

# 1. 市民アンケート調査結果

## 1.1 調査の概要

### (1) アンケート調査の概要

本調査は、市内公共交通の利便性向上を目的に策定する「印西市地域公共交通網形成計画」の基礎資料に資するために実施したものです。

### (2) 調査方法

- ・調査対象 印西市内に在住する満16歳以上の男女（令和元年9月1日時点）
- ・対象者数 3,200人（市民全体の3.11%）
- ・抽出方法 住民基本台帳から無作為抽出
- ・調査方法 郵送配付・郵送回収
- ・調査期間 令和元年9月26日～10月15日

### (3) 回収状況

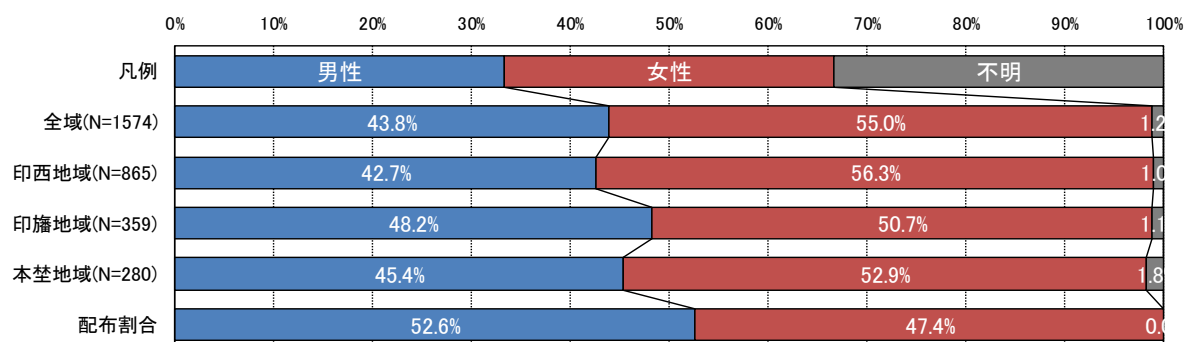
配布数	回収数	回収率
3,200票	1,574票	49.2%

表1 市民アンケート回収状況

## 1.2 回答者の属性

### (1) 性別

- ・回答者の男女比は、男性が43.8%、女性は55.0%と、女性の回答割合が高くなっています。
- ・また、地域別に見ても女性の回答割合が高くなっています。
- ・なお、配布時の男女比は、男性が52.6%、女性が47.4%と女性は割合が低いにも関わらず、回答割合は高くなっています。

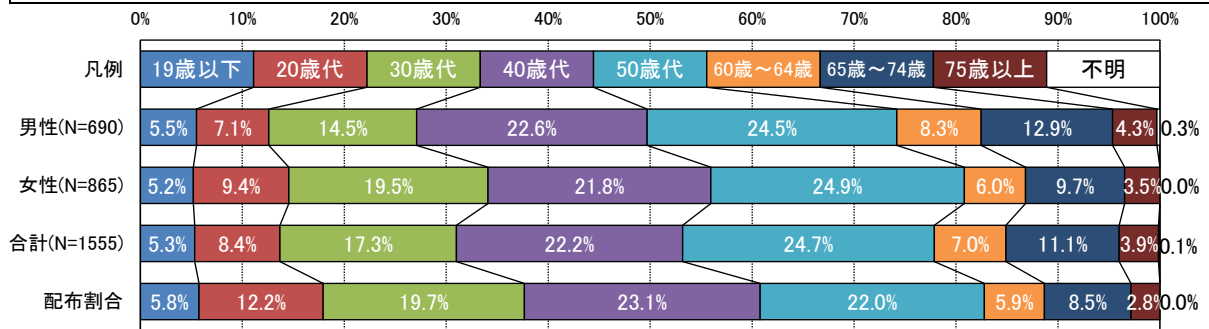


※全域は地域不明を含む

図1 回答者の性別

## (2) 性別・年代

- ・回答者は、30歳代から50歳代の割合が高く、回答者の中心を成す年代です。(図2)
- ・配布した際の年代の割合と回答者の割合を比較すると、30歳代以下の回答者の割合は低く、40歳代は概ね同じ程度、50歳代以上は高くなっています。(図2)
- ・男女別では、20歳代と30歳代では男性よりも女性の回答者の割合が高く、60歳以上は男性のほうが女性よりも割合が高くなっています。また、回答者の割合が高い40歳代と50歳代では、男女ともほぼ同じ程度の割合となっています。(図2)
- ・印西地域は、男性では40歳代と50歳代が20%以上、女性では30歳代～50歳代が20%以上と、それぞれ、回答者の中心を成す年代となっています。
- ・印旛地域は、男性では40歳代と50歳代が20%以上、女性では50歳代が30%以上と、それぞれ、回答者の中心を成す年代となっています。
- ・本埜地域は、男性では30歳代と50歳代が20%以上、女性では40歳代が20%以上、50歳代が30%以上と、それぞれ、回答者の中心を成す年代となっています。
- ・また、どの地域も、60歳以上が男性で25%前後、女性で20%前後と、この年代も回答者の中心を成す年代と言えます。一方、20歳代以下は10%～15%程度となっています。



※地域不明を含む

図2 回答者の性別・年代【全域】

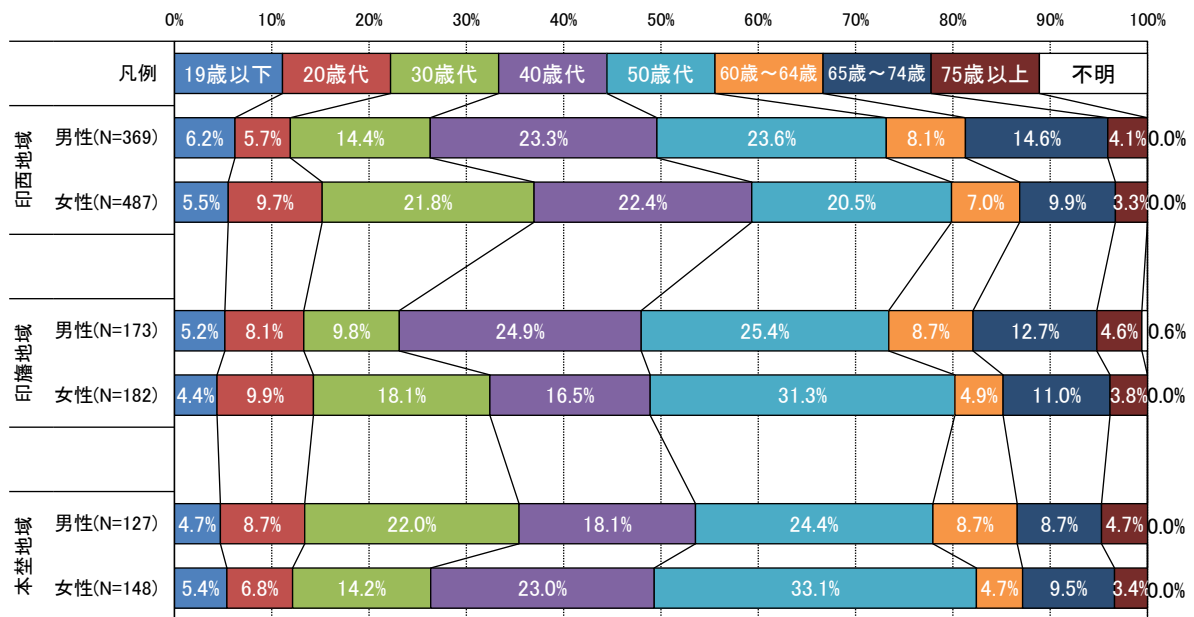
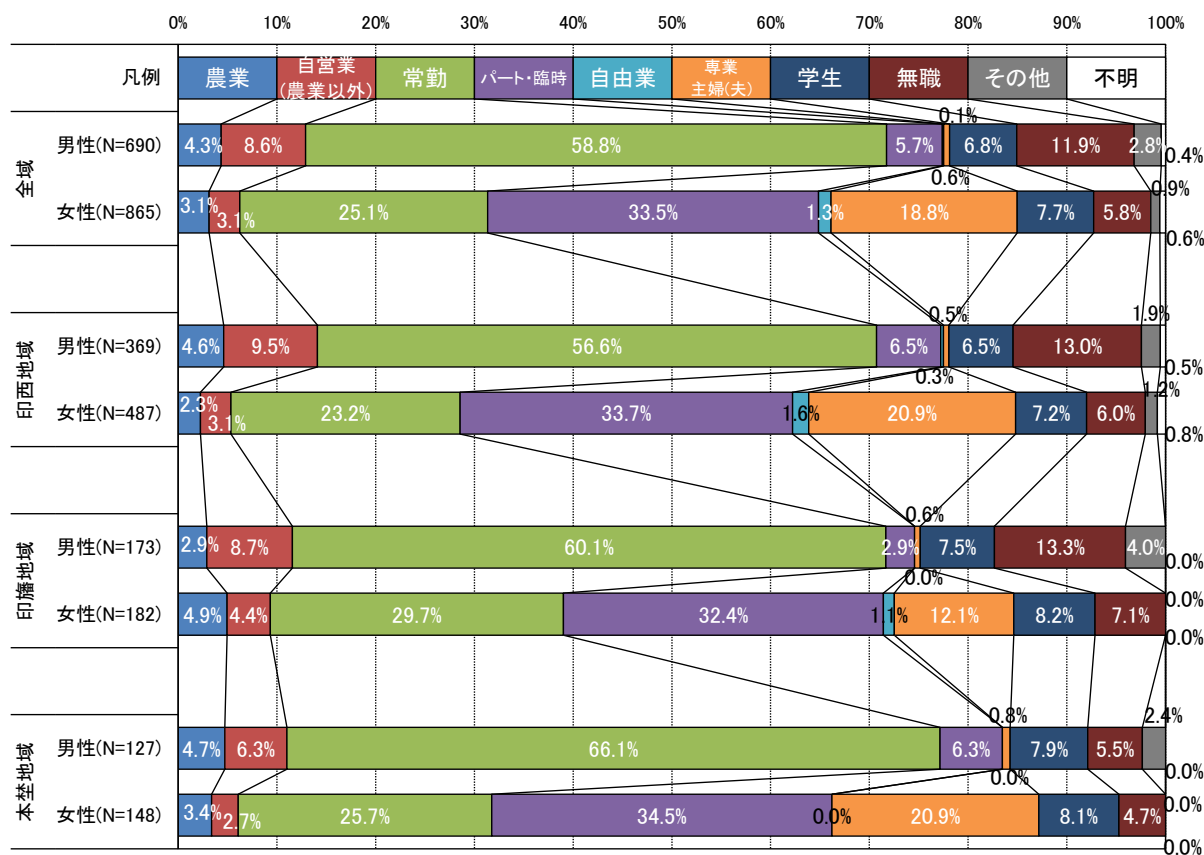


図3 回答者の性別・年代【地域別】

### (3) 性別・職業

・全域で見ると、男性は「常勤」の割合が58.8%と最も高く、次いで「無職」11.9%、「自営業（農業以外）」8.6%などとなっています。女性は「パート・臨時」が33.5%と最も高く、次いで「常勤」25.1%、専業主婦18.6%などとなっています。これは、どの地域も概ね似た傾向を示しています。



※全域は地域不明を含む

図 4 回答者の性別・職業

#### (4) 居住地

- ・市民アンケート対象者を抽出する際、市内 16 地区から同じ数を抽出しています（各地域 6.25%ずつ）。
- ・この配布時の地域別割合(6.25%)と、各地域の回答者数の割合を比較すると、NO.9(西の原地区等)7.1%、NO.8(草深地区等)6.7%などが高くなっています。これらの地区は、鉄道駅に比較的近くバス路線も多いことから、公共交通に関心が高く、他地区と比べて回答者数が多いのではないかと考えられます。
- ・一方、NO.11(岩戸地区等)4.8%、NO.6(武西地区等)4.9%などでは低く、鉄道駅から遠くバス路線も少なく、自動車利用者が中心で、公共交通への関心が比較的低いのではないかと考えられます。

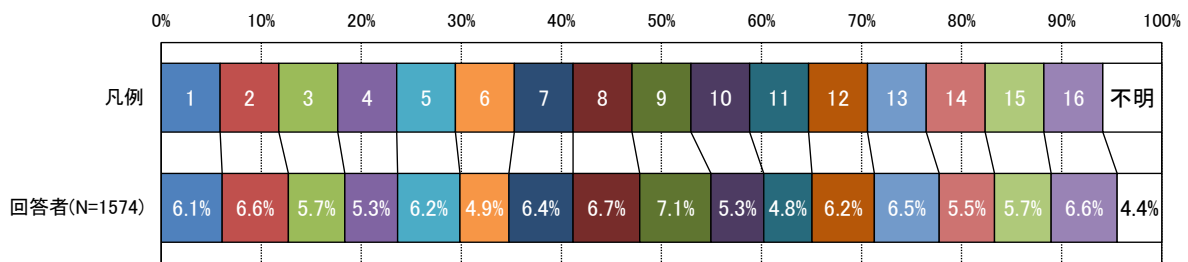


図 5 回答者の居住地

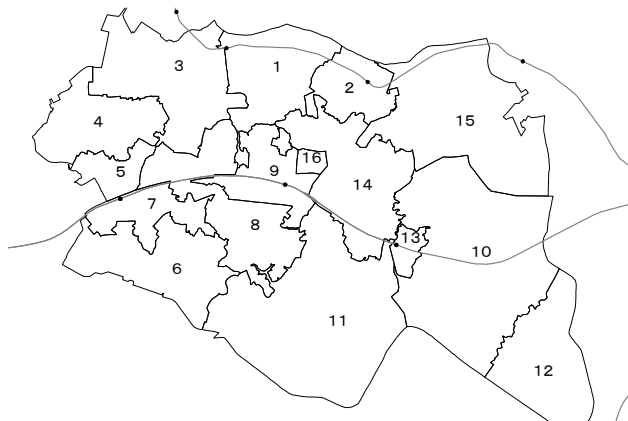
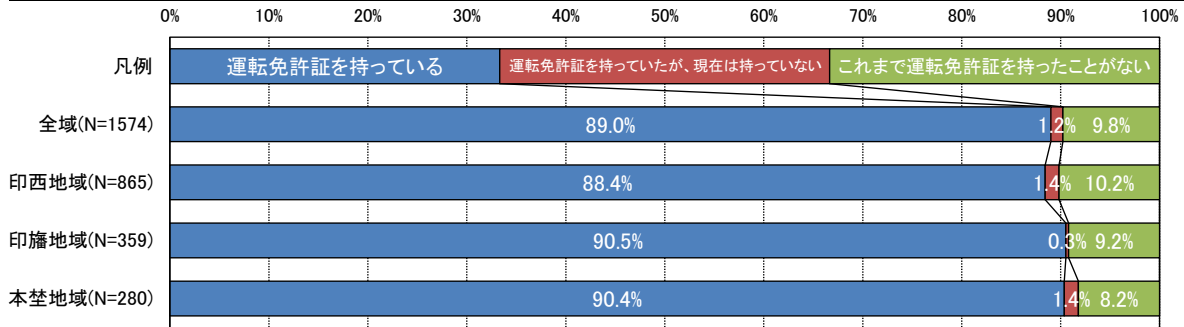


図 6 地域区分

地域名	No	地区名(※ニュータウン地区は、NO.5,7,9,13,16)
印旛地域	1	木下、木下南、竹袋、別所、宗甫、木下東、平岡、平岡官堤
	2	小林、小林北、小林浅間、小林大門下、小林官堤、小林官堤腹
	3	大森、鹿黒、鹿黒南、亀成、発作、相嶋、浅間前、大森官堤
	4	浦部、浦部村新田、白幡、浦幡新田、高西新田、小倉、和泉
	5	小倉台、大塚、牧の木戸、木刈、中央北
	6	武西、戸神、船尾、松崎、松崎台、結縁寺、多々羅田、十余一、谷田
	7	内野、原山、高花、戸神台、中央南、武西学園台
	8	草深、泉、泉野
	9	西の原、原、東の原、牧の原、牧の台
印旛地域	10	瀬戸、山田、吉高、萩原、松虫
	11	岩戸、師戸、鎌苅、大廻、造谷、吉田、つくりや台
	12	平賀、平賀学園台
	13	美瀬、若萩、舞姫
本埜地域	14	中根、荒野、竜腹寺、角田、滝、物木、みどり台、惣深新田飛地
	15	笠神、行徳、川向、下曾根、中、萩埜、桜野、押付、佐野屋、和泉屋、甚兵衛、松木、中田切、下井、長門屋、酒直ト杭、安食ト杭、将監、本埜小林、立埜原
	16	滝野

(5) 運転免許証の有無

・「運転免許証を持っている」が、3地域とも90%前後で、ほとんどの回答者が運転免許証を所有しています。



※全域は地域不明を含む

図 7 運転免許証の有無

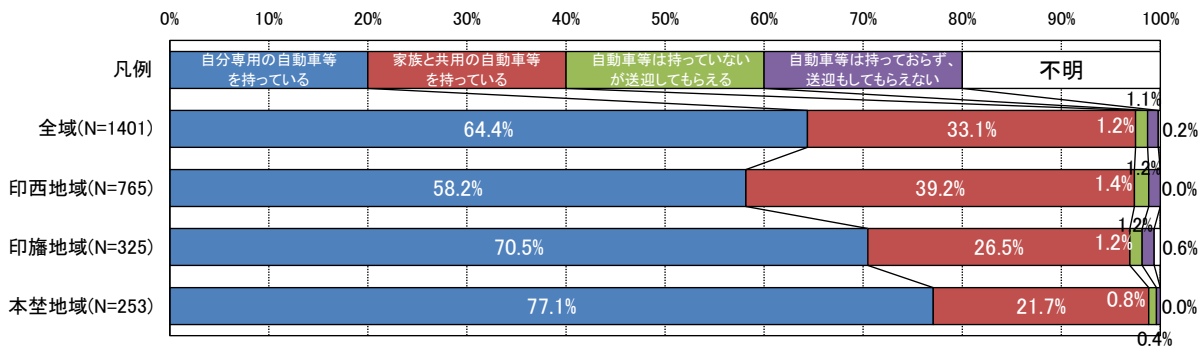
	運転免許保有者 (人)	16歳以上人口 (人)	運転免許保有率
印西市	68,605	84,361	81.3%
千葉県	4,037,663	5,487,571	73.6%

出典 運転免許保有者:千葉県警資料(平成30年12月末現在)、人口:千葉県資料(平成30年4月1日現在)

(参考) 表 2 千葉県及び印西市の運転免許保有状況

(6) 自動車の保有状況

・「自分専用の自動車等を持っている」は、全域では64.4%、印西地域58.2%、印旛地域70.5%、本埜地域77.1%となっており、半数以上の回答者が自分専用の自動車等を保有しています。  
 ・さらに、回答者の97%以上の世帯が何らかの形で自動車等を保有していることがわかります。



※全域は地域不明を含む

図 8 自動車の保有状況

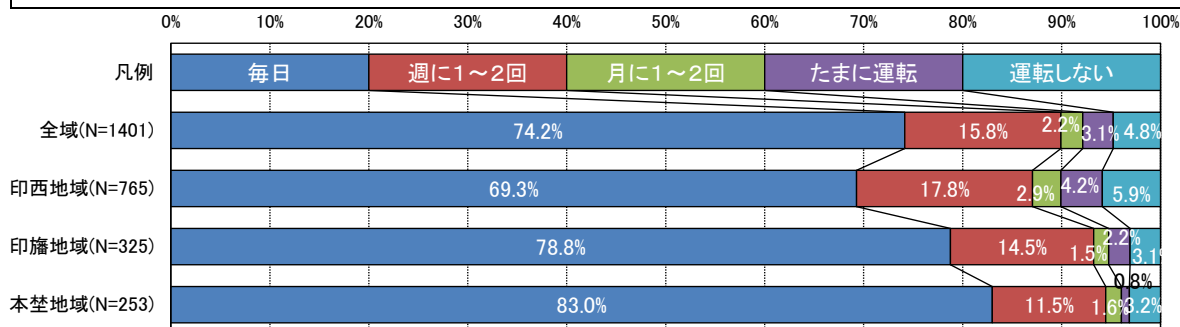
	乗用車+軽自動車 (台)	総人口 (人)	人口当たり 台数	世帯数 (世帯)	世帯当たり 台数
印西市	53,062	98,511	0.54	36,075	1.47
千葉県	3,122,643	6,268,585	0.50	2,725,850	1.15

出典:千葉県統計年鑑(平成30年)

(参考) 表 3 千葉県及び印西市の自動車保有状況

### (7) 自動車の運転状況

- ・「毎日」運転している割合は、全域では74.2%、印西地域69.3%、印旛地域78.8%、本埜地域83.0%となっており、印西市は日常的に自動車をよく利用している地域といえます。
- ・また、相対的に鉄道駅周辺に多くの方が居住している印西地域では他地域よりも割合が低く、地域内に鉄道駅が無い本埜地域では高いことが特徴的です。

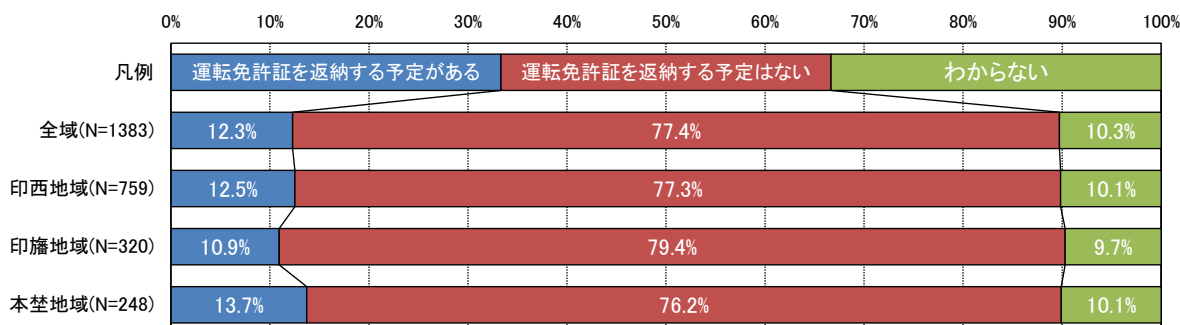


※全域は地域不明を含む

図 9 自動車の運転状況

### (8) 運転免許証を返納する予定

- ・「運転免許証を返納する予定がない」がどの地域も80%近くを占めています。これは、回答者全体のうち50歳代以下が80%近くで(図2参照)、返納に対して実感がわかないなどといったことが理由として考えられます。
- ・一方、「運転免許証を返納する予定」の割合は全域で12.3%、地域別では10%~14%程度となっています。

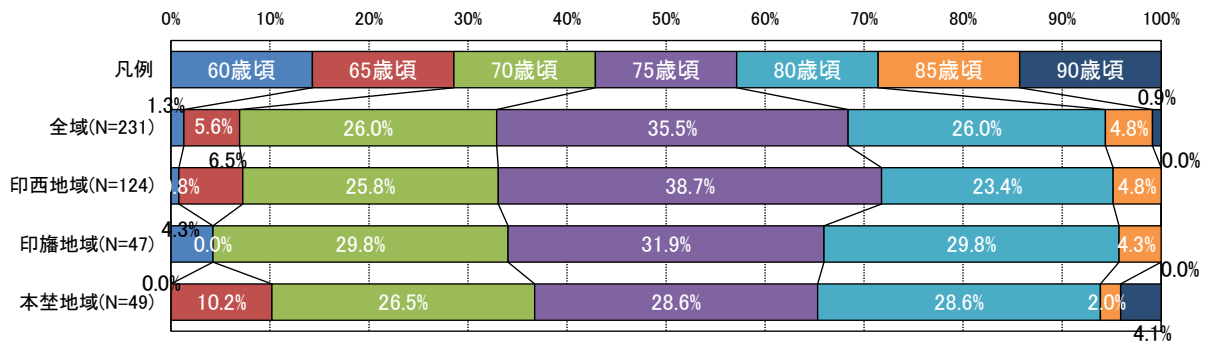


※全域は地域不明を含む

図 10 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、返納予定年齢を聞いたところ、70歳以上とした割合が概ね90%以上と高くなっています。
- ・70歳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。



※全域は地域不明を含む

図 11 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

・どの地域も「ふれあいバス」の割合が最も高く、次いで「路線バス」となっています。特に、印西地域でふれあいバスを選んだ回答者は66.7%と他地域よりも高くなっています。

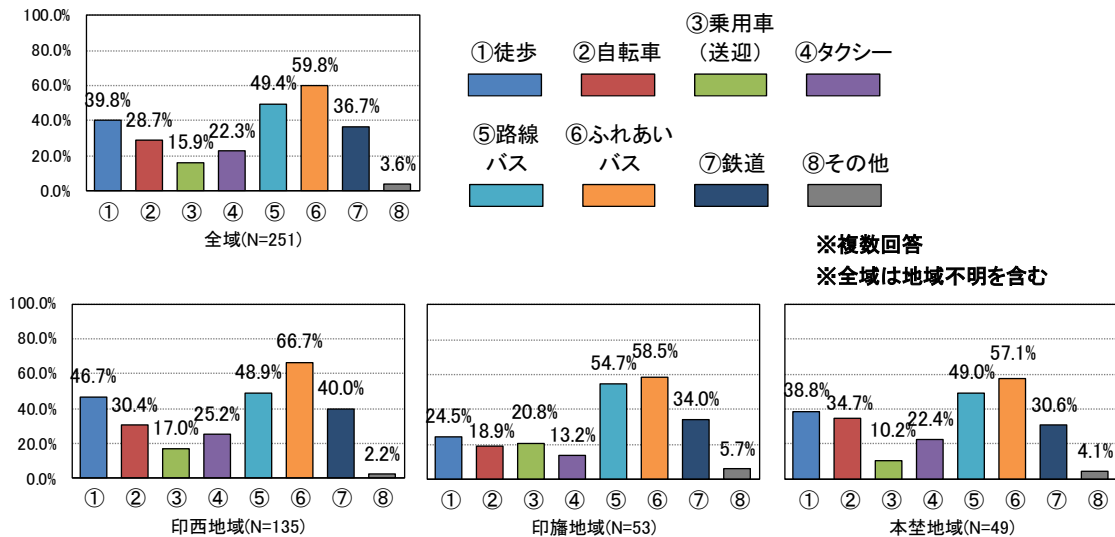


図 12 地域別・運転免許証の返納後に利用したいと思う移動手段

## 1.3 日常生活における外出状況について

### (1) 外出頻度

- 通勤・通学 : 「週に4日以上」が約2/3を占めています。
  - 買い物 : 「週に2~3日」以上で見ると60%~70%程度となっています。
  - 通院 : 「ほとんど外出しない」がほぼ半数で、「月に数回」が35%~40%程度となっています。また、「週に1日」以上では5%未満です。
  - 趣味・娯楽等 : 「月に数回」の割合が30%程度と最も高くなっていますが、「週に2~3日」以上で見ると25%程度となっています。
- ・以上の通り、通勤・通学での外出が多く、買い物も比較的頻度高く外出しています。趣味・娯楽等は通勤などよりは低いものの、週に2~3数日以上が4人に1人はいることとなります。

