

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21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	5
1 回答者の属性 [問 1]	5
(1) 性別・年齢	5
(2) 職業	5
(3) 居住地	6
2 認知度 [問 2]	7
3 利用状況 [問 3、問 4]	8
(1) 利用頻度	8
(2) バス停までの所要時間	9
(3) バス停別の乗降者数	10
(4) 往復利用と片道利用	11
(5) 平日と休日の利用	13
4 利用する理由と利用しない理由 [問 4 、 問 5]	14
(1) 利用する理由	14
(2) 利用しない理由	15
5 各種乗車券と利用特典 [問 4]	16
(1) 利用状況	16
(2) 利用しない理由	17
(3) 利用特典の認知度	18
6 運行サービスに対する総合評価と改善要望 [問 6、問 7]	19
(1) 運行サービスに対する総合評価	19
(2) 具体的な改善要望	20
(3) 総合評価と改善要望の関係	22
7 補助金の妥当性 [問 8、問 9、問 10]	23
(1) 税金の投入について	23
(2) 実績額の評価	24
(3) 限度額の設定について	25
8 運営協議体の必要性 [問 11]	26
9 運営への協力意向 [問 12、問 13]	27
(1) 協力の意向	27
(2) 協力の内容	28
(3) 年会費の負担額の想定	29

10	コミュニティバス事業の今後の展開 [問 14、問 15] -----	30
	(1) 拡充か縮小か-----	30
	(2) 新しい路線について-----	32
11	コミュニティバス事業に対する意見 [自由記入] -----	33
	[資料編] -----	35
	1 . 新ルート of 具体的な地域名やルート [問 15] -----	36
	2 . Bーぐるやコミュニティバス全般に対する意見や要望 [自由記入] -----	47
	3 . コミュニティバスBーぐる利用者アンケート (説明資料と調査票) -----	73

．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・評価等を聞き、今後の事業展開の参考にすることを目的として実施したものであり、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3,047名）し、郵送によるアンケート調査を実施した。調査方法は、巻末資料編に示すBーぐる事業に関する「説明資料」を同封し、これを参考にしながらアンケートに回答してもらう方法をとった。

調査期間

平成20年11月29日に発送し、3週間以内に返送されてきた調査票を分析の対象とした。

回収数、回収率

配布数（3,047票）に対して1,060票の回答を得た。回収率は34.8%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．認知度〔問2〕

区民の85.2%がBーぐるを認知していた。この中には「名前を知っている程度」の人も含まれており、ルート等まである程度把握できている人は全体の61.0%である。また「よく知っている」と回答した人の割合は、20代が最低（13.6%）、70代が最高（47.0%）と年代が上がるにつれて上昇する傾向があり、また居住地別にも沿線地域（45.6%）と非沿線地域（16.5%）では3倍程度の差がある。

2．利用状況〔問3、問4〕

（1）利用頻度

これまでにBーぐるを利用したことがあると回答した人41.6%のうち、定期的（ここでは週に1～2回以上）に利用している人の割合は7.0%にとどまっている。一方、「利用したことがない」人の割合は女性（53.8%）よりも男性（65.1%）で高く、年代別には10代、20代で高い。

（2）バス停までの所要時間

自宅からバス停まで5分以内の人が全体の66.7%を占めている（3分以内33.5%＋3～5分33.2%）。「バス停まで5分圏内」が利用に際して一つの目安になっている。

(3) バス停別の乗降者数

乗降者数全体の約20%がシビックセンターで乗降する利用者で占められている。これに次いで、地下鉄との乗り換えできるバス停、病院や福祉施設のバス停、往復区間(白山通り)にあるバス停で乗降者数が多い。

(4) 往復利用と片道利用

往復利用の人(15.8%)が片道利用(12.8%)よりやや多い。片道利用を詳しくみると、「ゆきは利用しない(38人)」と「かえりは利用しない(98人)」では3倍近くの開きがみられている。Bーぐるを利用したことがある人の割合は、「根津」,「千駄木」,「後楽」,「白山」地区で50%前後と高い一方で、「目白台」,「関口」,「大塚」,「湯島」地区では5%前後にとどまっている。

(5) 平日と休日の利用

平日派(平日のみ+おもに平日)が51.6%で半数を超えている。休日派(休日のみ+おもに休日)とする人が27.7%、同じくらいの人が16.0%である。「その他」と回答した人の具体的内容は、雨の日、用事がある時、不定期などであった。

3. 利用する理由と利用しない理由 [問4、問5]

(1) 利用する理由

「行きたい方向に走っている」,「運賃が安い」,「バス停が近い」の3つが大きな理由であり、利便性と経済性があげられる。60代以降では、「定刻通り」や「適度な本数」をあげる人の割合が増加する。

(2) 利用しない理由

「近くを走っていない」,「行きたい方向に走っていない」,「バス停が近くにない」といった、利用しようにもできないというのが大きな理由になっている。60代以降では「あまり外出しない」をあげる人の割合が増加する。

4. 各種乗車券と利用特典 [問4]

回数券、一日券、定期券とも、8割を超える人が「利用したことがない」と回答している。これらの各種乗車券を利用しない理由は、「一日券」や「定期券」については、「買って元がとれない」というのが最大の理由であり、「回数券」についてももともとの利用予定回数が少ないなどの理由から、「まとめ買い」のメリットが小さいものと考えられる。それ以外では「PASMOを利用するから」というように、運賃の割引よりも簡便さを優先する利用者心理もうかがえる。各種乗車券には沿線施設の割引や飲食店でのサービスといった特典があるが、Bーぐるの利用者のうち「知っている」のは4人に1人(25.7%)にとどまっている。

特典の認知度は、各種乗車券の利用経験者に限定しても30%台後半にとどまっており、利用促進策として機能させるためにはまず、広報・PRの重要性が指摘できる。

5. 運行サービスに対する総合評価と改善要望 [問6、問7]

(1) 運行サービスに対する総合評価

利用したことのない人を含め、Bーぐるの「総合的満足度」を聞いた結果、半分近く(42.1%)

の人が「何とも言えない」としているが、残りをみると“満足派（満足＋やや満足＝25.7%）”がやや“不満派（不満＋やや不満＝18.4%）”を上回っている。性・年齢別では、女性や10代、70代、80代で満足の割合が高い。

（2）具体的な改善要望

具体的な改善要望では、「片方向を両方向で」が36.7%で群を抜いている。以下、「運転間隔（14.0%）」、「シビックセンターでの乗り換え（10.4%）」の順となっており、運行システムの改善を求める声が強くなっている。一方、バスやバス停周辺的环境、乗務員の対応等は5%未満にとどまっている。「とくになし」は25.8%であった。

（3）総合評価と改善要望の関係

「片方向を両方向で」は、総合評価でやや不満とした人のグループの割合が最も高く、「シビックセンターでの乗り換え」、「運転間隔」、「白山下での乗り継ぎ」では、総合評価でやや満足とした人のグループの要望が高い。これらは決定的な不満ではないが、改善できるなら改善してほしいという“控えめな要望”をとらえることができる。

一方、不満としている人の要望では「その他」が高く、その内容をみるとルート（路線）に言及しているものが多くみられた。

6. 補助金の妥当性〔問8、問9、問10〕

（1）税金の投入について

文京区では交通不便地域の区民の足を確保するために、一定の限度額を設けてBーぐるに補助金を拠出しているが、そのことに対する賛否を聞いたところ、区民のおよそ3人に2人（62.3%）が補助金の必要性を認めている。「賛成できない」とした人は17.4%となっている。

（2）実績額の評価

平成19年度の税金の投入額（1,620万円）の多寡を聞いた結果、約半数（47.5%）の人が「何とも言えない」と答えている。残りの半数では「妥当」と「多すぎる」が2対1の割合であった。この傾向は性・年代や居住地域によらず、ほぼ同様の傾向である。

また、その他の意見で「区の予算や他に比較するもの」や「他のバスの事例」等の判断材料の不足から評価を保留したとする意見が見られた。

（3）限度額の設定について

補助金の限度額についても、約半数（48.9%）の人が「わからない」、「無回答」としている。また、補助金は「必要ない」とする人が8.2%、具体的な限度額を答えた人（42.9%）の金額帯にもばらつきがあり、現行の3,000万円以上と答えた人はほとんどいない。回答者の平均金額を試算すると1,452万円となるが、限度額については「わからない」とする人が半数を占めるなど、実績額を含めて区民の評価は定まっていまいと考えられる。

7. 運営協議体の必要性〔問11〕

今後Bーぐるの運営を発展させ地域の活性化に結びつけていくために、「沿線住民・企業・バス事業者による運営協議体が必要」とする意見に対する区民の意見は、「必要（41.3%）」が「とくに必要ない（19.1%）」の約2倍であった。ただし約1/3の人が「何ともいえない」

と回答しており、仕組みや組織の内容次第と考える人が少なくない。協議体の必要性については、性別や居住地に関係なく広い層に認められ、とくに30～40歳代の支持が高い。

8. 運営への協力意向 [問 12、問 13]

(1) 協力の意向

コミュニティバス事業に「協力したいと思う」という積極的な回答をした人が39.0%にのぼる。性別や年代(10代～60代)を通じて4割前後の人が積極的な意向を示している。また、非沿線地域の人でも変わらぬ協力意向があることについても、今後の体制づくりの上で念頭に置く必要がある。

(2) 協力の内容

「協力したいと思う」と回答した人(413人)の具体的な協力内容は、「バスを積極的に利用」が64.9%、「知人への紹介など」が46.2%で高い協力意向が得られた。さらに10%前後の人が「運営組織への参加」、「ボランティア活動」、「寄付などの制度に協力」など、より積極的な協力活動に対しても協力の意向を示している。

(3) 年会費の負担額の想定

仮にBーぐるを応援する組織ができた場合に、「回数券1冊(11回分)+Bーぐるマップ最新版+記念乗車券1枚」を郵送という条件で、年会費がいくらまでであれば参加するかを聞いた結果、参加の意志がある(金額の記入のあり)人が全体の約半数(48.7%)であった。最多価格帯は1,000円(ほぼ原価)であったが、1,500円以上(差額は寄付に相当)とした人も22.6%いた。参加意思がある人の平均金額は1,355円であった。

9. コミュニティバス事業の今後の展開 [問 14、問 15]

(1) 拡充か縮小か

文京区におけるコミュニティバス事業を今後「拡充した方がよい」と回答した人が40.7%で「現状程度でよい(26.5%)」の1.5倍であった。“拡充希望”は30、40歳代で高く半数近くにのぼる。居住地域別にみると、「拡充した方がよい」は非沿線地域(42.9%)が沿線地域(39.1%)を上回り、「現状程度でよい」は沿線地域で34.8%と多い。しかし沿線地域でも「拡充」が「現状程度」を若干上回るなど、地域全体としてコミュニティバス事業の拡充への期待を裏付ける結果となった。

(2) 新しい路線について

拡充策の一つである「新しい路線」の必要性については、「必要だと思う」人が42.6%であり、「必要ないと思う(20.8%)」人の2倍強となっている。必要であると答えた人があげる具体的な地域名やルートには、区内の「交通不便地域」と公共施設や鉄道駅をつなぐ“純然たる”新ルートの提案のほかに、既に都バス等が走っている路線であるが運行本数やバス停間隔等の理由から“追加”してコミュニティバスがほしいというケースが含まれており、両者を区別して扱う必要がある。

調査結果

1 回答者の属性 [問 1]

(1) 性別・年齢

アンケート回答者の性・年齢別分布は表 1-1 のようである。男女別にみると、男性 375、女性 678 となっており、女性回答者が男性の 2 倍であり、地域内での生活時間が長いと思われる女性の関心が高くなっている。年代別にみると、30 代から 60、70 代の関心が高く、とくにこの世代の女性が全体の半数を占めている。

表 1-1 回答者の性別と年齢

	男性		女性		無記入 実数	合 計	
	実数	構成比	実数	構成比		実数	構成比
10 代	4	1.1	10	1.5		14	1.3
20 代	40	10.7	63	9.3		103	9.7
30 代	63	16.8	153	22.6	1	217	20.5
40 代	54	14.4	130	19.2		184	17.4
50 代	71	18.9	101	14.9		172	16.2
60 代	68	18.1	103	15.2	1	172	16.2
70 代	53	14.1	79	11.7	2	134	12.6
80 代	20	5.3	32	4.7	2	54	5.1
90 歳以上	1	0.3	6	0.9		7	0.7
無記入	1	0.3	1	0.1	1	3	0.3
合計	375	100.0	678	100.0	7	1,060	100.0

構成比の合計は端数を四捨五入しているため、必ずしも 100%にならない。

(2) 職業

職業別分布は表 1-2 のようである。会社員が最も多く 29.4%である。自営業等を加えると就業者が全体の半数近く、専業主婦・学生・無職などの人も同数近くになる。就業者・生活者の意見がともに反映されている。

表 1-2 回答者の職業

	実数	構成比		実数	構成比
会社員	312	29.4	無職	152	14.3
自営業	135	12.7	その他	129	12.2
公務員	32	3.0	無記入	16	1.5
専業主婦	230	21.7	合計	1,060	100.0
生徒・学生	54	5.1			

構成比の合計は端数を四捨五入しているため、必ずしも 100%にならない。

(3) 居住地

アンケート回答者の居住地を区内 19 の地区別にみると、表 1-3 のようになっている。

これをさらに丁目単位に分解して沿線・非沿線で再集計すると、「沿線 53.1%：非沿線 46.2%」であった。

沿線地域住民の意見がやや多いが、全体として区民の総意が反映された調査結果とみられる。

表 1-3 回答者の居住地

地区	実数	構成比	地区	実数	構成比
後楽	10	0.9	音羽	16	1.5
春日	22	2.1	本郷	88	8.3
小石川	89	8.4	湯島	39	3.7
白山	135	12.7	西片	29	2.7
千石	88	8.3	向丘	41	3.9
水道	16	1.5	弥生	14	1.3
小日向	36	3.4	根津	34	3.2
大塚	82	7.7	千駄木	124	11.7
関口	31	2.9	本駒込	132	12.5
目白台	30	2.8	無記入	4	0.4
			合 計	1,060	100.0

構成比の合計は端数を四捨五入しているため、必ずしも 100%にならない。

表 1-4 回答者の居住地（沿線、非沿線別）

	実数	構成比
沿線地域	563	53.1
非沿線地域	490	46.2
無記入	7	0.7
合計	1,060	100.0

沿線地域...後楽(1) 春日(1) 小石川(1) 白山(1、2、4、5) 千石(1、4) 本郷(1) 西片(1) 向丘(1、2) 弥生(1) 根津(1) 千駄木(全) 本駒込(全)

非沿線地域...後楽(2) 春日(2) 小石川(2~5) 白山(3) 千石(2、3) 水道(全) 小日向(全) 大塚(全) 関口(全) 目白台(全) 音羽(全) 本郷(2、3、5、7) 湯島(全) 西片(2) 根津(2)

構成比の合計は端数を四捨五入しているため、必ずしも 100%にならない。

表 1-3 と表 1-4 で「無記入」の人数が一致しないのは、地区名の記入があっても 丁目が未記入のものがあるためである。

2 認知度 [問 2]

「あなたは、文京区でコミュニティバスBーぐるを運行し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は図2-1のようであった。

区民の85.2%がBーぐるを認知していた。この中には「名前を知っている程度」の人も含まれており、ルート等まである程度把握できている人は全体の61.0%である。

男女別には認知度に大きな差はないが、年代別には加齢とともに認知度が上がり、50～80歳代では「よく知っている」人が半数近くを占めるようになっている。

沿線・非沿線別では、沿線住民の認知度45.6%に対し、非沿線では16.5%と約3倍程度の開きがあり、生活の足としてBーぐるが認識されていることの反映とみることができる(図2-2)。

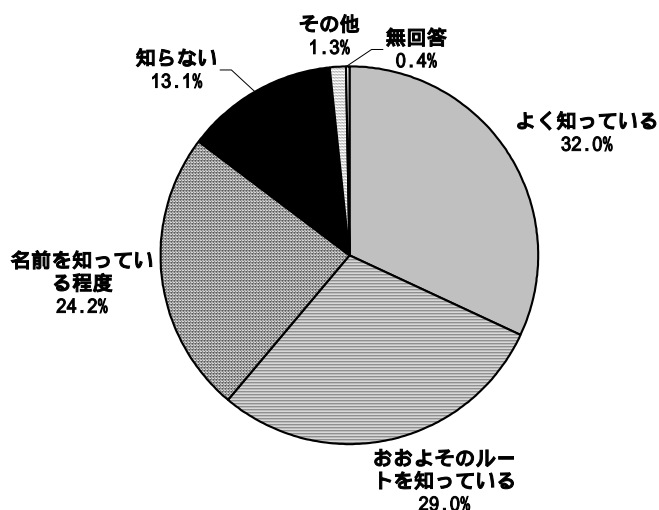
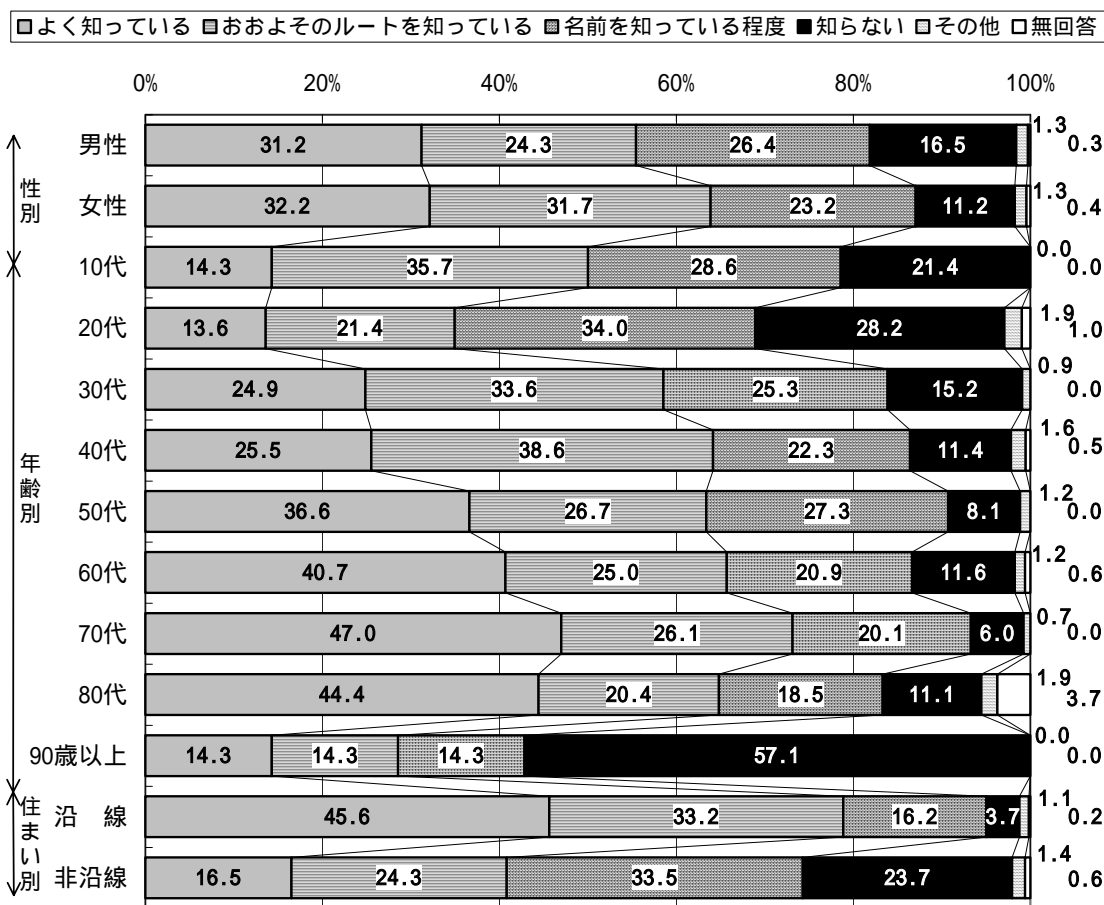


図2-1 Bーぐるの認知度 (N=1,060)



構成比は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図2-2 Bーぐるの認知度 (性・年齢別、住まい別)

3 利用状況 [問 3、問 4]

(1) 利用頻度

利用経験と頻度を聞いた結果は図 3-1 のようである。

B-ぐるを「利用したことはない」区民が半数以上を占め、「ほとんど利用しない」を含めると 2/3 に達している。

また利用経験がある人でも、「月に 1 回程度」以下の利用がほとんどであり、「週に 1~2 回」以上利用している人は全体の 7.0%(利用したことがある人の 16.8%) にすぎない。

区民全体でみると、利用度はまだ低い段階にとどまっている。

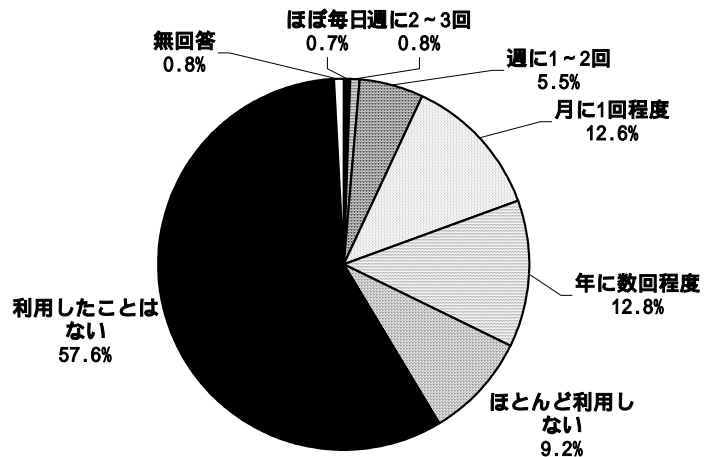


図 3-1 B-ぐるの利用頻度 (N=1,060)



構成比の合計は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図 3-2 B-ぐるの利用頻度 (性・年齢別、住まい別)

年代別の利用度をみると、30～80歳代で全体平均より高くなっているが、年代による差はほとんどない。居住地別には、沿線地域で年に数回以上「利用したことがある」と「(ほとんど)利用したことがない」がほぼ半数であるのに対して、非沿線地域では「(ほとんど)利用していない」人の割合が85%以上に達している(図3-2)。

(2) バス停までの所要時間

「利用経験がある」と回答した人(343人)に“自宅からバス停までの所要時間”を聞いた結果は図4-1のようである。

バス停まで5分以内の人が全体の2/3を占めているように、「バス停まで5分圏内」が利用に際して一つの目安になっている(3分以内(33.5%) + 3～5分(33.2%))。

性年代別では、男女別に大きな差はみられないが、若い世代ほどバス停が自宅に近くないと利用しない、高齢になるほど多少バス停が遠くても利用する傾向が読みとれる(図4-2)。

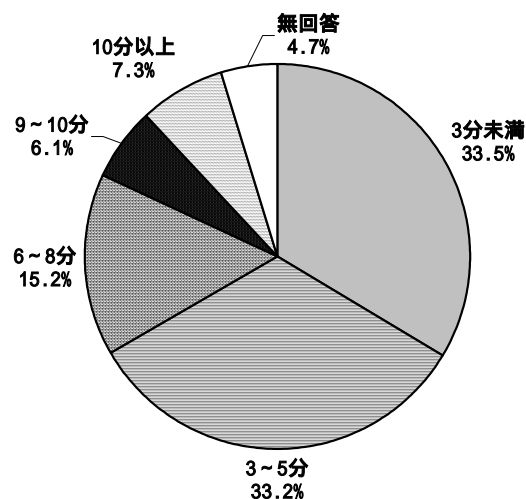
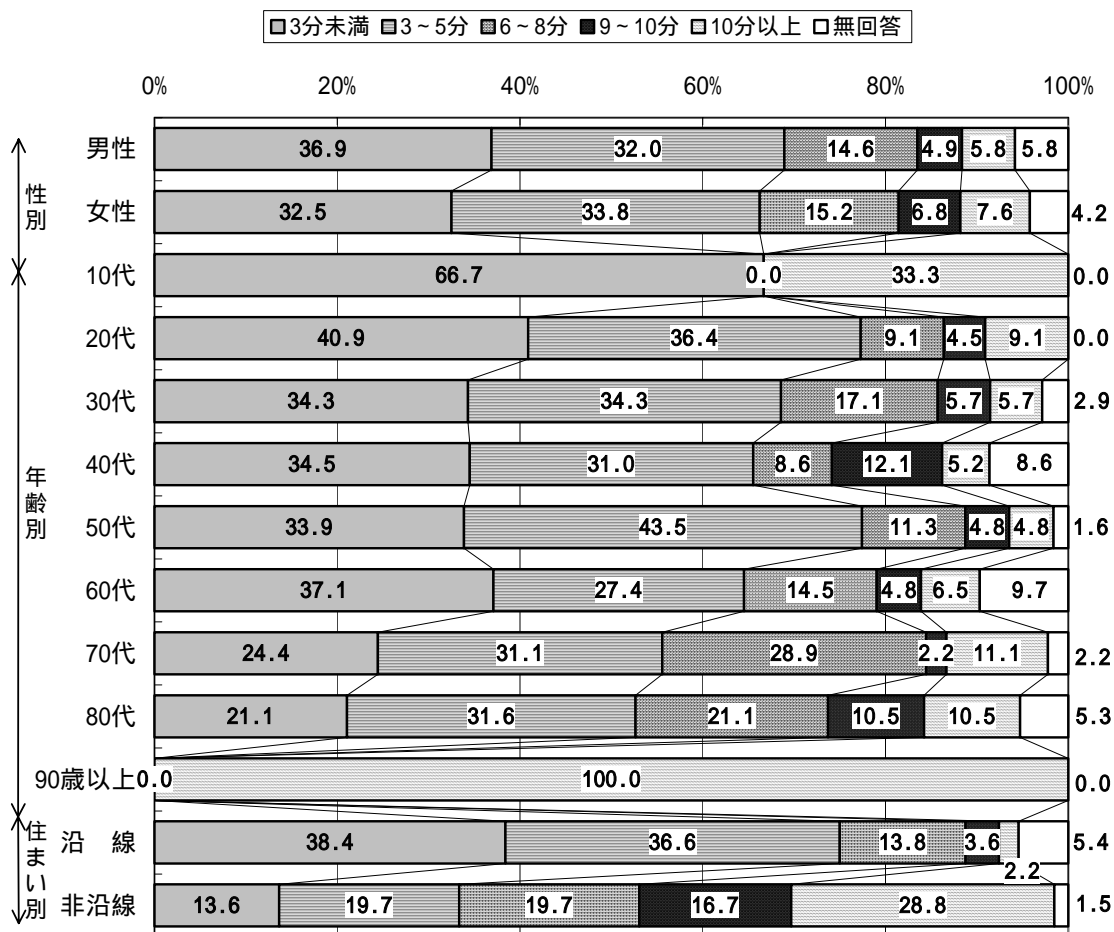


図4-1 B-ぐるのバス停までの所要時間 (N=343)



構成比は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図4-2 B-ぐるのバス停までの所要時間(性・年齢・住まい別)

(3) バス停別の乗降者数

前問で「年に数回程度」以上利用すると答えた人(区民の利用者)に、よく利用している乗車区間(乗車バス停と降車バス停)を「ゆき」と「かえり」について、きいた結果は表4-1のようである。

各バス停の利用者合計(乗車+降車)をみると、約1,000人回のうち最も多いのが「1+34シビックセンター」の207(乗車69+降車138)であり、全体の約2割がシビックセンターで乗降する利用者で占められている。これに次いで利用客数が多いのは「11+29白山下」、「7+33春日駅」、「16千駄木駅」、「15千駄木二丁目」、「9クイーンズ伊勢丹+31白山一丁目」、「26千石駅」、「19駒込病院」であり、主に地下鉄との乗り換えできるバス停や病院や福祉施設のバス停、往復区間にあるバス停である。

逆に利用者数が少ないバス停は、「3後楽一丁目」、「5ミーツポート」、「28東洋大学前」となっている。

表4-1 乗降車するバス停

「ゆき」の乗降客数			「かえり」の乗降客数			「ゆき+かえり」の乗降客数			
バス停	乗車	降車		乗車	降車		乗車	降車	合計
1 シビックセンター	13		1	56		1+34	69	138	207
2 小石川後楽園入口	5	2	2	4	2	2	9	4	13
3 後楽一丁目		2	3	3		3	3	2	5
4 東京ドームホテル		3	4	12		4	12	3	15
5 ミーツポート			5	6		5	6	0	6
6 ラクーア	3	3	6	38	1	6	41	4	45
7 春日駅	23	1	7	8	1	7+33	31	31	62
8 文化シヤッター前	12	2	8	4	4	8+32	21	19	40
9 クイーンズ伊勢丹前	10	3	9	13	5	9+31	28	20	48
10 指ヶ谷小学校	4		10	1	5	10+30	17	10	27
11 白山下	7	9	11	1	24	11+29	36	36	72
12 白山駅	3	8	12	3	16	12	6	24	30
13 向丘一丁目	2	2	13		8	13	2	10	12
14 日本医大前	4	11	14	6	6	14	10	17	27
15 千駄木二丁目	19	3	15	4	23	15	23	26	49
16 千駄木駅	20	13	16	13	16	16	33	29	62
17 特養ホーム千駄木の郷	13	5	17	1	7	17	14	12	26
18 千駄木小学校	16	3	18	1	15	18	17	18	35
19 駒込病院	20	7	19	6	13	19	26	20	46
20 本駒込三丁目	12	2	20	1	10	20	13	12	25
21 昭和小学校	4	6	21	1	2	21	5	8	13
22 六義園入口	6	16	22	1	3	22	7	19	26
23 南北線駒込駅		12	23	3	1	23	3	13	16
24 本郷六丁目	7	2	24		1	24	7	3	10
25 巢鴨駅南	6	2	25	5	2	25	11	4	15
26 千石駅	24	8	26	7	8	26	31	16	47
27 特養ホーム白山の郷	12		27		1	27	12	1	13
28 東洋大学前	6	1	28	2		28	8	1	9
29 白山下	18	3	29	10					
30 指ヶ谷小学校	12	2	30		3				
31 白山一丁目	4	6	31	1	6				
32 文化シヤッター前	4	7	32	1	6				
33 春日駅		17	33		12				
34 シビックセンター		125	34		13				
合計	289	286	合計	212	214	合計	501	500	1001
利用しない	38			98					
合計	327			310					

往復区間(網掛け)は合算

終点のシビックセンターを、便宜上「34シビックセンター」と表示している。

(4) 往復利用と片道利用

「ゆき」と「かえり」ともに利用する人を往復利用、「ゆき」と「かえり」のどちらかのみ
に利用する人を片道利用として、利用パターンについてきいた結果は、図 4-3 のとおりであ
る。

最初にBーぐるを利用している人(バス停番号の記入があった人)の割合は、全体で 28.6%
(往復利用 15.8% + 片道利用 12.8%) であり、利用パターン別の内訳をみると、片道利用よ
りも往復利用の方がやや多いという結果であった。片道利用を詳しくみると、「ゆきは利用し
ない(がかえりは利用する)」と答えた人は 38、「(ゆきは利用するが)かえりは利用しない」
人は 98 と 3 倍近くの開きがみられている(表 4-1)。かえりで利用しない理由を探り、解消
することができれば、利用者の増加につながる可能性がある。

Bーぐるを利用している人の割合は男性よりも女性で高く、年齢とともに上昇する傾向が
みられる。「往復利用」の割合は、女性と 60 代以降で高くなっている。

Bーぐるの利用度は居住地域との関連性が高く、沿線地域では 42.8% と非沿線地域
(12.4%) の 3 倍以上の開きがある。

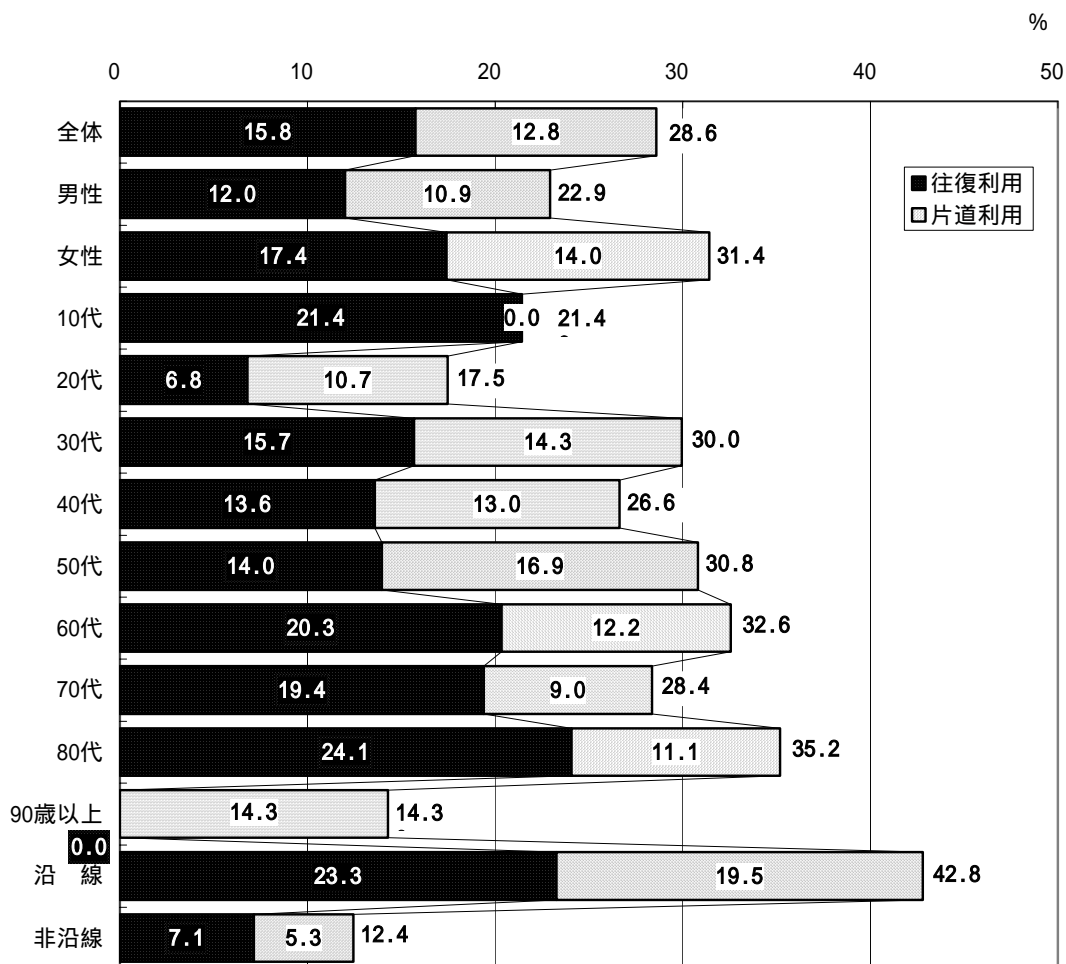


図 4-3 Bーぐるの利用度と利用パターン(性・年齢・住まい別)

さらにBーぐるの利用度を区内地区別にみると、「根津」、「千駄木」、「後楽」、「白山」地区で50%前後の高い利用率であったのに対して、「目白台」、「関口」、「大塚」、「湯島」地区では5%前後の利用度にとどまるなど、地区により大きな開きがみられた。

また、「小石川」、「白山」、「水道」、「本郷」、「湯島」、「西片」、「弥生」、「千駄木」、「本駒込」などの地区では往復利用の割合が利用者全体の過半数に達している（図4-4）。

