

# 足利市地域公共交通計画

## 資料編

## 目次

1	足利市地域公共交通会議条例	資-3
2	足利市地域公共交通会議委員名簿	資-4
3	足利市地域公共交通会議処務規程	資-5
4	足利市地域公共交通会議財務規程	資-7
5	足利市交通事業者ミーティング	資-9
6	足利市地域公共交通計画策定経過	資-10
7	足利市地域公共交通総合連携計画の総括	資-12
8	地域特性についての分析（携帯 GPS データに基づく移動実態）	資-14
9	地域の多様な交通資源に係るアンケート調査	資-23
10	市民アンケート調査	資-32
11	高校生アンケート調査	資-49
12	バス乗降（OD）調査	資-60
13	バス利用者実態調査	資-71
14	中橋架替工事対応のためのバスルート再編方針(案)検討資料	資-89
15	他市町村の取組事例調査	資-91
16	公共交通不便地域への対応検討資料	資-94

# 1 足利市地域公共交通会議条例

平成30年12月21日条例第41号改正  
(設置)

令和3年12月24日条例第30号

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づく一般乗合旅客自動車運送事業及び市町村運営有償運送並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の規定に基づく地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する協議を行うため、足利市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(組織)

第2条 交通会議は、委員25人以内で組織する。

(委員の任命)

第3条 委員は、道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の3に規定する者及び市長が適当と認める者のうちから、市長が任命する。

(委員の任期等)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 委員の任期が満了したときは、当該委員は、後任者が任命されるまで引き続きその職務を行うものとする。

4 市長は、委員が心身の故障のために職務の執行ができないと認める場合又は職務上の義務違反その他委員たるに適しない非行があると認める場合には、その委員を罷免することができる。

5 委員は、職務上知ることができた秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

6 委員は、非常勤とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、その議長となる。ただし、会長及び副会長が不在のときは、市長が招集する。

2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(資料の提出等の要求)

第7条 交通会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、市長に対し、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。

2 交通会議の会議において必要があるときは、関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第8条 交通会議の庶務は、総合政策部総合政策課において処理する。

(委任)

第9条 この条例に定めるもののほか、交通会議の設置及び組織に関し必要な事項は、市長が別に定める。

2 この条例に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この条例は、平成31年4月1日から施行する。

附 則 (令和3年12月24日条例第30号)

この条例は、公布の日から施行する。

## 2 足利市地域公共交通会議委員名簿

令和5（2023）年7月25日現在

	氏名	所属	役職	備考
1	塚原 達哉	足利市	副市長	会長
2	福島 邦敏	足利中央観光バス株式会社	代表取締役	
3	木村 剛	足利タクシー株式会社	常務取締役	
4	塩田 和也	関東自動車株式会社	契約輸送部長	
5	板橋 利光	足利地区タクシー協議会	会長	
6	小矢島 応行	一般社団法人栃木県バス協会	専務理事	
7	鉢村 敏雄	一般社団法人栃木県タクシー協会	専務理事	
8	湯浅 美由紀(~R5.6.5) 岡崎 真弓	東日本旅客鉄道株式会社	足利駅長	
9	須藤 典之	東武鉄道株式会社	足利市駅長	
10	五島 秀夫(~R4.4.27) 黒田 富明	足利市自治会長連絡協議会	副会長	
11	茂木 美衣	足利市女性団体連絡協議会	所属団体代表	
12	久保 計夫(~R5.3.1) 大澤 幸雄	足利市老人クラブ連合会	理事	
13	岩澤 理夫(~R4.9.29) 真秀 徹	足利商工会議所	監事	
14	上野 直人	関東運輸局栃木運輸支局	首席運輸企画 専門官	
15	川中子 伸之	栃木県交通運輸産業労働組合協議会	事務局長	
16	谷 英夫 (~R4.3.31) 高山 誠 (~R5.3.31) 横尾 元夫	栃木県	県土整備部交 通政策課課長	
17	林 真 (~R4.3.31) 中村 資 (~R5.3.31) 河又 伸一	栃木県安足土木事務所	県土整備部所 長	
18	新井 宏史(~R5.3.31) 大塚 祐平	栃木県足利警察署	交通総務課長	
19	邊見 隆 (~R4.3.31) 平山 忍	足利市	総合政策部長	
20	福田 優子(~R4.3.31) 吉田 和敬	足利市	健康福祉部長	
21	加藤 大介(~R5.3.31) 岡田 和之	足利市	生活環境部長	副会長
22	安西 健 (~R4.3.31) 松島 繁 (~R5.3.31) 山岡 真二	足利市	産業観光部長	
23	花澤 繁 (~R5.3.31) 新井 正章	足利市	都市建設部長	
	吉田 樹	福島大学経済経営学類 前橋工科大学学術研究院	准教授 特任准教授	アドバイザー

### 3 足利市地域公共交通会議処務規程

令和3年12月22日制定

(趣旨)

第1条 この規程は、足利市地域公共交通会議条例（以下「条例」という。）第9条の規定に基づき、足利市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の庶務に関し、必要な事項を定めるものとする。

(事務の委任)

第2条 交通会議は、条例第1条に定める協議に係る契約、支払、その他の財務に関する事務の一部を足利市に委任するものとする。

(経費の負担)

第3条 交通会議の運営に要する経費は、足利市からの負担金、栃木県からの負担金、国からの補助金及びその他収入をもって充てる。

(監査)

第4条 交通会議に監査委員を2名置く。

2 交通会議の出納監査は、第2条に規定する委員の中から、会長が委嘱する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第5条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第6条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日を持って打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(所掌事務)

第7条 事務局は、次に掲げる事項を所掌する。

(1) 交通会議の会議に関すること。

(2) 交通会議の資料作成に関すること。

(3) 交通会議の庶務に関すること。

(4) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項

(職員等)

第8条 事務局について、事務局長、その他必要な職員を別表1のとおり置き、協議の内容に応じて、事務を担当する。

(専決事項)

第9条 事務局長は、次に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りでない。

(1) 事務局の運営に関すること。

(2) 物品の購入その他交通会議運営に必要な契約の締結に関すること。

(3) 物品及び現金の出納に関すること。

(4) 前各号に掲げるもののほか、軽易な事項に関すること。

(文書の取扱い)

第10条 事務局における文書の收受、配布、処理編集、保存その他文書に関し必要な事項は、

足利市において定められている文書の取扱いの例による。

(公印の取扱い)

第11条 交通会議の公印の種類は会長印とし、公印の名称、形状、書体、寸法、用途、個数及び管理者は、別表のとおりとする。

2 交通会議の公印の保管、取扱い等については、足利市において定められている公印の取扱いの例による。

(委任)

第12条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

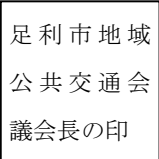
附 則

この規程は、令和3年12月22日から施行する。

別表1 (第3条関係)

協議の内容	事務局長・事務局次長	事務局員
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の規定に基づく地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する協議	事務局長	足利市総合政策課地域ビジョン担当職員
	足利市総合政策部総合政策課長	
道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づく一般乗合旅客自動車運送事業及び市長村運営有償運送に関する協議	事務局次長	足利市生活環境部市民生活課市民生活担当職員
	足利市生活環境部市民生活課長	

別表2 (第6条関係)

名称	形状	書体	寸法 (ミリメートル)	用途	個数	管理者
足利市地域公共交通会議会長の印	 足利市地域公共交通会議会長の印	てん書	21未達成 21	会長名をもって発する文書	1	事務局長

## 4 足利市地域公共交通会議財務規程

令和3年12月22日制定

(趣旨)

第1条 この規程は、足利市地域公共交通会議条例（以下「条例」という。）第9条の規定に基づき、足利市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の財務に関し、必要な事項を定めるものとする。

(予算)

第2条 交通会議の予算は、交付金、補助金、繰越金及びその他の収入をもって歳入とし、交通会議の運営及び事業に係る経費をもって歳出とする。

2 交通会議の会長（以下「会長」という。）は、毎会計年度予算を調製し、交通会議の承認を得るものとする。

3 交通会議の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終了する。

4 会長は、第2項の規定により、予算が交通会議の承認を得たときは、当該予算書の写しを速やかに足利市長に送付しなければならない。

(予算の補正)

第3条 会長は、会計年度の途中において、既定予算に補正の必要が生じたときは、これを調製し、速やかに交通会議に諮るものとする。

2 前項の規定により、補正予算が交通会議の承認を得たときは、前条第4項の規定を準用する。

(予算区分)

第4条 歳入予算の款、項及び目の区分は、別表第1のとおりとする。

2 歳出予算の款、項及び目の区分は、別表第2のとおりとする。

3 当該年度において臨時かつ特別な理由があるときは、別表第1及び別表第2に定める以外の項及び目を定めることができる。

(予算の流用及び予備費の充用)

第5条 歳出予算の流用及び予備費の充用に関する手続きは、足利市の例によるものとする。

2 会長は、前項の規定により歳出予算の流用又は予備費の充用をしたときは、直近の交通会議に報告しなければならない。

(出納及び現金等の保管)

第6条 交通会議の出納は、会長が行う。

2 交通会議に属する現金等は、銀行その他の金融機関に預け入れなければならない。

(交通会議出納員)

第7条 会長は、交通会議の事務局職員のうちから交通会議出納員を命ずることができる。

2 交通会議出納員は、会長の命を受けて、交通会議の出納その他会計事務をつかさどる。

(収入及び支出の手続)

第8条 交通会議の予算に係る収入及び支出の手続きは、足利市の例により行うものとする。

2 交通会議の出納員は、次の各号に定める簿冊を備え、出納の管理を行うものとする。

(1) 予算整理簿

(2) 前号に掲げるもののほか、必要な簿冊

(決算等)

第9条 会長は、毎会計年度終了後遅滞なく交通会議の決算を調製し、交通会議の承認を得るものとする。

- 2 会長は、前項の承認を得るにあたっては、足利市地域公共交通会議処務規程第4条第1項の規定に定められた監査委員の監査を受け、その結果を添えなければならない。
- 3 会長は、第1項の規定により交通会議の承認を得たときは、当該決算書の写しを速やかに足利市長に送付しなければならない。

(委任)

第10条 この規程に定めるもののほか、この規程の実施に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、令和3年12月22日から施行する。



## 5 足利市交通事業者ミーティング

足利市地域公共交通計画策定を契機に、交通事業者と市職員が学識経験者のアドバイスを受けながら、協議をすることで、より実効性のある計画の策定やバス運行の最適化を目指すために不定期で開催しています。

### 足利市公共交通事業者ミーティング名簿

令和5（2023）年4月1日現在

	氏名	所属(役職)
(1) 関係タクシー・バス事業者	福島 邦敏	足利中央観光バス株式会社(代表取締役)
	塩田 和也	関東自動車株式会社(契約輸送部長)
	木村 剛	足利タクシー株式会社(常務取締役)
(2) 公共交通に関する部署の市の職員	蓼沼 康浩 (~R5.3.31)	総合政策課(地域ビジョン担当課長補佐)
	手塚 忠行	総合政策課(地域ビジョン担当主幹)
	前原 剛	市民生活課(生活安全担当主幹)
	齋藤 修一 (~R5.3.31)	都市政計画課(総務・計画担当課長補佐)
(3) アドバイザー	仁木 清隆	都市政策課(都市政策担当副主幹)
	吉田 樹	アドバイザー
事務局	塩田 究	総合政策課(地域ビジョン担当主任)
	西 宏行	市民生活課(生活安全担当主査)
	杉戸 政徳	市民生活課(生活安全担当主査)
	堀 龍生	市民生活課(生活安全担当主事)
	横塚 正憲	都市政策課(都市政策担当主査)

## 6 足利市地域公共交通計画策定経過

実施時期	実施内容	備考
R3. 11. 18	第2回足利市地域公共交通会議	・足利市地域公共交通計画策定について
R3. 12. 24	足利市地域公共交通会議 条例改正	・足利市地域公共交通会議を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における協議会として位置づけ
R4. 1. 14	第1回足利市地域公共交通計画庁内検討会議	・足利市地域公共交通計画の策定について ・足利市地域公共交通計画庁内検討会議についてほか
R4. 2. 3	第3回足利市地域公共交通会議	・地域公共交通会議処務規程・財務規程の策定について ・生活路線バス乗車意見シートの集計結果について ・地域公共交通計画策定調査業務委託プロポーザル実施について ほか
R4. 4. 12	第1回足利市地域公共交通計画庁内検討会議	・足利市地域公共交通計画策定スケジュール詳細(案)について ・地域公共交通の課題について
R4. 4. 27	第1回足利市地域公共交通会議	・地域公共交通計画策定調査業務委託プロポーザル実施経過報告 ・地域公共交通の課題について
R4. 5. 31	地域公共交通計画策定調査業務委託契約	・契約相手：株式会社八千代エンジニアリング（株） 関東センター
R4. 5. 24	第1回足利市公共交通事業者ミーティング	・交通事業者を中心とした交通計画策定に向けての話し合いを実施
R4. 6. 15	第2回足利市公共交通事業者ミーティング	・交通事業者を中心とした交通計画策定に向けての話し合いを実施
R4. 8. 4 ～ 8. 26	市民アンケート調査	・市内を7地区に分け、約1,600名を対象に公共交通に関する利用実態やニーズを調査
R4. 9. 1 ～ 9. 8	高校生アンケート調査	・市内県立高校4校の2年生を対象に、公共交通に関する利用実態やニーズを調査
R4. 9. 6	第2回足利市地域公共交通計画庁内検討会議	・交通会議に向けての事前協議 ・足利市社会福祉協議会の移動支援の取組についての紹介
R4. 9. 13	第3回足利市公共交通事業者ミーティング	・交通事業者を中心とした交通計画策定に向けての話し合いを実施
R4. 9. 25 ～ 9・26	バス乗降(OD)調査、バス利用者実態調査	・生活路線バスの利用者が、実際にどこからどこへ移動しているのか、バスに調査員が乗り込み実態を把握する調査等を実施
R4. 9. 29	第2回足利市地域公共交通会議	・公共交通事業者ミーティングの開催結果について ・地域公共交通計画の策定の方向性について ・地域公共交通計画各調査の進捗及び今後スケジュールについて
R4. 11. 18	第4回足利市公共交通事業者ミーティング	・交通事業者を中心とした交通計画策定に向けての話し合いを実施
R4. 11. 28	第3回足利市地域公共交通計画庁内検討会議	・交通会議に向けての事前協議 ・足利市地域公共交通計画(素案)の検討について①

R4. 12. 6	第5回足利市公共交通事業者ミーティング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者を中心とした交通計画策定に向けての話し合いを実施</li> </ul>
R4. 12. 12	第4回足利市地域公共交通計画庁内検討会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通会議に向けての事前協議</li> <li>・足利市地域公共交通計画(素案)の検討について②</li> </ul>
R4. 12. 27	第3回足利市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・足利市地域公共交通計画素案について</li> <li>・今後の足利市地域公共交通計画のスケジュールについて</li> </ul>
R5. 2. 9	第6回足利市公共交通事業者ミーティング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者を中心とした交通計画策定に向けての話し合いを実施</li> </ul>
R5. 2. 13	第5回足利市地域公共交通計画庁内検討会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通会議に向けての事前協議</li> <li>・足利市地域公共交通計画(案)について</li> </ul>
R5. 3. 1	第4回足利市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・足利市地域公共交通計画(案)について</li> </ul>
R5. 5. 31	市議会全員協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・足利市地域公共交通計画(案)の策定について市議会へ報告</li> </ul>
R5. 6. 1～ 6. 20	パブリックコメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・足利市地域公共交通計画(案)について市民等から広く意見を募集</li> </ul>
R5. 6. 5	第1回足利市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・足利市地域公共交通計画(案)の策定状況について</li> </ul>
R5. 7. 5	第1回足利市地域公共交通計画庁内検討会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメントの実施結果について</li> <li>・足利市地域公共交通計画成案について</li> </ul>
R5. 7. 25	第2回足利市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメントの実施結果について</li> <li>・足利市地域公共交通計画成案について</li> </ul>
R5. 8. 1	8月庁議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・足利市地域公共交通計画成案の完成</li> </ul>

## 7 足利市地域公共交通総合連携計画の総括

### (1) 総括

「足利市公共交通総合連携計画」は平成22年度に策定され、平成26年を目標に各事業の実施を行いました。特に生活路線バス「あしバスアッシー」については、メリハリのある路線・ダイヤの設定のコンセプトのもと、平成23年7月に行った路線数・運行経路等の大幅な増便により、年々利用者が増加し、平成27年度の計画の事業評価の際には、計画に定めた多くの目標を達成しました。

その後、平成30年度には過去最多となる19万3,037人の方にご利用いただきました。

令和元年度以降は、台風19号による被災や新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、利用者数は減となりましたが、これまでの利用者増、収支改善の取組について一定の評価をいただき令和2年度「地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰」を受賞することが出来ました。

一方で、河南地域のデマンド型交通運行の導入検討、地域と協働で移動手段を確保するルールの制度設計、通学目的の利用者に選ばれる生活路線バスの運行など、取組について試行錯誤が続いているものもあります。

これらの経過を踏まえ、「足利市公共交通総合連携計画」の良い部分については継承し、課題として残したものについては、今回の「足利市地域公共交通計画」において検証し、次の取組につなげていく必要があります。

### (2) 目標と達成状況

総合連携計画の目標	目標となる指標	目標値	平成22年度	平成27年度	達成状況
目標1-1 運行サービスの段階構成により使える公共交通サービスを創出	段階別運行サービスの導入	実施	未実施	実施	達成
	河南地域のデマンド型交通運行の導入検討	実施	未実施	一部実施	一部達成
	中心部及び市街地部に居住する者の内、バスを利用する人の割合	7.2%以上	5.9%	20.3%	達成
	高校生の内、通学目的で生活路線バスを利用する人の割合	3.8%以上	0.0%	0.5%	未達成
目標1-2 鉄道ダイヤとバスダイヤの連携強化	足利日赤病院への通院者の内、生活路線バスを利用する人の割合	5.1%以上	1.7%	10.0%	達成
	鉄道ダイヤを考慮したバスダイヤの設定	実施	未実施	実施	達成
目標1-3 平日と休日異なる運行ダイヤを設定	鉄道⇄バスの乗継利用者数	179人/日以上	13人/日	189人/日	達成
	休日ダイヤの設定	実施	未実施	実施	達成
目標2-1 拠点における情報提供の	拠点における情報提供の実施	実施	未実施	実施	達成
	「バス運行情報のわかりやすさ」に	5.0%以上	5.0%	8.1%	達成

充実を図り、わかりやすさを向上	関する市民満足度				
目標 2-2 バスの行先表示をわかりやすくし、ご乗車を防止	バス車両方向幕の改善 新たな路線マップ・時刻表の配布	実施	未実施	実施	達成
目標 3-1 地域と協働で移動手段を確保するルールを構築し、セーフティネットを確保	「地域と協働で移動手段を確保するルール」の制度設計	実施	未実施	一部実施	一部達成
目標 3-2 事業者利用者増に向けた努力を促すため、新たな契約制度を検討	事業者利用者増の努力を促す新たな契約制度の検討	実施	未実施	実施	一部達成
目標 3-3 運行サービス向上を踏まえ、運賃のあり方を検討	運行サービスを踏まえた運賃制度の検討	実施	未実施	実施	達成

### (3) 事業と達成状況

事業	内容	達成状況(令和4年度)
事業1 路線再編による「使える公共交通」への転換	事業1-1 交通軸路線における戦略的運行サービス向上実験	実施済。平成22年度と平成30年度を比較して利用者が約2倍となり、一定の成果あげた。
	事業1-2 河南地域におけるデマンド型運行の導入実験	実施済。午後の帰宅の需要をターゲットに、一部時間帯でデマンド型運行を開始。
事業2 情報提供による「わかりやすい公共交通」への転換事業	事業2-1 主要拠点における運行情報案内の充実	実施済。アピタや一部病院の施設内に、待合スペースが出来た。
	事業2-2 バス車両方向幕の改善	実施済。路線を行先別にナンバリング。駅・病院等のピクトグラム、経由地の表示をした。
	事業2-3 新たな路線マップ・時刻表の配布	実施済。冊子タイプの時刻表を採用。バスの乗り方・降り方、バスのりば案内を掲載した。
事業3 制度設計による「持続可能な公共交通」への転換事業	事業3-1 「地域と協働で移動手段を確保するルール」の構築	実施中。令和元年度から「おでかけ創造チャレンジ事業」を開始、令和4年度「地域共助型生活交通モデル事業」を開始。
	事業3-2 事業者利用者増を促す新たな契約制度の構築	実施済。
	事業3-3 運行サービス向上を踏まえた運賃制度の構築	実施済。割引率の高い学期ごとの通学定期を発売した。いきいきパスポート掲示による割引など、高齢者・障害者などを対象とした運賃施策を実施した。

## 8 地域特性についての分析（携帯 GPS データに基づく移動実態）

### 8-1 携帯 GPS データについて

#### (1) データの概要

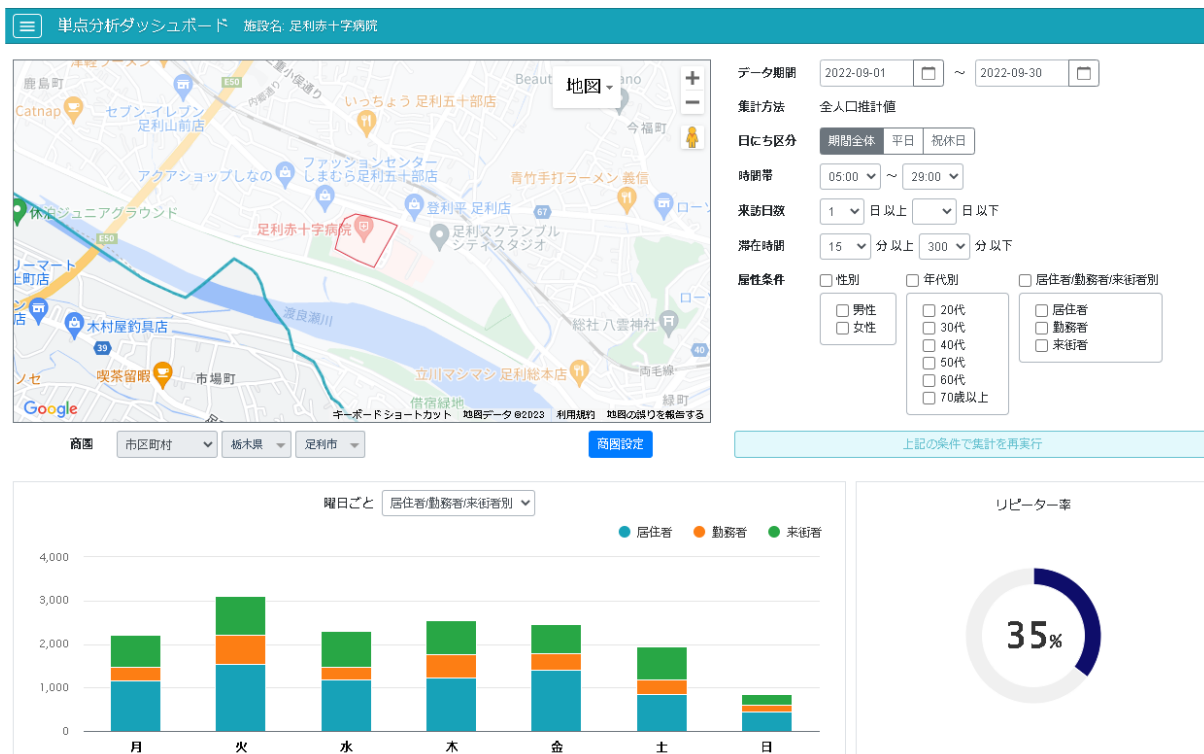
Q.	使用データはどのように入手・集計されたものか？
A.	20歳以上のauスマートフォン契約者のうち、位置情報の利用許諾を得たユーザーのGPS位置情報データを使用しています。取得したユーザー数のデータを全人口へ拡大推計したデータになります。 ※属性別（推計居住地・性別・年代別）のH27年国勢調査における実人口とユーザー数の比率を拡大倍率としています。 ※拡大倍率はユーザー数の変化等に応じて各月ごとに計算されています。
Q.	データの秘匿方法は？
A.	実数値で10人未満となる結果については0人と表現しています。 秘匿される場合、合計にも加算されません。
Q.	使用データの集計期間は？
A.	データの最新日から2年前までの期間から選択でき、1日～1年間での集計期間の設定が可能です。

#### (2) 分析における用語の定義等

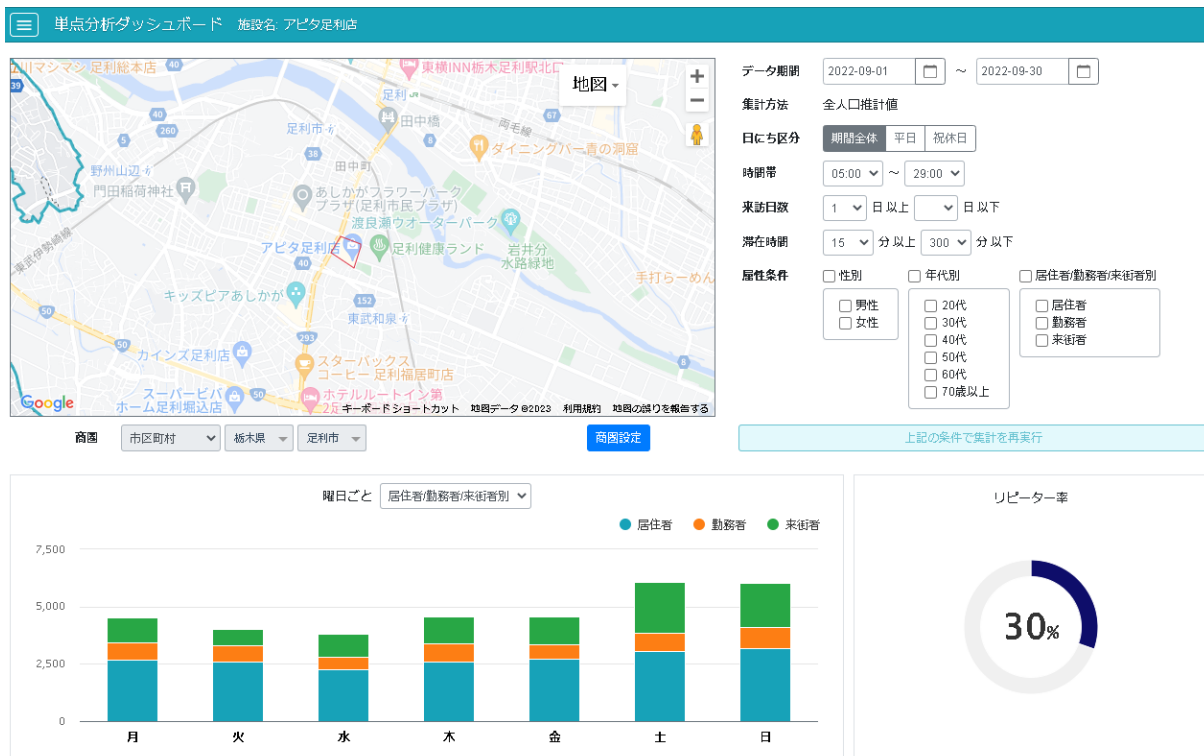
Q.	居住者・勤務者・来街者の定義は？
A.	各ユーザーの日中・夜間の滞在状況から以下のように推定しています。 居住地：直近1か月の夜間（22～29時）の最頻滞在地 勤務地：直近1か月の昼間（8～19時）の最頻滞在地 また、各分析において指定された商圏内に居住している人を「居住者」 指定された商圏内で勤務している人を「勤務者」 指定された商圏外から来訪した人（うち勤務者以外）を「来街者」と定義しています。 ※例えば、施設に関する滞在人口分析では商圏として市町村を設定可能であり、「居住者」は市民を指しますが、道路区間に関する通行人口分析では商圏が指定区間になるため、全通行者が「来街者」となっています。
Q.	主要動線分析と通行人口分析の違いは？
A.	主要動線分析は方向別に集計（分析エリアの中心に向かう方向を「上り」、離れる方向を「下り」とする）していますが、通行人口分析は方向を区別していません。 ※例えば、単一の道路を1人の人が1時間以内に往復した場合、以下のように集計されます。 主要動線分析：上りで1人、下りで1人 通行人口分析：1人
Q.	リピーター率とは？
A.	集計期間内の来訪者のうち、複数日来訪した人の割合となります。

