

## 市民アンケート・公共交通利用者調査の結果概要

### 市民アンケートの実施概要

銚田市公共交通に関する市民アンケートは、市民の日常の移動実態や公共交通全般に対するニーズを把握するため、高校生以上の市内在住の 2,000 人を対象に、郵送配布・郵送回収にて実施した。

635 票の回答があり、回収率は 32%であった。

項目	内容
実施時期	令和元年 8 月 16 日～令和元年 8 月 30 日
実施目的	市民の日常の移動実態や公共交通全般に対するニーズを把握するため
実施方法	郵送配布・郵送回収
対象者	高校生以上の市内在住の 2,000 人 ※住民基本台帳より無作為抽出
回収数	635 票
回収率	31.75%

### 市民アンケートの集計結果のまとめ

#### 1.市民の日常の移動特性

**運転しない市民は若年層と高齢層に多い。市民の外出先は市内外に及び、地区ごとに異なる。**

運転免許証を持つ人が約 8 割であるが、不安なく運転している人は約 7 割であり、約 1 割は不安に思いながら運転している。不安に思いながら運転している人は 20 歳代と 65 歳以上で多い。運転免許証を返納した人が 3%であり、運転しない人は 10 歳代の若年層と 60 歳以上の高齢者に多い。特に若年層と高齢層に向けて、自動車以外の移動手段の確保が必要である。

通勤・通学、食料品や日用品の買物、食料品や日用品以外の買物、通院、その他の目的のいずれにおいても、外出先は市内が最も多かった。さらに、各目的で、水戸市や鹿嶋市等の近隣市町への移動があった。特に通院の移動では、旭地区と銚田地区から水戸市へ、旭地区から大洗町へ、秋津地区から土浦市へ、大洋地区から鹿嶋市へと地区ごとに行先が分散していることが確認できた。地域内の公共交通網の整備に加え、銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた公共交通による近隣市町との接続強化にも対応する必要がある。

#### 2.市民の将来の移動についての考え

**今後、運転しない人の増加が見込まれ、病院や買い物先までの移動手段の確保が必要とされている。**

高齢になったときに運転免許証を返納する人が 45%であり、返納はしないが運転はしない人が 10%

いる。運転免許証を返納すると答えた人の返納想定年齢は 80～84 歳が多い。今後高齢化に伴い運転しない人の増加が見込まれる。

運転免許証を返納するために、病院や買い物先までの移動手段の確保が必要とされている。運転しない人でも生活できるように、銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた交通弱者の移動手段の確保が求められている。

### **3.市民の公共交通の利用実態**

#### **自分で運転する自家用車や家族等の送迎の利用が多く、公共交通の利用は少ない。**

通勤・通学、食料品や日用品の買物、食料品や日用品以外の買物、通院、その他のいずれの目的でも交通手段は、約 8 割が自分で運転する自家用車を利用しており、1～2 割が家族等の送迎を利用し、現状では公共交通の利用は少ない状況である。

鉄道の最寄り駅は、新銚田駅、鹿島旭駅、大洋駅が多いが、最寄り駅がない人も 1 割いる。駅までの移動手段は自分で運転する自動車や家族等の送迎が 9 割を超える地域も多い。また、駅までの所要時間は 10～19 分が多い。駅までの移動手段の確保が必要である。

路線バスのバス停は乗車、降車ともに銚田駅が最も利用されている。バス停までの移動手段は徒歩が最も多く、家族等の送迎の人もある。バス停までの所要時間は10分未満が多い。

### **4.銚田市乗合自動車の認知度**

#### **銚田市乗合自動車の利用方法の周知が必要とされている。**

銚田市乗合自動車の全市での認知度は 4 割であり、利用対象区域の大洋地域では 6 割であった。しかし、大洋地域で利用対象者だが利用者登録していない人が 5 割を超えている。また、銚田市乗合自動車を利用しやすくするために、利用方法の周知が必要と考える人が 6 割と多い。銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた利用者目線に立った公共交通の分かりやすい広報や周知活動により認知度を高めるとともに、利用促進の取組が必要である。

### **5.市民の公共交通の利用条件**

#### **駅やバス停までの移動手段の確保、公共交通の利便性改善、情報の周知が望まれている。**

300m程度のバス停まで歩いて移動できない人が 15%いる。特に、10～20 歳代と 70 歳以上に多く、80 歳以上では 4 割がバス停まで歩いて移動できない。バス停までの移動手段やバス以外の交通手段も検討する必要がある。