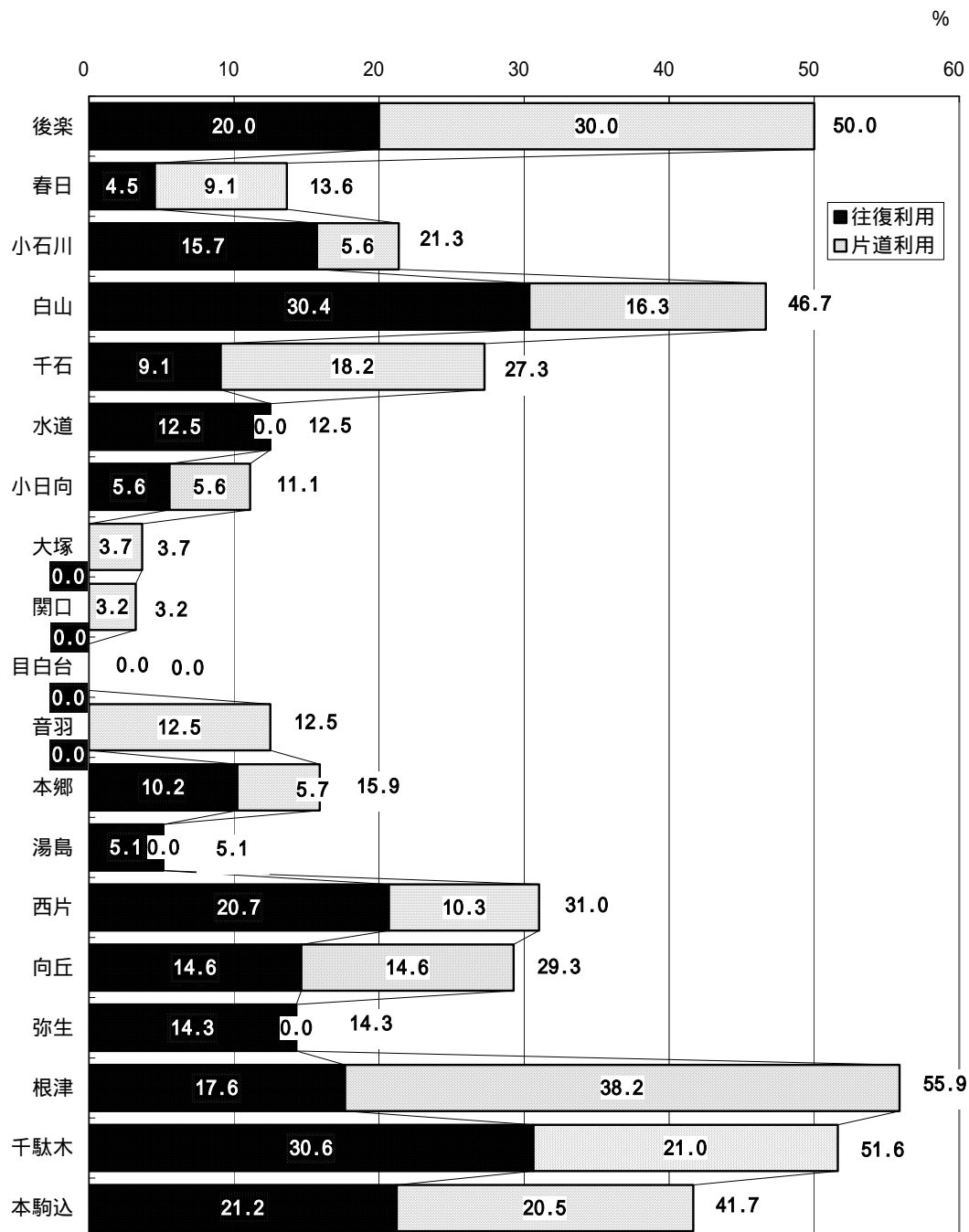


図4-4 Bーぐるの利用度と利用パターン（地区別）

(5) 平日と休日の利用

Bーぐるの利用経験者に、「平日と休日のどちらの利用が多いか」を聞いた結果は図4-5のようである。

平日派（平日のみ+おもに平日）が51.6%で半数を超えている。休日派（休日のみ+おもに休日）とする人が27.7%、同じくらいの人16.0%である。

「その他」と回答した人の具体的内容は、雨の日、用事がある時、不定期などであった。

年代別では相対的に、50歳以上が「平日派」、30~40歳代が「休日派」、10~20歳代が「同じくらい派」と言えよう（図4-6）。

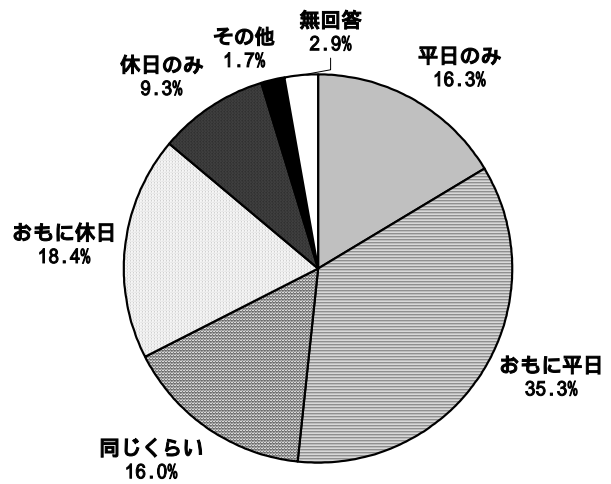
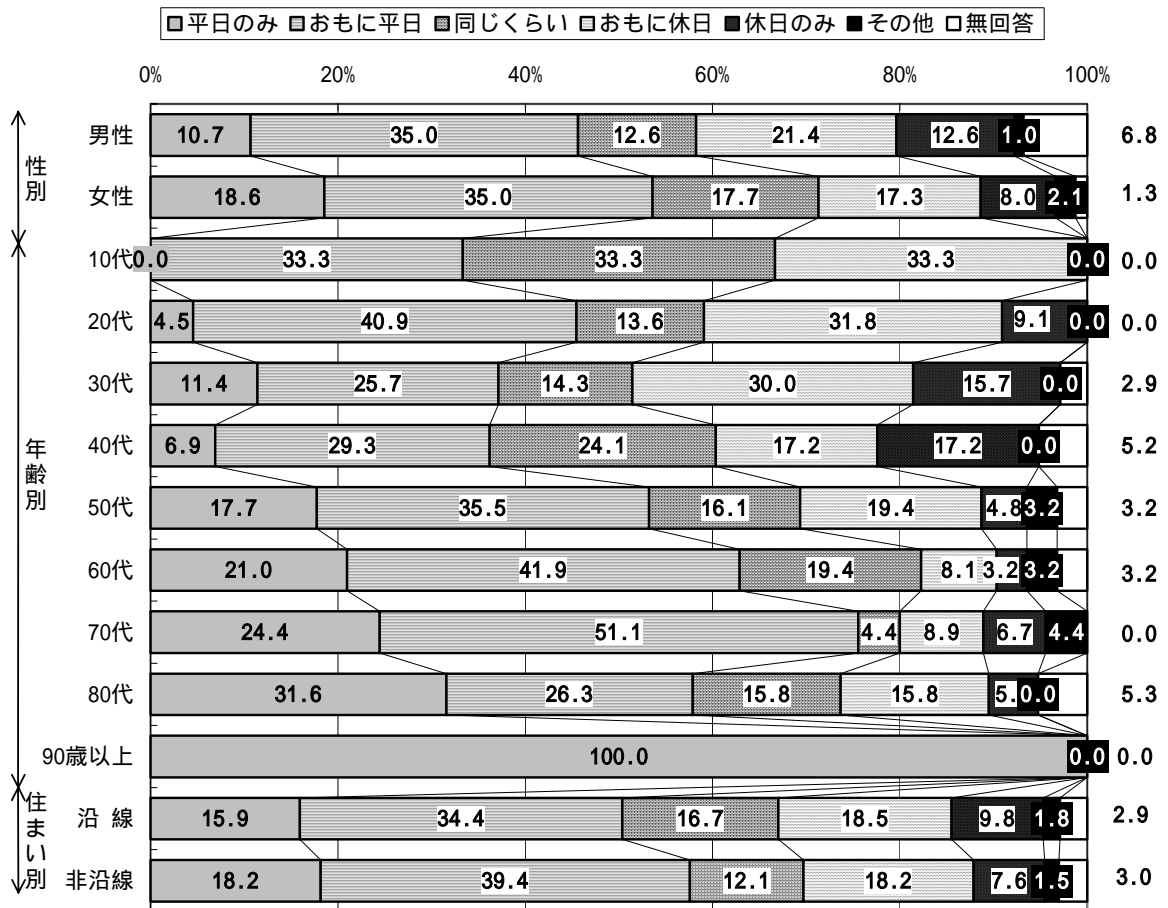


図4-5 Bーぐるを利用する日 (N=343)



構成比の合計は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図4-6 Bーぐるを利用する日 (性・年齢・住まい別)

4 利用する理由と利用しない理由 [問 4 、 問 5]

Bーぐるの利用経験者には「利用する理由」を、経験のない人には「利用しない理由」をきいた。

(1) 利用する理由

Bーぐるを利用する最大の理由は「行きたい方向に走っている」であり、これと並んで「運賃が安い」があげられている。第三の理由は「バス停が近い」であり、利便性と経済性が最大の理由となっている（図 5-1）。

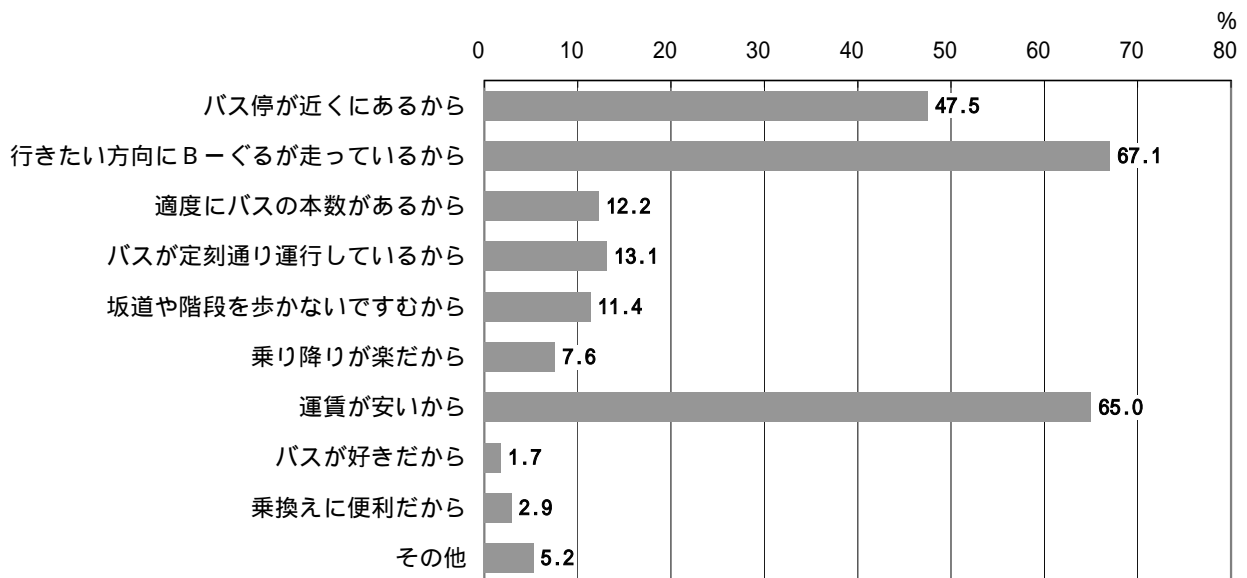


図 5-1 Bーぐるを利用する理由（複数回答）N=343

年代別にみても、この3つが大きな理由であることに変わりがないが、中高年になると「適度な本数がある」、「定刻通りの運行」をあげる人が相対的に多くなっている。

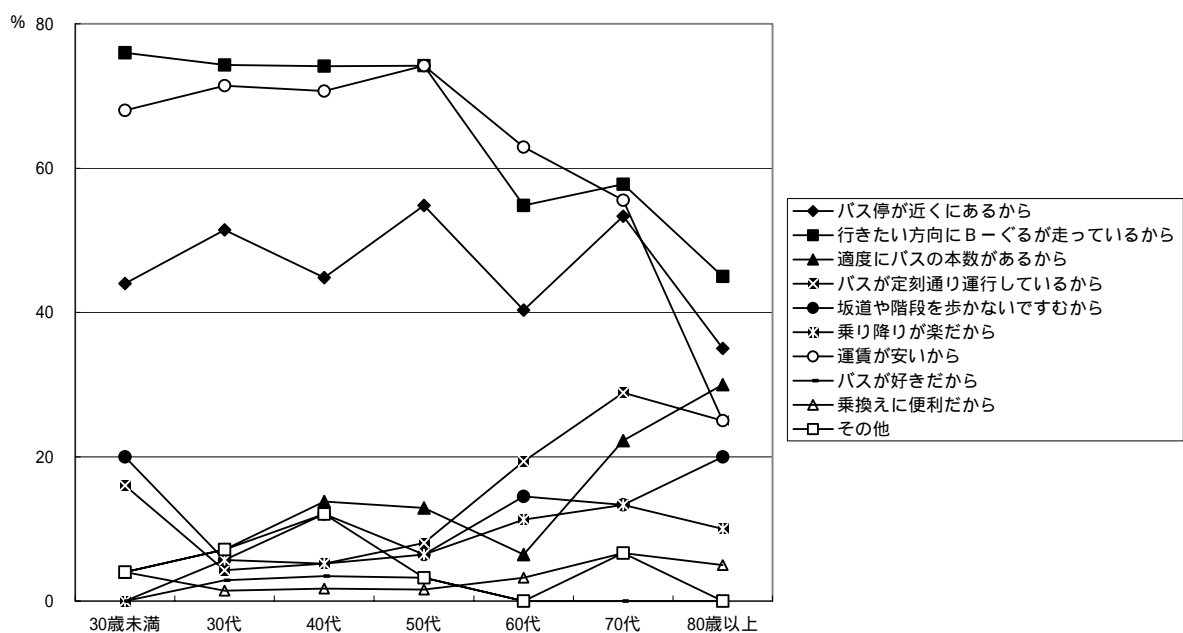


図 5-2 Bーぐるを利用する理由（複数回答、年齢別）

なお、「その他」のBーぐるを利用する理由としてあげられたものには、以下のようなものがあった。

- 荷物が多いから
- 子供が乗りたがる、孫達が喜ぶから
- 風雨の中を歩かなくてよいため、雨の時自転車で行けないから
- 子供が小さいので
- 子供達に運転手さんが親切だから
- 区役所へ行くため
- 小児科の通院に利用。保育園の帰りに利用。
- 徒歩や自転車では不便な場所に行くので
- 徒歩より早く駅に着くから

(2) 利用しない理由

Bーぐるを利用しない理由は、図5-3の通りである。

最大の理由は、当然のことながら「近くを走っていない」であり、「行きたい方向に走っていない」、「バス停が近くにない」がこれに続く。利用しようにもできないというのがほとんどの理由になっている。

年代別にみても「あまり外出しない」といった利用者側の理由を除けば、“利用できる条件がない”というのが共通の理由としてあげられている(図5-4)。

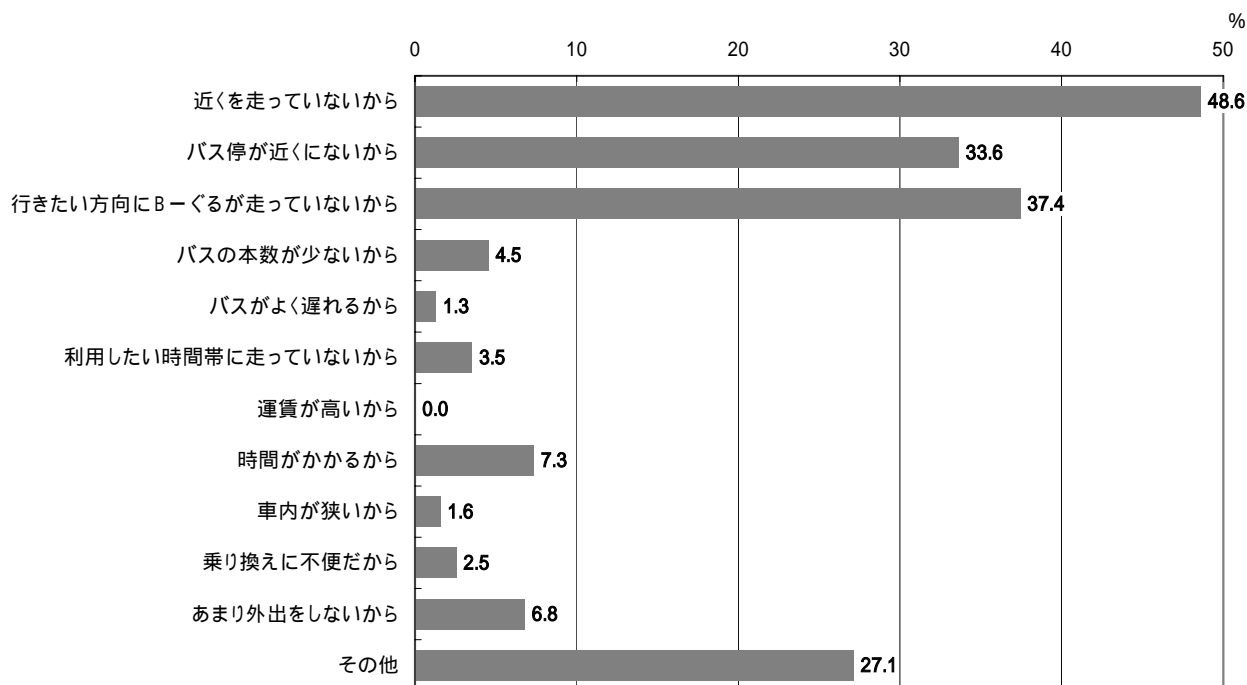


図5-3 Bーぐるを利用しない理由(複数回答) N=708

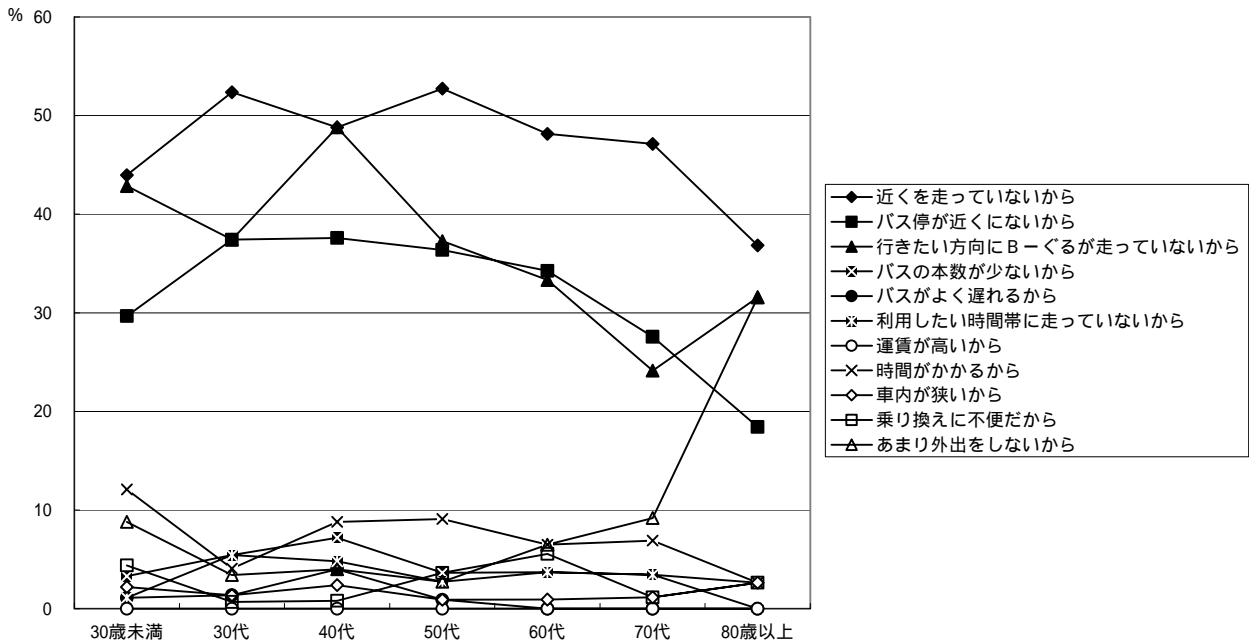


図 5-4 B-ぐるを利用しない理由（複数回答、年齢別）

なお、「その他」のB-ぐるを利用しない理由としてあげられたものには、以下のようなものがあった。とくに「知らないから」や「ルートやバス停の位置がわからない」等の記入頻度が高いことがあげられる。

知らないから。ルートやバス停の位置を知らないから
 他の交通機関を利用しているから（自転車、地下鉄、都バス）
 片方向一部循環型運行で、行きまたは帰りが遠回りになる。元に戻るのに時間がかかりすぎる。
 シルバーパスが利用できないから
 年配者優先だと考えているから
 子ども連れで乗ると狭くてまわりに迷惑をかけるのが心配、ベビーカーや荷物がおけなくて不便
 健康のため、できるだけ歩くように心がけています。エコのため。

5 各種乗車券と利用特典 [問 4]

(1) 利用状況

B-ぐるには、「回数券」、「一日券」、「定期券」が用意されている。これらの各種乗車券の利用経験を聞いた結果は図 6-1 のようである。

いずれの各種乗車券についても、8割を超える人が「利用したことがない」と答えている。三種類の券の中では、「回数券」の利用が最も高いが、それでも2割に満たない状況である。

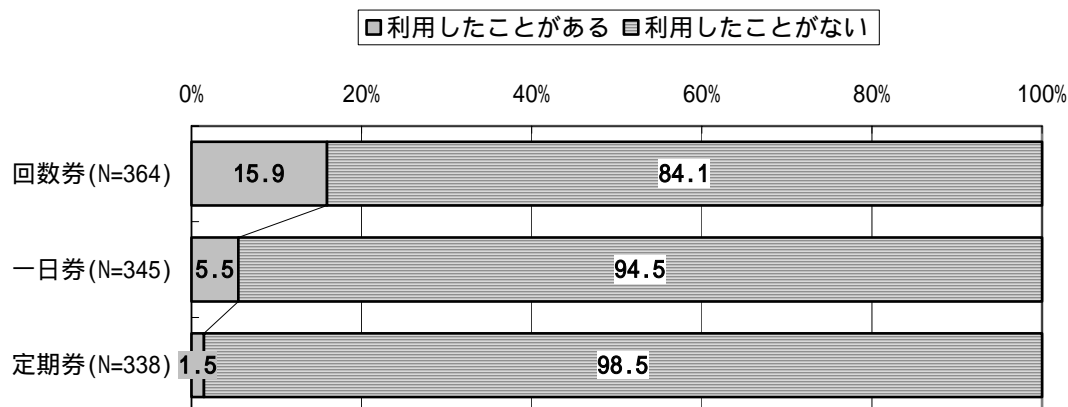


図 6-1 各種乗車券の利用率

(2) 利用しない理由

一方、利用しない理由を聞いた結果は図 6-2 のようである。

「一日券」や「定期券」については、「買っても元がとれない」というのが最大の理由であり、「回数券」についても“お得感”を感じる人は少ないようである。もともとの利用予定回数が少ないなどの理由から、“まとめ買い”のメリットが小さいものと考えられる。

また、その他では「P A S M O を利用するから」を理由にあげている人が多くみられ、運賃の割引よりも簡便さを優先する利用者心理もうかがえる。

ただし、いずれの乗車券についても、6 人に 1 人は「あることを知らなかった」ことを理由にあげていることから、広報や P R によって利用者増を図ることも可能と考えられる。

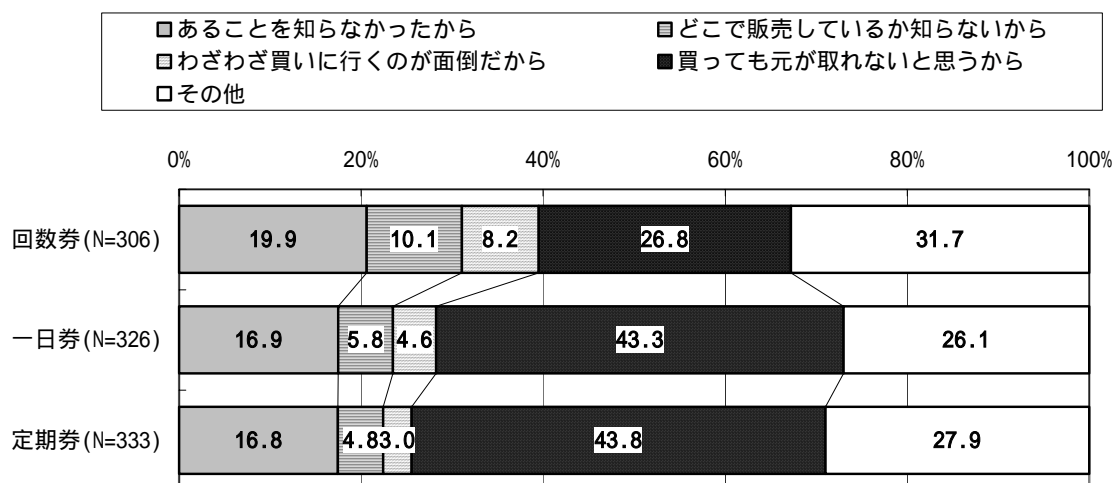


図 6-2 各種乗車券を利用しない理由 (主なもの一つ)

(3) 利用特典の認知度

上記の各種乗車券には沿線施設の割引や飲食店でのサービスといった特典が準備されているが、Bーぐるの利用者のうち「知っている」のは4人に1人(25.7%)にとどまっている(図6-3)。10代で知っている人の割合が高い(66.7%)ほかは、性別や年代、居住地による差異は少ない(図6-4)。

また、特典の認知度は各種乗車券の利用経験者に限定しても30%台後半にとどまっており、利用促進策として機能させるためにはまず、広報・PRの重要性が指摘できる(表6-1)。

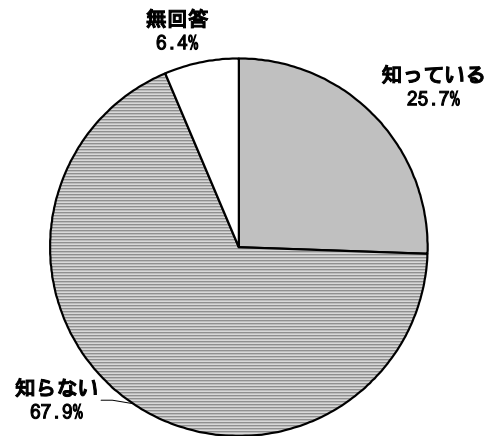
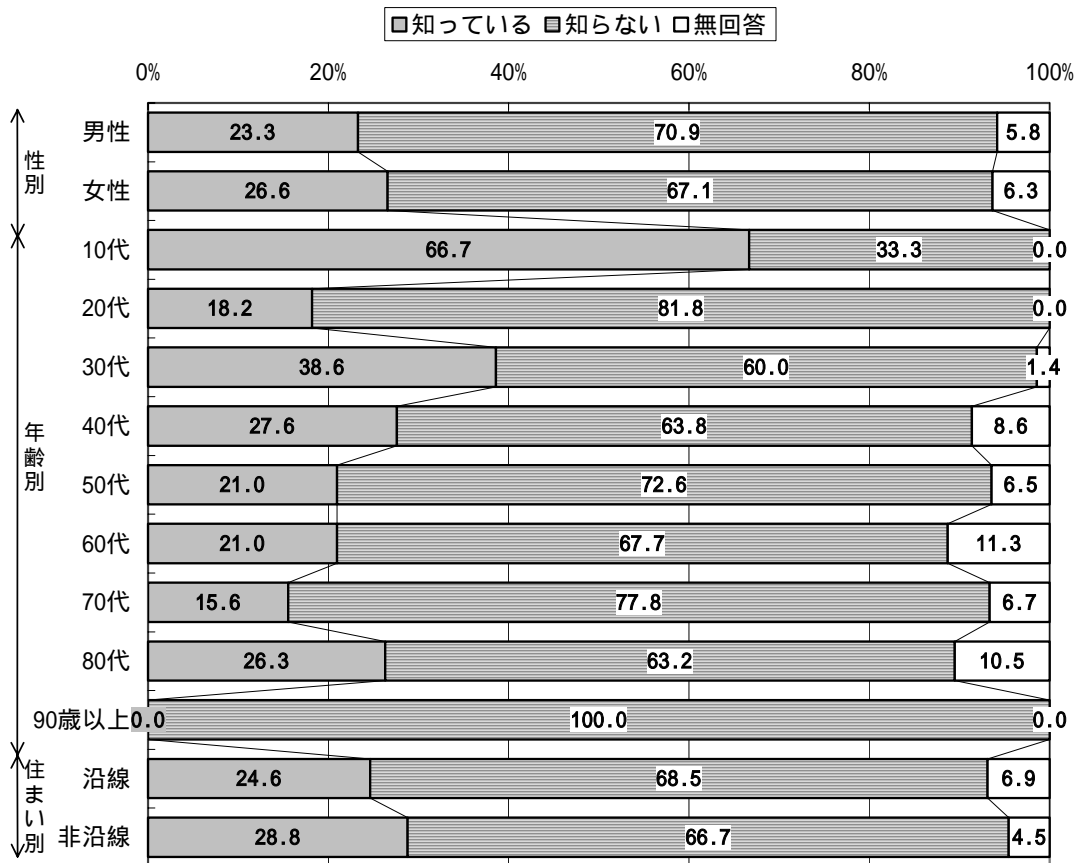


図6-3 利用特典の認知度 (N=343)



構成比の合計は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図6-4 利用特典の認知度 (性・年齢・住まい別)

表6-1

利用特典の認知度 (利用者)

	利用者計 (件数) (%)	特典があ ることを 知っている	特典があ ることを知 らない	無回答
回数券	58 100.0	23 39.7	32 55.2	3 5.2
一日券	19 100.0	7 36.8	12 63.2	0 0.0
定期券	5 100.0	0 0.0	4 80.0	1 20.0

6 運行サービスに対する総合評価と改善要望 [問 6、問 7]

(1) 運行サービスに対する総合評価

利用したことのない人を含めて、すべての人にBーぐるのサービスに対する「総合的満足度」を聞いた。

半分近く(42.1%)の人が「何とも言えない」としているが、残りをみると“満足派(25.7%)”が“不満派(18.4%)”を上回る結果となった(図7-1)。

性・年代別では、女性や10代、70代、80代で満足の割合が高い。住まい別では沿線地域の住民は4割近くの人が“満足派”で“不満派”を大きく上回っているが、非沿線地域では「何とも言えない」が過半数に達しており、“満足派”は1割程度となっている(図7-2)。

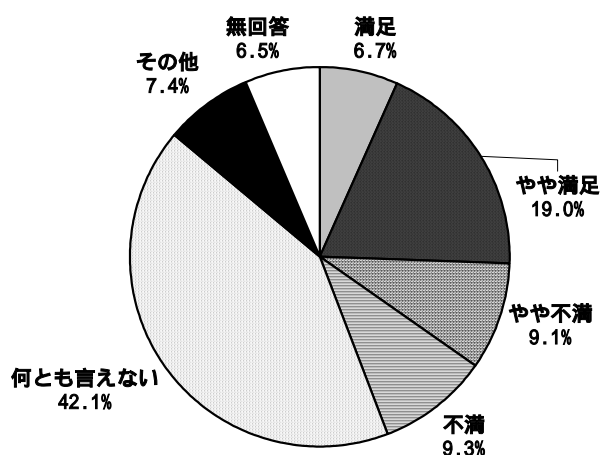
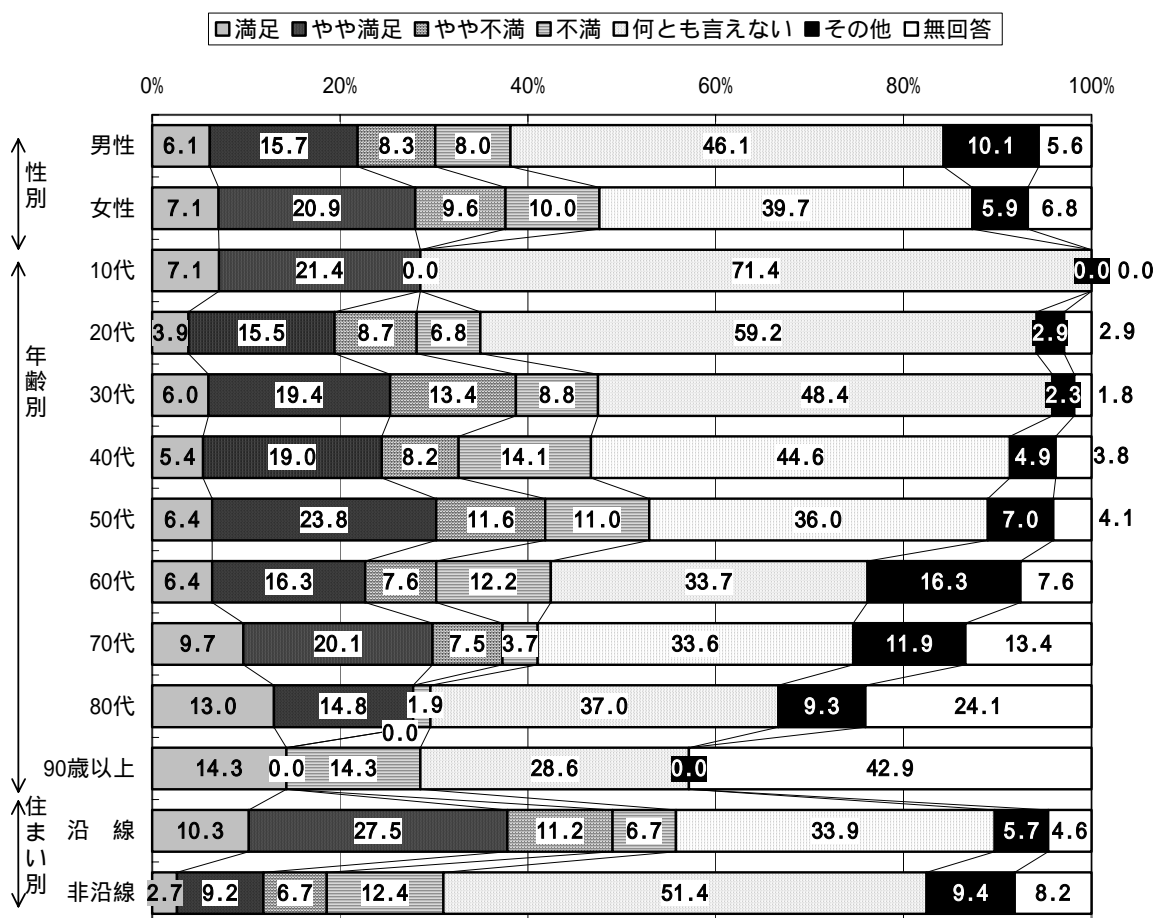


図7-1 運行サービスに対する総合評価(N = 1060)



構成比の合計は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図7-2 運行サービスに対する総合評価(性・年齢・住まい別)

また運行サービスに対する総合評価に関する「その他」の意見として、以下のようなものがあった。

利用していないのでわからない。

個人としてメリットを受けたことはないが、区の公共事業としては満足できるものと思う。

コミュニティバスという名目であれば現状のままで良いが、多くの方が外出し、地域の活性化へ繋げるならもっと幅広い年代を視野に入れるべきではないかと考えます。

何故現行コースを選定したのか？他にも必要な地域があるのでは？本当に必要か？

武蔵野市のコミュニティバスは運行間隔がひんぱん。渋谷駅を始点とする東急の巡回バスも、代官山が違う街に見えるような楽しさがある。（街の再発見）台東区めぐりんは観光的に楽しく、いろんなエリアがもうらされている。他区にくらべ、文京区はルートの楽しさも低く、運行頻度も低く不便で、かつ混んでいる。改善を大いに望む。

赤字運行なら必要ないと思う。

利用していないので。但し利用者には便利だろうし、B - ぐるに対して否定的ではない。

必要かどうかよくリサーチすること。他区がやっているからやるではだめだと思います。

お年寄りの方等安い運賃で外出の機会が増えるのであれば総合的には非常に良いと思う。

（２）具体的な改善要望

現在のB - ぐるの運行で「改善すべき点」を聞いた結果は図 7-3 のようである。

最大の改善要望は「両方向での運行」が 36.7%で群を抜いている。以下、「運転間隔(14.0%)」、「シビックセンターでの乗り換え(10.4%)」の順となっており、運行システムの改善（見直し）を求める声が強い結果となっている。

一方で、「バス車両や車内環境」や「バス停の環境」や「乗務員の対応」に対する改善要望は 5%未満にとどまっている。

「とくになし」とした人は、4人に1人(25.8%)であった。

男女別には、最終の時間など一部の項目を除き、男性よりも女性からの改善要望が高い傾向がみられた。

住まい別では、沿線地域で「両方向での運行」が群を抜いて強く要望されている状況が一層鮮明に表れている一方で、非沿線地域では、「その他」や「とくになし」の割合が高くなっている（図 7-4）。

