区内循環バス導入に向けた
アンケート調査結果

平成２１年１月

墨　田　区

《 目　次 》

調査の目的・内容..... 1

１．ＷＥＢアンケート調査結果..... 2

２．主要観光施設インタビュー調査結果..... 8

３．区民アンケート調査結果..... 13

４．アンケート調査結果のまとめ..... 24

参考資料：アンケート調査票..... 28

調査の目的・内容

（１）調査の目的

東京スカイツリーや北斎館などの建設により、観光客が増大することが予想される。今後、観光客の利便性及び区民の日常的な利用が促進される交通システムの充実に向け、観光拠点や商業拠点を結ぶ回遊性の高い『周遊バス』の導入を検討するための基礎資料とする。

（２）調査内容（アンケート調査の構成）

１）ＷＥＢアンケート調査の概要	
目的	・東京スカイツリー来訪の際の観光周遊バスの利用意向 ・東京スカイツリーから他の観光施設への観光周遊の可能性 ・観光周遊バスに対する観光客のニーズ
有効回答数	2183 票
調査日	平成 20 年 9～11 月：アンケート実施
２）主要観光施設インタビュー調査の概要	
目的	・他の観光施設来訪の際の観光周遊バスの利用意向 ・周遊の際の観光周遊バスの利用意向 ・観光周遊バスに対する観光客のニーズ
対象施設・調査日	①江戸東京博物館（10/18）　②向島百花園（10/4） ③錦糸町オリナス（9/23）　④東武博物館（10/13） ⑤浅草寺周辺（台東区）（9/23）　⑥亀戸天神社（江東区）（10/25） ※調査日はすべて平成 20 年実施
有効回答数	660 票
３）区民アンケート調査の概要	
目的	・区民の観光周遊バスの利用意向 ・公共交通に関するニーズ
有効回答数	620 票
調査日	平成 20 年 10 月 1 日～10 月 14 日：アンケート実施

１．ＷＥＢアンケート調査結果

（１）スクリーニング調査結果

約 41,000 人を対象にスクリーニング調査を実施し、本格調査の対象者を絞り込んだ。

問１　東京スカイツリー（新タワー）の来訪意向

約 15%の方が開業後１年以内、約 6%の方が３年以内、約 59%の方が時期は不明だが訪れると回答しており、全体の約８割に東京スカイツリーの来訪意向がある。

表１　東京スカイツリー（新タワー）の来訪意向

	開業１年以内に訪れる	開業３年以内に訪れる	時期は不明だが訪れる	訪れない	合計
票数（人）	6,136	2,493	24,468	8,205	41,302
割合（%）	14.9	6.0	59.2	19.9	100.0

問２　東京スカイツリーを訪れる際の交通手段

東京スカイツリーへ来訪する際の交通手段としては鉄道が多く、全体の約 63%となっている。

飛行機から鉄道を乗り継ぐ、高速バスから鉄道に乗り継ぐ人を加えると、全体の約 79%が東京スカイツリーの最寄り駅まで鉄道を利用する結果となっている。

表２　東京スカイツリーを訪れる際の交通手段

	自家用車	鉄道	飛行機と鉄道	高速バスと鉄道	ツアーの交通手段	路線バス	徒歩・自転車	その他	合計
票数（人）	5,047	20,944	4,179	1,167	1,048	350	122	240	33,097
割合（%）	15.2	63.3	12.6	3.5	3.2	1.1	0.4	0.7	100.0

注：問１で東京スカイツリーへの来訪意向がある 33,097 人を対象

上記の質問結果から、「開業後３年以内に東京スカイツリーを訪れる意向があり」、かつ「東京スカイツリーの最寄り駅まで鉄道を利用する」と回答した人の中から、本格調査の対象者をランダム抽出した。

スクリーニング調査で絞り込んだ対象者のうちから､2,891 人を対象に本格調査を実施した。

回収数（回答完了数）は、2,225 人であり、回収率は 77.0%であった。

回収数のうち、有効回答数は 2,183 人であった。

調査期間	2008/9/19 ～ 2008/11/4	
依頼数	2,891	調査依頼した対象者数
回答完了数	2,225	回答完了者数
回収率	77.0 %	（回答完了数/依頼数）
有効回答数	2,183	集計対象とする有効回答の対象者数

（２）本格調査結果

①回答者の個人属性

回答者は、関東地方の居住者が約６割、関東地方以外の地域の居住者が約４割となった。

回答者の年齢層・性別は、ほぼ均等である。

②回答結果

問１　東京スカイツリーを訪れる際の下車駅

業平橋駅と押上駅は徒歩、その他の駅については観光周遊バスがあることを想定して、東京スカイツリーを訪れる際の下車駅を回答してもらった。

東京スカイツリーの最寄り駅である押上駅で下車すると回答した人が約５割、業平橋駅で下車すると回答した方が約２割と多くなった。

一方で、錦糸町駅、両国駅、また区外の上野駅や浅草駅で下車して東京スカイツリーを訪れると回答する人もいた。

表 3　東京スカイツリーを訪れる際の下車駅意向の割合（%）

業平橋駅	押上駅	両国駅	錦糸町駅	亀戸駅	浅草駅	上野駅	その他	合計
17.4	46.2	2.8	8.7	0.6	8.0	15.7	0.4	100.0

注）端数処理により、合計しても 100%にならない。

問２　観光周遊バスの利用意向

下車駅から東京スカイツリーへ移動する際の観光周遊バス（15 分間隔、100 円の条件）の利用意向を回答してもらった。

東京スカイツリーの徒歩圏である業平橋駅と押上駅を除いて、下車駅別の観光周遊バスの利用意向の割合を整理すると下表のとおりとなる。

観光周遊バスが運行されていることを想定して下車駅を回答したしてもらったため、観光周遊バスの利用意向が高い結果となった。

このような結果から、東京スカイツリーを訪れる際に、最寄り駅以外の錦糸町駅や両国駅等の駅から、観光周遊バスを利用したいという意向があることが把握できる。

表 4　下車駅別の観光周遊バスの利用意向の割合（%）

	両国駅	錦糸町駅	亀戸駅	浅草駅	上野駅	その他	合計
利用する	95.2	95.8	100.0	94.9	96.8	66.7	95.7
利用しない	4.8	4.2	0.0	5.1	3.2	33.3	4.3
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

問３　サービス水準と利用意向の関係

運行間隔と運賃のパターンを提示して、観光周遊バスの利用意向を回答してもらった。

運行間隔が短いほど、また、運賃が安いほど利用意向の割合が高くなる。

運行間隔 15 分・運賃 100 円をベースとして見ると、運行間隔が 15 分よりも長くなると利用意向の割合が大幅に低下する。また、運賃が 100 円よりも高くなると利用意向の割合が大幅に低下する。

例えば、運行間隔 15 分に固定して比較した場合、運賃 100 円から 200 円に変化させると利用者数は約 25%まで減少すると想定される。また、運賃 100 円に固定して比較した場合、運行間隔を 15 分から 30 分に変化させると利用者数は約 37%に減少すると想定される。

表 5　15 分・100 円を基準とした場合の利用率の変化

		運賃		
		0 円	100 円	200 円
運行間隔	10 分	1.41	1.05	0.39
	15 分	1.29	**1.00**	0.25
	30 分	0.75	0.37	0.17
	60 分	0.44	0.13	0.12

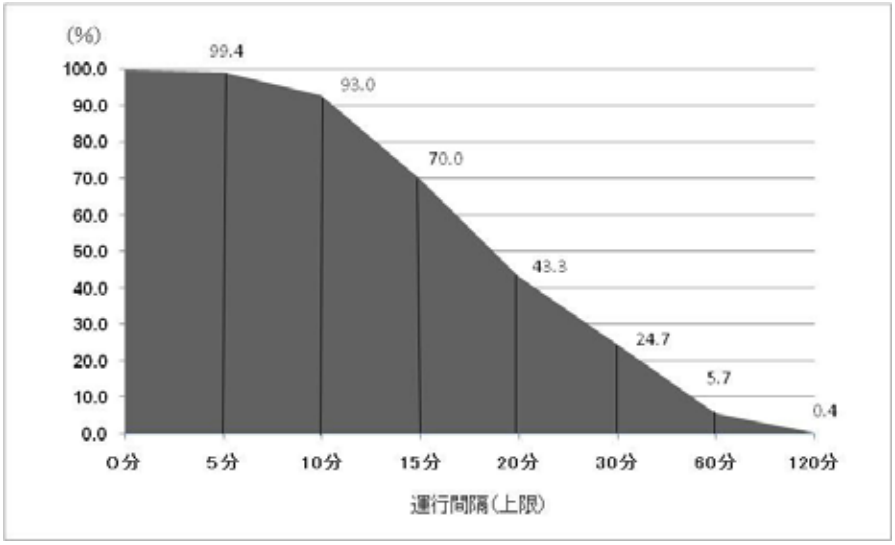
注）運行間隔 15 分運賃 100 円の利用率を 1 とした場合の運賃・運行間隔と利用率の関係

問４　運行間隔の水準と許容率

観光周遊バスを運行する場合の最低限の運行間隔（これよりも運行間隔が長いと利用されない間隔）を回答してもらった。

運行間隔が 10 分の場合は 9 割以上の方に許容され、15 分の場合には 7 割の方に許容される。一方で、運行間隔が 20 分以上となると、許容率が 5 割を下回る。

図 1　運行間隔の許容率



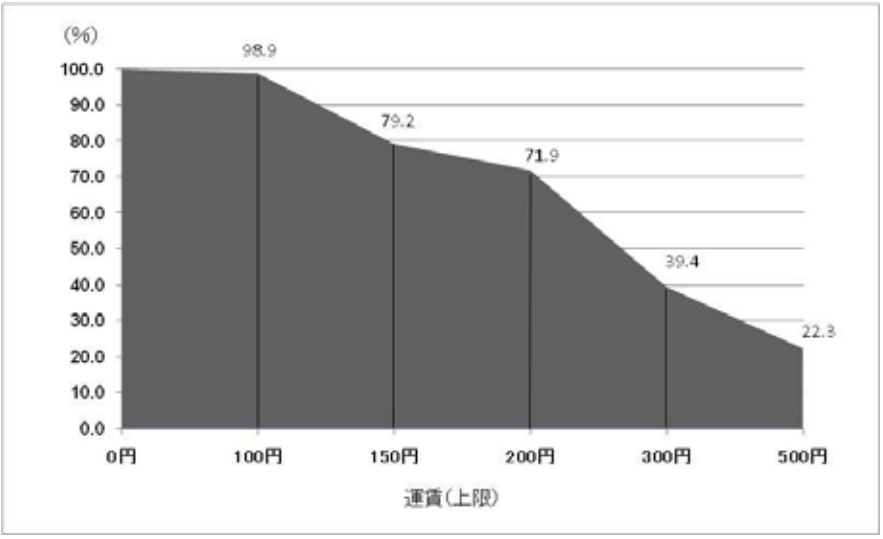
注）許容率：「この運行間隔なら利用する」という割合

問５　運賃の水準と許容率

観光周遊バスを運行する場合の運賃の上限（これよりも運賃が高いと利用されない金額）を回答してもらった。

運賃が 100 円の場合は９割以上の人に許容され、200 円の場合には７割以上の方に許容される。一方で、運賃が 300 円以上となると、許容率が４割を下回る。

図２　運賃の許容率



注）許容率：「この運賃なら利用する」という割合

問６　東京スカイツリー来訪時の立ち寄りエリア

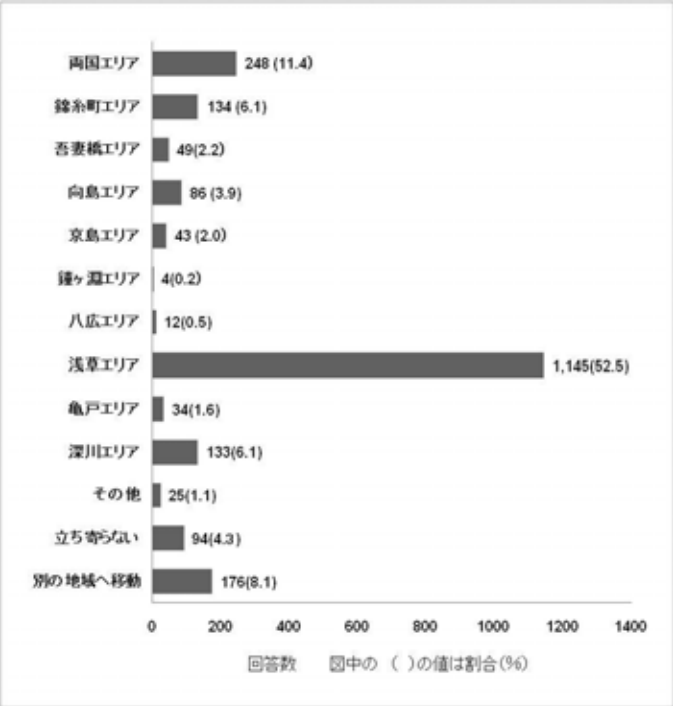
東京スカイツリーを来訪した際にあわせて立ち寄るエリアを１つ回答してもらった。

「立ち寄らない」「別の地域へ移動」の回答者を除くと、約３割の人が墨田区内を観光する意向があり、浅草・亀戸・深川周辺のエリアを含めると約９割の人が周辺エリアで観光する意向がある。

