

館山市地域公共交通網形成計画

(各種調査集計結果)

2019年 2月

| | |
|----------------------------------|-----------|
| 1. 市民アンケート調査 | 1 |
| (1) 調査の概要 | 1 |
| (2) 地区別属性 | 2 |
| (3) 自動車運転免許証保有率及び自家用車の利用状況 | 5 |
| (4) 免許返納意向 | 6 |
| (5) 日常生活における最も多い外出行動 | 7 |
| (6) 具体的な行先（上位5位） | 8 |
| (7) 移動困難者について | 9 |
| (8) 鉄道利用状況 | 10 |
| (9) 高速バス利用状況 | 12 |
| (10) 路線バス利用状況 | 14 |
| (11) タクシー利用状況 | 16 |
| (12) 自家用車の利用・公共交通転換可能性について | 18 |
| (13) 財政負担と公共交通のサービスについて | 22 |
| (14) 利用促進のための取組について | 23 |
| 2. 公共交通利用者アンケート調査 | 25 |
| (1) 調査の概要 | 25 |
| (2) 路線バス利用者調査 | 26 |
| (3) 高速バス利用者調査 | 34 |
| (4) 鉄道駅利用者調査 | 36 |
| 3. 観光客アンケート調査 | 38 |
| (1) 調査の概要 | 38 |
| (2) 観光実態 | 39 |
| 4. 高校生アンケート調査 | 41 |
| (1) 調査の概要 | 41 |
| (2) 公共交通利用実態 | 42 |

1. 市民アンケート調査

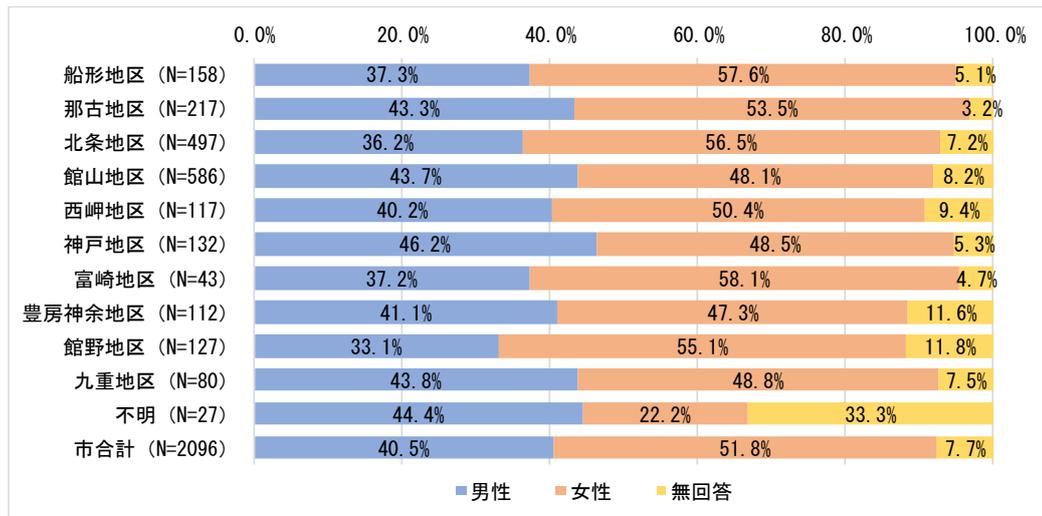
(1) 調査の概要

| | | | | | |
|--------|---|-------------|---------------|------------|-----------------|
| 対象者 | ・市内にお住まい満 15 歳以上の男女 4,000 人（無作為抽出） | | | | |
| 主な調査項目 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者属性（性別、年齢、居住地等）、外出時交通手段、移動目的 ・日常生活の移動実態（主な行き先、利用交通手段、外出頻度等） ・生活利便施設の利用実態と意識・要望（生活利便施設の利用に対する満足度） ・公共交通の利用実態と意識・要望（運行サービスに対する満足度） ・公共交通の維持・確保意向（効果的な公共交通の利用促進策） | | | | |
| 調査方法 | ・郵送による配布・回収 | | | | |
| 調査期間 | ・2018/9/18（火）～2018/9/30（日） | | | | |
| 回答数（N） | ・N=2,096（回収率 52.4%） | | | | |
| 回答の内訳 | 性別 | ・男性 | N=848 (40.5%) | ・女性 | N=1,086 (51.8%) |
| | | ・無回答 | N=162 (7.7%) | | |
| | 年齢 | ・10歳代 | N=62 (3.0%) | ・20歳代 | N=70 (3.3%) |
| | | ・30歳代 | N=142 (6.8%) | ・40歳代 | N=250 (11.9%) |
| | | ・50歳代 | N=253 (12.1%) | ・60歳代 | N=471 (22.5%) |
| | | ・70歳代 | N=495 (23.6%) | ・80歳以上 | N=341 (16.3%) |
| | | ・無回答 | N=12 (0.6%) | | |
| | 職業 | ・会社員・公務員 | N=451 (21.5%) | ・自営業 | N=181 (8.6%) |
| | | ・農林水産業 | N=72 (3.4%) | ・学生 | N=63 (3.0%) |
| | | ・専業主婦（夫） | N=172 (8.2%) | ・パート・アルバイト | N=275 (13.1%) |
| | | ・無職（年金生活含む） | N=805 (38.4%) | ・その他 | N=53 (2.5%) |
| | | ・無回答 | N=24 (1.1%) | | |
| | 地区 | ・船形地区 | N=158 (7.5%) | ・那古地区 | N=217 (10.4%) |
| | | ・北条地区 | N=497 (23.7%) | ・館山地区 | N=586 (28.0%) |
| | | ・西岬地区 | N=117 (5.6%) | ・神戸地区 | N=132 (6.3%) |
| | | ・富崎地区 | N=43 (2.1%) | ・豊房神余地区 | N=112 (5.3%) |
| | | ・館野地区 | N=127 (6.1%) | ・九重地区 | N=80 (3.8%) |
| | | ・無回答 | N=27 (1.3%) | | |

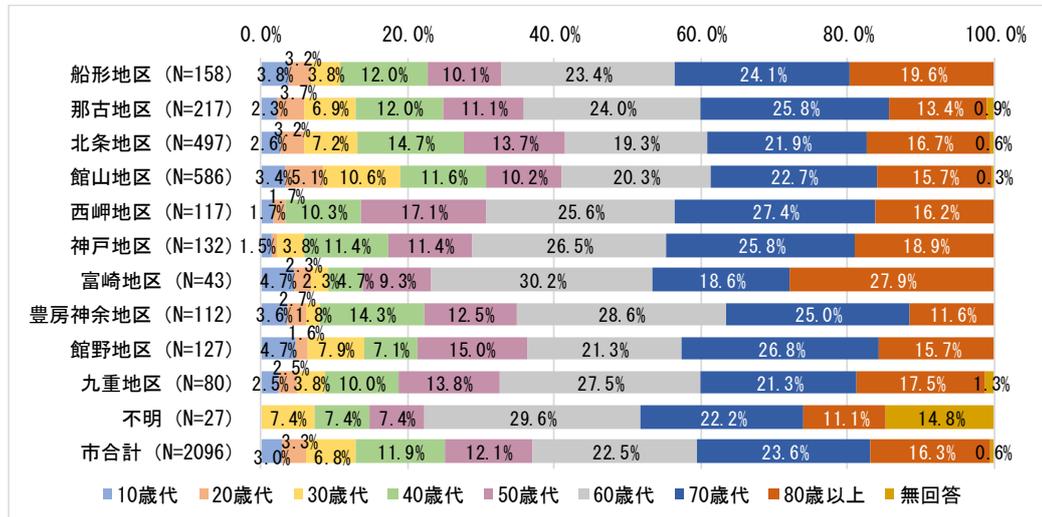
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計値が 100% とならない場合があります。

(2) 地区別属性

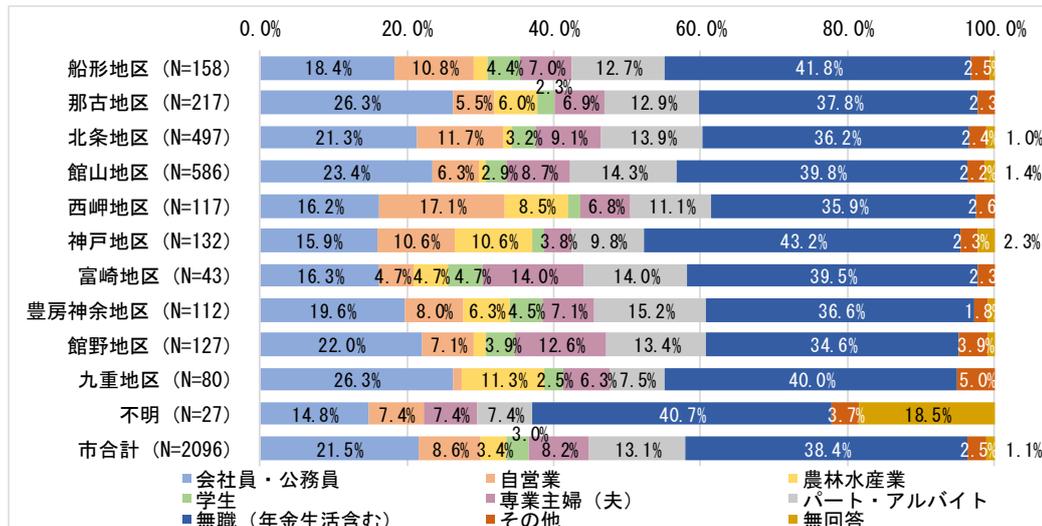
■性別



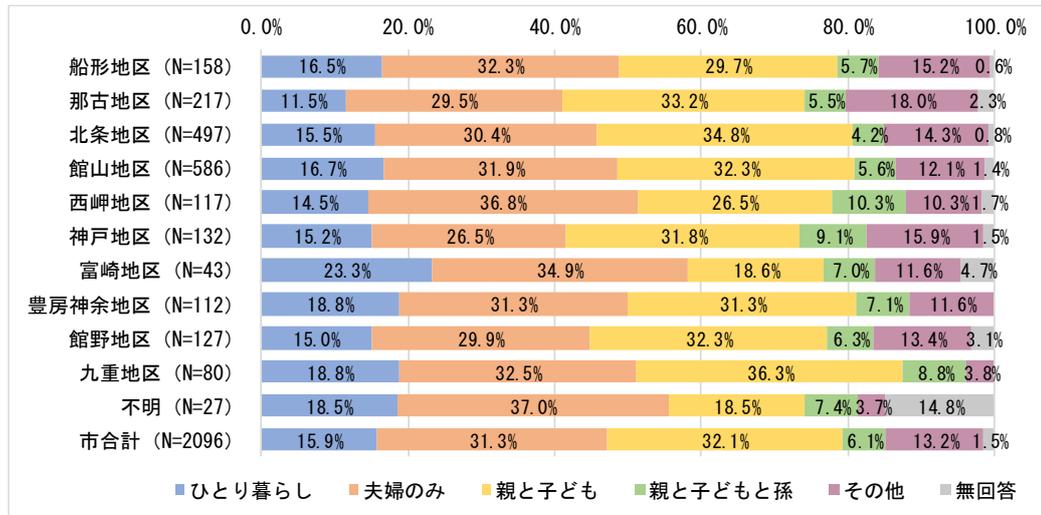
■年齢



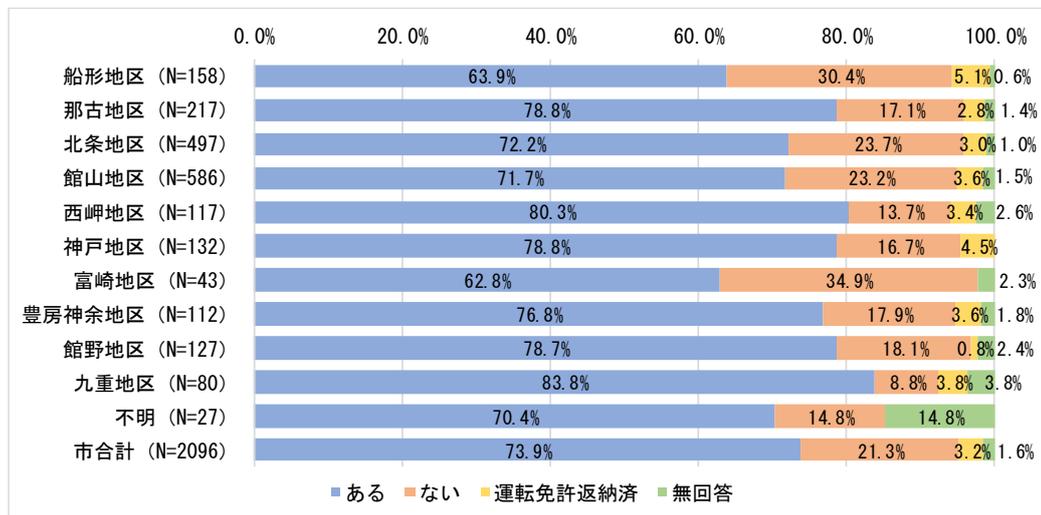
■職業



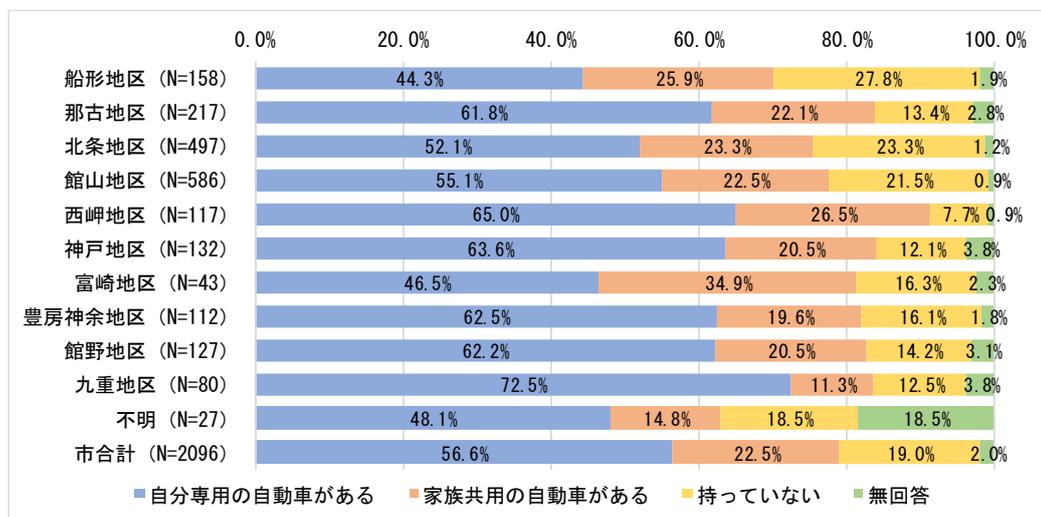
■ 家族構成



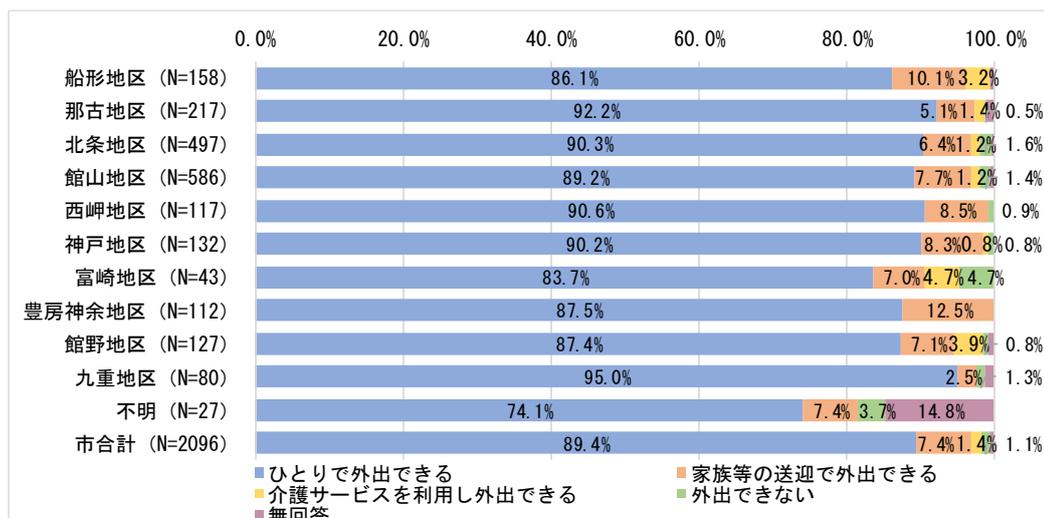
■ 自動車運転免許



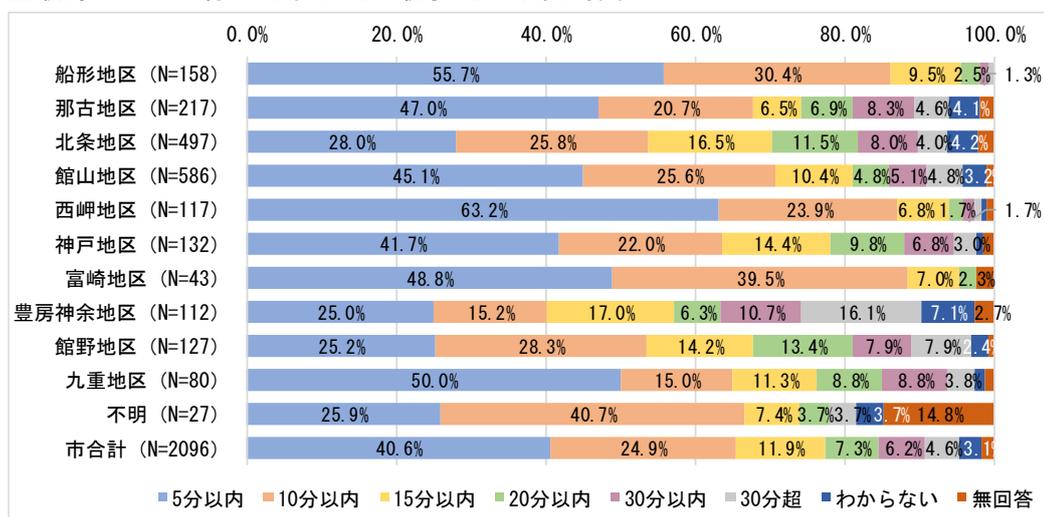
■ 自動車の所有状況



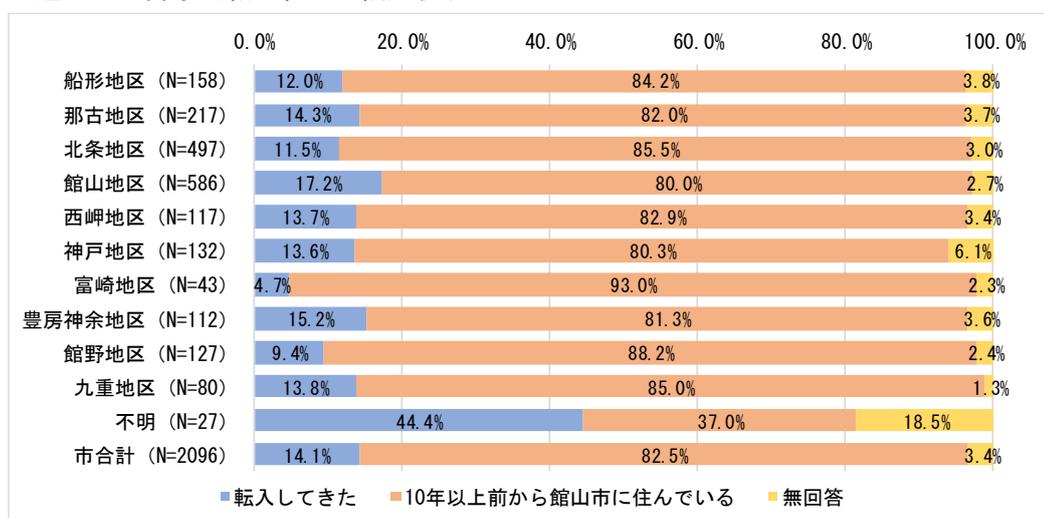
■外出について



■最寄りのバス停又は駅までの徒歩での所要時間



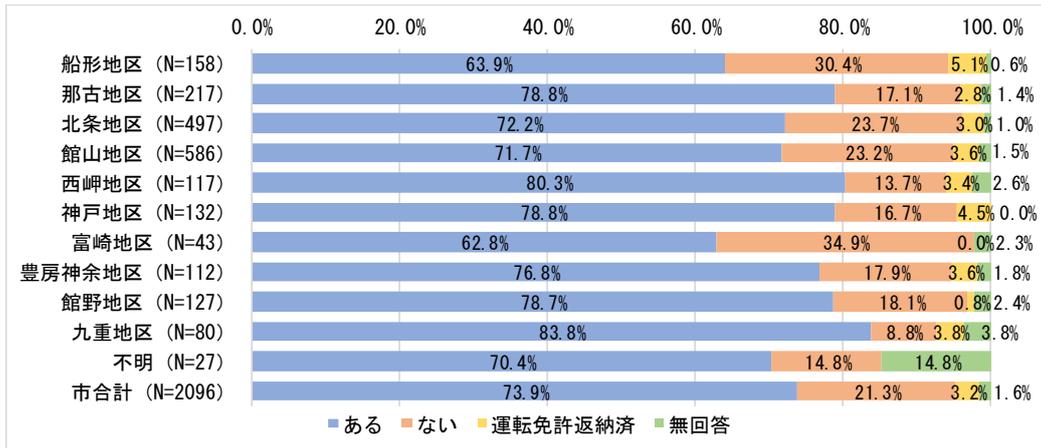
■過去10年間の館山市への転入状況



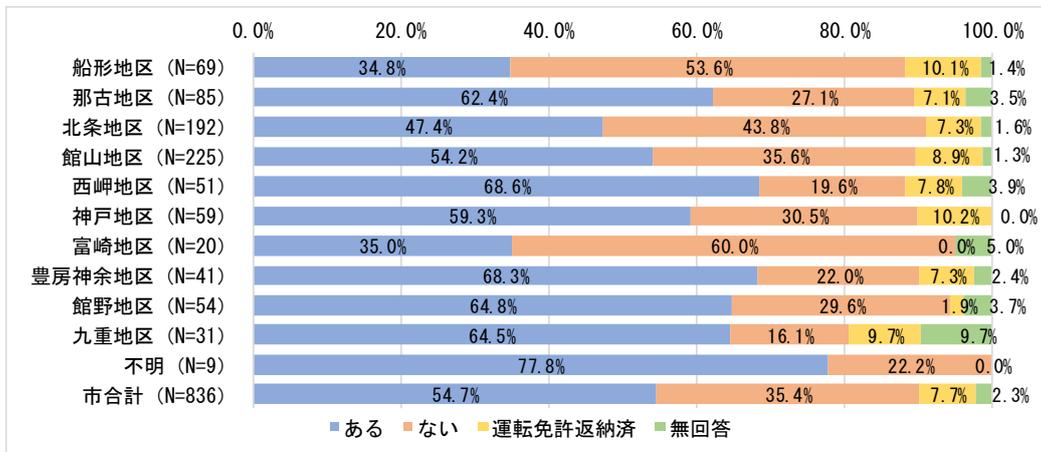
(3) 自動車運転免許保有率及び自家用車の利用状況

- 自動車運転免許証は、73.9%の方が所有しており、免許なし及び免許返納者の割合は24.5%となっている。また、70歳代以上では非所有・返納済が43.1%となっており、半数近くの高齢者が運転できない状況であるため、公共交通網の維持・整備など、移動手手段の確保が必要である。
- 自家用車保有率については、「自分専用」「家族共用」併せて79.1%の方が普段から使用できる自家用車を所有していることから、自家用車への依存の高さがうかがえる。

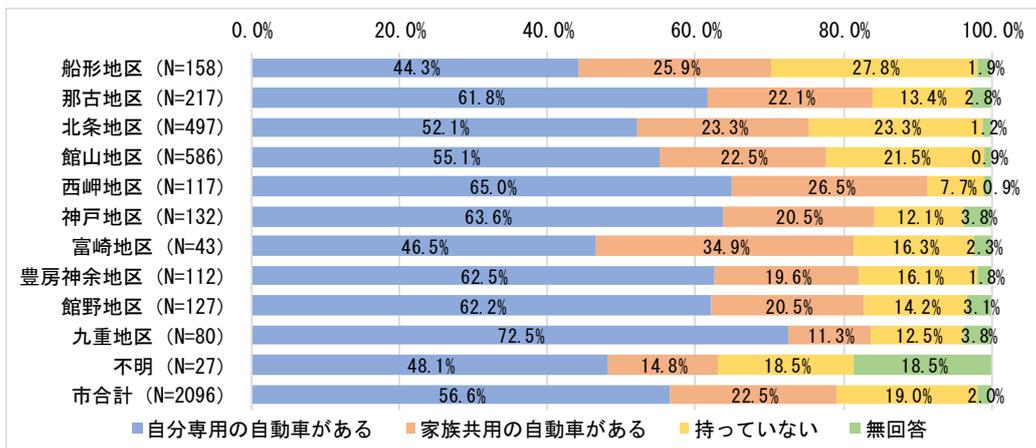
■自動車運転免許保有率（市全体）



■自動車運転免許保有率【高齢者（70歳代以上）】



■自家用車保有率

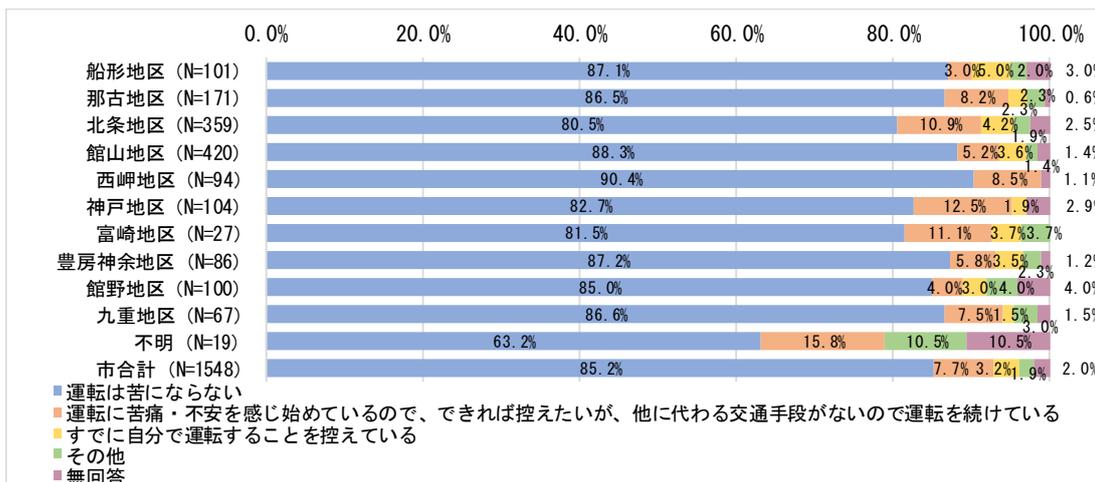


(4) 免許返納意向

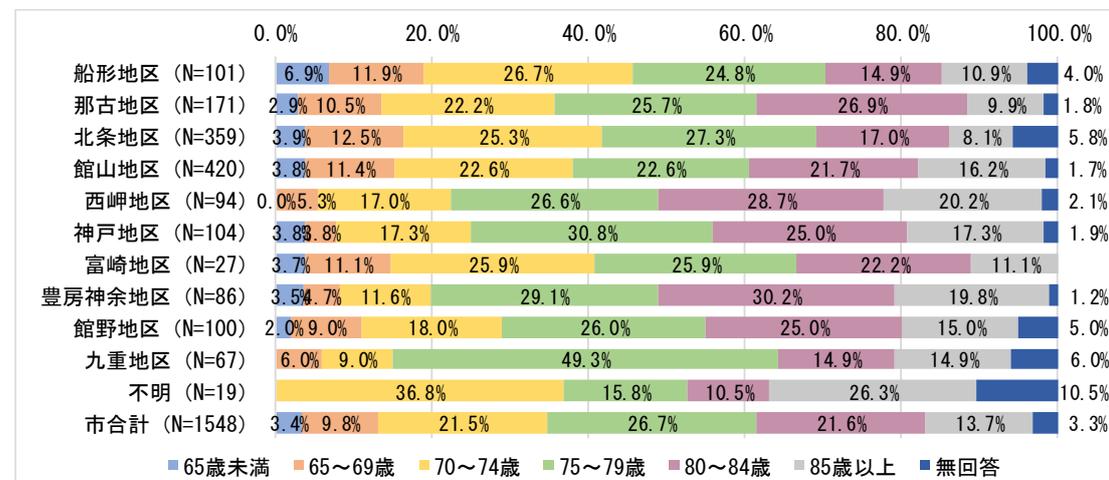
○運転の負担について、「運転は苦にならない」が85.2%の方に回答されている一方で、「運転に苦痛・不安を感じ始めているので、できれば控えたいが、ほかに代わる交通手段がないので運転を続けている」及び「すでに自分で運転することを控えている」方が10.9%存在している。

