
かすみがうら市シャトルバス及びデマンド型乗合タクシー

実証運行アンケート調査結果

1. 調査目的

本市においては、かすみがうら市地域公共交通活性化・再生総合事業計画により、平成24年度からシャトルバス及びデマンド型乗合タクシーの本格運行を実施することとしており、本格運行の実施にあたり、市民意向の把握、実証運行の検証を行い、新交通システムを確立するうえでの基礎資料とする。

2. 調査方法

調査の対象：市内在住の15歳以上の男女

抽出の方法：無作為に抽出

配付・回収の方法：郵送配布・郵送回収（無記名）

調査の期間：平成23年7月15日（金）から8月3日（水）まで（20日間）
（9月9日着分まで集計）

3. 配付・回収状況

配付数：2,991票（3,000票配付、不在返送9票）

回収数：904票

回収率：30.2%

4. 調査項目

問1 あなたご自身のことについて

問2 実証運行システムの利用状況などについて

問3 公共交通のあり方などについて

5. 単純集計

問1 あなたご自身のことについてお聞きします。

(1) お住まいは？ (N=904)

	票数	%
1. 千代田地区	512	56.6
2. 霞ヶ浦地区	359	39.7
不明	33	3.7

・居住地区別は「千代田地区」512人(56.6%)、「霞ヶ浦地区」359人(39.7%)となっています。

(2) 性別は？ (N=904)

	票数	%
1. 男性	389	43.0
2. 女性	493	54.5
不明	22	2.4

・性別は「男性」389人(43.0%)、「女性」493人(54.5%)となっています。

(3) 年齢は？ (N=904)

	票数	%
1. 19歳以下	32	3.5
2. 20歳代	70	7.7
3. 30歳代	108	11.9
4. 40歳代	112	12.4
5. 50歳代	171	18.9
6. 60歳代	226	25.0
7. 70歳代	146	16.2
8. 80歳以上	34	3.8
不明	5	0.6

・年齢別では「60歳代」が226人(25.0%)と最も多く、以下「50歳代」171人(18.9%)、「70歳代」146人(16.2%)、「40歳代」112人(12.4%)、「30歳代」108人(11.9%)、「20歳代」70人(7.7%)、「80歳以上」34人(3.8%)、「19歳以下」32人(3.5%)となっています。

(4) 運転免許証の有無は？ (複数回答あり) (N=1,034)

	票数	%
1. 自動車の運転免許がある	723	69.9
2. バイク(原付を含む)の運転免許がある	164	15.9
3. 免許を持っていない	144	13.9
不明	3	0.3

・自動車やバイクの運転免許保有率は85.8%、免許非保有率は13.9%となっています。

(5) あなたが自由に使える自動車等をお持ちですか？ (N=904)

	票数	%
1. 自分が自由に使える自動車がある	697	77.1
2. 家に自動車があるが使用に制約がある	22	2.4
3. 自分では運転しないが、家に自動車がある	152	16.8
4. 家に自動車がない	19	2.1
不明	14	1.5

・自動車の保有については、「自由に使える自動車がある」が 77.1%であり、「自分では運転しないが、家に自動車がある」16.8%、「使用に制約がある」2.4%、「自動車がない」2.1%となっています。

(6) ひとりで外出することが可能ですか？ (N=904)

	票数	%
1. ひとりで外出できる	860	95.1
2. 付き添いがあれば外出できる	23	2.5
3. 外出できない	9	1.0
不明	12	1.3

・外出については、95.1%の方がひとりで外出が可能であり、「付き添いがあれば外出できる」2.5%、「外出できない」1.0%となっています。

問2 平成22年10月から実証運行を実施しているシャトルバス及びデマンド型乗合タクシーの利用状況などについてお聞きします。

(1) シャトルバスやデマンド型乗合タクシーの実証運行について知っていますか？ (N=904)

	票数	%
1. 知っている	359	39.7
2. 知っているが、詳細は分からない	363	40.2
3. 知らない	182	20.1
不明	0	0.0

・実証運行の周知度は、「知っている」359人(39.7%)、「知っているが、詳細は分からない」363人(40.2%)、「知らない」182人(20.1%)となっています。