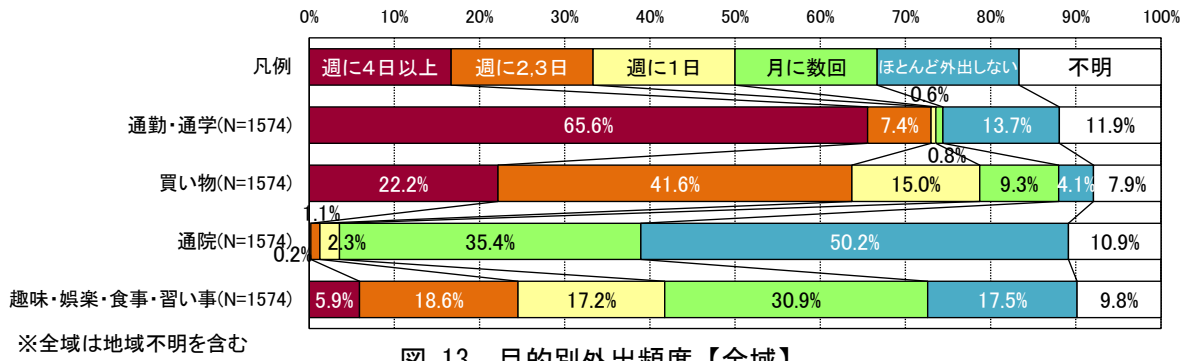


図 13 目的別外出頻度【全域】

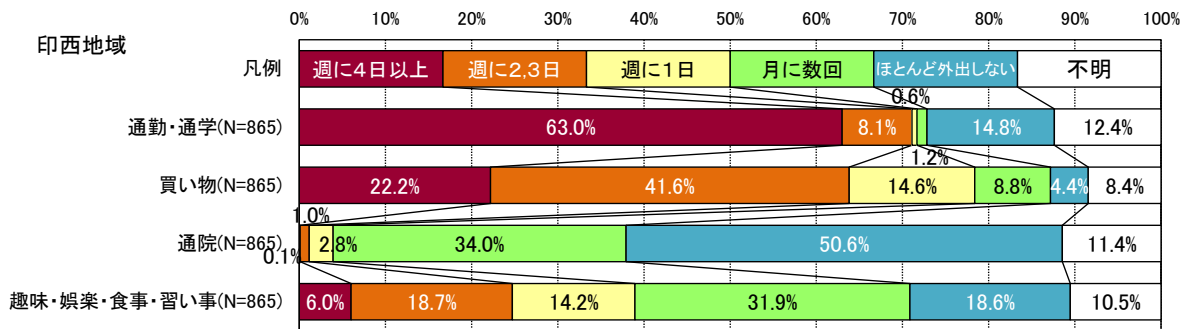


図 14 目的別外出頻度【印西地域】

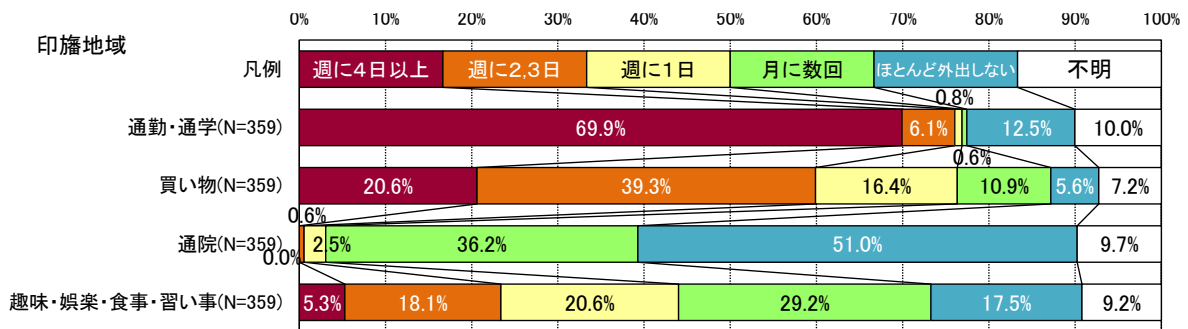


図 15 目的別外出頻度【印旛地域】

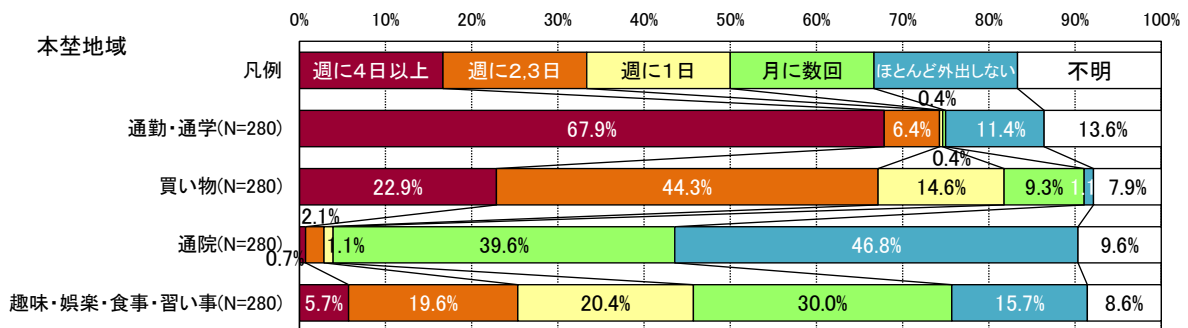


図 16 目的別外出頻度【本埜地域】



## (2) 外出先

### 1) 外出目的別・地域別・外出先

- 通勤・通学：印旛地域は、「市内」が26.7%と低い反面「千葉県内」が54.5%と高く、人口や諸施設が多く集積する市外の京成線沿線地域に近いことが理由と考えられます。その他の地域は「市内」が40%程度です。
- 買い物：印旛地域は、「市内」が68.7%となっており、印西地域96.6%、本埜地域93.6%に比べて低くなっています。印西地域と本埜地域では買い物をほぼ市内で済ます傾向があるのに対し、印旛地域は市外の京成線沿線地域などへの流出が伺えます。
- 通院：買い物と同様に、印旛地域は「市内」が比較的低く60.1%、印西・本埜地域は印旛地域よりも高く70%強となっています。
- 趣味・娯楽等：買い物と同様に、印旛地域は「市内」が比較的低く50.2%、印西・本埜地域は印旛地域よりも高く70%強となっています。

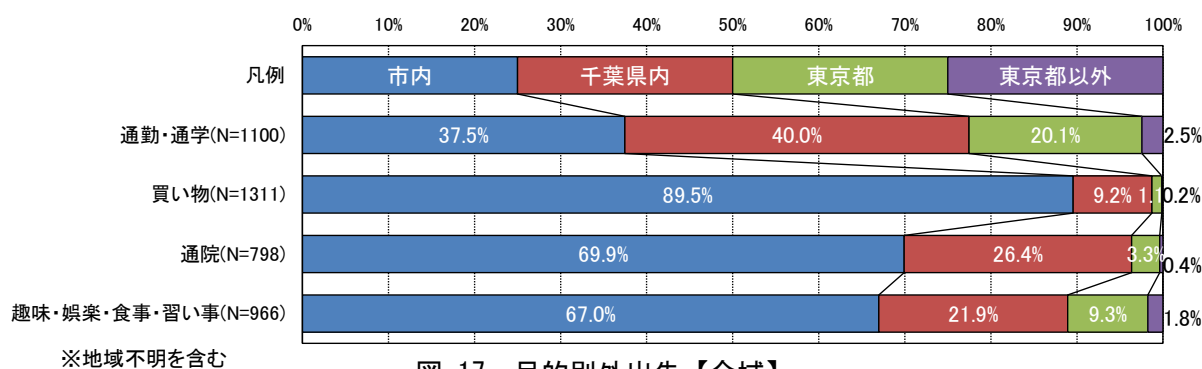


図 17 目的別外出先【全域】

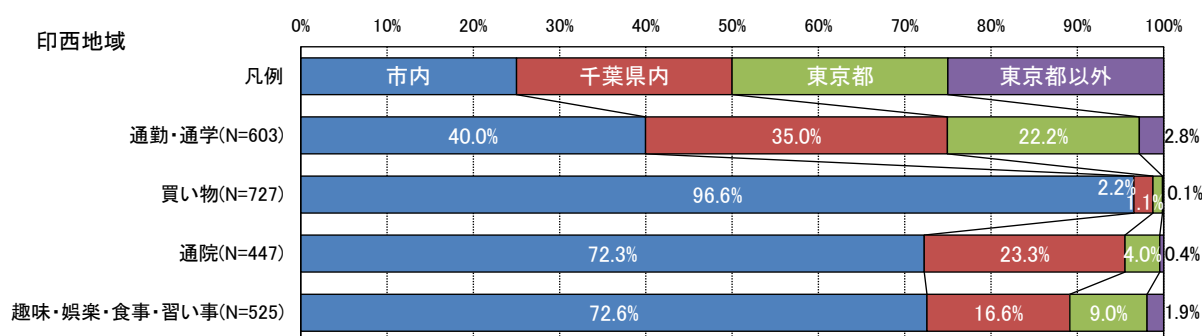


図 18 目的別外出先【印西地域】

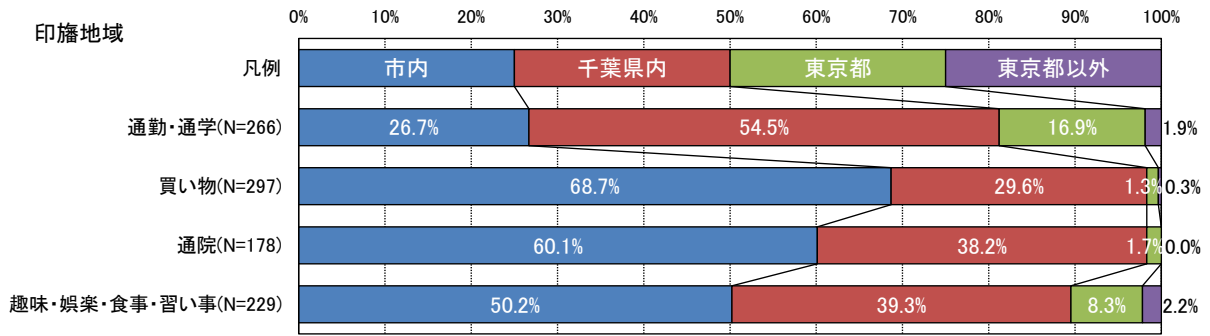


図 19 目的別外出先【印旛地域】

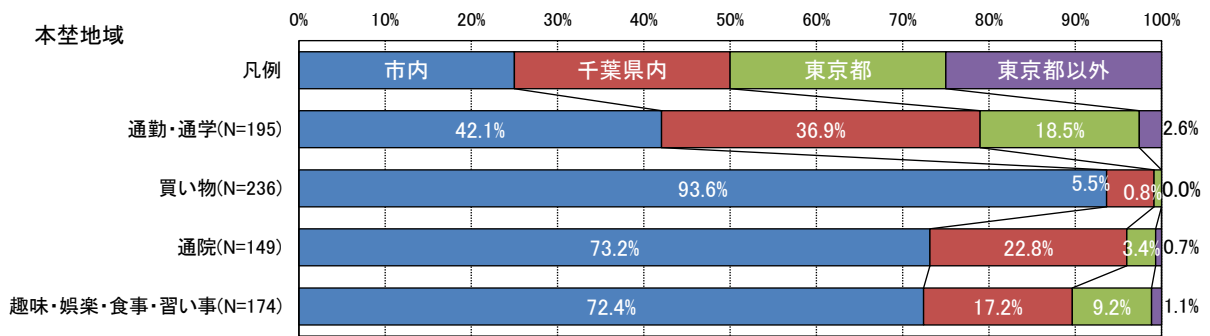


図 20 目的別外出先【本埜地域】

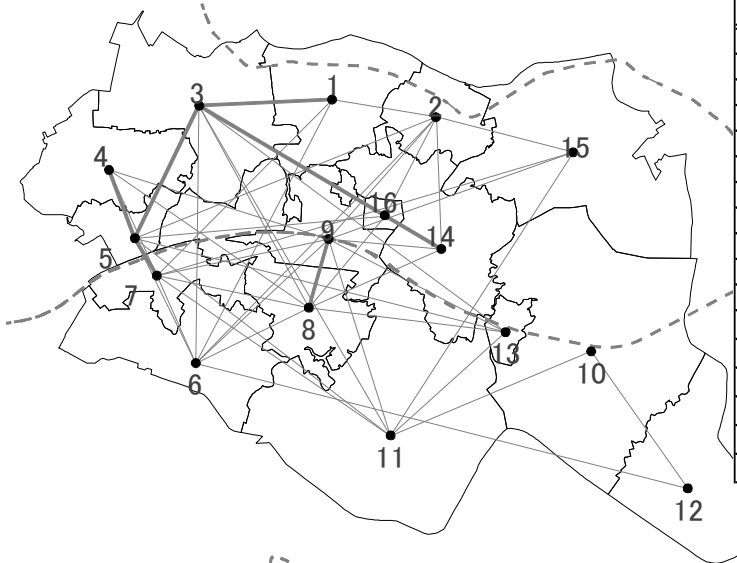
注)「千葉県内」とは、印西市以外の千葉県を指す。

## 2) 市内の移動・市外への移動

### ①通勤・通学

- ・市内の移動では、N0.5(千葉ニュータウン中央駅周辺)や N0.3(大森地区等)を発着する移動が比較的多いですが、市内様々な地域間の移動があり、従業地などの拠点が分散していることが伺えます。
- ・市外への移動では、東京都や成田市などの近隣地域への移動が多くなっています。

#### 【市内の移動状況】



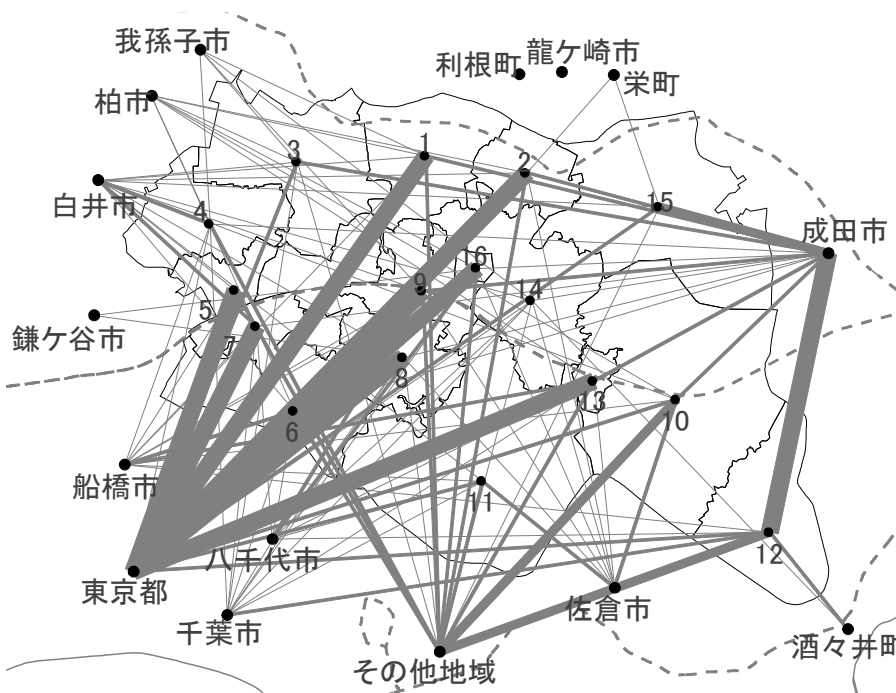
#### 市内の移動

単位:人

発→着/着←発	計	No	地区名
5	7	9	1 木下、木下南、竹袋、別所、宗甫、木下東、平岡、平岡官堤
5	5	7	2 小林、小林北、小林浅間、小林大門下、小林官堤、小林官堤腹
8	9	7	3 大森、鹿黒、鹿黒南、亀成、発作、相嶋、浅間前、大森官堤
1	3	5	4 浦部、浦部村新田、白幡、浦幡新田、高西新田、小倉、和泉
3	14	5	5 小倉台、大塚、牧の木戸、木刈、中央北
3	5	5	6 武西、戸神、船尾、松崎、松崎台、結縁寺、多々羅田、十余一、谷田
4	5	5	7 内野、原山、高花、戸神台、中央南、武西学園台
1	2	4	8 草深、泉、泉野
2	9	4	9 西の原、原、東の原、牧の原、牧の台
3	3	4	10 瀬戸、山田、吉高、萩原、松虫
3	6	4	11 岩戸、師戸、鎌苅、大廻、造谷、吉田、つくりや台
6	6	4	12 平賀、平賀学園台
7	9	4	13 美瀬、若萩、舞姫
7	8	4	14 中根、荒野、竜腹寺、角田、滝、物木、みどり台、惣深新田飛地
9	9	4	15 笠神、行徳、川向、下曾根、中、萩笠、桜野、押付、佐野屋、和泉屋、甚兵衛、松木、中田切、下井、長門屋、酒直ト杭、安食ト杭、将監、本笠小林、立笠原
9	14	4	16 滝野

図 21 通勤・通学の市内移動状況【n=188】

#### 【市外への移動状況】



#### 16地区から市外へ

単位:人

出発地	到着地	人数
12	千葉県成田市	16
9	東京都市区町村不明	12
16	東京都市区町村不明	11
5	東京都市区町村不明	11
1	東京都市区町村不明	10
15	千葉県成田市	10
2	東京都市区町村不明	9
8	東京都市区町村不明	9
12	千葉県佐倉市	9
12	千葉県千葉市	8
13	東京都市区町村不明	8

#### 印西市から市外へ

単位:人

到着地	人数
東京都市区町村不明	94
千葉県成田市	85
千葉県佐倉市	43
千葉県白井市	43
千葉県船橋市	41
千葉県千葉市	39
千葉県八千代市	33
千葉県柏市	29
東京都千代田区	28
千葉県松戸市	20
千葉県我孫子市	20

図 22 通勤・通学の市外への移動状況【n=641】

## ②買い物

- ・市内の移動では、NO. 9(印西牧の原駅周辺)やNO. 5(千葉ニュータウン中央駅周辺)などに集中しており、同地域の大型ショッピングセンターが主な買い物先となっていることが伺えます。
- ・市外への移動では、印旛地域から成田市、酒々井町、佐倉市への移動が多く、印旛地域は市外の京成線沿線地域との結びつきが強いことが伺えます。

### 【市内の移動状況】

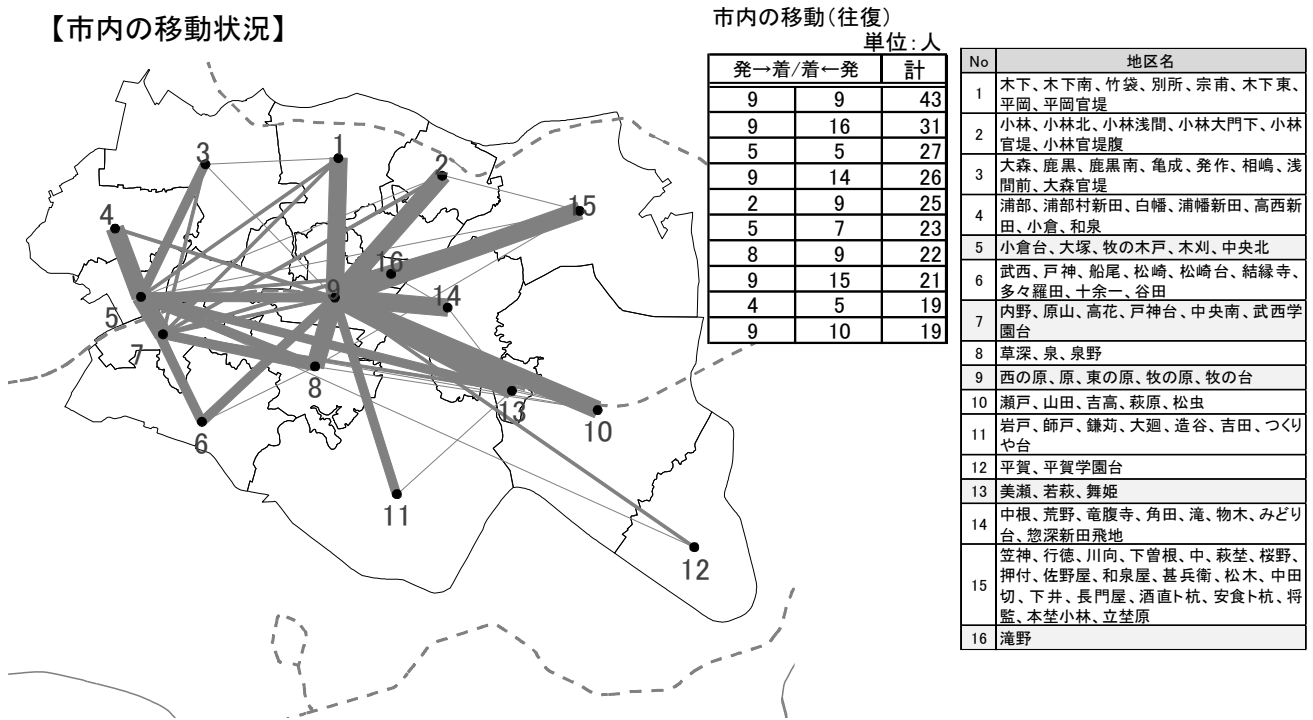


図 23 日常の買い物【n=558】

### 【市外への移動状況】

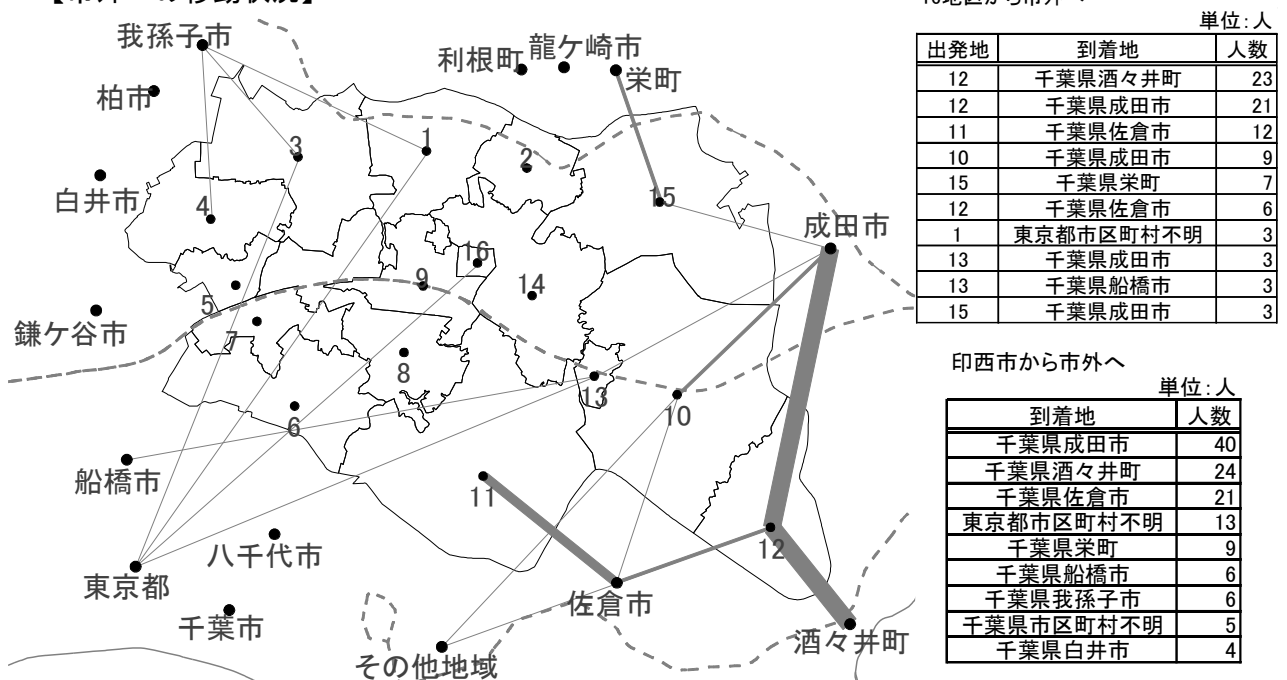


図 24 日常の買い物【n=109】

### ③通院

・市内の移動では、市内各地域から日本医大千葉北総病院のあるN0.11への移動があることが伺えます。その他は、地域間様々に移動しており、各地の病院・診療所への通院が伺えます。  
 ・市外への移動では、印旛地域から佐倉市への移動が多いほか、隣接する地域のうち、我孫子市、八千代市、また、市全域からは、佐倉市、成田市、船橋市などへの移動も見られます。

#### 【市内の移動状況】

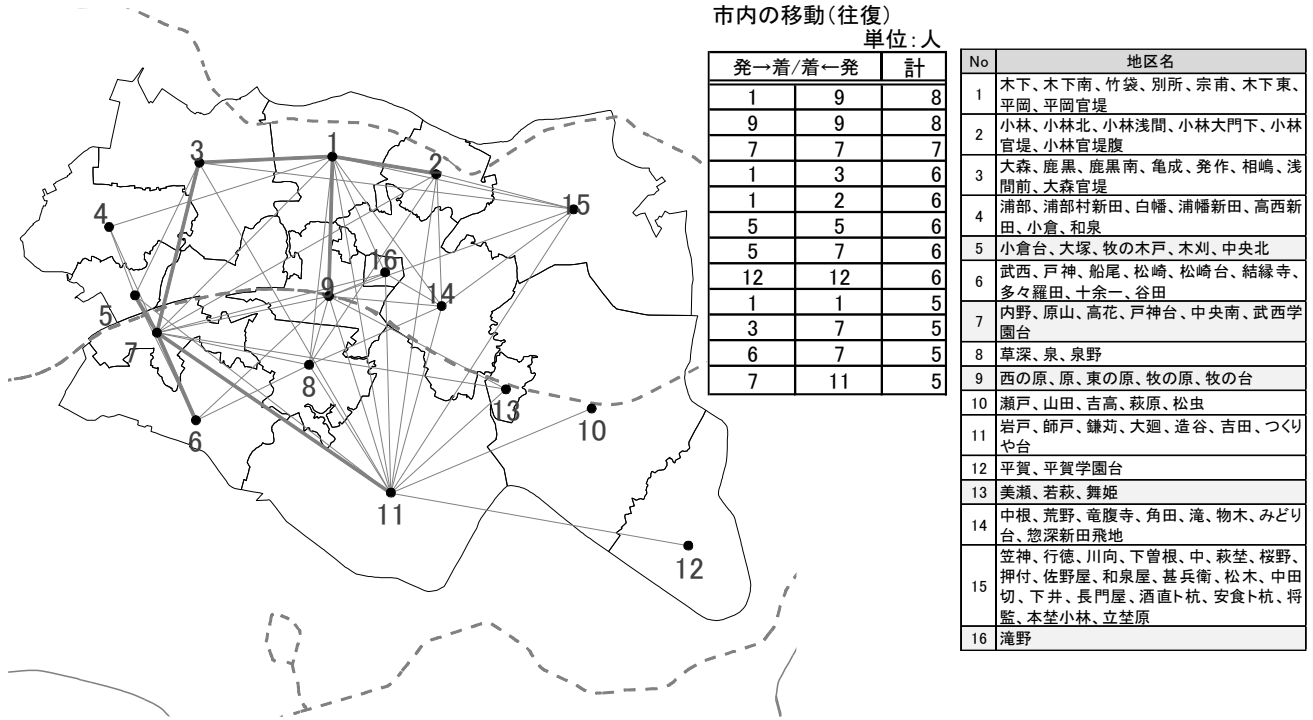
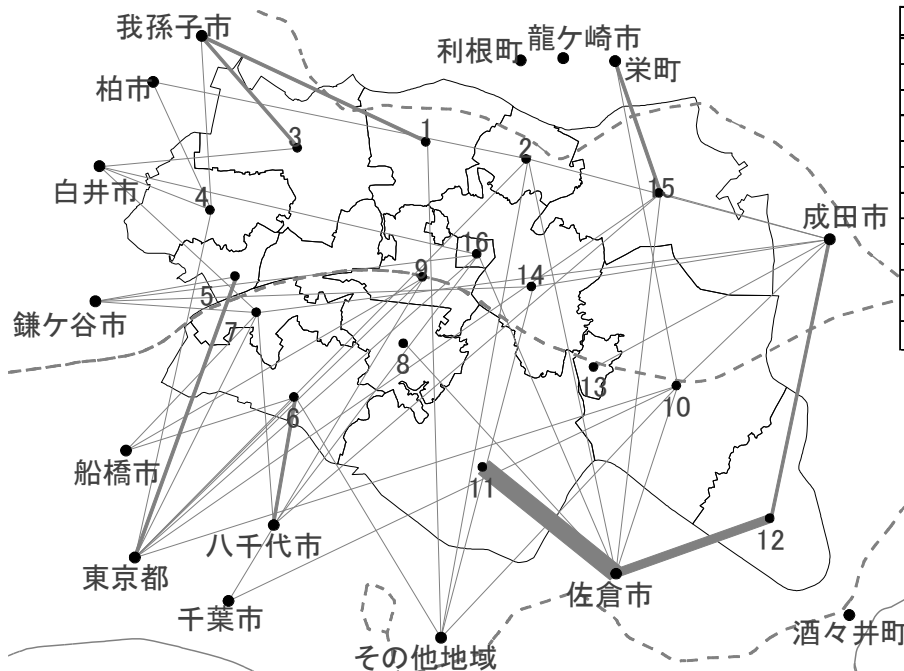


図 25 通院【n=214】

#### 【市外への移動状況】



#### 16地区から市外へ

単位:人

出発地	到着地	人数
11	千葉県佐倉市	18
12	千葉県佐倉市	13
12	千葉県成田市	7
1	千葉県我孫子市	5
3	千葉県我孫子市	5
6	千葉県八千代市	5
12	千葉県酒々井町	5
15	千葉県栄町	5
4	千葉県船橋市	4
4	千葉県柏市	4
7	千葉県八千代市	4
15	千葉県成田市	4

#### 印西市から市外へ

単位:人

到着地	人数
千葉県佐倉市	49
千葉県成田市	31
千葉県八千代市	22
千葉県船橋市	19
千葉県白井市	16
千葉県我孫子市	15
千葉県柏市	14
千葉県鎌ヶ谷市	13
千葉県栄町	9
東京都市区町村不明	9

図 26 通院【n=218】

④趣味・娯楽・食事・習い事

- ・市内の移動では、NO.9(印西牧の原駅周辺)やNO.5と7(千葉ニュータウン中央駅周辺)などに集中しており、同地域のショッピングセンター内やロードサイドの店舗が主な行先となっていることが伺えます。
- ・市外への移動では、東京都、成田市、佐倉市、柏市などへの移動が多くなっています。

