

3.市民ニーズの把握

3-1.概要

(1) 目的

四街道市の地域内公共交通(路線バス、ヨッピー)に対する市民の意向を把握することで、交通不便地域の定義、地域内公共交通の課題を明らかにしていくための基礎情報を収集するために実施するものである。

(2) 対象範囲、配布数、方法、調査期日

- ・四街道市内を駅中心部、その周辺の市街化区域、郊外など 11 のブロックに区分し、住民基本台帳により、各ブロックから無作為に抽出し、合計 3,000 世帯を対象にアンケートを郵送による配布・回収で実施した。
- ・11 ブロックの区分の考え方と字名、世帯数、配布数、図は次頁以降に示すとおりである。
- ・アンケート票発送日：平成 23 年 10 月 3 日 (月)
回答期限：平成 23 年 10 月 14 日 (金)

■エリア区分の考え方、字名、世帯数、配布数

ブロック名	区分の考え方	字名	対象世帯	配布数
1	北西部エリア（ヨッピーエリア） 市内循環バス「ヨッピー」が運行されている区域	大日（大作岡、富士見ヶ丘、中志津、今宿）、鹿放ヶ丘	1,306	272
2	北部中央エリア バス路線がほとんど通っていない区域	内黒田、大日（萱橋、畔田台、萱橋台）、池花1・2	2,149	273
3	千代田エリア 千代田の市街化区域	千代田1～5	2,886	273
4	北東部エリア 物井駅を結ぶバス路線が運行されている JR 線以北の区域	亀崎、物井（物井1区、物井2区、物井茶屋ノ作）、長岡、栗山（栗山郷、馬洗）、もねの里2・3	2,301	273
5	西部中央エリア 一部、市内循環バス「ヨッピー」が運行されているが、狭隘な道路が多い市街化区域	下志津新田、さつきが丘、大日（桜ヶ丘、桜ヶ丘中央）	4,189	273
6	四街道駅周辺北エリア 四街道駅から約 1km 以上の距離がある北側の市街化区域	栗山（半台、電電団地、栗山台、栗山新町）、大日（緑ヶ丘、緑ヶ丘住宅、若葉住宅）、つくし座1～3、さちが丘1・2	5,165	273
7	四街道駅周辺エリア 四街道駅から約 1km の範囲内にある市街化区域	四街道（3区、4区、北園、県営住宅、春日住宅、花園）、四街道1～3、鹿渡（1区、2区、国立病院、向南台、すみれ台、第2旭ヶ丘）、みのり町、和良比（三才、わらびヶ丘）、美しが丘1～3、中央	9,161	273
8	四街道駅周辺南エリア 四街道駅から約 1km 以上の距離がある南側の市街化区域	和良比、めいわ1～5	2,585	273
9	みそら・旭ヶ丘エリア みそら・旭ヶ丘の市街化区域	みそら1～4、旭ヶ丘1～5	3,441	273
10	東部中央エリア みそら・旭ヶ丘周辺の JR 線以南、国道 51 号線以北の区域	鹿渡（鹿渡本村）、山梨（川戸、向井、宿）、小名木、上野、和田、成山、中台、中野、南波佐間	921	272
11	吉岡・鷹の台エリア 国道 51 号線以南の吉岡、市街化区域	吉岡、鷹の台1～4	1,477	272

(3) アンケート項目

本調査で実施したアンケート項目は下表のとおりである。また、アンケート帳票のサンプルイメージを「9. 参考資料」に示す。

項 目	内 容	
属 性	所在地、家族構成、自動車等保有台数、最寄バス停留所と自宅からの距離 性別、年齢、運転免許証の有無、職業	
生活行動 実 態	通勤・通学	通勤・通学状況、通勤・通学先、主な交通手段 利用駅と駅までの交通手段、利用するバス停留所
	通院	通院日数、通院先の場所、主な交通手段 利用駅と駅までの交通手段、利用するバス停留所
	買い物・その他	外出日数、外出先の場所、主な交通手段 利用駅と駅までの交通手段、利用するバス停留所
バス利用 について	現在のバス利用頻度、バス交通の利便性、バスサービスへの改善要望 バスサービス改善後の利用頻度	
公共交通 に対する 意識	公共交通による効果、行政の公共交通運営への関与、公共交通の経費負担、ヨッピーの運賃のあり方と負担	

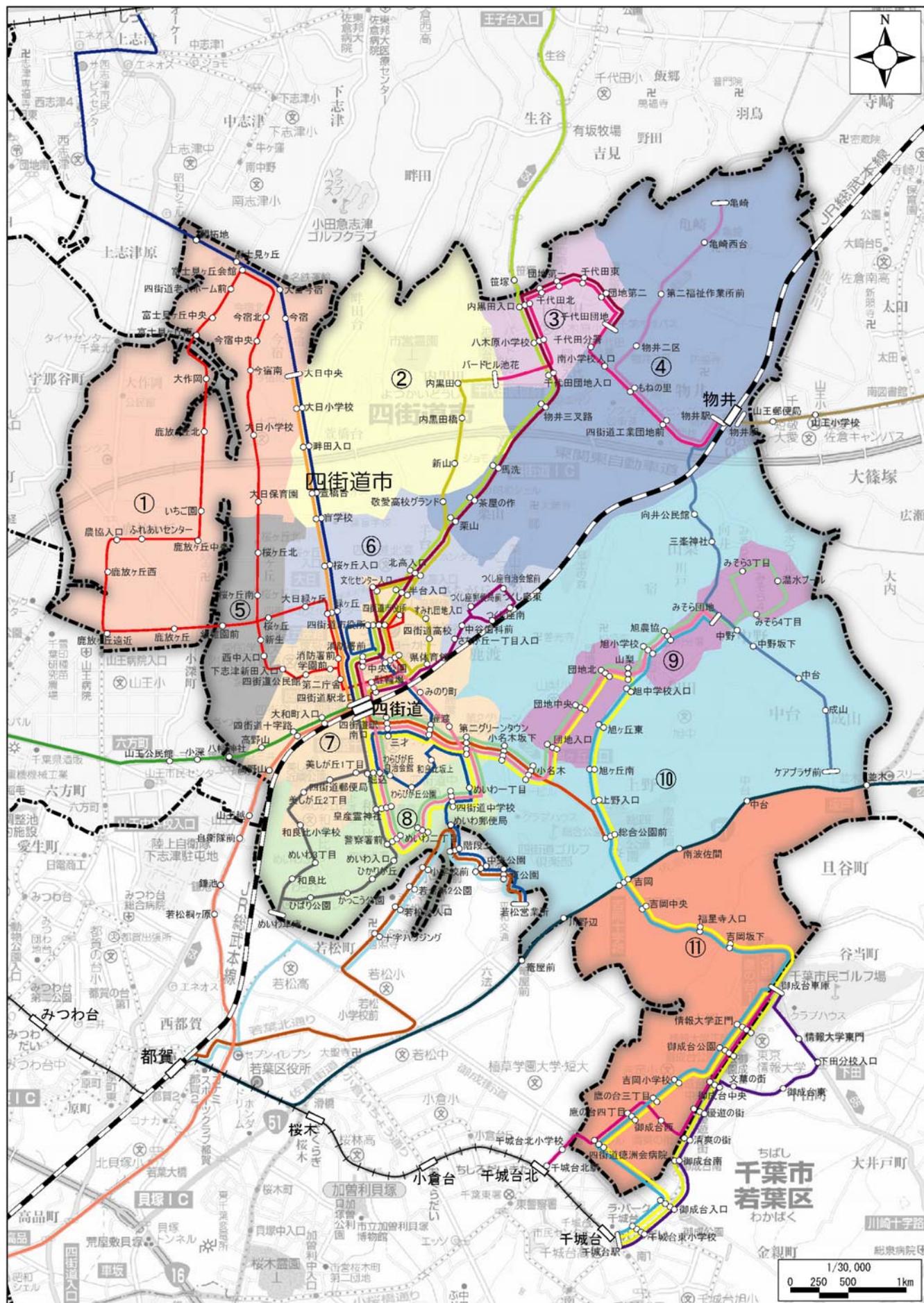
(4) 配布回収状況

実施した市民アンケート調査票の回収状況は以下のとおりである。

項目	回収世帯数 (回収率)	回収サンプル数	誤差率
市全体	1,439 (48.0%)	3,177	2.5%
1 北西部エリア	134 (48.9%)	275	8.0%
2 北部中央エリア	121 (44.3%)	296	8.7%
3 千代田エリア	174 (63.7%)	351	7.2%
4 北東部エリア	111 (40.7%)	240	9.1%
5 西部中央エリア	122 (44.7%)	262	8.7%
6 四街道駅周辺北エリア	139 (50.9%)	294	8.2%
7 四街道駅周辺エリア	133 (48.7%)	266	8.4%
8 四街道駅周辺南エリア	129 (47.3%)	336	8.4%
9 みそら・旭ヶ丘エリア	140 (51.3%)	318	8.1%
10 東部中央エリア	116 (42.6%)	252	8.5%
11 吉岡・鷹の台エリア	120 (44.1%)	287	8.6%

※誤差率とは、本調査で得られたサンプルから全体の傾向を把握しようとしたときにどの程度のずれが生じているかを示すもの。今回の調査では、一般的に用いられる信頼度 95%、回答比率 0.5（一般的に用いられる数値）を基に、誤差率を算出している。

図1. アンケートエリア区分



3-2.アンケート集計結果

(1) 基本属性

- ・アンケートの回答比率は、男性が約50%、女性が約46%とほぼ差はない。
- ・年齢構成別では、60歳代が約23%で最も高い割合を占めており、次いで、40歳代、50歳代、70歳代で約14%となっている。
- ・エリア別では、千代田エリア、四街道駅周辺南エリアが約11%で最も高い割合を占めており、次いでみそら・旭ヶ丘エリアで約10%となっている。