特に、浅草エリアと回答した人が最も多く、全体の５割を超えている。区内では両国エリアが約 11%、錦糸町エリアが約６％の回答があることから、東京スカイツリー来訪にあわせた観光周遊のターゲットとして考えられる。

一方で、吾妻橋、向島、京島、鐘ヶ淵、八広エリアは、立ち寄り意向が少なかった。

図３　東京スカイツリー来訪時の立ち寄りエリア



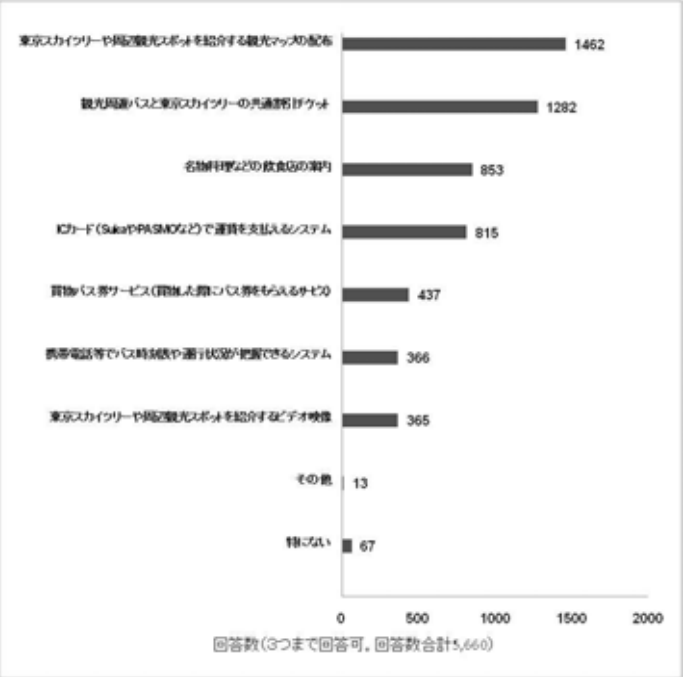
問７　観光周遊バスに必要なサービス

観光周遊バスに必要なサービスを回答してもらった。

「東京スカイツリーや周遊観光スポットを紹介する観光マップの配布」と回答する人が最も多いことから、観光周遊バスでの観光情報案内が期待されている。

また、「観光周遊バスと東京スカイツリーの共通割引チケット」と回答する方も多いことから、東京スカイツリーとの連携サービスが期待されている。

図４　観光周遊バスに必要なサービス



問８　観光周遊バスに必要な設備

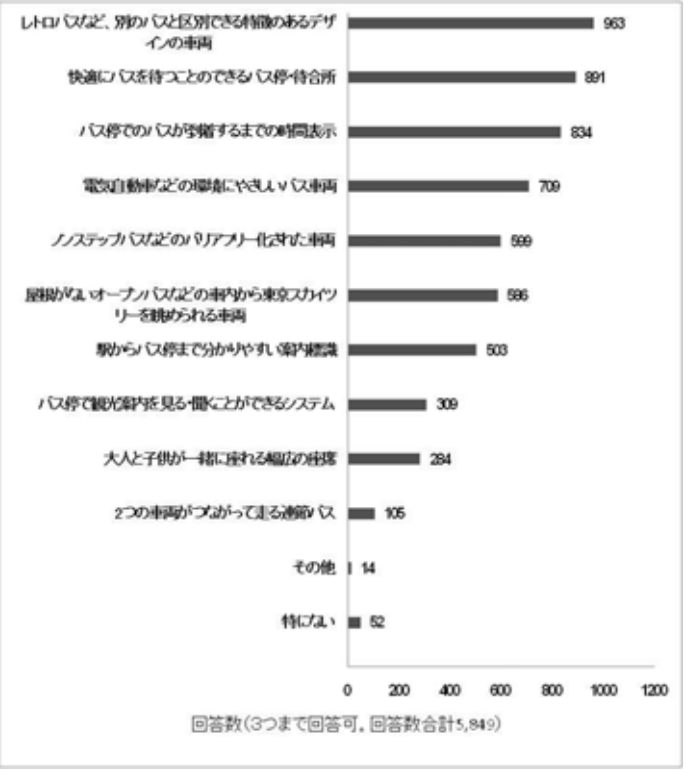
観光周遊バスに必要な設備を回答してもらった。

「レトロバスなど、別のバスと区別できる特徴のあるデザインの車両」と回答する方が最も多いことから、墨田区の観光周遊バスとして相応しい、特徴のあるデザインの車両が期待されている。

さらに「電気自動車などの環境にやさしいバス車両」や「ノンステップなどのバリアフリー化された車両」と回答する人も多いことから、環境やバリアフリーにも配慮した車両の導入も期待されている。

また、「快適にバスを待つことのできるバス停・待合所」や「バス停でのバスが到着するまでの時間表示」と回答する人も多いことから、車両だけではなく、バス停等のバスを待つ環境整備が求められている。

図５　観光周遊バスに必要な設備



問９　東京スカイツリーを活用した観光活性化のアイディア

東京スカイツリーを活用した地域の観光活性化のアイディアを自由回答方式で回答してもらった結果、以下の回答が多かった。

〇東京スカイツリーや周辺観光施設等との共通割引制度

〇観光情報提供・ＰＲの媒体としての活用（車内での観光情報提供）

〇イベントや周辺観光ツアー・モデルコースの交通手段としての活用

問 10　墨田区のイメージ

墨田区のイメージを回答（自由回答）してもらった。

「下町・人情」や「隅田川」、「花火大会」、「相撲・国技館」、「江戸・伝統・歴史」などのイメージが強い。

特に、「下町・人情」は、回答者の約３割の人が回答している。

観光周遊バスを運行するうえでも、これらの地域イメージの活用が望まれる。

一方で、約２割の方が「イメージ無し」と回答しているので、墨田区の知名度を高める取り組みが求められる。

図 6　墨田区のイメージ

２．主要観光施設インタビュー調査結果

問１　回答者の個人属性

①年齢層

６施設合計でみると、回答者の年齢層は 30 歳代から 60 歳歳以上が多い。向島百花園や亀戸天神社は 60 歳以上の割合が多く、錦糸町オリナスは 10 歳代、浅草寺周辺は 20 歳代が多い。

②居住地

６施設合計でみると、墨田区及び 23 区内居住者が６割を超えている。江戸東京博物館や浅草寺周辺は、東京都以外の居住者の割合が高く、広域から観光客を集めていると想定される。

一方で、錦糸町オリナスは、墨田区及び 23 区内居住者の割合が高く、近隣から来訪者を集めていると想定される。

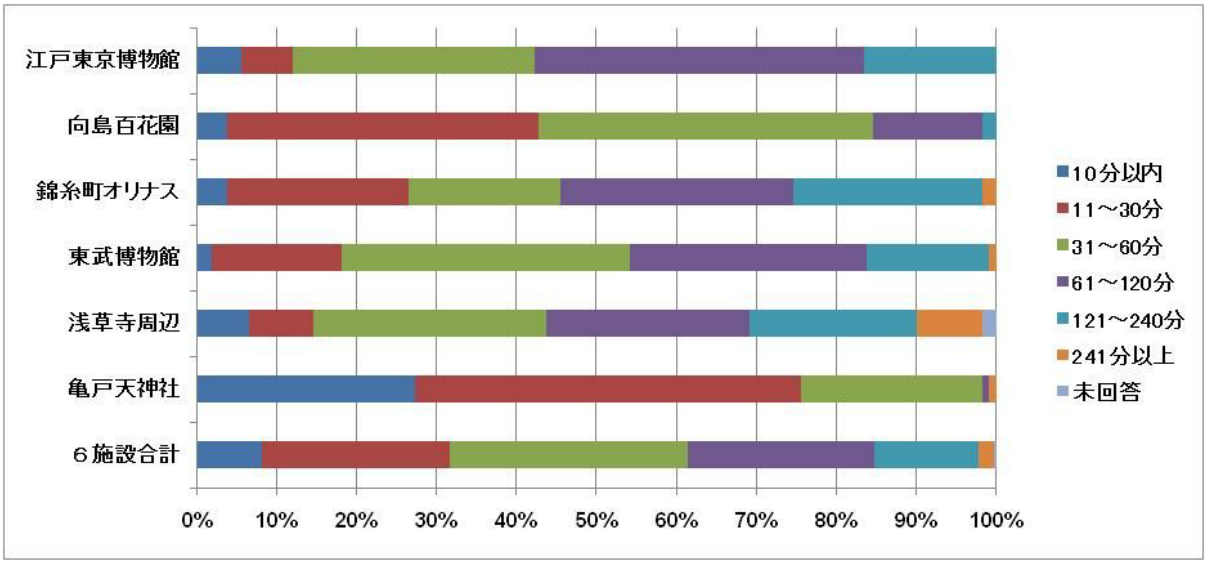
③職業

６施設合計でみると会社員等（公務員も含む）が多い。錦糸町オリナスは学生の割合が多い。

問２　当該施設の滞在時間

６施設合計でみると、31～60 分の滞在時間が多い。120 分以内の滞在者の割合は約８割となる。亀戸天神社は短時間の来訪が多い。

図１　当該施設の滞在時間



問３　立ち寄り場所

各施設ともに、立寄無し・未定と回答する人が多い。

立寄場所と回答している地区・施設は、両国、錦糸町、浅草、上野、亀戸、向島百花園および白鬚神社などが挙げられる。

表１　主な立ち寄り場所の回答

立ち寄り場所	回答数	割合（%）	立ち寄り場所	回答数	割合（%）
浅草	40	6.0	両国	17	2.5
上野	23	3.4	その他	168	25.0
亀戸	21	3.1	立寄無し・未定	382	56.9
錦糸町	20	3.0	合計	671	100.0

