

白井市 地域公共交通網形成計画

外出や公共交通に関するアンケート調査結果 まとめ

平成29年10月

目 次

1. アンケートの目的・概要	1
2. アンケート調査の概要	2
(1) 調査方法	2
(2) 市民アンケート調査のエリアの設定と配布・回収状況	2
3. 回答者の属性（市民アンケート調査）	3
(1) 全体の傾向	3
(2) 地区別・年齢別の傾向	4
4. 普段の外出の状況（市民アンケート調査）	5
(1) 目的	5
(2) 場所	9
(3) 頻度	16
(4) 行きの時間帯・帰りの時間帯	20
(5) 手段	21
5. 鉄道の利用状況（市民アンケート調査）	25
(1) 鉄道の利用有無	25
(2) 鉄道を利用する理由・利用しない理由	27
(3) 利用する場合の駅及び所要時間	31
6. バス（路線バス・ナッシー号）の利用状況（市民アンケート調査）	33
(1) バスの利用有無	33
(2) バスを利用する理由・利用しない理由	35
(3) 利用するバスの種類と停留所	39
7. 公共交通の満足度や将来の生活（市民アンケート調査）	41
(1) 外出目的別・全体の満足度	41
(2) 現在の外出状況及び将来への不安	49
(3) 鉄道・バスへの満足度	53
(4) バス交通の存在	61
(5) 今後の公共交通のあり方	63
(6) 循環バス（ナッシー号）の利用促進と利用有無	65
(7) 地域での協力の必要性・バス利用の必要性	69
8. 運転免許所の返納（市民アンケート調査）	73
(1) 免許返納の有無	73
(2) 免許返納をする・しない理由	75
9. 自由意見（市民アンケート調査）	79
10. 市民アンケート調査とバス利用者アンケート比較	80
(1) 個人属性	80
(2) 普段の外出の状況	82

（３）鉄道の利用状況	85
（４）バス（路線バス・ナッシー号）の利用状況	88
（５）公共交通の満足度や将来の生活	90
（６）運転免許所の返納	98
【補足】１番目から３番目に多い外出行動のまとめ	100
外出や公共交通に関するアンケート調査 調査票	103

1. アンケートの目的・概要

白井市地域公共交通網形成計画の策定に当たり、市全体の移動実態、公共交通へのニーズや要望を把握する目的で、市民アンケート調査を実施する。これらについては、真の公共交通ニーズを把握するための調査と位置付け、移動実態や公共交通へのニーズ、意向を把握する他、公共交通の見直しを図った際に、「すぐにでも公共交通を利用する」かどうかを見極める調査内容とする。

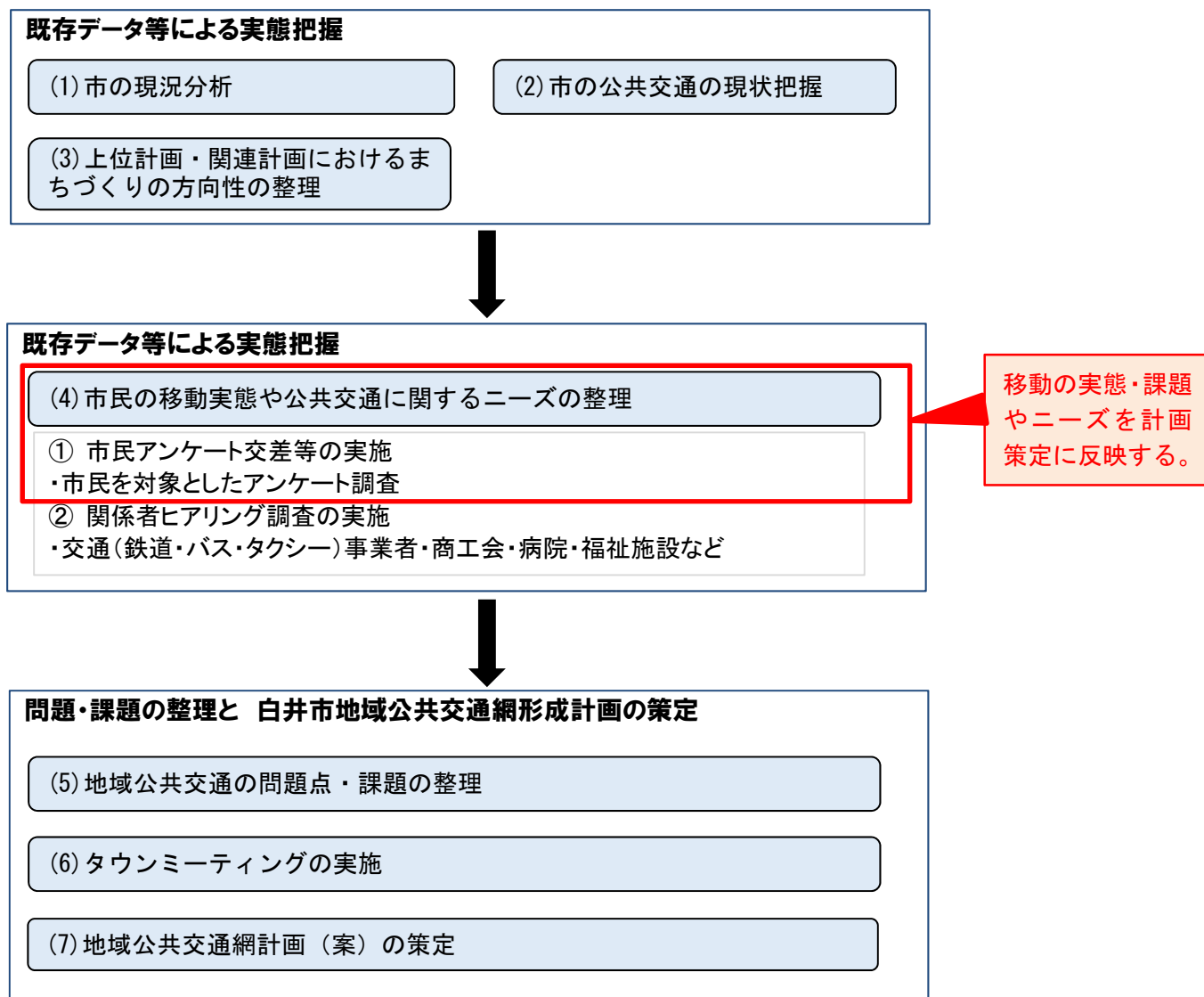


図 1 白井市公共交通網形成計画の流れとアンケートの位置づけ

2. アンケート調査の概要

(1) 調査方法

以下のように設定した。

表 1 アンケートの実施状況

項目	市民アンケート調査	バス利用者調査
調査対象	白井市在住の 15 歳以上を対象 (住民台帳より各エリア別に無作為抽出)	バス利用者を対象。
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収	街頭配布・郵送回収
配布総数	3,500 世帯、7,000 票 (世帯あたり 2 票)	300 票配布 (白井駅、西白井駅、市役所、千葉ニュータウン中央駅)
調査期間	2017 年 7 月~8 月	2017 年 8 月 31 日、9 月 1 日

(2) 市民アンケート調査のエリアの設定と配布・回収状況

白井市都市マスタープランの地区区分 (6 地区) を原則とするが、第 1 地区 (白井第一小学校区) 及び第 2 地区 (白井第二小学校区) は、区域が広く同じ地区内であっても、生活圏や人の動きが異なるものと予想されるため、主要な幹線道路 (第 1 地区は国道 16 号、第 2 地区は市道 00-001 号線 (河原子街道)) を境として 2 つのエリアとし、合計 8 エリアに分割する。

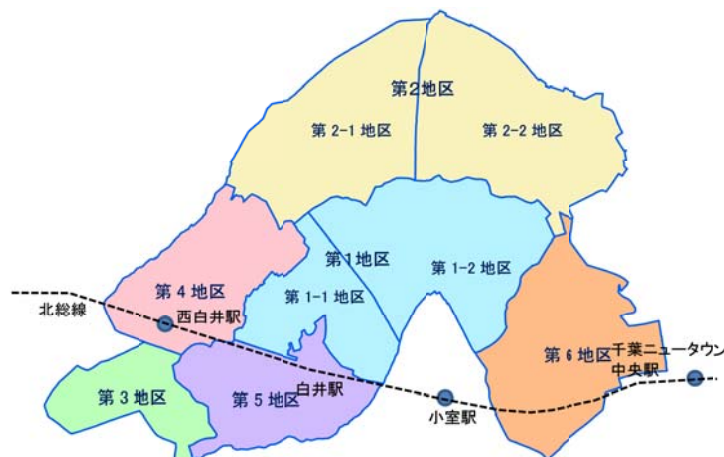


図 2 アンケートのエリア設定

表 2 アンケートの回収表

	世帯			個票		
	世帯 配布数	世帯 回収数	世帯 回収率	個票 配布数	個票 回収数	個票 回収率
1-1 地区 (白井第一小学校区西側)	300	98	32.7%	600	145	24.2%
1-2 地区 (白井第一小学校区東側)	300	88	29.3%	600	136	22.7%
2-1 地区 (白井第二小学校区西側)	300	72	24.0%	600	108	18.0%
2-2 地区 (白井第二小学校区東側)	250	62	24.8%	500	92	18.4%
3 地区 (白井第三小学校区)	500	144	28.8%	1,000	216	21.6%
4 地区 (大山口、清水口、七次台小学校区)	800	341	42.6%	1,600	536	33.5%
5 地区 (南山、池の上小学校区)	650	317	48.8%	1,300	513	39.5%
6 地区 (桜台小学校区)	400	150	37.5%	800	231	28.9%
合計	3,500	1,272	36.3%	7,000	1,977	28.2%
バス利用者調査 (1 人 1 票配布)	—	—	—	300	83	27.7%

3. 回答者の属性（市民アンケート調査）

（1）全体の傾向

回答者の属性については、性別は男性が若干多い。年齢層で見ると、最も多いのが「65～74 歳」（26.8%）で 4 分の 1 以上、次に「50～64 歳」（25.6%）で、この 2 つの世代で過半数を占めている。また、65 歳以上で見ると概ね 45%である。

職業を見ると、「会社員・公務員」（30.9%）が最も多く、次に「無職」（25.2%）が多いが、これは、回答者の年齢層が高いことが理由である。

免許保有状況については、「自動車免許保有あり」「自動車免許と原付・二輪の免許両方あり」で 8 割を占めるが、「免許がない」という回答も 17.9%となる。

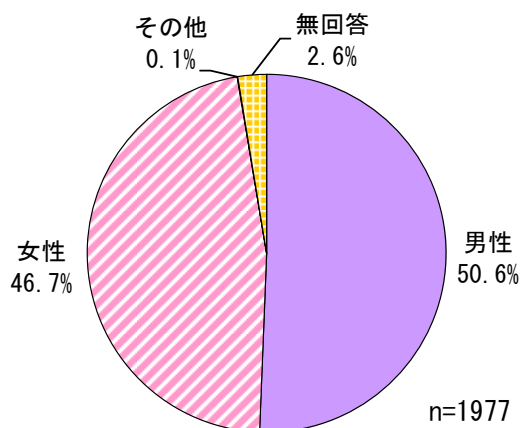


図 3 性別

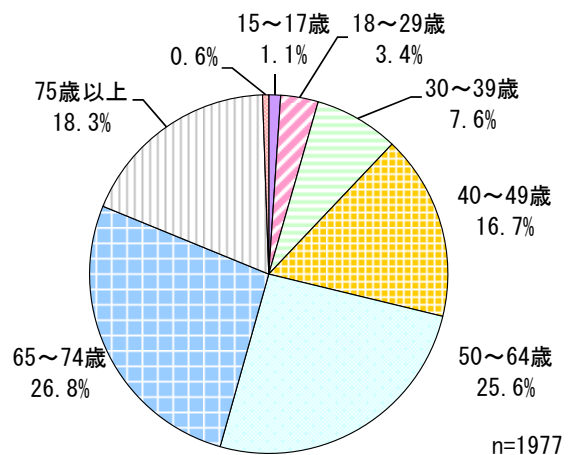


図 4 年齢

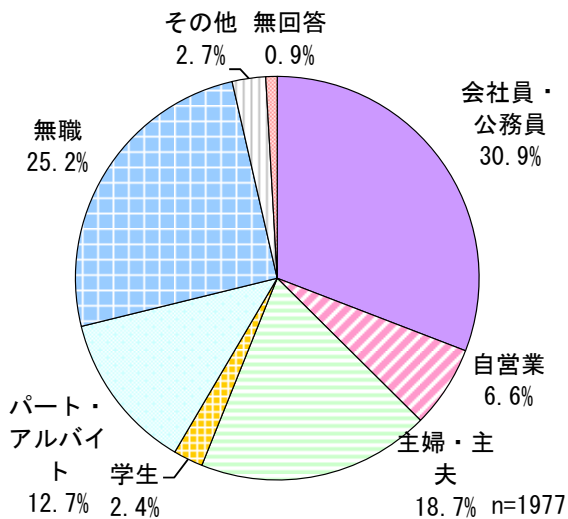


図 5 職業

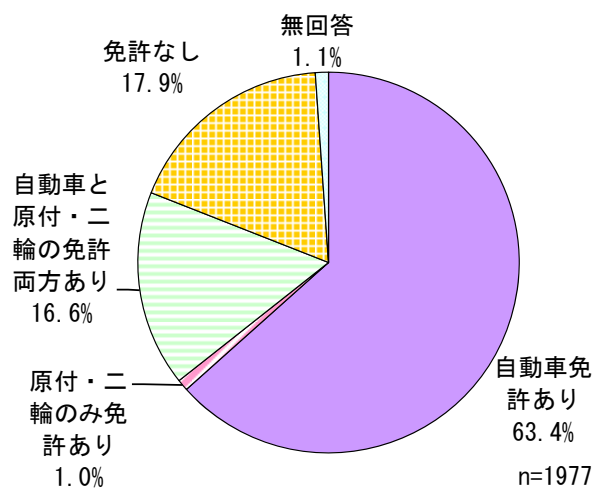


図 6 免許保有の有無

(2) 地区別・年齢別の傾向

地区別の年齢層の傾向を見ると、第2-2地区では「75歳以上」(34.8%)の回答が最も高いが、当該地区の高齢化率が高い点が反映されてのことである。第1-1地区では「40～49歳」(32.4%)の回答割合が最も高く、第6地区では「50～64歳」(45.0%)の回答が最も高い。

また、年齢別の免許保有の傾向を見ると、免許保有年齢に未到達の「15～17歳」(95.2%)及び「75歳」以上(46.3%)の免許保有が低いことが分かる。

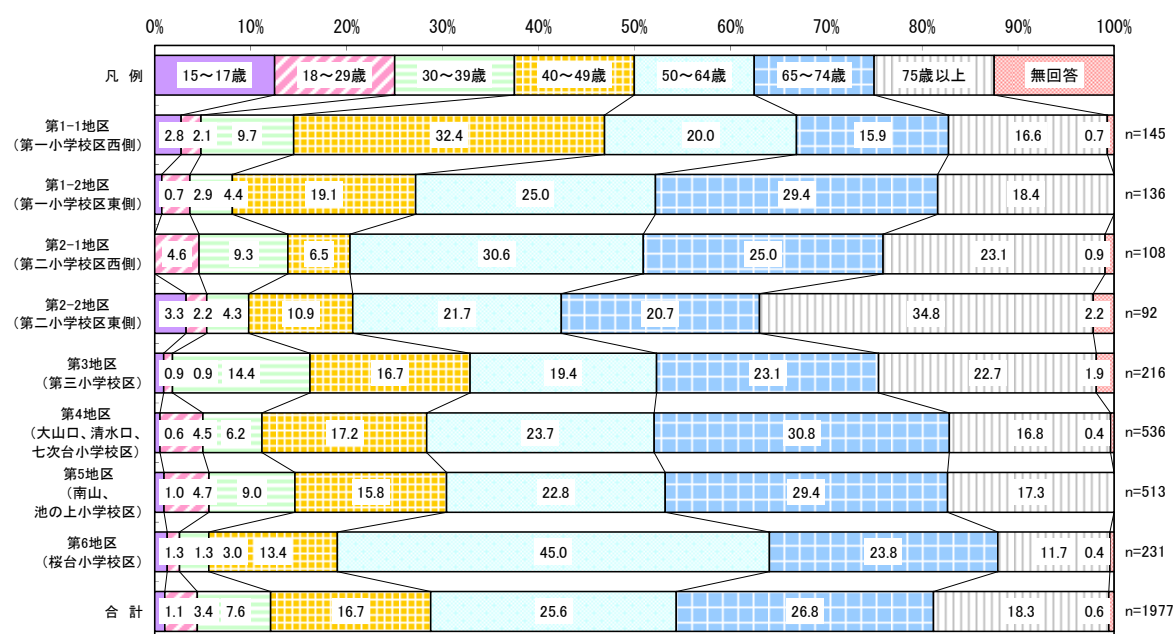


図 7 地区別年齢

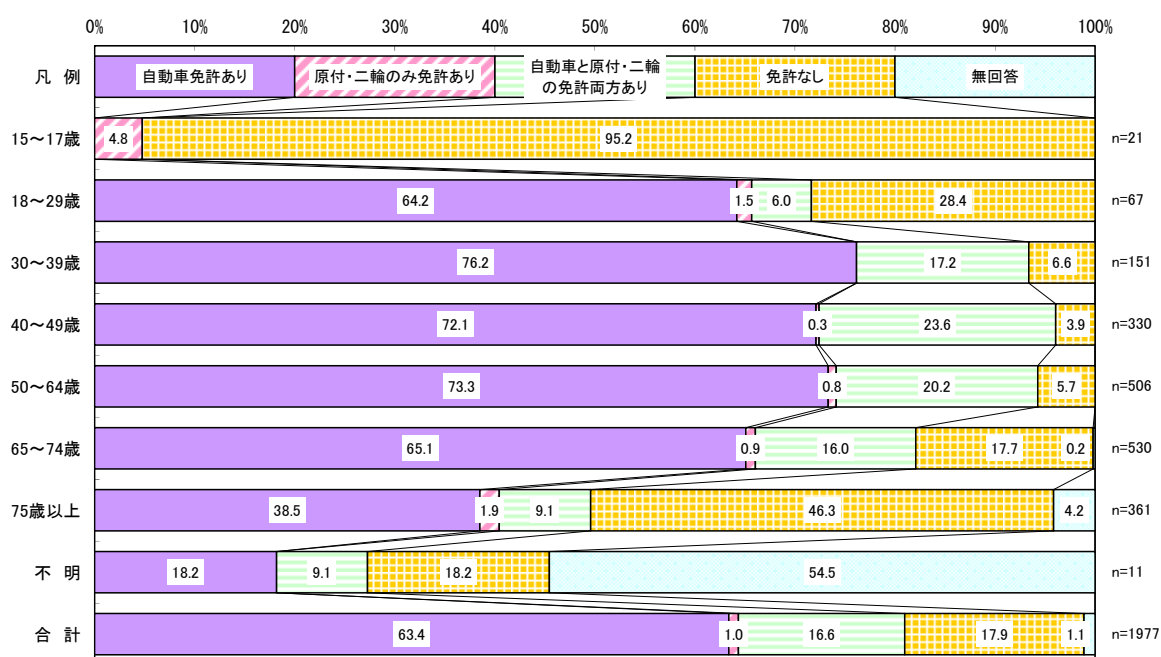


図 8 年齢別免許保有状況

4. 普段の外出の状況（市民アンケート調査）

（1）目的

1）全体の傾向

全体の傾向について、頻度の多い外出目的を見ると、1 番目に頻度の多い外出目的で回答割合が高いものは「通勤・通学」（46.3%）であり、次に高いものは「買物」（33.9%）となっている。また、2 番目の外出目的で最も高いものは「買物」（37.4%）で、次に「趣味・娯楽」（20.8%）、3 番目の外出目的で最も高いものは「趣味・娯楽」（20.4%）、次に「通院」（16.9%）となる。

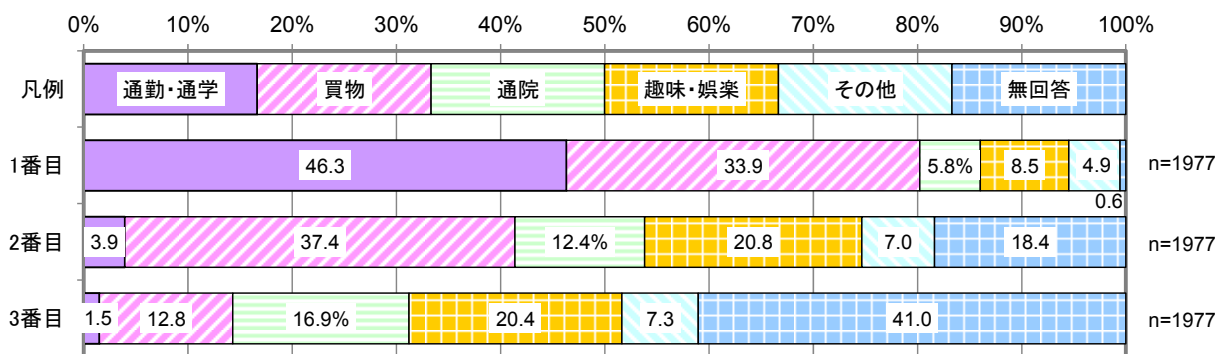


図 9 目的全体

2）地区別・年齢別の傾向

① 地区別

地区別の傾向を見ると、高齢者の回答が多い第 2-1 地区、第 2-2 地区では 1 番目に多い外出として「通勤・通学」の割合が低く、「通院」の割合が高い傾向にあることが分かる。2 番目の目的は、第 2-1 地区、第 2-2 地区の「通院」、第 3 地区～第 6 地区の「趣味・娯楽」の割合が「買物」に次いで高い。

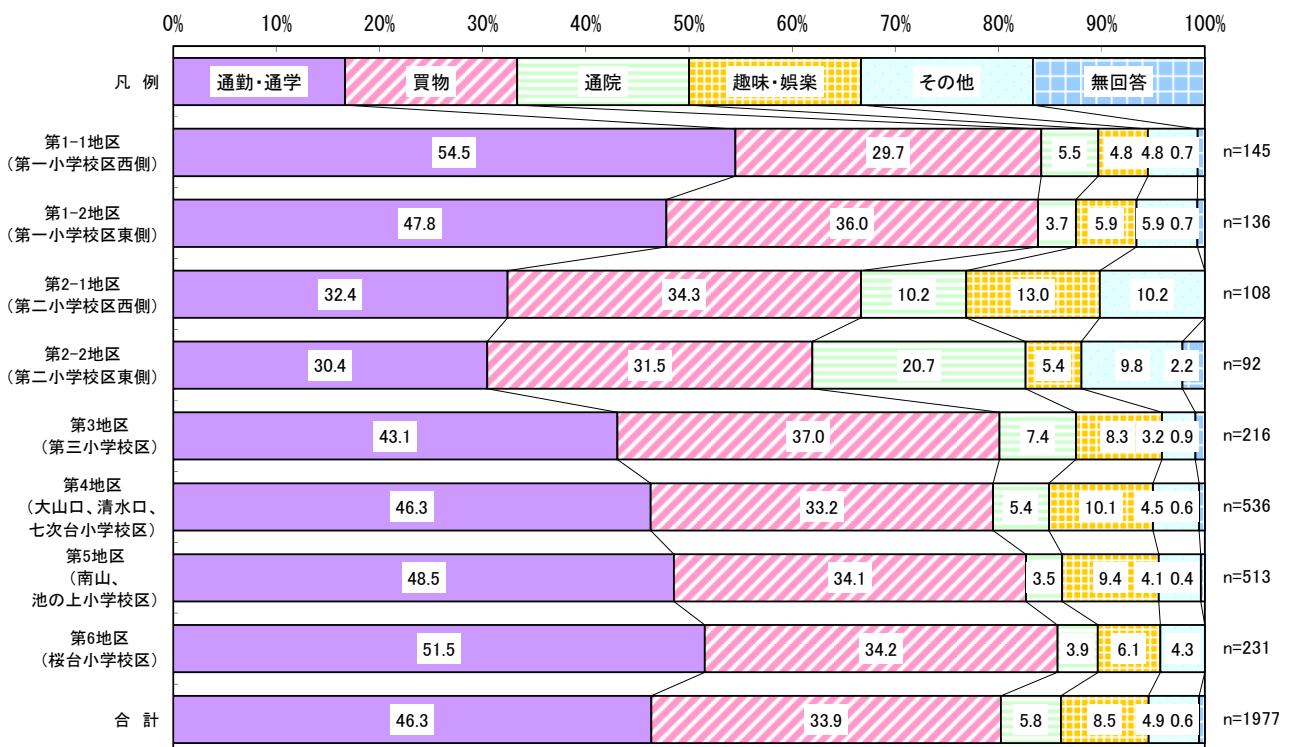


図 10 1 番目の外出目的（地区別）

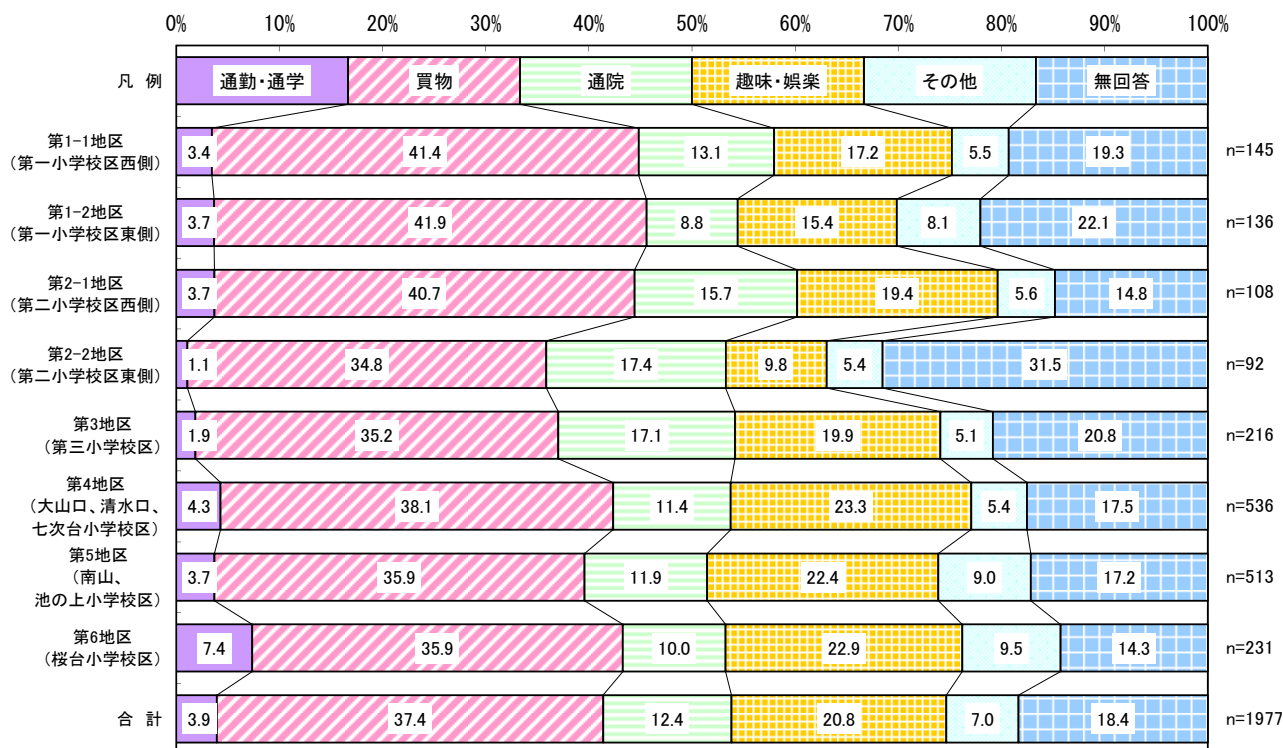


図 11 2 番目の外出目的（地区別）

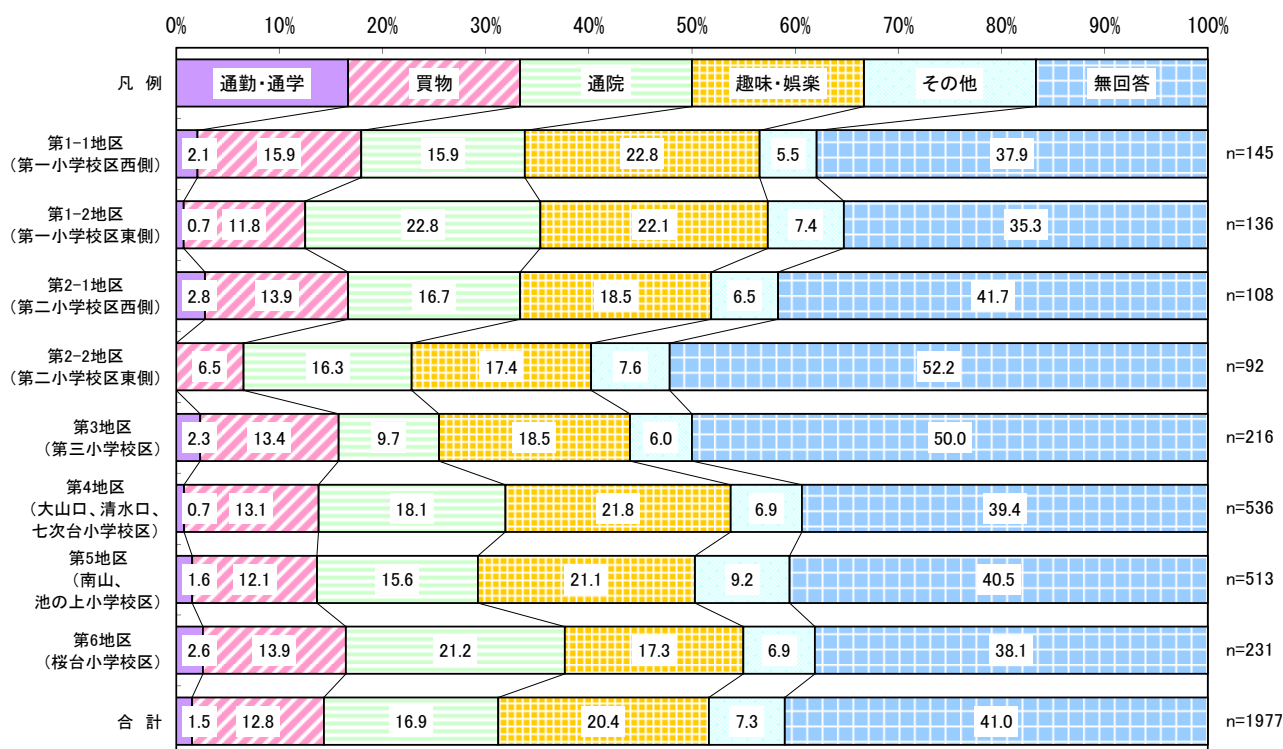


図 12 3 番目の外出目的（地区別）

② 年齢別

年齢別の傾向を見ると、1 番目の目的は「通勤・通学」が多いが、年齢が高くなるにつれ、「買物」の傾向が高くなり、65 歳以上では「買物」が 1 番多く、次に「通院」となる。2 番目の目的は、全体的に「買物」が多いが、年齢が高くなるにつれ「通院」の割合が高くなる。3 番目の目的は「趣味・娯楽」が全体的に高いが、65 歳以上は「通院」が高い。

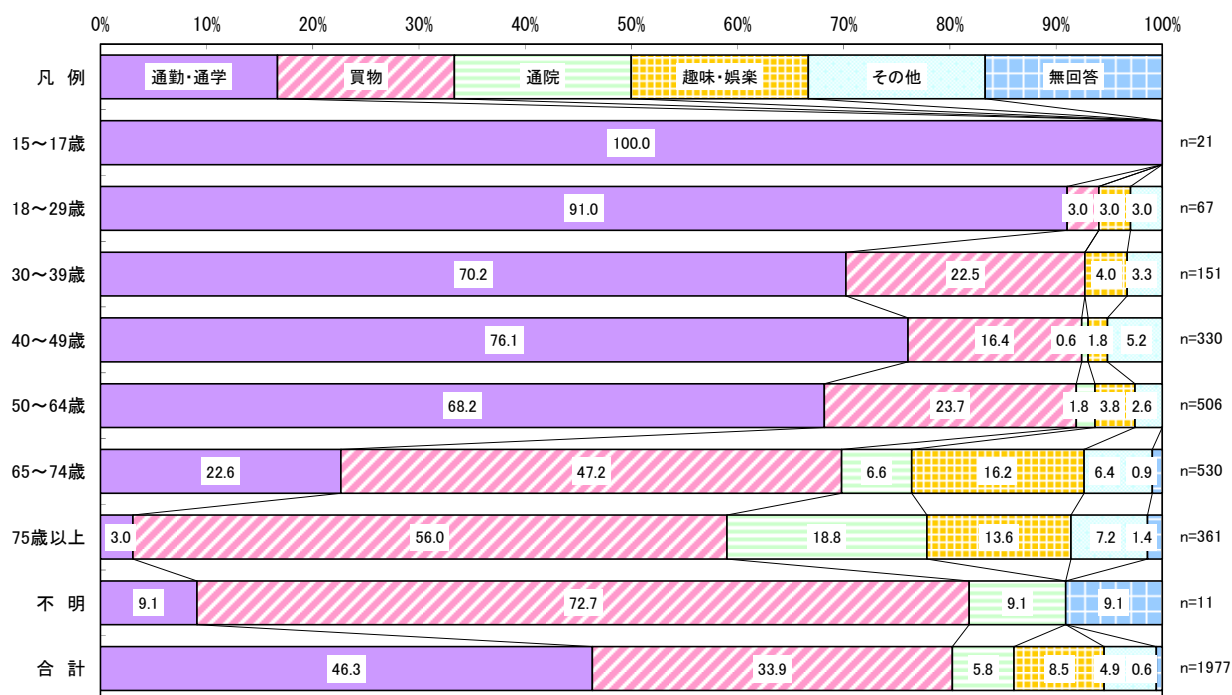


図 13 1 番目の外出目的（年齢別）

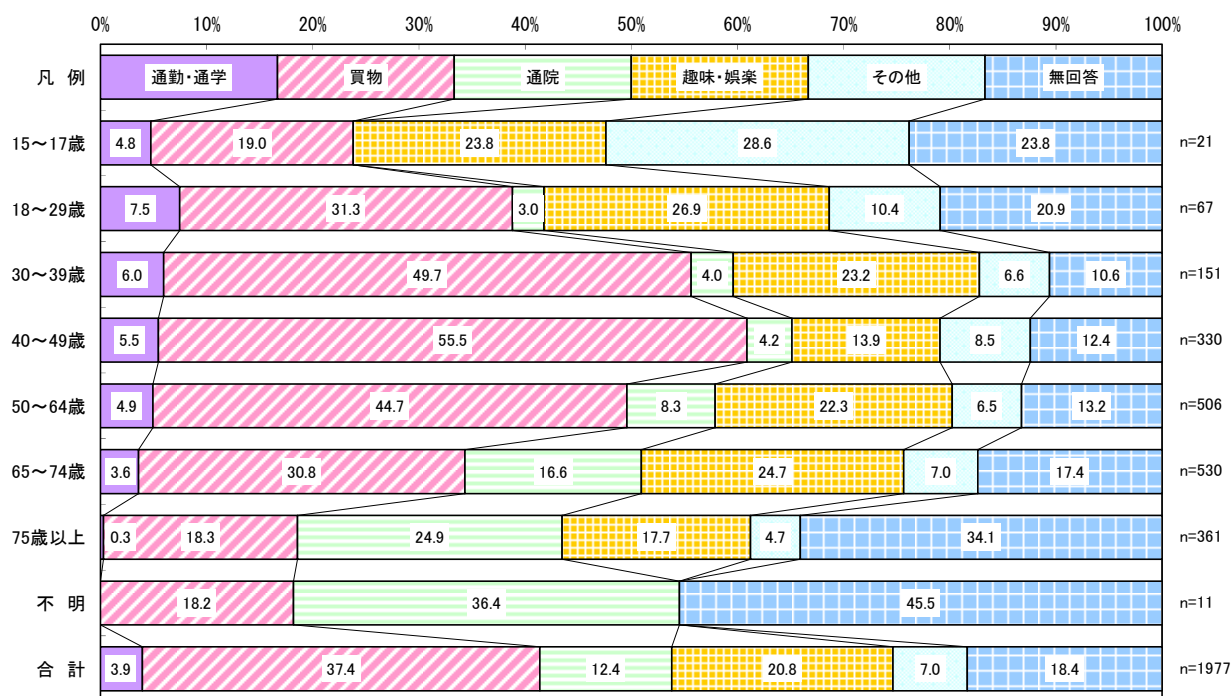


図 14 2 番目の外出目的（年齢別）

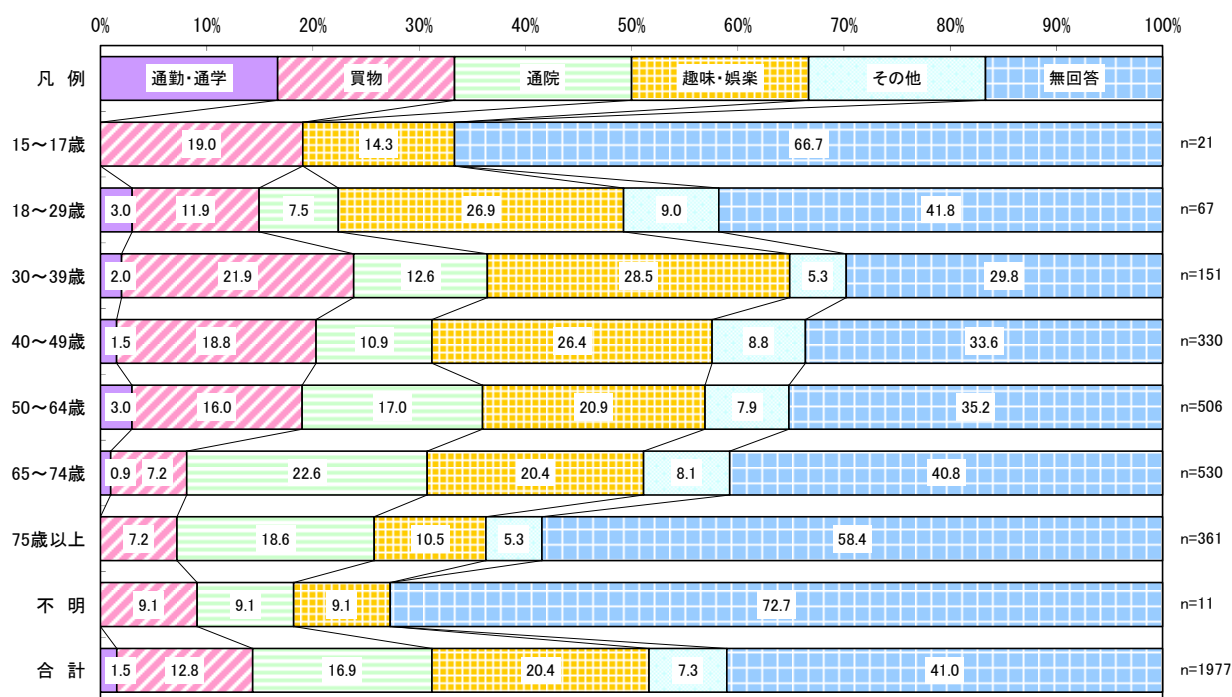


図 15 3 番目の外出目的（年齢別）

（２）場所

１）全体

全体の傾向を見ると、市内市外の割合を見ると、１番目、２番目、３番目の全ての外出において市外の方が多く一定の割合を占めるが、順位が下がるにつれ市外に比べ市内への移動が減っている。

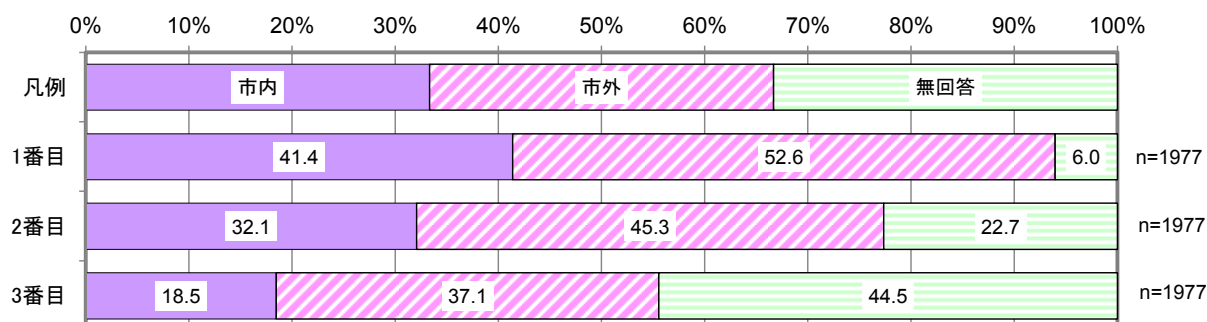


図 16 場所（全体）

２）地区別・年齢別の傾向

① 地区別

第 1-2 地区と第 2-1 地区、第 2-2 地区では 1 番目は市内の移動が多い傾向にあり、1 番目の目的では 50%を超えている。

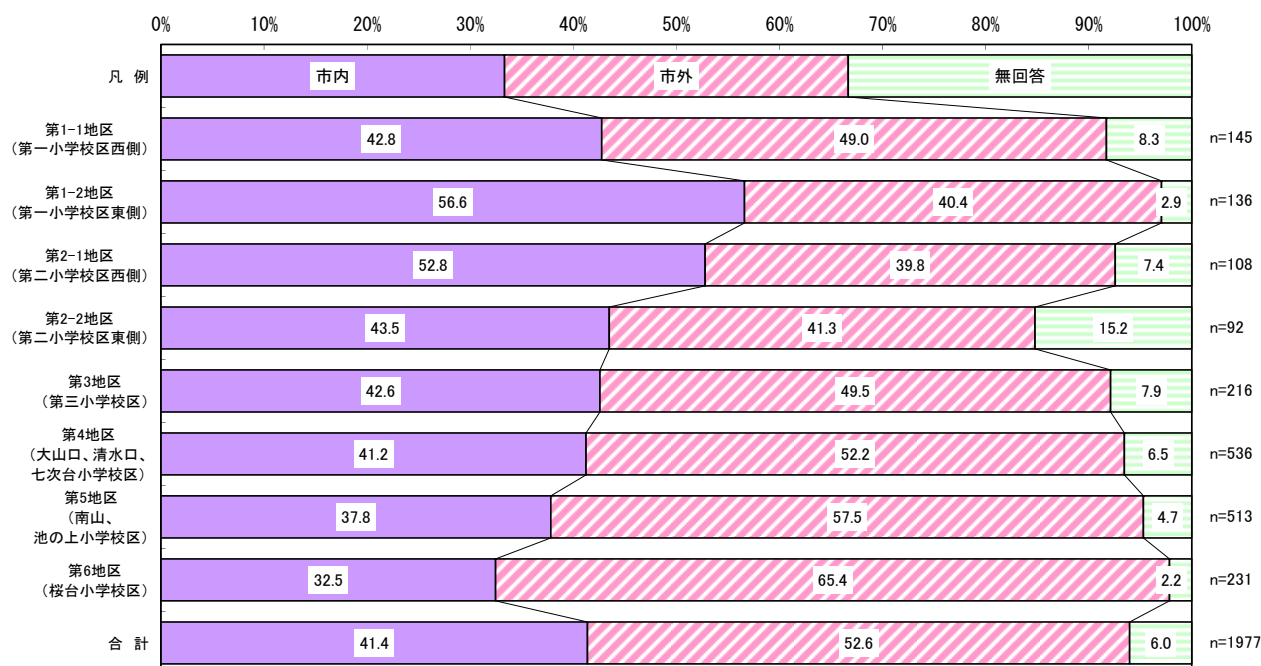


図 17 1 番目の場所（地区別）

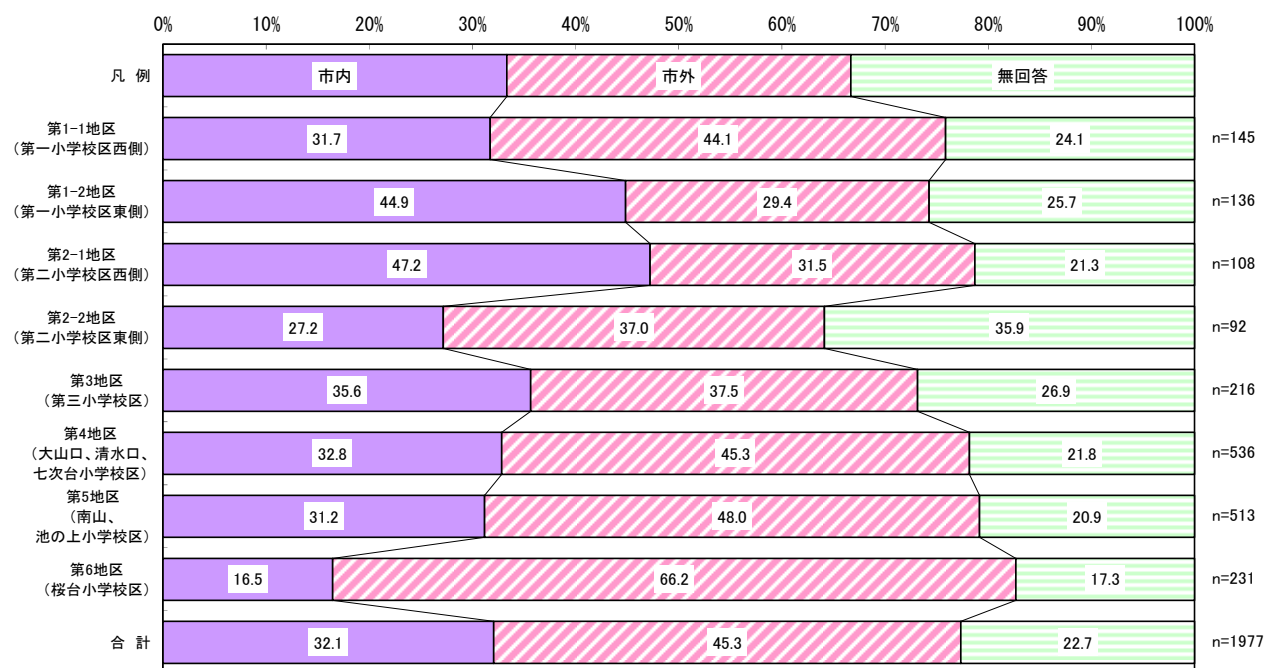


図 18 2 番目の場所（地区別）

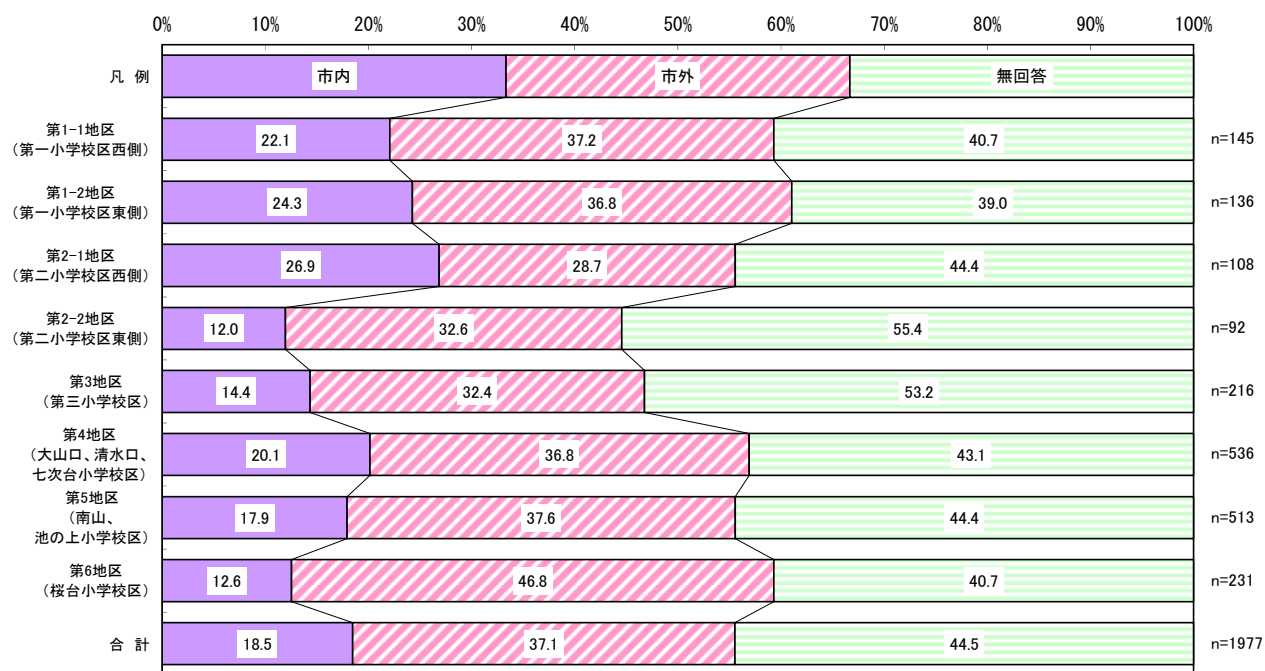


図 19 3 番目の場所（地区別）

② 年齢別

年齢別傾向を見ると、1 番目、2 番目、3 番目ともに、年齢が高くなるにつれ市内の割合が高くなる傾向にある。

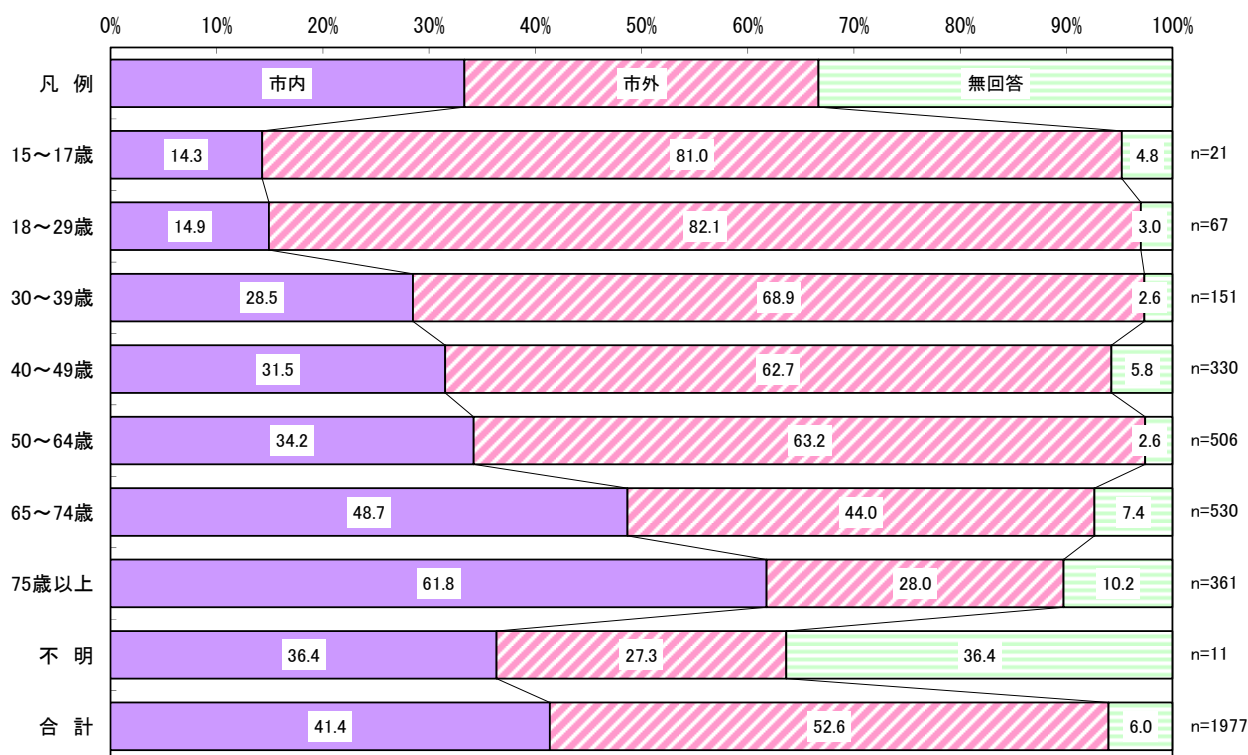


図 20 1 番目の場所（年齢別）

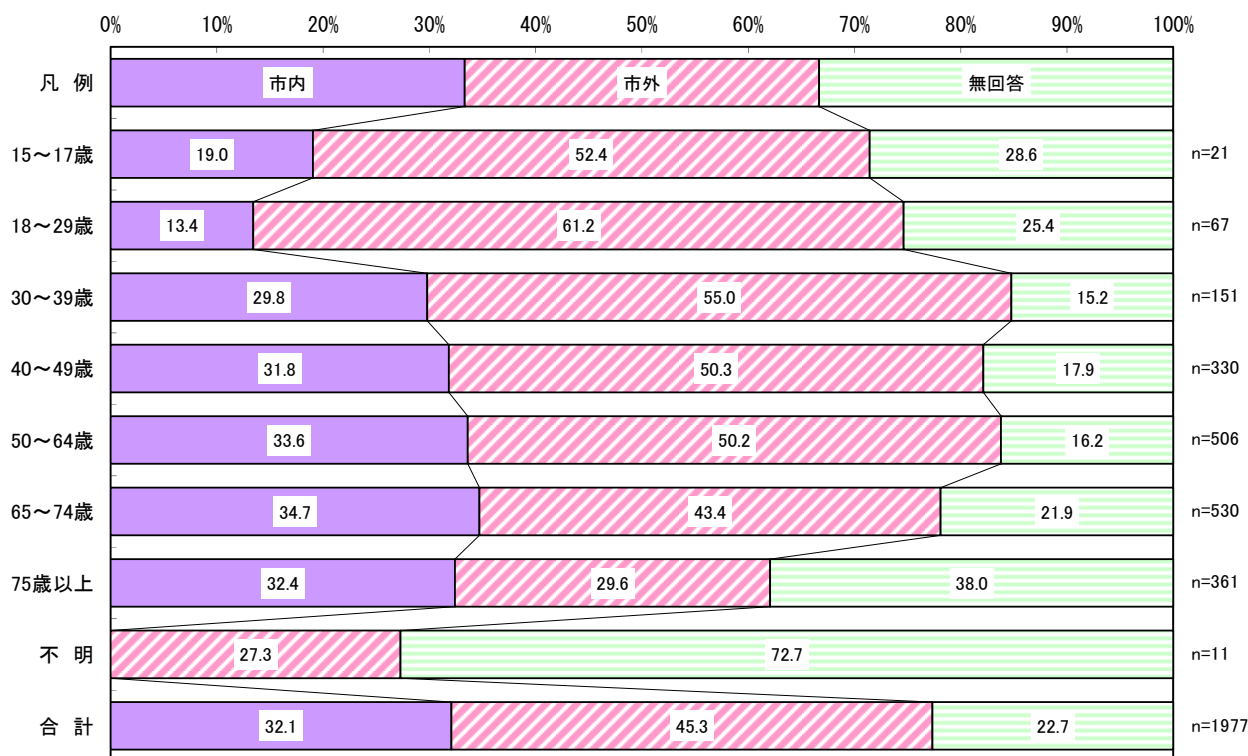
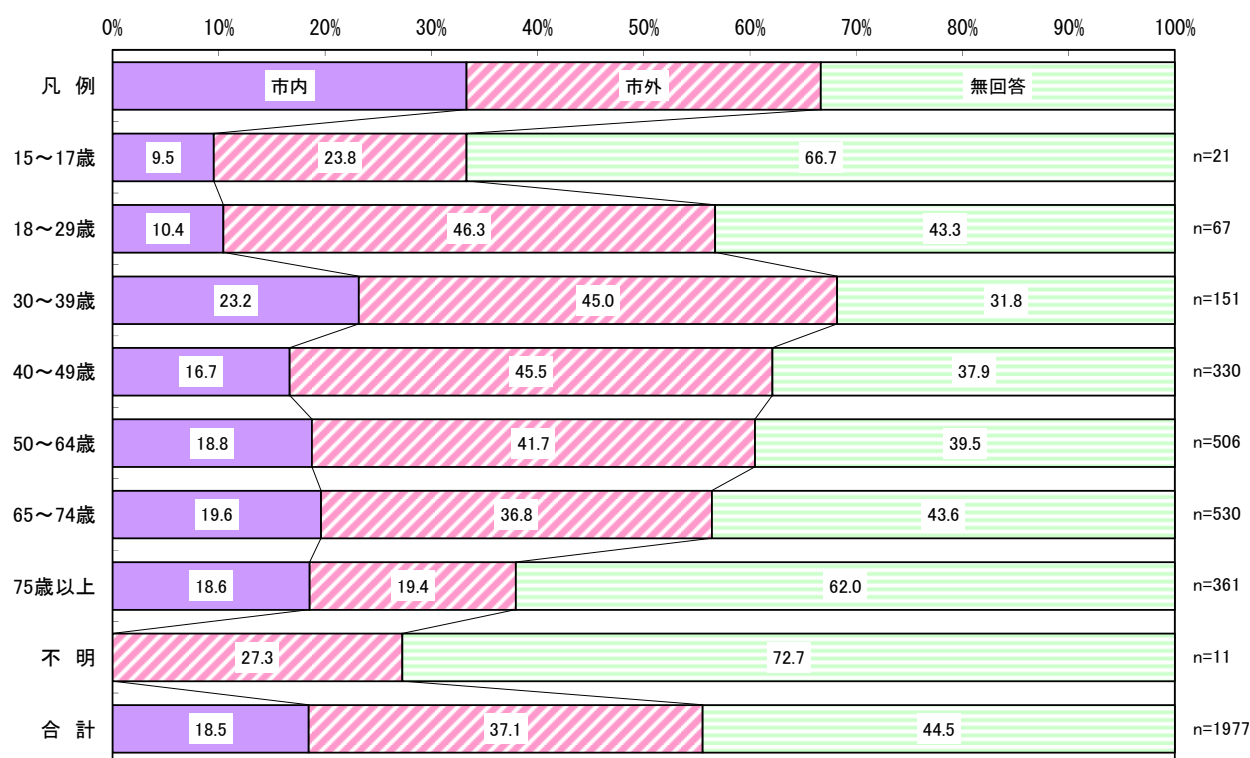


