

路線バス利用者アンケート調査報告書(概要)

路線バス利用者アンケート調査結果概要

■実施概要

調査目的	前橋市内を運行する路線バスの利用者を対象に、バス停の利用状況とサービスレベルの問題点を把握し、効率化するバス運行区間と維持するバス運行区間など、路線再編に向けた検討材料とするためアンケート調査を実施した。
調査対象者	前橋市内を運行する路線バスの利用者
調査方法	①駅前配布（前橋駅でバスを待っている方への調査票配布） ②バス車内配布 ③バス車内留め置き
調査時期	令和7年1月25日（土）～令和7年2月28日（金）
回収数	620票

■結果概要

1. 回答者の属性

- ・10代～70代までの幅広い年代から回答を得られました。
- ・職業は、「会社員・公務員」が約半数を占め、「高校生・大学生」からの回答も一定程度みられます。

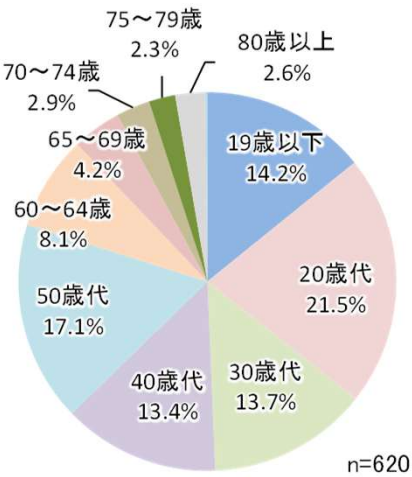


図 年代

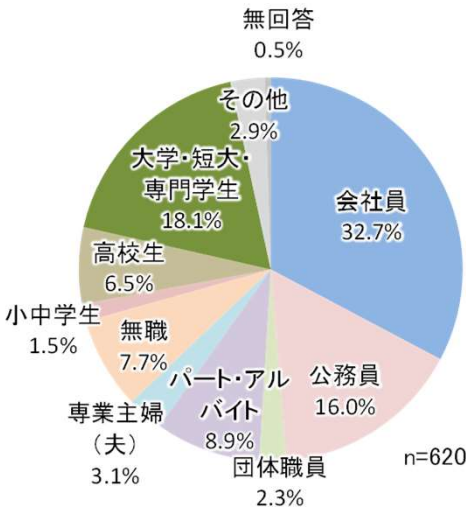


図 職業

・居住地をみると、**市民・市民以外による利用が半々**ですが、やや市民以外による利用が多い状況です。

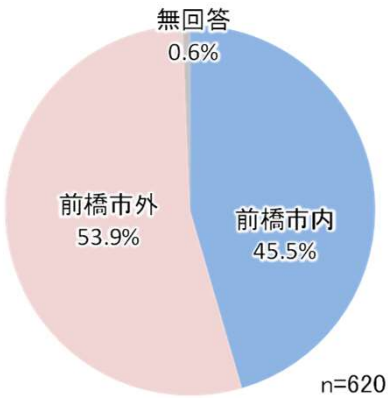


図 居住地

・自宅からバス停までの距離は、約半数が300m圏内に居住しており500m圏内まで含めると6割強、1km圏内まで含めると8割という状況です。**自宅近くにバス停がある方による利用が多い**状況です。

