

平成 28 年 10 月 26 日 (水)

■八街市地域公共交通再編実施計画策定調査_ふれあいバス乗継調査結果

1.ふれあいバス乗継調査結果の概要

八街市で運行している「ふれあいバス（コミバス）」利用者のJRおよび他の路線バスへの乗り継ぎ状況やODを把握するため、ふれあいバスに添乗してアンケートを配布回収する調査を以下の日程等により実施した。

調査は、平成 28 年 9 月 16 日（金）、17 日（土）の 2 日間で、以下に示すふれあいバス全路線の始発から終発バスを対象に実施した。

- ・北コース：6：30 発～18：45 発の計 7 便（土曜日は最終便無しの 6 便）
- ・中コース：6：30 発～19：40 発の計 8 便（土曜日は始発便、最終便無しの 6 便）
- ・西コース：6：50 発～17：55 発の計 6 便
- ・南コース：6：30 発～19：40 発の計 8 便（土曜日は始発便、最終便無しの 6 便）
- ・街コース：7：00 発～18：40 発の計 6 便

調査方法は、

- ・ふれあいバスの全 5 コースを対象に、調査員がバス車内に添乗し、バス乗車時に調査票を配布し（全数配布）、降車時に回収する形式の調査を実施した。
- ・気軽に回答可能なチケット型の調査票（右図参照）を使用し、乗車（降車）バス停留所が判別できるように予め調査員チェック欄（赤枠）を設けた。

コース	9月16日		
	service No	調査票回収	バス利用者
北	1	14	15
	2	6	22
	3	5	7
	4	7	11
	5	4	5
	6	4	4
	夕便	0	1
合計	40	65	
南	朝便	5	10
	1	11	20
	2	13	18
	3	12	16
	4	13	13
	5	14	17
	6	6	6
夕便	7	7	
合計	81	107	
西	1	6	13
	2	10	10
	3	10	12
	4	5	9
	5	23	26
	6	7	11
合計	61	81	
中	朝便	8	8
	1	19	21
	2	10	13
	3	7	17
	4	5	5
	5	7	7
	6	7	8
夕便	2	2	
合計	65	81	
街	1	18	18
	2	13	13
	3	9	12
	4	14	20
	5	9	9
	6	1	1
合計	64	73	
総計	311	407	
回収率	76.4%		

コース	9月17日		
	service No	調査票回収	バス利用者
北	1	4	4
	2	7	10
	3	9	9
	4	6	6
	5	8	8
	6	4	4
合計	38	41	
南	1	10	12
	2	10	15
	3	12	18
	4	10	15
	5	12	13
	6	2	2
合計	56	75	
西	1	5	10
	2	6	11
	3	9	17
	4	3	3
	5	5	12
	6	12	17
合計	40	70	
中	1	33	34
	2	13	14
	3	17	20
	4	8	12
	5	5	5
	6	1	1
合計	77	86	
街	1	7	7
	2	22	27
	3	8	11
	4	5	11
	5	6	8
	6	3	5
合計	51	69	
総計	262	341	
回収率	76.8%		

調査員チェック欄
(乗換え駅とODが把握できる)

ふれあいバスをご利用いただきありがとうございます。
バスご利用に関するアンケートを実施しておりますのでご協力下さい。以下の各設問に、該当する箇所を指して折り曲げ、降車時に係員に返して下さい。

問1 今回ふれあいバスを降りた後、他の公共交通機関に乗換えますか？乗換える方は、その交通機関を教えてください

乗換えない 乗換える → 電車 路線バス 他のふれあいバス タクシー

問2 今回ふれあいバスに乗る前に、他の公共交通機関から乗換えましたか？乗換えた方は、その交通機関を教えてください

電車 路線バス 他のふれあいバス タクシー → 乗換えた 乗換えなかった

問3 今回のふれあいバス利用の目的は何ですか？

通勤 通学 通院 買物 趣味 娯楽 その他

問4 今回の利用目的でのバス利用頻度はどの程度ですか？

週3回以上 週1、2回 月1、2回 年数回 今回が初めて

問5 あなたの年齢を教えてください

20歳未満 20代 30代 40代 50代 60代 70歳～74歳 75歳以上

調査結果は、左表のとおりであり、9/16の金曜日は 311 票、9/17 の土曜日は 262 票を回収し、回収率はそれぞれ、76.4%、76.8%となった。

なお、利用者数は網形成計画で示されている過去のコース別日利用者数を全コースとも上回っていた。

2.ふれあいバス利用者の特徴

(1) コース別停留所別バス乗降者数

①利用者が多いバス停／少ないバス停

別紙1に平日・土曜日別コース別のバス停留所乗降者数を整理した。

表 コース別の利用状況別バス停留所数(平日)

コース別バス停	利用多い	利用少ない	利用無し	多い率	少ない率	非利用率
西コース 53	20	17	16	38%	32%	30%
街コース 48	20	13	15	42%	27%	31%
北コース 52	11	19	22	21%	37%	42%
中コース 59	13	22	24	22%	37%	41%
南コース 41	16	19	6	39%	46%	15%