注：複数回答有り。端数処理により、合計しても 100%にならない。

問４　観光施設までの交通手段

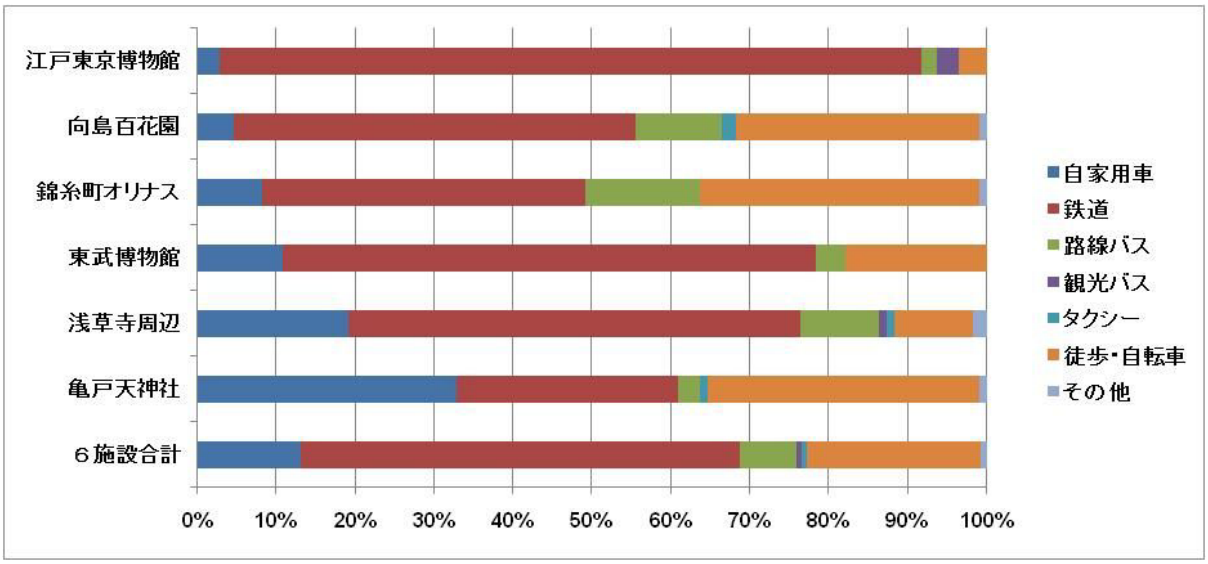
６施設合計をみると、５割以上が鉄道利用となっている。

特に、江戸東京博物館は広域から来訪することもあり、鉄道の利用率が約９割となっている。

このような特性は、墨田区及び周辺の観光施設が、鉄道駅からアクセスしやすいところに立地していることが一つの要因となっていると考えられる。

一方で、駅から離れている亀戸天神社では鉄道よりも自家用車の利用率が高い。

図２　当該施設までの交通手段



問５　鉄道を利用した場合の下車駅

施設別に下車駅を見ると、江戸東京博物館は両国駅、錦糸町オリナスは錦糸町駅、東武博物館は東向島駅、浅草寺周辺は浅草駅が９割を超えている。

一方で、向島百花園は東向島駅と東武曳舟駅、亀戸天神社は亀戸駅と錦糸町駅のように、複数の駅で一定の利用が見られる。

表２　鉄道を利用した場合の下車駅

施設	下車駅の割合
①江戸東京博物館	両国駅 97.9%　　その他 2.1%
②向島百花園	東向島駅 64.3%　東武曳舟駅 21.4%　その他 14.3%
③錦糸町オリナス	錦糸町駅 97.8%　その他 2.2%
④東武博物館	東向島駅 95.9%　その他 4.1%
⑤浅草寺周辺	浅草駅 90.3%　　その他 9.7%
⑥亀戸天神社	亀戸駅 83.9%　　錦糸町駅 12.9%　その他 3.2%

注：利用率 10%以上の駅を表示

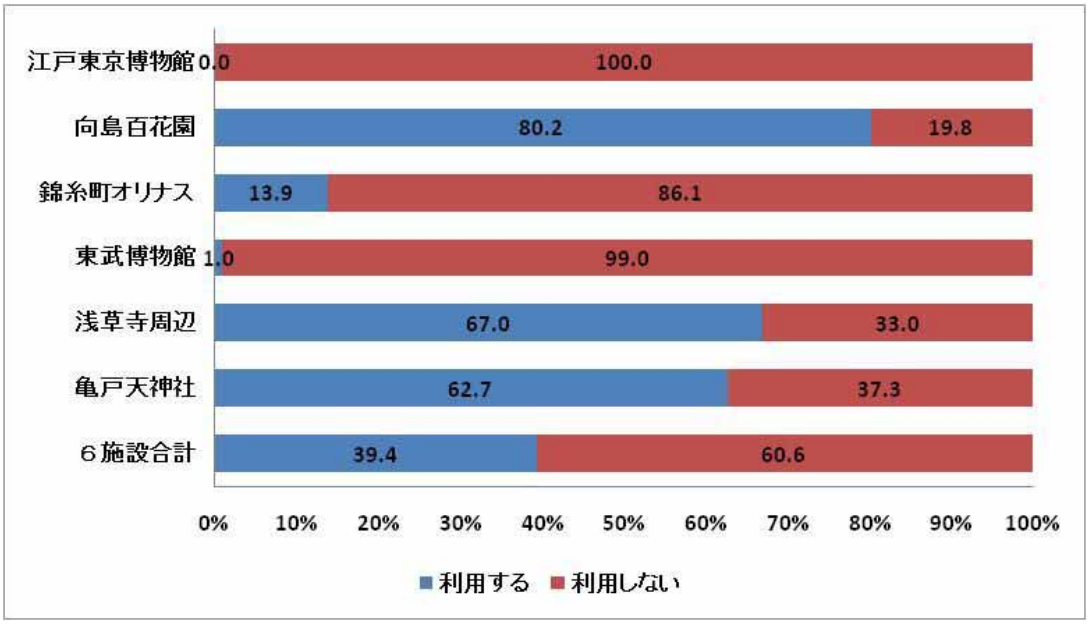
問６　観光施設アクセスの観光周遊バスの利用意向

最寄り駅と当該施設との間に観光周遊バスが運行された場合の利用の有無を回答してもらった結果、駅に近い江戸東京博物館、錦糸町オリナス、東武博物館では、利用しないと回答した人が多かった。

一方で、駅から離れている向島百花園と亀戸天神社では利用すると回答した人が多かった。

浅草寺周辺では、駅に近い雷門の前でインタビュー調査を実施したが、利用すると回答した人が多かった。これは、浅草地区を巡るうえで観光周遊バスを利用したいとの意向があると想定される。

図３　駅から当該施設までの観光周遊バスの利用意向の割合

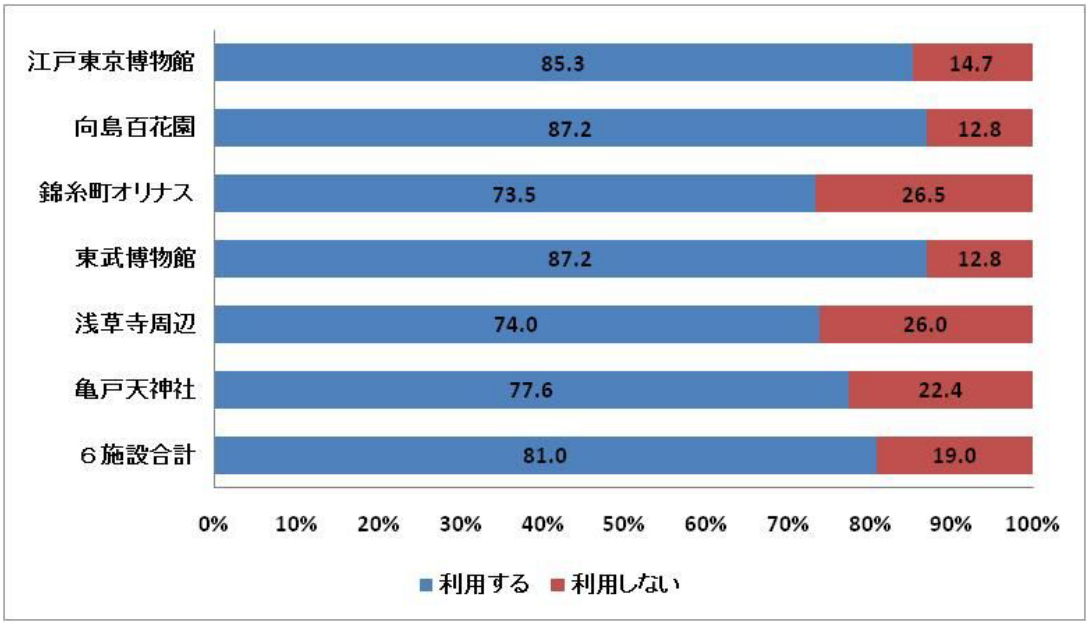


問７　観光周遊の場合の観光周遊バスの利用意向

当該施設と東京スカイツリーの間に観光周遊バスが運行された場合の利用の有無を回答してもらった結果、全ての施設において、利用すると回答した人が７割を超えた。

観光周遊バスに関するインタビュー調査であったために、利用意向の割合が高くなる傾向にはあると考えられるが、東京スカイツリーと周辺の観光施設を巡る観光周遊を推進するうえで、観光周遊バスが重要な交通機関となることが予想される。

図４　東京スカイツリー～当該施設の観光周遊バスの利用意向の割合



問８　サービス水準と利用意向の関係

運行間隔と運賃のパターンを提示して、観光周遊バスの利用意向を回答してもらった。

運行間隔が短いほど、運賃が安いほど利用率が高くなる。

運行間隔 15 分・運賃 100 円をベースとして見ると、運行間隔が 15 分よりも長くなると利用率が大幅に低下する。また、運賃が 100 円よりも高くなると利用率が大幅に低下する。

表３　15 分・100 円を基準とした場合の利用率の変化

		運賃		
		0 円	100 円	200 円
運行間隔	10 分	2.01	1.12	0.75
	15 分	1.68	**1.00**	0.60
	30 分	0.45	0.23	0.12
	60 分	0.12	0.04	0.01

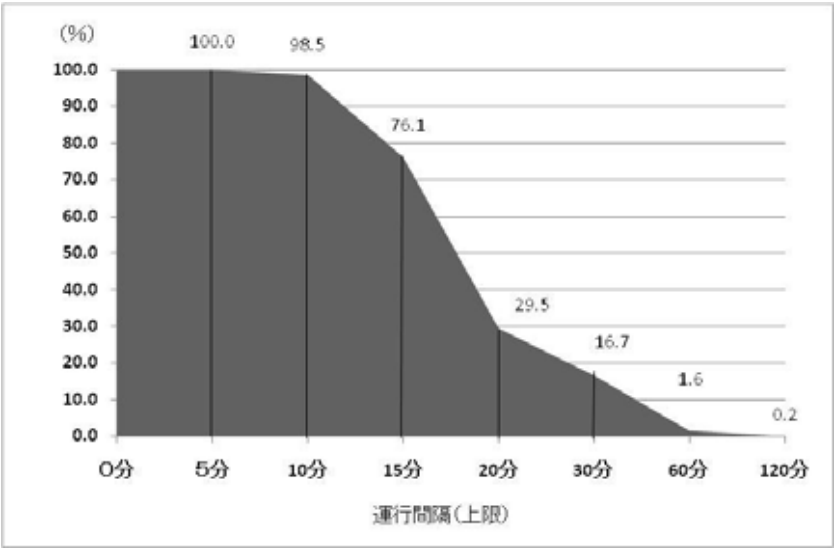
注）運行間隔 15 分運賃 100 円の利用率を 1 とした場合の運賃・運行間隔と利用率の関係

問９　運行間隔の水準と許容率

観光周遊バスを運行する場合の最低限の運行間隔（これよりも運行間隔が長いと利用されない間隔）を回答してもらった。

運行間隔が 10 分の場合は９割以上の人に許容され、15 分の場合には約８割の人に許容される。一方で、運行間隔が 20 分以上となると、許容率が 50%を大幅に下回る。

図 5　運行間隔の許容率



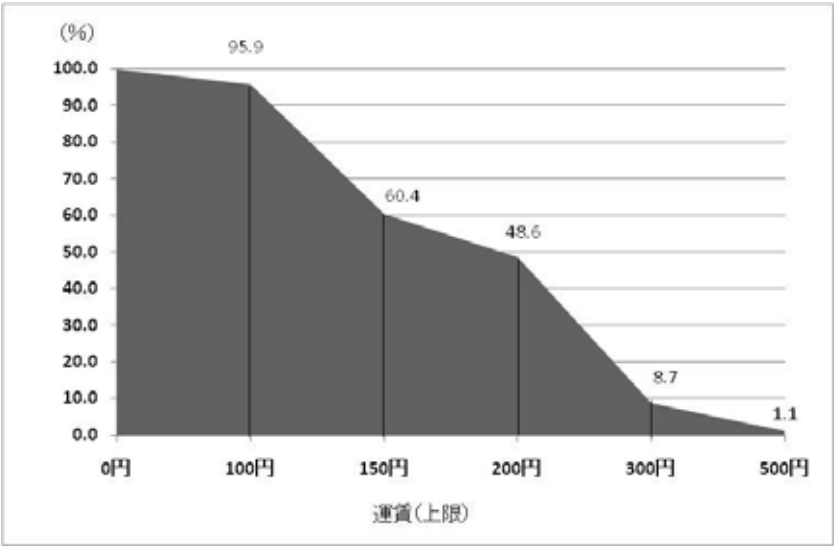
注）許容率：「この運行間隔なら利用する」という割合

問 10　運賃の水準と許容率

観光周遊バスを運行する場合の運賃の上限（これよりも運賃が高いと利用されない金額）を回答してもらった。

運賃が 100 円の場合は９割を超える人に許容され、150 円の場合には約６割の人に許容される。一方で、運賃が 200 円以上となると、許容率が 50%を下回る。

