

## 6. 巡回バス利用実態調査（利用者アンケート調査）

### 6.1 利用者アンケート調査実施概要

#### 1) 実施目的

巡回バス(コミュニティバス)の利用状況や利用者の意向について把握し、ルートや運行内容の改善・見直しを検討するために、利用者アンケートを実施した。

#### 2) 実施日時

利用者アンケート調査は、以下に示す日時に実施した。

平日 平成 30 年 10 月 17 日(水) 8:00～最終便まで

休日 平成 30 年 10 月 21 日(日) 8:00～最終便まで

#### 3) 調査対象者

調査対象は 16 歳以上を対象とした。なお、調査票の配布時には利用者の正確な年齢はわからないため、調査員が目視により概ね 16 歳以上(高校生以上)かどうかを判断した。

#### 4) アンケート調査票の回収期間

回収期間は、調査実施日から平成 30 年 11 月 15 日(月)までとした。

### 6.2 利用者アンケート調査結果

#### 6.2.1 回収結果

アンケート配布数は、平日が 353 票、休日が 264 票、ルート合計で 617 票であり、回収率は、平日が 42.2%、休日が 36.0%、合計で 39.5%であった。

表 40 利用者アンケート回収結果

ルート	配布数			回収数			回収率		
	平日	休日	合計	平日	休日	合計	平日	休日	合計
遠山	118	76	194	41	23	64	34.7%	30.3%	33.0%
しもふさ	15	9	24	4	6	10	26.7%	66.7%	41.7%
水掛	57	43	100	23	13	36	40.4%	30.2%	36.0%
大室	50	36	86	25	17	42	50.0%	47.2%	48.8%
津富浦	40	35	75	21	13	34	52.5%	37.1%	45.3%
豊住	32	26	58	15	12	27	46.9%	46.2%	46.6%
北須賀	41	39	80	20	11	31	48.8%	28.2%	38.8%
合計	353	264	617	149	95	244	42.2%	36.0%	39.5%

