件
中ルート	1
西ルート	1
南ルート	2
印旛・本埜支所ルート	1

【休日】

不満とを感じるバス	件
中ルート	1
南ルート	1
印旛・本埜支所ルート	1

※サンプル数に注意

2) 希望する乗りつき時間

・乗りつきが不満との回答者に対して、希望する乗りつき時間を聞いたところ、以下のような結果となっています。

【平日回答者】 ・10分未満では30.0%、15分未満で60.0%などとなっています。

【休日回答者】 ・10分未満では12.5%、15分未満で50.0%などとなっています。

・以上から、乗りつき時間15分未満が半数以上となっています。

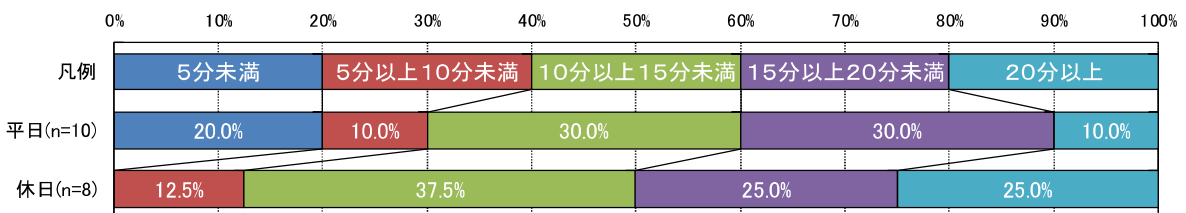


図 208 希望する乗りつき時間

(7) 運賃

【平日回答者】・「現在の運賃で満足」がほとんどで96.9%となっています。

【休日回答者】・「現在の運賃で満足」がほとんどで90.1%となっています。

・以上から、現在の運賃水準が評価されていることがわかります。

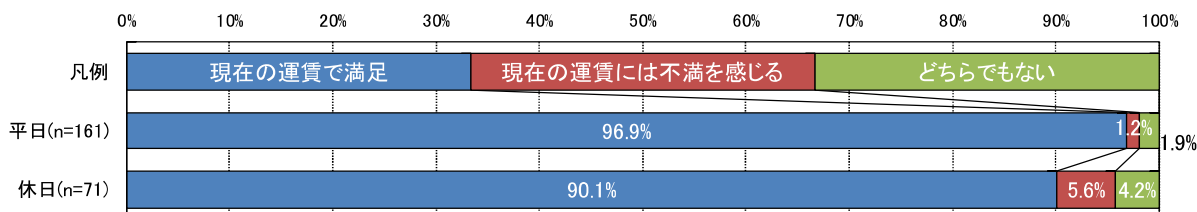


図 209 運賃に対する評価

(8) バス待ち設備の快適性

【平日回答者】・「現在の設備に満足している」が46.3%で、不満は23.5%でした。

【休日回答者】・「現在の設備に満足している」が57.1%で、不満は27.1%でした。

・不満とした回答者に対し、不満と感じるバス停について聞いたところ、様々な回答があげられていますが、特に屋根とベンチの設置希望が多くなっています。

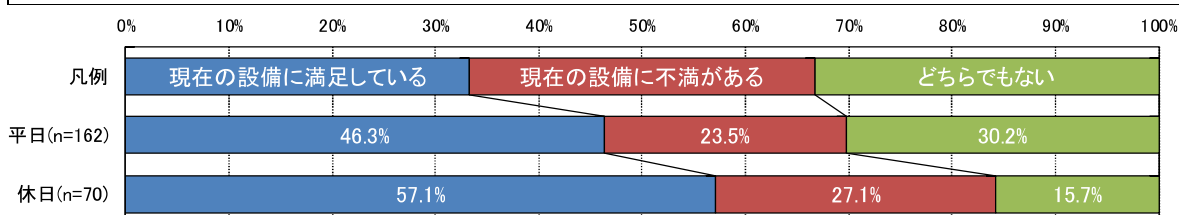


図 210 バス待ち設備の快適性に対する評価

表 21 不満と感じるバス停、不満と思う内容【平日】

不満と感じるバス停	不満と思う内容	件
いくつもの	屋根が欲しい	1
印西牧の原駅南口	行き先、時刻表が見にくい、わかりにくい	1
木刈4丁目	屋根がない	1
木下	雨やどりできるとよい	1
木下駅北口	屋根が欲しい	1
クリニックタウン	雨の時、真夏の日差しに、ぜひ屋根をつけてほしい	1
ジャスコ前	ベンチがあってもいいかもしれない。混んでる様子	1
全バス停	屋根が欲しい	1
大半のバス停	屋根とベンチが欲しい	1
高花4丁目	ベンチ・屋根	1
高花保健福祉センター	屋根・ベンチがない	1
中央駅前地域交流館前	コンビニ側の足場がボコボコ・周りの雑草が生えている	1
電話局	ベンチが欲しい	1
西の原小学校・千葉ニュータウン中央北	待ち時間が長いのでベンチが必要	1
布佐駅東口	屋根がない	1
本塾クリニックタウン	ベンチがあると嬉しいです	1
千葉ニュータウン中央北	ベンチが欲しい	1
牧の原学校給食センター前	屋根(日陰)、ベンチ	1
バス停名なし	ベンチが欲しい	11
	屋根が欲しい	9
	車道に近く怖い	1

※バス停の名称と不満と思う内容は、記入者の記載どおりです。

表 22 不満と感じるバス停、不満と思う内容【休日】

不満と感じるバス停	不満と思う内容	件
駅	風に対用して	1
駅前	椅子が小さい	1
木刈フレンドリープラザ前、 牧の原学校給食センター前	ベンチ、屋根を絶対おいて欲しいです	1
木下駅	ベンチがない	1
木下駅北口	屋根がない	1
木下東1丁目	屋根、ベンチ	1
全部	ベンチ、屋根	1
千葉ニュータウン中央北	夏の暑いとき強い日射しの元でバスを待つのはつらい	1
中央公民館	座る椅子、ベンチがない	1
牧の原北	ベンチが欲しい	1
ヤマダ電機わき	荷物を置か座れる椅子が欲しい	1
バス停名なし	ベンチが欲しい	5
	屋根が欲しい	3
	バス停がわかりづらい	1
	時刻表、運行ルートが見つらい	1

※バス停の名称と不満と思う内容は、記入者の記載どおりです。

(9) バス停のバリアフリー状況(段差の存在等)

【平日回答者】 ・「現在のバリアフリー対策に問題ない」が48.7%で、不満は6.5%でした。
 【休日回答者】 ・「現在のバリアフリー対策に問題ない」が65.3%で、不満は6.9%でした。
 ・以上から、バス停のバリアフリー状況については概ね評価されていると考えられます。

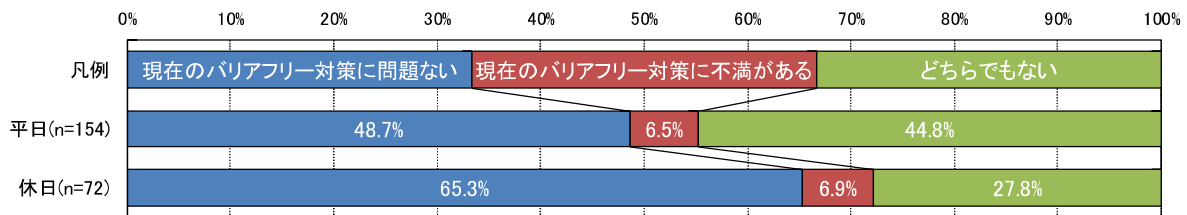


図 211 バス停のバリアフリー状況(段差の存在等)に対する評価

表 23 不満と感じるバス停

【平日】

不満と感じるバス停	件
全体的に	2
たくさんある	1
あちこち	1
牧の木戸	1

【休日】

※不満と感じるバス停の記述はありませんでした。

※バス停の名称と不満と思う内容は、記入者の記載どおりです。

(10) 車内の混雑状況

【平日回答者】 ・「混雑しておらず問題ない」が67.1%で、不満は14.0%でした。

【休日回答者】 ・「混雑しておらず問題ない」が74.3%で、不満は9.5%でした。

- ・以上から、車内の混雑に対しては概ね妥当と評価されていると言えます。なお、平日のほうが不満とする割合が休日よりも高く、利用者の多い通勤・通学の時間帯に対する不満があると考えられます。

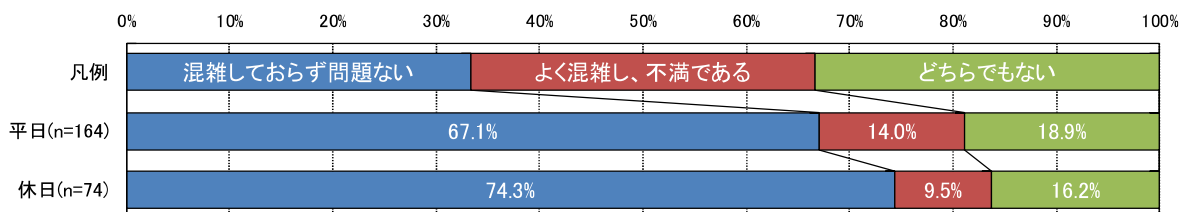


図 212 車内の混雑状況に対する評価

(11) 総合的に見た満足度

【平日回答者】

- ・「ふれあいバスの運行内容に満足している」が63.0%で、不満は25.9%でした。

【休日回答者】

- ・「ふれあいバスの運行内容に満足している」が50.6%で、不満は32.5%でした。

- ・以上から、総合的に見たコミュニティバス(ふれあいバス)の評価は、満足との評価が多いところですが、不満も20%~30%程度存在しています。このことは、不満との回答や改善の希望がやや多かった運行ダイヤ、バス待ち設備の快適性に対する不満が影響しているものと考えられます。

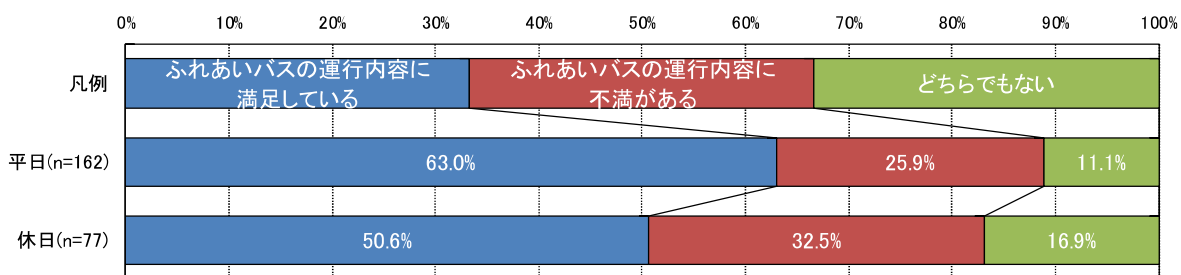


図 213 総合的に見た満足度

3-2.4 バス停に関する意向

(1) バス停の位置に対する意向

【平日回答者】

- ・「所要時間がかかっても玄関先までバスが乗り入れる」は、東ルート（41.2%）と南ルート（45.5%）で高くなっています。
- ・「時間を短縮するため、玄関先に乗り入れず、近くの道路上にバス停を設置する」は、中ルート（53.8%）と西ルート（38.9%）、布佐ルート（64.3%）、印旛・本埜支所ルート（42.9%）で高くなっています。

【休日回答者】

- ・「所要時間がかかっても玄関先までバスが乗り入れる」は、東ルート（40.0%）、南ルート（42.1%）、印旛・本埜支所ルート（35.3%）で高くなっています。
- ・「時間を短縮するため、玄関先に乗り入れず、近くの道路上にバス停を設置する」は、中ルート（54.5%）と西ルート（46.7%）、布佐ルート（70.0%）で高くなっています。

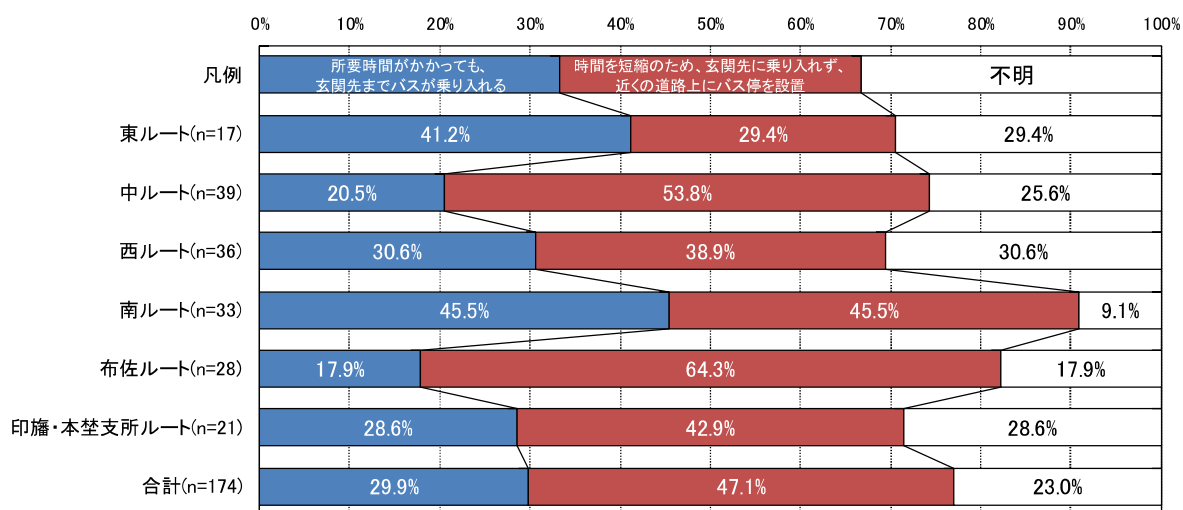


図 214 バス停の位置に対する意向【平日】

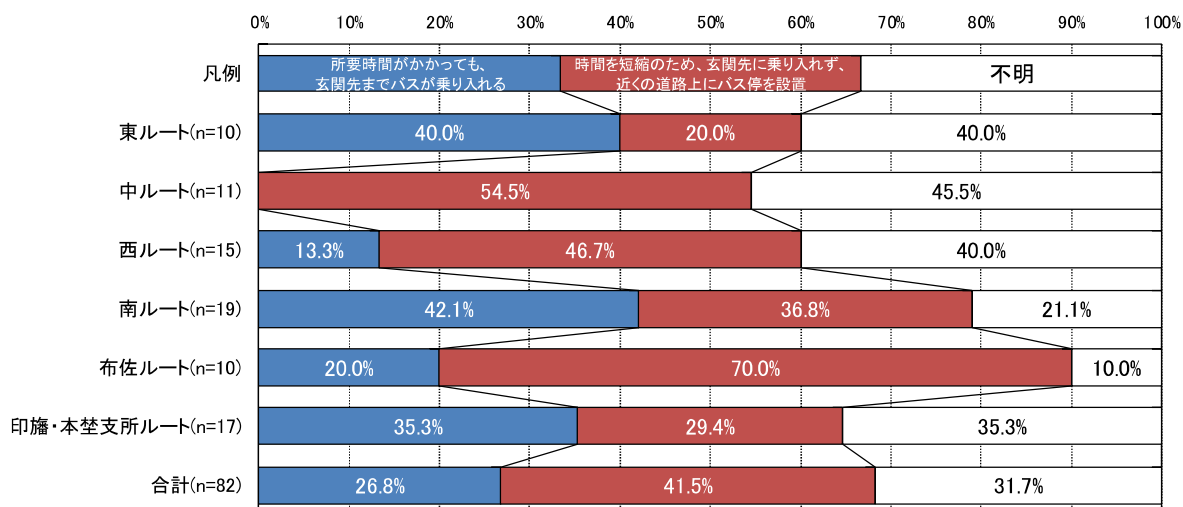


図 215 バス停の位置に対する意向【休日】

(2) バスを待っているとき、必要と思う設備

【平日回答者】

- ・合計では、「ベンチ」が57.1%、「屋根」が66.0%と、この2つを希望する割合が高く、ルート別でも同様の傾向となっています。
- ・そのほか、「案内板」を希望する割合が20%~30%程度と比較的高くなっています。

