

3-1. 調査方法

水上バス試験運航の社会実験に訪れた人を対象にアンケート調査を実施した。詳細を表-1に示す。

このアンケートでは、舟運利用に対する希望、今後の利用頻度などを調査し、船橋での舟運の有用性を把握するための質問を行った。調査件数は95件行い、回収率は100%であった。水上バス試験運航の社会実験の風景とアンケート調査風景を図-1、図-2、図-3、図-4に示す。

表-1 アンケート調査概要

水上バス試験運航の社会実験アンケート調査	
調査日時	2010年7月23日・8月12日、13日・9月19日・10月23日・11月20日、21日・12月19日
調査場所	千葉県船橋市八千代橋付近
調査対象者	水上バス試験運航の社会実験に参加された人
調査方法	アンケート調査
調査内容	船橋での舟運の有用性
調査件数	95件/100%



図-1 水上バス試験運航の社会実験の風景



図-2 水上バス試験運航の社会実験の風景(2)



図-3 アンケート調査風景



図-4 アンケート調査風景(2)

3-2. アンケート回答者の概要

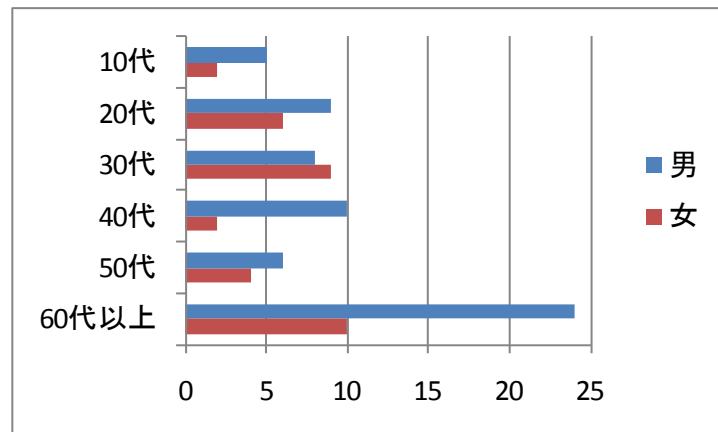