問2 (1) で【1、2】を選んだ方 (N=722)

シャトルバスやデマンド型乗合タクシー実証運行について何で知りましたか？

	票数	%
1. 市広報誌	522	72.3
2. 利用ガイド	44	6.1
3. 市ホームページ・インターネット	11	1.5
4. 知人・友人から聞いて	72	10.0
5. その他	63	8.7
不明	10	1.4

・実証運行に関する情報の入手方法は、「市広報誌」が72.3%と最も多く、次いで「知人・友人から聞いて」が10.0%となっています。また、「その他」を選んだ方の多くが「運行を見かけて」と回答しています。

(2) シャトルバスやデマンド型乗合タクシーを利用したことがありますか？ (N=904)

	票数	%
1. 利用したことがある	50	5.5
2. 利用したことはない	845	93.5
不明	9	1.0

・実証運行システムの利用有無について、「利用したことがある」は50人と全体の5.5%にとどまっています。

(3) 問2 (2) で【1】を選んだ方

利用したことがある交通機関は？ (複数回答) (N=61)

	票数	%
1. 土浦駅シャトルバス	18	29.5
2. 市内観光シャトルバス	11	24.6
3. デマンド型乗合タクシー	26	42.6
不明	6	3.3

・利用したことがある交通機関は、「デマンド型乗合タクシー」が42.6%と最も多くなっています。

問2（3）で【土浦駅シャトルバス】を選んだ方（N=18）

主な利用先	票数	%
土浦駅	7	38.9
土浦協同病院	8	44.4
不明	3	16.7

・土浦駅シャトルバスの主な利用先は、「土浦駅」と「土浦協同病院」で、合わせて83.3%となっています。

利用時間	票数	%	利用時間	票数	%
あじさい館発			土浦駅発		
7：00 便	1	5.6	10：45 便	1	5.6
8：30 便	11	61.1	12：45 便	7	38.9
10：00 便	1	5.6	14：55 便	2	11.1
14：10 便	1	5.6	16：45 便	3	16.7
不明	4	22.2	不明	5	27.8

・土浦駅シャトルバスの主な利用時間は、あじさい館発は「8:30 便」で61.1%、土浦駅発は「12:45 便」で38.9%となっています。

利用目的	票数	%
1. 通勤・通学	2	11.1
2. 通院	9	50.0
3. 買い物	4	22.2
4. その他	2	11.1
不明	1	5.6

・土浦駅シャトルバスの主な利用目的は、「通院」が半数を占めています。

利用頻度	票数	%
1. ほぼ毎日	0	0.0
2. 週に3~4日	1	5.6
3. 週に1~2日	0	0.0
4. 月に2~3日	7	38.9
5. 月に1日以下	8	44.4
不明	2	11.1

・土浦駅シャトルバスの利用頻度は、「月に1日以下」が44.4%で最も多く、次いで「月に2~3日」が38.9%となっています。

満足度	票数	%	票数	%	票数	%
	運行本数		運行時刻		運行路線	
1. 満足	5	27.8	5	27.8	4	22.2
2. やや満足	4	22.2	4	22.2	1	5.6
3. 普通	5	27.8	6	33.3	10	55.6
4. やや不満	3	16.7	2	11.1	1	5.6
5. 不満	0	0.0	1	5.6	0	0.0
不明	1	5.6	0	0.0	2	11.1
	運賃		他の交通機関との接続性			
1. 満足	2	11.1	3	16.7		
2. やや満足	1	5.6	3	16.7		
3. 普通	8	44.4	5	27.8		
4. やや不満	3	16.7	1	5.6		
5. 不満	2	11.1	0	0.0		
不明	2	11.1	6	33.3		

土浦駅シャトルバスの満足度

- ・ 運行本数については、「満足」「普通」が同じ 27.8%で、次いで「やや満足」が 22.2%となっています。
- ・ 運行時刻については、「普通」33.3%、「満足」27.8%、「やや満足」22.2%となっています。
- ・ 運行路線については、「普通」が半数を超え、次いで「満足」が 22.2%となっています。
- ・ 運賃については、「不満」「やや不満」が合わせて 27.8%であり、「満足」「やや満足」を合わせた 16.7%を上回っています。
- ・ 接続性については、「普通」27.8%、次いで「満足」「やや満足」が 16.7%となっていますが、回答のなかった方が 33.3%と最も多くなっています。