【市内の移動状況】

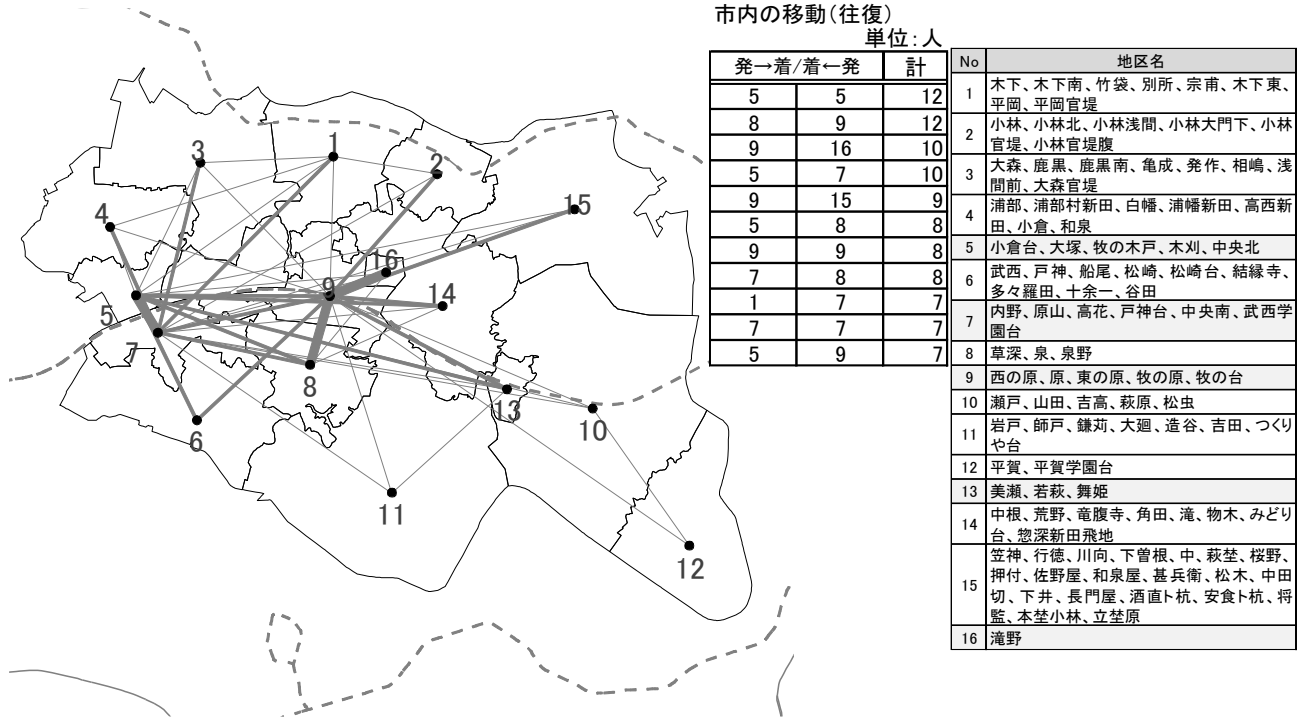
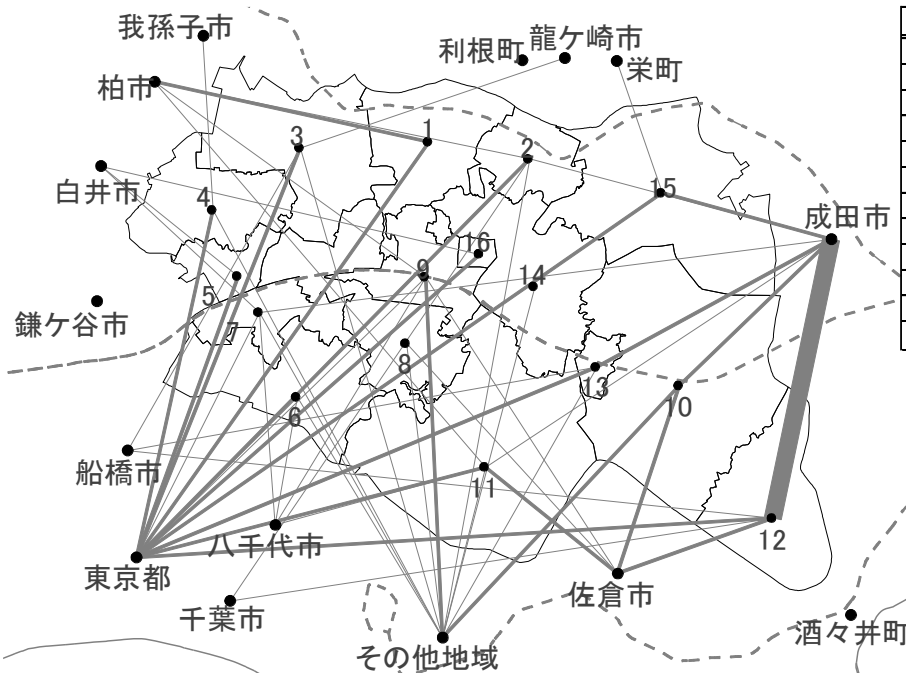


図 27 趣味・娯楽・食事・習い事【n=242】

【市外への移動状況】



16地区から市外へ

単位:人

出発地	到着地	人数
12	千葉県成田市	20
15	千葉県成田市	9
1	東京都市区町村不明	8
2	東京都市区町村不明	8
10	千葉県成田市	7
11	千葉県佐倉市	7
12	東京都市区町村不明	7
12	千葉県佐倉市	7
17	東京都市区町村不明	7
1	千葉県柏市	6
5	東京都市区町村不明	6
13	千葉県成田市	6

印西市から市外へ

単位:人

到着地	人数
東京都市区町村不明	76
千葉県成田市	59
千葉県佐倉市	30
千葉県柏市	24
千葉県八千代市	16
千葉県船橋市	15
千葉市区町村不明	13
千葉県千葉市	11
千葉県白井市	9
茨城県市町村不明	5
千葉県栄町	5
千葉県我孫子市	5
東京都渋谷区	5

図 28 趣味・娯楽・食事・習い事【n=289】

### (3) 外出時の交通手段

#### 1) 通勤・通学

・どの地域も「自動車(自ら運転)」の割合が60%~70%と最も高くなっています。特に、印旛地域と本埜地域では70%程度です。「鉄道」は全域で39.1%、「路線バス」は9.6%、ふれあいバスは3.5%となっています。

・このように、印西市では、通勤に自動車を利用することが一般的であり、鉄道利用は東京都などに通勤する人と考えられます。

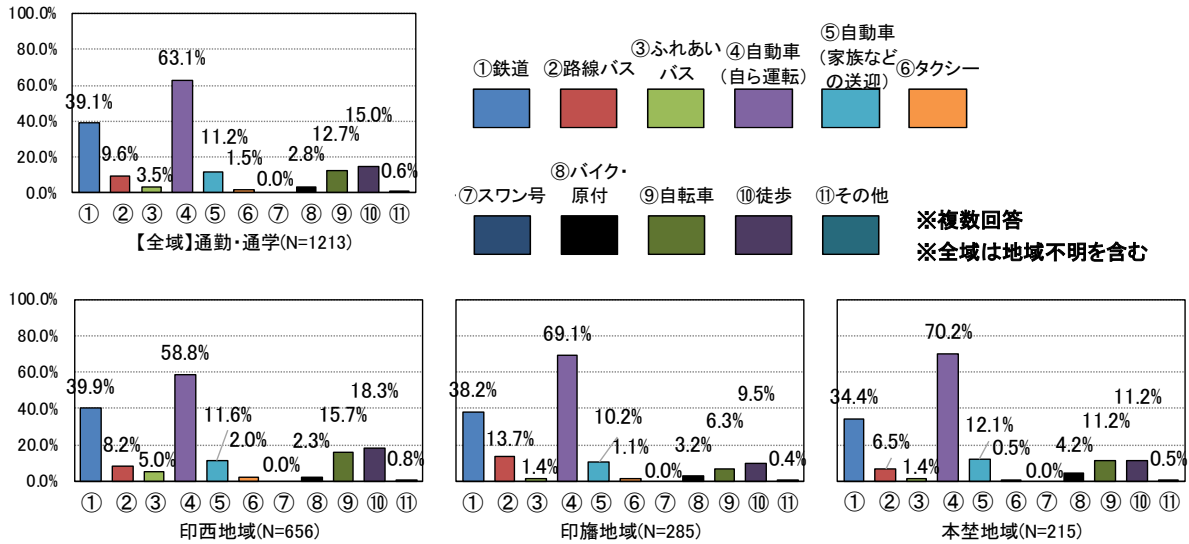


図 29 外出時における交通手段【通勤・通学】

#### 2) 日常の買い物

・「自動車(自ら運転)」の割合が最も高く、中でも、印旛・本埜地域では85%前後となっています。次いで「自動車(家族などの送迎)」が地域により15%~20%程度で、日常の買い物ではほぼ自動車利用になっています。

・一方、「路線バス」「ふれあいバス」は数%で非常に少ない状況です。

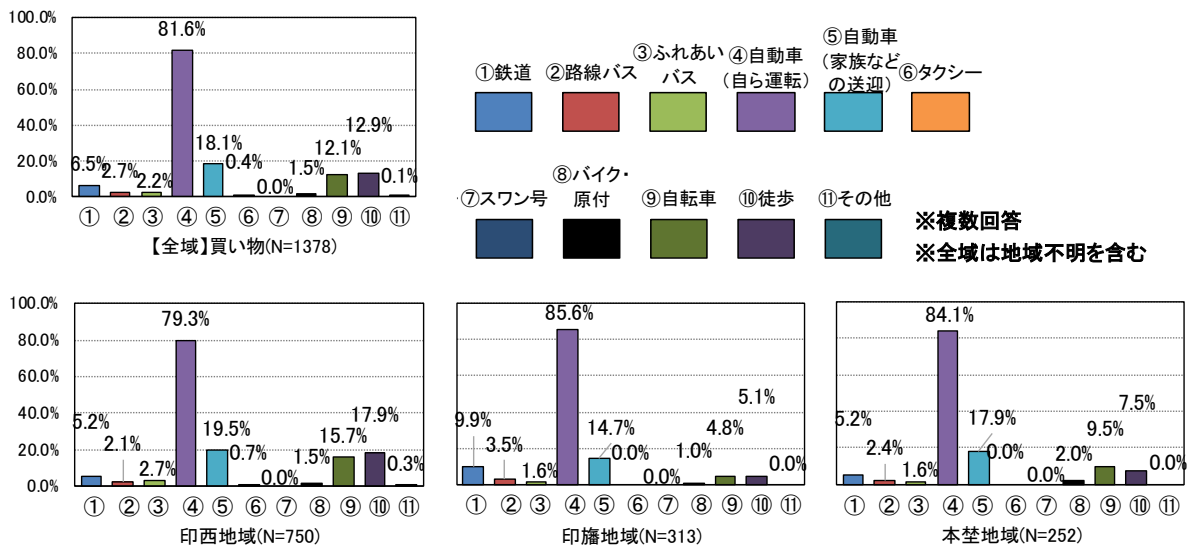


図 30 外出時における交通手段【日常の買い物】

### 3) 通院

- ・どの地域も「自動車（自ら運転）」の割合が70%～80%程度と高く、特に、印旛・本埜地域で高くなっています。次いで「自動車(家族などの送迎)」が高く、通院でもほぼ自動車利用となっています。
- ・一方、日常の買い物と同様、「路線バス」「ふれあいバス」は非常に少ない状況です。

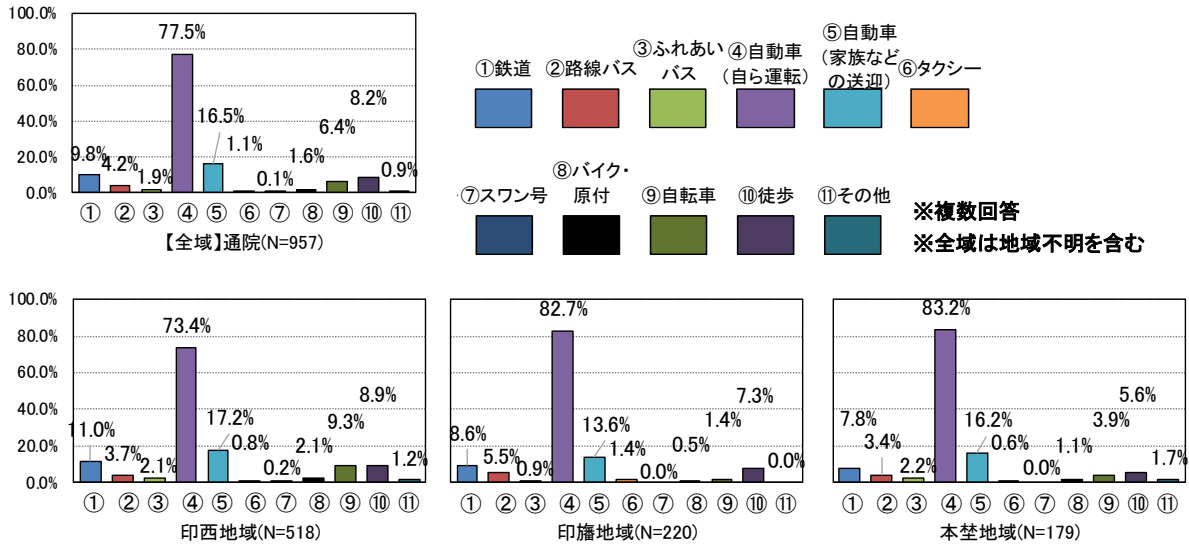


図 31 外出時における交通手段【通院】

### 4) 趣味・娯楽・食事・習い事

- ・どの地域も「自動車（自ら運転）」の割合が80%程度と高くなっています。そのほか、「自動車(家族などの送迎)」や「鉄道」がそれぞれ15%～20%程度あります。この外出でも、ほぼ自動車利用となっています。
- ・一方、日常の買い物や通院と同様、「路線バス」「ふれあいバス」は非常に少ない状況です。

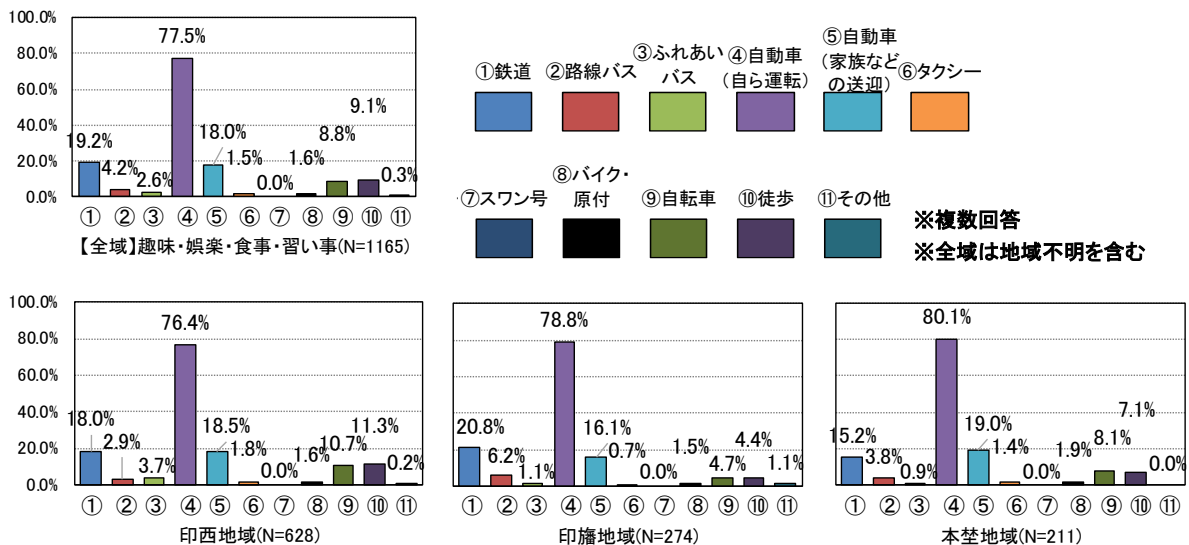


図 32 外出時における交通手段【趣味・娯楽・食事・習い事】



#### (4) 出発時刻・帰宅時刻

- ・通勤・通学は、出発 7 時台、帰宅 18 時台がピークとなっています。
- ・日常の買い物は、出発 10 時台、帰宅 12 時台または 17 時台前後がピークとなっています。
- ・通院は、出発 9 時台、帰宅 12 時台がピークとなっています。
- ・趣味・娯楽・食事・習い事は、出発は 10 時台がピークですが、帰宅は昼過ぎから夕刻・夜間にかけての広い時間帯となっています。

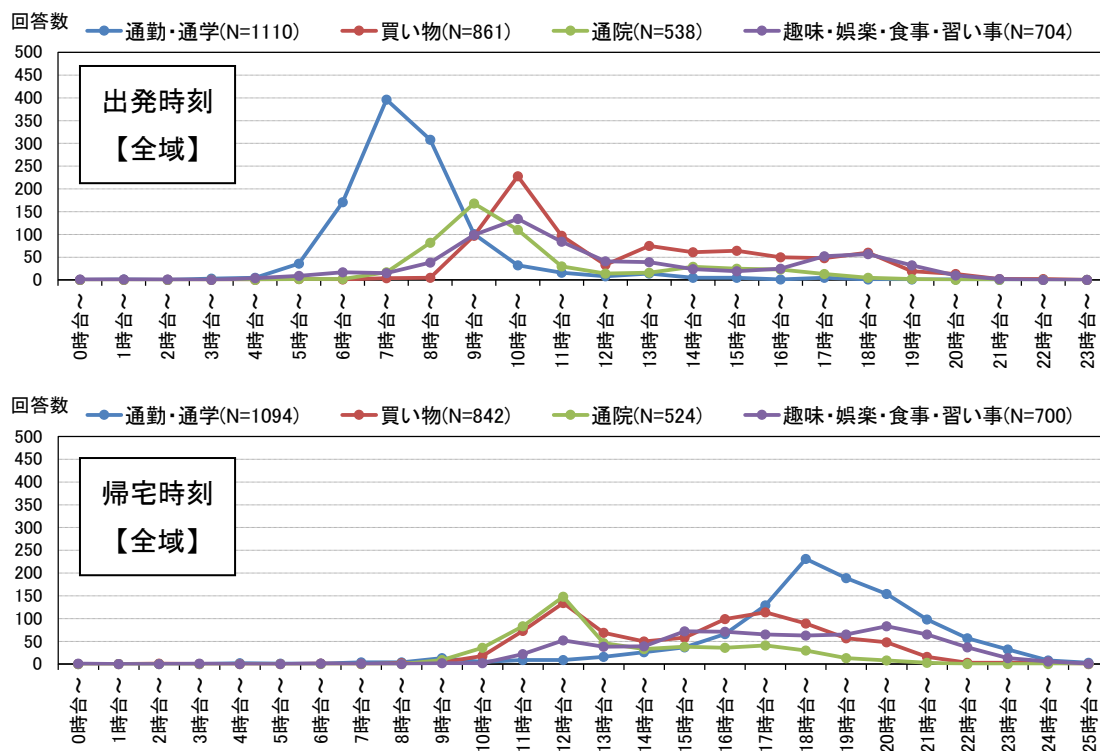


図 33 外出時における目的別・出発及び帰宅時刻【全域】

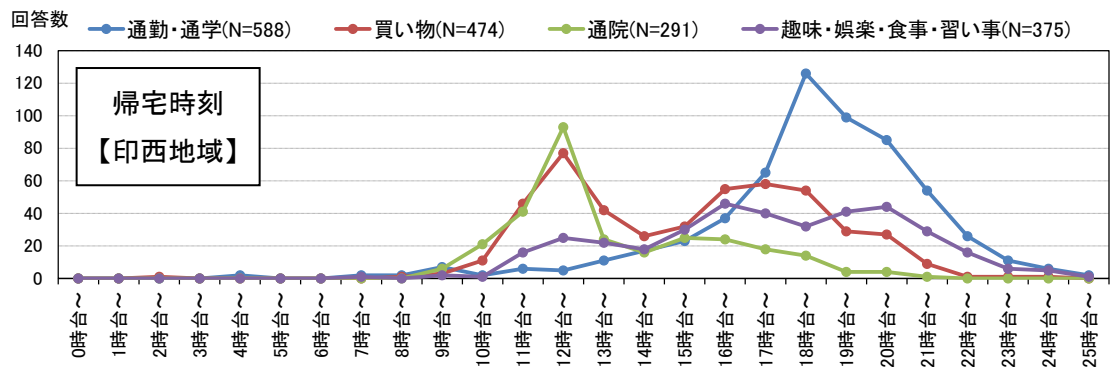
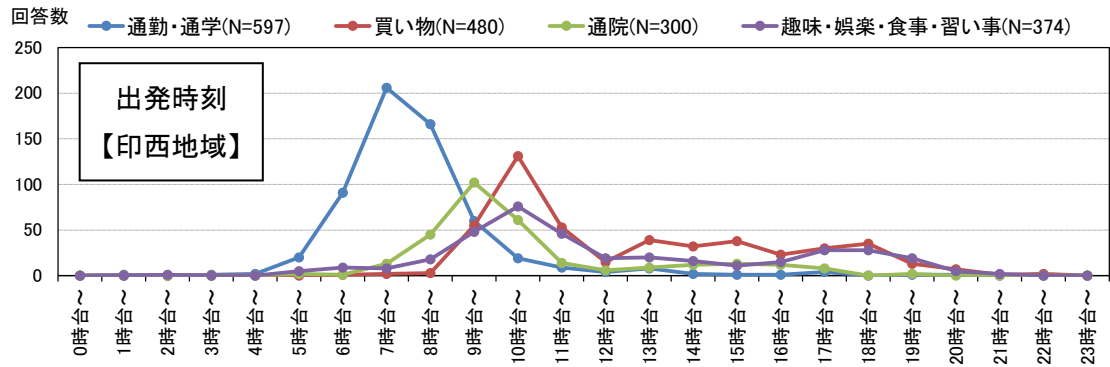


図 34 目的別・出発及び帰宅時刻【印西地域】

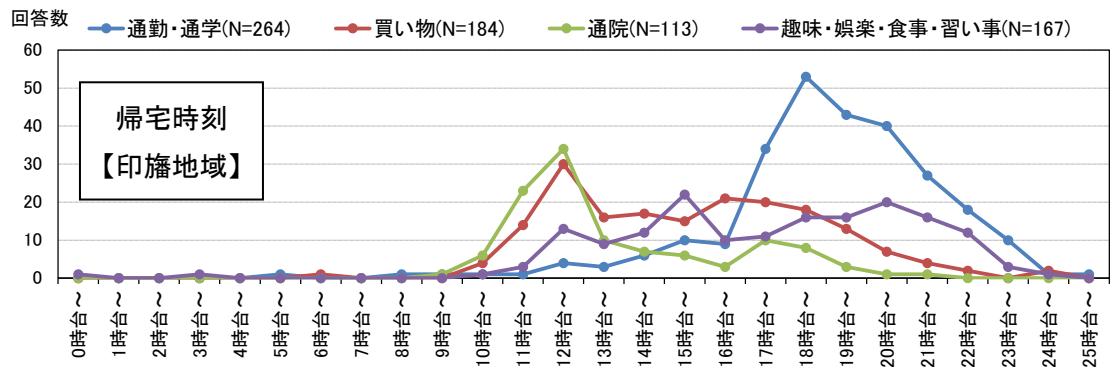
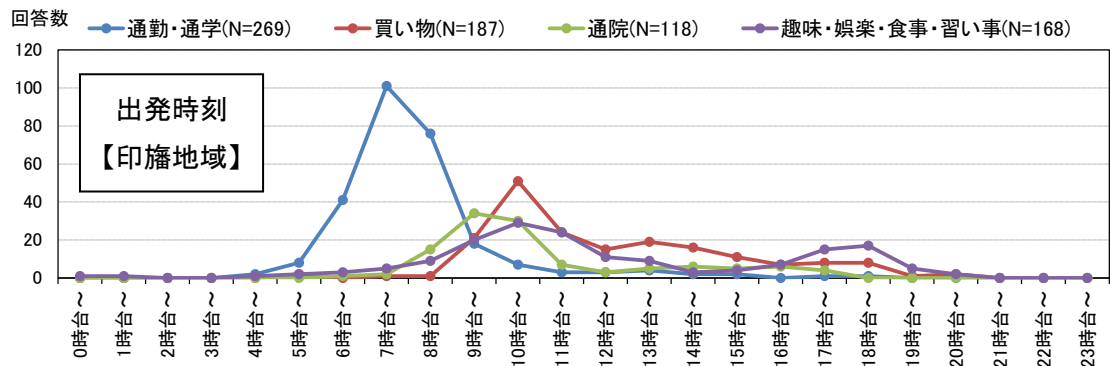


図 35 目的別・出発及び帰宅時刻【印旛地域】

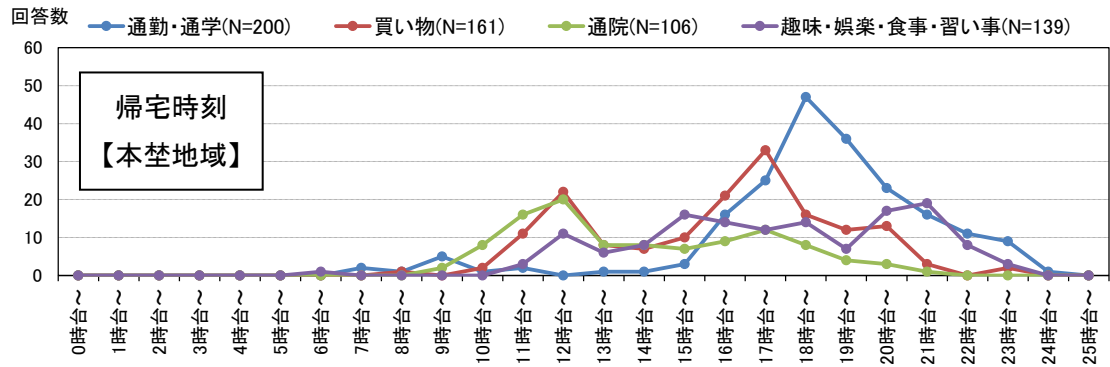
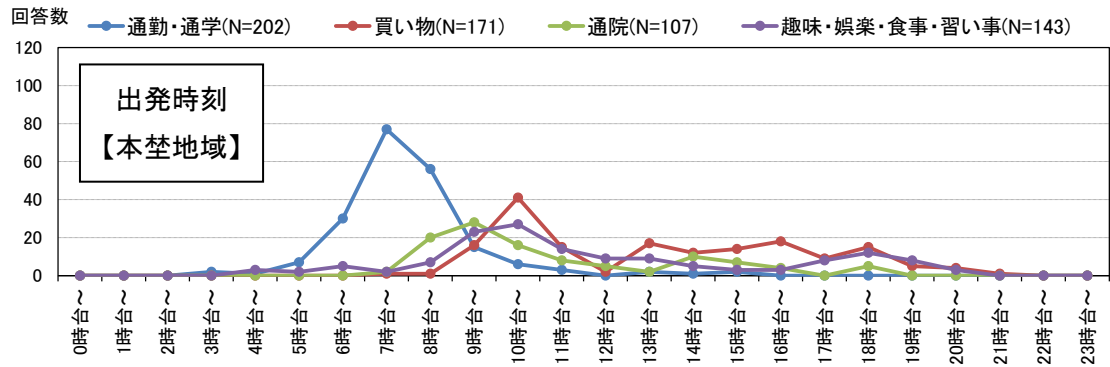


図 36 目的別・出発及び帰宅時刻【本埜地域】

(5) 所要時間

【通勤・通学】

- ・市内では、どの地域も 30 分未満が 70%～80%程度を占め、平均は 16～18 分程度です。
- ・市外では、どの地域も 60 分以上が 50%前後、平均は 50～60 分程度で、JR 成田線沿線地域や北総線沿線地域の駅近傍に居住する人が東京都内に通勤する程度の時間に概ね相当します。

【日常の買い物】

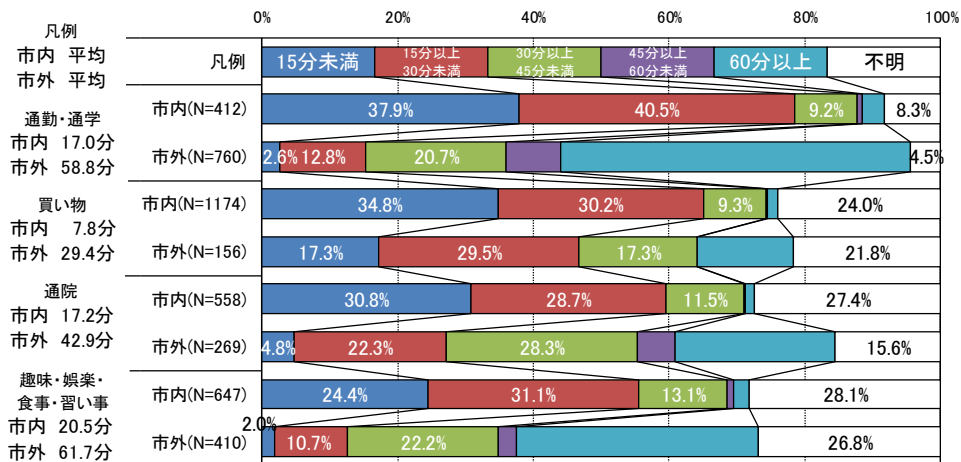
- ・市内では、印西地域と本埜地域は、15 分未満が 30%～40%程度、一方、印旛地域は 19.1%と差があります。印旛地域から市内の主な商業地へ向かう際、印西地域などよりも時間を要していることが伺えます。
- ・市外を平均で見ると、印西地域 42.9 分、本埜地域 30.0 分に対し、印旛地域は 25.1 分です。印旛地域の場合、成田市、佐倉市、酒々井町に近いことから、このような結果になっていると考えられます。
- ・以上から、印西地域と本埜地域は市内の商業地への利便性が高く、印旛地域では隣接市町へ行くほうが便利であると見られ、市外の商圈に含まれていると考えられます。

【通院】

- ・市内では、どの地域も 30 分未満が全体の 60%～70%を占め、平均は 17 分前後です。
- ・市外を平均で見ると、印西地域 44.8 分、印旛地域 33.9 分、本埜地域 52.1 分となっています。印旛地域は、隣接する佐倉市などへ通院しているため短くなっていると考えられます。

【趣味・娯楽・食事・習い事】

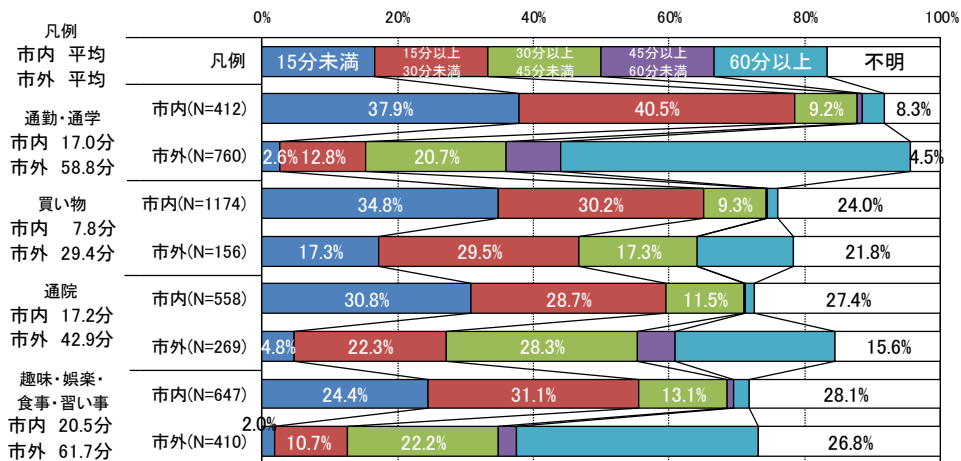
- ・市内の 15 分未満と平均をみると、印西地域 31.2%、19.6 分、印旛地域 9.6%、22.6 分、本埜地域 21.4%、21.1 分と、印西地域の所要時間が短くなっています。これは、千葉ニュータウン地区内に様々な施設があることが理由と考えられます。
- ・市外では、どの地域も 60 分以上の割合が最も高く、印西地域 39.0%、印旛地域 30.1%、本埜地域 39.4%となっています。外出先は東京都内が多いこと、また、印旛地域では成田市へ行く人も多いため、このような結果になっていると考えられます。