## 6.2.2 回答者の属性

### (1) 性別

・女性の利用割合が高く、平日で 68.5%、休日で 56.8%である。

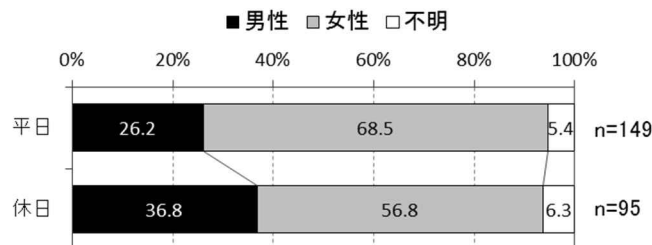


図 173 性別構成比

### (2) 年代

・平日、休日共に 70 歳代の割合が最も高い。また、平日は 50 歳代以下と 60 歳代以上がほぼ半数ずつだが、休日は 60 歳代以上の割合が高い。

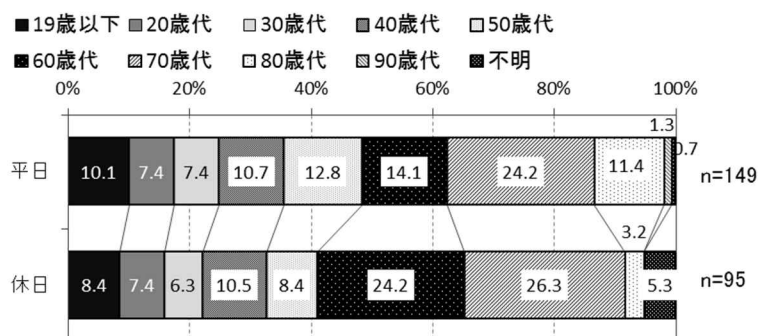


図 174 年代別構成比

### (3) 職業

・平日は無職が 28.2%、休日は無職と専業主婦等が 25.3%と最も高い。

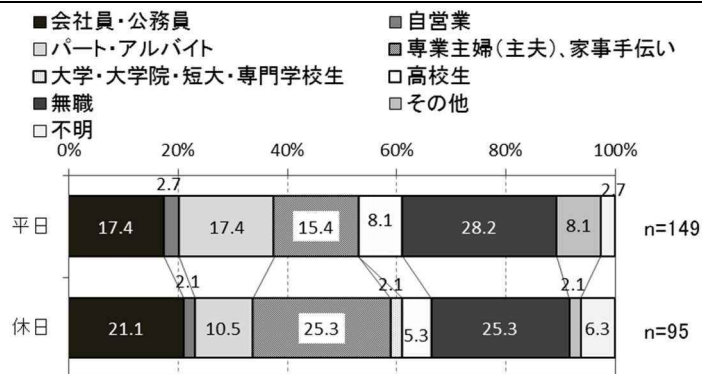


図 175 職業別構成比

#### (4) 居住地

- ・市内居住者の割合が高く、平日で 84.6%、休日は 66.3%である。
- ・市内居住者の内訳は、遠山ルートにおける三里塚が多い。
- ・市外居住者の内訳は、遠山ルートにおける芝山町が 4 人などとなっている。

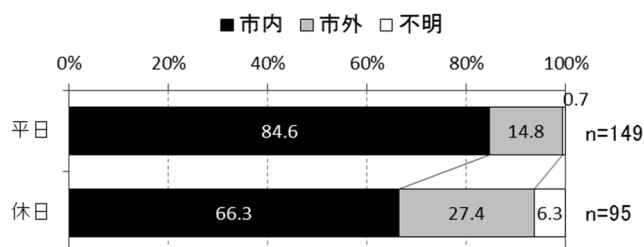


図 176 居住地別構成比

表 41 乗車ルート別・主要な居住地（平日・休日計）

（市内居住者）

ルート別市内主要居住地	回答者数
遠山ルート	53
三里塚	10
本三里塚	8
三里塚御料	6
しもふさルート	5
名古屋	2
水掛ルート	31
名古屋	5
芦田	3
久住中央	3
大室ルート	27
寺台	4
津富浦ルート	24
新田	3
多良貝	3
豊住ルート	26
長沼	4
宝田	4
北羽鳥	3
北須賀ルート	23
宗吾	9
下方	3
台方	3

（市外居住者）

ルート別市外主要居住地	回答者数
遠山ルート	10
芝山町	4
しもふさルート	5
船橋市	2
水掛ルート	5
千葉市	1
八街市	1
大室ルート	10
東京都中野区	2
津富浦ルート	9
千葉市	1
香取市	1
豊住ルート	1
習志野市	1
北須賀ルート	8
酒々井町	3

#### (5) 自動車保有及び送迎の状況

- ・平日、休日とも、自動車を保有せず送迎者もいない人が過半数を占めている。

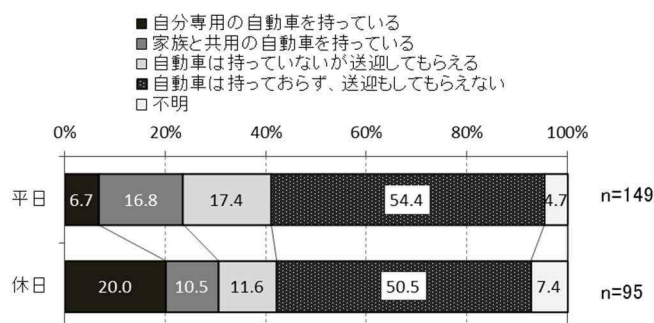


図 177 自動車保有有無別構成比

## (6) 自動車運転免許証の保有状況及び返納予定

- ・平日は自動車運転免許証を保有していない人が過半数を占めている。
- ・自動車運転免許証を返納した人の返納年代は70歳代が最も多い。
- ・現時点で自動車運転免許の返納を考えている人は少ない。

