

## 3章 公共交通における 課題・ニーズの把握

# 1. 町民アンケート調査

## ■調査の概要

○町内を運行する公共交通の現状の課題を整理し、今後のあり方を検討することを目的として、町民を対象として「公共交通体系」に関するアンケート調査を行った。

### 1. 調査時期

- ・平成 29 年 2 月 10 日（金）～2 月 24 日（金）

### 2. 調査の手法

- ・郵送配布・郵送回収

### 3. 調査対象

- ・町民（1,500 世帯向けに送付。各世帯の中で外出する頻度の高い 16 歳以上の 3 名まで記入可能とする）

### 4. サンプル数

- ・配布 : 1,500 世帯
- ・回収 : 1,368 サンプル（633 世帯から回収）
- ・回収率 : 30.4%（1,368 サンプル / 「1,500 世帯 × 3 名」で計算）

（注）平成 22 年に実施した町民アンケート調査では傾向をわかりやすくするために「無回答除き」での集計を行っており、今回の調査において前回との時系列での比較を行うために前回同様に「無回答除き」を母数として集計を行う。

## （参考）調査結果の見方

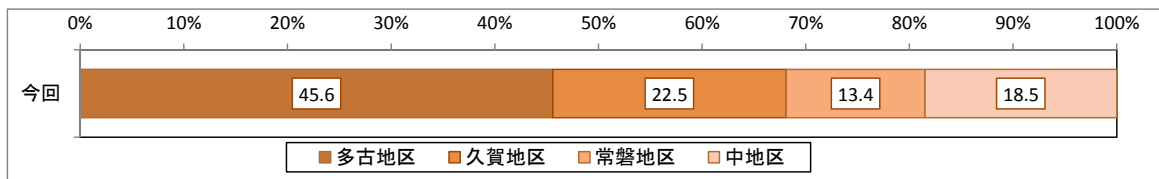
1. 本文中の「SA」、「MA」は以下の略称である。また、「n」はその設問の有効回答数を示す。
  - ・「SA」（Single Answer）：単一回答形式（選択肢の中から 1 つを選択してもらう設問）
  - ・「MA」（Multiple Answer）：複数回答形式（選択肢の中から複数を選択してもらう設問）
2. 集計結果の比率は、各設問の標本数を 100%とした百分比（%）で表示した。原則として小数点第 2 位を四捨五入してある。その結果として「SA」（単一回答形式）では、この比率の合計が 100%にならないこともある。
3. 「MA」（複数回答形式）では回答者が複数の選択肢を選択するため、百分比（%）の合計は、一般的に 100%を上回る。
4. 見やすさに配慮するために、以下の取組みを行っている。
  - 本文中のグラフ・表中の選択肢標記の語句の簡略化
  - クロス集計で比較対象とする選択肢を、主なもののみに限定

※「町民アンケート調査」以外のアンケート調査についても、同様の取り扱いを行うこととする

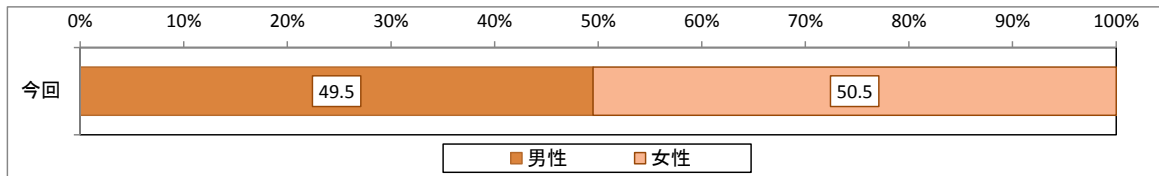
# ○調査結果

## (1) 回答者の属性

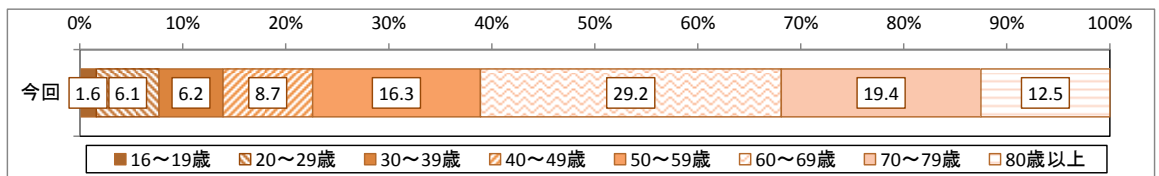
### ①居住地 (SA、n=1,368)



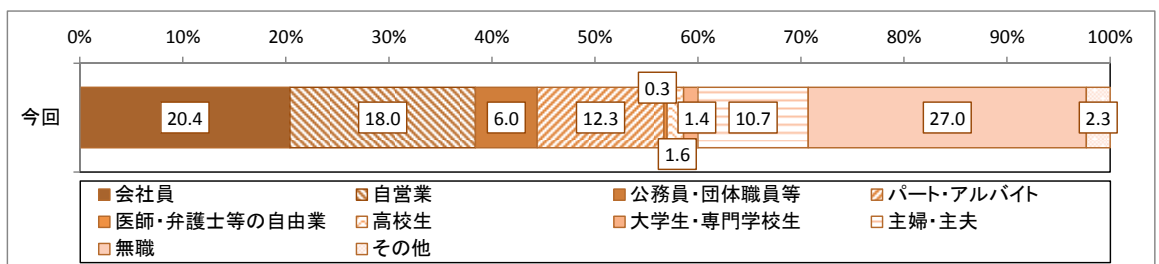
### ②性別 (SA、n=1,368)



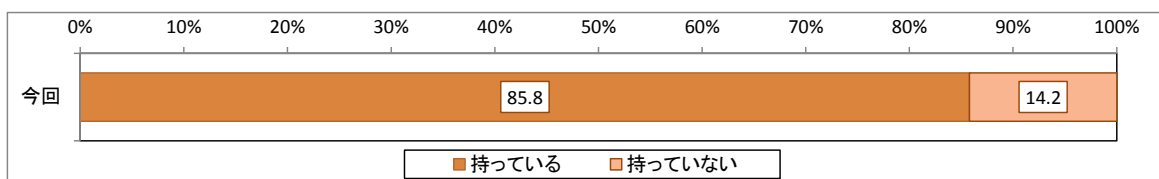
### ③年齢 (SA、n=1,368)



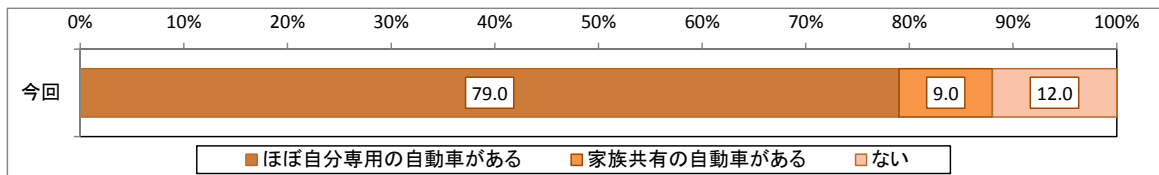
### ④職業 (SA、n=1,368)



### ⑤運転免許証の有無 (SA、n=1,368)



### ⑥自由に使える自動車の有無 (SA、n=1,368)

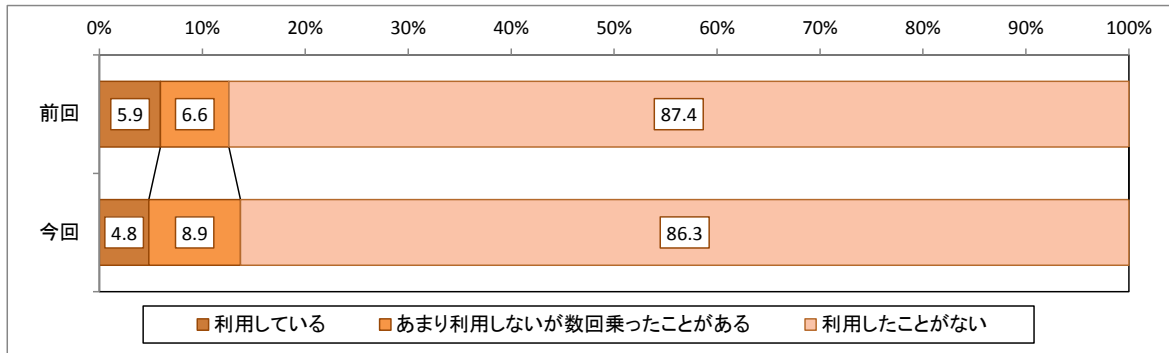


## (2)「循環バスの利用状況」について

### ①利用経験（SA、n=1,368）

○86.3%が「利用したことがない」と回答。「利用している」は4.8%で、「あまり利用しないが数回乗ったことがある」を含めても1割強にとどまっている。

- ・前回比では「数回乗ったことがある」の比率がやや上昇しているが、大きな変化は見られない。

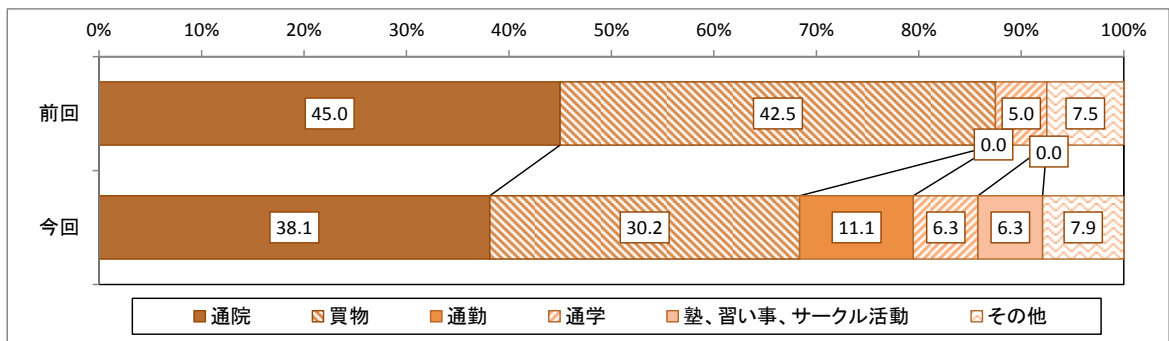


※以下②～⑤は、①で「利用している」と回答した人のみを対象とする

### ②主な利用目的（SA、n=65）

○「通院」が38.1%で最も多く、以下「買物」(30.2%)、「通勤」(11.1%)の順で続いている。

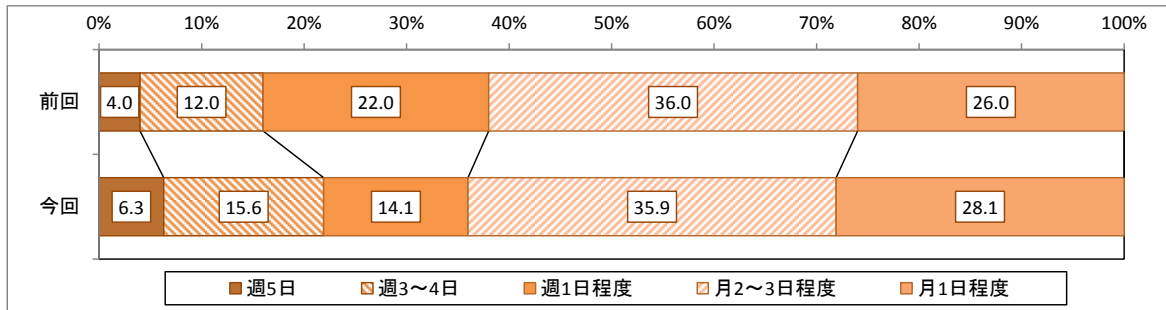
- ・前回調査では回答がなかった「通勤」と「塾・習い事・サークル活動」が、それぞれ11.1%、6.3%を占め、これらの目的での利用が顕在化していることがわかる。



③利用頻度（SA、n=65）

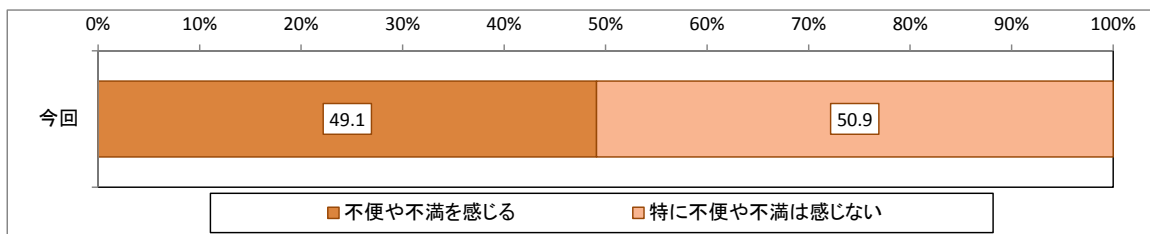
○「月2～3日程度」（35.9%）、「月1日程度」（28.1%）の両者で2/3弱を占める。毎週定期的にご利用している人は36.0%。

- ・前回比では、「週3～4日」「週5日」の比率がやや上昇し、逆に「週1日程度」の比率が低下している。



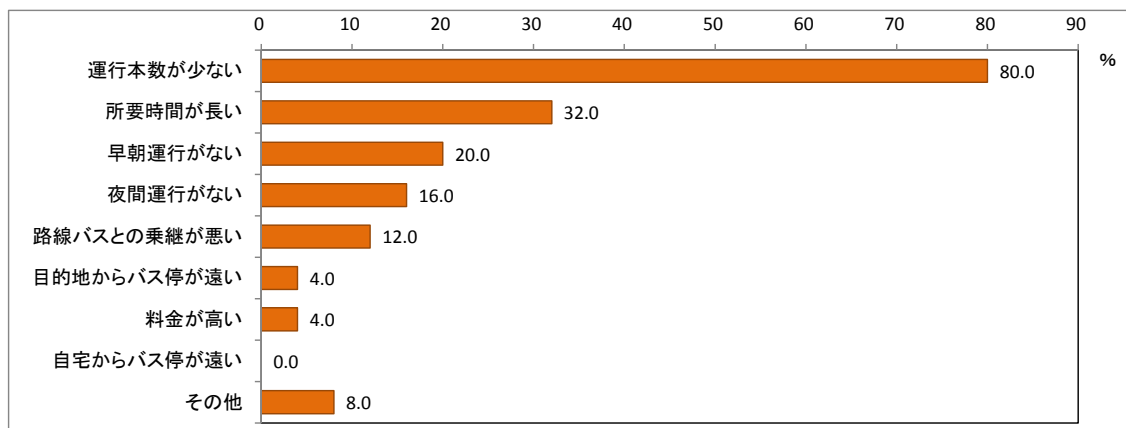
④不便・不満の感じ方（SA、n=65）

○循環バス利用者の49.1%が、何らかの不便・不満を感じている。



⑤感じている不便・不満の内容（MA、n=26）

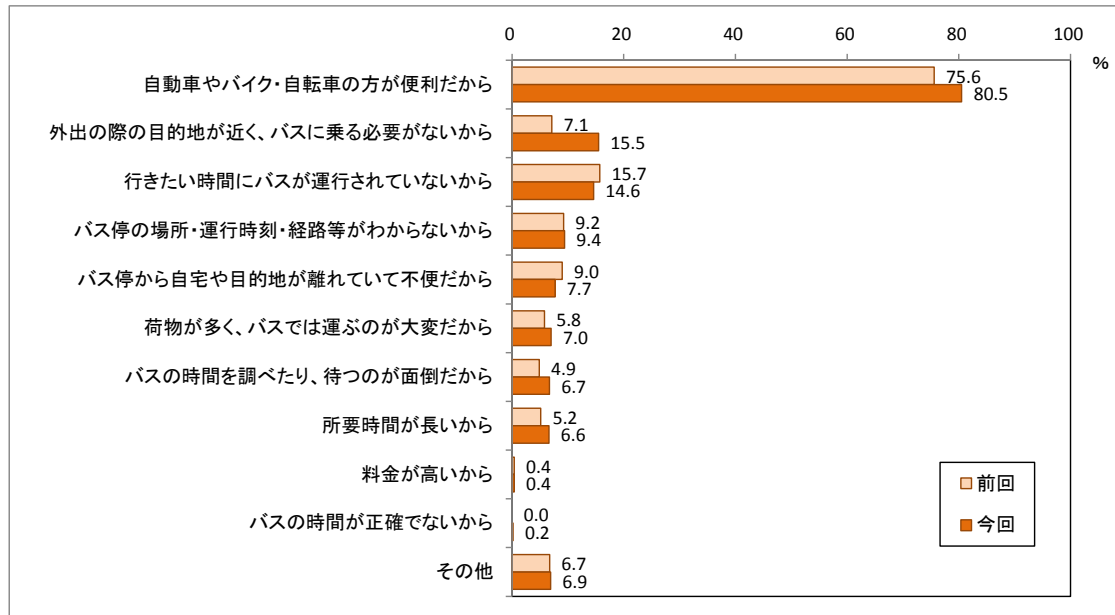
○不便・不満を感じている人の8割が「運行本数の少なさ」をその理由としてあげており、全選択肢の中で突出して高い比率となっている。その他では「所要時間が長い」「早朝運行がない」などの指摘もみられる。



※⑥は、①で「利用したことがない」「あまり利用しないが数回乗ったことがある」と回答した人のみを対象とする

⑥利用しない理由（MA、n=1,282）

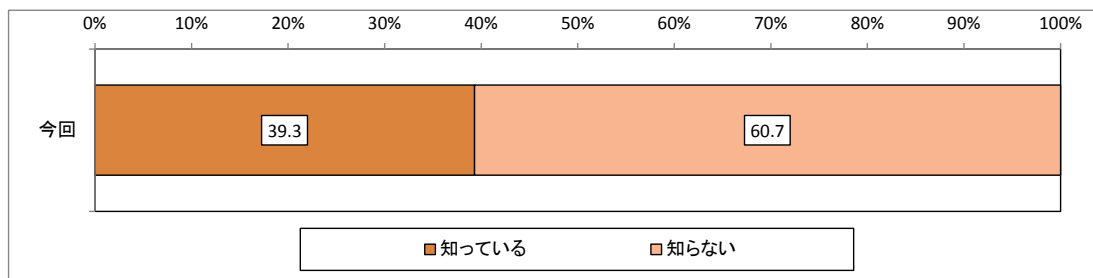
○「自動車やバイク・自転車の方が便利だから」との回答が80.5%と突出して多い。自動車など、循環バス以外の交通手段が利用されている様子がみてとれる。  
 ・「自動車やバイク・自転車の方が便利だから」の比率は前回調査でも75.6%だったが、今回調査でさらに4.9%ポイント上昇している。



(3)「デマンドタクシー」について

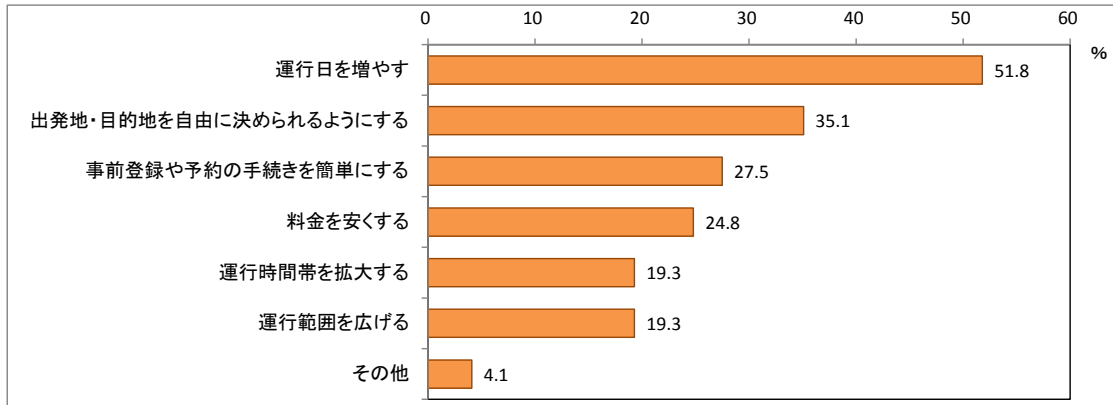
①デマンドタクシー（名称：たまこタクシー）の認知度（SA、n=1,368）

○デマンドタクシーを「知っている」との回答は全体の39.3%で、6割は「知らない」としている。



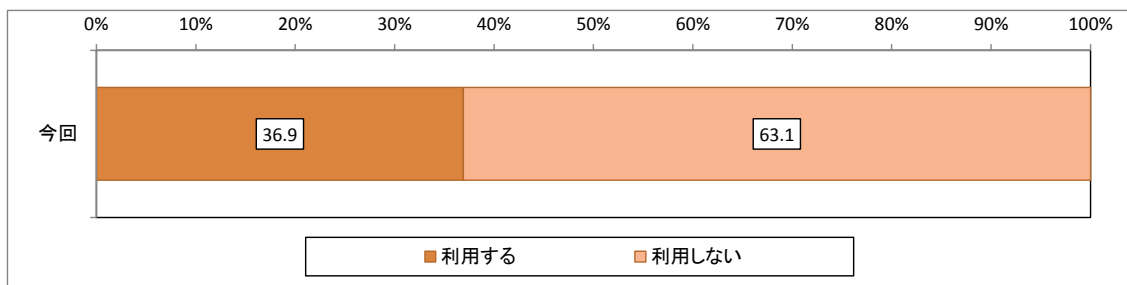
## ②デマンドタクシー利用促進のために必要と考えられること（MA、n=1,368）

○回答者の半数以上（51.8%）が「運行日を増やす」ことを必要と考えている。また、「出発地・目的地を自由に決められるようにする」（35.1%）、「事前登録や予約の手続きを簡単にする」（27.5%）との回答も目立っている。



## ③デマンドタクシーを全町民対象とした場合の利用意向（SA、n=1,368）

○「利用する」は 36.9%。現状の認知度等も勘案すると、一定水準の潜在的なニーズはあると推察される。



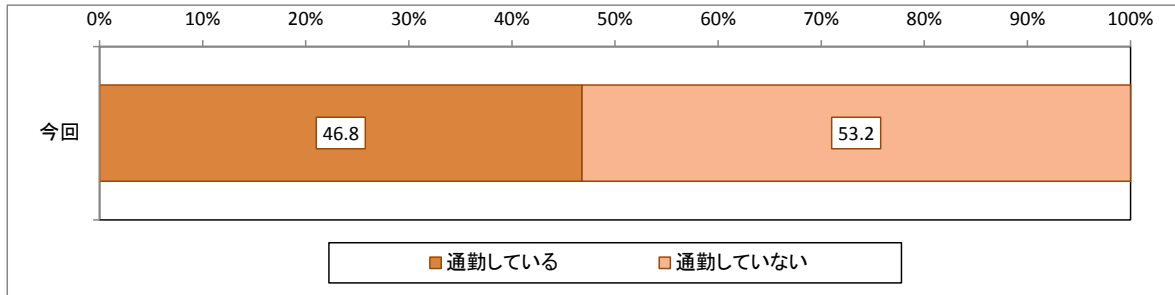
### ○「デマンドタクシー」

- ・あらかじめ予約すると、自宅まで迎えに来てもらい、町内の定められた目的地まで運行する乗合形式のタクシー
- ・運転のできない高齢者の方やお体の不自由な方を対象に、土・日・祝日のみ運行
- ・料金は、1乗車あたり 500 円（回数券 5枚綴り 2,000 円）

#### (4)「通勤」について

##### ①通勤対象者か否か（S A、n=1,368）

○回答者の46.8%が「通勤している」と回答している。

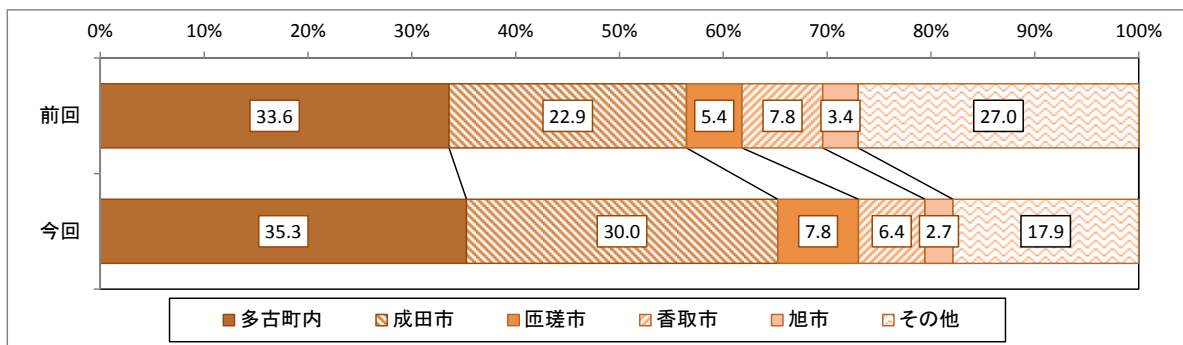


※以下②～⑥は、①で「通勤している」と回答した人のみを対象とする

##### ②通勤先の所在地（S A、n=583）

○勤務先が「多古町内」との回答が35.3%を占める。「成田市」（30.0%）の比率も高い。その他では「芝山町」（「その他」に含まれる）との回答が多くなっており、成田市とともに空港関連の就業者であると推察される。

- ・前回調査と比較すると「成田市」の比率が上昇していることが目立っている。

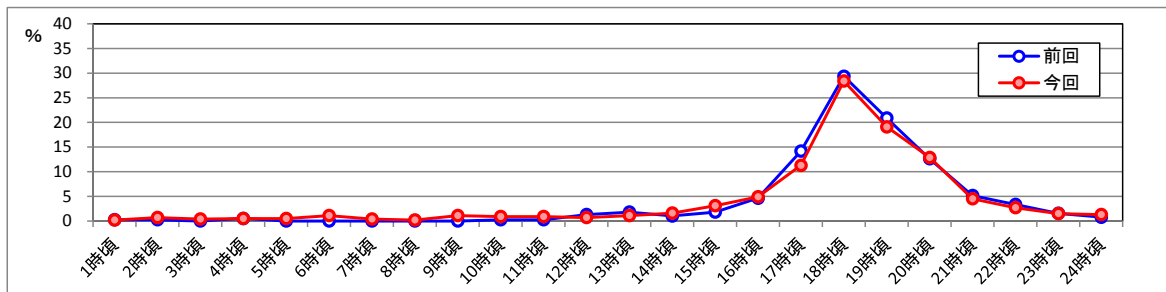
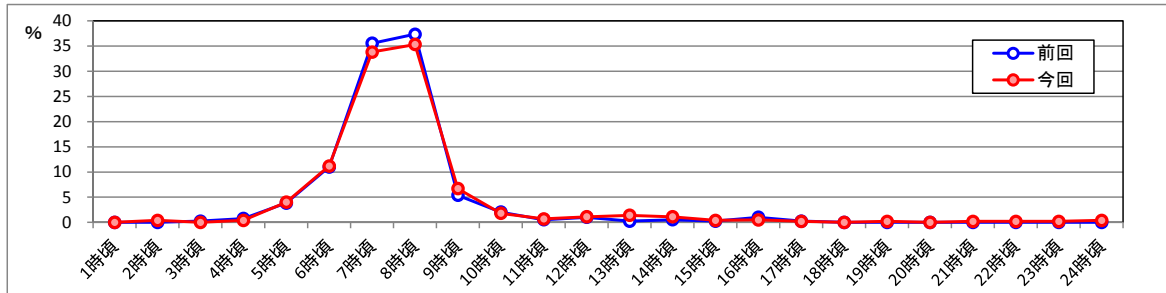




### ③通勤の出発・帰宅時刻（SA、n=583）

○通勤の出発時刻は、7時～8時頃に集中している。両者の合計で約7割を占める。前回と今回で、大きな差異は見られない。

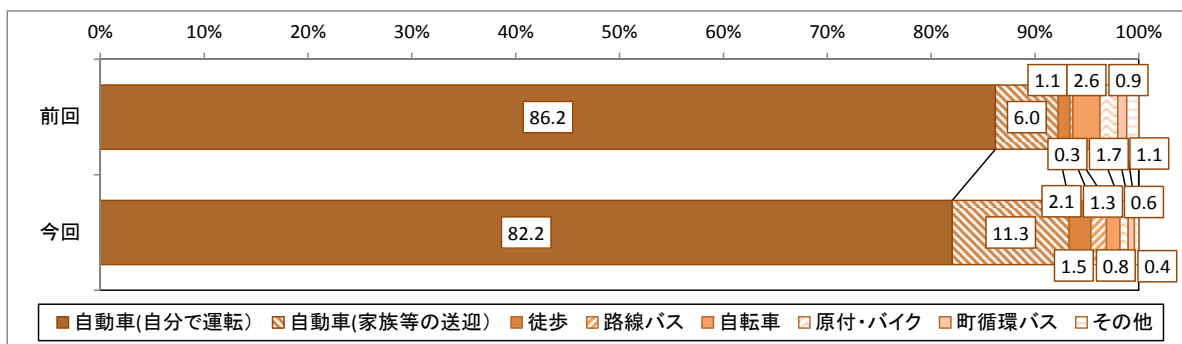
○通勤の帰宅時刻は18時頃が最も多いが、17時頃から20時頃までバラつきがみられる。出発時刻と同様に、前回比で大きな差異は見られない。



### ④通勤先までの主な交通手段（SA、n=583）

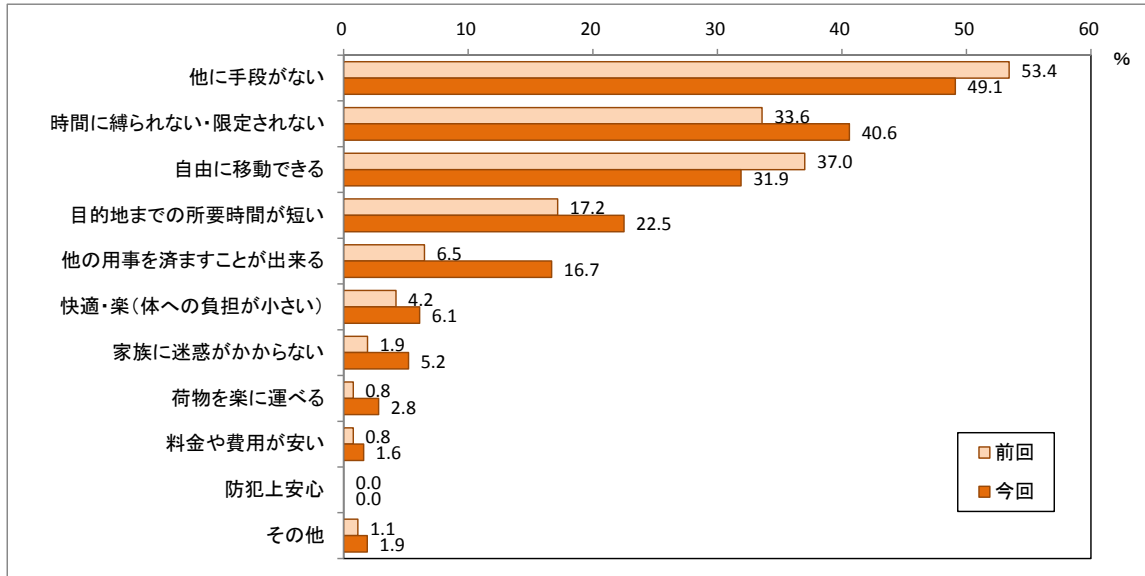
○「自分で運転して自動車通勤」している人が全体の82.2%を占める。「家族等の送迎による自動車通勤」（11.3%）を含めると9割以上が家族所有の自動車通勤していることになる。

・前回比では、「家族等の送迎」の比率がやや上昇していることが目立つ。

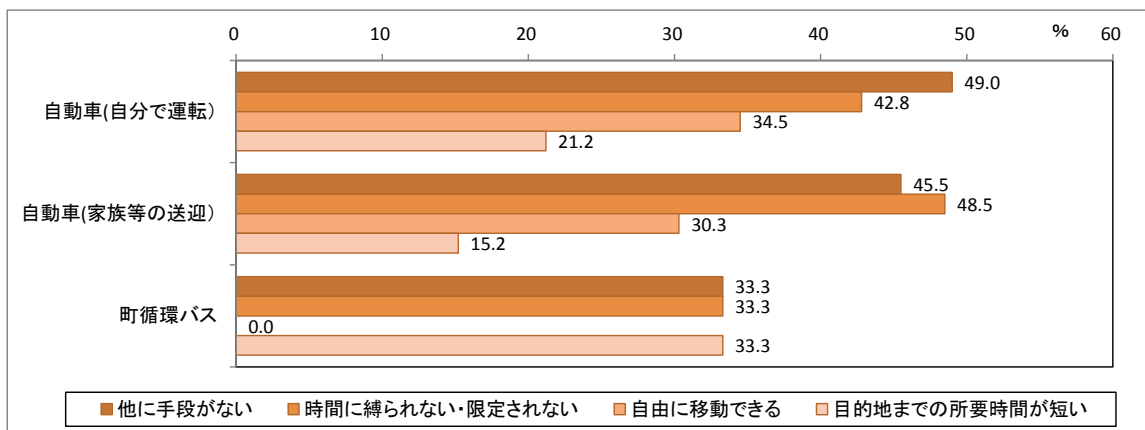


⑤交通機関を利用する理由（MA、n=583）

- 「他に手段がない」との回答が49.1%で最も多く、以下「時間に縛られない・限定されない」（40.6%）、「自由に移動できる」（31.9%）の順に多い。
- ・前回より「時間に縛られない・限定されない」「目的地までの所要時間が短い」「他の用事を済ませることができる」の比率が上昇している。
- ・自分で運転して通勤している人は「他に手段がない」、家族等の運転で通勤している人は「時間に縛られない・限定されない」の比率が高くなっている。



◇利用交通手段別「交通機関を利用する理由」（MA、n=583）

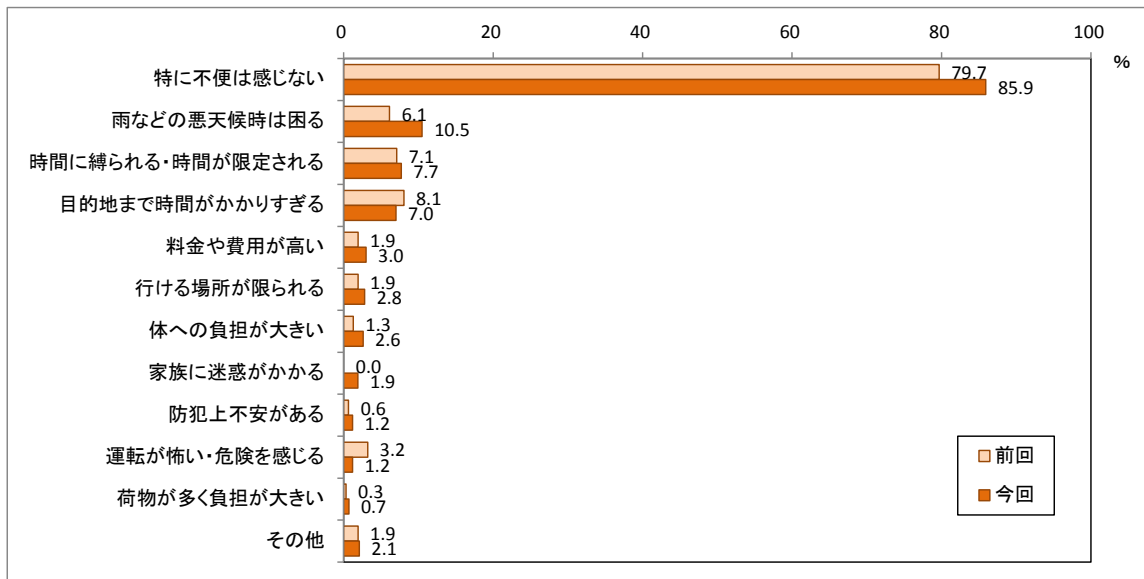


※交通手段は母数が多い「自動車（自分で運転）」と「自動車（家族等の送迎）」、及び主要検討対象である「町循環バス」を抽出。ただし「町循環バス」は母数が少ないため、あくまでも参考として掲載する（以下の「利用交通手段」とのクロス集計についても同様）

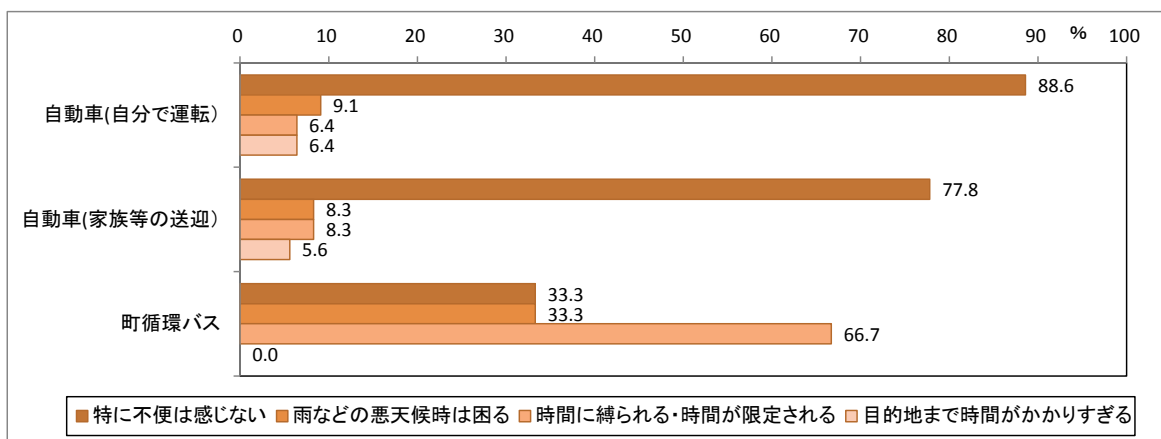
⑥通勤時に感じている不便（MA、n=583）

○「特に不便を感じない」の比率は 85.9%。多くの人が現状の通勤手段で問題はないと考えている。

- ・「特に不便を感じない」は前回調査の 79.7%からさらに上昇している。
- ・「自分で運転」「家族等の送迎」とも、回答者の多くが「特に不便は感じない」としている。



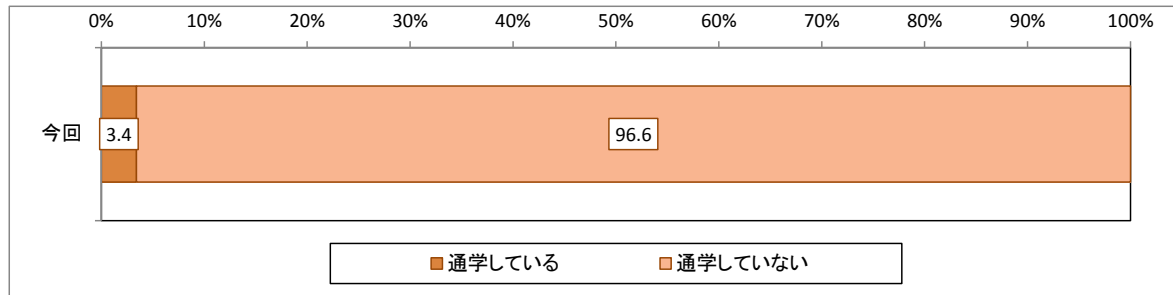
◇利用交通手段別「通勤時に感じている不便」（主な交通手段のみ対象、MA、n=583）



