

## 第2章 地域及び公共交通の現状

### 2.1 社会状況

#### (1) 人口の推移

本市の人口は平成7年をピークに減少に転じ、令和2年の国勢調査では94,927人となっています。人口減少は今後も進行することが予想され、令和27年には73,671人まで減少すると推計されています。また、高齢化も進行しており、令和2年の高齢化率は32.5%で、人口の3割以上が65歳以上となっています。

人口減少や高齢化は地域によって進行状況に差があり、新発田市街地から離れた地域において顕著です。

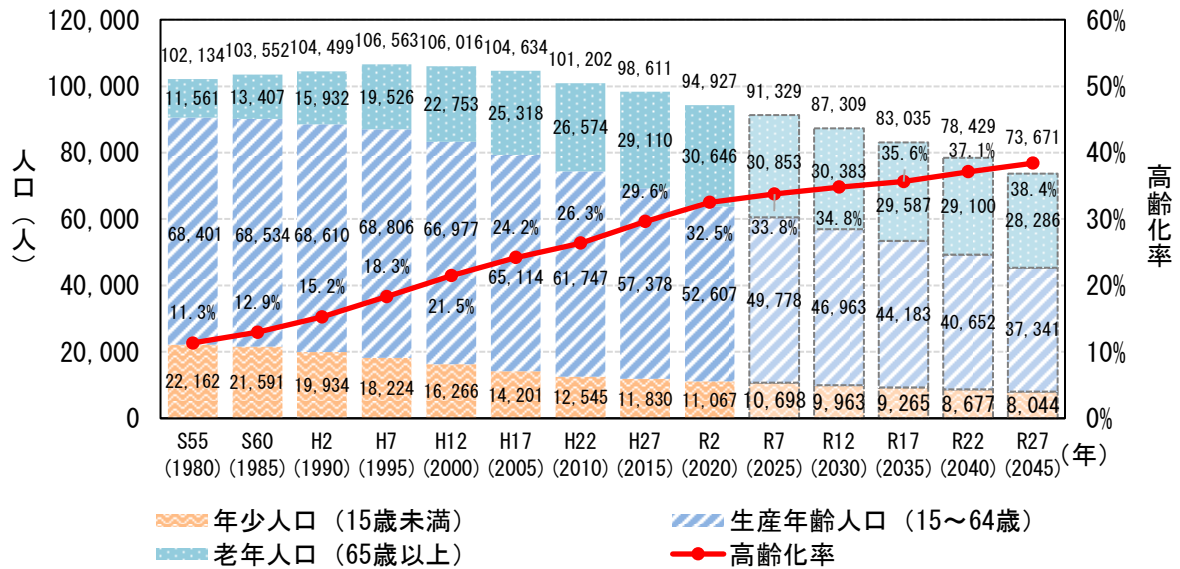


図 人口の推移

出典：国勢調査（令和2年まで）※総人口には年齢不詳を含む  
 国立社会保障・人口問題研究所（令和7年以降）※平成27年国勢調査に基づく推計

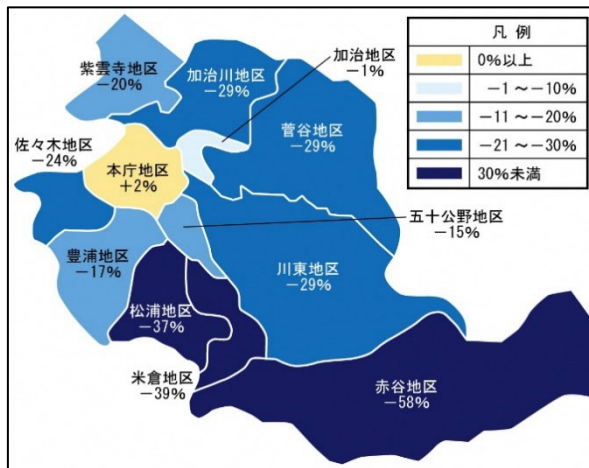


図 地域別人口増減率  
 【平成7年→令和2年】

出典：国勢調査（平成27年、令和2年）

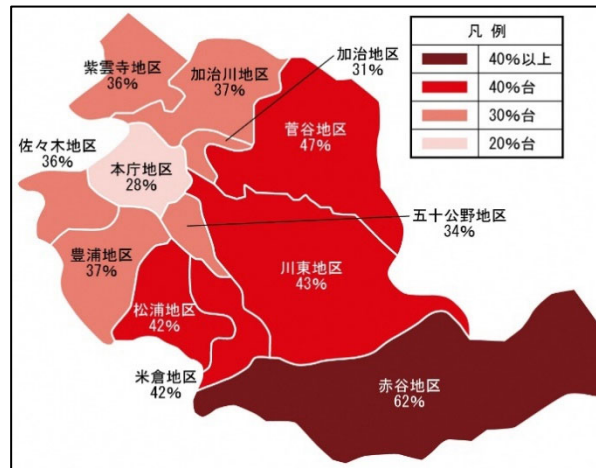


図 地域別高齢化率

出典：国勢調査（令和2年）



## (2) 人口の分布

人口は本庁地区に集中しており、郊外部にも広く分布しています。

概ね人口分布に沿って路線バスやコミュニティバスが運行されていますが、バス停留所や鉄道駅が付近にない地域もあります。

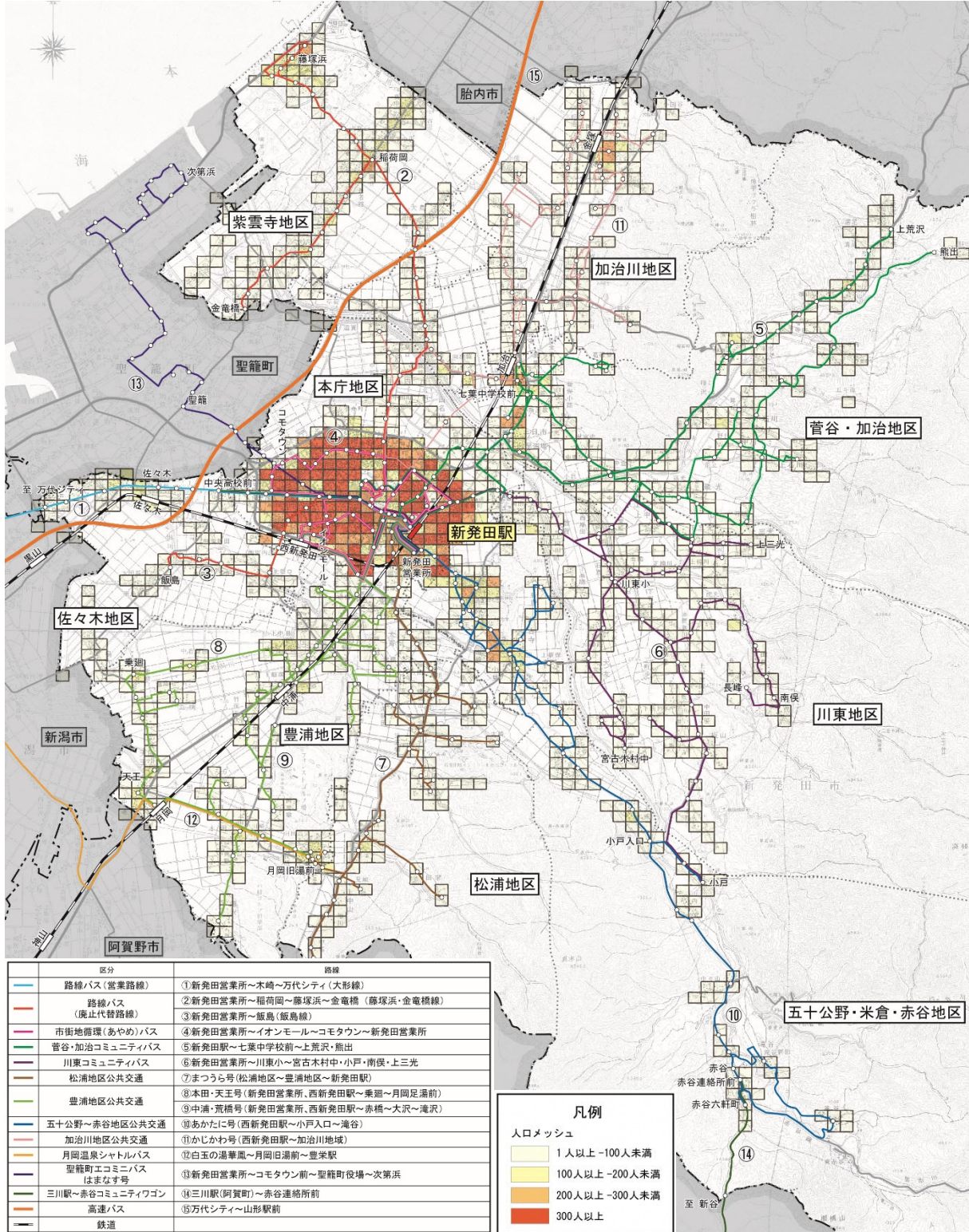


図 人口分布

出典：国勢調査(令和2年)  
※250mメッシュ

### (3) 高齢者の交通事故の動向

本市では、交通事故の発生件数に占める高齢者加害事故の割合は近年増加しつつあり、令和4年度は35.7%となっています。

平成25年度から高齢者の交通事故防止対策として、高齢者運転免許証返納支援事業に取り組んでおり、返納者に対してバス回数券等の交付を行っています。支援件数は増加傾向にありましたが、近年は横ばいで推移し、令和4年度の支援件数は318件となっています。