自宅前に車両がきた場合、約 9 割が自力で乗車できるが、70 歳以上では段差があると自力で乗車できない人がある。デマンド型乗合タクシーの車両のバリアフリー化が望まれる。

鉄道や路線バスを利用しやすくするために、運賃を安くすること、運行便数を増やすこと、時刻表・運賃等の運行情報の周知が多くの人に望まれている。また、鉄道では駅までの移動手段の確保も多くの人に望まれている。

銚田市乗合自動車を利用しやすくするために、利用方法の周知に加え、利用対象年齢の制限の撤廃

や利用対象区域の拡大が望まれている。銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた銚田市乗合自動車(デマンド型乗合タクシー)の利便性改善に努める必要がある。

## 6.コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの利用可能性

### 駅やバス停と自宅近くを結ぶ公共交通や、病院やスーパーへ行く公共交通のニーズがある。

鉄道駅と自宅の近くを結ぶ公共交通が運行した場合利用する人が 5 割、バス停と自宅の近くを結ぶ公共交通が運行した場合利用する人が 4 割である。

50%以上の人々が望むコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの利用条件は、運行間隔は 1 時間に 1 便、運行時間帯は 8 時台から 16 時台まで、乗り場までは徒歩 5 分以内、片道運賃は 150 円であった。現状のバス路線網ではバス停まで徒歩 5 分以内の地域は限られている。市域の広い本市において乗り場まで徒歩 5 分以内のサービス水準を目指す場合、デマンド型乗合タクシーの運行区域拡大が現実的である。

コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーで行きたい場所は、病院、スーパーが多かった。市民の日常の移動特性として、通院先は地区内や、各地区から銚田地区への移動が多い。また、市北部から水戸市へ、旭地区から大洗町へ、秋津地区から土浦市へ、大洋地区から鹿嶋市への移動もある。食料品・日用品の買い物先は、地区内の移動に加えて、近隣地区から旭東地区、銚田地区、大洋北地区への移動も多い。大洋南地区は鹿嶋市への移動もある。地区によって移動先が異なるため、新たな公共交通を導入する場合、地区別に市民ニーズを考慮してサービス水準を検討する必要がある。

## 7.市民の家族等の送迎状況と意識

### 同居する家族による送迎が多い。送迎について仕方がない考える人が多い。

家族等を送迎する人、送迎される人はともに約 2 割である。

送迎の目的は、若年層は朝夕の通勤・通学で駅や直接会社・学校までの送迎が多く、高齢者は通院や買物への送迎が多い。

送迎する人とされる人の関係は、同居する家族が多い。大洋地区等の一部の地域では、65 歳以上の高齢者がご近所の友人の 70 歳以上の高齢者を送迎している。

送迎する人とされる人の年齢の関係は、30～40 歳代による 10 歳代の送迎(子どもの送迎)、50～64 歳による 80 歳以上の送迎(高齢の親の送迎)、30 歳代以上で同年代による同年代の送迎(夫婦・兄弟の送迎)が確認できた。

送迎する人は負担を感じているが仕方がないと考えている人が多く、送迎される人は申し訳ないが仕方がないと考えている人が多い。送迎される人の中には申し訳ないので外出の回数をできるだけ減らしている人も幅広い世代でいる。

幅広い世代を対象とした送迎に頼らなくても移動可能な交通手段の検討が必要である。

## 8.市民の地域での助け合いによる送迎についての意識

### 地域での助け合いによる送迎に自分の住む地域でも取り組むべきと考える人が多い。

地域での助け合いによる送迎に自分の住む地域でも取り組むべきと考える人が多く、特に巴地区で必要性が高い。旭西地区や大洋地区では既に取り組んでいる人がいる。送迎してもらいたい人の居住地区は旭西地区、巴地区、秋津地区が多く、年齢層は 75 歳以上が多い。送迎しても良い人の居住地区は、大洋南地区や鉾田地区が多く、旭東地区や巴地区では少ない。送迎しても良い人の年齢層は 20 歳代や 60～64 歳が多い。

送迎してもらいたい人が多い地域で送迎しても良い人が多い訳ではなく、地区を超えた送迎システムの検討が必要とされる。鉾田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた地域や民間施設等の共助の機運の醸成が必要となる。

