

# 1. ふれあいバス利用者アンケート調査結果

## 1.1 調査の概要

### (1) 調査の概要

本調査は、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 ふれあいバス利用者
- ・調査方法 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

		配布数	回収数	回収率
ふれあいバス	平日	414 票	183 票	44.2%
	休日	230 票	83 票	36.1%

表 1 利用者アンケート回収状況

## 1.2 回答者の属性

### (1) 性別

#### 1) ふれあいバス

**【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。

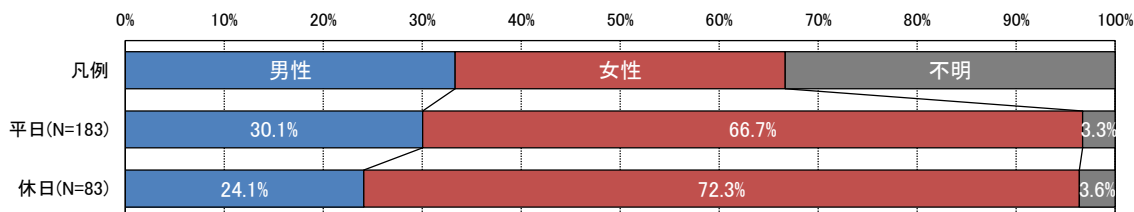


図 1 回答者の性別

### (2) 性別・年齢

**【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。

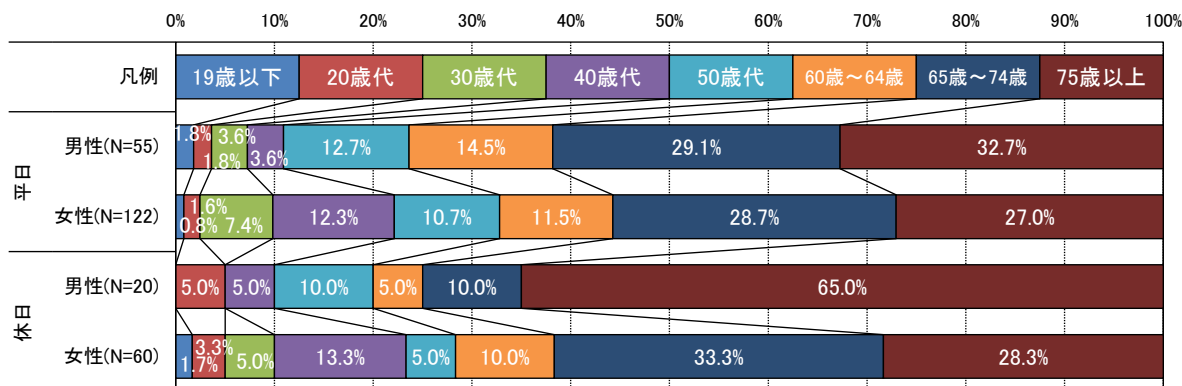


図 2 回答者の性別・年代

### (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、65歳以上の割合が高いことから定年後の人と考えられます。次いで「常勤」27.3%、「自営業(農業以外)」3.6%、「パート・臨時」3.6%が高くなっています。
- ・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)」が高くなっています。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。

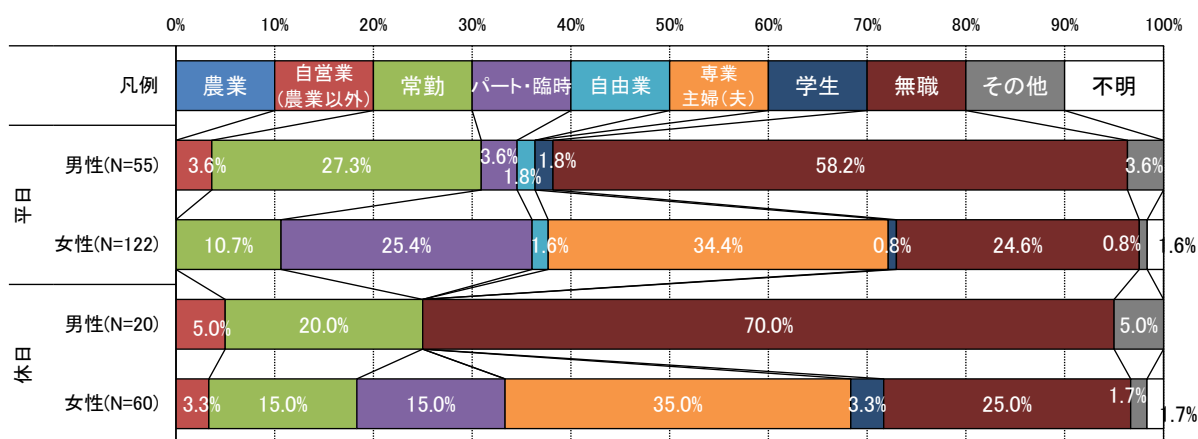


図 3 回答者の性別・職業

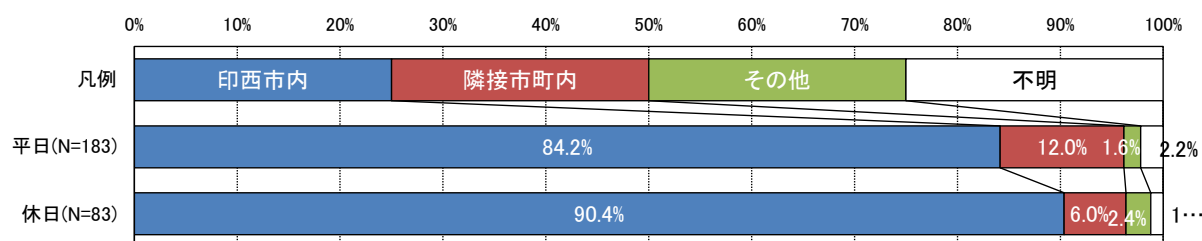
### (4) 居住地

#### 【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。



注)「隣接市町」とは、印西市と境界を接する市町を指します。

図 4 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、利用者の半数以上は現在、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、利用者の半数以上は現在、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、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伺えます。

注) 高校生は運転免許証を持ってませんが、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 2 参照)

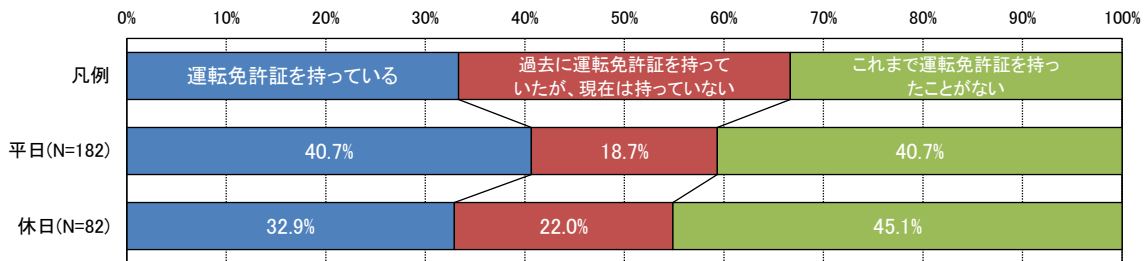


図 5 運転免許証の有無

(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もしてもらえない」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もしてもらえない」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もしてもらえない」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）、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伺えます。

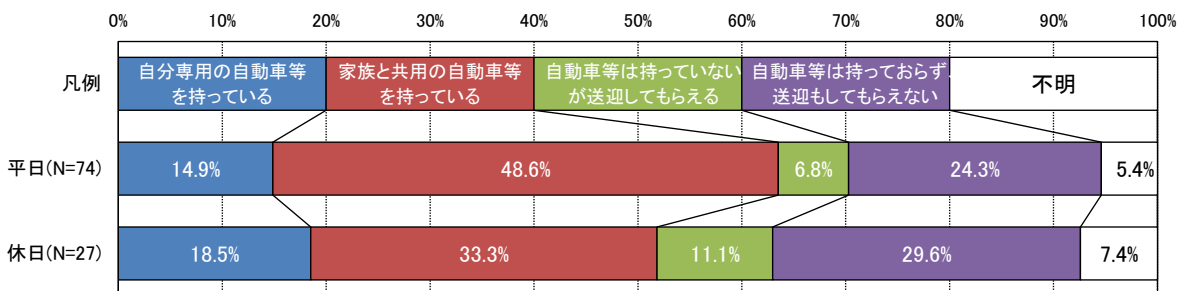


図 6 自動車の保有状況

## (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。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、ふれあいバスを利用していることになります。