※利用多い：2便当たり一人以上利用

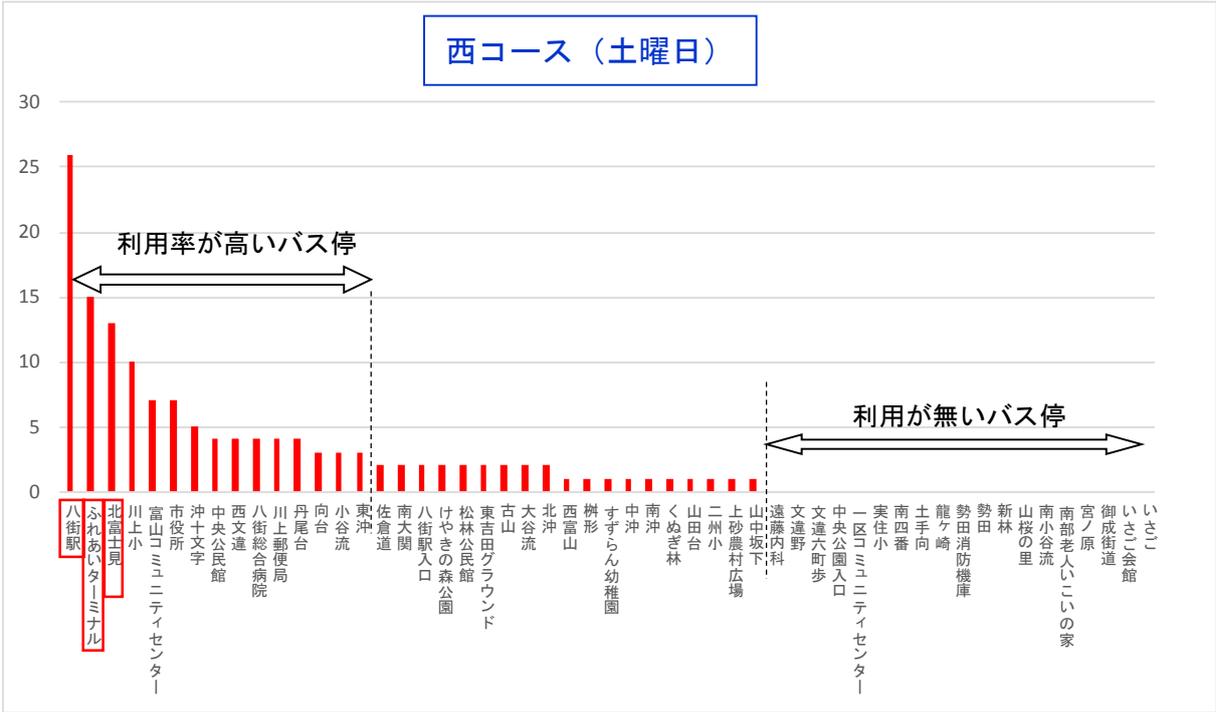
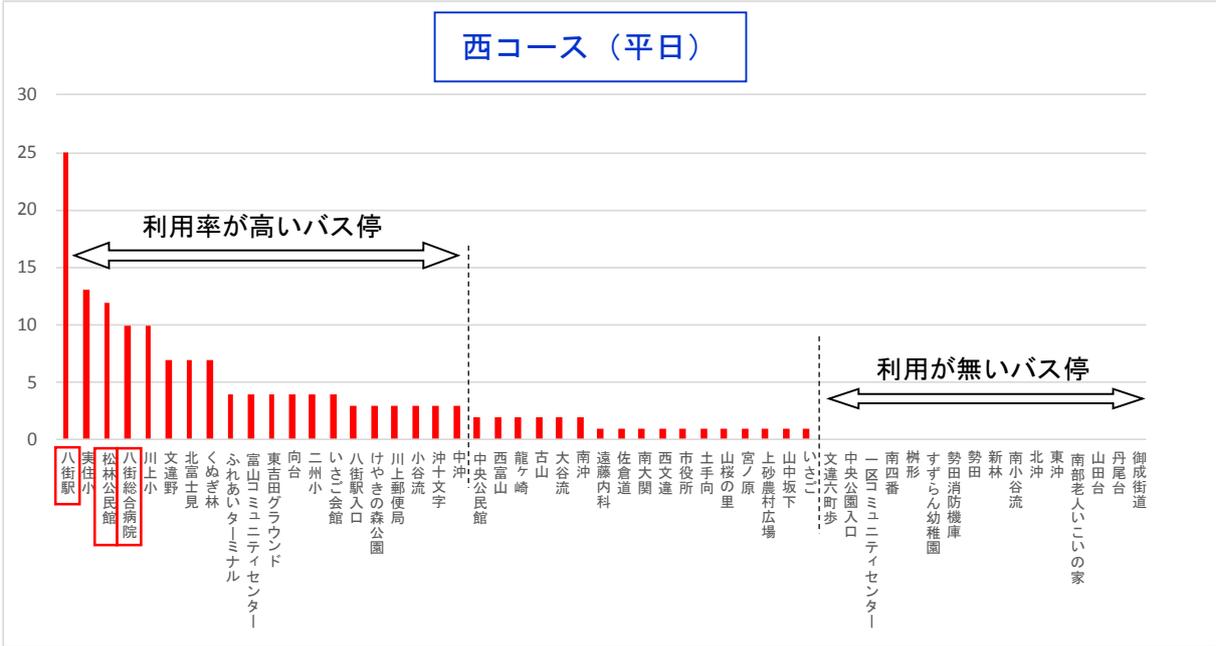
表 コース別の利用状況別バス停留所数(土曜日)

コース別バス停	利用多い	利用少ない	利用無し	多い率	少ない率	非利用率
西コース 53	15	19	19	28%	36%	36%
街コース 48	14	16	18	29%	33%	38%
北コース 52	11	13	28	21%	25%	54%
中コース 59	18	20	21	31%	34%	35%
南コース 41	14	14	13	34%	34%	32%

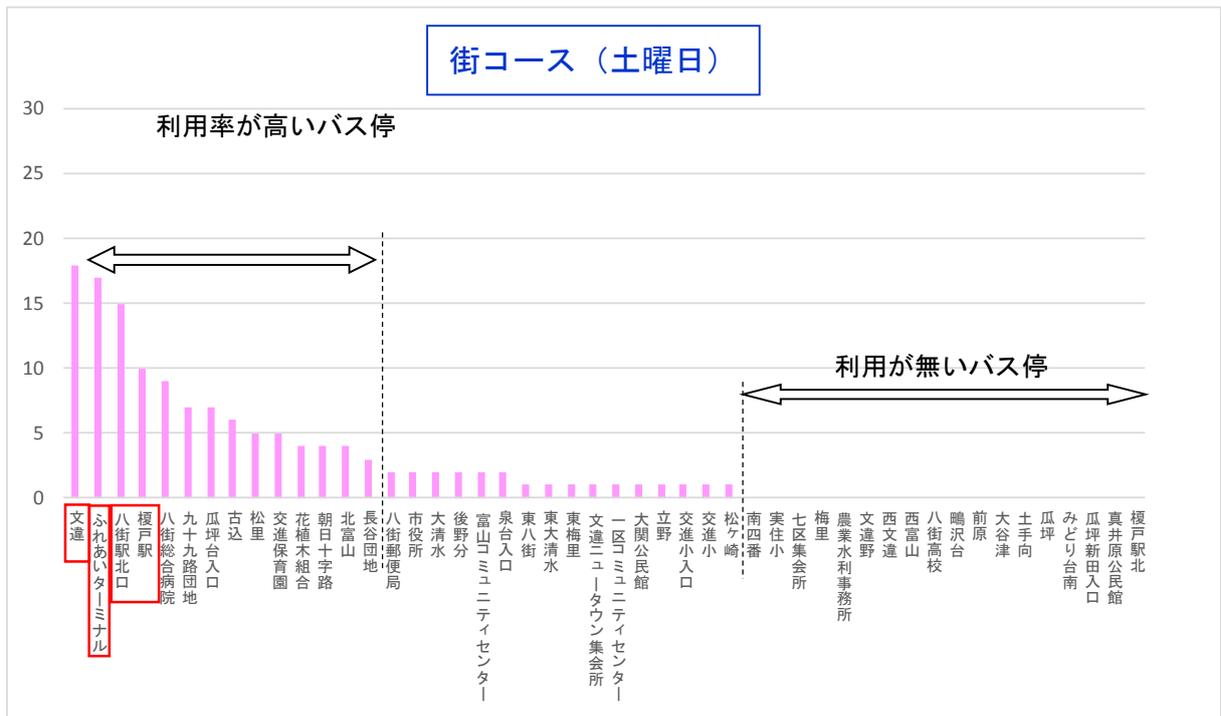
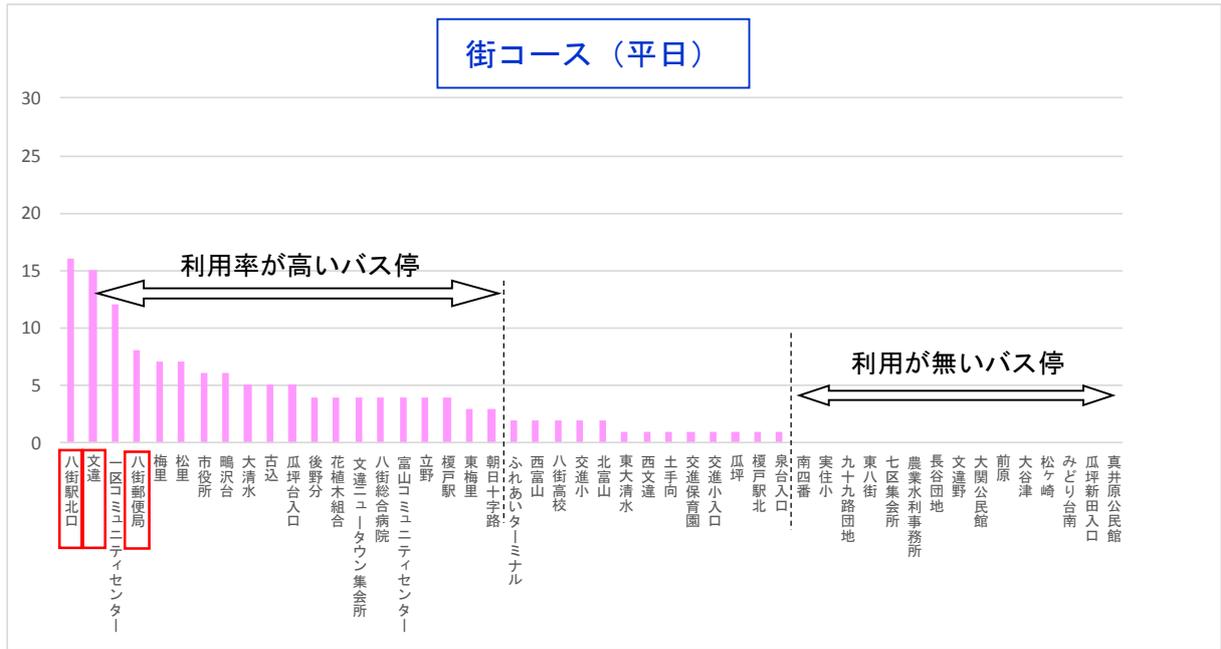
- ・特に北コースと中コースの非利用バス停率が高い
- ・南コースは平日・土曜日ともに「利用者が多い」バス停率が高い
- ・どのコースも駅利用者が最も多い（次頁以降参照）
- ・駅以外では、平日は小学生を除くと住宅集積地周辺のバス停や八街総合病院バス停の利用が多く、土曜日は商業施設周辺やふれあいバスターミナル利用が多くなる

