

【補足内容】蒲郡の将来的な公共交通のあり方に対する属性別意見

1. 公共交通に対して不便を感じている人の意見の把握
（免許を保有せず、公共交通での移動に不便を感じている人の意見の抜粋）
2. バスを利用している人の意見の把握
3. 80歳以上の人々の意見の把握

【結果概要】

1. 地域分布状況
 - ・「公共交通に対して不便を感じている人」は「大塚校区」に多くみられる。
 - ・「バスを利用している人」は、「西浦校区」、「形原校区」に多くみられる。
 - ・「80歳以上の人」の割合は6.9%（2360人のうち163人）。「大塚校区」の割合が最も高い。
2. 税金を投入して優先して維持すべきもの
 - ・「全体」および「バスを利用する人」は、「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」が最も高い。
 - ・「公共交通に対して不便を感じている人」と「80歳以上の人」は、「病院に通院できるようにするため」が最も高い。
3. 今後の公共交通は誰がどのように維持すべきか
 - ・「全体」では「民間が維持できない部分は、「市」が代わりに、公共交通事業を行うべき（コミュニティバスや予約型タクシーなどの運行、タクシーチケットの配布などで対応）」が最も高く、「公共交通に対して不便を感じている人」、「バスを利用する人」、「80歳以上の人」のいずれも、ほぼ同様の結果となった。
4. 路線ごとに投入する税金の額の違い
 - ・全体では、「収支率の悪い（税金投入額の高い）路線は、予約制にして利用者がいない時は走らないようにするなど、コストを削減できる別の方法に変えるべき」が最も高い。
 - ・一方、「公共交通に対して不便を感じている人」、「バスを利用する人」、「80歳以上の人」の意見はいずれも、「駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考へて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などせず、現状のまま維持すべき」が最も高く、「全体」との相違が見られる。
5. 鉄道や路線バスを維持するための年間1億1,400万円の税金投入について
 - ・「全体」では、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせると58.8%で半数以上を占めている。
 - ・同様に、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせた値を比較すると、「公共交通に対して不便を感じている人」は41.0%、「バスを利用する人」は41.8%、「80歳以上の人」は41.1%を示し、いずれも「全体」より低い値を示し、税金投入を多いと感じる人は「全体」より少ない傾向にある。
6. 路線バスを維持するための年間約3,500万円の税金投入について
 - ・「全体」では、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせると50.0%で半数を占めている。
 - ・同様に、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせた値を比較すると、「公共交通に対して不便を感じている人」は46.4%、「バスを利用する人」は32.6%、「80歳以上の人」は34.3%を示し、いずれも「全体」より低い値を示し、税金投入を多いと感じる人は「全体」より少ない傾向にある。
7. 今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準のあり方について

- ・「全体」および「公共交通に対して不便を感じている人」は、いずれも「わからない」に次いで「税金投入を抑制するために、現在行われている民間のサービス内容を絞り込み、代わりに住民がボランティアで運転手になり困っている人を送迎するなど、別の方法で対応する」が高い。
- ・一方、「バスを利用する人」、「80歳以上の人」は、「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」が最も高い。

8 . 交通空白地に講じるべき対策について

- ・「全体」では「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、それ以外の地域に比べて手厚く配布すればよい」が最も高い。
- ・「公共交通に対して不便を感じている人」および「80歳以上の人」は、「地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を送迎する仕組みを導入すればよい」が最も高く、「バスを利用する人」は、「民間バス事業者と協議・連携し、(一定の補助金を出しても)交通空白地域をなくすよう路線をつくる」が最も高い。

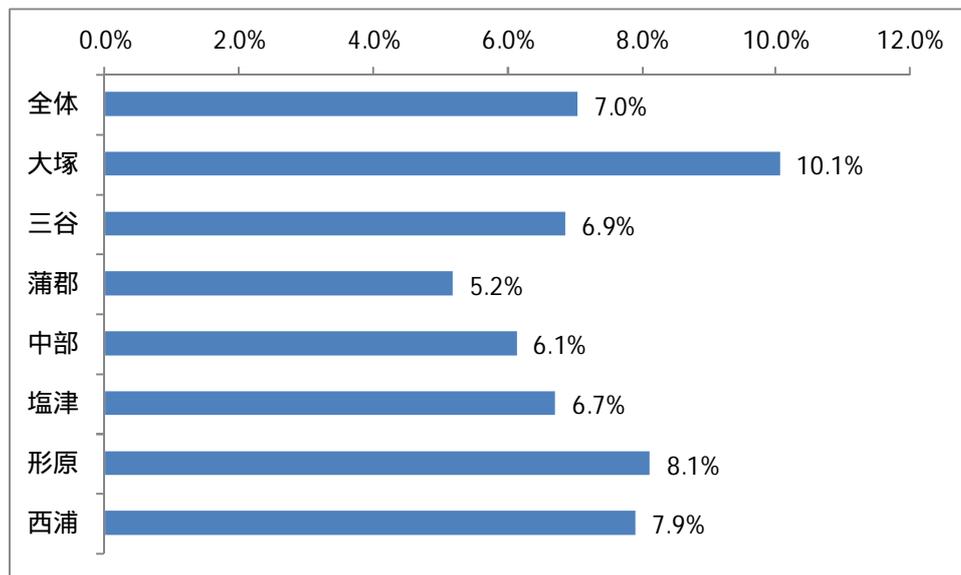
1. 公共交通に対して不便を感じている人の意見の把握

抽出条件	・「免許を保有していない(問1)」かつ「日常の公共交通での移動に不便を感じている(問3-1)」
サンプル数	166

(1) 地域分布状況

免許を保有しておらず、日常の交通での移動に不便を感じている人の割合は、全体では7.0% (2360人のうち166人)であり、居住地別では大塚校区が最も高く10.1%を示し、形原校区が8.1%、西浦校区が7.9%で続く。最も低いのは蒲郡校区で5.2%を示している。

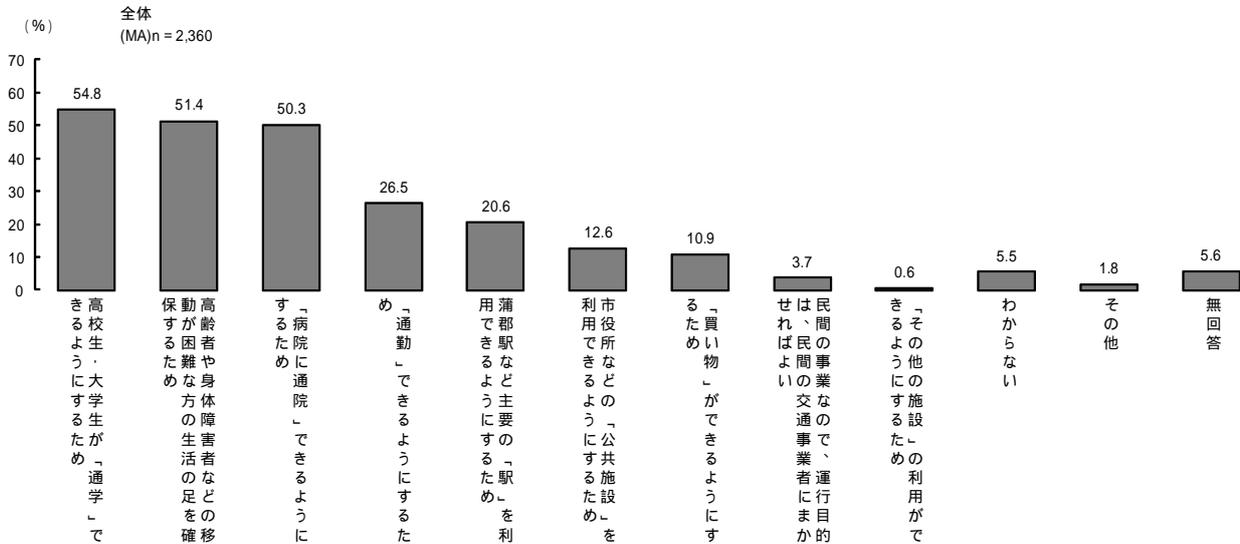
図表1-1 地域分布状況



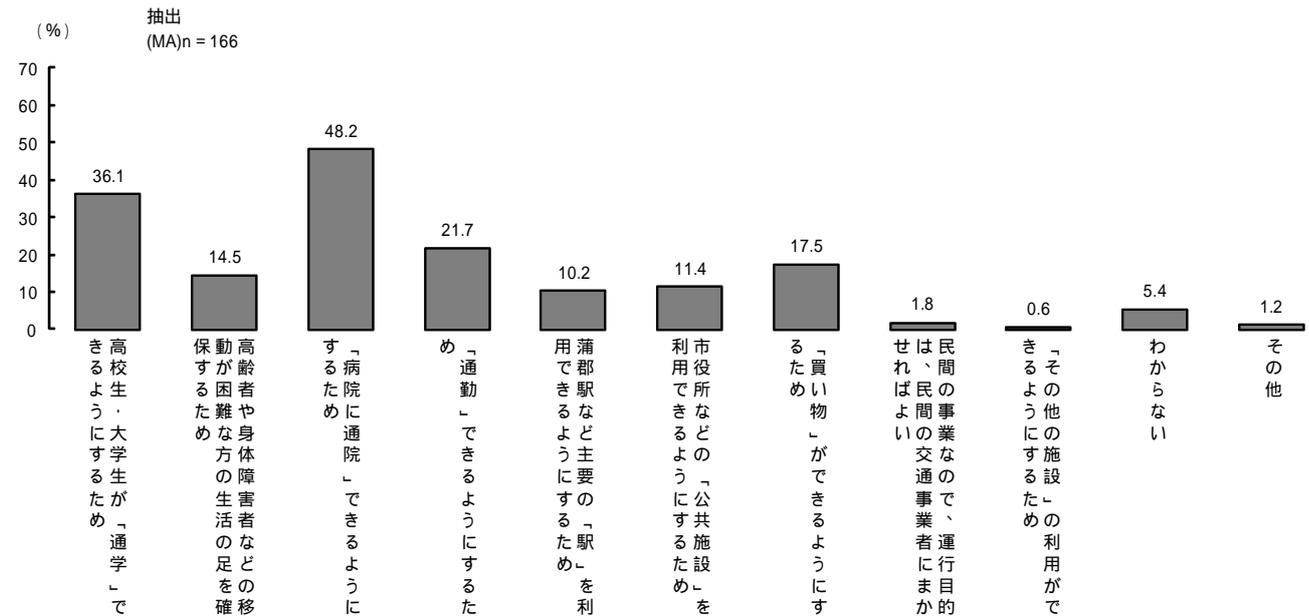
(2) 税金を投入して優先して維持すべきもの(問6-1)

全体では「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」が最も高く 54.8%を示している。
 一方、公共交通に対して不便を感じている人の意見を抽出すると、「病院に通院できるようにするため」が最も高く、48.2%を示し、通院ニーズが高いことがわかる。

