

〈研究ノート〉

千葉県鴨川市における生活者と観光者を対象とした 地域公共交通（路線バス・都市間高速バス）の利用実態調査 —2019年鴨川市内にて実施したアンケート結果と観光者利用共存の可能性—

山 本 剛

【要旨】

生活人口の減少や自家用車へのモータリゼーションの影響で、国内の特に地方における路線バスなどのローカル公共交通網は維持することが難しくなっている。そこで本研究では、ローカル公共交通に生活者と観光者が相乗りすることにより、地域の足を維持することが可能かどうかを探るべく、人口約3万3千人に対し、年間の観光客入込数が285万4千人（平成28年度）の千葉県鴨川市内にて生活者および観光者向けのアンケート調査を行った。

結果、生活者・観光者とも東京都内など千葉県外の大きなターミナルと鴨川エリアを結ぶ都市間高速バスへの依存度が高く、一方生活者においては過半数が路線バス（ローカル）を利用したことがないことが判明した。

キーワード：公共交通、地方交通、二次交通、路線廃止、生活者と観光者の共存

1. はじめに

近年、路線バス（ローカルバス）は従来のビジネスモデルより大きな転換期を迎えつつある。「走っていて、あたりまえ」の地域の公共交通手段は、このままでは走ることができなくなるほどの曲がり角を迎えている。第一に、首都圏・地方ともに、少子高齢化による通勤通学客の減少である。安定した利用客（乗客）が減少すれば、交通事業者を支えてきた収入は大きく減るのは当然である。第二に、慢性的な運転士不足である。この1年でも、運転士不足による路線廃止や減便をせざるをえなくなったというニュースは国内各地から聞こえており、「走りたくても走れない」という現状から目を背けることができない今日の実情を反映している。

人口減少フェーズの我が国において、各種サービスの適切なサイズダウンは不可避である。コンビニエンスストアの24時間営業取り止めや、年末年始の営業を見合わせ365日営業を見直すサービス業が増えていることも、社会システムの「適切なサイズダウン」であると筆者は考える。

また現状では、県や市などの行政からの補助金で運行の赤字を賄う（それでも赤字で走っ

ているケースは非常に多いとされている)という「延命措置」のような仕組みも、先細りであることは明白である。なぜならば、少子高齢化による影響や市などの税収にも当然マイナス影響であり、今後予算が増えることは見込めないからである。

では、今後どうするべきか?どうあるべきか?である。長年、公共交通事業は「市民(特に交通弱者)の移動する権利(交通権の保証!)の確保」のため、地域政治のしがらみと、その恩恵としてある種の聖域のように保護されてきたのではないだろうか。

もちろん、公共交通事業者がその狭間に立ち、経営面でもかなりの苦勞を強いられてきたことは、現場に勤務していた筆者はよく理解している。

しかし、公共交通事業者がこの難局において、民間企業の、あるいは市場の論理に立ち返り、「自ら主導権を握り、自ら稼ぐ」ことに回帰することこそが、当該エリアの市民にとってある日突然起きる交通事業者の破綻などによる「自家用車以外の地域内移動手段ゼロ」のリスク回避につながるのではないかと考える。

千葉県鴨川エリアおよび南房総エリアは、生活者の数以上の観光者が訪れるエリアであり、「生活者と観光者の両需要の取り込み」におけるシステム変更や路線再編などが、最終的に地域の公共交通を守り、市民のリスクを抑える手段になりうると考え、当調査を行うこととなったのである。

2. 研究の方法

<具体的な調査方法>

実施場所/鴨川市内の各所(ベイシア鴨川店駐車場、みんなみの里、鴨川シーワールド正門前および駐車場、亀田総合病院バスターミナル、安房鴨川駅東口および西口)

アンケート実施日/2019年4月25日(木)と6月27日(木)はベイシア鴨川店、5月16日(木)みんなみの里および周辺、5月30日(木)と6月13日(木)鴨川シーワールド正門前および駐車場、亀田総合病院バスターミナル、7月11日(木)は安房鴨川駅東口および西口にて計6日間、いずれも14時~16時ごろの時間帯に行った。

実施方法/定量調査(調査票調査)・調査員が対面で聞き取るペーパー(A4両面)によるアンケート

※調査員は、城西国際大学観光学部の1年生「フィールドワーク基礎演習c」履修者。

<設置したアンケート項目>

生活者・観光者の別を冒頭(Q1)でお聞きした上で、路線(ローカル)バスおよび都市間高速バスの利用状況(利用頻度・移動目的)と期待についてアンケート回答項目とした。