	45分以上 60分未満	60分以上
通勤・通学 市内	0.7%	3.4%
通勤・通学 市外	8.0%	51.4%
買い物 市内	0.3%	1.4%
買い物 市外	0.0%	14.1%
通院 市内	0.2%	1.4%
通院 市外	5.6%	23.4%
趣味等 市内	0.8%	2.5%
趣味等 市外	2.7%	35.6%

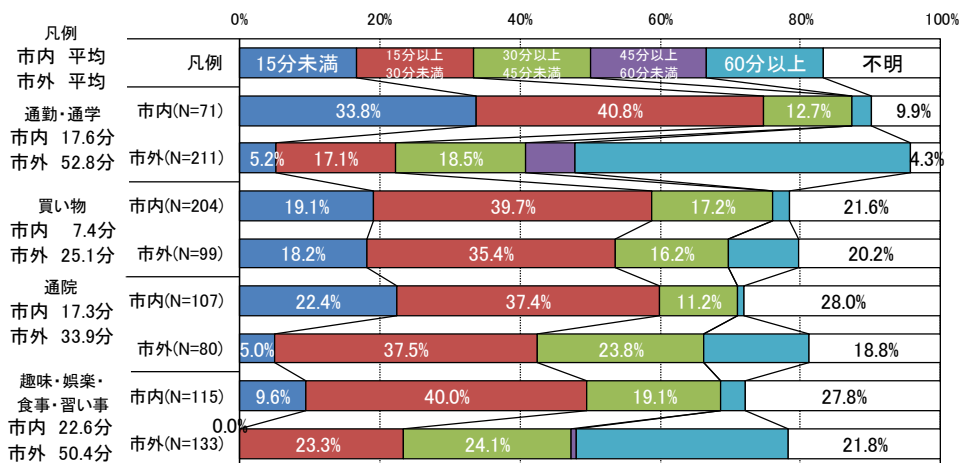
※全域は地域不明を含む

図 37 外出時の目的別・所要時間【全域】



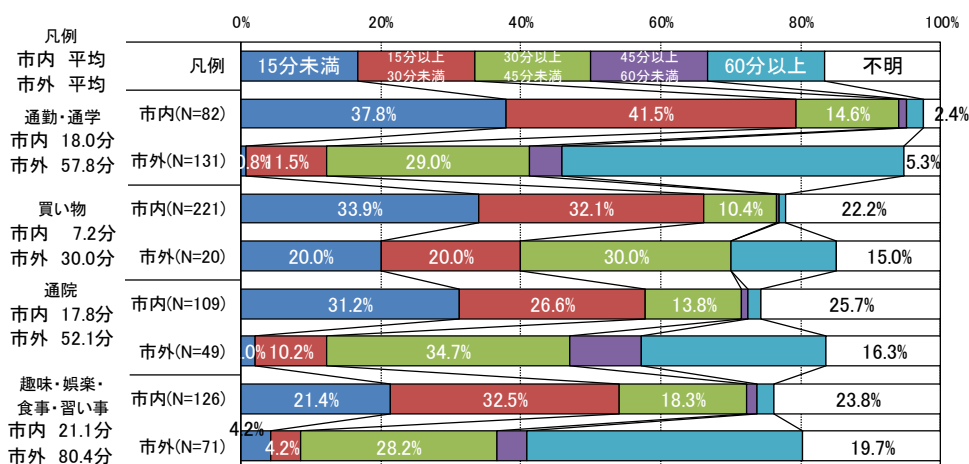
	45分以上 60分未満	60分以上
通勤・通学 市内	0.4%	3.7%
通勤・通学 市外	10.0%	53.2%
買い物 市内	0.1%	1.4%
買い物 市外	0.0%	29.0%
通院 市内	0.0%	1.5%
通院 市外	7.5%	27.1%
趣味等 市内	0.5%	2.4%
趣味等 市外	3.7%	39.0%

図 38 外出時の目的別・所要時間【印西地域】



	45分以上 60分未満	60分以上
通勤・通学 市内	0.0%	2.8%
通勤・通学 市外	7.1%	47.9%
買い物 市内	0.0%	2.5%
買い物 市外	0.0%	10.1%
通院 市内	0.0%	0.9%
通院 市外	0.0%	15.0%
趣味等 市内	0.0%	3.5%
趣味等 市外	0.8%	30.1%

図 39 外出時の目的別・所要時間【印旛地域】



	45分以上 60分未満	60分以上
通勤・通学 市内	1.2%	2.4%
通勤・通学 市外	4.6%	48.9%
買い物 市内	0.5%	0.9%
買い物 市外	0.0%	15.0%
通院 市内	0.9%	1.8%
通院 市外	10.2%	26.5%
趣味等 市内	1.6%	2.4%
趣味等 市外	4.2%	39.4%

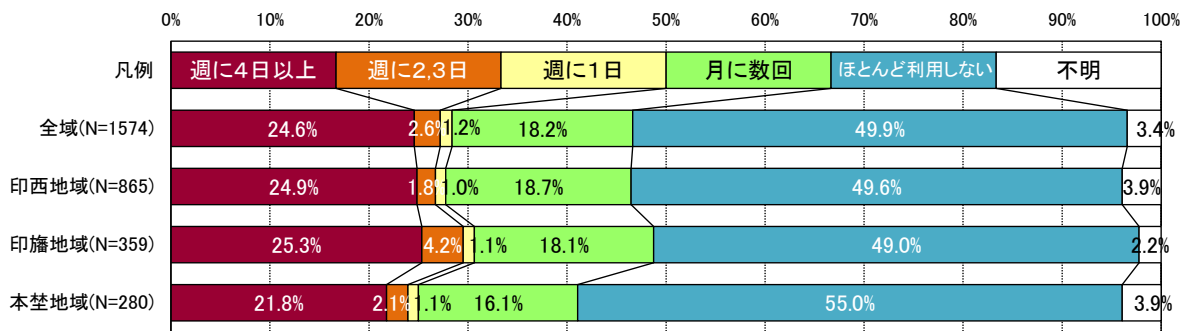
図 40 外出時の目的別・所要時間【本埜地域】

## 1.4 鉄道の利用状況

鉄道利用者の利用状況と、利用しない人の理由について集計した結果を以下に示します。

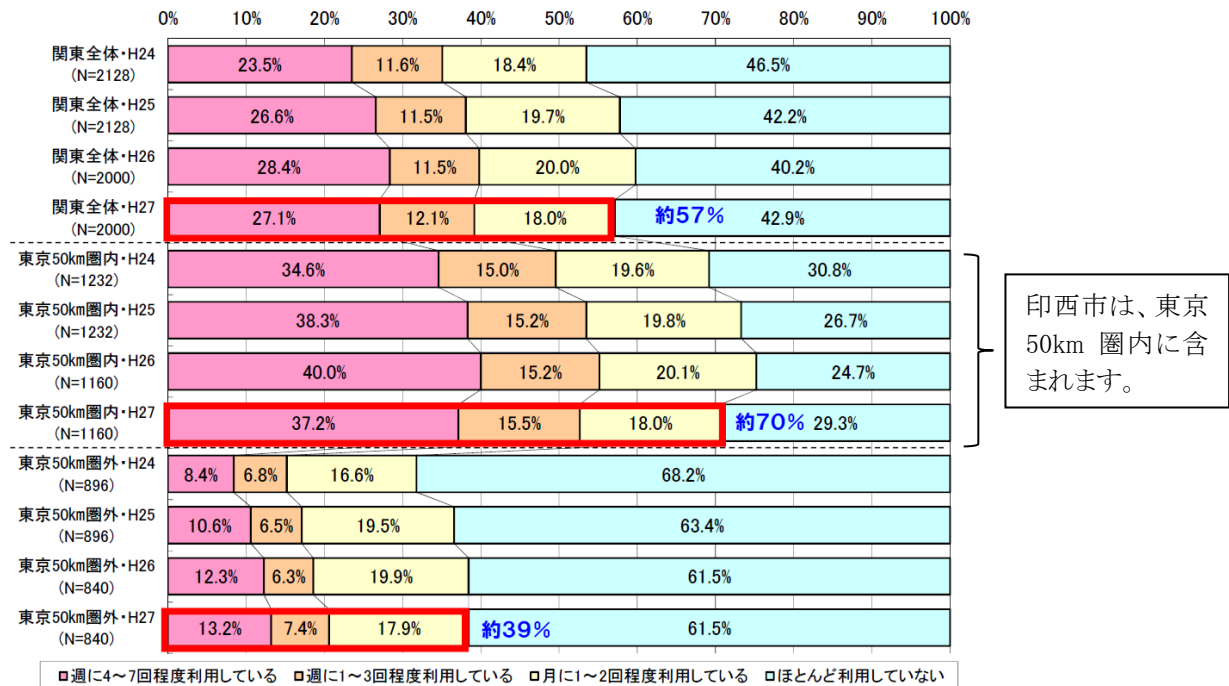
### 1.4.1 鉄道の利用頻度

- ・どの地域とも「ほとんど利用しない」に割合が50%前後と最も高く、特に、地域内に鉄道駅が無い本埜地域では55.0%となっています。一方、「週に4日以上」と利用頻度が高い割合は、印西地域と印旛地域が25%前後、本埜地域では21.8%となっています。
- ・以上から、居住地の近くに鉄道駅があるかどうかで、利用の頻度も変わってくるものと考えられます。



※全域は地域不明を含む

図 41 鉄道の利用状況



注) 本図は公共交通全体の利用状況です。なお、この調査で鉄道をよく利用すると回答した人は、公共交通利用者全体のうちの86.3%となっています。

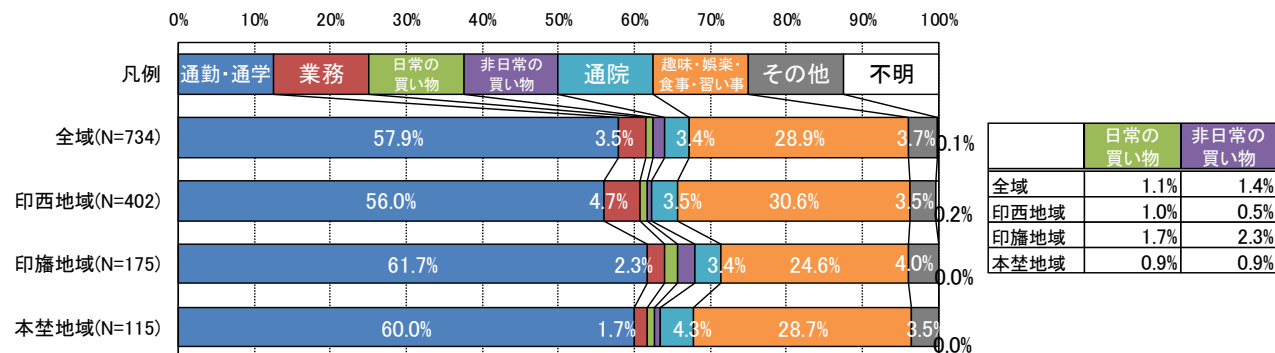
出典:「平成27年度 交通・観光に対する市民意識調査の実施結果」(H28.5、国土交通省関東運輸局)

(参考) 図 42 公共交通の利用状況

## 1.4.2 鉄道利用者の利用特性

### (1) 外出目的

- ・どの地域も、通勤・通学の割合が60%前後と最も高く、次いで、趣味・娯楽・食事・習い事が25%~30%程度となっています。
- ・これらの目的では、東京都内へ向かう人が多くなっています。

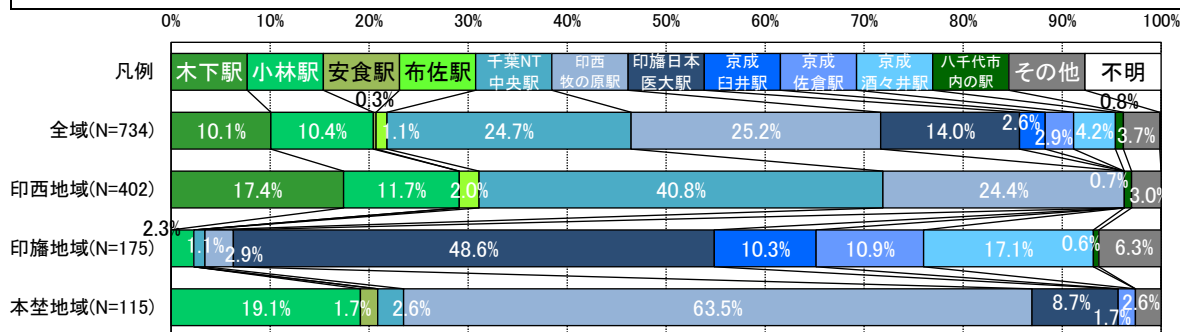


※全域は地域不明を含む

図 43 外出目的

### (2) よく利用する駅

- ・全域では、印西牧の原駅の割合が25.2%と最も高く、次いで、千葉ニュータウン中央駅24.7%など北総線の駅の利用割合が高く、一方、JR成田線の駅は合計で20%強、京成本線は合計で10%程度となっています。
- ・印西地域では、千葉ニュータウン中央駅が40.8%と最も高く、印旛地域は印旛日本医大駅48.6%、本埜地域は印西牧の原駅63.5%となっており、いずれも市内の北総線の駅がよく利用されています。一方、JR成田線の駅は、木下駅と小林駅を合わせて、印西地域29.1%、本埜地域20.8%であり、印旛地域は2.3%と非常に少なくなっています。



※全域は地域不明を含む

図 44 よく利用する鉄道駅

※利用が無い駅(0%)は、数値を表示していない。

### (3) 自宅から最寄り駅までの移動手段

- ・最寄り駅までの移動手段は地域により大きな差があります。
- ・徒歩は印西地域 46.0%、印旛地域 32.6%、本埜地域 13.0%と大きな差があります。印西地域では、駅周辺の居住者が多いことが考えられます。
- ・自転車は、印西地域 22.4%、印旛地域 9.7%、本埜地域 27.0%となっています。印旛地域は、自動車(自ら運転)や路線バスの割合が高いことから、徒歩以外の場合、自転車で最寄り駅まで行くには遠い地域の居住者が多いのではないかと考えられます。また、起伏があるなど地形条件の影響も考えられます。
- ・自動車(自ら運転+送迎)は、印西地域 22.6%、印旛地域 38.8%、本埜地域 48.7%となっています。印西地域は千葉ニュータウン地区に多くの方が居住しているため比較的低く、印旛地域は駅周辺以外の居住者も多いこと、本埜地域は地域内に鉄道駅が無いことなどにより地域差が生じているのではないかと考えられます。
- ・バス(路線バス+ふれあいバス)は、印西地域 7.4%、印旛地域 15.4%、本埜地域 8.7%と、全体に占める割合は低くなっています。

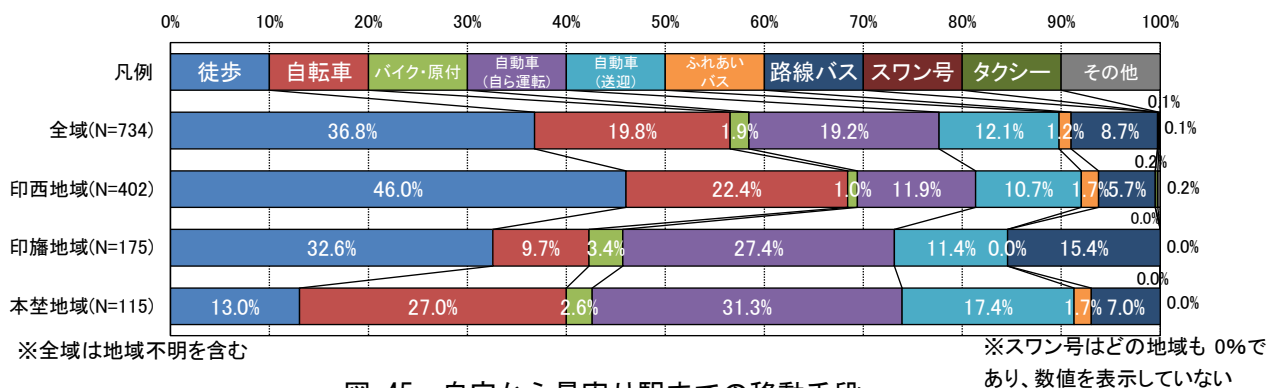


図 45 自宅から最寄り駅までの移動手段

### (4) 自宅から最寄り駅までの所要時間

- ・最寄り駅までの所要時間は、10分以内が50%~60%程度、15分以内では85%程度となっています。そのため、鉄道駅までは15分以内で到達できることが利用するかどうかの分け目になっていると考えられます。
- ・なお、本埜地域は、5分以内、10分以内の割合が他地域よりも低く、地域内に鉄道駅が無いことがその理由として考えられます。

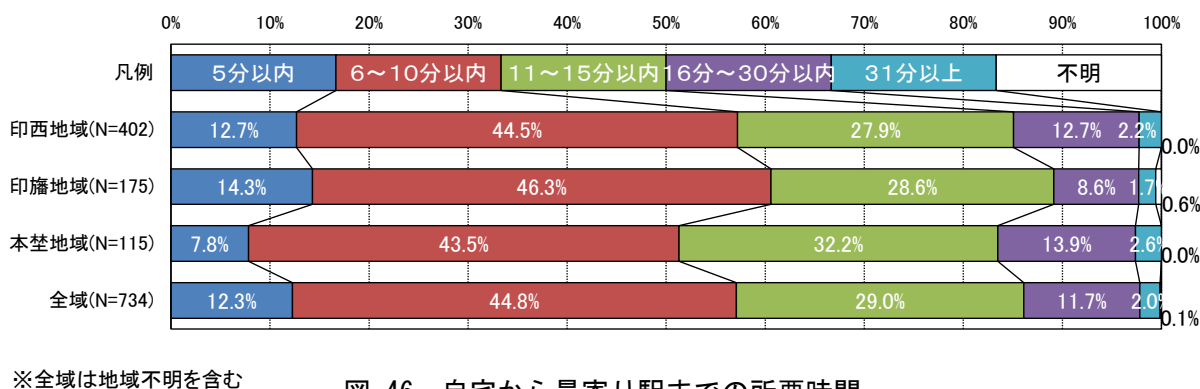
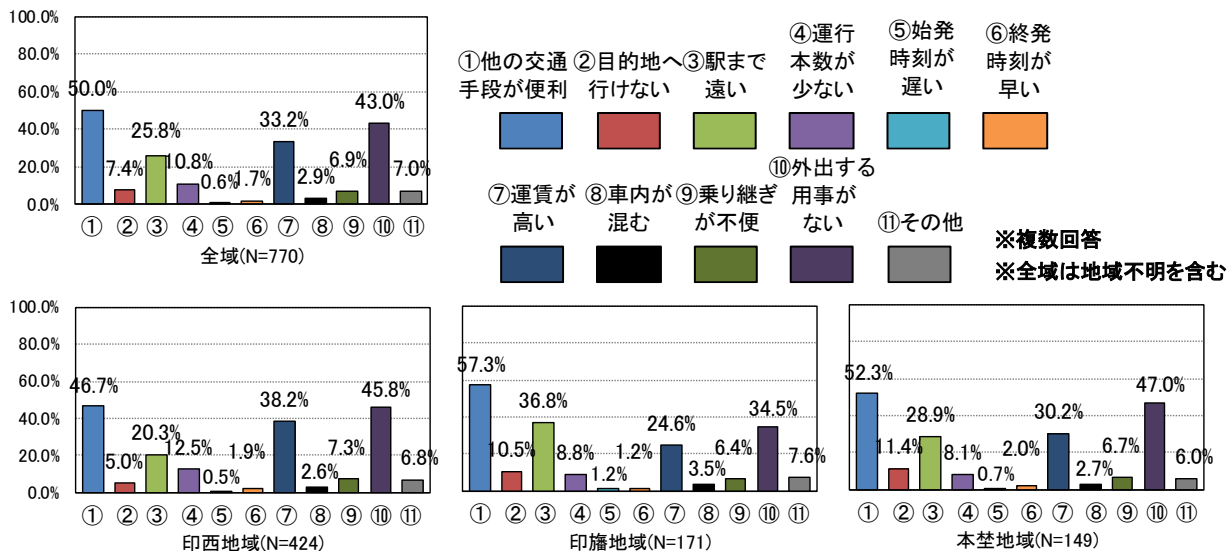


図 46 自宅から最寄り駅までの所要時間



### 1.4.3 鉄道非利用者の鉄道を利用しない理由

・鉄道を利用しない理由は、「他の交通手段が便利」の割合が50%前後と最も高くなっています。次いで、「外出する用事がない」、「運賃が高い」、「駅まで遠い」とする割合も高くなっています。



<その他の主な内容>

・小さな子どもがいる ……4件      ・障害がある、高齢である ……3件

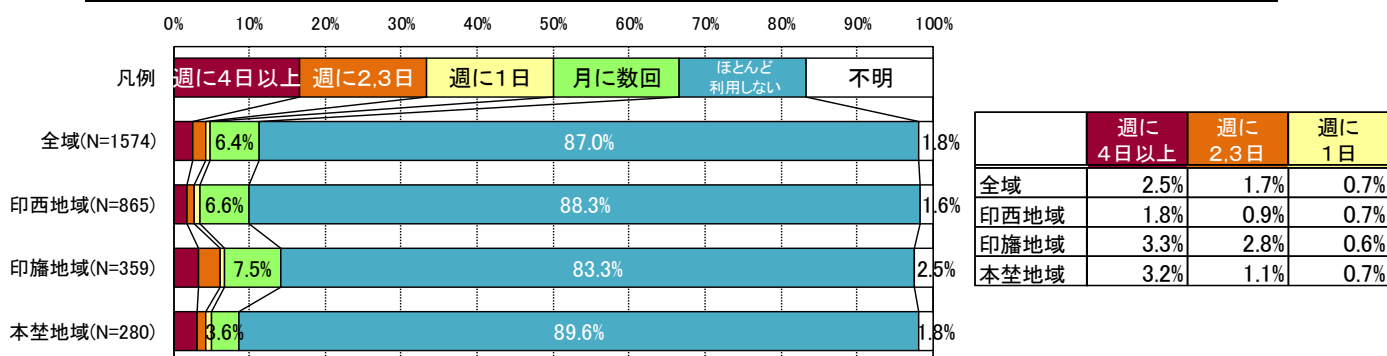
図 47 鉄道非利用者における鉄道を利用しない理由

## 1.5 路線バスの利用状況

路線バス利用者の利用状況と、利用しない人の理由と利用するための条件について集計した結果を以下に示します。

### 1.5.1 路線バスの利用状況

- ・どの地域も「ほとんど利用しない」の割合が80%~90%以上と最も高くなっています。
- ・一方、利用者は「月に数回」の割合が最も高く、「週に4日以上」は数%です。路線バスが多く運行されている千葉ニュータウン地区を含む印西地域でも「月に数回」以上の利用者は10%程度です。なお、印旛地域では利用者の割合が他地域よりもやや高く、平賀学園台地区の酒々井駅方面（順大線）への利用なども見られます（図49も参照）。



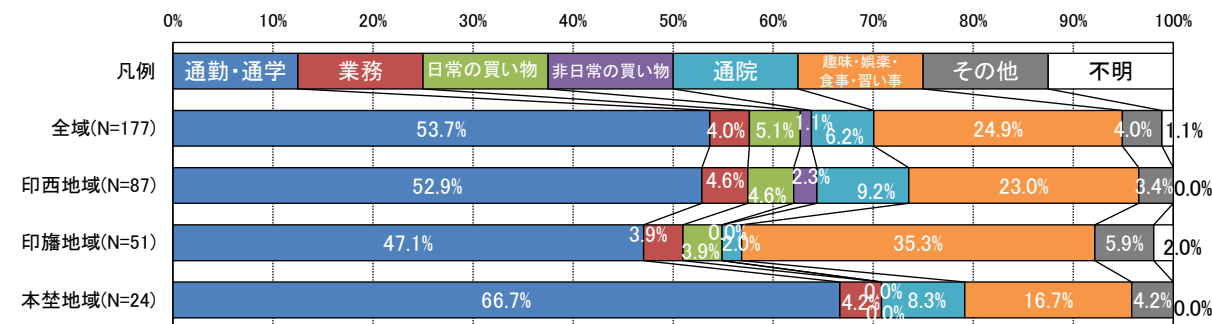
※全域は地域不明を含む

図 48 路線バスの利用状況

### 1.5.2 路線バス利用者の利用特性

#### (1) 外出目的

- ・どの地域も「通勤・通学」の割合が最も高く、印西地域 52.9%、印旛地域 47.1%、本埜地域 66.7%となっています。次いで「趣味・娯楽・食事・習い事」の割合が高くなっています。
- ・これらの目的では、東京都へ行くことが多いことから、その際に路線バスを利用しているものと考えられます。つまり、長距離を移動する際、鉄道を利用するために駅まで路線バスを利用しているのではないかと考えられます。

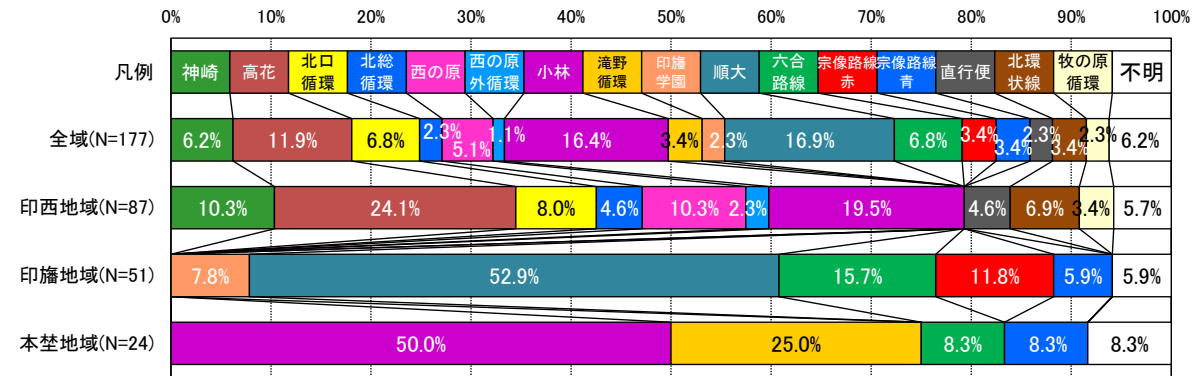


※全域は地域不明を含む

図 49 路線バス利用時の外出目的

## (2) よく利用する路線

- ・各地域で、よく利用されているバス路線は以下に示す通りです。
- 印西地域：高花線 24.1%、小林線 19.5%、神崎線と西の原線が 10.3% など
- 印旛地域：順大線 52.9%、六合路線 15.7%、宗像路線赤ルート 11.8% など。当地域では、平賀学園台地区から順大線で京成酒々井駅方面へ向かっている回答者が目立ちます。
- 本埜地域：小林線 50.0%、滝野循環線 25.0%、六合路線と宗像路線青ルートが 8.3% など



※全域は地域不明を含む

※利用が無い駅(0%)は、数値を表示していない。

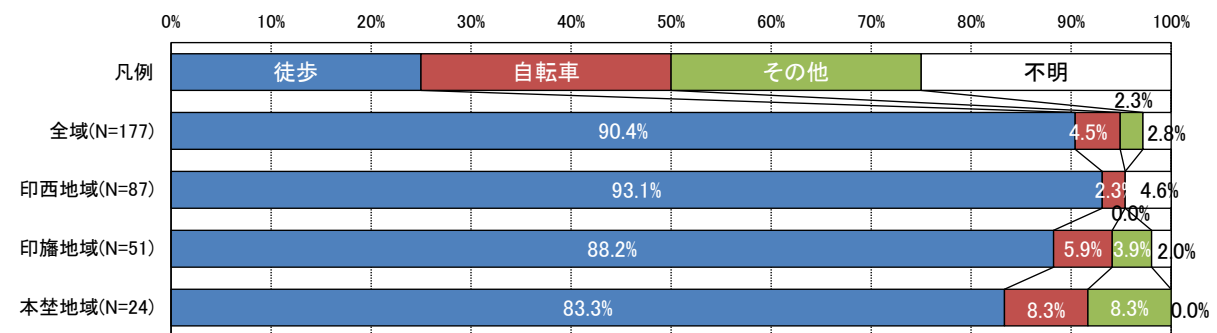
図 50 よく利用する路線

乗車バス停	回答数(人)	降車バス停	回答数(人)
学園台入口	11	京成酒々井駅西口	13
小林中学校	4	千葉NT中央駅	9
牧の里中央	4	印西牧の原駅北口	8
印旛支所	4	新鎌ヶ谷駅	8
学園台中央	4	京成臼井駅北口	8

表 4 回答数の多い乗車バス停、降車バス停

## (3) 自宅から最寄りバス停までの移動手段

- ・「徒歩」の割合が、印西地域 93.1%、印旛地域 88.2%、本埜地域 83.3%と多くを占めており、バス停の勢力圏は、徒歩で到達できる範囲内であることがわかります。
- ・なお、本埜地域は自転車 that 8.3%と他地域よりもやや高くなっています。