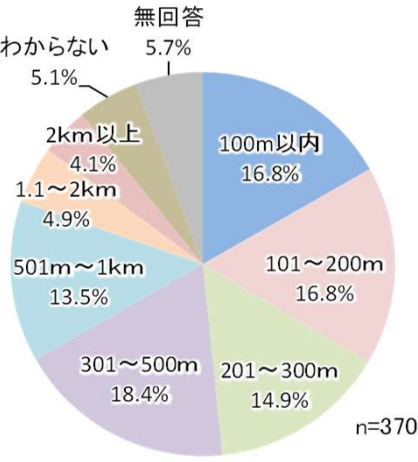


図 自宅からバス停までの距離

<バスを利用した時間帯>

- ・ 行きの利用時間帯は、7時台～13時台の利用が多い。
- ・ 帰りの利用時間帯は、7時台～13時台、16時台の利用が多い。

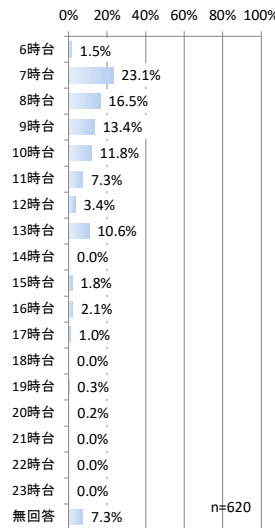


図 行きの時間帯

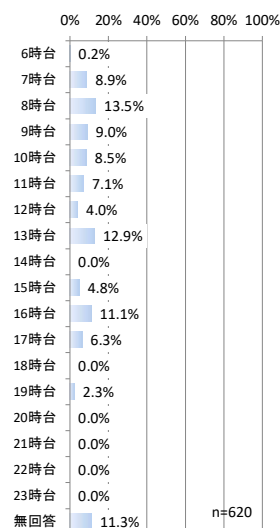


図 帰りの時間帯

<乗継状況>

- ・ バス乗車前の移動手段は、徒歩が半数を占め、鉄道からの乗継もみられます。その他、自転車からの乗継も一部みられます。
- ・ バス乗車後の移動手段は、徒歩が半数を占め、鉄道への乗継も見られます。

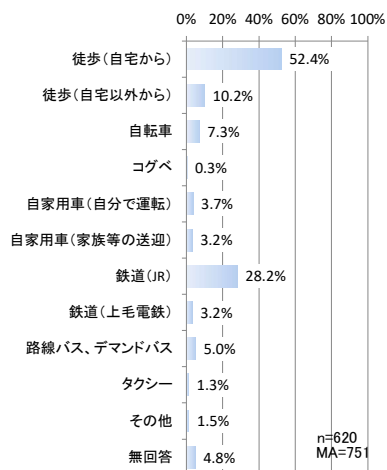


図 バス乗車前の移動手段

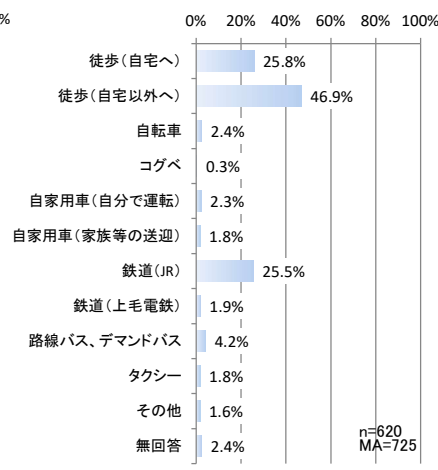
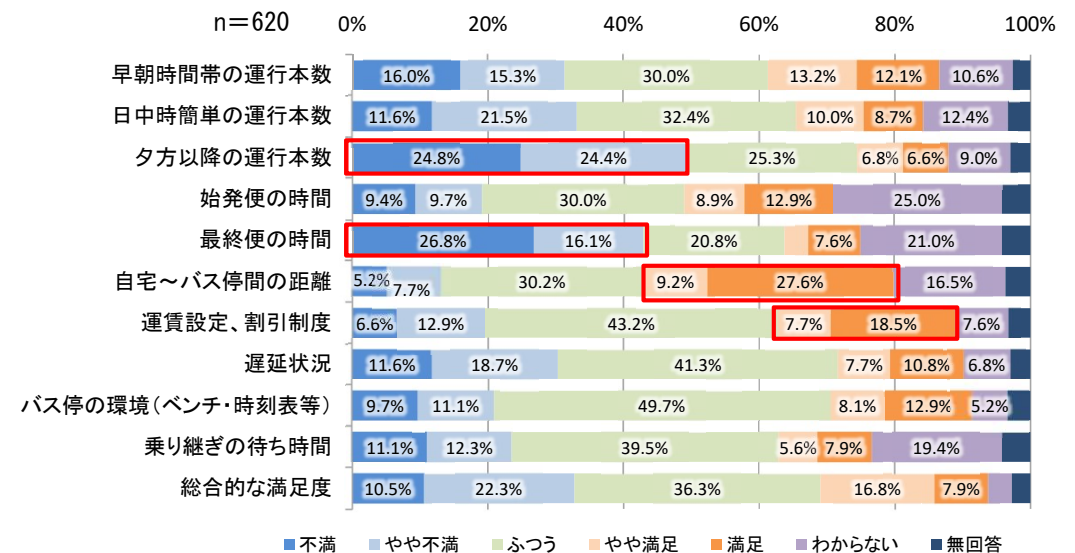


図 バス乗車後の移動手段

2. 回答者の満足度

- ・ 項目別の満足度では、**自宅～バス停間の距離・運賃設定、割引制度では満足度が低い**傾向です。
- ・ 一方、**夕方以降の運行本数、最終便の時間などでは満足度が低い**傾向です。



- ・ 路線バスで最も重視するサービスは、**運行本数が多いことが41.9%で最も高く、次いで夜間時間帯に運行されていること13.1%、運賃が安いこと10.5%**と続いている状況です。