以下の理由から「網形成計画」で示されているバスルート再編案の妥当性が確認できる。

- ・利用率が少ない中コースを、他の路線に統合して1コース削減させる
- ・利用率が少ない北コースを、利用者が多い市街地循環を主体としたルートへ再編する
- ・利用率が高い南コースは、重複区間と端末区間の削減以外に大きなルート再編は行わない
- ・上記の3コースの再編により運行できなくなるルートを比較的利用率が高い西コースと街コースでカバーする



目的地的として乗降が多いバス停（小学生の通学等特定の利用目的のバス停以外）

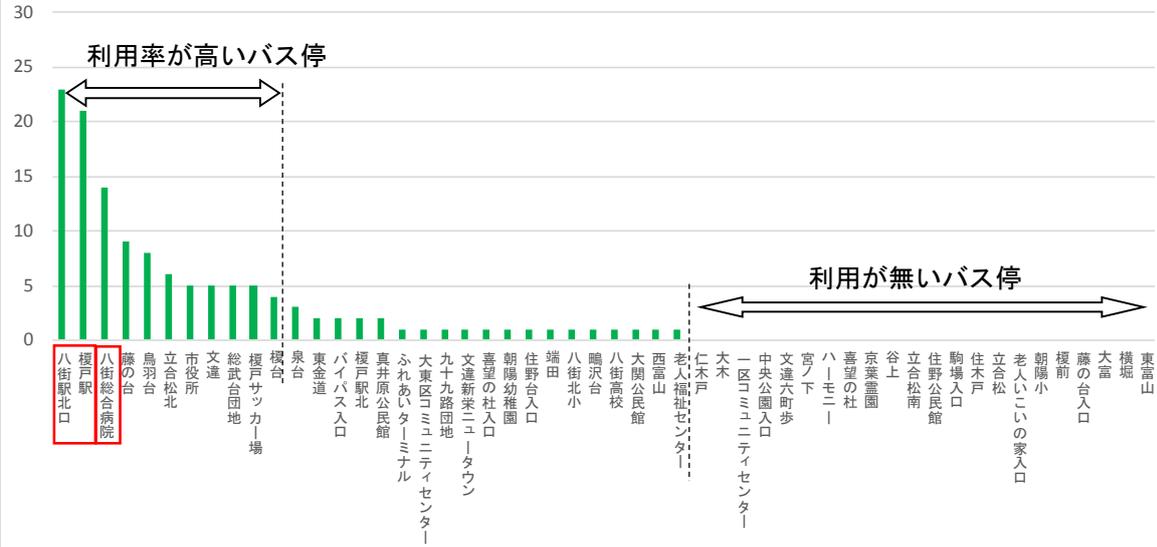


文違
ふれあいターミナル
八街駅北口
八街郵便局
八街総合病院
九十九路団地
瓜坪台入口
古込
松里
交進保育園
花植木組合
朝日十字路
北富山
長谷団地
八街郵便局
市役所
大清水
後野分
富山コミュニティセンター
泉台入口
東八街
東大清水
東梅里
文違
文違コミュニティセンター
一区コミュニティセンター
大関公民館
立野
交進小入口
交進小
松ヶ崎
南四番
実住小
七区集会所
梅里
農業水利事務所
文違野
西文違
西富山
八街高校
鴨沢台
前原
大谷津
土手向
瓜坪
みどり台南
瓜坪新田入口
真井原公民館
八街駅北

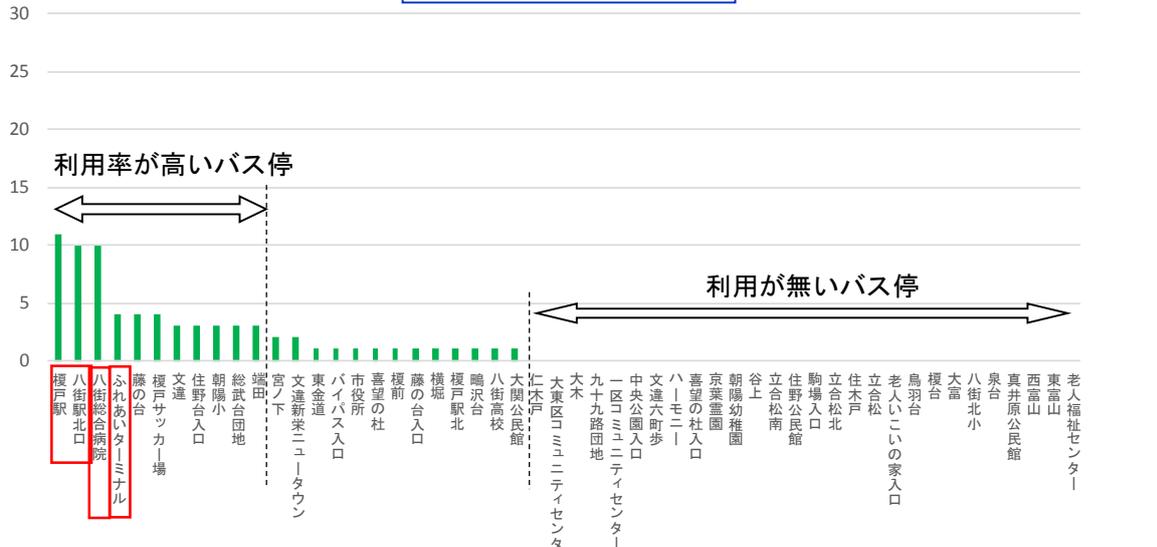
文違
ふれあいターミナル
八街駅北口
八街郵便局
八街総合病院
九十九路団地
瓜坪台入口
古込
松里
交進保育園
花植木組合
朝日十字路
北富山
長谷団地
八街郵便局
市役所
大清水
後野分
富山コミュニティセンター
泉台入口
東八街
東大清水
東梅里
文違
文違コミュニティセンター
一区コミュニティセンター
大関公民館
立野
交進小入口
交進小
松ヶ崎
南四番
実住小
七区集会所
梅里
農業水利事務所
文違野
西文違
西富山
八街高校
鴨沢台
前原
大谷津
土手向
瓜坪
みどり台南
瓜坪新田入口
真井原公民館
八街駅北