図-5 男女別アンケート回答者の年齢

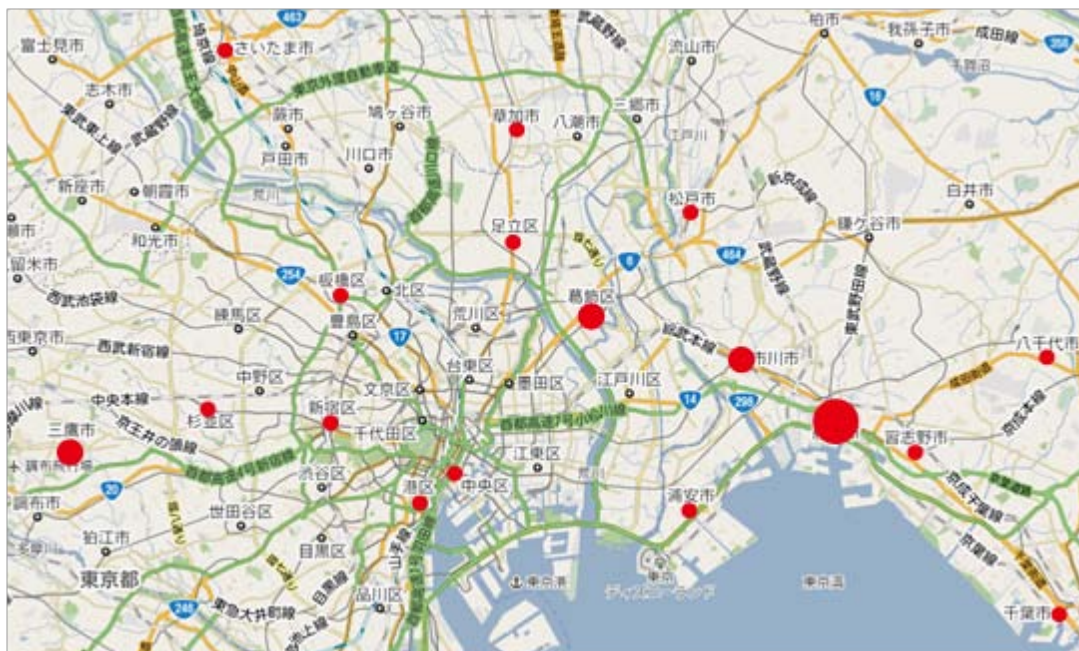


図-6 アンケート回答者の住まい地域

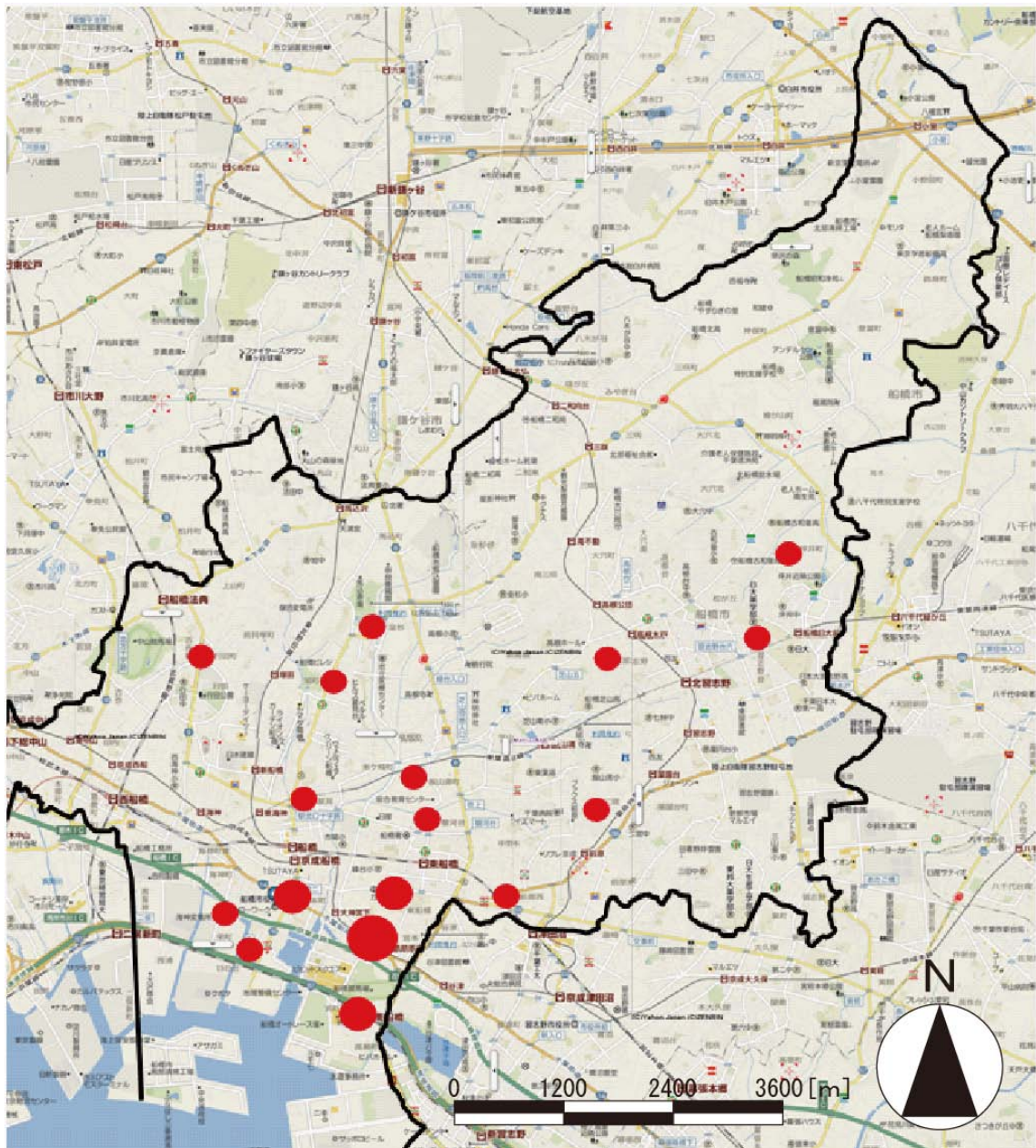


図-7 船橋市在住のアンケート回答者の住まい地域

図-5 に男女別アンケート回答者の年齢、図-6 にアンケート回答者の住まい地域、図-7 に船橋市在住のアンケート回答者の住まい地域を示す。

アンケートの回答者は男性が多く、年齢は 60 歳以上の方が多かった。住まいは、大多数が船橋市民であったが、都内、埼玉県からの参加者もいた。

船橋市在住の参加者は、特に実験場所に近い住まいの方が多かった。最も内陸部からの参加者の住まいは坪井町であったが、船橋市内の住まいの違いによる回答の差はあまり見られなかった。

3-3. 乗船希望の有無

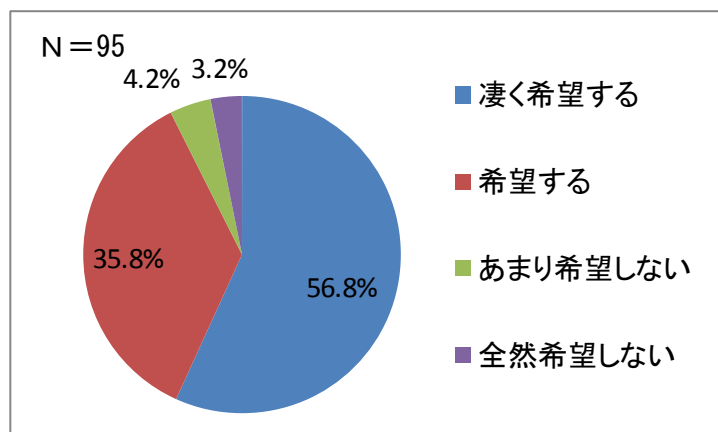


図-8 乗船希望の有無

図-8 に乗船希望の有無を示す。

乗船希望について質問したところ、凄く希望する又は希望すると回答した人が 90%を超えていることから、乗船希望者が多いことがわかる。

3-4. 乗船時の支払い希望額

表－2 乗船時の支払い希望

	0 円	100 円	200 円	300 円	400 円	500 円	平均 金額(円)
10 歳代 (7 名)	0 人	1 人	1 人	1 人	1 人	3 人	357(円)
20 歳代 (15 名)	0 人	1 人	3 人	6 人	0 人	5 人	333(円)
30 歳代 (17 名)	1 人	3 人	7 人	4 人	1 人	1 人	224(円)
40 歳代 (12 名)	0 人	3 人	1 人	0 人	0 人	8 人	375(円)
50 歳代 (10 名)	0 人	0 人	4 人	5 人	0 人	1 人	280(円)
60 歳代以上 (34 名)	0 人	1 人	2 人	14 人	3 人	14 人	379(円)
全体 (95 名)	1 人	9 人	18 人	30 人	5 人	32 人	332(円)

表－2 に乗船時の支払い希望額を示す。

年齢別に支払い希望額を見てみると、300 円以上払ってもいいと回答した年代が多く、全体的に見ても平均額が 332 円と 300 円以上支払ってもいいという結果になった。