図 2. 男女比率

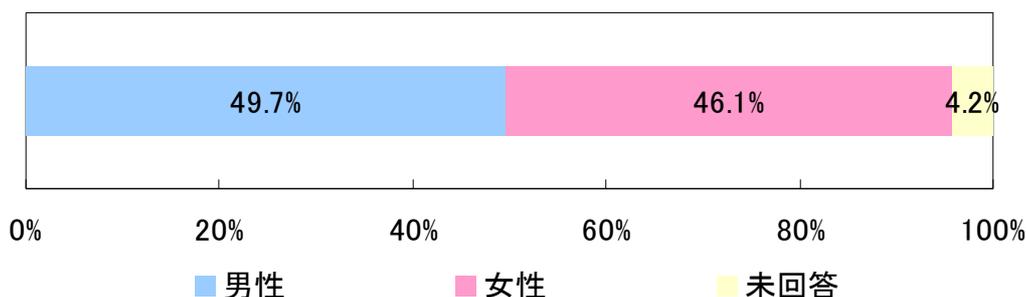


図 3. 年齢構成

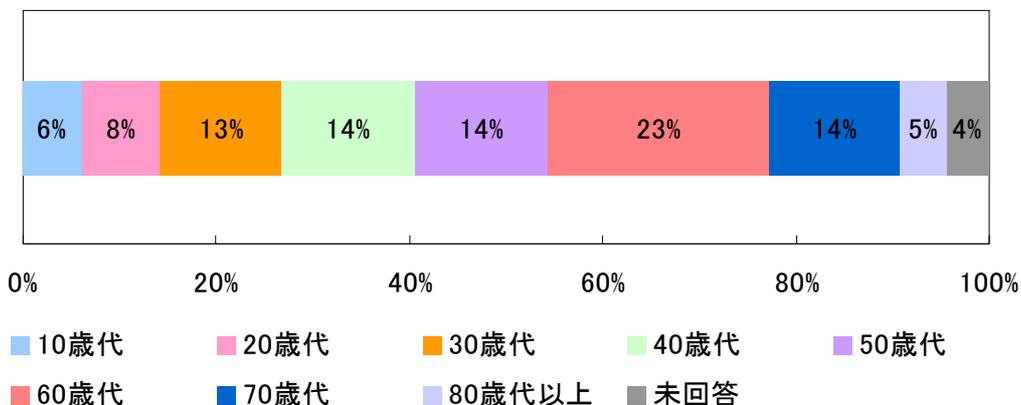
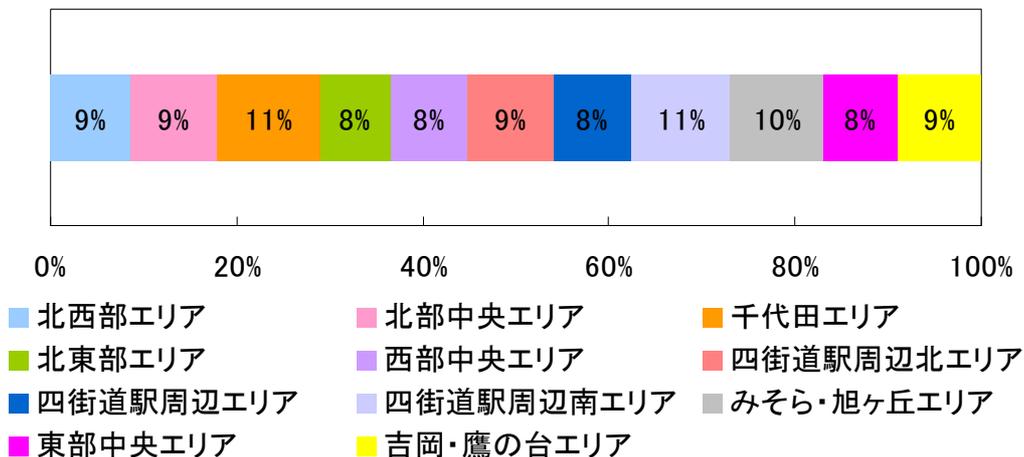


図 4. エリア別構成



(2) 生活行動実態

1) 外出時における主な交通手段

- ・通勤・通学時においては、10歳代、20歳代においては電車利用が約50%と多いものの、30歳代以上になると、自動車（自分で運転）の割合が約40～50%と高くなる傾向にある。
- ・通院、買い物・その他目的においては、30歳代～60歳代は、自動車（自分で運転）利用が約50～60%と高い割合を占めている。10歳代、20歳代、70歳代以上では、バス、鉄道といった公共交通を利用する割合が高くなる傾向にある。

図5. 年齢別、通勤・通学時における交通手段分担率

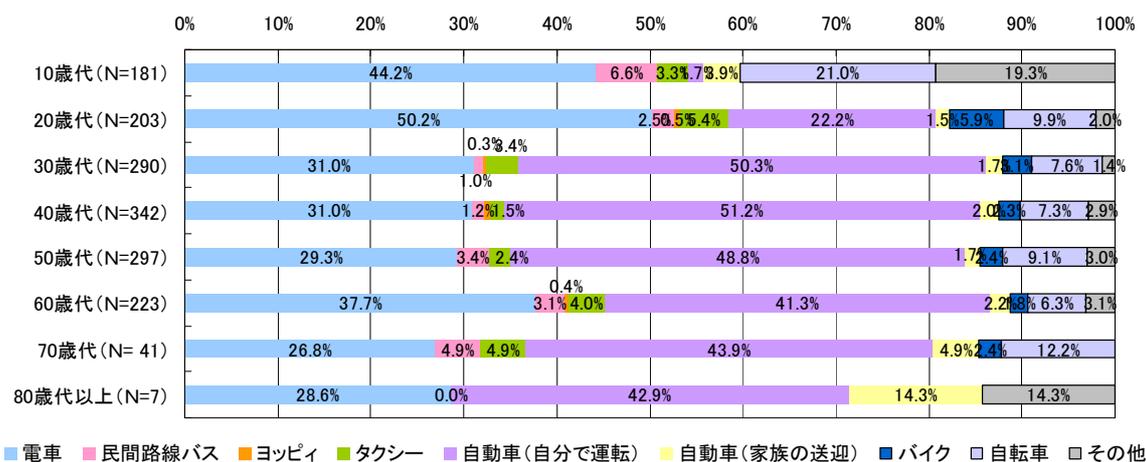


図6. 年齢別、通院時における交通手段分担率

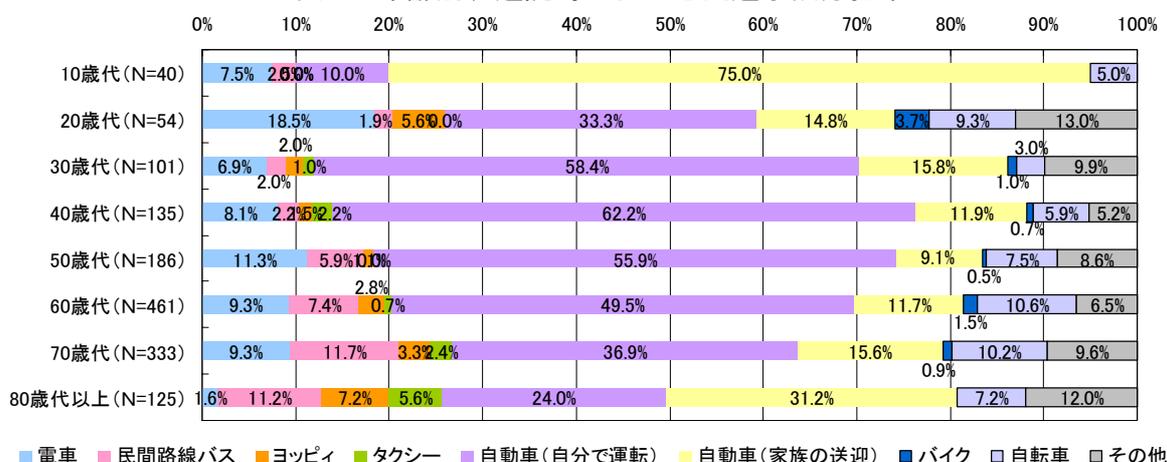
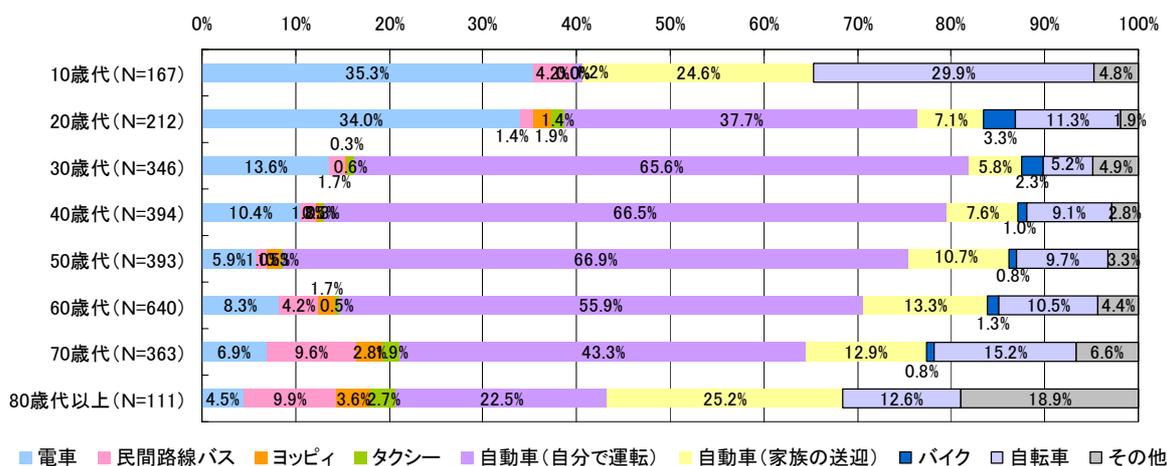


図7. 年齢別、買い物などにおける交通手段分担率



- ・エリア別の通勤・通学時では、千代田エリア、四街道駅周辺北エリア、四街道駅周辺エリア、四街道駅周辺南エリアでは電車が約40%と高い割合を占めており、西部中央エリアを除く、その他の地域では、自動車利用が約40%~50%で高い割合を占めている。西部中央エリアは他地域と比較して、自転車利用が約20%で割合が高い。
- ・通院、買い物・その他目的では、全てのエリアにおいて、自動車（自分で運転）が約40%~60%で最も高い割合を占めている。