## (5)「通学」について

### ①通学対象者か否か（SA、n=1,368）

○「通学している」との回答は全体の3.4%。

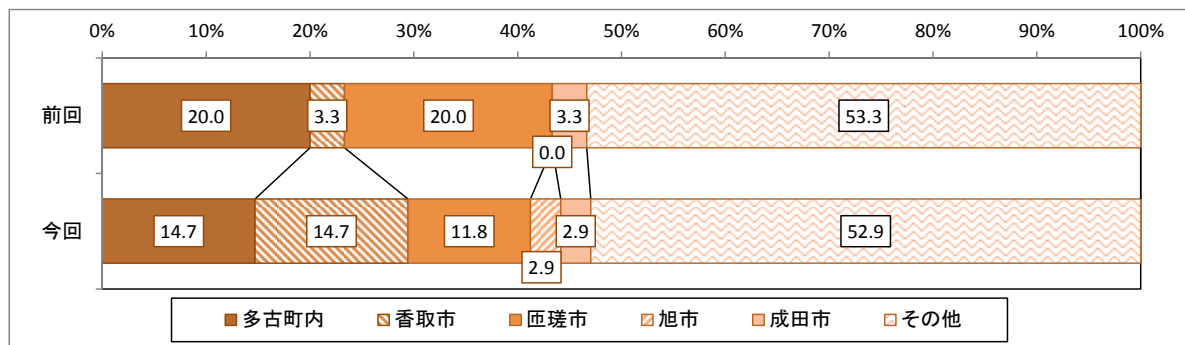


※以下②～⑥は、①で「通学している」と回答した人のみを対象とする

### ②通学先所在地（SA、n=36）

○「多古町内」「香取市」へ通学している人が14.7%、匝瑳市へ通学している人が11.8%となっている。その他には、県内の千葉市や佐倉市だけでなく都内との回答も含まれている。

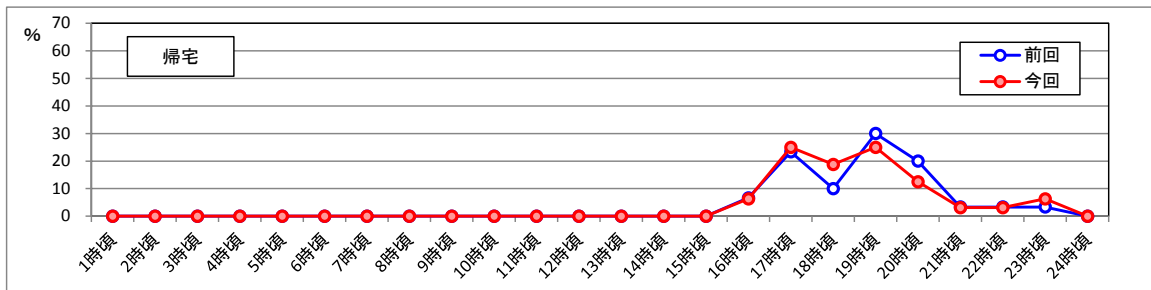
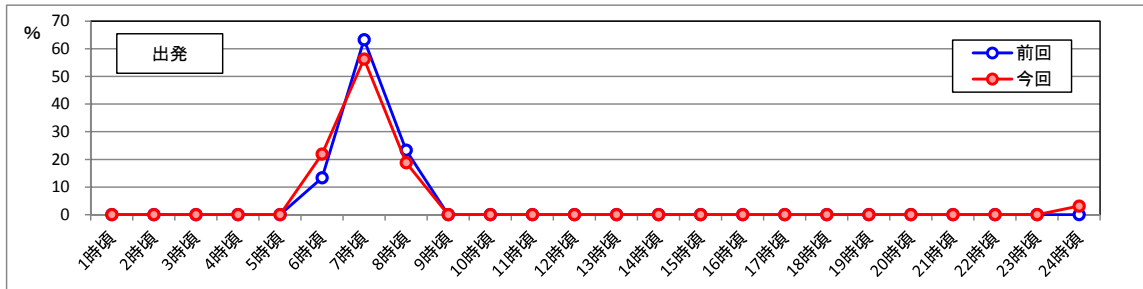
- ・前回調査と比較すると「香取市」の比率が上昇し、「多古町内」「匝瑳市」の比率が低下している。



### ③通学の出発・帰宅時刻（SA、n=36）

○通学の出発時刻は、7時頃に集中している。前回比で大きな差異は見られない。

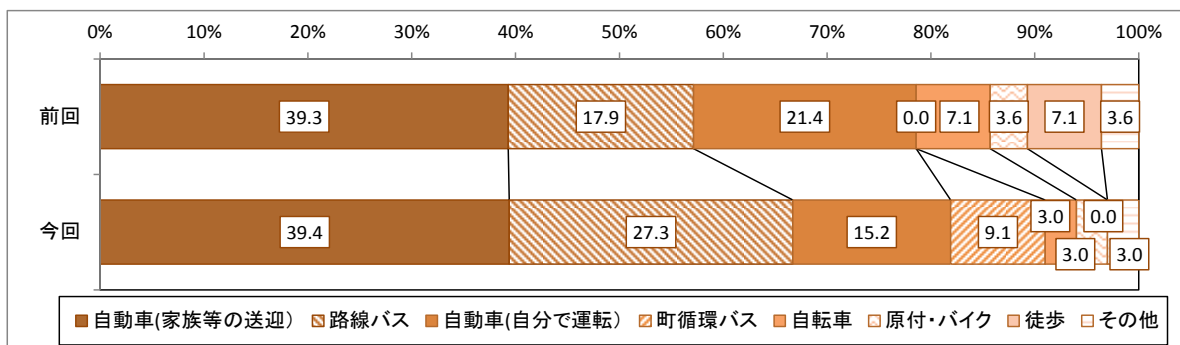
○通学の帰宅時間は17時～20時頃とばらついている。17時頃と19時頃、2つのピークがみとめられる。前回比では、19時～20時の比率が低下し、帰宅時間がやや早まっていることがうかがわれる。



### ④通学先までの主な交通手段（SA、n=36）

○「家族等の送迎」が39.4%を占め、「路線バス」(27.3%)、「自分で運転」(15.2%、大学生と推察)の順で比率は高くなっている。

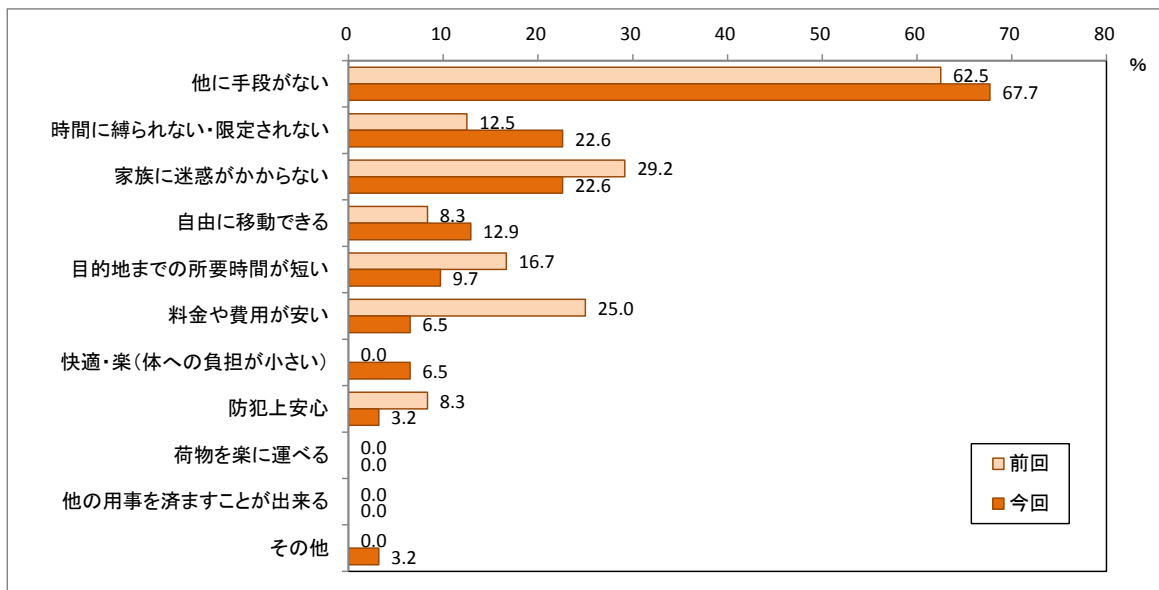
・前回調査と比較すると「路線バス」の比率が9.4%ポイントと大きく上昇している。また前回なかった「町循環バス」との回答も9.1%に上っている。



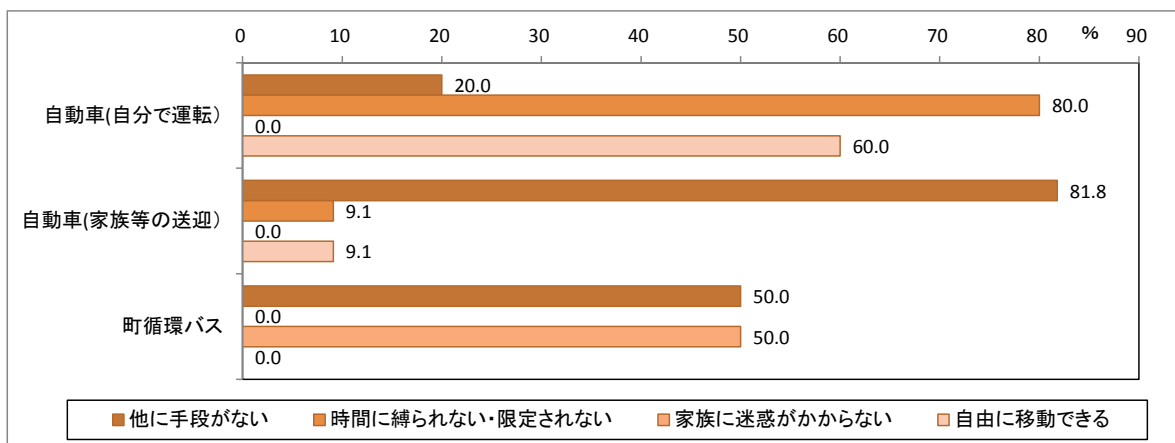
⑤交通機関を利用する理由 (MA、n=36)

○「他に手段がない」との回答が67.7%と突出して多くなっている。

- ・前回調査比では「他に手段がない」の比率はやや上昇している。その一方で、「家族に迷惑がかからない」「目的地までの所要時間が短い」「料金や費用が安い」などの項目では、比率は低下している。
- ・自分で運転している人は「時間に縛られない・限定されない」、家族等の送迎で通勤している人は「他に手段がない」の比率が高くなっている。



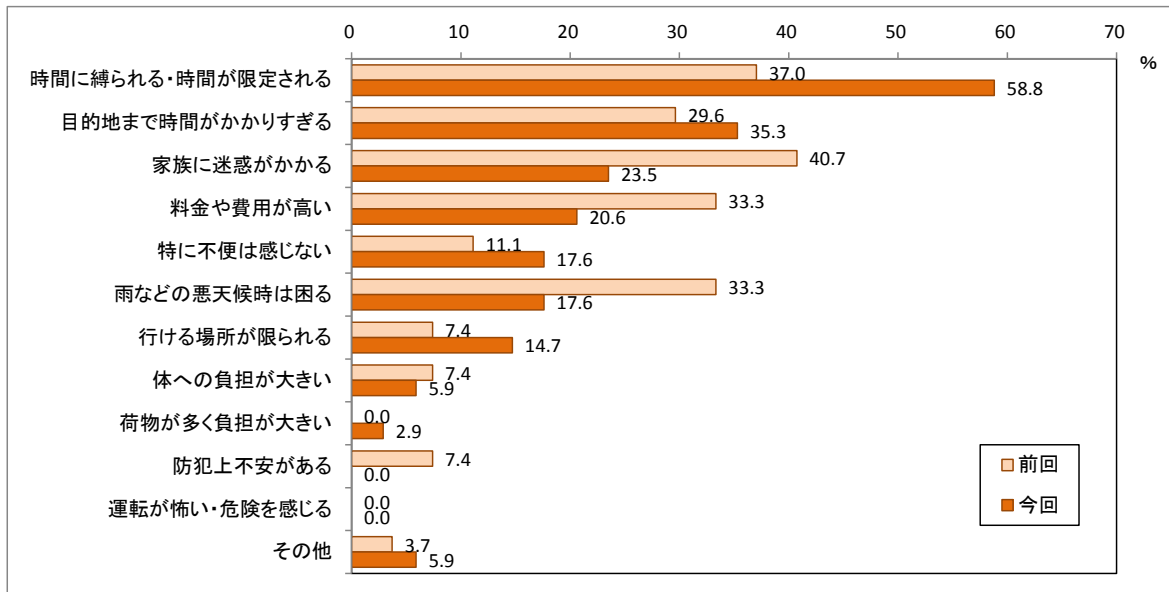
◇利用交通手段別「交通機関を利用する理由」(主な交通手段のみ対象、MA、n=36)



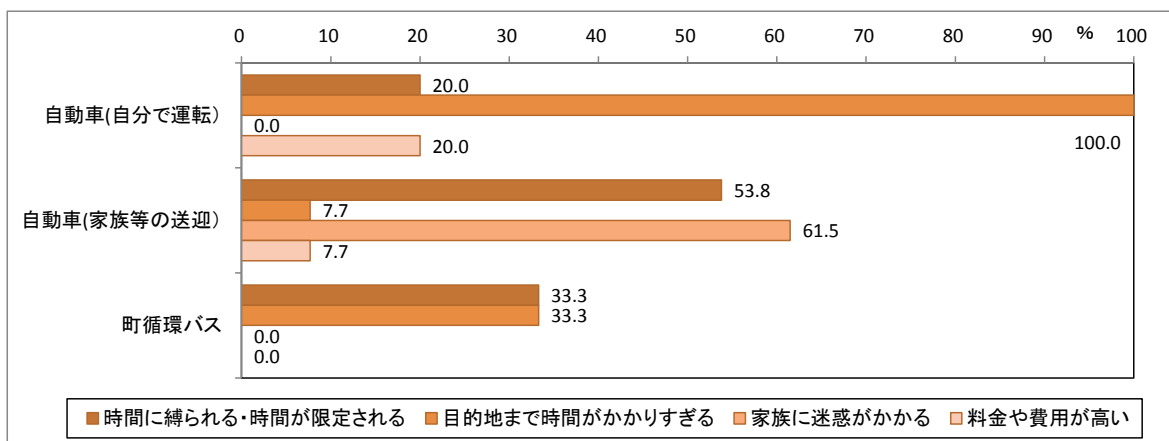
⑥通学時に感じている不便（MA、n=36）

○「時間に縛られる・時間が限定される」の比率が58.8%と最も高い。

- ・前回比では、「時間に縛られる・時間が限定される」の比率が大きく上昇している。
- ・自分で運転している人は「目的地まで時間がかかりすぎる」こと、家族等の送迎で通学している人は「家族に迷惑がかかる」ことを不便と感じている
- ・なお「通勤」「通学」「通院」「買物」「塾・習い事・サークル活動」の5つの行動の中で、本設問で「特に不便を感じない」の比率が最高値でなかったのは「通学」のみである。



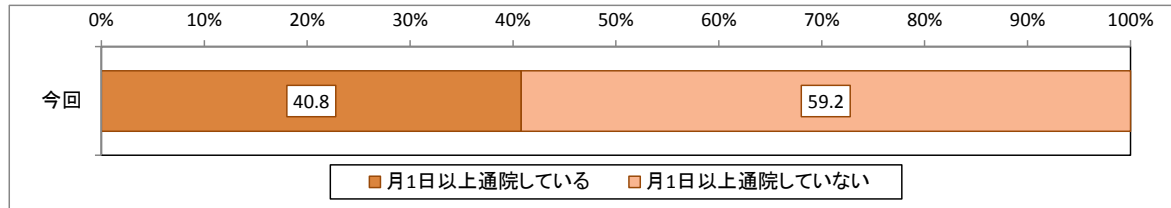
◇利用交通手段別「通学時に感じている不便」（主な交通手段のみ対象、MA、n=36）



## (6)「通院」について

### ①通院をしている対象か否か（SA、n=1,368）

○40.8%が「月1日以上通院している」と回答。

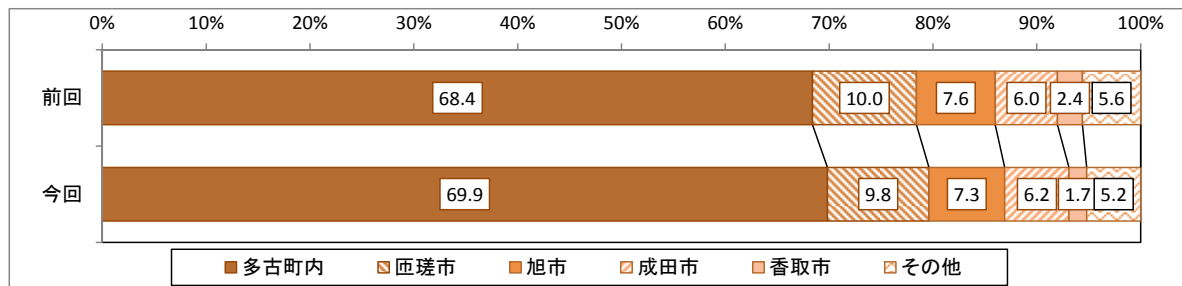


※以下②～⑦は、①で「通院している」と回答した人のみを対象とする

### ②通院先の所在地（SA、n=507）

○「多古町内」に通院している人が全体の69.9%を占める。

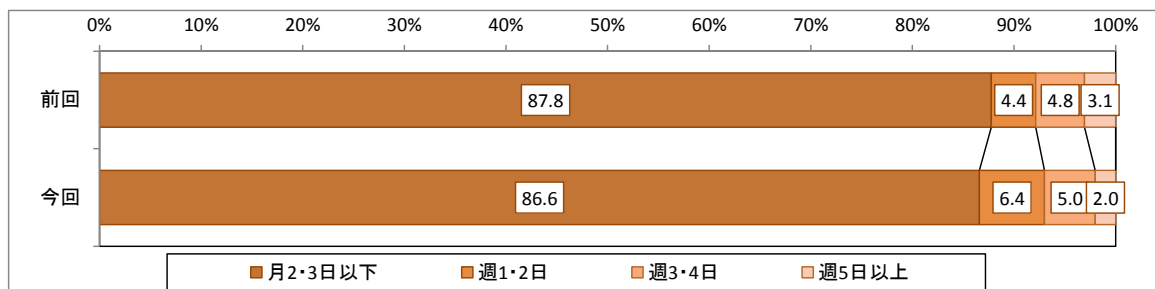
・前回調査と比較すると「多古町内」の比率がやや上昇している。



### ③通院の頻度（SA、n=507）

○86.6%と9割近くの人が「月2・3日以下」と回答している。

・前回調査と大きな差異は見られない。

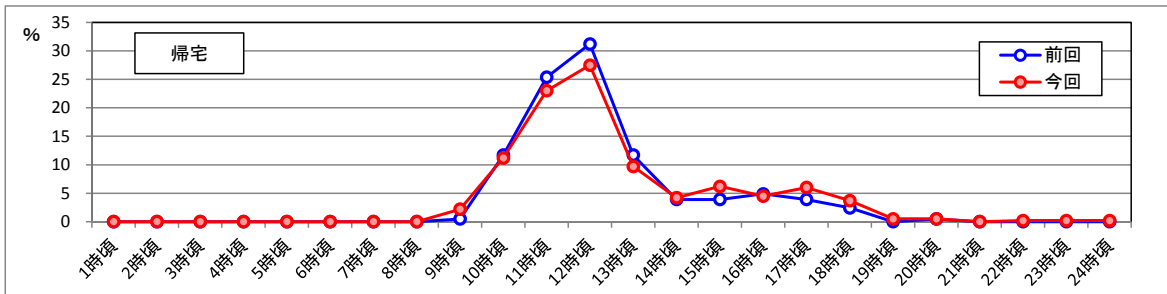
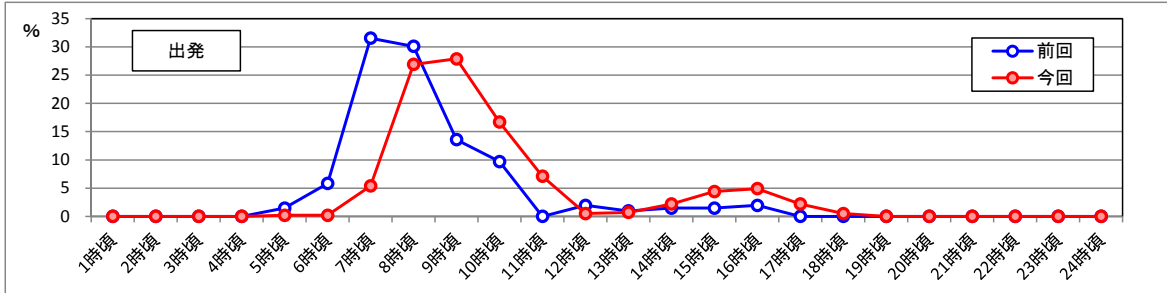




④通院の出発・帰宅時刻（SA、n=507）

○通院の出発時間は、8時～9時頃に集中している。前回調査と比較すると、出発時刻は遅くなっていることがわかる。

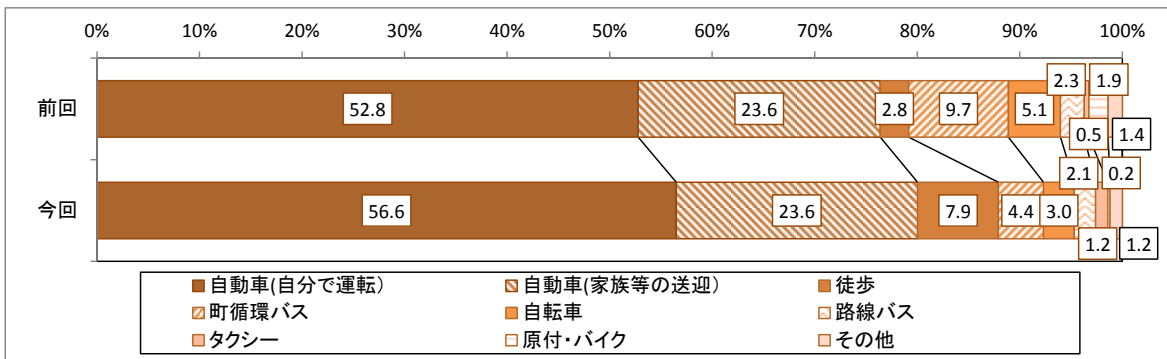
○帰宅時刻は11時～12時前後となっており、前回調査との差異はほとんどみられない。



⑤通院先までの主な交通手段（SA、n=507）

○「自分の運転」で通院している人は 56.6%を占めており、「家族等の送迎」（23.6%）が続いている。

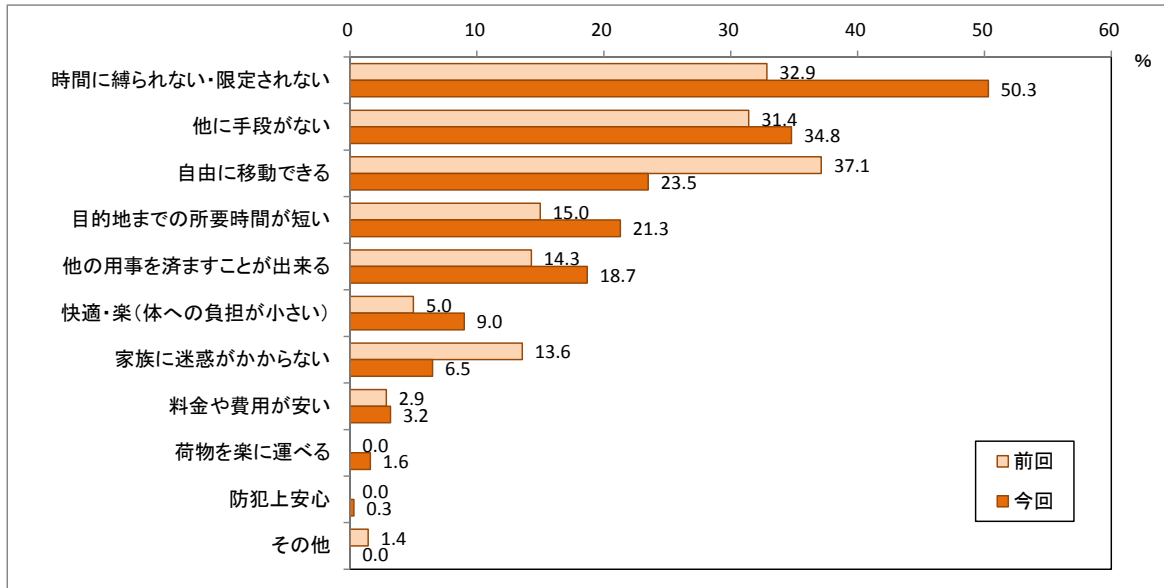
- ・前回調査と比較すると「自分の運転」と「徒歩」の比率が上昇し、「町循環バス」の比率が低下している



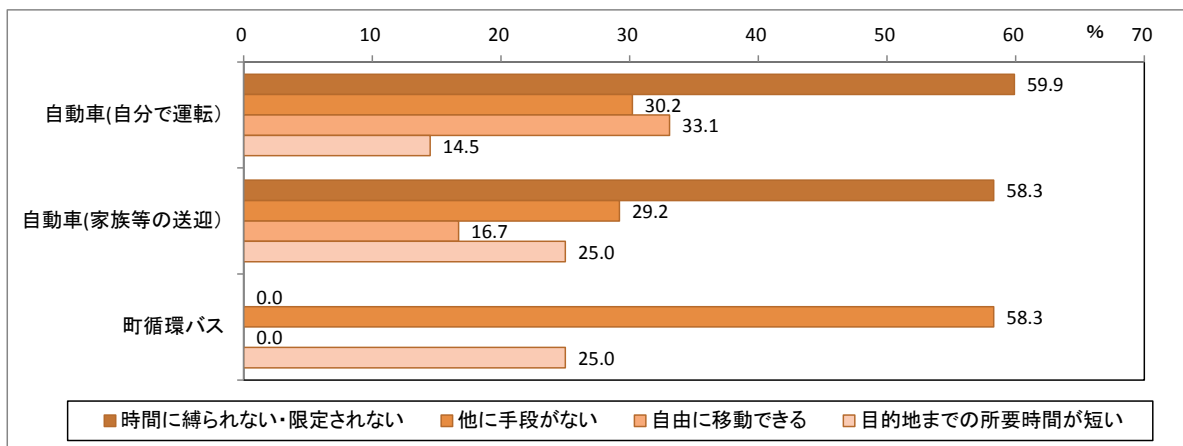
⑥交通機関を利用する理由（MA、n=507）

○「時間に縛られない・限定されない」ことを理由としてあげる通院者が 50.3%で最も多い。「他に手段がない」が 34.8%で続いている。

- ・前回調査と比較すると「時間に縛られない・限定されない」の比率が大きく上昇している。一方で「自由に移動できる」の比率は低下している。
- ・「自分で運転」「家族等の送迎」とともに「時間に縛られない・限定されない」の比率が高くなっている。



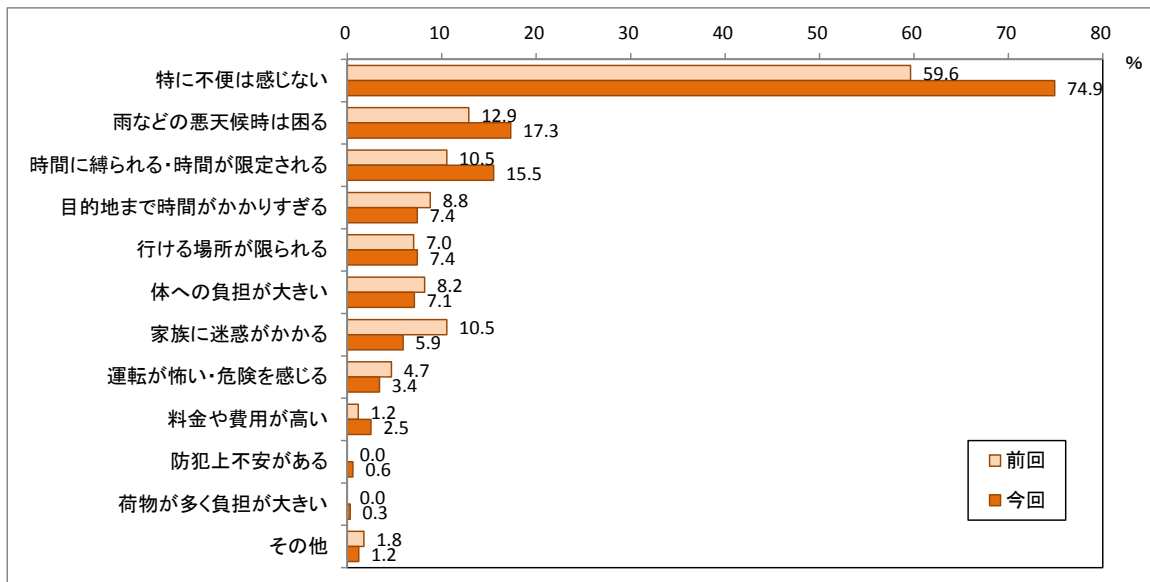
◇利用交通手段別「交通機関を利用する理由」（主な交通手段のみ対象、MA、n=507）



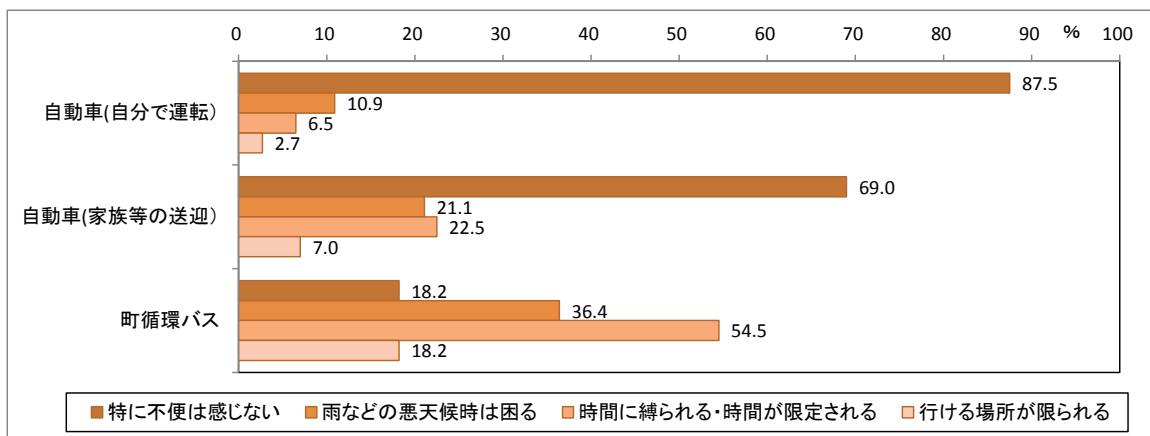
⑦通院時に感じている不便（MA、n=507）

○74.9%が「特に不便を感じない」と回答している。

- ・「特に不便を感じない」の比率は、前回調査に比して大きく上昇している。
- ・自分で運転している人も家族等の送迎を受けている人も、「特に不便を感じない」の比率が高い水準にある。



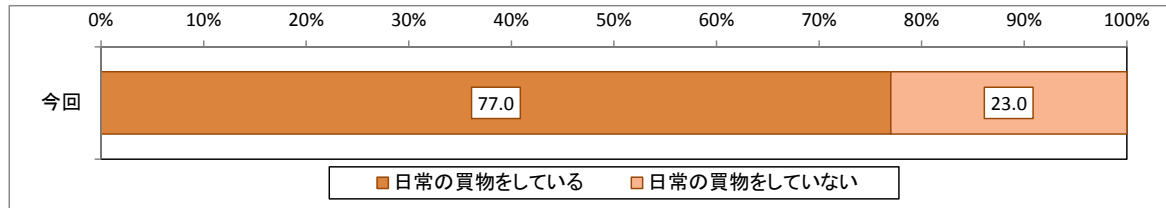
◇利用交通手段別「通院時に感じている不便」（主な交通手段のみ対象、MA、n=507）



## (7)「買物」について

### ①買物をしている対象か否か（SA、n=1,368）

○77.0%が「日常の買物をしている」と回答。

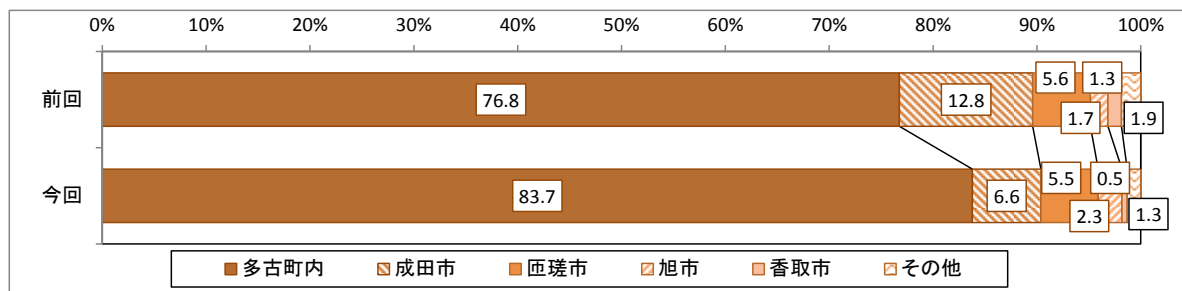


※以下②～⑦は、①で「買物をしている」と回答した人のみを対象とする

### ②買物先の所在地（SA、n=992）

○83.7%が、主な買物の場所は「多古町内」と回答している。

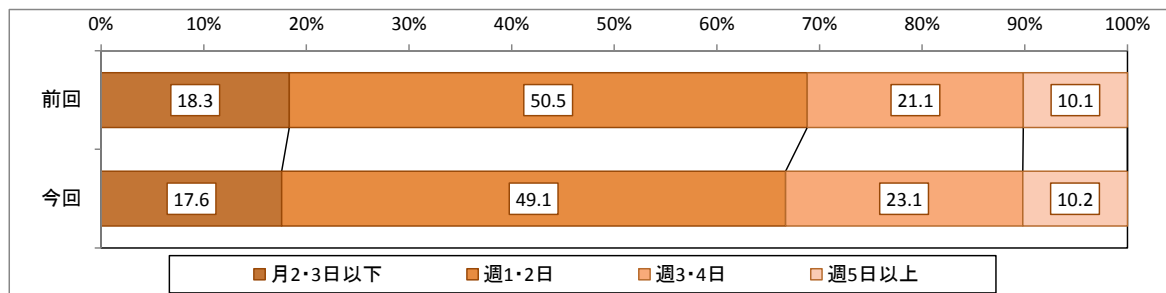
・「多古町内」との回答比率は、前回より高まっている。



### ③買物の頻度（SA、n=992）

○買物の頻度は「週1・2日」が49.1%で最も多い。「週3・4日」が23.1%でこれに続いている。

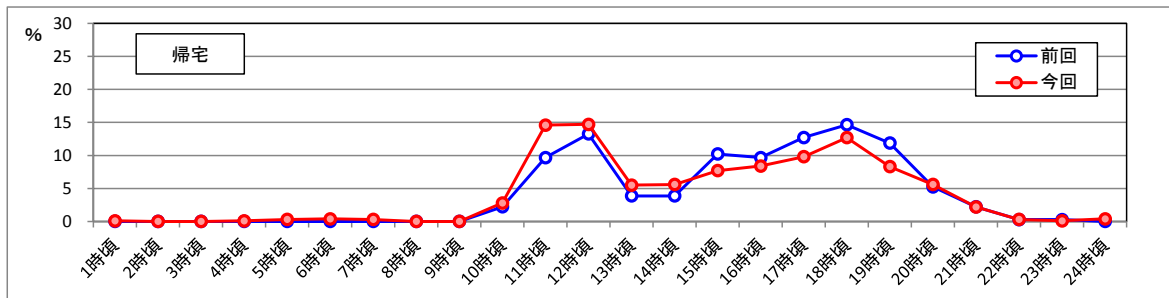
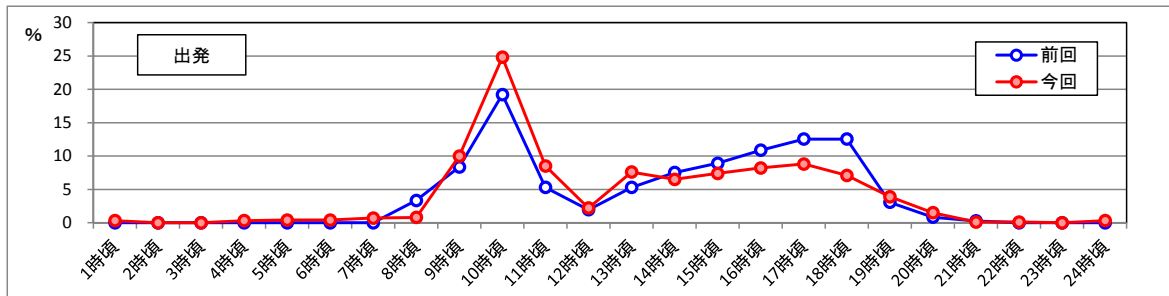
・前回調査と大きな差異は見られない。



④買物の出発・帰宅時刻（SA、n=992）

○買物へのお出発時刻は午前中の10時頃との回答が最も多いが、午後の13時から18時頃にかけての比率も一定水準に達している。前回調査比では、午前中出発の比率が上昇している。

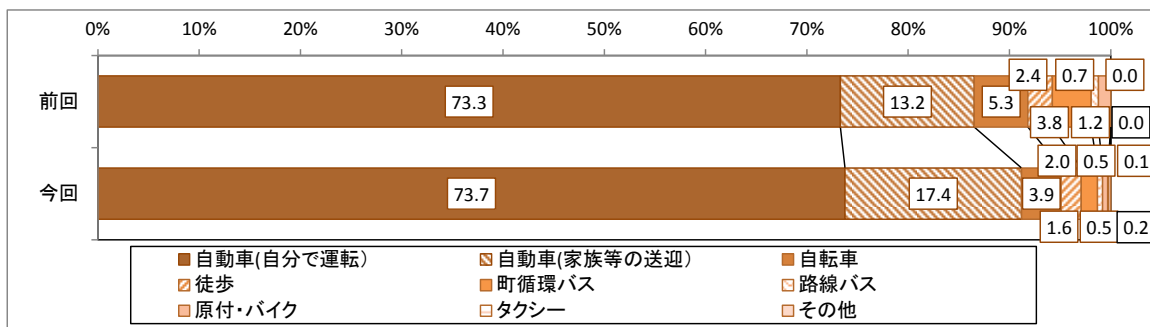
○帰宅時刻は、午前中出発分は11時～12時に、午後出発分は15時～19時頃となっている。出発時刻同様、前回より午前中の比率が上昇している。