## 8-2 足利赤十字病院、アピタ足利店、アシコタウンあしかがの単点分析

### (1) 足利赤十字病院



### (2) アピタ足利店



\*グラフが示す値は、GPS位置情報ビッグデータから独自に集計した推定値です。

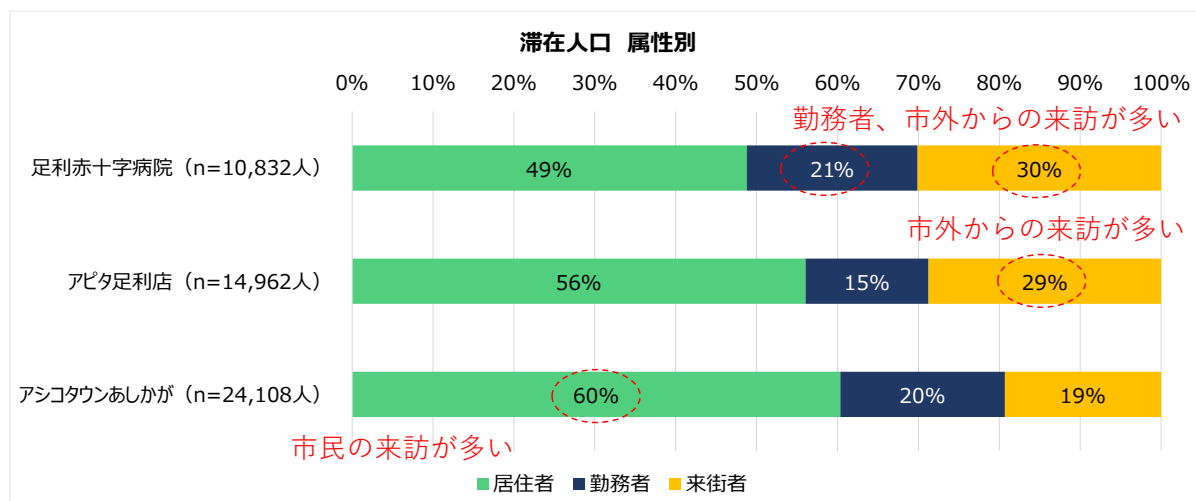
### (3) アシコタウンあしかが



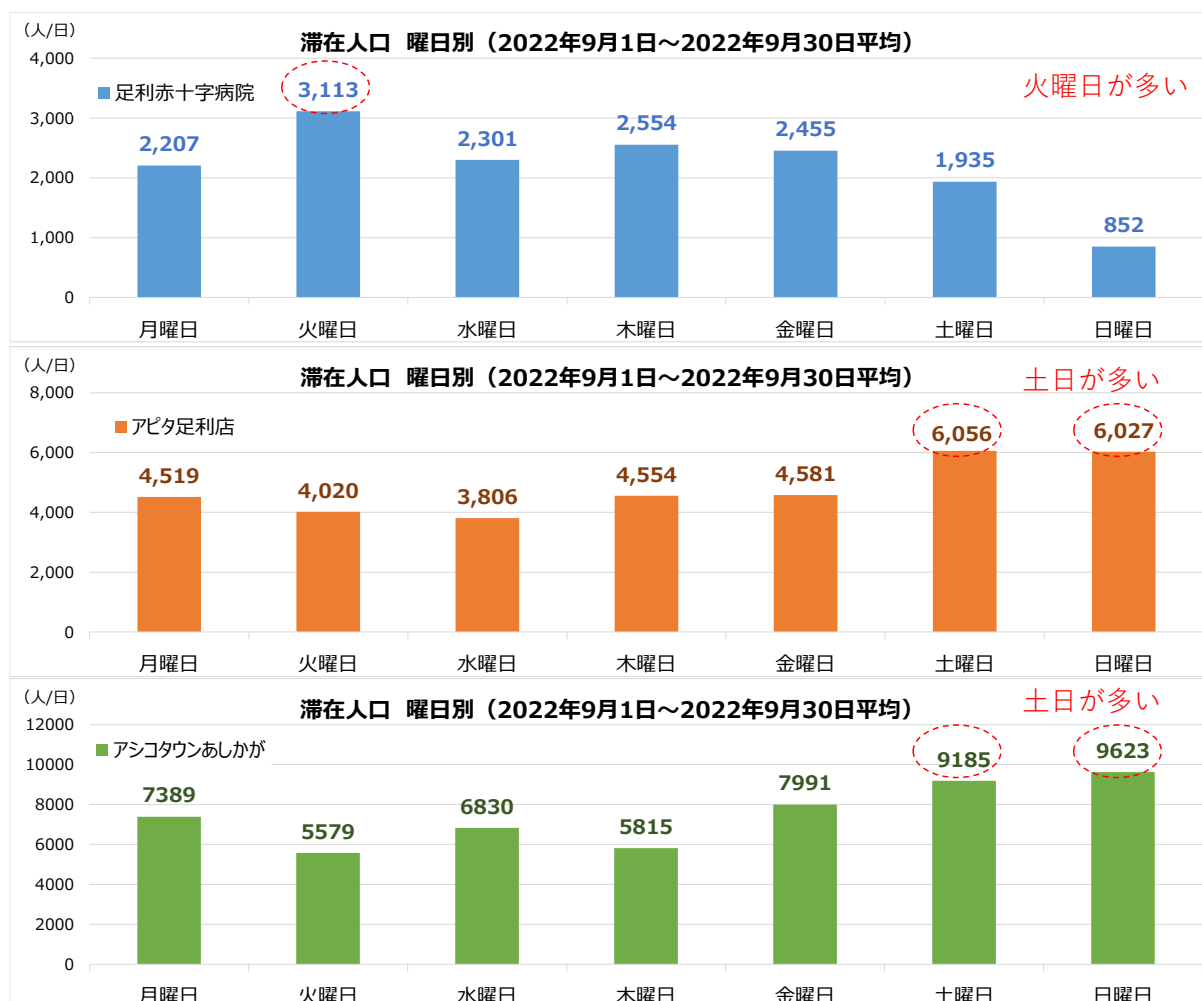


## 8-3 足利赤十字病院、アピタ足利店、アシコタウンあしかがにおける滞在人口

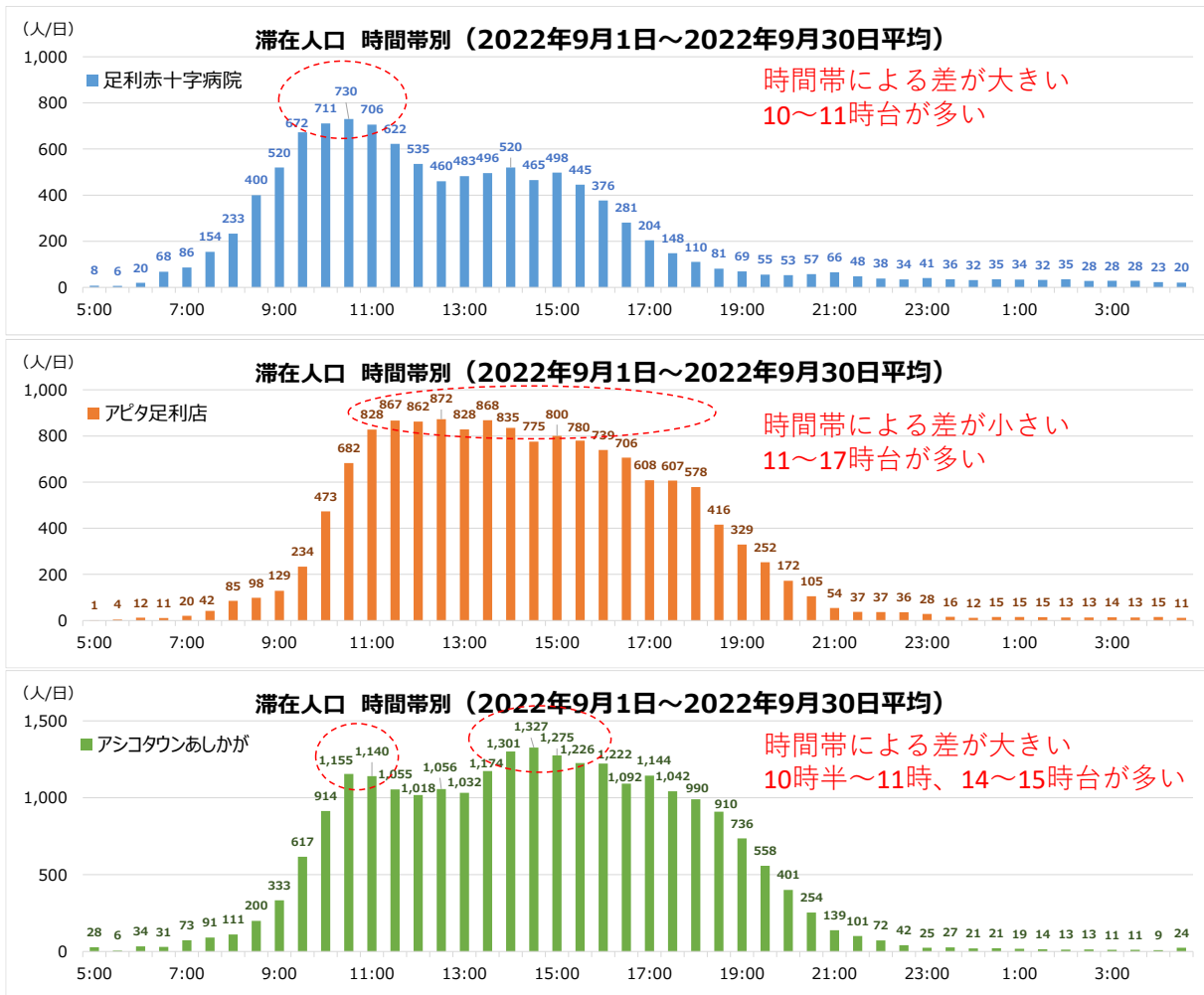
### (1) 属性別



### (2) 曜日別

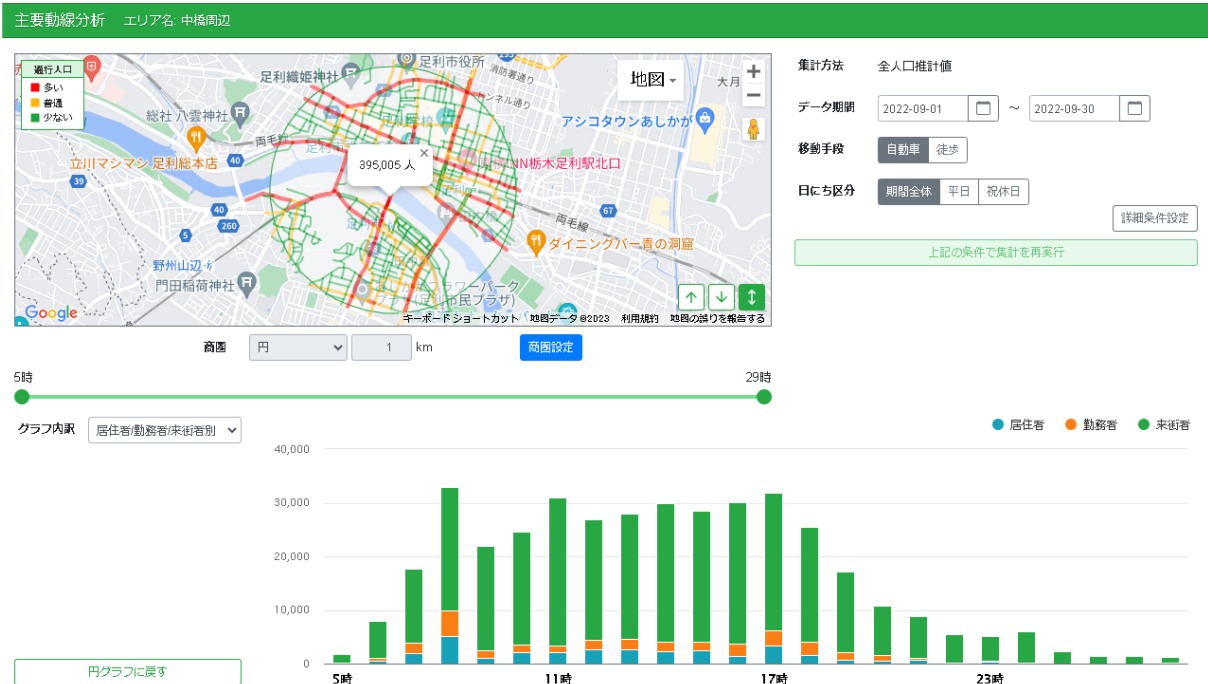


### (3) 時間帯別

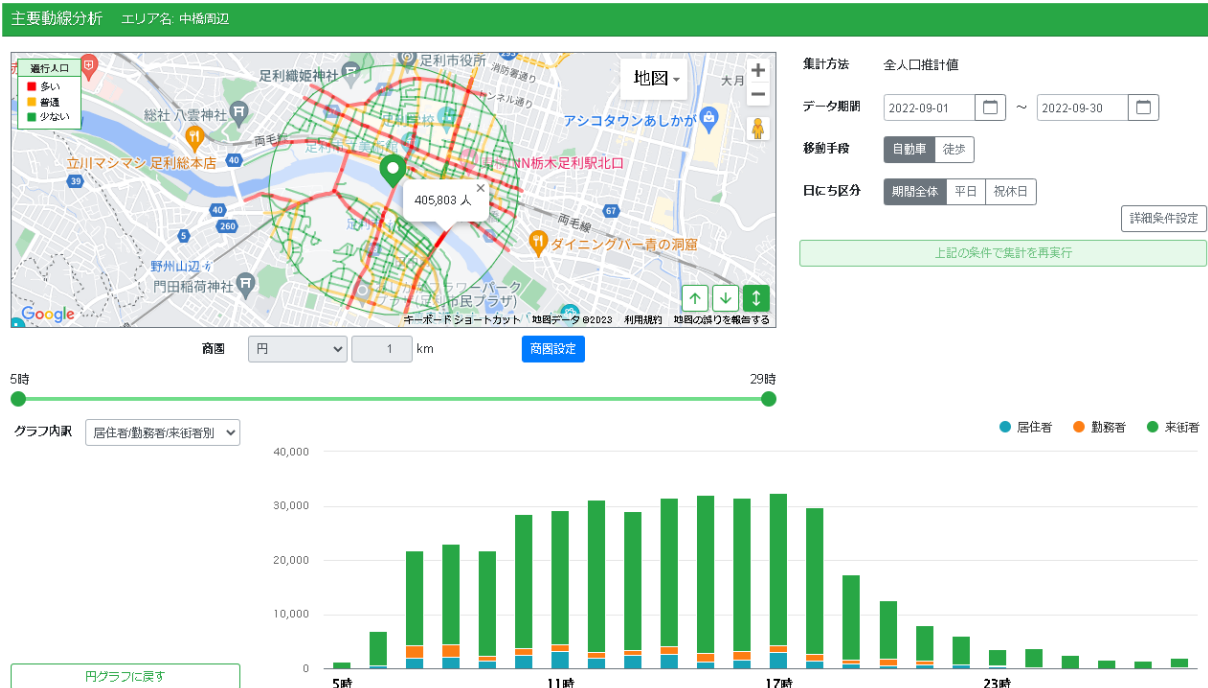


## 8-4 中橋、田中橋の主要動線分析

### (1) 中橋



### (2) 田中橋

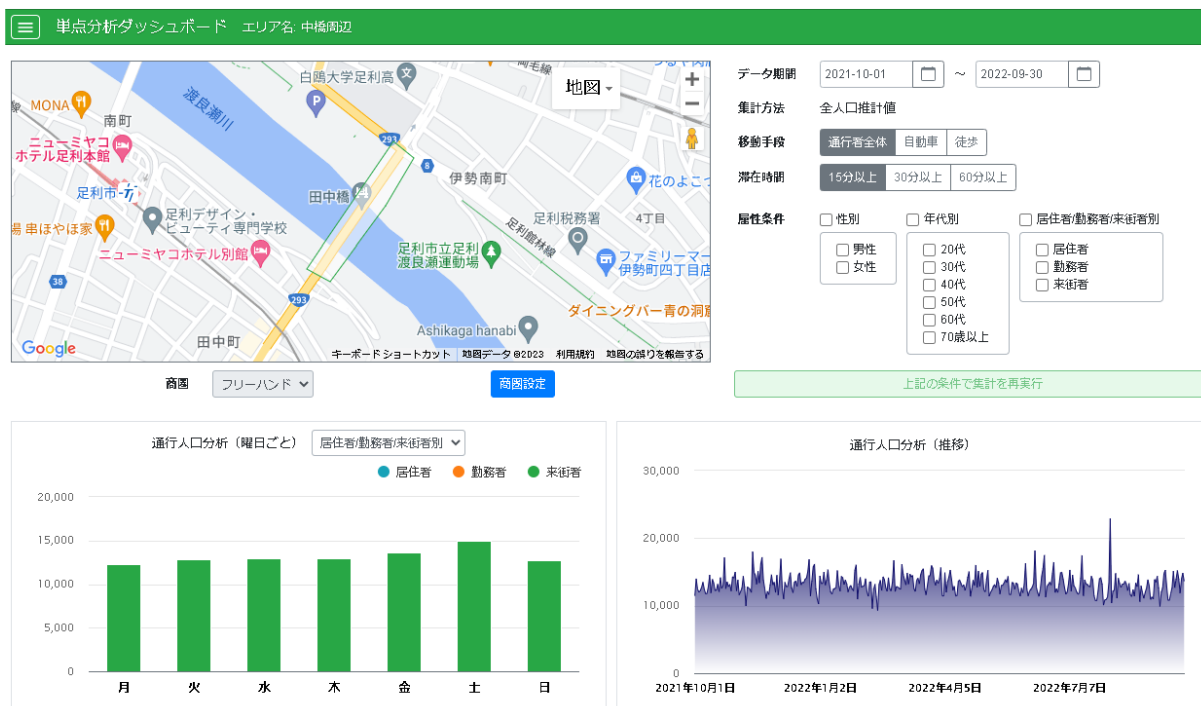


## 8-5 中橋、田中橋の単点分析

### (1) 中橋

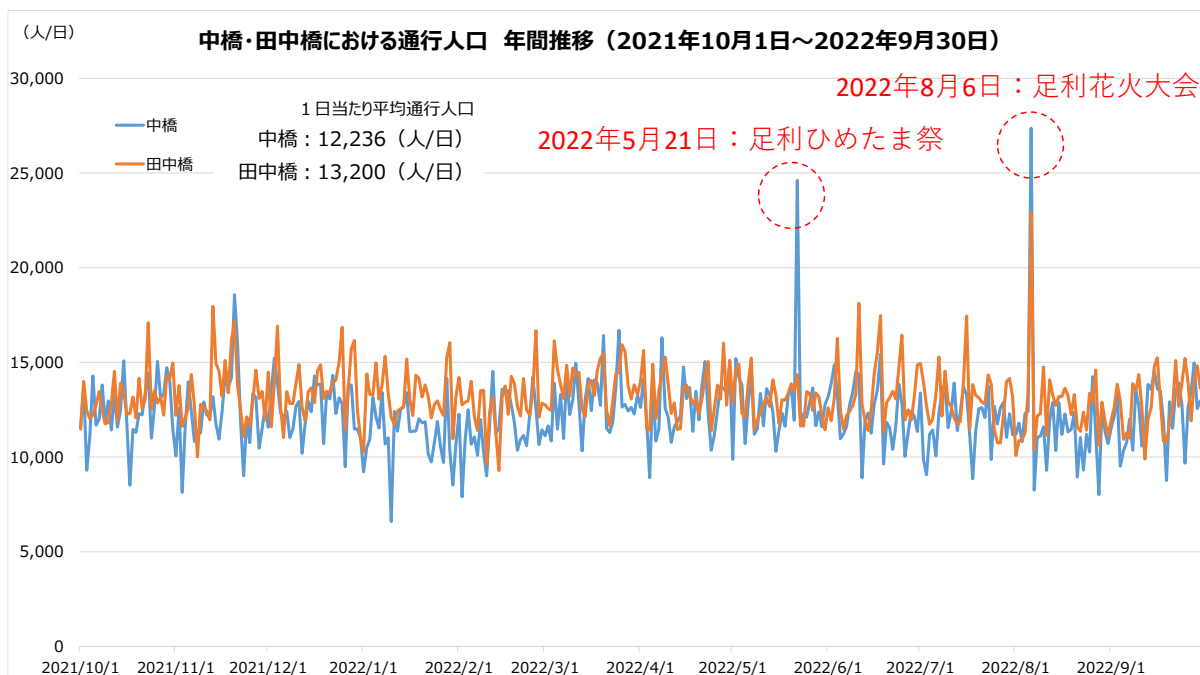


### (2) 田中橋

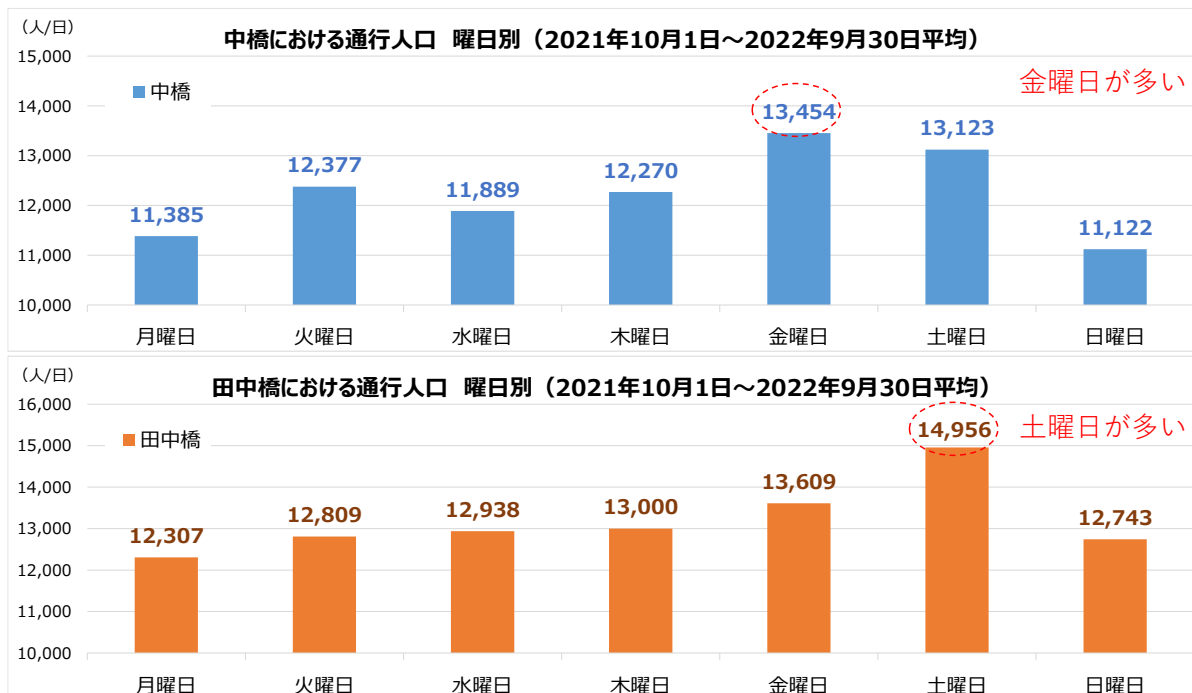


## 8-6 中橋・田中橋における通行人口

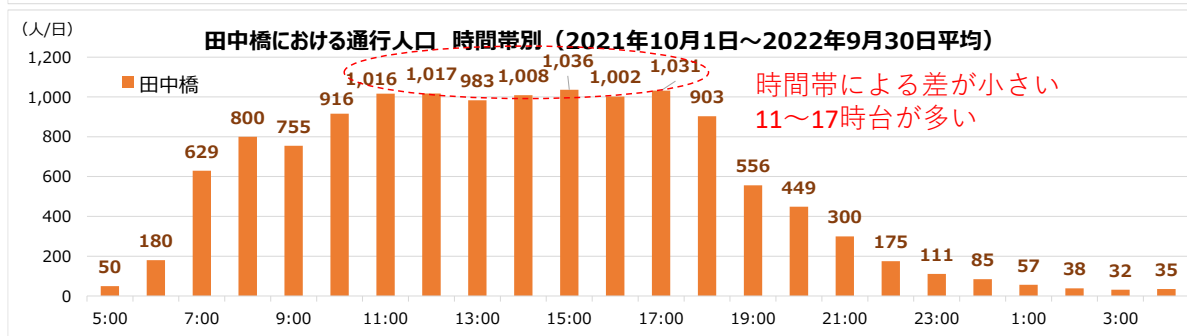
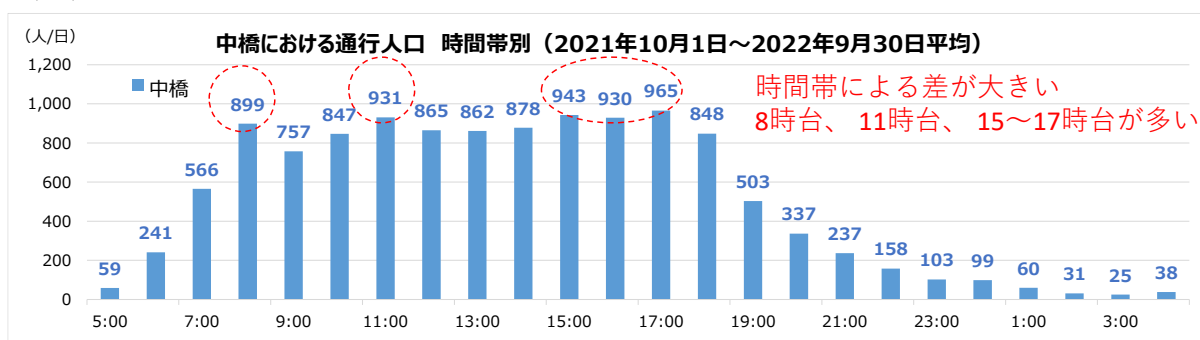
### (1) 年間推移



### (2) 曜日別



### (3) 時間帯別



## 9 地域の多様な交通資源に係るアンケート調査

### 9-1 調査概要

#### (1) 調査概要

調査期間：令和4年11月30日（水）発送～12月26日（月）回答期限

調査対象：133施設（市内の社会福祉施設、病院、学校等、送迎サービスを行っている施設）

#### (2) 配布・回収状況

70施設より回答（回収率：52.6%）、運行表は183台分の回答

分類		配布	回答
社会福祉施設	福祉有償運送登録法人	8	4
	老人ホーム・デイサービス	21	12
	老人ホーム	37	17
	デイサービス	45	26
その他	病院	5	2
	学校	6	3
	教育	2	1
	自動車教習所	1	0
	宿泊施設	3	1
	商業施設	3	3
	美容院	1	0
	その他	1	1
計		133	70

### 9-2 調査結果概要

#### (1) 車両の保有状況

車両保有	件	割合
あり	54	77.1%
なし	15	21.4%
無回答	1	1.4%

保有台数	件	割合
1～3台	29	41.4%
4～5台	12	17.1%
6～9台	14	20.0%
10台以上	3	4.3%
無回答	12	17.1%

#### (2) 運行月・曜日・時間帯

月	台数	割合
毎月	143	78.1%
期間限定	1	0.5%
不定	37	20.2%

曜日	台数	割合
毎週	46	25.1%
曜日限定	83	45.4%
不定	47	25.7%

時間	台数	割合
定時	117	63.9%
不定	48	26.2%
デマンド	7	3.8%

#### (3) 運行地区

地区	台数	割合
足利中央地区	113	61.7%
山辺・矢場川・御厨地区	93	50.8%
毛野・富田地区	89	48.6%
三重・山前地区	62	33.9%
葉鹿・小俣・三和地区	55	30.1%
名草・北郷地区	69	37.7%
筑波・久野・梁田地区	61	33.3%

#### (4) 道路運送法上の許可

道路運送法上の許可	件	割合
許可又は登録を取得している	15	21.4%
許可又は登録は取得していない	37	52.9%
無回答	18	25.7%

#### (5) 運行目的

運行目的 (複数回答)	件	割合
対象施設利用者の送迎	50	71.4%
対象施設従事者の送迎	2	2.9%
地域への貢献(利用対象:特定の地域住民)	0	0.0%
地域への貢献(利用対象:不特定の地域住民)	0	0.0%
福祉有償運送	8	11.4%
その他	2	2.9%

#### (6) 公共交通への置き換えの可能性

公共交通への置き換えの可能性	件	割合
公共交通が便利になれば、公共交通への置き換えを考えたい	5	7.1%
送迎利用者が特定の層である、身体的制約等があるため、置き換えは難しい	55	78.6%
その他の意見	7	10.0%
無回答	3	4.3%

#### (7) 新たな移動手段としての協力の可能性

新たな移動手段としての協力の可能性	件	割合
新たな移動手段としての運行に協力可能、または対応を検討してもよい	2	2.9%
どちらとも言えないが、詳しい話を聞いてから判断したい	16	22.9%
新たな移動手段としての運行への協力は困難または不可能	51	72.9%
無回答	1	1.4%

#### (8) (協力が困難または不可能な場合) その理由

協力が困難または不可能な理由 (複数回答)	件	割合
保有車両を本来の利用目的以外に利用することが時間的に困難なため	25	35.7%
保有車両を本来の利用目的以外に利用することが金銭的に困難なため	7	10.0%
保有車両を本来の利用目的以外に利用することが人力的に困難なため	37	52.9%
保有車両の利用が不定期なため	18	25.7%
地域との係わりに距離感を感じるため	0	0.0%
事業の運営に並行して、地域との係わりを継続することが困難に感じるため	2	2.9%
その他	8	11.4%

#### (9) (協力が可能な場合) 対応方法

対応方法 (複数回答)	件	割合
現在の運行している送迎バスに混乗する形で対応が可能	0	0.0%
車両の空き時間で新たな運行をする形で対応が可能	10	14.3%
新たに車両や人員を調達(貸与など)して運行する形で対応が可能	10	14.3%
その他	2	2.9%



(10) (協力が可能な場合) 対応のための条件

対応のための条件 複数回答)	件	割合
地域の理解	11	15.7%
地域の協力	6	8.6%
行政のバックアップ 手続き等)	16	22.9%
行政のバックアップ 補助金等)	14	20.0%
現在の運行での利用者、関係者の理解	5	7.1%
その他	2	2.9%

(11) (協力が可能な場合) 新たな移動手段としての事業継続に向けた要望

新たな移動手段としての事業継続に向けた要望	
回答者分類	地域に対しての要望
デイサービス	コロナ禍もありますので無理とは思いますが、近隣住民等との高齢者の関わりがたいへん少ないと思います。近隣の方々のサポートが充実すれば安心な生活も可能ではないでしょうか。
老人ホーム・デイサービス	地域の理解や相互に補充しえる環境づくりができれば、難しい問題ではない。
回答者分類	行政に対しての要望
福祉有償運送登録法人	距離のある山間部などはおむかえ距離(時間)がかかってしまうため行政での対策をお願いしたい。
デイサービス	原油価格高騰で移送を行っている事業所に対しての補助金等を考えて欲しい。 無料サービス or 低料金
デイサービス	介護保険制度だけではなく、足利市独自のサポートを考えていただければと思います。例えば高齢者が買い物に行く際にバスにのらなくても近所までトラックが来てくれ好きなものが買えるようなシステムとか。
デイサービス	コロナ前に、月に1度地域の元気な高齢者を対象に交流イベントを開催していました。その中で、地域の人が買い物や受診に行く足がないことが分かり、車両の空き時間を利用した送迎サービスを検討していましたが、コロナ発症後は何もできない日々が続いています。今後も地域の声を行政に届ける活動ができればと考えていますので、今後も宜しくお願いします。
老人ホーム	生活支援コーディネーターの方々と共に社会福祉法人に期待される役割の理解を深める取組を行っていただけるとありがたいと思います。出来る範囲ですが、協力していきたいです。
老人ホーム・デイサービス	車輛を貸し出す事は可能だが、施設の人員はぎりぎりの人数なので、人員を提供して下さるならば可能と思われるし、貸し出す事に対する補償を明確に提示して欲しい。
病院	当院利用者から、市営バスのルートを見直してほしいという声が多く挙がっております
老人ホーム・デイサービス	行政の責任のもと、全面的なバックアップ(ヒト・モノ・カネ)がなければ難しい。
福祉有償運送登録法人	行政の責任主体で、全面的なバックアップ(ヒト・モノ・カネ)の支援がないと難しい。

## 9-3 調査票

### (1) 調査票

#### 地域の多様な輸送資源に係るアンケート調査 調査票

本調査は、足利市内の多様な輸送資源の実態の現状を把握するためのものです。

はじめに、事業者様の情報をご記入いただいた後、以下の設問にお答えください。

対象施設 名称 : \_\_\_\_\_  
住所 : \_\_\_\_\_  
連絡先 : \_\_\_\_\_  
担当者 : \_\_\_\_\_

問1 対象施設において、送迎サービスを実施されていますか。

該当する記号に「○」を付けてください。

- |                  |              |
|------------------|--------------|
| A 送迎サービスを実施している  | ⇒ 問2へお進みください |
| B 送迎サービスを実施していない | ⇒ 問3へお進みください |

問2 問1で「A 送迎サービスを実施している」と回答された方にお伺いします。

問2-1 送迎などに使用する車両（以下、「車両」。）の保有台数を教えてください。

・ \_\_\_\_\_台

問2-2 保有車両の運行目的について、該当する記号に「○」を付けてください。

（複数回答可）

- |                         |
|-------------------------|
| A 対象施設利用者の送迎            |
| B 対象施設従事者の送迎            |
| C 地域への貢献（利用対象：特定の地域住民）  |
| D 地域への貢献（利用対象：不特定の地域住民） |
| E 福祉有償運送                |
| F その他（_____）            |

問2-3 保有車両の運行期間、運行時間及び運行範囲について、教えてください。

別紙、「**運行（実施・予定）表**」に記入をお願いします。

※お手数ですが、問2-1で回答した台数分をご記入ください。

※運行（実施・予定）表は3枚同封しています。4台以上保有される事業者様については、お手数ですが、台数分コピーいただき、記入をお願いします。

⇒ 次ページへお進みください

問2-4 道路運送法に規定する許可又は登録を取得していますか。

該当する記号に「○」を付けてください。

- |                  |
|------------------|
| A 許可又は登録を取得している  |
| B 許可又は登録は取得していない |

道路運送法（抜粋）

(種類)

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業(特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業)
  - イ 一般乗合旅客自動車運送事業<sup>※1</sup>(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
  - ロ 一般貸切旅客自動車運送事業<sup>※2</sup>(一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
  - ハ 一般乗用旅客自動車運送事業<sup>※3</sup>(一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
- 二 特定旅客自動車運送事業<sup>※4</sup>(特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業)

(有償運送)

第七十八条 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村(特別区を含む。以下この号において同じ。)、特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送<sup>※5</sup>の用に供するとき。

(登録)

第七十九条 自家用有償旅客運送<sup>※6</sup>を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

- ※1に関する事業例として、「民間路線バス」があります。
- ※2に関する事業例として、「観光バス」があります。
- ※3に関する事業例として、「乗用タクシー」があります。
- ※4に関する事業例として、「送迎バス(特定の者との契約)」があります。
- ※5に関する事業例として、「スクールバス」があります。
- ※6に関する事業例として、「福祉有償運送」があります。

⇒ 次ページへお進みください

問3 今後、市内の公共交通（生活路線バス等）の利便性が高まった場合、お客様の送迎手段として、公共交通の活用の可能性はありますか。

- A 公共交通が便利になれば、公共交通への置き換えを考えたい  
（具体的な要望等：\_\_\_\_\_）
- B 送迎利用者が特定の層である、身体的制約等があるため、置き換えは難しい
- C その他の意見（\_\_\_\_\_）

問4 鉄道や生活路線バスなどの利用が不便な地域や利用者に対して、事業者様が保有する車両等の輸送資源を活用し、生活路線バス等を補完する新たな移動手段として運行することについて、お考えを以下の選択肢から回答ください。

- A 新たな移動手段としての運行に協力可能、または対応を検討してもよい  
⇒ 次ページ 問6をご回答ください
- B どちらとも言えないが、詳しい話を聞いてから判断したい  
⇒ 次ページ 問6をご回答ください
- C 新たな移動手段としての運行への協力は困難または不可能  
⇒ 問5をご回答ください

問5 問4で「C 新たな移動手段としての運行への協力は困難または不可能」と回答された方にお伺いします。

地域公共交通を補完する交通手段の対象として対応することが不可能な理由は何ですか。

該当する記号に「○」を付けてください。（複数回答可）

- A 保有車両を本来の利用目的以外に利用することが時間的に困難なため
- B 保有車両を本来の利用目的以外に利用することが金銭的に困難なため
- C 保有車両を本来の利用目的以外に利用することが人力的に困難なため
- D 保有車両の利用が不定期なため
- E 地域との係わりに距離感を感じるため
- F 事業の運営に並行して、地域との関わりを継続することが困難に感じるため
- G その他（\_\_\_\_\_）

問5にご回答いただいた方は、アンケート調査は以上です。ご協力ありがとうございました。

問6 問4で「A 新たな移動手段としての運行に協力可能、または対応を検討してもよい」  
または「B どちらとも言えないが、詳しい話を聞いてから判断したい」と回答された方  
にお伺いします。

問6-1 新たな移動手段として運行する場合、以下のどの方法であれば対応可能だとお考え  
になりますか。(複数回答可)

- A 現在の運行している送迎バスに混乗する形で対応が可能
- B 車両の空き時間で新たな運行をする形で対応が可能
- C 新たに車両や人員を調達（貸与など）して運行する形で対応が可能
- D その他の運行方法（\_\_\_\_\_）

問6-2 地域公共交通を補完する交通手段の対象として、対応することを可能とするための  
条件等は何ですか。該当する記号に「○」を付けてください。(複数回答可)

- A 地域の理解
- B 地域の協力
- C 行政のバックアップ（手続き等）
- D 行政のバックアップ（補助金等）
- E 現在の運行での利用者、関係者の理解
- F その他（\_\_\_\_\_）

問6-3 地域公共交通を補完する交通手段として継続しつづけるために、地域や行政等に求  
めることは何がありますか。

地域に対して

行政に対して

問6にご回答いただいた方は、アンケート調査は以上です。ご協力ありがとうございました。

## (2) 運行表

### 運行〔実施・予定〕表

【 お手数ですが、保有車両ごとのご記入をお願いいたします 】

1 対象車両 メーカー \_\_\_\_\_ 車種 \_\_\_\_\_  
 最大乗車人数 \_\_\_\_\_人 台数 \_\_\_\_\_台

2 輸送人数  1日  
 1週間  
 1カ月 } 当り \_\_\_\_\_人

3 運行期間・時間

(月)  毎月  
 期間限定 ⇒ 

												(月)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
該当する「月」に「○」を付けて下さい。												

  
 不定

(週)  毎週  
 曜日限定 ⇒ 

												(曜日)
日	月	火	水	木	金	土						
該当する「曜日」に「○」を付けて下さい。												

  
 不定

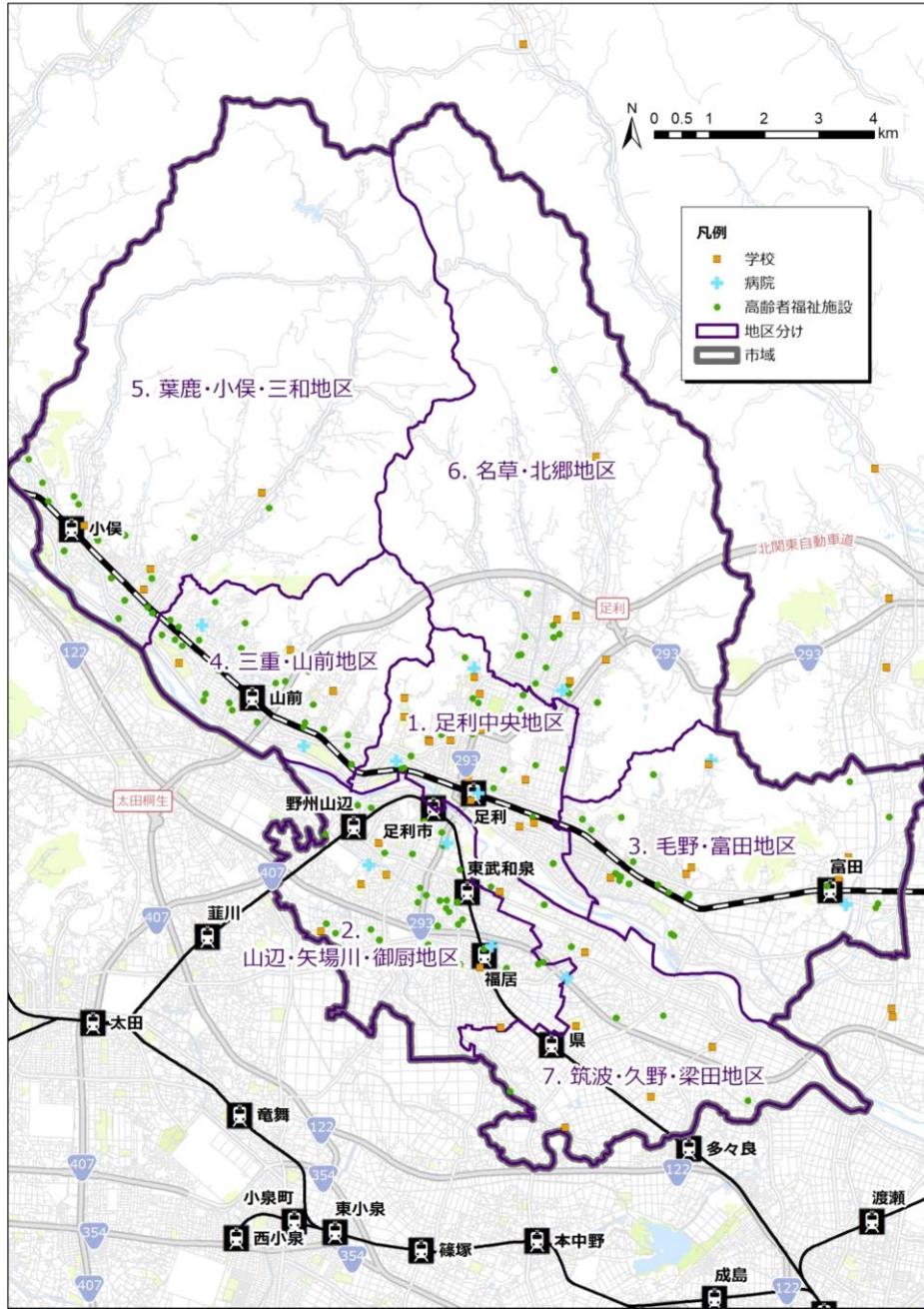
(時間)  定時 ⇒ 

												(時間)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
該当する「時間」に「○」を付けて下さい。												

  
 不定  
 デマンド

4 運行経路 裏面の地図を参考に、以下の7地区から、車両が運行している地域すべてに○をつけてください。

- |               |                |            |
|---------------|----------------|------------|
| 1. 足利中央地区     | 2. 山辺・矢場川・御厨地区 | 3. 毛野・富田地区 |
| 4. 三重・山前地区    | 5. 葉鹿・小俣・三和地区  | 6. 名草・北郷地区 |
| 7. 筑波・久野・梁田地区 |                |            |



## 1 0 市民アンケート調査

### 1 0-1 調査概要

#### (1) 調査概要

目的：市民の移動実態や公共交通の利用状況、問題点・改善点等を把握するとともに、前回調査との比較、前回計画に基づく取組みの検証を行う。

対象：15歳以上の市民、地区別に計1,610票配布

#### (2) 回収状況

593票（回収率：36.8%）



地区	配布数	回収数	回収率	R4.6人口 (人)	人口比 回答率
足利中央	230	98	42.6%	23,964	0.4%
山辺・矢場川・御厨	230	85	37.0%	39,141	0.2%
毛野・富田	230	61	26.5%	18,792	0.3%
三重・山前	230	78	33.9%	20,643	0.4%
葉鹿・小俣・三和	230	74	32.2%	16,882	0.4%
名草・北郷	230	89	38.7%	14,044	0.6%
筑波・久野・梁田	230	98	42.6%	9,726	1.0%
無回答		10			
計	1610	593	36.8%	143,192	0.4%

