

# コミュニティバスに関する 区民アンケート調査報告書

平成26年3月

文 京 区

## 目次

・ 調査目的と調査方法	1
・ 調査結果の概要	1
・ 調査結果	8
<b>1</b> 回答者の属性 [ 問 1 ]	8
<b>2</b> 認知度 [ 問 2 ]	10
<b>3</b> 利用状況 [ 問 3、問 4 ]	13
( 1 ) 利用頻度	13
( 2 ) 利用しているルート	14
<b>4</b> 利用する理由と利用しない理由 [ 問 5、問 6 ]	15
( 1 ) Bーぐるを利用する理由 ( 複数回答 )	16
( 2 ) Bーぐるを利用しない理由 ( 複数回答 )	20
<b>5</b> Bーぐるに関する情報 [ 問 7、問 8 ]	24
( 1 ) 見たり利用したことがある情報 ( 複数回答 )	24
( 2 ) もっと知りたい情報 ( 複数回答 )	28
<b>6</b> 2路線運行 [ 問 9、問 10 ]	33
( 1 ) 2路線になってよかったと感じること ( 複数回答 )	33
( 2 ) 一日乗車券や一ヶ月定期券の仕組みの認知度	37
<b>7</b> Bーぐるの運営に対する評価 [ 問 11 ]	39
( 1 ) 利用実績	39
( 2 ) 補助金の額	41
( 3 ) 「公益性」と「経済性」のバランス	43
<b>8</b> Bーぐるによる波及効果 [ 問 12 ]	46
( 1 ) 商店街の活性化への効果	46
( 2 ) 観光客の増加への効果	48
( 3 ) 駅前放置自転車の減少への効果	50
( 4 ) 区のイメージ向上への効果	52
<b>9</b> 継続性に対する評価 [ 問 13 ]	54
<b>10</b> 沿線協議会の認知度と参加意向 [ 問 14、問 15、問 16 ]	57
( 1 ) 認知度	57
( 2 ) 運行サービスに対する関心度	59
( 3 ) 参加したいBーぐるの支援活動 ( 複数回答 )	61
<b>11</b> その他・自由意見等 [ 問 17、問 18 ]	65
( 1 ) Bーぐるのキャラクターグッズ等の購入意向	65
( 2 ) Bーぐるやコミュニティバス運行事業に対する自由意見	67
資料編	
資料1 コミュニティバスBーぐるに関する区民アンケート調査票	69
資料2 自由意見のとりまとめ	75

## ・調査目的と調査方法

本調査は、区民を対象として、コミュニティバスBーぐるの利用状況や利用意向を調査することにより、Bーぐるの運行計画等の改善や利用促進策の計画・実施の基礎資料とするとともに、2路線となった現在のコミュニティバス事業を評価し、今後の課題を整理することを目的として実施した。

回収した調査票の集計結果は以下のとおりである。

### 調査方法

18歳以上の全区民から3,000名を無作為抽出（実際には19地区ごとに端数調整したため3,032名）し、郵送によるアンケート調査を実施した。

### 調査期間

平成25年10月1日に発送し、10月18日までに投函、返送された調査票を分析の対象とした。

### 回収数、回収率

配布数（3,032票）に対して1,035票の回答を得た。回収率は34.1%と1/3を超え、郵送調査法としては高い回収となっており、Bーぐるに対する区民の関心の高さがうかがえる結果であった。

## ・調査結果の概要

### 1. 回答者の属性〔問1〕

回答者の属性は、まず男性と女性の回答者の構成比が1:2となっており、また年代別では、若者（10・20歳代）、子育て世代（30・40歳代）、中高年（50・60歳代）、高齢者（70歳以上）の回答者の構成比が1:4:3:2となっている。

回収率においても、若者で低く（15.5%）、子育て世代で平均程度（33.2%）、中高年（44.3%）や高齢者（43.1%）で高いなど、年代間に差異がみられる。地区別の回収率についても、Bーぐる沿線地域で高く非沿線地域で低い傾向がみられることから、ふだんからBーぐるを利用したり見かける区民からの回答が多かったと判断できる。

また、Bーぐるの利用頻度別の分布では、高頻度（ほぼ毎日・週に2~3回・週に1~2回）、中頻度（月に1回程度・年に数回程度）、低頻度（ほとんど利用しない・利用したことはない）の割合が1:4:5であり、Bーぐるを利用している人とそうでない人がほぼ半々という結果であった。

## 2. 認知度 [問2]

コミュニティバスの運行に関する認知度は、「2路線ともおおよそのルートを知っている」が25.0%でほぼ4人に1人であった。これに、「どちらか1路線のルートのみ知っている」を加えると65.1%でほぼ3人に2人である。さらに「2路線あることは知っているがルートは知らない」を加えると91.8%となり、程度の差はあるものの9割以上の区民がコミュニティバスが運行されていることを知っている。なお、平成20年度に実施した同調査での認知度は85.2%であり、この5年間で6.6ポイント増加している。

## 3. 利用状況 [問3、問4]

### (1) 利用頻度

Bーぐるの利用頻度は、「月に1回程度」と「年に数回程度」をあわせた中頻度の利用が39.5%で約4割を占めている。週に1回以上利用している人（高頻度）の割合は11.0%であった。

ふだん利用していない人（低頻度（「ほとんど利用しない」+「利用したことはない」））の割合は49.5%で、前回調査の66.8%から約17ポイント減少しており、千駄木・駒込ルートの利用者の定着や目白台・小日向ルートの運行開始などにより、全体的にBーぐるを利用する人の割合が増加している。

### (2) 利用しているルート

ふだん利用する路線は、「千駄木・駒込ルート」65.1%、「目白台・小日向ルート」29.3%、「どちらも同じくらい」4.4%であった。男女別には大きな差異はないが、年代別では70歳以上では千駄木・駒込ルートの利用割合が高く、目白台・小日向ルートでは30・40歳代が最も高い。

## 4. 利用する理由と利用しない理由 [問5、問6]

### (1) Bーぐるを利用する理由（複数回答）

「運賃が安いから」、「バス停が近くにあるから」、「ルートが便利だから」の上位3つが50%以上で群を抜いて高かった。これらは、経済性や移動の利便性の観点からの理由である。

中位グループでは、「電車や地下鉄（駅）よりも乗り降りが楽だから」、「バスが定刻どおり運行しているから」、「適度にバスの本数があるから」、「坂道や階段を歩かないですむから」が20%前後で並んでおり、身体的負担の軽減や運行ダイヤを評価する理由があげられている。

### (2) Bーぐるを利用しない理由（複数回答）

「他の交通手段を利用しているから」が唯一50%以上で、他の理由と比べて2倍以上となっている。以下、「近くを走っていないから」、「バス停が近くにないから」が20%台であった。「ルートが不便だから」、「片方向しかないから」、「バスの本数が少ないから」等、現状のBーぐるのルート・運行本数・ダイヤ等が利用しにくいことを理由にあげている人は、10%前後と総じて低い。

## 5. B ぐるに関する情報 [ 問 7、問 8 ]

### ( 1 ) 見たり利用したことがある情報 ( 複数回答 )

B ぐるに関する情報のうち、最も利用率が高かったものは「B ぐるマップ」の 52.1% で、次いで「区報」、「区のホームページ」の順であった。「携帯電話の運行情報サービス」、「ケーブルテレビの B ぐる沿線情報番組」は 5% 未満の利用率にとどまった。

「B ぐるマップ」の利用率は各年代とも総じて高いが、70 歳以上では「区報( 53.8% )」が、10・20 歳代では「どれも見たり、利用したことはない( 48.9% )」がそれぞれ第 1 位となっている。

### ( 2 ) もっと知りたい情報 ( 複数回答 )

B ぐるに関してもっと知りたい情報は、「バスの運行情報( 現在位置など )」が 35.7% で第 1 位、以下「乗換や乗継に関する情報」、「隣接区のコミュニティバスとの接続などの情報」が 20% 台、「沿線の歴史文化資源・イベントの情報」、「沿線商店街や店舗の情報」、「バスの混雑状況」が 10% 台と回答が分散した。

B ぐるを利用する機会が多い層では「バスの運行情報( 現在位置など )」や「バスの混雑状況」等、B ぐるを利用する都度の動態情報が求められているのに対し、利用頻度が中程度の場合では、「乗換や乗継に関する情報」や「沿線商店街や店舗の情報」等、B ぐるに関する基本的な情報や沿線地域の情報等に目が向けられている。

## 6. 2 路線運行 [ 問 9、問 10 ]

### ( 1 ) 2 路線になってよかったと感じること ( 複数回答 )

B ぐるが 2 路線になったことで自身の日常生活にどのようなメリットが生じたかを聞いたところ、53.7% の人が「とくに感じることはない」と回答した。この結果は「3 利用状況( 2 ) 利用しているルート」で述べたとおり、B ぐるの利用者はどちらか 1 路線を利用している人が大多数であり、2 路線を同程度に利用している人はわずか( 利用している回答者の 4.4% )であることにも起因していると考えられる。

しかしながら、「文京シビックセンターへの行き来が便利になった」、「これまで行けなかったところに、行けるようになった」、「区内の東と西の行き来が便利になった」と感じる人はいずれも 10% 以上存在することから、メリットを感じている人も一定数見受けられた。

### ( 2 ) 一日乗車券や一ヶ月定期券の仕組みの認知度

一日乗車券や一ヶ月定期券を使用すると 2 路線とも乗り放題になるという B ぐるの運賃の仕組みの認知度は 11.8% にとどまった。週 1 回以上利用する高頻度の人であっても認知度は 34.5% ( 約 3 人に 1 人 ) であった。一日乗車券や一ヶ月定期券を使用する利用客がどの程度いるか、また 2 路線を連絡して利用する機会がどの程度あるかという点にもよるが、こうした情報を積極的に発信していくことで利用客の増加につながる可能性があると考えられる。

## 7. Bーぐるの運営に対する評価 [問 11]

### (1) 利用実績

運行開始以降の2路線の利用実績を示した上で、Bーぐるがどの程度利用されていると思うか評価してもらったところ、「どちらかといえば利用されている」39.7%、「よく利用されている」15.8%の順であり、両者をあわせた55.5%の人がBーぐるの利用状況に関して肯定的な評価をしている。これは、「どちらかといえば利用されていない」、「利用されていない」という否定的な評価をした人の3倍以上である。

肯定的な評価をする人の割合は、利用機会の多い層ほど高い傾向がみられ、否定的な評価をする人の割合は、非沿線地域に居住している層や利用頻度が低い層で相対的に高い傾向になっている。

### (2) 補助金の額

補助金の額について、2路線の補助金額の実績を示した上で、現状のままでよいか、補助金を減らす方向なのか、補助金を増やしてでも運行内容を充実させる方向なのかを聞いている。

その結果、現状維持派(このくらいの事業採算であれば、今のままでよい)が41.1%で最も多く、減額派(バス事業者の経費節減や利用者の負担増により、補助金をもっと減らした方がよい)の15.0%を大きく上回る結果となった。増額派(運行本数や運転間隔を改善するために、補助金をもっと増やしてもよい)は11.0%であった。

現状維持派は全ての属性において第1位であるが、増額派は男性(14.3%)や50・60歳代(12.9%)で相対的に高く、減額派は10・20歳代(20.5%)で相対的に高い。

### (3) 「公益性」と「経済性」のバランス

現在のBーぐるの運営がどの程度「公益性」と「経済性」のバランスがとれているかを5点(良い)から1点(悪い)まで5段階評価で点をつけてもらったところ、全体平均で3.1点となった。

各属性の評価点は右表のとおりであるが、最高点と最低点の幅は利用頻度別で最も大きかった。

		評価点平均
全 体		3.1
性 別	男 性	3.1
	女 性	3.1
年 代 別	若者(10・20歳代)	2.9
	子育て世代(30・40歳代)	3.1
	中高年(50・60歳代)	3.0
	高齢者(70歳以上)	3.3
居 住 地 別	千駄木・駒込ルート沿線	3.2
	目白台・小日向ルート沿線	3.1
	非沿線	2.9
利 用 頻 度 別	高頻度	3.5
	中頻度	3.3
	低頻度	2.8

## 8 . Bーぐるによる波及効果 [ 問 12 ]

沿線地域への波及効果として、商店街の活性化、観光客の増加、駅前放置自転車の減少、区のイメージアップの4つの指標を設定し、数字では表わしにくい効果、間接的な効果について検証した。

### ( 1 ) 商店街の活性化への効果

Bーぐるの運行が沿線商店街の活性化につながったと思うかという設問に対して、肯定的な評価(「そう思う」+「ややそう思う」)は区民のおよそ3人に1人に当たる32.1%であり、そう思わない(20.8%)との差は11.3ポイントであった。

### ( 2 ) 観光客の増加への効果

Bーぐるの運行が区内の観光施設や歴史文化資源への観光客の増加につながったと思うかという設問に対して、肯定的な評価は4つの指標中最も高い35.2%であり、そう思わない(19.3%)との差は15.9ポイントであった。

### ( 3 ) 駅前放置自転車の減少への効果

Bーぐるの運行が駅前に放置されている自転車の減少につながったと思うかという設問に対して、そう思わない(33.3%)という否定的な評価をした人が区民の3人に1人であり、肯定的な評価(14.5%)の2倍以上となっていることから、駅前放置自転車の減少に対する効果は他に比べて低いと評価されている。

### ( 4 ) 区のイメージ向上への効果

Bーぐるの運行によって区のイメージが向上したと思うかという設問に対して、肯定的な評価が25.0%、否定的な評価をした人が25.9%とほぼ同じ割合となっており、区のイメージ向上に対する評価は半々に分かれる結果となった。

	肯定的評価(%) そう思う+ ややそう思う	否定的評価(%) そう思わない	差 - (ポイント)
商店街の活性化への効果	32.1	20.8	11.3
観光客の増加への効果	35.2	19.3	15.9
駅前放置自転車の減少への効果	14.5	33.3	18.8
区のイメージ向上への効果	25.0	25.9	0.9

## 9. 継続性に対する評価 [問 13]

コミュニティバス運行事業の継続を問う趣旨での設問では、「今後も現在の路線を継続するのがよい」は 50.9%で過半数となり、「バスの利用実績が公的支援の基準を満たさない場合は、休止も含めて検討した方がよい」20.6%を大きく上回った。

「今後も現在の路線を継続するのがよい」とする回答は全ての属性で第 1 位であるが、沿線地域や利用頻度の高い層で割合が高く、「バスの利用実績が公的支援の基準を満たさない場合は、休止も含めて検討した方がよい」は非沿線地域や利用頻度の低い層、10・20 歳代や 30・40 歳代で相対的に高い。

## 10. 沿線協議会の認知度と参加意向 [問 14、問 15、問 16]

### (1) 認知度

沿線協議会の認知度について、「会の目的やおおよその活動内容を知っている」が 1.7%、「名前を見たり、聞いたことがある程度」が 7.3%と、両者を合計しても沿線協議会の認知度は 9.0%とかなり低く、「存在を知らなかった」が 89.6%と大多数を占めている。

認知度が相対的に高いのは年代別でみた 70 歳以上と利用頻度別でみた高頻度の層で、それぞれ 22.6%、18.6%と全体平均の 2 倍以上となっている。

### (2) 運行サービスに対する関心度

Bーぐるのルートや運行内容・サービス内容等に「関心がある」が 17.3%、「どちらかといえば関心がある」が 40.7%であった。両者をあわせた関心がある人の割合が 58.0%で過半数を占め、「とくに関心はない」の 27.3%の 2 倍以上となっている。

### (3) 参加したいBーぐるの支援活動(複数回答)

参加したいBーぐるの運営に係わる支援活動を聞いた結果、「Bーぐるを積極的に利用すること」で運営を支援したいという人は 44.4%であったが、他の支援活動への参加はいずれも 5%未滿にとどまった。「このような活動に参加したいとは思わない」は 39.7%であった。

「Bーぐるを積極的に利用すること」は 30・40 歳代を中心に割合が高く、「個人でのBーぐる情報の発信」や「清掃活動やイベントスタッフの参加」等、積極的な支援活動への参加は 10・20 歳代で相対的に高い。

## 11. その他・自由意見等 [問 17、問 18]

### (1) Bーぐるのキャラクターグッズ等の購入意向

Bーぐるのキャラクターグッズを制作し、その収益等を沿線地域の活性化に向けた活動資金に充当する可能性も考えられることから、Bーぐるのキャラクターグッズ等の購入意向を聞いたところ、「ぜひ買いたい」が 1.4%で、「関心はある」が 10.1%にとどまった。

ただし、「何ともいえない」が 26.9%であり、仮に前述したようなキャラクターグッズの購入



がBーぐるや沿線地域を活性化する活動の支援につながるというメッセージを明確に伝えることができれば、このうちの何割かがキャラクターグッズに関心を持ったり、購入意向ありに回る可能性はあると思われる。

## (2) Bーぐるやコミュニティバス運行事業に対する自由意見

日頃Bーぐるを利用して感じていることやコミュニティバス運行事業に関して自由に意見を記入してもらい、その内容を項目ごとに分類して整理した。

	件数	代表的な意見
現行サービスに対する意見	199	一周するのではなく、往路・復路が出来ることを希望。 1時間に3本では待ち時間が長く感じるので、15分に1本だと大変助かる。朝と夜1時間延ばしてほしい。 狭すぎます。ベビーカーで利用しづらい。 小・中学生の料金を半額にしてほしい。 運転手さんもとても親切です。
公益性・継続要望等の意見	75	都バスや地下鉄がカバーしていない路線をカバーしているので区民の足としてとても役に立っています。 安くて便利なのでとても助かっている人は多いと思います。ぜひこのままの状態が続けてほしいです。 高齢化が進んでいる現況なので、近くにコミュニティバスがあることで外出する機会になる方もいるのではないのでしょうか。
新路線等に関する意見	67	ルートがもう少しあった方がよいと思います。 東西(例えば江戸川橋～茗荷谷～千石)のルート等がもっと増えると、より区内の往来が楽になり、出かけやすくなります。 湯島方面にもルートを作ってほしいと願います。
利用者拡大・情報周知等に関する意見	59	日常生活に便利だという情報を発信して、利用者を増やし、補助金を減らす努力をしてほしい。 本数が多いことで利便性は高まる。駅にポスターを貼るなど路線や乗り場がもっと認知される活動が必要。 バス停などの場所が意外と知られていないと思う。 観光マップにBーぐるの路線情報があると区民以外の人でも利用しやすいと思います。
コミュニティバス運行事業に対する批判的な意見	28	バス停が近くにない区民は利用しないので税の不公平な分配だと思う。 利用する人とならない人の不公平が拡大しないよう、補助金でまかなう場合には限度も決めるべきかと思っています。
感謝、激励等の意見	20	病院など通院に利用しています。とても助かります。 目白台・小日向ルートは坂道の多いところで年寄りにはとても助かります。 地下鉄では遠回りになってしまうような移動のときはBーぐるはとても便利だと思います。
親しみを感じる、好イメージ等の意見	13	「ワンワンバスだー」と、保育園の子ども達にも人気のようです。 見た目にもかわいいバスなので、ほのぼのとした気分になります。

# 調査結果

## 1 回答者の属性 [ 問 1 ]

本調査は文京区在住の 18 歳以上の男女 3,032 人を無作為抽出し、1,035 人から得た回答の集計である。

回答者の属性は、まず男性と女性の回答者の構成比が 1:2 となっており、また年代別では、若者（10・20 歳代）子育て世代（30・40 歳代）中高年（50・60 歳代）高齢者（70 歳以上）の回答者の構成比が 1:4:3:2 となっているなど、調査対象者の属性分布と回答者の属性分布との間には大きな差異がみられている（表 1-1）

こうした回答者の属性分布は、実際に B-ぐるを利用している人の分布とほぼ一致していることから、ふだんから B-ぐるを利用したり見かける区民からの回答が多かったと判断できる。

回収率についても、全体平均は 34.1%であったが、男性の 24.0%に対し女性は 43.6%と 2 倍近くであり、また年代別では若者で低く（15.5%）子育て世代で平均程度（33.2%）中高年（44.3%）や高齢者（43.1%）で高いなど、性別や年代間に差異がみられている。

表 1-1 調査対象者と回答者の構成と回収率

		調査対象者 構成比(%)	回答者 構成比(%)	回収率(%)	(参考) B-ぐる 利用者構成比 (%)
性別	男 性	48.2	33.8	24.0	32.8
	女 性	51.8	66.2	43.6	67.2
年代別	若者（10・20 歳代）	18.7	8.5	15.5	10.1
	子育て世代（30・40 歳代）	41.4	40.3	33.2	36.0
	中高年（50・60 歳代）	23.7	30.7	44.3	34.3
	高齢者（70 歳以上）	16.2	20.5	43.1	19.6
全体平均		100.0	100.0	34.1	100.0

（参考）コミュニティバス利用者意向調査（平成 24 年度）の千駄木・駒込ルート、目白台・小日向ルートの回答者合計人数より算出

表 1-2 回答者の属性（職業別）

職業別分布では、会社員が最も多く 31.8%、自営業・公務員を加えると 46.5%となり、約半数が就業者である。専業主婦・無職・その他が 10%台、生徒・学生の割合は 3.7%と少ない。この結果も、前述したBーぐる利用者の割合と関連しているとみられる（表 1-2）。

	回収数	構成比(%)
会社員	329	31.8
自営業	109	10.5
公務員	43	4.2
専業主婦	202	19.5
生徒・学生	38	3.7
無職	181	17.5
その他	133	12.9
合計	1,035	100.0

地区別の回収率についても、回収率が高かった地区は後楽、小石川、白山、小日向、西片、千駄木、本駒込等のBーぐる沿線地域であり、反対に回収率が低かった地区は大塚、湯島等のBーぐる非沿線地域という傾向がみられた（表 1-3）。

表 1-3 回答者の属性（居住地区別）と回収率

	回収数	構成比(%)	回収率(%)		回収数	構成比(%)	回収率(%)
後 楽	13	1.3	37.1	本 郷	99	9.6	34.1
春 日	30	2.9	33.3	湯 島	34	3.3	24.8
小石川	118	11.4	37.3	西 片	28	2.7	41.2
白 山	93	9.0	37.5	向 丘	31	3.0	30.4
千 石	80	7.7	34.6	弥 生	9	0.9	33.3
水 道	31	3.0	31.3	根 津	31	3.0	31.0
小日向	33	3.2	37.1	千駄木	108	10.4	37.6
大 塚	71	6.9	26.9	本駒込	139	13.4	37.1
関 口	24	2.3	27.0	未記入	3	0.3	-
目白台	31	3.0	31.0	合 計	1,035	100.0	34.1
音 羽	29	2.8	34.1				

枠囲いは、回収率が平均より高かった地区

また、地区を丁目単位に分解して千駄木・駒込ルートと目白台・小日向ルート2路線の沿線地域と非沿線地域で再集計すると、回答者の割合は沿線地域 80.7%、非沿線地域 19.0%であった(表 1-4)。

表 1-4 沿線地域と非沿線地域の集計区分

	該当町丁目	回収数	構成比(%)
千駄木・駒込ルート 沿線地域	後楽(一)、白山(一、二、四、五)、千石(一、四)、 本郷(一、四)、西片(一)、向丘(全)、弥生(一)、 根津(一)、千駄木(全)、本駒込(全)	484	46.8
目白台・小日向ルート 沿線地域	後楽(二)、春日(全)、小石川(全)、白山(三)、水 道(全)、小日向(全)、大塚(一、二、三、五)、関口 (全)、目白台(全)、音羽(全)	351	33.9
非沿線地域	千石(二、三)、大塚(四、六)、本郷(二、三、五、 六、七)、湯島(全)、西片(二)、弥生(二)、根津(二)	197	19.0
(未記入)		3	0.3
合 計		1,035	100.0

最後に、B-ぐるの利用頻度別に回答者の分布をみると、高頻度(ほぼ毎日・週に2~3回・週に1~2回)、中頻度(月に1回程度・年に数回程度)、低頻度(ほとんど利用しない・利用したことはない)の割合は、1:4:5であり、B-ぐるを利用している人とそうでない人がほぼ半々という結果であった(表 1-5)。

表 1-5 利用頻度の集計区分

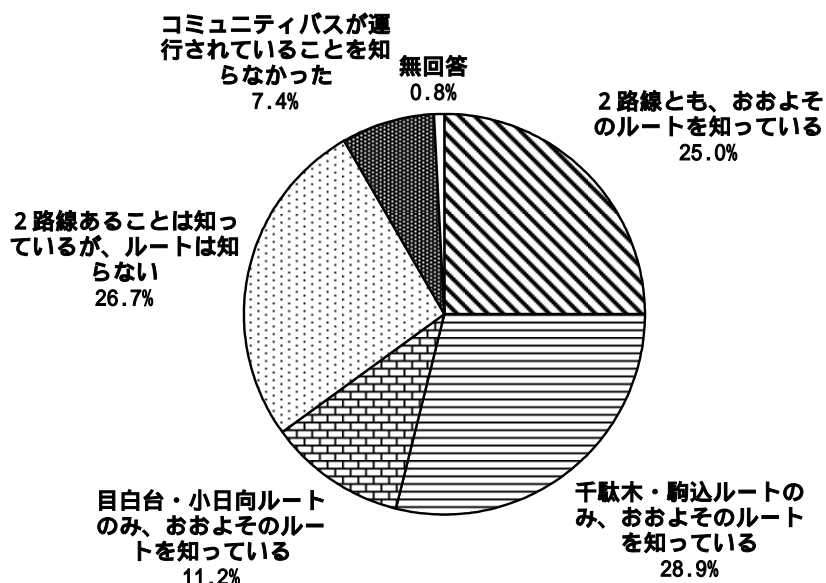
	選択肢	回収数	構成比(%)
高 頻 度	ほぼ毎日、週に2~3回、週に1~2回	113	11.0
中 頻 度	月に1回程度、年に数回程度	409	39.5
低 頻 度	ほとんど利用しない、利用したことはない	513	49.5
合 計		1,035	100.0

## 2 認知度 [ 問 2 ]

最初に「あなたは、文京区においてコミュニティバスが運行されていることを知っていますか」と認知の程度を聞いた結果、「2路線とも、おおよそのルートを知っている」25.0%、「千駄木・駒込ルートのみ」28.9%、「目白台・小日向ルートのみ」11.2%となり、ルートを知っている区民は65.1%であった。これに「2路線あることは知っているが、ルートは知らない」26.7%を加えると91.8%となり、程度の差はあるものの9割以上の区民がコミュニテ

ィバスが運行されていることを知っていることがわかる（図 2-1）。

なお、平成 20 年度に実施したコミュニティバスに関する区民アンケート調査（以下「前回調査」という。）での認知度は 85.2%であり、この 5 年間で 6.6 ポイント増加している。



小数第二位を四捨五入したため、合計が 100 にならない場合がある。

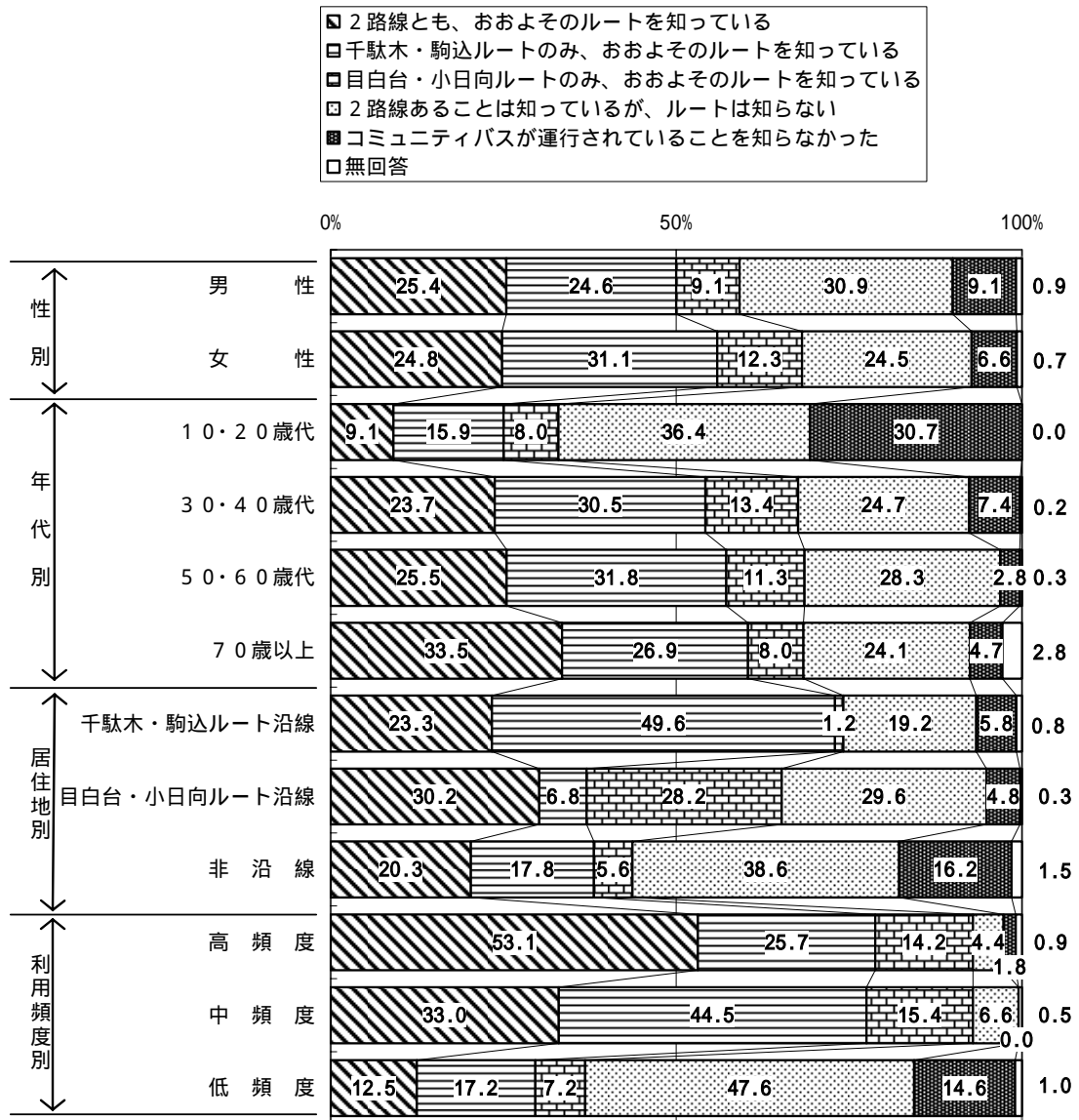
図 2-1 B-ぐるの認知度

認知度は男女別では大きな差異はないものの、年代別では 10・20 歳代の若者層の認知度が 69.4%にとどまっており、他の世代が軒並み 90%以上であるのと比べて極端に低くなっている。一方 70 歳以上では「2 路線とも、おおよそのルートを知っている」人の割合が 33.5%で全体平均を 8.5 ポイント上回っているなど、年代が上がるにつれてその割合が増加している。

居住地別では、千駄木・駒込ルート、目白台・小日向ルートの沿線地域ではともに認知度が 90%を超えているのに対し、非沿線地域では 82.3%にとどまるなど開きがみられた。

利用頻度別にみると、「2 路線とも、おおよそのルートを知っている」人の割合は、高頻度 53.1%、中頻度 33.0%、低頻度 12.5%であり、高頻度と低頻度では 4 倍以上の開きがみられるなど、利用頻度による差が顕著に表れた結果となった。（図 2-2）。

千駄木・駒込ルートが開業 2 年目、目白台・小日向ルートは開業以前に実施：平成 20 年 11 月調査、サンプル数 3,047、回収数 1,060、回収率 34.8%



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

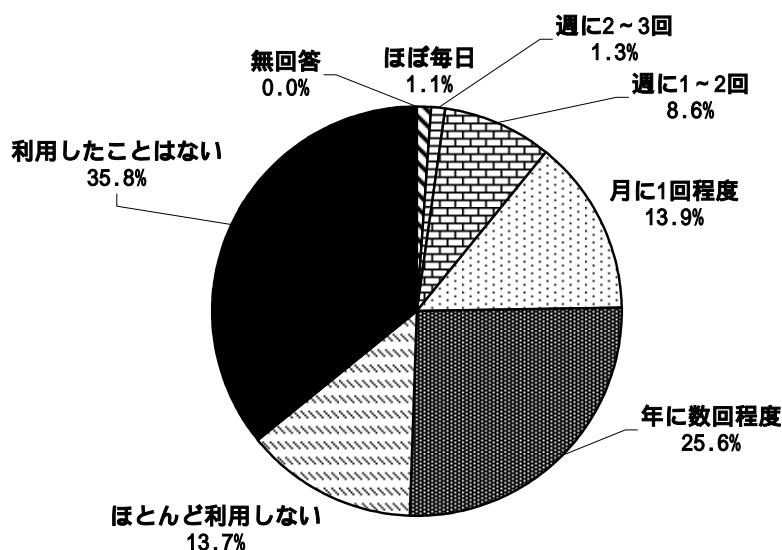
図 2-2 B-ぐるの認知度(属性別)

### 3 利用状況 [ 問 3、問 4 ]

#### ( 1 ) 利用頻度

「Bーぐるをどの程度利用しているか」を聞いた結果、「年に数回程度」が 25.6%で多く、「月に1回程度」が 13.9%でこれに続いている。両者をあわせた中頻度の利用が 39.5%で約 4 割を占めている。週に 1 回以上利用している人（高頻度）の割合は 11.0%、ふだん利用していない人（低頻度（「ほとんど利用しない」+「利用したことはない」））の割合は 49.5%であった（図 3-1）。

前回調査において、低頻度の割合が 66.8%と全体の 2/3 を占めていた状況と比較すると、今回の調査結果では約 17 ポイント減少しており、千駄木・駒込ルートの利用者の定着や目白台・小日向ルートの運行開始などにより、全体的に Bーぐるを利用する人の割合が増加したことがわかる。



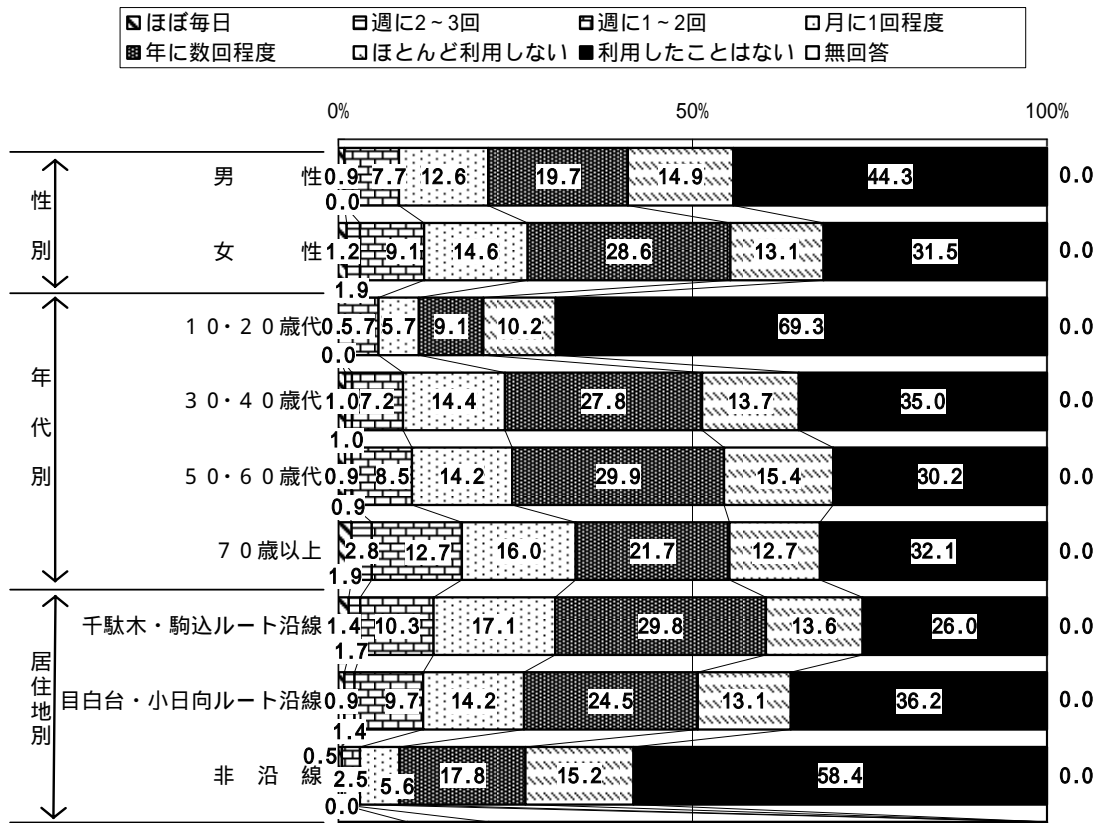
小数第二位を四捨五入したため、合計が 100 にならない場合がある。

図 3-1 Bーぐるを利用する頻度

Bーぐるの利用度を男女別にみると、高頻度・中頻度の利用では女性が男性を数ポイント上回っている。その一方で、男性の過半数（59.2%）が低頻度の利用となっており、女性（44.6%）と比べて 14.6 ポイントの開きがある。

年代別では、Bーぐるを週 1 回以上利用している人（高頻度）の割合は、10・20 歳代 5.7%、30・40 歳代 9.2%、50・60 歳代 10.3%、70 歳以上 17.4%で年代が上がるにつれて増加している。逆にふだん利用していない人（低頻度）の割合は年代が下がるにつれて増加しており、10・20 歳代では 79.5%に達する等、他の年代と大きく異なる結果となった。

居住地別では、Bーぐるを週 1 回以上利用している人（高頻度）の割合は、千駄木・駒込ルート沿線地域 13.4%、目白台・小日向ルート沿線地域 12.0%に対し、非沿線地域では 3.0%であった。一方、ふだん利用していない人（低頻度）の割合は非沿線地域では 73.6%に達している（図 3-2）。