【休日回答者】

- ・合計では、「ベンチ」が66.7%、「屋根」が68.1%と、この2つを希望する割合が高く、ルート別でも同様の傾向となっています。

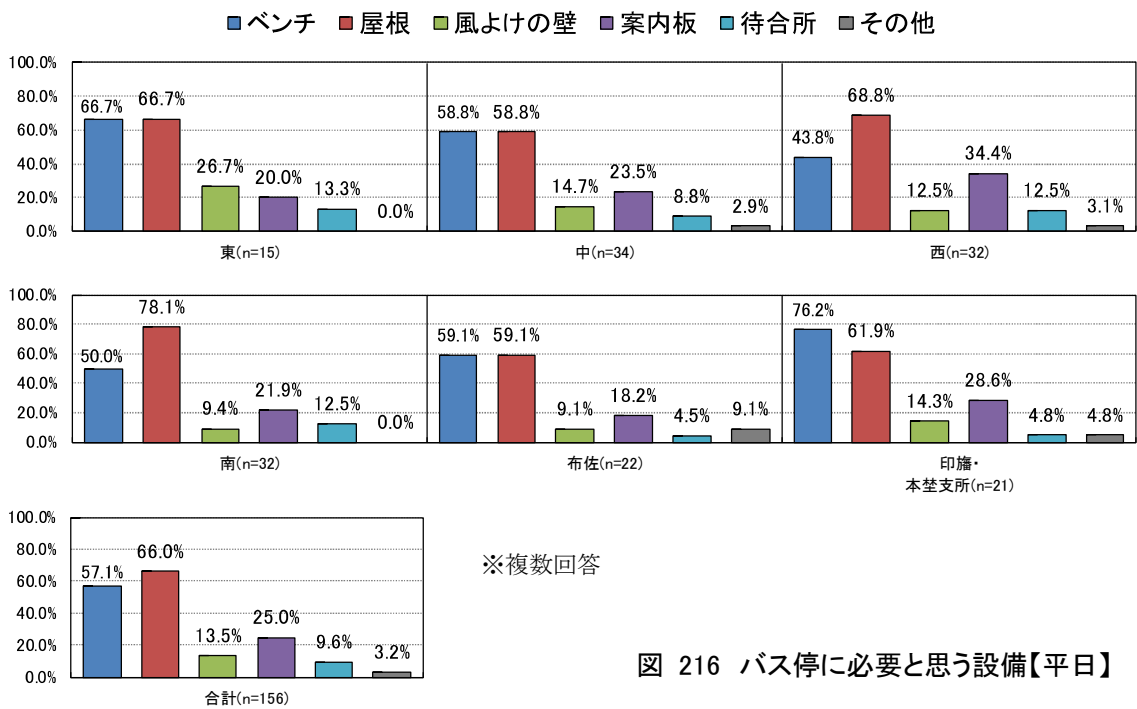


図 216 バス停に必要と思う設備【平日】

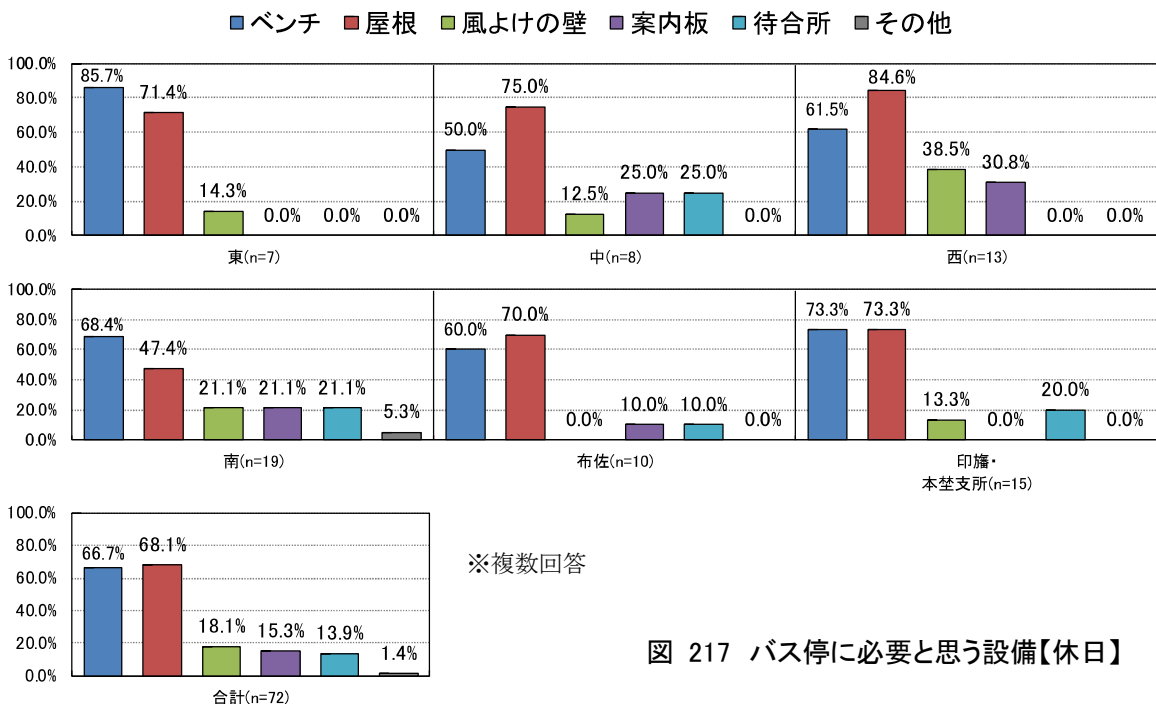


図 217 バス停に必要と思う設備【休日】

3-2.5 コミュニティバス(ふれあいバス)への補助等について

コミュニティバス(ふれあいバス)は、市が運行経費の赤字分を補てんしており、その金額は9千万円を超えています(平成30年度決算)。そのため、このことを踏まえて、市による運行経費の一部負担に対する市民の認知度、意識を把握しました。

(1) 市による運行経費の一部負担の認知度

【平日回答者】 ・「知っていた」が60.1%、「知らなかった」は36.1%でした。
【休日回答者】 ・「知っていた」が62.7%、「知らなかった」は34.9%でした。
 ・以上から、約6割の利用者が、市による運行経費の一部負担を知っていたことがわかります。

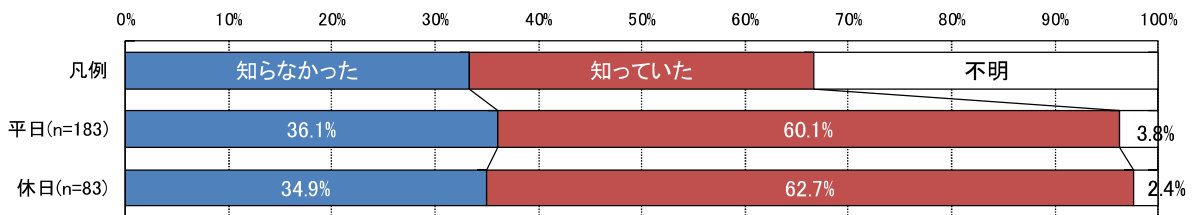


図 218 運行経費の一部負担について

(2) 今後の市の負担と利用者負担の望ましいあり方について

【平日回答者】
 ・市の負担について、「現状のままでよい」の割合が42.1%と最も高くなっています。次いで「市の負担を増やし、運行内容を充実」23.0%、「市の負担を抑え、利用者の負担を増やす」16.9%となっています。

【休日回答者】
 ・市の負担について、「現状のままでよい」が42.2%と最も高くなっています。次いで「市の負担を抑え、利用者の負担を増やす」22.9%、「市の負担を増やし、運行内容を充実」19.3%となっています。

・以上から、現状維持または市の負担増を望む割合が60%以上存在しますが、その一方で、利用者の負担増を受け入れる回答者も20%前後存在していることがわかります。

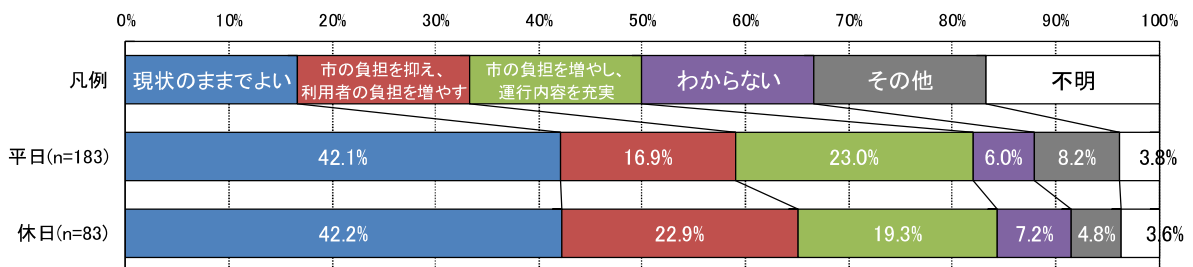


図 219 今後の市の負担と利用者負担の望ましいあり方について

(3) 今後の運行内容と運賃のあり方について

【平日回答者】

・「運行内容は今のまま、運賃は値上げしない」が40.4%、「運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよい」が38.3%となっています。

【休日回答者】

・「運行内容は今のまま、運賃は値上げしない」が39.8%、「運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよい」が44.6%となっています。

・以上から、現状維持を望む割合が40%程度存在する一方で、運行内容の充実を条件に値上げを可とする割合も40%程度存在していることがわかります。

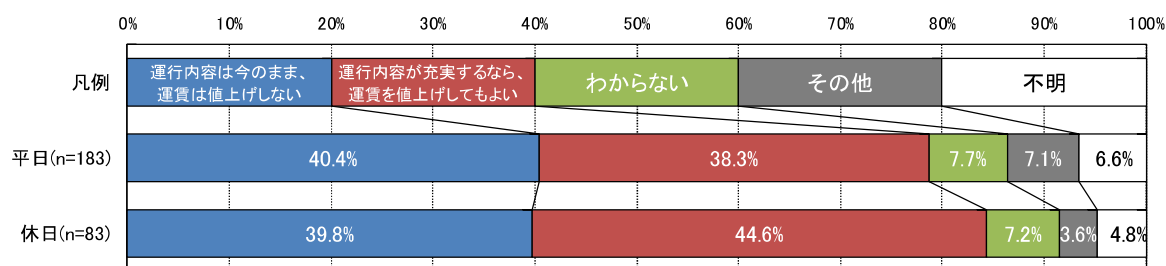


図 220 今後の運行の内容と運賃のあり方について

(4) コミュニティバス(ふれあいバス)の運賃の望ましい水準について

1) 運賃の望ましい水準

【平日回答者】

・「現在と同じ」を望む割合が64.5%と最も高くなっています。
 ・一方、「現在よりも高い金額」「路線バスの初乗り運賃と同じ程度」(170円)がそれぞれ10%強、「路線バスと同じ運賃体系」が3.3%となっています。

【休日回答者】

・「現在と同じ」を望む割合が61.4%と最も高くなっています。
 ・一方、「現在よりも高い金額」「路線バスの初乗り運賃と同じ程度」(170円)がそれぞれ10%前後となっています。
 ・図 199 (142 ページ参照) の通り、コミュニティバス(ふれあいバス)を利用する理由のうち「費用が安い」が68.6%(平日)、68.8%(休日)であったことから、現在の運賃水準は概ね支持されていると考えられます。

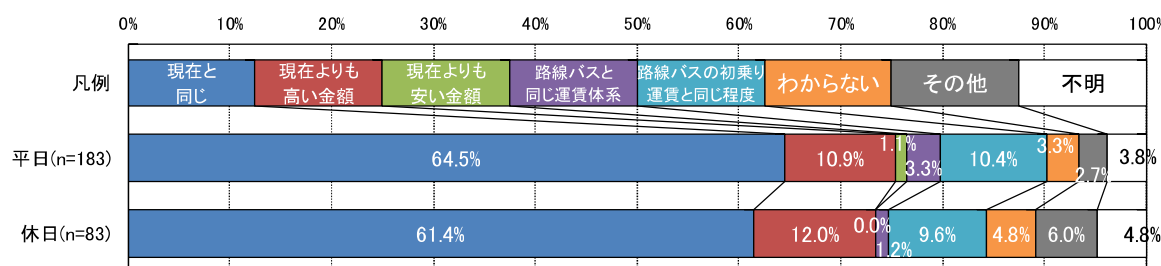


図 221 運賃の望ましい水準

2) 現在より高い金額がよい場合の望ましい運賃水準

- ・現在の運賃よりも高い金額が良いとの回答のうち、どのくらいの金額が良いか聞いたところ、以下のような結果となりました。

【平日回答者】

- ・「150 円以上 200 円未満」の割合が 47.1%と最も高く、これは、路線バスの初乗り運賃と同じ程度の金額になります。
- ・次いで、「200 円以上 250 円未満」35.3%、「101 円以上 150 円未満」17.6%となっています。

【休日回答者】

- ・「200 円以上 250 円未満」の割合が 80.0%と最も高く、「101 円以上 150 円未満」、「150 円以上 200 円未満」は 10.0%となっています。

- ・以上から、仮に、コミュニティバス(ふれあいバス)の運賃を値上げした場合、150 円～250 円程度が合意を得られる水準であると考えられます。

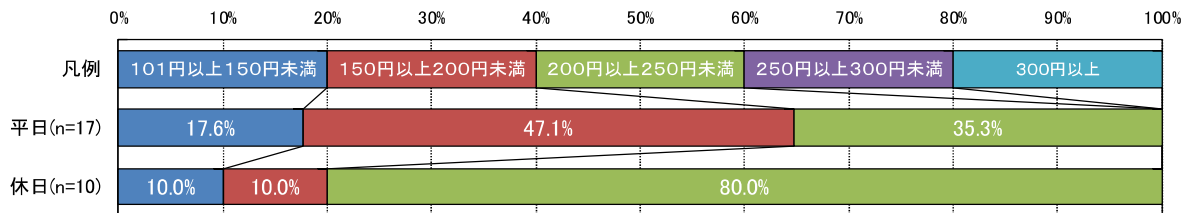


図 222 現在より高い金額がよい場合の運賃水準(何円程度がよい)

第4章 路線バス利用者アンケート調査結果

4-1 調査の概要

(1) 調査の概要

本調査は、路線バスの利用状況及び利用者の意向を把握し、「地域公共交通網形成計画」を策定する上での基礎資料とするため実施しました。

(2) 調査方法

- ・調査対象路線

ちばレインボーバス	神崎線、高花線、北口循環線、北総循環線、西の原線、西の原外循環線、小林線※、滝野循環線、印旛学園線※
ちばグリーンバス	順大線
なの花交通バス	六合路線※
大成交通	宗像路線赤ルート※、宗像路線青ルート※
鎌ヶ谷観光バス	直行便(ちばにう)、北環状線ルート、牧の原循環ルート

※市が補助金を支出している路線（以降、「補助あり」又は「補助あり路線」、それ以外は「補助なし」又は「補助なし路線」と呼びます。）
- ・調査対象者 上記路線バスの利用者
- ・調査方法 乗降の多いバス停での乗車待ち時間に、返信用封筒に入れた利用者アンケート調査票を手渡し、回答後、郵送回収としました。
- ・その他 アンケート票は、補助対象路線とそれ以外に分け、調査を実施しました。

(3) 調査日

- ・平日 令和元年10月9日（水）
- ・休日 令和元年12月1日（日）
- ・時間帯 概ね8:00～20:00

(4) 回収状況

表 24 利用者アンケート回収状況

	区分	配布数	回収数	回収率
路線バス	平日	930 票	補助あり 44 票 補助なし 201 票 合計 245 票	26.3%
	休日	472 票	補助あり 22 票 補助なし 84 票 合計 106 票	22.5%

4-2 調査結果

4-2.1 回答者の属性

(1) 性別

- 【平日回答者】・補助あり路線の回答者は、男性が45.5%、女性は52.3%でした。
 ・補助なし路線の回答者は、男性が56.7%、女性は41.3%でした。
 【休日回答者】・補助あり路線の回答者は、男性が36.4%、女性は59.1%でした。
 ・補助なし路線の回答者は、男性が41.7%、女性は58.3%でした。
 ・以上から、平日の補助なし路線以外は、女性からの回答者が多くなっています。

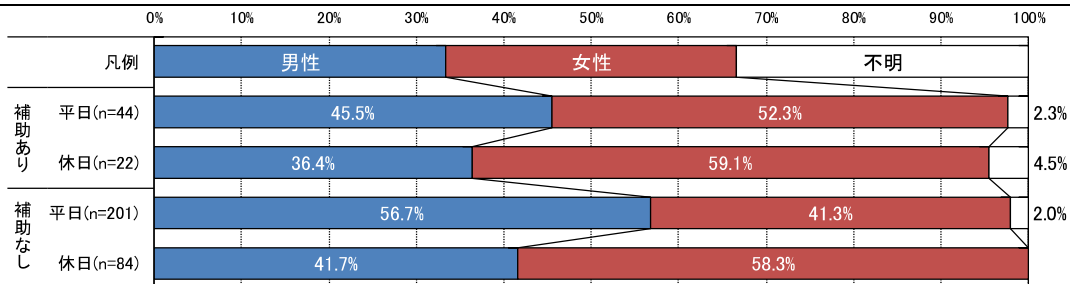


図 223 回答者の性別

(2) 性別・年代

【平日回答者】

- 補助あり路線では、男性が「50歳代」、女性は「75歳以上」の割合が最も高くなっています。なお、男性20歳代以下と女性30歳代を除き、どの年代からも満遍なく回答を得ています。
- 補助なし路線では、男女とも50歳代以上が高く、「65歳～74歳」が最も高くなっています。また、女性は19歳以下の割合も高くなっています。

【休日回答者】

- 補助あり路線では、男性が「50歳代」、女性は「75歳以上」が最も高くなっています。
- 補助なし路線では、男性が「75歳以上」、女性は「65歳～74歳」が最も高くなっています。
- 以上から、一部を除き、男女とも様々な年代の利用者から回答を得ることができました。

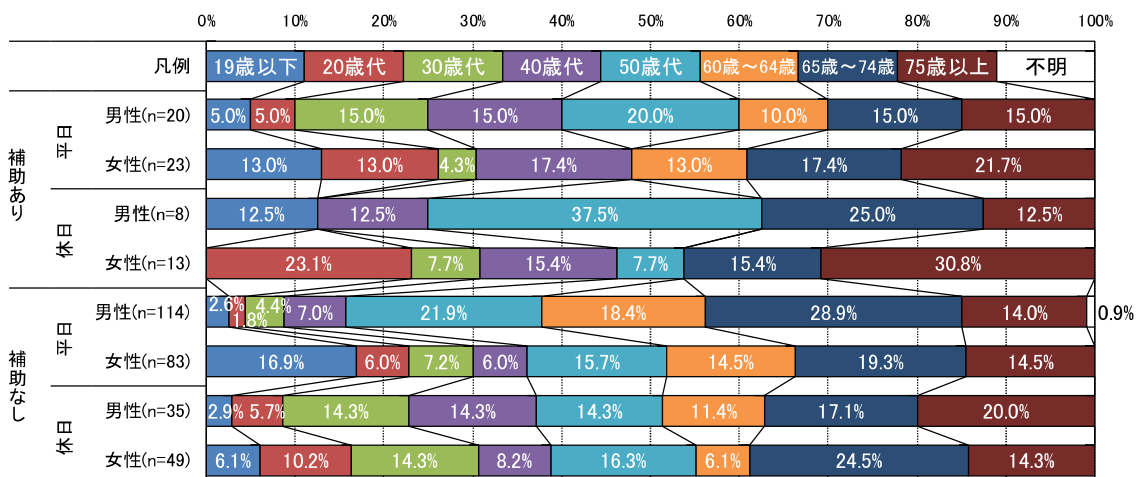


図 224 回答者の性別・年代

(3) 性別・職業

【平日回答者】

- ・男性は、補助あり路線、補助なし路線とも、「常勤」の割合が50%以上と最も高く、主に通勤などで利用していると考えられる利用者から回答を得られました。
- ・女性は、補助あり路線、補助なし路線とも、「パート・臨時」が25%以上と最も高く、そのほか、「常勤」「専業主婦」「学生」「無職」も15%～20%程度で、様々な職業の利用者から回答を得られました。

【休日回答者】

- ・男性は、補助あり路線、補助なし路線とも、「常勤」が50%以上と最も高く、次いで、「無職」などとなっています。
- ・女性は、補助あり路線は「専業主婦」38.5%、補助なし路線は「常勤」が34.7%と最も高く、次いで、「パート・臨時」が20%～30%程度となっています。