○運転可能年齢は、「75～79歳」が26.7%と最も多く、次いで「80～84歳」の21.6%となっているが、免許返納意向では、「免許を返納してもよい」「免許返納を検討している」の割合が63.1%と、市民の免許返納意向は高い数値を示している。

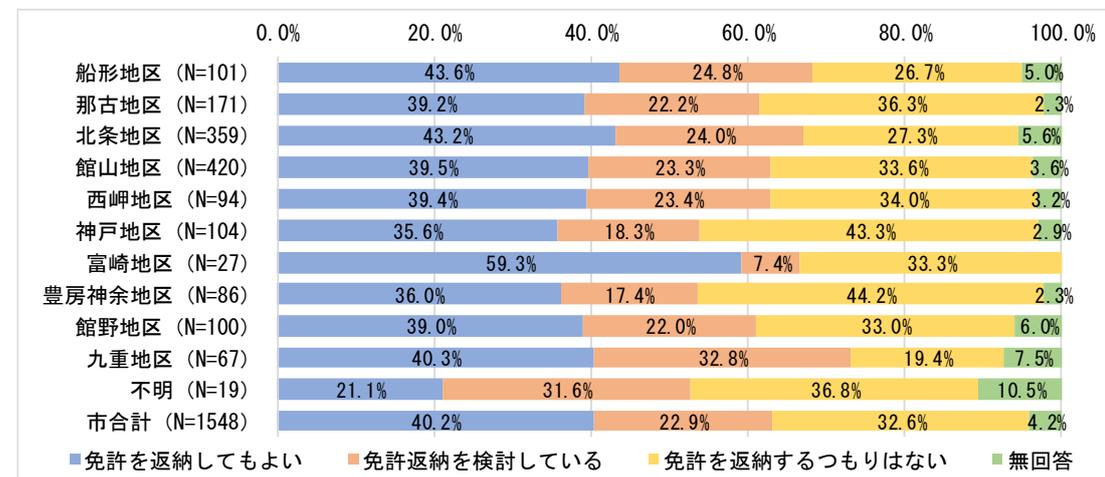
■運転の負担



■運転可能年齢



■免許返納意向

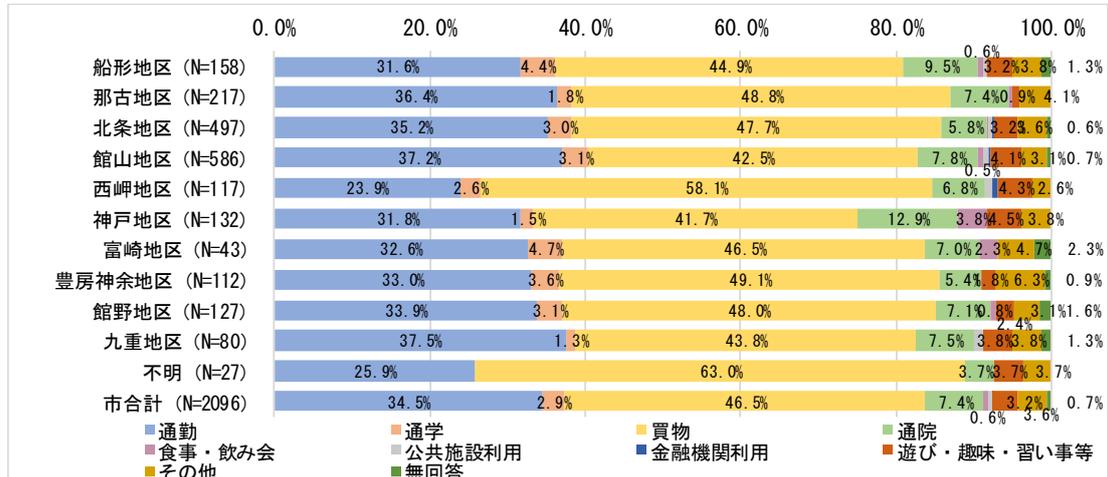


(5) 日常生活における最も多い外出行動

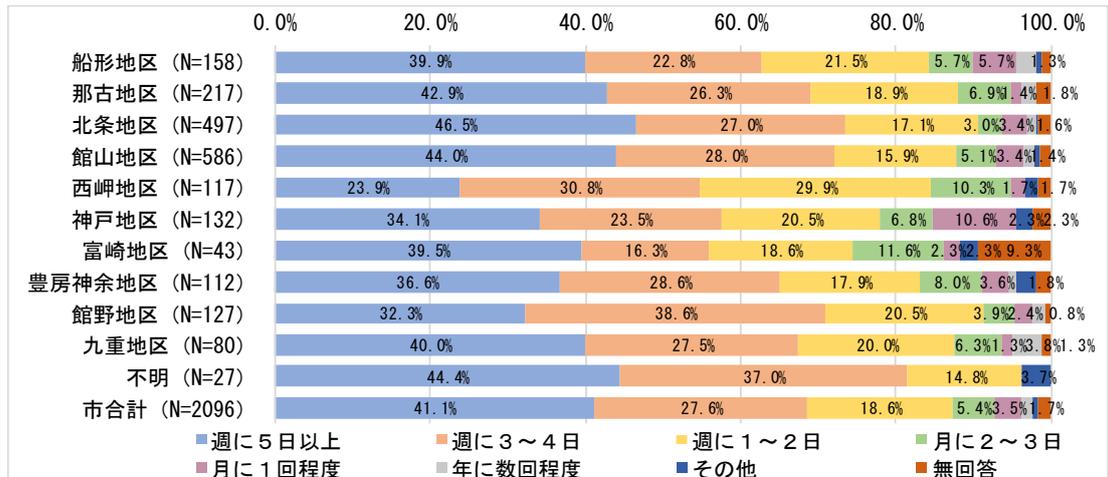
○最も多い外出行動として、「買物」が46.5%と多く、次いで「通勤」が34.5%と多くなっているため、外出頻度も比例して「週に5日以上(41.1%)」及び「週に3~4日(27.6%)」と高くなっている。

○その際の利用交通手段として「自家用車を自分で運転」が61.4%と最も多く、次ぐ「自転車」が10.1%と、自家用車の依存及び公共交通の利用の乏しさがうかがえる。

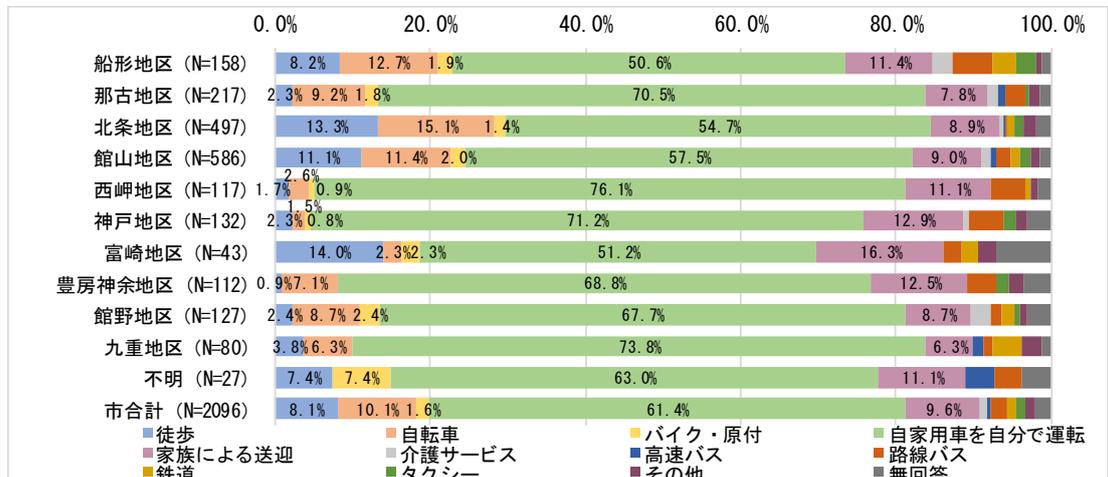
■最も多い外出目的



■外出頻度



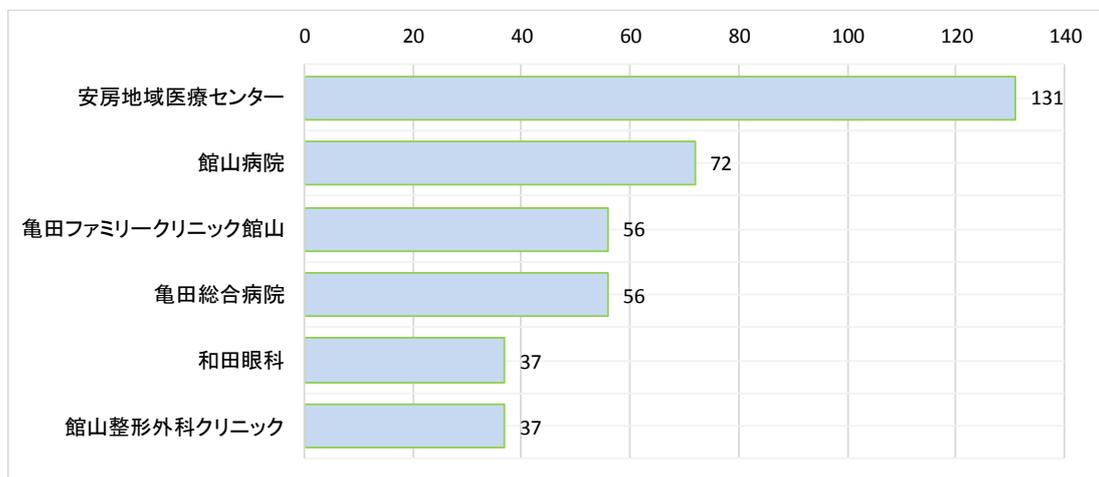
■利用交通手段



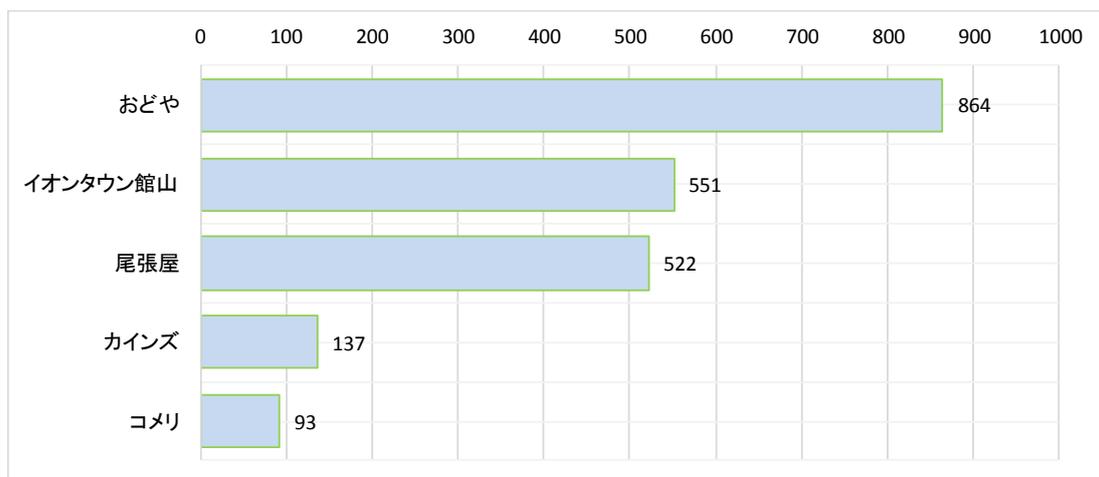
(6) 具体的な行先（上位5位）

- 日常生活における具体的な行先として、医療施設では「安房地域医療センター」が最も多く利用されており、次いで「館山病院」が利用されている。
- 商業施設については、市内に6店舗存在している「おどや」が最も多く利用されており、次いで「イオンタウン館山」「尾張屋」が選択されている。
- 公共施設では、「コミュニティセンター」や「市役所」が選択されている。

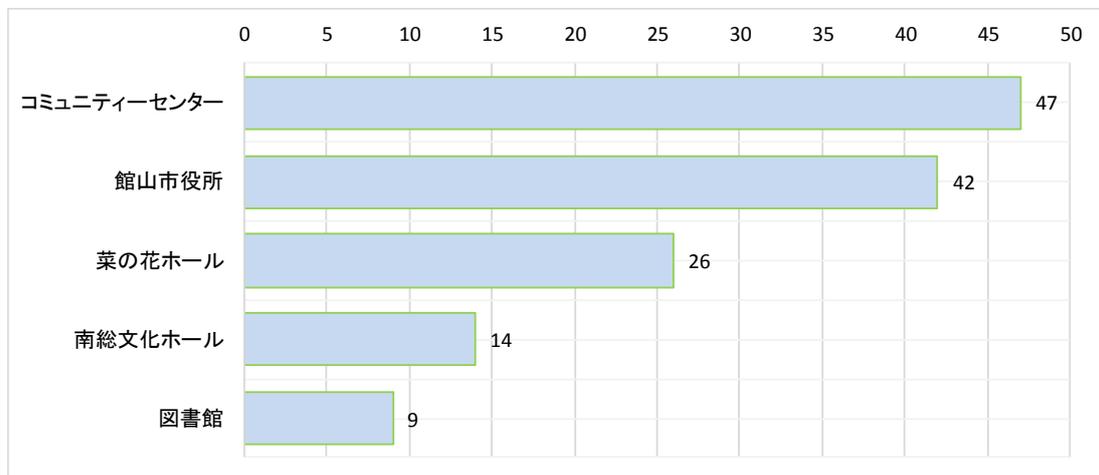
■医療施設



■商業施設



■公共施設

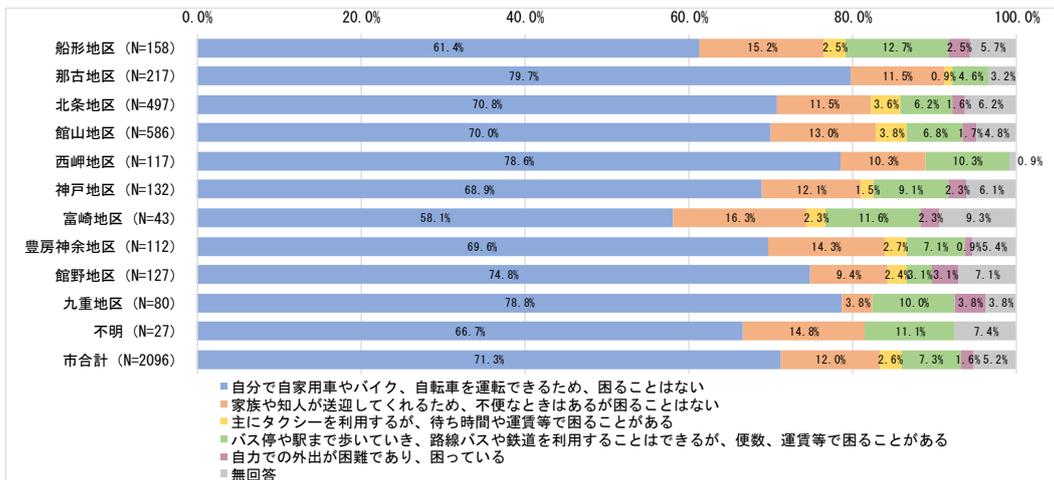


(7) 移動困難者について

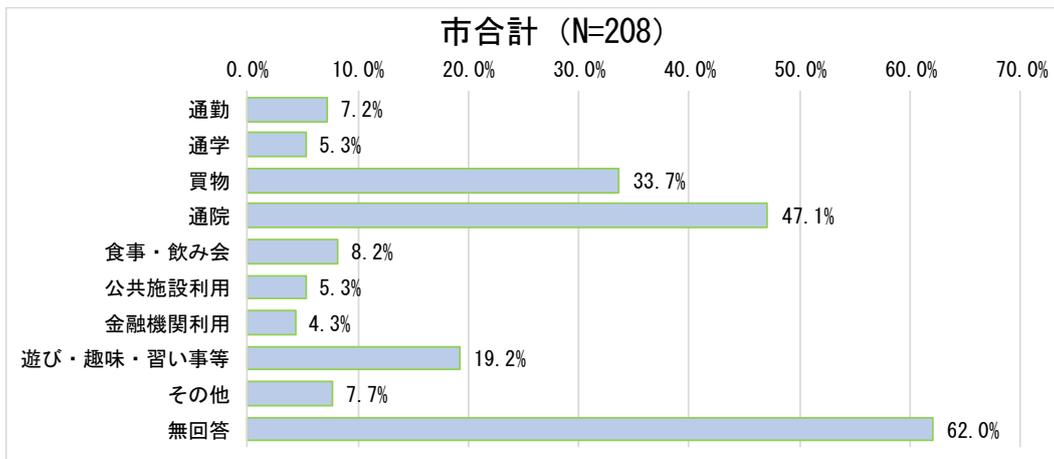
○市全体で「困ることはない」と回答している割合が83.3%である一方で、様々な理由により「困ることがある」と回答している方は11.5%存在しており、主に船形地区・富崎地区に多い傾向がみられる。

○困るときの外出目的としては「通院」が47.1%と最も多く、次いで「買物」が33.7%となっている。また、そのときの対処法としては「不便だが、やむを得ず路線バスや鉄道を利用する(48.6%)」「不便な時もあるがタクシーを利用する(37.0%)」と公共交通を利用している。

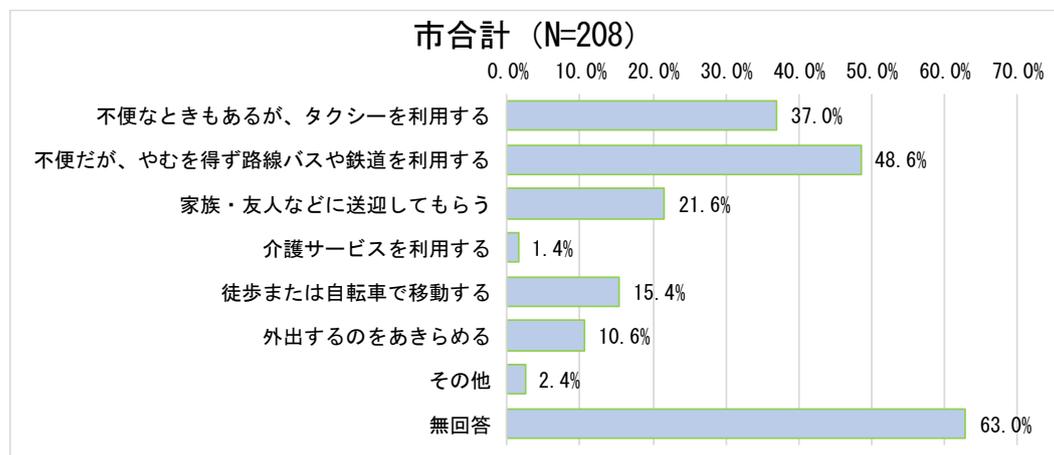
■移動困難者の割合



■困るときの外出目的



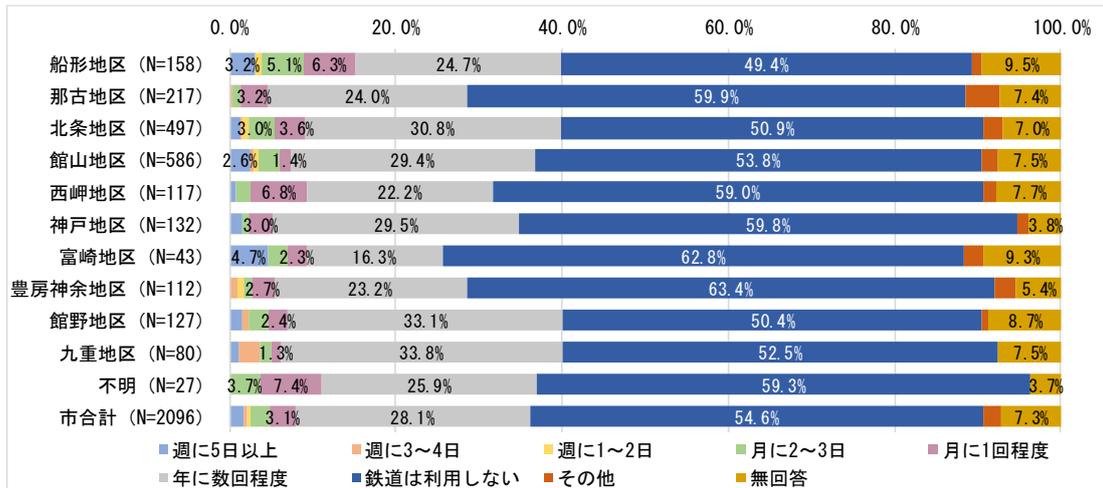
■困るときの対処法



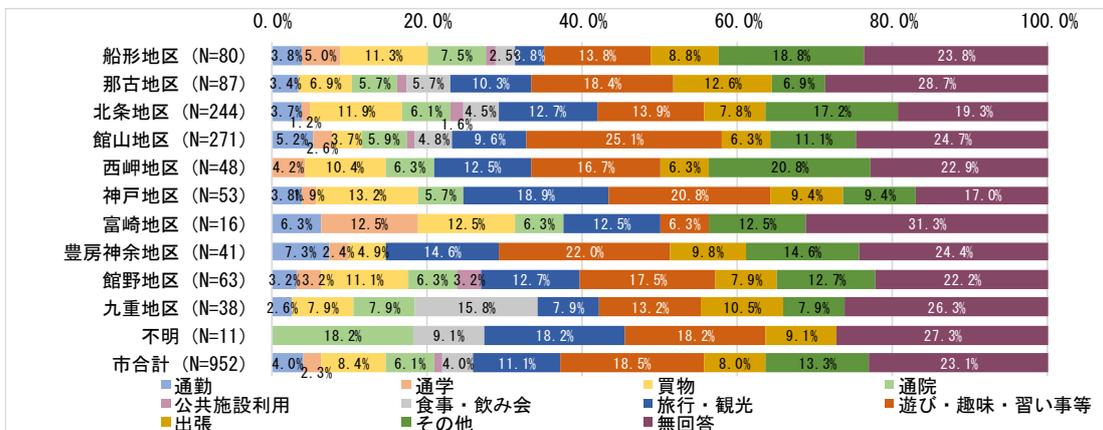
(8) 鉄道利用状況

- 鉄道の利用状況について、鉄道を利用する方は全体の約半数であり、市内 54.6%の方が「鉄道は利用しない」と回答している。利用者の目的理由として「遊び・趣味・習い事等」が 18.5%と最も多く、次いで「旅行・観光」が 11.1%となっている。
- 乗車駅までの端末交通では「自家用車」が 26.1%と最も多くなっており、次いで「徒歩」21.1%、「家族等による送迎」14.1%となっている。また、端末交通として公共交通の乗り継ぎを行っている人は市全体の 1 割未満であった。
- 鉄道非利用者の意見として、「鉄道を利用する用事が特にないから」が 58.8%と最も多く、ほぼ同じ割合で「高速バスの方が便利だから」が 52.1%と多くなっていることから、市民の広域移動の際には「鉄道」より「高速バス」を選択する方が多いことが把握できる。
- 鉄道の満足度について、「到着時間の正確さ」「最もよく利用する駅舎の快適さ」「乗務員・係員の対応」は比較的高い数値を示しているが、「運行本数・運行時間帯」「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」「運賃」について不満の傾向にある。
- 今後の利用意向について、「ダイヤや運賃などが改善されれば使いたいと思う」が 24.8%と最も多くなっているが、ほぼ同数で「自身の生活スタイルと合わない限り、サービスが良くなっても使わないと思う」が 24.3%存在している。また、地区別でみると「館山地区」「西岬地区」「北条地区」在住の方に「使いたいと思う」と回答している割合が比較的多く存在している。

