

5. 利用者の意向等（市民アンケート調査）

5.1 市民アンケート調査実施概要

1) 実施目的

公共交通の利用状況や市民の意識などを把握し、「成田市地域公共交通網形成計画」を検討する際の基礎資料とするために、市民アンケートを実施した。

2) 実施期間

市民アンケート調査は、以下に示す期間に実施した。

実施期間 平成 30 年 10 月 9 日(月)～平成 30 年 10 月 19 日(金)

3) 調査対象者

住民基本台帳から無作為抽出した 2,000 世帯の世帯主とした。また、できるだけ多くの市民の回答を得るため、送付した封筒には、3通のアンケート票を封入して実施した。

5.2 市民アンケート調査結果

5.2.1 市民アンケート調査票の回収結果

・住民基本台帳から無作為に抽出した 2,000 世帯のうち 762 世帯から返送され、回収率は 38.1%であった。
 ・また、各世帯とも調査票を 3 票同封し合計で 6,000 票を配布したが、返送された調査票は 1,422 票であった。

表 13 市民アンケート回収結果

	配布数	回収数	回収率
世帯数	2,000	762	38.1%
調査票	6,000	1,422	23.7%

5.2.2 回答者の属性

(1) 性別

・どの地域も、男女ほぼ半数ずつの回答である。

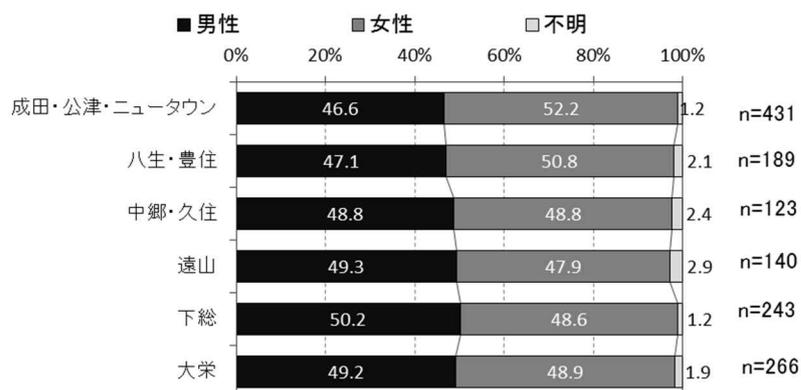


図 130 性別構成比

(2) 年代別

・成田・公津・ニュータウン地区は比較的若い年代の割合が高く、その他の地域は60歳代以上が過半数である。

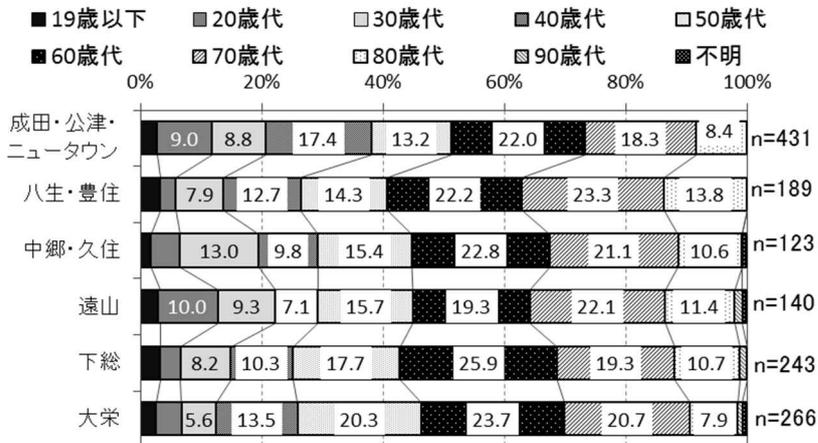


図 131 年代別構成比

(3) 職業別

・会社員・公務員と無職者の割合が高い。成田・公津・ニュータウンでは会社員・公務員の割合が35%と最も高いが、八生・豊住、大栄では30%未満である。

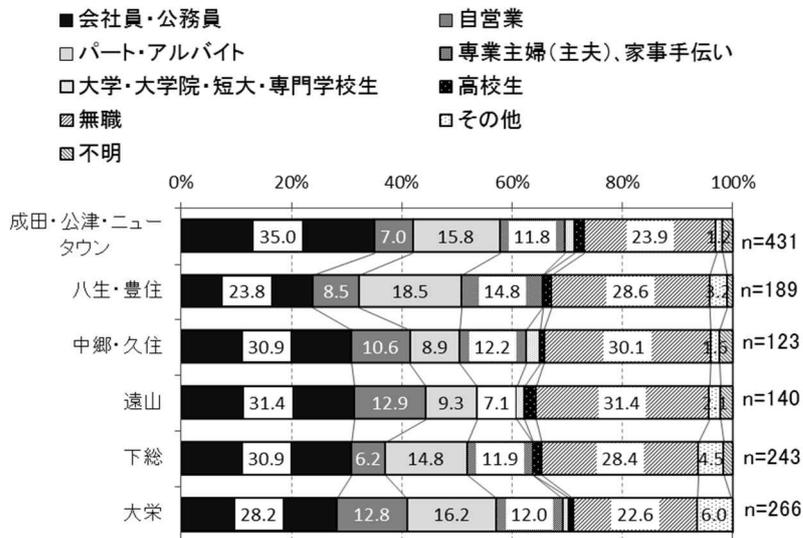


図 132 職業別構成比

(4) 居住地別

・成田・公津・ニュータウンが30.3%、次いで大栄が18.7%などとなっている。

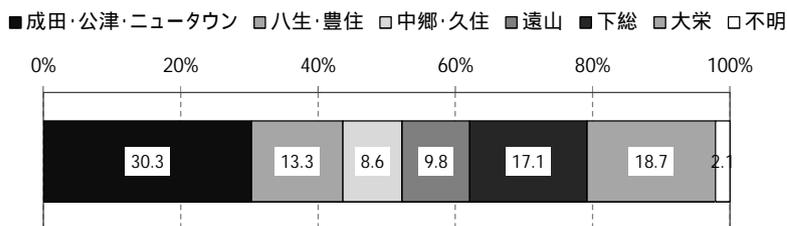


図 133 居住地別構成比

表 14 主な居住地

町名	件数	町名	件数	町名	件数	町名	件数
名古屋	73	北須賀	19	美郷台	14	久住中央	10
玉造	41	八代	19	桜田	13	三里塚	10
吉岡	41	飯田町	19	磯部	13	川上	10
大袋	37	北羽鳥	19	十余三	13	竜台	10
猿山	37	押畑	19	稲荷山	13	倉水	9
公津の杜	34	橋賀台	18	山口	12	南羽鳥	9
不明	33	高岡	17	津富浦	12	名木	9
伊能	32	大清水	17	吉倉	12	上福田	9
中台	32	一坪田	17	船形	12	官林	9
加良部	31	荒海	17	囲護台	12	南敷	8
松崎	30	並木町	16	久米野	11	本城	8
吾妻	26	成井	16	大栄十余三	11	西大須賀	8
宝田	24	台方	16	所	10	下福田	8
大竹	23	下方	16	多良貝	10	郷部	8
前林	21	滑川	15	新田	10	幡谷	8
長沼	20	土屋	14	飯岡	10	大和田	8
						新妻	8
						中野	8

(5) 最寄り駅

・成田駅が最も多い。(なお、京成成田駅を成田駅と回答している可能性もある。)
 ・その他では、滑河駅、久住駅、公津の杜駅、成田湯川駅などの順となっている。
 回答者の中には、「京成成田」のことを「成田」と記載している場合が考えられ、両駅の所在地が近く最寄り駅としての考え方に影響が少ないため、両駅は統一した件数として考えることが望ましい。

表 15 最寄駅一覧

駅名	件数
成田	590
滑河	233
久住	135
公津の杜	96
成田湯川	82
下総松崎	76
宗吾参道	49
京成成田	46
佐原	28
成田空港	28
下総神崎	15
東成田	15
空港第2ビル	11
安食	9
芝山千代田	5
大戸	4
香取	3
千葉	1
酒々井	1
不明	57
計	1484