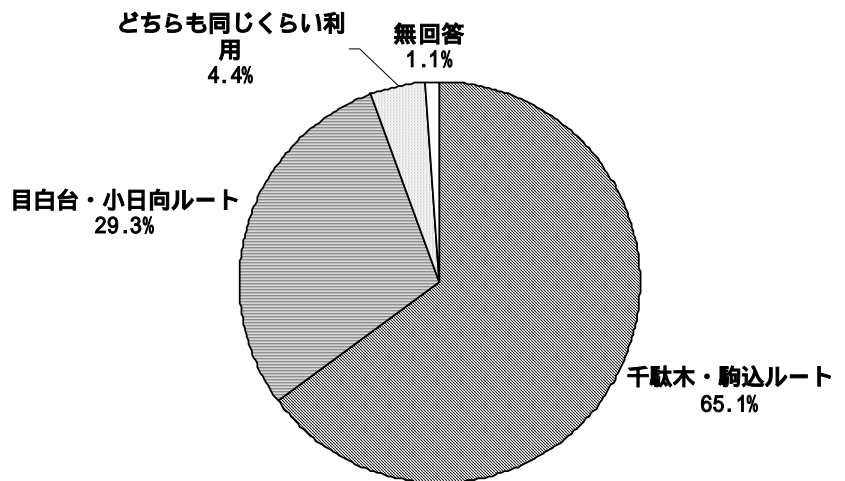


小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図3-2 B-ぐるを利用する頻度（属性別）

(2) 利用しているルート  
ふだんB-ぐるを利用している人（年に数回程度以上利用）は全回答者1,035人に対して522人であった。問4、問5はこれらの人を母数とする集計結果である。

ふだん利用する路線を聞いたところ、「千駄木・駒込ルート」65.1%、「目白台・小日向ルート」29.3%、「どちらも同じくらい利用」4.4%であった（図3-3）。



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図3-3 利用しているルート N=522



これを男女別にみると大きな差異はないが、年代別では70歳以上では千駄木・駒込ルートの利用割合が70.9%と最も高くなっている。一方、目白台・小日向ルートでは30・40歳代が33.6%で最も高くなっている（図3-4）。

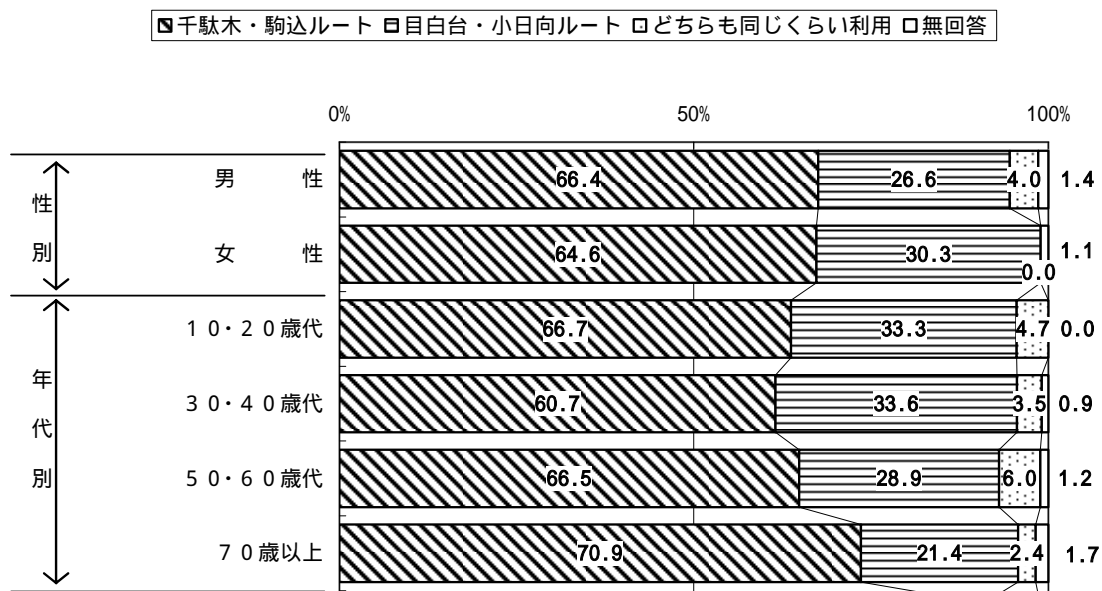


図3-4 利用しているルート（性別・年代別） N=522

#### 4 利用する理由と利用しない理由 [ 問5、問6 ]

問5では、Bーぐるの利用が高頻度・中頻度の人に「Bーぐるを利用する理由」を、また問6では低頻度の人に「Bーぐるを利用しない理由」を複数回答で聞いた。

回答者の利用頻度と性年代の関係は表4-1のとおりであり、高頻度・中頻度では、女性の割合が72.6%と高くなっている一方で、低頻度の男女比は4:6と相対的に縮まっている。

表4-1 回答者の属性（性年代別、利用頻度別）

		高頻度 + 中頻度		低頻度	
		人数(人)	構成比(%)	人数(人)	構成比(%)
性別	男性	143	27.4	207	40.4
	女性	379	72.6	306	59.6
年代別	若者(10・20歳代)	18	3.4	70	13.7
	子育て世代(30・40歳代)	214	41.0	203	39.6
	中高年(50・60歳代)	173	33.2	145	28.2
	高齢者(70歳以上)	117	22.4	95	18.5
全体		522	100.0	513	100.0

( 1 ) Bーぐるを利用する理由 ( 複数回答 )

Bーぐるを利用する理由では、「運賃が安いから」59.4%、「バス停が近くにあるから」58.4%、「ルートが便利だから」51.3%が上位 3 つで群を抜いて高かった。これらは、経済性や移動の利便性の観点からの理由である。

中位グループでは、「電車や地下鉄( 駅 )よりも乗り降りが楽だから」、「バスが定刻通り運行しているから」、「適度にバスの本数があるから」、「坂道や階段を歩かなくてすむから」が 20% 前後で並んでおり、身体的負担の軽減や運行ダイヤを評価する理由があげられている( 図 4-1 )。

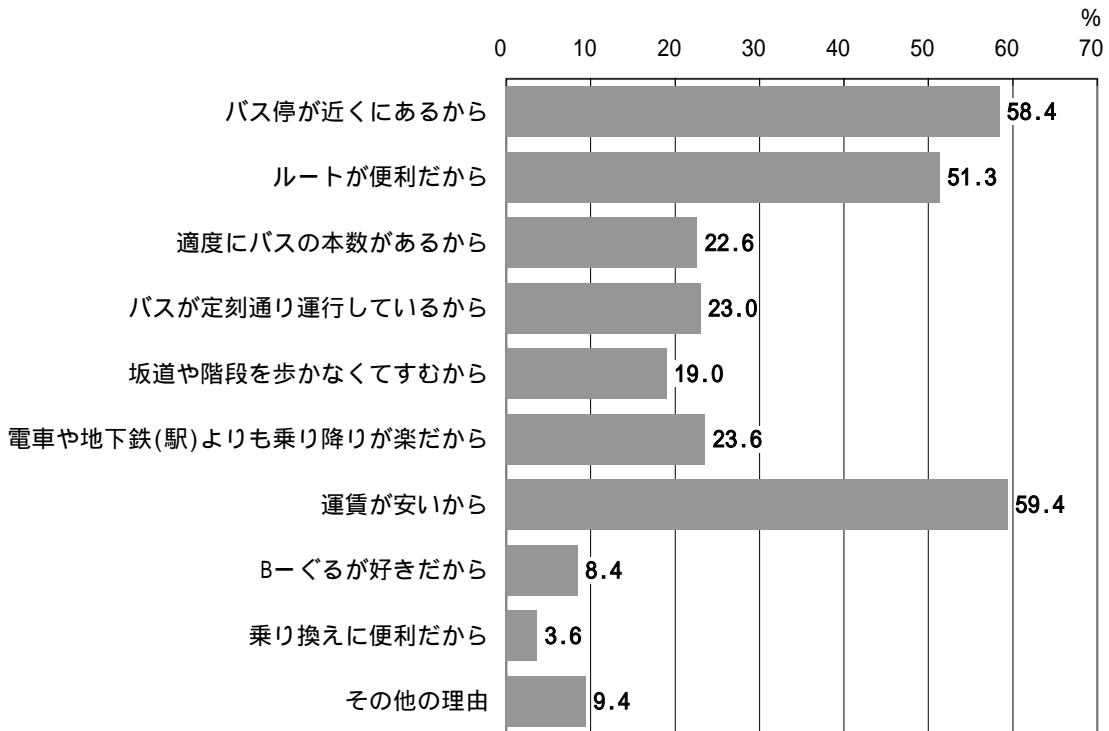


図 4-1 Bーぐるを利用する理由 ( 複数回答 ) N=522

これを男女別にみると、評価の差が大きかったものとして「電車や地下鉄（駅）よりも乗り降りが楽だから（7.4ポイント差）」、「バスが定刻通り運行しているから（5.6ポイント差）」、「Bーぐるが好きだから（3.9ポイント差）」があり、いずれも女性の方が男性よりも高かった。

一方、男性の方が評価が高いものには「適度にバスの本数があるから（3.6ポイント差）」、「運賃が安いから（2.0ポイント差）」等があるが、先にあげた3つほどの大きな差にはなっていない（図4-2）。

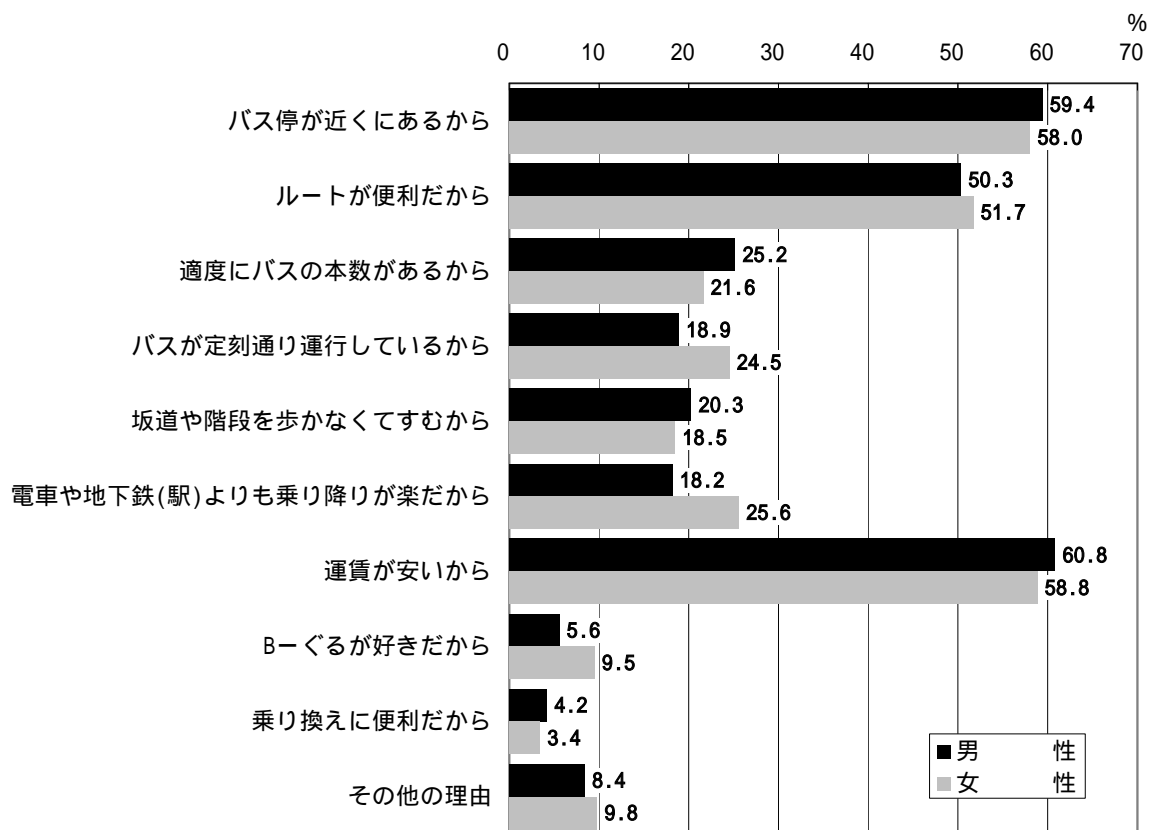


図4-2 Bーぐるを利用する理由（複数回答）男女別 N=522

また、年代別にみた特徴では上位3つは共通しているが、その中での順位が若干変動している。すなわち、「運賃が安いから」を第1位にあげているのは10・20歳代と50・60歳代であり、30・40歳代と70歳以上では、「バス停が近くにあるから」を第1位（70歳以上は「ルートが便利だから」と同率）にあげている。

中位グループにおいても、10・20歳代では「坂道や階段を歩かなくてすむから（38.9%）」が、また70歳以上では「バスが定刻通り運行しているから（44.4%）」の割合が相対的に高くなっており、それぞれの世代の特徴となっている（図4-3）。

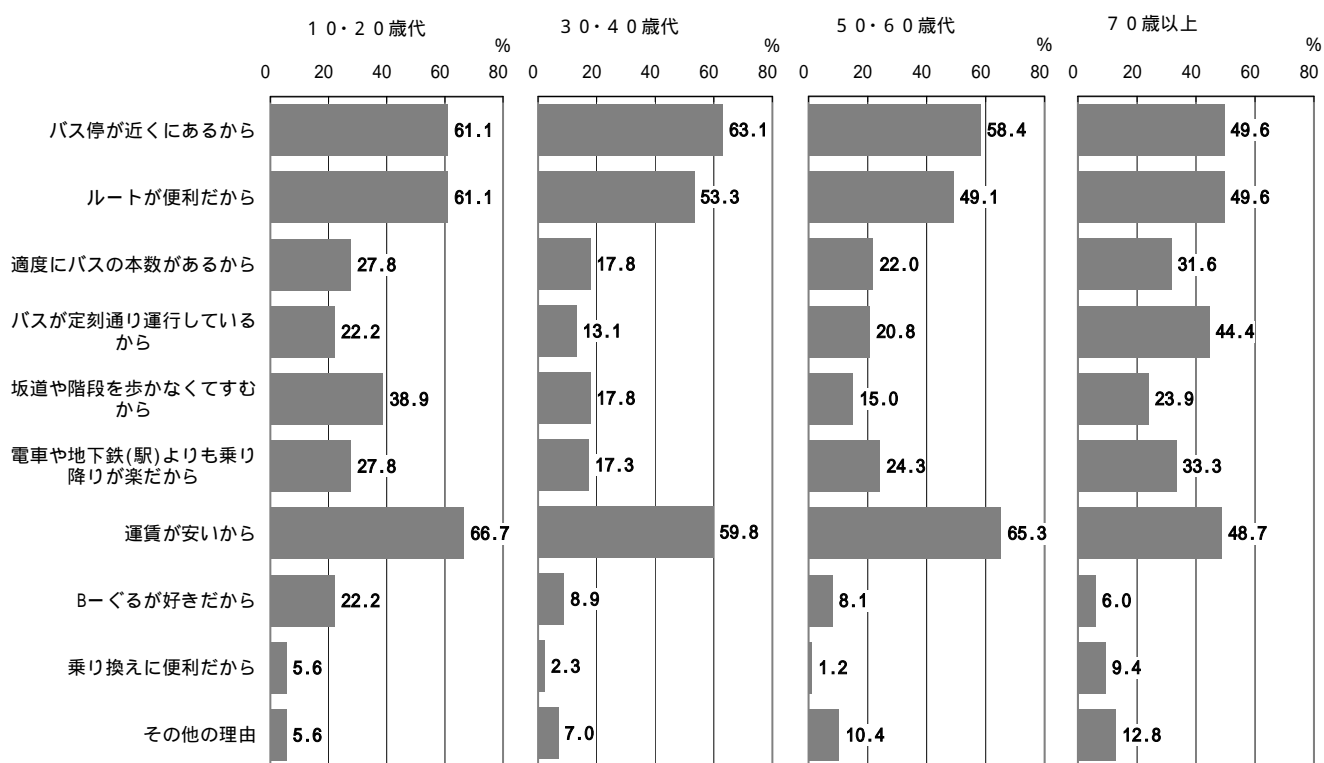


図4-3 B-ぐるを利用する理由（複数回答）年代別 N=522

さらに居住地別にみると、千駄木・駒込ルート沿線地域の特徴として「電車や地下鉄（駅）よりも乗り降りが楽だから（26.0%）」の割合が相対的に高くなっており、目白台・小日向ルートにおいては「バスが定刻通り運行しているから（28.1%）」や「坂道や階段を歩かなくてすむから（25.8%）」の割合が高くなっている（図4-4）。

一方、非沿線地域においては「その他の理由」の割合が23.1%で相対的に高くなっている。具体的な理由の記述をみると、「目的地がバス停に近い」が最も多く、そのほかには「雨天のときだけ」、「時間にゆとりがあるとき」、「子供や孫が乗りたがる」、「観光気分が味わえる」、「乗務員が親切・安全運転」等の理由があげられている。

非沿線地域の住民にとっても、利便性とは直接関係のない理由でもBーぐるを利用することがある状況がうかがえる結果となった。

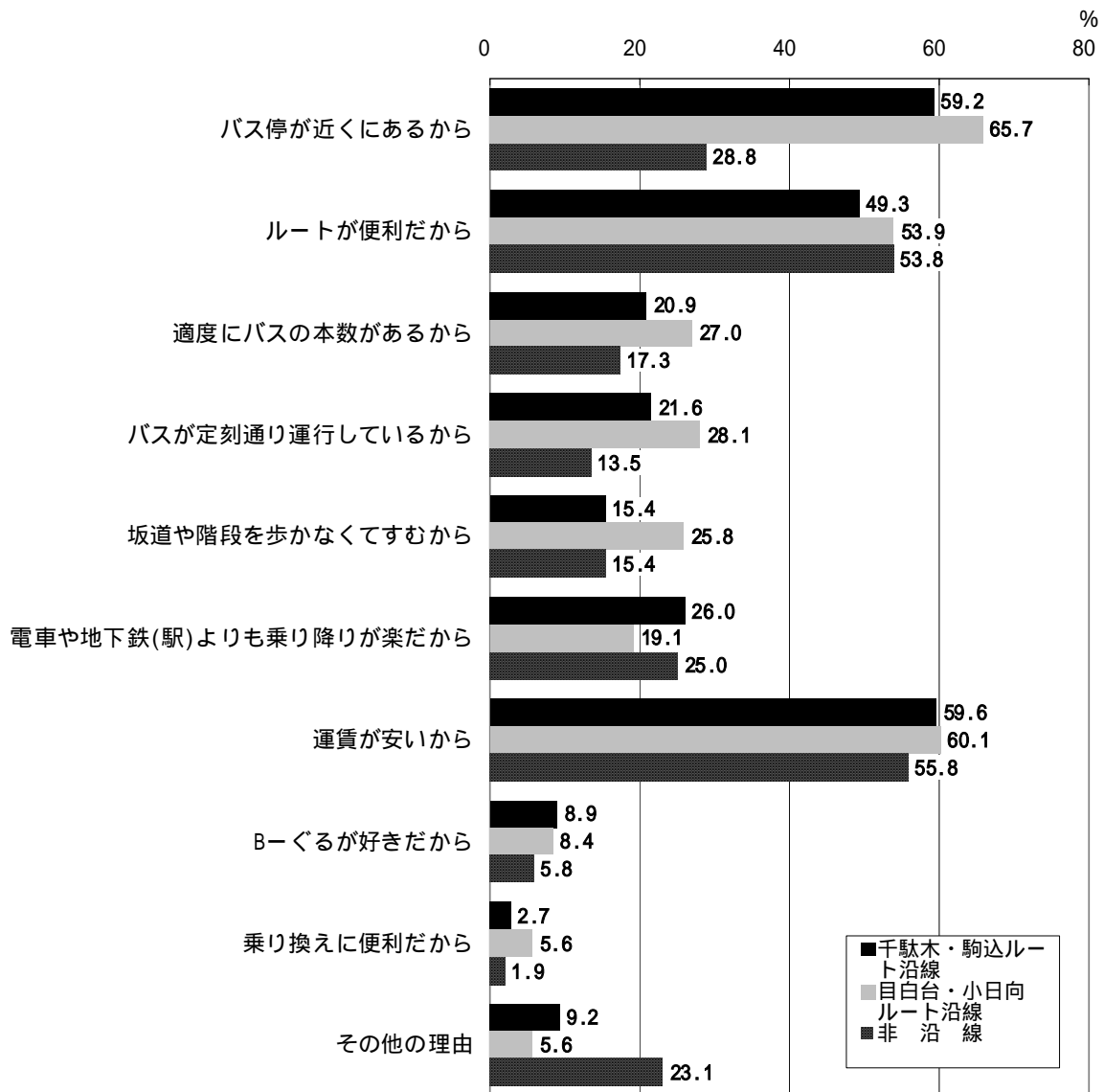


図4-4 Bーぐるを利用する理由（複数回答）居住地別 N=522

## (2) Bーぐるを利用しない理由(複数回答)

問6はふだんBーぐるを利用していない人(問3において「ほとんど利用しない」、「利用したことはない」と回答した513人)を対象に、Bーぐるを利用しない理由を複数回答で聞いたところ、「他の交通手段を利用しているから」が55.4%で最も高く、他の理由と比べて2倍以上と群を抜いて高い。以下、「近くを走っていないから」が26.1%、「バス停が近くにないから」が22.4%であった(図4-5)。

「ルートが不便だから」、「片方向しかないから」、「バスの本数が少ないから」等、現状のBーぐるのルート・運行本数・ダイヤ等が利用しにくいことを理由にあげている人は、10%前後と総じて低いという結果であった。

最後に「その他の理由」としてあげられた具体的な記述の中では、沿線地域ではない・転居して間もない等の理由でBーぐるの存在やルート、乗り方を知らなかったというように、情報不足に起因するものが多くみられた。

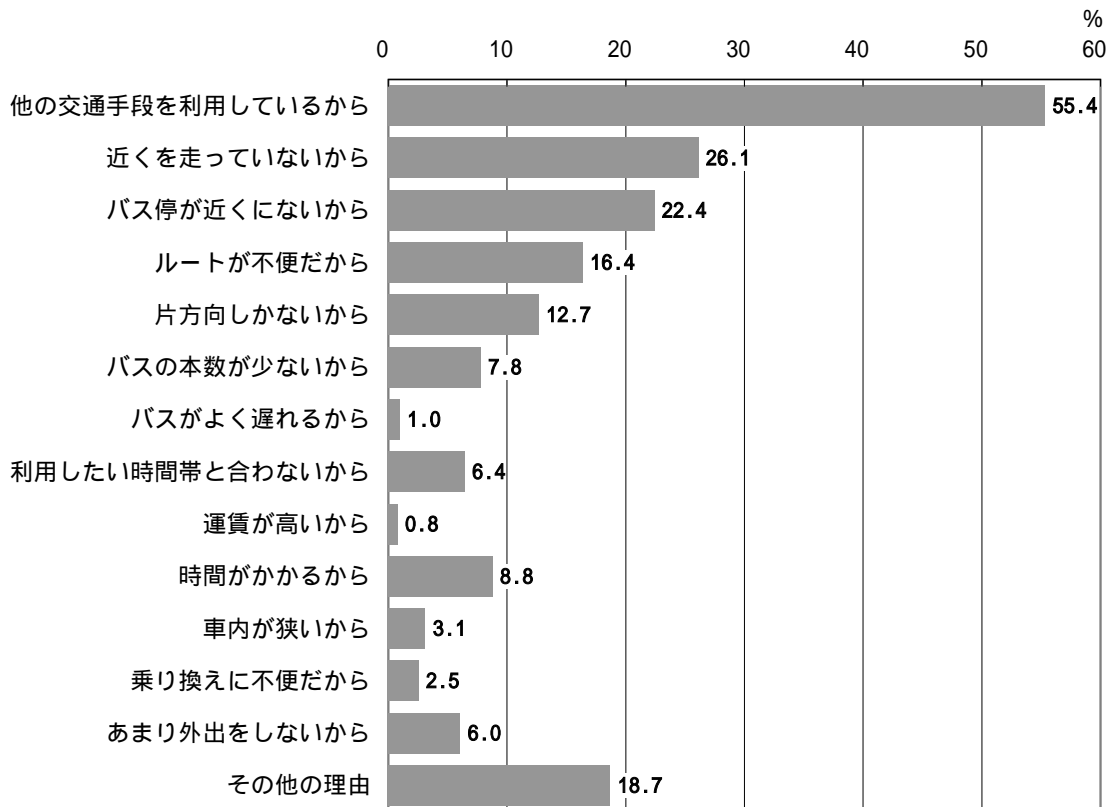


図4-5 Bーぐるを利用しない理由(複数回答) N=513

男女別でも順位に大きな変動はなく目立った差異はみられないが、「運賃が高いから」を除いた理由では男性よりも女性の方が総じて高い傾向がみられた（図 4-6）。

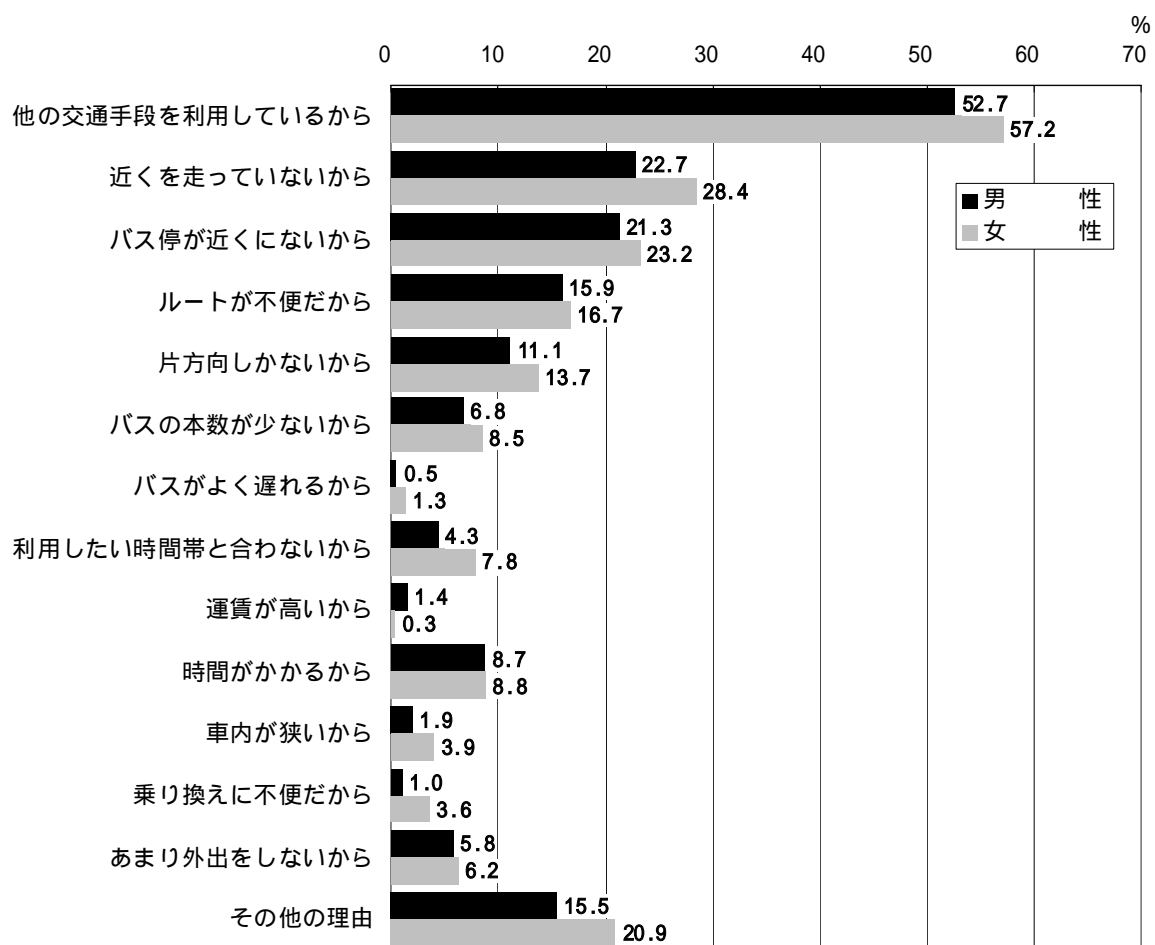


図 4-6 B-ぐるを利用しない理由（複数回答）男女別 N=513

年代別でも各年代とも「他の交通手段を利用しているから」が第1位であり、以下の順位にも大きな変動はないが、例外的に10・20歳代では「バス停が近くにないから」と「ルートが不便だから」が同率で第2位となっている（図4-7）。

「ルートが不便だから」、「片方向しかないから」、「バスの本数が少ないから」等の理由は、30・40歳代、50・60歳代で相対的に高い傾向がみられ、主に通勤目的で公共交通を利用する層とBーぐるの運行形態が合致していないことにも関連があるとみられる。

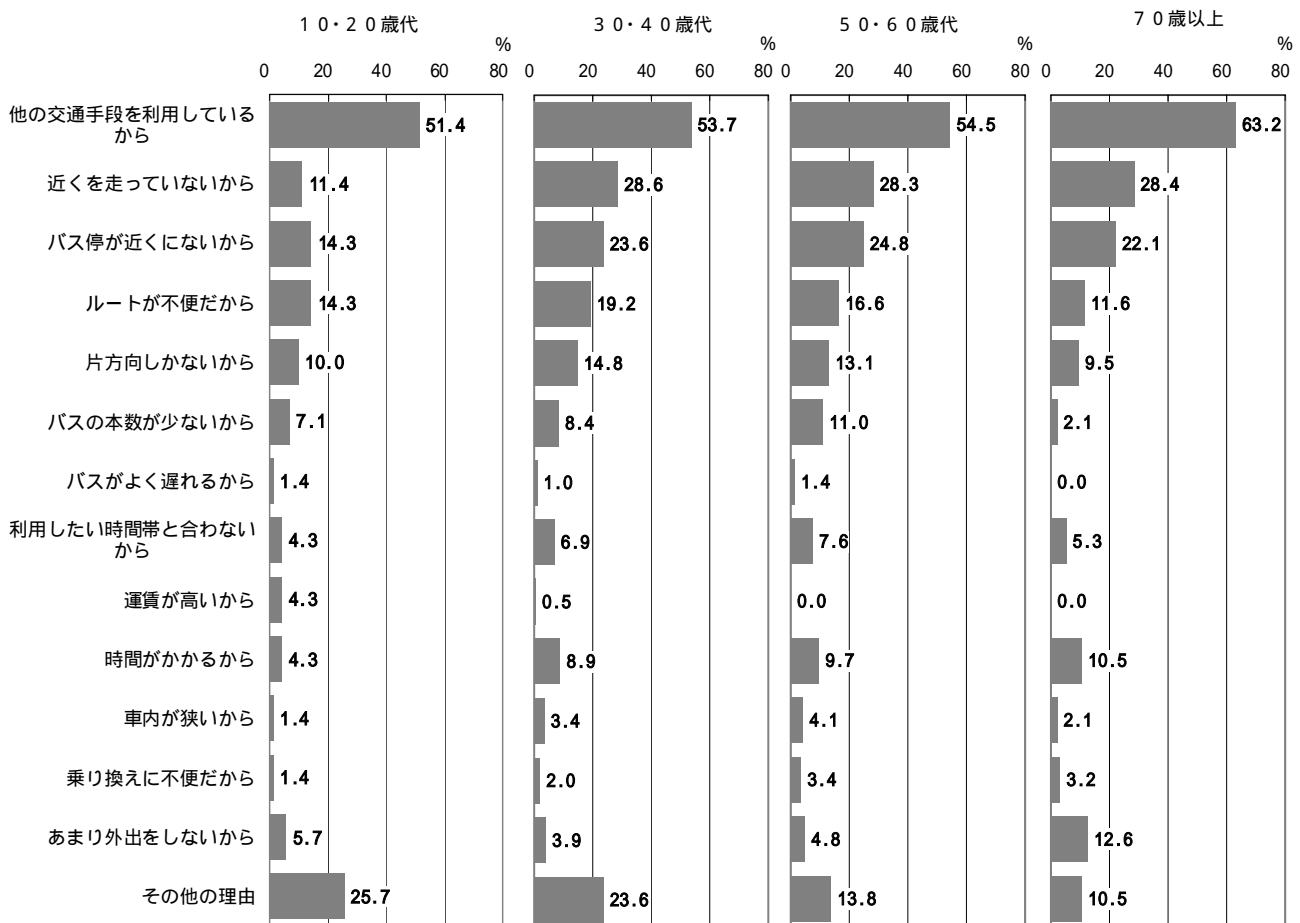


図4-7 Bーぐるを利用しない理由（複数回答）年代別 N=513



居住地別にみた結果では、沿線地域では2路線とも「他の交通手段を利用しているから」が第1位であり、また千駄木・駒込ルートと目白台・小日向ルートでは5.6ポイントの開きがあった。一方で、非沿線地域では「近くを走っていないから」が第1位となっており、第1位の理由が異なっている(図4-8)。

また、Bーぐるのルート・運行本数・ダイヤ等に関連する理由の中では、「バスの本数が少ないから」は千駄木・駒込ルートの方が5.6ポイント高く、「ルートが不便だから」と「片方向しかないから」という理由は、目白台・小日向ルートの方がそれぞれ4.1ポイント、5.1ポイント高い。

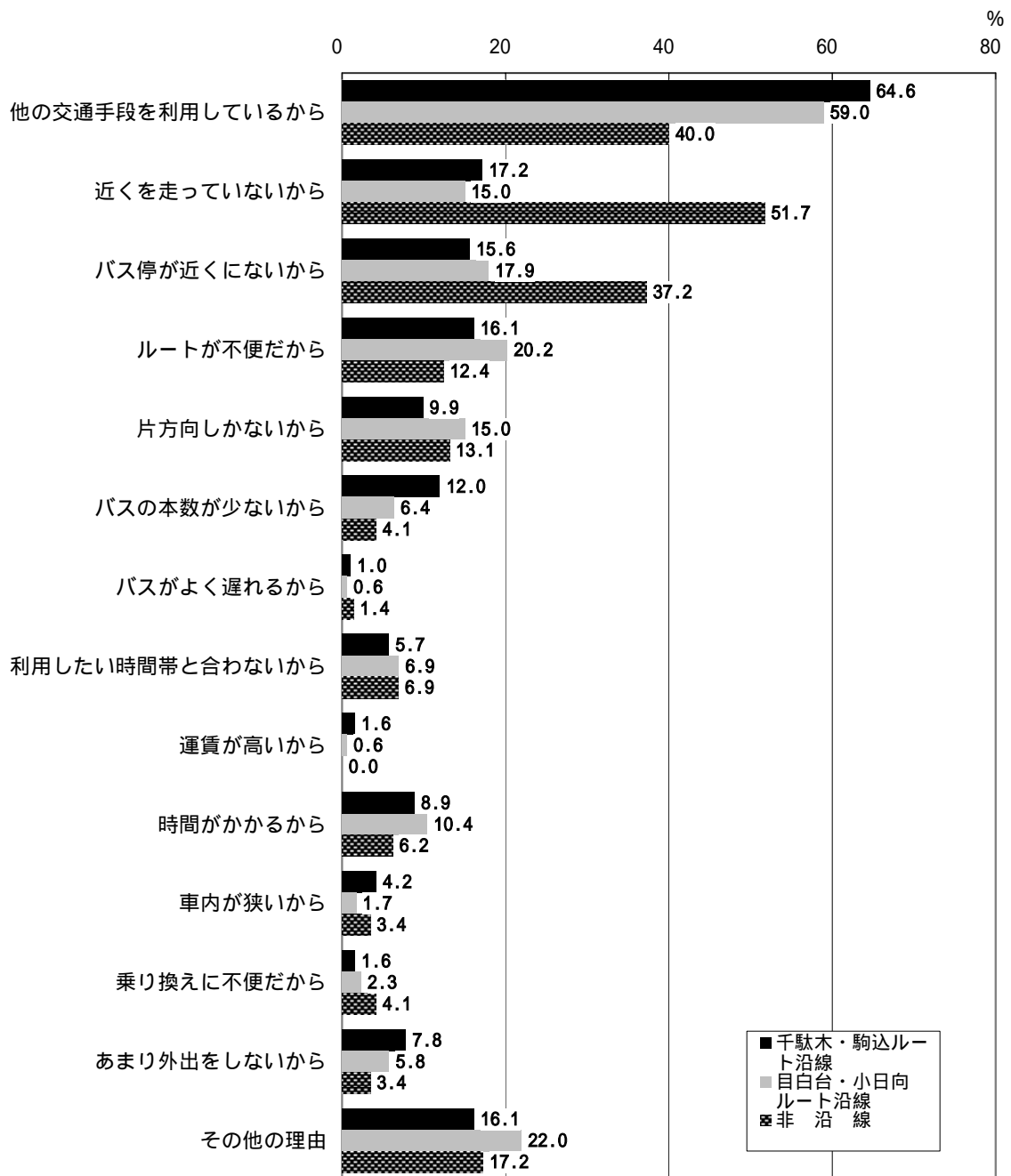


図4-8 Bーぐるを利用しない理由(複数回答)居住地別 N=513

## 5 B ぐるに関する情報 [ 問 7、問 8 ]

( 1 ) 見たり利用したことがある情報 ( 複数回答 )

B ぐるに関する情報のうち、最も利用率が高かったものは「B ぐるマップ」の 52.1% で、次いで「区報」38.4%、「区のホームページ」14.4% の順であった。「携帯電話の運行情報サービス」、「ケーブルテレビの B ぐる沿線情報番組」は 5% 未満の利用率にとどまった。

