

## 第2章 公共交通に関する実態調査

計画策定及び今後の公共交通のあり方を検討するための基礎資料とすることを目的に、市民、公共交通利用者、関係事業者等を対象に公共交通に関する各種実態調査を実施しました。

|                        |                                     |                       |                      |
|------------------------|-------------------------------------|-----------------------|----------------------|
| 市民アンケート調査              |                                     |                       |                      |
| 対象                     | 調査方法                                | 調査期間                  | 回収結果                 |
| 15歳以上の市民3,000人（無作為抽出）  | 郵送による調査票の配布・回収及びWebによる回答            | 令和6年7月25日<br>～8月9日    | 1,190票<br>（回収率39.7%） |
| 市内循環バス「ヨッピー」利用者アンケート調査 |                                     |                       |                      |
| 対象                     | 調査方法                                | 調査期間                  | 回収結果                 |
| 市内循環バス「ヨッピー」利用者        | 始発～終発（全便）で調査員による調査票の直接配布・回収         | 令和6年7月14・17日          | 394票                 |
| 鉄道・路線バス・タクシー利用者アンケート調査 |                                     |                       |                      |
| 対象                     | 調査方法                                | 調査期間                  | 回収結果                 |
| 鉄道利用者                  | 7:00～19:00で調査員による調査票の直接配布・回収        | 令和6年7月14・17日          | 319票                 |
| 路線バス利用者                |                                     |                       | 414票                 |
| タクシー利用者                | タクシー車両等にアンケートを設置し、郵送による回収及びWebによる回答 | 令和6年7月15日<br>～8月2日    | 12票                  |
| 交通事業者アンケート調査           |                                     |                       |                      |
| 対象                     | 調査方法                                | 調査期間                  | 回収結果                 |
| 鉄道事業者                  | 電子メールによる調査票の配布・回収                   | 令和6年7月10日<br>～8月2日    | 1票                   |
| 高速バス事業者                |                                     |                       | 4票                   |
| 路線バス事業者                |                                     |                       | 3票                   |
| 市内循環バス事業者              |                                     |                       | 1票                   |
| タクシー事業者                |                                     |                       | 2票                   |
| 関係団体アンケート調査            |                                     |                       |                      |
| 対象                     | 調査方法                                | 調査期間                  | 回収結果                 |
| 四街道市社会福祉協議会            | 電子メールによる調査票の配布・回収                   | 令和6年7月9日<br>～8月2日     | 1票                   |
| 四街道市商工会                |                                     |                       | 1票                   |
| 民生委員・児童委員アンケート調査       |                                     |                       |                      |
| 対象                     | 調査方法                                | 調査期間                  | 回収結果                 |
| 民生委員・児童委員              | 郵送による調査票の配布・回収                      | 令和6年7月9日<br>～8月9日     | 109票                 |
| 福祉有償運送事業者アンケート調査       |                                     |                       |                      |
| 対象                     | 調査方法                                | 調査期間                  | 回収結果                 |
| 福祉有償運送事業者              | 電子メールによる調査票の配布・回収                   | 令和6年11月15日<br>～11月29日 | 5票                   |

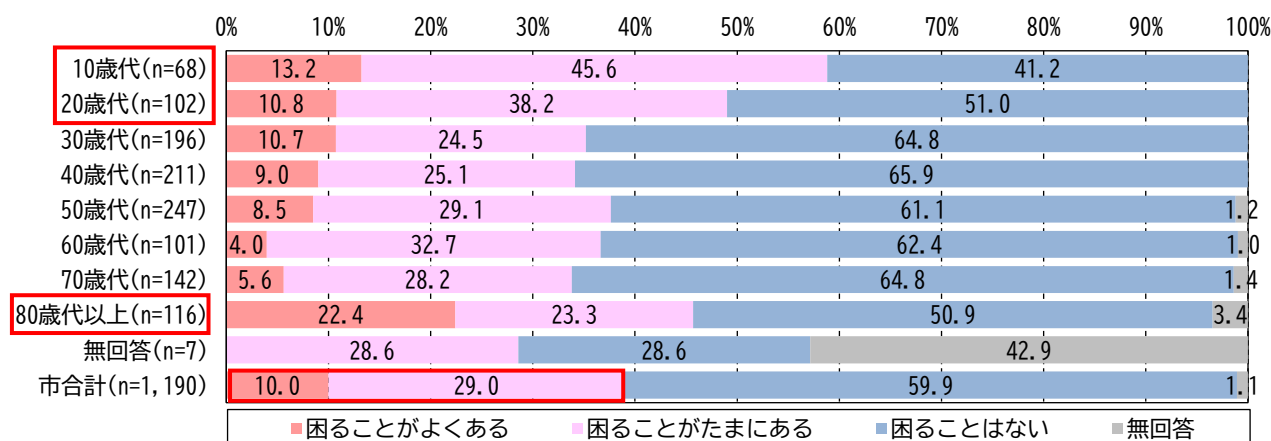
# 1. 公共交通全般に関すること

## 1-1 日常の移動のしやすさ（市民アンケート調査）

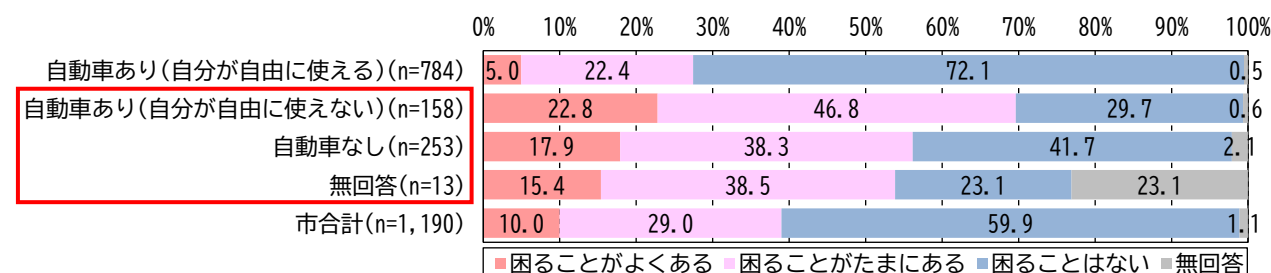
- 外出する時の困り具合は、「困ることがよくある（10.0%）」と「困ることがたまにある（29.0%）」の合計が約4割となっており、年齢別にみると「10歳代」「20歳代」「80歳代以上」で困り具合の割合が高くなっています。また、自身の自動車所有状況別をみると「自動車あり（自分が自由に使える）」以外の方で困り具合の割合が高くなっています。
- 困ることが多い時について、目的別にみると「買い物（39.4%）」「趣味・娯楽（34.9%）」「通院（30.4%）」の順で多く、行き先別にみると「四街道駅及び周辺（56.7%）」「市外（31.5%）」の順で多くなっています。
- 困っている時の対応は、「家族・友人・知人などに送迎してもらう（50.9%）」が最も多くなっており、「鉄道・バスなどの公共交通機関を利用する」は34.9%となっています。

### ■ 外出する時の困り具合

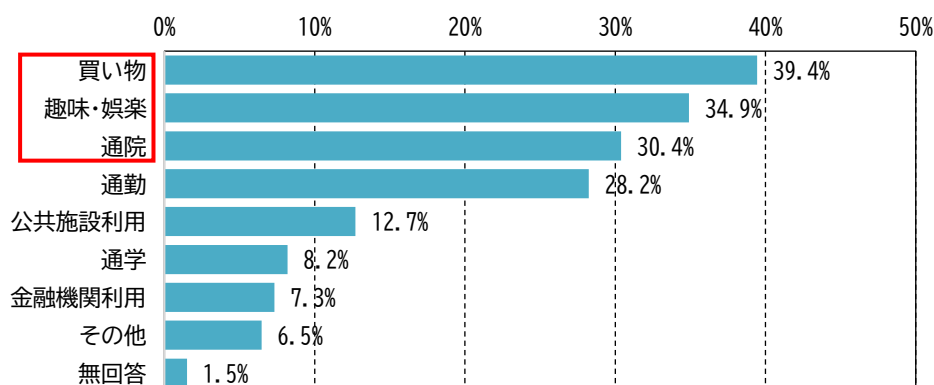
#### 【年齢別】



#### 【自身の自動車所有状況別】

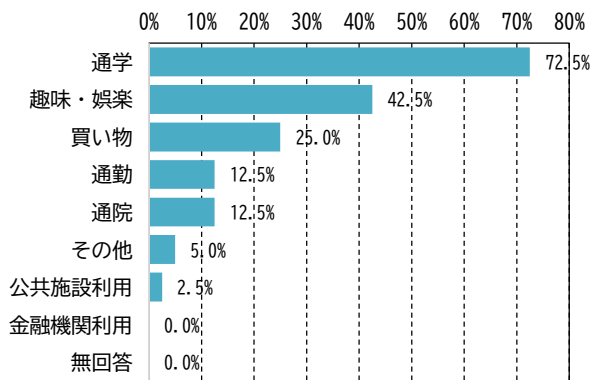


### ■ 困ることが多い目的（n=464）

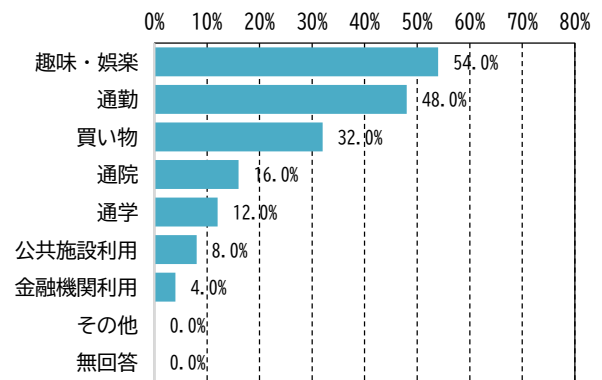


【年齢別】

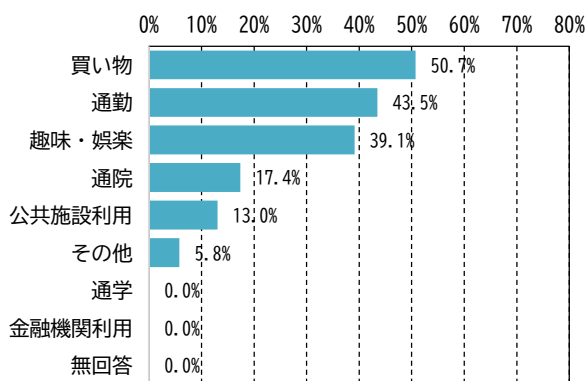
《10歳代（n=40）》



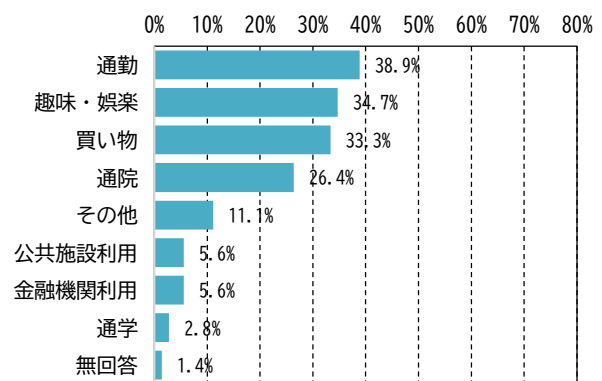
《20歳代（n=50）》



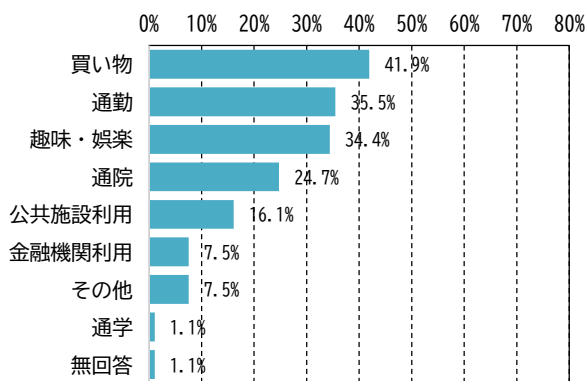
《30歳代（n=69）》



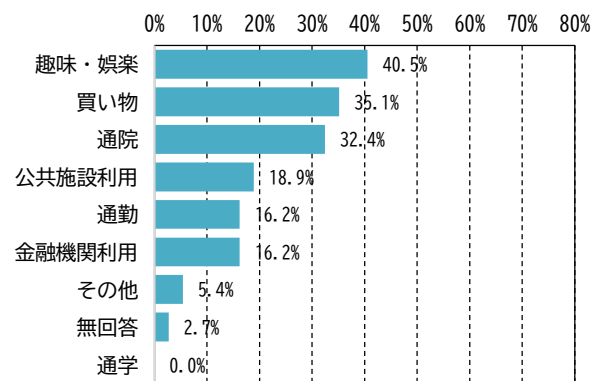
《40歳代（n=72）》



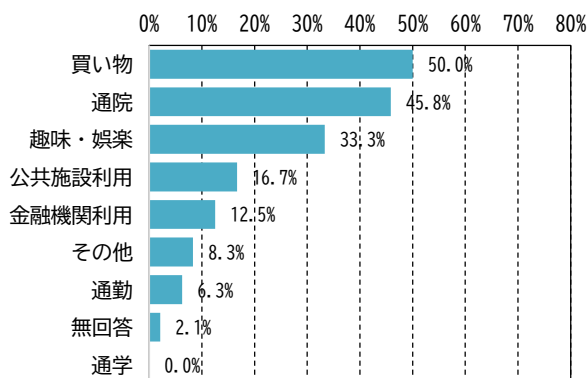
《50歳代（n=93）》



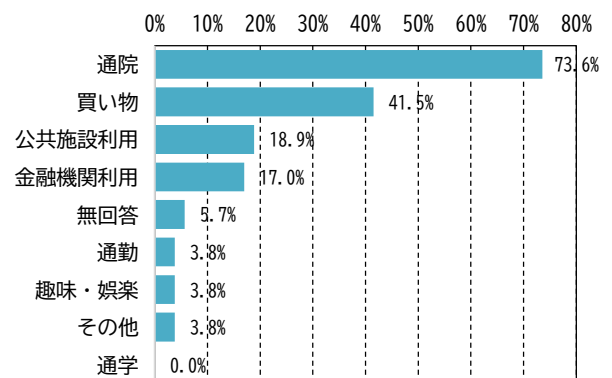
《60歳代（n=37）》



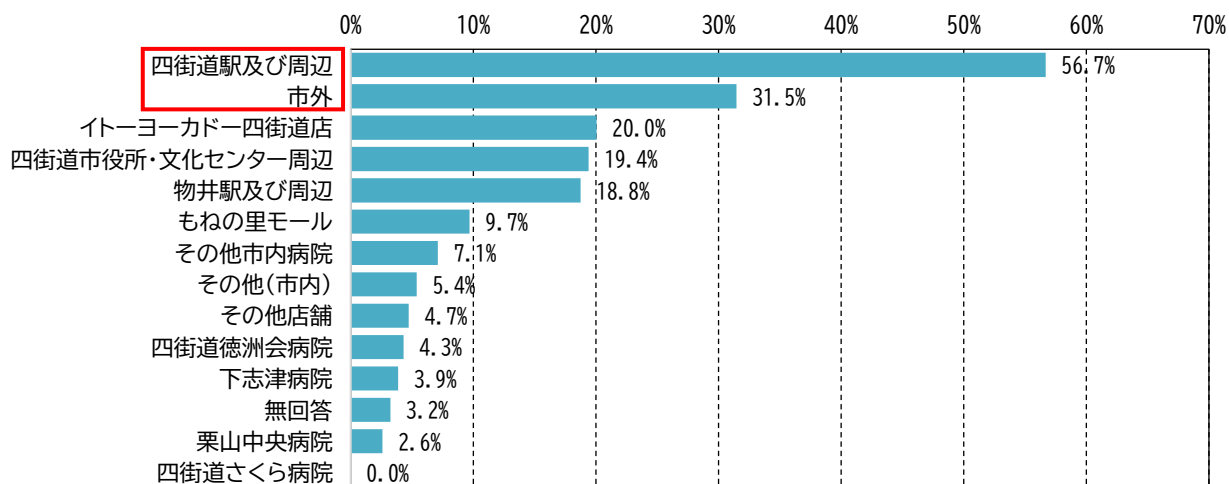
《70歳代（n=48）》



《80歳代以上（n=53）》

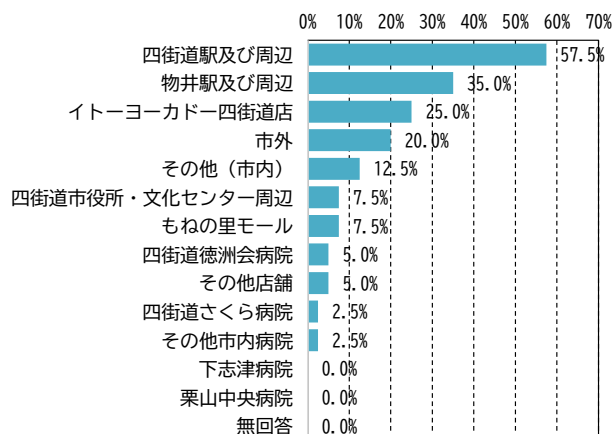


■ 困ることが多い行き先（n=464）

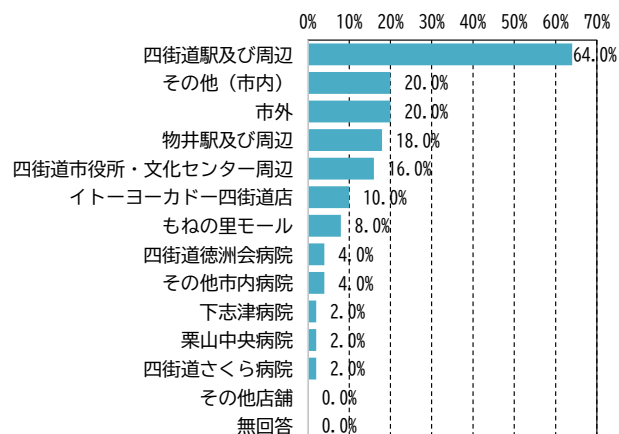


【年齢別】

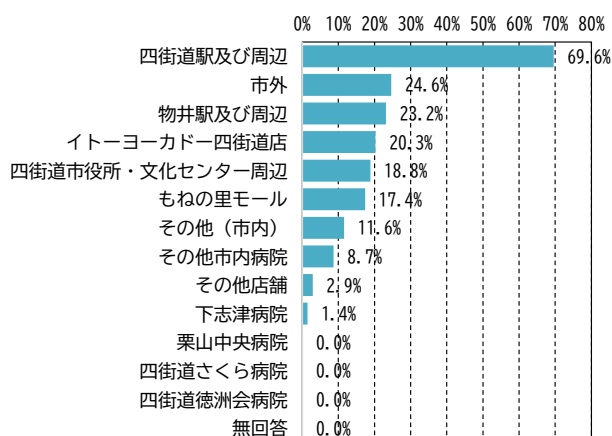
《10歳代（n=40）》



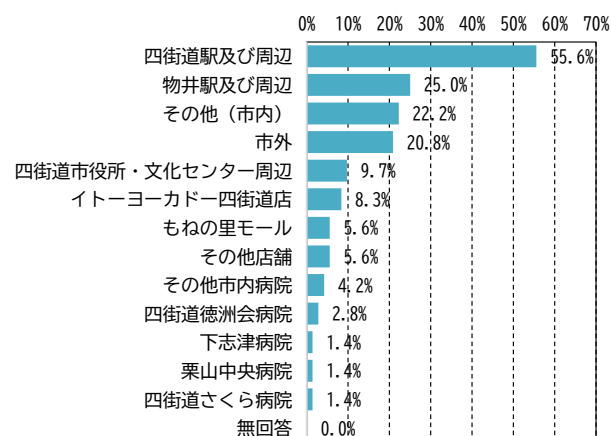
《20歳代（n=50）》



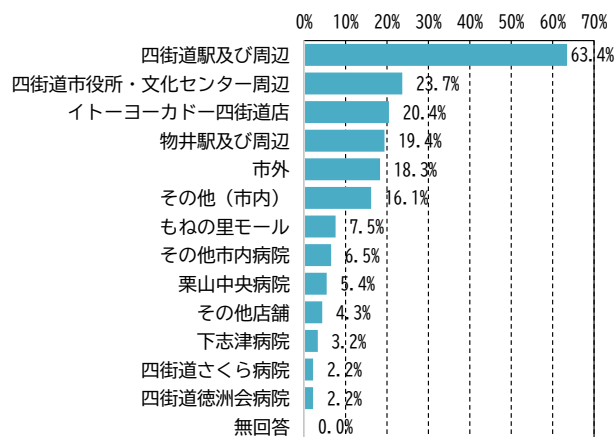
《30歳代（n=69）》



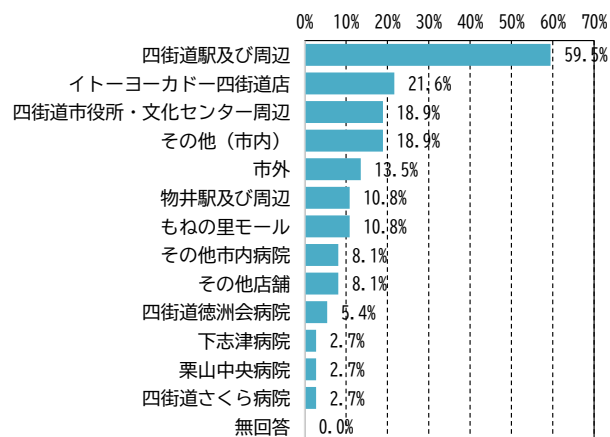
《40歳代（n=72）》



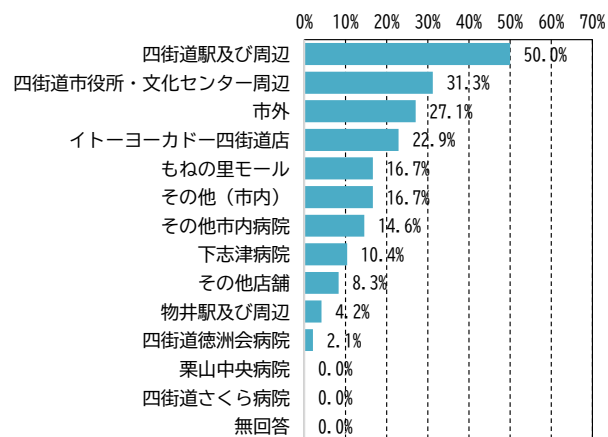
《50歳代（n=93）》



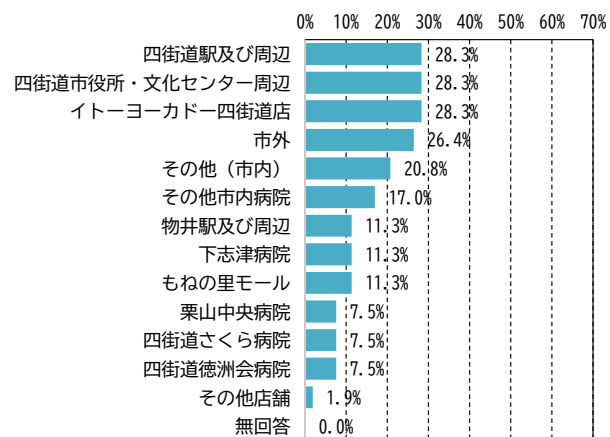
《60歳代（n=37）》



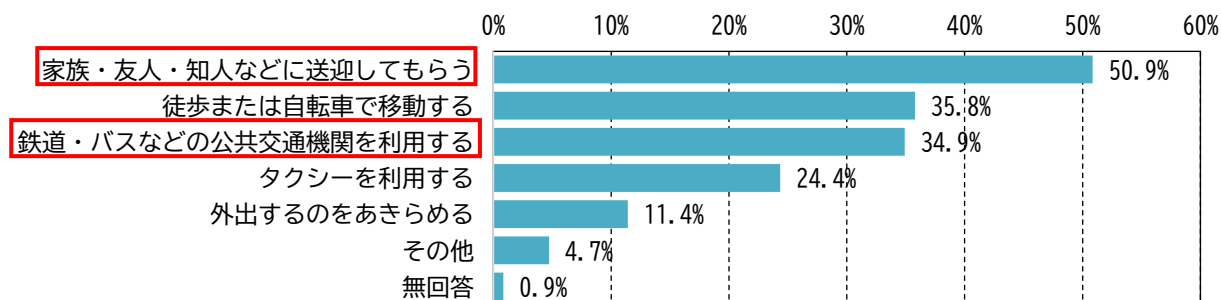
《70歳代（n=48）》



《80歳代以上（n=53）》

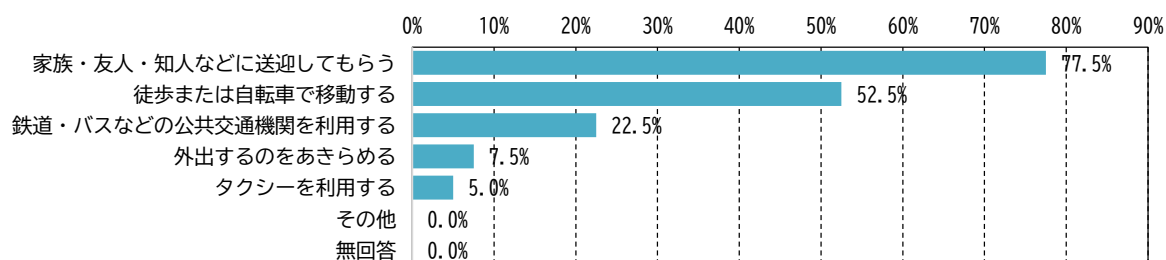


■ 困る時の対応（n=464）

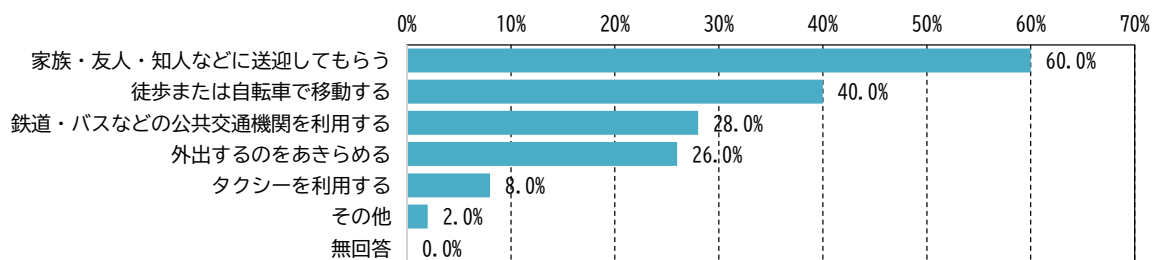


【年齢別】

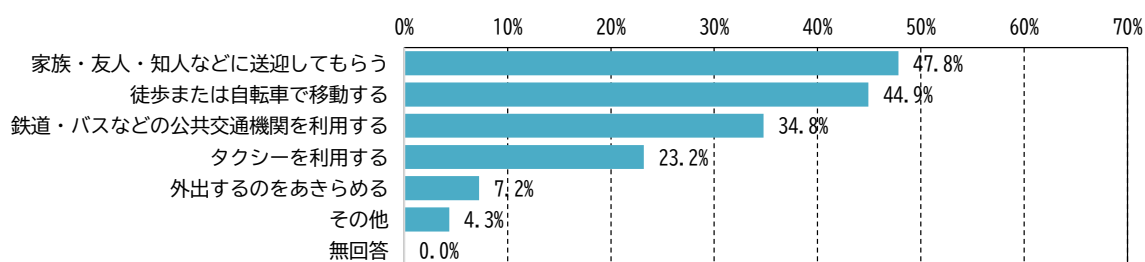
《10歳代（n=40）》



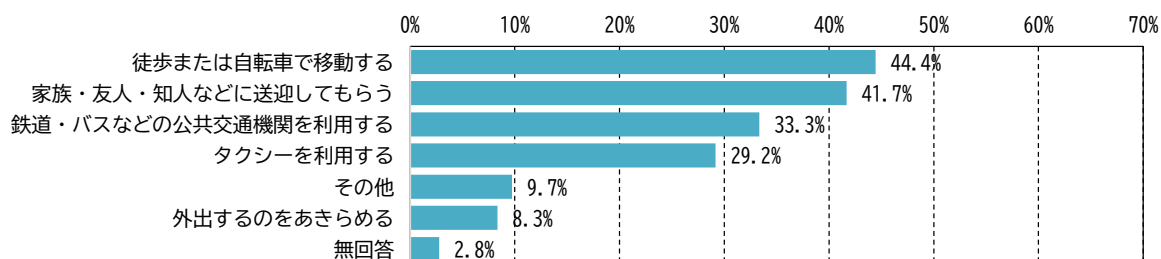
《20歳代（n=50）》



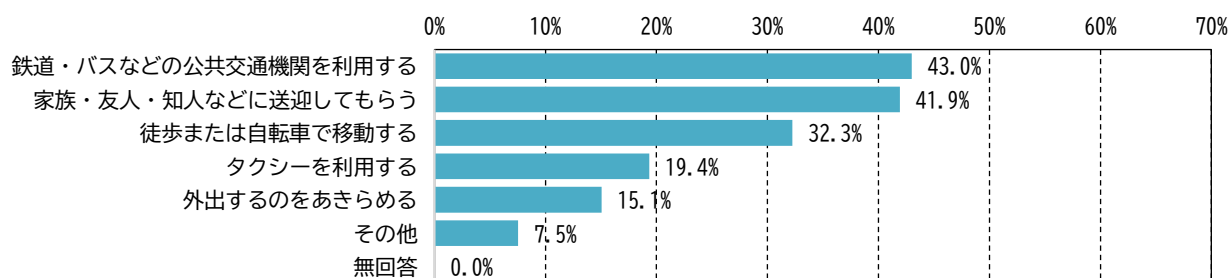
《30歳代（n=69）》



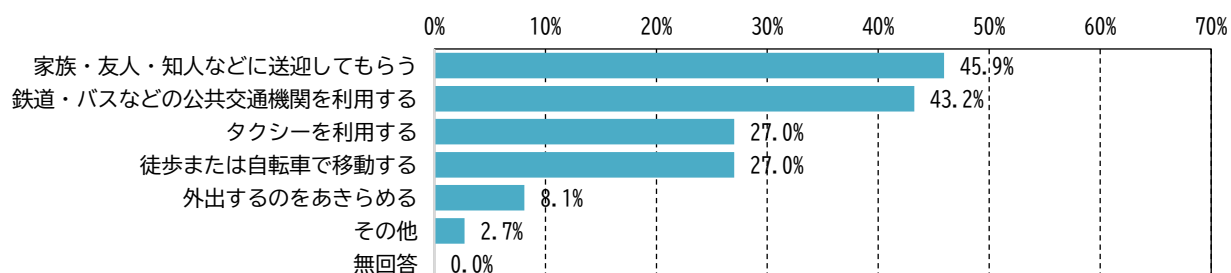
《40歳代（n=72）》



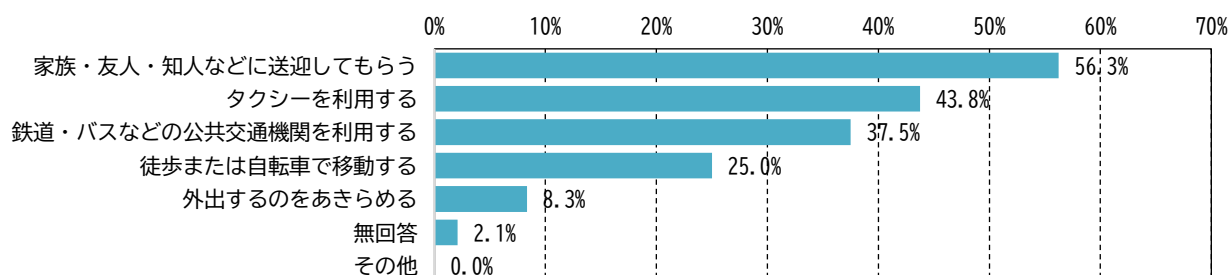
《50歳代（n=93）》



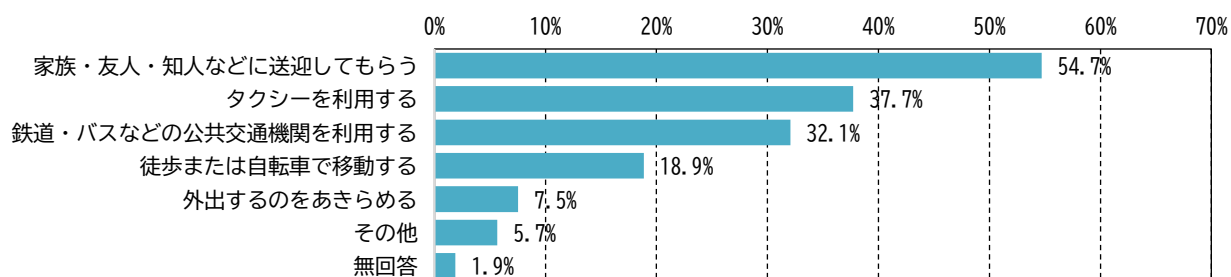
《60歳代（n=37）》



《70歳代（n=48）》



《80歳代以上（n=53）》

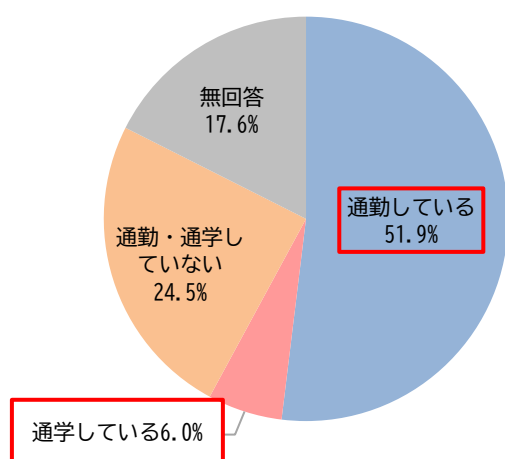


## 1-2 日常の外出行動（市民アンケート調査）

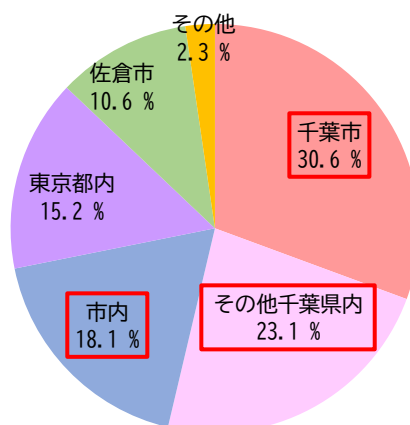
### ① 通勤・通学の場合

- 外出頻度は、「通勤している」が51.9%、「通学している」が6.0%となっており、主な行き先は、「千葉市（30.6%）」「その他千葉県内（23.1%）」「市内（18.1%）」の順で多くなっています。
- 主な交通手段は、「自動車（自分で運転）」が45.4%と最も多くなっており、次いで「鉄道」が39.0%となっています。
- 鉄道を利用する際の駅までの交通手段は、「徒歩」が30.5%と最も多くなっており、次いで「路線バス」と「自転車」が25.7%となっています。