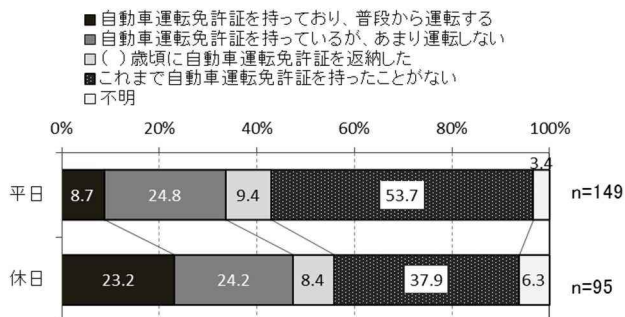


表 42 自動車運転免許証を返納した年齢

自動車運転免許証返納年齢	回答者数
～50代	5
60代	5
70代	11
80代	1

図 178 自動車運転免許証有無別構成比

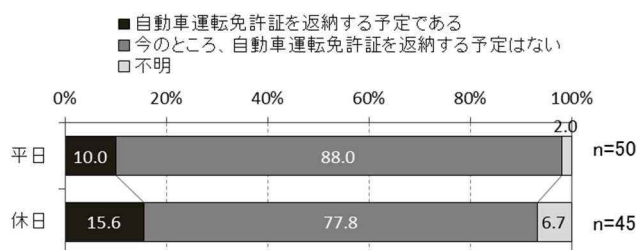


図 179 免許返納予定有無別構成比

表 43 自動車運転免許証返納予定年齢

自動車運転免許証返納年齢	件数
60歳頃	1
65歳頃	1
70歳頃	2
75歳頃	3
80歳頃	4
85歳頃	0
90歳頃	1

表 44 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年齢	件数
徒歩	2
自転車	1
タクシー	0
乗用車(送迎)	0
路線バス	3
コミュニティバス	10
オンデマンド交通	0
その他*	1

\*「今の家から引越しする」と回答

### 6.2.3 コミュニティバスの利用状況

#### (1) 乗降バス停

・乗車、降車とも市中心部の京成成田駅、公津の杜駅、保健福祉館、日赤病院が多い。

表 45 主要な乗降バス停

(乗車)		(降車)	
ルート別主要乗車バス停	回答者数	ルート別主要降車バス停	回答者数
遠山ルート	62	遠山ルート	61
京成成田駅東口	12	京成成田駅中央口	14
桜川	10	京成成田駅	6
三里塚小学校	6	日赤病院	7
成田駅	3	保健福祉館	4
しもふさルート	10	京成成田駅東口	3
こすもす苑	3	しもふさルート	10
水掛ルート	34	滑河駅	5
京成成田駅東口	4	水掛ルート	33
JA成田久住支所前	3	京成成田駅中央口	9
滑河駅	3	ウイング土屋	6
久住小学校下	3	日赤病院	4
大室ルート	37	大室ルート	37
京成成田駅東口	8	京成成田駅東口	7
保健福祉館	6	ウイング土屋	4
大室青年館	4	大室青年館	3
成田市役所	3	成田市役所	3
津富浦ルート	30	津富浦ルート	29
京成成田駅東口	11	京成成田駅中央口	6
保健福祉館	4	さくらの山	5
豊住ルート	27	豊住ルート	26
京成成田駅東口	10	京成成田駅中央口	5
北須賀ルート	29	保健福祉館	3
公津の杜駅	6	宝田小橋	3
成田市役所	4	北須賀ルート	28
宗吾台	3	公津の杜駅	9
台方	3	宗吾台	4
		成田市役所	4
		宗吾霊堂	3

#### (2) 出発地から乗車したバス停までの移動 手段

・平日、休日とも徒歩利用が約9割と最も高い。

バス端末手段とは、出発地からバス停まで、バス停から目的地までの移動手段のことである。

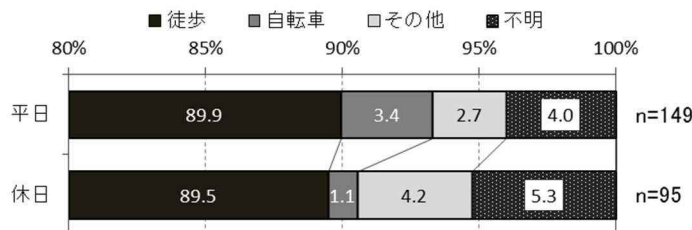


図 180 バス端末手段別構成比

#### (3) 出発地から乗車したバス停までの 所要時間

・平日、休日とも、10分以内が約4割、20分以内では約6~7割で、休日のほうが短時間の割合が高い。平均所要時間は、13.6分(60分未満対象)で遠山ルートがやや長めである。