「どれも見たり、利用したことはない」と回答した人は区民の 4 人に 1 人に当たる 24.7% であった ( 図 5-1 )。

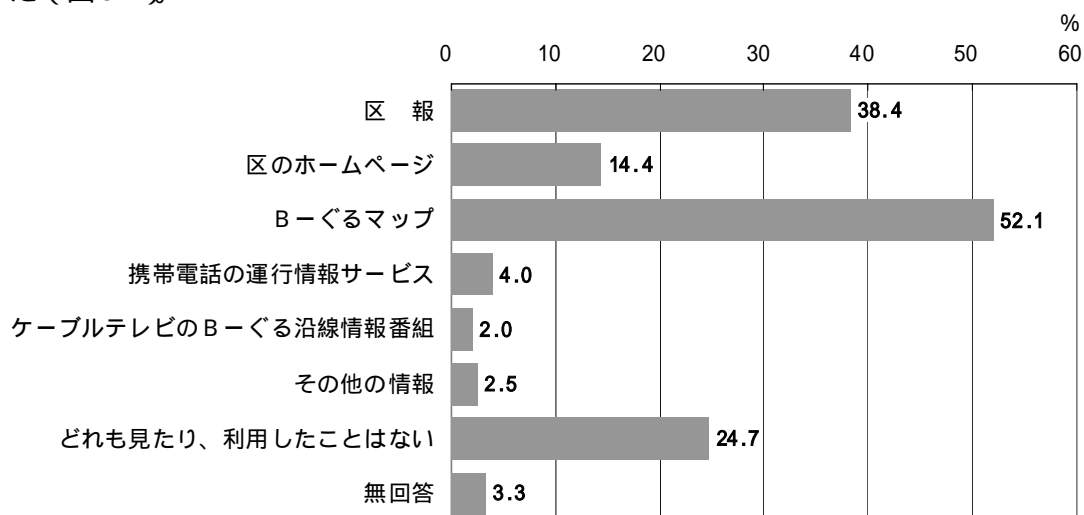


図 5-1 B ぐるに関する情報で、見たり利用したことがあるもの ( 複数回答 )

男女別みると順位に変動はないものの、「B ぐるマップ」では 10.1 ポイントの開きがあるなど、「ケーブルテレビの B ぐる沿線情報番組」を除いて女性の方が男性よりも利用率が高くなっている。「どれも見たり、利用したことがない」と回答した人は男性の 3 人に 1 人、女性の 5 人に 1 人であった ( 図 5-2 )。

こうした結果の背景には、男女間の B ぐるの利用頻度の違いが影響していると考えられる。

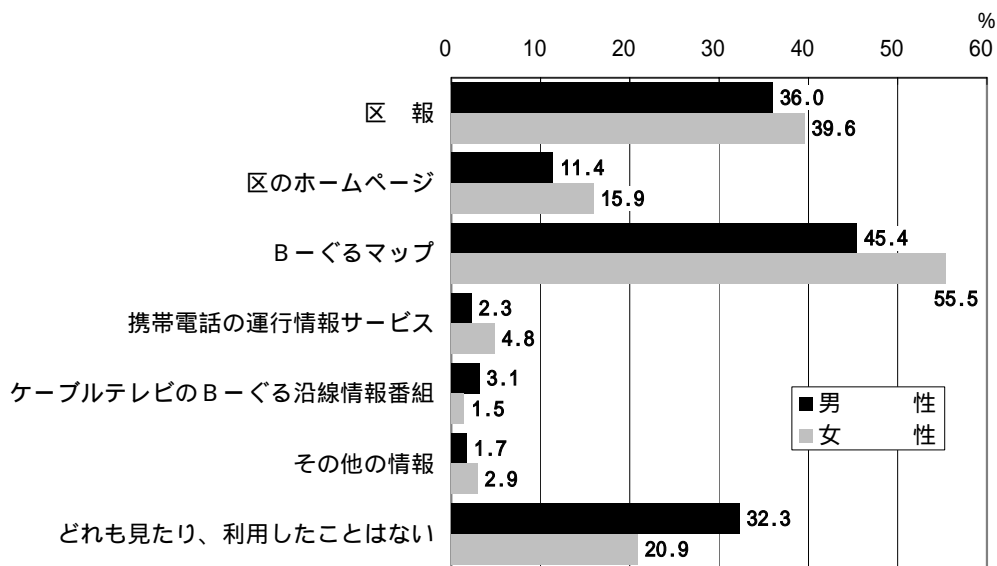


図 5-2 B ぐるに関する情報で、見たり利用したことがあるもの ( 複数回答 ) 男女別

年代別にみると、「Bーぐるマップ」の利用率は各年代とも総じて高いが、70歳以上では「区報（53.8%）」が、10・20歳代では「どれも見たり、利用したことがない（48.9%）」がそれぞれ第1位となっている（図5-3）。

「区報」は年代が上がるにつれて、また「Bーぐるマップ」は30・40歳代及び50・60歳代を中心に利用率が高い傾向がある。

「携帯電話の運行情報サービス」は30・40歳代で7.0%と他の世代に比べて相対的に高い。

「どれも見たり、利用したことがない」は10・20歳代が他の年代と比較して2倍以上であるが、他の年代間では大きな差異はみられない。

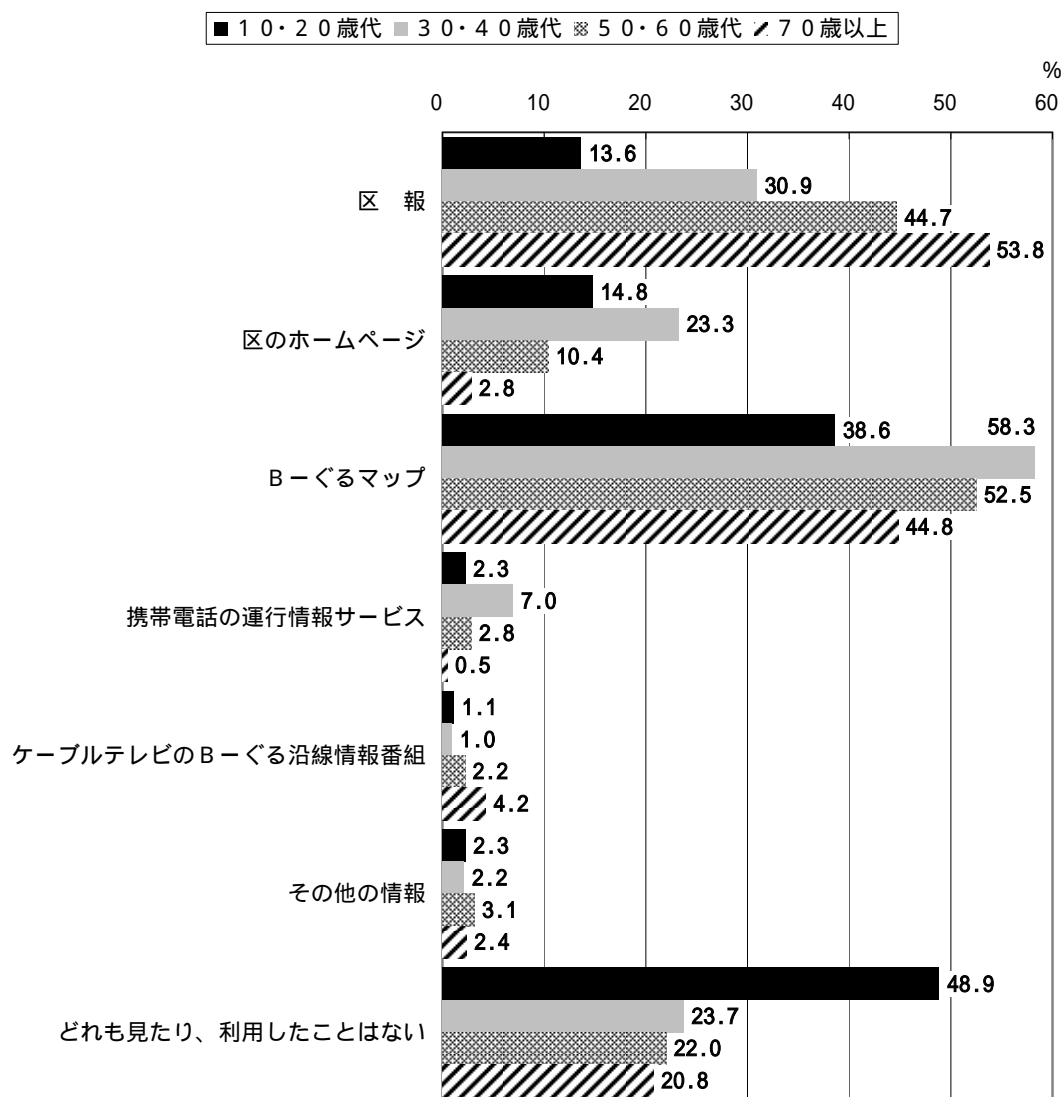


図5-3 Bーぐるに関する情報で、見たり利用したことがあるもの（複数回答） 年代別

居住地別にみた結果でも上位3つの順位に変動はないが、「Bーぐるマップ」は、沿線地域と非沿線地域で大きな差があるのに対し、「区報」や「区のホームページ」ではその差は小さくなっている。特に非沿線地域では「Bーぐるマップ」と「区報」の差は1.5ポイントとわずかである。これは「Bーぐるマップ」の主な入手場所にBーぐる車内があることにも影響していると考えられる(図5-4)。

「Bーぐるマップ」の利用率は千駄木・駒込ルートと目白台・小日向ルートで8.0ポイントの開きがあるが、2路線の運行年数の違いも影響しているとみられる。

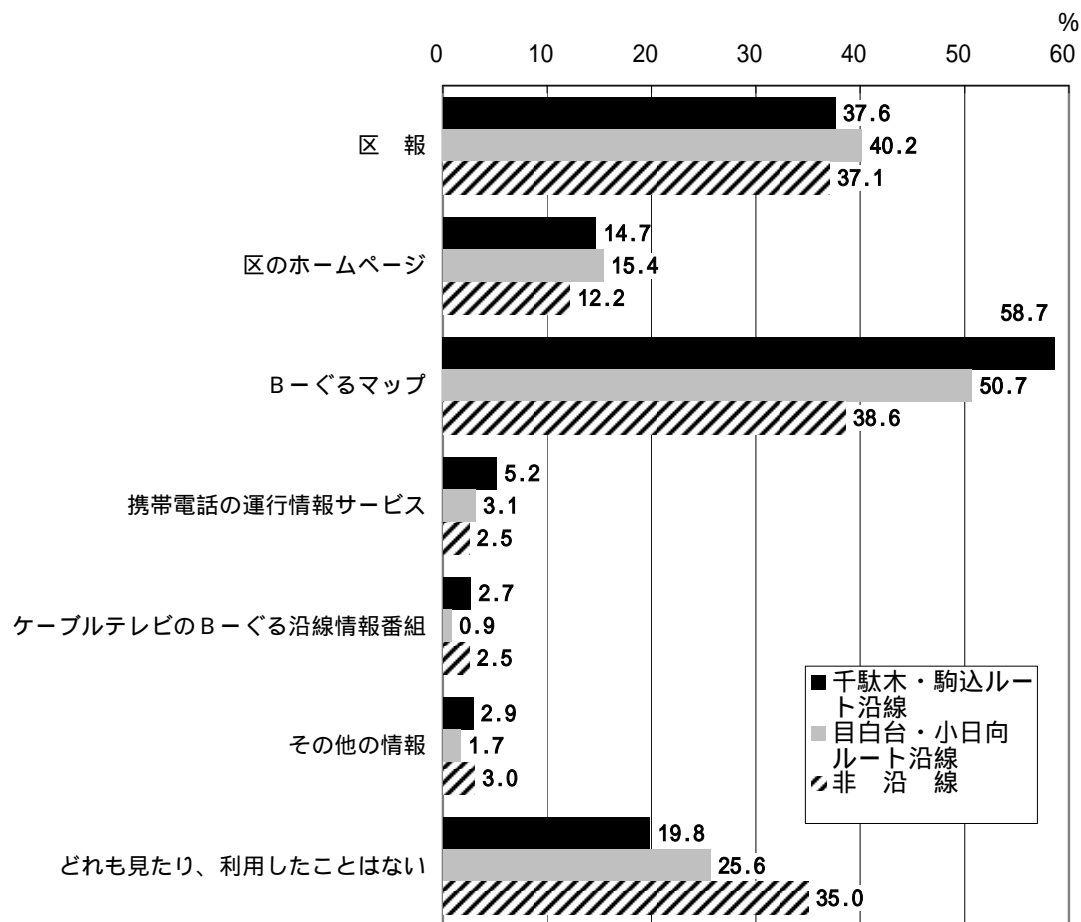


図5-4 Bーぐるに関する情報で、見たり利用したことがあるもの(複数回答) 居住地別

利用頻度別でも上位の順位に変動はない。情報ごとの特徴をみると「Bーぐるマップ」では高頻度と中頻度の差はわずかであるが、低頻度との間には大きな差がある。「Bーぐるマップ」に掲載されている情報がBーぐるを利用する人としらない人との間で必要度が異なるということがうかがえる。

また、相対的にみて「区のホームページ」や「携帯電話の運行情報サービス」は高頻度の利用者が多いのに対し、「区報」は中頻度利用者が多くなっている（図 5-5）。

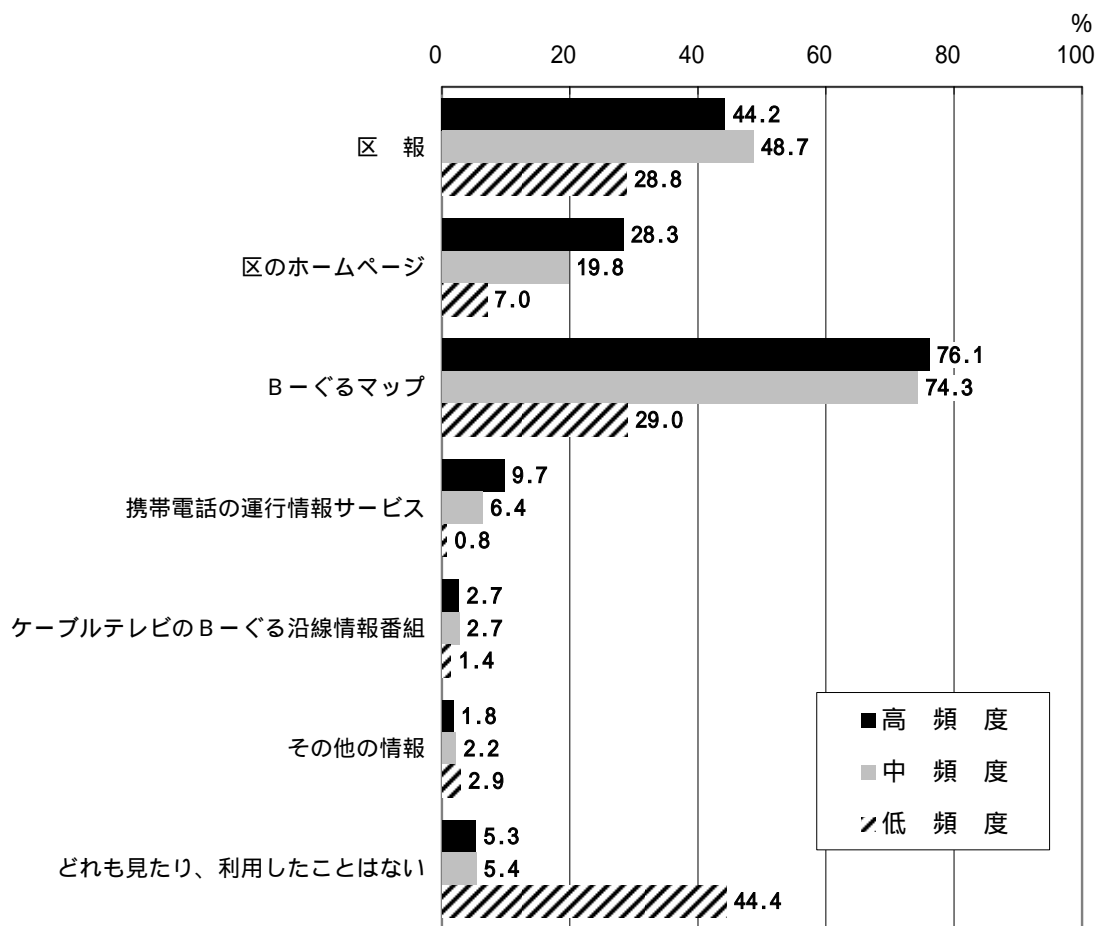


図 5-5 Bーぐるに関する情報で、見たり利用したことがあるもの（複数回答） 利用頻度別

## (2) もっと知りたい情報(複数回答)

Bーぐるに関するもっと知りたい情報を聞いた結果は、「バスの運行情報(現在位置など)」が35.7%で第1位、以下「乗換や乗継に関する情報」27.6%、「隣接区のコミュニティバスとの接続などの情報」22.0%が続き、「沿線の歴史文化資源・イベントの情報」14.7%、「沿線商店街や店舗の情報」14.5%、「バスの混雑状況」13.3%が10%台と回答が分散した(図5-6)。

「その他の情報」の具体的な内容は、ルートやバス停の位置に関する情報、運行情報、特に降雪によるダイヤの情報等があげられた。

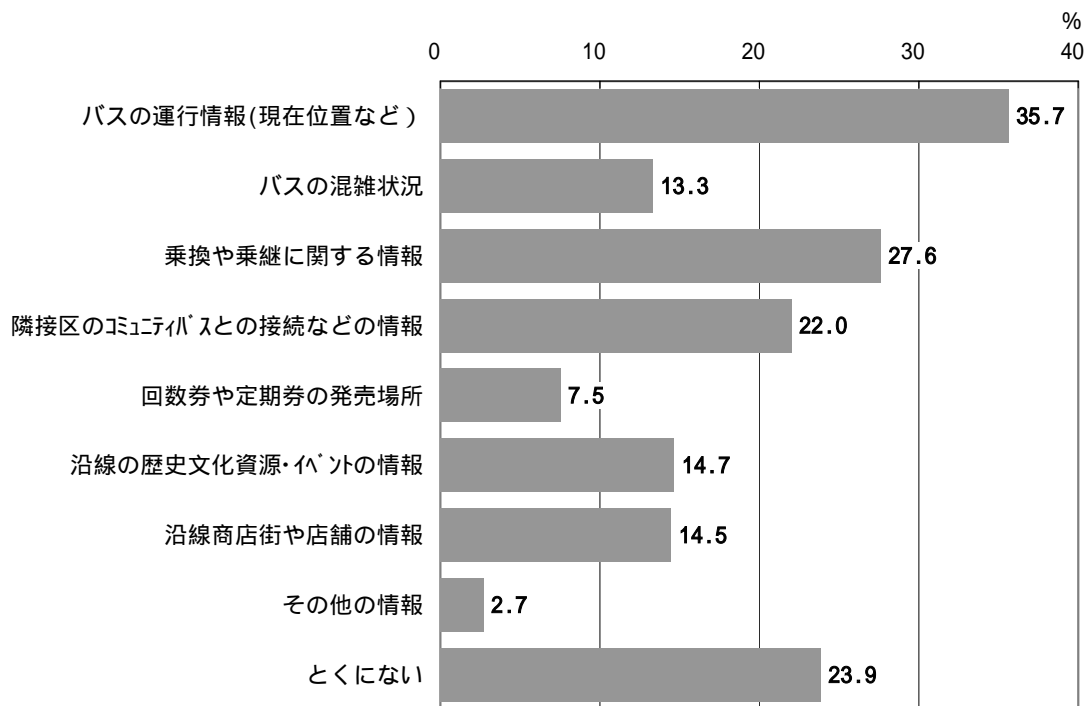


図5-6 Bーぐるに関する情報で、もっと知りたい情報(複数回答)

男女別では、男女間の差が顕著なものとそうでないものに二分される。男女間の差が大きいのは、「バスの運行情報（現在位置など）」10.7ポイント差、「乗換や乗継に関する情報」12.4ポイント差、「沿線商店街や店舗の情報」5.1ポイント差であり、いずれも女性の方が高い。

反対に男女間で差が少ないのは、「沿線の歴史文化資源・イベントの情報」0.3ポイント差、「隣接区のコミュニティバスとの接続などの情報」0.5ポイント差、「回数券や定期券の発売場所」1.0ポイント差、「バスの混雑状況」1.6ポイント差であった（図5-7）。

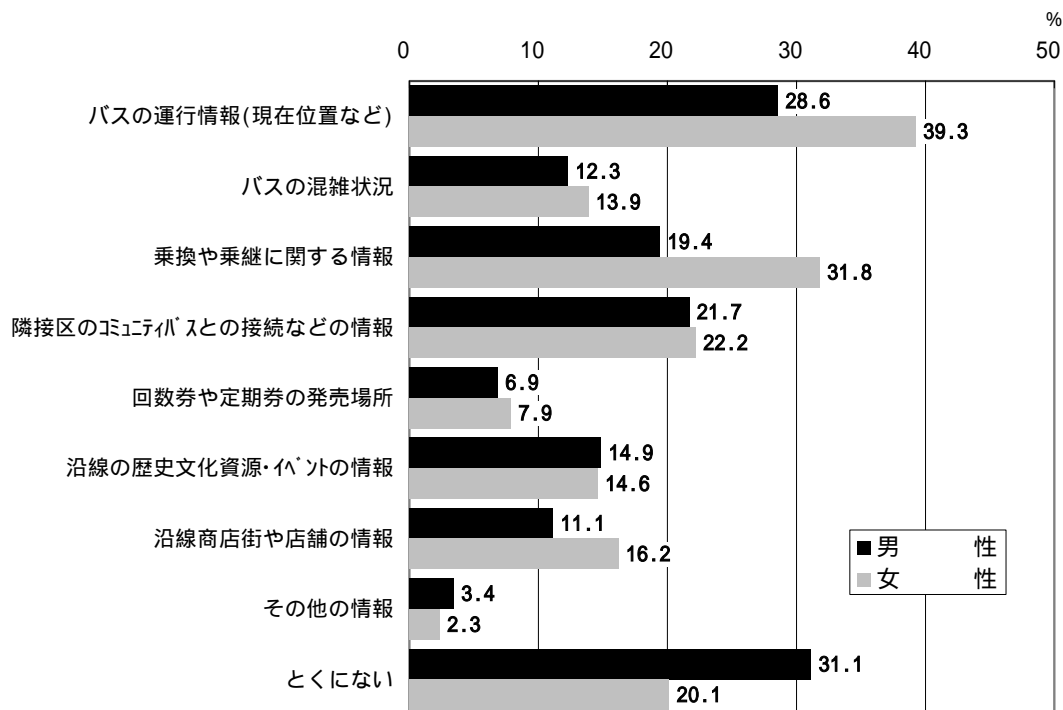


図5-7 Bーぐるに関する情報で、もっと知りたい情報（複数回答） 男女別

年代別では、「バスの運行情報(現在位置など)」や「バスの混雑状況」は10・20歳代から30・40歳代にかけて高くなり、そこから年代が上がるにつれて低くなる。「乗換や乗継に関する情報」や「回数券や定期券の発売場所」は10・20歳代が最も高いが、概ね同様の傾向がみられる。

反対に、「沿線の歴史文化資源・イベントの情報」は10・20歳代と70歳以上で高く、30・40歳代が最も低くなっている。

「沿線商店街や店舗の情報」は年代によらずほぼ同程度である(図5-8)。

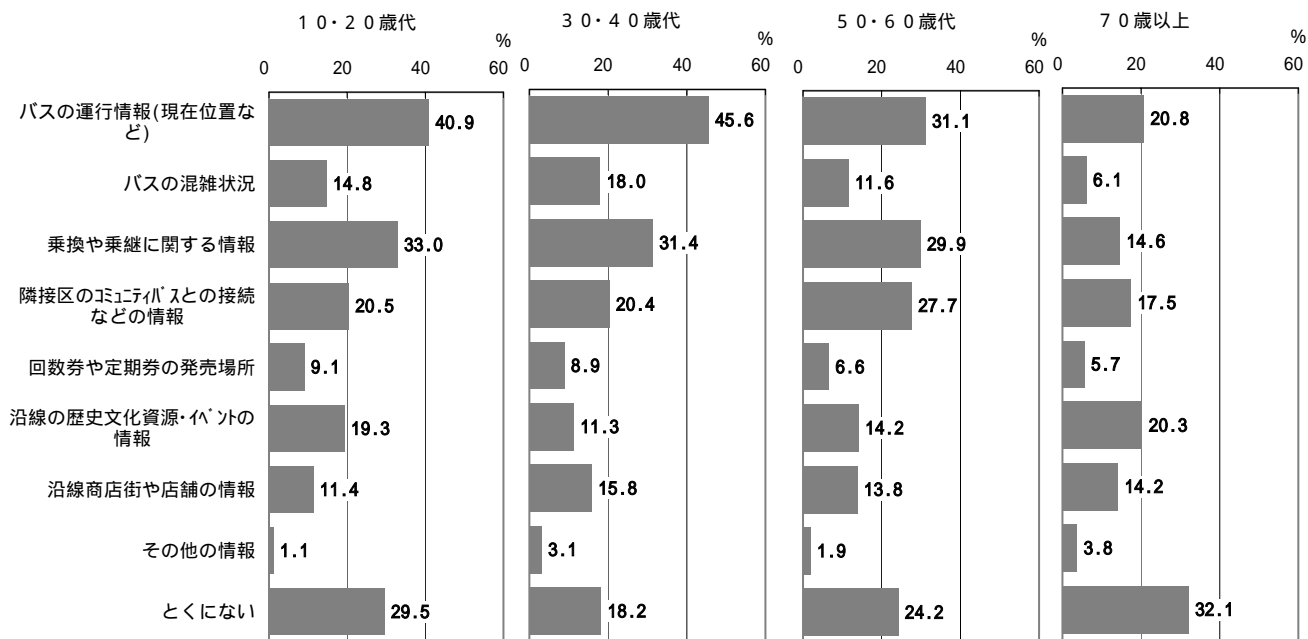


図5-8 Bーぐるに関する情報で、もっと知りたい情報(複数回答) 年代別



居住地別にみても、「バスの運行情報（現在位置など）」、「乗換や乗継に関する情報」、「隣接区のコミュニティバスとの接続などの情報」が上位3つを占めている点では沿線地域と非沿線地域で共通している。

その中で、千駄木・駒込ルート沿線地域では「バスの運行情報（現在位置など）」が、目白台・小日向ルート沿線地域では「乗換や乗継に関する情報」が、また非沿線地域では「隣接区のコミュニティバスとの接続などの情報」が相対的に高くなっている（図5-9）。

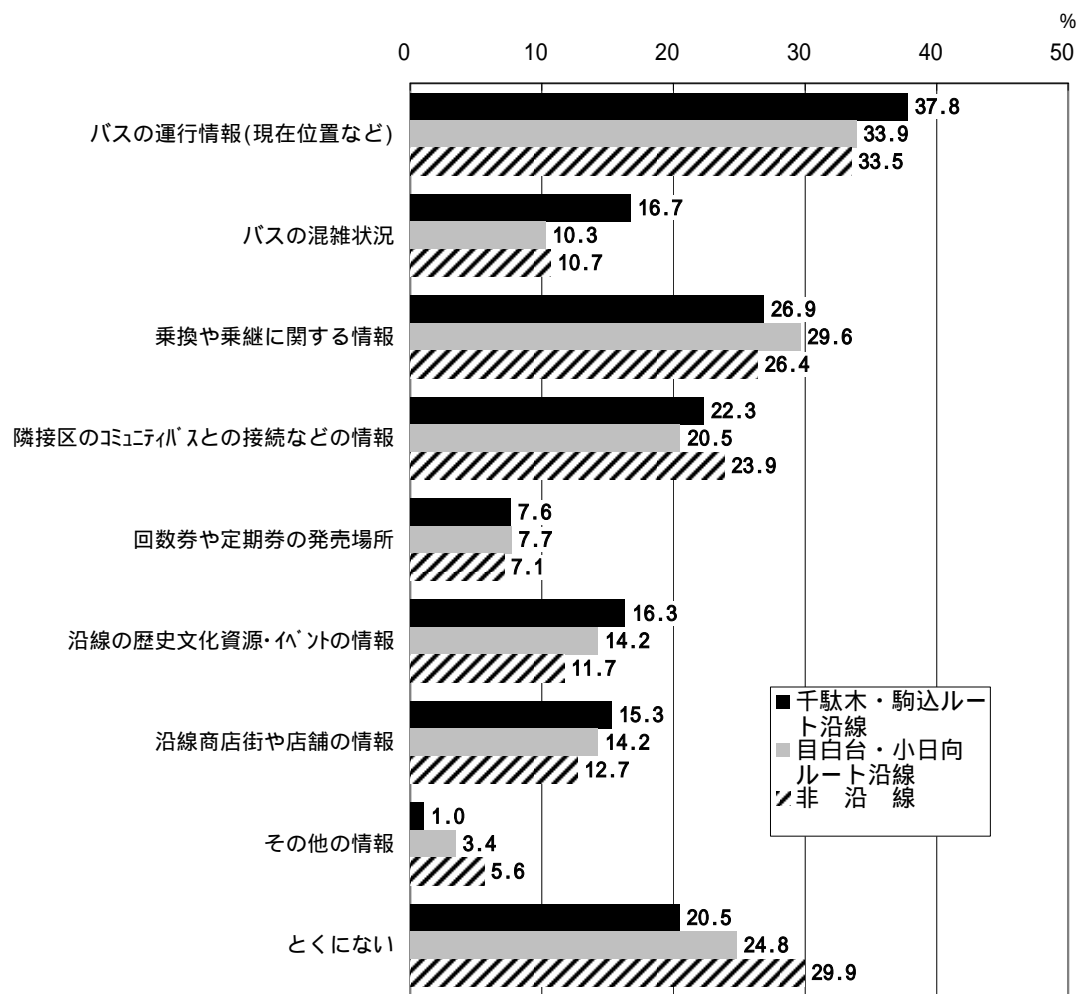


図5-9 B-ぐるに関する情報で、もっと知りたい情報（複数回答） 居住地別

利用頻度別にみると、Bーぐるを利用する機会が多い層では「バスの運行情報（現在位置など）」や「バスの混雑状況」等、Bーぐるを利用する都度の動態情報が求められている。また数字は高くないが、「回数券や定期券の発売場所」もBーぐるの利用頻度が高い層が求めている情報である。

利用頻度が中程度の場合では、「乗換や乗継に関する情報」や「沿線商店街や店舗の情報」等、Bーぐるに関する基本的な情報や沿線地域の情報等に目が向けられている（図5-10）。

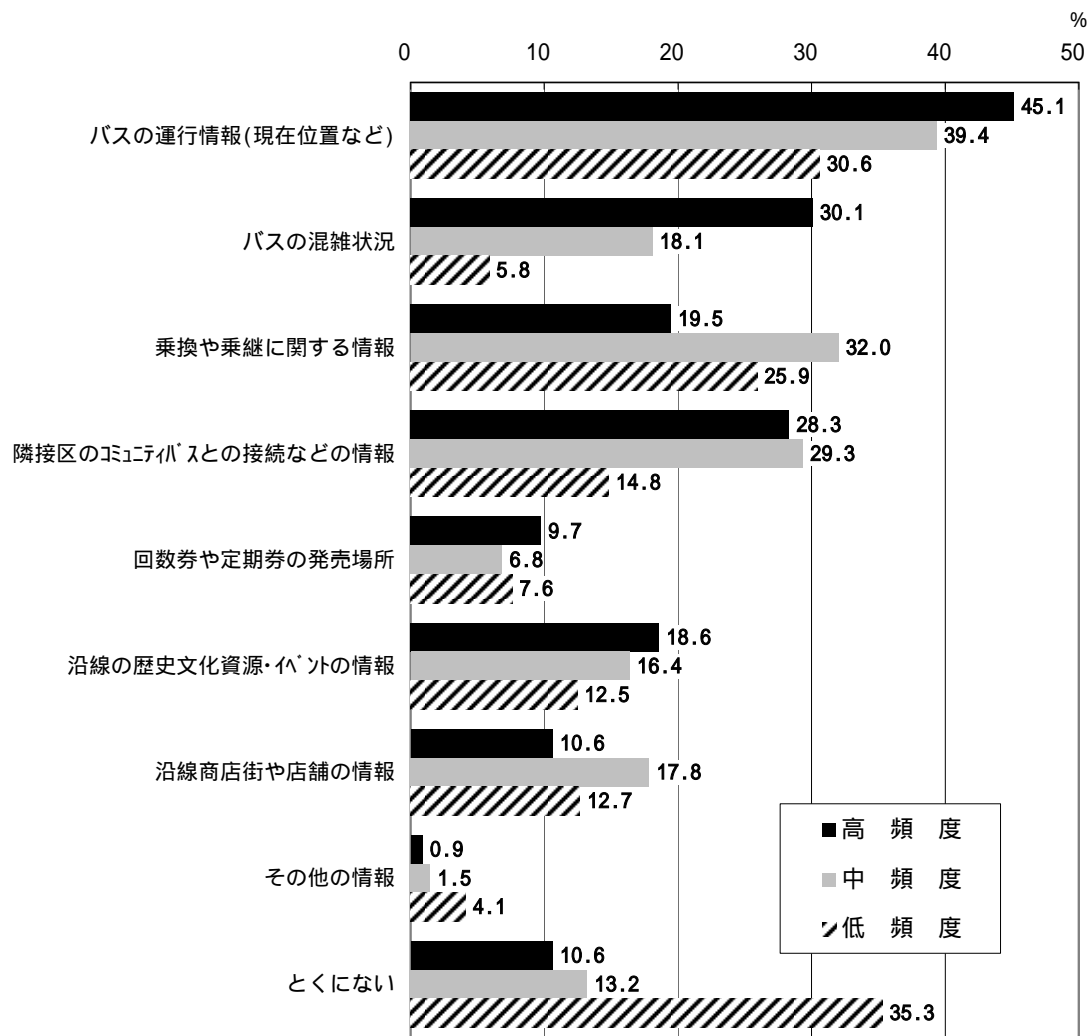


図5-10 Bーぐるに関する情報で、もっと知りたい情報（複数回答） 利用頻度別

## 6 2路線運行 [ 問9、問10 ]

( 1 ) 2路線になってよかったと感じること ( 複数回答 )

平成23年12月に目白台・小日向ルートが開業し2路線体制となったが、Bーぐるが2路線になったことで自身の日常生活にどのようなメリットが生じたかを聞いたところ、53.7%の人が「とくに感じることはない」と回答した(図6-1)。

この結果はP14「3利用状況(2)利用しているルート」で述べたとおり、Bーぐるの利用者はどちらか1路線のみを利用している人が大多数であり、2路線を同程度に利用している人はわずか(利用している回答者の4.4%)であることにも起因していると考えられる。

しかしながら、「文京シビックセンターへの行き来が便利になった」、「これまで行けなかったところに、行けるようになった」、「区内の東と西の行き来が便利になった」と感じる人はいずれも10%以上存在することから、メリットを感じている人も一定数見受けられた。

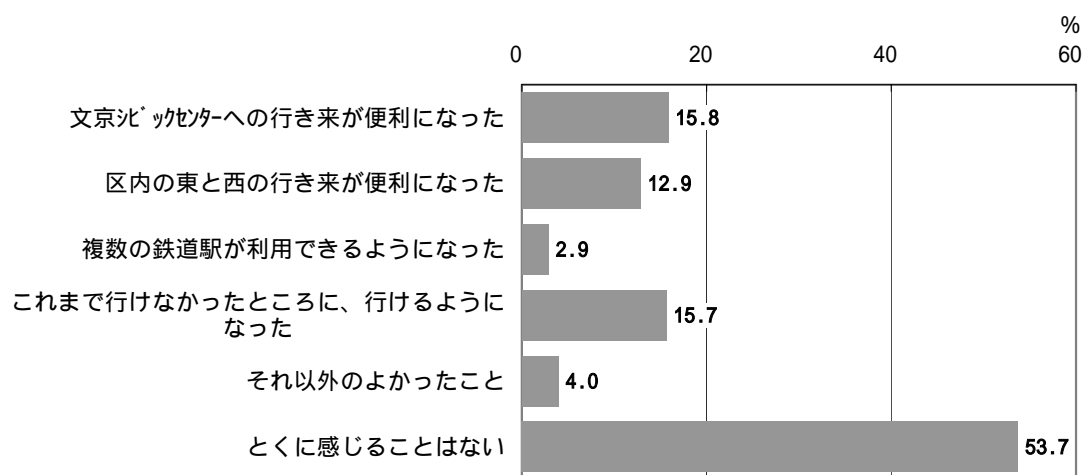


図6-1 Bーぐるが2路線になって、よかったと感じること ( 複数回答 )

男女別にみると、何かしらのメリットを感じている人の割合は女性の方が高く、とくに「文京シビックセンターへの行き来が便利になった」、「これまで行けなかったところに、行けるようになった」は女性の方が5ポイント程度高くなっている。「区内の東と西の行き来が便利になった」は男性の方がわずかではあるが高い(図6-2)。

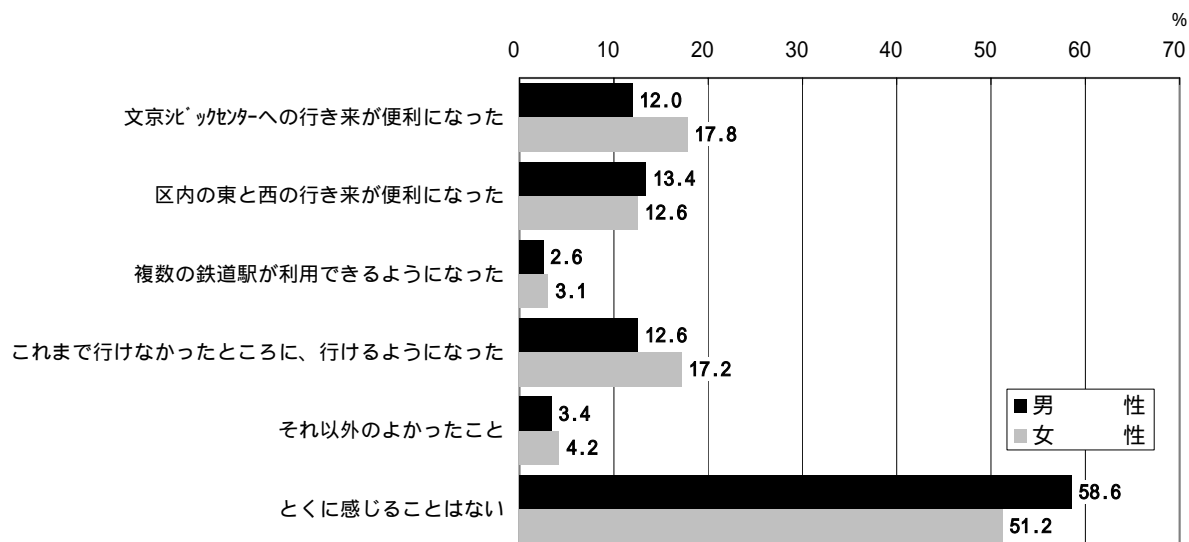


図 6-2 Bーぐるが2路線になって、よかったと感じること（複数回答） 男女別

年代別では、「文京シビックセンターへの行き来が便利になった」、「これまで行けなかったところに、行けるようになった」、「区内の東と西の行き来が便利になった」ともに、高齢者（70歳以上）でメリットを感じると回答した人の割合が最も高い（図 6-3）。