3-5. 乗船希望の理由、乗船を希望しない理由

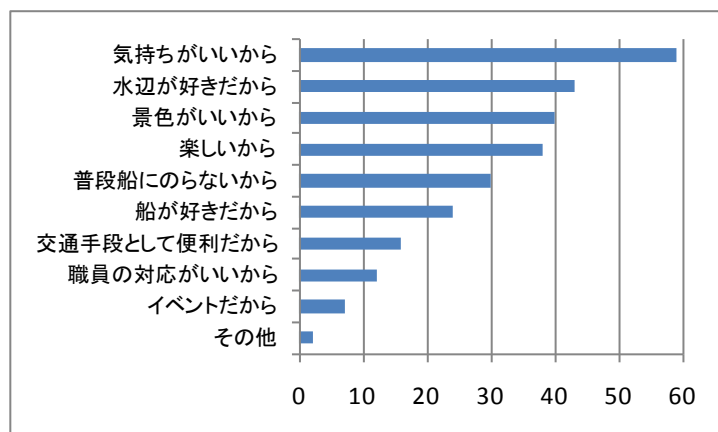


図-9 乗船希望の理由(複数回答可)

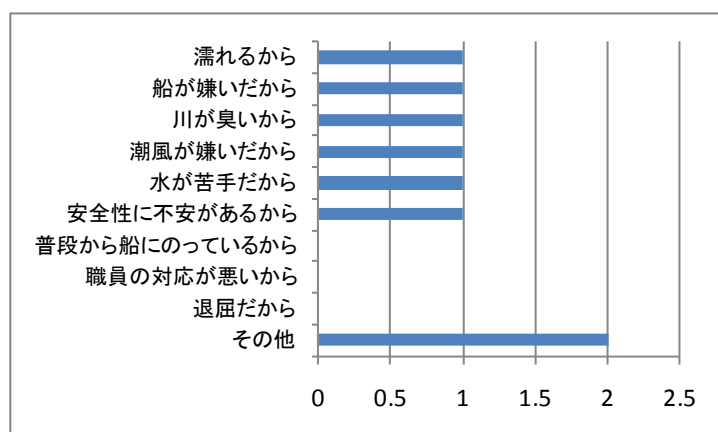


図-10 乗船を希望しない理由(複数回答可)

図-9 に乗船希望の理由、図-10 に乗船を希望しない理由を示す。

乗船希望の理由としては、「気持ちがいい」、「水辺が好きだから」、「景色がいいから」といった回答が多かった。逆に、乗船を希望しない理由としては、「川が臭いから」、「濡れるから」といった改善が可能な回答も含まれていた。