## 9.市民の公共交通の必要性についての考え

**市民の公共交通の満足度は 8%と低く、分からない人が多い。将来、公共交通の必要性が高まっていく。**

現在の公共交通の満足度は、満足、やや満足を含わせて 8%と非常に低い。また、分からないと回答した人が 43%と多く、市民の公共交通に対する関心が低いと考えられる。

現在公共交通が必要であると回答した人が 30%である一方で、将来公共交通が必要であると回答した人は 88%である。今後高齢化の進展に伴い、公共交通の必要性が高まっていくことが示された。鉾田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた公共交通サービスの維持に対応していく必要がある。

## 10.市民の鉾田市の公共交通施策についての考え

**地域内施設と駅やバス停を結ぶコミュニティバスの運行や、デマンド型乗合タクシーの運行が望まれている。**

公共交通を利用しやすくするために市に実施してもらいたいこととして、地域内施設と駅やバス停を結ぶコミュニティバスの運行と、デマンド型乗合タクシーの運行が半数以上の人に望まれている。路線バスを便利にすることと、タクシー利用料金の助成が約 4 割に望まれている。デマンド型乗合タクシーの運行よりコミュニティバスの運行の方がわずかに多く望まれていたが、鉾田市乗合自動車は周知活動が必要という意見が多かったことから示されるように、デマンド型乗合タクシーの仕組みがわからない人も多かったと考えられる。今後デマンド型乗合タクシーの仕組みや利用方法の周知を行うことで、デマンド型乗合タクシーのニーズが高まる可能性がある。市民のニーズに合わせて、公共交通の利便性を高めていく必要がある。

## 11.市民の公共交通への要望

**市民は公共交通の維持・確保を望んでいる。**

公共交通の維持・確保のための市の負担について、税金を使ってさらに公共交通を充実させるべき、税金の投入はやむを得ないと考える人が 7 割と多く、市民が公共交通の維持・確保を望んでいることが確認できた。鉾田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた公的サービスとしての適正化を図りつつ、公共交通を維持・確保していく必要がある。

## 鉄道利用者アンケートの実施概要

鉾田市鉄道利用者アンケートは、大洗鹿島線の市内駅の利用者の移動実態やニーズを把握するため、鉄道利用者を対象に、市内6駅で配布・郵送回収にて実施した。

94 通の回収があった。

項目	内容
実施時期	令和元年 9 月 4 日～令和元年 9 月 16 日
実施目的	鉄道利用者の移動の状況や、駅までの端末交通手段に関するニーズを把握するため
実施方法	駅で配布、郵送回収
対象者	大洗鹿島線鉾田市内6駅(涸沼駅、鹿島旭駅、徳宿駅、新鉾田駅、北浦湖畔駅、大洋駅)で乗車または降車した方
回収数	94 票

## 鉄道利用者アンケートの集計結果のまとめ

### 1. 鉄道利用者の日常の移動特性

#### 鉄道利用者は運転しない人の割合が高い。

鉄道利用者は運転免許証を持つ人が約 5 割であり、持っていない人が 5 割である。運転しない人が 5 割を超え、10～20 歳代の若年層と 65 歳以上の高齢層が多い。不安に思いながら運転している人も 5% いる。市民アンケートの結果と比較すると、鉄道利用者は運転しない人の割合が高い。運転しない人の交通手段として鉄道が利用されている。

### 2. 鉄道利用者の公共交通の利用実態

#### 鉄道は通勤・通学手段としてほぼ毎日利用されている。

鉄道や路線バスの利用頻度は過去 1 年間で変わらない人が多い。利用頻度の増加には外出機会の増加の影響が大きく、利用頻度の減少にはマイカー・タクシーの利用の影響が大きい。

鉄道は主に自宅からの外出に使われており、自宅から駅までの交通手段はや家族等の送迎が約 4 割、自分で運転する自家用車が約 3 割である。路線バスや鉾田市乗合自動車等の公共交通で移動する人は少ない。

乗車駅は新鉾田駅、鹿島旭駅、大洋駅が多く、降車駅は水戸駅、新鉾田駅が多い。降車駅から目的地までの移動手段は徒歩が 6 割であり、路線バスやタクシー等の公共交通を利用する人もいる。

