

1. 路線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、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(ちばこう)、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

	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	22.4%

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

【平日回答者】	<ul style="list-style-type: none"> 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】	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	<ul style="list-style-type: none"> 以上の通り、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。

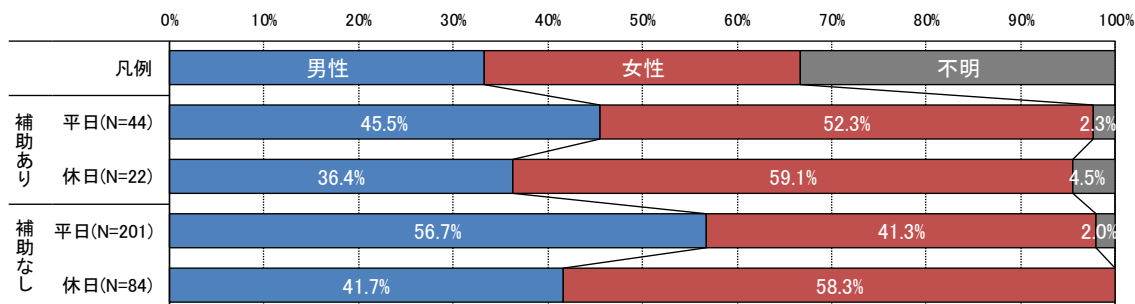


図 1 回答者の性別

(2) 性別・年齢

【平日回答者】	<ul style="list-style-type: none"> 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。
【休日回答者】	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	<ul style="list-style-type: none"> 以上の通り、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。

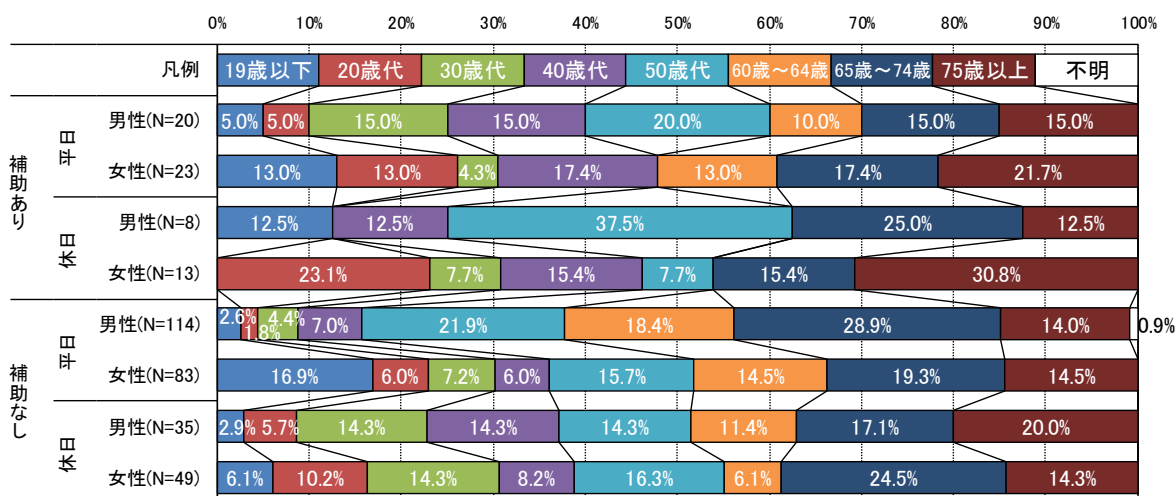


図 2 回答者の性別・年代

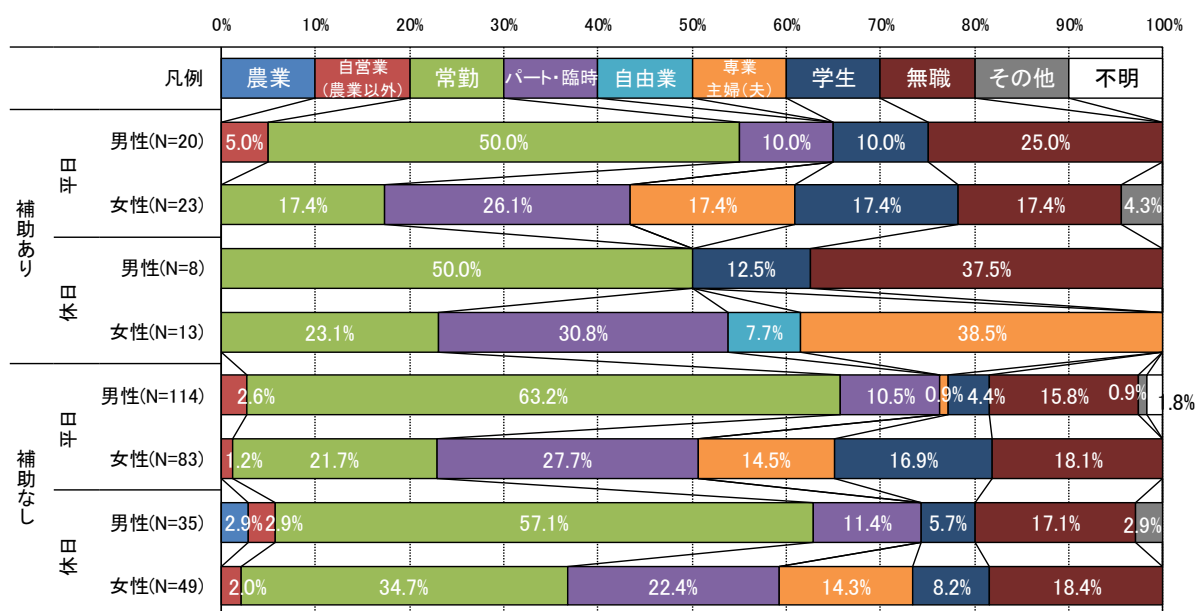
(3) 性別・職業

【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。



※サンプル数が少ないことに注意

図 3 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印旛学園線、六合路線、宗像路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。