図表 1 - 2 - 1 税金を投入して維持すべきもの(全体)



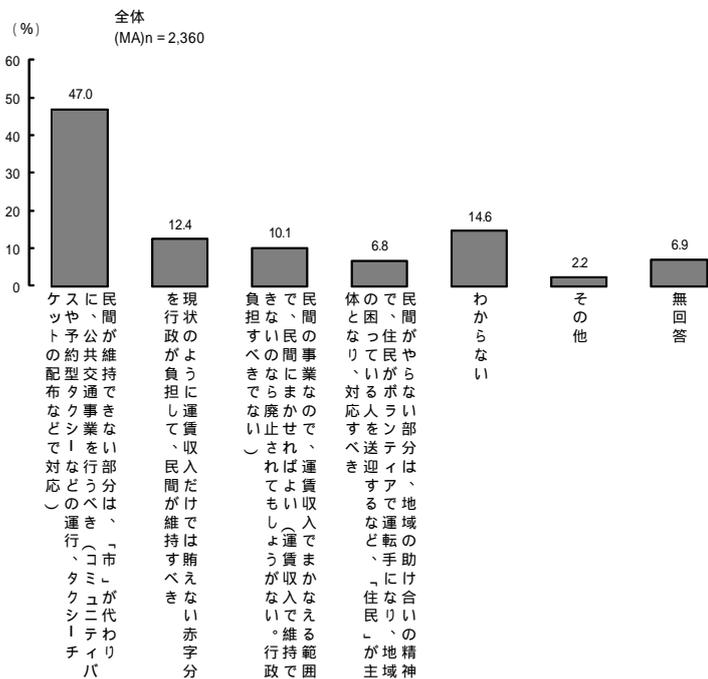
図表 1 - 2 - 2 税金を投入して維持すべきもの(抽出)



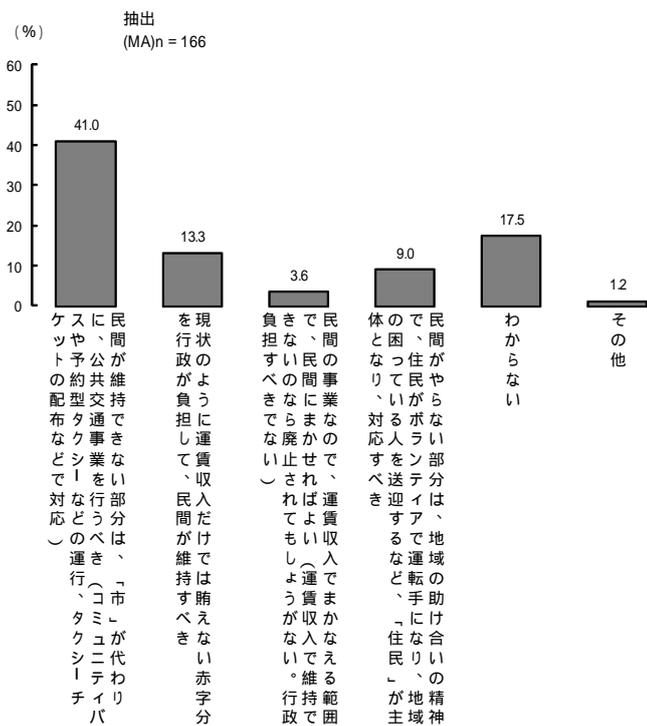
(3) 今後の公共交通は、誰がどのように維持すべきか(問6-2)

全体では「民間が維持できない部分は、「市」が代わりに、公共交通事業を行うべき(コミュニティバスや予約型タクシーなどの運行、タクシーチケットの配布などで対応)」が最も高く47.0%を示している。
公共交通に対して不便を感じている人の意見を抽出した場合も、ほぼ同様の結果となった。

図表1-3-1 誰が維持すべきかについて(全体)



図表1-3-2 誰が維持すべきかについて(抽出)

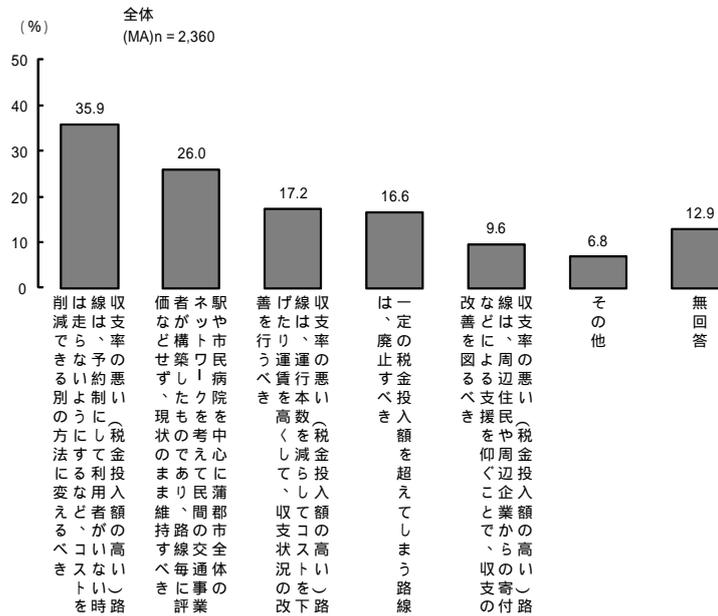


(4) 路線ごとに投入する税金の額の違いについて (問6-3)

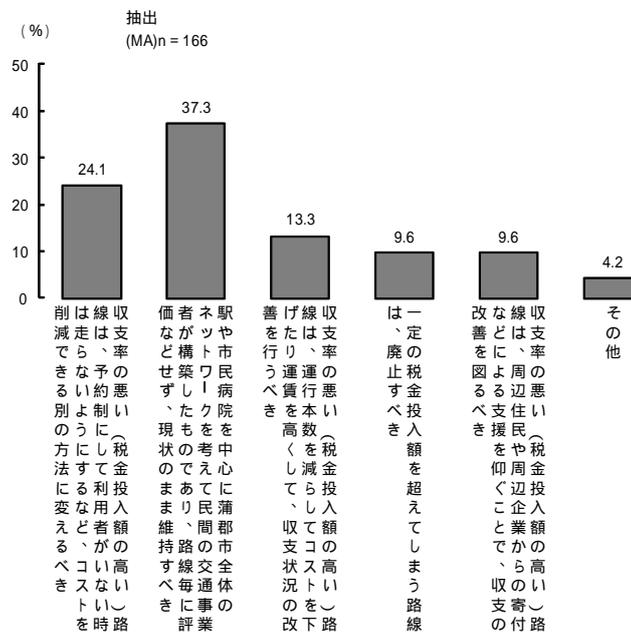
全体では、「収支率の悪い(税金投入額の高い)路線は、予約制にして利用者がいない時は走らないようにするなど、コストを削減できる別の方法に変えるべき」が最も高く 35.9%を示している。

一方、公共交通に対して不便を感じている人の意見を抽出すると、「駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などせず、現状のまま維持すべき」が最も高く、37.3%を示しており、全体意見に比べ、現状維持への要望が強いことが示されている。

図表 1 - 4 - 1 路線ごとの税金額の違いについて (全体)



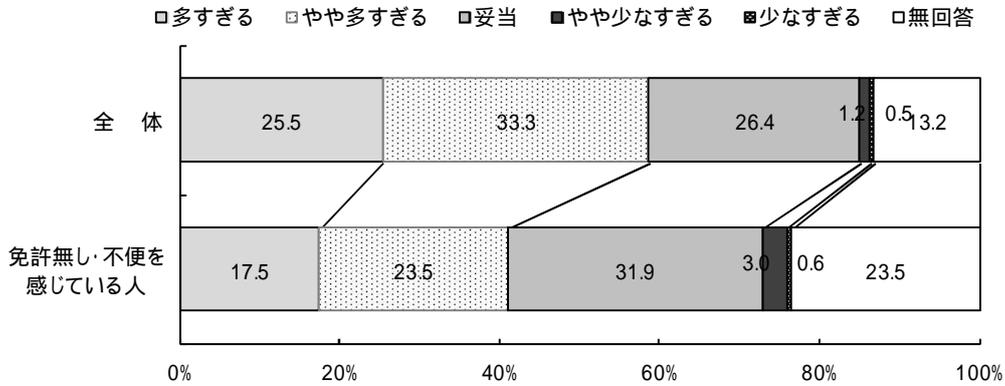
図表 1 - 4 - 2 路線ごとの税金額の違いについて (抽出)



(5) 鉄道や路線バスを維持するための年間約 1 億 1,400 万円の税金投入について (問 6 - 4)

全体では、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせると 58.8%で半数以上を占めている。
 一方、公共交通に対して不便を感じている人の意見を抽出すると、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせた値は 41.0%を示し、全体より低い。

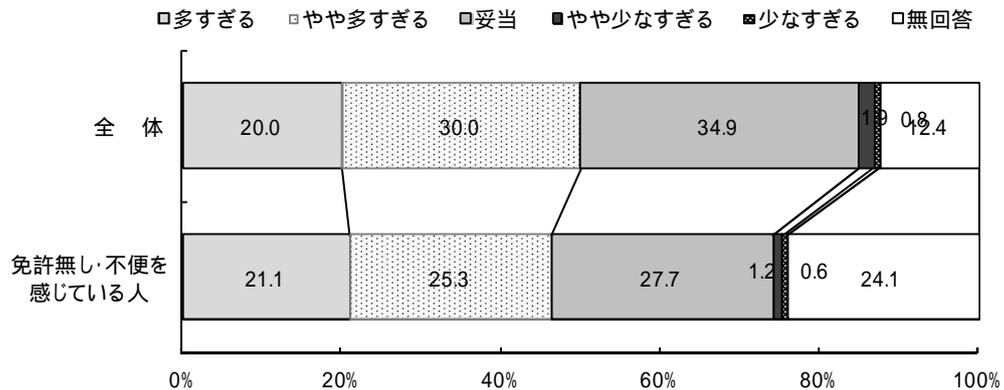
図表 1 - 5 鉄道や路線バスへの税金投入について



(6) 路線バスを維持するための年間約 3,500 万円の税金投入について (問 6 - 5)

全体では、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせると 50.0%で半数を占めている。
 公共交通に対して不便を感じている人の意見を抽出すると、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせた値は 46.4%を示し、全体より低い。