図 8. エリア別、通勤・通学時における交通手段分担率

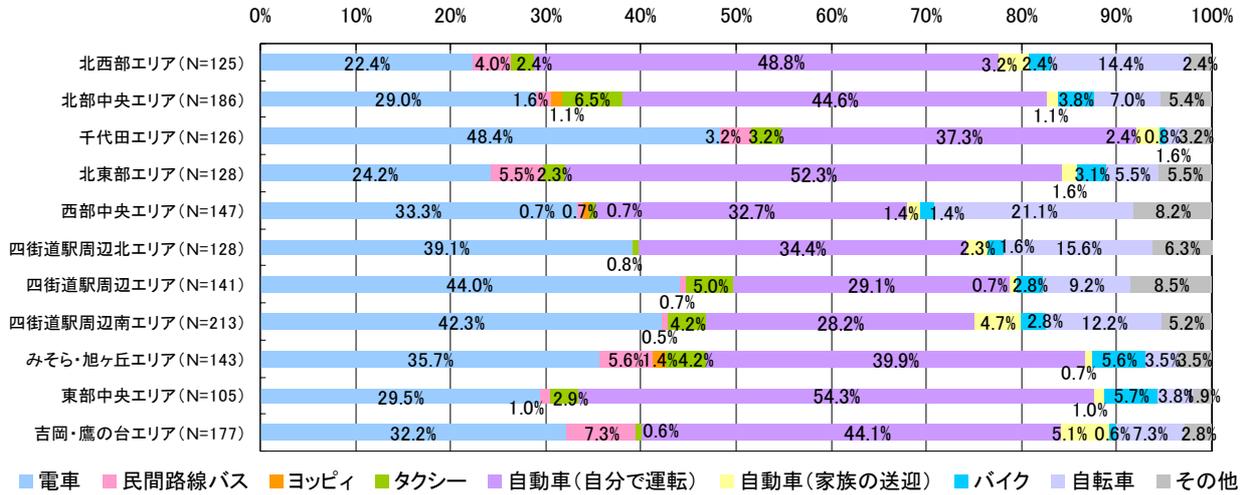


図 9. エリア別、通院時における交通手段分担率

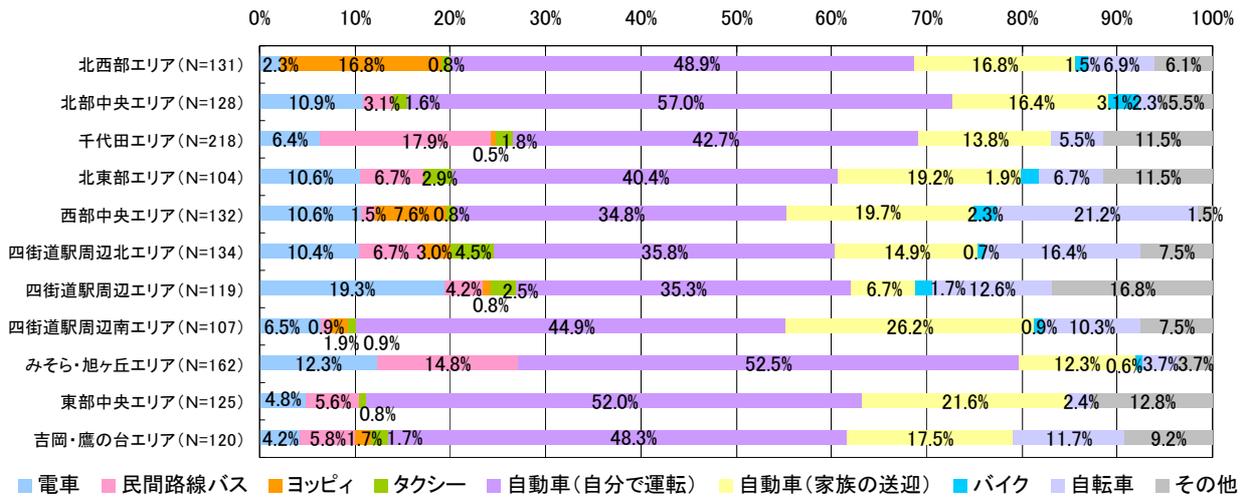
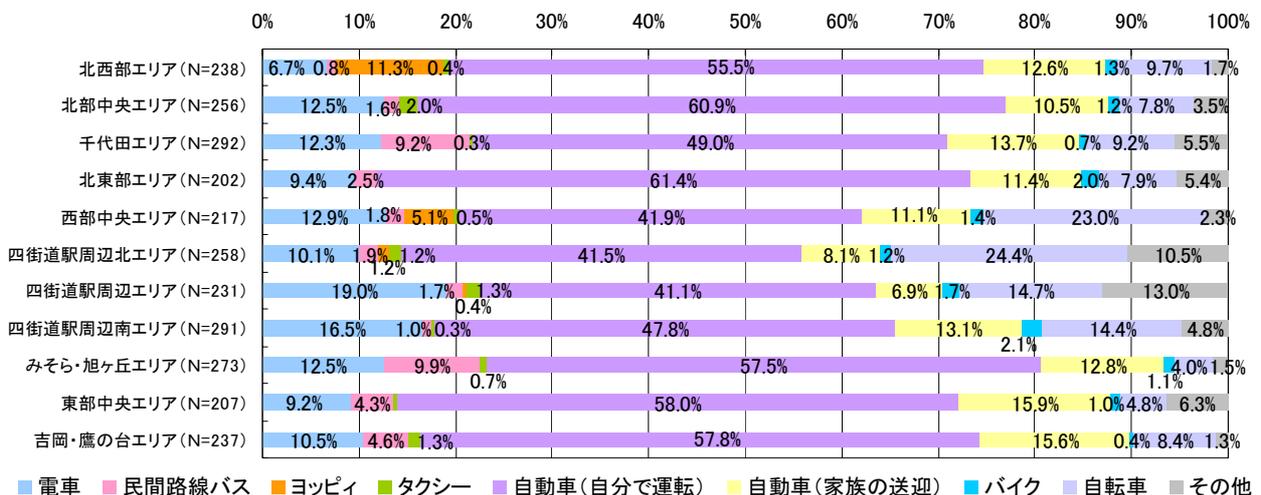
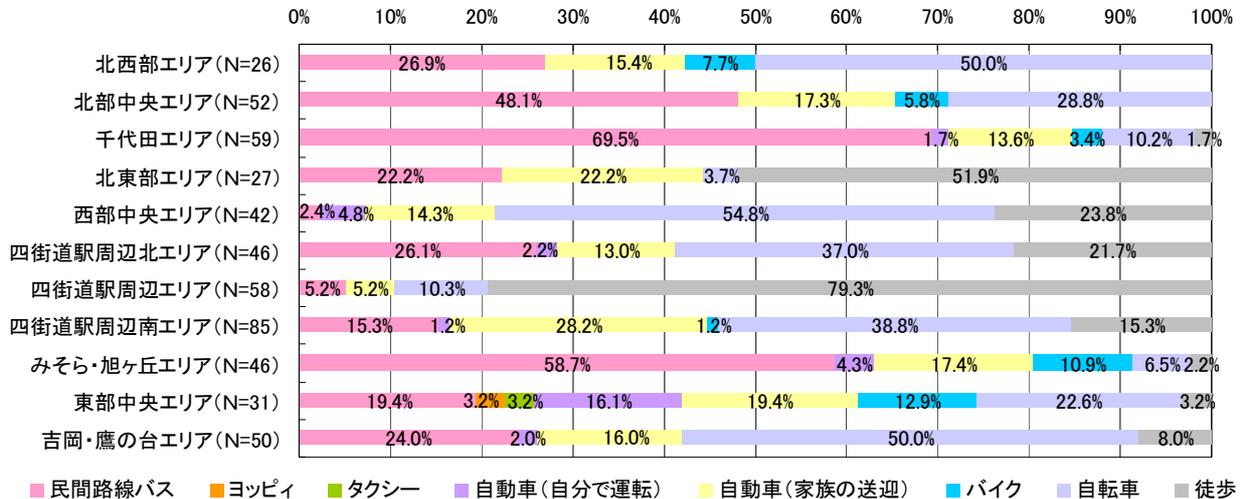


図 10. エリア別、買い物などにおける交通手段分担率



- ・通勤・通学におけるエリア別の鉄道駅までのアクセス交通手段として、北部中央エリア、千代田エリア、みそら・旭ヶ丘エリアでは、民間路線バスの利用が約50～70%と高い割合を占めており、東部中央エリアでは、他の地域と比べて自動車（自分で運転）の割合が高く、それ以外の地域では自転車と徒歩の割合が50%を超えている。

図 11. エリア別、通勤・通学時における鉄道駅までの交通手段分担率



2) 年代別の外出頻度

- ・高齢になればなるほど通院での外出割合は増加しており、70歳代以上においては、外出頻度、月1～2日が割合として最も高く、約60%を超えている。
- ・買い物などにおいては、10歳代～40歳代までは、ほぼ毎日外出している割合が約40～50%と高い割合をしめているが、50歳代以上になると、週3～4日または週1～2日程度の割合が高くなり、高齢者になると外出機会が減少傾向にある。