また観光者に向けては、当日の観光移動手段(往路・復路)を調査している。

なお、使用したアンケートは巻末に付している。

3. アンケートの結果

<回答数（回収枚数）と属性>

合計の回答者数は 898 件（枚）であった。

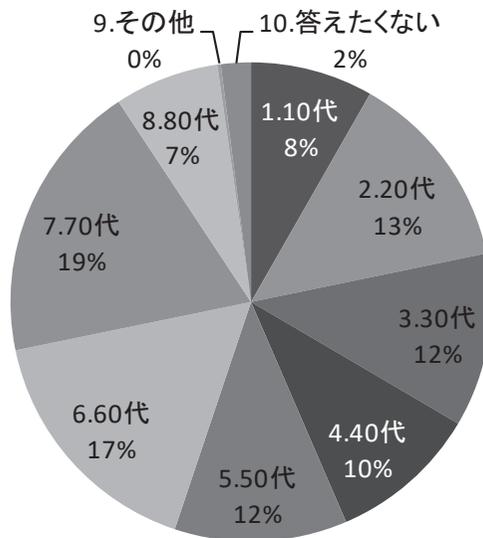
うち生活者 665 件（74.1%）、観光者 227 件（25.3%）、不明回答 6 件（0.7%）であった。

うち男性の回答が 397 件（44.2%）、女性の回答が 474 件（52.8%）、未回答・その他が 24 件（2.7%）であった。

また回答者の年代属性は、以下の円グラフのような割合であった。

以上より属性に大きなばらつきがないと判断しアンケート結果の集計を進めることとした。

表1 アンケート回答者の年代属性（円グラフ）



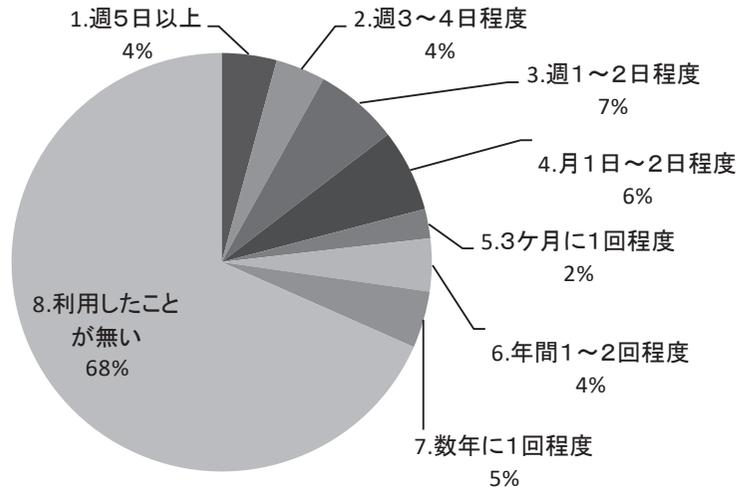
（アンケート結果をもとに筆者作成）

(1) 路線バスの利用状況について（生活者対象）

そもそもの本研究のスタートである「路線（ローカル）バスの利用状況は高くない」という仮説が正しいかどうかを検証するため、アンケート Q2.において「路線バス（コミュニティバス含む・高速バスは除く）を利用する頻度は、どれくらいですか？」の設問を設けた。

結果は以下の通りであった。

表2 生活者の路線バス（ローカル）の利用頻度

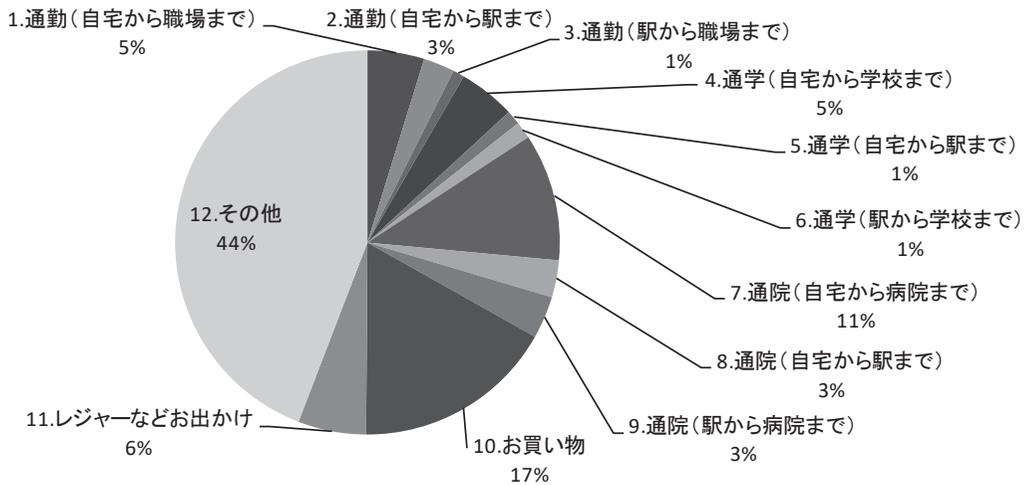


(アンケート結果をもとに筆者作成)

週1日以上の利用者は15%にとどまり、「利用したことが無い」は68%とかなり高い数値となった。つまり鴨川エリアにおいて、7割近くの近隣生活者にとって「路線バス（ローカル）は『ライフラインではない』」ということが言える。

ではライフラインとしている利用者の利用目的は何なのであろうか？

表3 生活者かつ路線バス（ローカル）利用者の利用目的



(アンケート結果をもとに筆者作成)