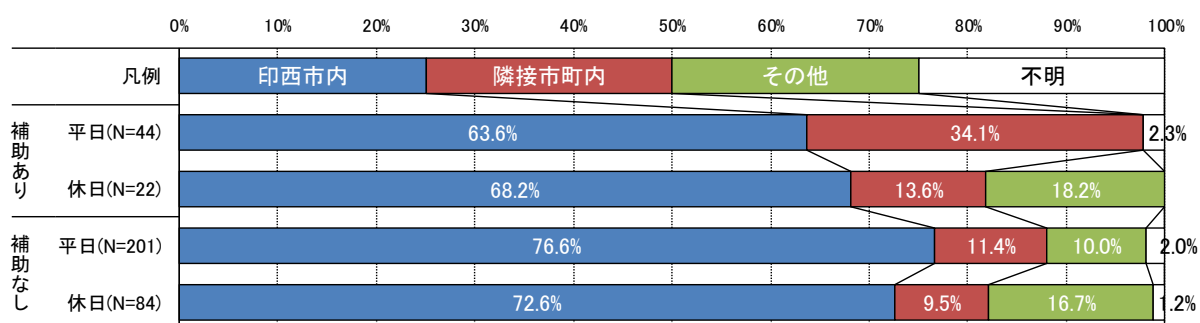


図 4 居住地

(5) 運転免許の有無

【平日回答者】

- ・運転免許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伺えます。

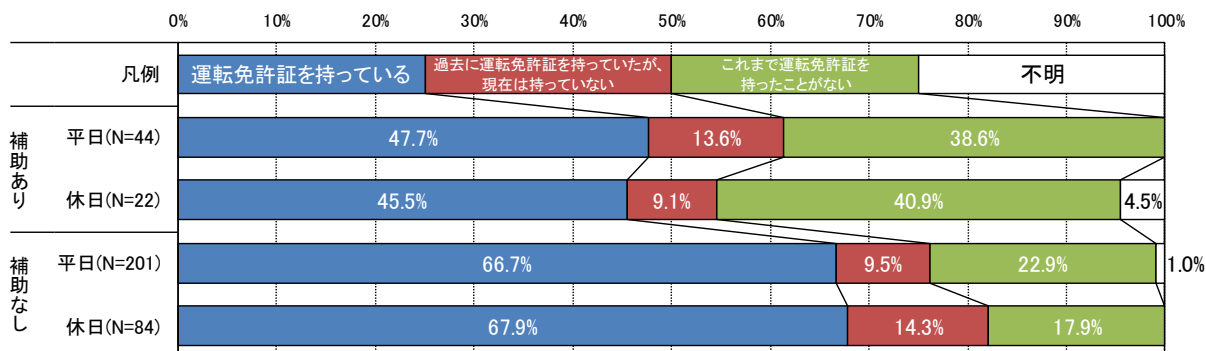


図 5 運転免許の保有状況

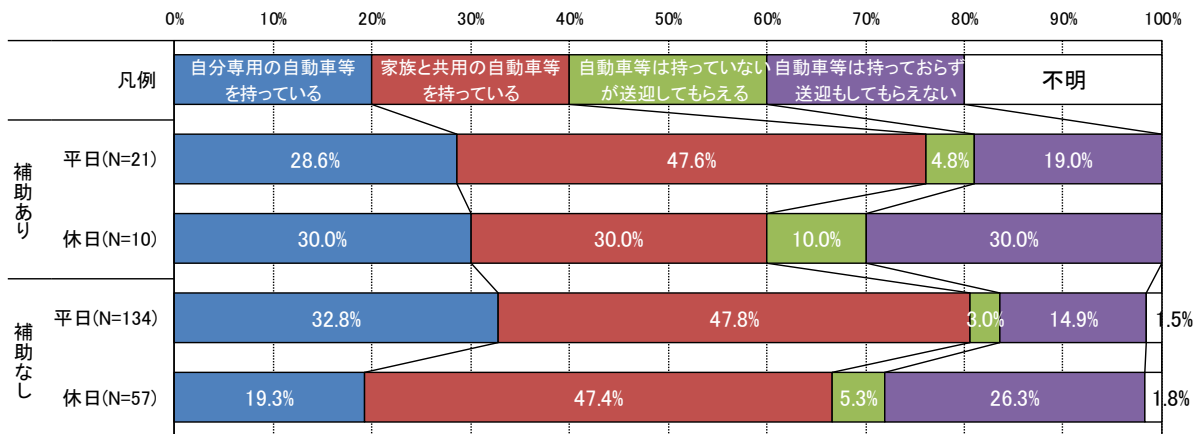
(6) 自動車の保有状況

【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。



※サンプル数が少ないことに注意

図 6 自動車保有状況

(7) 自動車の運転状況

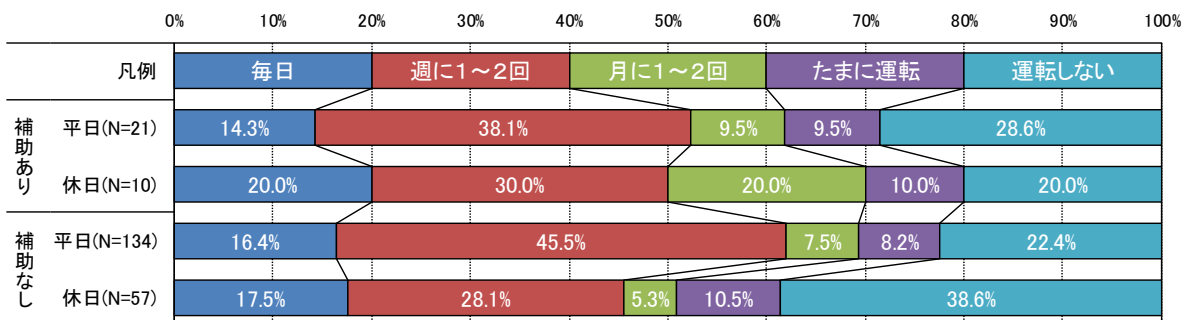
【平日回答者】

- ・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。



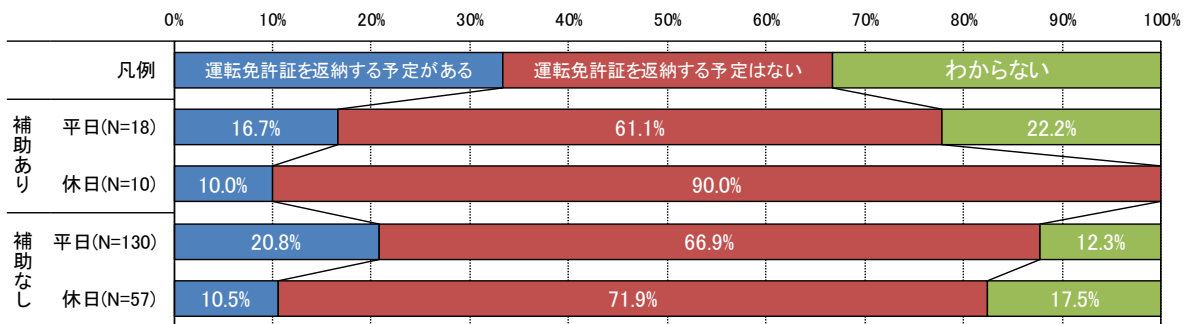
※サンプル数が少ないことに注意

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」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。



※サンプル数が少ないことに注意

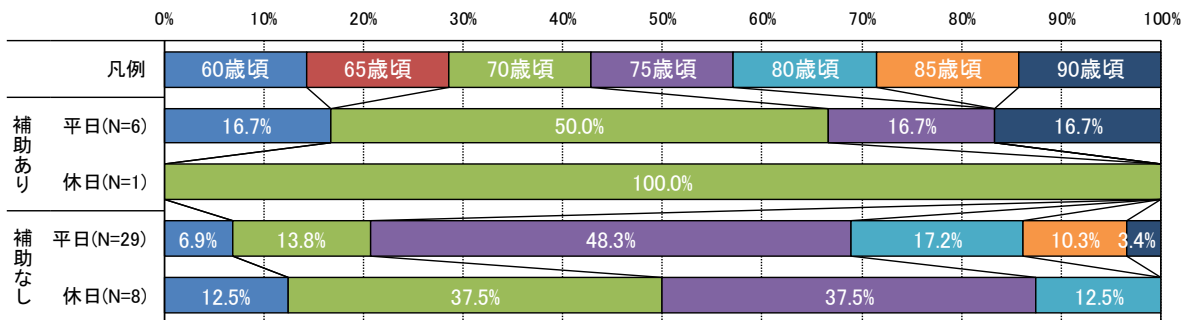
図 8 運転免許証の返納予定

(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歳頃以下で見ると、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。



※サンプル数が少ないことに注意

図 9 運転免許証の返納予定年齢

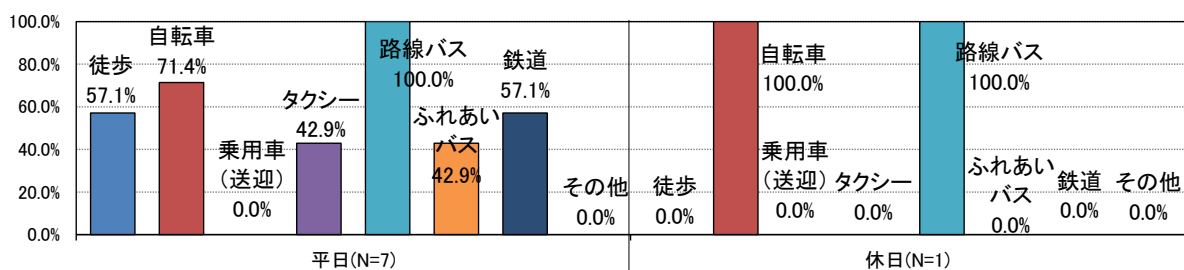
(10) 返納後利用したいと思う移動手段

【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】

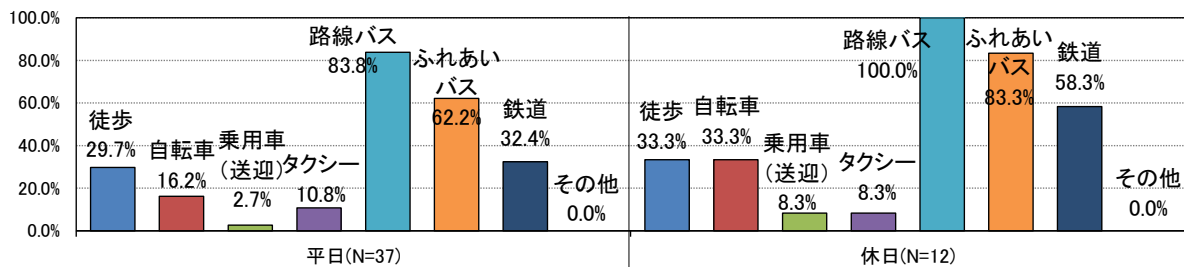
- ・補助なし路線では、路線バスが 100.0%、ふれあいバス 83.3%、鉄道 58.3%などとなっています。
- ・以上の通り、自動車運転免許返納後の移動手段として、バスへの期待が大きいことが伺えます。



※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の利用移動手段の意向【補助あり】



※複数回答

※サンプル数が少ないことに注意

図 11 運転免許証の返納後の利用移動手段の意向【補助なし】

1.3 路線バスの利用状況について

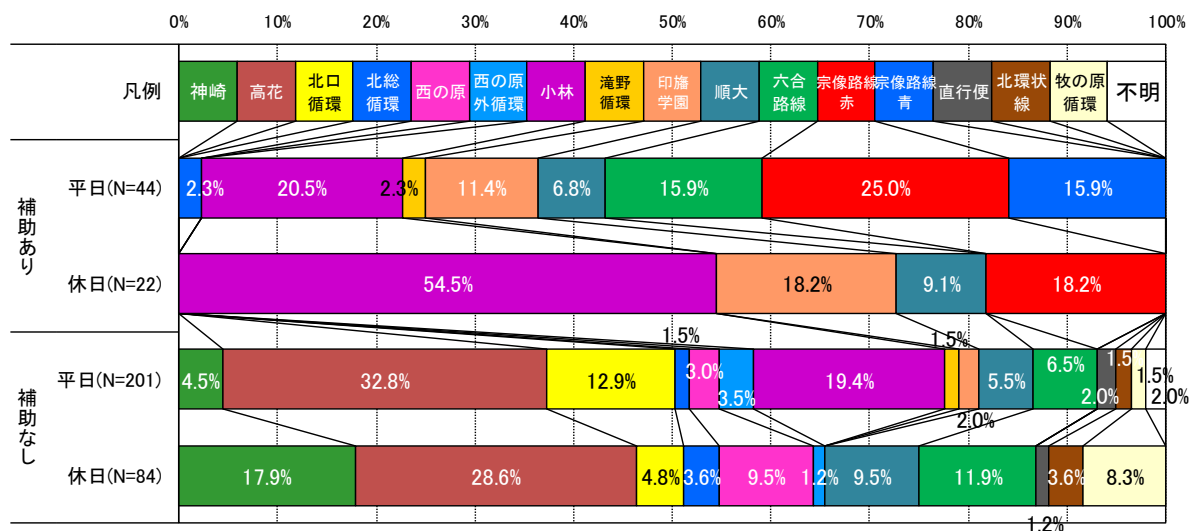
(1) 乗車した路線

【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。ここでは、回答結果をそのまま集計しました。

※利用が無い(0.0%)路線は、数値を表示していません。

図 12 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。
- ・以上の通り、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。