図 12. 年齢別、通院での外出頻度

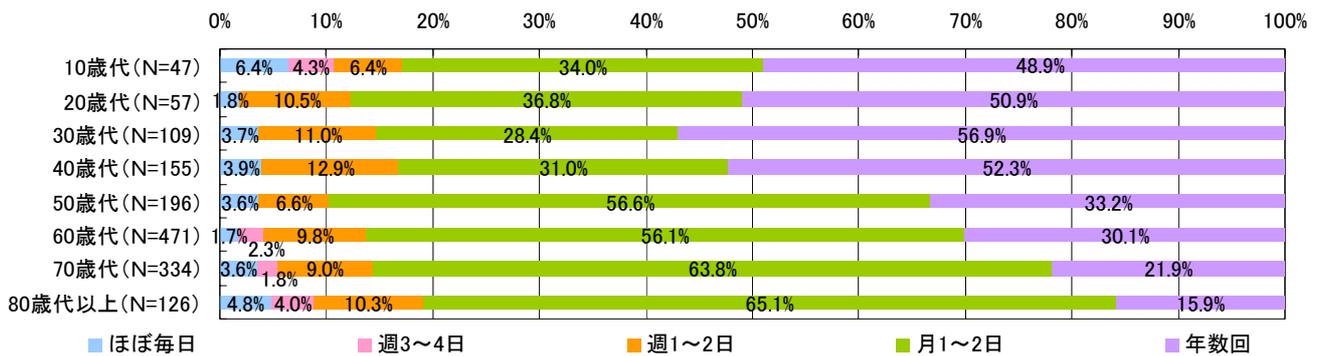
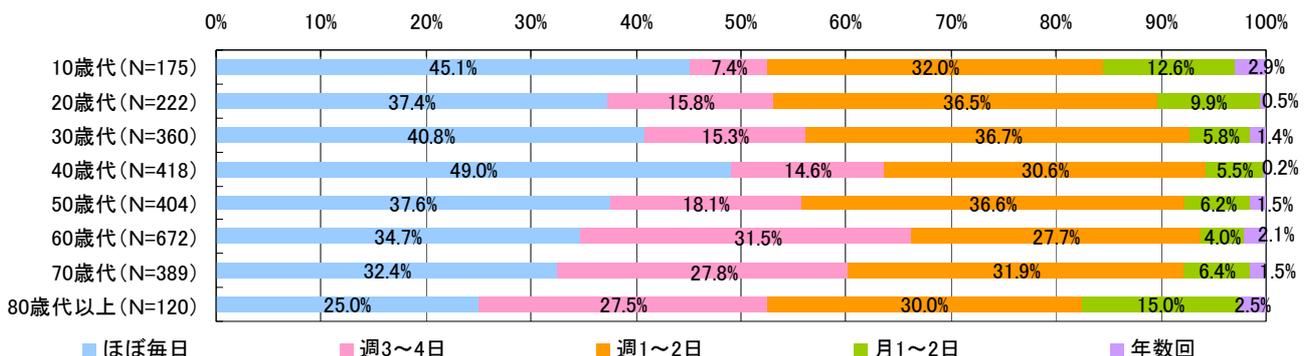


図 13. 年齢別、買い物などでの外出頻度



- ・エリア別での通院による外出頻度は、全てのエリアにおいて、月1～2日が約20%～40%で最も高い割合を占めており、次いで年数回で約15%～20%となっている。
- ・買い物などでの外出頻度をみると、北西部エリア、北東部エリア、四街道周辺北エリア、四街道駅周辺エリア、四街道駅周辺南エリア、吉岡・鷹の台エリアは、ほぼ毎日が約40%～50%と、最も高い割合を占めているのに対し、北部中央エリア、千代田エリア、みそら・旭ヶ丘エリアでは週1～2日が最も高い割合を占めており、外出頻度に差が見られる。

図 14. エリア別、通院での外出頻度

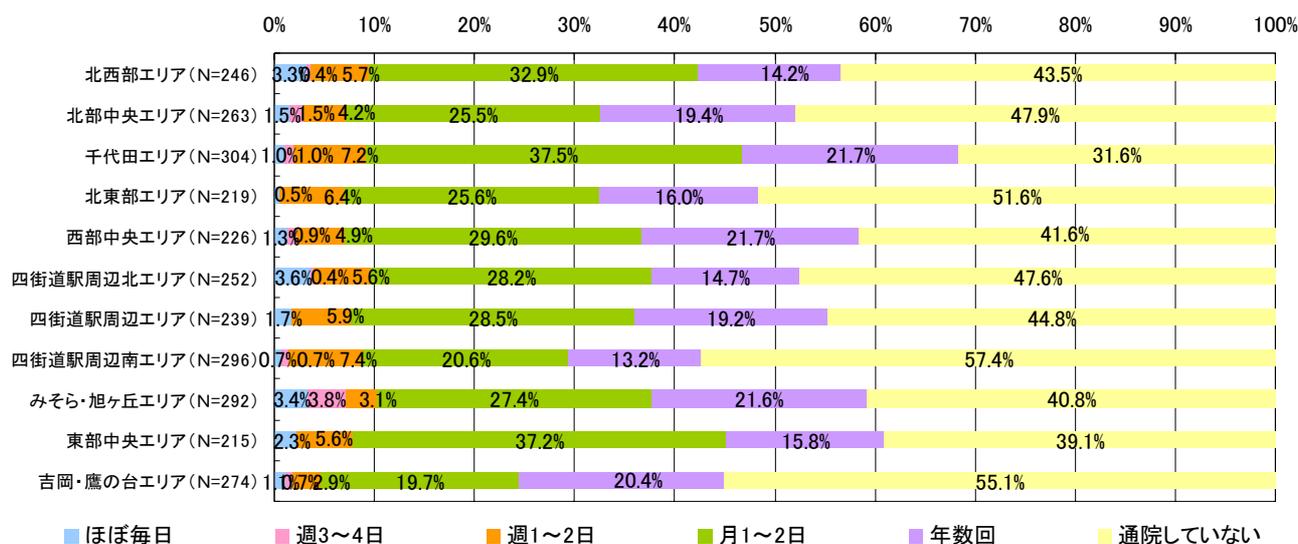
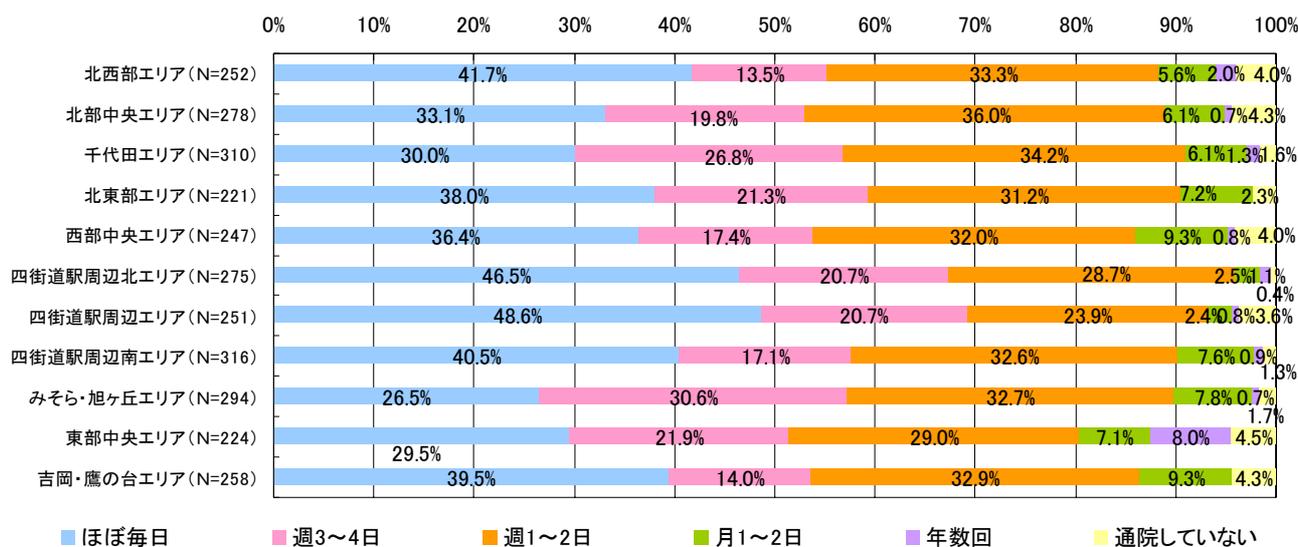


図 15. エリア別、買い物などでの外出頻度



(3) 民間路線バス、ヨッピーに対する意識

1) 民間路線バス、ヨッピーに対する不便意識

- ・現状のバス交通（民間路線バス、ヨッピー）のサービスに対して、不便と思っている人の割合は約41%（非常に不便と不便の割合の和）である。
- ・バス交通のサービスレベルに対する不便意識を補正すると、不便と思っている人の割合は、約36%（非常に不便と不便の割合の和）である。
- ・エリア別では、千代田エリア、四街道駅周辺北エリア、四街道駅周辺エリア、みそら・旭ヶ丘エリアでは、普通が約50%を超えて高い割合を占めているものの、北東部を除く、それ以外のエリアでは不便と感じている割合が約50%を超えており、地域によって不便意識に差がみられる。