「その他」の改善要望として記載された内容には、以下のようなものがあった。

利用したことがないのでわからない。

今現在通っていないルートも改善した方が良いと思う。（不公平をなくすために）

運行エリアの拡大。文京区すべてをまわってほしい。

なるべく都バスと同じところに停留所をしてほしい。

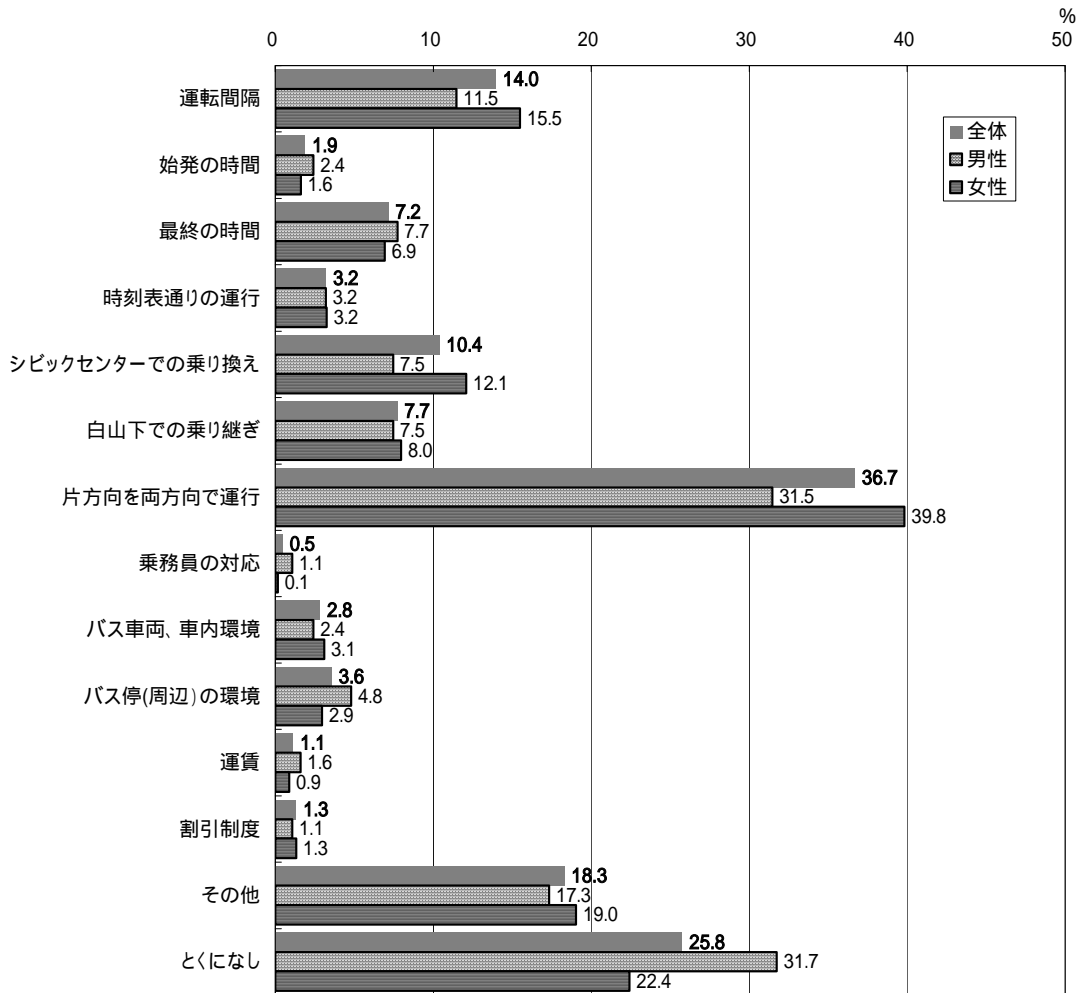


図 7-3 運行サービスで改善した方がよいと思うこと（複数回答、性別）

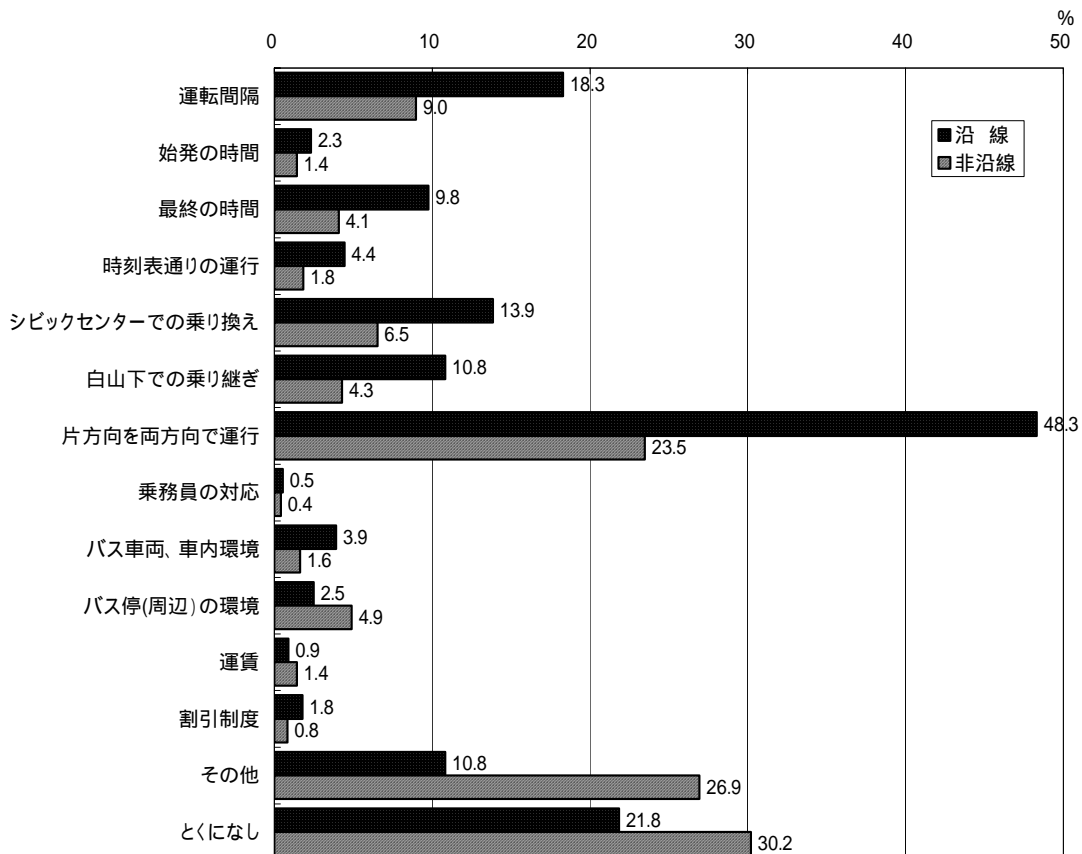


図 7-4 運行サービスで改善した方がよいと思うこと（複数回答、住まい別）

(3) 総合評価と改善要望の関係

「片方向を両方向で」は、総合評価でやや不満とした人のグループの割合が最も高く、「シビックセンターでの乗り換え」、「運転間隔」、「白山下での乗り継ぎ」では、総合評価でやや満足とした人のグループの要望が高い。これらは決定的な不満ではないが、改善できるなら改善してほしいという“控えめな要望”をとらえることができる。

一方、不満としている人の要望では「その他」が高く、その内容をみるとルート（路線）に言及しているものが多くみられた。（図 7-5）

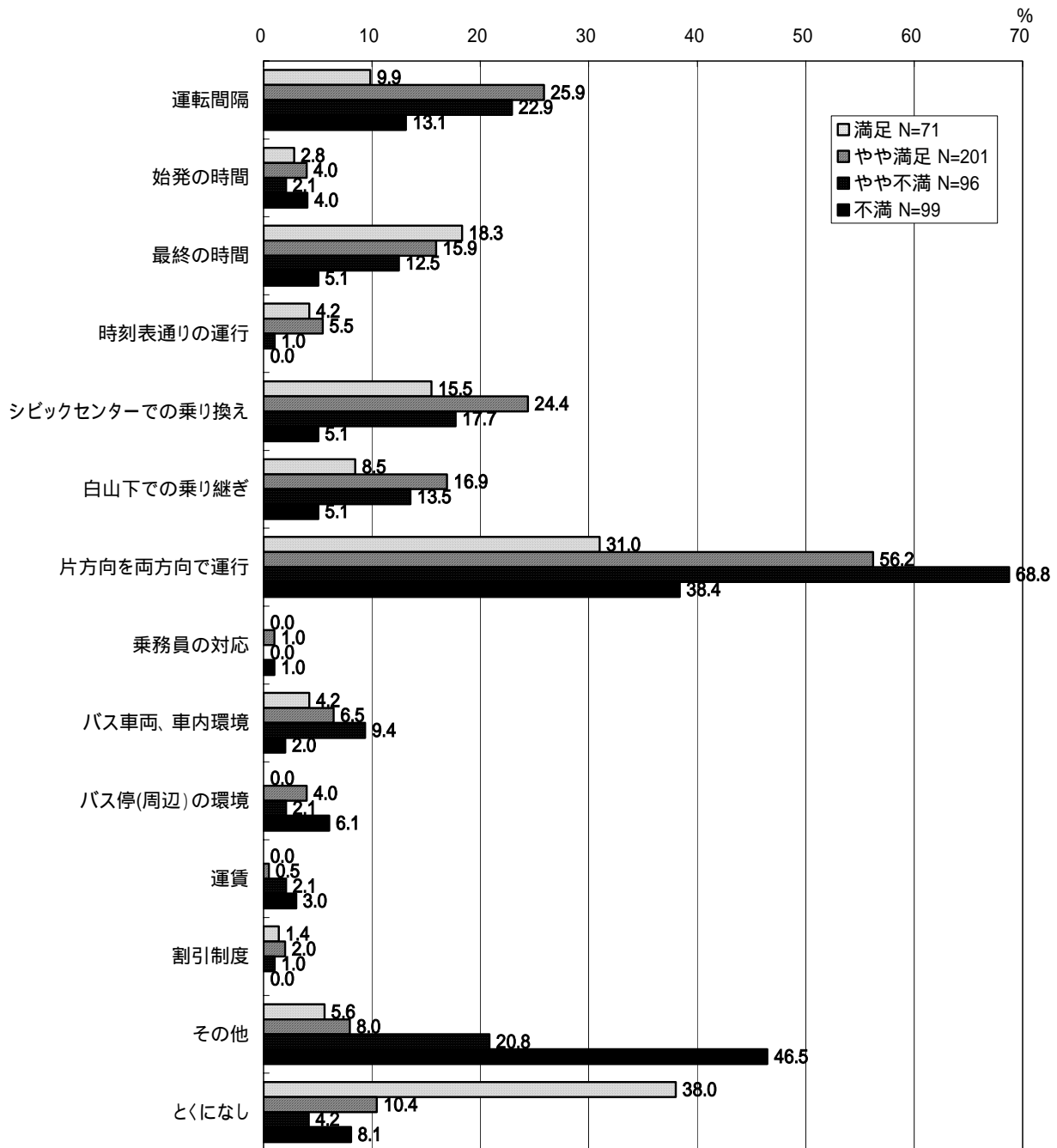


図 7-5 運行サービスで改善した方がよいと思うこと（複数回答、総合評価別）

7 補助金の妥当性 [問 8、問 9、問 10]

文京区では交通の不便な地域の区民の足を確保するために、一定の限度額を設けてコミュニティバス運行事業に補助金を拠出している。

コミュニティバス運行事業に補助金を使うこと、金額の妥当性などについて意見を聞いた結果は次のようである。

(1) 税金の投入について

まず、税金の使途としてコミュニティバス運行事業に妥当性があるかどうかの意見を聞いた。本事業の当初目的が「交通不便地域の足の確保」であり、メリットが一部の区民に限定される性格を有している。

その結果は図 8-1 であり、区民のおよそ 3 人に 2 人 (62.3%) が補助金の必要性を認めている。「賛成できない」とした人は 17.4% となっている。

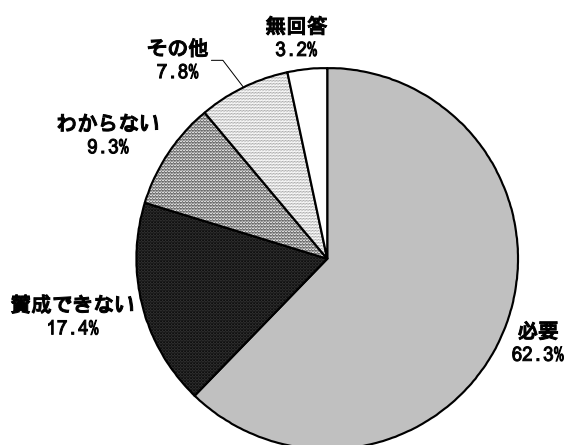
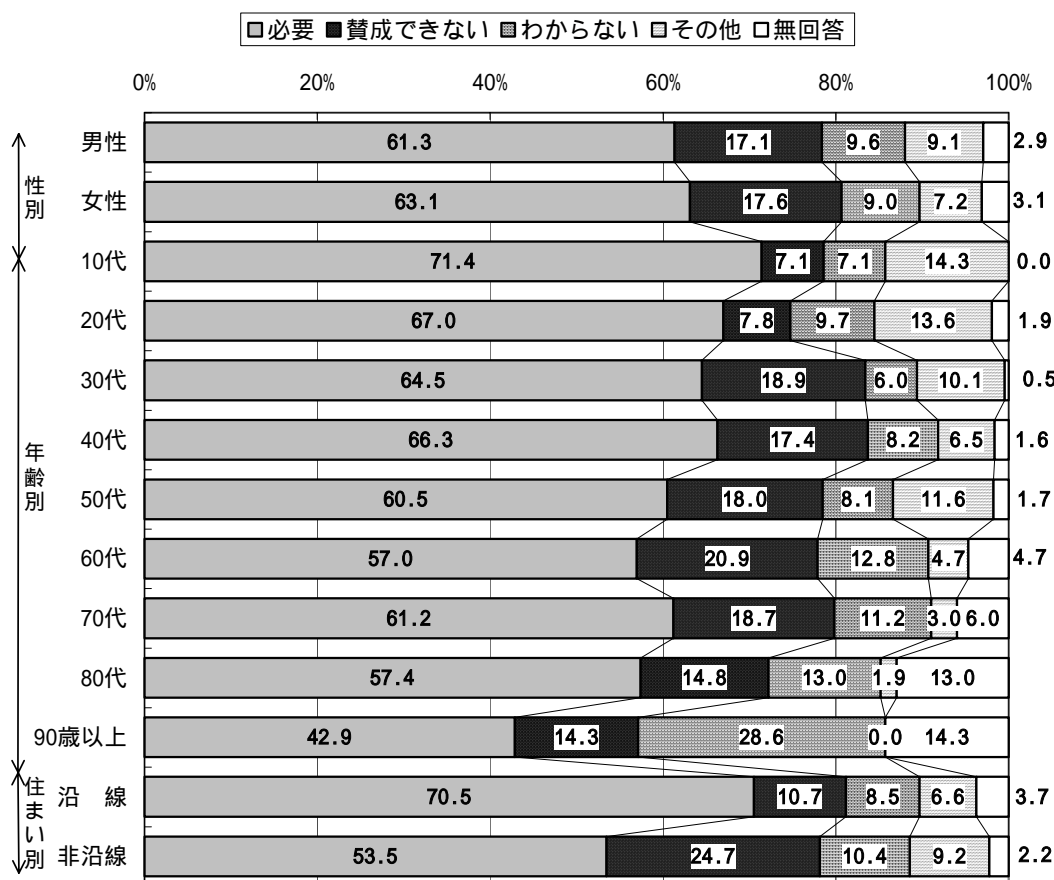


図 8-1 B-ぐるへの補助の考え方 (N=1060)



構成比は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図 8-2 B-ぐるへの補助の考え方 (性・年齢・住まい別)

この賛否の傾向はどの世代でもほぼ同様の割合であり、また、非沿線地域の人も含めて過半数の人が“必要”と答えている。金額の設定等とはかきとして、補助金の必要性については区民の理解が得られていると判断できる。

また、Bーぐるへの税金の投入に対する「その他」の意見として、以下のようなものがあった。

バスに使わないで税金を安くしてほしい。

運行すればするだけ、経費や負担金の赤字になる、補助金は無駄ではないか？つまり赤字路線では。

現行のルートでは都バスや地下鉄の路線と重なりが多いのでもっと交通の不便な地域への足として考えるべき。

十分に便利な世の中です。税金はもっともっと必要なところに使ってください。

不便な地域というより、必要とする人々がいることが大切だと思う。

(2) 実績額の評価

それでは具体的な税金の投入額はどう評価されるであろうか。

平成19年度の税金の投入額1,620万円を提示して、その多寡を聞いた結果は図8-3のようであった。

まず約半数の人が「何とも言えない」と答えている。残りの半数では「妥当」と「多すぎる」が2対1の割合であった。この傾向は性・年代や居住地域によらず、ほぼ同様の傾向である(図8-4)。

絶対額では評価しづらいが、“妥当”とする意見が優勢といったところである。

また、その他の意見で「区の予算や他に比較するもの」や「他のバスの事例」等の判断材料の不足から評価を保留したとする意見が見られた。

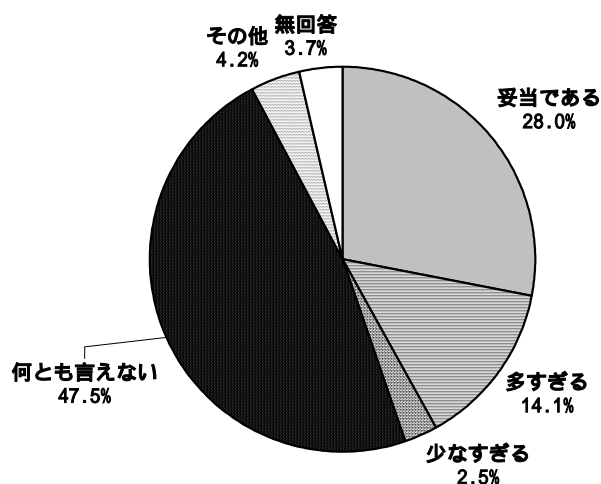


図8-3 補助金実績額に対する評価 (N=1060)

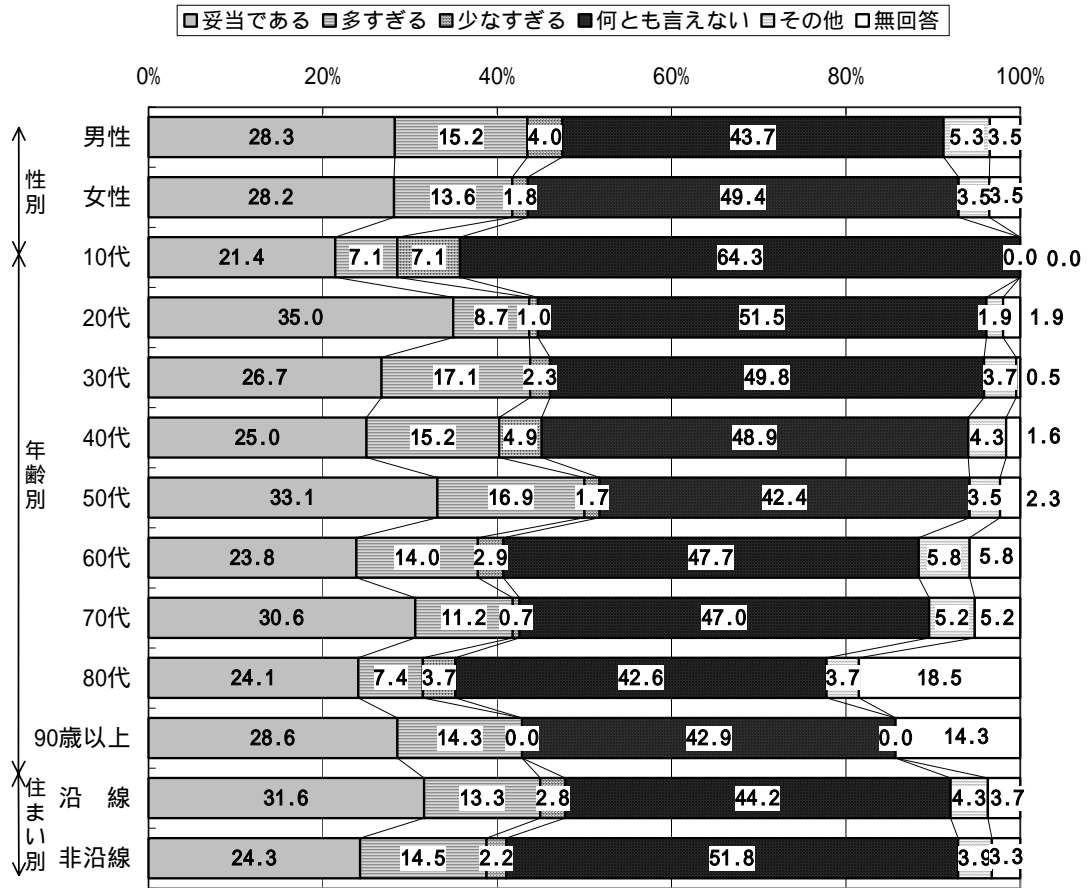
多少についてよくわからないが限度額一杯まで補助があって良いと思う。

補助金使ってまで必要なこととは思えない。

今は多いと思うが、将来は実績が上がり少なくなることもあると期待する

区の予算や他に比較するものがないと一概に評価できない

他の事例と比較しないとわからない。(コミュニティバス、公営、私営バスの収益構造)



構成比は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図 8-4 補助金実績額に対する評価（性・年齢・住まい別）

（3）限度額の設定について

補助金の限度額についても聞いた。

約半数の人が「わからない」、「無回答」としている。その中で、補助金は「必要ない」とする人が8.2%、具体的な限度額を答えた42.9%の人の金額帯にもばらつきがあり、現行3,000万円以上と答えた人はほとんどいない（図8-5）

試みに中央値で加重平均をとってみると、表8-1のようにどの世代の人でも1,500万円前後という結果となった（回答者平均

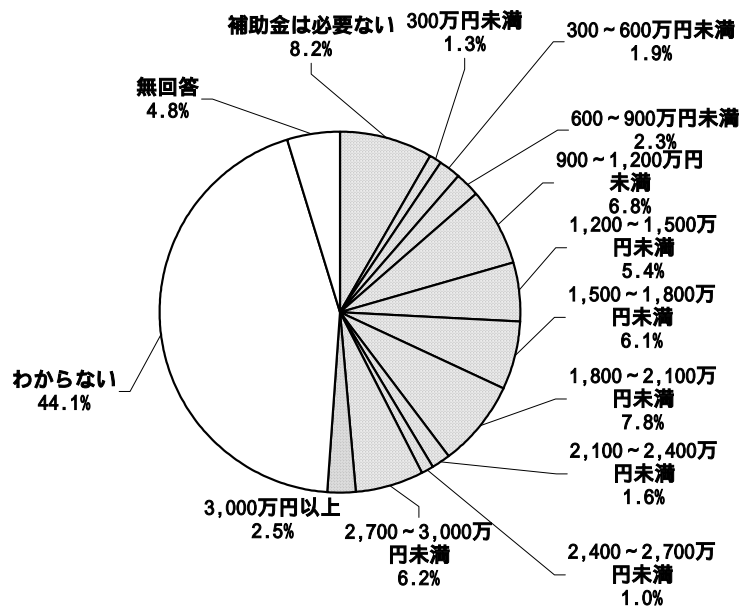


図 8-5 補助金の限度額（N=1060）

1,452 万円)

限度額については「わからない」とする人が半数を占めるなど、実績額を含めて区民の評価は定まっていないと考えられる。

表 8-1 限度額の平均値

	金額(万円)	回答者数
全体	1,452	542
男性	1,426	207
女性	1,464	334
10代	1,388	4
20代	1,508	60
30代	1,375	119
40代	1,612	103
50代	1,410	92
60代	1,348	80
70代	1,480	61
80代	1,530	20

8 運営協議体の必要性 [問 11]

今後 B ーぐるの運営を発展させ地域の活性化に結びつけていくためには、「沿線住民・企業・バス事業者による運営協議体が必要」とする意見がある。この考えについて、区民の意見を聞いた結果は図 9-1 のようであった。

「必要である」とする人が 41.3% であり、「とくに必要ない (19.1%)」とする人の約 2 倍いる。ただし約 1/3 の人が「何ともいえない」と回答しており、仕組みや組織の内容次第と考える人が少なくないことをうかがわせる結果である。

この協議体の必要性については、男女・居住地に関係なく広い層に認められ、とくに 30～40 歳代の支持が高い (図 9-2)。

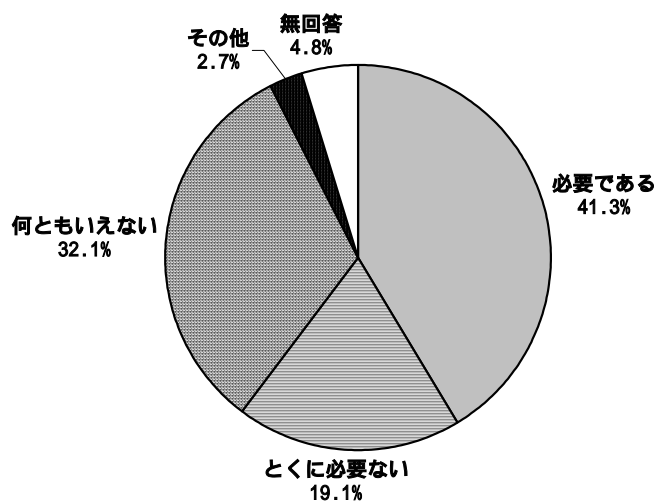
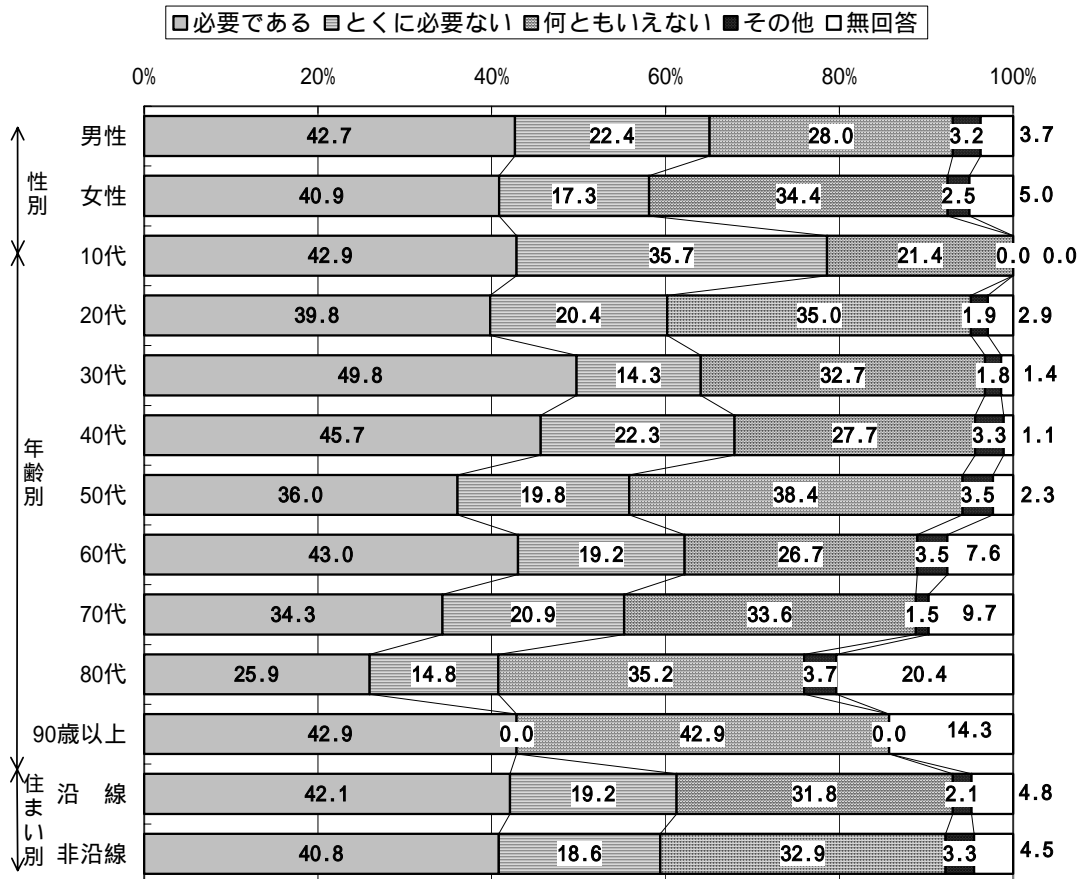


図 9-1 協議体の必要性 (N=1060)



構成比は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図 9-2 協議体の必要性（性・年齢・住まい別）

9 運営への協力意向 [問 12、問 13]

(1) 協力の意向

今後、コミュニティバス事業の「公益性」を保ちつつ「経済性」を向上させるには、区民・地元企業の協力が必要となる。コミュニティバス事業への協力意向を尋ねた結果は図 10-1 のようであった。

「協力したいと思う」という積極的な回答をした人が 39.0% にのぼる。性別・10代～60代の全年代を通じて4割近くの人が積極的な回答である。70歳を超えても3割の人が協力の意向を表明している。

また、居住地別でも協力意向に差異はなく、沿線地域に限らない傾向とみることができる（図 10-2）。

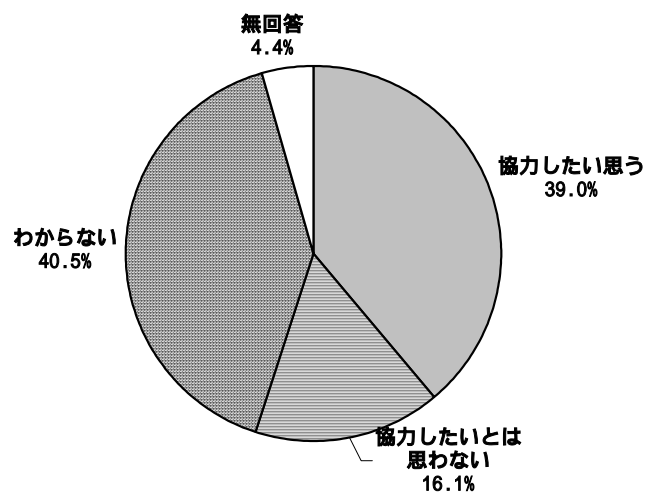


図 10-1 コミュニティバス運営への協力意向 (N=1060)

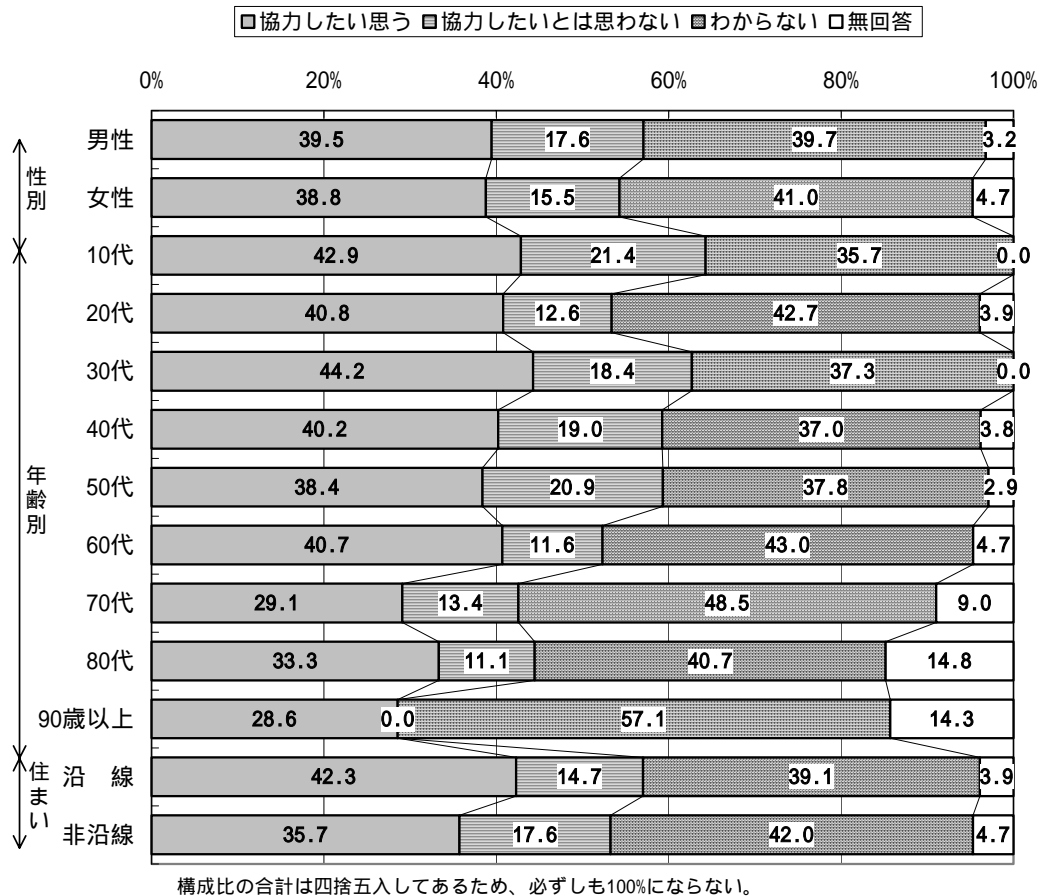


図 10-2 コミュニティバス運営への協力意向（性・年齢・住まい別）

（２）協力の内容

「協力したいと思う」と答えた人に具体的な「協力内容」を聞いた結果は、図 10-3 の通りである。

3人に2人の人が、「バスを積極的に利用」と回答し、約半数近くの人が「知人への紹介など普及に協力」と回答している。これは、非沿線地域でも同じ傾向であり、多くの区民の協力によってB-ぐるの“利用率向上 経営改善”が図られる可能性を示唆しており、心強い結果が得られている。

さらに積極的な協力内容としては、協力意向のある人の1割強の人が「支援組織への参加」、「ボランティア活動に協力」、「寄付などの制度に協力」と回答している。

具体的な協力体制・内容を検討し呼びかけることで、大きな区民の支援体制が期待できる。

「その他」に記載された協力内容には以下のものがある（図 10-4）。

アイデア出しなどの公募

本当に必要なバスコースなら話し合いはありますか。どうしても必要なら運営。

意見を言いたい・・・今のB-ぐるが区民のためになっているのか話し合いなど

バスのルート選定にたずさわりたい

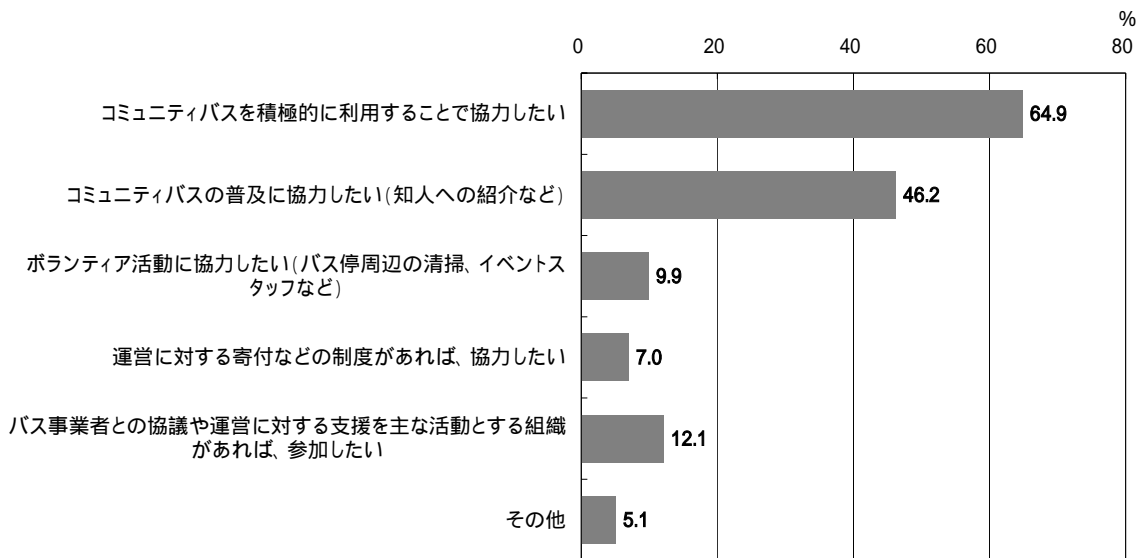


図 10-3 運営協力の内容（複数回答）N=413

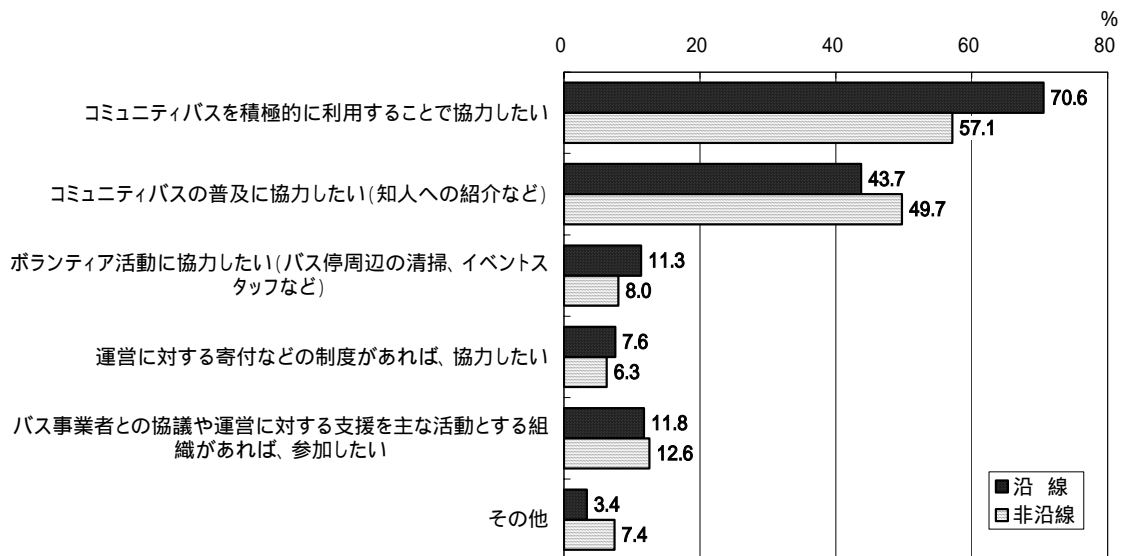


図 10-4 運営協力の内容（複数回答、住まい別）

(3) 年会費の負担額の想定

さらに突っ込んで、仮にB-ぐるを応援する組織ができた場合に、年会費がいくらまでであれば参加するかを聞いてみた。会員の特典としては「回数券1冊(11回分)+B-ぐるマップ最新版+記念乗車券1枚」を郵送するという条件である。