反対に、若者（10・20歳代）ではメリットを「とくに感じることはない」が 77.3%を占めている。

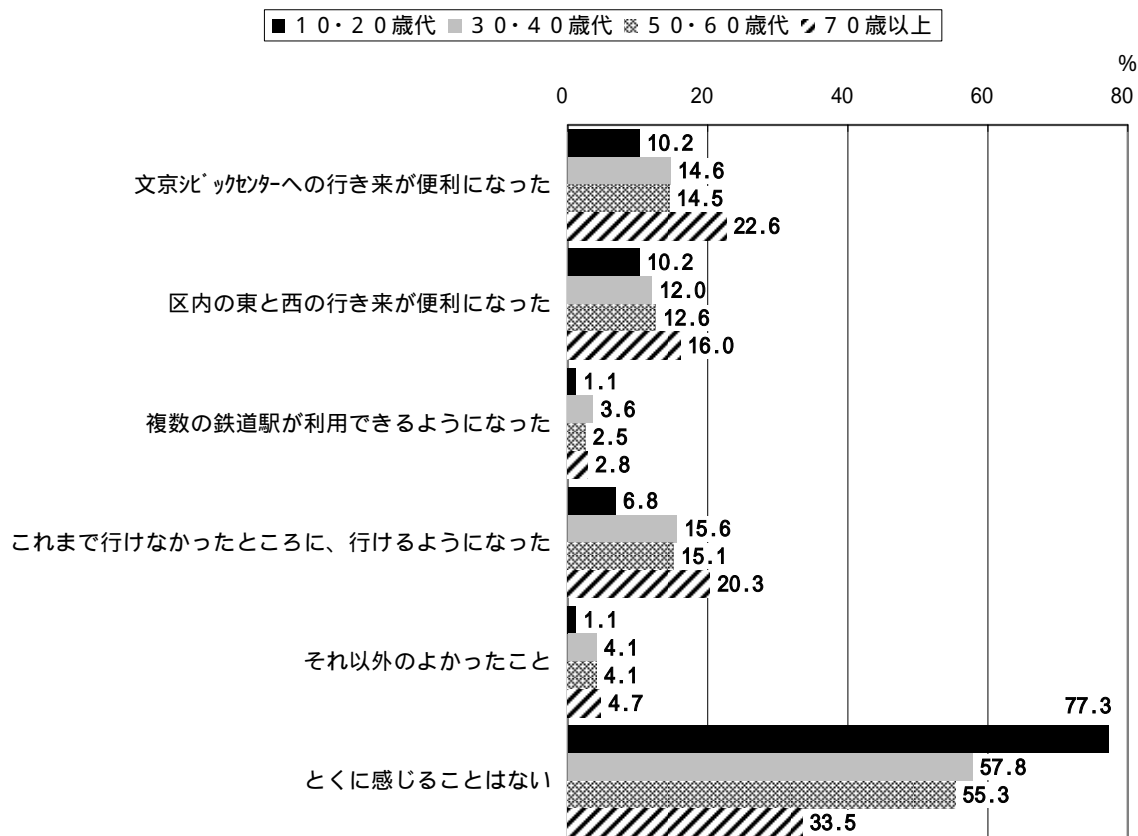


図 6-3 Bーぐるが2路線になって、よかったと感じること（複数回答） 年代別

居住地別では、目白台・小日向ルート沿線地域で「文京シビックセンターへの行き来が便利になった」と「これまで行けなかったところに、行けるようになった」の割合が相対的に高くなっている。この結果が路線が2路線になったことによるものか、目白台・小日向地域に路線ができたことによるものかは厳密には判別しづらい面があることに留意する必要がある。

「区内の東と西の行き来が便利になった」は、千駄木・駒込ルート 14.0%と目白台・小日向ルート 13.7%とその差はわずかである（図 6-4）。

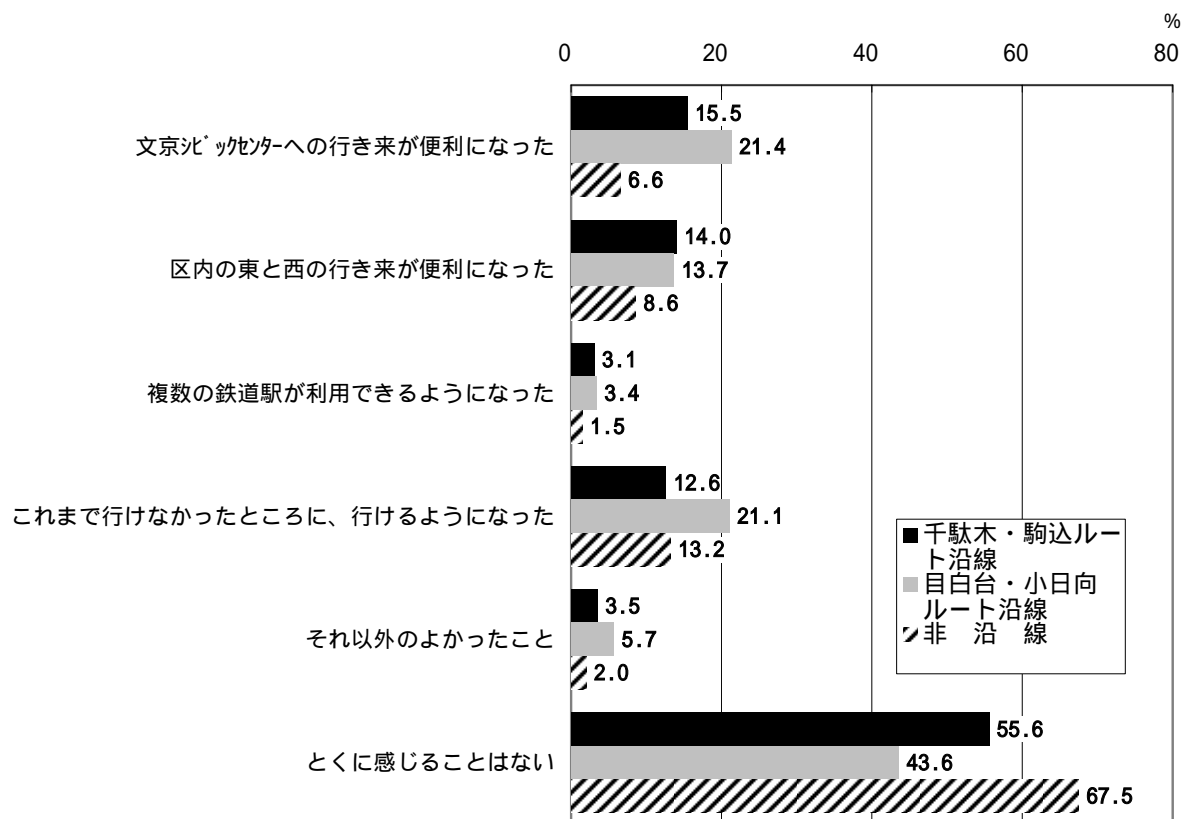


図 6-4 Bーぐるが2路線になって、よかったと感じること（複数回答） 居住地別

利用頻度別では、Bーぐるの利用機会が多い層ほどメリットを感じるという回答割合が増えている（図6-5）。

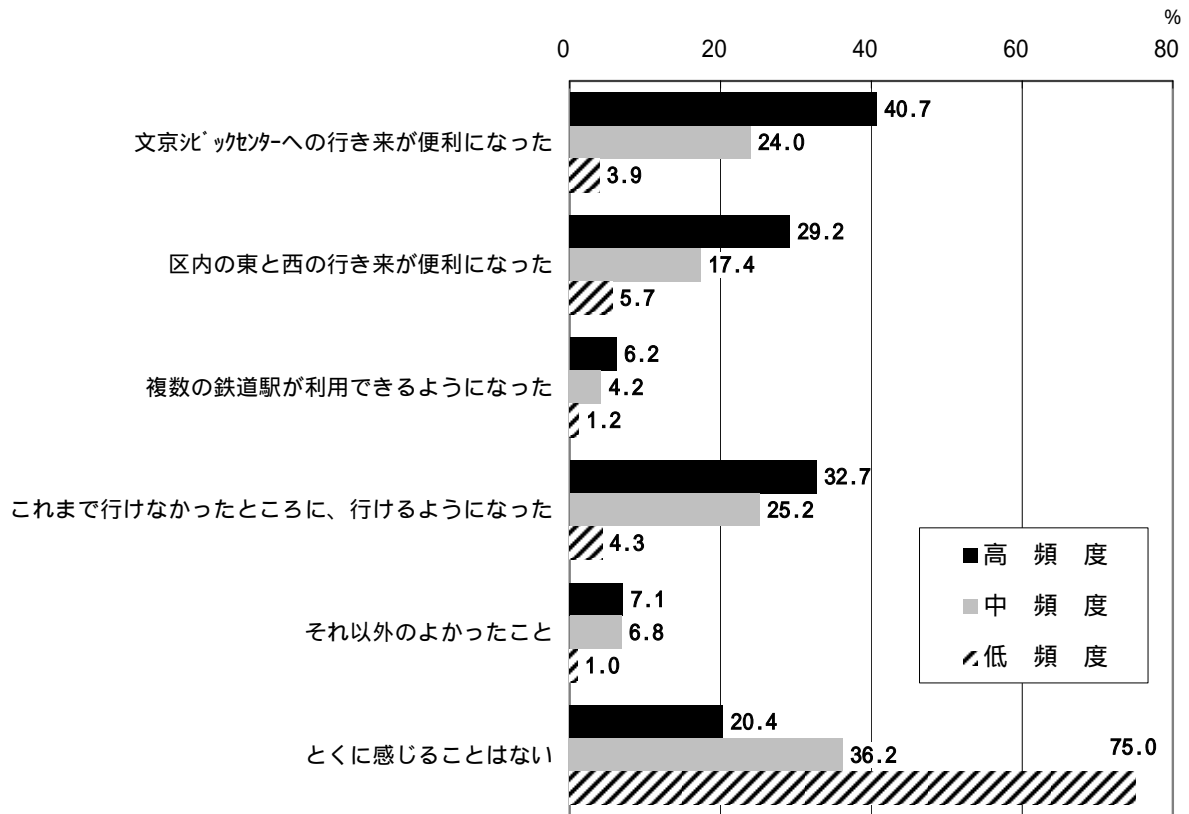
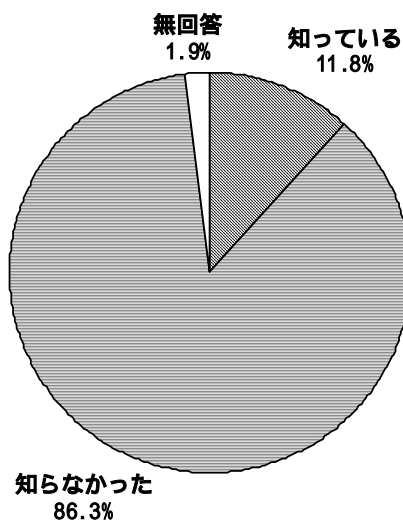


図6-5 Bーぐるが2路線になって、よかったと感じること（複数回答） 利用頻度別

## (2) 一日乗車券や一ヶ月定期券の仕組みの認知度

一日乗車券や一ヶ月定期券を使用すると2路線とも乗り放題になるというBーぐるの運賃の仕組みがどの程度周知されているかを確認するための設問であるが、全体の認知度は11.8%にとどまった(図6-6)。

一日乗車券や一ヶ月定期券を使用する利用客がどの程度いるか、また2路線を連絡して利用する機会がどの程度あるかという点にもよるが、こうした情報を積極的に発信していくことで利用客の増加につながる可能性があると考えられる。



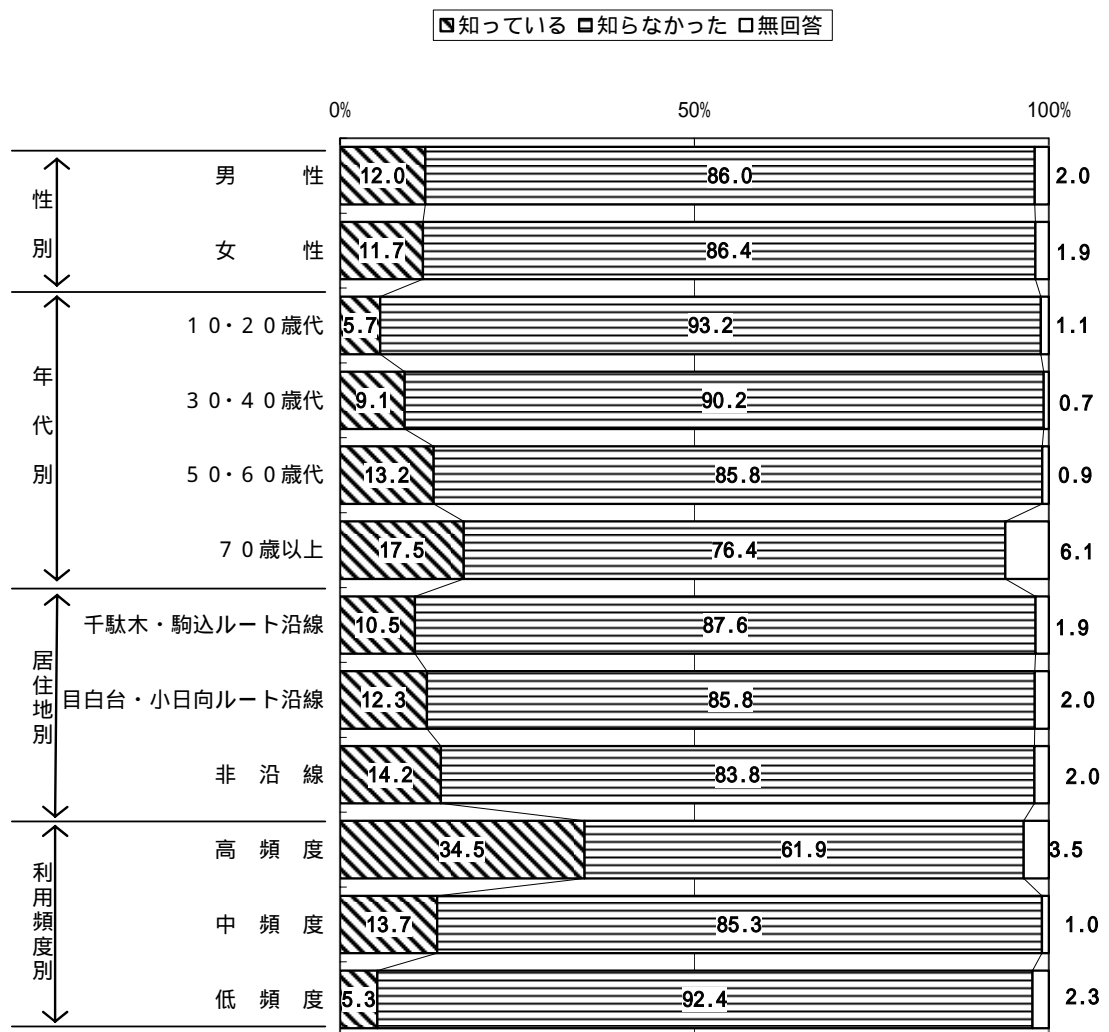
小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図6-6 一日乗車券や一ヶ月定期券で、2路線とも乗り放題になることを知っているか

この認知度を属性別にみると、男女別には大きな差異はないが、年代別では10・20歳代では5.7%、70歳以上では17.5%と年代が上がるにつれて高くなる傾向がみられる。

居住地別では、非沿線地域が14.2%で最も高く、目白台・小日向ルート12.3%、千駄木・駒込ルート10.5%の順となっており、Bーぐる沿線地域との間に逆転現象が起きている。さらに沿線地域においても、運行年数が短い目白台・小日向ルートの方が千駄木・駒込ルートの認知度を上回っている点で逆転現象がみられる。

利用頻度別では、Bーぐるの利用機会が増えるにつれて認知度が増加する傾向が鮮明に読みとれる。しかし、週1回以上利用する高頻度の人であっても認知度は34.5%（約3人に1人）にとどまることから、いかに周知を図るかが今後の課題である（図6-7）。



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図6-7 一日乗車券や一ヶ月定期券で、2路線とも乗り放題になることを知っているか（属性別）



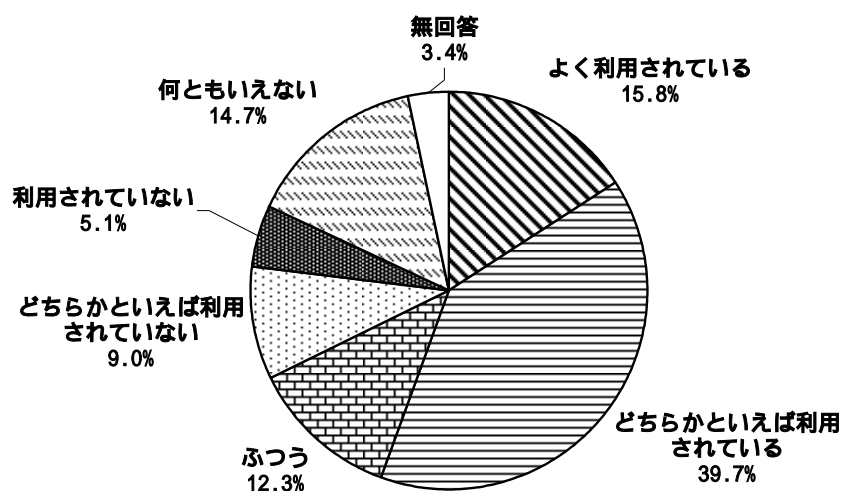
## 7 Bーぐるの運営に対する評価 [ 問 11 ]

### ( 1 ) 利用実績

問 11 では、千駄木・駒込ルート（平成 19 年 4 月運行開始）と目白台・小日向ルート（平成 23 年 12 月運行開始）の年間利用人数や補助金額の推移を示した上で、いくつかの視点から運営に対する評価をしてもらった。

最初に、Bーぐるがどの程度利用されていると思うかを聞いた。他事業等との比較ではないので、あくまでも絶対評価としての性格を有するものである。またBーぐるを利用している人にとっては、資料に掲載された数値にふだん利用している際の印象や感想が加味された評価になったものと思われる。

全体結果をみると、「どちらかといえば利用されている」が 39.7%、「よく利用されている」15.8%の順であり、両者をあわせた 55.5%の人がBーぐるの利用状況に関して肯定的な評価をしている。これは、「どちらかといえば利用されていない」、「利用されていない」という否定的な評価（14.1%）をした人の 3 倍以上である（図 7-1）。



小数第二位を四捨五入したため、合計が 100 にならない場合がある。

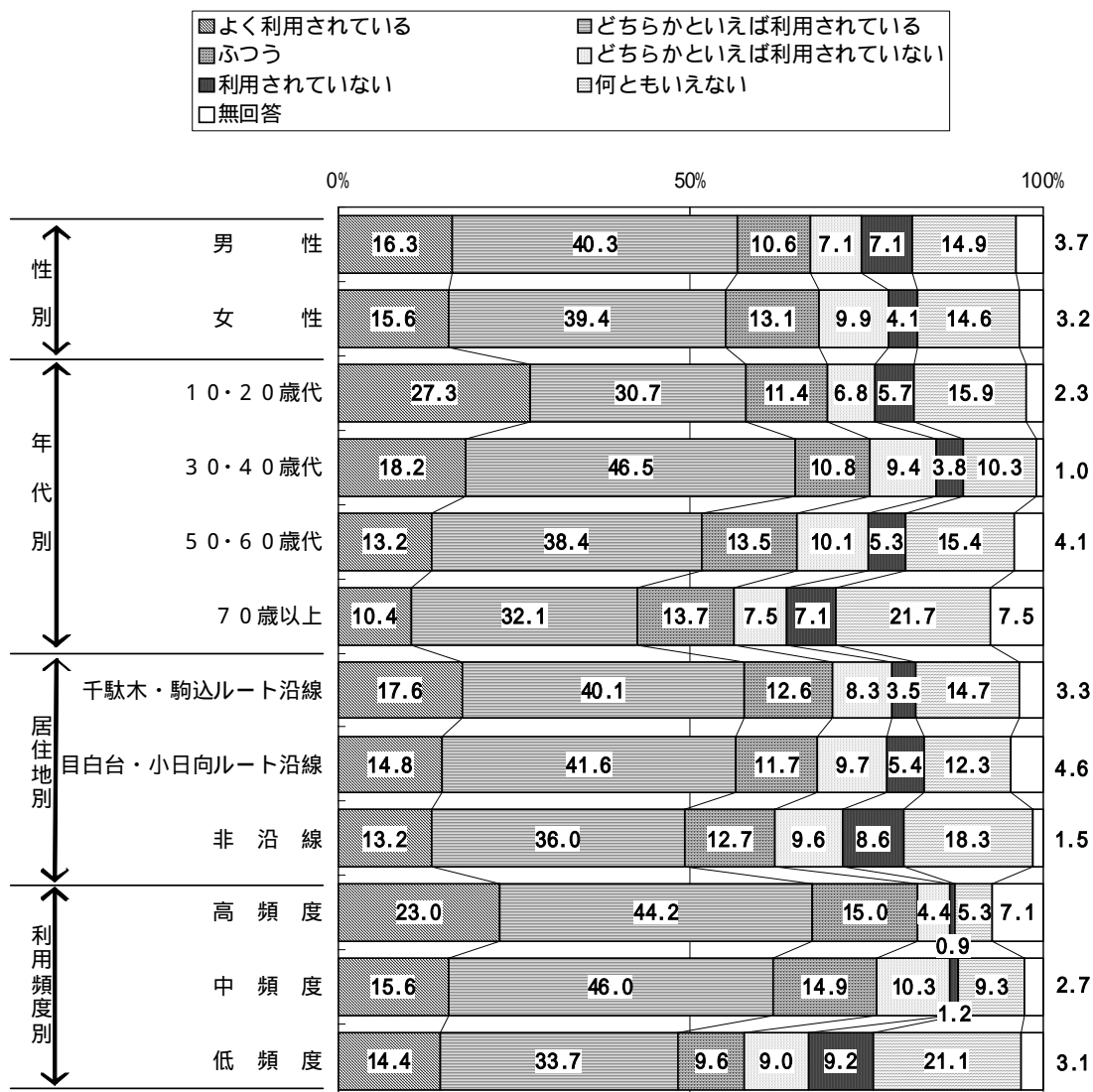
図 7-1 利用実績に対する評価

この結果を男女別にみると大きな差異はないが、年代別では「よく利用されている」が10・20歳代で27.3%、「どちらかといえば利用されている」が30・40歳代で46.5%と相対的に高く、肯定的な評価をした人の割合は30・40歳代を中心に比較的若い世代で高い傾向がみられる。しかし、70歳以上で否定的な評価をした人が多いということではなく、「何ともいえない」や「わからない」と回答を保留した人の割合が高いことによるところが大きい。

居住地別には、「よく利用されている」の割合は千駄木・駒込ルートが17.6%で、目白台・小日向ルートの14.8%を2.8ポイント上回っているが、「どちらかといえば利用されている」を含めればそれぞれ57.7%と56.4%となり、その差は1.3ポイントに縮まる。

利用頻度別では、肯定的な評価をする人の割合は高頻度67.2%、中頻度61.6%、低頻度48.1%となっており、利用機会の多い層ほど高い傾向がみられる。

否定的な評価（どちらかといえば利用されていない+利用されていない）の割合は、非沿線地域に居住している層で18.2%、利用頻度が低い層で18.2%であり、利用機会の少ない層で相対的に低い傾向になっている（図7-2）。



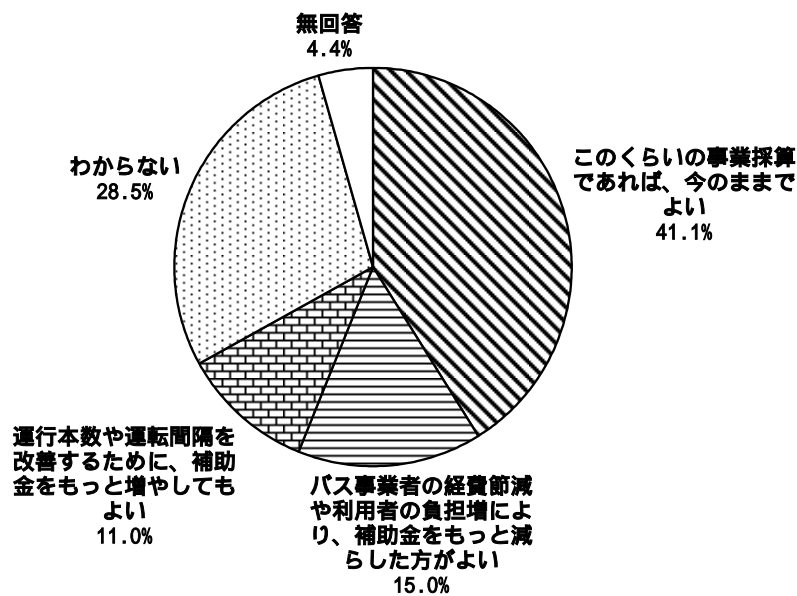
小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図7-2 利用実績に対する評価（属性別）

## (2) 補助金の額

次に、コミュニティバス運行事業に対する補助金額の評価をしてもらった。現状の運営に対する評価に将来の方向性が加味されたものになっている。つまり、バス事業者の経営努力や利用者の負担増等により補助金を減らす方向なのか、補助金を増やしてでも運行本数の増加等のサービス水準を上げる方向なのか、それとも現状程度が好ましいのかを聞いている。

その結果、現状維持派（このくらいの事業採算であれば、今のままでよい）が41.1%で最も多く、減額派（バス事業者の経費節減や利用者の負担増により、補助金をもっと減らした方がよい）の15.0%を大きく上回った。増額派（運行本数や運転間隔を改善するために、補助金をもっと増やしてもよい）は11.0%にとどまった（図7-3）。



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図7-3 補助金額に対する評価

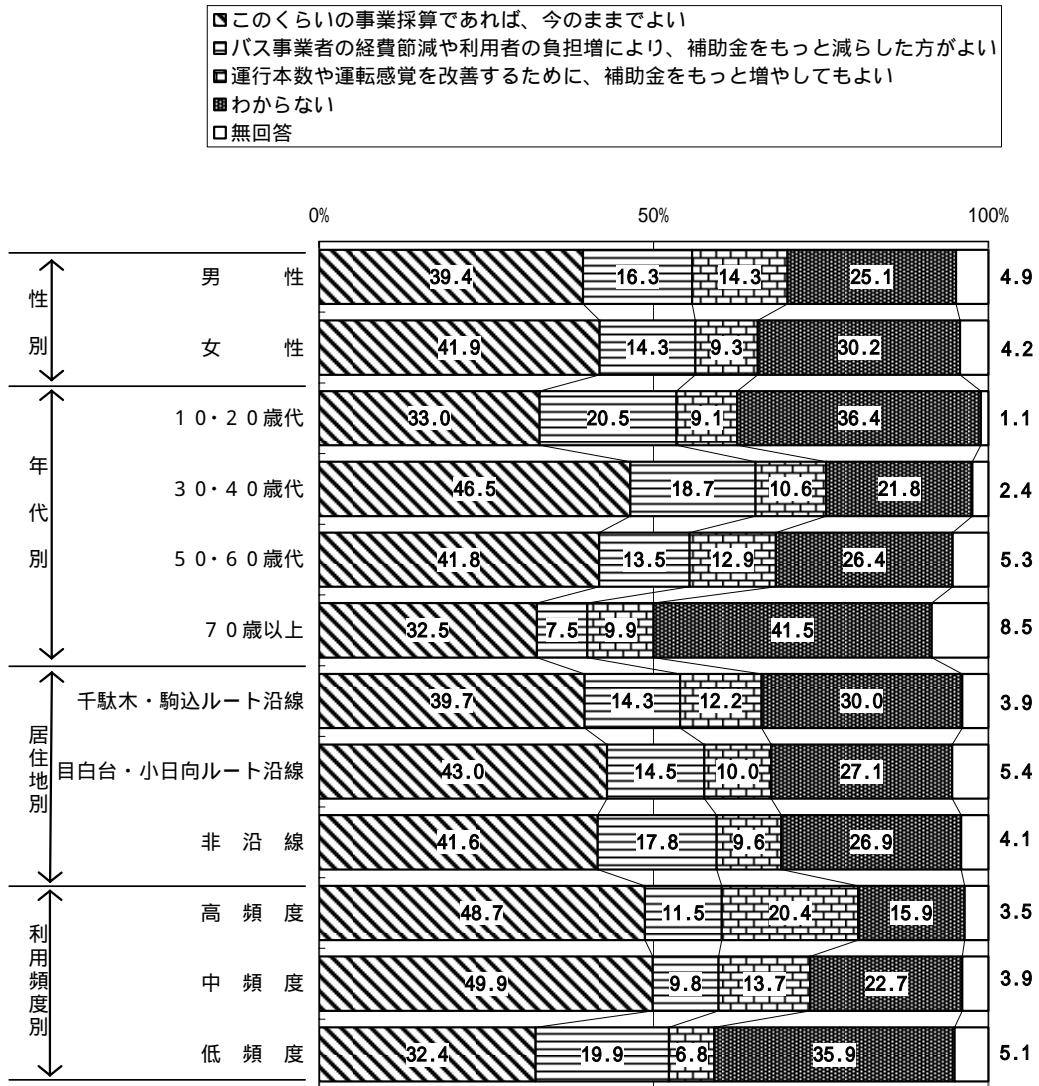
これを男女別にみると、現状維持派と減額派は男女間の差は2ポイント程度であるのに対して、増額派をみると男性14.3%に対し女性9.3%と両者の差は5ポイントになっている。

年代別にみると、現状維持派は30・40歳代で46.5%とほぼ半数であり、50・60歳代でも41.8%と他の世代に比べて高くなっている。減額派は10・20歳代が相対的に高く（20.5%）年代が上がるにつれて数字が低くなる。増額派は50・60歳代が12.9%と最も高く、他の年代を3ポイント程度上回っている。

居住地別にみても現状維持派が4割前後で以降の順位に変動がないが、非沿線地域では沿線地域よりも減額派の割合が3ポイント程度高くなっている。

利用頻度別では最も鮮明な差となって表れた。高頻度・中頻度のBーぐるを一定機会利用する層では現状維持派が約半数を占めているのに対し、めったに利用することがない低頻度の層では全体の1/3程度にとどまっている。

また、増額派は利用機会が高いほど割合も高くなり、高頻度と低頻度の層の間には3倍以上の開きがある。また、低頻度の層では減額派が19.9%と利用頻度別の中で最も高くなっている（図7-4）。



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

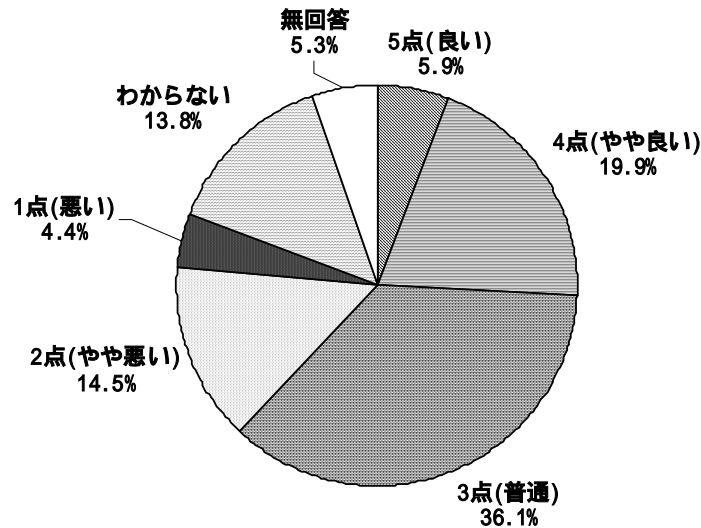
図7-4 補助金額に対する評価（属性別）

### (3) 「公益性」と「経済性」のバランス

最後に、前2問の回答を踏まえ、公共交通不便地域の解消などを図る「公益性」と区の負担はできるだけ抑制する「経済性」を比較した場合に、現在のBーぐるの運営がどの程度バランスがとれているかを総合的に評価してもらうため、5点(良い)から1点(悪い)まで5段階評価で点をつけてもらった。

その結果は3点(普通)が36.1%で最も多く、4点(やや良い)19.9%、2点(やや悪い)14.5%、5点(良い)5.9%、1点(悪い)4.4%の順であった。

肯定的な評価(「良い」+「やや良い」)が25.8%で、否定的な評価(「悪い」+「やや悪い」)18.9%を上回ったが、全体としては3点(普通)を中心に4点(やや良い)から2点(やや悪い)の間に70.5%が集中する評価分布となった(図7-5)。



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

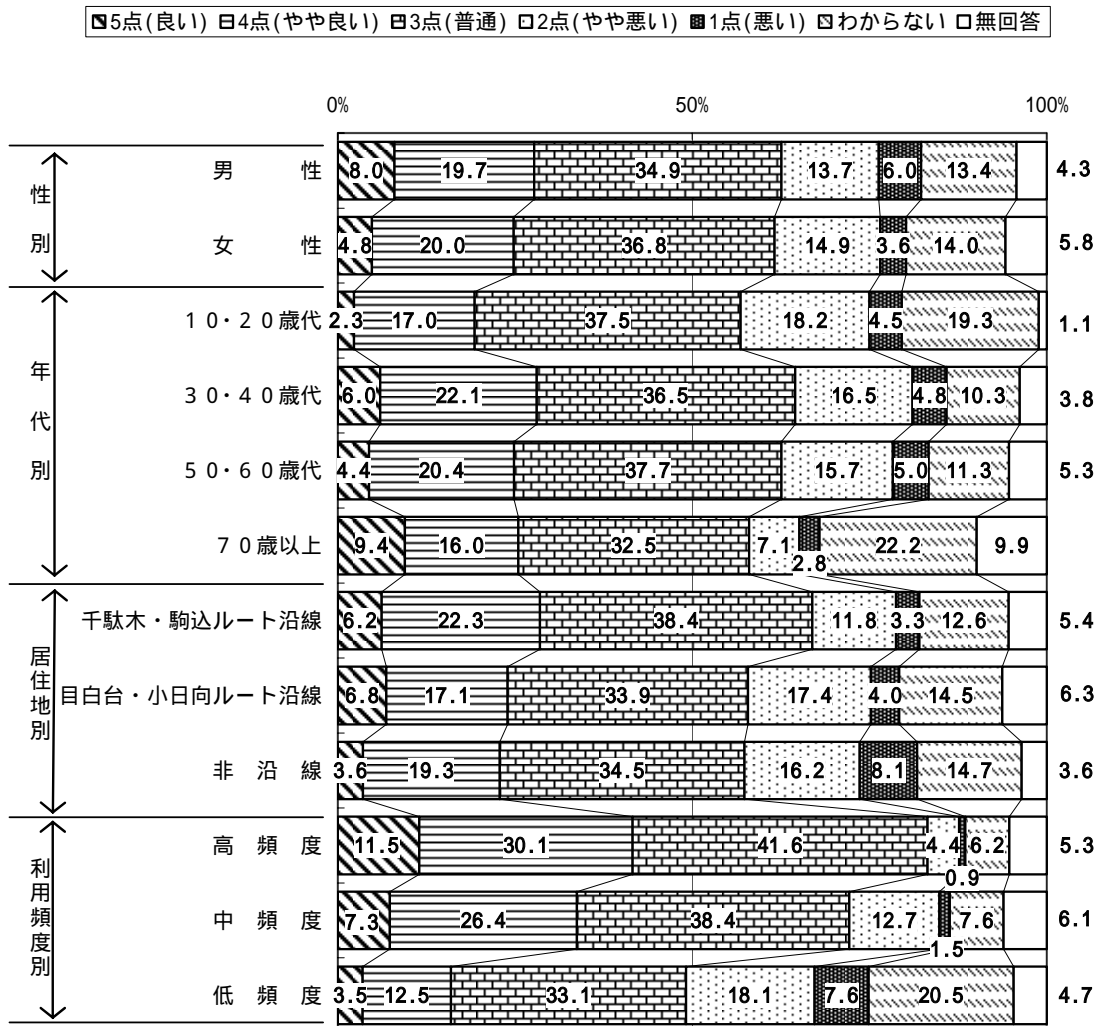
図7-5 コミュニティバスの「公益性」と「経済性」のバランス(5段階評価)

さらにこれを詳しくみると、男女別では女性が3点（普通）を中心に中間的な評価に集まるのに対して、男性では5点（良い）あるいは1点（悪い）と明確に評価した人の割合が高い。

年代別では、10・20歳代、30・40歳代、50・60歳代には多少の差異はみられるものの似た傾向がみられるのに対し、70歳以上では否定的な評価（悪い+やや悪い）の割合が減り、「わからない」や無回答の割合が増えている。

居住地別では、沿線地域では肯定的な評価の割合（千駄木・駒込ルート 28.5%、目白台・小日向ルート 23.9%）が否定的な評価（同 15.1%、21.4%）を上回っているが、非沿線地域ではこの数字が逆転している。

利用頻度別では、肯定的な評価をした人の割合は利用頻度が高い層で41.6%となり、全ての属性の中で最も高い。利用頻度が低くなるほど否定的な評価の人の割合が高くなり、低頻度の層では25.7%と肯定的な評価の16.0%を上回っている（図7-6）



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図7-6 コミュニティバスの「公益性」と「経済性」のバランス(5段階評価) 属性別