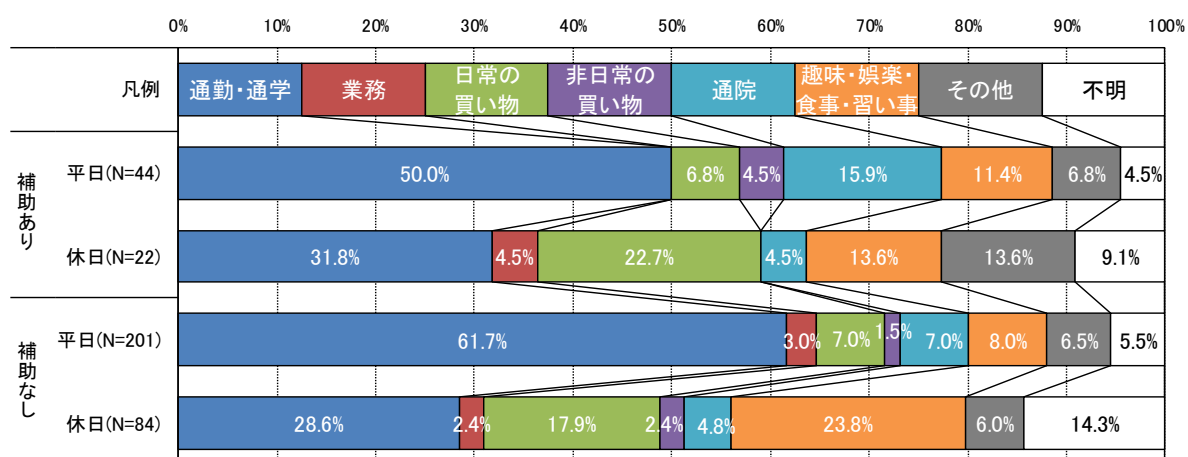


図 13 路線バスの乗車目的

(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。

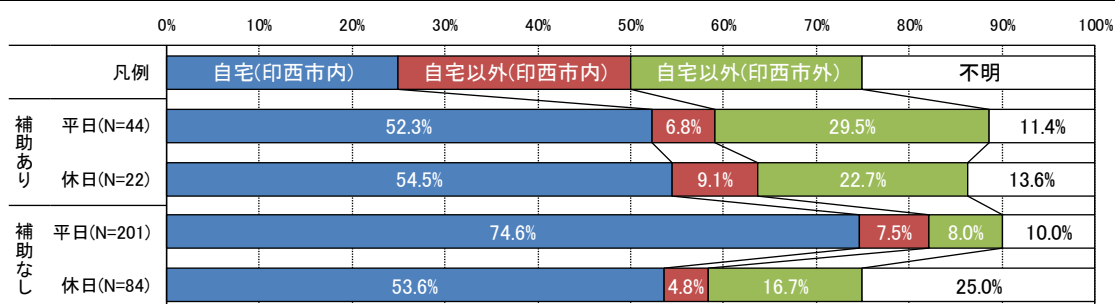


図 14 行き・出発地

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。

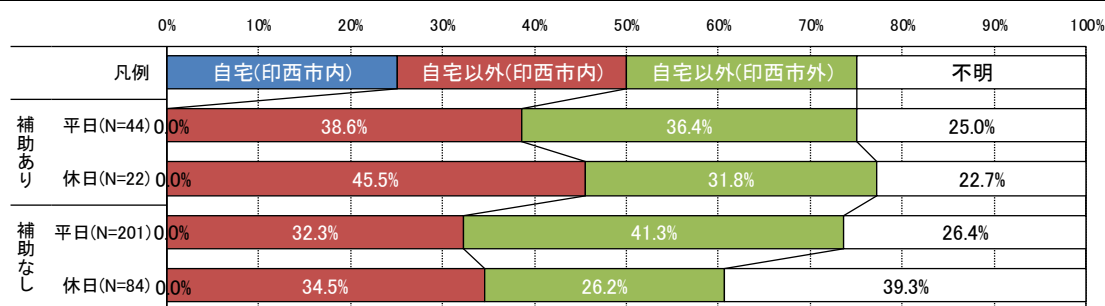


図 15 行き・目的地

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、10時台まで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、6時台～9時台が多くなっています。

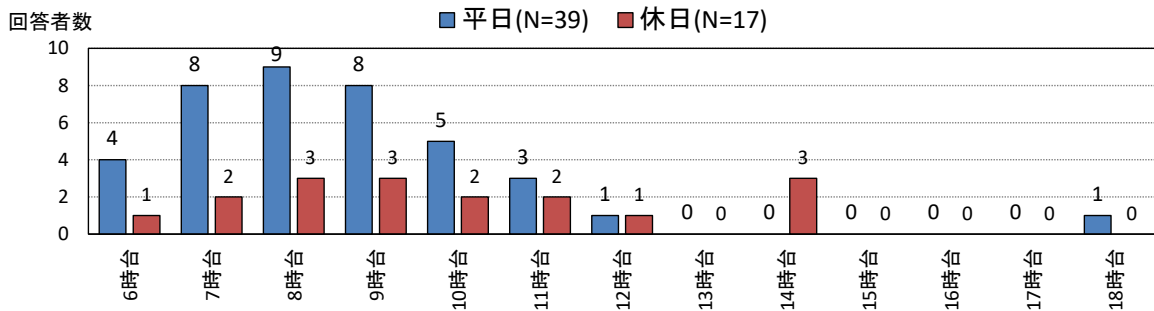


図 16 行き・乗車時刻【補助あり】

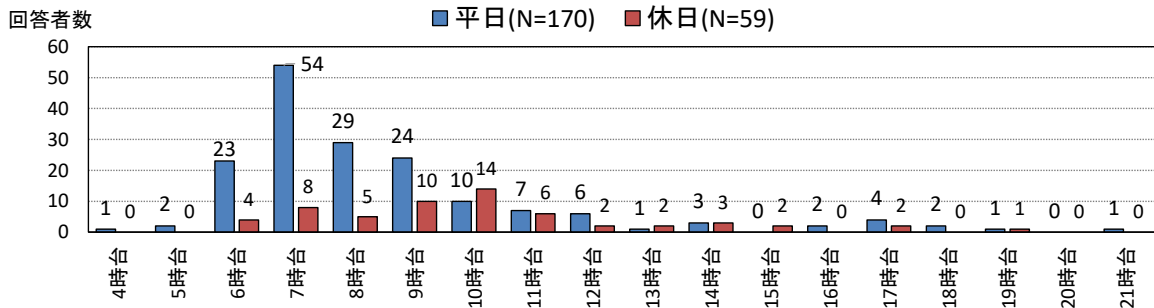


図 17 行き・乗車時刻【補助なし】

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伺えます。このことは、補助あり路線は集落が散在している地域を走行することが多い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伺えます。

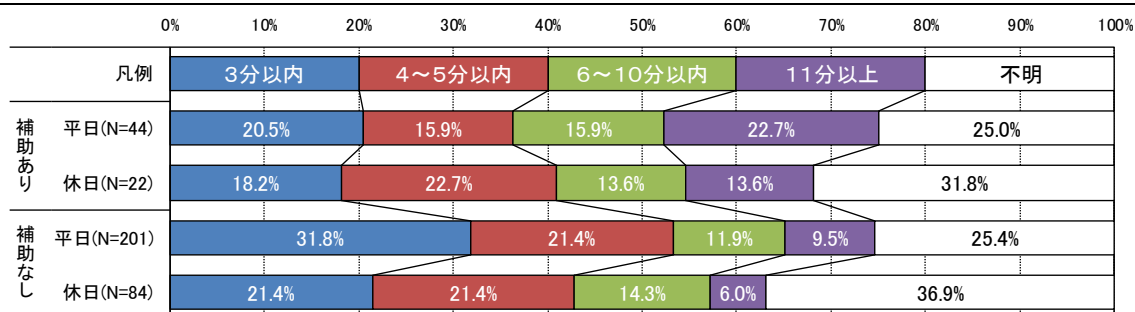


図 18 行き・出発地からバス停までの所要時間

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%とバス停から目的地までの距離が長いことが伺え、集落が散在している地域を走行することが多い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、集落地域を走行することが多いためと考えられます。

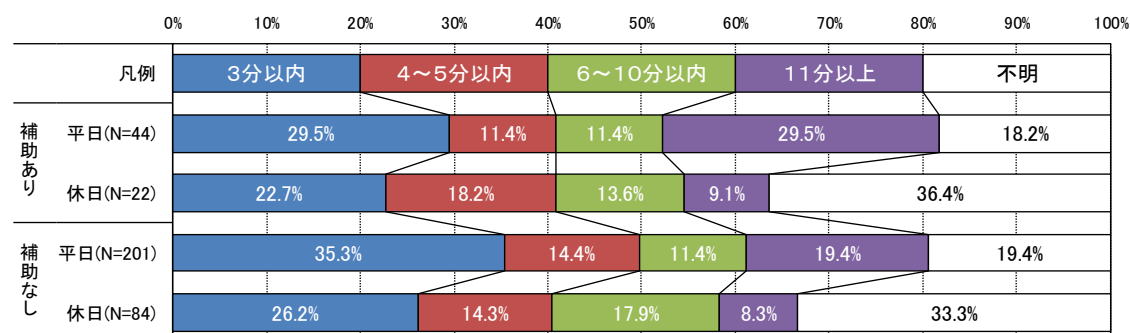


図 19 行き・バス停から目的地までの所要時間

6) 行きの乗りつき状況

【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きは、「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」からの乗りつきが補助あり路線 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きは、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」からの乗りつきが補助あり路線 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き割合は低くなっています。

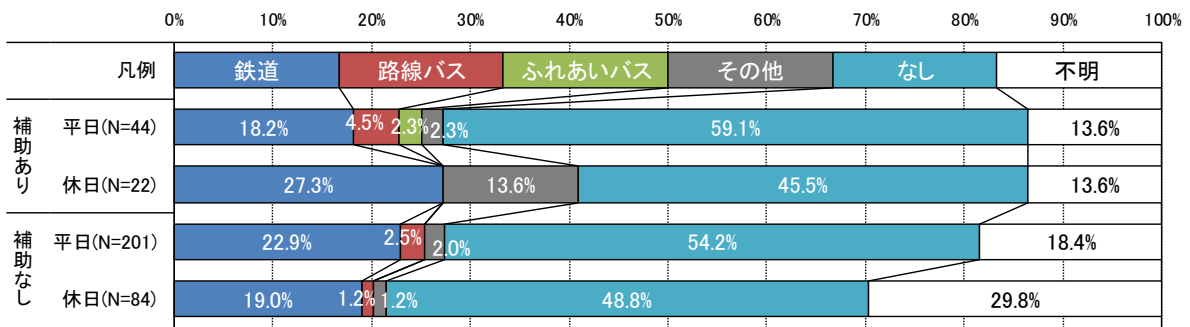


図 20 行き・乗車前の乗りつき

【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、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きは、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。

