

まめバスを利用していない人の状況

まめバスを利用しない理由等の調査項目

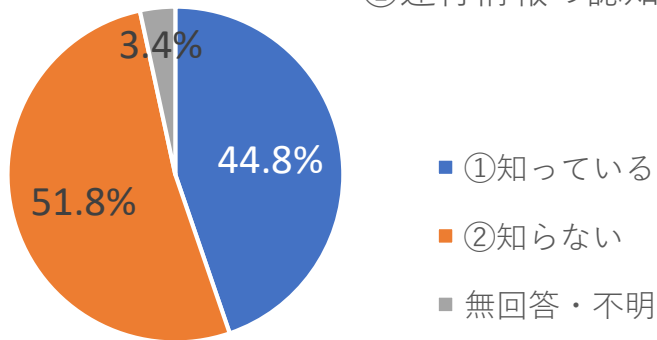
項目		①沿道 市民ア ンケー ト	②自治 会グ ループ インタ ビュー	③高齢 者アン ケート
Ⅰ.日常生活 の移動について	①外出の頻度	●		●
	②外出時間(出発、帰宅)	●		●
	③外出目的、具体的な外出先	●		●
	④外出時の交通手段	●		●
Ⅱ.まめバス の利用状況	①まめバスの運行情報の認知	●	●	●
	②まめバスの利用状況	●	●	●
	③まめバスの利用促進に向けた改善方策	●	●	●
	④まめバスで行きたい場所と利用したい時間	●	●	●
Ⅲ.属性	①年齢	●		●
	②世帯構成	●		●
	③住所	●		●
	④免許、自動車の保有状況	●		●
Ⅳ.自由記入		●		●

まめバスの運行本数
が多く、ご協力いた
だいた自治会

沿道市民・高齢者アンケート等

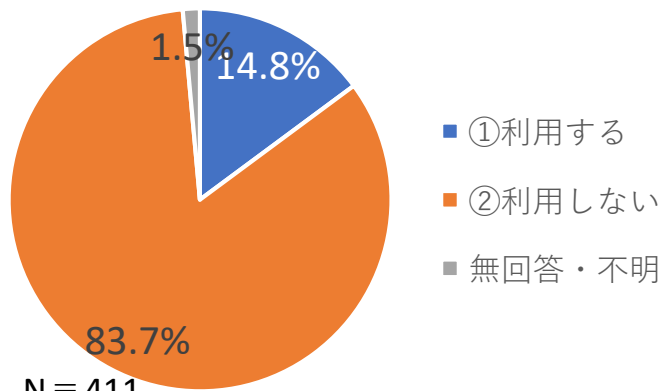
- まめバスの運行情報（バス停位置やダイヤ）を知っている人は4割程度、まめバスを利用している人は1割程度に留まっている
- まめバスの改善方策は「現在の交通手段がなくなったら」が一番多く、次に「運行本数が増えたら」利用するとの回答が多い