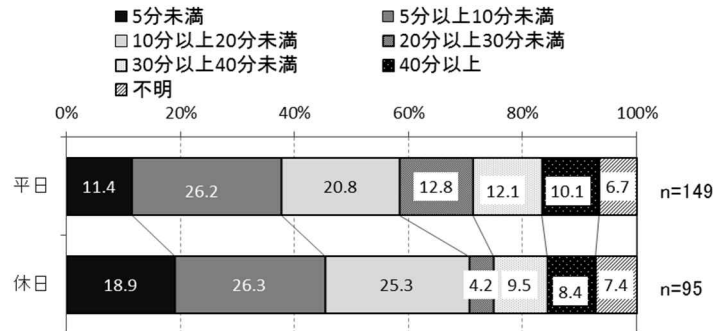


図 181 バス端末所要時間別構成比 (出発地から乗車バス停まで)

表 46 バス端末平均所要時間

(全サンプル対象)

ルート	平均所要時間(分)
遠山ルート	16.8
しもふさルート	13.7
水掛ルート	19.3
大室ルート	20.2
津富浦ルート	18.5
豊住ルート	11.7
北須賀ルート	19.4
全体平均	17.5

(60分未満のみ対象)

ルート	平均所要時間(分)
遠山ルート	15.3
しもふさルート	13.7
水掛ルート	14.0
大室ルート	13.7
津富浦ルート	14.3
豊住ルート	11.7
北須賀ルート	10.5
全体平均	13.6

(4) 目的地

- ・市内を目的地とする割合が高く、平日で87.2%、休日で72.6%である。
- ・市内の目的地のうち具体的場所・施設名の回答があったものでは、自宅への帰宅のほか、イオン、日赤病院、成田駅、保健福祉館などとなっている。
- ・市外の目的地は、千葉市が最も多い。

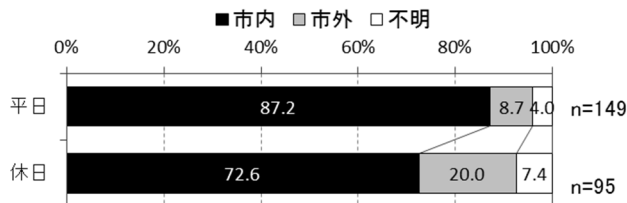


図 182 バスの目的地別構成比

表 47 主要な目的地 (平日・休日計)

(市内)	主要目的地(市内)	回答者数
	成田市内	31
	家(自宅)	21
	イオン*	18
	日赤病院	12
	成田駅	9
	成田山(新勝寺)成田弦まつり	9
	保健福祉館	8
	京成成田駅	7
	病院	7

\*「イオン」は「イオン成田」、「イオンモール」と回答したのものも含む

(市外)	市外目的地	回答者数
都県	市区町村	
千葉県	千葉市	10
	船橋市	2
	富里市	2
	木更津市	1
	幕張市	1
	我孫子市	1
	四街道市	1
	酒々井町	1
	芝山町	1
	不明	1
東京都	台東区	1
	江戸川区	1
	世田谷区	1
	葛飾区	1
	三鷹市	1
	府中市	1
	国立市	1
	不明	2
茨城県	鹿嶋市	1
不明		1
計		32