回答の結果は図10-5の通りである。

参加してもよい(金額の記入のあり)と思う人が全体の約5割、「参加したいと思わない」人が4割、無回答が1割という結果であった。最多価格帯は1,000円(ほぼ原価)であったが、1,500円以上(差額は寄付に相当)とした人も22.6%いた。参加意思のある人の平均金額は1,355円であった(表10-1)。

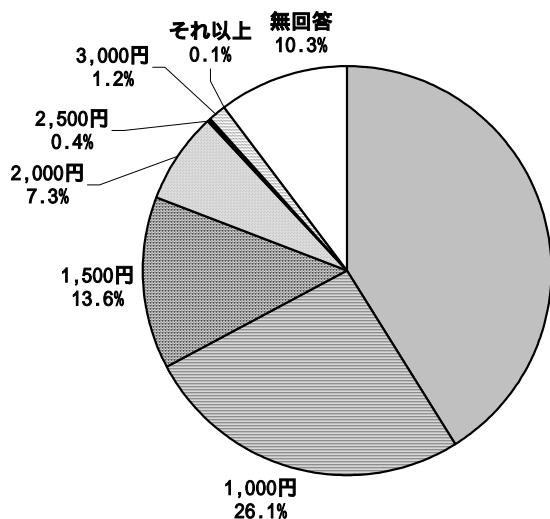


表 10-1 参加意志のある人の会費の平均額

金額	構成比	平均金額
1,000円	53.7%	1,355円
1,500円	27.9%	
2,000円	14.9%	
2,500円	0.8%	
3,000円	2.5%	
それ以上	0.2%	
合計	100.0%	

参加したいと思わない
41.0%

図 10-5 B-ぐる応援組織への参加希望と年会費 (N=1060)

10 コミュニティバス事業の今後の展開 [問 14、問 15]

(1) 拡充か縮小か

文京区におけるコミュニティバス事業について、今後の方向について聞いた。

その結果、「縮小した方がよい」とする人はごく少数(3.1%)で、「拡充した方がよい」とする人が40.7%で、「現状程度でよい(26.5%)」とする人の1.5倍であった。総じて、「拡充」への期待が高い結果となっている(図 11-1)。

性・年代別にみると、30~40歳代で“拡充”を希望する人が半数近くにのぼることが特徴的である。逆に70代を超えると、「現状程度でよい」とする人がもっとも多くなっている。

居住地域別にみると、「拡充した方がよい」は非沿線地域(42.9%)が沿線地域(39.1%)を上回り、「現状程度でよい」は沿線地域で34.8%と多い。しかし沿線地域でも「拡充」が「現状程度」を若干上回るなど、地域全体としてコミュニティバス事業の拡充への期待を裏付ける結果となった(図 11-2)。

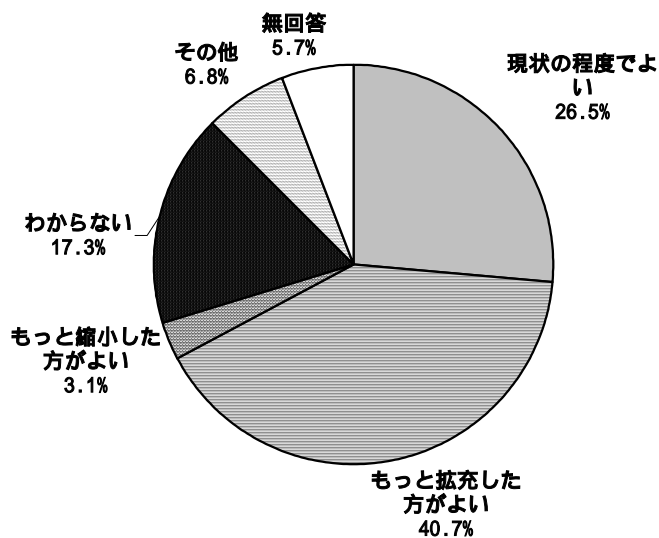
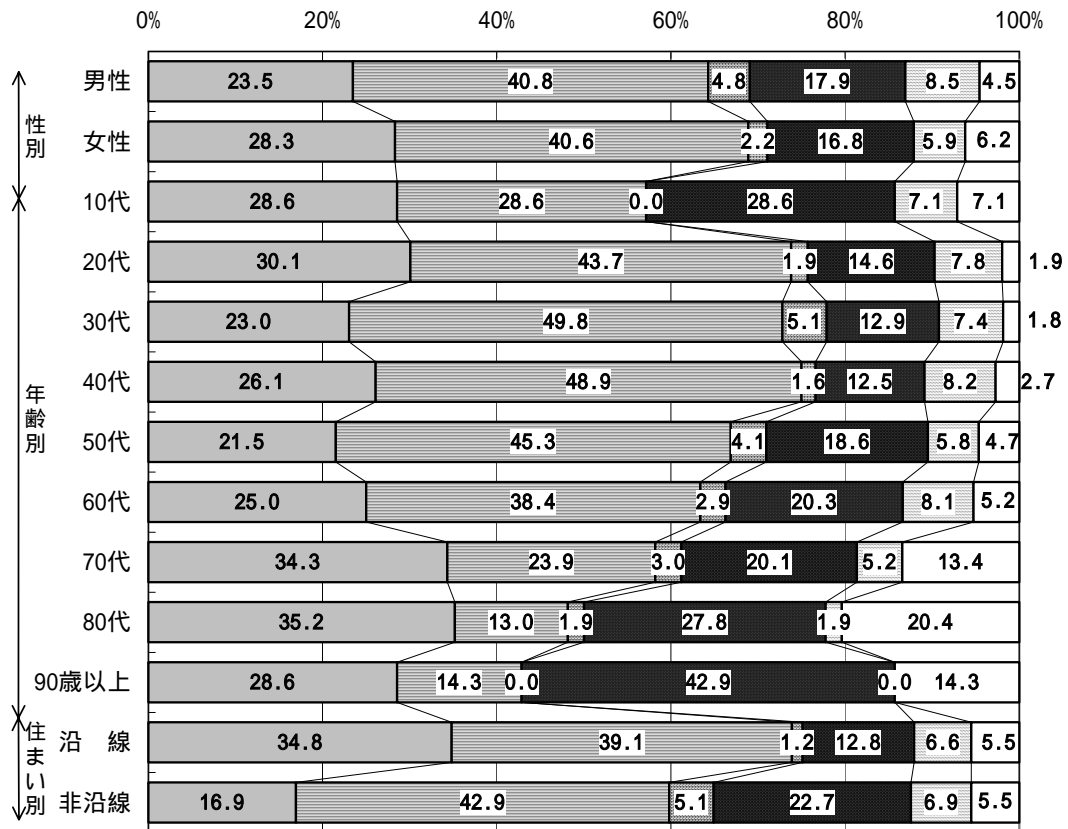


図 11-1 これからのコミュニティバス事業について (N=1060)

□現状の程度でよい □もっと拡充した方がよい □もっと縮小した方がよい ■わからない □その他 □無回答



構成比は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図 11-2 これからのコミュニティバス事業について（性・年齢・住まい別）

これからのコミュニティバス事業（の賛否）に関する「その他」の意見には、以下のよう
なものがあった。

公平になるようにしてほしい。拡充した方がよい。

もっとよく宣伝してほしい。

廃止した方がよい。

採算が合うかどうかで決定したい。

今の現状ではまだなんとも言えないが利用している人があまりにも一部の人のような気がし
ます。

希望する区民が多いルート地域があるようなら拡充すれば良いと思います。

区民がみんな利用できるようなBーぐるにしてほしい。台東区のめぐりんは良く出来たコース
である。

区境を越えるバスが運行できないのは区のコミュニティバス事業の限界である。

小回りで数系統を運行する案を検討してみてもは？武蔵野市のムーバス（MooBus）が大変
便利。

(2) 新しい路線について

拡充策の一つである「新しい路線」の必要性について聞いた。ここでは、「新しいコミュニティバスについても区が現状程度の支援をする」ことを前提条件とした質問である。

結果は図 11-3 のようであり、「必要だと思う」人が 42.6%であり、「必要ないと思う(20.8%)」人の 2 倍強となっている。「わからない」とする人も 3 割弱である。

「必要だと思う」人が多いのは、30、40代で半数近くにのぼり、また、非沿線地区においても「必要だと思う」人が最多の層(半数近く)である(図 11-4)。

前問で「必要である」と答えた人に具体的な地域名やルートを記入してもらったところ、30%を超える人(1,060 人中 330 人)が何らかの具体的な新ルートを記入しており、関心の高さが

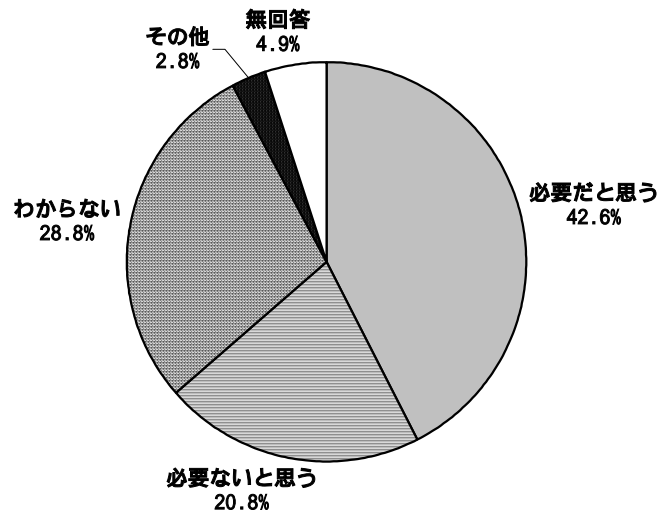
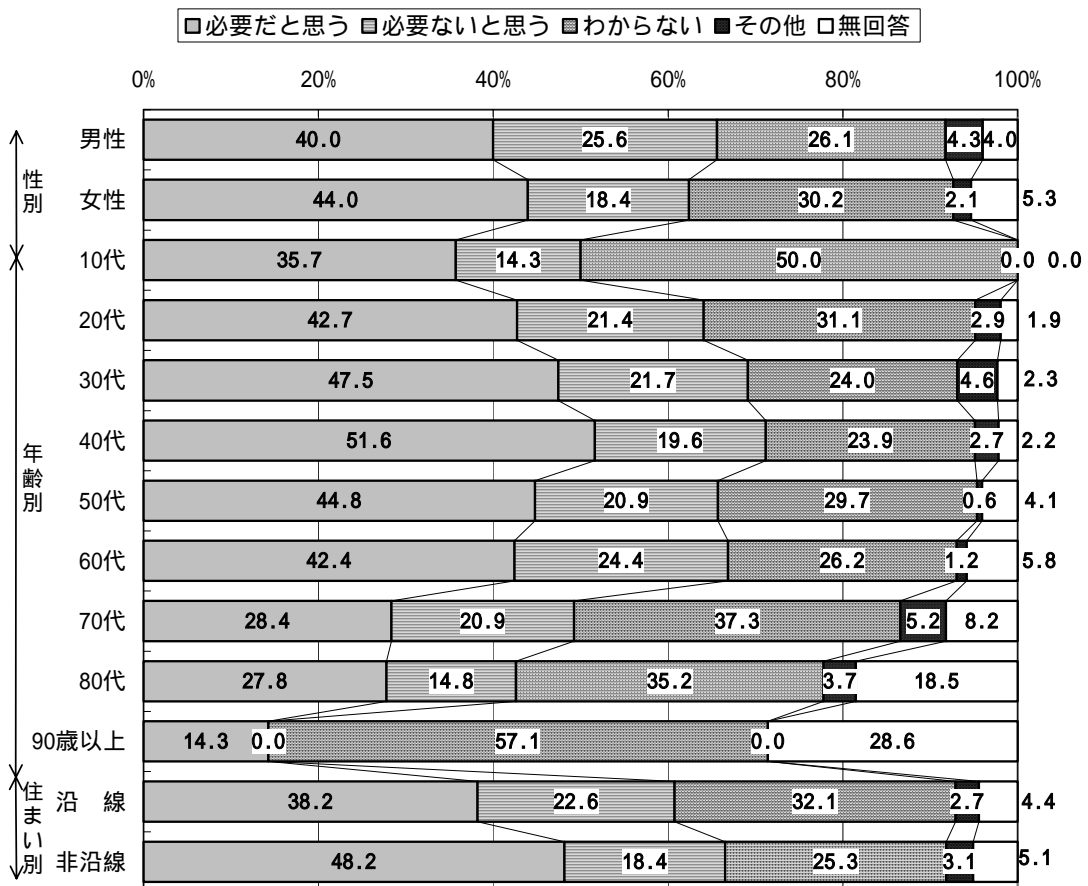


図 11-3 新路線の必要性 (N=1060)



構成比は四捨五入してあるため、必ずしも100%にならない。

図 11-4 新路線の必要性 (性・年齢・住まい別)

うかがえる結果であった。個別の内容を精査してみると、区内の「交通不便地域」と公共施設や鉄道駅をつなぐ“純然たる”新ルートの特案のほか、既に都バス等が走っている路線であるが運行本数やバス停間隔等の理由から“追加して”コミュニティバスがほしいというケースが含まれており、両者を区別して扱う必要がある。

また、各地域に要望が分散しており、全体の傾向が読みとれないため、巻末資料編（P36～P46）に居住地別に要望のあった路線をすべて掲載した。

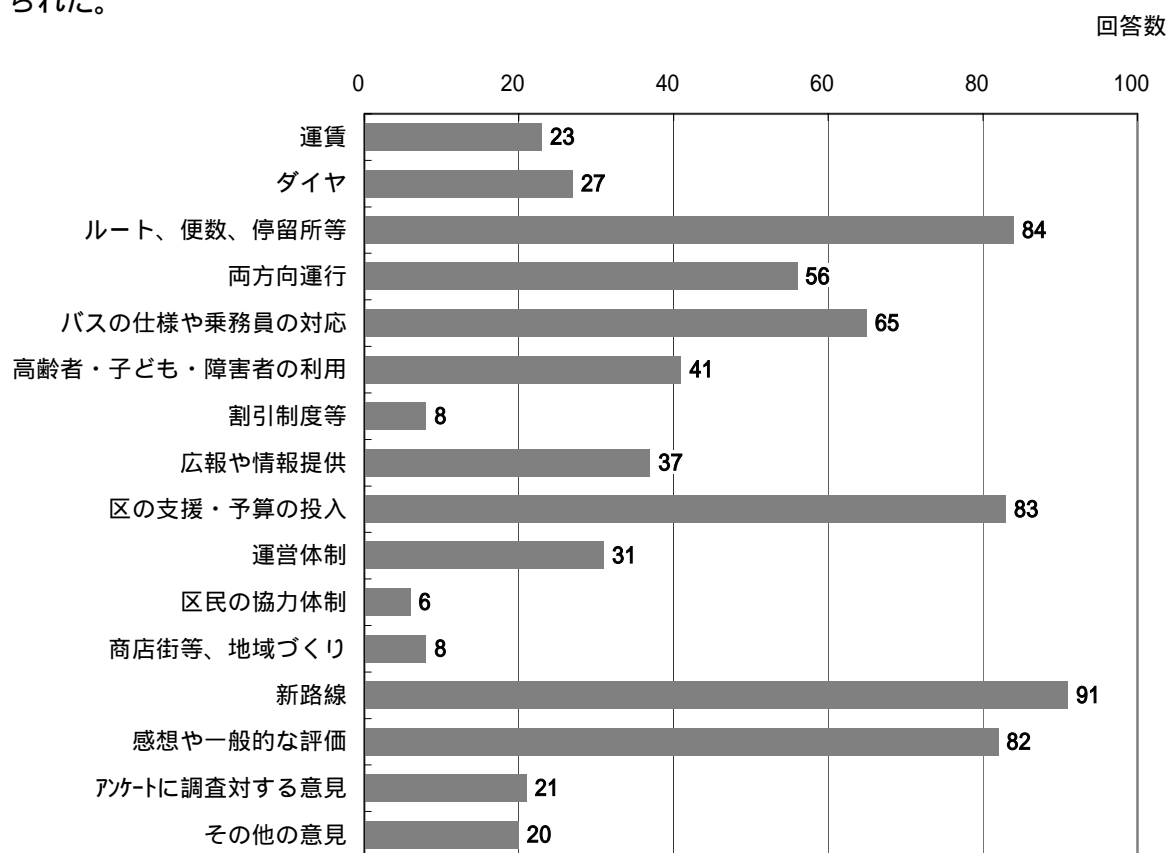
1.1 コミュニティバス事業に対する意見 [自由記入]

最後に、コミュニティバス事業全般に対する意見を自由に記入してもらった。

回答者 1,060 人のうち自由記入の記入があった人は 487 人と半数近くにのぼり、コミュニティバス事業への関心の高さをうかがうに十分な結果であった。

これらの自由回答は多岐にわたり単純に分類できるものではないが、どのような領域に係わる意見であるかをアフターコード化して集計した結果は図 12-1 のようである。

なお個別意見については巻末資料編（P47～72）に掲載し、ここでは自由意見の種類を概観する。「頑張してほしい」などの感想や一般的な評価を除くと、ベスト3は「新路線」というこれからのコミュニティバス事業への要望がトップであり、次いで現行の「ルート、便数、停留所等」の改善要望、さらに「区の支援・予算の投入」のあり方に言及する意見が多くみられた。



回答者の意見が複数項目に該当する場合はそれぞれにカウントしているため、回答記入数と一致しない。(回答記入数 487、意見総数 683)

図 12-1 自由意見の分類

区の支援や予算の投入に関する意見では、「一部の地域だけへの税金の投入は不公平」とする論調の意見が多くみられた。しかし、コミュニティバス事業そのものを否定する意見は少なく、むしろ“残された”交通不便地域に対してもコミュニティバスを希望する意見が大半を占めている。

公共交通不便地域の足を確保するためにコミュニティバス運行事業に税金を投入することに対しては、p23 や p30 でみたとおり、区民のおよそ3人に2人が補助金の必要性を認めており、約4割の区民が今後コミュニティバス事業を「拡充した方がよい」としている。

その一方で、「現状程度でよい」とする人も約4人に1人いることから、新路線の導入に関しては、現行のBーぐるで達成している程度の公益性と経済性のバランスもまた求められているものと思われる。

また、「両方向運行」や「バスの仕様や運行サービス」に対する意見がこれらに次ぐ数に及んでいるが、その多くは、現在のサービス水準に一定の評価を与えながらも、改善による「利便性の向上」を期待した意見である。

資料編

1．新ルート具体的な地域名やルート [問 15] -----	36
2．Bーぐるやコミュニティバス全般に対する意見や要望 [自由記入] -----	47
3．コミュニティバスBーぐる利用者アンケート (説明資料と調査票) -----	73

意見や要望によっては重複して記載している場合があります。

1. 新ルートの具体的な地域名やルート [問 15]

地区	具体的ルート
後楽	沿線の小中学校、学童保育施設と鉄道駅が便利に結びつけられるようなルート設定にしてほしい。(現行路線の改善も含む)
後楽	横方向の路線
後楽	千石駅方面に反対回り(白山下先)巣鴨駅 出来ないものですか。根津方面からだと時間かかる。
春日	「春日通りから目白台あたり」までのフォローしてください。税金払っているのに無いのは不公平です。具体的には 目白 春日 本郷3丁目 日本医大のルートとか・・・。
春日	巻石通り～行楽、春日1丁目あたり
春日	地下鉄やJRへの乗り換えが便利な飯田橋駅を通るルートを作って頂きたい。
春日	本郷、音羽、関口、目白台
春日	江戸川橋方面ルート、護国寺方面ルート
春日	区内の公園を結ぶルート
春日	春日通りに沿ったルート
春日	春日の方から本郷保健所は大変不便です。公共の乗り物で行く場合の良い方法を教えてください。保健所の行事イベントに参加したくても足の便が無いのでパスしています。
春日	春日から江戸川橋方面。直接行ける足がない。
春日	シビックセンター 春日2丁目 大塚3丁目 護国寺 江戸川橋 大曲 飯田橋 水道橋 ドーム前 シビックセンター
小石川	小石川3丁目付近(千川通り)から、上野駅、水道橋に行くルートがほしい。
小石川	私は福祉センターへ行く機会が多いのですが、バスを乗り継がないと近くまで行けず不便です。ぜひ(伝通院)江戸川橋 音羽 区役所のルートがほしいです。
小石川	名所、小石川植物園、六義園、根津神社などを回れるルートがあると楽しいかも。
小石川	現行の逆ルートがまず必要
小石川	根津、本郷三丁目近辺をカバーする様なルート
小石川	JRや私鉄の駅が近くに無い地域にルートを増やして欲しい。
小石川	白山1丁目、文化シャッター前付近から東大前、根津方面
小石川	白山通り以外のルート、区役所を通らないルート
小石川	自宅周辺
小石川	せめて逆方向は早急に設定しないと使用者は増えないのでは?
小石川	春日通り近辺に走らせてほしい。
小石川	区役所 共同印刷 大塚駅 護国寺 江戸川橋 保健所 区役所
小石川	音羽方面
小石川	現在の路線に大塚～駒込、大塚～後楽園が都バスと競合するためかないのは不便。都バスと競合しない路線選びで範囲を拡大してほしい。又、現行の運行も一方方向だけではなく、相方向にしてほしい。
小石川	千川通り(都バスが通っているが本数が少なすぎる)
小石川	シビック 税務署通り 安藤坂下 ユネスコ通り 目白方面
小石川	音羽から小日向を通過して白山に向かうような、既存のルートがないところがあるとよいと思うのですが・・・その前に道が必要になるのでしょうか。
小石川	文京シビック - 共同印刷 - 大塚駅 都バスがあるが数が少なくあてにならない。
小石川	植物園や大塚方面へのコース
小石川	千川通りから茗荷谷方面 - 大塚病院 - 健生病院等 坂の下から坂上に行くのは老人に負担があるので
小石川	共同印刷 春日・後楽園駅
小石川	現行の都バスルートがよくわからない。東大病院、お茶の水、大塚
小石川	茗荷谷から白山、千石、巣鴨から駒込方面に現状の電車路線をよこに走るルート。
小石川	春日通りと千川通りの環状ルート(不忍通りと桜並木も含む)
小石川	茗荷駅までのばしてほしい。
小石川	文京区内は坂が多いので坂のある道を中心としたルートなら何処でも。

小石川	A：シビック 伝通院 飯田橋 水道橋 御茶ノ水 シビック B：シビック 本郷 湯島 不忍通り 根津 千駄木 千石 大塚三丁目 護国寺 江戸川橋 五中前 安藤坂(巻石通り) シビック
小石川	春日通り、千川通り、不忍通り、を廻るルートがあると良いと思う。
小石川	千川通り沿い
小石川	小石川、白山通りあたり
小石川	春日から春日通りを行き、護国寺まで、またはそのまま春日に戻る
白山	白山下より本郷への路線に湯島まで
白山	地下鉄等の駅から遠い場所からシビックセンターへのルート
白山	東大前(南北線駅付近)
白山	具体的なルートはよく分かりませんが、都バスのルートを補完するルートを検討したらよいかと思えます。
白山	御茶ノ水 白山上 巣鴨
白山	音羽あたり：護国寺前の道から水道のあたりが春日に直接来ることができず不便なため
白山	大塚方面、丸の内・有楽町線の駅へのルート
白山	区内は地形的な関係で南北の交通は便利だが、横(東西)の交通が不便なので、この点を重視してルートを考えてもらいたい。
白山	区役所や病院へ行く時に、グルッと回らなくてもすぐ行けるルートを考えてください。
白山	片方向だけでなく両方向にして欲しい。そうすれば格段に便利になる。
白山	現在の路線の片方向を両方向に運行する。
白山	春日駅の交差点 春日通り 本郷通り 東大前 向丘 白山上 本駒込 駒込駅
白山	白山から千石、巣鴨方面に行きたくても具合の悪い時など行けません。
白山	本郷三丁目、東大方面へのルートがあると良い
白山	本郷三丁目 東大病院 根津 向山上 白山下
白山	旧白山通りと本郷通り
白山	湯島駅(千代田線)のあたり。商業地域への運行を希望したい。
白山	千駄木 白山 茗荷谷 小日向 音羽 飯田橋 春日 本郷 根津 千駄木
白山	茗荷谷 播磨坂(桜並木) 小石川植物園 白山下
白山	茗荷谷方面など、本郷三丁目など
白山	茗荷谷 播磨坂 共同印刷 グルメシティーセイフー 区役所 真砂坂上 本郷三丁目 たつおか門 東大病院(終点折り返し)
白山	現在の路線は南北の路線で北に片寄っている。東西の路線は必要だと思う。
白山	具体的にはありませんが、現状のままでは利用者も減ってくると思えます。
白山	小石川税務署 講談社方面へ
白山	現在一方通行のため千石などに行く場合非常に不便ですので是非考えて下さい。
白山	住まいから、三田線駅、丸の内線駅まで歩いて約20分、両方向の運行になったら行動範囲も広がりそうです。
白山	現在東大病院、厚生年金病院(2ヶ月に1回)、その他かかりつけの医院(いずれも春日通りにある)に通院しているので、できればその方面の運行も考えてもらいたい。
白山	江戸川橋とシビックセンター付近、本郷と湯島方向とシビックセンター付近
白山	白山から茗荷谷方面への接続
白山	現在の逆方向のルート 白山下、シビックでの乗り換え(今のルートが縦断なら横断のルート) 小石川-小日向-音羽-関口-方面(文京の史跡を通るようなルート)
白山	片方向を両方向で運行して欲しい。
白山	駅(電車)の無い地域の"足"の補完を目的とするのも大きな大義を感じますが、運営効率と利用者の利便感覚を考慮すると、現存の「駅」を支点としたルートを検討することも必要ではないでしょうか? 私個人も朝の出勤にはB-ぐるを利用しますが、帰宅時は南北線の後楽園駅から、白山一丁目方面への停留所が不便に感じる為、利用していません。
白山	年をとってからは私の足になると思えます。文京区は坂が多いから便利です。
白山	茗荷谷方面や本郷方面
白山	小石川5丁目や茗荷谷方面への路線(白山方面から)小日向の方向へ

白山	この地域は急な坂路が多いので坂道を通る場所にほしいと思います。例えば植物園に花の咲く頃行きたいと思ってももう少し年をとってからでもバスに乗って行ければと思うので、植物園へ行くどちら西でも東側でも一方で良いから通して頂ければと思います。全部坂道で大変です。
白山	千代田線 南北線(三田線) 丸の内線 有楽町線 等のように地下鉄では行きにくい路線をB-ぐるでつないで欲しい。
白山	シビックセンター 大塚駅 池袋 その他
白山	茗荷谷駅(教育の森)方面や根津など、主要な駅前までは通っていただけるとありがたい
白山	地下鉄春日駅で各路線に乗り換えなくてすみように、有楽町線、丸ノ内線、三田線、南北線、千代田線などを横切るルートがあればたいへんに便利だと思う。
千石	同往復
千石	茗荷谷方面へ行くルートがあれば良いと思う。
千石	問14の通り 東大病院方面に一本で行けませんので 春日-東大-日本医大-
千石	千石4丁目交番前より商栄会通りをルートに入れてほしい。
千石	特にすぐに思いつきませんが、文京区のコミュニティ活性が最重要でルートを考慮して頂き、公益性を保ち経済性をしっかり考えて決めてほしいです。
千石	千石1丁目~大塚三丁目~春日通り
千石	わかりません
千石	片方向は不便です。両方向運行を希望します。
千石	千川通りを通してほしい(バスは1時間に1~2本しか通らない)大塚駅(文京区外だから駄目ですか) シビック間だけでも、又は音羽方面から来て千石3丁目です右折するコース
千石	茗荷谷(桜並木) 小日向、水道方面と大塚方面。千川通り(こんにやくえんま~スーパーグルメシティー前~植物園~桜並木~伝通院前~シビックセンター)
千石	巣鴨駅前 茗荷谷 白山 巣鴨
千石	白山通りと春日通りの間のアクセスを改善して欲しい。
千石	区外のルートは行政上難しいのかもしれないが、東大前や本郷三丁目方面にも広げてほしい。
千石	大塚、音羽地区を循環する、いろいろなコースを走るルートにしてみてもおもしろいと思います。
千石	南北線本駒込 駒込病院
千石	逆ルート、千川通りルート
千石	千川通り(共同印刷の通り)を走る都バスは1時間に1~2本程度しかなく、非常に不便です。
千石	両方向の運行をぜひ実現していただきたい。白山下の乗り継ぎバス停をもっと近くしてもらいたい。
千石	本郷三丁目駅方向行、電車だと2路線使わないと行けない為。南北への電車沿いよりも東西の他路線のアクセスに使えると助かります。
千石	最小限現状の路線でも往復便として利用できること。
千石	春日~本郷三丁目~東大前 春日~仙川通り(共同印刷前)~千石三丁目~本駒込(中仙道)
千石	千川通り沿いや目白台方面
千石	千石1丁目から千石3丁目を通して茗台プラザからシビック
千石	千石三丁目 シビックセンターまで、ここは路線のバスの本数が少ないため、大変不便であり、したがって、商店も活気がなくなってしまい閉店してしまっています。せめて、バスがもう少し通るようになれば、活性化すると思います。
千石	片方向での運行なので行きは千石から利用しますが(主に行き先はシビックや後樂園)帰りは白山下で下車して歩くことになるので(遠回りをするので)地下鉄に乗っています。片方向運行だと不便です。
千石	春日 白山 千石 巣鴨(地下鉄だと階段をおりなければならないのでB-ぐるが通ると便利になるのでは)
水道	江戸川橋、護国寺方面
水道	印刷博物館(TOPPAN) 水道・小日向方面
水道	現住所の近くにあると嬉しいので(巻石通りから護国寺方面)など、(文京区を横断する路線)を希望します。 タクシーでの利用多い。
水道	大塚、音羽、水道付近のルートを作ってほしいです。私は足が不自由なのでぜひバスを走らせ

	てほしいです。
水道	都バス運行路線とのかねあいもあるのかと思いますが、病院や学校などをもう少し網羅されていると、お年寄りや小学生までの小さい子供たちにも便利で安全、安心な文京区になるのではないかと思います。都バスに比べて安く利用できることは魅力だと思います。具体的なルートなどはわかりませんが。
水道	水道端図書館を含むルート
水道	三田線、丸の内線、有楽町線間を縦に結ぶ路線
水道	もう少し水道1丁目の方まで来てほしい。
水道	石切橋 後楽園
水道	椿山荘、護国寺、飯田橋近辺のルートが欲しい。
小日向	坂の多い土地にて高齢化も進んでいるので、今住んでいる小日向や目白の方にもルートがあるといいです。
小日向	江戸川橋から春日通りを乗り換えなしで更に石切橋かもっと近くであればとにかく循環する形のルートにして頂きたい。春日通り（新大塚公園を通る）水道端（大日坂通る）の循環でも。江戸川橋 大塚三丁目 お茶大前 新大塚公園 大日坂の循環。
小日向	江戸川橋～
小日向	春日通りの小日向四丁目、小石川四丁目付近から播磨坂か吹上坂を経て、白山下～白山駅へ至るルート。（文京区外へ出るが）白山通り沿いで、水道橋 巢鴨駅を結ぶルート。
小日向	小日向方面へ 後楽園 - 大曲 - 小日向交番 - 水道端図書館 - 江戸川橋 または大日坂から茗荷谷へ 巻石通り
小日向	関口や水道方向
小日向	茗荷谷も入れてほしい
小日向	中央部分のみ走っているの、全体が文京区をグルッと円にかくようなルートで走らせて欲しい。
小日向	音羽 本駒込 千駄木
小日向	都立大塚病院、東京小石川病院、健生病院等、春日通り又タクシーも通らない小日向2～3丁目の通り。
小日向	湯島～水道
小日向	区内公平になるルートを設定すべき。小日向、音羽、関口
小日向	現在、交通手段が手薄になっている地区について
小日向	特になし
小日向	播磨坂上から播磨坂を通過してクィーンズ伊勢丹まで行ける路線があれば便利
大塚	大塚周辺
大塚	目白台方面への路線
大塚	個人的には自分の住んでいる近くで運行していれば利用したいと思います。
大塚	護国寺、目白台、関口、小日向
大塚	小石川・本郷地区が現在運行されていません。この為文京地区内の縦・横の交通機関に不便があり、特に高齢者の移動に不便が生じています。（バス・地下鉄を考慮しても）又、区内には多くの病院・教育機関・ミュージアム等が開設設置されています。居住地区により、地勢の変化があり、階段・坂道が多く、最寄の交通機関までの交通に不便が生じています。特に、小日向・千石・目白台等。文京区内の観光地を巡回するための交通にも支障が生じているように考えられます。現在運行されている路線との相互連絡または乗り入れ等を考慮した路線を再検討をお願いいたします。
大塚	シビック JR大塚駅間（共同印刷さんが有る通り）都営バスが時間帯によっては運行していないので。
大塚	茗荷谷周辺から北へ（白山）行くバスがないのであれば乗りたい。
大塚	大塚、小石川地域からは、春日まで行かなくては乗れない。バスルートの改善と、区民にBーぐるを広める活動が必要。あと、大回りになりすぎる。
大塚	護国寺前、音羽通り
大塚	仙川通り
大塚	住宅街の中を走るルートを考えてみてはどうか。
大塚	茗荷谷駅 大塚1丁目（跡見大学前） 護国寺 飯田橋 東京ドームホテル前

大塚	大塚や千石地区
大塚	バス代より保険料の方へ回して下さい。介護保険料が高すぎます。バスに乗るより近くの医者へ行けばよい。現在医者へはお世話になっていない。
大塚	小石川、大塚地区まで延ばして欲しい。
大塚	観光スポットを巡ることを考えたらいと思う。(レストラン、公園なども含めて)
大塚	大塚駅方面、音羽方面、現状の片方向から両方向へ。
大塚	巣鴨駅～茗荷谷駅 or 大塚3丁目からシビックセンターまで。(年寄りで足が不便です)68歳で少ない年金暮らしですので往復200円だと助かります。(巣鴨で買い物するのが希望)
大塚	大塚坂下、護国寺周辺
大塚	現行の千石駅を通るルートと春日通りの間のみ。
大塚	JR大塚駅から区役所経由で水道橋JR(駅)をつなぐもの(文京区内はJR駅がなくのりつぎが不便)(仙川通りは路線バスの本数が少なくまた上野からくるので時間がおくれてのりにくいため)
大塚	大塚 千石、白山方面
大塚	本郷三丁目-根津 大塚-本駒 等 東西の路線
大塚	運行方向を見直してください。
大塚	東大前～本郷 周辺 ～白山
大塚	現在住んでいる所から、音羽通りへ行くルート(都バスのバス停、雑司谷霊園前?)あたりから、江戸川橋方面と新大塚の地下鉄の駅あたりから不忍通りへ行く(主に白山方向に行くのがすごく不便な為)コース
大塚	本郷、目白台
大塚	後楽園 茗荷谷 大塚3丁目 護国寺 江戸川橋 飯田橋 大塚3丁目 都立大塚病院
大塚	大塚、小日向方面
大塚	わかりません。
大塚	荒削りでも良いのですが、都バスのバス停ぐらいいはバスストップがほしいです。かなり歩いてしっかりしたバス停がわかならいことが多く、もっと大きな目印を付けて下さい。
大塚	往復の際にわかりにくい場合があるのでわかりやすくしてほしい。
関口	関口、音羽、千石方面、大塚
関口	椿山荘の近くを通る、早稲田大学近くも一箇所ふれて、今の路線に合流する
関口	文京区に居ながらB-ぐるに出会ったことはありません。限られた所だけ運行しているためと思っています。協力したくともできません。
関口	江戸川橋 シビックセンター
関口	文京区は山坂が多いのでバスは有効だと思うが区のまん中のみなので新宿区や豊島区の方とも協力して主要な駅へのバスはできないのでしょうか。
関口	関口2,3丁目から飯田橋と区役所行き
関口	(区を越えるが)江戸川橋から大久保、高田馬場方面がアクセス改善されるとかなりうれしい。
関口	目白台 小石川 シビックセンター 坂を意識する、都バスルートのないところ、例えば三丁目坂 筑波大付属中高前をって春日通り区間 ぜひ!
関口	現状不便な路線がどの程度あるのか解らない。
関口	後楽園～凸版印刷博物館～水道端図書館～目白運動場～日本女子大～護国寺～音羽通護国寺駅～茗荷谷駅～越川植物園～文京区役所
目白台	東西に走る路線があってもと思います。
目白台	大きな道路沿いも大切ですが、少し外れた道があれば便利かと・・・。
目白台	護国寺、江戸川橋、音羽通りに無いのはなぜ。
目白台	目白台地区
目白台	護国寺方面
目白台	音羽通り
目白台	目白台1,2,3から区役所方面へ
目白台	目白台2丁目3丁目区役所等へ行く場合都バスへ乗り換えないと行かない。
目白台	目白台 スポーツセンター、教育の森方面、都バスルートにもなく不便を感じている。
目白台	文京区役所 茗荷谷 大塚3丁目 護国寺 目白台2丁目(不忍通り) 目白通り 江戸川橋 文京区役所