⑤買物をする先までの主な交通手段（SA、n=992）

○「自分で運転」が73.7%、「家族等の送迎」が17.4%で、両者を合わせると9割超となっている。

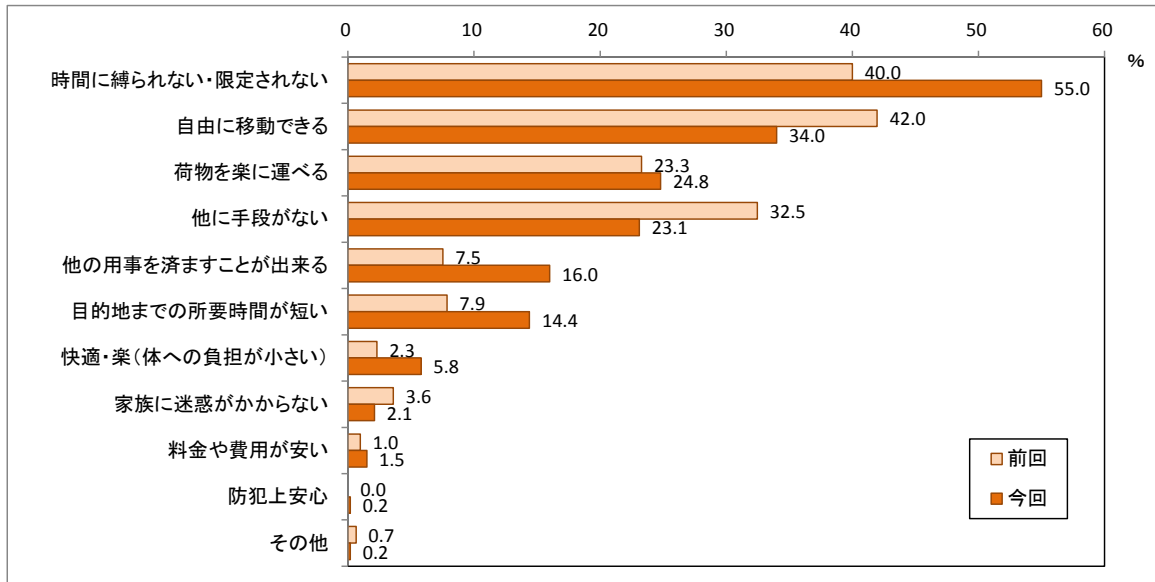
・前回調査比では、「家族等の送迎」との回答が増加していることが目立つ。



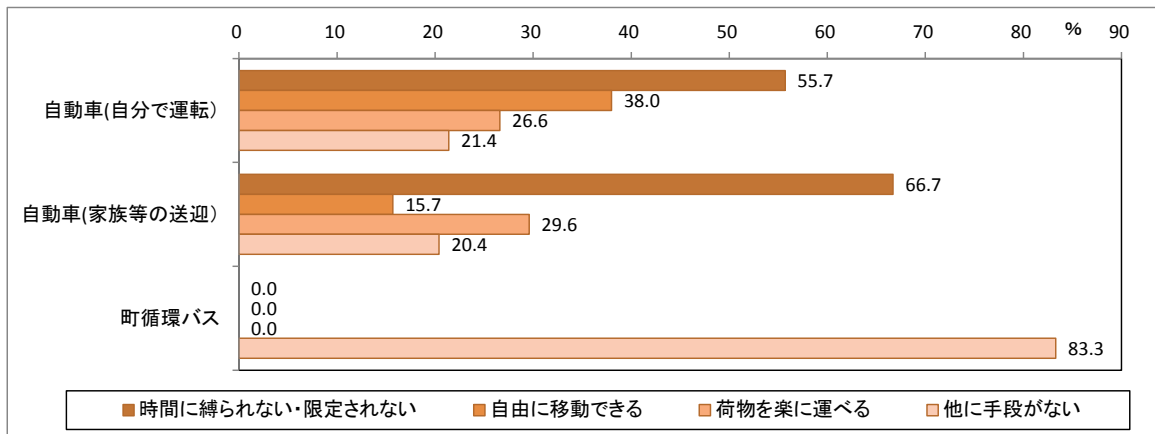
⑥交通機関を利用する理由（MA、n=992）

○「時間に縛られない・限定されない」の比率が55.0%で最も高い。以下、「自由に移動できる」「荷物を楽に運べる」の順で多くなっている。

・「時間に縛られない・限定されない」をあげる人が「自分で運転」「家族の送迎」ともに多くなっている。



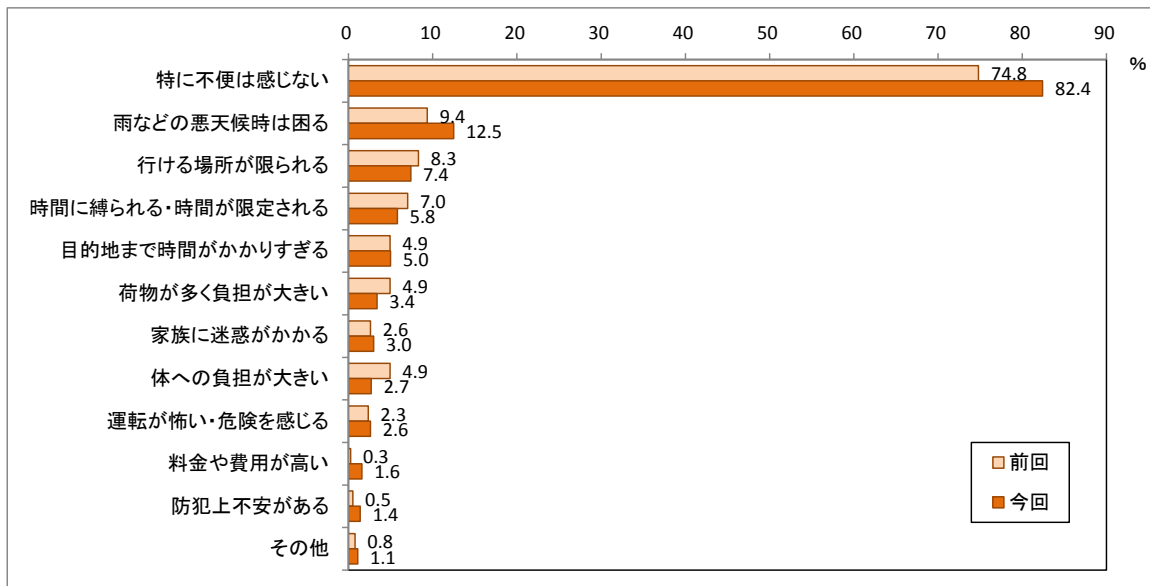
◇利用交通手段別「交通機関を利用する理由」（主な交通手段のみ対象、MA、n=992）



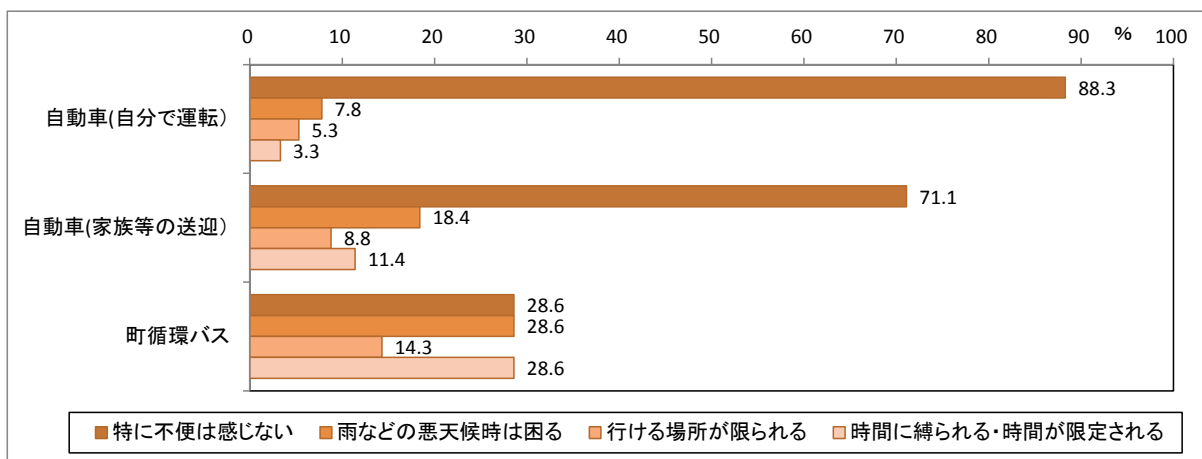
⑦買物時に感じている不便（MA、n=992）

○買物をする人も、多くが現状に「特に不便を感じない」としている。

- ・前回比で「特に不便を感じない」の比率は上昇している。
- ・自分で運転している人も家族等の送迎を受けている人も、「特に不便を感じない」の比率が最も高くなっている。



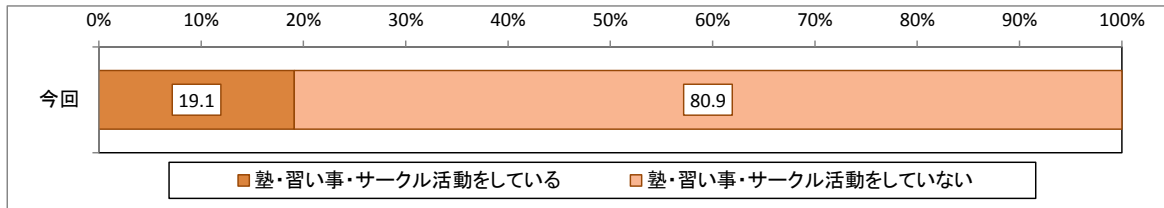
◇利用交通手段別「買物時に感じている不便」（主な交通手段のみ対象、MA、n=992）



## (8)「塾・習い事・サークル活動」について

### ①塾・習い事・サークル活動をしている対象か否か（SA、n=1,368）

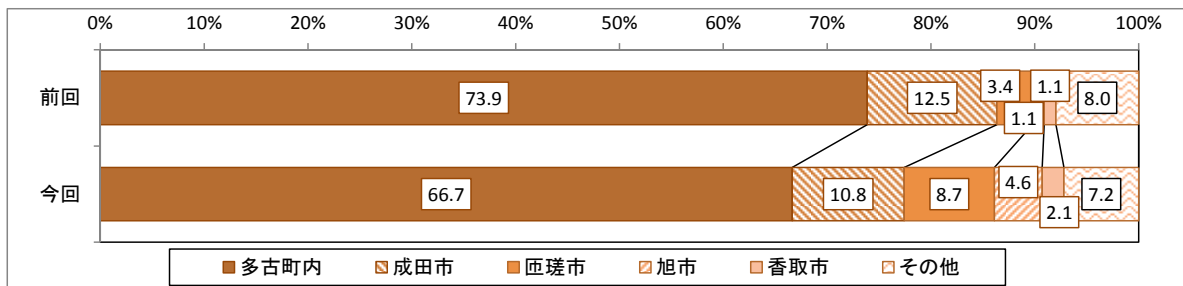
○「塾・習い事・サークル活動をしている」人は、回答者の19.1%。



※以下②～⑦は、①で「塾・習い事・サークル活動に出かけている」と回答した人のみを対象とする

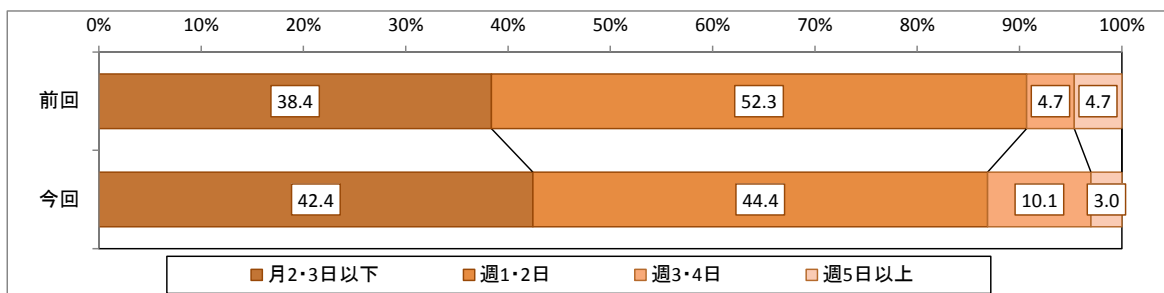
### ②塾・習い事・サークル活動の所在地（SA、n=215）

○所在地は「多古町内」が66.7%を占める。「成田市」が10.8%が続いている。  
・前回比では「多古町内」の比率が低下し、「匝瑳市」の比率が上昇している。



### ③塾・習い事・サークル活動の頻度（SA、n=215）

○「週1・2日」（44.4%）、「月2・3日以下」（42.4%）との回答が多い。  
・前回調査より「月2・3日以下」の比率が上昇し、「週1・2日」の比率が低下している。

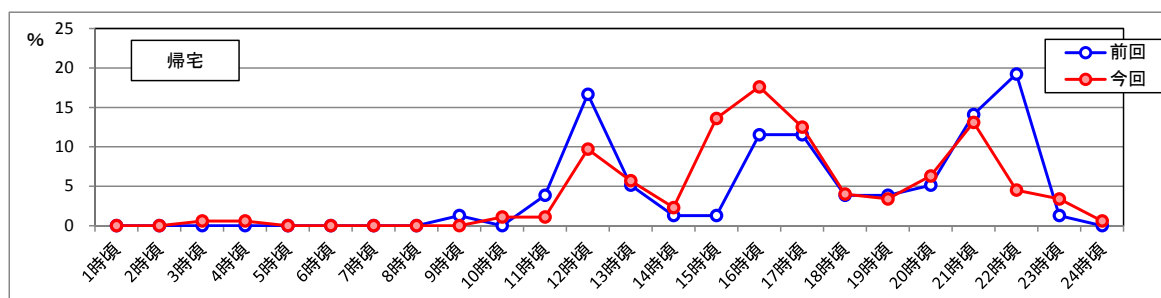
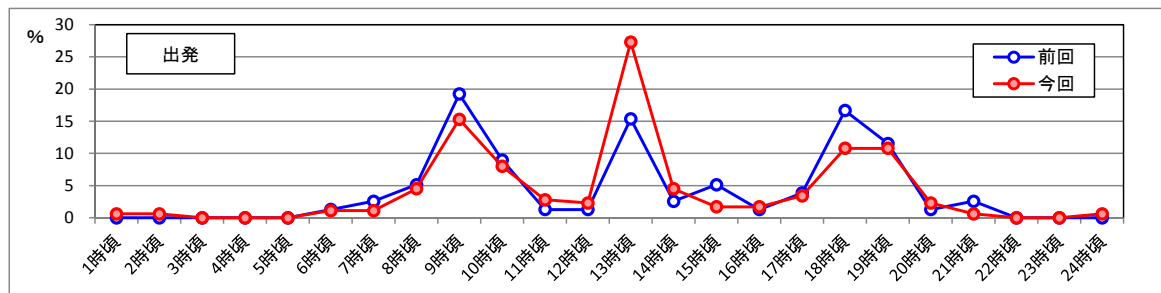




④塾・習い事・サークル活動の出発・帰宅時刻（SA、n=215）

○出発時刻のピークは9時頃、13時頃、18～19時頃の3回ある。18～19時は主に塾だと推察される。前回比では13時頃が増加し、18時頃が減少していることがわかる。

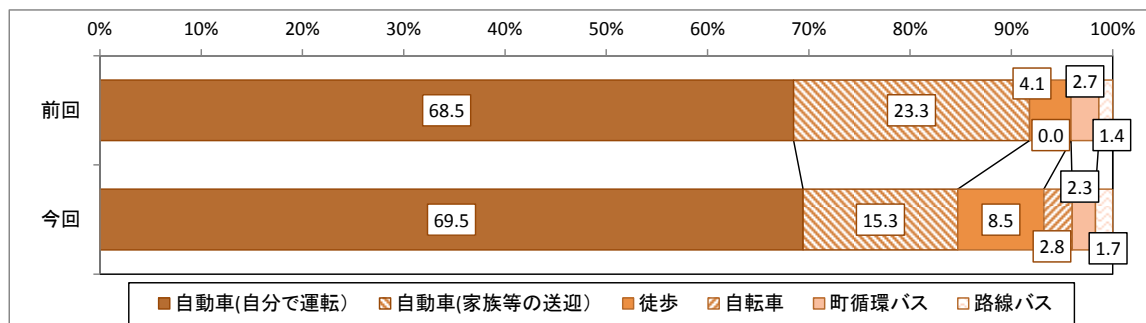
○帰宅時刻も出発時刻に合わせて12時頃、16時頃、21～22時頃と3回のピークがみとめられる。前回比では15～16時で比率の上昇が目立っている。



⑤塾・習い事・サークル活動先までの主な交通手段（SA、n=215）

○69.5%が「自分の運転」と回答。「家族等の送迎」が15.3%で続いている。

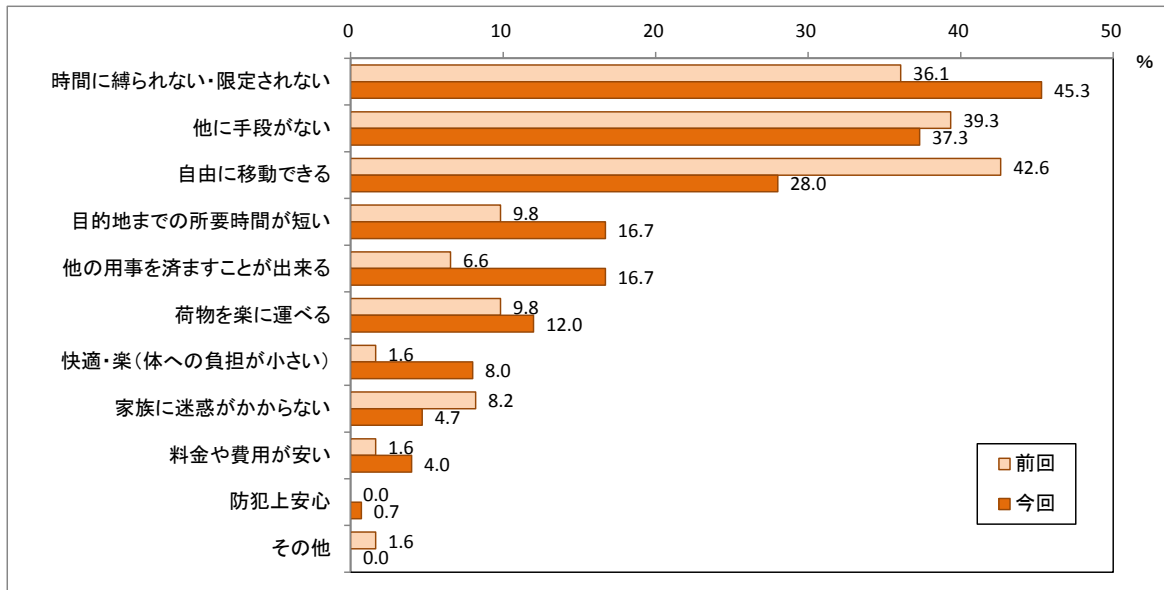
・前回調査との比較では、「家族等の送迎」の比率が低下し、「徒歩」の比率が上昇している。



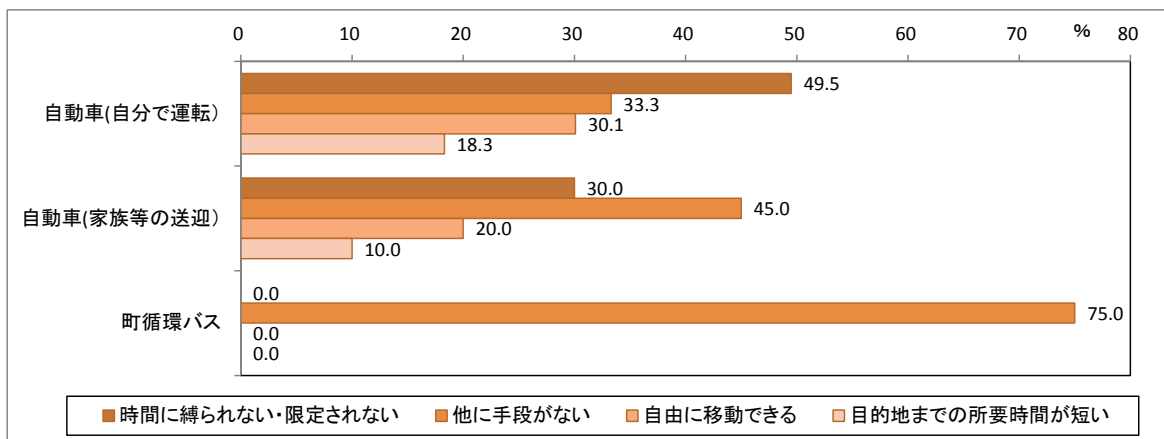
⑥交通機関を利用する理由（MA、n=215）

○「時間に縛られない・限定されない」（45.3%）、「他に手段がない」（37.3%）、  
「自由に移動できる」（28.0%）の順で比率は高くなっている。

- ・前回調査より「時間に縛られない・限定されない」の比率は上昇、「自由に移動できる」の比率は低下している。
- ・自分で運転している人は「時間に縛られない・限定されない」、家族等の送迎を受けている人は「他に手段がない」の比率が高い。



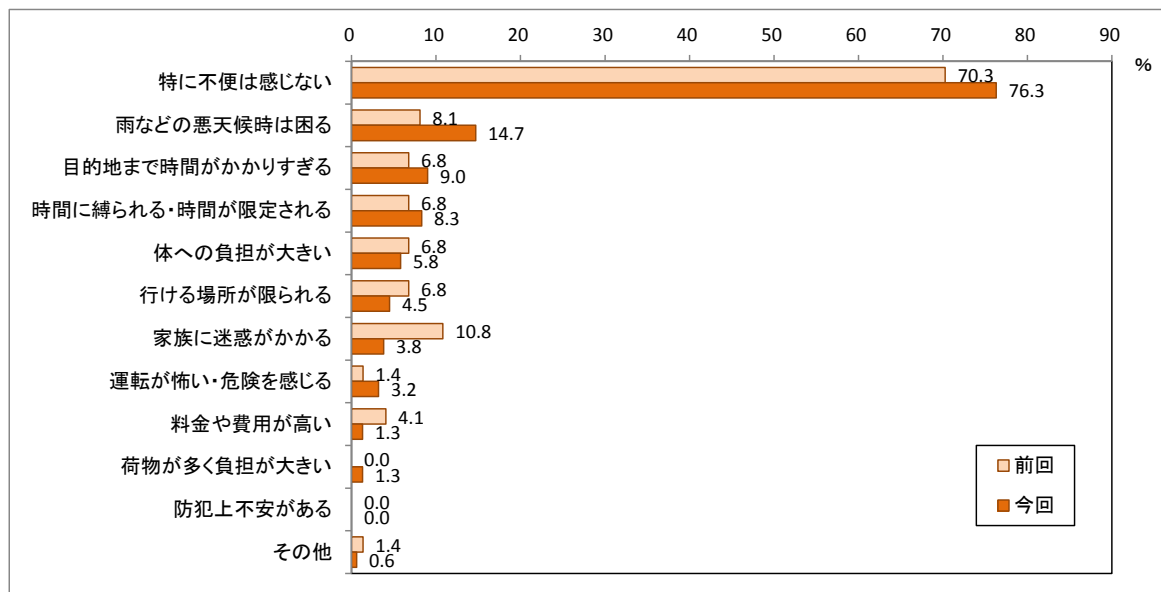
◇利用交通手段別「交通手段を利用する理由」（主な交通手段のみ対象、MA、n=215）



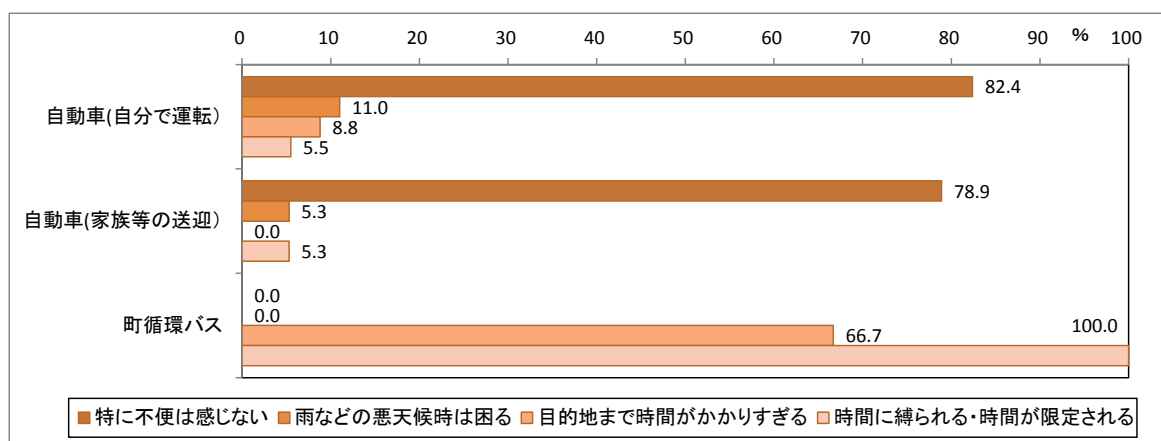
⑦塾・習い事・サークル活動での外出時に感じている不便（MA、n=215）

○やはり「特に不便は感じない」の比率が突出して高い（76.3%）。

- ・前回比でも「特に不便は感じない」の比率は上昇している。
- ・「自分で運転」「家族等の送迎」とともに「特に不便を感じない」の比率が最も高くなっている。



◇利用交通手段別「塾・習い事・サークル活動での外出時に感じている不便」（主な交通手段のみ対象、MA、n=215）

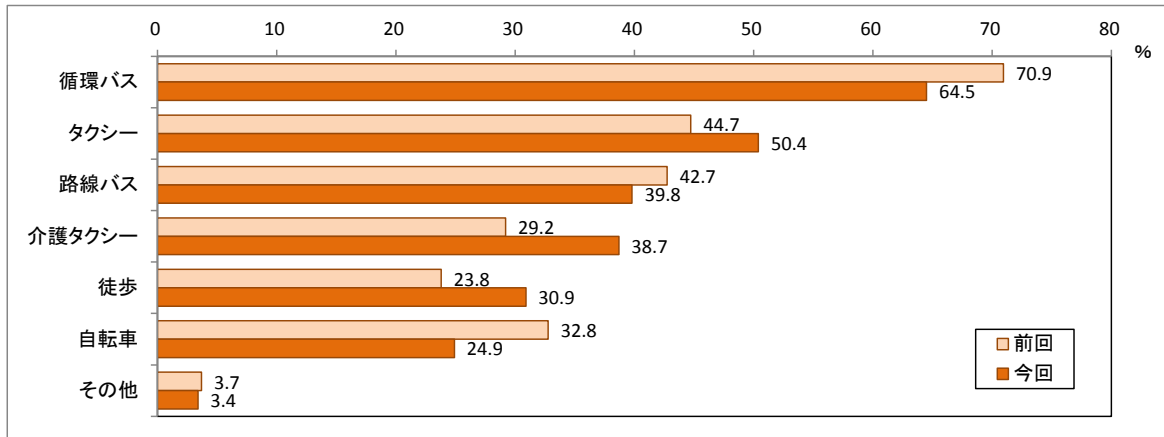


## (9)「公共交通のあり方」について

### ①車を運転できなくなった時の外出時の運転手段（MA、n=1,368）

○「循環バス」との回答が 64.5%と最も多く、循環バスへの潜在的なニーズは高いことがわかる。以下「タクシー」「路線バス」「介護タクシー」の順で多くなっている。

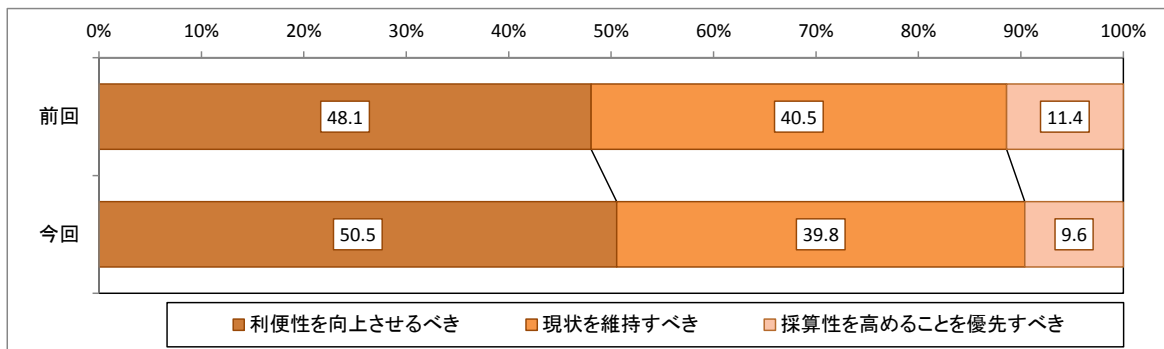
- ・前回比では「循環バス」の比率はやや低下し、「タクシー」「介護タクシー」の比率が上昇している。



### ②今後の循環バスの運行のあり方（SA、n=1,368）

○「利便性を向上させるべき」(50.5%)が「採算性を高めることを優先すべき」(9.6%)を大きく上回っている。

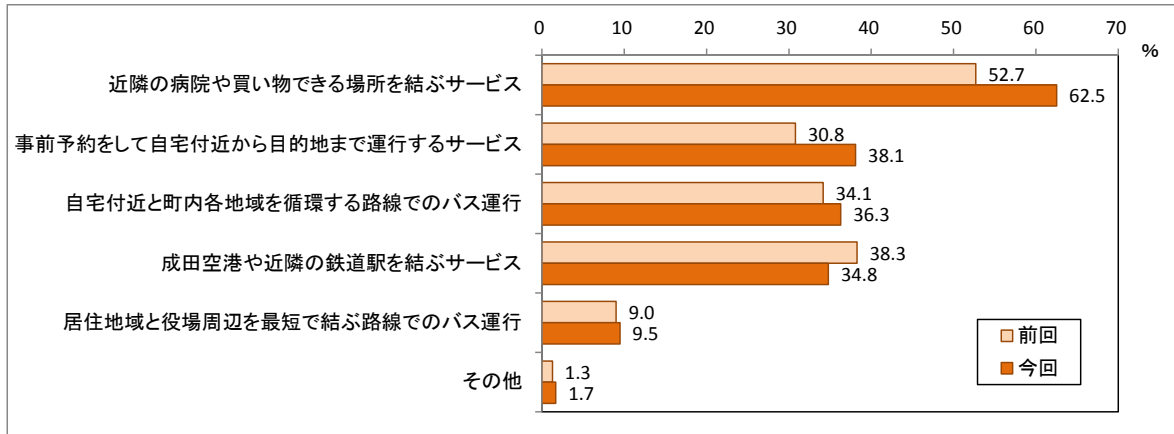
- ・前回調査でも 48.1%を占めていた「利便性を向上させるべき」の比率がさらに上昇し、逆に「採算性を高めることを優先すべき」の比率は 11.4%からさらに低下している。



③公共交通の利便性を高めるための望ましい今後の運行形態（MA、n=1,368）

○62.5%が「近隣の病院や買い物できる場所を結ぶサービス」が望ましいと回答。病院や買物での公共交通の利用ニーズが高いことがうかがわれる。

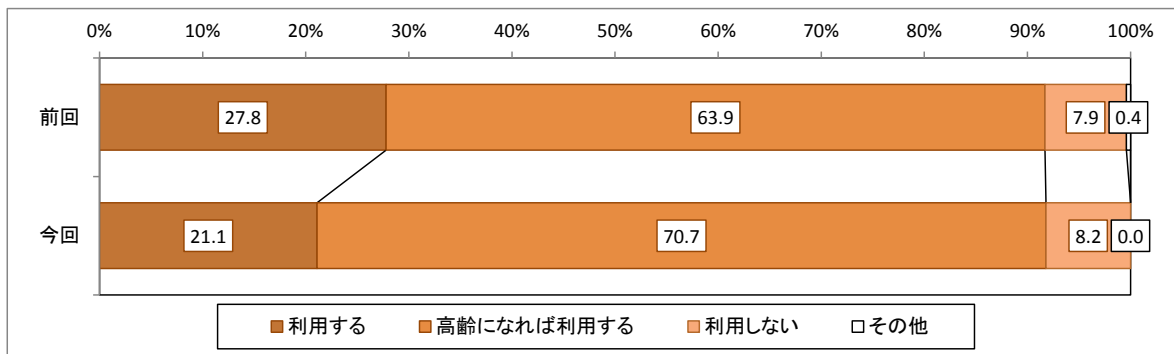
- ・「近隣の病院や買い物できる場所を結ぶサービス」の比率は、前回調査よりさらに上昇している。



④将来の公共交通の利用意向（SA、n=1,368）

○「利用する」の比率は21.1%だが、「高齢になれば利用する」（70.7%）を含めた比率は9割を超える。

- ・「利用する」は6.7%ポイント低下し、「高齢になれば利用する」は6.8%ポイント上昇。両者の合計では、ほぼ横ばいとなっている。

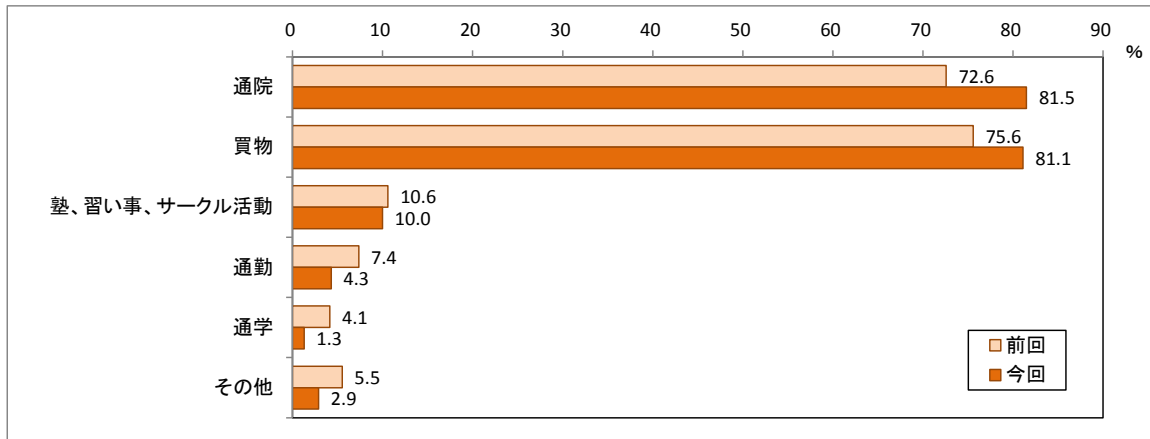


※以下⑤～⑥は、④で「利用する」「高齢になれば利用する」と回答した人のみを対象とする

⑤将来に公共交通を利用する主な目的（MA、n=1,166）

○「通院」と「買物」で利用したいとの声が非常に高い。

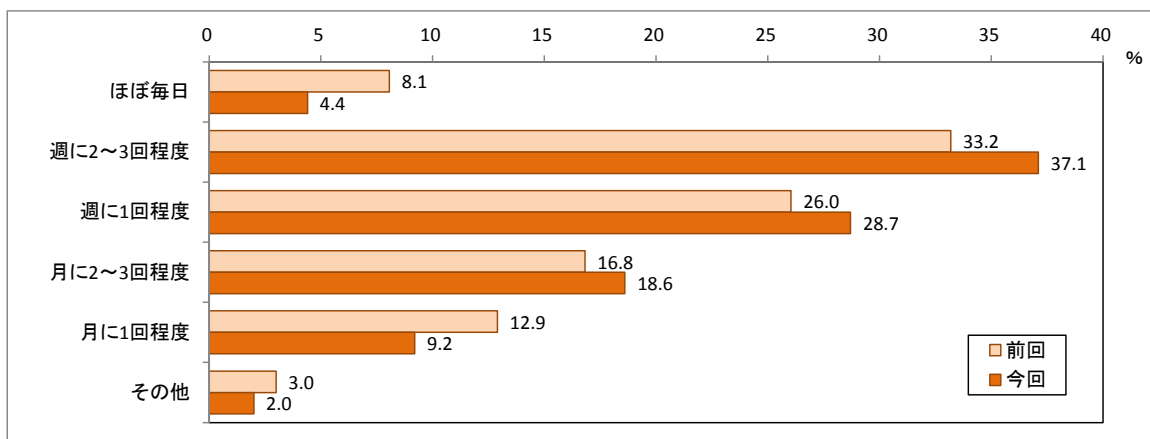
・「通院」「買物」の比率は、ともに前回調査よりも上昇している。



⑥将来に公共交通を利用する際の想定頻度（MA、n=1,166）

○「週2～3回程度」が37.1%、「週1回程度」が28.7%、「月2～3回程度」が18.6%となっている。

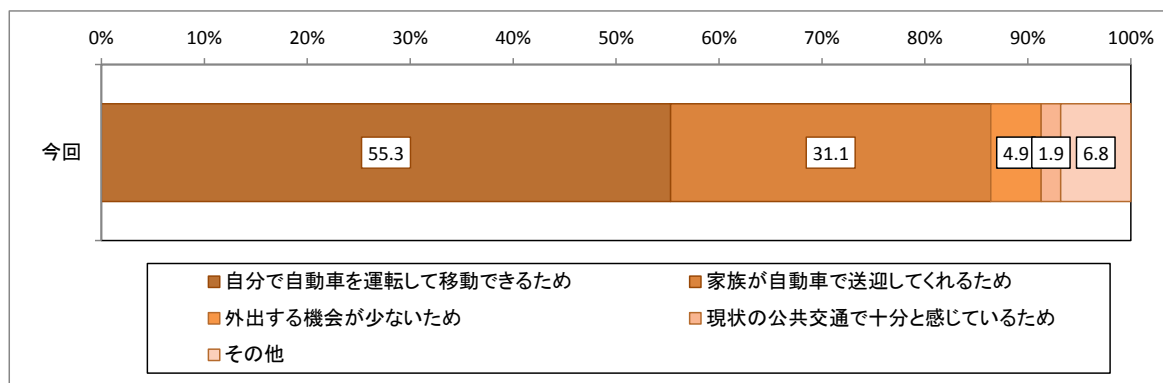
・前回調査より「週2～3回程度」「週1回程度」は増加し、「ほぼ毎日」「月に1回程度」は減少。頻度は全体的に、週1～3回程度に集約されてきていることがみてとれる。



※以下⑦は、④で「利用しない」と回答した人のみを対象とする

⑦将来、公共交通を利用しない理由（SA、n=104）

○「自分で自動車を運転して移動できるため」が55.3%、「家族が自動車で送迎してくれるため」が31.1%で、両者を含めると86.4%が「自家用車による移動ができること」を「利用しない理由」としている。



(10)「公共交通で行きたい場所（自治体）」について（自由回答、n=1,368）

○自由回答欄に記載した回答者数は「大型商業店舗・商店街」（350人、回答総数に占める比率：25.6%）、「病院」（298人、同：21.8%）、「鉄道駅」（250人、同：18.3%）の順で多くなっている。

○「行きたい場所」を自治体別にみると、成田市の比率が高いことが目立つ。回答は「成田市」「多古町」「旭市」の3自治体に集中しており、それ以外の自治体との差異は大きい。

- ・「大型商業店舗・商店街」「鉄道駅」で特に成田市の比率が突出して高くなっている（それぞれ17.3%、15.5%）。
- ・「病院」では多古町の比率が高く（9.1%）、旭市（7.0%）、成田市（3.7%）がこれに続いている。
- ・「役場・文化施設・図書館等」では多古町の比率が8.2%で最も高くなっている。

◇回答数

	役場・文化施設・図書館等	大型商業店舗・商店街	娯楽施設・サービス施設	病院	鉄道駅	その他
多古町	112	63	14	124	0	13
成田市	20	237	62	51	212	9
旭市	6	8	3	96	1	2
匝瑳市	9	23	2	11	14	0
香取市	3	0	2	3	1	2
その他	22	19	22	13	22	10
①回答欄記載数計	172	350	105	298	250	36
②回収総数	1,368	1,368	1,368	1,368	1,368	1,368

◇「②回答総数」を母数としたときの比率

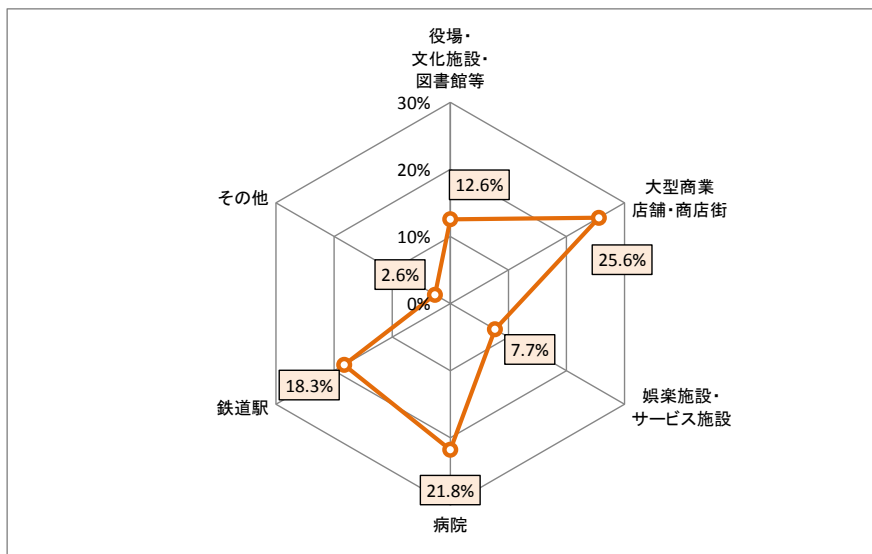
	役場・文化施設・図書館等	大型商業店舗・商店街	娯楽施設・サービス施設	病院	鉄道駅	その他
多古町	8.2%	4.6%	1.0%	9.1%	0.0%	1.0%
成田市	1.5%	17.3%	4.5%	3.7%	15.5%	0.7%
旭市	0.4%	0.6%	0.2%	7.0%	0.1%	0.1%
匝瑳市	0.7%	1.7%	0.1%	0.8%	1.0%	0.0%
香取市	0.2%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%
その他	1.6%	1.4%	1.6%	1.0%	1.6%	0.7%
①回答欄記載数計	12.6%	25.6%	7.7%	21.8%	18.3%	2.6%
②回収総数	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