図 16. バス交通のサービスに対する不便意識

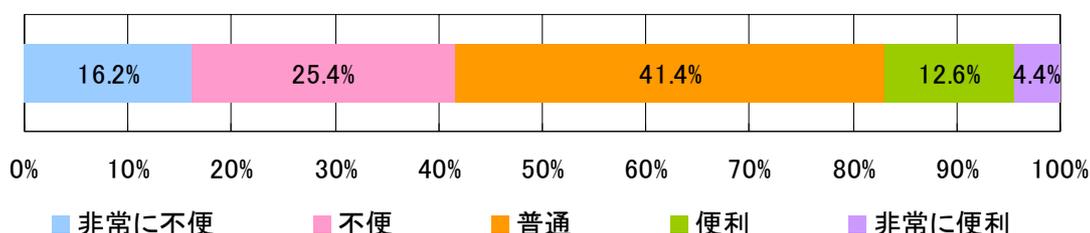
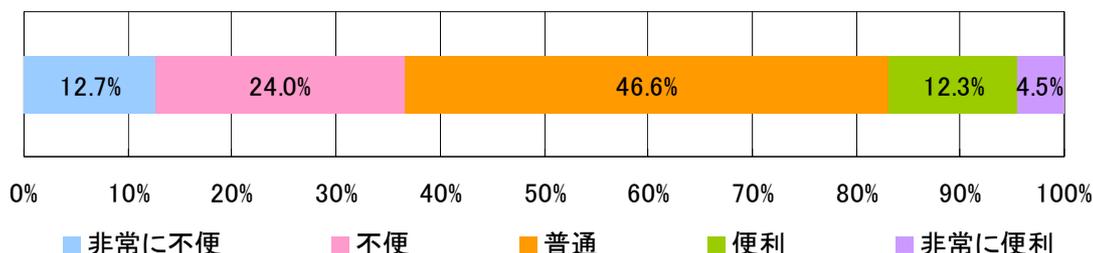
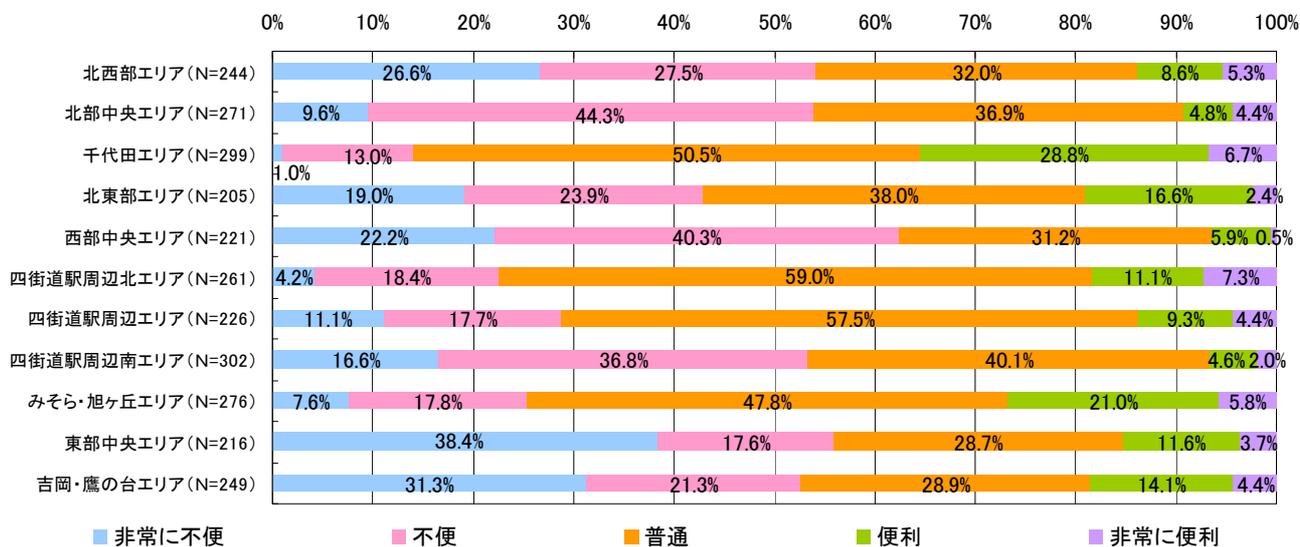


図 17. バス交通のサービスに対する不便意識（補正後）



※各エリアの結果（回答数）にエリアごとの抽出率の逆数を乗じ、補正している。

図 18. エリア別、バス交通のサービスに対する不便意識



- ・バス交通に対する不便意識と自宅から最寄バス停までの距離との関係についてみると、距離が長くなればなるほど不便意識が高くなる傾向にある。
- ・次に、最寄バス停における運行間隔との関係についてみると、運行間隔が大きくなればなるほど、不便意識が高くなる傾向にある。

図 19. 自宅から最寄バス停までの距離と不便意識の関係

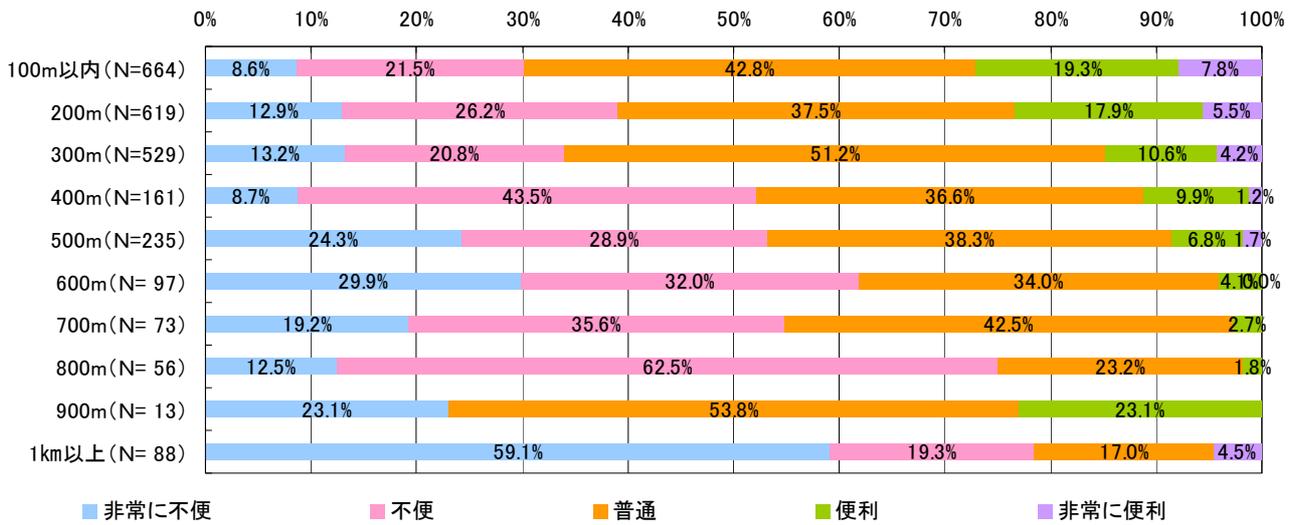
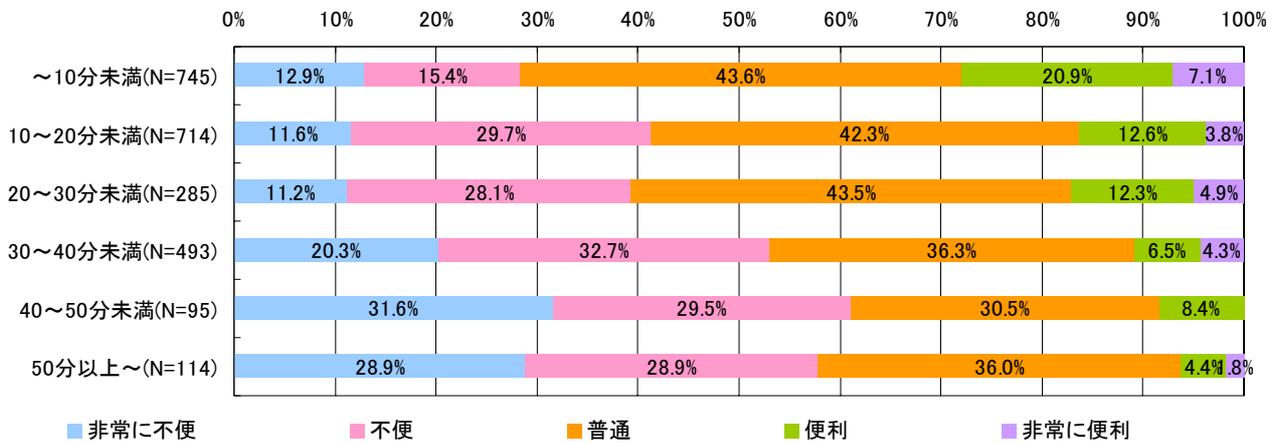