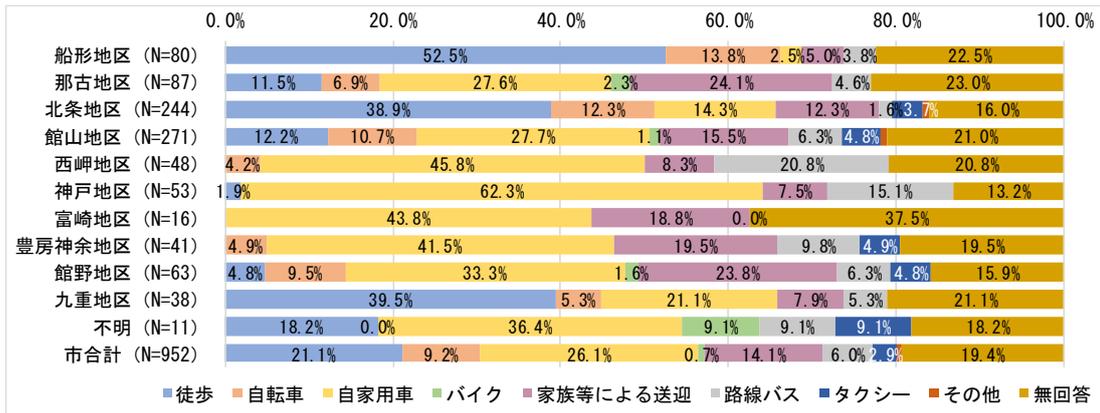
■利用頻度



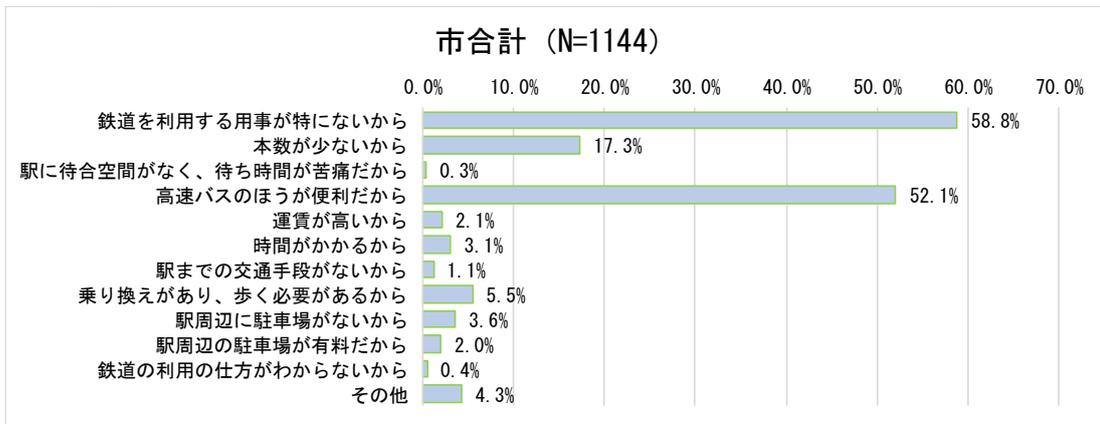
■利用目的



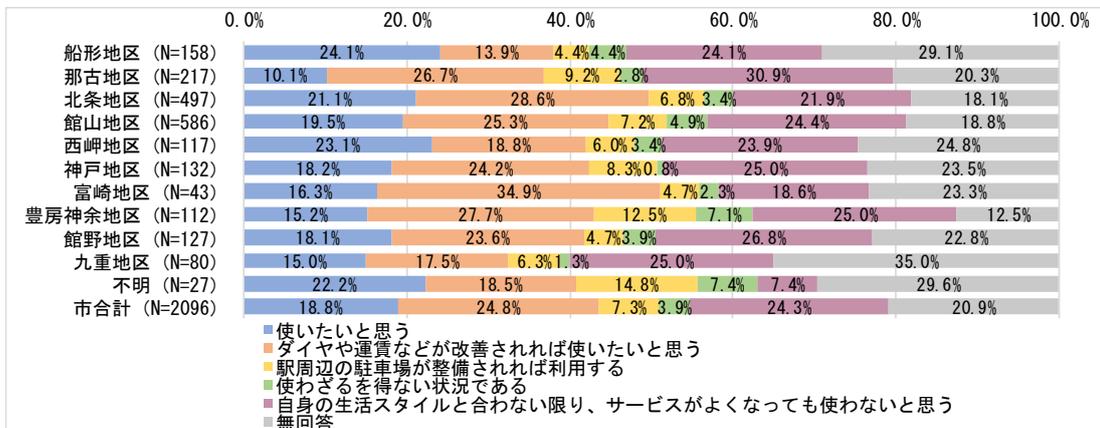
■乗車駅までの交通手段



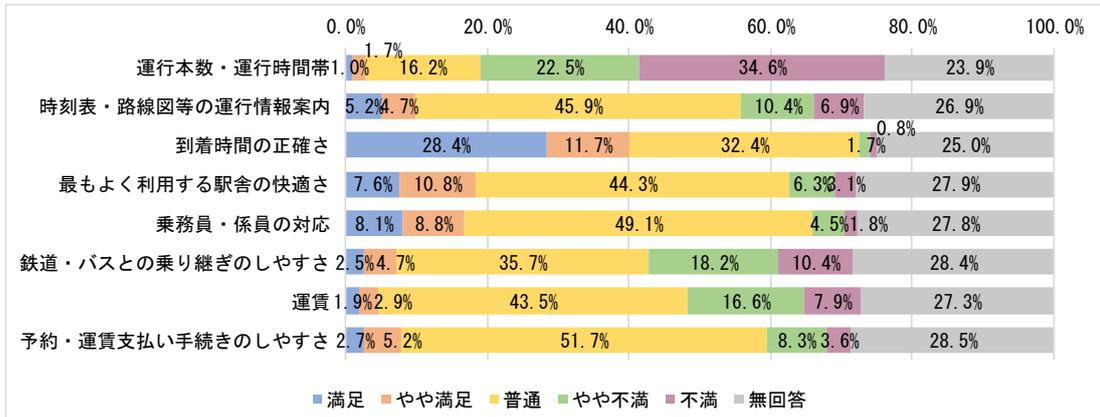
■鉄道を利用しない理由



■利用意向



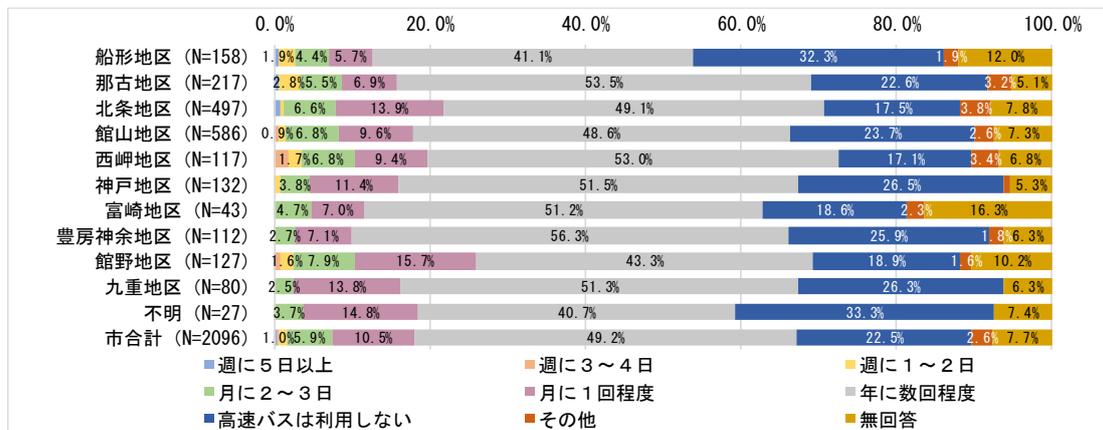
■満足度



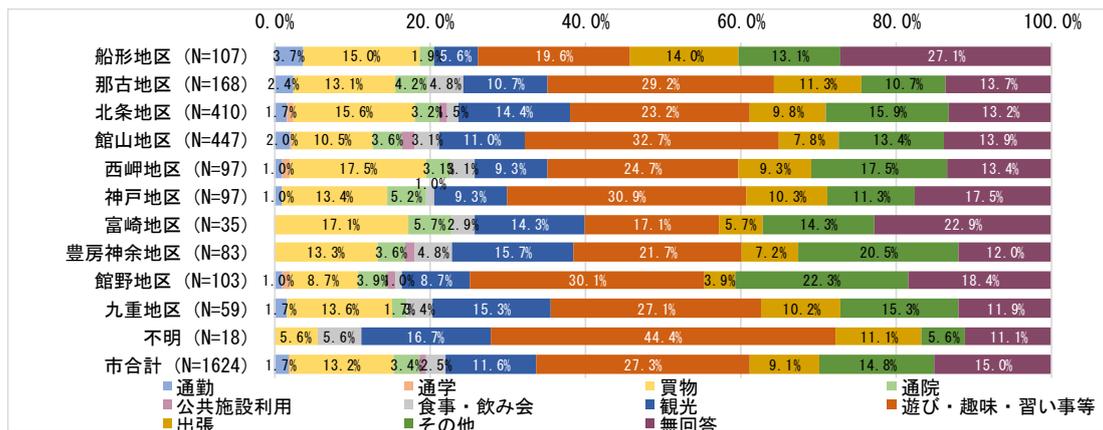
(9) 高速バス利用状況

- 高速バスの利用状況について、多くの市民に高速バスは利用（年に数回程度以上で67.2%）されており、利用目的として「遊び・趣味・習い事等」が27.3%と最も多く、次いで「出張」が13.2%となっており、仕事や遊び等、多方面の目的で利用がみられる。
- 高速バス非利用者の意見として、「高速バスを利用する用事が特にないから」が84.7%と最も多い理由であった。
- 高速バスの満足度について、「運行ルート」「運行本数・運行時間帯」「到着時刻の正確さ」は比較的高い数値を示しているが、「バス停留所周辺での駐車場の確保のしやすさ」「鉄道・路線バスとの乗り継ぎのしやすさ」「バス停留所の待合空間」について不満の傾向にある。
- 今後の利用意向について、「使いたいと思う」が43.8%と最も多く、「自身の生活スタイルと合わない限り、サービスが良くなっても使わないと思う」と回答した方は全体の11.4%であった。地区別に比較してみると、「船形地区」において「自身の生活スタイルと合わない限り、サービスが良くなっても使わないと思う」が19.0%と平均値のおおよそ倍の値を示している。

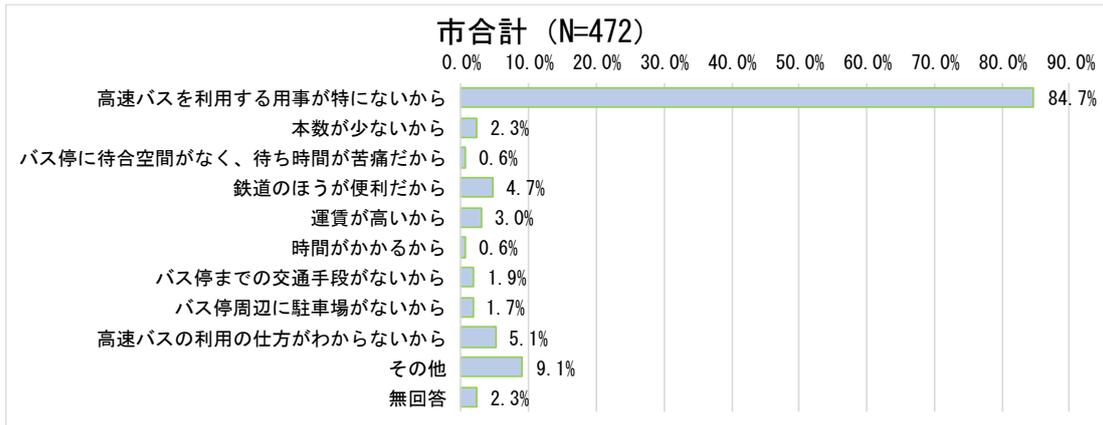
■利用頻度



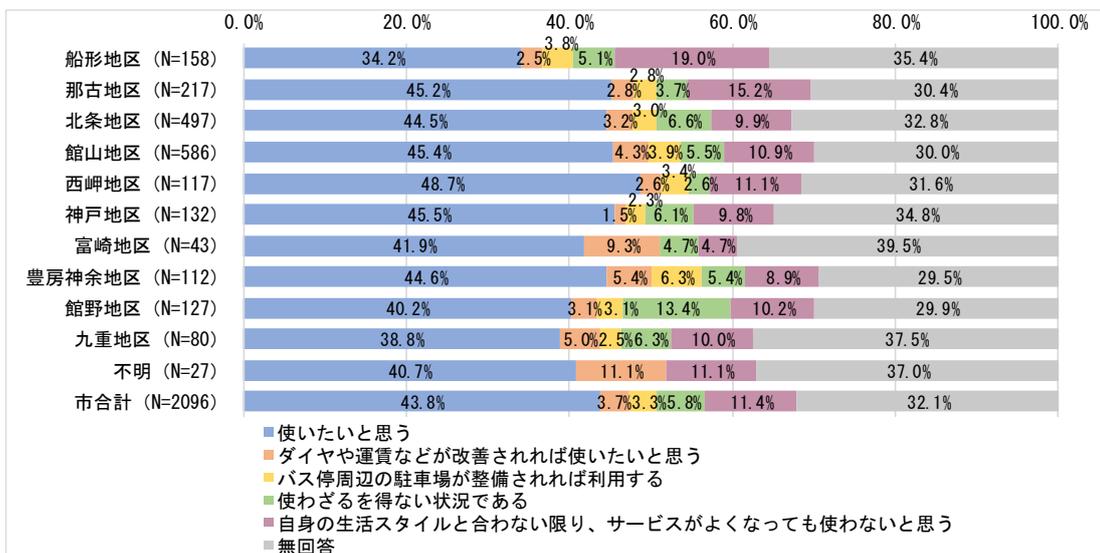
■利用目的



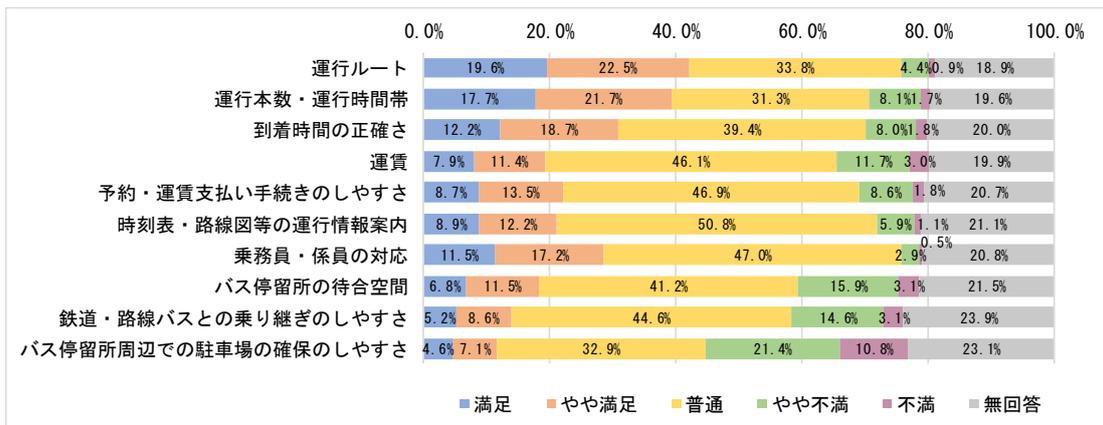
■高速バスを利用しない理由



■利用意向



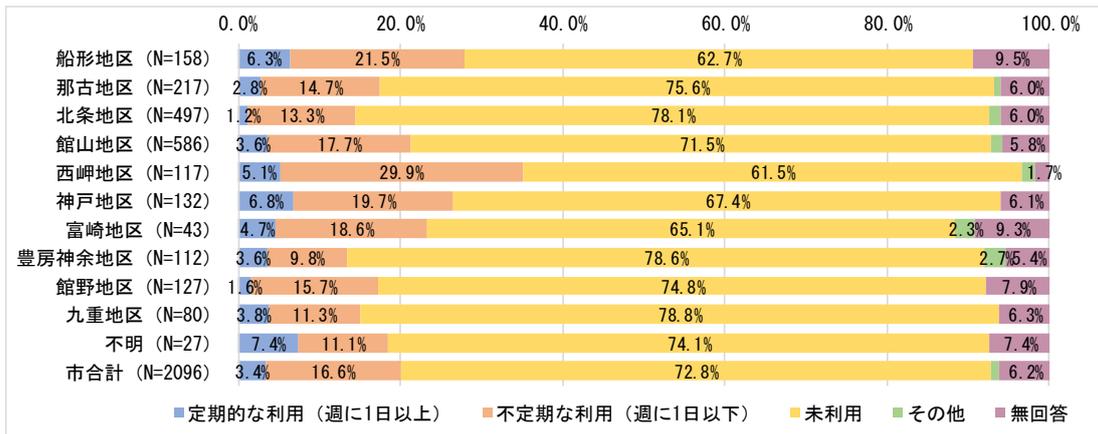
■満足度



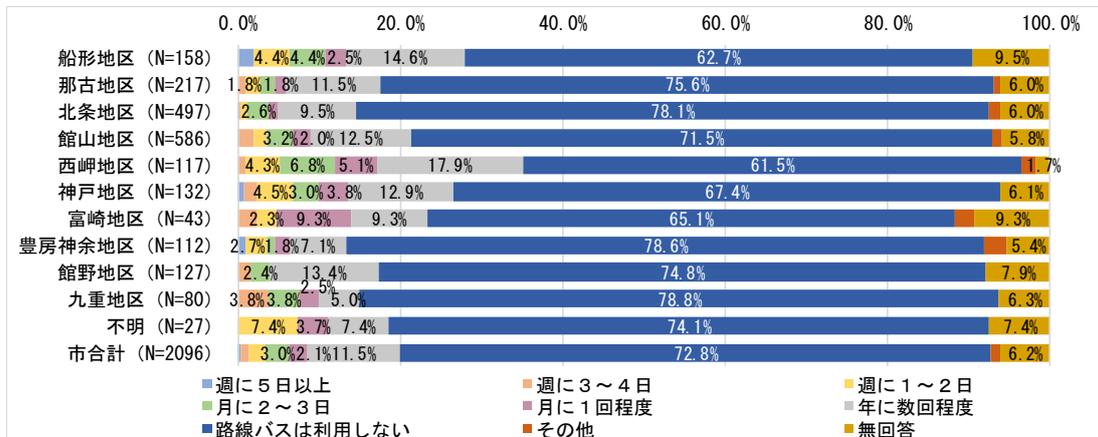
(10) 路線バス利用状況

- 路線バスの利用状況について、定期的な利用（週に1日以上）している方と不定期的な利用（週に1日以下）を含めても、路線バスの利用者は市全体の5分の1程度であり、無回答者を含めると約8割の市民に利用されていない状況である。
- 地区別に利用率をみると、「船形地区」「西岬地区」「神戸地区」が比較的用户の多い地区となっている。
- 利用者の目的としては、「通院」が21.2%と最も多く、次いで「買物」が14.9%となっており、通院するための足として多く利用されている。
- 路線バス非利用者の意見として、「バスを利用する用事が特にないから」が71.7%と最も多い理由であった。また、今後利用する条件として、「運転ができなくなってから」が62.7%と自家用車の依存がみられる。
- 今後利用する条件として、「運転ができなくなってから」に次ぐ理由としては、「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、フリー乗降制度などが導入され、バス停までの移動が楽になったら」が16.6%と比較的多く選択されている。
- 路線バスの満足度について、全体的に低い数値を示しており、主に「運行本数」「運行時間帯」「バス停留所の待合空間」についての不満度がかなり高い。

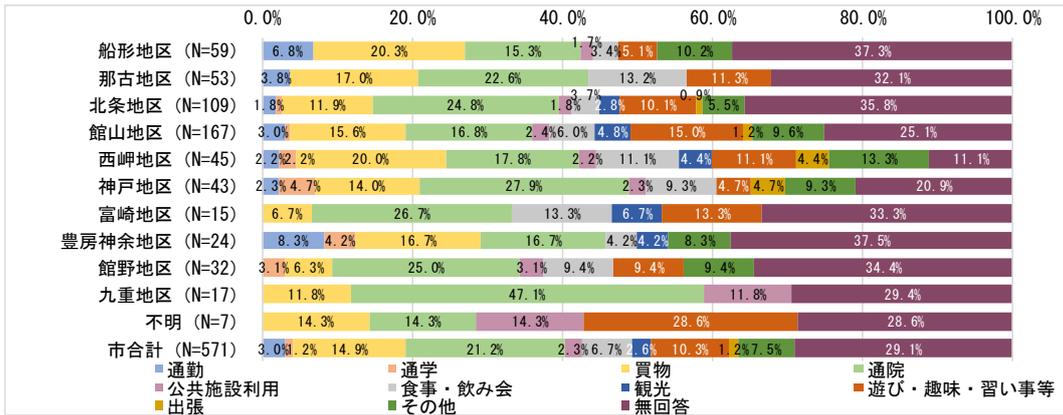
■利用率



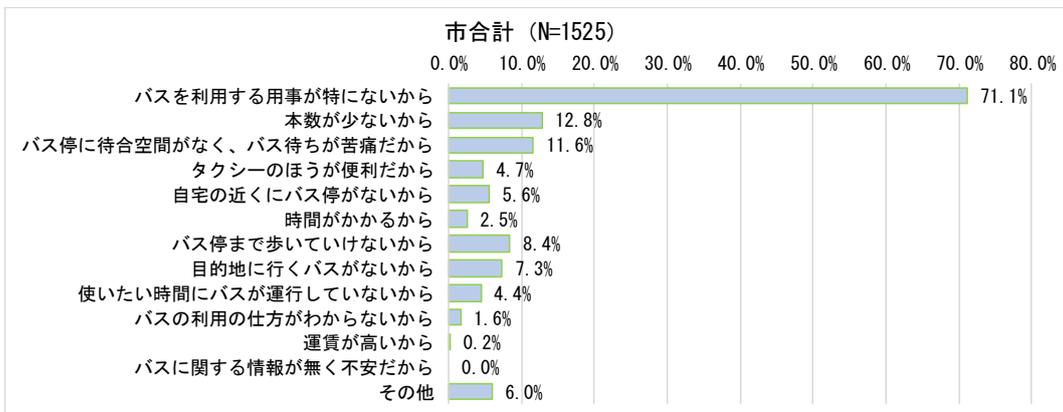
■利用頻度



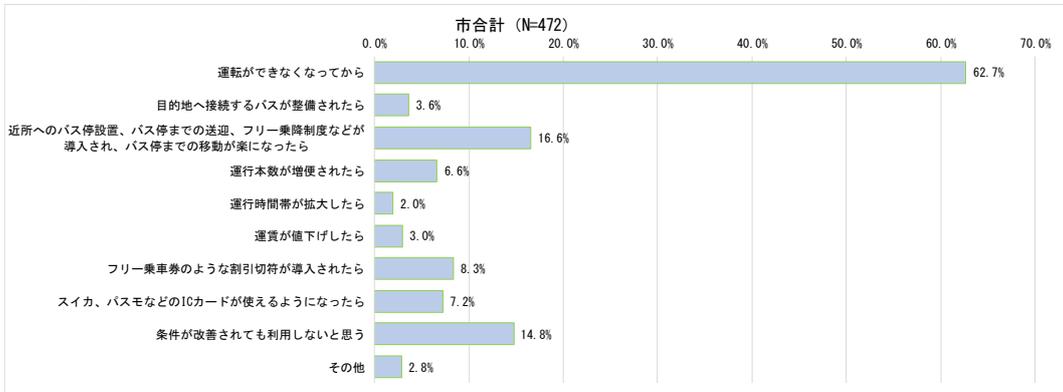
■利用目的



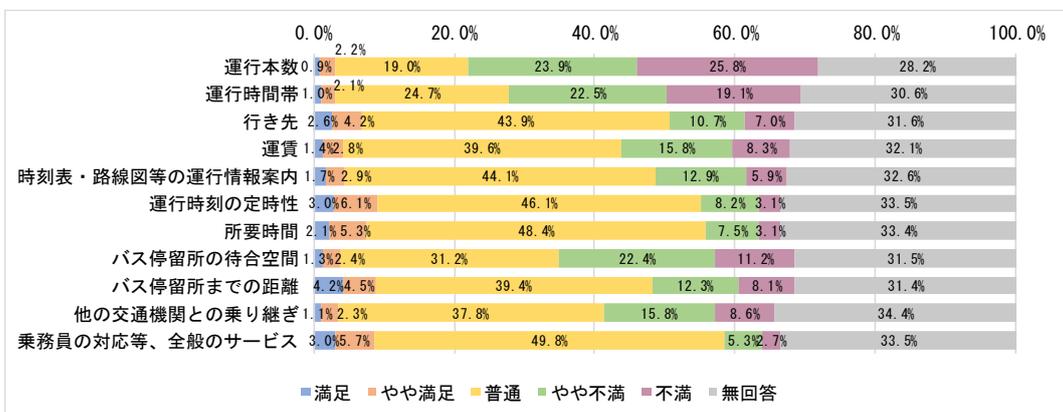
■路線バスを利用しない理由



■利用条件



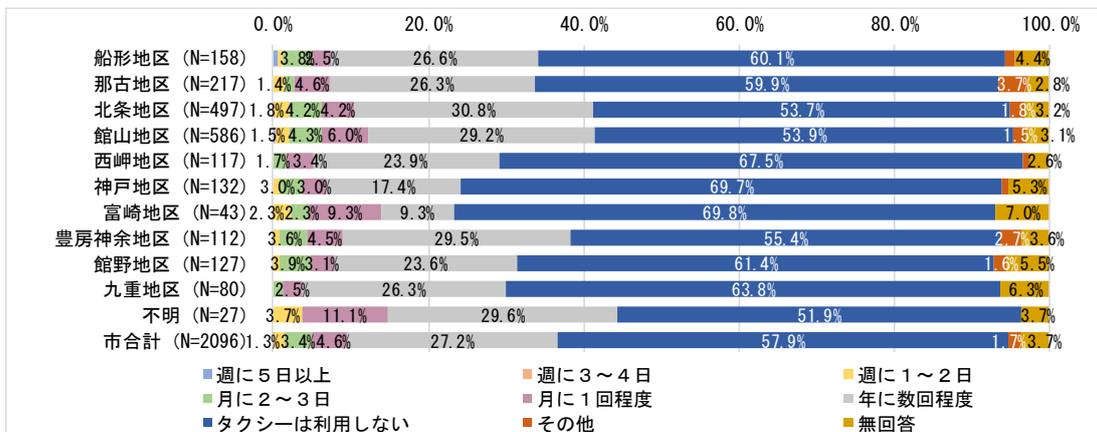
■満足度



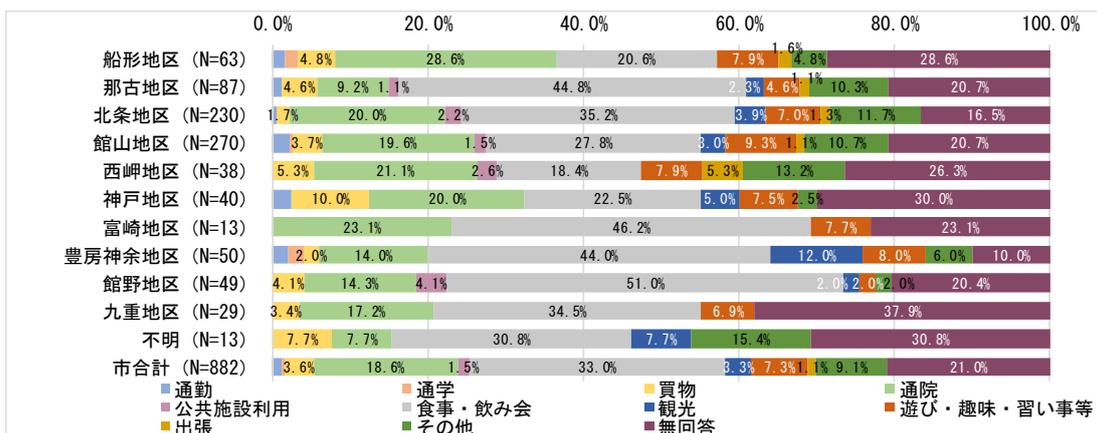
(11) タクシー利用状況

- タクシーの利用状況について、約半数の市民にタクシーは利用されており、「タクシーは利用しない」と回答した方は、市全体の57.9%であった。利用目的として「食事・飲み会」が33.0%と最も多く、次いで「通院」が18.6%となっている。
- タクシー非利用者の意見として、「タクシーを利用する用事が特にないから」が62.5%と最も多く、次いで「自家用車の方が便利だから」が55.5%である。
- タクシーの満足度について、「配車依頼時の迅速さ」「目的地までの速達性」「運転手の対応」「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさについて」「全般のサービス」は差のない評価であるが、「運賃」のみ満足度が低い数値を示している。
- 今後の利用意向として、「自身の生活スタイルと合わない限り、サービスがよくなっても使わないと思う」が30.1%と最も多く、次いで「運賃やサービスが改善されれば使いたいと思う」が22.7%と多く回答されている。