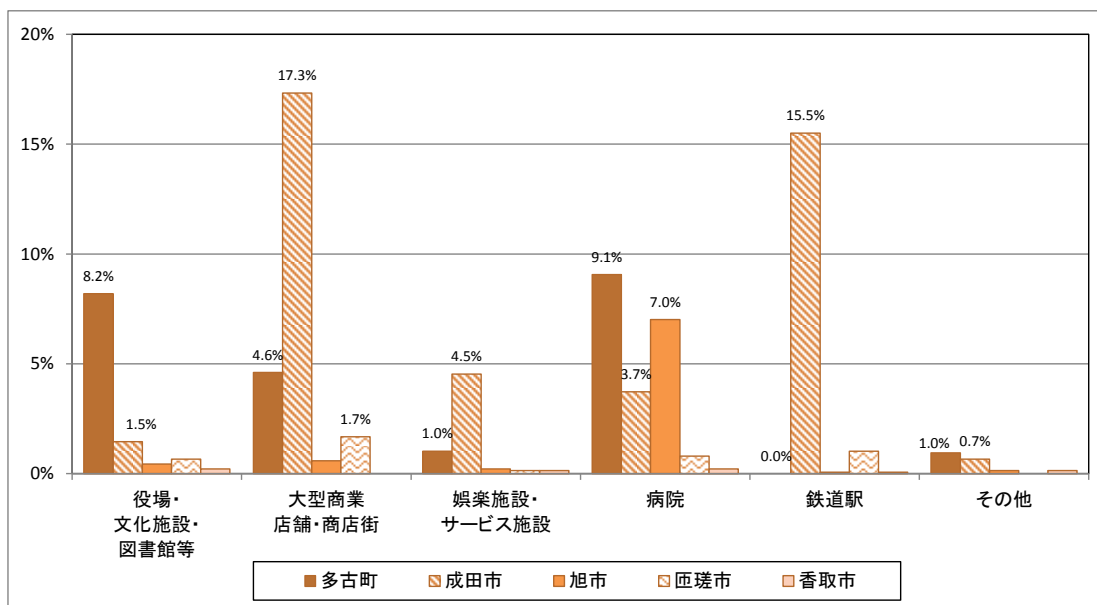
(参考)「①回答欄記載数計」を母数としたときの比率

	役場・文化施設・図書館等	大型商業店舗・商店街	娯楽施設・サービス施設	病院	鉄道駅	その他
多古町	65.1%	18.0%	13.3%	41.6%	0.0%	36.1%
成田市	11.6%	67.7%	59.0%	17.1%	84.8%	25.0%
旭市	3.5%	2.3%	2.9%	32.2%	0.4%	5.6%
匝瑳市	5.2%	6.6%	1.9%	3.7%	5.6%	0.0%
香取市	1.7%	0.0%	1.9%	1.0%	0.4%	5.6%
その他	12.8%	5.4%	21.0%	4.4%	8.8%	27.8%
①回答欄記載数計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

◇「行きたい場所（自治体）」別 回答欄記載比率の比較



◇対象施設別「行きたい場所（自治体）」

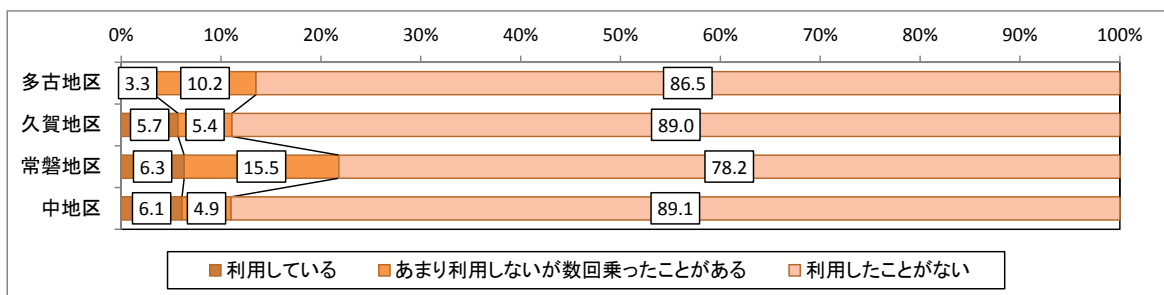


## (11) クロス集計

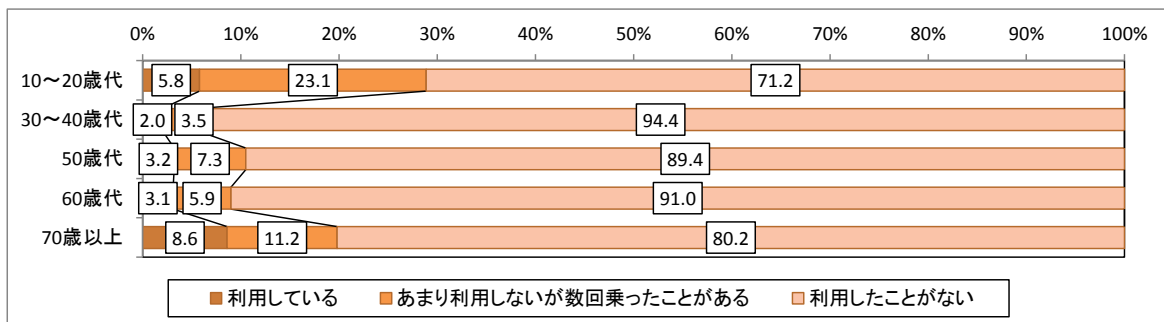
### ①循環バスの利用経験

- 「利用している」は各地区とも3～6%台と少ない。「数回乗ったことがある」は常磐地区でやや多くなっている。
- 70歳以上で「利用している」の比率が高い。また10～20歳代で「数回乗ったことがある」の比率が高いことも目立つ。
- 運転免許証を持っていない人の方が持っている人に比べて「利用している」比率が明らかに高く、循環バスへのニーズが強いことがわかる。

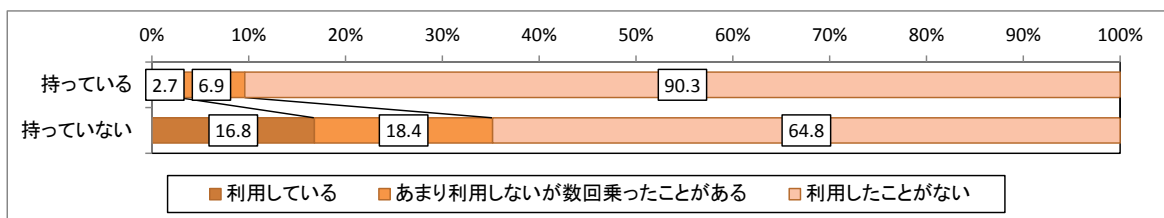
#### ◇居住地別



#### ◇年齢別



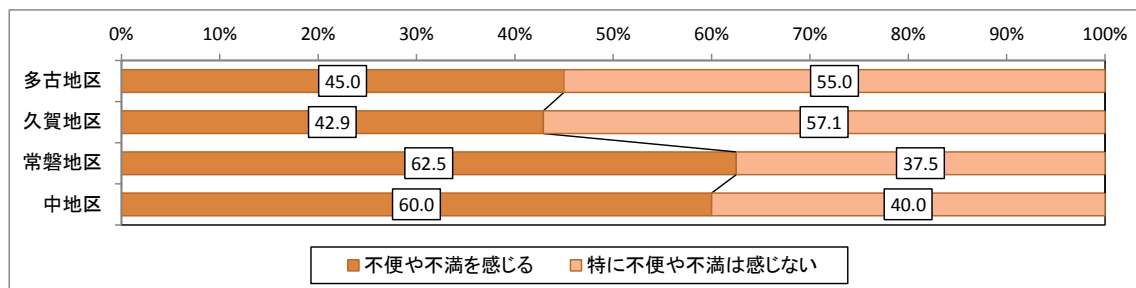
#### ◇運転免許証の有無別



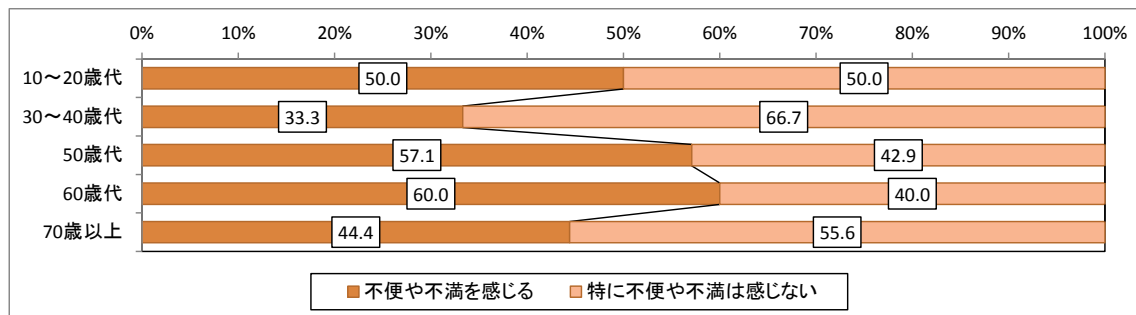
## ②循環バス利用者の不便・不満の感じ方

- 「不便や不満を感じる」との回答は常磐地区と中地区で多く、久賀地区と多古地区では少なくなっている。
- 年齢別では50歳代と60歳代、及び10～20歳代で不便や不満を感じる比率が高い。
- 運転免許証を持っていない人の方が「不便や不満を感じる」比率がやや高くなっている。

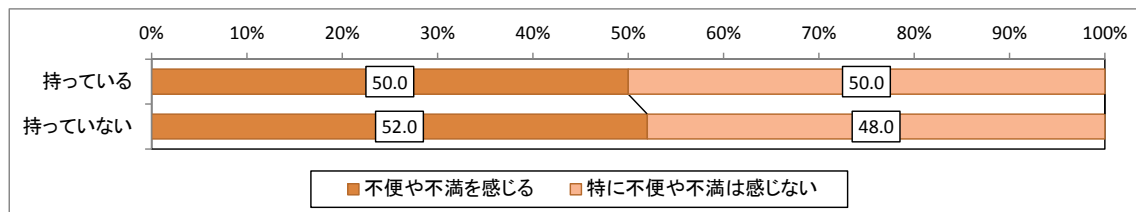
### ◇居住地別



### ◇年齢別



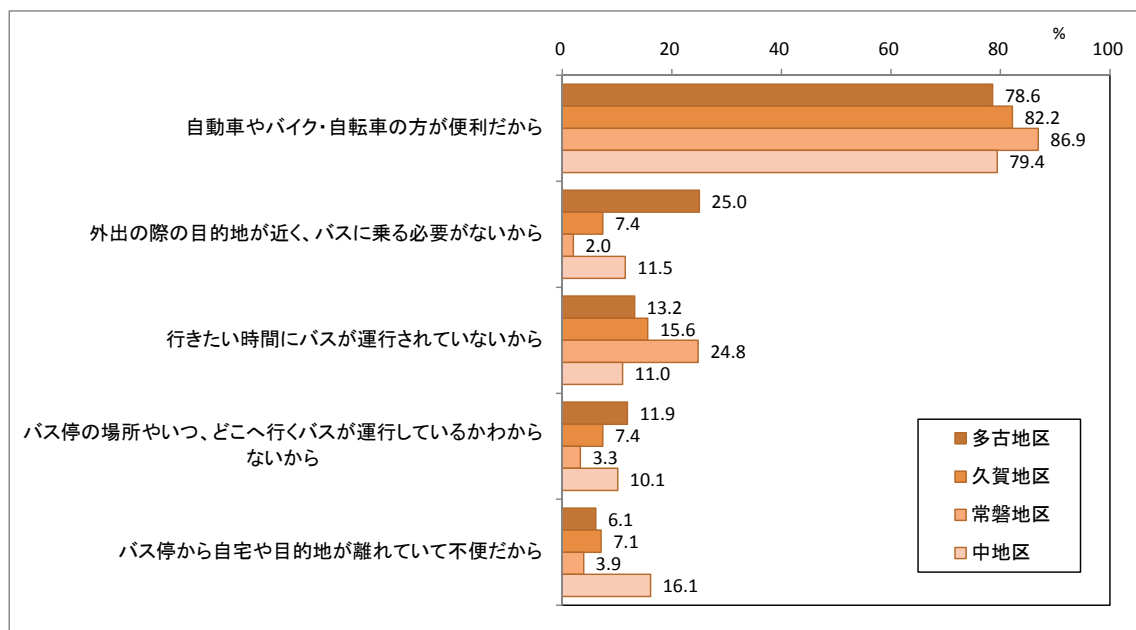
### ◇運転免許証の有無別



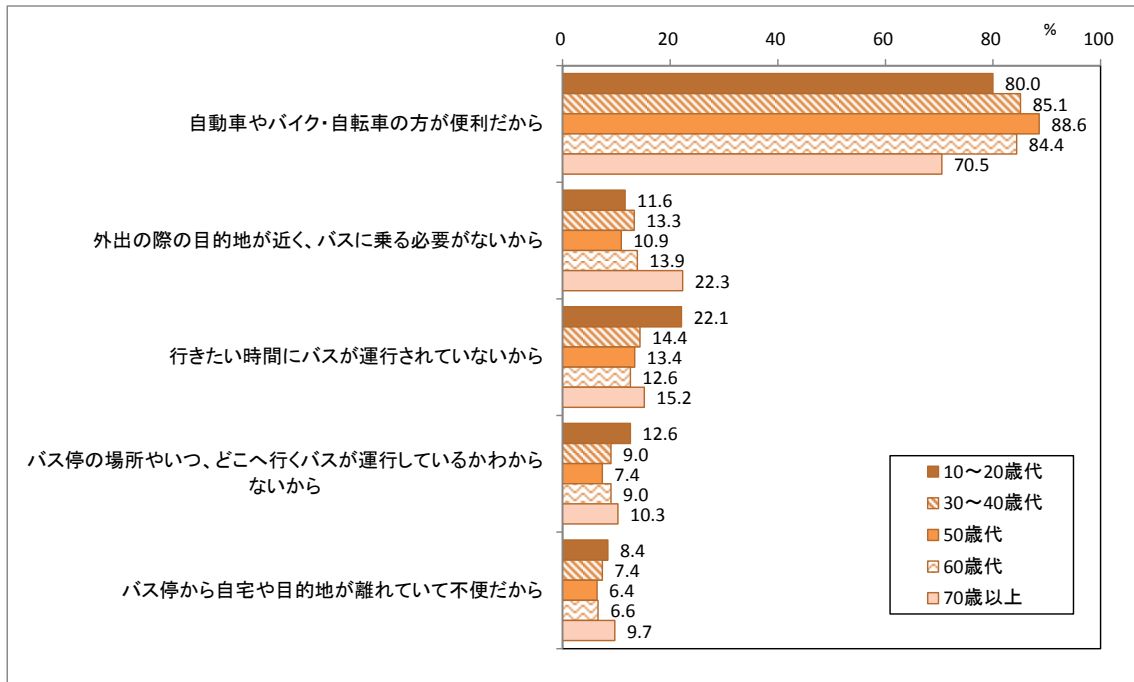
### ③循環バスを利用しない理由

- どの地区でも「自動車やバイク・自転車の方が便利だから」との回答が多いが、特に常磐地区でその比率が高くなっている。その他では多古地区で「外出の際の目的地が近く、バスに乗る必要がないから」、常磐地区で「行きたい時間にバスが運行されていないから」の比率が高いことが目立っている。
- 年齢別では「自動車やバイク・自転車の方が便利だから」との回答は、70歳以上で低い。
- 「自動車やバイク・自転車の方が便利だから」の比率は運転免許証を持っている人で高く、持っていない人との間で大きな差異がみられる。
- 「利用したことがない」人で「自動車やバイク・自転車の方が便利だから」、「数回乗ったことがある」人で「行きたい時間にバスが運行されていないから」の比率がやや高くなっている。

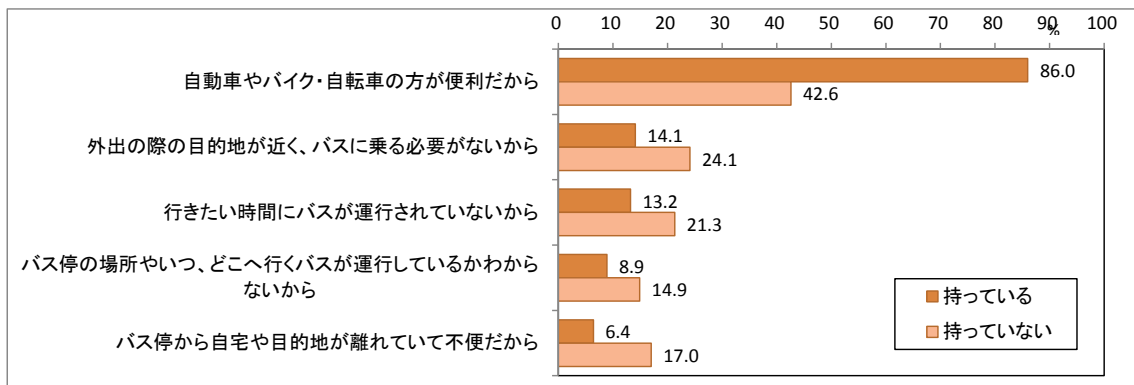
### ◇居住地別



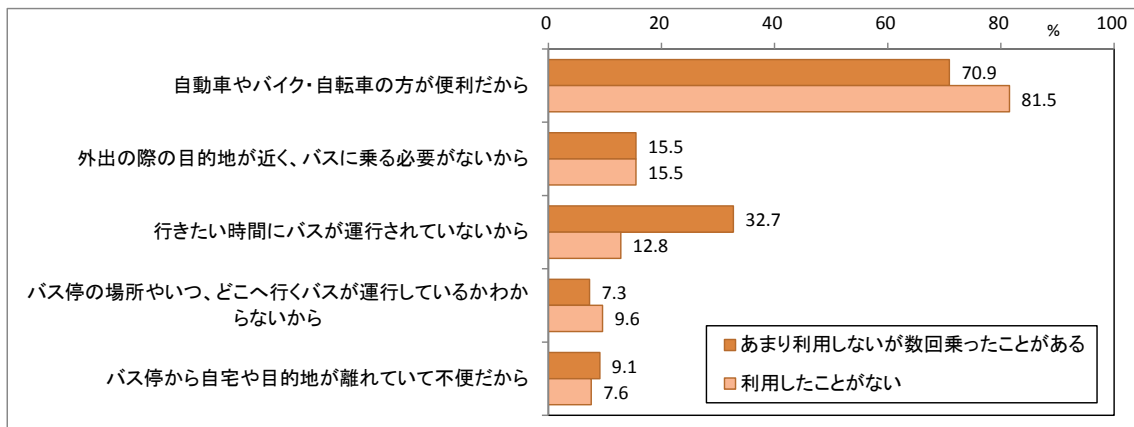
◇年齢別



◇運転免許証の有無別



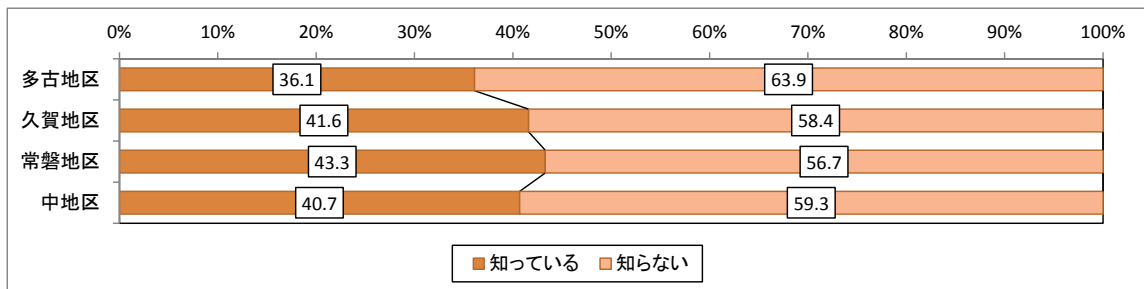
◇循環バス利用経験の有無別



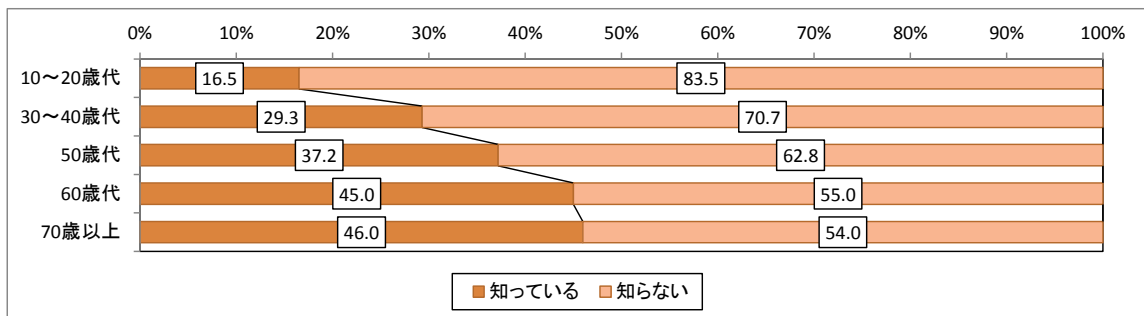
#### ④デマンドタクシーの認知度

- デマンドタクシーの認知度は、常磐地区でやや高くなっている。
- 年齢別では、年齢が高いほど認知度が高い傾向がみられる。
- 運転免許証を持っている人の方が認知度はやや高い。
- 循環バスを利用している人のデマンドタクシーの認知度は、利用頻度が少ない人よりも高い。

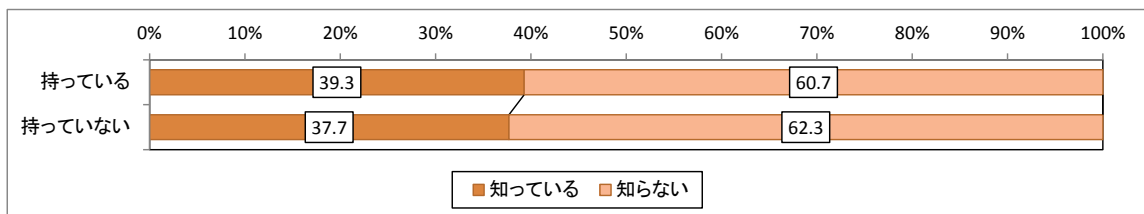
##### ◇居住地別



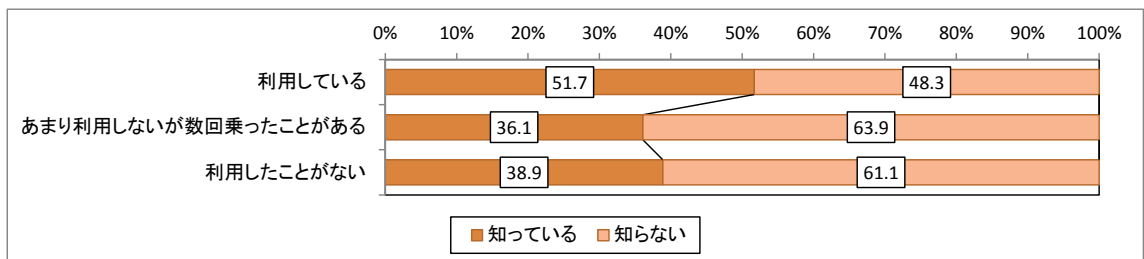
##### ◇年齢別



##### ◇運転免許証の有無別



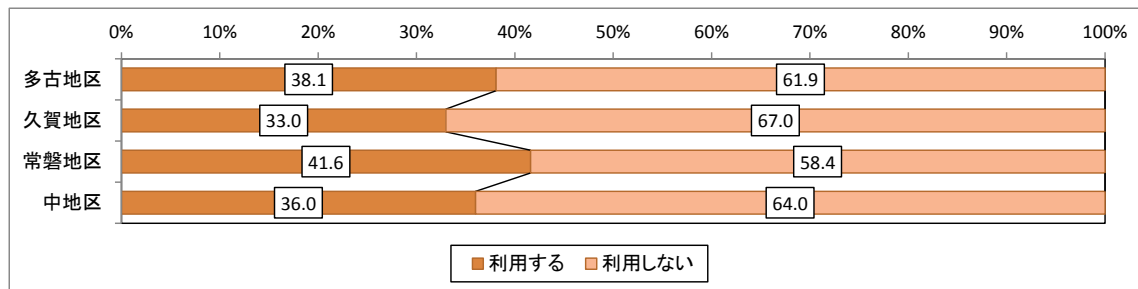
##### ◇循環バス利用経験の有無別



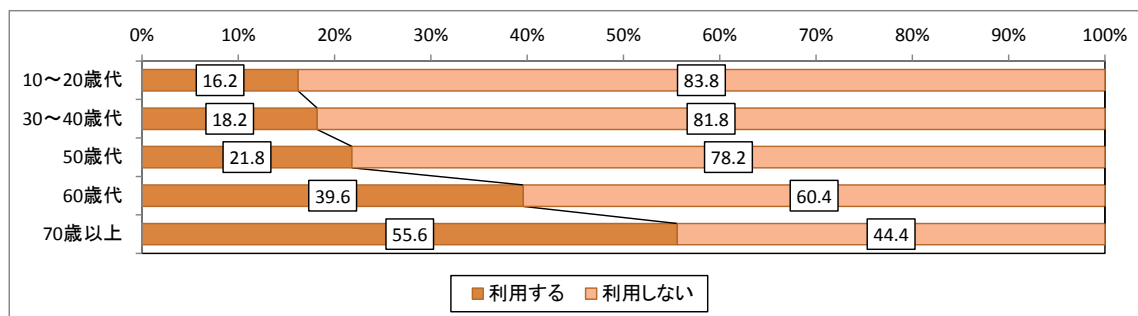
⑤デマンドタクシーを全町民対象とした場合の利用意向

- 「利用する」との回答は常磐地区で高く、久賀地区で低くなっている。
- 年齢が高くなるほどデマンドタクシーの利用意向は高まる傾向にある。
- 利用意向は、運転免許証を持っていない人の方が 23.1 ポイントも高くなっている。
- 循環バス利用者でデマンドタクシーを「利用したい」との声が強い。

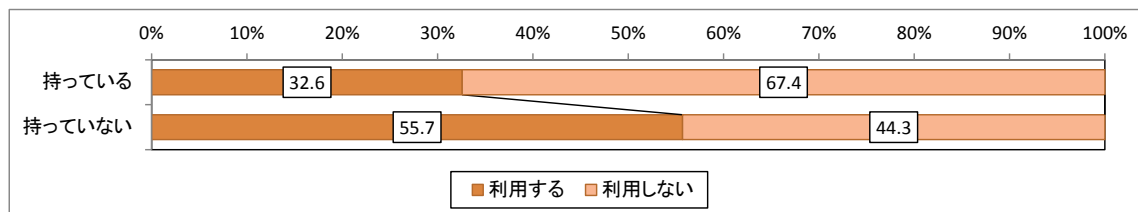
◇居住地別



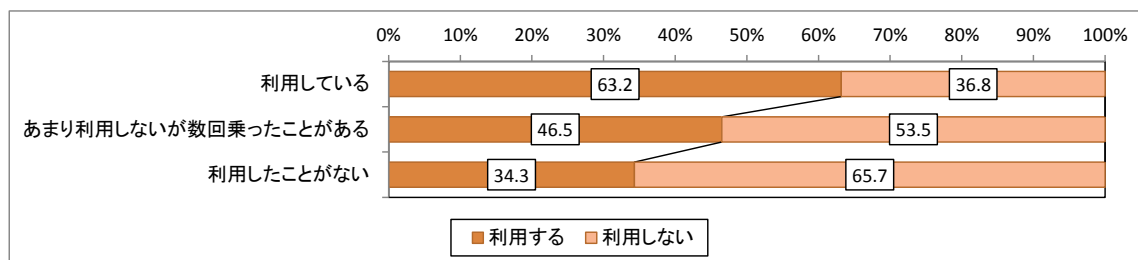
◇年齢別



◇運転免許証の有無別



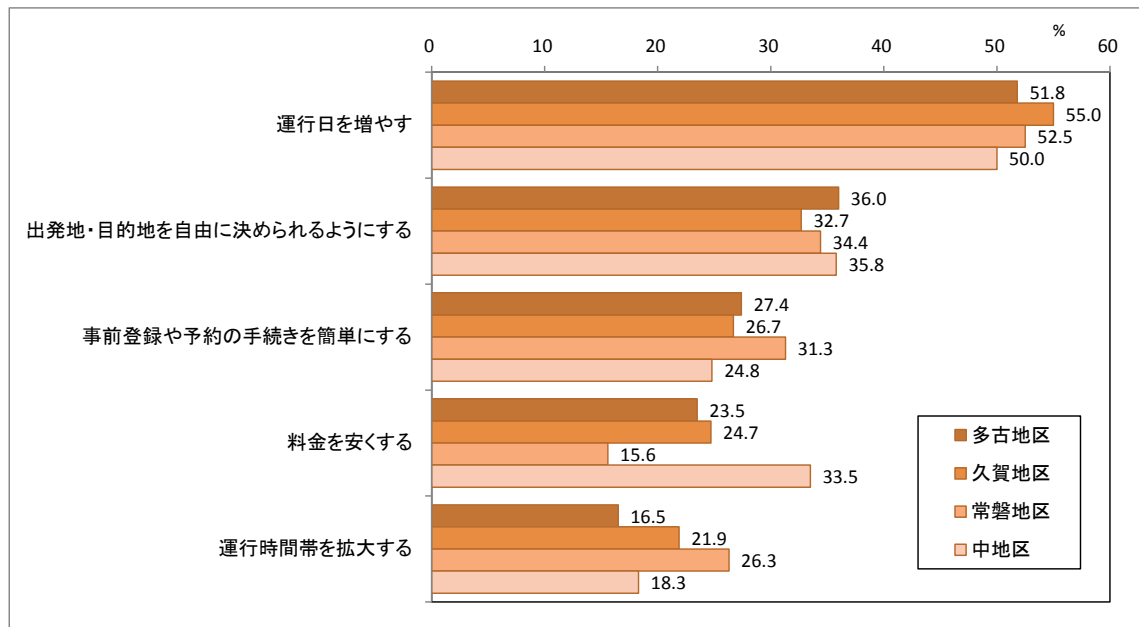
◇循環バス利用経験の有無別



⑥デマンドタクシー利用促進のために必要と考えられること

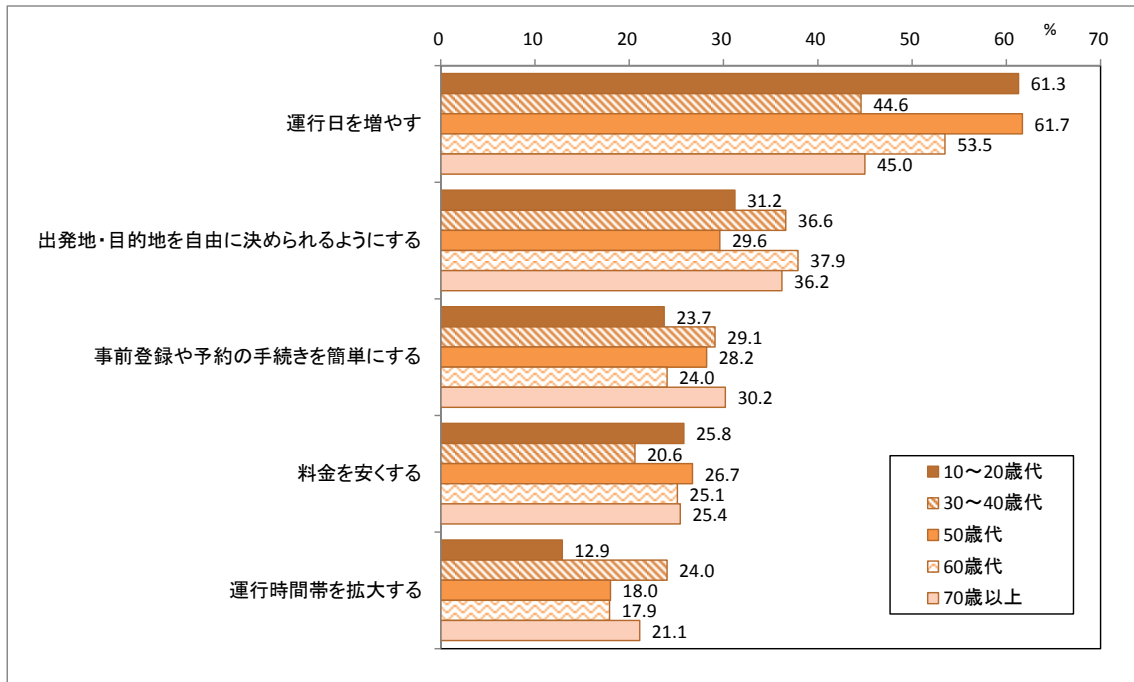
- 中地区で「料金を安くする」、常磐地区で「事前登録や予約の手続きを簡単にする」「運行時間帯を拡大する」の比率が高いことが目立っている。
- 年齢別では10～20歳代と50歳代で「運行日を増やす」ことが必要と考えられている。
- 運転免許証を持っている人で「運行日を増やす」こと、持っていない人で「事前登録や予約の手続きを簡単にする」の比率が高くなっている。
- 循環バスを利用している人は「料金を安くする」ことが必要だと考えている傾向がみられる。

◇居住地別

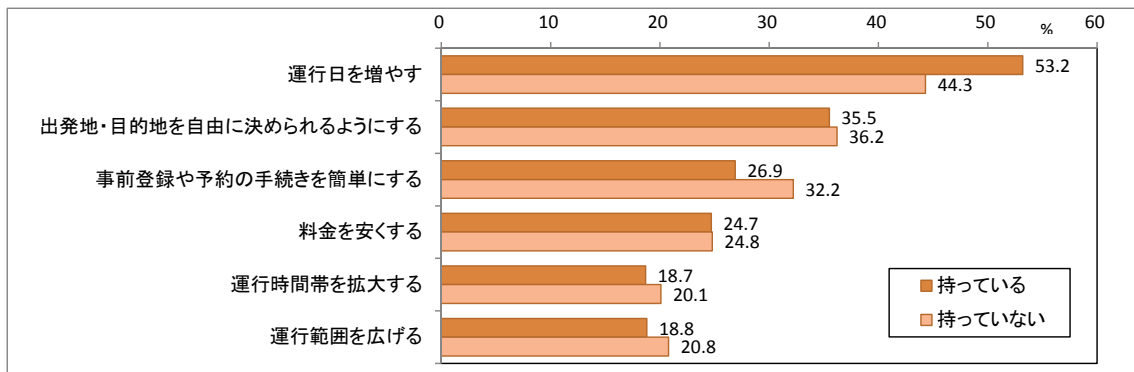




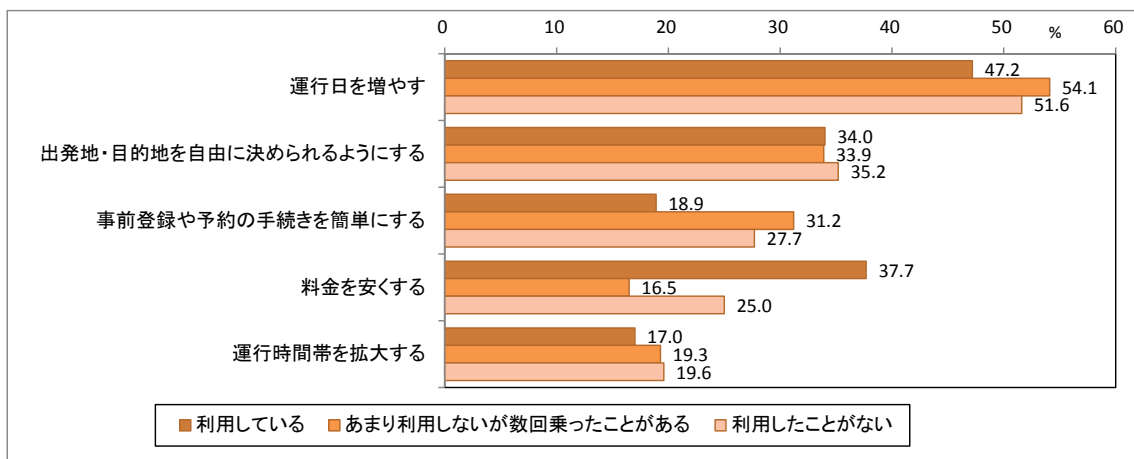
◇年齢別



◇運転免許証の有無別



◇循環バス利用経験の有無別



## ⑦車を運転できなくなった時の外出手段

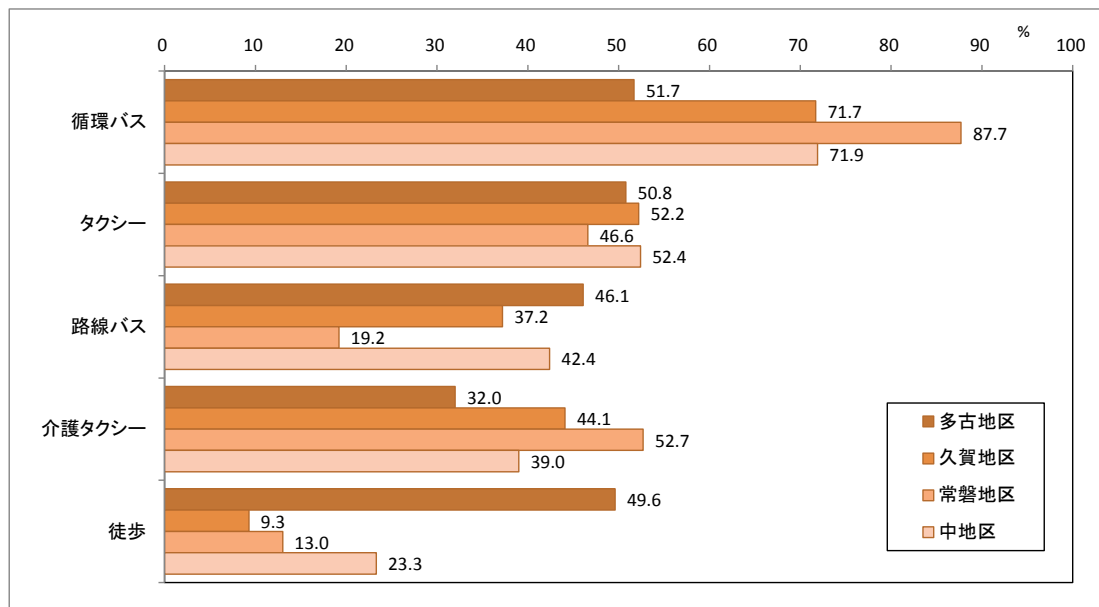
○「循環バス」との回答は常磐地区で87.7%と高く、逆に多古地区では51.7%と低い水準となっている。その他では多古地区で「路線バス」と「徒歩」、常磐地区で「介護タクシー」の比率が高いことが目立つ。