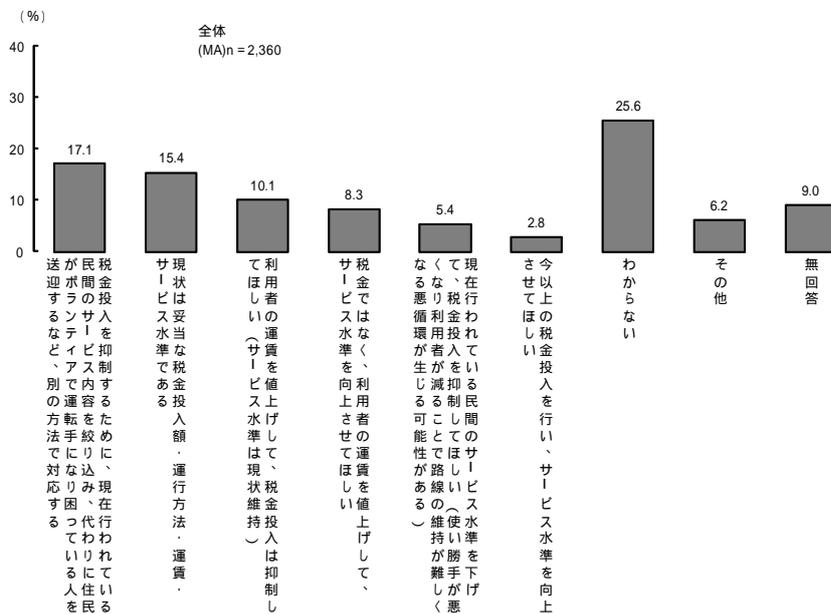
図表 1 - 6 路線バスへの税金投入について



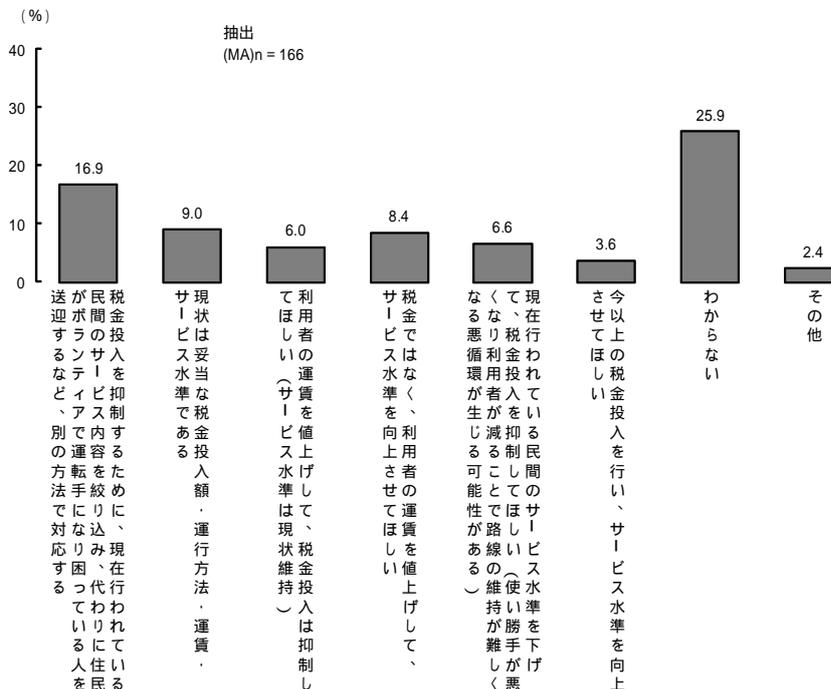
(7) 今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準のあり方について(問6-6)

全体および公共交通に対して不便を感じている人の意見はいずれも同様の傾向が見られ、「わからない」、「税金投入を抑制するために、現在行われている民間のサービス内容を絞り込み、代わりに住民がボランティアで運転手になり困っている人を送迎するなど、別の方法で対応する」、「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」の順で示されている。

図表1-7-1 税金投入と今後の公共交通サービス水準のあり方について(全体)



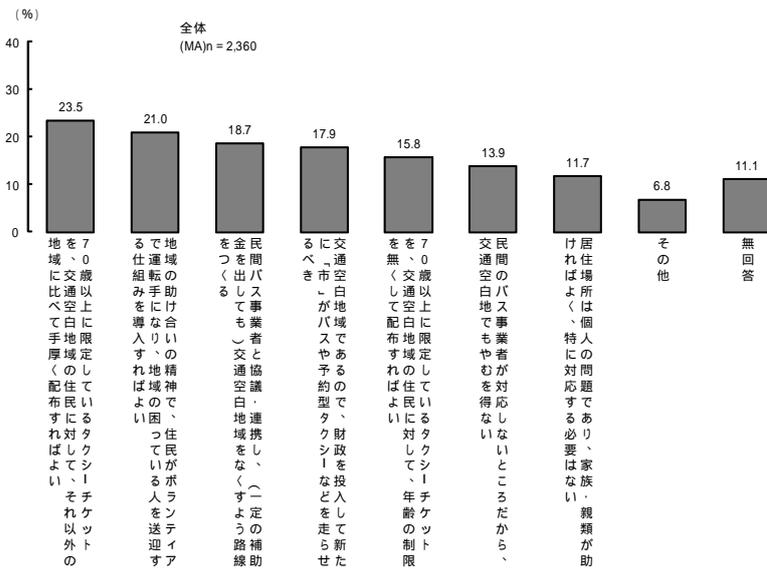
図表1-7-2 税金投入と今後の公共交通サービス水準のあり方について(抽出)



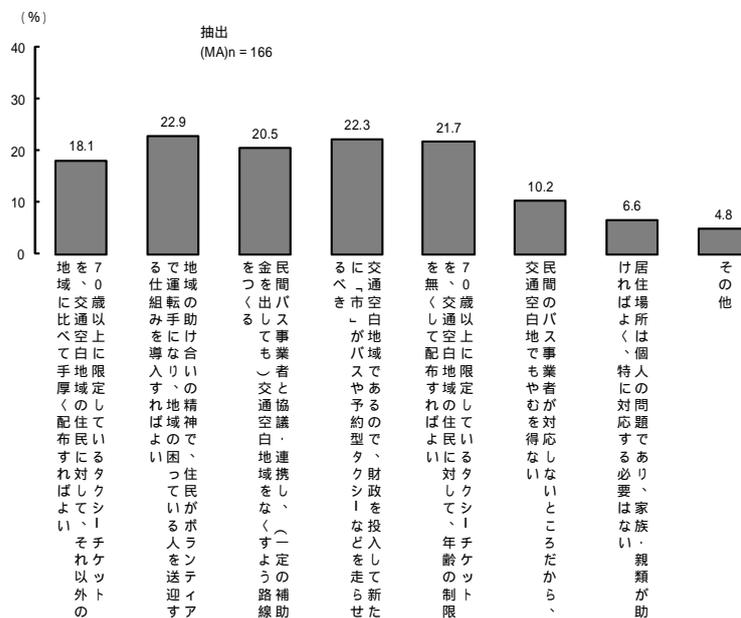
(8) 交通空白地に講じるべき対策 (問 6 - 7)

全体では「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、それ以外の地域に比べて手厚く配布すればよい」が最も高く23.5%を示している。
 一方、公共交通に対して不便を感じている人の意見を抽出すると、「地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を送迎する仕組みを導入すればよい」が最も高く22.9%、次いで「交通空白地であるので、財政を投入して新たに市がバスや予約型タクシーなどを走らせるべき」が22.3%、「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して年齢の制限を無くして配布すればよい」が21.7%と続き、ボランティア輸送および予約型タクシー、交通空白地への年齢制限を無くしたタクシーチケットの配布などの割合が高い傾向にある。

図表 1 - 8 - 1 交通空白地に講じるべき対策 (全体)



図表 1 - 8 - 2 交通空白地に講じるべき対策 (抽出)



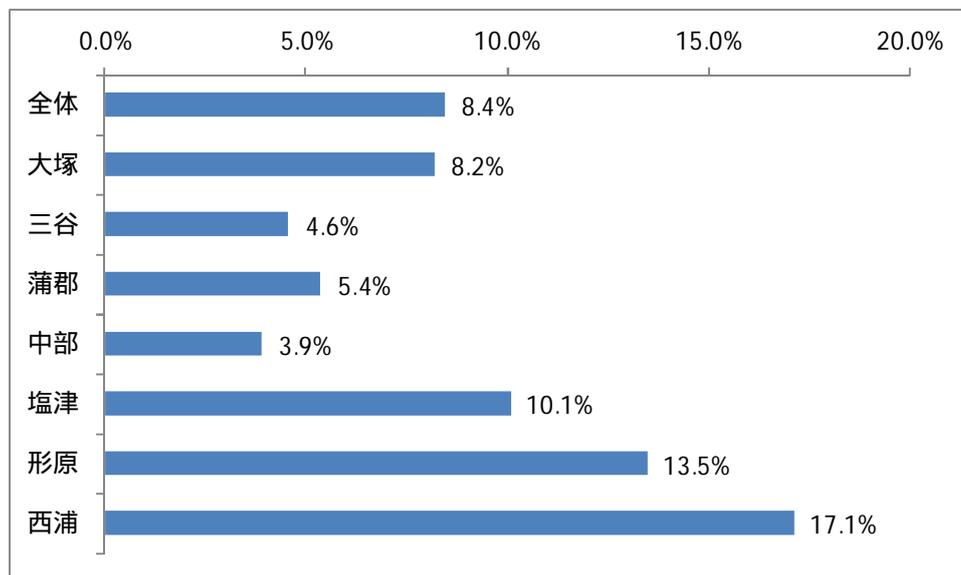
2. バスを利用している人の意見の把握

抽出条件	・バスを利用する人(問4において「週に3日以上」、「週に1~2日」、「1ヶ月に数日」、「年に数日」を選択した人)
サンプル数	199

(2) 地域分布状況

バスを利用する人の割合は、全体では 8.4% (2360 人のうち 199 人) であり、居住地別では西浦校区が最も高く 17.1% を示し、形原校区が 13.5%、塩津校区が 10.1% で続く。最も低いのは中部校区で 3.9% を示している。