目白台	現在の住所に、もう少し近いところを通るもの。
音羽	シビックセンター～春日通り～茗荷谷～音羽～目白台～雑司ヶ谷 など坂がない様で意外と多い文京区なのでお年寄りのことを考えると坂が多いところを走って下さると便利だと思うのですが。
音羽	音羽一丁目、関口、目白台
音羽	現在は極めて限られており、如何様な理由で決定されたのかわからない。拡充出来るのであれば音羽地区方面にも運行ルートがあることを希望する。区民が公平に利用出来るほうが好ましいと思う。
音羽	音羽 白山 大塚方面等
音羽	千石駅 大塚三丁目 護国寺 江戸川橋 水道 五中前 安藤坂 伝道院 富坂 後楽園
音羽	江戸川橋 (音羽通り) 護国寺 (春日通り) 茗荷谷駅 シビックセンター (循環)
本郷	本郷、湯島地域
本郷	本郷3丁目バス停は、地下鉄、丸の内線、大江戸線からも近く利用ができれば良いと思う。
本郷	区内を東西方向に結んだ円。文京区の名所、観光スポットを結べば、見学者も増えるかも。
本郷	本郷地区に作ってほしい。台東区のように区内全部をまわるようにしてほしい。
本郷	春日から巣鴨行き(何とかしてください!!)
本郷	”家の外に出る”ということは、高齢者の場合、健康にも直結することがあります。医療費の増加を考えると”外出しやすい環境”をととのえることで医療費の削減につながると考えるので、拡大の必要があると考えます。
本郷	住宅地より最寄駅までのアクセスルート
本郷	本郷三丁目～根津～東大前 本郷三丁目～白山
本郷	本郷 根津 小石川 茗荷谷
本郷	千川通りに都バスの本数が少ないので健生病院に行くのが不便ですのでぜひコミュニティバスをお願い致します。
本郷	問6の回答通り 東西間の連絡
本郷	茗荷谷～根津方面など都バスの路線とは別にあると良いかなと思います。(E×.護国寺、目白台など)
本郷	文京区を東西に横断する路線(湯島あたり～音羽あたり)がほしい。
本郷	真砂坂上を入れてほしい。春日 真砂坂上 東大前(赤門) 根津 千駄木二丁目 駒込病院
本郷	サッカーミュージアム周辺へのルート(家の近所ですが、遠方からの来訪者が多く、よく道をたずねられます)本郷・湯島近辺から(日本橋)三越や上野松坂屋へのルート(デパートへ行きたいが、バス停は遠いし電車では不便なのでこれはぜひ!!)
本郷	現在の居住地(本郷二丁目)から最寄のBーぐる駐車場まで遠いので利用出来ない。
本郷	本郷通り
本郷	シビック 本郷三丁目 湯島 根津 千駄木 駒込病院 本駒込 巣鴨 千石 白山 の両方向ルート
本郷	本郷三丁目からの路線が無いので、利用の機会がありません。大学病院等へ寄る路線があっても良いのかなと思いました。(東大・順天堂・東京医科歯科)
本郷	本郷三丁目に住んでおりますので根津、千駄木方面にルートを作ってください。病院や特養ホームに行くのに不便でしようがありませんのでぜひお願いします。
本郷	白山通り～言問通りを経て～旧17号(税務署、水道局)の間
本郷	湯島、根津、本郷三丁目
本郷	具体的な地域名等とは回答が難しいが今の路線とは重ならないような路線にしなければ新たな援助をしてまで新しいコミュニティバスを導入する意味はないと思う。
本郷	春日 本郷三丁目 湯島 根津 千駄木 白山
本郷	本郷3丁目には来ていないのでそこもルートに入れてほしい。
本郷	弥生美術館、岩崎邸、三菱記念館(?) など歴史めぐりや文学めぐりなどが出来て、買い物も楽しめるルートが利用率向上につながると思う。目白方面、関口へのアクセスも考えてみては?
本郷	目白の周辺に行くのに不便です。後楽園方面から行けると便利なのですが。我が家の近くにもバス停があればなと思います。
本郷	白山-春日間は双方向あり、しかも地下鉄と併走する。大型スーパーの少ない文京区内では日

	常生活用品を上野や池袋へ行かねばならない地域が多い。既存路線のない小路を通して繁華街へのアクセスを考えてほしい。
本郷	本郷三丁目、湯島方面をお願いしたい。
本郷	私は東大前に住んでおりますが、Bーぐるが春日通り～本郷通り～言問通りを廻ってくれたら良いと思っております。店がだんだんなくなってシャッター通りになっております。デパートもスーパーもありません。住民の皆さんも言っております。とても不便な所です。
本郷	水道橋 お茶の水 湯島 本郷
本郷	春日駅経由の大塚 湯島駅
本郷	文京区全体を回るコースと、せめて、秋葉原、上野、池袋を入れれば、もっと乗る人が増えると考えます。(本郷に住む人には無関係と感じてしまいます。)
本郷	小石川税務署 大曲 江戸川橋 音羽 椿山荘 目白運動場
本郷	南北をつなぐルートは有るようなので、東西を結ぶルートなど、複数ルートがあればよいと思う。本郷から小石川、白山方面へ出るのが個人的には欲しい。
本郷	千代田区に近い文京区(3丁目)は走っていません。乗りたくてもシビックセンターまで行かなら結局利用しないです。
湯島	根津 弥生交番 こんにやくえんま 播磨坂下 湯立坂下 茗溪会館 大塚警察署 護国寺
湯島	蔵前橋通り(妻恋坂)～隠岐坂～東京ドーム～下曲～江戸川橋
湯島	目白台 - 大塚
湯島	湯島の方にもルートをのばしてほしい。
湯島	後樂園 - 湯島天神 - 東大病院、根津神社 - 教育の森 - 大塚病院 - 護国寺 -
湯島	湯島
湯島	文京区はもっと広いんです。一方向のみに片寄りすぎます。
湯島	本郷や湯島
湯島	文京区民がみな利用できるような路線を作ってください。区内を通る都バスも最近なかなか来ないでバス停で待っているとBーぐるが通るのをながめてため息です。路線を全体的に増やして下さい。
湯島	今のところわかりません。
湯島	池之端
湯島	湯島近くには駅がないので増えればよいと思う。
湯島	本郷保健サービスセンターと湯島
西片	都営バスが走っている道路でバス本数が少ないルート
西片	団子坂を通って欲しい。谷中に行けたり便利になる。向丘2丁目にバス停がないので白山上でもよいので作ってください。坂はけっこう大変なのです。年よりは・・・
西片	根津と本郷を通るルートが欲しい
西片	現在は主にいって南北ルートなので、東西ルートがあった方がよいと思う。いまの都バス路線とダブるところはありますが、根津あたりから、小石川、小日向あたりは何もつながるものはありません。
西片	本郷方面へ行くルート
西片	西片地区から日本橋デパート及び東京駅まで。昔あった都バス路線がなくなった(地下鉄が出来た為)足の悪い人にはバスの方が良かった。
西片	目白台の方向
西片	東西方向へのルート
西片	東大前 - 後樂園 千駄木2丁目 - 根津 - 本郷3丁目 - 春日 - 後樂園 後樂園 - 小日向1丁目 - 椿山荘 - 護国寺 - 茗荷谷 - 播磨坂 - 小石川植物園 - 白山1丁目 - 文京シビックセンター
向丘	例えば文京シビックセンター付近をバブ駅として、スーパーや学校、名所など文京区内のあらゆる方面に向けて運行すると思う。
向丘	今のルートの逆ルート。右回り&左回り
向丘	現在保育所不足で近所の保育所に入所できず遠方の保育所まで通うことが必要となりそうです。その場合、通園にコミュニティバスが使えたら大変ありがたいです。[具体的な地域名はわかりませんが保育園(認可外含む)の近辺を通ってほしい]
向丘	乗り継ぎ地点 白山上、向丘二丁目(団子坂通り)
向丘	白山上から、東大農学部経由の区間を走らせると良いと考える。理由、公共バスが無い為

向丘	小日向・大塚地区と本駒込、向丘地区をつなぐ線
向丘	言問通りや湯島方面のルートがあると便利だと思います。白山下 - シビックセンター間はダブってしまうので違うルートを通った方が良いと思います。
向丘	26・巢鴨駅南 千石(17号通) 白山上 本郷追分(本郷通り) 春日(言問通り) シビックセンター(白山通り)
向丘	根津の方面に行くルート、庭園めぐりルート(観光ルート)
向丘	東大前、弥生、根津
向丘	坂が多いので教育の森 白山
向丘	シビックセンターへ行くのに乗車場所によりほぼ一廻りしなければならない。(逆の必要性)
弥生	本郷、弥生周辺も欲しい。
弥生	弥生のバス停を作って欲しい。シビック行き
弥生	根津、東大周辺のルートが欲しい。多少隣接区内に入っても良いのでは。(より便利になる)
弥生	32番文化シャッター前を通過後、次の信号を左折し、言問通りを経て、根津1丁目交差点を右折。不忍通りを経て、湯島付近で春日通りに入り、文京シビックセンターに至るルート。
弥生	弥生町より区役所へは現在1時間に1~2本の都バスがあるが、少なすぎるので新しい路線が必要だと思います。
弥生	折り返し運転する路線
弥生	千駄木 - 不忍通 - 言問通 - シビック 春日から先不要。
弥生	総合体育館や教育センターなど子供が安心して行動できるルートが必要だと思います。
根津	根津・千駄木方面からシビックセンターへ 16バス停 7 シビックなど
根津	根津 本郷三丁目方面 このルートは電車では行くのが不便なのでバスがあるとよい。
根津	問6でも回答しましたが、逆回りを運行して欲しいです。根津に居住していますが、白山の「オリンピック」「クィーンズ伊勢丹、小石川店」「ラクア」等に時々、買物に行く時、利用できたら便利です。
根津	根津 言問通り 本郷通り 本郷三丁目
根津	本郷通り~言問通り沿線
根津	根津駅近くにバス停ほしい。
根津	根津駅 東大病院 本郷三丁目
根津	根津~本郷税務署~白山上方面~
根津	現行ルートの逆ルート
根津	根津1~2丁目、弥生が大変不便です。乗場が遠すぎます。老人は利用出来ない。
根津	個人的な意見になりますが、根津駅を利用しているので、「東大前」-「根津」のルートを拡張してほしい。今まで、一度も乗ったことがないので、ルート1周の所要時間がどの程度かわからないのですが、コンパクトに2ルートに分けるなどした方が、利用者のニーズに合わせて目的地を変更できるし、所要時間も短縮できると思う。
根津	不忍通り、春日通り、本郷通り
根津	言問通り~不忍通りを循環するルート
根津	小石川方面は必要ないのだろうか?ルートを考えると個人的に必要な所しか思いうかばないがよく考えるとバスが(路線)通っている。
根津	逆ルートが欲しい。
根津	今の路線だと同じ区民としてとても不公平、言問通り、しのばず通りぞいの人は利用できない。
根津	根津からシビックセンターまで乗りたいと思うのですが、バス停がないので利用できません。
根津	根津に住んでいますが、近くをバスが通らないため、全く利用できません。シビックセンターへ行くにも使えません。(行くのには坂があるのに)大変不満です。根津を通るルートを作ってください。
根津	東西ルート
根津	東京駅周辺
根津	小石川後楽園入口から春日通りを通り、茗荷谷駅・文京スポーツセンター・小石川植物園を経由して白山下に戻り、そのまま白山駅から東に向かう。白山通りの白山下~春日駅は双方向の上に地下鉄とも重複するので、南向きの路線を残してラクア~小石川植物園を逆回りにして上記の新しい路線に入る。

根津	「白山下 春日駅」のダブリをなくし、もっと大きな路線として、双方向での運行が望ましい。あるいは複数路線を小さなエリアごとにでも良い。「めぐりん」のように接点での乗り換え（無料）も欲しい。
千駄木	千石3丁目～小石川4丁目～共同印刷（千川通り）
千駄木	根津や本郷方面も
千駄木	団子坂上 - 白山 - 片町 - 菊坂 - コミュニティセンター
千駄木	茗荷谷界限
千駄木	逆ルートがほしいです。
千駄木	千代田線から茗荷谷、東京大学方面へ行くのにルートがあると嬉しいです。小さい子供を連れて電車の乗り換えは大変なのです。一方方向でなく、双方向にして頂けるとありがたいです。
千駄木	JRの駅にもっと寄ってほしい
千駄木	小石川植物園 この地域からの交通手段がなく、せっかくすてきな場所なのに、気合を入れて歩いて行くしかありません。子供づれだと30分近くかかり、近くをBーぐるが通っていればうれしいと思います。
千駄木	まだ通っていない地域や、要望の多い地域を通る
千駄木	水道橋～順天堂・東京医科歯科病院～東大病院～本郷通り～日本医科から現在路線へ。各大学病院が有る文京区その路線は大変必要と思う。
千駄木	個人的は千代田区の方面へよく行くので千代田区（お茶の水、丸の内）までルートを拡大してほしい。
千駄木	シビックに行くのに遠回りすぎるような気がする。
千駄木	片方向だけでなく、いくつかの方向を実現してほしい。
千駄木	文京区には多くの景勝地、病院等が多く、それらをうまく接続させる事が出来れば老人の多い文京区として良い結果が得られるのでは。E X）東京大学、護国寺、小石川植物園、江戸川公園、教育の森
千駄木	区内の東西を結ぶルート
千駄木	千駄木3丁目辺の住人にとってシビックセンターへは大変行き難く催し物の参加が億劫です。Bーぐるに期待しましたが時間もかかり残念です。良いルートをお願いします。
千駄木	今の路線を一部変更する 千石駅～茗荷谷駅～小石川植物園～後樂園～シビックセンター
千駄木	根津駅前（経由） 文京シビックセンター
千駄木	根津地区の方も行ってほしいです。
千駄木	まず両方向での運行（他区は）狭い道を走るものが多く、一方向でも納得だが、現在のルートではその必然も感じない。大通りを走るのであれば、両方向で運行すれば現在よりずっと利用機会は増えるはず。文京区の図書館をつなぐバスもあってほしい。
千駄木	大塚方面（護国寺・茗荷谷・新大塚など）
千駄木	一方通行しかないので自分の場合行きが困るという事と時間がかかりすぎる。
千駄木	先の質問の所にも書きましたが、不忍通りを通過していないので、区境に住んでいる人々はみな利用していないと思います。シビックセンターへのアクセスが不便だったので、Bーぐるができるときはうれしかったですが、結局一度も利用できません。道灌山下の交差点あるいは動坂の交差点のルートを望みます。
千駄木	本郷3丁目あたり
千駄木	今のルートと逆周りのBーぐるも運行したほうがよいと思う。そうしたらクィーンズシェフ伊勢丹にスグ行けるもん。
千駄木	白山駅から南北線の本駒込駅方面
千駄木	千駄木駅から千石駅への横断
千駄木	現在ガソリンの価格の上下高や、文京区内の車の駐車するスペースのなさや、住宅地、商業地区の区別によって、店などへ行く足がない人が多く、高い年齢の方にとって都バスは不便な事が多い。その上、道路も坂道が多い地区と考えればBーぐるはとても良いと思いますが、私のまわりには乗った事のない人が多いのです。バスの時刻を知りたい！バス停の場所もわからない！という人もいます。周知する方法も考えた方がよいと思います。
千駄木	旧目白運動場～播磨坂～白山駅又は本駒込駅～駒込病院
千駄木	東大前の運行
千駄木	逆回転のルートを実現してほしい。

千駄木	新しい路線ではなく両方向の運営がみんな良いと思ってます。
千駄木	根津から湯島地域、本郷地域を経由する現在のルートとは逆回りのコース
千駄木	まず逆向きに走る路線（現行ルート） 駅から遠い場所と駅を結ぶ路線。動坂下から千駄木駅 根津 本郷（不忍通りを走る路線）
千駄木	茗荷谷方面
千駄木	茗荷谷 小石川植物園 白山下 後樂園
千駄木	茗荷谷の方へ行くのに、さくらまつりや椿山荘、芭蕉庵、教育の森、伝通院等、山を越えないと行けなくて不便なので、山のこちら側、Bーぐるが通っているところしか行けなくて不便なので、春日通り等を利用した通路でしょうか？走ってほしいです。
千駄木	小石川、大塚、西片方面
千駄木	東大方面～本郷～御茶ノ水方面
本駒込	本郷通り、根津方向 向丘1丁目と昭和小学校の間
本駒込	関口方面にルートができると良いと思います。都バスが走ってない所に拡充してほしいです。逆ルートもぜひお願いしたいです。便利になります。
本駒込	帰りのBーぐるがない
本駒込	坂の上と下の間
本駒込	前も答えましたが、本駒5丁目など坂下にある区民の人達はとても不便だと考えます。若い人は感じませんが、年寄りの人は坂がとてもきつくなって生きます。区役所に用事があったり病院に行くにも坂を登らなくてははいけません。ましてや駒込病院などは都バスでも乗り換えなくては行けません。もう少し坂下の区民の人達にもやさしい対応をお願い致します。
本駒込	シビック 千川通り 千石 不忍通り 大塚3丁目 護国寺 音羽通りまたは目白通（観光用） 江戸川橋 水道端 後樂園 シビック
本駒込	本郷通りと白山通りの間の不忍通り
本駒込	旧小石川地区も不便な場所が路線バスは必要だと思います。
本駒込	本駒込より茗荷谷、湯島のルートを希望します。
本駒込	小石川植物園方面や大塚方面にも行くバスがあれば通院にも便利。自転車置き場がほとんど作られていない現状ではこういうルートもあって良いのではないかな。
本駒込	私は本駒込5丁目に在住ですが、江戸川橋や椿山荘に行くのに、同じ区内でありながら行きにくいのが、あれば便利だと思います。
本駒込	文京区の目玉となる観光地（庭園、旧跡等々）にもさりげなく寄ることの出来る場所をグルッと回れるようなコース。近隣の区に協力を依頼してJR駅を含めて文京区的主要な場所を結ぶようなコースが望ましいし利用者も増えると思う。区の一部の生活圏だけの路線であってはならない。他の区に入るけれど、水道橋、駒込、目白などJR駅なども視野に入れてコースを作って欲しい。
本駒込	本郷通りの本駒込1丁目に住んでいるが、目の前をBーぐるが通っていないので利用する機会がない。5歳と8歳の息子が一度乗ってみたいと言うが、昭和小の辺りまで行っても、戻ってくるのに距離、時間がかかりすぎて不便。白山下からシビックセンターまでは同じルートを両方向運行しているのでもいいが、全て両方向に走るか、本郷通りを通る便を作るとか、してくれれば、乗る機会もでてくると思う。
本駒込	千駄木駅 本駒込駅 白山駅 茗荷谷駅 - 不忍通り 千駄木駅
本駒込	音羽、目白、江戸川橋方向
本駒込	区内の図書館すべてに行ける路線や教育の森や教育センターなど、子供が利用する施設に便利な路線をお願い致します。
本駒込	JR駒込駅周辺から茗荷谷（付近）へ行くルートがあるとよいと思います。
本駒込	音羽通り～不忍通り
本駒込	千駄木駅 駒込病院 本駒込駅（南北線） 日本医大前 千駄木駅
本駒込	現行の片方向をぜひ両方向にしてほしい。
本駒込	具体案はまだわからないが、家の近くにバス停がないとなかなか利用しづらく、一度も乗車したことのない方々が身近に多いため。
本駒込	白山 - 茗荷谷
本駒込	問6の7 . 片方向を両方向で運行が可能であれば時間も短縮され便利になると思います。根津まで行けると休日にはお客さんも増えるのでは。
本駒込	両方向での運用、他区との乗り入れ

本駒込	小石川植物園の方
本駒込	観光が主なら文学めぐり、庭園めぐり、後樂園、六義園、護国寺、椿山荘など。通勤、通学は・・・
本駒込	白山下の反対方向、東洋大から 白山 日本歯科大学近く(本郷通り) 東大方面 シビック
本駒込	現在の南北ルートに対し東西ルートがあればと思います。
本駒込	音羽～目白台 本郷～東大前～千駄木 方面 今のルート変更可
本駒込	東大病院近辺への拡大ルート。 シビックセンターから上の地域(春日通りのみょうが谷近辺)へのルート。
本駒込	白山駅 春日 水道橋
本駒込	バス停のことですが、12の白山駅は廃止にして白山上の都バスのバス停を併用すると良いと思います。12の白山駅は他の交通に影響します。
本駒込	本郷通り、春日通りも走ってほしい。
本駒込	二回利用したが、途中ぐるっと迂回するので時間がかかって急ぐ場合は利用できないと思ったのでその辺りをショート・カットできないかと考えます。
本駒込	駒込 - 向丘 - 東大 - 本郷三丁目 - 春日 旧白山通り
本駒込	地域拡大を図るべきだと思う。
本駒込	今は、一方通行に近い運転なので、コースが往復あれば乗り易い。区役所に行くには我家からは便利ですが、反対方向は不便だと思う。
本駒込	具体的には今のところ思い浮かばないが両方向運行があればもっと利用したいと思う。
本駒込	区内に留まらず、王子飛鳥山(公園)神田(書店街)秋葉原(家電おもちゃ)に行けたら

2. Bーぐるやコミュニティバス全般に対する意見や要望 [自由記入]

(1) 運行サービス

運賃に関するもの

100円で乗れるのは良いと思いますが、今回のアンケートまで、区が補助金を出している事は知りませんでした。近くにバス停があり、便利になった方々とそうでない人(私も含め)では不公平に思うのではないかと思います。個人的なことです、Bーぐるが運行される様になって、子供が我が家の犬を見て”ビーグルだ~”とってくれる(2頭ともビーグルです)様になりちょっぴり嬉しいです。	30代女性
乗車区間をこれから利用したいと思います。利用料金100円を長く続けて下さい。	60代女性
料金は100円でとても安く良いと思う。ただ、一方向のみ運転(シビックセンターのみ)でなく、山手線のような完全な循環型の方が、より利用しやすいと思う。あと、バスの時間が20分間隔で少し空きすぎているのでもう少し本数を増やしてもらえると助かる。	40代女性
運賃が高くなってもエコカーを導入。	60代男性
台東区の”東西めぐりん”を上野公園から文京区に戻る時に利用しますが、ルートとしてよくできていると思っています。新江戸川公園、旧目白運動場周辺は規模は上野公園に比べれば小さいですが、緑も多い素晴らしい場所だと思いますのでコミュニティバスで交通の便がもう少しよくなれば利用も増えると思います。100円で乗車できるのがとてもうれしいです。	40代男性
文京区民の”足”を補完する目的としているBーぐるに”区”が補助金を支出しているのなら、その”区”を支えている区民に対しては、他の地域からの利用者とは区別して利用料金を設けるべきでは?。区民の料金を下げるのではなくてたとえば、区民現行どおり100円、他利用者 100円+50円=150円とか・・・。	30代女性
現状は区に高い税金を納入している為、100円は良いと思う。経費が一人あたり100円オーバーのようですが、ただ高い税金が何に使用されていて、区民にどう戻ってくるかわからないので、現状がみなさん良いと考えています。仮に、区の負担が大きいのなら、大きい役所など必要なく、経費を少しおさえてコミュニティバスのような安価で使い易い区民に(老人、子供等)必要な物は、どんどん運営すべきである。くだらない税金ばかり使用しないで、Bーぐるのようなみんなが喜ぶ物をどんどん運営して下さい。	30代男性
私は保育園に勤務しているが、子ども達が「わんわんバスに乗ったんだ!」とよく話しており、とても人気がある。小さな子どもがいる家庭には喜ばれているので、なくさない方向で考えて欲しい。(私自身は一回も使ったことがないのだが・・・)区民のある程度の税金負担は仕方がないと思う。運賃を150円にして子連れ、老人は現行通り100円にしたらどうであろうか?(これは単なる思いつき)	30代女性

ダイヤに関するもの(運転間隔、始発、終バスの時間等)

先日シビックセンター大ホールで催し物があり、帰りにBーぐるを利用しました。最終便で非常に混んでいました。もう一便最終便があれば良いと思います。	70代男性
最終の時間が早いので、もう少し遅くまで走ってほしい。	20代女性
運行表通りとは言いませんが、10分遅れると乗る気にはなりません。バス停が近いので時間に合わせて家を出ると目の前を走り去るバスを何度見たか・・・乗る気がなくなってまだ一度も乗っていません。せめて遅れは5分以内にしてほしいです。早すぎるのはもっとダメなんですけど。「50分発だから充分!」「目の前にバスが!!」「今40分だよね!」「なんで???10分も早く行くの???」「遅れてるのが、早く来たのか?謎だ~!!」	40代女性
バスの時刻などは正確な方が利用しやすい。大切なことは利用客が利用しやすいように普通のバスのような(バスが今どこを走っているのかあと何分待つのか等の)情報は必要。利用しやすくすれば都バスの料金くらいの個人負担でも良いのではないか。医療費の削減と直結しないか。Bーぐるを運営していることで何らかのメリットがあることを区民に示すデータを示して欲しい。年金生活者の声などを区報にのせる。	50代女性

せっかくシビックホールに帰ってくるのだから地元住民向けのイベントに合わせてバスを運行したりしても良いと思う。	20代男性
通勤、通学に便利にすれば駅近くの自転車も減るのではないと思う。地下鉄の階段がつかいお年寄りには良いと思う。	40代女性
現状より若い方々が利用するようにシステムを再度考えて下さい。	20代男性
定刻通りに来ない事が多いので、その点を改善してほしい。時間がバラバラで、このバスはいったい何時に来るバスなのか、とってしまいます。	50代男性
始発の時刻が遅いので仕事に間に合わない。丁度良いルートではあるが通勤に使えないのが残念。あと30分でも早いとうれしい。(そのバス停によって始発時刻が違うのでその差も入ると)白山下の乗り換えのバス停がわかりづらい。向かい側にバス停に見える方がわかりやすい。	20代女性
現在終バスは午後7時台に終了している様ですがせめて午後8時台に終バスを走らせる事が出来ないでしょうか。	60代
東京ドーム(シビックセンター)発を11:00位まで延長して欲しい。	30代女性
白山下での乗り継ぎがよくわからない。運転時刻がいまいちわからない。安いし便利なのでもっと活用したいのですが、上記のことがネックでいまいち活用できないのが残念です。コミュニティバスはとても良いと思うので続けてほしいです。時刻などを携帯で調べられたら便利です。	20代女性
Bーぐるは時間通りでとても良い。一度だけ白山下でBーぐる待っていて通過されました!又20分待ちました!こういう事が絶対無いようにお願いします。Bーぐるに乗る際、"おはようございます。"とか一言声をかけてくれる車掌さんだと気持ちが良いです。	50代女性
運行時間が正確なのがとても乗車する者にとって嬉しい事です。私は駒込病院の他文京シビックセンターへも利用させてもらっています。	80代女性
台東区めぐりの様に、運転間隔を15分にするべき。現状の20分だと、歩いている間に目的地まで着いてしまうので、待つまで乗ろうとは思いません。実際、バス停で待っている人は少ない気がします。(めぐりは結構待っている人を見かける)シビック~小石川後樂園~ラクア~春日で白山通りへ出るルートはすごくムダと思う。それならシビック~後樂園~ラクア~春日町から本郷の方へ行く便と、シビックから白山通りへ出る便と路線を分ける方が良いと思う。	30代女性
定刻より前に発車することはやめて下さい。時間までに行ったら出発してしまいました。(2分前に出発した)	70代女性
都バスや地下鉄のない細い道を通るBーぐるは便利な乗り物として皆さんが利用していると思います。あまり遅れることもない様です。ただ最近は混んでいて、乗車しても入って行く事も出ない時が多い様です。小さいバスです、20分に1本の回数なので仕方がないかもしれませんが、15分に1本ならもう少しかなとなるかなと思ったりしています。それから の問の意味がいまいち理解できないのですが。私だけ?	70代女性
シビックセンターで着後、数分内に発車が良い。現在は15~20分待ち。	70代男性
夕方~勤め人の帰宅時間がピークになる頃には、満員で乗車できない人が出るので、時間帯によって運行間隔を短くしたら良いと思います。Bーぐるの利用によって、割引などのサービスを受けられる店舗がありますが、サービスが薄かったり告知が足りないと思います。地域とBーぐるが互いに利益を伸ばせるよう、連携を強めてほしいと思う。SUICA, PASMOが使えるのが便利。ありがたいです。	20代女性

ルート、便数、停留所に関するもの

病院や特養に行く必要があるときは、便利と思うが、家から歩いていける診療所、買い物には使えない。今の所、地下鉄で区外に行くことができるので、地下鉄を使用することが多い。将来は行動範囲がせばまると思うので、もう少し止まる所の数を増やして欲しい。今は停留所が何処にあるのか分かりにくい。	70代女性
病人等適時乗降	80代女性
コミュニティバスを利用したいと思うが、路線が無いので残念に思っている。台東区のようなバスのコースだと便利だと思う。	30代女性

JR駅での乗り換えを改善すべき(特に水道橋駅、巢鴨駅) 隣接区との協力(千代田区、台東区、豊島区等)との相互乗入れ 都営バス路線との相互乗入れ 文京区西部地区の交通の改善(東西のB-ぐるの導入)	50代男性
B-ぐるの現在の運行と路線は私にとってはとても都合のよいものです。何故なら日医大病院に通うのに最適だからです。私は白山通りに住み過去あの病院に通うのに歩くと遠いし交通の便がなく余儀なく行きだけでもタクシーを利用していたからです。このサービスは続けて頂きたいと思っております。只あんまり事業を大きくしない方が宜しいのではないかと考えています。	70代女性
少なくとも15分に1本の運転間隔がほしい。小型バスなので、都営バス(ノンステップ)よりも乗降しやすくしてほしい。子供がキャラクター(犬)を覚えており親しみやすい。反面、バスの右側に犬のシールが張られており、景色が見づらい席がある。(残念) パスモ(スイカ)が使えるのは非常によい。	40代男性
停留所が目立たないような気がします。	50代男性
実際に利用したことがないのでわかりませんが、運行間隔が15分程であれば、利用してみたいと思う。	30代女性
千石-春日町には地下鉄、バス停まで遠いので大塚方面から来ればと思います。春日町からシビックのカルチャー教室を終えて地下鉄に乗ってしまいます。一度バスに乗りたいのですがバス停もまだ確認したり時刻表も見えていないので勉強不足です。カルチャーの帰りに今度ゆっくり乗ってみたいと思います。	60代女性
バス停が目だたなすぎる。バス自体も地味な方なので、区報など、気を付けて見ている人以外は、B-ぐるの存在も知らないのでは?	30代女性
もう少し便利にしてほしいと思います。	10代女性
バス停の位置やルートがあまりよく分からないし、まわりに知られていないのでもう少し分かりやすくしてほしいです。	30代男性
混んでいる時に立っているのは普通のバスよりつらいです。時間帯で混み具合によってバスを増やすことは無理でしょうか。	60代女性
休日は途中からだに乗れないほど混んでいる事もあるので、土、日、祝だけ本数を増やしてほしいです。バスの大きさも、今のだけでなくもう少し大きいバス等種類がいくつかあると、いいと思います。	40代女性
B-ぐるのバス停がどこにあるのかわからないので、わかりやすいバス停の表記を希望します。	30代男性
毎回利用させていただいています。100円という安さは非常に良いと思います。ただ、時間帯によりますが、いつも混雑していて(特に休日)座れない、つり革につかまれないことがあり、現在妊娠中の身としては安全面に不安があります。混雑が予想される時間帯や休日などは1時間に4本運行するなどしていただけないでしょうか。また、日本医大病院や駒込病院へのアクセスはあるのに東大病院へ行く路線が私が住んでいる根津にはなく、非常に不便を感じています。可能であれば、新しいルートを作られる際は考慮していただきたいです。今後もB-ぐるは利用したいと思っております。	30代女性
回数券は都バスのようにもっと高額(三千円券など、その分得なもの)のものがあると良いと思う。座席が少なすぎる。一番奥の席もシートをすべてつけて頂きたい。100円という料金のため、気軽に利用できて良い。1日に2~3回利用させて頂くこともある。運転手さんがきちんと子供に手をふり返して下さるので、子供たちも親しみを持っている。ぜひ両方向での運行をお願いします。せめて10分間隔位だとB-ぐるに乗ると予定していなくてもバス停で待つ気になります。今の場合だとあらかじめ時間を調べてB-ぐるに乗る予定をたてていないと利用が難しいです。都バス料金より安ければこれからも積極的に利用したいと思います。少しの値上げがあったとしても、もっと路線を増して便利にしていきたいです。保健所通り(千駄木の郷)~昭和小は何十年も待っていたルートです。	30代女性
気づきにくい。文京区内ではあまり外出、商業機会の捻出は期待出来ない。利用している人、外出機会が増加している人もいるのでサービスとしては継続してほしい。	20代男性
西片付近では利用しづらい。例えば、水道橋に行くためには迂回ルートを通る必要がある。千駄木には春日通りまで行くくらいなら歩いた方が早い。	20代男性
もっと停留所を増やしてほしい。	50代女性