○年齢別では、「循環バス」は50歳代で比率は高くなっている

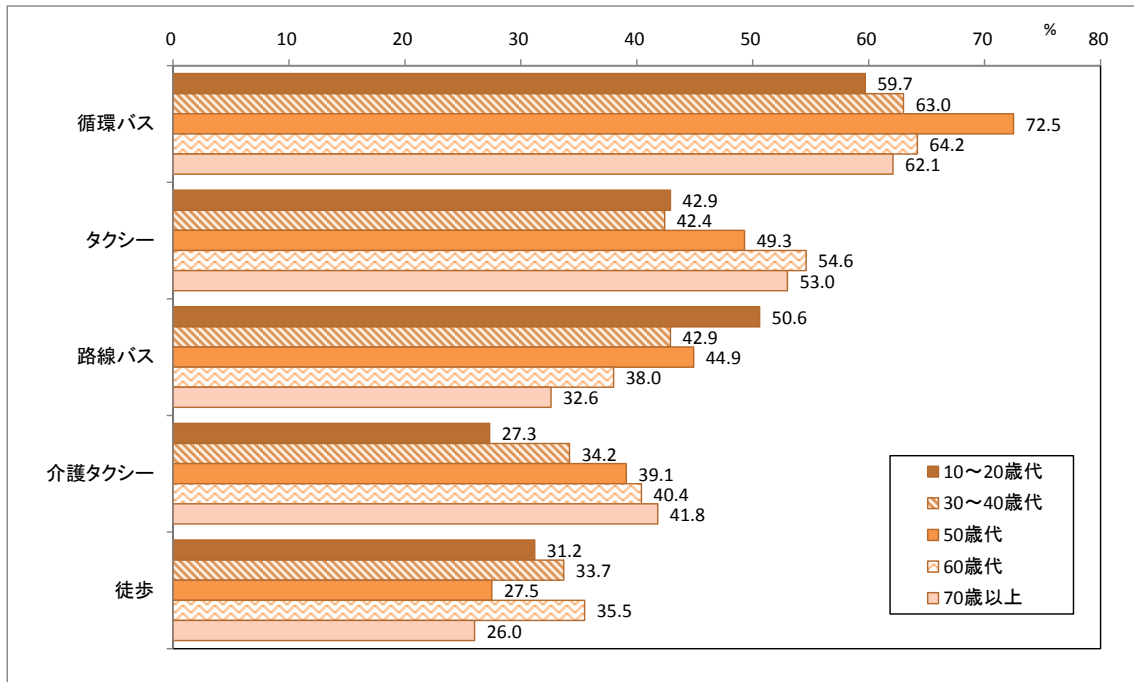
○運転免許証を持っている人で、各項目とも回答比率が高く、運転できなくなった時のことをよく考えている様子がうかがわれる。特に「循環バス」で持っていない人との間で比率の差異が大きいことが目立っている。

○すでに循環バスを利用している人は「循環バス」「路線バス」の比率が高く、運転できなくなったらバスを利用したいとの意向が強いことがわかる。

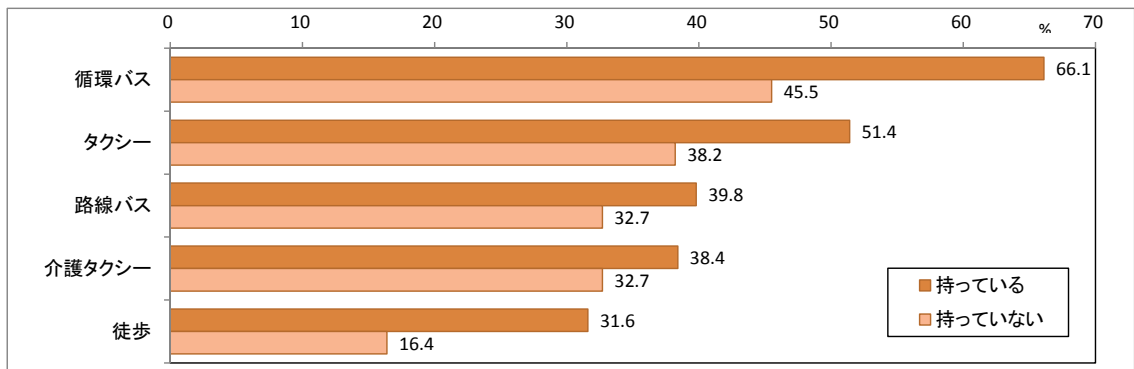
## ◇居住地別



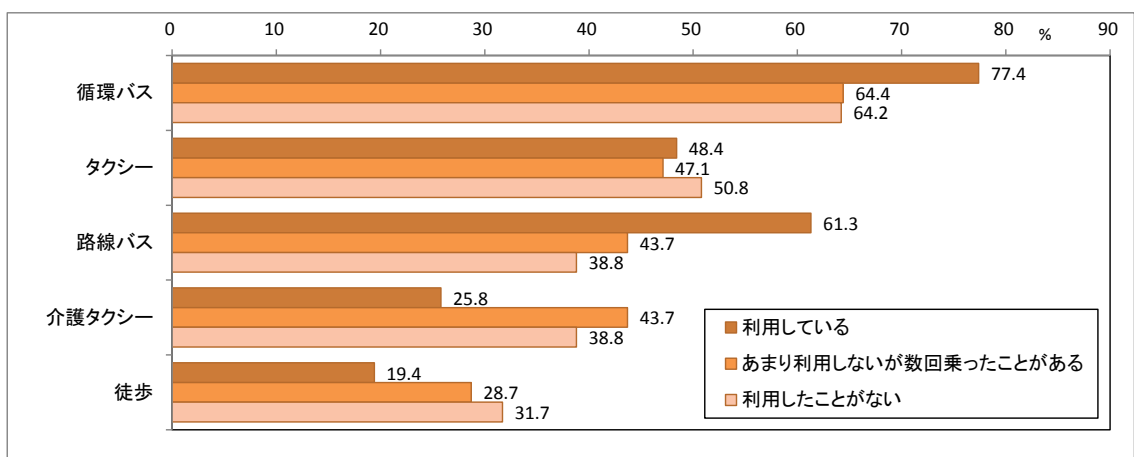
◇年齢別



◇運転免許証の有無別



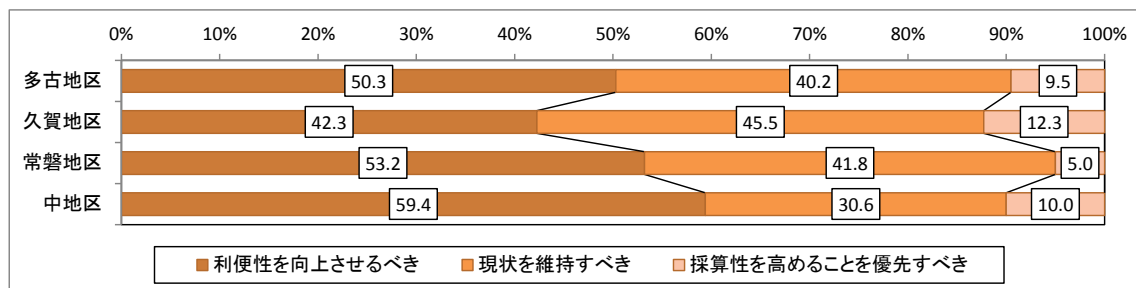
◇循環バス利用経験の有無別



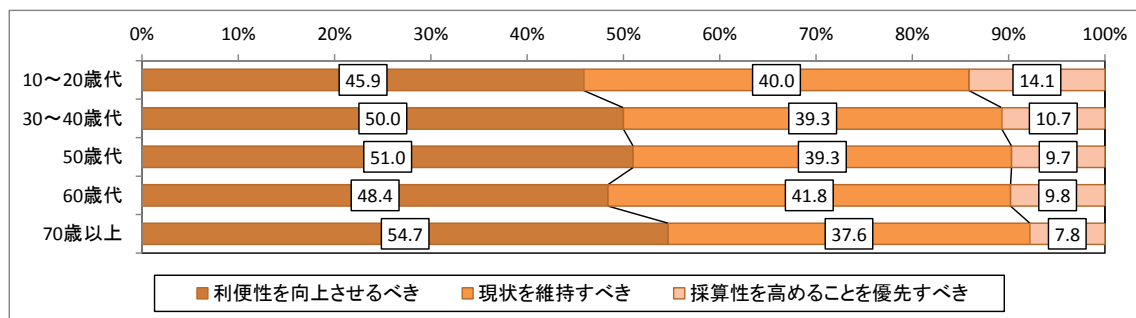
## ⑧循環バスの運行のあり方

- 「利便性を向上させるべき」の比率は中地区で最も高い。
- 70歳以上の年齢が高い層で「利便性を向上させるべき」、若い層で「採算性を高めることを優先すべき」の比率が高くなっている。
- 運転免許証を持っている人で「採算性」の比率がやや高くなっている。
- 循環バスを利用している人は「利便性」、利用していない人は「採算性」を重視すべきとの意識が相対的に強いことがわかる

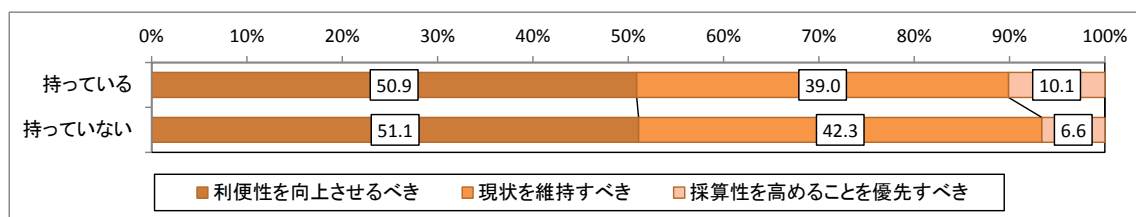
### ◇居住地別



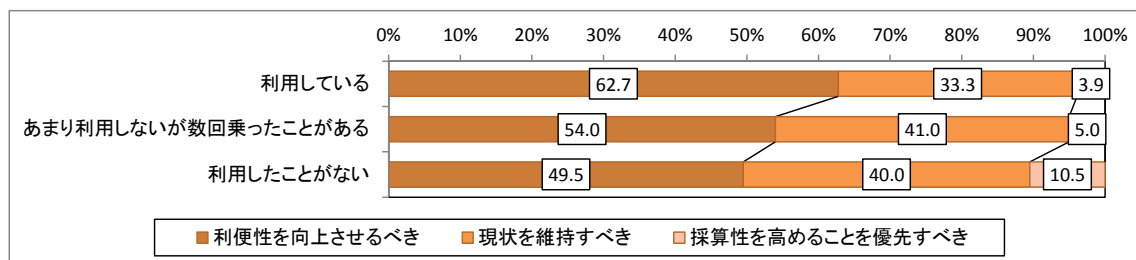
### ◇年齢別



### ◇運転免許証の有無別



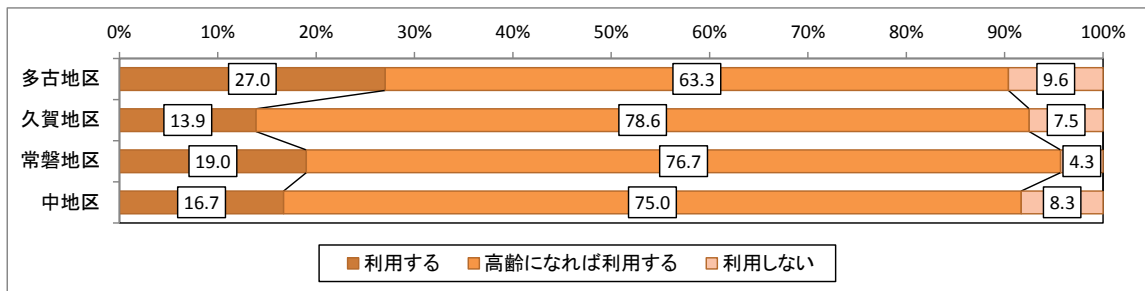
### ◇循環バス利用経験の有無別



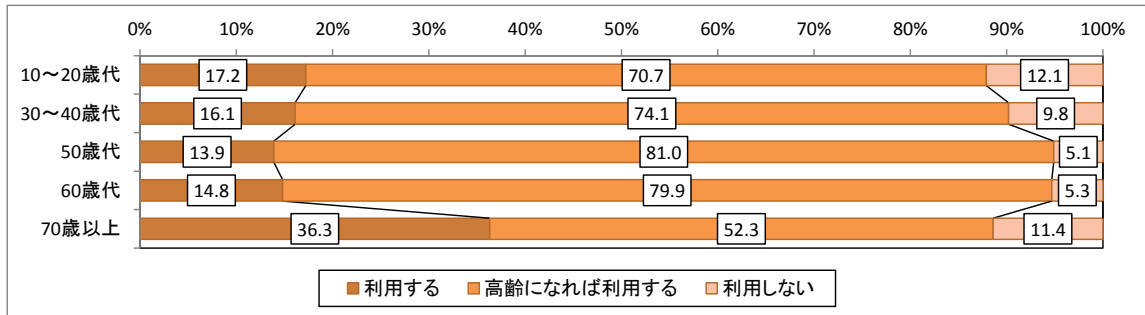
⑨将来の公共交通の利用意向

- 将来において公共交通を「利用する」との声は、多古地区で高い。
- 70歳以上の層で「利用する」の比率が突出して高い。ただし「高齢になれば利用する」も含めると、各年齢とも9割前後を占める。
- 「利用する」の比率は、運転免許証を持っていない方が高いが、「高齢になれば利用する」も含めると、逆に免許証を持っている人の方が高くなっている。
- 現在利用している人は当然「利用する」との回答が多いが、そうでない人も潜在的な利用意向はあることがわかる。

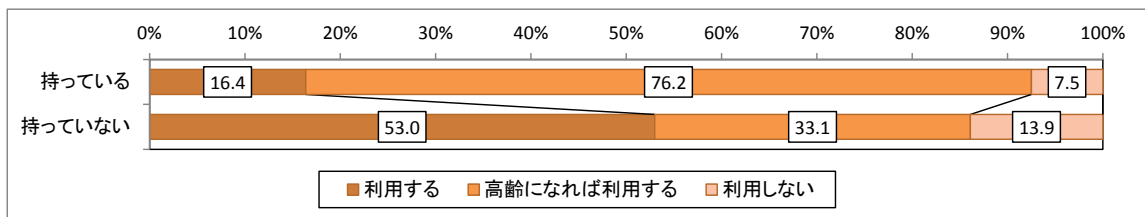
◇居住地別



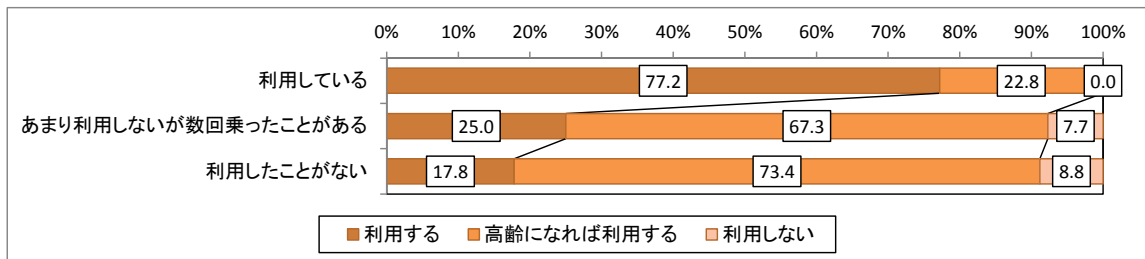
◇年齢別



◇運転免許証の有無別



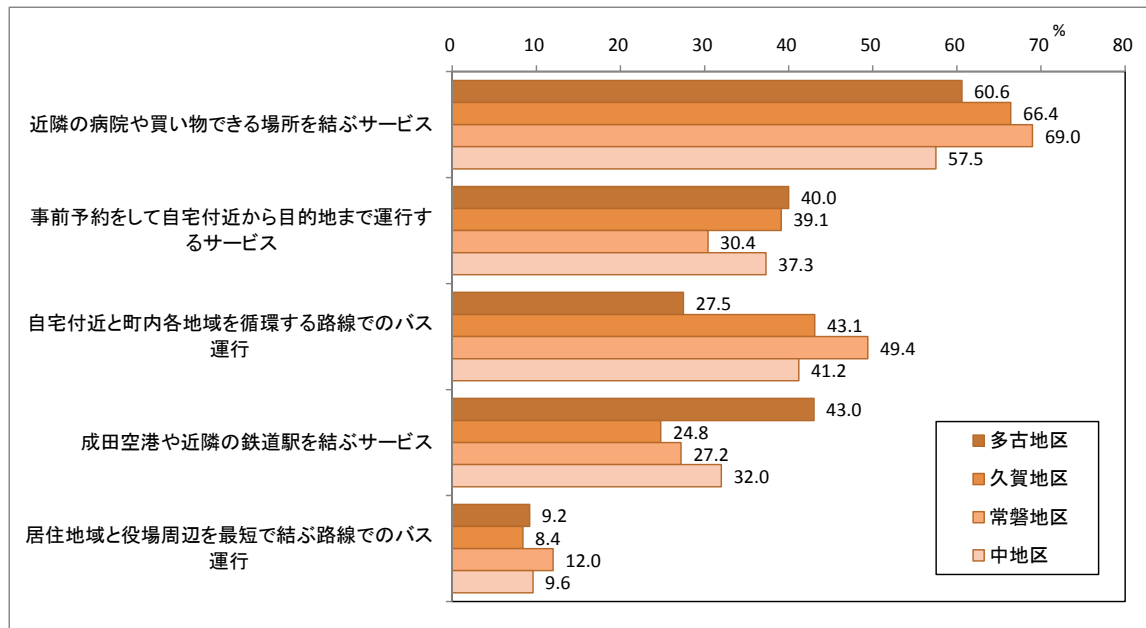
◇循環バス利用経験の有無別



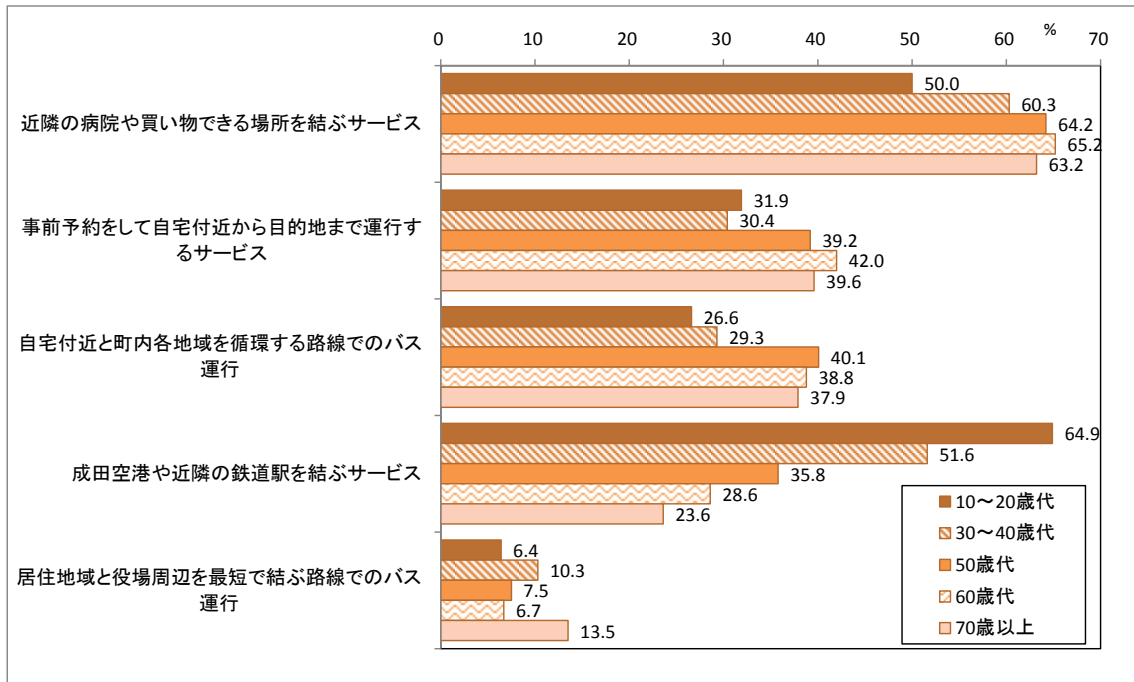
⑩望ましい公共交通の運行形態

- 「近隣の病院や買い物できる場所を結ぶサービス」は、常磐地区、久賀地区で、「成田空港や近隣の鉄道駅を結ぶサービス」は多古地区で比率が高くなっている。
- 年齢別では「近隣の病院や買い物できる場所を結ぶサービス」は50歳代以上の層で比率が高く、若年層では「成田空港や近隣の鉄道駅を結ぶサービス」の比率が高い。
- 運転免許証を持っている人で、「成田空港や近隣の鉄道駅を結ぶサービス」の比率がやや高くなっている。
- 循環バスの利用頻度が少ない人で「事前予約をして自宅付近から目的地まで運行するサービス」が必要との声強い。

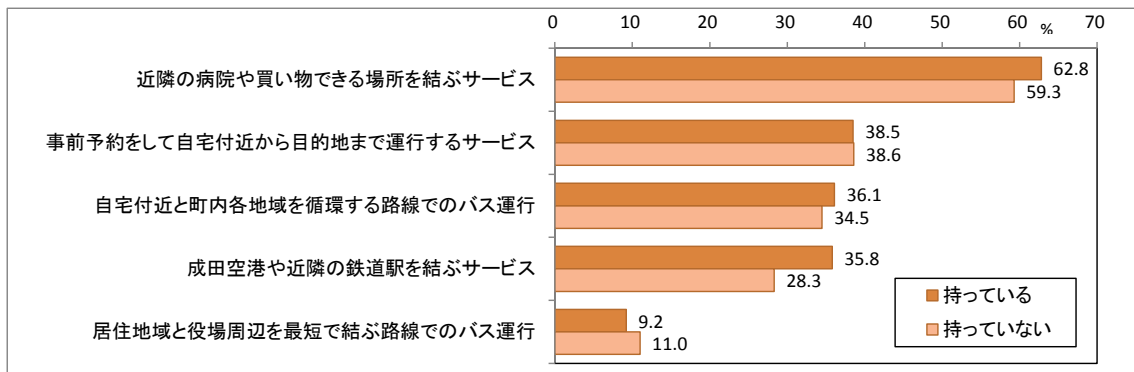
◇居住地別



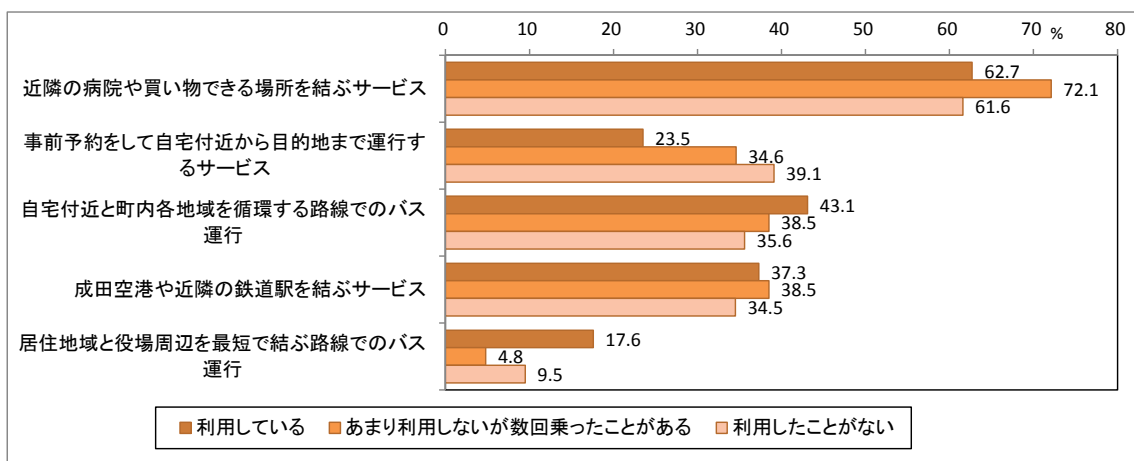
◇年齢別



◇運転免許証の有無別



◇循環バス利用経験の有無別



## 2. バス乗降者向け調査（循環バス・シャトルバス）

### ■調査の概要

○公共交通施策のさらなる充実と最適化を図ることを目的として、循環バス及びシャトルバス利用者の実態を把握するために、循環バス、シャトルバスの利用者を対象としてアンケートや乗降人数の調査を行った。

#### （1）循環バス利用者向けアンケート

1. 調査時期
  - ・平成 28 年 12 月 12 日（月）～12 月 16 日（金）
2. 調査の手法
  - ・バス利用者に直接配布、バス車内回収BOXにて回収
3. 調査対象
  - ・循環バス利用者
4. サンプル数
  - ・配布 : 223
  - ・回収 : 199
  - ・回収率 : 87.4%

#### （2）循環バス学生乗降調査

1. 調査時期
  - ・平成 29 年 6 月 19 日（月）～6 月 23 日（金）
2. 調査対象
  - ・小学生、中学生、高校生の循環バス利用者

#### （3）シャトルバス利用者向けアンケート

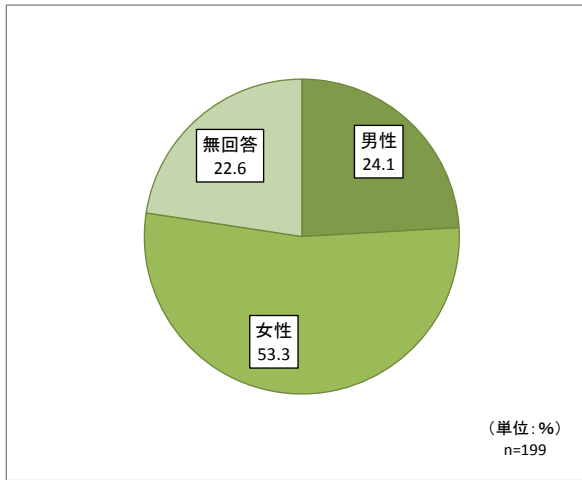
1. 調査時期
    - ・平成 29 年 1 月 29 日（日）～2 月 4 日（土）
  2. 調査の手法
    - ・バス利用者に直接配布、バス車内回収BOXにて回収
  3. 調査対象
    - ・シャトルバス利用者
  4. サンプル数
    - ・配布 : 397
    - ・回収 : 379
    - ・回収率 : 95.5%
- (注) クロス集計については、傾向をわかりやすくするために「無回答」を除いて集計している



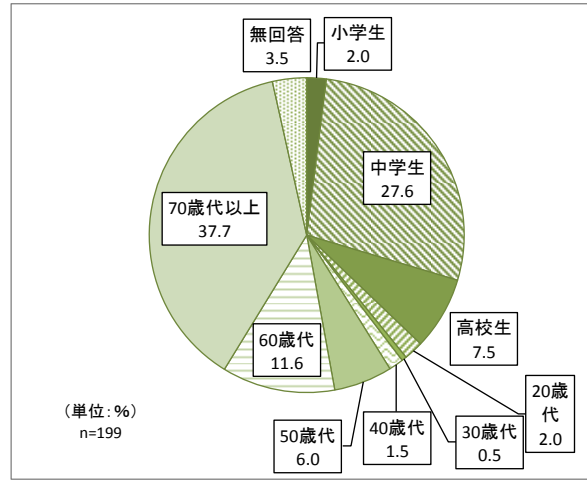
# (1) 循環バス利用者向けアンケート

## ①回答者の属性

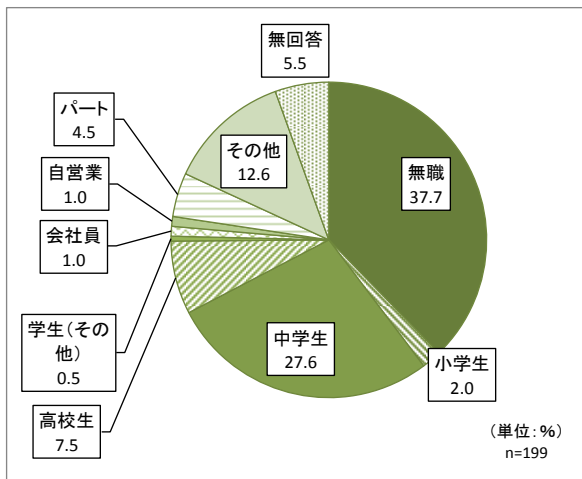
【男女別】



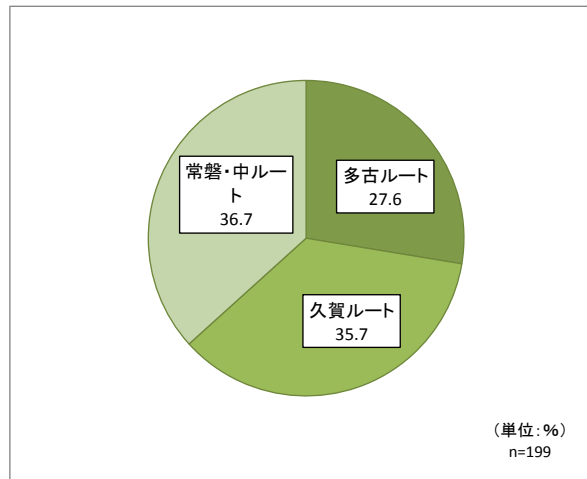
【年齢別】



【職業別】



【ルート別】



○ルート別「男女別」「年齢別」の構成比 (無回答を除く。単位: %)

	男性	女性
多古ルート	22.2	77.8
久賀ルート	30.9	69.1
常磐・中ルート	38.9	61.1

	小学生	中学生	高校生	20~40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上
多古ルート	0.0	24.5	5.7	7.6	5.7	11.3	45.3
久賀ルート	2.9	30.4	8.7	4.2	5.8	10.1	37.7
常磐・中ルート	2.9	30.0	8.6	1.4	7.1	14.3	35.7

## ②利用頻度

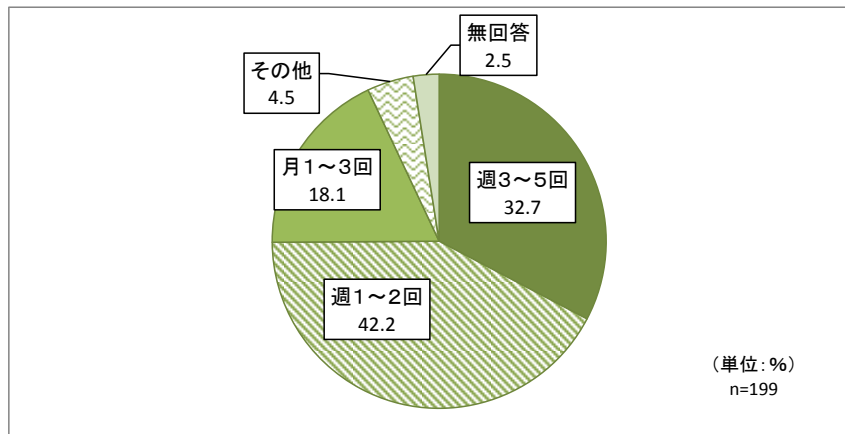
○「週3～5回」が32.7%、「週1～2回」が42.2%で、両者を合わせた74.9%が毎週定期的に利用していることがわかる。

- ・年齢別では小学・中学・高校生で「週3～5回」利用している比率が高い。70歳代以上では「月1～3回」との回答が多くなっている。

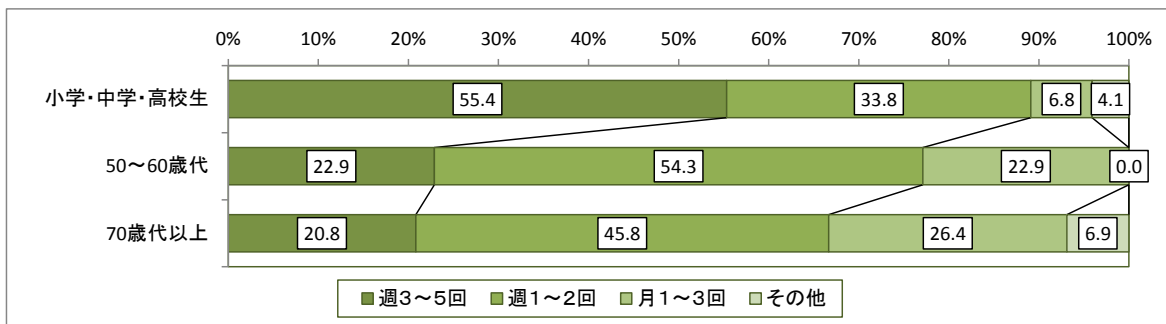
(注) 年齢別クロス集計は、母数がきわめて少ない層(20～40歳代)以外を対象として掲載。以下同様

- ・ルート別では、久賀ルートで「週3～5回」の比率が高いが目立つ。

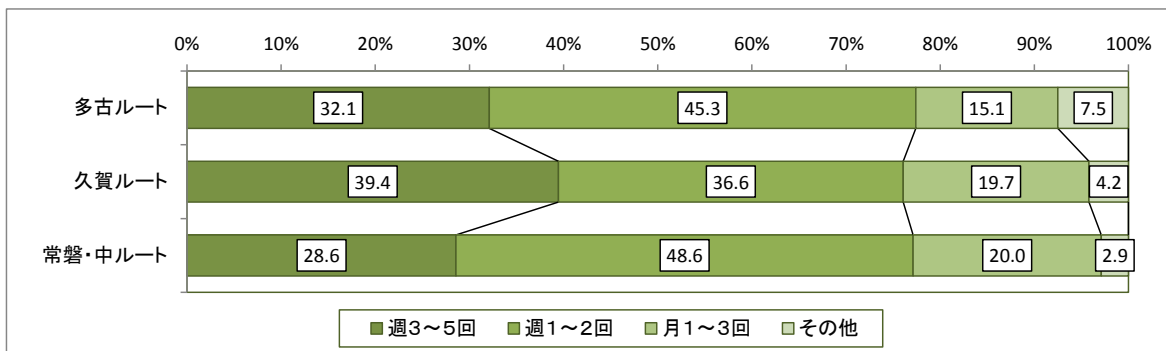
### ■全体



### (年齢別)



### (ルート別)

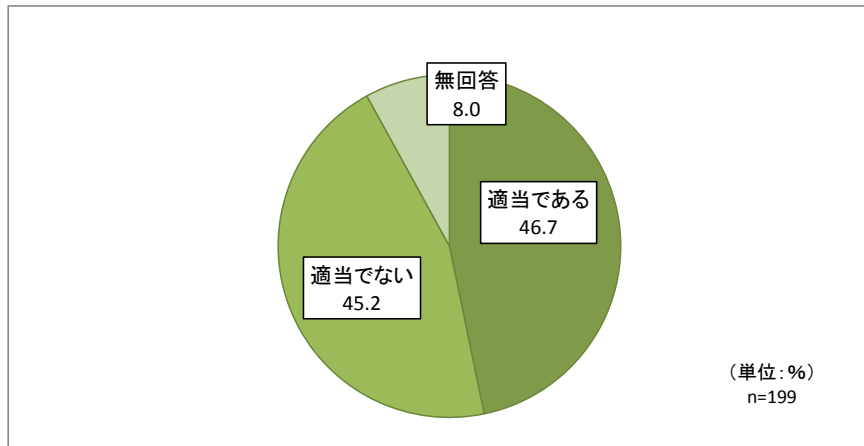


### ③現在の運行状況への評価

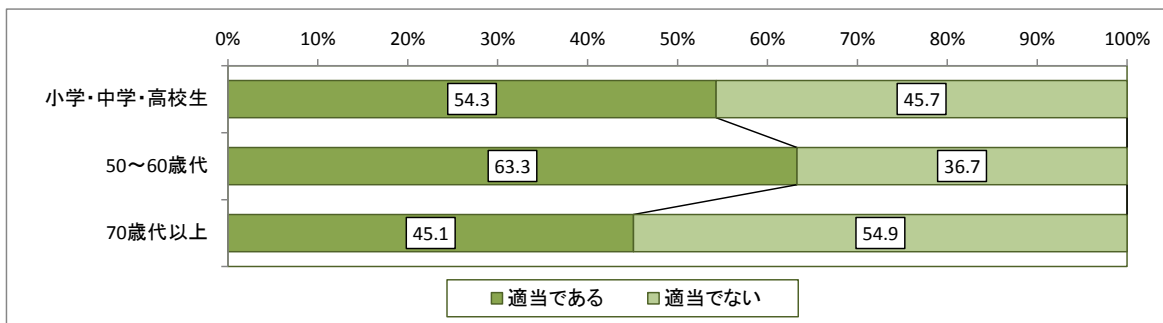
○「適当である」と「適当でない」の比率がほぼ拮抗している。

- ・70歳代以上で「適当でない」と評価している人が多い。
- ・久賀ルートで「適当でない」の比率がやや高くなっている。

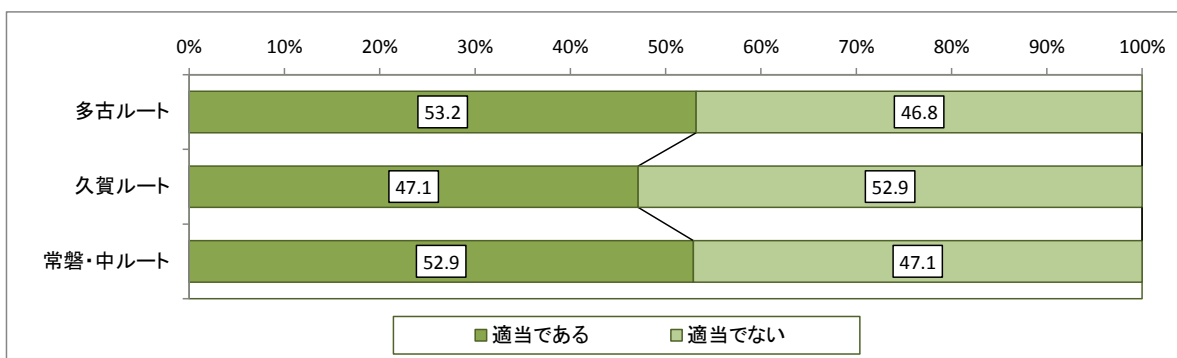
#### ■全 体



#### (年齢別)



#### (ルート別)



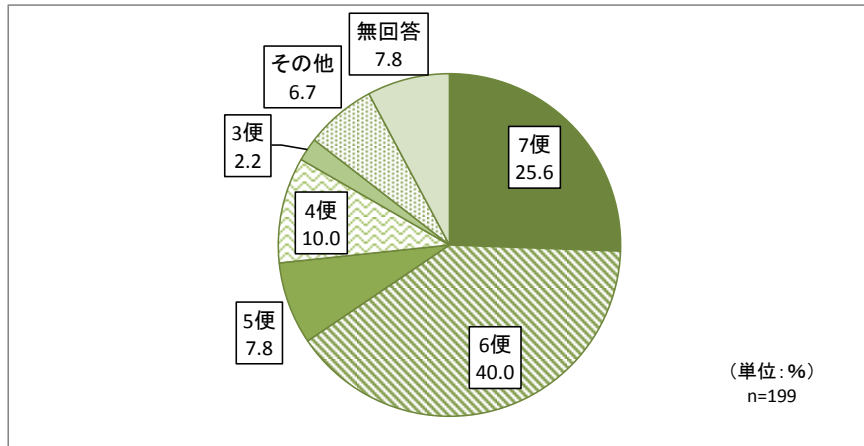
びん※④は、③で「適当ではない」と回答した人のみを対象とする

#### ④期待する便数

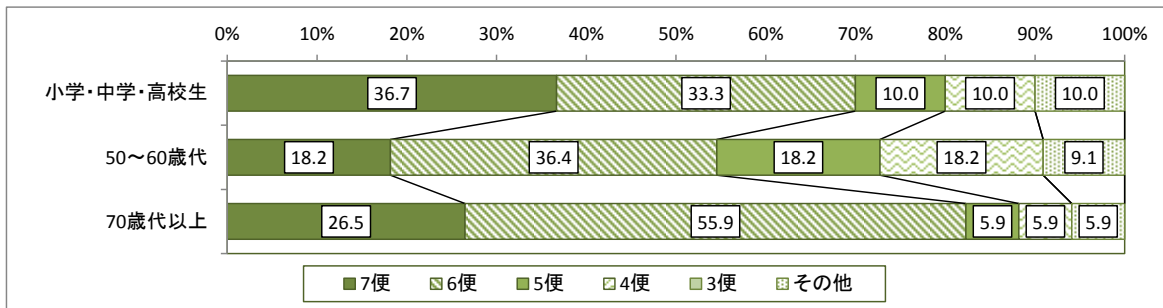
○便数については、「6便」「7便」、運行日は、ほぼ毎日の運行を望む声が65.6%に上っている。