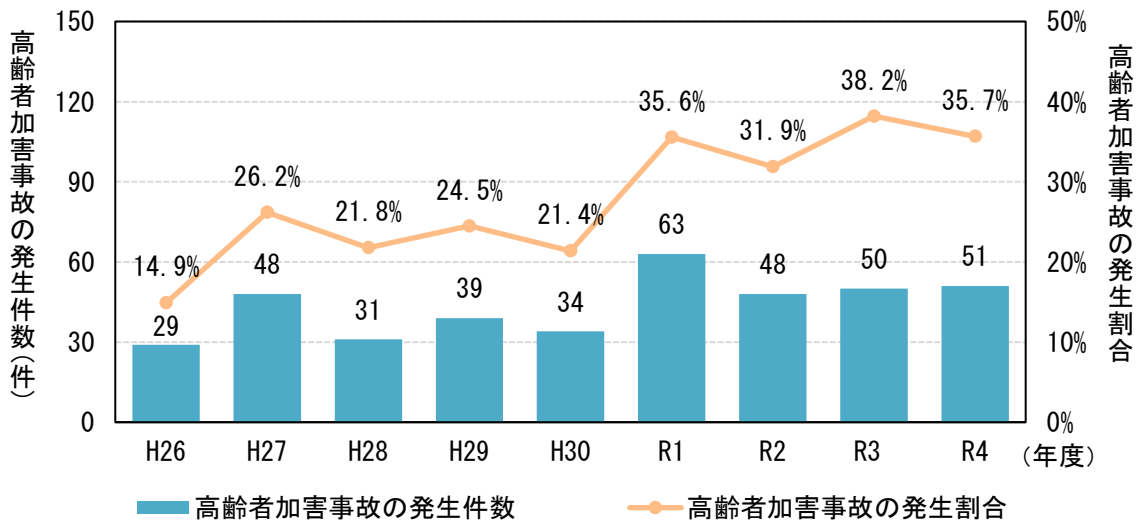


図 高齢者加害事故の発生状況

出典：新発田警察署

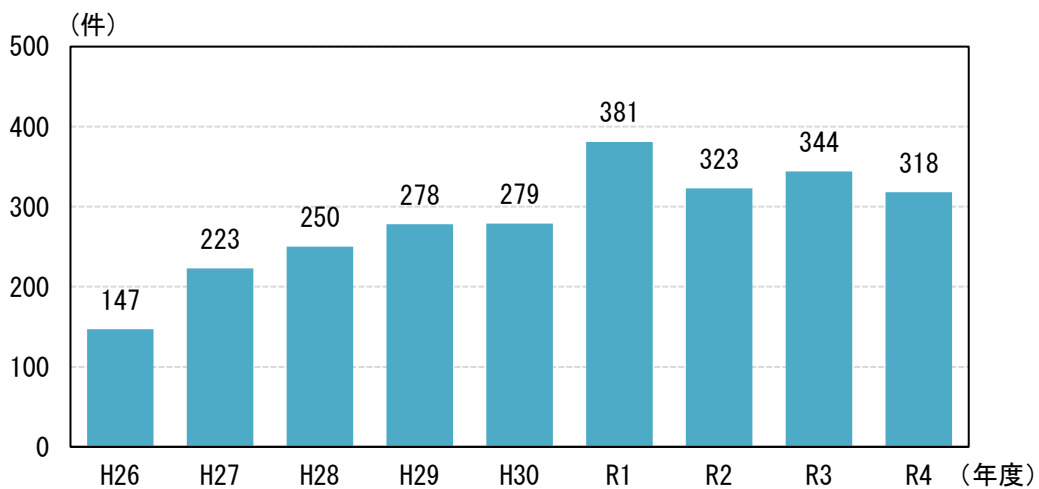


図 運転免許返納支援件数

出典：新発田市資料



#### (4) 通勤・通学の実態

通学では、流入人口が流出人口を上回っており、近隣市町村から多くの学生が本市へ通学しています。

通勤では、流出人口が流入人口を上回っており、特に新潟市、聖籠町、胎内市との流動が多くなっています。

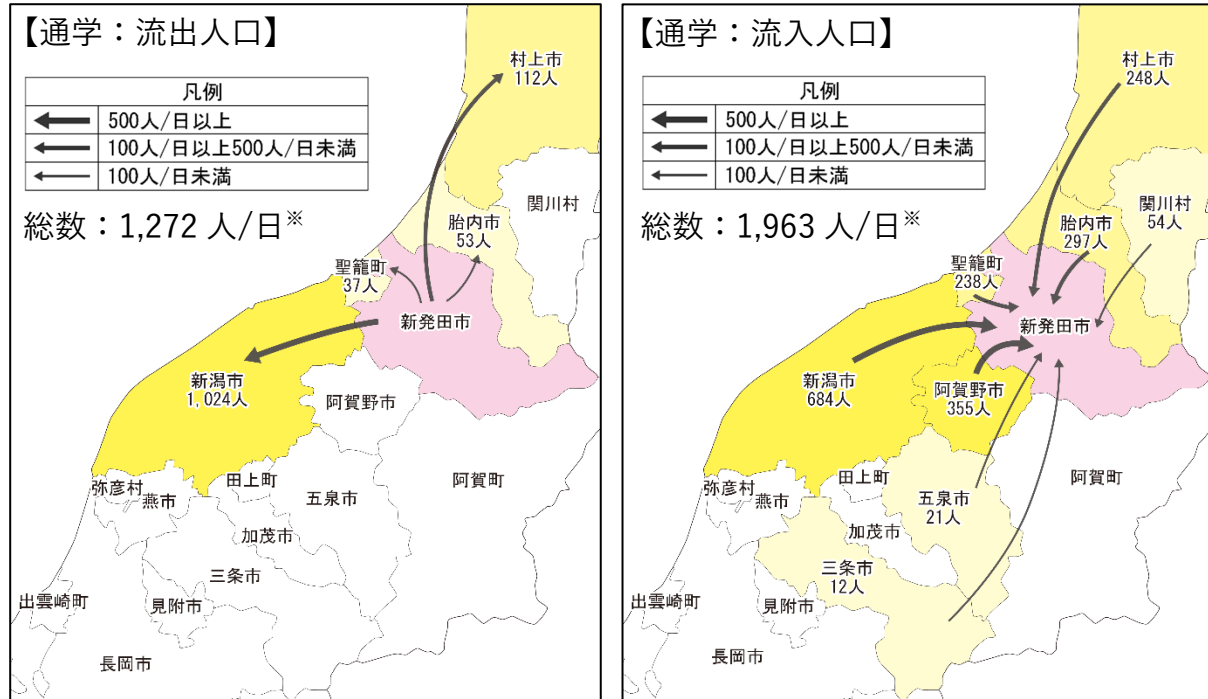


図 通学における流出入人口

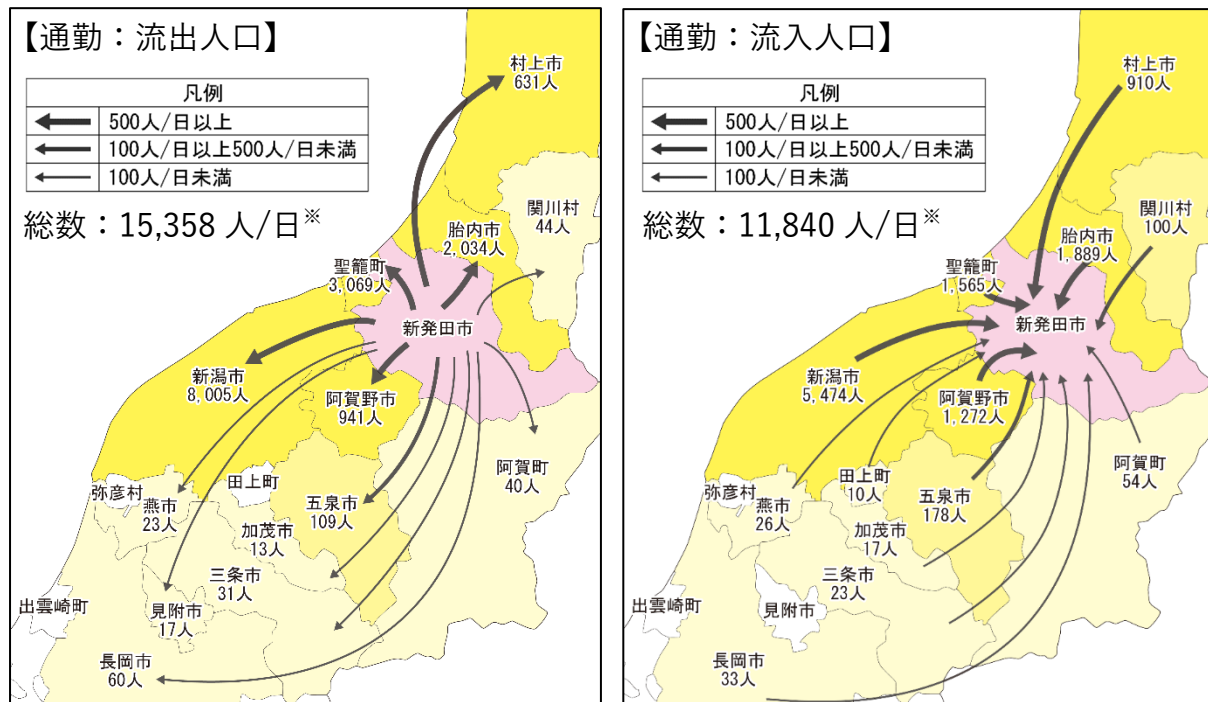


図 通勤における流出入人口

出典：国勢調査（令和2年）

※10人未満の市町村、県外市町村、上越市、柏崎市は図への表記を省略。



### (5) 新発田市街地の変化

新発田市街地では、モータリゼーションの進展、大型店の郊外出店などを背景として、空き店舗の増加等による商業機能の低下や人口減少の進行など、空洞化が深刻化しています。

一方で、平成 18 年には県立新発田病院、リウマチセンターが新発田駅前に移転、平成 28 年には新発田駅前複合施設「イクネスしばた」がオープン、平成 29 年には、市庁舎「ヨリネスしばた」が開庁し、新発田市街地には多くの公共公益施設が立地しています。また、令和 5 年には大倉喜八郎の別邸「蔵春閣」の東公園への移築が完了し、施設の公開が開始されたことで観光や経済の活性化が期待されています。

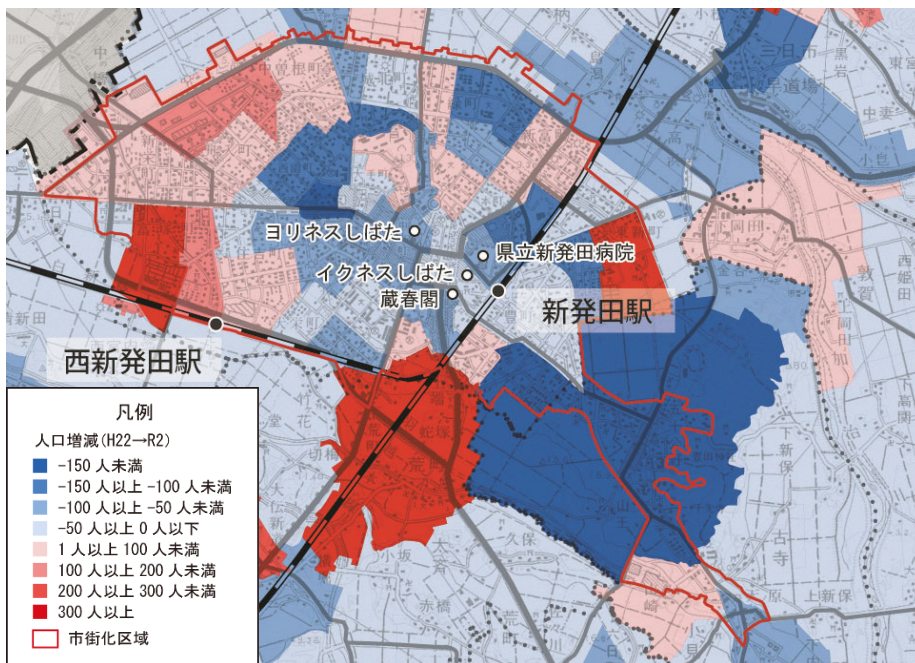


図 新発田市街地の人口増減【平成 22 年→令和 2 年】

出典：国勢調査（平成 22 年、令和 2 年）

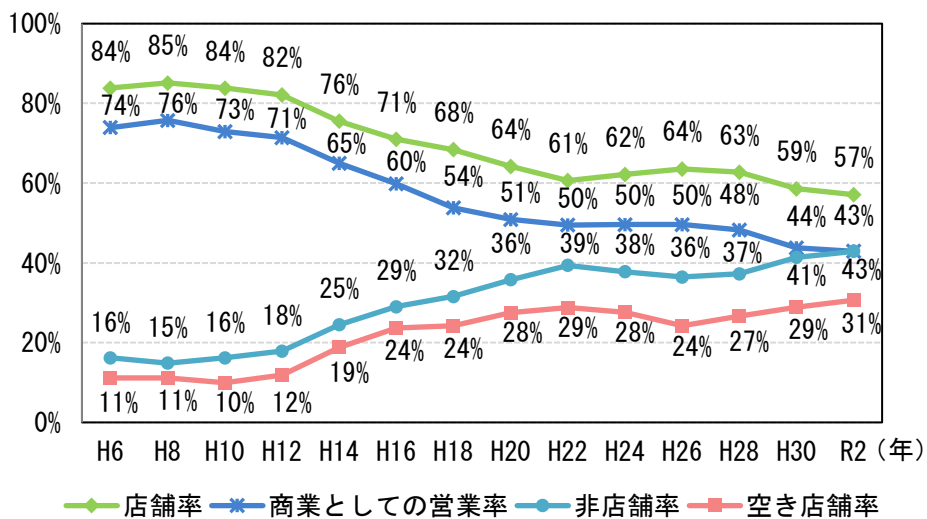


図 新発田市街地商店街の店舗率の推移

出典：新発田市空き店舗調査

## (6) 観光の実態

本市の観光施設は、新発田市街地では新発田駅西側に概ね集積していますが、新発田駅の東側や郊外部にも広く分布しています。

令和2年以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から、観光入込客数は大幅に減少しており、令和3年は約120万人で、令和元年の約250万人から半減しています。

観光施設別では、月岡温泉を訪れる観光客が圧倒的に多く、令和元年までは年間50万人以上が来訪しています。

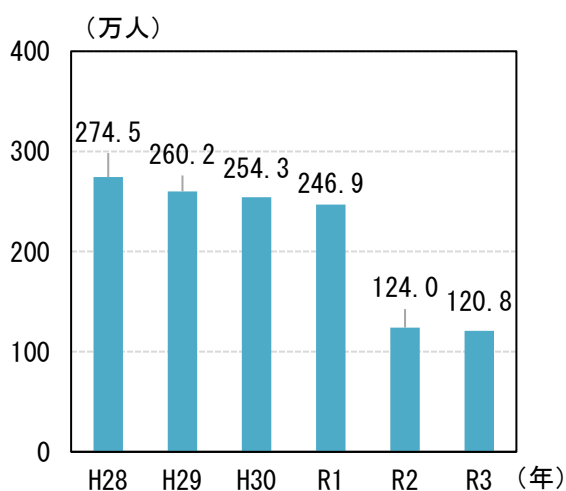


図 観光入込客数の推移（年別）

出典：令和3年新潟県観光入込客統計

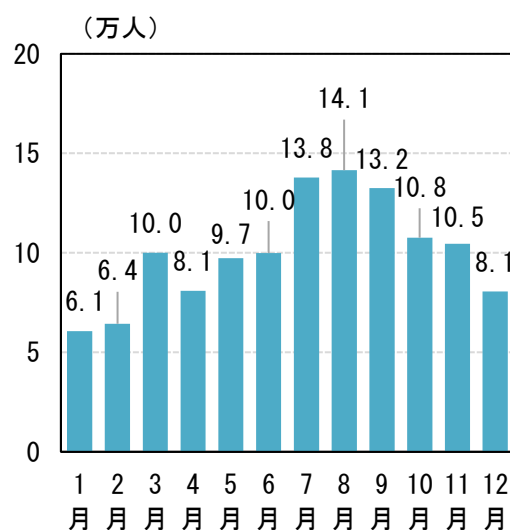


図 令和3年における観光入込客数の推移（月別）

出典：令和3年新潟県観光入込客統計

表 主な施設の観光入込客数の推移

（単位：人）

観光施設	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
月岡温泉	555,170	541,420	519,610	506,746	363,396	298,244
紫雲の郷	197,750	190,930	204,730	207,112	76,195	115,611
新発田市カルチャーセンター	226,360	228,300	226,460	159,897	66,588	95,993
五十公野公園	73,190	73,190	—	—	65,481	76,770
道の駅ふれあいセンター桜館	184,390	185,810	185,290	175,221	—	—
月岡温泉足湯	82,900	88,240	94,050	93,130	—	—
百花の里城山温泉	68,320	64,670	59,980	59,979	—	—
新発田あやめの湯	68,850	69,400	59,970	56,689	—	—
新発田城	54,140	52,930	48,160	54,294	—	—
県立公園スポーツ施設	57,726	52,990	54,290	52,938	—	—
藤塚浜海水浴場	—	—	47,701	50,180	—	—
県立紫雲寺記念公園	77,230	77,230	—	—	—	—

出典：新潟県観光入込客統計

※当年もしくは前後の年の観光入込客数が5万人以上の観光施設のみ掲載



## 2.2 公共交通の現状

### (1) 公共交通網

新発田駅を中心として、バスや鉄道を含めて放射状に公共交通網が形成されており、新発田市街地と周辺地域間の移動手段を確保しています。新発田市街地では市街地循環（あやめ）バスが運行しており、市街地内の移動利便性を高めています。また、各路線とも需要に応じた運行本数を設定しながらサービスの確保に努めています。