図 6　運賃の許容率



注）許容率：「この運賃なら利用する」という割合

３．区民アンケート調査結果

問１　個人属性

回答者の年齢層は、20 歳代が少ないが、30 歳代以上はほぼ均等である。

職業としては、会社員等（公務員も含む）が多い。

居住地としては、区内の全ての町丁目から回答者を得られた。

表１　地区別回答内訳一覧表

地区	回答者数	割合（%）
両国	14	2.3
千歳	8	1.3
緑	26	4.2
立川	13	2.1
菊川	18	2.9
江東橋	10	1.6
横網	1	0.2
亀沢	15	2.4
石原	27	4.4
本所	26	4.2
東駒形	18	2.9
吾妻橋	8	1.3
錦糸	12	1.9
太平	17	2.7

地区	回答者数	割合（%）
横川	16	2.6
業平	16	2.6
向島	37	6.0
東向島	65	10.5
堤通	22	3.5
墨田	61	9.8
押上	25	4.0
京島	25	4.0
文花	27	4.4
八広	60	9.7
立花	42	6.8
東墨田	5	0.8
不明･未回答	6	1.0
合計	620	100.0

問２　日常的な行動の状況

①外出の目的

鉄道、バス、自動車を利用する日常の外出特性を回答してもらった結果、外出の目的としては、通勤が多かった。次いで、買物、私事の順であった。

表 2　外出の目的

目的	回答数	割合（%）	目的	回答数	割合（%）
通勤	289	46.6	業務	28	4.5
通学	5	0.8	私事	90	14.5
買物	176	28.4	その他・未回答	9	1.5
通院	23	3.7	合計	620	100.0

②外出の頻度

全体の平均で、週あたり約 3.9 回（日）の外出頻度であった。

目的別にみると、通勤、通学、業務の目的では、週５回（平日ほぼ毎日）に近い。一方、買物、通院、私事は、外出頻度が低くなる。

表 3　外出の頻度（週当たりの外出回数）

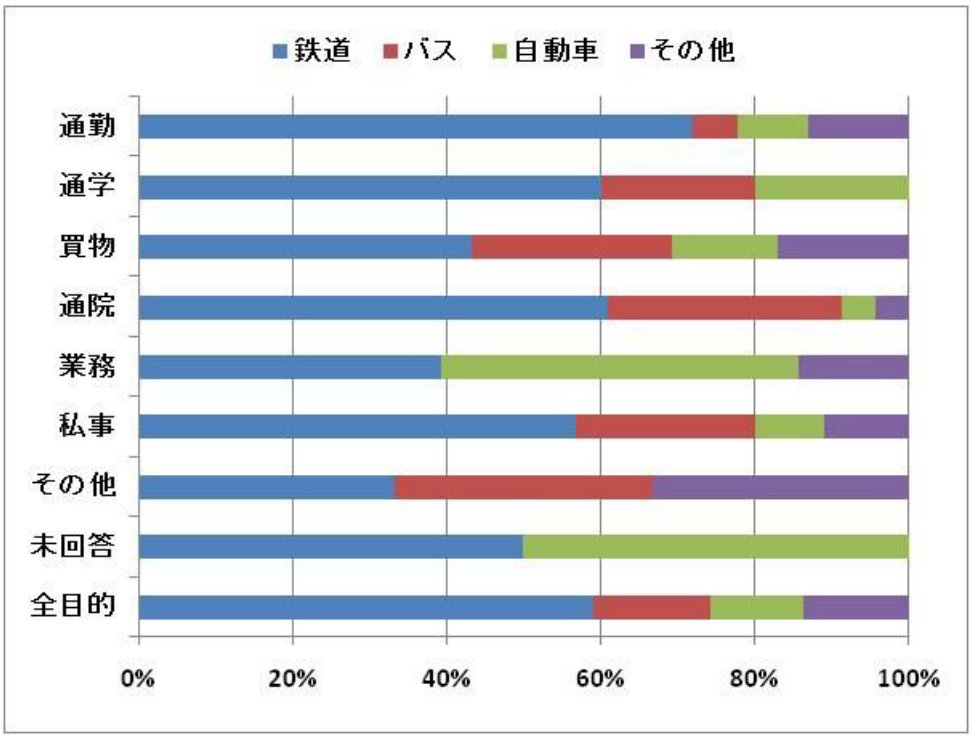
目的	回答数	目的	回答数
通勤	4.87	通院	1.76
通学	4.40	業務	4.29
買物	3.34	私事	2.32

③利用交通手段

全体でみると鉄道の利用が約６割と高い。公共交通を利用した日常の外出が多いことが分かる。特に通勤目的では、鉄道の利用率が約７割と高い。

バスを利用、つまり出発地から目的地までバスを利用する外出の割合は、全体の約 15%となっている。

図１　利用交通手段の構成



④外出先

外出先としては、区内よりも区外の割合が高い。特に、台東区、中央区、江東区、千代田区、港区など東京都区部が多い。

区内では、錦糸２丁目、江東橋４丁目、太平４丁目などの錦糸町駅周辺の地区が多い。

区外への外出や、錦糸町駅周辺などへの外出が多いことから、周辺住宅地と駅を結ぶ交通機関が求められている。

表４　区内・区外の割合

区内	区外	合計
26.7%	73.3%	100.0%

表５　主な外出先

区内	回答数	区外	回答数
錦糸２丁目	19	台東区	45
江東橋４丁目	5	中央区	39
太平４丁目	5	江東区	39
文花２丁目	5	千代田区	38

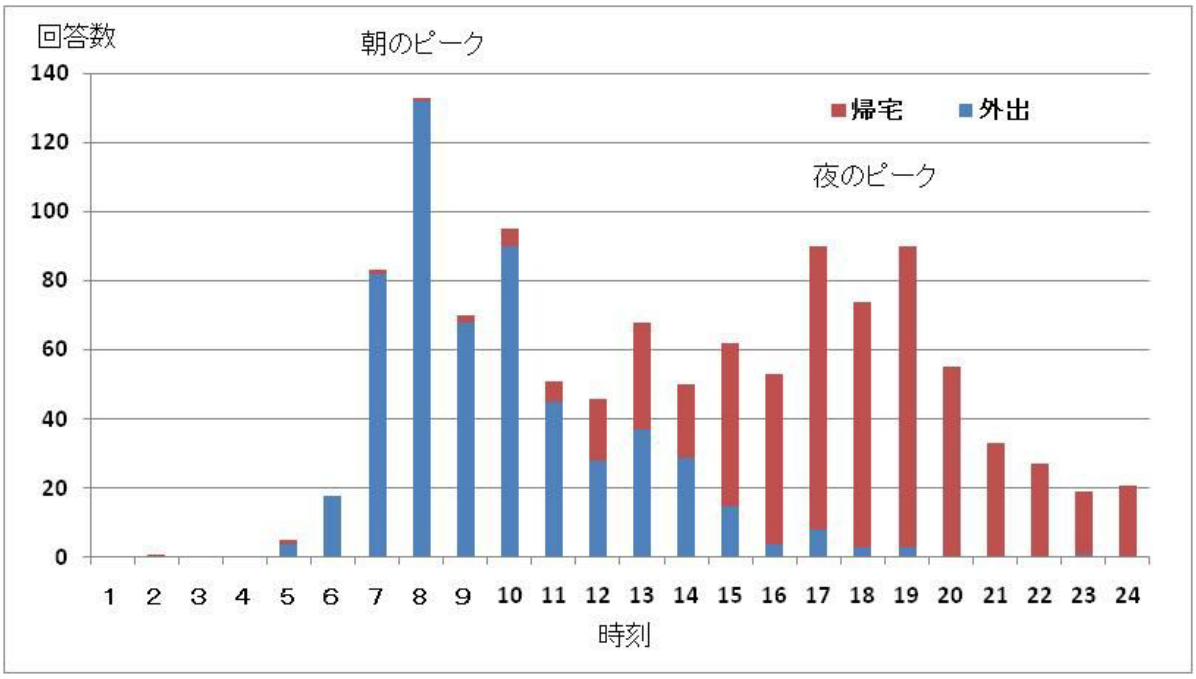
⑤外出時刻・帰宅時刻

８時台が外出のピークで、全体として午前に外出する人が多い。

一方、19 時台が帰宅のピークで、全体として午後に帰宅する人が多い。

双方をあわせると、８時台が朝のピークとなり、17 時台から 19 時台が夜のピークとなっている。

図 2　外出時刻・帰宅時刻



問３　鉄道・バスの利用状況

①日常生活の利用駅

日常生活でよく利用する駅を回答してもらった結果、錦糸町駅、押上駅、両国駅の順で多かった。これらの駅は複数の鉄道の乗換駅となっている。

バス路線を検討するうえでは、これらの駅へ結節することが、区民生活の利便性向上につながると考えられる。

表 6　主な日常生活の利用駅（上位５駅）

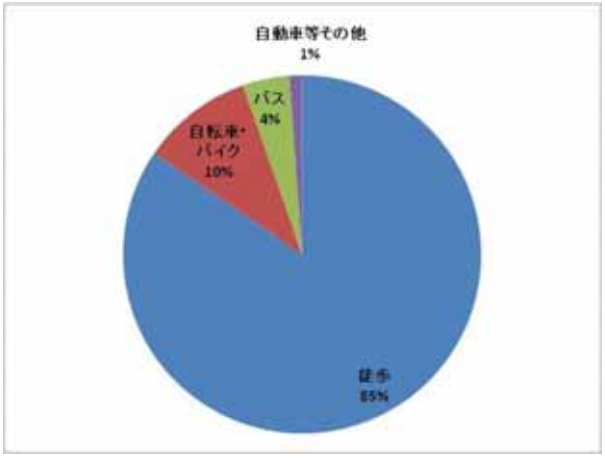
利用駅	回答数
錦糸町駅	99
押上駅	72
両国駅	58
曳舟駅	54
東向島駅	42

②自宅から駅までの利用交通手段

自宅から駅までの利用交通手段としては、約 85%が徒歩となっている。

バスの利用率は約４％となっている。

図３　自宅から駅までの利用交通手段



③鉄道の利用頻度

鉄道の利用頻度を回答してもらった結果、約３割の方が平日ほぼ毎日利用すると回答している。平均利用回数をみると、週あたり約 2.4 回となっている。

表７　鉄道の利用頻度

頻度	回答者数	割合（%）
平日ほぼ毎日	200	32.3
週１～４回	150	24.2
月数回	206	33.2
年数回	41	6.6
不明・未回答	23	3.7
合計	620	100.0

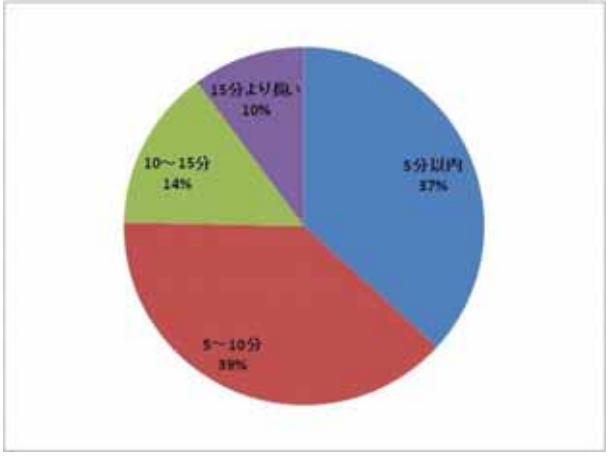
週あたり平均利用回数（日数）	2.42

④自宅から駅までの徒歩時間

自宅から駅までの徒歩時間を回答してもらった結果、５分以内が約４割、５～10 分が約４割であり、合計すると駅まで 10 分以内のところに居住する人が約８割となった。徒歩時間 15 分まででみると約９割となる。

