

Ⅲ. 公共交通に関する種々の調査



市民や来訪客の交通手段選択の実態・意識、及び個々の交通手段だけでなく、複数の交通手段の乗り継ぎや、本市の公共交通全体に関わる改善に向けた着眼点等を把握するため、以下の調査を行いました。調査結果からポイントとなる事項を以降に示します。

1. 市民アンケート及び公共交通利用客アンケート

- ・現在、公共交通を利用していない人も含め、市民の外出状況、利用交通手段、公共交通への要望等を把握するため、郵送配布によるアンケートを行いました。（全市域から無作為抽出）

＊2019年12月実施。市内全域を対象に計6,000人に配布、回答数は計1,649票

- ・また、本市では主にクルマを利用する人が多く、市民アンケートだけではバスを利用する人の回答が少数になると想定されたことから、加えて、公共交通を利用する人を対象に、駅、バス停等でアンケート配布を行いました。

＊2020年1月実施。西船橋駅、船橋駅、津田沼駅、北習志野駅、三咲駅、小室駅を対象に計2,000人に配布、回答数は計474票

2. 情報・案内に関するアンケート

- ・駅周辺の来訪者を対象に公共交通の情報案内のわかりやすさに対する意見を把握するため、また、車で来訪する来訪者に対し、公共交通を利用する場合の条件等を把握するため、アンケートを配布しました。

＊2020年12月実施。船橋駅北口バスターミナル、JR船橋駅、船橋駅北口駐車場連絡口付近を対象にアンケートを配布、回答数は計129票

3. 公共交通不便地域に関するアンケート

- ・公共交通不便地域の1つである坪井地区をモデル的に対象とし、公共交通不便地域解消事業の新規路線導入に対する地域住民の意見を把握するため、アンケートを配布しました。

＊2020年12月実施。240世帯480票に配布（1世帯2票）、回答数は137世帯249票

4. 企業送迎バスに関する調査

- ・企業送迎バスの利活用を将来的に見据え、船橋市南部の企業送迎バスの運行実態を把握しました。

＊2020年12月実施。西船橋駅南口を対象に、企業送迎バスを運行する企業を記録

5. 関係者へのアンケート及びヒアリング調査

- 公共交通事業者の運行実態や利用状況等の現状や問題、課題、また、取り組みメニューに対する意見を把握するため、アンケート及びヒアリング調査を実施しました。また、集客施設の来訪者の来訪状況や施設が感じる問題、課題、また、取り組みメニューに対する意見を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

6. 主要ターミナル等の現地状況の把握

- 本市の主要ターミナル等における利用客目線での“わかりやすさ”を把握するため、現地において確認しました。

1. 市民アンケート及び公共交通利用客アンケート

市民アンケート及び公共交通利用客アンケートについて、調査結果からポイントとなる事項を以下に示します。

1.1. 調査の実施概要

(市民アンケート)

- 調査方法： 市民を地域ごとに無作為抽出し、郵送配布・回収。
- 実施時期： 2019年12月
- 配布数： 6,000票 回収数 1,649 (約27%)

(公共交通利用客アンケート)

- 調査方法： 市内の主要駅やバス停を利用する人を対象に、手渡し配布、郵送回収。
- 調査場所： 西船橋駅、船橋駅、津田沼駅、北習志野駅、小室駅、三咲駅
- 実施時期： 2020年1月 (配布)
- 配布数： 2,000票 回収数 474 (約24%)



(船橋駅北口バスターミナル)



(北習志野駅)



(西船橋駅)