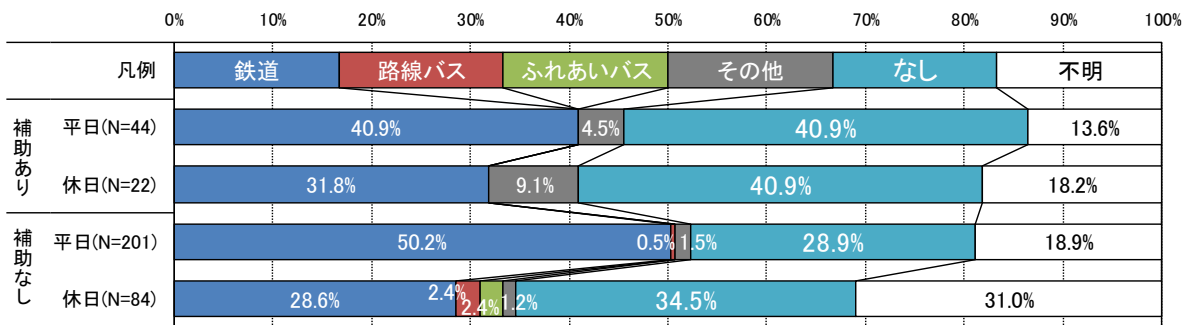


図 21 行き・降車後の乗りつき

(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。

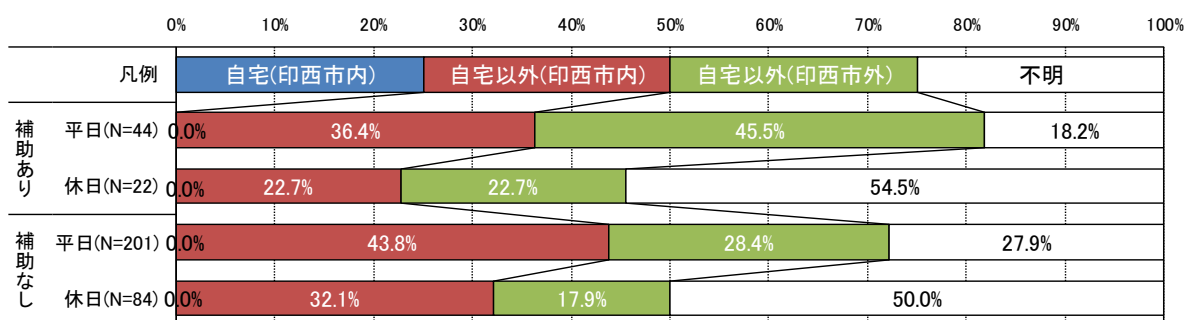


図 22 帰り・出発地

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。

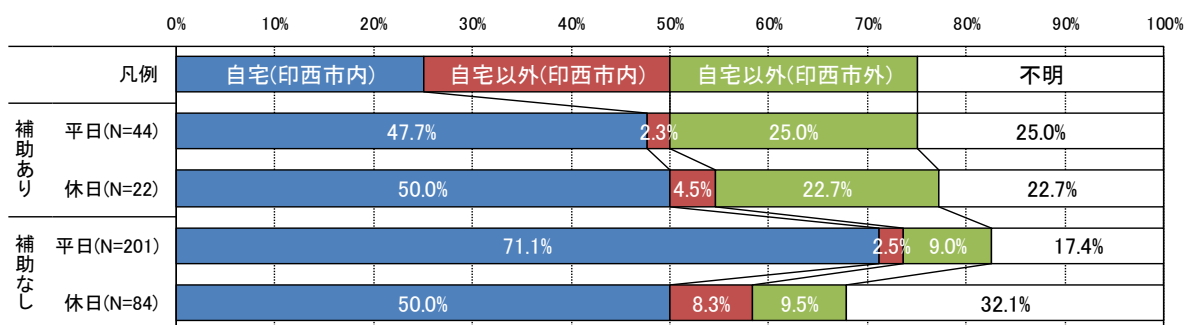


図 23 帰り・目的地

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。このことは、通勤・通学の帰宅が多いことが伺えます。
- ・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。

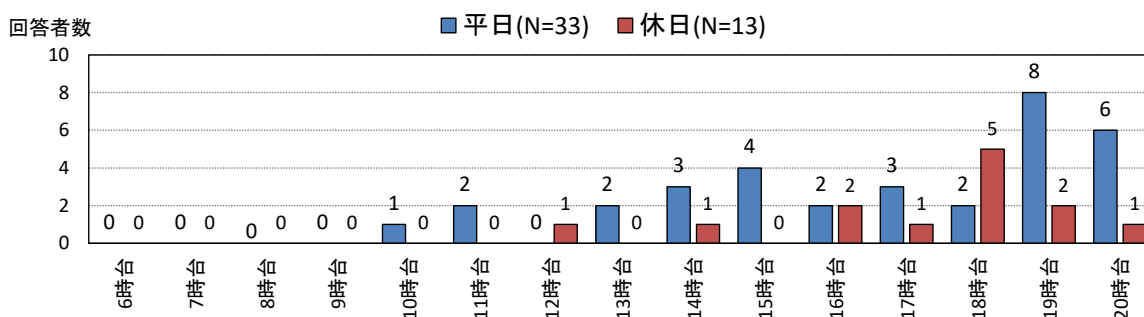


図 24 帰り・降車時刻【補助あり】

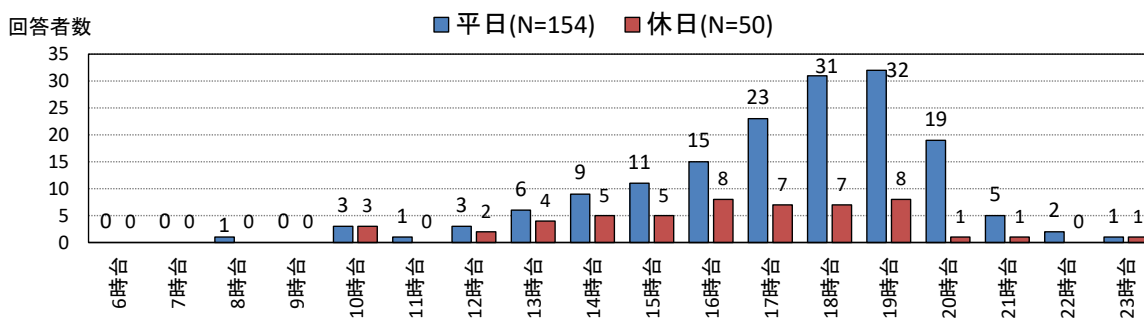


図 25 帰り・降車時刻【補助なし】

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伺えます。このことは、補助あり路線は集落が散在している地域を走行することが多い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10分以内のバス停から乗車しています。

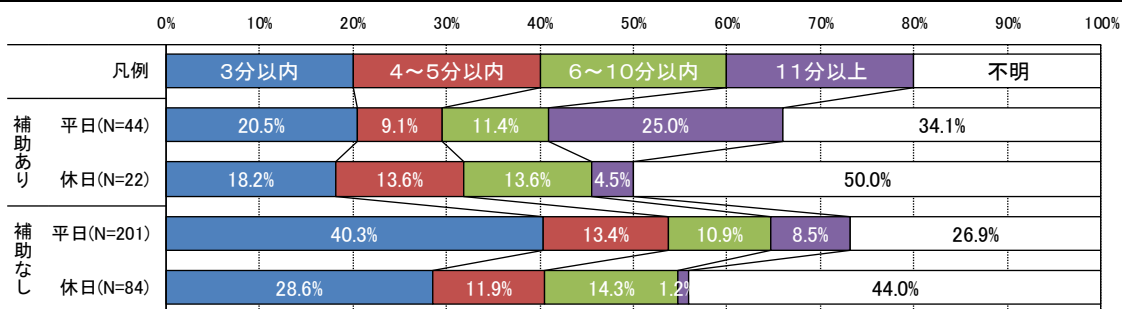


図 26 帰り・出発地からバス停までの所要時間

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伺えます。このことは、補助あり路線は集落が散在している地域を走行することが多い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。

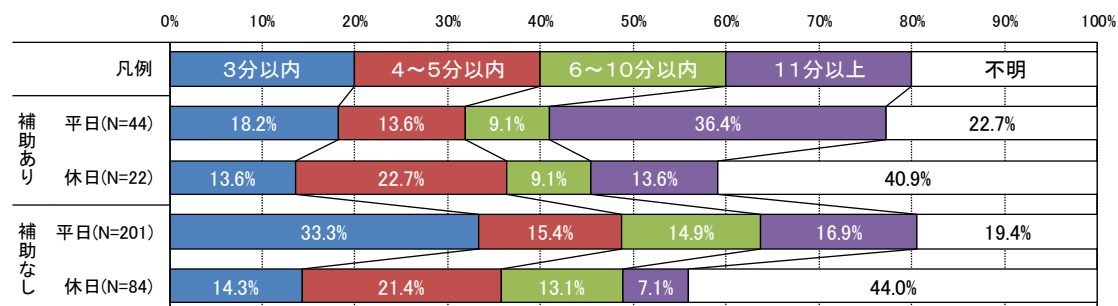


図 27 帰り・バス停から目的地までの所要時間

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伺えます。
- ・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。