この評価分布を単純化するために、「わからない」と無回答を除いた回答者 837 人を母数として評価点の平均を算出した結果、全体で 3.1 点であった。

男女別では差がなく、年代別では最高が 70 歳以上の 3.3 点、最低は 10・20 歳代の 2.9 点、居住地別の最高は千駄木・駒込ルート沿線地域の 3.2 点、最低は非沿線地域の 2.9 点、利用頻度別では最高が高頻度の 3.5 点、最低は低頻度の 2.8 点であった。なお、最高点と最低点の幅は利用頻度別で最も大きかった（表 7-1）。

表 7-1 コミュニティバスの「公益性」と「経済性」のバランス 5 段階評価平均点

		人数	評価点平均
全 体		837	3.1
性 別	男 性	288	3.1
	女 性	549	3.1
年 代 別	若者(10・20 歳代)	70	2.9
	子育て世代(30・40 歳代)	358	3.1
	中高年(50・60 歳代)	265	3.0
	高齢者(70 歳以上)	144	3.3
居 住 地 別	千駄木・駒込ルート沿線	397	3.2
	目白台・小日向ルート沿線	278	3.1
	非沿線	161	2.9
利 用 頻 度 別	高頻度	100	3.5
	中頻度	353	3.3
	低頻度	384	2.8

5 点(良い)、4 点(やや良い)、3 点(普通)、2 点(やや悪い)、1 点(悪い)の 5 段階評価。  
5~1 点のいずれかをつけた人の平均点

## 8 Bーぐるによる波及効果 [ 問 12 ]

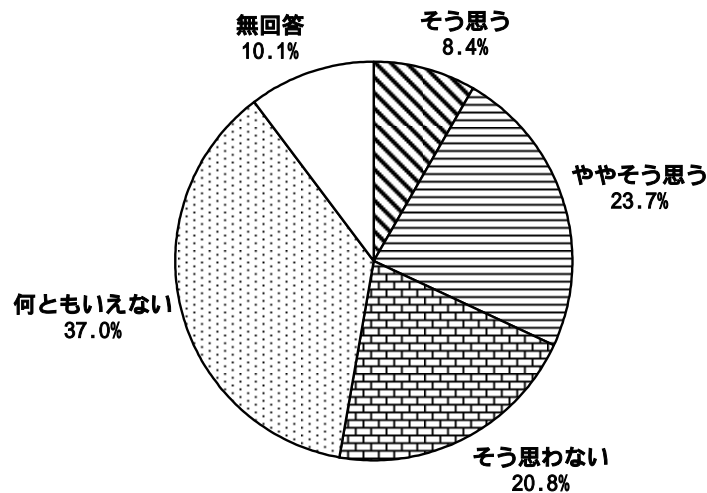
### ( 1 ) 商店街の活性化への効果

問 11 は、回答者に利用者数と補助金額という 2 つの数字を見てもらい、費用対効果の面から Bーぐるの運営を評価してもらうというものであった。

問 12 はそれ以外の効果、数字では表わしにくい効果、間接的な効果について検証する。ここでは沿線地域への波及効果として、商店街の活性化、観光客の増加、駅前放置自転車の減少、区のイメージアップの 4 つの指標を設定し、回答者に Bーぐるによる地域への波及効果がどの程度あったのかを評価してもらう手法をとった。

まず、Bーぐるの運行が沿線商店街の活性化につながったと思うかという設問に対しては、「何ともいえない」37.0%、「ややそう思う」23.7%、「そう思わない」20.8%、「そう思う」8.4%という結果であった。

肯定的な評価（「そう思う」+「ややそう思う」）は区民のおよそ 3 人に 1 人に当たる 32.1%であり、「そう思わない」との差は 11.3 ポイントであった（図 8-1）。



小数第二位を四捨五入したため、合計が 100 にならない場合がある。

図 8-1 Bーぐるによる波及効果（商店街の活性化）



ここでは、肯定的な評価をした人の割合と否定的な評価をした人の割合の差に注目して以下の分析を行った。

男女別でポイントの差を比較すると、3.3ポイント差となり、女性の方が男性よりも高く評価している。同様に年代別では、10・20歳代の評価が高く、50・60歳代では相対的に評価が低くなっている。

居住地別では、千駄木・駒込ルート沿線地域 16.1ポイント、目白台・小日向ルート沿線地域 11.7ポイント、非沿線地域 1.5ポイントの順であり、非沿線地域では否定的な評価の方が肯定的な評価を上回っている。

利用頻度別では、Bーぐるの利用機会が増えるほど肯定的な評価が高くなっており、高頻度と低頻度のポイントの差は43.6ポイントにまで広がっており、商店街の活性化の評価は利用頻度によって評価が二分するという結果になった(表8-1)。

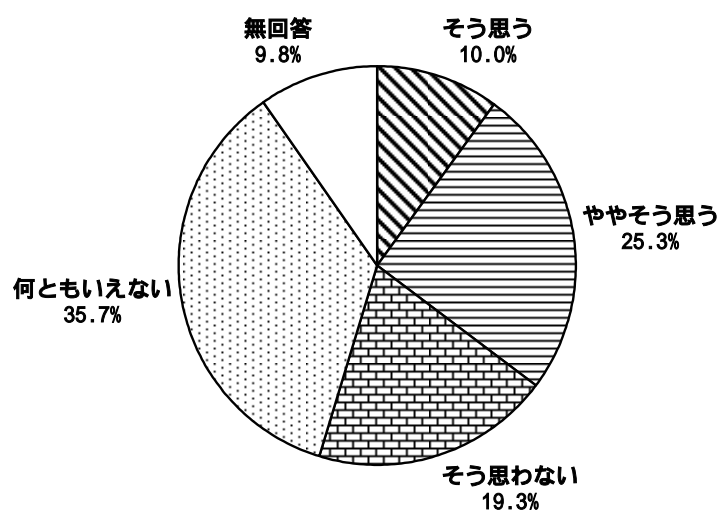
表 8-1 Bーぐるによる波及効果(商店街の活性化)

		肯定的評価(%) そう思う+ややそう思う	否定的評価(%) そう思わない	差 - (ポイント)
全 体		32.1	20.8	11.3
性別	男 性	28.8	19.7	9.1
	女 性	33.7	21.3	12.4
年代別	若者(10・20歳代)	37.5	12.5	25.0
	子育て世代(30・40歳代)	35.1	24.5	10.6
	中高年(50・60歳代)	29.9	21.4	8.5
	高齢者(70歳以上)	27.3	16.0	11.3
居住地別	千駄木・駒込ルート沿線	37.0	20.9	16.1
	目白台・小日向ルート沿線	30.8	19.1	11.7
	非沿線	22.4	23.9	1.5
利用頻度別	高頻度	57.5	13.3	44.2
	中頻度	39.1	23.5	15.6
	低頻度	20.9	20.3	0.6

## (2) 観光客の増加への効果

Bーぐるの運行が沿線の歴史文化資源や観光施設への観光客の増加につながったと思うかという設問に対しては、「何ともいえない」35.7%、「ややそう思う」25.3%、「そう思わない」19.3%、「そう思う」10.0%という結果であった。

肯定的な評価（「そう思う」+「ややそう思う」）は、先ほどの商店街の活性化よりやや多い35.2%であり、「そう思わない」との差は15.9ポイントであった（図8-2）。



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図8-2 Bーぐるによる波及効果（観光客の増加）

観光客の増加についても割合の差に注目した分析を行うと、男女別では女性の方が男性よりも高く評価しているといえる（7.6 ポイント差）。同様に年代別では、70 歳以上の評価が 21.7 ポイントと最も高く、年代が下がるにつれて評価が低くなり最も低い 10・20 歳代では 9.1 ポイントである。

居住地別では、千駄木・駒込ルート沿線地域 23.3 ポイント、目白台・小日向ルート沿線地域 10.5 ポイント、非沿線地域 6.6 ポイントの順であり、商店街の活性化と同じ順序である。

利用頻度別では、Bーぐるの利用機会が増えるほど肯定的な評価が高くなっており、高頻度と低頻度のポイントの差は 30 ポイント以上の開きがあり、商店街の活性化ほどではないが利用頻度によって評価が二分している（表 8-2）。

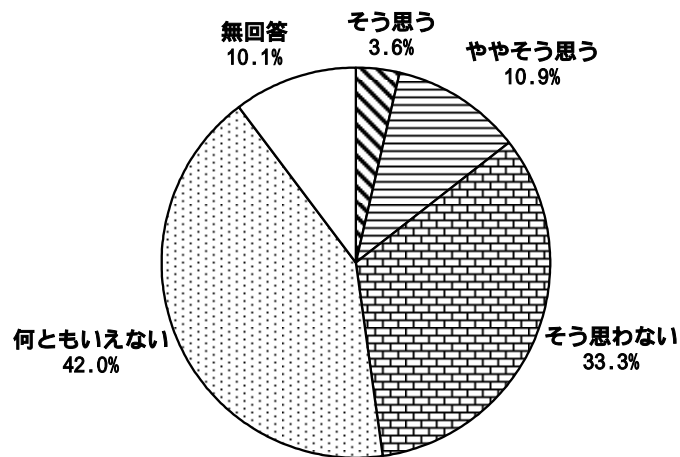
表 8-2 Bーぐるによる波及効果（観光客の増加）

		肯定的評価(%) そう思う+ややそう思う	否定的評価(%) そう思わない	差 - (ポイント)
全 体		35.2	19.3	15.9
性別	男 性	31.2	20.3	10.9
	女 性	37.3	18.8	18.5
年代別	若者(10・20 歳代)	33.0	23.9	9.1
	子育て世代(30・40 歳代)	36.6	22.5	14.1
	中高年(50・60 歳代)	35.6	19.2	16.4
	高齢者(70 歳以上)	33.0	11.3	21.7
居住地別	千駄木・駒込ルート沿線	40.7	17.4	23.3
	目白台・小日向ルート沿線	31.6	21.1	10.5
	非沿線	27.9	21.3	6.6
利用頻度別	高頻度	51.3	16.8	34.5
	中頻度	46.7	18.6	28.1
	低頻度	22.6	20.5	2.1

### (3) 駅前放置自転車の減少への効果

Bーぐるの運行が駅前に放置されている自転車の減少につながったと思うかという設問に対しては、「何ともいえない」42.0%、「そう思わない」33.3%、「ややそう思う」10.9%、「そう思う」3.6%という結果であった。

そう思わない(33.3%)という否定的な評価をした人が全体の3人に1人にあたり、肯定的な評価(「そう思う」+「ややそう思う」)14.5%の2倍以上となっていることから、駅前放置自転車の減少に対する効果は他の指標に比べて低いと評価されている(図8-3)。



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図8-3 Bーぐるによる波及効果(駅前放置自転車の減少)

駅前放置自転車の減少についても割合の差に注目した分析を行うと、肯定的な評価をした人の割合と否定的な評価をした人の割合の差は、男女別、年代別、居住地別、利用頻度別のいずれの属性においてマイナスになっていることから、Bーぐるの運行によって駅前放置自転車の減少につながったと考える人よりも、そう思わないとする人の方が多いという結果となった(表8-3)。

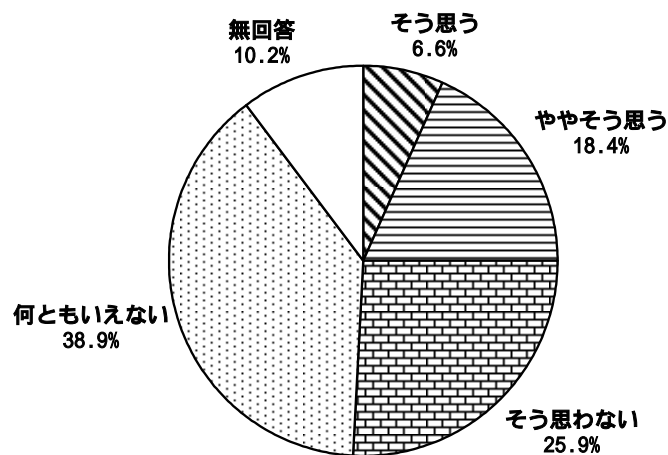
表8-3 Bーぐるによる波及効果(駅前放置自転車の減少)

		肯定的評価(%) そう思う+ややそう思う	否定的評価(%) そう思わない	差 - (ポイント)
全 体		14.5	33.3	18.8
性別	男 性	15.7	31.4	15.7
	女 性	13.9	34.3	20.4
年代別	若者(10・20歳代)	20.5	34.1	13.6
	子育て世代(30・40歳代)	15.8	35.7	19.9
	中高年(50・60歳代)	11.9	37.4	25.5
	高齢者(70歳以上)	13.2	22.2	9.0
居住地別	千駄木・駒込ルート沿線	13.8	36.6	22.8
	目白台・小日向ルート沿線	16.8	30.8	14.0
	非沿線	11.2	30.5	19.3
利用頻度別	高頻度	26.6	30.1	3.5
	中頻度	16.2	39.9	23.7
	低頻度	10.5	28.8	18.3

#### (4) 区のイメージ向上への効果

Bーぐるの運行によって区のイメージが向上したと思うかという設問に対しては、「何ともいえない」38.9%、「そう思わない」25.9%、「ややそう思う」18.4%、「そう思う」6.6%という結果であった。

肯定的な評価（「そう思う」+「ややそう思う」）が25.0%、否定的な評価をした人（「そう思わない」）が25.9%でほぼ同じ割合となっており、区のイメージ向上に対する効果への評価は半々という結果となった（図8-4）。



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図8-4 Bーぐるによる波及効果（区のイメージ向上）

区のイメージ向上についても割合の差に注目した分析を行うと、属性によって肯定的・否定的な評価がまちまちである。

男女別では女性の方が相対的に高い評価であり、男性では否定的な評価が肯定的な評価を上回っているため、両者の割合の差は 8.9 ポイント差となった。同様に年代別では、70 歳以上の評価が唯一プラスで他の年代とは異なっている。

居住地別では、目白台・小日向ルート沿線地域のみ肯定的な評価が否定的な評価を上回っているが、割合の差は総じて小さい範囲で収まっている。

利用頻度別では、Bーぐるの利用機会が増えるほど肯定的な評価が高くなっており、割合の差が高頻度と中頻度ではプラス、低頻度ではマイナスに転じている。高頻度と低頻度の差は 19.1 ポイントであり、商店街の活性化ほどではないが利用頻度によって評価が二分している(表 8-4)。

表 8-4 区のイメージ向上

		肯定的評価(%) そう思う+ややそう思う	否定的評価(%) そう思わない	差 - (ポイント)
全 体		25.0	25.9	0.9
性 別	男 性	22.2	29.1	6.9
	女 性	26.2	24.2	2.0
年 代 別	若者(10・20 歳代)	19.3	31.8	12.5
	子育て世代(30・40 歳代)	28.4	30.0	1.4
	中高年(50・60 歳代)	24.6	27.4	2.8
	高齢者(70 歳以上)	20.7	13.2	7.5
居 住 地 別	千駄木・駒込ルート沿線	25.4	27.9	2.5
	目白台・小日向ルート沿線	26.5	24.5	2.0
	非沿線	20.9	23.9	3.0
利 用 頻 度 別	高頻度	33.6	22.1	11.5
	中頻度	31.3	27.4	3.9
	低頻度	17.9	25.5	7.6

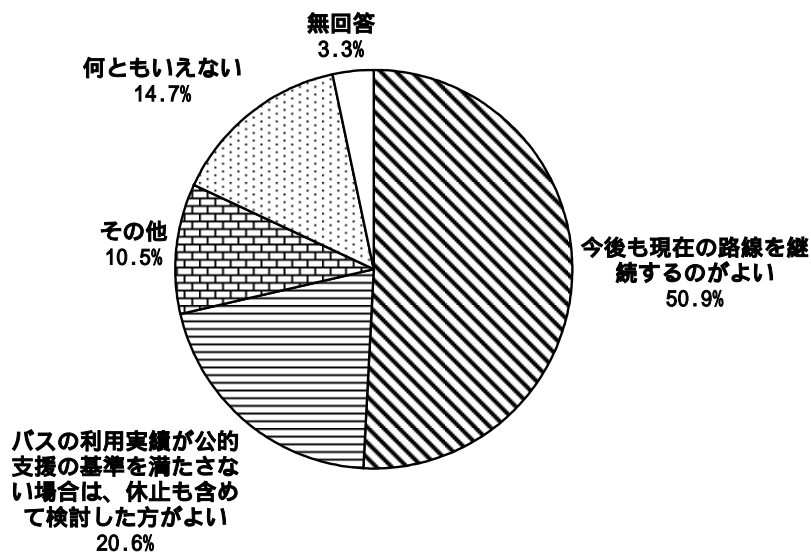
## 9 継続性に対する評価 [ 問 13 ]

問 13 はコミュニティバス運行事業の継続を問う趣旨での設問であるが、「今後も現在の路線を継続するのがよい」は 50.9% で過半数となり、「バスの利用実績が公的支援の基準を満たさない場合は、休止も含めて検討した方がよい」20.6% を大きく上回った（図 9-1）。

その他は 10.5% であったが、調査票に記載された意見の中には今後の事業の方向性に関する意見も散見されることから内容ごとに再集計した（表 9-1）。

その結果、ルートに関する意見（新路線を含む）や双方向・往復運行に関する意見が多い。これらはコミュニティバス運行事業をもっと拡大する方向の意見で共通しているが、それによって区の負担が増大することがどの程度考慮されているかまでを読みとることが出来ないため、参考程度にとどめておく必要がある。

その中で、利用拡大や需要喚起の重要性を指摘する意見が見られた。公益性と経済性のどちらかを二者選択するのではなく、利用者を増やすことで経済性が改善されれば公益性との両立も可能ではないかという意見である。具体的には、広告宣伝・広報の充実、観光利用の促進等があげられているが、コストをかけずに利用者を増やす方策は健全な運営を目指す上でも常に意識しておくことが望まれる。



小数第二位を四捨五入したため、合計が 100 にならない場合がある。

図 9-1 コミュニティバス運行事業の継続性に対する評価

「一日当たり 1,200 人の乗車が見込めること」又は「営業収入が車両償却費を除いた経常経費の 75% 以上であること」



表 9-1 その他に記載された主な意見

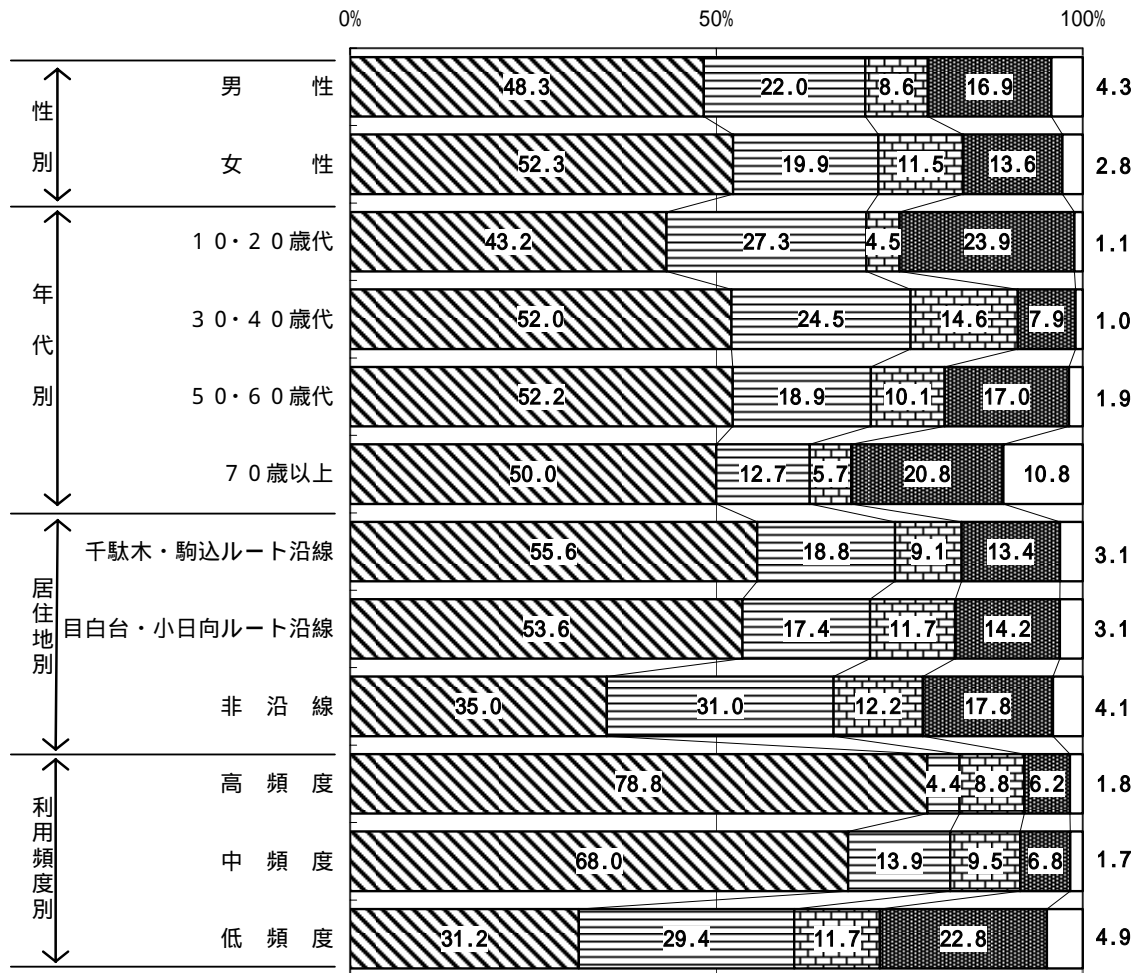
区分	件数	代表的な意見
ルートに関する意見 (新路線を含む)	34	路線の見直しが必要。年々補助金が増加していくのは需要と合致していない可能性もあるのでは。 他の公共交通がなく不便なルートを遠回りなしにまっすぐ結べるようにしてほしい
双方向・往復運行に関する意見	12	片方向ではなく、反対ルートもつくってほしい
利用拡大・需要喚起を求める意見	10	もっと利用してもらう施策を考えたほうがいいと思う。 広告・宣伝が少ない。 さらに広報周知活動を行い、利用者数の増加があれば継続し、仮に利用者数の増加が見込めないならば、一部路線の休止を検討すべき 利用者数が増えるように改善すればよい。観光客も利用してくれるようにアピールし、駅、学校、大病院、公園と観光施設を結べばよい
公益性を重視する意見	8	必要とする人がいる限り、ある程度経済性を犠牲にしても続行すべき 子どもの通学などによく使われているのであれば必要だと思う
公益性と経済性のバランスを求める意見	7	お年寄りや身体の不自由な人の為には継続したほうがよいと思うが、区民の負担も考えると何とも言えない。 1か2ではなくて1も2も含めて検討を続けることが大事
サービスアップを求める意見	6	もっと夜おそくまで運行してほしい。

問 13 でその他と回答した意見が 6 件以上あったものを掲載

問 13 の結果を詳しくみると、「今後も現在の路線を継続するのがよい」とする意見は男性 48.3% に対し女性 52.3% と、女性の方が 4.0 ポイント高い。年代別では、10・20 歳代が 43.2% と他の年代が 50% 台であるのと比較して約 7 ポイント低い。居住地別では、千駄木・駒込ルート、目白台・小日向ルートの沿線地域がともに過半数に達しているのに対して、非沿線地域では 35.0% にとどまっている。利用頻度別では、Bーぐるの利用機会が増えるほど現状維持の割合が高くなっており、高頻度では 78.8%、中頻度でも 68.0% である。低頻度では 31.2% にとどまっており、利用頻度によって意見が大きく分かれている。

一方「バスの利用実績が公的支援の基準の目安を満たさない場合は、休止を含めて検討した方がよい」とする意見は男性 22.0% に対し女性 19.9% と、男性の方が 2.1 ポイント高い。年代別では、10・20 歳代の 27.3% が最も高く年代が上がるにつれて減少する。居住地別では、千駄木・駒込ルート、目白台・小日向ルートの沿線地域が 18% 前後であるのに対して、非沿線地域では 31.0% で約 13 ポイントの開きがある。利用頻度別では、Bーぐるの利用機会が減るほど、「基準を満たさない場合は休止」の割合が高くなっている(図 9-2)。

今後も現在の路線を継続するのがよい  
 バスの利用実績が公的支援の基準を満たさない場合は、休止も含めて検討した方がよい  
 その他  
 何ともいえない  
 無回答



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

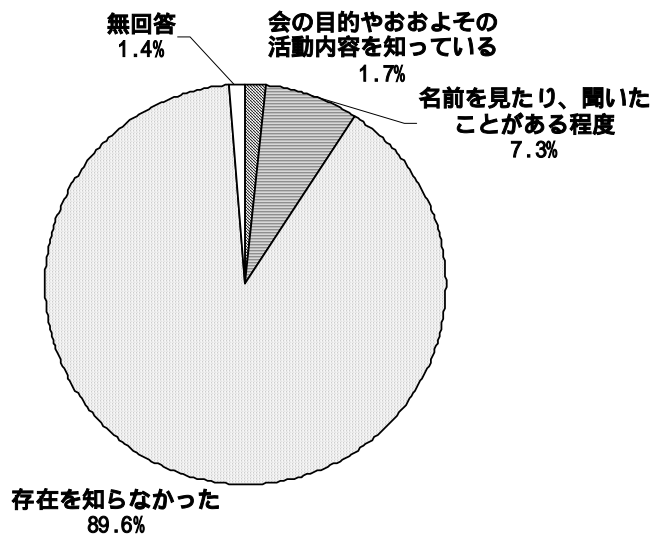
図9-2 コミュニティバス運行事業の継続性に対する評価（属性別）

## 10 沿線協議会の認知度と参加意向 [ 問 14、問 15、問 16 ]

### ( 1 ) 認知度

文京区コミュニティバスBーぐる沿線協議会（以下「沿線協議会」という。）は、平成 22 年度に発足し 3 年が経過したところであり、平成 23 年度からは 2 か年にわたり沿線地域の活性化につながる実践的な活動にも取り組んできた。そこで調査時点での沿線協議会の認知度について聞いた。

「会の目的やおおよその活動内容を知っている」が 1.7%、「名前を見たり、聞いたことがある程度」が 7.3%と、両者を合計しても沿線協議会の認知度は 9.0%とかなり低く、「存在を知らなかった」が 89.6%と大多数を占めている（図 10-1）。

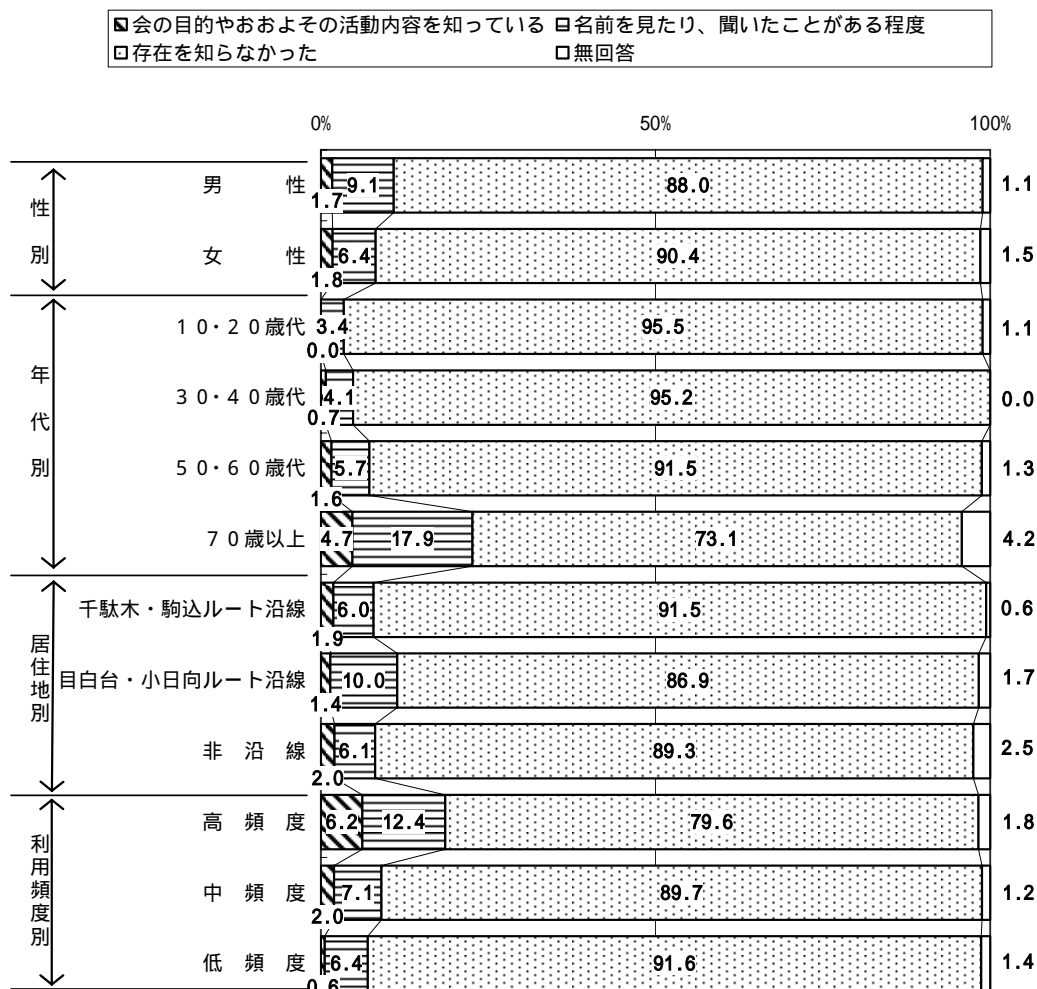


小数第二位を四捨五入したため、合計が 100 にならない場合がある。

図 10-1 沿線協議会の認知度

沿線協議会の認知度を属性別にみると、認知度が相対的に高いのは年代別でみた70歳以上と利用頻度別でみた高頻度の層で、それぞれ22.6%、18.6%と全体平均の2倍以上となっている。

男女別や居住地別では、大きな差はみられなかった（図10-2）。



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

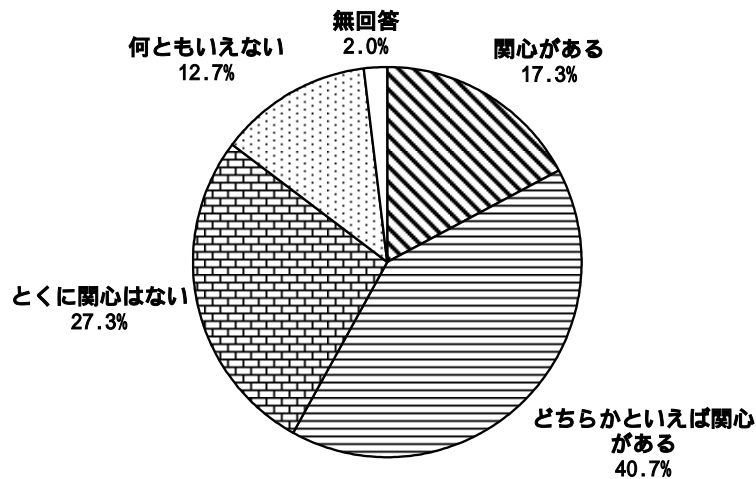
図10-2 沿線協議会の認知度（属性別）

## (2) 運行サービスに対する関心度

継続性に対する評価(P55表9-1)やコミュニティバス運行事業に対する自由意見(P68表11-2)等を見ると、Bーぐるのルートや運行内容(運転間隔、運行時間帯)、運行方式(双方向)、車両やバス停の環境等に対する意見や要望が多数あげられている。

こうした状況は、ふだんBーぐるを利用している人がBーぐるの運行内容に対して高い関心を持っていることのあらわれと見ることができる一方、Bーぐる利用者という限定付きの意見でもあることに注意する必要がある。

区民のどれくらいがBーぐるのルートや運行内容・サービス内容に関心を持っているのか確認してみる。問15はその結果であるが、「関心がある」17.3%、「どちらかといえば関心がある」40.7%であった。両者をあわせた関心がある人の割合が過半数(58.0%)を占め、「とくに関心はない」の27.3%の2倍以上という結果となった(図10-3)。



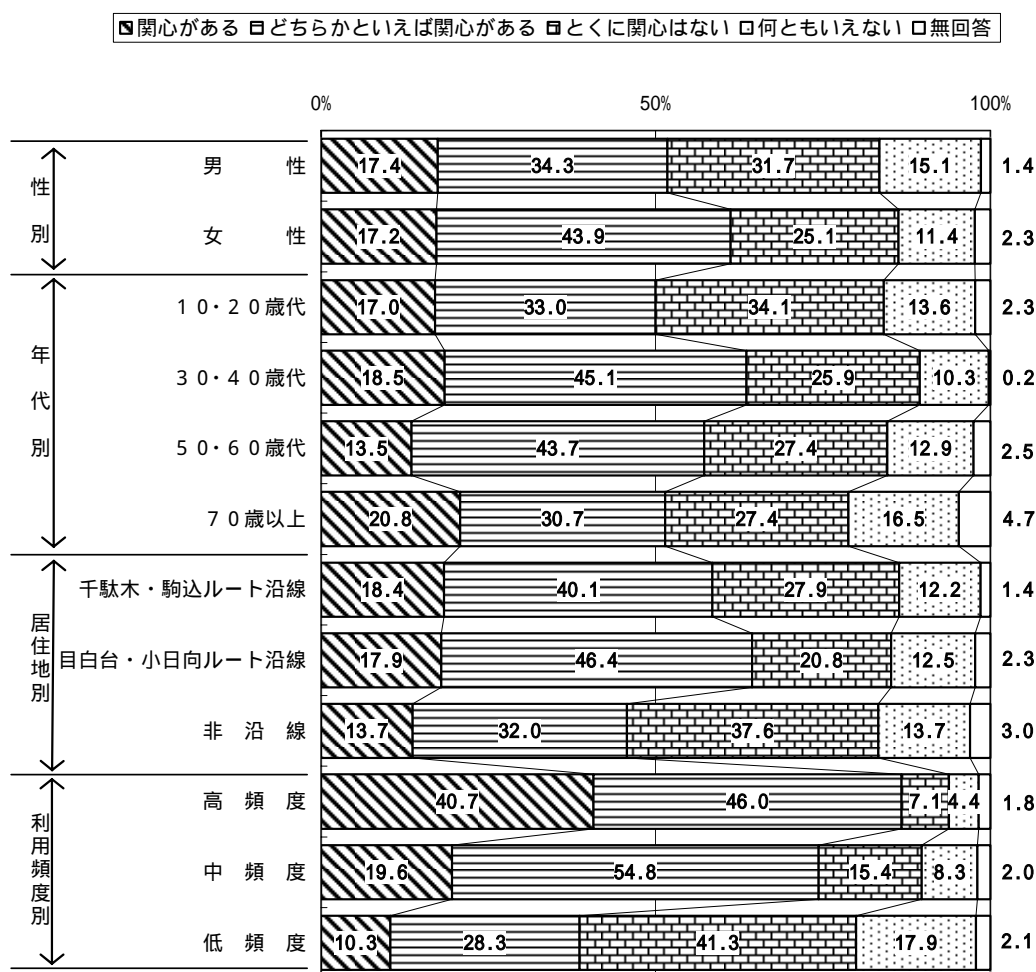
小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図10-3 運行サービスに対する関心度

この結果を属性別に詳しくみると、「関心がある」については突出して高い高頻度（40.7%）と70歳代（20.8%）を除く全ての属性で10%台に収まっており、大きな差異はみられない。

「どちらかといえば関心がある」まで含めると、女性が男性を9.4ポイント上回るなど男女間にも差がみられ、年代別には30・40歳代と50・60歳代で高くなる。居住地別には沿線地区と非沿線地区とで10ポイント以上の開きがある。

利用頻度別では「関心がある」の割合は利用機会に比例して高くなる傾向があり、低頻度の層（38.6%）では、「とくに関心はない」41.3%と唯一逆転現象が起きている（図10-4）。



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図10-4 運行サービスに対する関心度（属性別）

### (3) 参加したいBーぐるの支援活動（複数回答）

沿線協議会の設置目的の一つにもなっているBーぐるの安定的な運営の実現に向けて、一般区民からの支援活動も大きな重要な意味を持つと考えられる。

問16で参加したいBーぐるの運営に係わる支援活動を複数回答で聞いた結果、「Bーぐるを積極的に利用する」ことで運営を支援したいという人が44.4%であったが、他の支援活動への参加はいずれも5%未満にとどまった。「このような活動に参加したいとは思わない」は39.7%であった（図10-5）。

前問と比較すると、半数以上の方がBーぐるの運行サービスに関心は持っているが、個人でのBーぐる情報の発信・イベントスタッフ・友の会やファンクラブといったBーぐるの運営を支援する活動への参加を希望する人はごく少数という結果になった。

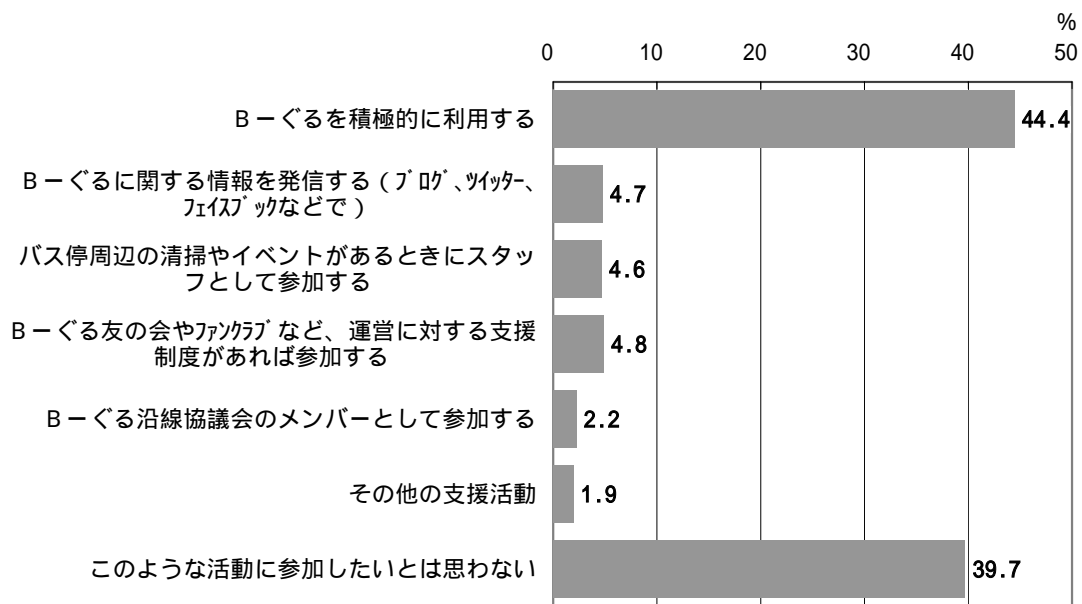


図10-5 参加したいBーぐるの支援活動（複数回答）

これを男女別にみると、「Bーぐるを積極的に利用する」は女性48.9%に対し男性35.7%と、女性の方が割合が高いが、それ以外の支援活動では男性の方が高いものが多い。