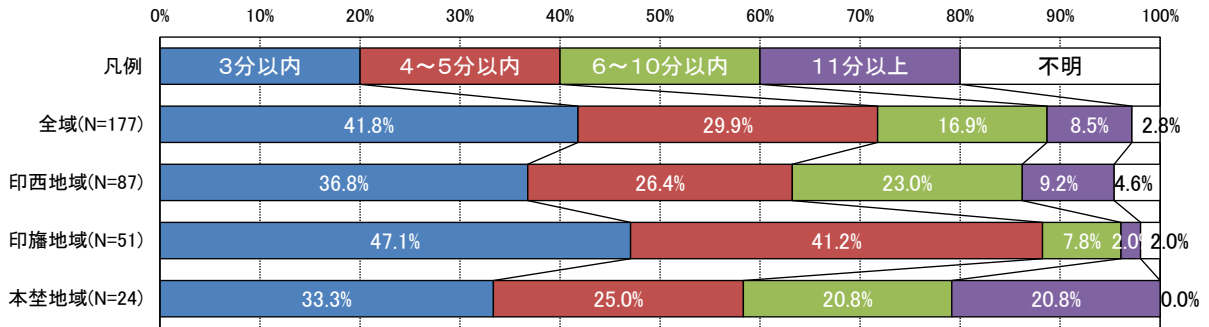


※全域は地域不明を含む

図 51 自宅から最寄りバス停までの移動手段

#### (4) 自宅から最寄りバス停までの所要時間

- ・5分以内で見ると、印西地域が63.2%、印旛地域が88.3%、本埜地域が58.3%で、10分以内では概ね80%以上を占めています。
- ・(3)で述べた通り、バス停までの移動手段の多くは徒歩であり、これを踏まえると、バス停の勢力圏は、概ね徒歩で5分以内（距離換算で半径300m程度の範囲内）であると考えられます。

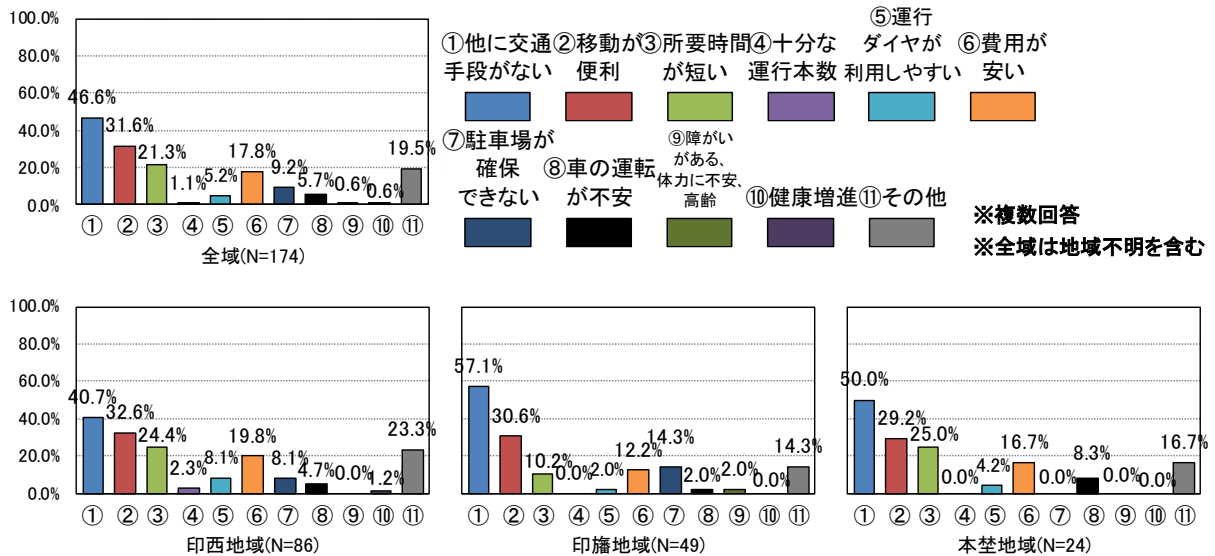


※全域は地域不明を含む

図 52 自宅から最寄りバス停までの所要時間

#### (5) 路線バスを利用する理由

- ・路線バスを利用する理由は、「他に交通手段がない」の割合が40%~60%程度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。



<その他の主な内容>

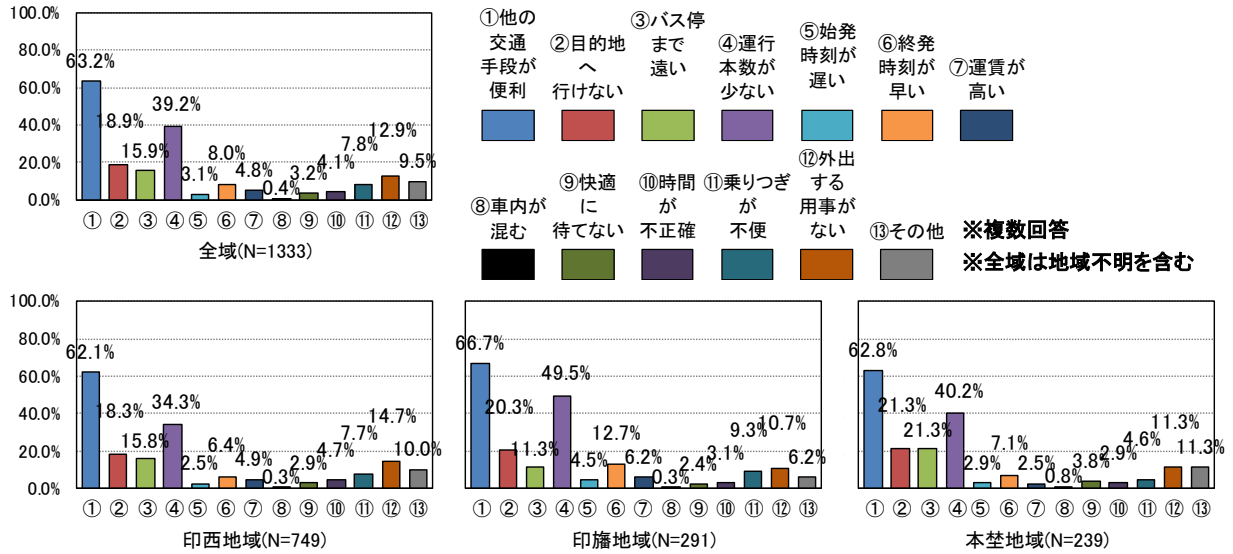
- ・雨天のときに利用 ……16件
- ・飲酒したときに利用 ……6件

図 53 自宅から路線バスを利用する理由

### 1.5.3 路線バス非利用者について

#### (1) 路線バスを利用しない理由

・路線バスを利用しない理由は、「他の交通手段が便利」の割合が60%以上と最も高く、次いで「運行本数が少ない」「目的地へ行けない」「バス停まで遠い」などとなっています。



<その他の主な内容>

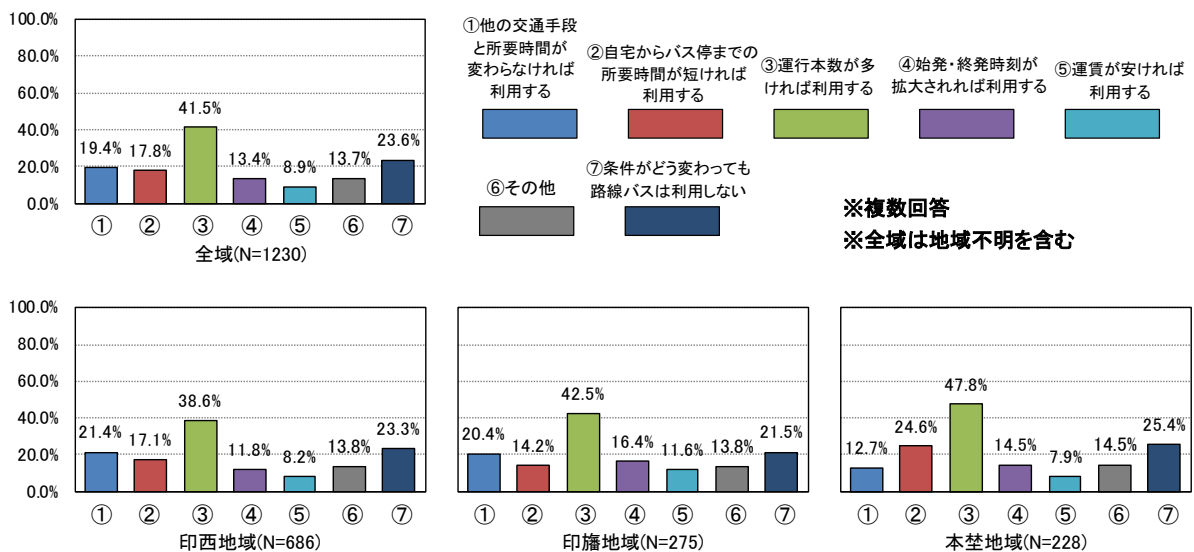
・路線やバス停がない ……23件    ・路線やバス停の場所を知らない ……9件

図 54 路線バス非利用者における利用しない理由

#### (2) 路線バスを利用するための条件

##### 1) 路線バスを利用するための条件

・「運行本数が多ければ利用する」との割合が最も高く、印西地域 38.6%、印旛地域 42.5%、本埜地域 47.8%となっています。一方、「運賃が安ければ利用する」は最も低くなっています。  
 ・なお、「条件がどう変わっても路線バスは利用しない」は、印西地域 23.3%、印旛地域 21.5%、本埜地域 25.4%となっています。



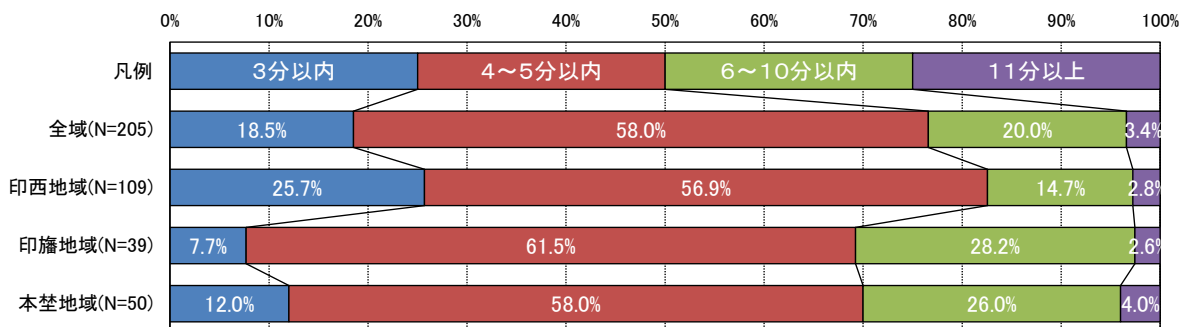
<その他の主な内容>

・車を運転出来なくなったら ……40件    ・路線やバス停があれば ……24件

図 55 路線バス非利用者の利用条件

## 2) 自宅から路線バスのバス停までの希望の所要時間

- ・利用条件として、バス停まで5分以内であることとの回答が、全域76.5%、印西地域82.6%、印旛地域69.2%、本埜地域が70.0%となっています。
- ・一方、路線バス利用者のバス停まで5分以内の割合は、それぞれ、全域71.7%、印西地域63.2%、印旛地域88.3%、本埜地域58.3%であることから（図51参照）、バス停まで5分以内で到達できることが路線バスを利用するか否かの基準になると考えられます。

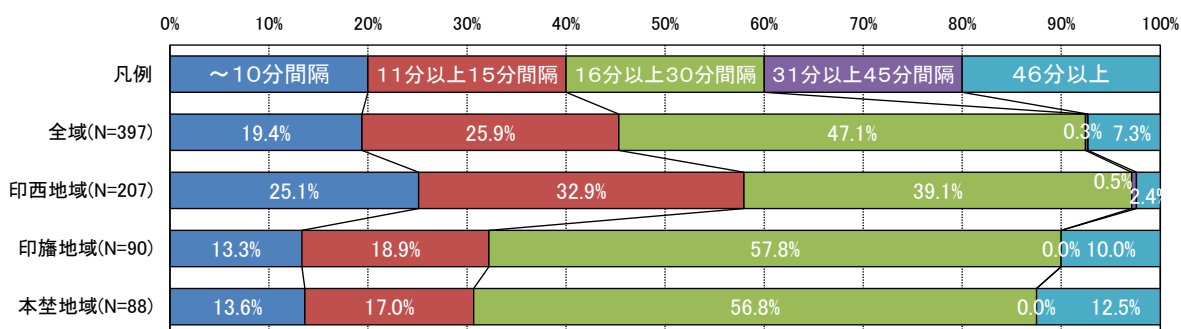


※全域は地域不明を含む

図 56 路線バス非利用者の利用条件【自宅からバス停までの希望の所要時間】

## 3) 希望の路線バス運行本数（運行間隔）

- ・利用条件として、30分間隔よりも短い間隔を希望する割合が90%程度となっています。
- ・特に、印西地域では10分以内が25.1%、15分以内では58.0%を占め、他地域よりも短い間隔を希望しています。
- ・印西地域でよく利用されている高花線（図49）は、平日朝の上りが10分～15分間隔、昼間時は20分間隔で運行されており、高花線と同等の運行水準を希望していることとなります。



※全域は地域不明を含む

図 57 路線バス非利用者の利用条件【希望の運行間隔】

#### 4) 希望の路線バス始発時刻・終発時刻

- ・利用条件のうち、希望する始発と終発の具体的な時間帯は、始発が「6時台」が最も多く、5時台も多くなっています。終発は21時台以降が多く、印西地域と印旛地域では「23時台」、本埜地域は「24時台」が最も多くなっています。
- ・印西地域で最もよく利用されている高花線（図49）の平日上りの始発は5時台後半、平日下りの終発は23時台前半です。印旛地域の順大線では、始発が6時台前半、終発は21時台です。本埜地域の小林線では、始発が6時台、終発が22時台です。このため、現在と同等、もしくは1時間程度の繰り上げ・繰り下げを希望していることになります。

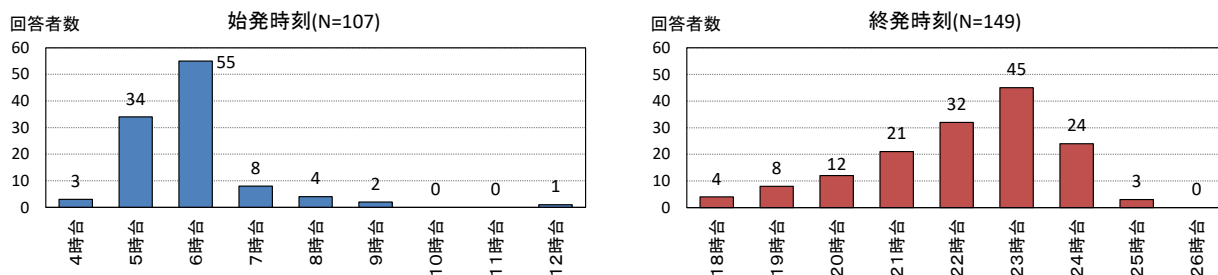


図 58 路線バス非利用者の利用条件【希望の始発時刻・終発時刻（全域）】

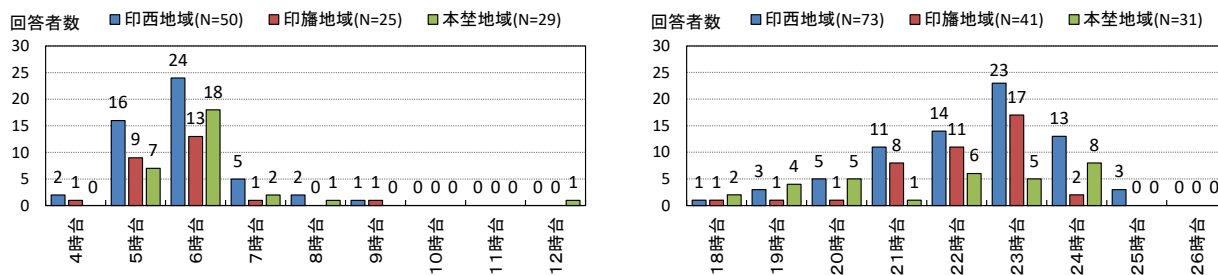
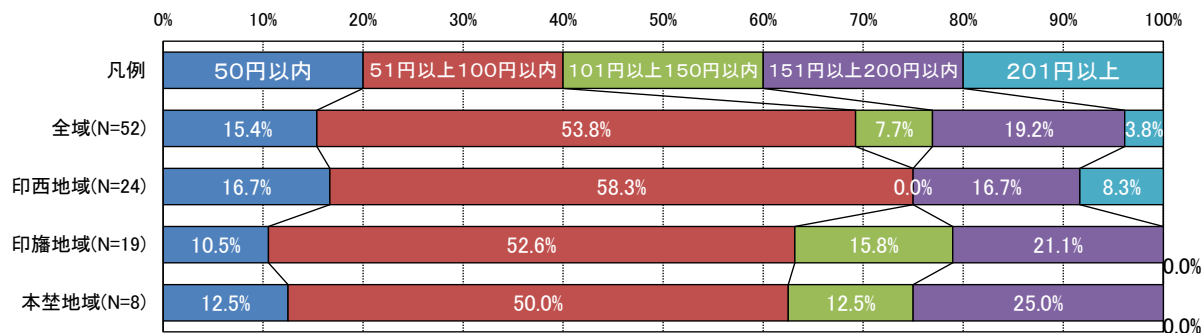


図 59 希望の始発時刻・終発時刻【地域別】

#### 5) 希望する路線バスの運賃水準

- ・利用条件として、現在の運賃より「50円以内」安いとする割合は10%～17%程度で、100円以内で見ると60%～75%程度となっています。

注) 路線バスは乗車区間によって運賃が異なるため、アンケートでは、現在の運賃に比べてどれだけ安ければ利用するのかという質問をしています。



※全域は地域不明を含む

図 60 路線バス非利用者の利用条件【希望する運賃水準】

### (3) 路線バス非利用者の日常のOD

- ・市内の移動では、NO. 5, 7, 9 など北総線沿線地域を中心とした移動が多くなっています。
- ・市外への移動では、東京都、成田市、佐倉市、酒々井町などへの移動が多くなっています。

#### 【市内の移動状況】

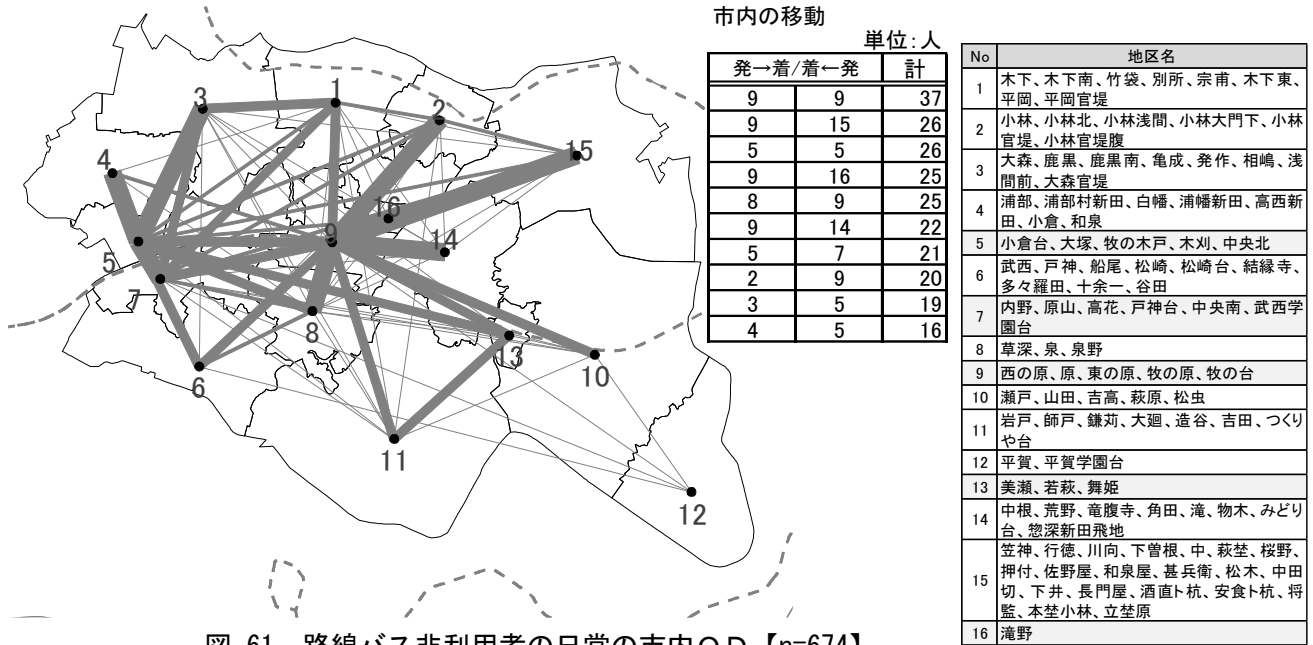


図 61 路線バス非利用者の日常の市内OD 【n=674】

#### 【市外への移動状況】

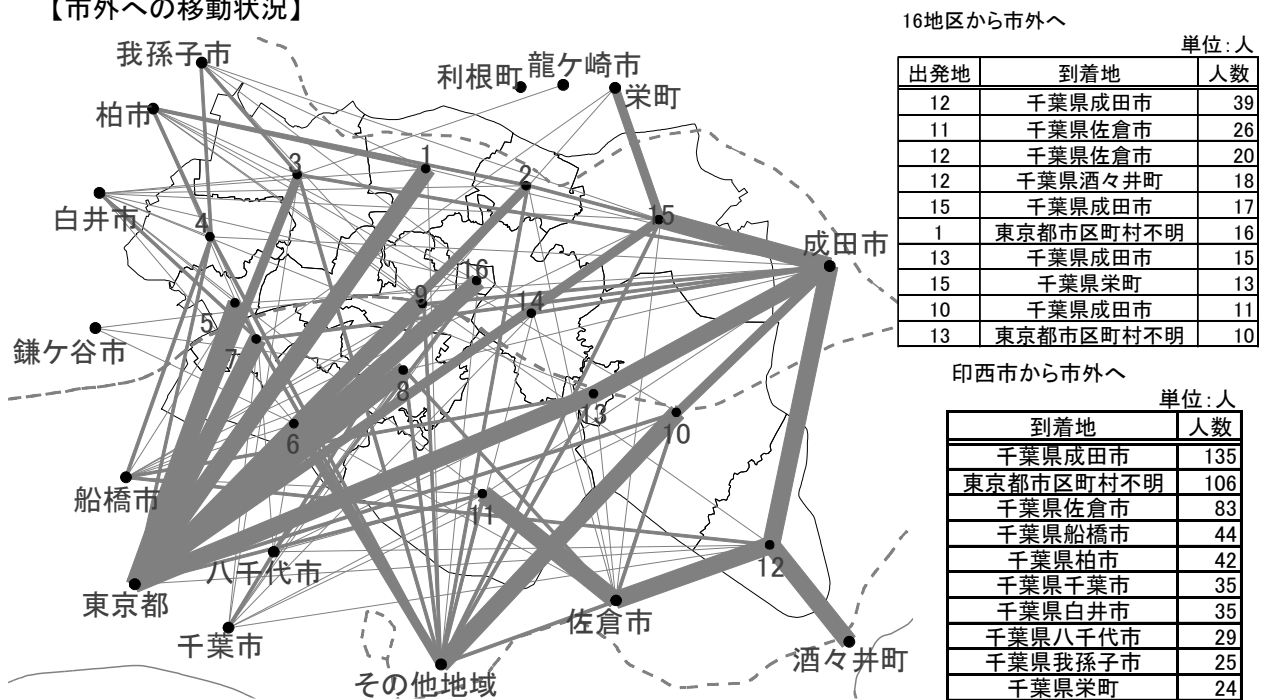


図 62 路線バス非利用者の日常の市外OD 【n=778】

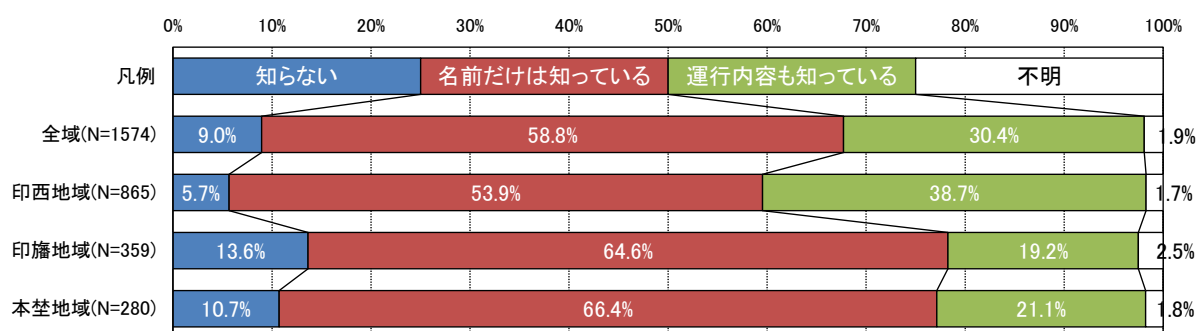


## 1.6 ふれあいバスの利用状況

### 1.6.1 ふれあいバスについて

#### (1) ふれあいバスの認知度

- ・「名前だけは知っている」の割合が、印西地域 53.9%、印旛地域 64.6%、本埜地域 66.4%と最も高くなっています。また、印旛地域と本埜地域では「知らない」が10%以上となっています。
- ・ふれあいバスは、印西地域では地域内を網羅するように運行していますが、印旛地域と本埜地域では運行地域が限定的なため、印西地域に比べて認知度が低いものと考えられます。

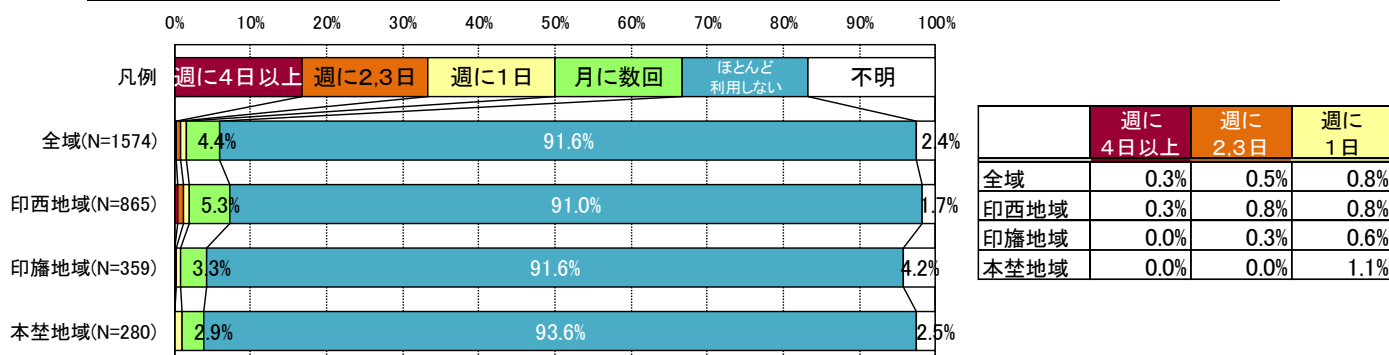


※全域は地域不明を含む

図 63 ふれあいバスの認知度

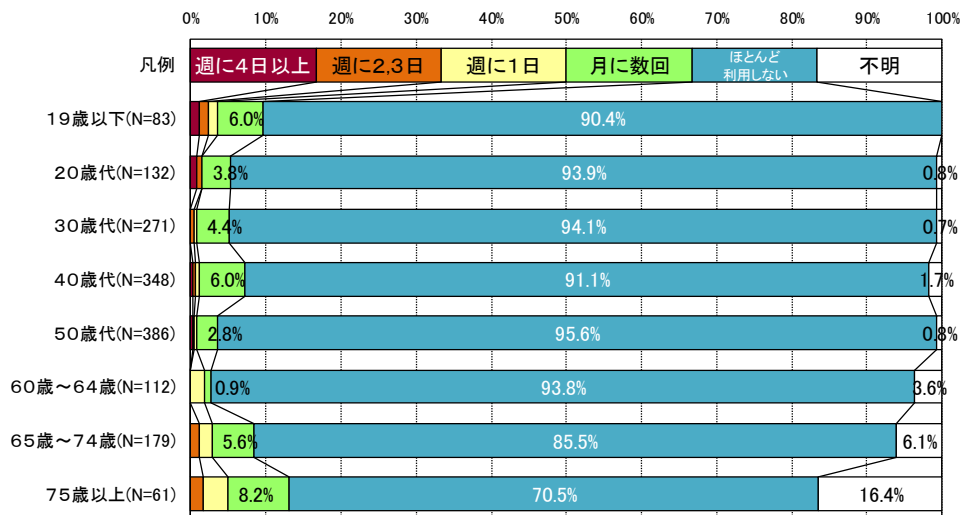
#### (2) ふれあいバスの利用状況

- ・どの地域も「ほとんど利用しない」が90%以上と高くなっています。
- ・印西地域は他地域に比べて利用する割合がやや高くなっていますが、「月に数回」の割合が高く、日常的な利用は非常に少ない状況です。
- ・年代別で見ると、全域の場合、19歳以下と65歳以上では他の年代よりも利用している割合がやや高くなっています。特に、75歳以上は「月に数回」以上が全域で13.1%、印西地域で22.6%となっています。このように、ふれあいバスは、若年層や高齢層の移動の足としての役割を果たしていることが伺えます。



※全域は地域不明を含む

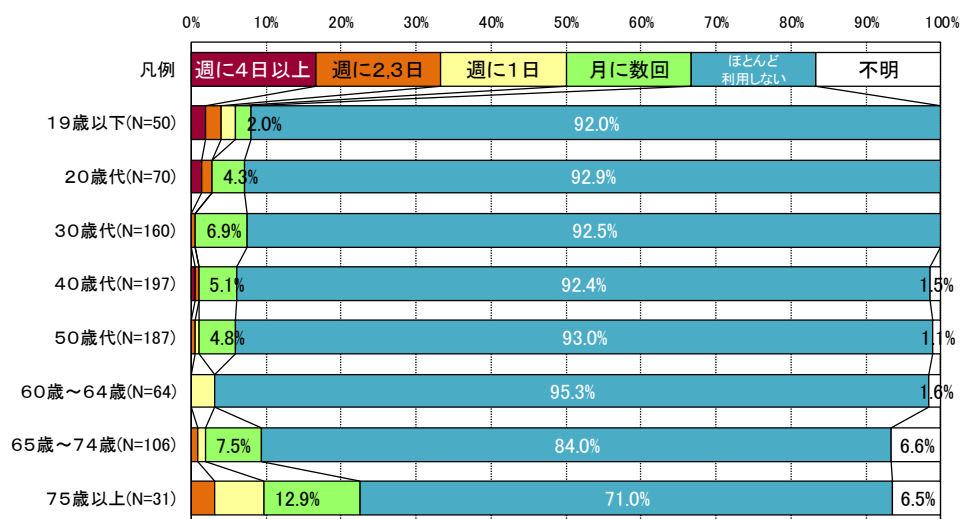
図 64 ふれあいバスの利用状況



	週に4日以上	週に2,3日	週に1日
19歳以下	1.2%	1.2%	1.2%
20歳代	0.8%	0.8%	0.0%
30歳代	0.0%	0.4%	0.4%
40歳代	0.3%	0.3%	0.6%
50歳代	0.3%	0.3%	0.3%
60歳～64歳	0.0%	0.0%	1.8%
65歳～74歳	0.0%	1.1%	1.7%
75歳以上	0.0%	1.6%	3.3%