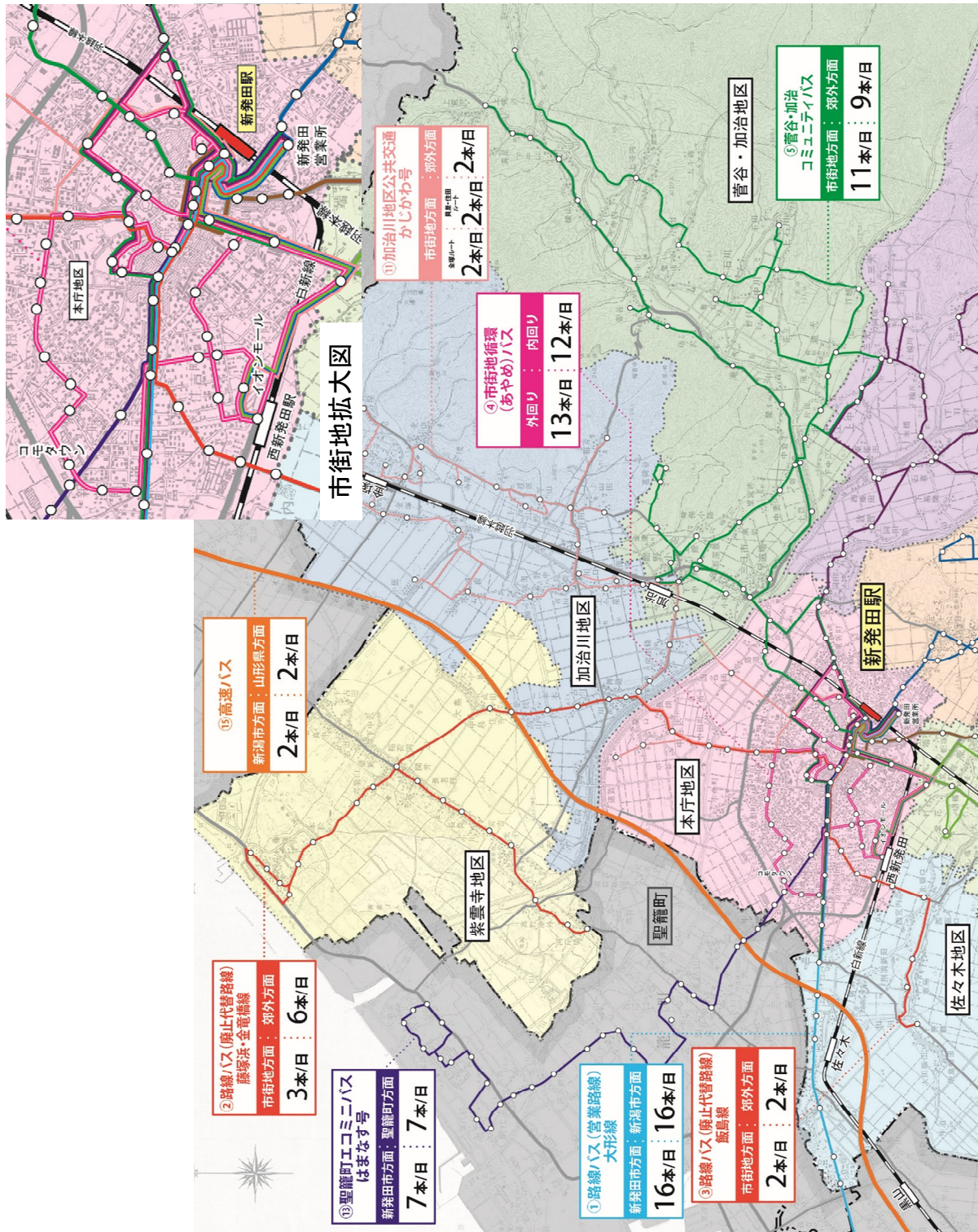
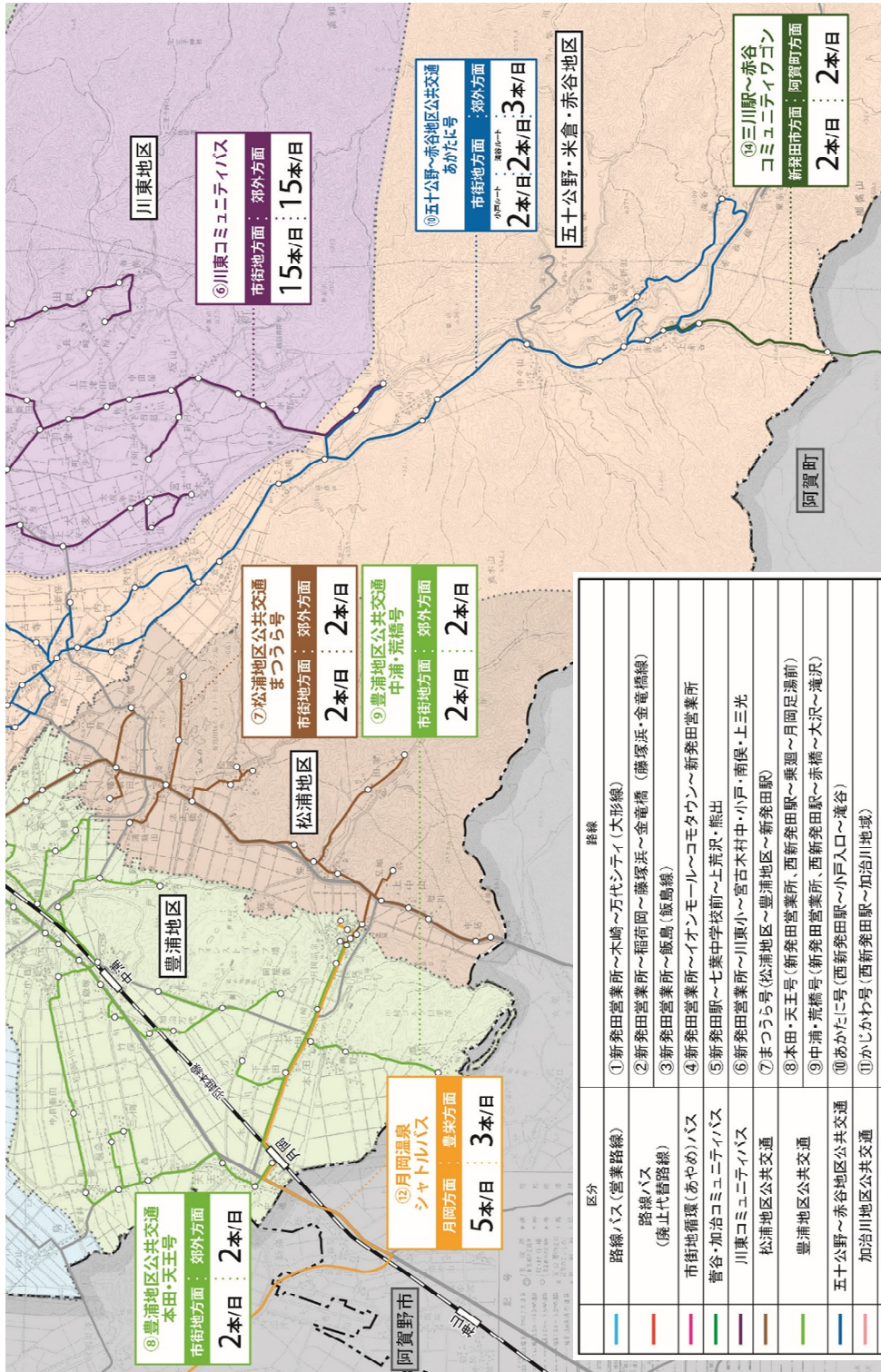


図 公共交通の運行状況





出典：新発田市、東日本旅客鉄道株式会社、新潟交通観光バス株式会社  
 ※令和5年度の平日における運行本数



## (2) 公共交通空白地域

概ね人口分布に沿って路線バスやコミュニティバスが運行しているものの、市内全域において公共交通空白地域が点在していることから、新発田版デマンド方式による移動手段の確保に取り組んでいます。

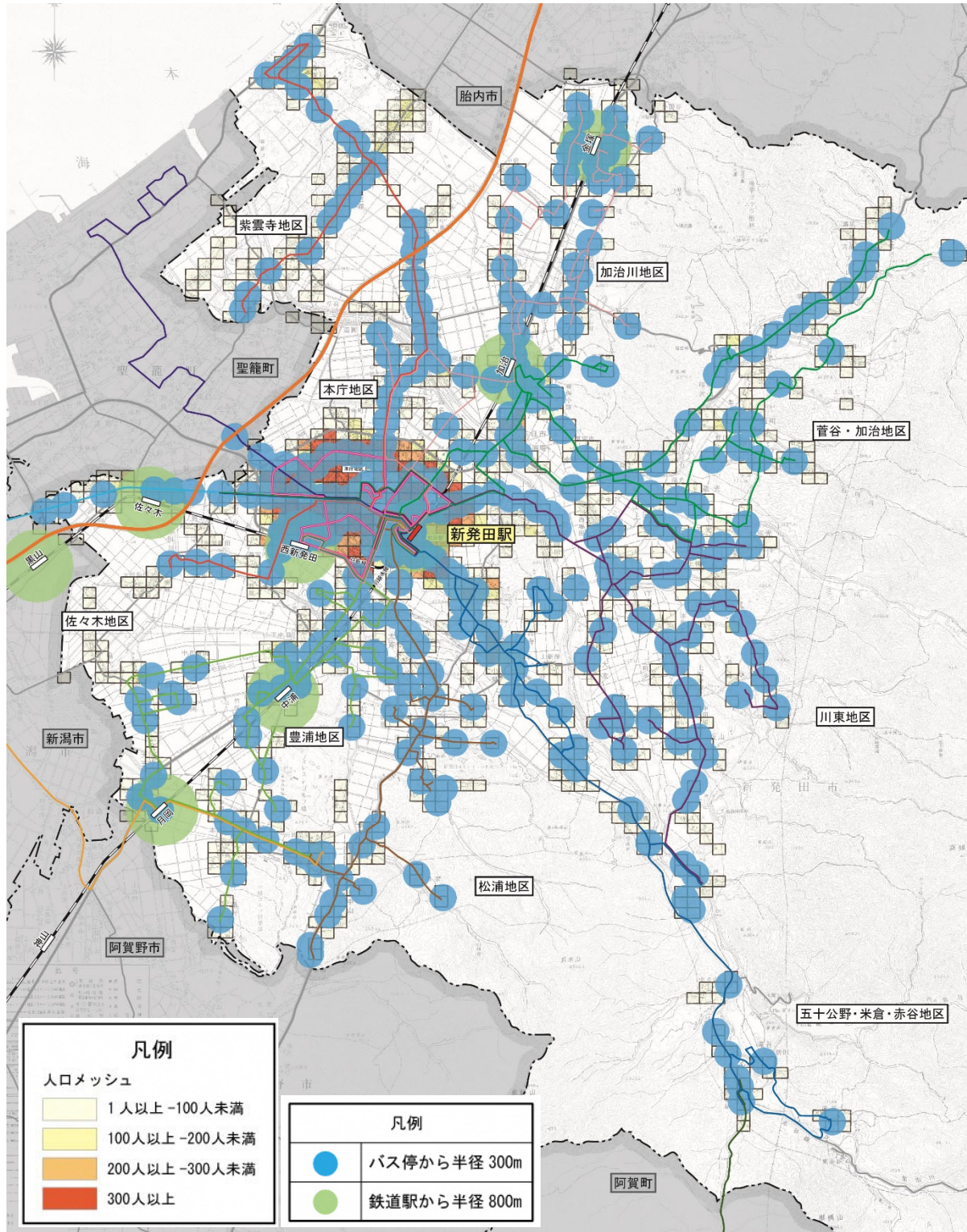


図 公共交通空白地域の分布状況

出典：国勢調査（令和2年）  
※250mメッシュ

### (3) 鉄道

市内には7駅が立地しており、新津駅方面と村上駅方面を結ぶ羽越本線と、新潟駅方面を結ぶ白新線の2路線が運行しています。また、新発田駅は、すべての路線の普通列車、特急列車の停車駅となっています。新発田駅前ロータリーは、鉄道とバスの乗継ぎ、バスからバスへの乗継ぎに利用される交通結節点となっています。

乗車人員は減少傾向にあり、令和4年度は3,095人/日となっています。路線別の平均通過人員は、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛の影響で大幅に減少していますが、回復傾向にあります。

表 鉄道の運行本数（平日）

路線	方面	駅	各停本数（快速含）		特急本数		計
			新発田方面	新潟方面	新発田方面	新潟方面	
白新線	新潟方面	新発田駅 西新発田駅 佐々木駅	新潟方面	30本	新潟方面	7本	73本
			新発田方面	29本	新発田方面	7本	
羽越本線	村上方面	新発田駅 加治駅 金塚駅	村上方面	20本	村上方面	7本	53本
			新発田方面	19本	新発田方面	7本	
	新津方面	新発田駅 中浦駅 月岡駅	新津方面	11本	新津方面	0本	23本
			新発田方面	12本	新発田方面	0本	