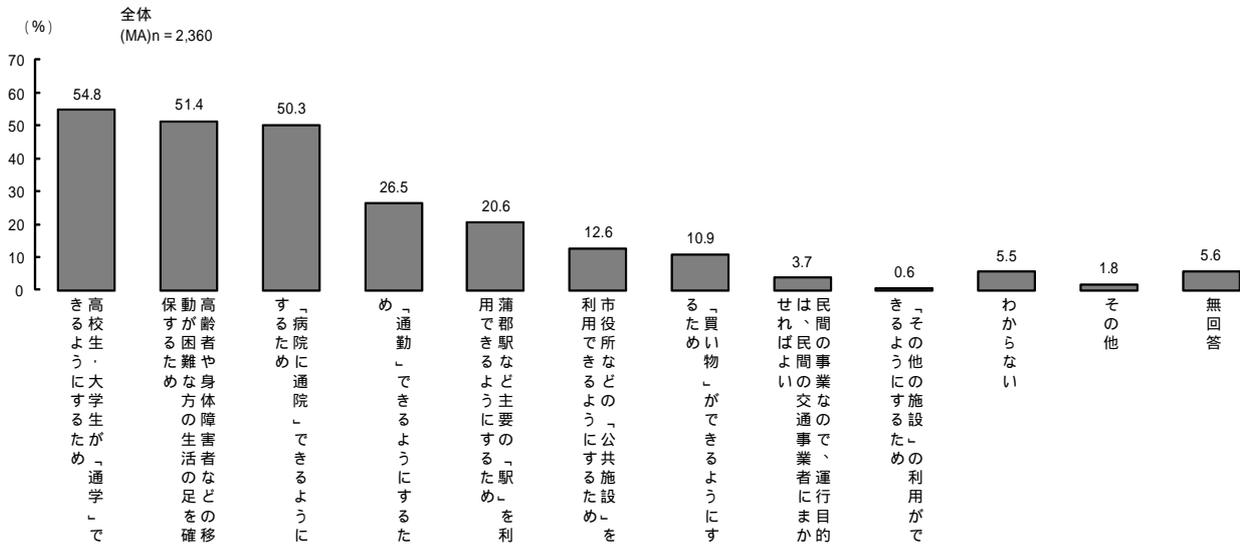
図表 2 - 1 地域分布状況



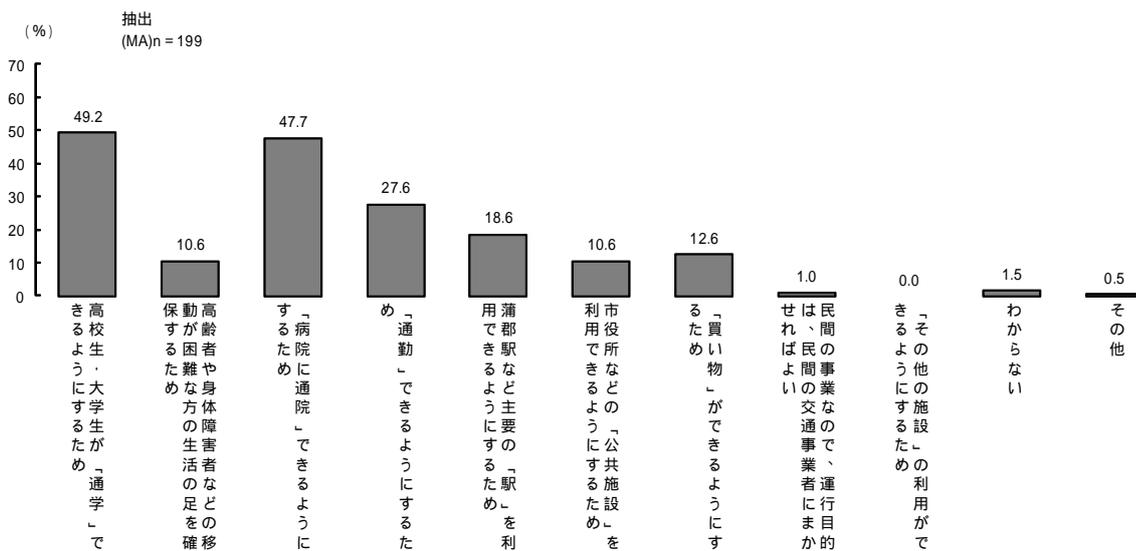
(2) 税金を投入して優先して維持すべきもの(問6-1)

全体では「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」が最も高く 54.8%を示している。
 一方、バスを利用する人の意見を抽出すると、「高校生・大学生が通学できるようにするため」が 49.2%で最も高く、「病院に通院できるようにするため」が 47.7%と続く。また、全体では2番目に高い「高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保するため」は、バスを利用する人は 10.6%に留まる。

図表2-2-1 税金を投入して維持すべきもの(全体)



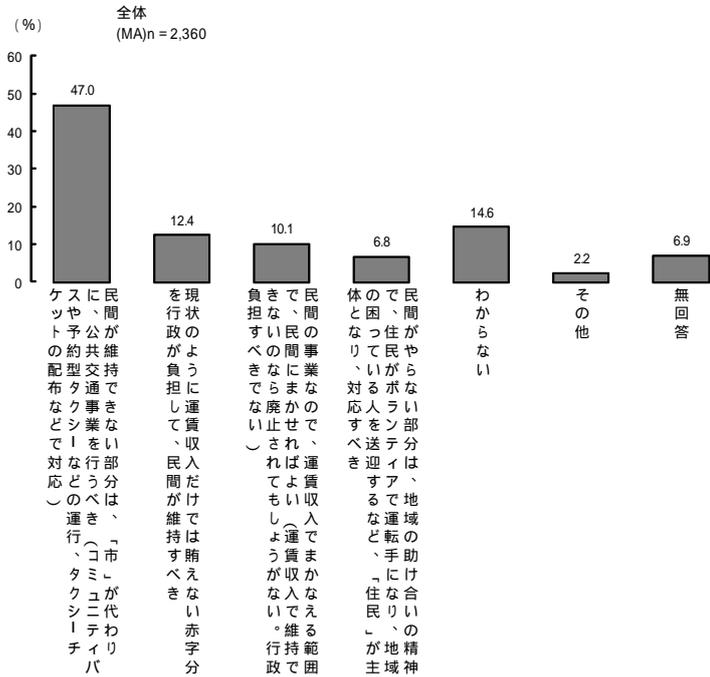
図表2-2-2 税金を投入して維持すべきもの(抽出)



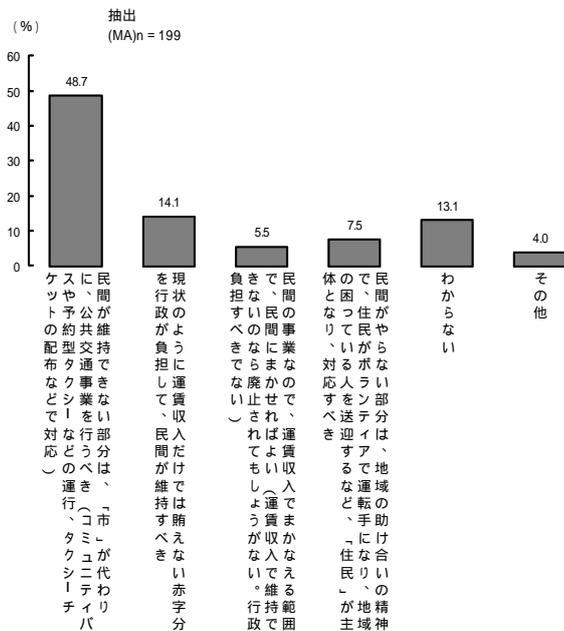
(3) 今後の公共交通は、誰がどのように維持すべきか(問6-2)

全体では「民間が維持できない部分は、「市」が代わりに、公共交通事業を行うべき(コミュニティバスや予約型タクシーなどの運行、タクシーチケットの配布などで対応)」が最も高く47.0%を示している。
バスを利用する人の意見を抽出した場合も、ほぼ同様の結果となった。

図表2-3-1 誰が維持すべきかについて(全体)



図表2-3-2 誰が維持すべきかについて(抽出)

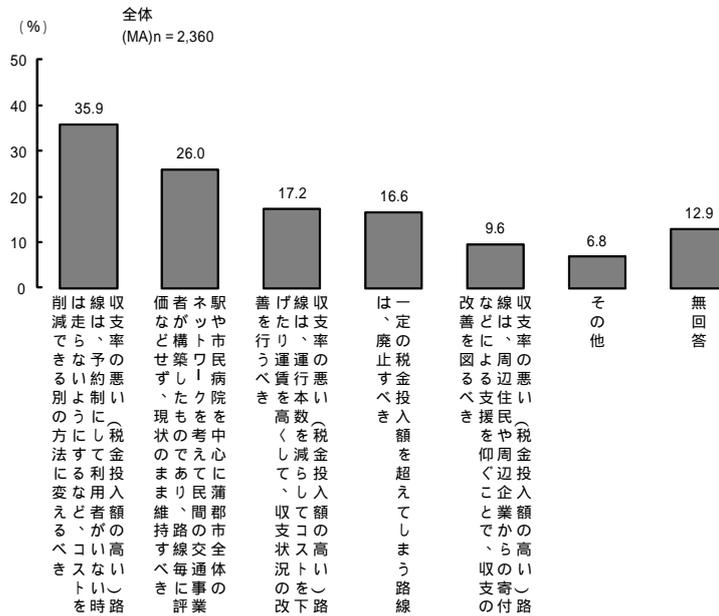


(4) 路線ごとに投入する税金の額の違いについて (問6-3)

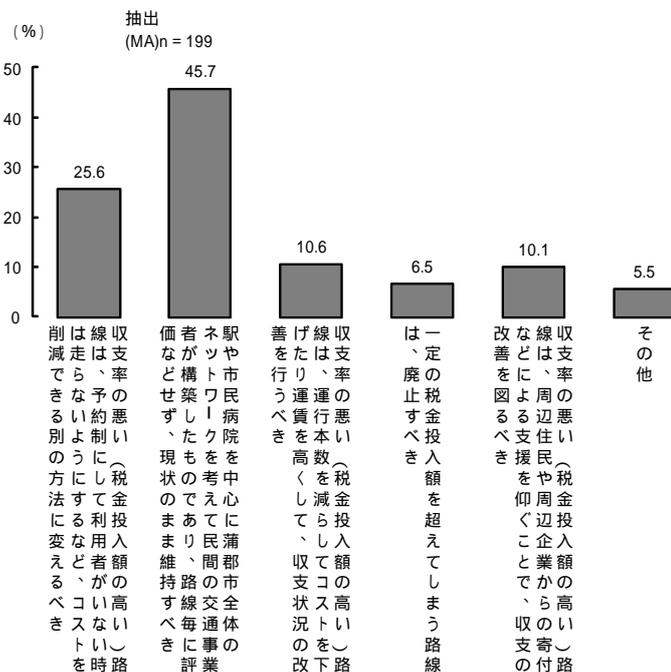
全体では、「収支率の悪い(税金投入額の高い)路線は、予約制にして利用者がいない時は走らないようにするなど、コストを削減できる別の方法に変えるべき」が最も高く 35.9%を示している。

一方、バスを利用する人の意見を抽出すると、「駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などせず、現状のまま維持すべき」が最も高く、45.7%を示しており、全体意見に比べ、現状維持への要望が強いことが示されている。

図表 2 - 4 - 1 路線ごとの税金額の違いについて (全体)