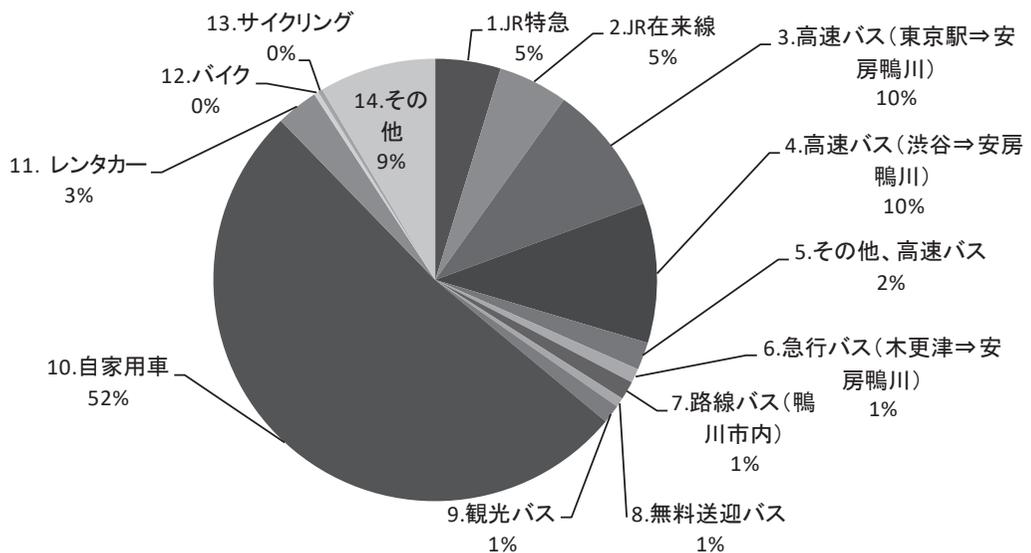
「定期券収入」が見込まれる、通勤は 9%、通学は 7%の合計 16%にとどまり、「定期外収入」が見込まれる通院は 17%、お買い物も同率の 17%は、レジャーは 6%であった。

これにより、鴨川エリアの路線バス（ローカル）は通勤通学需要以上に、「定期外収入」需要を意識した仕掛けと利便性が必要であるということが言えそうである。

(2) 観光者の移動手段について（観光者対象）

では、公共交通機関にとって「定期外収入」となる「観光者」は、どのように鴨川エリアまで移動しているのであろうか。ここまでの「二次交通²⁾」の視点ではなく、「一次交通」の視点で検証したい。アンケート項目の「Q9. 今回の鴨川・南房総エリアへのご旅行では、どの交通機関でお越しになりましたか？（利用しましたか？）（複数回答可）」の結果が以下の表 4 である。

表 4 鴨川エリアへの観光者の一次交通手段（往路）



(アンケート結果をもとに筆者作成)

鉄道（※鴨川市など南房総エリアへのアクセスは JR 在来線および特急のみである。私鉄・新幹線は無い）は合計 10%（29 名）、対して東京湾アクアラインを経由する都市間高速バスは合計 20%（58 名）、自家用車は半数以上の 52%（152 名）となった。

以上より、鴨川エリアに来る観光者の「二次交通」を議論するには、①自家用車利用者②都市間高速バス利用者③鉄道利用者の順番に検討することが必要となると言える。

夏休み期間など、例年の市内の激しい渋滞を引き起こすハイシーズンの交通対策に関して、同様の考え方が必要であるということが言える。

南房総エリアは、1997年の東京湾アクアライン開通以降、「鉄路より陸路」の地域となったと言われてきたが、観光者における一次交通選択も同様であることを、この結果は示している。

4. 鴨川エリアにおける域内公共交通機関の生活者と観光者の共同利用の可能性

(1) 都市間高速バスの発着地の希望（生活者および観光者対象）

3章2項「観光者の移動手段について（観光者対象）」より、東京湾アクアラインなどを経由する都市間高速バスが「生活者と観光者の共存」する地域にとっての重要な公共交通手段であることが証明できた。

今後、工夫によっては1つの資源で、表2より判明した今のところ市民ニーズの低い生活者向け域内交通（路線バス）としてのサービス機能を補完し、さらには観光者向け二次交通としての役割を上乗せすることができるという可能性を私は見出している。

では生活者および観光者は、鴨川エリアにとって、もはやライフラインとなった高速バスの発着地について、どのような希望を持っているのか。

アンケート調査段階で運行していた「東京駅」「渋谷」を除く、複数の具体的な選択肢を用意してアンケート項目「Q11. もし鴨川エリア発着の高速バスがあれば、あなたが利用する可能性が高い行き先は、どこですか？（複数回答可）」の回答をまとめたものが、以下の表5である。