出典：東日本旅客鉄道株式会社（令和5年4月時点）

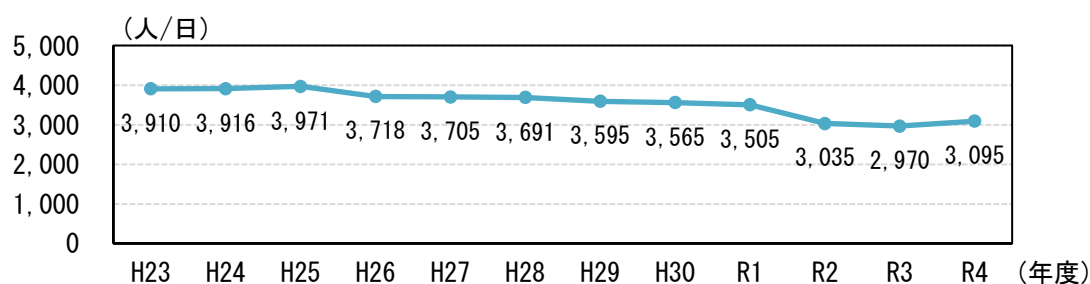


図 新発田駅の日平均乗車人員

出典：東日本旅客鉄道株式会社

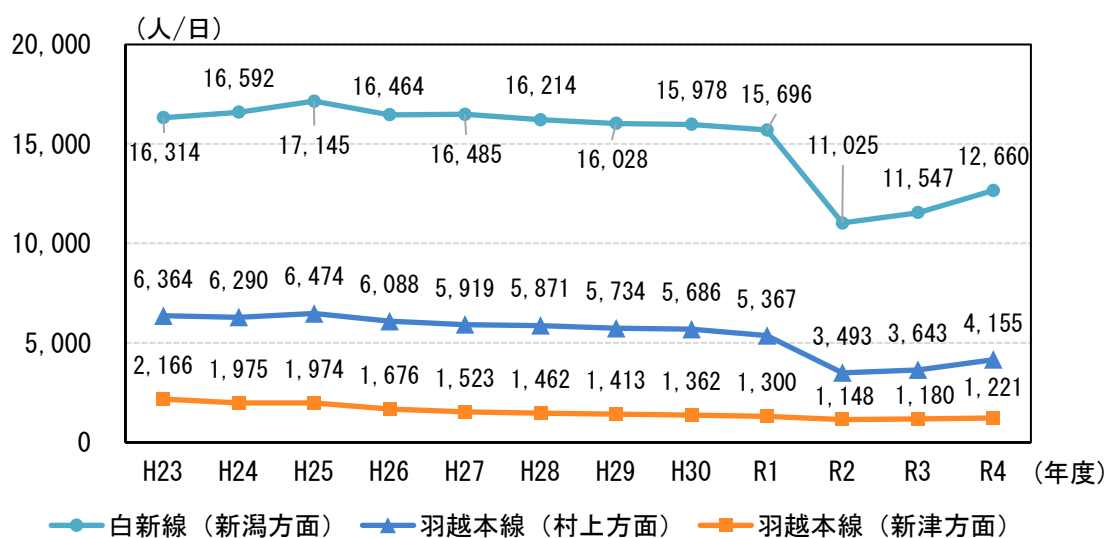


図 路線別の平均通過人員

出典：東日本旅客鉄道株式会社



### (4) 路線バス

路線バスは、通勤・通学の流動が多い新潟市方面のほか、紫雲寺地区や佐々木地区といった新発田市街地周辺の地域を結ぶ形で運行しています。利用者数は、平成24年度をピークに減少傾向にあり、令和3年度は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛の影響で約33.2万人まで落ち込みましたが、令和4年度は約36万人まで回復しました。

表 路線バスの運行本数（平日）

区分	方面	路線	運行本数（平日）			備考
			新発田方面	郊外方面	計	
営業路線	新潟市方面	大形線	16本	16本	32本	平日のみ
廃止代替路線	紫雲寺方面	藤塚浜・金竜橋線	3本	6本	9本	平日のみ
	佐々木方面	飯島線	2本	2本	4本	
計			21本	24本	45本	

出典：新潟交通観光バス株式会社（令和5年7月時点）

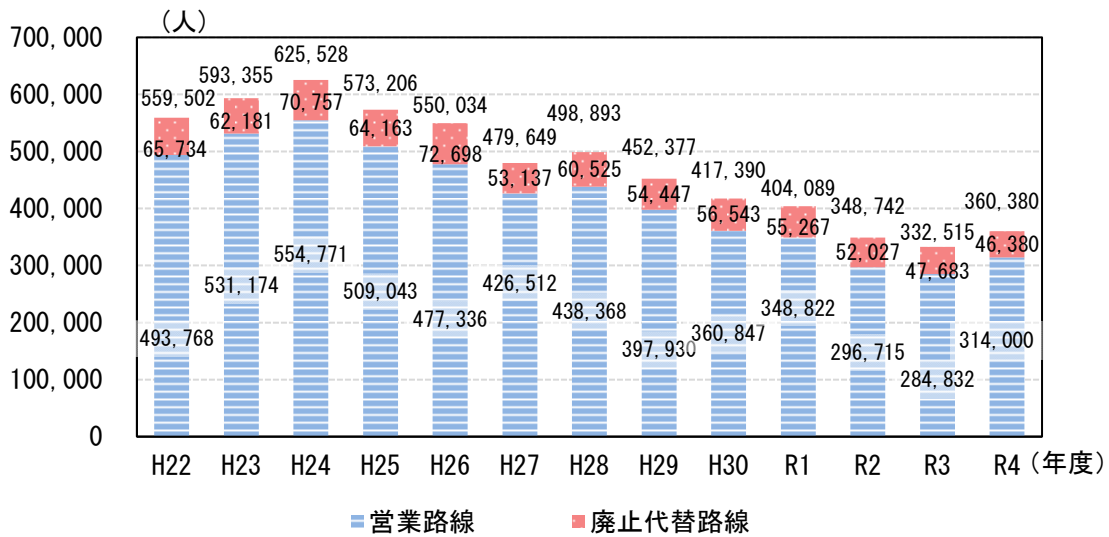


図 路線バス利用者数の推移

出典：新潟交通観光バス株式会社  
 ※バス事業年度（10月から翌年9月まで）

### (5) コミュニティバス・乗合タクシー

新発田市街地におけるアクセス機能の向上と公共交通空白地域の解消を図るとともに、交通弱者の移動手段を確保するため、コミュニティバスや乗合タクシーを運行しています。一部の路線では、運行の効率化を図るため、定路線迂回型運行「新発田版デマンド方式」\*による運行を行っています。

利用者数は近年減少傾向にあり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響も重なり各路線とも大きく減少しました。令和3年度以降は各路線とも回復傾向にあります。

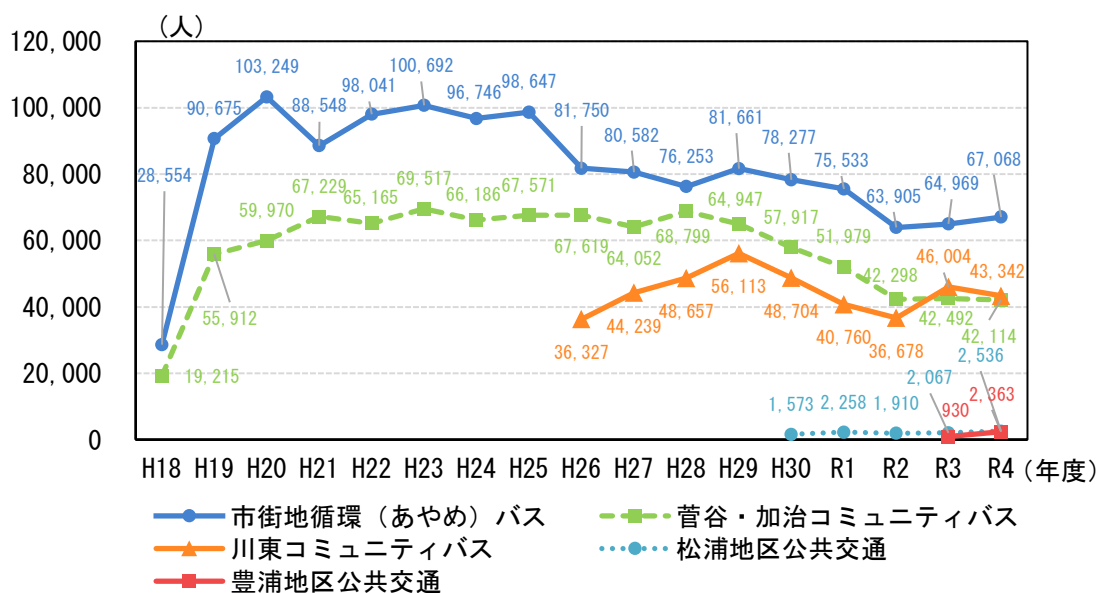


図 コミュニティバス乗車人数の推移

出典：新発田市資料

#### \*定路線迂回型運行「新発田版デマンド方式」

：停留所を結ぶ基本ルートは予約がない場合でも運行し、予約があった場合は、その予約があった停留所まで迂回して運行する運行内容のこと。

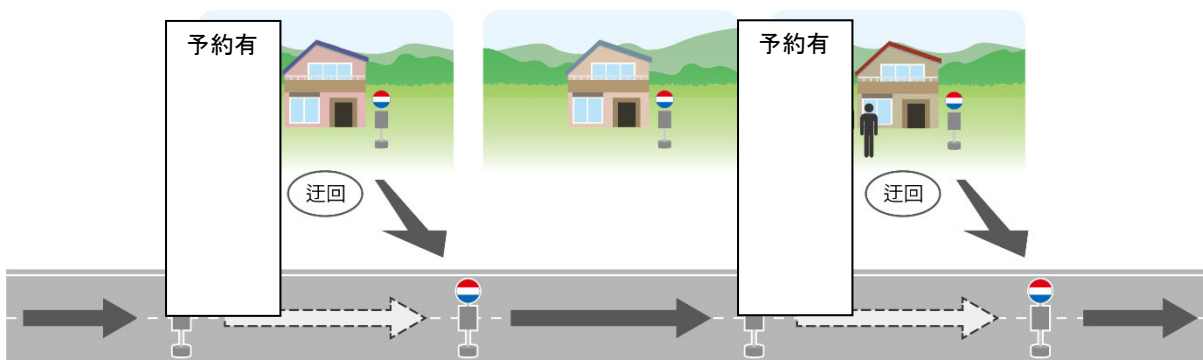


図 定路線迂回型運行「新発田版デマンド方式」のイメージ



表 コミュニティバス・乗合タクシーの運行本数（平日）

路線名	区分	運行本数（平日）		備考
		市街地方面 （外回り）	郊外方面 （内回り）	
市街地循環 （あやめ）バス	コミュニティバス	13本	12本	
菅谷・加治 コミュニティバス	コミュニティバス	11本	9本	新発田市街地 乗入れ便数
川東 コミュニティバス	コミュニティバス	15本	15本	新発田市街地 乗入れ便数
松浦地区公共交通 「まつうら号」	乗合タクシー	2本	2本	新発田版 デマンド方式
豊浦地区公共交通 「本田・天王号」	コミュニティバス	2本	2本	
豊浦地区公共交通 「中浦・荒橋号」	乗合タクシー	2本	2本	
五十公野～赤谷地区公共交通 「あかたに号」	コミュニティバス	小戸ルート：2本 滝谷ルート：2本	3本	
加治川地区公共交通 「かじかわ号」	乗合タクシー	金塚ルート：2本 貝屋・住田ルート：2本	2本	

出典：新発田市資料（令和5年度）

### ■市街地循環（あやめ）バス【平成18年11月運行開始】

新発田市街地を循環するコミュニティバスで、新発田市役所「ヨリネスしばた」や主要な大型商業施設、県立新発田病院を經由し運行しています。また、利用者ニーズに対応するため、「内回り」と「外回り」の双方向に運行しており、通学・買い物・通院等にあわせた運行時刻を設定しています。

### ■菅谷・加治コミュニティバス【平成18年10月運行開始】

菅谷・加治地区と新発田市街地を結ぶコミュニティバスで、地域住民の通学・買い物・通院等に利用されています。

地域住民で構成されるNPO法人が運行を担っており、地域の利用ニーズに応じた柔軟な運行を行っています。

小・中学生のスクールバスとしての役割を担うとともに、高校生が各高校行きの便に乗り換えることができる乗換拠点を整備しており、通学しやすい環境が確保されています。また、乗換えなしで新発田市街地の目的地にアクセスできるよう、一部が市街地循環（あやめ）バス路線に乗り入れています。

### ■川東コミュニティバス【平成26年4月運行開始】

川東地区と新発田市街地を結ぶコミュニティバスで、地域住民の通学・買い物・通院等に利用されるとともに、小・中学生のスクールバスとしても利用されています。

運行内容は、地域関係者で構成される組織が中心となって検討を進め、運行の見直しや利用促進を図っています。

川東小学校を乗換拠点として、地域内の各方面へ運行しているとともに、高校生が各高校行きの便に乗り換えて通学できる環境が確保されています。また、乗換えなしで新発田市街地の目的地にアクセスできるよう、一部が市街地循環（あやめ）バス路線に乗り入れています。

第1章	はじめに
第2章	現状 地域および公共交通の
第3章	新発田市地域公共交通計画の評価
第4章	公共交通の課題
第5章	基本的な方針
第6章	計画の目標
第7章	目標を達成するための交通施策・事業

### ■松浦地区公共交通「まつうら号」【平成30年4月運行開始】

松浦地区と新発田市街地を結ぶ乗合タクシーで、地域住民の通学・買い物・通院等に利用されています。実証運行を経て、令和3年4月から本格運行を開始しました。

運行内容は、地域関係者で構成される組織が中心となって検討を進め、運行の見直しや利用促進を図っています。

予約がなくても停留所を結ぶ基本ルートを運行し、予約があった場合は、その予約があった停留所を迂回して運行する定路線迂回型運行「新発田版デマンド方式」による運行を行っています。

### ■豊浦地区公共交通「本田・天王号」「中浦・荒橋号」【令和3年10月運行開始】

豊浦地区と新発田市街地を結ぶコミュニティバスの「本田・天王号」と、乗合タクシーの「中浦・荒橋号」が運行されており、地域住民の通学・買い物・通院等に利用されています。

運行内容は、地域関係者で構成される組織が中心となって検討を進め、運行の見直しや利用促進を図っています。

「本田・天王号」と「中浦・荒橋号」は、予約がなくても停留所を結ぶ基本ルートを運行し、予約があった場合は、その予約があった停留所を迂回して運行する定路線迂回型運行「新発田版デマンド方式」による運行を行っています。

### ■五十公野～赤谷地区公共交通「あかたに号」【令和5年5月運行開始】

赤谷地区と新発田市街地を結ぶコミュニティバスで、地域住民の通学・買い物・通院等に利用されています。

運行内容は、地域関係者で構成される組織が中心となって検討を進め、運行の見直しや利用促進を図っています。

予約がなくても停留所を結ぶ基本ルートを運行し、予約があった場合は、その予約があった停留所を迂回して運行する定路線迂回型運行「新発田版デマンド方式」による運行を行っています。なお、高校生の通学対応のため、一部便はバス車両で運行しています。

### ■加治川地区公共交通「かじかわ号」【令和5年11月運行開始】

加治川地区と新発田市街地を結ぶ乗合タクシーで、地域住民の通学・買い物・通院等に利用されています。

運行内容は、地域関係者で構成される組織が中心となって検討を進め、利用促進を図っています。

予約がなくても停留所を結ぶ基本ルートを運行し、予約があった場合は、その予約があった停留所を迂回して運行する定路線迂回型運行「新発田版デマンド方式」による運行を行っています。