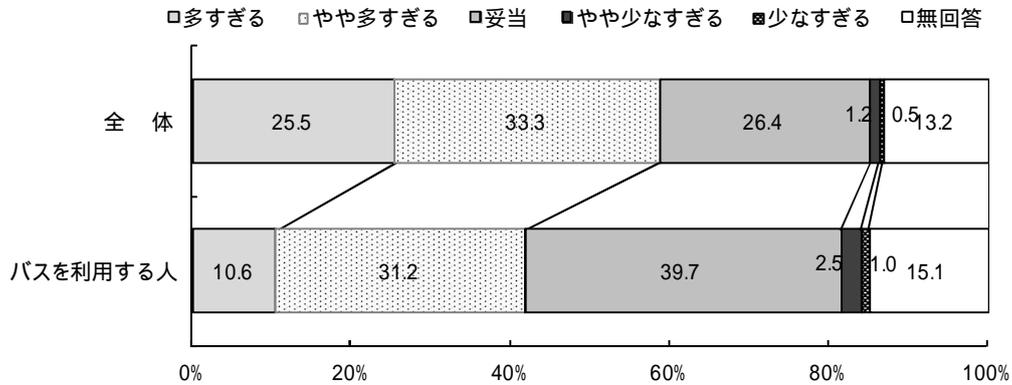
図表 2 - 4 - 2 路線ごとの税金額の違いについて (抽出)



(5) 鉄道や路線バスを維持するための年間約 1 億 1,400 万円の税金投入について (問 6 - 4)

全体では、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせると 58.8%で半数以上を占めている。
一方、バスを利用する人の意見を抽出すると、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせた値は 41.8%を示し、全体より低い。

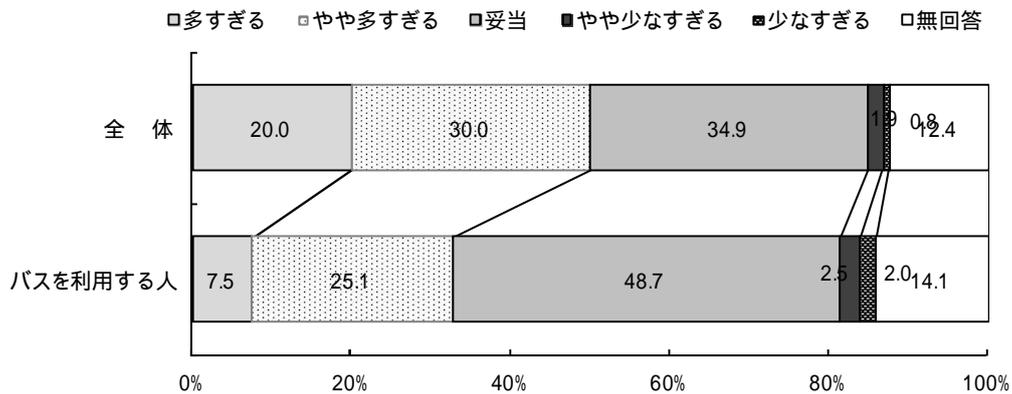
図表 2 - 5 鉄道や路線バスへの税金投入について



(6) 路線バスを維持するための年間約 3,500 万円の税金投入について (問 6 - 5)

全体では、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせると 50.0%で半数を占めている。
一方、バスを利用する人の意見を抽出すると、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせた値は 32.6%を示し、全体より低い。

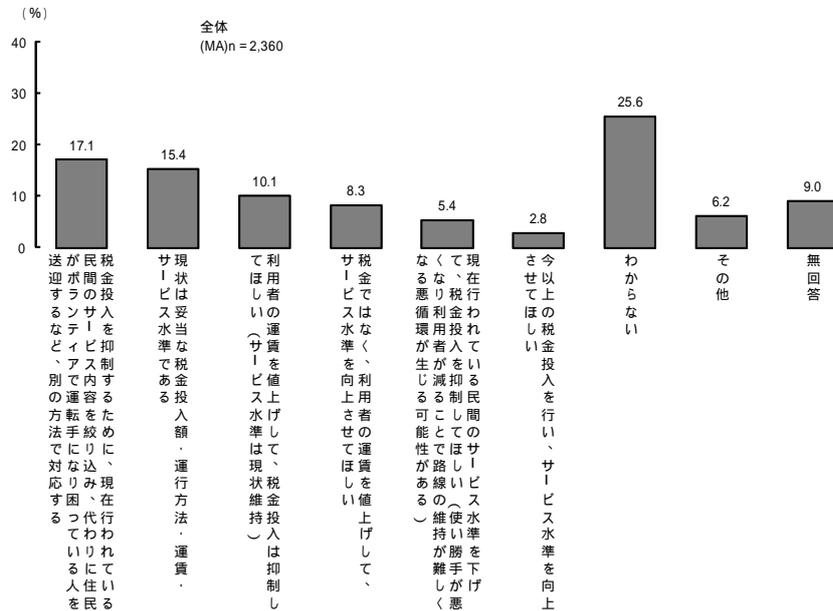
図表 2 - 6 路線バスへの税金投入について



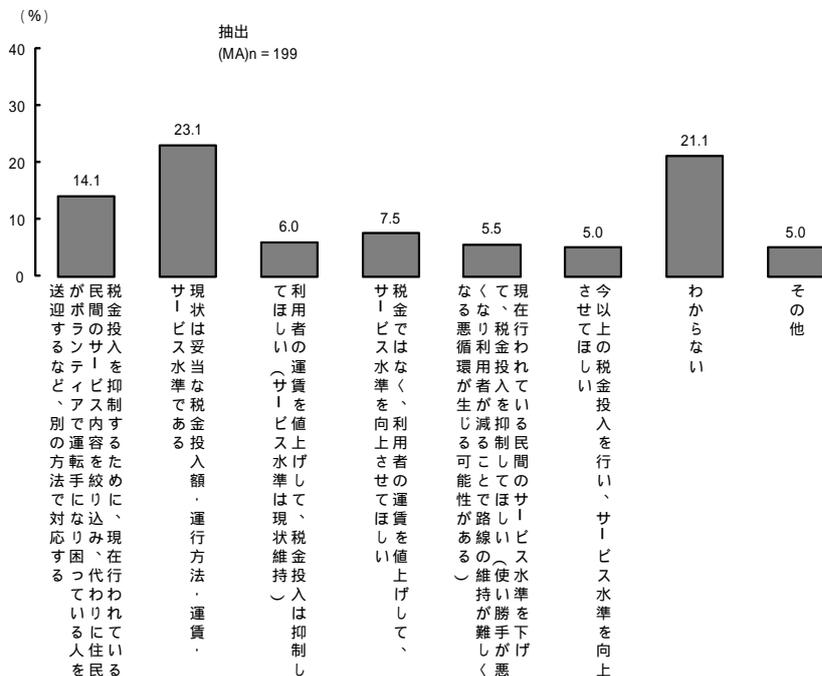
(7) 今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準のあり方について(問6-6)

全体では、「わからない」、「税金投入を抑制するために、現在行われている民間のサービス内容を絞り込み、代わりに住民がボランティアで運転手になり困っている人を送迎するなど、別の方法で対応する」、「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」の順で高い。
一方、バスを利用する人は、「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」が最も高く、妥当と考える人が多い。

図表2-7-1 税金投入と今後の公共交通サービス水準のあり方について(全体)



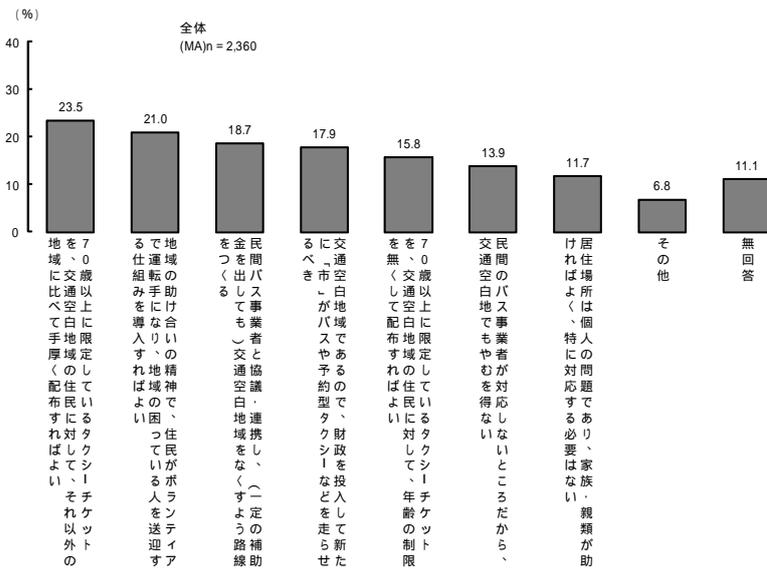
図表2-7-2 税金投入と今後の公共交通サービス水準のあり方について(抽出)



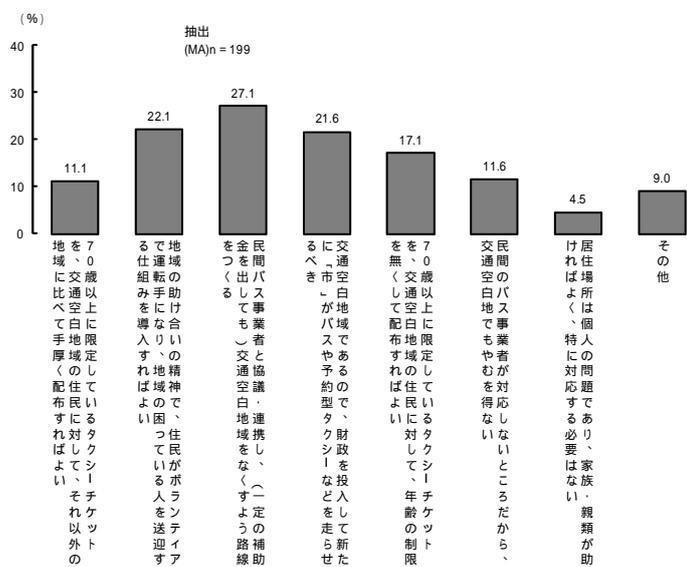
(8) 交通空白地に講じるべき対策 (問 6 - 7)

全体では「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、それ以外の地域に比べて手厚く配布すればよい」が最も高く23.5%を示している。
 一方、バスを利用する人の意見を抽出すると、「民間バス事業者と協議・連携し、(一定の補助金を出しても)交通空白地域をなくすよう路線をつくる」が最も高く27.1%、次いで「地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を送迎する仕組みを導入すればよい」が22.1%、「交通空白地であるので、財政を投入して新たに市がバスや予約型タクシーなどを走らせるべき」が21.6%と続き、路線をつくる、ボランティア輸送および予約型タクシー、交通空白地への年齢制限を無くしたタクシーチケットの配布などの割合が高い傾向にある。

図表 2 - 8 - 1 交通空白地に講じるべき対策 (全体)



図表 2 - 8 - 2 交通空白地に講じるべき対策 (抽出)