改善点（複数回答） (N=21)	票数	%
1. 運行本数を変更	4	19.0
2. 運行時刻を変更	5	23.8
3. 運行ルートを変更	0	0.0
4. バス停を変更・追加	0	0.0
5. 乗継の改善	0	0.0
6. 運賃の変更	4	19.0
7. その他	1	4.8
8. 不明	7	33.3

- ・ 土浦駅シャトルバスの改善点は、「運行時刻」が 23.8%で最も多く、次いで「運行本数」「運賃」が 19.0%となっています。具体的な改善内容は、運行本数については「1~2本の増便」、運賃については「200~400円に値下げ」となっています。

問2（3）で【市内観光シャトルバス】を選んだ方（N=11）

主な利用先	票数	%
あじさい館	5	45.5
歩崎公園	1	9.1
稲吉5丁目	1	9.1
霞ヶ浦庁舎	1	9.1
神立駅	1	9.1
不明	2	18.2

・市内観光シャトルバスの主な利用先は、「あじさい館」で45.5%となっています。

利用時間	票数	%
9:05 便（雪入発）	1	9.1
13:00 便（雪入発）	2	18.2
10:30 便（歩崎発）	1	9.1
不明	7	63.6

・市内観光シャトルバスの主な利用時間は「13:00 便（雪入発）」18.2%、「9:05 便（雪入発）」「10:30 便（歩崎発）」9.1%であり、回答のなかった方が63.6%となっています。

利用目的	票数	%
1. 通勤・通学	1	9.1
2. 通院	2	18.2
3. 買い物	1	9.1
4. その他	6	54.5
不明	1	9.1

・市内観光シャトルバスの主な利用目的は「通院」18.2%、「通勤・通学」「買い物」9.1%であり、「その他」と回答した方は「遊び」や「あじさい館利用」を挙げています。

利用頻度	票数	%
1. ほぼ毎日	0	0.0
2. 週に3~4日	0	0.0
3. 週に1~2日	1	9.1
4. 月に2~3日	2	18.2
5. 月に1日以下	7	63.6
不明	1	9.1

・市内観光シャトルバスの利用頻度は、「月に1日以下」が63.6%で最も多く、以下「月に2~3日」18.2%、「週に1~2日」9.1%となっています。

満足度	票数	%	票数	%	票数	%
	運行本数		運行時刻		運行路線	
1. 満足	4	36.4	4	36.4	4	36.4
2. やや満足	0	0.0	0	0.0	0	0.0
3. 普通	3	27.3	2	18.2	2	18.2
4. やや不満	2	18.2	3	27.3	2	18.2
5. 不満	0	0.0	0	0.0	1	9.1
不明	2	18.2	2	18.2	2	18.2
	運賃		他の交通機関との接続性			
1. 満足	3	27.3	2	18.2		
2. やや満足	0	0.0	0	0.0		
3. 普通	1	9.1	5	45.5		
4. やや不満	1	9.1	1	9.1		
5. 不満	3	27.3	0	0.0		
不明	3	27.3	3	27.3		

市内観光シャトルバスの満足度

- ・運行本数については、「満足」が 36.4%で、以下「普通」 27.3%、「やや不満」 18.2%となっています。
- ・運行時刻については、「満足」が 36.4%で、以下「やや不満」 27.3%、「普通」 18.2%となっています。
- ・運行路線については、「満足」が 36.4%で、以下「普通」「やや不満」 18.2%、「不満」 9.1%となっています。
- ・運賃については、「満足」「不満」が 27.3%、「普通」「やや不満」が 9.1%となっています。
- ・接続性については、「普通」が 45.5%、以下「満足」 18.2%、「やや不満」 9.1%となっています。