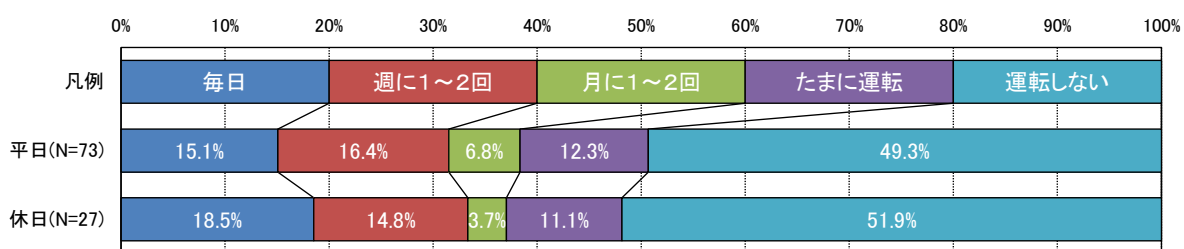


図 7 自動車の運転状況

## (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）。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。

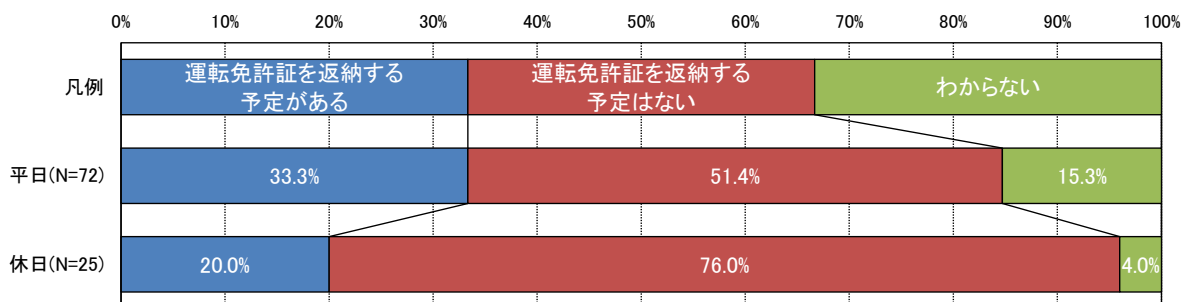


図 8 運転免許証を返納する予定

(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。

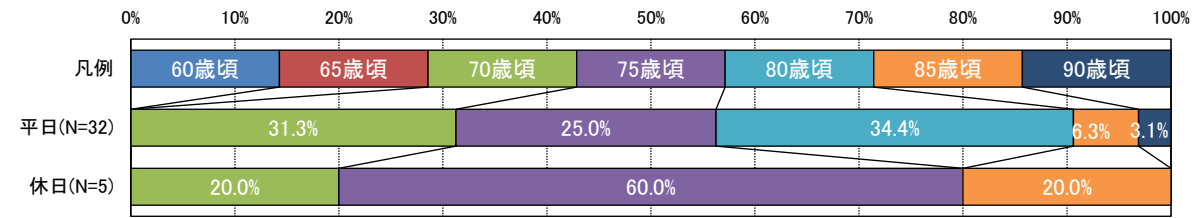
**【平日回答者】**

・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でした。



※複数回答

※サンプル数が少ないことに注意

図 9 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

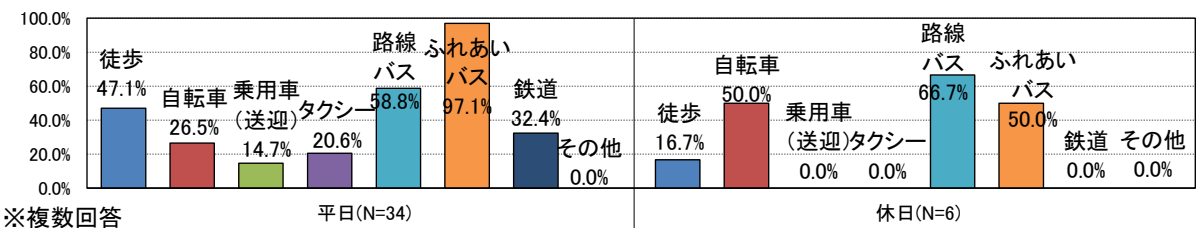
**【平日回答者】**

・「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。

・以上の通り、ふれあいバスを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、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

※サンプル数が少ないことに注意

図 10 運転免許証の返納後に利用したいと思う移動手段

### 1.3 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。なお、西ルートは千葉ニュータウン地域とJR成田線沿線地域を連絡する経路、南ルートは千葉ニュータウン地域内を相互に連絡する経路をとっています。

**【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。

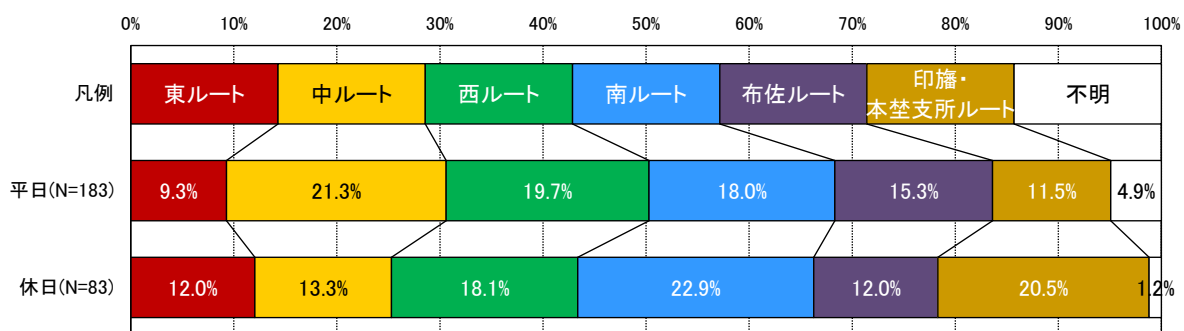


図 11 利用ルート

#### (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、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、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。  
 ・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、印西牧の原駅周辺の大規模商業施設などを経由す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。  
 ・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%)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%)が20%以上で、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%、次いで「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・本笠支所ルートでは、他ルートと異なり「趣味・娯楽・食事・習い事」の回答がなく、一方でほとんどが「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。
- ・以上の通り、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。

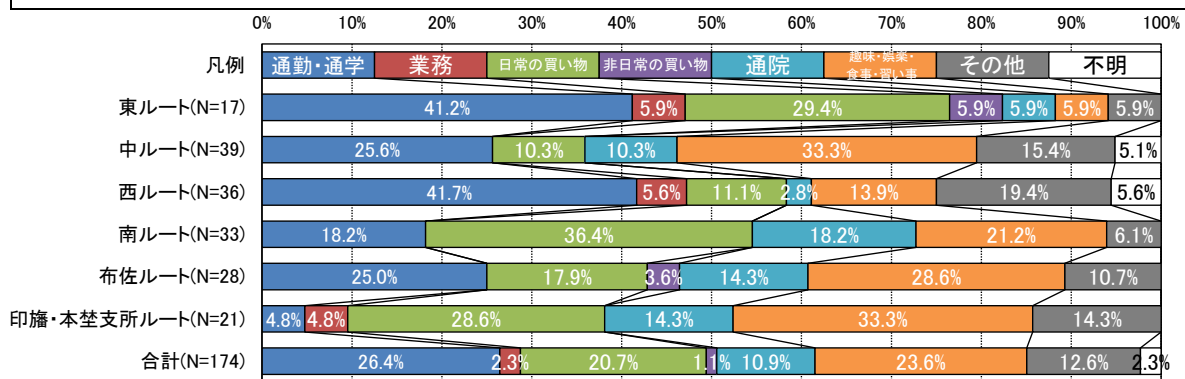
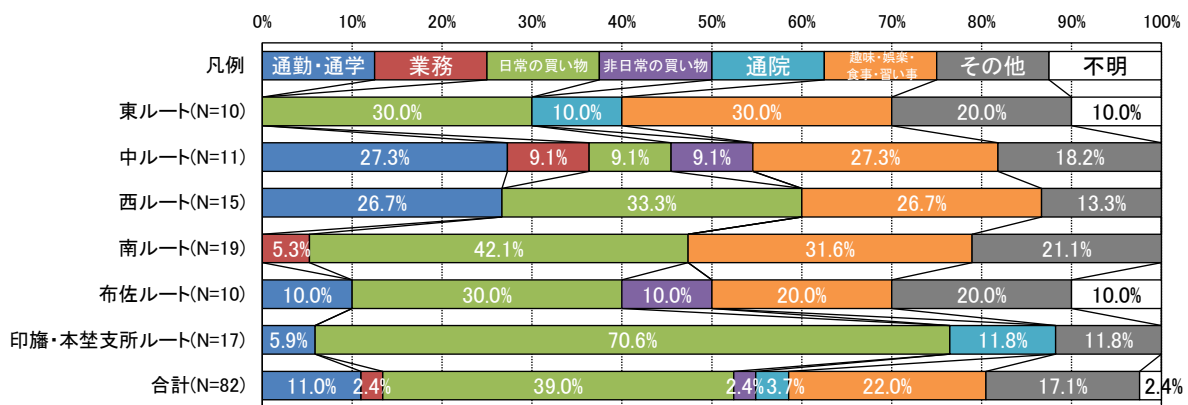


図 12 ルート別・乗車目的【平日】



※サンプル数が少ないことに注意

図 13 ルート別・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・通学の割合が高く、通勤・通学の帰宅で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。

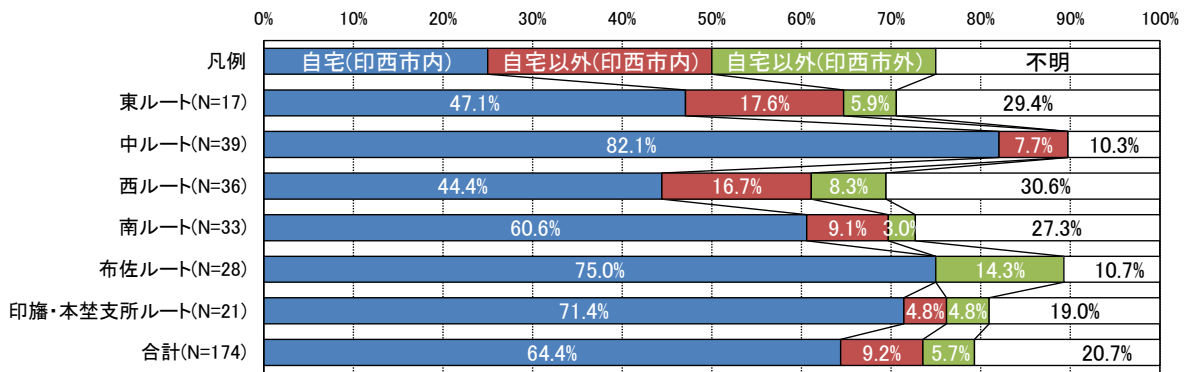
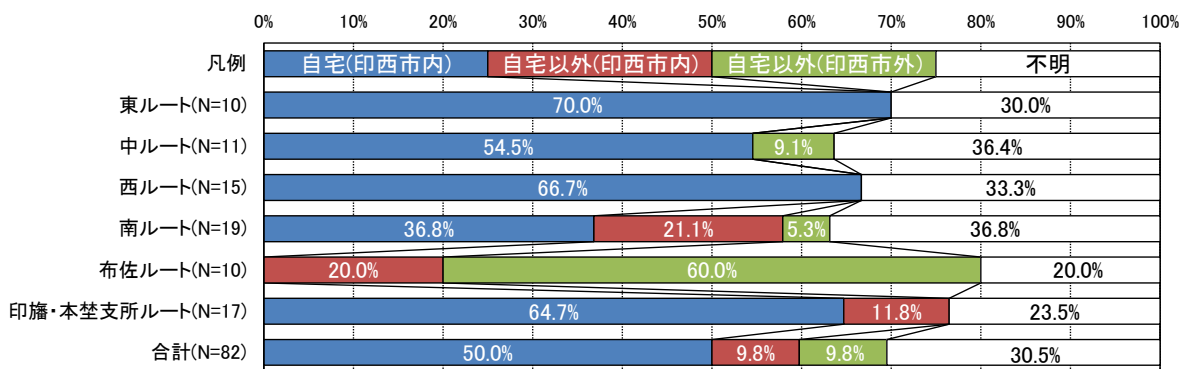