目的地は水戸市が 5 割と多く、目的施設は高校が多い。外出目的は通学が 5 割、通勤が 3 割であり、通学・通勤手段としてほぼ毎日利用している人が多い。

### 3.路線バスやコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの利用可能性

#### 出発地の近くから乗車駅までの路線バスやコミュニティバスの運行のニーズがある。

現在の出発地から目的地までの移動手段の満足度は 66%であり、降車駅から目的地までの移動手段の満足度は 69%である。

出発地の近くから乗車駅までの路線バスやコミュニティバスが運行した場合、利用したい人は約 5 割であり、デマンド型乗合タクシーが運行した場合利用したい人は約 2 割である。

降車駅から目的地までの路線バスやコミュニティバスが運行した場合、利用したい人は約 4 割であり、デマンド型乗合タクシーが運行した場合利用したい人は約 2 割である。

出発地の近くから乗車駅までの路線バスやコミュニティバスの運行が最も望まれている。

50%以上の人が望む駅までの公共交通の利用条件は、運行間隔は 1 時間に 1 便、運行時間帯は 7 時台から 18 時台まで、バス停までは徒歩 5 分以内、片道運賃は 300 円であった。利用方法は、事前予約制の場合利用しない人が約 4 割であり、事前予約制でも利用する人が約 3 割である。

駅までの公共交通を導入する場合、自宅近くに乗り場を設けることが望まれている一方で、事前予約制は望んでいない人が多い。市民ニーズを考慮してサービス内容を柔軟に検討する必要がある。

### 4.鉄道利用者の家族等による駅への送迎状況と意識

#### 同居する家族に駅まで送迎してもらう人が多い。送迎について申し訳ないが仕方がない考える人が多い。

家族に送迎してもらう頻度は平日ほぼ毎日が 4 割と多く、同居する家族に送迎してもらっている人が多い。10～40 歳代の若年層は 40 歳代に送迎してもらっている割合が高い。75～79 歳の高齢者で 70 歳以上の高齢者に送迎してもらっている人もいる。送迎してもらうことについて、申し訳ないが仕方がないと考えている人が多い。送迎を減らすためには、家から目的地まで送迎してくれる新しい公共交通の導入やバスを便利にすることが必要と考える人が多い。送迎に頼らなくても移動可能な交通手段の検討が必要である。

### 5.鉄道利用者の地域での助け合いによる送迎についての意識

#### 鉄道利用者は、地域での助け合いによる送迎に自分の住む地域でも取り組むべきと考える人が多い。

地域での助け合いによる送迎に自分の住む地域でも取り組むべきと考える人が 65%と多い。市民アンケートの結果と比較すると、鉄道利用者は取り組むべきと考える人の割合が高い。送迎してもらいたい人は 2 割で、10 歳代から 80 歳以上まで幅広い世代にいる。送迎しても良い人は 1 割で、60～64 歳が多い。

### 6.鉄道利用者の公共交通の必要性についての考え

#### 鉄道利用者の公共交通の満足度は 20%である。鉄道利用者の現在の公共交通の必要性は高い。

現在の公共交通の満足度は、満足、やや満足を合わせて 20%であり、市民アンケートの結果と比べ

ると高かった。しかし、不満、やや不満の人が 60%と多く、改善していく必要がある。

現在公共交通が必要であると回答した人が約 8 割であり、将来公共交通が必要である人は 9 割である。市民アンケートの結果と比べると、鉄道利用者の現在の公共交通の必要性は高い。

## **7.鉄道利用者の銚田市の公共交通施策についての考え**

**鉄道利用者には鉄道や路線バスを便利にすることが望まれている。**

公共交通を利用しやすくするために市に実施してもらいたいこととして、鉄道を便利にすること、路線バスを便利にすること、コミュニティバスの運行が多くの人に望まれている。市民のニーズに合わせて、公共交通の利便性を高めていく必要がある。

## **8.鉄道利用者の公共交通への要望**

**鉄道利用者は公共交通の維持・確保を望んでいる。**

公共交通の維持・確保のための市の負担について、税金を使ってさらに公共交通を充実させるべき、税金の投入はやむを得ない考える人が 8 割と多く、鉄道利用者が公共交通の維持・確保を望んでいることが確認できた。

## 鉄道利用者ヒアリングの実施概要

鉄道利用者ヒアリングは、鉄道利用者アンケートの補完調査として、大洗鹿島線の利用者の移動実態や、駅のバリアフリー等のニーズ、駅までの端末交通手段としてのデマンド型乗合タクシーの利用可能性を把握するため、大洗鹿島線車内で乗客にヒアリングを行った。