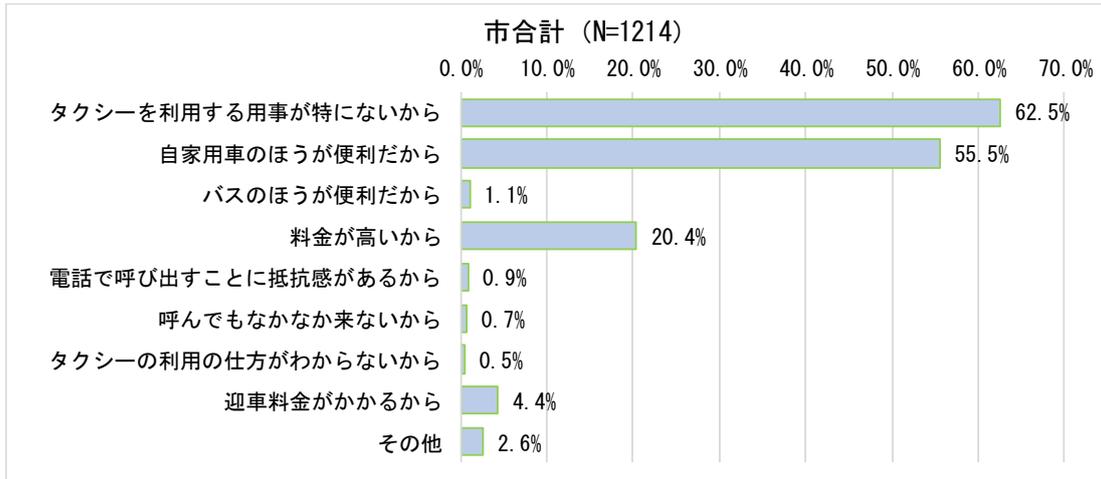
■利用頻度



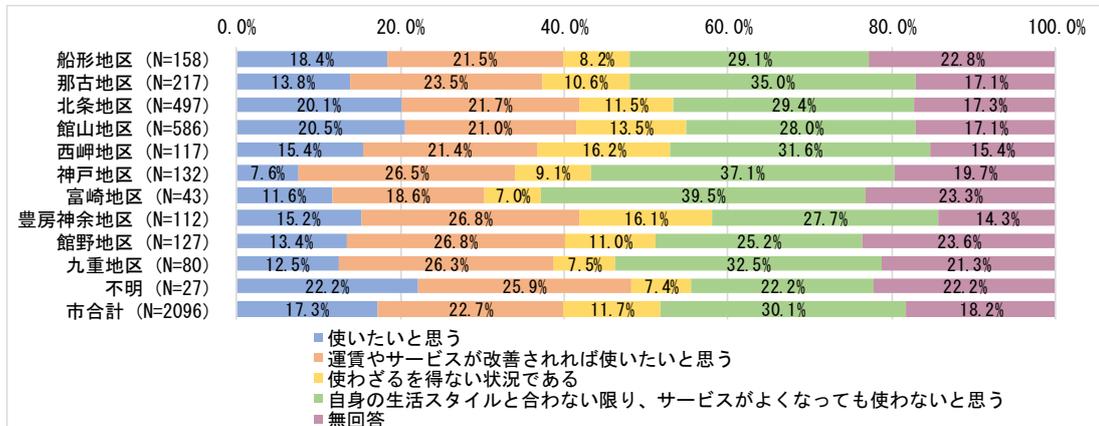
■利用目的



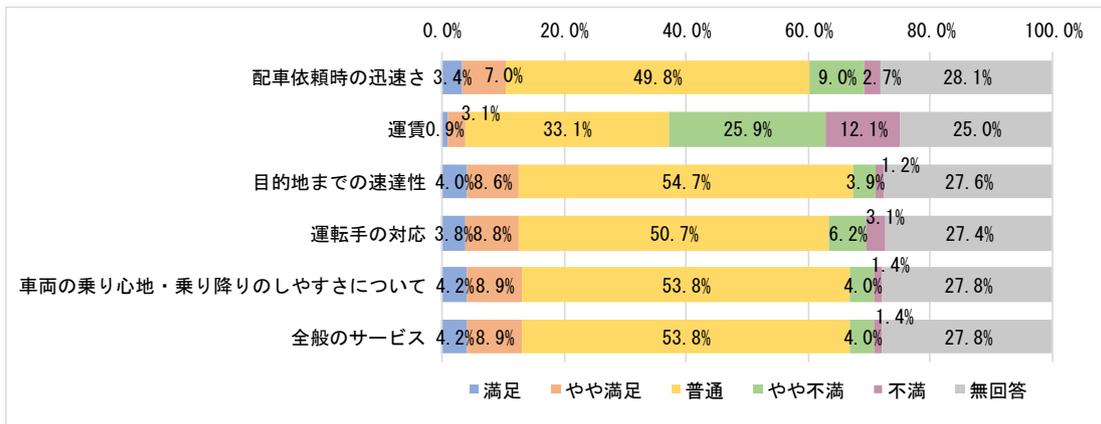
■ タクシーを利用しない理由



■ 利用意向



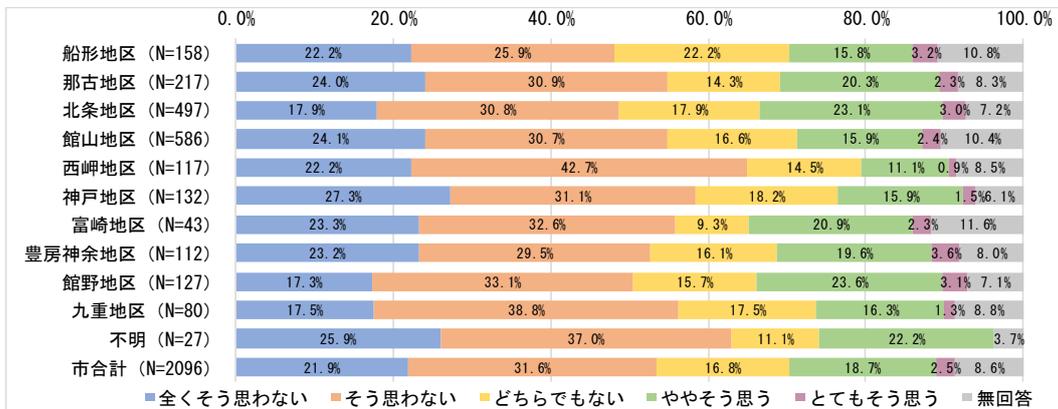
■ 満足度



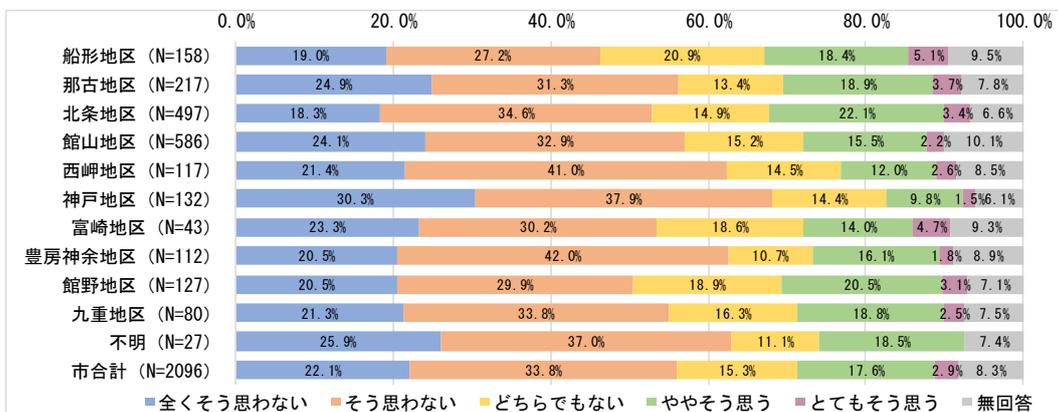
(12) 自家用車の利用・公共交通転換可能性について

- 自家用車の利用にあたり、「環境」及び「健康」に「よくないとは思わない」と回答している割合がともに半数を超えており、「よくないと思う」と回答している割合は3割程度であった。
- できることなら運転を控えた方がいいと思うかについては、市全体の30.2%の方が「ややそう思う」「とてもそう思う」と回答している。
- 自家用車の利用が、「環境」及び「健康」に与える負荷について説明をしたのち、「かしこい自家用車の使い方」ができそうな時を聞いたところ、「買物に行くとき」が39.7%と最も多く、次いで「できそうな時は全くない」が15.2%となっており、自家用車で移動以外に選択肢を考えられない状況が浮き彫りとなった。
- 自らできそうなこととしては、「家族等の用事のついでに一緒に済ませる」が27.4%と最も多く、自家用車の過度な利用に頼らない生活をするためにできることとしては「自家用車の代わりに、自転車・オートバイを使う」が45.4%となっているが、「通勤や通学の際、たまには公共交通機関を使う」が7.1%、「買い物や通院などの際、たまには公共交通機関を使う」が28.3%であり、若干であるが公共交通への転換可能性あることを示唆している。
- 世代別に自らできそうなことをみると、自家用車の代わりに他の手段を用いると回答する割合は若い世代になるにつれて高い割合を占めている。高齢者に多く見られる意見としては「遠くまで行かず、近くの目的地に変える」が他の世代に比べ、高い傾向にある。
- 自家用車の過度な利用に頼らない生活をするために必要なこととして、若い世代の意見としては「自家用車の代わりに、自転車・オートバイを使う」が最も多く、高齢者の意見としては「買い物や通院などの際、たまには公共交通機関を使う」が多くなっている。

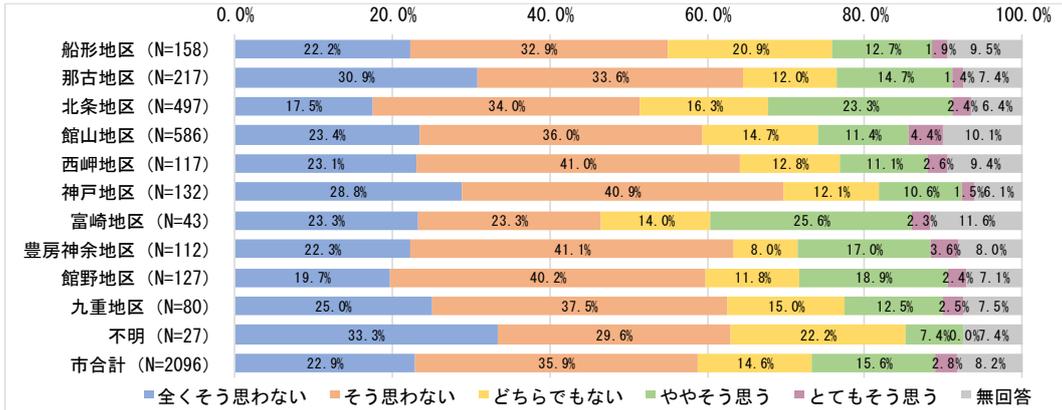
■自家用車で移動は、あまり環境に良くないと思うか



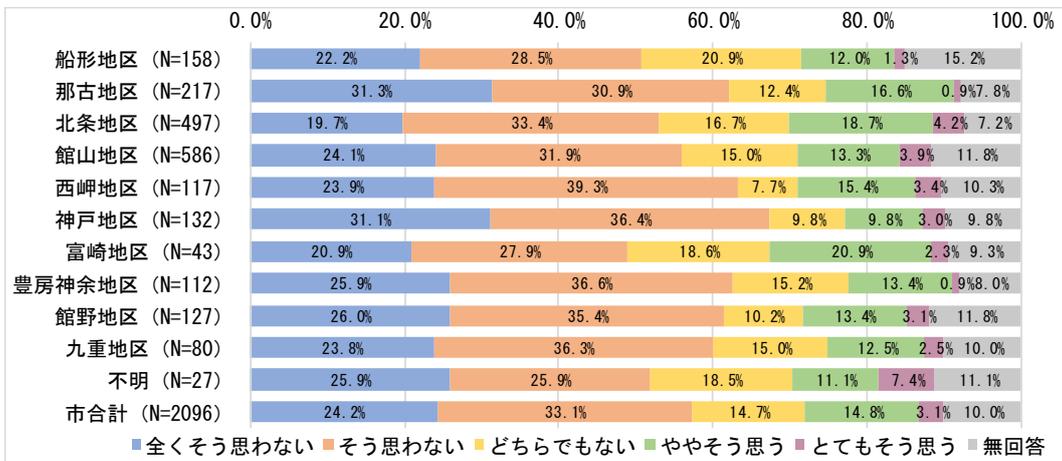
■自家用車で移動は、あまり健康に良くないと思うか



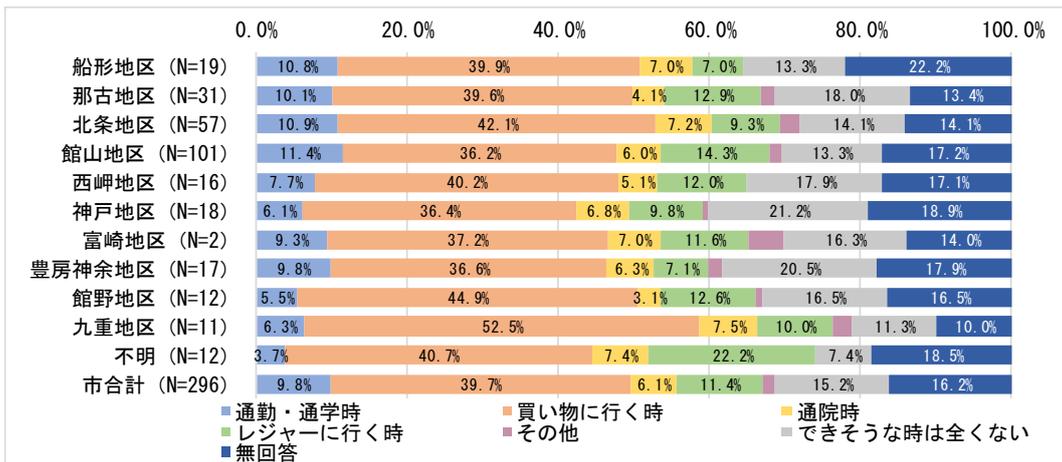
■できることなら控えた方がいいと思うか



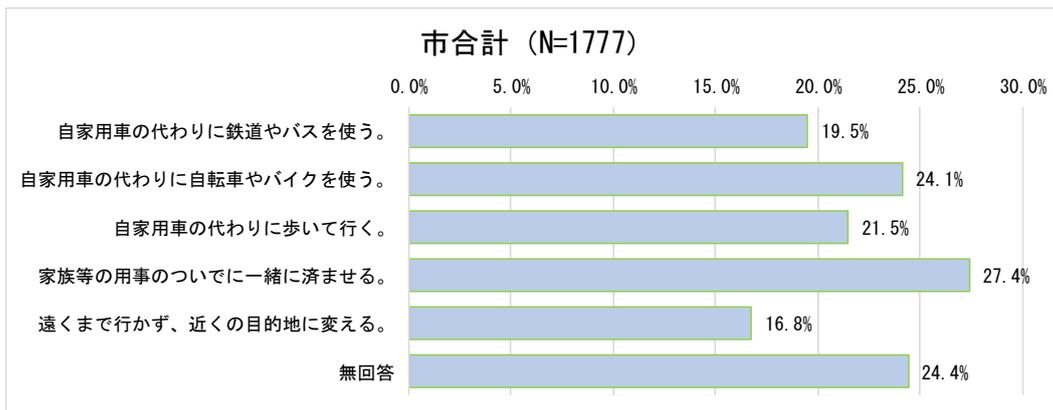
■できるだけ控えてみようと思うか



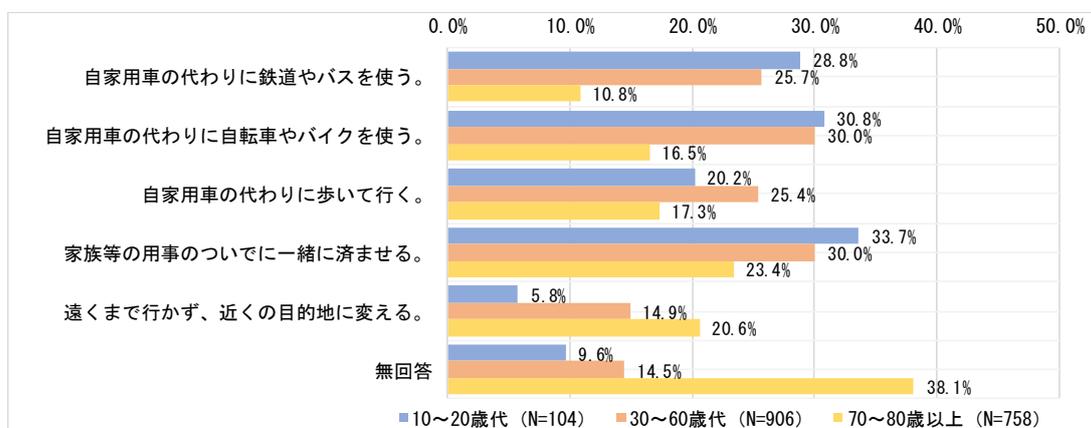
■「かしこい自家用車の使い方」ができそうな時



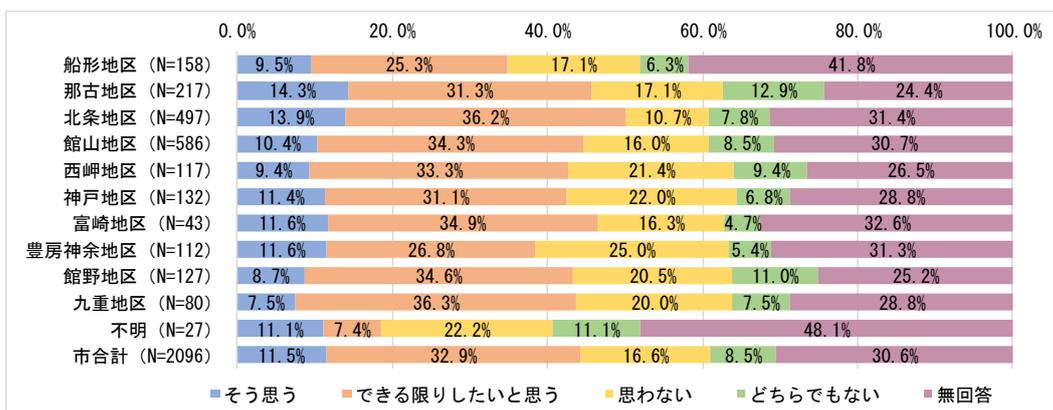
■どんなことができそうか



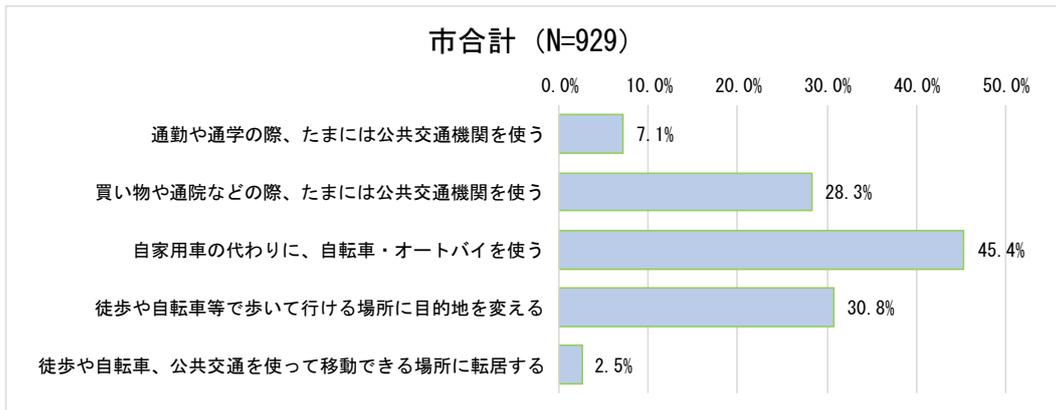
■どんなことができそうか (世代別)



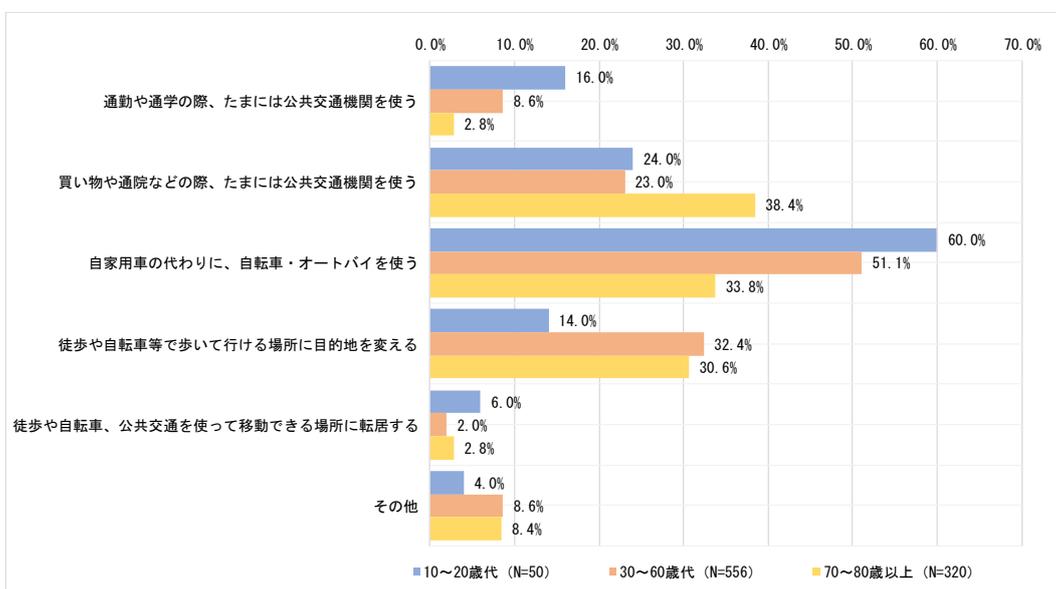
■自家用車の過度な利用に頼らない生活をしたと思うか



■ 自家用車の過度な利用に頼らない生活をするために



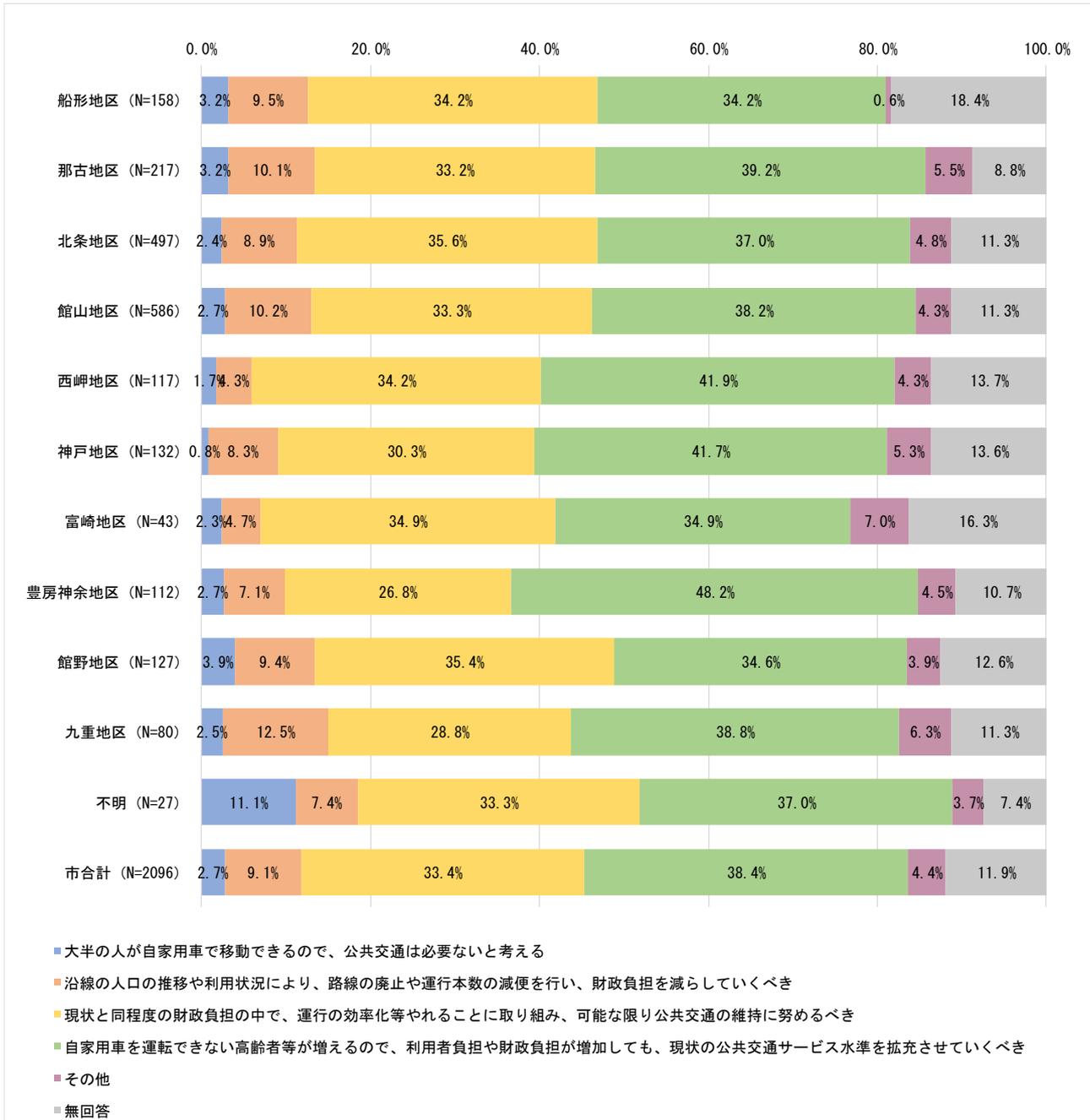
■ 自家用車の過度な利用に頼らない生活をするために (世代別)



(13) 財政負担と公共交通のサービスについて

○財政負担を踏まえ、今後の鉄道や路線バス・タクシーなどの公共交通について、「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が38.4%と最も多く、次いで「現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が33.4%となっている。