①運行情報の認知



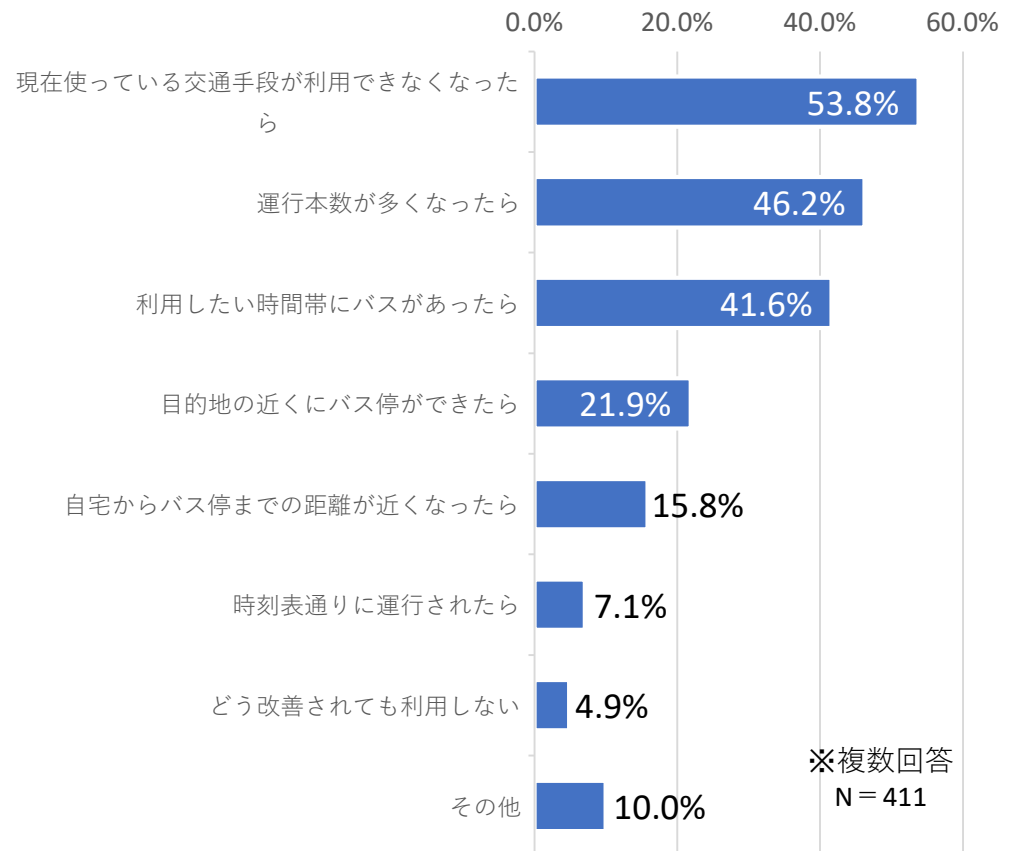
N = 411 ※沿道市民アンケート、自治会グループインタビューでのアンケート、高齢者アンケートの合計