以前ドームホテルで家族の待ち合わせをした折、一人がバスを利用したのですが区役所前で又乗り継がなければならず、不平を言っていました。地下鉄を利用せず水道橋（後楽園の方まで行かない）の駅に直行した方が利用者が多くなるのではないかと思うのですが・・・。	60代女性
色々な区で運行している様ですが、根津2丁目は台東区に隣接しているので、台東区のバスに乗る機会の方が多いです。（路線も多く、乗換場所も多いので便利です。）Bーぐるの駅で他区へのバス等への乗換場所等を知らせて頂ければもっと便利に利用できると思います。	60代女性
千駄木2丁目から団子坂上からシビックセンターに行くのに便利になった。	60代女性
15分間隔ぐらいで運行すればもう少し使い易いと思う。現状だと地方と変わらない。	60代男性
区間と区間が少し長すぎる所があり、お年寄りにとっては歩かなければいけない（例＝団子坂 千駄木の郷）この間に本郷図書館に止めてほしいと思います。飯田橋駅付近まで来て頂くと使用が多くなると思います。他の区の人々にも乗って欲しいので宣伝して多くの人々が利用して欲しいと思います。	40代女性
なるべく間隔をせばめて、気軽にいつでも乗れるようになると良いと思う。片方向でなく両方向で運転してほしい。	50代女性
運賃が安いこともあり、かなり混雑する。老人や子供達のために時間帯によって本数を増やしてほしい。経済的に運営が大変と思われるが、参加企業の努力で増発を期待したい。	70代男性
後楽園から乗る時（帰り）バス停が遠い。間隔がせまい。	20代女性
時間帯によっては運転間隔を考慮して頂きたい。そうして頂ければもっと利用しやすくなると思います。	50代女性
台東区のコミュニティバスみたいに区内での接続できるルートをもって欲しい。文京区は坂の町なのでUp Downがあるところに入れれば足の不自由な人にとってもOKなのは？白山下から次の駅の間の一つ停留所があってもよいと思う。（離れすぎ）	40代女性
バス停が自宅の近くにあれば、もう少し利用できると思う。時間に余裕があれば使用しています。	40代女性
乗り継ぎ地点が不便なのでどうしても片道だけの利用になってしまいます。たとえば「上富士からシビック」に行くのは便利だが、帰りはすごく時間がかかるので南北線で（駒込）で帰る。千駄木方面に行くのにも路線バスの方が便利。	60代女性
料金はそのまま100円のまま継続した方がよい。もう少し本数を増やしてほしい。	20代女性
不便な地域の方々のために必要路線と思えるので、運賃を200円として運行したらいかがだと思います。	70代男性
私は通勤に地下鉄を利用しているので、バスを使う機会はありませんが、区内の近距離を移動するのにバスは便利だと思います。機会があれば利用したいと思います。	20代女性
先日、前からBーぐるバスがどこを通るか知りたくてシビックセンターから千石に戻るバスに乗りました。全33駅は長いと思いました。三鷹のコミュニティバスも一回り20～25駅です。何度か途中で降りればよかったと思いました。参考、三鷹のバスは終点に着いたら「1番より先に行かれる方はこのまま乗って下さい。」アナウンスされます。是非両方向運転にしていきたいと思います！！	50代女性
結局は千駄木3～4丁目、本駒込あたりに住んでいるとシビックセンターへのアクセスが悪すぎて区内の役所なのに行けないことが多かったです。そういう不便をカバーするのがBーぐるだと思うので、是非、運行ルートを見直してほしい。	40代女性
コミュニティバスは安く小回りが利く点で大変望ましい手段と思う。小さな空間に乗り合わせることで、マナーや気配り、心配りの大切さ、必要さを学び、地域に密着した社会の一員が育つ・・・という夢の実現が可能となるだろう。現在のルートは幹線を多く利用しているが、もっと住宅地のエリアを細かく回る方がより利点が増すのではないだろうか？	60代女性
問6のことで、やはりシビックセンター前の乗り換えは時間があきすぎていて不便でした。運転手が交代するか、もう一台が待っているかして下さい。白山上の都バスの停留所にもとまってほしい。	40代女性
利用してみたいと一度乗りましたが水道橋から千石まで行くのに50分程かかるとい	40代女性

われ途中下車しました。乗り換えでもよいので千石まで利用できれば良いのと思います。片方向一部循環型では広く利用という面で少し難しいと思います。	
今まで白山 千駄木ルートの手段が徒歩だったので、たまにですが有効に活用させてもらっています。	20代女性
路線の決定についてはどの様な方針でなされたのか不明。現在シビック周辺でバスを見かけるだけです。	70代女性
現在は利用しようにも利用できない。	60代男性
時間帯によると思いますが、混みすぎています。もう少し本数を増やした方が良いと思う。始発駅を駒込病院に作ったら。(日医大前)	60代男性
もっとバスの本数を増やして欲しい。あまりバスをみかけない。(バスの本数が少ないから?)バス停がわかりづらい。	20代女性
利用する時は千駄木小学校から後樂園が多いのですが、文京シビックセンターで乗り換えとなってしまうので循環にしてほしい。待ち時間が長いのでシビックで降りて後樂園まで歩く。運転手の交替で可能と思いますが・・・JR山手線のように。	60代男性
足など悪く歩くのが大変な人はのりかえが大変だと思います。(自分がそうだから)	70代女性
義母が利用した事があるようです。安心して来られるので(元へ帰れる)ありがたいと思います。	70代男性
時間帯による利用者数に差があるので、混雑時(シニアや幼児が着席できずに危険)の増便、(逆に閑散時の減便)を考えると。	40代女性
春日から千石駅までの区間を1度利用しました。その区間を利用して地下鉄を利用できない不便な地域があることがわかりました。その方たちは大変助かると思います。区内の観光に利用できることがわかり、時間をゆったりのんびり勉強することも良いと思いました。春日 小石川植物園入口を利用したいと思っております。	70代女性
区役所周辺から白山下までの重複路線については片方向運行の利点を生かしていないと思う。もっと工夫した路線拡充が可能ではないか?少なくとも区役所への足は他の機関で確保されており、路線の相違する地下鉄駅間の足を考慮すべき。同時期に他のアンケートが来ましたがボールペンが入っていました、どう思う?	50代男性
根津・千駄木 シビックセンター シビックセンター 本駒込地区 への到達時間がかかりすぎるため、シビックセンター 根津・千駄木地区循環 シビックセンター 本駒込地区循環 の2系統に分割した方が良いのではないか?「100円」にこだわらず、120~150円を徴収しても良いと思います。(この場合子供料金を設定)	40代男性
花見の季節など、一時的にバスが混む時期には便数を増やした方が良いと思う。駒込駅の南口ロータリーに乗入れてほしい。(高齢者の方のためにもJRに乗り換えに安全)	20代女性
Bーぐるのバス停ですが、出来る限り既設の所と一緒にして欲しいです。(屋根とか付いているし、ベンチもある)「一緒なら乗りたい」という人も少なからずいる。	40代男性
公共交通:高齢者への支援なのか地域の活性化なのか、コンセプトが良くわからない。近隣の区でも同事業をしているので連携して便利にしていきたい。公共交通網が発達していても乗り換えが不便だったり(階段とか移動距離が長いとか)遠回りになったりしているの。	40代女性
採算の問題もあると思いますが、15分ごとの運行に。	50代男性
小学校前にバス停を設定しているのは、たいへんに良いことだと思う。電車などで一人で通学している子どもをよく見かけるので。今後も周辺小学校前にバス停を設定してほしい。子どもの教育環境のために税金を使うことは賛成です。	30代女性
白山駅 向丘一丁目の区間が長すぎます。白山向丘商店街で一度停車していただきたいです。白山駅で下車し上り坂がたいへんですし、あの辺は道幅が狭いので東洋大生の登下校時に当たるとすれ違うのも本当にたいへんです。この意見は近所の皆様の意見でもあります。	30代女性
なぜ現在にルートになったのか全くわからない。地下鉄も通っているルートにバスを20分ごとに運行させるのは税金のムダ使いでしかない。地下鉄で移動できない場所から区を中心へのバスルートにすべき。そうでなければ廃止すべき。	30代男性
いろいろな区でコミュニティバス事業を行っています。もっと隣接区と連携をとり乗り換えなどして、例えば上野などにも行かれる工夫をしたらと思います。	60代男性

両方向運行に関するもの

乗り継ぎするのに歩く距離が長いと思います。逆方向運行はぜひ実行してほしいと思います。(助かります)回数はあまり乗っていませんが、乗る時はいつも混んでいてそれだけ利用者が多いことだと思います。	50代女性
Bーぐるの走っていない地域の方は、いくらかの疎外感を感じていると思います。	40代女性
片方向の為帰りを考えると面倒で乗るのを考えてしまう。同じ(都バス)バスなのだから乗車賃が100円はうれしいが安いと思う。(また100円だから乗る人も多い)都バスが走っていても少し重なってもBーぐるを走らせても良いのでは?根津、本郷周辺も必要だと思う。根津は人口も多いので(年配の方も多い)使う人も多くなるのではないかな?年配の方はBーぐるに親しみがあるように思える。	50代女性
両方向運行にして欲しい。	70代女性
時間・本数など現状のままでいい。往復にすれば利用者は数倍増えること間違いなし。買物カー、乳母車が乗ると前進できない程車体の幅が狭すぎ、老人の足元が危険。補助金云々よりも、区民に喜ばれる、感謝される、バスにすることが第一、お金は後からついて来る。頭脳よりまず実践。	70代女性
片方向運行を両方向運行にして頂ければ利便性が上がると思う。	30代女性
片方向だけではなく、両方向で運行があれば利用したい。	70代女性
片方向運行では、行きたい所が先の方向ではなかったりすると逆に時間のむだになってしまいます。両方向運行にしてもらえると皆乗りやすく利用する区民の人が多くなると思います。Bーぐるが運行になると知った時とても良いと思いましたが、路線を見たら、がっかりしました。年寄りの方は地下鉄や山の手線など年齢が増すほど使用しづらくなると考えます。自分の町から(近く)区役所、病院、公園など行く事が出来たらとてもたすかかと思いますが・・・。坂下の区民の事も考えていただけると心強く思います。宜しくお願い致します。	50代女性
正直余り乗っていないのですが、一方ではなく折り返して降りた所から又戻れるのであった方がいいと思います。その為には回数も増え、運転手さんやバスの数も増えて、お金がかかるとは思いますが。時間が有れば今のままで遠くを廻って帰ってくるのも良いかな - と思いますが、時間が無ければ自転車で走ってしまいます。バスそのものは「いいなー」という思いでバスを見ています。ただ、時間的に急いでいる時は先に書いたとおりです。もっと利用を多くしたいと思うのでしたら、そうすればよいと思います。ただ、自転車に乗れなくなった時には利用するとは思いますが。	60代女性
今のBーぐるは一方通行で、とても不便。両方向での運行を希望します。大人の運賃が100円というのは安くて良いのだが、車内が狭く、ほとんど座れない。子供の運賃も同額ということを見ると、子連れで乗る場合ひんぱんに来る都バスに乗ってしまう。か電車。バスが遅れがち・・・(ほとんど乗らないのでわからないが)というのは、都バスの停留所にある「停留所前に現在います」というような表示がとても便利。その表示がないバス停の場合、携帯電話であと何分ぐらいで着くかしらべることも私はよくします。これらを導入した場合の設備費はどのぐらいかわかりませんが、ご参考まで。子供を20分待たせるのは大変です。	30代女性
両方向での運転を考えて下さい。予想より利用が多いようで両方向であれば使いたい方がいるようです。行きはいいが帰りが不便との声は少なくないようです。	40代男性
私は往復のルートがあれば便利に使える様になると考えています。一度区役所に行くのに乗って行きましたが帰りにとても困りました。これから高齢化になっていくので文京区の中だけでもBーぐるで行かれる様がんばってください。	60代女性
大変便利で安いので嬉しく利用させて頂いております。出来れば片方向を両方向で運行していただければもっと利用回数も増えると思うのですが・・・。	60代女性
行きたい方向にバスが通っていても、片方向なので往復には利用しにくいように思える。	30代女性
現在のルートのように、片方向で大まわりするルートではなく、短距離のルートをいくつかつくったほうが便利ではないか。自分にとっては利用する機会のなかったコミュニティバスだが意外に利用者が多いことがわかった。ルートを研究し、お客さんを開拓してほしい。大勢の利用者を獲得することで補助金を解消してほしい。	30代女性
利用したことはないですが、現状の片方向一部循環型だと私の住んでいる千駄木から	50代女性

水道橋に移動するとしたらかなり時間がかかりそうですね。両方向でしたら半分位の時間になりそうですね。	
年記者が利用したいが帰りの時に不便だからと止めている話を聞く。地下鉄より利用しやすいが・・・と両方向運行すると今とは違う利用が増えるのではと考えられる。調査して検討すべきかと思う。	50代男性
はじめて文京区にコミュニティバスができました。地域に密着した住民の足として応援していきたいと思います。くわしいことはわかりませんが、とりあえず、両方向になれば私の場合利用はもっと増えると思います。がんばって下さい。まずは、回数券を買ってみようと思います。	40代女性
両方向運行をとにかく考えて欲しい。	30代女性
白山駅からシビックセンター行きを利用したいが遠回りである。是非逆方向も検討していただきたい。利用した事はないが、満席で走行しているBーぐるを見ると微笑ましく思う。	30代女性
逆方向も運行することで定期客が増えると思う。他区と連携することを検討できないか。例えば豊島区の地域(巣鴨駅前も停車する)、台東区のコミュニティバスと車両の共通化、ノウハウ、事業運営体を一本化するなどして、経費を削減する。バスカードを利用可能にする。	30代男性
往復のルートにしてもらいたい。	40代男性
新路線が計画されていると聞きましたが・・・(現在と反対側の人達の住む所)駅まで遠い人達にはとても便利だと思います。両方向で走ってほしいとは思いますが(乗降の駅が変わるので)100円の運賃なら文句もいえません。平日に比べて日曜日などラクーア周辺で乗ると混んでいますが、別にそれも気になりません。区が補助金を出しているのですから。本数も今のままでいいと思います。急ぐ人は地下鉄に乗ればいいのです。丸の内線や有楽町線の方にもあってもいいと思います。	50代女性
両方向運行にすれば乗客数は増えると思うが、増加する経費にみあう増加が期待できるかどうかは疑わしいとも思う。	40代男性
やはり両方向運転がのぞましいです。行きだけではもったいない。	20代男性
西方向運行を検討、実現して欲しい。	60代男性
今は特定しすぎていて使いみちのない人には無意味!!上記ルートの他、ループせずにおり返しの方が自然です。ループするのは不可解。	20代男性
パスは一周する方向より折り返し運転で何通りかあるといいと思います。近くに行くのに思わぬ遠回りをさせられてしまうので千川からライフ - 大塚病院 - 健生病院 - 茗荷谷 - 植物園 - 区役所のようなコースは病院通いの人や植物園のお客の足の便にもなりいいのではと思います。	60代女性
一度日曜日の一日逆廻りの便を使って利用度の調査を提案します。	60代男性
区役所へ行くのに便利とは思いますが、駒込をまわって40分以上もかかります。歩いて30分弱で着くのに・・・。白山下の乗り換えはやめて、ぜひ両方向で運行してほしいものです。これから、年をとったら唯一の足となると思いますので。	60代女性
ベビーカーで利用しづらいので、何か改善策があればと思います。ぜひ両方向で運行してほしい。ケータイサイトに時刻表をのせてほしい。	30代女性
文京区は都市機能が非常にバランスよく分散しているので、大抵の用事は区内で済んでしまいます。しかしながら、区内を効率良く移動するためのインフラがなく不便に感じることも多く、実際には地下鉄などで遠くの繁華街までわざわざ出掛けることもしばしばです。路線が区内全体網羅し、上下線とも運行するようになれば、より利用者も増加するのではないかと思います。	20代女性
アンケート内容にもありましたが、両方向での運行の実現が早くかなえばと思います。シビックで乗り換えの待ち時間がもっと短くなれば良いと思う。	30代女性
片方向では利用しにくい。(乗り継ぎは難しい、子連れはとくに)もっと主な路線の駅とつながっていると良い。後楽園のところは一周するのがどうかと思う。駅がたくさんあり、家の近くに止まるのは嬉しい。不便なところへも良いのだが帰りを考えるとつい自転車を利用してしまいます。	30代女性
区役所に行く時に運賃が安い為利用する。逆に回るバスが無い為、帰りは徒歩になるので、逆回りのルートも走ってほしい。若干バスが狭く感じる。立っている人がいる	20代男性

とすれちがえない。小さな子供がいるのでベビーカーだと狭い。	
白山からシビックセンター辺りまでは、私達ぐらいの年代ですと自転車や徒歩でも十分行けてしまうので、なかなか乗る機会がありません。時々Bーぐるを見かけるとガラガラなので、「時には乗ってあげないと廃止されちゃうよ」と家族と話して心配になったりしていました。いつもあったら良いなと思うのは、使用停留所は(27)白山の郷でシビックセンター辺りから戻りたい時は、直接のルートがない為、走って来てくれたら乗りたいのと思うのです。(1から乗って11の白山下でなく、29の白山下方向へ行ってほしいという事)なかなか難しいかもしれませんが、ご一考下さる様宜しくお願い致します。Bーぐるのキャラクターのワンちゃん、可愛くて好評です!	40代女性
巣鴨南に出来とても喜んでます。問6に対しての要望、両方向を切に望みます。今バスは何台で稼働しているのでしょうか。(巣鴨南 春日は便利ですが春日 巣鴨南、一度乗りましたが、長時間でしかも小さいバスは振動がきつく疲れました。二度目は白山下まで乗って巣鴨まで歩いたこともあります)都営バスが所得によって何万も出さなくてはならないので買えない、Bーぐるはとても助かっています。	70代男性
自宅(根津)から直接、文京区役所に行く交通手段(地下鉄やバス)がないので両方向での運行を希望します。シビックセンターでの乗り換えは、最初、訳が分からず降りてしまったため、その先のバス停に行くために、結局200円払う羽目になってしまったので、是非改善して頂きたいです。	30代女性
現行の路線は必ずしも便利とは思えません。一方向への運行では利用価値も確実に半減です。運行方法の見直しを要望いたします。	40代男性
一方通行の運行なので、往復に利用できないのが不便です。運転手さんは、都バスよりも親切で気持ち良いと思います。	40代女性
片方向一部循環型では大変不便です!みんな言っています。すべての停留所を白山下~春日駅のように行き来できる形にして下さい。山手線みたいに内回り、外回りという形にして下さい。特に(17)特養ホーム千駄木の郷は本郷保健サービスセンターに用事のある人が使う駅です。行っても帰れないので困っています。	50代男性
我家は3歳~6歳の子供が3人いるので、子供達がBーぐるバスに乗りたがるので何度か利用させて頂きました。利用料金も安く、とても助かるのですが片方向運行だと不便に思います。帰りは地下鉄を利用しています。	30代女性
とにかく双方向化と終バス時刻延長が一番望む点です。そのために20分間隔を30分にしても、その方が嬉しい人が多いと思います。	30代男性

(2) 利用環境

バスの仕様や運転手の対応に関するもの

仕方がないと思うのですが、車内が狭すぎる印象があります。下の子が生まれて、ベビーカーを使用しているので何となく乗りづらくなりました。(ベビーカーをたたむのも実際は、子供を抱っこやおんぶして、荷物をもってという大変なものです。)	30代女性
主に休日に利用しますが、平日に利用した時にもバス車内はとても混雑していて、座席にはほとんど座れた事がありません。ひどい時には立ち乗りすらできず乗車をあきらめた事もあります。料金の安さから仕方がないことだと思いましたが、車内の狭さに立ち乗りすら厳しいのは困ります。	30代男性
日本橋での買い物によく利用しています。ただ、バリアフリーに全てなっているわけではないのが残念です。といいますのもベビーカー利用しているからです。また、20分間隔というのは東京という街の特性からあまり妥当とは思われません。春日通りと音羽通り、もしくは不忍通りをつなぐルートは大学、高校、新しく音羽中学などが林立するところなので利用者も非常に多いのではと思われます。	30代女性
乗務員の方が、やさしくてすてきです。100円で乗れるのも楽ちんでいいです。	20代女性
バスの中に路線地図がないのは不便。	40代女性
Pasmoが使えるのは便利だと思います。	30代男性
休日などの東京ドームからや又ドームホテルの宿泊者が大きい荷物を持って乗車されると狭い車内は一杯になりそれ以後の利用者は乗車できないのが困る。	80代男性
100円で乗車でき車内も広くノンビリムードで乗りやすいと思います。ただかんじ	40代女性

んな所に止まらないし都バスの通る所も通って欲しいです。	
お年寄り、障害者の優先席、若い人が替わらない状況を見受けるため、運転手の方が積極的にアナウンスして欲しい。	50代女性
わがまを言わせてもらえたらバス停に一寸したベンチ？腰かけがあると助かります。(二人とも80歳以上なのでこんなこと書きました)勝手なわがまま言ってすみません。運転手の感じがとてもよいので感心しました。	80代女性
最近北区にもコミュニティバスが走り始め同じバス事業者だと思うが、車体がまったく違いBーぐるは乗りにくい。子連れには乗りにくい。たまに運転手の愛想が悪いと気分悪い。どんなに嫌でもこんにちの一言は言ってもいいのでは？Bーぐるが走り始めてシビックセンターまでが楽になりました。メリット、デメリットを乗り越えながら、今からの運行頑張ってください。	30代女性
白山通りから白山上方面でよく利用しますが、やはり坂がきついので混雑時などは手すりをつかみにくかったりします。また、東西の路線があるとより便利だと思います。	40代女性
バス車体についてあまりに小さすぎると思います。通路がせまい上に、すぐ階段でお年寄りの利用が多いのに、乗りにくい。もう少し大きく階段のないバスにすべきだと思います。そうすれば、もう少し乗客数もふえると思いますが、これは改善してほしい第一点です。	70代女性
働いている場合、利用を考えると休日になる。休日は文京区民の利用というよりか観光利用目的の人で混雑している。混雑しているバスには乗りたいと思わない。	40代女性
台東区には「めぐりん」というコミュニティバスが走っています。赤と緑の目立つ可愛いバスです。バスの色や形にももう少しインパクトのあるデザインが欲しいものです。	50代女性
Bーぐるを利用したい時は体調が悪い時など、座席もかぎられており、短い時間に乗る場合、ほとんど座れずコース(白山は特に、交通の便が悪く)だんだん足が遠のきます。	60代男性
運賃に関して、東京都の障害者等の無料バスをもらっている人はBーぐるも無料にするべきだと思います。もっと地域、名称の宣伝を：新松田から丹沢湖へ行くバスの中で各停留所などの名所、旧跡などの宣伝を、旅館などの協力で行っているのを聞きました。これは乗った人からの意見です。このBーぐるでも各停留所付近の名所、旧跡などの案内をその近くの商店や企業の協力でテープをつくり、乗っている人が降りてみたいと思うようになれば、もっと乗客が増えるし、楽しく便利になると思います。台東区の上野、谷中を通るコミュニティバスに観光客が利用しているのをよく見ます。	60代女性
休みの日、家族と乗りたくても車内が狭くて、Bーぐるに乗らず地下鉄を利用することがあります。休日や混雑時のみだけでいいので、本数を増やすか、もう少し大きなバスであればいいと思います。	30代女性
座席をもっと増やして欲しいと思います。バスで立っているのは辛いです。	30代女性
ベビーカーを持って利用することが多いのもう少しバスの中が広いとうれしいなと思う！！	20代女性
車内(入口)が狭いのでベビーカーで乗るのが不便。都バスに乗ってしまう。	30代女性
バスのサイズの問題で仕方がないのだと思うが、もう少し座席を作れないものだろうか。立ちどおしは結構きつい。	50代男性
バスの中が狭いので小型でももう少し広いタイプにした方が良く思います。武蔵野市のバスは狭い感じがしなかった様な気がします。ルートも一つではなく、増やしてくれると助かる方が多いと思います。幼稚園の送迎に使えるようにして頂ければ自転車の3人乗りなどしなくても良くなるのでは？雨の日の利用も便利です。	40代女性
老人の利用も多く、都バスの様に何本かに1本、手助けの出来る乗務員を付けたらどうか。都バス、地下鉄等との競合を気にせずそれらとうまく接続できるようにルートの設定を行えば良いのでは。	50代男性
混んでいる時が多く、年寄りでも立っていなければならぬのもう少し座れるスペースがあればよい。また後方半分は段差(階段)なので全てフラットな構造であればと思う。	80代女性
車両が小さいので混雑しているととても苦しそうに見える。なので余裕があったら大きめの車両を使ってほしい。	10代男性

時間帯によっては、かなり混んでおり、赤ちゃんを背負って乗車できないことがある。座席を折り畳み式にするなどしてスペースを確保する工夫をしてほしい。	30代女性
ともかく狭いので子供連れや障害のある方には乗りにくい。又、車内で協力するという事もなく肩身が狭いのでいつもいやな思いをする。そういう弱者のためのバスではないのですか？運転手さんはどなたも親切です。老人ばかりで若いママさんたちは不便を感じてあまり利用されていないのでは・・・？	40代女性
バスが小さいので子供をだっこしてつらかった。	30代女性
犬とか自転車がOKになるなど特色を出して欲しい。	30代男性
乗務員の対応はとても親切で明るくて気持ち良いです。	70代女性
車内放送で次はどこだけでなく誰が造った名園です、誰の住まいがあったところ・・・。	50代男性
利用したいがベビーカーでは利用できない。お年寄りが多く、大きな荷物と子供をかかえている時、席を譲るのが大変なので結局都バスを利用している。	30代女性
車内の改善又は中型バスの導入。雨の日あるいは混雑する時間帯は車内の移動も困難で乗り降りに苦労します。フラットな車体で容積を広くし動き易くする工夫が必要。(上記の他に臨機応変な増発が出来れば解決します)。“めぐりん”でマナーの悪い運転手がいた。”Bーぐる”では絶対無い様に。	60代男性
バス車内が少しせまいのでカートなどで他の人にジャマにされる。	30代女性
バスが未だ新しい事はあるが、いつ乗ってもきれいに保たれていると思う。清潔感をいつまでも継続して欲しい。都バスや私鉄バスと違う所を今後も自負して頑張ってもらいたい。	60代男性
運転手さんはどの方も対応、言葉づかいが丁寧で安心して乗車できます。朝、夕は狭い車内は大変に混みあいますが、昼間は乗客もゆずりあいの心をもって皆乗っている様に思います。これからも応援しています。活用させていただきます。ベビーカーは(車内が狭いので)たたんで乗車といずれの時間帯にも決めた方がよいと思います。	30代女性
運転士の方はとても親切で対応が良い。席の感覚が少し狭くひざがくっついてしまう。後方の席に行くには段差が多くあぶないと思う。	70代男性
Bーぐるが走ってくれるようになりとても有難いです。これからも継続して頂けることを願います。ただ上記にも記入しましたが、バスの大きさが気になります。雨の日など特に混み合うので乗りたいのに「お年寄りを優先しなきゃ」と言う気持ちに駆られ乗らずに我慢しなくてはならないので、もう少し大きい車内ならなあーと思います。	30代女性
バスが小さすぎる。せまくて、混んでいる時は中の移動でも危険を感じる位である。(現代の人のサイズに合わない。) 帰りを利用しないのは、遠回りで時間がかかるし、混むから。(私の利用する所がちょうど)逆まわりがあればといつも思う。	60代女性
バスのデザイン、色等が他の区の物に比べて、おもしろ味も無ければ個性も無い。全くと行ってよい程、目立たない。台東区のめぐりんは、レトロな感じで、色も、デザインもおしゃれです。バスが来ても遠くからでもよく目立ち街を走っているのを見るだけでも楽しめます。Bーぐるはそれに比べて何ともつまらない。	60代男性
運転手さんがいつも優しくて感じが良いです！！	60代女性
車内がせまくベビーカーなどは利用しづらい。	30代女性
車内が狭すぎる。(同じような大きさと思われるが、北区のバスの方が車内はだんぜん広い)反対回りがあればもっと利用する機会が増える。	40代女性
混んでいても後が空いている場合があり、後ろのドアから入れても良いのでは。混んでいる時間とすいている時間の本数が同じなので、混みそうなときは使えない。身体が弱い人は、年をとっていなくてもつらい。混む時間は本数を増やし、すいている時間はへらしてもいい。	40代女性
車内が狭すぎる。ベビーカーをもった人(それに乗せた子ども)が二人乗ったら足の踏み場もない程混雑した。ただでさえ、お年寄りの利用者が多いのにこれでは・・・。座席をゆずっても限界がある。もしくはベビーカーをたたんで乗車するようルールを設けるとか。ある校外のコミュニティバスを利用したとき、車内で突然の雨用のビニール傘を販売している旨、告知があった。採算ベースが問題になるなら、こうした物販やラッピングバス化するなどの広告収入で運行費をまかなう手立てもあるのでは。	40代女性

高齢者・子ども・障害者の利用に関するもの

81歳の父の代わりに記入しましたが、高齢者利用中心となると車イス対応であるか？有効に運営してほしいと思います。	80代男性
お年寄りや乳幼児を抱えた人が利用しているのをよく見かける。クィーンズ伊勢丹前で見てみるとバスが遅れ長時間待たせあげく満員ということでそのまま置き去りにされる光景もよく見かける。利用者層を考えれば混む時間帯は本数を増やしたり、運行に余裕をもって時間設定するなど配慮が必要ではないか。私のような現役世代は歩くか、自転車を使うとか、民間のバスを使えばいいと思う。	40代女性
Bーぐるは、とても便利で時々利用しています。交通手段が増え、外出機会もふえたという区民の方もいらっしゃるようなので、これからもぜひ存続させていただきたいと思います。特に高齢の方や、小さい子供がいる方には、とてもやさしい乗り物だと思います。	30代女性
お年寄りへの配慮も大切だとは思いますが、小学生を中心とする子供たちの通学等の安全のためにも使いやすいBーぐるになってくれることを期待しています。	40代女性
都バスが縮小される現状では高齢者が外出しやすい環境を整えることが望ましい。	50代女性
私は身体障害者なのですが、シルバーカーを乗せるのが大変です。	60代女性
現在利用していないが（極力利用しない）身体が不自由になれば利用すると思う。このバスは身体障害の人には有用と考える。	70代男性
お年寄りにとってバスは必要な交通手段です。両方向で乗ることが出来たらと思います。	50代女性
私の住んでいる地域ではBーぐるの恩恵を受けることは無いが、すでに地下鉄やバスが十分であり、特に必要性を感じない。コミュニティバスは公共事業の一環であるので、お年寄りや赤ちゃん連れの方がより利用しやすいようなルートを組むべきと思うが、そのあたりの配慮はどうだろうか？（病院、特養ホームを通っているのも大丈夫だと思いますが・・・）一区民としてそのあたりの情報もおしえてほしいです。（それにより妥当だと思う金額もわかる）利用者に高齢者、赤ちゃん連れが多いのならば単に公共交通不便だけでなく、乗り換えのしやすさ、わかりやすさ、アクセスのよさにもっと気を使うべきと考える。アンケートの回収率をあげるためにも、Bーぐるステッカーぐらいお礼につけるべきだと思います。回収率が低かったら真の意見があつまるとは思えません。	20代女性
私は往診歯科で区内のお年寄りのお宅へ伺う仕事なのでバスはお年寄りたちに愛されている印象をうけますが、私はあまり使いたい路線がないので利用しません。もう少しいろいろなルートがあるとありがたいです。	20代女性
お年寄りや子供や体の不自由な方に優しいバスであると良いと思います。	40代女性
主な利用者は高齢者ではと思うので、高齢者向けの特典などを拡充してほしい。本数が少ないためなかなか利用機会がないので、もう少し増やして頂ければ地下鉄より便利だと思う。（地上 地上移動なので）	30代女性
Bーぐる運行時間、その他休日等があまりないので利用しないが、バスを利用するお年寄り、子供の為に周辺をもっと明るくしてほしいと思います。	40代男性
お年寄りにはコミュニティバスはとても大切な足になると思います。	40代女性
私は自転車でほとんど移動するのでバス自体あまり使わない。障害の有る人が外出機会が増える様なバスであれば区全体で利用できる様、路線を増やす事も良いとは思う。	50代女性
Bーぐるバスはとても便利で（特におとしよりには）よいと思う！！今後もよりよいサービスを期待する。	50代女性
年配の方や、小さい子供のいる方など近くであっても歩くのが大変な方に対して、非常に良いサービスだと思います。うちの母も駅までが楽になり、外出機会が増えました。文京区は年配の方が多いと思いますので、これからももっと拡大されると良いかと思っています。	40代女性
現行の利用者は高齢者や子ども連れが多い。買い物袋を下げた人も多いのに、混み合いですぎて、そうした人々が困っている場をよく見る。頻度はぜひ増やすべきではないか。小さい車体なのに大きな道ばかり走っていて楽しみが少ない。（北区、台東区、渋谷東急のバス等に較べ）時刻表に合わせるためにバス停で停車してばかり（時刻表を見直すべきでは？）交通の不便を解消という消極的な運行姿勢しか感じられない。区	40代女性

の生活をより楽しくするために利用客に合ったバス車体の選択からルート多様性・観光的要素まで徹底して見直してほしい。現行のBーぐるは利用者の声がかんく反映されていない感じ。どうかしてほしいです。	
今後高齢者が増えるので病院や老人ホーム等への便が増えるとういと思います。	40代女性
歩行困難の為、利用できない為	80代女性
電動車イスユーザーが乗れるようなバスの改造が必要だとうい。障害当事者の声をもっと取り入れて欲しい。バリアフリー法に準じた施策を考へるべきではないか。	40代男性
自分は今のところ多く利用しません。しかし年配の方が増えていく事も考へるとより活動範囲を広げるといいます。	30代男性
これから高齢化が加速します。元気で健康(心も身体も)な高齢者群を支援していくことが行政の果たす役割だとうい。閉じこもっている老人はうつ病になつたり、身体も老化して病気になるたり介護が必要になつたりしやすくなります。高齢者の自立、元気を支援していくBーぐるに賛辞を送ります。	60代女性
高齢者が気軽に外出できる様になるとは重要なこととうい。経済性については、他の公共機関との役割分担も含めて評価すべきとうい。	40代男性
お年寄りだけでなく、小さな子どもがいる家族ももっと乗りたいのに利用しにくいです。何とか改善をお願いします。	30代女性

割引制度等に関するもの(子どもや高齢者)

今後も利用料金は大人・子供 共通でしょうか? 子供は半額の50円へ下げる予定は御座いませんか?	30代女性
無料で一日乗れるおためし券を区民に一人一枚あげてみてもいいのではとうい。宣伝効果も含めての!! 一度乗ってみると(まだ乗った事がない人は)またちがって見えると思うので!!	20代男性
使用済一日乗車券を集めてグッズと交換のサービスは必要ないかと。それなら、1回分の乗車券の方が良いと思う。区民の税金が少しでも使われているのなら、使われていることに対するサービスの方が良い様に思えます。(グッズを作るのに全くお金がかかっているのなら別ですが)	20代女性
ただ障害者割引がなくして子供も一律は今後検討して欲しい。	40代女性
子供は無料にできないのか?	30代男性
70歳以上は無料バスの配布	60代女性
白山から東京ドーム方面へ行くのには安くて便利なのですが、車両が小さいため満員なのを見かけたこと、運行間隔でどうしても電車の方を使ってしまう。また巢鴨や大塚方面には遠回りになってしまうため、やはり見送ったことがあります。今回特典の存在を知ったので一日券などは使ってみたいと思いましたが、その辺のPRなども見かけたことがないので、都営線やメトロ利用者に広く知らせればBーぐるを使う人も出てくるのではないのでしょうか?	30代男性

(3) 広報や情報提供に関するもの(知らなかったなど)

数年前に他区より移って来た者ですが、この事業について全く知らなかった。広報誌などで時折、くり返して広報する必要があると思う。	80代男性
このアンケートが送られるまで存在に気づきませんでした。もっと通知、広告を広く行ったほうが普及されるとうい。	30代女性
Bーぐるについて無知だったので、もっと良く情報を集めて勉強してから利用出来たらとうい。	60代女性
Bーぐるの宣伝について、もう少しやった方が良いのでは。今まで、存在を知りませんでした。	50代女性
アナウンスが少なすぎ、区報以外でのアピールが必要。走っているのは知っているが、情報が少なく利用しようと思わなかった。	40代男性
各家にルート、時刻表の配布をしていただくとうれしいです。	30代女性
今は健康でいるので、時間がかからないで行動出来る方法を選んでいる。(歩くとか自	60代女性

<p>転車)偶然、親切なBーぐるバスの運転手さんに出会って乗車したが、ルート等詳細を知らない人が多いと思うので、宣伝もした方が良いのではないかと思う。(改めて宣伝方法を考えずともルートだけでも区報に載せるとか・・・して)今の世の中、頑張っ て緊縮財政を心がけてほしい。</p>	
<p>通常からバスを積極的に利用する方ではないので、Bーぐるの存在を知りませんでした。「ぶんきょう」などで宣伝されていたのでしょうか。</p>	40代女性
<p>Bーぐるの運行状況を知らない人も多いので、いつも利用している人以外に宣伝してほしい。運行路線の検討をしてほしい。</p>	50代女性
<p>存在すら知らなかった。路線が近くであれば必ず利用して、行動範囲を広げることができると思う。</p>	20代女性
<p>台東区の「めぐりん」をととも利用します。まずはネーミングが良い。裏の不忍池の近くで乗りますので浅草方面迄裏道を通ってびっくりする小さい道を通ってとても楽しいんです。台東区の場合、東西コースは1周75分、南コースは45分で台東区全域に満遍なく「めぐりん」ます。これぞ区民全員、日頃、不便をしている人達の為のバスだと感銘しきりです。これを知ったのは新聞にコースの立派なカラーの地図が入っていたからです。文京区は一度も宣伝したことがありません。補助金を増やすのはもう一考すべきと思います。</p>	70代女性
<p>住民に対しても、後樂園や六義園への来訪者に対してももっとBーぐるをPRすべきだと思います。</p>	30代女性
<p>区報等でわかりやすく宣伝を重ねてはどうでしょうか？</p>	60代女性
<p>コミュニティバスの存在が十分に区民に周知されているのかなと思います。私自身、今回の資料で初めて路線がどうなっているのか知りましたし(文京区に住んで数年経っています。)もう少し広報等で周知できるようにしてもいいのではないのでしょうか？</p>	30代女性
<p>運行経費が一人当たり91円の負担がかかることをはじめて知りました。このことは区報等でもっと広く多くの区民の方へお知らせすべきと考えます。そのことで利用が増加し負担が少しでもへらせることになれば良いと考えます。</p>	40代女性
<p>今年の3月に小石川に転居し、Bーぐるのバス停に気づいたのが半年後の9月だった。もっと早く知っていればそれだけ早く便利に利用できたと思う。区報Bーぐるに載せるなどして、BーぐるのPRをもう少ししてはどうか。</p>	50代女性
<p>これまで全くBーぐるの存在を知らなかったのもっと広告すればよいと思います。これから使用させていただきます。</p>	40代女性
<p>コミュニティバスに関する広報活動を拡充してほしい。</p>	20代男性
<p>全く存在を知らなかった。今の路線はどういう理由で決めたか知りたい。</p>	30代男性
<p>区内の知人で知っていた人はいない。試みに反対ではないがもっと全体にPRしてからの話ではないか。</p>	50代男性
<p>バスの存在は知っているが、ルートを知らないので利用したことがなく、具体的な回答が出来ません。もっとサービスが区民に理解され区民が共有できるサービスであれば自然と定着するのではないのでしょうか。</p>	20代女性
<p>私のまわりの方に聞いてみましたが、私と同じ様に、バス停(近くの)停車場(バス停の場所)など知らない為、使用しない方がほとんどでした。区報などで情報などをのせていただきたいと思います。また、文京区内の各方面の循環バスを作り、都バスよりも価値の安い100円にすれば便利で使用する方々が増すと思います。</p>	50代女性
<p>はじめてこのアンケートでバス知ったんだけどこれでいいんじゃないの？まあ補助金が多いとか少ないとかは金額だけじゃ評価できないんだけどせっかく補助金出してやってんだからもっとPRした方がいいんじゃないかな。</p>	20代男性
<p>コミュニティバスBーぐるのアンケートを要求されましたが、あることは知っていたがあまり関心はなかった。区内に於いて利用しなければならない路線があるならば(候補として)協議委員会等で充分検討する必要はある。基本的には区の予算を頼るのも問題あるが、本当にやむを得ない部分は仕方ない。他区と比較して文京区はどうか？区報でもう少し具体的に取り上げてもいいのではないか。やり方がややラフと思うが？</p>	70代男性
<p>Bーぐるという存在自体全く知りませんでした。もっとPRされた方が良いのではないのでしょうか。</p>	30代男性