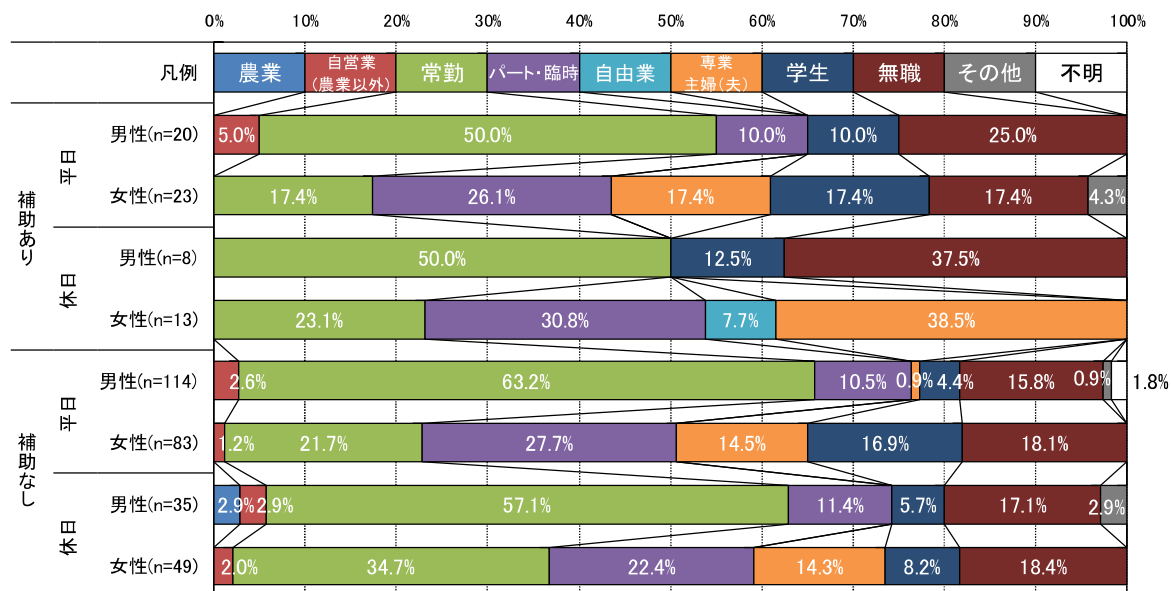


図 225 性別・職業

(4) 居住地

【平日回答者】

- ・「印西市内」の割合が、補助あり路線 63.6%、補助なし路線 76.6%と最も高くなっています。
- ・補助あり路線では、隣接市町内居住者も 34.1%存在し、佐倉市、酒々井町に乗り入れている六合路線、宗像路線、印旛学園線での市外居住者などと考えられます。

【休日回答者】

- ・「印西市内」が、補助あり路線 68.2%、補助なし路線 72.6%と最も高くなっています。
- ・平日と比べると、補助あり路線、補助なし路線とも、「その他」地域の割合が高いことが特徴です。

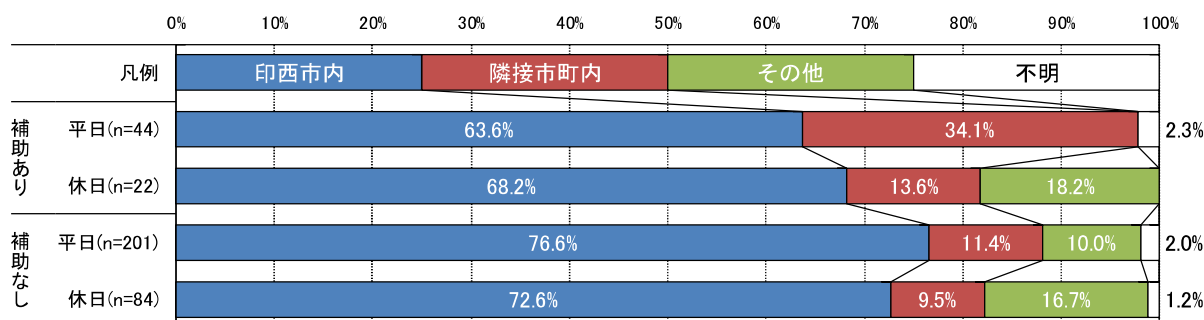


図 226 居住地

(5) 運転免許証の有無

【平日回答者】

- ・運転免許証を持っていない回答者は、補助なし路線の 32.4%に対し、補助あり路線では 52.2%と高くなっています。

【休日回答者】

- ・運転免許証を持っていない回答者は、補助なし路線の 32.2%に対し、補助あり路線では 50.0%と高くなっています。
- ・以上から、補助あり路線は、運転免許証を所有せずバス以外に移動手段がない人に多く利用されていることがわかります。

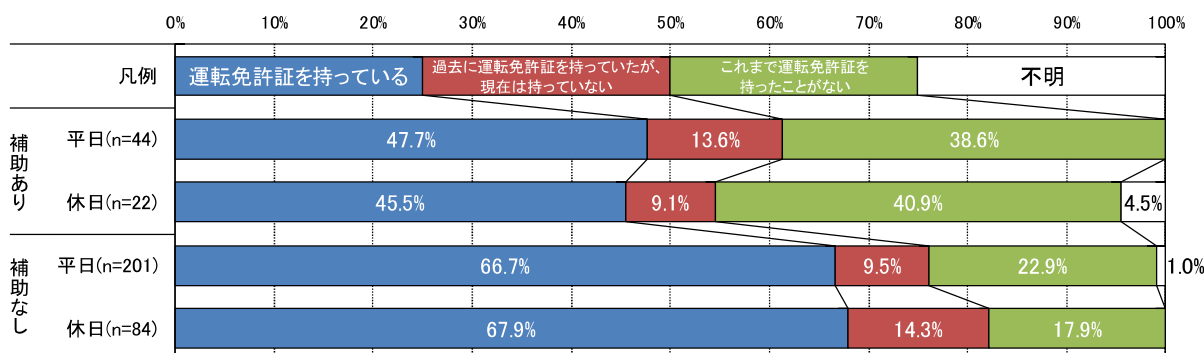


図 227 運転免許証の保有状況

(6) 自動車の保有状況

【平日回答者】

- ・自分専用及び家族と共用の自動車等を持っている割合を合わせると、補助あり路線は76.2%、補助なし路線は80.6%と非常に高くなっています。

【休日回答者】

- ・自分専用及び家族と共用の自動車等を持っている割合を合わせると、補助あり路線は60.0%、補助なし路線は66.7%と非常に高くなっています。
- ・一方で、「自動車等は持っておらず送迎もしてもらえない」は25~30%程度と平日に比べて高く、休日は、相対的に見て自動車等を利用できない人に多く利用されています。

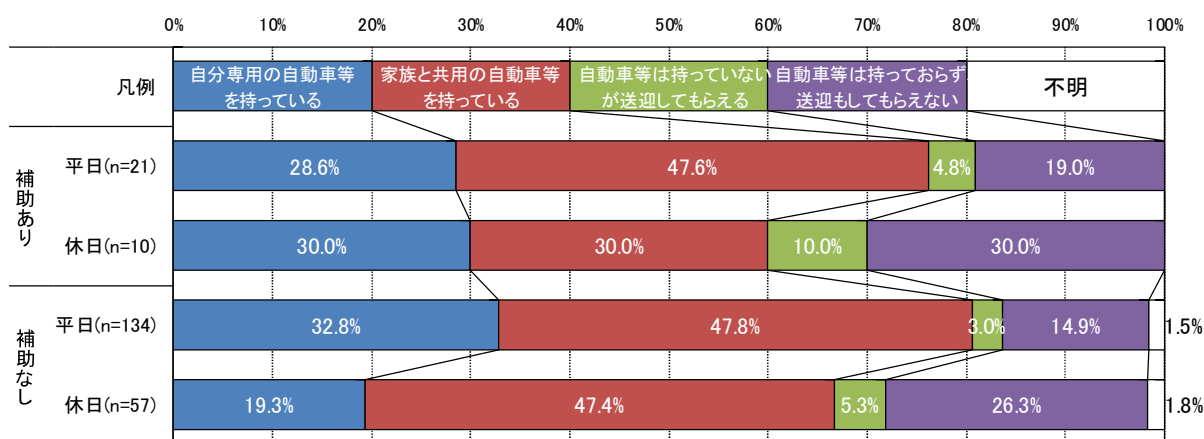


図 228 自動車保有状況

(7) 自動車の運転状況

【平日回答者】

- ・補助あり路線、補助なし路線とも、「毎日」運転する割合は15%前後となっています。

【休日回答者】

- ・補助あり路線、補助なし路線とも、「毎日」運転する割合は15%~20%程度となっています。

注)ここでの「平日回答者」「休日回答者」とは、「平日(休日)にアンケートを受け取った人の回答」であり、平日(休日)における自動車の運転状況ではありません。

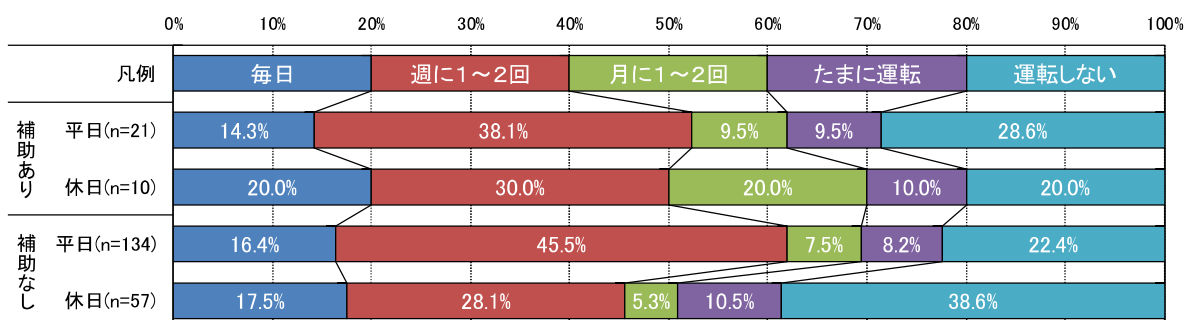


図 229 自動車の運転状況

(8) 運転免許証を返納する予定

【平日回答者】
 ・「運転免許証を返納する予定はない」は、補助あり路線が 61.1%、補助なし路線が 66.9%
 「運転免許を返納する予定がある」は、補助あり路線が 16.7%、補助なし路線が 20.8%とな
 っています。

【休日回答者】
 ・「運転免許証を返納する予定はない」は、補助あり路線が 90.0%、補助なし路線が 71.9%、
 「運転免許を返納する予定がある」は、補助あり路線が 10.0%、補助なし路線が 10.5%とな
 っています。

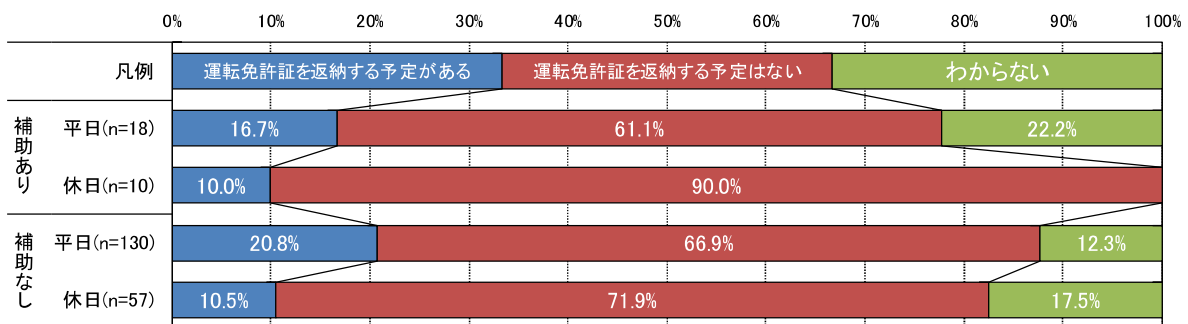


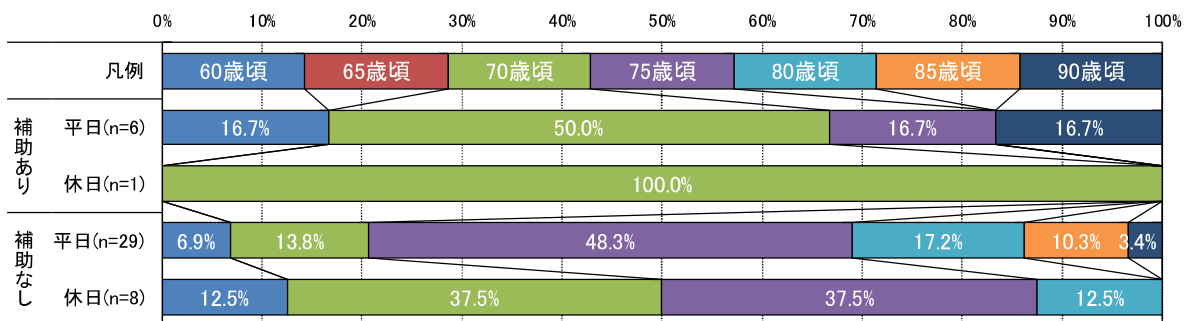
図 230 運転免許証の返納予定

(9) 運転免許証を返納する予定の年齢

・「運転免許証を返納する予定がある」及び「わからない」とした回答者のうち、返納予定年
 齢を聞きました。

【平日回答者】
 ・70 歳頃以下との回答は、補助あり路線で 66.7%、補助なし路線で 20.7%と大きな違いが出
 ています。75 歳頃以下でみると、補助あり路線が 83.4%、補助なし路線は 69.0%となっ
 ています。

【休日回答者】
 ・補助なし路線で、70 歳頃以下との回答は 50.0%となっています。



※サンプル数に注意

図 231 運転免許証の返納予定年齢

(10) 返納後利用したいと思う移動手段

【平日回答者】

- ・補助あり路線、補助なし路線とも、路線バス利用の意向が高くなっています。
- ・補助あり路線では、補助なし路線に比べて、自転車、徒歩、タクシーの割合が高くなっています。

【休日回答者】

- ・補助なし路線では、路線バスが 100.0%、ふれあいバス 83.3%、鉄道 58.3%などとなっています。
- ・以上から、自動車運転免許返納後の移動手段として、バスへの期待が大きいことがわかります。

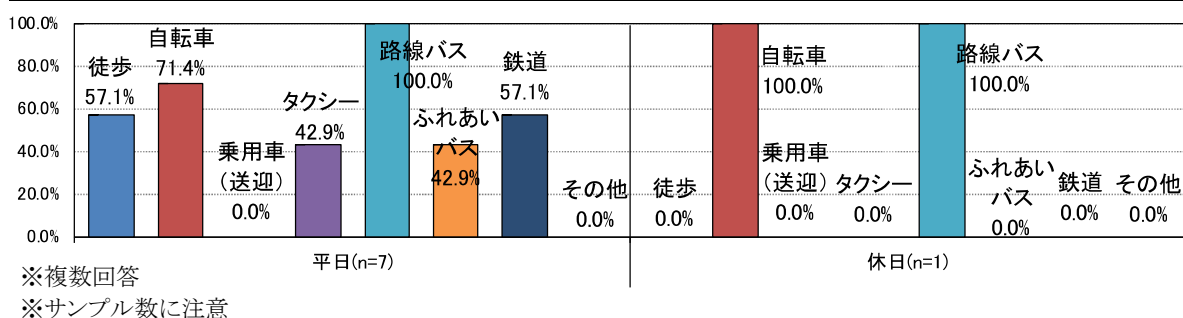


図 232 運転免許証の返納後の利用移動手段の意向【補助あり】

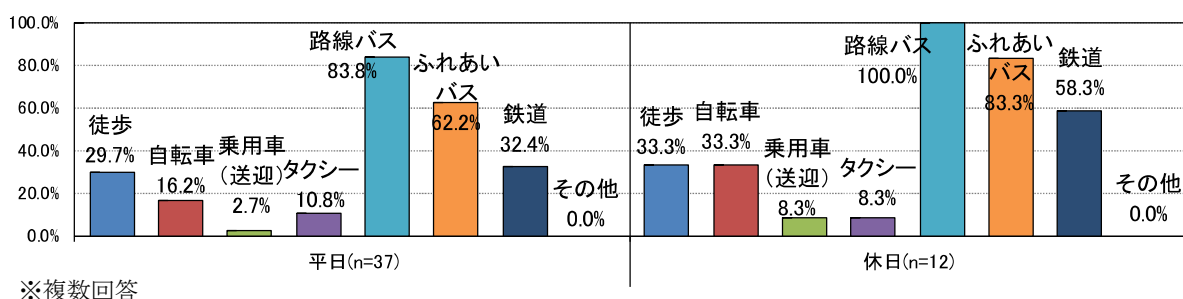


図 233 運転免許証の返納後の利用移動手段の意向【補助なし】

4-2.2 路線バスの利用状況について

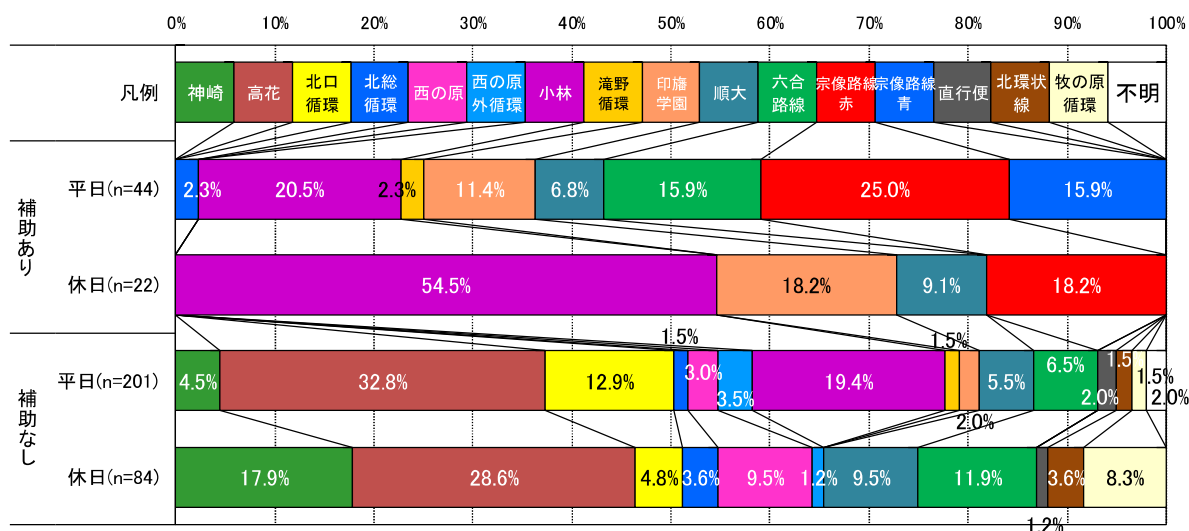
(1) 乗車した路線

【平日回答者】

- ・補助あり路線では、「宗像路線赤ルート」の割合が 25.0%で最も高く、次いで「小林線」20.5%、「六合路線」「宗像路線青ルート」 15.9%などとなっています。
- ・補助なし路線では、「高花線」が 32.8%と最も高く、次いで「小林線」19.4%、「北口循環線」12.9%などとなっています。