78 件の回答があった。

項目	内容
実施時期	令和元年 10 月 23 日(水)
実施目的	大洗鹿島線の利用者の移動実態や、駅のバリアフリー等のニーズ、駅までの端末交通手段としてのデマンド型乗合タクシーの利用可能性を把握するため
実施方法	大洗鹿島線車内で乗客にヒアリングを実施
対象区間	<p>●上り</p> <p>鹿島灘発(8:42)→常澄着(9:32)</p> <p>鹿島灘発(9:30)→大洗着(10:16)</p> <p>鹿島灘発(10:39)→大洗着(11:27)</p> <p>鹿島灘発(11:29)→大洗着(12:08)</p> <p>荒野台発(12:50)→大洗着(13:40)</p> <p>鹿島灘発(14:04)→大洗着(14:42)</p> <p>鹿島灘発(14:45)→大洗着(15:26)</p> <p>鹿島灘発(15:34)→大洗着(16:19)</p> <p>●下り</p> <p>大洗発(8:43)→鹿島灘着(9:21)</p> <p>常澄発(9:44)→鹿島灘着(10:29)</p> <p>大洗発(11:03)→荒野台着(11:51)</p> <p>大洗発(12:17)→鹿島灘着(12:55)</p> <p>大洗発(13:14)→鹿島灘着(13:54)</p> <p>大洗発(13:56)→鹿島灘着(14:35)</p> <p>大洗発(15:00)→鹿島灘着(15:49)</p>
対象者	調査区間内で大洗鹿島線に乗車していた方
回答数	78 件

## 鉄道利用者ヒアリングの集計結果のまとめ

### 1. 鉄道の利用実態

**鉄道利用者は運転しない人の割合が高い。往復利用が多い。端末交通手段は徒歩が多い。**

鉄道利用者アンケートの結果と同様に、鉄道利用者は自動車・バイクを運転しない人が多い。

往復利用する人が多く、片道利用の人は、車で送迎してもらえる人が多い。

駅の端末交通手段は市内駅、市外駅ともに、徒歩が多い。また、市外駅の端末交通手段と比べ、市内駅の端末交通手段は家族等の送迎やタクシーの割合が高く、路線バスの割合が低い。

### 2. 駅までのデマンド型乗合タクシーの利用可能性

**鉄道利用者の駅までの移動手段への不満は比較的少ない。駅での乗継抵抗や電話予約への抵抗があっても利用する人がいる。**

鉄道利用者の駅までの移動手段についての評価は、不満、やや不満と感じている人よりも満足、やや満足と感じている人の方が多い。駅までの移動手段が確保できている人が鉄道を利用し、他の人は別の交通手段を利用している可能性がある。

駅までの移動手段についての個別意見としてタクシーが少なく不便という意見やコミュニティバスの運行の要望があった。

デマンド型乗合タクシーを駅で乗り継いで利用することを想定した場合、利用しない人より利用する、条件によっては利用する人の方が多い。事前の電話予約が必要となる場合も、利用しない人より利用する、条件によっては利用する人の方が多い。どちらも幅広い年齢層で利用したい人がいた。利用料金や運行時間帯が気になるという意見もあり、実施する場合、ニーズに合ったサービス内容にする必要がある。

### 3. 鉄道への要望

**鉄道利用者は、駅のバリアフリーや運行本数、運賃への要望が多い。**

鉄道利用者は鉄道の総合評価として、普通と感じている人が最も多く、不満、やや不満と感じている人よりも満足、やや満足と感じている人の方が多い。鉄道に対して不満に感じている人は他の交通手段を利用している可能性がある。

鉄道利用者の満足度が高い項目は、車両の設備や、運行情報の周知、駅までの移動手段である。一方、不満度が高い項目は、駅のバリアフリーや運行本数、運賃である。

車両の設備への個別意見としては新型車両にはトイレがないことや旧型車両の冷暖房について意見があった。

運行情報の周知について、鉄道利用者の運行情報の入手媒体はインターネットが最も多く利用され、鉄道駅やバス停、配布された紙の時刻表も利用されている。一方で、運行情報の調べ方が分からない人や、台風等の場合における運休情報を知ることについて苦慮している利用者がいる。自由意見では公共交通マップが欲しいという意見が出た。