1.2. 調査結果の概要

調査結果の概要は以下のとおりです。なお、ここでは市民アンケートの全市計を示します。

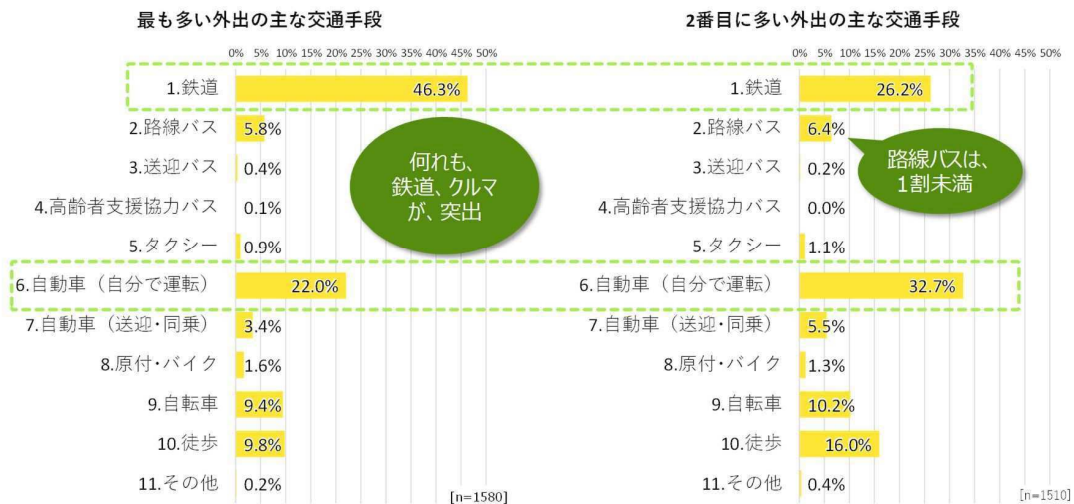
● 回答者の概要



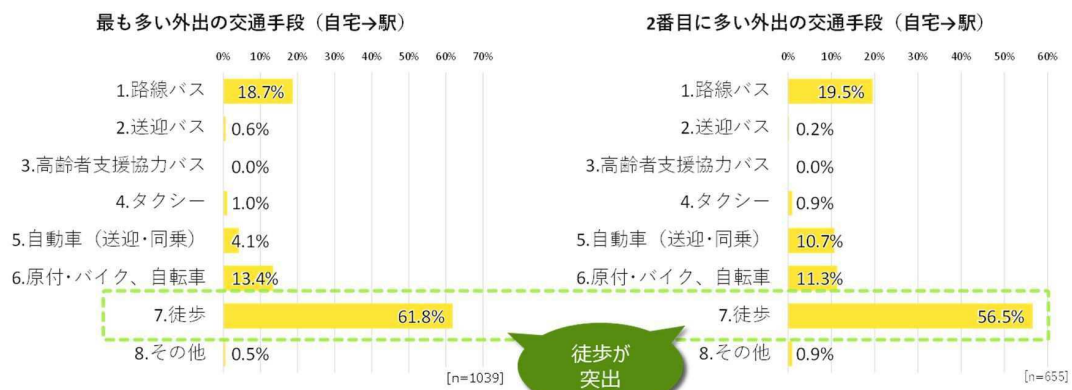
- 市民（回答者）の外出の目的は、通勤、買い物、通院が多くを占めます。



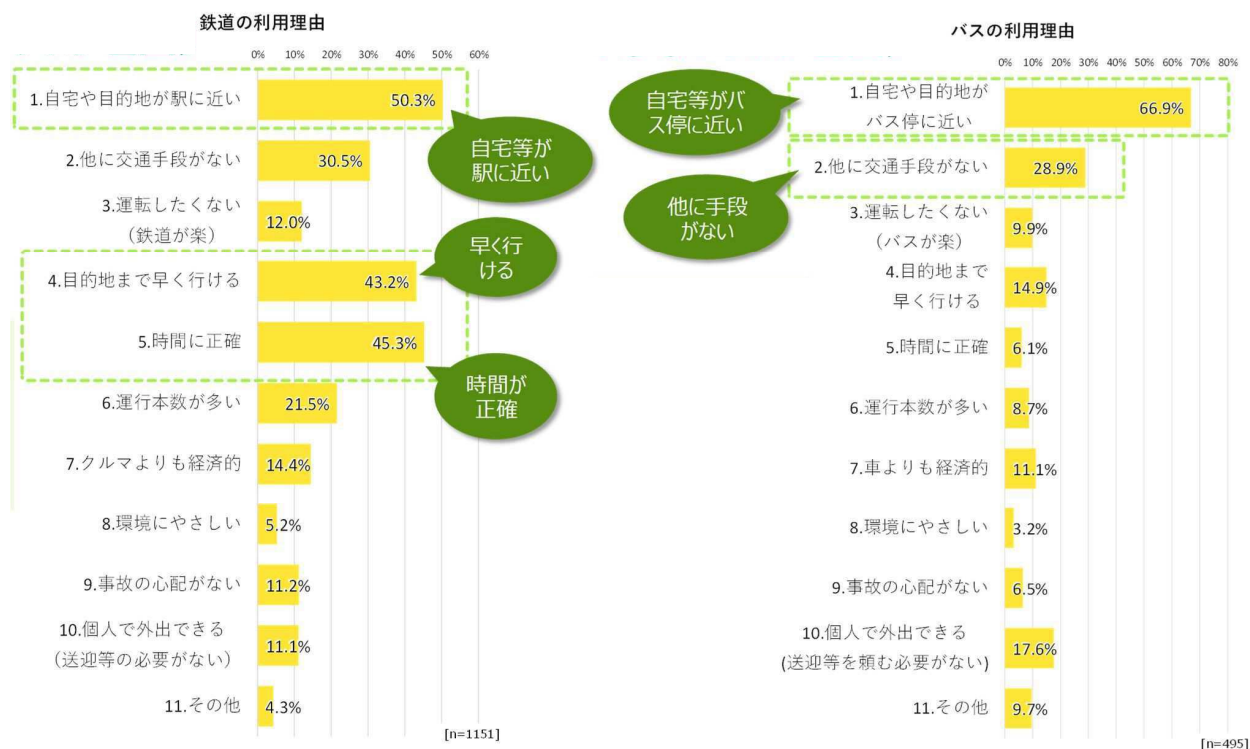
- 外出する際の交通手段は、鉄道、クルマ（自分で運転）が突出して多い状況であり。路線バスは1割未満となっています。