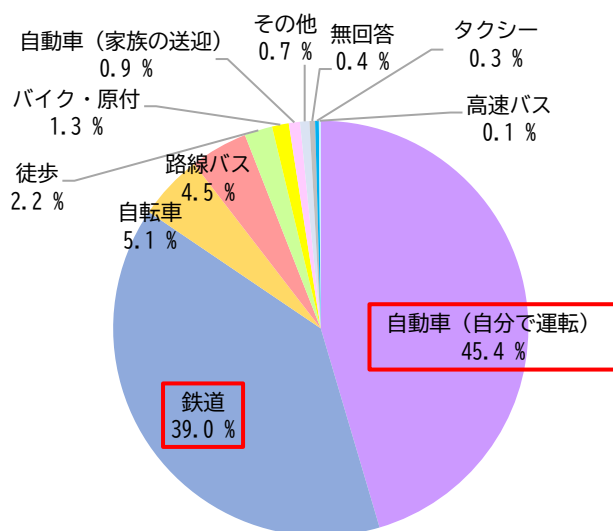
■ 外出頻度（n=1,190）



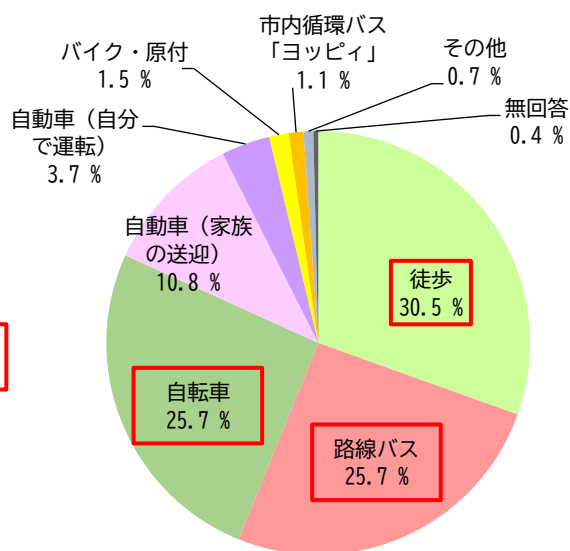
■ 主な行き先（n=689）



■ 主な交通手段（n=689）



■ 駅までの交通手段（n=269）

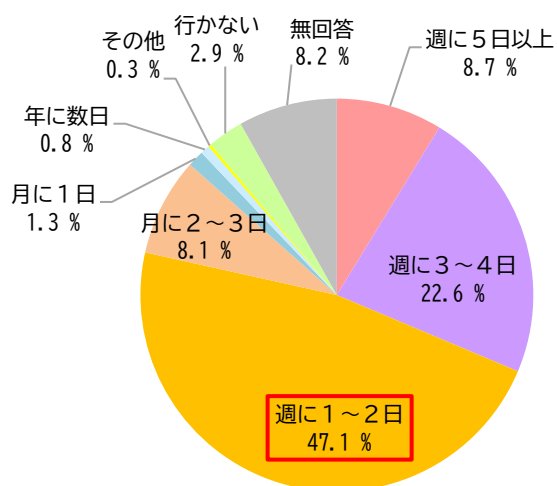




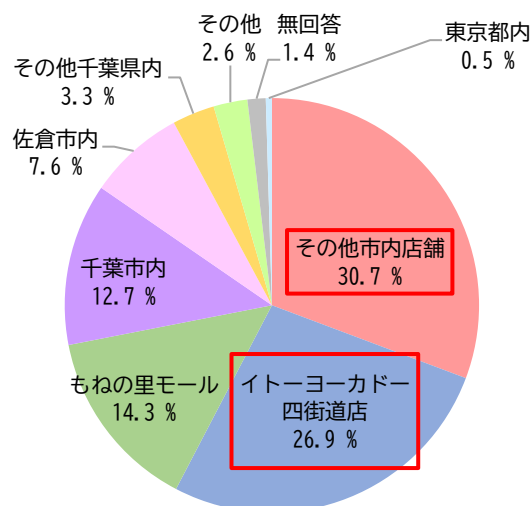
## ② 買い物（食料品・日用品等）の場合

- 外出頻度は、「週に1～2日」が47.1%と最も多く、主な行き先は、「その他市内店舗（30.7%）」、「イトーヨーカドー四街道店（26.9%）」の順で多くなっています。
- 主な交通手段は、「自動車（自分で運転）」が58.8%と最も多くなっています。
- 鉄道を利用する際の駅までの交通手段は、「路線バス」が40.6%と最も多くなっており、次いで「自転車」と「徒歩」が21.9%となっています。

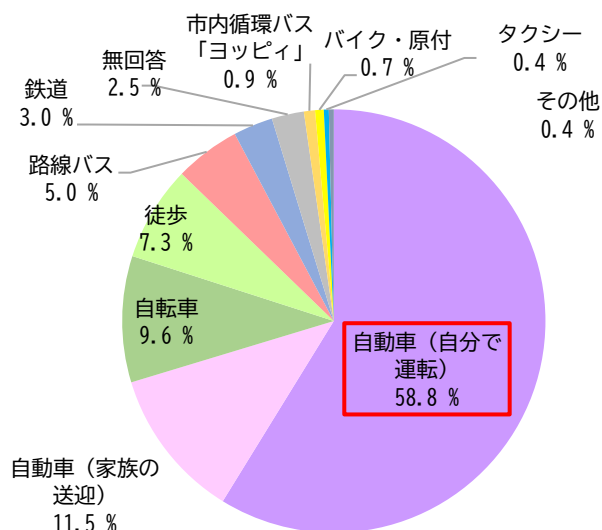
■ 外出頻度（n=1,190）



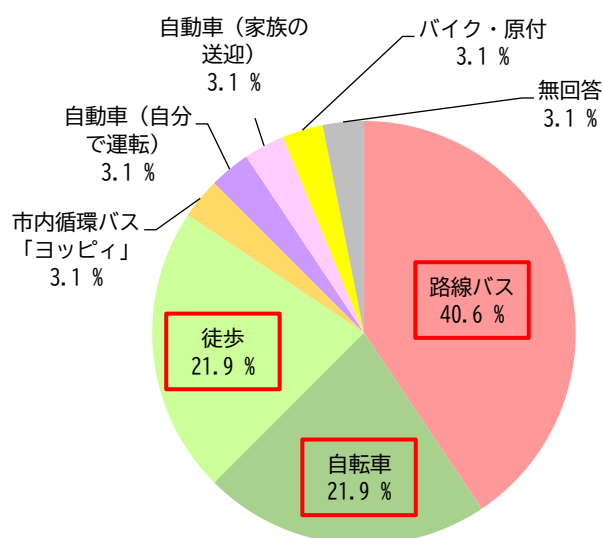
■ 主な行き先（n=1,058）



■ 主な交通手段（n=1,058）



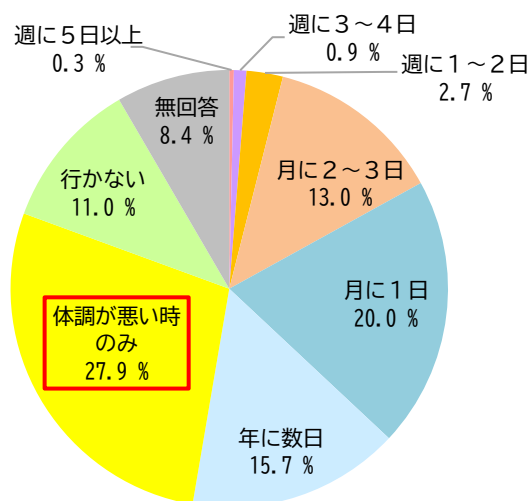
■ 駅までの交通手段（n=32）



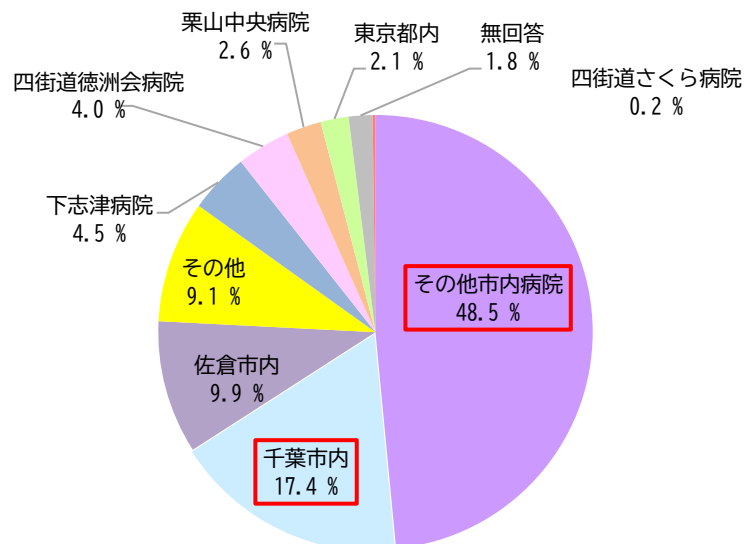
### ③ 通院の場合

- 外出頻度は、「体調が悪い時のみ」が27.9%と最も多く、主な行き先は、「その他市内病院（48.5%）」、「千葉市内（17.4%）」の順で多くなっています。
- 主な交通手段は、「自動車（自分で運転）」が55.1%と最も多くなっています。
- 鉄道を利用する際の駅までの交通手段は、「路線バス」が57.5%と最も多くなっており、次いで「徒歩」が23.3%となっています。

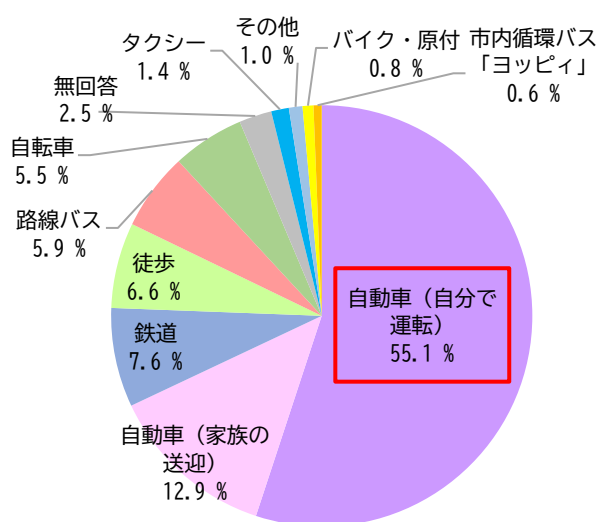
■ 外出頻度（n=1,190）



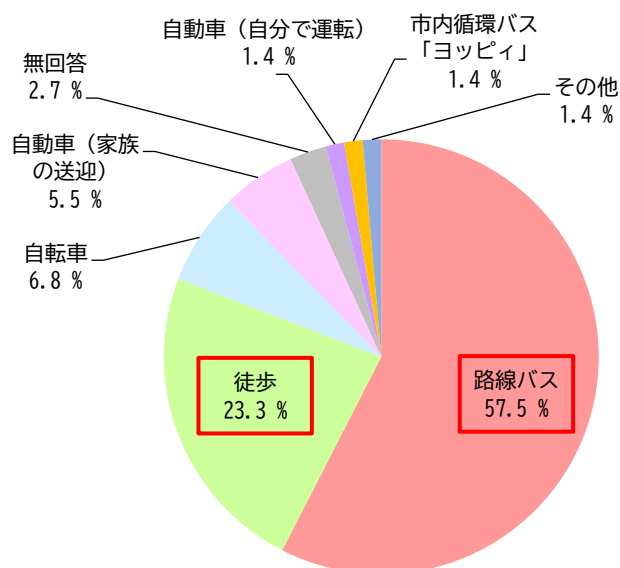
■ 主な行き先（n=959）



■ 主な交通手段（n=959）



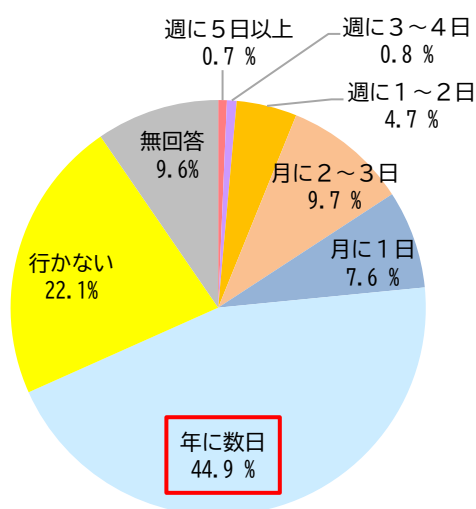
■ 駅までの交通手段（n=73）



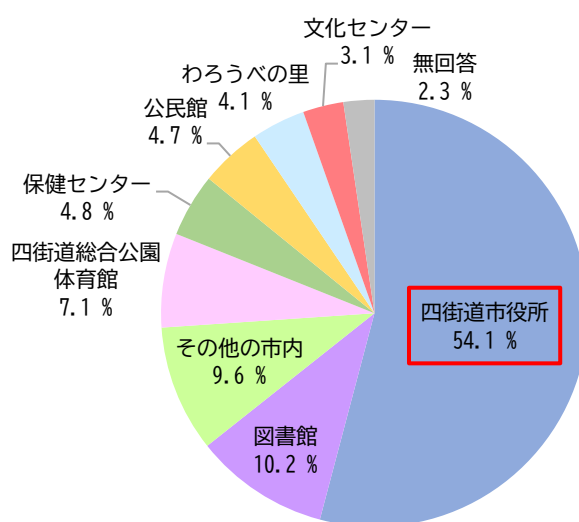
#### ④ 公共施設利用の場合

- 外出頻度は、「年に数日」が44.9%と最も多く、主な行き先は、「四街道市役所」が54.1%と最も多くなっています。
- 主な交通手段は、「自動車（自分で運転）」が36.4%と最も多くなっており、次いで「自動車（家族の送迎）」が28.5%となっています。
- 鉄道を利用する際の駅までの交通手段は、「路線バス」が35.7%と最も多くなっており、次いで「徒歩」が25.0%となっています。

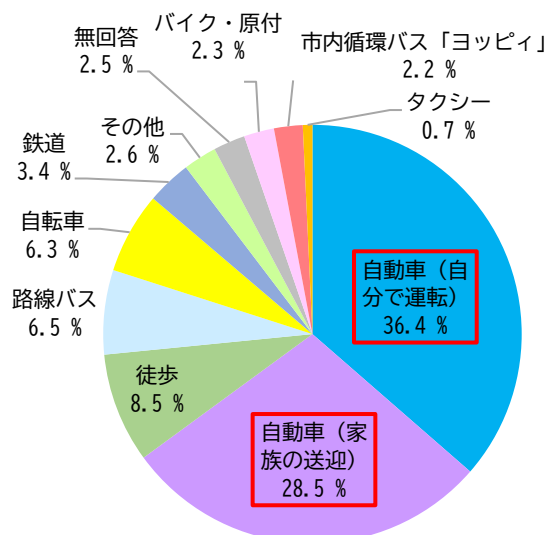
■ 外出頻度（n=1,190）



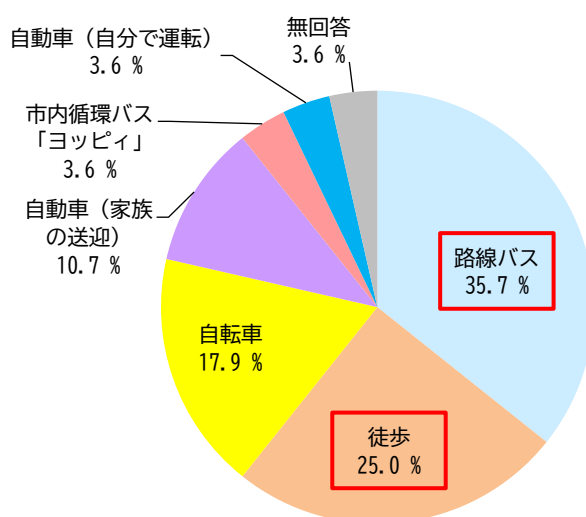
■ 主な行き先（n=813）



■ 主な交通手段（n=813）



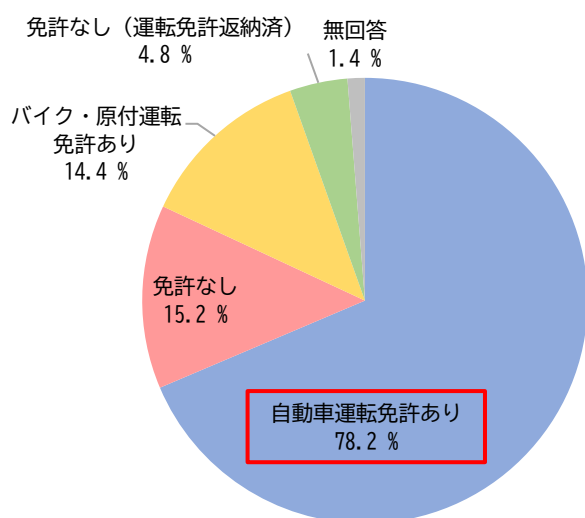
■ 駅までの交通手段（n=28）



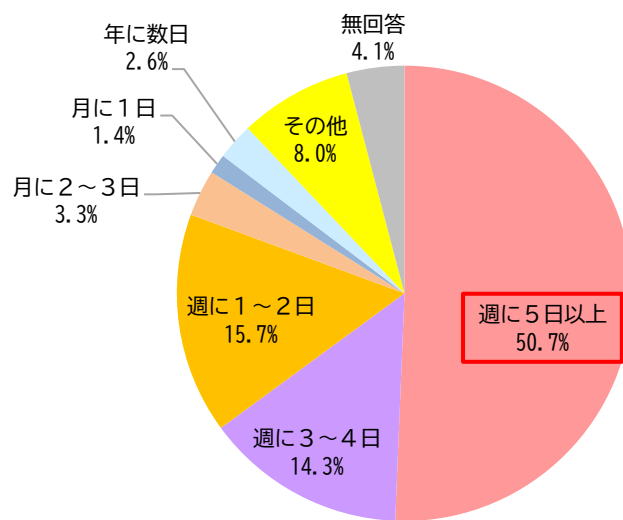
### 1-3 自動車・バイク（原付含む）運転状況（市民アンケート調査）

- 自動車運転免許の所有状況は、「自動車運転免許あり」が78.2%となっています。
- 自動車やバイク・原付の利用頻度は、「週に5日以上」が50.7%と最も多く、週に1日以上利用する方は約8割を占めています。
- 運転免許返納の考え方は、「高齢になったら返納を考える」が67.9%と最も多くなっています。  
年齢別に見ると、70歳代以上で「次の運転免許の更新はせずに返納したい」「次の運転免許の更新はするが、その次の更新の前には返納したい」が増えている一方で「返納を考えているが難しいと感じている」も多くなっています。

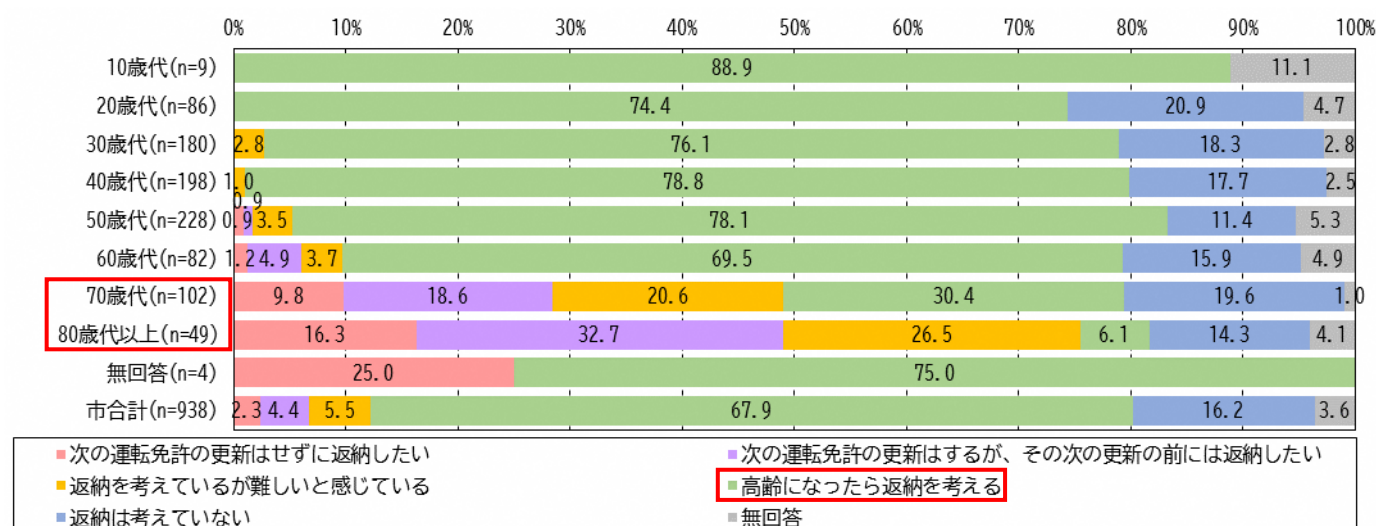
■ 自動車運転免許の所有状況（n = 1,190）



■ 自動車やバイク・原付の利用頻度（n = 959）



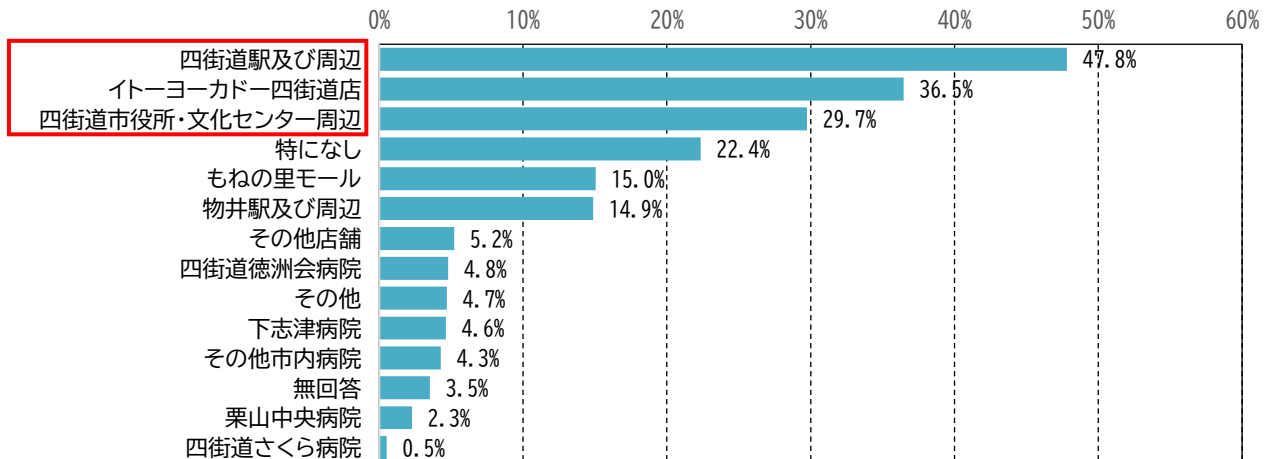
■ 運転免許の返納の考え方



## 1-4 公共交通の利用意向（市民アンケート調査）

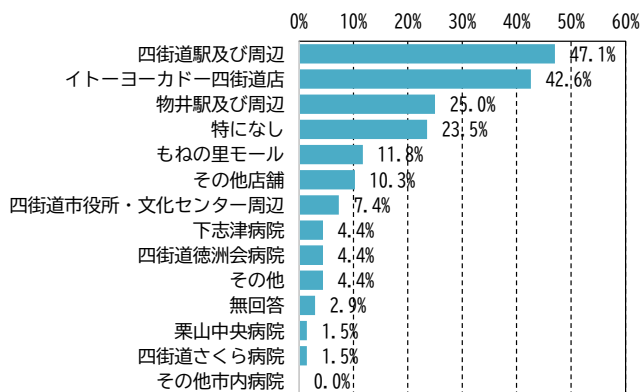
- 市内で買い物や通院などの目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行された場合、行きたい場所は、「四街道駅及び周辺（47.8%）」「イトーヨーカドー四街道店（36.5%）」「四街道市役所・文化センター周辺（29.7%）」の順で多くなっています。
- 市内で買い物や通院などの目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行された場合、利用頻度は、「年に数日（23.8%）」「週に1～2日（23.0%）」「月に2～3日（20.6%）」の順で多くなっています。

### ■ 目的地へ直接移動できる公共交通機関が運行された場合、行きたい場所（n=1,190）

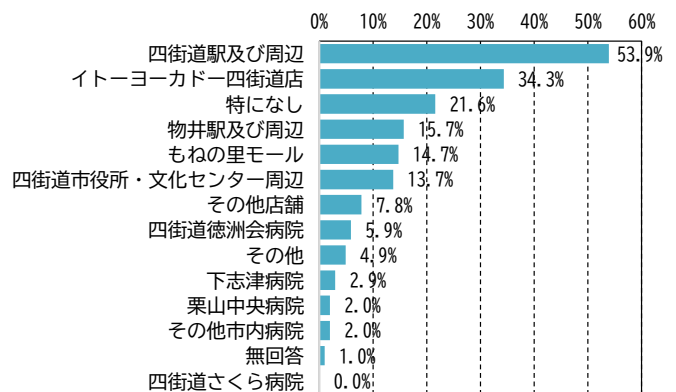


#### 【年齢別】

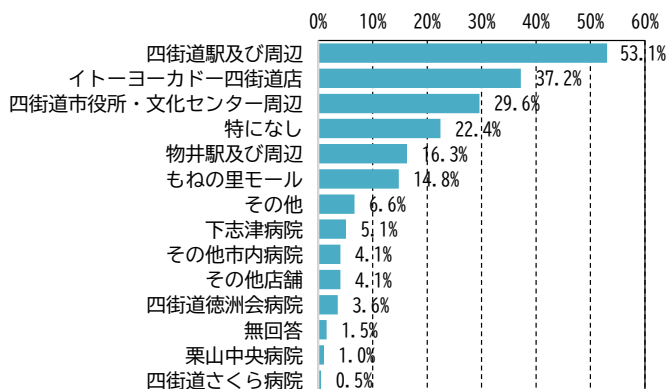
##### 《10歳代（n=68）》



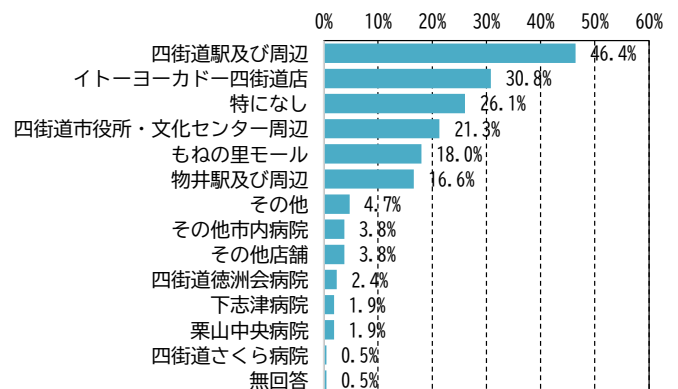
##### 《20歳代（n=102）》



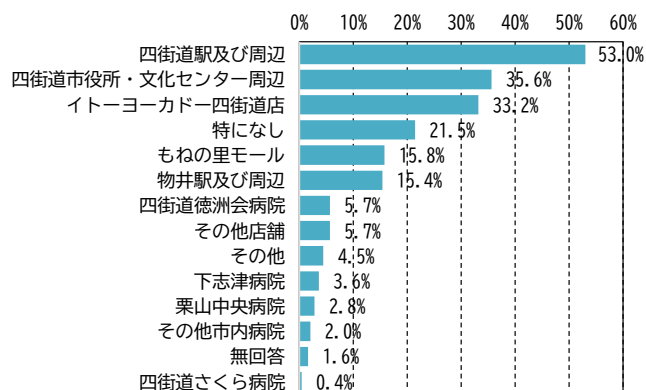
##### 《30歳代（n=196）》



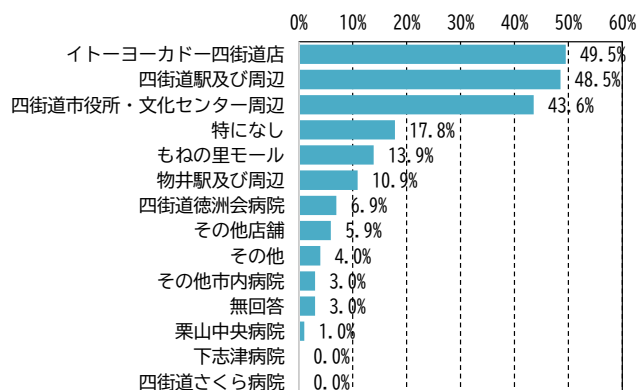
##### 《40歳代（n=211）》



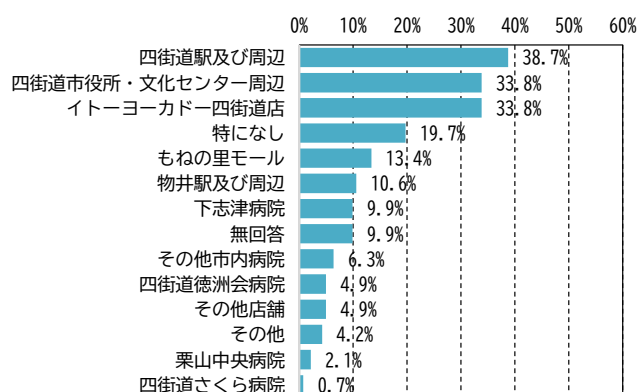
《50歳代（n=247）》



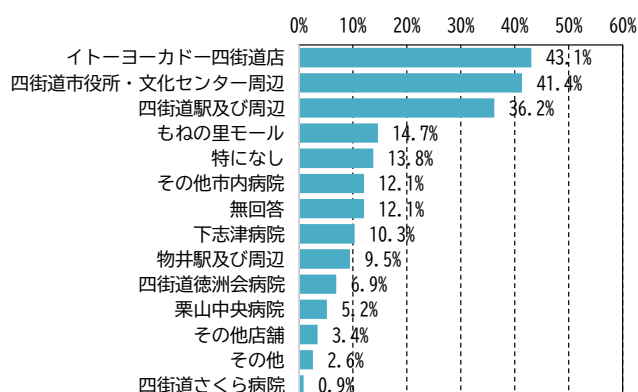
《60歳代（n=101）》



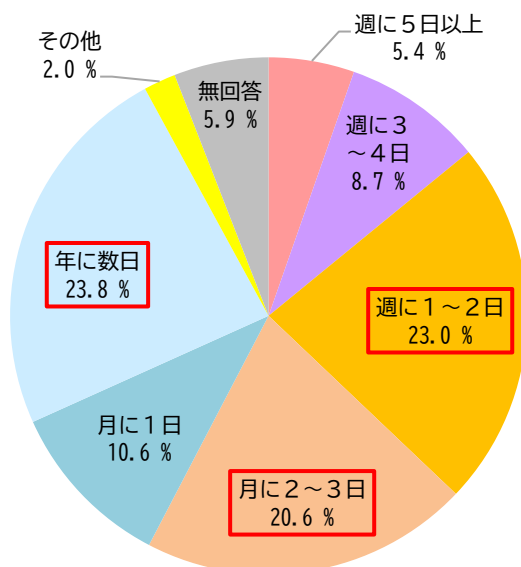
《70歳代（n=142）》



《80歳代以上（n=116）》



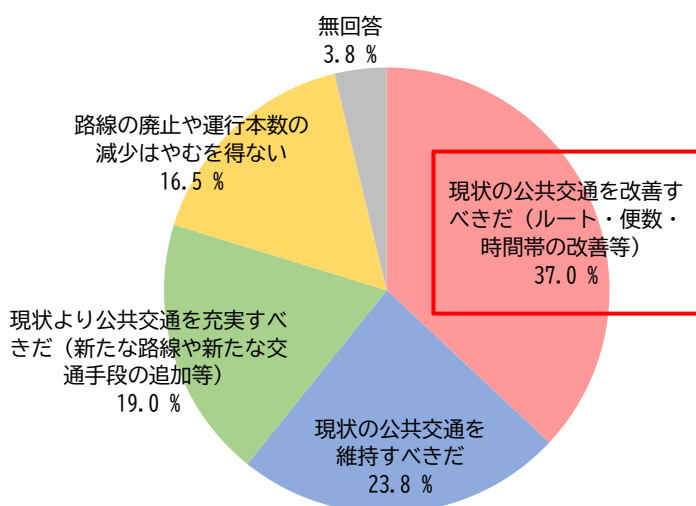
■ 目的地へ直接移動できる公共交通機関が運行された場合、利用頻度（n=895）



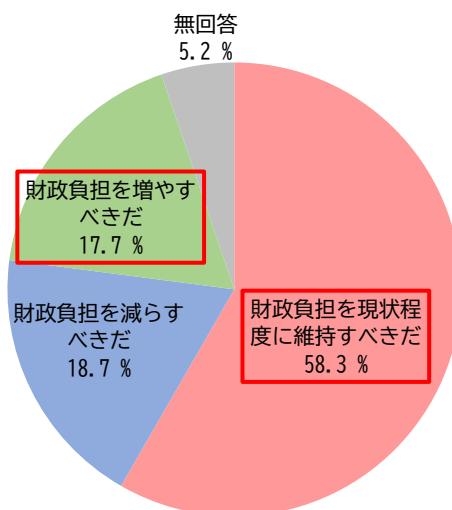
## 1-5 公共交通の今後のあり方（市民アンケート調査）

- 公共交通の取組の方向性は、「現状の公共交通を改善すべきだ（ルート・便数・時間帯の改善等）」が37.0%と最も多くなっており、公共交通に対する財政負担の考え方は、「財政負担を現状程度に維持すべきだ」が58.3%と最も多く、「財政負担を増やすべきだ」は17.7%となっています。
- 公共交通を維持するために自身で利用しようとする考え方は、「強く思う（18.1%）」と「やや思う（48.8%）」の合計が66.9%と、公共交通の維持に対して前向きな意識が高い傾向となっており、自家用車の過度な利用に頼らない生活の意向も、肯定的な意見（「そう思う（11.4%）」「できる限りしたいと思う（37.6%）」）が約5割を占めています。
- 公共交通の利用を促進するための効果的な取組は、「路線バスや市内循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布（40.8%）」「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充（37.4%）」「パソコン・スマートフォンなどへの時刻表、乗継情報などの提供（34.4%）」の順で多くなっています。