目的地的として乗降が多いバス停（小学生の通学等特定の利用目的のバス停以外）

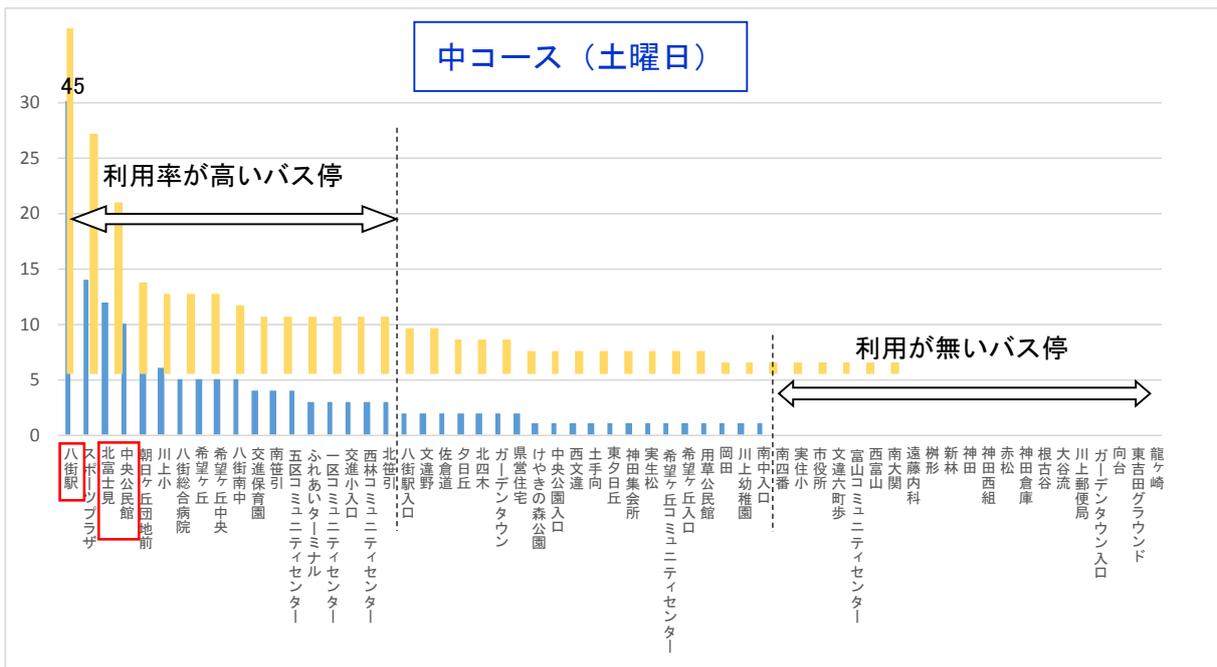
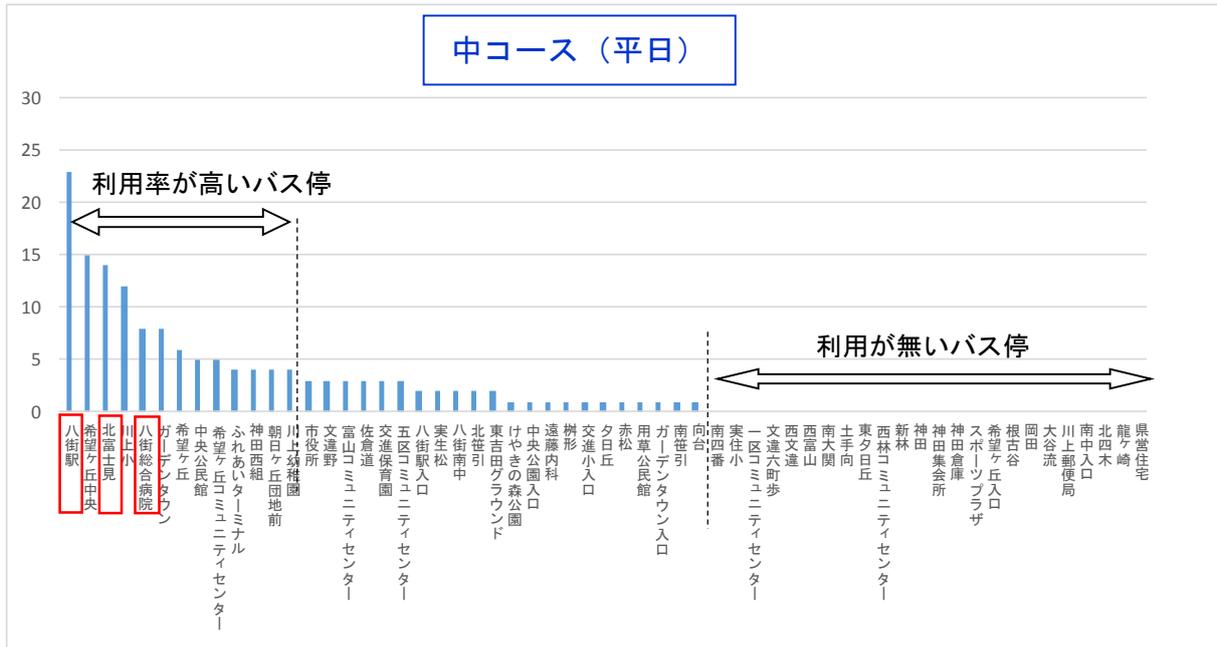
北コース（平日）