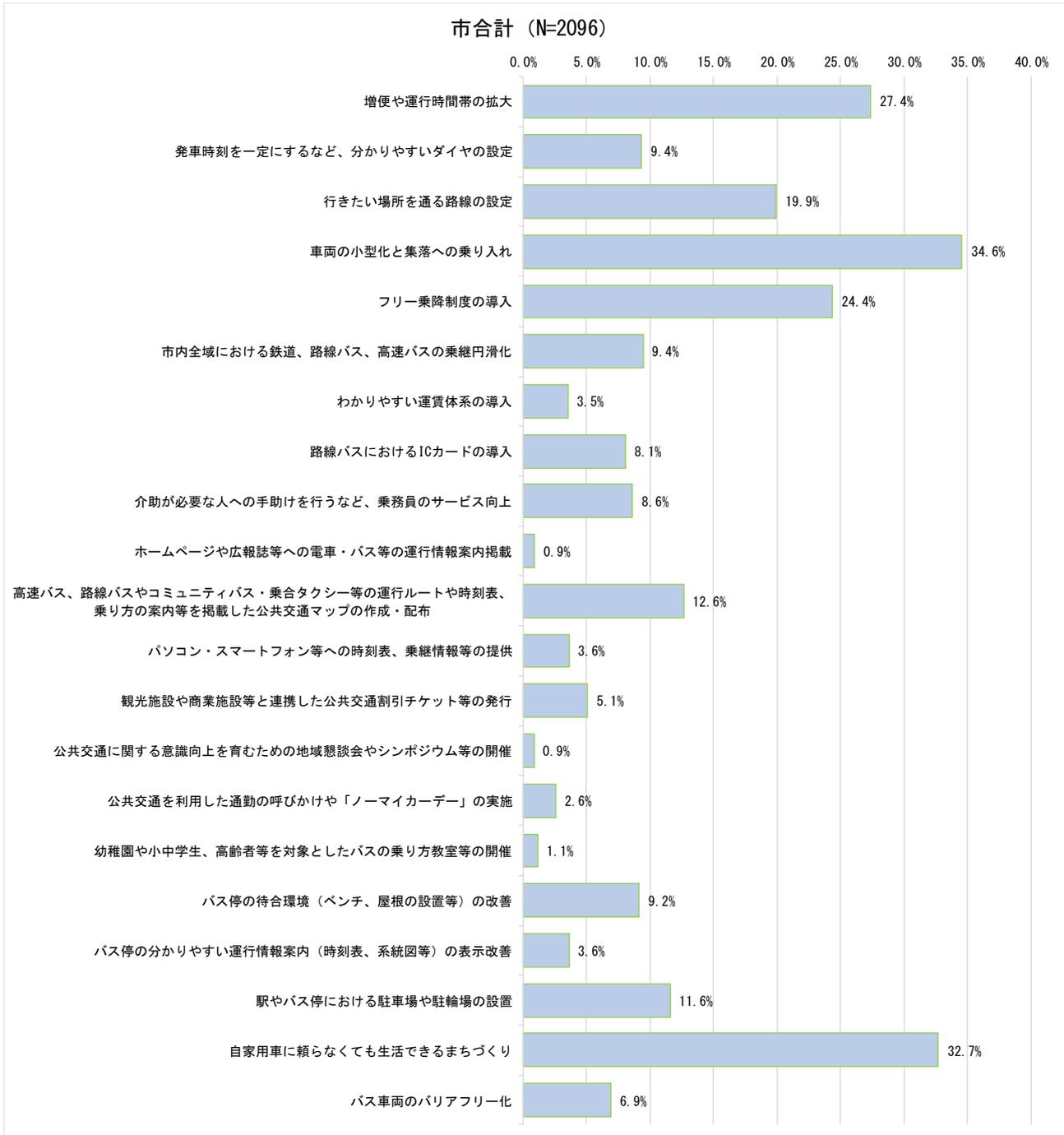
■財政負担の在り方



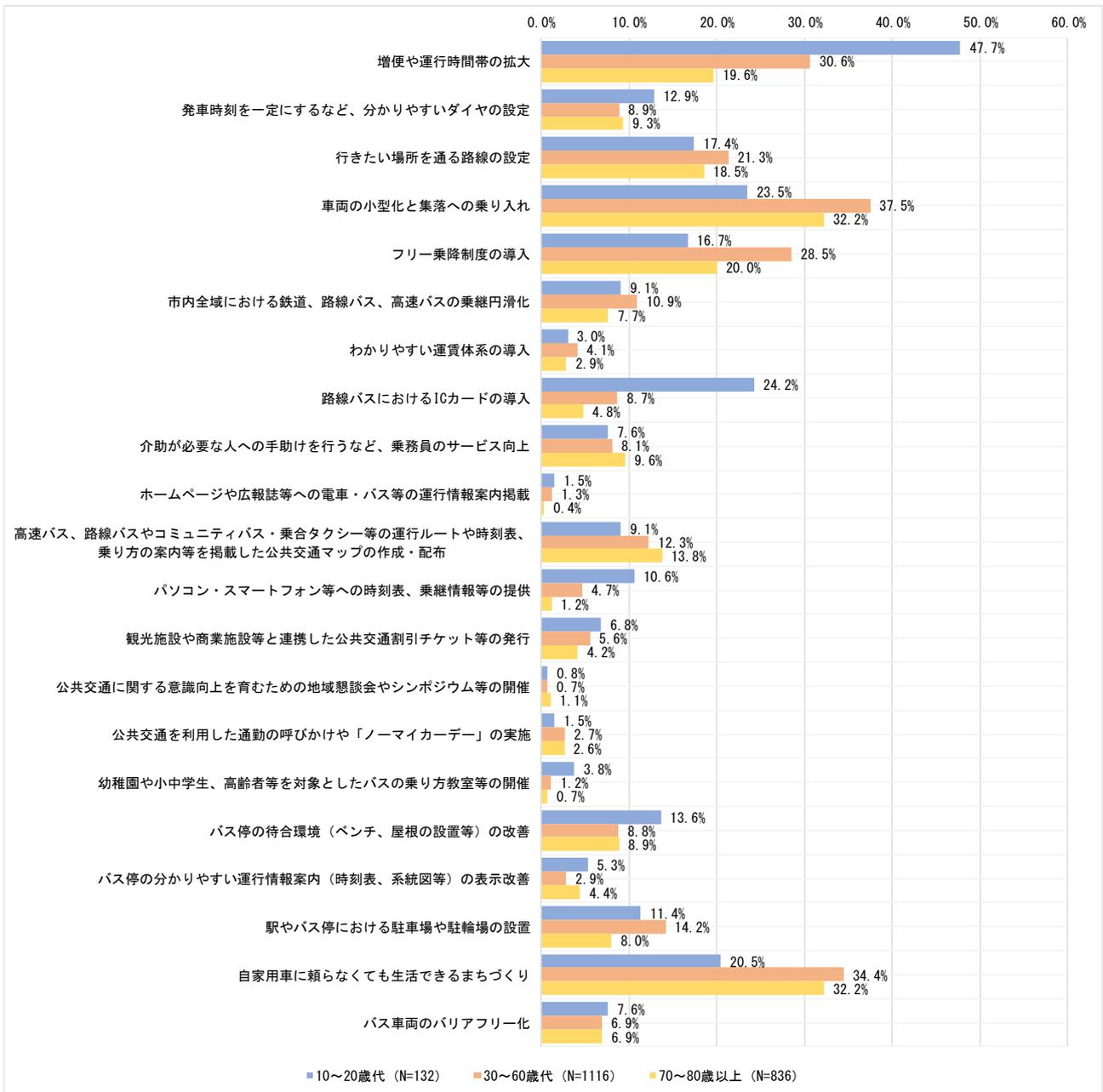
(14) 利用促進のための取組について

- 公共交通が使いやすくなり、利用者を増やすための効果的な取り組みについて、「車両の小型化と集落への乗り入れ」が34.6%と最も多く、次いで「自家用車に頼らなくても生活できるまちづくり」が32.7%、「増便や運行時間帯の拡大」が27.4%である。
- 世代別に最も多い意見として、10～20歳代では「増便や運行時間帯の拡大」であり、30～60歳代では、「車両の小型化と集落への乗り入れ」、70～80歳以上では「車両の小型化と集落への乗り入れ」と「自家用車に頼らなくても生活できるまちづくり」となっている。

■ 利用促進のための取組（世代別）



■ 利用促進のための取組（世代別）



2. 公共交通利用者アンケート調査

(1) 調査の概要

| | | |
|-----------------|-------|---|
| 調査方法 | 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス 8 路線（市内線、州の崎線、南房洲本線、豊房線、千倉線、館山鴨川線、丸線、平群線） ・調査員がバス車両に乗車しビンゴカード配布 ・調査員は 1 便につき 2 人乗車 |
| | 高速バス | <ul style="list-style-type: none"> ・館山駅、枇杷クラブ、安房白浜バス停にて実施 ・調査員がバス待ち利用者に直接ヒアリング（始発～終発） ・調査員は各地点 1 人配置 |
| | 鉄道利用者 | <ul style="list-style-type: none"> ・館山駅を対象 ・調査員が鉄道利用者やタクシー利用者に直接ヒアリング（7～17 時） ・調査員は、3 人配置 |
| 調査項目 | | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者属性（性別、年齢）、利用 OD、利用特性（利用目的、頻度） ・運行サービスに対する満足度（便数、運行時間帯、行き先、運賃） ・改善して欲しいサービス（行き先、運行日、運行本数等） ・自転車、自家用車からの転換可能性（鉄道利用者・来訪者のみ） |
| 実施日時 | | <ul style="list-style-type: none"> ・平成 30 年 11 月 6 日（火） 始発～終発 |
| 集計結果 (N=回答数) | 路線バス | N=716 |
| | 高速バス | N=150 |
| | 鉄道利用者 | N=49 |

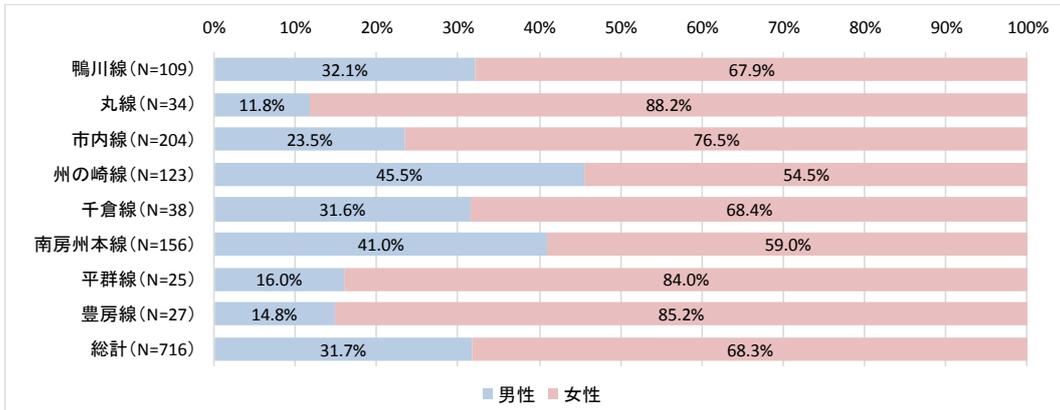
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計値が 100%とならない場合があります。

(2) 路線バス利用者調査

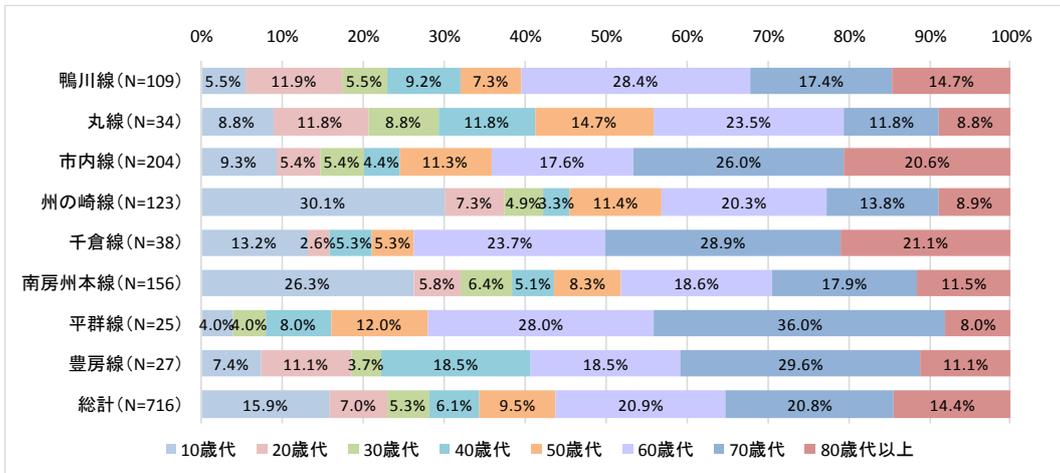
- 路線バス利用者特性として、7割程度が女性、60歳代～80歳代以上が半数以上を占めており、主に「通院（22.8%）」「買物（16.8%）」目的で利用している。また、10歳代に15.9%の利用がみられ、学生の通学の足として、重要な役割を担っている。
- 路線別で「通院」目的が多い路線として「鴨川線」「千倉線」であり、「買物」目的としては「丸線」「豊房線」「市内線」「平群線」である。
- 利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した方が半数以上おり、「不満」「やや不満」と回答した方は13.7%であった。
- 路線バスに容赦の要望としては、「運行本数」が46.6%と最も多く、次いで「運行時間帯」が26.0%、「運賃」9.5%であった。