足利市都市計画マスタープランにおける地域区分

#### (3) 質問内容

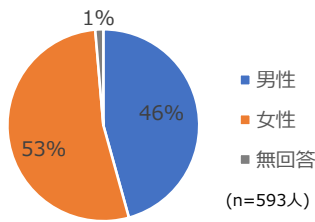
- I. 回答者属性
  - ・居住地、性別、世帯構成、年代、職業
  - ・車・バイク・運転免許保有、支払い方法
- II. 外出状況について
  - ・公共交通の利用頻度、多く利用する鉄道駅
  - ・目的別の外出先、時間帯、頻度、交通手段
  - ・目的別の外出満足度・問題点
  - ・移動環境についての考え
- III. 公共交通について
  - ・公共交通の情報入手手段
  - ・鉄道・バスに関する項目別満足度、公共交通全体の満足度
- IV. これまでの公共交通に関する取組みについて
  - ・取組み認知度、効果
  - ・公共交通利用が増えた場合の手段転換の状況
- V. その他
  - ・生活路線バスの適正な運賃設定（PSM分析）
  - ・将来の不安・要望
  - ・その他自由意見



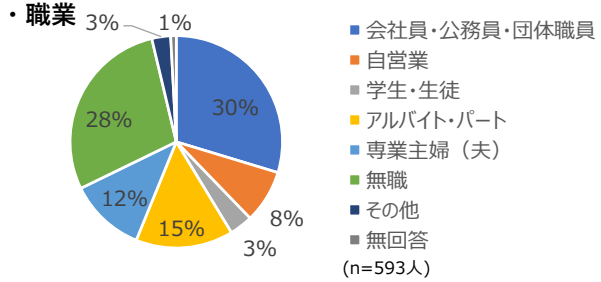
# 10-2 集計・分析結果

## (1) 回答者属性

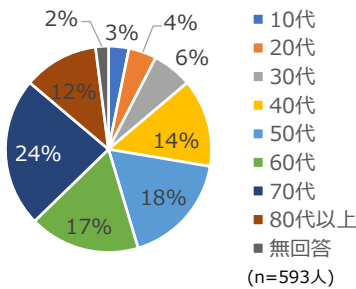
### ・性別



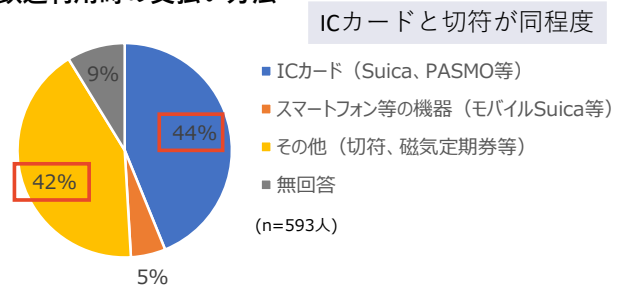
### ・職業



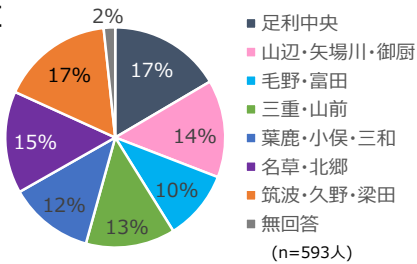
### ・年代



### ・鉄道利用時の支払い方法

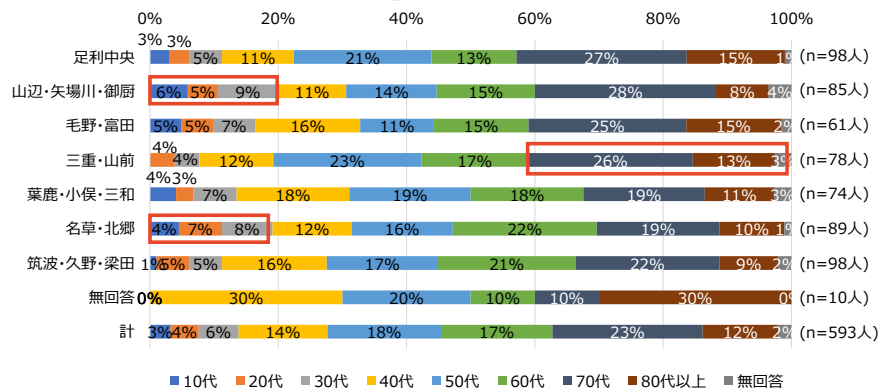


### ・地区

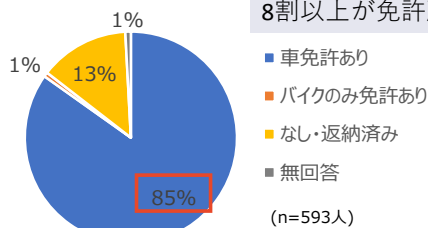


### ・地区・年代

三重・山前地区  
：高齢者の回答率が比較的高い  
山辺・矢場川・御厨、  
名草・北郷地区  
：若年層の回答率が比較的高い

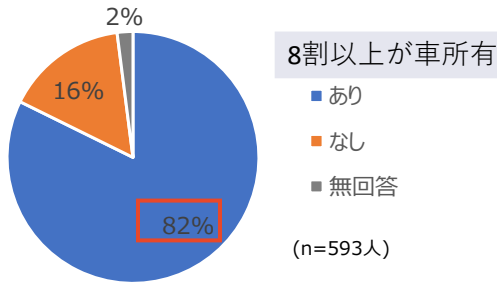


### ・免許

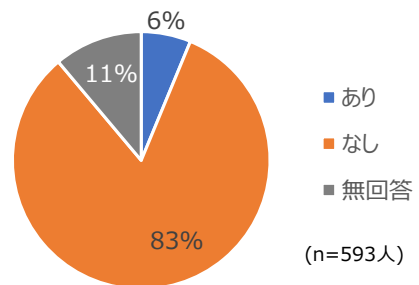


8割以上が免許所有

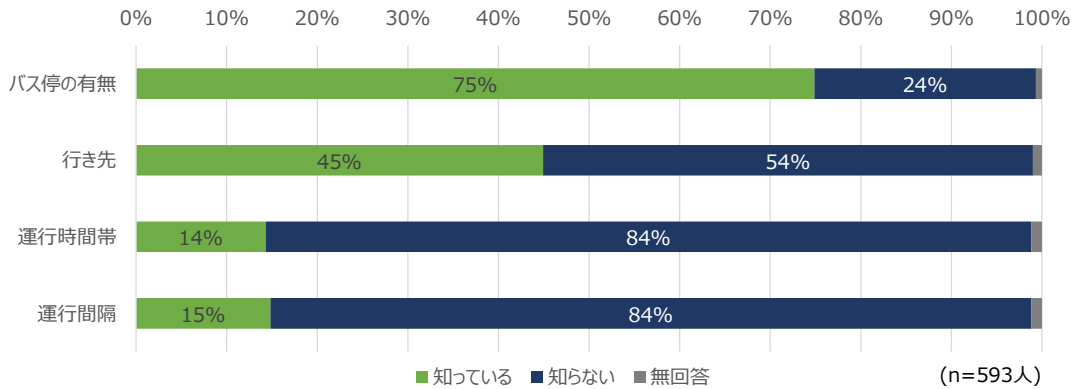
・自分で自由に運転できる車



・自分で自由に運転できるバイク等



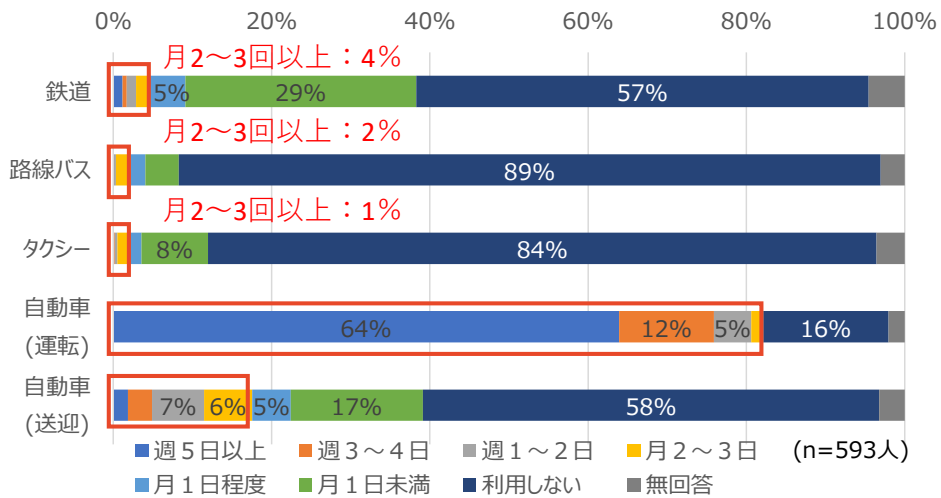
・自宅周辺を運行しているバスについて



バス停の有無は3/4程度、行き先は5割弱の認知度  
運行時間帯・間隔までは知らないという人が多い

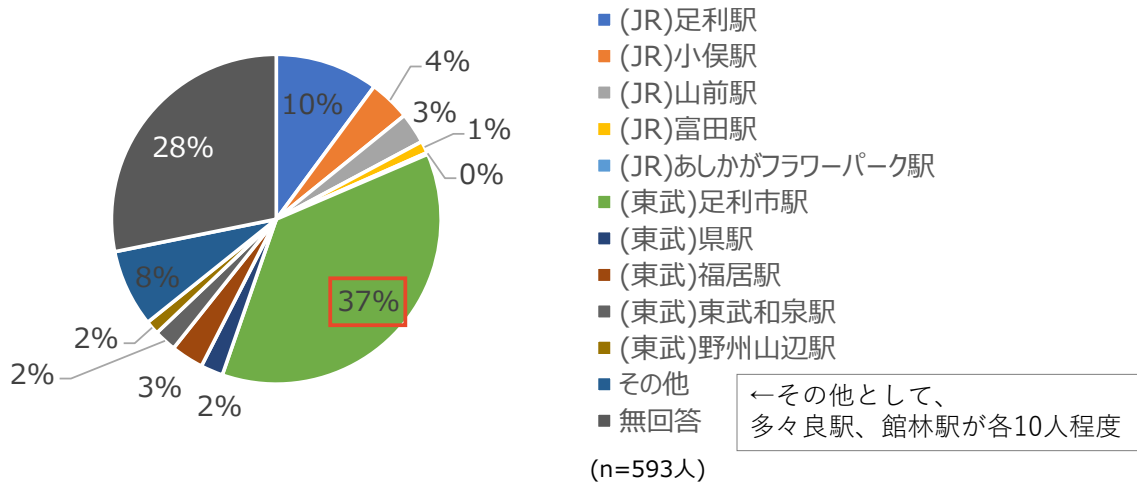
(2) 外出状況について

・交通手段別利用頻度



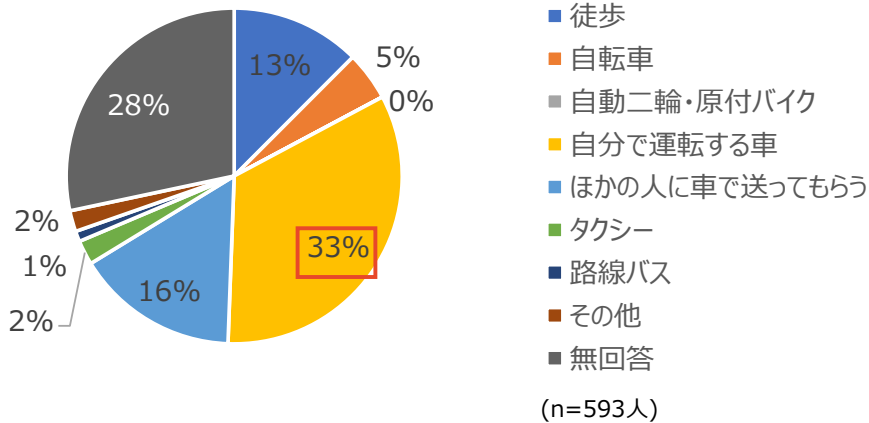
公共交通を日常的に利用する（月2~3回以上）人は5%未満  
多くの人が日常の移動を自動車（運転）に頼っている状況、送迎も2割程度が利用

・最も多く利用する鉄道駅



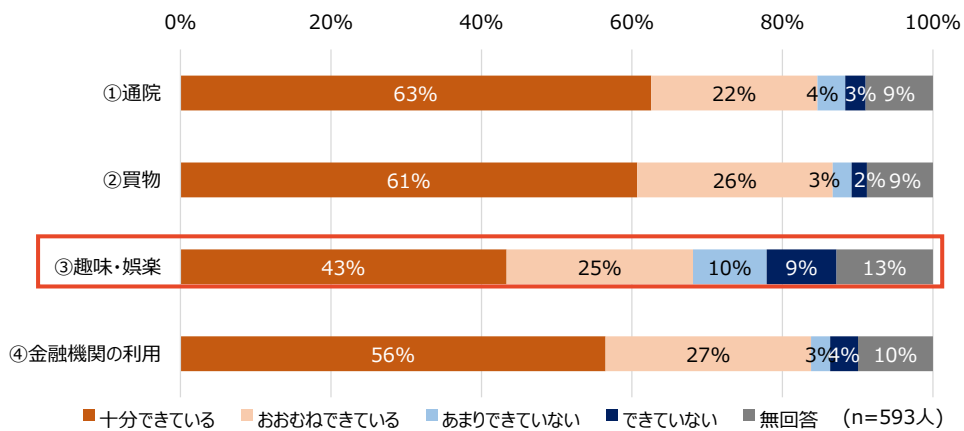
東武足利市駅を最も多く利用するとの回答が4割程度

・駅までの交通手段



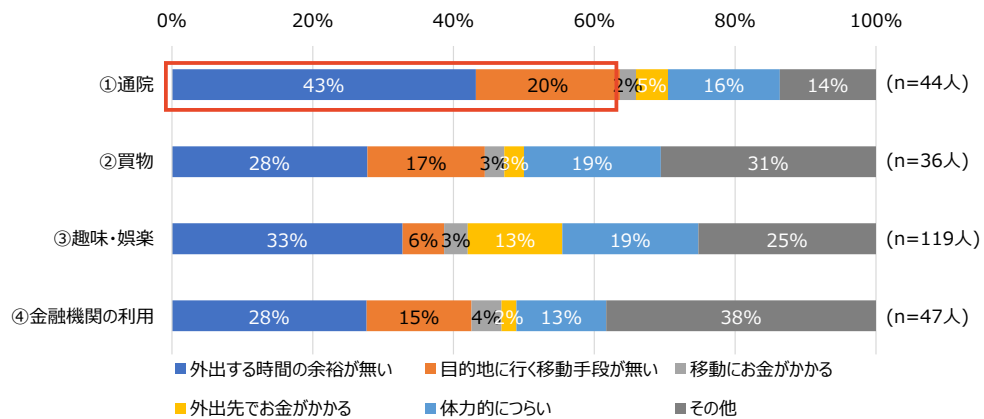
駅までの交通手段として最も多いのは自動車（運転）、次いで送迎、徒歩の順に多い

・「したい」と思う外出ができているか



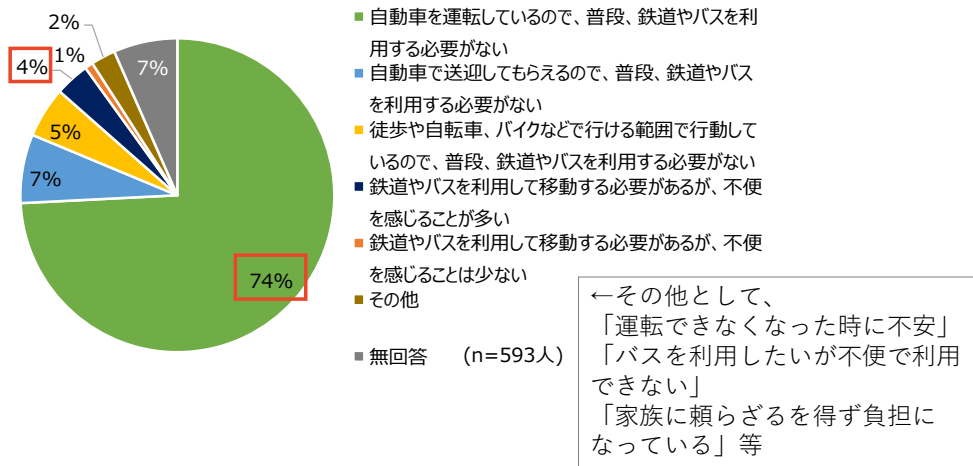
通院・買物・金融機関の利用の外出については8割以上と多くの方が、自分が「したい」と思う外出ができている。一方、趣味・娯楽について、「したい」と思う外出が「できている」という人が少なく、「できていない」という人が多い

・できていない理由（したいと思う外出が「あまりできていない」「できていない」と回答した人のみ）



通院について、移動手段の改善へのニーズが高い  
 （「外出する時間の余裕がない」「目的地に行く移動手段が無い」との回答が多く、  
 ニーズにあったダイヤ、停留所設置等で不満を解消できる可能性がある）

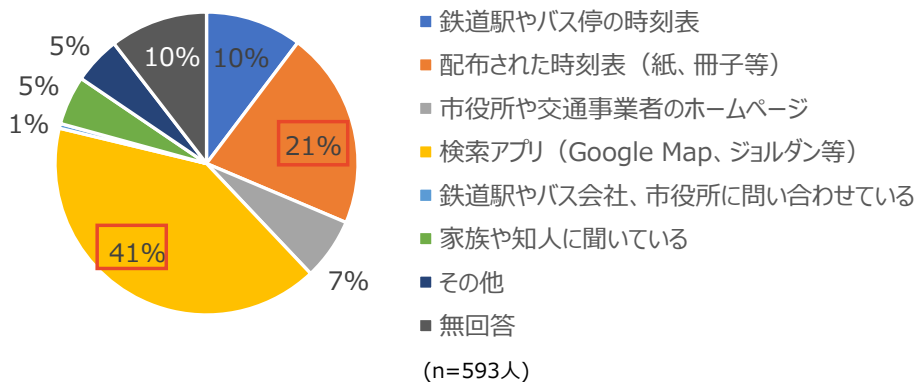
・移動環境について感じる事



「自動車を運転しているので、普段、鉄道やバスを利用する必要がない」との回答が多くを占めるが、一方で、利用して不便を感じている人や利用したいができないとの声もある

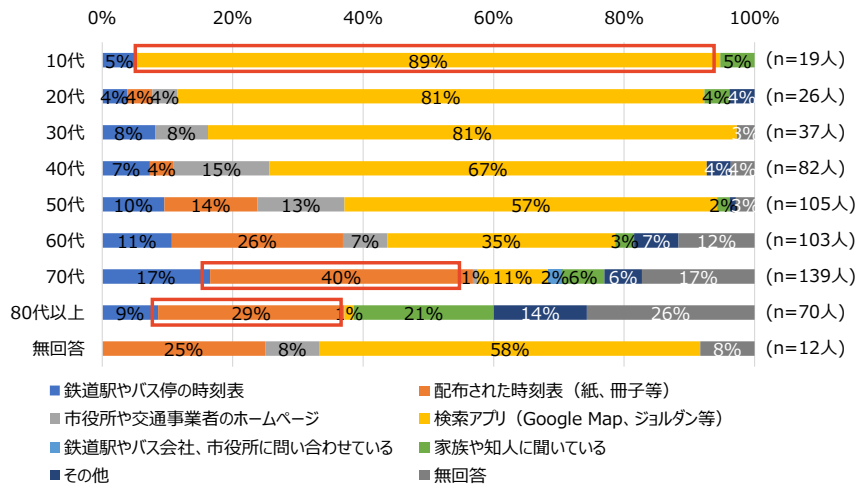
(3) 公共交通について

・運行時刻等の情報入手先



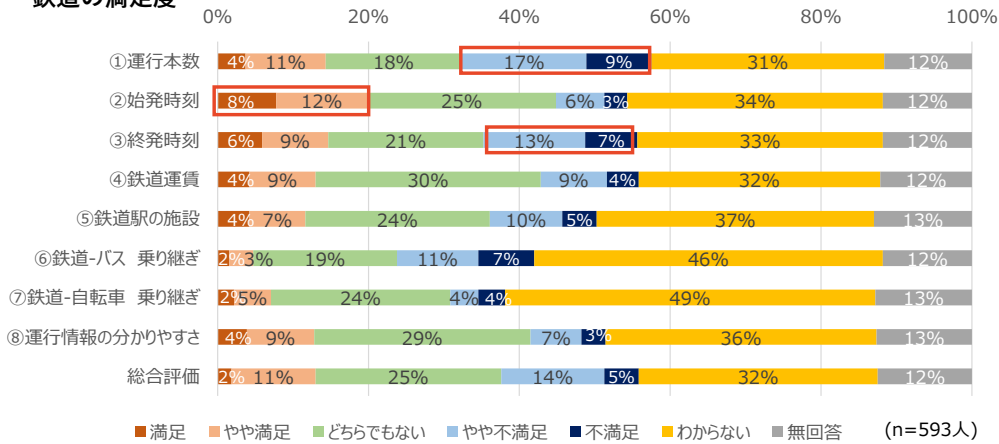
4割程度の人が検索アプリで運行情報を入手している  
 紙の時刻表・冊子で調べる人も2割程度いる

・運行時刻等の情報入手先（年代別）



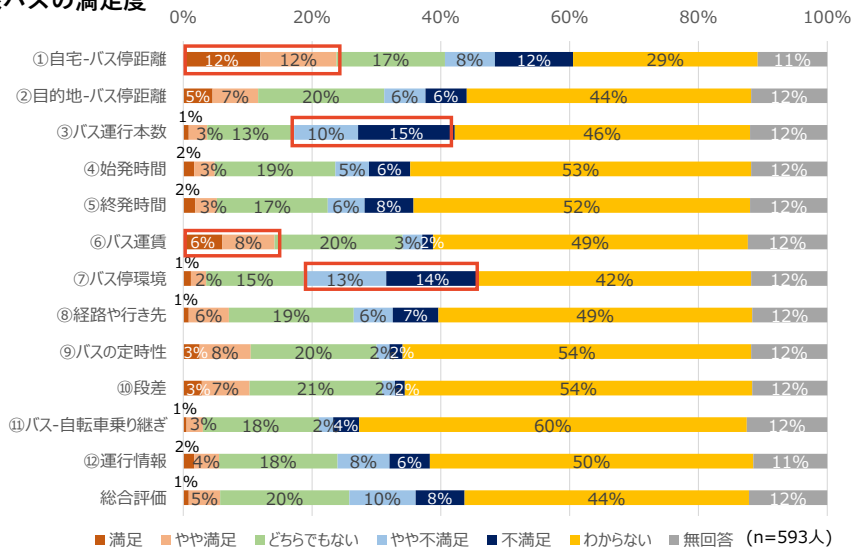
60代以下は検索アプリが上位、（50代以下では半数以上）  
70代は紙の時刻表、80代は時刻表または家族や知人に聞いているという回答が多い

・鉄道の満足度



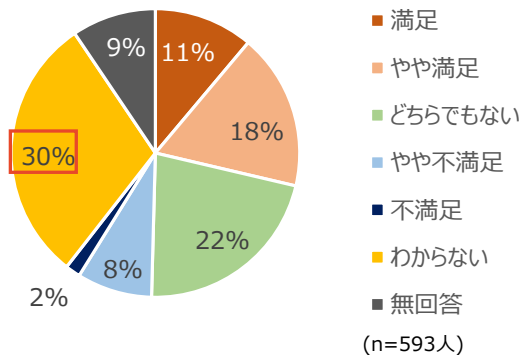
鉄道の始発時刻について比較的満足度が高い  
鉄道の運行本数、終発時刻について「やや不満足」「不満足」の割合が多い

・路線バスの満足度



自宅-バス停距離、バス運賃について比較的満足度が高い  
バスの運行本数、バス停環境について「やや不満足」「不満足」の割合が多い

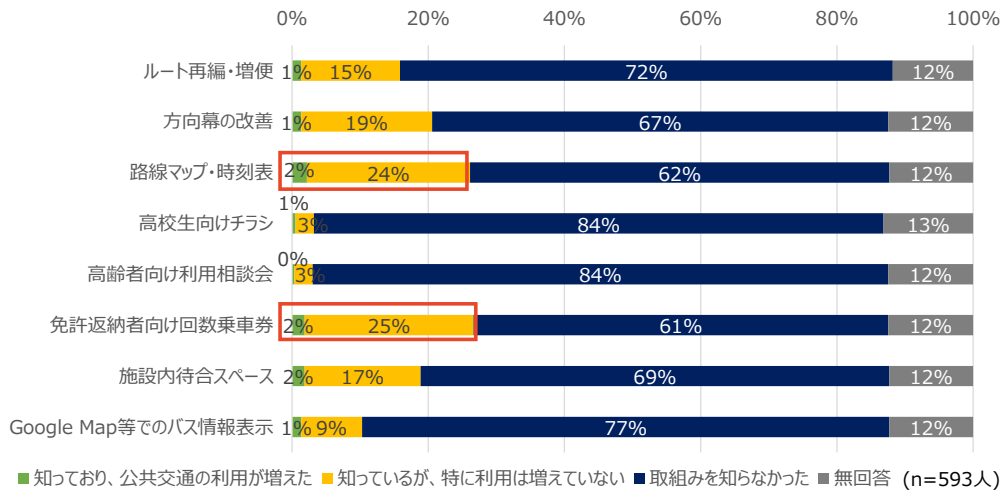
・公共交通全体の満足度（総合評価）



満足度について「わからない」の回答が最も多い（3割）  
「どちらでもない」（2割程度）と合わせ、半数以上が満足でも不満足でもないという状況

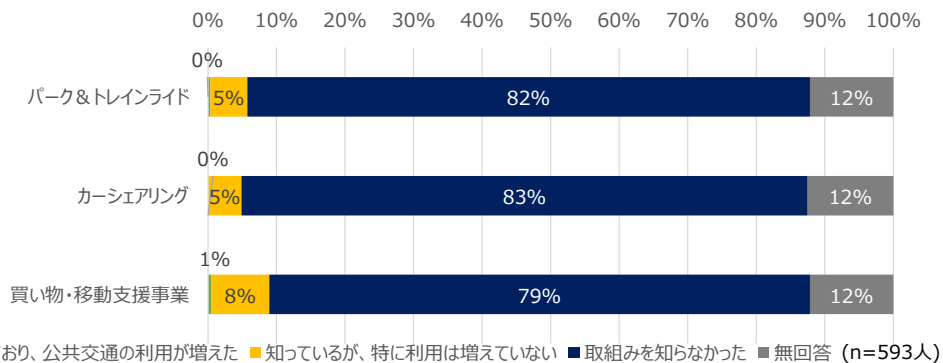
（４）これまでの公共交通に関する取組みについて

・生活路線バスに関する取組みについて



取組みの認知度は5%～30%未満  
路線マップ・時刻表、免許返納者向け回数乗車券の認知度が比較的高い

・その他の取組みについて

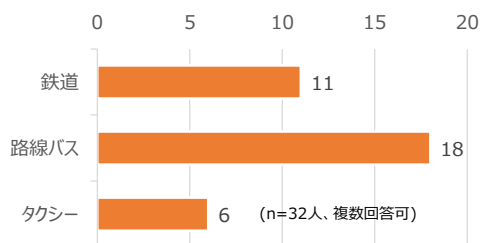


取組みの認知度は5%～10%未満と低い

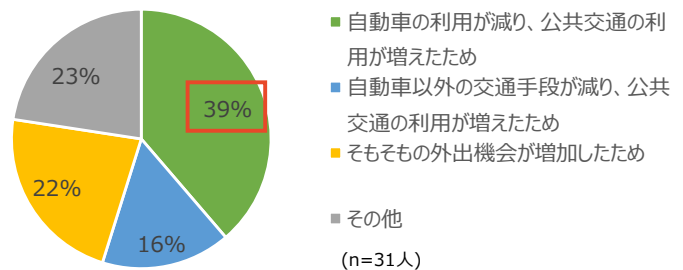
(地区別)

地区	認知度・利用変化	生活路線バスに関する取組みについて								その他の取組みについて		
		ルート再編・増便	方向幕の改善	路線マップ・時刻表	高校生向けチラシ	高齢者向け利用相談会	免許返納者向け回数乗車券	施設内待合スペース	Google Map等でのバス情報表示	パーク&トレインライド	カーシェアリング	買い物・移動支援事業
足利中央	知っており、公共交通の利用が増えた	2%	3%	5%	1%	0%	2%	2%	2%	1%	0%	1%
	知っているが、特に利用は増えていない	16%	19%	21%	1%	4%	30%	22%	8%	6%	8%	14%
	取組みを知らなかった	70%	66%	62%	86%	85%	56%	64%	79%	83%	82%	74%
	無回答	11%	11%	11%	12%	11%	12%	11%	11%	10%	10%	10%
山辺・矢場川・御厨	知っており、公共交通の利用が増えた	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	1%	0%	0%	0%
	知っているが、特に利用は増えていない	12%	19%	18%	0%	0%	16%	13%	9%	7%	4%	5%
	取組みを知らなかった	74%	67%	68%	86%	86%	68%	72%	76%	79%	82%	81%
	無回答	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	14%	14%	14%
毛野・富田	知っており、公共交通の利用が増えた	0%	0%	3%	0%	0%	2%	2%	2%	0%	0%	0%
	知っているが、特に利用は増えていない	15%	15%	21%	7%	3%	30%	20%	13%	5%	3%	10%
	取組みを知らなかった	79%	79%	69%	85%	89%	62%	72%	79%	87%	89%	84%
	無回答	7%	7%	7%	8%	8%	7%	7%	7%	8%	8%	7%
三重・山前	知っており、公共交通の利用が増えた	0%	0%	0%	0%	0%	1%	3%	1%	0%	0%	1%
	知っているが、特に利用は増えていない	21%	26%	26%	3%	1%	26%	17%	8%	3%	3%	5%
	取組みを知らなかった	67%	60%	60%	82%	85%	59%	67%	77%	85%	83%	79%
	無回答	13%	14%	14%	15%	14%	14%	14%	14%	13%	14%	14%
葉鹿・小俣・三和	知っており、公共交通の利用が増えた	1%	3%	1%	0%	0%	3%	1%	1%	1%	0%	0%
	知っているが、特に利用は増えていない	26%	27%	30%	7%	3%	30%	14%	11%	4%	8%	7%
	取組みを知らなかった	65%	62%	61%	84%	89%	59%	77%	80%	86%	84%	85%
	無回答	8%	8%	8%	9%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
名草・北郷	知っており、公共交通の利用が増えた	2%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%
	知っているが、特に利用は増えていない	7%	19%	27%	2%	2%	24%	15%	8%	7%	3%	8%
	取組みを知らなかった	79%	63%	56%	81%	82%	61%	70%	76%	80%	82%	79%
	無回答	12%	17%	15%	16%	15%	15%	15%	15%	13%	15%	13%
筑波・久野・梁田	知っており、公共交通の利用が増えた	1%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	1%	0%	0%	0%
	知っているが、特に利用は増えていない	8%	11%	26%	2%	4%	22%	17%	6%	4%	4%	10%
	取組みを知らなかった	76%	74%	60%	84%	82%	62%	66%	79%	82%	82%	76%
	無回答	15%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%
計	知っており、公共交通の利用が増えた	1%	1%	2%	1%	0%	2%	2%	1%	0%	0%	1%
	知っているが、特に利用は増えていない	15%	19%	24%	3%	3%	25%	17%	9%	5%	5%	8%
	取組みを知らなかった	72%	67%	62%	84%	84%	61%	69%	77%	82%	83%	79%
	無回答	12%	12%	12%	13%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%

・取組みによって利用が増えた公共交通 (複数回答)



・利用が増えた理由



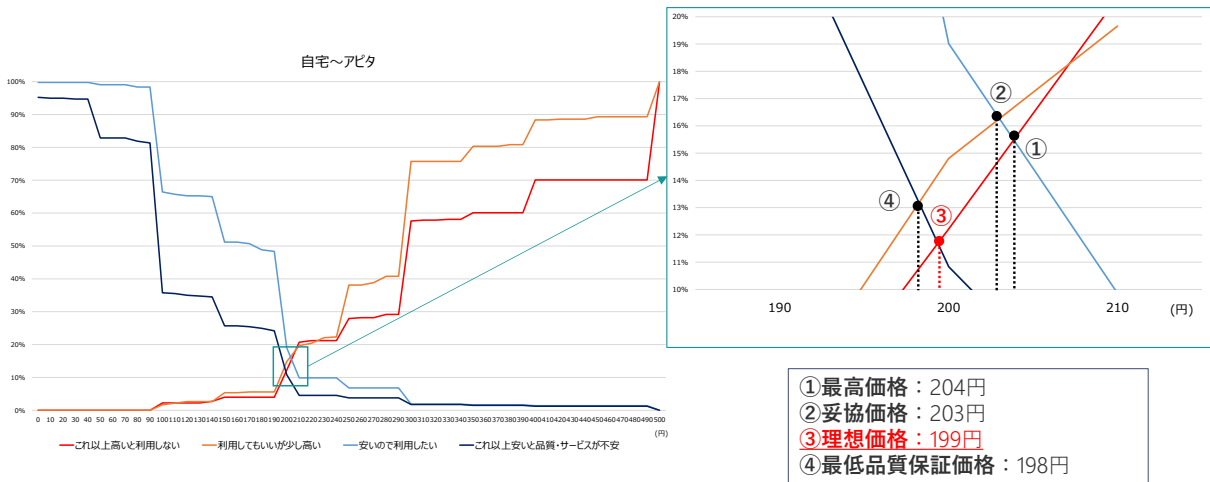
少数ながら、取組みにより、自動車から主に路線バスへの手段転換がみられた  
また、そもそもの外出機会が増加したという意見もあった

## (5) PSM 分析

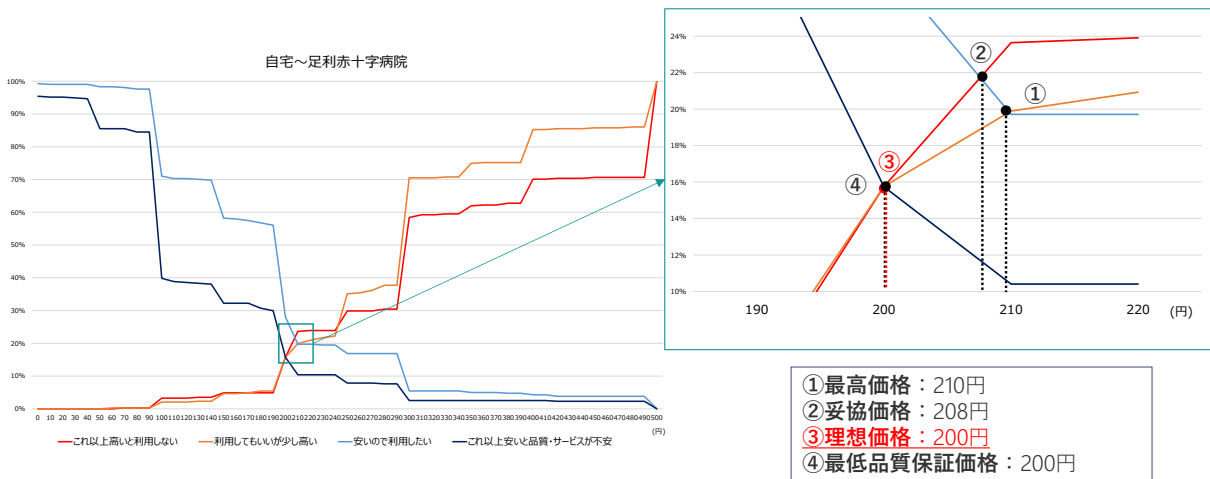
PSM 分析 : Price Sensitivity Measurement (価格感度測定)