- ・小学・中学・高校生と70歳代以上で「6便」「7便」を望む声が多い。
- ・多古ルートで「6便」「7便」との回答比率が高くなっている。

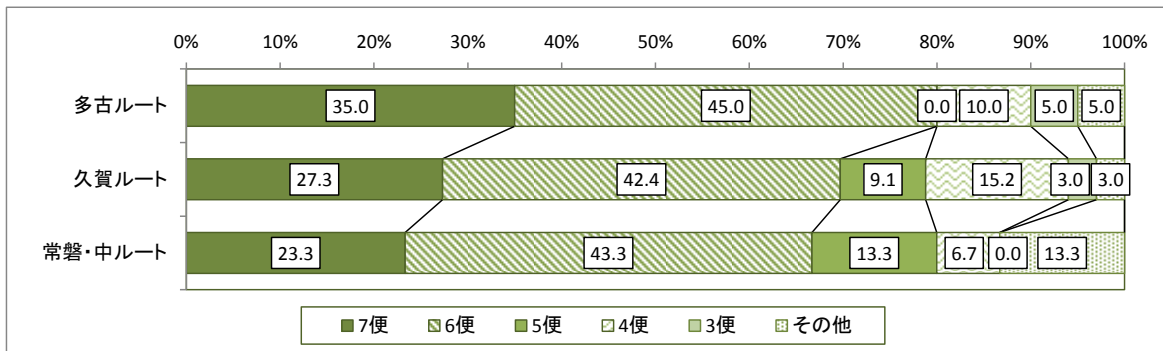
#### ■全体



#### (年齢別)



#### (ルート別)

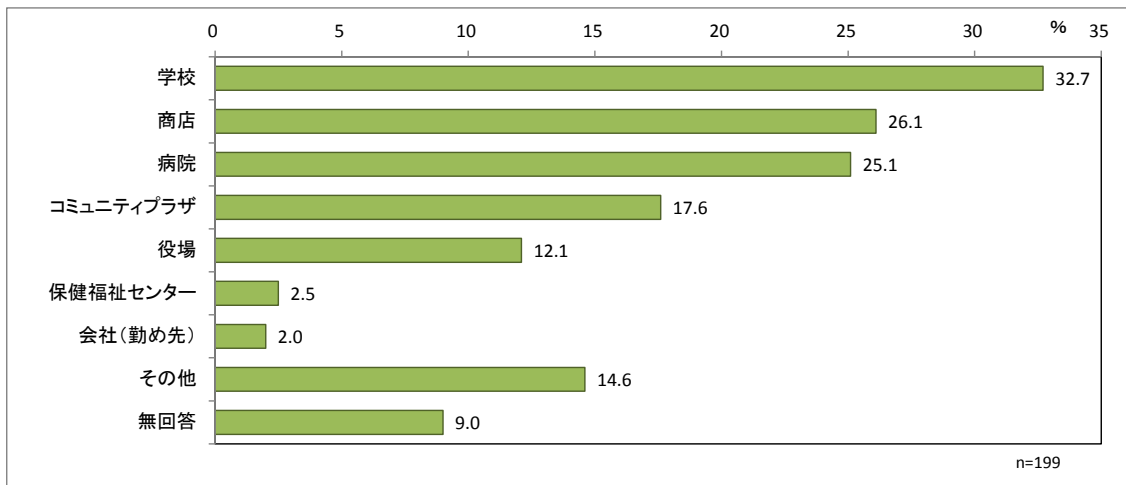


## ⑤利用による訪問目的地

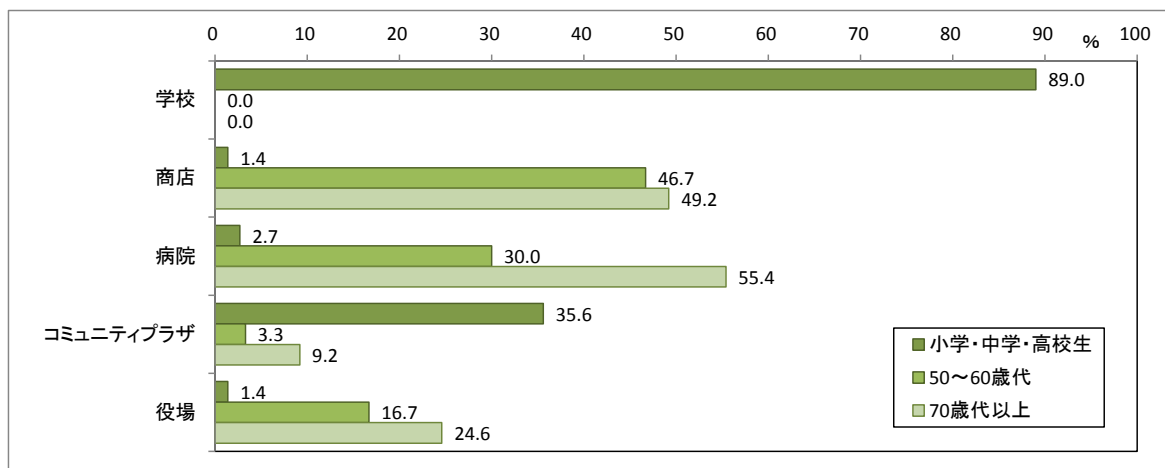
○「学校」「商店」「病院」の順で多くなっている。

- ・小学・中学・高校生では、当然のことながら「学校」の比率が高いが、コミュニティプラザとの回答も目立った。また 70 歳代以上で「病院」の比率が高くなっている。
- ・各選択肢で常磐・中ルートの高比率が目につく。多古ルートは「学校」「商店」の比率が低い一方で「病院」「コミュニティプラザ」の比率が高くなっている。

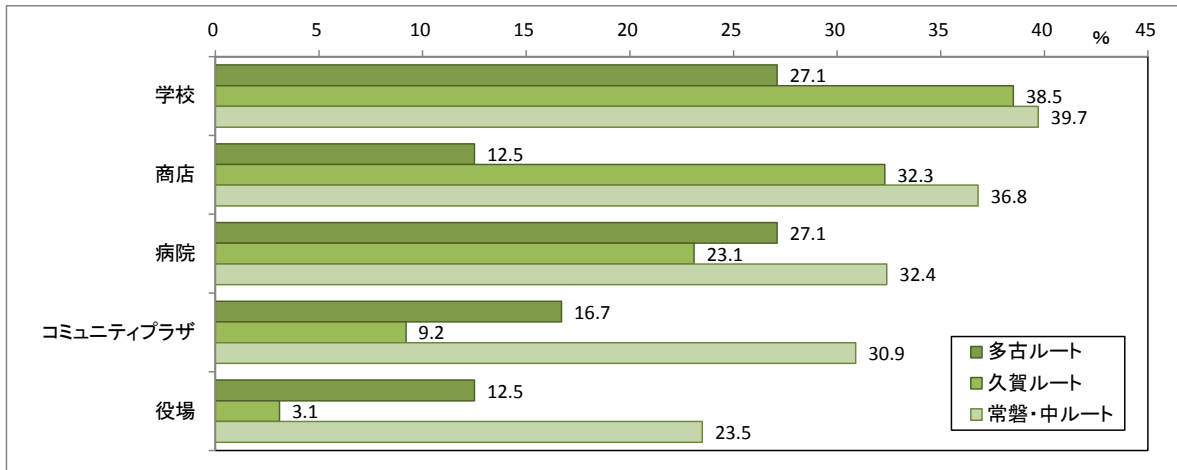
### ■全 体



### (年齢別)



(ルート別)

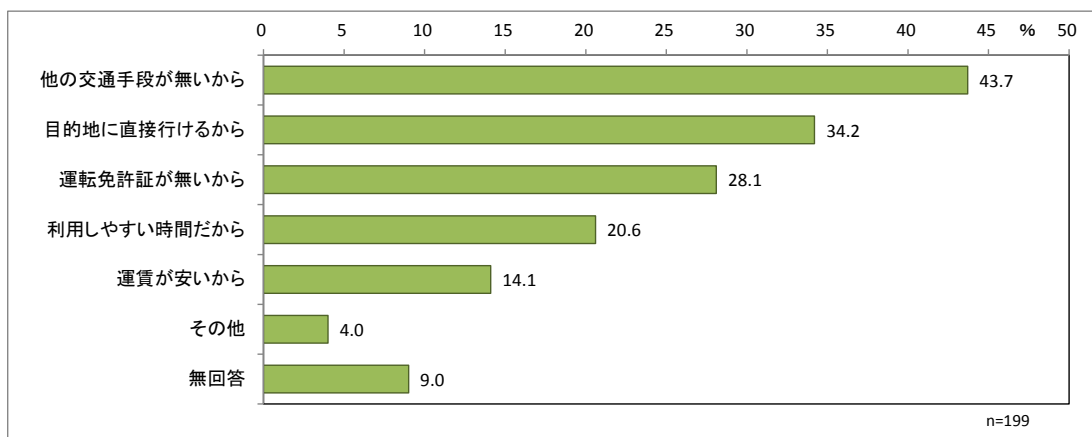


◎利用する理由

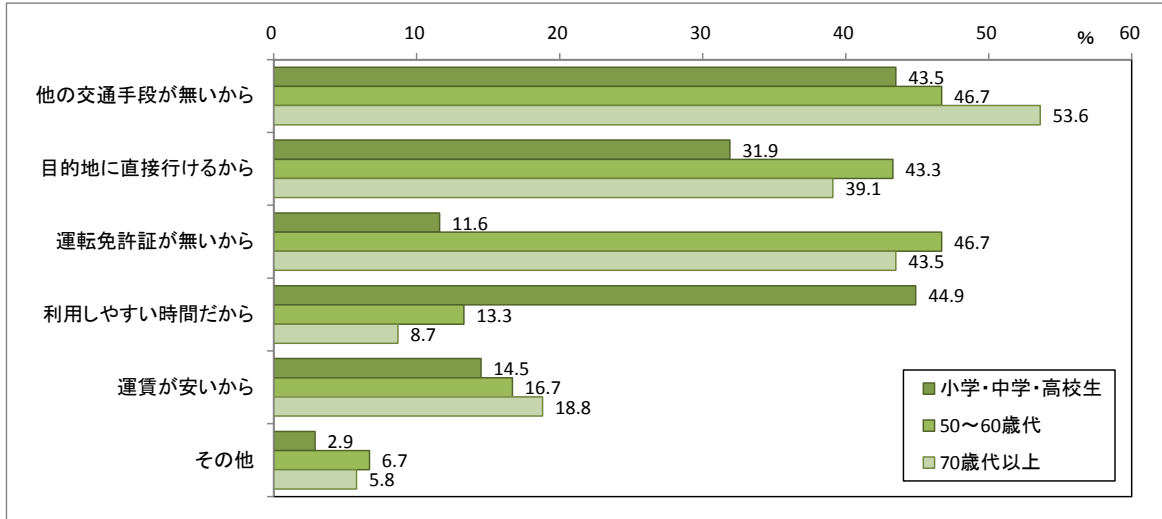
○「他の交通手段が無いから」との回答が最も多く（43.7%）、以下「目的地に直接行けるから」「運転免許証が無いから」の順となっている。

- ・「他の交通手段が無いから」は70歳代以上で特に回答が多い。小学・中学・高校生では「利用しやすい時間だから」の比率が高い。
- ・主な選択肢で常磐・中ルートの比率が高いことが目立っている。多古ルートでは「他の交通手段が無いから」、久賀ルートでは「目的地に直接行けるから」との回答がやや多くなっている。

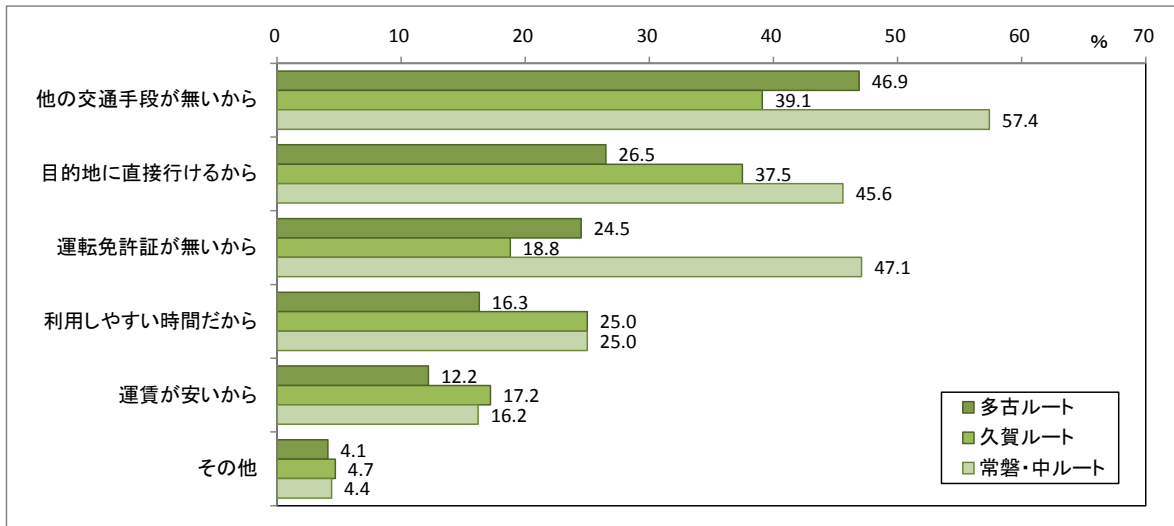
■全 体



(年齢別)



(ルート別)



## (2) 循環バス学生乗降調査

### ①利用状況

#### 【多古ルート】

6月19日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生					
中学生	7				2
高校生					
合計	7	0	0	0	2

6月20日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生					
中学生	5				2
高校生					2
合計	5	0	0	0	4

6月21日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生					
中学生	3				
高校生					
合計	3	0	0	0	0

6月22日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生					
中学生	3				
高校生					
合計	3	0	0	0	0

6月23日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生					
中学生	3				2
高校生					
合計	3	0	0	0	2

#### 【久賀ルート】

6月19日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生					
中学生	12				2
高校生	1				1
合計	13	0	0	0	3

6月20日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生					
中学生	2				1
高校生					
合計	2	0	0	0	1

6月21日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生					
中学生	4				1
高校生	1				
合計	5	0	0	0	1

6月22日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生					
中学生	3				
高校生	1				
合計	4	0	0	0	0

6月23日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生					
中学生	5				
高校生	2				
合計	7	0	0	0	0

#### 【常磐・中ルート】

6月19日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生	1				5
中学生	15				5
高校生	2				
合計	18	0	0	0	10

6月20日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生	6				5
中学生	3				5
高校生	1				0
合計	10	0	0	0	10

6月21日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生	3				0
中学生	5				4
高校生	3				1
合計	11	0	0	0	5

6月22日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生	6				
中学生	8				4
高校生					
合計	14	0	0	0	4

6月23日	1便	2便	3便	4便	5便
小学生	6				6
中学生	6				7
高校生	1				
合計	13	0	0	0	13



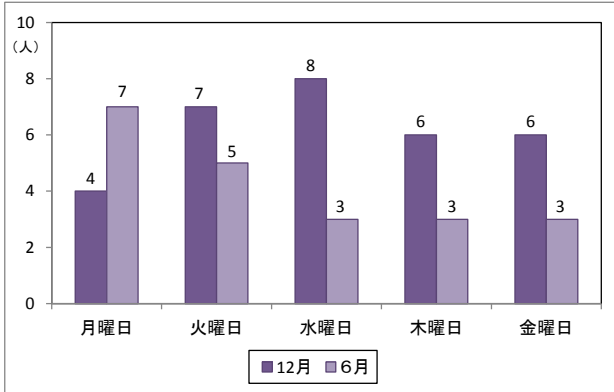
## ②利用者数の12月調査との比較

○3ルートともに、6月よりも12月の方が、利用者が多い。

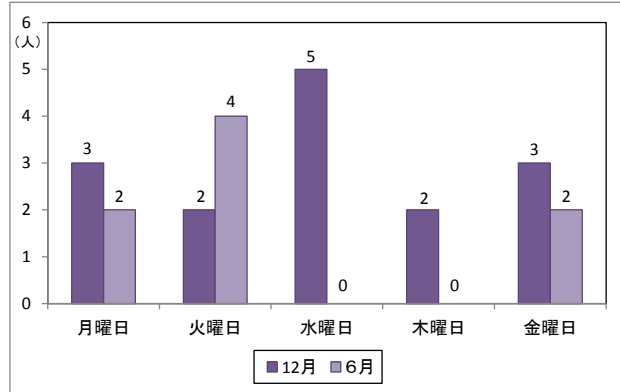
- ・多古ルートでは、1便の月曜日と5便の火曜日以外は12月の利用者の方が多い。
- ・久賀ルートでは、全ての日程において、12月の利用者の方が多い。
- ・常磐・中ルートでは、1便の木曜日、5便の金曜日以外は12月の利用者の方が多い。
- ・部活動の無い月曜日の1便や、夏場に比べて下校時間の早い冬場が循環バスを利用しやすい環境にあるため利用者が多いと推測される。

### ■多古ルート

#### 【1便】

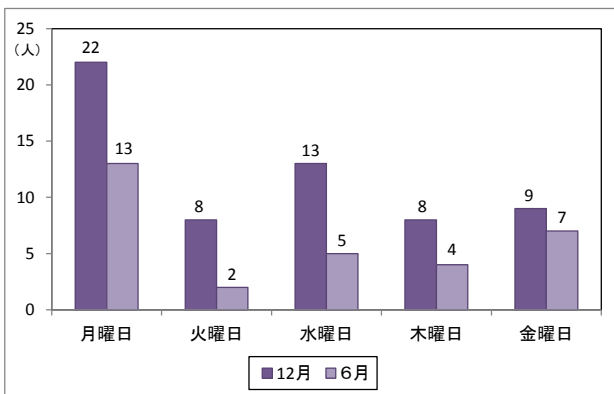


#### 【5便】

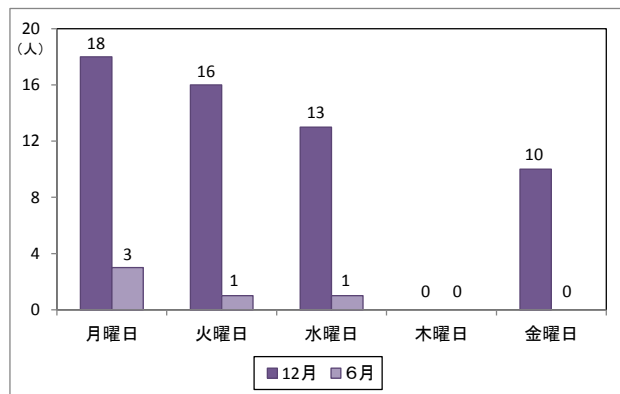


### ■久賀ルート

#### 【1便】

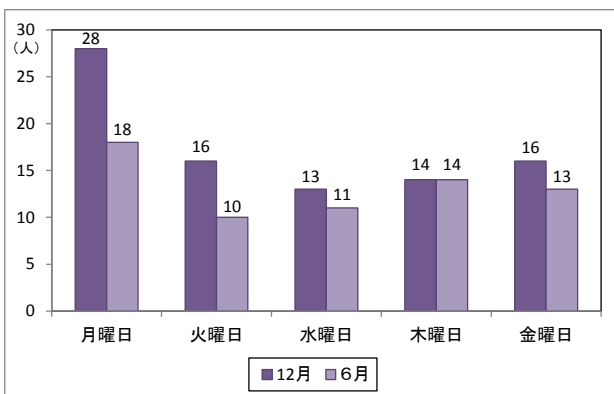


#### 【5便】

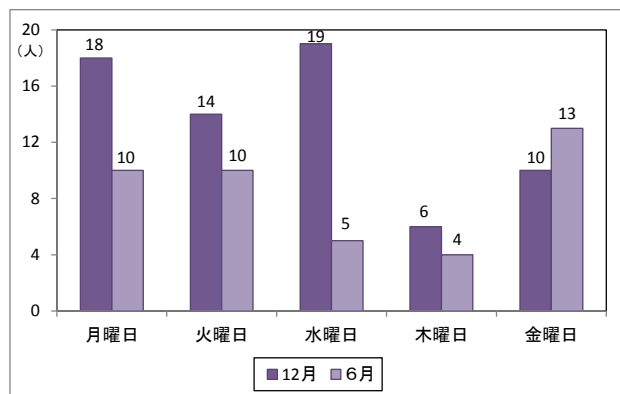


### ■常磐・中ルート

#### 【1便】



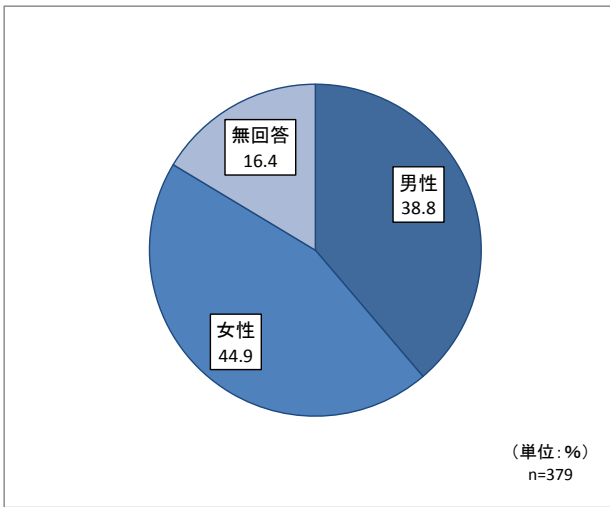
#### 【5便】



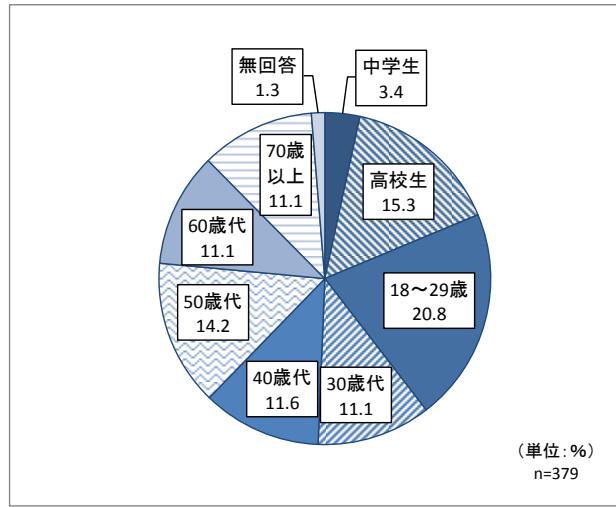
### (3) シャトルバス利用者向けアンケート

#### ①回答者の属性

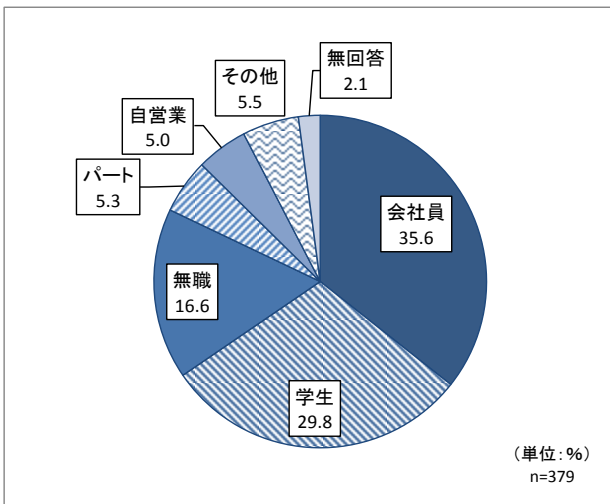
【男女別】



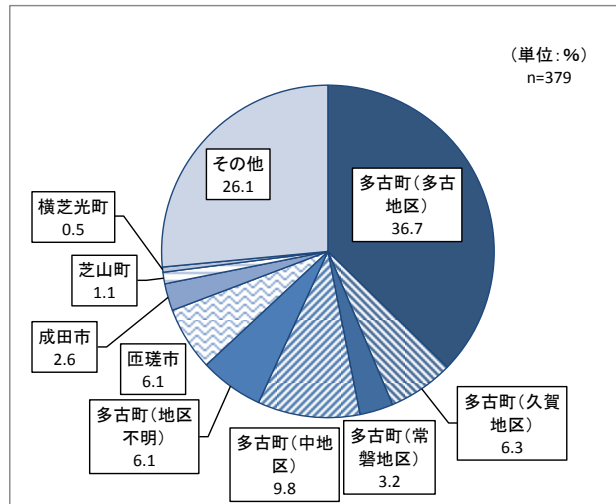
【年齢別】



【職業別】



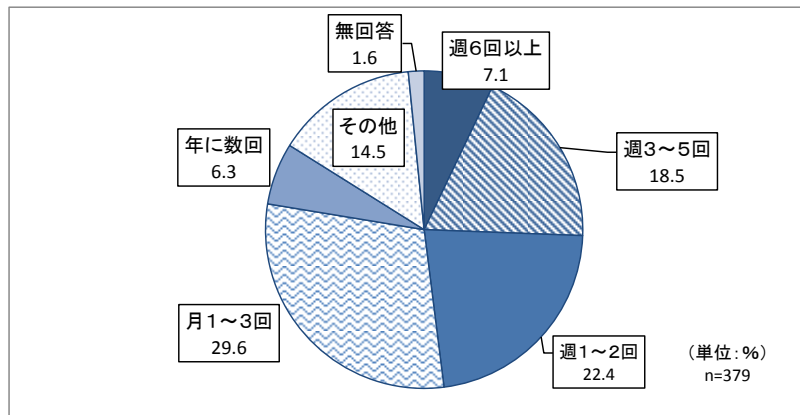
【居住地別】



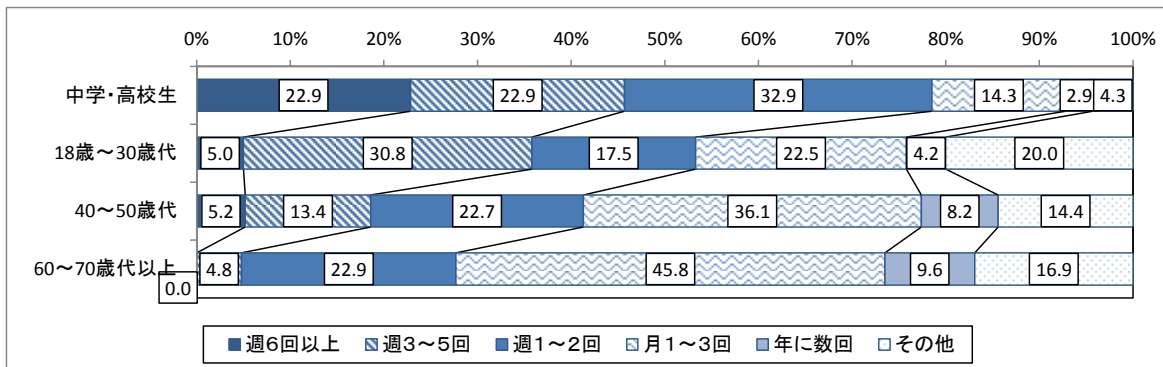
## ②利用頻度

○「週 1～2 回」以上利用している人は、48.0%と回答者の半数弱。

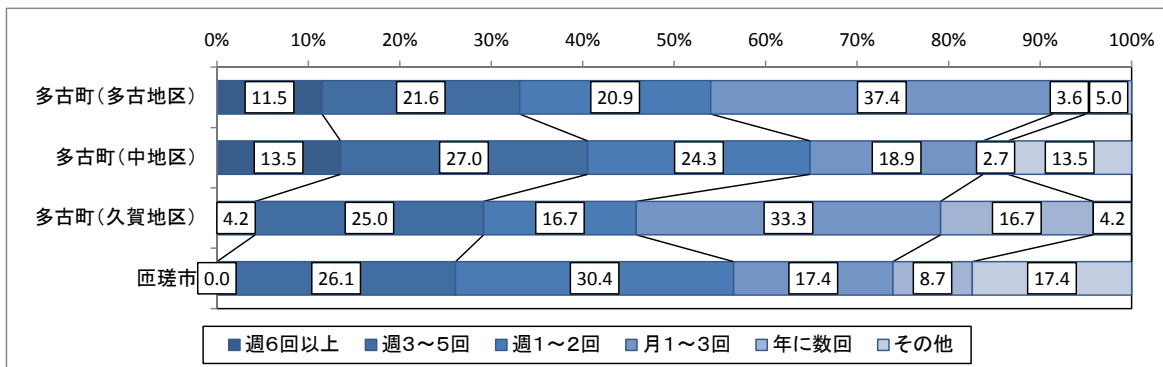
- 年齢別では、中学・高校生で週 6 回以上が 22.9%と多く、週 3～5 回を含めると 45.8%を占めている。年齢が高くなるほど利用頻度は減少し、60～70 歳以上では月 1～3 回との回答が半数近くとなっている。
- 居住地別では、週 3～5 回以上利用している人の比率は中地区で高い。



(年齢別)



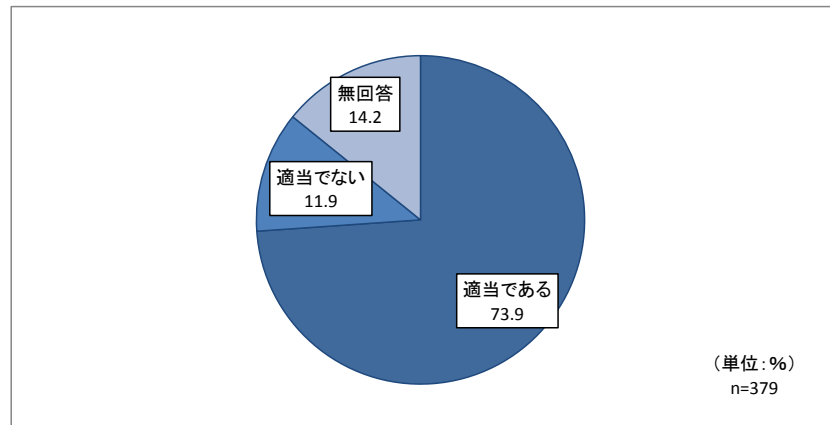
(居住地別)



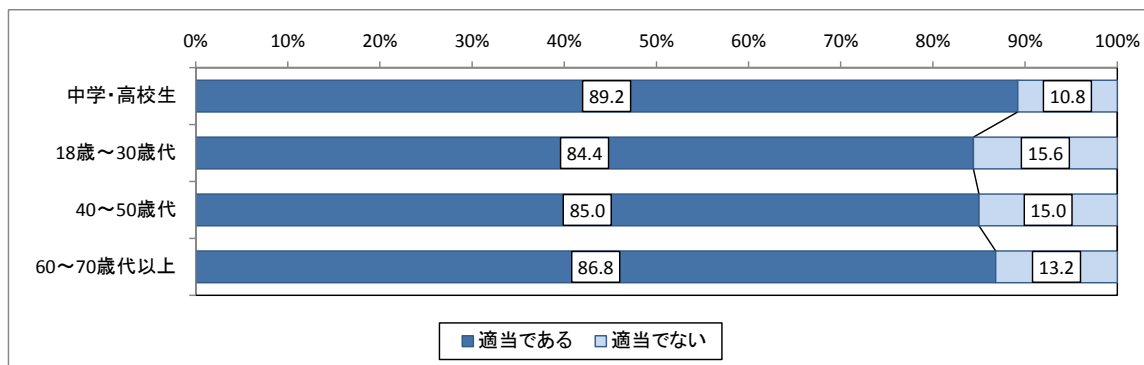
### ③「増便」に対する評価

○「適当である」が73.9%を占める。

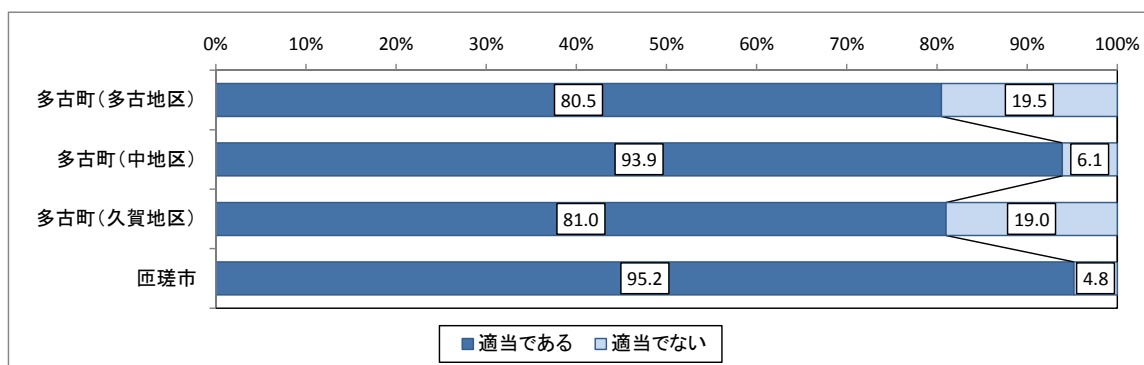
- ・年齢別では、中学・高校生で「適当である」との回答がやや多いが、その他では大きな差異は見られない。
- ・居住地別では、中地区と匝瑳市で「適当である」との回答が多く、逆に多古地区と久賀地区で「適当でない」との回答が多い



(年齢別)



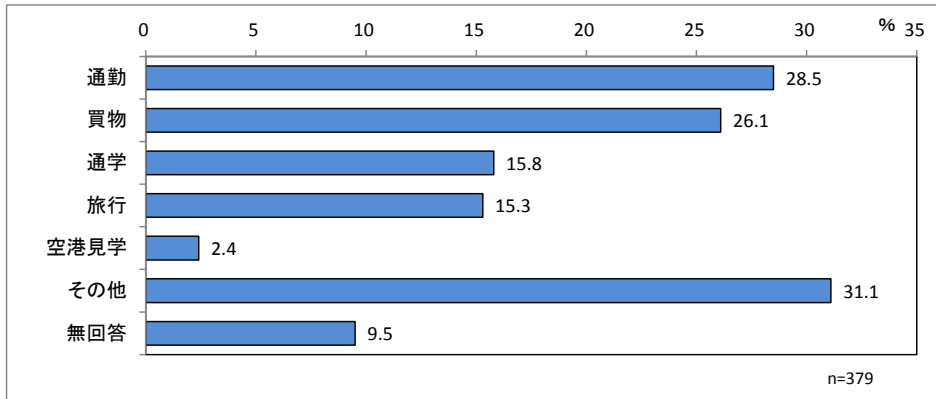
(居住地別)



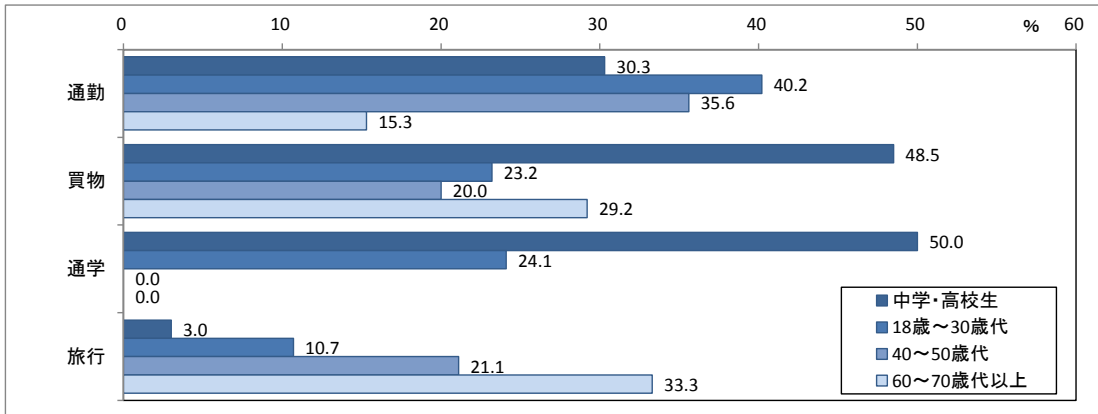
#### ④利用目的

○「通勤」「買物」との回答が3割弱と多かった。その他（31.1%）の内容としては「帰省」「出張」が多く、「東京へ行く」「通院」との回答も目立った。

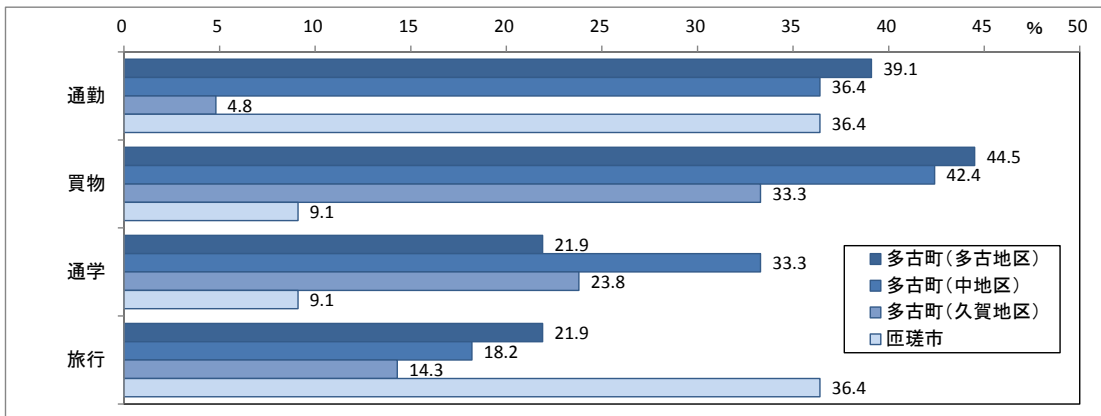
- ・年齢別では、中学・高校生で「買物」「通学」、18～30歳代で「通勤」の比率が高い。60～70歳代以上では「旅行」の比率が高くなっている。
- ・居住地別では、「買物」の比率が多古地区と中地区で高くなっている。「通勤」との回答は、久賀地区で突出して少ない。匝瑳市で「買物」「通学」との回答が少なく、「旅行」との回答が多いことが目立つ。