※全域は地域不明を含む  
※0%は表示していない。

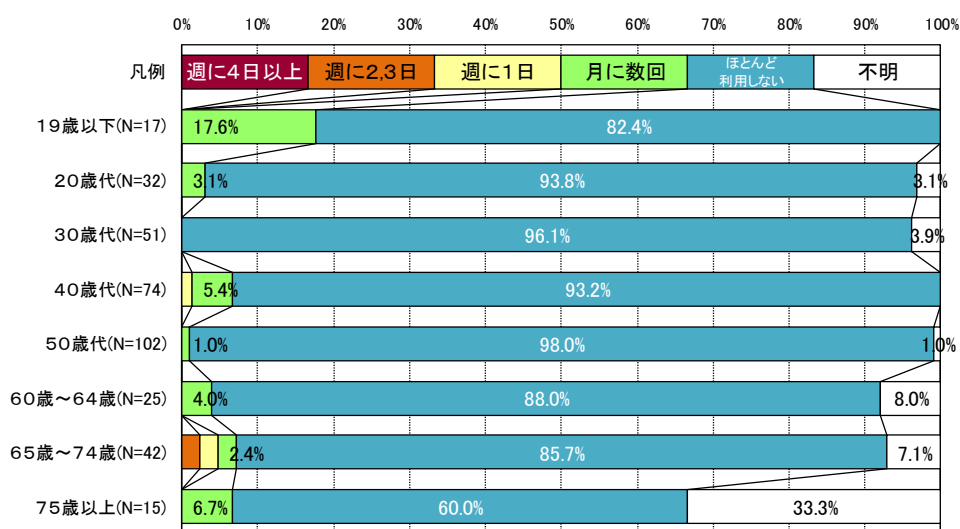
図 65 年代別・利用状況【全域】



	週に4日以上	週に2,3日	週に1日
19歳以下	2.0%	2.0%	2.0%
20歳代	1.4%	1.4%	0.0%
30歳代	0.0%	0.6%	0.0%
40歳代	0.5%	0.5%	0.0%
50歳代	0.0%	0.5%	0.5%
60歳～64歳	0.0%	0.0%	3.1%
65歳～74歳	0.0%	0.9%	0.9%
75歳以上	0.0%	3.2%	6.5%

※0%は表示していない。

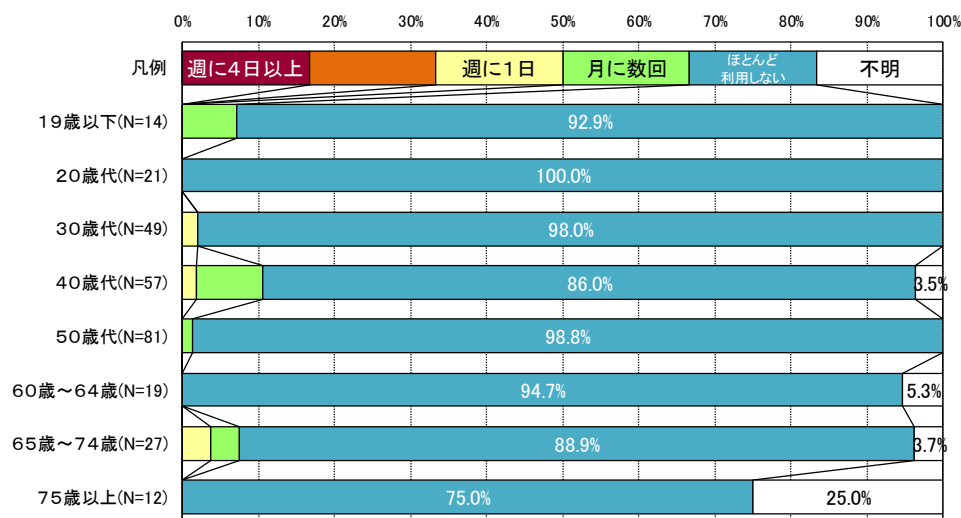
図 66 年代別・利用状況【印西地域】



	週に4日以上	週に2,3日	週に1日
19歳以下	0.0%	0.0%	0.0%
20歳代	0.0%	0.0%	0.0%
30歳代	0.0%	0.0%	0.0%
40歳代	0.0%	0.0%	1.4%
50歳代	0.0%	0.0%	0.0%
60歳～64歳	0.0%	0.0%	0.0%
65歳～74歳	0.0%	2.4%	2.4%
75歳以上	0.0%	0.0%	0.0%

※0%は表示していない。

図 67 年代別・利用状況【印旛地域】



	週に4日以上	週に2,3日	週に1日
19歳以下	0.0%	0.0%	0.0%
20歳代	0.0%	0.0%	0.0%
30歳代	0.0%	0.0%	2.0%
40歳代	0.0%	0.0%	1.8%
50歳代	0.0%	0.0%	0.0%
60歳～64歳	0.0%	0.0%	0.0%
65歳～74歳	0.0%	0.0%	3.7%
75歳以上	0.0%	0.0%	0.0%

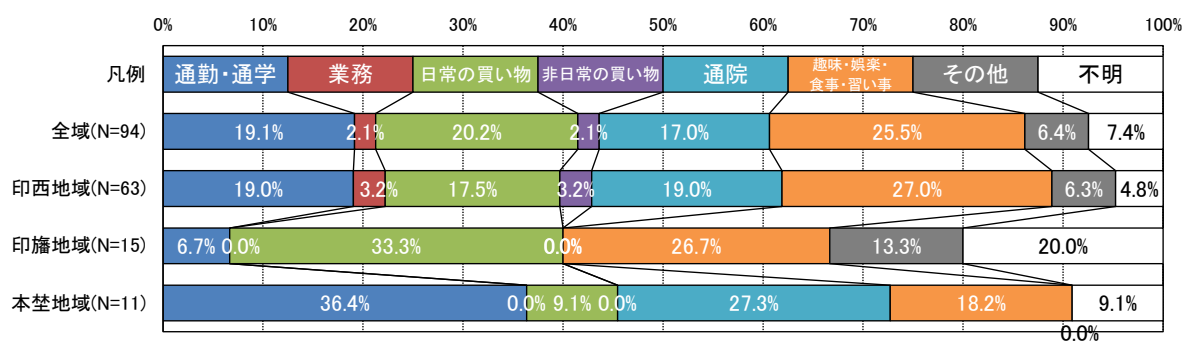
※0%は表示していない。

図 68 年代別・利用状況【本埜地域】

## 1.6.2 ふれあいバス利用者の利用特性

### (1) ふれあいバスの利用目的

- ・全域で見ると、「趣味・娯楽・食事・習い事」の割合が25.5%と最も高くなっています。次いで、「日常の買い物」20.2%、「通勤・通学」19.1%、「通院」17.0%などとなっています。
- ・印旛地域は全域と同様の割合となっていますが、印旛地域は「日常の買い物」の割合が最も高く、本埜地域は「通勤・通学」が最も多いなど、地域によって利用のされ方が異なります。



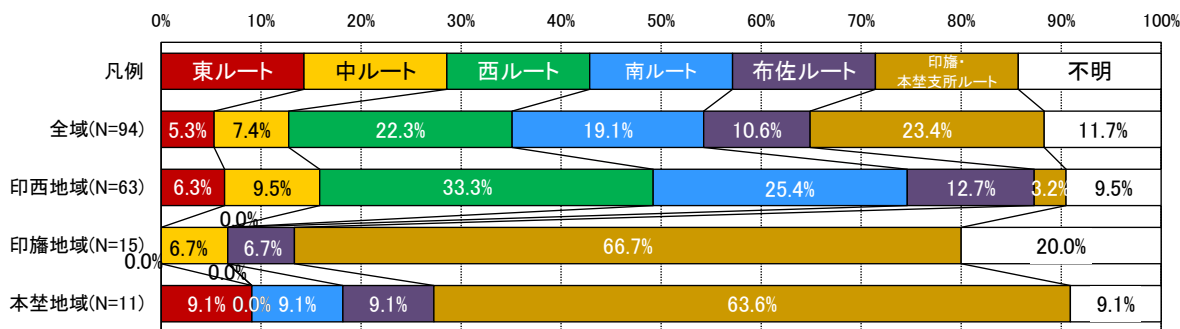
※全域は地域不明を含む

図 69 利用目的

(2) ふれあいバス利用状況について

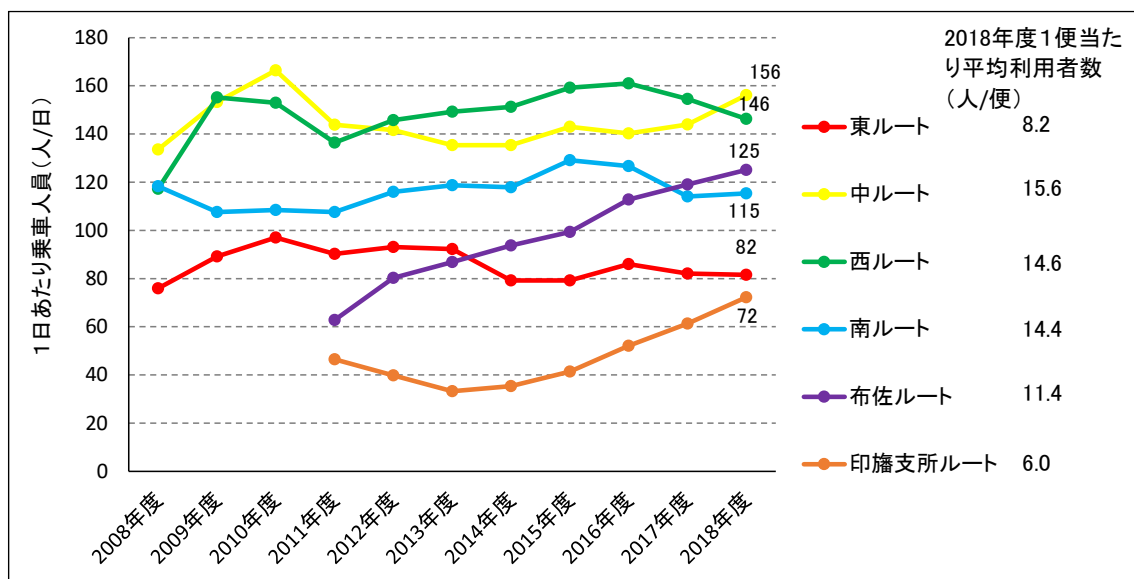
1) ふれあいバスの利用路線

- ・全域で見ると、印旛・本柵支所ルートが23.4%と最も多く、次いで、西ルート22.3%、南ルート19.1%などとなっています。
- ・印西地域では西ルート、印旛地域と本柵地域は印旛・本柵支所ルートの割合が最も高くなっています。



※全域は地域不明を含む

図 70 ふれあいバスの利用路線



(参考) 図 71 ふれあいバスの路線別1日当たり利用者数の推移

出典:データいんざい2018、印西市資料

## 2) ふれあいバスの乗車時刻

・乗車時刻は、全体として午前中が多くなっています。これは、通勤・通学や通院は午前中に行動するケースが多いためと考えられます。

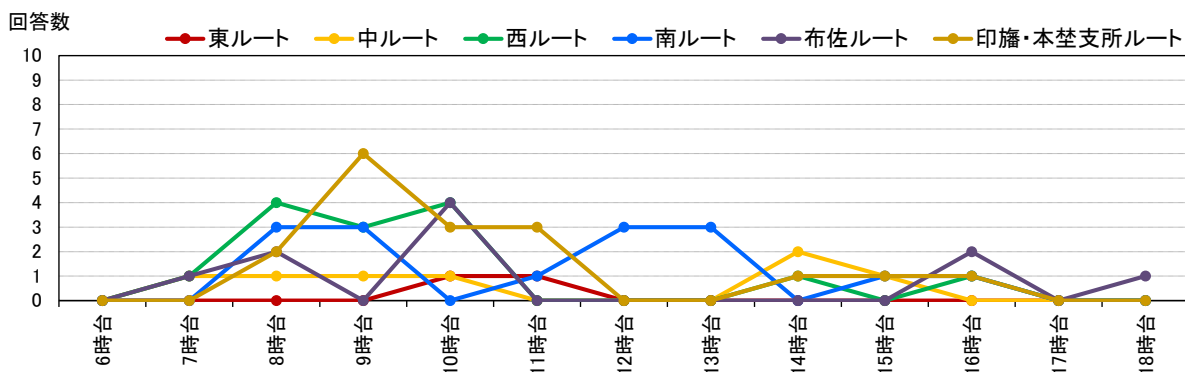


図 72 ルート別・乗車時刻

## 3) 自宅から最寄りバス停までの移動手段

・どのルートも「徒歩」の割合が高く、バス停の勢力圏は、徒歩で到達できる範囲内であることがわかります。

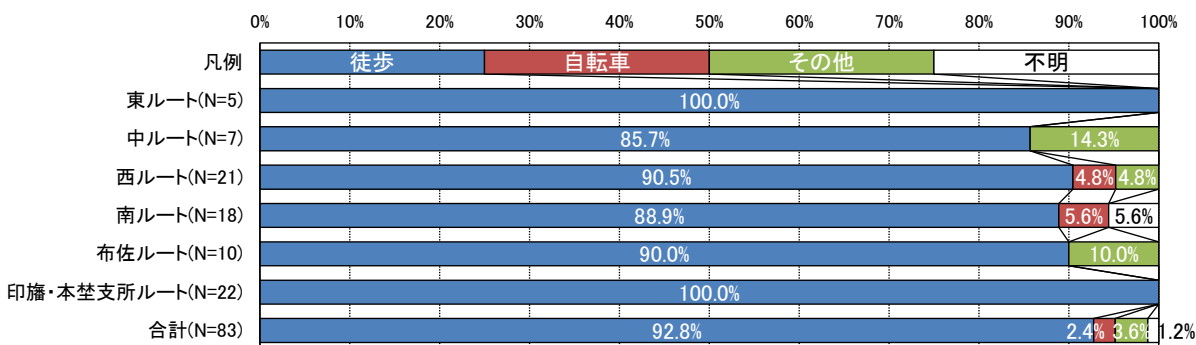


図 73 ルート別・自宅から最寄りバス停までの移動手段

## 4) 自宅から最寄りバス停までの所要時間

・ルートにより異なりますが、合計では5分以内67.4%、10分以内84.3%となっています。  
 ・3)で述べた通りバス停までの移動手段の多くは徒歩であり、これを踏まえると、バス停の勢力圏は、概ね徒歩で5分以内（距離換算で半径300m程度の範囲内）であると考えられます。

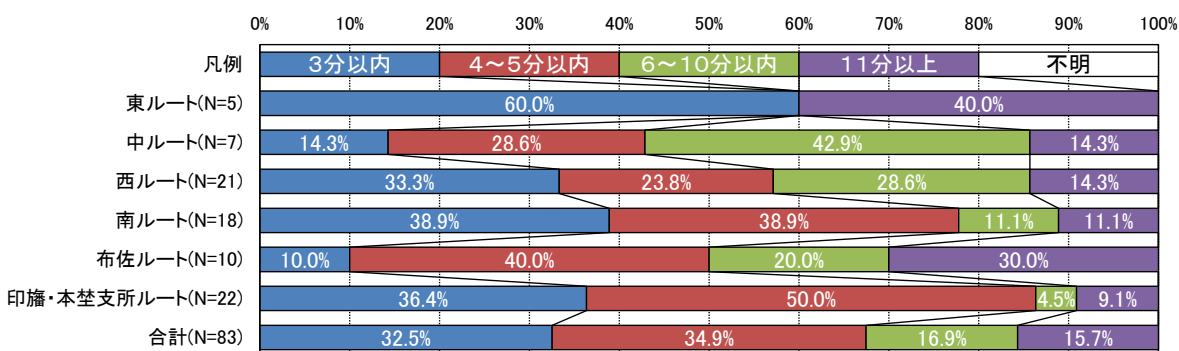
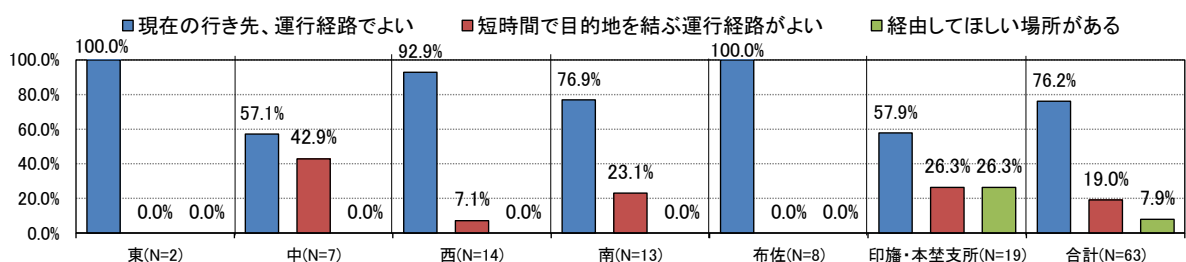


図 74 ルート別・自宅から最寄りバス停までの所要時間

### 1.6.3 ふれあいバスに対する希望

#### 1) ふれあいバス利用者が希望する行き先、運行経路

- ・合計では、「現在の行き先、運行経路でよい」の割合が76.2%と最も高くなっています。
- ・そのほか、「短時間で目的地を結ぶ運行経路がよい」が19.0%と、「経由してほしい場所がある」7.9%よりも高く、早く目的地へ到達できることを希望するほうが多くなっています。
- ・「短時間で目的地を結ぶ運行経路がよい」の具体的内容を見ると、中ルート、南ルート、印旛・本埜支所ルートにおいて、駅と駅との間を移動する場合が目立ちます。
- ・「経由してほしい場所がある」の具体的内容を見ると、印旛・本埜支所ルートにおいて、大規模商業施設や印旛日本医大駅以外への駅への経由があげられています。



※複数回答

図 75 ルート別・行き先、運行経路の希望

表 5 短時間で目的地を結ぶ希望の運行経路と時間

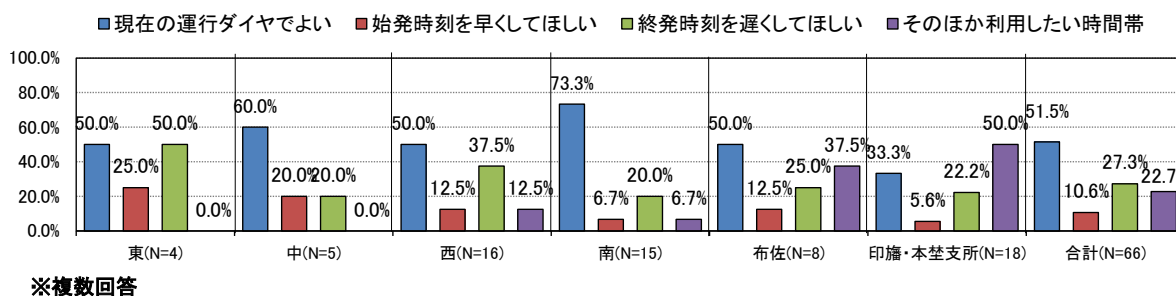
ルート	どこと	どこを結ぶ	何時頃
中	高花近隣公園	印西牧の原駅	6時台
中	木下駅	牧の原	14
中	印西牧の原駅	ニュータウン中央	8
西	駅	市役所	午前中
南	印西牧の原駅	千葉ニュータウン	11
南	印西牧の原駅	千葉ニュータウン中央北	14
南	小林駅	印西牧の原駅	22
印旛・本埜支所	印旛支所	印西牧の原駅	11~13時
印旛・本埜支所	美瀬	印西牧の原駅、千葉ニュータウン中央	10~13
印旛・本埜支所	印旛日本医大駅	千葉ニュータウン中央駅	-
印旛・本埜支所	印西牧の原駅	滝野・小林	朝~夕
印旛・本埜支所	印西牧の原駅	日本医科大学千葉北総病院	12

表 6 経由して欲しい場所

ルート	経由して欲しい場所
印旛・本埜支所	ジョイフル本田/印西総合病院
印旛・本埜支所	カインズ、ベイシア周辺
-	アクロスプラザ・スーパー・コンビニ・郵便局
印旛・本埜支所	千葉ニュータウン中央駅北口
印旛・本埜支所	滝野・小林駅
印旛・本埜支所	印西総合病院

## 2) ふれあいバス利用者が希望する運行ダイヤ、始発時刻、終発時刻

- ・合計では、「現在の運行ダイヤでよい」の割合が51.5%と最も高く、ルート別で見ても同様の結果となっています。
- ・変更を希望する回答では、終発時刻の繰り下げ（合計で27.3%）のほうが、始発時刻の繰り上げ（合計で10.6%）よりも高く、概ねどのルートも同様の結果となっています。
- ・始発時刻の繰り上げでは6時台、終発時刻の繰り下げでは19時台と21時台が最も多くなっています（共に合計の場合）。



※複数回答

図 76 ルート別・運行ダイヤ、始発時刻、終発時刻の希望

表 7 始発時刻・終発時刻の希望時間

時間帯	単位: 回答数						
	東	中	西	南	布佐	印旛・本笠支所	合計
始発時刻を早くしてほしい							
5時台						1	1
6時台		1	1		1		3
7時台	1		1				2
8時台				1			1
終発時刻を遅くしてほしい							
16時台			1				1
17時台				1			1
18時台	1			1		1	3
19時台	1	1	2			1	5
20時台			1			1	2
21時台			2	1	1	1	5

表 8 利用したい時間帯

時間帯	単位: 回答数						
	東	中	西	南	布佐	印旛・本笠支所	合計
7時台					1	1	2
11時台				1		3	4
12時台			1			1	2
13時台				1		2	3
14時台			1			1	2
16時台					1		1
19時台					1	2	3
20時台						1	1
21時台						1	1

### 3) ふれあいバス利用者が希望する乗車時間

・現在の乗車時間に対し、どのルートも「問題ない、許容できる」が75%以上と高くなっています。ふれあいバスは路線バスに比べて迂回の多い経路となっているルートもありますが、概ね、今の経路が受け入れられているものと評価できます。

・但し、南ルートは「乗車時間を短縮」との希望が21.4%で、他のルートに比べて高くなっています。(東ルートは25.0%ですが回答者数で見ると1人です。)

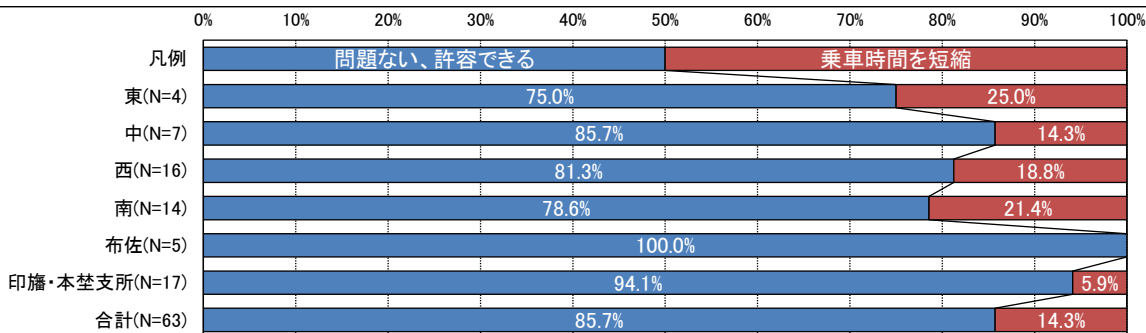


図 77 ルート別・乗車時間の希望

表 9 希望する短縮時間

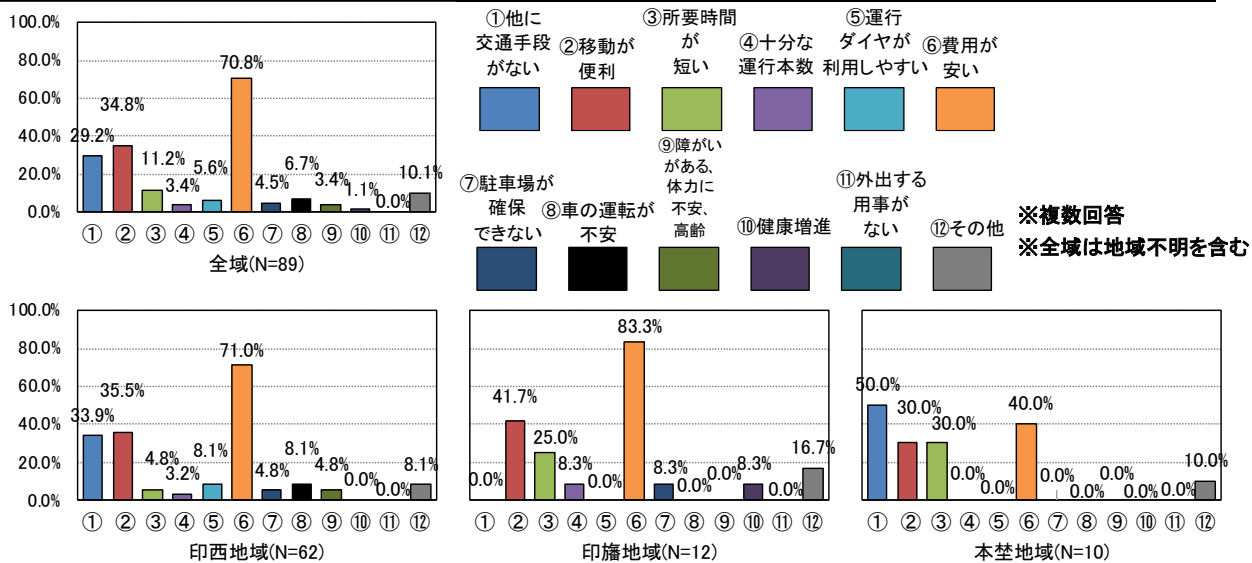
単位:回答数

短縮時間	東	中	西	南	布佐	印旛・本埜支所	合計
10分以下			1			1	2
15分	1						1
20分			1	1			2
30分		1	1				2

### 4) ふれあいバスを利用する理由

・「費用が安い」の割合が、印西地域71.0%、印旛地域83.3%と最も高く、運賃の安さが評価されています。なお、本埜地域では「他に交通手段がない」が50.0%と最も高くなっています。

・そのほか、「移動が便利」も比較的高くなっています。



<その他の主な内容>

・雨天のときに利用 ……2件

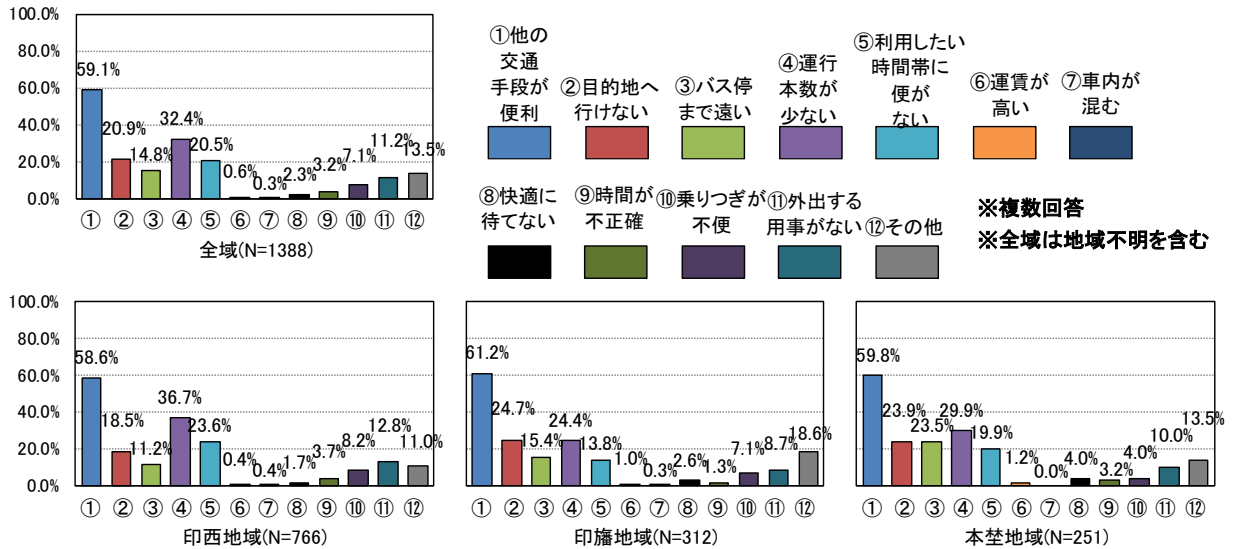
図 78 ふれあいバスを利用する理由



## 1.6.4 ふれあいバスの非利用者について

### (1) ふれあいバスを利用しない理由

・どの地域も「他の交通手段が便利」の割合が60%前後と最も高くなっています。なお、「他の交通手段」とは自動車であると考えられます。



<その他の主な内容>

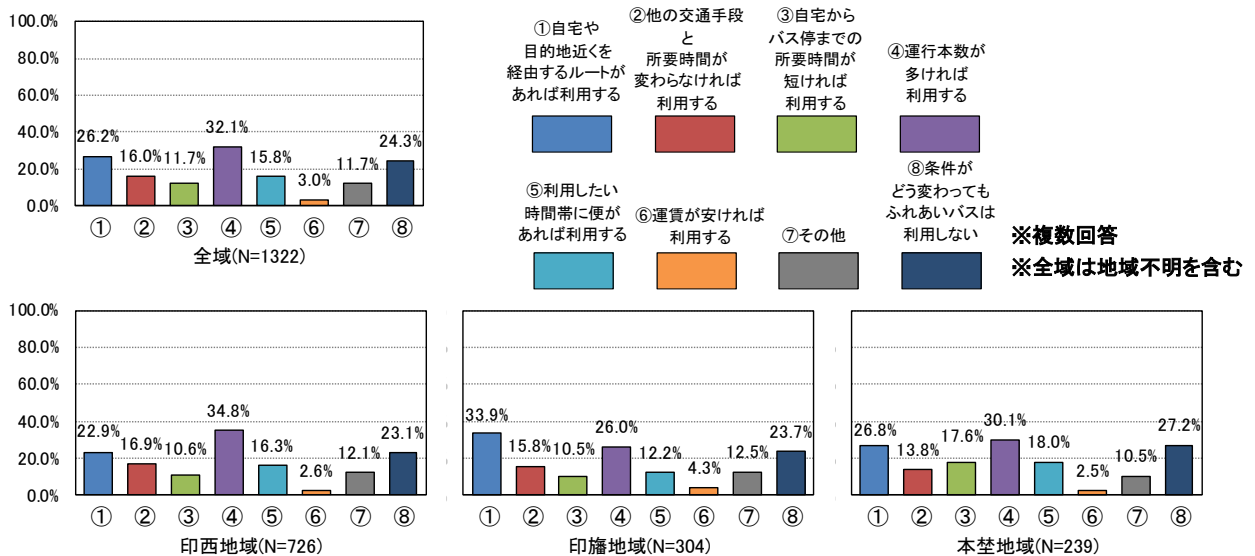
・路線やバス停の場所を知らない ……49件    ・路線やバス停がない ……32件