図 21 2 番目の場所（年齢別）



3) 外出先名称

市内への移動先は、各地区内での移動が高い傾向にあるが、駅から離れた第1地区、第2地区では、それぞれ駅近辺（西白井駅、白井駅方面）までの移動も見られる。市外への移動を見ると、駅に近い、第1-1地区、第3～第5地区では東京都が最も多いが、第1-2、2-2、第6地区では近隣の印西市、第2-1地区では鎌ケ谷市が多い傾向にある。

表 3 1 番目の場所（市内）

外出先	第1-1地区 (第一小学校区 西側)	第1-2地区 (第一小学校区 東側)	第2-1地区 (第二小学校区 西側)	第2-2地区 (第二小学校区 東側)	第3地区 (第三小学校区)	第4地区 (七次台・清水口・ 大山口小学校区)	第5地区 (南山・池の上 小学校区)	第6地区 (桜台小学校区)	総計
けやき台	0	0	0	0	0	0	0	0	0
七次台	1	0	0	0	0	2	1	2	6
中	0	1	7	2	1	4	0	2	17
今井	0	0	0	0	0	0	0	0	0
富士	0	0	0	0	32	6	6	0	44
十余一	0	0	0	0	0	0	0	1	1
南山	0	0	0	0	1	5	4	3	13
名内	1	0	1	1	0	0	1	1	5
堀込	5	2	2	0	0	3	29	2	43
大山口	0	1	1	0	0	13	4	0	19
大松	0	0	0	0	1	0	0	0	1
富塚	0	0	1	0	1	0	1	0	3
平塚	2	1	0	5	2	3	1	1	15
復	6	4	4	6	2	12	24	6	64
折立	0	0	0	0	0	1	0	0	1
木	1	1	1	0	0	2	1	0	6
根	15	18	5	4	13	41	25	1	122
桜台	1	1	1	1	1	2	3	33	43
池の上	0	0	0	0	2	2	2	0	6
河原子	0	2	1	0	0	2	2	2	9
清戸	2	2	0	0	0	0	3	1	8
清水口	0	0	0	0	3	41	2	1	47
白井	9	21	5	1	2	5	9	1	53
神々廻	0	2	0	0	0	4	2	3	11
笹塚	2	3	2	5	1	4	33	2	52
西白井	1	3	5	0	3	11	2	1	26
総計	46	62	36	25	65	163	155	63	615

表 4 1 番目の場所（市外）

外出先	第1-1地区 (第一小学校区 西側)	第1-2地区 (第一小学校区 東側)	第2-1地区 (第二小学校区 西側)	第2-2地区 (第二小学校区 東側)	第3地区 (第三小学校区)	第4地区 (七次台・清水口・ 大山口小学校区)	第5地区 (南山・池の上 小学校区)	第6地区 (桜台小学校区)	総計
千葉県内									
千葉市	2	1	0	0	6	11	2	1	23
銚子市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
市川市	2	2	0	0	4	5	5	2	20
船橋市	5	11	4	3	17	22	28	9	99
木更津市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
松戸市	4	5	1	0	4	18	10	3	45
野田市	0	0	0	0	1	1	3	1	6
成田市	0	1	1	0	0	2	3	2	9
佐倉市	1	0	0	1	1	1	3	0	7
旭市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
習志野市	0	2	2	0	3	2	2	1	12
柏市	3	6	7	7	5	11	11	3	53
市原市	0	0	1	0	0	0	0	0	1
流山市	1	0	0	0	0	0	0	0	1
八千代市	1	0	2	0	4	6	8	1	22
我孫子市	1	2	0	2	0	0	1	1	7
鎌ヶ谷市	12	4	10	3	13	47	27	3	119
浦安市	1	0	0	0	1	0	3	2	7
四街道市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
袖ヶ浦市	0	0	0	0	0	1	0	0	1
八街市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
印西市	10	14	6	15	3	29	55	64	196
南房総市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
香取市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
山武市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
いすみ市	0	0	0	0	0	1	0	0	1
長南町	0	0	0	0	0	0	0	0	0
印旛郡	0	0	0	0	0	1	1	0	2
千葉県外									
東京都	21	4	2	2	35	106	110	50	330
神奈川県	1	0	0	0	0	2	0	3	6
埼玉県	2	0	1	0	2	6	4	0	15
栃木県	0	0	0	0	0	0	2	0	2
茨城県	0	0	2	1	1	1	4	4	13
群馬県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
山梨県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
総計	67	52	39	34	100	273	282	150	997

表 5 2 番目の場所（市内）

外出先	第1-1地区 (第一小学校区 西側)	第1-2地区 (第一小学校区 東側)	第2-1地区 (第二小学校区 西側)	第2-2地区 (第二小学校区 東側)	第3地区 (第三小学校区)	第4地区 (七次台・清水口・ 大山口小学校区)	第5地区 (南山・池の上 小学校区)	第6地区 (桜台小学校区)	総計
けやき台	0	0	0	0	0	1	0	0	1
七次台	0	0	1	0	1	2	0	1	5
中	0	1	0	0	0	1	0	0	2
今井	0	0	0	0	0	0	0	0	0
富士	0	0	2	0	23	10	1	1	37
十余一	0	0	0	0	0	0	0	0	0
南山	0	0	0	0	0	0	7	0	7
名内	0	0	0	0	0	0	0	0	0
堀込	0	0	2	0	0	6	18	0	26
大山口	0	1	1	0	0	12	1	0	15
大松	0	0	0	0	1	2	1	0	4
富塚	0	1	1	0	1	0	0	0	3
平塚	0	0	0	0	1	2	0	0	3
復	5	5	5	3	2	17	19	3	59
折立	0	0	0	0	0	0	0	0	0
木	0	1	0	1	0	1	1	0	4
根	10	16	9	3	13	31	18	2	102
桜台	0	0	2	1	0	1	4	20	28
池の上	0	0	1	0	0	0	4	0	5
河原子	0	0	0	0	0	0	1	0	1
清戸	1	0	0	0	0	1	2	1	5
清水口	1	1	1	0	2	24	1	1	31
白井	6	12	7	1	6	3	2	0	37
神々廻	0	1	1	3	0	7	1	2	15
笹塚	12	6	1	3	0	8	34	2	66
西白井	2	2	7	0	4	3	5	1	24
総計	37	47	41	15	54	132	120	34	480

表 6 2 番目の場所（市外）

外出先	第1-1地区 (第一小学校区 西側)	第1-2地区 (第一小学校区 東側)	第2-1地区 (第二小学校区 西側)	第2-2地区 (第二小学校区 東側)	第3地区 (第三小学校区)	第4地区 (七次台・清水口・ 大山口小学校区)	第5地区 (南山・池の上 小学校区)	第6地区 (桜台小学校区)	総計
千葉県内									
千葉市	1	2	0	2	3	3	3	1	15
銚子市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
市川市	2	1	1	0	1	1	1	0	7
船橋市	4	2	0	1	18	26	25	6	82
木更津市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
松戸市	1	1	1	0	2	6	8	2	21
野田市	0	2	0	0	0	2	0	0	4
成田市	0	1	0	0	0	1	1	1	4
佐倉市	1	0	0	0	0	0	0	1	2
旭市	0	1	0	0	0	0	1	0	2
習志野市	0	0	0	0	4	1	1	2	8
柏市	6	3	11	2	2	19	8	2	53
市原市	0	0	0	0	0	1	0	0	1
流山市	0	0	0	0	0	0	1	0	1
八千代市	0	0	2	0	0	1	2	1	6
我孫子市	0	0	0	1	0	1	2	1	5
鎌ヶ谷市	5	3	3	2	18	58	19	6	114
浦安市	0	0	0	0	0	0	2	0	2
四街道市	0	0	0	0	0	1	0	0	1
袖ヶ浦市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
八街市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
印西市	37	18	11	21	19	62	114	104	386
南房総市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
香取市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
山武市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
いすみ市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
長南町	0	0	0	0	0	0	1	0	1
印旛郡	0	0	0	0	0	0	0	0	0
千葉県外									
東京都	4	4	0	1	7	46	38	18	118
神奈川県	0	0	0	0	0	2	1	1	4
埼玉県	0	0	0	0	4	1	3	0	8
栃木県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
茨城県	0	1	0	0	0	0	1	2	4
群馬県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
山梨県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
総計	61	39	29	30	78	232	232	148	849

表 7 3 番目の場所（市内）

外出先	第1-1地区 (第一小学校区 西側)	第1-2地区 (第一小学校区 東側)	第2-1地区 (第二小学校区 西側)	第2-2地区 (第二小学校区 東側)	第3地区 (第三小学校区)	第4地区 (七次台・清水口・ 大山口小学校区)	第5地区 (南山・池の上 小学校区)	第6地区 (桜台小学校区)	総計
けやき台	0	0	0	0	0	1	0	0	1
七次台	1	0	0	0	0	1	0	0	2
中	0	0	2	0	0	0	0	0	2
今井	0	0	0	2	0	0	0	0	2
富士	1	0	0	0	11	11	3	1	27
十合一	0	0	0	0	0	0	0	0	0
南山	0	1	0	0	0	0	1	0	2
名内	0	0	0	1	0	0	0	0	1
堀込	3	1	0	0	0	1	10	0	15
大山口	0	0	1	0	1	1	1	0	4
大松	0	0	0	0	0	2	1	0	3
富塚	0	0	1	0	0	0	0	0	1
平塚	0	0	0	0	0	0	0	0	0
復	3	2	0	2	1	11	14	1	34
折立	0	0	1	0	0	0	0	1	2
木	1	0	0	0	0	0	0	0	1
根	9	9	1	4	6	26	9	1	65
桜台	0	0	0	0	1	0	1	9	11
池の上	0	0	0	0	0	0	1	0	1
河原子	0	1	0	0	0	0	0	0	1
清戸	0	0	1	0	0	0	1	1	3
清水口	0	1	0	0	0	9	0	1	11
白井	1	8	5	0	2	3	4	2	25
神々廻	2	1	0	0	0	2	1	4	10
笹塚	1	3	3	0	2	12	20	2	43
西白井	3	1	3	0	0	3	3	0	13
総計	25	28	18	9	24	83	70	23	280

表 8 3 番目の場所（市外）

外出先		第1-1地区 (第一小学校区 西側)	第1-2地区 (第一小学校区 東側)	第2-1地区 (第二小学校区 西側)	第2-2地区 (第二小学校区 東側)	第3地区 (第三小学校区)	第4地区 (七次台・清水口・ 大山口小学校区)	第5地区 (南山・池の上 小学校区)	第6地区 (桜台小学校区)	総計
千葉県内	千葉市	1	3	0	0	3	1	4	5	17
	銚子市	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	市川市	0	0	0	0	1	0	1	1	3
	船橋市	3	4	4	2	11	15	17	8	64
	木更津市	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	松戸市	1	1	2	2	2	8	3	5	24
	野田市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	成田市	2	0	0	0	0	3	4	0	9
	佐倉市	0	0	0	0	0	1	1	1	3
	旭市	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	習志野市	0	0	0	0	0	2	0	0	2
	柏市	9	6	6	5	4	20	11	4	65
	市原市	0	0	0	0	1	0	1	0	2
	流山市	0	0	0	0	0	0	2	0	2
	八千代市	1	2	0	0	2	5	5	3	18
	我孫子市	0	0	0	1	0	2	1	0	4
	鎌ヶ谷市	6	6	2	1	12	40	26	3	96
	浦安市	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	四街道市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	袖ヶ浦市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	八街市	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	印西市	21	14	10	12	11	39	45	43	195
	南房総市	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	香取市	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	山武市	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	いすみ市	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	長南町	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	印旛郡	0	0	0	0	0	0	0	0	0
千葉県外	東京都	7	12	3	3	13	44	41	26	149
	神奈川県	0	0	0	0	1	2	2	0	5
	埼玉県	0	0	0	0	1	2	1	1	5
	栃木県	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	茨城県	1	0	1	0	1	1	1	2	7
	群馬県	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	山梨県	0	0	0	0	0	0	1	0	1
総計		52	49	28	26	63	188	172	104	682

(3) 頻度

1) 全体

全体の傾向を見ると、1 番目の目的は「通勤・通学」が大半を占めるため全体的に頻度が高く、「週 5 日以上」が 50%を占め、2 番目は「週 1～2 日」、3 番目は「月 1～2 日」が最も多い。

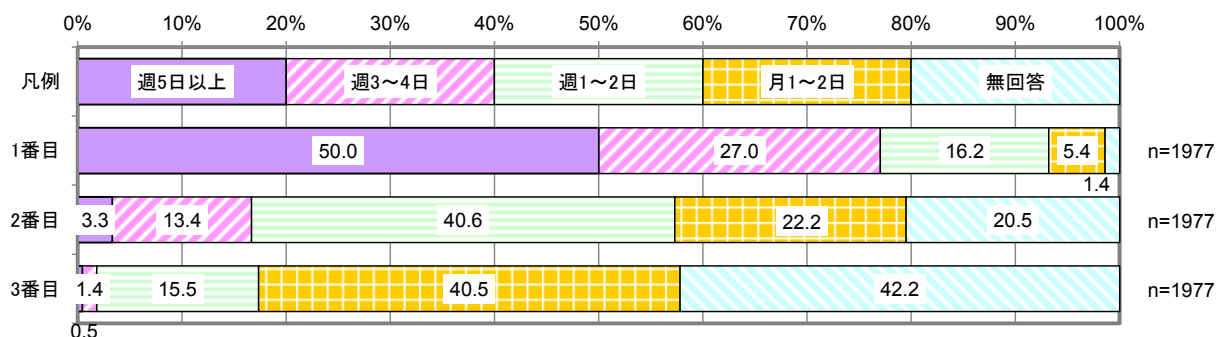


図 22 頻度（全体）

2) 地区別・年齢別の傾向

① 地区別

高齢者の回答が多い第 2-1 地区と第 2-2 地区での外出頻度が低い傾向にある。

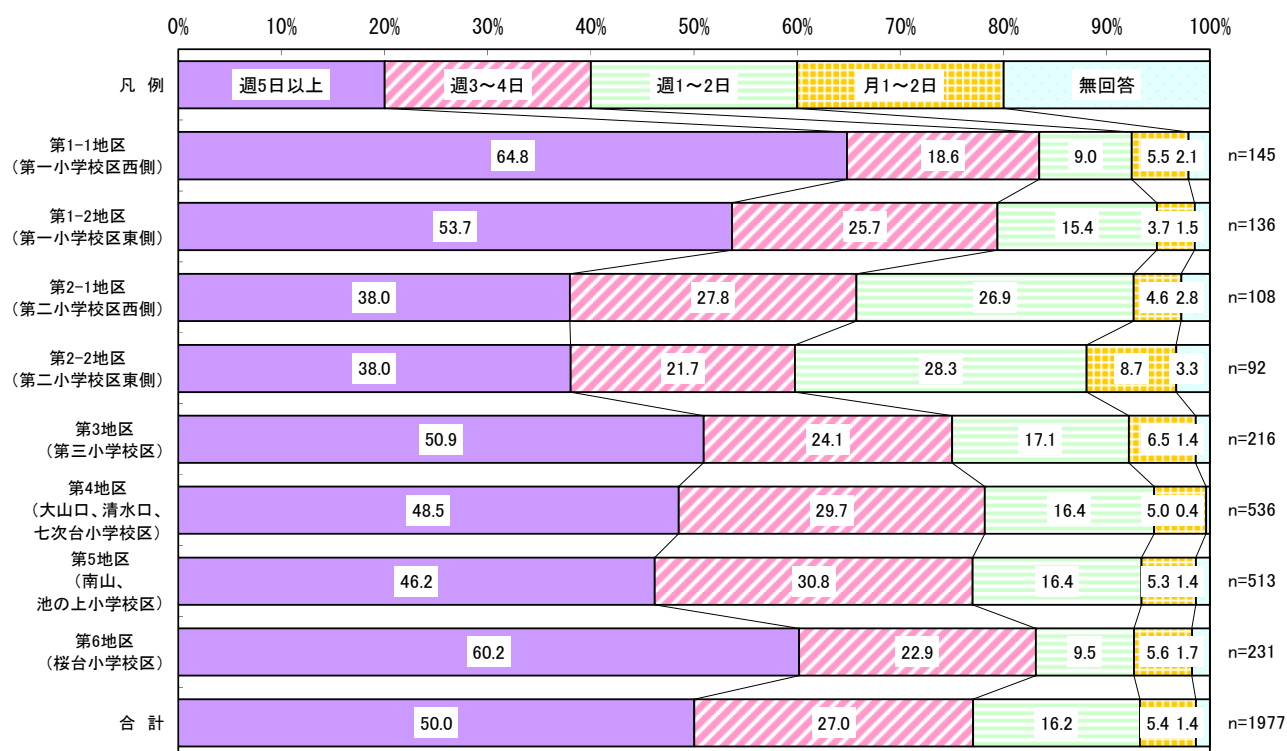


図 23 1 番目の頻度（地区別）

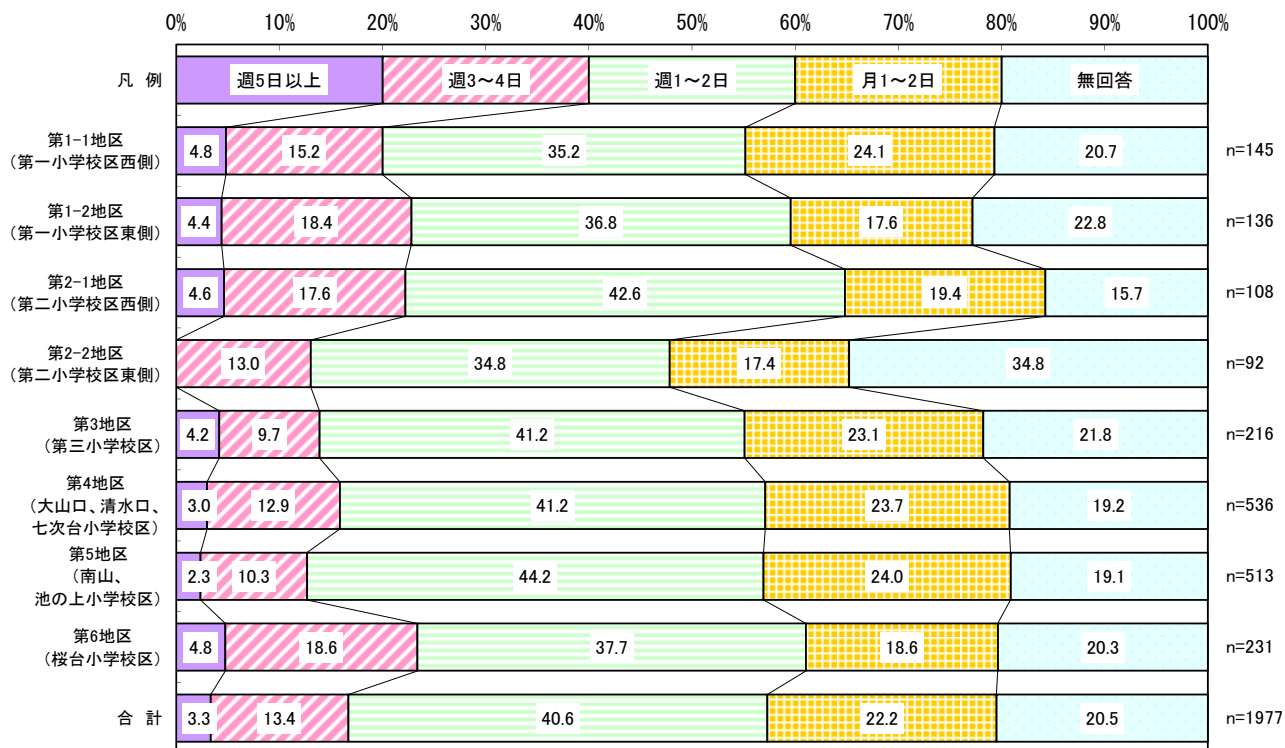


図 24 2 番目の頻度（地区別）

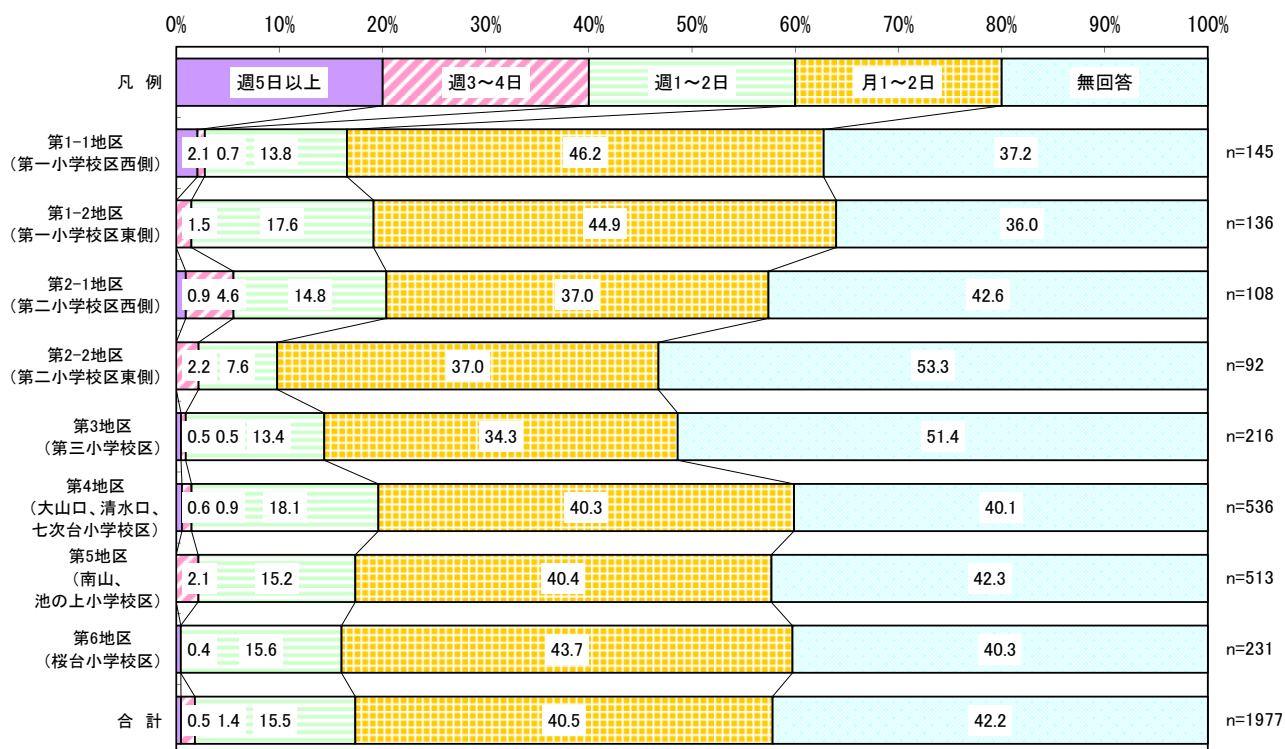


図 25 3 番目の頻度（地区別）

② 年齢別

1 番目の目的では、就学・就業が多く 15～64 歳が「週 5 日以上」で 60%を超えるが、65 歳を境に「週 5 日以上」は 40%以下となり、全体的に年齢が上がるにつれ頻度が下がる傾向にある。2 番目は「週 1～2 日」、が、3 番目は「月 1～2 日」が多く、年齢が上がるにつれ頻度が低くなる。

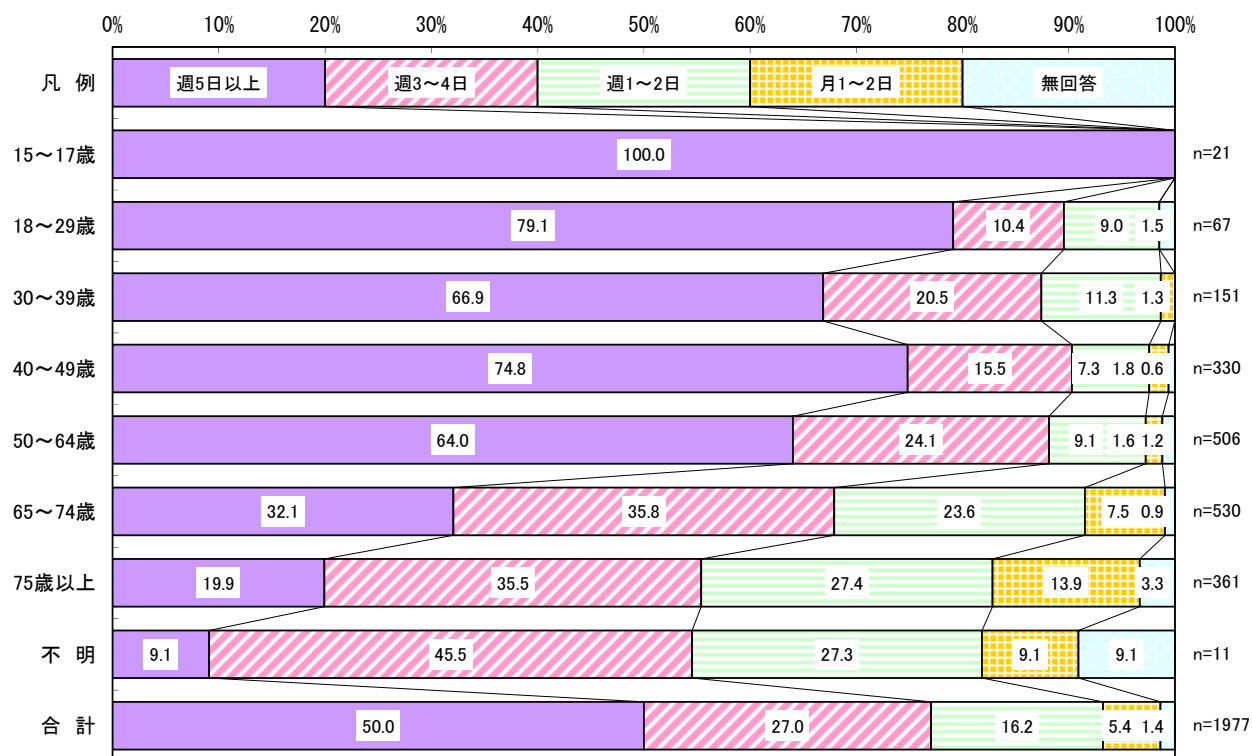


図 26 1 番目の頻度（年齢別）

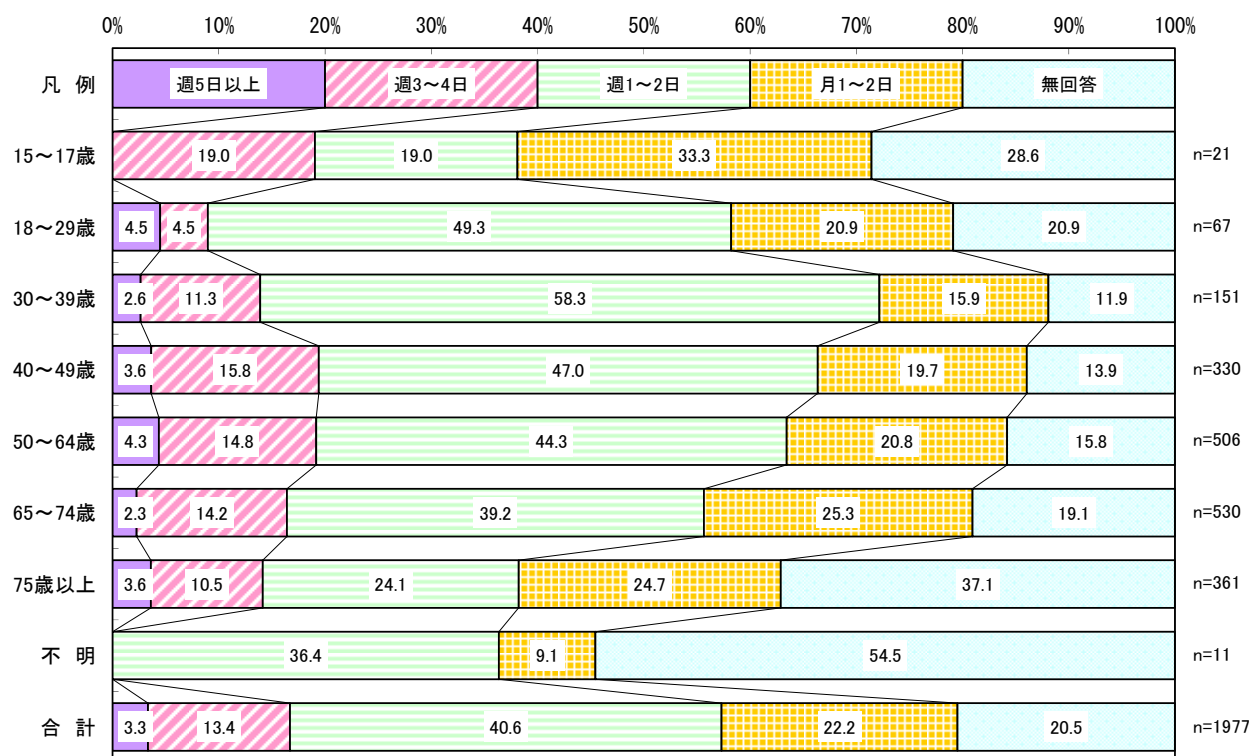


図 27 2 番目の頻度（年齢別）

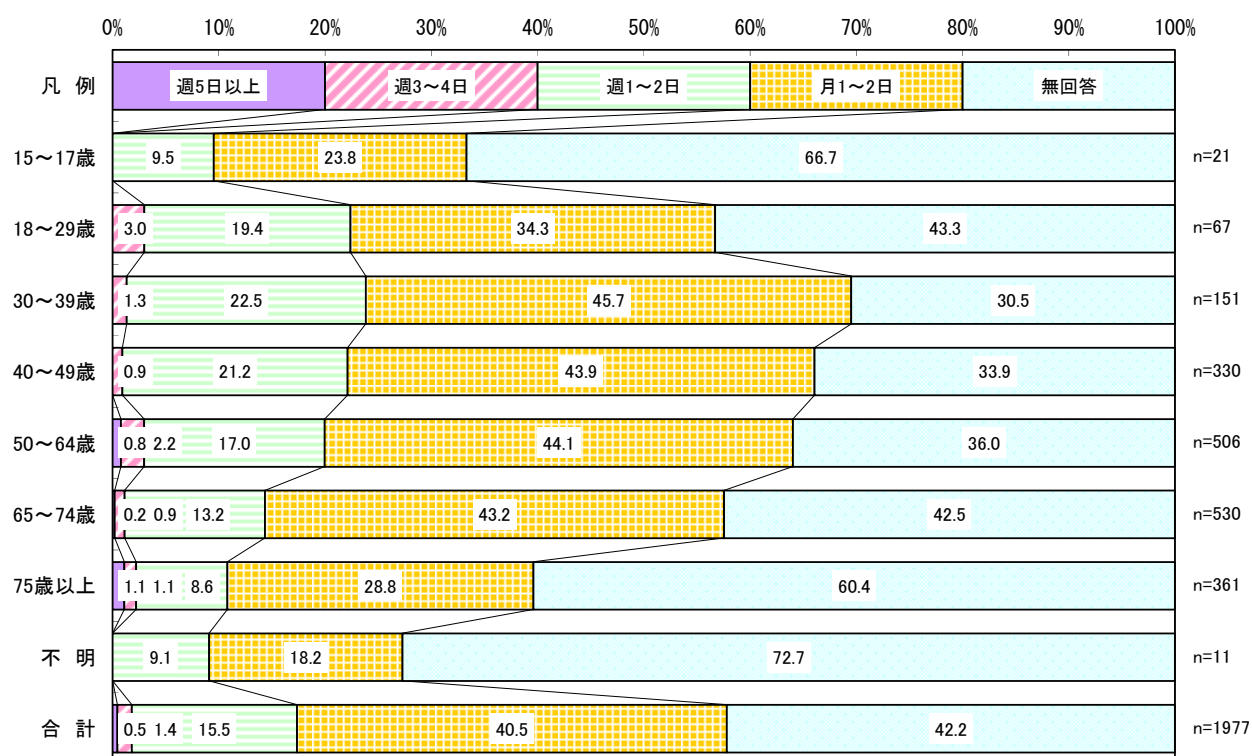


図 28 3 番目の頻度（年齢別）

(4) 行きの時間帯・帰りの時間帯

行きの時間帯は、1 番目の外出が「7 時頃」が多く、2 番目と 3 番目の外出は「10 時頃」が多い。これは 1 番目の外出は通勤・通学が多く、2 番目と 3 番目の外出は買物や通院が多いことが理由である。また、帰りの時間帯は 1 番目が「17 時頃」から「19 時頃」までが多いが、2 番目と 3 番目の外出は、それぞれ「16 時頃」と「17 時頃」である。これは、行きの時間帯と同様、外出目的が異なるからである。

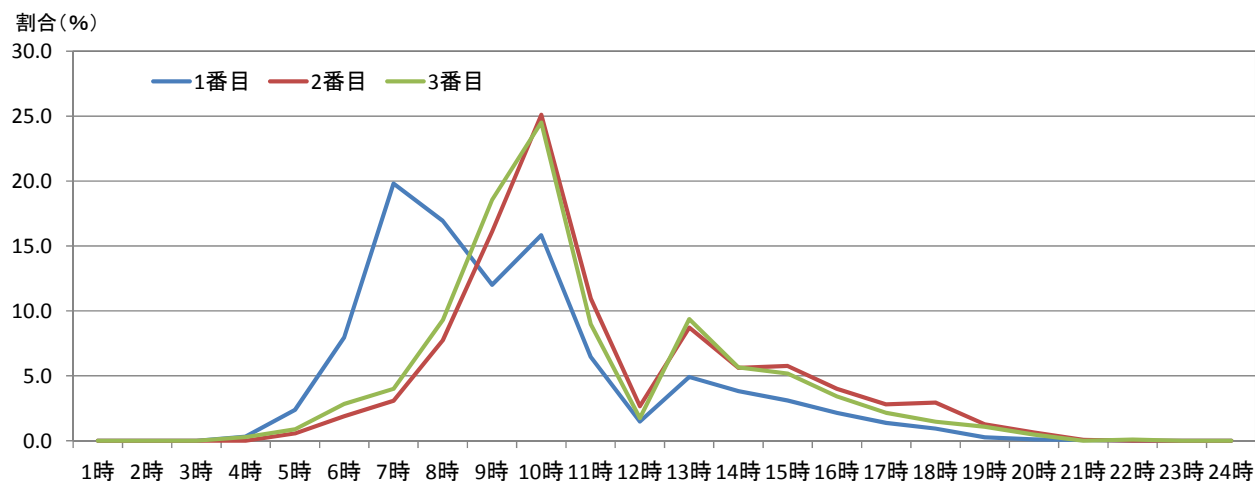


図 29 行きの時間帯（無回答除く）

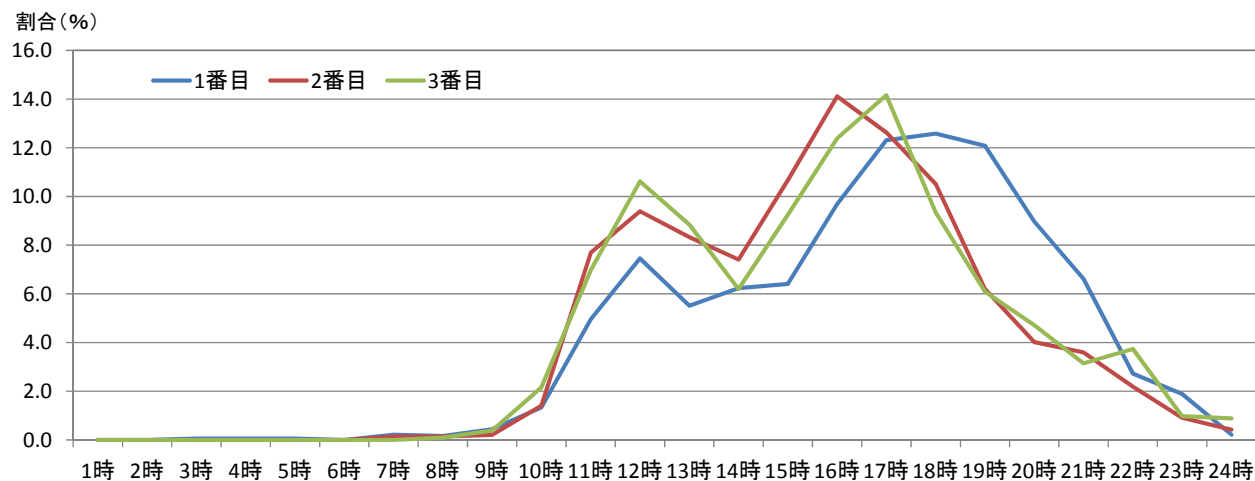


図 30 帰りの時間帯（無回答除く）

(5) 手段

1) 全体

全体の傾向を見ると、いずれの外出目的においても自動車が多いが、1 番目の外出（28.6%）よりも 2 番目の外出（36.6%）が多い。1 番目は 2 番目に比べて鉄道（21.5%）・自転車（28.6%）・徒歩（14.3%）の割合が高くなっている。

① 鉄道 ② 路線バス ③ 循環バス(ナッシー号) ④ 自動車(自分で運転) ⑤ 自動車(家族の送迎) ⑥ 自動車(家族以外の送迎)
⑦ 原付・バイク ⑧ 自転車 ⑨ 徒歩 ⑩ その他 ⑪ 無回答

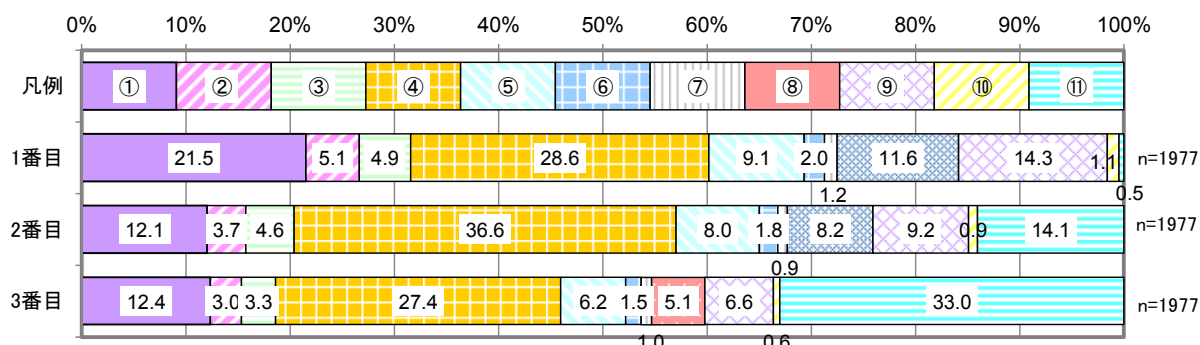


図 31 手段（全体）※複数回答

2) 地区別・年齢別の傾向

① 地区別

全体的に「自家用車（自分で運転）」の傾向が多いが、特に第 2 地区では、「鉄道」の回答が少なく「自動車（自分で運転）」が高い。一方で、第 3 地区から第 6 地区では「鉄道」の割合が相対的に高い傾向にある。

① 鉄道 ② 路線バス ③ 循環バス(ナッシー号) ④ 自動車(自分で運転) ⑤ 自動車(家族の送迎)
⑥ 自動車(家族以外の送迎) ⑦ 原付・バイク ⑧ 自転車 ⑨ 徒歩 ⑩ その他 ⑪ 無回答

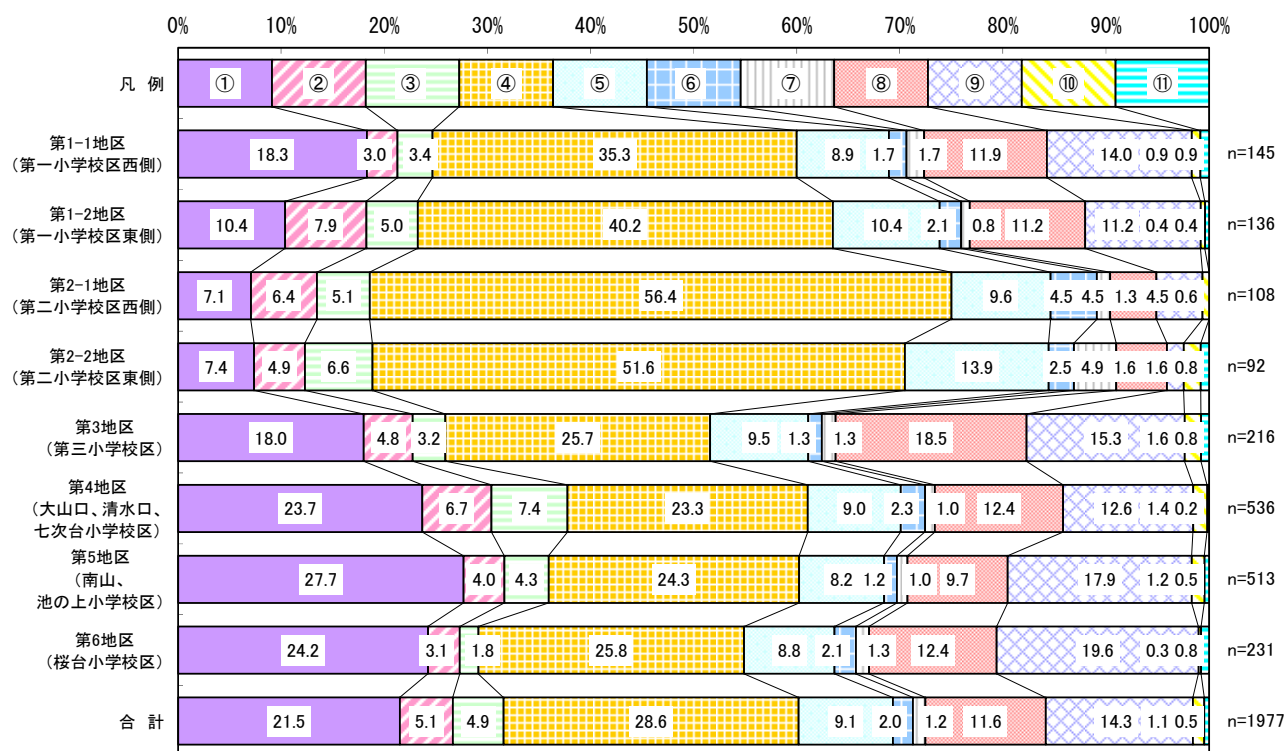


図 32 1 番目の手段（地区別）※複数回答

- ①鉄道 ②路線バス ③循環バス(ナッシー号) ④自動車(自分で運転) ⑤自動車(家族の送迎)
⑥自動車(家族以外の送迎) ⑦原付・バイク ⑧自転車 ⑨徒歩 ⑩その他 ⑪無回答

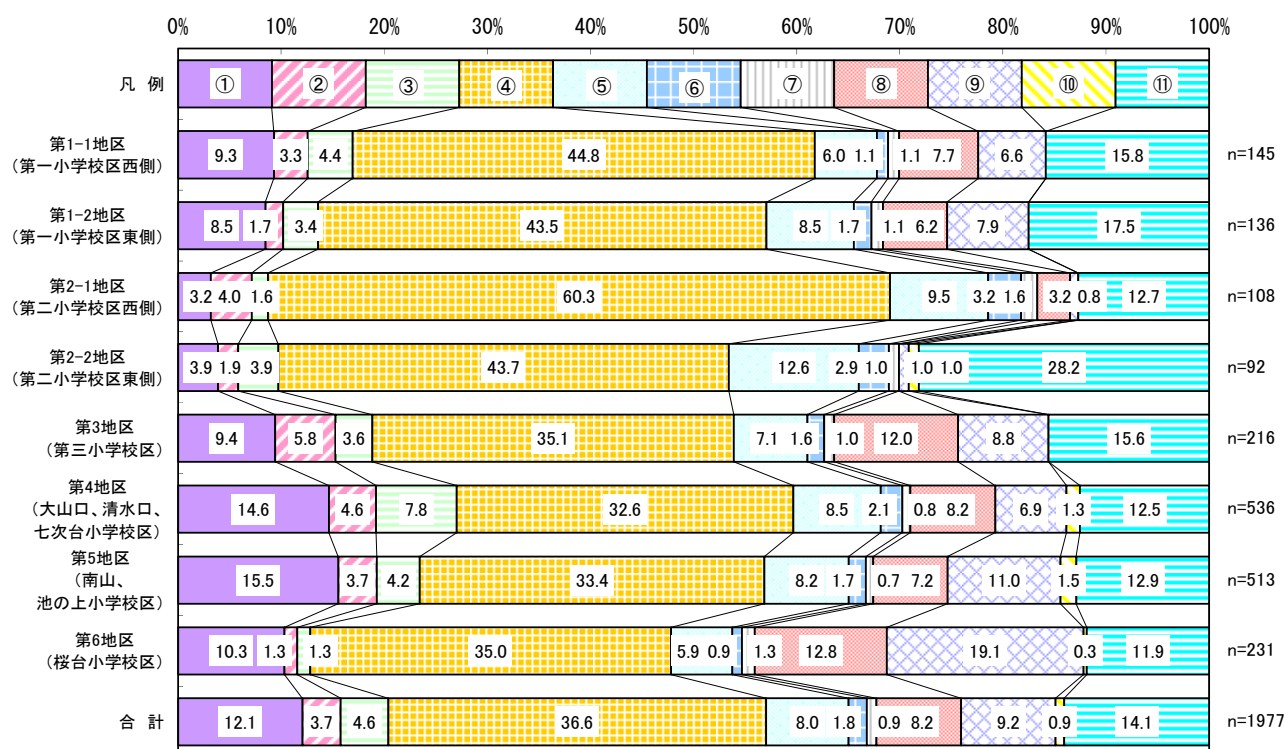


図 33 2 番目の手段 (地区別) ※複数回答

- ①鉄道 ②路線バス ③循環バス(ナッシー号) ④自動車(自分で運転) ⑤自動車(家族の送迎)
⑥自動車(家族以外の送迎) ⑦原付・バイク ⑧自転車 ⑨徒歩 ⑩その他 ⑪無回答

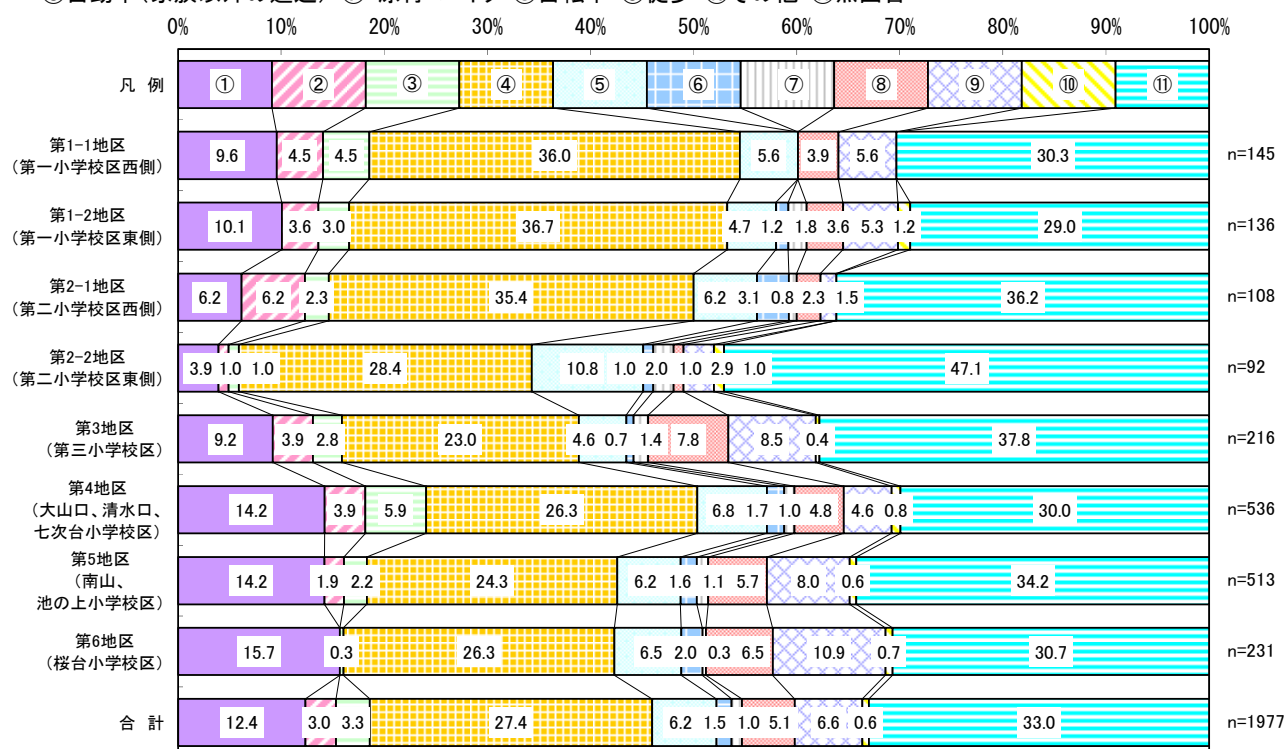


図 34 3 番目の手段 (地区別) ※複数回答

② 年齢別

免許未取得の15～17歳は「鉄道」、「自転車」、「自動車（家族の送迎）」、「徒歩」が多く、18～29歳は「鉄道」の利用が多いが、30歳から急激に自動車（自分で運転）の利用割合が上がり、30～64歳はいずれの外出でも「自動車（自分で運転）」が30%を超える。また、年齢が上がるにつれ「自動車（自分で運転）」が減り、「バス」や「自動車（家族の送迎）」の割合が高くなる。

①鉄道 ②路線バス ③循環バス(ナッシー号) ④自動車(自分で運転) ⑤自動車(家族の送迎)
⑥自動車(家族以外の送迎) ⑦原付・バイク ⑧自転車 ⑨徒歩 ⑩その他 ⑪無回答