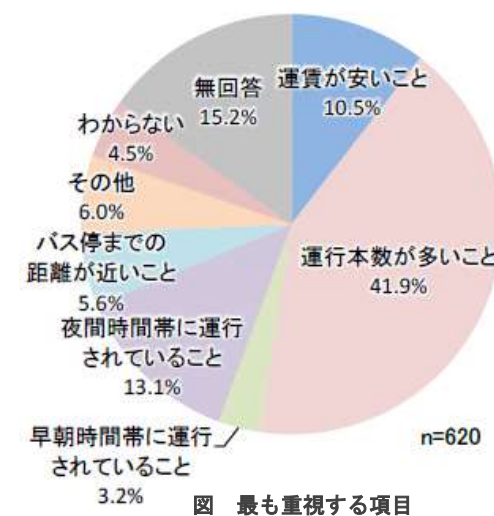


図 最も重視する項目

3. 普段の利用状況 ※路線別に集計

- ・路線バスにおける利用者数増加・利用者数減少の要因を整理するため、路線別集計を行いました。

【路線の区分】

- ①利用者増加路線：平成31年と令和5年度を比較して、利用者数の増減率が105%以上の路線
- ②利用者横ばい路線：平成31年と令和5年度を比較して、利用者数の増減率が95%～105%の路線
- ③利用者減少路線：平成31年と令和5年度を比較して、利用者数の増減率が95%未満の路線

①利用者増加路線

11_前橋高崎線(芝塚経由)
13_前橋高崎線(京目経由)
18_前橋榛東線
19_前橋吉岡線
25_前橋金古玉塚台線
26_前橋土屋文明線
28_イオンモール高崎前橋線
30_前橋玉村線
43_川曲線
59_シャトルバス

②利用者横ばい路線

22_前橋渋川線
41_城南運動公園線
47_新前橋駅西口線
54_嶺公園線
56_石関町前橋大島駅線

③利用者減少路線

14_日赤病院高崎線
27_前橋箕郷線
40_東大室線
42_広瀬駒形線
44_川原町線(緑が丘経由)
48～50_富士見温泉線、
前橋赤城山線
51_青柳富士見線
53_荻窪公園線
58_日赤病院前橋駅線

※利用者数の推移が把握できていない路線(川原町線、前橋公園線、大渡町線、石関町前橋駅線)は集計から除外しています。

<普段の利用目的>

- ・いずれの路線においても、「通勤」で利用している人の割合が多く、利用者減少路線においては、その傾向が強く表れており、その他の目的では利用されにくい傾向がみられます。

- ・利用者増加路線では、「レジャー」や「買い物(日用品)」も多くみられています。

表 普段の利用目的

	普段の利用目的								
	通勤	通学	通院	買い物(日用品)	買い物(衣類や家電等)	飲食	地域の集まり等	レジャー	仕事(通勤以外)
全体 n=575	45.6%	13.6%	9.6%	21.4%	15.0%	10.6%	3.3%	22.3%	7.1%
利用者増加路線 n=389	42.2%	12.6%	9.0%	22.6%	16.7%	11.6%	4.4%	25.2%	6.4%
利用者横ばい路線 n=67	43.3%	28.4%	11.9%	22.4%	16.4%	7.5%	1.5%	13.4%	7.5%
利用者減少路線 n=119	58.0%	8.4%	10.1%	16.8%	8.4%	9.2%	0.8%	17.6%	9.2%

<普段のバス利用頻度>

- ・約6割が日常的(週1日以上)に路線バスを利用しています。

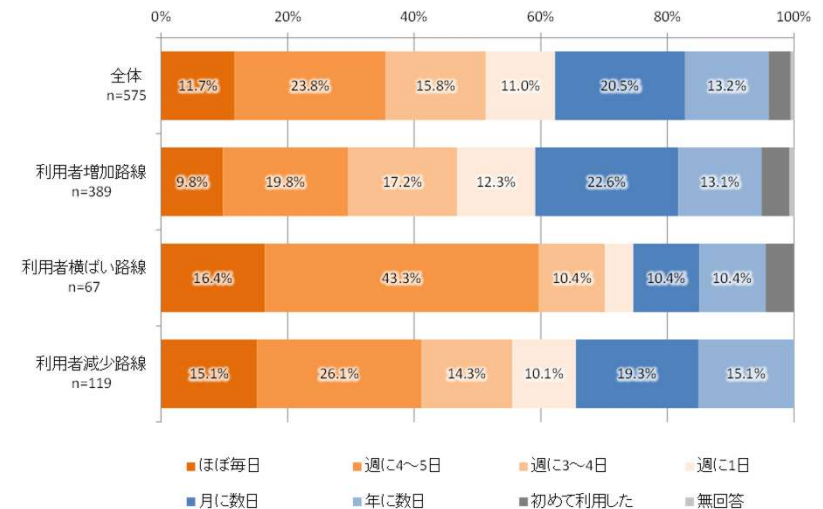


図 普段の公共交通の利用頻度

<バス利用頻度の変化>

- ・利用頻度の変化は、「これまで利用していたが、もっと利用するようになった」が約14.1%、「これまで利用していなかったが、利用するようになった」が約21.2%です。