(6) 最寄り駅端末交通手段

・成田・公津・ニュータウンは徒歩が37.8%と最も高く、その他の地域は乗用車の割合が高い。

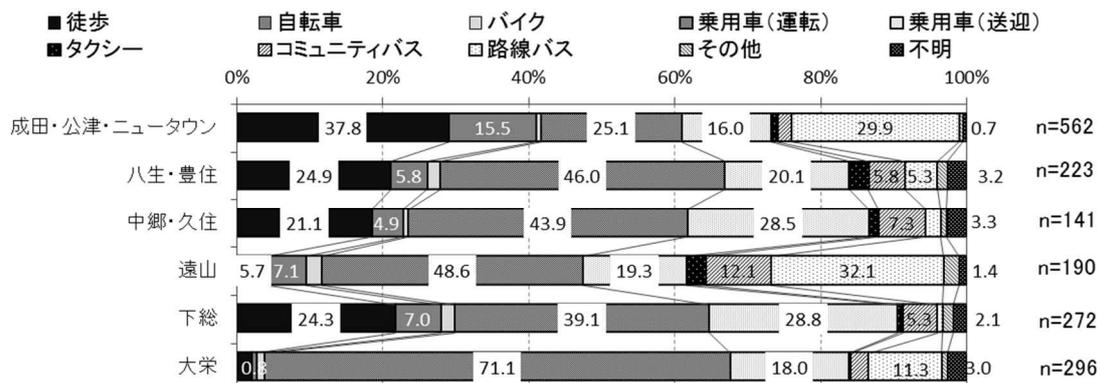


図 134 最寄り駅端末交通手段別構成比

(7) 自動車の保有状況

・自分専用の自動車を保有している割合が全体的に高い。その割合は成田・公津・ニュータウンでは52.2%、遠山で62.9%だが、その他の地域では7割前後である。

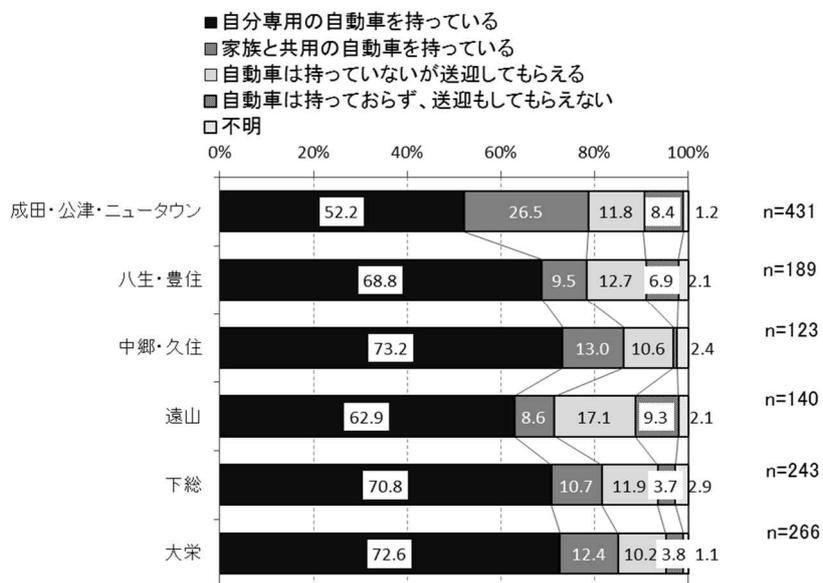


図 135 自動車保有有無別構成比

(8) 自動車運転免許証の保有状況

1) 自動車運転免許証の保有状況

・自動車運転免許証を保有し普段から運転する割合が7～8割と高い。

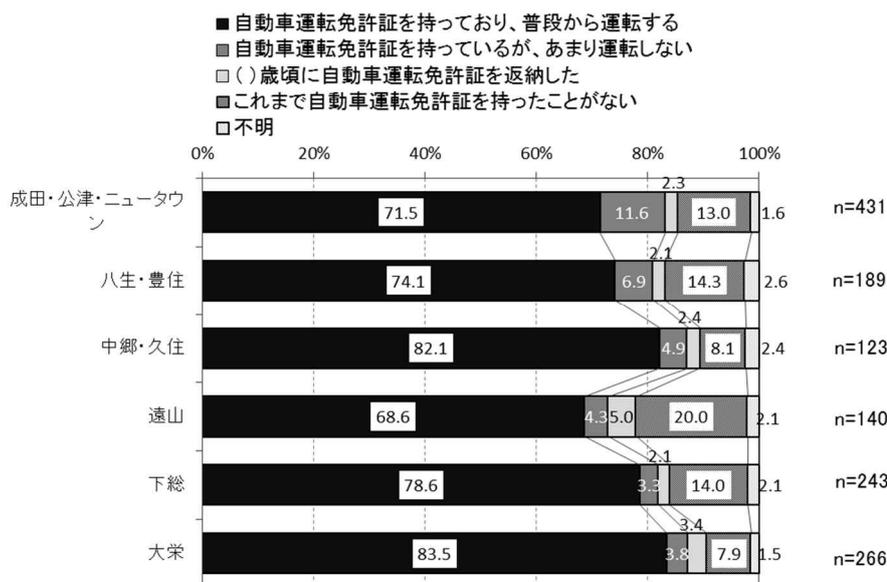


表 16 自動車運転免許証を返納した年齢

自動車運転免許証返納年齢	回答者数
～50代	5
60代	6
70代	18
80代	8

図 136 自動車運転免許証有無別構成比

2) 自動車運転免許証の返納予定

・自動車運転免許証を返納する予定のある人の割合はどの地域も低い。ただ、成田・公津・ニュータウンでは6.1%と他の地域よりは高い。

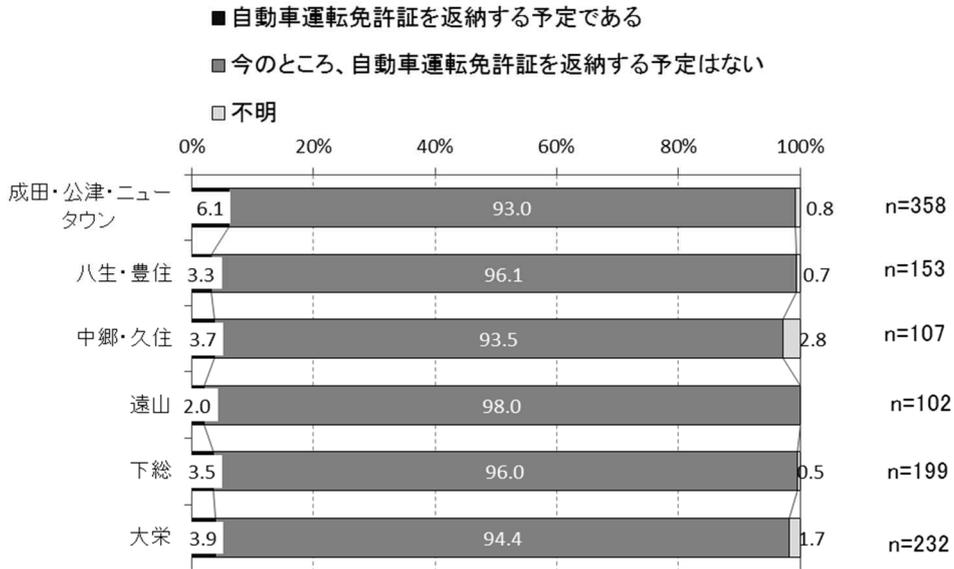


図 137 地域別自動車運転免許証返納予定有無構成比

表 17 自動車運転免許証返納予定年齢

自動車運転免許証返納予定年齢	回答者数
60歳頃	1
65歳頃	0
70歳頃	2
75歳頃	14
80歳頃	13
85歳頃	11
90歳頃	3

表 18 自動車運転免許証返納後の移動手段

自動車運転免許証返納後の移動手段	回答者数
徒歩	10
自転車	3
タクシー	6
乗用車(送迎)	12
路線バス	15
コミュニティバス	13
オンデマンド交通	19
その他*	1

*「鉄道」と回答

5.2.3 バスやオンデマンド交通の利用状況

- ・路線バスの利用者は、成田・公津・ニュータウン 37.8%、遠山 29.3%、大栄 12.4%である。
- ・コミュニティバスの利用者は、中郷・久住が 17.1%、八生・豊住、遠山、下総が 10%程度である。
- ・オンデマンド交通の利用者は、全体的に少なく、遠山でやや多い程度である。

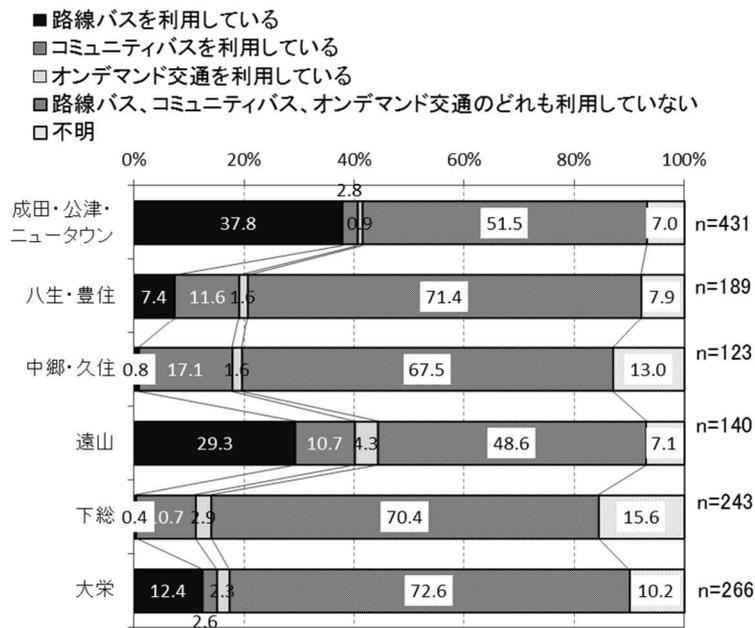


図 138 地域別によるバスやオンデマンド交通の利用状況

- ・路線バス利用者は 20 歳代以下の若い世代で高く、コミュニティバスは 19 歳以下が高い。
- ・オンデマンド交通利用者は 80 歳代が 14.4%と最も高い。

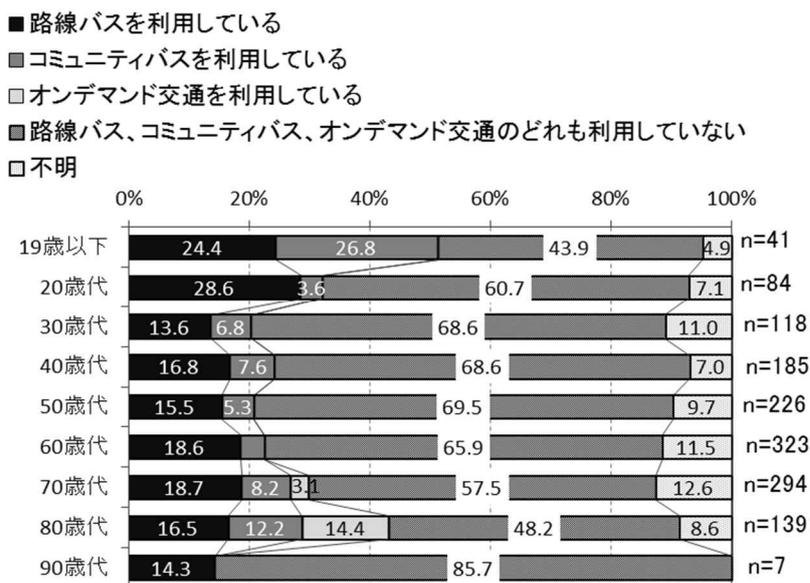


図 139 年代別によるバスやオンデマンド交通の利用状況

- ・普段あまり運転しない人や自動車運転免許証を持っていない人は路線バスやコミュニティバスを利用する割合が高い。
- ・免許証を返納した人、持ったことがない人はオンデマンド交通の利用割合が高い。