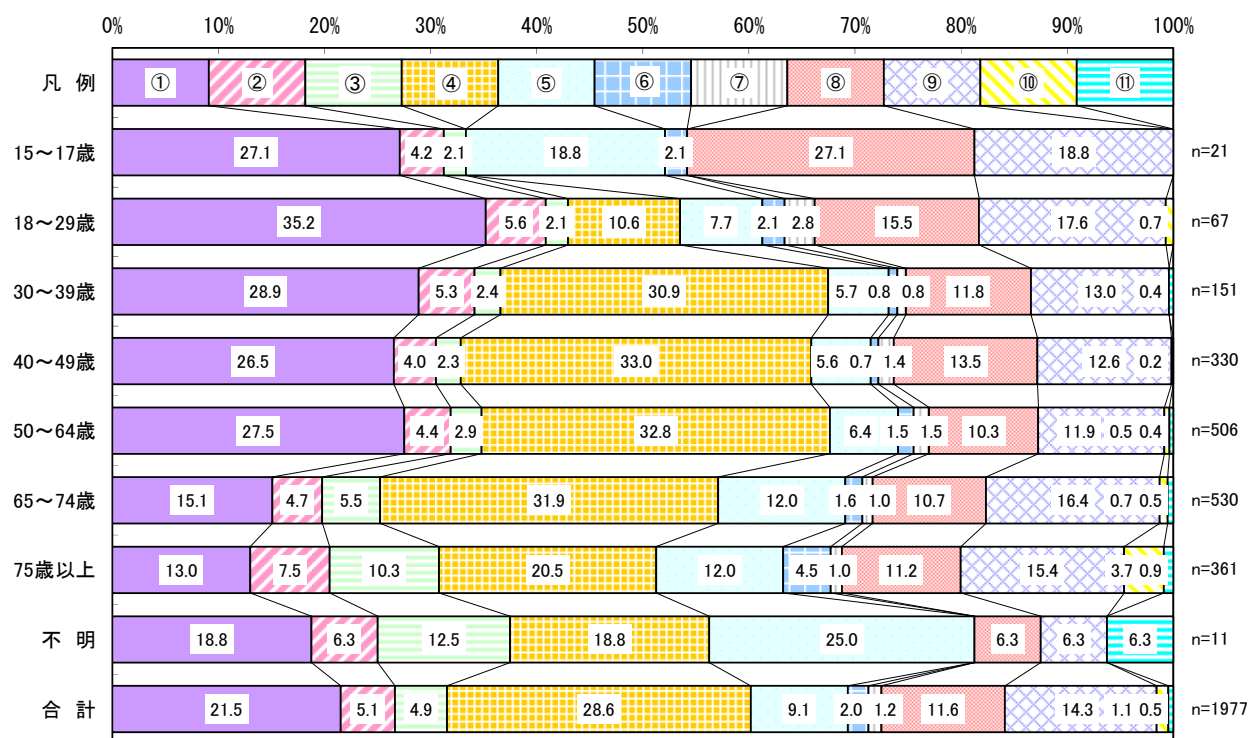


図 35 1 番目の手段（年齢別） ※複数回答

①鉄道 ②路線バス ③循環バス(ナッシー号) ④自動車(自分で運転) ⑤自動車(家族の送迎)
⑥自動車(家族以外の送迎) ⑦原付・バイク ⑧自転車 ⑨徒歩 ⑩その他 ⑪無回答

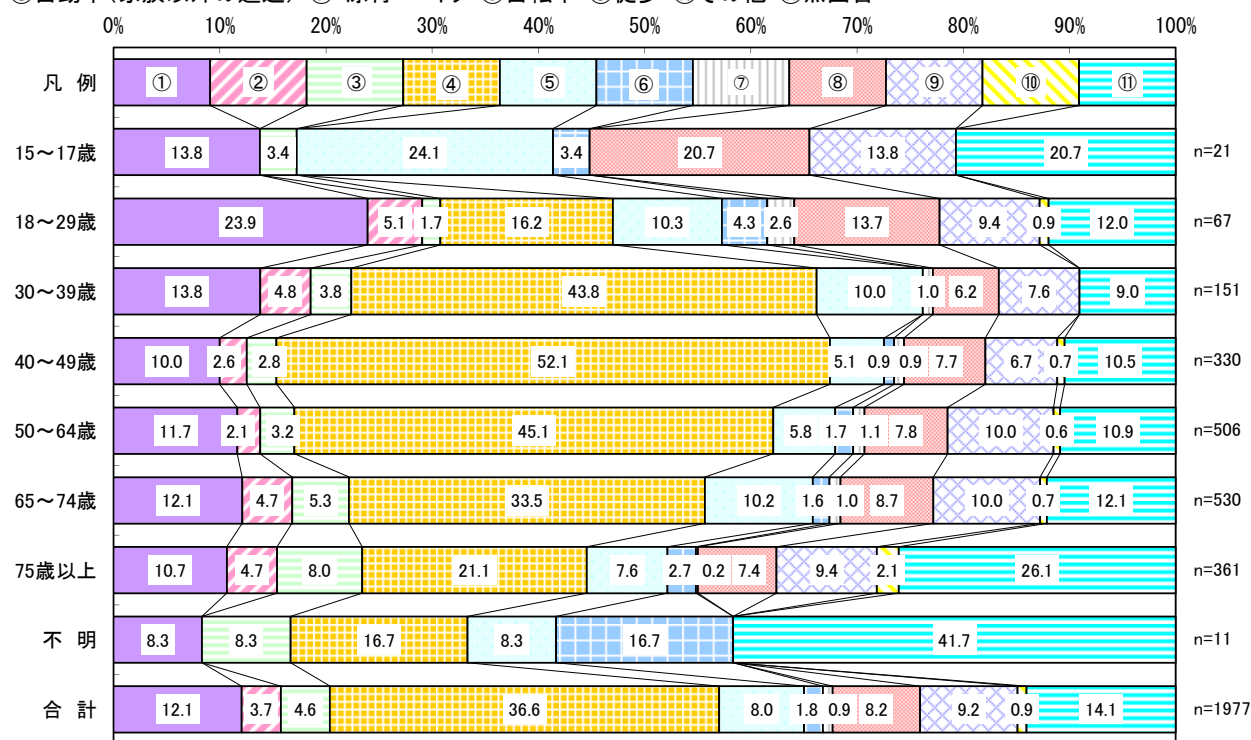


図 36 2 番目の手段 (年齢別) ※複数回答

①鉄道 ②路線バス ③循環バス(ナッシー号) ④自動車(自分で運転) ⑤自動車(家族の送迎)
⑥自動車(家族以外の送迎) ⑦原付・バイク ⑧自転車 ⑨徒歩 ⑩その他 ⑪無回答

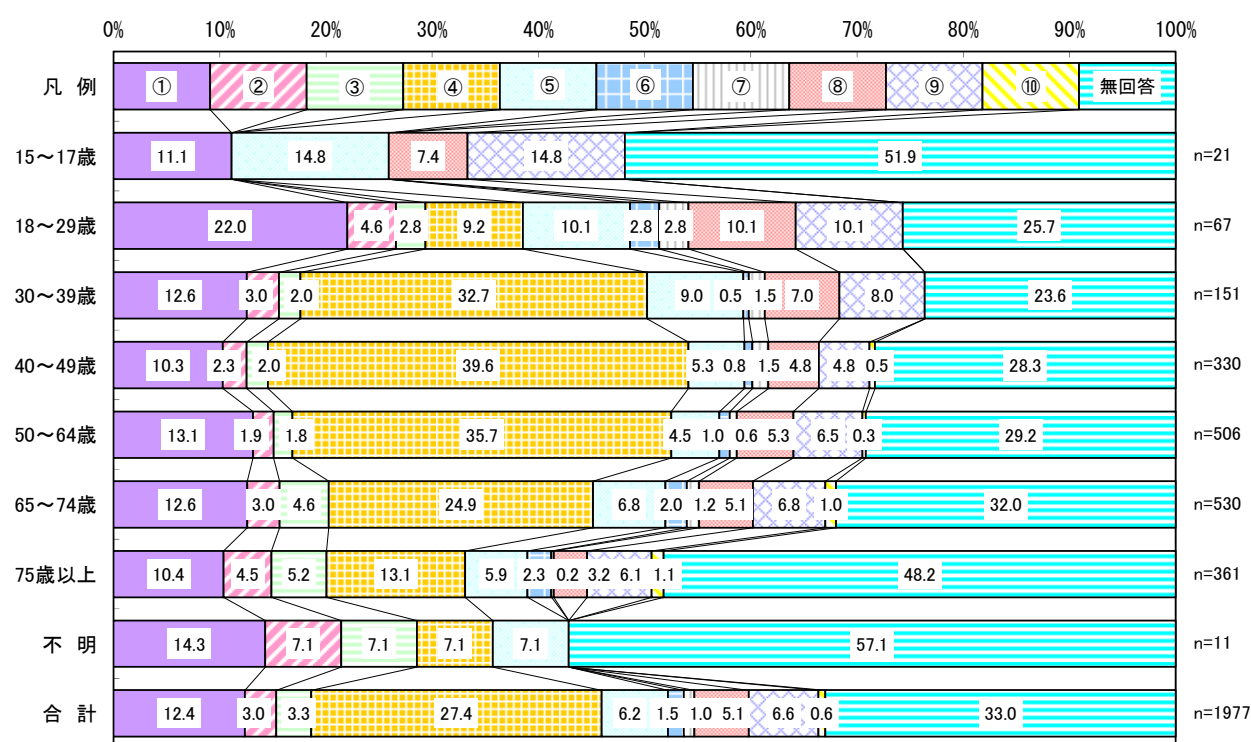


図 37 3 番目の手段 (年齢別) ※複数回答

5. 鉄道の利用状況（市民アンケート調査）

（1）鉄道の利用有無

① 地区別

北総線に近いエリアを含む第 1-1 地区および第 3～6 地区での利用傾向が高く、第 1-2 地区を含め、「よく利用する」と「時々利用する」を合わせた回答が 50%以上である。その一方で、第 2-1 地区と第 2-2 地区では「ほとんど利用しない」と「まったく利用しない」を合わせた回答が 50%以上で、特に第 2-2 地区では「ほとんど利用しない」(34.8%)と「まったく利用しない」(32.6%)の合計が 67.4%と最も高い。

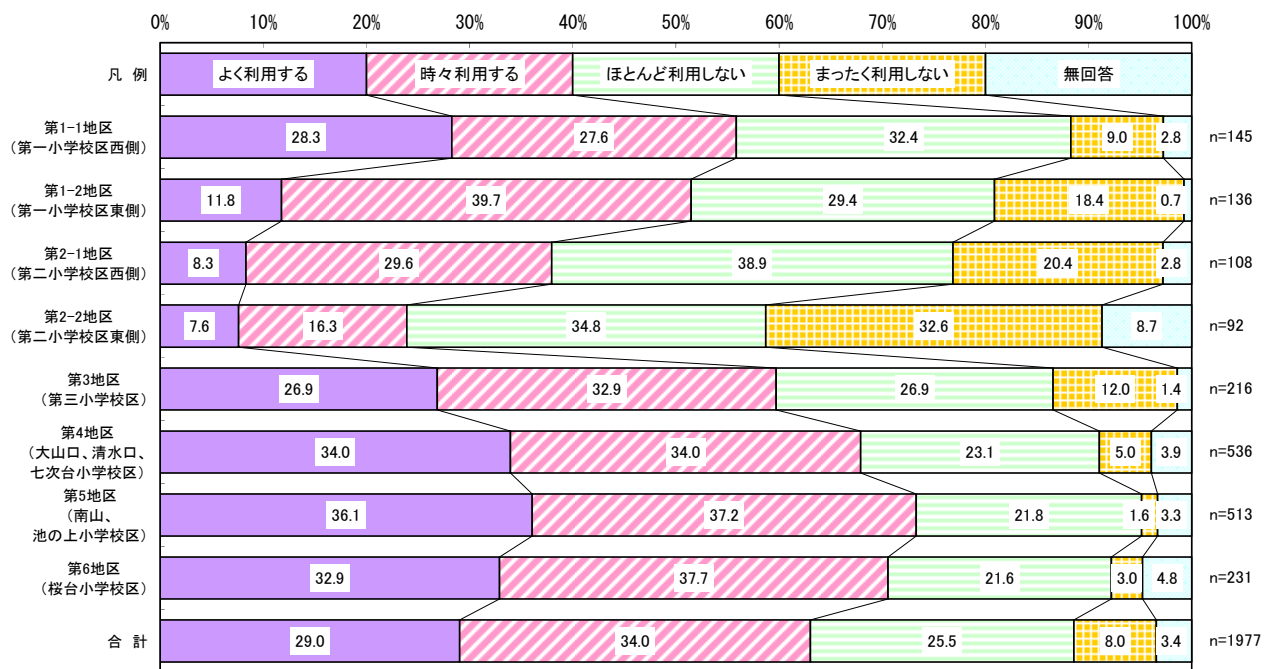


図 38 鉄道の利用有無（地区別）

② 年齢別

鉄道の利用は若年層で割合が高く、15～17歳では「よく利用する」(61.9%)と「時々利用する」(23.8%)を合わせて 85.7%、18～29歳では「よく利用する」(71.6%)と「時々利用する」(13.4%)を合わせて 85%になっている。最も利用割合が低いのは 75歳以上で、「よく利用する」(9.7%)と「時々利用する」(40.4%)で 50.1%となっている。

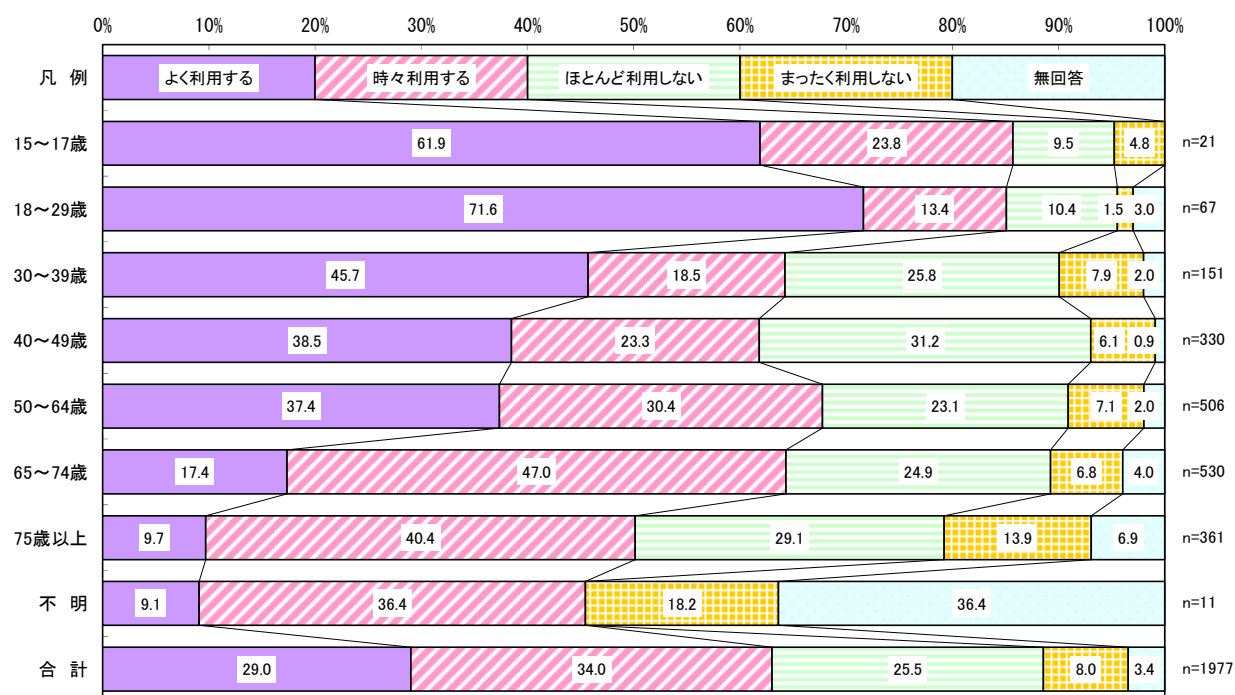


図 39 鉄道の有無（年齢別）

（２）鉄道を利用する理由・利用しない理由

１）鉄道を利用する理由

① 地区別

鉄道を利用する理由としては、いずれの地区も「時間が正確で速い」という回答が 30%を超えており、最も多い。そのほかの理由として、「自宅や目的地が駅に近い」を選んだのは第 5 地区（32.5%）が最も多く、第 4 地区（26.9%）、第 6 地区（26.3%）がそれに次いで多い。逆に第 2-1 地区は「自宅や目的地が駅に近い」（9.6%）の割合が低く、「運行本数が多い」（15.1%）の割合が高い。

①自宅や目的地が駅に近い ②時間が正確で早い ③運行本数が多い ④他に交通手段がない(車、免許等がない)
⑤車よりも経済的 ⑥環境にやさしい ⑦健康に良い(徒歩を利用するため) ⑧その他 ⑨無回答

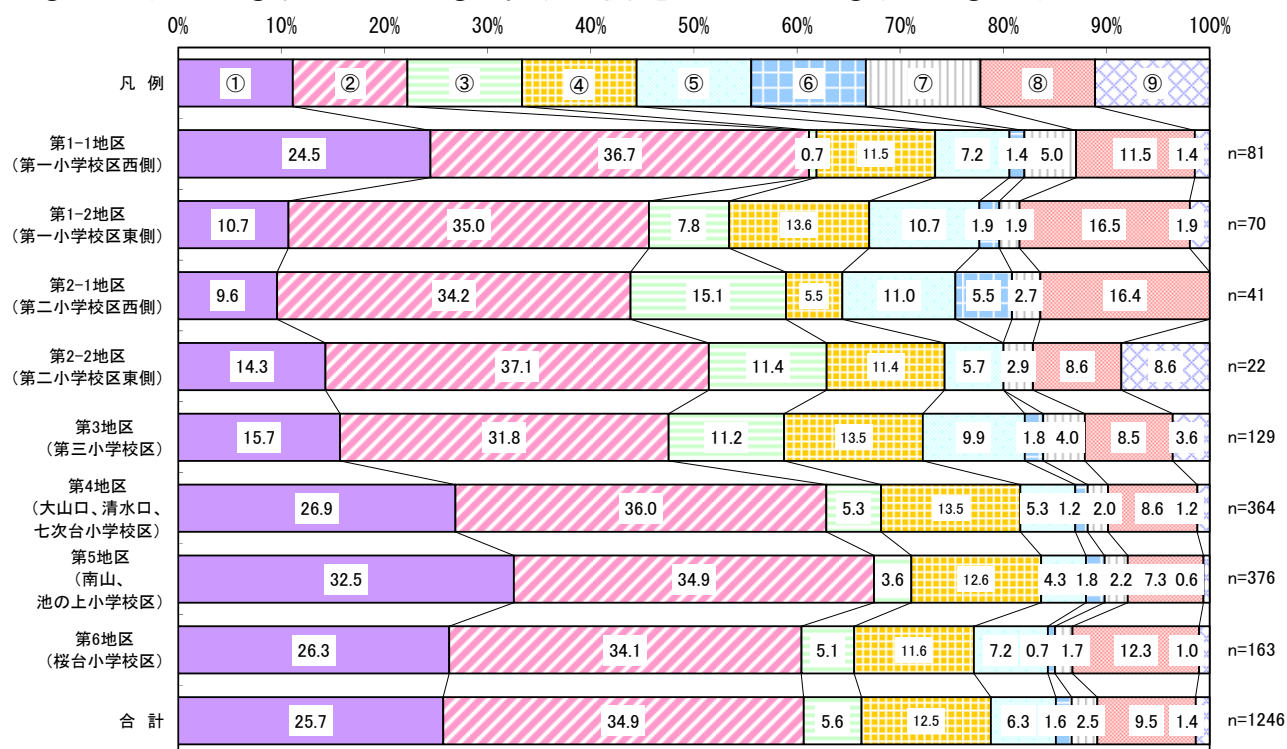


図 40 鉄道を利用する理由（地区別）※複数回答（3つまで）
（「よく利用する」、「時々利用する」の回答者を対象）

② 年齢別

鉄道を利用する理由としては、15～17 歳では「他に交通手段がない（車、免許等がない）」が 50% を占めている。18～29 歳は「自宅や目的地が駅に近い」（33.3%）が最も多く、65～74 歳は「時間が正確で速い」（38.0%）が最も多い。30 歳以上はすべての年代で「時間が正確で速い」が 30%を超えている。

①自宅や目的地が駅に近い ②時間が正確で早い ③運行本数が多い ④他に交通手段がない(車、免許等がない)
⑤車よりも経済的 ⑥環境にやさしい ⑦健康に良い(徒歩を利用するため) ⑧その他 ⑨無回答

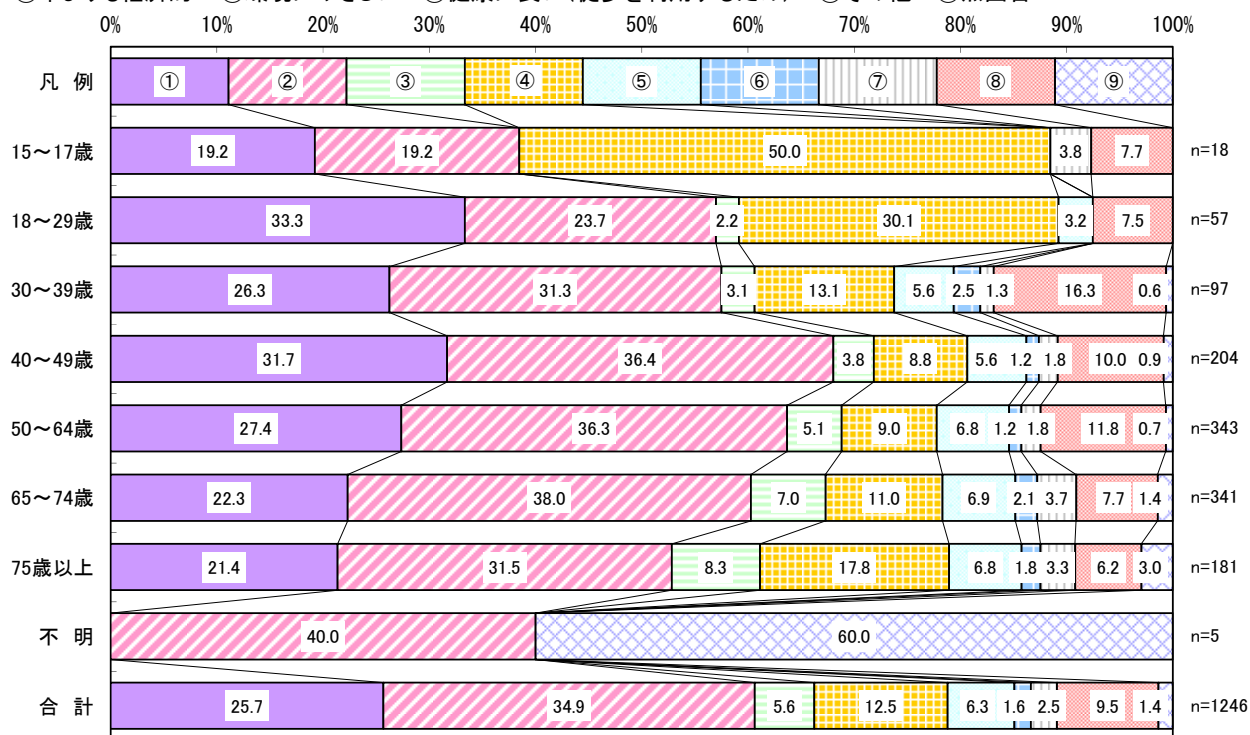


図 41 鉄道を利用する理由（年齢別）※複数回答（3つまで）
（「よく利用する」、「時々利用する」の回答者を対象）

2) 鉄道を利用しない理由

① 地区別

ほとんどの地区で「自家用車（原付・二輪を含む）での移動の方が便利」の割合が高いが、第6地区（桜台小学校区）では「鉄道の運賃が高いから」（34.7%）の回答が最も多く、「自家用車（原付・二輪を含む）での移動の方が便利」（30.7%）が2番目に多い。

また、「利用する用事がないから」はすべての地区で2～3割の回答があり、第2-2地区では「自宅から駅までの距離が遠いから」（22.3%）も多い。

- ①自家用車（原付・二輪を含む）での移動のほうが便利 ②鉄道の本数が少ないから
③自宅から駅までの距離が遠いから ④鉄道の運賃が高いから ⑤利用する用事がないから
⑥自宅から駅までバスなどが運行していないから ⑦その他 ⑧無回答

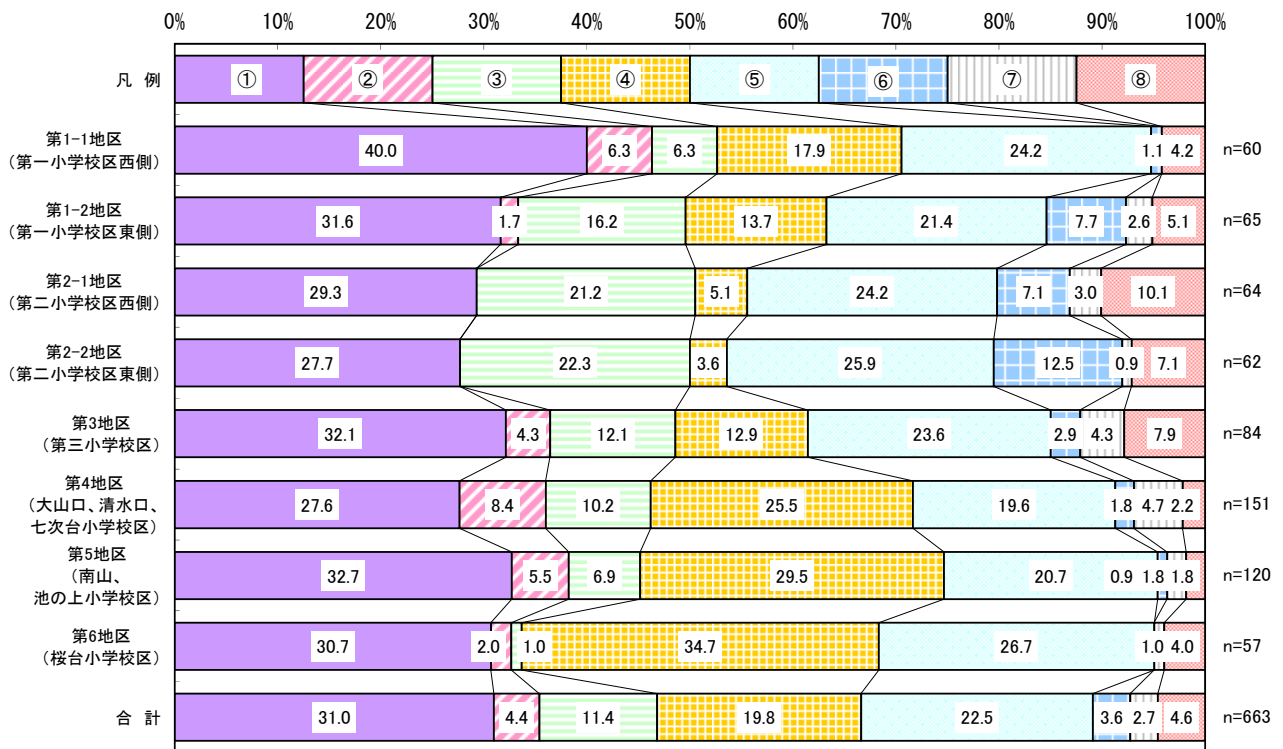


図 42 鉄道を利用しない理由（地区別）※複数回答（3つまで）
（「ほとんど利用しない」、「まったく利用しない」の回答者を対象）

② 年齢別

鉄道を利用しない理由として、若年層は「鉄道の運賃が高いから」が最も割合が高く、15～17 歳（42.9%）、18～29 歳（31.6%）、30～39 歳（24.8%）である。40～74 歳では「自家用車（原付・二輪を含む）での移動のほうが便利」が最も割合の高い回答となっており、40～49 歳（35.1%）、50～64 歳（32.8%）、65～74 歳（34.3%）である。75 歳以上は「利用する用事がないから」（27.3%）となっている。

- ①自家用車（原付・二輪を含む）での移動のほうが便利 ②鉄道の本数が少ないから
③自宅から駅までの距離が遠いから ④鉄道の運賃が高いから ⑤利用する用事がないから
⑥自宅から駅までバスなどが運行していないから ⑦その他 ⑧無回答

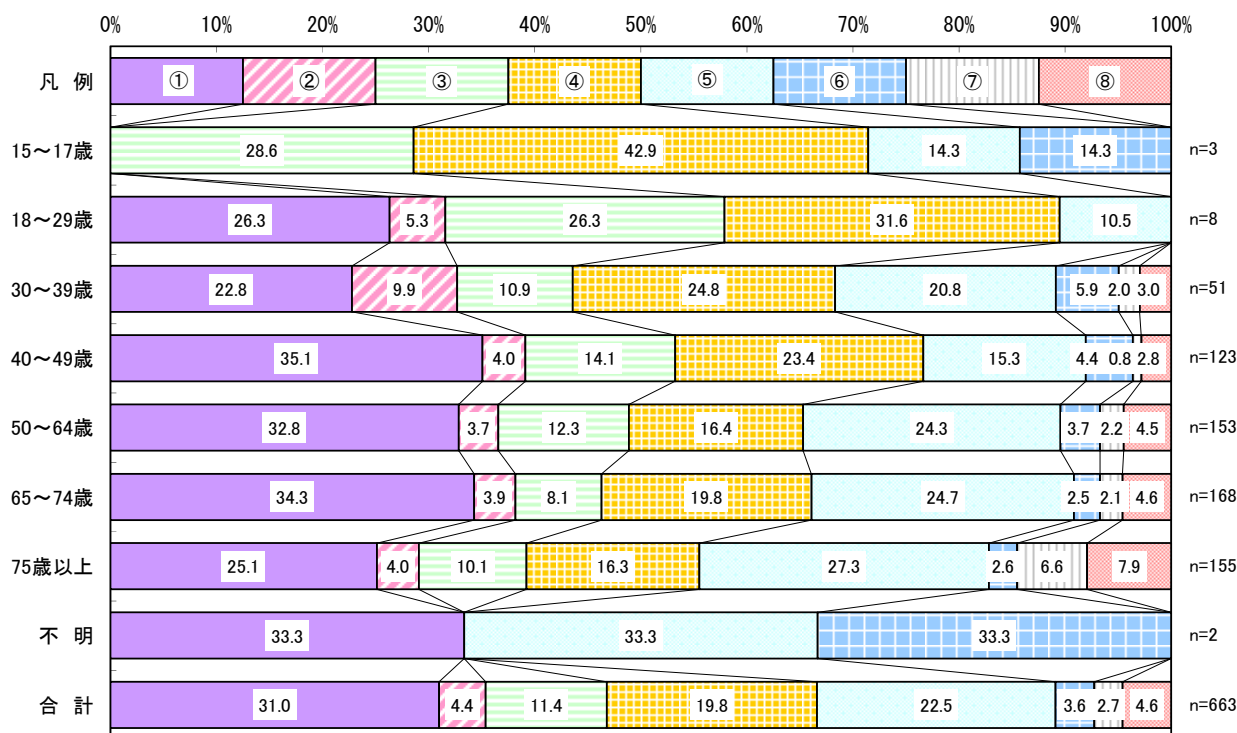


図 43 鉄道を利用しない理由（年齢別）※複数回答（3つまで）
（「ほとんど利用しない」、「まったく利用しない」の回答者を対象）

（３）利用する場合の駅及び所要時間

１）利用する場合の駅

鉄道を利用する場合の駅として「白井駅」を多く利用しているのは第 1-1 地区（79.0%）、第 1-2 地区（68.6%）、第 5 地区（88.6%）であり、「西白井駅」を多く利用しているのは第 4 地区（82.1%）、「千葉ニュータウン中央駅」を多く利用しているのは第 6 地区（93.9%）である。

利用駅が混在しているのは第 2-1 地区（「新鎌ヶ谷駅」43.9%、「西新井駅」34.1%）、第 2-2 地区（「西白井駅」31.8%、「千葉ニュータウン中央駅」22.7%）、第 3 地区（「鎌ヶ谷大仏駅」37.2%、「西白井駅」27.1%）、「新鎌ヶ谷駅」（21.7%）である。

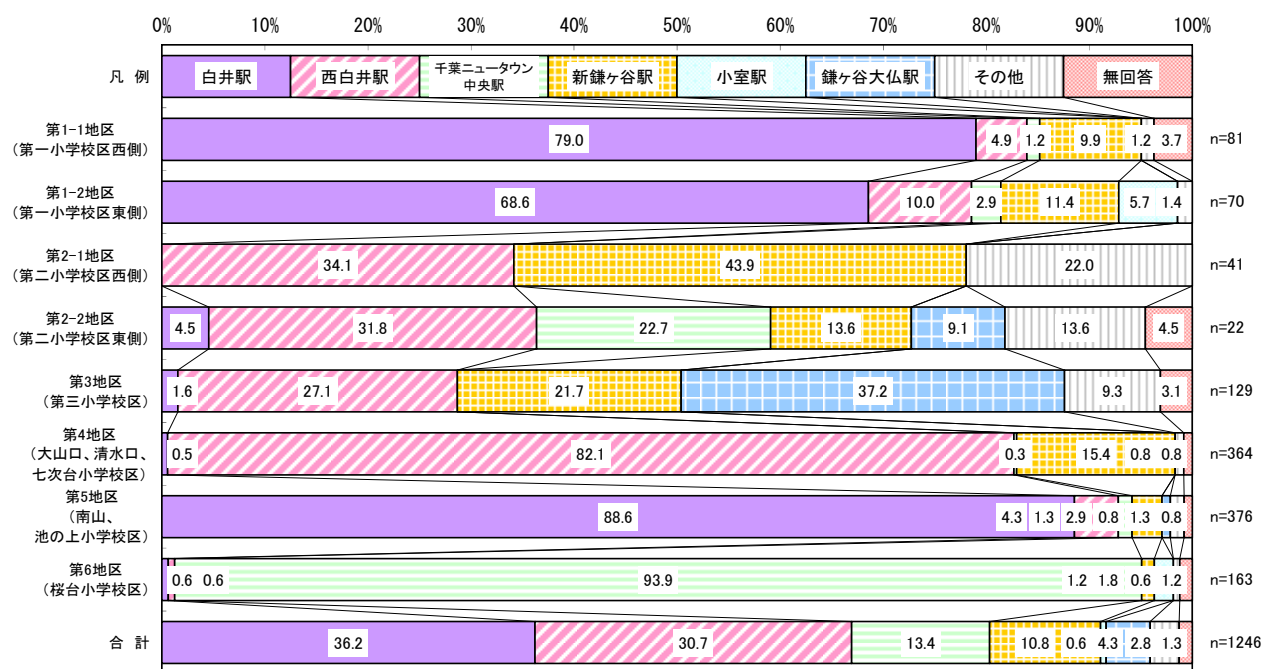


図 44 利用する場合の駅（地区別）
（「よく利用する」、「時々利用する」の回答者を対象）

2) 所要時間

自宅から最寄り駅までの所要時間として、地区別の傾向を見ると、「5～10分以内」を最も多く回答したのは第5地区(38.8%)、第4地区(35.4%)、「10～15分」を最も多く回答したのは第6地区(66.9%)、第3地区(43.4%)、第1-1地区(37.0%)、「15～30分」を最も多く回答したのは第2-1地区(48.8%)、第2-2地区(45.5%)、第1-2地区(37.1%)である。

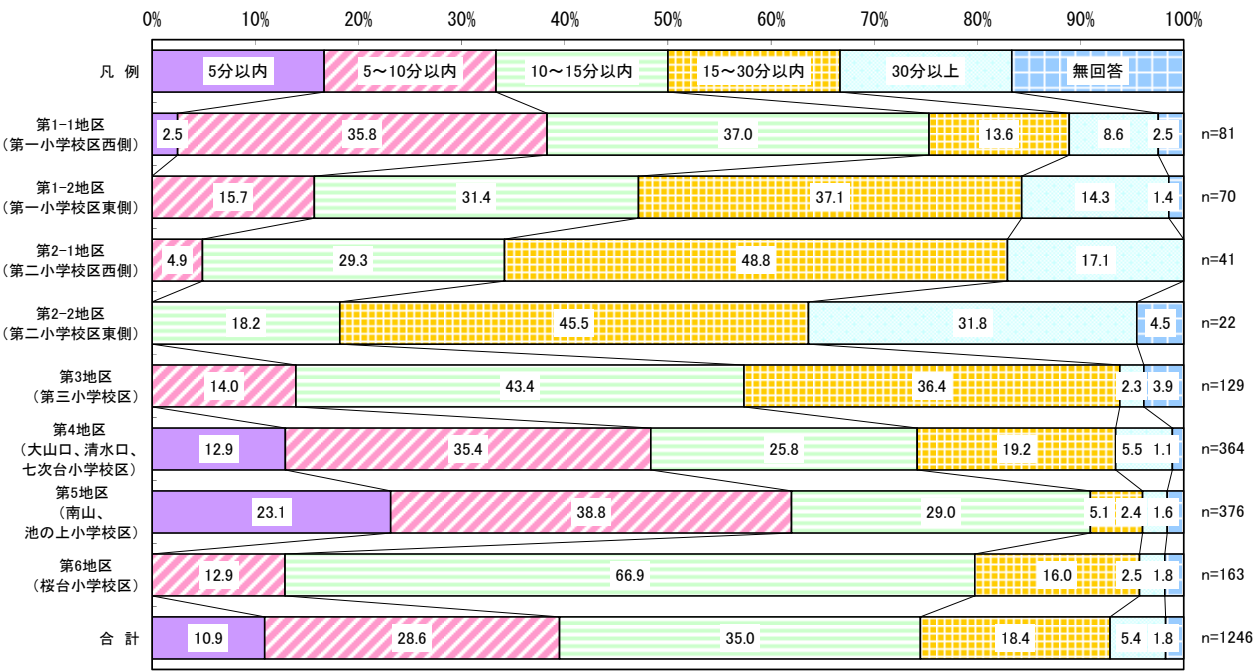


図 45 自宅から最寄り駅までの所要時間（地区別）

6. バス（路線バス・ナッシー号）の利用状況（市民アンケート調査）

（1）バスの利用有無

① 地区別

バスの利用に関しては、いずれの地区も「まったく利用しない」の回答が最も多く、第2-2地区（60.9%）、第1-1地区（60.7%）が特に多い。第4地区は「よく利用する」（7.5%）と「時々利用する」（23.3%）の合計が最も多く30.8%で、「まったく利用しない」（38.8%）が各地区の中で最も少ない。

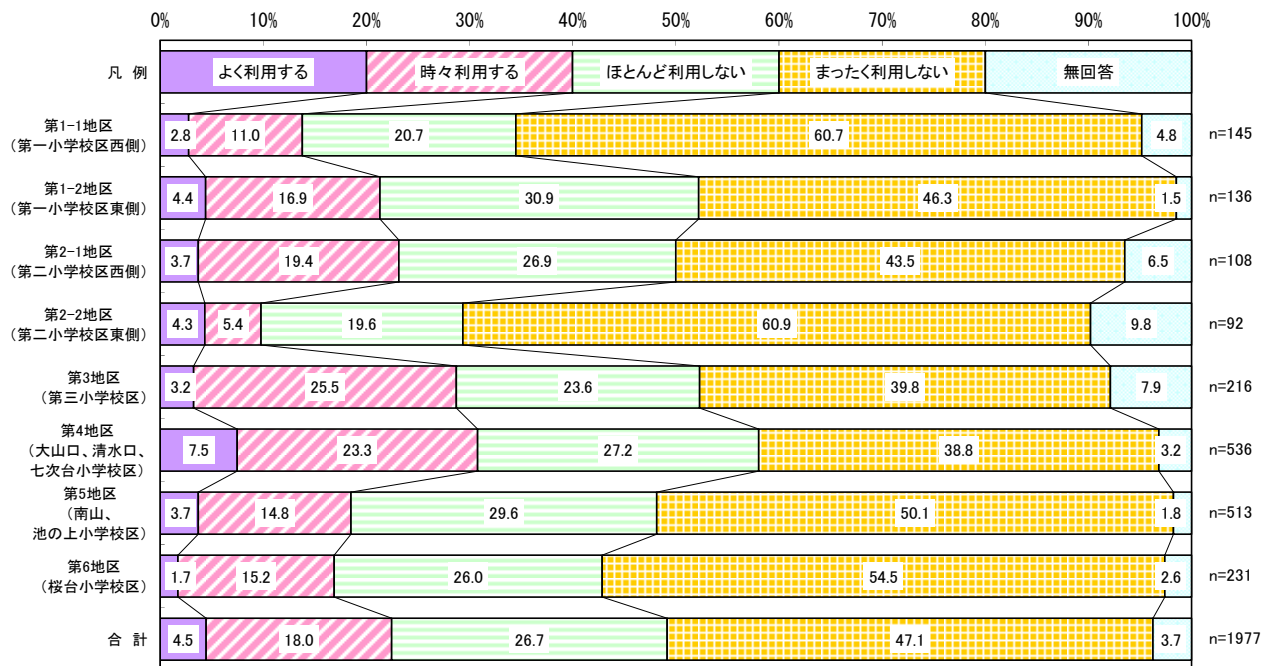


図 46 バスの利用有無（地区別）

② 年齢別

バスの利用に関しては年齢に比例して利用率が上がる傾向にある。15～64歳の「まったく利用しない」の回答は50%を超えているが、65～74歳は「よく利用する」(4.3%)と「時々利用する」(22.6%)の合計が26.9%で4分の1を超え、75歳以上はさらに上がる。

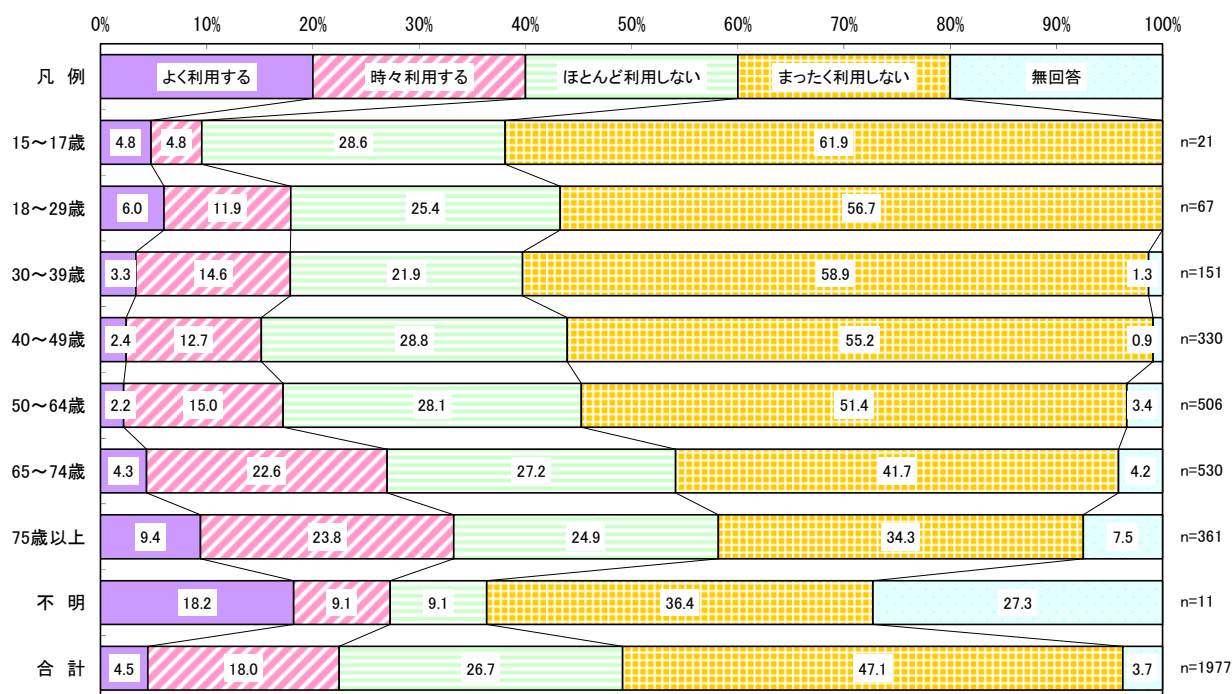


図 47 バスの利用有無（年齢別）

（２）バスを利用する理由・利用しない理由

１）バスを利用する理由

① 地区別

バスを利用する理由としては、すべての地区で「自宅や目的地がバス停に近い」の回答が多く、中でも第1-1地区が46.7%と最も高い。そのほかの理由としては第6地区では「他に交通手段がない(車、免許等がない)」(25.0%)であり、「車より経済的」が第2-1地区と第5地区で14.3%となっている。

①自宅や目的地がバス停に近い ②時間が正確で早い ③運行本数が多い ④他に交通手段がない(車、免許等がない)
⑤車よりも経済的 ⑥環境にやさしい ⑦健康に良い ⑧その他 ⑨無回答

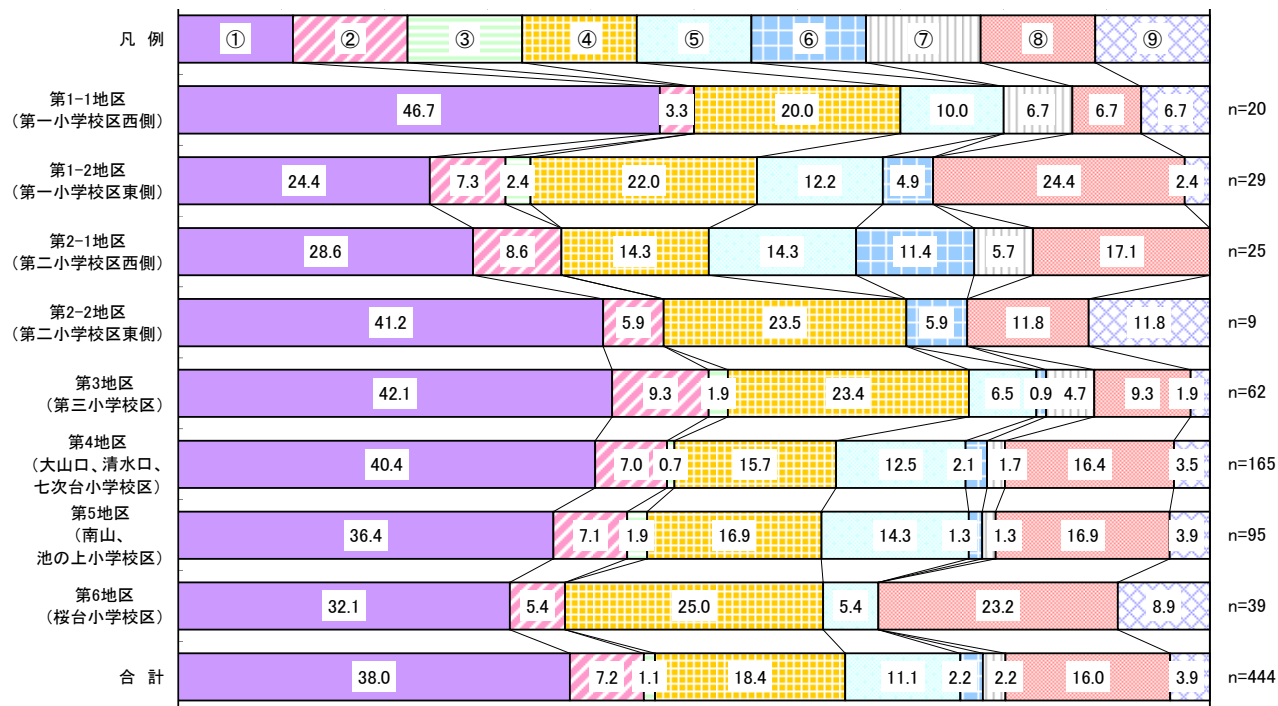


図 48 バスを利用する理由（地区別）※複数回答3つまで

② 年齢別

バスを利用する理由としては、すべての年齢で「自宅や目的地がバス停に近い」が多く、常に 30% を超えており、中でも 40～49 歳（48.1%）に顕著である。次いで多いのは「他に交通手段がない（車、免許等がない）」で、15～17 歳（66.7%）と 75 歳以上（25.5%）に多い。「時間が正確で早い」は年齢によってばらつきがあり、40～49 歳（1.3%）と 75 歳以上（9.9%）の意見の差が大きい。

①自宅や目的地がバス停に近い ②時間が正確で早い ③運行本数が多い ④他に交通手段がない(車、免許等がない)
⑤車よりも経済的 ⑥環境にやさしい ⑦健康に良い ⑧その他 ⑨無回答

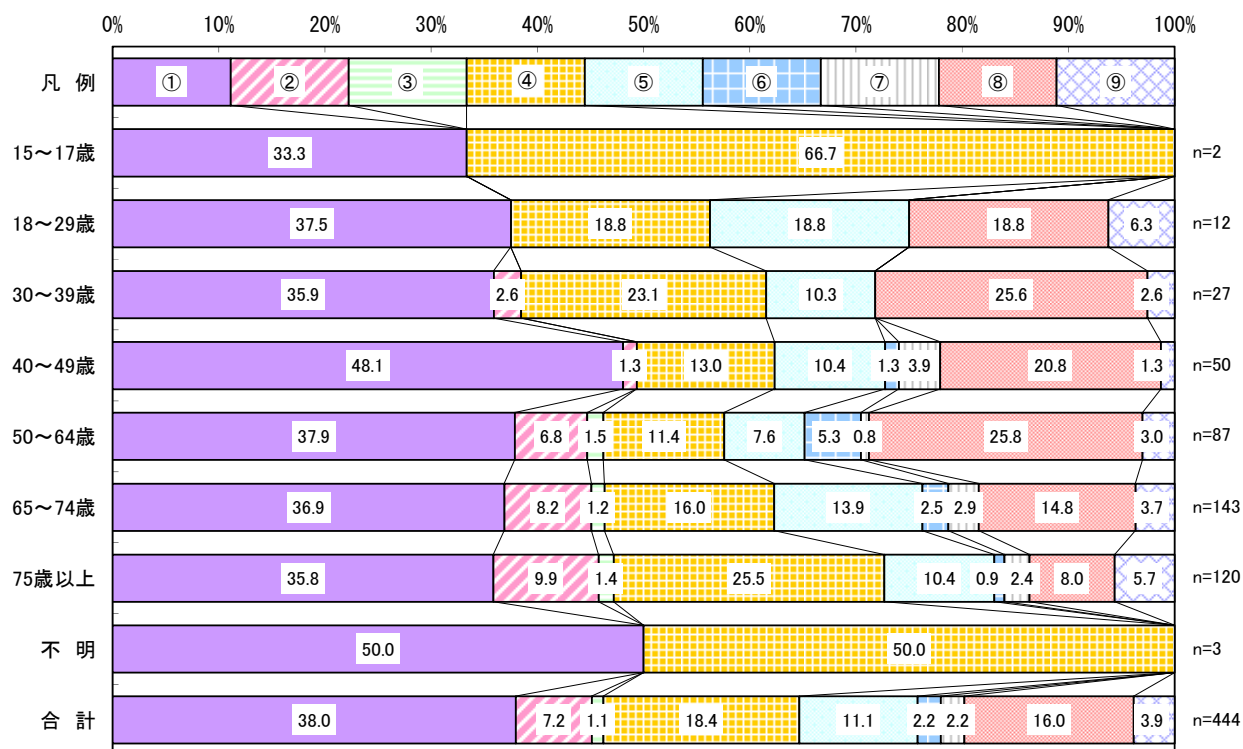


図 49 バスを利用する理由（年齢別）※複数回答 3 つまで

2) バスを利用しない理由

① 地区別

バスを利用しない理由としては、すべての地区で「自家用車（原付・二輪を含む）での移動の方が便利」の回答が最も多く、30%を超えており、第2-1地区（43.6%）が最も多い。次いで多いのが「運行本数が少ない」で、いずれの地区も10%を超えるが、第4地区（25.8%）が多い。地区によって傾向が異なるのは「バスが通っていない」で第2-1地区（7.9%）と第2-2地区（7.5%）が他の地区より多い。「バス停が遠い」も第2-2地区（8.3%）のみ高い。

- ①自家用車（原付・二輪を含む）での移動のほうが便利 ②バスが通っていない ③バス停が遠い ④目的地が異なる
⑤運行本数が少ない ⑥始発の時間が遅い ⑦最終バスの時間が早い ⑧時間が不正確 ⑨料金が高い
⑩他の交通機関への乗り継ぎが悪い ⑪その他 ⑫無回答

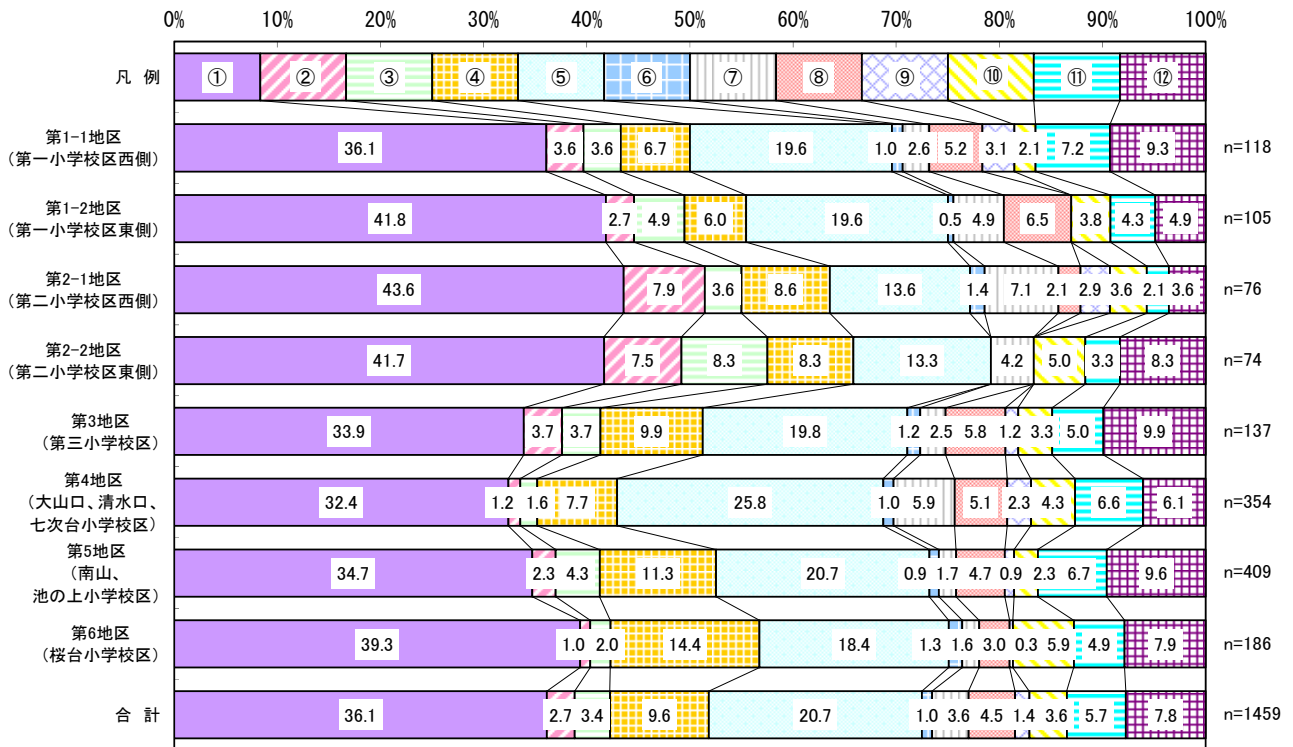


図 50 バスを利用しない理由（地区別）※複数回答3つまで

② 年齢別

バスを利用しない理由としては、「自家用車（原付・二輪を含む）での移動の方が便利」が常に最も多いが、年齢によってばらつきがあり、65～74 歳（42.7%）が最も多い。「目的地が異なる」は 15～17 歳（17.2%）、「運行本数が少ない」は 40～49 歳（24.1%）に多く出ている。