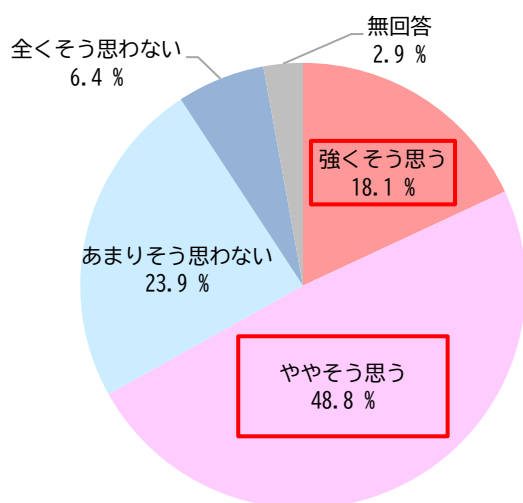
■ 公共交通の取組の方向性  
(n=1,190)



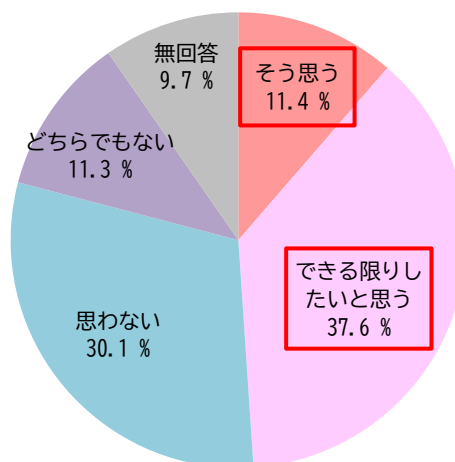
■ 公共交通に対する財政負担の考え方  
(n=1,190)



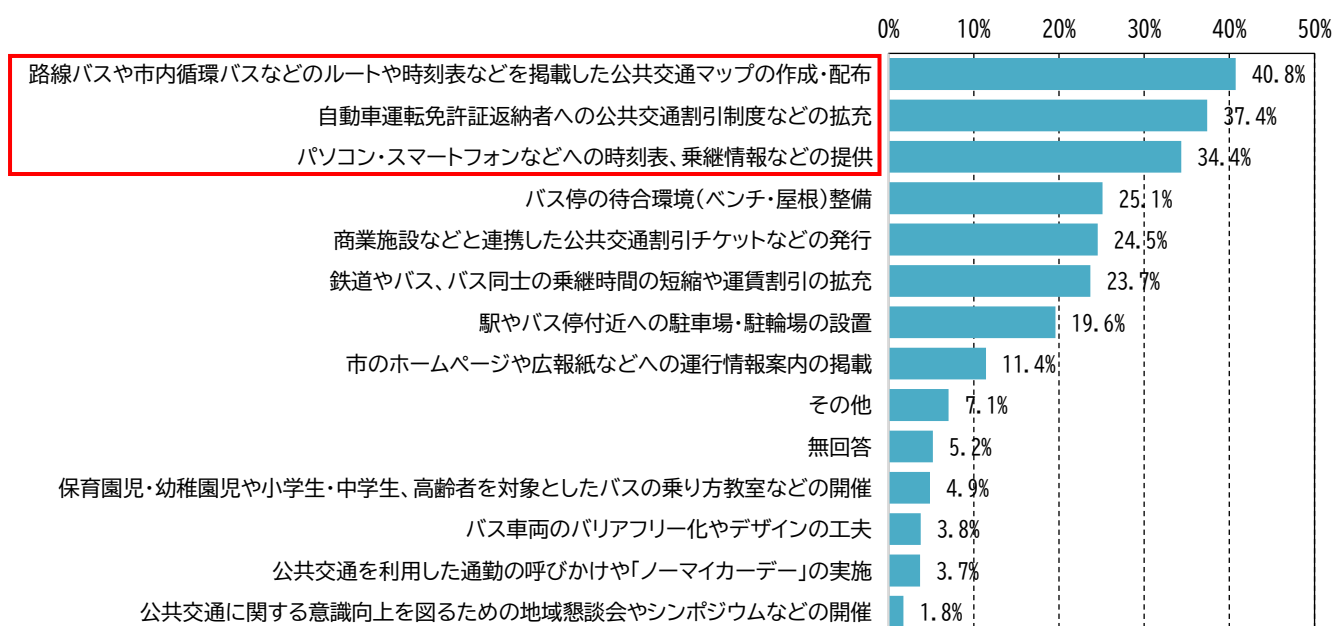
■ 公共交通を維持するために自身で利用しようとする考え方 (n=1,190)



■ 自家用車の過度な利用に頼らない生活の意向 (n=1,190)

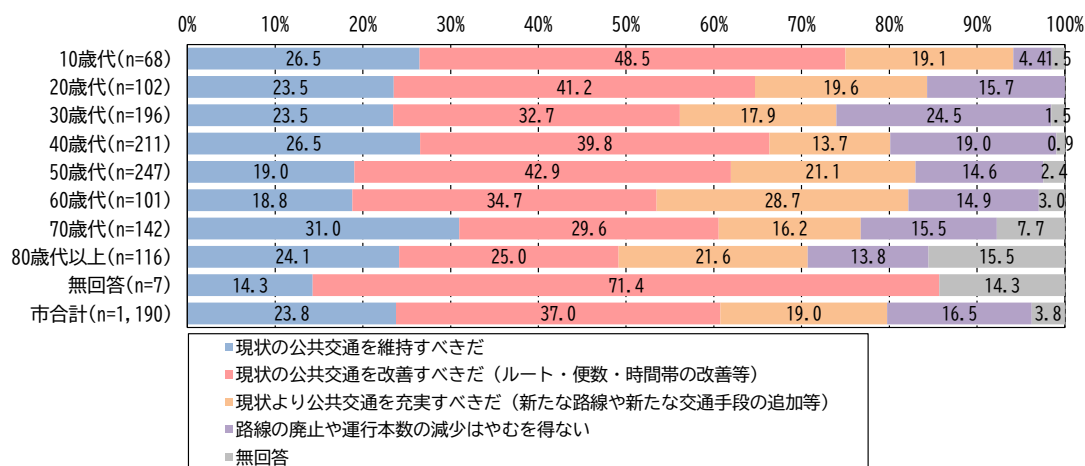


■ 公共交通の利用を促進するための効果的な取組（n=1,190）

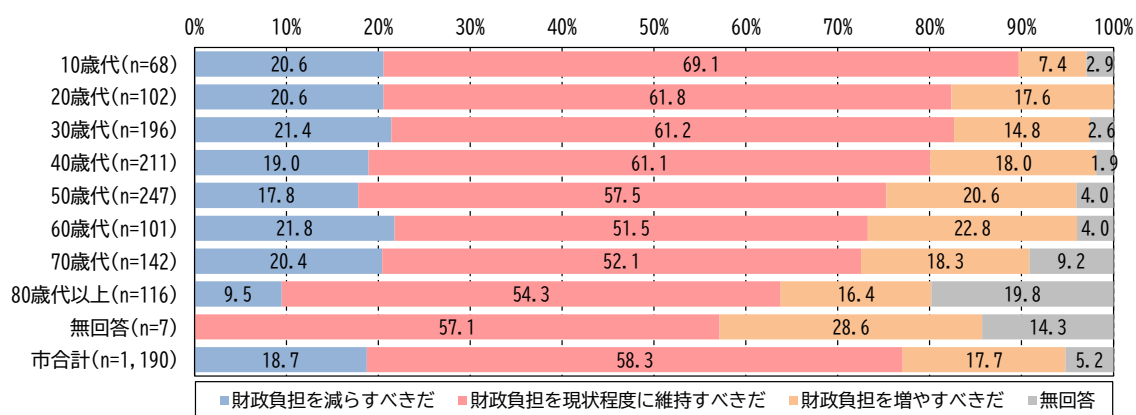




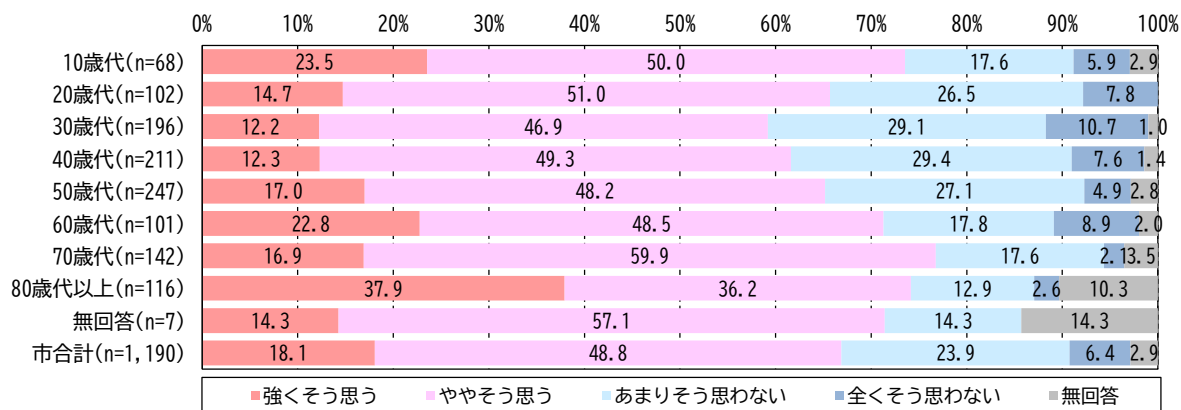
## ■ 公共交通の取組の方向性【年齢別】



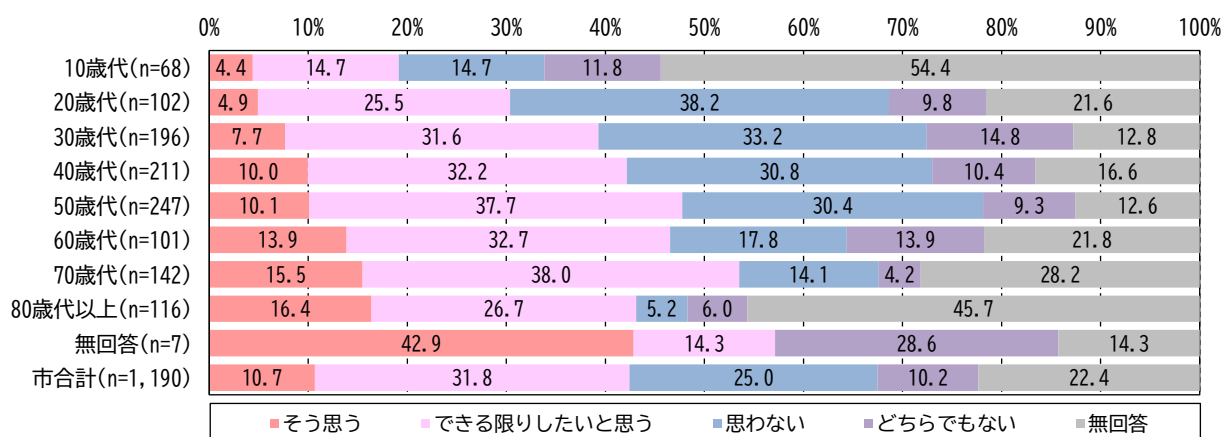
## ■ 公共交通に対する財政負担の考え方【年齢別】



## ■ 公共交通を維持するために自身で利用しようとする考え方【年齢別】

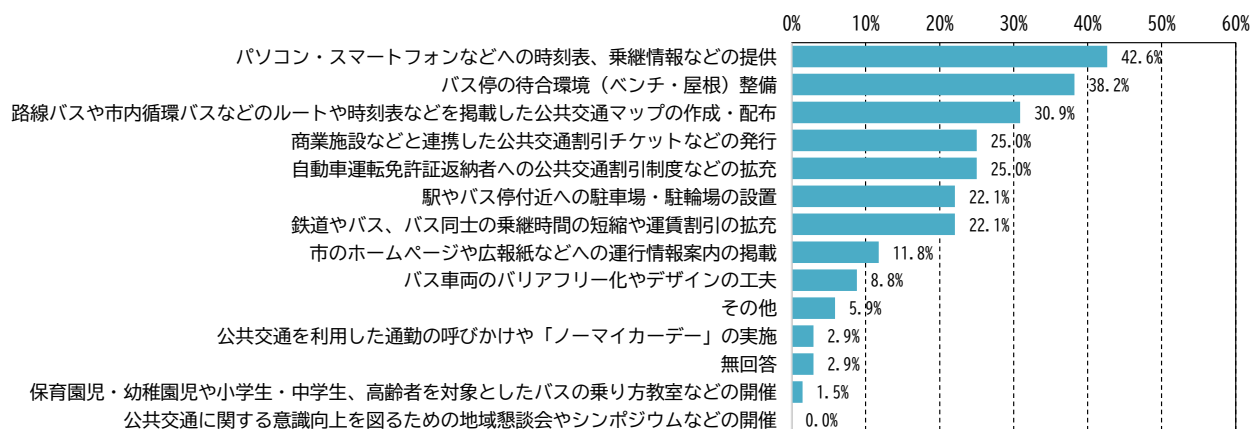


## ■ 自家用車の過剰な利用に頼らない生活の意向【年齢別】

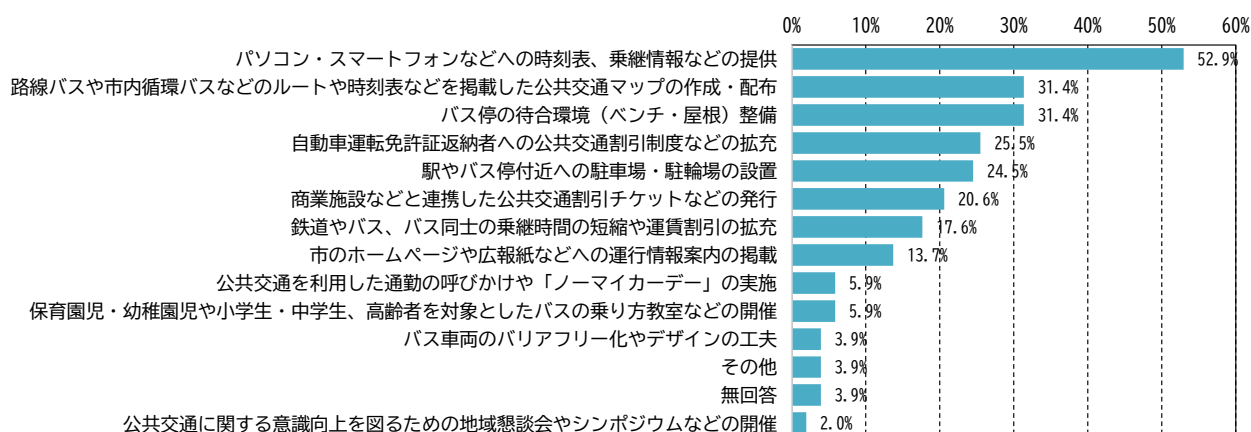


## ■ 公共交通の利用を促進するための効果的な取組【年齢別】

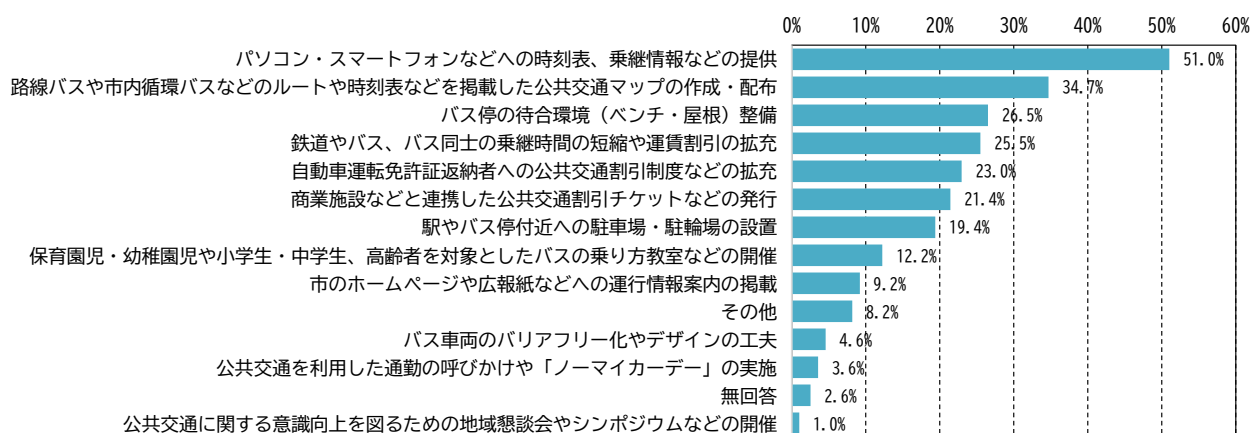
### 《10歳代（n=68）》



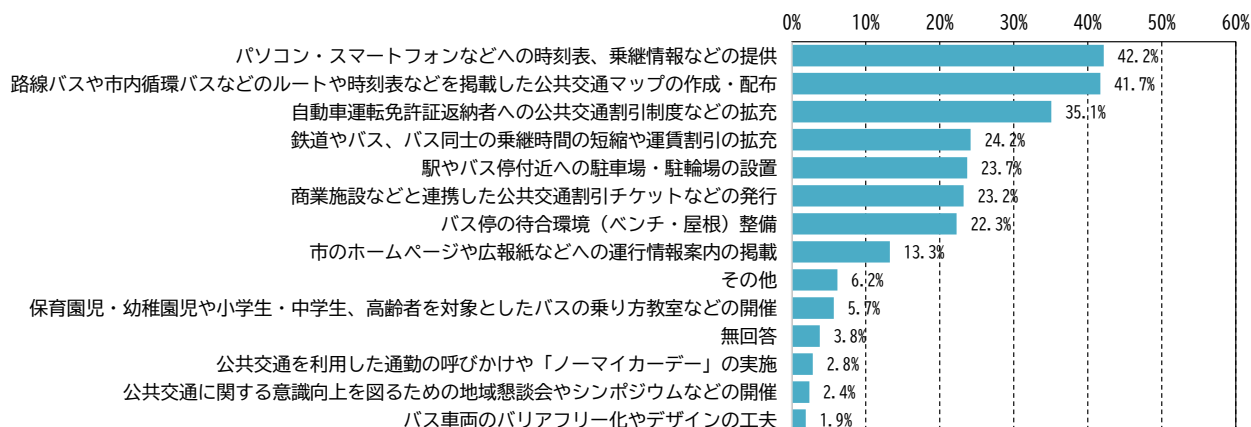
### 《20歳代（n=102）》



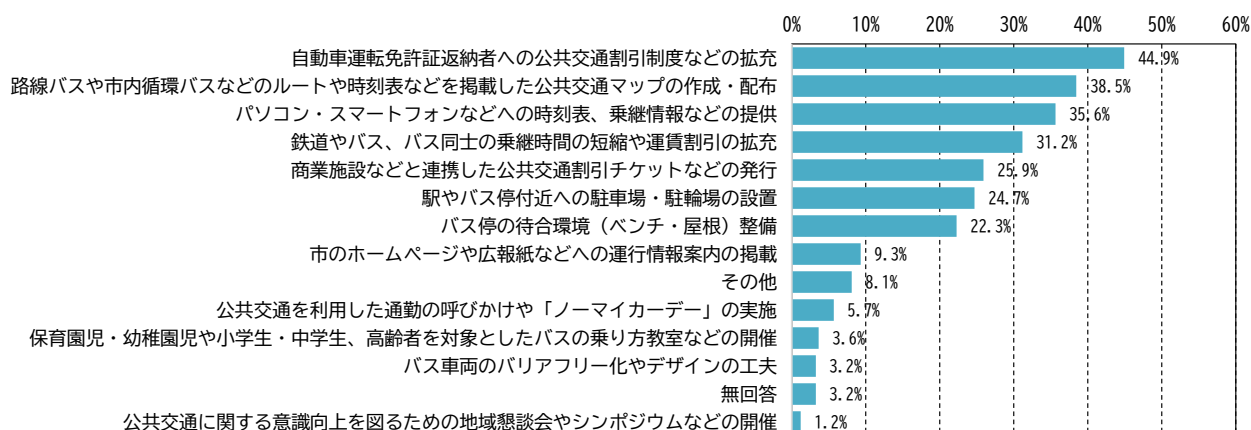
### 《30歳代（n=196）》



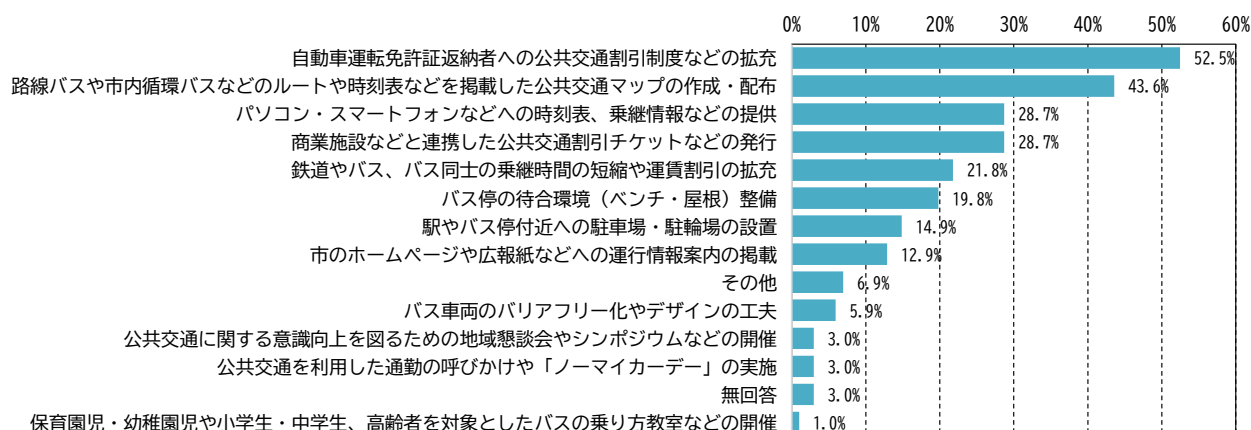
# 《40歳代（n=211）》



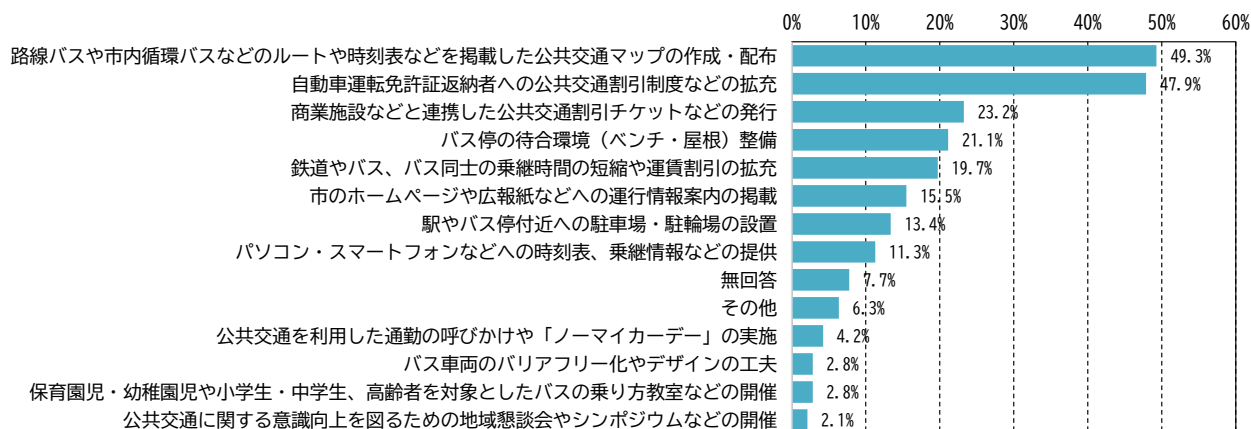
# 《50歳代（n=247）》



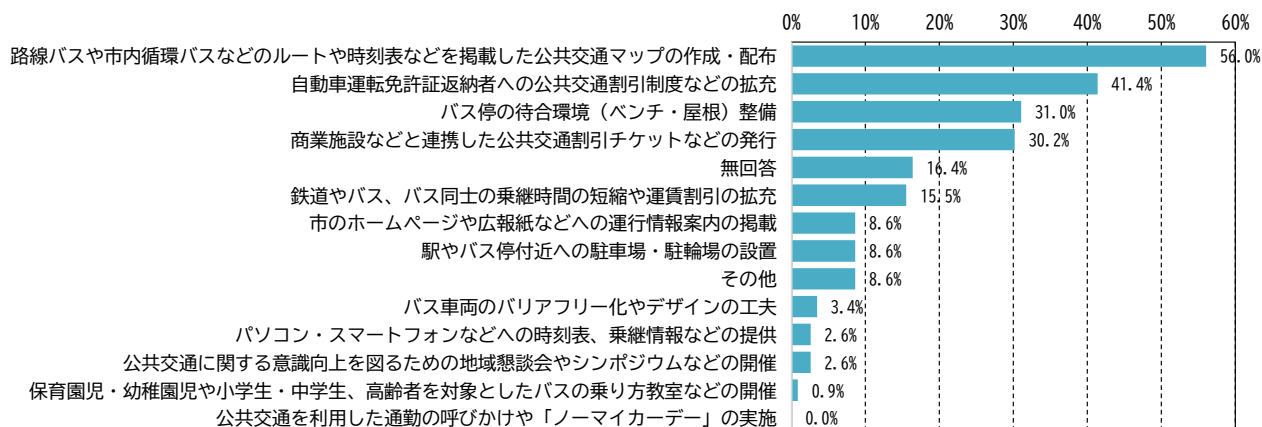
# 《60歳代（n=101）》



## 《70歳代（n=142）》



## 《80歳代以上（n=116）》

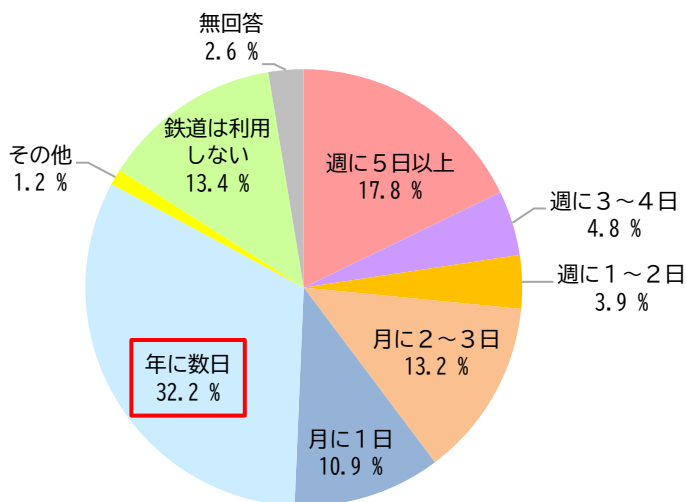


## 2. 鉄道に関すること

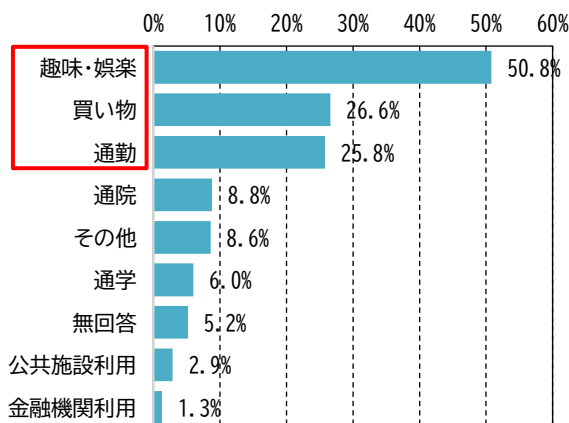
### 2-1 利用実態と意識・要望（市民アンケート調査）

- 鉄道の利用頻度は、「年に数日（32.2%）」が最も多く、利用目的は、「趣味・娯楽（50.8%）」「買い物（26.6%）」「通勤（25.8%）」の順で多くなっています。鉄道を利用しない理由は、「自動車の方が便利だから（54.1%）」「鉄道を利用する用事がないから（52.8%）」が多くなっています。
- 運行サービスの満足度は、「バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。