(5) 乗車目的

- ・平日では通勤の割合が最も高く、次いで、通院、買い物などとなっている。
- ・休日では買い物の割合が最も高く、次いで、娯楽などとなっている。

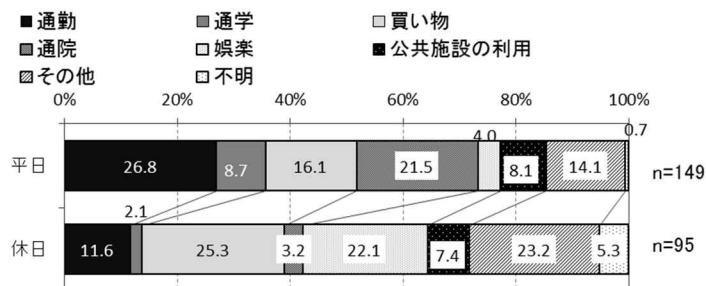


図 183 バス乗車目的別構成比

(6) 利用時間帯

- ・平日は休日よりも午前中の割合が高い。
- ・具体の時間帯は、午前中は9時、10時、8時ごろの順、午後は12時、14時、16時ごろの順である。

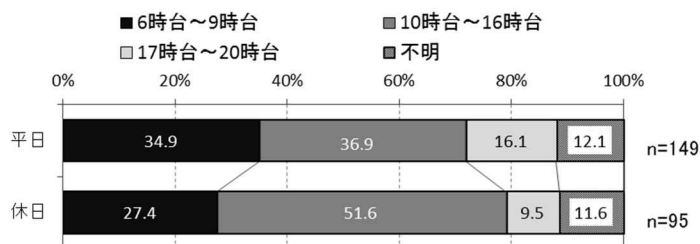


図 184 バス利用時間帯別構成比

表 48 バス利用時間帯（平日・休日計）

時間帯	遠山ルート	しもふさルート	水掛ルート	大室ルート	津富浦ルート	豊住ルート	北須賀ルート	総計
6時ごろ	3			2		1	1	7
7時ごろ	2		2	4	3			11
8時ごろ	6	1	1	1	4	6	3	22
9時ごろ	17	1	3	8	2	1	6	38
10時ごろ	2	1	8	5	4	2	2	24
11時ごろ	2	1	2	3	3	1	3	15
12時ごろ	1		6	2	5	1	8	22
13時ごろ	2		2	2	1	3		10
14時ごろ		2	4	2	2	5		15
15時ごろ	1	2		2				5
16時ごろ	6			1	1	3	2	13
17時ごろ	5			2	1	1	2	11
18時ごろ	4			2	4		2	12
19時ごろ	1		2	1	1	1		6
20時ごろ	3			1				4
不明	9	2	6	4	3	2	2	28
総計	64	10	36	42	34	27	31	244