また「このような活動に参加したいとは思わない」人の割合も男性の方が高く、相対的に男性では積極的に参加したい層と無関心の層に二分される傾向があるといえる（図10-6）。

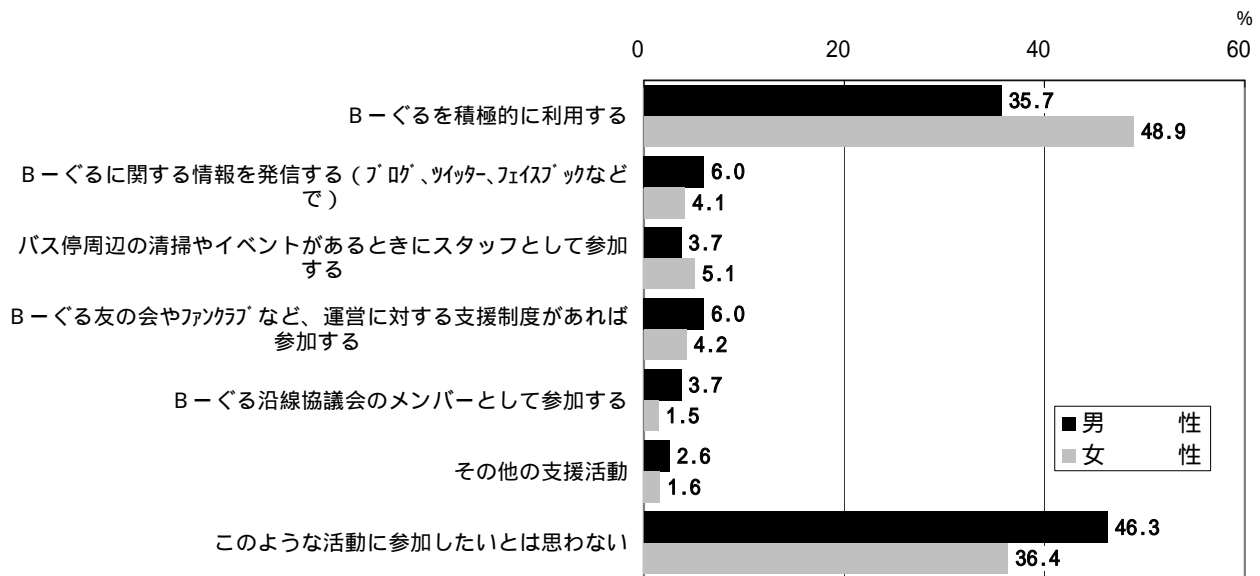


図 10-6 参加したいBーぐるの支援活動（複数回答） 男女別

年代別には、「Bーぐるを積極的に利用する」は30・40歳代を中心に比較的若い層で40～50%と割合が高いのに対して、70歳以上では10ポイント以上低下している。また、「このような活動に参加したいとは思わない」人の割合は、30・40歳代を境に年代が上がるにつれて高くなる。

「個人でのBーぐる情報の発信」や「清掃活動やイベントスタッフの参加」等、積極的な支援活動への参加は10・20歳代が9.1%と相対的に高くなっている（図 10-7）。

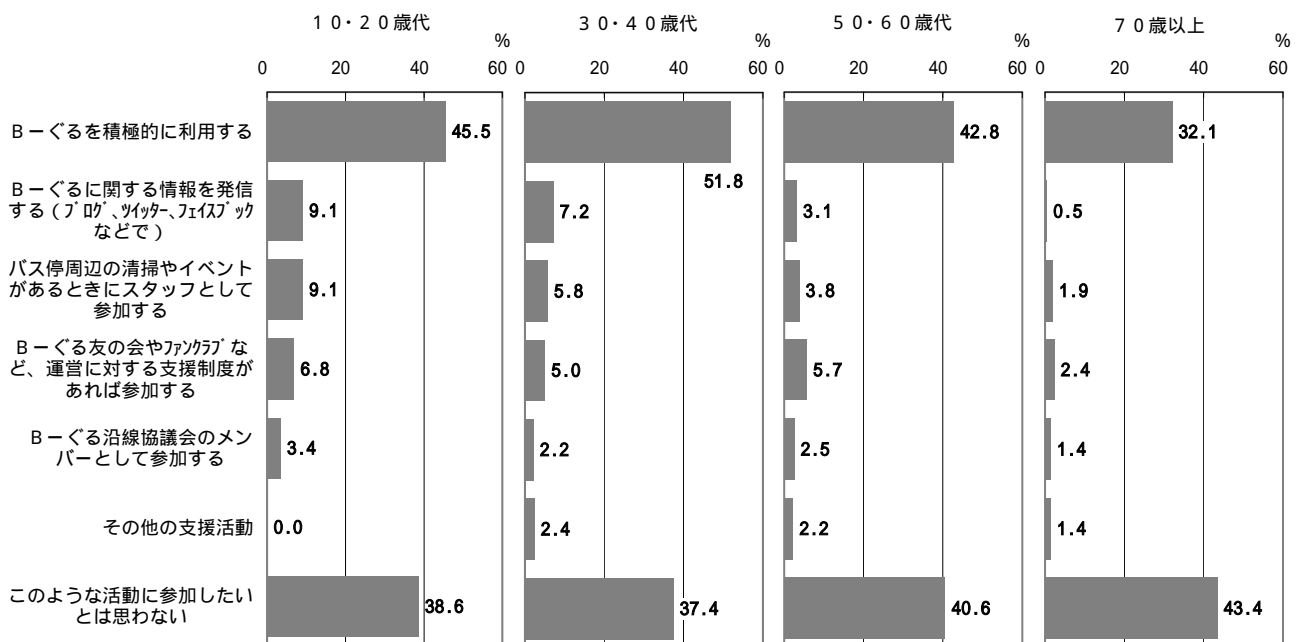


図 10-7 参加したいBーぐるの支援活動（複数回答） 年代別



居住地別では、「Bーぐるを積極的に利用する」は非沿線地域で31.5%と低いのは順当な結果であるが、目白台・小日向ルート沿線地域50.1%、千駄木・駒込ルート沿線地域45.7%と沿線地域の中でも差がみられた（4.4ポイント差）。

積極的な支援活動への参加についても、千駄木・駒込ルート沿線地域では「清掃活動やイベントスタッフ」の割合が、目白台・小日向ルート沿線地域では「個人でのBーぐる情報の発信」の割合が相対的に高い（図10-8）。

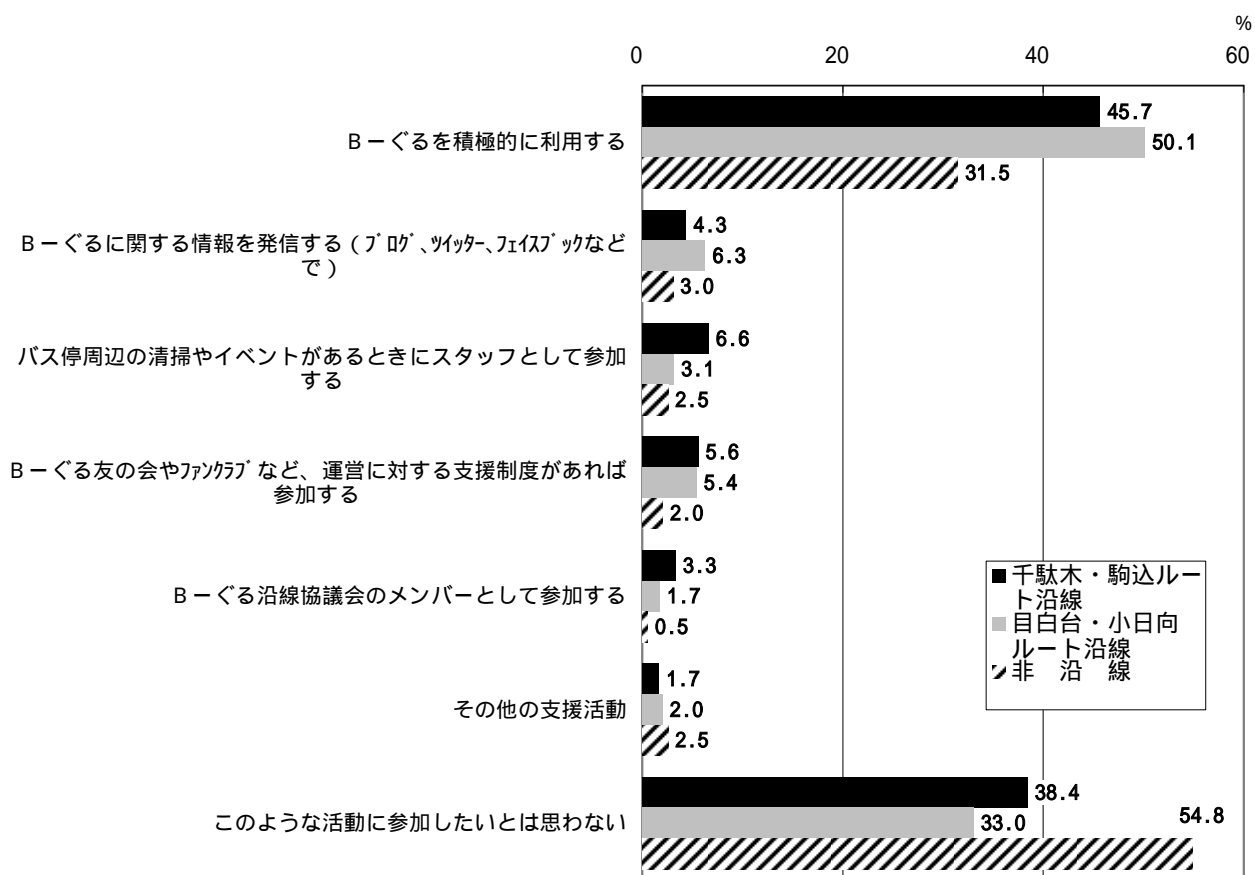


図10-8 参加したいBーぐるの支援活動（複数回答） 居住地別

利用頻度別では、「Bーぐるを積極的に利用する」は利用機会が多いほど高く、「このような活動に参加したいとは思わない」は利用機会が少ないほど高くなるという結果となった。

積極的な支援活動への参加については、利用機会が多い層では「友の会やファンクラブ」の割合が、利用機会が中程度の層では「個人でのBーぐる情報の発信」や「清掃活動やイベントスタッフ」の割合が相対的に高い(図10-9)。

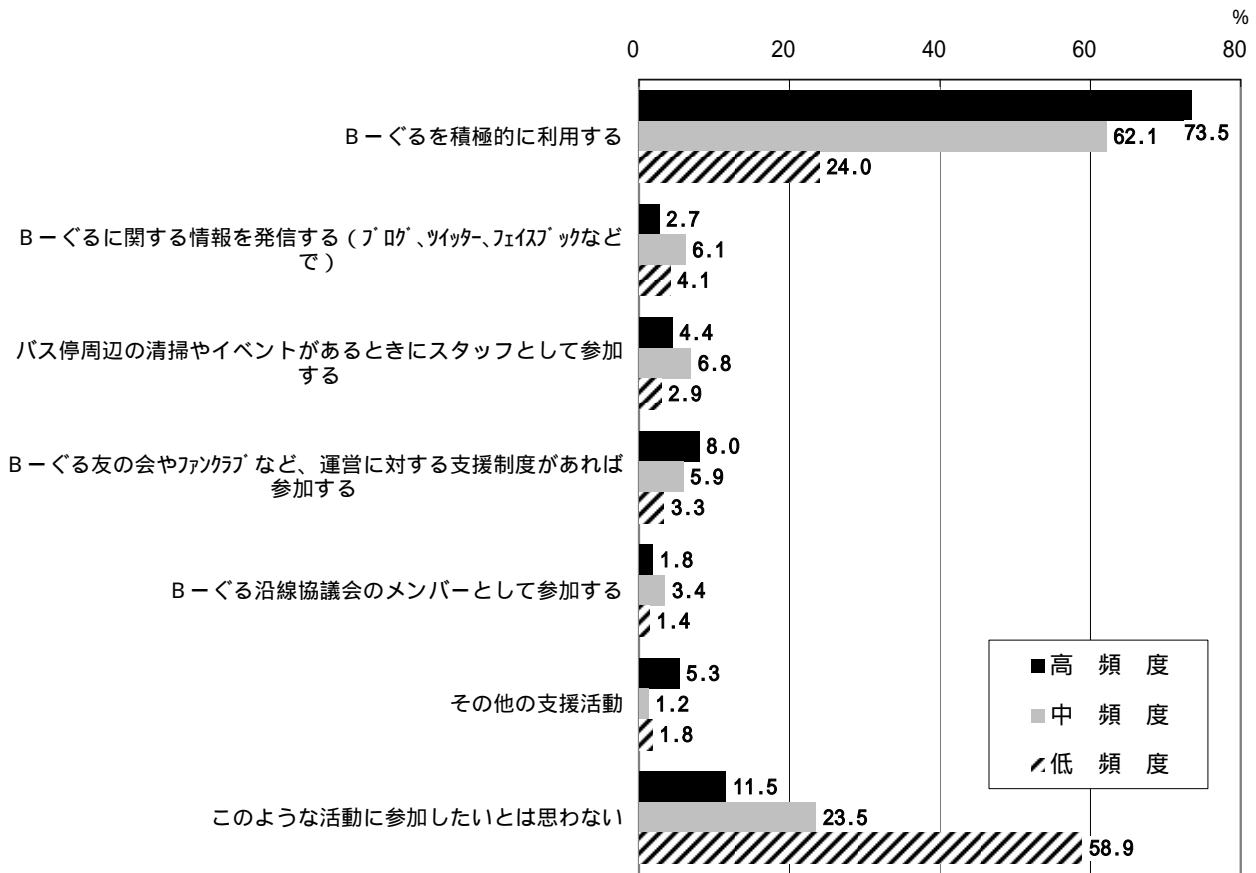


図10-9 参加したいBーぐるの支援活動(複数回答) 利用頻度別

## 11 その他・自由意見等 [ 問 17、問 18 ]

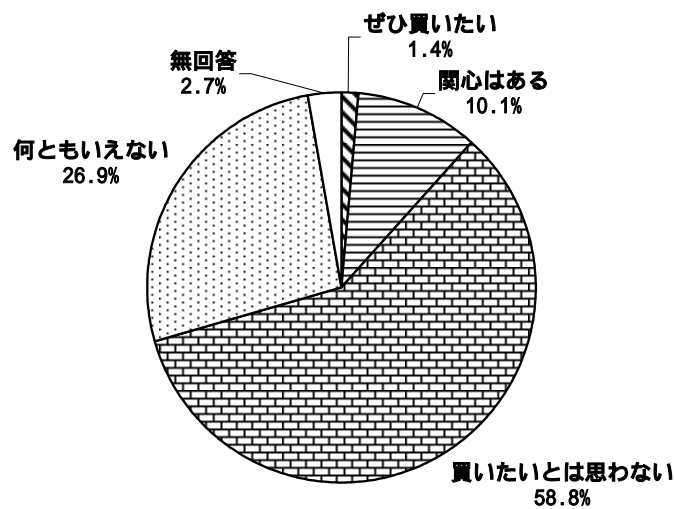
### ( 1 ) B - ぐるのキャラクターグッズ等の購入意向

沿線協議会の活動目的の一つに、コミュニティバスにも沿線地域にもよい「win-win の関係」を構築していくことがある。B - ぐるのイメージキャラクターである「びい」と「るう」の絵柄を活用したキャラクターグッズを制作し、イベントで販売したり友の会の会員特典とすることで、その収益や会費収入を沿線地域の活性化に向けた活動の資金に充当する可能性も考えられる。



びい(左)とるう(右)

こうした背景から問 17 では、B - ぐるのキャラクターグッズ等の購入意向を聞いた。その結果、「ぜひ買いたい」が 1.4%、「関心はある」が 10.1%にとどまった。ただし、「何ともいえない」が 26.9%であり、仮に前述したようなキャラクターグッズの購入がB - ぐるや沿線地域を活性化する活動の支援につながるというメッセージを明確に伝えることができれば、このうちの何割かがキャラクターグッズに関心を持ったり、購入意向ありに回る可能性はあると思われる(図 11-1)。

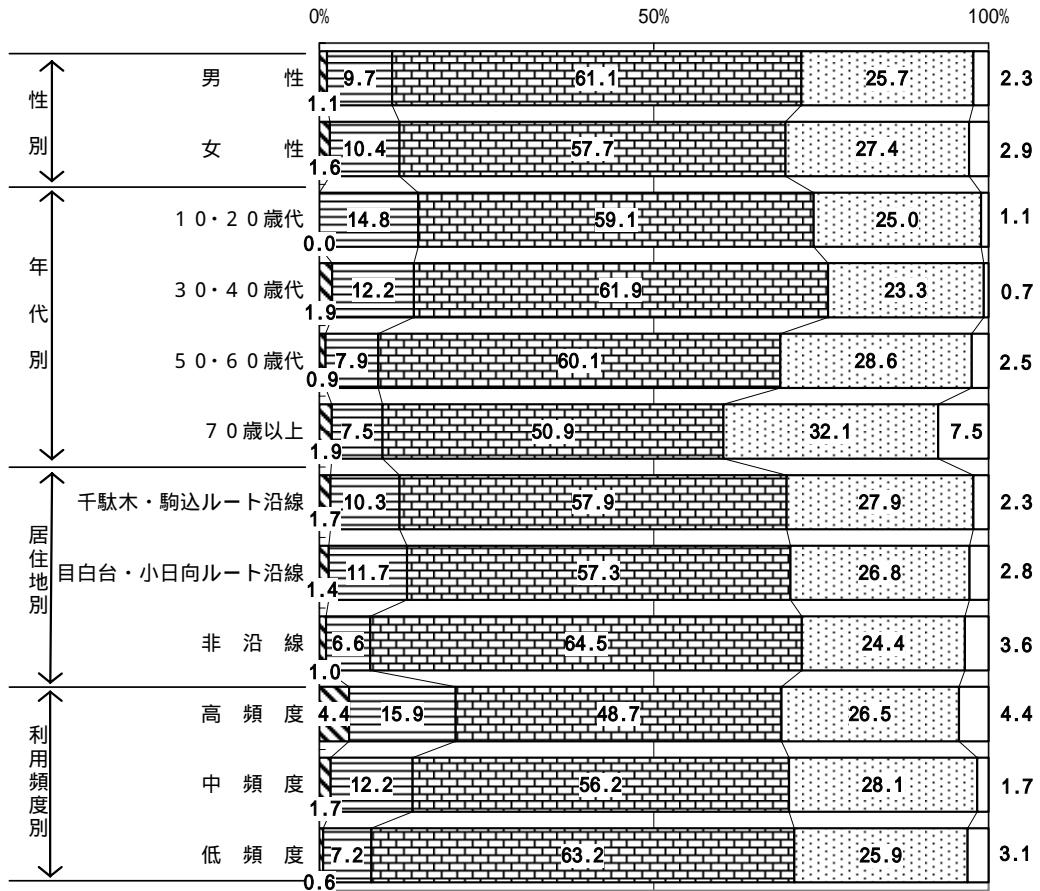


小数第二位を四捨五入したため、合計が 100 にならない場合がある。

図 11-1 B - ぐるのキャラクターグッズ等の購入意向

B - ぐるのキャラクターグッズを「ぜひ買いたい」と「関心はある」をあわせた数字に着目しこれを属性別にみていくと、男女別では女性で高く、年代別では 10・20 歳代や 30・40 歳代の若い年代で高くなっている。居住地別では目白台・小日向ルート沿線地域 13.1%、千駄木・駒込ルート沿線地域 12.0%、非沿線地域 7.6%の順で沿線地域と非沿線地域では大きな開きがあった。利用頻度別では利用機会が多い層ほど高い数字であり、高頻度では 20.3%と全体平均の約 2 倍であった(図 11-2)。

□ぜひ買いたい □関心はある □買いたいとは思わない □何ともいえない □無回答



小数第二位を四捨五入したため、合計が100にならない場合がある。

図 11-2 B - ぐるのキャラクターグッズ等の購入意向（属性別）

次に、どのようなキャラクターグッズがあれば購入したいかを具体的にあげてもらったところ、文房具と小物に多くの要望が寄せられた（表 11-1）。

表 11-1 あれば購入したいキャラクターグッズ

	件数	主なキャラクターグッズ例
文房具	49	ボールペン、付箋紙、メモ帳、クリアファイル、マグネット
小物	48	ストラップ、キーホルダー、パスケース、小銭入れ、回数券入れ
おもちゃ	17	ぬいぐるみ、ミニカー、ゲーム
バッグ	9	エコバッグ、トートバッグ、ポーチ
日用品	9	タオル、ティッシュカバー、カレンダー
菓子類	4	クッキー、饅頭、チョコレート

## (2) Bーぐるやコミュニティバス運行事業に対する自由意見

最後に、日頃Bーぐるを利用して感じていることやコミュニティバス運行事業に関して自由に意見を記入してもらい、その内容を項目ごとに分類して整理した(表 11-2)。

その結果、他と比べて群を抜いて多かったのは、運行間隔や運行時間帯、片方向ではなく両方向で運行、車両が狭い、子供や高齢者に対する割引等、現在提供されているBーぐるのサービス水準に対して改善を希望する意見が199件あった。提供サービスの中では、運転士の対応については評価する意見が多くみられた。

以降は件数がほぼ拮抗しているが、まずコミュニティバス運行事業の公益性を重視する意見が75件あり、子供や高齢者の足として必要な交通である、今後も継続を希望する、といった内容であった。

次いで新路線等を提案する要望が67件あった。きめ細かく区内を網羅するように路線を増やすといった意見であり、本郷や湯島等の非沿線地域の住民から多く寄せられている。

さらに、公益性と経済性のバランスをとるためにはBーぐるの利用者を拡大することが必要で、そのためにBーぐるに関する情報提供を徹底する、あるいは観光的な利用にも力を入れるべきといった意見が59件あった。

その一方で、コミュニティバス運行事業に対して批判的な意見も28件あった。具体的には、税負担は不公平である、補助金額が多すぎる、他に優先すべき事業がある等が主な内容となっている。

それ以外の意見として、日頃Bーぐるを利用しての感謝の気持ちや今後も頑張ってもらいたいといった激励のメッセージが20件、Bーぐるやキャラクターのイメージが好ましいといった意見が13件あった。

表 11-2 自由意見のまとめ

	件数	代表的な意見
現行サービスに対する意見	199	一周するのではなく、往路・復路が出来ることを希望。 1時間に3本では待ち時間が長く感じるので、15分に1本だと大変助かる。朝と夜1時間延ばしてほしい。 狭すぎます。ベビーカーで利用しづらい。 小・中学生の料金を半額にしてほしい。 運転手さんもとても親切です。
公益性・継続要望等の意見	75	都バスや地下鉄がカバーしていない路線をカバーしているので区民の足としてとても役に立っています。 安くて便利なのでとても助かっている人は多いと思います。 ぜひこのままの状態が続けてほしいです。 高齢化が進んでいる現況なので、近くにコミュニティバスがあることで外出する機会になる方もいるのではないのでしょうか。
新路線等に関する意見	67	ルートがもう少しあった方がよいと思います。 東西(例えば江戸川橋～茗荷谷～千石)のルート等がもっと増えると、より区内の往来が楽になり、出かけやすくなります。 湯島方面にもルートを作ってほしいと願います。
利用者拡大・情報周知等に関する意見	59	日常生活に便利だという情報を発信して、利用者を増やし、補助金を減らす努力をしてほしい。 本数が多いことで利便性は高まる。駅にポスターを貼るなど路線や乗り場がもっと認知される活動が必要。 バス停などの場所が意外と知られていないと思う。 観光マップにBーぐるの路線情報があると区民以外の人でも利用しやすいと思います。
コミュニティバス運行事業に対する批判的な意見	28	バス停が近くにない区民は利用しないので税の不公平な分配だと思う。 利用する人とならない人の不公平が拡大しないよう、補助金でまかなう場合には限度も決めるべきかと思っています。
感謝、激励等の意見	20	病院など通院に利用しています。とても助かります。 目白台・小日向ルートは坂道の多いところで年寄りにはとても助かります。 地下鉄では遠回りになってしまうような移動のときはBーぐるはとても便利だと思います。
親しみを感じる、好イメージ等の意見	13	「ワンワンバスだー」と、保育園の子ども達にも人気のようです。 見た目にもかわいいバスなので、ほのぼのとした気分になります。

# 資料編

資料1	コミュニティバスBーぐるに関する区民アンケート調査票-----	69
資料2	自由意見のとりまとめ-----	75





## 資料1 コミュニティバスBーぐるに関する区民アンケート調査票



# コミュニティバスBーぐるに関する 区民アンケートのお願い

文京区コミュニティバスBーぐるは平成19年4月に運行を開始、また平成23年12月からは2路線となり、多くの区民の皆様にご利用されてきました。

このアンケートは、日頃皆様がBーぐるをどのように利用しているか、そしてコミュニティバス運行事業を今後も持続的に運営していくにはどのような考え方が必要かを皆様におたずねするものです。

本調査は、コンピューターで無作為に抽出された方をお願いするもので、ご回答いただいた結果は基礎的な資料として活用させていただく以外、他の目的で使用することは一切ございません。

調査の趣旨をご理解いただき、アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。

### アンケートの記入方法とご注意

- (1) アンケートは封筒のあて名のご本人がご回答ください。
- (2) アンケートの回答は、該当する番号に 印をつけてください。一つだけ選択する質問と複数選択する質問がありますのでご注意ください。
- (3) ご記入いただいた別紙アンケート回答用紙を返信用の封筒に入れ、

平成25年10月18日(金)までにご投函ください。

切手を貼る必要はありません。

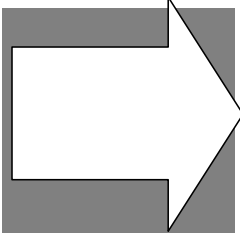
### < アンケートに関するお問い合わせ >

アンケート調査に関する内容や記入方法等でご不明な点がございましたら、文京区役所の下記担当までお問い合わせください。

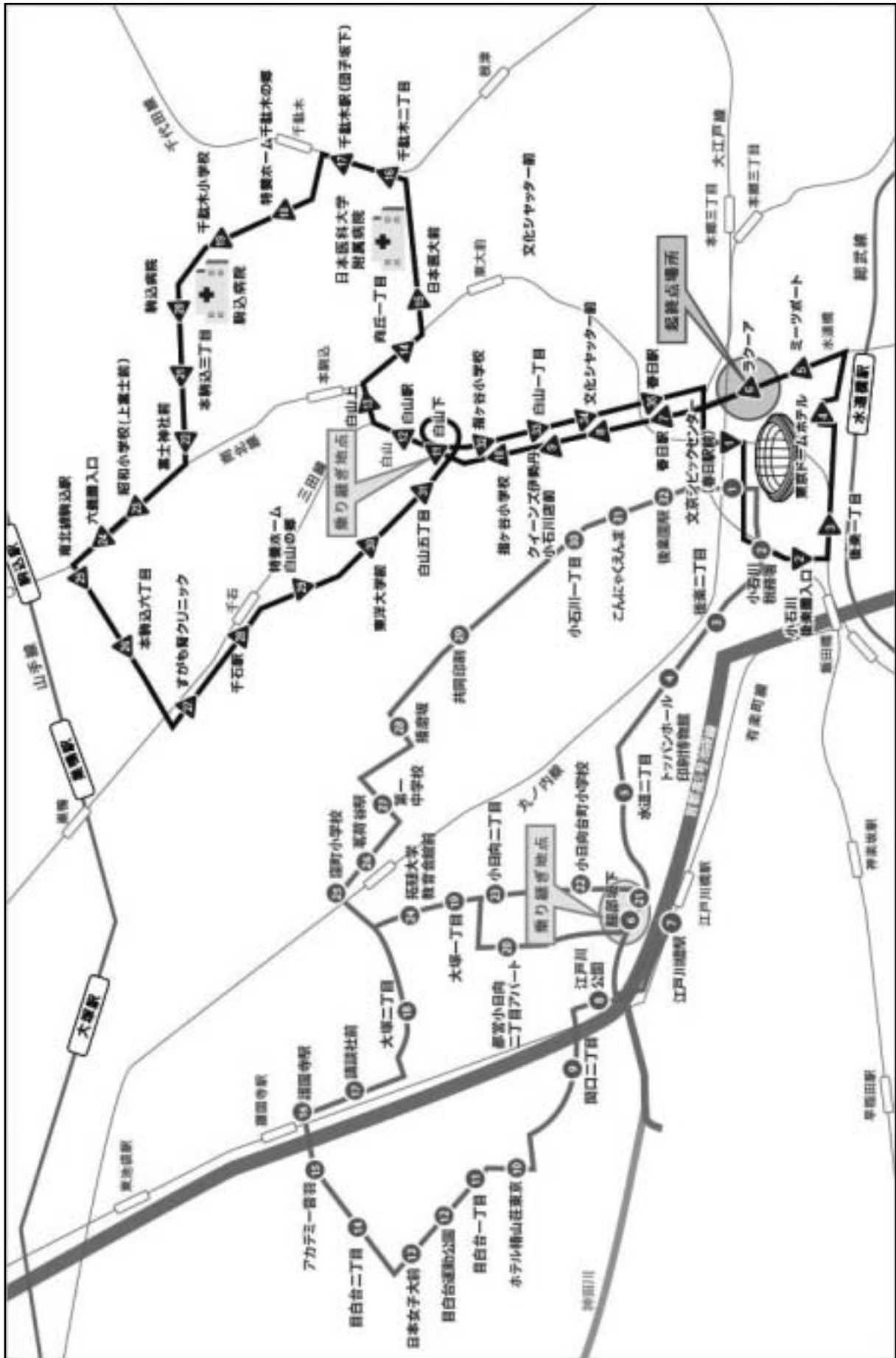
区民課庶務係 担当/矢部 萩原 電話03-5803-1387(直通)

本アンケートは次の調査機関に委託して実施しています。

さんぼみち総合研究所(株) 担当/沼田 電話03-6240-0988



Bーぐるの路線  
図は、裏面をご  
覧ください



## (別紙) アンケート回答用紙

問1 あなたの性別、年齢、職業、お住まいをお聞きます。(それぞれ○は1つ)

① 性別 1 男性 2 女性

② 年齢 1 10代 2 20代 3 30代 4 40代 5 50代 6 60代 7 70代 8 80歳以上

③ 職業 1 会社員 2 自営業 3 公務員 4 専業主婦 5 生徒・学生 6 無職 7 その他

④ お住まい 文京区   丁目 (記入例) 文京区   丁目

Bーぐるの利用についてお聞きます。

問2 あなたは、文京区においてコミュニティバスが運行されていることを知っていますか。(○は1つ)

- 1 2路線とも、おおよそのルートを知っている
- 2 千駄木・駒込ルートのみ、おおよそのルートを知っている
- 3 目白台・小日向ルートのみ、おおよそのルートを知っている
- 4 2路線あることは知っているが、ルートは知らない
- 5 コミュニティバスが運行されていることを知らなかった

問3 あなたは、コミュニティバス(以下、「Bーぐる」という。)をどの程度利用していますか。あなたが普段利用するルートについてにお答えください(○は1つ)

1 ほぼ毎日 2 週に2~3回 3 週に1~2回 4 月に1回程度 5 年に数回程度 →問4へ

6 ほとんど利用しない 7 利用したことはない →問6へ

【問3で「1」~「5」と回答した方にお聞きます】

問4 あなたが利用するルートは、どのルートですか。(1つに○)

- 1 千駄木・駒込ルート
- 2 目白台・小日向ルート
- 3 どちらも同じくらい利用

問5 あなたがBーぐるを利用するのは、どのような理由からですか。(○はいくつでも)

- 1 バス停が近くにあるから
- 2 ルートが便利だから
- 3 適度にバスの本数があるから
- 4 バスが定刻通り運行しているから
- 5 坂道や階段を歩かないですむから
- 6 電車や地下鉄(駅)よりも乗り降りが楽だから
- 7 運賃が安いから
- 8 Bーぐるが好きだから
- 9 乗り換えに便利だから
- 10 その他の理由(→ )

【問3で「6」、「7」と回答した方にお聞きします】

問6 あなたがBーぐるを利用しないのは、どのような理由からですか。(〇はいくつでも)

- |                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| 1 他の交通手段を利用しているから | 2 近くを走っていないから     |
| 3 バス停が近くにないから     | 4 ルートが不便だから       |
| 5 片方向しかないから       | 6 バスの本数が少ないから     |
| 7 バスがよく遅れるから      | 8 利用したい時間帯と合わないから |
| 9 運賃が高いから         | 10 時間がかかるから       |
| 11 車内が狭いから        | 12 乗り換えに不便だから     |
| 13 あまり外出をしないから    | 14 その他の理由 (→ )    |

【ここからは全員にお聞きします】

問7 Bーぐるに関する情報で、あなたが見たり、利用したことがあるものはありますか。(〇はいくつでも)

- |                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| 1 区報                 | 2 区のホームページ      |
| 3 Bーぐるマップ            | 4 携帯電話の運行情報サービス |
| 5 ケーブルテレビのBーぐる沿線情報番組 | 6 その他の情報 ( )    |
| 7 どれも見たり、利用したことはない   |                 |

問8 Bーぐるに関する情報で、あなたをもっと知りたいと思うものはどれですか。(〇はいくつでも)

- |                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| 1 バスの運行情報 (現在位置など) | 2 バスの混雑状況               |
| 3 乗換や乗継に関する情報      | 4 隣接区のコミュニティバスとの接続などの情報 |
| 5 回数券や定期券の発売場所     | 6 沿線の歴史文化資源・イベントの情報     |
| 7 沿線商店街や店舗の情報      | 8 その他の情報 ( )            |
| 9 とくにない            |                         |

問9 Bーぐるが2路線になって、あなたがよかったと感じることはありますか。(〇はいくつでも)

- |                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| 1 文京シビックセンターへの行き来が便利になった | 2 区内の東と西の行き来が便利になった        |
| 3 複数の鉄道駅が利用できるようになった     | 4 これまで行けなかったところに、行けるようになった |
| 5 それ以外のよかったこと (→ )       |                            |
| 6 とくに感じることはない            |                            |

問10 一日乗車券やヶ月定期券で、2路線とも乗り放題になることを知っていますか。(〇は1つ)

- |         |          |
|---------|----------|
| 1 知っている | 2 知らなかった |
|---------|----------|

これまでのBーぐるの運営状況を見て、あなたのお考えをお聞きします。

問11 コミュニティバス事業は、既存の公共交通がカバーしきれない需要の少ない路線を走る「公益性」を担う反面、事業を継続していくためにはある程度の「経済性」も求められます。

次頁のこれまでのBーぐるの利用者数と補助金額の実績を見て、あなたのお考えをお聞きします。

		19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
千駄木・駒込 ルート	利用者数（人／年）	386,292	496,343	509,564	509,959	523,958	492,186
	同 一日当たり（人）	1,140	1,360	1,396	1,397	1,432	1,348
	補助金額（万円）	1,619	803	361	425	520	600
	同 区民一人当たり（円）	87	43	19	22	27	30
目白台・小日 向ルート	利用者数（人／年）	—	—	—	—	69,197	331,309
	同 一日当たり（人）	—	—	—	—	692	908
	補助金額（万円）	—	—	—	—	1,100	2,197
	同 区民一人当たり（円）	—	—	—	—	57	109

千駄木・駒込ルートは平成19年4月26日運行開始（平成19年度営業339日）。目白台・小日向ルートは平成23年12月21日運行開始（平成23年度営業100日）。区民一人当たりの金額は、補助金額を住民基本台帳の人口（各年12月1日現在）で除して算出

(1) 利用者数の推移をみて、あなたはどのように思いますか。(〇は1つ)

- 1 よく利用されている                      2 どちらかといえば利用されている                      3 ふつう  
4 どちらかといえば利用されていない                      5 利用されていない                      6 何ともいえない

(2) 現在は営業収入で運行経費の全額を賄うことができないため、一部を区の補助金で補填しています。補助金額の状況をみて、あなたはどのように思いますか。(〇は1つ)

- 1 これくらいの事業採算であれば、今のままでよい  
2 バス事業者の経費節減や利用者の負担増により、補助金をもっと減らした方がよい  
3 運行本数や運転間隔を改善するために、補助金をもっと増やしてもよい  
4 わからない

(3) コミュニティバス運行事業の「公益性」と「経済性」のバランスを5点満点で評価するとしたら、あなたは何点をつけますか。(〇は1つ)

- 5点(良い)      4点(やや良い)      3点(普通)      2点(やや悪い)      1点(悪い)      わからない

問12 B-ぐるが運行されたことにより、沿線地域にどのような変化が生まれたと思いますか。あなたの意見に近いものに〇をつけてください。(それぞれ〇は1つ)

	そう思う	ややそう思う	そう思わない	何ともいえない
①B-ぐるを利用して、沿線の商業施設や商店街に来る買い物客が増えた。	→ 1	2	3	4
②B-ぐるを利用して、区内の観光施設や歴史文化資源を訪れる観光客が増えた。	→ 1	2	3	4
③B-ぐるを利用する通勤通学客が増えて、駅前の放置自転車が減った。	→ 1	2	3	4
④B-ぐるやイメージキャラクターの「びい」・「るう」によって、区のイメージが向上した。	→ 1	2	3	4

問13 あなたは、コミュニティバス運行事業についてどのようにお考えですか。(〇は1つ)

- 1 今後も現在の路線を継続するのがよい  
2 バスの利用実績が公的支援の基準\*を満たさない場合は、休止も含めて検討した方がよい  
3 その他 ( )  
4 何ともいえない