改善点（複数回答） (N=15)	票数	%
1. 運行本数を変更	3	20.0
2. 運行時刻を変更	2	13.3
3. 運行ルートを変更	2	13.3
4. バス停を変更・追加	2	13.3
5. 乗継の改善	0	0.0
6. 運賃の変更	2	13.3
7. その他	1	6.7
8. 不明	3	20.0

- ・市内観光シャトルバスの改善点は、「運行本数」が 20.0%、「運行時刻」「運行ルート」「バス停」「運賃」が 13.3%となっています。具体的な改善内容は、運行本数については「1～2往復の増便」、運賃については「200円代に値下げ」となっています。

問2（3）で【デマンド型乗合タクシー】を選んだ方（N=26）

主な利用先	票数	%
神立駅	8	30.8
あじさい館	4	15.4
病院	2	7.7
やまゆり館	1	3.8
保健センター	1	3.8
不明	10	38.5

・デマンド型乗合タクシーの主な利用先は、「神立駅」で30.8%、以下「あじさい館」15.4%、「病院」7.7%「やまゆり館」「保健センター」3.8%となっています。

利用時間	票数	%	利用時間	票数	%
行き			帰り		
6:00便	1	3.8	11:00便	1	3.8
7:00便	1	3.8	13:00便	4	15.4
8:00便	1	3.8	14:00便	1	3.8
9:00便	8	30.8	15:00便	2	7.7
11:00便	4	15.4	16:00便	1	3.8
16:00便	1	3.8	17:00便	2	7.7
不明	10	38.5	不明	15	57.7

・デマンド型乗合タクシーの主な利用時間は、行きが「9:00便」30.8%「11:00便」15.4%、「6:00便」「7:00便」「8:00便」「16:00便」3.8%であり、帰りは「13:00便」15.4%「15:00便」「17:00便」7.7%「11:00便」「14:00便」「16:00便」3.8%となっています。

利用目的	票数	%
1. 通勤・通学	4	15.4
2. 通院	11	42.3
3. 買い物	4	15.4
4. その他	3	11.5
不明	4	15.4

・デマンド型乗合タクシーの主な利用目的は、「通院」が42.3%、「通勤・通学」「買い物」が15.4%となっています。

利用頻度	票数	%
1. ほぼ毎日	0	0.0
2. 週に3~4日	2	7.7
3. 週に1~2日	3	11.5
4. 月に2~3日	8	30.8
5. 月に1日以下	10	38.5
不明	3	11.5

・デマンド型乗合タクシーの利用頻度は、「月に1日以下」38.5%、「月に2~3日」30.8%、「週に1~2日」11.5%、「週に3~4日」7.7%となっています。

満足度	票数	%	票数	%	票数	%
	運行便数		運行時刻		運行路線	
1. 満足	5	19.2	4	15.4	5	19.2
2. やや満足	2	7.7	1	3.8	1	3.8
3. 普通	6	23.1	3	11.5	5	19.2
4. やや不満	3	11.5	6	23.1	0	0.0
5. 不満	3	11.5	3	11.5	7	26.9
不明	7	26.9	9	34.6	8	30.8
	運賃		他の交通機関との接続性			
1. 満足	5	19.2	2	7.7		
2. やや満足	1	3.8	1	3.8		
3. 普通	8	30.8	4	15.4		
4. やや不満	2	7.7	2	7.7		
5. 不満	2	7.7	4	15.4		
不明	8	30.8	13	50.0		

デマンド型乗合タクシーの満足度

- ・運行便数については、「普通」23.1%、「満足」「やや満足」合わせて26.9%、「やや不満」「不満」合わせて23.0%となっています。
- ・運行時刻については、「やや不満」「不満」が合わせて34.6%で、「満足」「やや満足」を合わせた19.2%を上回っています。
- ・運行路線については、「不満」が26.9%と最も多く、次いで、「満足」「普通」が19.2%となっています。
- ・運賃については、「普通」が30.8%、「満足」が19.2%となっています。
- ・接続性については、「普通」「不満」が15.4%であり、以下「満足」「やや不満」7.7%、「やや満足」3.8%となっています。

改善点（複数回答） (N=34)	票数	%
1. 運行便数を変更	4	11.8
2. 運行時刻を変更	5	14.7
3. 乗降所を変更・追加	1	2.9
4. 乗継の改善	5	14.7
5. 運賃の変更	5	14.7
6. その他	4	11.8
7. 不明	10	29.4