#### (年齢別)



#### (居住地別)

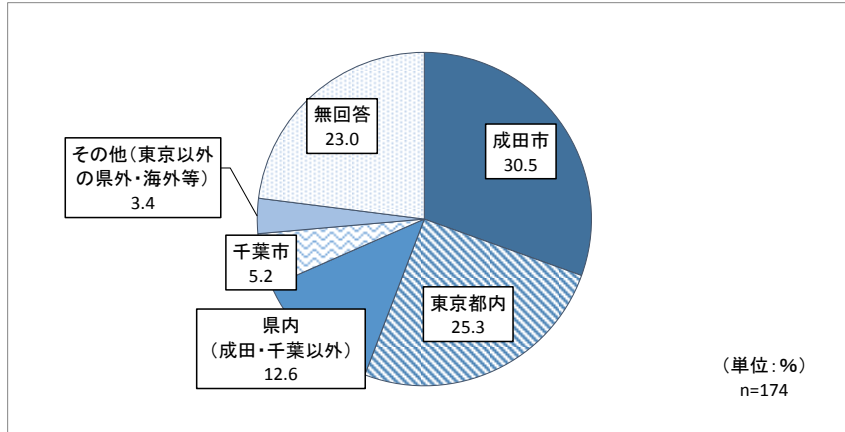


## ⑤最終目的地

○成田空港第2ターミナルビル行の利用者の最終目的地は、成田市が30.5%、東京都内が25.3%、県内（成田・千葉以外）が12.6%の順となっている。

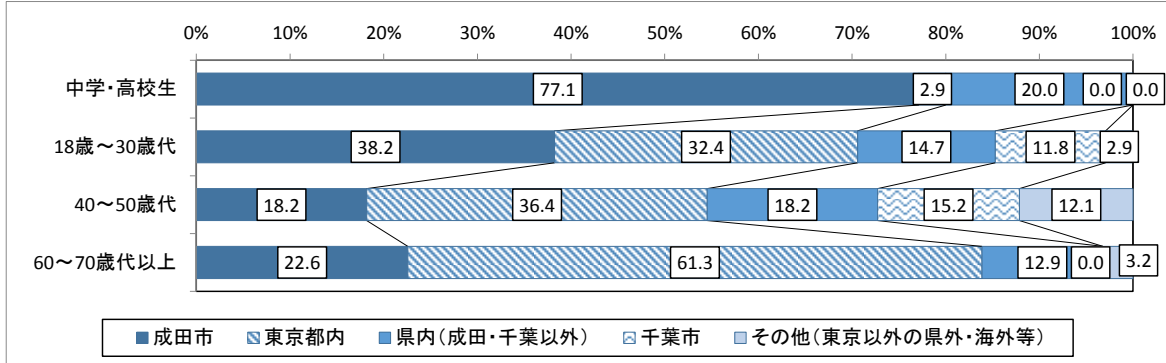
- ・年齢別では、中学・高校生は成田市が77.1%と高く、18歳以上になると、成田市以外に、東京都内の比率が高くなっている。
- ・居住地別では、匝瑳市で成田市の比率が高いことが目立っている。

### ■成田空港第2ターミナルビル行

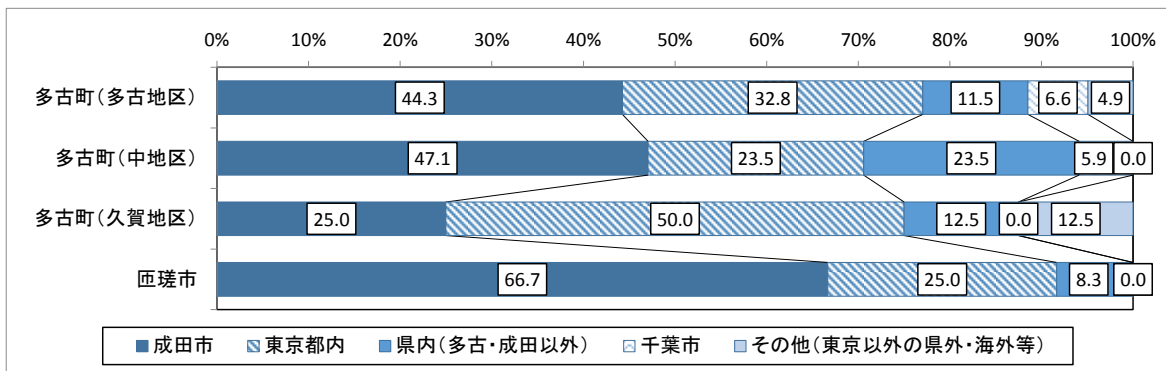


(注) 最終目的地を「多古町」とした回答(24件)は、アンケート設問の趣旨の取り違えと考えられるため、除外した。

### (年齢別)

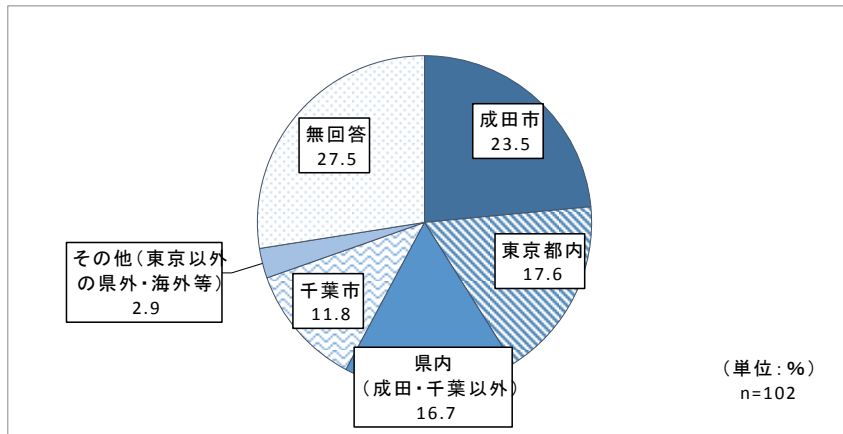


### (居住地別)



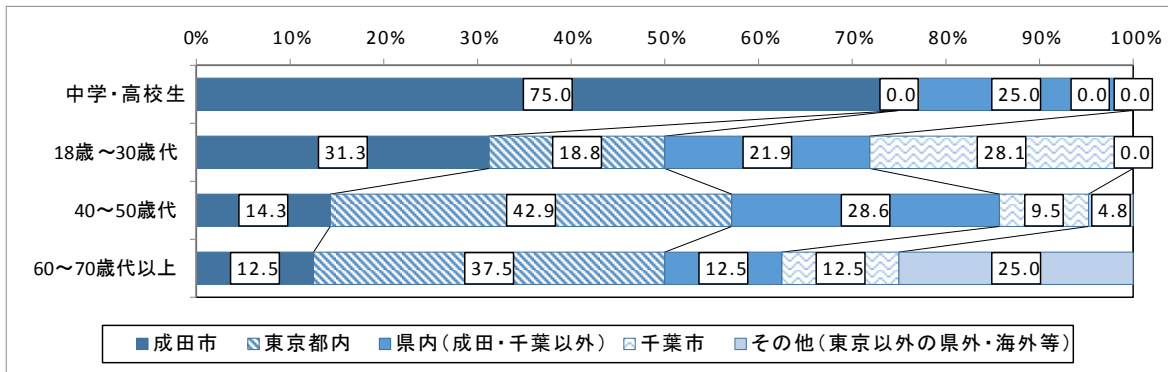
(参考)

■多古方面行

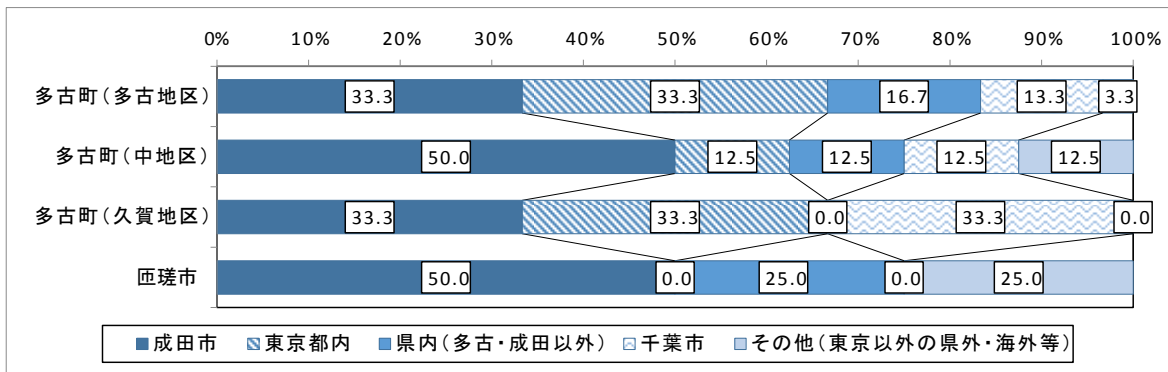


(注) 前ページ同様、最終目的地を「多古町」とした回答(61件)は、除外した。

(年齢別)



(居住地別)

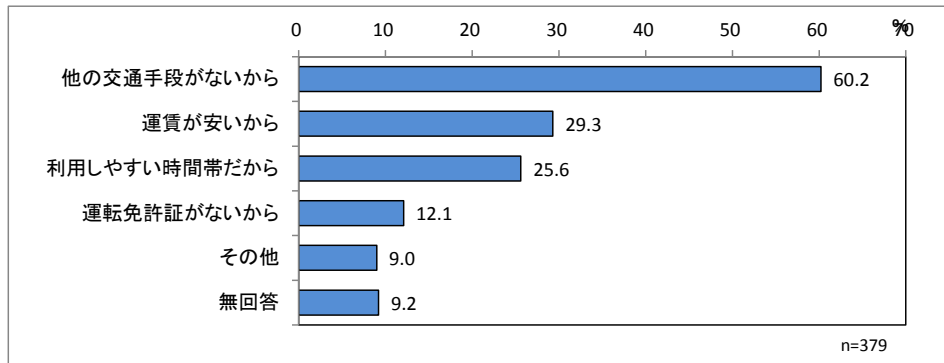


※多古方面行のバスは、通勤・通学、買物の帰りの足として利用した町民が、通勤先・通学先、買物先を「最終目的地」とした回答や、多古町の自宅を「最終目的地」とした回答のほか、町内の実家への帰省、町内の企業への出張などの回答が混在しており、それぞれの判別が困難なため、参考扱いとする。

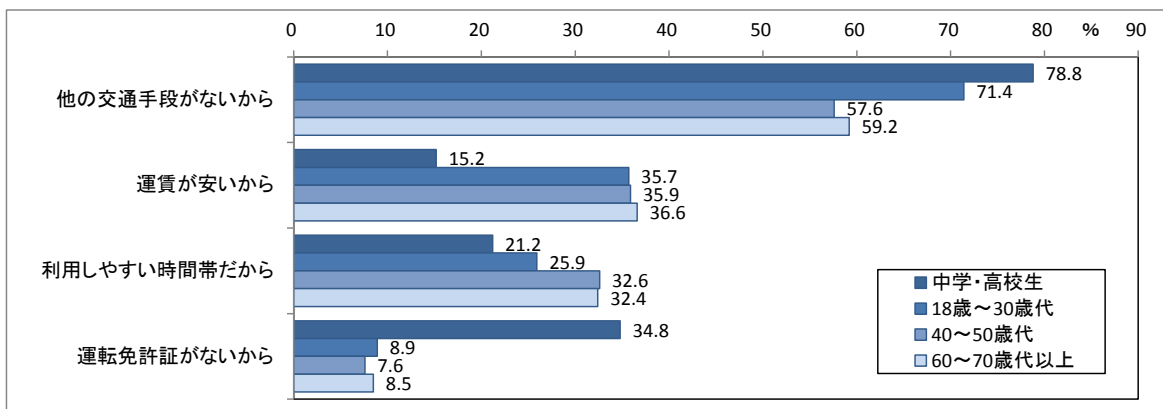
## ⑥利用する理由

○「他の交通手段がないから」の比率が60.2%で、突出して高くなっている。

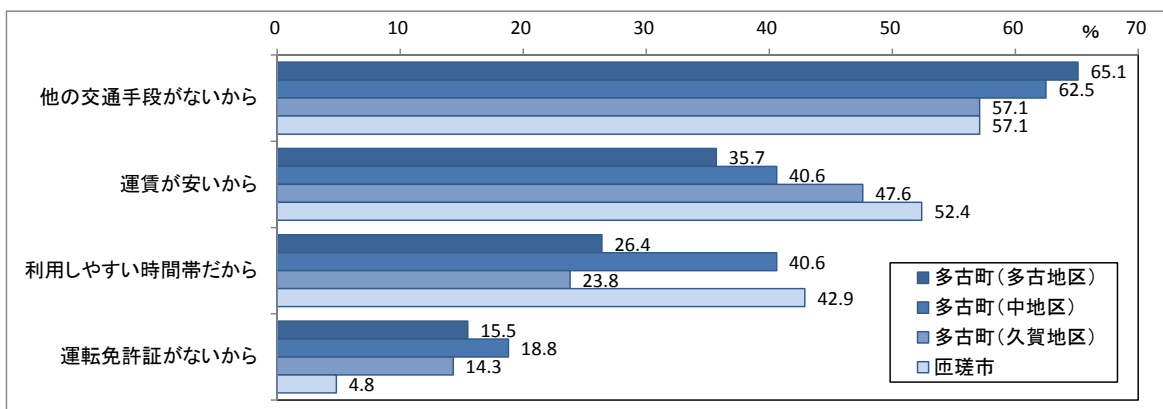
- ・年齢別では、中学・高校生で「他の交通手段がないから」「運転免許証がないから」の比率が高い。「利用しやすい時間帯だから」との回答は高い年齢層で多くなっている。
- ・「他の交通手段がないから」は多古地区と中地区で比率が高い。匝瑳市では「運賃が安いから」「利用しやすい時間帯だから」との回答が多い。



(年齢別)



(居住地別)

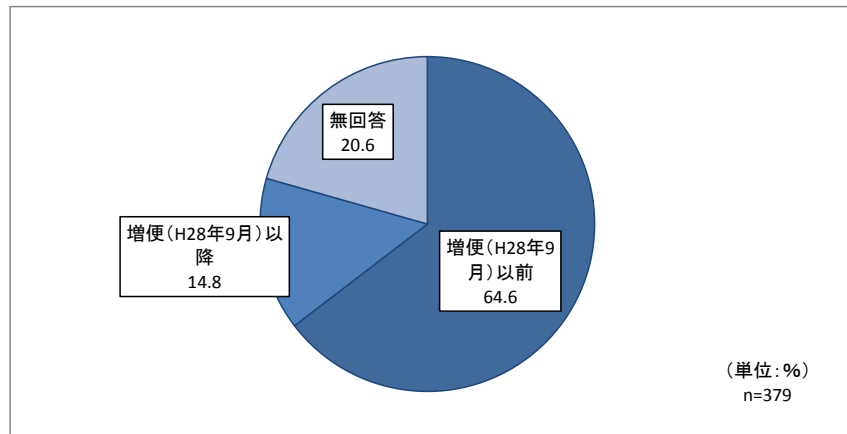




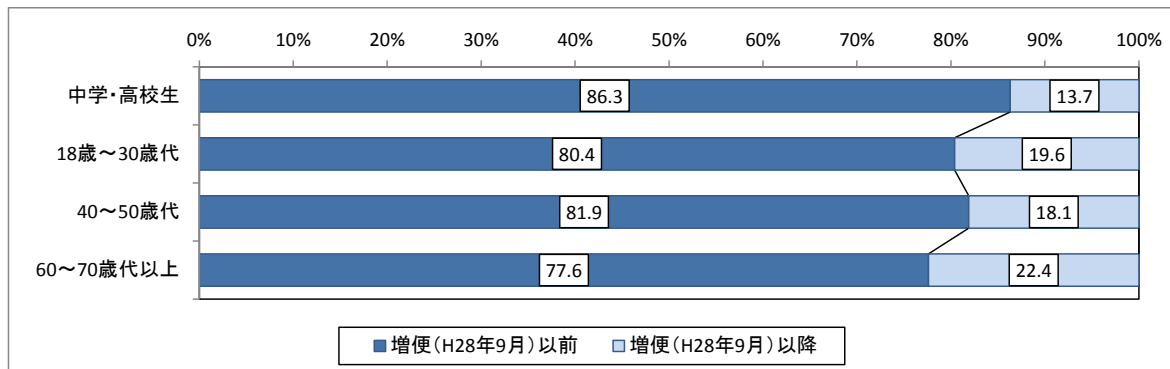
## ⑦利用開始時期

○「増便以前」からの利用者が 64.6%で、「増便以降」新たに利用を開始した人（14.8%）を上回っている。

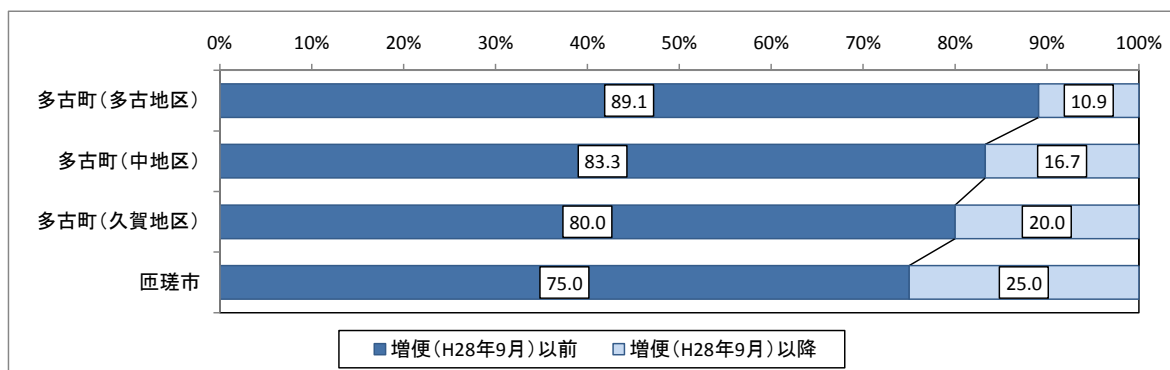
- 年齢別では、「増便以降」に利用を開始した比率は 60～70 歳代以上でやや多くなっている。
- 居住地別では、「増便以降」の比率は匝瑳市で最も高く、多古地区で最も低くなっている。



### (年齢別)



### (居住地別)

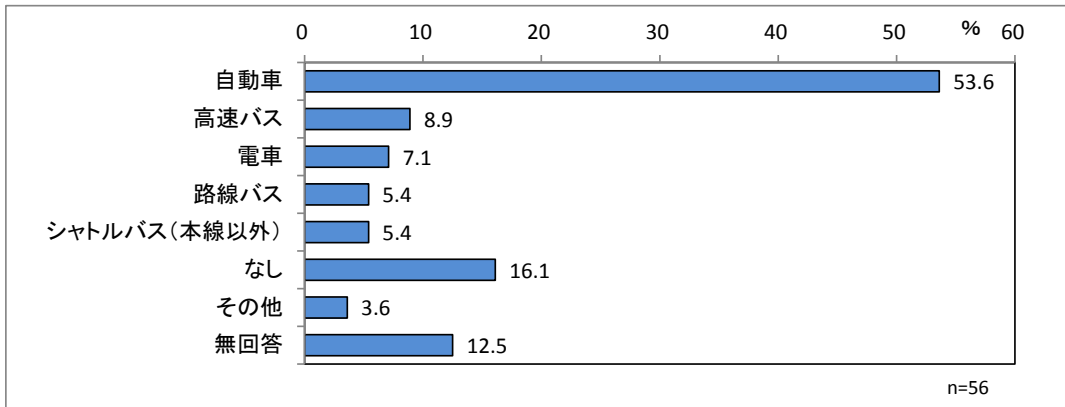


※⑧は、⑦で「平成 28 年 9 月増便以降」と回答した人のみを対象とする

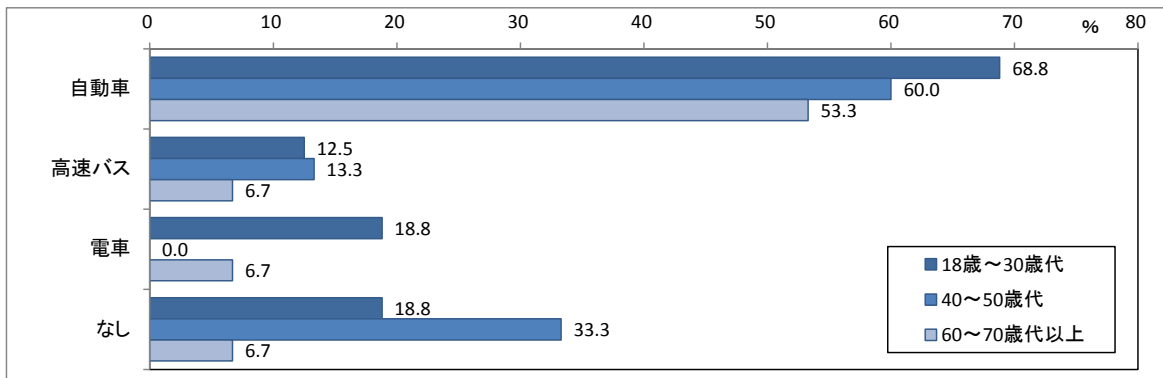
### ⑧利用前の利用交通手段

○「自動車」が 53.6%と突出して多い。増便前に移動が制限されていたと推察される「なし」との回答も 16.1%にのぼった。

- ・年齢別では、年齢が若いほど「自動車」の比率が高い。また 40～50 歳代で「なし」との回答が多くなっている。



(年齢別)



\*本問は、⑦で回答対象者を限定していることから、属性別に分けると回答数が非常に少なくなる。ここでは回答数が一桁の属性を除いて表示している。

(「居住地別」は各属性とも回答数が少なく、分析は実施せず)



### 3. 多古工業団地内対象アンケート調査

#### ■調査の概要

---

○鉄道（成田空港第2ビル駅）と工業団地を結ぶ経路でのバス運行の可能性について検討するため、多古工業団地エリア内の従業者、及び事業者向けにアンケート調査を行うもの。

#### （1）従業者向けアンケート

1. 調査時期
  - ・平成 29 年 2 月 6 日（月）～2 月 17 日（金）
2. 調査の手法
  - ・団地内事業者を通して直接配布・郵送回収
3. 調査対象
  - ・多古工業団地内に立地している事業所に勤務している従業者
4. サンプル数
  - ・配布 : 1,070
  - ・回収 : 704
  - ・回収率 : 65.8%

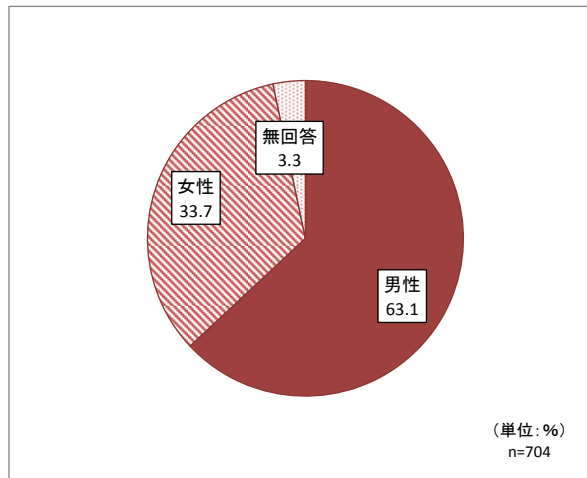
#### （2）事業者向けアンケート

1. 調査時期
  - ・平成 29 年 2 月 6 日（月）～2 月 17 日（金）
2. 調査の手法
  - ・団地内事業者へ直接配布・直接回収
3. 調査対象
  - ・多古工業団地内に立地している事業所
4. サンプル数
  - ・配布 : 14
  - ・回収 : 14
  - ・回収率 : 100.0%

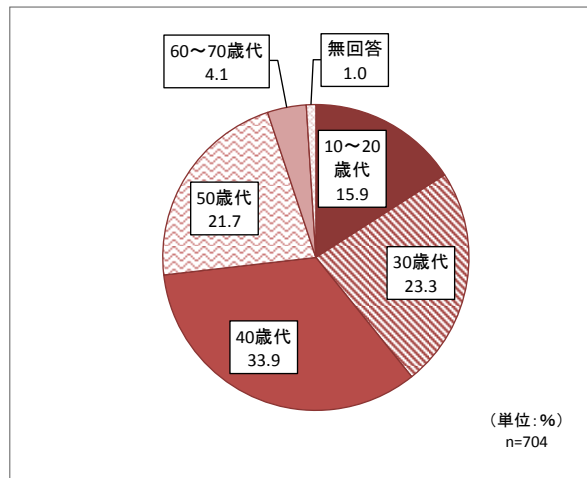
# (1) 従業者向けアンケート

## ①回答者の属性

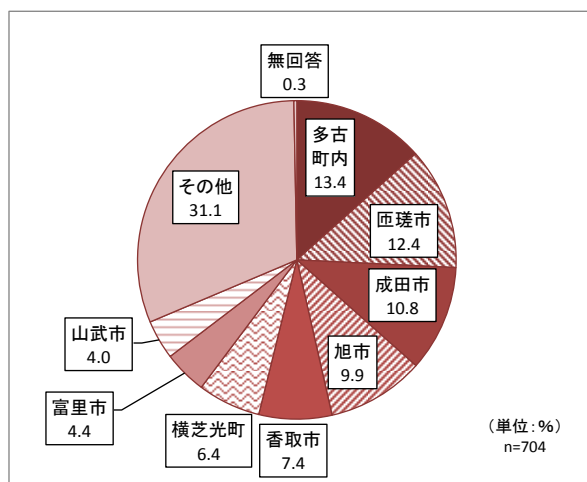
【男女別】



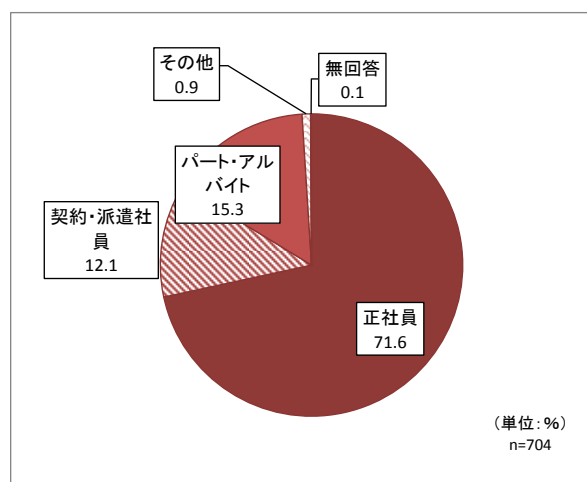
【年齢別】



【居住地別】



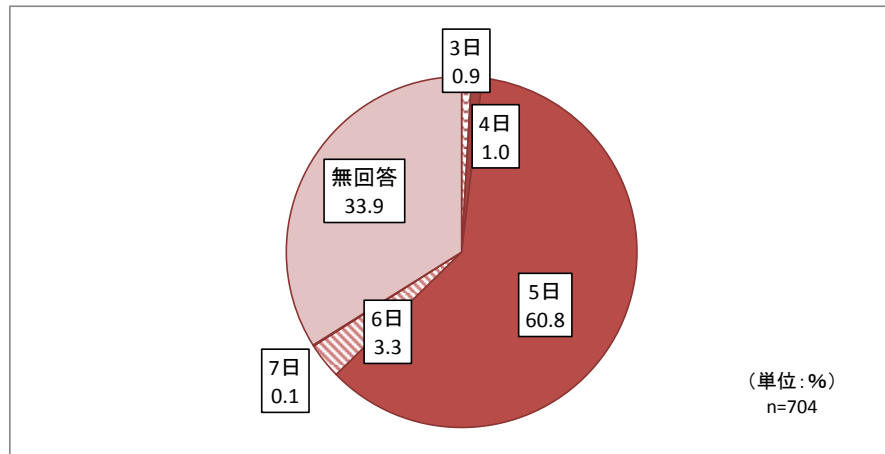
【勤務形態別】



## ②1 週間の勤務日数

○「5日」が6割を占める。

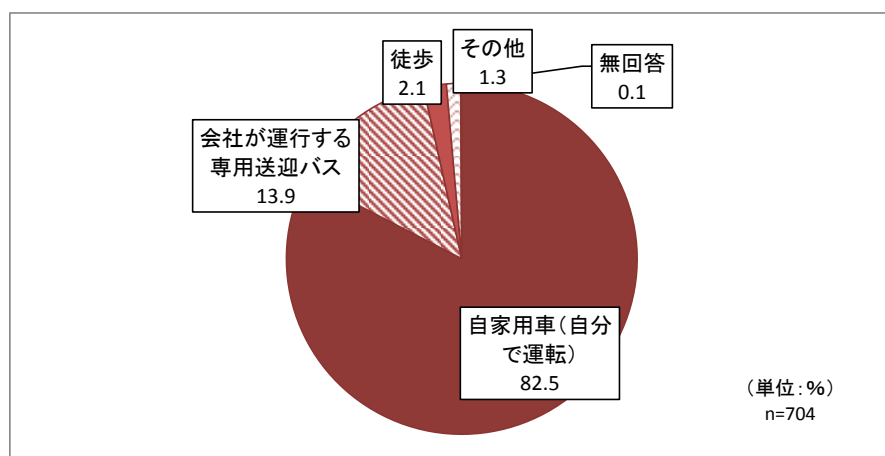
- ・「無回答」を除くとほとんどが「5日」と回答（「無回答」以外を母数とすると「5日」が92.0%を占める）。団地内従業者のほとんどは週休2日での勤務体制であることがわかる。



## ③現在の通勤手段

○82.5%が自家用車（自分で運転）と回答。

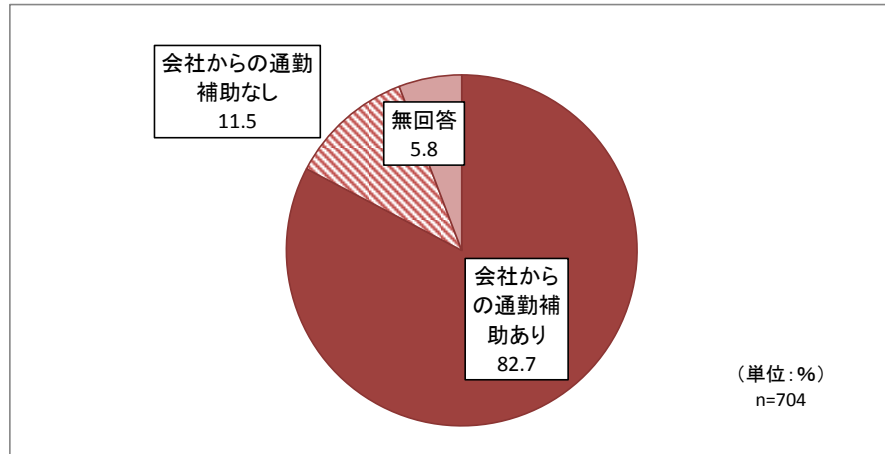
- ・自ら所有する車での通勤が、団地内での一般的な姿となっている。また、すでに会社が運行している専用送迎バスで通勤している就業者も13.9%にのぼった。立地環境から、徒歩や原付・バイク、自転車（ともに「その他」に包含）を通勤手段とする人はほとんどいないことがわかる。



#### ④通勤補助の支給

○会社からの通勤補助は82.7%が「あり」と回答。

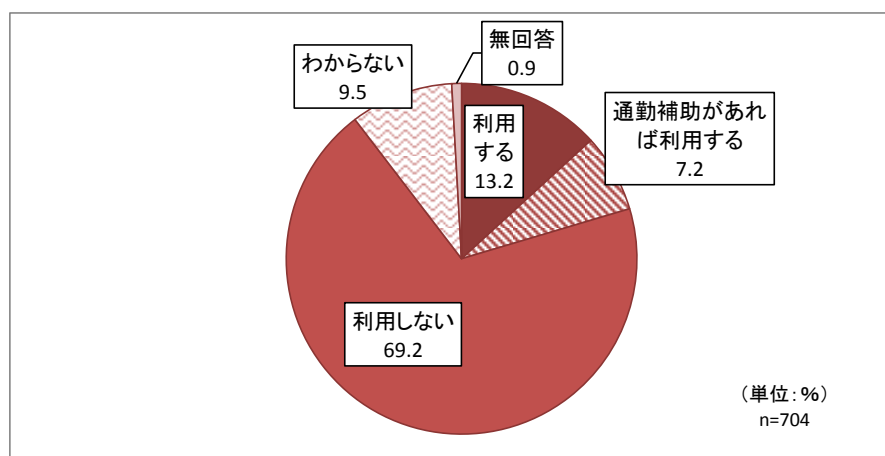
- ・8割以上が「補助あり」としたが、一方で「補助なし」との回答も11.5%にのぼった。



#### ⑤鉄道と工業団地を結ぶバスが運行された場合の利用意向

○約7割が「利用しない」と回答。

- ・バスが運行されても69.2%が利用しない意向を示した。
- ・ただし13.2%は明確に「利用する」と回答しており、また「通勤補助付き」という条件のもとでの利用意向を含めると20.4%にのぼる。すべての団地内従業員の2割は「利用意向あり」と解釈できる。

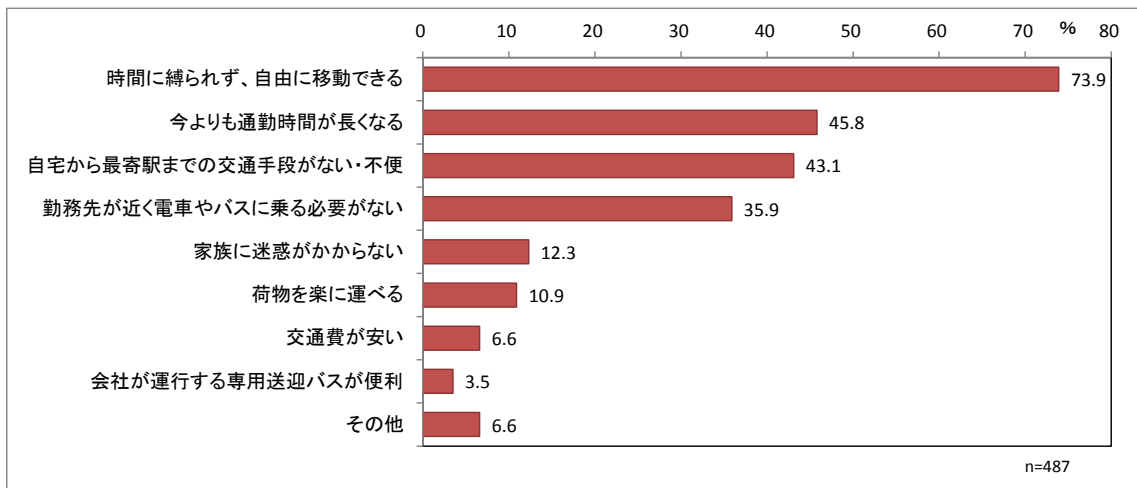


※⑥は、⑤で「利用しない」と回答した人のみを対象とする

## ⑥検討されている送迎バスを利用しない理由

○バスを利用しない理由としては「時間に縛られず自由に移動できる」ことをあげる向きが73.9%と突出して多い。

- ・「時間に縛られず自由に移動できる」は現在の通勤手段のメリットだが、「今よりも通勤時間が長くなる」(45.8%)、「自宅から最寄駅までの交通手段がない・不便」(43.1%)、「勤務先が近く電車やバスに乗る必要がない」(35.9%)といった鉄道・バスのデメリットに該当する項目の比率も4割前後と高い水準にある。





## (2) 事業者向けアンケート

### ①従業員用送迎バスの運行状況

○従業員用の送迎バス（会社と鉄道駅等を結ぶ）を運行しているのは 14 事業者中 3 社で、全体の 21.4%。

◇現状での運行状況（SA、n=14）

	件数	構成比(%)
運行している	3	21.4
運行していない	10	71.4
無回答	1	7.1
全体	14	100.0

（運行している事業所を対象とした設問）

◇1日の利用人数（SA、n=3）

	件数
50人未満	2
200人以上	1
全体	3

◇年間運行費用（SA、n=3）

	件数
700万円台	2
無回答	1
全体	3

◇成田空港第2ビル駅から多古工業団地まで路線バスが運行された場合、送迎バスを廃止するか（SA、n=3）

	件数
廃止する	0
廃止せず継続する	0
わからない	3
全体	3

## ②従業員の外出手段

○業務時間中の主な従業員の外出（営業、出張等）手段は「営業車」「タクシー」が多い。

◇外出手段（MA、n=14）

	件数	構成比(%)
営業車	8	57.1
タクシー	5	35.7
職員の送迎	2	14.3
送迎バス	2	14.3
その他	6	42.9
全体	14	100.0

## ③従業員の通勤手当

○ほとんどの事業者が、マイカー等で通勤している従業員通勤手当を支給している。

◇通勤手当の支給状況（SA、n=14）

	件数	構成比(%)
支給している	13	92.9
支給していない	1	7.1
全体	14	100.0

◇通勤手当の年間支給費用（SA、n=13）

	件数	構成比(%)
500万円未満	3	23.1
1,000万円未満	4	30.8
1,500万円未満	1	7.7
1,500万円以上	1	7.7
無回答	4	30.8
全体	13	100.0



## 4. アンケート調査結果の整理・分析

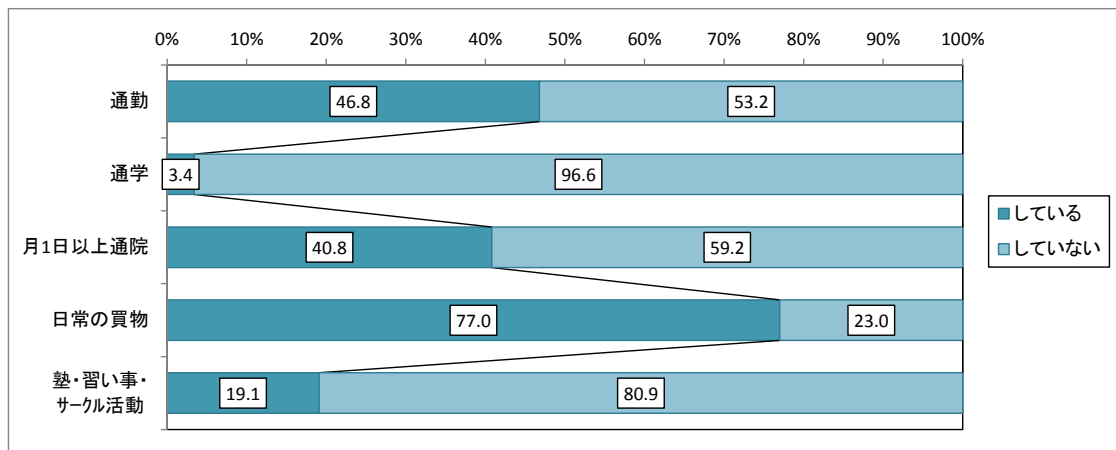
### (1) 町民の「移動を伴う行動」について（5つの行動別の動向）

町民がとっている「移動を伴う行動」を、「通勤」「通学」「月1日以上通院」「日常の買物」「塾・習い事・サークル活動」の5つの切り口ごとに整理する。

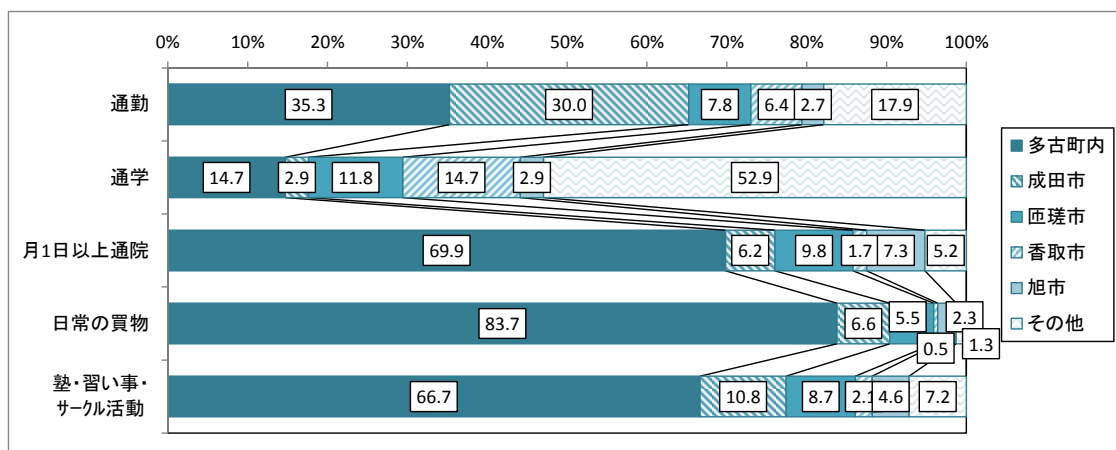
アンケート調査の結果によると、「日常の買物」（以下「買物」）をしている人は77.0%、「通勤」「月1日以上通院」（以下「通院」）をしている人は46.8%、40.8%であった。町民のうち、それぞれこれだけの比率の人がこうした「移動を伴う行動」をとっていることになる。「塾・習い事・サークル活動」（以下「塾など」）、「通学」を行っている人の比率は19.1%、3.4%で、相対的にみると少ないことがわかる。