【休日回答者】

- ・補助あり路線では、「小林線」が 54.5%で最も高く、次いで「印旛学園線」「宗像路線赤ルート」 18.2%などとなっています。
- ・補助なし路線では、「高花線」が 28.6%と最も高く、次いで「神崎線」17.9%、「六合路線」11.9%などとなっています。



※補助あり路線のアンケート票に補助なし路線に乗車したとの回答（その逆も）がありましたが、ここでは、回答結果をそのまま集計しました。

※回答が得られなかった(0.0%)路線は、数値を表示していません。

図 234 乗車した路線

(2) 乗車目的

【平日回答者】

- ・「通勤・通学」の割合が、補助あり路線で50.0%、補助なし路線で61.7%と最も高くなっています。
- ・そのほか、補助あり路線では、「通院」が15.9%、「趣味・娯楽・食事・習い事」が11.4%などとなっています。
- ・補助なし路線は、ほぼ毎日利用される通勤・通学の割合が高いことが特徴で、補助あり路線は通院など頻度が低い目的での利用割合も高いことが特徴です。

【休日回答者】

- ・「通勤・通学」が、補助あり路線で31.8%、補助なし路線で28.6%と最も高くなっています。
- ・次いで、補助あり路線では「日常の買い物」22.7%、「趣味・娯楽・食事・習い事」13.6%など、補助なし路線では「趣味・娯楽・食事・習い事」23.8%、「日常の買い物」17.9%などとなっています。
- ・以上から、平日では主に「通勤・通学」に利用され、休日では「通勤・通学」「日常の買い物」「趣味・娯楽・食事・習い事」など多様な目的で利用されています。
- ・年代別では、平日は若い世代ほど通勤・通学での利用者数が多く、年代が上がるごとに通院や日常の買い物、趣味・娯楽等での利用者数が増えていることがわかります。
- ・一方、休日では、趣味・娯楽等での利用者が各年代で平日より多く、さらに年代が上がるごとに日常でも買い物のための利用者数が増えているのが特徴的です。

(図 235～図 236 (165 ページ) 参照)

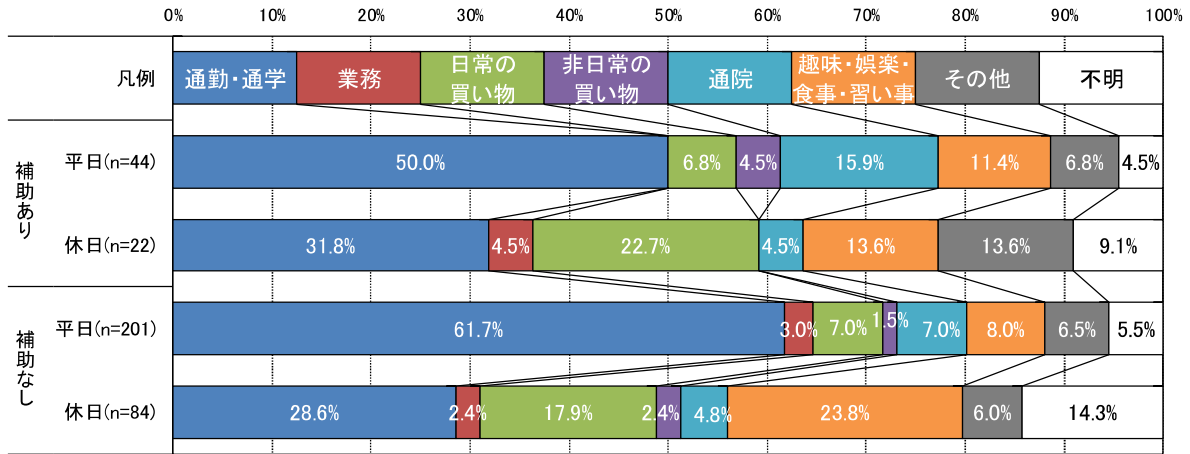
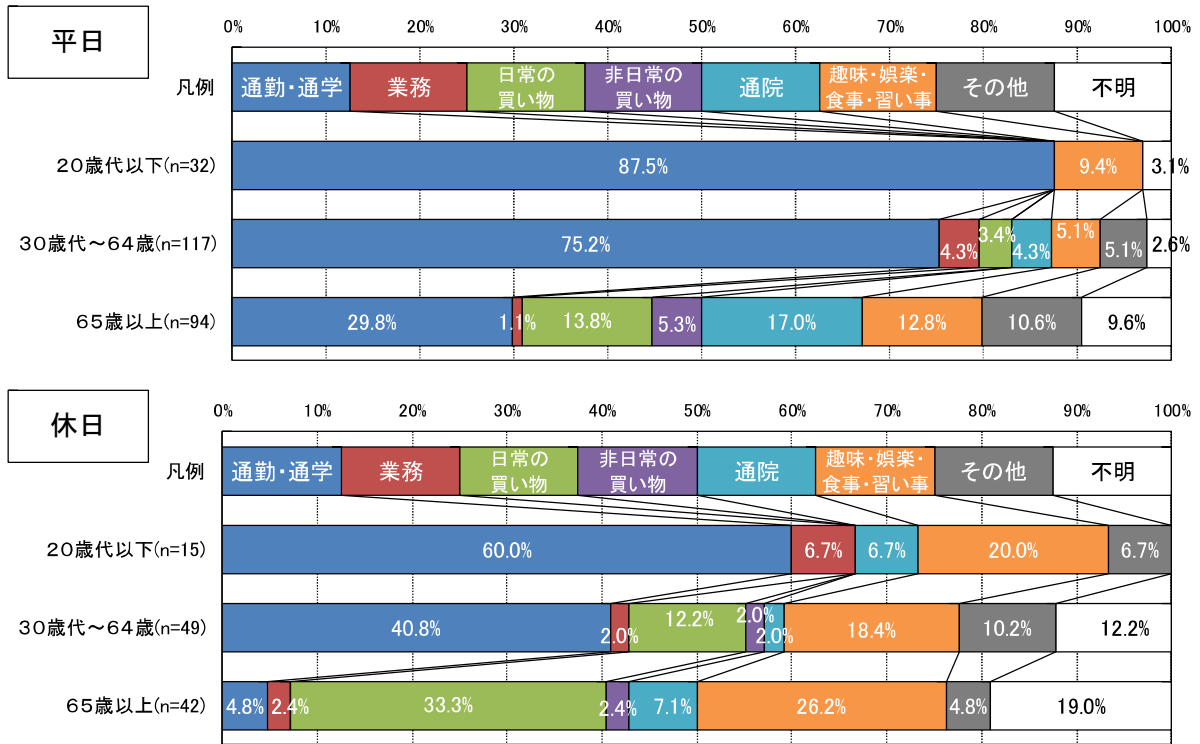


図 235 路線バスの乗車目的



※補助あり路線と補助なし路線の合算値

図 236 年代別・路線バスの乗車目的

(3) 路線バスの利用状況【行き】

1) 行きの出発地

【平日回答者】

- ・「自宅（印西市内）」の割合が最も高く、補助あり路線 52.3%、補助なし路線 74.6%となっています。補助なし路線は、通勤・通学利用目的が多いことから、出発地が自宅になっているものと考えられます。

【休日回答者】

- ・「自宅（印西市内）」が最も高く、補助あり路線 54.5%、補助なし路線 53.6%となっています。補助なし路線では、平日に比べ、市外を出発地とする割合が高いことが特徴です。

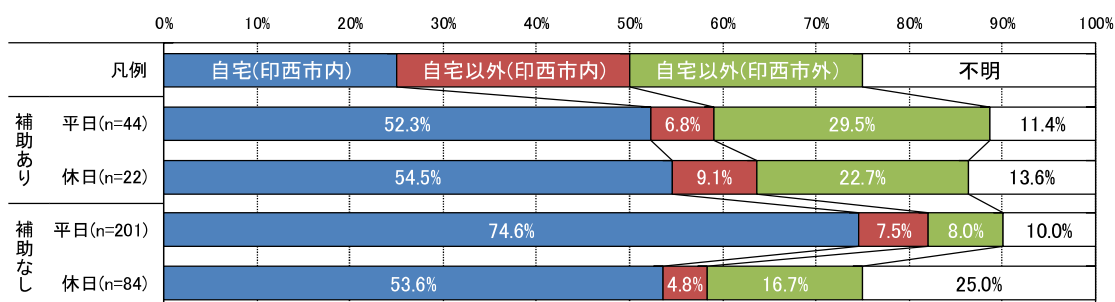


図 237 行き・出発地

2) 行きの目的地

【平日回答者】

- ・補助あり路線は、「自宅以外（印西市内）」の割合が 38.6%と最も高く、「自宅以外（印西市外）」は 36.4%となっています。
- ・補助なし路線は、「自宅以外（印西市外）」が 41.3%と最も高く、鉄道に乗りついで市外へ通勤・通学する移動が多いものと考えられます。また、「自宅以外（印西市内）」は 32.3%となっています。

【休日回答者】

- ・補助あり路線は、「自宅以外（印西市内）」が 45.5%と最も高く、「自宅以外（印西市外）」は 31.8%となっています。また、補助なし路線は、「自宅以外（印西市内）」が 34.5%と最も高く、「自宅以外（印西市外）」は 26.2%となっています。
- ・平日に比べ、市外よりも「自宅以外（印西市内）」の割合が高く、これらの結果を合わせると、買い物などで大規模商業施設などに向かっているのではないかと考えられます。

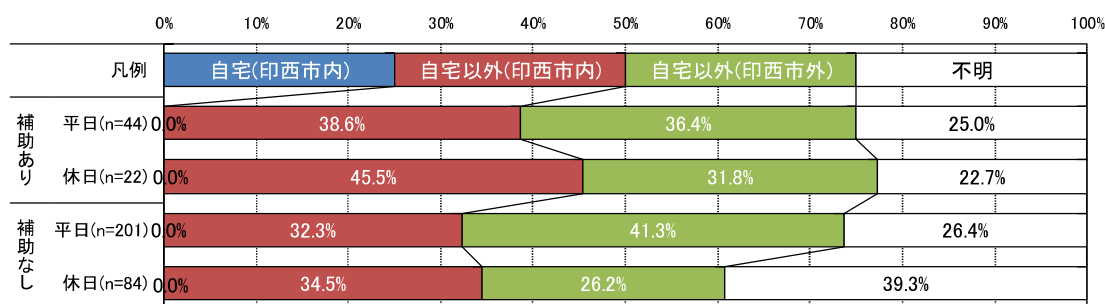


図 238 行き・目的地

3) 行きの乗車時間帯

【平日回答者】

- ・補助あり路線の乗車時間帯は、7時台～9時台が多くなっています。
- ・補助なし路線の乗車時間帯は、7時台の利用が特に多くなっています。このことは、通勤・通学利用が多いことが理由と考えられます。

【休日回答者】

- ・補助あり路線の乗車時間帯は、7～11時台、14時台の各時間帯が多くなっています。
- ・補助なし路線の乗車時間帯は、7～11時台が多くなっています。

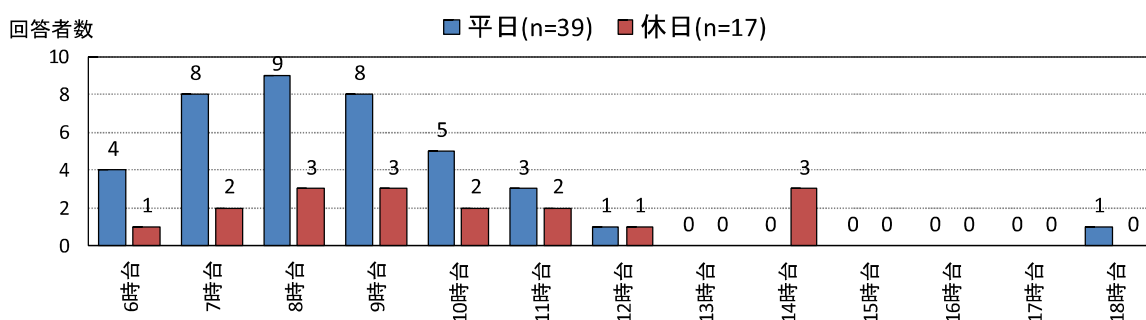


図 239 行き・乗車時刻【補助あり】

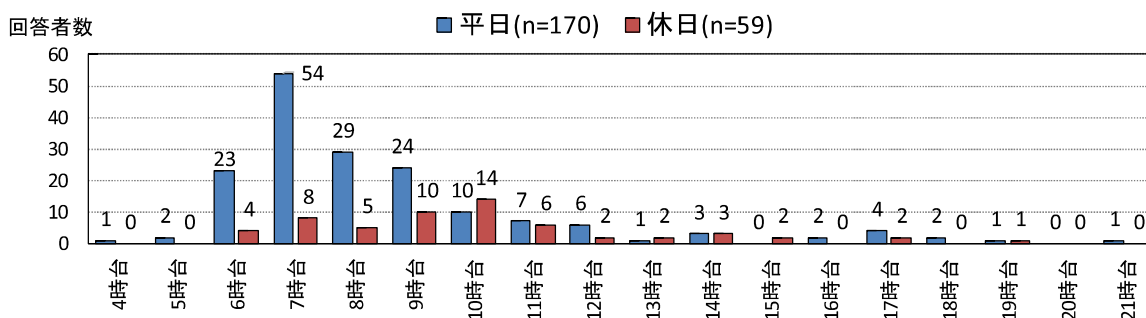


図 240 行き・乗車時刻【補助なし】

4) 行きにおける出発地から乗車バス停までの所要時間

【平日回答者】

・5分以内でみると、補助あり路線が36.4%、補助なし路線は53.2%、10分以内では補助あり路線52.3%、補助なし路線65.1%となっています。また、補助あり路線は、11分以上が22.7%と、最寄りのバス停までの距離が長いことがわかります。このことは、補助あり路線は集落が散在している地域を運行しているためと考えられます。

【休日回答者】

・5分以内でみると、補助あり路線が40.9%、補助なし路線は42.8%、10分以内では補助あり路線54.5%、補助なし路線57.1%となっています。平日と同様、補助あり路線は11分以上が13.6%と補助なし路線よりも高く、集落地域で最寄りバス停までの距離が長いことがわかります。

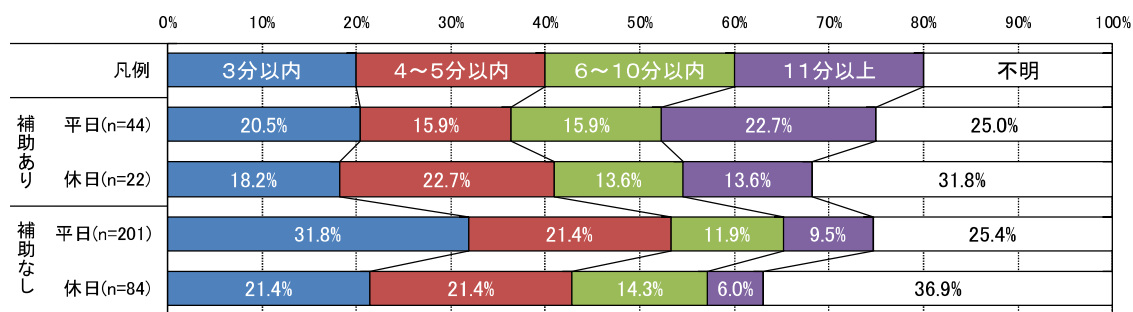


図 241 行き・出発地からバス停までの所要時間

5) 行きにおける降車バス停から目的地までの所要時間

【平日回答者】

・5分以内でみると、補助あり路線は40.9%、補助なし路線は49.7%、10分以内では補助あり路線52.3%、補助なし路線61.1%となっています。また、補助あり路線は、11分以上が29.5%と、最寄りのバス停からの距離が長いことがわかります。このことは、補助あり路線は集落が散在している地域を運行しているためと考えられます。

【休日回答者】

・5分以内でみると、補助あり路線は40.9%、補助なし路線は40.5%、10分以内では補助あり路線54.5%、補助なし路線58.4%となっています。平日と同様、補助あり路線は11分以上が9.1%と補助なし路線よりも高く、集落地域で最寄りバス停からの距離が長いことがわかります。

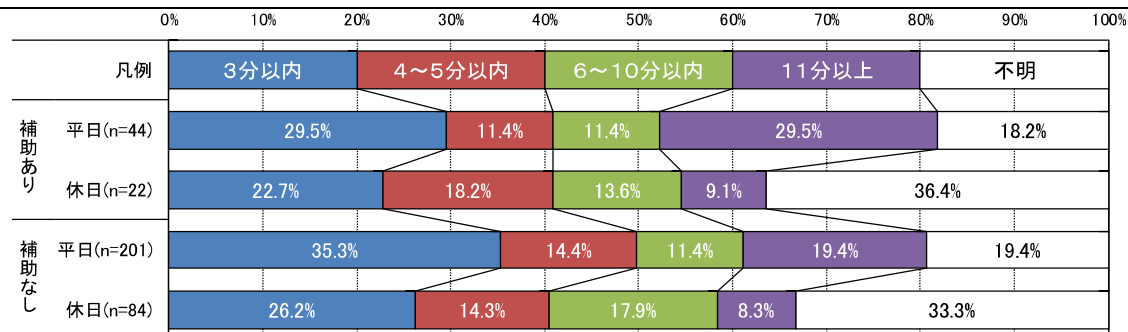


図 242 行き・バス停から目的地までの所要時間

6) 行きの乗りつぎ状況

【バスに乗車する前】

【平日回答者】

・他の交通手段からバスへの乗りつぎは、「なし」の割合が補助あり路線 59.1%、補助なし路線 54.2%と最も高く、次いで、「鉄道」からの乗りつぎが補助あり路線 18.2%、補助なし路線 22.9%となっています。なお、バスどうしの乗りつぎの割合は低くなっています。