- ・デマンド型乗合タクシーの改善点は、「運行時刻」「乗継」「運賃」が14.7%で最も多く、以下「運行便数」11.8%、「乗降所」2.9%となっています。具体的な改善内容は、「土休日の増便」「平日12時便の運行」や、「乗継時間の短縮」「土浦まで乗継なし」となっています。また、「その他」では、「予約が面倒・頼み難い」との回答や「通学時間帯の工夫」との回答がありました。

(4) 問2(2)で【2】を選んだ方 (N=845)

今後の利用意向は？

	票数	%
1. 利用してもよい	258	30.5
2. 利用しない	548	64.9
不明	39	4.6

・シャトルバスやデマンド型乗合タクシーを利用したことが無い方の今後の利用意向は、「利用してもよい」258人(30.5%)、「利用しない」548人(64.9%)となっています。

(4)で【2】を選んだ方

土浦駅シャトルバスを利用するための改善点 (※霞ヶ浦地区にお住まいの方のみ)

(複数回答) (N=266)

	票数	%
1. 運行本数を変更	5	1.9
2. 運行時刻を変更	7	2.6
3. 運行ルートを変更	20	7.5
4. バス停を変更・追加	17	6.4
5. 乗継の改善	4	1.5
6. 運賃の変更	13	4.9
7. その他	40	15.0
8. 改善されても利用することはない	143	53.8
9. 不明	17	6.4

・土浦駅シャトルバスを利用するための改善点は、「運行ルート」20人(7.5%)、「バス停」17人(6.4%)、「運賃」13人(4.9%)となっており、具体的な改善内容については、「宍倉・安飾方面や湖岸沿いのルート設定」「自宅から歩ける距離でのバス停設置」「運賃を100円～400円に値下げ」となっています。しかし、「改善されても利用することはない」と答えた方が143人(53.8%)で最も多く、また、「その他」を選んだ40人(15.0%)の方の多くが「自動車を運転できるうちは利用しない」と回答しています。

市内観光シャトルバスを利用するための改善点（複数回答）（N=604）

	票数	%
1. 運行本数を変更	17	2.8
2. 運行時刻を変更	12	2.0
3. 運行ルートを変更	26	4.3
4. バス停を変更・追加	18	3.0
5. 乗継の改善	4	0.7
6. 運賃の変更	23	3.8
7. その他	52	8.6
8. 改善されても利用することはない	410	67.9
9. 不明	42	7.0

・市内観光シャトルバスを利用するための改善点は、「運行ルート」26人（4.3%）、「運賃」23人（3.8%）となっており、運賃については「100円～200円に値下げ」との回答が多くなっています。しかし、「改善されても利用することはない」と答えた方が410人（67.9%）で最も多く、また、「その他」を選んだ方は52人（8.6%）で、「自動車を運転できるうちは利用しない」との回答のほか、「観光振興策とのリンク」や「廃止」との回答がありました。

デマンド型乗合タクシーを利用するための改善点（複数回答）（N=584）

	票数	%
1. 運行便数を変更	12	2.1
2. 運行時刻を変更	6	1.0
3. 乗降所を変更・追加	24	4.1
4. 乗継の改善	4	0.7
5. 運賃の変更	16	2.7
6. その他	55	9.4
7. 改善されても利用することはない	409	70.0
8. 不明	58	9.9

・デマンド型乗合タクシーを利用するための改善点は、「乗降所」24人（4.1%）、「運賃」16人（2.7%）、「運行便数」12人（2.1%）となっており、運賃については「100円～200円に値下げ」との回答が多くなっています。しかし、「改善されても利用することはない」と答えた方が409人で7割を占め、また、「その他」を選んだ方は55人（9.4%）で、「自動車を運転できるうちは利用しない」との回答のほか、「登録・予約が面倒」との回答がありました。

問3 現在、かすみがうら市のシャトルバス及びデマンド型乗合タクシーを運行するための経費は年間約6,000万円(見込み額)であり、市民1人当たり年間約1,370円の負担となります。このような状況を踏まえて、以下の質問にお答えください。