■ 性別

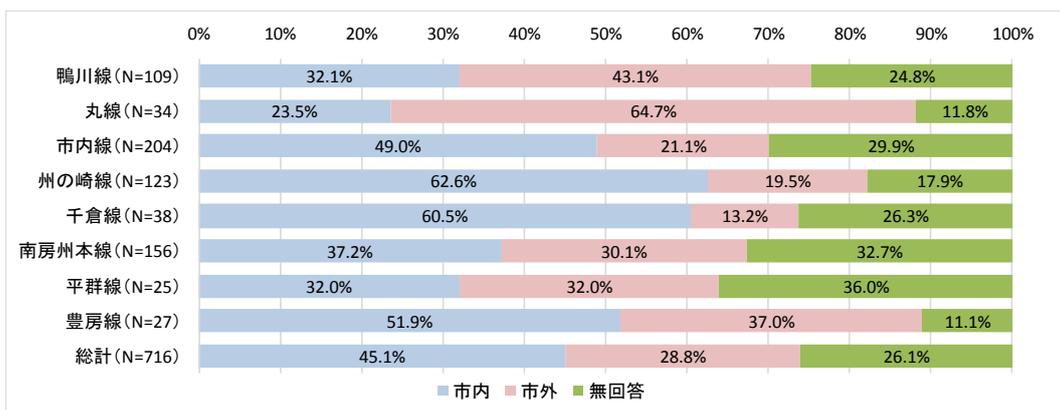
※洲の崎線は高速バス直通便含む



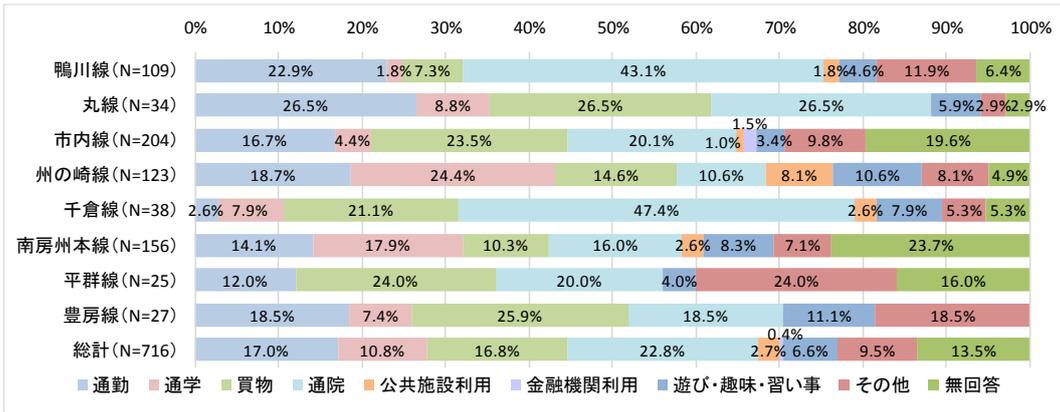
■ 年齢



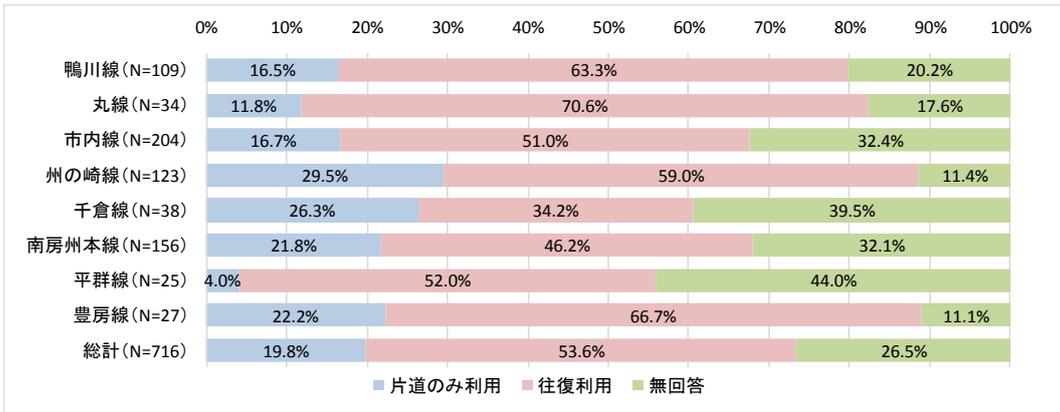
■ 居住地



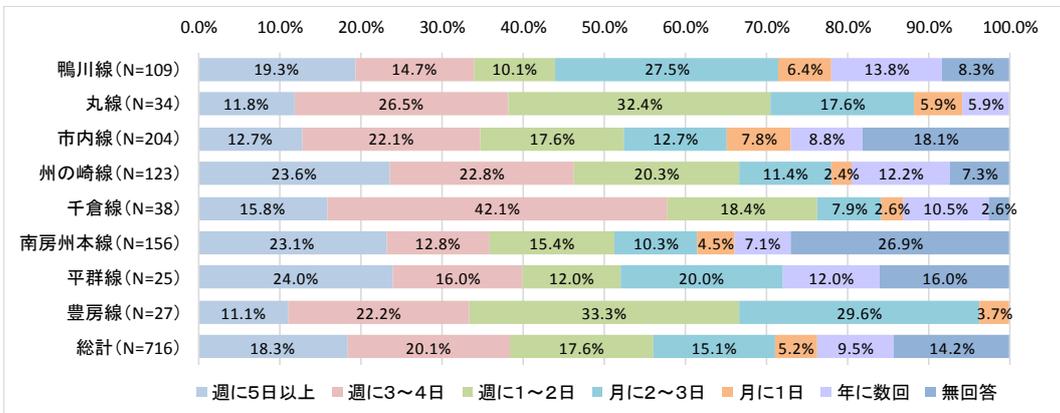
■ 利用目的



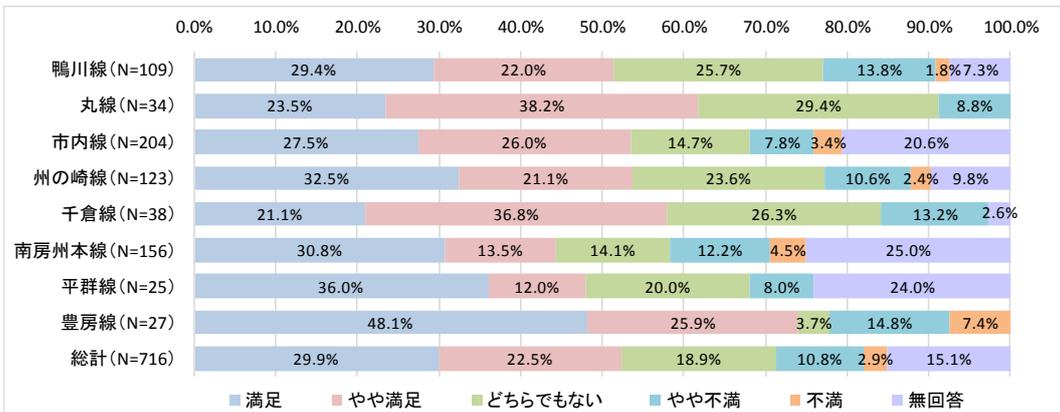
■ 利用法



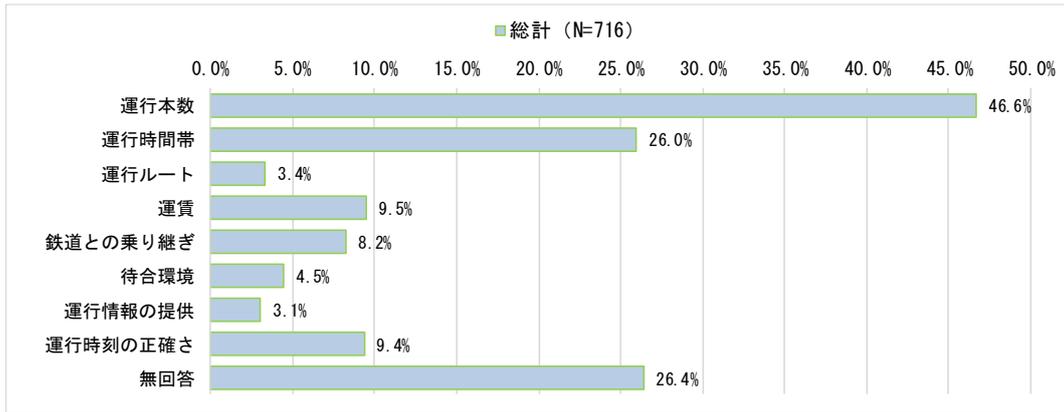
■ 利用頻度



■ 満足度

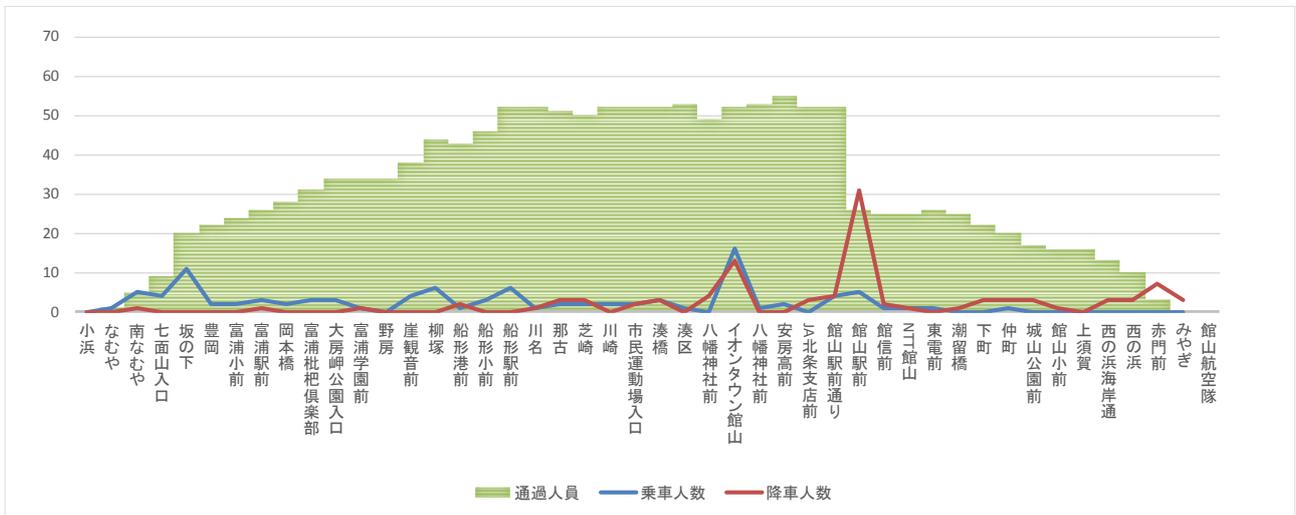


■改善してほしいサービス

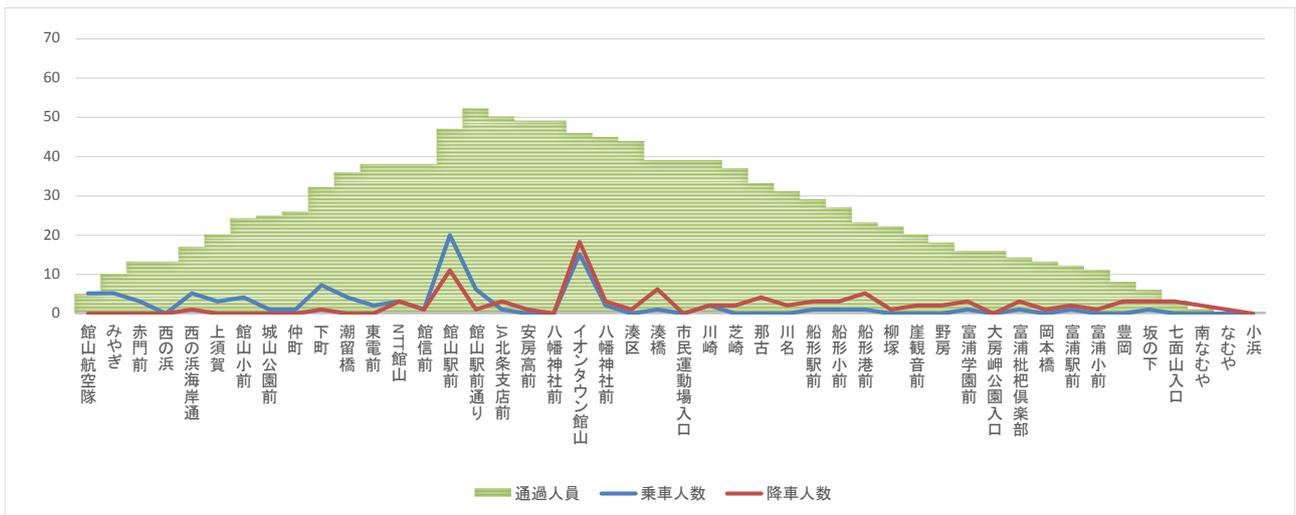


【市内線 OD 図】

■上り便

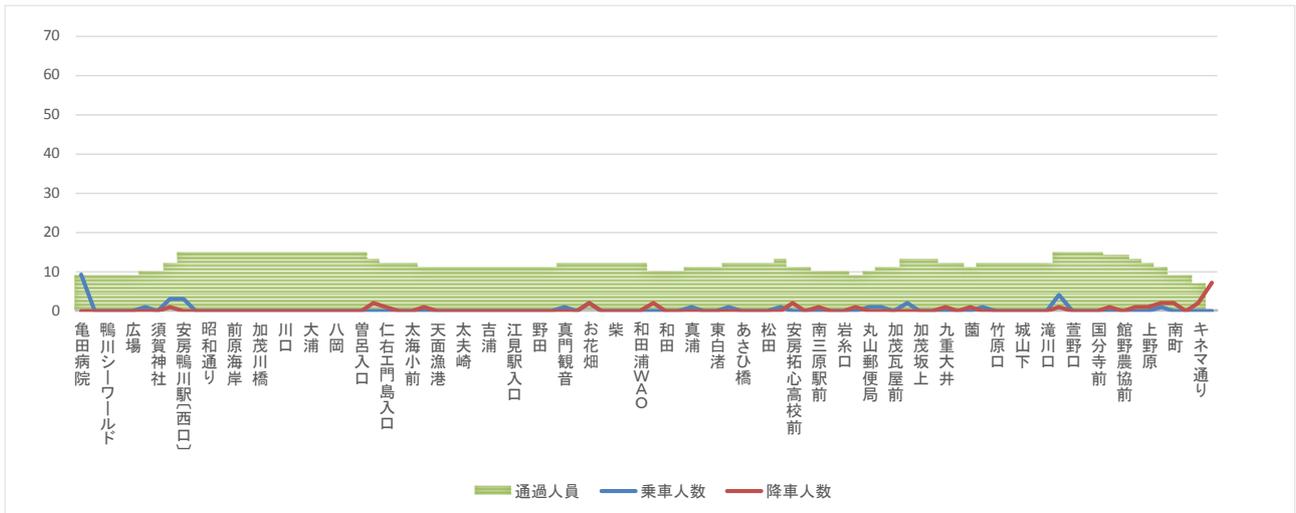


■下り便

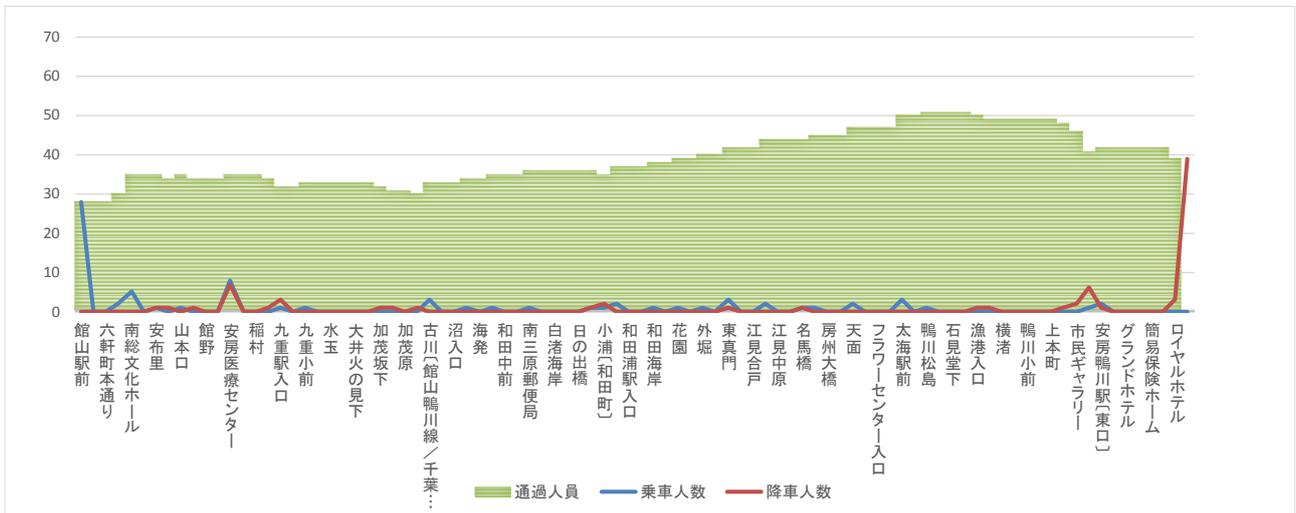


【館山鴨川線】

■上り便

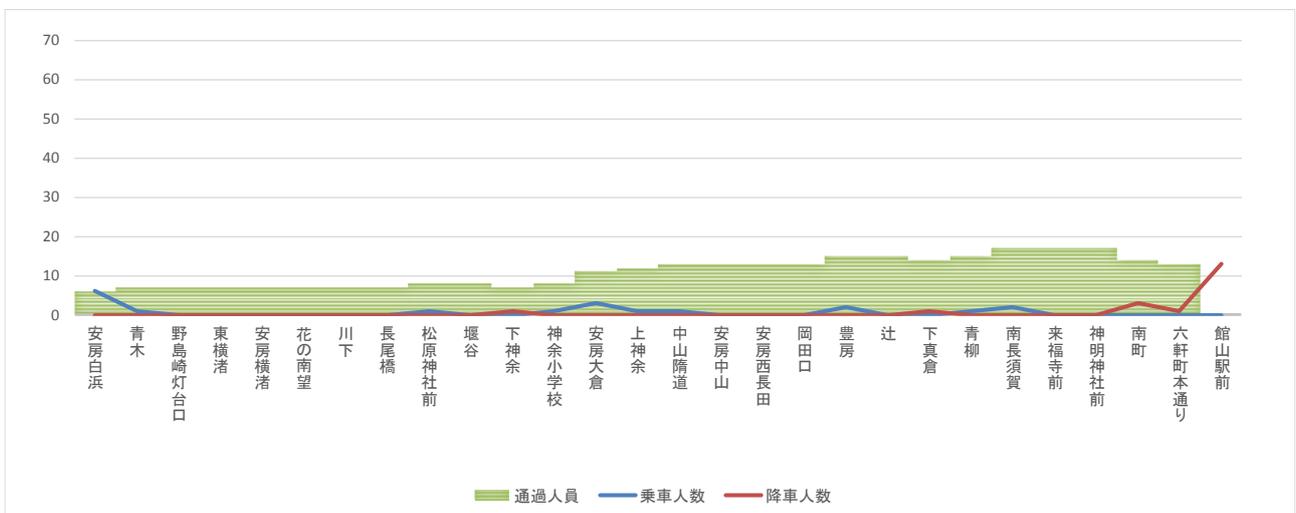


■下り便

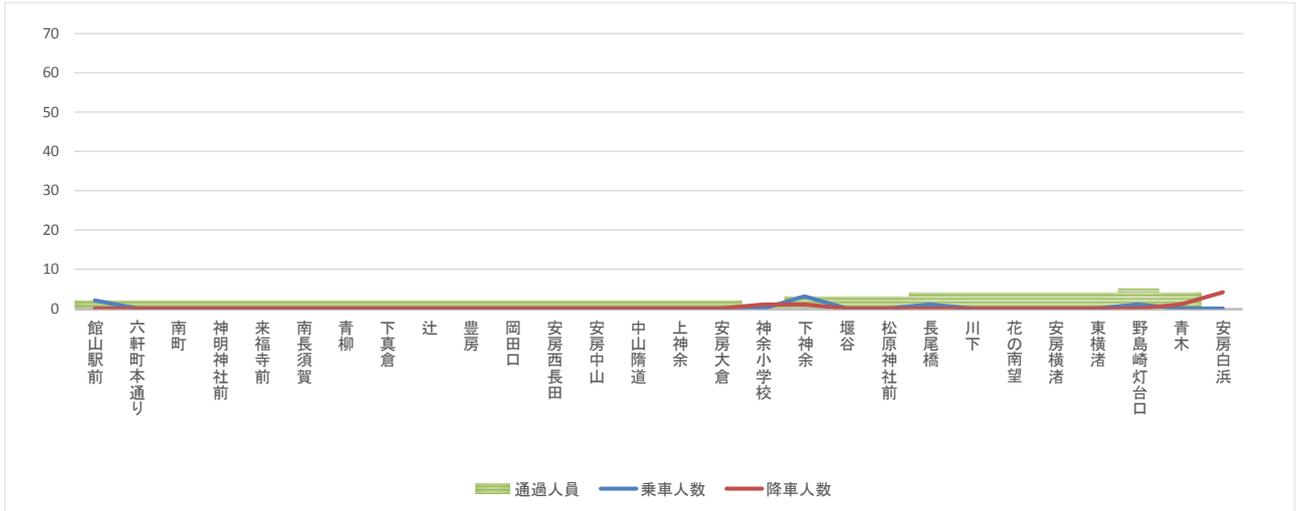


【豊房線】

■上り便

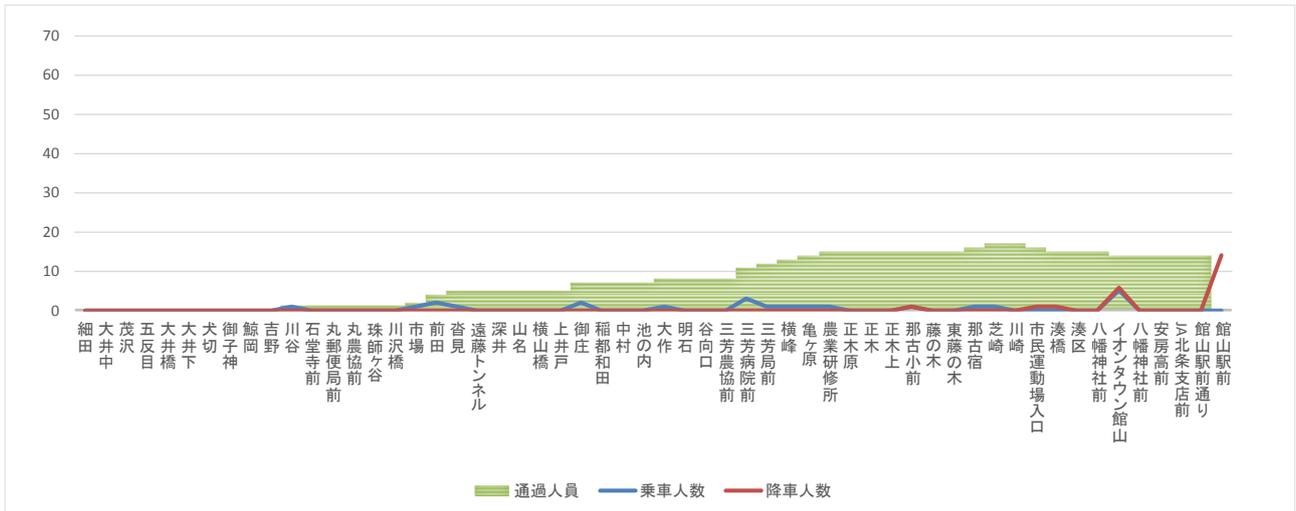


■下り便

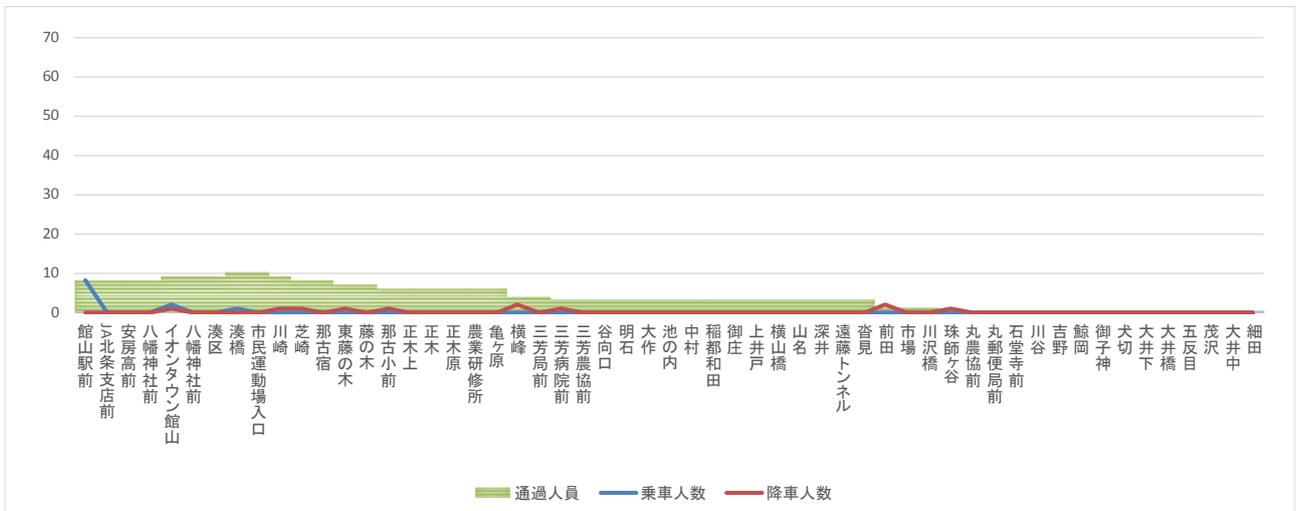


【丸線】

■上り便

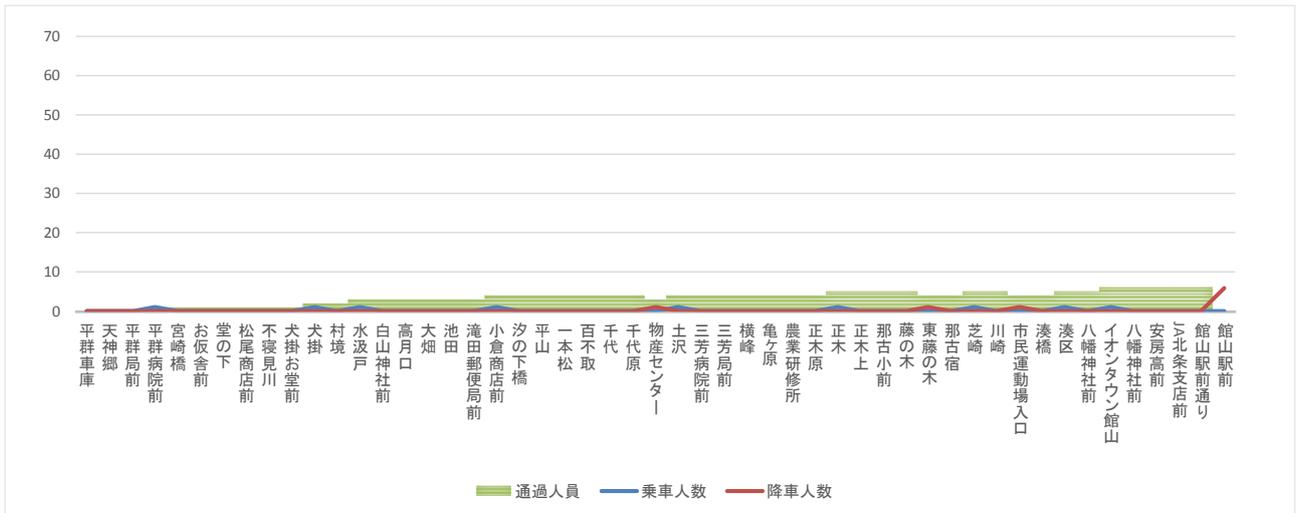


■下り便

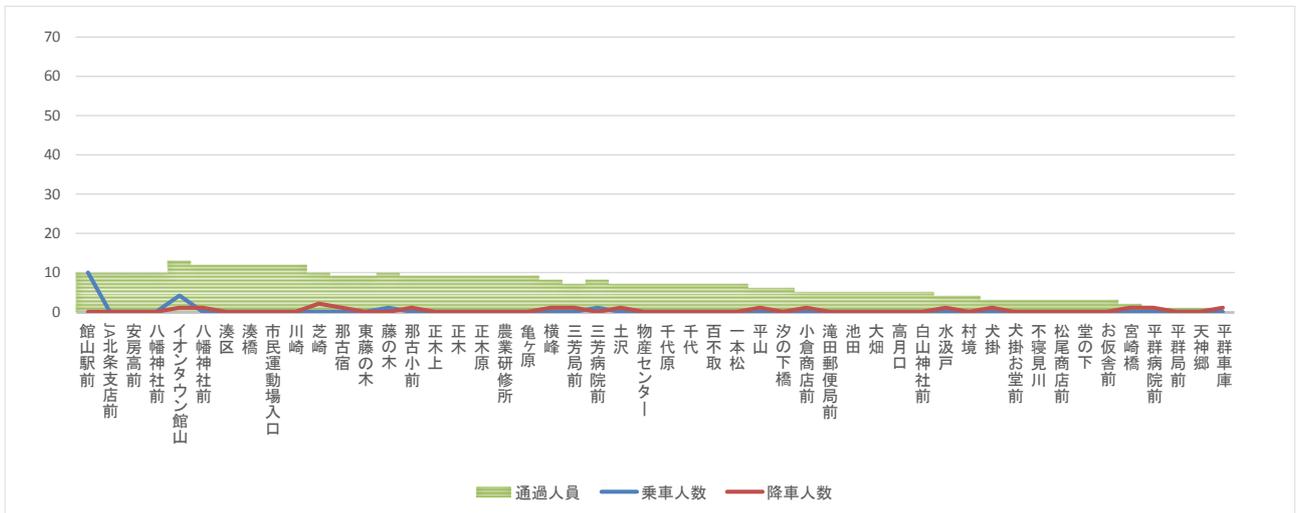


【平群線】

■上り便

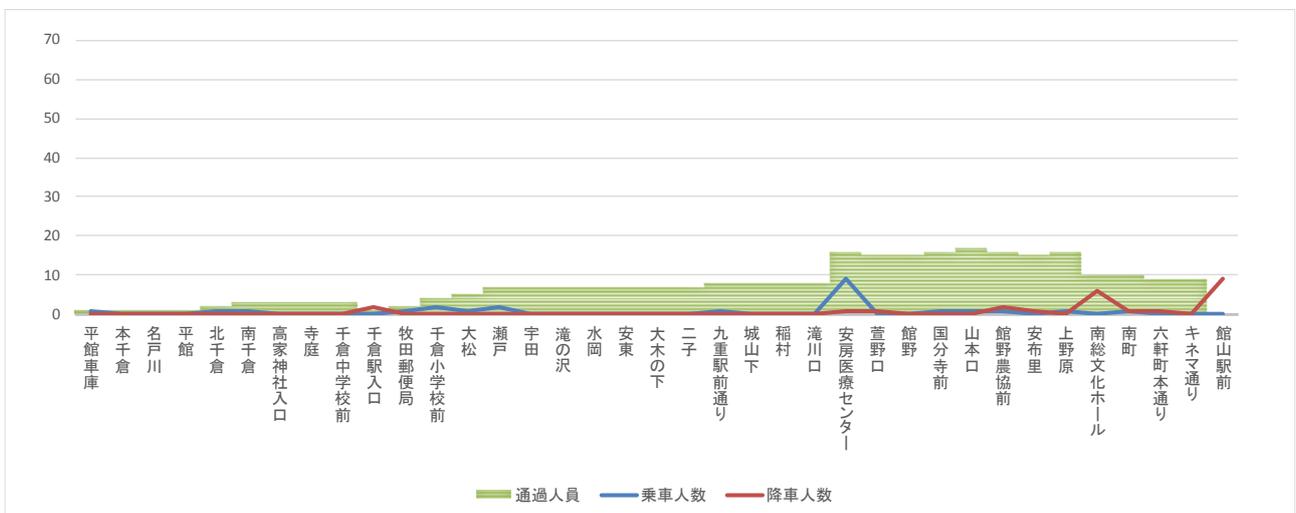


■下り便

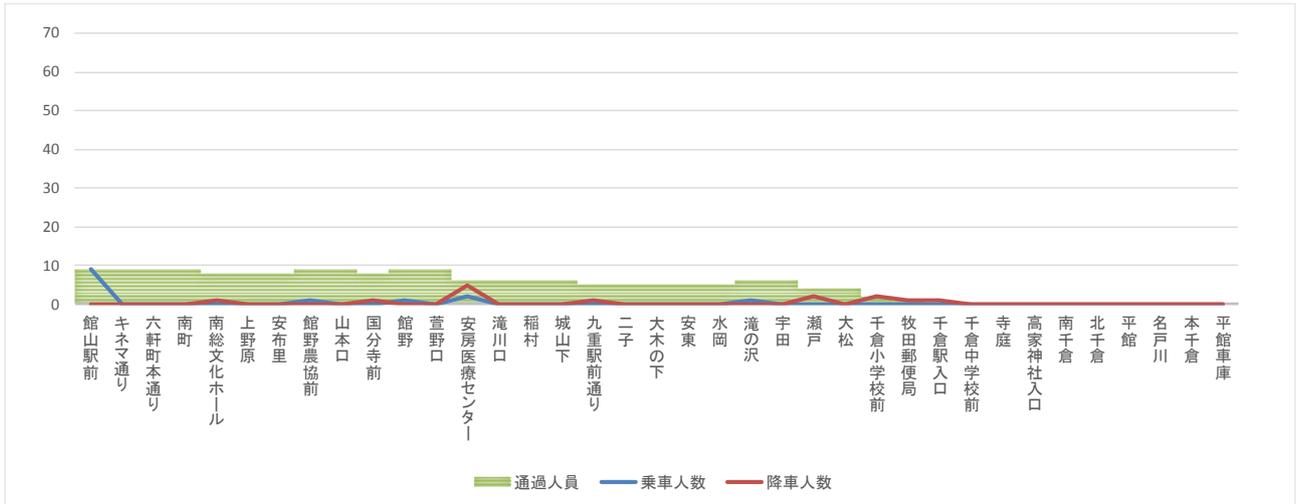


【千倉線】

■上り便

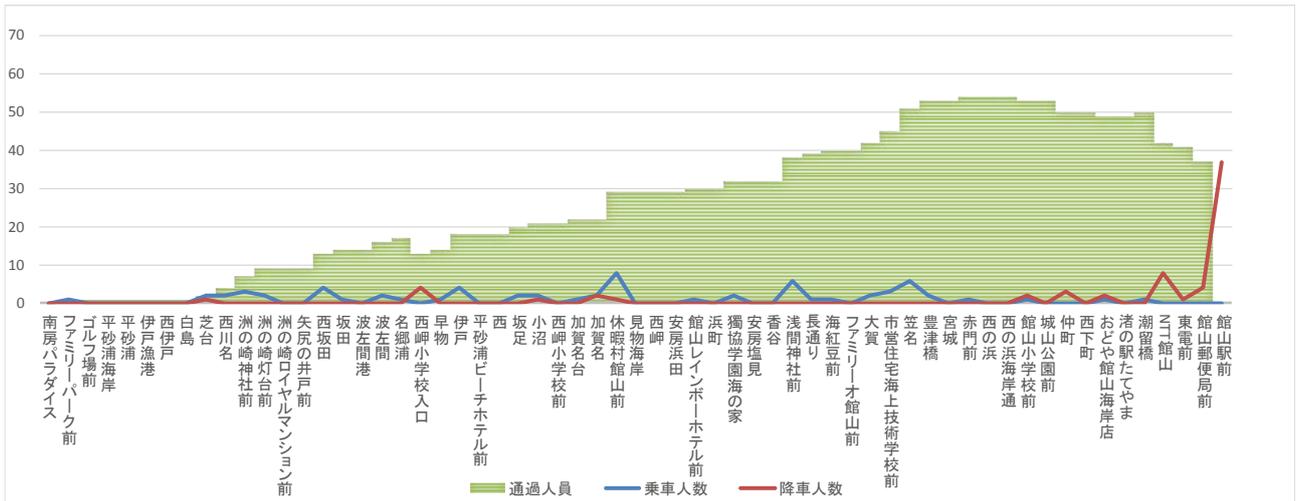


■下り便

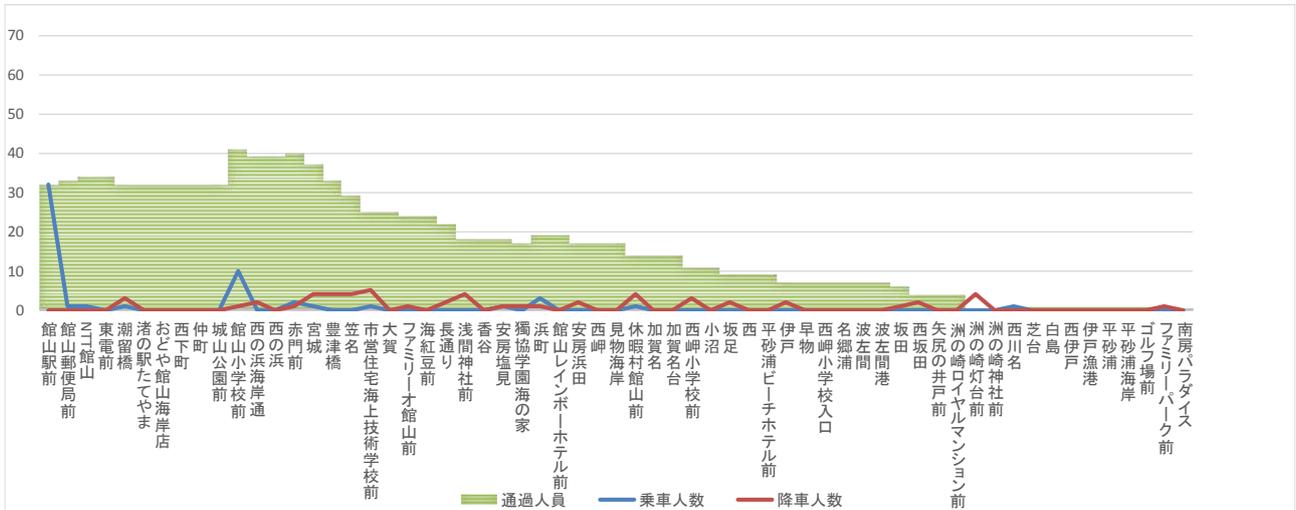


【洲の崎線】(高速バス直通便含む)

■上り便

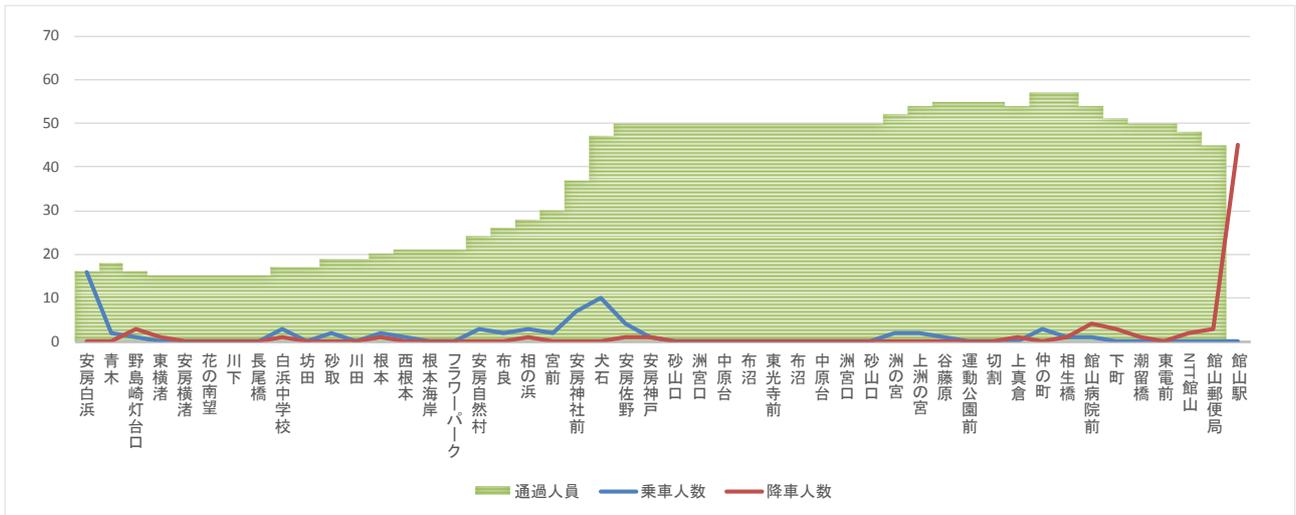


■下り便

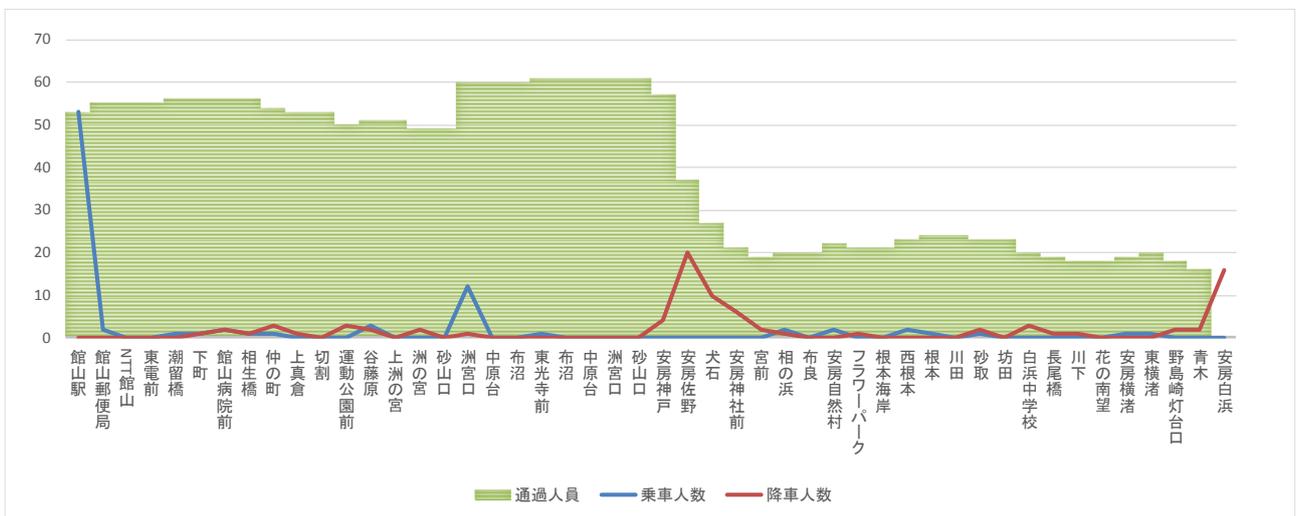


【南房洲本線】

■上り便



■下り便



※帰り便利用者が「行き」で回答していることから調査拒否あり

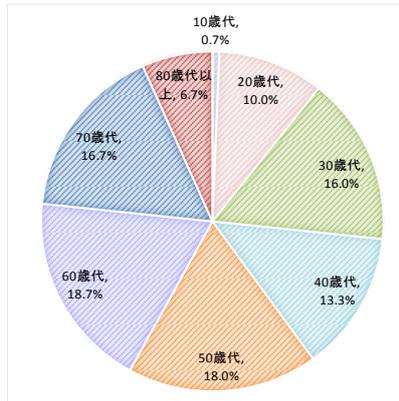
(3) 高速バス利用者調査

- 高速バスは20歳代から80歳代以上まで幅広く利用されており、利用目的としては「出張(26.0%)」「観光・レジャー(16.0%)」「通勤(12.7%)」等が挙げられている。
- 降車停留所では、「東京方面」が35.4%、「千葉方面」が37.4%、「横浜・羽田方面」が9.4%である。
- 高速バスの選択理由として「他の交通手段より乗り換えが少なく楽だから」が49.3%と約半数を占めており、広域移動手段の比較では、同一の所要時間、運賃だった場合、目的地までの移動手段に高速バスを選択する方が73.3%であった。
- 満足度について全体的に不満の傾向にあり、中でも「運行本数」「運行時間帯」は不満度が高くなっており、利用者の要望として「運行本数の増加」が17.3%と最も多くなっている。