## (6) バス・乗合タクシーの運行に係る財政負担

令和4年度のバスの運行に係る本市の財政負担は約1.5億円となっており、平成20年度と比較して増加しています。路線バスの廃止に伴いコミュニティバスや予約型乗合タクシーを導入しているため、財政負担額に占める路線バスの割合は年々減少し、コミュニティバスや乗合タクシーの割合が増加しています。

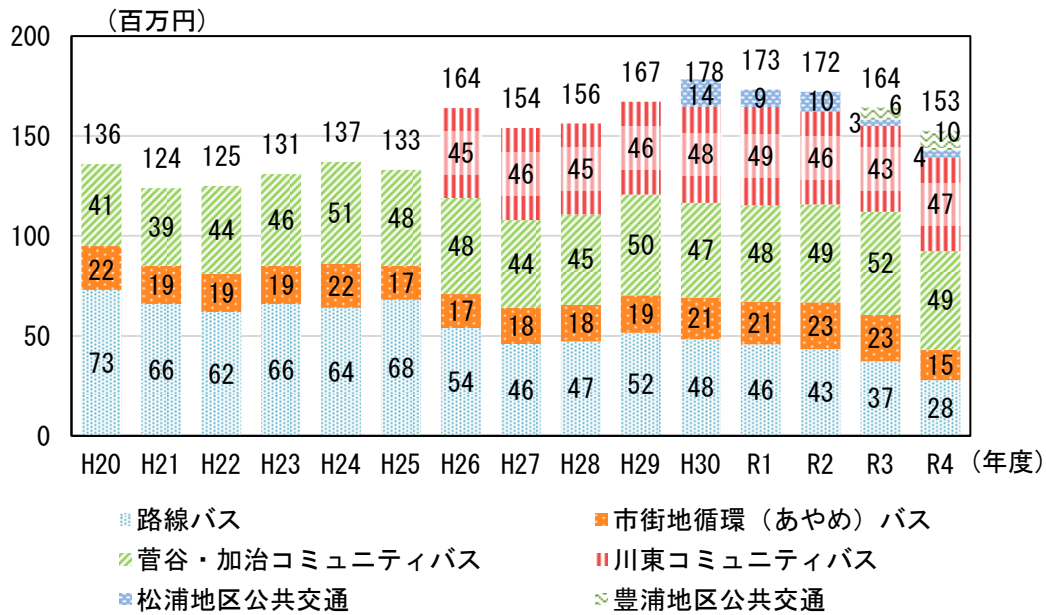


図 バス運行に係る財政負担

出典：新発田市資料

## (7) タクシー

本市にはタクシー事業者が3社あり、鉄道やバスでは担うことのできない時間帯や、自由度の高い移動サービスを行っています。通常のタクシー車両に加え、ジャンボタクシーを導入している会社もあります。

タクシーは、鉄道やバスとともに、持続可能な公共交通ネットワークを形成する重要な交通機関のひとつとなっています。

表 市内の新潟県ハイヤー・タクシー協会の加盟会社と保有台数

	小型	大型	ジャンボ
株式会社下越タクシー	19台	4台	1台
新発田観光タクシー株式会社	16台	1台	0台
太陽交通新発田中央株式会社	17台	1台	0台

出典：事業者ヒアリング調査結果

※令和5年6月時点



## 2.3 アンケート調査概要

市民や市内の高校に通う高校生の移動実態や公共交通の利用状況、改善要望等を把握し、課題整理や施策検討に活用するためにアンケート調査を実施しました。

表 調査の概要

調査種別	住民アンケート調査	高校生アンケート調査
対象	○市内在住の20歳以上80歳未満 ※地区別人口をもとに配布数を設定	○市内に立地する6校（新発田高校、新発田南高校、新発田商業高校、新発田農業高校、西新発田高校、新発田中央高校）の第2学年全員
配布/回収	○郵送配布/郵送回収 配布日：令和5年1月13日～ 回収期限：令和5年1月27日	○直接配布/直接回収 配布日：令和5年1月10日～ 回収期限：令和5年1月27日
配布数	3,787部	1,280部
回収数	1,772部（回収率46.8%） ※各結果の「n」は、回答者数を表す	1,097部（回収率85.7%）

## 2.4 住民アンケートの主な調査結果

### (1) 回答者の属性

地区別人口をもとに配布数を設定したため、各地区で概ね同数程度の回答を得ています。年代別では、60歳代以上の回答が多くなっています。回答者の性別は概ね男女半々です。職業等では、「会社員・公務員・団体職員」が最も多く、次いで60歳代以上の回答が多いため「無職」の回答が多くなっています。

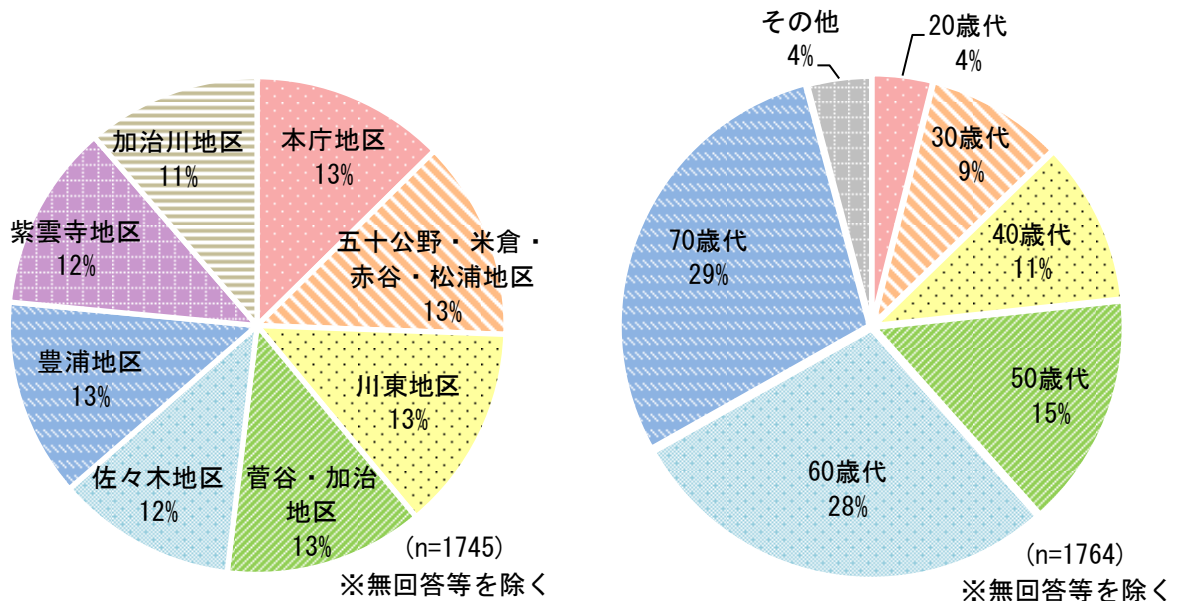


図 居住地

図 年代

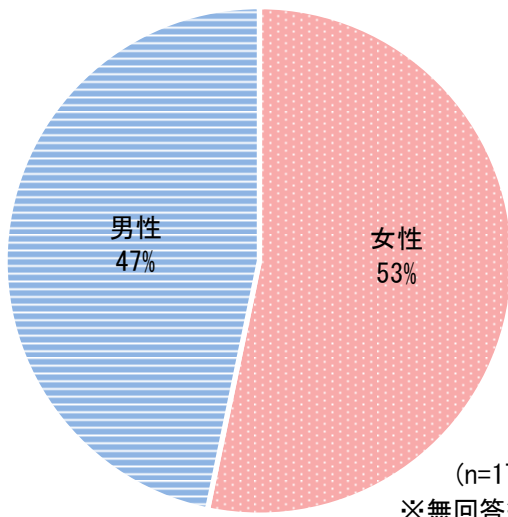


図 性別

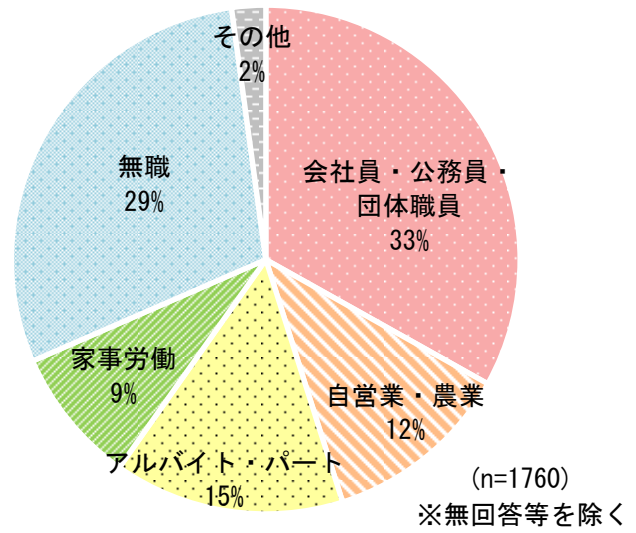


図 職業等

## (2) 運転免許の保有等

回答者の93%が運転免許を保有しており、90%が自家用車を所有しています。

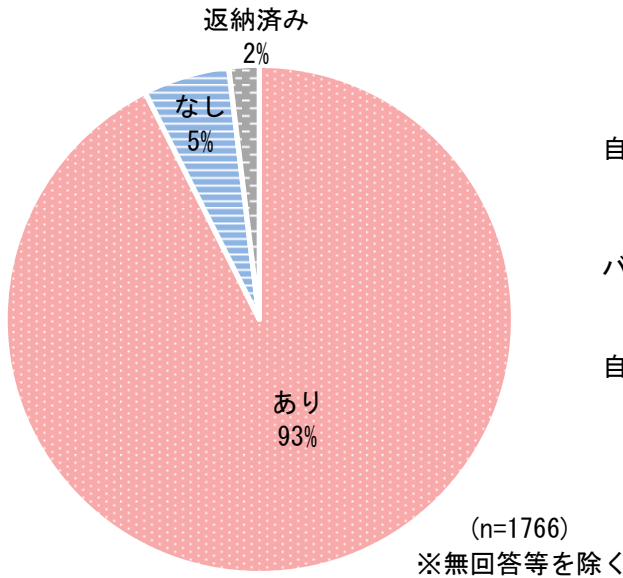


図 運転免許の保有

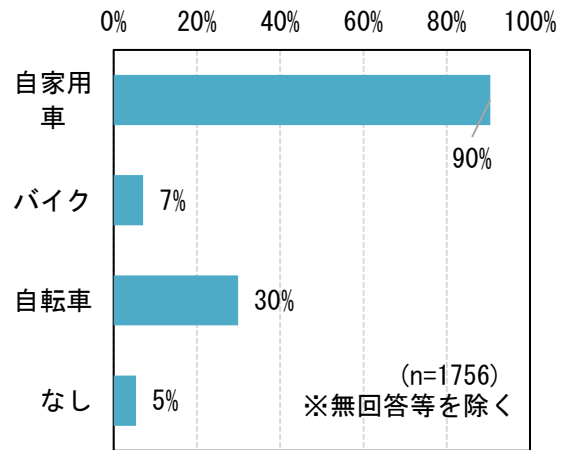


図 乗り物の所有

### (3) 外出の主な行き先

主要な外出目的である「買い物」「通院」「通勤」の主な行き先は、それぞれ異なる傾向がみられます。

買い物は、「新栄町・舟入町など」「西新発田駅周辺」「中曽根町・城北町・緑町など」に立地する施設を行き先とする割合が高くなっています。

通院は、新発田病院が立地する「中心市街地」を主な行き先とする割合が高くなっています。

通勤では、市内の「周辺地区」や、「新潟市」といった市外を主な行き先とする割合が高くなっています。

	買い物 (n=1687)	通院 (n=1106)	通勤 (n=707)	その他 (n=729)
中心市街地	14%	35%	17%	23%
西新発田駅周辺	21%	9%	6%	14%
新栄町・舟入町など	22%	10%	7%	15%
中曽根町・城北町・緑町など	18%	14%	5%	10%
駅東側市街地	12%	10%	6%	6%
周辺地区	6%	13%	20%	13%
新潟市	4%	6%	21%	11%
胎内市	2%	1%	6%	2%
その他市町村	1%	2%	12%	6%

図 外出の主な行き先

### (4) 移動手段

いずれの外出目的でも、「自家用車」が8～9割を占めています。

	買い物 (n=1687)	通院 (n=1106)	通勤 (n=707)	その他 (n=729)
自家用車(自分で運転)	89%	84%	95%	79%
バイク	1%	1%	1%	1%
自転車	4%	4%	2%	5%
徒歩	4%	4%	2%	6%
家族等の送迎	12%	13%	2%	14%
鉄道	1%	1%	2%	1%
バス	2%	2%	1%	2%
乗合ワゴン*	0%	0%	0%	0%
タクシー	0%	2%	0%	1%
その他	0%	0%	1%	1%