- ①最高価格 (上限価格) : これ以上高いと消費者に受け入れられず、買ってもらえない価格
- ②妥協価格 : 「まあ買ってもいいかな」と、消費者が妥協しつつ買う価格
- ③理想価格 (最適価格) : 消費者が最も抵抗を感じず、商品が売れやすい最適な価格
- ④最低品質保証価格 (下限価格) : これ以上安いと消費者に品質を疑われ、買ってもらえない価格

### ・ 自宅～アピタへ行く場合の価格



### ・ 自宅～足利赤十字病院へ行く場合の価格





## (6) 将来の不安・要望、自由意見

「バスの増便」に対する要望が最も多い

また、「自宅近くのバス停設置」を希望する声や、バスよりタクシーの活用を想定していて

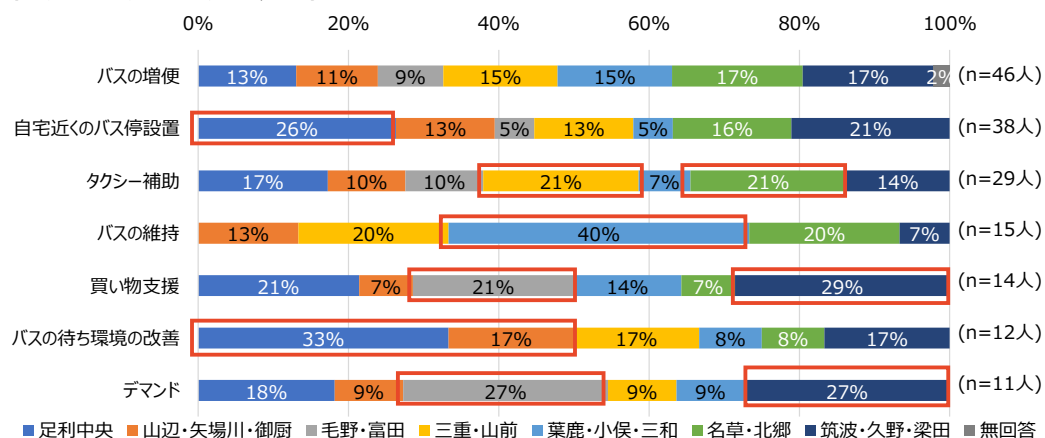
「タクシー補助」を希望する声も多い

⇒なるべく自宅の近くから利用することへのニーズが高い

自由意見分類 (要望)	回答者数 (人)	自由意見分類 (要望)	回答者数 (人)
1 バスの増便	46	20 鉄道の増便	3
2 自宅近くのバス停設置	38	21 学生への支援	2
3 タクシー補助	29	高齢者への支援	2
4 バスの維持	15	自転車の活用	2
5 買い物支援	14	障害者への支援	2
6 バスの待ち環境の改善	12	通院支援	2
7 デマンド	11	鉄道・バスの乗継のダイヤ調整	2
8 駅及びその周辺の改善	8	道路環境の改善	2
周知・PR	8	バスの運行時間帯の拡大	2
10 JR・東武の乗継	6	29 ICカード対応	1
新技術活用	6	自由乗降	1
12 市外への移動手段の充実	5	巡回タクシー	1
バスの運賃低減	5	鉄道の維持	1
バスの小型化	5	鉄道の運賃割引	1
免許返納者への支援	5	バスの運賃一律化	1
16 バスのダイヤ改善	4	歩行環境の整備	1
バス路線の増加	4	鉄道の待ち環境の改善	1
福祉タクシー	4		
目的地近くのバス停設置	4		

(n=246人)

### ・回答者数10人以上の項目、地区別



「自宅近くのバス停設置」や「バスの待ち環境改善」については足利中央地区からの要望が多い

「デマンド」や「買い物支援」の導入は毛野・富田地区、筑波・久野・梁田地区、

「タクシー補助」は三重・山前地区、名草・北郷地区からの要望が多い

「バスの維持」については特に葉鹿・小俣・三和地区からの要望が多い

## 10-3 集計・分析結果のまとめ

### ●回答者の属性・移動や公共交通利用の実態について

- ・日常的に公共交通を利用している人はごく少ない（全体の5%未満）。
- ・運転免許・自動車保有率が非常に高く、日常の移動の多くを自動車利用に頼っており、駅までも自分で運転するか送迎してもらっているケースが多い。
- ・バスについては、最寄りのバス停の存在は知っていても、運行時間帯等の詳細までは知らないという人が多い。
- ・多くの人が検索アプリを使用して運行情報を取得している一方、紙のマップや時刻表を活用している人や駅やバス停で直接確認する人も一定数いる。
- ・ICカードと切符利用割合は同程度である。

### ●公共交通についての満足度・取組みについて

- ・鉄道については運行本数や終発時刻に対する満足度が低い。
- ・路線バスについては運行本数やバス停環境に対する満足度が低い。鉄道と比べ利用頻度が低いため「わからない」との回答も多い。
- ・全体の満足度については「わからない」（3割）「どちらでもない」（2割程度）との回答が多く半数以上が満足でも不満足でもないという状況である。
- ・足利市で行われた取組みのうち、路線マップ・時刻表、免許返納者向け回数乗車券の認知度は比較的高かったものの、全体に認知度は5%~30%未満と低かった。
- ・少数ながら、取組みにより、自動車からの手段転換（主に路線バスへの転換）が一定数みられた。また、そもそもの外出機会が増加したという意見もあった。

### ●外出実態・移動環境について

- ・趣味・娯楽を除く外出については多くの人が自分が「したい」と思う外出ができています。
- ・通院については移動手段の改善へのニーズが高い。（ニーズにあったダイヤ、停留所設置等で不満を解消できる可能性がある）
- ・移動環境については「自動車を運転しているので、普段、鉄道やバスを利用する必要がない」との回答が多くを占める一方で、公共交通を利用して不便を感じている人や利用したいができないとの声もある。

### ●将来への不安・公共交通への要望について（自由意見）

- ・「バスの増便」「自宅近くのバス停設置」「タクシー補助」を希望する声が多い。  
⇒バスの利便性向上の他、なるべく自宅の近くから利用できる交通手段へのニーズが高い
- ・地区別にみると、  
「自宅近くのバス停設置」や「バスの待ち環境改善」→足利中央地区、山辺・矢場川・御厨地区、  
「デマンド」や「買い物支援」の導入→毛野・富田地区、筑波・久野・梁田地区、  
「タクシー補助」→三重・山前地区、名草・北郷地区、  
「バスの維持」→北西部3地区、特に葉鹿・小俣・三和地区からの要望が多い

10-4 調査票

## 足利市 公共交通に関するアンケート調査票

### I. 回答するご本人についてお聞きします。

性別	1. 男性 2. 女性	居住地	<small>(町名を記入してください。番地は不要です。)</small>	町	丁目
年代	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代 8. 80代以上				
世帯構成	<small>(同居する人、すべてに○印をつけてください。)</small>	1. 一人暮らし	2. 配偶者	3. 親	
		4. 子ども・孫	5. 兄弟や親戚	6. その他	
職業	1. 会社員・公務員・団体職員 2. 自営業 3. 学生・生徒 4. アルバイト・パート 5. 専業主婦(夫) 6. 無職 7. その他( )				
運転免許証	1. 自動車免許証あり 2. 自動二輪・原付バイクのみ免許証あり 3. なし・返納済み				
自動車保有	自分で自由に使える車がありますか (1. はい 2. いいえ)				
バイク保有	自分で自由に使える自動二輪・原付バイクがありますか (1. はい 2. いいえ)				
鉄道を利用する際の主な支払い方法	1. ICカード (Suica, PASMO等) 2. スマートフォン等の機器 (モバイルSuica等) 3. その他 (切符、磁気定期券等)				
自宅周辺を運行しているバスについて	自宅周辺にバス停があるかないかを知っていますか (1. 知っている 2. 知らない)				
	最寄りバス停のバスの行き先を知っていますか (1. 知っている 2. 知らない)				
	最寄りバス停のバスの運行時間帯を知っていますか (1. 知っている 2. 知らない)				
	最寄りバス停のバスの運行間隔を知っていますか (1. 知っている 2. 知らない)				

### II. 外出状況 (通勤・通学等を含む) についてお聞きします。

問1 あなたが外出をする際、以下の交通手段をどの程度の頻度で利用していますか。あてはまるもの1つに○印をつけてください。①～⑤すべてにお答えください。

①鉄道	1. 週5日以上	2. 週3～4日	3. 週1～2日	4. 月2～3日	5. 月1日程度	6. 月1日未満	7. 利用しない
最も多く利用するのはどの駅ですか(1つに○)	1. (JR)足利駅	2. (JR)小俣駅	3. (JR)山前駅	4. (JR)富田駅	5. (JR)あしかがフラワーパーク駅	6. (東武)足利市駅	7. (東武)県駅
上で選んだ駅までの主な交通手段は何ですか(1つに○)	1. 徒歩	2. 自転車	3. 自動二輪・原付バイク	4. 自分で運転する車	5. ほかの人に車で送ってもらう	6. タクシー	7. 路線バス
	8. その他( )						
②路線バス	1. 週5日以上	2. 週3～4日	3. 週1～2日	4. 月2～3日	5. 月1日程度	6. 月1日未満	7. 利用しない
③タクシー	1. 週5日以上	2. 週3～4日	3. 週1～2日	4. 月2～3日	5. 月1日程度	6. 月1日未満	7. 利用しない
④自分で運転する自動車	1. 週5日以上	2. 週3～4日	3. 週1～2日	4. 月2～3日	5. 月1日程度	6. 月1日未満	7. 利用しない
⑤ほかの人に車で送ってもらう	1. 週5日以上	2. 週3～4日	3. 週1～2日	4. 月2～3日	5. 月1日程度	6. 月1日未満	7. 利用しない

**問2** あなたの主な外出先についてお伺いします。**主な外出先と外出頻度、普段の交通手段を外出目的別にお答えください。**その目的で外出されない場合は名称記入欄に「なし」とご記入ください。なお、交通手段については、例えば「バスで駅まで行き、そこから鉄道を利用する」など、**1回の移動に複数の交通手段を乗り継いでいる人は、利用する交通手段すべてを記入してください。**

普段の交通手段 選択肢 (該当する番号すべてを回答欄に記入してください)			
1. 徒歩のみ	2. 自転車	3. 自動二輪・原付バイク	4. 自分で運転する車
5. ほかにの人に車で送ってもらう	6. タクシー	7. 路線バス	
8. 鉄道(JR 足利駅を利用)	9. 鉄道(東武足利市駅を利用)	10. 鉄道(その他の JR 駅を利用)	
11. 鉄道(その他の東武駅を利用)	12. その他 ( )		

外出目的	外出先(名称及び場所などを記入) ※名称は差し支えのない範囲で記入してください				外出頻度 (該当する番号 1つに○)	利用交通手段 (該当する番号 すべてを記入)		
	名称	市町村名		町名				
①通勤・通学	場所	1. 足利市		町 丁目	1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月2~3日 5. 月1日程度 6. 月1日未満			
		2. その他 ( )						
	出発時刻	午前 午後	時	帰宅時刻			午前 午後	時
②病院	場所	1. 足利市		町 丁目			1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月2~3日 5. 月1日程度 6. 月1日未満	
		2. その他 ( )						
	出発時刻	午前 午後	時	帰宅時刻				
③食料品・日用品の買物	場所	1. 足利市		町 丁目	1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月2~3日 5. 月1日程度 6. 月1日未満			
		2. その他 ( )						
	出発時刻	午前 午後	時	帰宅時刻				
④食料品・日用品 <u>以外</u> の買物	場所	1. 足利市		町 丁目			1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月2~3日 5. 月1日程度 6. 月1日未満	
		2. その他 ( )						
	出発時刻	午前 午後	時	帰宅時刻				
⑤趣味・娯楽	場所	1. 足利市		町 丁目	1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月2~3日 5. 月1日程度 6. 月1日未満			
		2. その他 ( )						
	出発時刻	午前 午後	時	帰宅時刻				
⑥金融機関の 利用	場所	1. 足利市		町 丁目			1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月2~3日 5. 月1日程度 6. 月1日未満	
		2. その他 ( )						
	出発時刻	午前 午後	時	帰宅時刻				

**問3** あなたは、次に示す①～④の目的について、ご自分で「したい」と思う外出ができていますか。あてはまるもの1つに○印をつけてください。

<p>① 通院</p>	<p>1. 十分できている 3. あまりできていない</p> <p>2. おおむねできている 4. できていない</p>
<p>↳ 「3. あまりできていない」「4. できていない」と回答した方はその理由を教えてください。</p>	<p>1. 外出する時間の余裕が無い 3. 移動にお金がかかる 5. 体力的につらい</p> <p>2. 目的地に行く移動手段が無い 4. 外出先でお金がかかる 6. その他 ( )</p>
<p>② 買物</p>	<p>1. 十分できている 3. あまりできていない</p> <p>2. おおむねできている 4. できていない</p>
<p>↳ 「3. あまりできていない」「4. できていない」と回答した方はその理由を教えてください。</p>	<p>1. 外出する時間の余裕が無い 3. 移動にお金がかかる 5. 体力的につらい</p> <p>2. 目的地に行く移動手段が無い 4. 外出先でお金がかかる 6. その他 ( )</p>
<p>③ 趣味・娯楽</p>	<p>1. 十分できている 3. あまりできていない</p> <p>2. おおむねできている 4. できていない</p>
<p>↳ 「3. あまりできていない」「4. できていない」と回答した方はその理由を教えてください。</p>	<p>1. 外出する時間の余裕が無い 3. 移動にお金がかかる 5. 体力的につらい</p> <p>2. 目的地に行く移動手段が無い 4. 外出先でお金がかかる 6. その他 ( )</p>
<p>④ 金融機関の利用</p>	<p>1. 十分できている 3. あまりできていない</p> <p>2. おおむねできている 4. できていない</p>
<p>↳ 「3. あまりできていない」「4. できていない」と回答した方はその理由を教えてください。</p>	<p>1. 外出する時間の余裕が無い 3. 移動にお金がかかる 5. 体力的につらい</p> <p>2. 目的地に行く移動手段が無い 4. 外出先でお金がかかる 6. その他 ( )</p>

**問4** 日常の移動環境について、あなた自身が感じることに**最もあてはまるもの1つ**に○印をつけてください。

<p>1. 自動車を運転しているので、普段、鉄道やバスを利用する必要がない</p> <p>2. 自動車で送迎してもらえるので、普段、鉄道やバスを利用する必要がない</p> <p>3. 徒歩や自転車、バイクなどで行ける範囲で行動しているので、普段、鉄道やバスを利用する必要がない</p> <p>4. 鉄道やバスを利用して移動する必要があるが、不便を感じることが多い</p> <p>5. 鉄道やバスを利用して移動する必要があるが、不便を感じることは少ない</p> <p>6. その他 ( )</p>
---

### Ⅲ. 公共交通についてお聞きします。

**問5** あなたが公共交通を利用する際、運行時刻等の情報はどこから入手していますか。**最もあてはまるもの1つ**に○印をつけてください。

<p>1. 鉄道駅やバス停の時刻表</p> <p>3. 市役所や交通事業者のホームページ</p> <p>5. 鉄道駅やバス会社、市役所に問い合わせている</p> <p>7. その他 ( )</p>	<p>2. 配布された時刻表（紙、冊子等）</p> <p>4. 検索アプリ（Google Map、ジョルダン等）</p> <p>6. 家族や知人に聞いている</p>
--	--

問6 足利市内の鉄道について、あなたのお考えに最もあてはまるもの1つに○印をつけてください。  
①～⑨すべてにお答えください。

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満足	不満足	わからない
① 鉄道の運行本数	5	4	3	2	1	?
② 鉄道の始発の時間	5	4	3	2	1	?
③ 鉄道の終発の時間	5	4	3	2	1	?
④ 鉄道の運賃	5	4	3	2	1	?
⑤ 鉄道駅の施設（バリアフリー対応等）	5	4	3	2	1	?
⑥ 鉄道とバスの乗り継ぎ	5	4	3	2	1	?
⑦ 鉄道と自転車の乗り継ぎ	5	4	3	2	1	?
⑧ 鉄道の運行情報のわかりやすさ	5	4	3	2	1	?
⑨ 足利市内の鉄道の「総合評価」	5	4	3	2	1	?

問7 足利市内の路線バスについて、あなたのお考えに最もあてはまるもの1つに○印をつけてください。①～⑬すべてにお答えください。

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満足	不満足	わからない
① 自宅とバス停の距離	5	4	3	2	1	?
② 目的地とバス停の距離	5	4	3	2	1	?
③ バスの運行本数	5	4	3	2	1	?
④ バスの始発の時間	5	4	3	2	1	?
⑤ バスの終発の時間	5	4	3	2	1	?
⑥ バスの運賃	5	4	3	2	1	?
⑦ バス停の環境（ベンチ、屋根等）	5	4	3	2	1	?
⑧ バスの運行経路や行き先	5	4	3	2	1	?
⑨ バスの運行時間の正確さ（定時性）	5	4	3	2	1	?
⑩ バスへの乗り降りしやすさ（段差）	5	4	3	2	1	?
⑪ バスと自転車の乗り継ぎ	5	4	3	2	1	?
⑫ バスの運行情報のわかりやすさ	5	4	3	2	1	?
⑬ 足利市内のバスの「総合評価」	5	4	3	2	1	?

問8 足利市内の公共交通の全体の満足度（総合評価）について、あなたのお考えに最もあてはまるもの1つに○印をつけてください。

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満足	不満足	わからない
足利市公共交通の「総合評価」	5	4	3	2	1	?

#### IV. これまでの公共交通に関する取組みについてお聞きします。

足利市では、日常生活に欠かせない活動を持続的に支える公共交通サービスを実現することを目標として、「足利市地域公共交通総合連携計画」を平成 23（2011）年 2 月に策定しました。平成 23（2011）年 7 月には、生活路線バスについて、増便・運行経路等の大幅な見直しを行うなど、様々な取組みを進めて参りました。

**問 9** 生活路線バスに関する以下の取組みについて、ご存じですか。また、その取組みをきっかけに公共交通\*の利用が増えるなど、生活の変化はありましたか。

**最もあてはまるもの 1 つに○印をつけてください。①～⑧すべてにお答えください。**

(※公共交通とは、ここでは「鉄道」「バス」「タクシー」を指します。)

生活路線バスに関するここ 10 年の取組み	知っており、公共交通の利用が増えた	知っているが、特に利用は増えていない	取組みを知らなかった
① 足利赤十字病院へ行くバスの増便等、運行ルートや本数が変わった	3	2	1
② バス車両の方向幕がわかりやすくなった 駅・病院等のピクトグラムを表示 路線を行先別にナンバリング 	3	2	1
③ バス路線マップ、時刻表が配布された	3	2	1
④ 市内の高校で無料乗車券付きのチラシが配布された	3	2	1
⑤ 高齢者を対象に利用相談会が開催された	3	2	1
⑥ 免許自主返納者を対象に回数乗車券が交付されている	3	2	1
⑦ アピタや一部病院の施設内に待合スペースができた	3	2	1
⑧ Google Map 経路検索等でバスの路線情報が表示されるようになった	3	2	1

**問 10** 問 9 のいずれかの取組みについて「3. 知っており、公共交通の利用が増えた」と回答した方にお伺いします。利用が増えた公共交通と理由をお答えください。

利用が増えた公共交通 (あてはまる全てに○)	1. 鉄道 2. 路線バス 3. タクシー
その理由 (最もあてはまる 1 つに○)	1. 自動車の利用が減り、公共交通の利用が増えたため 2. 自動車以外の交通手段が減り、公共交通の利用が増えたため 3. そもそもの外出機会が増加したため 4. その他 ( )

**問 11** その他の以下の取組みについて、ご存じですか。また、実際に利用したことがありますか。**最もあてはまるもの 1 つに○印をつけてください。⑨～⑪すべてにお答えください。**

その他の取組み	利用したことがある	知っているが、利用したことはない	取組みを知らなかった
⑨ JR 足利駅におけるパーク＆トレインライド事業	3	2	1
⑩ トヨタカーシェアリングサービス社会実験	3	2	1
⑪ 社会福祉協議会による買い物・移動支援事業	3	2	1

**V. その他として以下についてお聞きします。**

問 12 生活路線バスの運賃は、現在、1回の利用あたり 210 円です（大人料金）。

運賃について、各項目であなたが適当と考える運賃をご記入ください。

(1) (2) それぞれの場合を想定し、①～④すべてにお答えください。

(1) ご自宅からアピタ足利店へ行く場合の生活路線バスの運賃

	運賃
① 「これ以上高いと利用しない」と感じる運賃はいくらですか。	( ) 円
② 「利用してもいいが少し高い」と感じる運賃はいくらですか。	( ) 円
③ 「安いので利用したい」と感じる運賃はいくらですか。	( ) 円
④ 「これ以上安いと品質・サービスが不安」と感じる運賃はいくらですか。	( ) 円

(2) ご自宅から足利赤十字病院へ行く場合の生活路線バスの運賃

	運賃
① 「これ以上高いと利用しない」と感じる運賃はいくらですか。	( ) 円
② 「利用してもいいが少し高い」と感じる運賃はいくらですか。	( ) 円
③ 「安いので利用したい」と感じる運賃はいくらですか。	( ) 円
④ 「これ以上安いと品質・サービスが不安」と感じる運賃はいくらですか。	( ) 円

問 13 今後、5年後、10年後の移動やお出かけで困りそうなこと、そのために必要な交通手段やご要望等があればご記入ください。

--

問 14 その他、公共交通に関する意見や日頃から感じていることがあればご記入ください。

--

アンケート調査は以上です。ご協力ありがとうございました。

記入後は同封の返信用封筒(切手不要)に入れ、8月26日(金)までに郵便ポストに投函してください。



## 1 1 高校生アンケート調査

### 1 1 -1 調査概要

#### (1) 調査概要

目的：市内高校に通学する生徒の公共交通の利用状況、及びあり方に関する考え方について調査し、今後の計画の方向性を検討する際の基礎資料とする。

対象：市内県立高校4校（足利高校、足利工業高校、足利清風高校、足利南高校）の2年生、約770人

#### (2) 回収状況

727票（回収率：94.4%）

高等学校名	回収数
足利高等学校	309
足利南高等学校	121
足利清風高等学校	152
足利工業高等学校	145
計	727

#### (3) 質問内容

- I. 通学について
  - ・学校、性別、居住地、最寄りの駅・バス停、距離
  - ・通学手段、登下校時刻
- II. 通学以外の移動について
  - ・よく行く場所、目的、頻度
- III. 塾・予備校について
  - ・塾・予備校の場所
  - ・終了時間帯
  - ・塾帰りの移動手段、公共交通の利用について
- IV. 公共交通について
  - ・鉄道・バスの利用頻度、バスを利用しない理由
  - ・バス利用に求める機能、許容待ち時間、許容運賃
  - ・利用しているキャッシュレス決済
  - ・雨の日限定定期券の利用について
- V. その他
  - ・自由意見

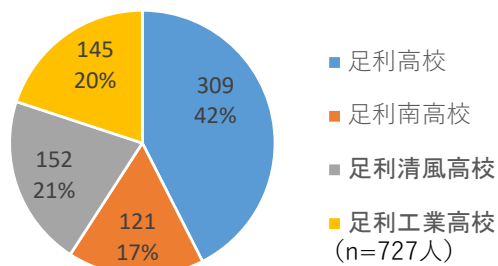
## 11-2 集計・分析結果

### ●集計・分析事項

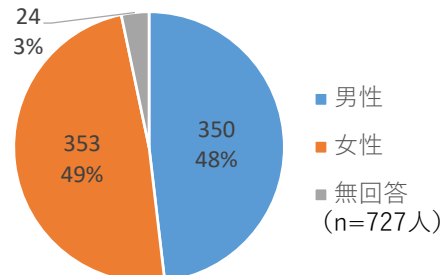
I. 通学について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校、性別、居住地、最寄りの駅・バス停、距離</li> <li>・通学手段、登下校時刻</li> </ul>
II. 通学以外の移動について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・よく行く場所、目的、頻度</li> </ul>
III. 塾・予備校について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・塾・予備校の場所</li> <li>・終了時間帯</li> <li>・塾帰りの移動手段、公共交通の利用について</li> </ul>
IV. 公共交通について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道・バスの利用頻度、バスを利用しない理由</li> <li>・バス利用に求める機能、許容待ち時間、許容運賃</li> <li>・利用しているキャッシュレス決済</li> <li>・雨の日限定定期券の利用について</li> </ul>
V. その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由意見</li> </ul>

### (1) 通学について

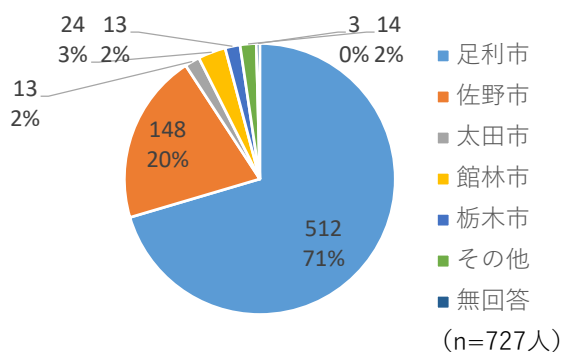
#### ・高校



#### ・性別



#### ・居住地



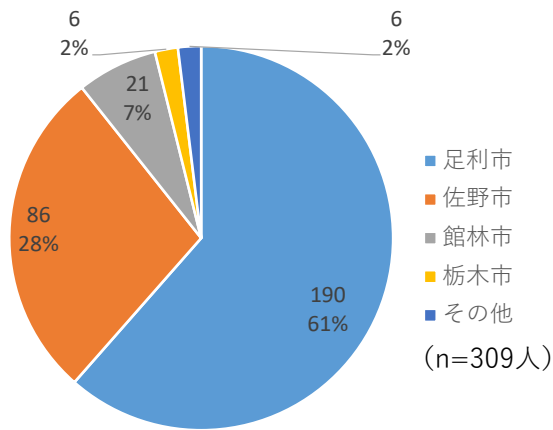
#### ・最寄り駅・バス停

・佐野市から市内の高校に通う生徒が全生徒の約2割。最寄り駅は、JR佐野駅が50名、田沼駅が16名、東武佐野市駅が11名、吉水駅9名、堀米駅、田島駅、葛生駅が若干名。

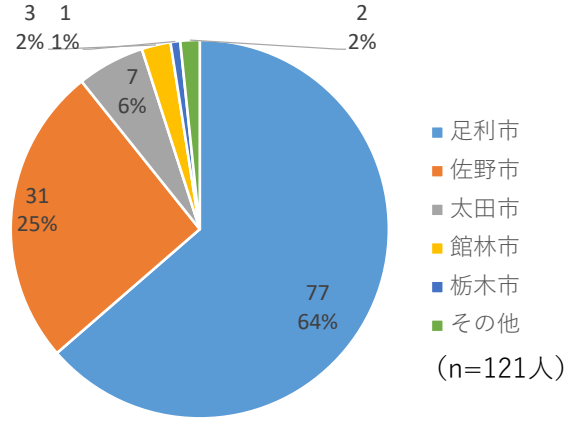
・無回答者は、最寄りの駅が255名、35%、バス停は628名、86.4%である。

・最寄りのバス停の無回答者の割合が非常に高く、あまり認知されていないことが推測される。

・居住地(足利高校)

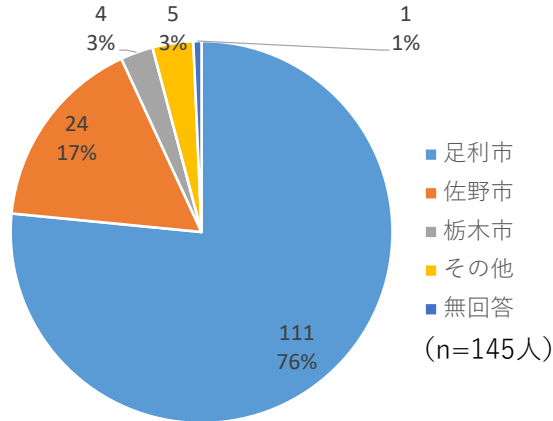


・居住地(足利南高校)

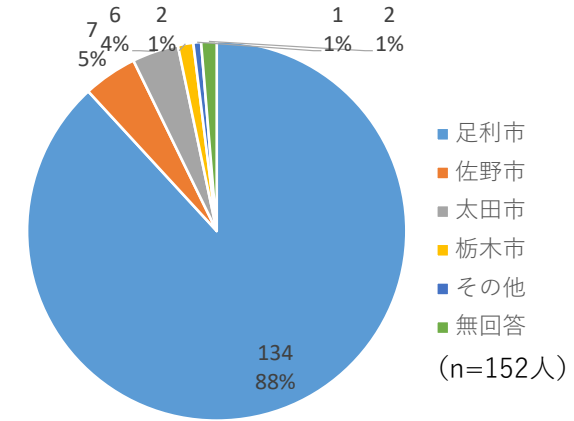


市外の居住地について、足利高校、足利南高校共に佐野市・館林市の割合が高い。

・居住地(足利工業高校)

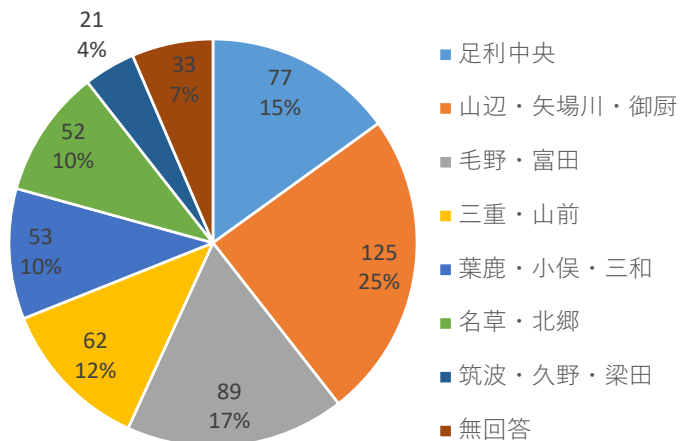


・居住地(足利清風高校)



足利工業高校、足利清風高校共に市内の居住者の割合が高く、特に足利清風高校は約9割が市内居住者であった。

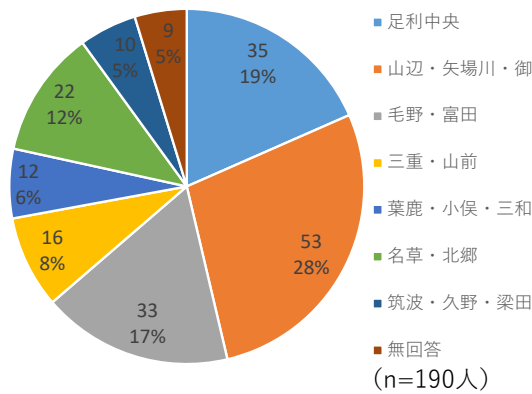
・居住地(足利市内詳細)



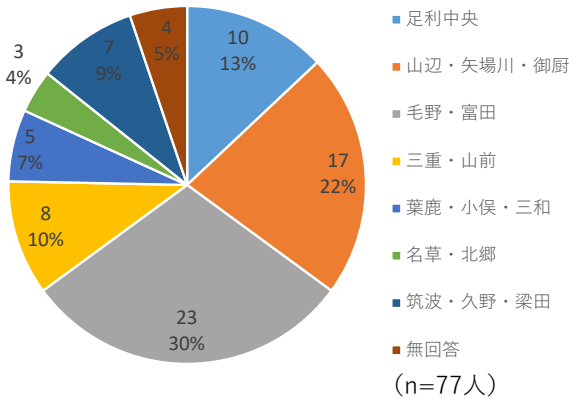
足利市都市計画マスタープランにおける地域区分

市内居住の高校生を地区別に分けると、山辺・矢場川・御厨、毛野・富田、足利中央の順が多い。

・足利市内居住地(足利高校)

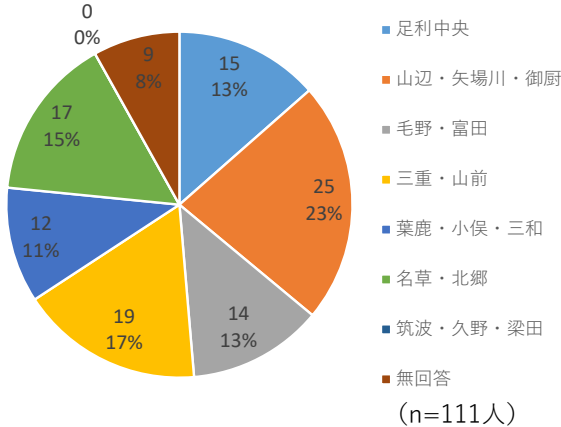


・足利市内居住地(足利南高校)

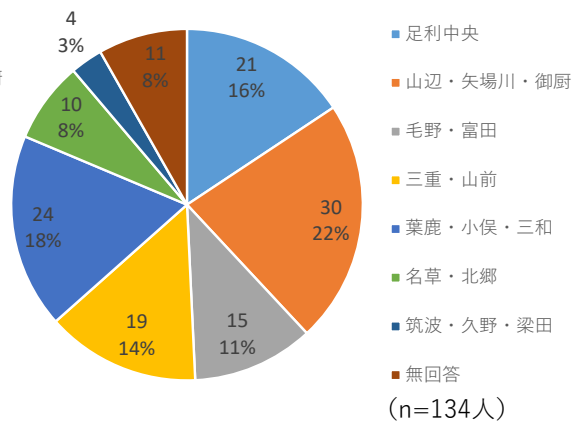


足利高校は、河南の居住の割合が多く、足利南高校は、毛野・富田の割合が多く、いずれも渡良瀬川を挟んだ通学となっており、市内でも通学距離が長い生徒が一定数いると推測される。

・足利市内居住地(足利工業高校)



・足利市内居住地(足利清風高校)



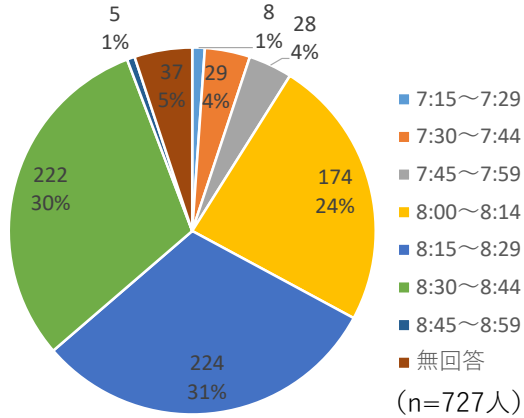
足利工業高校は、三重・山前、葉鹿・小俣・三和の居住者の割合が他の高校に比較して多い。足利清風高校については、葉鹿・小俣・三和の居住者の割合が他の高校に比較して多い。

・通学手段 (複数回答)

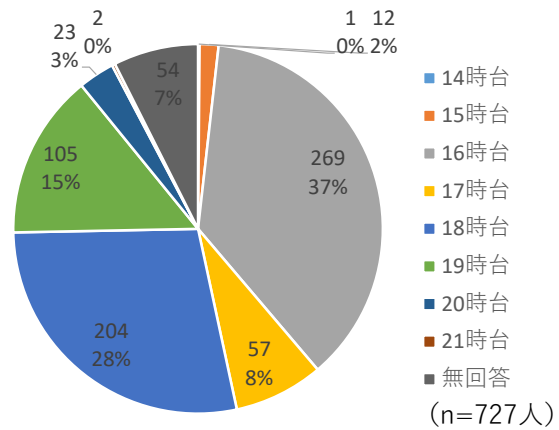
通学手段		徒歩	自転車	バス	電車	送迎	無回答	計
晴天	行き	44人	665人	6人	184人	124人	5人	1,028人
	帰り	48人	664人	8人	185人	121人	6人	1,032人
雨天	行き	46人	498人	7人	179人	367人	5人	1,102人
	帰り	59人	505人	11人	185人	359人	5人	1,124人

電車の利用者は一定数存在するものの、バスの利用者はごく少なく、自転車の利用が多い。日常的に送迎による通学をしている生徒も一定数おり、雨天時には、自転車の利用が送迎に置き換わっているものと推測される。

・登校時刻(全高校生)