- 自宅から駅への交通手段は、徒歩が中心であり、鉄道を利用する人は徒歩圏が多いといえます。路線バスも一定の利用があります。



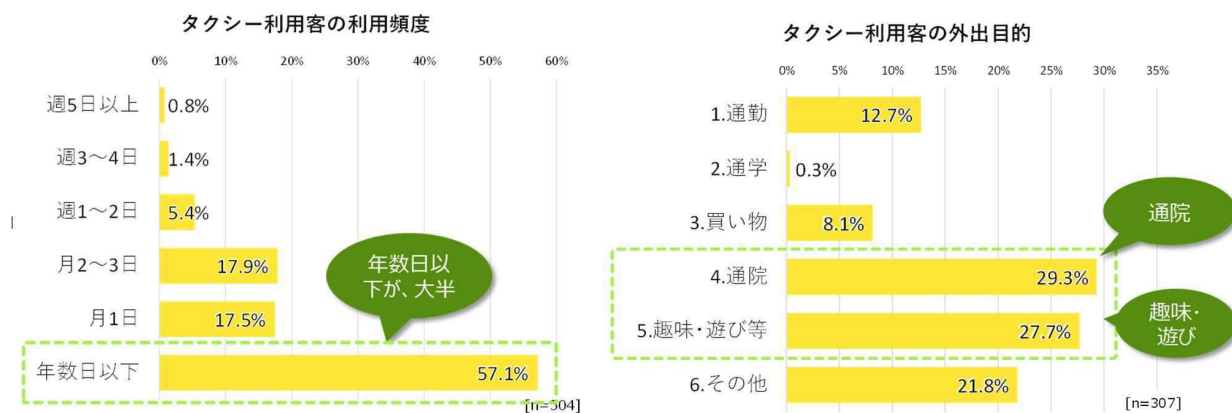
- 鉄道・バスとも、自宅や目的地が駅・バス停に近いから利用するという人が多くなっています。鉄道では、早く行ける、時間が正確との理由が多いことに対し、バスは、バス停が近いことのみが突出して多くなっています。



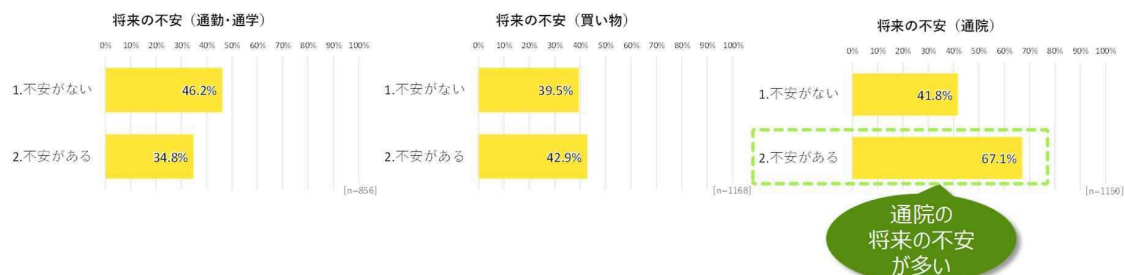
- 鉄道・バスとも、利用しない理由は、クルマ等があるため必要がないという人が特に多い状況です。



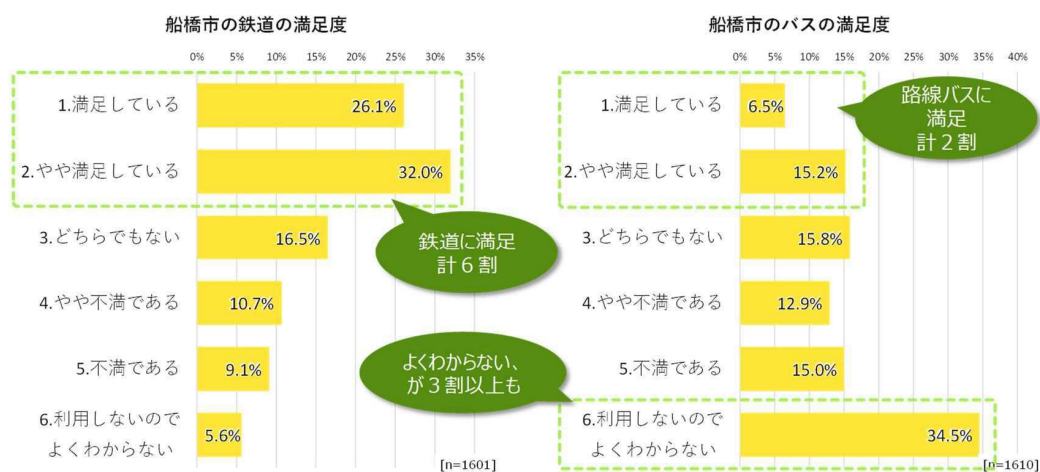
- タクシーを利用する頻度は、年数日以下という人が多く、通院や趣味・遊び等の外出で使う人が多くなっています。