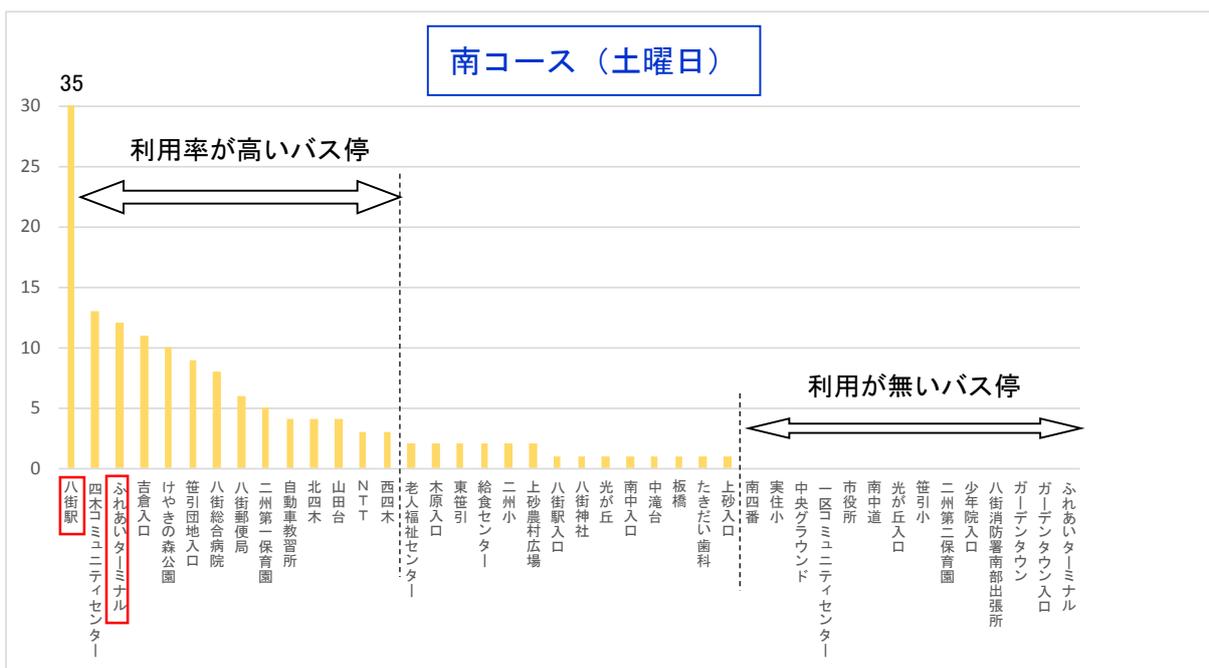
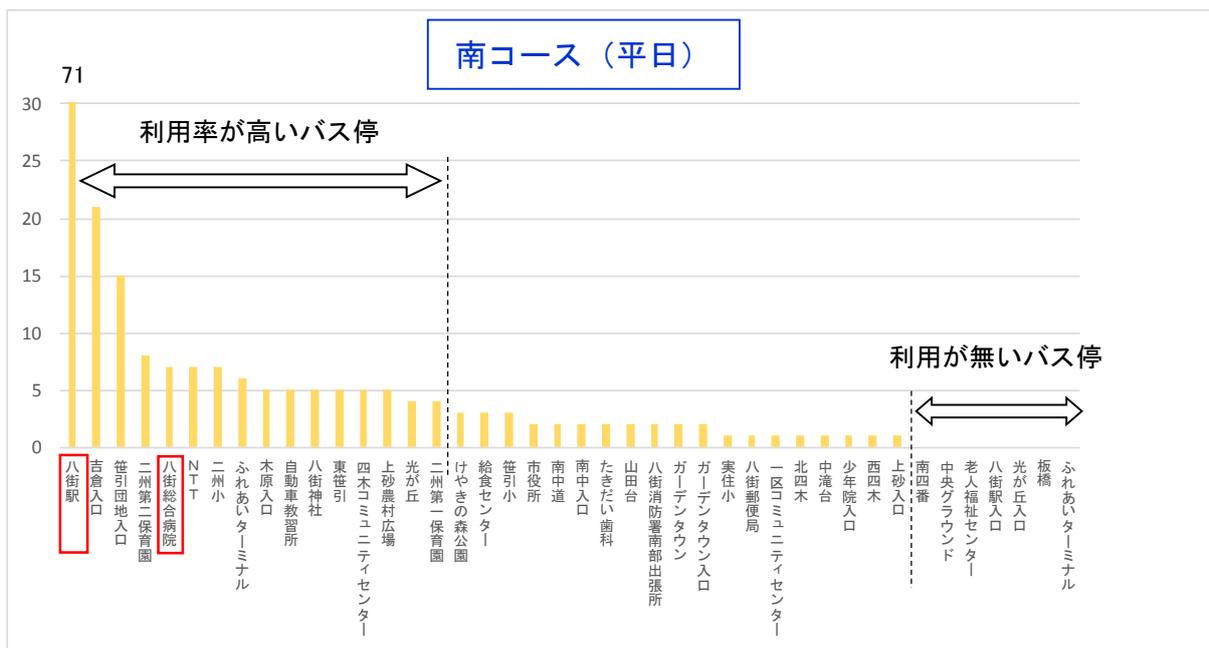
北コース（土曜日）



目的地として乗降が多いバス停（小学生の通学等特定の利用目的のバス停以外）



目的地として乗降が多いバス停（小学生の通学等特定の利用目的のバス停以外）



目的地として乗降が多いバス停（小学生の通学等特定の利用目的のバス停以外）

(2) バス利用者の平日・土曜日の特徴

①平日の利用特性

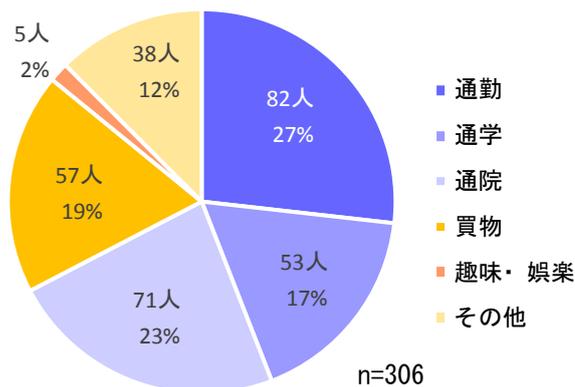
a. バス利用目的

バス利用者の目的をみると、通勤利用が 27%と最も多く、次いで通院 (23%)、買物 (19%) が多くなっている。

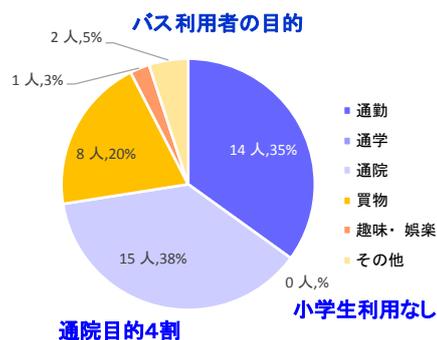
コース別でみると北コース、中コース、南コースでの通勤目的が多く、通院目的は北コースと南コースが多い。街コースは各目的均等に利用されている。