車内に区内の名所、史跡などを紹介したり、イベント、お祭りなどのお知らせを掲示したらどうでしょうか？最近、中高年の街歩きをされている方が多いので少しは利用客も増えるのではないのでしょうか。土日祝日の休日に利用が多く混んでいるのでもう少し運転間隔がせばまれば良いと思います。	50代女性
Bーぐるについて全然、存在を知らなかったの、区民にもっと存在を知ってもらう必要があると思います。	30代男性
知名度があまりにも低いと思います。沿線住民以外は、ほとんど知らないのでは・・・？	10代女性
継続は大切です。PRも大切です。もっと知らしめても良いかな！	50代男性
路線図、時間などをわかりやすくした冊子等を配布すると思う。面倒でタクシーに乗ってしまうのも、路線図一つでバスに乗ってみようと思ったりするから。だいたい人はバス路線をわかっていないので、まずはそれが大事だと思う。	20代女性

(4) 区の支援・予算の投入に関するもの

区は運行支援が妥当、ただし運賃は都バス並みに	50代女性
このアンケートが来るまでコミュニティバスにこれだけ税金を投入しているとは知りませんでした。ただ、便利になって助かったという声は特定地域の人たちから聞き及んでおります。しかし、新たな路線はこれ以上貴重な税を使うことになり賛成できません。ウォーキングの機会が何度かあり意外と歩いて行けるものです。文京区は地下鉄の路線も多く、標識札等増やして頂ければ分かりやすくなると思います。	20代女性
まず、コミュニティバスBーぐるについての説明資料をみて、今まで関心を持っていなかったのですが、実情が良く理解出来ました。サービスを受けられる地域と受けられない地域又は必要としない地域により、意見が異なるのは致し方ないし、地域のエゴが露出するのも分かります。外出機会が増加というのはいわゆるシルバーの人達ですか。一年足らずで経済効果まで論ずるのはまだ時期ではないと思われまます。おおまかな年齢層別みたいなのがあったらもっと参考になります。都の中心部にありながら公共交通不便地などは納得しかねます。極論かもしれませんが、納得してそこに居住している(居住した)人達なのに特別のサービスを受ける、一見平等のようでは実績不平等、税金での補助がこれ以上多額になりませぬように。	70代女性
廃止すべき。要望もしていないのに知らぬ間に開業。民意を反映していない。住民投票にかけるべき。	60代男性
湯島地区は辛い交通の便がよいので、あまり使う予定はありません。交通の便の悪いところに税金で補助することに関しては問題ないと思っています。	30代男性
Bーぐるの稼働率は予想以上のため、採算性(ランニングコスト)はほぼ満足と計算できる。但し区民の限られた利用のため、この延長で路線の拡大は疑問を感じる。代替案として・・・。Bーぐる方式ではなく、特区申請により乗合タクシー(7~8名乗)を提案したい。料金200円、固定路線を区内に5~6路線を設ける。タクシー業者の独立採算を原則にして適宜区が援助する。目的は何か?利便性を十分検討することで、ビジネスになり得る。	70代男性
本当に必要なのでしょうか。都バスで充分だと思っていますが、必要な区民はどの程度いらっしゃるのでしょうか。都バスのバス停で以前バスを待っていた時、Bーぐるバスが来ましたが、どうせ走らせるなら違うルートを考えたらよいと思うぐらいムダ!!を感じましたが。	60代女性
これからは電気自動車の使用を考えてはどうでしょうか。経費もかかるのでまずは1日1車位から始めてはどうでしょうか。区民の大部分の人はまた電気自動車に対する考えは少ないと思います。また乗った人も少ないと思います。	70代男性
以前まで住んでいた地域(港区)にはこのようなバスがなかったので素晴らしい事業だと思う。続けて行って欲しい。目に見える身近なところに税金が使われるならばよいと思う。これから利用したいと思う。バスのデザインが可愛い、親しみがある。	30代女性
税金の無駄使いです。即廃止して下さい。	40代女性
コミュニティバスが走っているのは知っていますが、バスの定期券を持っているので必要ありません。税金が使われている事は知りませんでした。たまに走っているバスを見かけますが、あまり人が乗っていないようでした。バスの必要性はあるのでしょうか。	40代女性

現状、乗る機会が全くないので、Bーぐるの新路線はもとより、現状の路線についても存続の必要を感じない。居住地からは、8～10分かけて停留所 No.12,13,20,21 まで歩かざるを得ず、No.12 を発車後 No.21 へショートカットする路線変更でもない限り、上記のようなネガティブな感覚はなくなる。運賃100円は現実には154円 OR 191円かかっていることから、受益者負担の観点からも、少なくとも150円にするべきである。東急トランセの例では一人150円で、二人目からは100円というケースがあるようだが、せめて、この程度に抑えるべきである。	50代男性
このような住民の意見を聞く姿勢はありがたい。Bーぐるに乗るのに、結構歩く必要があり、沿線から外れた住民には割に合わない感はあると思います。	30代男性
問8にも書きましたが、何故「屋上屋を重ねる」という様なルートで運行されているのか不思議です。バスを見かけるのは、白山駅、千駄木付近が多いのですが、4,5名の方が乗車しているのを見る程度です。タクシーで言えば、ワンメーターか、かかっても1000円以下の距離を、こうした税金による補助で有利に運営される交通手段があると、ますますタクシーの運転手さんの生活を圧迫するのでは？健康なら歩く、または地下鉄！！具合が悪ければタクシー利用と、各々今まである公共交通手段で充分ではないのでしょうか。	50代女性
特典サービスの為に税金が使われているとしたら、路線外の住民にとっては非常に不公平感をいただきます。	50代女性
税金があまっているなら、住民税を下げしてほしい。	30代男性
活用したいと思いながらルートを良く知らなかったため、今まで使えなかった。100円は安いので、片方通行でなくなれば活用したい。また文京区内の丸の内線と千代田線、三田線へののりかえが不便なのでこのバスでカバーしてくれればもっと使える。ただ税金がこれ以上増えるのは困ります。たださえ文京区は高いので。	40代女性
区補助金を捻出してまで特定のバスルートの運転には納得がいかない点がある。バスルートの運行は何らかのメリットが有っての決定なのか、バス会社への配慮なのか疑問あり。	80代男性
Bーぐるの位置づけがはっきりしていないのでチョット難しいと思います。但し小生は利用させて頂いていますので便利だと思っています。	60代男性
Bーぐるの利用客が多くなればランニングコスト代154円は低くなるのでしょうか？利用していない区民もいるのに補助金が税金から支払われることは納得がいきません。	40代女性
都民、区民である利便、税金。他の区でもバス運行していますが、真似のよう。補助金が欲しいが為、サービスという名のムダ使いのように見える。都会に住む者、こんなに交通が便利なのに税金で運行する必要性に意味があるのか？本当に要るものなのでしょうか？	30代女性
とにかく余計な支出は控えるべし 小さな政府をめざそう 後世の若者に負担を残すな	50代男性
Bーぐるに限ったことではないが、そもそも区の投資、サービスが関口、目白台といった端っこには薄く、同じように税を払っているのに不公平だなあと感じてしまうことがある。(人口比から仕方ない部分もあるかとは思いますが)	30代女性
税金を使用するのであれば公務員が運営するべきでは？問13.税金を払っているのに年会費？	30代男性
19年度の利用者数だけでは何ともいえませんが、利用者があまりに一部の人ではないのか？という気がします。	40代女性
第一にBーぐるって何、知っている人がどの位おいでですか。何を目的にはじまった事ですか。メリット人口は区民の何%位ですか。税金も余り集まりそうもない昨今、なるべく不必要な事は止めてもっと有意義なところに使ってほしいと思います。例、人間としての教育、特に礼儀、作法、思いやり等々きりがありません。文京区人はどこか違うと思われる様な区民になりたい。	70代女性
リタイア後のお年寄りや幼児が多く利用していれば補助金は多い方がよいが、3千万円の根拠が不明	40代女性
コミュニティバスの区域の地域は、それでよいが、他の住民は関心なく、特定の人々の利用だけで、税金を使うのはどうかと思う。	70代男性
都に余裕があればやってもよし。弱者には優しい制度だと思う。(車体も従業員も)忙	70代女性

しい年齢層には乗車機会は少ないと思う。	
年に数回しか利用していないため、今後の改善点は、頻繁に利用される方から意見を聴取して取り組まれた方がよいかと思う。個人的には、片方向運行は不便なので、両方向運行になると利用しやすいです。また、補助金の投入額については、23区内における各コミュニティバスの運行、実績、利用データを集めた上で、区民にそれらを提示して是非を求めるべきと考えます。	40代男性
公益性を保ちつつ経済性の向上は大変重要な課題と考えます。公益事業は赤字を作っ てまで実施すべきこととは思えませんので、十分な検討をお願いいたします。	40代女性
生活圏外の路線のため利用したことがない。Bーぐる自体の存在も知らなかった。これからも利用する機会は皆無だと思うので、有っても無くてもどっちでもいい。ただ、利用する人がいる限り必要だと思うので、年々補助金の額を減らしていけるような運営をしていただければ良いです。	20代男性
行きにくい駒込病院、日本歯科大学病院へ乗り換えがなく行けるのは良いと思います。文京区の一部の地域の人にとっては良いのではないかと思います。都バスでこのルートがあってもいいのでは？わざわざ文京区で補助金を出してまですることが疑問です。	40代女性
付近に都営バスが運行しているという理由からか不忍通りの一部は何も運行されていない。この点を区はどう考えているのですか。不公平きわまりない。	50代女性
どの様な事業でも必要としている人、使用する人が費用を負担するのが原理、原則と言う理念が必要。	40代男性
文京区に必要なのは新しい世代の為の保育施設等。	60代男性
1. 税は皆払っている。サービスは公平、平等にすべきである。2. 問14、15の回答は矛盾している。特に高齢化が進んでいる。次世代の人に負担を強いて良いか。公共交通もある。しかし年金生活者には。	60代男性
Bーぐるは今回のアンケートが送られてきて内容がわかりました。ラクーアに遊びに行くときにバスを見かけるのですが、そのバスがBーぐるだったと理解できました。私の住んでいる地域には、まったく関係のないバスで、しかも税金が使われているということを知り、正直、大変不満に思いました。やはり税金を使う以上は、文京区民すべてに公平でないとはいけません。一部の人は、便利になったと思いますが、その一方で、まったく使用できない人もいるというのは、いかがなものでしょうか？大切な税金です。こんなご時世です。区民に公平になるような税金の使いかたをして欲しいと思います。	30代女性
日常業務に関わるエリアの走行がなく、ほとんど状況は知りませんが、行政がこのようにアクションをおこし、検証している姿勢はすごく良いことだと思う。	30代女性
必要性和費用の関係がよくわかりません。	60代男性
運転間隔を短くすれば使いたいとは思いますが、けれどその為には税金の投入が必要であり、そこまでしなくても他の交通手段で充分だと考えます。そもそも文京区はまさに都心であり、流行のコミュニティバスを運行させる必然性に欠けると思いますが。税金はこんな中途半端な事業に使わず、少子化対策として若い女性や若い夫婦が住みたくなる街づくりに使って欲しいと願います。	50代女性
利用客が多いので補助がそんなに多いとは知らなかった。どうでもいい物(事)に使うよりはいいですが(バス接近表示はムダと思う。反対したんですが・・・)	70代女性
区民税をはじめとする諸税金が、適正に使われているのであればこのような取組みは積極的にすべきであると思う。しかし、その際には、当該事業を含め他の取り組みや区の財政状態や給与体系、経費の用途等をいつでも詳しく開示して頂く必要があると思う。「信用」という点から考えたら、民間と比較して非常にその意識が低いと感じるので、その点等をまず改善して、この様な事業に取り組んで頂きたいと思えます。	30代男性
何でも足りなければ税の投入をするのは、やめてほしい。このアンケート調査の中の収支表を見ても、何故収入に対してそれほどの経費がかかっている内容が良く理解できません。「不足すれば税の投入」という考えはやめて、いっそ、すっかり全て税金投入するか、民間委託するかの方が良い。もう少し違う、本当に困っている人を助ける方に税を投入すべきでしょう。不足は税の投入があると思っているうちは、いつまでたっても、いくらきれい事言っても赤字になる訳ないと思います。	40代女性
お年寄りや足の弱い方に優しい移動手段であってほしい。一見地下鉄が便利に通って	30代女性

<p>いる地域でも、実は階段を下りて改札口に入ってまた階段を下りてと地上のバスに比べて大変な思いをなさる方々が今後益々高齢化が進むにつれ増えてくると思う。ひとことで、100円バスの路線が充実すれば文京区の活性化にもつながる上、商店街も恩恵（買い物客が増える）を受ければ、コミュニティバスの普及にも協力頂けるのでは。また運営上の問題は、バス事業者との住み分けが懸念されるが困っている方々のために、なんとか共生させるためにも、運行支援方式が望ましいのではと思う。</p>	
<p>走行していない地域に住み、利用する機会はありません。通勤で夜遅くに都営バスを利用してあります。高齢者でもなく正規の料金を支払っております。都バスと競争する地域での都バスのサービスの低下を心配しております。（本数や時間など）地下鉄のバリアフリー化の徹底などで改善できる部分もあるのではと考えております。公平といえない点からも公益性に疑問を持っています。利便性の向上で利益のある利用者の負担をもう少し大きくするなど考えていただきたい。（191円でも都バスより安価ですし・・・）出来る限り税金の投入（協賛企業の負担）に慎重になっていただきたいと思えます。</p>	30代女性
<p>私は、今までBーぐるの存在は知っていましたが、利用したい時に運行していない。その為、いまだに利用していないのが実情です。このアンケートには、協力をしたかったのですが、残念ながらBーぐるの必要性だったり、利便性・運営に関する事がわかりません。ただ、税金に関する事は、文京区民全体でBーぐるを利用する方、たまに利用する方、まったく利用しない方との税金の差別化はすべきです。まったく利用しない方は、税金の支払い損です。まずは、税金に対する片寄りはやめてほしいと思います。</p>	30代男性
<p>今住んでいるところは本郷2丁目。ビルが多くなって日当たり悪く朝日2時間位、冬は寒く、同じ文京区でも別の所に引っ越そうかと思うけれど交通は便利、日中は車も多く考えてしまう。便利をとるか、静かな生活をとるか、税金だけは平等に使って欲しい。</p>	70代男性
<p>三鷹市、渋谷区など進んでいる地区をよく研究され、多くの区民が利用できるようご検討いただきたくお願いいたします。区内ルートに限らず、近くの鉄道主要駅を結んで欲しい。平等で便利な税金の利用を強く希望する。</p>	30代女性
<p>最近各区でコミュニティバスが始まっているようです。他と同じことをしていないと落ちつかない日本人の習性もあってか流行ってきているようにも思いますが、このサービスのニーズの度合い、採算性など厳格にチェックをした上での提供がよいと思います。また、そのチェックは行政が行うのではなく第三者や民間がするのが望ましいと思います。一旦事業化の話が上がるとそれを進めたいという意志ができ上がり万進してしまうのが行政の性だからです。</p>	40代女性
<p>年に数回利用する程度ですし、“運行しているから利用する”ということであまりBーぐるについて考えたことはありませんでした。利用するのは休日（土、日、祝）のみですが、思ったより混んでいることも多く、特に年輩の方には便利な手段だと感じています。文京区の補助があるので運営できているのですが、同じ税金を納めながら全く別の地域に住んでいる方たち（利用できない地域）のことを考えると不公平感も否定できません。</p>	40代女性
<p>シビックセンター付近で見るが全く関係のない地域を運行しているので乗ったことは無い。一部の区民しか利用できないコミュニティバスについて回答はできない。</p>	70代女性
<p>税金を使用しているのだから、運行されていない通りの区民は利用出来ず都バス地下鉄を利用するしかないの、料金は採算がとれるようもっととるべきだと思います。（税の無駄）都バス並の料金をとるべき！！とても不公平と感じています。路線を考えないのなら廃止した方がよい。</p>	60代女性
<p>税金を使ってまで便利便利にしなくてもよい。</p>	50代女性
<p>赤字がでる様なら必要ない。</p>	60代女性
<p>都バス路線の縮小廃止が著しくなってきたからの運行でよいのではないかな。</p>	50代男性
<p>一区民として思うことは「Bーぐるバス」の存在は、住民はとても好意的に思っているように感じます。文京区は人口も多く、運営していくには他の交通網も充実しており、便利な地区だと思います。私自身、主婦業の合間、介護（訪問）を3年ほどやっており、文京区には、高齢者も数多く住んでいます。少子化と言えど、子どもも多いです。ビジネスとはすぐに直結するのは難しいとは思いますが、「Bーぐるバス」が住民</p>	40代女性

の足となっているのは確かですので、運営するには、スタッフや組織、経費の面で色々と思は大変だと思いますが、それに費やす予算は必要ではないでしょうか。私は賛成です！	
交通手段はいくらでもある都内で何故必要なのでしょうか？	60代女性
税金の無駄使いだと思うので、Bーぐるは廃止した方がいいと思います。	10代男性
乗客の主な対象が高齢者なのであれば、もっと徹底して、高齢者専用であることを打ち出し、専用のシステムにすべき。1500万円以上補助金を出す事業としての価値があるかは現在のところ疑問だと考える。文京区は自転車置場も多く設置し、自転車という手段を交通の足として保障している分、コミュニティバスは自転車を使わない、使えない層にターゲットを絞るべきではないか。	20代男性
Bーぐるに関しては特になし。ただ区民の税金の使い道はもっと無駄を省いて節約を心得て下さい。文京区は無駄に税金を使っていると思うので区民としては、税金を払いたいという気持ちにならないのでよろしくをお願いします。	30代女性
根津を通らないのであればこの地域の人は使えないので、税金による補助金を出すのは反対です。ルートをもっと考えて下さい。	40代女性
1周65分ということで抵抗感を覚え利用していない。千駄木二丁目からだど例えばラクーアに行くのに1時間かかってしまう。路線を見直してもらえれば利用の機会が増えると思う。コミュニティバス自体は区での運営に賛成です。	40代女性
Bーぐるの運行範囲を利用する目的がほとんどありません。本郷三丁目に居住していますが、区役所へも最寄のJR駅へもバスは200円、地下鉄は160円(大江戸線は深くぐるぐる目が廻るほど歩かなければなりません。)多少の収入がある為、老人パスもいただけません。仕方がないので歩きます。税の公平さを考えると、自主運行を望みます。若い時から老後を考えて、人様の3倍も働いて現在の収入を得られるようにしました。公平な税金の使い方をお願いします。	70代女性
地下鉄や都営バスなどの交通網が充実している区内にあって補助金を投入してコミュニティバス事業を実施する意義について常に意識して検討することが必要。特にコミュニティバスを利用可能な沿線の住民とそうでない住民の不公平感を踏まえて、それでも本事業を継続する公益的な目的が必要と考える。(路線の設定や運賃など)	30代女性
この事業が本当に文京区がやらなければならない事業なのか？もちろんあれば便利なのは理解できる部分もあるが、運行ルート沿いに住まない私にとって、税負担してまでやることに賛成できない。道路、地下鉄、バスなどある程度交通インフラの整っている文京区は他に必要なもの(サービス)がないのか考えてほしい。またこういったアンケートは一度で終わらせずに続けていってほしい。	30代男性
今のような多額の補助金が必要なのであれば中止すべきだと思う。事業を安定化した形で定着させ運営していくためには、採算の合う方法が必要だと思います。	60代男性

(5) 運営体制に関するもの

正直、今のままではいずれ消えてなくなる運命だと思います。ちまちまやるなら止めた方が良いでしょう。タブーを恐れずもっと大胆な事を考えましょう。少なくとも話題にならなければ、人は乗ってみようとも思いません。お役所的なゆるい経営にあやかっては住民もそっぽをむきます。	40代女性
都バスの様にボディーに広告を取り入れては	50代男性
乗車率、周知率などはどの程度でしょうか？より効率的な集客方法を積極的に検討されてはいかがでしょうか。	30代男性
他区のコミュニティバスと共通券の発行。例 団子坂下で台東区のコミュニティバスとの乗り入れ(共通券発行)	60代男性
いつもガラガラのバスを見て、誰が使っているのかとよく話しています。もっと利用者を多くする工夫が必要だと思います。	60代女性
企業広告をのせる等して、企業に協賛してもらってバス事業を継続・拡大して欲しいです。乳児幼児を抱えていると、階段の上り下りがある電車より直近まで行くバスの方が非常に便利です。また利用者が多く結構混んでいるので、もう少しバスが大きい、もしくは本数が増えると助かります。料金が100円は魅力ですので、価格設定はこのままお願いします。	30代女性

千代田区の様一流のホテルがあるわけでもないのに無理ですが、都バスの様に広告収入があるのを願います。税金は大切に！	50代女性
バスの外装シールについて、文京区内(もしくは都内)に限らず、日本の企業の宣伝、広報に役立つと思います。その収入で運行が潤うと予想いたします。Bーぐるファンです。	50代女性
100円で利用できるバスは、本当に私達区民にとってはありがたい交通便だと思います。財政のことや誰がBーぐるをもっとよくなるか問題はたくさんあると思いますが、お年寄りや子どもづれのお母さんにとってバスは本当に便利なものだと思います。問題だけにとらわれず、この先にいる区民のことを考えて話をすすめてほしいと思います。大変だと思いますが、がんばって下さい。期待しています。	20代女性
BーぐるはB(文京区)ぐる(ぐるっと)の略ですか? それとも、B(バス)?。利用料金100円は安いと思いますが、一日券200円にしてくれるともっと利用者が増えると思います。「都バス 運行状況」など、モバイル版のサイトを作ると、若い利用者が増えるかも(時刻表、停留所検索)。台東区の"めぐりん"との乗り入れ、乗り換えを割引制にするなど。あと、Bーぐるが結構かわいいので、ぬいぐるみとかストラップとかあれば子供に受けるかも。	20代女性
バス事業者と繋がらないとこのバスの運営は不可能なのではないでしょうか?この路線が出来れば上野公園 大塚駅行がいらなくなるのでは?	50代女性
他区とのコミュニティバス同士の連絡が知りたい。	50代男性
バスを運行するに至った経緯が分からない。	70代男性
自主運行が望ましい。始発・終点は何時ですか?説明資料に記載がないのはおかしい。	50代女性
名前がかわいくて好きです。よく考えたと思います。問13の応援する会については、利用する方なら参加したいと思われるかもしれませんが。問12の運営に関しては、区民と企業の交流を深め、地域親交を図る良い機会だと思います。自分が時間に余裕のある身分であれば協力したいと思っています。	20代女性

(6) 区民の協力体制に関するもの

沿線協議会の組織化が期待されます。	80代女性
-------------------	-------

(7) 商店街等、地域づくりに関するもの

文京区には観光スポットもたくさんあるので、区外から来る方にも利用してほしい。そして文京区の商店をたくさん利用してほしいです。	30代女性
他区と比較すると、地域住民の"足"という面では考慮されているが観光と考えると弱い気がする。台東区のめぐりんと乗り継ぎがしやすくなると、もっと便利になると思う。	20代女性

(8) 新路線に関するもの

1. 運行経路により利用しやすい人、しにくい人が有るので何とも言えないと思います。2. 補助金は不明朗が生まれやすいので、すべて区で負担するか又負担しないかのどちらかが良いと思います。	70代男性
なるべく各地域に不公平のない様に運行して下さい。我が家は便利しています。	60代女性
一部の人しか使っておらず、本郷地区の人はあまり利用していないはず。区内全部をまわるようにしなければ、区の事業として意味がないと思う。	50代女性
小石川植物園が千川通りへ行くような路線を作してほしいです。	30代女性
乗った事が無いので意見は言えません。目白台の様に高台に有る街はバスが有ればと思います。老人も多くなり足も弱っている方が喜ばれるではないでしょうか。	70代女性
文京区は坂道が多く年配の方が外出をためらってしまう原因の一つになっていると思います。現在の運行エリア外で湯島、本郷エリアは比較的交通の便が良いですが、水道・音羽・小日向あたりは不足しているように思いますので、そのあたりに拡充してもらえたらもっと利用者数が増えるのではないのでしょうか?	30代女性

終点がなく循環バスが望まれる。台車区などは上手に観光につなげているように、文京区でも観光等に意識した路線も考えられる(護国寺、東大、小石川植物園等)	70代女性
現ルートで飯田橋駅まで運行して欲しい。今迄バスの存在を知らず、地下鉄を使っていましたが、これからは駒込病院や健康センター(シビックセンター内)の利用時に乗車したいと思います。	40代女性
都バスの運行が春日通りに集中しており、これを補完する路線を検討いただきたい。	40代男性
本郷方面や大塚方面にも都営バスの走っていないルートに路線を設定すべき。文京区全体に利用範囲を広げることが大切。次のステップ。	30代男性
むしろ都バスなどのルートを区と話し合い考えなおしてもらうのはどうか?他区もコミュニティバスを導入しているのでより良いシステムがあれば参考にしたら良いのでは?もっと動けたら利用するのだが残念。家族は安くて便利と言っている。	60代男性
No12 白山駅 No21 昭和小方向に行くバスがほしい。いつも白山上から千駄木の方向に曲がる時に「あ～」という乗客の声が聞こえます。駒込駅の方に早く向かいたい人が多いということだと思います。もちろん反対方向の路線もあるともっと利用回数が増えます。車内も狭く、一番利用したいであろう、杖をついた老人やベビーカーの人は申し訳なさそうにしています。もし、他のルートが増えるのであれば、教育センターや教育の森に行きやすいものができるイベントに参加しやすくなります。ホーム千駄木では乗る人も降りる人もいなくても車寄せを通る為ホームの車が止まっていて車イスの方の移動をしている時などずーっと待ちますが、そうしなければいけないのでしょうか。	30代女性
コミュニティバスの運行には賛成ですが、恩恵を受けるのは特定の地域の人に限られ、そのために数千万円の税金投入は意義あるのか、分からない。運行するなら別ルートを増やすべき。	50代男性
根津 - 本郷間にルートがほしい。	50代男性
1. 区内の広い部分をカバーすべき 2. 両方向でないと利便性が良くない。	60代男性
お年寄りや子連れ、妊婦さんなどちょっと使える所にお住まいの方は重宝していると思う。値段も気軽ですし、良い税金の使い方だと思うので利用者が増えるよう路線を増やしたら良いと思う。小さかったり、1時間に3本というのは維持するのに適当ならばそれくらいは良いと思う。	30代女性
B-ぐるを利用したいのだが一部の地域のみでしか走っていないので、利用できない。もっと区民に公平にルートを作って欲しい。	40代女性
区民が利用する場合と 区民以外が利用する場合があると思いますが、 の場合は住民の生活のためのルート、 の場合は、観光のためのルート といったように、いくつかのルートを作り、区民以外の人々ともコミュニティが作れば良いと思います。	20代男性
今、私の住む小日向地区は高台で駅から歩いて坂を上がらなければなりません。お年寄りの方が手すりを持って上がっていらっしゃるのをみかけるとバスがあったら使うのかしらと試してみたりします。	40代女性
協賛企業との関連もあると思うが、「指ヶ谷小学校」から水道橋駅周辺のルート(北行・南行を問わず)は白山通りという大通りを通っており「コミュニティバス」とは言えないと思う。台東区のめぐりんのようにもっと地域に密着したルートにしてほしい。17番特養ホーム、千駄木の郷の停留所は元々は福祉車両への高齢者の乗り降りのためかと思われるが、バスの運転手は高齢者の乗り降り中にもかかわらず、その後ろにピタッとバスを止めるのでとても危険でかつ威圧的に感じる。バスの運転手への教育をしっかり行うとかバス停の標識を道路側に移動してもらいたいと強く要望します。	40代男性
文京区民であるにもかかわらず、利用したことがないのは行きたい方向に全く走っておらず、眺めるばかり。台東区の「めぐりん」の方が利用価値あり。なのに税金を使われたのでは区民に不公平が生じているかと思う。ルートの改善は検討すべき課題。応援組織を探すのも大事だが、利用できるルートが存在しなければ意味なし!	40代女性
北区などのように、いろいろなルートを検討してほしい。	50代女性
料金も安いし、比較的長時間通りに来るので助かっています。路線が増えれば利用者や協力者も増えると思います。乗車券もコンビニとかで買えるといいですね。	40代女性
いつも便利な台東区のめぐりんを利用しています。折角の文京区のコミュニティバスですのでシビックセンターへ簡単に掛付けられるルートの開発を宜しくお願いいたします。	70代女性

私はコミュニティバスを全く利用したことがありません。路線が変わらないと利用は無理です。	60代女性
他の区(台東区とか)といっしょにしてもっといろいろルートを設定して観光客を引き入れられたら良いと思います。	20代女性
ルートが現在のこのような一部地域を重複するものでなく、環状ルートとそれぞれをつなぐルートのような合理的な運行をめざすとよいのでは?	30代女性
台東区に勤務し同じように「めぐりん」というコミュニティバスが運行され私自身よく利用している。うら通りなど小さいバスが入ることができ、その地域の人にはとても便利である。100円という運賃も魅力的である。利用率等よくデータをとり、必要な地域には運行されることがよい。	50代女性
問15.新路線の必要性について 特定地域優遇 既存バス事業の圧迫 上記観点から慎重な対応が必要です。	70代男性
シビックセンターを拠点に色々な地域へ走行してこそ文京区のコミュニティバスだと思います。	30代女性
積極的に使いたいのは山々だが、使える路線がない。赤字が出ないなら違う路線も出てくると嬉しい。台東区のめぐりんはルートが色々あるのでたまに利用しています。	40代女性
複数路線にしたとき、同一料金で乗り換えが1、2回できるなどの配慮が必要。隣接の区と話し合っただけで駅まで伸ばした方がよい。	50代男性
茗荷谷、護国寺方面	60代女性
区内だけのルートでは行動範囲がせまく、かえって不便なことも多い。隣接する他区のコミュニティバスとの連携ができるとよい。区内にもっと魅力のある商店街を育てなければ通院や役所への足以外のバスの使い道が増えていかない気がする。車内の後ろ半分の座席のせまさは何とかならないか。	40代女性
根津の交差点から弥生方面を上がり、本郷三丁目の交差点より後楽園方面に出るルートを確立してもらいたい。	30代男性
路線と発車本数を増やせばもっと活性化して、地域住民から喜ばれるBーぐるになると考えます。	60代男性
現行バスルート(都バス)があっても、本数が極端に少ないルートをカバーするコミュニティバスが運行されれば、区民の足のプラスにとてなるとおもいます。	30代女性
千駄木から区役所に行くのに時間がかかる。台東区をみると路線が多くみられる。	30代
白山通りを走るかわいいバスを時々見かけますが、今まで乗った事はありませんでした。今後、地下鉄や都バスなどが走らない区間を走ってくれたら高齢者の方たちも外出の機会が増えるかとも思います。	40代男性
Bーぐるは知りませんでした。音羽通りに運行して頂ければぜひ利用したいです。	50代男性
交通手段として地下鉄(千石駅)JR(巣鴨駅)を多く利用していますが、巣鴨駅方向に路線がなく、巣鴨駅からの帰りも巣鴨駅南まで歩いてからの乗車になり、雨の日や荷物の多い時は不便なので巣鴨まで自転車の利用が最も多く、池袋・上野松坂屋方面へは都バス地下鉄(大江戸線)を利用しています。駒込駅は駅近くで乗車できるようですが、巣鴨駅までの往復乗車が出来れば利用します。	60代女性
Bーぐるは全く見た事ないし、今住んでいる所だと、全く利用する事はありません。自分には縁遠い物です。(4月より文京区に在住)私の出身地(福岡都市部)はバス(私バス)や電車の便がとても良いにも関わらず、コミュニティバスが複数ルート走っていてとても便利でした。市役所へや買い物へ、だけでなく、「さん家へ」というのでもよくお年寄りが利用されていました。身近な物でした。できれば、もっとルートを増やしたら、便利だし、利用も増えるのではないのでしょうか?私はシビックセンター行きがあれば助かります。	30代女性
根津や湯島のほうを周るバスもあつたら便利だと思う。区で運営しているので他区のルートを通るわけにはいかないと思うが、北区や台東区ギリギリまで走ってくれたら利用者も増えると思う。Bーぐるは小さくて可愛い車体とゆっくりなスピードが都バスなどとは異なった特徴であり、それがうりだと思つるので、この点は現行のままが良い。サファリパークのバスみたいに犬型の車体にしたらもっとカワイイんじゃない?私、真剣だよ。	10代女性
今は自分は近くにバス停がないので利用しにくい。しかし、自分の近くでは「近くに	50代女性

あれば乗りたい}という声はよく聞く。バスの雰囲気も小さくて乗りやすく、明るい感じでバス料金も均一でわかりやすいので、これからも広がってほしい。	
既存バス路線の中心は30分に1本、1時間に1本もある。コミュニティバスも回数をへらしてもアクセス可能路を確保してほしい。事業の収支を厳密に取って“乗りましょう”と誘うのではなく、不便でも最低のライフラインを確保しておく、という視点で補助金を使ってほしい。	70代女性
隣接区の同事業との連携強化。文京区には名所が沢山あります。文京名所めぐりんコースがあれば区外のお客さんも大勢の方が利用し、賑わうのでは？	60代男性
地域的に公共の交通を利用しています。現在のルート以外にも必要とする利用者の運行ルートを考えてもよいのでは。	80代女性
1.網羅するならば下記を検討ください。小日向、大塚地区、小石川地区 湯島地区 2.中途半端(現在コースのみ)であるならばやめた方がよい。	80代女性
補助金を税金で負担しているのであれば、住んでいる人が何か利用出来るように各方面にルートを考えて広げて欲しい。	70代男性
歩くには遠い、でもタクシーに乗る程でもないという距離にコミュニティバスがあると利用すると思います。坂の多い街ですから、バスの利用価値もあると思います。	40代女性
文京区内の不便な地域だけでなく、例えば、上野、池袋など区外の地域まで行けるルートを作れば良いと思う。乗り換えなしで、区外の隣接した便利な場所へ行ければ利用頻度や利便性も上がると思う。	40代女性
料金も安くて、区民にとってとてもよい事業だと思う。もっとコースがいくつか出来ればもっと便利に利用できて嬉しいと思います。	60代女性
小型なバスを運行するのはとても良いことだと思います。大型の都バスにほとんど人が乗っていないのに走っているのを見ると、環境汚染、税金のムダ使いと感ずることがある。料金も手頃なので、利用できるルートがあればぜひ利用したいが、現状は利用したいルートがないのでまだ乗ったことがありません。	30代女性
他の区ではルートが複数あったり、両方向での運行を行っていたりするところもあります。選択肢が増えれば利用者の増加につながると思います。本郷地区にルートが設定されれば利用する機会もあるかと思っています。	30代男性
文京区すべてを走ってもらいたいです。本郷三丁目、湯島はなぜぬかされるのですか！！	20代女性
スーパーマーケットを巡り前に停まる高齢支援ルート。王子飛鳥山公園、神田書店街、秋葉原電気玩具街等子育て便利ルート。ソーラーバッテリーバス、運賃無料の日 または無料にしてみてもう利用されるか調べる。	40代男性
東西方向は山と谷が繰り返し続き坂の傾斜もきついのでこの方向に路線を作った方が年配の方も助かるのではないのでしょうか。10分~15分間隔くらいにできれば良いと思います。	40代女性
上記のように文京区はヨコのつながりが不足していると考えている。三田線沿いだけではなく、文京区をヨコにつなげるバスにしてほしい。文京区は文武にひいでた区であると考えているので、もっと色々なところへ行ってみたいが、その「アシ」がない。民間ではおぎなえないことを「区」で行ってほしい。それをやることで、文京区の魅力が発揮でき、外部からの「ヒト」が流入し、「Bーぐる」にかかる費用以上の経済的利益を生むことができると考えている。もっとしっかりとした調査をすべきではないか。	30代男性
現状では白山などの方にしかバスが通っていないので少し遠い存在に感じられる。もっと親しみやすいものにするためにも考えてほしい。	20代男性
文京区の名所を回るルートを作ってみては？	20代男性
もともと交通のネットワークが密な都心部なのでこれ以上路線を拡充するのは反対。もし、ルートを増やすのであれば、区境界にこだわらず、また空白地域にこだわらず、単純なルートを頻度高く運行することが重要。区内にこだわって複雑な冗長なルートにすると頻度が落ち、所要時間も長くなるので、結局利用者数は伸びなくて赤字補助額が増えてしまいます。	30代男性