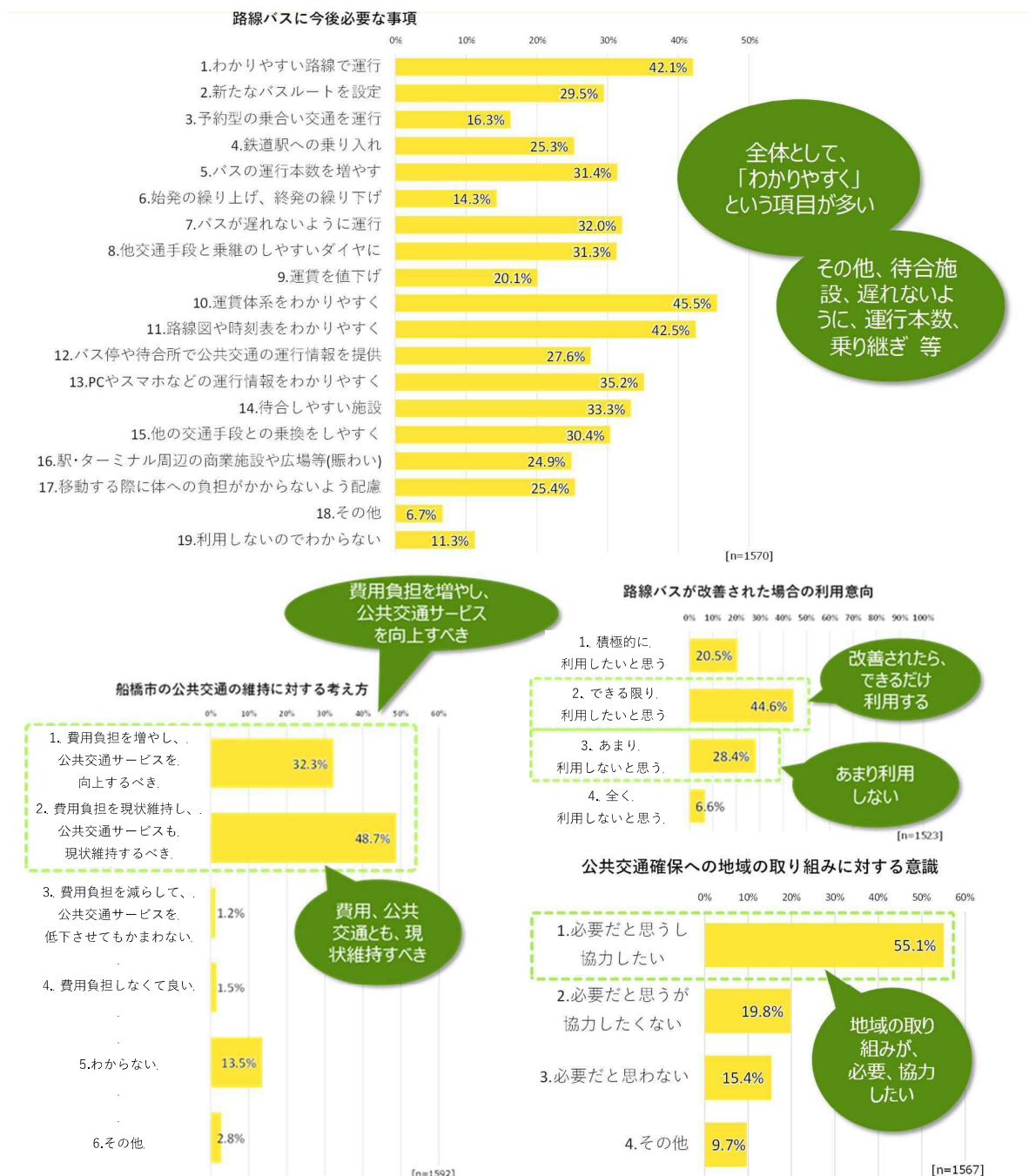
- 将来の、通院の移動手段について、不安を感じる人が比較的多くなっています。



- 市内の鉄道の満足度は比較的高く、バスの満足度は比較的低い状況です。一方、バスについては、利用しないので満足かどうか分からないという人が特に多いことに、着目されます。