図 14 ルート別・出発地【平日】



※サンプル数が少ないことに注意

図 15 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、東ルートは鉄道への乗りつぎ割合が高い（図28にて後述）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。

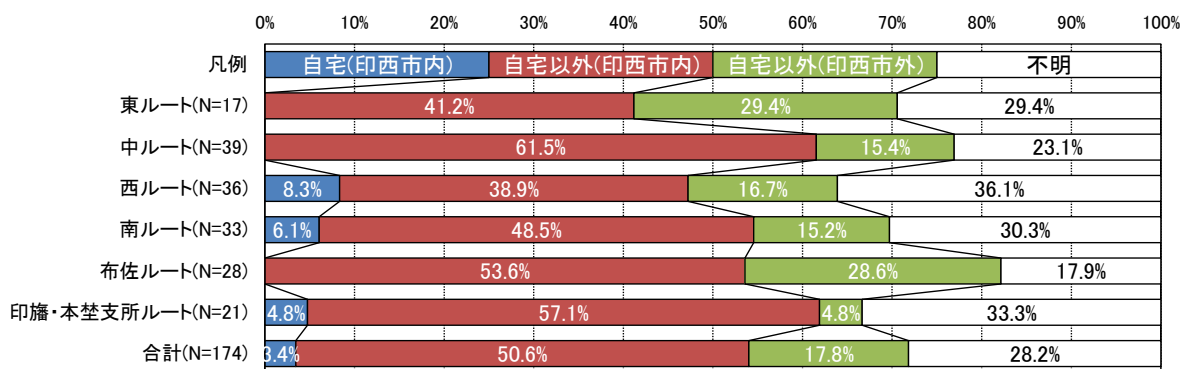
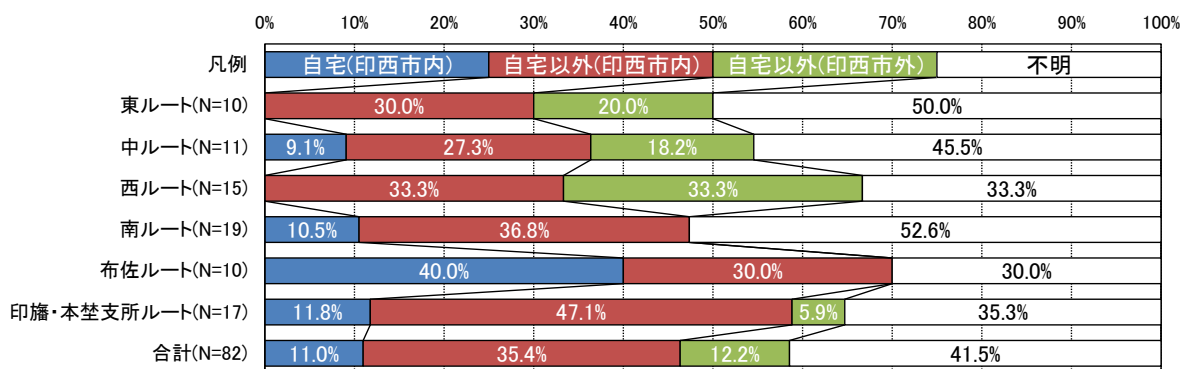


図 16 ルート別・目的地【平日】



※サンプル数が少ないことに注意

図 17 ルート別・目的地【休日】

(5) 乗車時間帯

【平日回答者】

・全体として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、午前中に行動するケース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。

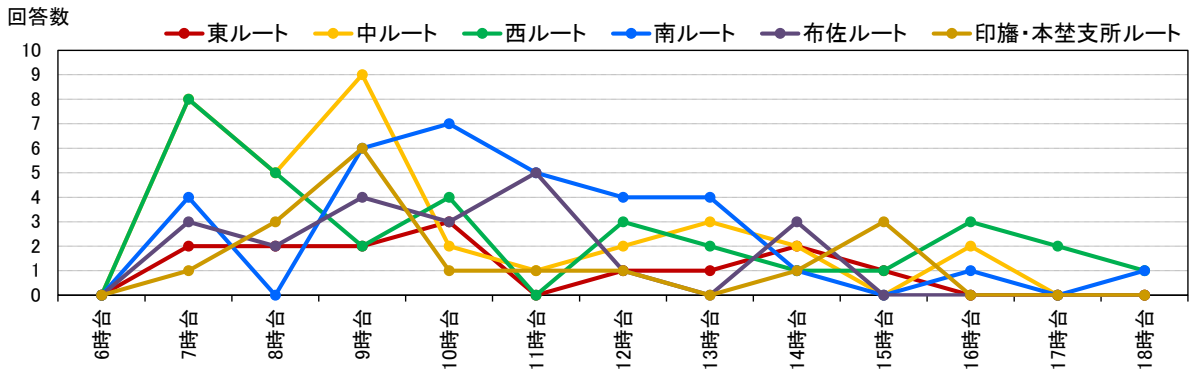


図 18 ルート別・乗車時間【平日】

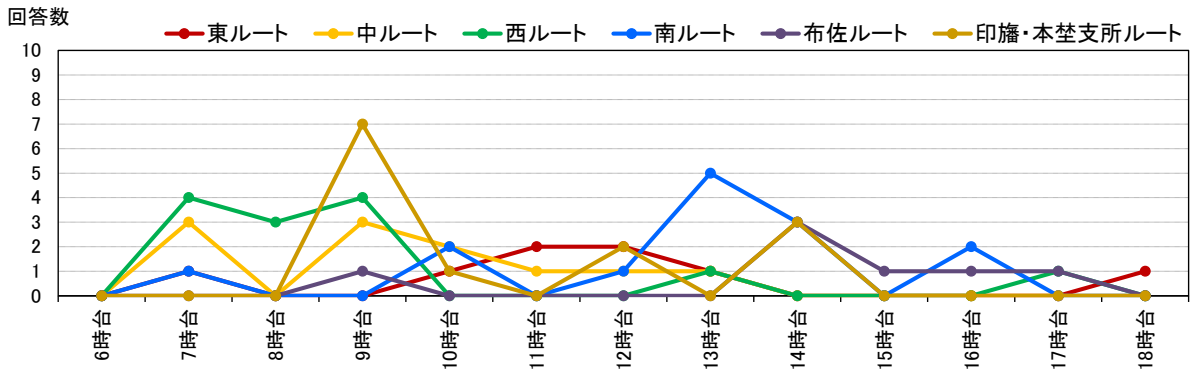


図 19 ルート別・乗車時間【休日】

(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（距離換算で300m程度）が55.8%、10分以内（同800m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（距離換算で300m程度）が52.4%、10分以内（同800m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。

・以上の通り、概ね半数の利用者が、バス停まで5分以内（距離換算で300m程度）のところに出发地があり、この範囲が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。

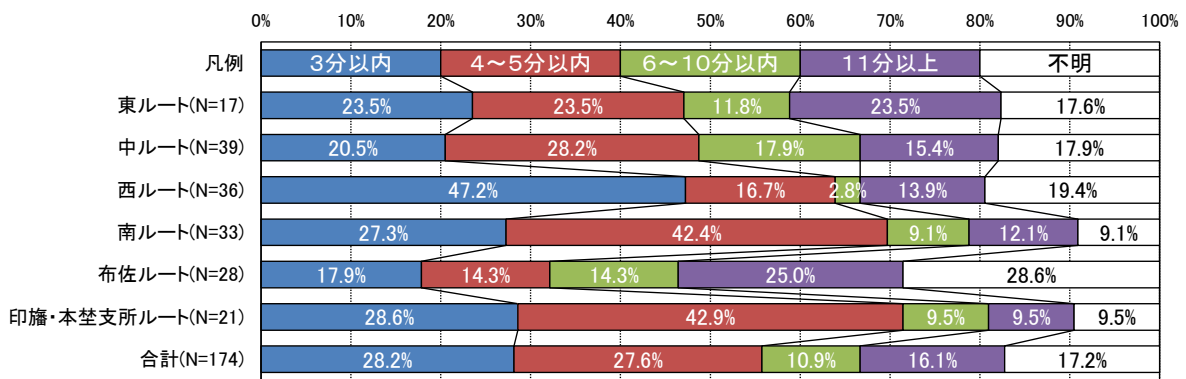
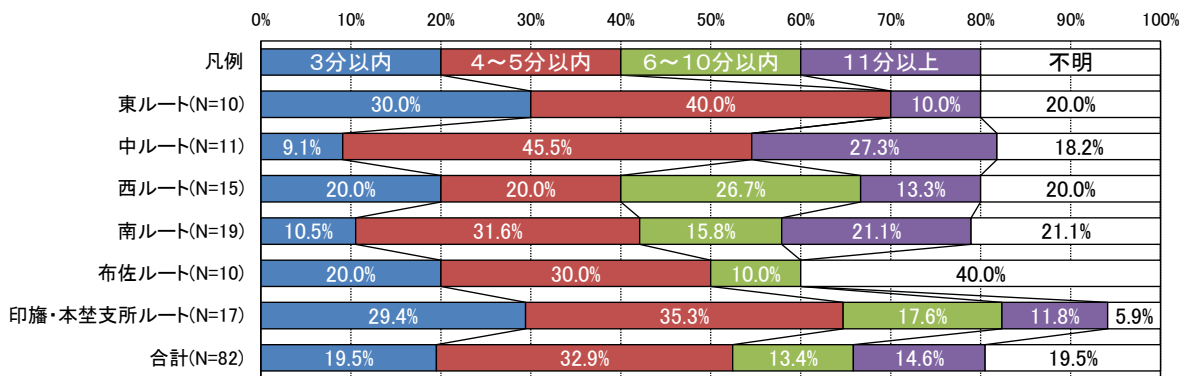