- ・利用者増加路線は「これまで利用していなかったが、利用するようになった」の回答が多く、新規利用者の獲得によって、利用者が増えたものと考えられます。

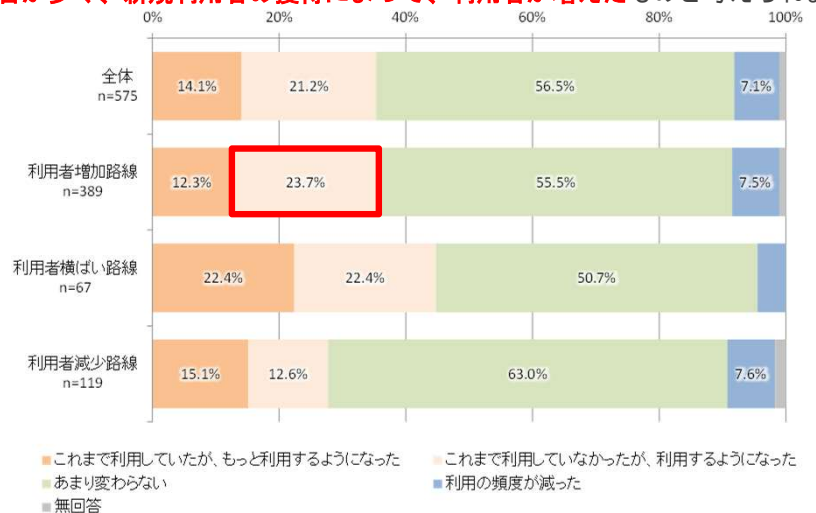


図 路線バスの利用頻度の変化(昨年度との比較)

<バス利用の頻度が増えた理由>

- ・利用者増加路線においては、「外出頻度自体が増えたから」が最も多く約4割を占めています。その他の理由として、「運行ルート沿線に目的地ができたから」や「一度使ってみたら便利だったから」が多いことから、**利用促進にあたっては、市内の開発動向との連動、利用機会の創出が効果的**であると考えられる。
- ・なお、横ばい路線、減少路線においても同じ傾向がみられます。

表 利用頻度が増えた理由

	利用頻度が増えた理由								
	外出頻度自体が増えたから	運行ルート沿線に目的地ができたから	バスの運行ルートが変わったから	バスの運行頻度が増えたから	紙媒体で情報を入手しやすくなったから	WEB上で公共交通の情報を入手しやすくなったから	一度使ってみたら、便利だったから	割引が利用できるようになったから	運行時間帯が伸びたから
全体 n=203	38.9%	22.7%	2.5%	3.9%	1.0%	2.5%	18.7%	3.0%	1.0%
利用者増加路線 n=140	37.1%	22.1%	2.1%	4.3%	0.7%	2.1%	17.9%	2.1%	1.4%
利用者横ばい路線 n=30	36.7%	26.7%	6.7%	6.7%	3.3%	3.3%	10.0%	10.0%	0.0%
利用者減少路線 n=33	48.5%	21.2%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	30.3%	0.0%	0.0%

<バス利用の頻度が減った理由>

- ・バス利用が減った理由としては、「バスの運行頻度が減ったから」「運行時間帯が短くなったから」「運賃が高くなったから」という回答が多く、**バスサービスの低下が、利用頻度減少につながっている**ことが考えられます。

表 利用頻度が減った理由

	利用頻度が減った理由						
	外出頻度自体が減ったから	ルート沿線に目的地が無くなったから	バスの運行ルートが変わったから	バスの運行頻度が減ったから	テレワーク・在宅勤務が増えたから	運行時間帯が短くなったから	運賃が高くなったから
全体 n=41	4.9%	4.9%	4.9%	26.8%	2.4%	17.1%	19.5%
利用者増加路線 n=29	3.4%	0.0%	3.4%	31.0%	3.4%	24.1%	17.2%
利用者横ばい路線 n=3	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%
利用者減少路線 n=9	11.1%	11.1%	0.0%	22.2%	0.0%	0.0%	22.2%