一方で、駅までの徒歩時間が 15 分を超える人が約１割いる。

図４　自宅から駅までの徒歩時間



⑤最寄りバス停

最寄りバス停名を回答してもらった。福神橋、四つ木南詰、錦糸町駅前などのバス停が、よく利用されるバス停である。

表 8　よく利用されるバス停（回答数 10 以上のバス停名）

バス停名	回答数	バス停名	回答数
福神橋	16	緑３丁目	12
四つ木南詰	15	業平橋駅前	11
錦糸町駅前	14	百花園前	11
石原３丁目	13	本所１丁目	10
中居堀	13	本所吾妻橋	10
向島５丁目	12	明治通り	10

⑥バスの利用頻度

バスの利用頻度を自宅から駅までの徒歩時間別にみると、徒歩時間が長いほど、つまり駅から離れた地点の居住者ほど、バスの利用頻度が高い。

未回答者はバスの利用頻度が回答できなかった人、つまりほとんどバスを利用しない人と考えられるが、未回答の割合も徒歩時間が短いほど、未回答の割合が高くなる。

表 9　バスの利用頻度

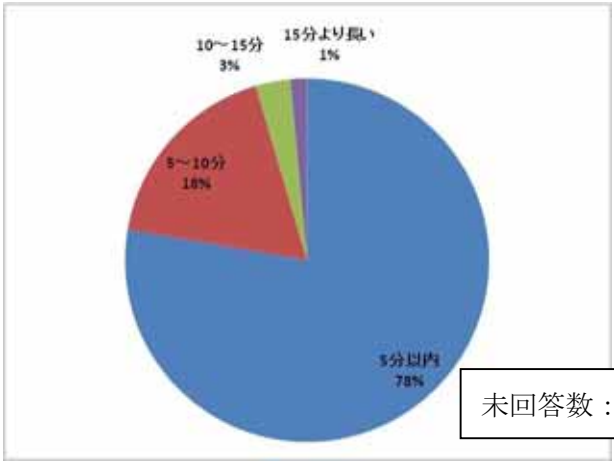
自宅から駅までの徒歩時間	週あたり平均利用回数	未回答の割合（%）
５分以内	0.88	22.4
５～10 分	0.96	13.8
10～15 分	1.10	14.4
15 分より長い	1.86	11.1
合計	1.05	16.8

注：週あたり平均利用回数は、未回答を除いて集計

⑦バス停までの徒歩時間

回答者の約８割がバス停までの徒歩時間が５分以内のところに居住している。

図 5　バス停までの徒歩時間



未回答数：73

問４　観光周遊バスの利用意向

①観光周遊バス（運行間隔 15 分・運賃 100 円の場合）の利用意向

自宅と駅（目的地）との間に、運行間隔 15 分・運賃 100 円の観光周遊バスが運行された場合の利用の有無、及び利用頻度を回答してもらった。

その結果、全体で約７割の人が、利用意向があると回答した。この結果から、観光周遊バスは区民の日常生活においてもニーズが高いと考えられる。

表 10　運行間隔 15 分・運賃 100 円の場合の利用意向

全回答者数	利用意向の有無			利用意向の割合（%）	区民１人・週あたり平均利用回数（回／週）
	利用する	利用しない	未回答		
620	445	158	17	73.8	1.27

注：利用意向の割合は、未回答を除いて算出

区民１人・週あたり平均利用回数は、利用頻度の平均値を算出。

「利用しない」の場合は０回として算出。未回答は除いた値。

②サービス水準と利用意向の関係

運行間隔と運賃のパターンを提示して、観光周遊バスの利用意向を回答してもらった。

運行間隔が短いほど、また、運賃が安いほど利用意向の割合が高くなる。

運行間隔 15 分・運賃 100 円をベースとして見ると、運行間隔が 15 分よりも長くなると利用率が大幅に低下する。また、運賃が 100 円よりも高くなると利用率が大幅に低下する。

表 11　15 分・100 円を基準とした場合の利用意向の割合の変化

		運賃		
		0 円	100 円	200 円
運行間隔	10 分	1.15	1.01	0.69
	15 分	1.13	**1.00**	0.68
	30 分	0.95	0.51	0.46
	60 分	0.42	0.40	0.13

注）運行間隔 15 分運賃 100 円の利用率を 1 とした場合の運賃・運行間隔と利用率の関係

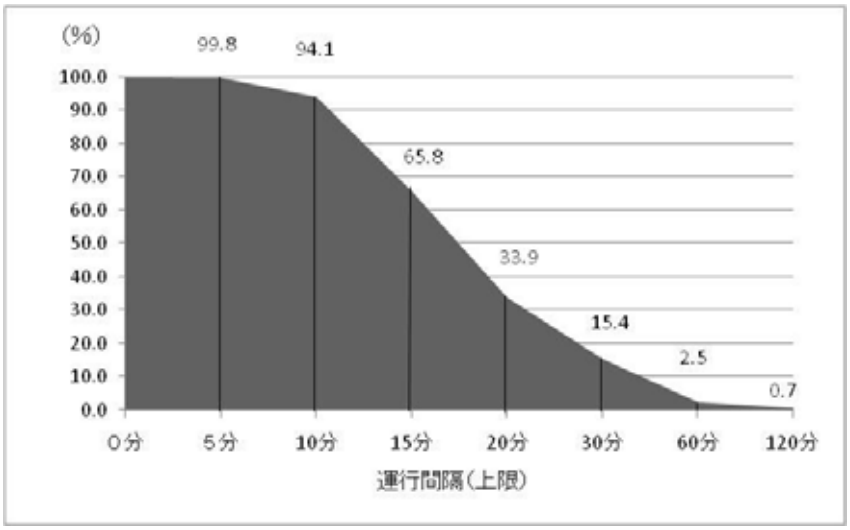
問５　バスのサービス水準の許容率

①運行間隔の水準と許容率

バスの最低限の運行間隔（これよりも運行間隔が長いと利用されない間隔）を回答してもらった。

運行間隔が 10 分の場合は９割以上の人に許容され、15 分の場合には６割以上の人に許容される。一方で、運行間隔が 20 分以上となると、許容率が 40%を下回る。

図 6　運行間隔の許容率



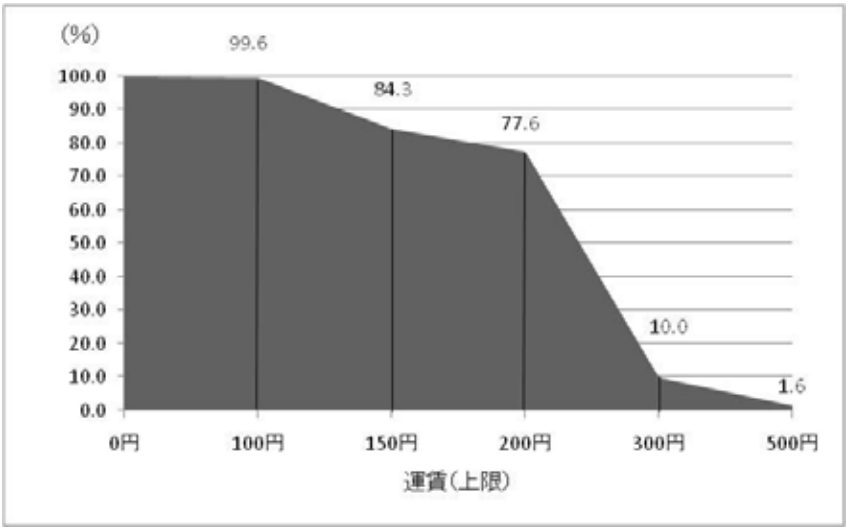
注）許容率：「この運行間隔なら利用する」という割合

②運賃の水準と許容率

バスの運賃の上限（これよりも運賃が高いと利用されない金額）を回答してもらった。

運賃が 100 円の場合は９割以上の人に許容され、200 円の場合には７割以上の人に許容される。一方で、運賃が 300 円以上となると、許容率が 10%を下回る。

図 7　運賃の許容率



注）許容率：「この運賃なら利用する」という割合

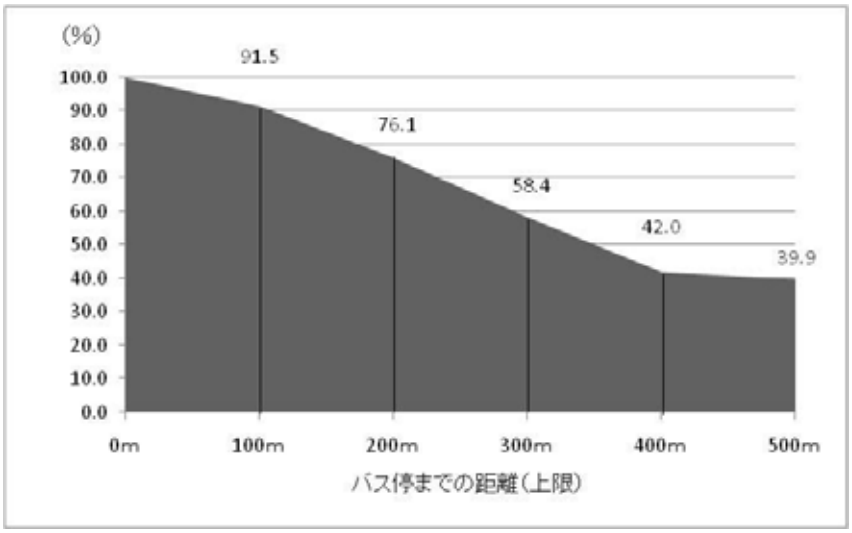
③バス停までの距離

バス停までの距離の上限（これよりもバス停までの距離が長いと利用されない距離）を回答してもらった。

バス停までの距離が 100mの場合は９割以上、200mの場合には７割以上、300mの場合には５割以上の方に許容される。

一方で、バス停までの距離が 400m以上となると、許容率が 50%を下回る。

図 8　バス停までの距離の許容率



注）許容率 :「この距離なら利用する」という割合

問６　バスに望まれるサービス

観光周遊バス等に必要なサービスを回答してもらった。

区民であっても観光周遊バスを意識し、「東京スカイツリーや周遊観光スポットを紹介する観光マップの配布」や「観光周遊バスと東京スカイツリーの共通割引チケット」などの観光客向けのサービスを回答する人が多い。

一方で、「ＩＣカードで運賃を支払えるシステム」や「携帯電話などで、バスの時刻表やバスの運行情報が把握できるシステム」など、区民にも利便性の高いサービスを求めるニーズも多い。

表 12　バスに必要なサービス（上位５項目）

選択肢	回答数
東京スカイツリーや周辺観光スポットを紹介する観光マップの配布	335
ＩＣカード（Suica や PASMO など）で運賃を支払えるシステム	308
観光周遊バスと東京スカイツリーの共通割引チケット	228
携帯電話などで、バスの時刻表やバスの運行状況が把握できるシステム	205
名物料理などの飲食店の案内	190

問７　バスに望まれる仕様や設備

観光周遊バス等に必要な仕様・設備を回答してもらった。

「バス停でのバスが到着するまでの時間表示」や「ノンステップバスなどのバリアフリー化された車両」などの利用者の利便設備を回答する人が多い。

表 13　バスに必要な仕様・設備

選択肢	回答数
バス停でのバスが到着するまでの時間表示	331
ノンステップバスなどのバリアフリー化された車両	293
レトロバスなど、別のバスと区別できる特徴のあるデザインの車両	271
電気自動車などの環境にやさしい車両	263
快適にバスを待つことのできるバス停・待合所	229

問８　バス路線・バス停設置の要望

①新設や運行本数の増加を望むルート

バス路線の新設や運行本数の増加を望むルートを回答してもらった。

錦糸町駅周辺、両国駅周辺、押上駅周辺、浅草駅周辺を相互に結ぶ区間の要望が多い。また、向島地区、東向島地区、墨田地区などの墨田区北部と錦糸町駅周辺や押上駅周辺などを結ぶ区間の要望が多い。また、区内各地区と隣接区等の主要駅を結ぶ区間の要望もある。