- ①自家用車(原付・二輪を含む)での移動のほうが便利 ②バスが通っていない ③バス停が遠い ④目的地が異なる
⑤運行本数が少ない ⑥始発の時間が遅い ⑦最終バスの時間が早い ⑧時間が不正確 ⑨料金が安い
⑩他の交通機関への乗り継ぎが悪い ⑪その他 ⑫無回答

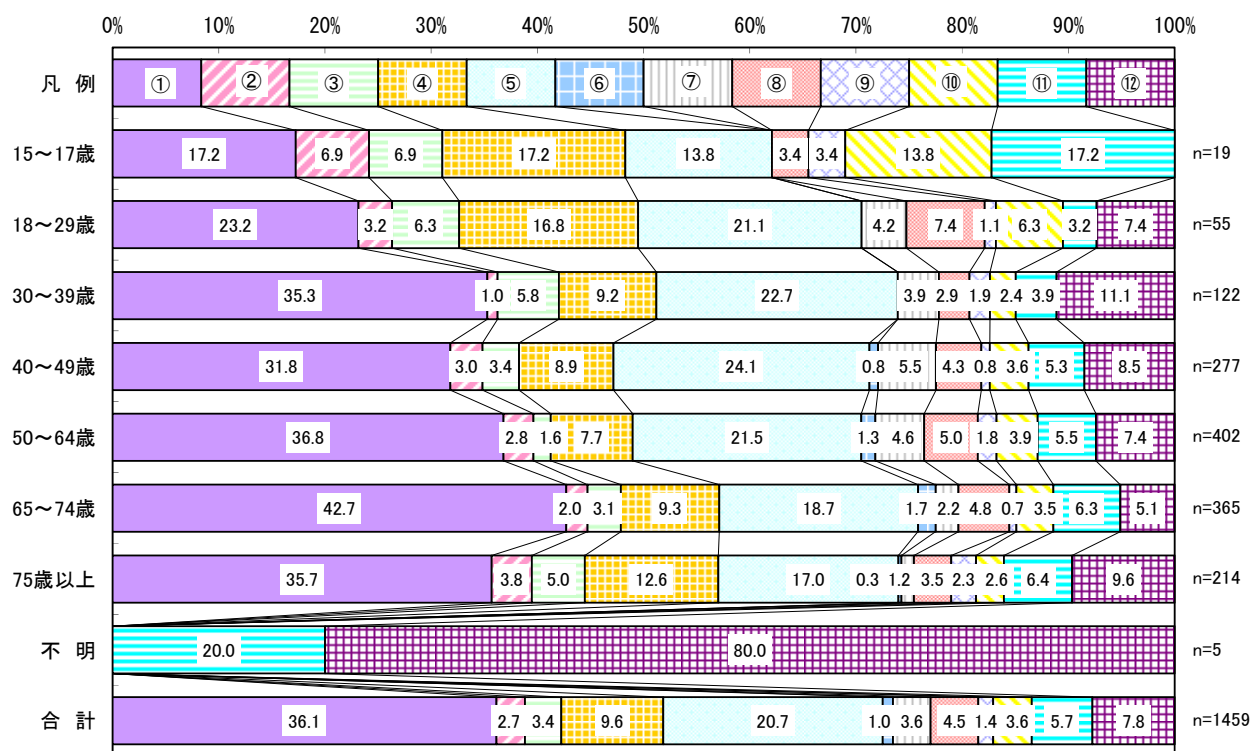


図 51 バスを利用しない理由（年齢別）※複数回答 3 つまで

(3) 利用するバスの種類と停留所

① 地区別

利用するバスの種類としては、「ちばレインボーバス」と「市内循環バス（ナッシー号）」が全ての地区でそれぞれ 20%を超えている。「ちばレインボーバス」が多いのは第 1-2 地区（55.2%）、第 2-1 地区（72.0%）、「市内循環バス（ナッシー号）」が多いのは第 1-1 地区（60.0%）、第 2-2 地区（66.7%）、第 4 地区（60.0%）、第 5 地区（60.0%）である。複数が混在している地区は第 3 地区（「市内循環バス（ナッシー号）」40.3%、「ちばレインボーバス」38.7%、「船橋新京成バス」17.7%）、第 6 地区（「市内循環バス（ナッシー号）」46.2%、「ちばレインボーバス」30.8%、「生活バスちばにう」17.9%）である。

なお、利用するバスの停留所としては、乗車は「西白井駅」、「白井駅」が多く、降車は「新鎌ヶ谷駅」、「白井市役所」、「西白井駅」、「白井駅」が多い。

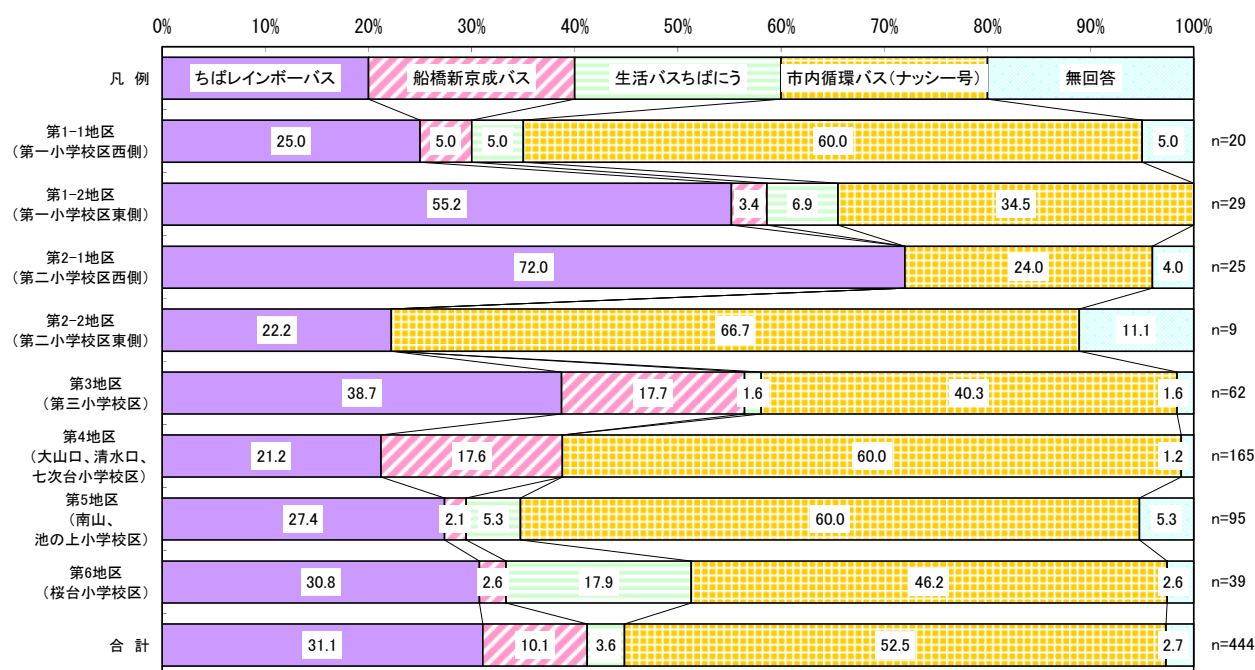


図 52 利用するバスの種類（地区別）

② 年齢別

利用するバスの種類としては、年齢が低いほど「ちばレインボーバス」の利用率が高く、年齢が高くなるほど「市内循環バス（ナッシー号）」の利用割合が上がる。「船橋新京成バス」は50～64歳の利用が16.1%と最も多い。

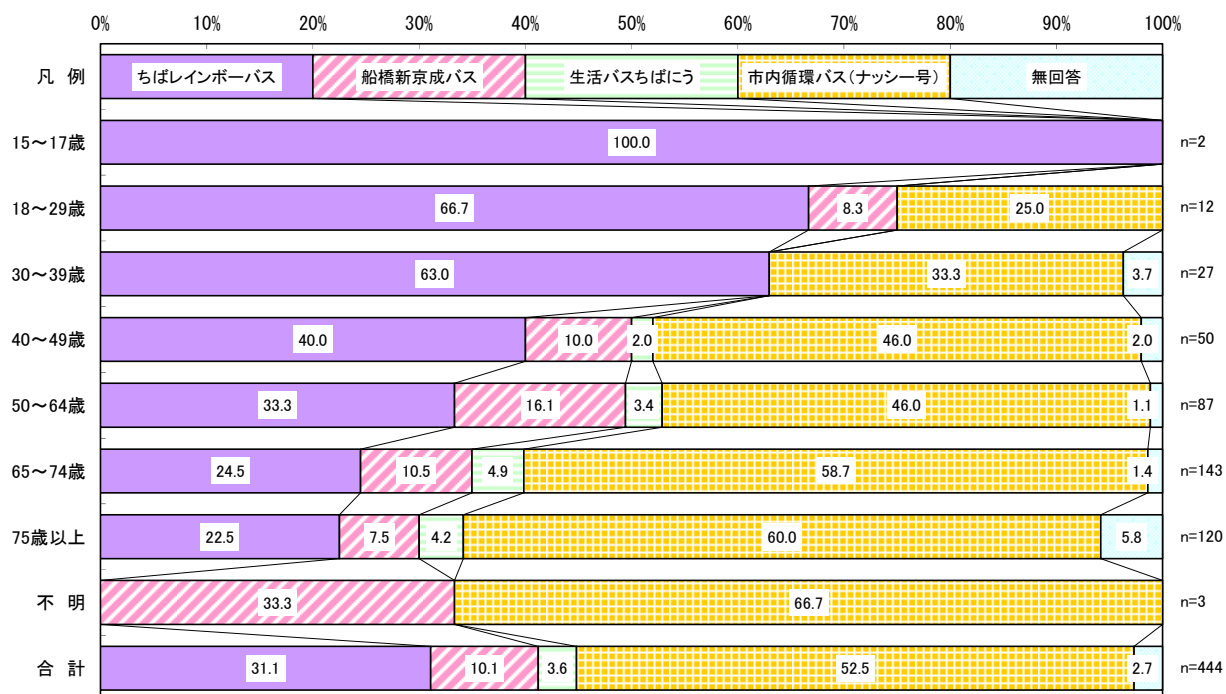


図 53 利用するバスの種類（年齢別）

7. 公共交通の満足度や将来の生活（市民アンケート調査）

（1）外出目的別・全体の満足度

1）通勤・通学の移動しやすさ

① 地区別

「不満足」の回答が多いのは、高い順に第2-2地区(51.1%)、第2-1地区(43.8%)、第1-2地区(37.1%)、第4地区(27.2%)であり、上位3つの地区では「不満足」と「やや不満足」の合計の割合が50%を超えている。

また、「やや満足」の回答が最も多いのは第6地区(31.7%)、第5地区(29.0%)で、「どちらでもない」の回答が最も多いのは第1-1地区(36.4%)、第3地区(25.2%)である。

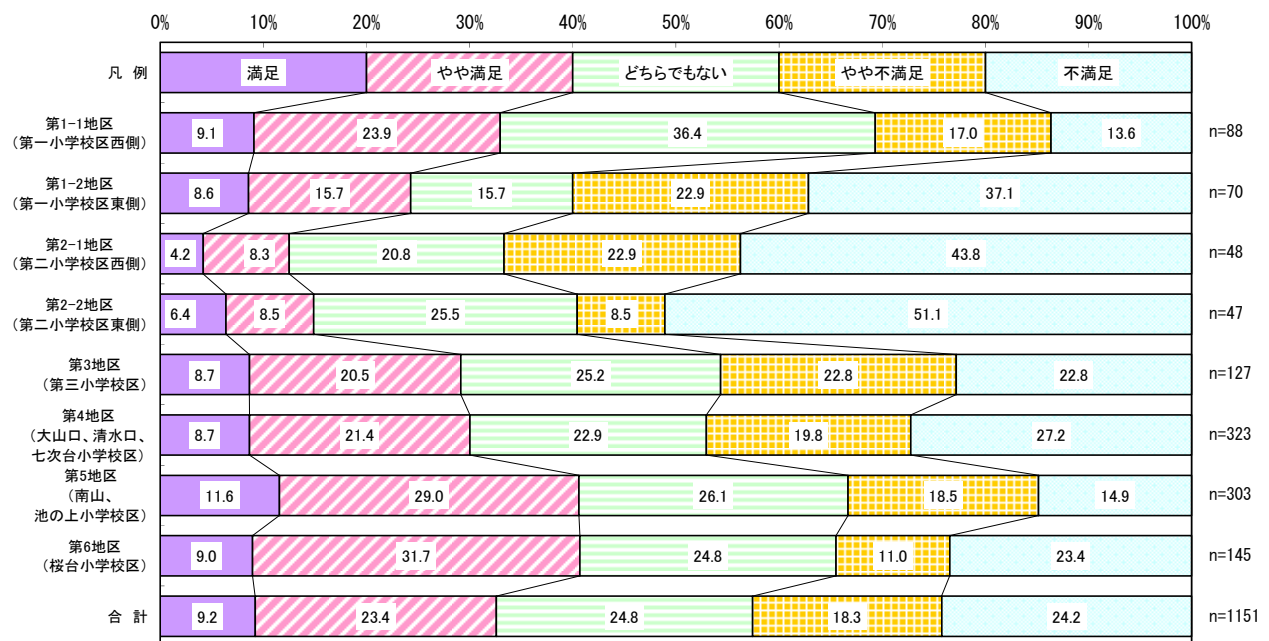


図 54 通勤・通学のしやすさ（地区別） ※無回答を除く

② 年齢別

「不満足」の回答が多いのが 75 歳以上（35.2%）、15～17 歳（31.6%）であるが、75 歳以上は、2 番目に「どちらでもない」の割合（32.4%）が高く、15～17 歳は「やや満足」の割合（36.8%）が高い。

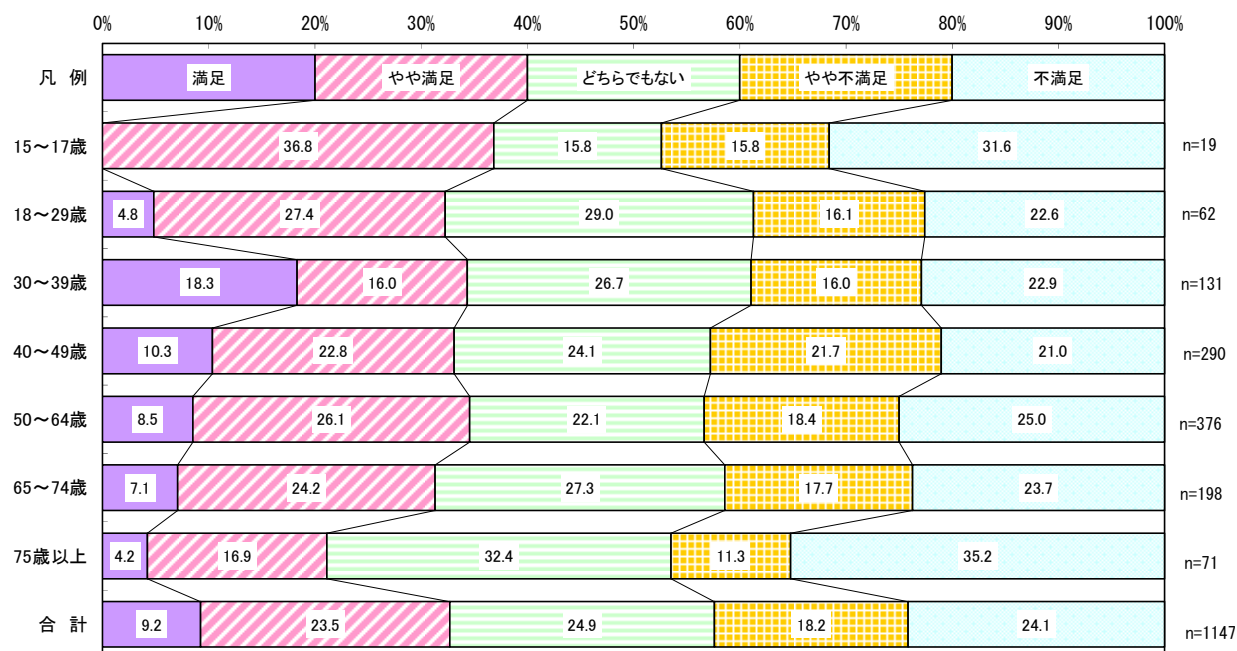


図 55 通勤・通学のしやすさ（年齢別） ※無回答を除く

2) 買物への移動しやすさ

① 地区別

「不満足」の回答が最も多いのは第2-2地区（51.8%）、第2-1地区（44.8%）、第4地区（29.0%）、第1-2地区（28.7%）である。このうち、第2-1地区、第2-2地区では、「やや不満足」と「不満足」の合計が60%を超え、第4地区では双方の合計が50%を超える。

また、「どちらでもない」が多いのが第1-1地区（33.3%）、第5地区（30.3%）、第6地区（28.0%）、第3地区（26.2%）である。

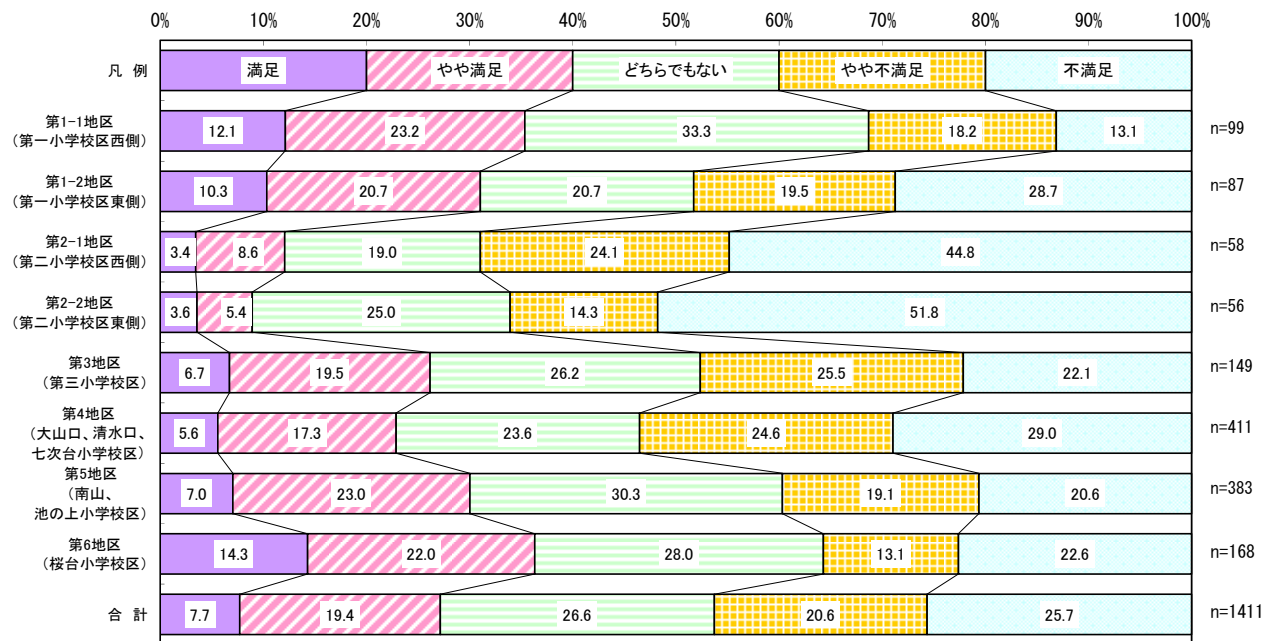


図 56 買い物への移動しやすさ（地区別） ※無回答を除く

② 年齢別

全体的に「どちらでもない」の回答が多い傾向であるが、「不満足」の回答が最も多いのが 75 歳以上（30.3%）、50～64 歳（38.1%）であり、「やや満足」が高いのは、15～17 歳（38.9%）である。

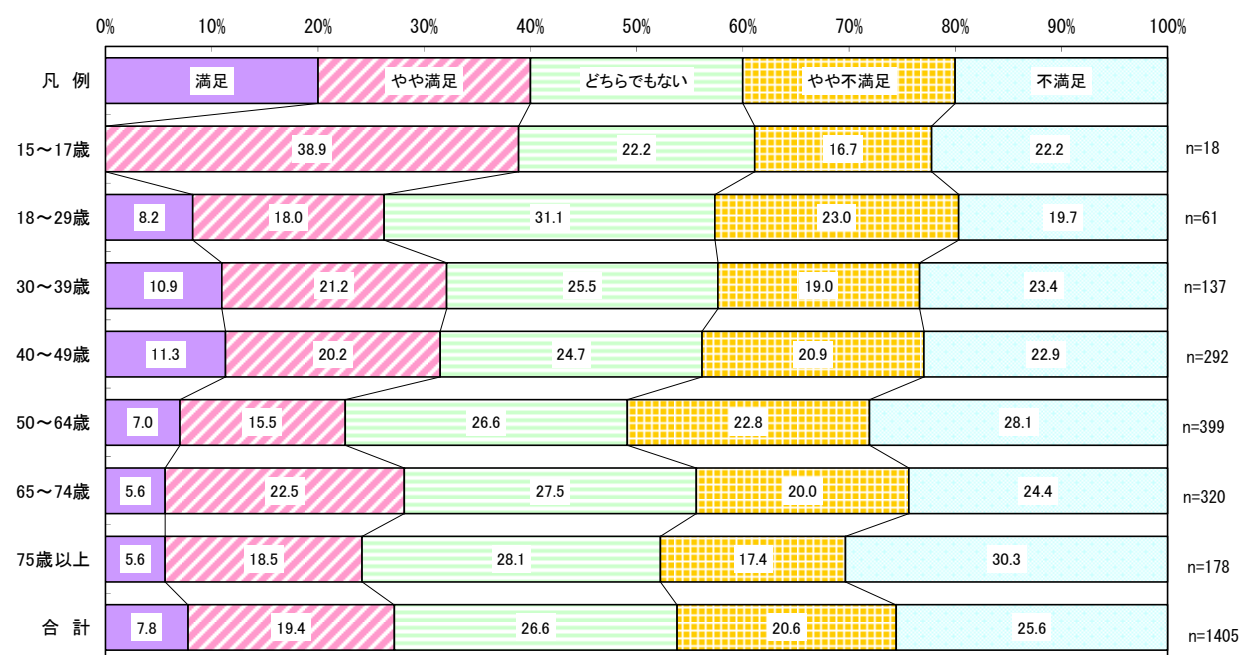


図 57 買い物への移動しやすさ（年齢別） ※無回答を除く

3) 医療機関への移動しやすさ

① 地区別

「不満足」の回答が最も多いのは第2-2地区（51.7%）、第2-1地区（44.6%）、第4地区（33.9%）であり、この3つの地区では「不満足」と「やや不満足」の割合が約6割を占めて高い傾向にある。

その他の地区では、「どちらでもない」の回答が最も多く、高い順に第5地区（33.9%）、第1-1地区（32.7%）、第6地区（29.2%）、第3地区（28.1%）、第1-2地区（27.6%）である。

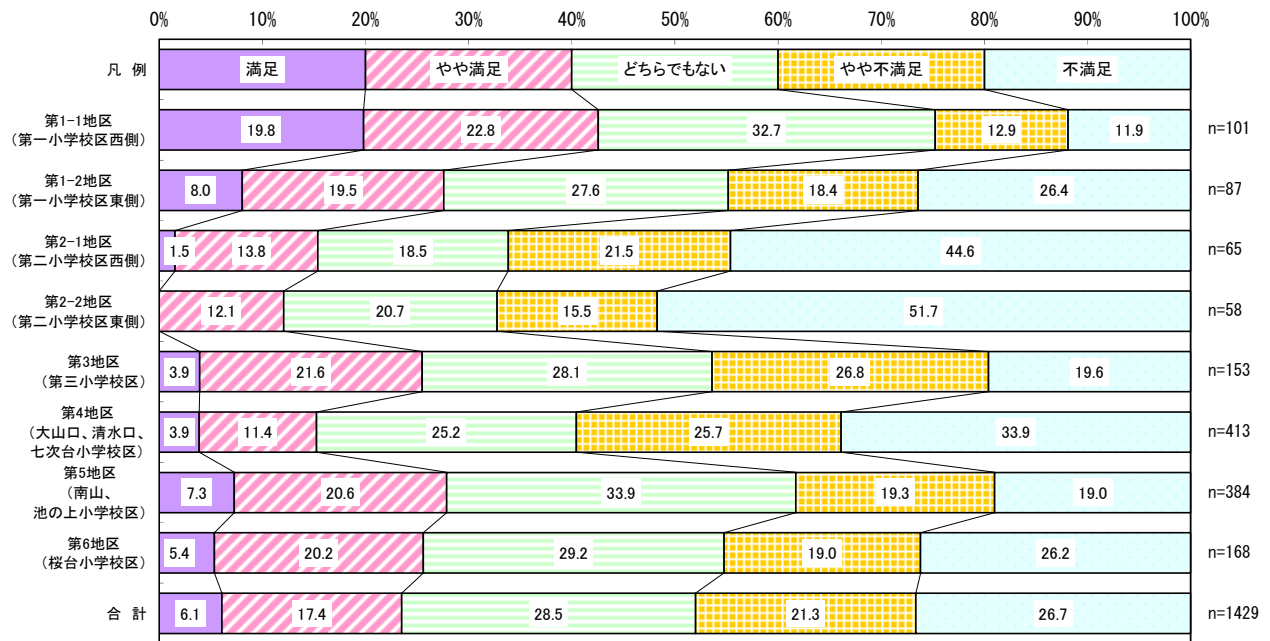


図 58 医療機関への移動しやすさ（地区別） ※無回答を除く

② 年齢別

全体的に「どちらでもない」の回答が最も多い傾向にあるが、「不満足」の割合が50～64歳（30.0%）と75歳以上（30.3%）で高い。また50～64歳と、65～74歳では「やや不満足」と「不満足」の割合が50%を超える。

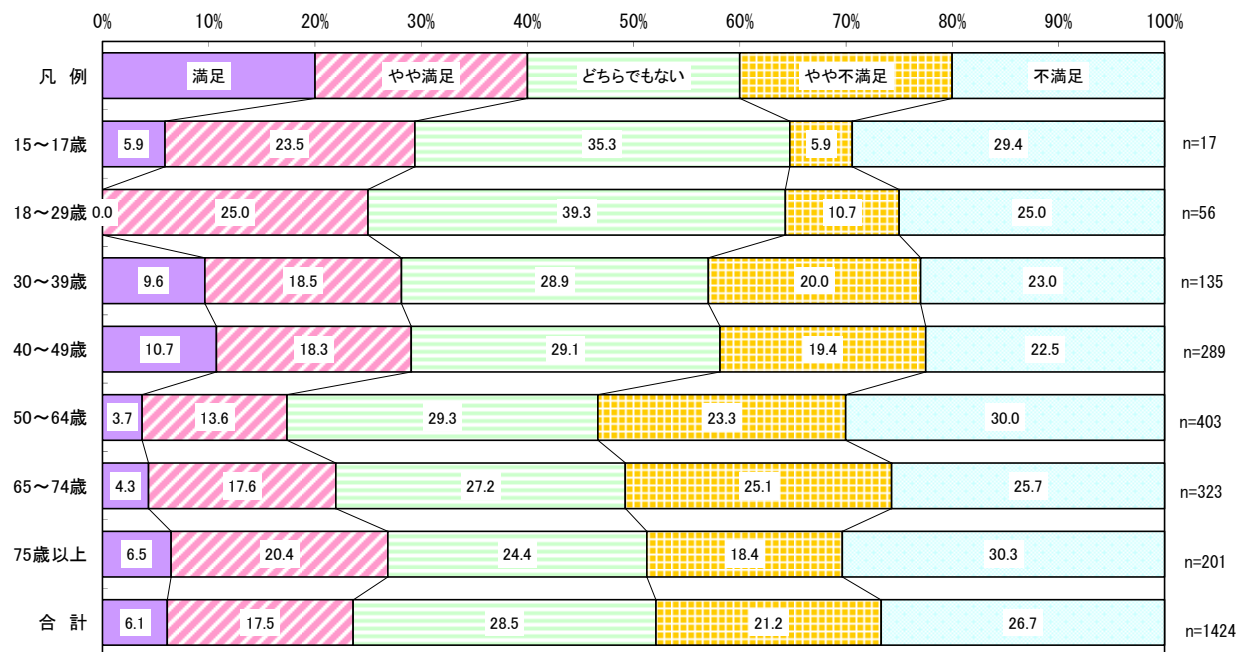


図 59 医療機関への移動しやすさ（年齢別） ※無回答を除く

4) 総合的な生活のしやすさ

① 地区別

「不満足」の回答が最も多いのは、高い順に第2-2地区（47.3%）、第2-1地区（40.0%）、第1-2地区（26.4%）、第4地区（26.2%）であり、特に上位2つの地区では「やや不満足」と「不満足」の合計が50%を超える。

また、「どちらでもない」が多いのは第1-1地区（32.0%）と第3地区（28.5%）、「やや満足」が多いのは第6地区（37.1%）、第5地区（31.1%）である。

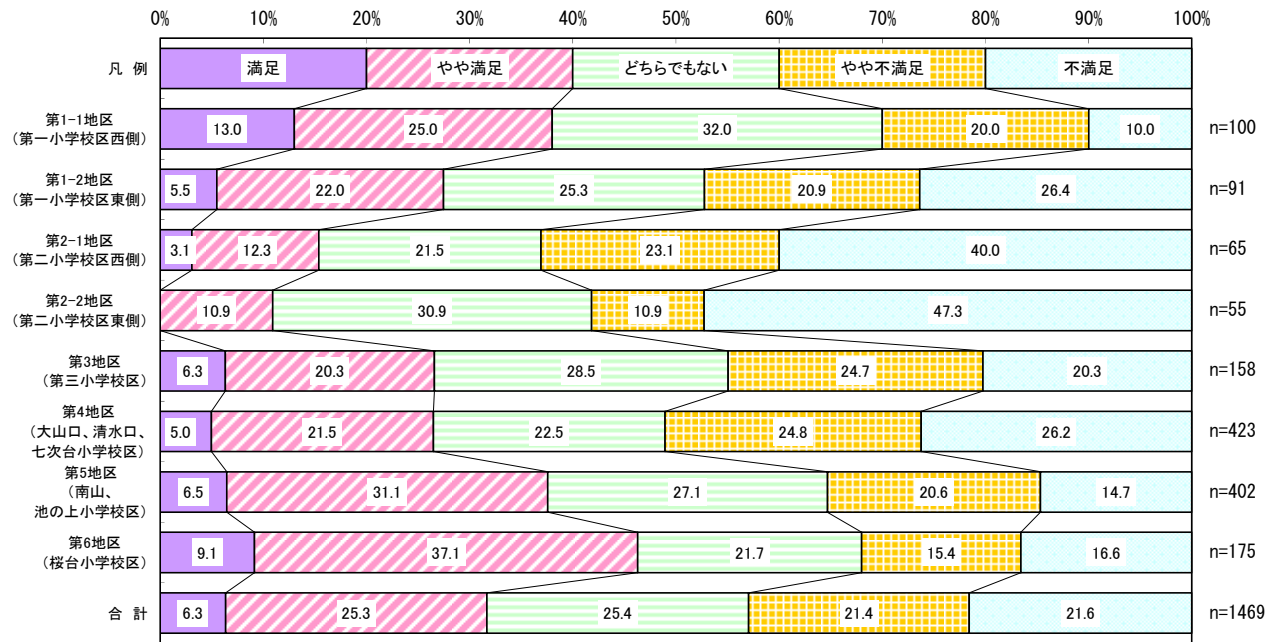


図 60 総合的な生活のしやすさ（地区別） ※無回答を除く

② 年齢別

全体的に「やや満足」や「どちらでもない」が高い傾向にあるが、65～74歳は「やや不満足」(27.2%)、75歳以上は「不満足」(28.5%)が高い。

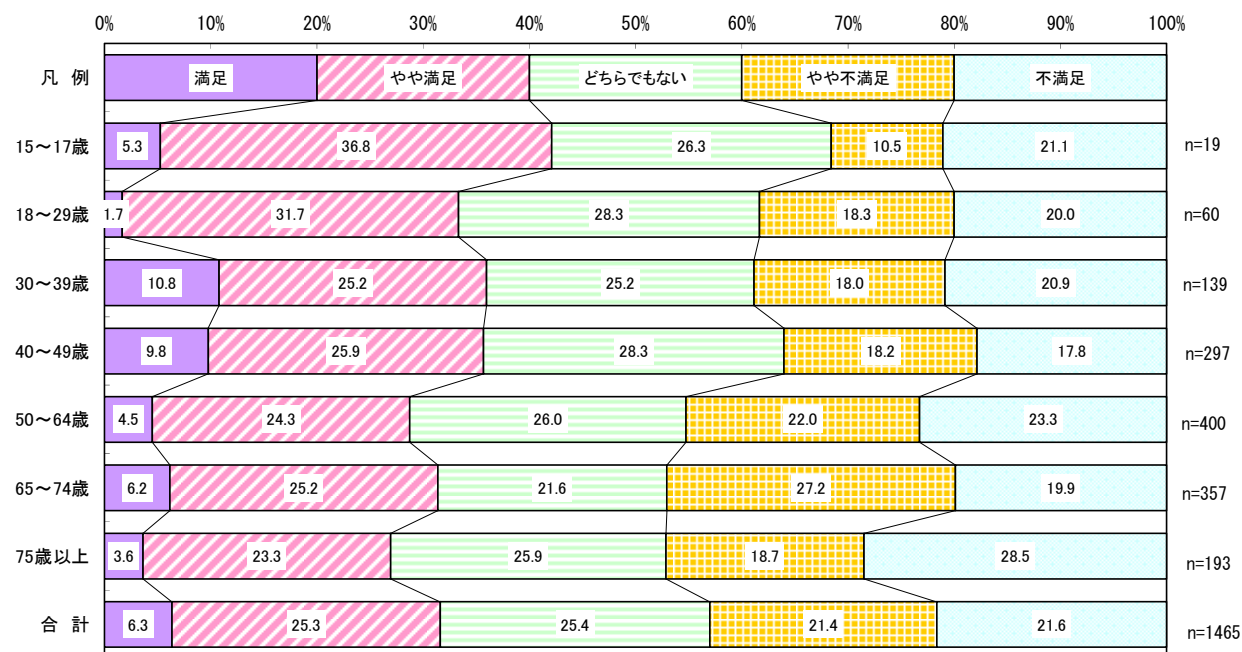


図 61 総合的な生活のしやすさ（年齢別） ※無回答を除く

（２）現在の外出状況及び将来への不安

１）現在の外出状況

① 地区別

「ひとりで十分できる」と「ひとりで何とかできる」の合計がほとんどの地区で 80%を超えており、下回る地区は第 2-1 地区（76.8%）、第 2-2 地区（59.8%）である。特に第 2-2 地区は、「誰かの助けがあればできる」（18.5%）と多く、「できない」（6.5%）と他の地区に比べて多くなっている。

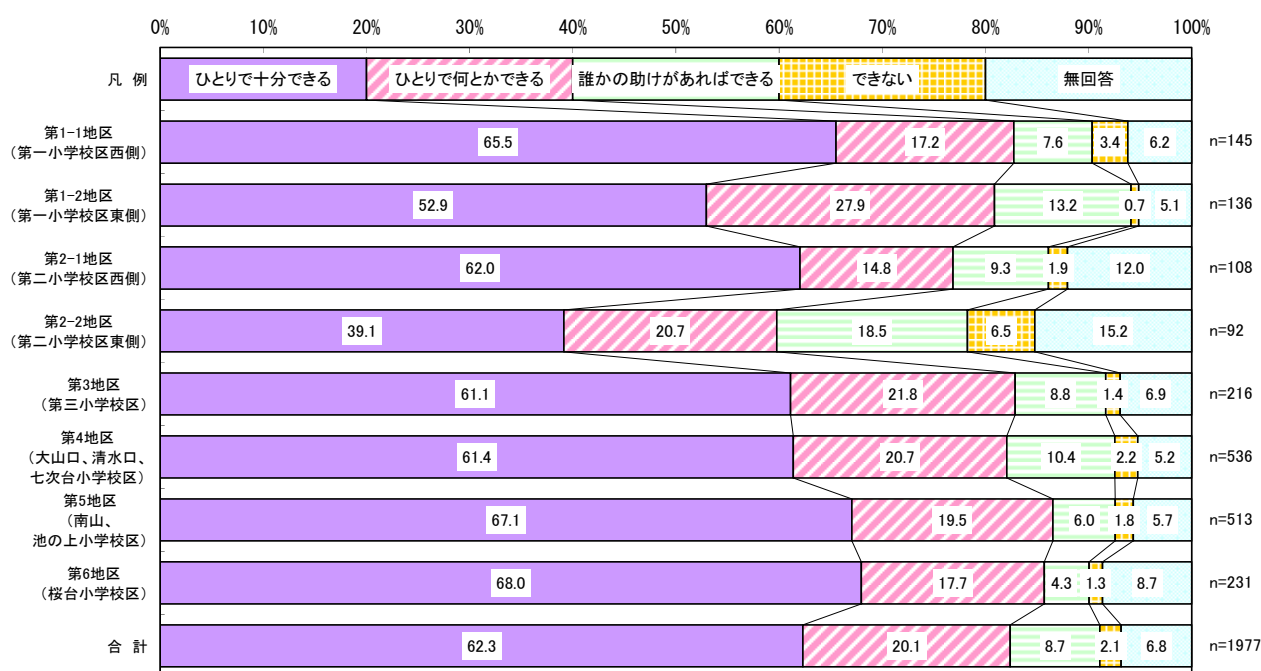


図 62 現在の外出状況（地区別）

② 年齢別

「ひとりで十分できる」と「ひとりで何とかできる」の合計が最も高い年代は 40～49 歳（93.3%）であり、最も低い年代は 75 歳以上（60.9%）である。15 歳以上は年齢とともに上がり、50 歳以上は年齢とともに下がる傾向がある。

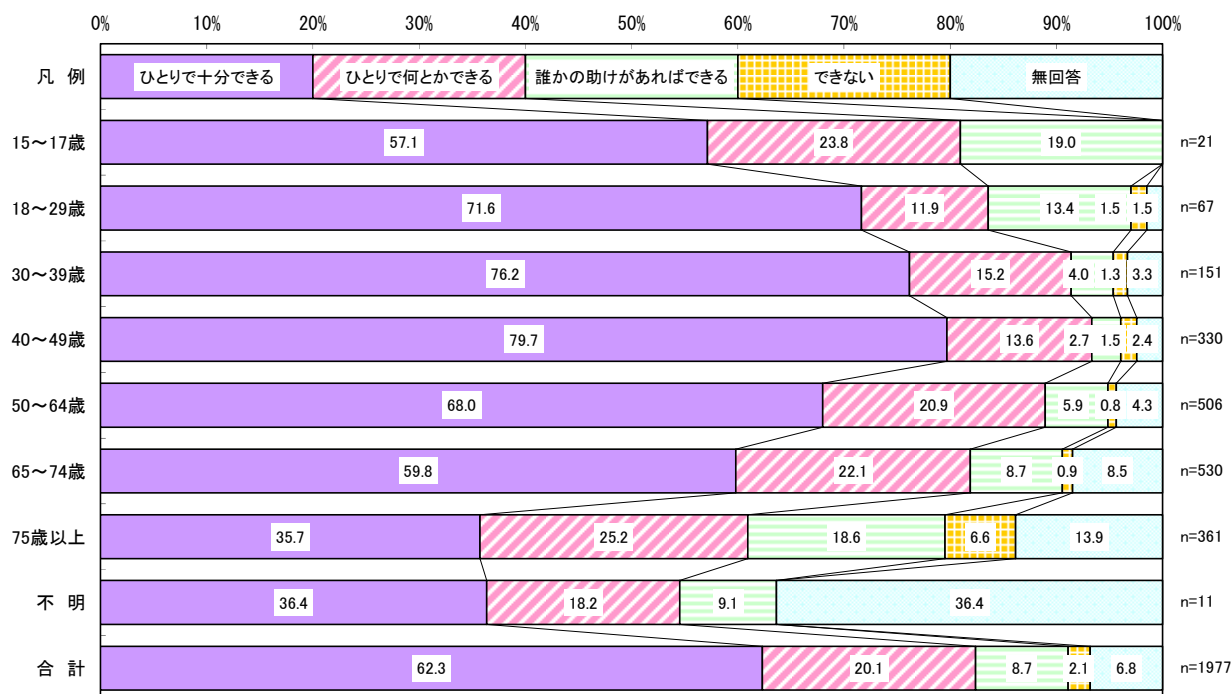


図 63 現在の外出状況（年齢別）

2) 将来（10年後）の不安

① 地区別

「不安がない」の回答が最も多いのは第1-1地区（40.0%）、第6地区（36.8%）、第3地区（31.5%）である。また、「少し不安がある」の回答が最も多いのは第5地区（31.2%）、第1-2地区（29.4%）、第4地区（28.5%）であり、「不安がある」の回答が最も多いのは第2-2地区（28.3%）となっている。

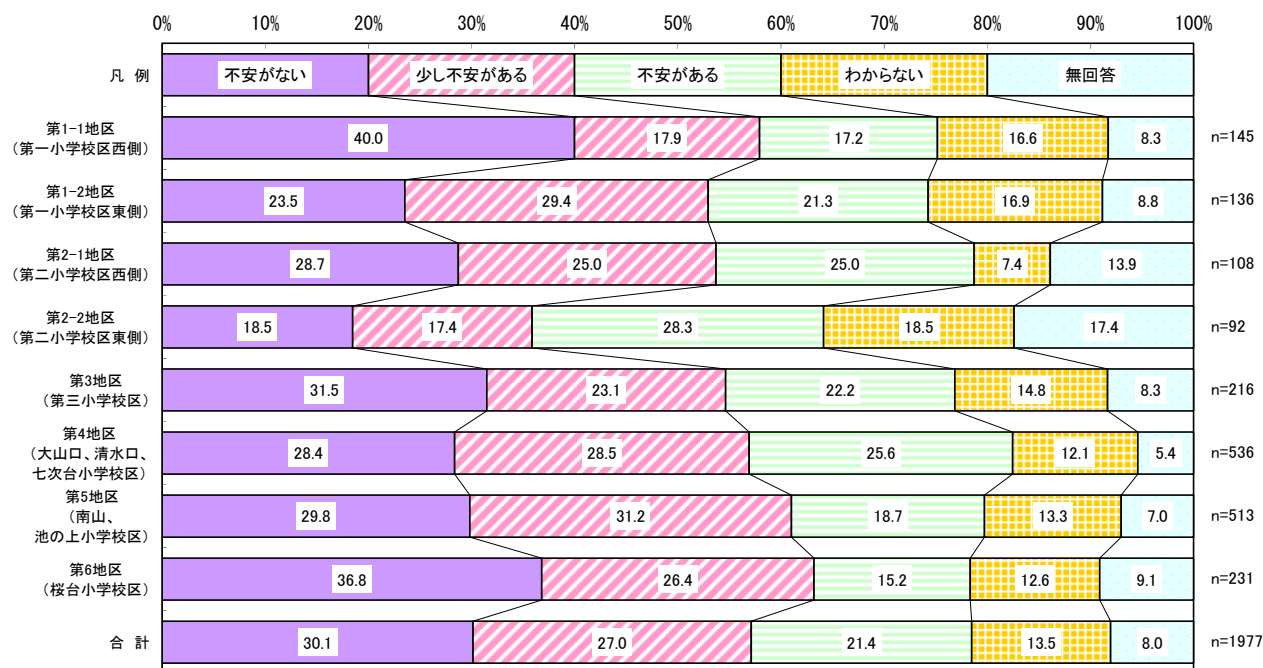


図 64 将来（10年後）の不安（地区別）

② 年齢別

年齢別に見ると、15～17 歳は「わからない」の回答が最も多く（52.4%）、「不安がない」の回答が最も多い年代が、18～29 歳（67.2%）、30～39 歳（58.9%）、40～49 歳（57.6%）、「少し不安がある」の回答が最も多い年代が 50～64 歳（37.2%）、65～74 歳（34.0%）、「不安がある」の回答が最も多い年代が 75 歳以上（41.3%）となり、年齢が上がるにつれて不安感が増している。

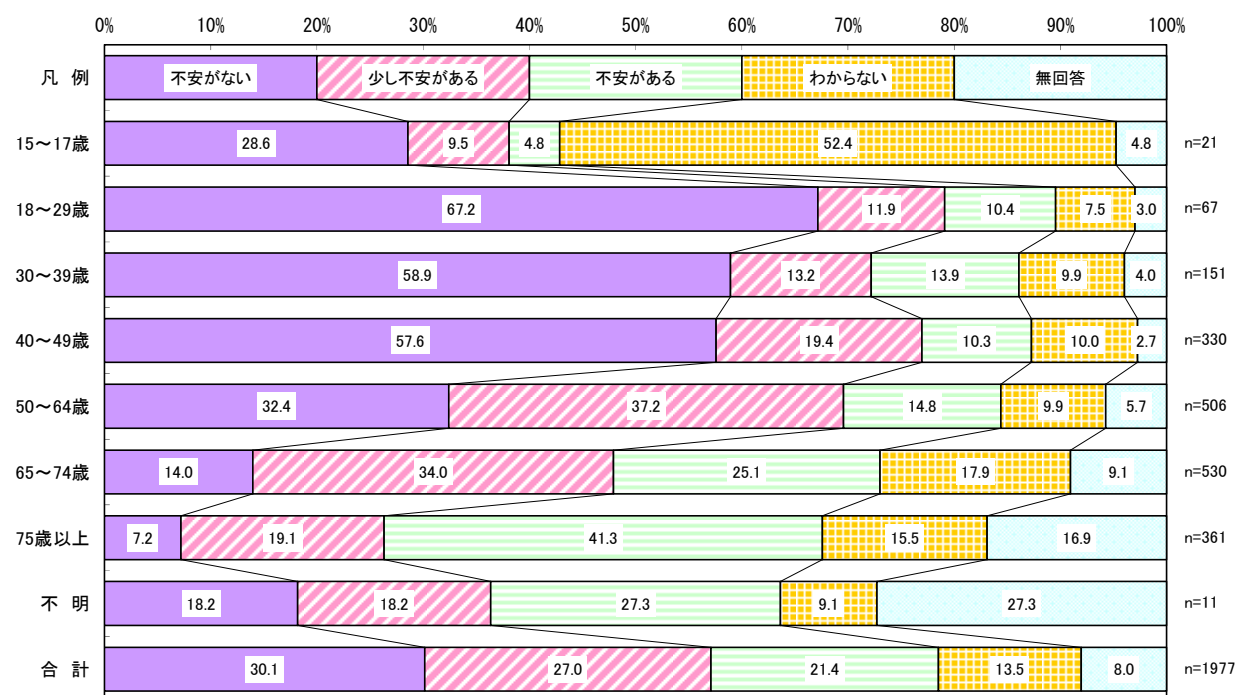


図 65 将来（10 年後）の不安（年齢別）

(3) 鉄道・バスへの満足度

1) 鉄道への満足度（満足な項目）

① 地区別

市全体で見ると「目的地までの行きやすさ」(24.9%)、「目的地までの所要時間」(15.3%)、「鉄道の運行時間の正確さ」(14.1%)が多いが、地区別を見ると、第2-2地区で無回答が多いが、上位の3項目は変わらず、地区による大きな特徴の違いは見られない。

①目的地までの行きやすさ ②目的地までの所要時間 ③鉄道の運行本数 ④鉄道の始発時刻 ⑤鉄道の終発時刻
⑥鉄道の運賃 ⑦鉄道駅的环境(ベンチ、屋根等) ⑧鉄道の運行経路や行先 ⑨鉄道の運行時間の正確さ
⑩鉄道駅の施設(バリアフリー対応等) ⑪鉄道とバスの乗り継ぎ ⑫鉄道の運行情報のわかりやすさ ⑬無回答

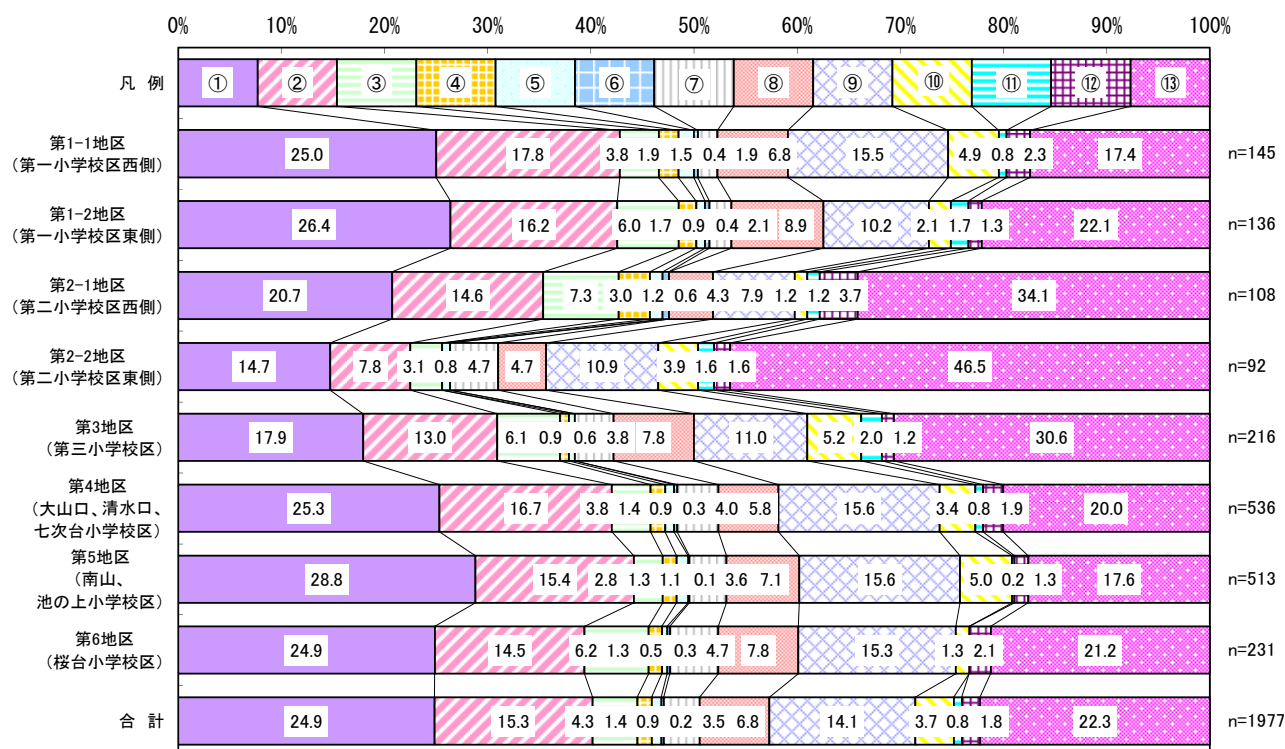


図 66 鉄道への満足な項目（地区別）

② 年齢別

年齢ごとの大きな特徴の違いは見られないが、15～17 歳は「鉄道の運行情報のわかりやすさ」(8.8%) がやや多く、30～39 歳は「鉄道の運行経路や行先」(12.2%) がやや多くなっている。

- ①目的地までの行きやすさ ②目的地までの所要時間 ③鉄道の運行本数 ④鉄道の始発時刻 ⑤鉄道の終発時刻
⑥鉄道の運賃 ⑦鉄道駅的环境(ベンチ、屋根等) ⑧鉄道の運行経路や行先 ⑨鉄道の運行時間の正確さ
⑩鉄道駅の施設(バリアフリー対応等) ⑪鉄道とバスの乗り継ぎ ⑫鉄道の運行情報のわかりやすさ ⑬無回答

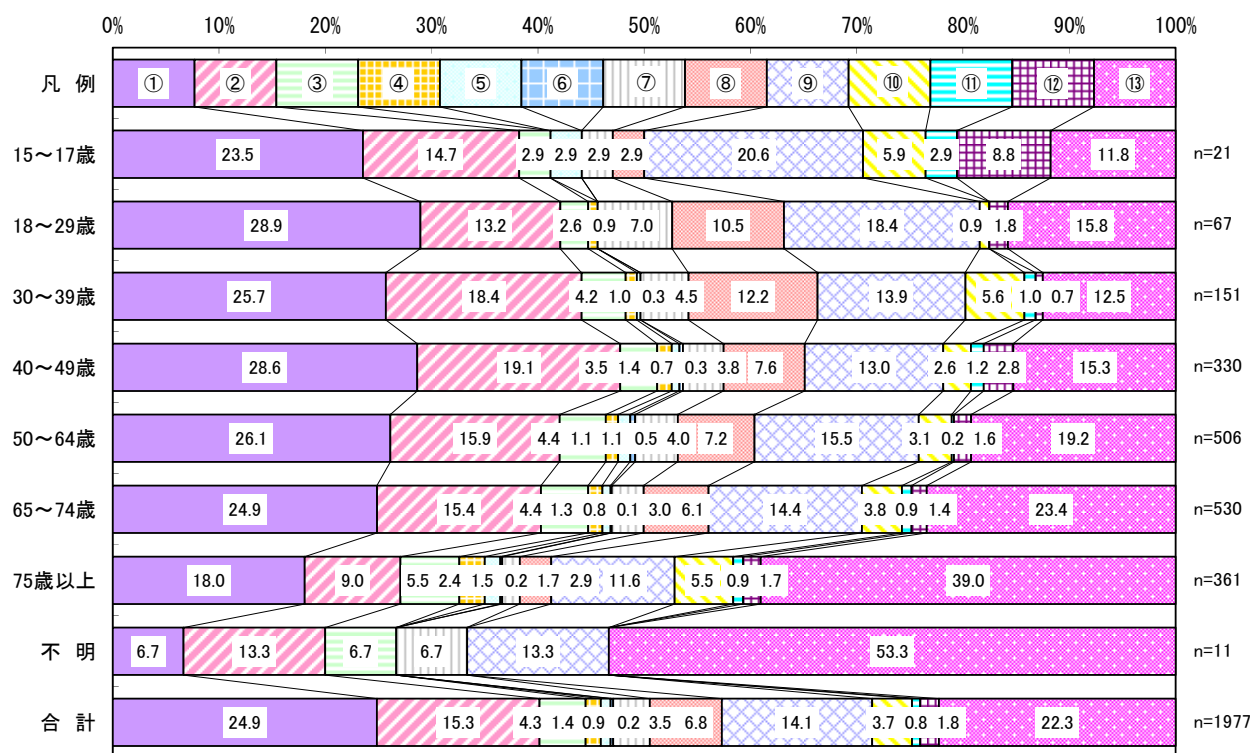


図 67 鉄道への満足な項目（年齢別）

2) 鉄道への満足度（不満な項目）

① 地区別

市全体で見ると「鉄道の運賃」（39.8%）、「鉄道の運行本数」（22.2%）が多い、「鉄道とバスの乗り継ぎ」に関しては地区による偏りが見られ、第1-2地区（15.5%）が最も高く第5地区（3.1%）が最も低い。