【休日回答者】

・他の交通手段からバスへの乗りつぎは、平日と同様の傾向で、「なし」が補助あり路線 45.5%、補助なし路線 48.8%と最も高く、次いで「鉄道」からの乗りつぎが補助あり路線 27.3%、補助なし路線 19.0%となっており、バスどうしの乗りつぎの割合は低くなっています。

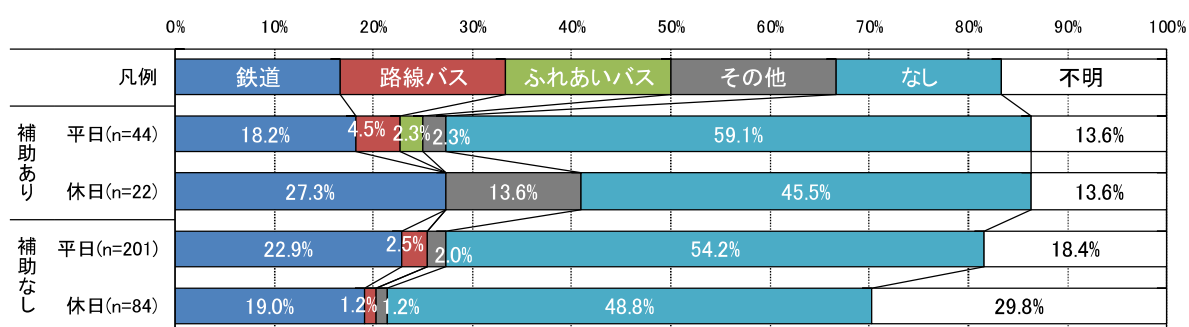


図 243 行き・乗車前の乗りつぎ

【バスを降車した後】

【平日回答者】

・バスから他の交通手段への乗りつぎは、補助あり路線では「鉄道」と「なし」が 40.9%、補助なし路線では「鉄道」の割合が 50.2%と最も高くなっています。

【休日回答者】

・バスから他の交通手段への乗りつぎは、補助あり路線では「なし」が 40.9%、補助なし路線でも「なし」が 34.5%と最も高くなっています。平日に比べて「鉄道」への乗りつぎの割合は低く、降車バス停付近が目的地となっていると考えられます。

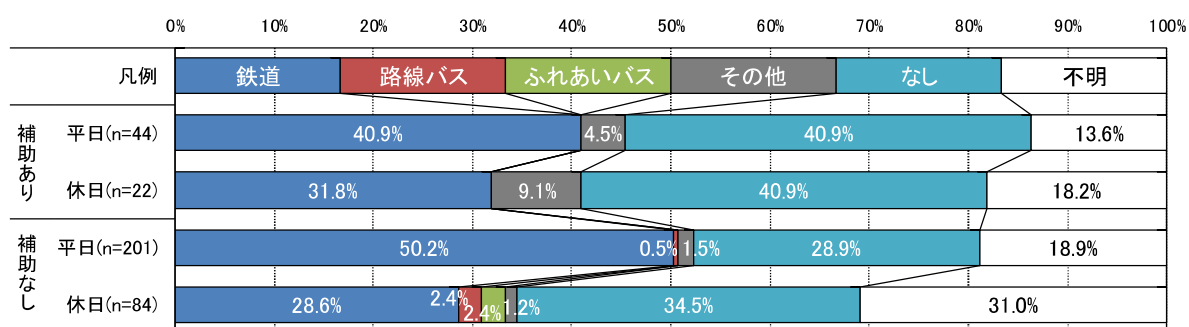


図 244 行き・降車後の乗りつぎ

(4) 路線バスの利用状況【帰り】

1) 帰りの出発地

【平日回答者】

- ・補助あり路線では「自宅以外（印西市外）」の割合が45.5%と最も高く、宗像路線や六合路線などで、京成本線方面から乗車してきているのではないかと考えられます。
- ・補助なし路線では「自宅以外（印西市内）」が最も高く43.8%となっています。

【休日回答者】

- ・補助あり路線では「自宅以外（印西市内）」「自宅以外（印西市外）」が22.7%となっています。
- ・補助なし路線では「自宅以外（印西市内）」が最も高く32.1%となっています。

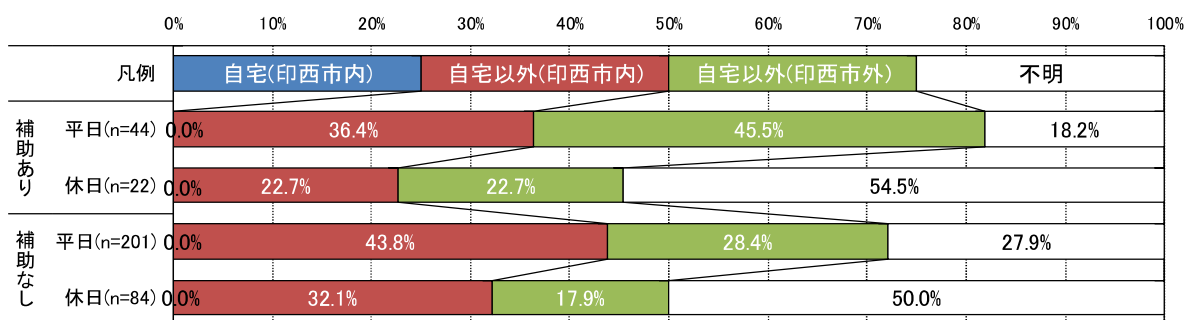


図 245 帰り・出発地

2) 帰りの目的地

【平日回答者】

- ・「自宅（印西市内）」の割合が最も高く、補助あり路線47.7%、補助なし路線71.1%となっています。これらの結果を合わせると補助なし路線は、通勤・通学の帰宅で自宅に向かっている人が多いと考えられます。

【休日回答者】

- ・「自宅（印西市内）」が最も高く、補助あり路線、補助なし路線ともに50.0%となっています。

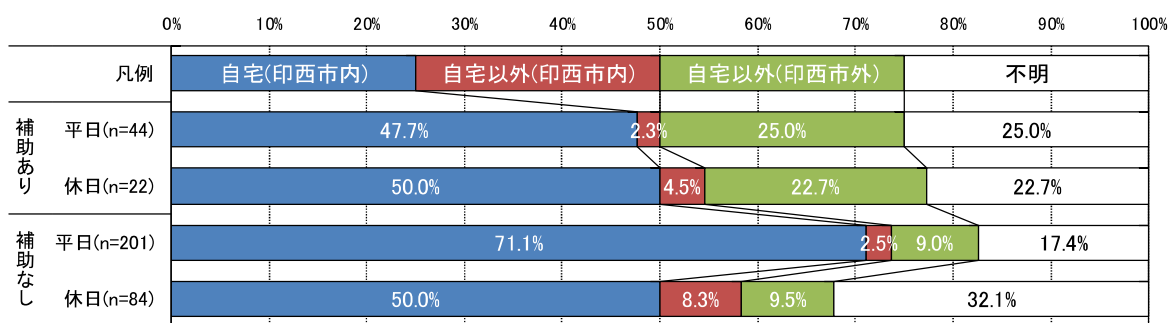


図 246 帰り・目的地

3) 帰りの降車時間帯

【平日回答者】

- ・補助あり路線の降車時間帯は、19 時台と 20 時台が多くなっています。
- ・補助なし路線の降車時間帯は、17 時台～19 時台で 20 人以上と多くなっています。このことから、通勤・通学の帰宅が多いことがわかります。
- ・なお、21 時台以降は、補助あり路線は 0 人、補助なし路線は数人程度となっています。

【休日回答者】

- ・補助あり路線の降車時間帯は、18 時台が最も多くなっています。
- ・補助なし路線の降車時間帯は、16 時台～19 時台で 7 人以上と多いですが、20 時台以降は各時間帯 1 人程度と少なくなっています。

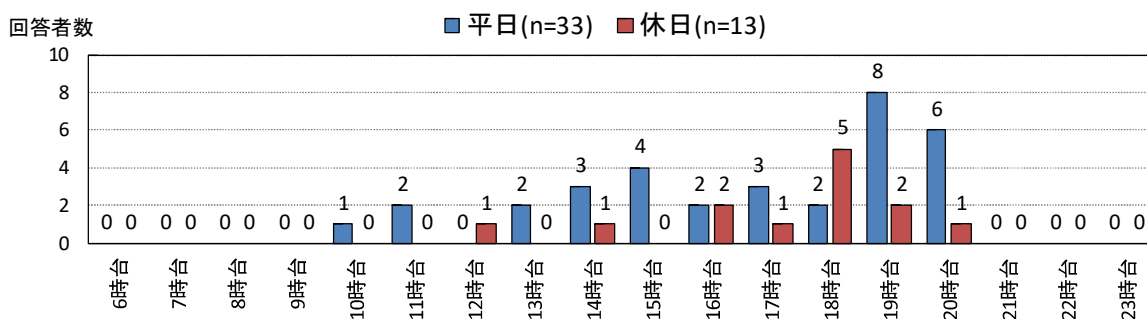


図 247 帰り・降車時刻【補助あり】

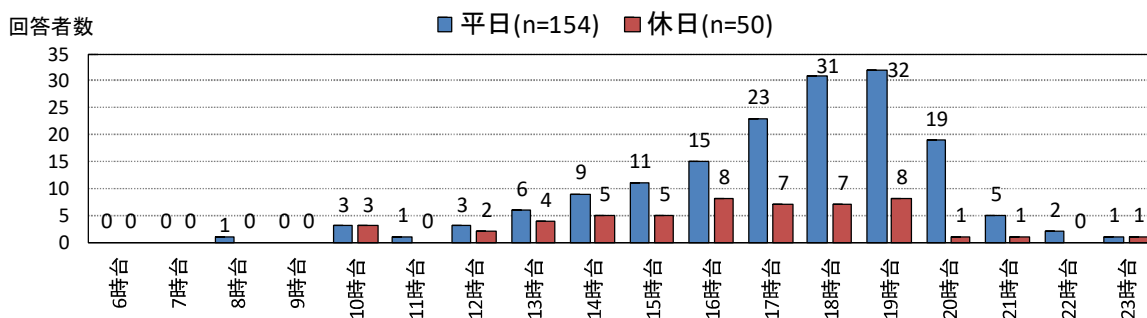


図 248 帰り・降車時刻【補助なし】

4) 帰りにおける出発地からバス停までの所要時間

【平日回答者】

・5分以内でみると、補助あり路線 29.6%、補助なし路線 53.7%、10分以内では補助あり路線 41.0%、補助なし路線 64.6%となっています。また、補助あり路線は、11分以上が25.0%と出発地からバス停までの距離が長いことがわかります。このことは、補助あり路線は、集落が散在している地域を運行しているためと考えられます。

【休日回答者】

・5分以内でみると、補助あり路線 31.8%、補助なし路線 40.5%、10分以内では補助あり路線 45.4%、補助なし路線 54.8%となっており、ほぼ半数が出発地から10分以内のバス停で乗車しています。

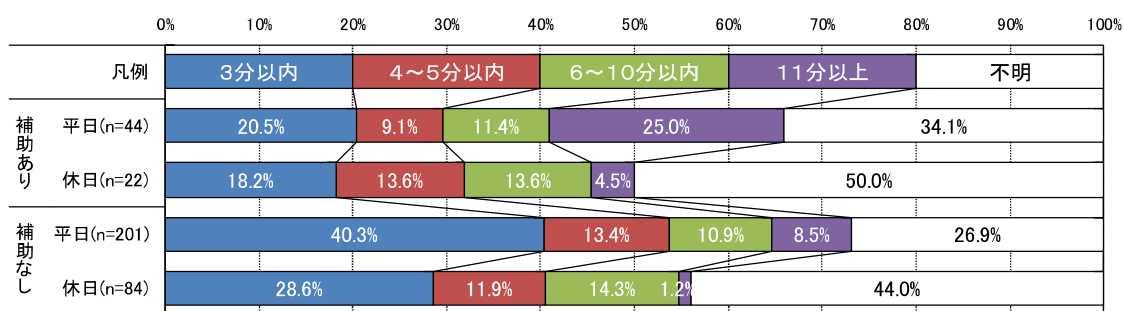


図 249 帰り・出発地からバス停までの所要時間

5) 帰りにおけるバス停から目的地までの所要時間

【平日回答者】

・5分以内でみると、補助あり路線 31.8%、補助なし路線 48.7%、10分以内では補助あり路線 40.9%、補助なし路線 63.6%となっています。また、補助あり路線は、11分以上が36.4%とバス停から目的地までの距離が長いことがわかります。このことは、補助あり路線は集落が散在している地域を運行しているためと考えられます。

【休日回答者】

・5分以内でみると、補助あり路線 36.3%、補助なし路線 35.7%、10分以内では補助あり路線 45.4%、補助なし路線 48.8%となっており、ほぼ半数がバス停から10分以内のところに目的地があります。

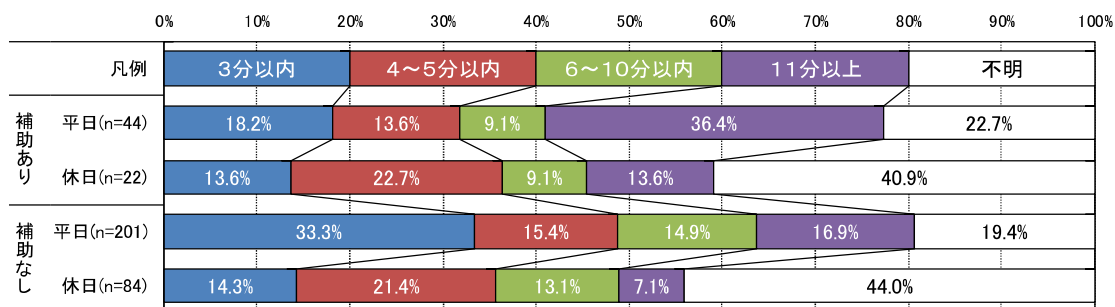


図 250 帰り・バス停から目的地までの所要時間

6) 帰りの乗りつきについて

【バスに乗車する前】

【平日回答者】

- ・他の交通手段からバスへの乗りつきは、補助あり路線では、「鉄道」38.6%、「なし」34.1%、補助なし路線では、「鉄道」50.7%、「なし」26.4%となっています。
- ・バスどうしの乗りつぎの割合は低くなっています。

【休日回答者】

- ・他の交通手段からバスへの乗りつきは、補助あり路線では、「なし」40.9%、「鉄道」27.3%、補助なし路線では、「鉄道」33.3%、「なし」29.8%となっています。補助あり路線、補助なし路線とも、鉄道からの乗りつきが平日よりも低く、出発地近くのバス停から乗車していることがわかります。
- ・また、平日と同様、バスどうしの乗りつぎの割合は低くなっています。

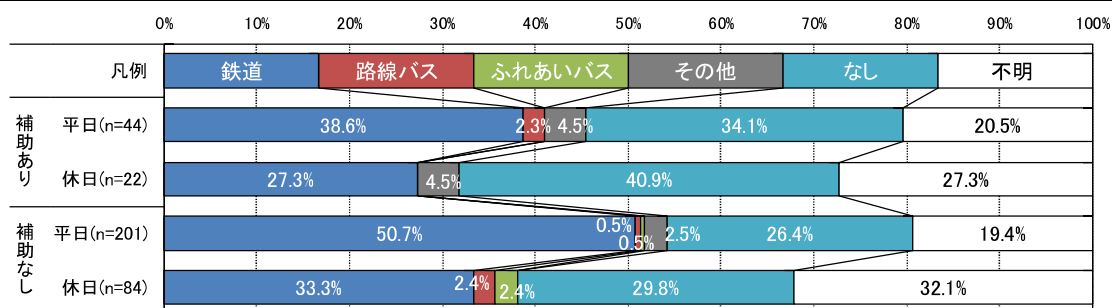


図 251 帰り・乗車前の乗りつきについて

【バスを降車した後】

【平日回答者】

- ・バスから他の交通手段への乗りつきは、「なし」の割合が、補助あり路線61.4%、補助なし路線60.7%と最も高くなっています。帰宅時にバス停から徒歩などで自宅へ向かっている場合が多いと考えられます。

【休日回答者】

- ・バスから他の交通手段への乗りつきは、「なし」が、補助あり路線45.5%、補助なし路線50.0%と最も高く、平日と同様、バス停から徒歩などで自宅へ向かっている場合が多いと考えられます。

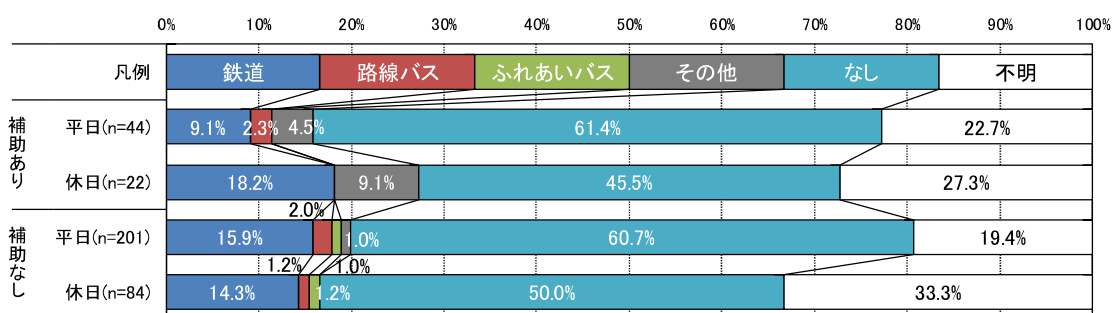


図 252 帰り・降車後の乗りつきについて

(5) 路線バスの利用頻度

【平日回答者】

- ・「週に4日以上」の割合が、補助あり路線 47.7%、補助なし路線 55.2%と最も高くなっています。補助なし路線は、乗車目的が通勤・通学の割合が高く、このことが利用頻度の高い理由と考えられます。
- ・また、「週に2～3日」以上とすると、補助あり路線、補助なし路線とも60%を超えています。一方、市民アンケート調査結果(図109(92ページ)参照)では、「週に2～3日」以上の路線バス利用者は非常に低くなっています。このことから、日頃から路線バスを利用している人は、利用頻度が高いことがわかりました。