表 14　新設や運行本数の増加を望むルート（区内の区間）

種別	要望区間		回答数	割合(%)
4駅周辺間	錦糸町駅周辺	両国駅周辺	9	
	錦糸町駅周辺	押上駅周辺	6	
	錦糸町駅周辺	浅草駅	3	
	両国駅周辺	押上駅周辺	9	
	両国駅周辺	浅草駅	3	
	押上駅周辺	浅草駅	3	
	小計		33	21.3
主要駅周辺と北部	錦糸町駅周辺	北部	40	
	押上駅周辺	北部	13	
	両国駅周辺	北部	10	
	浅草駅	北部	5	
	小計		68	43.9
主要駅周辺と南部	錦糸町駅周辺	南部	7	
	両国駅周辺	南部	5	
	押上駅周辺	南部	4	
	小計		16	10.3
その他			38	24.5
合計			155	100.0

注：北部は北十間川より北側の地域とし、南部は北十間川より南側の地域とした。
錦糸町駅周辺は錦糸、江東橋の各丁目、両国駅周辺は両国、横網、亀沢、緑の各丁目、押上駅周辺は押上、業平の各丁目を対象とした。浅草駅周辺は浅草駅と回答したものを対象とした。

②バス路線の新設や運行本数の増加を望む理由

新設や運行本数の増加を望むルートの提案にあわせて、その理由を自由回答式で回答してもらった。

意見を集計すると下表のとおりとなるが、「利用したいルートにバス路線・バス停がないため」という理由が多い。次いで、「鉄道の乗換が不便なので直通のバスを利用したい」という、鉄道の不便を解消するためのバスの活用の意見が多い。

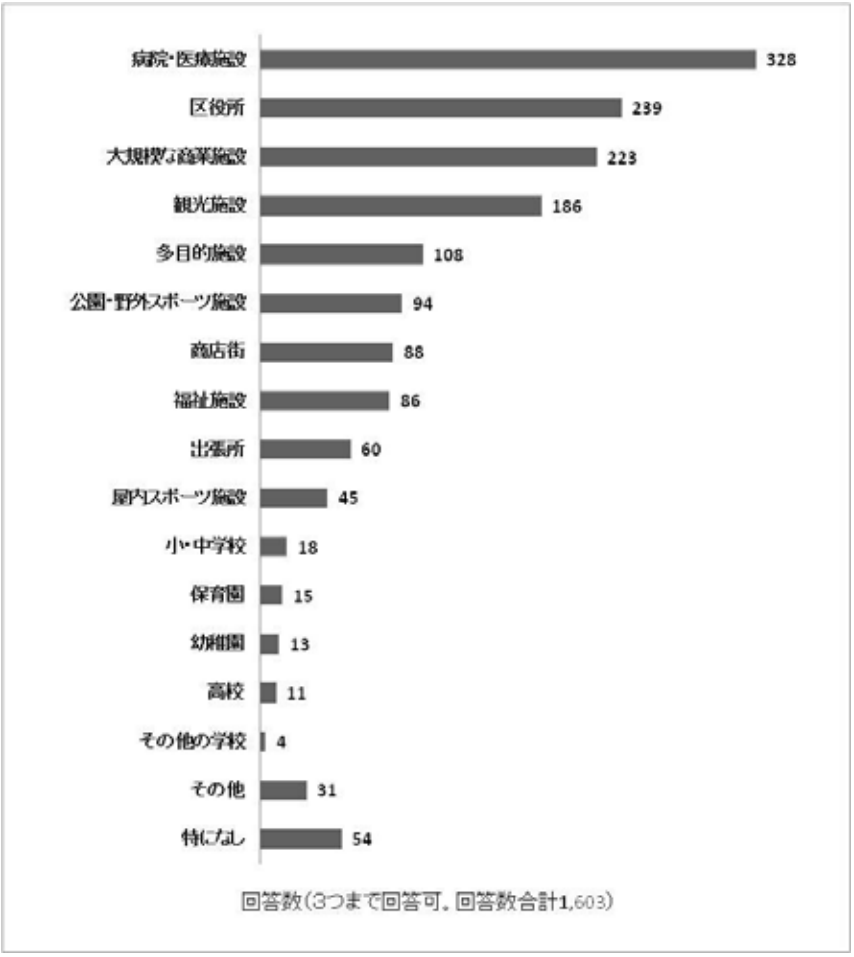
表 15　バス路線の新設や運行本数の増加を望む理由（上位５項目）

要望	回答数
利用したいルートにバス路線・バス停が無いため	57
鉄道の乗換が不便なので直通のバスを利用したい	28
観光客を呼び込み地域活性化につなげる	24
運行頻度が低いため増便してもらいたい	23
高齢者・環境に対応して公共交通機関を充実させる	19

③バス停を設置すべき施設

バス停を設置すべき施設を回答してもらった結果、病院・医療施設、区役所、大規模な商業施設などの回答が多い。バスを運行するうえでは、これらの施設の近傍へバス停を設置することが考えられる。

図 9　バス停を設置すべき施設



問９　バスが利用しにくい理由

バスが利用しにくいと感じる理由を回答してもらった結果、「渋滞などにより到着までの時間が不規則」、「利用したいルートにバスが走っていない」、「バス停での待ち時間が長い」などの意見が挙げられた。

これらの問題点を改善し、バスの利用しやすさを向上させることが考えられる。

表 16　バスが利用しにくい理由（上位５項目）

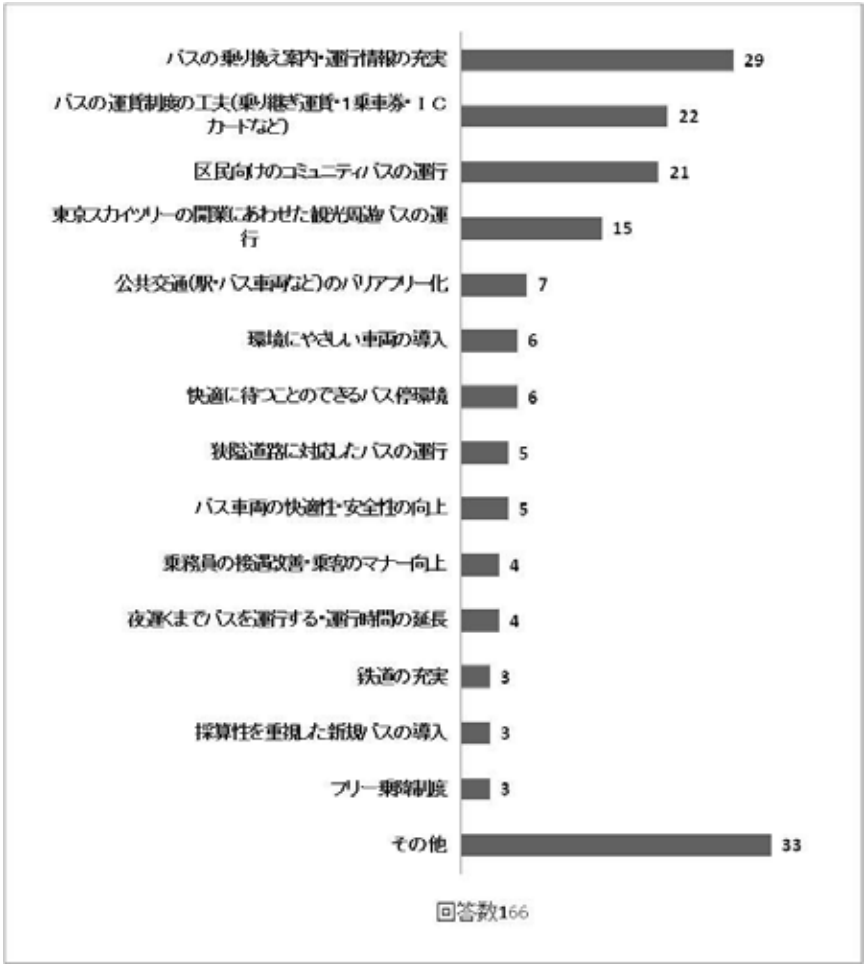
要望	回答数
渋滞などにより到着までの時間が不規則	342
利用したいルートにバスが走っていない	236
バス停での待ち時間が長い	201
バス路線が分かりにくい（どこに行くか分からない）	171
バス停で待つ環境が悪い（暑い、寒いなど）	151

問 10　公共交通に関するアイディア・意見

公共交通に関するアイディア・意見がある方に、自由回答式で回答してもらった。

意見を集計すると下図のとおりとなるが、「バスの乗り換え案内・運行情報の充実」、「バスの運賃制度の工夫」という意見が多い。また、「区民向けのコミュニティバスの運行」という意見も多い。

図 10　公共交通に関するアイディア・意見



４．アンケート調査結果のまとめ

ＷＥＢアンケート調査、主要観光施設インタビュー調査、区民アンケート調査の結果から把握できる観光周遊バスに関するニーズを整理する。

（１）バス路線に関するニーズ

観光周遊バスを利用することが想定される４つの行動パターンごとに、整理すると以下のとおりとなる。

①観光周遊（既存観光施設と東京スカイツリーの周遊）

東京スカイツリー来訪時に墨田区及び周辺のエリアに立ち寄る意向がある人が多い（約９割）。

区内では、両国エリア、錦糸町エリア、向島エリアの人気が高い。

また、区外では浅草エリアの人気が圧倒的に高い（全体の約５割）。

②東京スカイツリー来訪

東京スカイツリー来訪時には鉄道の利用率（約８割）が高く、業平橋駅・押上駅で下車する人が多い（鉄道利用者の約６割）。区内の駅では錦糸町駅、両国駅の利用意向が高い。区外では上野駅、浅草駅の利用意向が高い。

③既存観光施設来訪

墨田区及び周辺の観光施設は、比較的に駅の周辺に多いことから、鉄道を利用して訪れる人の割合が高い（約６割）。

向島百花園や亀戸天神社など、駅から離れた観光施設では、駅から当該観光施設までの区間において、観光周遊バスの利用意向が高い（向島百花園で約８割、亀戸天神社で約６割）。

④区民の日常生活の移動

新設や運行本数の増加を望む区間の区民要望を回答してもらった結果、区内では目的地若しくは出発地を錦糸町駅、両国駅、押上駅とする要望が多い。

（２）サービス水準に関するニーズ

①運行間隔

運行間隔の許容率（当該サービス水準のときに許容すると答えた回答者の割合）の結果では、運行間隔 10 分の場合は許容率が９割以上であり、運行間隔 15 分の場合は許容率が約７割であった。一方で、運行間隔 20 分になると、許容率が５割を下回る。

表１　運行間隔の許容率

	水準		
	10 分	15 分	20 分
ＷＥＢｱﾝｹｰﾄ調査（東京ｽｶｲﾂﾘｰ来訪）	93.0%	70.0%	43.3%
主要観光施設ｲﾝﾀﾋﾞｭｰ調査 （既存観光施設来訪・観光周遊）	98.5%	76.1%	29.5%
区民ｱﾝｹｰﾄ調査（区民の日常生活の移動）	94.1%	65.8%	33.9%

②運賃

運賃の許容率（当該サービス水準のときに許容すると答えた回答者の割合）の結果では、運賃 100 円の場合は許容率が９割以上である。

一方で、運賃が 200 円になると、既存観光施設インタビュー調査の結果では、許容率が５割を下回る。さらに、運賃が 300 円になると、全ての調査結果で許容率が４割を下回る。

表２　運賃の許容率

	水準		
	100 円	200 円	300 円
ＷＥＢｱﾝｹｰﾄ調査（東京ｽｶｲﾂﾘｰ来訪）	98.9%	71.9%	39.4%
主要観光施設ｲﾝﾀﾋﾞｭｰ調査 （既存観光施設来訪・観光周遊）	95.9%	48.6%	8.7%
区民ｱﾝｹｰﾄ調査（区民の日常生活の移動）	99.6%	77.6%	10.0%

③バス停までの距離

区民アンケートにおいてバス停までの距離の限界を回答してもらった。バス停までの距離の許容率（当該サービス水準のときに許容すると答えた回答者の割合）の結果では、バス停までの距離 100ｍで９割以上、200ｍで約８割、300ｍで約６割である。