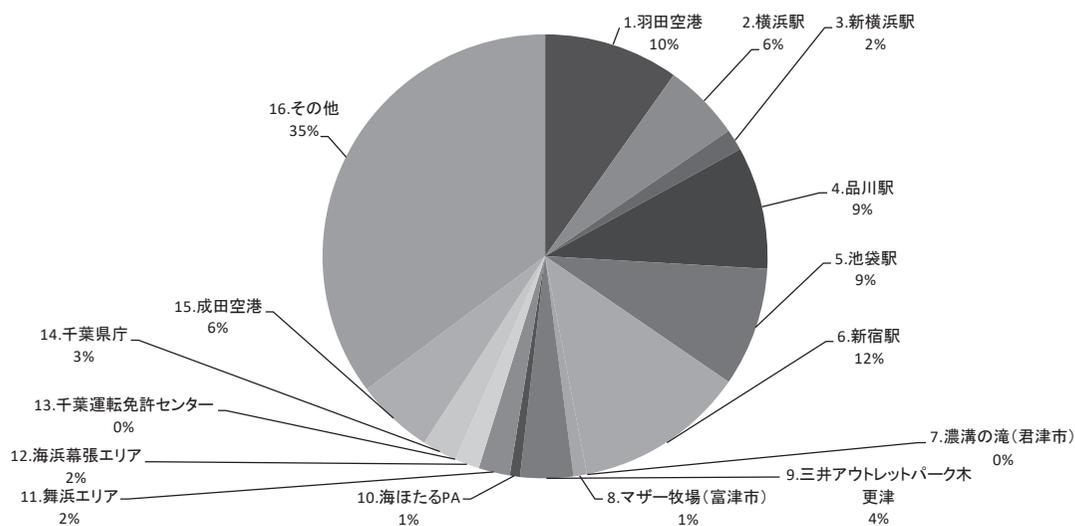
希望順は、1位「新宿駅」（12%、152名）、2位「羽田空港」（10%、120名）、3位「品川駅」（9%、109名）となった。以下「池袋駅」（9%、106名）、「横浜駅」「成田空港」（6%、69名）が同率5位であった。

この結果は、大きな交通結節点へのダイレクトアクセスに対する強い願望と受け取ることができるものである。

新宿駅は全国各地への高速バス発着点であり毎日観光客が押し寄せる「バスタ新宿」、羽田空港は国内最大規模の航空便との結節点、品川駅は東海道新幹線そして将来的にはリニア新幹線の結節点となる場所である。

市民ニーズが高いと想定していた千葉県内レジャー関連である舞浜（2%）・海浜幕張（2%）、行政拠点である千葉県庁（3%）・千葉免許センター（0%）は、単発地の利用見通しとしてはかなり厳しい結果であった。

表5 生活者および観光者が望む高速バス発着地



(アンケート結果をもとに筆者作成)

以上の結果から言えることは、将来的な都市間高速バス路線網の拡充・整理の段階で、「エリア在住者の声のみ」で路線の拡充・整理をすることは、観光需要獲得のためには機会損失となりうるということである。

都市間高速バス運行においては、発地側の共同運行会社との折衝・交渉が不可欠であり、着地側（鴨川側）のニーズだけでは到底運行できないことが予想される。

これは現状において、鴨川発の東京駅ゆき高速バスが、ニーズの大きい羽田空港の真横を素通りする現状からも察することができる。

またアンケートの結果の上位6発地はすべて千葉県外であることから、発地側のニーズを汲んだ路線網の整理・拡充が必須条件となるであろう。

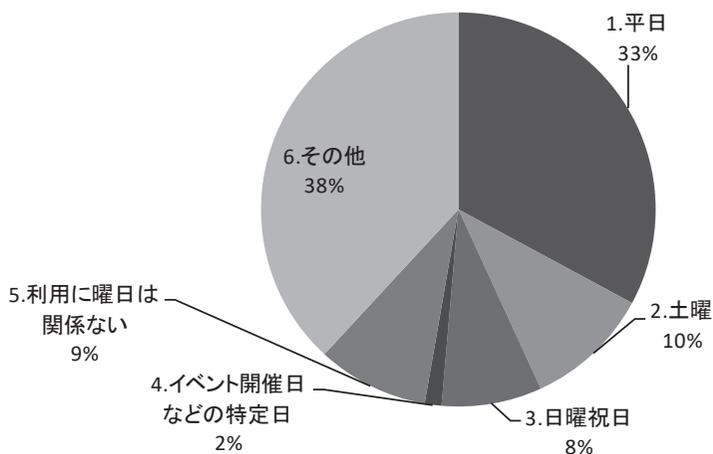
(2) 生活者と観光者が「相乗りする」ことへの懸念

近年、京都市で見られるような「オーバーツーリズム」状態を懸念する声もあがることを想定し、以下のアンケート回答データを示したい。

鴨川エリアの生活者かつ路線バス（ローカル）利用者は、平日（33%）に比べて土曜（10%）日曜祝日（8%）と格段に下がる。つまり観光者が多くなる土曜日祝日は輸送キャパシティにだいぶ余裕が生れていることが予想され、「観光者が多すぎて生活者が乗り切れない」といった京都市内のような状態は考えにくいことがわかる。