※ 「一日当たり1,200人の乗車が見込めること」または「営業収入が車両償却費を除いた経常経費の75%以上であること」

文京区では、区・バス事業者・沿線住民代表の三者がBーぐるの運行やサービスの内容を協議する場として「Bーぐる沿線協議会」を設置しています。  
Bーぐる沿線協議会についてお聞きします。

問 14 あなたは「Bーぐる沿線協議会」を知っていましたか。(○は1つ)

- 1 会の目的やおおよその活動内容を知っている
- 2 名前を見たり、聞いたことがある程度
- 3 存在を知らなかった

問 15 あなたは、Bーぐるのルートや運行内容・サービス内容等へのどの程度関心をお持ちですか。(○は1つ)

- 1 関心がある
- 2 どちらかといえば関心がある
- 3 とくに関心はない
- 4 何ともいえない

問 16 以下にあげたBーぐるの運営を支援する活動のうち、あなたが参加したいと思うものはありますか。(○はいくつでも)

- 1 Bーぐるを積極的に利用する
- 2 Bーぐるに関する情報を発信する(ブログ、ツイッター、フェイスブックなどで)
- 3 バス停周辺の清掃やイベントがあるときにスタッフとして参加する
- 4 Bーぐる友の会やファンクラブなど、運営に対する支援制度があれば参加する
- 5 Bーぐる沿線協議会のメンバーとして参加する
- 6 その他の支援活動(→具体的に )
- 7 このような活動に参加したいとは思わない

その他、Bーぐるに関してあなたのお考えをお聞きします。

問 17 Bーぐるのイメージキャラクター「びい」・「るう」のグッズがあれば、買いたいと思いますか。(○は1つ)

- 1 ぜひ買いたい
- 2 関心はある
- 3 買いたいとは思わない
- 4 何ともいえない

→ どのようなものを買いたいですか。具体的にご記入ください。

例: キャラクターボールペン、キャラクターシール、携帯ストラップなど

問 18 Bーぐるに関してお気づきのこと、コミュニティバス事業全般に対するご意見等がありましたら、具体的にご記入ください。

ご協力ありがとうございました。アンケート用紙は返信用の封筒に入れ、10月18日(金)までに投函してください。

## 資料2 自由意見のとりまとめ

### (1) 現行サービスに対する意見

#### ダイヤ（運行時間帯・運行本数・運行間隔・定時性等）

自由意見	性別年代
時間帯によって異常に混雑する。	20代男性
本数が少なく、路線がどこを走っていてどこに停まるのかわからないので乗りたくても時間が読めず乗れない。	20代女性
バスの運行は良く見かけます。昼間はあまりお客さんが多くはなく、無人のときも見かけます。利用者の多い時間帯は便数を多く、また逆は少なくした方がよいと思います。	20代女性
本数が減る、間隔が空くのはやめてほしいが、利用状況によっては朝早い時間だけでも本数を増やして間隔を縮めるのもよいかと思う。	30代男性
お年寄りやお子様連れの方が安心して利用できるサービス（運行時間など）の維持・向上を期待します。	30代男性
利用者アップ、改善などの工夫は必要ですが、満員で乗り切れない時、臨時便のようなものがあるとよいと思います。	30代男性
最終便を1-2時間延長してほしい。（夜間は30-40分に一本でも構わないので）	30代男性
もう少し本数を増やしてほしい。	30代女性
朝とが混む時間帯はもっと大きいバスにしたり、駅までの路上駐車をなくしてもらえよう、警察に依頼するなどして時間どおり正確に運転してほしい。	30代女性
本数が少ない。多ければ乗る。それにつきる。	30代女性
都バスに比べると本数が少なく遠回りで時間がかかるというイメージがあります。	30代女性
路線の途中からだ、満員で乗れないことが日・祝だと多いように思います。利用者が少ない時間帯は本数を減らして、多い日には増やしてもよいのではないのでしょうか。	30代女性
運行経路が細い道も含まれているので車両の大型化はムリなので混雑する時間帯の増発	40代男性
満員に近い状況の時が多い、もう少し本数を増やせないか。	40代男性
ダイヤに余裕時間がありすぎて遅い印象がある。めぐりんのように15分間隔にしてほしい。日本医大前の停車を1分削って、特養ホーム千駄木の郷で1分停まるようにしたらよいと思います。	40代男性
子供が区内の高校への通学に使っています。始発が登校時間に間に合わないの間に合うバス停まで歩いていきます（15分くらい）。子供は通塾にも使っています。	40代女性
夜、運行していただければ利用したいのですが、今はないので運営を支援できません。是非運行してください。	40代女性
目白台・小日向ルートを利用していますが、朝の通勤（印刷会社）・通学（幼稚園）用のバスと化しており、それ以外の時間帯は利用がなく、無人（客）の状態で走っているのをよく見かけます。朝・夕の時間帯の本数を増やし、昼の時間帯の本数を減らす工夫があってもよいのでは？	40代女性
もう少し遅い便はできませんか？	40代女性
本数が少ない。もっと遅くまで運行してほしい。	40代女性
千駄木・駒込ルートでラクーアでの停車が長いのであまり乗らなくなった。前のように始発（シビックセンター）で運転手の交替をしてほしい。途中の交替は困る。夕方は混雑するので本数を増やした方がよいと思う。乗れない人やお年寄り、子供（赤ちゃん）連れはかわいそう。	40代女性
雨の日に子連れで利用することが（以前ですが）よくあったのですが、とても助かる一方、バスの中がとても混み合っていたりすると、子供がぐずったりして居心地が悪かったりするので、混みあう時間帯は本数を多くし逆にすいた時間帯は本数を少なくしたりして運行時刻を工夫していただければ嬉しいです。（雨の日に本数が多いと買物の時とか助かります。）	40代女性

自由意見	性別年代
本数が少ないし、時間帯（こない、または早く行ってしまう）が合わないのでダイヤをなるべく守ってほしいです。	40代女性
もっと本数が増えると使いやすくなると思う。本数が多いことで利便性は高まる。	40代女性
夕方の時間などはかなり混み合っている印象があります。日々の通学に使っている人、買物帰りなど。時間帯で本数をかえることができればもっと便利になのでは。	40代女性
とても快適に乗車しております。朝と夜、あと一時間ずつ運行時間を拡大して頂けるととても嬉しいです。	40代女性
コミュニティバスという事で、利用者が多い時間に増便するとかルートがJR駅に近づけるとか。	50代女性
通学、通勤時間には増やしてほしい。	50代女性
運行時間を7:00~21:00位にして頂けると通勤などに使えて助かります。	50代女性
先日久しぶりにBーぐるに乗りましたが、思いのほか時間がかかり、待ち合わせ時間に間に合わないのではとハラハラドキドキしてしまいました。今後は時間に余裕を持って乗車なくてはと改めて思いました。	50代女性
夜、あまり人の乗っていないBーぐるを見かけますが、時間帯によっては本数を減らしてもよいと思います。	50代女性
もう少し運行時間の待ち時間を短く、運行が増えるとうい。	60代男性
20分に1本がどうかですが、確か台東区は15分だったかと思います。タイミングが悪ければ先に来た方（都バス）を乗ります。	60代女性
千駄木・駒込ルートの本数をもっと増やしてほしい。	60代女性
1時間の本数が少ないので、今ひとつ利用したいが、思いとどまってしまう。	60代女性
最終バスの時間を30分程度のばしていただければ幸いです。	70代男性
1時間に3本では待ち時間が長く感じるの、15分に1本だと大変助かる。朝と夜1時間延ばしてほしいですね。	70代男性
時間が正確でよいです。乗り降りが便利です。	70代男性
バスのダイヤですが、運営上いろいろあると思いますが、いわゆるラッシュ時間帯があると思います。月から金、朝夕の1時間だけでも15分間隔のダイヤがあればと思います。特に夕刻混み合っているように思います。	70代女性
シビックの用事が済んで、バスに乗ろうと思ったら行った後で20分も待つなら歩こうと思ったことが何度もあります（だから、せめて15分位と書きました）	80歳以上女性

#### 双方向、バス停の位置、乗継等

自由意見	性別年代
千駄木・駒込ルートは右回りもあればよい。	20代男性
片方向のため他の交通機関を利用するのが現状です。双方向には更に経費も必要となり悩ましい問題です。	30代男性
やはり片方向しかないのは不便です。	20代女性
Bーぐるは片方向のルートしかないの逆方向のルートもほしい。例えば、文京シビックセンターから講談社前に行きたい場合、30分も乗車するのは長いので、シビックセンター 後楽園駅 こんにやくえんまを増設してほしい。	20代女性
早く両路線とも双方向にしてほしい。片道では使いづらい。	30代男性
反対まわりも運行すればもっと利用客が増えると思います。	30代男性
停留所の間隔が短い区間と長い区間があり、極端な気がする（特にくらしの道）不忍通り沿いに停留所がほしいです。	30代男性
一方通行で営業としているが、逆回りもほしい。迂回している分、自転車の方が早いというケースが多々あるので、ルート選定、改正なども検討してほしいかでしょうか。	30代男性
利用したいと思うことは何度もあったが、とにかく片方行しかいかないというのが不便です。	30代男性



自由意見	性別年代
同じルートの逆回りもあると便利だと思う。	30代男性
地下鉄間の連絡（特に護国寺 茗荷谷）はもう少し利便上げてほしい。また代替輸送として、直行便など出せないか。メトロが負担して補助金減らないか。	30代男性
ルートを片方向ではなく双方向（例えば茗荷谷駅 第一中学校のみの運行ではなく、中学校 駅の方向の運行）とするともっと利用が増えると思う。	30代男性
目白台・小日向ルートが近いですが、住宅街を通る等、大通りから離れたルートを走っている為、目的地まで遠回りとなるケースが多いのではないかと思います。また、帰路も考えると逆回りルートも必要と思います。	30代男性
停留所の間隔が短い区間と長い区間があり、極端な気がする（特にくらしの道）不忍通り沿いに停留所がほしいです。	30代男性
区役所に行くのに便利かなと初めは思ったが近くの停留所から乗ると遠回りしながら時間が掛かるので利用しない。もし逆回りがあったら区役所に行くのに便利になると思う。	30代女性
予算的に難しいと分かっているのですが、往復になるとうれしいと感じます。たとえば1-16の往復で16-23が乗り継ぎ、16-1の往復だと駅～駅間に住んでいる人の利用が増えると思います。	30代女性
運行ルートを見直す、逆まわりを運行するなどはいかがでしょうか。	30代女性
播磨坂のバス停をチャイルド本社前に移動してもらいたい。反対回りのルートを設けてもらいたい。	30代女性
片方向にしか走っておらず、子育て中などは長時間の移動が難しい為、片道は電車を使用することが多い。経済面で難しいかもしれないが、逆方向の路線が出来ると嬉しい。	30代女性
千駄木からシビックセンターまで行くのに時間がかかりすぎる。時間がない時は電車を利用しています。	30代女性
バス停の場所が分かりにくい。乗り継ぎも分かりにくい。	30代女性
ワンウェイの運行は双方向にできないものでしょうか。極めて不便です。	30代女性
片道（一方通行）なので、山の手線のような内回り外回りの環状運転にしてもらえると便利です。その理由からあまり利用せず、天候が悪い等のよほどの場合にしか乗らない。	30代女性
反対まわりのバスがあればと思う。	30代女性
春日駅 茗荷谷方向のバスがあるとよい（逆方向の距離が長すぎて使いづらい）。	30代女性
ルートが片方しかないため、すごく遠回りに感じることもあります。その辺も検討していただきたい。利用者目線で考えるととても不便なバスだと思いますが、どうでしょうか。	30代女性
運行ルートの見直し（ルートをひとつにしぼり、両方通行にする等でないと、通勤通学には使えない。）	40代男性
ルートが一方通行なため不便すぎます。両方向にすれば利便性が増し、利用者が増えて収益もよくなるのではと思います。	40代男性
片側のルートだけではなく逆のルートも走らせれば需要があるのではないか。	40代男性
正ルートと逆ルートでの運行ができないものか？	40代男性
小日向を循環するルートは無駄なような気がする。筑波大学付属中学の前の坂を上がったら、春日通りにそのまま出て、区役所方面に向かう方が合理的ではないか。	40代男性
目白台・小日向ルートの補助金は過大だと思う。千駄木・駒込ルートは逆回りも必要だと思う。	40代男性
千駄木・駒込ルートの27-31に関して、反対方向も運行してほしい。（春日駅から千石駅に向かって白山通りを）	40代女性
周回ルートは時間がかかってもよいから歩かずにすむ人向けで、ふだん使うにはちょっと不便です。	40代女性
片方向での運行では帰りのことも考えるとものすごく時間がかかるため、現実的に利用できない。運賃は安くてよいが、目的地まで時間がかかるので忙しい人には利用できないと思う。個人的にはルートが不便。	40代女性

自由意見	性別年代
他区はもっと路線あり。今の文京区のBーぐるは行きはよいよい、帰りはコワイ(ない)で区民無視の片手落ちも甚だしいものです。	40代女性
ご年配の方やお子さんがいらっしゃる方から、やはり一番助かるのがシビックセンターに行く為と聞いていますが、やはり多く聞くのは行きはよくても帰りが地下鉄になるので不便。できれば大きな白山通り(途中までではなく)を帰るルートがあると本当に助かると聞いています。そうすれば定期も考える方が増えるのでは?	40代女性
逆ルートができる通勤に使いやすい。	40代女性
どちらのルートも片方向しかなく、逆方向もあれば便利という意見は聞いたことがあります。	40代女性
「目白台・小日向ルート」をシビックセンター・ラクーア・東京ドームなどの帰りで利用させていただいています。帰りは便利なのですが、行きは他の交通機関などを利用していきます。逆ルートもあつたらよいなあとと思います。	40代女性
経費の問題もあるかと思いますが、片方向のみのルートでは利用者にとっては不便であり、往復にすれば利用者ももっと増えるものと思われれます。	40代女性
逆ルートも運行してほしい。通勤・通学の利便性。	40代女性
一方通行の運転だと行きはよいが帰りは遠回りなど、利便性に欠ける。	40代女性
いかに便のよいルートを確認するなど、工夫してほしい。行きも帰りも同じルートを通るほうが年寄りなどにはわかりやすいと思う。	40代女性
逆まわりの路線も考えてほしい。音羽~茗荷谷間が不便なため、路線を考えてほしいです。	40代女性
同じ路線で反対まわりもあればよい。	40代女性
双方向だと便利だなーと感じることはある。	40代女性
片方向だけでなく、逆方向もあればとても便利だと思う。(駒込駅から富士神社前、駒込病院、日医大病院、シビックセンター)	40代女性
バスの路線が全般的にわかりにくい。営団地下鉄のようにわかりやすくできないのでしょうか。発着ももっと便利なところ、駅に近い、名所に近いなど考えるべき。	40代女性
逆方向に行きたいときにもものすごく遠回りになってしまうのは(目白台・小日向ルート)どうにかならないものかと思うことがあります。	40代女性
22小日向台町小学校 23小日向二丁目の区間で道がとても狭く、歩行者や自転車の人がいると危ないと感じる所があります。	40代女性
片方向ではなく逆方向も運行していただきたい。	40代女性
交通量の少ない土日などに利用しますが、帰りはぐるっと回ってしまうため、片道のみになっています。	40代女性
片方向は自分にとって不便である。自転車に乗るのでバスはあまり利用していないのでよくわからない。	40代女性
循環バスのため、行きに利用が便利でも帰りがぐるっと遠回りになると片道の利用になってしまうので、すべてのルートで本数が少なくても往復しやすくなると、利用者が増えると思います。	40代女性
利用するか否かは自宅の近くに走っているかどうかにか依存すると思います。私もあれば乗ります。また片方向というのははじめての人にはわかりにくいと思います。両方向にするとまだ利用した事のない人にも壁が低くなるでしょう。	40代女性
目白台・小日向ルートはシビックで一度おろされてしまうのと、6,21-24の時間ロスが不便で乗る気がしない。	40代女性
逆まわりの路線も考えてほしい。音羽~茗荷谷間が不便なため、路線を考えてほしいです。	40代女性
千駄木・駒込ルートの反対回りがあればもっと利用すると思う。	50代女性
今の2路線でよいと思うが、逆ルートも走ってほしい。シビックセンターから帰るときに逆ルートがあればもっと利用すると思う。	50代女性
バス停がどこにあるのかわかりづらいです。	50代女性

自由意見	性別年代
周回しているので往復利用するには不便です。シビック中心に直線的に往復するルート3つくらいと思っています。時間も掛かるので。でも、安いので有難いです。	50代女性
どのバスのバス停なのか分かり易いようにバスの色と同じ停留所の時刻表塔であれば遠くからでも認識できてよいのでは。路線バスについても同じ。CM 重視の車色なので、どこ行きか遠目からは分からない。行き先の文字が見えにくい。	50代女性
ルートをすっきりさせ、往復にしないと利用者は増えません。千駄木・駒込ルートは25.26あたりで逆に戻る(千石 役所は三田線があります)目白台・小日向ルートは16まで(5から23あたりをまわって護国寺へ。千川通りはバスもあるので不要)	50代女性
目白台・小日向ルートと千駄木・駒込ルートが接続するところを考えてほしい。	50代女性
もっと利用したいが、片方向しかなくて不便。子供が塾に行くのに便利なので反対方向も運行してほしい。無駄にぐるぐるまわりすぎ(目的地まで時間がかかる)乗換えバス(シビックセンターにて)がすぐ来ないので不便。	50代女性
江戸川橋からシビックセンターへの行き方が大回りになるので、千駄木・駒込ルートのように逆に走る路線がほしい。同じ区民が皆シビックセンターを利用するのに不公平感がある。	50代女性
当たり前ですが、行き先から戻るのがないので不便です。	50代女性
ルートが片方向なので利用が減るかも。	50代女性
片方向ルートでなく逆ルートがあれば目白台から江戸川橋方面があればよいと思う。	60代男性
路線・停留所の変更、バス車内で案内の方法。学校前にバス停ある事は本当に安全なのか?不審者・駐車等	60代男性
Bーぐるが走行する道路は道幅がそんなに広くなく小回りが利いている感じですね!	60代女性
一方通行であり、シビックセンターに行くのも大回り不便。日医大に行くのも大回り。乗換え等不案内。	60代女性
一方通行ではなく、上下にしてほしい。	60代女性
我が家からシビックセンターまでBーぐるバスで行っても帰りは遠回りになるので違う乗り物がよく、私はまだ1回しか利用したことが無いです。これからは利用したいと思います。	60代女性
両方向があればもっと利用したいと思います。	60代女性
逆方向に行くことが出来れば便利だと思う。	60代女性
乗り継ぎ地点をはっきり表示してほしい。どの方向にどのくらいの距離を歩いたら乗り継ぎ地点に行く事が出来るのか。	60代女性
目白台・小日向ルートでは服部坂下で乗り継ぎができることになっています。しかしこれは単なるサービスの帳尻あわせで何のメリットもありません。何故なら15分だったか20分だったか待ち時間があるからで、こんなに待つ乗り継ぎを乗り継ぎというのは詭弁でしょう。	60代女性
目白台・小日向ルートは日が浅いので、これから利用者が増えると思うが、両ルート共片方向なので行きはよいよい、帰りが・・・の状況である。	60代女性
始発点がシビック前から変更になったのが不便です。	60代女性
1.千駄木・駒込ルートも小石川税務署に停留所を!2.最近お年寄りでも太った人が多く座席が狭いように感じます。3.その他はなし。家内と一緒にとても便利に利用させて頂いています。感謝です。	70代男性
住居からBーぐるを利用することがなく片道運行なので乗車しない。	70代男性
バス停は近くにあり(特養ホーム白山の郷)シビックセンター方面に行くのは便利ですが、帰りは乗り継ぎが必要になるので利用をためらうことになっています。往復ともに同じ運行ならばもっと利用するようになるのですが。	70代男性
シビックセンター行きの反対の路線があればもっと利用回数が増える。	70代男性
病院や近くの買物位しか外出しないので、Bーぐるは使いませんが、若い人や子供など、安全なバスなので、続行されるとよいと思います。ルートが一方通行だけなのがとても不便です。	70代男性

自由意見	性別年代
一方通行のルートでは、行き帰りで時間差（乗車時間）が大きくなるケースがあり、利用し難い！	70代男性
一方運行でぐるっとまわると目的の場所まで行くのに時間がかかるので、びっくりしました。急ぎの時には別ののりものに変えていくことにしました。	70代女性
千駄木・駒込ルートの逆ルートがあるとよいと思います。	70代女性
一方通行なので時間がかかり過ぎる。	70代女性
一周するのではなく、往路・復路が出来ることを希望	70代女性
たまに区役所に行く時、運賃が安いから乗るけれど、時間がかかりかかると思います。	70代女性
一方運行でぐるっとまわると目的の場所まで行くのに時間がかかるので、びっくりしました。急ぎの時には別ののりものに変えていくことにしました。	70代女性
本郷一丁目の交番の近くに住んでいるのですが、Bーぐるに乗車するのに信号を2ヶ所廻らねばなりません。バスが見えているのに時々間に合わず20分も待つのは苦痛なのであきらめることがあります。間に合って乗れた時はホッとします。	80歳以上女性
目白台・小日向ルート7江戸川橋駅はバス停の場所が分かりにくい。	80歳以上女性

#### 車内やバス停周辺的环境、運転士の対応

自由意見	性別年代
利用したい時に満員の時が多い。待っても、乗れない時がある。確実に乗車出来ないのであればBーぐる運行の必要はない。	20代男性
運転手さんが親切、女性の運転手さん頑張って下さい。坂が多いので助かります。一日乗車券で区内めぐりをしてみたい。東西の移動が便利になりました。	20代男性
高齢者の利用が多い割に座席が少ないのは乗客として乗り合わせた際に不安を感じる点ではある。また移動スペースが狭く、バス車内で高齢者同士がぶつかるのを見るのもしばしばある。改善が望まれる。	20代男性
路線バスに比べて小さいので優先席に関して空いている席があれば、一般の人も座りやすいようにアナウンスしてほしい。席が空いているのに立っている人がいると奥に進みづらいです。	20代女性
バスを待つ高齢者の方がイスが設置されていないのでつらそうにしているのが気になりました。	20代女性
バス停の前を歩いていると、お年寄りの方々が立って待っていたので、ベンチなどをおいてもよいのではないかと思います。（買物帰りだと荷物がたくさんあるので）	20代女性
優先席の座席を増やしてほしい（妻がよく利用しており、妊娠しているため）・ラッシュ時の本数を増やしてほしい。	30代男性
長い区間に乗車する乗客は乗車口や降車口付近に固まらず、最後尾の座席に座ることをうながすなどしてほしい。	30代男性
数回しかありませんが乗車したときは混んでいてよく利用されていると思いました。個人的にはベビーカーは乗れないと判断して今は使用していませんが、ベビーカーを使わないときはまた乗りたいと思いますので頑張ってください。	30代女性
高齢者や子供連れ（ベビーカー）のお母さんにとっては座席や立てるスペースが狭いように感じます。	30代女性
車内の椅子が狭い、もう少し車内の工夫をして（前輪の上など）座席数を増やすことを検討してほしい。	30代女性
混雑中、子供のランドセルがぶつかる。あぶないし、バスの降りる所を子供が踏んでドアがあかない。	30代女性
バスの運転手がバス停のへりにととも近くまでバス車体を近づけてくれるので、子どもを抱っこしている時はとても助かります。モバイルで運行状況を見てもバスの位置がわからず、大雨で15分さらされて辛かったです。もう少し見やすくしてほしい。	30代女性
バスが小さく子供と一緒に乗りづらい。高齢者が多く子供と一緒に座れないなど子供とは少々不便に感じる（例えば、ベビーカーは必ずたたむなど）	30代女性

自由意見	性別年代
千駄木・駒込ルートを利用しますが、時間帯によってはすごく混雑し、子連れだととても乗りにくいと思うことがよくあります。もう少し車体が大きいと利用しやすくなるのでは。	30代女性
ベビーカーでの乗車がとても不便を感じる。バスの利用客層を開示してほしい。	30代女性
車内が狭いので、もう少し大きいバスにしてほしい。	30代女性
車両が狭くベビーカーの際、運転手にも乗っている人にもいやな顔をされ乗らなかった。	30代女性
コミュニティバス全般に言えることだと思いますが、バス自体が小さいため、混んだ時、雨の日など乗りにくいと感じます。	40代男性
狭すぎるのでベビーカーには不便。お年寄りの方が多すぎ、一般人は少々肩身が狭い。出来ることなら学生さんの団体乗車は避けてほしい(もしくは、座席にすわらないでほしい)	40代男性
運転手の方、みなさん丁寧で親切です。	40代男性
いつも混雑している。車内が狭く、圧迫を感じる。車高が高く乗降時に不便さを感じる。	40代女性
ふだんベビーカーで都バスに乗っていますが、ベビーカーがあるとB-ぐるは狭くて利用しにくいです。	40代女性
先日利用したらベビーカーを畳むように言われた。車内が狭いので仕方ないとも思うが、区民の生活に密着し、気軽に乗れる乗り物だからこそ利用するママも多いと思う。せめて空いているときは畳まなくてよいようにしてほしい。	40代女性
車内が狭い為混雑しているときは乗ることを迷う(車椅子を使用しているため)	40代女性
私が乗る時はいつも混んでいます。採算が合わないのはなぜでしょうか?泣いている赤ちゃんに文句を言っている男性に運転手さんがおだやかに注意して下さっていました。感じがよかったです。	40代女性
高齢者や乳幼児連れの方達への配慮をしてほしい。雨の日はサラリーマンの利用が多く、困っている方も多いと思う。	40代女性
狭すぎます。ベビーカーで利用しづらい。	40代女性
ベビーカーを固定できる設備があるともっと安心して利用できます。	40代女性
会社の近くに水道二丁目のバス停があり、朝通勤時にちょうど通りかかるとよく小さい子供さんをつれたお母さんたちが乗る時に出くわします。そうすると運転手さんがちょっとしたアナウンスをするのがよく聞こえます。「足元お気をつけて」とか「おまたせしました」とか。それを聞くとああいいなあ、気づかいが感じられてとても気持ちがよいなあといつも思います。これは都バスにないB-ぐるのよい所です。	40代女性
都バスより笑顔やマナーがよいです。子どもに手を振って下さったりとてもよいです。	40代女性
かつて一度だけ、文京区に転入してすぐに(一年半前です)利用してみましたが、その時、1番の停留所で時間まで発車を待った間、運転手さんが非常に態度が悪く、足の悪い老人が苦勞して乗り込むのを外で立ちタバコをしながら眺めていた。それ以来あまりにもイメージが悪くて利用する気にならない。	40代女性
何回か利用したことがあるが、お年寄りが多いため座りづらくずっと立ちっぱなしだった。乗りづらい。	50代男性
ベビーカーを乗せて何人が乗ると乗り切れない時がある。とても便利で助かっている。	50代女性
年老いた父が長い時間待っていたバスに満員で断られてかわいそうだった。	50代女性
地域に特化したものなので運転手さんの人柄・親しみやすさが他の公共交通よりも重要だと思います。マニュアル的でない、その人の人間性が全体をイメージ作るもの。運転のスキルも含めて、「自分のおばあちゃん、おかあさんに乗せている」つもりで運営していただけるとよいのでは。	50代女性
お年寄りや足腰の悪い方達にとっては、東京メトロやJRよりもバスの方が乗り降りなど利用しやすいのでは?と思います(都営線などは、階段も多いので)	50代女性
女性の運転手がいることもよいし、運転手は全般的によいと思います。乗客もお互いに気づかっている。(前の席はなるべく年寄りや病人に空けておくなど)マナーのよさを感じています。	50代女性

自由意見	性別年代
最後列の座席の間にあるスペースはまったく必要ない。荷物の為ということだがまったく無駄なスペースだ。理解に苦しむ。すぐにでも座席に作り変えるべきだ。	60代男性
運転手さんは親切です。	60代女性
後ろ側の席に行く段差が高いように思える。いつも大勢の方が乗車している時が多いので、もう少しバスが大きくてもよいのではないか?!多くて乗れずにいた方があった時、20分待って乗れないのは気の毒だと思った(クイーンズ伊勢丹小石川店前での事)	60代女性
時間帯によってはお年寄、障がい者の方が座れなく、席も譲れない状態の時はタクシーの方がよかったのかな?と思いました。	60代女性
後部の席に座ると降車するときに車内が狭く、思うように動けず体のあちこちをぶつける。いつも混んでいる。高齢者、身障者、赤ちゃん連れは気の毒。	60代女性
大変便利に使っています。年配の方も多く利用していますが、通路が狭いので足元が危ないように思います。	60代女性
都営バスの運転手は人により乱暴でスピードを出す、Bーぐるの運転手は安全運転で安心ありがたいです。	70代男性
車両の構造変更について検討してほしい。後部ドアの折戸式を引戸式に変更する。車内中央部の段差を無くし、床面を平坦にするなど。	70代男性
私がバスを利用する時いつも2~3人位しか乗っていないので、もったいないなあと思っています。運転手さんはとても感じがよいです。頑張ってください。	70代女性
私が乗る時は満員で狭く感じる事が多い。今後とも続けて運行してほしい。	70代女性
私達は高齢者なのでBーぐるはとてもわかりやすい、運転手さんとても親切です。	70代女性
ベビーカーで乗るときもう少し車体が大きければと思う。	80歳以上男性

#### 運賃、割引等

自由意見	性別年代
2路線の本数をもう少し減らし、千駄木・駒込ルートと目白台・小日向ルートを足したものの、計3路線があるともっと利用すると思う(乗り継ぎをすると料金がかかるのだとしたのなら、お金も時間もかかりすぎてしまう)あまり利用しないので2回分乗り継ぎをすると再度料金を払うのかわからないが。	20代男性
千駄木・駒込ルートと目白台・小日向ルート、シビックセンターで乗継無料券を出してほしい。	40代男性
妊婦や1才未満の産婦が無料で利用できるようにしてほしい。	40代女性
小・中学生の料金を半額にしてほしい。	40代女性
目白台・小日向は住宅地が多く、地元民しか利用しないのは、予想通りで意外ではないです。高齢者の人たちはなくなると困るのでは?ただ補助金の額が多くて驚きました。都バスは70歳以上は無料なので、Bーぐるは値上げしなくてよいと思います。	40代女性
年寄りや便利になった人も多いと思う。シルバーパスで乗れないところがよいところ。年寄りも100円出してね。	50代女性
他区(港区)は200円です。ぜひこのまま100円で多くの人に利用出来るバスでいて下さい。	50代女性
目立つバス停の設置・料金・明確な案内。私はBーぐるのことをこのアンケートで知ったが、まず現状の料金がいくらか記載がなく、もうそれだけであまり興味が持てない。利用していない人にとっては一番関心のあることです。通常のバス料金200円と同じなのかどうかわからない。それが一つの目安ですよ。それを払ってさらに補助しているのですか?	50代女性
補助金額の事はあるが、シルバーパスが利用出来るようになれば小回りのきくBーぐるはもっと地域になじめる。補助金の出所がわからないので、何ともいえないが、都も考えてもらう。	50代女性
シルバーパスを利用されている方がコミュニティバスを利用しているのか、この辺が今後の課題になるのでは。本郷地区は路線がなく、どうしても関心が無い。	60代男性

自由意見	性別年代
乗り継ぎの件がよくわからない。別に料金がいるのでしょうか？	60代女性
障害者などへの割引サービス	70代男性
都営交通の老人パスカードを利用出来るようにして貰いたい。	70代男性
Bーぐるバスの定期券があってもよいかと思います。または回数券の10枚綴り・20枚綴り。30枚綴りがあってもよいかと思います。	80歳以上女性

(2) 公益性・継続要望等の意見

自由意見	性別年代
私は普段全く活用していないが、お年寄りの人などの生活の役に立ってあるのであれば、頑張っていてほしいと思います。	10代女性
バスの利用が少ないのでよくわからないことが多く申し訳ありません。コミュニティバスなら病院やスーパー、デイサービスなど、高齢者が利用する場所に多くバスが来るとよいと思います。	20代女性
コミュニティバス事業は弱者のためにあるものだと思うため、採算がとれないから休止とは安易に考えるべきではないと思う。採算がとれないのであれば、ルートの変更等休止以外の方法を考えていただきたい。	20代女性
今は利用することはないが、高齢者にとっては有り難いと思います。もっと時間的に余裕があれば、文京のまちを巡ってみたいです。	30代男性
住んでいる場所が沿線から少し外れているので、今回答えようの無い質問がありました。コミュニティバスそのものはとてもよいと思っています。たぶん、近くを走っていけばもっと利用していると思います。	30代男性
採算はとれなくても継続してほしい。	30代男性
移動手段が限られているお年寄りや学生のためにもこのまま続けてもらえたらと思います。	30代男性
私は都営三田線を仕事でも休日でも利用しています。しかしお年寄りの方は地下鉄の階段を必死に上り下りするよりもBーぐるを利用された方が助かるのではないのでしょうか。お年寄りの方の意見を重視された方がよいと思います。	30代男性
障がい者や高齢者には特に便利です。外出する機会が増えてとてもよいのではないのでしょうか。いつもご苦労さまです。	30代男性
高齢者の足として重要と理解する。目白台側は坂も多いことから、金額で図れない効果はあるのではないかと。	30代男性
時々、利用させて頂いています。都バス路線が廃止されるなか、乳幼児連れの方や、高齢者の方の外出の助けになっていると感じています。経費節減も大切な事ですが、地域の足として、必要なサービスだと思います。もちろん利用者アップ、改善などの工夫は必要ですが。	30代男性
サービスを始めたからには、支出済みの投資額を最大限活かすべきである。既存のバス事業との違い、本事業のメリット・デメリットを俯瞰した施策を持てれば、より公共性の高い、実りあるサービスになると思いますので頑張ってください。	30代男性
年配の方にとっては必要な交通手段だと思っています。今まで通り続けてほしいと思います。	30代女性
お年寄りや障がい者、車がないのに不便な所に住んでいる人が利用しやすければよいと思う。	30代女性
地域的にバスを見る機会は少なく、利用した事は一度も無いが、区役所を訪ねた際、区役所前のバス停でバスを待っている人は必ず居るように思うので区民の為にはなっていると思う。お年寄りやベビーカー等を利用する方には便利なのでは。	30代女性
現状ではあまり利用できていませんが、ご高齢の方などにとって必要なサービスになってくると思いますので、改善しつつ継続して頂ければと思います。	30代女性
電車では行きにくい場所に行くことが出来て文京区民にとってはとても便利だと思う。老人の方もよくみるので公的なものとして続いたらよいと思う。	30代女性

自由意見	性別年代
幼稚園を替えたため、昨年ほどの利用はなくなりましたが、子供と植物園に行ったり、シビックセンターに行く際は利用させて頂いています。千駄木ルートも「谷根千」探検にこれから活用させて頂きたいので、宜しくお願い致します。	30代女性
ここまで税金で補助を行っているとは思っていませんでした。必要なところに必要なものを、区民の声に耳を傾けよりよいサービスになることを切に願っています。頑張ってください。	40代男性
住民の公共交通手段として、お年寄りを助ける活動を今後も継続していただきたい。キャラクター商品などの開発など、税金のムダ使いは許されないと考えます。	40代男性
老人の足としてはよいのではないのでしょうか。	40代男性
今後も継続してほしい	40代男性
基本的にはBーぐるの事業には地域活性化などの点から賛成です。	40代男性
定期バスの通っていない所を通し、利便性を上げれば一日券や定期券の利用が一気に増加すると思います。高齢者の利用しやすいバスを作ってください。	40代男性
「公益性」と「経済性」では、「公益性」に重点を置いてよいと思います。エネルギー問題は別として地域性を打ち出すためには、いずれ電気自動車にシフトしていく等の構想もアリなのでは？	40代女性
高齢者や小さなお子さんに優しいバスであってほしいです。	40代女性
自身の生活範囲にルートがないため、近くに停留所があるにもかかわらず利用したことがありません。Bーぐるのバス停に多くの人が並んでいるところも見かけますので必要ある事業だと思っています。	40代女性
区民が公共交通機関で区役所に行けないということはあってはならないので、Bーぐる自体は存続すべき。	40代女性
自分はあまり便利でない為利用しないが、利用している人からすると一度始めてしまったものを失くすのは反発も大きいでしょう。	40代女性
料金が安く、都バスや地下鉄がカバーしていない路線をカバーしているので区民の足としてとても役に立っています。	40代女性
目白台・小日向は住宅地が多く、地元民しか利用しないのは、予想通りで意外ではないです。高齢者の人たちはなくなると困るのでは？ただ補助金の額が多くて驚きました。	40代女性
広告・宣伝が不十分かと思います。文京区はもともと年寄りの町。Bーぐるの小回りのきく、細かい路地などもいけるルートを使っては？	40代女性
Bーぐるのことを知りませんでした。その立場での回答の為、あまり積極的な内容でないことに申し訳なく思います。年齢が高い方の利用率が高いなら、継続を支持します。	40代女性
コミュニティバスを利用することによって、放置自転車をなくす等の運行の意味合や利用客数や維持費等の数字も発表して、皆でバックアップしていく体制が作れたらよいと思います。	40代女性
バス停などの場所が意外と知られていないと思う。都バスの代替と思うが、実際はお年寄りの乗り物的なイメージになっているような気がします。	40代女性
ご年配の方などなくなるとは困る方も多いと思いますので、存続の道を探ればと思います。	40代女性
コミュニティバスを利用することによって、放置自転車をなくす等の運行の意味合や利用客数や維持費等の数字も発表して、皆でバックアップしていく体制が作れたらよいと思います。	40代女性
ルートが増えたことをよく知りませんでした。今後も継続されることを願います。	50代男性
自分は年齢的にまだ必要ないが、これから増える老人のために絶対必要だと思う。	50代男性
必要としている人のために今後も続けてほしい。私もいずれ必要とする年が来ると思います。	50代男性
安価で目的地に着けるのはよいが、遠回りになりがち。短いルート、乗換え方法など利用しやすくなる方法が何かあるのではないかと思います。区民の大事な交通手段に間違いはありません。	50代女性