- ①目的地までの行きやすさ ②目的地までの所要時間 ③鉄道の運行本数 ④鉄道の始発時刻 ⑤鉄道の終発時刻
⑥鉄道の運賃 ⑦鉄道駅的环境（ベンチ、屋根等） ⑧鉄道の運行経路や行先 ⑨鉄道の運行時間の正確さ
⑩鉄道駅の施設（バリアフリー対応等） ⑪鉄道とバスの乗り継ぎ ⑫鉄道の運行情報のわかりやすさ ⑬無回答

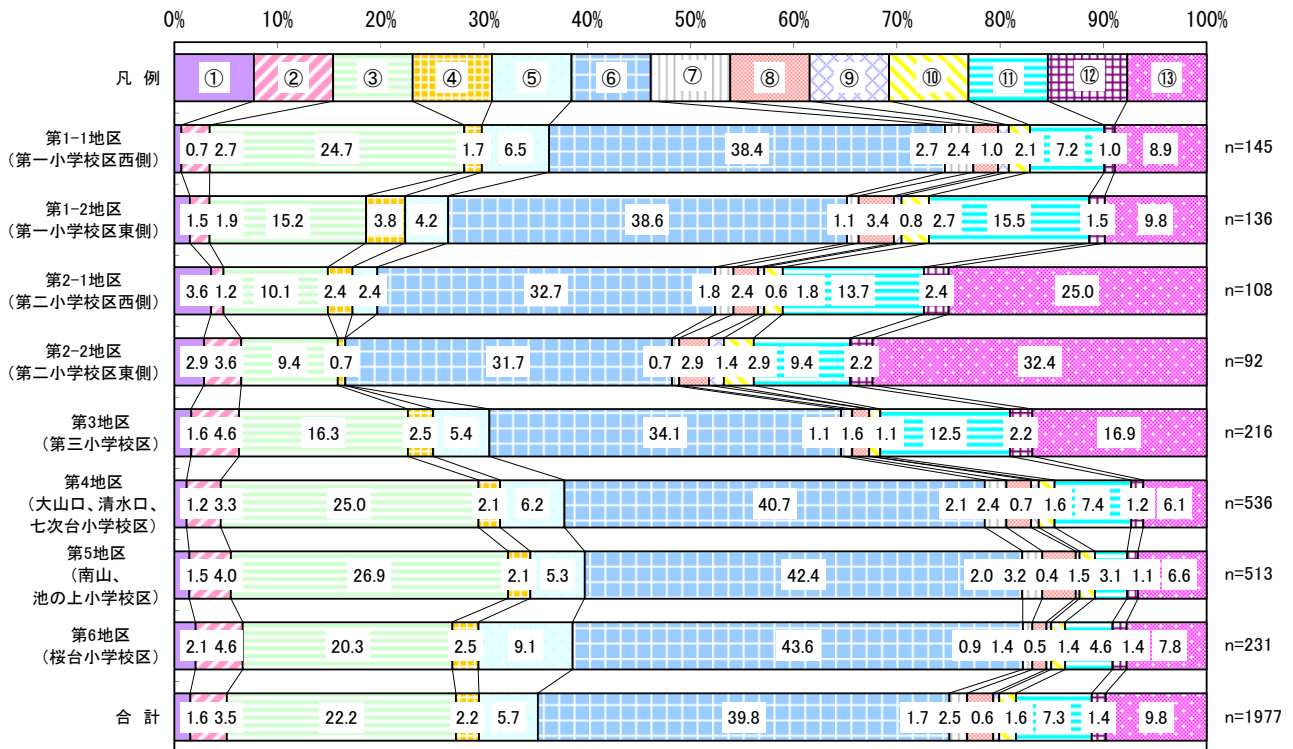


図 68 鉄道への不満な項目（地区別）

② 年齢別

年齢別では、15～17 歳は「目的地までの行きやすさ」（8.2%）と「鉄道的环境（ベンチ、屋根等）」（6.1%）がやや多い。18～29 歳は「鉄道の終発時刻」（12.6%）がやや多い。65 歳以上は「鉄道とバスの乗り継ぎ」（8.3%）がやや多くなっている。

- ①目的地までの行きやすさ ②目的地までの所要時間 ③鉄道の運行本数 ④鉄道の始発時刻 ⑤鉄道の終発時刻
⑥鉄道の運賃 ⑦鉄道駅的环境（ベンチ、屋根等） ⑧鉄道の運行経路や行先 ⑨鉄道の運行時間の正確さ
⑩鉄道駅の施設（バリアフリー対応等） ⑪鉄道とバスの乗り継ぎ ⑫鉄道の運行情報のわかりやすさ ⑬無回答

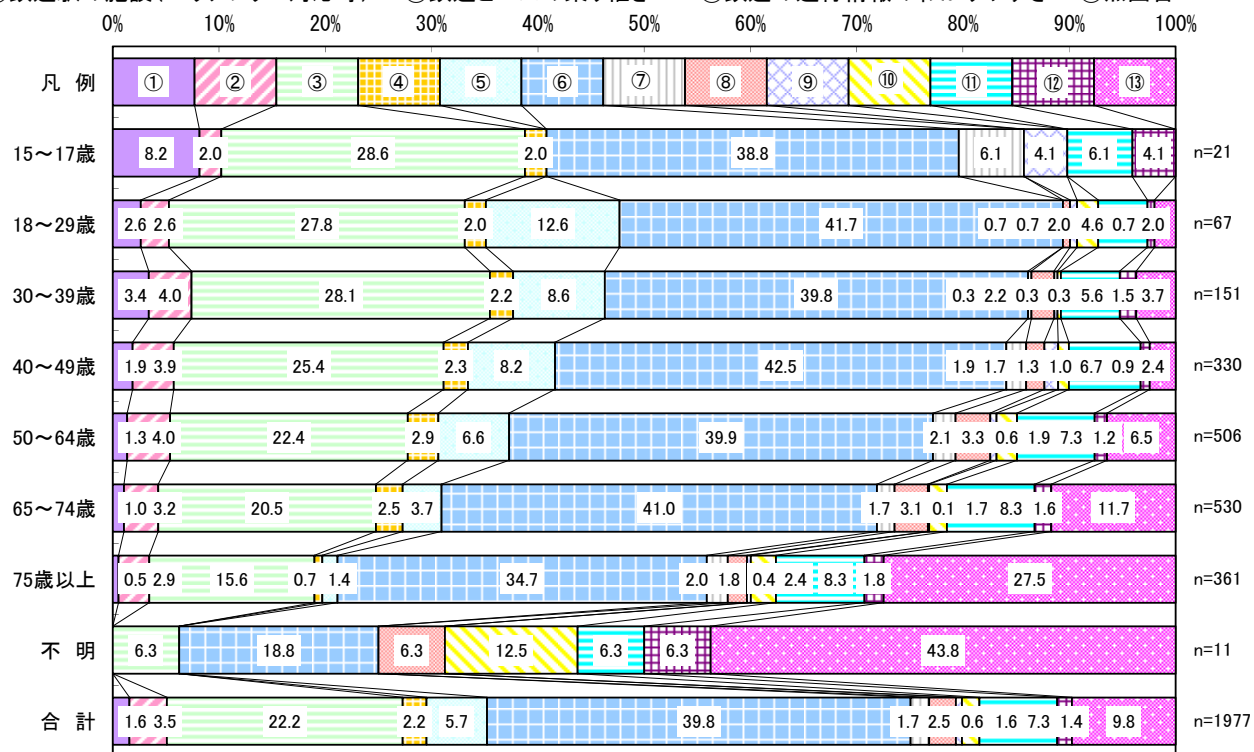


図 69 鉄道への不満な項目（年齢別）

3) バスへの満足度（満足な項目）

① 地区別

市全体で見ると、「自宅とバス停との距離」（23.2%）と「バスの運賃」（14.4%）が多くなっている。地区別を見ると無回答の地区が多いが、第2-2地区では「バスの運賃」（17.2%）が他よりも高く、「自宅とバス停との距離」（1.7%）が他よりも低い傾向がある。

- ①自宅とバス停の距離 ②目的地とバス停の距離 ③バスの運行本数 ④バスの始発時刻 ⑤バスの終発時刻
⑥バスの運賃 ⑦バス停の環境（ベンチ、屋根等） ⑧バスの運行経路や行先 ⑨バスの運行時間の正確さ（定時性）
⑩バスへの乗降しやすさ（段差） ⑪バスと鉄道の乗り継ぎ ⑫バスの運行情報のわかりやすさ ⑬無回答

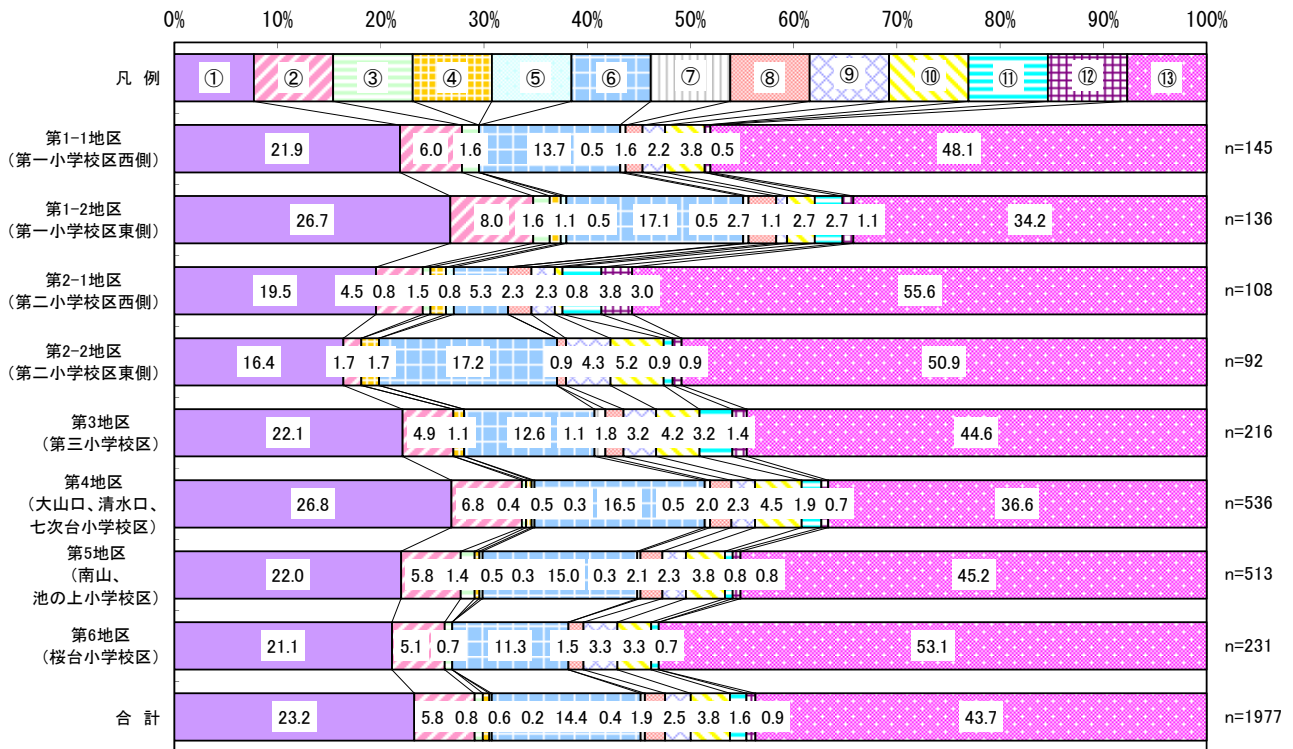


図 70 バスへの満足な項目（地区別）

② 年齢別

年齢別では、年齢ごとの大きな特徴の違いは見られないが、30～39歳で「目的地とバス停の距離」(8.0%) がやや多く、18～29歳で「バスの運行本数」(6.7%) がやや多くなっている。

- ①自宅とバス停の距離 ②目的地とバス停の距離 ③バスの運行本数 ④バスの始発時刻 ⑤バスの終発時刻
⑥バスの運賃 ⑦バス停の環境(ベンチ、屋根等) ⑧バスの運行経路や行先 ⑨バスの運行時間の正確さ(定時性)
⑩バスへの乗降しやすさ(段差) ⑪バスと鉄道の乗り継ぎ ⑫バスの運行情報のわかりやすさ ⑬無回答

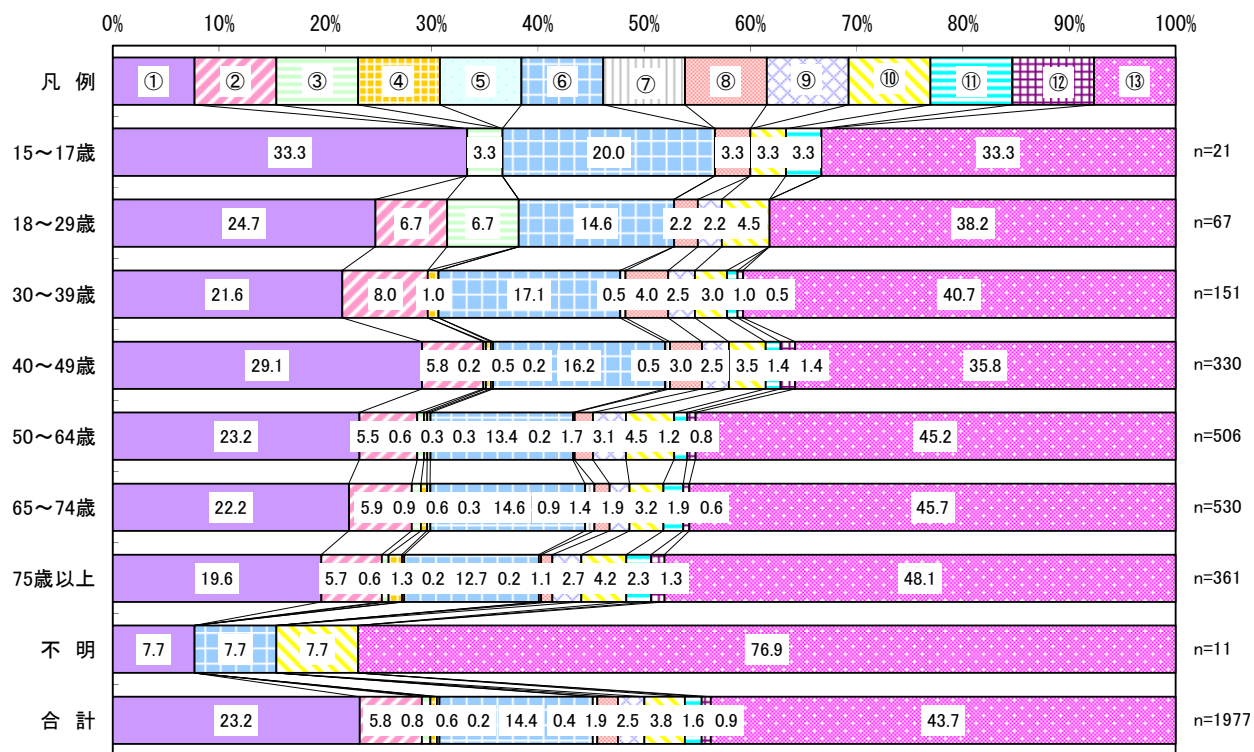


図 71 バスへの満足な項目 (年齢別)

3) バスへの満足度（不満な項目）

① 地区別

市全体で見ると「バスの運行本数」(27.2%)、「バスの運行経路や行先」(12.4%)、「バスの運行情報のわかりやすさ」(6.9%)が多い。また、地区別では、全体の傾向と比較した場合、第1-2地区は「バスと鉄道の乗り継ぎ」(10.5%)、「バスの運行時間の正確さ(定時性)」(8.6%)、が多い傾向あり、第2-1地区は、「バスの運行経路や行先」(9.9%)が多く、第2-2地区は「バスの運行経路や行先」(16.4%)、「自宅とバス停の距離」(13.3%)、「目的地とバス停の距離」(4.2%)が多い。なお、第3地区は「バス停の環境(ベンチ、屋根等)」(8.2%)、「バスの運行経路や行先」(8.2%)、「バスの運行時間の正確さ(定時性)」(8.2%)となっている。

- ①自宅とバス停の距離 ②目的地とバス停の距離 ③バスの運行本数 ④バスの始発時刻 ⑤バスの終発時刻
⑥バスの運賃 ⑦バス停の環境(ベンチ、屋根等) ⑧バスの運行経路や行先 ⑨バスの運行時間の正確さ(定時性)
⑩バスへの乗降しやすさ(段差) ⑪バスと鉄道の乗り継ぎ ⑫バスの運行情報のわかりやすさ ⑬無回答

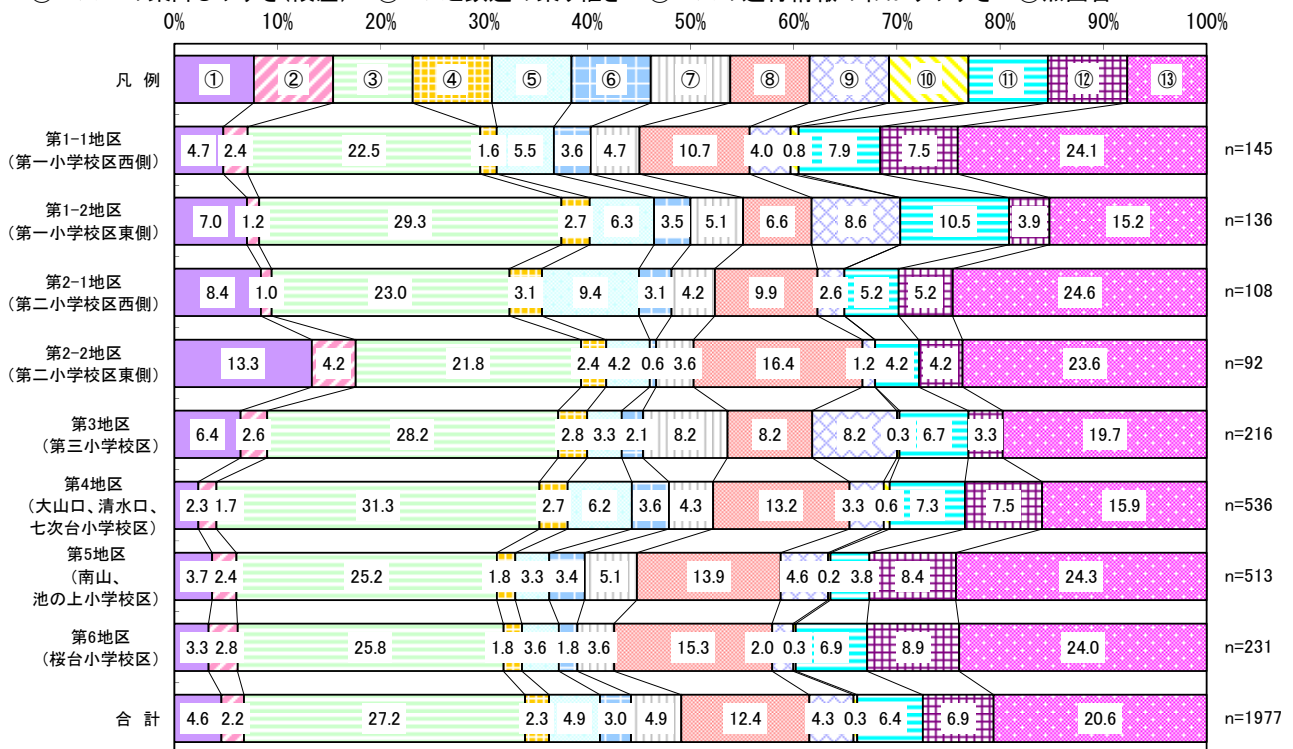


図 72 バスへの不満な項目（地区別）

② 年齢別

「バスの運行時間の正確さ（定時性）」が15～17歳（18.6%）で高く、75歳以上（2.2%）で最も低く、年齢を重ねるにつれて減少していく傾向にある。

18～29歳は他の年齢と比べて「バスの終発時刻」（10.3%）、「バスの始発時刻」（5.1%）が多くなっている。

- ①自宅とバス停の距離 ②目的地とバス停の距離 ③バスの運行本数 ④バスの始発時刻 ⑤バスの終発時刻
⑥バスの運賃 ⑦バス停の環境（ベンチ、屋根等） ⑧バスの運行経路や行先 ⑨バスの運行時間の正確さ（定時性）
⑩バスへの乗降しやすさ（段差） ⑪バスと鉄道の乗り継ぎ ⑫バスの運行情報のわかりやすさ ⑬無回答

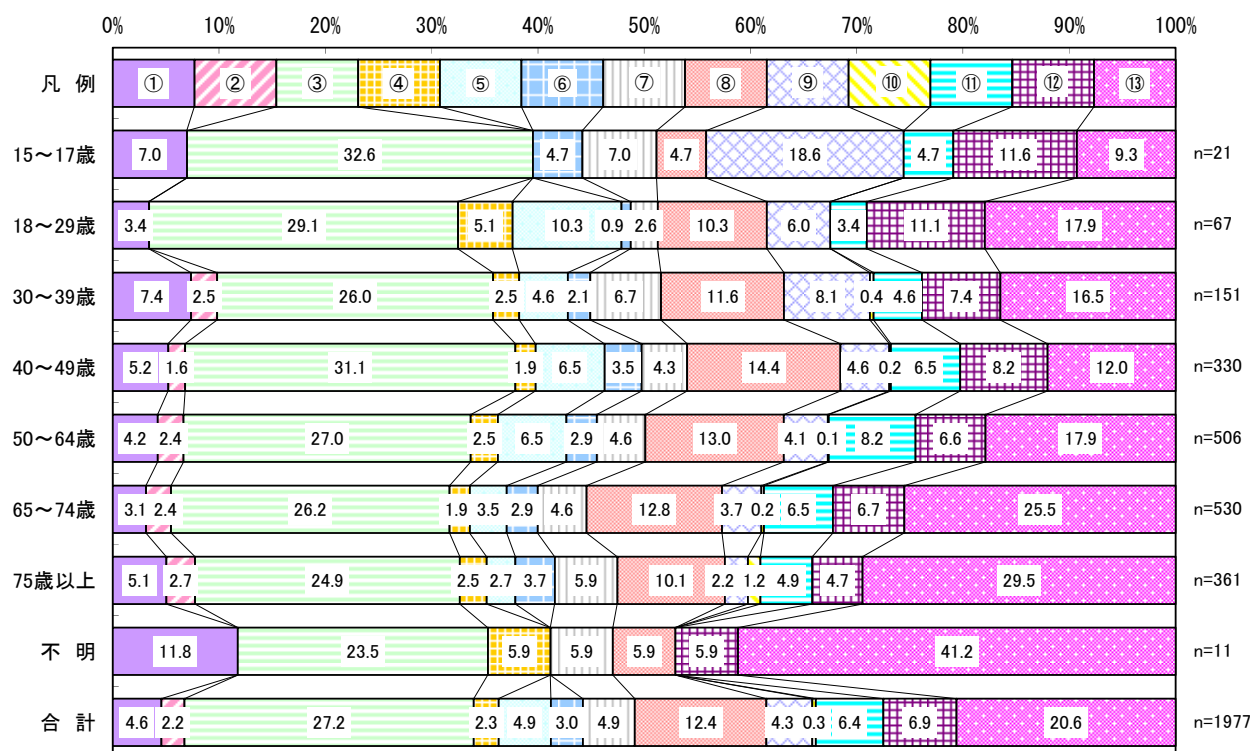


図 73 バスへの不満な項目（年齢別）

(4) バス交通の存在

1) 地区別

地区別の傾向を見ると、バス交通の存在については、すべての地区で「現在は必要としていないが、将来クルマを手放した際には必要となる」が最も回答が多く、40%を超えている。特に多いのは第6地区（56.3%）である。2番目に多い回答としては、第1-1地区（19.3%）と第2-2地区（14.1%）が「現在は必要としておらず、今後とも必要になるとは思わない」で、その他の地域は「移動の目的や目的地によって、たまに利用することがある」を選んでおり、第2-1地区（25.9%）、第4地区（25.2%）、が4分の1を超えている。

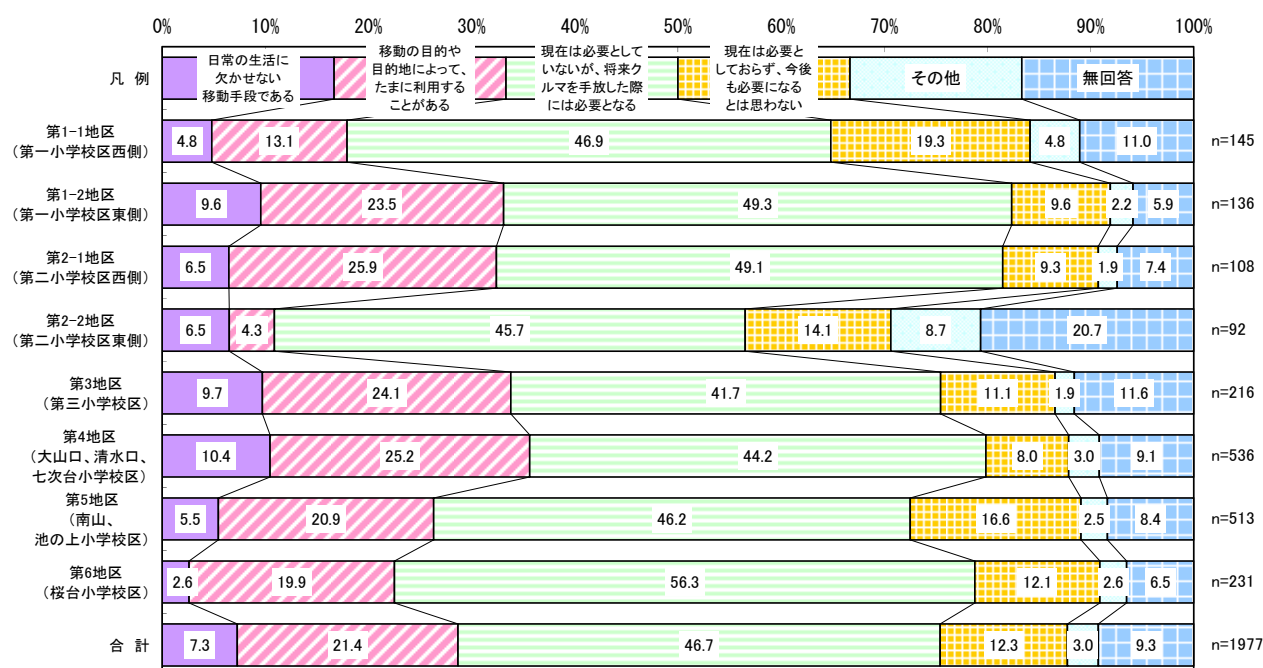


図 74 バス交通の存在（地区別）

2) 年齢別

15～17 歳は「現在は必要としておらず、今後も必要になるとは思わない」(47.6%) の回答が最も多く、18～29 歳は「移動の目的や目的地によって、たまに利用することがある」(40.3%) の回答が最も多い。30 歳以上はすべて「現在は必要としていないが、将来クルマを手放した際には必要となる」の回答が最も多く、全世代で 30%を超えている。なお、「日常の生活に欠かせない移動手段である」の回答が最も高い年代は 75 歳以上 (15.5%) である。

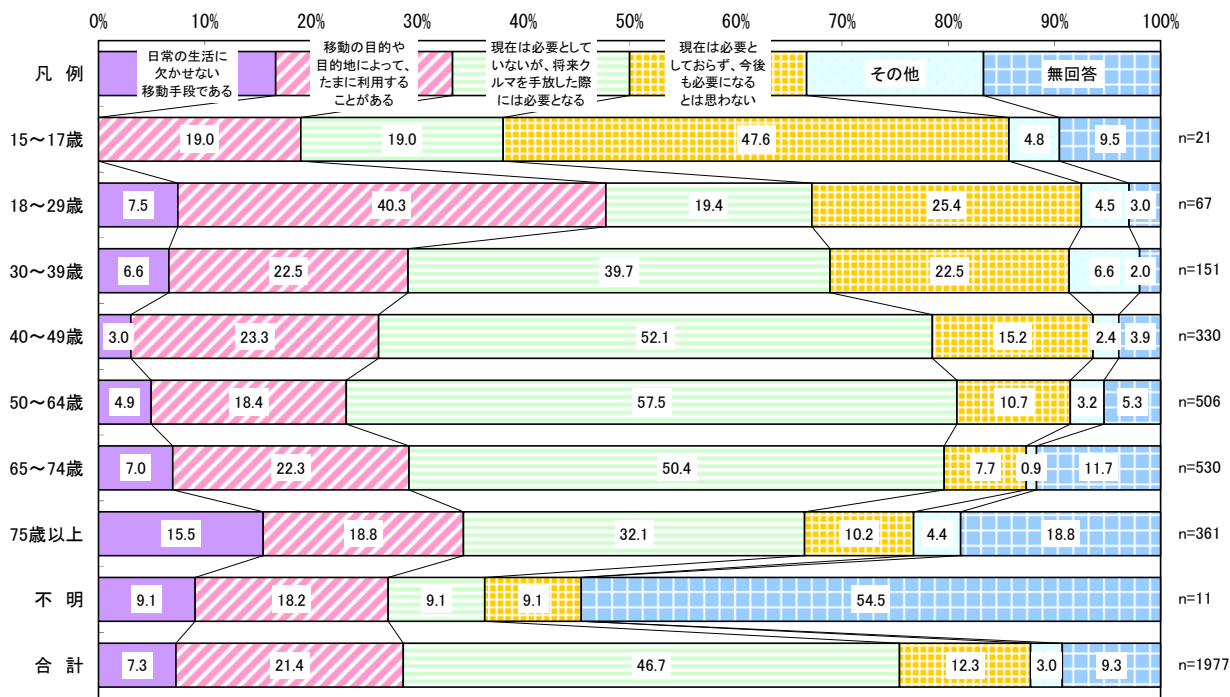


図 75 バス交通の存在（年齢別）

（５）今後の公共交通のあり方

１）地区別

市全体で見ると「民間の路線バスとの役割を明確にし、循環バスは必要最低限のサービスを維持し負担を減らすべき」（22.7%）、「運賃（利用者負担）はそのままに、市の財政負担を増やして、サービスの向上を図るべき」（16.3%）が多くなっている。

地区ごとの大きな特徴の違いは見られないが、第2-2地区は、「運賃（利用者負担）も市の財政負担も引き上げ、サービスの向上を図るべき」（13.0%）が多くなっている。

- ①運賃(利用者負担)はそのままに、市の財政負担を増やして、サービスの向上を図るべき
 ②市の財政負担はそのままに、運賃(利用者負担)を引き上げ、サービスの向上を図るべき
 ③運賃(利用者負担)も市の財政負担も引き上げ、サービスの向上を図るべき
 ④運賃(利用者負担)も市の財政負担もこれ以上増やさず、サービスの維持や縮小を図るべき
 ⑤民間の路線バスとの役割を明確にし、循環バスは必要最低限のサービスを維持し負担を減らすべき
 ⑥わからない ⑦その他 ⑧無回答

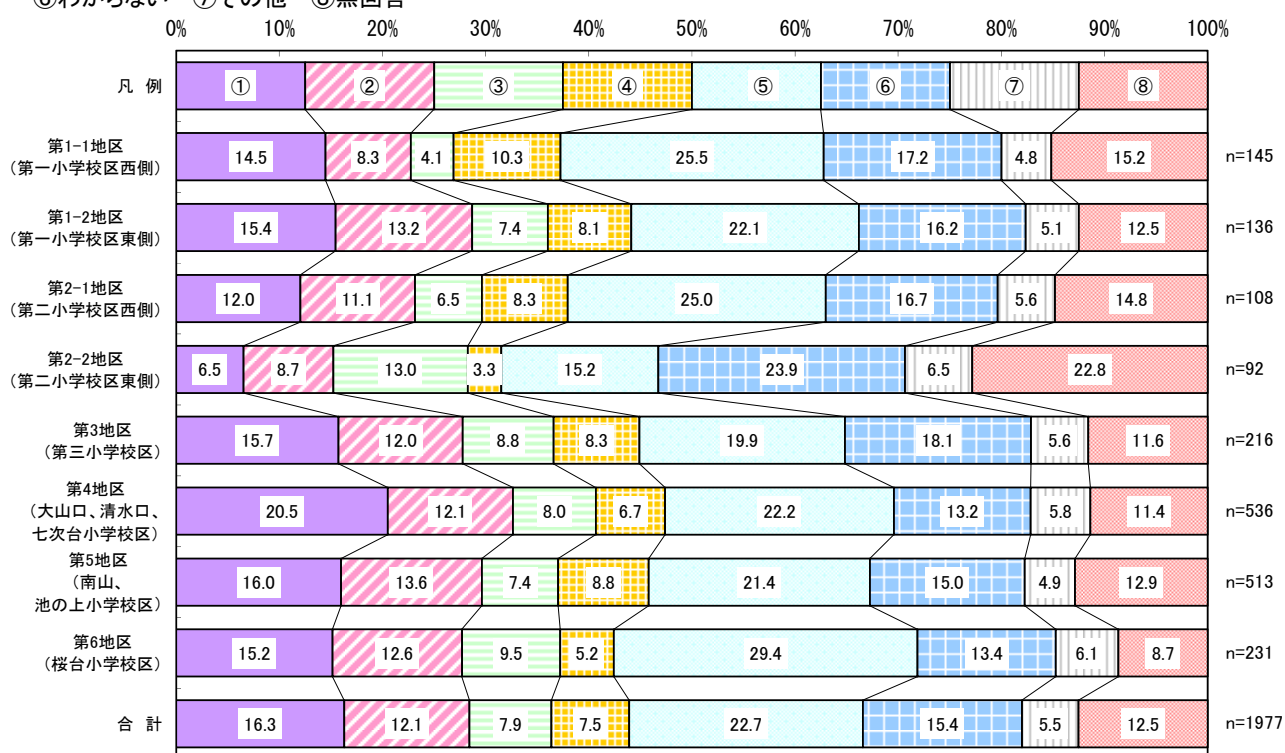


図 76 今後の公共交通のあり方（地区別）

2) 年齢別

「わからない」と「無回答」を除くと、すべての年代で「民間の路線バスとの役割を明確にし、循環バスは必要最低限のサービスを維持し負担を減らすべき」が最も回答が多く、15%を超えている。

2 番目に多い回答を年齢別にみると、30～39 歳は「運賃（利用者負担）も市の財政もこれ以上増やさず、サービスの維持や縮小を図るべき」（17.9%）を選んでいるが、他の年齢はすべて「運賃（利用者負担）はそのままに、市の財政負担を増やして、サービスの向上を図るべき」を選んでいる。

- ① 運賃（利用者負担）はそのままに、市の財政負担を増やして、サービスの向上を図るべき
- ② 市の財政負担はそのままに、運賃（利用者負担）を引き上げ、サービスの向上を図るべき
- ③ 運賃（利用者負担）も市の財政負担も引き上げ、サービスの向上を図るべき
- ④ 運賃（利用者負担）も市の財政負担もこれ以上増やさず、サービスの維持や縮小を図るべき
- ⑤ 民間の路線バスとの役割を明確にし、循環バスは必要最低限のサービスを維持し負担を減らすべき
- ⑥ わからない ⑦ その他 ⑧ 無回答

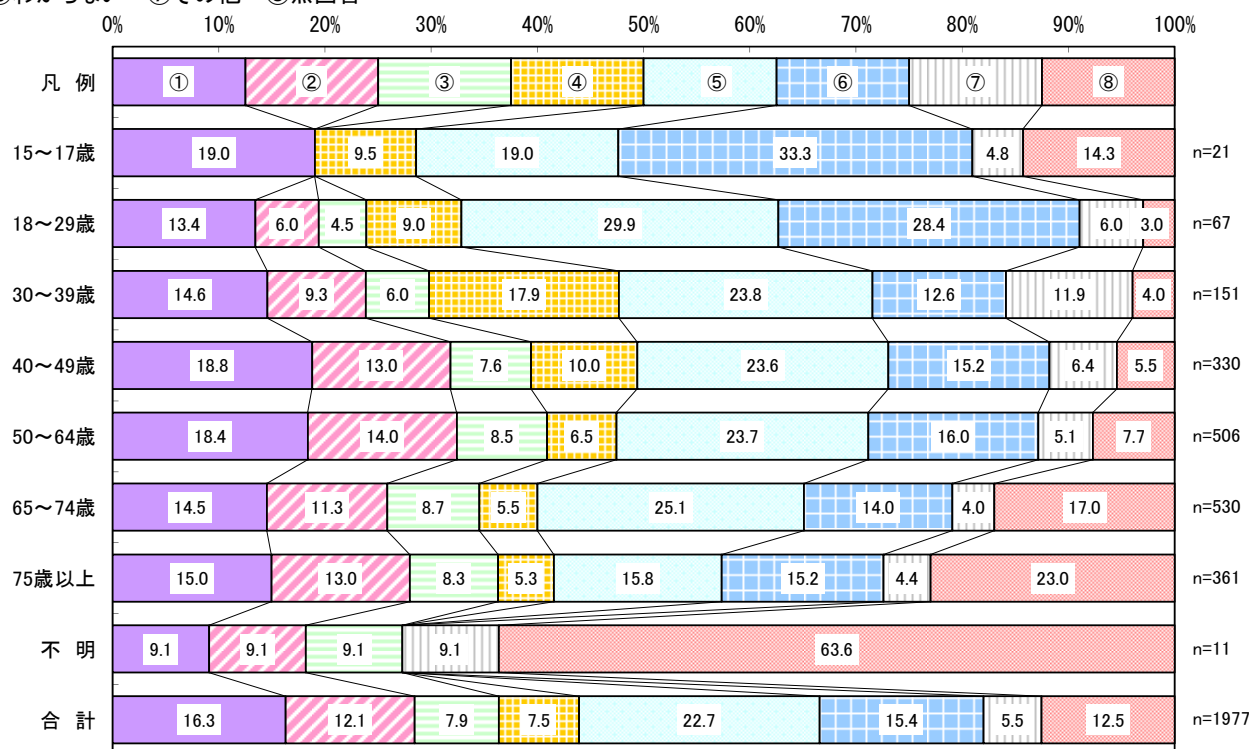


図 77 今後の公共交通のあり方（年齢別）

（６）循環バス（ナッシー号）の利用促進と利用有無

１）利用促進に必要なこと

① 地区別

循環バス（ナッシー号）の利用促進については、市全体で見ると「市役所を中心としたルートから市内駅を中心としたルートに改める」（18.9%）、「バスの台数や運行本数を増やす」（16.7%）、「各地域に乗換拠点を作り、各地域からいろいろな方向へ行けるようにする」（14.3%）が多い。

地区別では、他の地区と比べて、第 1-1 地区、第 2-1 地区、第 2-2 地区は「各地域に乗換拠点を作り、各地域からいろいろな方向へ行けるようにする」「小型の車両を導入し、狭い道路でも通行できるようにする」が多い。第 6 地区は「民間の路線バスとの乗換拠点の設置や乗継割引の導入など、官民の役割分担と連携を進める」（15.9%）が多くなっている。

- ①バスの台数や運行本数を増やす ②ルートを短縮し、所要時間を短くする
 ③市役所を中心としたルートから市内駅を中心としたルートに改める
 ④民間の路線バスとの乗換拠点の設置や乗継割引の導入など、官民の役割分担と連携を進める
 ⑤バスの運行ダイヤは余裕を持たせる等、バスが遅れないような工夫を行う
 ⑥各地域に乗換拠点を作り、各地域からいろいろな方向へ行けるようにする ⑦高齢者や障がい者の割引率を向上させる
 ⑧小型の車両を導入し、狭い道路でも運行できるようにする ⑨その他 ⑩無回答

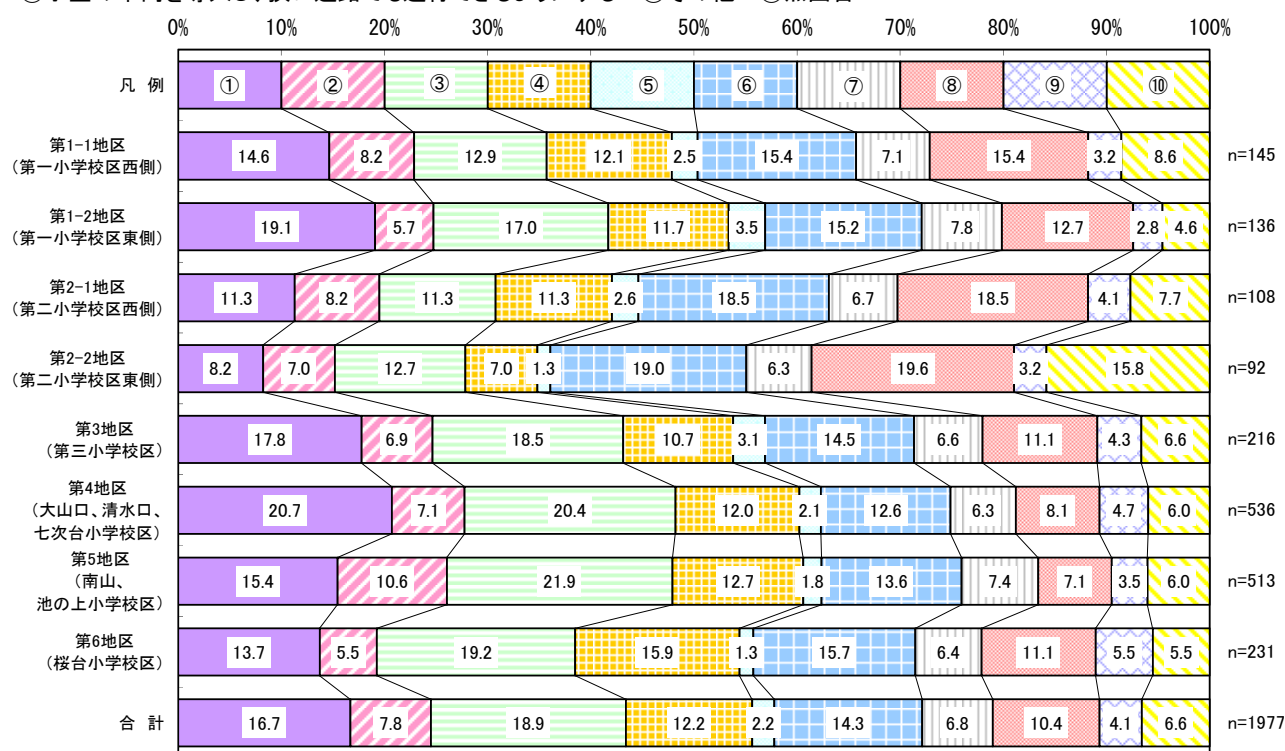


図 78 循環バス（ナッシー号）の利用促進に必要なこと（地区別） ※複数回答 3 つまで

② 年齢別

年齢別に見ると、「バスの台数や運行本数を増やす」が多いのは18～29歳(21.6%)、30～39歳(18.7%)であり、40歳以上は「市役所を中心としたルートから市内駅を中心としたルートに改める」の回答が最も多く、常に15%を超えている。

他の年齢に比べて15～17歳は「各地域に乗換拠点を作り、各地域からいろいろな方向へ行けるようにする」(27.0%)、「バスの運行ダイヤは余裕を持たせる等、バスが送れないような工夫を行う」(10.8%)と多い。「高齢者や障がい者の割引率を向上させる」「小型の車両を導入し、狭い道路でも運行できるようにする」は15～17歳ではそれぞれ2.7%であったのに対し、75歳以上では9.0%と13.2%と年齢が上がるほど回答割合が多くなる傾向がある。

- ①バスの台数や運行本数を増やす ②ルートを短縮し、所要時間を短くする
 ③市役所を中心としたルートから市内駅を中心としたルートに改める
 ④民間の路線バスとの乗換拠点の設置や乗継割引の導入など、官民の役割分担と連携を進める
 ⑤バスの運行ダイヤは余裕を持たせる等、バスが遅れないような工夫を行う
 ⑥各地域に乗換拠点を作り、各地域からいろいろな方向へ行けるようにする ⑦高齢者や障がい者の割引率を向上させる
 ⑧小型の車両を導入し、狭い道路でも運行できるようにする ⑨その他 ⑩無回答

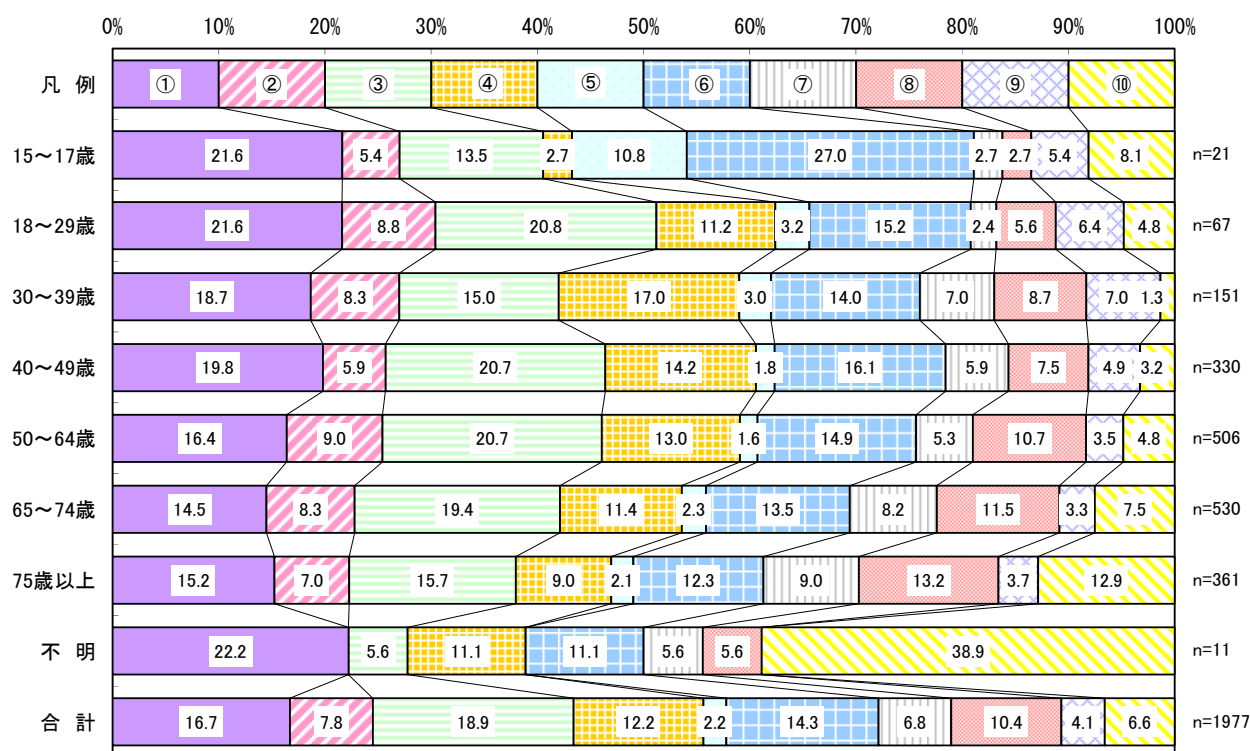


図 79 循環バス（ナッシー号）の利用促進（年齢別） ※複数回答 3 つまで

2) 利用促進が行われた場合の利用有無

① 地区別

すべての地区で「将来の利用を考える」の回答が最も多く、常に 50%を超えている。2 番目に多い回答として「利用は考えない」を選んでいるのは第 1-1 地区（18.6%）のみで、他の地区は無回答を除くとすべて「利用する（すでに利用している）」が多く、10%を超えている。「利用する（すでに利用している）」の回答割合が最も高い地区は第 4 地区（30.2%）、最も低い地区は第 2-2 地区（12.0%）である。

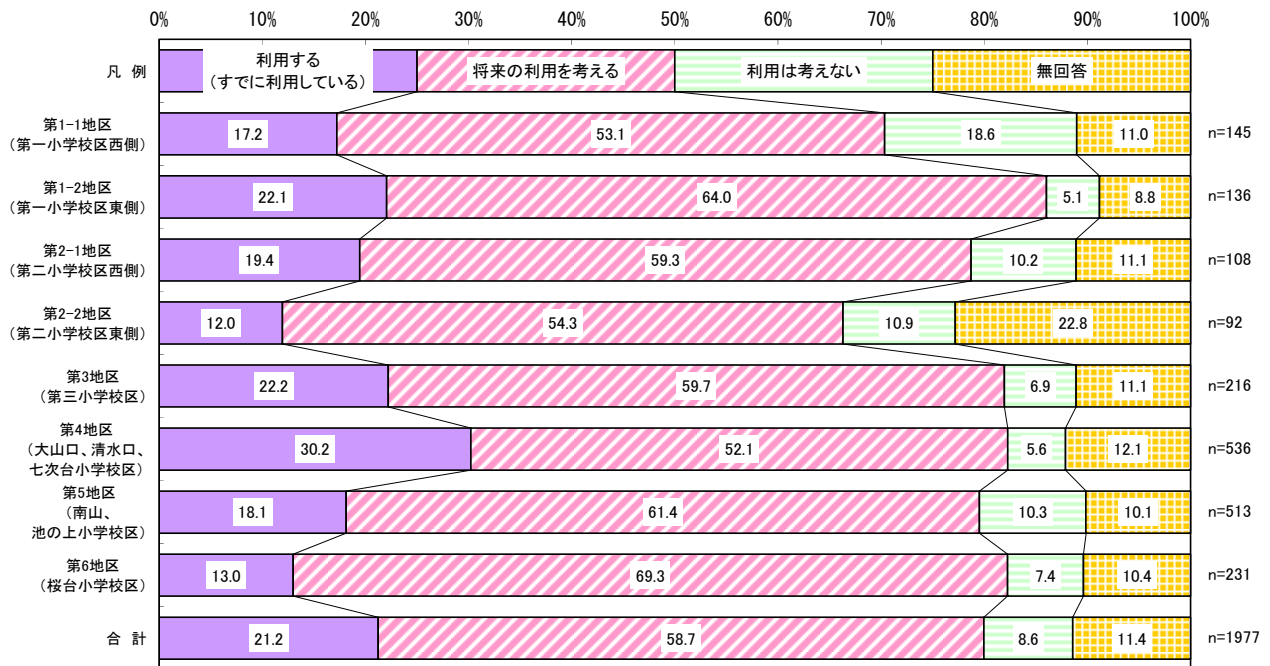


図 80 循環バス（ナッシー号）の利用有無（地区別）

② 年齢別

全ての年齢で「将来の利用を考える」の回答が最も多く、40%を超えている。15歳～17歳は「利用は考えない」(33.3%)の回答が2番目に多いが、18歳以上はすべて「利用する(すでに利用している)」の回答が2番目に多く、75歳以上(29.6%)が特に高い。

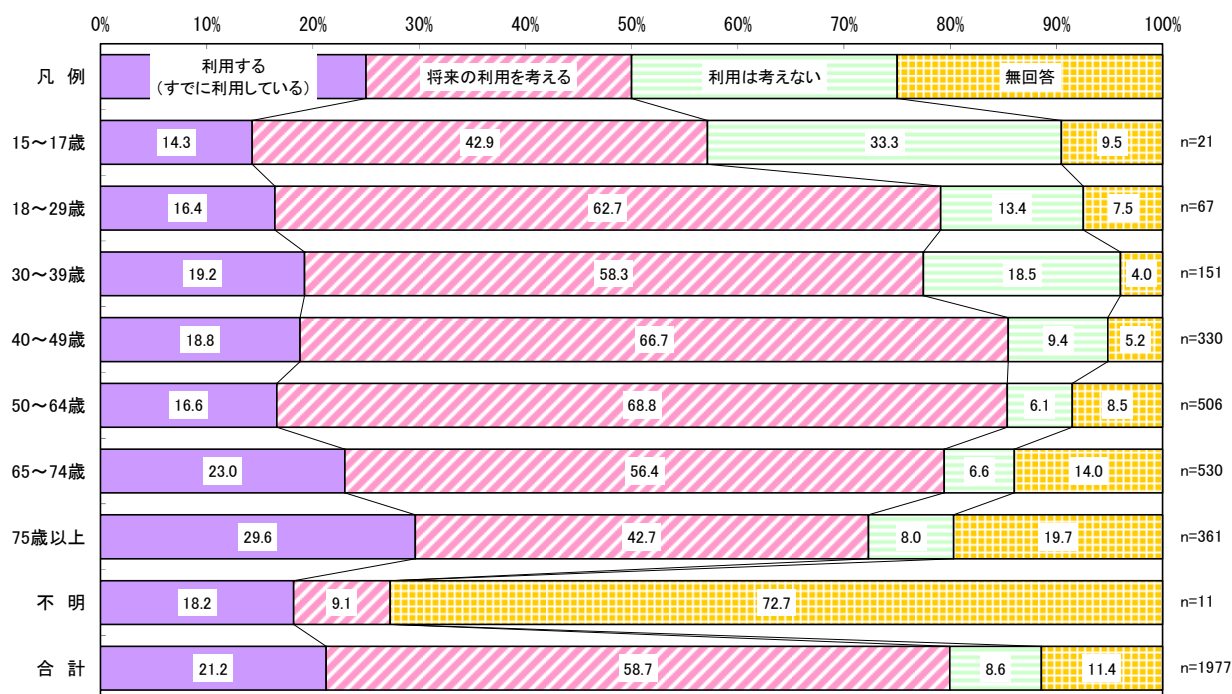


図 81 循環バス（ナッシー号）の利用有無（年齢別）

（７）地域での協力の必要性・バス利用の必要性

１）地域での協力の必要性

① 地区別

すべての地区で「必要だと思うし協力したい」の回答が最も多く、常に 40%を超えている。特に回答割合が高いのは第 1-2 地区（65.4%）、低いのが第 2-2 地区（44.6%）である。2 番目に多い回答はすべての地域で「必要だと思うが協力したくない」であり、回答割合が高いのは第 6 地区（18.6%）、低いのが第 2-2 地区（9.8%）である。