3-6. 舟運の乗船頻度

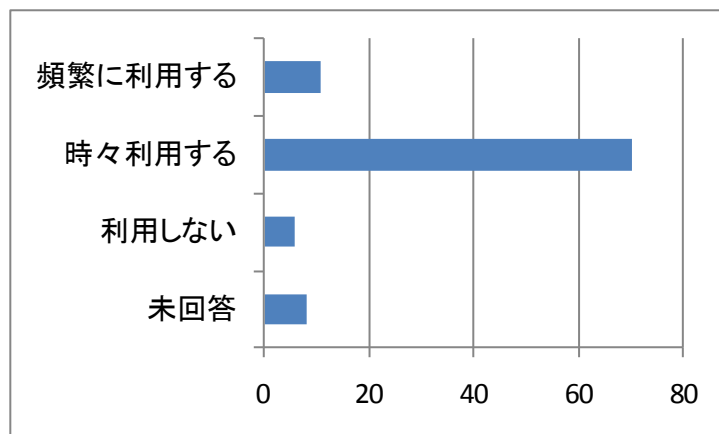


図-11 今後、舟運が定期的に運航した場合の乗船頻度

図-11 に今後、舟運が定期的に運航した場合の乗船頻度を示す。

「頻繁に利用する」、「時々利用する」と回答した方が多いことから、ある程度の乗船客が見込めることがわかる。

3-7. 舟運利用者の船着場希望間隔

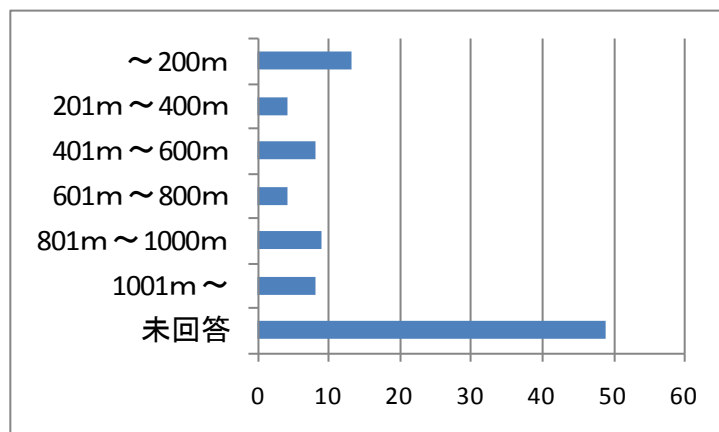


図-12 船着場の希望間隔

図-12 に舟運利用者の船着場希望間隔を示す。

船着場の希望間隔についての回答、は未回答が多いことから、出発地と到着地が有れば良いと考えられる。

3-8. 希望の舟運出発地と到着地

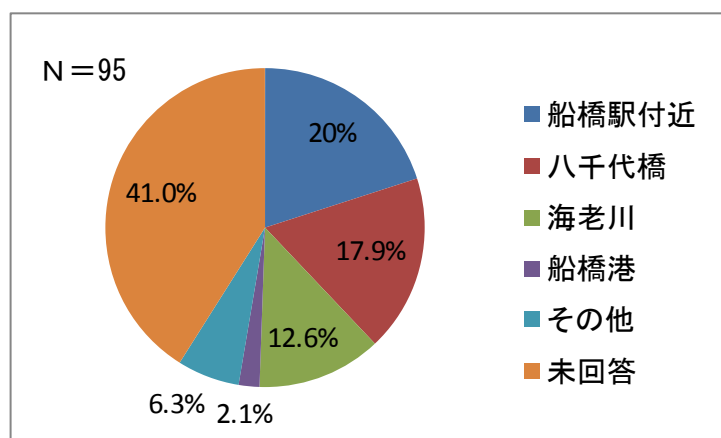


図-13 希望の舟運出発地

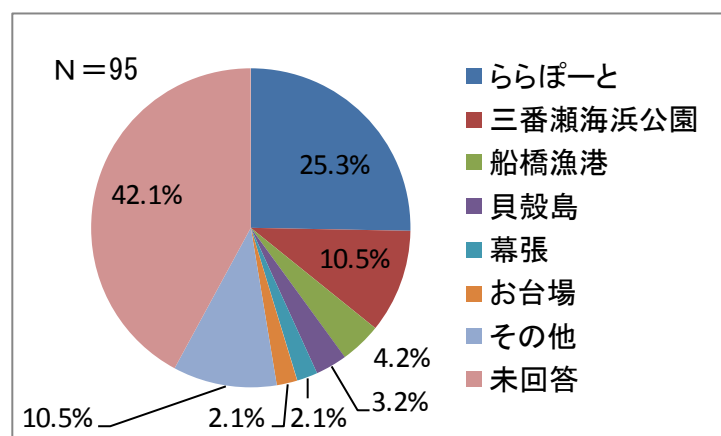


図-14 希望の舟運到着地

図-13 に舟運の希望出発地、図-14 に舟運の希望到着地を示す。

出発地の希望としては船橋駅付近が多いことから、実験時に乗船していた場所より上流に船着場を設ける必要があると考えられる。また、到着地では、ららぽーと、三番瀬海浜公園を希望する方が多かった。