図 79 ふれあいバスを利用しない理由

### (2) ふれあいバスを利用するための条件

#### 1) ふれあいバスを利用するための条件

・印西地域と本埜地域は「運行本数が多ければ利用する」の割合が34.8%、30.1%、印旛地域は「自宅や目的地近くを経由するルートがあれば利用する」が33.9%と最も高くなっています。  
 ・一方、「条件がどう変わってもふれあいバスは利用しない」は、25%前後存在しています。



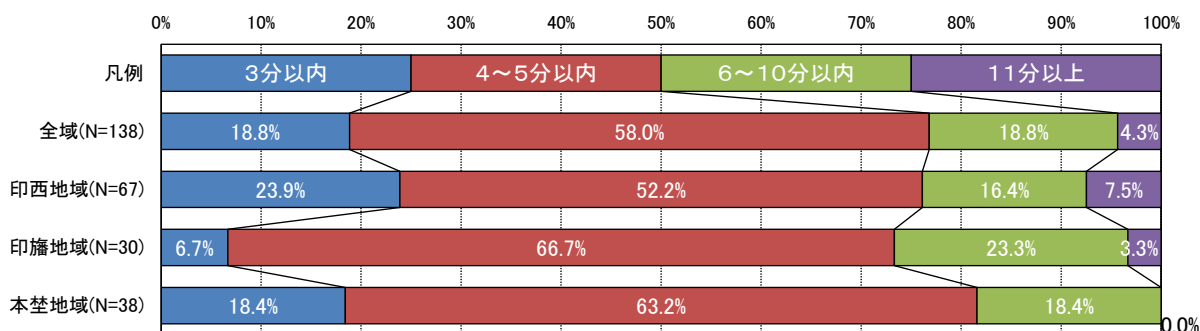
<その他の主な内容>

・車を運転出来なくなったら ……57件    ・ルートや運行内容がわかれば ……12件

図 80 ふれあいバス非利用者の利用条件

## 2) ふれあいバス非利用者の利用条件【自宅からバス停までの希望の所要時間】

・どの地域も、自宅からバス停まで5分以内が70%以上を占めており、直線距離換算で300m程度にバス停があることが条件となります。



※全域は地域不明を含む

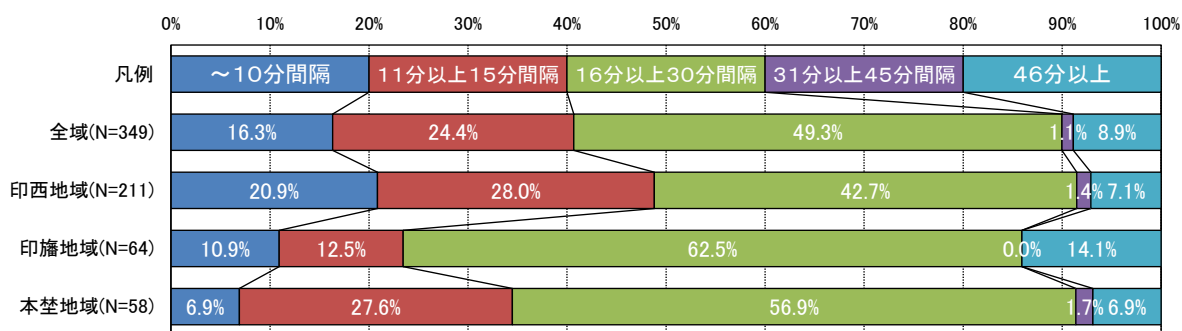
図 81 ふれあいバス非利用者の利用条件【自宅からバス停までの希望の所要時間】

## 3) ふれあいバス非利用者の利用条件【希望の運行本数（運行間隔）】

・利用条件として、どの地域も30分間隔よりも短い間隔を希望する割合が90%程度となっています。

・特に、印西地域では10分間隔以内が20.9%、15分間隔以内では48.9%を占め、他地域よりも短い間隔を希望しています。

・15分間隔や30分間隔という水準は、路線バスのうち比較的運行本数の多い路線に相当します。

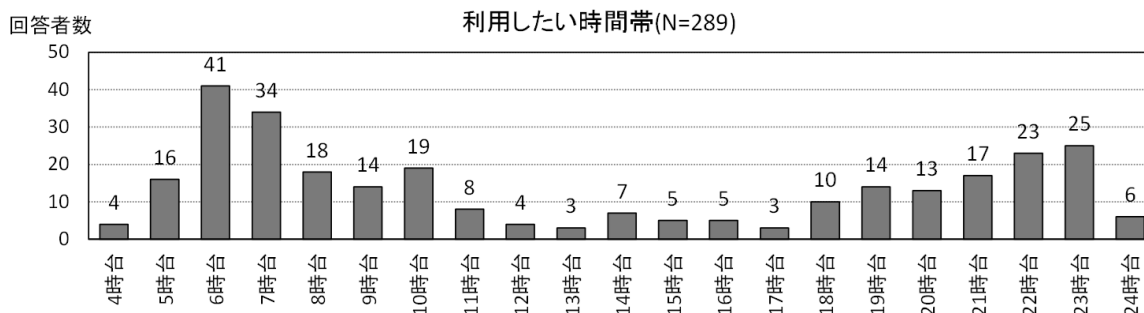


※全域は地域不明を含む

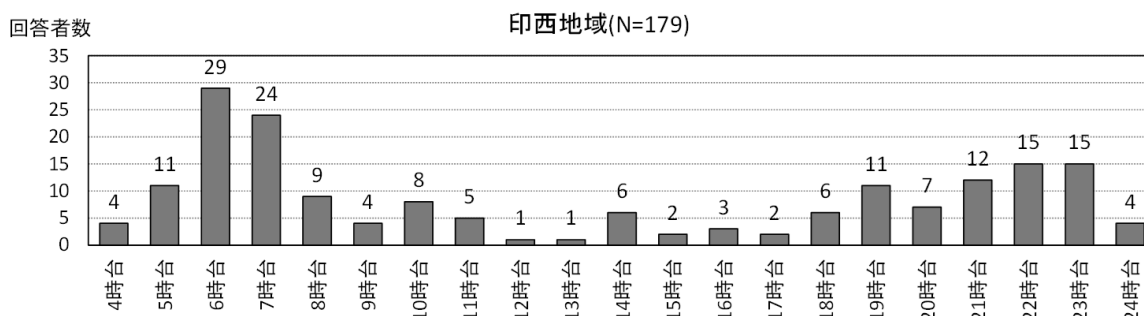
図 82 ふれあいバス非利用者の利用条件【希望の運行本数】

#### 4) ふれあいバス非利用者の利用条件【利用したい時間帯】

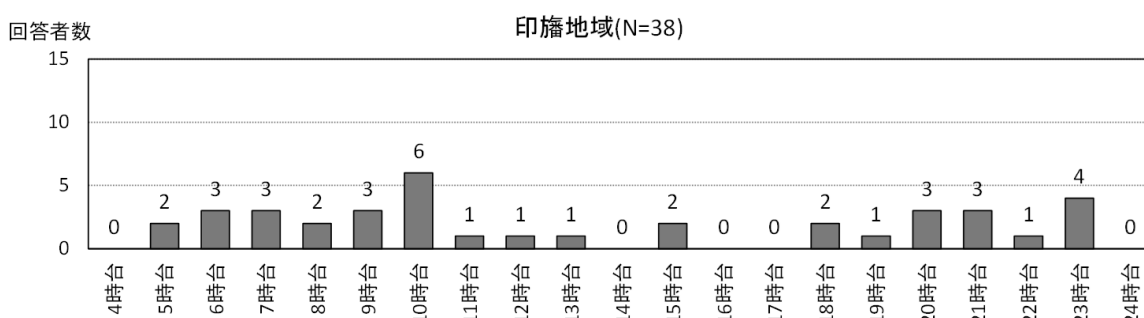
- ・全域で見ると、朝6時台と7時台、夜間は22時台と23時台が最も多くなっています。
- ・なお、現在、ふれあいバスの運行時間帯は18時台までで、22時台、23時台という運行時間帯は路線バスに相当します。そのため、この結果からふれあいバスの運行にこの時間帯が必要と捉えるというよりは、バス交通に求められる水準と認識することが妥当と考えられます。



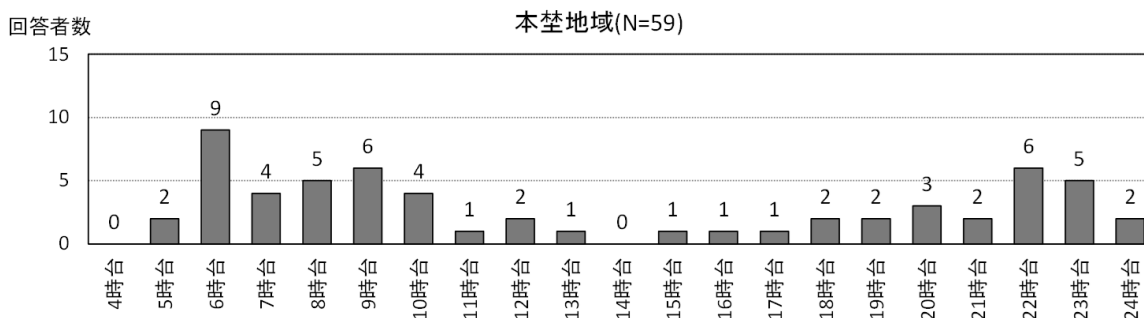
※複数回答  
※全域は地域不明を含む 図 83 ふれあいバス非利用者の利用条件【利用したい時間帯（全域）】



※複数回答 図 84 ふれあいバス非利用者の利用条件【利用したい時間帯（印西地域）】



※複数回答 図 85 ふれあいバス非利用者の利用条件【利用したい時間帯（印旛地域）】



※複数回答 図 86 ふれあいバス非利用者の利用条件【利用したい時間帯（本埜地域）】

### (3) ふれあいバス非利用者の日常のOD

- ・市内の移動では、NO.5, 7, 9 など北総線沿線地域を中心とした移動が多くなっています。
- ・市外への移動では、成田市、東京都、佐倉市などへの移動が多くなっています。
- ・なお、ふれあいバスは、一部を除き市内のみの運行となっています。そのため、市外へ移動する際は、鉄道駅までの交通手段としての役割が考えられます。

#### 【市内の移動状況】

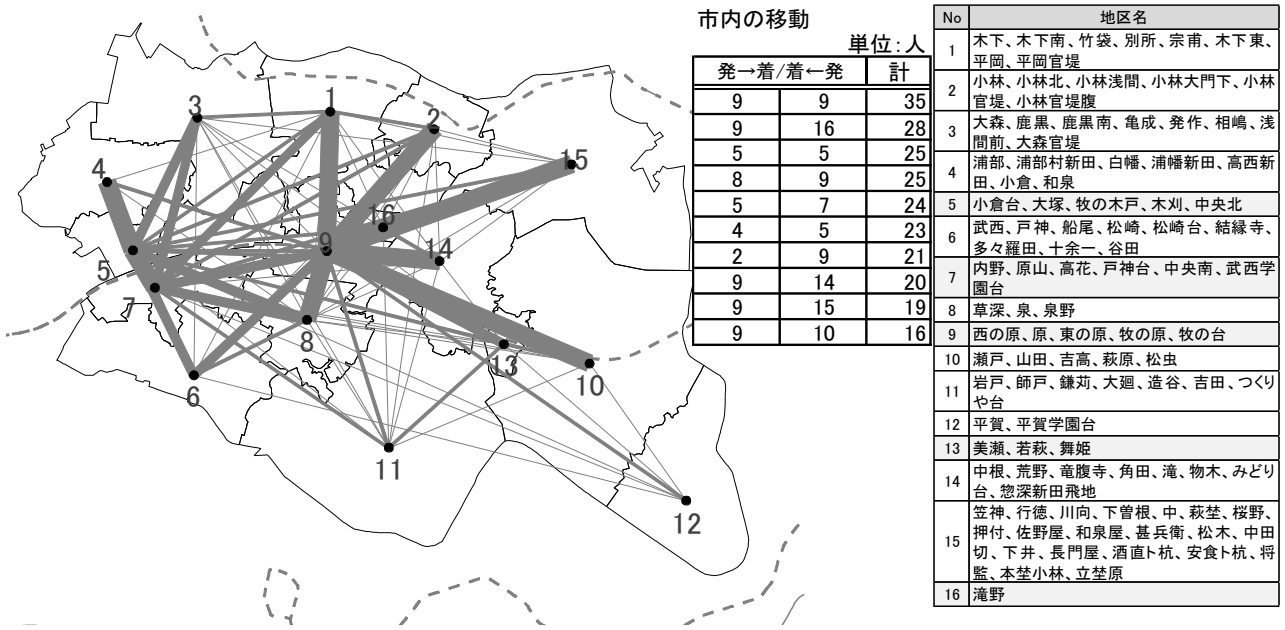


図 87 ふれあいバス非利用者の日常の市内OD 【n=686】

#### 【市外への移動状況】

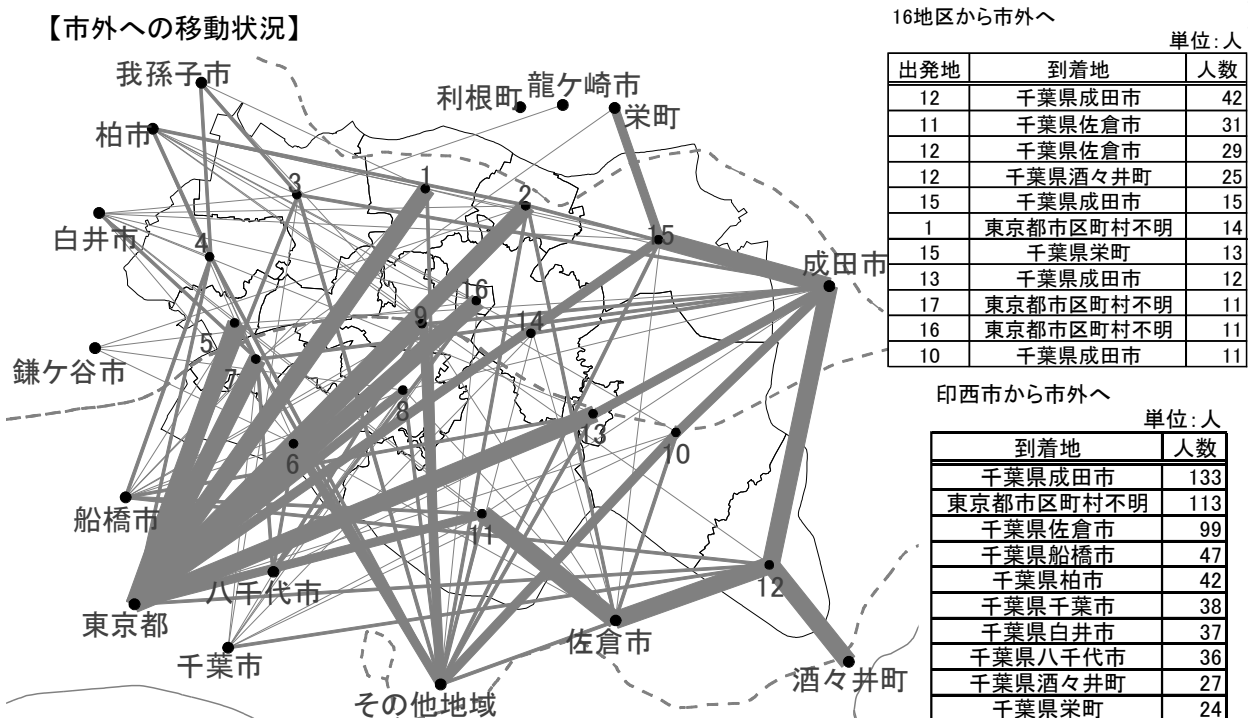


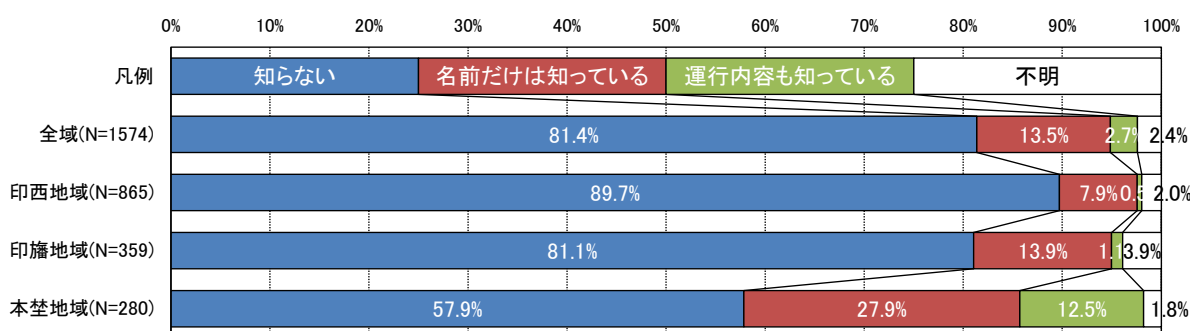
図 88 ふれあいバス非利用者の日常の市外OD 【n=840】

## 1.7 スワン号の利用状況

### 1.7.1 スワン号について

#### (1) スワン号の認知度

- ・スワン号は、主に本埜地域においてのみ運行されているため、印西地域と印旛地域では、スワン号を「知らない」が80%以上と高くなっています
- ・一方、運行されている本埜地域では、「知らない」が57.9%、「名前だけは知っている」は27.9%、「運行内容も知っている」は12.5%となっており、本埜地域にあってもスワン号の認知度は低いといえます。



※全域は地域不明を含む

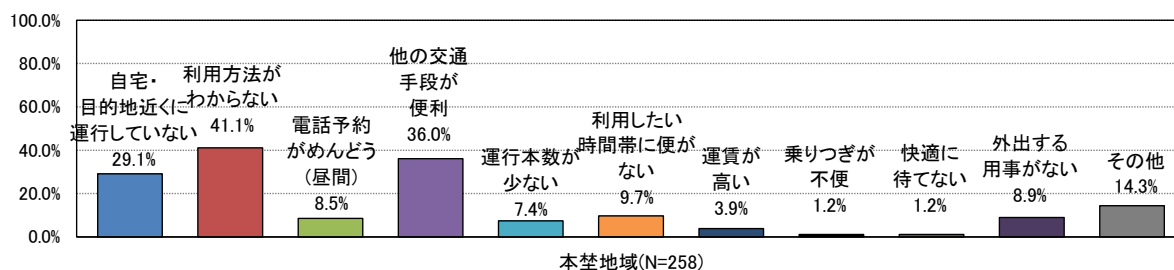
図 89 スワン号の認知度

#### (2) スワン号の利用状況

※全ての回答者が、スワン号を利用したことがないとの結果でした。

#### (3) スワン号を利用しない理由

- ・本埜地域でみると、「利用方法がわからない」の割合が41.1%と最も高く、次いで「他の交通手段が便利」36.0%、「自宅・目的地近くに運行していない」29.1%などとなっています。
- ・路線バスやふれあいバスと同様、「他の交通手段が便利」の割合が高くなっていますが、それ以上に、「利用方法がわからない」の割合が高くなっています。



※複数回答

<その他の主な内容>

- ・スワン号を知らない ……134件

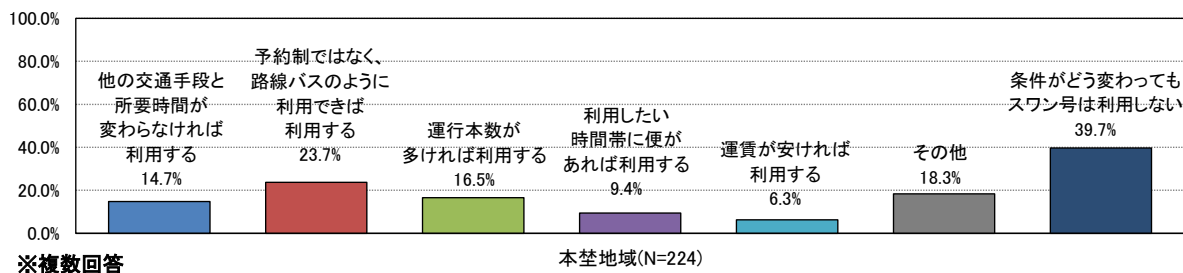
図 90 スワン号を利用しない理由

#### (4) スワン号非利用者の利用条件

##### 1) スワン号非利用者の利用条件

・本埜地域で見ると、「条件がどう変わってもスワン号は利用しない」の割合が 39.7%と最も高くなっています。

・一方、条件次第で利用する意向のある回答では、「予約制ではなく、路線バスのように利用できれば利用する」が 23.7%と最も高くなっています。



<その他の主な内容>

・近くにあれば ……41件      ・他の手段が使えなくなったら ……31件

図 91 スワン号非利用者の利用条件

##### 2) スワン号非利用者の利用条件【希望の運行本数】

・本埜地域で見ると、30分間隔以内が 77.8%を占めています。これは、路線バス並みの運行水準を求めていることとなります。

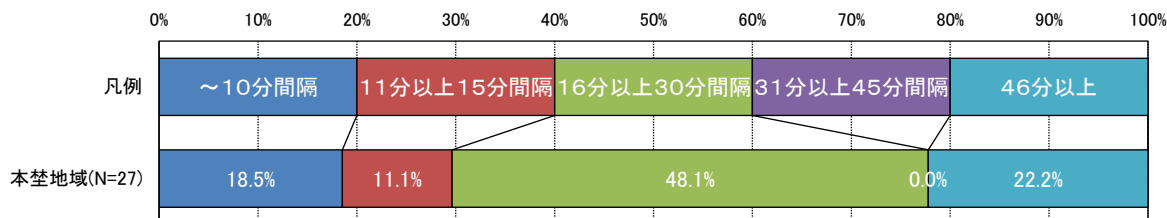


図 92 スワン号非利用者の利用条件【希望の運行間隔】

##### 3) スワン号非利用者の利用条件【利用したい時間帯】

・本埜地域で見ると、朝は6時台、夕方・夜間は19時台と20時台が多くなっています。

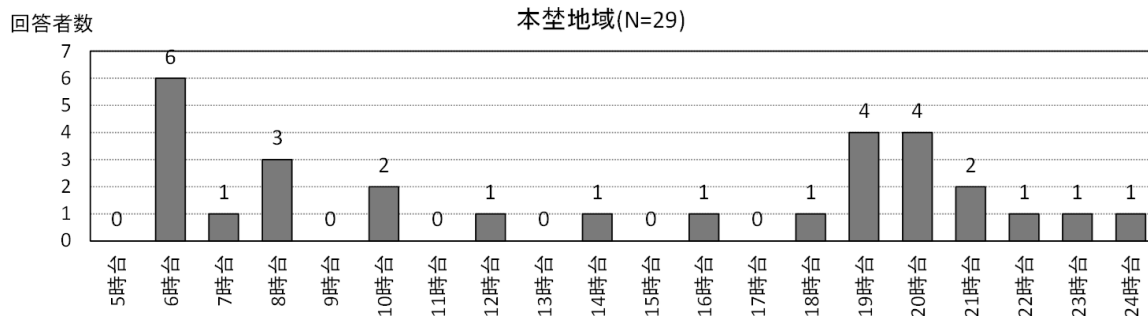


図 93 スワン号非利用者の利用条件【利用したい時間帯（本埜地域）】

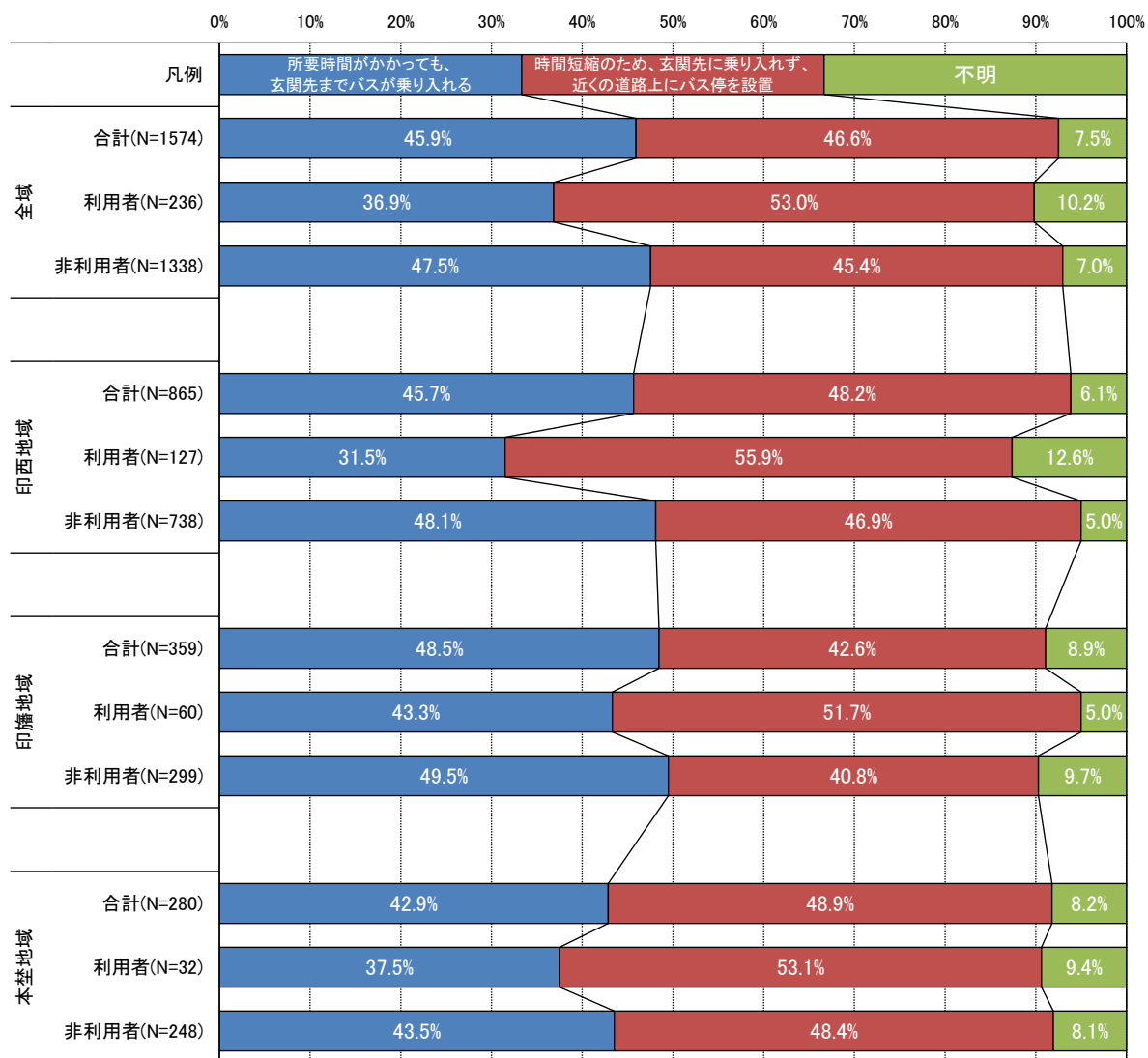
#### 4) スワン号非利用者の利用条件【希望する運賃】

- ・この質問に対する回答者は3人でした。3人とも、現在の運賃よりも151円以上安いこと、つまり、ふれあいバス並みの運賃水準を求めるものでした。

### 1.8 バス停に関する意向 (路線バス、ふれあいバス、スワン号の利用者・非利用者別で集計)

#### (1) バス停の位置に対する意向

- ・利用者は、「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」の希望が、非利用者よりも高くなっています。
- ・一方、非利用者は、「所要時間がかかっても、玄関先までバスが乗り入れる」の希望が、利用者よりも高くなっています。
- ・以上から、利用者は、目的地まで短時間で到達できることを希望し、一方、非利用者はバス停まで歩くことを避けたい意向が強いものと考えられます。