「必要だと思わない」の回答割合が高いのは第 1-1 地区（11.0%）、低いのが第 1-2 地区（4.4%）となっている。

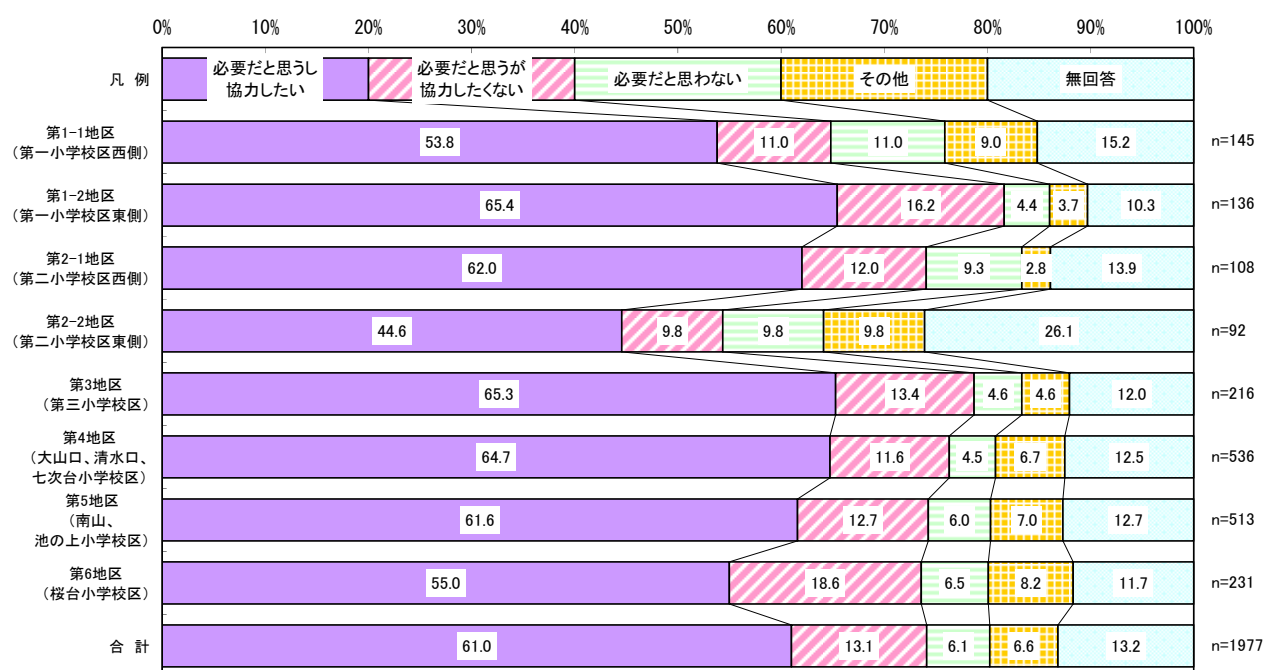


図 82 地域での協力の必要性（地区別）

② 年齢別

すべての年齢で「必要だと思うし協力したい」の回答が最も多く、常に 35%を超えている。最も回答割合が高いのは 65～74 歳（63.6%）で、低いのは 15～17 歳（38.1%）である。2 番目に多い回答はすべての年齢で「必要だと思うが協力したくない」であり、回答割合が高い 15～17 歳（33.3%）、低いのは 75 歳以上（8.3%）である。

「必要だと思わない」の回答割合が高いのは 30～39 歳（10.6%）で、低いのは 75 歳以上（4.4%）となる。

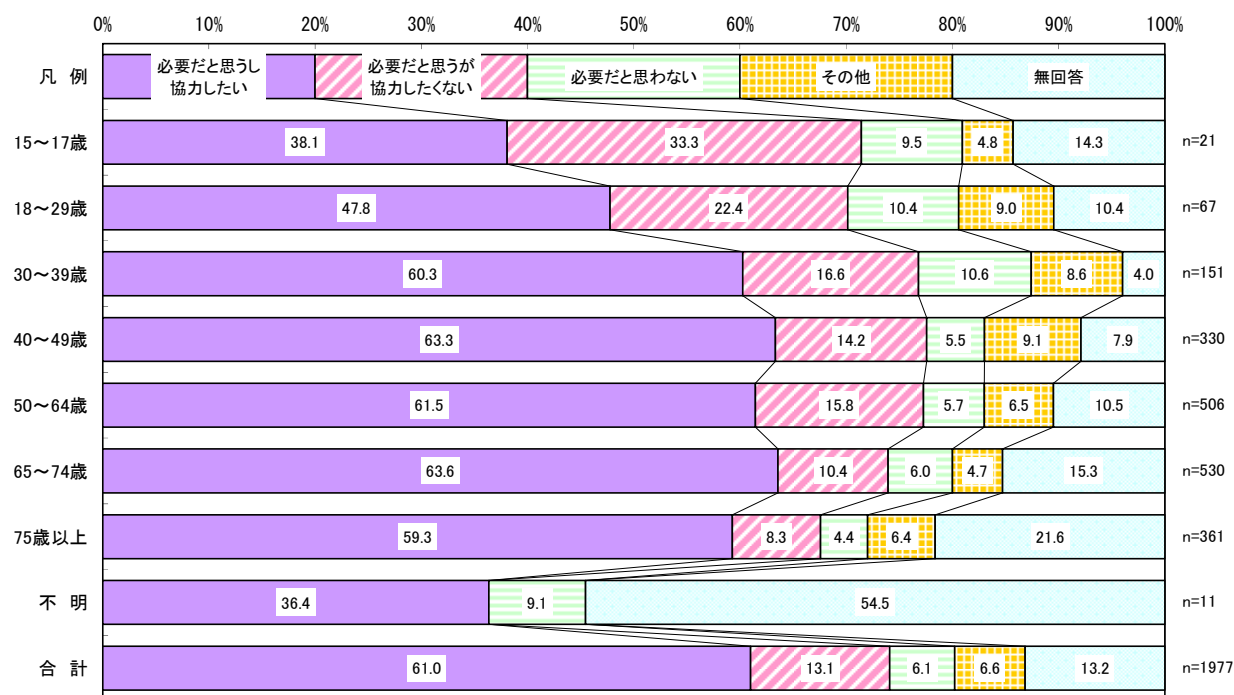


図 83 地域での協力の必要性（年齢別）

2) バス利用の必要性

① 地区別

すべての地区で「必要だと思うし利用したい」の回答が最も多く、常に 35%を超えている。特に回答割合が高いのは第 1-2 地区（66.2%）、低いのは第 2-2 地区（38.0%）である。2 番目に多い回答はすべての地域で「必要だと思うが利用したくない」であり、回答割合が高いのは第 1-1 地区（23.4%）、低いのは第 2-2 地区（13.0%）である。また、「必要だと思わない」の回答割合が高いのは第 1-1 地区（15.2%）、低いのが第 4 地区（5.8%）となっている。

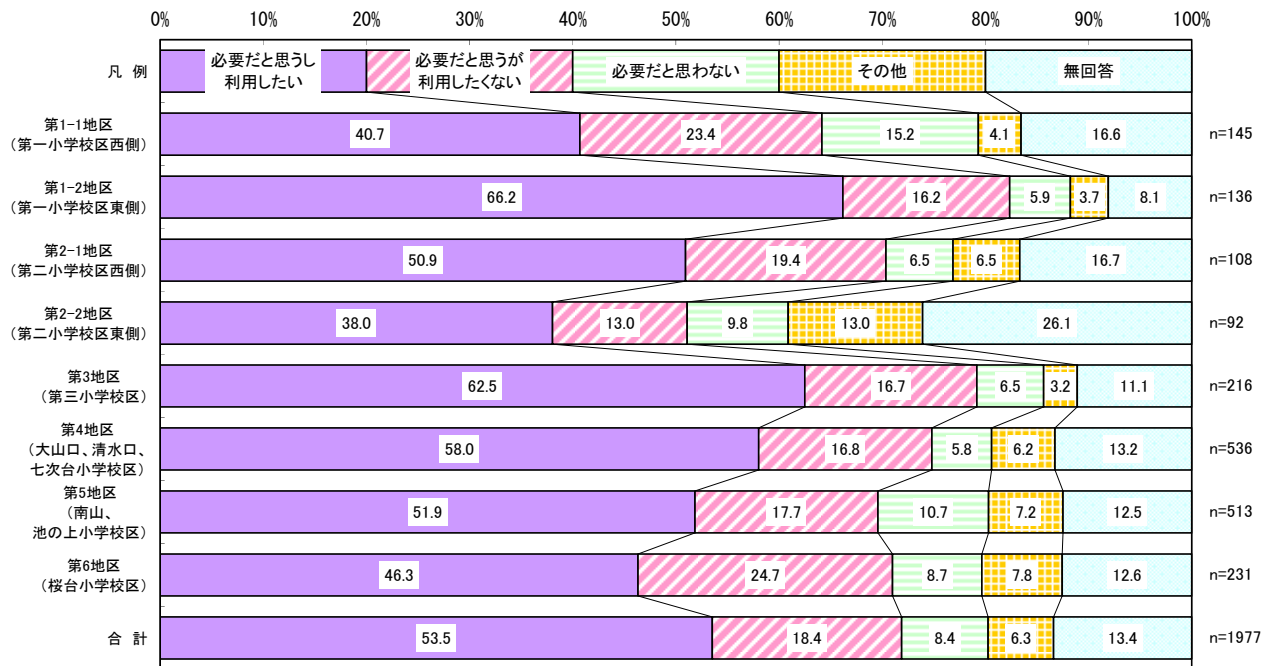


図 84 バス利用の必要性（地区別）

② 年齢別

すべての年齢で「必要だと思うし利用したい」の回答が最も多く、15～17歳（33.3%）から75歳以上（62.3%）にかけて、年齢に比例して回答割合が高くなっている。

2番目に多い回答はすべての年齢で「必要だと思うが利用したくない」で、15～17歳（33.3%）から75歳以上（10.5%）にかけて、年齢に概ね反比例して回答割合が低くなっている。

「必要だと思うし利用したい」と「必要だと思うが利用したくない」の合計は最も高いのが50～64歳（73.7%）、低いのが18～29歳（64.2%）で、必要だと思う意見が常に60%以上を占める中で、年齢が上がるにつれて利用したいという意見が増えている。

「必要だと思わない」は最も回答割合が高いのが30～39歳（21.2%）、低いのが75歳以上（3.6%）となっている。

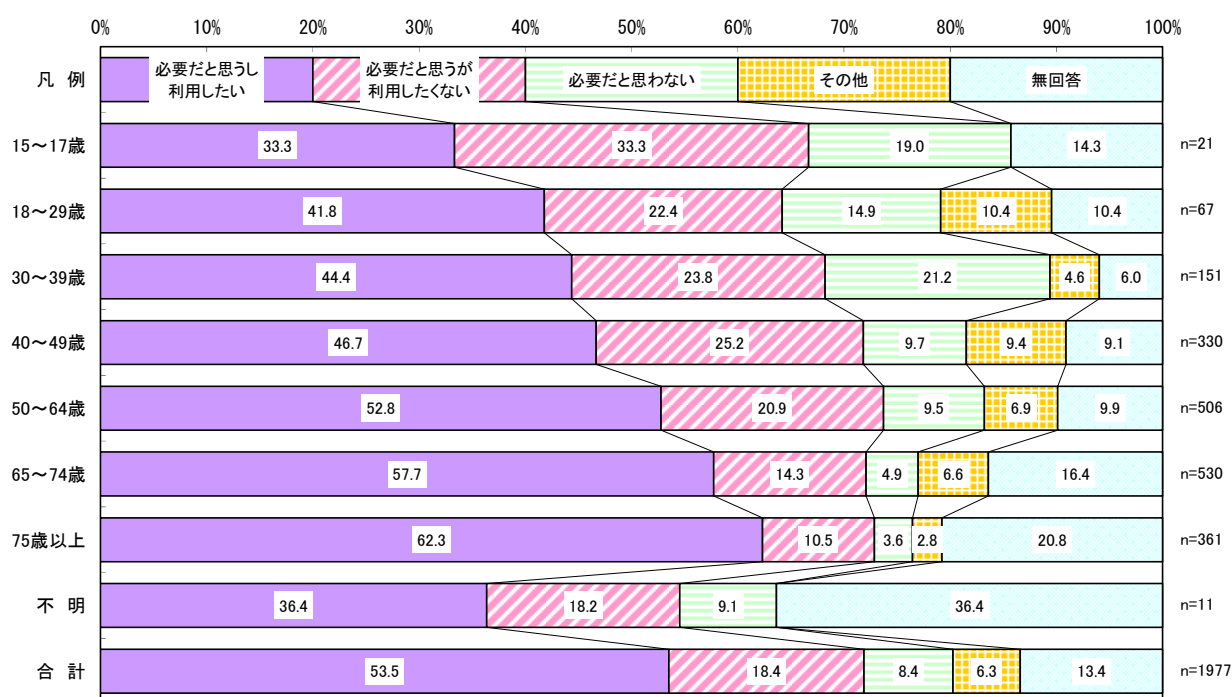


図 85 バス利用の必要性（年齢別）

8. 運転免許所の返納（市民アンケート調査）

（1）免許返納の有無

1）地区別

免許返納の有無について、全体的な傾向を見ると、「今後返納することを考えている」と、「返納するつもりはない」がほぼ同数である。地区別にみると、第2-2地区では、「すでに返納している」（7.3%）が他地区に比べて高い傾向にある一方、「今後返納することを考えている」（31.7%）の割合が低い。

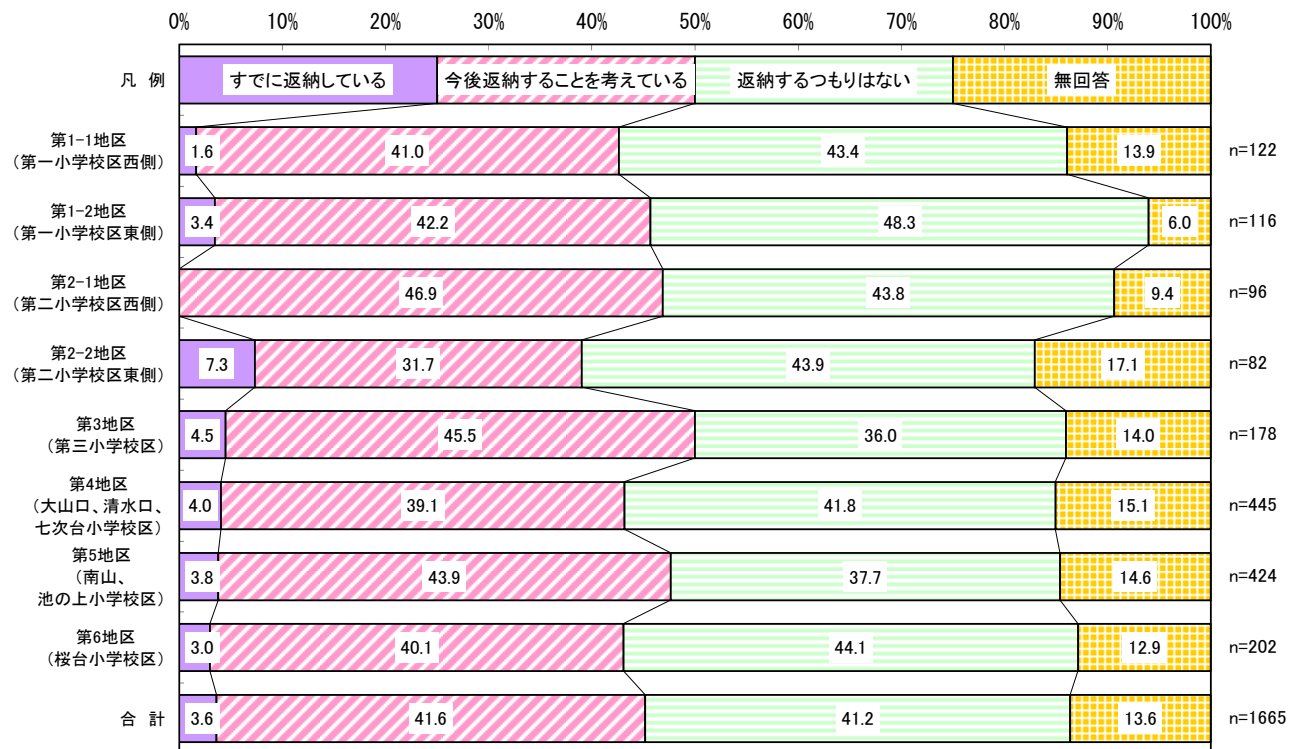


図 86 免許返納の有無（地区別）

2) 年齢別

年齢別で見ると、75 歳以上で「すでに返納している」(19.9%) となっており、50 歳未満では返納している人はいない。年齢が高いほど「今後返納することを考えている」が多く、年齢が進むにつれ「返納するつもりはない」が多くなっている。

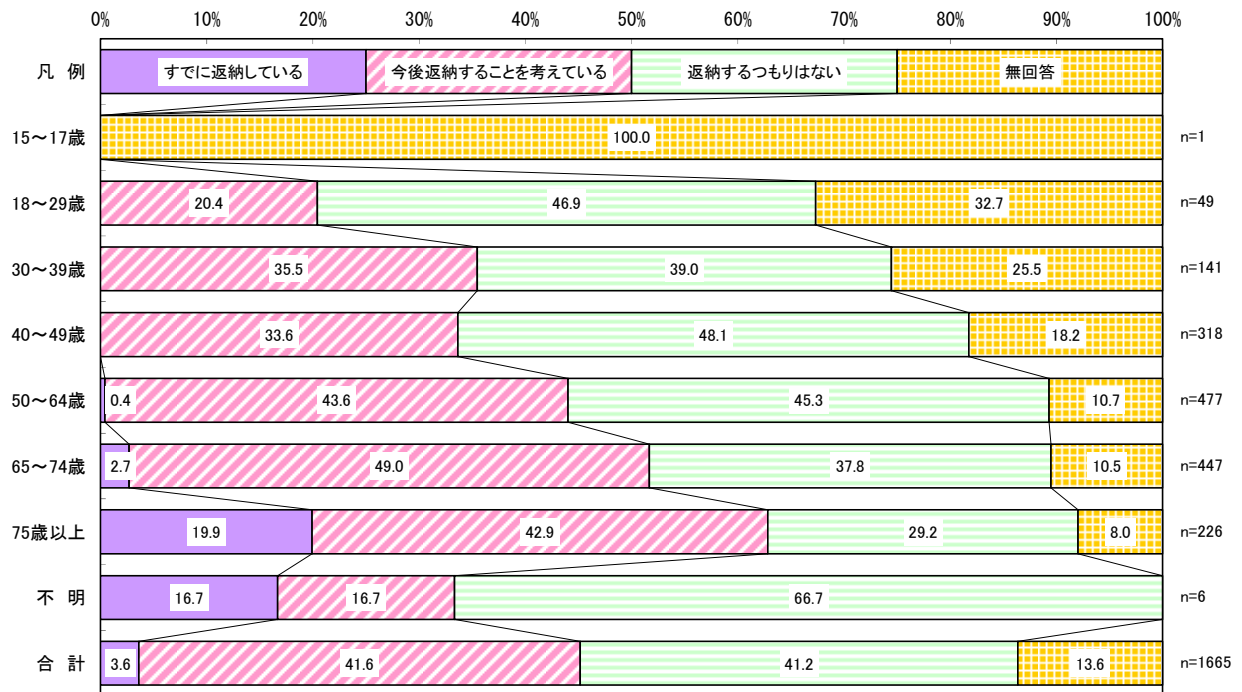


図 87 免許返納の有無（年齢別）

（２）免許返納をする・しない理由

１）免許を返納していない理由

① 地区別

全体的な傾向を見ると、「買物が不便になる」、「行動が制約されるから」が高い傾向にあるが、第 1-1 地区、第 1-2 地区、第 2-1 地区、第 2-2 地区では、「通勤・通学が不便になるから」が他地区に比べて高く 10%を超える。また、第 1-2 地区、第 2-1 地区、第 2-2 地区では「通院が不便になるから」も高い傾向にあり 15%を超えている。

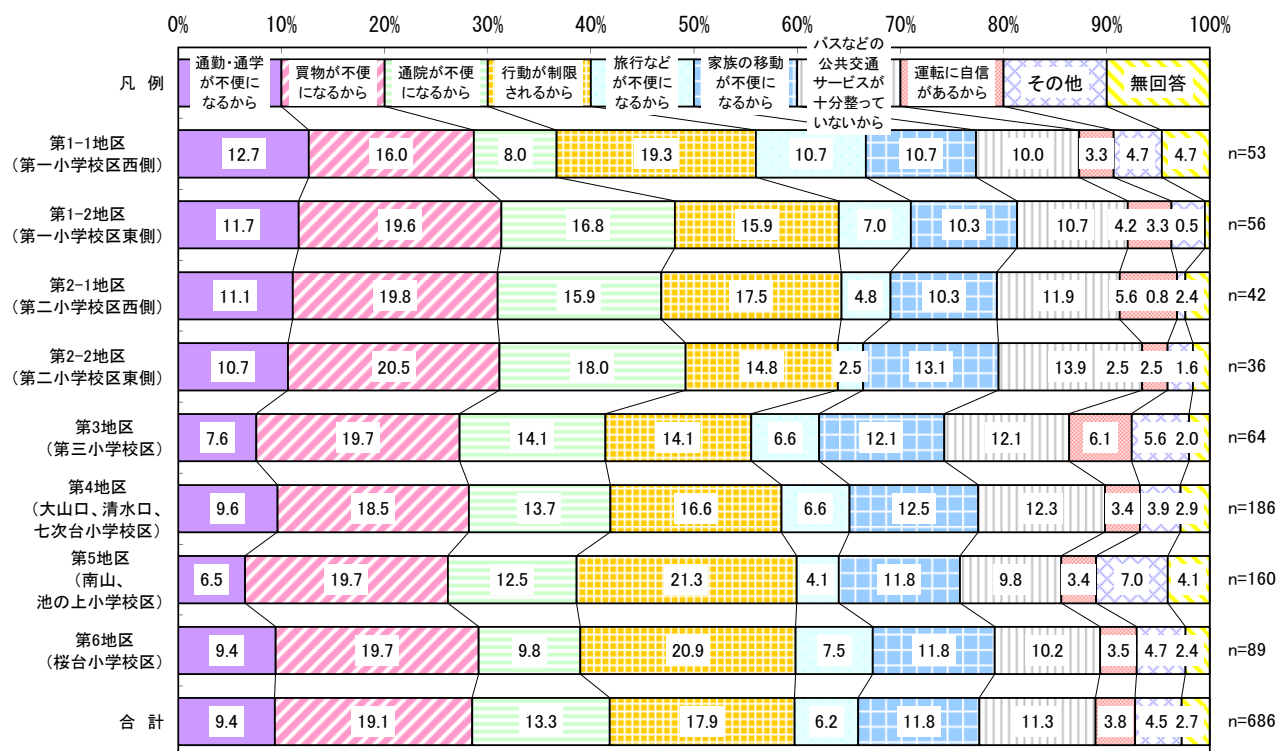


図 88 免許を返納していない理由（地区別）※複数回答

② 年齢別

「行動が制限されるから」の回答が最も多いのは18～29歳（20.0%）、50～64歳（19.3%）であり、「買物が不便になるから」の回答が最も多いのは75歳以上（22.2%）、65～74歳（21.3%）、40～49歳（17.6%）である。また、「通院が不便になるから」は18～29歳（5.0%）から75歳以上（19.4%）にかけて、年齢に比例して高くなっている。

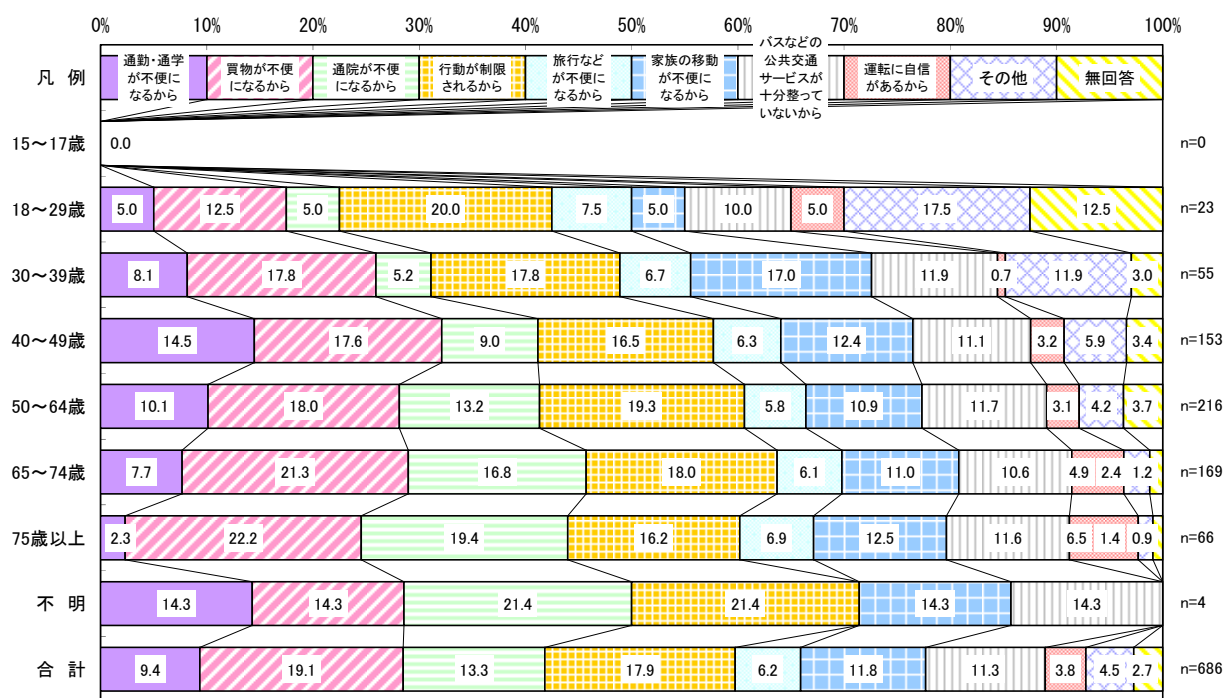


図 89 免許返納をしない理由（年齢別）※複数回答

2) 免許を返納する理由

① 地区別

全体的な傾向として、「身体的な衰えを自覚したから」が最も高く、次に「一定の年齢に達したから」が高い状況にある。地区別の特徴としては、第2-2地区が最も「身体的な衰えを自覚したから」(38.9%)の割合が高い状況にある。

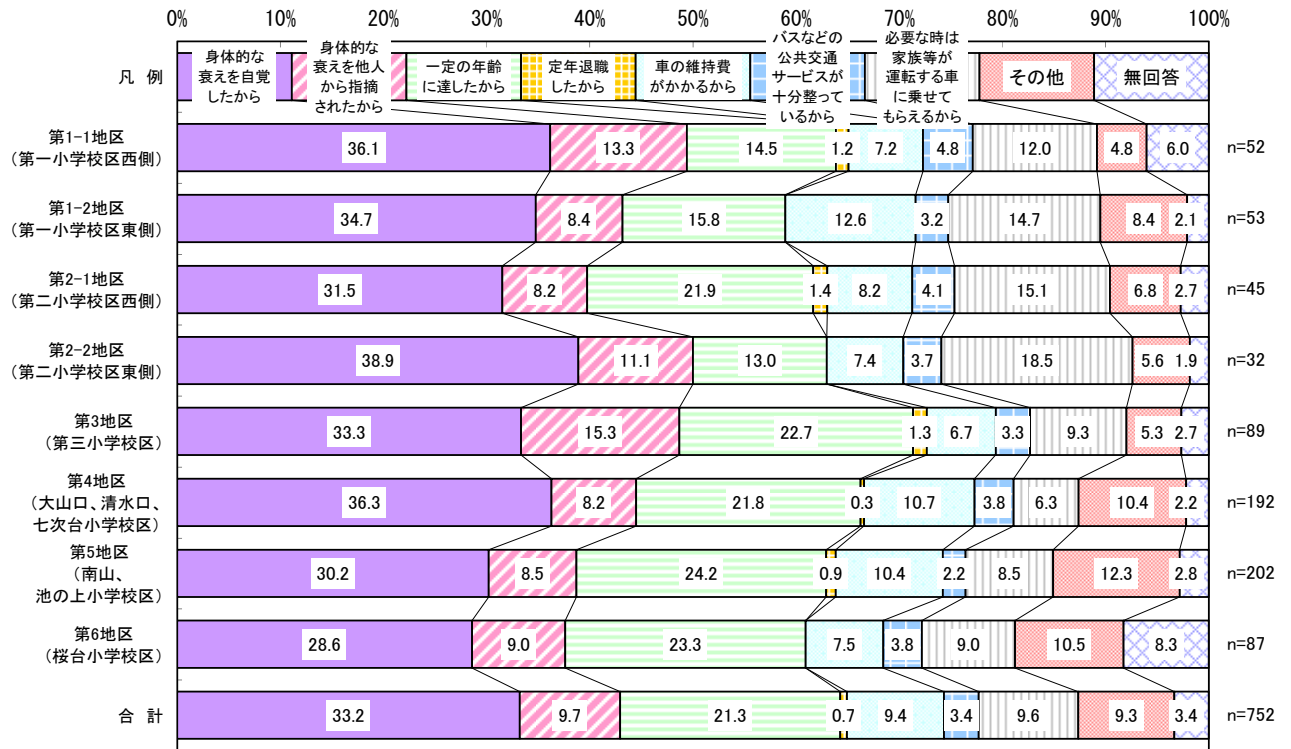


図 90 免許を返納する理由 ※複数回答 3 つまで

② 年齢別

30 歳以上はすべての年齢で「身体的な衰えを自覚したから」が最も回答が多く、常に 30%を超えている。40～49 歳は「一定の年齢に達したから」（14.6%）が 2 番目に多く、75 歳以上（26.6%）まで年齢に比例して上がり続けている。

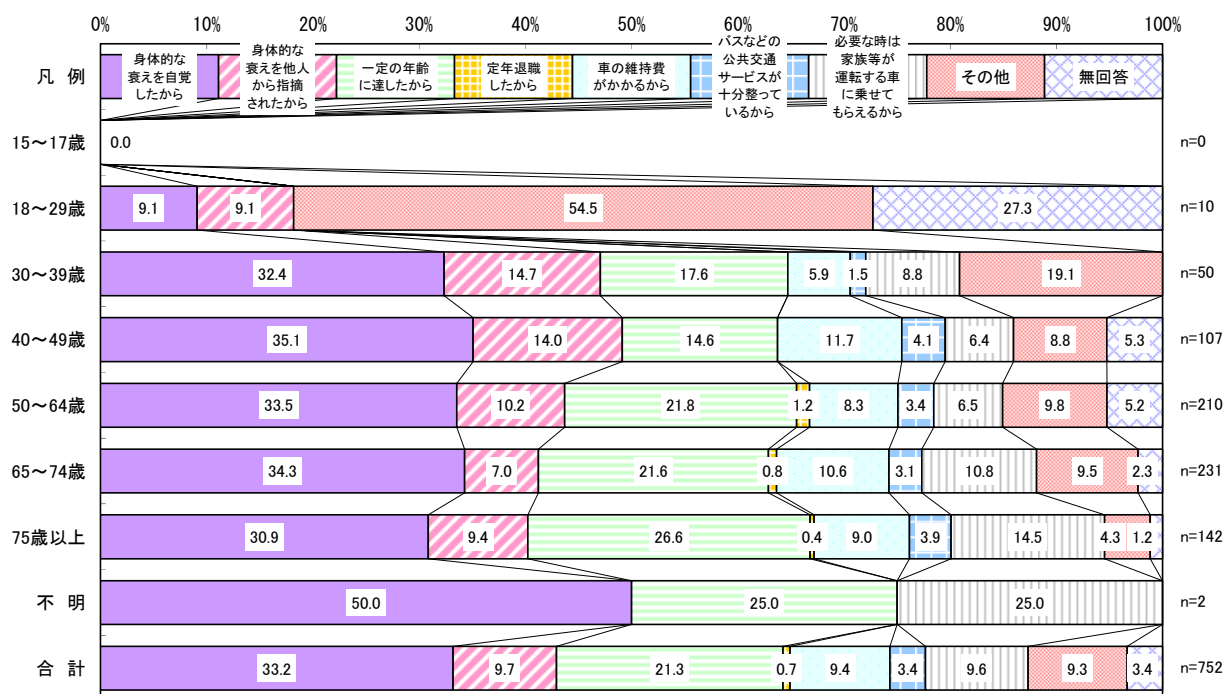


図 91 免許返納をする理由（年齢別）※複数回答 3 つまで

9. 自由意見（市民アンケート調査）

自由意見には、鉄道運賃に関することや、市内循環バスのルート・方面、運行本数に関する意見が多く見られた。

表 9 自由意見まとめ

意見項目		件数	主な意見
鉄道について	運賃に関すること	126	・運賃の値下げ(通勤手当が出ない主婦や高齢者など) ・鉄道運賃が高いため、バスも利用できず、自動車に頼りがち など
	運行形態に関すること	13	・スカイアクセス特急の停車など
	運行本数に関すること	18	・運行本数の増加
市内循環バスについて	ルート、方面に関すること	157	・駅を中心としたルート設定 ・病院やスーパーへのルートの確保 ・路線のわかりにくさ(駅を何度も経由するなど)の改善
	運行本数に関すること	146	・運行本数の増加
	運賃に関すること	36	・運賃の値下げ(高齢者や子供は安くし、その他の方は多少あげても良いという意見もあり)
	運行時間帯に関すること	43	・運行時間帯の拡大(帰宅時間帯など) ・病院の診療時間での運行 ・遅れ時間の解消 など
	待合環境に関すること	8	・停留所でのベンチの設置
	バス停の配置に関すること	31	・自宅近くでの停留所の設置 など
	車両の大きさに関すること	32	・ワンボックス車両の導入
	バス同士の乗り継ぎに関すること	3	・循環バス同士の乗継利便性の向上 など
	バスと鉄道の乗り継ぎに関すること	11	・鉄道の時刻表に合ったバスの運行 など
	代替手段の導入に関すること	16	・デマンド交通の導入 など
	情報提供に関すること	31	・バス停での路線図の表示、時刻表のわかりやすさ改善、遅れ時間の表示など
路線バスについて	ルート、方面に関すること	16	・市外への路線の充実(新鎌ヶ谷方面、アリオへの路線など)
	運行本数に関すること	34	・路線バスの運行本数の増加 など
	運賃に関すること	13	・路線バスの運賃の低減(鉄道と合わせた運賃の低減も含む)
	運行時間帯に関すること	14	・移動が発生する時間帯での運行 など
	車両の大きさに関すること	3	・小型車両の導入(通勤時間帯以外など)
	情報提供に関すること	14	・バス停での路線図や時刻表のわかりやすさの改善 など
免許返納制度について		23	・免許返納者への公共交通利用の優遇 など
合計		788	

10. 市民アンケート調査とバス利用者アンケート比較

(1) 個人属性

1) 性別

市民アンケートに比べ、バス利用者アンケートは女性の回答割合が高い傾向にある。

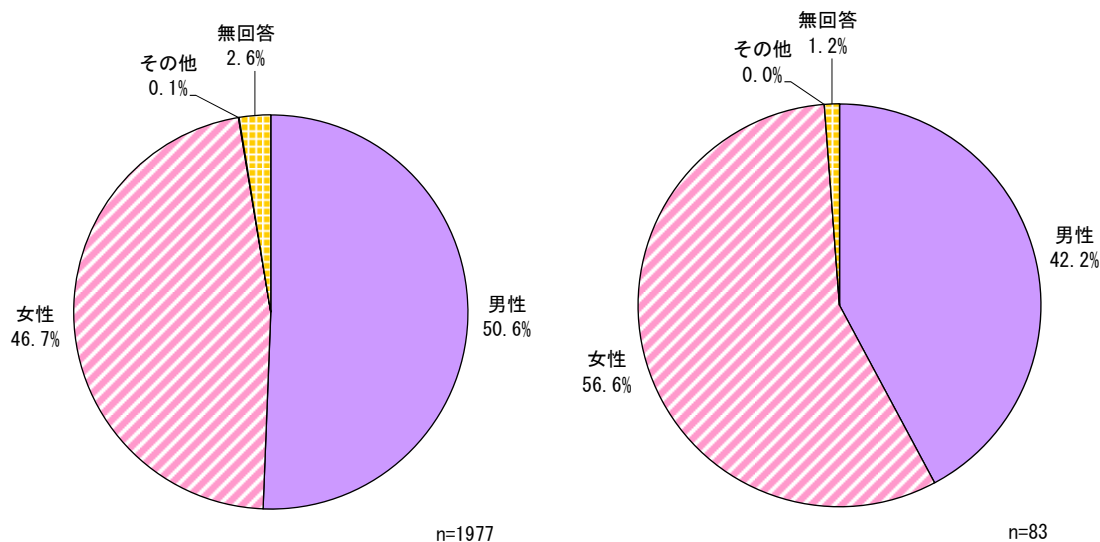


図 92 性別（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

2) 年齢

市民アンケートでは「65～74 歳」(26.8%) が最も高く、バス利用者アンケートは「75 歳以上」(37.3%) が最も高い。また、市民アンケートに比べて高齢者の割合が高く、65 歳以上で 66.2% を占める。

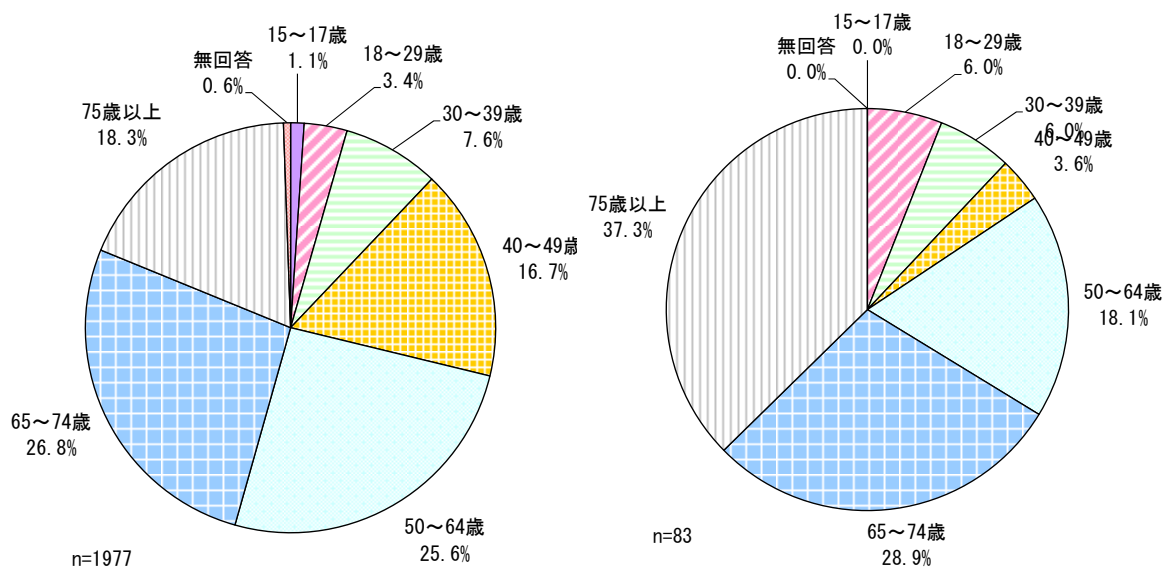


図 93 年齢（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

3) 職業

市民アンケートでは、「会社員・公務員」(30.9%) が最も多く、次に「無職」(25.2%) が多いが、バス利用者アンケートは「無職」(38.6%) が最も多く、次に「主婦・主夫」(25.3%) の割合が高い。これは、年齢層が主因と考えられる。

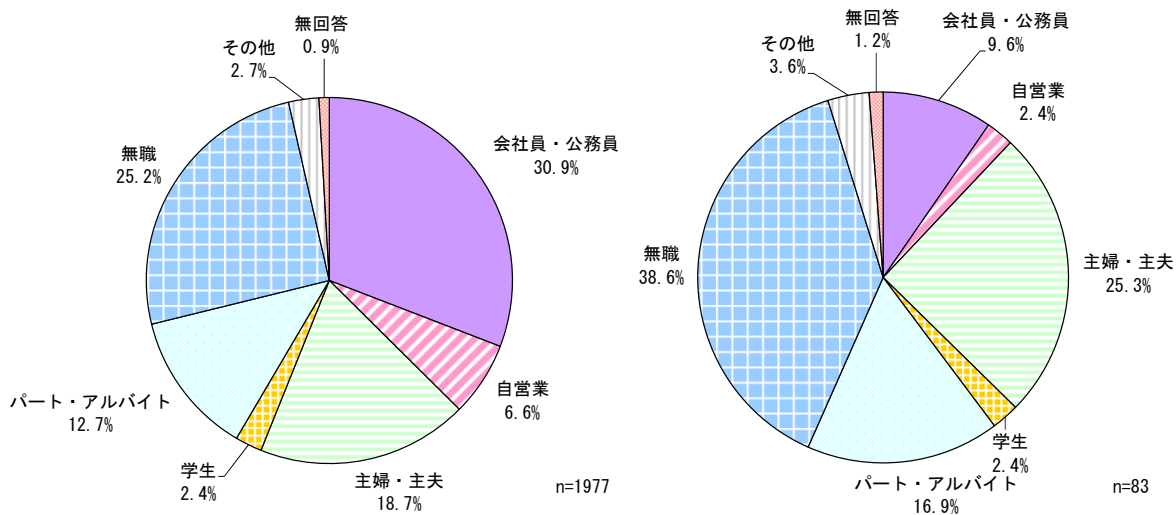


図 94 職業（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

4) 自動車等の免許証の有無

市民アンケートでは、「自動車免許あり」(63.4%)、「自動車と原付・二輪の免許両方あり」(16.6%) と自動車免許保有が約 8 割を占めるが、バス利用者アンケートでは、「免許なし」(50.6%) が最も高い。市民アンケートに比べ、免許なしの割合が高く半数を占めるが、これは年齢層が主因と考えられる。

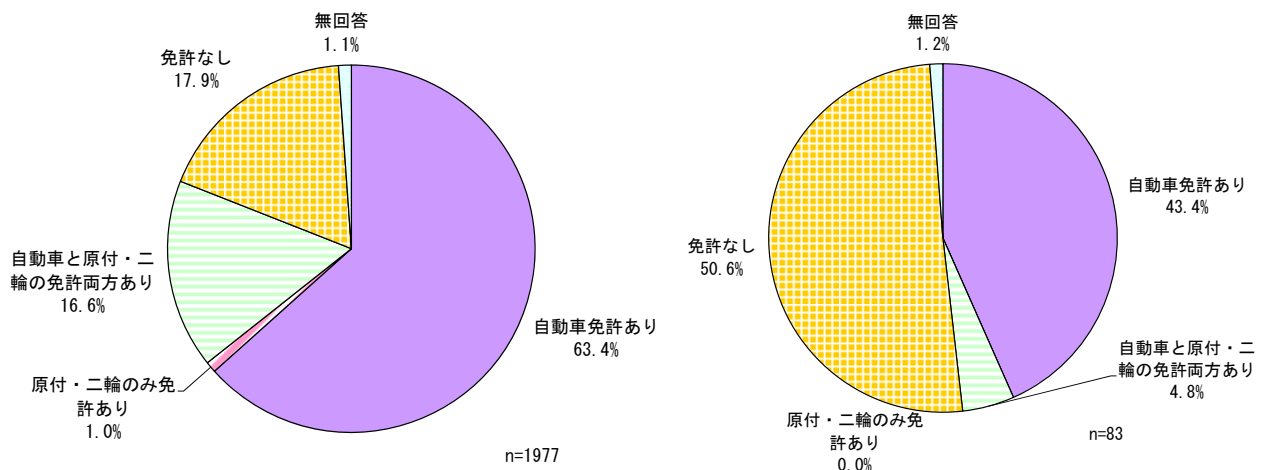


図 95 自動車等の免許証の有無（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

5) 自動車等（自動車、原付、二輪）の所有

市民アンケートでは「自分専用の自動車がある」（40.8%）が最も高いが、バス利用者アンケートでは「持っていない」（59.0%）が最も高い。バス利用者の年齢層が主因と考えられる。

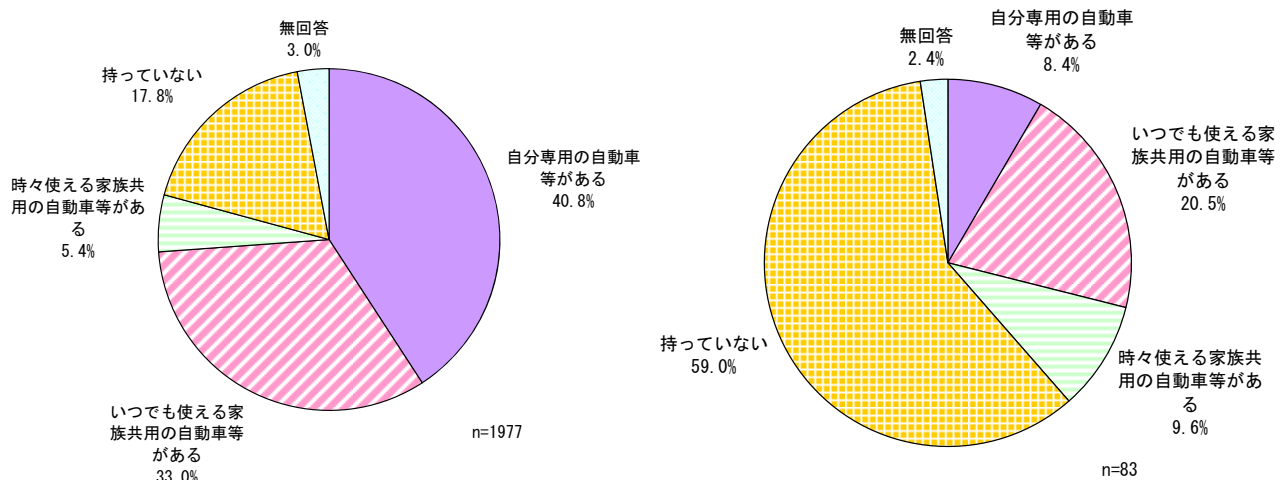


図 96 自動車等（自動車、原付、二輪）の所有（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

(2) 普段の外出の状況

1) 目的（1 番目・2 番目・3 番目）

市民アンケートでは 1 番目に多い外出目的は「通勤・通学」（46.3%）、2 番目に多い外出目的は「買物」（37.4%）が多いが、バス利用者アンケート 1 番目は「通勤・通学」が多いものの、31.3%と小さく、2 番目に多い外出目的は「趣味・娯楽」（34.9%）が最も多い。

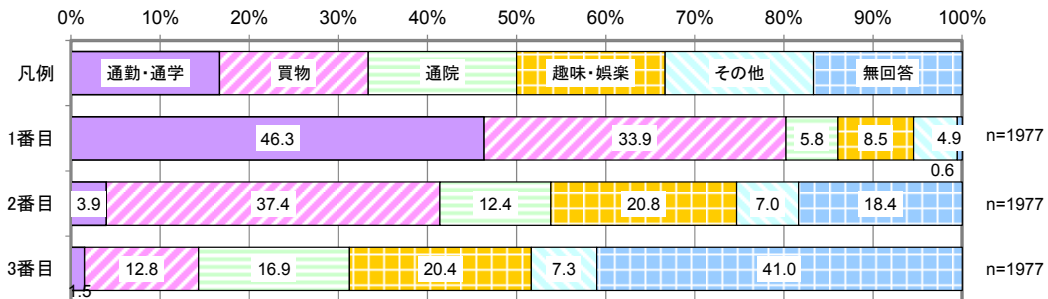


図 97 外出目的（市民アンケート）

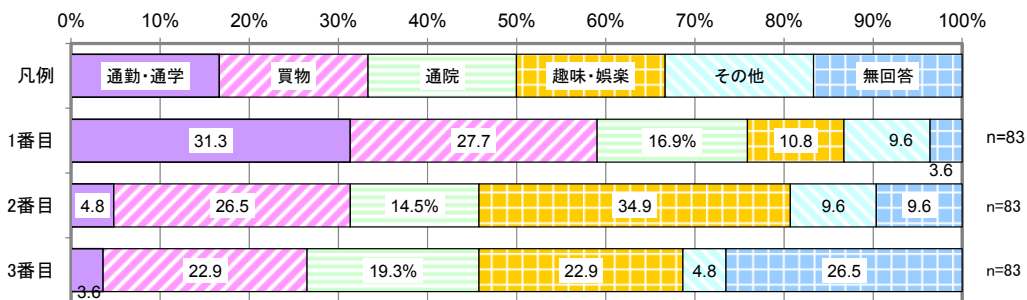


図 98 外出目的（バス利用者アンケート）

2) 場所 (1 番目・2 番目・3 番目)

市民アンケートに比べ、バス利用者アンケートはすべての外出で「市内」の割合が高い傾向にある。

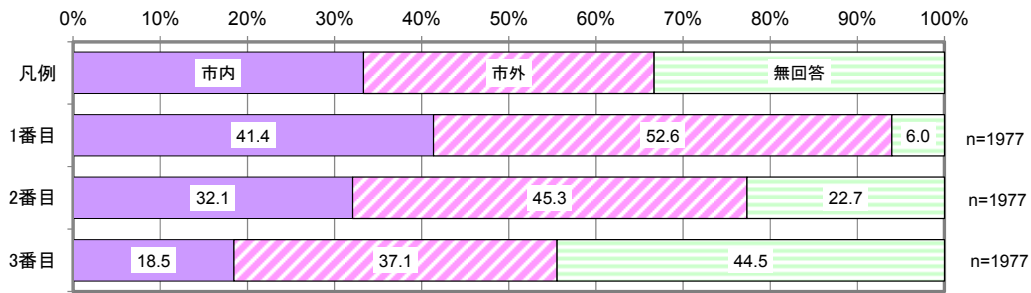


図 99 場所 (市民アンケート)

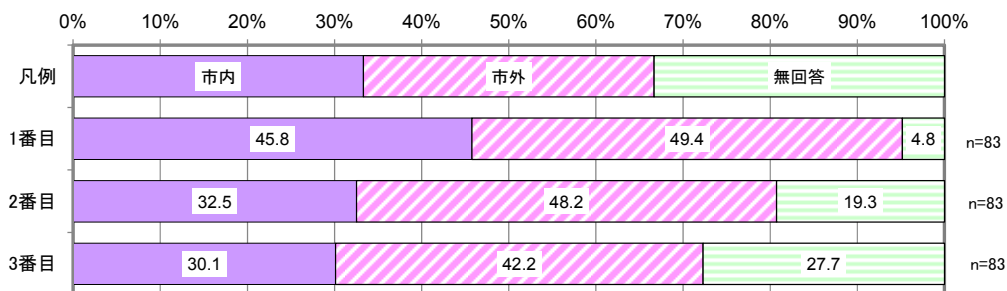


図 100 場所 (バス利用者アンケート)

3) 頻度 (1 番目・2 番目・3 番目)

1 番目の外出頻度は、市民アンケート (「週 5 日以上」が 50.0%) よりバス利用者アンケート (「週 3 ~4 回」が 47.0%) の方が低いですが、2 番目の外出では逆の傾向にある。

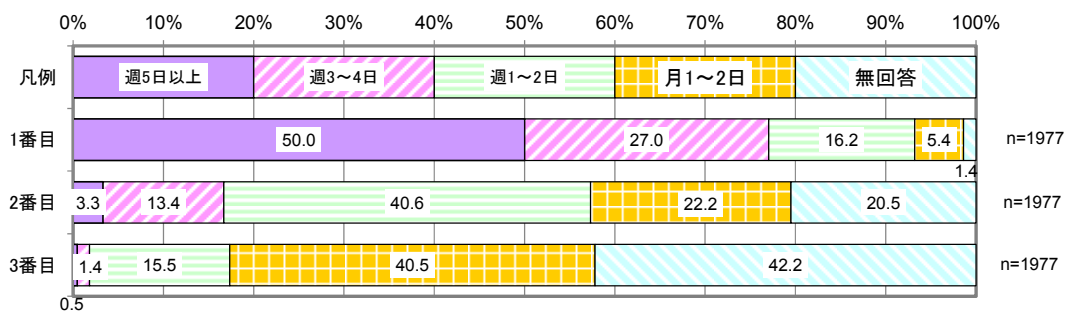


図 101 頻度 (市民アンケート)

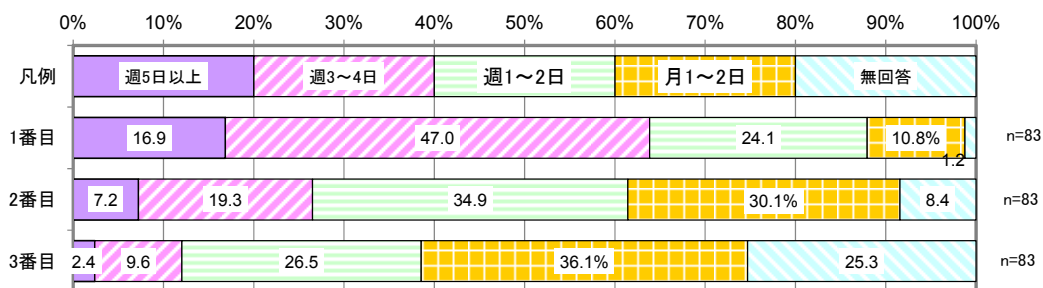


図 102 頻度 (バス利用者アンケート)

4) 行きの時間帯・帰りの時間帯（1 番目・2 番目・3 番目）

行きの時間は、バス利用者アンケートでは出発時間帯が遅く「10 時」に集中する傾向にあり、帰りの時間帯は、バス利用者アンケートの方が早く「16 時」から「18 時」の間に集中する。