3-9. 公共交通機関として成立可能であるか

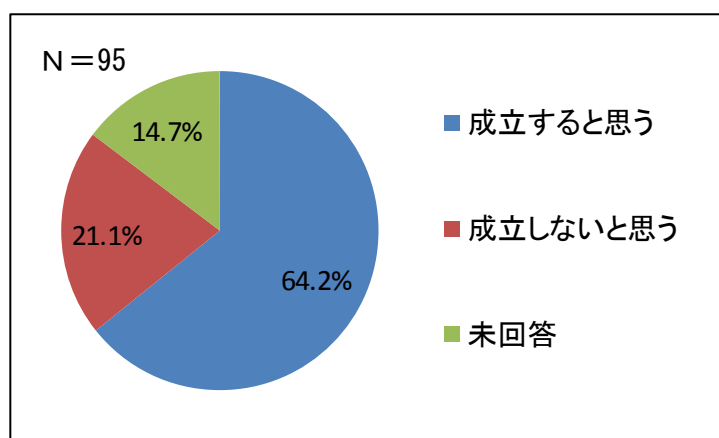


図-15 公共交通機関としての成立に関する回

図-15 に公共交通機関としての成立に関する回答を示す。

「成立と思う」と回答した方が64.2%と、「成立しないと思う」と回答した方の約3倍以上であった。「成立しないと思う」と回答した方の理由として、天候に左右されやすいからという理由が最も多かった。

3-10. まとめ

(1) 乗船希望の有無

今回の水上バス試験運航の社会実験のアンケート調査から、船橋における舟運の有用性は十分にあると言える。

アンケート調査の結果から船橋市民だけでなく周辺地域や都内、埼玉から、実験に参加するために船橋市を訪れる人々がおり広範囲に渡り集客が見込め、また、舟運の乗船希望者が90%を超えていることから船橋市における舟運の有用性が把握できる。

(2) 乗船時の支払い希望額

乗船時の支払い希望額は全体の平均が332円となっており、今後、定期的に舟運を運航する場合の目安になると考えられる。

(3) 乗船希望の理由、乗船を希望しない理由

乗船希望の理由としては、「気持ちがいい」、「水辺が好きだから」、「景色がいいから」といった回答が多く、人々が水辺での活動を求めていると言える。逆に、乗船を希望しない理由としては、「川が臭いから」、「濡れるから」といった改善が可能な回答も含まれているため、改善次第では、さらに多くの利用者が見込めると考えられる。

(4) 舟運の乗船頻度

舟運の乗船頻度に関するアンケート調査結果では、「頻繁に利用する」と回答した方は少なく、「時々利用する」と回答した者が多い。アンケート回答者は60歳以上が圧倒的に多いことから、平日の利用者も見込めるかと思ったが、「時々利用する」という回答が多いため、土曜、日曜など休日に限った運航が望ましいと考えられる。

(5) 舟運利用者の船着場希望間隔

船着場の希望間隔についての回答は、未回答が多いことから、出発地と到着地があればいいと考えられる。舟運の出発地は、より駅に近い場所を希望する方が多く、鉄道との連携が必要不可欠である。

(6) 希望の舟運出発地と到着地

到着地はららぽーとを希望する回答が最も多いことから、買い物客が多い土曜、日曜の運航が望ましいと言え、次いで、三番瀬海浜公園、船橋漁港、貝殻

島と希望到着地が続くことから、移動手段としての舟運ではなく、観光としての舟運を希望する方が多いと考えられる。

(7) 公共交通機関として成立可能であるか

公共交通機関としての成立に関する回答では、「成立すると思う」と回答した方が64.2%と、「成立しないと思う」と回答した方の約3倍以上であった。「成立しないと思う」と回答した方の理由として、天候に左右されやすいからという理由が最も多かった。

以上のことを踏まえ、今後、定期的に舟運を運航するためには、まず、料金設定についてアンケート結果を元に、希望支払い額の平均332円を目安に検討する必要がある。次に河川の水質や舟運に利用する船について改善可能な点についての議論を行い、可能な点から順次改善する必要がある。舟運を運航する日程についても、さらに検討する余地があると考えられ、実際に運行しながら決定していく必要がある。舟運の出発地は鉄道会社とどのような連携が図れるのか議論の必要があり、到着地についてははららぽーとまでの交通手段としてだけでなく、三番瀬海浜公園、船橋漁など観光用の到着地も検討が必要である。