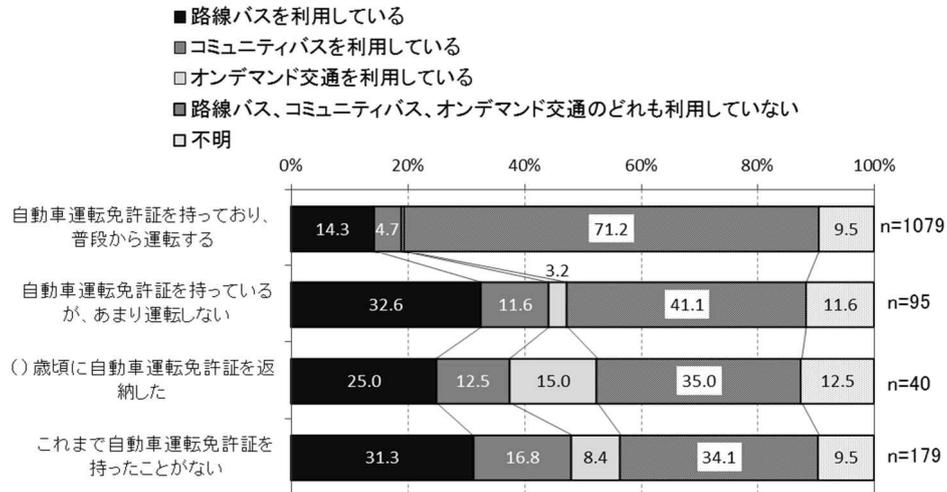


図 140 自動車運転免許証有無によるバスやオンデマンド交通の利用状況

5.2.4 路線バス・コミュニティバス・オンデマンド交通の利用者

(1) 路線バス・コミュニティバス・オンデマンド交通の利用状況

1) 各交通手段の利用割合

- ・成田・公津・ニュータウン、遠山、大栄では路線バスの利用割合が高い。
- ・コミュニティバスは、中郷・久住、下総で利用割合が高い。
- ・オンデマンド交通は、下総、大栄で 10% 以上の利用割合である。

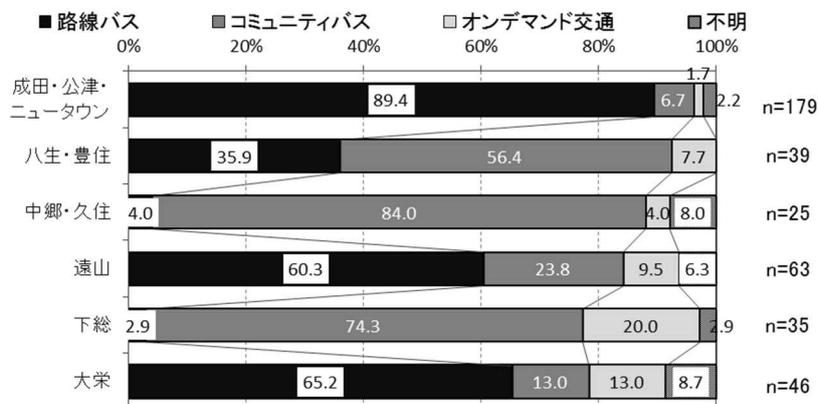


図 141 地域別・利用手段別構成比

2) 乗車・降車するバス停・場所

表 19 主要な乗降バス停

主要乗車バス停・場所		回答者数	主要降車バス停・場所		回答者数
路線バス		246	路線バス		246
吾妻ショッピングセンター		13	JR成田駅西口		113
ニュータウン中央		11	京成成田駅		57
戸崎公園		8	JR成田駅		10
西中学校前		7	成田		8
玉造7丁目		6	ボンベルタ		5
橋賀台保育園		6	コミュニティバス		102
日赤入口・一本松跡		6	京成成田駅中央口		37
法務局前		6	成田市役所		13
コミュニティバス		102	滑河駅前		6
長沼保育園		7	オンデマンド交通		27
滑河駅前		5	日赤病院		5
荒海		3	成田病院		2
川栗		3			
芙蓉邸街入口		3			
オンデマンド交通		27			
美光前		3			
ふれあいの家		2			

3) 乗車バス停・場所までの移動手段

・いずれも、バス停・乗車場所まで徒歩利用割合が高い。
 ・オンデマンド交通の不明回答 29.6%について、他の交通機関よりも割合が多い結果となったが、家を出て目の前に停留所がある等の理由により、「移動する方法」に当てはまらない不明回答を含むものと見られる。

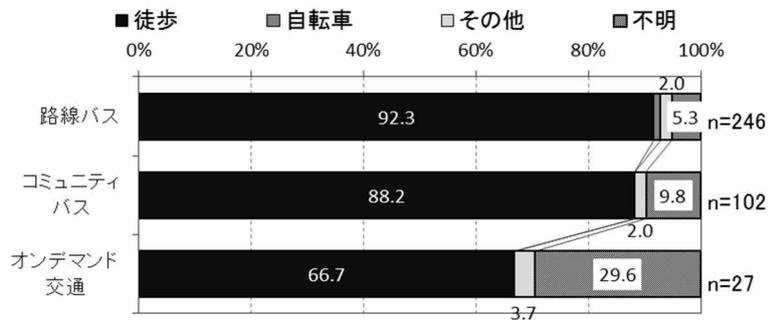


図 142 乗車バス停・場所までの移動手段別構成比

4) 乗車バス停・場所までの所要時間

・いずれも、乗車バス停・場所まで 10 分以内が過半数で、平均所要時間は5分前後である。

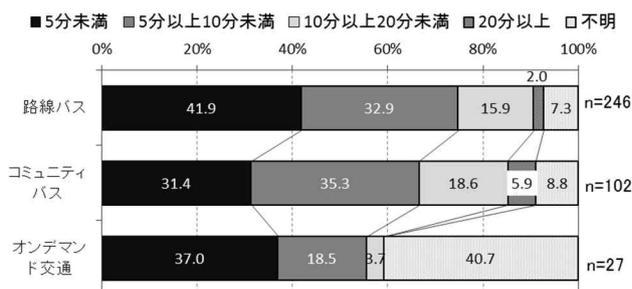


図 143 乗車バス停への所要時間別構成比

表 20 乗車バス停・場所までの所要時間

利用移動手段	平均所要時間(分)
路線バス	5.6
コミュニティバス	6.9
オンデマンド交通	4.1
全体平均	5.9

5) 乗車目的

・路線バスの乗車目的は「娯楽」の割合が最も高く、「通勤」も比較的高い。コミュニティバスは「娯楽」、オンデマンド交通は「通院」の割合が最も高い。

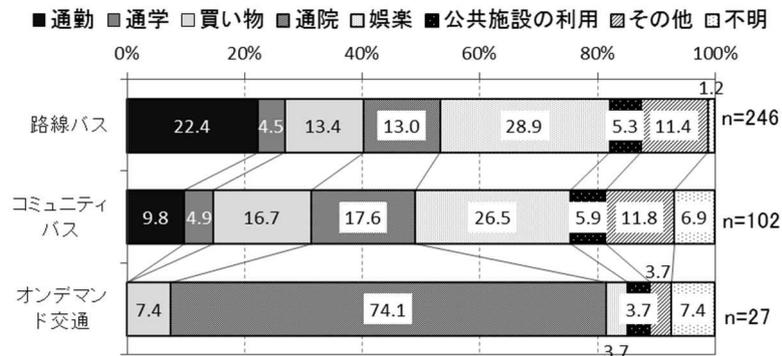


図 144 乗車目的別構成比

6) 利用時間帯

・利用時間帯はいずれも類似の傾向を示しており、午前中の利用割合が高い。

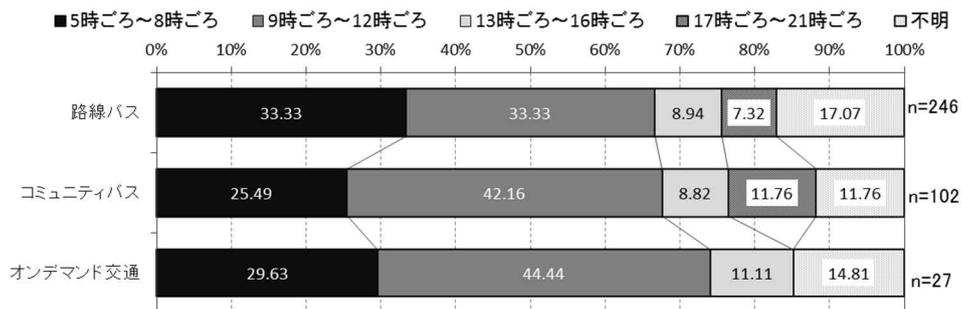


図 145 利用時間帯別構成比

表 21 利用時間帯

時間帯	路線バス	コミュニティバス	オンデマンド交通	総計
5時台	2			2
6時台	17	3		20
7時台	26	13		39
8時台	26	3	1	30
9時台	24	14	1	39
10時台	27	3	1	31
11時台	13	6		19
12時台		2		2
13時台	8	1		9
14時台	1	3		4
15時台	5	2		7
16時台	2	2		4
17時台	9	9		18
18時台	3	2		5
19時台	2	1		3
20時台	1			1
21時台	1			1
不明	32	7	1	40
総計	199	71	4	274