- 公共交通への改善希望として「行先や路線・運賃体系のわかりやすさ」が特に多く、その他で「待合施設」「遅延」「運行本数」「乗り継ぎ」への希望が多くなっています。ただし、改善後も「できるかぎり利用」「あまり利用しない」という意向の人が多い状況です。
- これからの公共交通に対する意識については、「現状を維持」、「公共交通サービスを向上」、「公共交通確保の取り組みが必要、協力する」との回答が多くなっています。



2. 情報・案内に関するアンケート

情報・案内に関する調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

2.1. 調査の実施概要

- 調査方法： 駅周辺の来訪者に対してインタビュー形式で直接配布・回収
- 実施時期： 2020 年 12 月
- 配布数： 129 票
- 調査箇所： 船橋駅北口バスターミナル、JR 船橋駅コンコース付近、船橋北口駐車場連絡口付近（イトーヨーカ堂地下 1 階）



（船橋駅北口バスターミナル）



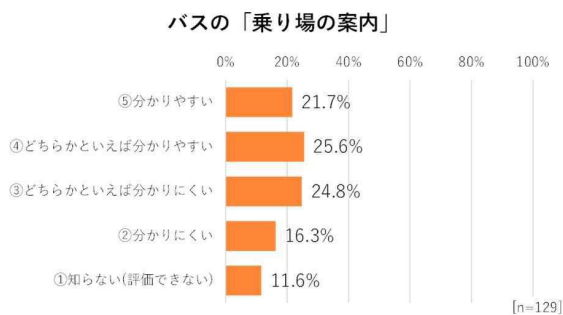
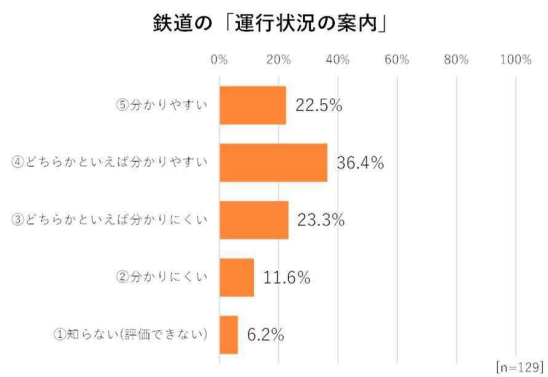
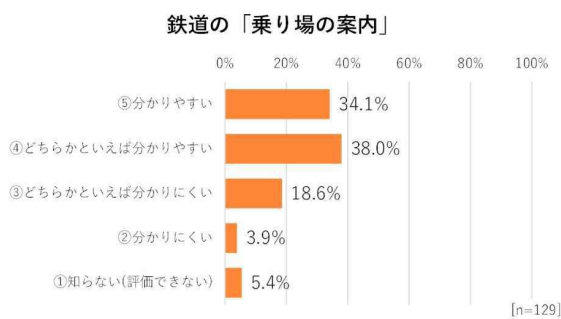
（船橋北口駐車場連絡口付近）