図 20 ルート別・出発地からバス停までの所要時間【平日】



※サンプル数が少ないことに注意

図 21 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】

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

【休日回答者】

- ・東ルートと印旛・本埜支所ルートは11時台、中ルートは10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。

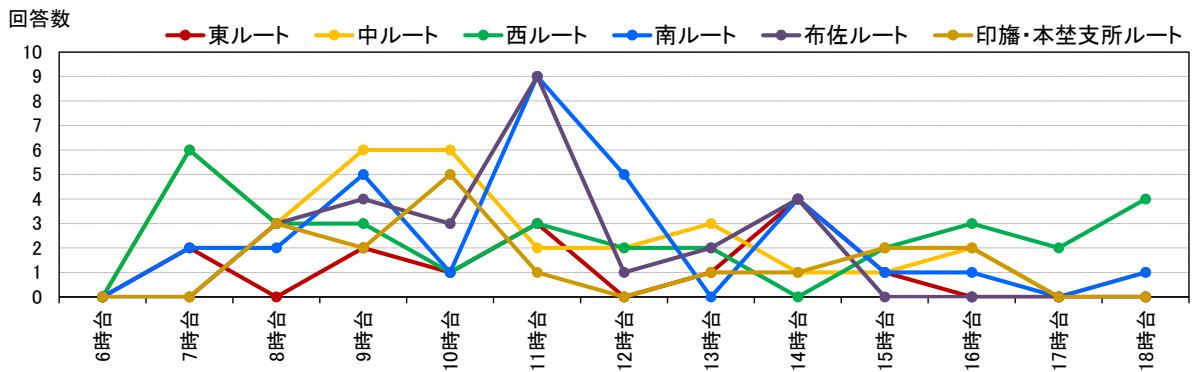


図 22 ルート別・降車時間【平日】

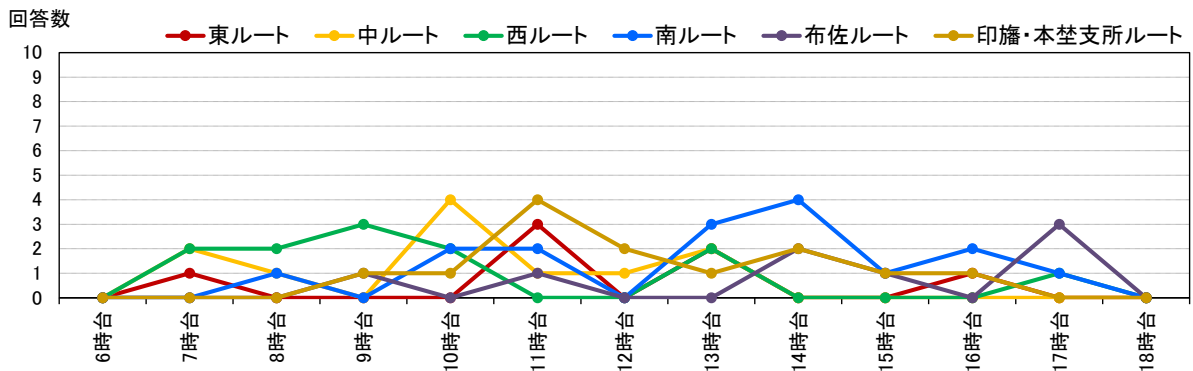


図 23 ルート別・降車時間【休日】

(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%（距離換算で300m程度）、10分以内では73.0%（同800m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%（距離換算で300m程度）、10分以内では57.3%（同800m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。

・以上の通り、概ね半数の利用者が、バス停から5分以内（距離換算で300m程度）のところに目的地があり、この範囲が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、あるいは、急がずにゆっくり歩いて行ったなどといったことも考えられます。

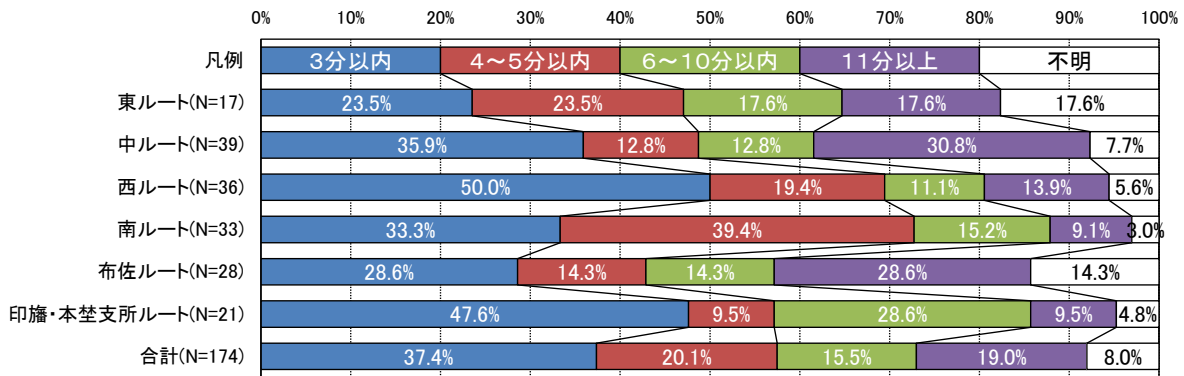
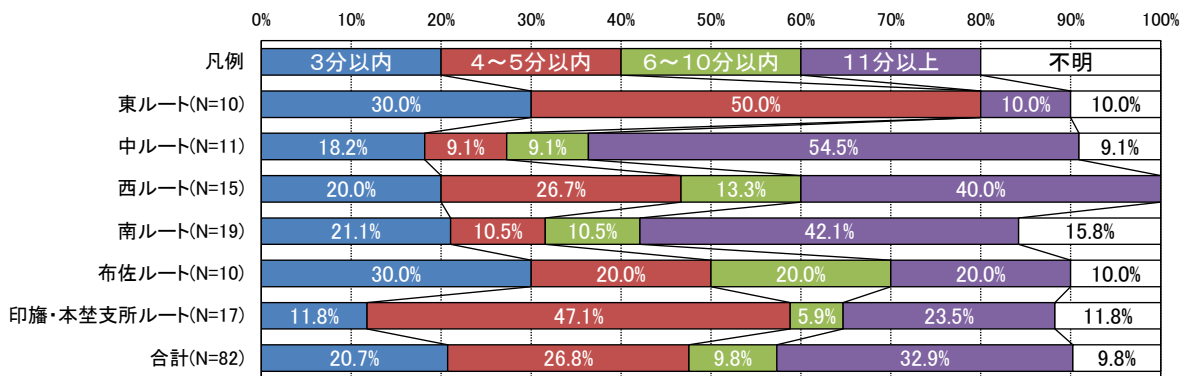


図 24 ルート別・バス停から目的地までの所要時間【平日】



※サンプル数が少ないことに注意

図 25 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) 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、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・通学利用の割合が高いことと関係しているのではないかと考えられます。
- ・路線バスからの乗りつき割合が高いのは、印旛・本埜支所ルート（9.5%）です。
- ・他の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・本埜支所ルート（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最も高く、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（20.0%）、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・本埜支所ルート（5.9%）、南ルート（5.3%）で、他の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（23.5%）です。印旛・本埜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。

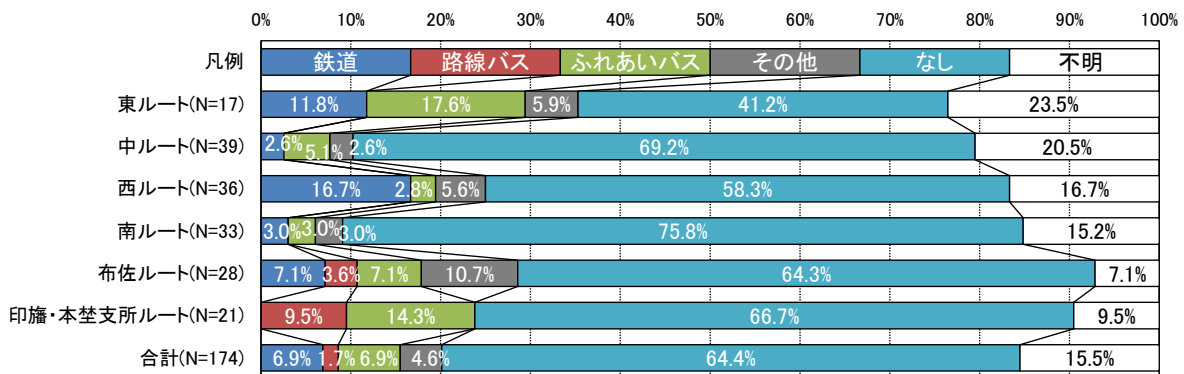
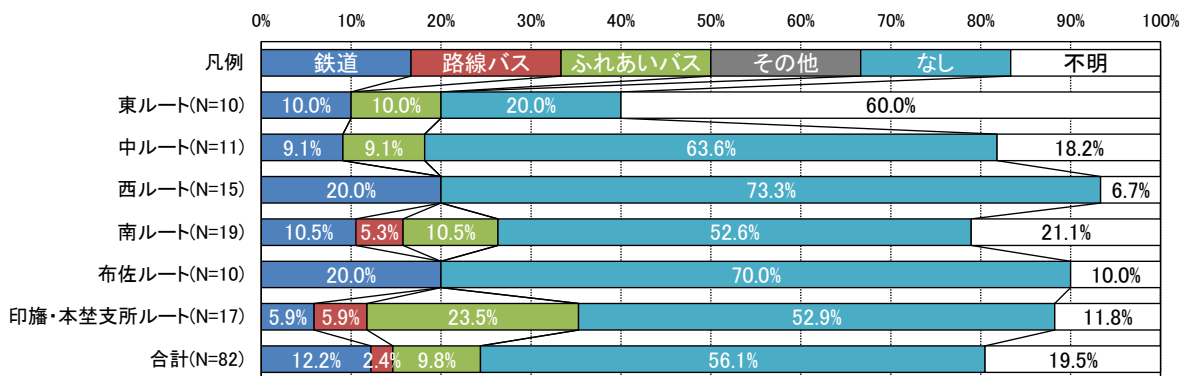