7) 目的地

・路線バスは市外、コミュニティバスとオンデマンド交通は市内を目的地とする割合が高い。

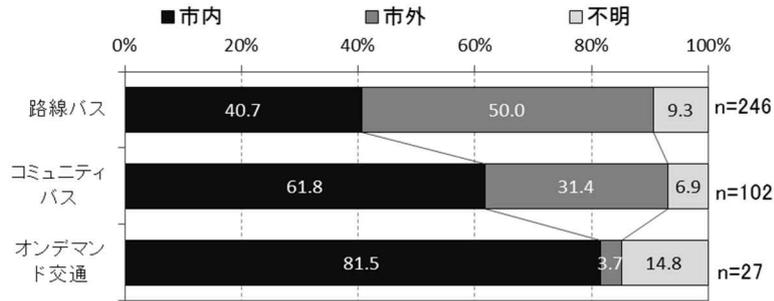


図 146 目的地別構成比

表 22 主要な目的地

主要目的地(市内)		回答者数	主要目的地(市外)		回答者数	
路線バス		100	路線バス		123	
成田空港		17	千葉県	千葉市	6	
飲食店		6		船橋市	6	
病院		6		八千代市	5	
成田駅		5		不明	29	
ボンベルタ		5		東京都	千代田区	5
駅		5		不明	55	
市役所		4		コミュニティバス		32
日赤病院		4	千葉県	千葉市	6	
コミュニティバス	63			富里市	3	
イオン		10	東京都	不明	9	
日赤病院		5	オンデマンド交通		1	
成田駅		3	千葉県	市原市	1	
成田病院		3	オンデマンド交通		22	
オンデマンド交通		22	成田病院		5	
成田病院		5	日赤病院		3	
日赤病院		3				

8) 利用頻度

・路線バスは利用頻度が高く、コミュニティバスとオンデマンド交通は月や年に数回程度が多い。

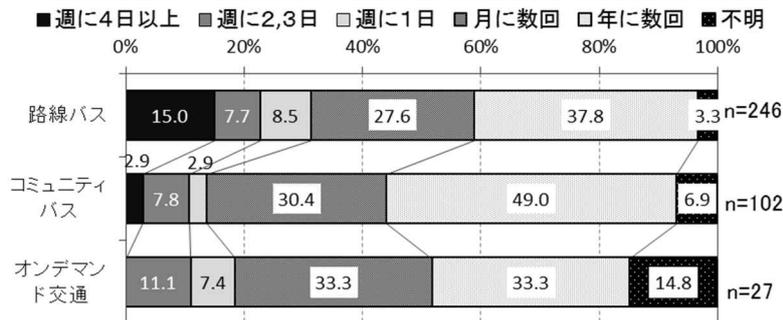


図 147 利用頻度別構成比

9) 乗りつぎの有無

- ・路線バスは鉄道への乗りつぎが 61.4%と高い一方、乗りつぎ無しが 26.0%である。
- ・コミュニティバスは、乗りつぎ無しが 47.1%、鉄道への乗りつぎが 37.3%である。
- ・オンデマンド交通は、乗りつぎ無しが 70.4%と最も高い。

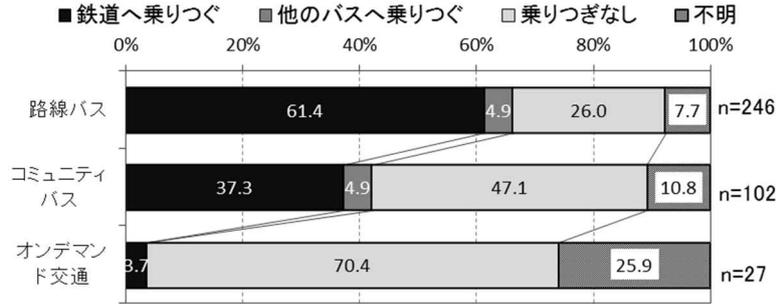


図 148 乗りつぎの有無別構成比

(2) 満足状況

1) 市全体

行き先、運行経路、乗車の所要時間

・路線バスとオンデマンド交通では、満足・やや満足を合わせて6割近いが、コミュニティバスでは36.2%と低い。

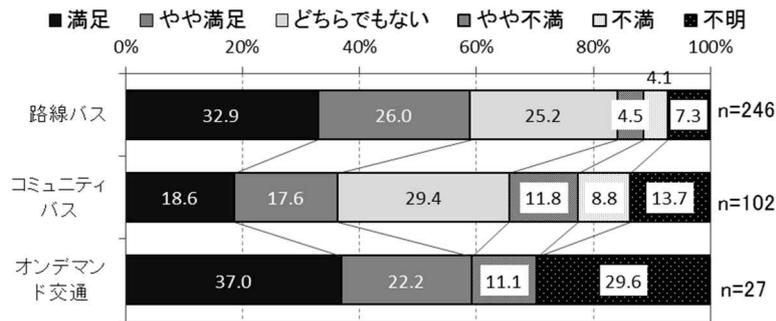


図 149 移動手段別「行き先、運行経路、乗車の所要時間」の満足状況

最寄りバス停・乗車場所までの時間

・いずれも、満足・やや満足合わせて過半数となっており、路線バス、コミュニティバス、オンデマンド交通の順で満足度が高くなっている。

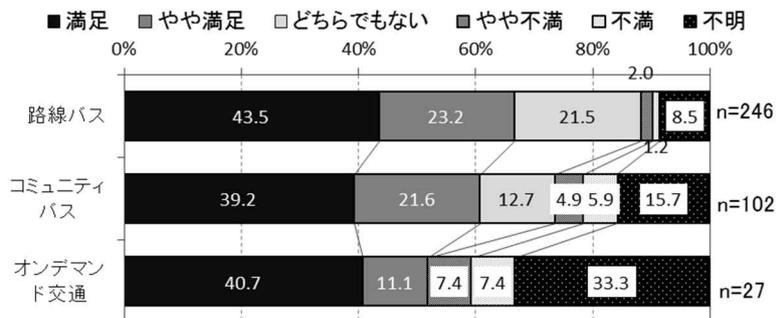


図 150 移動手段別「最寄りバス停・乗車場所までの時間」の満足状況

運行本数(運行間隔)

・路線バスで満足・やや満足合わせて 35.4%と最も高いが、他の項目と比べると、満足度は低い。また、コミュニティバスの満足度は 13.7%と低い。

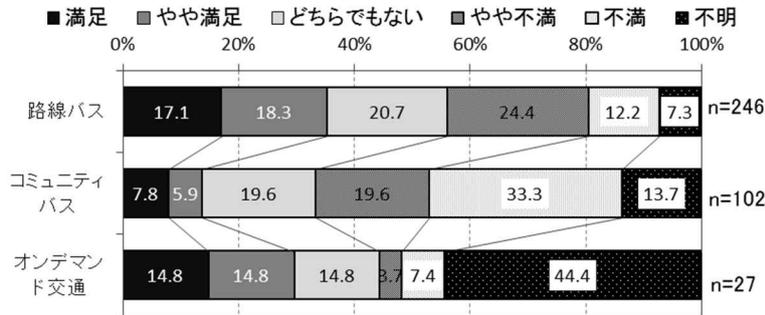


図 151 移動手段別「運行本数(運行間隔)」の満足状況

始発時刻・終発時刻

・満足・やや満足合わせると、オンデマンド交通が 37.0%、路線バスが 33%、コミュニティバスが 22.5%と、他の項目に比べて低い。

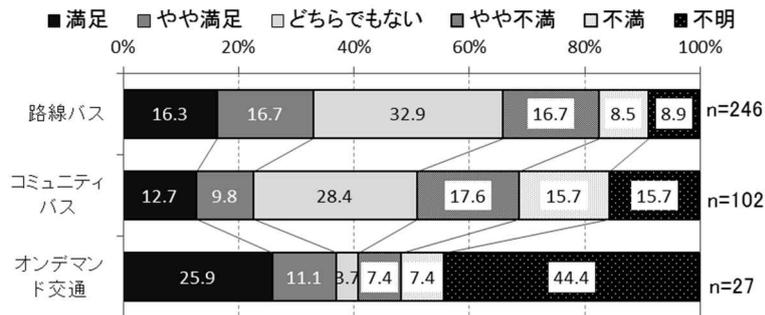


図 152 移動手段別「始発時刻・終発時刻」の満足状況

時刻表通りの運行(定時性)

・満足・やや満足合わせると、コミュニティバスが 52.9%、路線バスは 47.2%である。オンデマンド交通の満足度は低いものの、不明(無回答者)も多く、一概に満足度が低いとは言えない。

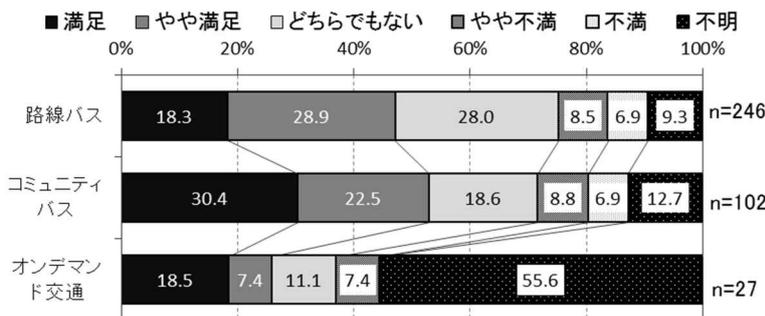


図 153 移動手段別「時刻表通りの運行(定時性)」の満足状況

鉄道や他のバスへの乗りつぎ

満足・やや満足合わせると、路線バスが 38.2%、コミュニティバスが 28.5%である。オンデマンド交通の満足度は低いものの、不明(無回答者)も多く、一概に満足度が低いとは言えない。