また鴨川エリア内においては平日と土曜・日曜祝日で、需要とターゲットに合わせた違う輸送態勢を取ることも、効率化と収益アップのために有効な打ち手となりそうである。

表6 生活者かつ路線バス利用者の、おもな利用曜日（複数回答可）



(アンケート結果をもとに筆者作成)

5. 考察

当アンケート調査は、行政や特定企業などからの依頼や補助金・支援などを頂かず、「マーケットイン³」の視点で進めることを最重要視した。

したがって、忖度のない生活者および観光者の回答により、よりリアルな実情を反映した公共交通利用状況や都市間高速バス発着地などの希望を聞き集計することができたと言える。

6. まとめ（結論）

当調査においては、鴨川市民および訪れた観光者の地域公共交通に関する動向やニーズを数値として明らかにすることができた。

一方、当調査に関して執筆途中であった2019年11月1日、鴨川市は『総合交流ターミナル「みんなみの里」の機能拡充計画の一環として』、首都圏からの集客等を促進するための手段の一つとして、「みんなみの里」と横浜市を結ぶ高速バスの実証運行をはじめた。地元の公共交通事業者である日東交通株式会社および鴨川日東バス株式会社により（※発地側交通事業者による運行は無い）、1日3往復（6便）、2019年11月1日（金曜日）～2020年1月31日（金曜日）（92日間）の限定運行として、鴨川市内と横浜駅東口間の高速バスを長狭街道・鋸南保田インター経由で結ぶという内容であった。

今後結果の検証や、民間企業たる交通事業者による採算ラインを重視した事業継続の可否の判断などがなされることであろうが、都内ターミナルとの結節を希望するという回答が多かった今回のアンケートの結果と大きく乖離していなければ、既存の東京駅・渋谷線よりも

需要は下回ったのではないかと予想している。

ただし、途中通過地点である鋸南町発の生活者・鋸南町着の観光者の需要を取り込むことに成功していた場合は、鴨川エリアだけで調査した当研究の結果とは大きくずれることとなるであろう。

路線バス事業は「乗合自動車」と称するだけに、通過点の需要創造や取り込みも、持続的に運行できる「ドル箱路線」となるかどうかの成否のキーポイントとなる。広域にわたる公共物たる道路を走るという性質上、行政区域をまたがっての需要創造作業であり、沿線となる複数の行政区域の支援を受けることができるかどうか成否のポイントである。

よって、この実証実験に寄り添う形で当研究を継続するのであれば、次回は鋸南町で同じアンケートを取ってみる必要がある。

この実証実験は、長い運行の歴史を誇りながらも、モータリゼーションのあおりを受け、今やかなり厳しい運営状況といわれる鴨川～保田（鋸南町）～浜金谷（富津市）を結ぶ路線バス（ローカル）の事業継続の必要性の検証や、時代に合わせた再編・リスタートの可能性も担っているのではないかと察している。

ローカル公共交通消滅にあえぐ日本の地方各地に効く万能の策ではないが、こと南房総エリアにおいては同一企業が運行する都市間高速バスとローカル（路線バス）のかけ合わせで考えることにより、地域住民の交通権の確保と路線の存続、さらに地域を訪れる観光者への有意なサービス提供となることへの、一筋の光明を見ることができると考える。

7. むすび

今回アンケート調査において 898 名もの市民および観光者の皆様にご回答いただいたこと、また調査場所をご提供くださった皆様に心から御礼申し上げたい。

また調査に携わった城西国際大学観光学部の学生にも心から感謝したい。

本研究における限界と課題としては、今回の調査場所がすべて鴨川市内にとどまったことである。沿線エリアや発地側の実情やニーズを探るのであれば、行政区域をまたいだ鴨川市に近接する各市町、都内などの発地側、さらに路線バス（ローカル）や都市間高速バス車中でのアンケート調査を必要としたと考える。

また日々運行に携わるバス運転士へのヒアリング調査などを実施し、経験値・感覚値を数値化することも有効であったはずである。

上記のようなデータをとることができれば、より鴨川エリアを「点」ではなく、鴨川エリアまでの移動手段を「線」として捉えることができたであろう。

今後も「生活者」と「観光者」が相乗りできる形の公共交通体制整備・改善への、さらなる調査と研究に取り組んで参りたい。

【謝辞】

文末となりましたが今回の調査に際し、調査場所の提供・ご協力を頂きました皆様とご担当者様に心から感謝申し上げます。

鴨川日東バス様

株式会社ベイシア 鴨川店様

鴨川シーワールド様

医療法人鉄蕉会 亀田総合病院様

城西国際大学観光学部 「フィールドワーク基礎演習 c」履修学生の皆様

【注】

- ¹ 交通権は、移動に関する権利、交通手段選択の自由、交通に関する情報へのアクセス権などを広く含む概念として提唱されている権利である。ただし、これらのうち移動に関する権利を法律で交通権として規定している国もある。
- ² 二次交通とは、複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のことを差す。主には、鉄道駅から路線バスや自転車などを使って、学校や観光地などへ赴く交通手段のことが言われる。
- ³ マーケットインとは、企業が商品を開発するときに顧客のニーズを優先し、顧客目線で商品を企画・開発すること。顧客へのアンケートやリサーチなどでニーズをもとに商品づくりを行う。対義語として、企業が商品開発をする際に作り手の考えをもとに行なっていく、「プロダクトアウト」がある。