図 移動手段

\*松浦地区公共交通、豊浦地区公共交通を指す。



### (5) バス・乗合ワゴンの認知度

「運行内容までは知らないが、運行していることは知っている」の割合が約5割を占めており、「運行しているか分からない（知らない）」が約2割となっています。

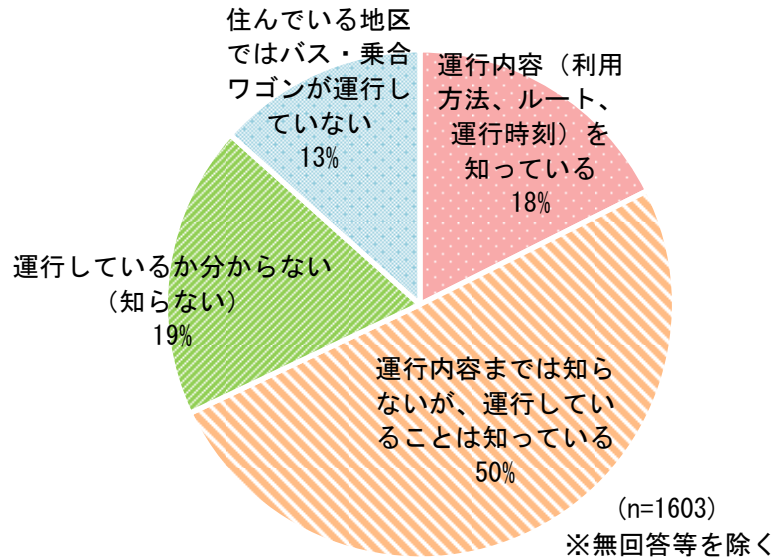
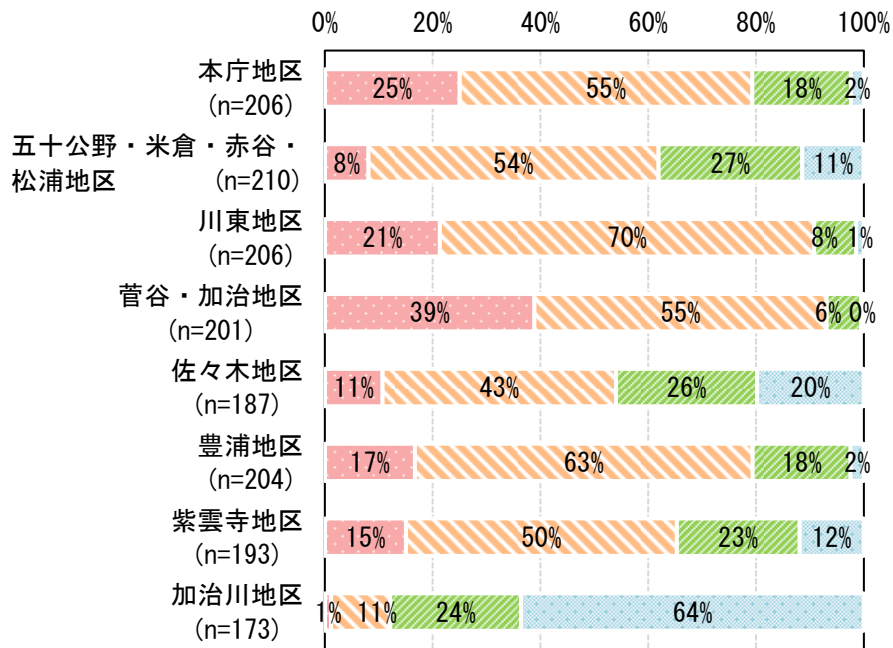


図 バス・乗合ワゴンの認知度



- 運行内容（利用方法、ルート、運行時刻）を知っている
- 運行内容までは知らないが、運行していることは知っている
- 運行しているか分からない（知らない）
- 住んでいる地区ではバス・乗合ワゴンが運行していない

図 バス・乗合ワゴンの認知度（地区別）

### (6) バス・乗合ワゴンの利用頻度と今後の利用可能性

バスや乗合ワゴンを「利用していない」人が93%を占めています。今後の利用可能性では、「日常的に利用することはないと思う」が43%で最も高く、次いで「日常的に利用するなら10年以上先だと思う」が25%と高くなっています。

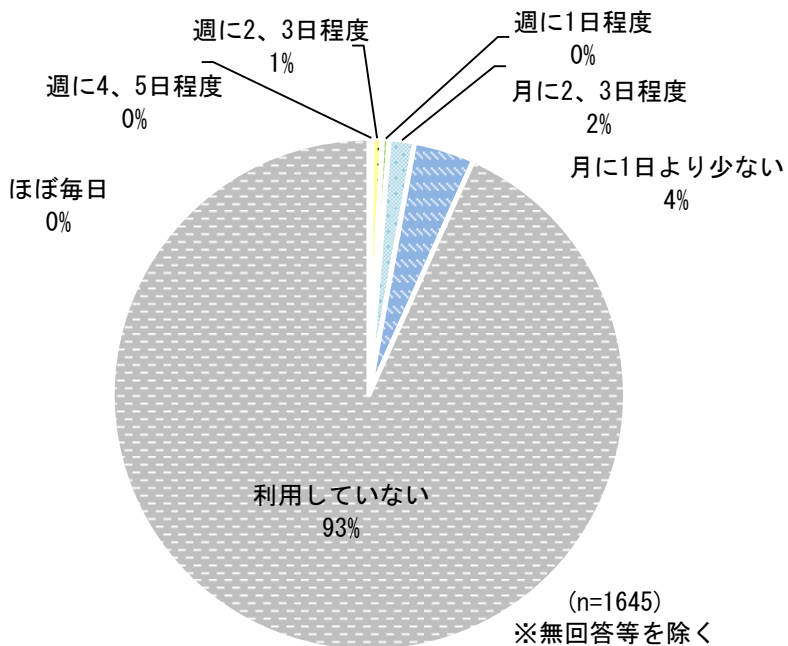


図 バス・乗合ワゴンの利用頻度

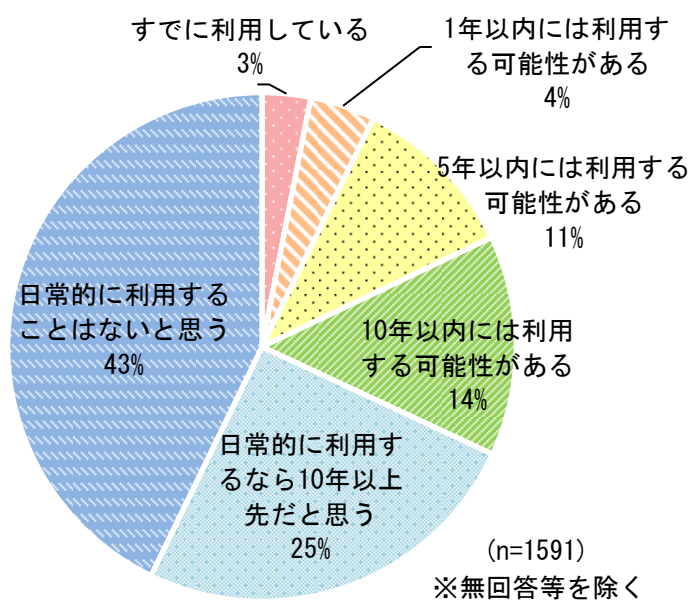


図 今後、バス・乗合ワゴンを日常的に利用する可能性

### (7) バス・乗合ワゴンの運行に係る市の財政負担、今後の方針について

72%が公共交通の運行に係る本市の財政負担について「適切な範囲だと思う」と回答しています。

今後の方針としては、「現状を維持していく」が56%を占めています。利用状況別にみると、「現状を維持していく」「現状よりも充実を検討する」の合計が、利用者は99%、非利用者でも86%を占めています。

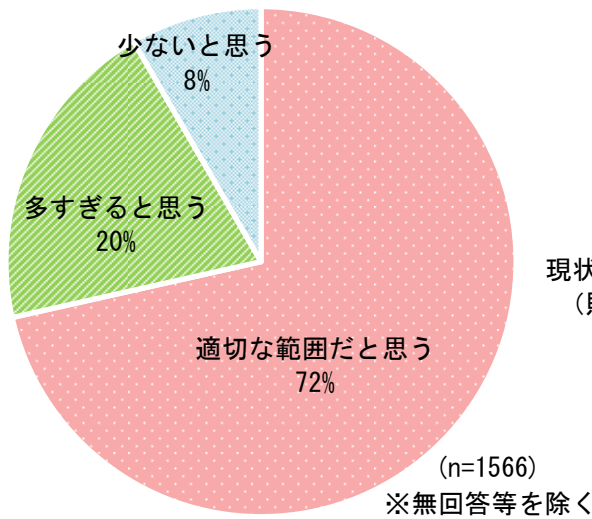


図 バス・乗合ワゴンの運行に係る市の財政負担についての意向

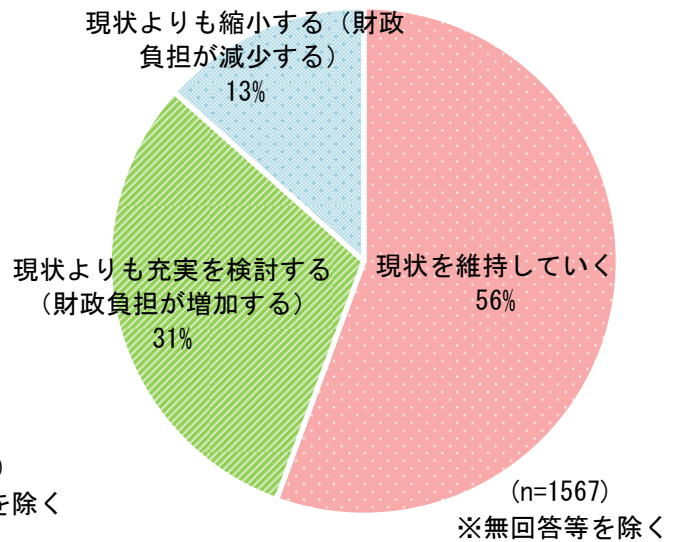


図 バス・乗合ワゴンの運行についての意向

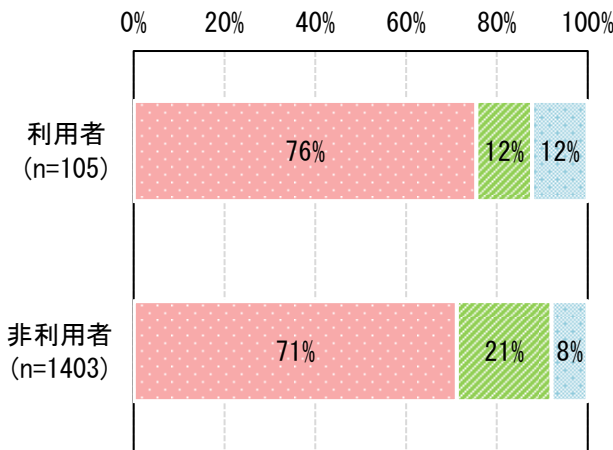


図 バス・乗合ワゴンの運行に係る市の財政負担についての意向 (利用状況別)

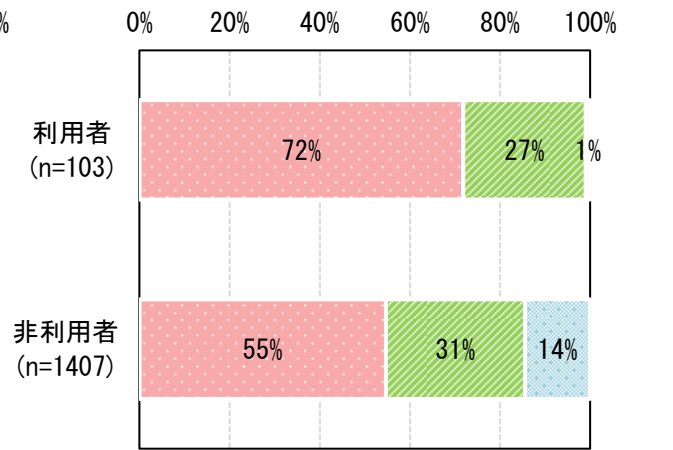


図 バス・乗合ワゴンの運行についての意向 (利用状況別)



### (8) 運賃の値上げについて

「値上げは必要ないと思う」の割合の方がやや高いですが、「値上げを検討しても良いと思う」は4割を超えています。

バス・乗合ワゴンの利用者についても4割以上が「値上げを検討しても良いと思う」と回答しています。

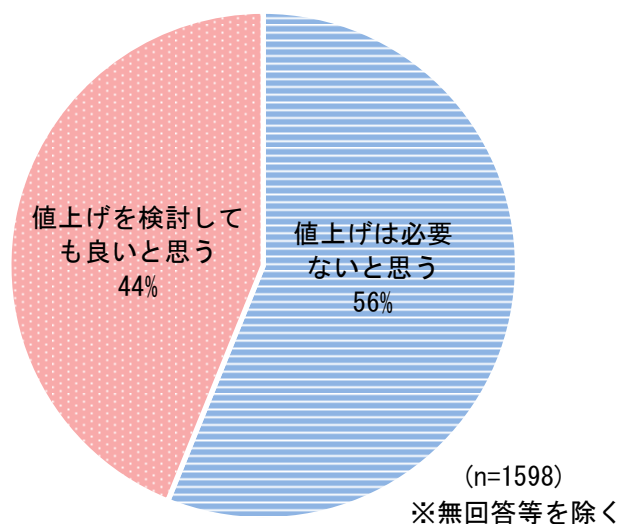


図 運賃の値上げについての意向

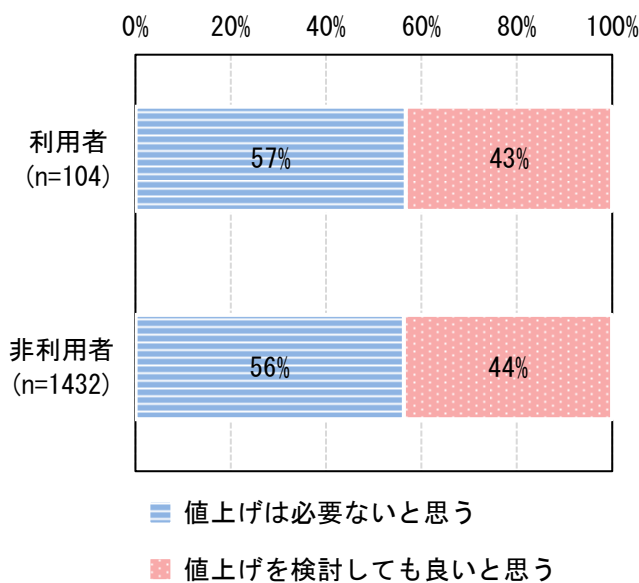


図 運賃の値上げについての意向（利用状況別）

### (9) 事前予約制について

バス・乗合ワゴンの利用者は、非利用者よりも「予約制が面倒であると回答した人の割合」が高くなっています。

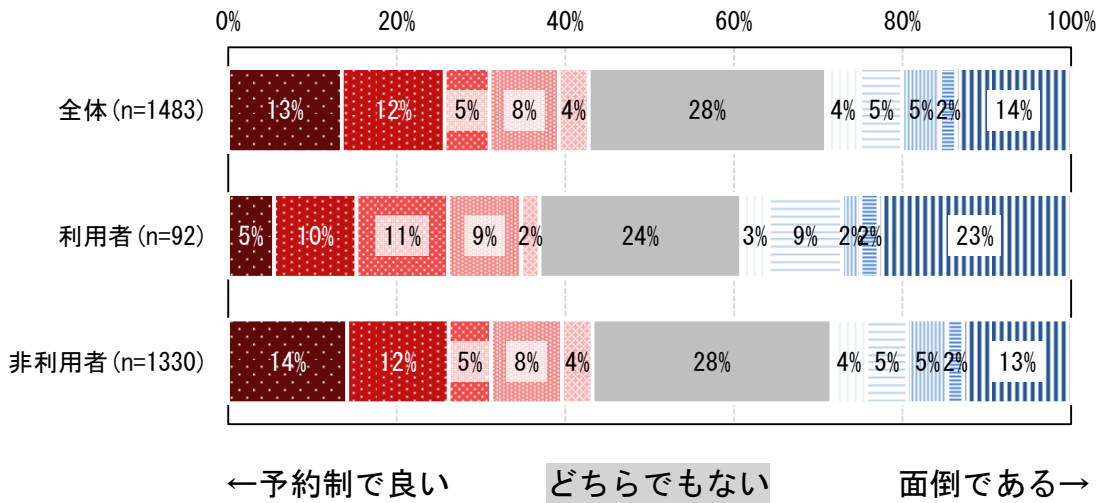


図 事前予約制についてどう感じるか (11段階評価)