図 26 ルート別・乗車前の乗りつきについて【平日】



※サンプル数が少ないことに注意

図 27 ルート別・乗車前の乗りつきについて【休日】

## 2) ふれあいバスを降車した後の乗りつぎ

### 【平日回答者】

- ・東ルートでは、乗りつぎをしている割合が 70.6%と高く、他のルートでは乗りつぎをしていない割合が最も高くなっています。
- ・鉄道への乗りつぎ割合が高いのは、東ルート（41.2%）で、反面、印旛・本柵支所ルートは 4.8%と低くなっています。他のルートは 15%～20%程度です。通勤・通学利用の割合が東ルートで高く、印旛・本柵支所ルートは低いため、このことと関係しているのではないかと考えられます。
- ・路線バスへの乗りつぎ割合が高いのは、印旛・本柵支所ルート（4.8%）です。
- ・他のふれあいバスへの乗りつぎ割合が高いのは、東ルート（29.4%）、印旛・本柵支所ルート（19.0%）です。

### 【休日回答者】

- ・どのルートも、乗りつぎをしていない割合が最も高くなっています。
- ・鉄道からの乗りつぎ割合が高いのは、西ルート（26.7%）、中ルート（18.2%）です。
- ・路線バスからの乗りつぎ割合が高いのは、印旛・本柵支所ルート（5.9%）で、他のふれあいバスからの乗りつぎ割合が高いのは、印旛・本柵支所ルート（17.6%）です。印旛・本柵支所ルートは日常の買物の割合が高いため、乗りついで商業施設へ向かっていると考えられます。

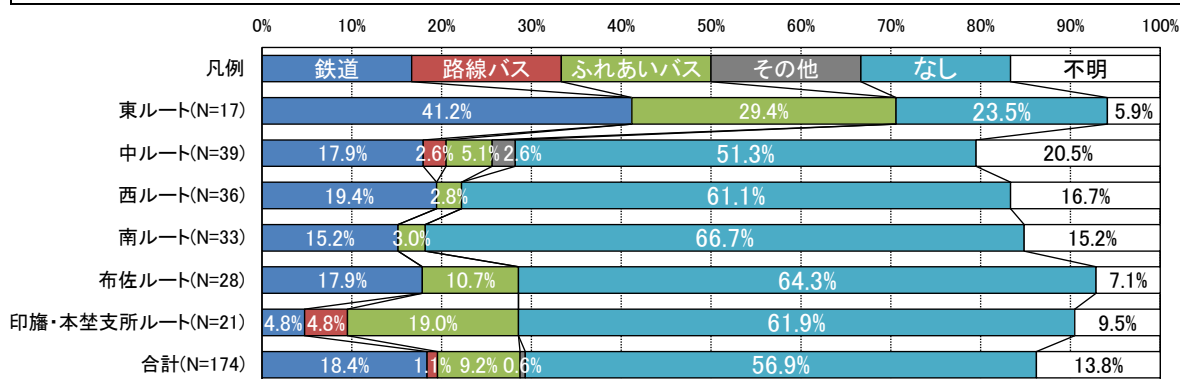
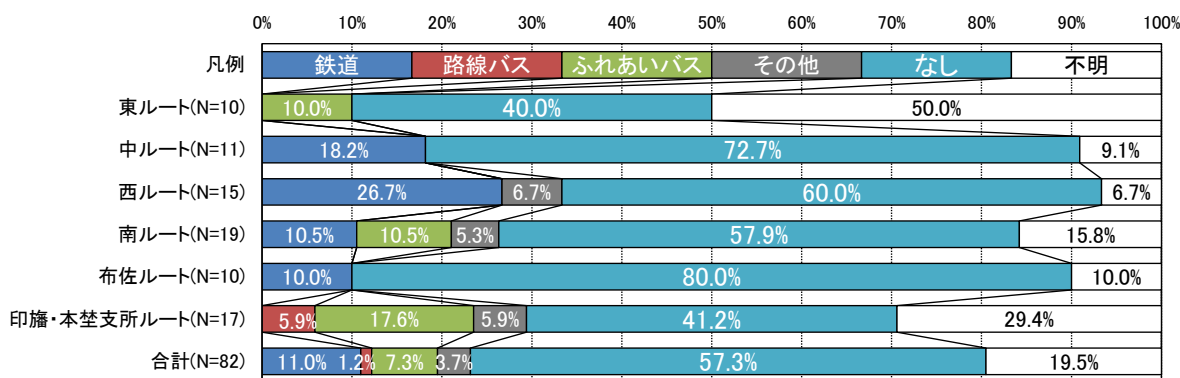


図 28 ルート別・降車後の乗りつぎについて【平日】



※サンプル数が少ないことに注意

図 29 ルート別・降車後の乗りつぎについて【休日】



### (10) 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、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、市民全体の中では、ふれあいバスの利用頻度は低くなっています。一方、以上の通り、ふれあいバスの利用者は、週に2,3日以上と利用頻度が高くなっていることがわかりました。

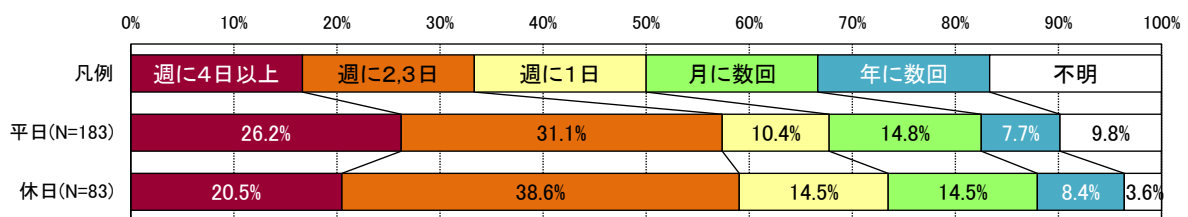


図 30 利用頻度

### (11) ふれあいバスを利用する理由

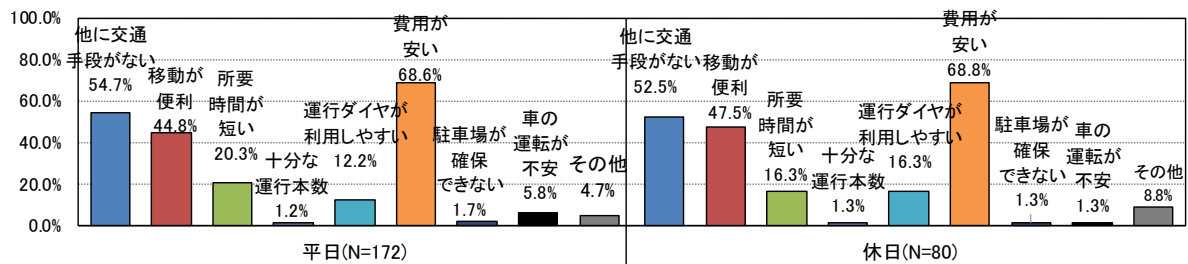
**【平日回答者】**

- ・「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円という安さが主たる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欠かせない移動手段となっていることがわかりました。



※複数回答

図 31 ふれあいバスを利用する理由

## 1.4 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、ふれあいバスは、様々な地域・施設を經由し迂回が大き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と言えます。

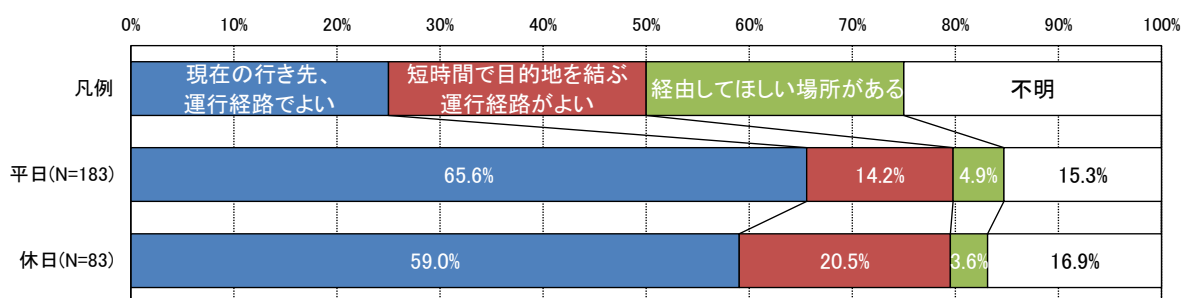


図 32 行き先、運行経路に対する評価

### (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%と最も高くなっており、現在のバス停位置で概ね評価されています。

**【休日回答者】**

- ・「現在のバス停位置でよい」の割合が 85.5%と最も高くなっており、現在のバス停位置で概ね評価されています。

・以上から、利用者は、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と言えます。

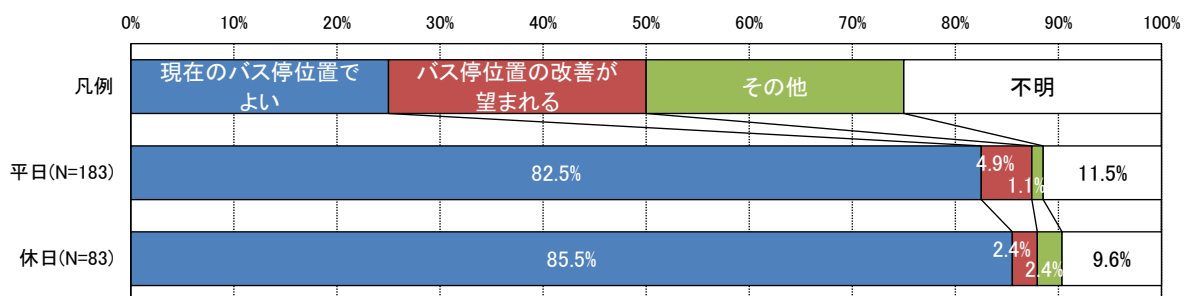


図 33 バス停位置に対する評価

### (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、ふれあいバスの運行ダイヤについてはほぼ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した。