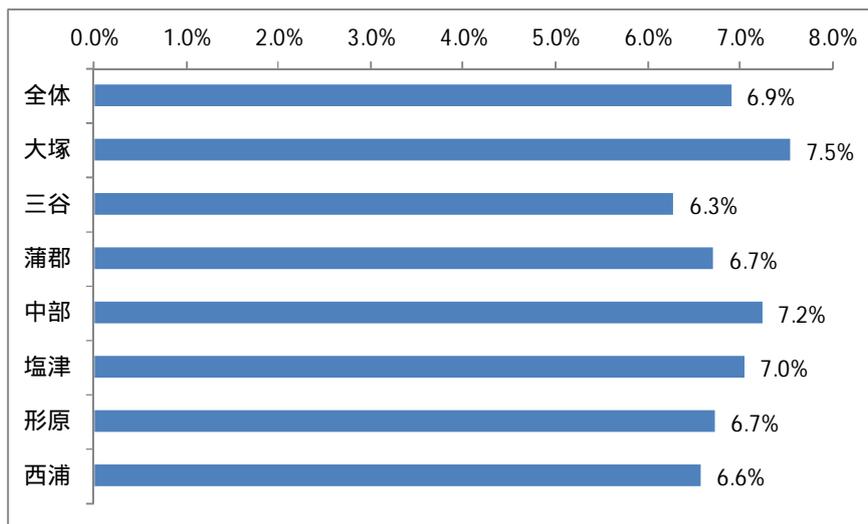
3. 80歳以上の人の意見の把握

抽出条件	・「80歳以上(問1)」で抽出 ・「校區別(問1)」、「免許の有無(問1)」、「バス停から遠い(問3-2)」の条件でクロス集計を実施。
サンプル数	163

(1) 地域分布状況

80歳以上の割合は、全体では6.9%(2360人のうち163人)であり、居住地別では大塚校区が最も高く7.5%を示し、中部校区が7.2%、塩津校区が7.0%で続く。最も低いのは三谷校区で6.3%を示している。

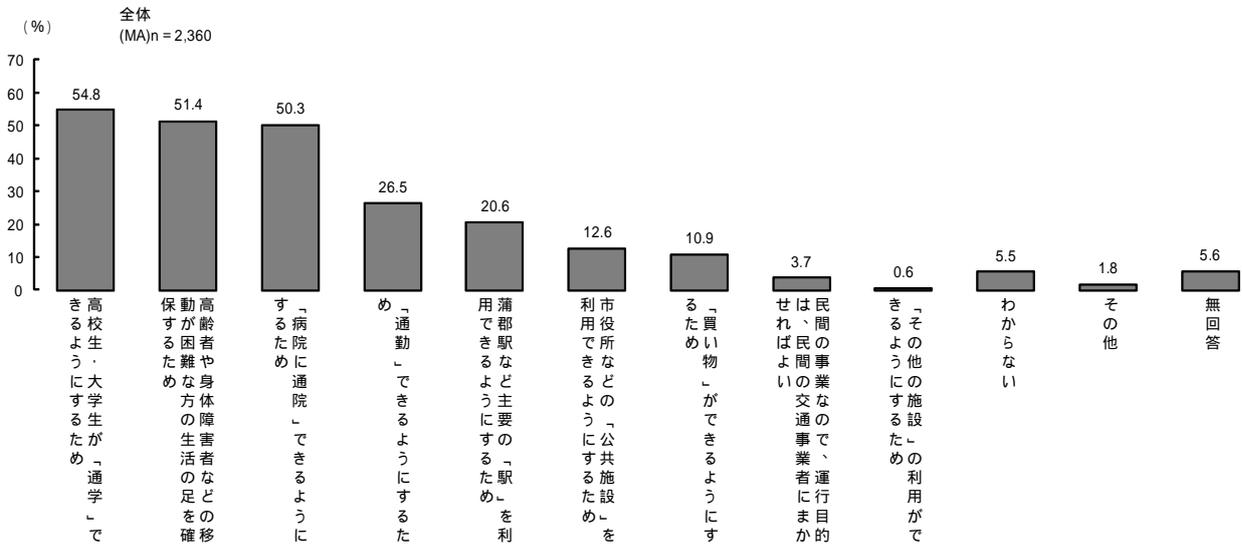
図表3-1 地域分布状況



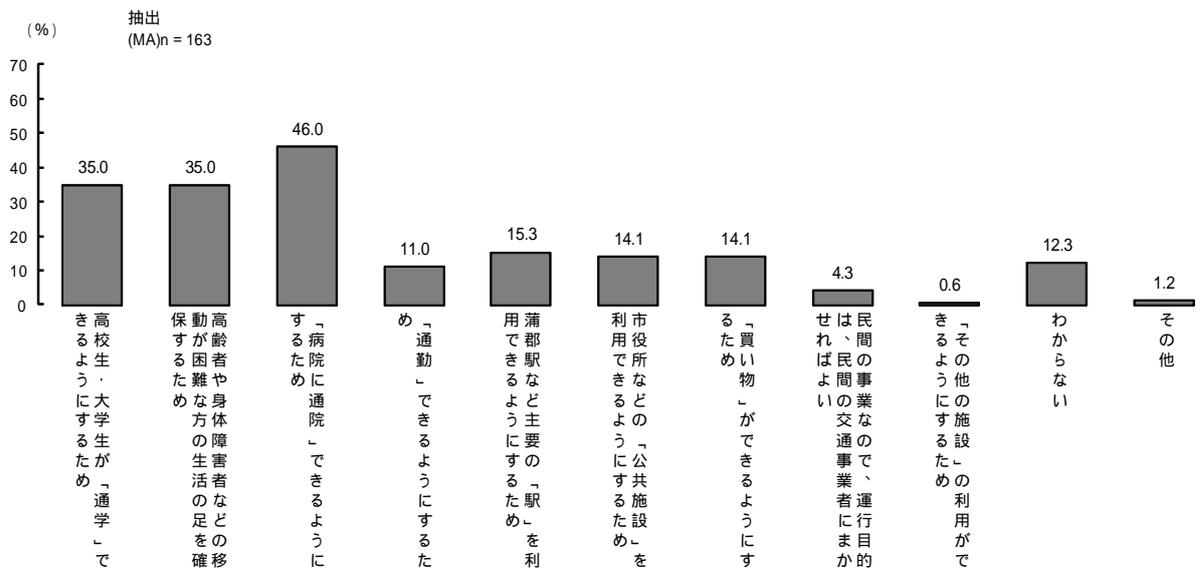
(2) 税金を投入して優先して維持すべきもの(問6-1)

全体では「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」が最も高く 54.8%を示している。
 一方、80歳以上では、「病院に通院できるようにするため」が最も高く、46.0%を示し、通院ニーズが高いことがわかる。
 バス停から遠い人ほど、「高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保するため」の割合が高い。

図表3-2-1 税金を投入して維持すべきもの(全体)



図表3-2-2 税金を投入して維持すべきもの(80歳代以上)



図表3 - 2 - 3 税金を投入して維持すべきもの(80歳代以上)
(居住地別・免許有無・バス停距離)

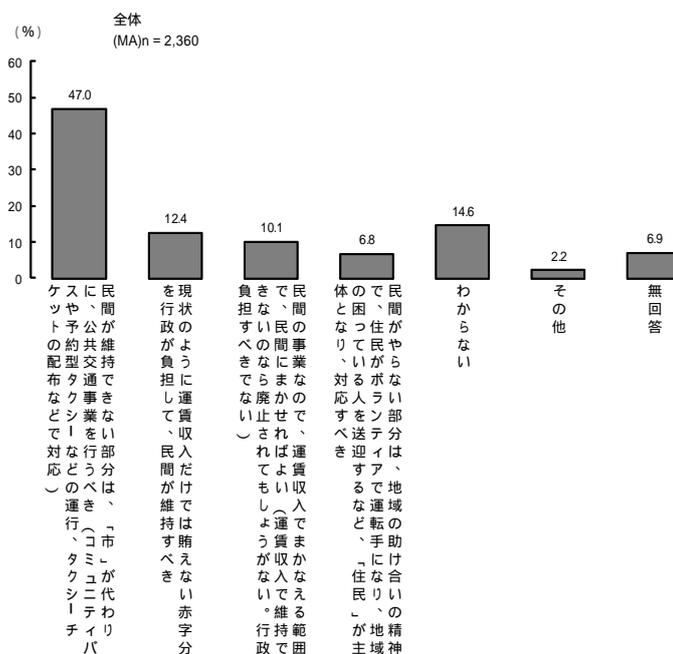
	「病院に通院」できるようにするため	高校生・大学生が「通学」できるようにするため	高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保するため	蒲郡駅など主要な「駅」を利用できるようにするため	「買い物」ができるようにするため	市役所などの「公共施設」を利用できるようにするため	「通勤」できるようにするため	民間の交通事業者にかかせればよい	「その他の施設」の利用ができるようにするため	わからない	その他	無回答	件数	
80歳代以上全体	46.0	35.0	35.0	15.3	14.1	14.1	11.0	4.3	0.6	12.3	1.2	18.4	163	
中学校区別	大塚	58.3	33.3	16.7	25.0	25.0	33.3	0.0	0.0	0.0	16.7	0.0	8.3	12
	三谷	45.5	50.0	40.9	9.1	4.5	4.5	13.6	9.1	0.0	9.1	4.5	22.7	22
	蒲郡	37.1	20.0	34.3	25.7	20.0	8.6	8.6	8.6	0.0	17.1	2.9	14.3	35
	中部	34.6	30.8	46.2	3.8	11.5	15.4	15.4	3.8	0.0	23.1	0.0	7.7	26
	塩津	66.7	33.3	33.3	9.5	14.3	19.0	14.3	0.0	4.8	4.8	0.0	19.0	21
	形原	44.1	47.1	35.3	14.7	11.8	14.7	11.8	0.0	0.0	5.9	0.0	29.4	34
	西浦	70.0	40.0	30.0	10.0	20.0	20.0	10.0	10.0	0.0	0.0	0.0	20.0	10
	無回答	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	33.3	3
免許	免許有	45.2	41.9	38.7	14.5	14.5	12.9	11.3	6.5	1.6	14.5	3.2	11.3	62
	免許無	46.9	30.6	32.7	15.3	14.3	15.3	11.2	2.0	0.0	11.2	0.0	22.4	98
	無回答	33.3	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	3
バス停	遠い	64.3	25.0	50.0	17.9	25.0	14.3	7.1	0.0	0.0	7.1	0.0	14.3	28
	その他	44.1	37.3	33.9	15.3	11.0	14.4	12.7	5.1	0.8	12.7	1.7	16.9	118
	無回答	29.4	35.3	17.6	11.8	17.6	11.8	5.9	5.9	0.0	17.6	0.0	35.3	17