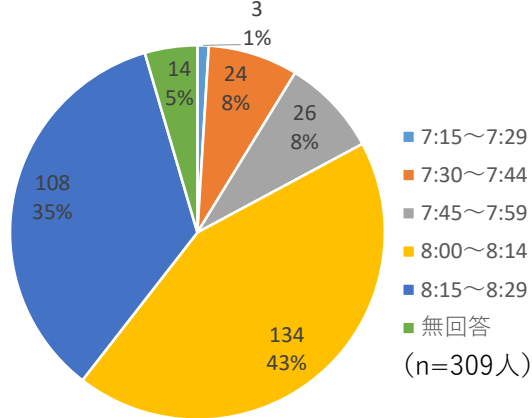


・下校時刻(全高校生)

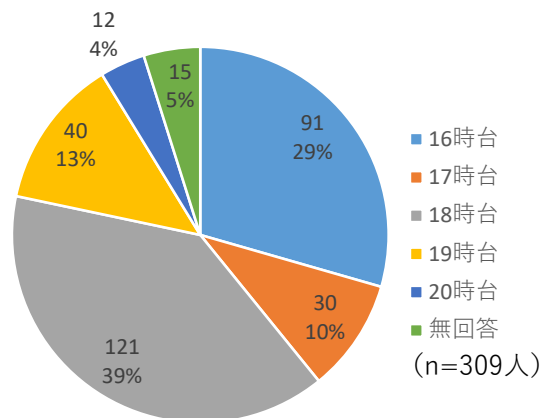


全高校では、登校時刻は、8：15～8：29の間が最も多く、下校時刻は、16時台が最も多い。部活動をせず、習い事をしたり、帰宅する生徒も一定数いることが推測される。

・登校時刻(足利高校)

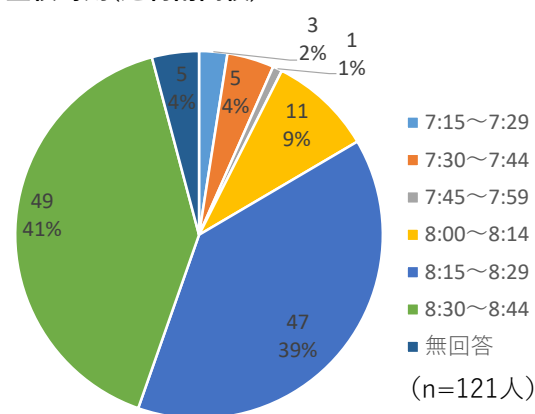


・下校時刻(足利高校)

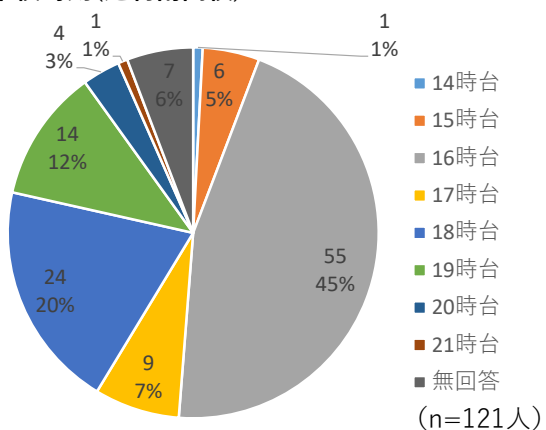


登校時刻は、8：00～8：29が約8割となっている。下校時刻は、16時台から18時台が約8割となっている。

・登校時刻(足利南高校)

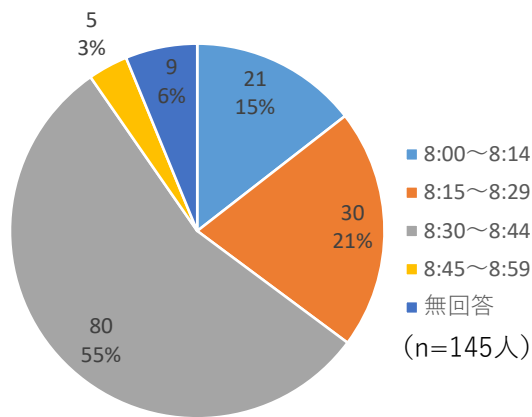


・下校時刻(足利南高校)

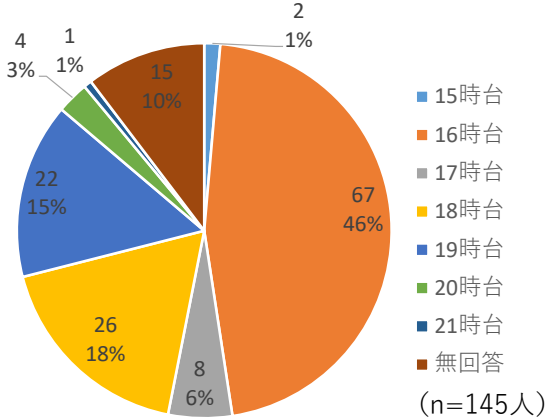


登校時刻は8：15～8：44に約8割となっている。下校時刻は16時台が約5割となっている。18時台～19時台が約3割となっている。

・登校時刻(足利工業高校)

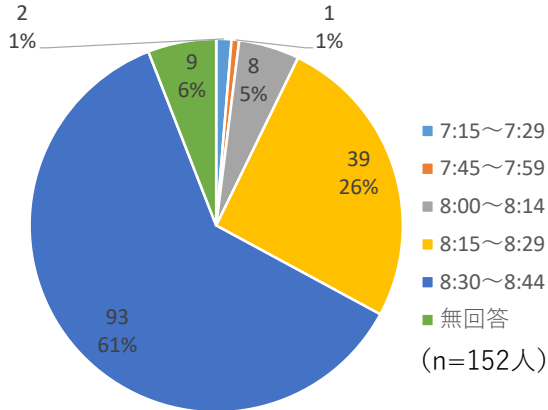


・下校時刻(足利工業高校)

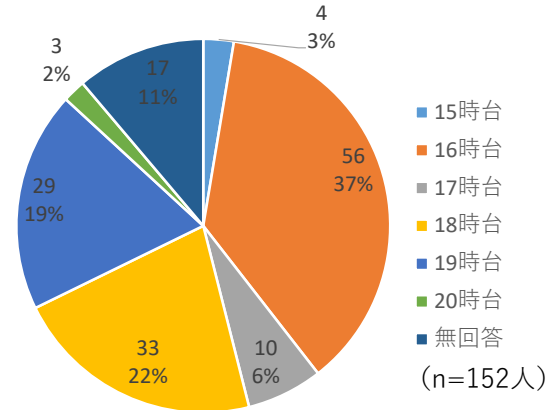


登校時刻は8:15~8:44が約8割となっている。下校時刻は16時台が約5割となっており、18時台~19時台が約3割となっている。

・登校時刻(足利清風高校)



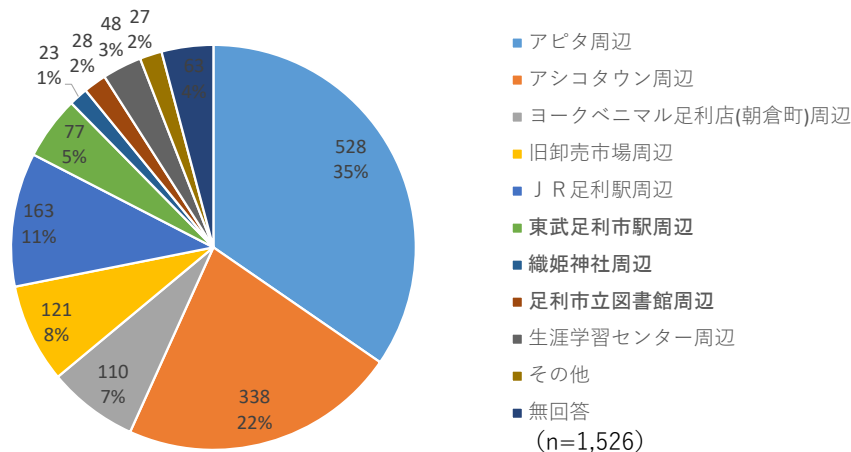
・下校時刻(足利清風高校)



登校時刻は8:30~8:44が約6割となっている。下校時刻は16時台が約4割となっており、18時台~19時台が約4割となっている。

(2) 通学以外の移動について

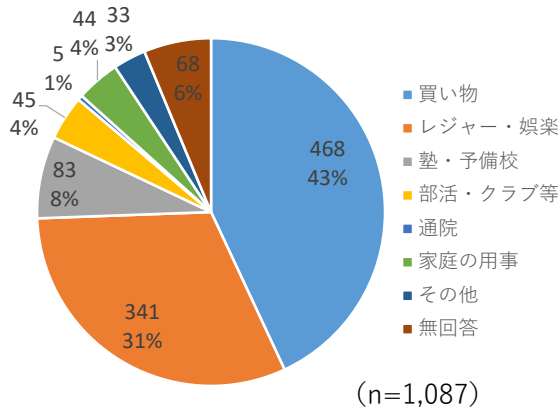
・よく行く場所(複数回答)



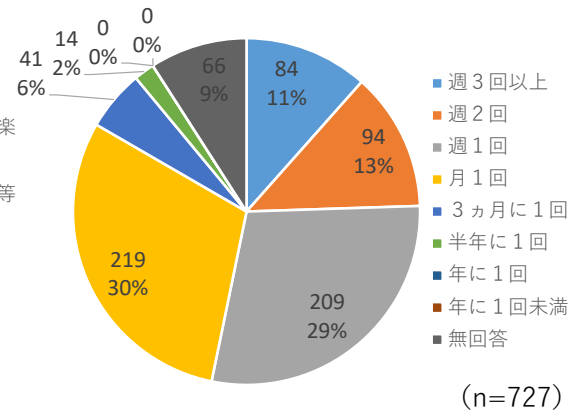
最もよく行く場所は、アピタ周辺となっており、次いで、アシコタウン周辺となっている。駅周辺としては、東武足利市駅周辺よりJR足利駅周辺の方が多。

### (3) 外出状況について

#### ・目的（複数回答）



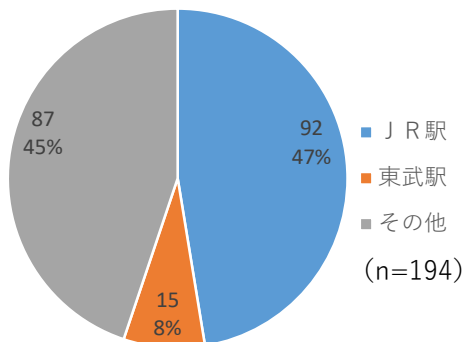
#### ・頻度



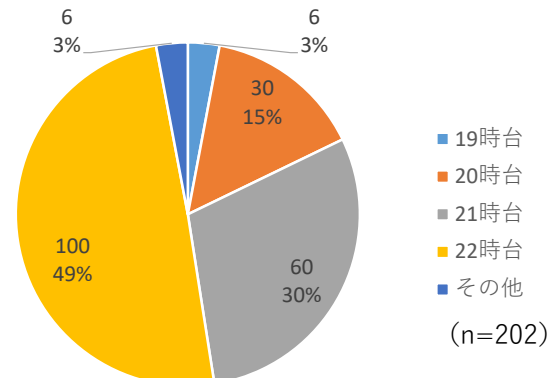
外出目的は買い物とレジャー・娯楽が約7割を占める。塾・予備校への外出も一定数見られる。外出頻度は週1回～月1回が約6割を占める。週3回以上外出している生徒は1割程度に留まった。

### (4) 塾・予備校について

#### ・塾・予備校の場所

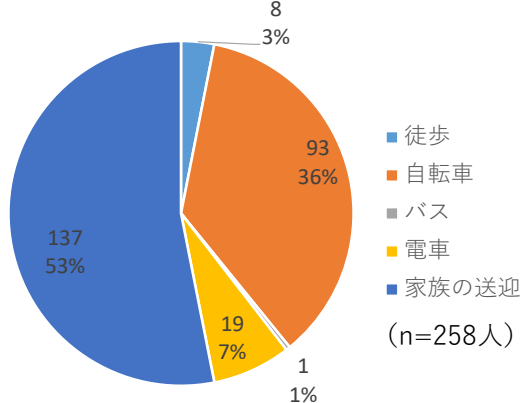


#### ・塾の終了時間

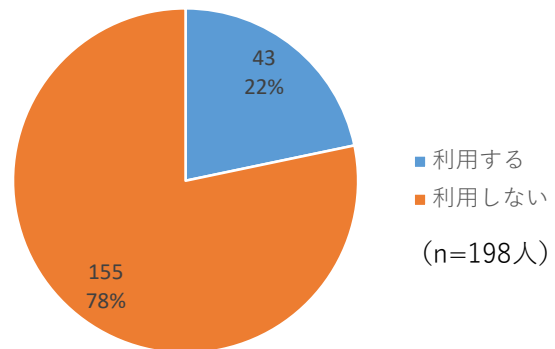


通っている塾・予備校は、JR足利駅周辺が約5割を占める。塾の終了時刻は、21時台～22時台が約8割を占め、19時台に終わるのは1割未満に留まった。

#### ・塾帰りの移動手段(複数回答)



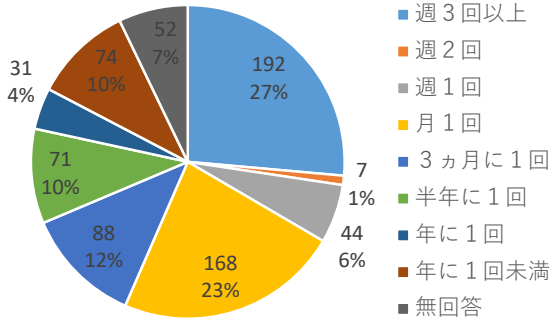
#### ・塾帰りの時間に利用できる公共交通



移動手段は家族の送迎が約5割、自転車が約4割と大部分を占める。塾帰りに公共交通があった場合の利用希望は2割ほどあり、一定の需要があると推測される。

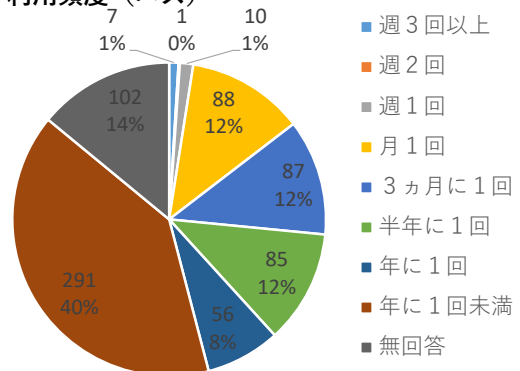
## (5) 公共交通について

### ・利用頻度（鉄道）



(n=727人)

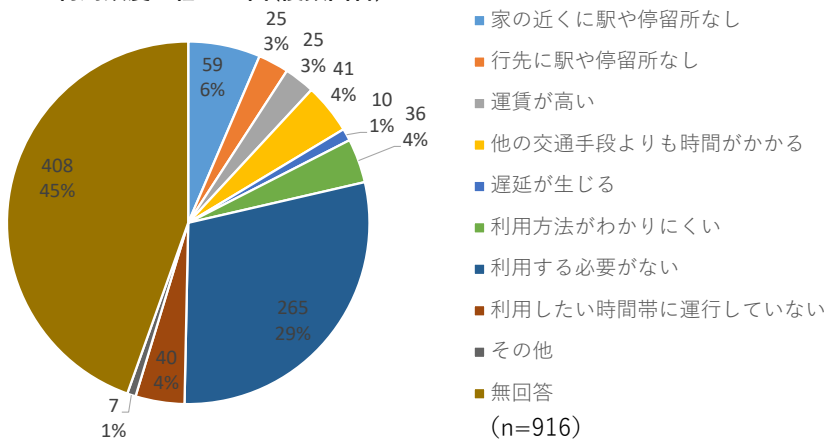
### ・利用頻度（バス）



(n=727人)

鉄道については、週3回以上利用している生徒が約3割ほどあり、続いて月1回ほどの利用が2割ほどある。毎日の通学と月1回程度の他地域へのお出かけの需要が一定数あると推測される。バスについては年1回未満が約4割を占める。一方で、月1回利用している生徒も一定数いるため潜在的需要が推測される。

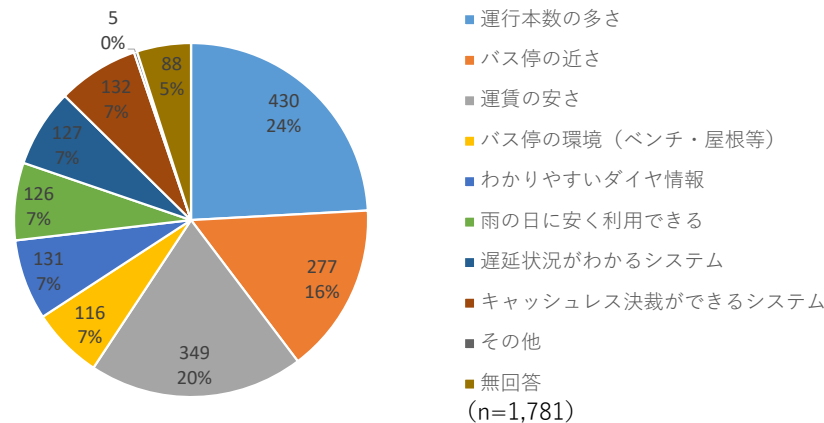
### ・バスの利用頻度が低い理由（複数回答）



(n=916)

無回答が約5割を占め、利用する必要がないが約3割を占めた。その他利用しない理由の上位として、他の交通手段より時間がかかる、利用したい時間帯に運行していない、利用方法がわかりにくいなどが挙げられた。

### ・バスに求める機能（複数回答）

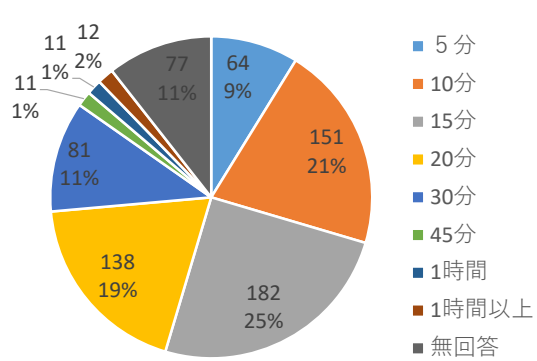


(n=1,781)

運行本数の多さ、運賃の安さ、バス停の近さが上位を占める。バス停の環境や、デジタル技術の導入についても一定の要望がある。

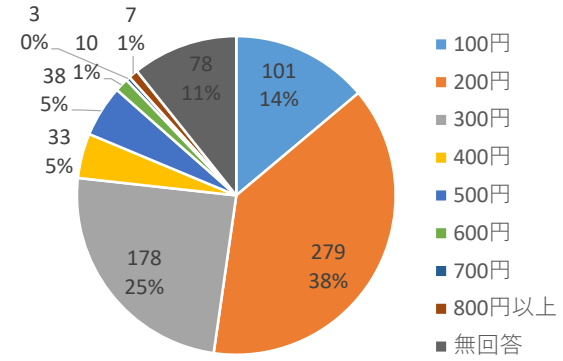


・許容待ち時間



(n=727人)

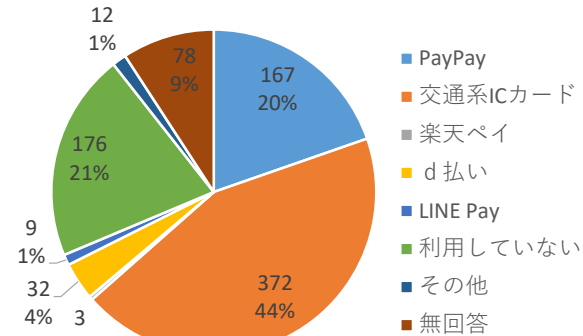
・許容運賃



(n=727人)

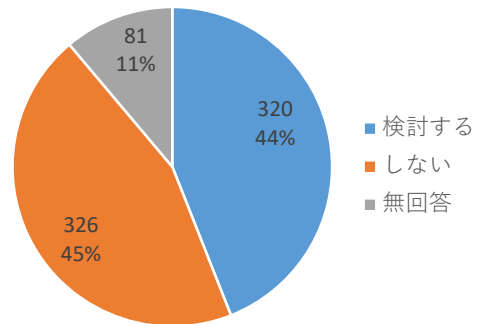
許容待ち時間は15分が最も多く、30分以上待てる生徒は少ない。許容運賃は200円～300円が約6割を占めている。500円以上を許容する生徒は少ない。

・利用しているキャッシュレス決済(複数回答)



(n=849)

・雨の日限定定期券の利用意向



(n=727人)

利用しているキャッシュレス決済は、交通系ICカードが約4割と最も多く、次いでPayPay、d払いなどとなった。利用していない生徒も約2割いる。雨の日にバスが割安で利用できるような定期券については約4割が検討に値するとなった。

## 11-3 調査票

### 公共交通に関する高校生アンケート調査

(学校名: \_\_\_\_\_) 高校2年生の皆様へ 該当する性別に○ 1 男性・ 2 女性

足利市では、現在、市内の移動や公共交通について総合的に検討する中で、高校生の皆さんの通学や日常の移動についてもどのようにしたら便利に出来るか検討したいと考えています。そこで、皆様のアンケートへのご協力をよろしくお願いいたします。  
足利市地域公共交通会議

#### 問1 日頃の通学について伺います。

##### 問1-1 あなたの住んでいる地域はどこですか？

1 足利市( _____ 町)	2 佐野市	3 桐生市	4 太田市
5 館林市	6 伊勢崎市	7 栃木市	8 その他( _____ )

バス時刻表↓



##### 問1-2 あなたの自宅の最寄り駅・最寄りのバス停の距離を教えてください。

最寄り駅	およそ( _____ )m
最寄りのバス停	およそ( _____ )m

##### 問1-3 普段の通学の手段について教えてください(当てはまるものにすべてに☑)。

	徒歩	自転車	バス	電車	家族の送迎
行き(晴れ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
帰り(晴れ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
行き(雨)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
帰り(雨)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

##### 問1-4 登下校の時間帯を教えてください(部活等も考慮し、最も多い時間をご記入ください)。

登校: ( _____ 時 _____ 分)頃に学校到着	下校: ( _____ 時 _____ 分)頃に学校出発
------------------------------	------------------------------

#### 問2 通学以外の移動について伺います。

##### 問2-1 通学以外でよく行く市内の場所を教えてください(当てはまるものにすべて○)。

1 アピタ周辺	2 アソカ周辺	3 ヨーカニール足利店(ヤトルーゼ)周辺	4 旧卸売市場(スターバックスコーヒ)周辺	5 JR 足利駅周辺
6 東武足利市駅周辺	7 織姫神社周辺	8 足利市立図書館周辺	9 生涯学習センター周辺	10 その他( _____ )

##### 問2-2 問2-1の場所へ行く目的を教えてください。

1 買い物	2 レジャー・娯楽	3 塾・予備校	4 部活・クラブ等
5 通院	6 家庭の用事	7 その他( _____ )	

##### 問2-3 問2-1の場所へ行く頻度を教えてください。

1 週3回以上	2 週2回	3 週1回	4 月1回
5 3カ月に1回	6 半年に1回	7 年に1回	8 年に1回未満

#### 問3 塾・予備校に通っている方にお伺いします。

##### 問3-1 通っている塾・予備校はどこにありますか？

1 JR 足利駅周辺	2 東武足利市駅周辺	3 その他( _____ )
------------	------------	----------------

##### 問3-2 塾が終わる時間は何時が多いですか？

1 19時台	2 20時台	3 21時台	4 22時台	5 その他( _____ )時台
--------	--------	--------	--------	------------------

##### 問3-3 塾帰りの移動手段は何ですか(当てはまるものにすべて○)？

1 徒歩	2 自転車	3 バス	4 電車	5 家族の送迎
------	-------	------	------	---------

##### 問3-4 塾の帰りの時間に利用できる公共交通があった場合利用しますか？

1 利用する	2 利用しない
--------	---------

**問4 日頃の公共交通の利用頻度についてそれぞれ教えてください。**

**問4-1 普段の電車やバスの利用頻度について、それぞれ教えてください(該当箇所には☑)。**

	週3回以上	週2回	週1回	月1回	3カ月に1回	半年に1回	年に1回	年に1回未満
電車	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
バス	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**問4-2 問4-1でバスの利用が「年に1回未満」と回答した方に伺います。バスを利用しない理由を教えてください(当てはまるものにすべて○)。**

1 家の近くに駅や停留所なし	2 行先に駅や停留所なし	3 運賃が高い
4 他の交通手段よりも時間がかかる	5 遅延が生じる	6 利用方法がわかりにくい
7 利用する必要がない	8 利用したい時間帯に運行していない	9 その他( )

**問4-3 バスを利用するとしたらどのような機能を求めますか(複数回答可)?**

1 運行本数の多さ	2 バス停の近さ	3 運賃の安さ
4 バス停の環境(ベンチ・屋根等)	5 わかりやすいダイヤ情報	6 雨の日に安く利用できる
7 携帯でバスの走行位置(遅延状況)がわかるシステム	8 キャッシュレス決済ができるシステム	9 その他( )

**問4-4 バスについて許容できる待ち時間はどのくらいですか?**

1 5分	2 10分	3 15分	4 20分
5 30分	6 45分	7 1時間	8 1時間以上

**問4-5 バスについて許容できる1回乗車あたりの運賃はどのくらいですか?**

1 100円	2 200円	3 300円	4 400円
5 500円	6 600円	7 700円	8 800円以上

**問4-6 普段利用しているキャッシュレス決済システムは何ですか(複数回答可)?**

1 PayPay	2 交通系ICカード	3 楽天ペイ	4 d払い
5 LINE Pay	6 利用していない	7 その他( )	

**問4-7 雨の日限定で通常の定期券より安くバスに乗車できる定期券があった場合利用を検討しますか?**

1 検討する	2 検討しない
--------	---------

**問4-8 電車やバスの移動について意見・要望・アイデア等あれば自由にご記入ください。**

アンケートは以上となります。ご協力ありがとうございました。

## 1 2 バス乗降 (OD) 調査

### 1 2-1 調査概要

#### (1) 調査概要

対象者：生活路線バス利用者

対象路線・便：生活路線バス 8 路線（小俣線、松田線、富田線、行道線、中央循環線、名草線、山辺線、御厨線 ※デマンド運行含む）全便

調査日程：【休日】令和 4 年 9 月 25 日（日） 【平日】令和 4 年 9 月 26 日（月）

調査形式：乗込調査（ビンゴカード形式の調査票を配布し、利用者で記入後、調査員が回収）

#### (2) 回収結果

平日 452 票、休日 301 票 計 753 票

路線	利用者数 (回答者数)		
	平日計	休日計	総計
小俣線	107	44	151
松田線	73	65	138
行道線	78	54	132
富田線	60	75	135
名草線	70	25	95
御厨線	35	23	58
山辺線	27	10	37
デマンド	2	3	5
中央循環線	-	2	2
計	452	301	753

### 1 2-2 調査結果

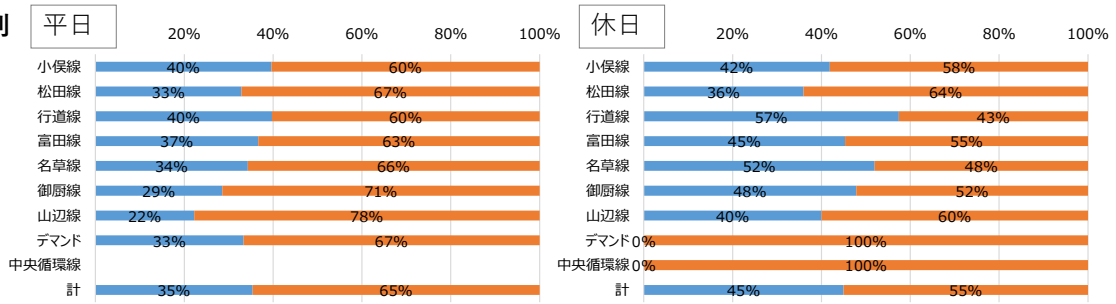
#### ●路線別・方面別の利用状況

- 各路線平均約 4.8 人/便程度の利用。
- 便あたり利用者数は御厨線、名草線、松田線の順に多い。
- 平日より休日は利用者数が少なくなる路線が多い。  
富田線のみ休日の利用者数が多いが、アシコタウン利用の影響と考えられる。
- 平日・休日の利用者数の差が大きい路線は小俣線、名草線で、休日の利用者数は平日の 4 割程度。

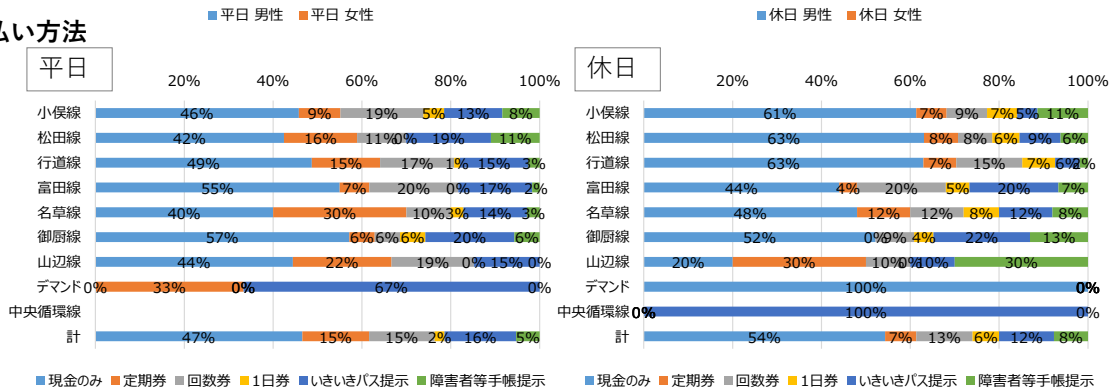
路線	便数				利用者数 (回答者数)							便あたり利用者数				
	平日		休日		平日		休日		平日計	休日計	総計	平日		休日		平体平均
	上り・左回り	下り・右回り	上り・左回り	下り・右回り	上り・左回り	下り・右回り	上り・左回り	下り・右回り				上り・左回り	下り・右回り	上り・左回り	下り・右回り	
小俣線	9	7	6	6	56	51	22	22	107	44	151	6.2	7.3	3.7	3.7	5.4
松田線	6	6	6	6	39	34	35	30	73	65	138	6.5	5.7	5.8	5.0	5.8
行道線	10	9	10	8	46	32	25	29	78	54	132	4.6	3.6	2.5	3.6	3.6
富田線	6	7	6	6	26	34	39	36	60	75	135	4.3	4.9	6.5	6.0	5.4
名草線	4	4	4	4	38	32	15	10	70	25	95	9.5	8.0	3.8	2.5	5.9
御厨線	2	2	2	2	12	23	7	16	35	23	58	6.0	11.5	3.5	8.0	7.3
山辺線	3	3	3	3	15	12	5	5	27	10	37	5.0	4.0	1.7	1.7	3.1
デマンド	2		2		2		3		2	3	5	1.0		1.5		1.3
中央循環線	-	-	2	2	-	-	0	2	-	2	2	-	-	0.0	1.0	0.5
計	42	38	41	37	234	218	151	150	452	301	753	5.6	5.7	3.7	4.1	4.8

# (1) 利用者の属性

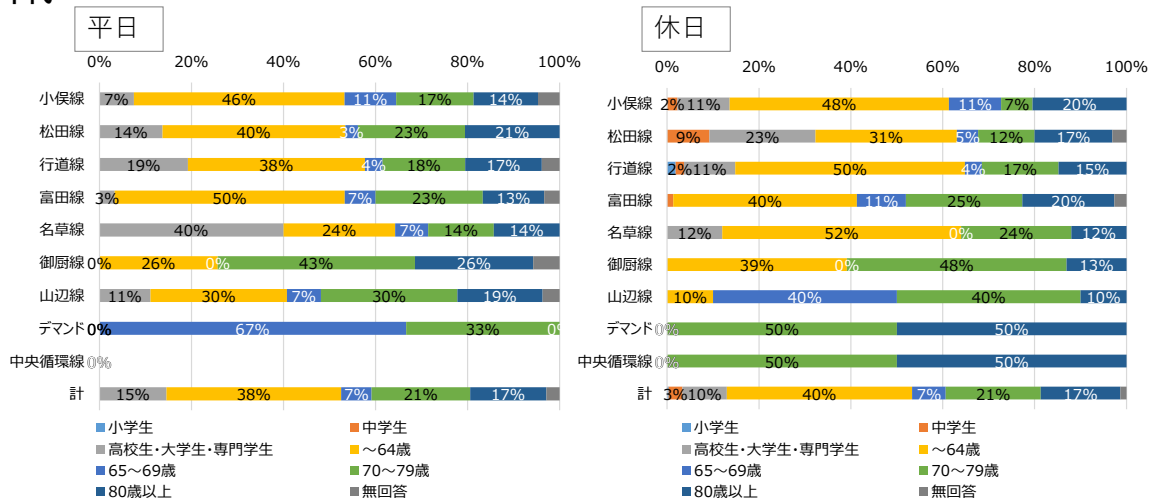
## ・性別



## ・支払い方法



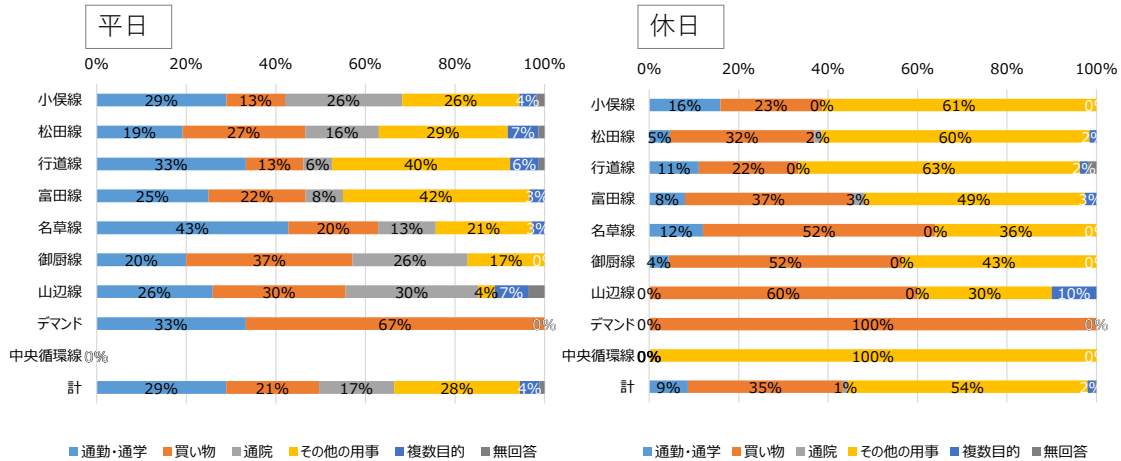
## ・年代



- ・ 御厨線、山辺線は高齢者の利用が多い
- ・ 名草線は平日は学生（高校生以上）の利用が多い

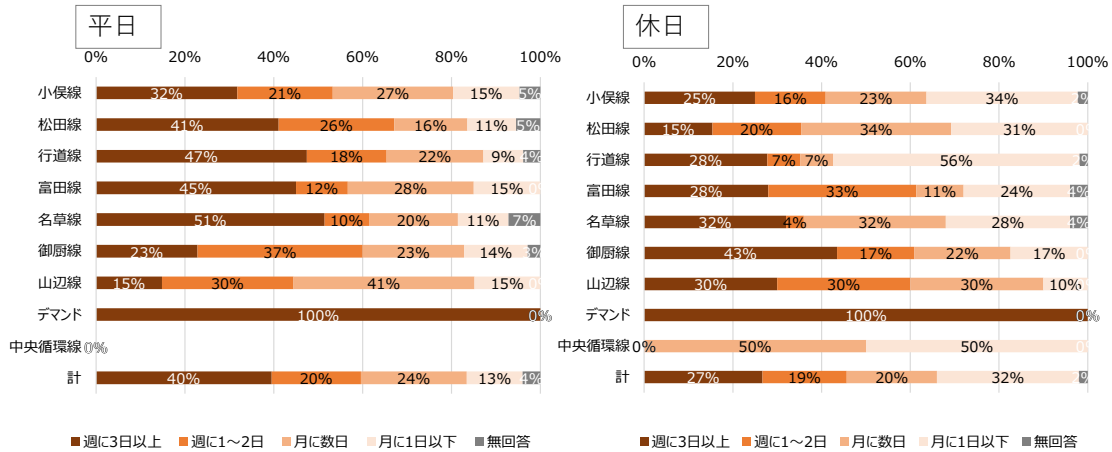
## (2) 利用実態

### ・利用目的



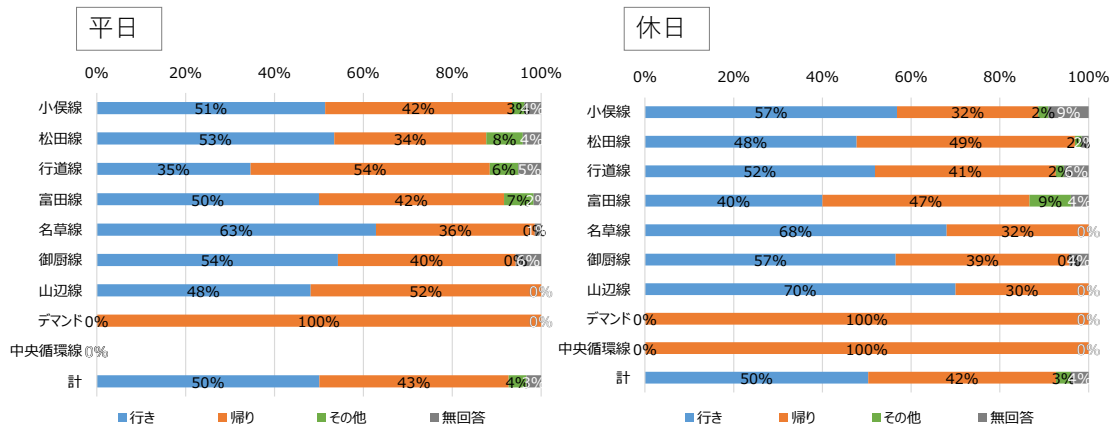
- ・平日は通勤・通学とその他の用事が同程度、休日はその他の用事が多い。
- ・小俣線・行道線・名草線は通勤・通学、松田線・御厨線・山辺線は買い物、富田線はその他の用事の利用が多い