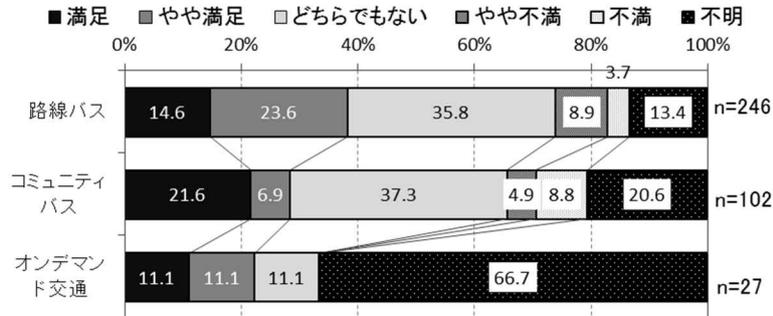


図 154 移動手段別「鉄道や他のバスへの乗りつぎ」の満足状況

総合的に見た移動手段の満足度

満足・やや満足合わせると、路線バスが 49.6%、コミュニティバスが 27.5%、オンデマンド交通が 48.1%である。

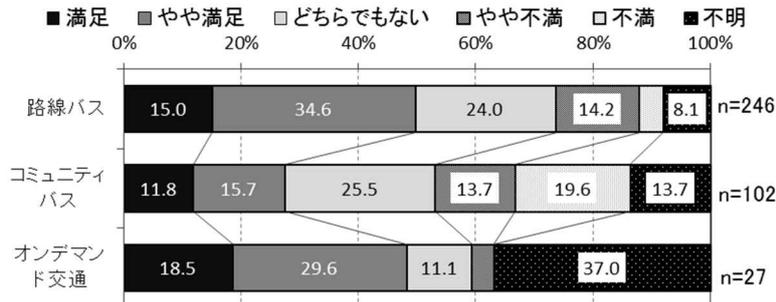


図 155 総合的に見た移動手段の満足度

2) コミュニティバス

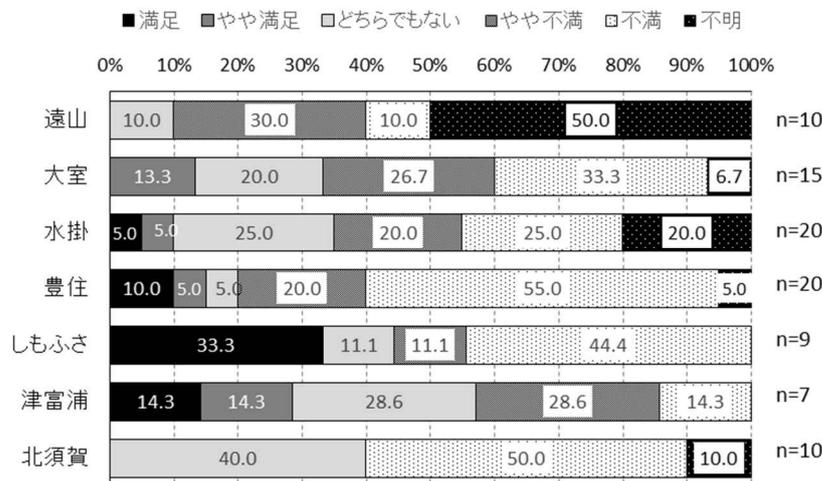
前項の結果では、路線バス、コミュニティバス、オンデマンド交通のうち、コミュニティバスの運行本数（運行間隔）および始発時刻・終発時刻の満足度が特に低かった。そのため、これらの項目について、コミュニティバスのルート別に満足状況を把握した。

【運行本数（運行間隔）】

- ・満足・やや満足合わせると、遠山、北須賀は1件も無く、また、大室、水掛、豊住は 15% 以下、しもふさ、津富浦はサンプル数が少ないが、他ルートよりも相対的に高めである。
- ・現行の運行本数と満足状況との間の関連性は低いとみられる。

【始発時刻・終発時刻】

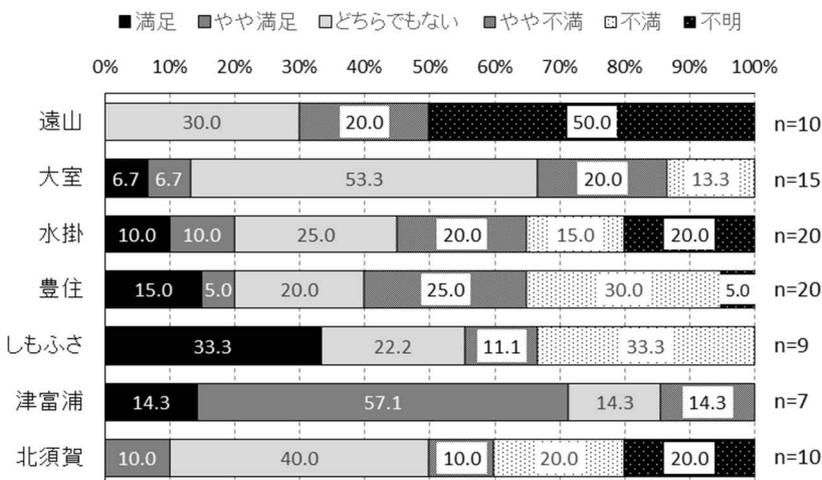
- ・満足・やや満足合わせると、遠山は1件も無く、また、北須賀は 10%、大室、水掛、豊住が 20% 以下、しもふさ、津富浦はサンプル数が少ないが、他ルートよりも相対的に高めである。
- ・現行の運行時間帯と満足状況との間の関連性は低いとみられる。



ルート	上下計 運行本数
遠山	12
大室	13
水掛	11
豊住	10
しもふさ	8
津富浦	12
北須賀	14

注) 本図は図 150 をルート別に集計したものだが、ルート不明を除いたため、サンプル数の合計は図 150 と合わない。

図 156 コミュニティバスの満足状況【運行本数（運行間隔）】



ルート	住宅地側 始発時刻	中心部側 終発時刻
遠山	6:35	19:30
大室	6:30	19:25
水掛	7:14	18:07
豊住	6:25	19:00
しもふさ	7:20	17:45
津富浦	6:43	18:05
北須賀	6:20	18:00