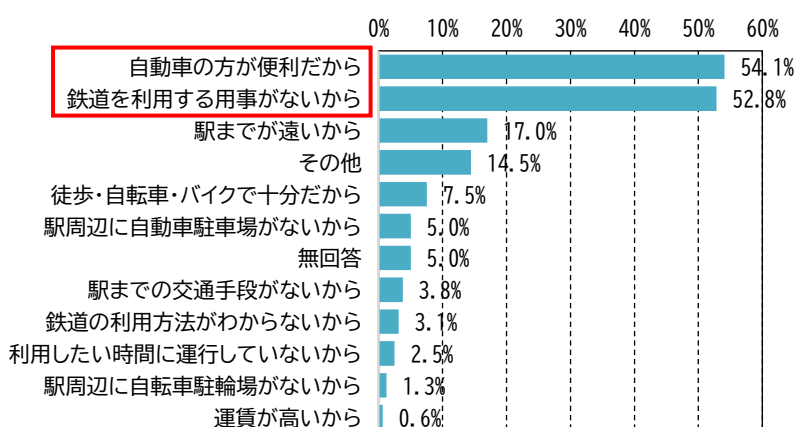
#### ■ 鉄道の利用頻度（n=1,190）



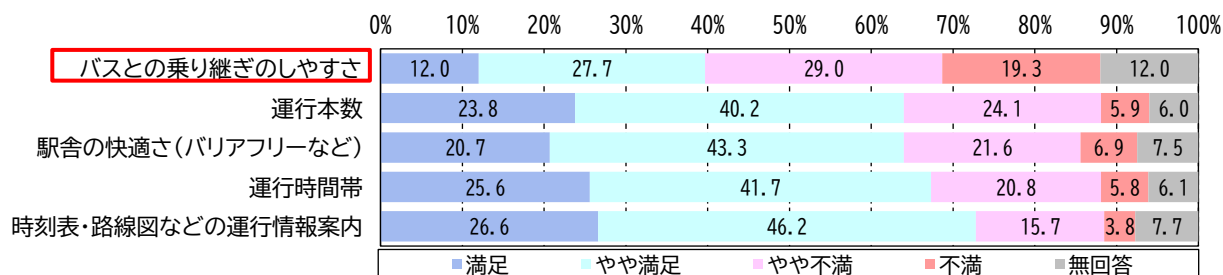
#### ■ 鉄道の利用目的（n=1,000）



#### ■ 鉄道を利用しない理由（n=159）



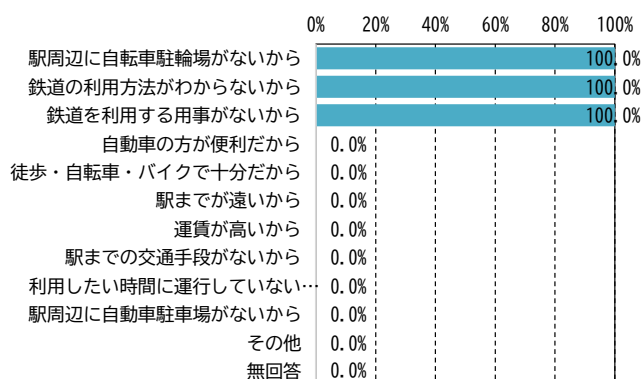
#### ■ 鉄道（JR総武本線）の運行サービス満足度（n=1,000）



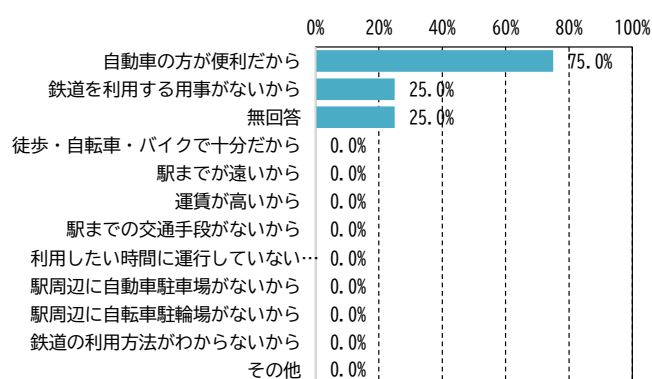
## ■ 鉄道を利用しない理由

【年齢別】

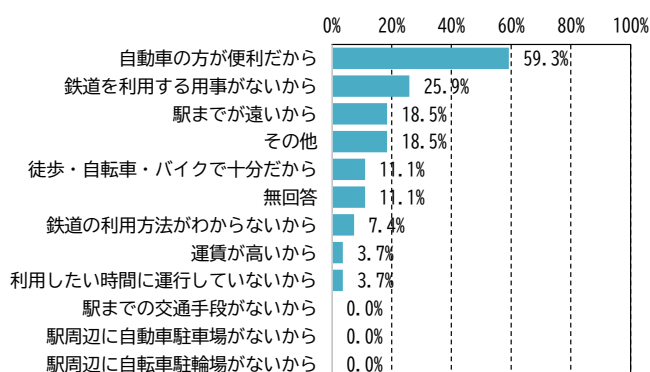
《10歳代（n=1）》



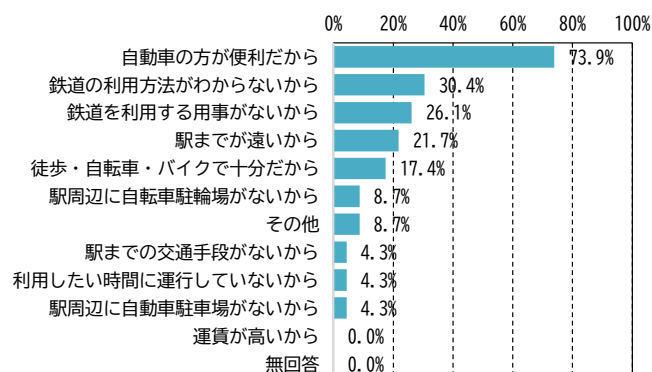
《20歳代（n=4）》



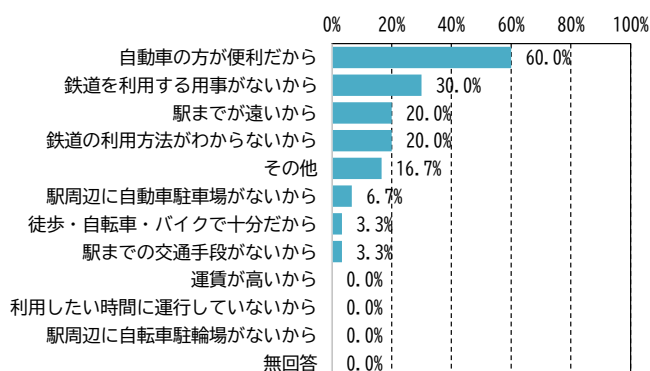
《30歳代（n=27）》



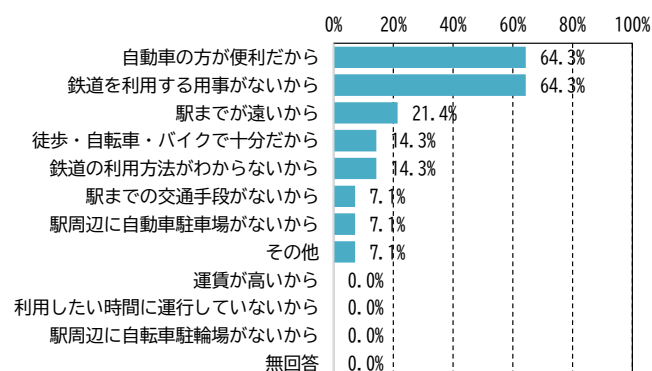
《40歳代（n=23）》



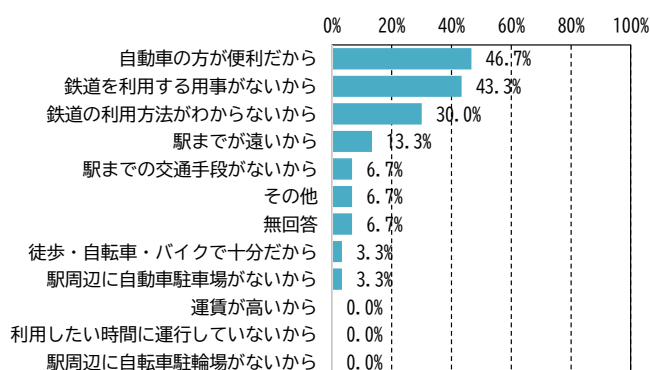
《50歳代（n=30）》



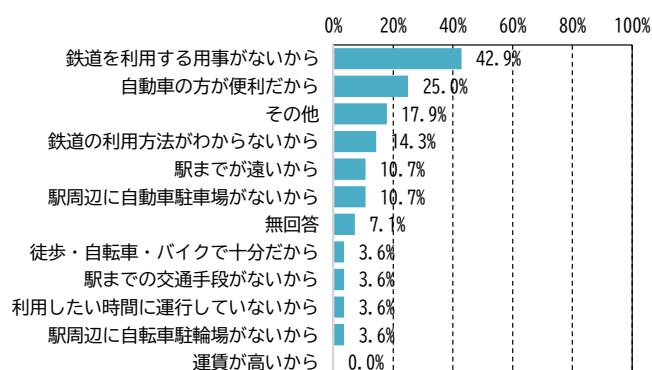
《60歳代（n=14）》



《70歳代（n=30）》



《80歳代以上（n=28）》



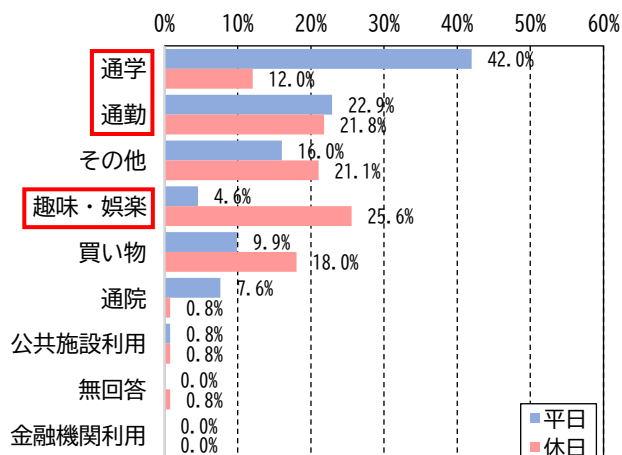


## 2-2 鉄道の利用状況（鉄道利用者アンケート調査）

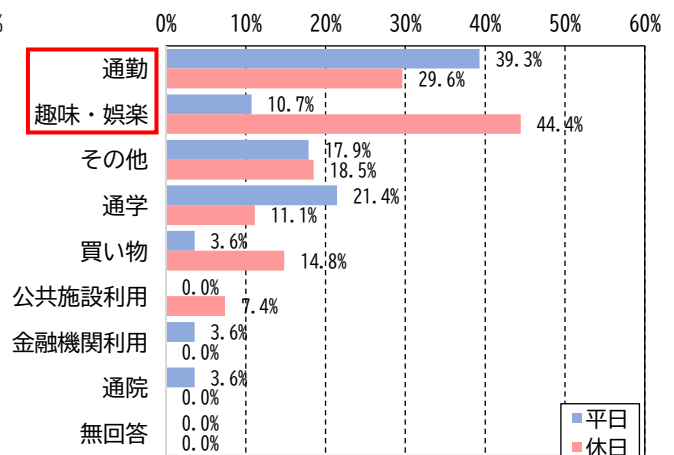
- 主な利用目的は、平日の四街道駅で「通学（42.0%）」、物井駅で「通勤（39.3%）」、休日の四街道駅で「趣味・娯楽（25.6%）」「通勤（21.8%）」、物井駅で「趣味・娯楽（44.4%）」「通勤（29.6%）」が多くなっています。
- 利用頻度は、「週に5日以上」が多くなっています。
- 駅まで及び駅からの交通手段は、四街道駅で「徒歩（39.0%）」「路線バス（27.3%）」、物井駅で「徒歩（41.8%）」「家族等の車で送迎（16.4%）」が多くなっています。

### ■ 主な利用目的

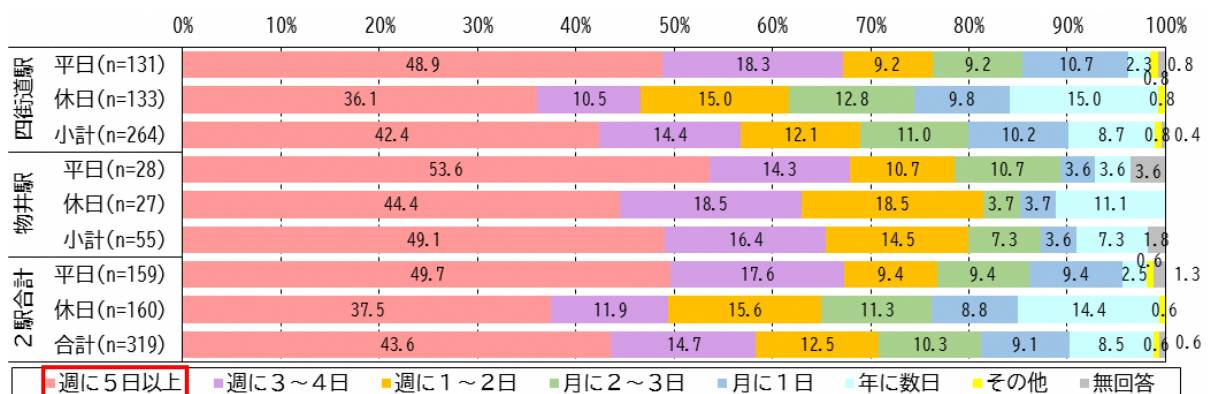
【四街道駅（n=264）】



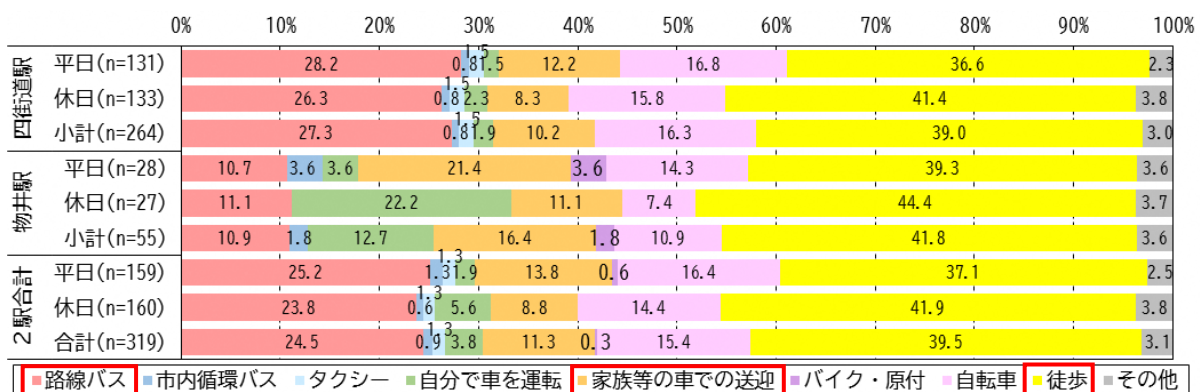
【物井駅（n=55）】



### ■ 利用頻度



### ■ 駅まで・からの交通手段

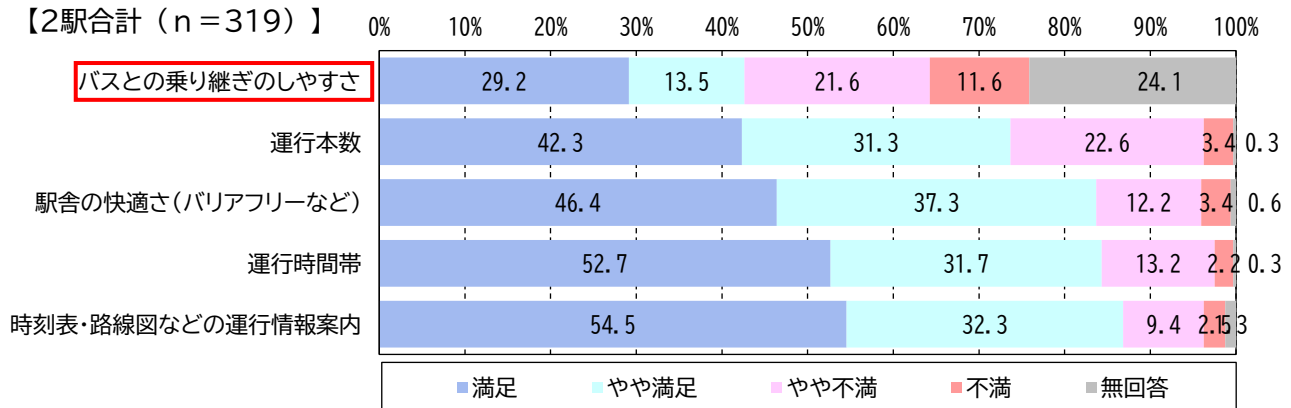


## 2-3 鉄道の運行サービス（鉄道利用者アンケート調査）

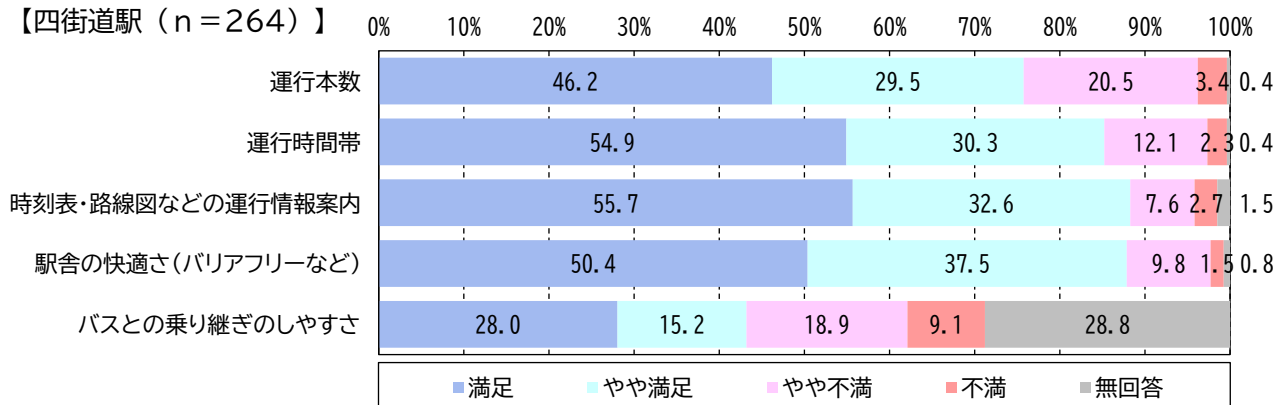
- 運行サービスの満足度は、「バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「満足（29.2%）」「やや満足（13.5%）」が少なくっており、四街道駅より物井駅で「不満」「やや不満」の割合が高い傾向となっています。
- 改善してほしいサービスは、「その他（34.5%）」「便数増便（24.8%）」「運行時間帯の拡大（13.2%）」の順で多くなっており、その他の内容として、四街道駅では「JR総武本線の遅延の解消」や「エスカレーターの増設」などが、物井駅では「路線バスの充実」や「コンビニ等売店の設置」などを期待する声があります。

### ■ 運行サービスの満足度

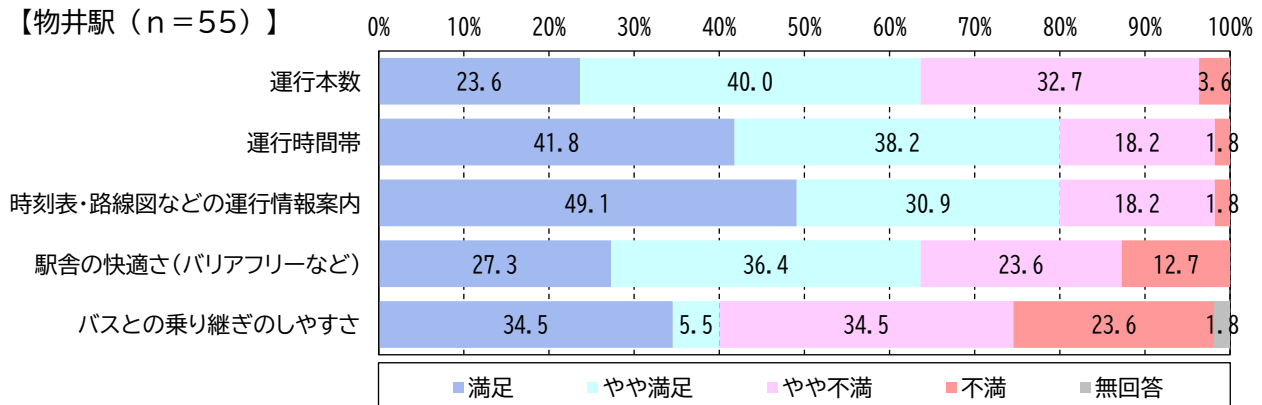
【2駅合計（n=319）】



【四街道駅（n=264）】



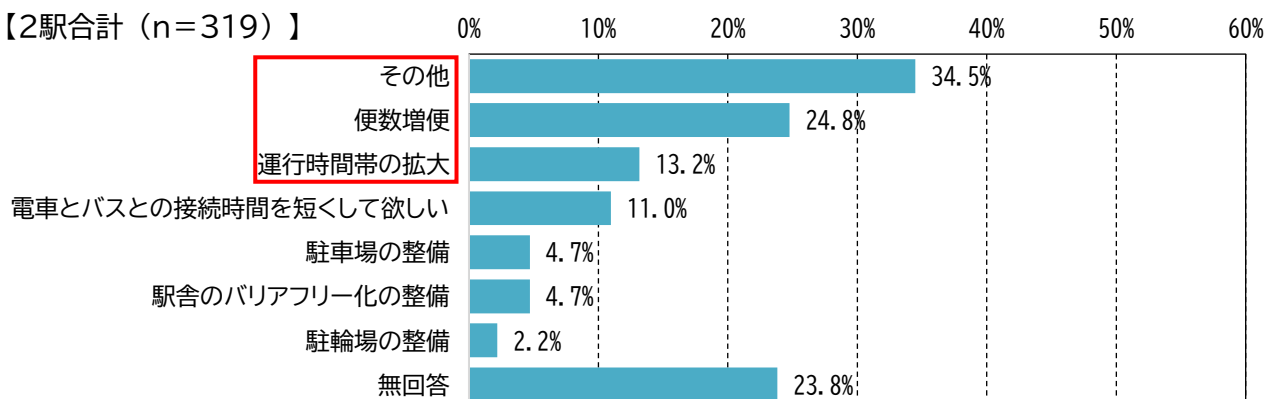
【物井駅（n=55）】



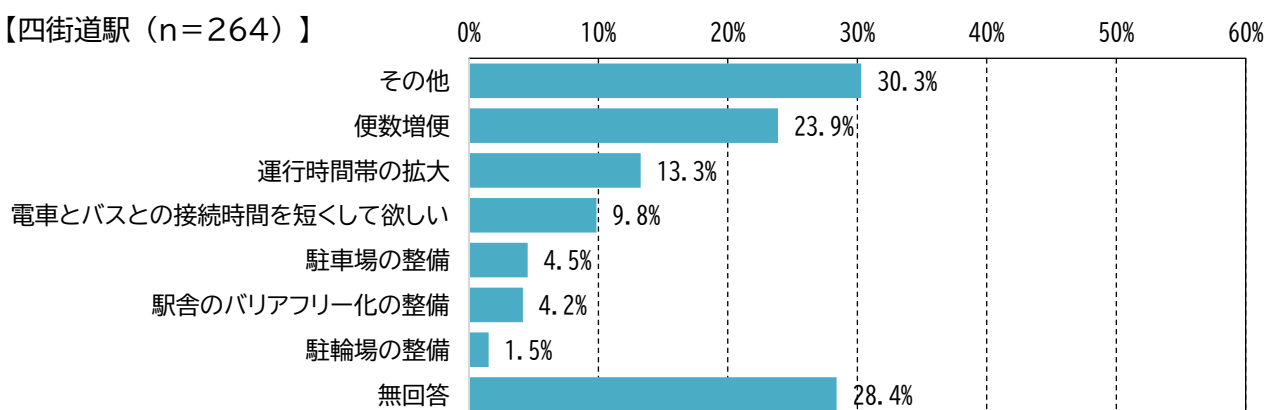


■ 改善してほしいサービス

【2駅合計（n=319）】



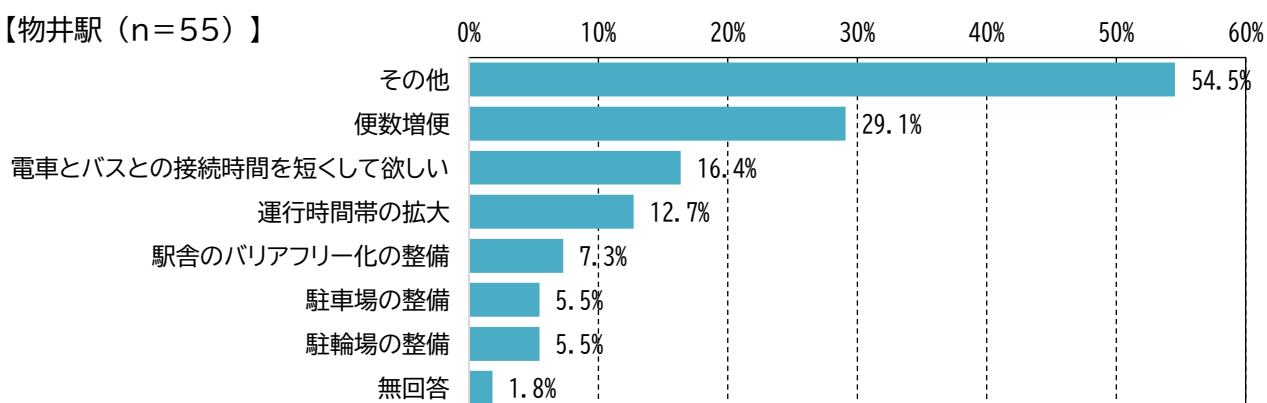
【四街道駅（n=264）】



※その他（四街道駅）

- ・JR総武本線の遅延の解消 7件
- ・エスカレーターの増設 4件
- ・快速等の増便 4件
- ・みどりの窓口の設置（復活） 3件
- ・遅延等トラブル時の情報提供 3件
- ・鉄道と路線バスとのダイヤ接続改善 3件
- ・駅前ロータリーの渋滞改善 2件

【物井駅（n=55）】



※その他（物井駅）

- ・路線バスの充実 5件
- ・コンビニ等売店の設置 4件
- ・快速等の増便 2件
- ・駅員の不在 2件
- ・駅のトイレを洋式に変更 2件

## 2-4 交通事業者アンケート調査

(東日本旅客鉄道㈱)

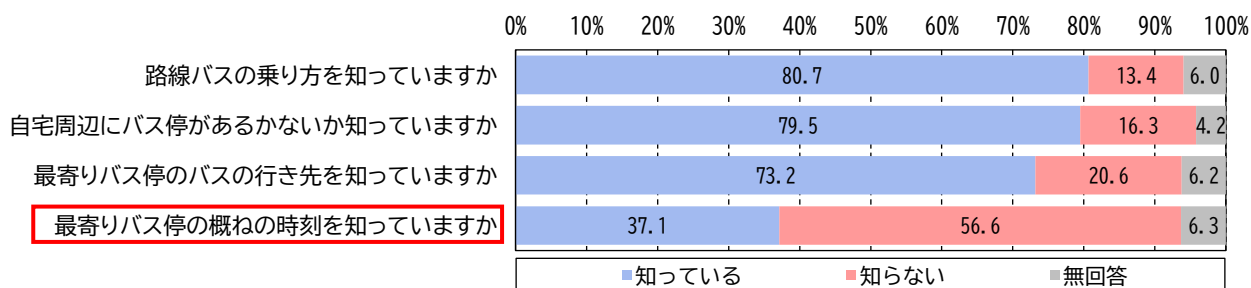
|                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① 利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について                                                                                                                                                                                                               |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・ 少子高齢化やモータリゼーションの進展に加えて、新型コロナウイルスを契機としたライフスタイル等の変化により利用者の減少が顕著。</li><li>・ 2023年度の乗車人員をみると、2022年度からは1割ほど戻ってきているものの、コロナ禍前の2018年と比較すると四街道駅は約90%、物井駅は約97%となっており、厳しい現状で、利用状況は元に戻らないものと考えている。</li></ul> |
| ② 運行や経営上の課題・問題点などについて                                                                                                                                                                                                                    |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・ 持続的な公共交通ネットワーク維持のためには、自治体や地元の皆さまの理解・協力を得ながら利用状況を踏まえつつ、列車ダイヤの見直しや設備のスリム化など様々なコストダウンに取り組んでいかなければならない状況。</li></ul>                                                                                  |
| ③ 利用者等から寄せられている声（意見・要望）について                                                                                                                                                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・ みどりの窓口が設置されておらず、話せる指定席券売機を利用することになるが、利用方法がわからない。</li><li>・ 駅周辺の除草。</li><li>・ 北口側のエレベーターの設置。</li><li>・ 自由通路、階段の雨漏り。</li></ul>                                                                     |
| ④ 他の交通事業者や地域との連携（求めたいことや協力できること）について                                                                                                                                                                                                     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・ 輸送混乱時の振替輸送に関して、バスの運行本数及び輸送力に限界があるため、バス会社及びお客さまに不便・迷惑をおかけすることがあるため、日々の安全安定輸送に努めるとともに、輸送混乱発生時の連携等を強化したい。</li></ul>                                                                                 |
| ⑤ 四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて                                                                                                                                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・ 引き続き、四街道市の計画や施策に協力していくとともに、弊社の施策やイベント等も連携して進めていきたい。</li></ul>                                                                                                                                    |

### 3. 路線バスに関すること

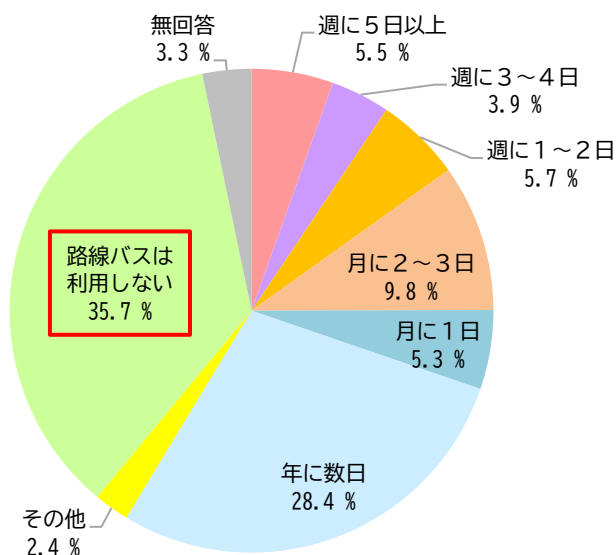
#### 3-1 利用実態と意識・要望（市民アンケート調査）

- 自宅周辺で運行中の路線バスの認知度は、最寄りバス停の有無や行き先、乗り方で高いものの、「概ねの時刻」で4割弱と低くなっています。
- 路線バスの利用頻度は、「路線バスは利用しない（35.7%）」が最も多くなっており、週に1日以上利用する方は15.1%となっています。
- 利用目的は、「趣味・娯楽（46.4%）」「買い物（25.9%）」「通勤（23.6%）」の順で多くっており、主に低頻度の外出需要で利用されています。
- 路線バスを利用しない理由は、「自動車の方が便利だから（63.8%）」「バスに乗る習慣がないから（30.1%）」「徒歩・自転車・バイクで十分だから（29.2%）」の順で多くとなっています。
- 運行サービス満足度は、「運行本数」「運行時間帯」「他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。