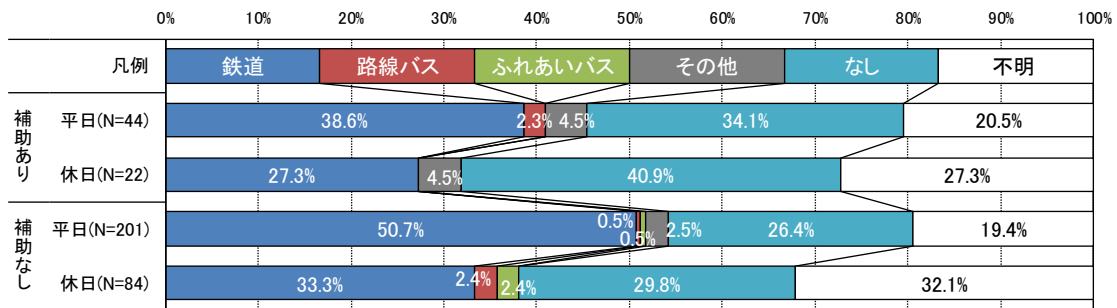


図 28 帰り・乗車前の乗りつきについて

【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。

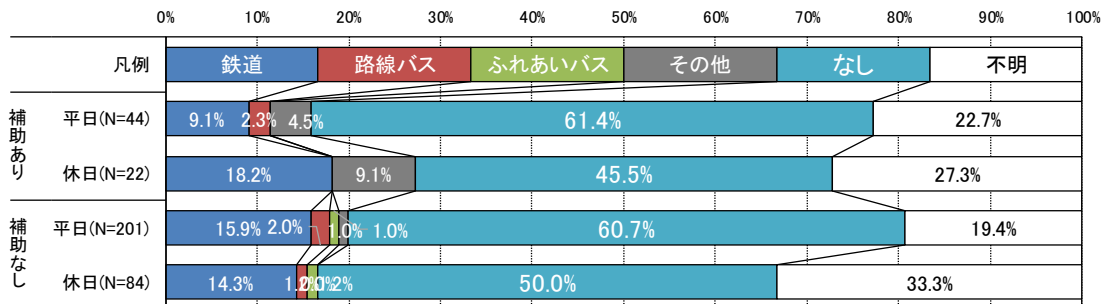


図 29 帰り・降車後の乗りつきについて

(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は、平日も含めて多く利用していると言えます。

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。

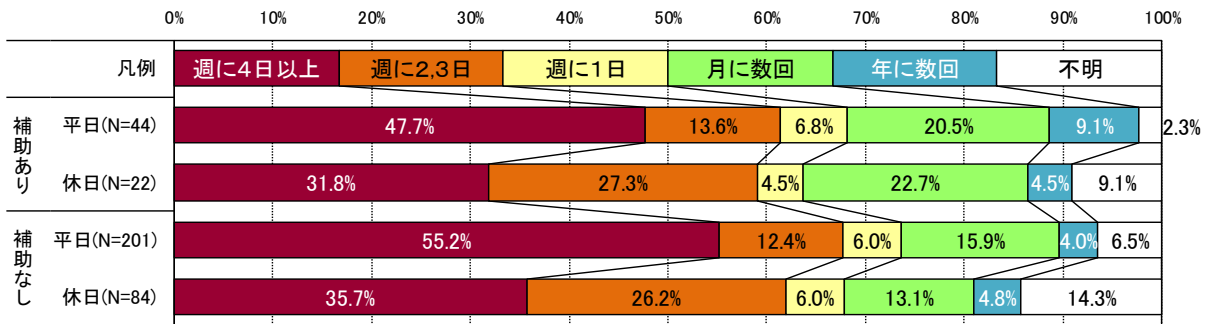


図 30 路線バスの利用頻度

(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、バス利用者にとって、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、バス利用者にとって、バスは欠かせない移動手段になっていると言えます。

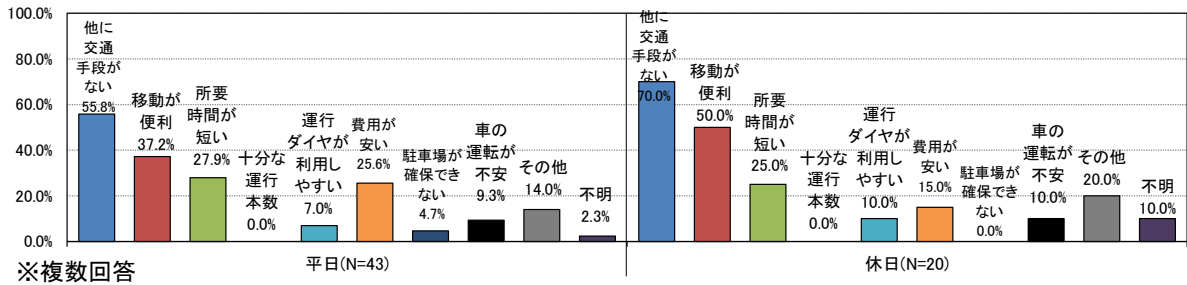


図 31 路線バスの利用理由【補助あり】

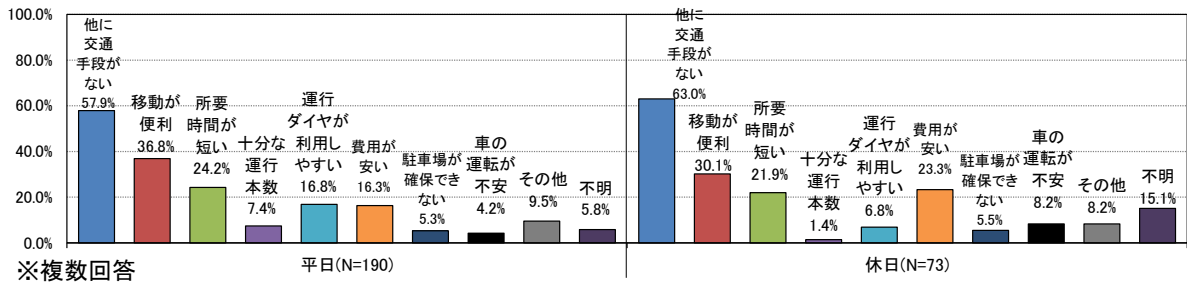


図 32 路線バスの利用理由【補助なし】

1.4 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。

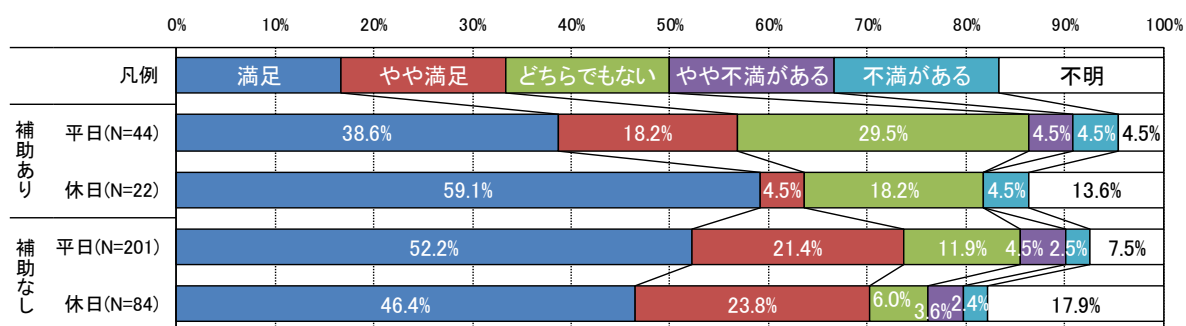


図 33 行き先、運行経路

【補助あり】

【補助なし】

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

表 2 希望の行き先・運行経路

(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。

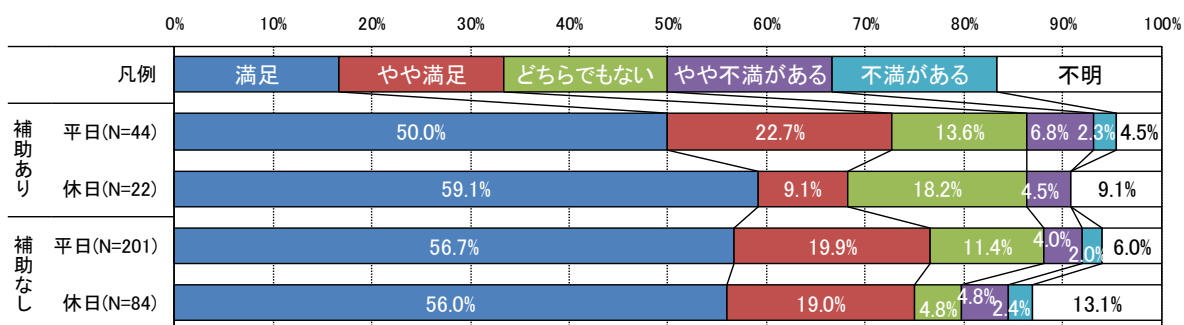


図 34 バス停位置

【補助あり】

【補助なし】

利用路線	希望するバス停位置	件	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	平日	北総循環線 新鎌ヶ谷駅の駅前ロータリー	1	
休日	意見なし			北総循環線 滝野6丁目と5丁目の間	1	
				北総循環線 もう少し間隔を小さく	1	
				北総循環線 商業地設置	1	
				西の原線 横断歩道に半分かかるので危ない	1	
				西の原線 信号のそば	1	
				西の原線 岩名運動公園前にしてほしい	1	
				西の原線 小林中学校と小林牧場の間	1	
				北総循環線 ジョイフル、スーパー側	1	
				北総循環線 商業施設の中心	1	
				休日	牧の原循環ルート 駅に近い所	1
					六合路線 仲井	1
					北総循環線 イオン前	1
			神崎線 大森坂上(木下駅に向かう方)		1	
			神崎線 鹿黒と割野の中間地点	1		