### ・利用頻度



- ・週に3日以上利用の割合が平日40%、休日27%
- ・休日は行道線、中央循環線で月1回以下の割合が高い

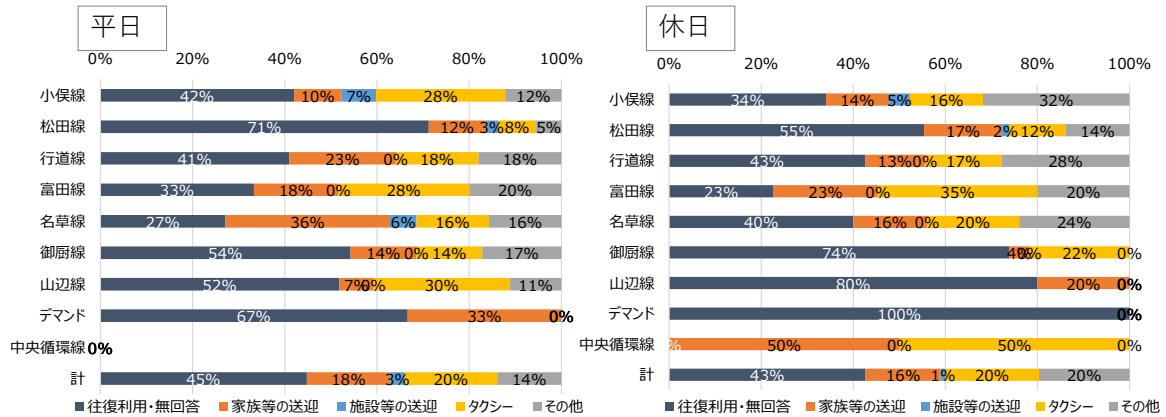
### ・行きか帰りか



- ・行きの利用が帰りの利用より多い路線が多い。
- ・行道線（平日）、山辺線（休日）、名草線（平日・休日とも）は、行き利用・帰り利用の比率に大きく差がある。

### (3) ラストワンマイルの状況

#### ・片道利用時の代替交通手段

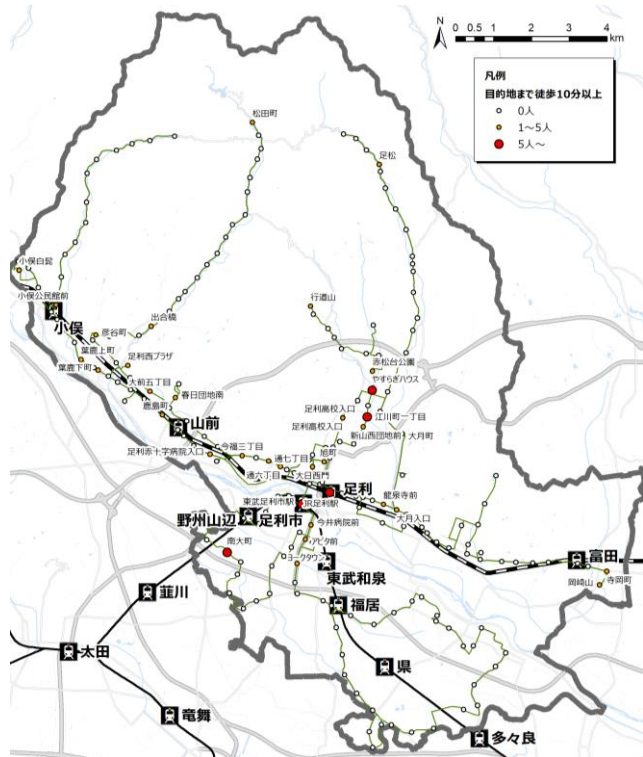


- ・平日は名草線、休日は富田線で往復利用が少ない。
- ・代替交通手段としてはタクシー、家族等の送迎の順が多い。  
富田線ではタクシー、名草線では家族等の送迎が多い。

#### ・目的地まで徒歩10分以上のバス停

駅（JR足利駅、東武足利市駅）から徒歩10分以上歩いて目的地に向かっている人が多い。他に、アピタ、やすらぎハウス、江川町一丁目から遠い目的地に行っている傾向がある。

目的地/バス停	計	電車へ乗継	目的地までの徒歩時間				それ以上の割合	それ以上の主な利用目的	
			～1分	1～5分	5～10分	それ以上			
東武足利市駅	106	64	3	15	14	8	2	8%	通勤・通学
アピタ	101	8	17	35	23	13	5	13%	買い物
JR足利駅	71	28	6	16	14	6	1	8%	その他の用事
足利赤十字病院	64	14	16	12	16	5	1	8%	通院
アシコタウンあしかが	36	2	5	17	7	3	2	8%	その他の用事
アピタ前	31	2	7	8	9	5	1	16%	買い物
今井病院前	31	1	4	10	9	4	3	13%	その他の用事
やすらぎハウス	22	8		4	4	6		27%	通勤・通学
大前五丁目	18	6	1	2	7	2	1	11%	その他の用事
江川町一丁目	16	1		3	4	8		50%	通勤・通学
美術館前	15	1	4	5	5			0%	
ココファーム入口	12	2	4	6				0%	
通五丁目	9	3	2	2	2			0%	
赤松台公園	8	2		1	4	1		50%	通勤・通学
市役所前	6	2	2	2				0%	
大前一丁目	6		5	1				0%	
通二丁目	6	3	1	2				0%	
ヨークタウン	5		1	3	1			20%	買い物
岡崎山	5		1	1	2	1		40%	その他の用事
行道山	5	3			2			40%	その他の用事
蔵王様前	5	1	3	1				0%	
足利西プラザ	5	1	1	1	2			40%	その他の用事
八門町	5		2	3				0%	

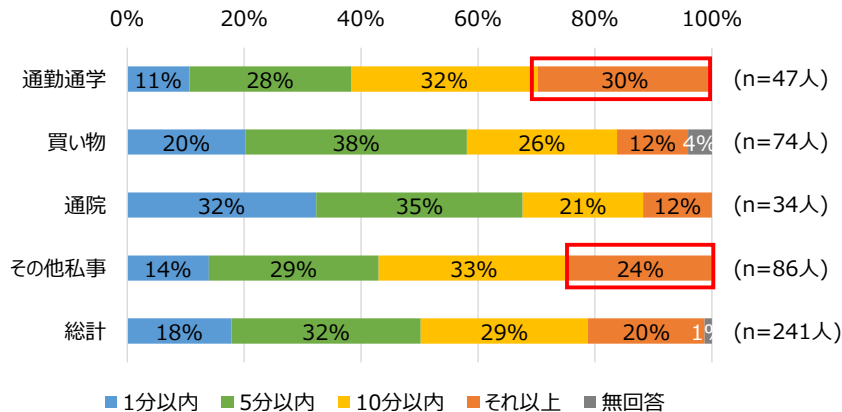


(参考) 目的地バス停からの徒歩時間の一覧

目的地バス停	計	電車へ乗継	目的地までの徒歩時間					それ以上の割合	それ以上の主な利用目的
			～1分	1～5分	5～10分	それ以上	無回答		
東武足利市駅	106	64	3	15	14	8	2	8%	通勤・通学
アピタ	101	8	17	35	23	13	5	13%	買い物
JR足利駅	71	28	6	16	14	6	1	8%	その他の用事
足利赤十字病院	64	14	16	12	16	5	1	8%	通院
アシコタウンあしかが	36	2	5	17	7	3	2	8%	その他の用事
アピタ前	31	2	7	8	9	5		16%	買い物
今井病院前	31	1	4	10	9	4	3	13%	その他の用事
やすらぎハウス	22	8		4	4	6		27%	通勤・通学
大前五丁目	18	6	1	2	7	2		11%	その他の用事
江川町一丁目	16	1		3	4	8		50%	通勤・通学
美術館前	15	1	4	5	5			0%	
コファーム入口	12		2	4	6			0%	
通五丁目	9	3	2	2	2			0%	
赤松公園	8		2		1	4	1	50%	通勤・通学
市役所前	6		2	2	2			0%	
大前一丁目	6			5	1			0%	
通二丁目	6	3		1	2			0%	
ヨークタウン	5			1	3	1		20%	買い物
岡崎山	5			1	1	2	1	40%	その他の用事
行道山	5	3				2		40%	その他の用事
蔵王様前	5		1	3	1			0%	
足利西プラザ	5		1	1	1	2		40%	その他の用事
八幡町	5			2	3			0%	
山前郵便局前	4	2		1	1			0%	
西中入口	4		2	2				0%	
足利赤十字病院入口	4	2	2					0%	
大月入口	4			1	1	2		50%	通勤・通学
二中前	4				2	2		50%	その他の用事
毛野新町中央児童公園	4	1		2	1			25%	その他の用事
今福三丁目	3			1	1	1		33%	通勤・通学
坂西団地	3		1	1	1			0%	
山前駅前	3	2			1			0%	
鹿島町	3	1			1	1		33%	通院
春日団地南	3				2	1		33%	通勤・通学
西中前	3			1	2			0%	
足利大学	3			3				0%	
大白西門	3			1	1	1		33%	その他の用事
通一丁目	3			2	1			0%	
通三丁目	3	2		1				0%	
通七丁目	3			2		1		33%	その他の用事
通六丁目	3	2			1			33%	その他の用事
入小屋入口	3			1	2			67%	その他の用事
白鹿神社前	3			1	1			0%	
八幡十字路	3				1	2		0%	
毛野団地東	3				2	1		0%	
葉鹿小前	3	1		2				0%	
龍泉寺前	3			1	1	1		33%	通院
金蔵院	2	1		1				0%	
江川町二丁目	2					2		0%	
坂西北小前	2					2		0%	
出合橋	2						2	100%	その他の用事
小泉公園入口	2			1	1			0%	
新山西団地前	2			1	1			50%	通勤・通学
新宿十字路	2				2			0%	
新松田川橋	2			1	1			0%	
赤松台北	2				2			0%	
足利学校東	2	2						0%	
足利高校入口	2			1	1			0%	
足利病院	2	2						0%	
大沼田集会所	2						2	100%	その他の用事
滝の宮団地	2			1	1			0%	
堀込一丁目	2			1	1			0%	
葉鹿下町	2				1	1		50%	通院
葉鹿仲町	2			1	1			0%	
旭町	1					1		100%	その他の用事
稲荷前	1			1				0%	
下宿橋	1				1			0%	
江川町自治会館前	1				1			0%	
江保地	1	1						0%	
山下四丁目	1	1						0%	
山前小前	1				1			0%	
市民体育館前	1	1						0%	
寺岡町	1					1		100%	その他の用事
借宿町	1				1			0%	
助戸三丁目	1				1			0%	
女子校前	1		1					0%	
小泉公民館前	1					1		100%	その他の用事
松田町	1					1		100%	その他の用事
上宮先	1	1						0%	
神谷	1	1						0%	
中ノ目	1			1				0%	
天王様前	1			1				0%	
東橋	1				1			0%	
白葉峰	1				1			0%	
彦谷町	1					1		100%	その他の用事
北郷小前	1					1		100%	その他の用事
堀込十字路	1				1			0%	
名草小学校	1		1					0%	
野毛新町中央児童公園	1						1	0%	
葉鹿上町	1						1	100%	買い物

・ 利用目的別の徒歩時間の状況

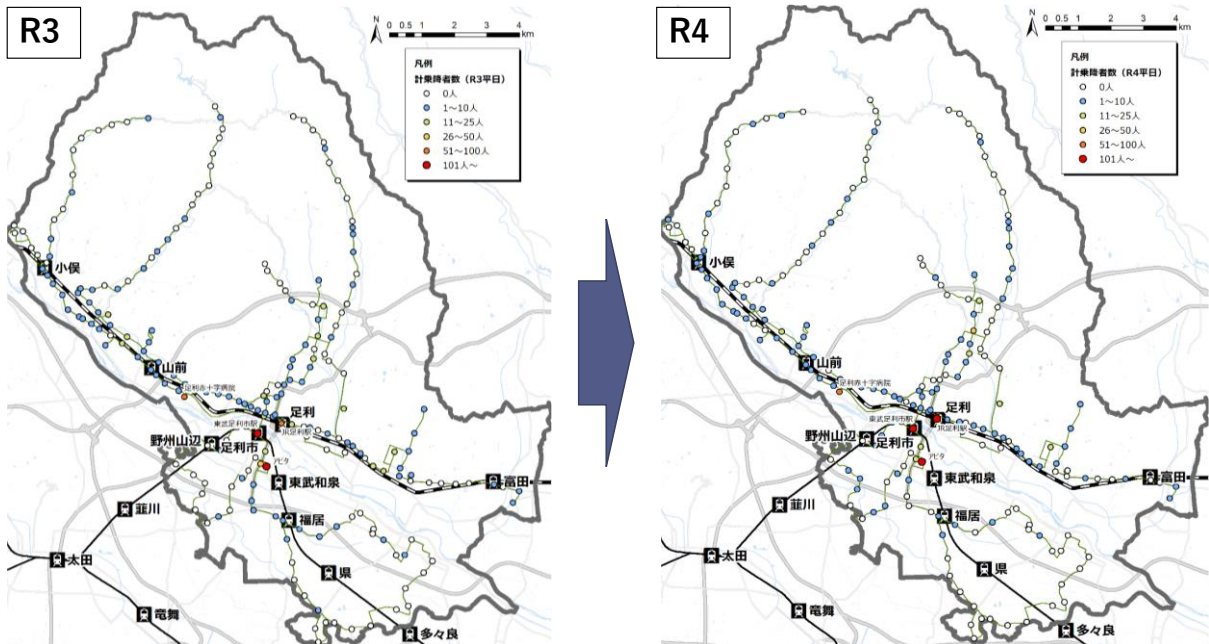
通勤通学、その他私事でバスを利用した際に徒歩時間が長くなる傾向にある。



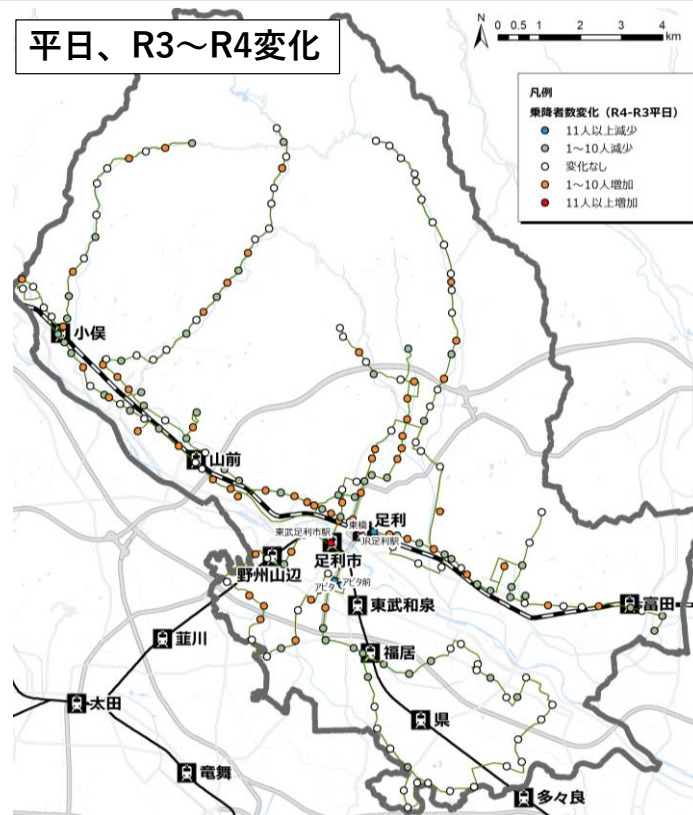


#### (4) バス停毎の利用状況（平日）

JR足利駅、東武足利市駅、足利赤十字病院、アピタはR3・R4年度ともに乗降者数が多い。

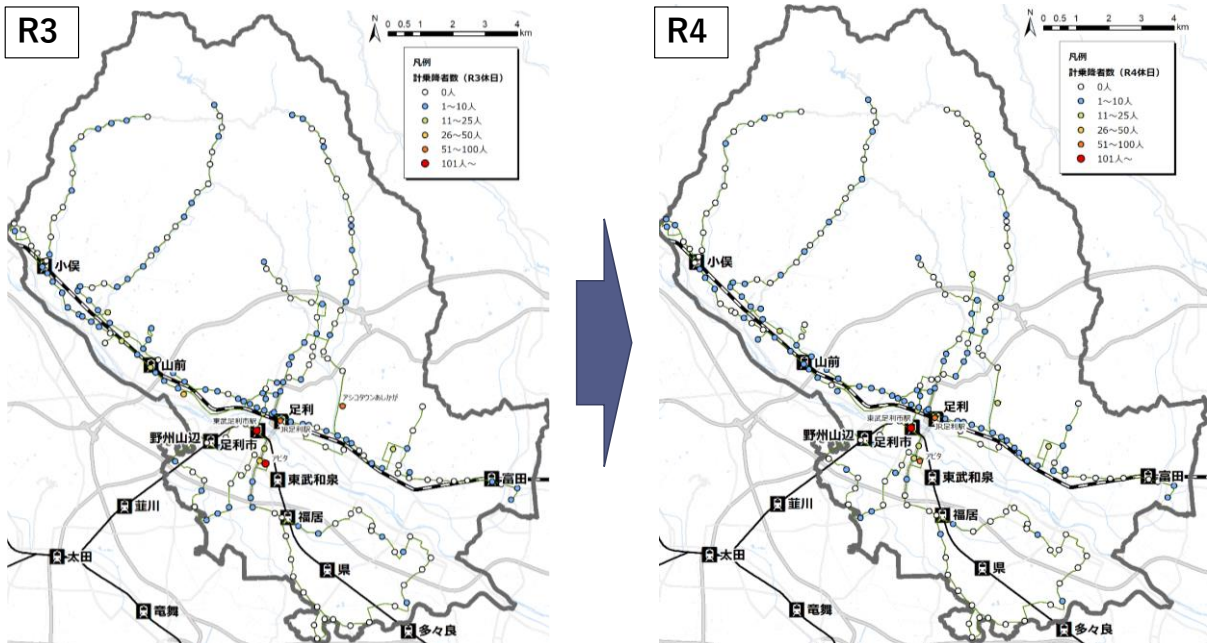


JR足利駅、東武足利市駅の利用が増加している。  
アシコタウンあしかが、足利赤十字病院では増加がみられる一方、アピタでは減少がみられる。

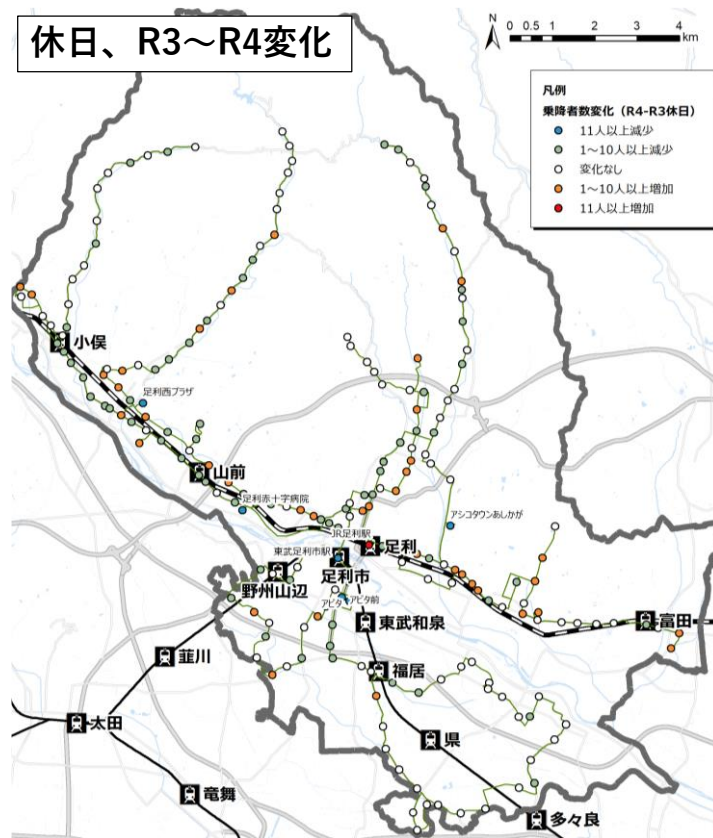


## (5) バス停毎の利用状況 (休日)

JR足利駅、東武足利市駅、アピタはR3・R4年度ともに乗降者数が多い。



JR足利駅の利用は増え、東武足利市駅の利用は減少している。  
アシコタウンあしがが、アピタ、足利赤十字病院といった主要施設でも減少がみられる。



## (6) 中橋区間の利用状況

- ・平休合計の利用者のうち、約6割が中橋区間を通過している（全体傾向は、R3とR4で変化なし）
- ・時間帯別の中橋通過の比率は、昨年度と傾向が同じであり、1日を通して中橋通過の需要がある。特に10～11時台、18時台以降（河南→河北方向のみ）の利用割合が高い。

方向	上り・左回り(河北→河南方向)					下り・右回り(河南→河北方向)					上り・左回り計	下り・右回り計	計
	朝(～9時台)	午前中(10～11時台)	午後(12～15時台)	夕方(16～17時台)	夜(18時台～)	朝(～9時台)	午前中(10～11時台)	午後(12～15時台)	夕方(16～17時台)	夜(18時台～)			
小俣線	51.9%	78.9%	36.1%	75.0%		83.3%	68.2%	81.8%	100.0%	82.4%	53.3%	78.4%	64.6%
松田線	67.6%	84.6%	85.7%	50.0%		100.0%	71.4%	82.4%	83.3%	100.0%	77.4%	84.8%	80.7%
行道線	65.2%	50.0%	73.3%	44.4%	-	44.4%	66.7%	79.2%	75.0%	62.5%	60.8%	65.6%	63.0%
富田線	53.3%	76.9%	38.7%	68.8%		57.1%	76.0%	65.2%	58.8%	57.1%	54.4%	65.1%	59.7%
名草線	73.1%		57.1%	30.8%		11.8%	41.7%	11.1%	25.0%		58.5%	21.4%	42.1%
御厨線	55.6%		75.0%			100.0%			46.7%		66.7%	80.0%	75.4%
山辺線	7.1%		20.0%			27.3%	37.5%	0.0%			10.5%	23.1%	17.8%
計	57.1%	75.5%	58.3%	54.2%	-	61.6%	64.3%	65.7%	63.5%	74.5%	58.9%	65.1%	61.9%

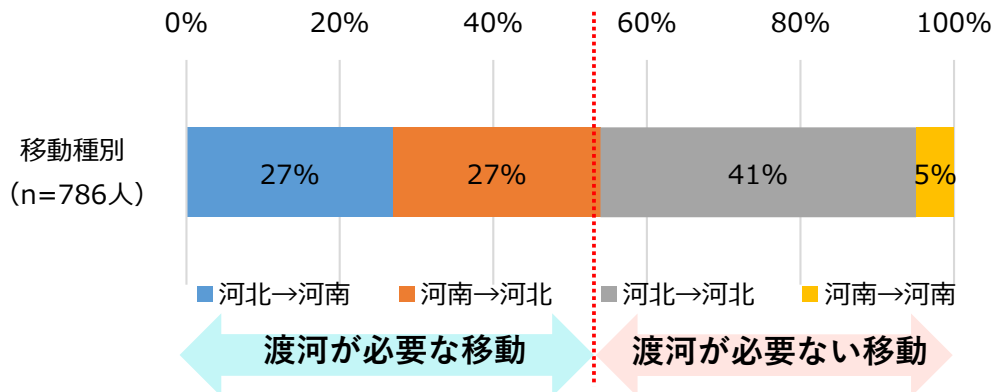
(参考・R3年度)

方向	上り・左回り(河北→河南方向)					下り・右回り(河南→河北方向)					上り・左回り計	下り・右回り計	計
	朝(～9時台)	午前中(10～11時台)	午後(12～15時台)	夕方(16～17時台)	夜(18時台～)	朝(～9時台)	午前中(10～11時台)	午後(12～15時台)	夕方(16～17時台)	夜(18時台～)			
小俣線	56.8%	85.0%	32.5%	78.6%		42.9%	52.2%	75.9%	33.3%	80.0%	55.9%	62.1%	58.7%
松田線	58.1%	78.3%	64.5%	75.0%		100.0%	75.0%	40.7%	73.7%	100.0%	65.3%	65.2%	65.3%
行道線	56.3%	81.8%	60.0%	54.5%	-	60.0%	55.6%	73.7%	50.0%	25.0%	61.8%	61.1%	61.5%
富田線	57.9%	57.9%	58.3%	60.0%		53.3%	79.2%	61.5%	77.8%	53.3%	58.3%	66.3%	61.9%
名草線	68.2%		100.0%	62.5%		16.7%	83.3%	66.7%	100.0%		70.6%	60.5%	65.3%
御厨線	20.0%		66.7%			34.8%			30.4%		45.5%	32.6%	35.1%
山辺線	37.5%		100.0%			53.8%	60.0%	0.0%			58.3%	40.6%	45.5%
計	56.8%	75.3%	55.8%	65.4%	-	49.1%	67.4%	58.0%	57.9%	66.7%	60.4%	58.5%	59.5%

## (7) 乗降バス停の河北・河南別による移動状況

- ・利用者の移動種別として最も多いのは河北→河北である。
- ・54%が河北→河南、河南→河北に移動（＝渡河が必要な移動）している。

※渡河が必要な移動の割合が中橋区間の利用割合（＝約6割）より少なくなっているが、これは継続運行で中橋区間を2回通っていることが影響している。



## (8) 継続運行の利用状況

- ・以下の5パターンの継続運行を実施している（平日28便/日、土日祝22便/日）。
- ・継続運行便の全利用者の約6%が継続運行を利用している状況。
- ・松田線⇄富田線の継続運行の利用率が高い。
- ・小俣線→富田線の継続運行については利用者がいなかった。
- ・平日より休日は継続運行の利用率が下がる傾向にある。

継続運行種別	便数(便)			計利用者数(人)			継続運行利用者数(人)			継続運行利用率(%)		
	平日	休日	計	平日	休日	計	平日	休日	計	平日	休日	計
小俣線(上り)→行道線(下り)	7	5	12	82	51	133	4	1	5	5%	2%	4%
小俣線(上り)→富田線(下り)	1	0	1	8	0	8	0	0	0	0%	-	0%
行道線(上り)→小俣線(下り)	8	5	13	97	47	144	6	0	6	6%	0%	4%
松田線(上り)→富田線(下り)	6	6	12	71	69	140	7	2	9	10%	3%	6%
富田線(上り)→松田線(下り)	6	6	12	60	69	129	9	4	13	15%	6%	10%
計	28	22	50	318	236	554	26	7	33	8%	3%	6%

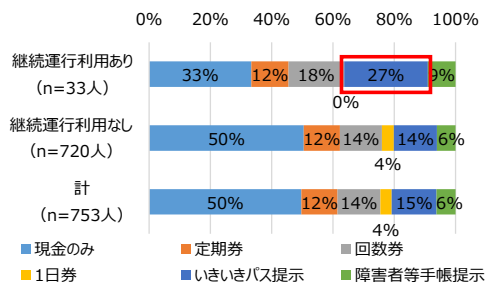
(参考・R3年度)

継続運行種別	便数(便)			計利用者数(人)			継続運行利用者数(人)			継続運行利用率(%)		
	平日	土日祝	計	平日	土日祝	計	平日	土日祝	計	平日	土日祝	計
小俣線(上り)→行道線(下り)	7	5	12	53	39	92	11	1	12	21%	3%	13%
小俣線(上り)→富田線(下り)	1	0	1	7	0	7	0	0	0	0%	-	0%
行道線(上り)→小俣線(下り)	8	5	13	46	36	82	5	0	5	11%	0%	6%
松田線(上り)→富田線(下り)	6	6	12	39	62	101	8	15	23	21%	24%	23%
富田線(上り)→松田線(下り)	6	6	12	27	39	66	5	12	17	19%	31%	26%
計	28	22	50	172	176	348	29	28	57	17%	16%	16%

## ●継続運行の利用状況（利用者33名のOD・支払い方法）

・継続利用の目的地（降車バス停）として、足利赤十字病院・アシコタウンあしかがが多い。

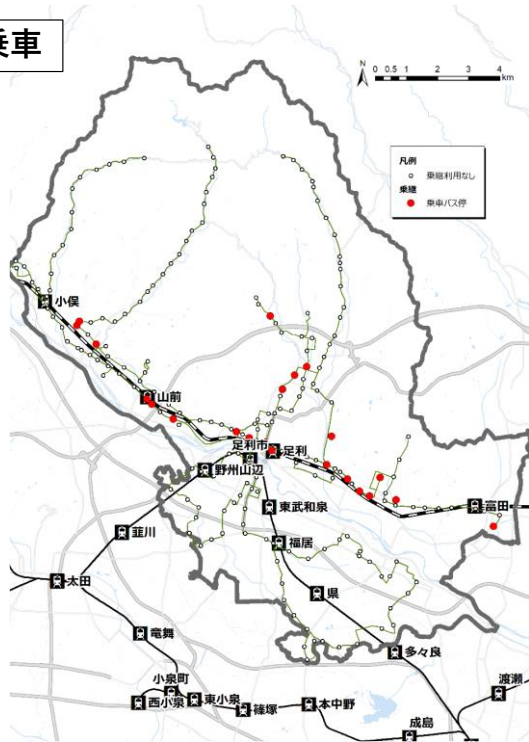
・継続運行利用者の支払い方法は、継続運行を利用していない人と比べいきいきパス提示が多く、現金のみの利用が少ない。  
定期券利用者の割合は継続運行の利用有無ではほぼ変わらなかった。



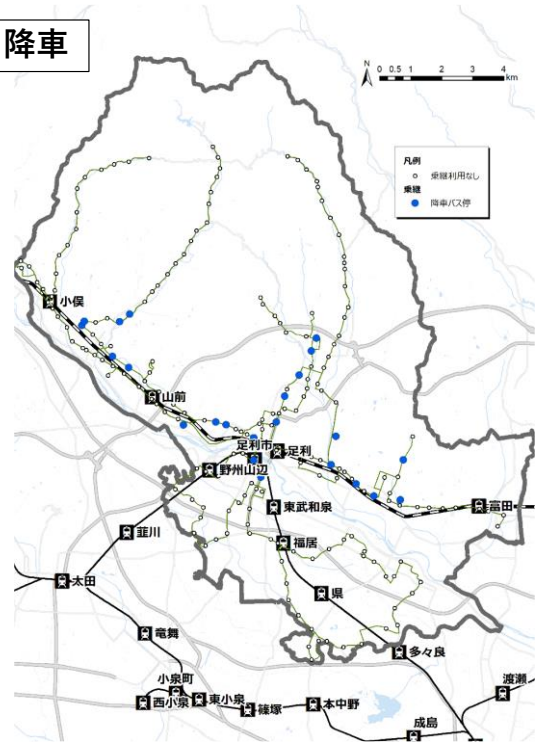
乗車	乗継	降車	継続運行種別
足利学校東	東武足利市駅	通三丁目	行道線(上り)→小俣線(下り)
江川町二丁目	アビタ	今福町	行道線(上り)→小俣線(下り)
月谷自然教室前	東武足利市駅	足利赤十字病院	行道線(上り)→小俣線(下り)
やすらぎハウス	アビタ	足利赤十字病院	行道線(上り)→小俣線(下り)
やすらぎハウス	アビタ	足利赤十字病院	行道線(上り)→小俣線(下り)
足利高校入口	アビタ	通七丁目	行道線(上り)→小俣線(下り)
足利赤十字病院入口	アビタ	江川町二丁目	小俣線(上り)→行道線(下り)
西中入口	アビタ	赤松台公園	小俣線(上り)→行道線(下り)
西中入口	アビタ	赤松台北	小俣線(上り)→行道線(下り)
山前駅前	アビタ	蔵王様前	小俣線(上り)→行道線(下り)
大前一丁目	東武足利市駅	二中前	小俣線(上り)→行道線(下り)
坂西団地	アビタ	アシコタウンあしかが	松田線(上り)→富田線(下り)
新松田川橋	アビタ	アシコタウンあしかが	松田線(上り)→富田線(下り)
通五丁目	アビタ	アシコタウンあしかが	松田線(上り)→富田線(下り)
通五丁目	アビタ	アシコタウンあしかが	松田線(上り)→富田線(下り)
彦谷町	東武足利市駅	大月入口	松田線(上り)→富田線(下り)
粟谷町入口	アビタ	東幸楽荘	松田線(上り)→富田線(下り)
美術館前	アビタ	東武足利市駅	松田線(上り)→富田線(下り)
通三丁目	アビタ	八門町	松田線(上り)→富田線(下り)
西中前	アビタ	毛野郵便局前	松田線(上り)→富田線(下り)
大月入口	東武足利市駅	大前五丁目	富田線(上り)→松田線(下り)
JR足利駅	東武足利市駅	出合橋	富田線(上り)→松田線(下り)
アシコタウンあしかが	アビタ	阿戸	富田線(上り)→松田線(下り)
東幸楽荘	アビタ	今井病院前	富田線(上り)→松田線(下り)
下宮先	アビタ	坂西団地	富田線(上り)→松田線(下り)
毛野新町中央児童公園	アビタ	西中前	富田線(上り)→松田線(下り)
毛野公民館前	アビタ	足利赤十字病院	富田線(上り)→松田線(下り)
助戸三丁目	東武足利市駅	足利赤十字病院	富田線(上り)→松田線(下り)
八門町	アビタ	足利赤十字病院	富田線(上り)→松田線(下り)
アシコタウンあしかが	アビタ	大前五丁目	富田線(上り)→松田線(下り)
岡崎山	アビタ	大前三丁目	富田線(上り)→松田線(下り)
アシコタウンあしかが	アビタ	大前三丁目	富田線(上り)→松田線(下り)
アシコタウンあしかが	アビタ	彦谷町	富田線(上り)→松田線(下り)

●継続運行の利用状況（利用者 33 名の OD）

乗車



降車



## 1 2 - 3 調査票

### 足利市生活路線バス「あしバスアッシー」利用状況調査

以下の質問について、**あてはまるものを折り曲げ**、バスを降りるときに、調査員へお渡しください。

#### ①性別

男性  女性

#### ②現金以外の支払い方法

※現金のみ（どれにも該当しない方）は折らないでください

定期券  回数券  1日券  いきいきパス提示  障害者等手帳提示

#### ③年代

学生の方			学生以外の方			
小学生 <input type="checkbox"/>	中学生 <input type="checkbox"/>	高校生 大学生 専門学生 <input type="checkbox"/>	64歳以下 <input type="checkbox"/>	65～69歳 <input type="checkbox"/>	70～79歳 <input type="checkbox"/>	80歳以上 <input type="checkbox"/>