(7) 乗りつぎの有無

・平日、休日とも乗りつぎなしが約半数を占めている。また、鉄道への乗りつぎは、平日で26.2%、休日で31.6%である。

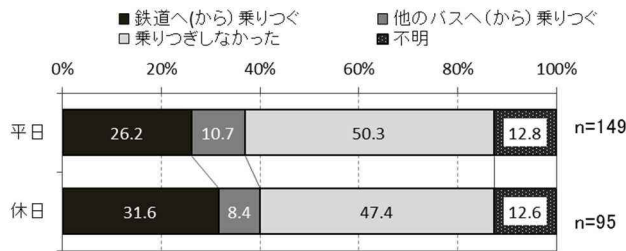


図 185 乗りつぎの有無別構成比

(8) 利用頻度

・平日利用者は利用頻度が高く、週4日以上が33.6%である。

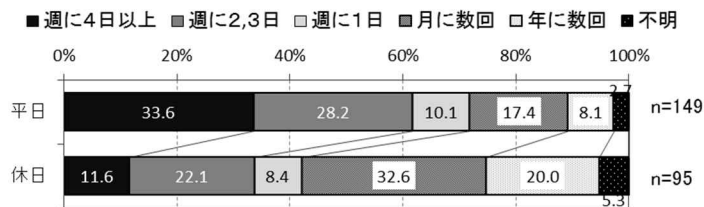


図 186 利用頻度別構成比

(9) 利用する理由

・「目的地までの移動が便利」「バス停が近い」「他に移動手段がない」が顕著である。

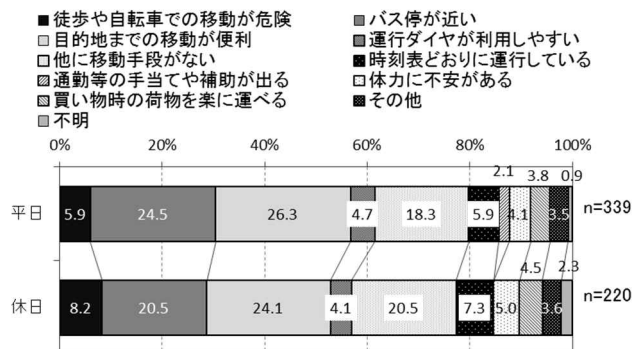


図 187 利用する理由別構成比



## 6.2.4 コミュニティバスの満足状況

### (1) 満足状況

#### 1) 全体の満足状況

・満足度の高い項目は、最寄りバス停等までの所要時間、行先等で、反面、満足度の低い項目は、運行時間帯、鉄道や他のバスへの乗りつぎがあげられている。

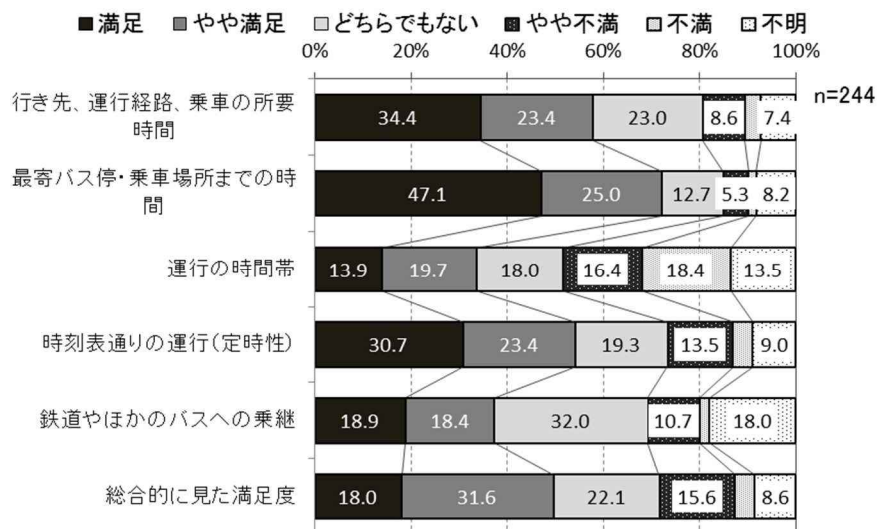


図 188 コミュニティバスの満足状況

#### 2) ルート別・運行時間帯の満足状況

1)で満足度が低かった運行の時間帯について、ルート別に満足状況の把握を行った。

・満足・やや満足合わせると、遠山、豊住が 25%程度、しもふさ、水掛が 30%程度、大室、津富浦、北須賀が 40%前後となっている。

・不満・やや不満を合わせると、大室が 16.6%と最も低く、しもふさが 60%と最も高い。

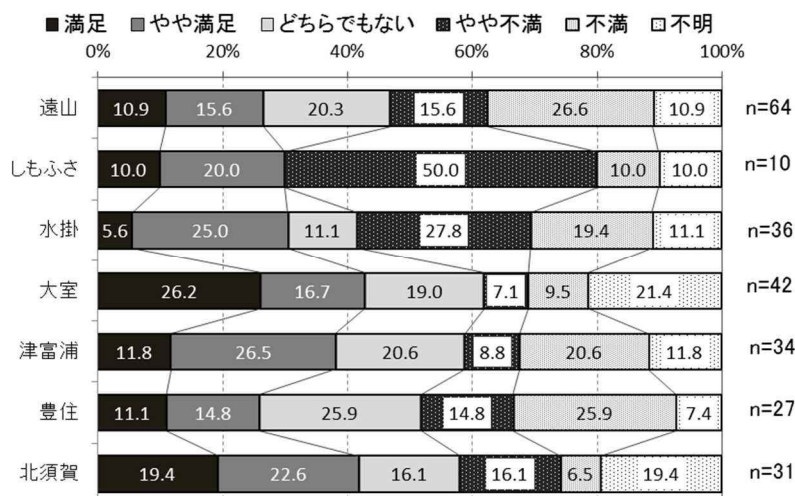


図 189 ルート別・コミュニティバスの満足状況【運行の時間帯】

### 3) 重要度・満足度分析（ポートフォリオ分析）

コミュニティバス利用者の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】	： 定時性
【優先的に改善すべき事項】	： 運行本数、乗り継ぎ