表 3 希望の行き先・運行経路

(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）は不満が高く、関心の高い事項と言えます。

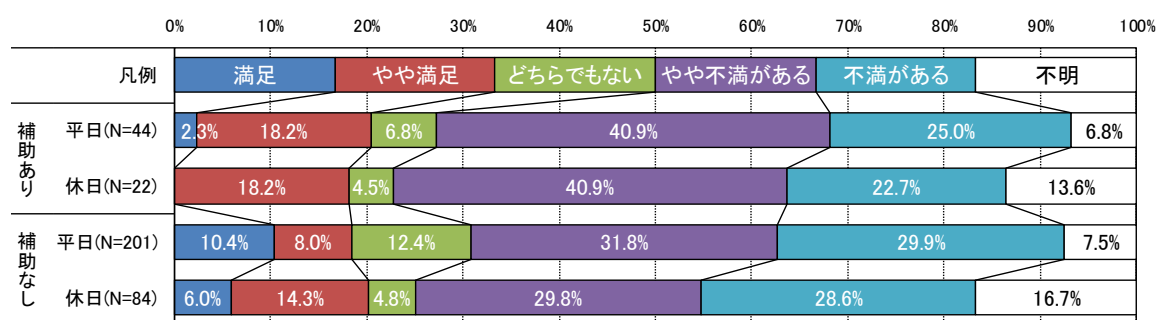


図 35 運行本数（運行間隔）

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。

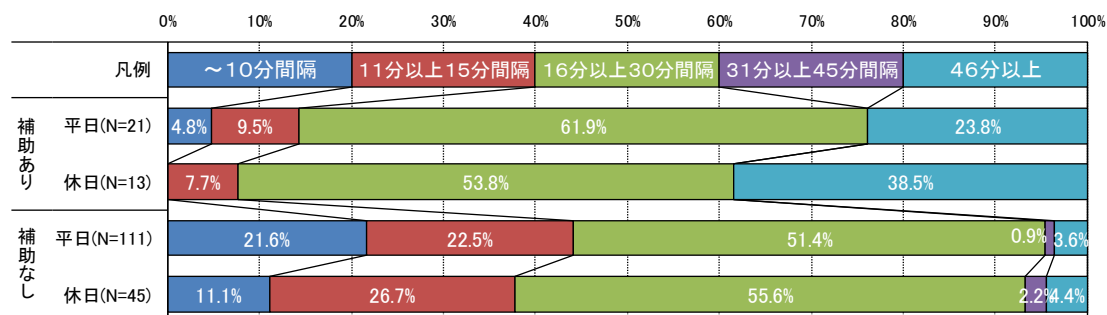


図 36 希望の運行間隔（少なくとも（）分間隔での運行を希望）（「不満」「やや不満」を対象）

(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%となっています。

・以上の通り、補助あり・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。

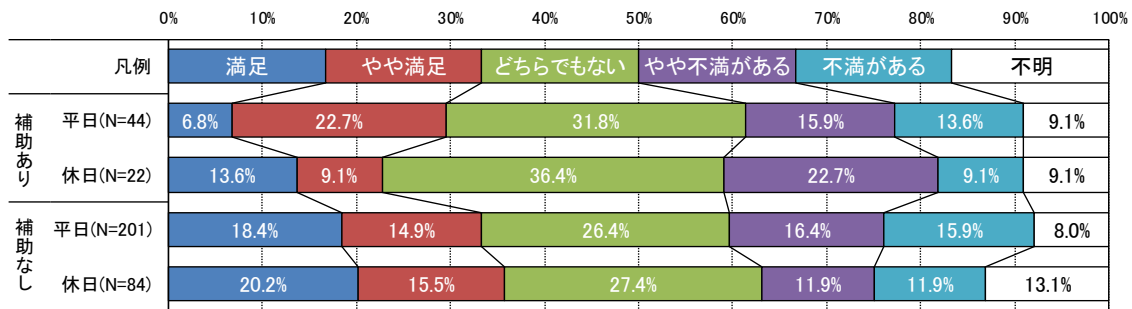


図 37 始発時刻・終発時刻

【補助あり】

	始発時刻		終発時刻	
	利用路線	時台 件	利用路線	時台 件
平日	印旛学園線	5 1	印旛学園線	20 3
	印旛学園線	6 1	印旛学園線	21 1
			宗像路線青ルート	21 1
			宗像路線赤ルート	20 2
			小林線	19 1
			小林線	23 1
			六合路線	19 1
			六合路線	20 1
休日	小林線	4 2	宗像路線赤ルート	21 1
	小林線	5 2	順大線	23 1
	宗像路線赤ルート	4 2	小林線	20 1
	順大線	4 1	小林線	21 2
			小林線	22 1
			小林線	22 1

【補助なし】

	始発時刻		終発時刻	
	利用路線	時台 件	利用路線	時台 件
平日	高花線	4 2	高花線	22 1
	高花線	5 7	高花線	23 5
	順大線	5 2	高花線	24 7
	小林線	5 6	順大線	22 1
	小林線	6 2	順大線	23 2
	西の原外循環線	5 1	小林線	21 1
	西の原線	5 2	小林線	23 5
	西の原線	6 1	小林線	24 2
	滝野循環線	5 1	神崎線	22 2
	直行便(ちばにう)	7 1	神崎線	24 1
	北口循環線	5 3	西の原外循環線	23 1
	六合路線	5 1	西の原外循環線	24 1
	六合路線	6 3	西の原線	23 2
			西の原線	24 1
			滝野循環線	24 1
			北口循環線	22 1
	休日	高花線	5 1	高花線
順大線		5 1	高花線	24 2
西の原線		5 1	順大線	23 2
牧の原循環ルート		6 2	神崎線	21 1
			神崎線	22 1
			神崎線	23 3
			西の原線	23 1
			北環状線ルート	21 1
			牧の原循環ルート	20 1
			牧の原循環ルート	21 1
			牧の原循環ルート	22 1
			六合路線	21 1
			六合路線	21 1
			六合路線	21 1
			六合路線	21 1

表 4 希望の始発時刻・終発時刻

(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、定時性に問題があ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車の出が多く、バスの定時運行に影響していることが伺えます。

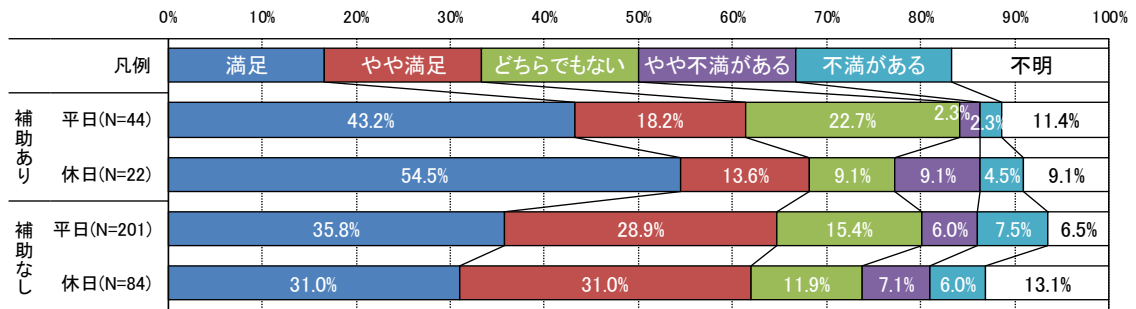


図 38 定時性

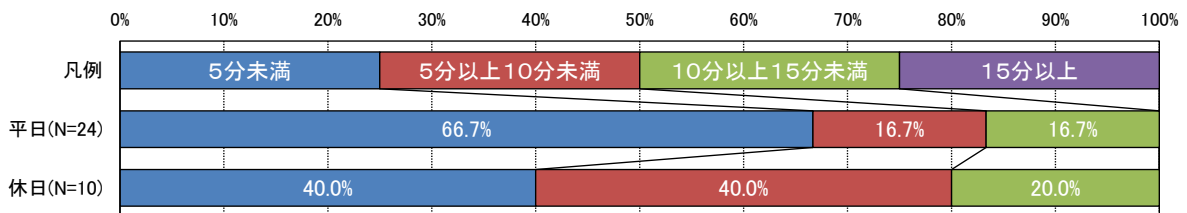
2) 遅延の許容範囲

【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分以内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分以内の遅れならば許容するとの回答は40.0%、10分以内では80.0%でした。



※サンプル数が少ないことに注意

注) 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 39 遅延の許容範囲 ()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き

1) 乗りつきについて

【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、乗りつき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、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、乗りつき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、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。

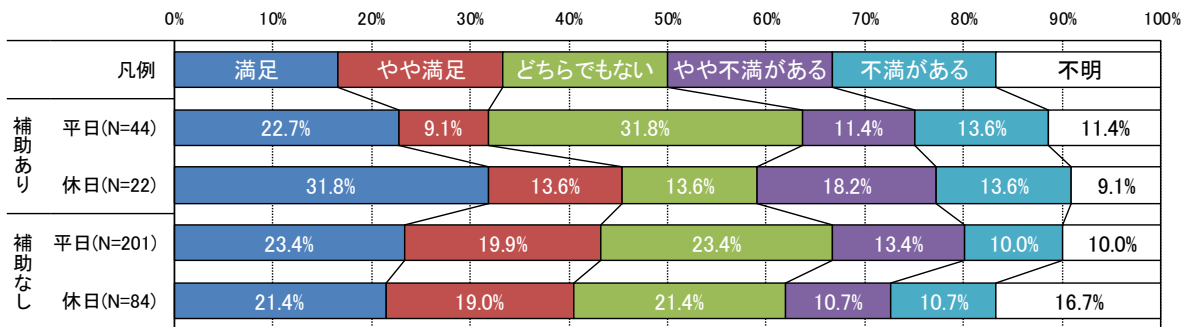


図 40 鉄道や他のバスへの乗りつきについて

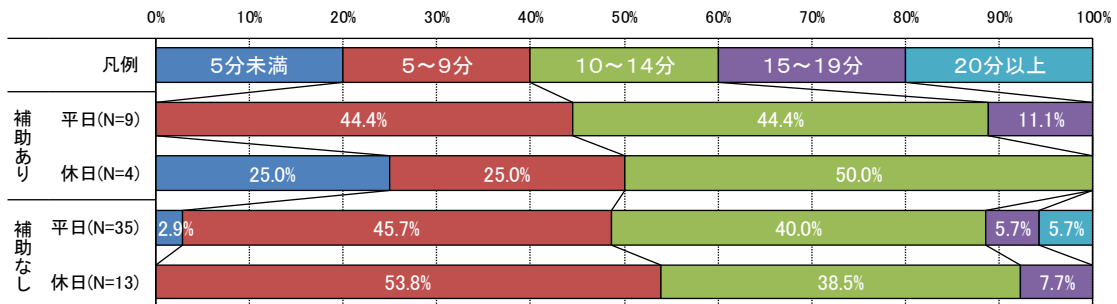
2) 希望する乗りつき時間（鉄道や他のバスへの乗りつき）

【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、9分以内で45%前後、14分以内では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、9分以内で50%程度、14分以内では90~100%となっています。



※サンプル数が少ないことに注意

図 41 希望する乗りつき時間

【補助あり】

不満を感じるバス停		件
平日	京成酒々井駅	4
	佐倉駅	2
	印旛日本医大駅	2
休日	印西牧の原駅	2
	小林駅	1
	京成酒々井駅	1
	京成佐倉駅	1
	印西臼井駅	1