バス利用者の目的

※n=有効サンプル数

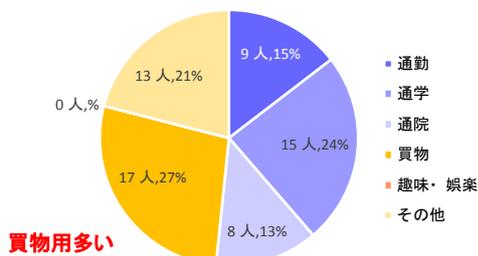


【北コース_n=40】



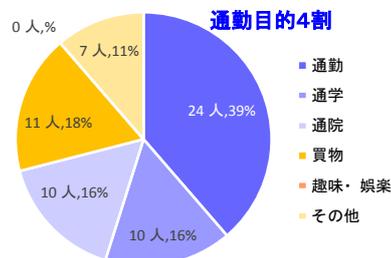
【街コース_n=62】

バス利用者の目的



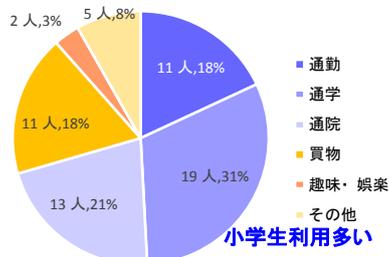
【中コース_n=62】

バス利用者の目的



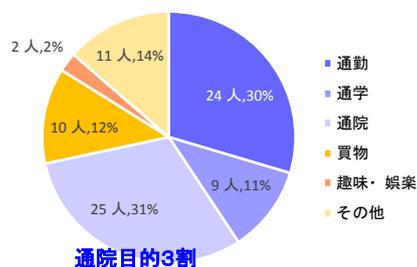
【西コース_n=61】

バス利用者の目的



【南コース_n=81】

バス利用者の目的

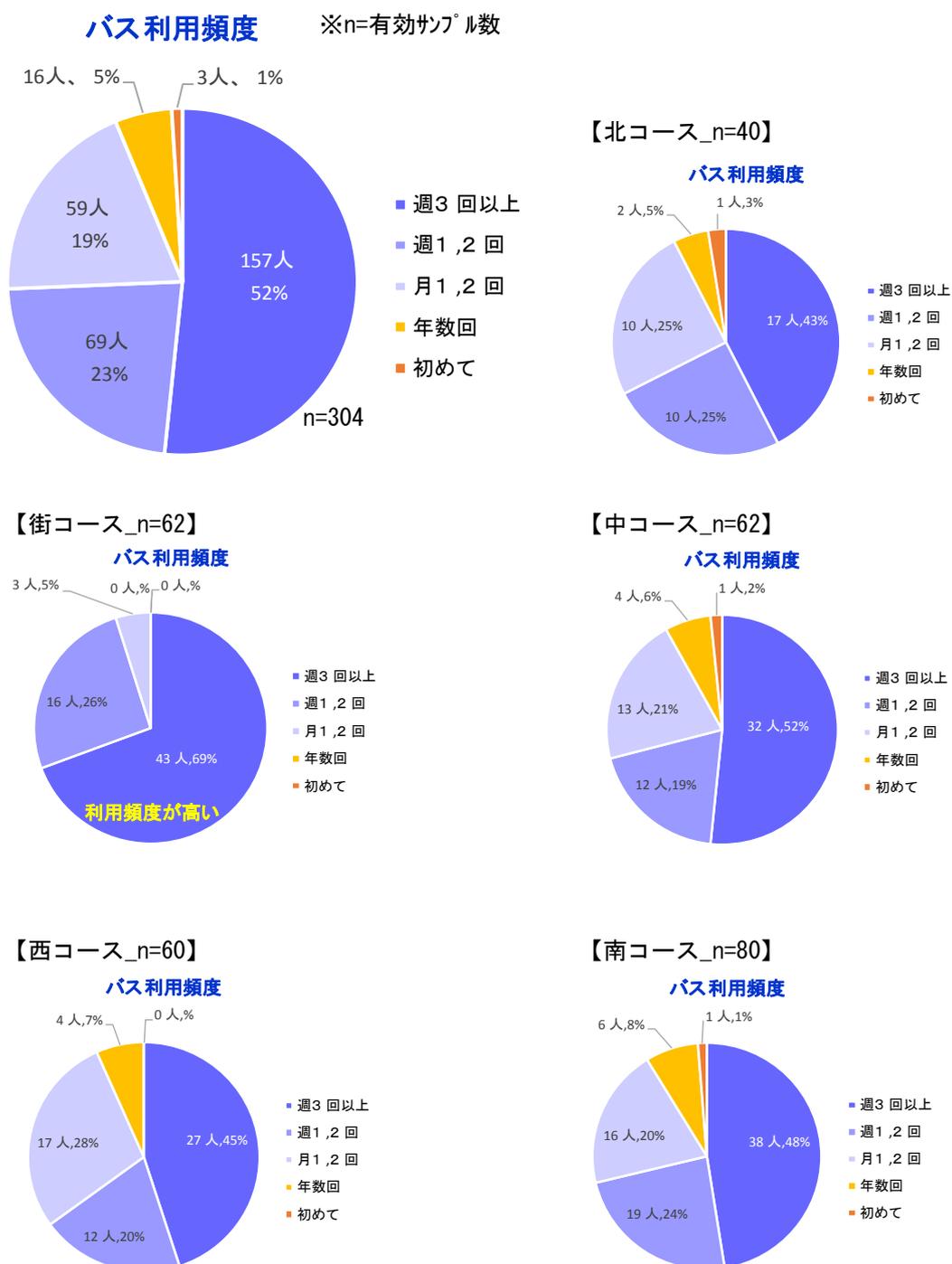


b. バス利用頻度

バスの利用頻度をみると、週3回以上の人が約半数となっており、週1、2回の人を含めると利用者の3/4の人が日常的にふれあいバスを利用していることがわかる。

コース別でみると、街コースにおいて週3回以上という日常的利用の人が多く、街コースの利用目的も合わせてみると、多様な目的の人が高頻度で利用していると考えられる。それ以外のコースは同様の傾向を示している。

また、高齢者（70歳以上）の利用頻度をみると、週1、2回と回答している人が39%と最も多い。高齢者の週3回以上利用者は30%となっており、全年齢層の週3回以上利用者割合（52%）より大幅に少なくなっている。



c. バス利用者の年齢

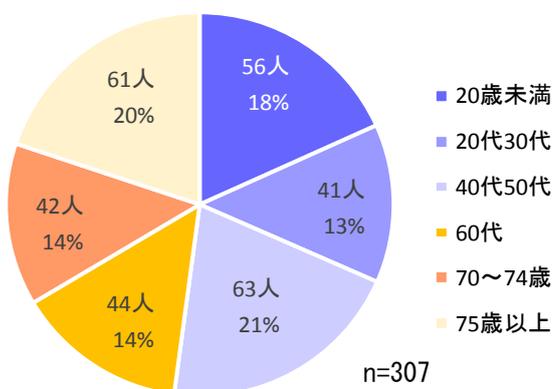
バス利用者の年齢層をみると、約半数が60歳以上であり、全利用者の2割が75歳以上となっている。

一方、20歳未満の若年層の利用も約2割であり、ふれあいバスが、高齢者や運転免許を持たない若年層等の交通弱者の重要な足となっていることが分かる。

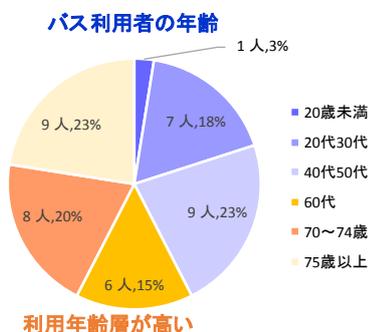
コース別でみると、北コースと街コースでは利用年齢層が高く、中コースは高齢者以外の利用が比較的多い。西コースは小学生の利用が多いため20歳未満の利用率が高い。