【休日回答者】

- ・「週に4日以上」が、補助あり路線 31.8%、補助なし路線 35.7%と最も高くなっています。
- ・また、「週に2～3日」以上とすると、補助あり路線、補助なし路線とも60%程度になります。このことから、休日にバスを利用している回答者も利用頻度が高いことがわかります。
- ・年代別では、年代が上がるにつれて、利用頻度が低くなっています。

注)休日回答者の利用頻度は、休日だけでなく平日も含めたものです。同様に、平日回答者の利用頻度は、休日も含めたものになります。

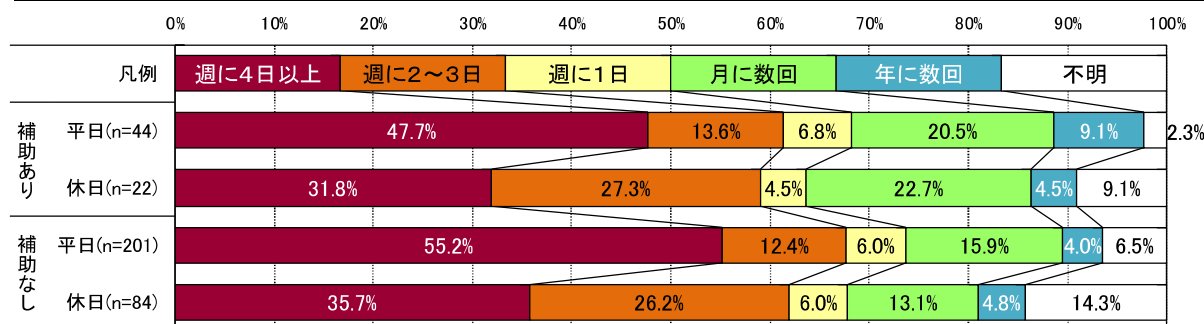
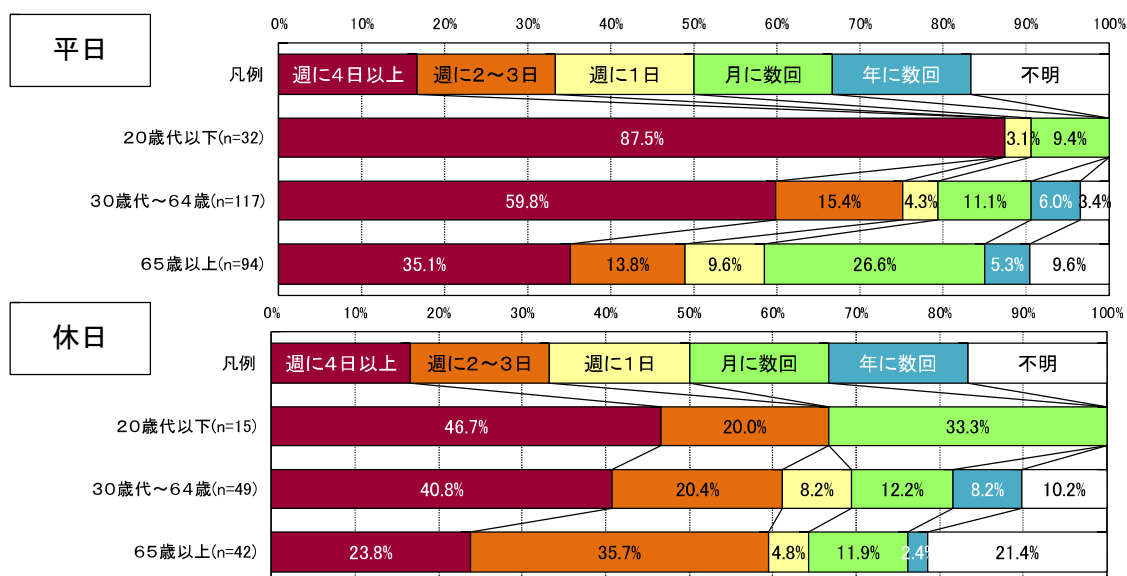


図 253 路線バスの利用頻度



※補助あり路線と補助なし路線の合算値

図 254 年代別・路線バスの利用頻度

(6) 路線バスの利用理由

【平日回答者】

- ・「他に交通手段がない」の割合が、補助あり路線 55.8%、補助なし路線 57.9%と最も高くなっています。そのほか「移動が便利」「所要時間が短い」「費用が安い」とする割合も比較的高くなっています。なお、この結果は、市民アンケート調査でも同様の傾向を示しています。
- ・この結果から、利用者にとって、路線バスは欠かせない移動手段になっていると言えます。

【休日回答者】

- ・「他に交通手段がない」が、補助あり路線 70.0%、補助なし路線 63.0%と最も高くなっています。そのほか「移動が便利」「所要時間が短い」「費用が安い」とする割合も比較的高くなっています。
- ・平日と同様、利用者にとって、路線バスは欠かせない移動手段になっていると言えます。

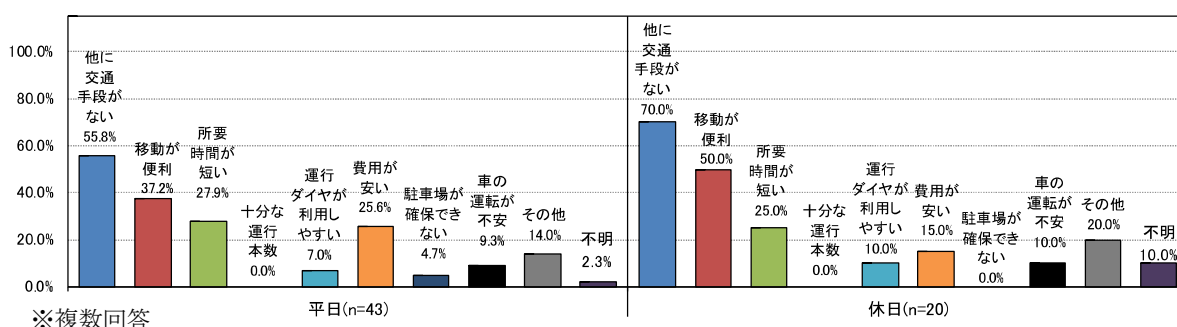


図 255 路線バスの利用理由【補助あり】

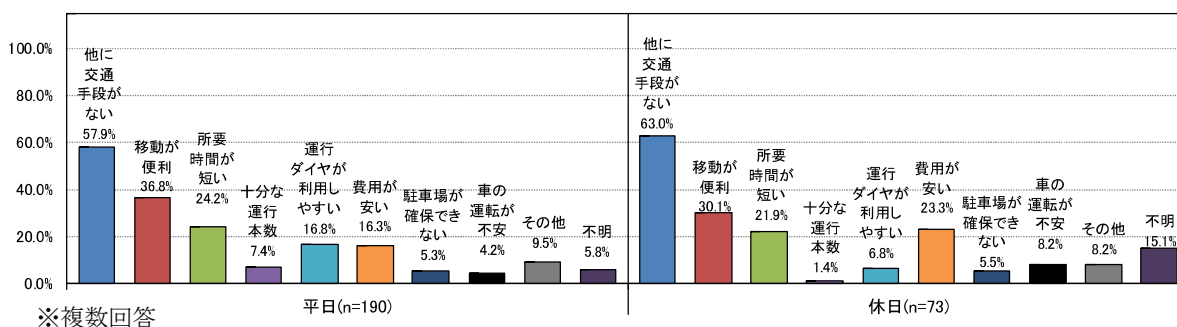


図 256 路線バスの利用理由【補助なし】

4-2.3 路線バスの満足度について

(1) 行き先、運行経路

【平日回答者】

- ・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で 56.8%、補助なし路線で 73.6%、一方で、「不満」「やや不満」は、補助あり路線、補助なし路線とも 10%未満です。
- ・この結果から、利用している路線の行き先や運行経路に概ね満足していると言えます。ただ、補助あり路線では、満足している割合が補助なし路線よりも低くなっています。

【休日回答者】

- ・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で 63.6%、補助なし路線で 70.2%、一方で、「不満」「やや不満」は、補助あり路線、補助なし路線とも 10%未満です。

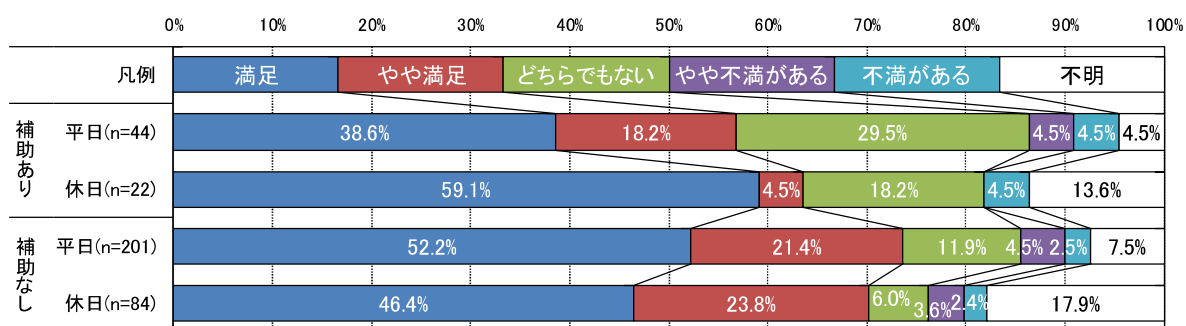


図 257 行き先、運行経路

表 25 希望の行き先・運行経路

利用路線	希望の行き先・経路	件	
平日	六合路線	JRの駅	1
	印旛学園線	学園台内経由	1
		JR酒々井駅の本数が少ない	1
	小林線	少し遠回り	1
		滝野経由が時間がかかる	1
		北口、南口を続けて	1
		日医大北総病院・印西総合病院 住宅地の中心	1
	高花線	内野経由をやめてほしい	1
		大回りの経路	1
	北口循環線	桜台センターを迂回しないルート	1
北総循環線	全ての便を学校まで	1	
休日	北総循環線	北総病院	1
	小林線	高花	1
	神崎線	津田沼、八千代は遠すぎる	1
	高花線	イオンモール、シネマスポーツ棟付近	1
	西の原線	千葉ニュータウン中央駅	1
	順大線	木下駅	1

(2) バス停位置

【平日回答者】

- ・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で72.7%、補助なし路線で76.6%、一方で、「不満」「やや不満」は、補助あり路線、補助なし路線とも10%未満です。
- ・この結果から、乗車・降車しているバス停の位置に概ね満足していると言えます。

【休日回答者】

- ・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で68.2%、補助なし路線で75.0%、一方で、「不満」「やや不満」は、補助あり路線、補助なし路線とも10%未満です。
- ・この結果から、乗車・降車しているバス停の位置に概ね満足していると言えます。

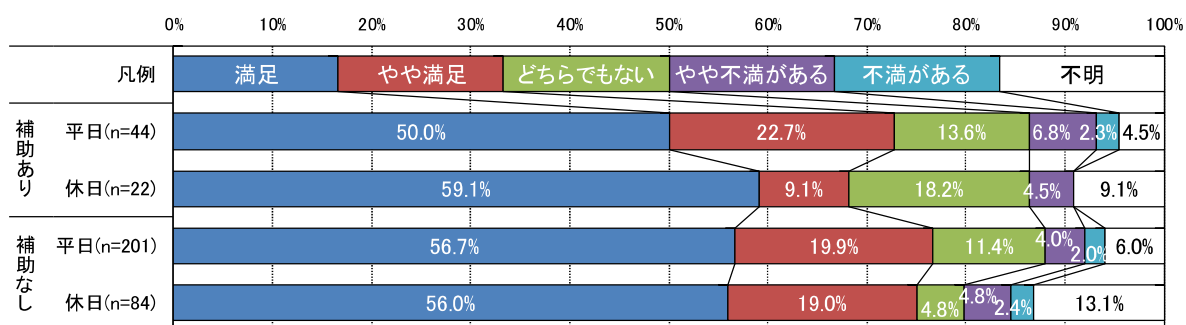


図 258 バス停位置

表 26 希望するバス停位置

利用路線	希望するバス停位置	件	
平日	小林線	牧の原公園	1
	西の原線	横断歩道に半分かかるので危ない	1
		信号のそば	1
		岩名運動公園前にしてほしい	1
		小林中学校と小林牧場の間	1
	北総循環線	新鎌ヶ谷駅の駅前ロータリー	1
		滝野6丁目と5丁目の間	1
		もう少し間隔を小さく	1
		商業地設置	1
		ジョイフル、スーパー側	1
商業施設の中心		1	
休日	神崎線	大森坂上(木下駅に向かう方)	1
		鹿黒と割野の中間地点	1
	北総循環線	イオン前	1
	牧の原循環ルート	駅に近い所	1

(3) 運行本数(運行間隔)

1) 運行本数(運行間隔)について

【平日回答者】

・「不満」「やや不満」を合わせると、補助あり路線で 65.9%、補助なし路線で 61.7%、一方で、「満足」「やや満足」は補助あり路線、補助なし路線とも 20%前後と低くなっており、運行本数(運行間隔)は不満の割合が高く、関心の高い事項と言えます。

【休日回答者】

・「不満」「やや不満」を合わせると、補助あり路線で 63.6%、補助なし路線で 58.4%、一方で、「満足」「やや満足」は補助あり路線、補助なし路線とも 20%前後と低くなっており、平日と同様、運行本数(運行間隔)は不満の割合が高く、関心の高い事項と言えます。

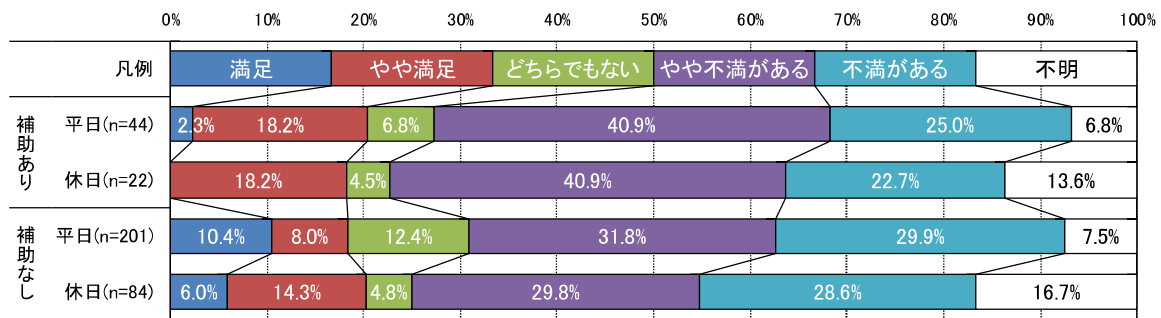


図 259 運行本数(運行間隔)

2) 希望する運行間隔について

【平日回答者】

・「不満」「やや不満」の回答者の希望は、補助あり路線、補助なし路線とも 16分～30分間隔の割合が最も高くなっていますが、補助なし路線では、補助あり路線に比べ 15分以内などより短い間隔を希望する割合が高くなっています。

【休日回答者】

・「不満」「やや不満」の回答者の希望は、平日と同様、補助あり路線、補助なし路線とも 16分～30分間隔の割合が最も高く、特に補助なし路線では、15分以内などより短い間隔を希望する割合が高くなっています。

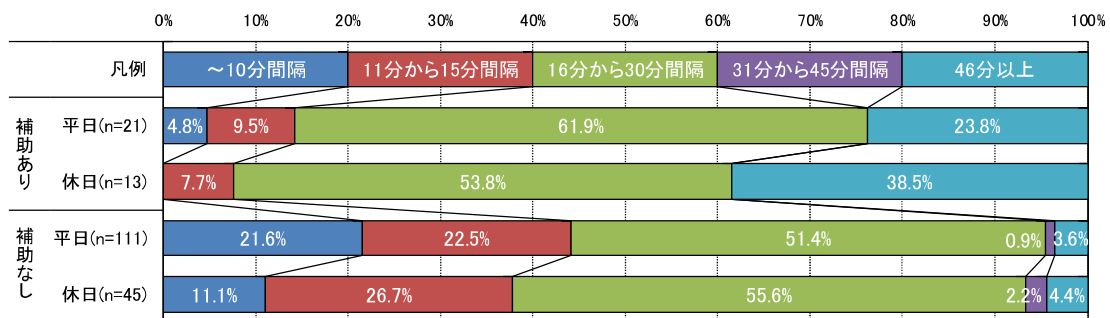


図 260 希望の運行間隔(少なくとも何分間隔での運行を希望)('不満」「やや不満」を対象)

(4) 始発時刻・終発時刻

【平日回答者】

・補助あり路線、補助なし路線とも、「満足」「やや満足」と「不満」「やや不満」が、30%前後と拮抗しています。

【休日回答者】

・補助あり路線は、「満足」「やや満足」が22.7%、「不満」「やや不満」が31.8%と、不満の方が上回っています。一方、補助なし路線は「満足」「やや満足」が35.7%、「不満」「やや不満」が23.8%と満足の方が上回っています。

・以上から、補助あり・補助なし、平日・休日で違いはあるものの、始発時刻・終発時刻を不満に思う割合が20%~30%程度存在し、利用者の関心の高い事項としてあげられます。