注) 本図は図 151 をルート別に集計したものだが、ルート不明を除いたため、サンプル数の合計は図 151 と合わない。

図 157 コミュニティバスの満足状況【始発時刻・終発時刻】

3) 重要度・満足度分析（ポートフォリオ分析）

路線バス、コミュニティバス、オンデマンド交通について、満足状況の回答結果を基に、ポートフォリオ分析に基づく重要度・満足度の把握を行った。

【重点として維持向上すべき事項】

- ・路線バス： 定時性
- ・コミュニティバス： 行き先、運行経路、乗車の所要時間
- ・オンデマンド交通： 最寄り乗車場所までの時間

【優先的に改善すべき事項】

- ・路線バス： 運行本数、乗り継ぎ
- ・コミュニティバス： 運行本数、乗り継ぎ
- ・オンデマンド交通： 乗り継ぎ、定時性、始発時刻・終発時刻、運行本数

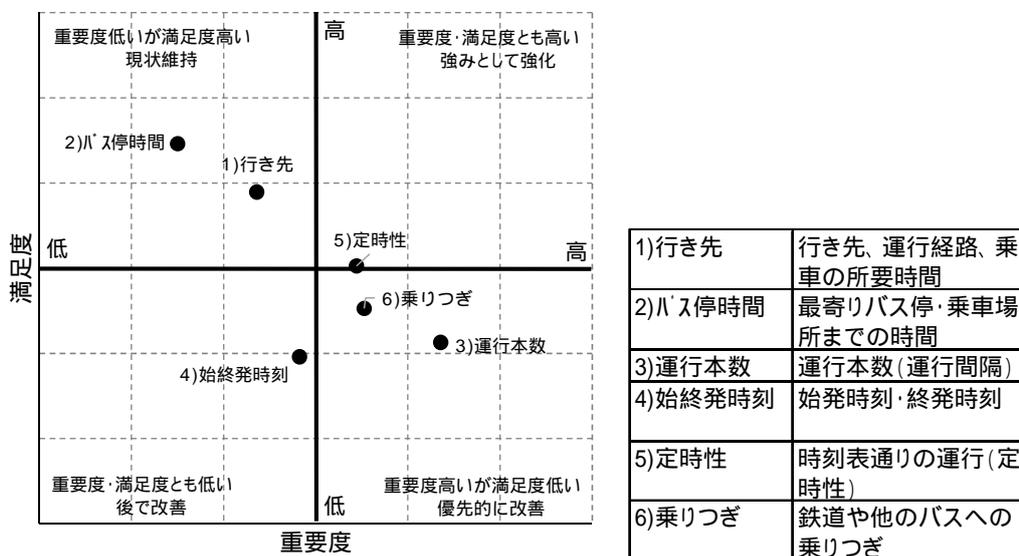


図 158 重要度・満足度分析結果【路線バス】

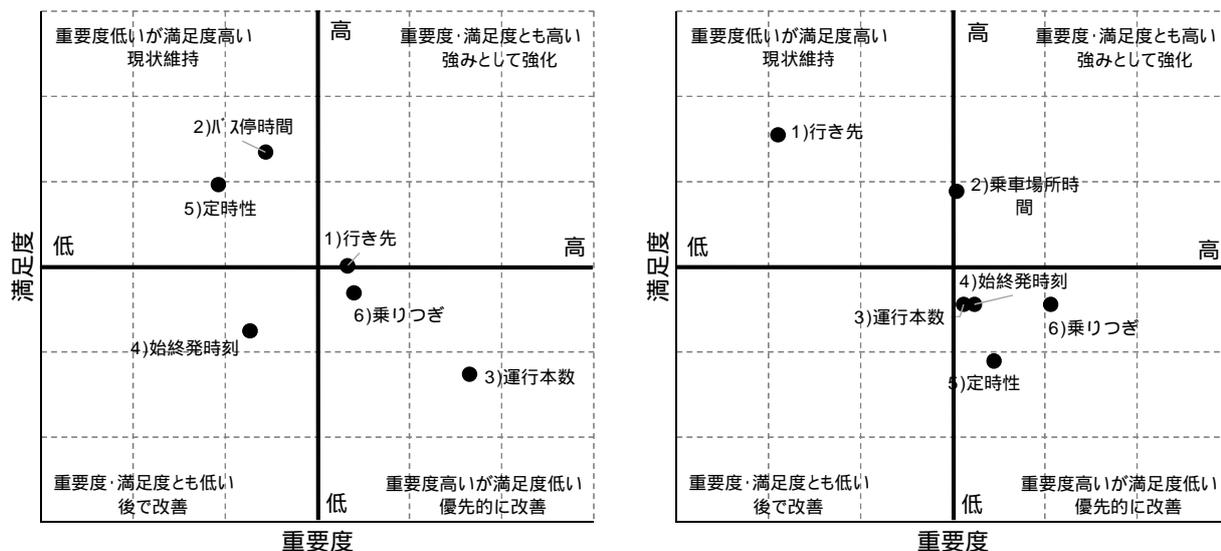


図 159 重要度・満足度分析結果【左：コミュニティバス】【右：オンデマンド交通】

(3) 不満回答者の希望

1) 行き先、運行経路、乗車の所要時間

・希望は様々であり傾向は見いだせない。

表 23 希望の行先・経路（やや不満・不満の回答者）

希望の行先・経路(具体的な場所)		希望の行先・経路(具体的な場所)	
路線バス	10件	コミュニティバス	8件
富里方面に寄らなくてよい		買物に不便	
成田イオン		成田駅、空港方面	
京成成田		遠回りして時間がかかる	
成田湯川駅～八代経路		成田駅を通過してから市役所が希望	
市内循環		回り道が多い	
津富浦		イオン成田	
日赤病院		成田駅	
成田山経由抜き		成田駅	
成田山門前		オンデマンド交通	0件
公津の杜			

2) 最寄りバス停・乗車場所までの時間

・10分以内でのアクセスが大半である。

表 24 希望のバス停までの時間（やや不満・不満の回答者）

利用移動手段別	回答者数
路線バス	4
5分	3
10分	1
コミュニティバス	6
1分	1
5分	1
10分	2
20分	1
30分	1
オンデマンド交通	2
2分	1
10分	1

3) 運行間隔

・路線バスは10～30分間隔が多く、コミュニティバスでは60分、30分間隔が多い。

表 25 希望の運行間隔（やや不満・不満の回答者）

運行間隔(分)	路線バス	コミュニティバス	オンデマンド交通	総計
5	2			2
10	11			11
15	12			12
20	13			13
30	16	12	2	30
40	3			3
60	6	18		24
90		1		1
120		1		1
不明	27	22	1	50
総計	90	54	3	147
平均運行間隔(分)	24.1	51.6	30	33.3

4) 運行時間帯 (始発時刻・終発時刻)

- ・始発時刻は、路線バスが5時台、コミュニティバスは6時台が最も多い。
- ・終発時刻は、路線バスが23時台、コミュニティバスは20時台が最も多い。

表 26 希望の運行時間帯 (やや不満・不満の回答者)

	時間帯	路線バス	コミュニティバス	オンデマンド交通	総計
始発	4時台	4			4
	5時台	18			18
	6時台	3	7		10
	7時台	1	4	1	6
	9時台		1		1
	不明	36	22	3	61
	総計	62	34	4	100
終発	15時台		1		1
	19時台	1	5	3	9
	20時台	1	6		7
	21時台	4	5		9
	22時台	14	3		17
	23時台	19	3		22
	24時台	7			7
	不明	16	11	1	28
	総計	62	34	4	100

5) 許容可能な遅れ時間

- ・路線バス、コミュニティバスとも5分が最も多い。

表 27 許容可能な遅れ時間 (やや不満・不満の回答者)

許容可能な遅れ時間	回答者数
路線バス	35
1分	1
2分	6
3分	7
5分	15
10分	6
コミュニティバス	11
3分	2
5分	6
10分	1
20分	1
30分	1
オンデマンド交通	1
10分	1

6) 鉄道や他のバスへの乗りつき

- ・路線バス、コミュニティバスとも10分が最も多い。

表 28 希望の乗りつき待ち時間 (やや不満・不満の回答者)

希望乗りつき待ち時間	回答者数
路線バス	24
3分	1
5分	4
10分	16
15分	1
20分	2
コミュニティバス	8
10分	3
15分	2
20分	1
30分	2
オンデマンド交通	0

(4) 利用する移動手段の運賃、乗り継ぎについて

1) 運賃値上げによる利用意向と値上げの許容可能額

・運賃を値上げしても利用する割合は路線バスで 61.4%、コミュニティバス 52.9%、オンデマンド交通 63.0%と5～6割の人が値上げを許容できるとしている。
 ・許容可能な値上げ金額は、路線バスが 10 円～50 円、コミュニティバスは 100 円程度である。

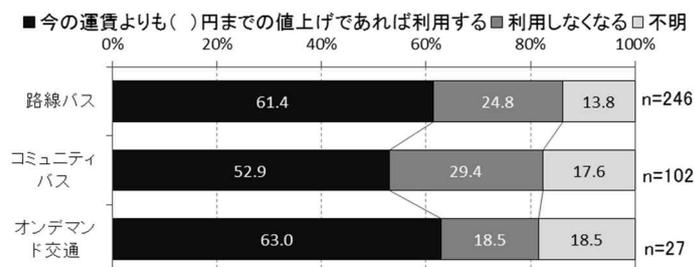


図 160 運賃値上げによる移動手段利用の有無

表 29 許容可能な値上げ金額

金額(円)	路線バス	コミュニティバス	オンデマンド交通	総計
10	42	1		43
20	24	3		27
30	18	1		19
40	6			6
50	27	9	2	38
60	1			1
70	2			2
80		1		1
100	14	24	4	42
200	1	3	3	7
250	2	1		3
300		4		4
500		1	2	3
600	1		1	2
700			2	2
不明	4	4	2	10
総計	142	52	16	210
平均金額(円)	43.0	116.3	292.9	78.1