### (10) 新技術の導入について

自動運転車とスローモビリティはどちらも「分からない」が4～5割となっており、「検討しても良い」は約3割にとどまっています。

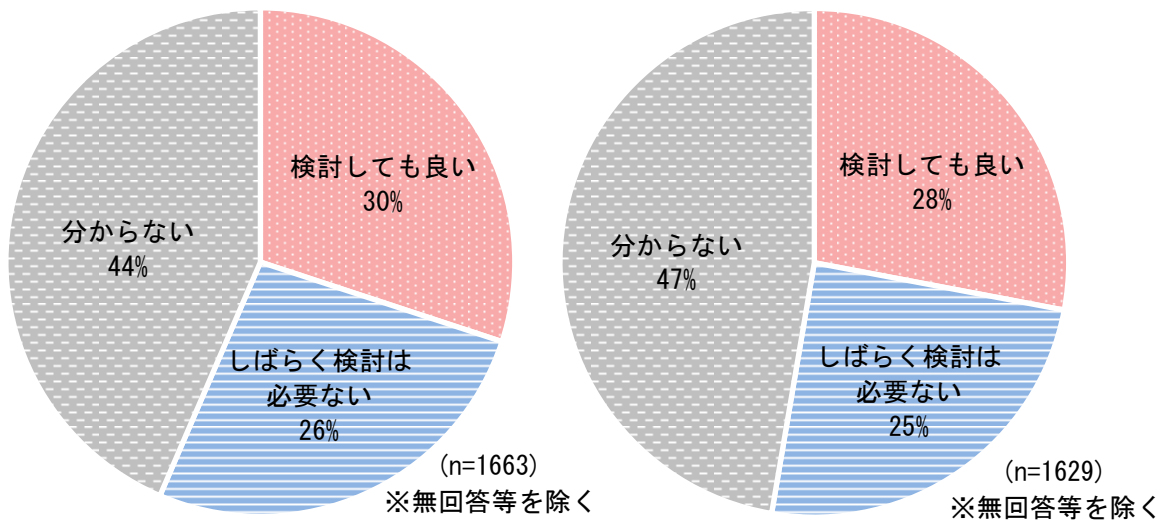


図 自動運転車の導入

図 スローモビリティの導入



### (11) 改善要望

バス・乗合ワゴンの利用者の改善要望としては、「運行便数を増やす」「土曜日や日曜日にも運行する」といった運行内容の充実にに関する要望が多くなっています。

非利用者の改善要望としては、「時刻表やルート図を分かりやすくする（情報発信を増やす）」の割合が最も高く、次いで「のりば（バス停）を増やす」の割合が高くなっています。

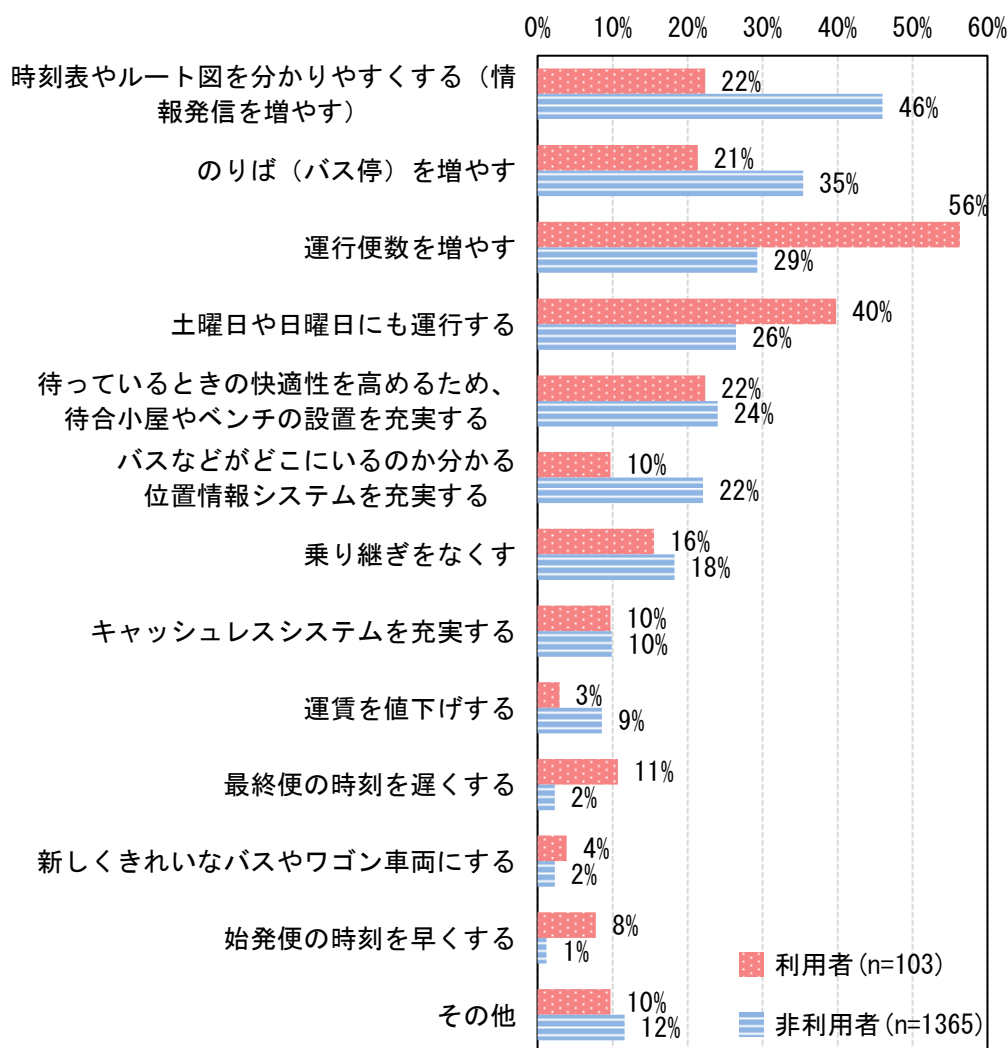


図 改善要望

## 2.5 高校生アンケートの主な調査結果

### (1) 居住地

高校生アンケートの回答者の居住地は、市内と市外が概ね半々となっています。

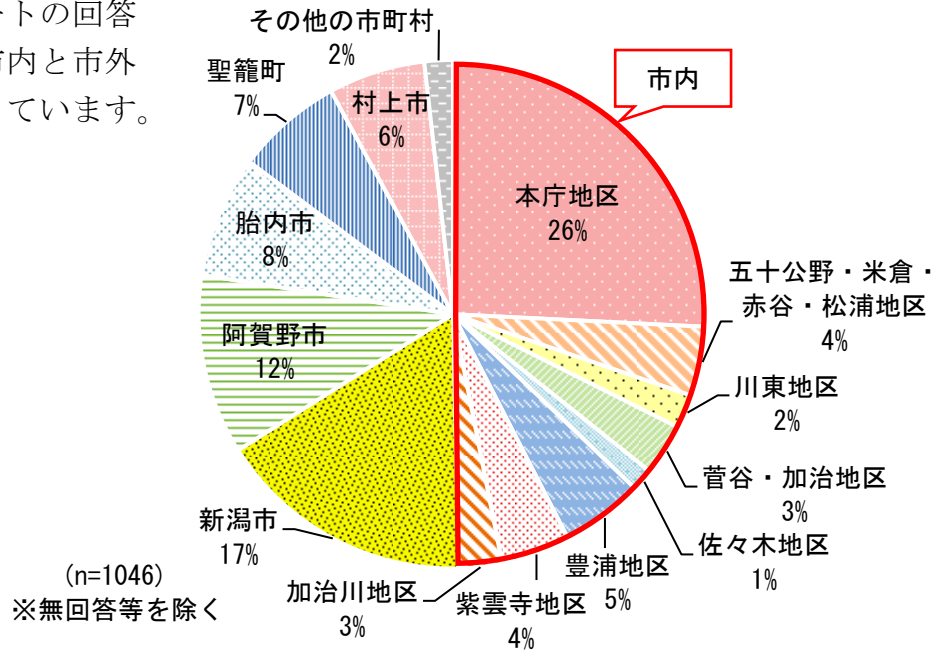


図 居住地

### (2) 通学での移動手段

市内居住者は、晴れた日は「自転車」、雨・雪の日は「家族等の送迎」の割合が高く、市外居住者は「鉄道」を利用する人が約8割を占めています。

通学での「バス・乗合ワゴン」の利用は、市内外の居住者ともに晴れた日は約1割、雨・雪の日は約2割となっています。

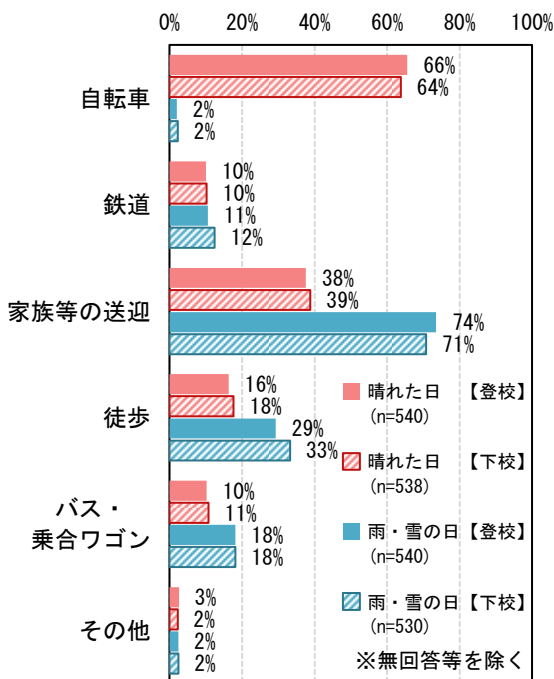


図 通学での移動手段（市内居住者）

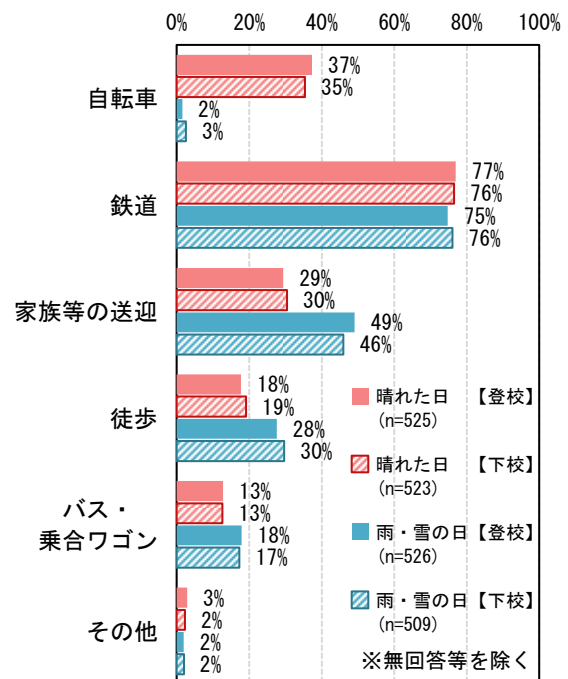


図 通学での移動手段（市外居住者）

### (3) 通学の時間帯

登校では、午前7時半から午前8時にかけて自宅を出る人が多く、学校への到着は午前8時半から午前8時40分に集中しています。下校では、学校を出る時刻は16時前後や19時前後が多くなっています。