また、高齢者（70歳以上）の高齢者の利用目的をみると、55%の人が通院、25%の人が買物と回答している。

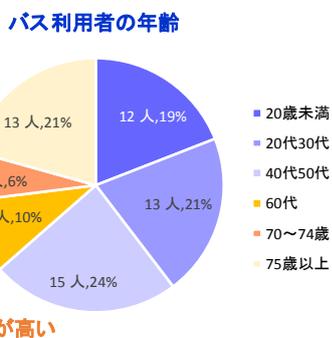
バス利用者の年齢



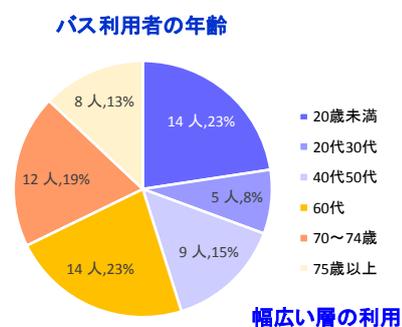
【北コース_n=40】



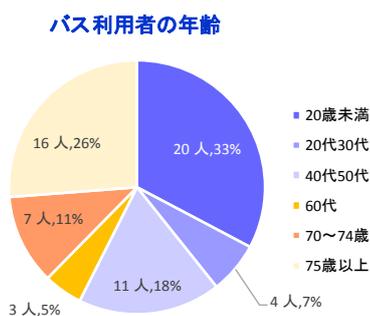
【街コース_n=62】



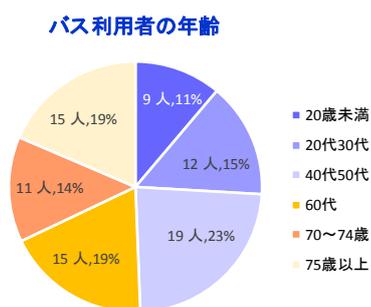
【中コース_n=63】



【西コース_n=61】



【南コース_n=81】



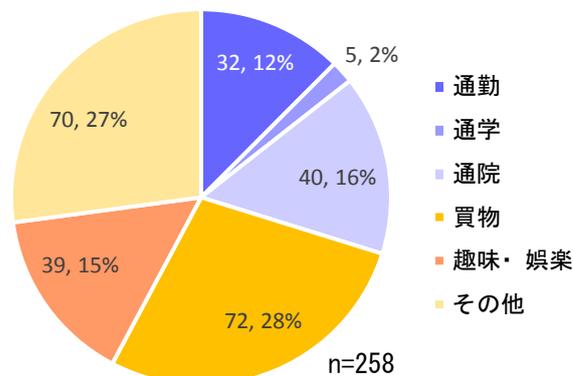
②土曜日の利用特性

a. バス利用目的

バス利用者の目的をみると、平日に比べ通勤、通学利用が大幅に減少し、買物利用が28%と最も多くなっている。

また、通院は平日より若干減少し、趣味・娯楽が大幅に増加している。

バス利用者の目的



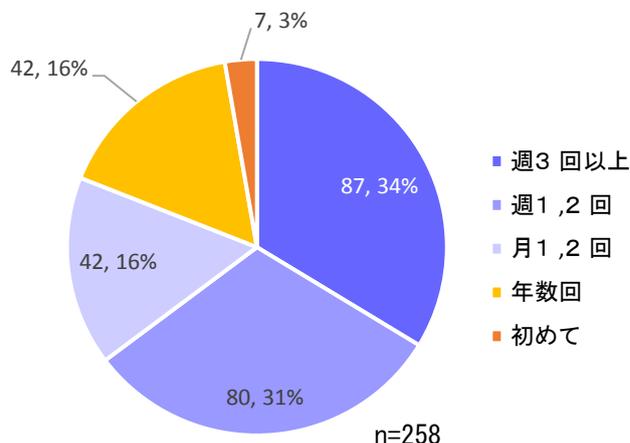
b. バス利用頻度

バスの利用頻度をみると、週3回以上の利用が34%と最も多く、平日よりも週3回以上の人は減るものの、週1、2回利用を含めた日常的な利用割合は7割近い。

しかし、年数回の利用者割合は平日の3倍近くになっており、工夫次第では日常的に利用する層が増加する可能性がある。

高齢者（70歳以上）の利用頻度をみると、週3回以上と回答している人が37%と最も多く、週1、2回の利用者は32%となっており、全年齢層の利用割合と同等となっている。