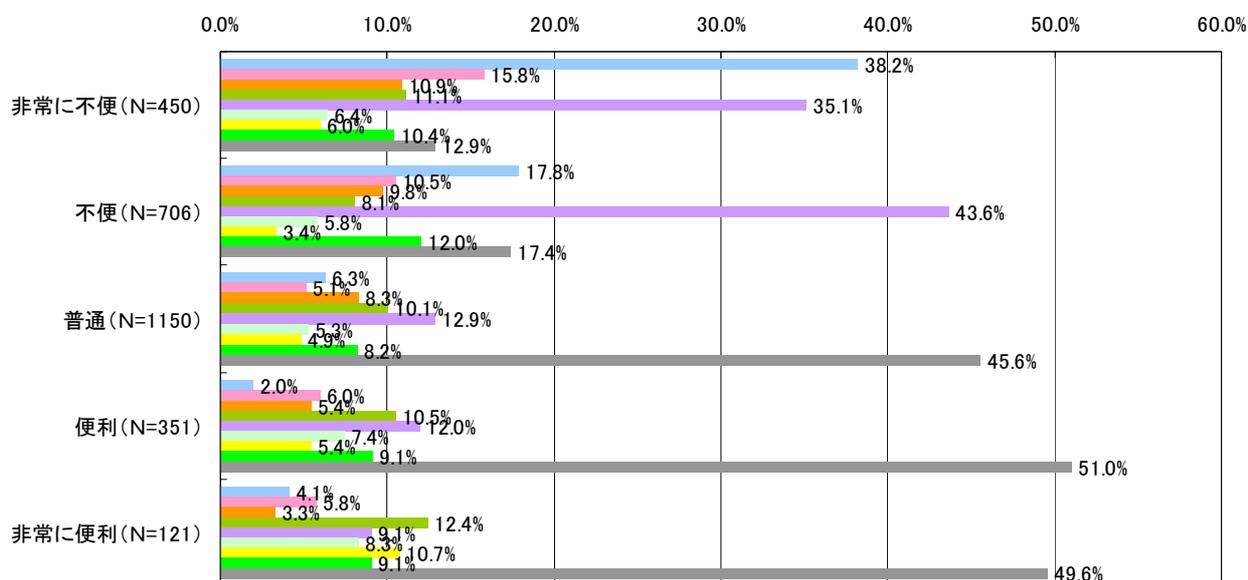
図 20. 運行間隔と不便意識の関係



2) 民間路線バス、ヨッピーのサービス改善要望

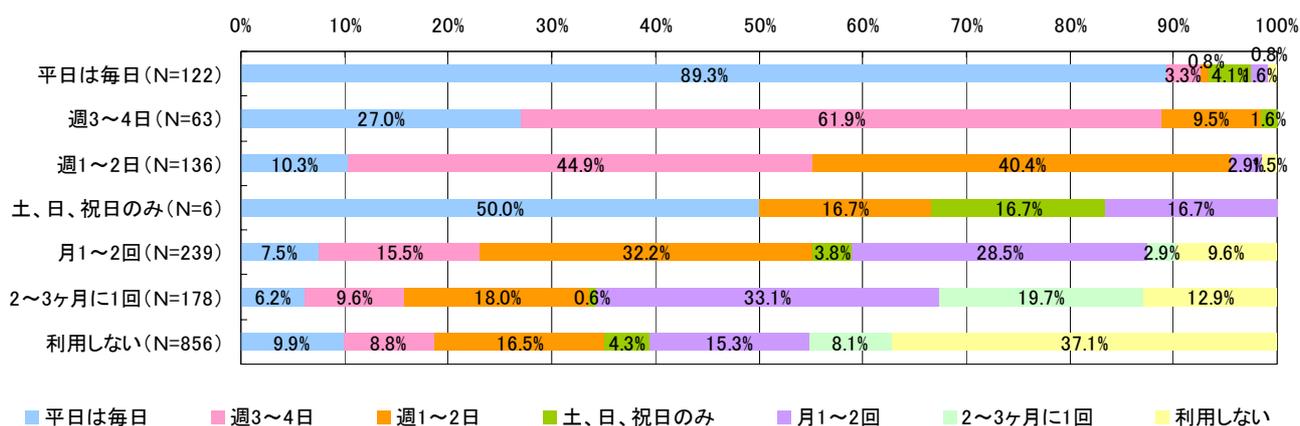
- ・バス交通サービスに対する改善要望についてみると、現状のサービスに不便を感じていない場合は、特に改善要望がないという回答が 40%を超えて最も高い割合を占めている。
- ・現状のバス交通サービスに対して不便と感じているは、「バス路線、バス停を自宅近くに持ってきてほしい」、「運行本数の増加」に対する要望が強い傾向にある。
- ・現状の公共交通利用頻度と改善後の利用頻度の変化は、週 3～4 日といった定期的な利用者において、約 30%の割合の人が、平日は毎日利用すると回答している。また、月 1、2 回、2～3 ヶ月に 1 回といった非定期的な利用者においては、50%を超える割合の人が現在よりも利用頻度が増えると回答しており、公共交通を利用していない人についても、約 35%の割合の人が週 1 日以上利用すると回答している。

図 21. 交通不便意識別、公共交通サービス改善要望



- バス路線、バス停を自宅近くにもってきてほしい
- 情報提供の充実
- 運行本数の増加
- バス車両のバリアフリー化
- 特に改善の希望はない
- 経由地、目的地の変更
- バス停留所にベンチ、屋根、駐輪場の整備
- 運賃の低廉化
- その他

図 22. 現状の公共交通利用頻度（縦軸）別、改善後の利用頻度（横軸）

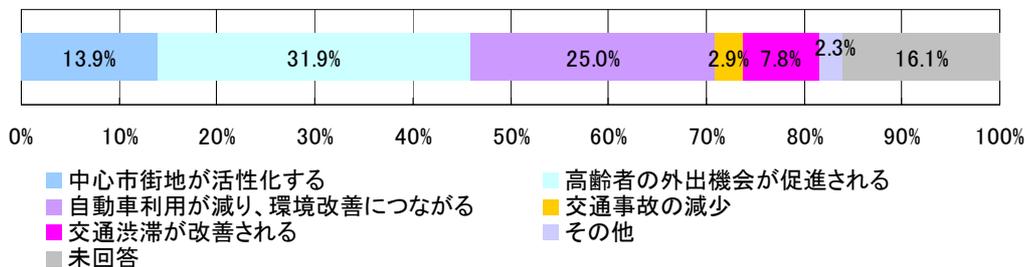


- 平日は毎日
- 週3～4日
- 週1～2日
- 土、日、祝日のみ
- 月1～2回
- 2～3ヶ月に1回
- 利用しない

3) 公共交通導入による社会的効果に対する意識

・高齢者の外出機会が促進されるが約30%で最も高い割合を占めており、次いで、自動車利用が減り、環境改善につながるとなっている。

図 23. 公共交通導入による社会的効果



4) 行政が公共交通に関与することに対する意識

・自動車運転免許証の所持の有無にかかわらず、ある程度行うべきが60%を超え、最も高い割合を占めている。次いで、民間事業者に任せるが約20%となっている。
 ・ある程度行うべき範囲についてみると、自動車運転免許証の有無に差はなく、毎日朝から夜まで1時間に1本以上の運行、毎日日中のみ1時間に1本程度運行が同程度の割合で最も高い割合を占めており、運行時間帯に差はあるものの、1時間1本の運行確保に対しては行政が関与すべきという傾向にある。

図 24. 行政が公共交通に関与することに対する意識

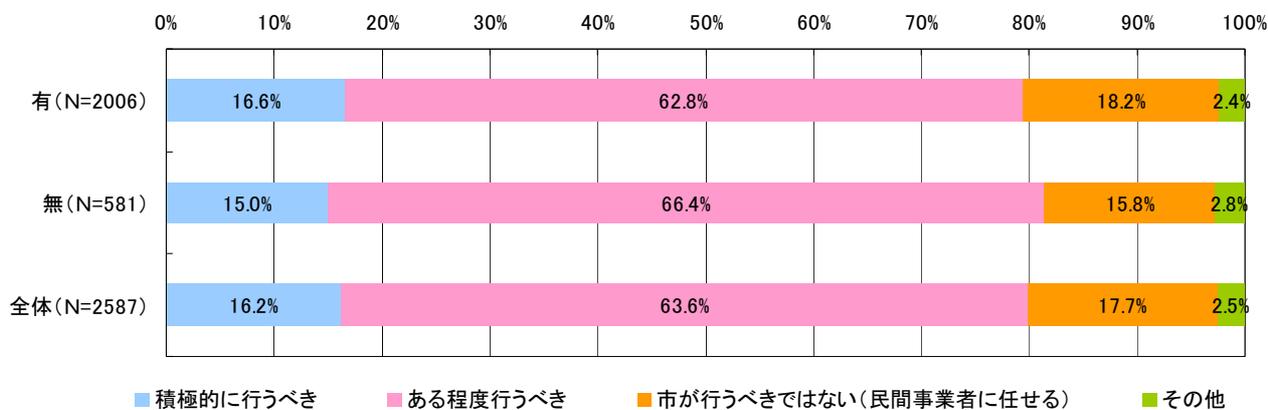
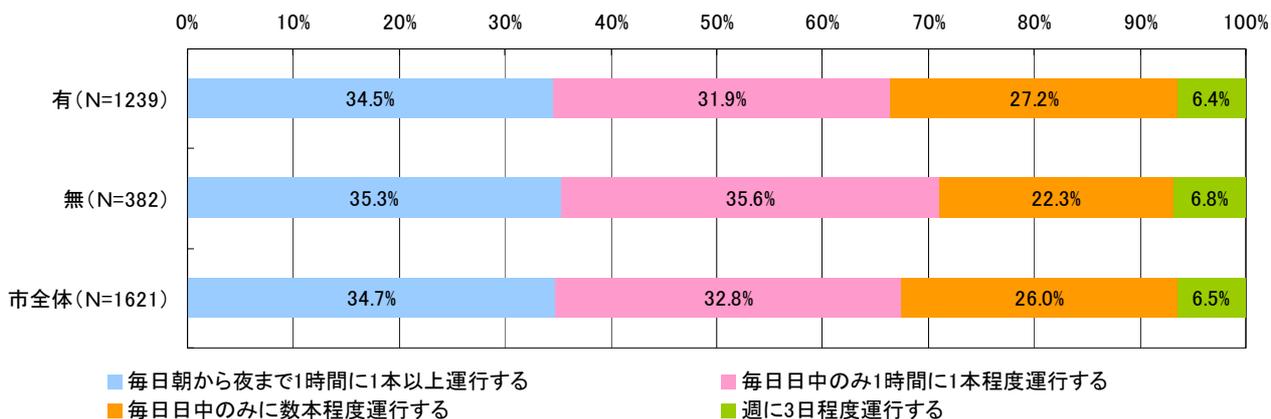


図 25. 行政が公共交通に関与する場合に提供するサービスレベルに対する意識



- 年代に関わらず、ある程度行うべきが約50%を超えて高い割合を占めており、20歳代、30歳代、80歳代は、積極的に行うべきが約20%を占め、行政が積極的に公共交通に参与していくべきであるという傾向が見受けられる。
- ある程度行うべきの範囲についてみると、10歳代～50歳代は朝から夜まで1時間に1本の運行の占める割合が約40%～60%と高い割合を占めており、60歳以上になると、日中のみ1時間に1本の運行が約40%と高い割合を占める。