②まめバスの利用状況



N = 411

③利用促進に向けた改善方策

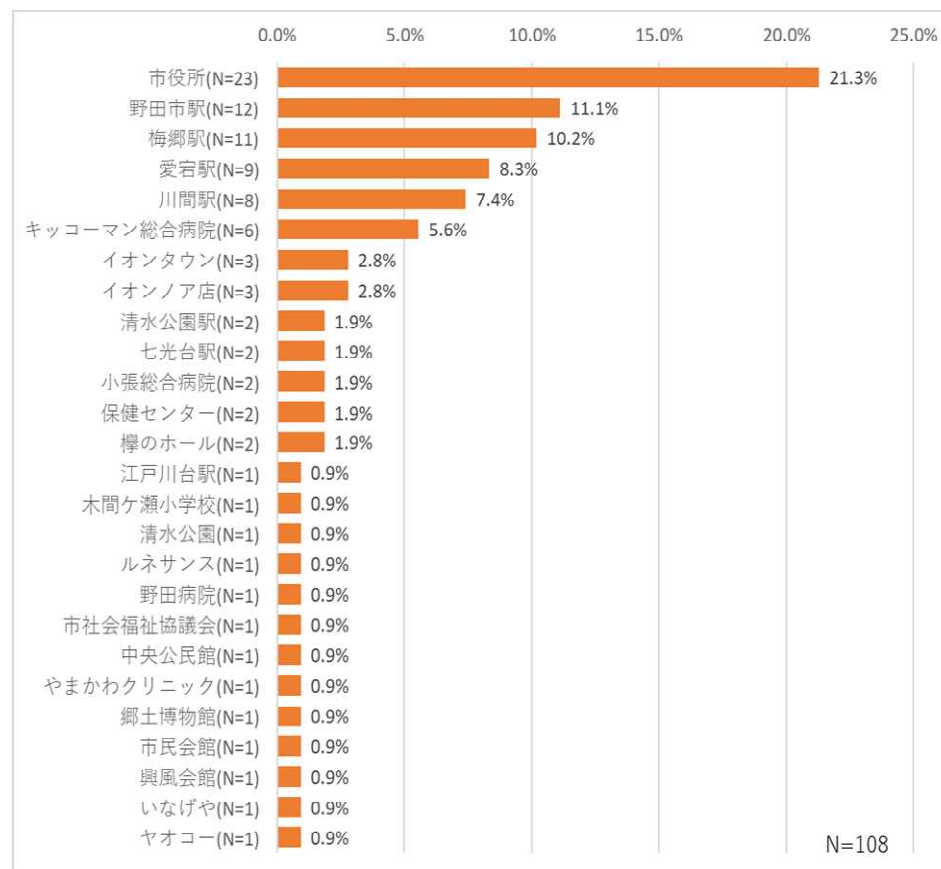


※複数回答
N = 411

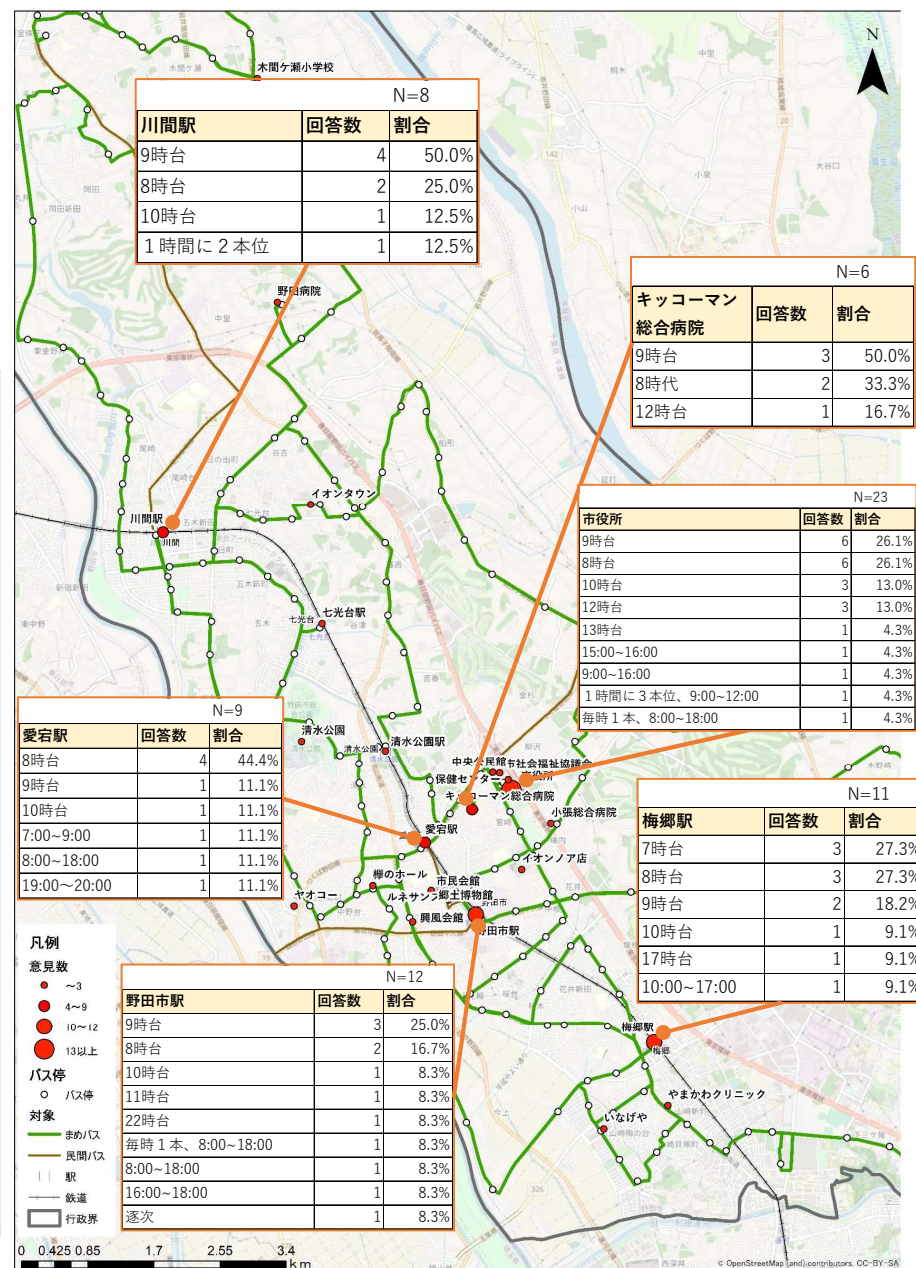
沿道市民・高齢者アンケート等

【まめバスで利用したい場所・時間】

- 主に利用したい場所は「市役所」や「野田市駅」「梅郷駅」などの市内駅
- 利用したい時間は8～9時台の朝が多い



▼利用したい場所の利用したい時間（上位6箇所）



沿道市民・高齢者アンケート等

【自由意見（まめバスについて）】

【ルートについて】

- 以前一本で行けていた場所が乗り換ええないといけなくなってしまった
- ルートが複雑で、目的地までに時間がかかる

【便数について】

- 便数を増やしてほしい（1時間に1本程度）
- 料金を上げてでも便数を増やしてほしい

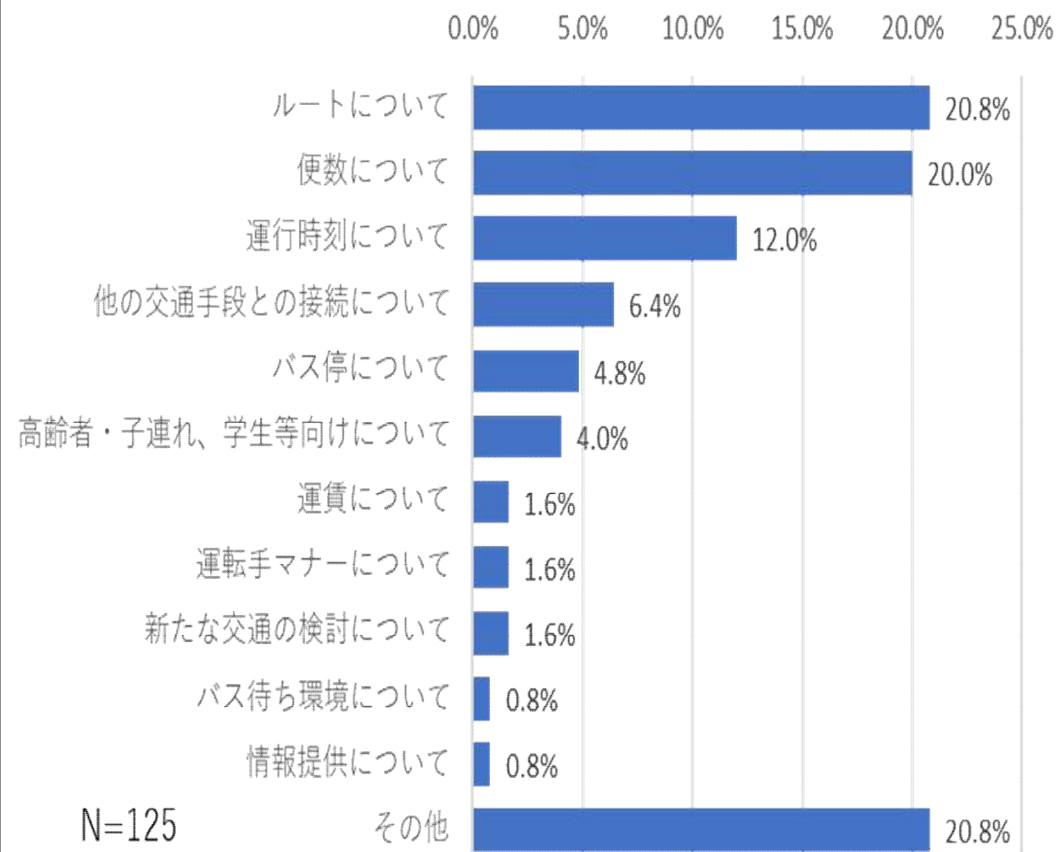
【運行時刻について】

- 行きはよいが帰りの時間がない
- 朝の時間帯に運行してほしい

> その他

- 他の交通手段との乗り継ぎが不便
- アプリ等を使って、運行状況等がわかるものがほしい。
- オンデマンド交通等の新たな交通手段の導入についても検討すべき

自由意見



自治会グループインタビュー【まめバスの改善点等】

概要	主な意見
「キッコーマン病院入口」バス停付近の自治会 5/29(日) 28名	・ 普段はマイカーを使うが、免許返納によって今後利用する機会が増える ・ 当該地区は駅やスーパー等が近隣に位置し、まめバスの必要性をあまり感じていない ・ もう少し細かい道路を通行する ・ 1時間に1本程度運行(増便)