#### ④今回のご利用の目的

通勤通学  買い物  通院  その他の用事

#### ⑤あしバスアッシーのご利用回数

週に3日以上  週に1～2日  月に数日  月に1日以下

#### ⑥今回のご利用は行き帰り、どちらか

行き  帰り

#### ⑦バス停と目的地の間の移動方法

行きの方 バスを降りた後  
帰りの方 バスに乗るまで  
電車を利用したか

電車  電車以外

電車以外の方：バス停と目的地の間の徒歩時間

1分以内  5分以内  10分以内  それ以上

最後の質問は、あしバスアッシーを「片道だけ」ご利用になる方のみお答えください

#### ⑧あしバスアッシーを片道利用しない場合の交通手段

家族等の送迎  施設等の送迎  タクシー  その他

調査は以上です。  
ご協力ありがとうございました。

調査員記入欄	路線	便	乗車	降車	乗継	同乗者

## 1 3 バス利用者実態調査

### 1 3-1 調査概要

#### (1) 調査概要

目的：市内乗降停留所(バス停) 4箇所において、生活路線バス利用者の移動の目的の詳細や、バスサービスの導入意向等について調査し、今後の計画の方向性を検討する際の基礎資料とする。

対象バス停：東武足利市駅、JR 足利駅、アシコタウンあしかが、美術館前

#### (2) 回収状況

452 票

バス停留所名	バス利用者	バス利用者以外
東武足利市駅	96	0
JR 足利駅	40	0
アシコタウン	29	135
美術館前	22	130
計	187	265

### (3) 質問内容

- I. 共通調査項目
  - ・バスロケーションシステムの必要性
  - ・キャッシュレス決済の利用意向
  - ・バス利用者の公共交通に対する意見
- II. 東武足利市駅、JR 足利駅
  - ・鉄道利用の有無
  - ・居住地、居住地詳細
  - ・移動の目的
- III. アシコタウンあしかが
  - バス利用者
    - ・居住地、居住地詳細
    - ・移動の目的
    - ・アシコタウンあしかが来訪頻度
    - ・アシコタウンあしかがのバス運行本数について
  - バス利用者以外
    - ・居住地、居住地詳細
    - ・移動の目的
    - ・アシコタウンあしかが来訪頻度
    - ・アシコタウンあしかがへの生活路線バス利用の検討について
- IV. 美術館前
  - バス利用者
    - ・居住地、居住地詳細
    - ・移動の目的
    - ・美術館前のバス停を訪れた目的
    - ・美術館前への来訪頻度
  - バス利用者以外
    - ・居住地
    - ・あしバスアッシーの利用経験の有無
- V. その他
  - バス利用者以外の公共交通に対する意見



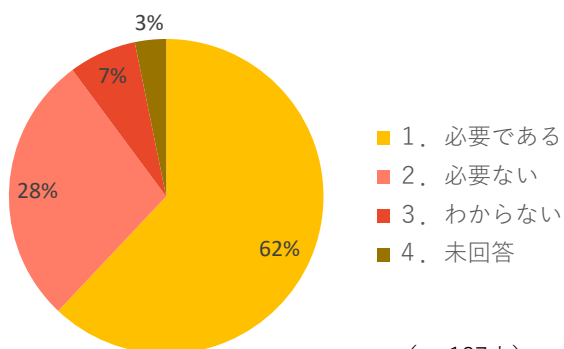
## 1 3 - 2 集計・分析結果

### (1) 共通調査項目

#### ●バスロケーションシステムの必要性

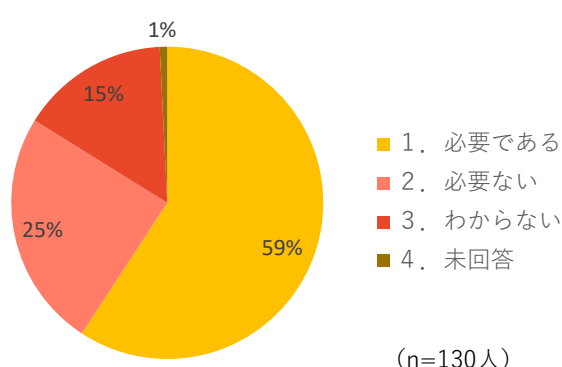
##### ・バス利用者

バスロケーションシステムの必要性



##### ・バス利用者以外

バスロケーションシステムの必要性

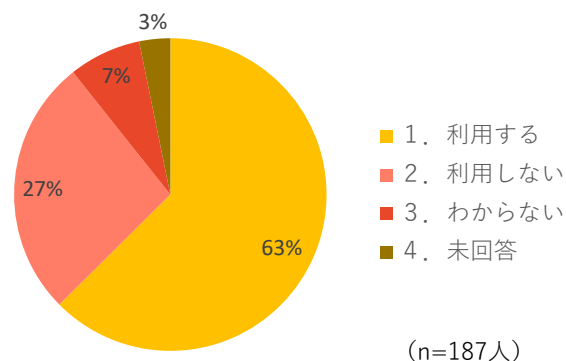


バス利用者、バス利用者以外とも約6割の方が、バスロケーションシステムの必要性を感じている。

#### ●キャッシュレス決済の利用意向

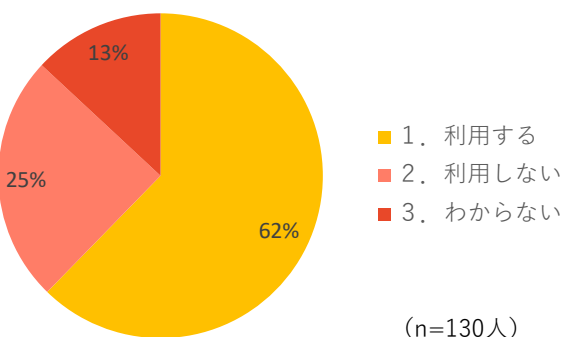
##### ・バス利用者

キャッシュレス決済の利用意向



##### ・バス利用者以外

キャッシュレス決済の利用意向



バス利用者、バス利用者以外とも約6割の方が、キャッシュレス決済の利用意向がある。

#### ●バス利用者の公共交通に対する意見（主な意見を抜粋）

##### 主な意見

- ・「バスの本数を増やしてほしい」という意見が多くを占めた。

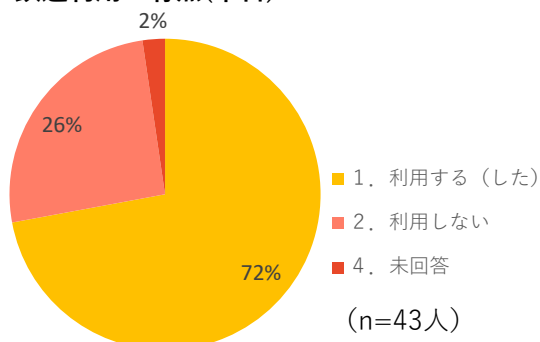
##### その他の意見

- ・「交通系 IC カードなどのキャッシュレス決済を利用したい。」
- ・「バスが遅れ、不安を感じることもある。」
- ・「電車とバスの乗継を良くしてほしい。」
- ・「バスの終発が早い。」
- ・「屋根や椅子の設置など、バス待ちの環境を良くしてほしい。」
- ・「大きい病院のところにバス停を設置してほしい。」

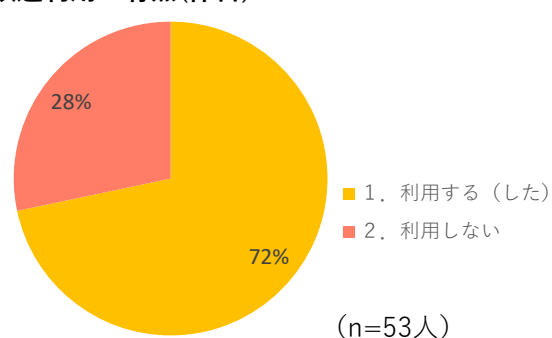
など様々なバス利用者の意見が寄せられた。

## (2) 東武足利市駅

・鉄道利用の有無(平日)

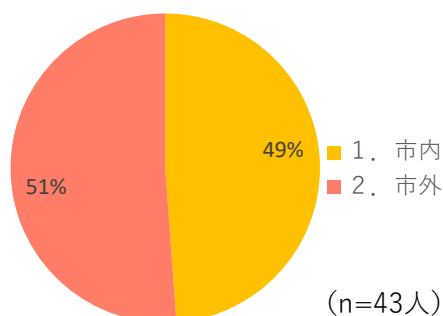


・鉄道利用の有無(休日)

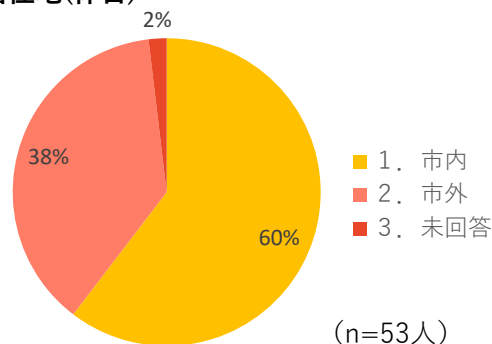


平日・休日ともに割合に変化はなく、約7割のバス利用者が鉄道を利用している。鉄道ダイヤとの近接性が重要となると推測される。

・居住地(平日)

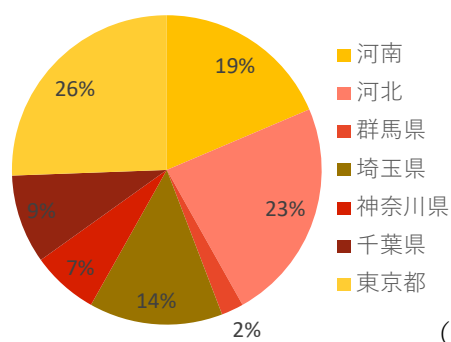


・居住地(休日)

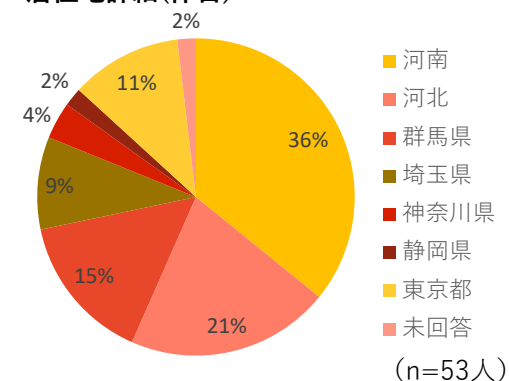


バス利用者のうち、平日約5割が、休日約4割が市外からの利用者であり、市外から鉄道を利用し、バスに乗り換えをしている利用者が、一定数いると推測される。

・居住地詳細(平日)

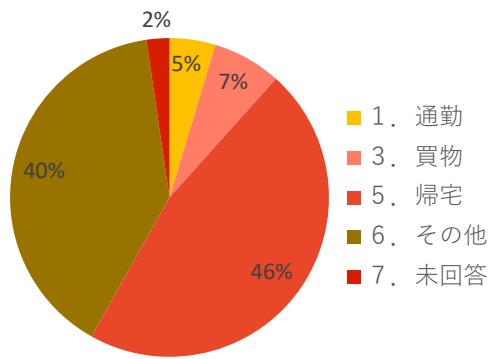


・居住地詳細(休日)

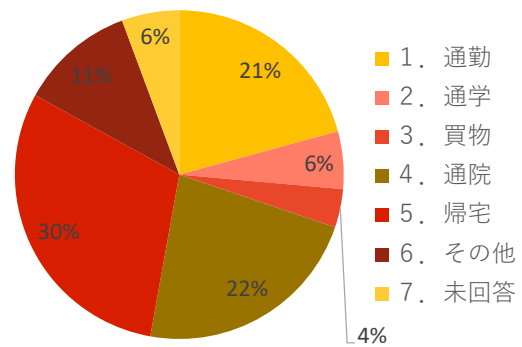


市内については、平日は河北からの移動が河南より若干多く、休日は河南からの移動が河北より多くなっている。市外については、平日は、東京都、埼玉県、千葉県の順で、休日は群馬県、東京都、埼玉県の順で移動が多くなっている。

・移動の目的(平日)



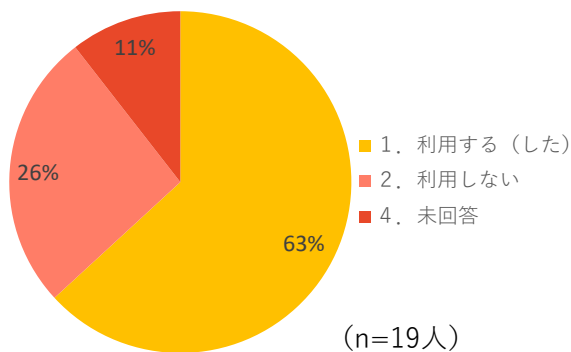
・移動の目的(休日)



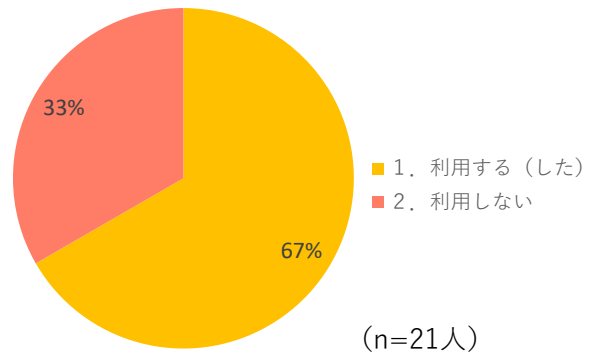
移動の目的は、平日・休日とも帰宅の割合が高い。その他については、平日は、その他、買物、通勤の順、休日は通院、通勤、その他の順で割合が高かった。

(3) JR 足利駅

・鉄道利用の有無(平日)

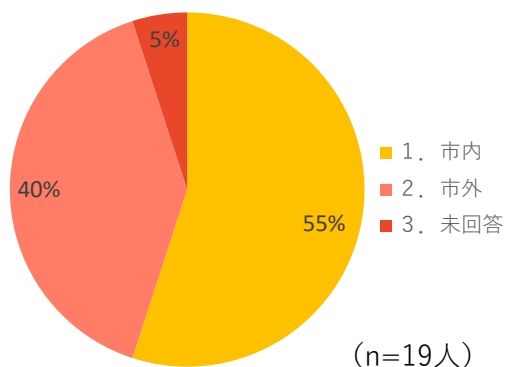


・鉄道利用の有無(休日)

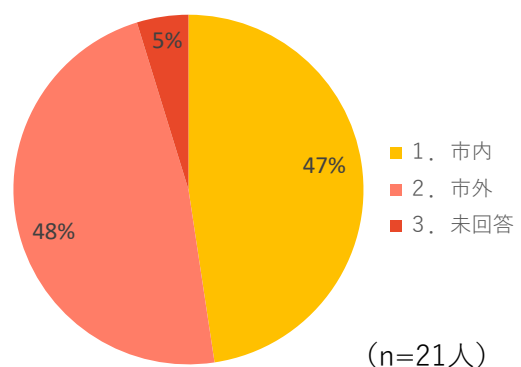


平日約6割、休日約7割のバス利用者が、鉄道を利用している。鉄道ダイヤとの近接性が重要となると推測される。

・居住地(平日)

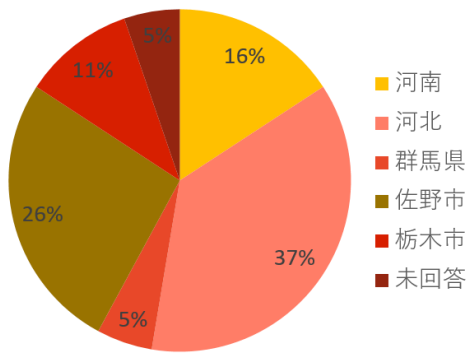


・居住地(休日)

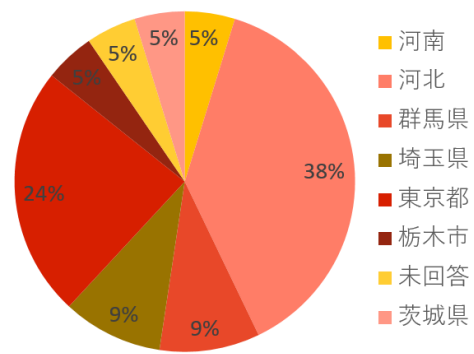


バス利用者のうち、平日約4割が、休日約5割が市外からの利用者であり、市外から鉄道を利用し、バスに乗り換えをしている利用者が一定数いると推測される。

・居住地詳細(平日)

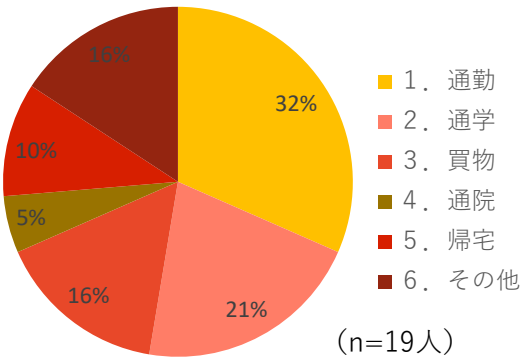


・居住地詳細(休日)

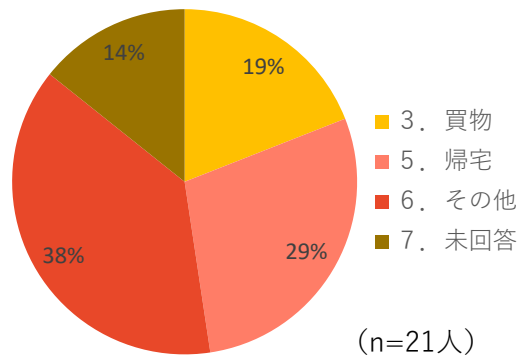


市内については、平日・休日ともに、河北からの移動が河南より多くなっている。市外については、平日は佐野市、栃木市、群馬県の順で、休日は東京都、埼玉県、群馬県の順で移動が多くなっている。

・移動の目的(平日)



・移動の目的(休日)

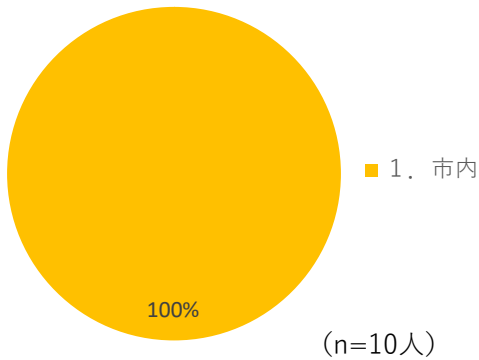


移動の目的は、平日は通勤、通学、買物の順で割合が高い。休日はその他、帰宅、買物の順で割合が高かった。

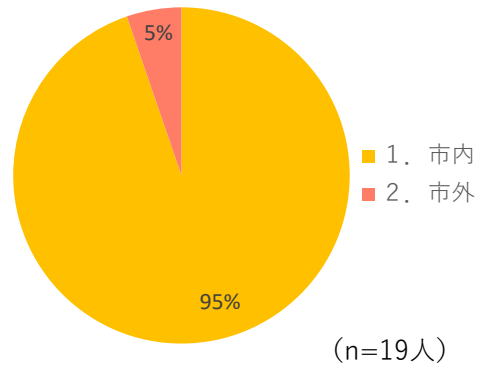
(4) アシコタウンあしかが

●バス利用者

・居住地(平日)

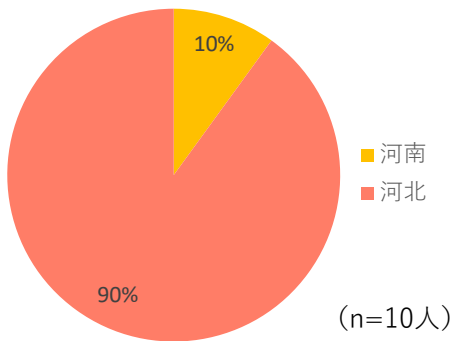


・居住地(休日)

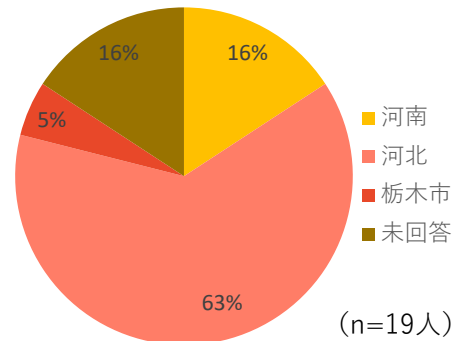


アシコタウンあしかがは平日は、10割が市内バス利用者であった。休日は、若干市外のバス利用者がいた。

・居住地詳細(平日)

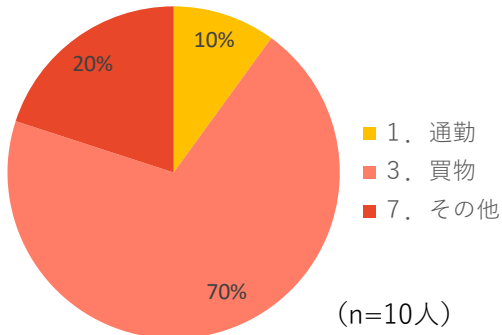


・居住地詳細(休日)

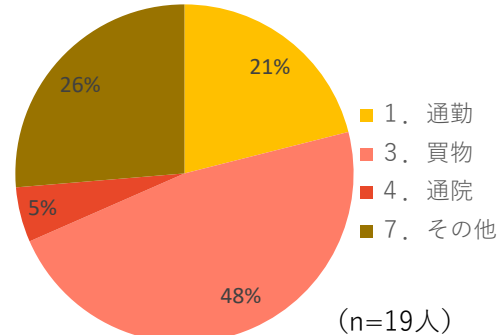


市内については、平日は、河北のバス利用者が約9割を占め、河南は1割に留まった。休日は、河北が約6割で、河南の割合が若干増加している。市外からのバス利用者は、栃木市からであった。

・移動の目的(平日)

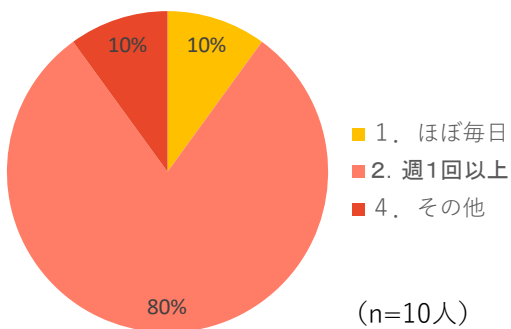


・移動の目的(休日)

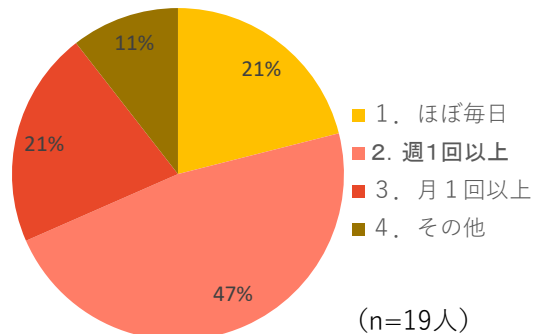


アシコタウンへの移動目的は、平日は、約7割が買物であった。約1割であるものの、通勤での利用も確認された。休日については、約5割が買物で、通勤での利用も約2割確認された。

・来訪頻度(平日)

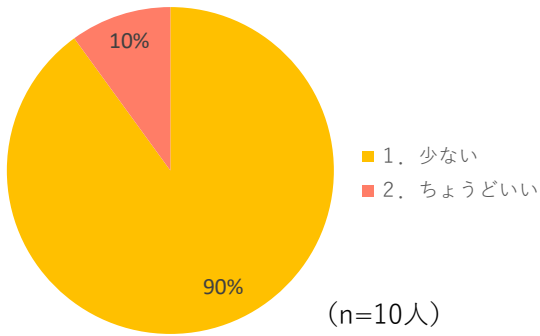


・来訪頻度(休日)

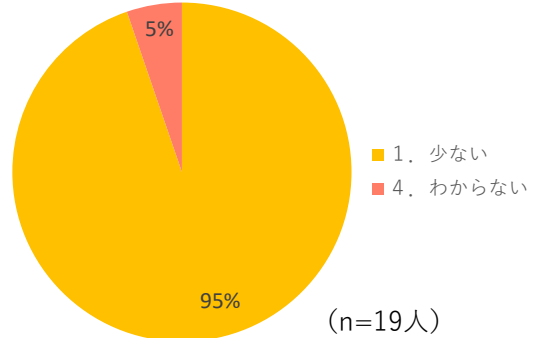


平日は、週1回以上利用している方が約9割、休日も約7割とヘビーユーザーが多いことが伺える。

・バスの運行本数(平日)



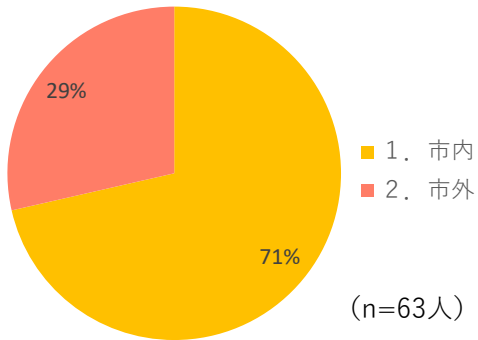
・バスの運行本数(休日)



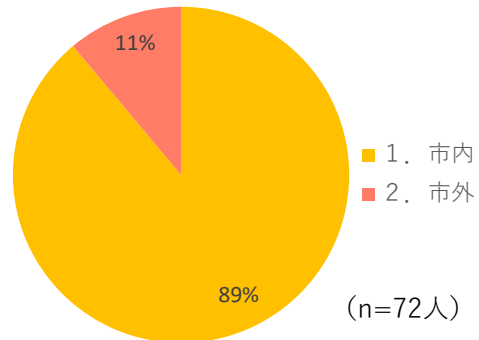
バスの運行本数については、平日・休日ともに少ないという意見が9割以上を占めたため、バスの運行本数の増加が求められていると推測される。

●バス利用者以外

・居住地(平日)

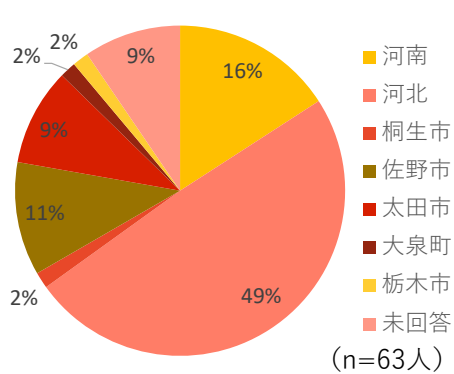


・居住地(休日)

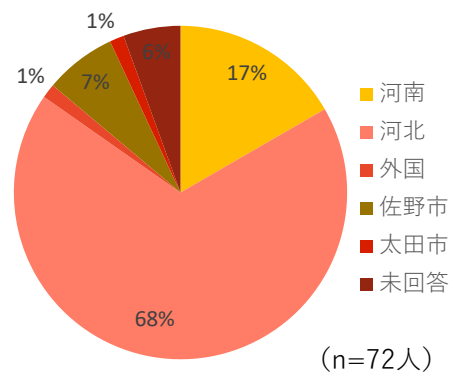


アシコタウンあしかがは、市内からの来訪者が多く、市内の潜在的な移動需要が高いと推測される。休日よりも平日において、市外からの来訪者が多い傾向にある。

・居住地詳細(平日)

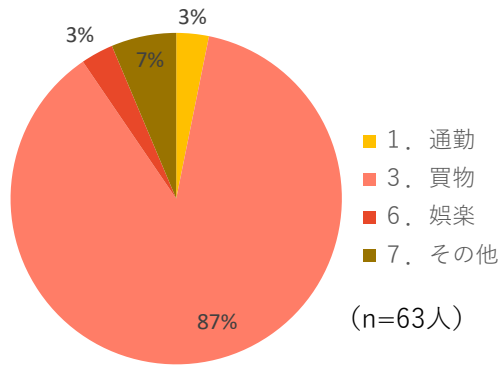


・居住地詳細(休日)

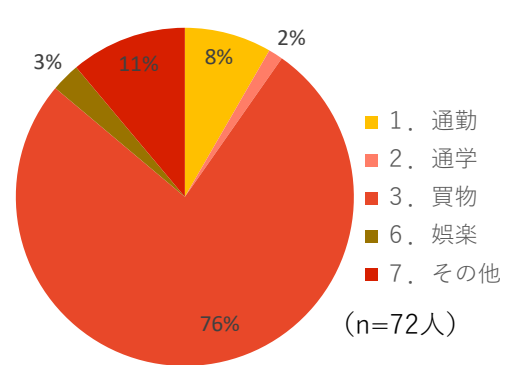


市内については、平日・休日ともに、河北からの移動が、河南より多くなっている。市外については、平日は、佐野市、太田市の順で、休日は佐野市からの移動が多くなっている。

・移動の目的(平日)

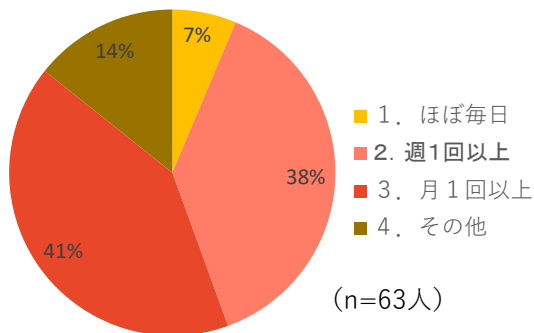


・移動の目的(休日)

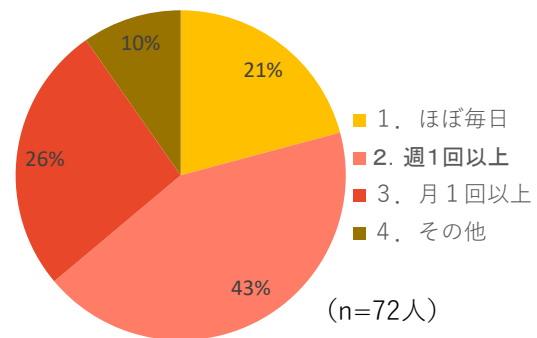


アシコタウンへの移動目的は、平日は約9割、休日は約8割が買物であった。休日は、通勤目的が、若干増加する傾向にある。通勤や買物の移動需要について、バス利用への転換の可能性があると推測される。

・来訪頻度(平日)

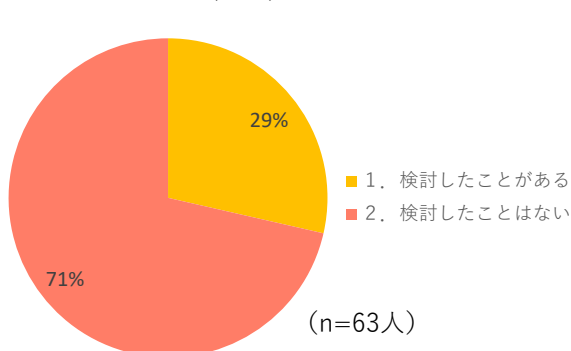


・来訪頻度(休日)

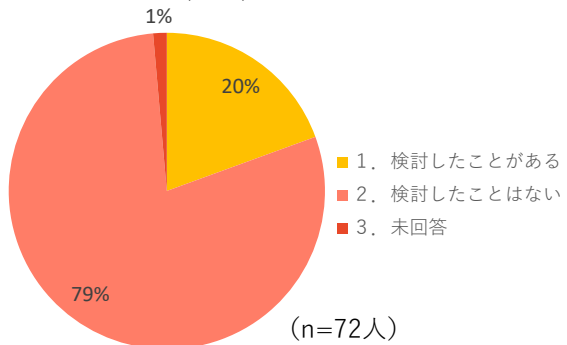


平日よりも休日の方が、来訪頻度の高い施設利用者がいる。平日・休日ともに、施設利用者の約8割以上が月1回以上は来訪しており、アシコタウンあしかがお出かけの目的地として、一定のポテンシャルがある施設と推測される。

・バス利用の検討(平日)



・バス利用の検討(休日)

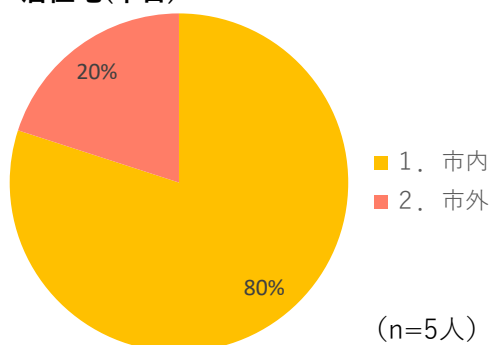


平日で約3割、休日で約2割、バスの利用を検討したことがある利用者があり、ダイヤ・路線の改善により、バスへの利用転換の一定の需要が見込まれる。

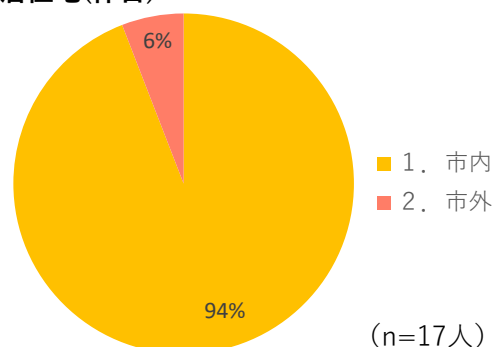
## (5) 美術館前

### ●バス利用者

#### ・居住地(平日)

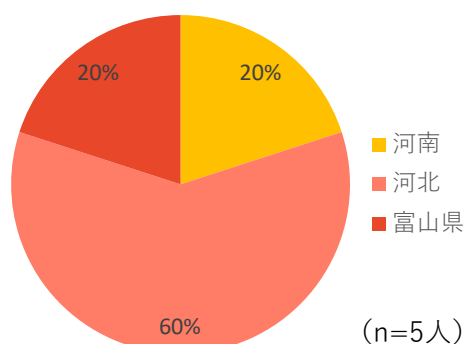


#### ・居住地(休日)

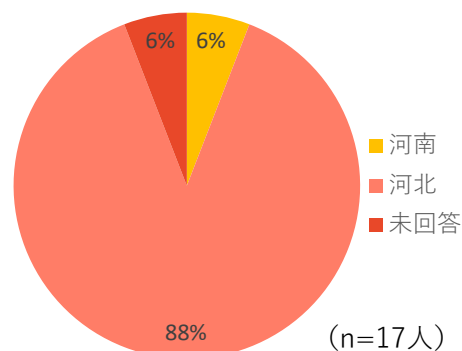


美術館前は平日は8割、休日は約9割が、市内のバス利用者であり、市内のバス利用者が多い傾向にある。

#### ・居住地詳細(平日)

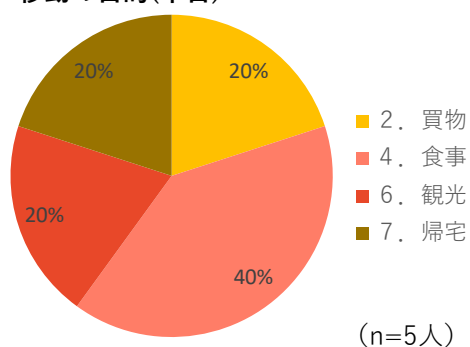


#### ・居住地詳細(休日)

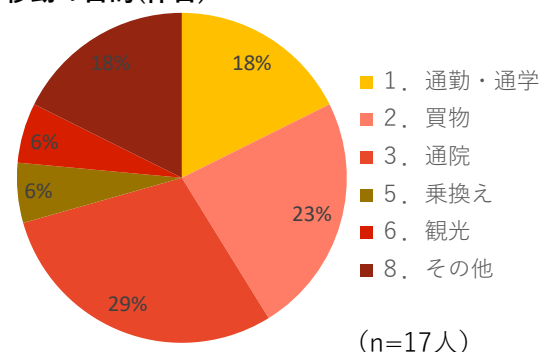


平日は利用者の約6割が河北と多く、休日はさらに河北が約9割を占めた。

#### ・移動の目的(平日)



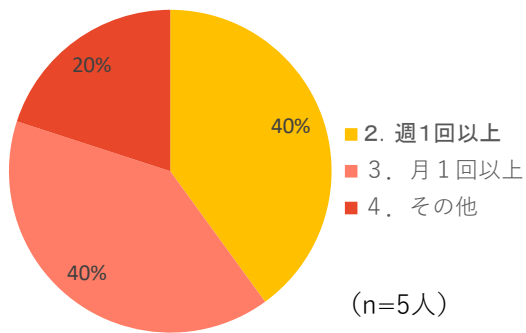
#### ・移動の目的(休日)