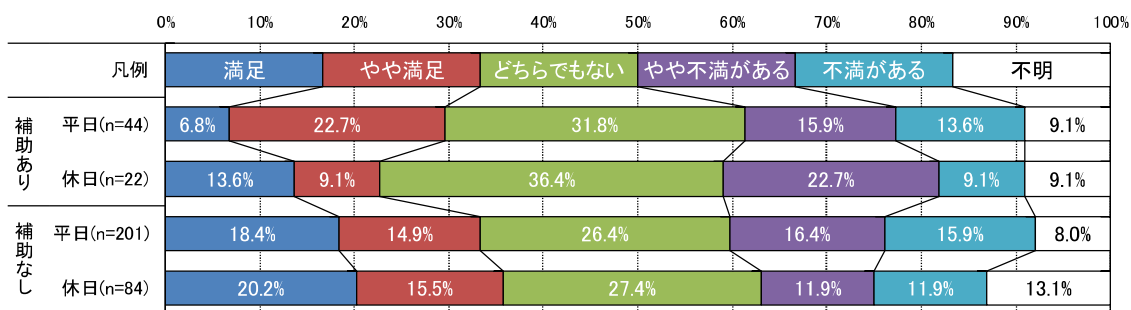


図 261 始発時刻・終発時刻

表 27 希望の始発時刻・終発時刻

	始発時刻			終発時刻			終発時刻					
	利用路線	時台	件	利用路線	時台	件	利用路線	時台	件			
平日	印旛学園線	5	1	六合路線	19	1	休日	小林線	20	1		
		6	1		20	1			21	2		
	高花線	4	2	21	1	22			1			
		5	7	宗像路線赤ルート	20	2		21	1			
	西の原線	5	2		21	1		神崎線	22	1		
		6	1	宗像路線青ルート	21	1			23	3		
	平日	北口循環線	5		3	印旛学園線		20	3	平日	高花線	23
			5	1	21			1	24			2
		滝野循環線	5	1	小林線	19		1	西の原線		23	1
			5	1		23		1			23	2
西の原外循環線		5	1	神崎線	22	2	順大線	23	2			
		5	2		24	1		北環状線ルート	21		1	
順大線		5	2	高花線	22	1	牧の原循環ルート		20		1	
		7	1		23	5		21	1			
休日	宗像路線赤ルート	4	2	高花線	24	7	平日	西の原線	23	2		
		4	2		24	1			北口循環線	22	1	
	小林線	5	2	西の原線	23	10		滝野循環線		24	1	
		5	1		24	1			西の原外循環線	23	1	
	高花線	5	1	神崎線	22	1		順大線		22	1	
		5	1		24	1			23	2		
	西の原線	5	1	高花線	23	1		牧の原循環ルート	21	1		
		5	1		24	1			22	1		
順大線	5	1	北口循環線	22	1							
	6	2		23	10							
牧の原循環ルート	6	2	滝野循環線	24	1							
				23	1							
			西の原外循環線	24	1							
				24	1							
			順大線	22	1							
				23	2							
			牧の原循環ルート	21	1							
				21	1							

(5) 時刻表通りの運行(定時性)

1) 定時性について

【平日回答者】

・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で 61.4%、補助なし路線で 64.7%、一方で、「不満」「やや不満」は、補助なし路線で 13.5%と補助あり路線の 4.6%より高くなっています。補助なし路線は主に市街地部を走行することが多いため、定時性に支障が生じているものと考えられます。

【休日回答者】

・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で 68.1%、補助なし路線で 62.0%、一方で、「不満」「やや不満」は、補助あり路線、補助なし路線とも 13%～14%程度となっています。

・補助なし路線は、平日よりも満足とする割合が低く、不満に思う割合が平日と同じくらいあります。このことは、休日では大規模商業施設周辺の交通量が多いため、定時性に支障が生じているものと考えられます。

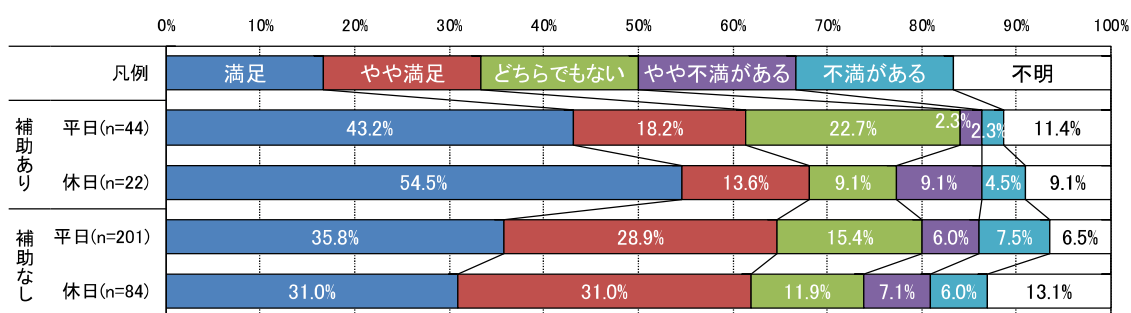


図 262 定時性

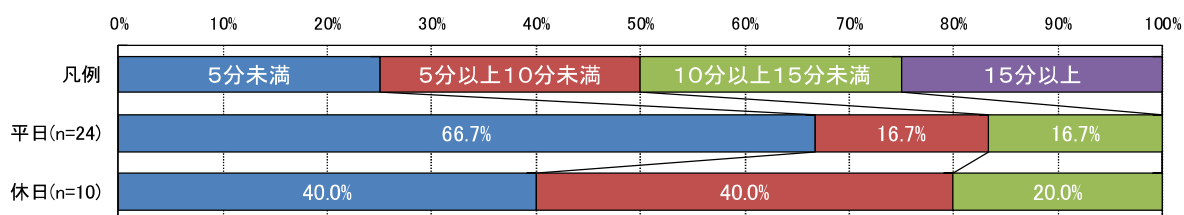
2) 遅延の許容範囲

【平日回答者】

・補助なし路線で、定時性に「不満」「やや不満」と回答した人のうち、5分未満の遅れならば許容するとの回答は 66.7%でした。

【休日回答者】

・補助なし路線で、定時性に「不満」「やや不満」と回答した人のうち、5分未満の遅れならば許容するとの回答は 40.0%、10分未満では 80.0%でした。



※補助あり路線は、平日回答者が 1 人、休日 2 人であったため、集計を行っていません。

図 263 遅延の許容範囲(何分までの遅れなら許容できる)【補助なし路線のみ】

(6) 鉄道や他のバスへの乗りつぎ

1) 乗りつぎについて

【平日回答者】

- ・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で 31.8%、補助なし路線で 43.3%、一方で、「不満」「やや不満」は、補助あり路線で 25.0%、補助なし路線で 23.4%と 20%以上存在し、乗りつぎは不満が比較的高く、関心の高い事項としてあげられます。
- ・不満を感じるバス停は、利用者が多いこともあってか、千葉ニュータウン中央駅（12 件）と最も多くあげられています。

【休日回答者】

- ・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で 45.4%、補助なし路線で 40.4%、一方で、「不満」「やや不満」は、補助あり路線で 31.8%、補助なし路線で 21.4%と 20%以上存在し、平日と同様、乗りつぎは不満が比較的高く、関心の高い事項としてあげられます。
- ・不満を感じるバス停は、利用者が多いこともあってか、千葉ニュータウン中央駅（6 件）と最も多くあげられています。

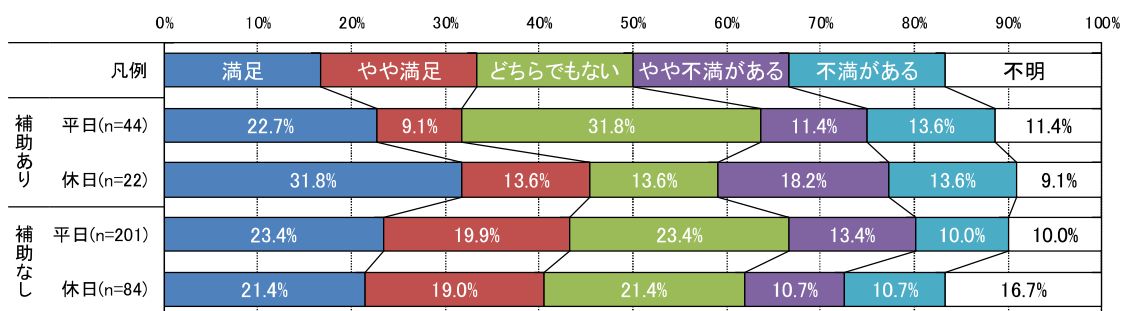


図 264 鉄道や他のバスへの乗りつぎについて

表 28 不満とを感じるバス停

不満とを感じるバス停		件	不満とを感じるバス停		件
平日	千葉ニュータウン中央駅	12	休日	千葉ニュータウン中央駅	6
	京成酒々井駅	8		京成酒々井駅	3
	印西牧の原駅	3		印西牧の原駅	2
	小林駅	3		小林駅	1
	佐倉駅	2		京成佐倉駅	1
	印旛日本医大駅	2		京成臼井駅	1
	酒々井駅	2			

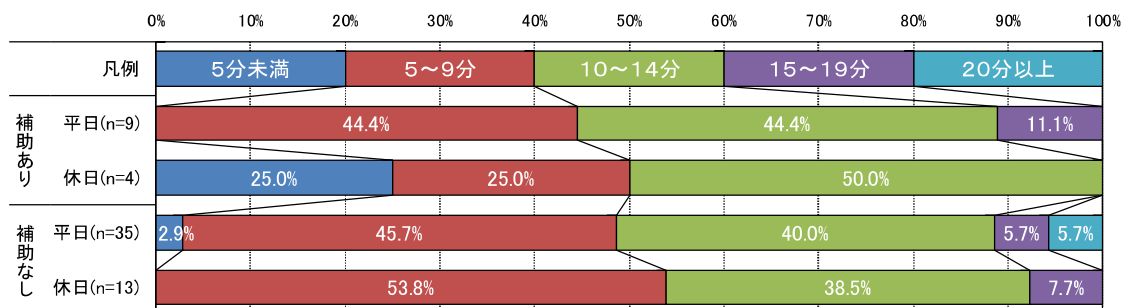
2) 希望する乗りつき時間(鉄道や他のバスへの乗りつき)

【平日回答者】

- ・乗りつきが「不満」「やや不満」と回答した人が希望する乗りつき時間は、補助あり路線、補助なし路線とも、10分未満で45%前後、15分未満では90%弱となっています。

【休日回答者】

- ・乗りつきが「不満」「やや不満」と回答した人が希望する乗りつき時間は、補助あり路線、補助なし路線とも、10分未満で50%程度、15分未満では90~100%となっています。



※サンプル数に注意

図 265 希望する乗りつき時間

(7) 運賃について

【平日回答者】

- ・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で54.6%、補助なし路線で47.8%となっています。一方、「不満」「やや不満」は、補助あり路線で11.4%、補助なし路線で21.4%であり、補助なし路線で不満に思う回答者が比較的高くなっています。
- ・補助なし路線は、初乗りは170円と補助あり路線よりも安価ですが、距離が長いと運賃が高くなるため、満足、不満の双方が現れたものと考えられます。

【休日回答者】

- ・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で50.0%、補助なし路線で45.2%となっています。一方、「不満」「やや不満」は、補助あり路線で13.6%、補助なし路線で7.2%であり、補助あり路線で不満に思う回答者の割合が比較的高くなっています。

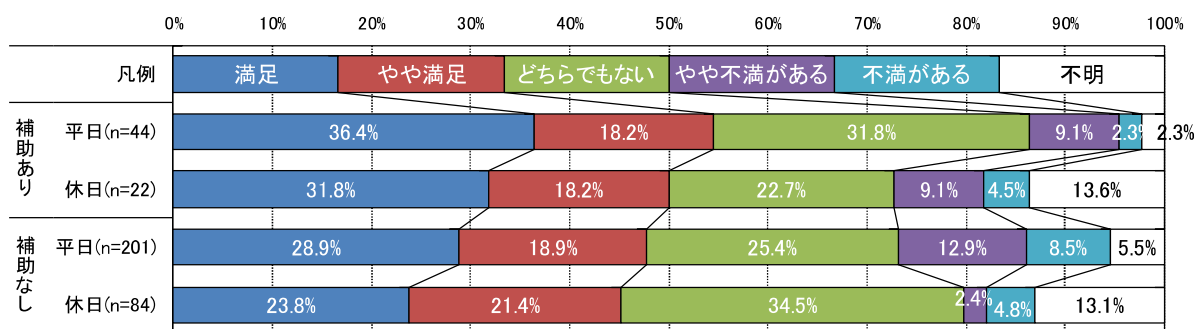


図 266 運賃について

(8) バス待ち設備の快適性

【平日回答者】

・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で34.1%、補助なし路線で32.3%、一方で、「不満」「やや不満」は補助あり路線で18.2%、補助なし路線で25.3%となっており、バス待ち設備に満足している割合は比較的高いものの、不満に思っている割合も一定数存在します。

【休日回答者】

・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で31.8%、補助なし路線で27.4%、一方で、「不満」「やや不満」は補助あり路線で27.3%、補助なし路線で28.6%と、バス待ち設備を不満に思う割合が比較的高く、関心の高い事項としてあげられます。

・不満の場所は、平日、休日とも、駅のバス停が大半であり、内容としては、屋根やベンチがないことがあげられています。

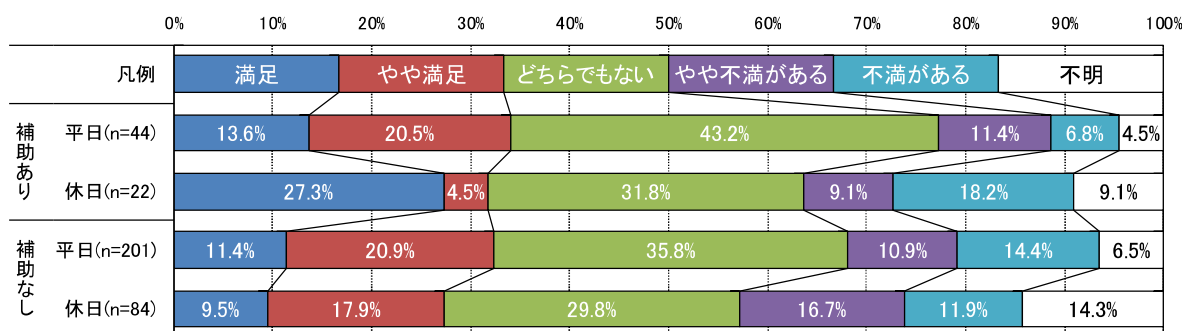


図 267 バス待ち設備の快適性

表 29 不満と感じるバス停・不満と思う内容

平日	不満と感じるバス停	不満と思う内容	件
平日	京成酒々井駅	屋根がない	3
		ベンチがない	1
	千葉ニュータウン中央駅	ベンチがない	3
	小林駅	ベンチがない	2
		屋根がない	1
	印旛日本医大駅	ベンチがない	1
	学園台入口	屋根がない	1
	木下駅	ベンチがない	1
	白井駅	屋根がない	1
	白井駅	ベンチが壊れている	1
バス停名なし	屋根がない	10	
	ベンチがない	5	

休日	不満と感じるバス停	不満と思う内容	件
休日	京成酒々井駅	屋根がなく、ベンチがない	1
		屋根がない	1
	千葉ニュータウン中央駅北口	ベンチがない	2
		屋根がない	2
	小林駅	何もない	1
	印西牧の原駅	屋根がない	2
		ベンチがない	1
	バス停名なし	屋根がない	6
ベンチがない		4	

(9) バス停のバリアフリー状況(段差の存在等)

【平日回答者】

・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で 36.4%、補助なし路線で 38.8%、一方で、「不満」「やや不満」は、補助あり路線、補助なし路線とも 5%前後となっています。

【休日回答者】

・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で 31.8%、補助なし路線で 33.3%、一方で、「不満」「やや不満」は、補助あり路線、補助なし路線とも 10%未満となっています。

・以上から、バス停のバリアフリー状況(段差の存在等)については、満足に思う割合が 40%に満たない結果ですが、一方で不満に思う割合は 10%未満であり、他の項目と比べると、不満の割合は低いと考えられます。

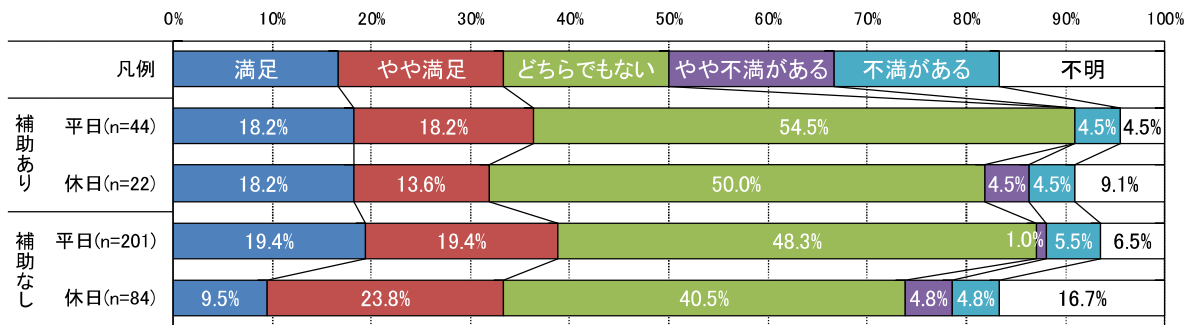


図 268 バス待ち設備の快適性

表 30 不満と感ずるバス停

不満と感ずるバス停		意見・要望	件
平日	原山小学校		1
	高花4丁目		1
	千葉ニュータウン中央駅		1
	京成佐倉駅		1
	記述なし	停車位置を歩道近くにしてほしい バリアフリーの状態ではない 草地で足元悪い	1 2 1
休日	大森坂上	ほぼ道路、スペースがない祖母は乗れない	1
	記述なし	歩道に段差あり ベンチが引っ込んでいる	1 1

(10) 車内の混雑状況

【平日回答者】

- ・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で 65.9%、補助なし路線で 57.2%、一方で、「不満」「やや不満」は、10%未満となっており、他の項目に比べて車内混雑に対する不満の割合は低いと考えられます。

【休日回答者】

- ・「満足」「やや満足」を合わせると、補助あり路線で 63.6%、補助なし路線で 53.5%、一方で、「不満」「やや不満」は、5%未満と低く、さらに、平日よりも不満の割合は低くなっています。