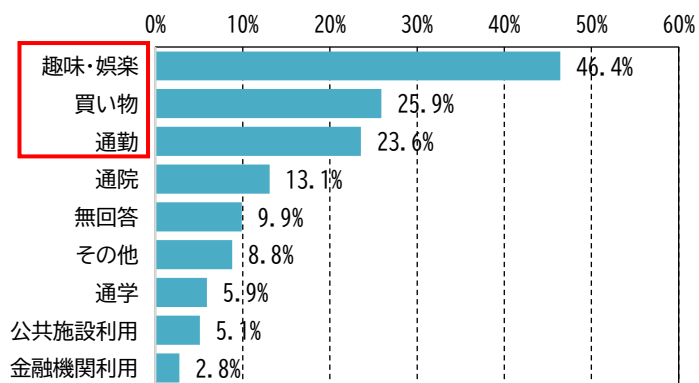
#### ■ 自宅周辺で運行中の路線バスの認知度（n=1,190）



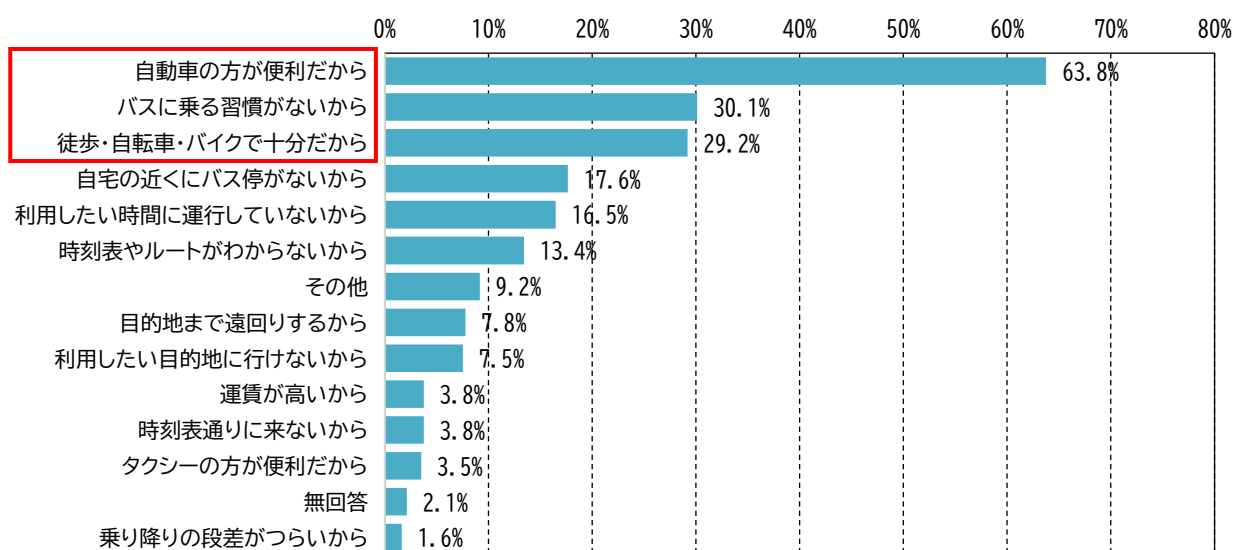
#### ■ 路線バスの利用頻度（n=1,190）



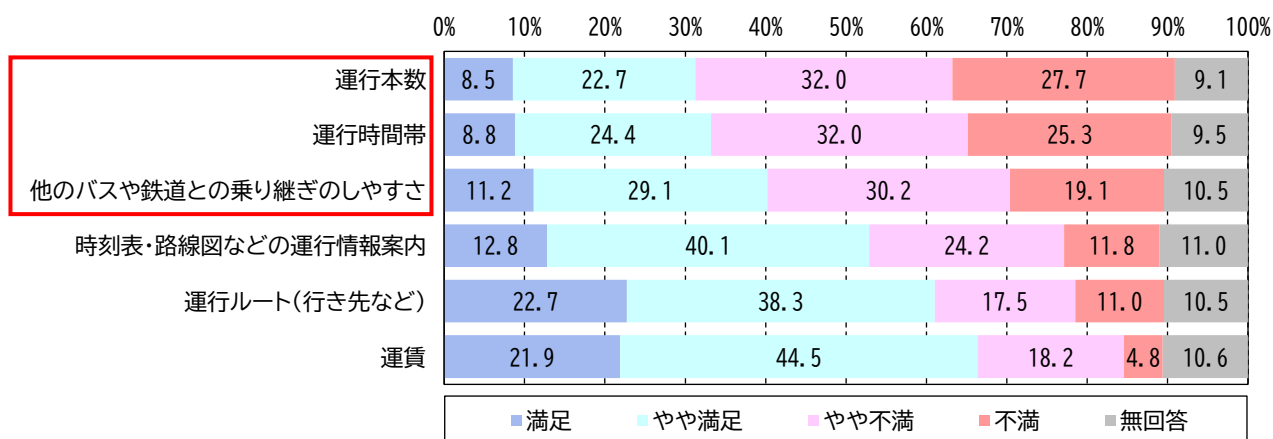
## ■ 路線バスの利用目的（n = 726）



## ■ 路線バスを利用しない理由（n = 425）

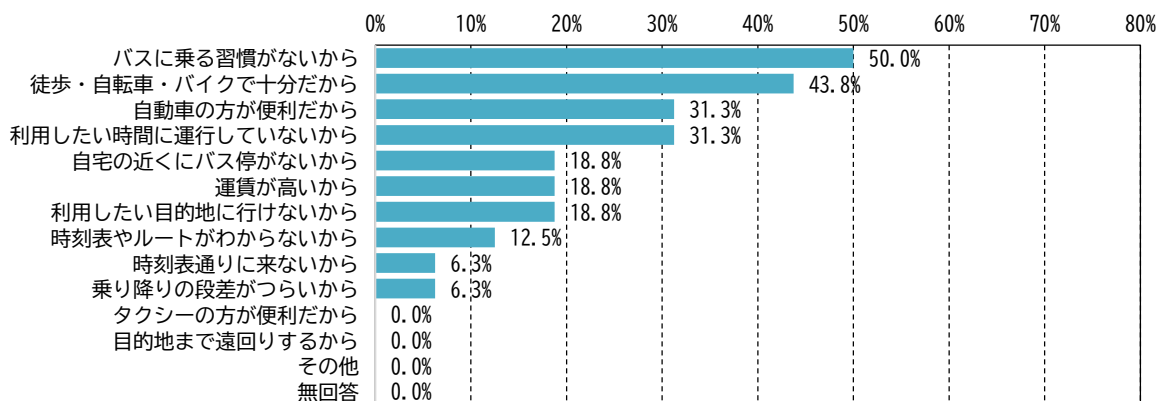


## ■ 路線バスの運行サービスの満足度（n = 726）

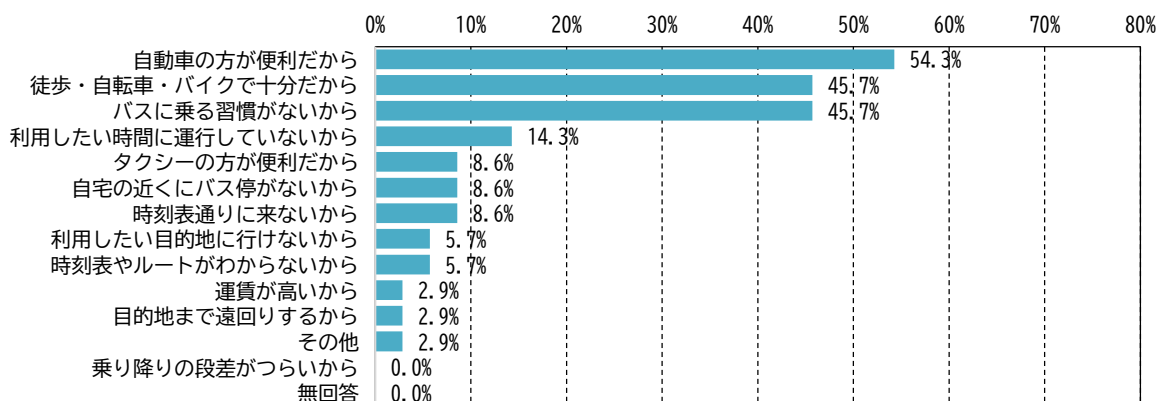


## ■ 路線バスを利用しない理由【年齢別】

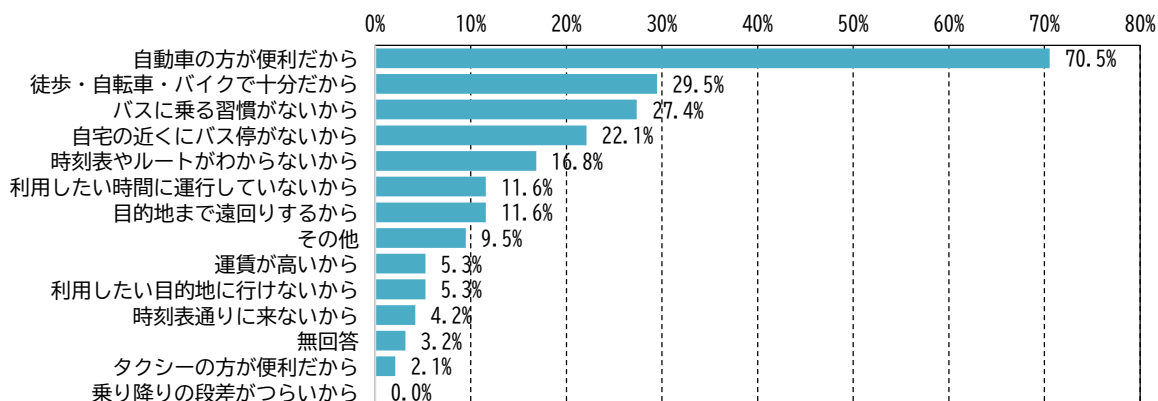
### 《10歳代（n=16）》



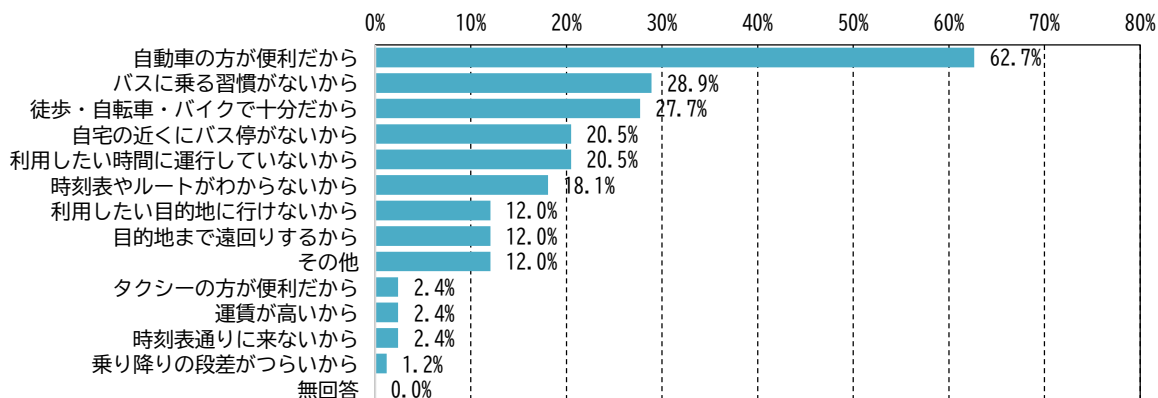
### 《20歳代（n=35）》



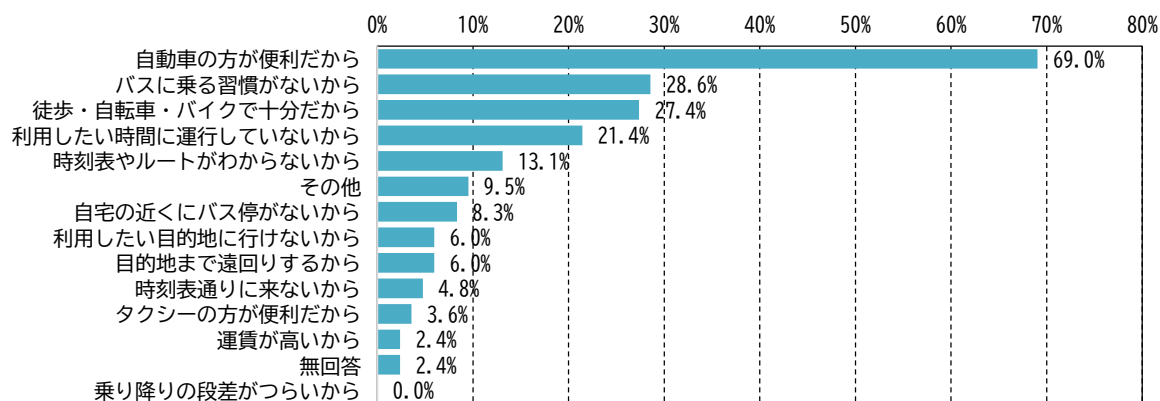
### 《30歳代（n=95）》



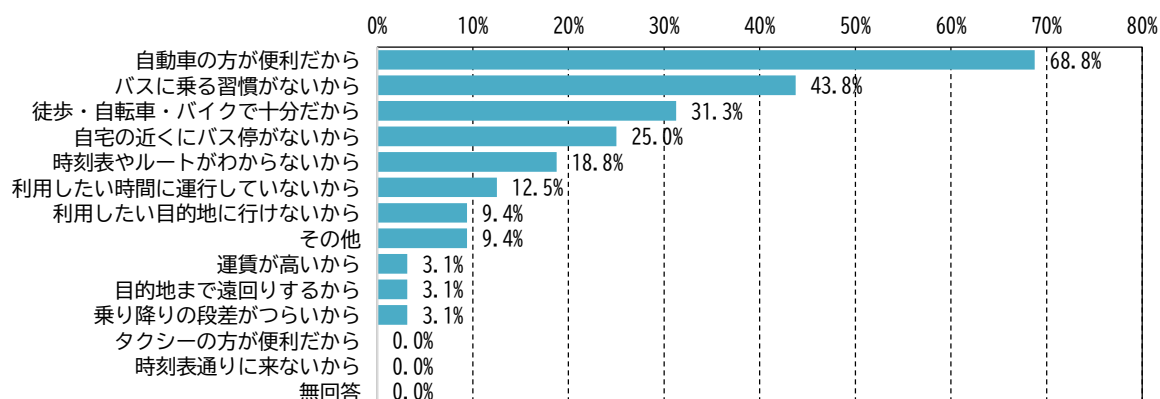
### 《40歳代（n=83）》



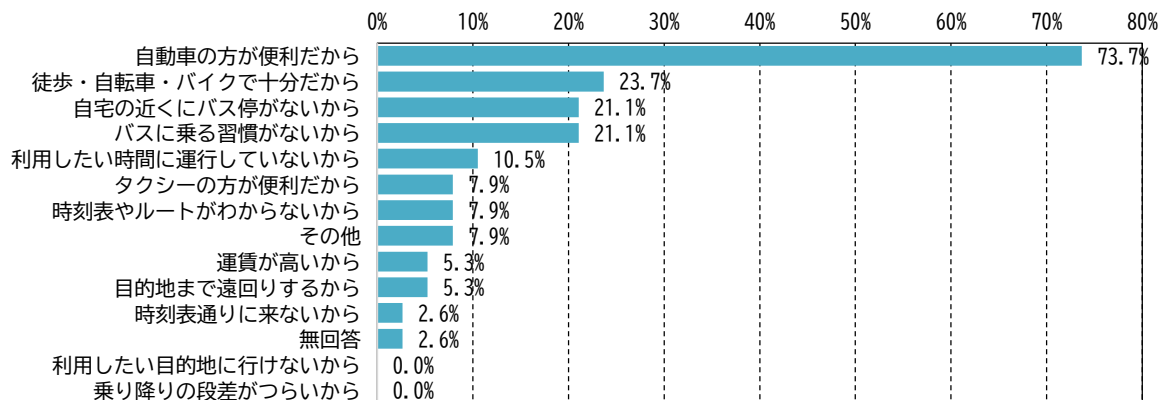
《50歳代（n=84）》



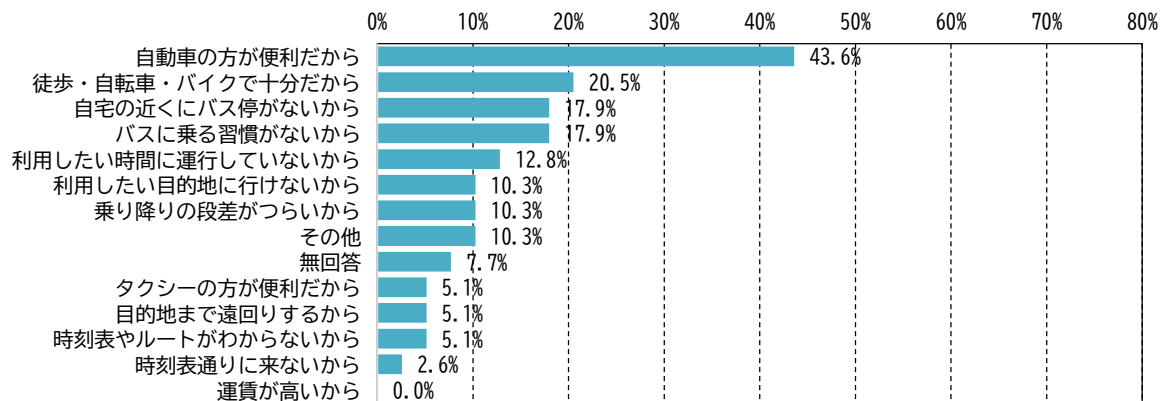
《60歳代（n=32）》



《70歳代（n=38）》



《80歳代以上（n=39）》

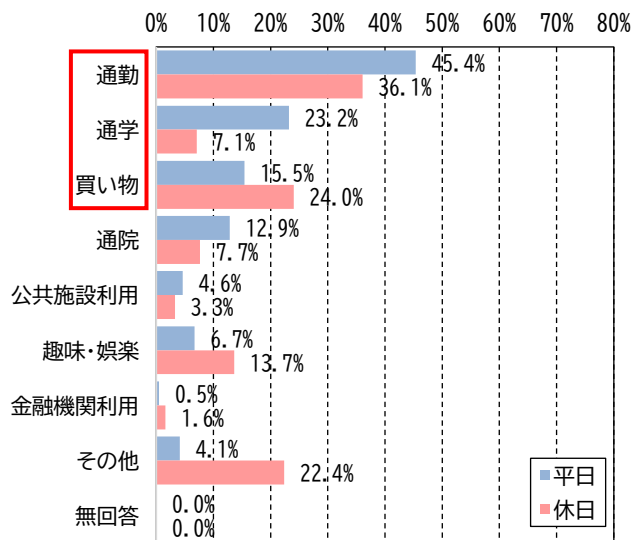


### 3-2 路線バスの利用状況（路線バス利用者アンケート調査）

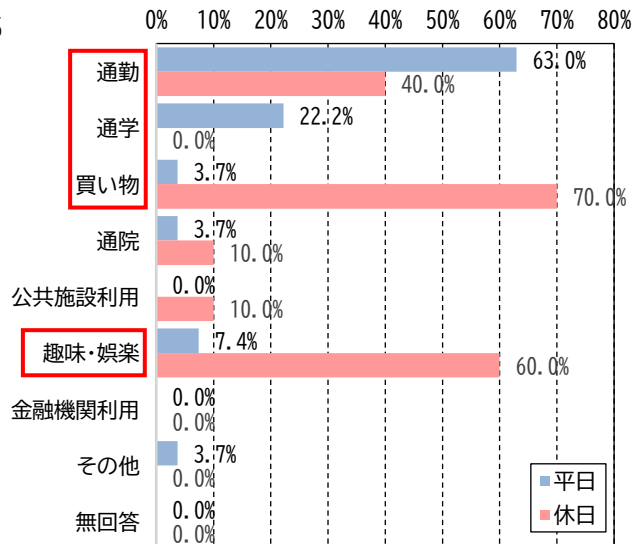
- 主な利用目的は、平日の四街道駅で「通勤（45.4%）」「通学（23.2%）」、物井駅で「通勤（63.0%）」「通学（22.2%）」が、休日の四街道駅で「通勤（36.1%）」「買い物（24.0%）」、物井駅で「買い物（70.0%）」「趣味・娯楽（60.0%）」「通勤（40.0%）」が多くなっています。
- 路線バスの利用頻度は、「週に5日以上」が46.6%と最も多く、週に1回以上利用する方は、76.3%となっています。

#### ■ 主な利用目的（n=414）

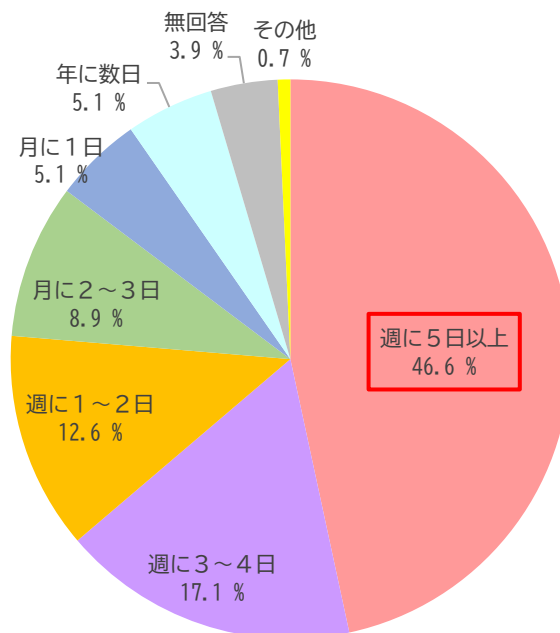
##### 【四街道駅（n=377）】



##### 【物井駅（n=37）】



#### ■ 利用頻度（n=414）



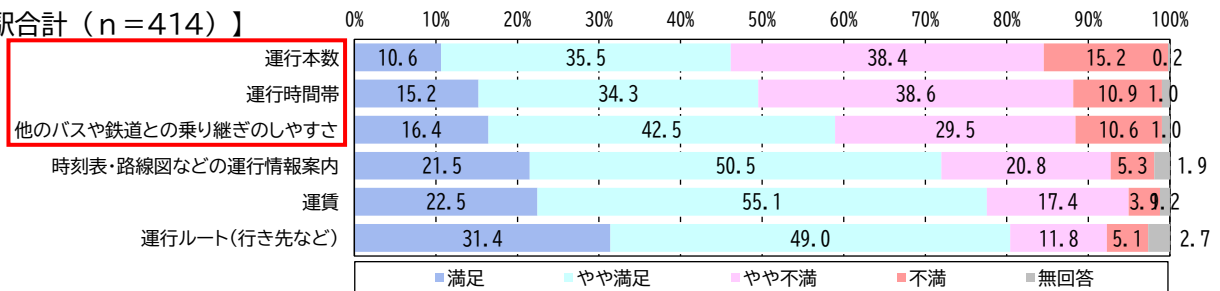


### 3-3 路線バスの運行サービス（路線バス利用者アンケート調査）

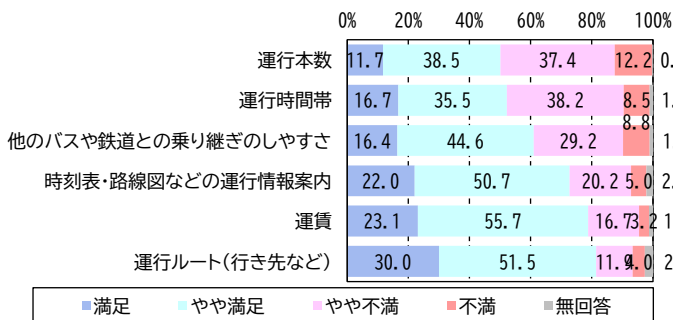
- 運行サービスの満足度は、「運行本数」「運行時間帯」「他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ」で「満足」「やや満足」が少なくっており、四街道駅より物井駅で「不満」「やや不満」の割合が高い傾向となっています。
- 改善してほしいサービスは、「便数増便（65.2%）」「運行時間帯の拡大（35.5%）」の順で多くなっています。

#### ■ 運行サービスの満足度

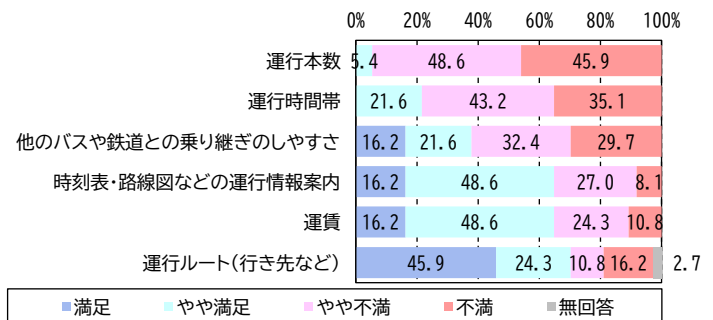
【2駅合計（n=414）】



【四街道駅（n=377）】

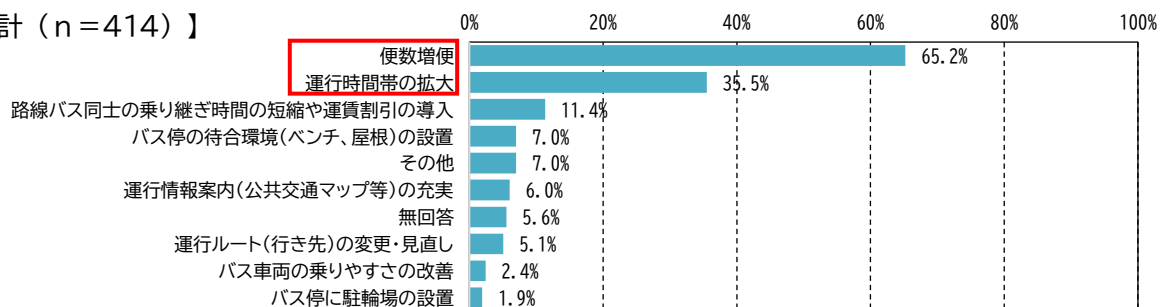


【物井駅（n=37）】

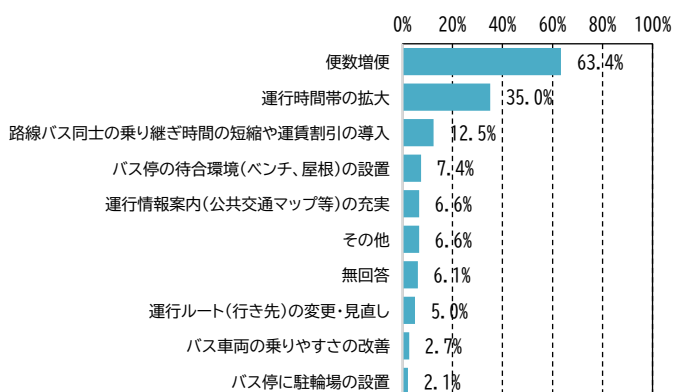


#### ■ 改善してほしいサービス

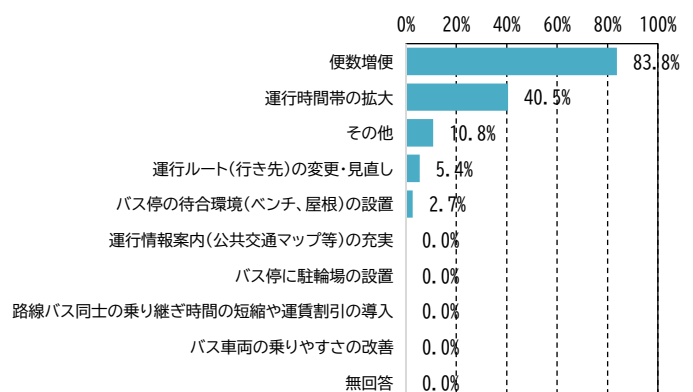
【2駅合計（n=414）】



【四街道駅（n=377）】



【物井駅（n=37）】



### 3-4 路線バス事業者アンケート調査

(千葉内陸バス㈱・ちばグリーンバス㈱・平和交通㈱)

#### ① 利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について

- ・以前より少子高齢化による旅客数の漸減傾向が続いていたが、2020年初頭からのコロナ禍の影響により、旅客数の減少傾向が加速した。その後回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準には戻っていない。
- ・利用者層の変動はないが、全体的に利用人数がコロナ前と比較し減少。マイカー・自転車通勤、テレワークが一定程度おり、その分が減少。
- ・団地と駅を結ぶ路線バスがほとんどで、団地の居住者が高齢化しているため、高齢者の利用者が以前より多い。

#### ② 運行や経営上の課題・問題点などについて

- ・乗務員の恒久的な不足状況。
- ・旅客数の減少による収支の悪化、経営状況改善のための更なる減便。

#### ③ 利用者等から寄せられている声（意見・要望）について

- ・減便が相次ぎ、利用しているバス路線が不便。
- ・利用しているバス路線が廃止にならないか心配。
- ・ニーズにあわせたバスダイヤの設定。
- ・定期券をクレジットで購入可能にしてほしい。
- ・四街道駅に定期発売所の開設（千代田営業所まで行くのは手間）。
- ・定時運行、病院への利便性向上、バス停の道路形状（バリアフリー化）。
- ・電車の時間に合わせた運行。
- ・乗務員の不足等により減便となった路線や、現在運休中の路線について、元のように運行を再開してほしい。
- ・バスの遅延に関する問い合わせ。

#### ④ 他の交通事業者や地域との連携（求めたいことや協力できること）について

- ・四街道駅北口・南口共に自家用車やバス・タクシー、駅構内へ出入りする商業車が混在しておりバスの安全走行の妨げとなっているため、改善をお願いしたい。
- ・運営に必要な十分な乗務員を確保できていない状況にあり、採用説明会等、バス事業を理解いただく為の機会を設定してほしい。
- ・道路整備（バリアフリー）、運転士求人募集に向けての協力。

#### ⑤ 四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて

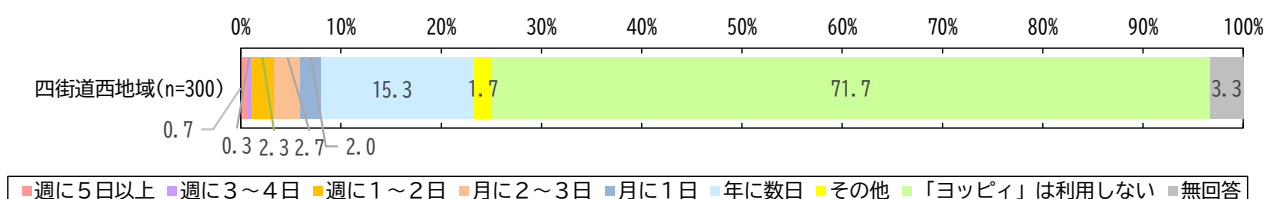
- ・四街道駅北口・南口共に自家用車やバス・タクシー、駅構内へ出入りする商業車が混在しておりバスの安全走行の妨げとなっているため、改善をお願いしたい。
- ・運営に必要な十分な乗務員を確保できていない状況にあり、採用説明会等、バス事業を理解いただく為の機会を設定してほしい。
- ・バス利用促進運動
- ・EV車両導入に向けての整備
- ・補助金

## 4. 市内循環バス「ヨッピー」に関すること

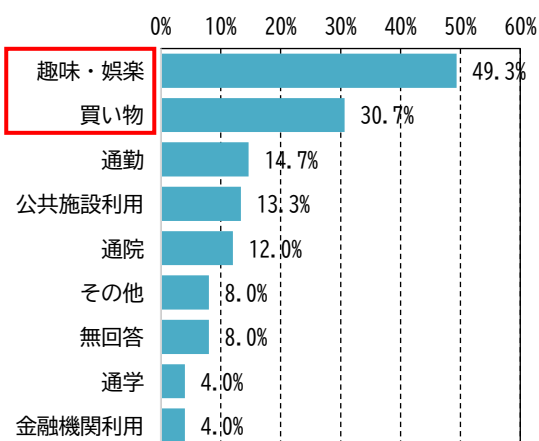
### 4-1 利用実態と意識・要望（市民アンケート調査）

- 市内循環バスの利用頻度は、運行エリアである四街道西地域で23.3%の方が「年に数日」以上利用しており、利用目的は、「趣味・娯楽（49.3%）」「買い物（30.7%）」が多くなっています。
- 市内循環バスを利用しない理由は、「自動車の方が便利だから（42.2%）」「自宅近くにバス停がないから（39.6%）」「時刻表やルートがわからないから（27.3%）」の順で多くなっています。
- 運行サービス満足度は、「運行本数」「運行時間帯」「他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。