図 26. 年代別、行政が公共交通に参与することに対する意識

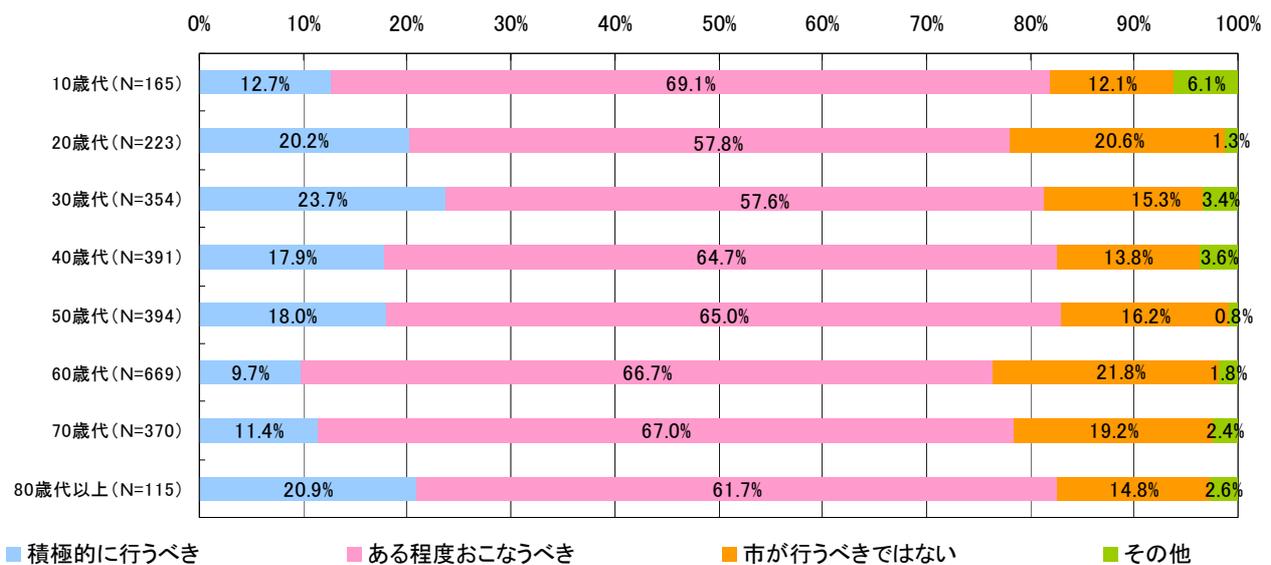
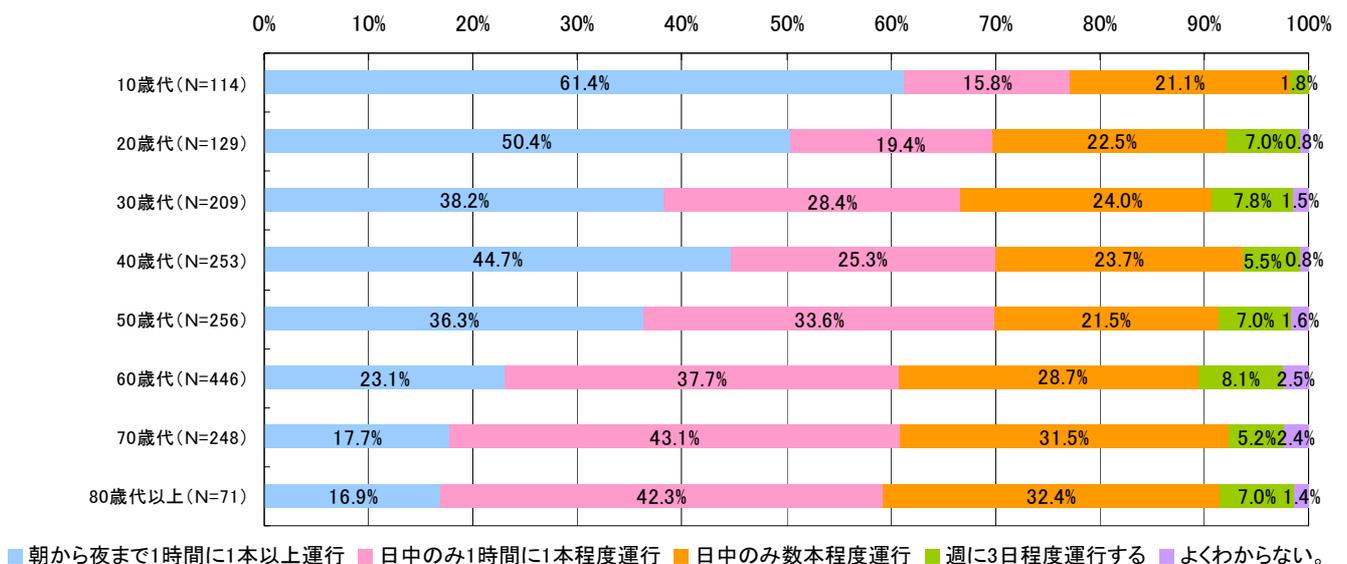


図 27. 年代別、行政が公共交通に参与する場合に提供するサービスレベルに対する意識



- ・エリアに関わらず、ある程度行うべきが約50%を超えて高い割合を占めており、北西部エリア、北部中央エリア、東部中央エリアは、積極的に行うべきが約20%を占め、行政が積極的に公共交通に関与していくべきであるという傾向が見受けられる。
- ・北西部エリア、四街道駅周辺エリア、四街道駅周辺南エリア、吉岡・鷹の台エリアにおいては、朝から夜まで1時間に1本以上の運行の占める割合が約40%と高い割合を占めており、日中のみ1時間に1本の運行の占める割合が約40%の割合を占めている。

図 28. エリア別、行政が公共交通に関与することに対する意識

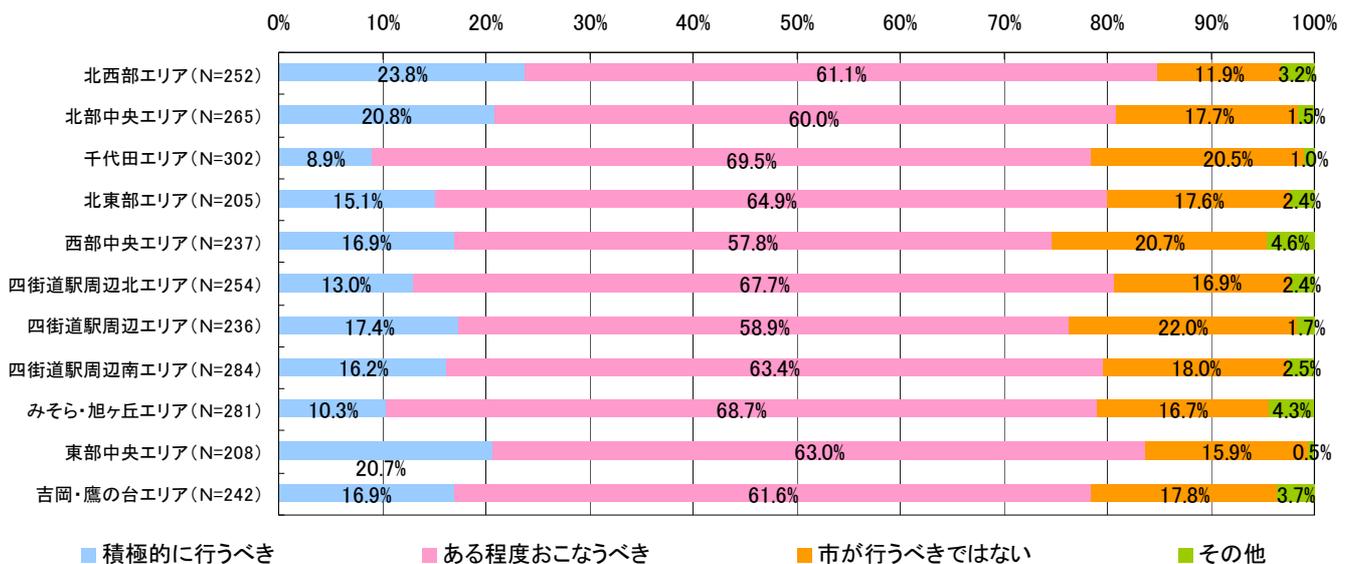
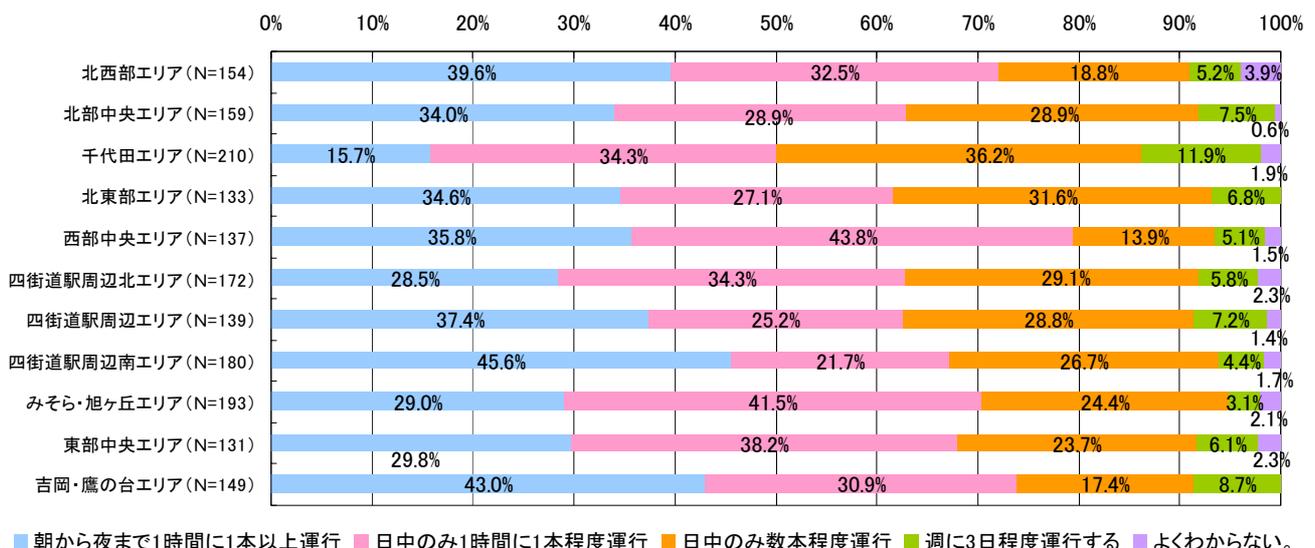


図 29. エリア別、行政が公共交通に関与する場合に提供するサービスレベルに対する意識



5) 公共交通サービス維持に対する意識

- ・自動車運転免許所持の有無での差はなく、公共交通サービスを維持するにあたって、市が負担しても良いが半分程度を限度とすべきという回答が約 30%で最も高い割合を占め、次いで運賃が民間路線バスと同じレベルになるまで市が負担となっている。
- ・大半は利用者が負担すべき、すべて利用者が負担すべきを合算すると、自動車運転免許所持の有無に関わらず、約 35%の割合で、利用者が負担すべきとなっている。
- ・年齢別では、20 歳代、50 歳代、80 歳代以上を除く年代で市が半分程度まで負担しても良いという回答、20 歳代、50 歳代、80 歳代以上では、運賃が民間路線バスと同じレベルになるまで市が負担という回答が最も高い割合を占めている。