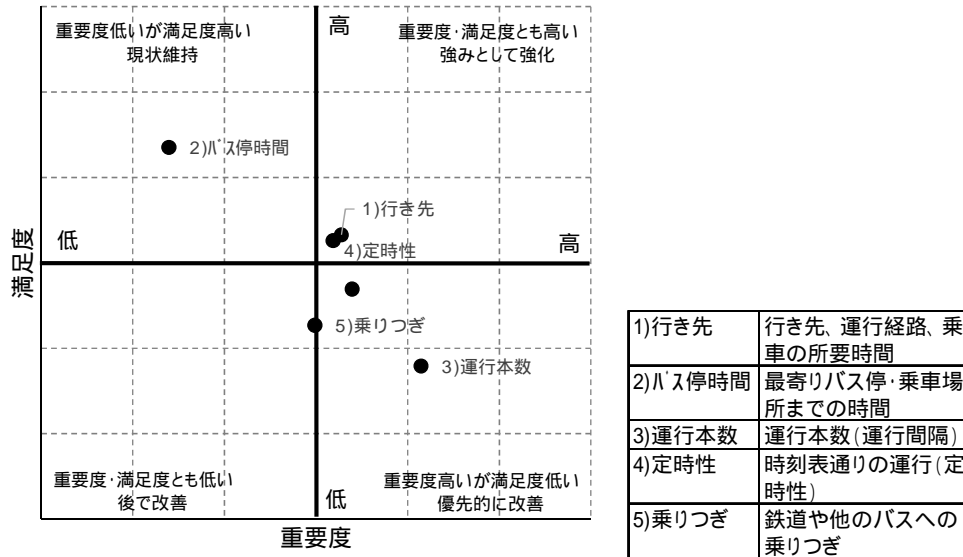


図 190 重要度・満足度分析結果

### (2) 不満を持つ回答者の諸項目への希望

#### 1) 希望の行先・経路

・不満の回答者が希望する行先等は、突出して多い希望内容は無かった。

表 49 希望の行先・経路（やや不満・不満の回答者）

ルート別希望の行先・経路(具体的な場所)	ルート別希望の行先・経路(具体的な場所)
遠山ルート 6件	津富浦ルート 2件
芝山町	成田発18:05が通常のルートを通らないので不便
京成成田駅	富里方面と相互乗り入れにして
中央図書館	豊住ルート 6件
成田駅	本数が少ない
三里塚小 西三里塚北	イオン、JR西口、図書館
西中学校、房総の村、成田空港	商店街
しもふさルート 2件	買い物に不便
水掛ルート	イオン、成田湯川駅
水掛ルート 1件	出発を成田西口に
水掛ルート	北須賀ルート 3件
イオンモール	ボンベルタ
大室ルート 1件	JR成田駅
大室循環で芝地蔵前、小泉先回り と赤荻先回りの時間差	公津の杜～赤坂

## 2) 希望の端末所要時間

・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分以内が大半である。

表 50 希望のアクセス時間（やや不満・不満の回答者）

ルート	回答者数
遠山ルート	3
5分	1
10分	2
しもふさルート	1
10分	1
水掛ルート	2
5分	2
大室ルート	3
5分	1
10分	2
津富浦ルート	1
5分	1
豊住ルート	2
5分	1
40分	1
北須賀ルート	2
5分	2

## 3) 希望の運行時間帯

・運行時間帯に不満な回答者が希望する時間帯は、始発は6、5時台、終発は20、21時台である。

表 51 希望の運行時間帯（やや不満・不満の回答者）

	時間帯	遠山ルート	しもふさルート	水掛ルート	大室ルート	津富浦ルート	豊住ルート	北須賀ルート	総計	
始発	0時台		1						1	
	2時台	1							1	
	5時台	9	1		1				11	
	6時台	3	1	3	2	1	2	2	14	
	7時台	4		1		3	1		9	
	8時台	1		2		2	1		6	
	9時台		1	1		1	1		4	
	10時台	1		1					2	
	11時台		1						1	
	13時台			1				1	2	
	14時台						1		1	
	不明	8	1	8	4	3	5	4	33	
	総計		27	6	17	7	10	11	7	85
	終発	14時台		1	1					2
		16時台	1				1			2
17時台			1					1	2	
18時台						1	2		3	
19時台		2	1	3		2	1		9	
20時台		3		2	2	2	5	1	15	
21時台		9		1	1		2		13	
22時台		7				1			8	
不明		5	3	10	4	3	1	5	31	
総計		27	6	17	7	10	11	7	85	