バス利用頻度



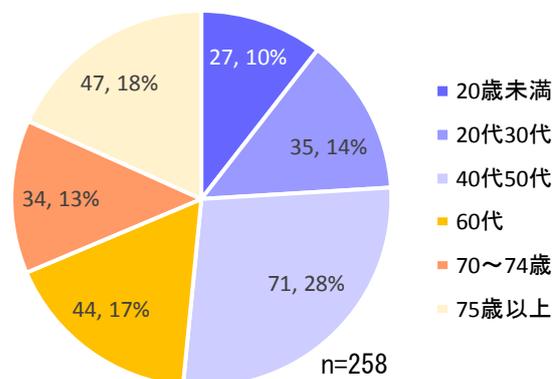
c. バス利用者の年齢

バス利用者の年齢層をみると、通学目的が大幅に減ることから、20歳未満の若年層利用が減少している。

一方、平日よりも40代、50代の利用者割合が7%多く、将来の高齢者世代の公共交通利用への期待がある。

また、利用者の約半数が60歳以上、全利用者の2割が75歳以上の状況は平日同様である。

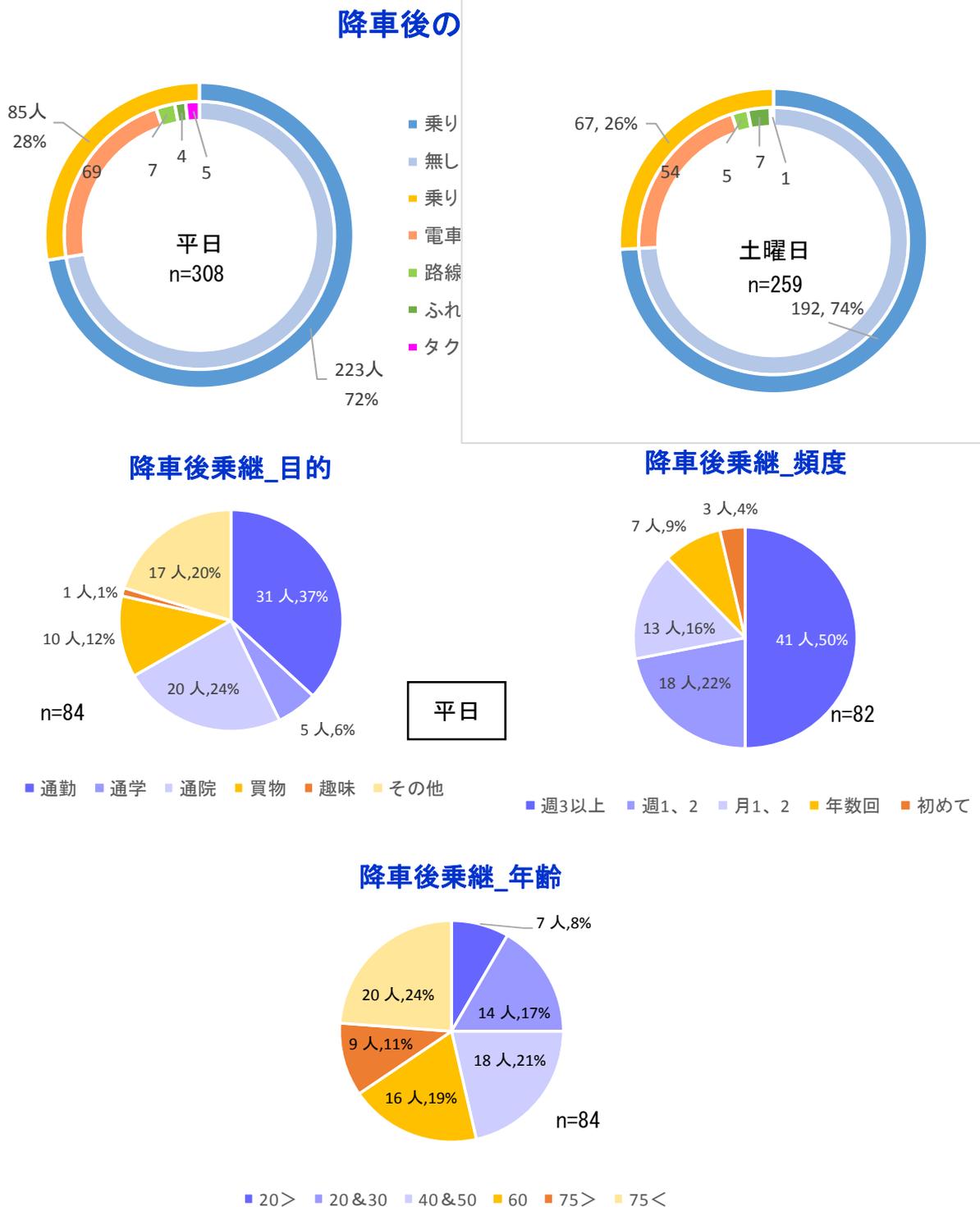
バス利用者の年齢



(3) バス利用者の乗り継ぎ状況

① ふれあいバス降車後の乗継状況

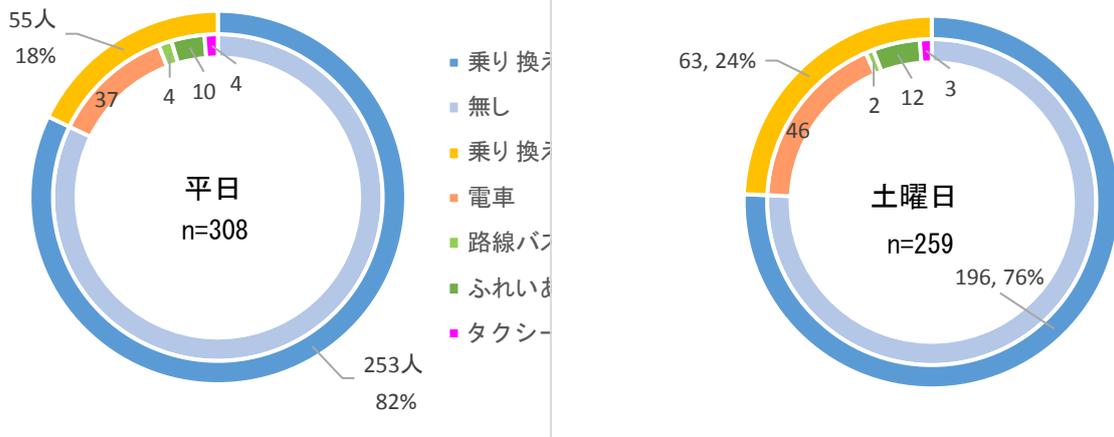
- ・平日、土曜日共に3割弱の利用者が他の公共交通に乗り継いでいる
- ・乗り継ぐ公共交通機関は電車が多く、八街駅や榎戸駅が乗降バス停で最も多い状況と整合している
- ・乗り継ぐ総量は少ないが、土曜日にはふれあいバス相互の乗り継ぎが多くなっている
- ・平日にはタクシーでの乗り継ぎ利用がみられ、その利用目的は通院目的が多い
- ・平日における他の公共交通に乗り継ぐ目的、利用頻度等は以下のとおりであり、特に通勤や通院利用での乗継割合が高く、朝通勤時間帯における鉄道や他の公共交通への乗り継ぎ利便性が高まるような施策が必要となる



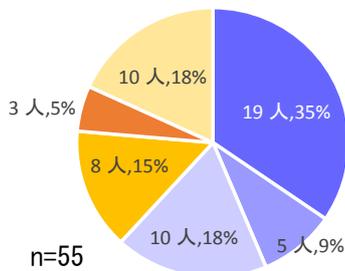
②ふれあいバス乗車前の乗継状況

- ・平日に比べ土曜日の他の公共交通への乗り継ぎ割合が高くなっている
- ・平日の乗車前の乗り継ぎが降車後の乗り継ぎに比べ少ないのは、朝出勤時には乗り継いでいるが、ふれあいバスの運行時間帯等も影響して帰宅時の乗り継ぎが少ないことが考えられる
- ・降車後よりもふれあいバスの乗り継ぎが多く、路線バスの乗り継ぎが少ない
- ・平日における他の公共交通からの乗り継ぐ目的、利用頻度等は以下のとおりであり、通勤や通院の他買物利用での乗継割合が

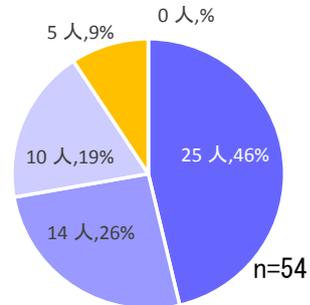
乗車前の乗



乗車前乗継_目的

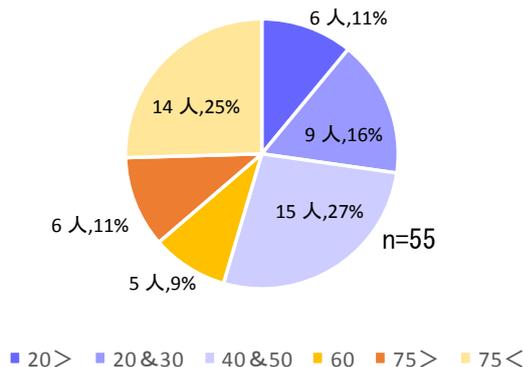


乗車前乗継_頻度



■ 通勤 ■ 通学 ■ 通院 ■ 買物 ■ 趣味 ■ その他 ■ 週3以上 ■ 週1、2 ■ 月1、2 ■ 年数回 ■ 初めて

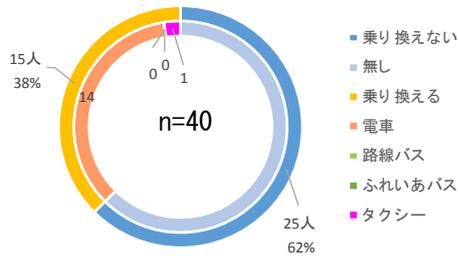
乗車前乗継_年齢



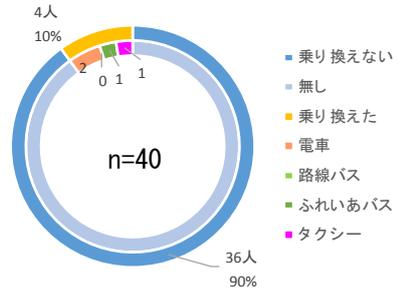
③ ルート別の降車後の乗継状況（平日）

【北ルート】

北ルート 降車後の乗継

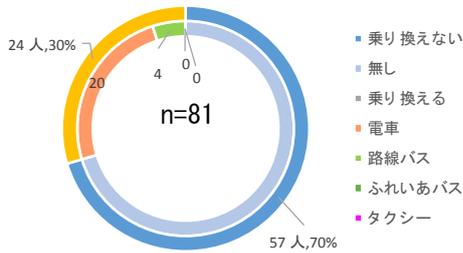


北ルート 乗車前の乗継

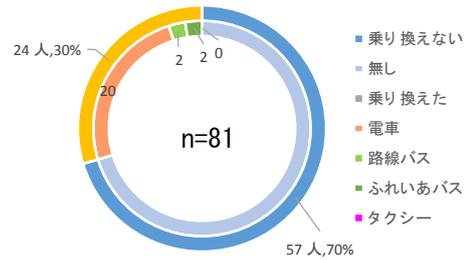


【南ルート】

南ルート 降車後の乗継

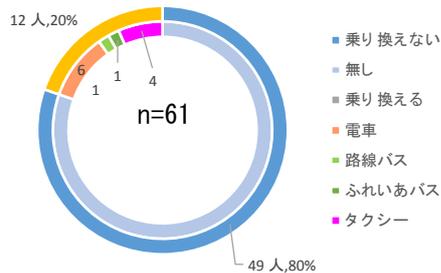


南ルート 乗車前の乗継

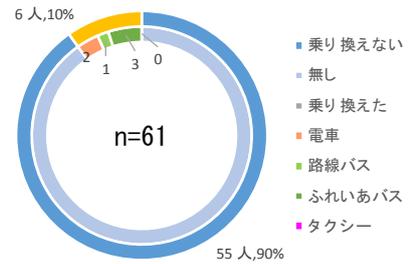


【西ルート】

西ルート 降車後の乗継

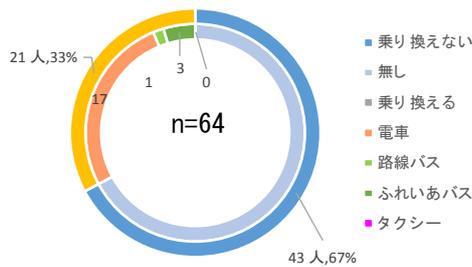


西ルート 乗車前の乗継

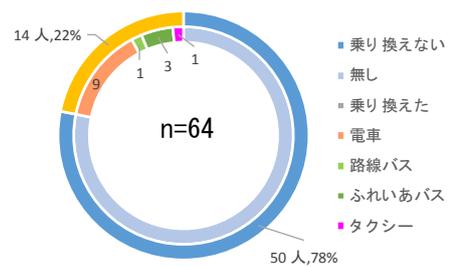


【中ルート】

中ルート 降車後の乗継

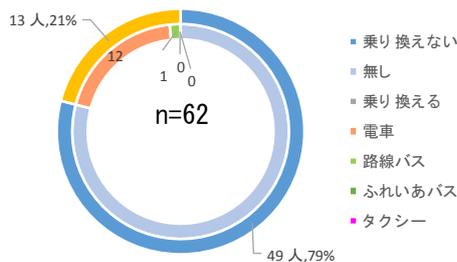


中ルート 乗車前の乗継



【街ルート】

街ルート 降車後の乗継



街ルート 乗車前の乗継