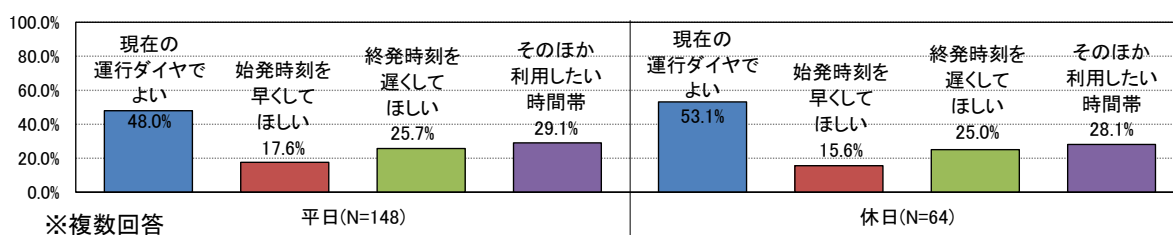


図 34 運行ダイヤ、始発時刻・終発時刻に対する評価

#### 【平日】

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

#### 【休日】

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

表 2 そのほか利用したい時間帯の内訳

#### (4) 所要時間

##### 1) 所要時間

**【平日回答者】**  
 ・「問題ない、許容できる」が大半で 91.0% となっています。

**【休日回答者】**  
 ・「問題ない、許容できる」が大半で 89.4% となっています。

・前述の通り、現在の運行経路に対して妥当と評価している割合が高いことから、経路の迂回により多少時間を要しても、現在の所要時間が妥当と評価されていると考えられます。

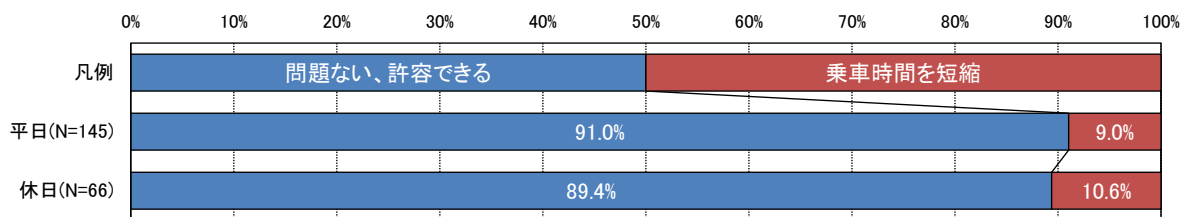


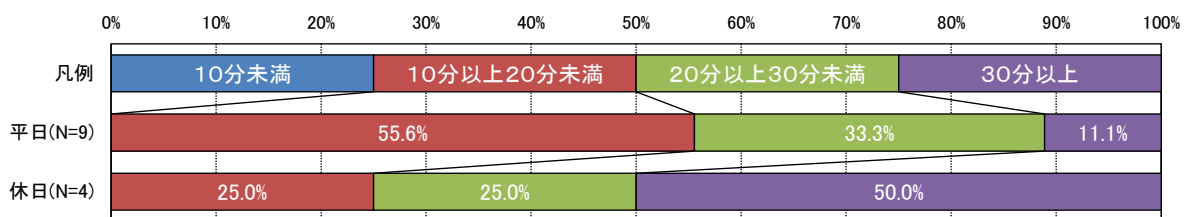
図 35 所要時間に対する評価

##### 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、希望者に対して、さらに希望の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。



※サンプル数が少ないことに注意

図 36 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。

・以上の通り、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ると言えますが、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、特に午前中にやや多くあげられました。

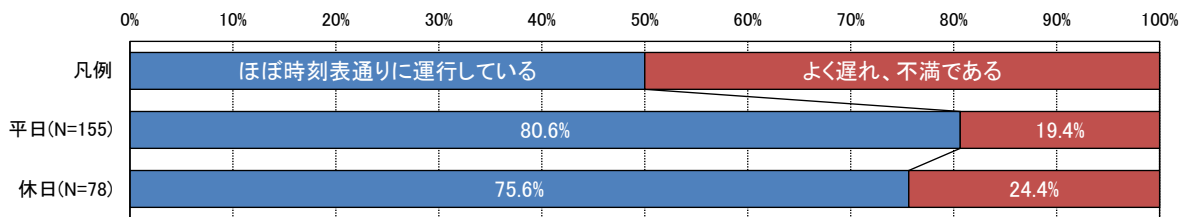


図 37 定時性に対する評価

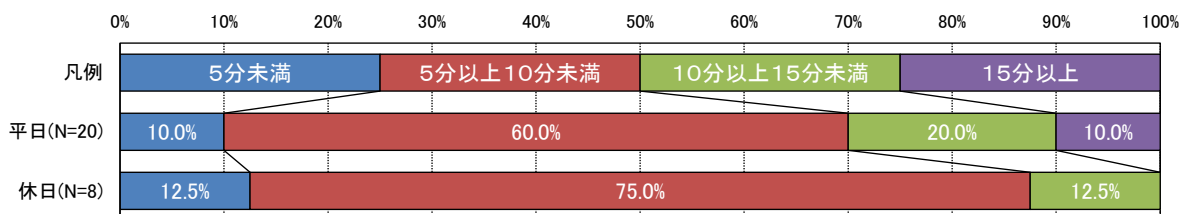
【平日】				【休日】			
午前	件	午後	件	午前	件	午後	件
7時頃	1	12時頃	1	9時頃	1	14時頃	1
9時頃	3	13時頃	2	10時頃	1	17時頃	2
10時頃	1	14時頃	1				
11時頃	3	15時頃	1				
		16時頃	1				
		17時頃	1				

表 3 よく遅れ、不満と思う時間帯

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。



※サンプル数が少ないことに注意

図 38 遅延の許容範囲 (( )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%～80%程度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。

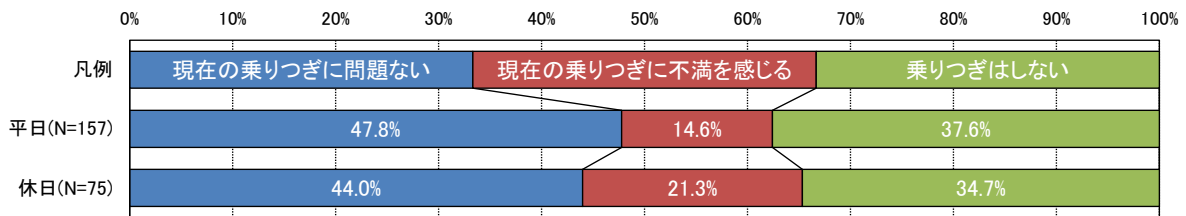


図 39 鉄道や他のバスへの乗りつきに対する評価

**【平日】**

不満と感ずるバス	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】**

不満と感ずるバス	件
中ルート	1
南ルート	1
印旛・本埜支所ルート	1

表 4 不満と感ずるバス

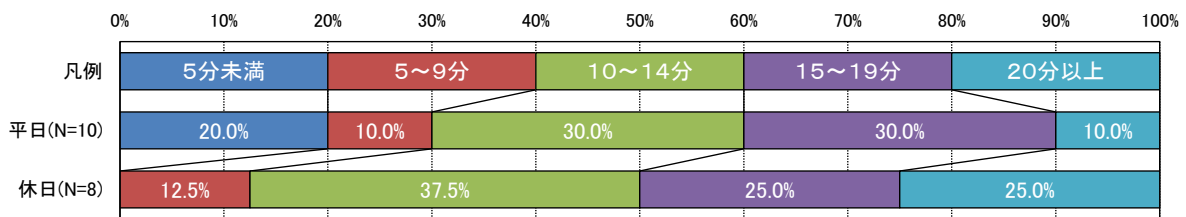
2) 希望する乗りつき時間

・乗りつきが不満との回答者に対して、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分以内では30.0%、14分以内60.0%などとなっています。

**【休日回答者】** ・10分以内では12.5%、14分以内50.0%などとなっています。

・以上の通り、乗りつき時間14分以内が半数以上となっています。



※サンプル数が少ないことに注意

図 40 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」が大半で96.9%となっています。  
 【休日回答者】 ・「現在の運賃で満足」が大半で90.1%となっています。  
 ・以上の通り、現在の運賃水準は評価されていると言えます。

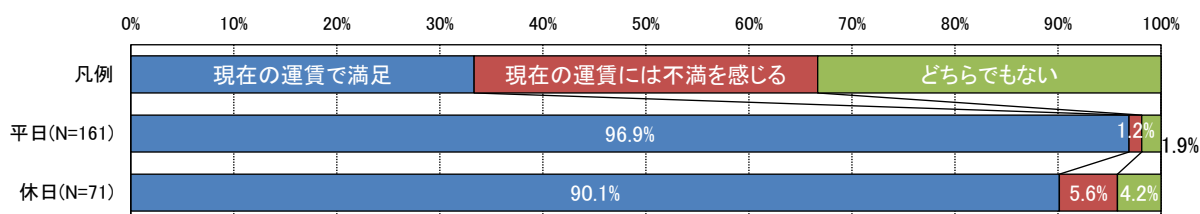


図 41 運賃に対する評価

## (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を聞いたところ、様々にあげられていますが、不満の内容については、屋根とベンチの設置希望が多くなっています。

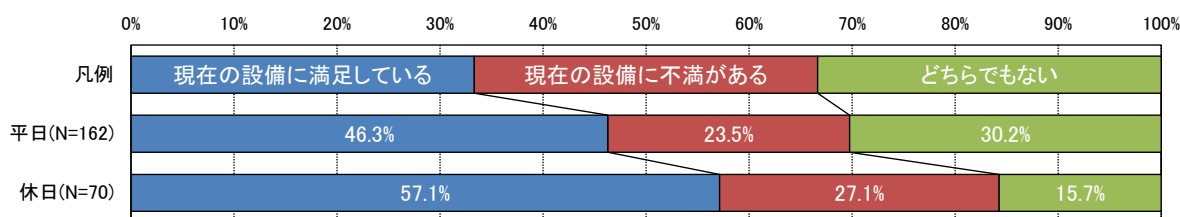


図 42 バス待ち設備の快適性に対する評価

不満と感じるバス停	不満と思う内容	件
いくつも	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
本埜クリニックタウン	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
	車道に近くこわい	1