図 30. 自動車運転免許証の有無別、公共交通サービス維持に対する意識

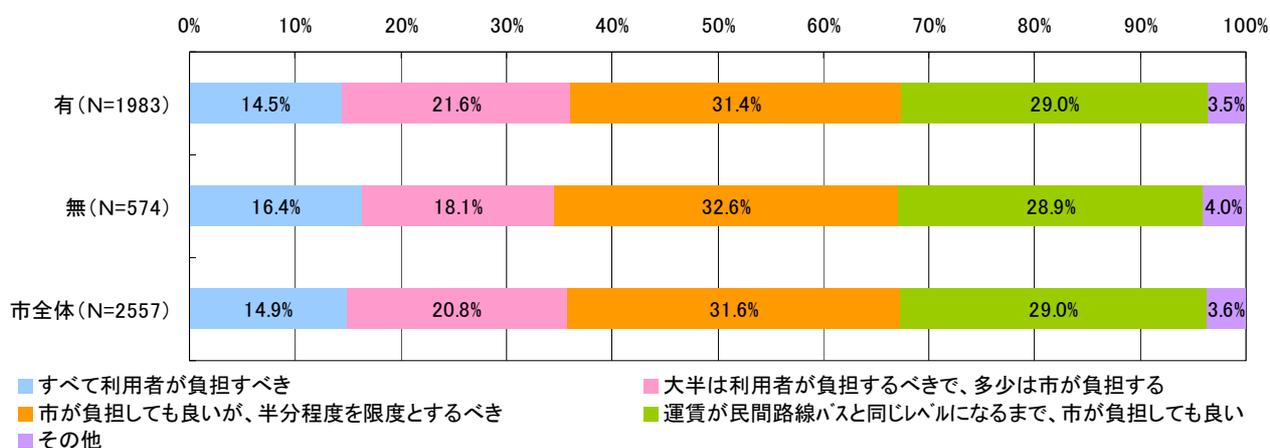
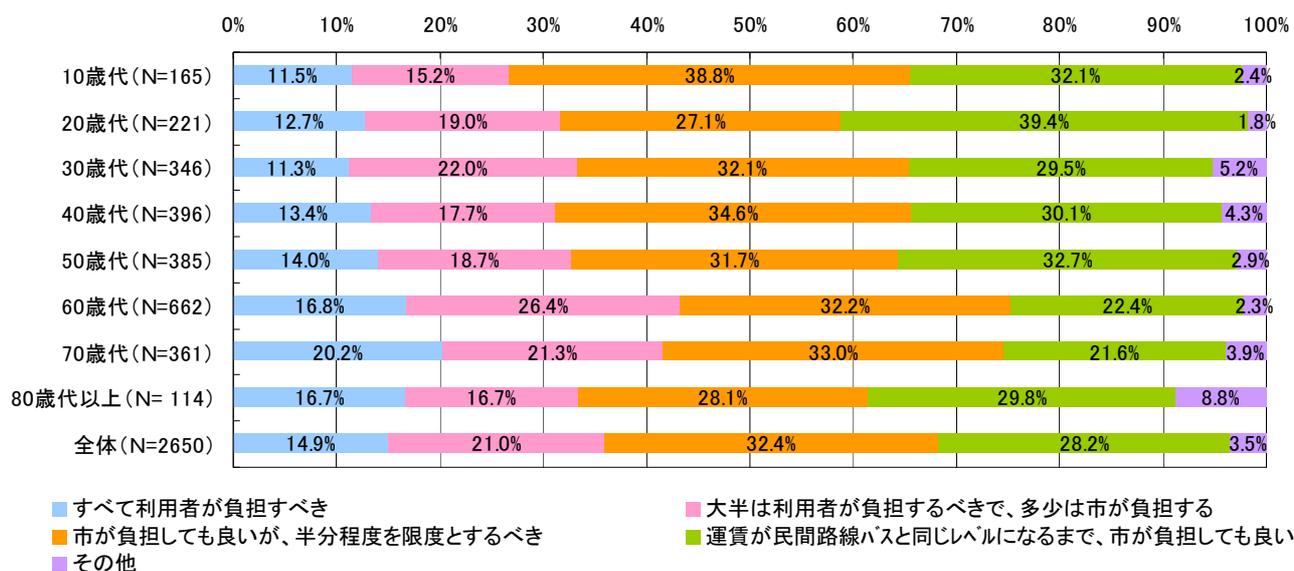


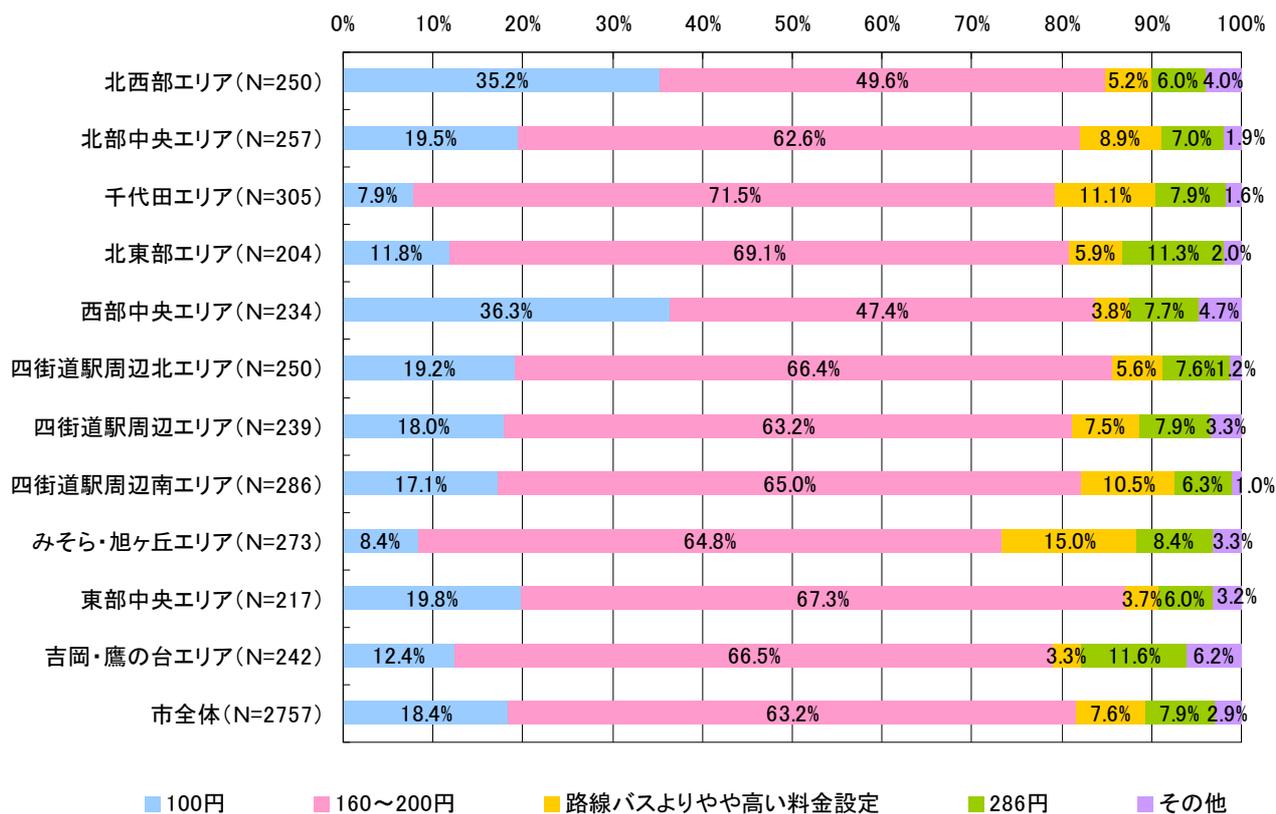
図 31. 年代別、公共交通サービス維持に対する意識



6) ヨッピーの運賃に対する考え方

- ・現在ヨッピーが運行されている北西部エリア、西部中央エリアにおいては、現状の 100 円が適当であるという回答が約 35～40%で他の地区に比べて高くなっている。
- ・全体の傾向としては、160～200 円という料金設定が適当であるという傾向にあり、ヨッピーが運行されていない地域では、160～200 円が適正であるという回答が約 60～70%と高い割合を占めている。

図 32. 地域別、ヨッピーの適正運賃に対する意識



3-3.市民アンケートまとめ

(1) 生活行動実態

- ・通勤・通学時において、10歳代、20歳代は電車利用、30歳代以上は、自動車（自分で運転）が多い。
- ・通院、買い物・その他目的において、10歳代、20歳代、70歳代以上は、バス、鉄道利用 30歳代～60歳代は自動車（自分で運転）が多い。

(2) 民間路線バス、ヨッピーに対する意識

1) 民間路線バス、ヨッピーサービスに対する不便意識

- ・四街道市のバス交通に対して、約36%の人が不便と感じている。
- ・エリア別では、千代田エリア、四街道駅周辺北エリア、四街道駅周辺エリア、みそら・旭ヶ丘エリアは普通が約50%を超え、北東部エリアを除くエリアでは不便と感じている割合が約50%を超えており、地域によって不便意識に差が見られる。
- ・バス交通に対する不便意識は、最寄バス停留所までの距離が遠ければ遠いほど、バス停留所における運行間隔が長ければ長いほど不便と感じる傾向にある。

2) 民間路線バス、ヨッピーサービスに対する改善要望

- ・不便と感じている人は「バス路線、バス停を自宅付近に持ってきてほしい」、「運行本数の増加」といった要望が強い傾向にある。
- ・これらの要望が改善された場合、利用日数が増えるという回答が多い。

3) 公共交通導入による社会的効果

公共交通が導入されれば、高齢者の外出機会が促進、自動車利用が減り環境改善につながると考えている傾向にある。

(3) 行政が公共交通に関与することに対する意識

- ・公共交通に対してある程度関与すべきであるという回答が多い。
- ・その程度については、毎日朝から夜まで1時間に1本程度の運行頻度で運行を確保する程度までは行政が関与すべきという回答が多い。

(4) 公共交通サービス維持に対する意識

- ・公共交通を維持するための負担として、市が負担をしても良いが半分程度にすべきという回答が多い。