駅のバリアフリーについては、不満、やや不満に感じている人が多く、エレベーターの設置による階段のバリアフリーを望む声が多く挙がった。鉄道利用時に、自身での段差の歩行や階段の上り下りについて支障がある人が約2割であり、そのうちの多くは鉄道を利用するためにエレベーター等が必要という意見であった。現状では階段の上り下りに支障がない人からも、将来的にはエレベーターがあった方がよいという意見があった。今回の調査では階段のバリアフリー以外についての要望は出なかった。視覚障がい者や聴覚障がい者等の利便性向上のためのバリアフリー施策の必要性について今後確認する必要がある。

運行本数については増便の要望が出た。運賃については、現在の4割～9割の値段にしてほしいという要望やICカードの導入の要望が出た。

様々な要望が挙げられた一方で、利用者が少ないので仕方ない、ないと困るという意見もあった。

## 路線バス利用者ヒアリングの実施概要

路線バス利用者ヒアリングは、市民アンケートの補完調査として、路線バス利用者の移動実態やニーズ、バス停までの端末交通手段としてのデマンド型乗合タクシーの利用可能性を把握するため、路線バス車内で乗客にヒアリングを行った。

27 件の回答が得られた。

項目	内容
実施時期	令和元年 10 月 17 日(木)、18 日(金)
実施目的	路線バス利用者の移動実態やニーズ、バス停までの端末交通手段としてのデマンド型乗合タクシーの利用可能性を把握するため
実施方法	路線バス車内で乗客にヒアリングを実施
調査区間	<p>17 日(木) ● 鉾田駅～水戸駅</p> <p>【海老沢経由】鉾田駅 6:20 発～茨城町役場 6:58 着</p> <p>【大和田経由】鉾田駅 6:35 発～奥ノ谷 7:15 着</p> <p>【海老沢経由】鉾田駅 8:20 発～茨城町役場 8:58 着</p> <p>【海老沢経由】鉾田駅 13:30 発～茨城町役場 14:08 着</p> <p>※調査区間は【海老沢経由】「遠野北」まで 【大和田経由】「西三角」まで</p> <p>18 日(金) ● 鉾田駅～石岡駅</p> <p>鉾田駅 6:00 発～玉造駅 6:30 着</p> <p>鉾田駅 6:30 発～玉造駅 7:00 着</p> <p>鉾田駅 7:20 発～玉造駅 7:50 着</p> <p>玉造駅 7:27 発～鉾田駅 8:00 着</p> <p>新鉾田駅 9:20 発～玉造駅 10:00 着</p> <p>玉造駅 10:42 発～新鉾田駅 11:20 着</p> <p>※調査区間は「借宿原」まで</p>
対象者	路線バスの調査区間内で乗車していた方
回答数	27 件

## 路線バス利用者ヒアリングの集計結果のまとめ

### 1. 路線バスの利用実態

**銚田駅～水戸駅路線は市内在住者の通学・通勤手段として利用され、かしてつバスは市外在住者の銚田市への通学手段として利用されている。**

銚田駅～水戸駅路線は市内在住者が多く利用している。自宅からバス停まで徒歩や自転車で5分から10分の方が利用し、水戸市へ移動している。主な目的は通学、次に通勤である。

かしてつバスは、銚田市民の利用率は低い。銚田市区間外での乗車が多く、通学で銚田市に来る他市町村在住者の利用が多い。

バス利用者の半数が高校生である。バス利用者の多くが運転免許を持っていないことから、他の移動手段がなく路線バスの運行は重要である。

### 2. バス停までのデマンド型乗合タクシーの利用可能性について

**路線バス利用者は自宅からバス停までの移動手段に満足している人が多い。乗継や事前の電話予約があっても利用する人がある。**

路線バス利用者は自宅からバス停までの移動手段に満足している人が多い。バス停までの移動手段は徒歩が多いが、自転車や家族等の送迎の人もある。バス停までの公共交通手段があった場合、月数回利用したい人が多い。

デマンド型乗合タクシーからバスへの乗継抵抗がない人もいれば、乗継をしてまで利用はしないという人もいた。事前の電話予約は、自身でできる人が多いが、難しいという人やできない人もいた。バスよりも小型の車両になることで他の乗客との距離が近くなることについては、抵抗のない人がほとんどである。

### 3. 路線バスへの要望

**路線バス利用者は増便の要望が多い。バスがなくなると困るという人もいる。**

増便の要望が多く挙がった一方で、運行便数が少ないが仕方がないという意見もあった。バス車内の暖房や揺れへの意見も出た。また、バスが無くなると困るという意見が出た。