一方で、バス停までの距離が 400ｍになると、許容率が５割を下回る。

表３　バス停までの距離の許容率

	水準			
	100m	200m	300m	400m
区民ｱﾝｹｰﾄ調査	91.5%	76.1%	58.4%	42.0%

（３）観光周遊バスのサービス・設備に関するニーズ

①サービス

ＷＥＢアンケート調査において、観光客の視点から観光周遊バスに必要なサービスや、東京スカイツリーを活用した観光活性化のアイディアを回答してもらった結果、以下のようなサービスのニーズが高い。

○観光情報提供サービス（観光マップの配布、車内でのビデオ放映、飲食店の案内など）

○東京スカイツリーや観光施設・商店街との共通サービス（共通割引、買物バス券サービス、スタンプラリーなど）

○周辺観光ツアー、観光モデルコース、東京スカイツリーのビュースポット巡りなど、周

遊観光サービスと観光周遊バスの連携

一方で、区民アンケート調査において、区民の立場から観光周遊バスに必要なサービスを回答してもらった結果、観光案内や沿線施設との連携のニーズに加えて、以下のようなサービスのニーズが高い。

○ＩＣカードで運賃を支払えるシステム

○携帯電話などで、バスの時刻表やバスの運行状況が把握できるシステム

②仕様・設備

ＷＥＢアンケート調査において、観光客の視点から観光周遊バスに必要な仕様・設備を回答してもらった結果、以下のようなサービスのニーズが高い。

○インパクトのある車両

○快適にバスを待つことのできる環境

○バス停での運行情報の提供

一方で、区民アンケート調査において、区民の立場から観光周遊バスに必要な仕様・設備を回答してもらった結果、以下のようなサービスのニーズが高い。

○バス停での運行情報の提供

○バリアフリー化された車両

○インパクトのある車両

（４）区民の日常生活の特性

区民アンケート結果より、区民の日常生活の行動特性が把握できる。

①外出先は近隣区などの区外が多い

外出先は、区外が約７割と多い。主な外出先は、台東区、中央区、江東区、千代田区、港区などの近隣区である。

区内では、錦糸町駅周辺への外出が多い。

②通勤・買物・私事の目的での外出が多い

アンケート回答者は、通勤、買物、私事の順で、外出の目的が多い。

特に、通勤は週あたりの外出頻度も多い。

③利用交通手段は鉄道が多い

日常の外出のときの利用交通手段は、鉄道が約６割と多い。特に、通勤、通学、通院の目的の場合は、鉄道利用が多い。

④朝の 8 時台が外出ピーク・夜の 17 時～19 時が帰宅ピーク

朝の 8 時台が外出のピークとなっている。また、夜の 17 時から 19 時が帰宅のピークとなっている。

これらのことから、外出・帰宅を足しあわせると、朝の 8 時台と夜の 17 時から 19 時に、区民の移動のピークがあると考えられる。

⑤錦糸町駅、押上駅、両国駅の利用が多い

鉄道の利用駅としては、錦糸町駅、押上駅、両国駅を利用する人が多い。

⑥自宅から駅までは約９割の方が徒歩で移動

自宅から駅まで徒歩で 10 分以内のところに居住している人の割合が約８割であった。自宅から駅までの利用交通手段は、85%が徒歩である。

その他、自転車・バイクが 10%、バスが４%、自動車が１%である。

⑦約３割の区民が平日ほぼ毎日鉄道を利用

回答者の約３割の人が平日ほぼ毎日鉄道を利用している。

回答者全体では、週あたり平均利用日数は 2.42 回／日である。

⑧駅から離れたところに居住している人のバス利用率が高い

バスの利用頻度としては、回答者全体で、週あたり平均利用日数は 1.05 回／週である。

自宅から駅までの徒歩時間が長いほど、バスの利用頻度が高い。

自宅からバス停までの徒歩で５分以内のところに居住している人の割合が約８割である。

参考資料：アンケート調査票

Ⅰ．ＷＥＢアンケート調査票

1. スクリーニング調査項目

①東京スカイツリーの来訪意向

平成 23 年（2011 年）東京都墨田区に、東京スカイツリー（新タワー）が開業します。
東京スカイツリーは、高さ 610mで、350mと 450mの高さのところに展望台が設置され、東京を一望できる電波塔です。また、その足もとには、大規模な商業施設も開業します。
あなたは、東京スカイツリーが開業したら、訪れると思いますか。

１．東京スカイツリーを開業後１年以内に訪れる
２．東京スカイツリーを開業後３年以内に訪れる
３．時期はわからないが、いつか東京スカイツリーを訪れる
４．東京スカイツリーを訪れない

②東京スカイツリーを訪れる際の交通手段

あなたは、東京スカイツリーを訪れる際には、どのような交通手段を使いますか。最も長い距離の区間で利用する交通手段をお答えください。

１．自家用車
２．鉄道
３．飛行機から鉄道を乗り継ぐ
４．高速バスから鉄道を乗り継ぐ
５．ツアーで東京スカイツリーを訪れ、旅行会社が用意した交通手段で行く
６．路線バス
７．徒歩・自転車（近隣にお住まいの方）
８．その他

2. アンケート質問内容

設問①　東京スカイツリー来訪時の下車駅

東京スカイツリーを訪れる際に、東京スカイツリーの近くで下車する鉄道駅はどの駅ですか。なお、以下のいずれの駅についても、駅から東京スカイツリーの間は歩くことが可能な距離か、もしくはバスが運行されていることとしてお答えください。

１．業平橋駅：東京スカイツリーに隣接する駅
（東京スカイツリーに近接しているので徒歩で移動できる）
２．押上駅：東京スカイツリーに隣接する駅
（東京スカイツリーに近接しているので徒歩で移動できる）
３．両国駅：東京スカイツリーまで直線距離で約２ｋｍ
（駅から東京スカイツリーまで移動できるバスがあると想定してください）
４．錦糸町駅：東京スカイツリーまで直線距離で約 1.5ｋｍ
（駅から東京スカイツリーまで移動できるバスがあると想定してください）
５．亀戸駅：東京スカイツリーまで直線距離で約２ｋｍ
（駅から東京スカイツリーまで移動できるバスがあると想定してください）
６．浅草駅：東京スカイツリーまで直線距離で約 1.5ｋｍ
（駅から東京スカイツリーまで移動できるバスがあると想定してください）
７．上野駅：東京スカイツリーまで直線距離で約３ｋｍ
（駅から東京スカイツリーまで移動できるバスがあると想定してください）
８．その他の駅（具体的にお書きください：　　）

設問②　観光周遊バスが運行された場合の利用の有無

設問①で選択した駅と東京スカイツリーを結ぶ「観光周遊バス」が運行されており、運賃が 100 円で運行間隔が 15 分（平均待ち時間 7.5 分）、乗車時間が 15 分程度の場合、あなたはその観光周遊バスを利用しますか。

１．利用する
２．利用しない

設問③　運行間隔・運賃のパターンを変化させた場合の利用の有無

運賃と運行間隔を変化させた場合、あなたはどのパターンのときに、観光周遊バスを利用しますか。なお、いずれのパターンも乗車時間 15 程度と考えてください。

利用するパターン箇所にチェックをしてください。

		運賃		
		0 円	100 円	200 円
運行間隔	10 分(平均待ち時間：5 分)			
	15 分(平均待ち時間：7～8 分)			
	30 分(平均待ち時間：15 分)			
	60 分(平均待ち時間：30 分)			

設問④　観光周遊バスの最低限の運行頻度

駅と東京スカイツリー、周辺の観光施設などを巡る観光周遊バスを運行させる場合に、多くの人に利用してもらうことを考えると、最低限の運行頻度（これ以上、運行間隔が長いと乗らないという運行間隔）をお答えください。

設問⑤　観光周遊バスの運賃の限度

駅と東京スカイツリー、周辺の観光施設などを巡る観光周遊バスを運行させる場合に、多くの人に利用してもらうことを考えると、運賃の限度（これ以上、運賃が高いと乗らないという運行間隔）をお答えください。

設問⑥　東京スカイツリーを訪れるときに立ち寄りたい観光エリア

東京スカイツリーを訪れるときに立ち寄りたい観光エリアをお聞きします。

東京スカイツリーを訪れ満喫したあと、２～３時間程度、時間に余裕ができたと想定してください。あなたが訪れるエリアをお答えください。

※ＮＯ１～７までのエリアは墨田区内、ＮＯ８～１０までは周辺区の主な観光地

１．両国エリア　･･･ 江戸以来の伝統文化を世界に発信するまち
（主要な観光資源：国技館、江戸東京博物館、ちゃんこ料理店など）

２．錦糸町エリア ･･･ 音楽、ショッピングモール、エスニックフードなど、多彩な文化に出会えるターミナルのまち
（主要な観光資源：錦糸公園、オリナス・モール、トリフォニーホールなど）

３．吾妻橋エリア ･･･ 浅草から区内各所へのゲートウェイ、水陸交通の結節するまち
（主要な観光資源：吾妻橋、隅田川水上テラス、勝海舟像など）

４．向島エリア　･･･ タワーと隣接し、江戸から昭和の風情を体感できるまち
（主要な観光資源：隅田公園、見番通り・料亭街、隅田川七福神など）

５．京島エリア　･･･ 昭和レトロの下町路地空間を随所に楽しめる散策のまち
（主要な観光資源：向島橘銀座商店街、香取神社・香梅園、ものづくり工房など）

６．鐘ヶ淵エリア ･･･ 梅若伝説に出会え、都市防災が体感できるまち
（主要な観光資源：木母寺（梅若塚）、榎本武揚像、多聞寺、東白髭公園など）

７．八広エリア　・・・ 自然の風を満喫できる荒川のゲートポイント
（主要な観光資源：荒川水辺空間など）
８．浅草（台東区）
９．亀戸（江東区）
10．深川（江東区）
11．その他（具体的にお書きください：　　）
12．どこにも立ち寄らない
13．別の地域へ移動する

設問⑦　観光周遊バスで実施すべきサービス

駅と東京スカイツリーを結ぶ観光周遊バスを利用する場合、どのようなサービスがあることを望みますか。３つまで回答可能

１．東京スカイツリーや周辺観光スポットを紹介するビデオ映像
２．東京スカイツリーや周辺観光スポットを紹介する観光マップの配布
３．名物料理などの飲食店の案内
４．観光周遊バスと東京スカイツリーの共通割引チケット
５．買物バス券サービス（東京スカイツリーなどで買物した際にバスチケットをもらえるサービス）
６．ＩＣカード（Suica や Pasmo など）で運賃を支払えるシステム
７．携帯電話などで、バスの時刻表やバスの運航状況が把握できるシステム
８．その他（具体的にお書きください：　　）

設問⑧　バス車両やバス停などに設置すべき仕様や設備

観光周遊バスのバス車両やバス停にはどのような設備があることを望みますか。３つまで回答可能

１．レトロバスなど、別のバスと区別できる特徴のあるデザインの車両
２．屋根がないオープンバスなどの車内から東京スカイツリーを眺められる車両
３．ノンステップバスなどのバリアフリー化された車両
４．電気自動車などの環境にやさしいバス車両
５．２つの車両がつながって走る連節バス
６．大人と子供が一緒に座れる幅広の座席
７．快適にバスを待つことのできるバス停・待合所
８．バス停でのバスが到着するまでの時間表示
９．バス停で観光案内を見る・聞くことができるシステム
10．駅からバス停まで分かりやすい案内標識
11．その他（具体的にお書きください：　　）

設問⑨　東京スカイツリーを活用した観光活性化のアイディア

平成２４年春に開業予定の東京スカイツリーは、墨田区を含めた東京東部地域の地域活性化のシンボルとして期待されます。この東京スカイツリーを活用して、周辺の観光活性化を図るためのアイディアがあればお教えください。（自由回答）

設問⑩　墨田区のイメージ

東京スカイツリーは、東京都墨田区に建設されます。
あなたは、墨田区といったらどのようなイメージが頭に浮かびますか。
もし何も浮かばない場合は、「無し」とお書きください。（自由回答）