#### 4) 許容可能な遅れ時間

・定時性に不満な回答者が許容する遅れ時間は5分が多い。

表 52 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
遠山ルート	14
2分	1
5分	9
10分	3
15分	1
しもふさルート	1
10分	1
水掛ルート	4
5分	2
10分	3
大室ルート	3
5分	3
津富浦ルート	2
5分	2
豊住ルート	7
5分	6
10分	1
北須賀ルート	0

#### 5) 希望の乗りつぎ待ち時間

・乗りつぎ待ちに不満な回答者が希望する乗りつぎ待ち時間は10分程度が多い。

表 53 希望の乗りつぎ待ち時間（やや不満・不満の回答者）

希望乗りつぎ待ち時間	回答者数
遠山ルート	6
1分	1
5分	1
10分	3
40分	1
しもふさルート	3
10分	1
20分	2
水掛ルート	3
10分	2
20分	1
大室ルート	2
10分	2
津富浦ルート	2
2分	1
20分	1
豊住ルート	2
10分	1
15分	1
北須賀ルート	5
10分	4
20分	1

## 6.2.5 コミュニティバスを増便する場合の調整

### (1) 増便する場合の運行費用を調整するため、運賃を値上げすることについて

- ・増便するためには運行費用も増加するため、採算を図る必要がある。そのため、運賃の値上げが課題の一つとしてあげられるが、利用者の許容できる値上げ金額は以下の通りとなった。
- ・増便のために値上げを許容する割合は57.4%である。なお、増便のための値上げの許容金額は、100円が最も多く、次いで、50円、10円などとなっている。

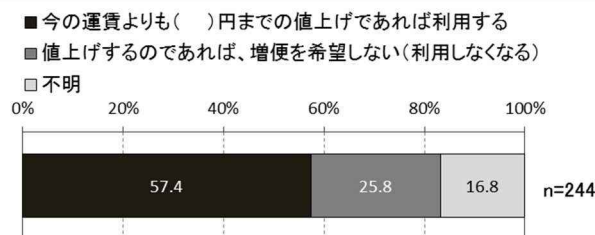


図 191 運賃値上げによるバス利用の有無

表 54 許容可能な値上げ金額

金額(円)	遠山ルート	しもふさルート	水掛ルート	大室ルート	津富浦ルート	豊住ルート	北須賀ルート	総計
10	4	1	5	3		1		14
20	3		2	2	1		1	9
30			1		1	2		5
40								1
50	8		1	8	6	1	4	28
60	1							1
100	17	5	7	4	3	4	8	48
140			1					1
150	2		1				1	4
200	1		1	2	4	1		9
220				1				1
250				1		3		4
300	3	1		1	2	2		9
350							1	1
500	1				1			2
不明			1	1			1	3
総計	40	7	20	23	18	14	18	140
平均金額(円)	104.0	115.7	71.6	92.7	141.7	147.9	93.5	106.4

### (2) 長いバス路線を分割して乗りつぎが発生した場合

- ・増便を行うための一つの手法として、バス路線を分割することで一度の運行時間を短縮し、空いた時間に追加で運行することがあげられるが、乗りつぎが発生する。調査の結果、乗りつぎが発生する場合の利用条件は以下の通りとなった。
- ・路線分割に対しては、条件付きでの利用が8割近くで、待ち時間の短さが条件としてあげる割合が最も高い。

- 乗りつぎの待ち時間が短いのであれば利用する
- 乗りつぎ先のバスが近くに来るなど、手間が少なければ利用する
- 乗りつぎ場所にベンチを置くなど、待つ環境が良ければ利用する
- 乗りつぎが発生しても、運賃が変わらなければ利用する
- 乗りつぎするのであれば、コミュニティバスは利用しなくなる
- 不明

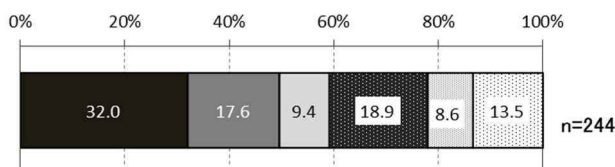


図 192 乗りつぎ発生によるバス利用の有無