表 5 不満と感じるバス停、不満と思う内容【平日】

不満と感ずるバス停	不満と感ずる内容	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

表 6 不満と感ずるバス停、不満と感ずる内容【休日】

(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。  
・以上の通り、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ものと考えられます。

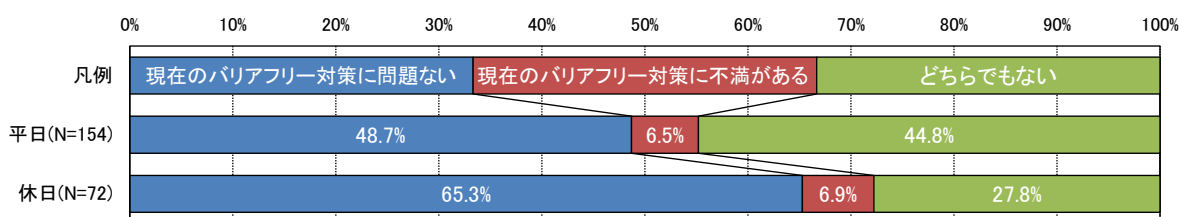


図 43 バス停のバリアフリー状況（段差の存在等）に対する評価

【平日】

不満と感ずるバス停	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】

※不満と感ずるバス停の記述はありませんでした。

表 7 不満と感ずるバス停



### (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。  
 ・以上の通り、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のではないかと考えられます。

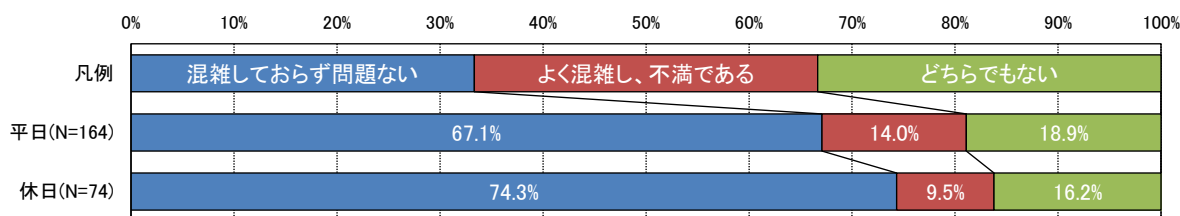


図 44 車内の混雑状況に対する評価

### (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。  
 ・以上の通り、総合的に見た時のふれあいバスの評価は、満足との評価のほうが多いところですが、不満も 20%~30%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。

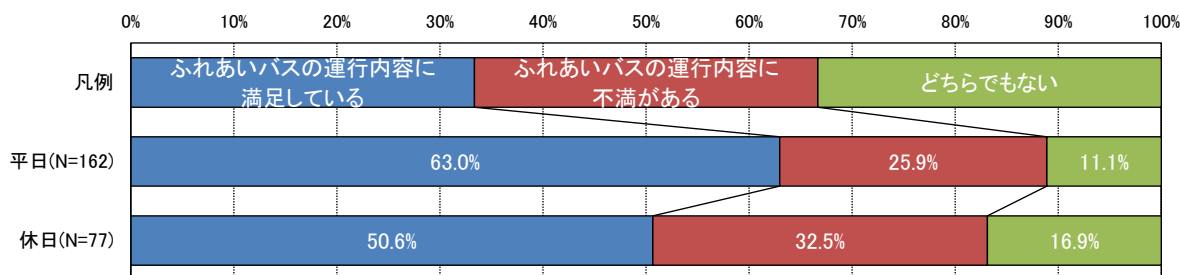


図 45 総合的に見た満足度

## 1.5 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。

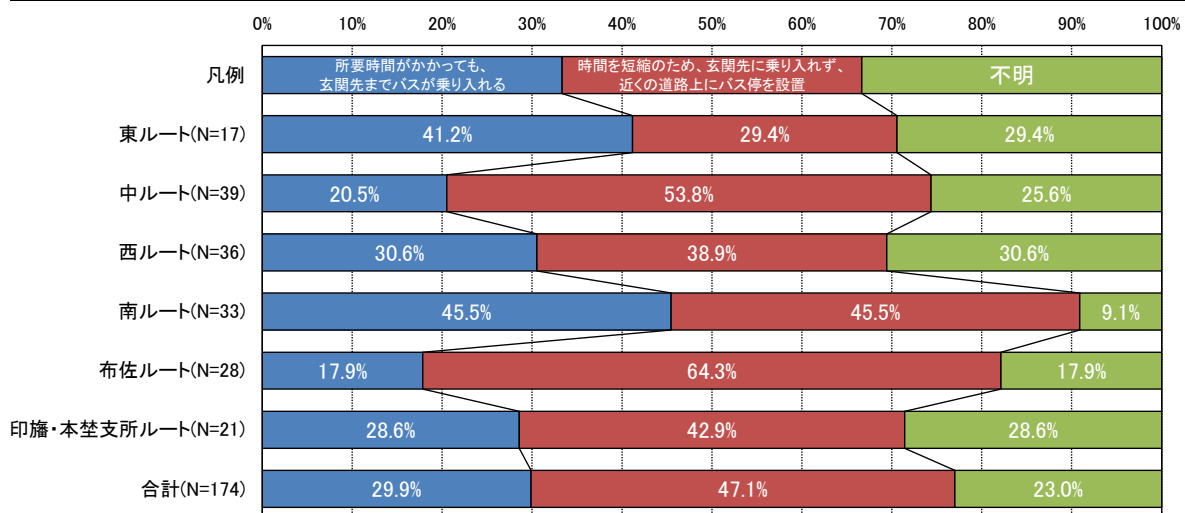
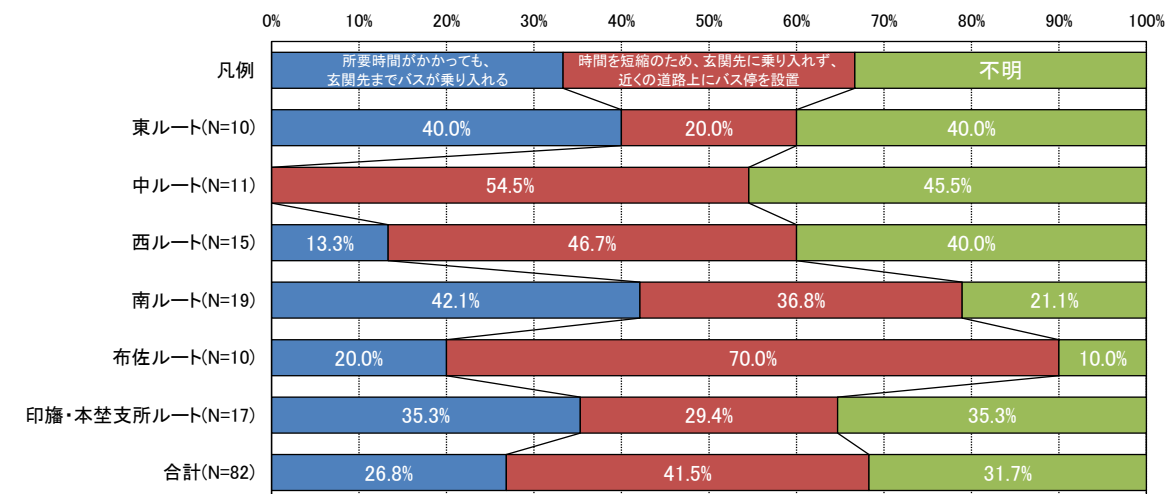


図 46 バス停の位置に対する意向【平日】



※サンプル数が少ないことに注意

図 47 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66.0%、「屋根」が57.1%と、この2つを希望する割合が高く、ルート別で見て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68.1%、「屋根」が66.7%と、この2つを希望する割合が高く、ルート別で見ても同様の傾向となっています。