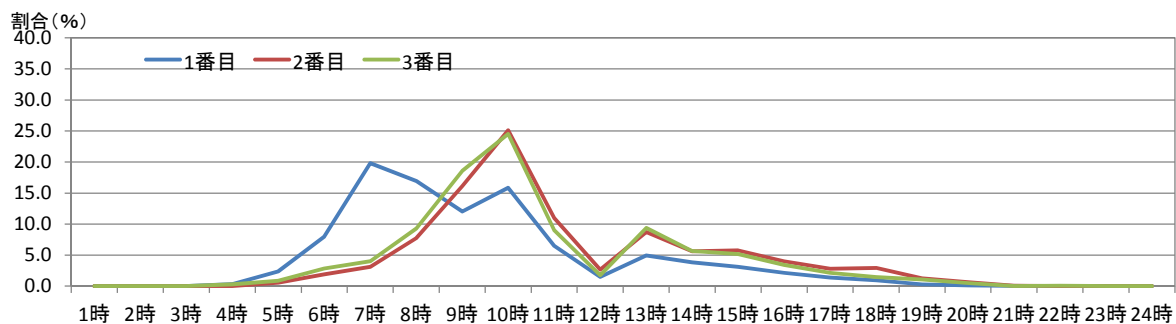


図 103 行きの時間帯（市民アンケート）

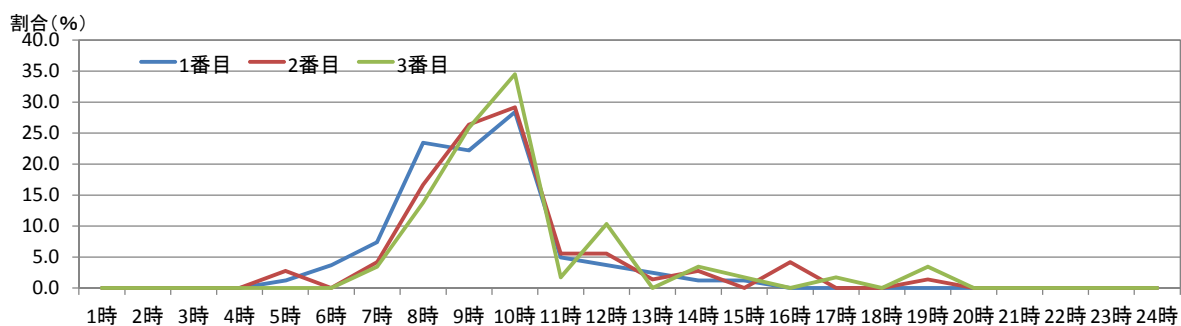


図 104 行きの時間帯（バス利用者アンケート）

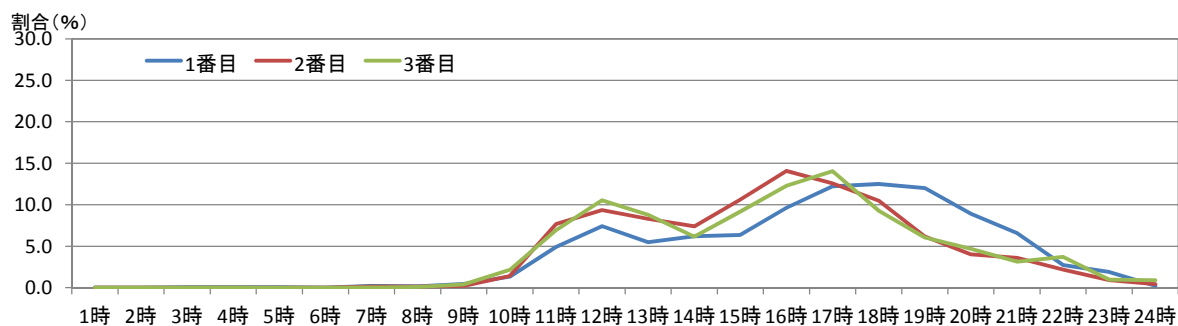


図 105 帰りの時間帯（市民アンケート）

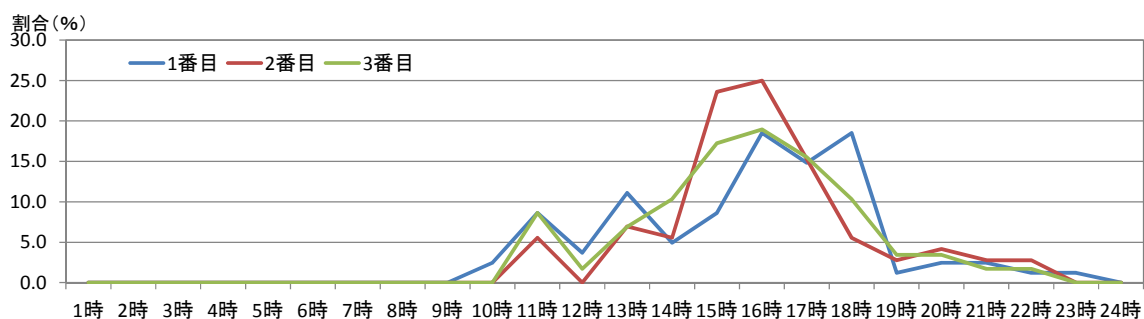


図 106 帰りの時間帯（バス利用者アンケート）

5) 手段（1 番目・2 番目・3 番目）

市民アンケートに比べ、バス利用者アンケートの方が、「鉄道」、「路線バス」、「循環バス（ナッシー号）」の利用が、全ての外出において高い傾向にある。

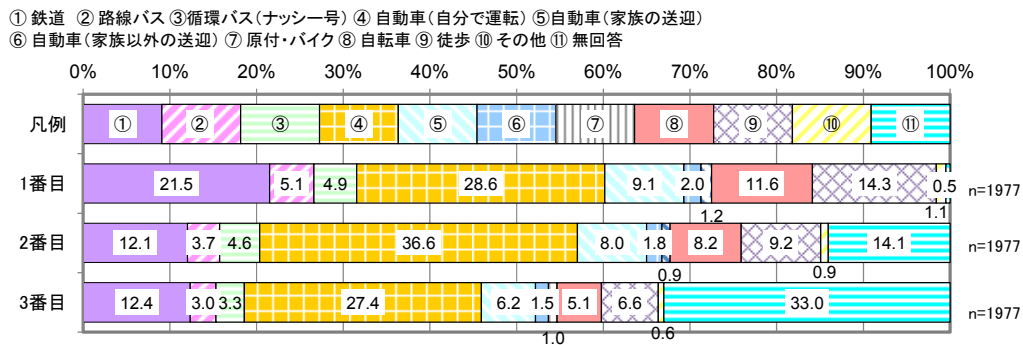


図 107 手段（市民アンケート）※複数回答

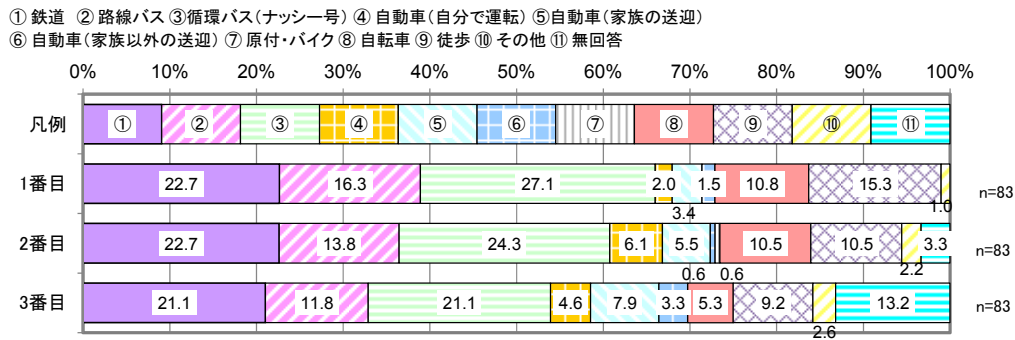


図 108 手段（バス利用者アンケート）※複数回答

（3）鉄道の利用状況

1) 鉄道の利用有無

「時々利用する」の割合が高く、市民アンケートでは 34.0%であるが、バス利用者アンケートでは「時々利用する」の割合は 45.8%となり、鉄道の利用割合が高い傾向にある。

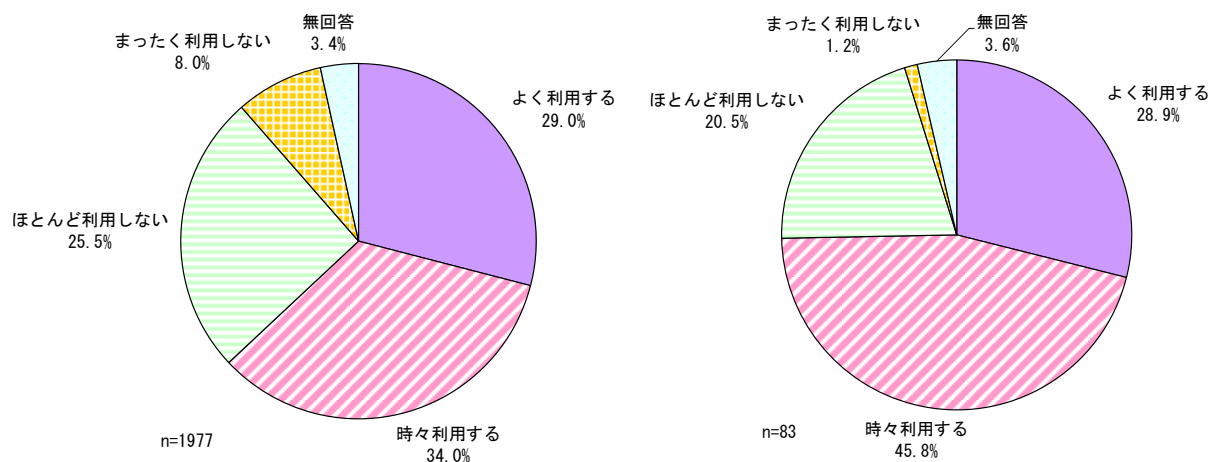


図 109 鉄道の利用有無（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

2) 鉄道を利用する理由・利用しない理由

① 鉄道を利用する理由

「他に交通手段がない（車、免許等がない）」の割合が、市民アンケート（12.5%）に比べ、バス利用者アンケート（22.2%）と高く、他に利用する手段が無いことが理由となる。

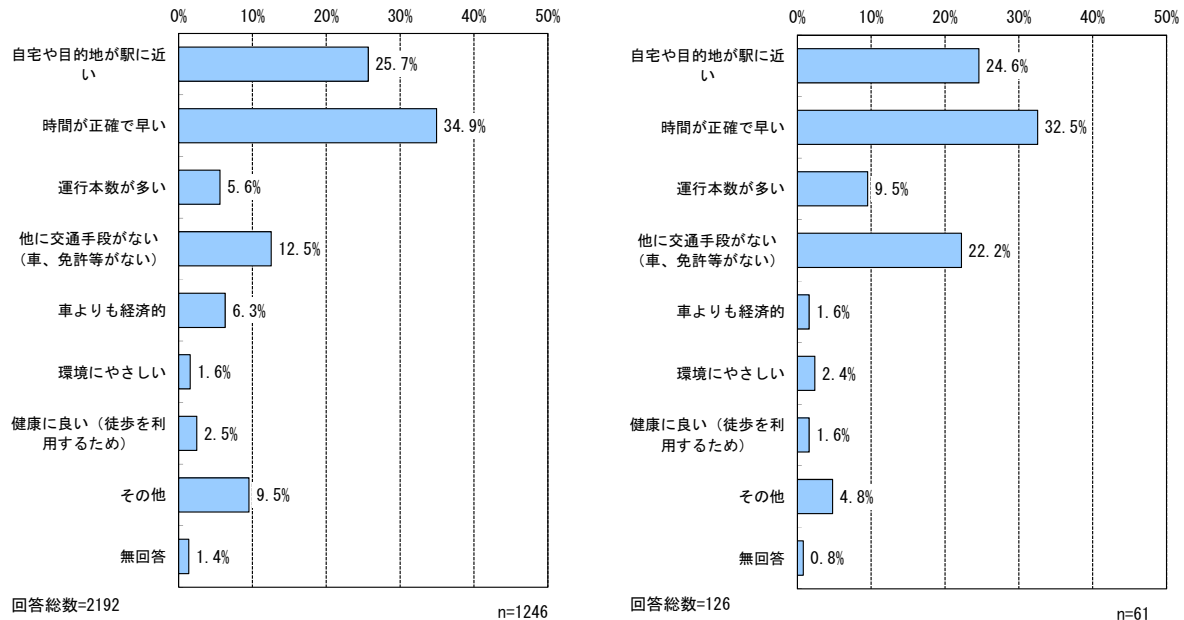


図 110 鉄道を利用する理由（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）※複数回答3つまで

② 鉄道を利用しない理由

市民アンケートでは「自動車（原付・二輪を含む）での移動の方が便利」の割合が高い（31.0%）が、バス利用者アンケートでは「鉄道の運賃が高いから」（40.0%）が高い。

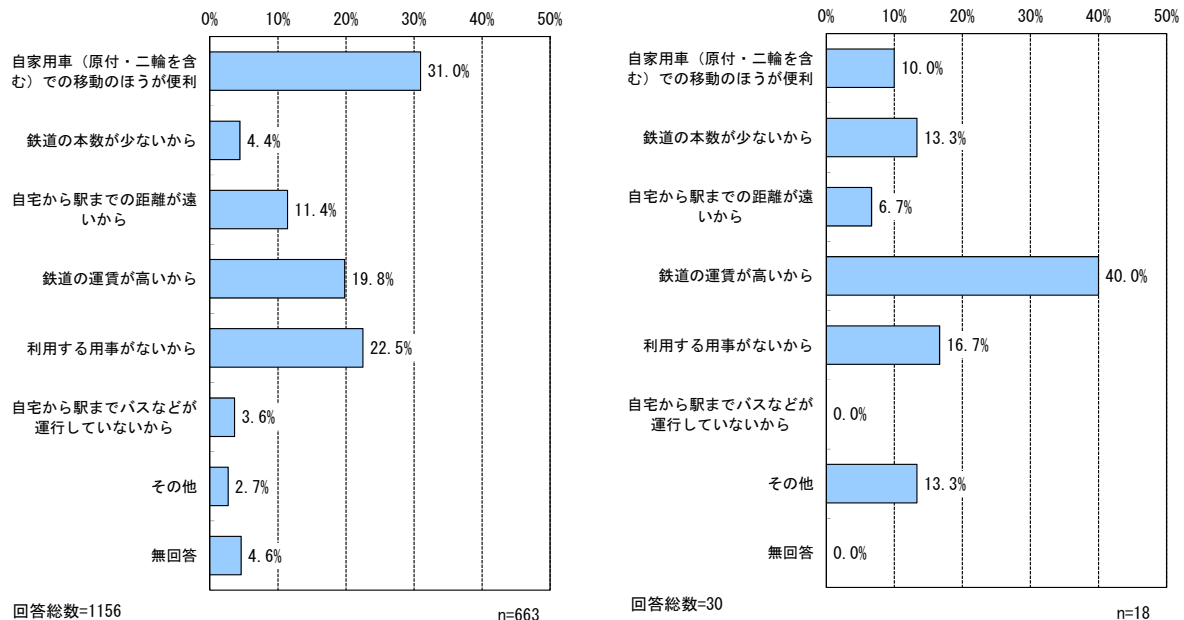


図 111 鉄道を利用しない理由（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）※複数回答3つまで

3) 利用する場合の駅及び所要時間

① 利用する場合の駅

「白井駅」と「新鎌ヶ谷駅」の割合は、市民アンケートではそれぞれ 36.2%と 10.8%であるが、バス利用者アンケートではそれぞれ 43.5%と 12.9%と若干多い。一方で千葉ニュータウン中央駅は、市民アンケートに比べバス利用者アンケートは低い傾向にある。

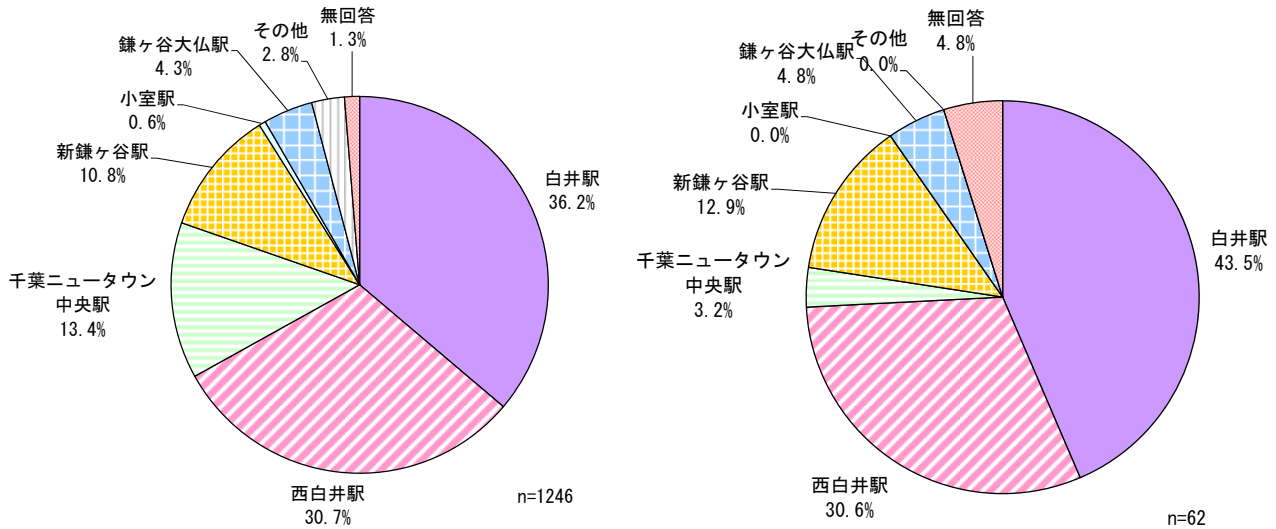


図 112 利用する場合の駅（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

② 最寄り駅までの所要時間

「5分以内」、「5～10分以内」の割合は、市民アンケートではそれぞれ 10.9%、28.6%であるが、バス利用者アンケートそれぞれ 16.1%、20.3%であり、所要時間が短い傾向にある。

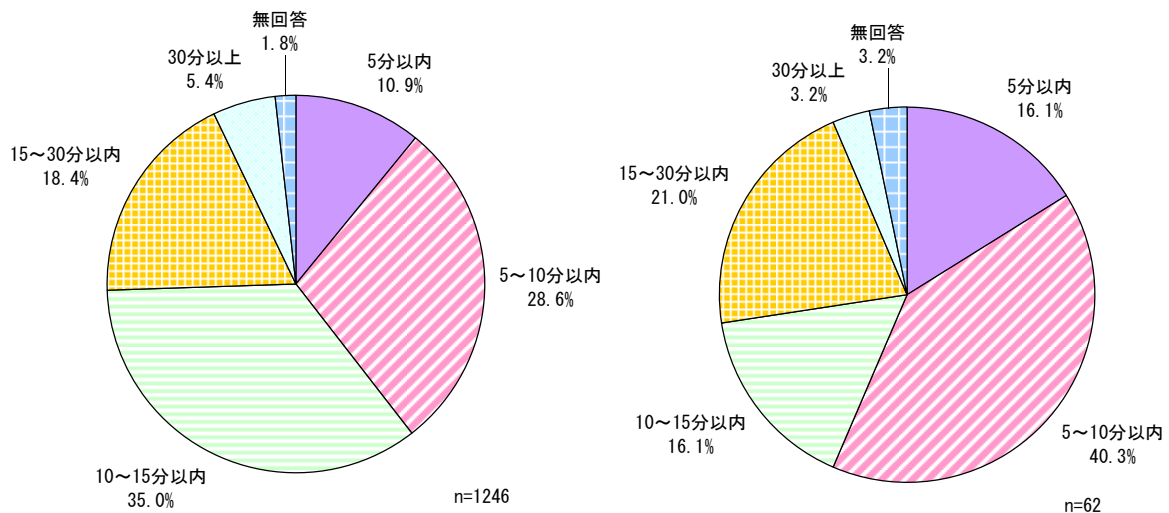


図 113 最寄り駅までの所要時間（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

(4) バス（路線バス・ナッシー号）の利用状況

1) バスの利用有無

市民アンケートでは、「まったく利用しない」(47.1%) が最も高いが、バス利用者アンケートでは「よく利用する」(53.0%) の割合が高い。

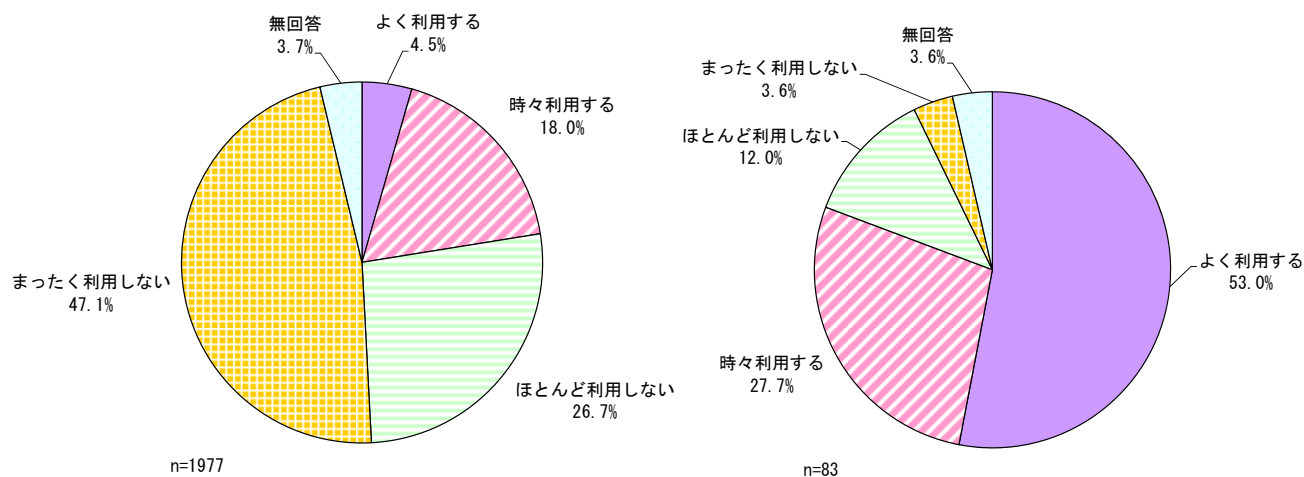


図 114 バスの利用有無（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

2) バスを利用する理由・利用しない理由

① バスを利用する理由

市民アンケートでは「自宅や目的地がバス停に近い」(38.0%) が最も高いが、バス利用者アンケートは鉄道を利用する理由と同様「他に交通手段がない（車、免許等がない）」(30.6%) が最も高い。

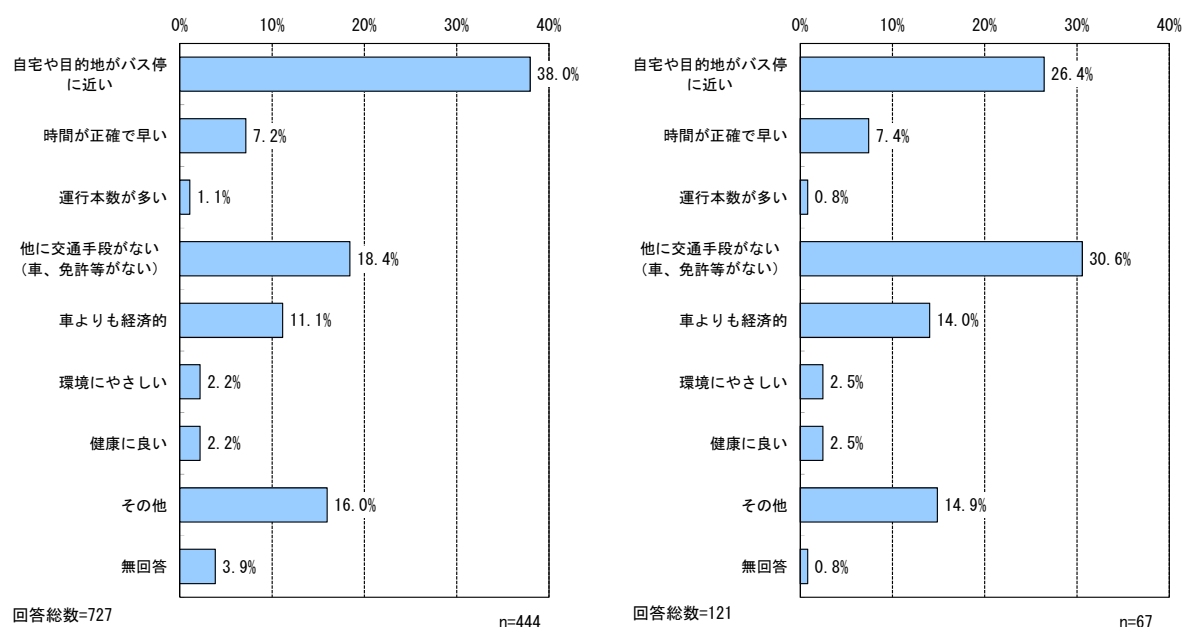


図 115 バスを利用する理由（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）※複数回答 3 つまで

② バスを利用しない理由

市民アンケートでは「自家用車（原付・二輪を含む）での移動の方が便利」（36.1%）が最も高いが、バス利用者アンケートでは「運行本数が少ない」（35.7%）が最も高く、利便性が理由となっている。

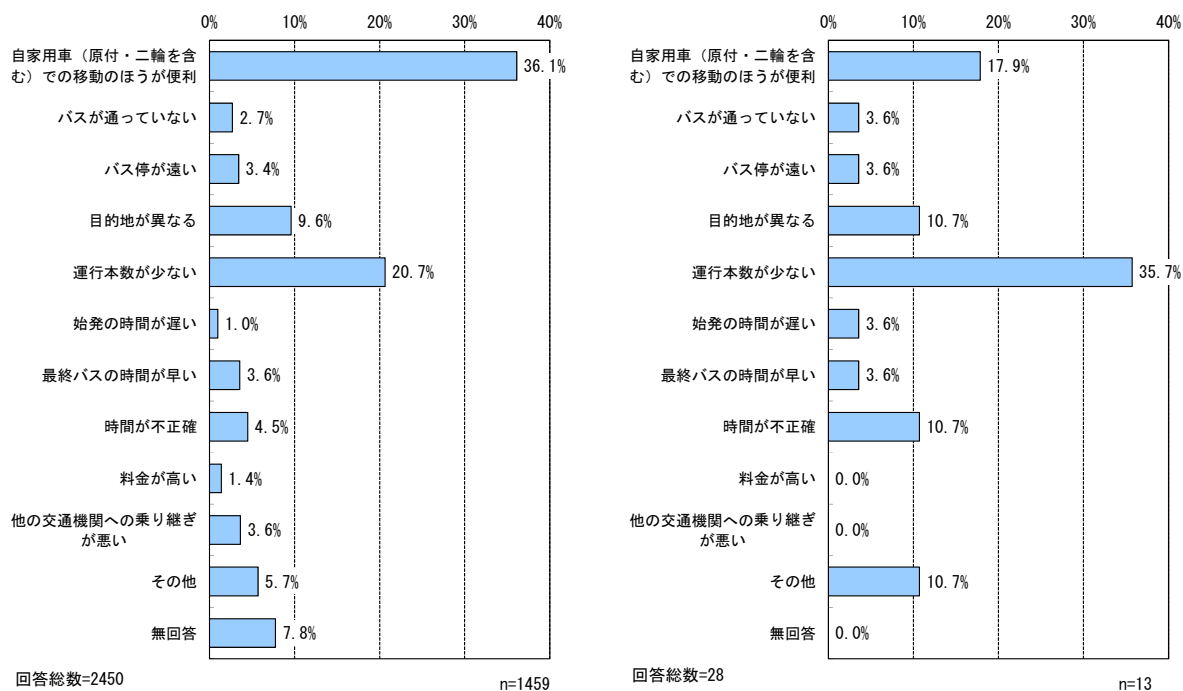


図 116 バスを利用しない理由（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）※複数回答 3 つまで

3) 利用するバスの種類と停留所

市民アンケート、バス利用者アンケートともに「市内巡回バス（ナッシー号）」の割合が高く、それぞれ 52.5%と 53.7%である。2 番目に多い回答は、市民アンケートでは「ちばレインボーバス」（31.1%）であるが、バス利用者アンケートでは「生活バスちばにう」（16.4%）と傾向が異なる。

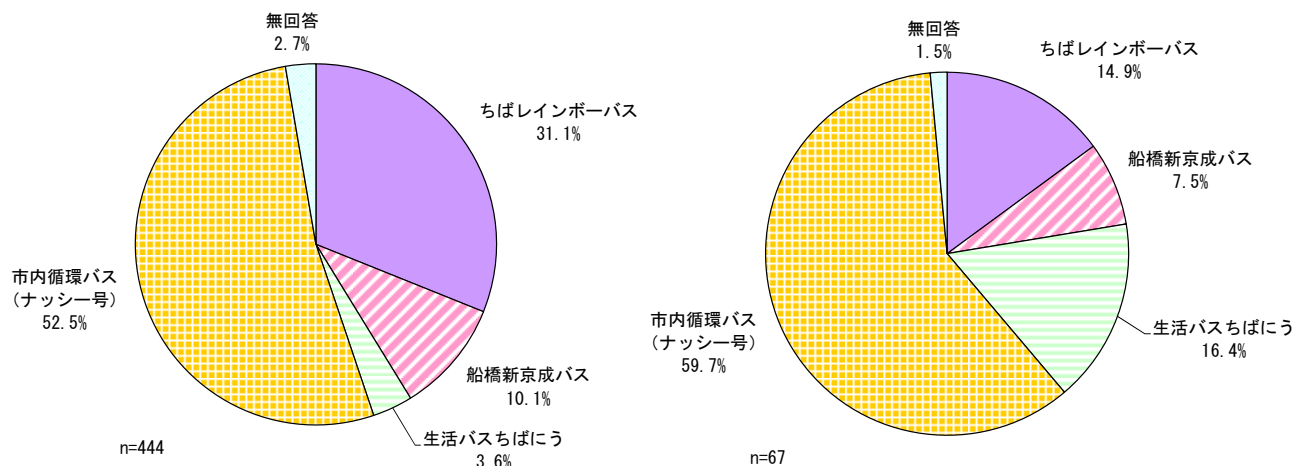


図 117 利用するバスの種類（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）※複数回答 3 つまで

（５）公共交通の満足度や将来の生活

１）外出目的別・全体の満足度

① 通勤・通学のしやすさ

「満足」の回答は、市民アンケート（9.2%）に比べ、バス利用者アンケート（41.9%）に比べ高く、「不満足」の回答は、バス利用者アンケート（4.7%）に比べ市民アンケート（24.2%）の方が高い。

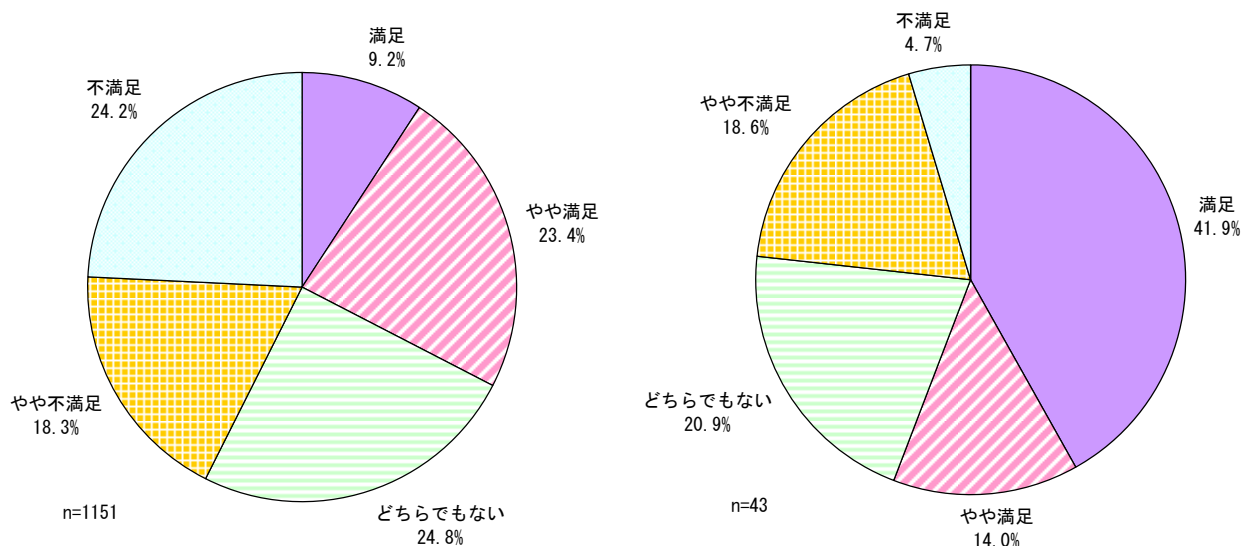


図 118 通勤・通学のしやすさ（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

② 買い物への移動しやすさ

「満足」の回答は、市民アンケート（7.7%）に比べ、バス利用者アンケート（25.8%）に比べ高く、「不満足」の回答は、バス利用者アンケート（3.2%）に比べ市民アンケート（25.7%）の方が高い。

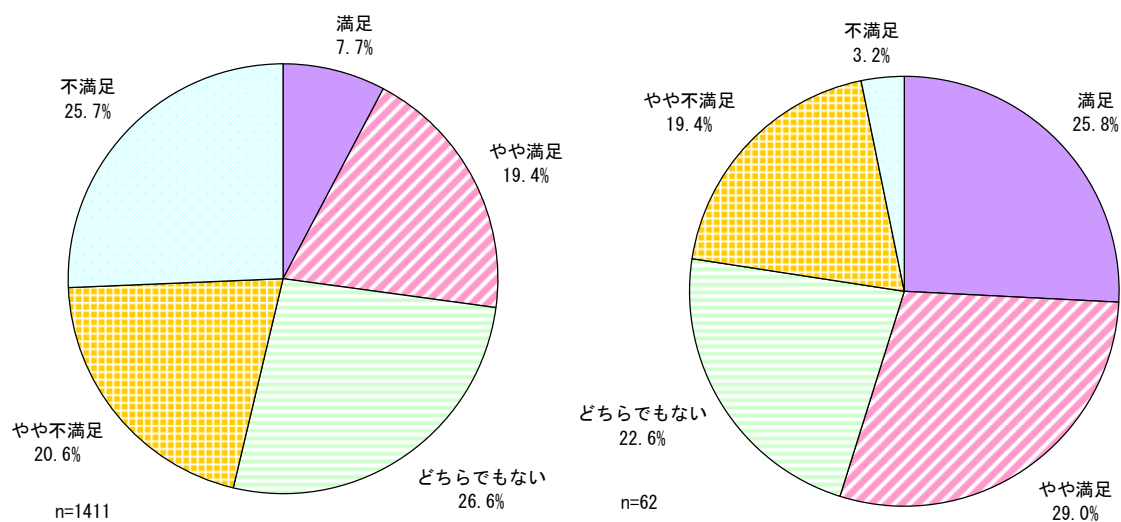


図 119 買い物への移動のしやすさ（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

③ 医療機関への移動しやすさ

「満足」の回答は、市民アンケート（6.1%）に比べ、バス利用者アンケート（29.8%）に比べ高く、「不満足」の回答は、バス利用者アンケート（3.5%）に比べ市民アンケート（26.7%）の方が高い。

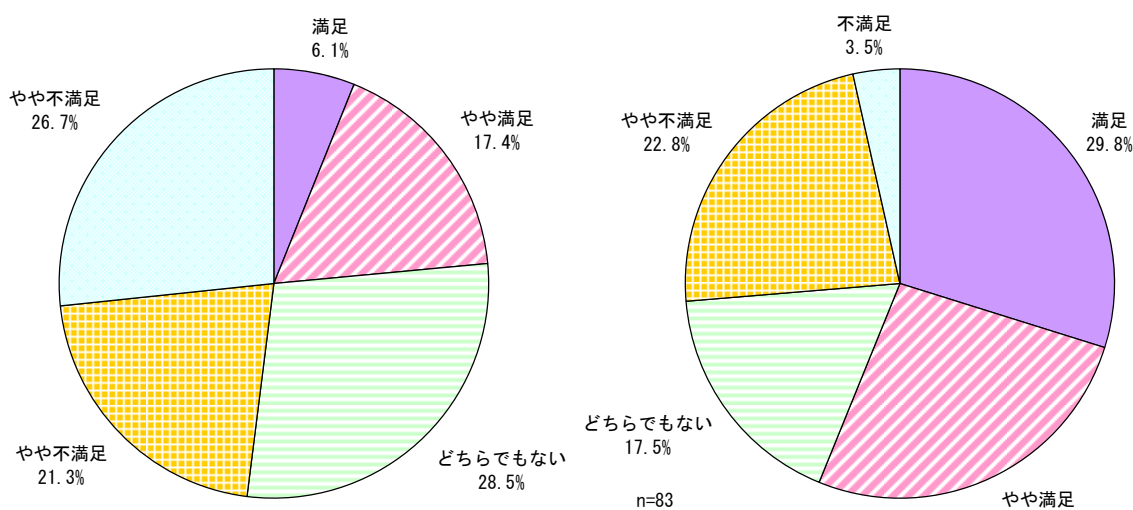


図 120 医療機関への移動のしやすさ（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

④ 総合的な生活のしやすさ

「満足」の回答は、市民アンケート（6.3%）に比べ、バス利用者アンケート（25.4%）に比べ高く、「不満足」の回答は、バス利用者アンケート（3.2%）に比べ市民アンケート（21.6%）の方が高い。

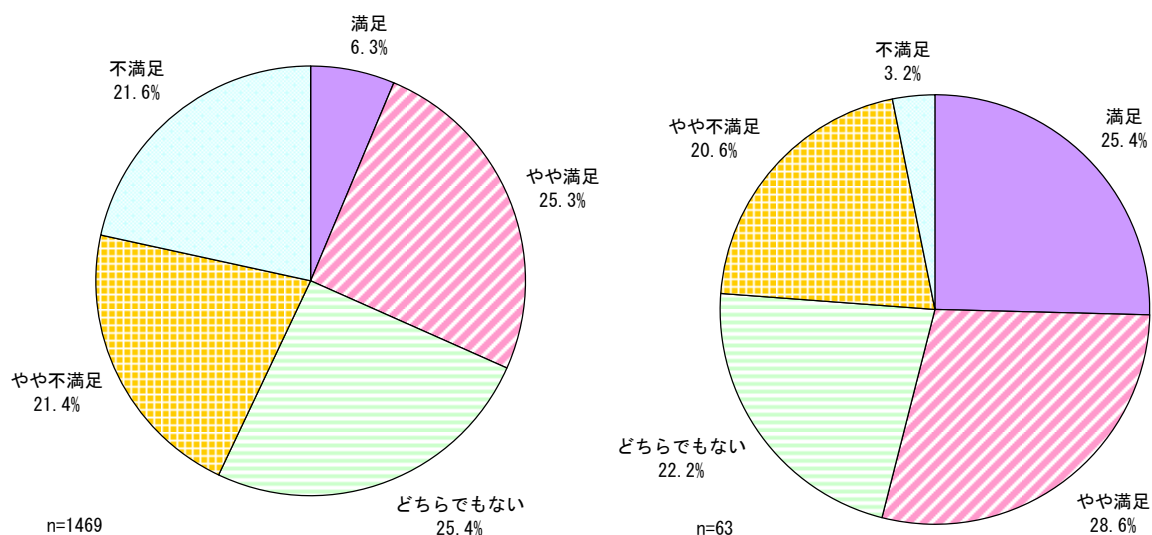


図 121 総合的な生活のしやすさ（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

2) 現在の外出状況及び将来への不安

① 現在の外出状況

「ひとりで十分にできる」の回答は、市民アンケート（62.3%）に比べ、バス利用者アンケート（53.0%）が低く、「ひとりで何とかできる」の回答は、市民アンケート（20.1%）に比べ、バス利用者アンケート（32.5%）の方が高い傾向にある。

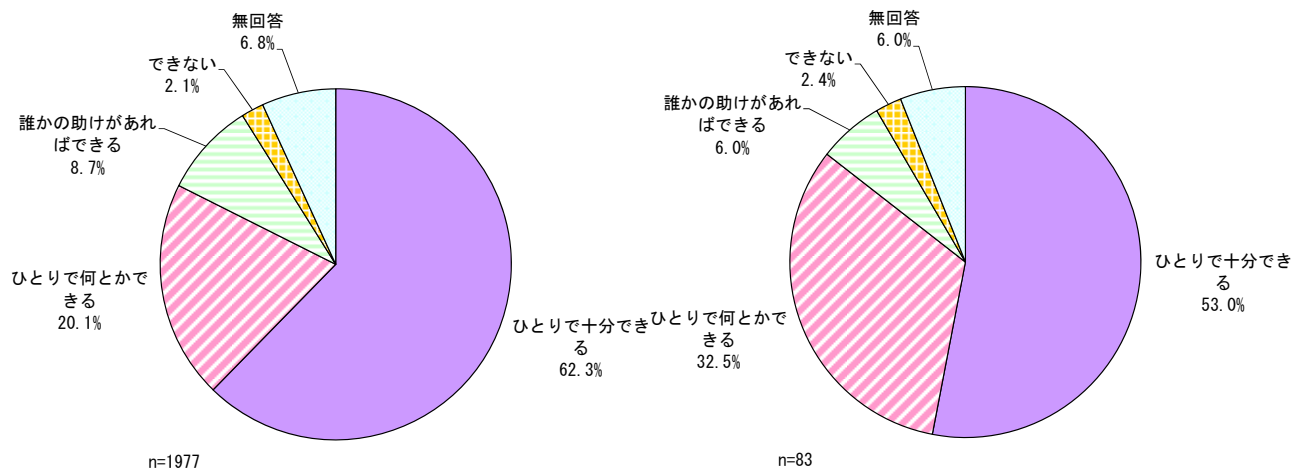


図 122 現在の外出状況（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

② 将来（10年後）の不安

「不安が無い」は、市民アンケート（30.1%）に比べ、バス利用者アンケート（22.9%）の方が低く、「少し不安がある」と「不安がある」の割合が高い。

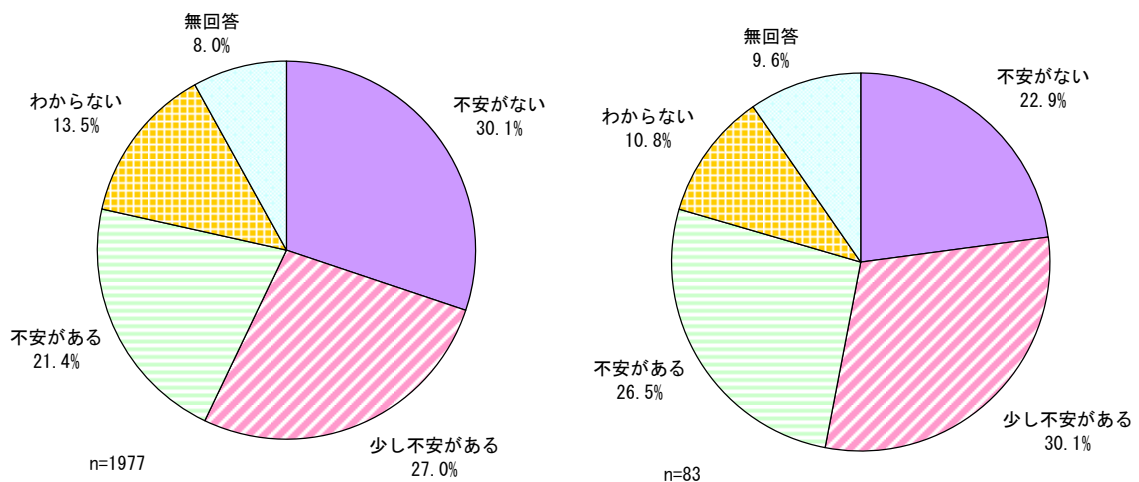


図 123 将来（10年後）の不安（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

3) 鉄道・バスへの満足度

① 鉄道への満足度（満足な項目）

市民アンケートとバス利用者アンケートの傾向は同様であり、「目的地までの行きやすさ」、「目的地までの所要時間」、「鉄道の運行時間の正確さ」が高い傾向にある。

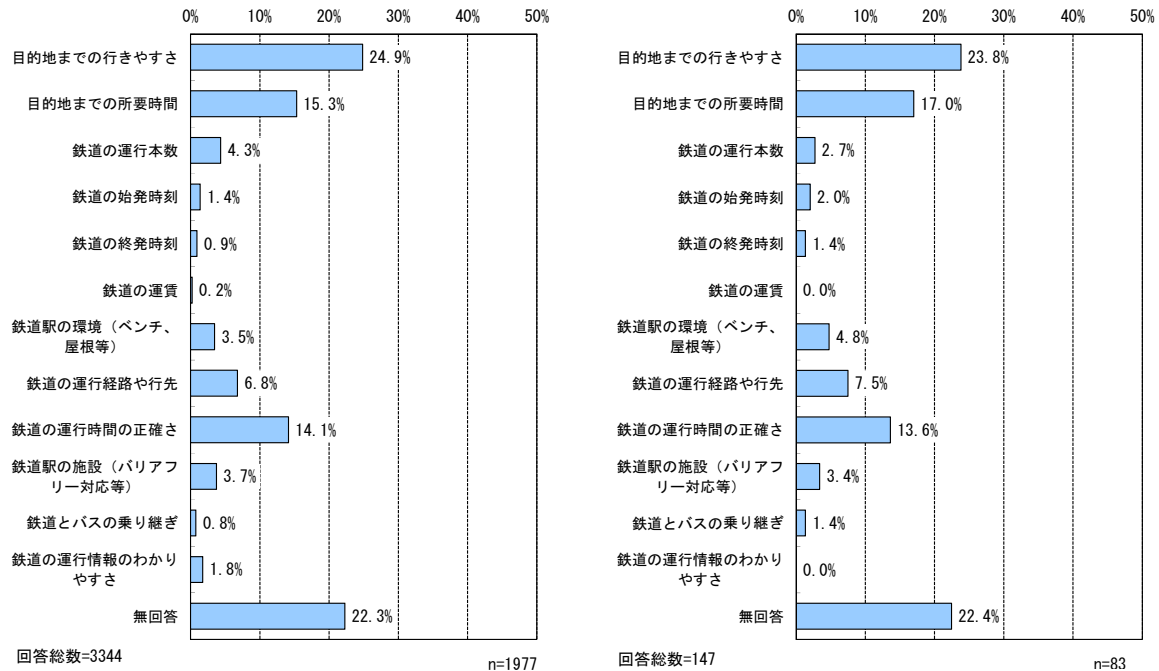


図 124 鉄道への満足度（満足な項目）（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

※複数回答 3 つまで

② 鉄道への満足度（不満な項目）

市民アンケートとバス利用者アンケートの傾向は同様であり、「鉄道の運賃」、「鉄道の運行本数」の回答割合が高い傾向ある。

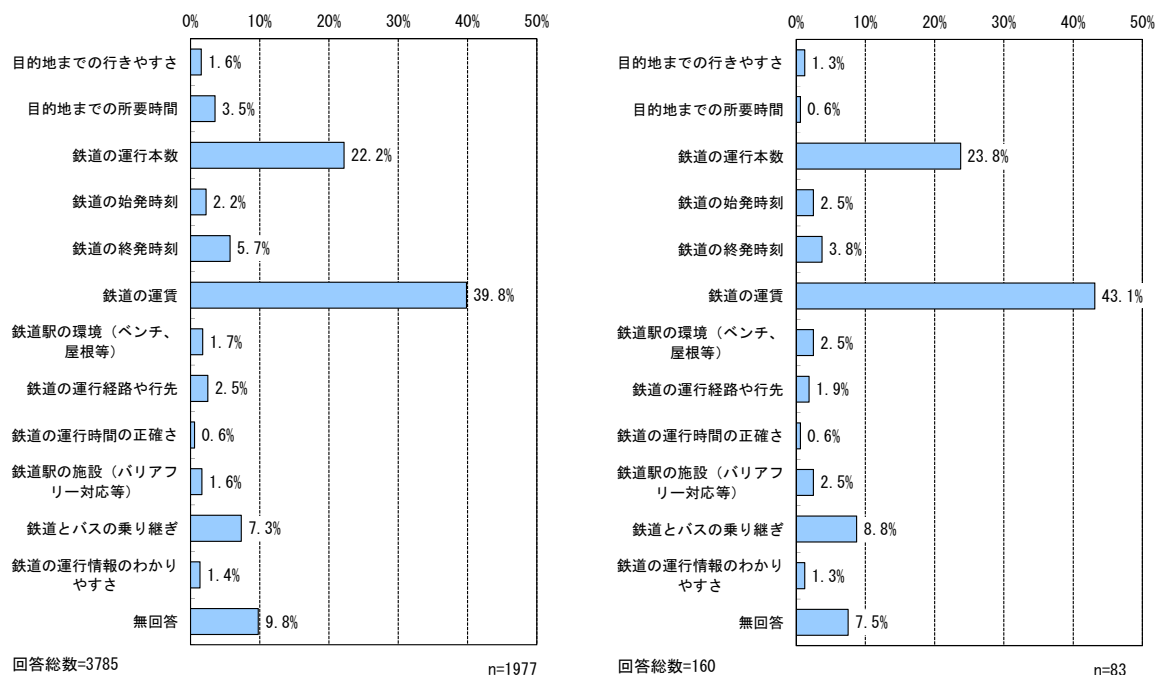


図 125 鉄道への満足度（不満な項目）（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

※複数回答 3 つまで

③ バスへの満足度（満足な項目）

市民アンケートとバス利用者アンケートの傾向は同様であり、「自宅とバス停の距離」、「バスの運賃」の回答割合が高い傾向にある。

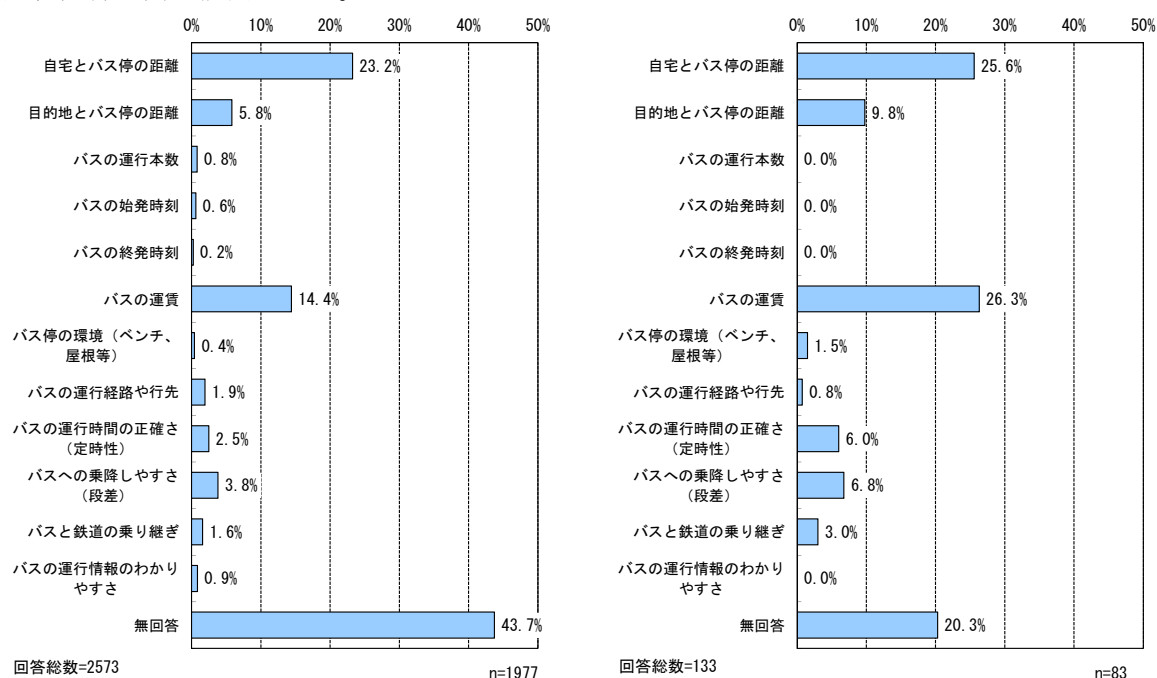


図 126 バスへの満足度（満足な項目）（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

※複数回答 3 つまで

④ バスへの満足度（不満な項目）

市民アンケートとバス利用者アンケートの傾向は同様であり、「バスの運行本数」、「バスの運行経路や行先」の回答割合が高い傾向にある。

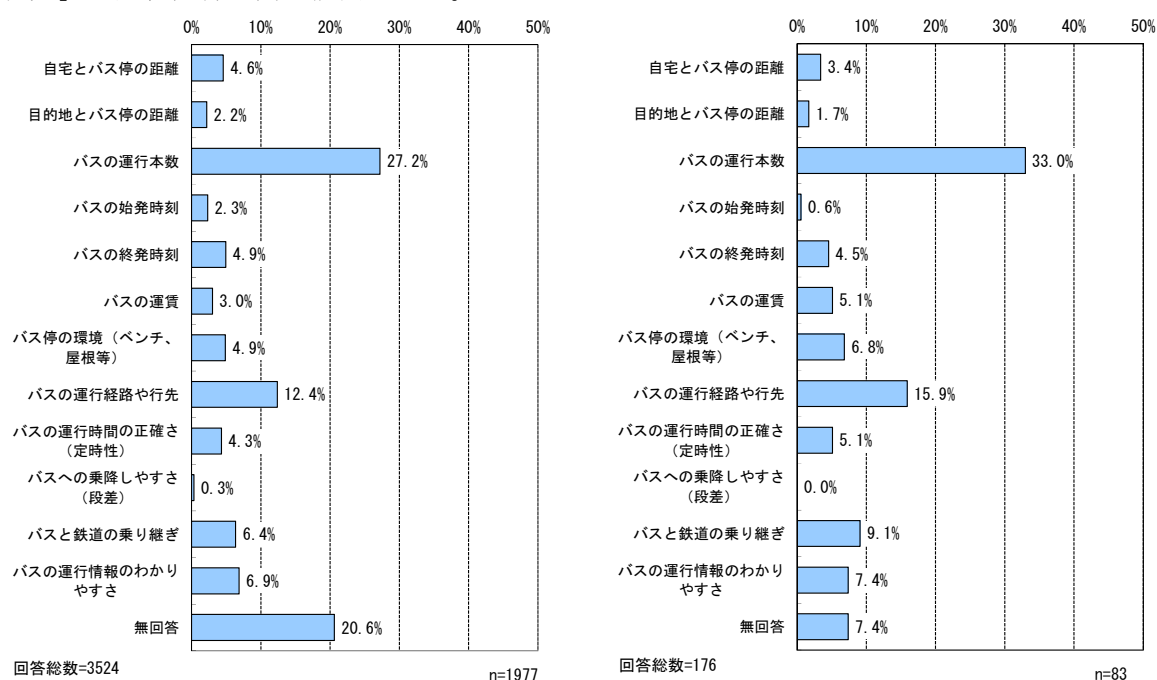


図 127 バスへの満足度（不満な項目）（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

※複数回答 3 つまで

4) バス交通の存在

市民アンケートでは、「現在は必要としていないが、将来クルマを手放した際には必要となる」(46.7%) が最も多く、バス利用者アンケートでは「日常の生活に欠かせない交通手段である」(51.8%) が最も多い。