（船橋駅）

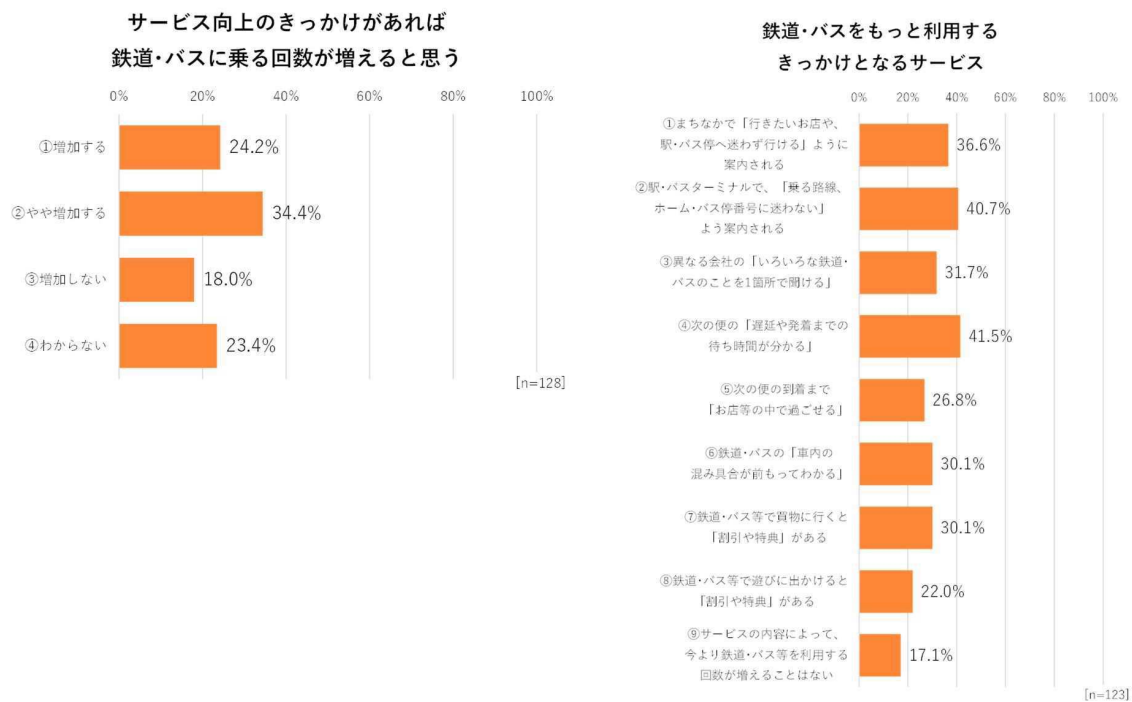
2.2. 乗り場や運行状況の案内のわかりやすさについて

- 鉄道の「乗り場の案内」について、約 72%はわかりやすいと回答しています。また、鉄道の「運行情報の案内」について、約 59%はわかりやすいと回答しています。
- バスの「乗り場の案内」について、約 47%はわかりやすい、約 41%はわかりにくいと回答しています。また、バスの「運行情報の案内」について、約 41%はわかりやすい、約 42%はわかりにくいと回答しています。
- 鉄道の案内情報に比べ、バスの案内情報はわかりにくいと認知されています。特にバスの「運行状況の案内」がわかりにくい状況にあります。



2.3. 公共交通の利用頻度が増えるきっかけについて

- 鉄道・バスの乗る回数について、公共交通のサービスが向上すれば、利用頻度が増加すると回答した人は約 59%であり、公共交通のサービス向上により、潜在需要を掘り起こせる可能性があります。
- 鉄道・バスをもっと利用するきっかけとなるサービスについて、「次の便の遅延や発着までの待ち時間が分かる」と回答している人が約 42%と最も多く、次いで約 41%が「駅・バスターミナルで、乗る路線、ホーム・バス停番号に迷わないよう案内される」と回答しています。



3. 公共交通不便地域に関するアンケート

公共交通不便地域に関する調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

3.1. 調査の実施概要

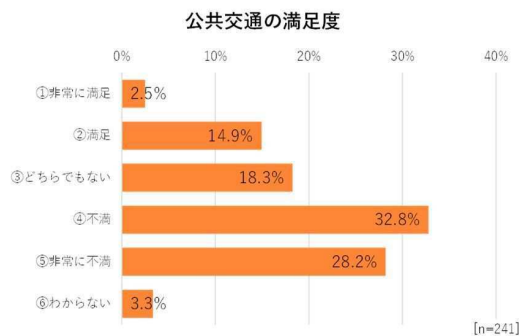
- 調査方法： 無作為でアンケート票配布・郵送回収
- 実施時期： 2020 年 12 月
- 配布数： 480 票（1 世帯に 2 票 計 240 世帯に配布）
- 回収数： 249 票（137 世帯）
- 調査箇所： 坪井地区



(坪井地区)

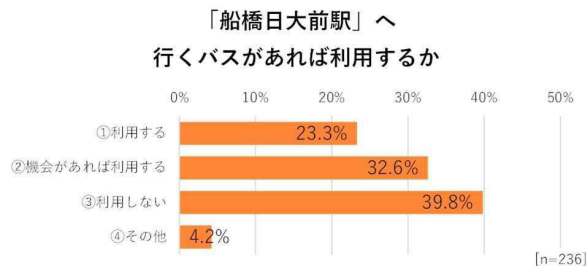
3.2. 坪井地区周辺における公共交通の満足度について

- 公共交通不便地域の 1 つである坪井地区の公共交通の満足度について、約 61%の人が公共交通に対して不満に思っています。



3.3. バス路線新設による利用意向について

- 「船橋日大前駅」へ行くバスがあれば利用すると回答した人は約 56%、「北習志野駅」へ行くバスがあれば利用すると回答した人は約 73%、「八千代緑が丘駅」へ行くバスがあれば利用すると回答した人は約 61%とバス路線新設への期待が大きいことがうかがえます。