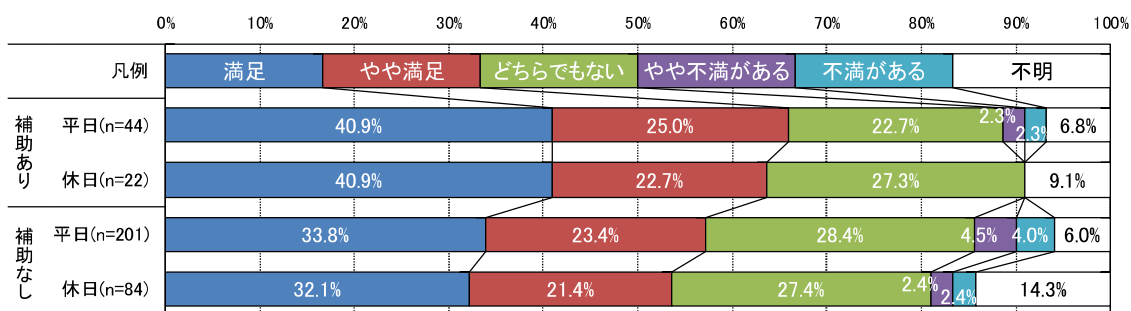


図 269 車内の混雑状況

(11) 総合的に見た満足度

【平日回答者】

- ・路線バスに対し、総合的に見て「満足」「やや満足」とする回答は、補助あり路線、補助なし路線とも 50%以上で、「不満」「やや不満」は 20%～25%程度となっています。

【休日回答者】

- ・路線バスに対し、総合的に見て「満足」「やや満足」とする回答は、補助あり路線は 68.2%、補助なし路線は 50.0%で、「不満」「やや不満」は補助あり路線は 13.6%、補助なし路線は 21.4%となっています。
- ・以上から、総合的にみると、路線バスは概ね良好な評価を受けていると考えられますが、一方で、不満に思う割合が 15%～25%程度存在するため、満足度を高めるためには、運行本数や始発・終発時刻など、不満に思う割合が比較的高かった項目についての改善が求められているものと考えられます。

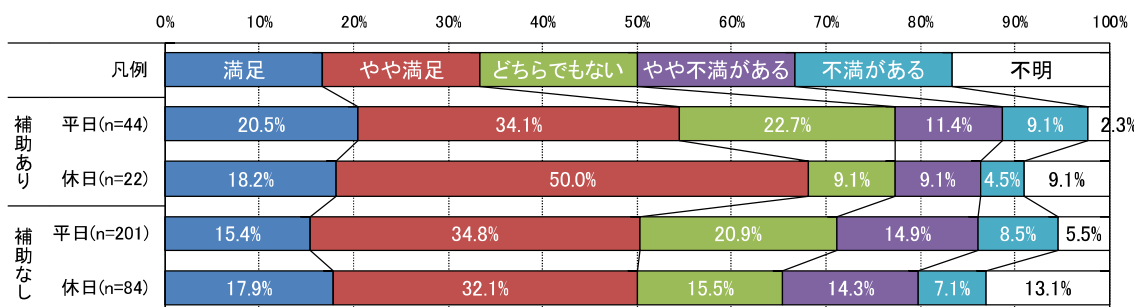


図 270 総合的に見た満足度

(12) 満足度・重要度分析

・ポートフォリオ分析により、路線バスの満足度と重要度を評価しました。ポートフォリオ分析とは、顧客満足度調査を基に、「サービスの満足度」と「重要度」をグラフにして可視化することで、改善すべきサービスの優先度を明らかにするものです。その結果は以下に示す通りです。

『重要度は高いが、満足度が低く、優先的に改善すべき事項』

【平日回答者】

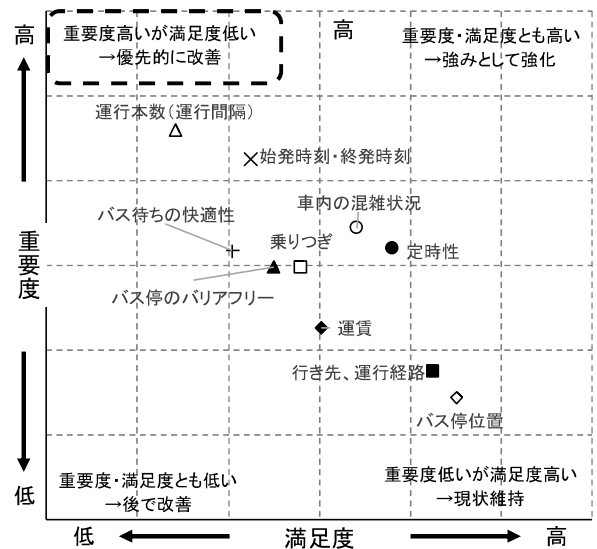
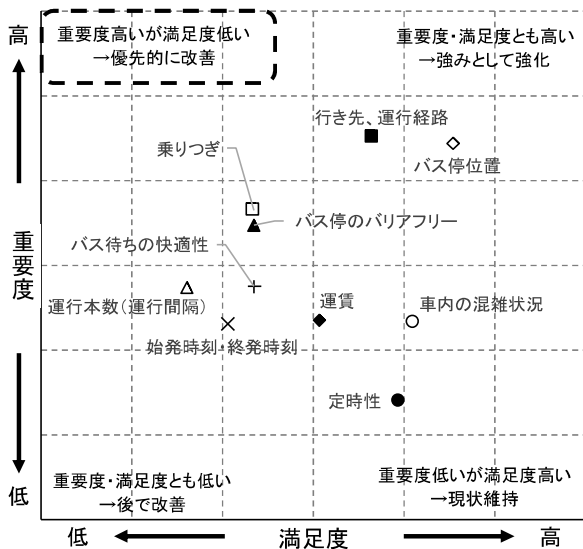
- ・補助あり路線：乗りつぎ、バス停のバリアフリー
- ・補助なし路線：運行本数、始発時刻・終発時刻、バス待ちの快適性

【休日回答者】

- ・補助あり路線：乗りつぎ、バス待ちの快適性、始発時刻・終発時刻
- ・補助なし路線：乗りつぎ、バス待ちの快適性、運行本数

【補助あり路線・平日】

【補助なし路線・平日】



【補助あり路線・休日】

【補助なし路線・休日】

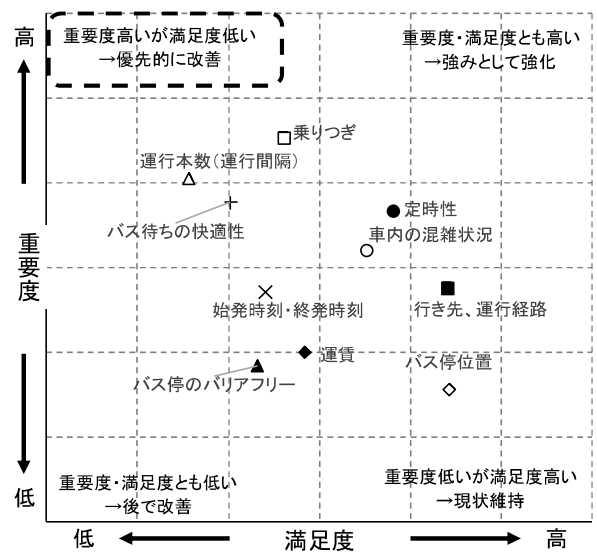
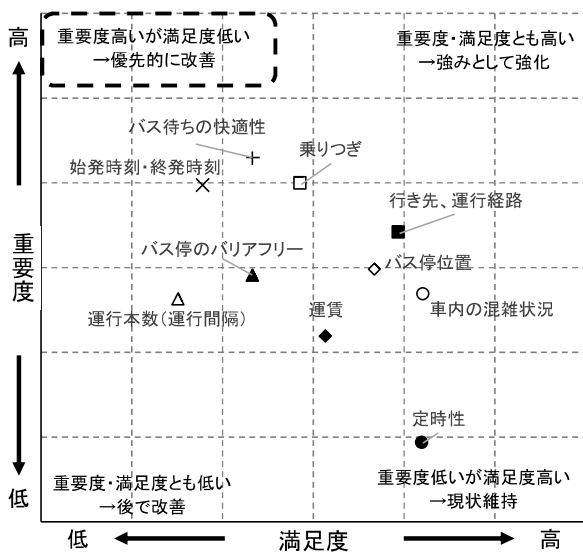


図 271 満足度・重要度分析結果

4-2.4 バス停に関する意向

(1) バス停の位置に対する意向

【平日回答者】

- ・「所要時間がかかっても、玄関先までバスが乗り入れる」を希望する割合は、補助あり路線で50.0%、補助なし路線で29.9%となっています。
- ・一方、「時間短縮のため、玄関先に乗り入れず、近くの道路上にバス停を設置」は、補助あり路線31.8%、補助なし路線で61.2%となっています。
- ・補助なし路線は、通勤・通学利用が多いため、短時間での到達を望んでいるためと考えられます。

【休日回答者】

- ・「所要時間がかかっても、玄関先までバスが乗り入れる」を希望する割合は、補助あり路線で36.4%、補助なし路線で28.6%となっています。
- ・一方、「時間短縮のため、玄関先に乗り入れず、近くの道路上にバス停を設置」は、補助あり路線59.1%、補助なし路線で65.5%となっています。

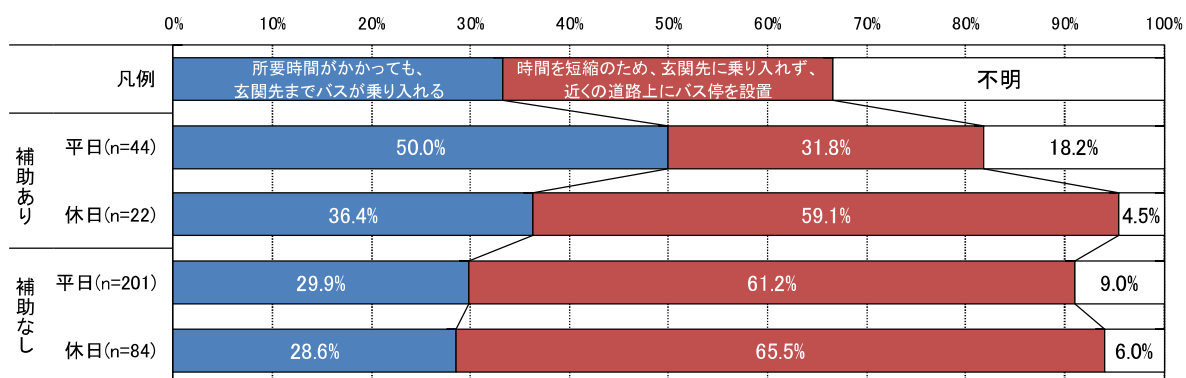


図 272 バス停の位置に対する意向

(2) バス待ち施設に関する意向(必要と思う設備)

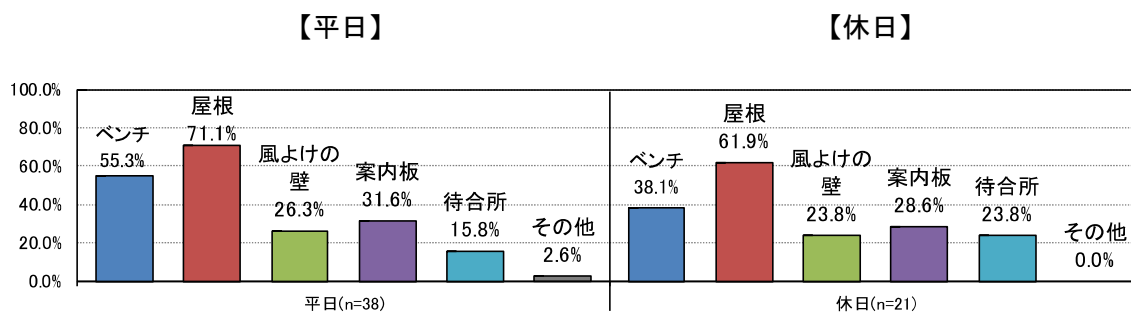
【平日回答者】

- ・補助あり路線、補助なし路線とも、「屋根」が必要との割合が70%以上と最も高く、次いで、「ベンチ」が50%前後、風よけの壁と案内板が30%前後などとなっています。

【休日回答者】

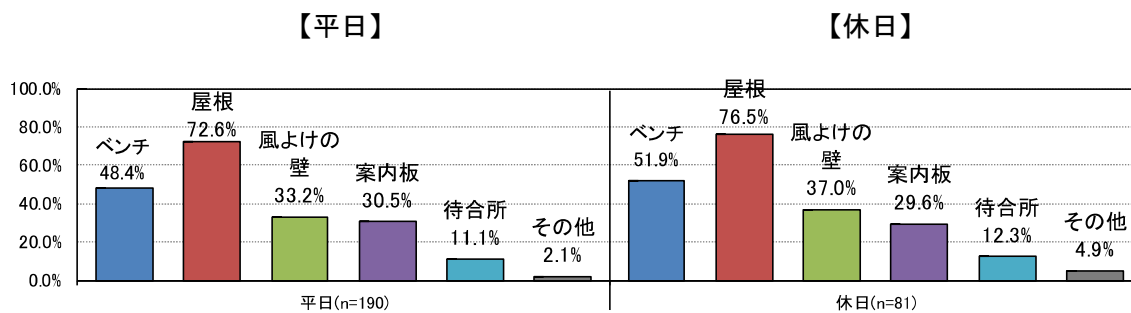
- ・補助あり路線、補助なし路線とも、「屋根」が必要との割合が60%以上と最も高く、次いで、「ベンチ」が補助あり路線が38.1%、補助なし路線が51.9%、風よけの壁と案内板が20%～40%程度となっています。

- ・以上から、いずれの施設も一定程度の希望がありますが、屋根に関しては、利用路線や利用日に関係なく過半数が望んでおり、要望の高い設備と言えます。



※複数回答

図 273 バス停に必要と思う設備【補助あり】



※複数回答

図 274 バス停に必要と思う設備【補助なし】

4-2.5 バスへの補助等について(補助あり路線のみ)

補助あり路線（小林線、印旛学園線、六合路線、宗像路線）では、市が運行経費の一部を負担しており、その金額はコミュニティバス(ふれあいバス)との合計で年間約1億2千万円に上ります（平成30年度決算）。そのため、このことを踏まえて、市による運行経費の一部負担に対する補助あり路線利用者の認知度、意識を把握しました。

(1) 運行経費の一部負担について

【平日回答者】 ・「知らなかった」「知っていた」がほぼ半数ずつとなっています。

【休日回答者】 ・「知らなかった」「知っていた」がほぼ半数ずつとなっています。

・一方、コミュニティバス(ふれあいバス)利用者へのアンケートでは、60%以上が「知っていた」としており、路線バスの補助あり路線よりも高くなっています。補助あり路線は、路線バスであること、運賃が200円～300円程度であることから、コミュニティバス(ふれあいバス)よりも認知度が低いのではないかと考えられます。

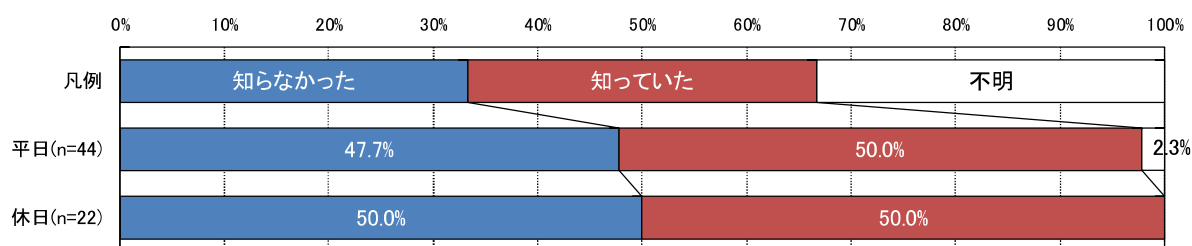


図 275 運行経費の一部負担の認知度

(2) 今後の市の負担と利用者負担の望ましいあり方について

・市の負担について、平日回答者、休日回答者とも同じ傾向であり、「現状のままでよい」の割合が平日47.7%、休日50.0%と最も高く、約半数の利用者は現状維持を望んでいます。

・一方、「市の負担を増やし、運行内容を充実」は、平日25.0%、休日27.3%、「市の負担を抑え、利用者の負担を増やす」が平日、休日とも13.6%となっています。

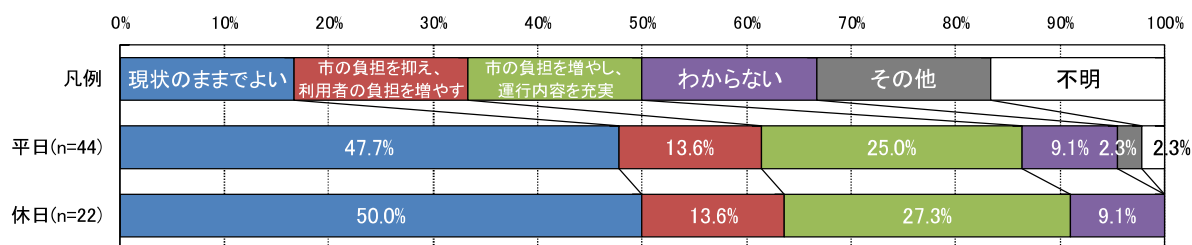


図 276 今後の市の負担と利用者負担の望ましいあり方について

(3) 今後の運行内容と運賃のあり方について

【平日回答者】

- ・「運行内容は今のまま、運賃は値上げしない」の割合が 47.7%と最も高く、約半数の利用者は現状維持を望んでいます。
- ・一方、「運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよい」は 27.3%となっています。

【休日回答者】

- ・「運行内容は今のまま、運賃は値上げしない」が 45.5%と最も高く、約半数の利用者は現状維持を望んでいます。
- ・一方、「運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよい」は 40.9%となっています。

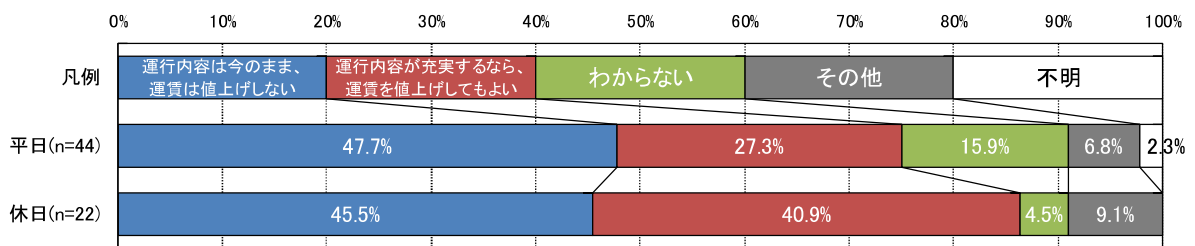


図 277 今後の運行の内容と運賃のあり方について