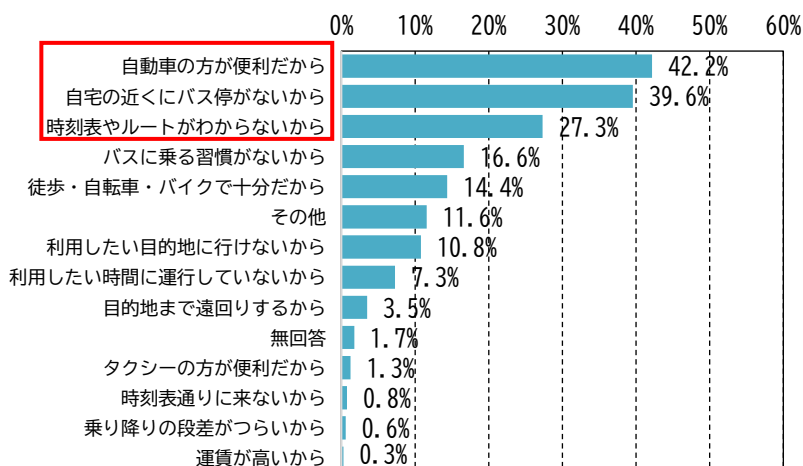
#### ■ 市内循環バス「ヨッピー」の利用頻度



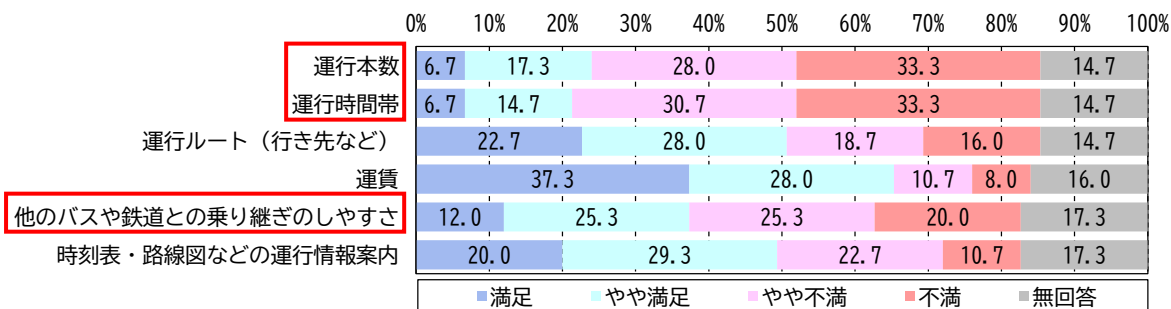
#### ■ 市内循環バス「ヨッピー」の利用目的 四街道西地域（n=75）



#### ■ 市内循環バス「ヨッピー」を利用しない理由 四街道西地域（n=215）

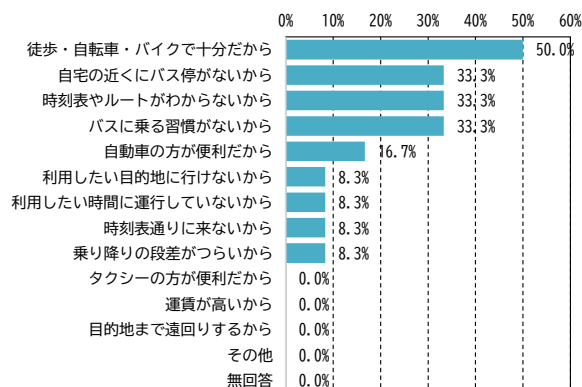


#### ■ 市内循環バス「ヨッピー」の運行サービス満足度 四街道西地域（n=75）

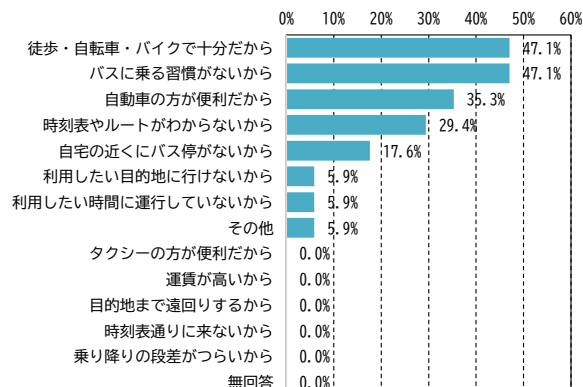


# ■ 市内循環バス「ヨッピー」を利用しない理由・四街道西地域【年齢別】

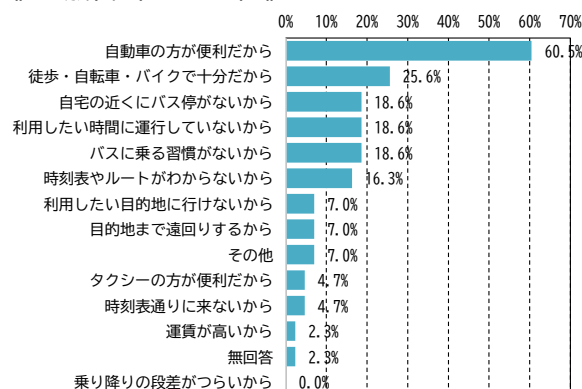
## 《10歳代（n=12）》



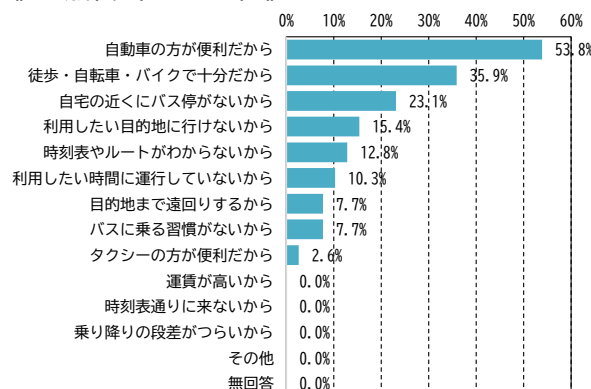
## 《20歳代（n=17）》



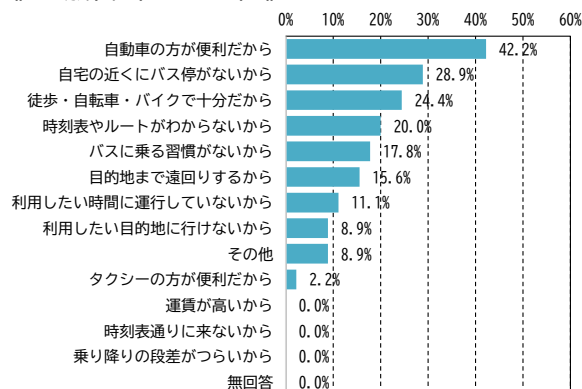
## 《30歳代（n=43）》



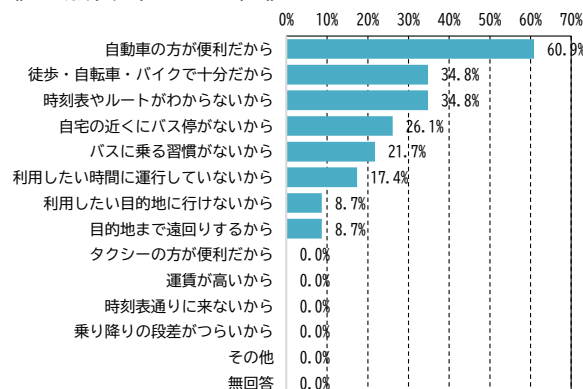
## 《40歳代（n=39）》



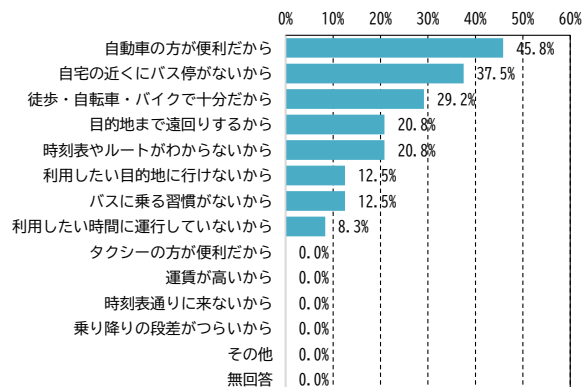
## 《50歳代（n=45）》



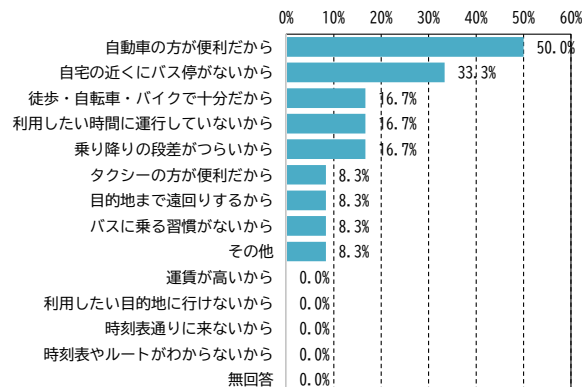
## 《60歳代（n=23）》



## 《70歳代（n=24）》



## 《80歳代以上（n=12）》

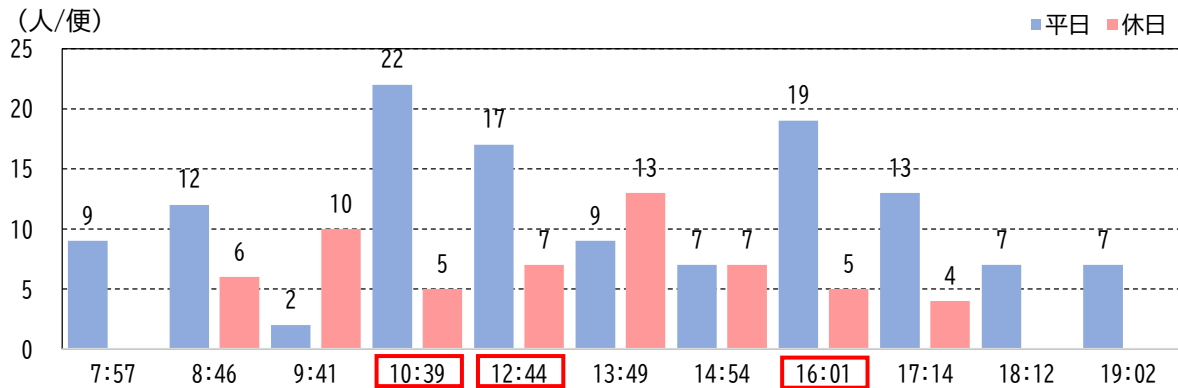


#### 4-2 利用実績（市内循環バス「ヨッピー」利用者アンケート調査）

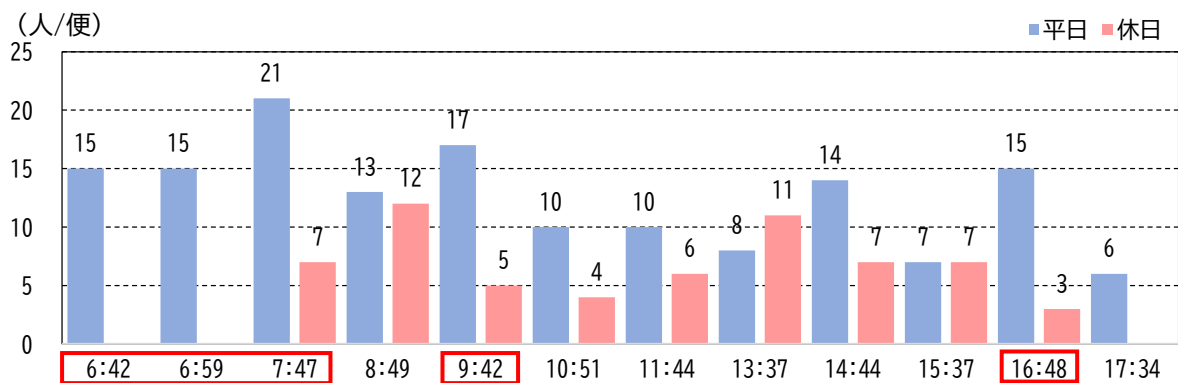
- ダイヤ別利用者数（平日）は左回りの10:39発、12:44発、16:01発や、右回りの朝時間帯や9:42発、16:48発で多く、休日は最終便など利用が少ない便が目立っています。
- バス停別乗降者数は、平日、休日ともに四街道駅～大日小学校やいちご園～四街道駅等で利用が多いものの、区間によっては利用が少なくなっています。

##### ■ ダイヤ別利用者数（n=304）

左回り

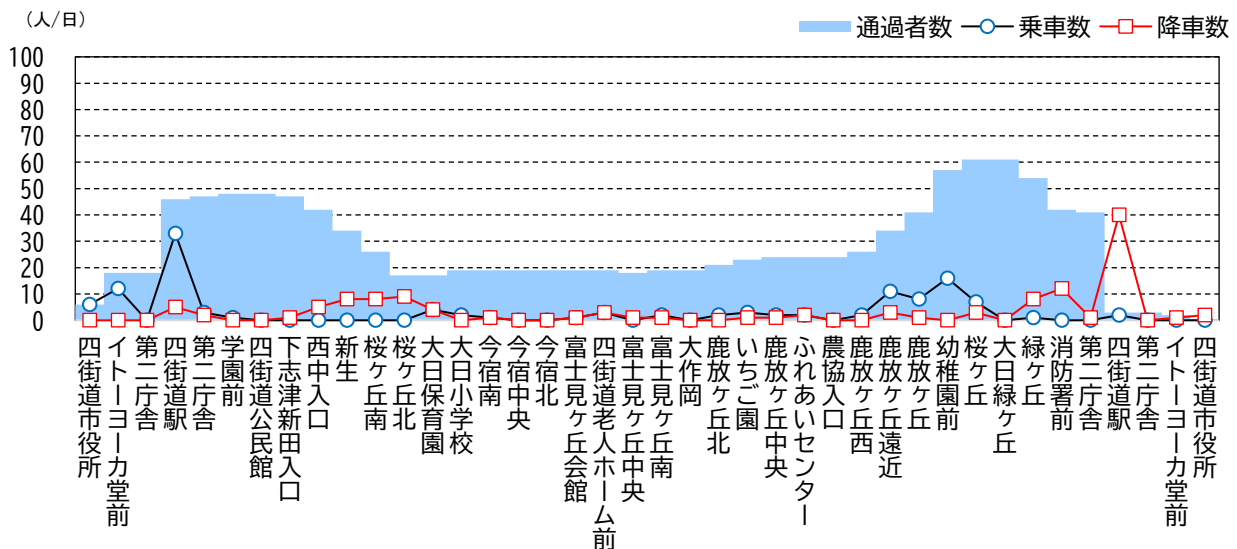


右回り

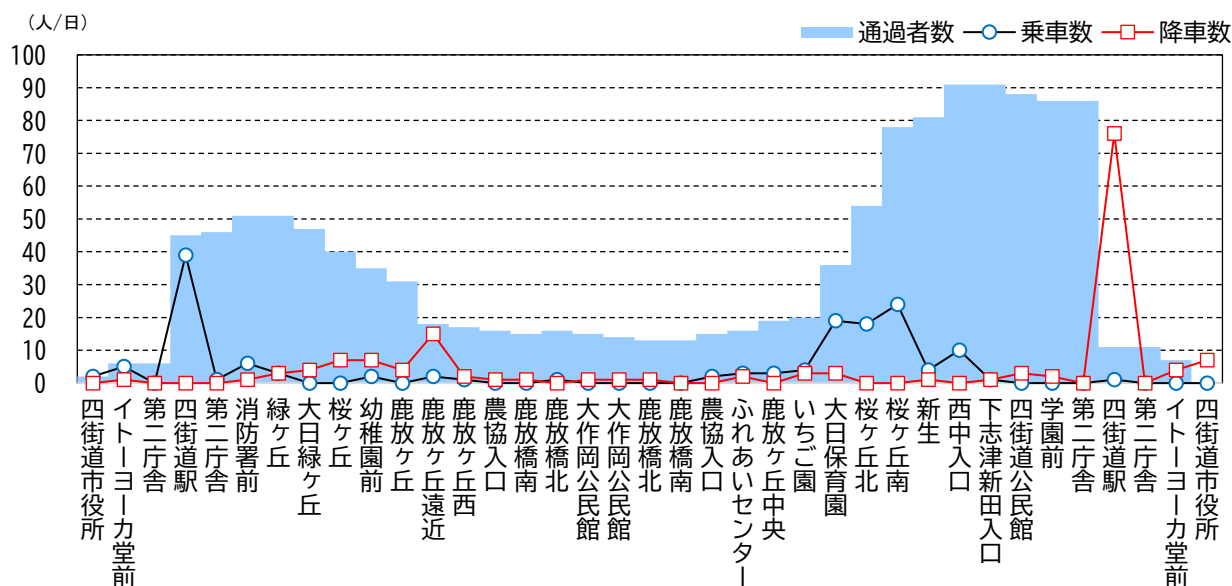


##### ■ バス停別乗降者数

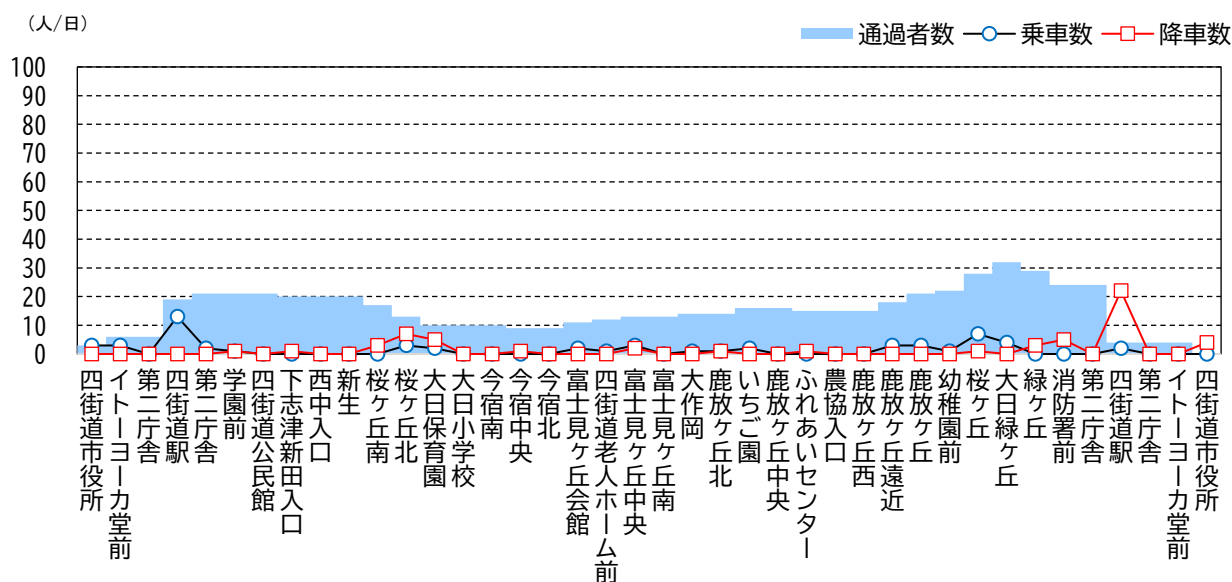
左回り【平日】



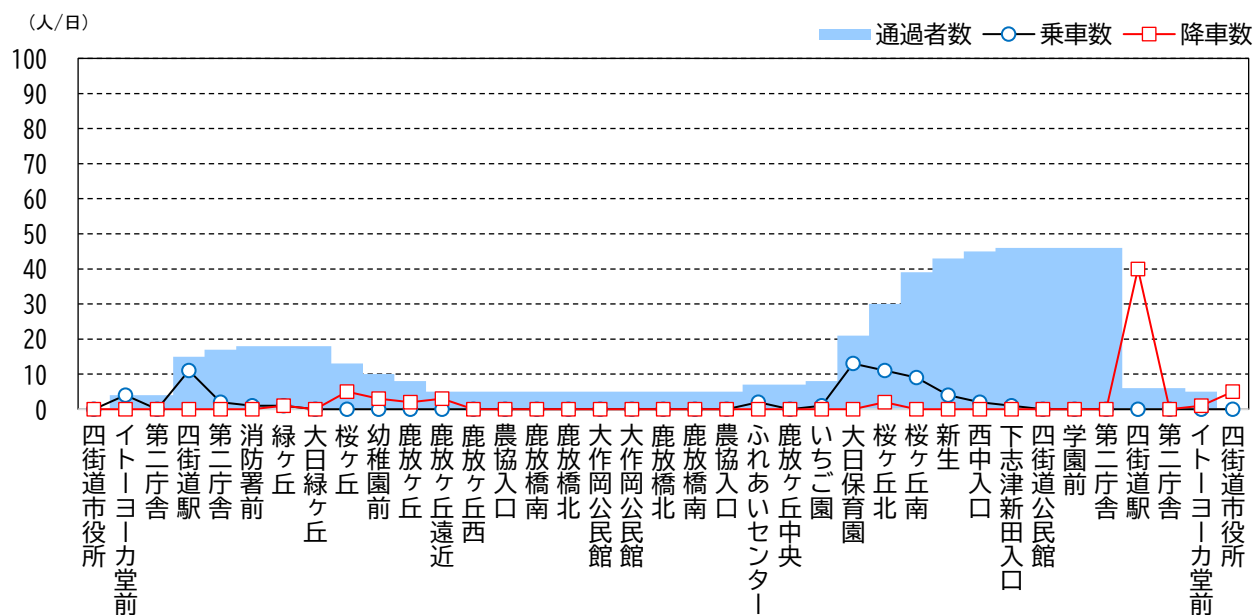
## 右回り【平日】



## 左回り【休日】



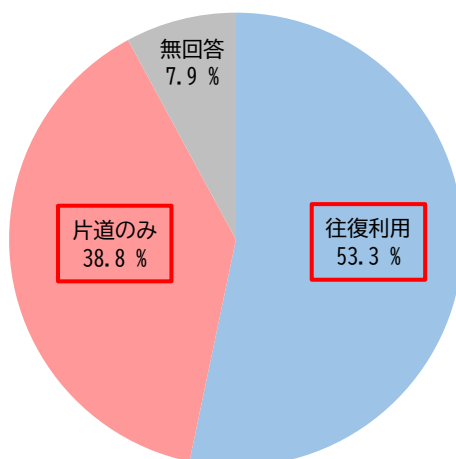
## 右回り【休日】



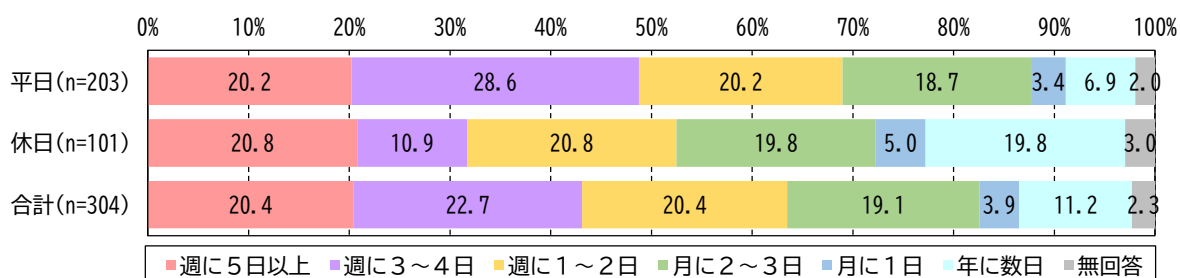
#### 4-3 ヨッピーの利用状況（市内循環バス「ヨッピー」利用者アンケート調査）

- 往復利用有無は、「往復利用」が53.3%、「片道のみ」が38.8%となっています。
- 利用頻度は、「週1日以上」利用している方が、平日で69.0%、休日で52.5%を占めているものの、休日で「年に数日」が19.8%と平日より多くなっています。
- 主な利用目的は、平日で「通勤（34.5%）」「買い物（22.7%）」「通院（15.8%）」が、休日で「買い物（28.7%）」「その他（28.7%）」「趣味・娯楽（25.7%）」が多くなっています。

##### ■ 往復利用有無（n=304）

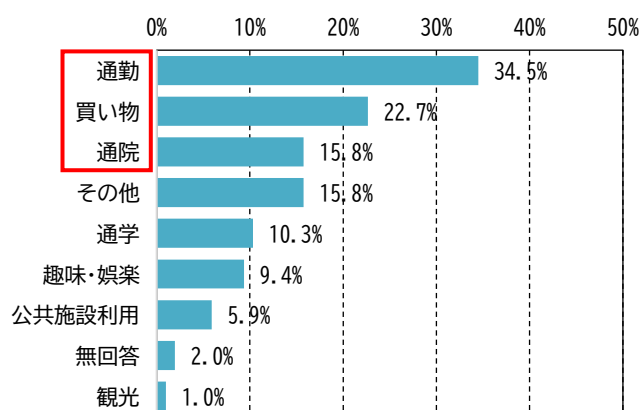


##### ■ 利用頻度（n=304）

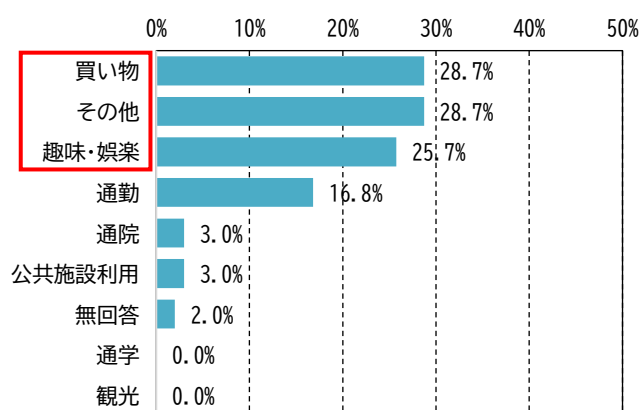


##### ■ 主な利用目的（n=304）

###### 【平日（n=203）】



###### 【休日（n=101）】

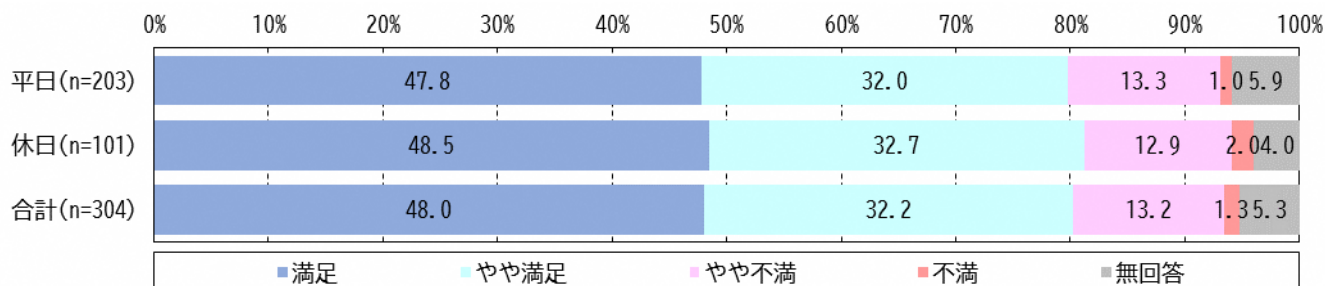




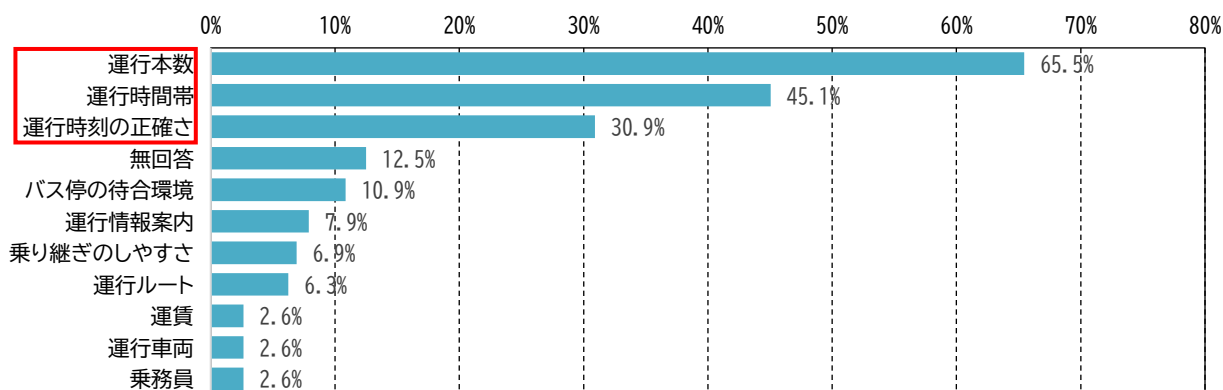
#### 4-4 ヨッピーへの意識・要望（市内循環バス「ヨッピー」利用者アンケート調査）

- 運行サービスの満足度は、平日、休日ともに「満足」「やや満足」が約8割と高くなっています。
- 改善してほしいサービスは、「運行本数（65.5%）」「運行時間帯（45.1%）」「運行時刻の正確さ（30.9%）」の順で多く、平日、休日ともに同様の傾向となっています。

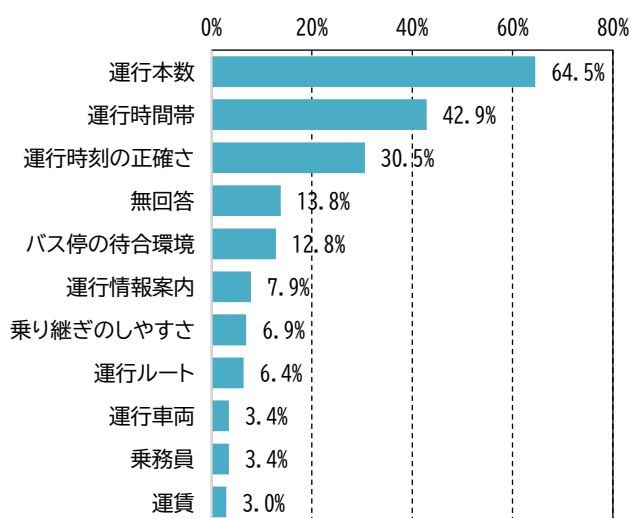
##### ■ 運行サービスの満足度



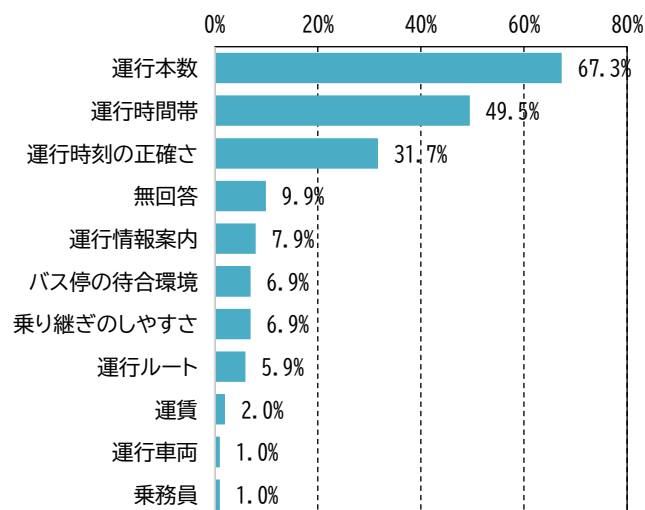
##### ■ 改善してほしいサービス（n=304）



##### 【平日（n=203）】



##### 【休日（n=101）】





#### 4-5 市内循環バス「ヨッピー」事業者アンケート調査

(千葉内陸バス㈱)

##### ① 利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について

- ・以前より少子高齢化による旅客数の漸減傾向が続いていたが、2020年初頭からのコロナ禍の影響により、旅客数の減少傾向が加速した。その後回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準には戻っていない。
- ・利用客は高齢者が多く、他路線と比較してもコロナ禍以降の回復が鈍化している。

##### ② 運行や経営上の課題・問題点などについて

- ・乗務員の恒久的な不足状況。
- ・車両更新時期の遅れに伴う運休、代替車両運行の常態化。

##### ③ 利用者等から寄せられている声（意見・要望）について

- ・バスの遅延に関する問い合わせ。

##### ④ 四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて

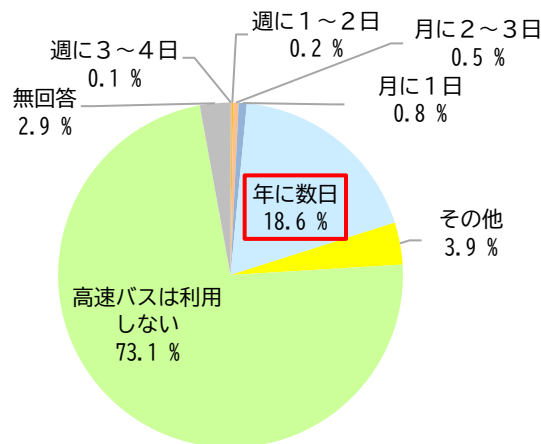
- ・運賃の見直し、車両の更新（新車の導入）。

## 5. 高速バスに関すること

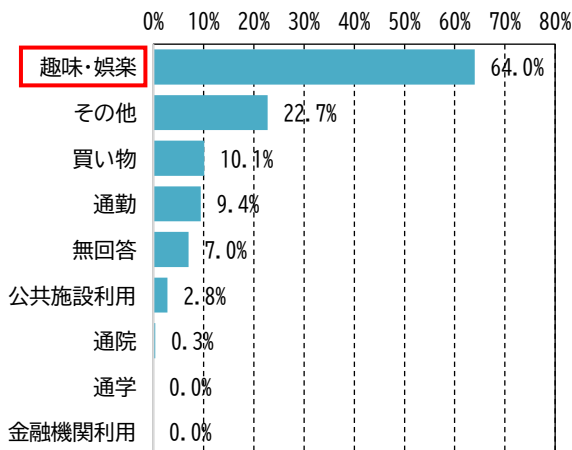
### 5-1 利用実態と意識・要望（市民アンケート調査）

- 高速バスの利用頻度は、「高速バスは利用しない」を除くと「年に数日（18.6%）」が最も多く、利用目的は、「趣味・娯楽（64.0%）」が最も多くなっています。高速バスを利用しない理由は、「高速バスを利用する用事がないから（65.4%）」「自動車の方が便利だから（29.2%）」「鉄道の方が便利だから（27.9%）」の順で多くなっています。
- 運行サービスの満足度は、「運行本数」「運行時間帯」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。