(1) 公共交通のあり方についてどのようにお考えですか？ (N=904)

	票数	%
1. 人口減少等の社会状況の変化により、公共交通が縮小していくのはやむを得ない	255	28.2
2. 現状の公共交通を維持していくべきだ	138	15.3
3. 市民や観光客のニーズにあわせて、公共交通をより便利にするべきだ	359	39.7
4. その他	66	7.3
不明	86	9.5

・公共交通のあり方については、「より便利にするべき」が359人(39.7%)と最も多く、「現状維持」138人(15.3%)と合わせると55.0%の方が維持・充実を望んでいます。これに対し、「縮小はやむを得ない」と回答した方は255人(28.2%)となっています。また、「その他」を選んだ方では、「廃止すべき」「乗合タクシーを充実させてシャトルバスを廃止すべき」という意見や、「交通弱者の足は確保するべき」という意見が多くなっています。

(2) 問3(1)で【2、3】を選んだ方

公共交通について、維持・充実すべきとお考えの理由は何ですか？(複数回答)(N=832)

	票数	%
1. 自分あるいは家族が利用しているから	16	1.9
2. なくなると買い物に出かけられない等、日常生活に困るから	29	3.5
3. 利用していないが、使いたい時があると便利だから	122	14.7
4. 交通手段を持っていない人にとって重要な交通手段だから	380	45.7
5. みんなが自家用車を利用した場合に比べて、環境に対する負荷が少ないから	39	4.7
6. 今は利用していないが、将来的には必要になるから	222	26.7
7. その他	15	1.8
不明	9	1.1

・維持・充実すべき理由については、「交通手段を持っていない人にとって重要な交通手段だから」が380人(45.7%)と最も多く、以下「将来的には必要になるから」222人(26.7%)、「使いたい時があると便利だから」122人(14.7%)、「環境に対する負荷が少ないから」39人(4.7%)、「なくなると日常生活に困るから」29人(3.5%)、「自分・あるいは家族が利用しているから」16人(1.9%)となっています。また、「その他」を選んだ方は、4.に類似した理由(「高齢者など必要とする方もいるだろうから」など)や「公共交通の充実が地域活性化を図る」という理由を挙げています。

(3) 公共交通を維持・充実していくための費用負担は、どのような方法が望ましいとお考えですか？ (N=904)

	票数	%
1. 税金で不足分を負担する	129	14.3
2. 税金と住民や企業などの協賛金で不足分を分担する	386	42.7
3. 運賃の値上げで対応する(ただし、利用者が減少する可能性があります)	156	17.3
4. その他	57	6.3
不明	176	19.5

・費用負担については、「税金と住民や企業などの協賛金で分担」が 386 人 (42.7%) と最も多く、以下「運賃値上げ」156 人 (17.3%)、「税金で負担」129 人 (14.3%) となっています。また、「その他」を選んだ方は、「税金を使わないでほしい・利用者負担」という理由のほか、「シャトルバス・乗合タクシーの廃止」という理由を挙げています。

(4) 公共交通を維持するために、どの程度の公費負担(税金投入)であれば、許容できると思いますか。(必ずしも「負担増=増税」ということではありません。施策に対して支払おうと思う金額としてお答えください。) ※記述式 (N=904)

1世帯当たり年額	票数	%
0円	30	3.3
1円~999円	44	4.9
1,000円~1,999円	175	19.4
2,000円~2,999円	101	11.2
3,000円~3,999円	60	6.6
4,000円~4,999円	17	1.9
5,000円~5,999円	44	4.9
6,000円~6,999円	11	1.2
7,000円~7,999円	1	0.1
8,000円~8,999円	1	0.1
9,000円~9,999円	0	0
10,000円~	30	3.3
不明	390	43.1

・公費負担については、「分からない」と答えた方、回答のなかった方が合わせて 390 人 (43.1%) であり、金額の回答があったなかでは、1世帯あたり年額「1,000円~1,999円」が 175 人 (19.4%) と最も多く、次いで「2,000円~2,999円」101 人 (11.2%) となっています。