【補助なし】

不満を感じるバス停		件
平日	千葉ニュータウン中央駅	12
	京成酒々井駅	4
	印西牧の原駅	3
	小林駅	3
休日	酒々井駅	2
	千葉ニュータウン中央駅	6
	京成酒々井駅西口	2

表 5 不満を感じるバス停

(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が比較的多くなっています。

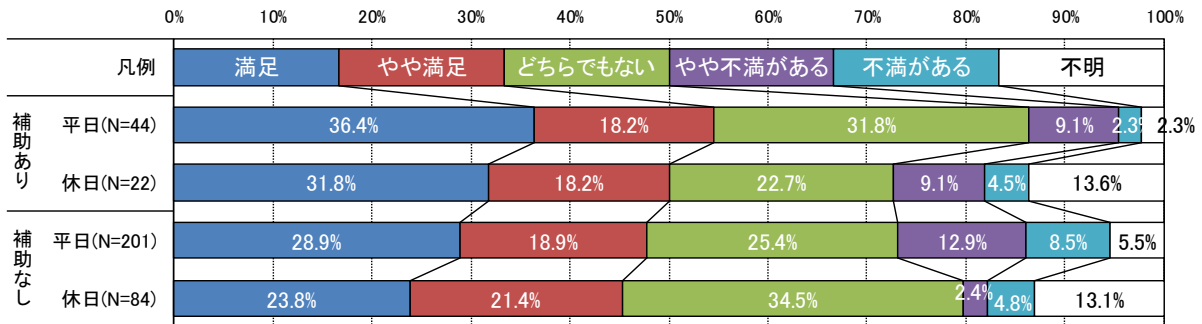


図 42 運賃について

(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。

【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、特に補助なし路線で不満に思う割合が高く、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。

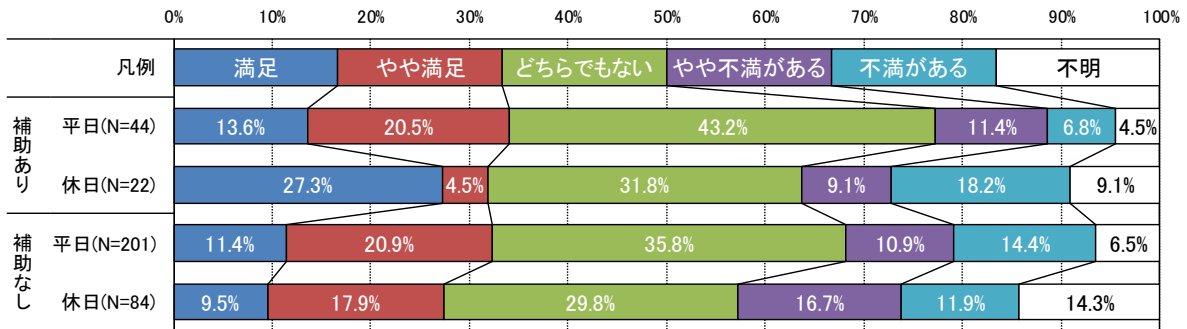


図 43 バス待ち設備の快適性

【補助あり】

不満と感じるバス停		不満と思う内容	件
平日	臼井駅	ベンチが壊れている	1
	学園台入口	屋根がない	1
	京成酒々井駅	屋根がない	1
	印旛日本医大駅	ベンチがない	1
休日	京成酒々井駅	屋根がなく、ベンチがない	1
	小林駅	何もない	1

【補助なし】

不満と感じるバス停		不満と思う内容	件
平日	千葉ニュータウン中央駅	ベンチがない	3
	京成酒々井駅	屋根がない	2
	小林駅	ベンチがない	2
	木下駅	ベンチがない	1
	木下駅	屋根がない	1
	京成酒々井駅	ベンチがない	1
	小林駅	屋根がない	1
	バス停名なし	屋根がない	10
		ベンチがない	5
		屋根がない	1
休日	印西牧の原駅	屋根がない	2
	千葉NT中央駅北口	ベンチがない	2
	千葉NT中央駅北口	屋根がない	2
	印西牧の原駅	ベンチがない	1
	京成酒々井駅西口	屋根がない	1
	バス停名なし	屋根がない	6
	ベンチがない	4	

表 6 不満と感じるバス停・不満と思う内容

(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。
- ・以上の通り、バス停のバリアフリー状況（段差の存在等）については、満足に思う割合が特に高いわけではありませんが、不満に思う割合が低く、他の項目と比べると、関心の度合いは低いと考えられます。

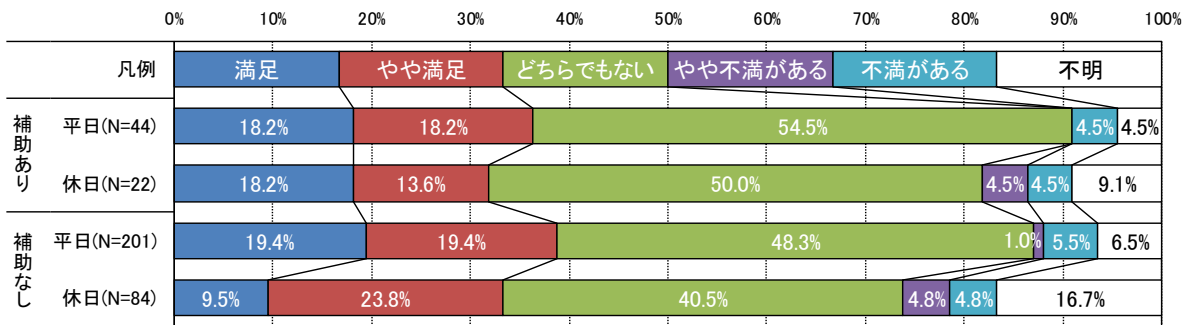


図 44 バス待ち設備の快適性

【補助あり】

不満と感じるバス停		意見・要望	件
平日	記述なし	駐車位置を歩道近くにしてほしい	1
休日	記述なし	ベンチが引っ込んでいる	1

【補助なし】

不満と感じるバス停		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	バリアフリーの状態ではない	2
	記述なし	草地で足元悪い	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	1

表 7 不満と感じるバス停

(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、平日よりも低くなっています。

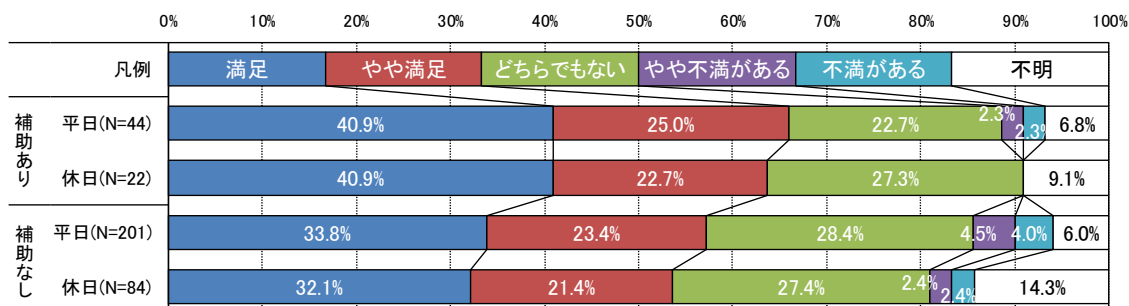


図 45 車内の混雑状況

(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、総合的に見ると、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、始発・終発時刻や乗りつぎなど、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。

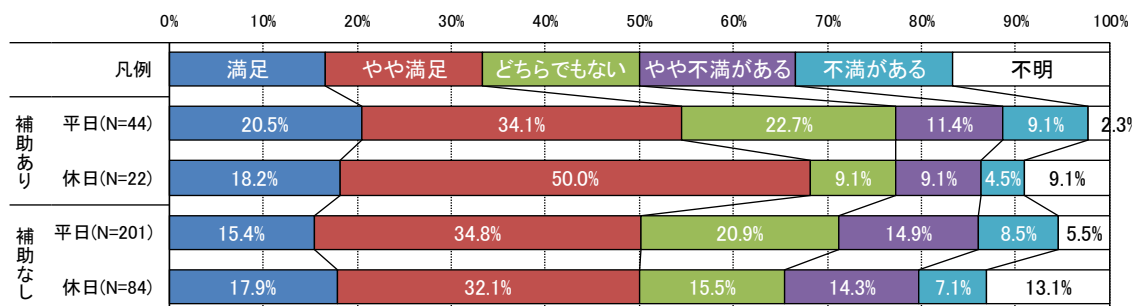


図 46 総合的に見た満足度

(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】

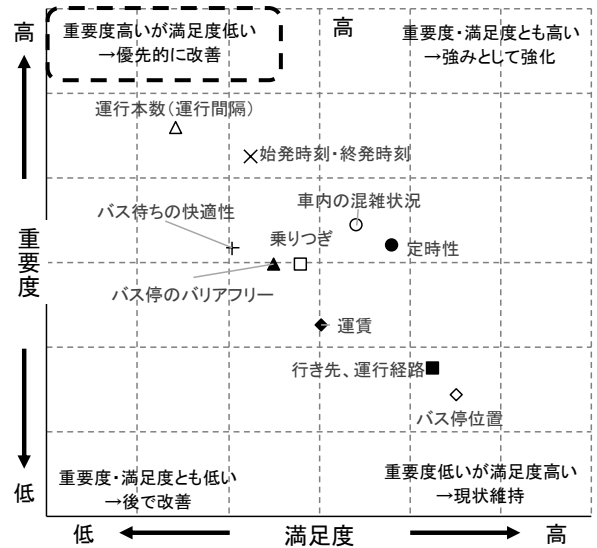
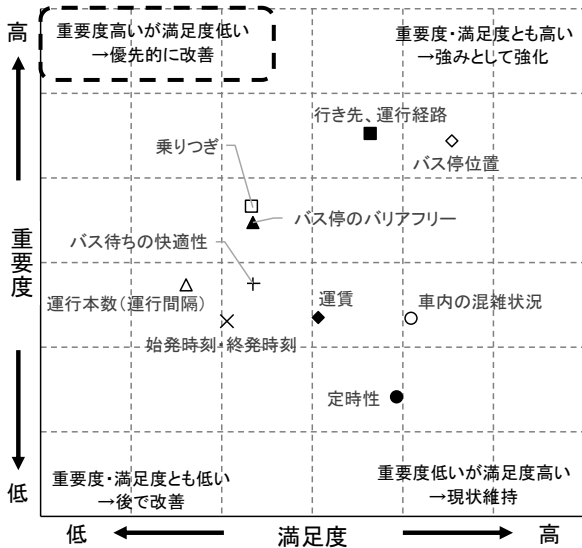
- ・補助あり路線：乗りつぎ、バス停のバリアフリー
- ・補助なし路線：運行本数、始発時刻・終発時刻、バス待ちの快適性