各行動における「行き先」としては「買物」「通院」「塾など」は多古町内との回答が多く、自宅周辺へ「移動」していると考えられる。通勤の「行き先」は多古町内及び成田市が多い。「通学」は母数が少ないこともあり回答にバラつきがみられるが、町内の学生が県内各地や東京都も含めてさまざまな場所へ通っていることがみてとれる。

#### ◇5つの行動別「しているか否か」



#### ◇5つの行動別「行き先」（対象：各行動を「している」と回答した人）



## (2) 移動時の交通手段について

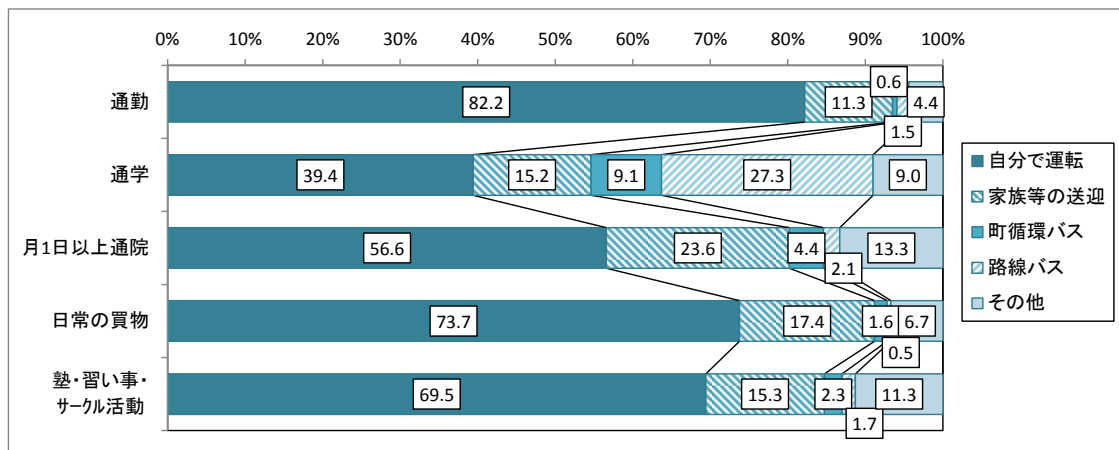
移動するときの交通手段に関しては、「通学」を除く4つの行動で「自分で運転」との回答が半数以上を占めた。「家族等の送迎」も含めると、「通勤」「買物」は9割を超え、「塾など」「通院」も8割以上となっている。町民の移動のほとんどが「自家用車」により行われていることがわかる。

なお運転免許証を保有しない人の比率が高いと考えられる「通学」では、これらの比率は他よりも低くなっている。

現在の交通手段に不便を感じているかとの設問に対しては、「通学」を除いて7割以上が「感じていない」と回答した。自分あるいは家族の運転での自家用車による現在の移動手段について、町民の多くは「問題ない」と認識していることがわかる。

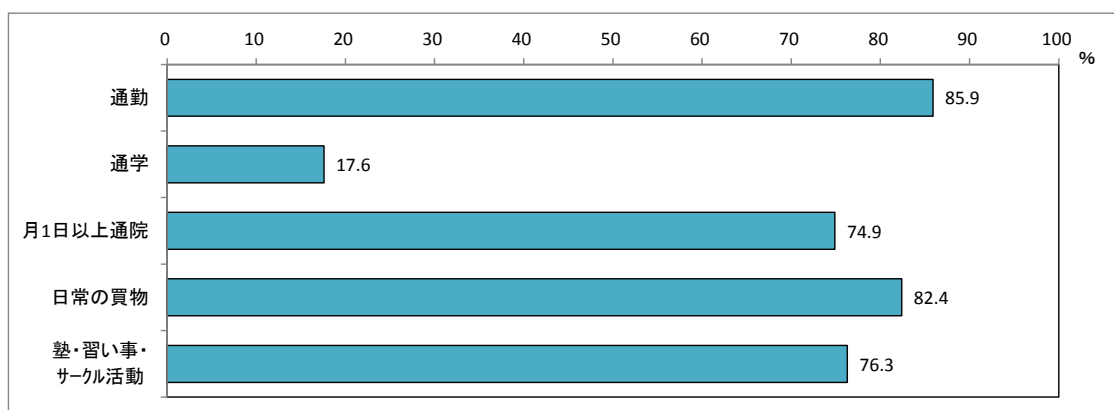
「通学」は、自家用車による移動の比率が低いため不便と感じられていると推察されるが、その内容としては「時間に縛られる・時間が限定される」「目的地まで時間がかかりすぎる」との声が多かった。

◇5つの行動別「移動時の主な交通手段」 (対象：各行動を「している」と回答した人)



◇5つの行動別「現在の交通手段に不便を感じていない」とした比率

(対象：各行動を「している」と回答した人)



### (3) 循環バスの利用について

循環バスを「利用している」とした比率は回答者の 4.8%であった。属性別にみると、居住地別では常磐地区と中地区及び久賀地区、年齢別では 10～20 歳代と 70 歳代、免許証所有の有無別では所有していない人で比率が高いことが特徴となっており、現状においてこれらの層で循環バスを利用する人が多いことがわかる。

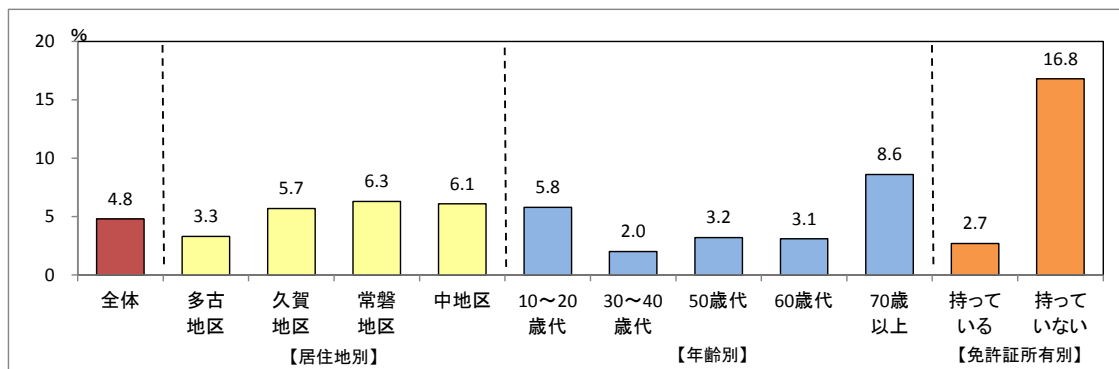
地区別では、比率が高い各地区は相対的に町の中心部から距離があるエリアで、逆に比率が低い多古地区は中心部からの距離が短いエリアだといえる。久賀地区、常磐地区、中地区は循環バスの必要性が相対的に高い地区だと考えられる。

年齢別では、10～20 歳代は通学による利用、70 歳以上は通院による利用がそれぞれ多いことが要因だと推察される。

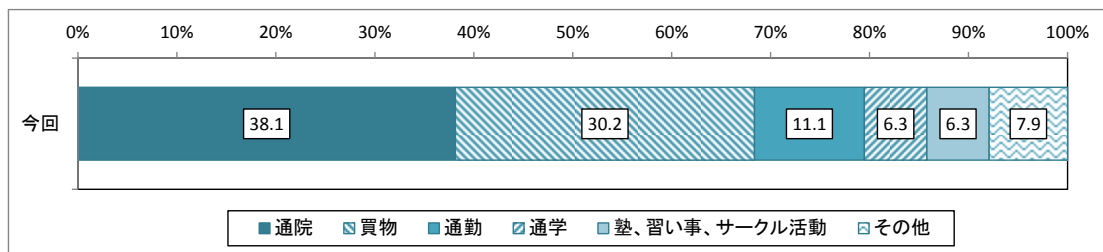
免許証の有無別では、免許証を「持っていない」人は「自分で運転ができない人」であり、当然循環バスへのニーズが高いため、比率が高くなっていると考えられる。

循環バスの利用者に、主な利用目的を 1 つ選択してもらったところ、通院が 38.1%、買物が 30.2%という結果になった。循環バスは町民に、主に通院や買物のために利用されていることがわかる。

◇属性別「循環バスを利用している」とした比率

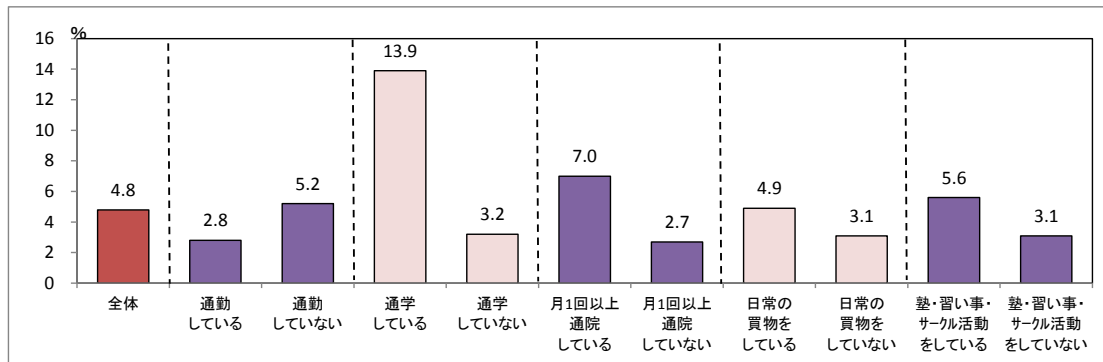


◇循環バスの主な利用目的 (対象：循環バスを「利用している」と回答した人)



5つの行動を「しているか否か」別に循環バスの利用動向の比率をみると、「通学」「通院」「買物」「塾など」で「している」の比率が「していない」よりも高くなっており、それぞれの行動と循環バスの利用との間に正の相関関係があることが推察される。特に通学はその傾向が強く、多くの通学者が循環バスを利用しているとみられる。「通勤」は逆に、「していない」の比率の方が高く、両者の間に相関関係はない、すなわち通勤のために循環バスはそれほど利用されていないものと考えられる。

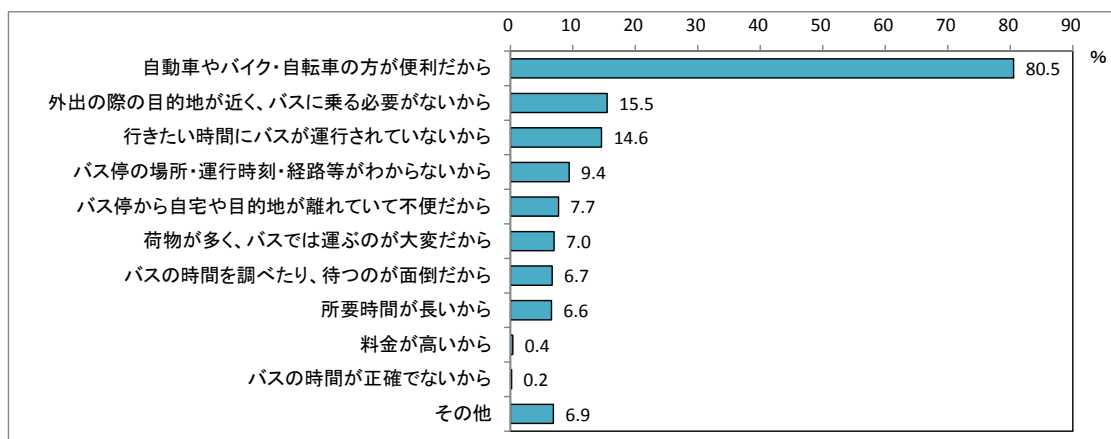
◇5つの行動をしているか否か別「循環バスを利用している」とした比率



循環バスを利用していない人を対象にその理由をたずねたところ「自動車やバイク・自転車の方が便利だから」との回答が突出して多かった。多くの町民が「自動車を利用できるから、循環バスを利用しない」と考えていることがわかる。

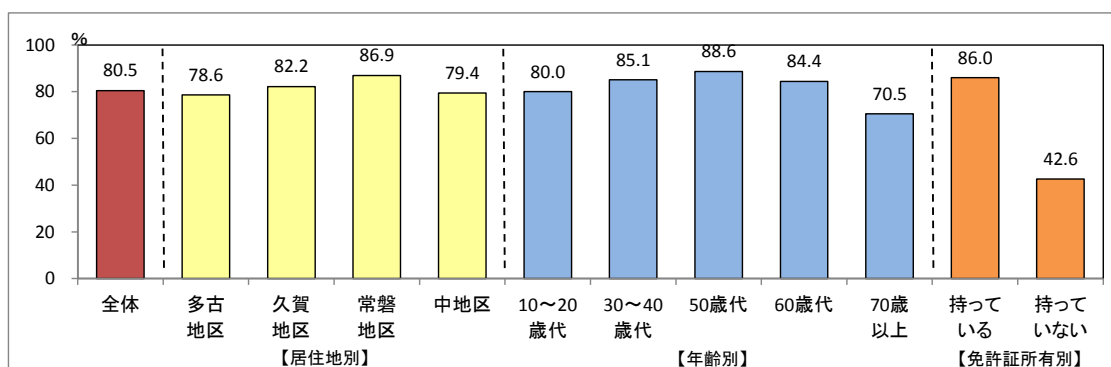
属性別にみても、自動車の利用に制限があると考えられる「免許証を所有していない」「70歳代以上」を除くほとんどの属性で8割前後からそれ以上の比率となっている。「自動車での移動」が町民の中で「当たり前のこと」と認識されていることがうかがわれる。

◇「循環バスを利用しない理由」 (対象:「循環バスを利用していない」と回答した人)



◇属性別「理由として『自動車やバイク・自転車の方が便利だから』を選択した比率」

(対象:「循環バスを利用していない」と回答した人)

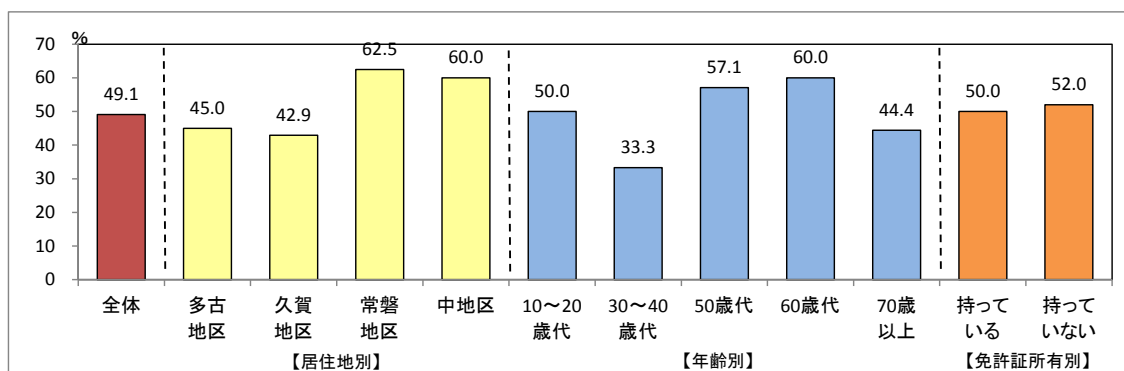


循環バスの利用者を対象とした「不便や不満を感じるか」との設問には、49.1%が「感じる」と回答した。属性別にみると、地区別では常磐地区と中地区、年齢別では50～60歳代で比率が高い。常磐地区と中地区は、バスを利用している比率が高いエリアであり、循環バスに関する意識が高いことが背景にあるものと考えられる。

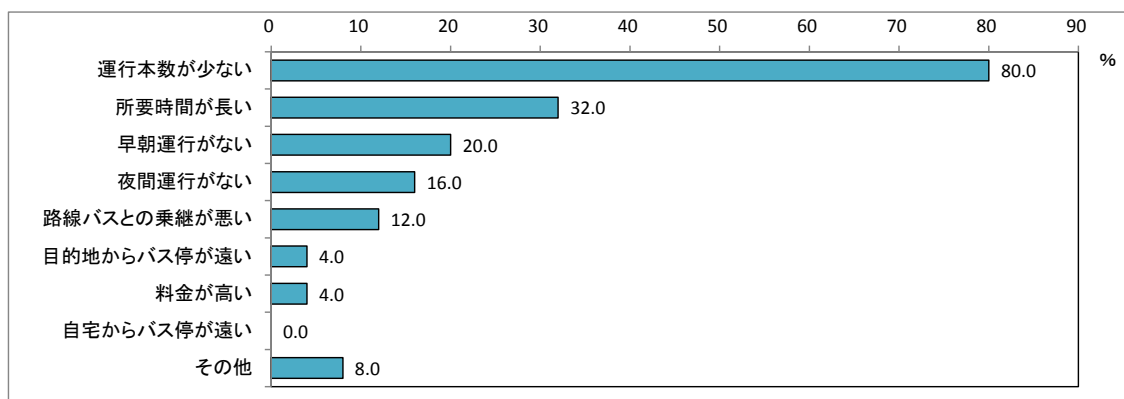
不満の内容としては「運行本数が少ない」との回答が突出して多く、利用者の大きなニーズが運行本数にあることがわかる（本設問は母数が26人と少なく、これを属性別に分割するとさらに母数が少なくなるため、属性別の分析は行っていない）。

◇属性別「循環バスに不便や不満を感じる」とした比率

（対象：循環バスを「利用している」と回答した人）



◇「循環バスに感じている不便や不満の内容」（対象：「不便・不満を感じている」と回答した人）





## (4) 今後の公共交通の方向性について

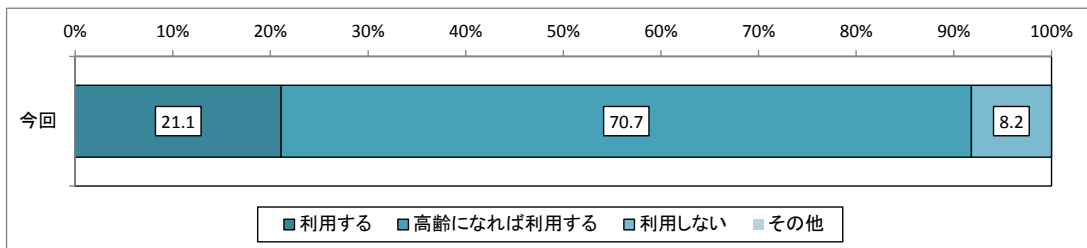
### ① 町民の利用意向

将来の公共交通について、21.1%が「利用する」、70.7%が「高齢になれば利用する」と回答した。高齢になれば町民の9割が利用するが、現在の年齢では利用意向がある人は2割だと解釈できる。

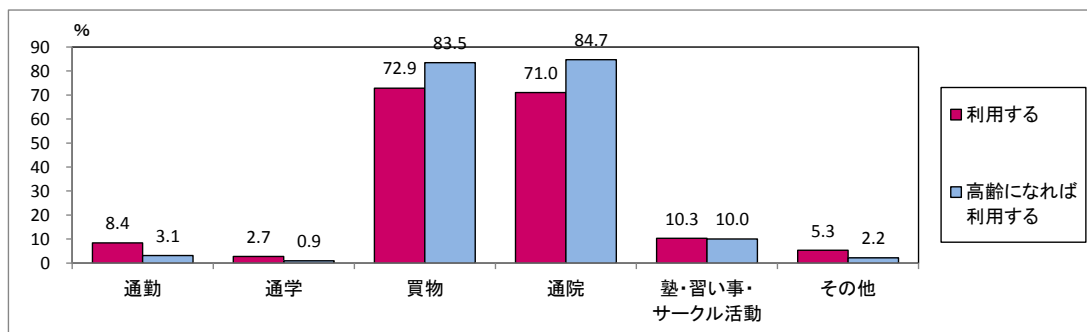
利用すると回答した人を対象に主な目的をたずねたところ、「買物」「通院」という回答が突出しており、公共交通が町民に「主に買物と通院のための手段」だと認識されていることがわかる。これらの比率は「高齢になれば」の方がやや高いが、現在の年齢でも利用意向は7割以上と高くなっている。

将来の利用意向を属性別にみると、「利用する」は多古地区と70歳以上、免許証を持っていない層で比率は高い。「高齢になれば」も含めると、地区別では常磐地区、年齢別では50～60歳代で利用意向がやや強い傾向がみられる。

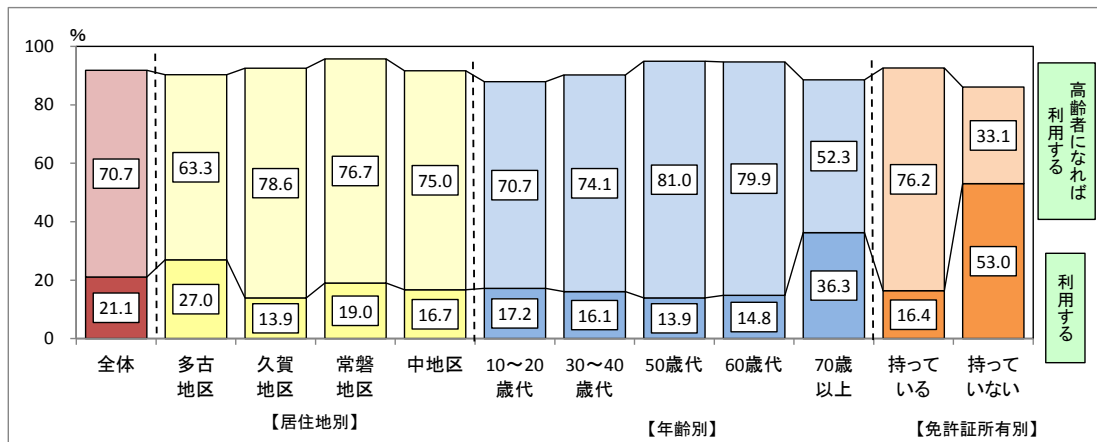
### ◇ 将来の公共交通の利用意向



### ◇ 将来の公共交通を利用する主な目的 (対象：将来公共交通を「利用する」と回答した人)



### ◇ 属性別 将来の公共交通の利用意向



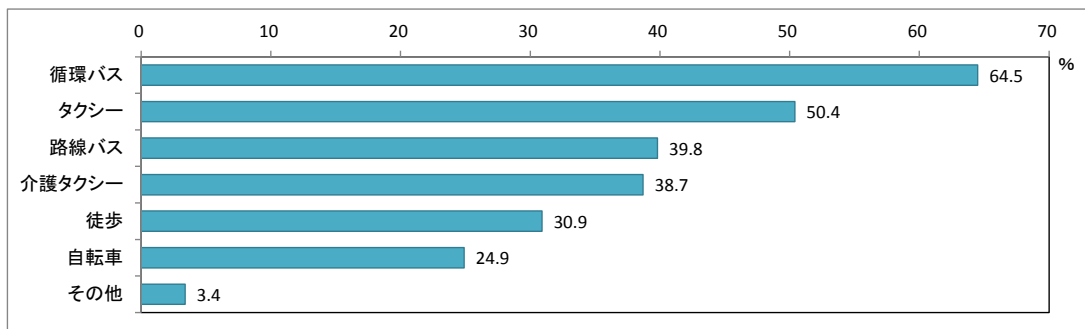
## ②個別の公共交通-1「循環バス」

車を運転できなくなった時の交通手段としては「循環バス」との回答比率が最も高く、高齢になったときなどの、町民の循環バスへの期待が大きいことがわかる。

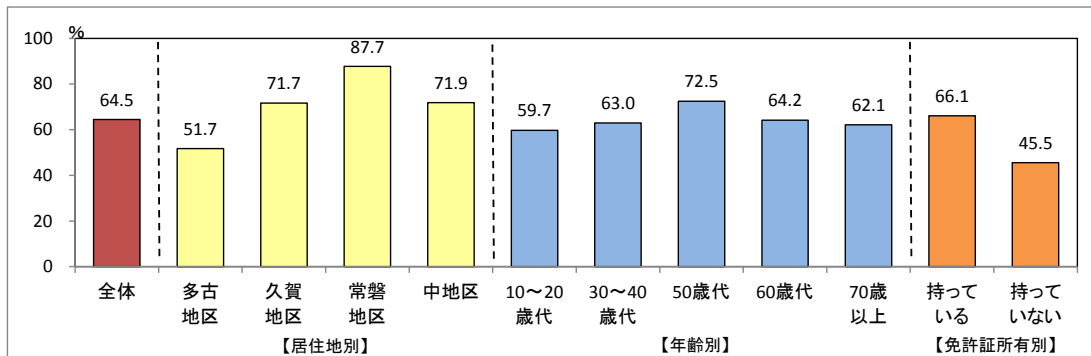
属性別に比較してみると、地区別では常磐地区、中地区、久賀地区、年齢別では50歳代、免許証所有別では持っている人の比率が高い。地区では中心部から距離があるエリア、年齢では老年人口入り前の世代、また免許証を持っていて実際に運転している人で、将来における循環バスに対するニーズが高いといえる。

なお、「循環バス運行で重視すべきこと」としては、「採算性」より「利便性」の比率がかなり高くなっている。属性別では常磐地区と中地区、年齢別では70歳以上で特にその傾向が強いことがわかる。

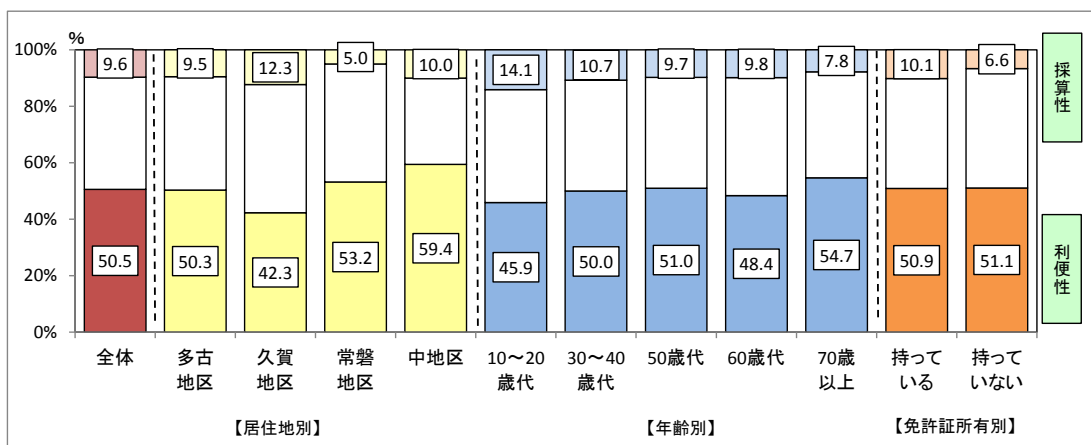
### ◇車を運転できなくなった時の交通手段



### ◇属性別 外出手段として「循環バス」を選択した比率



### ◇属性別 循環バス運行で重視すべきこと（採算性／利便性）

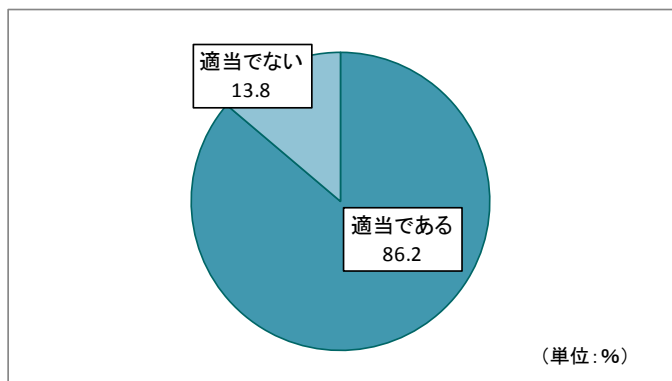


### ③個別の公共交通-2「シャトルバス」

循環バスの主な利用目的が「通院」「買物」であるのに対して、成田空港と道の駅多古を結ぶシャトルバスの利用目的は「通勤」「買物」「通学」「旅行」と多岐にわたっている。循環バスが概ね「日常生活における足」として位置づけられているのに対し、空港シャトルバスは通勤を含めて、より幅広い目的で利用されていることがわかる。

平成 28 年 9 月から便数が増加となったが（1 日 22 便⇒40 便）、この対応についての町民は高く評価している。多様な目的で利用されていること、町外との主要アクセス手段であること、などを勘案すると、シャトルバスが町民の交通手段として果たしている役割は大きいと考えられる（比率は傾向をわかりやすくするため「無回答」を除いたもの）。

#### ◇増便に対する町民の評価

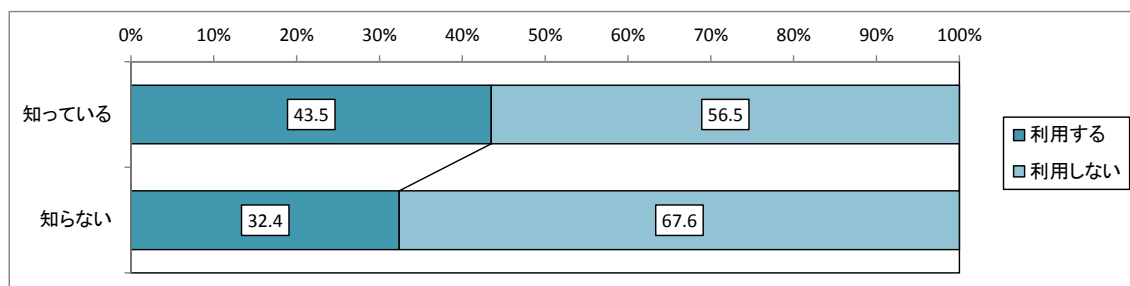


### ④個別の公共交通-3「デマンドタクシー」

アンケート調査によると「対象を全町民に拡大した場合のデマンドタクシーの利用意向」については「利用する」との回答は 36.9%となっており、対象範囲を拡大した場合、現時点でも一定程度の利用が見込まれることがわかる。

また、デマンドタクシーの認知度は 39.3%となっている。認知しているか否か別に将来の利用意向をみると、認知している人の方が「利用する」の比率は高いが、現在認知していない人でも 32.4%が「利用する」と回答している。このことからデマンドタクシーの認知度を高めることができれば、将来の利用意向もさらに高まることが予想され、今後の町民の交通手段としてニーズは十分にあるものと考えられる。

#### ◇デマンドタクシーの認知度別「将来の利用意向」

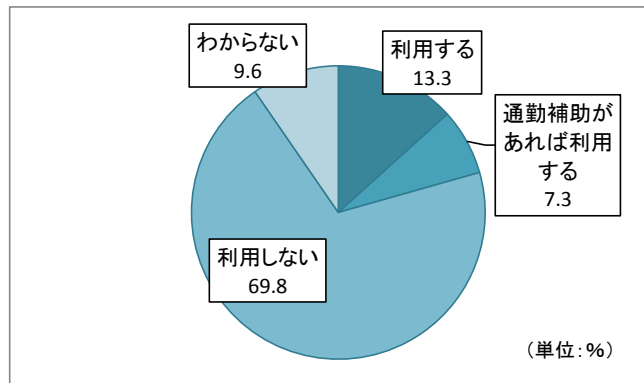


### ⑤個別の公共交通-4「鉄道駅と工業団地を結ぶシャトルバス」

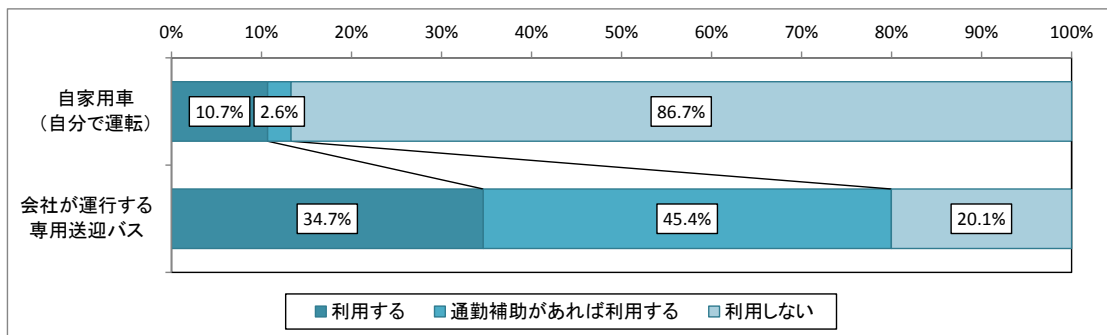
多古工業団地の就業者のうち 82.5%が自分の運転で通勤を行っている。企業が運行する送迎バス（14 事業所中 3 先が運行）による通勤者が 13.9%で、ほとんどの就業者はこのいずれかの方法で通勤していることになる。現在、成田空港第 2 ビル駅と工業団地を結ぶシャトルバスの運行の可能性が検討されているが、これが実現された場合、「通勤補助があれば」という条件付きも含めると、全体の 20.6%が「利用する」と回答した（「無回答」除きで集計）。工業団地就業者の 2 割がシャトルバスを利用するという意思表示をしているわけであり、計画が実現した場合、相当数の利用が見込まれることが予想される。

現在の通勤手段別でみると、シャトルバス利用想定者は企業送迎バス利用者からの振替が多いが、自分の運転で通勤している人でも 13.3%が「利用する」としている。「自動車による通勤しかない」と考えていながらも、他に手段があれば切り替える人も少なくないことがわかる。

#### ◇鉄道駅と工業団地を結ぶシャトルバスが運行された場合の利用意向



#### ◇現在の通勤手段別「シャトルバスが運行された場合の利用意向」



## ◎今後の方向性（まとめ）

ここまでの現状分析を踏まえて今後の方向性を示すと、次ページのとおり、循環バスやデマンドタクシーを含めた既存公共交通の運用見直し、あるいは新たな交通手段の検討などを図るとともに、一定の利用者数の確保に努めることにより事業収支を改善・安定させ、持続可能な公共交通体系を構築することが求められる。

そのためには、「増収・利用者増加」と、「費用削減」の2つの方向性があげられるが、両者はともに重要であり、一体的に取り組んでいくことで相乗効果を発揮することができる。

### ◆増収・利用者増加を図るための具体的な取り組み

増収・利用者増加に向けた取り組みとして、既存ニーズの取り込み強化と、新たなニーズ発掘が考えられる。今回のアンケート結果などを踏まえ、循環バスの主な利用ニーズ（通学、買物、通院）に合わせた運行時間やルートの見直しを図ることで利便性を高め、運転できない高齢者等の利用者数増加や、既存利用者の利用回数増加を図ることは有効な取り組みとなる。

また、町外への通勤・通学者のニーズを取り込むためには、循環バスの運行時間の見直し（朝早い時間や夜遅い時間の運行等）も検討しつつ、循環バスと路線バス・シャトルバス・高速バスとの乗り継ぎがしやすいダイヤグラムにする必要がある。

新たなニーズ発掘といった観点からは、シャトルバスの運行時間やルートの見直しにより、多古工業団地への通勤者をはじめとするマイカー通勤者の取り込みを図ったり、インセンティブのある仕組み等を導入し、バスの利用を促進することなども考えられる。

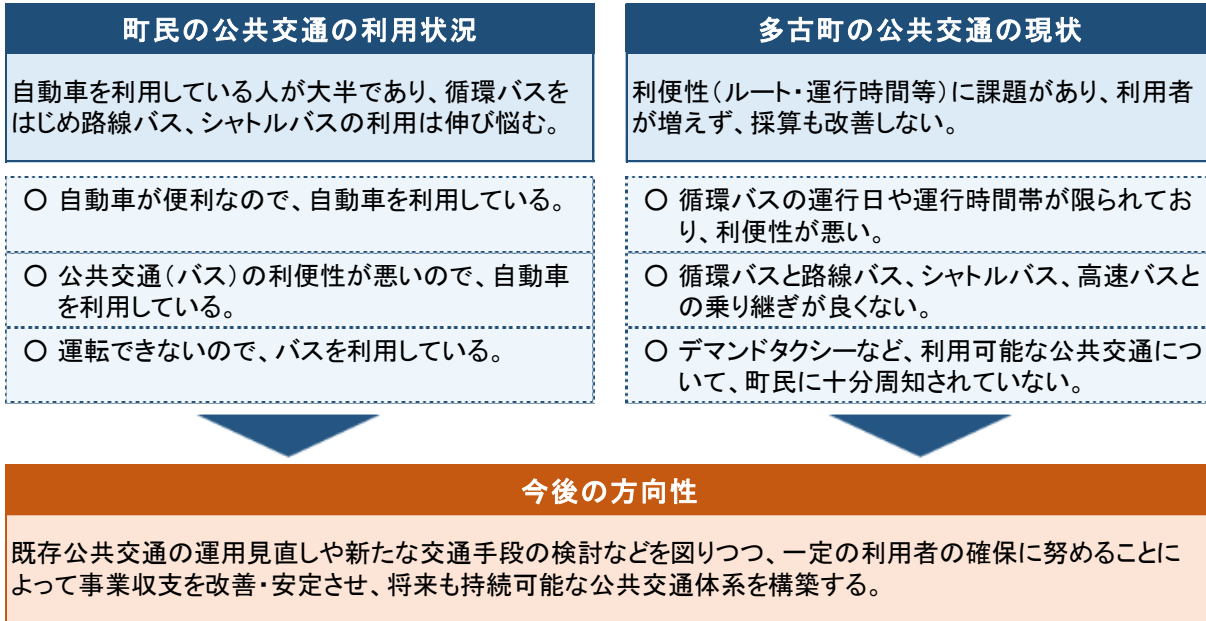
### ◆費用削減を図るための具体的な取り組み

費用削減に向けた取り組みとしては、現在のバスの利用状況や将来の需要予測、住民ニーズなどをもとに、運行時間やルートの選択と集中を行い、需要量に見合った公共交通の運行体制を構築することが考えられる。ただし、運行時間やルートの選択と集中など、効率性を追求することで不便を被る住民の「移動の足」を維持するための環境整備は欠かせない。

また、循環バスの代替交通手段としてデマンドタクシーを拡充させるなど、費用削減による事業収支の改善・安定には、抜本的な公共交通体系の見直しも考慮する必要がある。

今後、少子高齢化の進展が見込まれる多古町において持続可能な公共交通体系を築くために、こうした「増収・利用者増加」と「費用削減」の2つの方向性からの取り組みについて、具体的な検討を進めていくことが求められる。

## 多古町の公共交通の現状と今後の方向性



### 〈増収・利用者増加〉

- 既存ニーズの取込み強化
  - ・ 循環バスの主な利用ニーズ(通学、買い物、通院)に合わせた運行時間やルートの見直しにより利便性を高め、運転できない高齢者等の利用者増加や、既存利用者の利用回数増加を図る。
  - ・ 町外への通勤・通学者の利用時間帯に合わせ、循環バスと路線バス・シャトルバス・高速バスとの乗り継ぎがしやすいダイヤグラムにする。
- 新たなニーズの発掘
  - ・ シャトルバスの運行時間やルートの見直しにより、多古工業団地への通勤者をはじめとする車通勤者の取込みを図る。
  - ・ インセンティブのある仕組み等を導入し、バスの利用を促進する。  
(例) 乗れば乗るほどトクになる料金体系

### 〈費用削減〉

- 効率的な運行
  - ・ 現在のバスの利用状況に応じて、運行時間やルートを選択と集中を行う。
- 代替交通手段の検討
  - ・ 循環バスの運行見直しやデマンドタクシーの拡充により、需要量に見合った公共交通の運行体制にする。