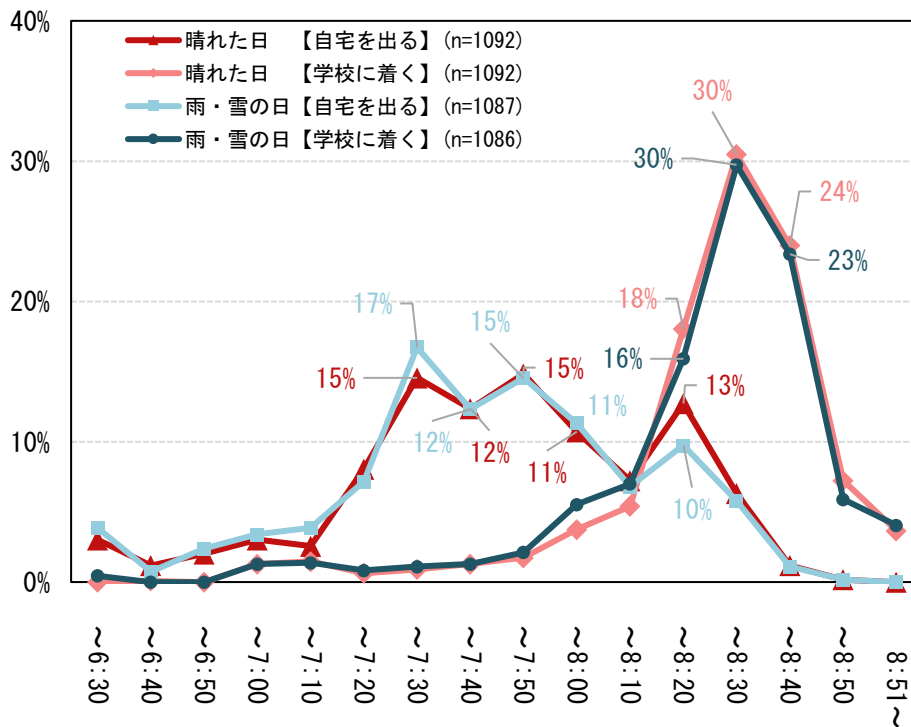


図 登校の時刻

※10%以上のみ数値を表示

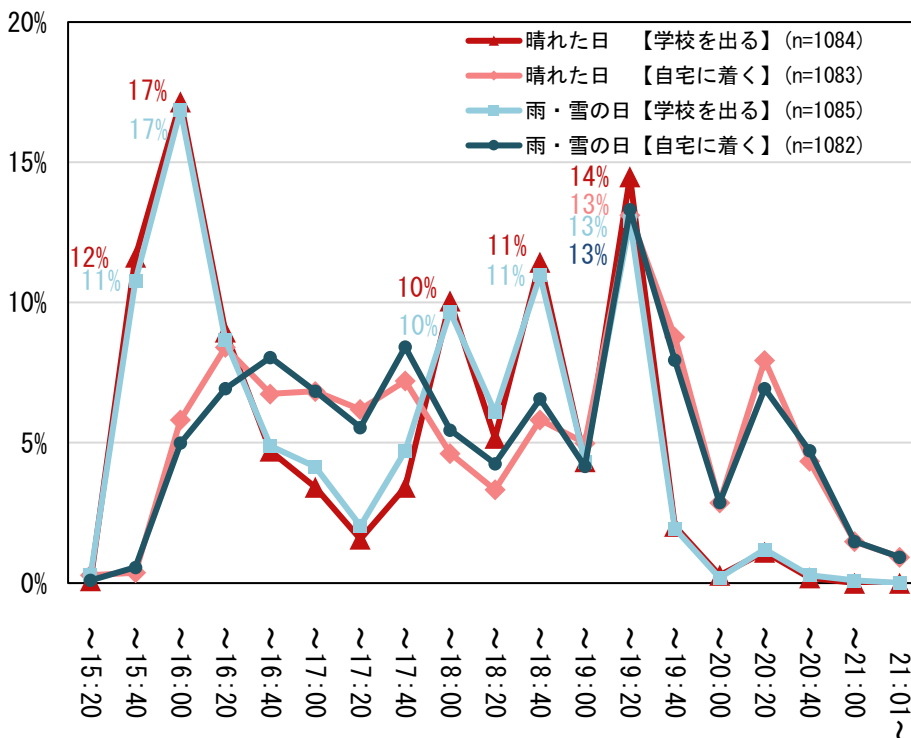


図 下校の時刻

※10%以上のみ数値を表示



### (4) 課外活動等

「部活動・生徒会」を行っている高校生が約8割となっています。課外活動等を終えて帰宅する際の移動手段としては、「家族の送迎」が最も多くなっています。

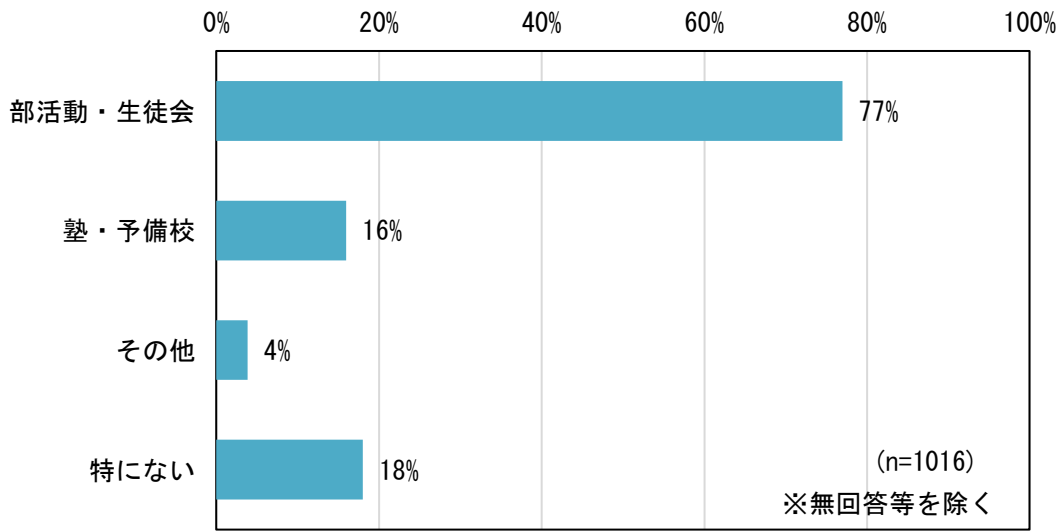


図 課外活動の状況

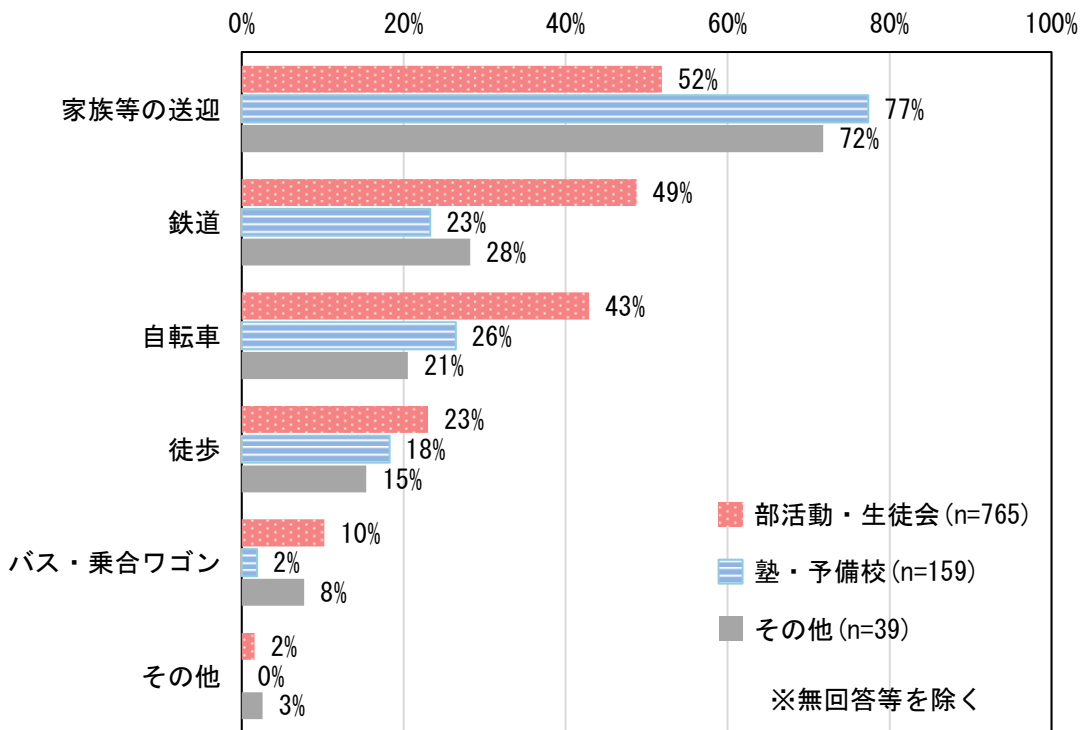


図 課外活動後の帰宅時の移動手段

### (5) バス・乗合ワゴンの認知度

「運行内容までは知らないが、運行していることは知っている」の割合が約4割を占めており、「運行しているか分からない（知らない）」が約2割となっています。

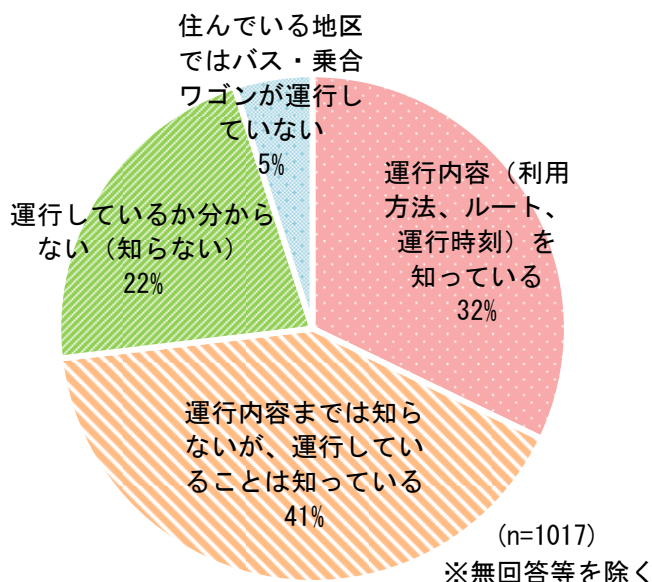


図 バス・乗合ワゴンの認知度

### (6) バス・乗合ワゴンの利用頻度

バス・乗合ワゴンの利用者は4割程度となっています。

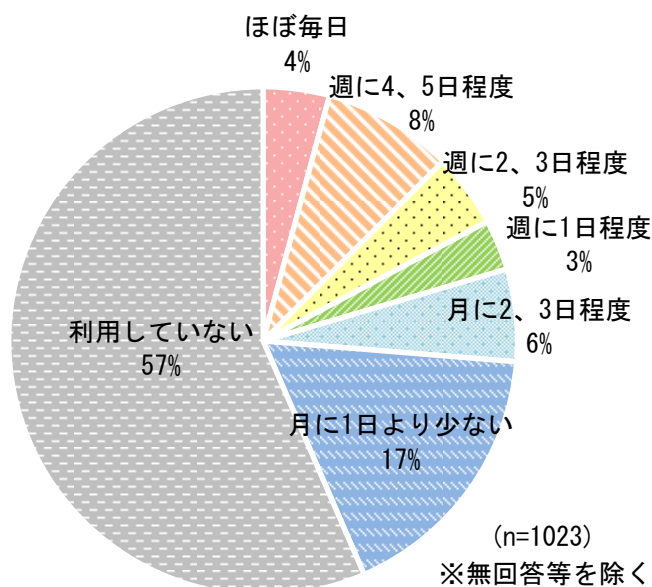


図 バス・乗合ワゴンの利用頻度

## (7) 改善要望

高校生のバス・乗合ワゴンの利用者の改善要望としては、「運行便数を増やす」が最も高く、次いで「時刻表やルート図を分かりやすくする（情報発信を増やす）」が高くなっています。

非利用者は「時刻表やルート図を分かりやすくする（情報発信を増やす）」の割合が最も高くなっています。

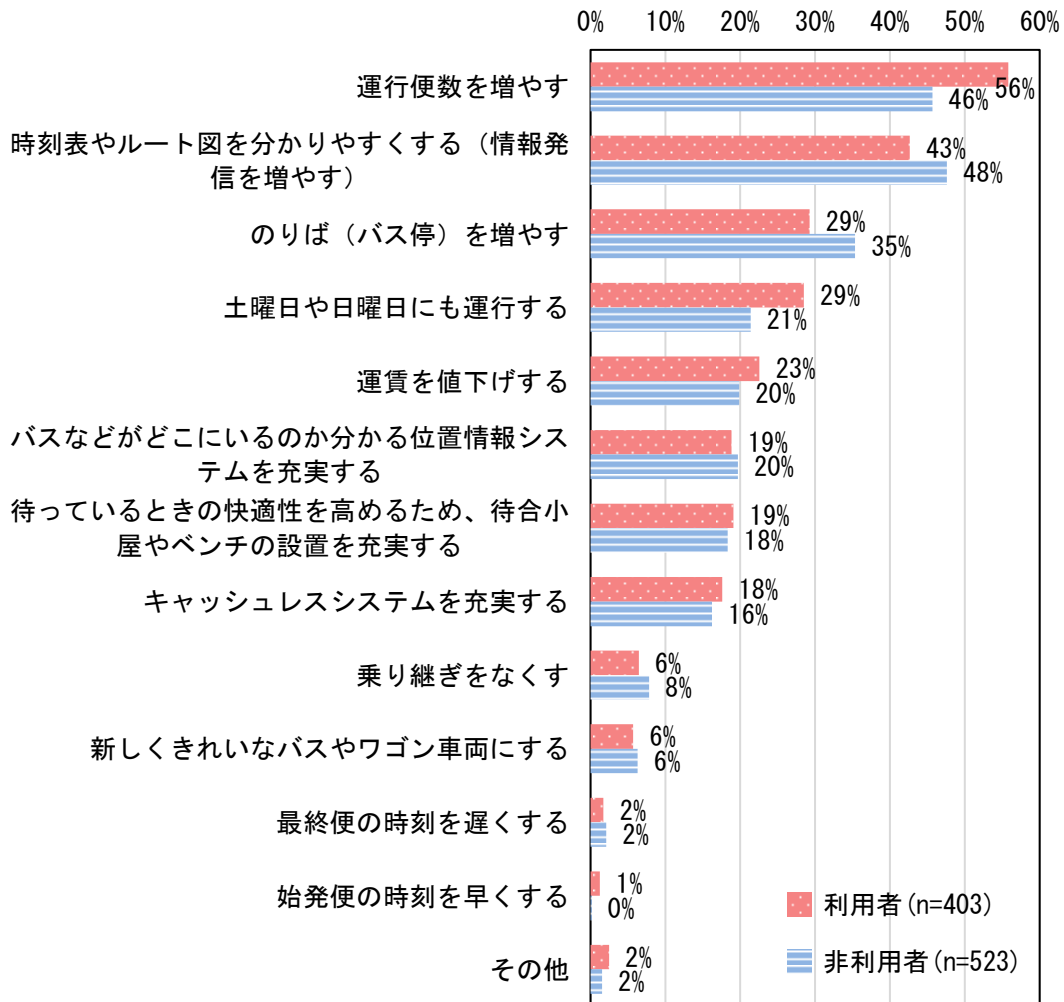


図 改善要望