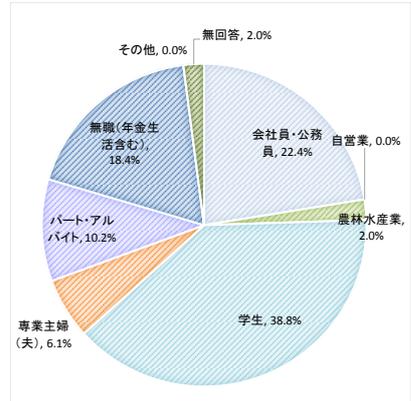
■性別



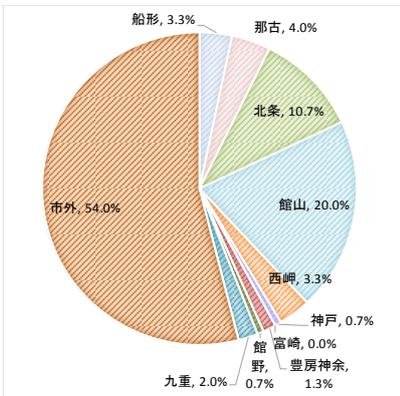
■年齢



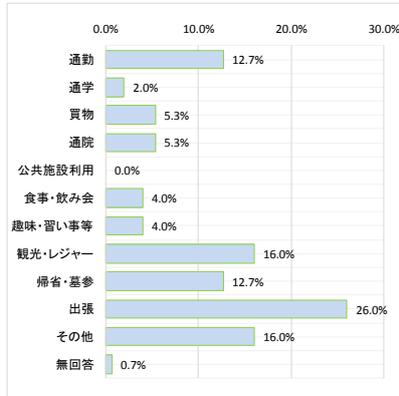
■職業



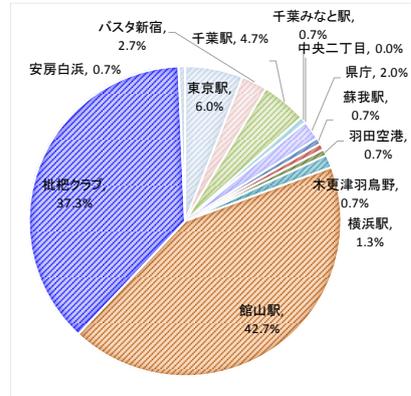
■居住地



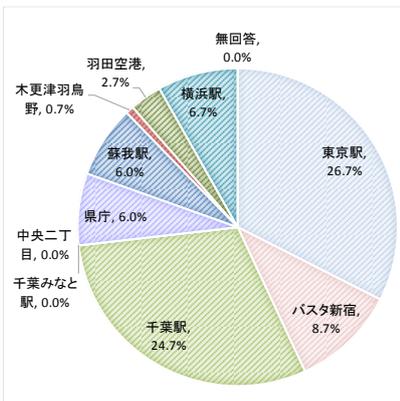
■利用目的



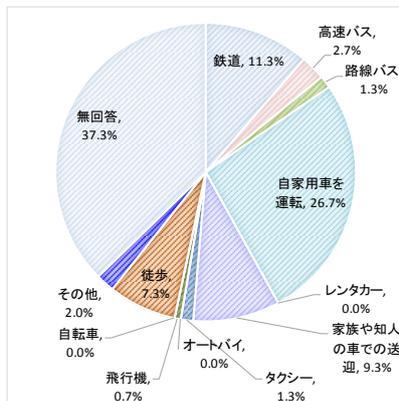
■乗車停留所



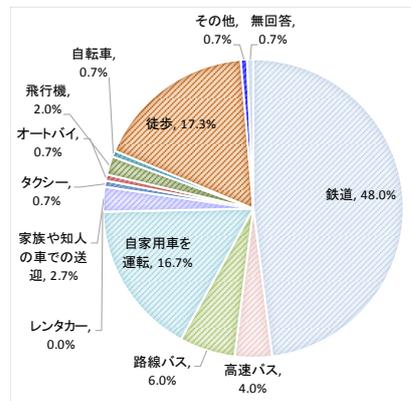
■降車停留所



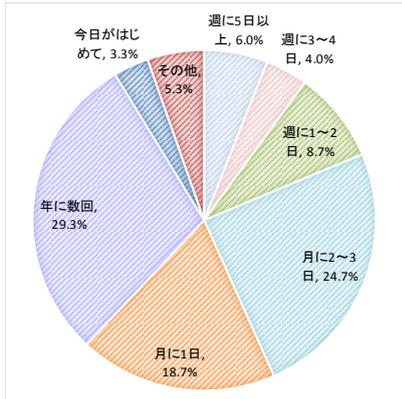
■乗車停留所までの端末交通



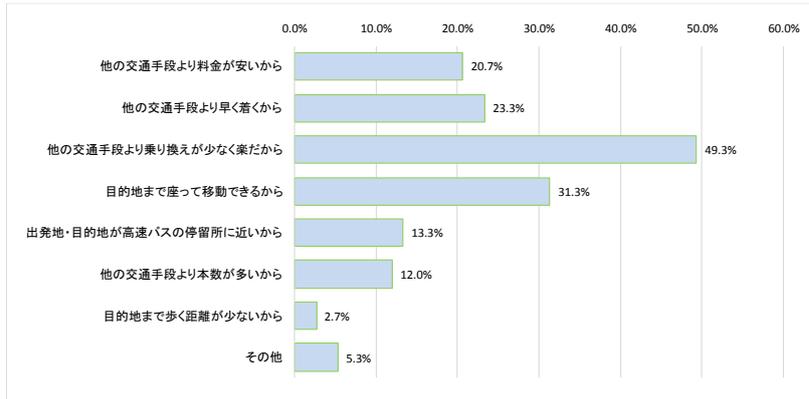
■降車停留所からの端末交通



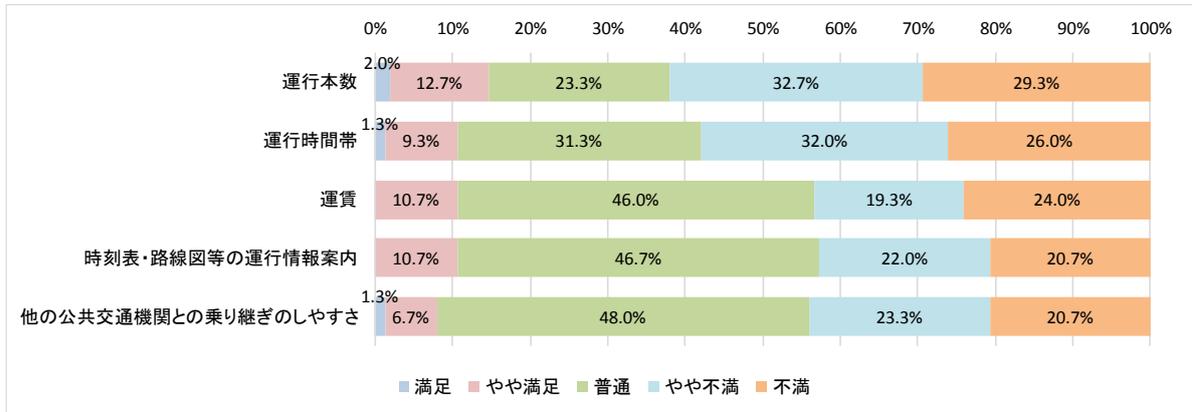
■ 利用頻度



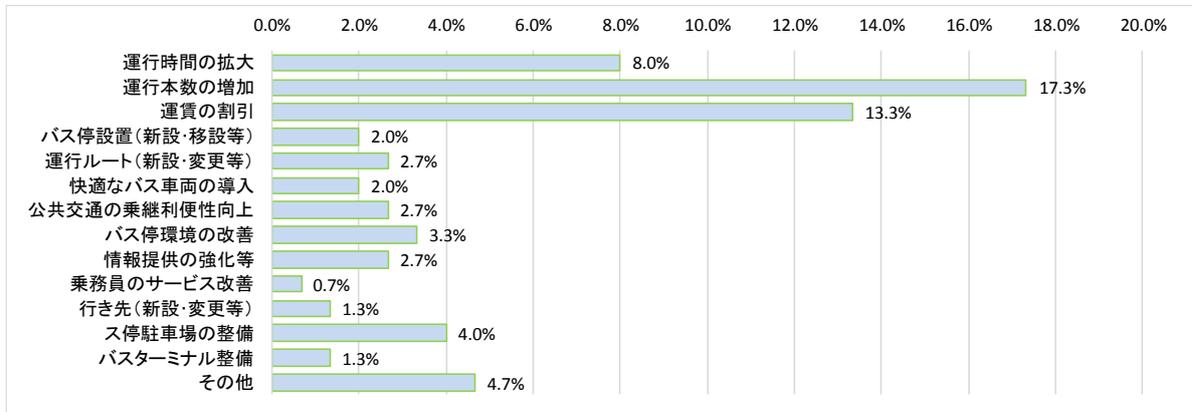
■ 選択理由



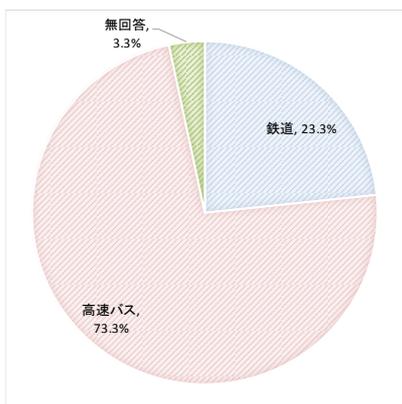
■ 満足度



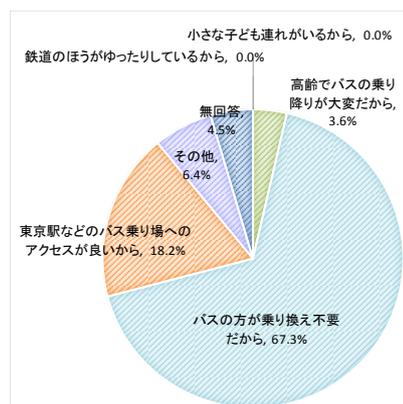
■ 運行内容や新たに要望する行き先・方面等の要望



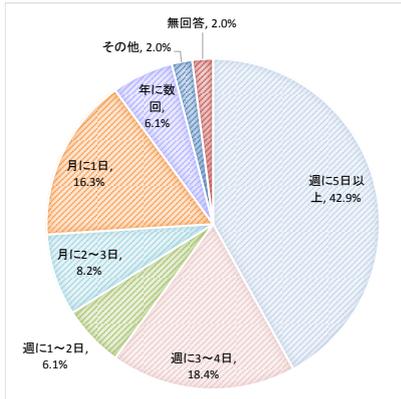
■ 利用頻度



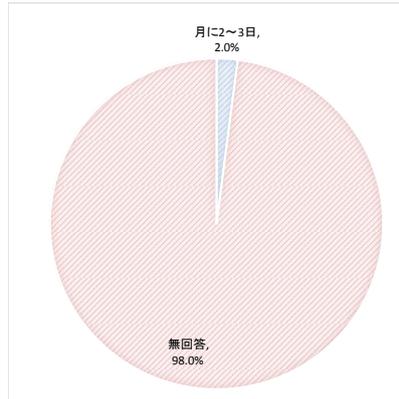
■ 選択理由



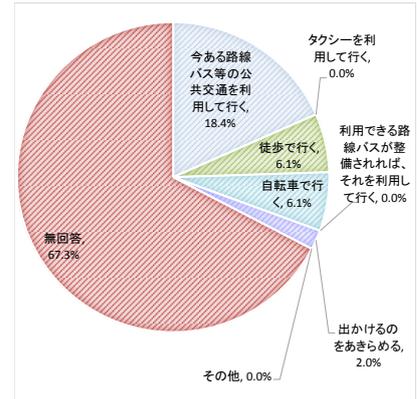
■ 鉄道利用頻度



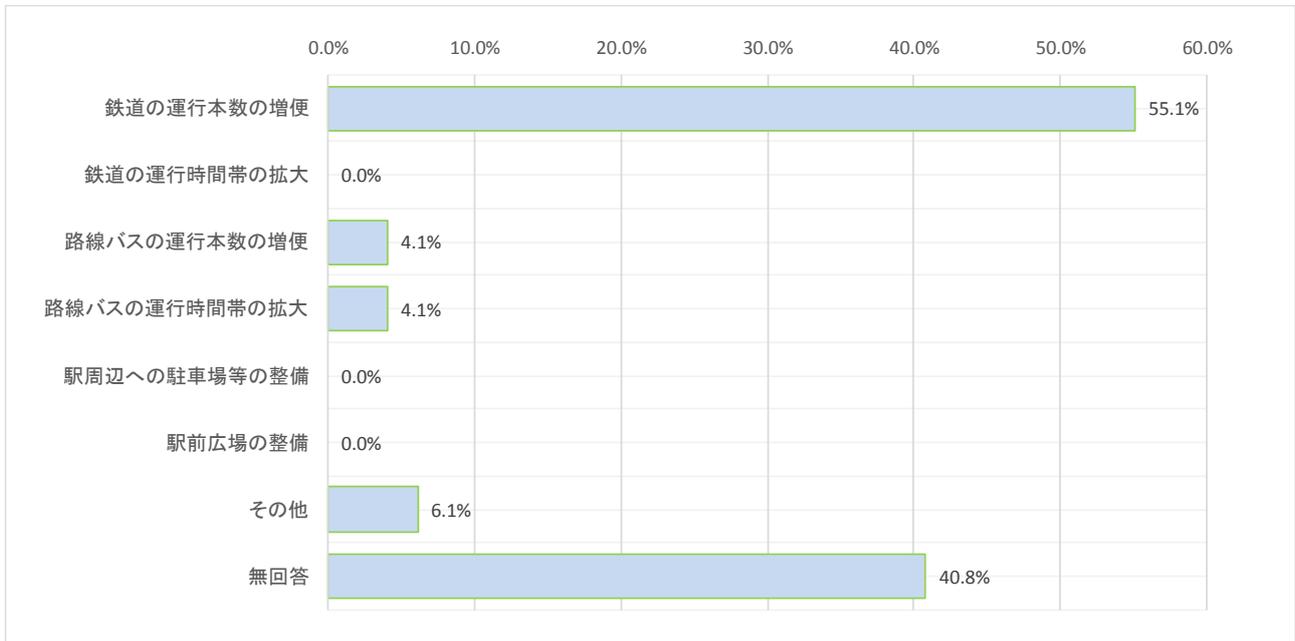
■ タクシー利用頻度



■ 利用手段が使えなくなったら



■ 運行内容や新たに要望する行き先・方面等の要望



3. 観光客アンケート調査

(1) 調査の概要

| | | | | | | | |
|-----------------|---|----------------|-------------|-------------|--------------|----------|--|
| 調査方法 | <ul style="list-style-type: none">・ 調査員による直接ヒアリング・ 対象者：自動車、タクシー、家族・友人等送迎者等 ※2人/箇所×4箇所=8人 | | | | | | |
| 調査項目 | <ul style="list-style-type: none">・ 利用者属性（性別、年齢、居住地、自動車保有状況）・ 施設までの利用交通手段、利用頻度・ 改善して欲しいサービス（行き先、運行日、運行本数等）・ 公共交通への転換可能性と条件（行き先、便数、運賃等） | | | | | | |
| 実施日時 | ・ 平成30年11月4日（日） 8:00～17:00 | | | | | | |
| 集計結果 (N=回答数) | <table><tr><td>・ アロハガーデン N=30</td><td>・ 館山駅 N=103</td></tr><tr><td>・ 渚の駅 N=117</td><td>・ 枇杷クラブ N=93</td></tr><tr><td colspan="2">総計 N=343</td></tr></table> | ・ アロハガーデン N=30 | ・ 館山駅 N=103 | ・ 渚の駅 N=117 | ・ 枇杷クラブ N=93 | 総計 N=343 | |
| ・ アロハガーデン N=30 | ・ 館山駅 N=103 | | | | | | |
| ・ 渚の駅 N=117 | ・ 枇杷クラブ N=93 | | | | | | |
| 総計 N=343 | | | | | | | |

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合があります。

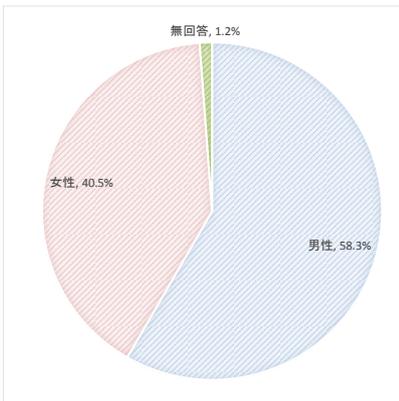
(2) 観光実態

○本市に訪れる観光客の特性として、ファミリー層が約半数を占めており、利用交通手段としては「自家用車を運転」が65.0%と最も多く、次いで「高速バス」が9.6%、「鉄道」が7.0%となっている。

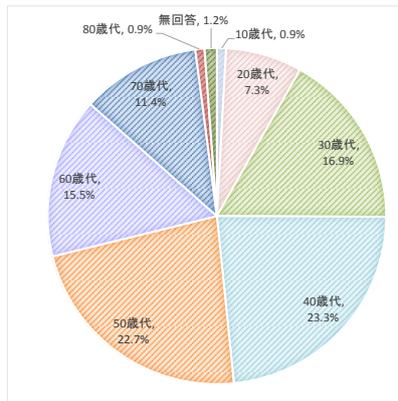
○今後、本市の公共交通がより便利に利用しやすくなるには「JR 内房線特急列車の復活・増便」が最も多く、次いで29.4%「高速バスの増便」が28.9%、「観光地を結ぶ周遊バスの運行」は24.8%であり、公共交通が利用しやすくなった際の転換可能性について、「利用したいと思う」が53.1%となっており、観光交通の重要性が示唆された。

○公共交通の利便性が向上した際の利用意向として、53.1%の方が「利用したいと思う」と回答している。

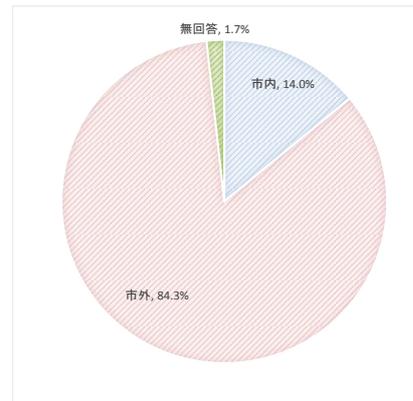
■性別



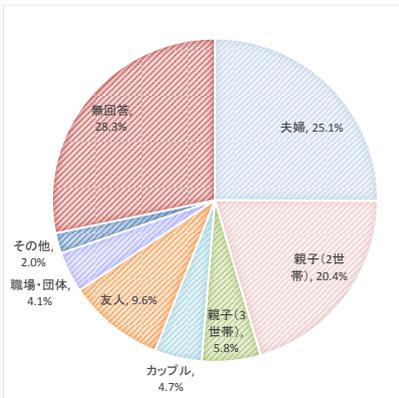
■年齢



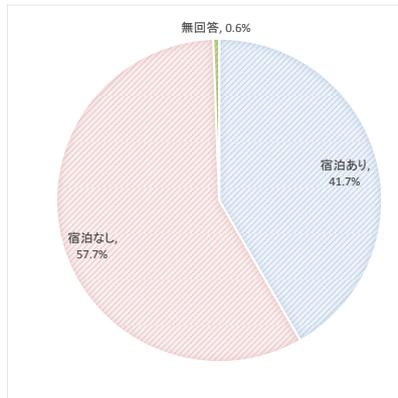
■居住地



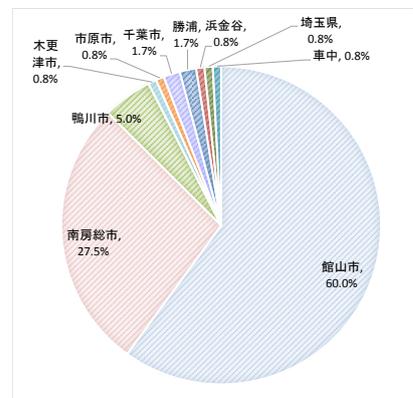
■同行者



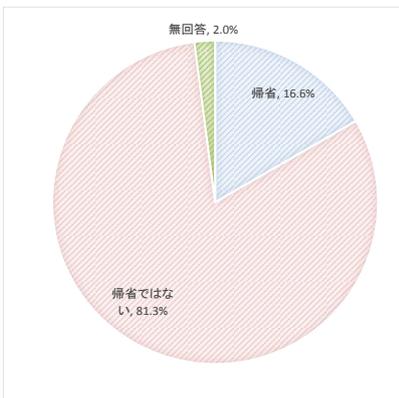
■宿泊の有無



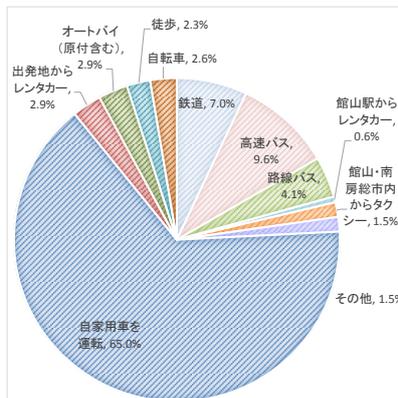
■宿泊先



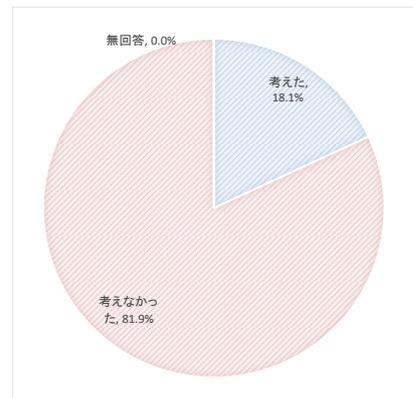
■帰省目的者



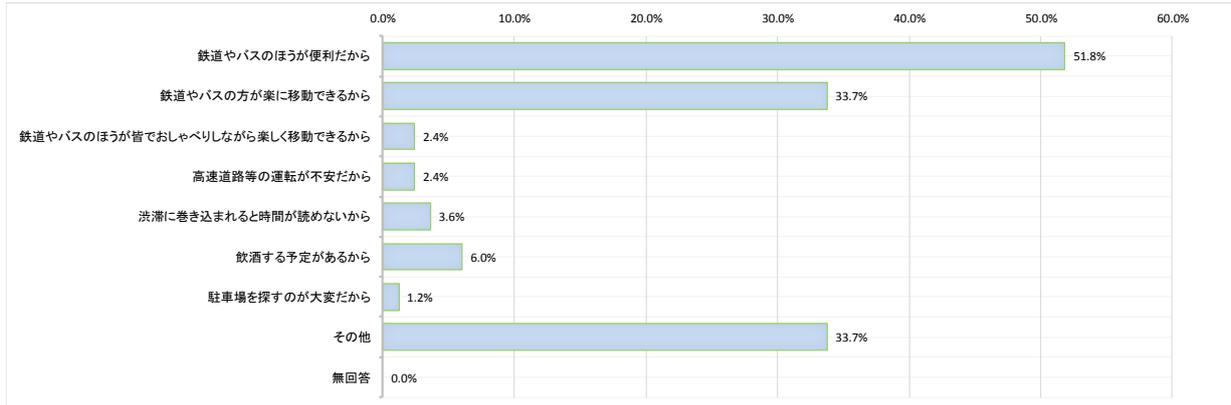
■代表交通手段



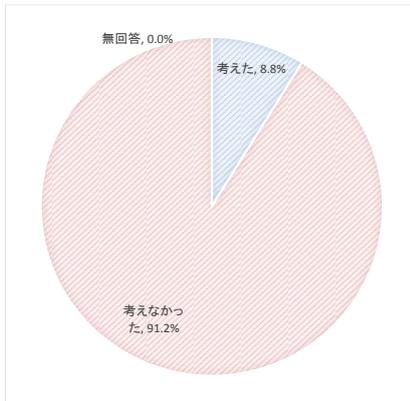
■自家用車利用を考えたか



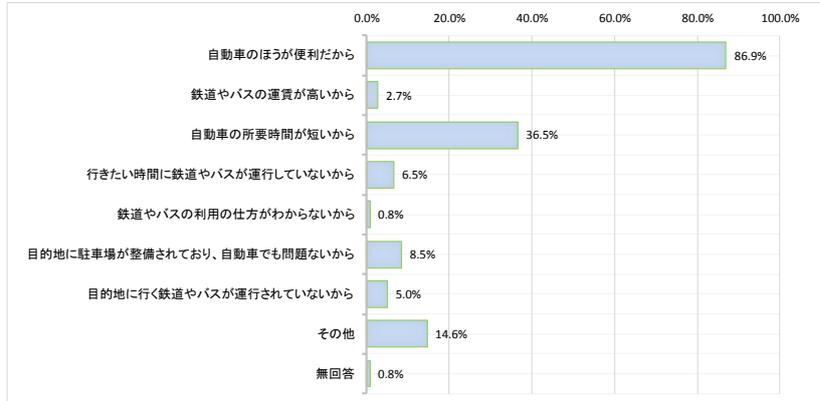
■ 自家用車等を利用しなかった理由



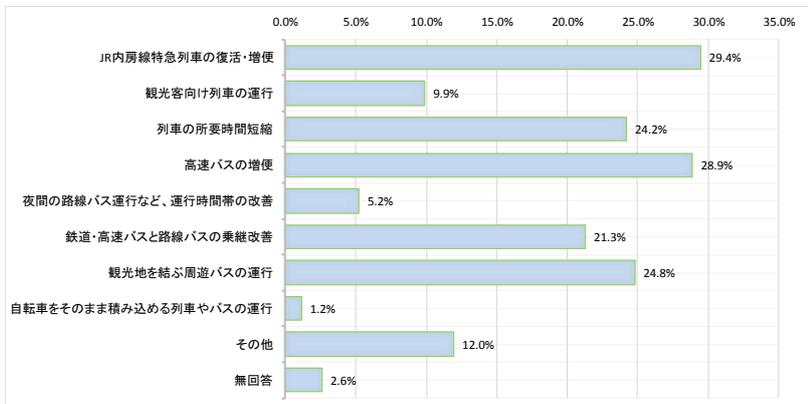
■ 公共交通利用を考えたか



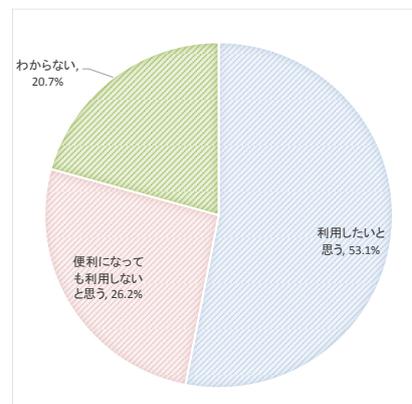
■ 公共交通を利用しなかった理由



■ 公共交通利便性向上策



■ 利便性向上時の利用意向



4. 高校生アンケート調査

(1) 調査の概要

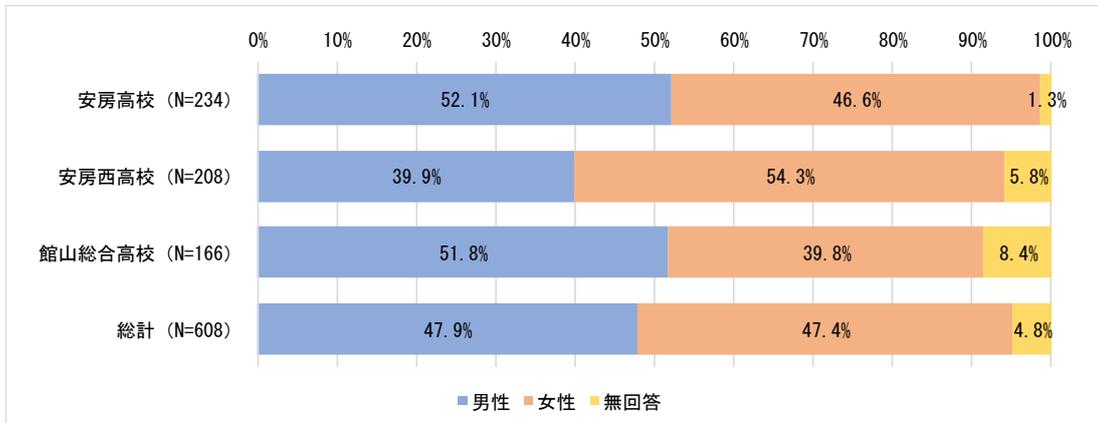
| | | | | | | | | | |
|-----------------|---|---------|-------|---------|-------|----------|-------|----|-------|
| 調査方法 | ・ 学校に協力依頼し、配布・回収 | | | | | | | | |
| 調査対象 | ・ 市内3校 ・ 県立安房高校、県立館山総合高校、私立安房西高校の生徒 | | | | | | | | |
| 調査項目 | ・ 利用者属性（性別、居住地）、通学実態（交通手段、通学時間（部活時含む）、家族等による送迎の負担状況） ・ 路線バス等公共交通の利用有無と、満足度（ルート、ダイヤ、運賃等） ・ 公共交通を利用しない理由、利用するための条件 | | | | | | | | |
| 実施日時 | ・ 平成30年11月中旬から下旬 | | | | | | | | |
| 集計結果 (N=回答数) | <table> <tr> <td>・ 安房高校</td> <td>N=234</td> <td>・ 安房西高校</td> <td>N=208</td> </tr> <tr> <td>・ 館山総合高校</td> <td>N=166</td> <td>総計</td> <td>N=608</td> </tr> </table> | ・ 安房高校 | N=234 | ・ 安房西高校 | N=208 | ・ 館山総合高校 | N=166 | 総計 | N=608 |
| ・ 安房高校 | N=234 | ・ 安房西高校 | N=208 | | | | | | |
| ・ 館山総合高校 | N=166 | 総計 | N=608 | | | | | | |