4. 企業送迎バスに関する調査

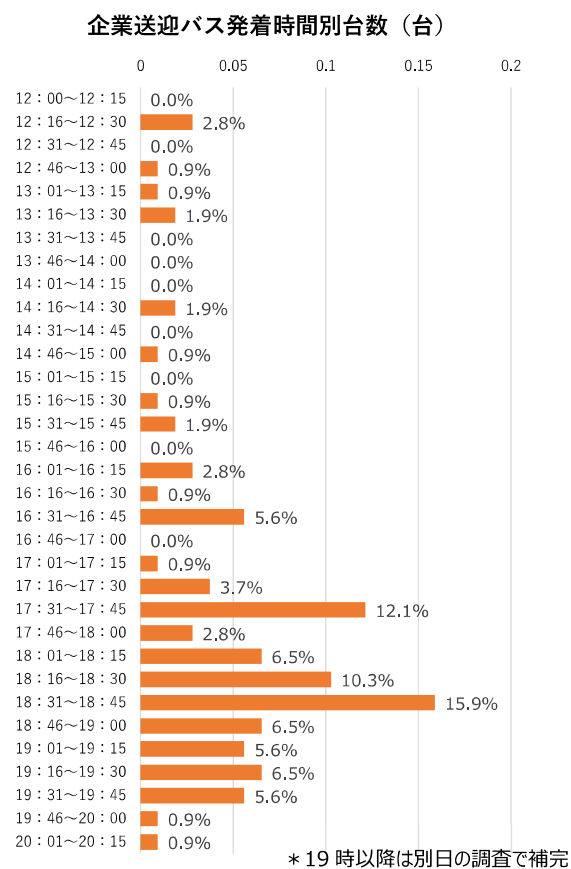
企業送迎バスに関する調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

4.1. 調査の実施概要

- 調査方法： 発着する企業送迎バスの企業及び委託先の運行事業者を目視で把握
- 実施時期： 2020 年 12 月
- 調査箇所： 西船橋駅南口付近

4.2. 西船橋駅南口付近の企業送迎バス発着実態について

- 調査時間帯内において、西船橋駅南口付近を発着する企業送迎バスは計 86 台でした。
- 時間帯別の発着台数に着目すると、夕方に発着台数が増える傾向にあり、18:31～18:45 の 15 分間が最も発着台数が多く、17 台でした。
- 本調査で、企業送迎バスを運行する企業名を記録しました。今後、高齢者支援事業等の送迎バス利活用の可能性を検討する際の基礎資料となります。



(西船橋駅南口付近)

5. 関係者へのアンケート及びヒアリング調査

関係者へのアンケート及びヒアリング調査結果から検討する必要があると考えられる事項を以下に示します。

5.1. 運行事業者の状況等

- バス、タクシーは、乗務員不足が発生している。⇒持続的運営上課題が残る。
- 収支面で厳しい路線がある。
- 今後、人口減少・高齢化により、利用客減少の危惧がある。
- バスの運行面で最大の問題は、渋滞による遅延。⇒利用客のクレーム・バス離れ、乗務員の負荷に
- 多くの鉄道路線、バス路線・系統があり、高齢者や、来訪者にわかりにくい。（特に主要ターミナル）
- タクシーへは、乗車環境のほか、予約しようとしても来てもらえないとの声もある。（営業所の多くは市の南寄り）
- 公共交通全体に関する PR、市民等の意識を変える啓発等が必要。
- 現状では、バス・鉄道・タクシーとも、お客様サービスや取り組みの多くは各社個別。
- タクシー車両を減らしている。

5.2. 運行事業者の取り組み等

- バスの一時停車場所を新設し、既存路線を延長。
- 今後の利用状況によっては、不採算路線の減便を検討。
- バス停にバスロケ機能へアクセスすることができる二次元バーコードを設定予定。
- バス停の英語表記や系統番号のアルファベット化を予定。
- バス利用促進策として、地元利用客への説明会やイメージキャラクターの作成を予定。
- 乗務員交代用の待機所を設置し回送削減を各所で実施している。
- 渋滞による遅延の大きい路線については折り返し地点での待機時間を増加させたり所要時間を見直したりしている。また、一部区間では、複数の系統を調整し、時間の間隔を整えている。
- 集客施設と協力してバス乗車券等の特典付与の取り組みを実施した事例がある。
- web やバス停で運行情報を表示するシステムの整備やバス案内情報端末の設置。
- ダイヤ改正による運行の調整、長距離路線の短縮化、短距離路線の増発による定時性の向上。
- 主要ターミナル駅での案内サイン類の充実に向けた取り組みの実施を検討している。
- 数字には表れにくい運行状況・利用状況等、バス運転士からの生の声をヒアリングする機会の導入
- 複雑な運行系統を簡素化・集約化し分かりやすくする。
- 方向幕標記のランドマーク化（バスの行き先表示に、沿線で通過する主要施設や観光地等を含める）
- 乗り継ぎ運賃制度の導入

- GTFS-JP 等バス情報をオープンデータとして整備
- バス路線図に近隣商業施設名等を記載したチラシ作成
- 沿線集客施設の入園券等とセットの企画乗車券の販売（他市）
- 鉄道利用者に対して駐車場料金の一部を割引くパーク＆ライド事業（他市）
- オフピーク通勤の推進キャンペーンの実施
- MaaS アプリの導入
- 広報誌の作成
- 電子決済の標準化、配車アプリ、言語翻訳アプリの導入
- ユニバーサルデザインタクシーの導入及びユニバーサルタクシードライバーの育成
- デリバリータクシー事業（タクシー事業者による食料・飲料宅配事業）への参加、今後の有償貨物事業への参入もにらんだ事業許可の取得