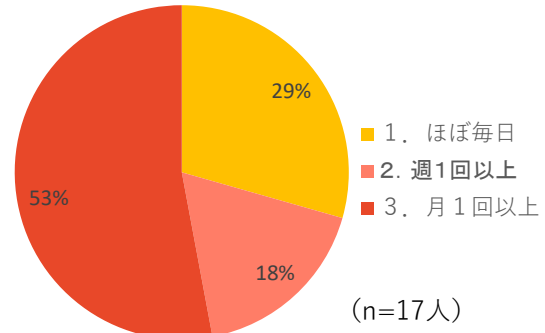
美術館前の平日の移動目的は、主に食事、買物、観光などで、乗り換えの利用は確認できなかった。休日は、主に通院、買物、通勤・通学などで、若干乗換えに利用している方が存在している。



・ 来訪頻度(平日)



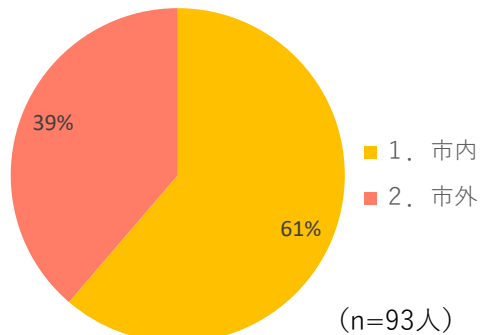
・ 来訪頻度(休日)



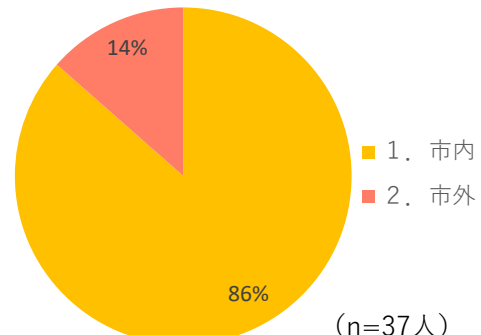
平日は、ほぼ毎日利用している方はおらず、週1回以上利用している方と、月1回以上利用している方が約4割ずついた。休日は、ほぼ毎日来訪する方が約3割おり、週1回以上利用する方も約2割いた。

●バス利用者以外

・ 居住地(平日)

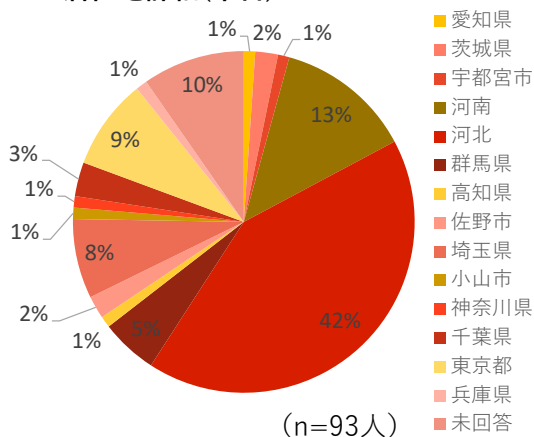


・ 居住地(休日)

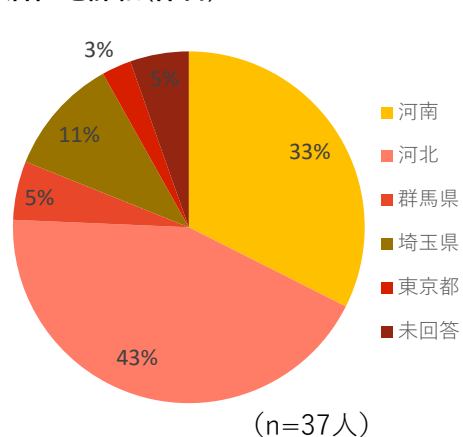


美術館前は、市内からの来訪者が多い。市外からの来訪者は休日よりも平日に割合が多い傾向にある。

・ 居住地詳細(平日)

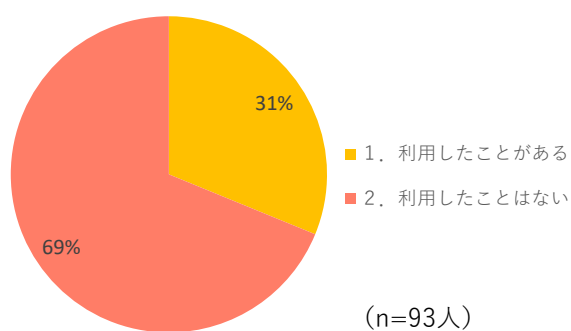


・ 居住地詳細(休日)

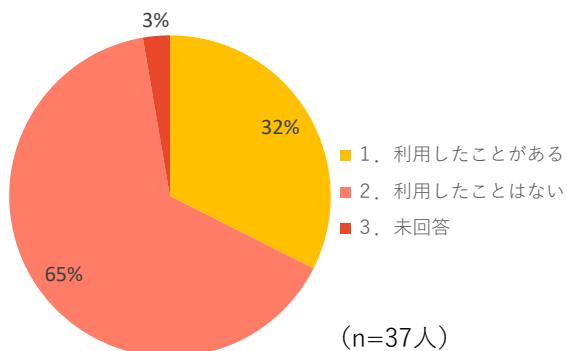


市内については、平日・休日ともに河北からの移動が河南より多くなっている。休日は、河南からの移動の割合が増える。市外については、平日は、佐野市、東京都、埼玉県の順で、休日は埼玉県、群馬県、東京都からの移動が多くなっている。

・バス利用経験の有無(平日)



・バス利用経験の有無(休日)



美術館前周辺の歩行者のうち、平日、休日ともに、約3割の方がバスを利用したことがあるとのことであった。バス利用の促進策等により、市中心部の歩行者を増加させる潜在的な需要があると推測される。

## (6) その他 バス利用者以外の公共交通に対する意見 (主な意見を抜粋)

### 主な意見

- ・主に、「バスの運行本数を増やしてほしい。」「車が乗れなくなったときに不安を感じるため、バスを充実させてほしい」という意見が多くを占めた。

### その他の意見

- ・「電車とバスの乗継を良くしてほしい。」
- ・「通学への利用に合った時間にバスを走らせてほしい。」
- ・「市民プラザ等にバス停がほしい。」
- ・「ココファーム行のバスが増えるとありがたい。」

など様々な意見が寄せられた。

### 1 3-3 調査票

## 足利市 生活路線バス利用実態調査票

回答に必要な目安時間は約2分です。

別添1

調査日	月 日	調査場所	東武足利市駅
調査項目		回答	
①本日鉄道を利用します(した)か。		1 利用する(した) 2 利用しない	
②どこから移動されてきましたか。		1 市内( )町 2 市外( )	
③移動の目的と場所はどこですか。		目的： 1 通勤 2 通学 3 買物 4 通院 5 帰宅 6 その他( ) 場所： ( )	
④バスの遅延状況がわかるシステムについて必要ですか。		1 必要である 2 必要ない 3 わからない	
⑤バスにキャッシュレス決済が導入されたら利用しますか。		1 利用する 2 利用しない 3 わからない	
⑥その他公共交通についての意見がある場合はここに記入してください。			

以下バス及びアンケート対象者情報欄

バス路線	線													
時間帯	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
性別	1 男性 2 女性													
年齢	1	10歳未満		2	10代		3	20代		4	30代			
	5	40代		6	50代		7	60代		8	70代		9	80代以上

## 足利市 生活路線バス利用実態調査票

回答に必要な目安時間は約2分です。

別添2

<b>調査日</b>	月 日	<b>調査場所</b>	JR 足利駅
<b>調査項目</b>		<b>回答</b>	
①本日鉄道を利用します(した)か。		1 利用する(した) 2 利用しない	
②どこから移動されてきましたか。		1 市内( )町 2 市外( )	
③移動の目的と場所はどこですか。		目的： 1 通勤 2 通学 3 買物 4 通院 5 帰宅 6 その他( ) 場所： ( )	
④バスの遅延状況がわかるシステムについて必要ですか。		1 必要である 2 必要ない 3 わからない	
⑤バスにキャッシュレス決済が導入されたら利用しますか。		1 利用する 2 利用しない 3 わからない	
⑥その他公共交通についての意見がある場合はここに記入してください。			

以下バス及びアンケート対象者情報欄

<b>バス路線</b>	線
<b>時間帯</b>	7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19
<b>性別</b>	1 男性 2 女性
<b>年齢</b>	1 10歳未満 2 10代 3 20代 4 30代 5 40代 6 50代 7 60代 8 70代 9 80代以上

## 足利市 生活路線バス利用実態調査票【バス利用者用】

回答に必要な目安時間は約2分です。

別添3

調査日	月 日	調査場所	アシコタウンあしかが
調査項目		回答	
①どこから移動されてきましたか。		1 市内( )町 2 市外( )	
②アシコタウンのバス停はどのような目的で訪れることが多いですか。		1 通勤 2 通学 3 買物 4 通院 5 食事 6 娯楽 7 その他( )	
③アシコタウンをどの程度の頻度で訪れていますか。		1 ほぼ毎日 2 週1回以上 3 月1回以上 4 その他( )	
④アシコタウンのバスの本数をどう感じますか。		1 少ない 2 ちょうどよい 3 多い 4 わからない	
⑤バスの遅延状況がわかるシステムについて必要ですか。		1 必要である 2 必要ない 3 わからない 4 わからない	
⑥バスにキャッシュレス決済が導入されたら利用しますか。		1 利用する 2 利用しない 3 わからない	
⑦その他公共交通についての意見がある場合はここに記入してください。			

以下バス及びアンケート対象者情報欄

バス路線	線																			
時間帯	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19							
性別	1 男性		2 女性																	
年齢	1 10歳未満		2 10代		3 20代		4 30代													
	5 40代		6 50代		7 60代		8 70代		9 80代以上											

## 足利市 生活路線バス利用実態調査票【バス利用以外】

回答に必要な目安時間は約2分です。

別添4

調査日	月 日	調査場所	アシコタウンあしかが
調査項目		回答	
①どこから移動されてきましたか。		1 市内( )町 2 市外( )	
②アシコタウンはどのような目的で訪れることが多いですか。		1 通勤 2 通学 3 買物 4 通院 5 食事 6 娯楽 7 その他( )	
③アシコタウンをどの程度の頻度で訪れていますか。		1 ほぼ毎日 2 週1回以上 3 月1回以上 4 その他( )	
④生活路線バスでアシコタウンまで移動することを検討したことはありますか。		1 検討したことがある 2 検討したことはない	
⑤その他公共交通についての意見がある場合はここに記入してください。			

以下バス及びアンケート対象者情報欄

バス路線	線																			
時間帯	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19							
性別	1	男性	2	女性																
年齢	1	10歳未満	2	10代	3	20代	4	30代	5	40代	6	50代	7	60代	8	70代	9	80代以上		

## 足利市 生活路線バス利用実態調査票【バス利用者用】

回答に必要な目安時間は約2分です。

別添5

調査日	月 日	調査場所	市立美術館前
調査項目		回答	
①どこから移動されてきましたか。		1 市内( )町 2 市外( )	
②移動の目的と場所はどこですか。		目的： 1 通勤・通学 2 買物 3 通院 4 食事 5 乗換え 6 観光 7 帰宅 8 その他( ) 場所： ( )	
③美術館前のバス停はどのような目的で訪れることが多いですか。		1 通勤・通学 2 買物 3 通院 4 食事 5 乗換え 6 観光 7 その他( )	
④美術館前をどの程度の頻度で訪れていますか。		1 ほぼ毎日 2 週1回以上 3 月1回以上 4 その他( )	
⑤バスの遅延状況がわかるシステムについて必要ですか。		1 必要である 2 必要ない 3 わからない	
⑥バスにキャッシュレス決済が導入されたら利用しますか。		1 利用する 2 利用しない 3 わからない	
⑦その他公共交通についての意見がある場合はここに記入してください。			

以下バス及びアンケート対象者情報欄

バス路線	線																			
時間帯	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19							
性別	1 男性		2 女性																	
年齢	1 10歳未満		2 10代		3 20代		4 30代													
	5 40代		6 50代		7 60代		8 70代		9 80代以上											

## 足利市 生活路線バス利用実態調査票【バス利用以外】

回答に必要な目安時間は約2分です。

別添6

調査日	月 日	調査場所	市立美術館前
調査項目		回答	
①どこから移動されてきましたか。		1 市内( )町 2 市外( )	
②足利市の生活路線バスを利用したことがありますか？		1 利用したことがある 2 利用したことはない	
③生活路線バスなどの公共交通についての何か意見はありますか？			
④バスの遅延状況がわかるシステムの導入について必要ですか。		1 必要である 2 必要ない 3 わからない	
⑤バスにキャッシュレス決済が導入されたら利用しますか。		1 利用する 2 利用しない 3 わからない	

以下バス及びアンケート対象者情報欄

バス路線	線																		
時間帯	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19						
性別	1 男性		2 女性																
年齢	1	10歳未満		2	10代		3	20代		4	30代								
	5	40代		6	50代		7	60代		8	70代		9	80代以上					



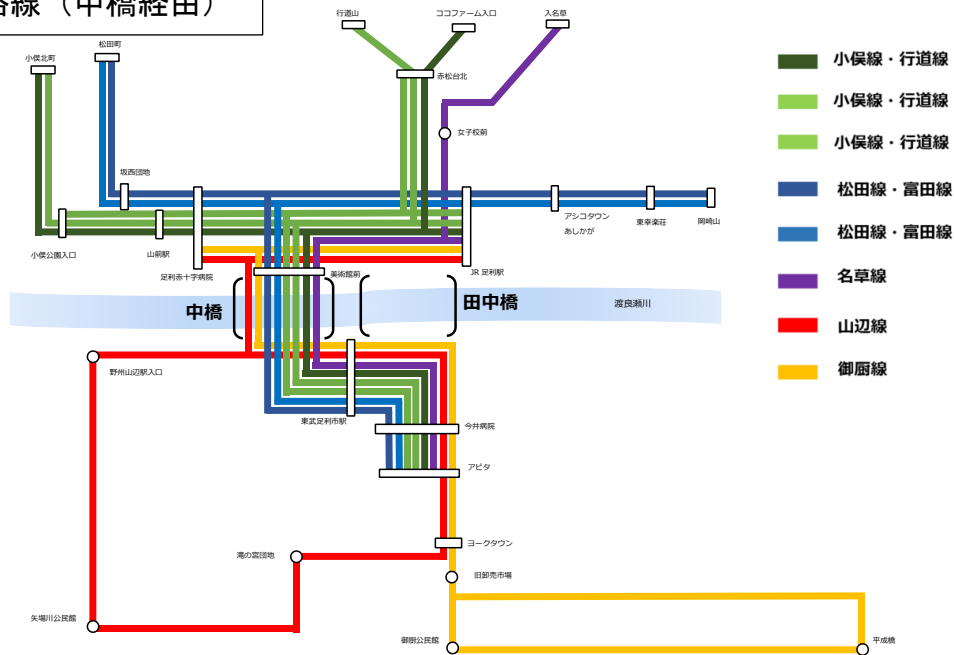
# 1 4 中橋架替工事対応のためのバスルート再編方針(案)検討資料

## (1) 中橋架け替え時の代替バス路線区間について

### ●背景 (現状)

- ・現在、生活路線バス (あしバスアッシー) は8路線中、休日運行する中央循環線を除く7路線は、「中橋」により渡良瀬川を南北に運行している。(下図)
- ・今後の中橋架け替えに際して、南北方向の運行ルートの変更が必要となる。

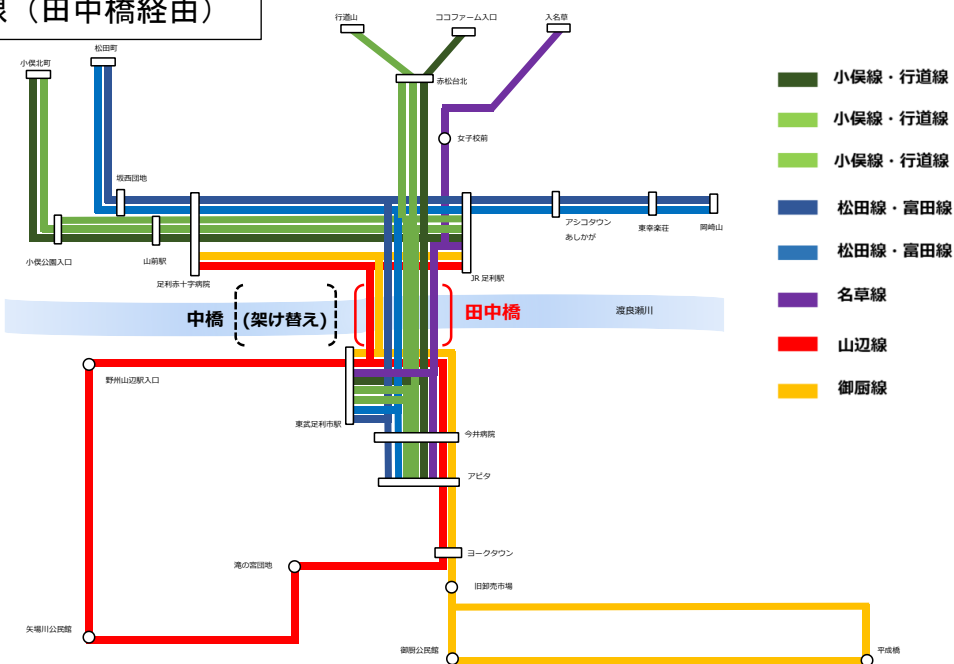
現在の路線 (中橋経由)



### ●中橋架け替えに伴うルート変更について

- ・中橋架け替え時は、「田中橋」の経路によるルート変更を現時点の想定案とする。(下図)
- ・次頁で、田中橋経路に変更した際の、運行距離や運行時間の变化等について試算する。

変更路線 (田中橋経由)



## (2) 田中橋経由にした場合の運行距離や運行時間の変化等シミュレーション

### ●路線の変更について

- 田中橋経由とした場合の路線迂回、足利市駅アクセス等を考慮すると、片道増加距離は以下と想定する。

<路線変更に伴う距離の変化>

路線分類	増加距離（片道当たり）
小俣線・松田線・山辺線・御厨線	1.3 km
名草線	0.7 km、1.4 km
行道線・富田線	0.7 km
中央循環線（休日のみ）	変更なし

### ●所要時間の増大、遅れ時間の想定について

- 田中橋経由とした場合、上記の路線長の増加に伴い、所要時間が増加する。
- このほか、中橋架け替えに伴う田中橋等の交通量増加に伴う田中橋区間の通過所要時間の増加も想定される。
- H29 渡良瀬川中流築堤計画検討業務計画書（国土交通省関東地方整備局渡良瀬川河川事務所）において対象区間（交差点影響除く区間の遅れ）の最大遅れ時間の概算検討がされており、該当区間においても最大2分半程度の所要時間増大が試算される。
- 上記のほか、田中橋前後の経路上の交差点における進行時間に対する停車時間として、全交差点において信号サイクル上、最大限に黄赤時間の停車をしたと仮定すると最大8分半程度の黄赤時間の停車が想定される。
- 上記の合計より最大11分程度の田中橋経由による混雑遅れを路線別に想定する。

### ●1日当たり（平日）の総走行距離、総運行所要時間と必要車両数

- 上記の条件により、平日1日当たりの運行における総走行距離、総運行所要時間は以下の通りとなる。
- 田中橋経由の迂回による距離の増分は6.7%増であるが、田中橋の混雑を加味すると所要時間として27.3%増と想定される。
- 現在、バス車両は8台で運行しているが、所要時間増分を踏まえると計10台程度が必要となることが想定される。

<路線変更に伴う距離の変化>

	現在	田中橋経由変更後
総走行距離	1270 km／日	1355 km／日 (6.7%増)
総運行所要時間	71 時間 46 分	91 時間 22 分 (27.3%増)
使用車両台数	8 台	10 台以上 (27.3%増)

## 1.5 他市町村の取組事例調査

計画策定の参考とするため、自治体が運営するコミュニティバス、デマンド型交通などや、地域住民等が主体となる移動手段構築などの事例調査を実施しました。事業の概要等は以下のとおりです。

### (1) 群馬県渋川市

#### 自治体の概要

人口	74,581人【資料：令和2年国勢調査】
面積	240.27km <sup>2</sup> 【資料：〃】
高齢化率	38.40%【資料：〃】
特徴	<p>平成18年に1市1町4村が合併。</p> <p>公共交通としては、JR2路線、市町村乗合バスが19路線、一般乗合バスが5路線が運行されている。</p> <p>群馬県の北部に位置し、地形は赤城山、榛名山などに抱かれ、利根川、吾妻川の流れによって形成された谷地とともに、起伏に富んだ地形を有している。</p> <p>伊香保温泉をはじめ、泉質の異なる温泉が市内に点在する。</p> <p>市町村乗合バスや通学バスに、毎年3億円ほどの運行経費をかけており、その他、社会福祉協議会においても、タクシーを活用した買物支援事業等を実施している。</p>

#### ①自治体コミュニティバスに関する取組

取組名	新たなバス路線導入の取組
手法	自治体コミュニティバスの運行（一般乗合旅客自動車運送事業）
内容	立地適正化計画策定を契機に、市内中心拠点等における公共交通サービス向上のため、バス新路線の導入を検討するもの
事業概要	<p>【事業主体】 渋川市</p> <p>【事業費】 182,669千円</p> <p>※令和4年度市町村乗合バス運行補助事業費予算額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋川市の今後のバス路線再編の考え方として、中心部拠点や南部・北部の生活拠点を乗換えポイントとした、新路線の導入を検討している。</li> <li>・ルートの設定にあたっては、市民アンケート調査で利用者の多かった病院やスーパー等を経由する利便性の高い路線を検討している。</li> </ul>

#### ②自治体デマンド型交通に関する取組

取組名	北橋メグール
手法	自治体デマンド型交通の運行（一般乗合旅客自動車運送事業）
内容	渋川市東部の北橋地区内にデマンド型運行バスを走らせているもの
事業概要	<p>【事業主体】 渋川市</p> <p>【事業費】 12,480千円</p> <p>※令和4年度バス交通デマンド化事業予算額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が事前に、電話またはスマートフォンで予約をし、あらかじめ設定されたバス停間を、AI(人工知能)の技術を使って、予約されたバス停を効率よく移動する。</li> </ul> <p>【運賃】 高校生以上200円</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年度輸送実績</li> </ul> <p>【輸送人員】 約1,300人</p> <p>【収支率】 約4%</p>

### ③タクシー利用補助の取組

<b>取組名</b>	<b>渋川市高齢者移動・生活支援事業</b>
<b>手法</b>	タクシー利用補助
<b>内容</b>	高齢者の移動や生活を支援するため、タクシー等の利用料金の一部を助成するもの
<b>事業概要</b>	<p>【事業主体】 渋川市</p> <p>【事業費】 27,779 千円 ※令和4年度高齢者移動・生活支援事業予算額</p> <p>【対象】 運転免許を所有していない75歳以上の市民</p> <p>【助成内容】 タクシー利用券(1枚500円)を年間48枚交付ほか</p>

### ④タクシーを活用した取組

<b>取組名</b>	<b>ささえあい買物事業あいのり</b>
<b>手法</b>	タクシー（一般乗用旅客運送事業）の活用
<b>内容</b>	買い物に困っている地域の高齢者が、既存のタクシーに相乗りして買い物に行くもの
<b>事業概要</b>	<p>【事業主体】 渋川市社会福祉協議会</p> <p>【事業費】 2,004 千円(令和元年度実績)</p> <p>【利用者】 1,049 人(令和元年度実績)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内の75歳以上の利用希望者が、事前に社会福祉協議会に申し込み、タクシーに相乗りするメンバーを社会福祉協議会が調整する。</li> <li>利用者は、買物をする店舗からの距離に応じた料金を支払う仕組み</li> <li>タクシー料金の一部を、協賛している店舗や社協が負担し、通常のタクシー料金より安価な移動を可能としている。</li> </ul>

## (2) 富山県朝日町

### 自治体の概要

<b>人口</b>	11,081 人【資料：令和2年国勢調査】
<b>面積</b>	226.30 km <sup>2</sup> 【資料： ” 】
<b>高齢化率</b>	44.00% 【資料： ” 】
<b>特徴</b>	<p>富山県の東端に位置し、日本海に面している。</p> <p>東南は北アルプス連峰がそびえ、小川、笹川、境川の三川は、これらの山々に源を發し、日本海に注いでいる。</p> <p>公共交通としては、JR1路線、まちバス9路線が運行されている。</p> <p>また、地域住民の車両を活用したライドシェアサービス「ノッカルあさひまち」の取組を実施している。</p>

### ①自治体コミュニティバスに関する取組

<b>取組名</b>	<b>あさひまちバス</b>
<b>手法</b>	自治体コミュニティバスの運行（一般乗合旅客自動車運送事業）
<b>内容</b>	バスの大幅な増便と、明確な運行コンセプトの下でのダイヤ設定によりコミュニティバスの利用増加を目指すもの
<b>事業概要</b>	<p>【事業主体】 朝日町</p> <p>【事業費】 37,120 千円 ※令和4年度あさひまちバス運行事業費予算額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年から、京都大学と町でバスに関する共同の取組がスタート</li> <li>バスの運行本数の増便(68便/週⇒378便/週※運行開始当初)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線コンセプトを明確に設定             <ul style="list-style-type: none"> <li>①全便が駅発着(鉄道ダイヤとの近接性を確保)</li> <li>②日中は病院・商店へのアクセスを確保</li> <li>③夜間は飲食店の多い地区から各方面へのアクセスを深夜まで確保</li> </ul> </li> <li>・結果、バス利用者が運行開始当初から2倍以上に増加。「令和元年度地域公共交通優良団体大臣表彰」受賞に至る。</li> </ul>
--	---

## ②市町村運営有償運送に関する取組

<b>取組名</b>	<b>ノッカルあさひまち</b>
<b>手法</b>	自治体デマンド型交通の運行（市町村運営有償運送）
<b>内容</b>	地域住民の自家用車を活用し、地域住民同士の相乗りにより移動サービスを行うもの
<b>事業概要</b>	<p>【事業主体】朝日町</p> <p>【事業費】 4,453 千円</p> <p style="padding-left: 20px;">※令和4年度住民参加型移動サービス運行事業予算額</p> <p style="padding-left: 20px;">※システム導入経費は含まれない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町が自家用車を提供していただけるボランティアドライバーを募集。ボランティアドライバーのお出かけの予定を毎月ホームページにアップする。</li> <li>・利用者は、電話やLINEで利用予約を行う、ボランティアドライバーの車に相乗りする形で移動する。</li> </ul> <p>【運賃】バス乗車券2～3枚(400円～600円)</p>

### デマンド型交通とは・・・

「デマンド型交通」は、正式には、「需要応答型交通システム」といい、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関です。自治体、地域の団体など様々な団体が事業主体となりえます。

事前予約により運行するという特徴があり、「運行方式」、「運行ダイヤ」、「発着地の自由度」の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。

具体的に例を挙げますと、「運行方式」については、予め定められたルートを実行するものや、運行ルートは予め決めずに予約に応じたルート設定をするものなどがあります。

「運行ダイヤ」については、予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行するものや、運行時間内であれば、需要に応じ運行するものなどがあります。

「発着地の自由度」については、予め設置されているバス停等のみを発着地とするものや、ドアツードアで利用者の自宅を発着地とするものなど、様々な発着地の設定があります。

さらに、デマンド型交通の中には、AI（人工知能）や、IT（情報技術）を活用した運行システムや予約システムを活用している事例が増加しています。

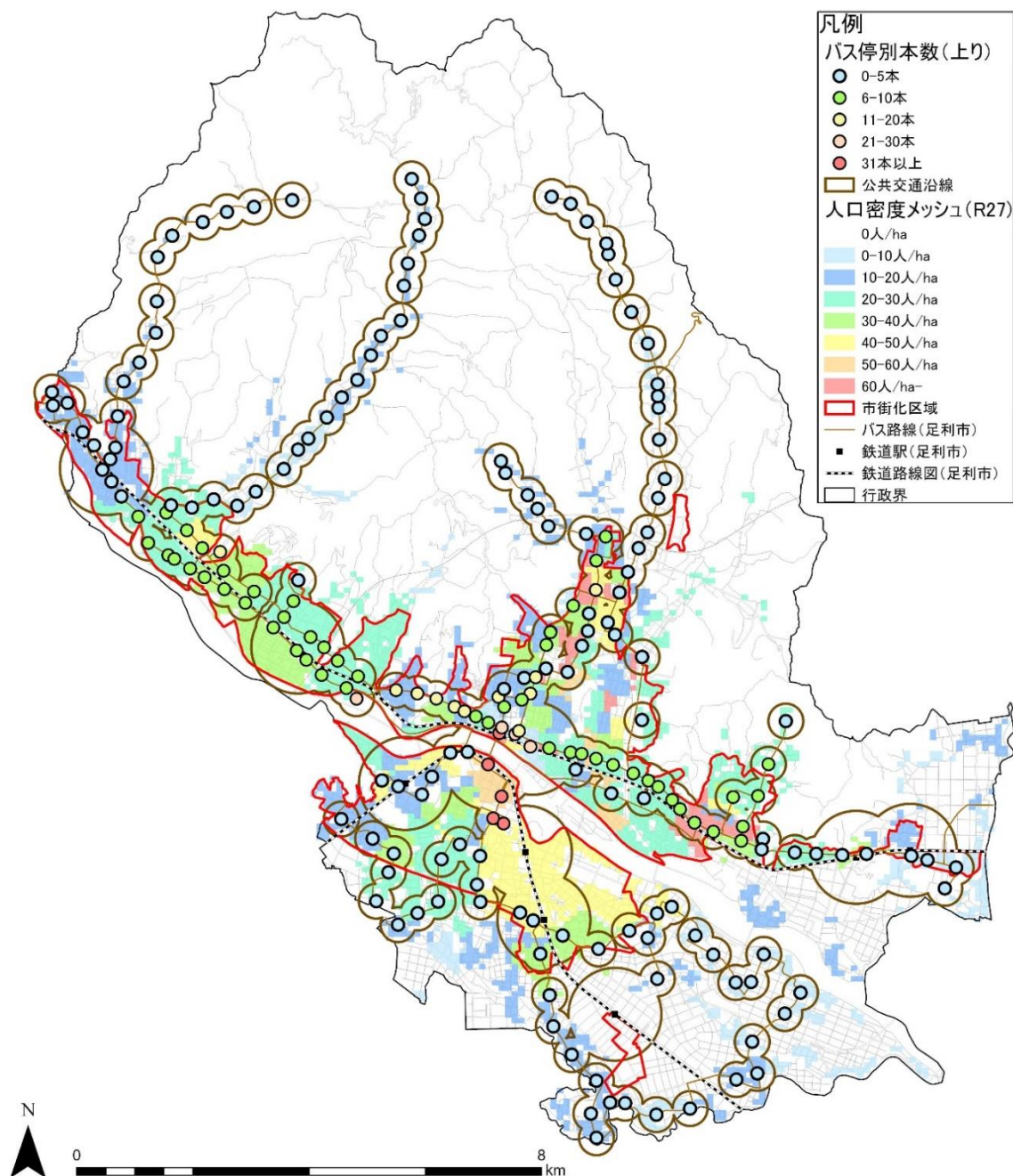
このように、デマンド型交通導入を検討する際には、地域の需要や実情に応じた適切な設計を行うことが重要となります。

## 1 6 公共交通不便地域への対応検討資料

### (1) 本市の公共交通不便地域の現状

本市の立地適正化計画における調査において、以下の図に示すとおり、市街化区域内の公共交通（鉄道・バス）は、一部区間を除いて概ねカバーされています（鉄道駅については半径 800m、バス停については半径 300mの設定で算出）。

これらの、公共交通のカバーの範囲の外を、本市の公共交通不便地域として想定します。



資料：足利市立地適正化計画（令和4年3月）

## (2) 公共交通不便地域への対応手法の整理

公共交通不便地域への対応を本市の課題と捉え、対応を検討するため、地域にあった多様な交通資源の活用の検討を行う必要があります。

公共交通不便地域への対応手法については、様々な手法が存在し、道路運送法などの法令との整合性を図る必要もあることから、日常生活の移動に関する主なものについて、以下のとおり整理を行います。

道路運送法の事業は、車両の種別により、大きく「事業用自動車（緑ナンバー・道路運送法第4条許可）」と「自家用自動車（白ナンバー・道路運送法第79条登録）」に分類されます。

道路運送法では、自家用自動車を使用した有償運送は、原則として認められていませんが、公共交通不便地域での運送や、身体障害者・要介護者の運送といった、地域住民の生活維持に必要な運送について、それらがバス・タクシー事業によって提供されない場合に、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて、有償で運送することが認められています。

上記以外にも、道路運送法の適用対象外となるボランティア運送の手法などがあります。

運行形態 (対応手法)	事業の位置づけ	車両の 位置づけ	有償/ 無償	運行主体	本市の現状
乗合バス コミュニティバス デマンド型交通 乗合タクシー	一般乗合旅客自動車 運送事業	緑ナンバー 事業用自動車を使用 (4条許可)	有償	市町村、 民間事業者等	あしバスアッ シーの運行等
	タクシー				一般乗用旅客自動車 運送事業
コミュニティバス デマンド型交通	市町村運営有償運送 (交通空白輸送)	白ナンバー 自家用自動車を使用 (79条登録)		市町村	本市運行なし
地域共助型生活交 通	公共交通空白地有償 運送				NPO法人 等
ボランティア運送	ボランティア運送	道路運送法 の適用対象 外	無償	その他 (NPO法 人等)	

また、上記の他にも、日常生活の移動に関する支援策として、市町村によるタクシー利用補助事業などの移動支援手法もあります。

(3) 公共交通不便地域への対応手法検討表

手法	デマンド型交通	タクシー利用補助	地域住民等が主体となる移動手段構築	
			地域共助型生活交通	ボランティア運送
運営主体	自治体←		→地域住民	
内容	利用者が予約を入れ、指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービス	利用できる対象地域、対象者等を絞らねばならず、タクシー利用について市が一定額を補助する制度	道路運送法に基づき、郊外集落等において、NPO 法人や地域住民等が主体となって自家用車等を活用し、有償で行う交通サービス	道路運送法によらず、一定の制約の中で、NPO 法人や地域住民等が移動・外出支援を行う取組
メリット	利用者の予約に応じて運行するので効率的な運行ができる。	ドアツードアによりサービス提供が可能で利用者にとって利便性が高い。	道路運送法に基づき運営するため、ボランティア運送より安定的に運営できる。	道路運送法の手続きが必要なく、取り組むことができる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者1人あたりの運行経費がコミュニティバスに比較し大きくなる。</li> <li>山間部には向かない。</li> <li>通勤・通学者にとっては不便</li> <li>生活路線バス・タクシーの利用減につながる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者が増えると市の財政負担が大きくなる。</li> <li>生活路線バスの利用減につながる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>仕組みづくりが課題（車両・ドライバー・財源の確保等）</li> <li>生活路線バス・タクシーの利用減につながる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>仕組みづくりが課題（車両・ドライバー・財源の確保等）</li> <li>車両の安全管理について留意する必要がある。</li> <li>生活路線バス・タクシーの利用減につながる可能性がある。</li> </ul>
関係者	市・交通事業者	市・交通事業者	地域住民・市・交通事業者等	地域住民・市・交通事業者等
自治体負担	大	大	中	小
事例	北橋メグル(群馬県渋川市)など	高齢者移動支援事業(群馬県渋川市)など	「ぐるっとおぜ地区バス」(富山県高岡市)など	柳原地区デマンドタクシーを考える会(本市)など