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合があります。

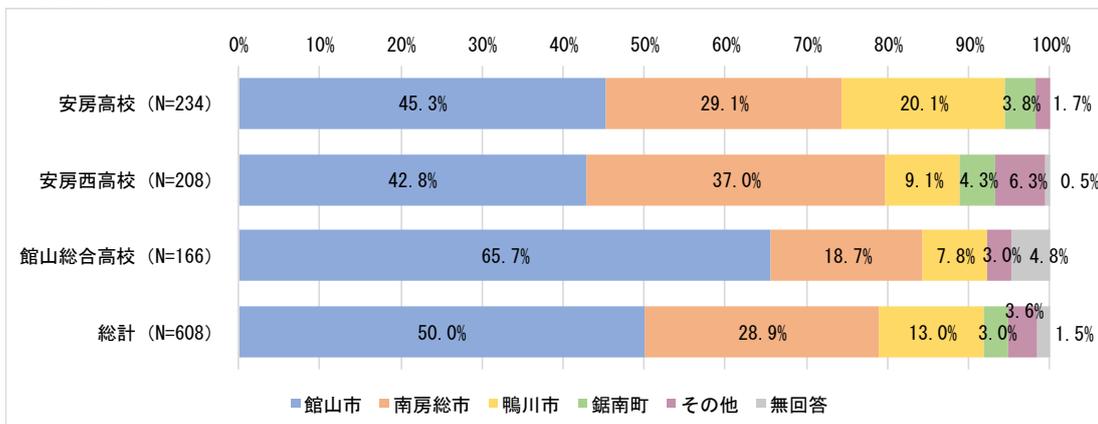
(2) 公共交通利用実態

- 普段の登下校時の交通手段として、「自転車」が 55.8%、「家族や知人の車で送迎」が 37.3%、「路線バス」が 8.6% であり、雨天時になると「自転車」9.4% (46.4 ポイント減少)、「家族や知人の車で送迎」67.3% (30.0 ポイント増加)、「路線バス」11.8% (3.2 ポイント増加) と変容する。
- 路線バス利用の傾向として、登下校時利用が 78.8% (雨天時 66.7%) と片道利用は少ない傾向にある。
- 鉄道に対する不満として「本数が少ないから」が 93.7% と大半を占めており、次いで「下校時に使いやすい便がない」が 23.8% であった。そのため、利用者増加への取組として「運行本数の増便」が 62.2% と高い数値を示している。また、下校時の時間をつぶせる場所として「駅構内や駅近くの商業施設、カフェなどの充実 (32.1%)」「駅構内や駅近くで待ち時間に勉強やおしゃべりをして過ごせる空間の充実 (25.0%)」も挙げられている。
- 路線バスの利用者を増やすための取組としては「わかりやすい運賃制度 (200円、300円とキリのいい料金にするなど)」が 30.1% と最も多く、次いで「運行本数の増便」29.9%、「駅やバス停近くの商業施設、カフェなどの充実」17.3% となっている。
- 今後、路線バスのサービスが改善されたら、バスを今よりも利用するかを聞いたところか「利用する」、「時刻や運賃が適切ならば利用する」が 35.2% であり、「あまり利用しない」「利用しない」が 39.4% であった。
- 館山総合高校の学生に、学校の近くまで登下校の時間帯にバスが走るようになった際の利用意向を聞くと「利用しないと思う」が 31.9% と高い数値を占めているが、「利用すると思う」「疲れているときなどに利用すると思う」「天気が悪い日に利用すると思う」と回答した学生は 27.0% であり、若干の需要は見られる。

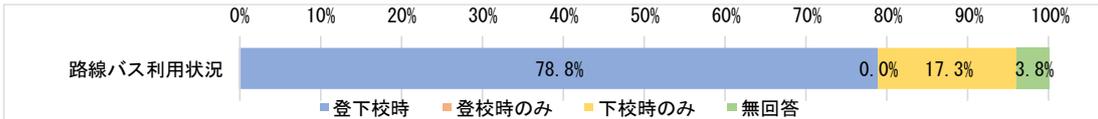
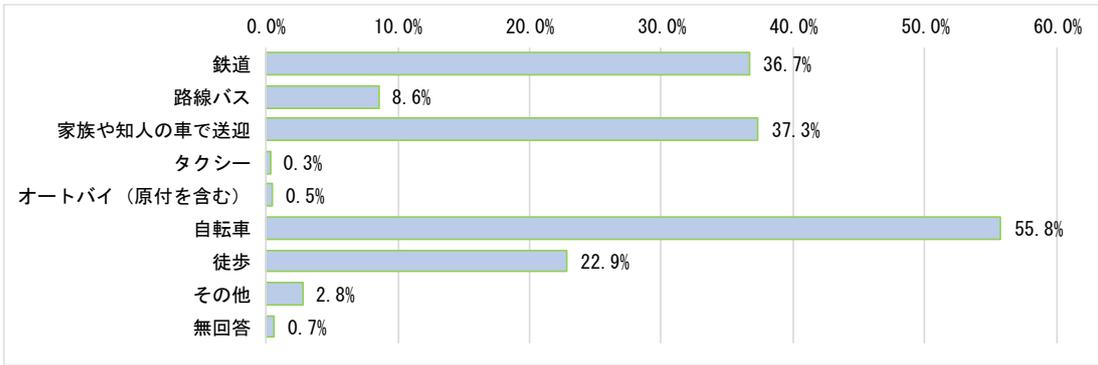
■ 性別



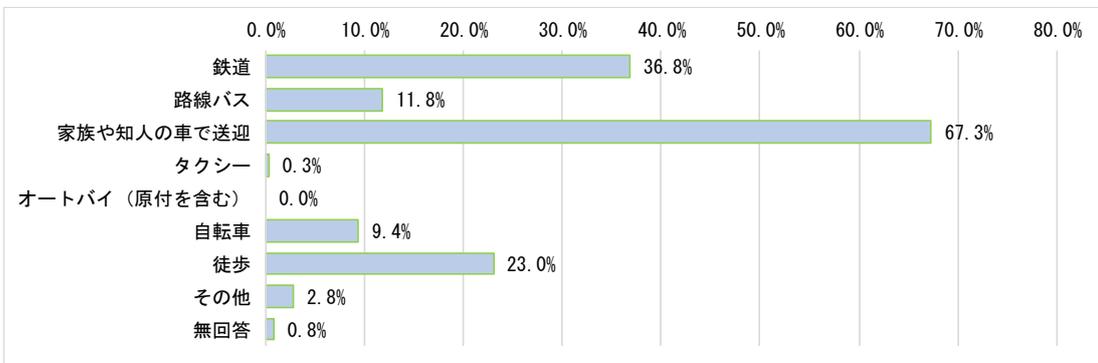
■ 居住地



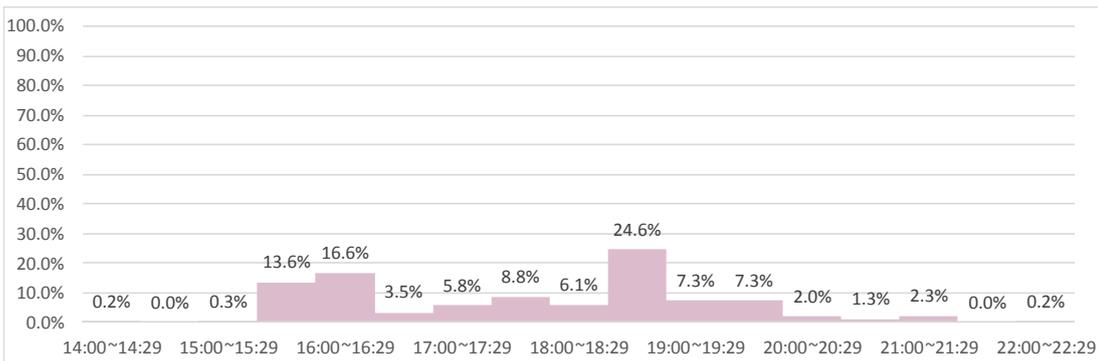
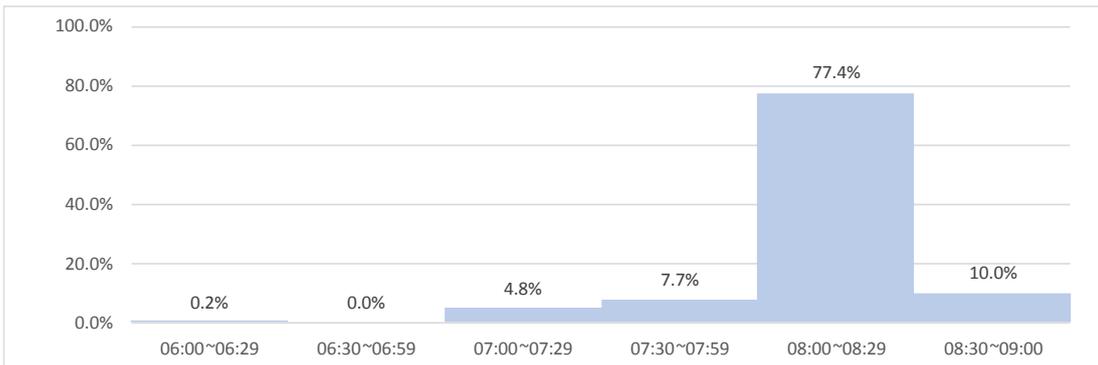
■ 普段の登下校時の交通手段



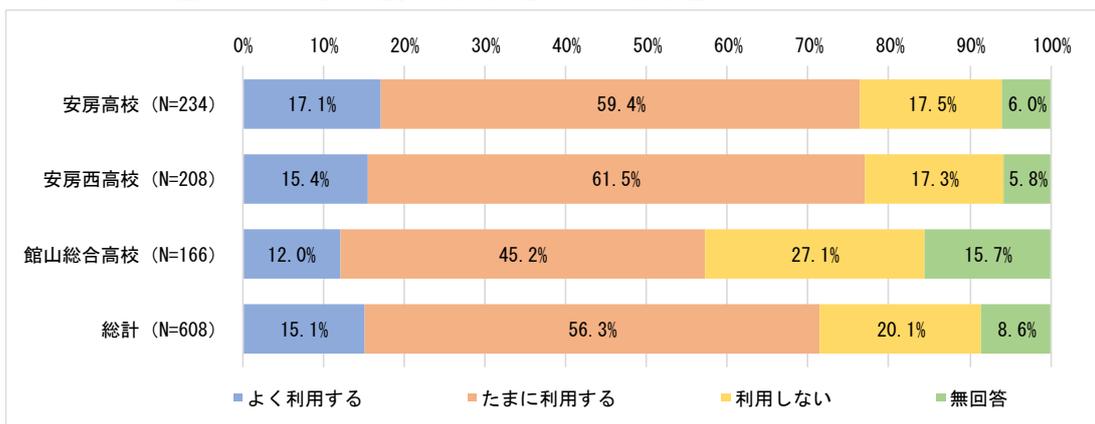
■ 雨の日の登下校時の交通手段



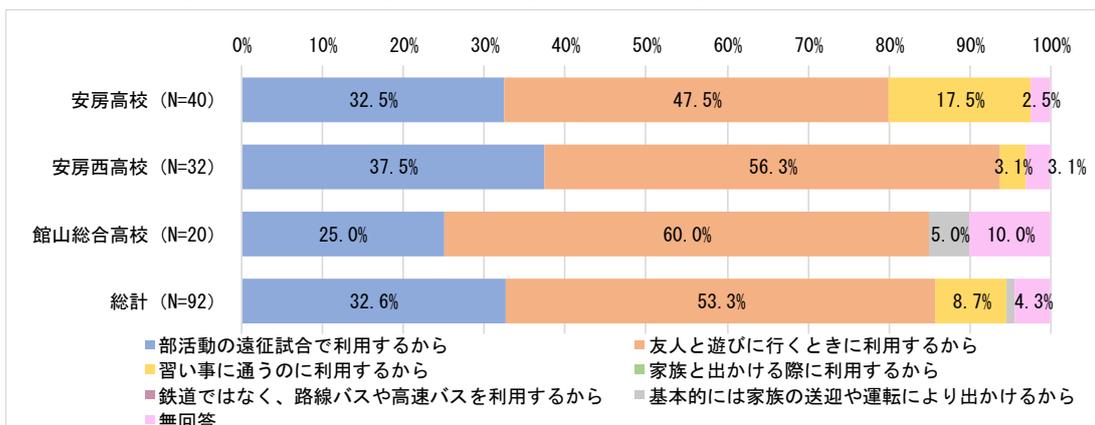
■ 登下校の時間帯



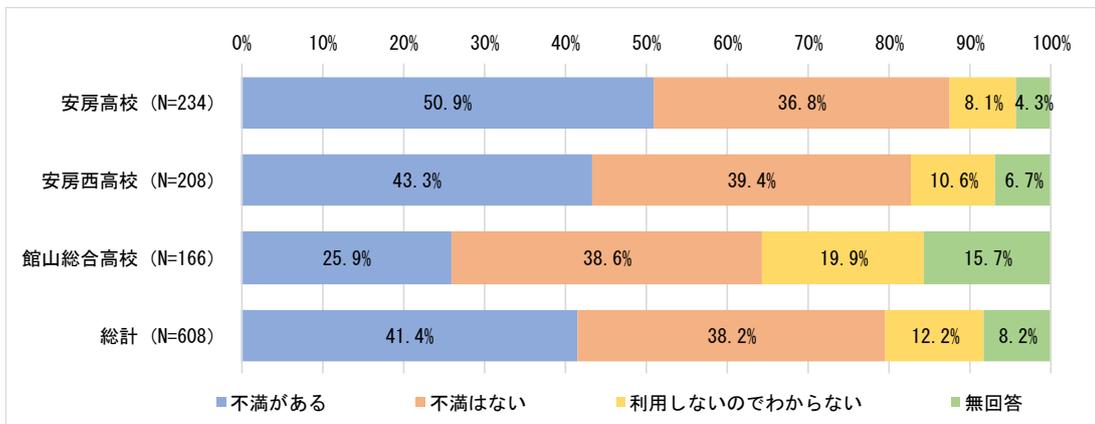
■通学以外（習い事や遊びなど）で鉄道を利用すること



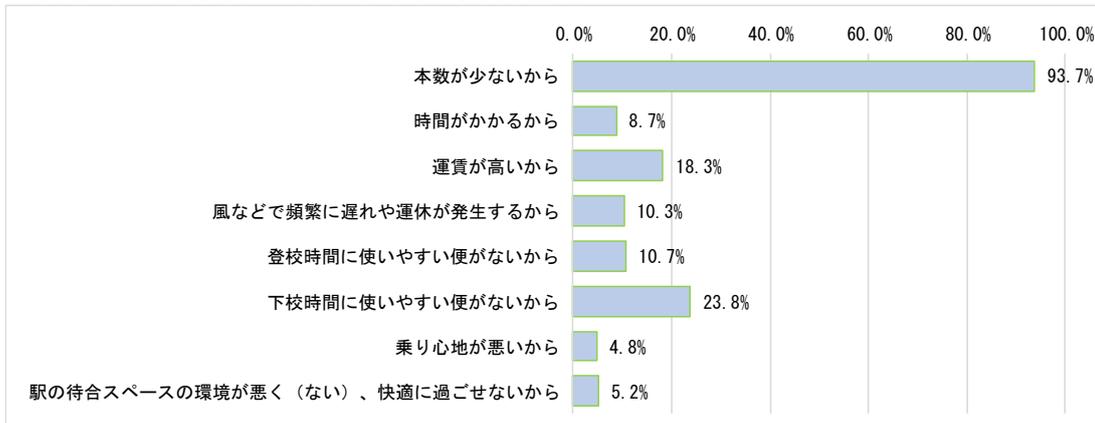
■通学以外（習い事や遊びなど）で鉄道を利用すること（よく利用する理由）



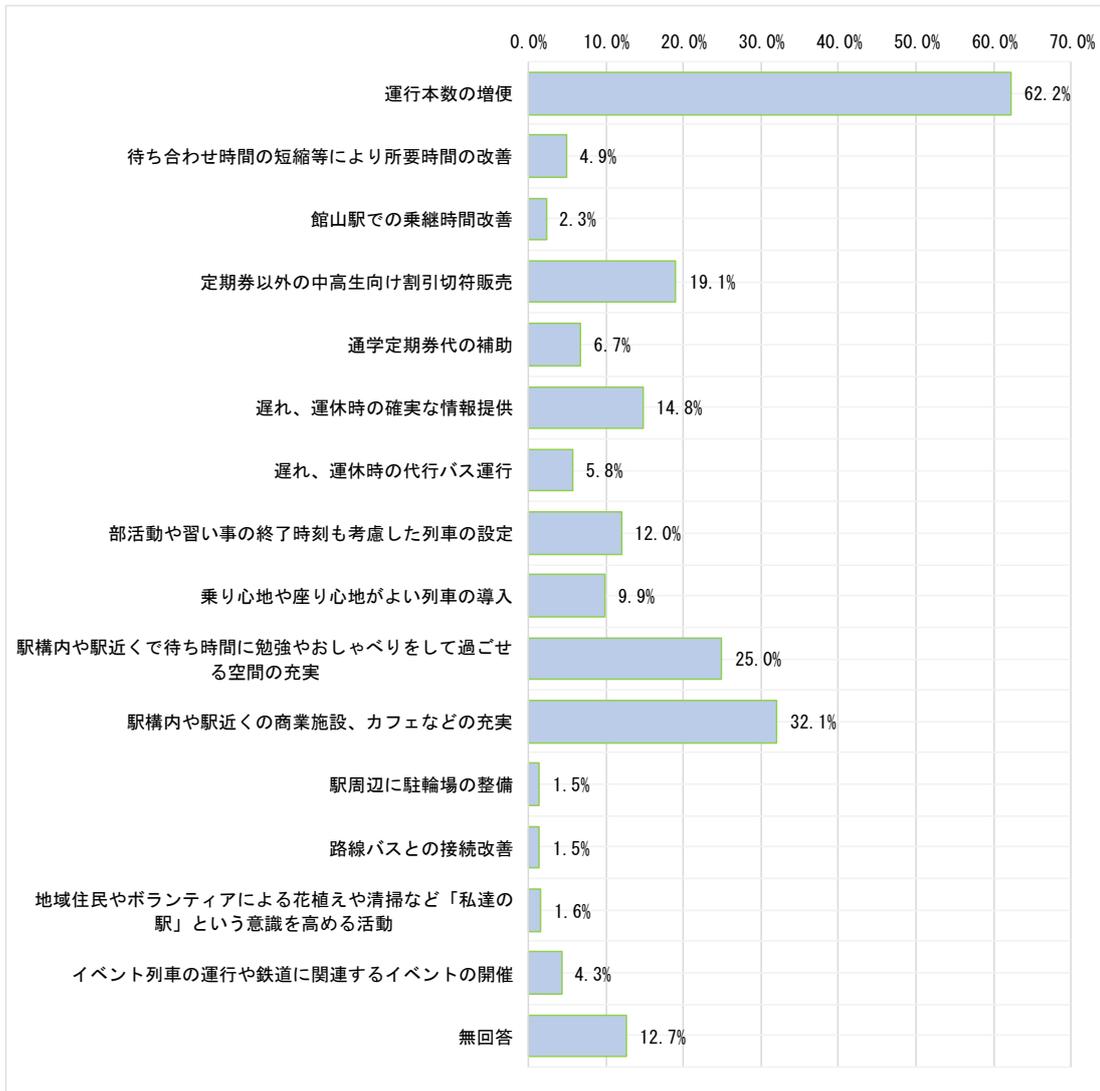
■鉄道（JR内房線）に対する不満



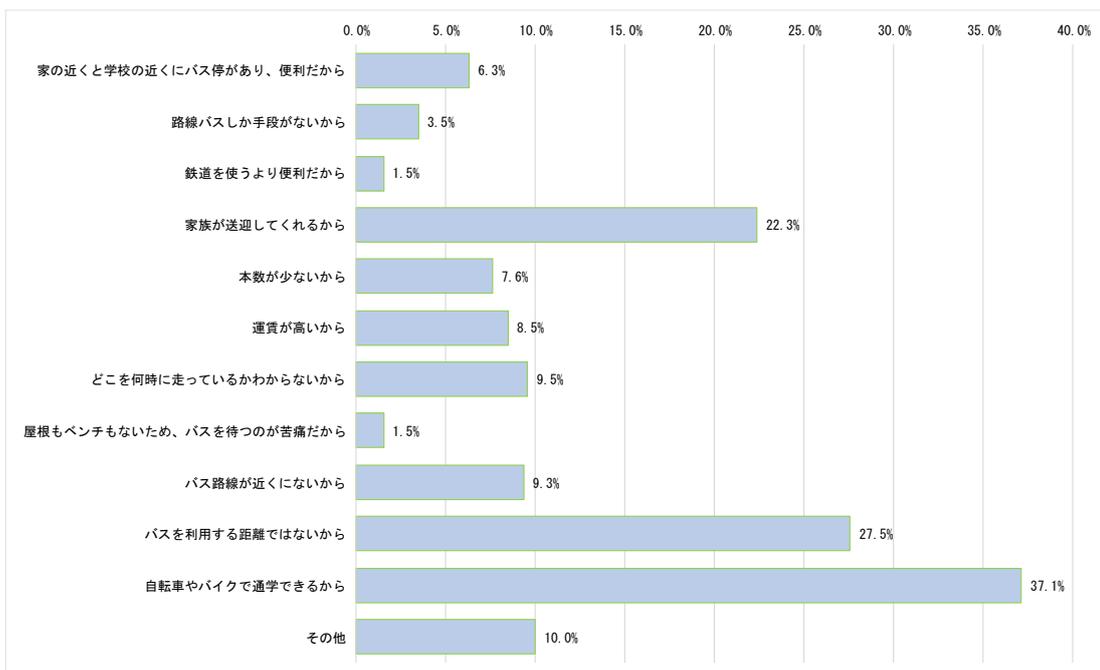
■鉄道（JR内房線）に対する不満（不満理由）



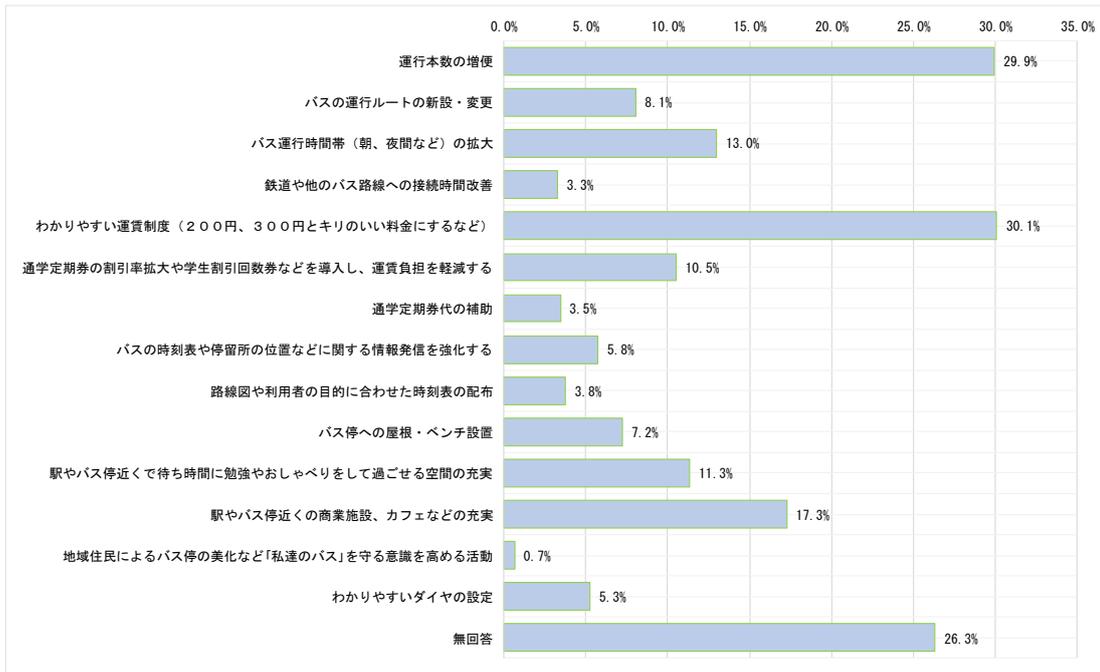
■ 鉄道の利用者を増やすための取組



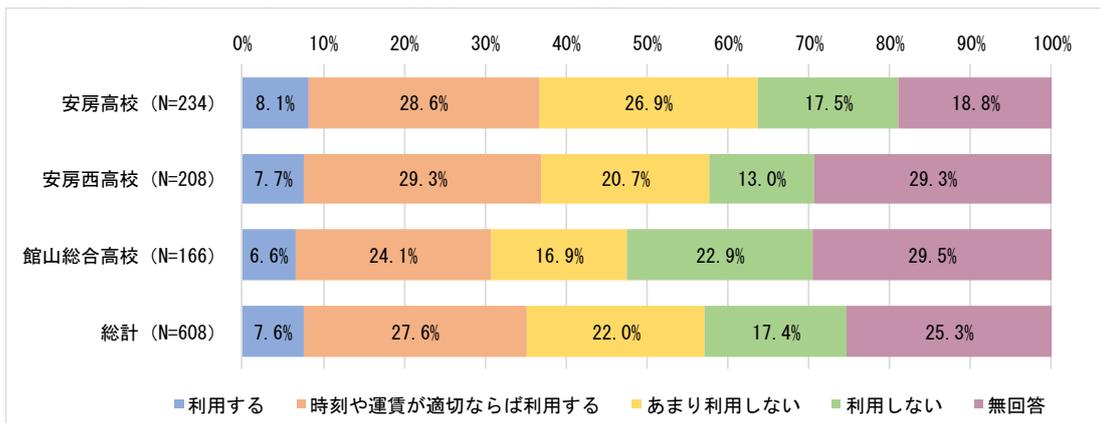
■ 通学時に路線バスを利用する、または利用しない理由



■ 路線バスの利用者を増やすための取組



■ 今後、路線バスのサービスが改善されたら利用するか



■ 学校の近くまで登下校の時間帯にバスが走るようになったら、利用するか【館山総合のみ】