全体(MA)単位 = %

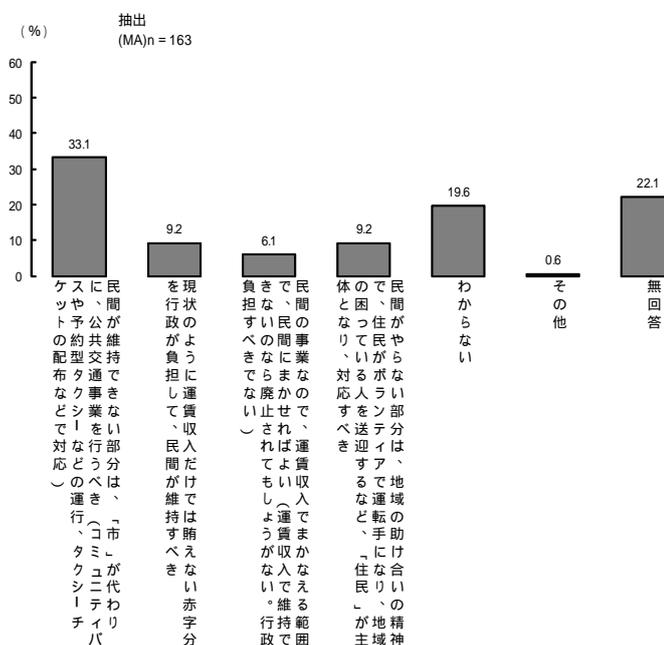
(3) 今後の公共交通は、誰がどのように維持すべきか(問6-2)

全体では「民間が維持できない部分は、「市」が代わりに、公共交通事業を行うべき(コミュニティバスや予約型タクシーなどの運行、タクシーチケットの配布などで対応)」が最も高く47.0%を示している。
 80歳以上でも、ほぼ同様の結果となった。
 居住地別では、全体としてはコミュニティバス、予約型タクシーなどの運行、タクシーチケットの配布への要望が大きい。また、大塚校区と蒲郡校区について、「民間がやらない部分は、地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を送迎するなど住民が主体となり対応すべき」の割合が比較的高い。

図表3-3-1 誰が維持すべきかについて(全体)



図表3-3-2 誰が維持すべきかについて(80歳代以上)



図表3-3-3 誰が維持すべきかについて(80歳代以上全体)

(居住地別、免許有無、バス停距離)

	民間が維持できない部分は、「市」が代わりに、公共交通事業を行うべき(コミユニティバスや予約型タクシーなどの運行、タクシーチケットの配布などに対応)	現状のように運賃収入だけでは賄えない赤字分を行政が負担して、民間が維持すべき	民間がやらない部分は、地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、「住地域」が主体となり、人を送迎するなど、「住	民間の事業なので、運賃収入でまかなえる範囲で、民間にまかせればよい(運賃収入で維持できないなら廃止されてもしょうがない。行政負担すべきでない)	わからない	その他	無回答	件数
80歳代以上全体	33.1	9.2	9.2	6.1	19.6	0.6	22.1	163
中学校区別	大塚	41.7	0.0	16.7	8.3	8.3	25.0	12
	三谷	22.7	13.6	9.1	0.0	18.2	36.4	22
	蒲郡	28.6	11.4	17.1	14.3	17.1	11.4	35
	中部	34.6	7.7	0.0	3.8	34.6	15.4	26
	塩津	38.1	4.8	4.8	4.8	23.8	23.8	21
	形原	41.2	11.8	8.8	2.9	8.8	26.5	34
	西浦	30.0	0.0	0.0	10.0	40.0	20.0	10
	無回答	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	33.3	3
免許	免許有	41.9	9.7	8.1	6.5	19.4	12.9	62
	免許無	28.6	9.2	10.2	5.1	20.4	26.5	98
	無回答	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	66.7	3
バス停	遠い	39.3	14.3	7.1	7.1	10.7	21.4	28
	その他	33.9	8.5	10.2	6.8	22.0	18.6	118
	無回答	17.6	5.9	5.9	0.0	17.6	47.1	17

全体(MA)単位 = %

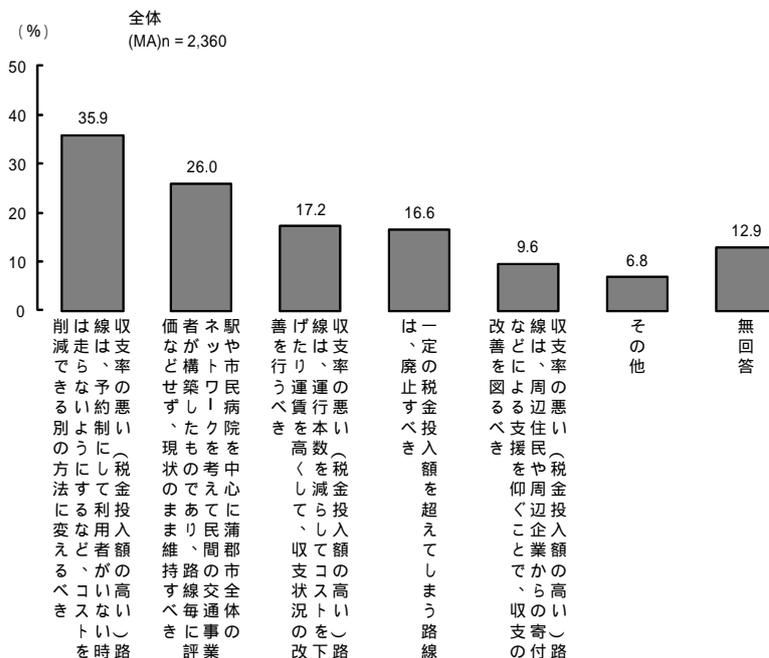
(4) 路線ごとに投入する税金の額の違いについて (問6-3)

全体では、「収支率の悪い(税金投入額の高い)路線は、予約制にして利用者がいない時は走らないようにするなど、コストを削減できる別の方法に変えるべき」が最も高く 35.9%を示している。

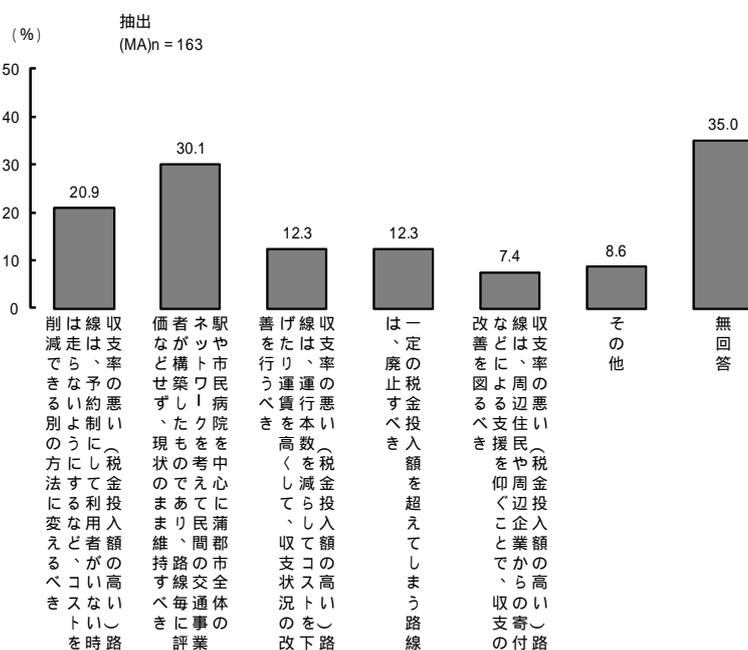
一方、80歳以上では、「駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などせず、現状のまま維持すべき」が最も高く、30.1%を示しており、全体意見に比べ、現状維持への要望が強いことが示されている。

居住地別では、大塚校区、蒲郡校区が「一定の税金投入を超えてしまう路線は、廃止すべき」の割合が比較的高い。

図表3-4-1 路線ごとの税金額の違いについて(全体)



図表3-4-2 路線ごとの税金額の違いについて(80歳代以上)



図表3-4-3 路線ごとの税金額の違いについて(80歳代以上)

(居住地別、免許有無、バス停距離)

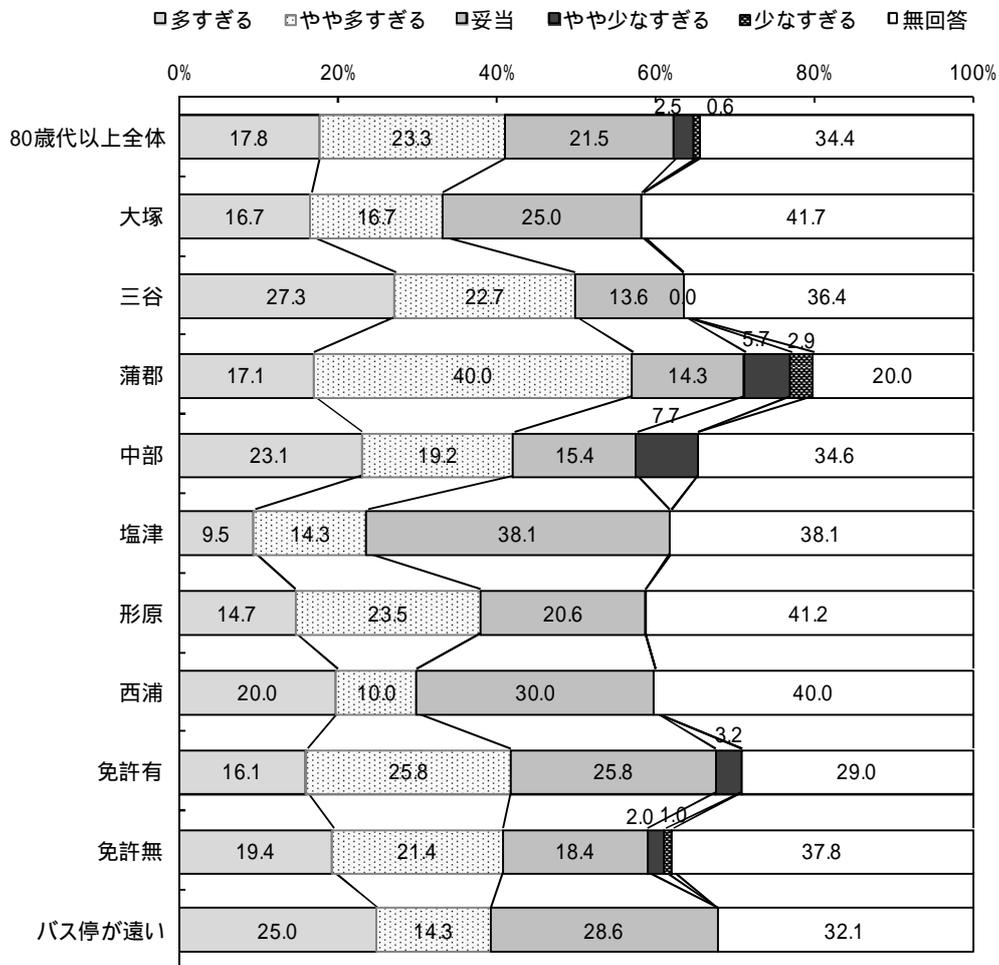
	まま維持すべき	駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築した	に変わるべき	予約制にして、利用者がいない時は走らない方法	収支率の悪い(税金投入額の高い)路線は、	高くして、収支状況を改善を行うべき	運賃率の悪い(税金投入額の高い)路線は、	止すべき	一定の税金投入額を超えてしまう路線は、廃	援を仰ぐことで、収支の改善を図るべき	周辺住民や周辺(税金投入額の高い)路線は、	収支率の悪い(税金投入額の高い)路線は、	その他	無回答	件数
80歳代以上全体	30.1	20.9	12.3	12.3	7.4	8.6	35.0	163							
中学校区別	大塚	16.7	16.7	0.0	16.7	8.3	16.7	41.7	12						
	三谷	27.3	22.7	13.6	13.6	13.6	0.0	40.9	22						
	蒲郡	31.4	20.0	11.4	20.0	2.9	14.3	25.7	35						
	中部	34.6	23.1	19.2	7.7	3.8	11.5	26.9	26						
	塩津	33.3	19.0	0.0	4.8	4.8	14.3	42.9	21						
	形原	20.6	26.5	20.6	11.8	11.8	2.9	38.2	34						
	西浦	60.0	10.0	0.0	10.0	10.0	0.0	40.0	10						
	無回答	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	3						
免許	免許有	30.6	17.7	12.9	16.1	8.1	9.7	30.6	62						
	免許無	28.6	22.4	12.2	10.2	7.1	8.2	37.8	98						
	無回答	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	3						
バス停	遠い	35.7	21.4	10.7	10.7	14.3	7.1	28.6	28						
	その他	29.7	21.2	11.9	13.6	6.8	10.2	32.2	118						
	無回答	23.5	17.6	17.6	5.9	0.0	0.0	64.7	17						