(9) 総合的な評価に関するもの(がんばれ、意義など)

楽しく乗車できます。	80代女性
このアンケートではじめてコミュニティバスについて知りました。家の近くを路線が通っていないので利用しませんが、このコミュニティバス事業は続けていくべきと思います。利用者の代表が参加する協議会の組織化には賛成です。(税金をこれだけ使っている以上、できるだけよいサービスを期待したい)	10代女性
既存の路線バス+地下鉄等で交通に特に不便を感じる地域ではないと思う。この予算をむしろ、外出も出来ない様な重度の介護を必要とする方や、その方を介護する方々の支援に投入した方が良いのではないかと思う。具体的には各家庭への少しずつ毎月の補助というより、大きな介護施設を作り雇用もうみ出す、おおい切った政策をして欲しい。文京区に住んでいれば老後も安心だと感じる人が多くなる様な使い方をして欲しい。人口構成上、子供に予算を使った方が良いのであればそちらでも構わないと思う。	40代女性
これからも地域のためにがんばって続けていただきたいです。よろしく。そのためにはもう少し細かく運行していただければと思いますが!!	80代女性
誰が考えたのか知りませんが、Bーぐるの名前は素晴らしいです。いろいろな意味が込められて、この名前に至ったのはすごいですね。運転手の方はどなたも丁寧で気持ちがいいです。自分は休日しか利用することがなく、休日は心に余裕がある時なので、ゆっくりとしたペースのBーぐるは心地よいです。商店街、大手スーパー、金融機関等の協業、小学校、中学校との交流会(P R)など、地元住民とのコミュニケーション強化が今後の事業継続性につながると考えます。	40代男性
意外に健闘しているのでこのまま走り続けて頂きたいです。	30代男性
満足しています。これからも区民のために新しいアイデアサービス出して下さい。	70代男性
小日向地区に住んでいる人などにはあまり意味の無いサービスかと思います。	10代男性
なかなか利用することができずおりますが、一度乗ってみたいです。義母や娘は白山迄・・・使っている様です。	40代女性
Bーぐるは住民には大変感謝しています。どうぞ何時までも続けてください。	70代女性
我家はこのコミュニティバスBーぐるの路線に近接しているため利用価値はかなりありますので、格別意見等はありません。	80代男性
なくならない様になんげがんばって下さい。	30代女性
現状で満足していますので、特にありません。	70代女性
バスが小型で多少不便さを感じますが、低料金なので仕方がないと思います。都バス、Bーぐるそれぞれの良さがあるので今後も状況に応じて使いわけていきたいです。	30代女性
人それぞれでよく利用する人にとってはとても良いと思う。必要としない人にはどうでも良い。全体的に見たら有った方が良いのかも知れませんが利用客の数が少なければどうかと思います。シルバーパスもあることですし!!	70代女性
良い試みです。がんばって下さい。	60代男性
特に雨の日に利用しています。駅や地下鉄の駅が遠い時、大変便利でありがたいと思います。	40代男性
自宅から便のいい所には走っていませんが、存在は知っておりました。可愛い車体とイラストなので、お休みの日に子供達を連れてのお出かけ(六義園等)に是非利用してみたいと思っております。	30代女性
いつも有難うございます。家族で利用して、「文京区」という自分達の地域を知るツールとして利用しています。	30代男性
やはり不便だと思う。時間がいっぱいあるお年寄りなどにはいいかもしれないけど、私達には使えない。うちの息子たちが一度乗ってみたいと言うように試しに乗った人も多いと思うので、これから利用客が増えるかどうか疑問。	40代女性
区がこのようなバスを提供していただけるのはすごくオシャレだと思います。イヌのイラストもかわいいし、文京区のイメージUPにもつながっているのではないのでしょうか。文京区は史跡も多いので、Bーぐるによって観光客も増えると良いですね。これからも頑張ってください。	20代男性
近くにバス停があるので利用した事はありませんでした。(いつも地下鉄)今度乗ってみます。よくよくルートを見るとかなり便利かも。赤ちゃんを抱っこしているので(出	20代女性

かける時は) 乗りやすいバスだといいですね。	
ほとんどの地域は自転車でカバーしているのでわが家では必要を感じないが、必要としている人はたくさんいると思うのでコミュニティバスは必要だと思っている。	50代男性
都バスが沢山走っているのであまり必要ないと思う。文京区報で、どのくらい、どういふ人々がBーぐるを利用しているのかを知らせてもらいたい。私の見落としかもしれないが、あしからず。自営業をやっている、区役所に行くのに大変不便を感じております。バスの回数も少ないし、Bーぐるもすぐつかえるわけでもないし、地域としてはあまり喜んでおりません。	60代女性
台東区のめぐりんは3ルートあり、なかなか良く出来ていると思う。乗っているだけで街ウォッチングができる。文京区の交通網を調べると便利になっています。だが駒込～お茶の水間は1時間に2本 黒字にはならないと思う。都営三田線、営団丸の内線、営団有楽町線 全部豊島区方向 北区より新宿方面なし	60代女性
がんばっていると思う。	50代女性
車の台数を減らし、なおかつ区民が出掛けるときに便利なコミュニティバスは必要だと思ふ。	40代女性
安くよく利用しています。これからも使用していきたいと思ひます。	30代女性
外出の時はできるだけBーぐるを利用するよう心がけています。文京区はとても坂道が多いので助けられている方はたくさんいらっしゃいます。このようなコミュニティバスはとても必要であると考えており、問13の応援団のような会員の方の組織があればぜひ参加したい。郵送でなくても車内でプレミア付の(寄付金付)の回数券など販売したり、(色を変える)区役所のロビーにBーぐる運行のための箱を置いて寄付をつのつても良いのではないかと思います。他にも必要な所があると思うので・・・。利益を出していくのは大変かもしれませんが、寄付をつのるのは良いと思ひます。ドライバーさんもやさしい方が多いです。これからもがんばって下さい。	40代女性
Bーぐるに乗った人は便利で良いと言っていました。時間ができたら一度ゆっくり乗ってみたいです。	60代男性
他の地域でもコミュニティバスを見るが、赤字のように感じる。文京区はバスの外観がかわいらしく、大きさもちょうどよく、観光にも良い。都バスよりも目立ってよい。	50代女性
大変重宝に利用させていただいています。ますますの発展を希望いたします。	60代女性
GOOD	60代男性
Bーぐるは限られたターゲット(中年以上かな?)を狙い、それが的中しているのではと思つた。今の路線では今後とくに使用することはないと思ふが、今度記念に乗ってみようと思ひました。	20代男性
良く説明を聞いて上手に利用したいと思ひています。	70代女性
シビックセンター(へ行く人)利用者は、便利だと思ひます。	70代男性
必要という意見が多かつたから始めた事業だと思ひます。中途半端に行つては、また、税金の無駄使いとなつてしまふだけです。きちんと継続して欲しいです。特に私たちの地域ではマンションはどんどん増加して人口も多少は増えているはずでしょうが、路線バスの本数はいっこうに増えていません。考えて欲しいです。	50代男性
すばらしい行政サービスだと思ふので、今後も事業を拡充していつて欲しい。	20代男性
消極的事业ではなく、積極的事业が大切だと思ひます。強さをより発展させることで弱さを自然に助かつて行く意。	40代女性
路線バスのみでなく、このような取り組みはとてもよい事だと思ふ。地域バスだからこその路線ルートを考えていただけたら有難いです。この様なアンケートも住民に知ってもらふ為に良いと思ふ。	40代女性
私は一度このバスを利用した事があります。文京区に住んで2年目くらいだったので、いろいろな処に廻り面白いと思ひました。時間の余裕があつて、お散歩気分を利用するのは区の歴史など解り良いと思ひました。が、時間で動く時は使えないと思ひます。旅行者などを案内するには良いと思ひます。	80代女性
利用したことがなかつたので、感じることもなくアンケートにお答えすることが少なく申しわけありませんでした。でも、時々バスに出会うことがあつて、大勢の方のっている様子を見て区民は助かつているのだと思ひます。近いうちに利用させていただきます。	70代女性

私の所はBーぐるの必要性は感じません。	70代女性
コミュニティバスは大変良い路線で有難いことでございます。唯今の私は乗ることも考えておりませんが、日医大に外来で通院の折、お目にかかりました事もありましてとても結構な事と娘と共に楽しく見送りました。その内乗車して楽しみたいと思っております。乱筆にて失礼申し上げます。	90歳以上女性
現在、各区でどんどんコミュニティバスが運営して来ています。そのうち、ソーラーカーで運営、運送出来る様になるとよい。日本の道路はせまいので大型化より小型化にする。	70代女性
私は残念ながら利用した事はありませんが、友人のお話ではとても便利と聞いております。私は64歳で会社員として仕事をしていますが、これから高齢になって利用する事が多いと思います。関心を持っていきたいと思います。	60代女性
利用したことがないので分からないが公共機関を利用しにくい場所の方にとっては有りがたいことではないかと思うのでBーぐるは現状でも良いのではと思う。	70代女性
通院、家族への見舞い等に利用し、とても助かっているというお話をよく耳にします。続けていただきたいと思っております。	50代女性
私自身はあまり使いませんが、安くて気軽に利用できて区民のためになっていると思います。	20代女性

(10) アンケート調査に関するもの

バス停が近くにない人間にアンケートを送ること自体間違っている。乗るチャンスがあるはずがない。	40代女性
アンケートの設問が誘導的な部分がある。	20代男性
まだ一度も利用した事がないのでわからないの答えが多く、アンケートに協力したとは思われません。	50代女性
普段考えたこともない事柄に急にアンケートを求められても困ります。一度しか乗った事がないし、期限も決められているのでために乗車してみることもできない。文京区に関しては自転車や徒歩で用が足せるが、ご老人や身体の不自由な方には必要かもしれないという前提で答えました。	40代女性
コミュニティバスは全然知りませんし、利用したこともありませんのでアンケートは出来ません。	
コミュニティバスを見かけるのはシビックセンター前で3人から5人位乗っていますがもう少し乗車率をあげれば大体が解決すると思いますが・・・。区報でももう少しピーアールした方がよいのでは？	70代女性
自分の住んでいる所はバスは全然関係ないのでどの様に答えてよいのかわかりません。	60代女性
補助金の限度額がいくらが妥当とかは、1台1周するのにいくらかかって、1日に何台走っているかもわからないのにそんな事がわかるわけないと思います。もっと数字で表してアンケートをするのだったらまだわかりますが。	30代女性
アンケートの対象者としても存在すら知らなかったのであまり参考にならなかったのので申し訳ないです。	50代女性
転入したばかりなので、バスルートの決め方など、全てわからないが、区民の要望は定期的に調査する必要があると思う。	50代女性
このアンケートは無作為に抽出されたとの事ですが、私は一度も利用した事がなく、また運行場所からは遠いためアンケート自体が無意味に思われます。実際利用されている方に既にアンケートをとられているのであればその情報も展開頂きたかったです。アンケートの途中で実績額や限度額に関する項目がございました。この意図が分かりませんが、このアンケート集計結果をもって今後の施策をされるのであればもう一度考え直していただきたいと思います。	20代女性
アンケートは記名式にして、謝礼を出した方が良いと思います。	40代男性
問8からの資料が入っておりませんでした。(説明資料1～5までが2枚ありました。)	60代女性
このアンケートについてなのですが、今回の資料では、区の全体に対して何人なのか、いくらなのか、割合が全くわかりません。妥当かと言われても、これでは判断できな	30代女性

<p>いので、回答に大変困りました。「効果」についても、外出機会が増えたからといって、経済効果につながるとは言えないのでは（言い切れない）ないでしょうか。移動時間の短縮効果が4割といっても、利用者へのアンケートなので、そうなってしかるべきだと思います。便利だと思える人が利用しているわけなので、資料の内容に疑問を感じますし、ミスリードされているような印象ももちました。今後については、交通手段のないようなところをフォローすること、現状のルートで民間バスと重複する部分を整理すること、かと思えます。必要なところに、ムダのない事業をと思いますが、ここまで書いて、そもそもコミュニティバスが何をねらいとしているのか、足のないところのフォローバスなのか、とにかく安価な交通手段を広げていくことなのか、よくわからなくなってきました。このアンケートの結果が公表されることを強く希望します。</p>	
<p>資料が入っていません。</p>	20代男性
<p>《アンケートについての意見》 説明資料を参考にして答えるようにとありましたが、その肝心の資料が、とても見にくく、又、分かりにくいものです。例えば の累計グラフは、右上がりになるのは当たり前ですが、まるで利用者が月毎に増加している印象をあてていますし、 のサービスエリアの拡大図も見にくいです。 の当初見込の数字も収支がありません。アンケートに時間をさいて協力しようとする人に対して、もっとしっかりした参考資料を作成するのが当然だと思いますが・・・。</p>	40代女性

(11) その他、感想など

<p>利用したことがないので(乗る機会がない)あまり参考にならないのかも知れません。チャンスがあれば利用してみたいと思います。</p>	50代男性
<p>利用したことがないのですべて分からないの回答でした。</p>	70代女性
<p>Bーぐるも良いと思いますが、他のコースで行くのも可能なので、出来れば都バスの値段を150円にしてほしい。</p>	70代女性
<p>ごめんなさい ほとんど乗った事がないものだから。</p>	60代女性
<p>今まで一度も利用していませんので、何も意見はございません。</p>	80代女性
<p>申し訳ありませんが、利用していません。現在茗荷谷から区役所は健康の為、天気によければ歩いています。都バスは乗りません。</p>	80代男性
<p>昼頃と夕方頃シビック前で乗車した人を見かけたけど、3回程</p>	60代女性
<p>もう少し時間がほしいと思います。まだ始めたばかりです。</p>	60代女性
<p>個人的には現在は北区のコミュニティバスを利用する事が多いです。</p>	70代女性
<p>現在の職場通勤と生活においてBーぐるに乗る必要がないので考えた事がなく、特別意見がなく申し訳ございません。</p>	30代女性
<p>25年以上住んでいながら申し訳ありませんが、地域の活動に参加していなかったので適切な答えになっていないと思います。リタイヤ後で、当該活動の様な内容を知った後に判断させていただきます。</p>	60代男性
<p>Bーぐるを知らなかったし、利用する事も少ないと思うので分からないと回答するしかありません。</p>	50代女性
<p>大変遅くなり申し訳ありません。今は乗る必要がまったくないので。</p>	60代女性
<p>コミュニティバスも必要だと思うが、千駄木駅にエレベーターもしくはエスカレーターの設置、駅前の放置自転車の処理などももっと力を入れてほしい。とくに千代田線のエレベーター、エスカレーター設置には区の補助金も使って早急に対応してもらいたいと思う。</p>	30代男性

3. コミュニティバスBーぐる利用者アンケート（説明資料と調査票）

コミュニティバスBーぐるについて（説明資料）

1 どこを走っているの？

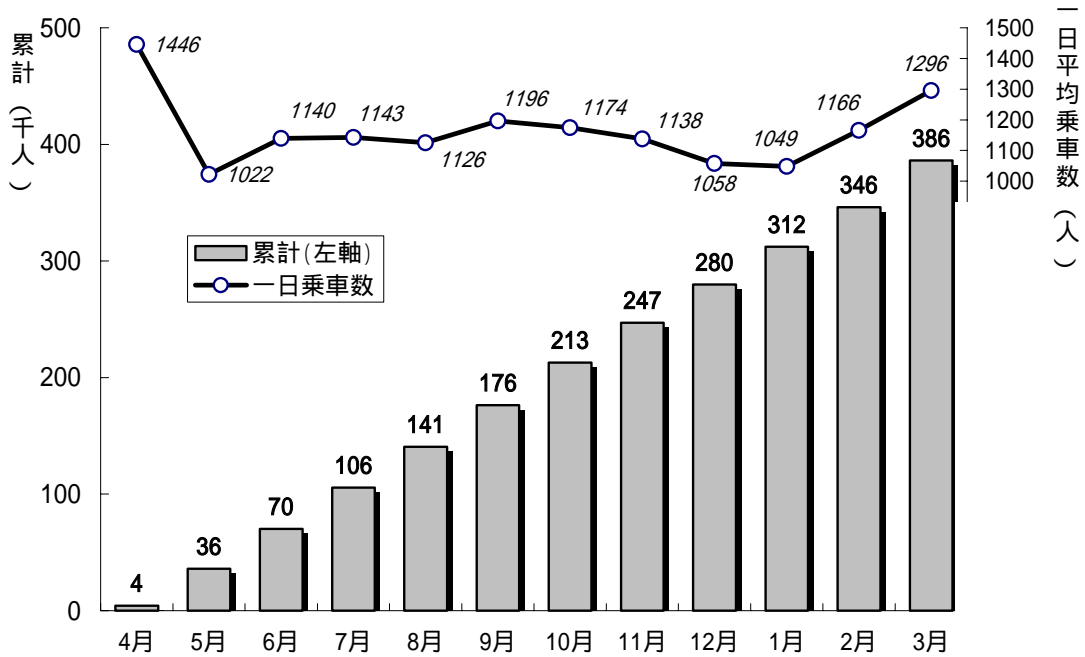
- 文京シビックセンターを出発し文京シビックセンターに戻ってくる、片方向一部循環型で運行しています。（一周11.2km、所要65分、ルート図参照）
- 文京シビックセンターを毎時00分、20分、40分に出発する20分間隔で運行しています。
- 利用料金は大人・子ども共通で100円。各種乗車券には、回数券、一日券、定期券があります。
- 以下の各種乗車券を購入すると、特典・サービスを受けることができます。

区分	料金	特典・サービス
回数券（11回分）	1,000円	<ul style="list-style-type: none"> ○ 飲食店など（20店）で割引やワンドリンクサービスなどの提供（以下は一日券のみ） ○ 小石川後楽園、六義園、旧安田楠雄邸の入園（館）料が2割引 ○ 東京ドームシティの利用料金が200円引 ○ 使い終わった一日乗車券を集めてBーぐる特製グッズと交換
一日券（1日乗り放題）	300円	
定期券（1ヶ月、無記名式）	3,000円	



2 利用状況はどのようなの？

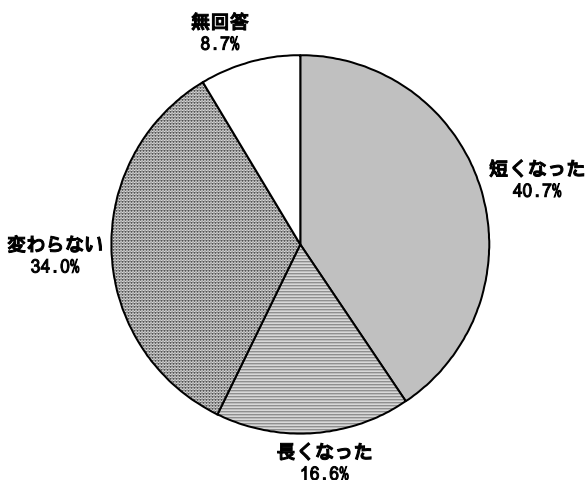
平成 19 年 4 月 26 日の運行開始以来、平成 19 年度は約 38 万 6 千人（一日あたり 1,140 人）の利用がありました。開始直後の無料運行 2 日を除いた営業運行日数 339 日



3 どのような効果があったの？

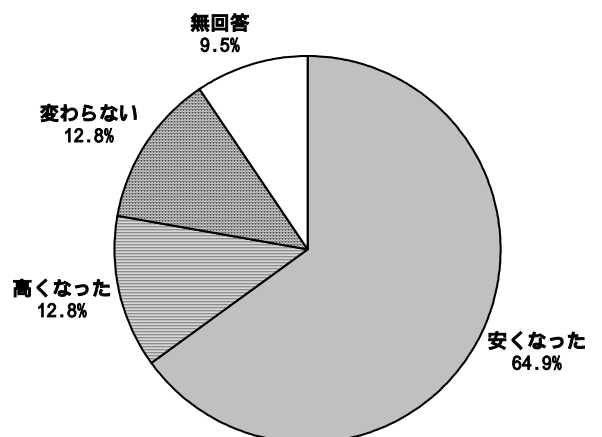
Bーぐるができたことにより、「移動時間の短縮」や「移動費用の縮減」といった利用者への直接的な効果のほかに、新たに「外出機会が増える」ことによる経済的な効果や「公共交通不便地域の解消」など、多方面にわたる効果があることが利用者アンケートの結果からわかってきました。

【移動時間の短縮効果】(回答数=797)



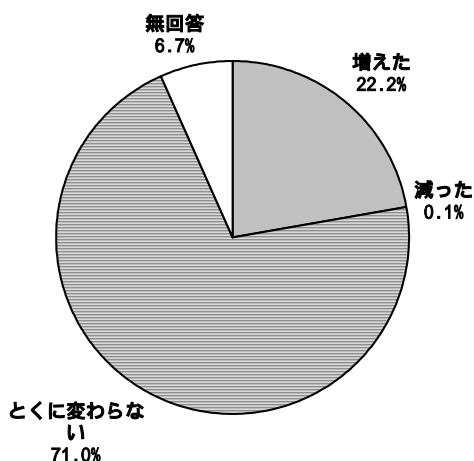
利用者の約 4 割が Bーぐるによって移動時間が短くなったと回答、短縮時間の平均は 4.1 分でした。

【移動費用の縮減効果】(回答数=797)

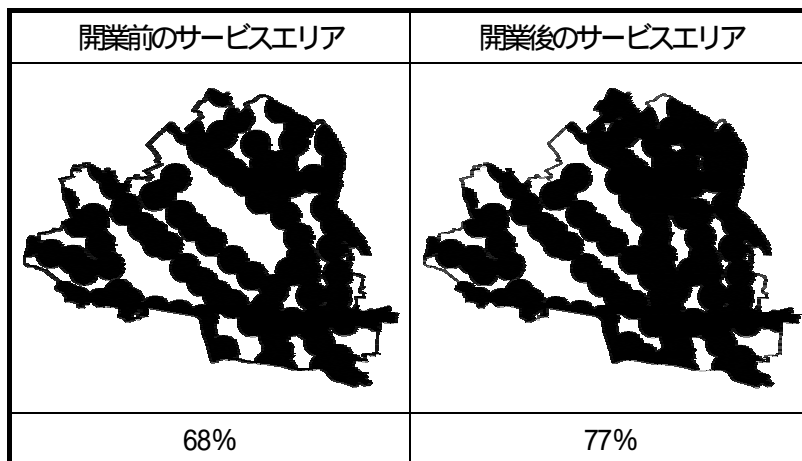


利用者の約 3 人に 2 人が Bーぐるによって移動費用が少なくなったと回答、減少額の平均は 175 円でした。

【外出機会の増加】(回答数=797)



【公共交通不便地域の解消】



バス停・駅から半径200m以内を公共交通のサービスエリアと定義

B-ぐるの運行開始によって約2割の人が「外出機会が増えた」と回答しています。

区内の公共交通のサービスエリアが、B-ぐる開業前の68%から開業後は77%に拡大しました。

(資料：コミュニティバス利用者意向調査、平成20年3月)

4 区はどのような負担をしているの？

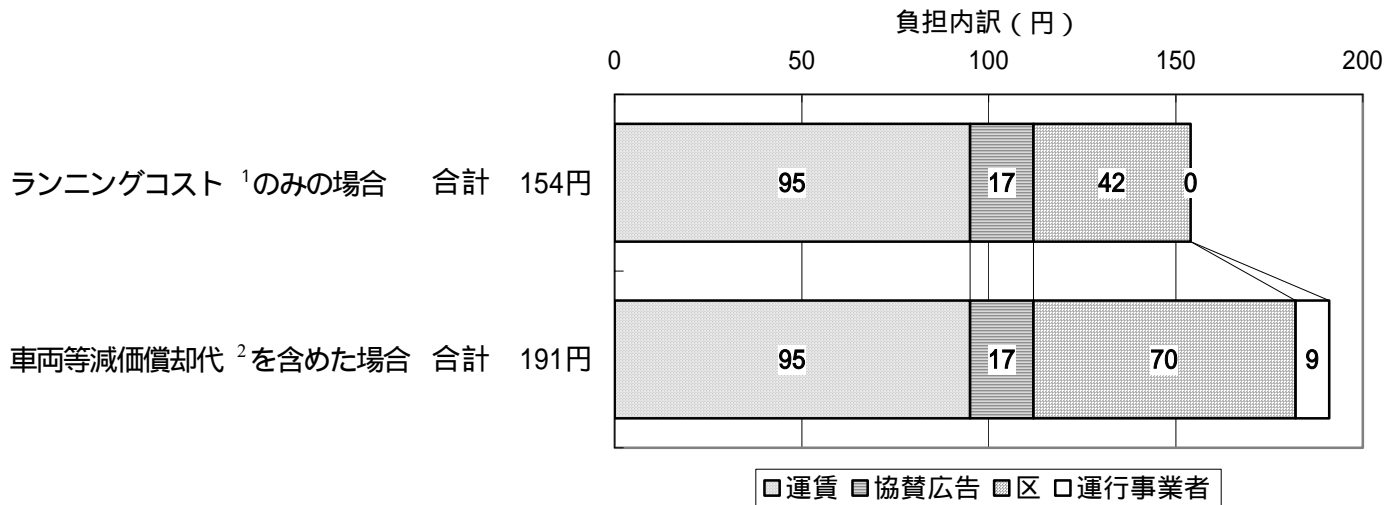
コミュニティバスの運行にかかる費用のうち、運賃収入等で不足した分は補助金で賄っています。当初の補助金の上限額は3,000万円でしたが、平成19年度の実績では約1,600万円でした。運行経費に対する補助金の割合は約27%でした。

	当初見込	19年度実績	備考
利用者数	21万人	38万6千人	一日あたり1,140人
事業経費	5,700万円	5,960万円	19年度経費6,400万円のうち341/366日分
営業収入	2,110万円	4,340万円	運賃収入+企業協賛金+広告媒体料
補助金額	3,000万円	1,620万円	不足金額として区が補てん(実質補助率27%)

このほか、18年度にバス車両購入の補助金として区が5,340万円、初期投資及び準備経費としてバス事業者が1,700万円の支出をしています。

【参考】バス利用者一人当たりの必要経費と負担内訳

Bーぐるの運賃は、100円（消費税を含む）ですが、運行経費は利用者一人当たり154円、車両等の減価償却代を含めた場合は191円かかっています。



- 1 運行を維持していくために必要な費用
- 2 車両の取得費から残存価格を差し引いた部分を、耐用年数により各期間に必要な経費として配分した費用

5 文京区のコミュニティバスの運営方式は？

コミュニティバスは公共交通を必要とする地域に対し、既存の路線バスを補完する交通として運行するもので、行政関与の仕方によって、以下の運営方式に大別でき、それぞれにメリットとデメリットがあります。

このうち、文京区では「運行支援」による運営方式を選択しています。このため、補助金として一定額の税金を投入しています。

	運行委託	運行支援	自主運行
行政関与	行政がバス事業者に運行を委託する方式	行政がバス事業者の運行を支援する方式	行政は直接関与せず、バス事業者の運行に委ねる方式
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 区がサービス内容（路線・運賃・ダイヤ）を設定できる 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 区がバス事業者とサービス内容を協議して決定できる 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 区は運行経費を負担しないですむ
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 区が運行経費の不足分を全額負担しなければならない 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 区が運行経費を一定額負担しなければならない ➢ 区の提案が100%反映できない 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 既存バスと同料金、既存バス路線と重なることが多い ➢ 赤字の場合は、バス事業者が撤退するおそれがある

【今後の課題】

また現在は、サービス内容を協議する場に利用者（区民）の代表が参加していませんが、今後はBーぐる沿線区民の応援団的な性格を持つ（仮称）沿線協議会の組織化が期待されます。

別紙

アンケート用紙

問1 最初に、あなたの年齢、性別、職業、お住まいをお聞きします。(それぞれは1つ)

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代 9 90歳以上

性別 1 男性 2 女性

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

お住まい 文京区 丁目

Bーぐるの利用状況についてお聞きします。

問2 あなたは、文京区でコミュニティバスBーぐるを運行していることを知っていますか。(は1つ)

1 よく知っている 2 おおよそのルートを知っている 3 名前を知っている程度
4 知らない 5 その他()

問3 あなたは、Bーぐるをどれくらい利用していますか。(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5へ

【問3で「1」~「5」と回答した方に】

問4 ふだんBーぐるをどのように利用しているかをお聞きします。

自宅からBーぐるのバス停までの所要時間は徒歩でどれくらいですか。

1 3分未満 2 3~5分 3 6~8分 4 9~10分 5 10分以上

よく利用している乗車区間を「ゆき」と「かえり」それぞれ記入してください。

ゆき

乗車バス停名

ゆきは利用しない場合にレ印

降車バス停名

かえり

乗車バス停名

かえりは利用しない場合にレ印

降車バス停名

平日と休日のどちらに利用することが多いですか。(は1つ)

1 平日のみ 2 おもに平日 3 同じくらい 4 おもに休日 5 休日のみ
6 その他()

Bーぐるを利用するのはどのような理由からですか。(は3つまで)

- | | |
|-------------------|-----------------------|
| 1 バス停が近くにあるから | 2 行きたい方向にBーぐるが走っているから |
| 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 乗り降りが楽だから |
| 7 運賃が安いから | 8 バスが好きだから |
| 9 乗り換えに便利だから | 10 その他() |

以下にあげる各種乗車券を利用したことがありますか。利用したことがない場合、その理由を下からそれぞれ1つだけ選んで番号をご記入ください。

回数券	1 利用したことがある	2 利用したことがない 理由 ()
一日券	1 利用したことがある	2 利用したことがない 理由 ()
定期券	1 利用したことがある	2 利用したことがない 理由 ()

(利用したことがない理由)

1 あることを知らなかったから	2 どこで販売しているか知らないから
3 わざわざ買いに行くのがめんどうだから	4 買っても元がとれないと思うから
5 その他	

回数券、一日券、定期券を利用すると、沿線施設の割引や飲食店でのサービスなどの特典があることを知っていますか。(は1つ)

- | | |
|---------|--------|
| 1 知っている | 2 知らない |
|---------|--------|

【問3で「6」～「7」と回答した方に】

問5 ふだんBーぐるを利用しないのは、どのような理由からですか。(は3つまで)

- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1 近くを走っていないから | 2 バス停が近くにないから |
| 3 行きたい方向にBーぐるが走っていないから | 4 バスの本数が少ないから |
| 5 バスがよく遅れるから | 6 利用したい時間帯に走っていないから |
| 7 運賃が高いから | 8 時間がかかるから |
| 9 車内が狭いから | 10 乗り換えに不便だから |
| 11 あまり外出をしないから | 12 その他() |

【ここからは、全員にお聞きします】

問6 現在のBーぐるの運行で改善した方がよいと思うことはありますか。(は3つまで)

- | | | |
|---------------|------------------|-------------|
| 1 運転間隔 | 2 始発の時間 | 3 最終の時間 |
| 4 時刻表通りの運行 | 5 シビックセンターでの乗り換え | 6 白山下での乗り継ぎ |
| 7 片方向を両方向で運行 | 8 乗務員の対応 | 9 バス車両、車内環境 |
| 10 バス停(周辺)の環境 | 11 運賃 | 12 割引制度 |
| 13 その他() | | 14 とくになし |

問7 総合的にみて、あなたはBーぐるにどの程度満足していますか。(は1つ)

- | | | | | |
|----------|--------|--------|------|-----------|
| 1 満足 | 2 やや満足 | 3 やや不満 | 4 不満 | 5 何ともいえない |
| 6 その他() | | | | |

【ここからは資料をお読みになり、全員に回答をお願いします】

文京区のコミュニティバス（Bーぐる）についてお聞きします。

問8 Bーぐるに対する補助金は税金で負担しています。あなたはこのような税金の使い方をどのように考えますか。（は1つ）

- 1 交通の不便な地域の区民の足を確保するために必要なことだと思う
- 2 特定の地域に投入することは不公平になるので賛成できない
- 3 わからない
- 4 その他（ ）

問9 Bーぐるに対する補助金の実績額（平成19年度1,620万円）をあなたはどのように評価しますか。（は1つ）

- 1 妥当である
- 2 多すぎる
- 3 少なすぎる
- 4 何ともいえない
- 5 その他（ ）

問10 Bーぐるに対する補助金の限度額（現行3,000万円）は、いくらが妥当だとお考えですか。（は1つ）

- 1 補助金は必要ない
- 2 300万円未満
- 3 300～600万円未満
- 4 600～900万円未満
- 5 900～1,200万円未満
- 6 1,200～1,500万円未満
- 7 1,500～1,800万円未満
- 8 1,800～2,100万円未満
- 9 2,100～2,400万円未満
- 10 2,400～2,700万円未満
- 11 2,700～3,000万円未満
- 12 3,000万円以上
- 13 わからない

問11 今後、沿線住民の代表・地元企業・バス事業者をメンバーとした、Bーぐるのサービスに関する協議や運営支援を主な活動とする協議体が必要だとお考えですか。（は1つ）

- 1 必要である
- 2 とくに必要ない
- 3 何ともいえない
- 4 その他（ ）

これからのコミュニティバス事業のあり方についてお聞きします。

問12 コミュニティバス事業の「公益性」を保ちつつ「経済性」を向上させるには、区民や地元企業がバックアップしていく取り組みも必要と考えられます。こうしたコミュニティバスの運営にあなたは協力したいと思いますか。

（は1つ）

- 1 協力したいと思う
- 2 協力したいとは思わない
- 3 わからない

【問12で「1 協力したいと思う」と回答した方に】

問12の副問 それはどのような内容ですか。（はいくつでも）

- 1 コミュニティバスを積極的に利用することで協力したい
- 2 コミュニティバスの普及に協力したい（知人への紹介など）
- 3 ボランティア活動に協力したい（バス停周辺の清掃、イベントスタッフなど）
- 4 運営に対する寄付などの制度があれば、協力したい
- 5 バス事業者との協議や運営に対する支援を主な活動とする組織があれば、参加したい
- 6 その他（ ）

問13 Bーぐるを応援する組織の会員に対し、「回数券1冊(11回分)+Bーぐるマップ最新版+記念乗車券1枚」を郵送という内容であれば、あなたは年会費がいくらまでであれば参加してもよいと思いますか。(は1つ)

- 1 参加したいとは思わない 2 1,000円 3 1,500円 4 2,000円
5 2,500円 6 3,000円 7 それ以上(円)

問14 文京区のこれからのコミュニティバス事業について、あなたはどのようにお考えですか。(は1つ)

- 1 現状の程度でよい 2 もっと拡充した方がよい
3 もっと縮小した方がよい 4 わからない
5 その他()

問15 新しい路線についてお聞きします。新しいコミュニティバスに対しても区が現状程度の支援をするとした場合、区内に新たなコミュニティバスの路線が必要だとお考えですか。(は1つ)

- 1 必要だと思う
2 必要ないと思う
3 わからない
4 その他()

【問15で「1 必要だと思う」と回答した方に】

問15の副問 具体的な地域名やルートがあれば、ご記入ください。

最後に、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。

ご記入いただいたアンケート用紙は返信用の封筒に入れ、11月10日までに投函してください。

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21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 さんぽみち総合研究所株式会社