「岩木小入口」バス停付近の自治会 6/4(土) 28名	・ ルート・時刻表を分かりやすくする ・ 循環ルートの設定(川間駅を起点に住宅地をまわる) ・ 利用できるバス停を増やす、バス停まで近くする ・ 理想は30分に1本(増便)、電車の時刻に合わせて時刻を組む ・ 通勤に使えるようにする
「旧さくら並木入口」バス停付近の自治会 6/5(日) 17名	・ マイカーを利用するのであまり利用しない ・ 利用者の多いバス停はベンチや上屋を設置する ・ ターゲットを高齢者に絞っても良いのではないかな ・ バス停の距離を短くする ・ 距離が延びれば料金を上げて良いのではないかな
「関宿複合センター入口」バス停付近の自治会 6/5(日)15名	・ 自分の時間の予定があるため、マイカーを利用する ・ まめバスのルート変更で、市役所、ジャスコ、小張病院等に行くのに、直行便がなくなり乗り継がないといけないのが不便 ・ 運転手のマナーが悪い、教育活動が必要

基礎調査からみた課題の整理

基礎調査からみたまめバスの課題の整理

【利用者数】

- コロナ後の利用者はコロナ前に比べ約2割程度減少、令和3年度は回復傾向
- 平日に比べ土日の利用は少なく、コロナ後はその差が拡大
- 便数が多ければ利用者は多く、便数にかかわらず人口が多い地区は1便当たりの利用者数が多い

【利用状況】

※北ルート関宿(七光台、イオンタウン経由)、北ルート清水、北ルート堤台、南ルート中根、南ルート愛宕駅、南ルート大殿井の7ルートを対象

- 利用者の約5割以上が車を使えない人であり、まめバス以外の交通手段は徒歩が最も多い
- 利用頻度は1週間に1～2回が最も多い
- バス停までの利用圏域は、一般的な徒歩圏に比べ長い(一般680m、高齢者440m)
- 利用目的は買物が最も多く、通勤・通学にも利用
- 駅への乗り継ぎが約5割、他のまめバスや路線バスへの乗継ぎが約1割