2) 路線分割による乗りつき発生時の利用意向

・路線バスとコミュニティバスの路線分割に対しては、条件付きでの利用が6割近くで、待ち時間の短さをあげる割合が最も高い。

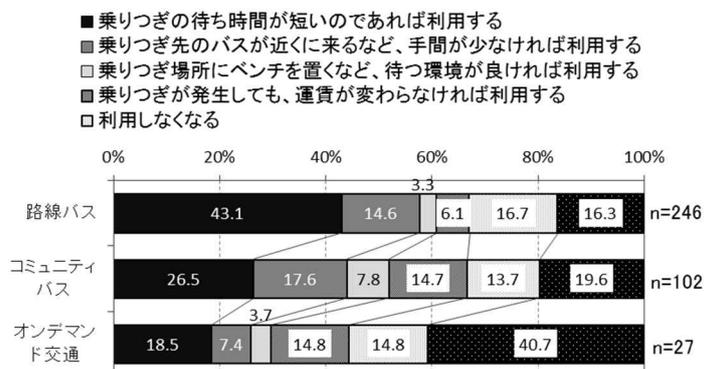


図 161 乗りつき発生による移動手段利用の有無

5.2.5 路線バス・コミュニティバス・オンデマンド交通の非利用者の行動

(1) 外出目的

どの地域も通勤、買い物での外出割合が高い。八生・豊住地域は通院の割合が比較的高い。

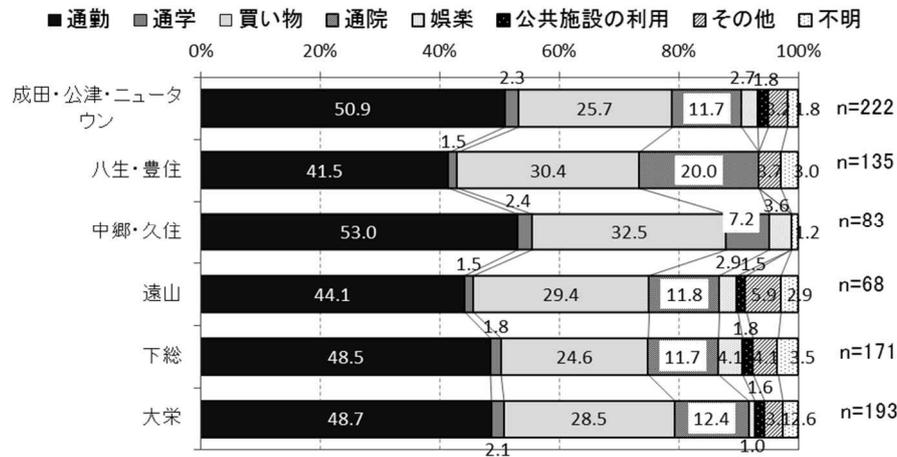


図 162 外出目的別構成比

(2) 移動手段

どの地域も、乗用車(運転)の割合が高い。市街地部の成田・公津・ニュータウン地域でも66.2%にのぼり、大栄地域では87.6%に達する。

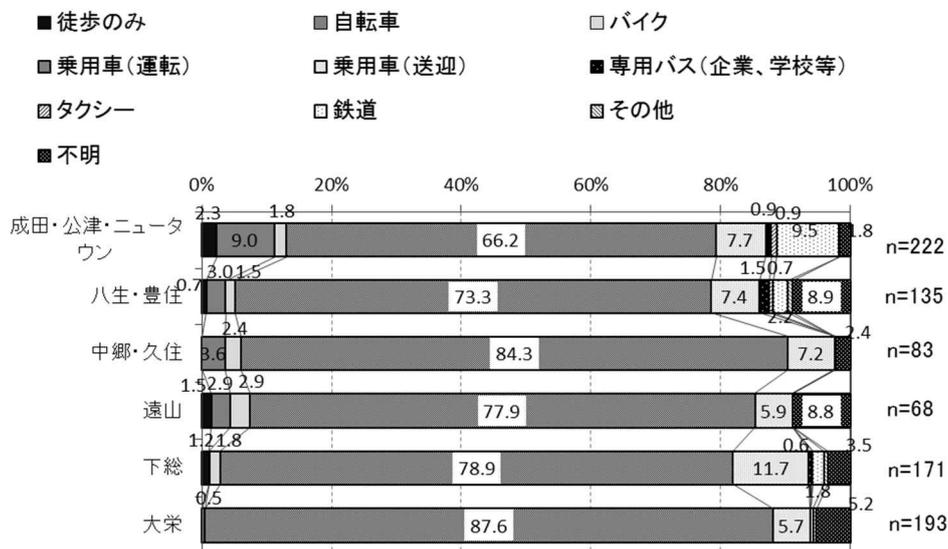


図 163 移動手段別構成比

(3) 利用時間帯

・外出の出発時間帯は7～9時台の割合が最も高く、到着時間帯は7～9時台、10時台～16時台の割合が高い。

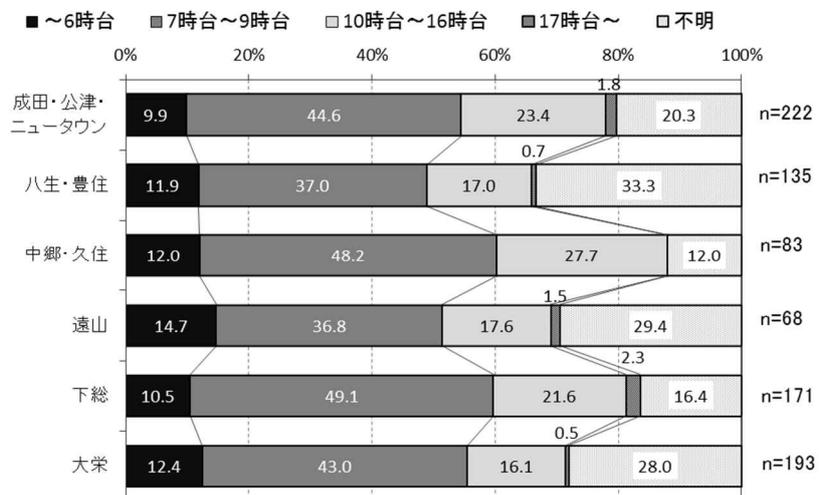


図 164 出発時間帯別構成比

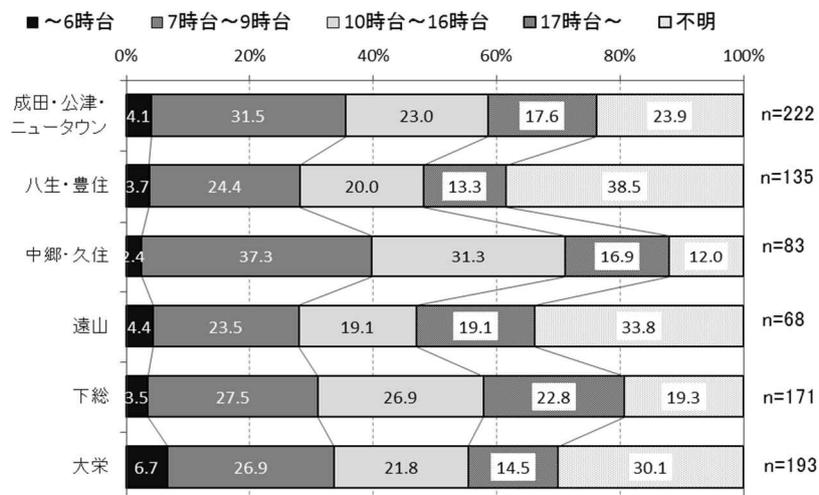


図 165 到着時間帯別構成比

(4) 目的地

・どの地域も市内が 60%前後となっており、外出目的に通勤や買い物が多いことから、市内へ通勤、買い物をしていると考えられる。

・具体の目的地は、市内はイオン等の商業施設、市外は香取市、千葉市、富里市などである。

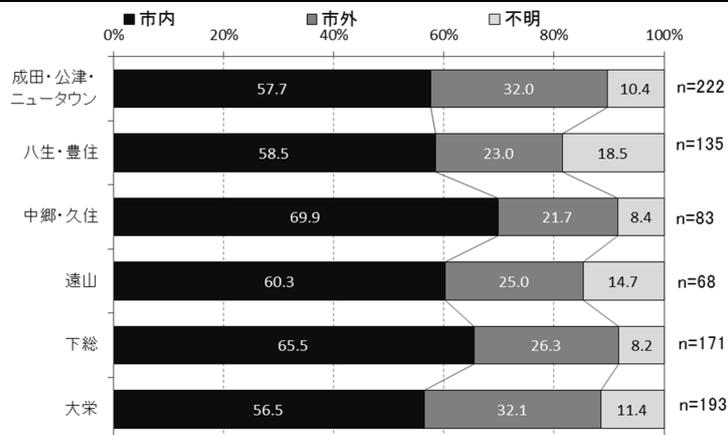


図 166 目的地別構成比

表 30 主要な目的地

主要目的地(市内)		回答者数	主要目的地(市外)		回答者数
イオン*		68	都県	市区町村	
空港		36	千葉県	香取市	29
スーパー		21		千葉市	24
病院		17		富里市	23
スーパータイヨー		15		印西市	17
日赤病院		11		佐倉市	13
職場		9		芝山町	13
成田病院		8		八千代市	7
カスミストア		7		栄町	5
スーパーナリタヤ		7		酒々井町	5
土屋		7	東京都	港区	4
ボンベルタ		6	茨城県	鹿嶋市	3
イトーヨーカドー		6			
成田市役所		6			

*「イオン」は「イオン成田」、「イオンモール」、「イオン土屋」と回答したものも含む

(5) 外出頻度

・どの地域も週4日以上が5～7割程度で、通勤によるものと考えられる。

・なお、八生・豊住地域では外出目的に通院の割合が比較的高いことから、外出頻度は他地域に比べて低くなっている。

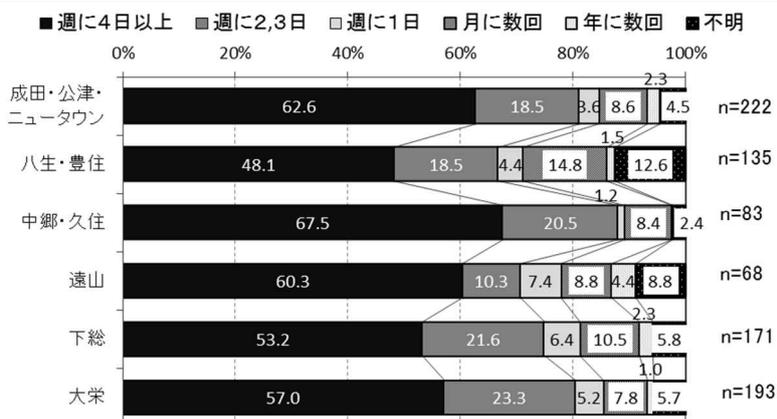


図 167 外出頻度別構成比

5.2.6 路線バス・コミュニティバス・オンデマンド交通のうち、利用しない交通機関について

(1) 利用しない交通機関

- ・路線バスを利用しない割合が最も高い地域は、中郷・久住地域である(34.2%)。
- ・コミュニティバスを利用しない割合が最も高い地域は、成田・公津・ニュータウン地域である(35.8%)。
- ・オンデマンド交通を利用しない割合が最も高い地域は、成田・公津・ニュータウン地域である(38.7%)。

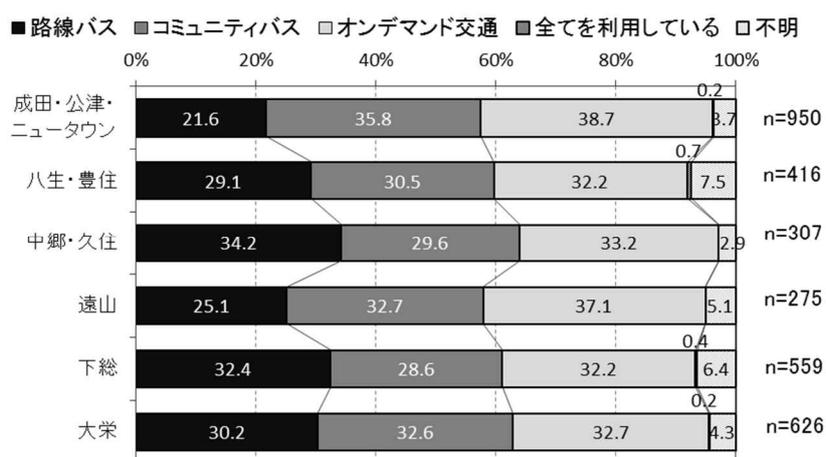


図 168 利用しない交通機関別構成比

(2) 利用しない交通機関の非利用の理由と希望するサービス内容

1) 路線バスの非利用の理由と希望するサービス内容

- ・全体として「行先や運行時間帯を知らない」「自宅の近くにバス停がない」「利用したい時間帯に運行していない」「荷物を運ぶのが大変」「運賃が高い、いくらなのか知らない」をあげる割合が比較的高い。一方、「時刻表通りに運行していない」は低い。
- ・非利用者の希望の目的地は、イオン、成田空港、成田病院などである。
- ・非利用者の希望のバス停アクセス時間は、20～30分が最も多い。なお、「コミュニティバスの利用者アンケート調査」では、バス停への所要時間に不満な回答者が希望する所要時間は、10分以内が大半であり、非利用者との認識の違いが伺える。
- ・非利用者の希望の運行時間帯と運行間隔は、6時台～19時台、30分間隔が多い。