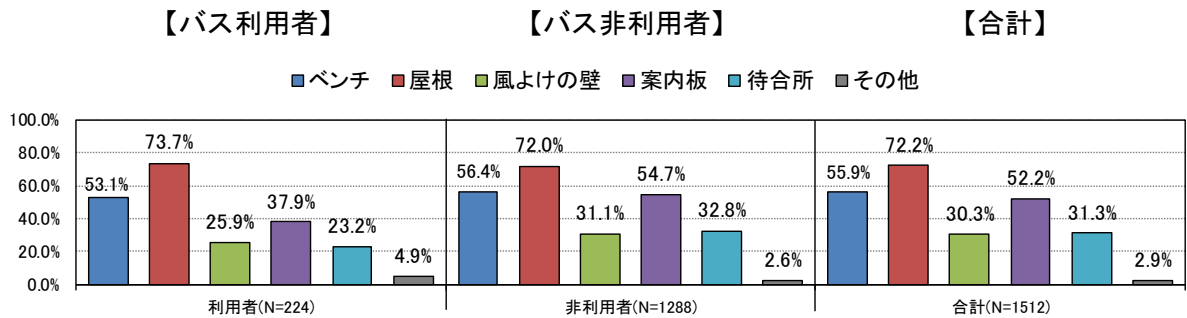
※利用者：路線バス、ふれあいバス、スワン号の利用者

※全域は地域不明を含む

図 94 バス停の位置について

(2) バス待ち施設に関する意向（バス停に必要と思う設備）

- ・どの地域の利用者、非利用者とも、「屋根」の割合が70%前後と最も高くなっています。次いで、「ベンチ」が50%～60%程度となっています。
- ・利用者と非利用者で違いの大きい設備は「案内板」で、利用者の30%～40%に対し、非利用者は55%前後となっています。



※複数回答

※利用者：路線バス、ふれあいバス、スワン号の利用者

※全域は地域不明を含む

図 95 バス停に必要と思う設備【全域】

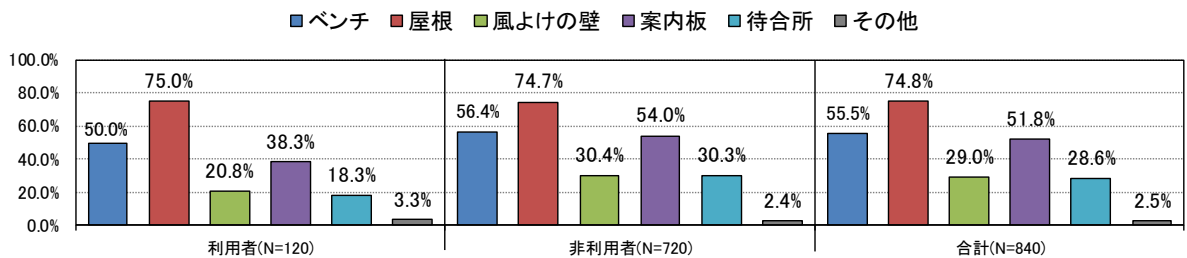


図 96 バス停に必要と思う設備【印西地域】

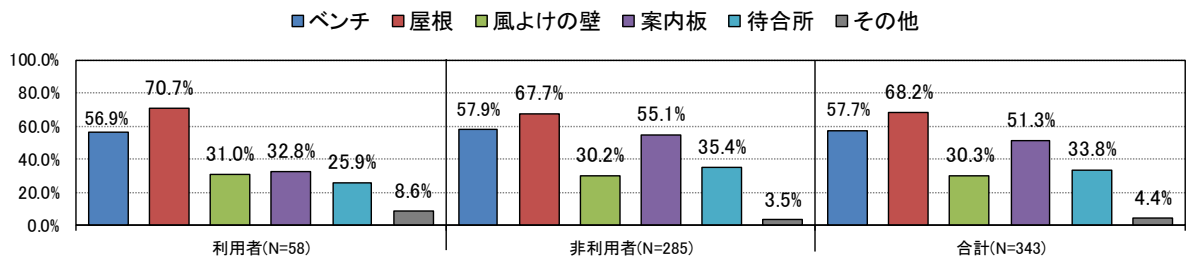


図 97 バス停に必要と思う設備【印旛地域】

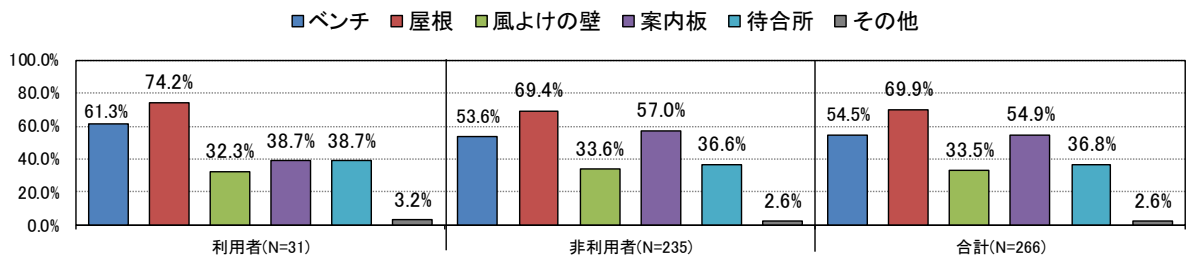
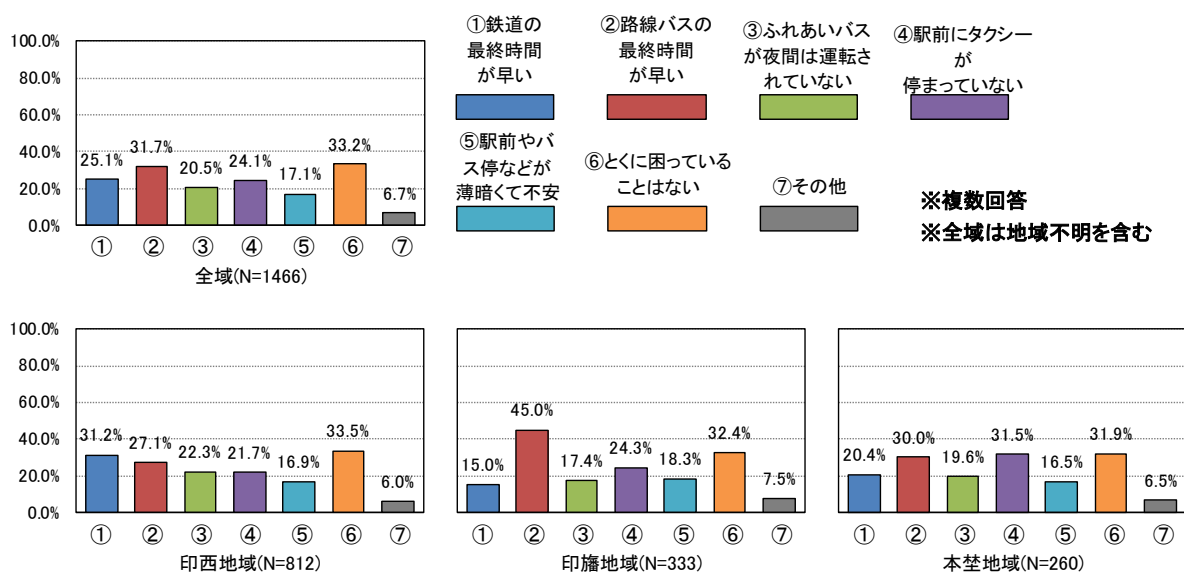


図 98 バス停に必要と思う設備【本埜地域】



## 1.9 夜間の移動で困っていることについて

- ・全域で見ると、「特に困っていることはない」の割合が33.2%と最も高くなっています。
- ・具体的な困りごとがある回答では、「路線バスの最終時間が早い」が31.7%と最も高く、次いで、「鉄道の最終時間が早い」25.1%、「駅前にタクシーが停まっていない」24.1%などとなっています。
- ・具体的な困りごとがある回答を地域別にみると、印西地域では「鉄道の最終時間が早い」、印旛地域は「路線バスの最終時間が早い」、本埜地域で「駅前にタクシーが停まっていない」が最も高くなっています。
- ・なお、印旛地域の「路線バスの最終時間が早い」は45.0%と、他地域も含めた中で唯一40%を超えています。



<その他の主な内容>

- ・バス本数が少ない ……13件
- ・鉄道本数が少ない ……8件

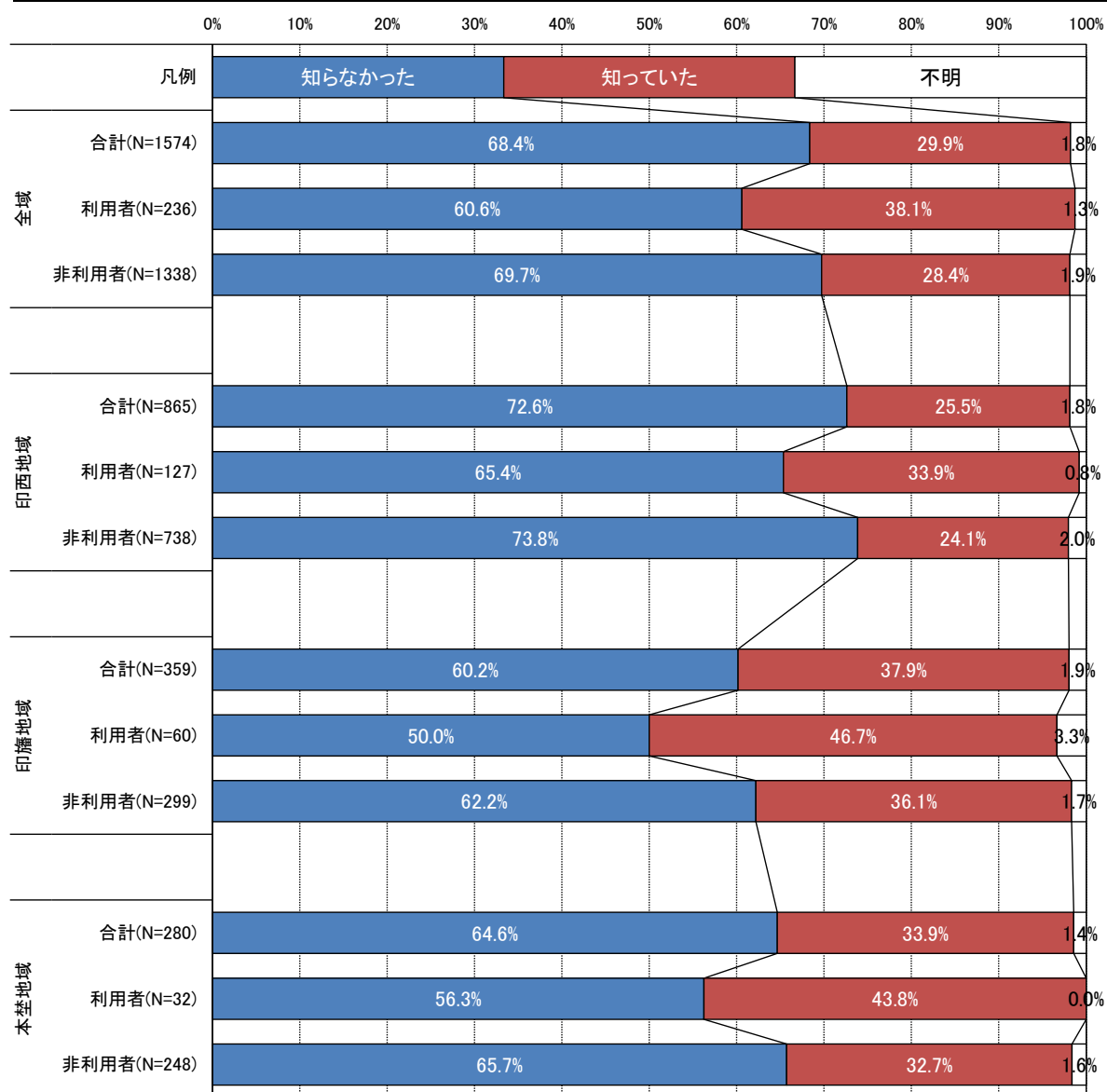
図 99 夜間の移動で困っていること

## 1.10 バスへの補助等について

ふれあいバスと一部路線バス（小林線、印旛学園線、六合路線、宗像路線）は、市が運行経費の一部を負担しており、その金額は合計で年間約1億2千万円に上ります。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

- ・どの地域の利用者・非利用者とも「知らなかった」が過半数であり、特に非利用者で高くなっています。
- ・また、印西地域で「知らなかった」は、利用者で65.4%、非利用者で73.8%であり、他の地域よりも高くなっています。



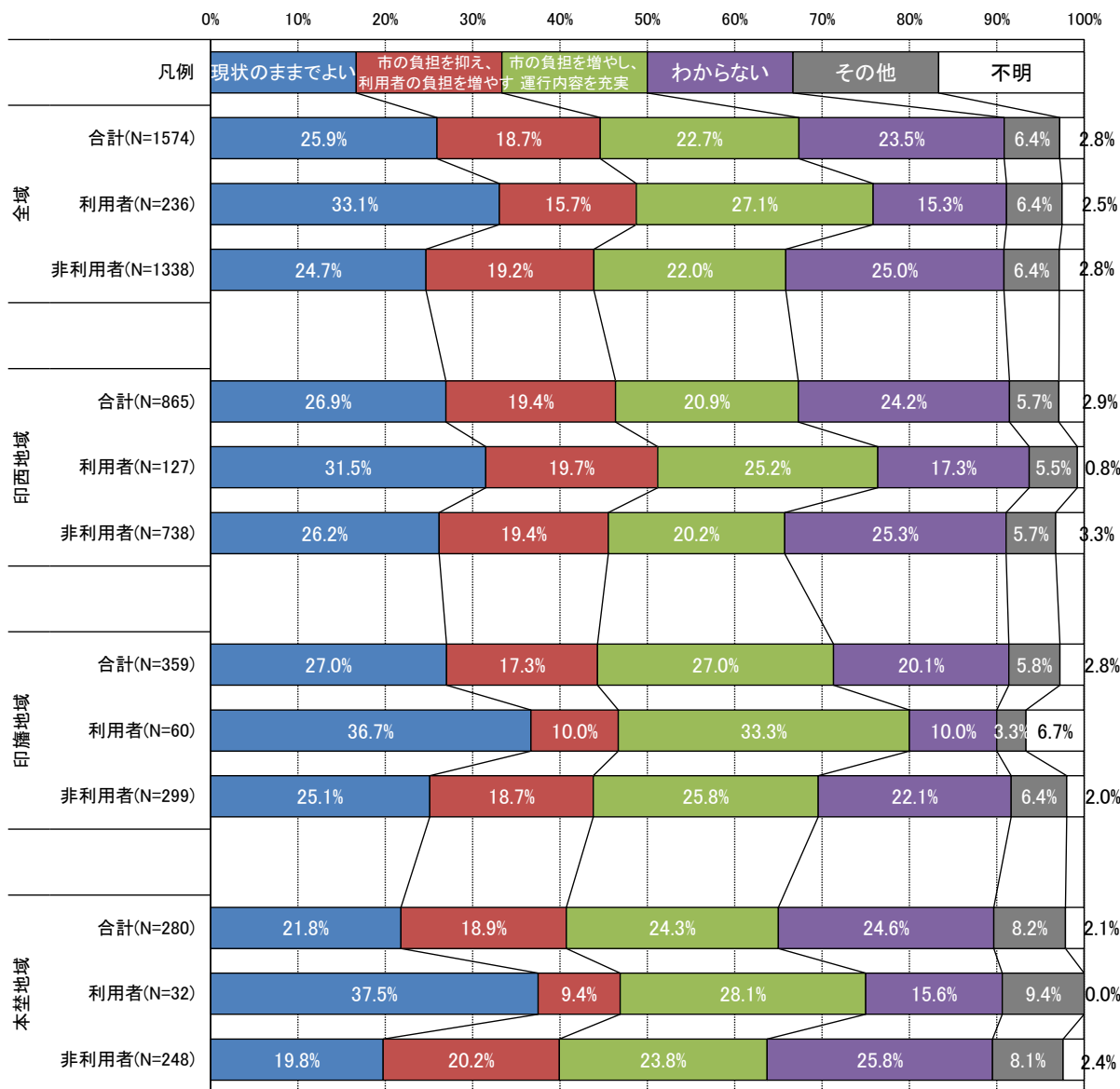
※利用者：路線バス、ふれあいバス  
 ※非利用者：利用不明も含む  
 ※全域は地域不明を含む

図 100 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

・市の負担について、利用者は「現状のままでよい」の割合が 30%~40%程度と最も高くなっています。このことは、路線の少ない印旛地域、本埜地域でより高くなっています。

・非利用者は「現状のままでよい」が 20%~25%程度と利用者よりも低くなっています。ただ、一方で「市の負担を抑え、利用者の負担を増やす」が 20%前後、「市の負担を増やし、運行内容を充実」は 20%~25%と、非利用者ながら、市の費用負担していることに否定的な面と利便性を増すことによる市の負担増を肯定する面の両面が伺えます。



※利用者：路線バス、ふれあいバス  
 ※非利用者：利用不明も含む  
 ※全域は地域不明を含む

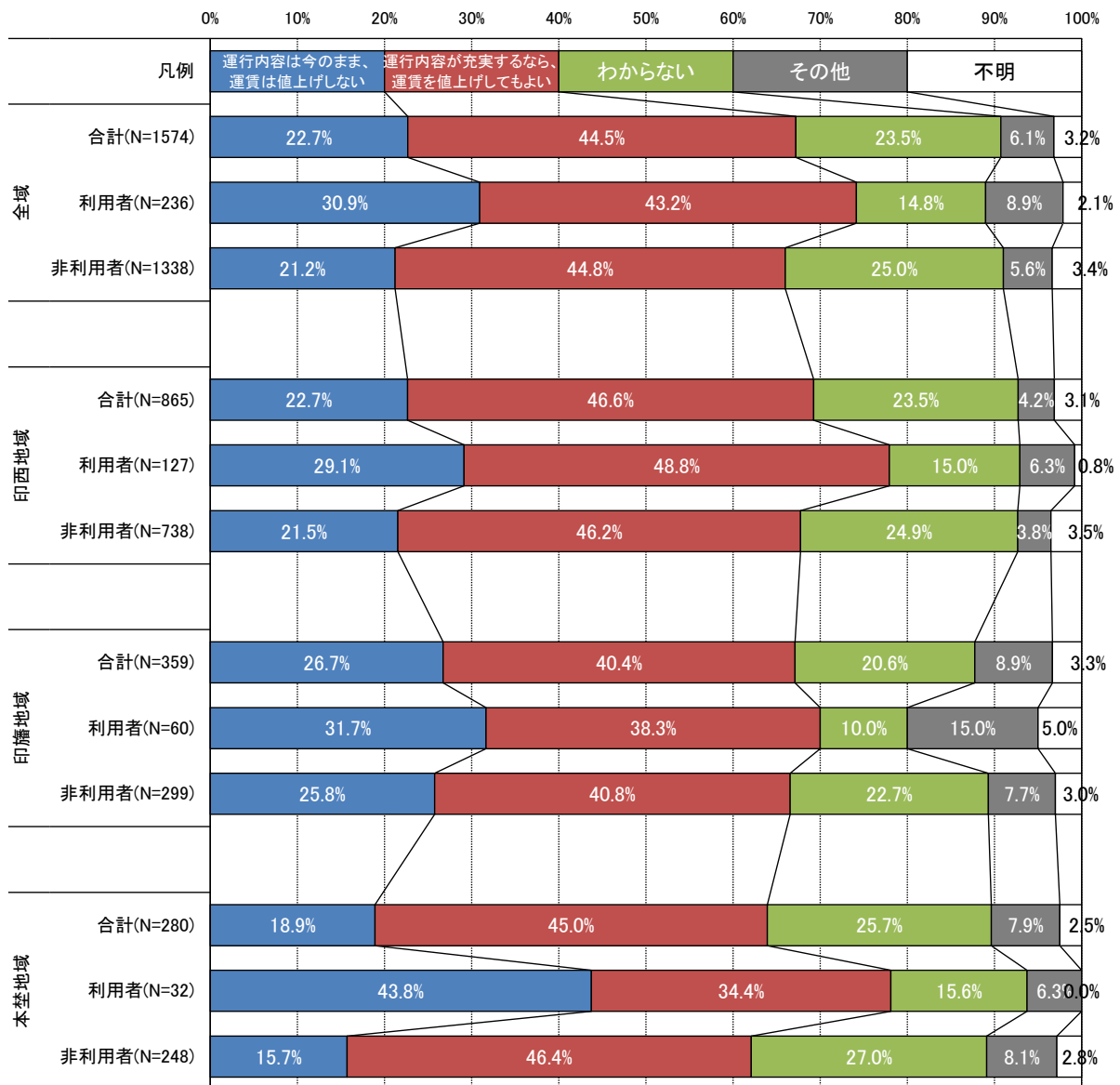
<その他の主な内容>

・経費を削減し、市の負担を抑える ……13件      ・利用者負担を増やし、運行内容を充実 ……12件

図 101 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) 今後の運行内容変更と運賃のあり方について

- 一部を除き、「運行内容が充実するなら、運賃を値上げしてもよい」が、利用者、非利用者とも 40%~50%程度と高くなっています。
- 現状維持（「運行内容は今のまま、運賃は値上げしない」とする回答は、利用者のほうが非利用者よりも高くなっています。これは、特に本埜地域で顕著で、利用者の 43.8%が現状維持を希望しています。



※利用者:路線バス、ふれあいバス

※非利用者:利用不明を含む

※全域は地域不明を含む

<その他の主な内容>

- ・運行内容を充実・工夫し、運賃は値上げしない ……28件
- ・運行内容を充実・工夫（運賃についての内容はなし） ……14件

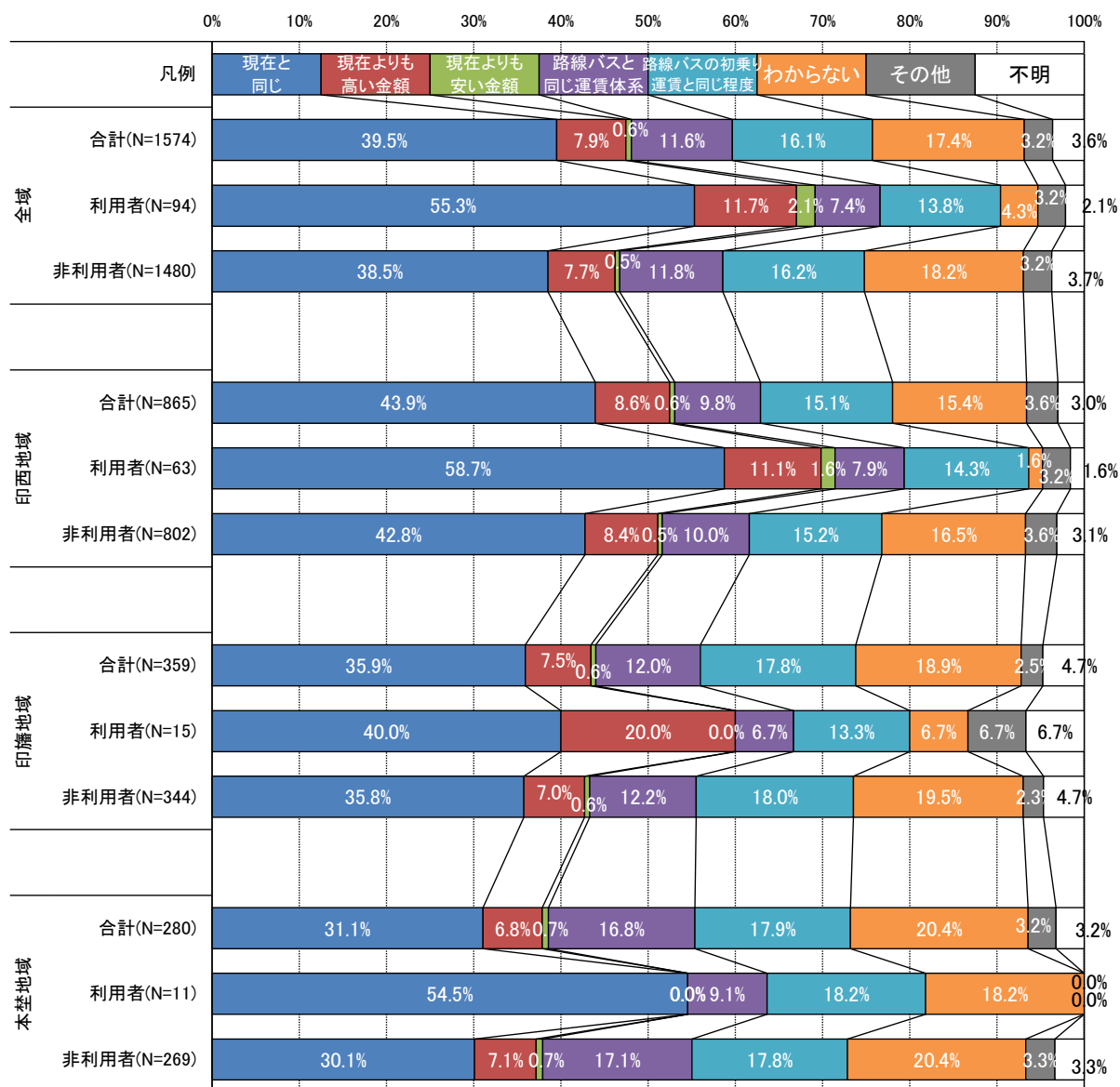
図 102 今後の運行の内容と運賃のあり方について

(4) ふれあいバスの運賃の望ましい水準について

1) ふれあいバスの運賃の望ましい水準について

・どの地域も、「現在と同じ」の割合が最も高く、また、非利用者よりも利用者のほうが高くなっています。

・全域・利用者で見た場合、「現在と同じ」55.3%の一方で、「現在よりも高い金額」11.7%、「路線バスと同じ運賃体系」7.4%、「路線バスの初乗り運賃と同じ程度」13.8%と、現在よりも高い運賃に納得する意見は3つを合わせて32.9%となりました。



※利用者：ふれあいバス  
 ※非利用者：利用不明も含む  
 ※全域は地域不明を含む

図 103 ふれあいバスの運賃の望ましい水準

2) ふれあいバスの望ましい運賃水準（※現在よりも高い運賃がよいとした回答者を対象）

- ・全域で見ると、利用者は 200 円未満が 75.0%、非利用者の 200 円未満は 37.9%、250 円未満とすると 87.4%となります。
- ・以上から、仮に、ふれあいバスの運賃を値上げした場合、200 円または 250 円程度が合意を得られる上限の運賃と考えられます。

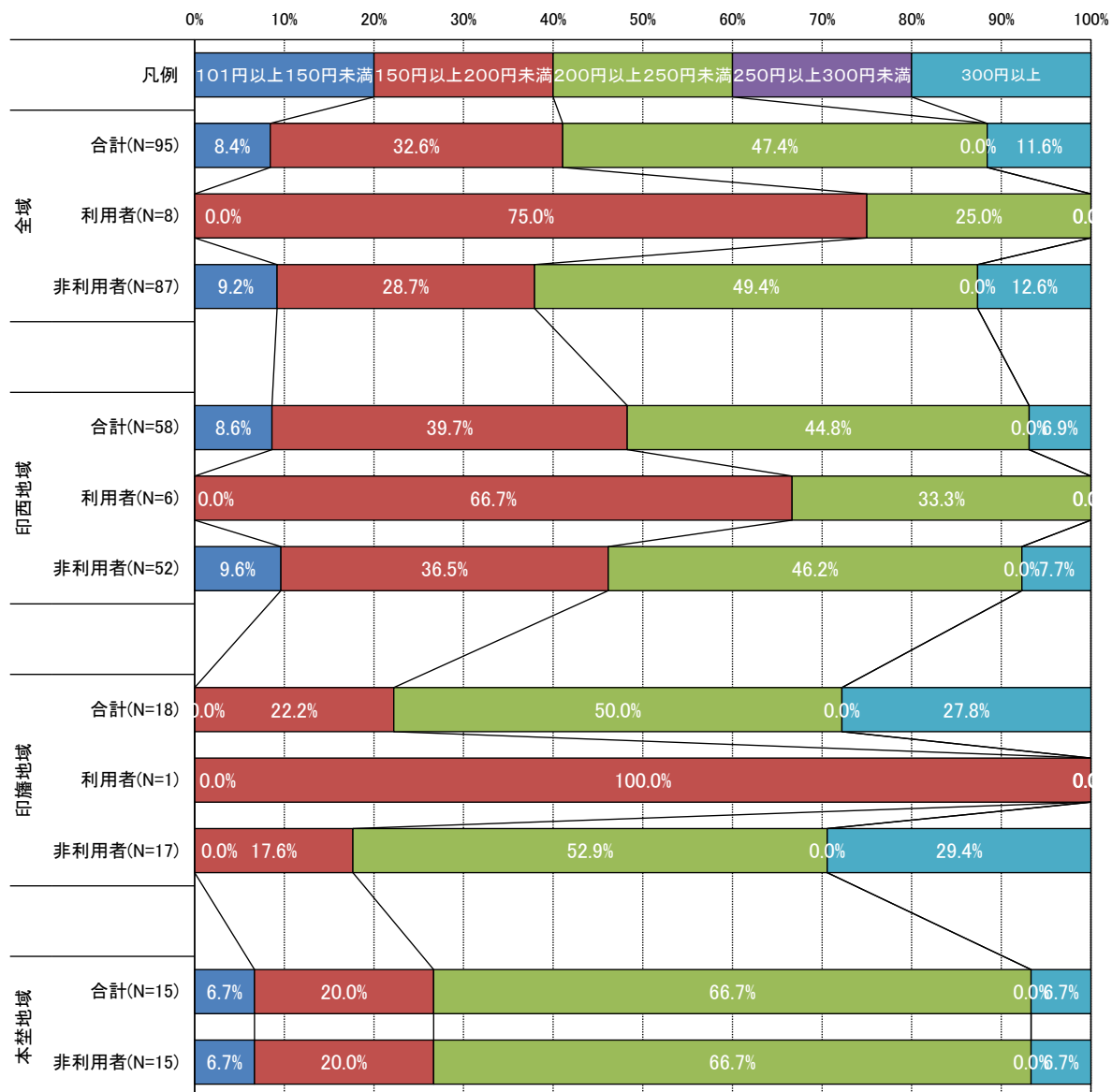


図 104 ふれあいバスの望ましい運賃水準（現在よりも高い運賃がよいとした回答者を対象）