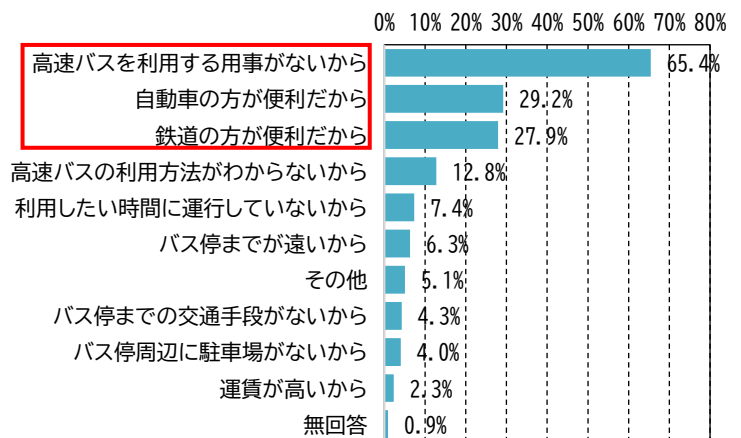
#### ■ 高速バスの利用頻度（n=1,190）



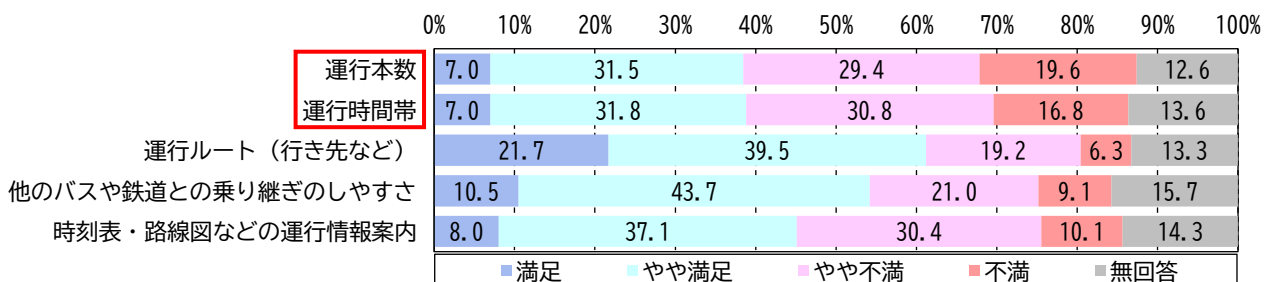
#### ■ 高速バスの利用目的（n=286）



#### ■ 高速バスを利用しない理由（n=870）



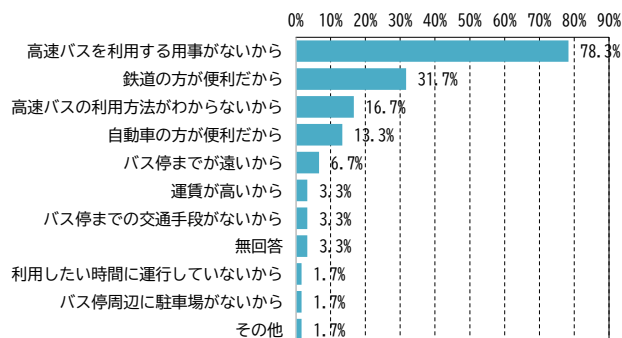
#### ■ 高速バスの運行サービスの満足度（n=286）



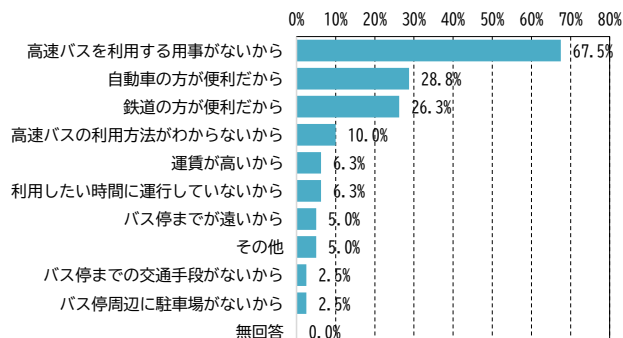
## ■ 高速バスを利用しない理由

### 【年齢別】

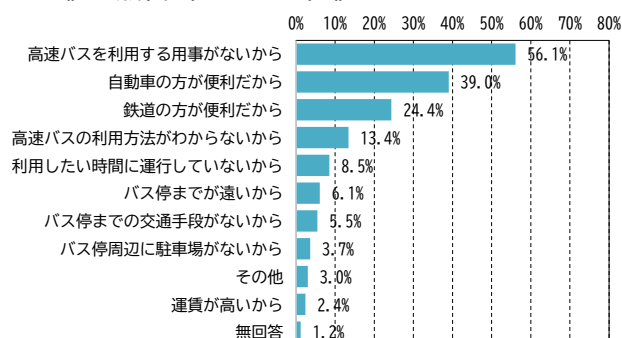
#### 《10歳代（n=60）》



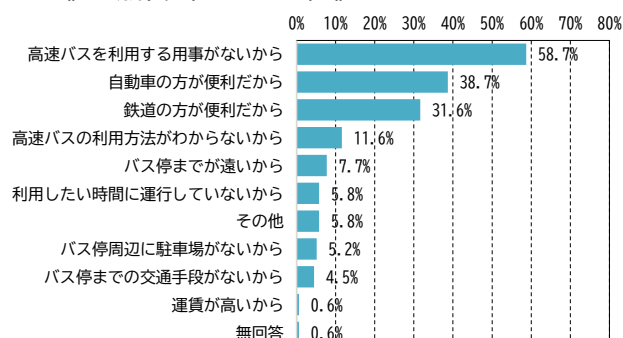
#### 《20歳代（n=80）》



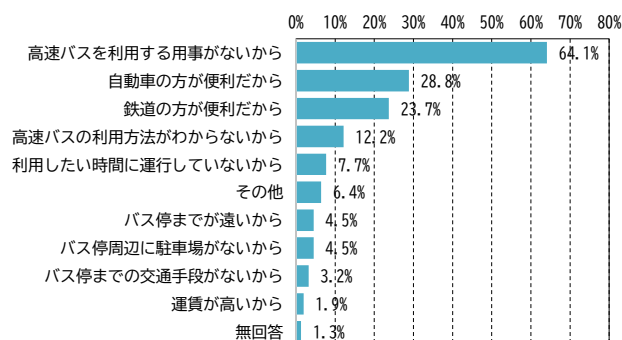
#### 《30歳代（n=164）》



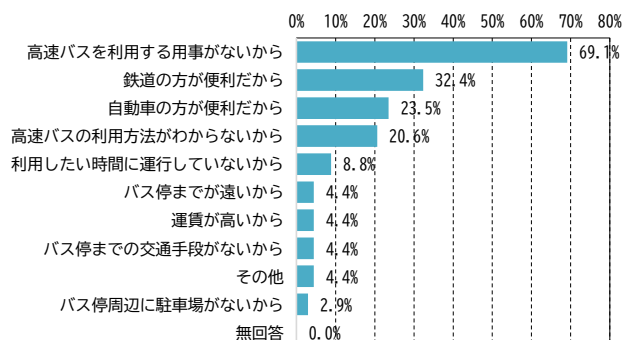
#### 《40歳代（n=155）》



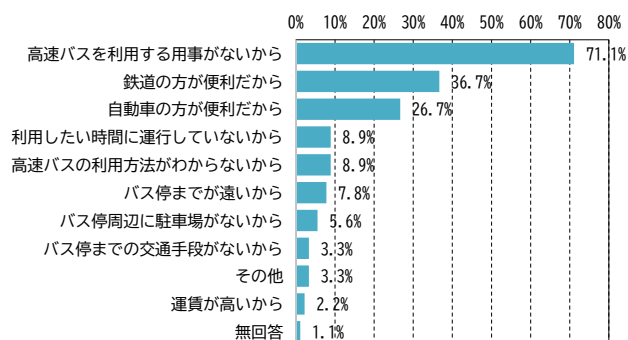
#### 《50歳代（n=156）》



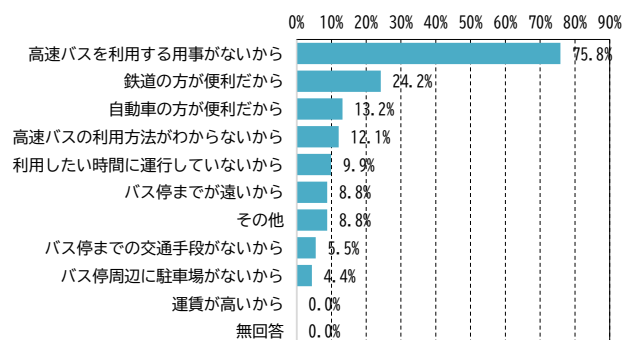
#### 《60歳代（n=68）》



#### 《70歳代（n=90）》



#### 《80歳代以上（n=91）》



## 5-2 高速バス事業者アンケート調査

(千葉内陸バス㈱・ちばグリーンバス㈱・なの花交通バス㈱・東京空港交通㈱)

### ① 利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について

- ・2020年初頭からのコロナ禍の影響により、特に四街道市内と羽田空港を結ぶ便について旅客数が大幅に減少。その後は回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準には戻っていない。また、2023年3月からは、東京空港交通は、全ての便を運休。
- ・東京線の利用者層は、開業当初から変わらず通勤客が多数を占めており、土休日は東京方面への遊び利用が多い。
- ・佐倉・四街道－東京八重洲線は、運行開始直後から利用者は多くなかった。半額キャンペーンの期間中は、満席になる便がある等利用者の増加が認められたものの、キャンペーン終了後利用者が減少。

### ② 運行や経営上の課題・問題点などについて

- ・乗務員の恒久的な不足状況。
- ・収支悪化に伴う車両更新時期の遅れ。
- ・羽田空港を夜に出発するバスの減少（減便）による旅客離れ。
- ・燃料代高騰、有料道路代金の負担、物価高騰に伴う、修理費等の増加が課題。

### ③ 利用者等から寄せられている声（意見・要望）について

- ・運行休止便の復活（四街道駅7時30分発羽田空港行き、夕刻～夜間羽田空港発便が特に多い）。
- ・定時到着、Wi-Fi完備など。
- ・佐倉・四街道－東京八重洲線は再開を希望する声が一部ある。

### ④ 他の交通事業者や地域との連携（求めたいことや協力できること）について

- ・四街道羽田線、東京線への利用促進PR。
- ・道路環境の整備、有料道路代の負担軽減（補助）。

### ⑤ 四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて

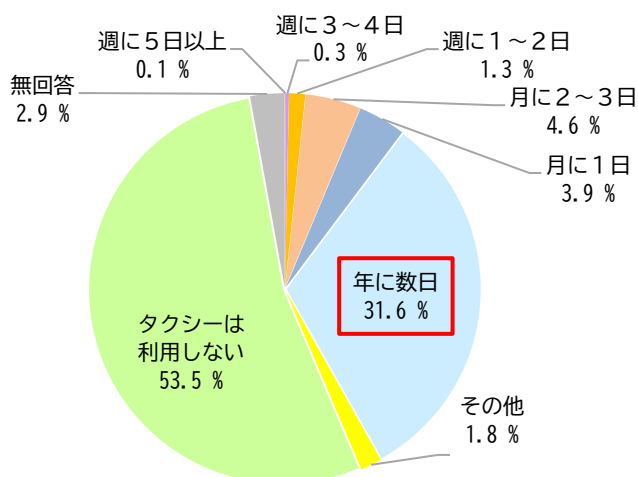
- ・四街道羽田線、東京線への利用促進PR。
- ・道路環境の改善、補助金の活用。
- ・行政と連携した運転手募集強化対策の実施。

## 6. タクシーに関すること

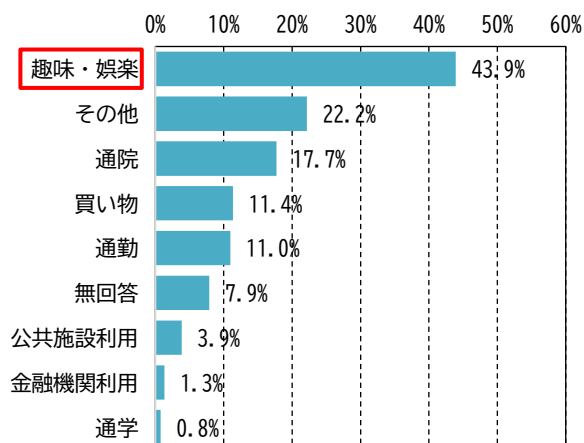
### 6-1 利用実態と意識・要望（市民アンケート調査）

- タクシーの利用頻度は、「タクシーは利用しない」を除くと「年に数日（31.6%）」が最も多く、利用目的は、「趣味・娯楽（43.9%）」が最も多くなっています。タクシーを利用しない理由は、「自動車の方が便利だから（52.9%）」「タクシーを利用する用事がないから（36.7%）」「運賃が高いから（32.7%）」の順で多くなっています。
- 運行サービスの満足度は、「運賃」や「営業時間・配車サービスなどの営業情報」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。

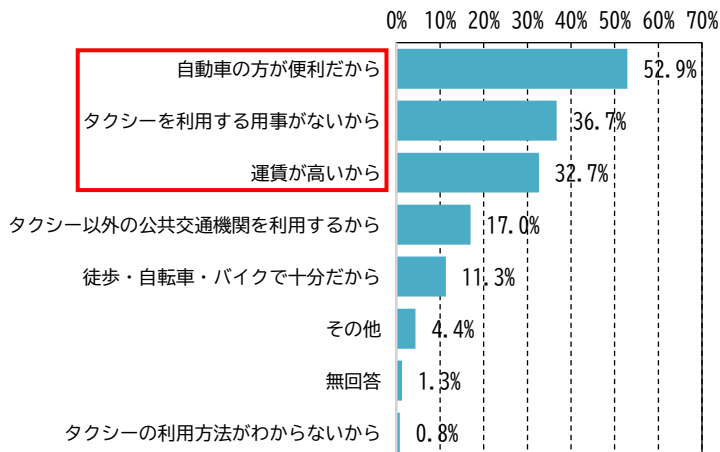
#### ■ タクシーの利用頻度（n=1,190）



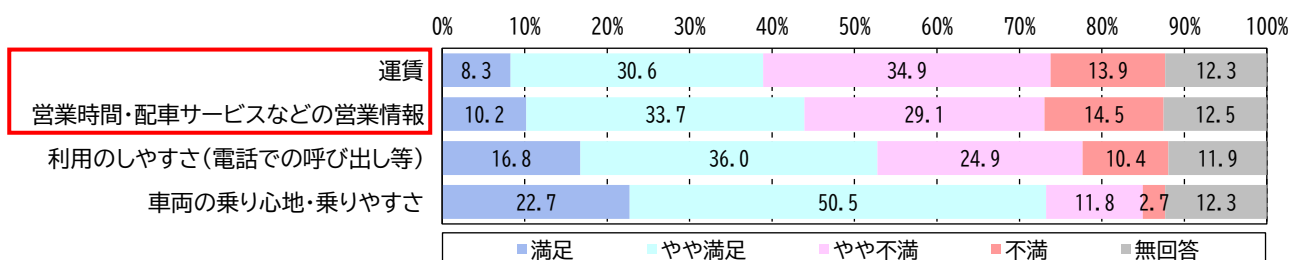
#### ■ タクシーの利用目的（n=519）



#### ■ タクシーを利用しない理由（n=637）



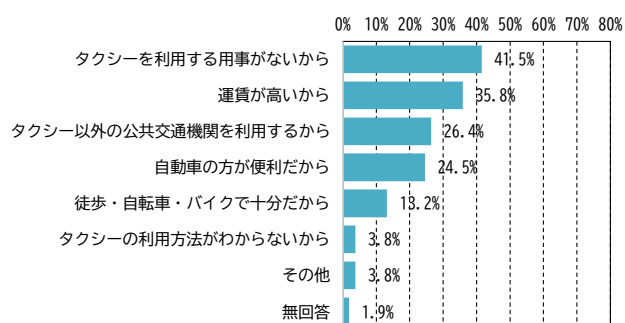
#### ■ タクシーの運行サービスの満足度（n=519）



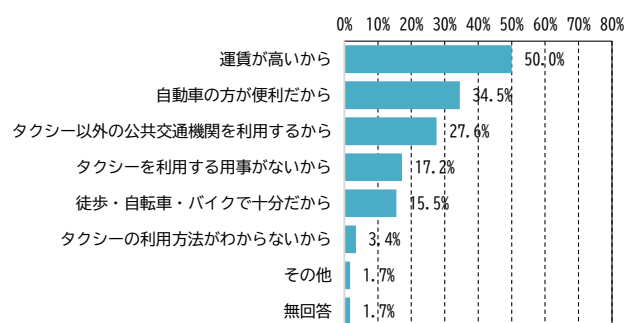
## ■ タクシーを利用しない理由

### 【年齢別】

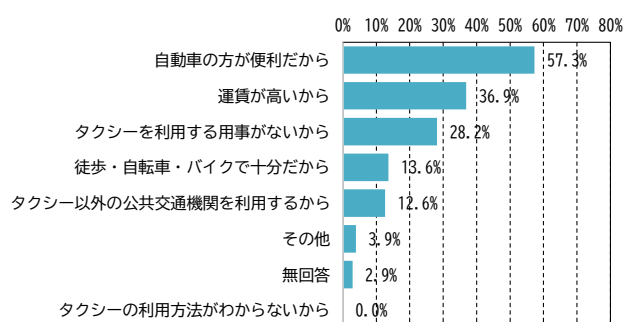
#### 《10歳代（n=53）》



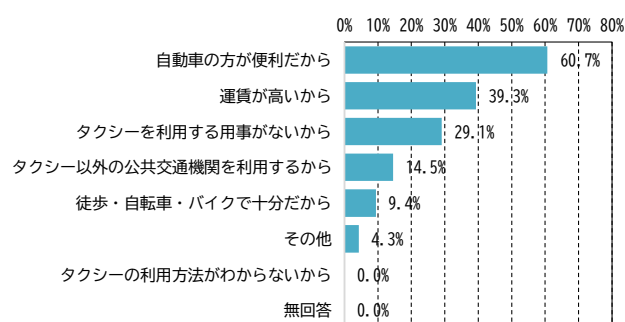
#### 《20歳代（n=58）》



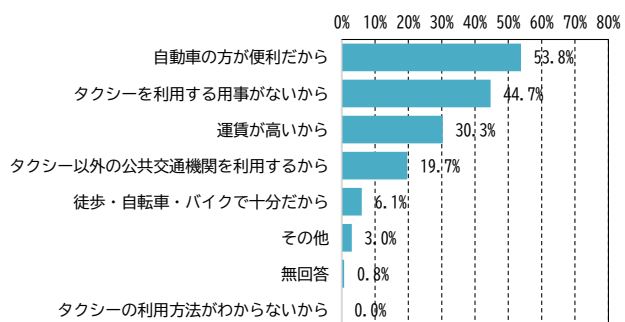
#### 《30歳代（n=103）》



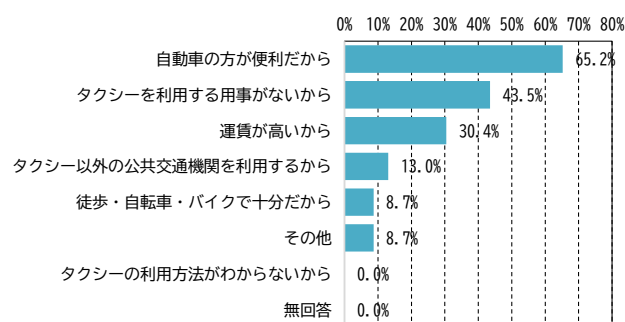
#### 《40歳代（n=117）》



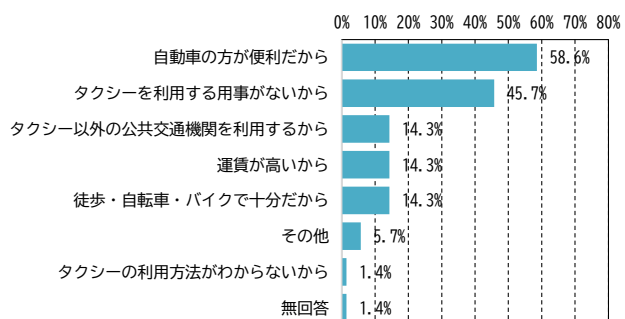
#### 《50歳代（n=132）》



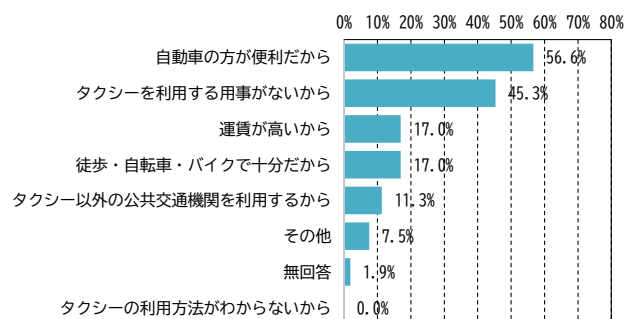
#### 《60歳代（n=46）》



#### 《70歳代（n=70）》



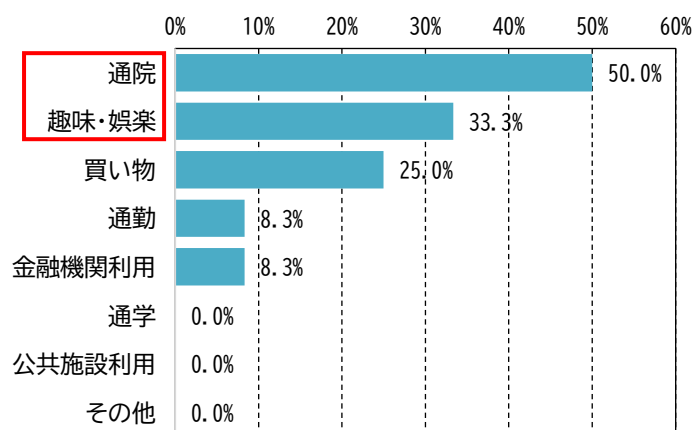
#### 《80歳代以上（n=53）》



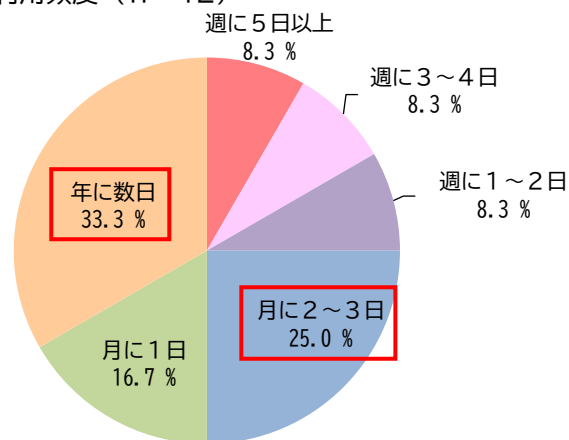
## 6-2 タクシーの利用状況（タクシー利用者アンケート調査）

- 主な利用目的は、「通院（50.0%）」「趣味・娯楽（33.3%）」が多く、利用頻度は「年に数日（33.3%）」「月に2～3日（25.0%）」といった低頻度が多くなっています。

■ 主な利用目的（n=12）



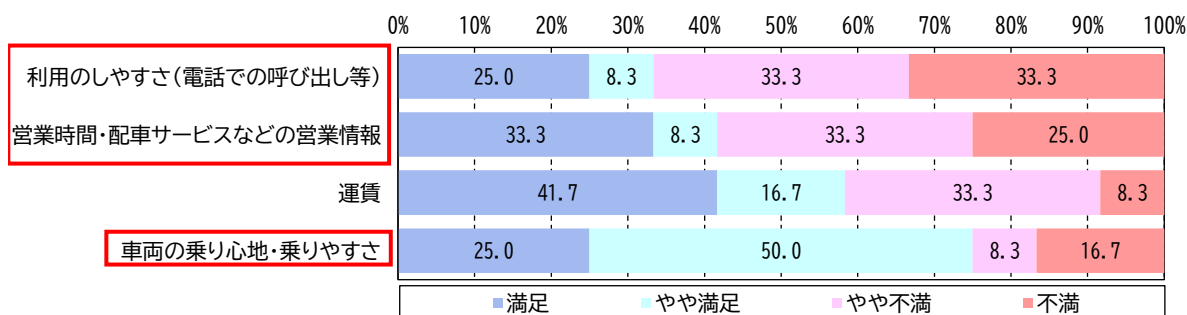
■ 利用頻度（n=12）



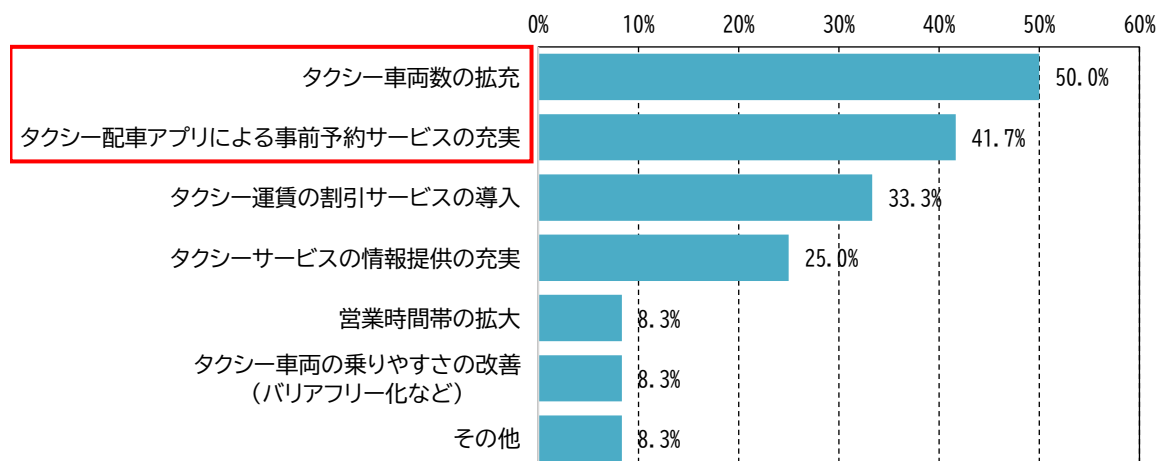
## 6-3 タクシーの運行サービス（タクシー利用者アンケート調査）

- 運行サービスの満足度は、「車両の乗り心地・乗りやすさ」で「満足」「やや満足」が多く、「利用のしやすさ（電話での呼び出し等）」「営業時間・配車サービスなどの営業情報」で「不満」「やや不満」が多くなっています。
- 改善してほしいサービスは、「タクシー車両数の拡充（50.0%）」「タクシー配車アプリによる事前予約サービスの充実（41.7%）」が多くなっています。

■ 運行サービス満足度（n=12）



■ 改善してほしいサービス（n=12）





## 6-4 タクシー事業者アンケート調査

(エミタスタクシーアスカ(株)・(有)ニュー千都タクシー)

### ① 利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について

- ・高齢者が増えており、午前中は自宅から病院までの予約が増加。
- ・コロナ禍で減少していた顧客の利用がコロナ前に戻りつつある。
- ・乗場から自社無線の顧客が減り、アプリ配車の顧客が増加。

### ② 運行や経営上の課題・問題点などについて

- ・乗務員数不足の為、サービス水準の維持・向上が困難。（募集を掛けても入ってこない）
- ・高齢化による乗務員不足のため、乗務員の確保。

### ③ 利用者等から寄せられている声（意見・要望）について

- ・タクシーが中々捕まらなくて困っている（特に天候不良時や午前中の利用が多い時間帯）。

### ④ 四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて

- ・市、バス会社、タクシー会社がバス、タクシー乗務員の合同就職説明会を定期的に開催して欲しい。

## 7. 関係団体アンケート調査

### 四街道市社会福祉協議会・四街道市商工会

#### ① 公共交通に関する課題・問題点について

- ・人口減少や自家用車が普及していくに伴い、公共交通機関の利用者が減少する。その結果、公共交通機関の減便や運賃の値上げ、利用者が減するという悪循環に陥ってしまうことへの懸念。
- ・採算性を維持しつつ、市民ひとりひとりの個別の希望に応じた公共交通機関を充実・整備すること。
- ・高齢者には運転免許返納後の移動手段が少なく、公共交通機関に乗るまでの大変さや日常的に利用するには料金がかかることから、日常生活に影響があることを懸念し、運転免許返納につながらないこと。
- ・就労支援において市内での就労を希望される方が多いが、市内にある工場などの多くはバスが近くを通っていない、または本数が少ないなどが課題。
- ・外国語での車内アナウンス等、外国籍の市民への対応策が必要。
- ・四街道市は、住宅街は道幅が狭いところが多いため、公共交通機関の手が行き届き難い状況にある。  
〈課題の声がある地域〉千代田地区、鹿放ヶ丘、大作岡、みそら
- ・高齢者人口の増加とともに、高齢者の自動車運転免許非保有者、免許返納の数が今後増加していくことが予想され、高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないかと、という心配・不安が増加。
- ・高齢者は身体的な制約から、路線バスや電車の利用が難しくなる。

#### ② 福祉活動・商業活動との連携について

- ・地域生活上生じる課題に対して、ボランティアの養成・育成研修等を実施。
- ・日中使用していない公共交通機関や施設等の送迎車等を活用し、車に乗せて移動や介助ができる支援体制を構築する等を検討してほしい。
- ・バス停の整備（屋根やベンチの設置）を行うことについて検討してほしい。
- ・通院や買い物の利便性向上のため乗合タクシーを利用したい。その際のコーディネーター役としては、自治会の移送ボランティアが調整し、運行はタクシー会社が行うなどできると、通院や買い物に不便さを感じている方々にとって、金銭面も含めた有効策となるのではないかと。
- ・地域包括支援センター等とタイアップし、福祉マップと絡ませた交通網の整備。
- ・高齢者向けのイベントを開催する際の送迎。
- ・介護ボランティアの方々の研修時、内容の中に実際に公共交通機関に乗ってもらい、ルートや地域を実際に見て体験してほしい。
- ・地域包括支援センターや地区社協で、公共交通に関するアンケートの実施やイベント、講座などについて、どのようなことができるのか一緒に考えていただく場を設けることができると、ありがたい。
- ・障がい者、高齢者でも公共交通機関を利用することが当たり前な地域にするための啓発活動（市社協やオレンジカフェなどのイベント時の交流）。
- ・地域経済の活性化と住民の生活利便性向上。

#### ③ 四街道市の公共交通に関して、市民等から寄せられている声について

- ・自宅からバス停までが遠い、行きたいルートに通っていない、便数が少ない。
- ・ヨッピーのような循環バスが質・量とも少ない。
- ・バスの減便はしないでもらいたい。バスの本数が減って不便になった。
- ・店舗や病院等への直行便の増便してほしい。
- ・千葉内陸バス・平和交通めいわ線の土休日の終バス時間が早い。
- ・バスの本数が少ない上、時間通りに来ない時があり、待ち時間中に具合が悪くなる時がある。
- ・ダイヤが変わったことに気づかず待ってしまったことがある。高齢者には、公共交通のアプリを上手に活用することは難しい。
- ・タクシーがつかまりにくい。タクシーが電話をかけても繋がらない。市民専用のタクシーがあるとありがたい。
- ・タクシーは、金額が高いので頻繁には利用できない。
- ・介護タクシー情報のPRを推進してほしい。

- ・介護タクシーは利用料が高く、気軽に使えない。タクシー助成券の上限額が低く設定されており、個人負担が大きい。
- ・歩行器を持ってバスに乗りたいが、乗降時1人で持ち運びが大変なため外出ができない。
- ・車椅子や歩行器で外出する際、バスなら運転手に伝えたと介助してもらえる、電車であれば駅のみどりの窓口に相談すると駅員がスロープを付け乗降介助してもらえることをもっとPRした方がよいのではないか。
- ・高齢者のため自分で運転ができなくなり、活動のために福祉センターまで来るのが難しい。公共交通機関では、時間や金銭的な制約がかかるため、不便を感じている。
- ・家が点在しているような地域では、地域の集会所へ行くにもご家族の送迎がないと出かけられない。自身が免許返納しても出かけられるような切れ目のない交通手段があるとありがたい。
- ・障がい者がともに乗車することに驚いている方も多く、公共交通機関を利用しにくいと感じてしまうことがある。
- ・高齢者や障がい者に配慮した交通手段の多様性と利便性の向上。
- ・デマンド交通に対する潜在的なニーズ。

#### ④ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・高齢者に免許の自主的な返納が求められている中で、車がないと生活ができない人々に対して採算性という大きな課題があるが、バスのルート開拓や本数の確保は大事な課題だと感じている。
- ・実現が可能であればヨッピーの増線・増便ができると移動課題の解決につながると思う。
- ・ヨッピーを活用し集団移送等の事業化（例えば、同じ病院に行きたい人や同じスーパーに買い物に行く人を乗せるシャトルバスのようなもの）ができるとよいのではないか。
- ・様々な公共交通機関が地域課題解決のために、工夫しているかと思うが、住宅街など道幅が狭いところまで、行き届く支援を行うとすると、採算性の課題はあるものの、ヨッピーの充実や公共交通としてのよりバスの小型化を図り、デマンドバスの検討をすることも必要になってくるのではないかな。
- ・個人の所有する車両、運転ボランティアとしてお手伝い等個人レベルで、かつ福祉的な要素であれば協力できるという方もいるため、地域生活課題をすべて公共交通機関が対応するのではなく、個々のつながりや支援で課題解決ができるものは、協力・連携していきたい。ただし、個人車両の活用については、対価や事故が発生した際の対応や補償等の課題があり難しさも同時に感じている。