自由意見	性別年代
自宅（目白台）からシビックセンターに行く際など、バス停が近く坂道や地下鉄の混雑を避けられるので、巡回ルートで多少時間は掛かるものの便利に利用しております。沿線の小中学生の通学や通勤客にも重宝されているようです。採算は度外視してもぜひ存続していただきたいです。	50代女性
在ることがよいと思う。	50代女性
安くて便利なのでとても助かっている人は多いと思います。ぜひこのままの状態が続けてほしいです。（運賃は上げるよりも本数を減らすほうがよいと思います。）	50代女性
運賃は今のままで坂道階段の多い住宅地高齢者に利用でき買物にも便利と思えるようにお願いしたいです。今後Bーぐるでもっと行動範囲を広げていきたいです。	50代女性
娘は通学にほぼ毎日使用しているので、助かっています。	50代女性
今はまだ元気なので自転車でもどこへでも移動していますが、今後年を重ね体が弱くなったたらBーぐるを利用すると思います。高齢者は確実に増えるのだからBーぐるは是非続けてほしいと思います。	50代女性
問 11-13 については利用者の年齢層などの情報があればもっとわかりやすいと思う。たぶん年齢の高い方々は安い料金で利用していると想定し、今後も続けることに賛同しました。	50代女性
自分はあまり利用する機会がない（少ない）が、お年寄りや小さなお子さん連れの方々にとっては身近で便利な乗り物と思うので、将来の自分も含め、存続してほしいと思う。	50代女性
高齢化が進んでいる現況なので近くにコミュニティバスがあることで外出する機会になる方もいるのではないのでしょうか。公の施設（区役所・病院・駅等）へ連れて行ってくれるバスがあるということは多少の困難があっても貢献度が高いし重要と思います。	50代女性
都バスの本数が少なくなったので、コミュニティバスがあれば年寄りとか自転車に乗れない人、地下鉄の階段が困難な人とかにはよいと思う。	50代女性
年配の方の利用が多いので、このまま活動を続けてほしい。利用した事はないが利用者が年配・子供連れが多いのであれば、バス内を利用しやすいようにしてほしいと思っている。	50代女性
健全な経営状態とはいええないと思うが、他に交通手段のないお年寄りなどもいらっやると思うので、できれば継続してほしい。	50代女性
廃止にはしないでいただきたい。今回、一日乗車券が利用できる事を知ったので、史跡めぐりをしてみたいと思います。	50代女性
区の人口構成が今後高齢化するため、区民センター以外の公共施設（病院等）をルートに加えて、高齢者、妊婦等に役立つように努めてもらえば、補助金負担も必要だと考える。	60代男性
交通の便が悪い所に住む方 特に高齢者にとっては必要なものであると思います。幸い私は春日通り沿いに住み、足も現在は問題ないのですが、この先こまかいルートを回るバスも利用する日が来るかもしれません。	60代女性
体の不自由な人、特に高齢者がコミュニティバスを利用し外出できることは大変よい事です。区内のバスを大いに活用し地域の活動範囲を広げるようBーぐるのこれからを期待します。	60代女性
私は江戸川橋の交通・買物便利な所に住んでおりますが、文京区は坂の多い町、高齢者や幼い子供をつれている親たちには都バス・タクシーと違って狭い住宅街をBーぐるが走ってくれて助かっているのではないのでしょうか。	60代女性
9:00-10:00 の間に小日向を走っているのを見た事あるが、利用者は老人で乗客数は少ない様に思える。地域の老人が利用し利便性があるなら時間帯や本数を考え続行してもと考える。千駄木～上野の他区のバスは利用者は多いと思う。	60代女性
高齢化が進んでいる現況なので近くにコミュニティバスがあることで外出する機会になる方もいるのではないのでしょうか。	60代女性
大変よい事だと思う。個人的には利用を多くしたいと思うが、出掛ける用事がない。シビックホールに伺うときだけ。	60代女性
さらに高齢になれば利用回数が増えると思われるので、続けてほしい。	60代女性

自由意見	性別年代
今のところ利用はしていませんが、これから利用する日がくると思われます。是非今のまま運行していただきたいと思います。	60代女性
区、バス事業者等の対応はよいと思います。今後も支援を致したいと思います。	70代男性
病院や近くの買物位しか外出しないので、Bーぐるは使いませんが、若い人や子供など、安全なバスなので、続行されるとよいと思います。	70代男性
来年80歳を迎える私にとってBーぐるは自家用車みたいなもの。家族も通勤に利用しています。運行が困難だとしたら、1時間に2本でも続けてほしいです。水道二丁目バス停が家の前にあるので、外出の機会が増えました。区費を投入しても続行してほしいです。	70代女性
私はあまり利用しないが、近所の方は服部坂を上がるのがキツイのでよく利用すること。私には間隔が長すぎる。	70代女性
今後とも続けて運行してほしい。	70代女性
お年寄りの利用が多いように見受けられるのでとてもよいことだと思う。	70代女性
高齢者がふえる中で何かの時に乗る事が出来るのはありがたいです。駒込病院・日本医大に停まりますが、私は都バスで通院していますが、足が悪くなり歩けなくなったらこれからは積極的に利用します。病院前に止まってくれるのはすごくよいと思います。	70代女性
今後とも継続して運行してください。	80歳以上男性
区内移動が楽になった(高齢者なので利用しやすい)	80歳以上男性
目白台・小日向ルートは坂道の多いところで年寄りにはとても助かります。千駄木・駒込ルートは文京区の施設利用に便利であり、商業施設を利用する際、重い荷物を運ぶのに助かる。	80歳以上女性
実際に乗車利用は通院が多いですが、同乗された方々を拝見しても幼児連れの若い親たち、高齢者の方達、又幼児や通学する生徒たちが多い様に感じます。公共性のある乗り物として少々の支出は仕方ないのではと思います。我が家の場合バス代が安いのはありがたいですが、急の折りはタクシーを利用しています。	80歳以上女性
よいことだから、やってほしい。	80歳以上男性

### (3) 新路線等に関する意見

自由意見	性別年代
本郷三丁目まで拡大してほしい。	20代男性
区の東西を直接結ぶルートがあるとよいと思います。(文京区は東西の移動に弱い所がある気がします・春日通りより北のエリア)	20代女性
今のルートは地下鉄等その他の交通機関に沿って運行されているように思われ、なぜこのようなルート運行なのか少し疑問に思う。区の東西の行き来には役立たないのではないか。	20代女性
ルートの見直し、路線を増やす(一ルートの本数を減らしてでも、短時間で一周できる方がよいのでは)中央に集中乗換えターミナルを決めた方が利用しやすそう。	30代男性
お年寄りやお子様連れの方が安心して利用できるサービス(ルートなど)の維持・向上を期待します。	30代男性
2ルートを統合して連続運行すれば、より東西の往来が便利になると思います。	30代男性
現行のルートを基本軸にしながら、ルートを改善してほしい。文京区役所から言問通り、根津駅から不忍通りを通り、千駄木方面に行くなど、千石駅からは旧白山通り経由で文京区役所に行くなど、都営バスとルートが重なるところもあると思いますが、共存は可能だと思います。	30代男性
目白台・小日向ルートに近いですが、住宅街を通る等、大通りから離れたルートを走っている為、目的地まで遠回りとなるケースが多いのではないかと思います。	30代男性
文京区の観光名所の1つである小石川植物園へのアクセスをもっと良くしたほうがよいと思う。地下鉄や都営バスが通っていない白山駅~小石川植物園~茗荷谷間の運行を希望します。	30代女性

自由意見	性別年代
本郷エリア・湯島エリアが完全に疎外されていて非常に不満である。	30代女性
個人的には自宅近く(大塚六丁目)もしくは新大塚駅の方まで路線をのばしてほしい。文京区の端とはいえ税金(住民税)補助金を納めているので。そうすれば我が家の利用は大きく増えると思います。	30代女性
春日二丁目から指ヶ谷小学校近くの保育園に子供を通園させており、自転車でいけない雨の日など、もっと東西に走るバスが便利だとよいのに・・・と思います。	30代女性
目白台・小日向ルートはシビックセンターから播磨坂、茗荷谷駅方面へいけるダイレクトなルートがあるとよい。今は、江戸川橋方面へ行くルートしかない。	30代女性
本郷から小日向・小石川方面等をつなぐルートが近い将来出来たらうれしい(坂道が多い為)	30代女性
文京区は南北の交通網は比較的好くあると思いますが、東西(例えば江戸川橋～茗荷谷～千石)のルート等がもっと増えると、より区内の往来が楽になり、出かけやすくなります。	30代女性
春日～湯島～東大や根津ルートを作ってほしいです。谷根千や湯島は観光客も多いですし、おとなりの台東区めぐりんはとてもよいのでうらやましい。観光名所をルートに入れてはどうですか?	30代女性
本郷は高台にあり、歩くにも自転車でも子供がいると不便なので、ぜひ、本郷にも停留所を作って頂きたいです。一部の人しか利用していないように思います。	30代女性
いつもありがとうございます。ルートの工夫はあってもよいかもしれません。	40代男性
希望としては新総合体育館や根津方面のルートがあればもっと利用があると思います。でも道路などの都合もあると思いますが。	40代男性
定期バスの通っていない所を通し、利便性を上げれば一日券、定期券の利用が一気加勢に増加すると思います。高齢者の利用しやすいバスを作ってください。	40代男性
本駒込六丁目ではなく不忍通り(千石駅-六義園)を通るルートにしてほしい。	40代男性
本郷在住で家の近くは走っていないので今までに1回しか使ったことはありません。壱岐坂とか近くを走って行けばもっと使うと思います。	40代女性
湯島にもB-ぐる来てください。	40代女性
本郷三丁目付近はルートに入っていないため、B-ぐる沿線の方はうらやましいです。	40代女性
B-ぐるの存在すら知らなかったので回答しづかったです。自分は本郷三丁目に住んでいるのでバスのルート自体に魅力を感じません。東大周りのルートがあれば関心を持ちます。	40代女性
文京区はもともと年寄りの町。B-ぐるの小回りのきく、細かい路地などもいけるルートを使っては?又、歴史深い地をめぐるコースもあると嬉しい。もっとサービスすべき!と思います。文京区としてのイベントをもっとやるべき。横浜みたいに!お願いします。	40代女性
本郷二丁目からは、バス停に行くのに低地に降りなければ乗れない(ラクアア又は春日)なので坂を登る事を考え電動自転車を買ってしまい利用回数が減った。残念です。	40代女性
坂道が多いので坂道をのぼる路線をふやしてほしいです。私の住む本郷は昨今マンション供給も増えている為、真砂坂や壱岐坂を上る路線があると嬉しいです。勤務先が港区なのですが、ちいバスのルートくらい網羅性を充実させてほしいです。採算性もあるでしょうが通せば使うという性質のものだと思うので、まずは通してみてもいい?(民でなく公だからできるチャレンジだと思います)	40代女性
ルートはもう少しあった方がよいと思います。大塚三丁目、大塚四丁目付近までくるルートとか、大塚五丁目坂下通りまでのルートがあればと思います。	40代女性
既存の交通手段が(距離的には近いのに)存在しない場所、行きにくい場所に行くのに大変便利だと思いますが、現在のルートは利用者の多い要所と要所を結ぶ路線になっていないのではないかと思います。例えば椿山荘と茗荷谷駅間等。ルートの見直しにより利用者の増加が望めると思います。	40代女性
個人的に路線の変更(音羽 シビック方面)があればもう少し手軽に利用出来るようになると思う。	40代女性

自由意見	性別年代
公共交通機関のすきまを埋め、生活に役立つ場所を結んで下さい。定期的に路線を見直すこともよいと思います。	50代男性
湯島方面にもルートを作ってほしいと願います！（特におりがみ会館やサッカーミュージアム）	50代男性
ルート見直しも含めて検討の価値があると思う。個人的には水道橋駅と容易に接続できると利用するのだが。	50代男性
家の近くではバスの本数が少ないので、Bーぐるのルートを増やしてほしい。	50代女性
安価で目的地に着けるのはよいが、遠回りになりがち。短いルート、乗換え方法など利用しやすくなる方法が何かあるのではないかと思います。区民の大事な交通手段に間違いはありません。	50代女性
需要のあるところに走らせてほしい。他市ではもう少しきめ細やかなルートで走らせているようです。	50代女性
銭湯の近くに停まるBーぐるがあるとよい。文京区でいちばん大きい図書館、本郷三丁目の体育館にBーぐるでいけたらよい。隣接区のコミュニティバスと1回だけの乗継で著名な場所へアクセスできるとよい。	50代女性
Bーぐるルートの改善は出来ないのでしょうか？私の住む向丘から文京区役所へ行くにはかなりの時間がかかり、他の場所も・・周りの方も同様の事を言っています。運営上仕方ないことではと思いますが、他の交通機関を使えばよい事ですね。	50代女性
まったく2路線が本郷地域では走っていないので、生活に役立つとは思わない。但し路線を延長して本郷通りや外堀通り、壱岐坂通りなど走ってくれないと参加できない。近くには病院が多いので延長してくれれば助かります。	50代女性
白山上から駒込病院へ短縮ルートも協議して頂きたいと思います。	50代女性
根津・湯島ルートもぜひ！	50代女性
本駒込一丁目か吉祥寺、駒込富士前あたりにバス停が出来れば毎日利用したい。	60代男性
本郷三丁目をルートに入れてほしい。	60代男性
区の人員構成が今後高齢化するため、区民センター以外の公共施設（病院等）をルートに加えて、高齢者、妊婦等に役立つように努めてもらえば、補助金負担も必要だと考える。	60代男性
大塚駅や巣鴨駅を通ってもよいのでは。利用者は増えます。都バスの本数が少ないから。	60代男性
根津地区は高齢者が多く区役所に行くのにも不便ですので、ぜひ根津地区を通る路線の新設をお願い致します。	60代男性
本郷地区は路線がなく、どうしても関心がない。	60代男性
現行ルートとまたぐルートを作り、乗り換えや乗り継ぎをより便利なものにしてはどうですか（商店街ルートや歴史文化ルート等）	60代男性
白山方面から千石 駒込ルートもあつたらよいと思います。	60代女性
一番近い停留所でも徒歩12分位かかります。足が悪くなり、重いものを持ってないので、他の地区に買物には行けません。なぜ高齢者の多い根津地区は運行されないのですか？区役所方面に行くバスはありますが、私が利用したい時間帯は1時間に2本位しかなく、メトロも乗換えが大変不便です。是非根津経由のBーぐるも運行して下さい。	60代女性
文京区内をもっと端から端まで網羅してほしい。	60代女性
これからもルートを増やす計画があるのでしょうか。	60代女性
都バスと一緒に路線を走る事はおかしいと思います。シルバーパスを持っている人は都バスに乗ると思います。	60代女性
バス路線を見直したほうがよい。	60代女性
一度だけ自宅（千駄木二丁目）よりシビックセンターに行く為乗車したが、思いのほか時間がかかり、あせった記憶があります。実家（世田谷区）の母は実家付近のぐるりんバスを上手に利用しているのを見て、年寄りが外に出やすい、とてもよいシステムと喜んでいますが、まだ仕事をしている自分にとっては、時間がかかるのは...せめて役所の直行があれば便利。	60代女性

自由意見	性別年代
白山方面から千石 駒込ルートもあったらよいと思います。	60代女性
私の周りの人たち(小生も含め)は、千川通りも廻ってほしいと思っています。現在都バスの池袋・大塚行、上野公園行が30分に1本の割合でしか走っていないので。	70代男性
旧白山通りでも運行してほしい。その様にしてもらえれば利用します。	70代男性
ルートが千駄木・駒込方面ばかりで、向丘方面にもあった方がよいと思います。	70代女性
湯島地区の人はどう利用したらよいのか教えて下さい。	70代女性
根津地域に利用できるようにお願いします。もう1ルートが必要か(台東区のように増やしてください)区民以外にも利用されるよう努力(台東区は観光での利用が多いと思います。)ますますの発展を望みます。	70代女性
湯島地区にも運行されていれば利用価値はあると思う。	80歳以上男性
大塚坂下通りにバスが通っていないのでB-ぐるが通ればよいと思っている。(老人が買物に行かれないので)	80歳以上女性
千石～護国寺方面が運行していないので不便です。	80歳以上女性
脚が悪いので、B-ぐるはとても助かります。巣鴨にももう少し近くまで行ってくれると本当に助かります。	80歳以上女性
JR・地下鉄の駅を通りながら運行してほしい。(JR・地下鉄乗り換えに便利)	80歳以上女性

#### (4) 利用者拡大・情報周知等に関する意見

自由意見	性別年代
B-ぐるが何なのか分かりません。	20代女性
B-ぐるに乗って文京区の名物を食べる等の企画があると嬉しいです。又は近隣住民交流会など。	20代男性
一人暮らしだと何も情報が入ってきません。定期券のことなども知らなかったので、できればもう少し区民に情報が伝わるようにしてほしいです。	20代女性
B-ぐるが何なのか分かりません。	20代女性
区報やHPなどに(目につく位置)路線や運賃を載せてほしい。	20代女性
目白台・小日向ルートができたことがすごくよかったと思います。料金や回数券などの情報が分かりにくい(広まっていない)感じを受けます。	20代女性
私は3月に転入してきましたが、転入手続きの際B-ぐるのコミュニティバスがある事の説明などを受けませんでした。以前住んでいた千代田区は、このような事業があれば積極的なアピールを行っていました。文京区ももっと活発的にアピールを行ったほうがよいと思います。文京区は坂が多い割りに交通手段があまり充実していないので、このようなコミュニティバスを拡大すれば利用者数も増えるかと。	20代女性
今年東京に来たばかりであり、B-ぐる等交通手段の種類は知らなかった。	20代女性
B-ぐるのバス停の場所が具体的によく分からなくて、今まで利用した事がなかった。バス停の場所がもう少し詳細に書かれ、ここの位置から乗れるのかとすぐに分かるチラシ etc を発行してほしい。結局他のバスをいつも利用していたので。	20代女性
一日乗車券等で割引になるサービス等はあるのか。もしあるのであればそれをしっかりPRすべき。そもそもPRが不十分のように思われる。	20代女性
(すでに実施していると思うが)広告収入等の増にも力をいれて赤字解消に向けて取り組んでほしいと考える。	20代女性
バス車内TVでの文京区の名所案内、興味深く見えています。今後は文京区の景観賞をとった場所も流してみたいかでしょうか?	20代女性
目白台・小日向ルートができたことがすごくよかったと思います。料金や回数券などの情報が分かりにくい(広まっていない)感じを受けます。	20代女性
今は自宅と大学の往復の日々で、なんとなく小さなバスが通っているな、とは思っていたのですが、何のバスが知りませんでした。今後はシビックセンターや千駄木側に行くときに使ってみたいと思いました。知らなくてすみませんでした。	30代女性

自由意見	性別年代
文京区へ引越ししてきて3年、Bーぐるの存在は知っていましたが、ルートがいまいちわからずなかなか利用しません。	30代女性
今年3月に文京区へ転入してきたため、Bーぐるのことよく知りません。転入手続きの際にもっとPR、アナウンスした方がよいと思います。	30代女性
日常生活に便利だという情報を発信して、利用者を増やし、補助金を減らす努力をしてほしい。	30代女性
Bーぐるに関する情報が利用しづらいので詳しいことを知らない。周知にもっと努めてほしいです。	30代女性
もっと周知活動をすれば利用客も増えるのではないのでしょうか。	30代女性
利用方法や運行時間について、詳しく知りたい。	30代女性
バス停周辺の駅にわかりやすいようにMAPを置いてほしい。	30代女性
区民でもBーぐるのルート知らない人がいると思う。他区(観光客)はよっぽどでないともルートのことがありコミュニティバスは利用しないと思う。自分でも他区のコミュニティバスは見て電車利用が多いので。時間の関係もあります。利用客が多くなることを願います。	40代男性
是非利用して、文京区の歴史をもっと知りたいと思っています。	40代男性
料金が安く、都バスや地下鉄がカバーしていない路線をカバーしているので区民の足としてとても役に立っています。観光マップにBーぐるの路線情報があると区民以外の人にも利用しやすいと思います。	40代女性
是非区民や観光客の方々に使ってもらえるよう広報活動に力を入れていただければと思います。	40代男性
歴史深い地をめぐるコースもあると嬉しい。もっとサービスすべき！と思います。文京区としてのイベントをもっとやるべき。横浜みたいに！お願いします。	40代女性
もっとアピールした方がよいと思う。	40代男性
利用者を増やすには広報が大切。	40代女性
駅にポスターを貼るなど路線やのりばがもっと認知される活動が必要。老人への補助制度はありますか？	40代女性
バス停の位置が良くわからない為、乗れない事があったのでぜひ宣伝して頂きたく思います。	40代女性
バス停などの場所が意外と知られていないと思う。都バスの代替と思うが、実際はお年寄りの乗り物的なイメージになっているような気がします。	40代女性
Bーぐるそのものの宣伝イベントを行って利用者を増やす。	40代女性
公式HPの路線図、時刻表を携帯・スマホでも簡単に見られるようにしてほしい(PDFだけでなく、JPG、テキストデータなどなるべく軽く汎用性のあるもの)もし、既にある場合、場所がわからないので配置をわかりやすくしてほしい。	40代女性
もっと気軽に情報を入手できるようにしてはどうですか。たとえば周辺の店、商店街、根津神社等に路線パンフ等や時刻表(持ち帰り自由の)を設置し、チケットを売る場所をもっと増やして周知徹底しては？もったいないです。他区との連携も大事。特に台東区とアクセスできれば観光ポテンシャルは上がります。	40代女性
8月末に引っ越してきた為か、全く存在を知りませんでした。このアンケートで初めて知りました。バス停がある近所の方にもっと周知活動をすべきではないかと思います。	40代女性
Bーぐる、コミュニティバスの理解度は低いと思うのでまずはそのPRをすべきかと思っています。	40代女性
目白台・小日向ルートについては、利用者数を増やす為の何かしらの施策が必要とも思いました。	40代女性
ルートが増えたことをよく知りませんでした。今後も継続されることを願います。	50代男性
運行時刻表(印刷物)を各停留所に設置してほしい。	50代男性
よい方向だと思います。AKBでもバスガイドに乗せて広報したらブレイクするのでは？	50代男性

自由意見	性別年代
知らない人が多いと思うので、もっと宣伝したほうがよい。	50代男性
全体像がよく分からない(路線や時刻表)	50代女性
Bーぐるの周辺のコマーシャルや一日乗車券を使って季節による散策するコース等いくつか提案してほしい。	50代女性
区民全員に期間限定で利用出来る一日無料乗車券を配布し、1回でも乗ってもらえば区民全体の関心度がupする。たとえば誕生日でもよいかも。又、巣鴨はシルバーエイジの観光スポット。あそこは豊島区だからと遠慮せずもう少し巣鴨寄りまで行ってはどうか。豊島区にとっても悪いことではない。	50代女性
便利に使っている人も多いが、反面知らない高齢者の方なども多いと思う。千駄木周辺は区役所までが中途半端に不便なので、本当に困っている方々に、ポスティングなどで情報をしらせてあげたら・・・(お年寄りの方はケータイやインターネットなど使っていない方もたくさんいます)	50代女性
時刻表を各所に配っていただけたら利用しやすくなると思います。	50代女性
他区からの利用者を増やすためには、Bーぐるの宣伝(近くの観光地、商店街など)も必要、退職後時間が出来たし、バス旅が好き。もっとコミュニティバスの横の連携が出来るとよいと思います。	60代女性
バスはハイブリッドでしょうか?長期的に見て、区民に負担がかかり過ぎるのでは考えなおした方がよい。水道からではシビックに行くのは使い勝手が悪すぎる。	60代女性
区民の意見を聞いた方がよいと思います。今までの運行等の課題を含めて検討を。	60代女性
あまり関心のなかった人にも気づいて便利さを感じさせる企画があると、もっと利用者が増えるのでは。	60代女性
周知させること、そのための工夫をすることが第一だと思います。	70代男性
情報をもっと発信して乗客数を増加させるようにした方がよい。	70代男性
今年初めて2、3回乗りました。知らないまちを通ったり、こんなところに...という面白さを知りました。まだ使った事のない方がたくさんいると思います。宣伝が足りないような気がします。	60代女性
絵画・マンガで区民に発表せよ。	70代男性
現在の公共交通機関、特に都バス沿線以外のきめ細かいBーぐる沿線の利便性が非常によいように思われます。沿線の文化情報や商店情報等のアピールがもっと必要に感じます。	70代男性
その方面へ行く時には利用したいと思います。同区内でバスが運行している事すら知らない地域がありますので、小旅行の様な気分で乗って楽しいです。	70代女性
一昨年転居してきました。このバスのあることを知りませんでした。	70代女性
区民の利便性からみて、すべてが満足できることは難しいと思うが、一度スタートした交通機関はやめるわけにはいかないなので、路線を含めて経営に努力してもらいたい。	80歳以上女性
もう少し区報などで走行ルート・時間帯・運賃など表示して区民の多くの人に知ってもらい、利用した方がよいと思います。形もかわいい。	80歳以上女性

#### (5) コミュニティバス運行事業に対する批判的な意見

自由意見	性別年代
使えないのに利用料金を負担するのは嫌。	20代男性
乗車バス停が遠いのであっても利用しにくい。結局都バスを利用します。	20代男性
都バスも充実しており、コミュニティバスは本数も少ないイメージなので、利用する以前にどんな路線があるのか調べようとさえ思わなかった。	20代男性
経費がかかりすぎなので、身体が不自由な人・高齢のひとにはタクシーチケットで支給するなど、既存のインフラを活用してコストを抑えるべきだと思います。	30代女性
「Bーぐる」という名称以外は一切知らなかった。補助金は無駄遣いになっているようで休止すべき。	30代女性

自由意見	性別年代
バスが小さいのでなかなか利用できない。どの路線も大体混み合っているため。何となく路線が分かりにくいのも理由のひとつ。また、ルートが自分にとって少し微妙な為、あえて乗車することがない(電車・徒歩を利用)	20代女性
交通網が発達し、かつ狭いエリアである文京区において、コミュニティバスの必要性を感じない。公共交通機関やタクシー等を活用できるバウチャー券等を活用した必要な人が求めた時にそれをサポートするような仕組みが公平で経済的だと思います。	30代男性
Bーぐるに関してほとんど知らなかった。沿線の限られた住民しか使わない気がする。	30代男性
運賃は安くてよいが、目的地まで時間がかかるので忙しい人には利用できないと思う。	40代女性
区内には地下鉄も発達しており、都営バスもあるので、必要性をもう一度検討してもよいのではないか。	40代女性
本郷二丁目からは、バス停に行くのに低地に降りなければ乗れない(ラクーア又は春日)なので坂を登る事を考えたら電動自転車を買ってしまい利用回数が減った。残念です。	40代女性
鉄道・バス・タクシーがたくさん走っているこの文京区で、コミュニティバスの運営が重要である理由がわかりません。居住している本郷が通っていないからかも知れませんが、私のように思ってしまう区民がいます。必要性利便性をもっと周知して、利用客を増やす努力をお願いします。	40代女性
以前は千駄木三丁目に住み、シビックセンターに行くのに便利で利用していたが、今ではあまり利用して行ける場所がなく(電車などの方が便利で)利用していない。利用する人としらない人の不公平が拡大しないよう、補助金でまかなう場合には限度も決めるべきかと思えます。	40代女性
自宅がルートから離れているため、利用機会がなく意見も消極的なものになりますが、運営状況を見る限り必要性そのものに疑問を覚えます。	50代男性
赤字のたれ流しを一刻も早くなくすべきだ。	50代男性
バス停より遠い区民は利用しないので税の不公平な分配だと思う。	50代男性
どのバスのバス停なのか分かり易いようにバスの色と同じ停留所の時刻表塔であれば遠くからでも認識できてよいのでは。路線バスについても同じ。CM 重視の車色なので、どこ行きか遠目からは分からない。行き先の文字が見えにくい。	50代女性
私はBーぐるのことをこのアンケートで知ったが、まず現状の料金がいくらか記載がなく、もうそれだけであまり興味が持てない。利用していない人にとっては一番関心のあることです。通常のバス料金200円と同じなのかどうかともわからない。それが一つの目安ですよ。それを払ってさらに補助しているのですか？	50代女性
イメージキャラクターのグッズはいらないと思います。路線の運行の安全に邁進して下さい。協議会も税金でまかなわれているのであれば廃止を考えてもよいと思います。	50代女性
利用出来る対象者が限られているのではないかと。皆が平等に利用出来る環境にない。つまり公共の交通機関ではない。運賃が通常200円100円で運行されているのでは変だと思う。しかも、そこに補助金が出されるのはおかしい。	50代女性
このアンケートが来て初めてBーぐるをネット検索してみました。1回乗ってみようとは思っていましたが、うわさで申し込み制とか聞いていたのでやめたけど、そうじゃなかったので安心しました。でも20分待つなら歩くかタクシーにします。	50代女性
世田谷に住んでいた頃に東急コーチという小さなバスが路線バスが通れないような細い道を通して運行していました。Bーぐるは幹線道路や地下鉄の走る場所を通過しており、それほど必然を感じさせません。	50代女性
個人的には春日・後樂園・シビックセンターからの帰りのみが有益です。歩いて走っているのを見かけると結構乗っているときもありますが、空いているときも多い。まず本数を曜日や時間帯で減らしては？平日土曜日までの午前中は多めで、夕方や日曜日は減らすとか、他の区がやっていることより、やっていないことやとにかく、幼児年寄りへの保育・介護が先では。	50代女性
バスのルートからは外れている地域なので関心がない。路線バスとの連携、バスのルートの完備改善をする必要がある。文京区民の数からして、利用者が少ない様に思えます。	60代男性



自由意見	性別年代
車内の近隣の店や歴史文化の紹介にお嬢さんを使うのはやめてほしい。映像が勝負なのにみっともない(失礼)字幕と商品・風景だけで充分。品良くしてほしいです。	50代女性
都バスと一緒に路線を走る事はおかしいと思います。シルバーバスを持っている人は都バスに乗ると思います。	60代女性
利用する人は子供はめずらしい。お年寄りには駅まで行く、病院へ行く。一般の人は自家用車で移動すると思うのであまり期待は出来ないと思う。	70代男性
無駄づかいはやめましょう。	70代女性

#### (6) 感謝、激励等の言葉

自由意見	性別年代
便利なので続けて下さい。	30代女性
ここまで税金で補助を行っているとは思っていませんでした。必要なところに必要なものを、区民の声に耳を傾けよりよいサービスになることを切に願っています。頑張ってください。	40代男性
頑張してほしい!	40代男性
利便性を向上させることによって活性化を図ってほしい。	40代女性
生活のため以外に他の地域の方が乗りたいと思うバスになればよいと思います。	40代女性
とてもよい事だと思うのでもっと広くたくさんの方が利用するようになるのを願っています。	40代女性
ルートが増えたことをよく知りませんでした。今後も継続されることを願います。	50代男性
在ることがよいと思う。	50代女性
大変便利に使っています。年配の方も多く利用していますが、通路が狭いので足元が危ないように思います。	60代女性
体の不自由な人、特に高齢者がコミュニティバスを利用し外出できることは大変よい事です。区内のバスを大いに活用し地域の活動範囲を広げるようBーぐるのこれからを期待します。	60代女性
家内と一緒にとても便利に利用させて頂いています。感謝です。	70代男性
文京区のはずれに位置するため、文京区内の移動には大変不便でした。時間はかかりますがバス一本で区内目的地に行けることを心から感謝申し上げます。	70代女性
身障者なので乗る事はなかったが、ぜひ頑張って続けて下さい。	70代女性
ある事により使いたい時に使う。私としては大変便利に使わせていただいています。	70代女性
区内移動が楽になった(高齢者なので利用しやすい)。乗換券の発行はありがたい。	80歳以上男性
家族で利用させてもらい助かっています。	80歳以上男性
私は病院など通院に利用しています。とても助かります。	80歳以上女性
通院にとっても便利でした。	80歳以上女性
感謝して使わせていただいております。大きな希望として、反対路線のコースが一日も早く運行していただければ幸いとみんなで話し合っています。ぜひお願いします。助かっています。ありがとうございます。	80歳以上女性
脚が悪いので、Bーぐるはとても助かります。巣鴨にももう少し近くまで行ってけると本当に助かります。	80歳以上女性

#### (7) 親しみを感じる、好イメージ等の意見

自由意見	性別年代
「ワンワンバスだー」と同じ保育園の子ども達にも人気のようです。通勤には路線ルートのマイナーさから使いませんが、子ども向けのイベントなどあれば、是非有料でも参加記念品等あれば参加してみたいと思います。	30代女性
学生の作った町おこしCMがゆるくて面白い。ゆるキャラも登場してほしい。	30代女性
キャラクターはかわいいと思います。	30代女性

自由意見	性別年代
かわいらしいイラストの描かれた小さなバスを通りで見ると癒されます。文京のまちでたくさん見たいです。	40代男性
バスモとスイカでBーぐるに乗れるのだからシビックセンターなど区の施設でもBーぐるのキャラクターが描かれているバスモやスイカを作ってはどうか？	40代男性
週末を中心に利用しています。運転手さんの皆さんも親切ですし、是非区民や観光客の方々に使ってもらえるよう広報活動に力を入れていただければと思います。子供たちも「わんわんバス」と喜んでます。	40代男性
このサービスは区のイメージとしてとてもよいです。ただ、予算の問題もあるので、多くの区民が納得するルートを行くのは難しいでしょう。時間と余裕のある時に利用は限られています。	40代女性
Bーぐるのデザイン(犬)は可愛いと思う。	40代女性
警察のピーポ君のように文京区のイメージキャラクターとして「びい」「るう」のグッズをシビックセンターやネットで売っているとよいと思います。わんこ(犬)なのでかわいいと思います。	40代女性
ハチ公バス(渋谷)ちいパス(港区)めぐりん(台東区)など、子供がコミュニティバス好きであって乗ることもよくあります。おそらくラッピングバスに心をひかれるのでしょう。そういう意味でBーぐるは少し地味かも知れませんが、正直「びい」「るう」の存在も知りませんでした。生活のため以外に他の地域の方が乗りたいと思うバスになればよいと思います。	40代女性
見た目にもかわいいバスなので、ほのぼのとした気分になります。安くて便利なのでとても助かっている人は多いと思います。ぜひこのままの状態が続けてほしいです。	50代女性
コミュニティバスが走っているという事で、何か地域をまわってみたいという気が起きてきた。	60代女性
Bーぐるを見つけたとき親しみを感じ、小さくて愛らしく思います。	70代女性

#### (8) その他

自由意見	性別年代
大学が徒歩圏かつメトロも近いのでまず利用しません。役に立たないアンケートで申し訳ないです。集計頑張ってください。	20代女性
申し訳ありません。方向が会社と違い、ほとんどがバイクを使うため、Bーぐるは必要ありません。	20代女性
バスの存在は知っていましたが、近所を通っていないので利用したことがありません。見た事ありませんでした。	40代女性
住んでいる場所が沿線から少し外れているので、今回答えようの無い質問がありました。コミュニティバスそのものはとてもよいと思っています。たぶん、近くを走ってればもっと利用していると思います。	30代男性
地域的にバスを見る機会は少なく、利用した事は一度も無いが、区役所を尋ねられた際、区役所前のバス停でバスを待っている人は必ず居るように思うので区民の為にはなっていると思う。お年寄りやベビーカー等を利用する方には便利なのは。	30代女性
Bーぐるの存在すら知らなかったので回答しづらかったです。自分は本郷三丁目に住んでいるのでバスのルート自体に魅力を感じません。東大周りのルートがあれば関心を持ちます。	40代女性
存在をあまり知らなかったのとルートが身近でないため具体的な意見を出せなく残念です。	40代女性
まだ、ベビーカーが必要な子供がおり、なかなか利用できませんが、しばらくしたらもっと乗るかもしれません。	40代女性
全く利用する機会が現在ないので、なるべく税金を費やすことなく運営して頂きたいです。	30代女性
私の住んでいる場所の近隣を通る訳ではないので、ほとんど意識していませんでした。	40代女性

自由意見	性別年代
自宅位置からは駅等に出る場合、かえって遠回りになる為、使うことはほとんどありません。娘は通学にはほぼ毎日使用しているので、助かっています。	50代女性
残念ながら近くにバス停がなくどうしても都バスさんに乗ってしまいます。すみません。利用したいのですが、残念です。	50代女性
まだ利用したことがないので、特に意見はないし何とも言えないのが現状である。	60代男性
大塚六丁目方面には来ていないので、関心はありません。	60代男性
近所にバス停がないので、他の場所で急に乗ろうと思っても勝手がわからない。	60代男性
湯島はまったく利用できない地域です。意見を求められても無理です。	60代女性
家からバス停が遠いのであまり利用する機会がない。	60代女性
ほとんど利用したことがないので何ともいえません。	60代女性
家の近くにバス停がないので利用する意味がない。	60代女性
Bーぐるはたびたび目にするが、私が利用するところには行かないので利用した事がない。	60代女性
あまり利用しないので何ともいえません。普段はシルバーパスを使っています。	70代女性
利用の機会があまりありません。	70代女性
まだ一度も乗ったことがないと云う事はルートに行く事があまりないので興味がありませんでした。	70代女性
以前はよく利用していたが、シルバーパスを購入することによりあまり利用しなくなった。利用するとすれば、Bーぐるではなく、台東区の「めぐりん」は頻繁に利用している。	70代女性
私はほとんど利用しませんが、小日向の方はよろこんであります。	70代女性
毎日の(活動)生活圏内にありませんが、もう少し関心を持つように努力したいと思います。	70代女性
今、住んでいるところが千代田区に近接しているところ。文京区の行政施設に離れていて、Bーぐるを含め恩恵に接していません。文京区の過疎地にいるようです。	70代女性
私はひざが悪くてタクシーしか利用できません。若い時からバスの利用は苦手でしたので、回答もできません。	80歳以上男性
わざわざBーぐると言って何をするかわからない。分かりやすくコミュニティバス事業についてなら意見も出る。	80歳以上男性

コミュニティバスに関する区民アンケート調査報告書

平成26年3月発行

発行 文京区区民部区民課

編集 文京区区民部区民課

〒112-8555 東京都文京区春日1丁目16番21号

TEL 03-3812-7111(代表)

調査 さんぼみち総合研究所株式会社

古紙再生紙を使用しています。