⑪個人属性

年齢層、性別、居住地、職業をお教え下さい。

Ⅱ．主要観光施設インタビュー調査票

設問① 個人属性

あなたの年代、居住地、職業をお教えください。

設問② 滞在時間

この観光施設に何分ぐらい滞在しますか

設問③ 来訪施設

この観光施設に来る前、又は、この後に訪れる施設は？

設問④　当該観光施設までの交通手段

本日、自宅からこの観光施設まで、どのような交手段で来ましたか。(代表的な交通手段)

１．自家用車　２．鉄道　３．路線バス　４．観光バス（旅行会社のツアー）
５．自宅から直接タクシー　6．徒歩・自転車（近隣にお住まいの方）　7．その他

設問⑤　鉄道を利用した場合の下車駅

この観光施設の近くで下車した鉄道駅は？（鉄道を利用していない方は除く）

設問⑥　観光周遊バスが運行された場合の利用の有無

駅とこの観光施設を結ぶ「観光周遊バス」が運行されることを想定してお答えください。

運賃が 100 円で運行間隔が 15 分（平均待ち時間 7.5 分）の場合、あなたはその周遊バスを利用しますか。

１．利用する　　２．利用しない

設問⑦　運行間隔・運賃のパターンを変化させた場合の利用の有無

運賃と運行間隔を変化させた場合、あなたはどのパターンのときに、周遊バスを利用しますか。

		運賃 0 円	運賃 100 円	運賃 200 円	いずれも利用しない
運行間隔	10 分(平均待ち時間：5 分)				
	15 分(平均待ち時間：7～8 分)				
	30 分(平均待ち時間：15 分)				
	60 分(平均待ち時間：30 分)				

設問⑧　当該観光施設から東京スカイツリーへ周遊する際の周遊バスの利用の有無

この観光施設を訪れた後、東京スカイツリー（新タワー）に訪れることを想定してください。２つの施設を結ぶ「観光周遊バス」が運行されており、運賃が 100 円で運行間隔が 15 分（平均待ち時間 7.5 分）の場合、あなたはその周遊バスを利用しますか。

１．利用する　　２．利用しない

設問⑨　観光周遊バスの最低限の運行頻度

観光周遊バスの最低限の運行頻度は、何分間隔ぐらいだと思いますか
（これ以上、運行間隔が長いと乗らないという運行間隔）

設問⑩　周遊バスの運賃の限度

観光周遊バスの運賃の限度は、いくらぐらいだと思いますか
（これ以上、運賃が高いと乗らないという金額）

Ⅲ．区民アンケート調査票

墨田区　観光回遊性向上周遊バス導入に向けた区民アンケート

このアンケート調査は、観光周遊バスの必要性・実現性を検討するうえで、区民のみなさまの声を反映することを目的として実施します。

なお、ご回答いただいたアンケート結果については、集計した結果を当該目的に限定して使うこととしておりますので、アンケートによって知りえた個人情報は公開しません。

つきましては、アンケート調査の趣旨にご理解をいただき、ご協力をお願いいたします。

お答え頂いたアンケート票は、**10 月 14 日（火曜日）まで**に同封の返信用封筒に入れて、ご投函いただきますようお願いいたします。

【お問い合わせ先】 墨田区産業観光部新タワー調整担当新タワー調整課　担当 ： 大竹、宮代、杤谷
〒130-8640 墨田区吾妻橋一丁目 23 番 20 号 電話 03-5608-1470 FAX 03-5608-6934

各設問について、当てはまる番号に○をつけて下さい。また、回答欄 □ には直接ご記入ください。

（1）日常的な行動について

問1　お答えになる「ご自身」のことをお答えください。

①年齢(満年齢)

1. 20 歳代　2. 30 歳代　3. 40 歳代
4. 50 歳代　5. 60 歳代　6. 70 歳以上

②住所

住所を丁目までご記入ください。（番地は記入しない）

墨田区　　丁目

③職業

1. 会社員・公務員　2. 自営業
3. パート・アルバイト　4. 専業主婦
5. 無職　6. 大学生・その他の学生
7. その他（下の回答欄にお書きください）

問 2　日常的な外出（鉄道・バス・自動車などを利用した外出）についてお答えください。

①日常で、最も多い外出の目的をお答えください

1. 通勤　2. 通学　3. 買物　4. 通院
5. 通勤以外の仕事の用事　6. 私的な用事
7. その他

②外出の頻度はどれくらいですか

1. 平日ほぼ毎日　2. 週　　回
3. 月　　回　4. 年　　回

③外出のときの利用交通手段をお答えください

1. 鉄道　2. バス　3. 自動車
4. その他

④目的地の所在地若しくは施設名をお答えください

町丁目まで記入ください。分かる範囲で結構です。

区　　町　　丁目

（施設名：　　）

※施設名は会社への通勤の場合は会社、学校への通学の場合は学校とお書きください

⑤だいたいの外出時刻と帰宅時刻をお答えください

（24 時間表記。例：午後3時は 15 時と記入）

外出　　時ごろ　帰宅　　時ごろ

①

問 3　日常生活で、鉄道やバスを利用するときのことをお答えください。

①日常生活で、よく利用する駅をお答えください

駅

②自宅から駅までの利用交通手段をお答えください

1. 歩き　2. 自転車・バイク　3. バス
4. 自動車（送迎含む）
5. その他

③鉄道はどれくらいの頻度で利用しますか

1. 平日ほぼ毎日　2. 週　回
3. 月　回　4. 年　回

④自宅から駅まで歩いたら何分ぐらいかかりますか

分

⑤最寄りのバス停をお答えください

⑥バスはどれくらいの頻度で利用しますか

1. 平日ほぼ毎日　2. 週　回
3. 月　回　4. 年　回

⑦自宅からバス停まで歩いたら何分ぐらいかかりますか

分

(2) 観光周遊バスについて

問 4　自宅と日常生活でよく利用している駅又は目的地の間に、観光周遊バスが運行された場合を想定してください。観光周遊バスについて、日常生活での利用可能性についてお答えください。

①観光周遊バスは区民も利用できるとお考えください。
運賃が 100 円で、運行間隔が 15 分（バス停での平均待ち時間が7～8分）の場合を想定し、普段、駅若しくは目的地までの移動手段として観光周遊バスの利用の有無をお答えください。
利用する場合には利用頻度もお答えください。

1. 利用する
→利用頻度　1. 平日ほぼ毎日　2. 週　回　3. 月　回　4. 年　回
2. 利用しない

②運賃が 200 円で、運行間隔が 15 分（バス停での平均待ち時間が7～8分）の場合はどうですか。

1. 利用する
→利用頻度　1. 平日ほぼ毎日　2. 週　回　3. 月　回　4. 年　回
2. 利用しない

③運賃が 0 円で、運行間隔が 15 分（バス停での平均待ち時間が7～8分）の場合はどうですか。

1. 利用する
→利用頻度　1. 平日ほぼ毎日　2. 週　回　3. 月　回　4. 年　回
2. 利用しない

裏面へ続きます。

②

問5　あなたが日常生活でバス（路線バスや観光周遊バス）を利用することを考えた場合、最低限必要な運行頻度、運賃の限度額、バス停までの移動距離の限度はどれぐらいだと思いますか。

①運行間隔の限度
（これ以上、運行間隔が長いと利用しないと考える時間）　　分間隔

②運賃の限度
（これ以上、運賃が高いと、利用しないと考える金額）　　円

③バス停までの距離
（これ以上、離れていると利用しないと考えるバス停までの距離）　　m

(3) 公共交通に関する意識について

問6　観光周遊バスや区民が利用しやすいバスなどで望まれるサービスをお答えください。（3つまで回答可）

1. 東京スカイツリーや周辺観光スポットを紹介するビデオ映像
2. 東京スカイツリーや周辺観光スポットを紹介する観光マップの配布
3. 周辺の飲食店の案内
4. 観光周遊バスと東京スカイツリーの共通割引チケット
5. 買物バス券サービス（商店街など買物した際にバスチケットをもらえるサービス）
6. ICカード（Suica や Pasmo など）で運賃を支払えるシステム
7. 携帯電話などで、バスの時刻表やバスの運航状況が把握できるシステム
8. 区報や地域住民がお互いに提供する情報など、地域の情報がわかる掲示板
9. その他

問7　観光周遊バスのバス車両やバス停に設置することが望まれる仕様や設備をお答えください。（3つまで回答可）

1. レトロバスなど、別のバスと区別できる特徴のあるデザインの車両
2. 屋根がないオープンバスなど、車内から東京スカイツリーを眺められる車両
3. ノンステップバスなどのバリアフリー化された車両
4. 電気自動車などの環境にやさしいバス車両
5. 2つの車両がつながって走る連節バス
6. 大人と子供が一緒に座れる幅広の座席
7. 快適にバスを待つことのできるバス停・待合所
8. バス停でのバスが到着するまでの時間表示
9. バス停で観光案内を見る・聞くことができるシステム
10. 駅からバス停まで分かりやすい案内標識
11. その他

③

問 8　どのような施設に、バス停を設置し、バスを運行することが必要と考えますか。

①新設や運行本数の増加を望むルート

あなたが、日常生活で、バス路線があれば又は運行本数が多くなれば便利になると考えられるルートがあれば、その区間を町丁目でお答えください。町丁目が分からない場合は、施設名でも結構です。

区内のコースに限らず、区内と区外を結ぶコースをお答え頂いても結構です。

区　　町　　丁目 （施設名：　　）	周辺と	区　　町　　丁目 （施設名：　　）	周辺を結ぶルート

②理由　バスの新設や運行本数を増加することによって便利になる理由や必要だと考える理由をお答えください。

③バス停を設置すべき施設

客観的に、どのような施設にバスを運行すると、区民の生活が便利になると思いますか。

バス停を設置すべき施設の種類をお答えください。（3つまで回答可）

1. 区役所　**2.** 出張所　**3.** 多目的施設　**4.** 福祉施設　**5.** 屋内スポーツ施設　**6.** 公園、屋外スポーツ施設
7. 小・中学校　**8.** 幼稚園　**9.** 保育園　**10.** 高校　**11.** その他の学校　**12.** 観光施設　**13.** 商店街
14. 大規模な商業施設　**15.** 病院・医療施設
16. その他

問 9　バスが利用しにくいと感じる理由があればお答えください。（3つまで可）

1. 渋滞などにより到着までの時間が不規則
2. バス停での待ち時間が長い
3. バス停で待つ環境が悪い（暑い、寒いなど）
4. 運賃が高い
5. バス路線が分かりにくい（どこに行くかわからない）
6. 利用方法が分かりにくい
7. 利用したいルートにバスが走っていない
8. 駅に近いのでバスを利用する必要がない
9. 家からバス停が遠い
10. 自動車や自転車の方が便利
11. その他

問 10　周遊バス、路線バス、鉄道などの公共交通に関するアイディア・意見があればお書きください。

ご協力ありがとうございました。アンケート票を返信用封筒に入れて、10月14日（火）までに投函してください。

④

※なお、問４では観光周遊バスの利用の有無等を的確に把握するため下表のとおり、サービス水準について６種類のパターンを作成し、ランダムに配布した。ほぼ均等の票数が回収された。

表１　問４の設問のパターン

パターン	サービス水準	問４－①	問４－②	問４－③
A	運行間隔（分）	15	15	15
	運賃（円）	100	200	0
B	運行間隔（分）	15	30	10
	運賃（円）	100	100	100
C	運行間隔（分）	15	30	10
	運賃（円）	100	200	0
D	運行間隔（分）	15	10	60
	運賃（円）	100	200	0
E	運行間隔（分）	15	60	30
	運賃（円）	100	100	0
F	運行間隔（分）	15	60	15
	運賃（円）	100	200	200

区内循環バス導入に向けた
アンケート調査結果

平成２１年１月

●編集・発行　墨田区　産業観光部　新タワー調整担当

〒１３０－８６４０

東京都墨田区吾妻橋一丁目２３番２０号

（０３）５６０８－１１１１　代表

http://www.city.sumida.lg.jp/

●実　　施　株式会社　アルメック

〒１５３－００４２

東京都目黒区青葉台一丁目１９番１４号

（０３）５４８９－３２１１　代表