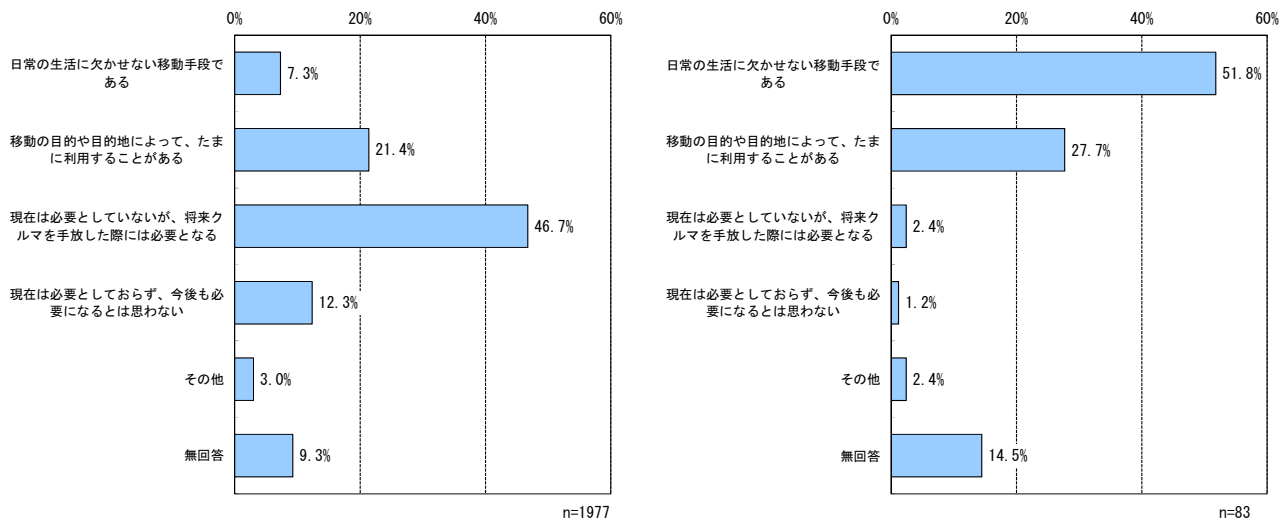


図 128 バス交通の存在 (左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート)

5) 今後の公共交通のあり方

市民アンケートでは「民間の路線バスとの役割分担を明確にし、循環バスは必要最低限のサービスを維持し負担を減らすべき」(22.7%) が最も高く、バス利用者アンケートでは「運賃(利用者負担)はそのままに、市の財政負担を増やして、サービスの向上を図るべき」(25.3%) が最も高い。

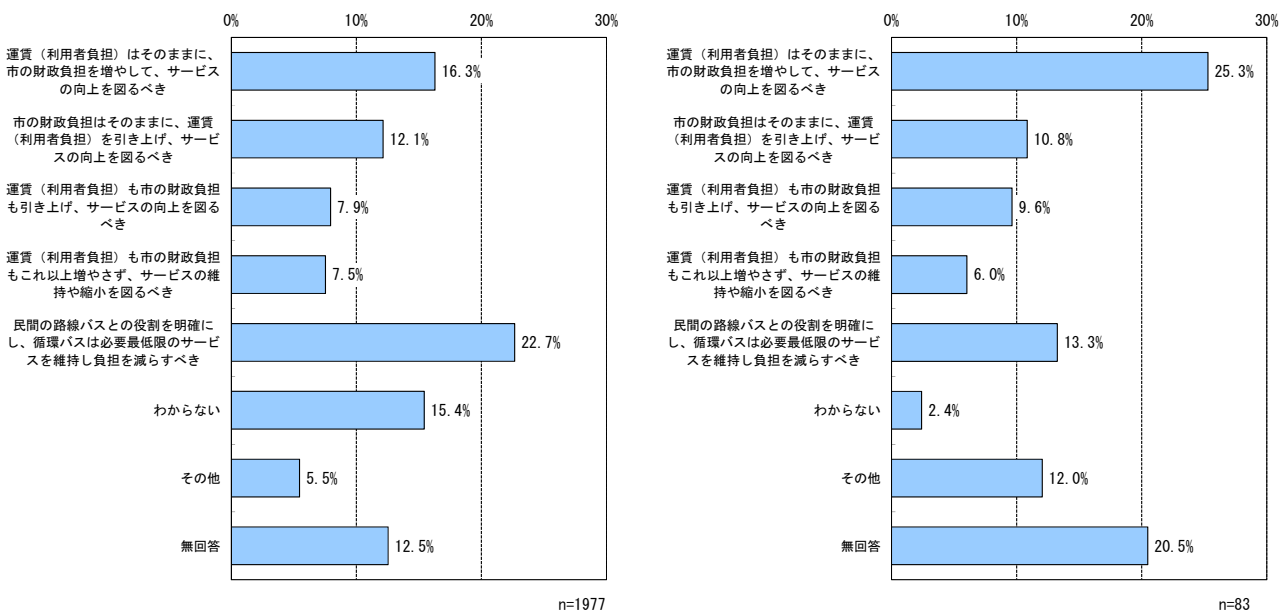


図 129 今後の公共交通のありかた (左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート)

6) 循環バス（ナッシー号）の利用促進と利用有無

① 利用促進に必要なこと

市民アンケートとバス利用者アンケートともに「バスの台数や運行本数を増やす」と「市役所を中心としたルートから市内駅を中心としたルートに改める」の回答割合が高い傾向があるが、市民アンケートでは「市役所を中心としたルートから市内駅を中心としたルートに改める」が一番高く、バス利用者アンケートでは「バスの台数や運行本数を増やす」が一番高い。

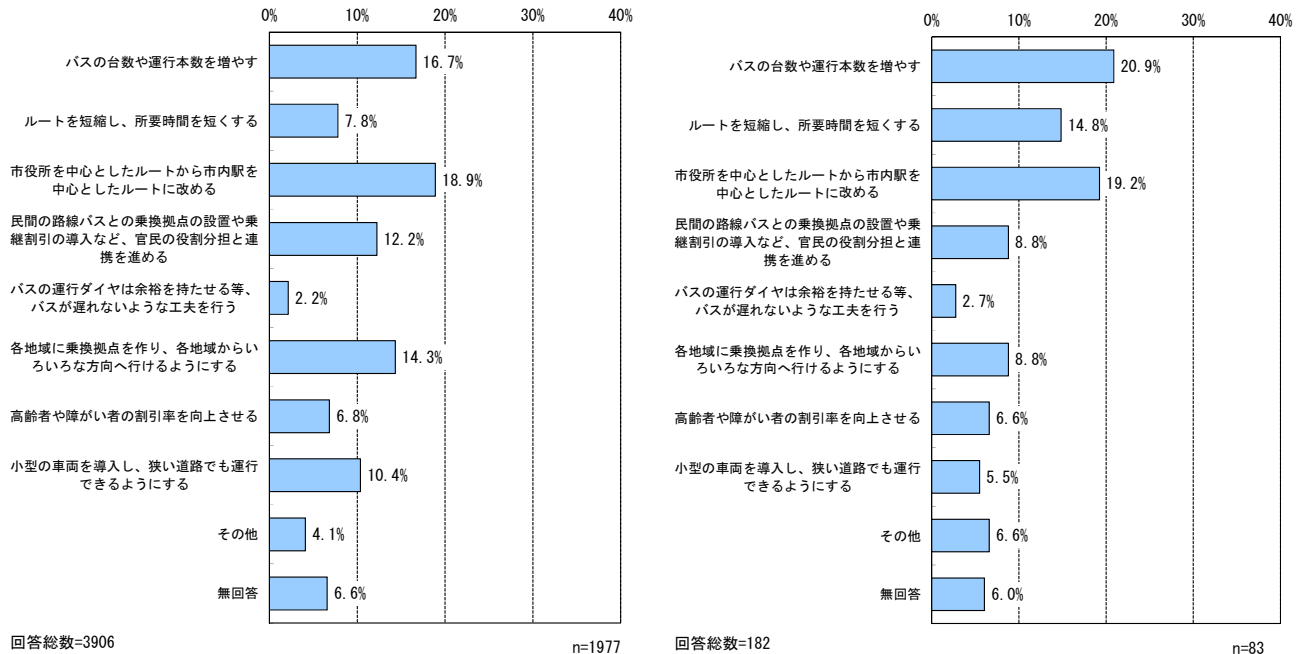


図 130 利用促進に必要なこと（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

※複数回答 3 つまで

② 利用促進が行われた場合の利用有無（ナッシー号）の利用有無

利用者アンケートでは「将来の利用を考える」（58.7%）の回答が多く、バス利用者アンケートでは「利用する（すでに利用している）」（69.9%）の割合が高い。

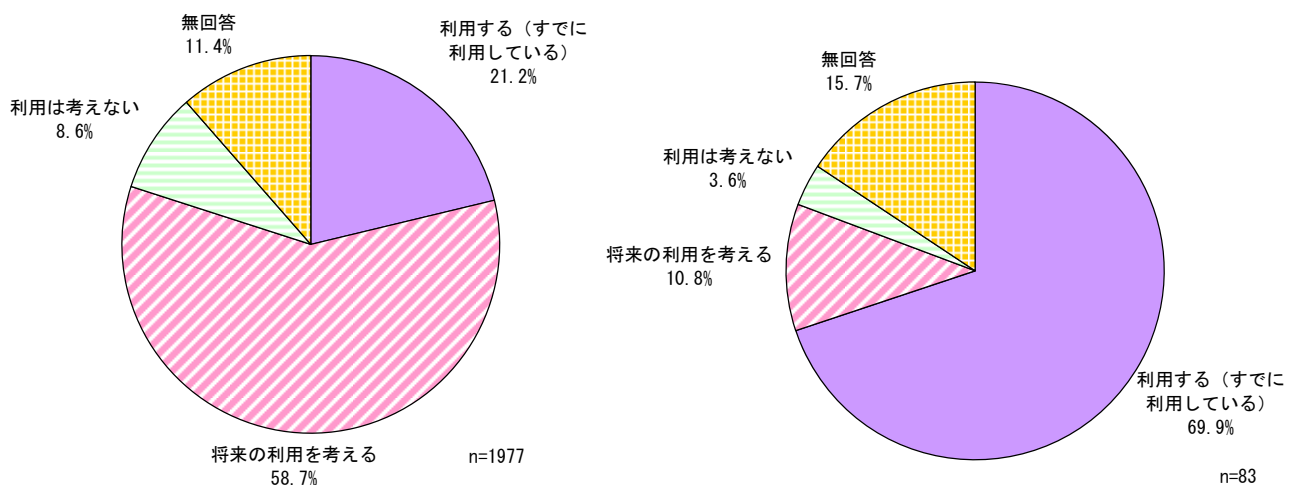


図 131 利用促進が行われた場合の利用有無（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

7) 地域での協力の必要性・バス利用の必要性

① 地域での協力の必要性

市民アンケートとバス利用者アンケートの双方で「必要だと思うし協力したい」の割合が最も高いが、市民アンケートでは「必要だと思うが協力したくない」の回答割合（13.1%）がバス利用者アンケート（3.6%）に比べ高い。

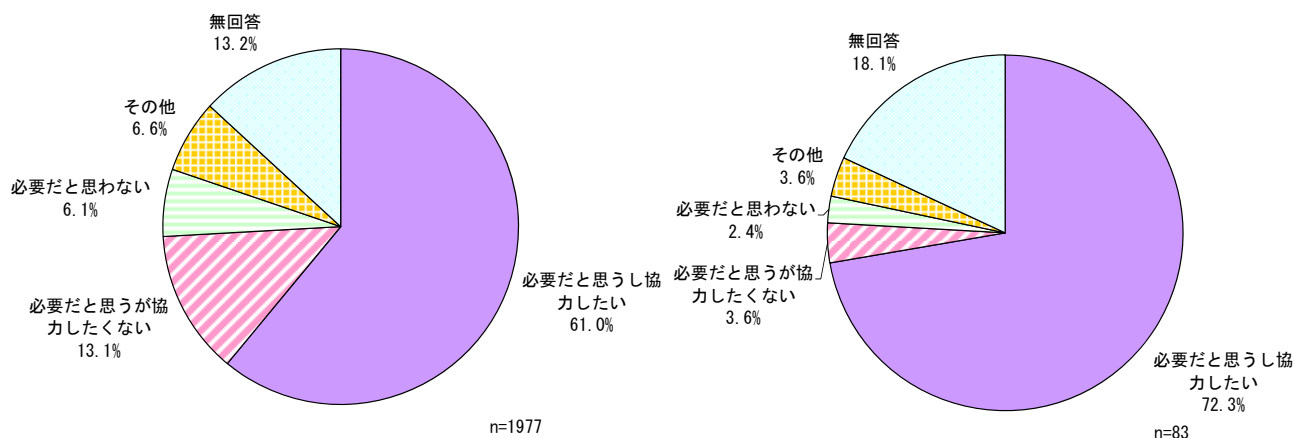


図 132 地域での協力の必要性（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

② バス利用の必要性

市民アンケートとバス利用者アンケートの双方で「必要だと思うし利用したい」の割合が最も高いが、市民アンケートでは「必要だと思うが利用したくない」の回答割合（18.4%）がバス利用者アンケート（0.0%）に比べ高い。

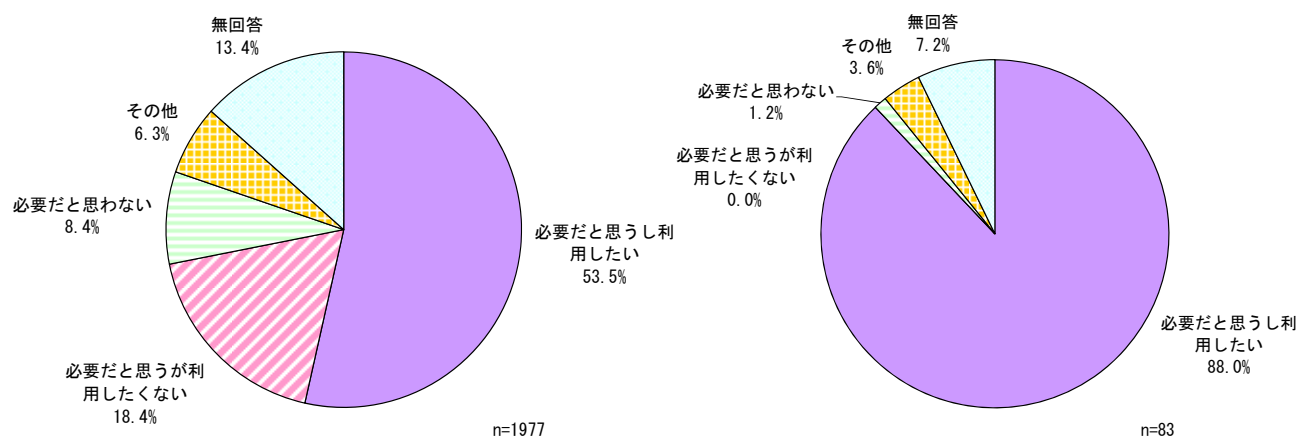


図 133 地域での協力の必要性（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

（６）運転免許所の返納

１）免許返納の有無

「すでに返納している」の割合は市民アンケート（3.6%）に比べて、バス利用者アンケート（16.9%）の方が高く、「今後返納することを考えている」、「返納するつもりはない」の割合が低い。

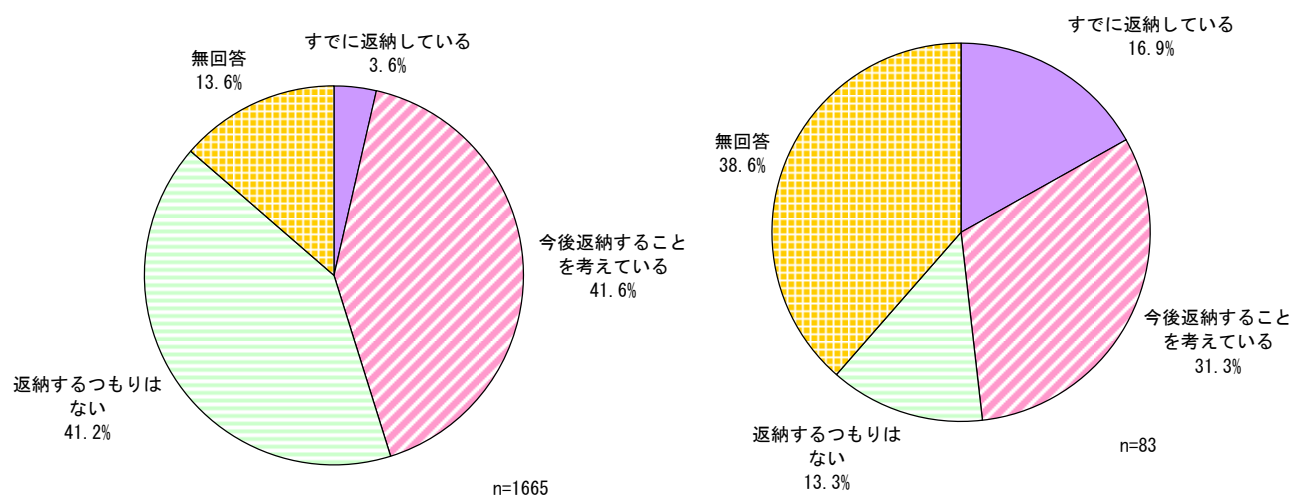


図 134 免許返納の有無（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）

２）免許返納をする・しない理由

① 免許を返納していない理由

市民アンケートとバス利用者アンケートともに同様の傾向であり、「買い物が不便になるから」と「行動が制約されるから」の割合が高い。

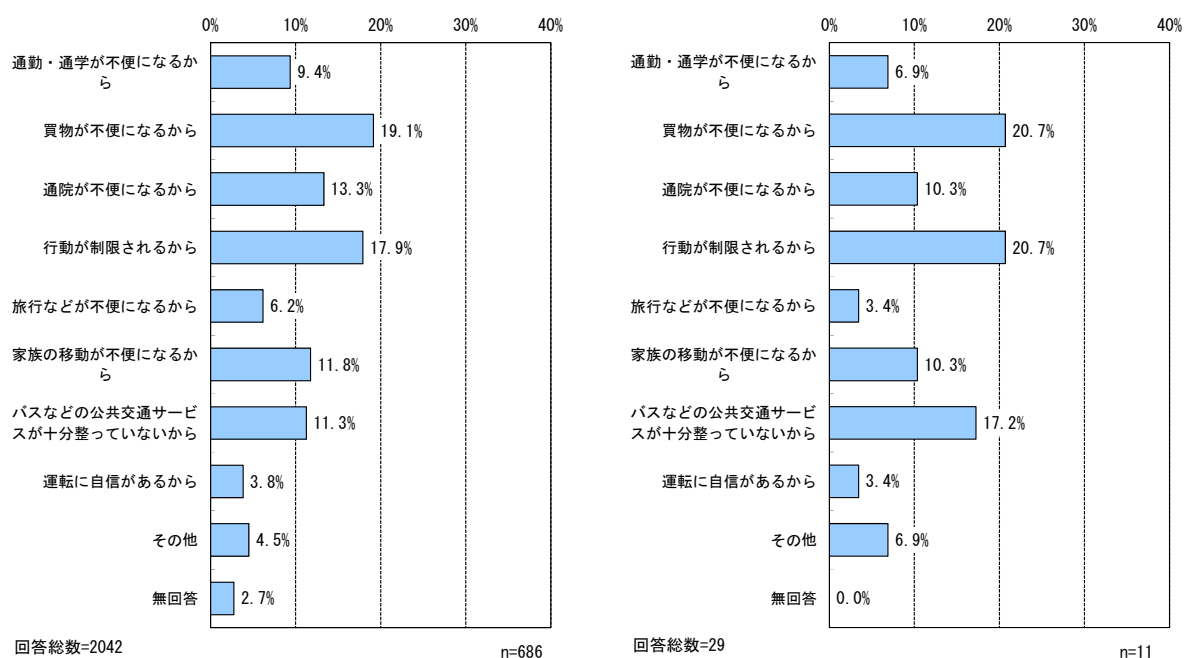


図 135 免許を返納しない理由（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）※複数回答

② 免許を返納する理由

市民アンケートとバス利用者アンケートともに同様の傾向であり、「身体的な衰えを自覚したから」と「一定の年齢に達したから」の割合が高い。

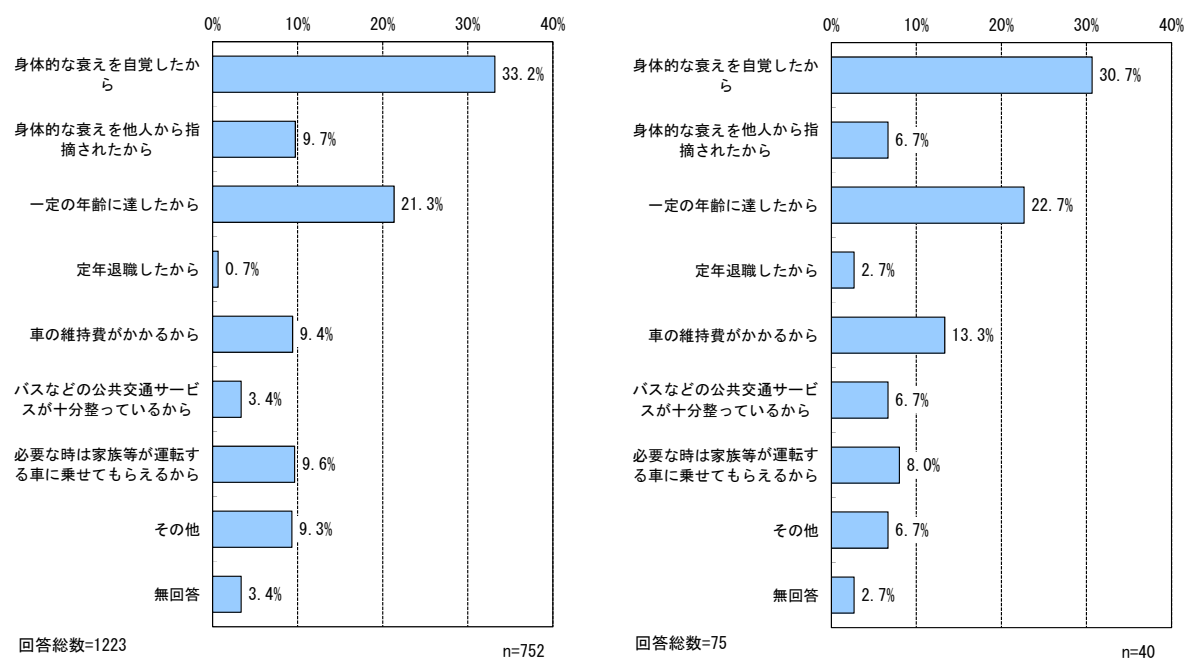


図 136 免許を返納する理由（左：市民アンケート、右：バス利用者アンケート）※複数回答 3 つまで

【補足】1番目から3番目に多い外出行動のまとめ

(1) 概要

- ・今回のアンケート調査では、1番目から3番目に多い外出を聞いていることから、全体としての外出傾向が分かりにくい状況にあるため、外出頻度で重みづけを行い、回答者毎の結果を積み上げることで、全体の外出について取りまとめることとした。
- ・週5日以上を5/7(週当たり平均5日外出)、週3~4日を5/7(週当たり平均3.5日外出)、週1~2日を1.5/7(週当たり)、月1~2日を0.5/7(月当たり2日外出)として、重みづけを行った。

(2) 結果

① 外出目的

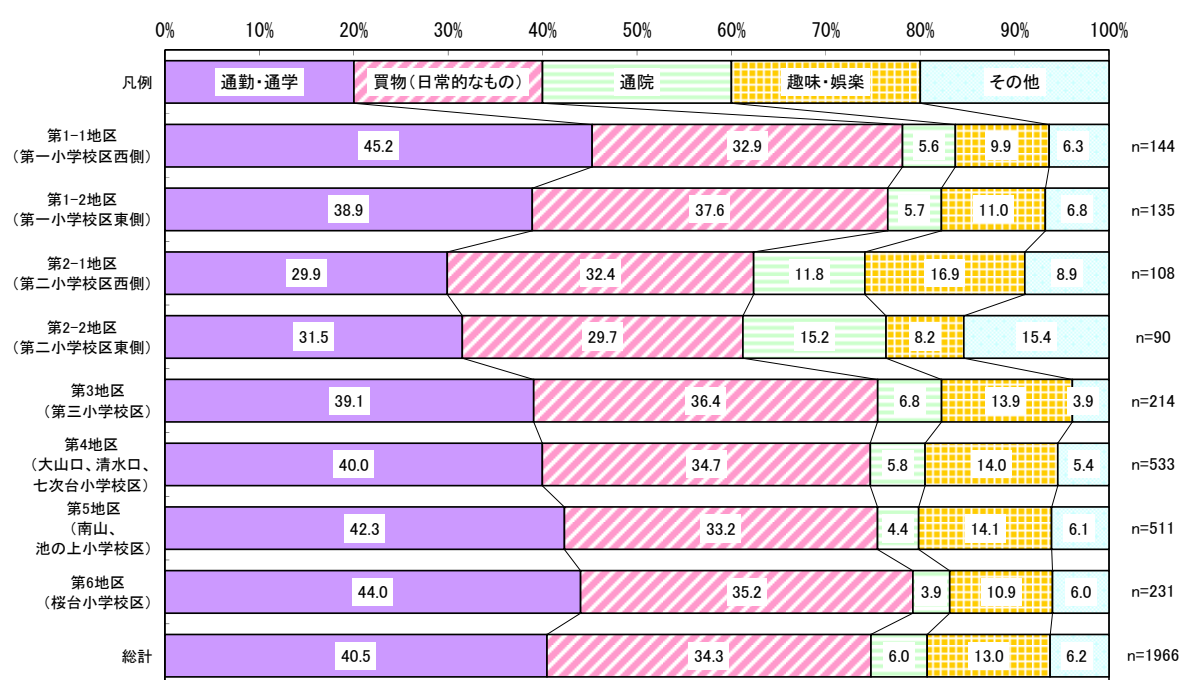


図 137 外出目的(1~3番目) まとめ

② 外出場所

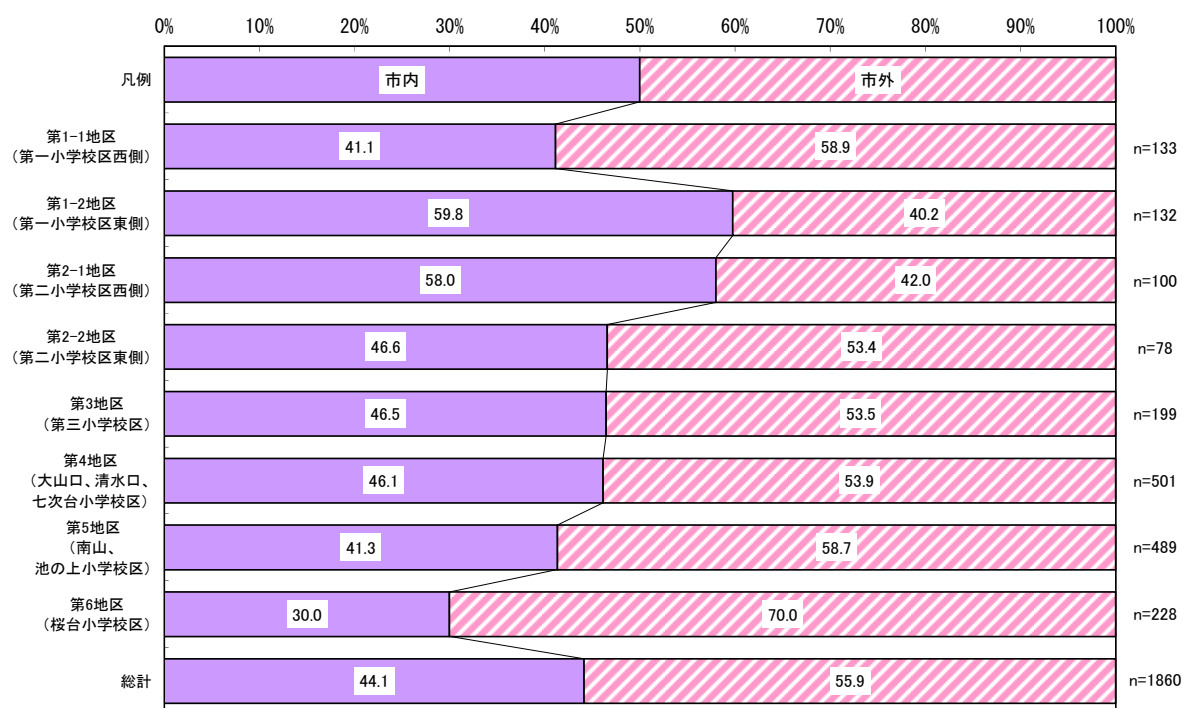


図 138 外出場所（1～3 番目）まとめ

表 10 外出場所地名（1～3 番目）まとめ 市内

外出先	第1-1地区 (第一小学校区西側)	第1-2地区 (第一小学校区東側)	第2-1地区 (第二小学校区西側)	第2-2地区 (第二小学校区東側)	第3地区 (第三小学校区)	第4地区 (大山口、清水口、 七次台小学校区)	第5地区 (南山、 池の上小学校区)	第6地区 (桜台小学校区)	総計
市内									
けやき台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.1%
七次台	2.2%	0.0%	0.7%	0.0%	0.4%	1.3%	0.2%	3.4%	1.0%
中	0.0%	1.5%	13.5%	9.6%	1.5%	2.2%	0.0%	2.9%	2.3%
今井	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%
富士	0.2%	0.0%	1.4%	0.0%	49.1%	5.1%	2.1%	0.6%	6.9%
十倉一	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%
南山	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	1.0%	2.2%	3.6%	4.0%	2.0%
名内	1.7%	0.0%	1.6%	1.9%	0.0%	0.4%	0.4%	1.5%	0.5%
堀込	7.9%	1.8%	4.7%	0.0%	0.0%	2.5%	19.1%	0.6%	6.6%
大山口	0.0%	1.3%	4.7%	0.0%	0.4%	9.2%	2.0%	0.0%	3.5%
大松	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%	0.6%	0.2%	0.0%	0.4%
富塚	0.0%	0.9%	2.6%	0.0%	1.9%	0.0%	0.6%	0.0%	0.6%
平塚	3.4%	0.0%	0.0%	11.5%	3.4%	0.9%	0.4%	0.4%	1.3%
復	11.9%	8.8%	8.6%	23.0%	1.6%	7.4%	16.8%	7.0%	10.2%
折立	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.4%	0.2%
木	1.0%	1.8%	0.7%	3.3%	0.0%	1.3%	0.5%	0.0%	0.9%
根	29.5%	31.9%	15.1%	18.2%	18.5%	27.8%	13.8%	2.5%	20.5%
桜台	1.7%	0.9%	3.7%	3.3%	1.9%	0.9%	2.4%	58.3%	7.3%
池の上	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.1%	0.7%	2.6%	0.0%	0.9%
河原子	0.0%	2.1%	2.3%	0.0%	0.0%	0.7%	1.0%	2.9%	1.1%
清戸	4.0%	2.6%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%	2.4%	1.6%	1.4%
清水口	1.7%	1.3%	0.7%	0.0%	3.6%	21.3%	1.3%	1.8%	7.0%
白井	16.7%	30.6%	19.3%	4.8%	7.2%	2.3%	4.2%	0.7%	8.5%
神々廻	0.3%	3.0%	0.7%	2.4%	0.0%	2.9%	1.5%	6.2%	2.2%
笹塚	11.7%	6.2%	2.8%	21.1%	1.6%	3.5%	22.6%	2.6%	9.4%
西白井	5.9%	4.9%	15.8%	0.0%	5.8%	6.3%	2.3%	2.1%	5.1%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表 11 外出場所地名（1～3 番目）まとめ 市外

外出先	第1-1地区 (第一小学校区西側)	第1-2地区 (第一小学校区東側)	第2-1地区 (第二小学校区西側)	第2-2地区 (第二小学校区東側)	第3地区 (第三小学校区)	第4地区 (大山口、清水口、 七次台小学校区)	第5地区 (南山、 池の上小学校区)	第6地区 (桜台小学校区)	総計
県内									
千葉市	2.3%	2.7%	0.0%	0.9%	4.9%	3.8%	1.1%	0.9%	2.3%
鎌子市	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
市川市	1.4%	3.4%	0.7%	0.0%	3.8%	1.6%	1.7%	1.1%	1.8%
船橋市	6.6%	15.5%	7.2%	7.2%	18.7%	8.3%	9.3%	4.4%	9.1%
木更津市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%
松戸市	4.4%	8.0%	2.9%	1.2%	4.2%	6.0%	3.0%	1.9%	4.1%
野田市	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.4%	0.9%	0.5%	0.6%
成田市	0.3%	2.2%	0.7%	0.0%	0.0%	0.6%	1.1%	1.0%	0.8%
佐倉市	1.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.7%	0.3%	1.0%	0.2%	0.6%
旭市	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%
習志野市	0.0%	2.9%	4.1%	0.0%	3.2%	0.9%	0.4%	0.5%	1.1%
柏市	3.9%	10.1%	27.0%	18.4%	5.3%	5.7%	3.5%	1.5%	5.7%
市原市	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
流山市	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%
八千代市	1.4%	0.3%	4.8%	0.0%	3.4%	1.9%	2.2%	0.8%	1.9%
我孫子市	0.9%	2.2%	0.0%	6.1%	0.0%	0.4%	0.5%	0.6%	0.7%
鎌ヶ谷市	16.6%	11.6%	23.0%	8.6%	14.6%	19.8%	9.8%	2.1%	12.7%
浦安市	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	1.4%	0.9%	0.7%
四街道市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
袖ヶ浦市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.1%
八街市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
印西市	28.9%	29.7%	21.5%	51.6%	9.5%	15.1%	27.5%	53.7%	27.6%
南房総市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
香取市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
山武市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
いすみ市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%
長南町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
印旛郡	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.1%
県外									
東京都	26.2%	9.7%	2.2%	4.9%	26.9%	31.6%	32.8%	25.8%	26.9%
神奈川県	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.6%	0.1%	1.5%	0.6%
埼玉県	2.6%	0.0%	0.7%	0.0%	1.7%	1.7%	1.4%	0.1%	1.2%
栃木県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.2%
茨城県	0.1%	0.2%	2.9%	0.9%	0.9%	0.3%	0.9%	2.5%	1.0%
群馬県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
山梨県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

- ① 鉄道 ② 路線バス ③ 循環バス（ナッシー号） ④ 自動車（自分で運転） ⑤ 自動車（家族の送迎）
⑥ 自動車（家族以外の送迎） ⑦ 原付・バイク ⑧ 自転車 ⑨ 徒歩 ⑩ その他 ⑪ 無回答

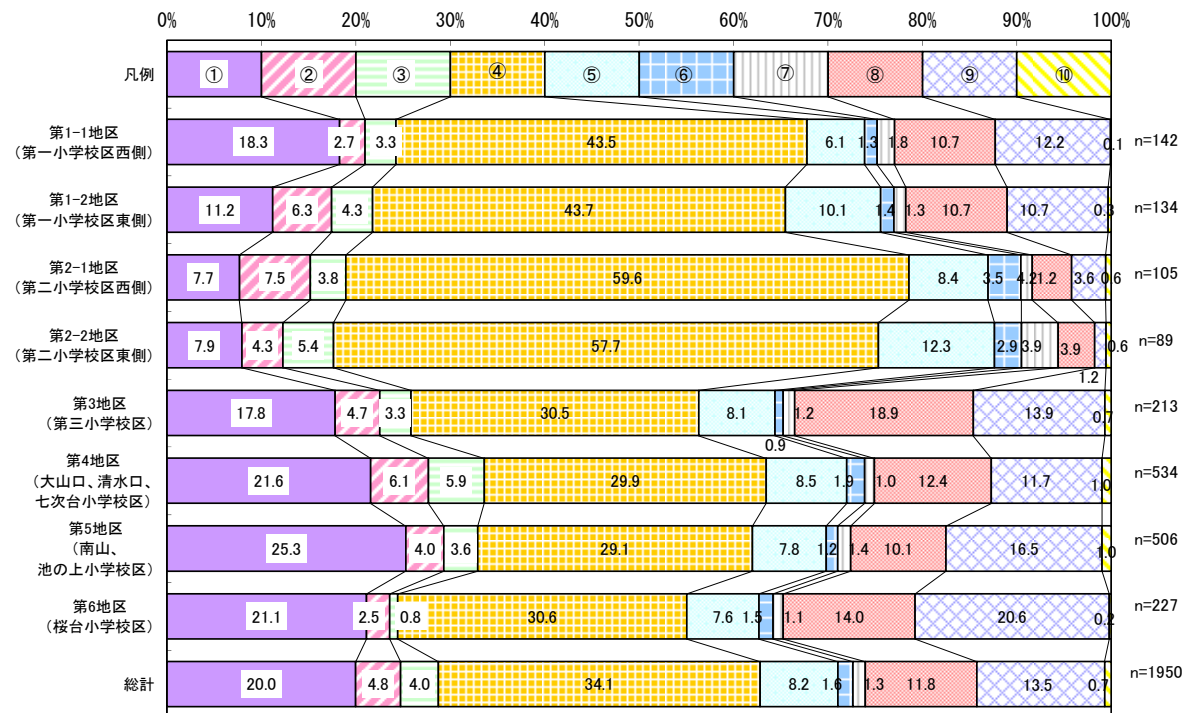


図 139 外出目的（1～3 番目）まとめ

外出や公共交通に関するアンケート調査 調査票

外出や公共交通に関するアンケート調査 ご協力をお願い

白井市には、鉄道やバス、タクシーなど、様々な公共交通がありますが、近年の自家用車の普及や今後予測される人口減少により、利用者の減少によるサービス水準の低下が懸念されています。

こうしたことから、市では、地域公共交通の現状や課題を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、将来の公共交通の在り方や住民・交通事業者・行政の役割を定める「地域公共交通網形成計画」を策定することとしました。

このアンケート調査は、市内の公共交通に対する市民の皆様からのご意見やご意向をお聞きし、計画策定のために活用させていただくものです。

また、この調査は、市内在住の15歳以上の市民から無作為に選んだ方々をお願いしております。調査票は無記名であり、お答えいただいた内容は統計的に処理し、調査目的以外には使用することはありません。

お忙しいところ誠に恐縮ですが、調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力いただきますようお願い申し上げます。

平成29年7月

白井市長 伊澤 史夫

【ご回答に当たってのお願い】

- 本調査は、1世帯につき2通お配りしております。
1通は、アンケート票を受け取ったご本人様、もう1通は同居するご家族がいる場合、なるべくライフスタイルが異なる方（15歳以上）にお答えいただきますようお願いいたします。
※単身世帯の方は、1通のみの回答で結構です。
- ご回答する方がご自分の考えでお答えください。
- 選択する○の数や、次の問への進み方にご注意ください。
- お答えの中で「その他」を選んだ時は、具体的内容を記入してください。
- この調査票には、住所・氏名をお書きになる必要はありません。

ご記入いただきましたら、同封の返信用封筒（切手は必要ありません）に入れて、

8月18日（金）までにご投函いただきますようお願いいたします

※2通ご協力いただけた場合は、2通とも1つの封筒に入れてください。

【お問合せ】

白井市役所 総務部 企画政策課 企画政策班

住所：白井市復1123

電話：047-492-1111（内線 3351.3352）

FAX：047-491-3510

E-mail：kikaku-seisaku@city.shiroi.chiba.jp

日常の外出や移動、公共交通の意識に関するアンケート調査

問 1. はじめに、「あなた自身」のことについて伺います。

お住い	白井市（町丁目名：_____） 記入例： 堀込 1 丁目、清水口 2 丁目、桜台 2 丁目、平塚、中 など ※番地の記載は不要です 自治会名（_____）、近隣の小学校名（_____）
性別	1. 男性 2. 女性 3. その他
年齢	1. 15～17 歳 2. 18～29 歳 3. 30～39 歳 4. 40～49 歳 5. 50～64 歳 6. 65～74 歳 7. 75 歳以上
職業	1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. 主婦・主夫 4. 学生 5. パート・アルバイト 6. 無職 7. その他
自動車等の免許証の有無	1. 自動車免許あり 2. 原付・二輪のみ免許あり 3. 自動車と原付・二輪の免許両方あり 4. 免許なし
自動車等（自動車、原付、二輪）の所有	1. 自分専用の自動車等がある 2. いつでも使える家族共用の自動車等がある 3. 時々使える家族共用の自動車等がある 4. 持っていない

問 2. 日常に関する外出について伺います。

あなたの普段の外出のうち、月に 1～2 日以上する移動について、頻度の多い順番に 3 つお答えください
（普段の移動とは、通勤・通学での自宅から勤務先への移動や、買物・通院・趣味などでの外出です）。

問 2-1. 1 番目の目的地

①目的（1 つに○印） 1. 通勤・通学 2. 買物（日常的なもの） 3. 通院 4. 趣味・娯楽 5. その他（_____）
②外出先 1. 市内 町丁目名（_____） 2. 市外 市区町名（_____）
③外出頻度（1 つに○印） 1. 週 5 日以上 2. 週 3～4 日 3. 週 1～2 日 4. 月 1～2 日
④行き・帰りの時間帯 1. 行き（午前・午後_____時ごろ自宅を出発） 2. 帰り（午前・午後_____時ごろ自宅に到着）
⑤利用した交通手段（いくつでも） 1. 鉄道 2. 路線バス 3. 循環バス（ナッシー号） 4. 自動車（自分で運転） 5. 自動車（家族の送迎） 6. 自動車（家族以外の送迎） 7. 原付・バイク 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他（_____）

※ 問 2-2. 2 番目の目的地、問 2-3. 3 番目の目的地は次頁へお進みください

問 2-2. 2 番目の目的地

①目的（1つに○印）	
1. 通勤・通学 2. 買物（日常的なもの） 3. 通院 4. 趣味・娯楽 5. その他（ ）	
②外出先	
1. 市内 町丁目名（ ） 2. 市外 市区町名（ ）	
③外出頻度（1つに○印）	
1. 週 5 日以上 2. 週 3～4 日 3. 週 1～2 日 4. 月 1～2 日	
④行き・帰りの時間帯	
1. 行き（午前・午後 時ごろ自宅を出発） 2. 帰り（午前・午後 時ごろ自宅に到着）	
⑤利用した交通手段（いくつでも）	
1. 鉄道 2. 路線バス 3. 循環バス（ナッシー号） 4. 自動車（自分で運転）	
5. 自動車（家族の送迎） 6. 自動車（家族以外の送迎） 7. 原付・バイク	
8. 自転車 9. 徒歩 10. その他（ ）	

問 2-3. 3 番目の目的地

①目的（1つに○印）	
1. 通勤・通学 2. 買物（日常的なもの） 3. 通院 4. 趣味・娯楽 5. その他（ ）	
②外出先	
1. 市内 町丁目名（ ） 2. 市外 市区町名（ ）	
③外出頻度（1つに○印）	
1. 週 5 日以上 2. 週 3～4 日 3. 週 1～2 日 4. 月 1～2 日	
④行き・帰りの時間帯	
1. 行き（午前・午後 時ごろ自宅を出発） 2. 帰り（午前・午後 時ごろ自宅に到着）	
⑤利用した交通手段（いくつでも）	
1. 鉄道 2. 路線バス 3. 循環バス（ナッシー号） 4. 自動車（自分で運転）	
5. 自動車（家族の送迎） 6. 自動車（家族以外の送迎） 7. 原付・バイク	
8. 自転車 9. 徒歩 10. その他（ ）	

問 3. 鉄道の利用状況について伺います。

問 3-1. 「鉄道」を利用されますか？（1つに○印）

1. よく利用する 2. 時々利用する 3. ほとんど利用しない 4. まったく利用しない								
「3. ほとんど利用しない」、「4. 全く利用しない」とお答えになった方は、利用していない理由を以下の中からお選びください。（最大3つまで○印） <table border="1"> <tr> <td>1. 自家用車（原付・二輪を含む）での移動のほうが便利</td> <td>2. 鉄道の本数が少ないから</td> </tr> <tr> <td>3. 自宅から駅までの距離が遠いから</td> <td>4. 鉄道の運賃が高いから</td> </tr> <tr> <td>5. 利用する用事がないから</td> <td>6. 自宅から駅までバスなどが運行していないから</td> </tr> <tr> <td colspan="2">7. その他（ ）</td> </tr> </table>	1. 自家用車（原付・二輪を含む）での移動のほうが便利	2. 鉄道の本数が少ないから	3. 自宅から駅までの距離が遠いから	4. 鉄道の運賃が高いから	5. 利用する用事がないから	6. 自宅から駅までバスなどが運行していないから	7. その他（ ）	
1. 自家用車（原付・二輪を含む）での移動のほうが便利	2. 鉄道の本数が少ないから							
3. 自宅から駅までの距離が遠いから	4. 鉄道の運賃が高いから							
5. 利用する用事がないから	6. 自宅から駅までバスなどが運行していないから							
7. その他（ ）								

※問 3-2 から問 3-4 は「1. よく利用する」、「2. 時々利用する」と回答されている方にお聞きします。

問 3-2. 鉄道にお乗りになる駅で、最もよく使うのはどの駅ですか？（1 つに○印）

- | | | | |
|--------|-----------|----------------|----------|
| 1. 白井駅 | 2. 西白井駅 | 3. 千葉ニュータウン中央駅 | 4. 新鎌ヶ谷駅 |
| 5. 小室駅 | 6. 鎌ヶ谷大仏駅 | 7. その他（ ）駅 | |

問 3-3. 自宅から最寄り駅までの所要時間はどのくらいですか？（1 つに○印）

- | | | | | |
|----------|-------------|--------------|--------------|-----------|
| 1. 5 分以内 | 2. 5～10 分以内 | 3. 10 分～15 分 | 4. 15～30 分以上 | 5. 30 分以上 |
|----------|-------------|--------------|--------------|-----------|

問 3-4. 鉄道を利用する理由をお答えください。（最大 3 つまで○印）

- | | | |
|------------------------|-------------|------------|
| 1. 自宅や目的地が駅に近い | 2. 時間が正確で早い | 3. 運行本数が多い |
| 4. 他に交通手段がない（車、免許等がない） | 5. 車よりも経済的 | 6. 環境にやさしい |
| 7. 健康によい（徒歩を利用するため） | 8. その他（ ） | |

問 4. 民間の路線バスや市内循環バス（ナッシー号）の利用状況について伺います

問 4-1. 「民間の路線バス」や「市内循環バス」を利用されますか？（1 つに○印）

- | | | | |
|-----------|-----------|--------------|--------------|
| 1. よく利用する | 2. 時々利用する | 3. ほとんど利用しない | 4. まったく利用しない |
|-----------|-----------|--------------|--------------|

「3. ほとんど利用しない」、「4. 全く利用しない」とお答えになった方は、利用していない理由を、以下の中からお選びください。（最大 3 つまで○印）

- | | | | |
|-----------------------------|--------------|-------------|-------------|
| 1. 自家用車（原付・二輪を含む）での移動のほうが便利 | 2. バスが通っていない | | |
| 3. バス停が遠い | 4. 目的地が異なる | 5. 運行本数が少ない | 6. 始発の時間が遅い |
| 7. 最終バスの時間が早い | 8. 時間が不正確 | 9. 料金が高い | |
| 10. ほかの交通機関への乗り継ぎが悪い | 11. その他（ ） | | |

※問 4-2 から問 4-4 は「1. よく利用する」、「2. 時々利用する」と回答されている方にお聞きします。

問 4-2. 最もよく利用するバスの種類をお選びください。（1 つに○印）

- | | | | |
|--------------|------------|-------------|------------------|
| 1. ちばレインボーバス | 2. 船橋新京成バス | 3. 生活バスちばにう | 4. 市内循環バス（ナッシー号） |
|--------------|------------|-------------|------------------|

問 4-3. 主に利用する停留所をお答えください。

- | | | |
|----------------|--------|-----------------|
| 1. 乗車停留所（自宅近く） | （ ）停留所 | 記入例：（白井幼稚園前）停留所 |
| 2. 降車停留所 | （ ）停留所 | （白井市役所）停留所 |

問 4-4. 「民間の路線バス」や「市内循環バス」を利用する理由をお答えください。（最大 3 つまで○印）

- | | | |
|------------------------|-------------|------------|
| 1. 自宅や目的地がバス停に近い | 2. 時間が正確で早い | 3. 運行本数が多い |
| 4. 他に交通手段がない（車、免許等がない） | 5. 車より経済的 | 6. 環境にやさしい |
| 7. 健康に良い | 8. その他（ ） | |

問 5. 公共交通の満足度や将来の生活について伺います。

問 5-1. 下記 A～D に関してあなたご自身の満足度をお答えください。（それぞれ 1 つに○印）

外出目的など該当しない場合は回答不要です

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満足	不満足
A 通勤・通学の移動のしやすさについて	5	4	3	2	1
B 買い物への移動のしやすさについて	5	4	3	2	1
C 医療機関への移動のしやすさについて	5	4	3	2	1
D 総合的な生活のしやすさについて	5	4	3	2	1

問 5-2. 現在の外出状況及び将来への不安について、あなたのお考えが最もあてはまるものをそれぞれ番号に○印をつけてください。将来については 10 年後、現在のお住まいで生活していると仮定し、家族構成、家族年齢等を踏まえお答えください。

＜現在の外出状況＞

1. ひとりで十分できる 2. ひとりで何とかできる 3. 誰かの助けがあればできる 4. できない

＜将来（10 年後）の不安＞

1. 不安がない 2. 少し不安がある（理由 ）
3. 不安がある（理由 ） 4. わからない

問 5-3. 白井市の鉄道に対する満足度について、満足している項目・不満な項目について、以下の選択肢群からお選び下さい。（最大 3 つまで）

満足している項目（3 つまで）			
不満な項目（3 つまで）			

＜選択肢群＞

1. 目的地までの行きやすさ 2. 目的地までの所要時間 3. 鉄道の運行本数 4. 鉄道の始発時刻
5. 鉄道の終発時刻 6. 鉄道の運賃 7. 鉄道駅の環境（ベンチ、屋根等）
8. 鉄道の運行経路や行先 9. 鉄道の運行時間の正確さ 10. 鉄道駅の施設（バリアフリー対応等）
11. 鉄道とバスの乗り継ぎ 12. 鉄道の運行情報のわかりやすさ

問 5-4. 白井市のバス（循環バス・民間バス）に対する満足度について、満足している項目・不満な項目について、以下の選択肢群からお選び下さい。（最大 3 つまで）

満足している項目（3 つまで）			
不満な項目（3 つまで）			

＜選択肢群＞

1. 自宅とバス停の距離 2. 目的地とバス停の距離 3. バスの運行本数 4. バスの始発時刻
5. バスの終発時刻 6. バスの運賃 7. バス停の環境（ベンチ、屋根等）
8. バスの運行経路や行先 9. バスの運行時間の正確さ（定時性） 10. バスへの乗降しやすさ（段差）
11. バスと鉄道の乗継ぎ 12. バスの運行情報のわかりやすさ

問 5-5. あなたにとってバス交通とはどのような存在ですか。最もあてはまると思うものをお選び下さい
(1つに○印)

1. 日常生活に欠かせない移動手段である
2. 移動の目的や目的地によって、たまに利用することがある
3. 現在は必要としていないが、将来クルマを手放した際には必要となる
4. 現在は必要としておらず、今後にも必要になるとは思わない
5. その他 (_____)

問 5-6. 白井市では、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保、交通不便地域の解消、公共施設の利用促進を目的に市内循環バス（ナッシー号）4台を運賃150円／回で運行しておりますが、運賃収入だけでは賄えず、毎年4千万円以上の財政負担（税金での負担）をしています。そこで、財政負担により循環バスが維持されていることを踏まえて、今後の公共交通のあり方について、あなたの考えに最もあてはまるものをお選び下さい。(1つに○印)

1. 運賃（利用者負担）はそのままに、市の財政負担を増やして、サービスの向上を図るべき
2. 市の財政負担はそのままに、運賃（利用者負担）を引き上げ、サービスの向上を図るべき
3. 運賃（利用者負担）も市の財政負担も引き上げ、サービスの向上を図るべき
4. 運賃（利用者負担）も市の財政負担もこれ以上増やさず、サービスの維持や縮小を図るべき
5. 民間の路線バスとの役割を明確にし、循環バスは必要最低限のサービスを維持し負担を減らすべき
6. わからない
7. その他 (_____)

問 5-7. 今後、市内循環バス（ナッシー号）の利用を促進していくためには、何が必要だと思いますか？あなたの考えに当てはまるものをお選び下さい。(最大3つまで○印)

1. バスの台数や運行本数を増やす
2. ルートを短縮し、所要時間を短くする
3. 市役所を中心としたルートから市内駅を中心としたルートに改める
4. 民間の路線バスとの乗換拠点の設置や乗継割引の導入など、官民の役割分担と連携を進める
5. バスの運行ダイヤは余裕を持たせる等、バスが遅れないような工夫を行う
6. 各地域に乗換拠点をつくり、各地域からいろいろな方面へ行けるようにする
7. 高齢者や障がい者の割引率を向上させる
8. 小型の車両を導入し、狭い道路でも運行できるようにする
9. その他 (_____)

問 5-8. 今後問 5-7 で選択した見直しが実施された場合、民間の路線バスや市内循環バスを利用しようと思いますか。(1つに○印)

1. 利用する（すでに利用している）
2. 将来の利用を考える
3. 利用は考えない

問 5-9. 公共交通を維持し、外出や移動の足を確保するために、地域で協力して取組むことは必要だと思いますか。(1つに○印)

1. 必要だと思うし協力したい
2. 必要だと思うが協力したくない
3. 必要だと思わない
4. その他 (_____)

問 5-10. 公共交通を維持し、外出や移動の足を確保するために、できるだけバスを利用することなどは必要だと思いますか。(1つに○印)

1. 必要だと思うし利用したい 2. 必要だと思うが利用したくない 3. 必要だと思わない
4. その他 ()

※ 問6は運転名免許証を保有している（していた）方にお聞きします。

問 6. 高齢者の自主的な「免許返納」について伺います

問 6-1. 高齢者の自主的な免許証の返納について、あなたの状況や考えに当てはまるものをお選び下さい。

1. すでに返納している 2. 今後返納することを考えている 3. 返納するつもりはない

「3. 返納するつもりはない」とお答えになった方は、返納していない理由を以下の中からお選びください。（いくつでも）

1. 通勤・通学が不便になるから 2. 買物が不便になるから 3. 通院が不便になるから
4. 行動が制限されるから 5. 旅行などが不便になるから 6. 家族の移動が不便になるから
7. バスなどの公共交通サービスが十分整っていないから 8. 運転に自身があるから
9. その他（ ）

※問 6-2 は「1. すでに返納している」、「2. 今後返納することを考えている」の方にお聞きします。

問 6-2. 免許返納の理由についてお教えてください。(最大3つまで○印)

1. 身体的な衰えを自覚したから
2. 身体的な衰えを他人から指摘されたから
3. 一定の年齢に達したから ⇒ (_____ 歳くらい)
4. 定年退職したから
5. 車の維持費がかかるから
6. バスなどの公共交通サービスが十分整っているから
7. 必要な時は家族などが運転する車に乗せてもらえるから
8. その他 (_____)

問7. その他ご意見やご要望について。

最後に、バス等の公共交通に対して、ご意見やご要望などがありましたら、ご自由にお書きください。また、問 5-7 でお答えになった利用促進のために必要なことについて、具体的なご要望などがありましたら、あわせてお書きください。

[illegible]

アンケート調査は以上です。ご協力ありがとうございました