- 目的地は川間駅、愛宕駅、野田市駅、梅郷駅、イオンタウン、市役所等の特定の施設への利用が集中しているものの、出発地は多くのバス停からの分散された利用

【利用している人の意見】

- まめバスは料金が100円のため利用している傾向にあるが、運賃を上げることに关しては7割以上が理解を示している

まめバスの利用状況と効果的な運行ルート等の再編に向けた課題 39

【利用していない人の意見】

- まめバスを使わない理由は車で移動しているからであり、約5割の方はまめバスの運行情報(バス停、ダイヤ)を知らない
- 利用促進に向けては、増便や利用したい時間に利用できることであり、30分から1時間に1本程度必要
- 利用したい場所は駅や市役所であり、8時、9時台の利用ニーズが高い
- バス停を近くする、ルートや時刻表を分かりやすくする、利用が多いバス停にはベンチや上屋を整備

【効果的な運行ルート等の再編に向けた課題】

- 現行のルートは、駅や商業施設、市役所周辺等の限定した施設への利用を中心に、多くのバス停から分散した利用を束ねたルートであり、乗合交通として機能していることから、より効率的な運行を検討
- 便数が多いと利用は増える傾向にある一方で、必ずしも1便当たりの利用が多いわけではない(運行効率が高くない)ことから、利用ニーズにあった増便への対応を検討
- 人口の少ない地区を運行するルートは他のルートに比べ利用者数が少なく、利用頻度が1週間に1～2回程度であることを踏まえ、まめバスの役割を再確認しつつ、地域特性に応じた新たな交通サービスを検討
- ワンコインによりまめバスを使っている人が多い一方で、運賃を上げることに一定の理解を示していることから、まめバス以外の運行形態の検討に合わせて、運行サービスに見合った運賃形態を検討
- バスの運行情報を知らない人への情報提供やバス停での待合環境等の向上を検討