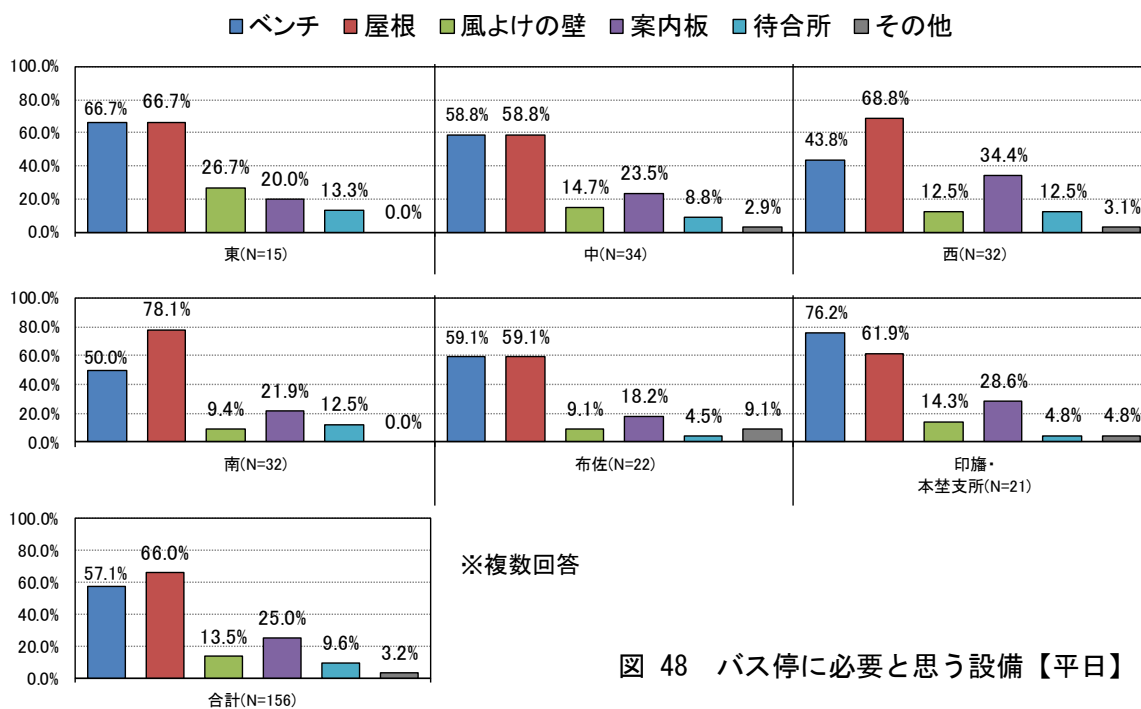


図 48 バス停に必要と思う設備【平日】

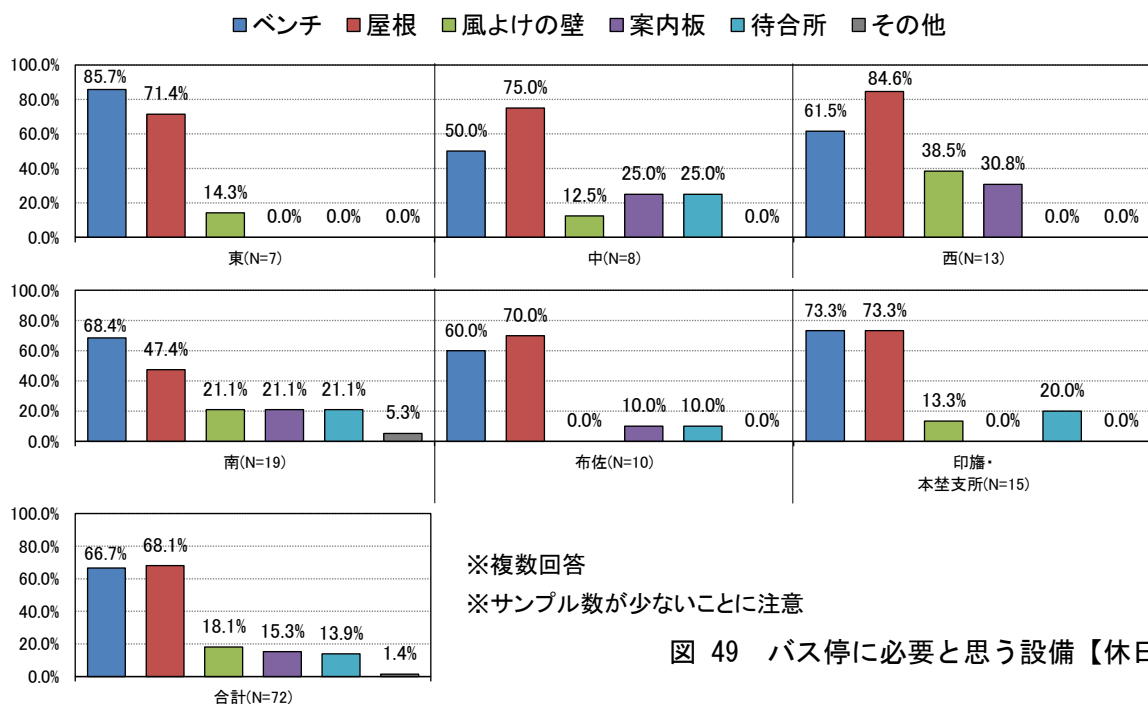


図 49 バス停に必要と思う設備【休日】

## 1.6 ふれあいバスへの補助等について

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。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。  
 ・以上の通り、約6割の利用者は、市による運行経費の一部負担を知っていました。

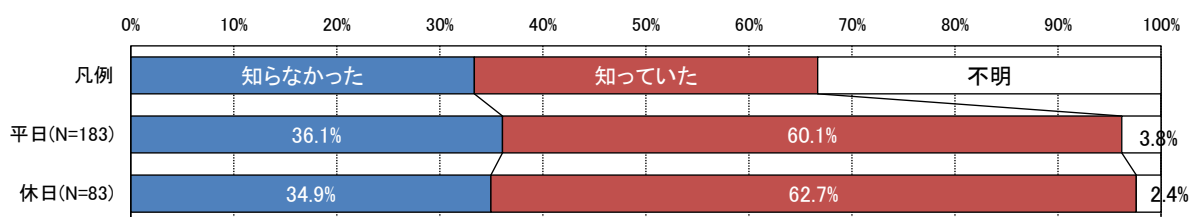


図 50 運行経費の一部負担について

### (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。  
 ・以上の通り、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%前後存在しています。

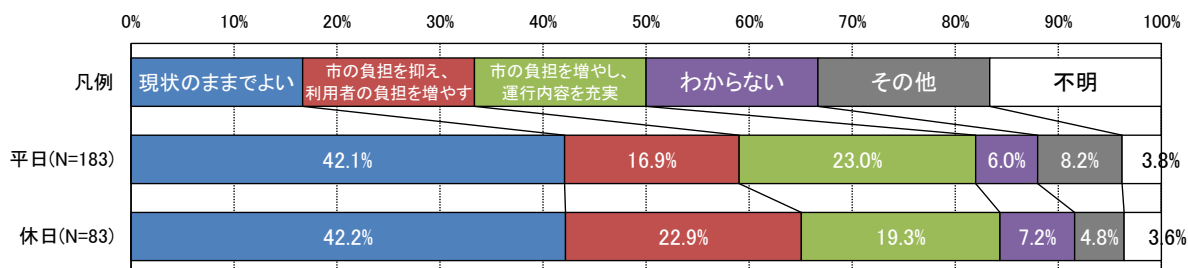


図 51 今後の市の負担と利用者負担の望ましいあり方について

### (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。

- ・以上の通り、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%程度存在しています。

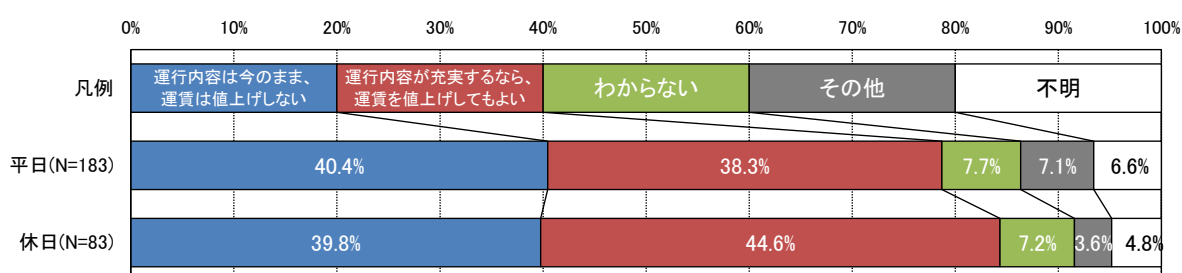


図 52 今後の運行の内容と運賃のあり方について

### (4) ふれあいバスの運賃の望ましい水準について

#### 1) 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を同じ程度」(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を同じ程度」(170 円) がそれぞれ 10% 前後となっています。
- ・17 ページ、図 31 の通り、ふれあいバスを利用する理由のうち「費用が安い」が 68.6%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言えます。

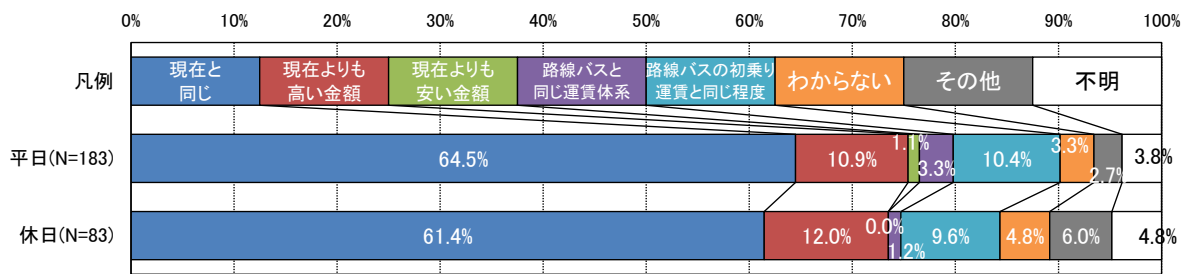


図 53 運賃の望ましい水準

## 2) 現在より高い金額がよい場合の望ましい運賃水準

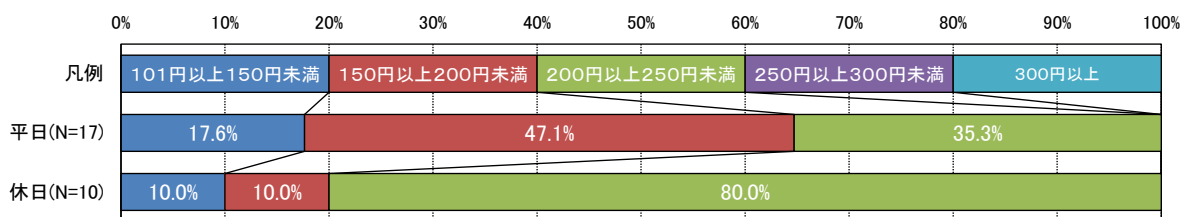
・現在の運賃よりも高い金額が良いとの回答のうち、どのくらいの金額が良いか聞いたところ、以下のような結果となりました。

### 【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、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。



※サンプル数が少ないことに注意

図 54 現在より高い金額がよい場合の運賃水準（ ）円程度がよい