5.3. 新型コロナウイルス感染症による運行事業者への影響等

- 新型コロナウイルス感染症により、鉄道・バス会社では運賃収入等が減少。
- 外出自粛期間中においても、公共交通サービスを維持するために一般路線は運行を継続。
- 深夜急行バスや空港連絡バス等は、運休・減便が発生している。
- 鉄道会社の早朝・深夜帯のダイヤ改正に対応し、一部バス会社はダイヤ改正を実施予定。
- 交通事業者では、様々な感染症予防対策を実施。
- 新型コロナウイルス感染症が沈静化した場合においても、新しい働き方の定着等により、利用者数は感染拡大以前の水準に戻ることは難しいと考えており、減便等を検討する可能性がある。感染拡大沈静後の需要変化に的確に対応するため、市と連携強化をしていきたい。
- 外出自粛要請と飲食店の営業制限が著しく需要を減少させていることから、タクシー事業者は需給調整を図り、乗務員を休業させながら大幅な稼働数の調整を行っている。

5.4. 集客施設・観光関係者の状況等

- 市外からは鉄道、マイカーでの来訪が多い。マイカーが多いことによる駐車場不足、周辺混雑等の問題。
- 現状は、市内の 1 箇所のみを訪れる来訪客が多い。
- 来訪客は、駅の混雑、乗り継ぎ先のわかりにくさ、駅周辺の交通渋滞等に不満。

5.5. 新型コロナウイルス感染症による集客施設・観光関係者への影響等

- 新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により集客数が減少。
- 一部無料お買い物バスが運休。

6. 主要ターミナル等の現地状況

本市の主要ターミナル等における利用客目線での“わかりやすさ”を把握するため、現地における確認を行いました。その結果、以下の例のような点で、今後改善の余地があると考えられます。

- 本市の主要な駅には、駅前広場、バス・タクシー乗り場、待ち時間を過ごす店舗等があり、まちの賑わいがあります。ただし、一部の駅では、十分ではない点もあります。
- 複数の運行事業者による鉄道、路線バス等が、多数の路線を運行しており、非常に便利ですが、不慣れた高齢者や来訪客等にとって、わかりにくい面があります。

■（例１：駅構内で）

乗りたいバスは、駅のどちら側に出ればよいかわかる。



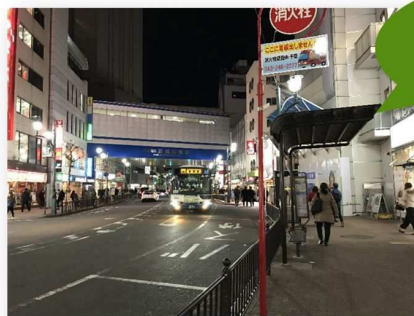
■（例２：バスターミナルで）

たくさん乗り場があり、乗るべきバスが何番のバス乗り場なのか迷う。



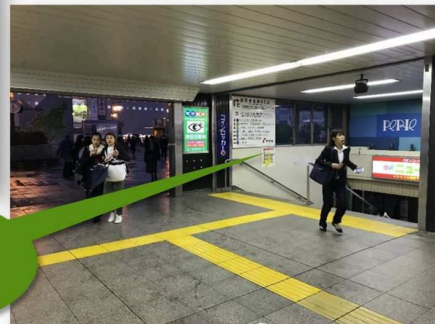
■（例 3：バスターミナルで）

乗りたいバスの、乗り場がどこにあるかわからない。



▲船橋駅南口の例

船橋海浜公園
方面のバス乗り
場は、離れている

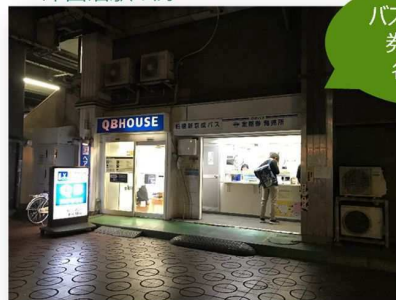


案内があるが、
目立たない
(気づかない)

■（例 4：バスターミナルで）

行きたい場所へ、どのバス会社に乗れば（聞けば）よいかわからない。

津田沼駅の例



バスの案内所・
券売所は、
各社個別

そもそも、
どの会社に乗れば
いいか
わからない

バスの総合案内
所等はない

観光案内所等では
バスの乗り方の詳細
まではわからない

船橋駅の例



■（例 5：駅構内で）

乗り継ぐ先の別の駅がどこにあるか、どれくらい離れているかわからない。



▲船橋駅の例

船橋駅と京成船橋駅は
やや離れている

案内はあるが
目立たない

距離感が
わからない