## 8. 民生委員・児童委員アンケート調査

### (1) 四街道地域

#### ① 買い物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの外出について

- ・免許を返納したため、自由な外出ができず、自然と家に居ることが多くなった。高齢化により足腰の不調があり、外出意欲がわからない。買い物、通院のため、離れて暮らす家族の車の世話になる必要がある。
- ・イトーヨーカドーに行けば買い物、市役所に行けたが、わらびが丘地区からイトーヨーカドーへのバスが運行していたが廃止となり、自宅に引きこもり気味になった。
- ・歩くのも大変な方はイトーヨーカドーの移動販売車を週1で利用したり、ヤックスに頼んだりしているものの、これだけでは充分とは言えない。COOPも考え中。
- ・食料以外の買い物はイトーヨーカドーなどに行かねばなりませんので、90歳近い方でも車が手放せないという方もいる。買い物の荷物が多いと、バスを乗り換えたり歩いたりは大変。
- ・東邦大附属病院に入院中の70代の方は、病院に行くまで少し大変と仰っていた。
- ・駅まで徒歩で17分位、買い物も15～25分、足が弱くなり重い荷物が大変になった。
- ・足が痛い方は買い物に行くのが困難で、身内の方に買ってきてもらっている。
- ・「わろうべの里」までが遠く、通いたくても通えない方がいる。
- ・病院に行く事が多い高齢者の方に中に、身内に頼むことを苦痛に感じることもある。行くことが出来ないが本当は行きたい場所は、デパートでの買い物、友人とのランチ、コンサート等。
- ・めいわ3・4丁目を通るバスは、時間帯により右回り、左回りがあります。ひばり公園バス停からドンキやわろうべの里に午前中行きたくても、駅方面に行くバスを駅で同じバスに乗り換えたり、再び料金を払ったりなので、午前中のわろうべのプログラムに参加するのが難しい。
- ・益々高齢者の一人暮らし増える中、孤立しないように交通機関を充実して欲しい。今までは市役所、文化センター、イトーヨーカドーまでバスが利用できたが、最近四街道駅止まりとなり大変不便になった。
- ・バス停が自宅から遠いので利用しにくい。
- ・昼間は公共交通空白地域なので、どこに（商業施設、公共施設、病院、駅など）行くにもタクシーを呼ばなくてはならず、経済的に厳しい。高齢者や障がい者だけでなく、一般の方も同様でよく聞く。
- ・買い物や通院にはタクシーを使う方もいるが、結局サービス付高齢者住宅に入った。（タクシーも最近はずぐに来てくれなくなったと聞いた。）

#### ② 高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

- ・四街道駅に成田エクスプレスやしおさいが停まるので嬉しい。できれば日中もあると嬉しい。
- ・JRに乗って遠くまでというより市内の移動がしやすいことを望んでいる。
- ・めいわ、美しが丘の循環バスは続けて欲しい。
- ・駅方面へは日中30分以上バスがない時もあり、20分毎位だと便利。マイクロバスのような小型でもよいので、本数が増えるとありがたい。
- ・バスの本数が少ない。
- ・「ヨッピー」は、全ての地区を網羅すべきだ。「ヨッピー」が周って来ない地区（第2グリーントウン）なので、きめ細かく平等に走らせて欲しい。
- ・運行しているバスの昼間の時間帯の本数が少ない。「ヨッピー」は駅の北側の運行のみで、南側に運行していない。グリーンスローモビリティを運行して欲しい。
- ・毎日でなくても月何回かでも駅、市役所行けるバスがあるといい。
- ・バス停が近くにないので、どこでも止まってくれてどこでも乗れるバスがあると良い。
- ・各拠点間を結ぶ自治体主導によるコミュニティバスや、予約する利用者に応じて運行する時間や経路が変わる「デマンド交通」を期待している。
- ・人とのコミュニケーションを楽しむためには、公共交通サービスは不可欠で、市税を使って充実して下さい。

#### ③ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・駅北口、南口のバス停について、わかり易い案内表示を考えて欲しい。朝夕と昼で旭ヶ丘方面に行くルート乗り場が異なるなどわかりにくい。
- ・和良比西（和良比小に近い所）から市役所に行くバスがあるとうれしい、助かる。



- ・公共の乗り物としてバス停を細かくして欲しい。足が多少衰えてもバスに乗り駅前及びイトーヨーカドー、M2プラザまで出られる方法があると便利だと思う。市役所（文化センター）も入れて頂きたい。現在、駅まで行き乗り換えしないと行けません。
- ・特に日曜、祭日など午前9時と10時、午後1～4時で1便ずつでも、文化センター、市役所などへの交通を切に希望する。
- ・バス停の間隔が長いように感じる。
- ・駅に行く公共交通機関は朝夕多いが、昼間は少ない様に思う。高齢者は昼前後の移動が多いので、検討して頂きたいと思う。バス停以外でも乗降りが出来る様に検討して頂きたい。
- ・予約制の市役所便「ライドシェア」のようなものがあると便利かも。
- ・運転免許を持っていないので、民生委員になって市役所や文化センターに行く用事が増え、直通のバスがないことに不便を感じている。
- ・運行会社の人手不足、労働時間の規制、採算性など厳しい状況の中で、四街道市がどういう施策をとれるのか。例えば「デマンド交通」を考えているならば運行方式、運行ダイヤ、発着地自由度などの案を示してからアンケートを取っていただきたい。
- ・今は前期高齢者が多いが、数年後には後期高齢者となるが、ずーっと車を運転し続ける方が多いと思うが、返納した方にはデマンドタクシーがあればいいと思う。
- ・これまでは駅北側に偏っている気がするので、今後は南側への配慮をして欲しい。
- ・高齢者に免許返納を勧めるならば、公共機関は全ての地区を最低週一度、日中3、4往復する。
- ・買い物難民を増やさない工夫が必要。
- ・免許返納後のサービスはあると思うが、もっとアピールしたり種類を増やしたり期間を長くして返納しやすくして欲しい。

## （２）四街道北地域

### ① 買い物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの外出について

- ・バス停までの歩道が狭く平らでなく危ない。
- ・バス停が遠い。元気な時はわろうべの里へ行っていたが今は行けない。近くに魚や肉を買える店がない。
- ・県住は高台にあるため、つくし座自治会館のバス停留所まで歩いて行くのが困難な高齢者が多い。
- ・北中地区の交流センターが離れた所にあり、利用したい方も出来ないのではないかと思います。
- ・路線バスの停留所まで行くのに遠いので大変。
- ・イトーヨーカドーへの買い物、病院の受診、郵便局・銀行の利用、雨の日の移動等。現在、買い物は生協、ヨーカドー等の訪問販売を利用しているが十分ではない。タクシーの利用はお金がかかる等、外出を控えている人がいる。
- ・病院の通院時、買い物等に不便を感じている。
- ・高齢者で歩行機を使って移動されている方が自宅～栗山中央病院（500m位）への通院にタクシーを利用しているものの、出費が悩み。
- ・四街道駅まで2km以上あるため、バス、自家用車、自転車、徒歩の移動では高齢者は厳しい。
- ・買い物で困っている人が増えている。
- ・買い物に関しての悩みが多い。バスも通ってない地域なので足腰の弱い方々には大変で、タクシーなどを使っている人も毎回となると費用面での負担が大きい。当然通院なども同じ理由で悩んでいる人も多い。年齢を重ねている方々が多いので、「本当は行きたい場所」は墓参など。
- ・昼間のバス便が少ない。バス停までが遠いので、小型バス等住宅の近くまで来て欲しい。駅の南にあるわろうべの里等、バス便が乗り換え、駅中を移動等不便。もねの里にあるショッピングモールや病院等へ行く事が出来ない。運動総合公園に行く事ができない。
- ・多くの方がつくし座循環線（路線バス）やタクシーを利用。家からは近いが、歩いて行くには坂があり、移動が大変な市役所、文化センター、そはら整形、山口クリニック、柴眼科など、駅までバスで行き近くまで行くバスに乗り換えるため、とても時間がかかる。
- ・一人暮らし高齢者には、自宅から目的地まで自由に利用できるデマンド型交通サービスがあると良い。
- ・自治会の移送というチームがあり、行先、時間などをお願いすると送迎してくれる。
- ・一応バスがあるが、バス停まで行けない。病院の予約や電車の時間に合うバスがない。駅とイトーヨーカドーに行くだけで通院には使えない。買い物について、移動スーパーが来てくれているが、開店場所まで歩けない。荷物を持って歩けない。つくし座には移送サービスがあるが、担い手の高齢化、人数減少が大きな課題。

## ② 高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

- ・古村の萱橋地区は道路も狭く、高齢者家族が多く、移動手段に不便を感じている。畔田台地区も同様になりつつある。
- ・バス停に行くまでに距離があるので大変。
- ・循環バスの本数が少なく、午後は14時過ぎると16時まででない状態。
- ・バスが走っていない住宅地や郊外への「ヨッピー」の増設を希望する。
- ・「ヨッピー」を半台裏通りやさちが丘方面へ作って欲しい。免許証返納後の利用サービスを使い易いようにして欲しい。四街道駅からもねの里へ行ける路線を作って欲しい。栗山バス停からわろうべの里等へ直通でのバス便が欲しい（外出先が増える）。乗合タクシーがあればいいと思う。
- ・市営霊園への交通手段が欲しい。「ヨッピー」がもっと広く運行してくれればもっと便利になる。
- ・団地内にバスを運行してもらいたい。
- ・バス、「ヨッピー」等が県住に寄って欲しい。要望は多く、自治会から申し入れを行って来たが、一定の利用者数も少なく、又バスを走らせるには道路が狭いと言われ実現に至っていないとのこと。
- ・盲学校側にも市の巡回バス等あったらいいと思うが、バスの時間帯によっては少ない気がする。
- ・免許を返納し100円でバスが乗れるようになったので、よく利用している。高齢者全員にバス割引制度があればよい。
- ・路線バスの便数をもっと増やして欲しい。
- ・バードヒル池花線、四街道行き「すみれ団地入口」の停留所が狭くて危険。
- ・シニアが移動できるシステムを作る（駅前の眼科や駅周辺、イトーヨーカドー等に行きたいが、バス停まで行くのに大変という声がある）。例えば、地域で集まる場所、時間を決めてボランティア（シニア）が送り迎えをする。ボランティア、車等難しい問題はあるが、自治会、民生委員、市等の協力で話し合いをする事が必要である。
- ・バスなどが通っていない地域に小回りの利く乗合タクシー的な乗り物があると良い。（安価で利用できるのが条件）

## ③ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・栗山県住へのバスの乗り入れは難しいが、日に何本かでも無理か。つくし自治会まで歩くことが困難でバス利用、郵便物をポストに投函することもできない…と訴える方もいる。
- ・小規模な住宅地開発のため、直線距離はバス停まで近くても遠回りしなければならない。また、バスが通れないなどの問題が起きている。
- ・市内バスの停留所をもう少し増やして欲しい。
- ・通勤、通学には利用者が多いが、昼間は不便で、利用者が少ないように感じる。採算が合わなくて廃止になるのではないかと不安。公の力で存続させて頂きたい。
- ・バス停に屋根があったらと思う。猛暑の中、バスを待つのが高齢者はつらい。
- ・つくし座、さちが丘方面に「ヨッピー」を通して頂ければ、病院、買い物に便利になると思う。
- ・コミュニティバスの増設（路線の増設）。
- ・「ヨッピー」をもう少し網の目のように増やして欲しい。
- ・「ヨッピー」も路線を増やして欲しい。バス路線から外れている地域に運行して頂けると大変助かる。
- ・市管理のタクシーの設置（電話で送迎を依頼し、行きたい所へ一人暮らしや体が不自由でも行けるようになる）と良い。料金も多少安くなれば良い。
- ・高齢者の居る家族にはタクシー券をもっと充実させ、高齢者も利用しやすくして欲しい。
- ・今のところ自分は移動が可能であるが、あと数年で運転免許返納後を考えたら移動手段について不安一杯である。家族の特に子供達の協力を考えているが、あまり負担をかけたくなく、市の交通機関が利用できればと思う。
- ・80歳で免許証返納を検討しているが、返納後の移動手段について大変不安を感じている。
- ・地域の人達（自治会、民生委員等）と市との話し合いが必要。課題があっても何もしなければ困る人が増えるだけ。結果的に出来なくても話し合いで何とか出来ることもあるかも。

## (3) 四街道西地域

### ① 買い物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの外出について

- ・昭和56～57年に入居した戸建ての分譲住宅は、高齢化が進み、年間3～4世帯で配偶者が亡くなり、

単身世帯となっており、最近では免許を返納した世帯もいて、移動に不便を感じている。

- ・買い物に行くのに駅で乗り換えないと、歩いて行かなければならず不便。通院は病院によるが公共の乗り物でも行けず、タクシーで行く為費用がかかる。
- ・地区で開催しているサークルに参加したい。
- ・免許を返納した高齢者は、免許返納時にバスなどの割引を説明されたが、返納時にすぐチケットをくれるわけではなく、別に手続きが必要で面倒で受け取らなかった。割引期間も短い。
- ・バスの本数が少ない。千葉内陸バスとちばグリーンバスの時間がかみ合っていない（間があきすぎたり、すぐに来てしまったりしている）。
- ・「ヨッピー」のエリア内のきめ細かさを広げてもらえれば助かる。
- ・「ヨッピー」は、本数が少ないこと。（1時間に1本程度）
- ・「ヨッピー」の本数が少ないので困っている。特に病院、スーパー、銀行、郵便局に行くのに歩いて行けないので、もう少し公共のサービスがあればと思う。現在は行けませんが、友達や親戚に会いたい。
- ・「ヨッピー」に乗ったらとんでもなく遠回りだったのでビックリした。
- ・地域の総合病院として主に山王病院は多くの高齢者が利用。「ヨッピー」を利用しているが、鹿放ヶ丘南東部の住民は最寄りのバス停が500m以上と遠く、往復タクシー利用。鹿放入口～富士見線南北線が加わると利便が向上する。
- ・タクシーを呼ぼうとしたが来てくれないので、仕方なくバスで移動したことがある。
- ・民間もしくは個人の使用している車の台数を増し、低料金で使用したい。（個人の車が空いている時間）

## ② 高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

- ・駅までや病院に行くのに困っている。「ヨッピー」も1時間に1本だし、歩行が困難なのでタクシーを呼んだりしている。閉店したりするので年寄りには本当に不便な所である。
- ・利用したいバスの本数が少ない。病院は病院行きのバスを使うことが多い。
- ・「ヨッピー」の増便（1時間1便からせめて2便にならないか。）
- ・「ヨッピー」について、さつき幼稚園付近に停留所があれば、利用しやすくなるかもしれません。
- ・本数を増やして欲しい。特に夕方の時間をもっと多くと、右回り、左回りが交わる所なので不便。
- ・「ヨッピー」が走っていることはありがたい。でも最大1時間に1本、ゼロ時間帯あり、高齢者が困っているが改善を求めるのは贅沢でしょうか。
- ・「ヨッピー」をたまに利用するが、もう少し遅い時間にも利用したい。
- ・「ヨッピー」の各停留所の発車時刻について、1時間に1本で良いと思うが、出来るだけ各時間同じ時刻だと間違えない。朝7時台の左回りと、帰宅の6時台の右回りを増発して頂けると便利。
- ・高齢者や障がい者に無料の（又はバス並の）タクシーチケットが欲しい。
- ・仕事の休みを取って病院の送迎をしているため、タクシー料金の助成をもっと拡充しても良いと思う。
- ・玄関まで来てもらえるので、必要な時はタクシーを使っている方が多い。
- ・免許証を返納した高齢者が移動する場合、タクシーを使用するが、何回も使うと高額になる。
- ・タクシーは便利だが、運賃が高いので多くは使えない。
- ・タクシーの電話での呼び出しが、なかなかつながらない。ネットの取り扱いができず。
- ・自治会では「ヨッピー」、乗合タクシーを検討した事がある。「ヨッピー」については道路の幅員が狭くて断念。乗合タクシーは何回か検討し実践に至ったが、使う人が少なく、タクシー会社の採算が取れなく消滅状態。イトーヨーカドーで運行中のとくし丸は継続中。

## ③ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・土日のバスの終わりが早すぎる、本数が少ない。駅で客が乗っていなくても発車してしまう。（電車が少し遅れることもあるので）
- ・市内バスの本数が少なく困っている。特に雨が降った時は、バスが非常に遅れて電車に間に合わない事が多い。本数を時間帯によっては増やして欲しい。
- ・病院へ行く際にはタクシーを利用する方が多いので、料金が少しでも安くなると良い。
- ・グリーンスローモビリティの実証実験はどの様に進んでいますか。大日地区への運行は。
- ・ライドシェアの増車
- ・ドアtoドアは無理でも、近くに乘れる場所があれば外出の機会が増やせるのではないかと。（特に1人暮らしの高齢者、高齢者のみの夫婦）
- ・シニア外出に個人負担の軽減が出来れば助かる。



#### (4) 千代田地域

##### ① 買い物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの外出について

- ・千代田中学校等で催し物があり、行きたいが歩いて行くのは遠すぎる為、参加したくても参加出来ない。家族もいないので、車に乗せてもらう事もできない。
- ・千代田1丁目は買い物、病院、金融機関は何軒か有り、15分位で歩いて行ける。ただ高齢者、足・腰の悪い方が多く、不便に思っている方も多い。千葉銀行のATMがないので、イトーヨーカドー、駅前の千葉銀行まで行くしかない不便さ有。
- ・JR物井駅があるが、駅までの移動手段がない。
- ・八木原サロンに参加したいが、歩けないため行けない。買い物、通院は子ども（市内・県外）が来て、どうかやってもらっている。夫に送迎してもらいサロン等参加する、行ないときは参加できない。自分で買い物行けない、夫に頼むか生協で購入。増々外に出なくなってきた。
- ・バスの本数の減少（池花→物井駅）12～14時の間ない。文化センター入口のバス停が文化センターより異常に遠い。
- ・物井駅、四街道駅、どちらに行くにもバスの本数が少なく、時間帯によっては何時間も来なく不便。
- ・千代田地区にはグリーンスローモビリティが通っているが、もっと便利になるよう、台数を増やして毎日運行してもらえると、高齢者や障がい者にとっては利便性が高まる。

##### ② 高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

- ・路線バスの減便で困っている。増便かせめてこれ以上減便しないで欲しい。
- ・内陸バスの減便により、乗りたい電車の接続がなく、時間ロスに苦慮している。
- ・最寄り駅（物井）までのバス便数が少ない。特に通勤帯外の時間。
- ・千葉内陸バスが11時頃JR物井駅→亀崎着、11時20分頃亀崎→JR物井駅の1便が運行しているがほとんど利用されていない。利用出来る時間帯での運行。
- ・グリーンスローモビリティは三徳まで来るのに、千代田地区しか乗れなく残念。三徳に停まるならそこから乗ってヨークマートに行ったり、千代田団地に行ってバス（内陸）に乗れたりすると便利。
- ・千代田地区のグリーンスローモビリティが池花まで来て欲しい。切望。
- ・コミュニティバス（少人数乗り）があるといい。

##### ③ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・バスの本数が以前と比べ少なくなった。時間帯によっては近隣駅からのバスがなく、電車との乗り継ぎに合わず、1時間近く次のバスを待たなければならない事もある。また、バスで駅まで出ても、電車の時間に合わなく乗り継ぎが悪い事もある。5分、10分の違いで乗り継ぎがスムーズにいく場合もある。バスの本数を減らすのは仕方がないとしても、もっと乗り継ぎがスムーズに行く様なバスの時間変更を望む。
- ・駅発のバスが非常にダイヤより遅い時がある。愛想の悪い運転手も時々いて、挨拶がない方もいる。
- ・もねの里セブンイレブン前にバス停は、1日1本で利用者もなく、意味がないように感じているため、もう少し利用者のニーズに沿ったダイヤにして欲しい。
- ・普通の大きなバスではなくて良いので、小さいバスを使用して本数を多くして欲しい。
- ・「ヨッピー」の運行があると生活向上につながる。（駅、市役所等を回る運行）
- ・佐倉市ではコミュニティバスが運行されて、住民に大変喜ばれ利用されていると聞いている。是非四街道市でも亀崎地区を通るコミュニティバスを運行して欲しい。
- ・池花は、グリーンスローモビリティに乗りたいが6人満員で来ると、また1時間待たないといけない。「ヨッピー」が来てくれると助かる、の声は多くある。千代田地区の足の問題は深刻。10年20年後は池花もこうなる。
- ・夕方や8時以降、バスも本数も少なく、タクシーもなく駅で1時間ほど待った。駅に呼び出しタクシーのTELの設置があると良いのではないかな。
- ・千代田団地では、移動手段がないため行事に参加できない人たちがいる、という話題がよく出るため、グリーンスローモビリティの拡充に期待したい。
- ・高齢化が加速し免許証返納者が増加しており、公共交通の充実は避けられない課題と思う。

## (5) 旭地域

### ① 買い物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの外出について

- ・車の運転に不安でも買い物に困るから返納しない（多数）
- ・買い物、通院、公共施設利用、金融機関利用の全てにおいて困っている。
- ・四街道駅方面へのアクセス手段は、都賀経由となり多くの時間がかかる。そのため公共施設（四街道市）の利用は送迎してくれる人がいないと利用出来ない。ほとんどの人が公民館や文化センターは利用していない（出来ない）。金融機関は郵便局が頼みの綱。市役所に行くにも1日がかかりとなる。若葉区役所へのアクセスの方が良い。
- ・バスの本数が減った。病院は数多くあるが、行ける病院が限られている。
- ・自家用車を持たない、又は免許を返納した高齢者にとって、市役所、四街道駅、大型商業施設のある市中心部は不便な所との意識となっている。
- ・通院する際、交通手段が無い、不便に感じている。
- ・市役所方面に行く交通手段がとても不便である。四街道の公共施設（公民館、図書館、わろうべの里等）やイトーヨーカドーへの買い物。
- ・運転免許返納の為移動できない。公共交通もなし。商店もみな閉店。移動店があれば良い。
- ・出かけるにもバス停まで行くのが遠いので大変困っている。近年一人暮らしの高齢者が増えているので、買い物等外出するのが大変。
- ・鷹の台は千葉市側に行くのは簡単だが、車のない高齢者が市の中心部に行くのに大変不便。市役所に行くのには大回りするかタクシーで。遊びに行くのではなく生活に密着したことで不便を感じている方が多い状況。高齢になってもなかなか免許返納には踏み切れないという話をよく聞く。
- ・通院などの時、バス停までが遠く、歩いて行くのが大変。自治会活動やひまわりサロンのイベントに行きたいが、足が悪く参加できない。（集会場まで行くことができない）
- ・通院、買い物などの日常生活に交通手段がなく制約が生じている。その為外出が減り、高齢者の認知機能などQOLが心配。
- ・四街道駅までのバスが1日2本程度しかない、駅や市役所方面に行くことが出来ず困る。
- ・日中に旭ヶ丘団地内から四街道駅南口に行く便が欲しい。（わろうべの里に行きたい）
- ・もねの里モール、三徳、パワー、ナフコ等の商業施設や栗山総合病院に行けるバス運行の希望が多い。
- ・バス停まで遠い。タクシーだと毎月の負担が大きい。病院に行きたいが、出来れば駅迄のシティバスが通れば良いと思う。
- ・バス通学にしたくても自宅からはバス停まで遠い上に、朝、通学に使える本数は事実上1本。吉岡南地区にスクールバス（マイクロバス）の実現を強く望んでいる。

### ② 高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

- ・吉岡南地区は旭中学校や、市役所や市の中心部に行くには本当に大変な地区。自家用車のない方や足の悪い方が市役所などへ行く場合、バス→千城台駅→都賀駅→四街道駅を経由しなくてはならず、1時間ほどかかる。バスで行く場合も一度乗り換えをせねばならず、高齢者には本当に大きな負担になっている。
- ・1日1本ケアプラザ～物井駅のバスがあるが、帰りはタクシーを利用しているので、帰りのバスもあればよいのに…と言う意見が多い。
- ・鷹の台～旭中間の通学バスについて、利用者（学生）や学校側関係者の意見・要望等を十分に反映するように努めて頂きたい。
- ・四街道駅方面へは便が悪い、買い物等はすべて千葉に出る。バス停での乗り降りが大変。
- ・団地内を走る便が少なく、不便さを感じている。バス便を増やして欲しい。団地の1丁目から4丁目を周遊するバス便があればうれしい。
- ・四街道駅⇄みそら団地、四街道駅⇄千代田団地の折り返しとなっているバスについて、四街道駅⇄みそら⇄千代田⇄四街道駅に変更して頂きたい。12時台の温水プール前経由四街道駅行と13時台の四街道駅発温水プール経由みそら団地行のバス便を運行して欲しい。
- ・四街道駅へのバス便が減ってしまい、ほとんど使えない。「ヨッピー」が定期的に巡回して欲しい。
- ・イトーヨーカドーへ往復してもらえ移動車があると助かる。
- ・小型バス等で地域内を回ってくれるような交通サービスを、是非実施して欲しい。
- ・乗合タクシーのような物があれば良いが、道路事情が悪いのでこれも困難でしょうか。
- ・鷹の台から市役所まで直通バスは現実的でないため、フレキシブルな視点で、予約をすればタクシーより割安で市役所に行けるようなアクセスを考案していただけないのでしょうか。

### ③ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・バスの本数が平日少ない。（四街道駅南口）「みそら団地行」19時台2本、20時台2本、22時台1本。
- ・時間帯によりバスの本数が少なくなった。通勤、通学の帰宅時が問題！18時台3本、19時台2本しかバス便が無く、かつJRの電車の到着時刻とのズレがあり、四街道駅から家まで30分ほどかかるため、18時台、19時台もう1本増便するとありがたい。
- ・買い物支援・通院のバスを出して欲しい。みそら団地の最寄駅は物井駅であるにもかかわらず、バス便がない。（1便だけ通る便はあるが）市で何とかできないだろうか。
- ・「ヨッピー」が通っていればよいのにという声が多い。
- ・「ヨッピー」について同じ住民税を払っているにもかかわらず、住民サービスの公平さを欠いている。
- ・駅へ行くバスは必要ではあるが、マーケットや病院が駅のそばにあるとは限らないので、マーケットに行きやすい交通手段があると良い。
- ・メイン通りのバスはあるが、古村では少ないので行き届いたバスがあると助かる。（例えば日に一本でも全ての地域を通る公共交通があるとよい）
- ・鷹の台は、通院等は千葉市の病院に行く方が多い。千葉市方面へはバスが頻繁にあるので問題ないが、乗合タクシーの様なものが出来ればよいと思う。料金の補助があれば更に良いと思う。千葉市若葉区（桜木）では、ゴルフのカート（運転者は高齢者のボランティア）が住宅地を巡回して区役所→保健センター等へ主に高齢者の方を送迎しており、鷹の台でも運行して欲しい。
- ・日中の時間帯だけでも運行。マイクロバスの様な小型車にすることで、運行経費を減らした分増便することで、利便性を向上させ利用者を増やす。小型化により、小堤踏切の通過が可能になる。利用者の利便性を向上させ利用者を増やすため、3丁目と温水プール経由とする。
- ・利用出来る公共交通機関が極端に少ない。アクセスは自然に千葉となり、四街道市民と感じなくなる。千葉市への編入を訴える住民が多い。
- ・市内を通っているバスも田舎を回って下さい。また市のホームページを見ては全く分かりません。
- ・今のところ首都圏はマイカー移動で、これまで30年間四街道中心部へ公共交通を利用したことがない。数年後には後期高齢者だが、免許返納は考えられない。車なしでは市役所があまりに遠い。市の果てに位置することを分かった上で家を購入したが、高齢化が進む中、市役所に行く不便が多くなってきている現状に目を向けて欲しい。
- ・千葉内陸バスの最寄りのバス停（温水プール前）は本数が非常に少ない。なるべく公共交通を利用するようにと言われても難しい。みそら団地バス停から温水プール経由し、物井駅に行ける小型循環バスがあると良いと思う。

## 9. 福祉有償運送事業者アンケート調査

特定非営利活動法人ひだまり・社会福祉法人翠昂会・特定非営利活動法人風・特定非営利活動法人みのり福祉会・医療法人社団もねの里会

### ① 利用者層や動向の変化など、近年の運営事情について

- ・市内に放課後等デイサービス事業者が増えた関係もあり、平日を利用したいという学生利用者の問い合わせがほとんどなくなった。休日については問い合わせもあるが、ほとんど成人の方で埋まってしまっている為、新規を入れるにはなかなか難しい状況。
- ・コロナ禍以降も感染症を心配して公共交通機関を使わないで欲しい方や保護者の高齢化に伴い送迎できないから自宅まで車を利用してほしいという保護者が増えたように思います。
- ・過疎化の進行や少子高齢化の進展により、福祉輸送サービスに対するニーズも急増して更に重要性が高まっているが、まだまだ人手が足りずスムーズに利用者様の思う様に運営ができていない。

### ② 運行や経営上の課題・問題点などについて

- ・運転手を増やすための研修が近隣では全く行われなくなってしまっており、今後どうやって運転手を増やせばいいのか困っている。  
研修の担い手にしても、受講者数が少ないことから縮小せざるを得ない状況になっているが、福祉有償運送を広げていくことは小さい事業所ほど難しいと考える。  
例えば隣接市町村で協力し、1年に1度程度行政主体の講習を出来ないか。
- ・ドライバー不足が深刻です。事業内容の性質上、利用者さんとヘルパーが基本の支援では1対1になる為、ヘルパーがドライバーを兼任するかたちとなる為、必然的に運転が出来るヘルパーが必要となります。募集をかけてもなかなか集まらず、出来る限り公共交通機関で移動・外出を心掛けておりますが、行先や内容によっては車でしか現実的でない場合もあるので、その都度保護者とも相談の上で支援をするかドライバーがいないのでとお断りしている場合もある状況です。  
別途ドライバーのみを雇うのは現状厳しいです。
- ・燃料費や車両の維持管理費、保険料等の運行コストが増加しており、経営を圧迫しています。  
これに対処するための効率的な運行計画が求められます。  
地域の福祉サービスとの連携が不足している場合、利用者様にとって利便性が低下してしまうので、地域との協力体制を築くことが重要だと考えている。

### ③ 利用者等から寄せられている声（意見・要望）について

- ・利用料金が低い。もっと自由に使いたい。
- ・新規の問い合わせなどや共働きをされている保護者からは自宅まで送ってほしいという要望が多いように感じます。  
また、通院の同行やお出かけに感染症が心配で公共交通機関をあまり使って欲しくないで車で連れて行って欲しいなどもありました。
- ・タクシー運賃より安い料金で利用できるのが助かっています。
- ・福祉有償運送だけで利用できると良い。
- ・ご家族と同居をしているが、息子・娘は仕事で忙しいから仕事を休ませて病院へ行けない、または、休ませて受診へ連れて行ってもらうのが申し訳ないので、看護師さんやヘルパーへお願いできるのであればとてもありがたい。
- ・タクシーとは違って介護の技術のある人が関わってくれるので安心。

### ④ 地域との連携（求めたいことや協力できること）について

- ・利用者から寄せられている意見である「利用料金が低い」について、福祉有償運送は法に則って車両の管理や保険の整備、運転者の講習などが行われており、責任の所在が明確になっている事業であることをしっかりと周知していただきたい。
- ・無償ドライバーの派遣（運転代行）のようなサポートがあれば、こちらは車の提供とヘルパーを派遣する事で利用したい方や支援する幅が広げられるかもしれません。
- ・地域の福祉団体やボランティア団体との連携を強化し、相互に協力し合える体制を構築したい。



#### ⑤ 四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて

- ・四街道市内を移送サービス等で走行している際に、ヨーカドー、ヤマダ電機、マンション、市役所第3駐車場などのある区画を囲む道路の混雑に非常に難儀している。  
構造上渋滞を緩和するのは難しい場所ではあるが、常時歩行者も非常に多い場所であるため、大日の交差点のように歩車分離式に変更することは出来ないか。
- ・課題・問題点でもあげたが、運転手を増やすための研修が近隣では全く行われなくなってしまっており、今後どうやって運転手を増やせばいいのか困っている。  
研修の担い手にしても、受講者数が少ないことから縮小せざるを得ない状況になっているが、福祉有償運送を広げていくことは小さい事業所ほど難しいと考える。
- ・福祉有償運送（他市においては過疎地有償運送で登録されているところもあるが）を地域で活用するには運転手の確保も重要だが、現在県内で検索しても、五井や柏等で年数回しか行われていない現状では、公共交通機関の担い手と同じく人手不足を理由に難しいと言わざるを得ない。  
例えば隣接市町村で協力し、1年に1度程度行政主体の講習を出来ないか。  
行政に予算がない以上に民間の福祉団体は営利を目的としておらず余剰資金が存在しないため、是非検討いただきたい。
- ・福祉有償運送の利用方法やサービス内容について、広報活動を強化し、利用者が容易に情報を得られるようにしたい。市政だよりに掲載するなどの情報提供が必要。