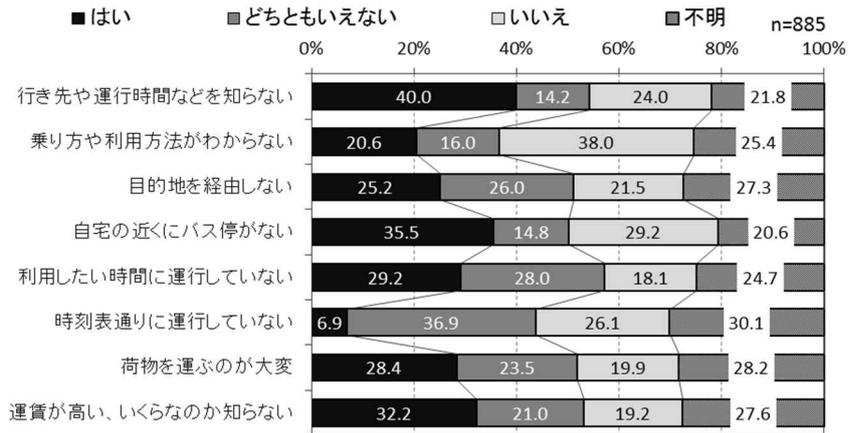


図 169 路線バスを利用しない理由

表 31 希望の目的地 表 32 希望のバス停アクセス時間 表 33 許容可能な遅れ時間

主要目的地	回答者数
イオン*	7
成田空港	3
成田病院	2
病院	2

*「イオン」は「イオン成田」、
「イオンモール」と回答したもの
も含む

徒歩時間(分)	回答者数
5分未満	4
5分以上10分未満	8
10分以上15分未満	10
15分以上20分未満	14
20分以上30分未満	18
30分以上40分未満	13
40分以上60分未満	9
60分以上	6
総計	82
平均時間(分)	23.5
平均時間(分)*	19.7

*60分未満のデータを対象

時間(分)	回答者数
2分	1
10分	1
30分	1

表 34 路線バス・希望の運行時間帯と運行間隔 (回答者数 35 人)

時間帯	10分間隔	15分間隔	20分間隔	30分間隔	40分間隔	60分間隔	不明	総計
5時台				3			1	4
6時台	2		2	7			1	13
7時台	1		2	10			3	17
8時台	1	1	2	13			3	23
9時台	1	1	5	14			2	25
10時台	1	1	6	13			2	25
11時台	1	1	5	13			2	23
12時台	1	1	4	13			2	22
13時台	1	1	4	13			2	22
14時台	1	1	4	13			2	22
15時台	1	1	3	13			2	21
16時台	1	1	3	12			2	20
17時台	1		3	10			2	17
18時台	1		3	10			1	15
19時台	1		4	10			1	16
20時台	1		2	6				9
21時台	1		2	4				7
22時台	1		1	3				5
23時台	1			1				2
不明	1			1	1			3
総計	20	9	55	182	1	25	19	311

2) コミュニティバスの非利用の理由と希望するサービス内容

- ・「行先や運行時間帯を知らない」をあげる割合が他の理由よりも高くなっている。
- ・非利用者の希望の目的地は、イオン、成田駅が多く、その他、成田空港などである。
- ・非利用者の希望のバス停アクセス時間は、10～15分が最も多い。
- ・非利用者の希望の運行時間帯と運行間隔は、6時台～21時台、30分間隔が多い。

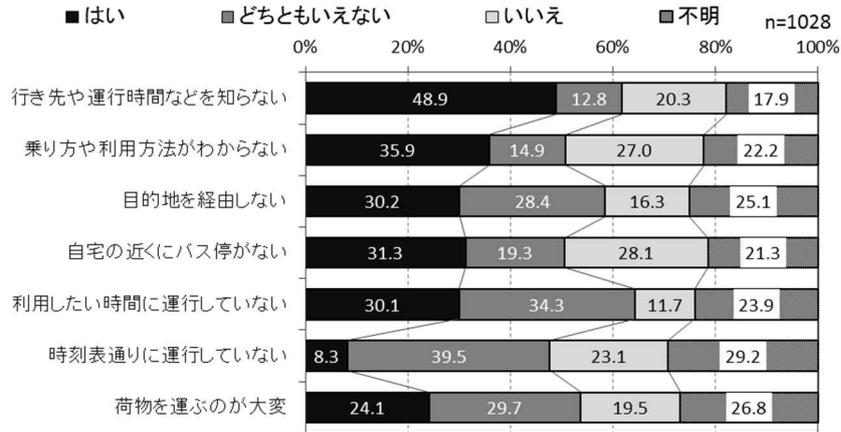


図 170 コミュニティバスを利用しない理由

表 35 希望する目的地

主要目的地	回答者数
イオン*	8
JR成田駅	8
成田空港	3
タイヨー	2
酒々井	2
成田病院	2

*「イオン」は「イオン成田」、
「イオンモール」と回答したのも含

表 36 希望のバス停アクセス時間

徒歩時間(分)	回答者数
5分未満	8
5分以上10分未満	3
10分以上15分未満	12
15分以上20分未満	8
20分以上30分未満	6
30分以上60分未満	7
60分以上	1
総計	45
平均時間(分)	15.0
平均時間(分)*	14.0

*60分未満のデータを対象

表 37 許容可能な遅れ時間

時間(分)	回答者数
20分	1

表 38 希望の運行時間帯と運行間隔 (回答者数 57 人)

時間帯	10分間隔	15分間隔	20分間隔	30分間隔	40分間隔	60分間隔	120分以上の間隔	不明	総計
5時台		1		2				2	5
6時台	5			6		2		1	15
7時台	2			11	1	5		1	21
8時台	1	1		15	1	8		1	28
9時台	1	2	3	14		9		2	34
10時台	1	2	3	13		11		2	35
11時台	1	2	3	12		11		2	32
12時台	1	2	3	12		10		2	32
13時台	1	2	2	13		9		2	31
14時台	1	2	2	12		9		2	29
15時台	1	2	2	12		9		2	28
16時台	1	2	2	12		7		1	25
17時台	1	1	2	11	1	4		1	21
18時台	1	1	2	10	1	4		1	20
19時台	1	1	1	9	1	2		1	16
20時台	1		1	8	1	1		1	13
21時台	1		1	6	1	1			10
22時台	1		1	4		1			7
23時台	1			1		1			3
不明				1		1		1	3
総計	23	21	28	184	7	105		21	408

3) オンデマンド交通の非利用の理由

- ・「利用できる年齢や条件を満たしていない」との回答割合が最も高い。
- ・利用できる年齢、条件の人においては、「乗り方や利用方法がわからない」をあげる割合が高く、オンデマンド交通はそもそも認知度が低いといえる。

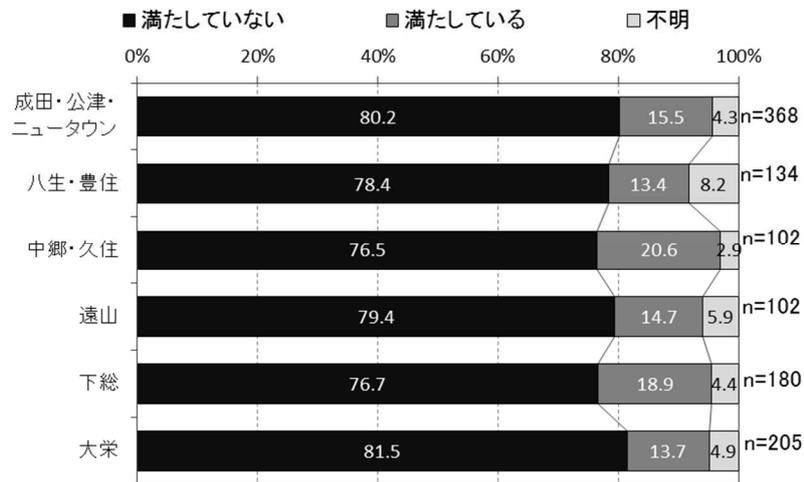


図 171 オンデマンド交通の利用できる年齢や条件を満たしていない割合

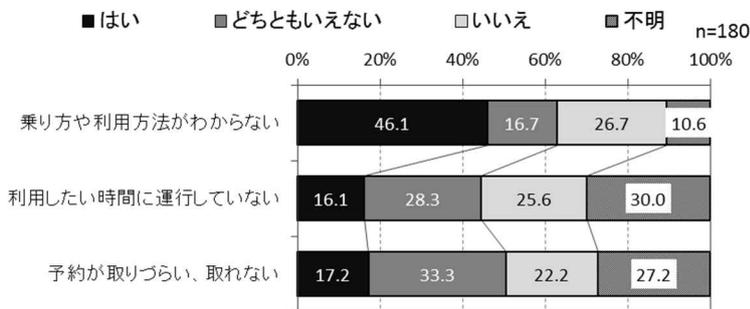


表 39 希望の運行時間帯

時間帯	回答者数
6時～19時の間	1
早朝～夜間の間	1
9時～16時の間	1

図 172 利用できる年齢や条件の人がオンデマンド交通を利用しない理由