【アンケートの質問項目詳細】

アンケート調査票は、A4 サイズ・表裏の両面印刷。調査員の学生が聞き取る形で行った。

Q1. あなたは、鴨川近隣エリアの生活者ですか？ それとも観光客ですか？

→回答欄（選択式）

1. 鴨川近隣エリアの生活者または通勤・通学者（市町村・地区名記入）
2. 観光客（お住いの都道府県・市区町村を記入）

⇒1. 生活者は Q2 へ、2. 観光者は Q7 へ

Q2. 路線バス（コミュニティバス含む・高速バスは除く）を利用する頻度は、どれくらいですか？→回答欄（選択式） 1. 週 5 日以上 2. 週 3～4 日程度 3. 週 1～2 日程度 4. 月 1 日～2 日程度 5. 3 ヶ月に 1 回程度 6. 年間 1～2 回程度 7. 数年に 1 回程度 8. 利用したことが無い

Q3. 路線バスを利用する際のおもな理由・目的は何ですか？（複数回答可）

→回答欄（選択式） 1. 通勤（自宅から職場まで） 2. 通勤（自宅から駅まで） 3. 通勤（駅から職場まで） 4. 通学（自宅から学校まで） 5. 通学（自宅から駅まで） 6. 通学（駅から学校まで） 7. 通院（自宅から病院まで） 8. 通院（自宅から駅まで） 9. 通院（駅から病院まで） 10. お買い物 11. レジャーなどお出かけ 12. その他（自由記入）

Q4. 路線バスをご利用になる際のおもな曜日は、以下のうちどれですか？（複数回答可）

→回答欄（選択式） 1. 平日 2. 土曜 3. 日曜祝日 4. イベント開催日などの特定日 5. 利用する際に、曜日は関係ない 6. その他（自由記入）

Q5. 路線バスをご利用になる際のおもな時間帯は、以下のうちどれですか？（複数回答可）

→回答欄（選択式） 1. 早朝（5 時～7 時台） 2. 朝（8 時～10 時台） 3. 日中（11 時～13 時台） 4. 午後（14 時～16 時台） 5. 夕方（17 時～19 時台） 6. 夜間（20 時～22 時台） 7. 深夜（23 時～深夜 1 時台） 8. その他（自由記入）

Q6. 路線バスを、よくご利用になる区間は、どちらからどちらですか？

→回答欄 2 つ（自由記入式）「」⇔「」

⇒生活者は Q9 へ

Q7. 今回の鴨川・南房総エリアへのご旅行では、どの交通機関でお越しになりましたか？（利用しましたか？）（複数回答可）

→回答欄（選択式） 1. JR 特急 2. JR 在来線 3. 高速バスアクシー号（東京駅⇔安房鴨川） 4. 高速バスアクシー号（渋谷⇔安房鴨川） 5. その他、高速バス「（自由記入）」～「（自由記入）」 6. 急行バス（木更津～安房鴨川） 7. 路線バス（鴨川市内） 8. 無料送迎バス（自由記入） 9. 観光バス ※ツアー会社（自由記入） 10. 自家用車 11. レンタカー 12. バイク 13. サイクリング 14. その他（自由記入）

Q8. 今回の鴨川・南房総エリアへのご旅行では、どの交通機関でお帰りになりますか？（利用するご予定ですか？）（複数回答可）

→回答欄（選択式）1. JR 特急 2. JR 在来線 3. 高速バスアクシー号（東京駅⇄安房鴨川）
4. 高速バスアクシー号（渋谷⇄安房鴨川） 5. その他、高速バス「（自由記入）」～「（自由記入）」 6. 急行バス（木更津～安房鴨川） 7. 路線バス（鴨川市内） 8. 無料送迎バス（自由記入） 9. 観光バス ※ツアー会社（自由記入） 10. 自家用車 11. レンタカー 12. バイク 13. サイクリング 14. その他（自由記入） 15. まだ決めていない

Q9. もし路線バス（鴨川市内・近隣エリア）の運行があれば利用する可能性が高い区間や場所は、どこですか？→回答欄（自由記入式）

Q10. 鴨川市内の路線バスの運行があれば利用したい時間帯は、以下のうちどれですか？（複数回答可）

→回答欄（選択式）1. 早朝（5時～7時台） 2. 朝（8時～10時台） 3. 日中（11時～13時台） 4. 午後（14時～16時台） 5. 夕方（17時～19時台） 6. 夜間（20時～22時台） 7. 深夜（23時～深夜1時台） 8. その他（自由記入）