【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】

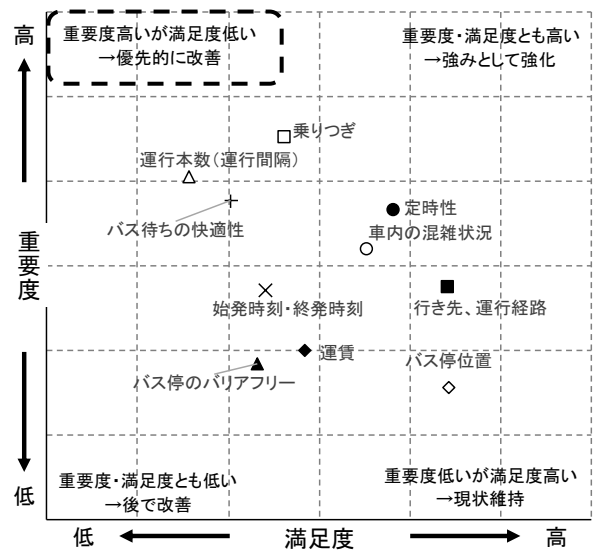
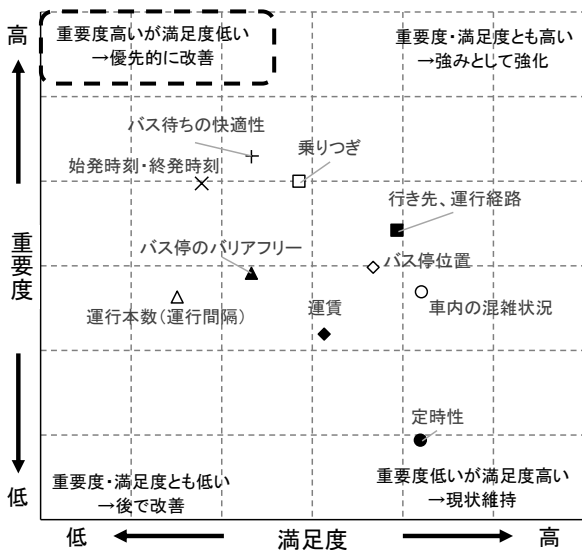


図 47 満足度・重要度分析結果

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」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。

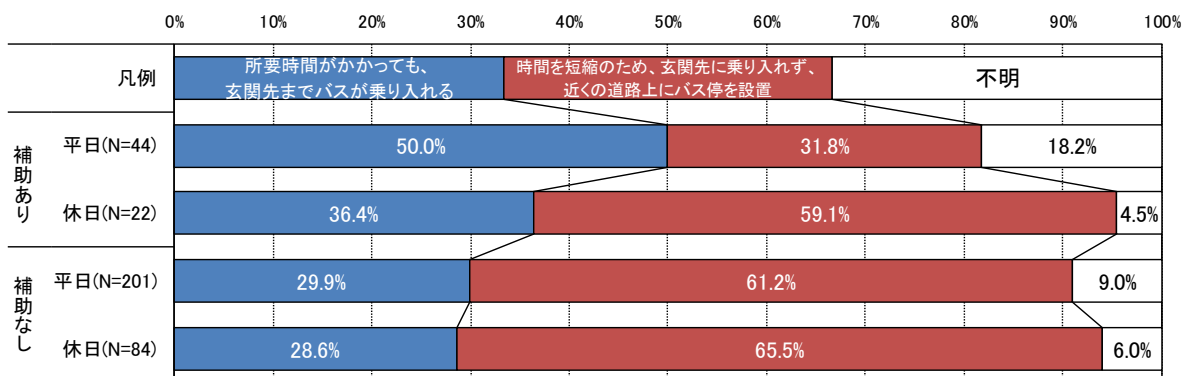


図 48 バス停の位置に対する意向

(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】

- ・「屋根」が必要との回答が、補助あり路線は61.9%、補助なし路線は76.5%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。

- ・以上の通り、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、要望の高い施設と言えます。

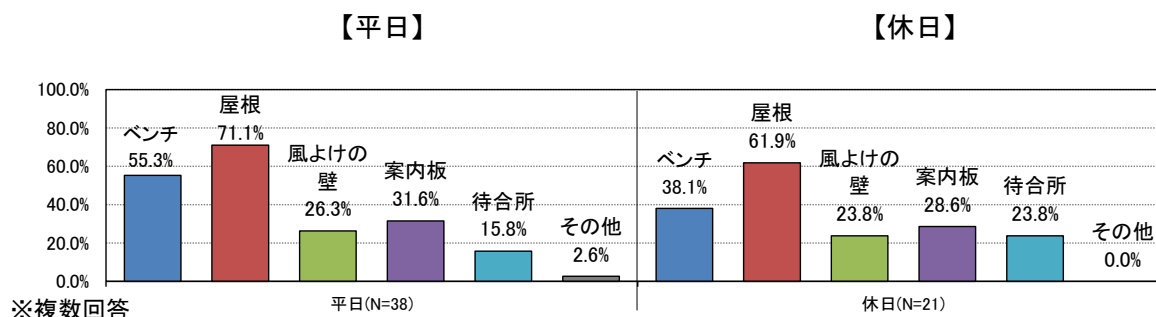


図 49 バス停に必要と思う設備【補助あり】

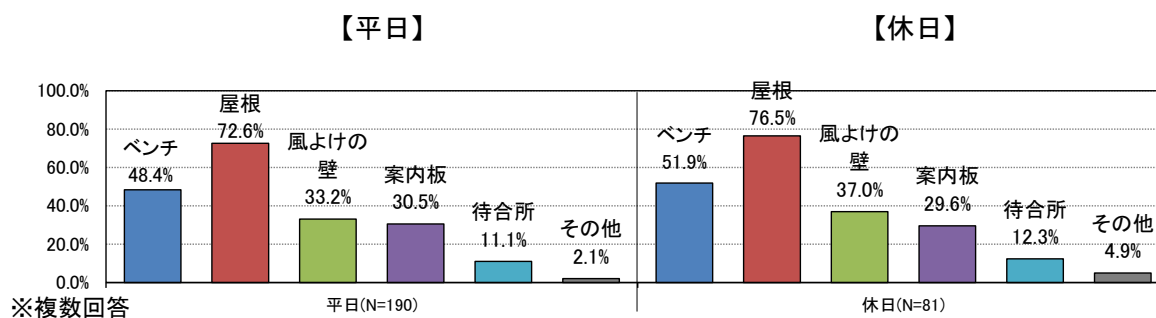


図 50 バス停に必要と思う設備【補助なし】

1.6 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。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、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、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。

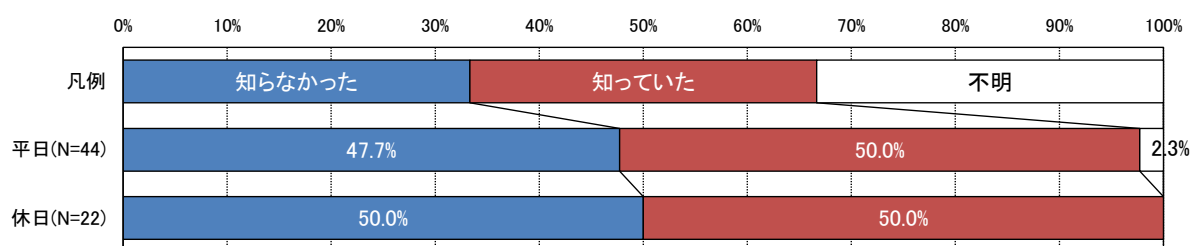


図 51 運行経費の一部負担の認知度

(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」は、平日13.6%、休日13.6%となっています。

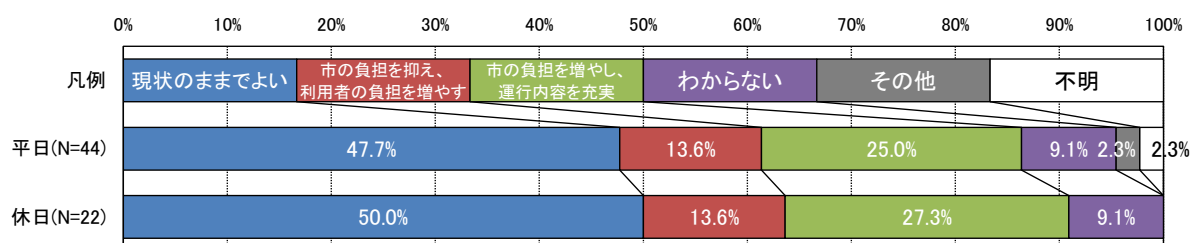


図 52 今後の市の負担と利用者負担の望ましいあり方について

(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。

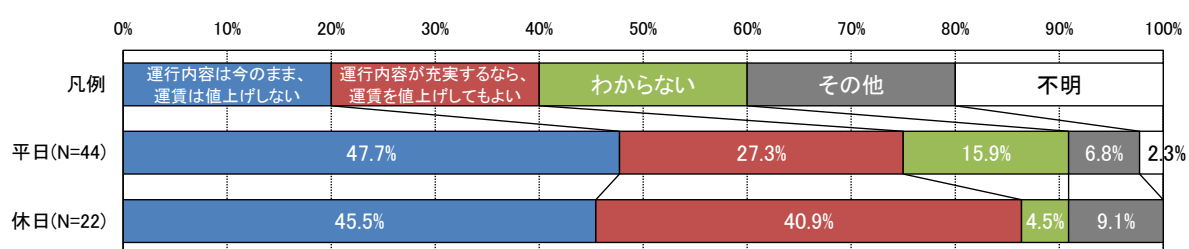


図 53 今後の運行の内容と運賃のあり方について