Q11. もし鴨川エリア発着の高速バスがあれば、あなたが利用する可能性が高い行き先は、どこですか？（複数回答可）

→回答欄（選択式） 1. 羽田空港 2. 横浜駅 3. 新横浜駅 4. 品川駅 5. 池袋駅 6. 新宿駅 7. 濃溝の滝（君津市） 8. マザー牧場（富津市） 9. 三井アウトレットパーク木更津 10. 海ほたるPA 11. 舞浜（TDR）エリア 12. 海浜幕張（ZOZO マリンスタジアムなど）エリア 13. 千葉運転免許センター 14. 千葉県庁 15. 成田空港 16. その他（自由記入）

ご協力ありがとうございました。最後に、あなたご自身について教えてください

Q12. 性別をお答えください

→回答欄（選択式）1. 男性 2. 女性 3. どちらにも該当しない 4. 答えたくない

Q13. あなたの現在の職業をお教えください。

→回答欄（選択式）1. 中学生 2. 高校生 3. 大学生（日本人学生） 4. 大学生（留学生）
5. 会社員 6. 自営業 7. 主婦または主夫 8. 無職 9. その他（自由記入） 10. 答えたくない

Q14. あなたの年齢をお教えください。

→回答欄（選択式）1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代
8. 80代 9. その他（自由記入） 10. 答えたくない

【スタッフ使用欄】

【インタビュー担当】

【アンケートご回答日時】

【アンケート場所】

No.

①

②

/ AM/PM :

鴨川エリアの公共交通(路線バス・高速バス)に関するアンケート

城西国際大学 観光学部では、生活者にも観光客にも喜んで頂ける公共交通(2次交通)とは?をテーマに研究に取り組んでおります。
本日はその一環として、皆様に以下のアンケート調査にご協力いただきたくお願い申し上げます。
なお、ご回答頂いた内容につきましては、厳重に保管し、調査以外の目的で利用することはありません。

アンケート実施:城西国際大学 観光学部 山本研究室(実施授業/フィールドワーク基礎演習cほか)

Q1. あなたは、鴨川近隣エリアの生活者ですか? それとも観光客ですか?

1. 鴨川近隣エリアの生活者または通勤・通学者

2. 観光客

鴨川市・南寿館市・勝浦市
(臨山市・臨南町・富津市 地区)
君津市・水交津市

(都・道・府・県 区・市・町・村)

⇒Q2へ

⇒Q7へ

Q2. 路線バス(コミュニティバス含む・高速バスは除く)を利用する頻度は、どれくらいですか?

1. 週5日以上

5. 3ヶ月に1回程度

2. 週3~4日程度

6. 年間1~2回程度

3. 週1~2日程度

7. 数年に1回程度

4. 月1日~2日程度

8. 利用したことが無い

Q3. 路線バスを利用する際の、お主な理由・目的は何ですか?(複数回答可)

1. 通勤(自宅から職場まで)

7. 通院(自宅から病院まで)

2. 通勤(自宅から駅まで)

8. 通院(自宅から駅まで)

3. 通勤(駅から職場まで)

9. 通院(駅から病院まで)

4. 通学(自宅から学校まで)

10. お買い物

5. 通学(自宅から駅まで)

11. レジャーなどお出かけ

6. 通学(駅から学校まで)

12. その他()

Q4. 路線バスをご利用になる際の、お主な曜日は、以下のうちどれですか?(複数回答可)

1. 平日

4. イベント開催日などの特定日

2. 土曜

5. 利用する際に、曜日は関係ない

3. 日曜祝日

6. その他()

Q5. 路線バスをご利用になる際の、お主な時間帯は、以下のうちどれですか?(複数回答可)

1. 早朝(5時~7時台)

5. 夕方(17時~19時台)

2. 朝(8時~10時台)

6. 夜間(20時~22時台)

3. 日中(11時~13時台)

7. 深夜(23時~深夜1時台)

4. 午後(14時~16時台)

8. その他()

Q6. 路線バスを、よくご利用になる区間は、どちらからどちらですか?

⇔

⇒Q9(裏面)へ

⇒ 近隣エリアの生活者の方にお伺いします ⇒

⇒ Q7. 今回の鴨川・南房総エリアへのご旅行では、どの交通機関でお越しになりましたか？(利用しましたか？)(複数回答可)

<input type="checkbox"/>	1.JR特急	<input type="checkbox"/>	8.無料送迎バス()
<input type="checkbox"/>	2.JR在来線	<input type="checkbox"/>	9.観光バス ※ツアー会社()
<input type="checkbox"/>	3.高速バス アクシー号(東京駅⇄安房鴨川)	<input type="checkbox"/>	10.自家用車
<input type="checkbox"/>	4.高速バス アクシー号(渋谷⇄安房鴨川)	<input type="checkbox"/>	11.レンタカー
<input type="checkbox"/>	5.その他、高速バス()～()	<input type="checkbox"/>	12.バイク
<input type="checkbox"/>	6.急行バス(木更津⇄安房鴨川)	<input type="checkbox"/>	13.サイクリング
<input type="checkbox"/>	7.路線バス(鴨川市内)	<input type="checkbox"/>	14.その他()

Q8. 今回の鴨川・南房総エリアへのご旅行では、どの交通機関でお帰りになりますか？(利用する予定ですか？)(複数回答可)

<input type="checkbox"/>	1.JR特急	<input type="checkbox"/>	8.無料送迎バス()
<input type="checkbox"/>	2.JR在来線	<input type="checkbox"/>	9.観光バス ※ツアー会社()
<input type="checkbox"/>	3.高速バス アクシー号(東京駅⇄安房鴨川)	<input type="checkbox"/>	10.自家用車
<input type="checkbox"/>	4.高速バス アクシー号(渋谷⇄安房鴨川)	<input type="checkbox"/>	11.レンタカー
<input type="checkbox"/>	5.その他、高速バス()～()	<input type="checkbox"/>	12.バイク
<input type="checkbox"/>	6.急行バス(木更津⇄安房鴨川)	<input type="checkbox"/>	13.サイクリング
<input type="checkbox"/>	7.路線バス(鴨川市内)	<input type="checkbox"/>	14.その他()
		<input type="checkbox"/>	15.まだ決めていない

⇒ Q9. 丸路線バス(鴨川市内・近隣エリア)の運行があれば利用する可能性が高い区間や場所は、どこですか？

Q10. 鴨川市内の路線バスの運行があれば利用したい時間帯は、以下のうちどれですか？(複数回答可)

<input type="checkbox"/>	1.早朝(5時～7時台)	<input type="checkbox"/>	5.夕方(17時～19時台)
<input type="checkbox"/>	2.朝(8時～10時台)	<input type="checkbox"/>	6.夜間(20時～22時台)
<input type="checkbox"/>	3.日中(11時～13時台)	<input type="checkbox"/>	7.深夜(23時～深夜1時台)
<input type="checkbox"/>	4.午後(14時～16時台)	<input type="checkbox"/>	8.特になし

Q11. 丸鴨川エリア発着の高速バスがあれば、あなたが利用する可能性が高い行き先は、どこですか？(複数回答可)

<input type="checkbox"/>	1.羽田空港	<input type="checkbox"/>	9.三井アウトレットパーク木更津
<input type="checkbox"/>	2.横浜駅	<input type="checkbox"/>	10.海ほたるPA
<input type="checkbox"/>	3.新横浜駅	<input type="checkbox"/>	11.舞浜(TDR)エリア
<input type="checkbox"/>	4.品川駅	<input type="checkbox"/>	12.海浜幕張(ZOZOマリンスタジアムなど)エリア
<input type="checkbox"/>	5.池袋駅	<input type="checkbox"/>	13.千葉運転免許センター
<input type="checkbox"/>	6.新宿駅	<input type="checkbox"/>	14.千葉県庁
<input type="checkbox"/>	7.濃溝の滝(君津市)	<input type="checkbox"/>	15.成田空港
<input type="checkbox"/>	8.マザー牧場(富津市)	<input type="checkbox"/>	16.その他()

*****ご協力ありがとうございました。最後に、あなたご自身について教えてください*****

Q12. 性別をお答えください

<input type="checkbox"/>	1.男性	<input type="checkbox"/>	3.どちらにも該当しない
<input type="checkbox"/>	2.女性	<input type="checkbox"/>	4.答えたくない

Q13. あなたの現在の職業をお教えください。

<input type="checkbox"/>	1.中学生	<input type="checkbox"/>	6.自営業
<input type="checkbox"/>	2.高校生	<input type="checkbox"/>	7.主婦または主夫
<input type="checkbox"/>	3.大学生(日本人学生)	<input type="checkbox"/>	8.無職
<input type="checkbox"/>	4.大学生(留学生)	<input type="checkbox"/>	9.その他()
<input type="checkbox"/>	5.会社員	<input type="checkbox"/>	10.答えたくない

Q14. あなたの年齢をお教えください。

<input type="checkbox"/>	1.10代	<input type="checkbox"/>	6.60代
<input type="checkbox"/>	2.20代	<input type="checkbox"/>	7.70代
<input type="checkbox"/>	3.30代	<input type="checkbox"/>	8.80代
<input type="checkbox"/>	4.40代	<input type="checkbox"/>	9.その他()
<input type="checkbox"/>	5.50代	<input type="checkbox"/>	10.答えたくない

アンケートへのご協力、誠にありがとうございました。心から御礼申し上げます。

Survey on local public transportation
for local people and tourists in Kamogawa:
Examining the possibilities of shared use for local people
and tourists based on questionnaire survey in 2019.

Tsuyoshi Yamamoto

Abstract

Due to Japan's population decline, there is decline in customers on local public transport, such as trains and buses. This study is to examine the possibilities of shared use for local people and tourists based on questionnaire survey in 2019. To clarify this research objective, Survey on local public transportation for local people and tourists in Kamoagawa, Chiba, was conducted. The results show that both local people and tourists in Kamogawa depend on using express bus from Kamogawa to Tokyo or outside Chiba, while local people do not use local transportation.

Key words: public transportation, local transportation, secondary transportation, route abolition