全体(MA)単位 = %

(5) 鉄道や路線バスを維持するための年間約 1 億 1,400 万円の税金投入について (問 6 - 4)

80 歳以上では、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせた値は 41.1% を示す。
 居住地別にみると、塩津校区が「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせた値が最も低く、23.8% を示している。
 バス停から遠い人は、「多すぎる」が 25.0% を示し、比較的高い値を示している。

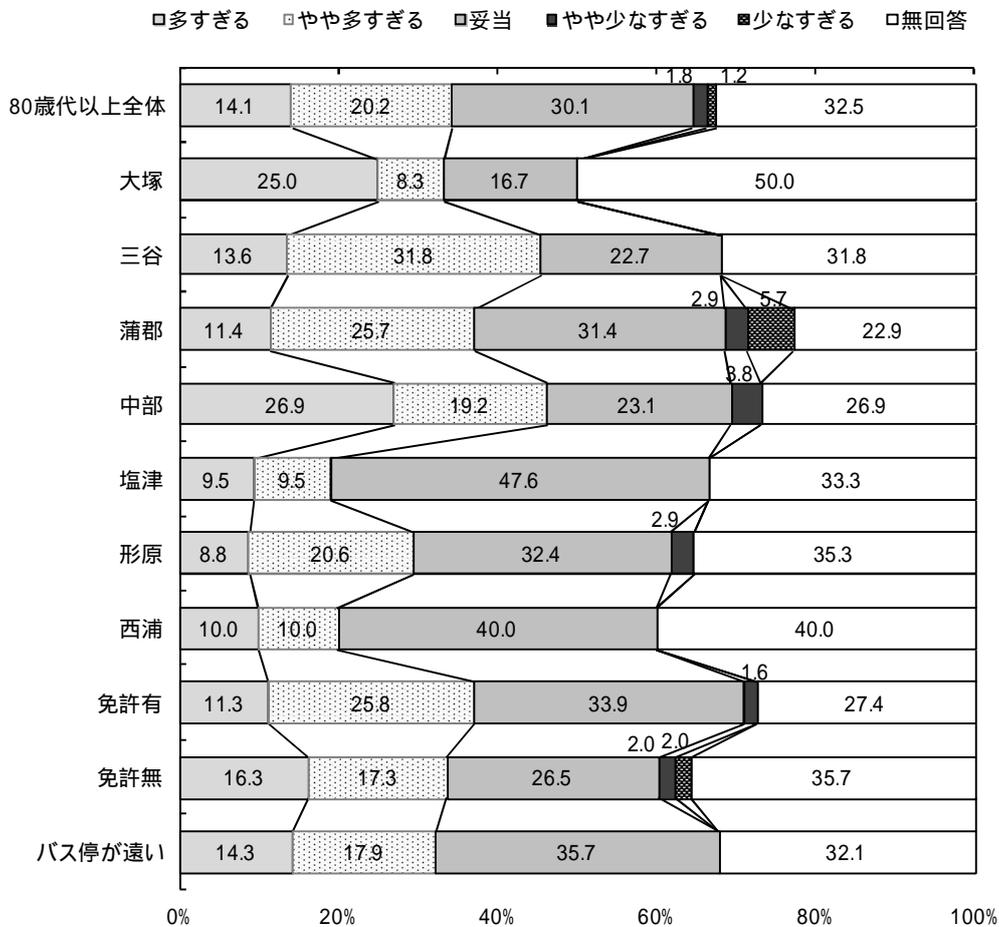
図表 3 - 5 鉄道や路線バスへの税金投入について (居住地別、免許有無、バス停距離)



(6) 路線バスを維持するための年間約3,500万円の税金投入について(問6-5)

80歳以上では、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせた値は34.3%を示す。
 居住地別にみると、塩津校区が「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせた値が最も低く、19.0%を示している。

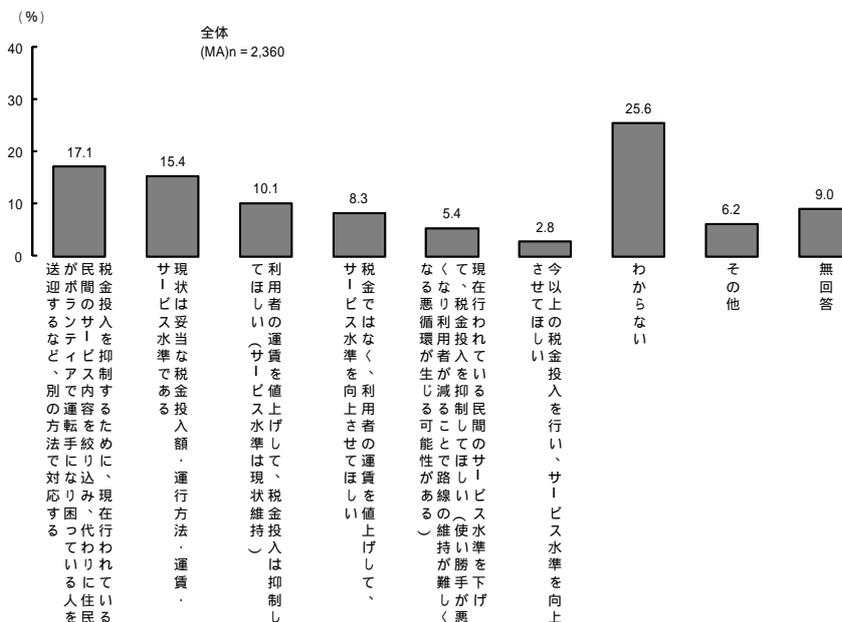
図表3-6 路線バスへの税金投入について(居住地別、免許有無、バス停距離)



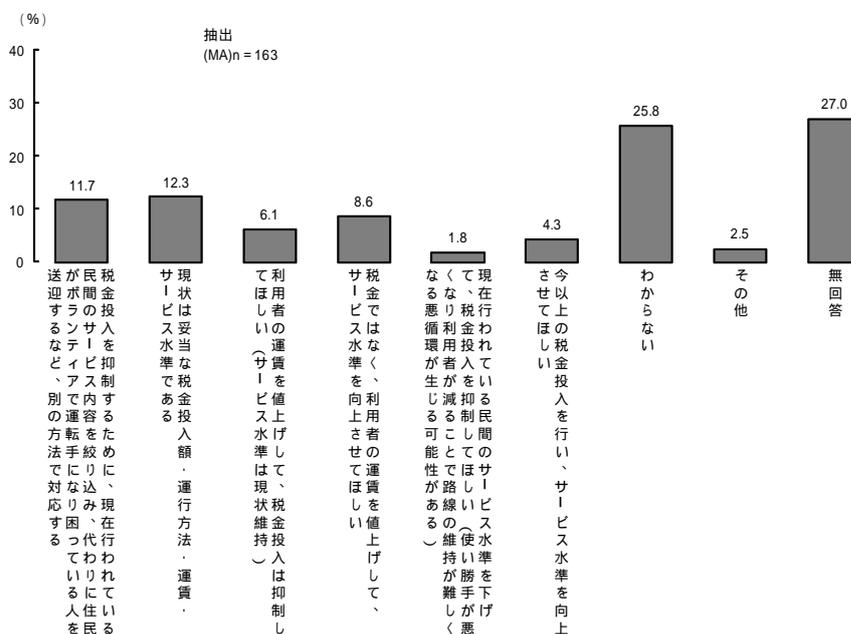
(7) 今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準のあり方について(問6-6)

「わからない」を除く項目で比較すると、全体では「税金投入を抑制するために、現在行われている民間のサービス内容を絞り込み、代わりに住民がボランティアで運転手になり困っている人を送迎するなど、別の方法で対応する」、80歳以上では「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」が最も高い値を示している。居住地別にみると、大塚校区は「税金投入を抑制するために、現在行われている民間のサービス内容を絞り込み、代わりに住民がボランティアで運転手になり困っている人を送迎するなど、別の方法で対応する」の値が最も高い値を示している事が特徴的である。また、中部校区は「利用者の運賃を値上げして税金投入は抑制してほしい」の値が比較的高い。

図表3-7-1 税金投入と今後の公共交通サービス水準のあり方について(全体)



図表3-7-2 税金投入と今後の公共交通サービス水準のあり方について(80歳代以上)



図表3-7-3 税金投入と今後の公共交通サービス水準のあり方について(80歳代以上全体)

(居住地別、免許有無、バス停距離)

	現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である	税金投入を抑制するために、現在のサービス内容を絞り込み、代わりに住民がボランティアで運転手になり困っている人を送迎するなど、別の方法で対応する									
80歳代以上全体	12.3	11.7	8.6	6.1	4.3	1.8	25.8	2.5	27.0	163	
中学校区別	大塚	8.3	25.0	8.3	0.0	8.3	0.0	8.3	0.0	41.7	12
	三谷	9.1	18.2	9.1	9.1	0.0	4.5	18.2	0.0	31.8	22
	蒲郡	5.7	14.3	8.6	5.7	8.6	2.9	31.4	5.7	17.1	35
	中部	11.5	0.0	7.7	15.4	7.7	0.0	30.8	0.0	26.9	26
	塩津	28.6	9.5	4.8	4.8	0.0	0.0	28.6	4.8	19.0	21
	形原	11.8	11.8	11.8	0.0	2.9	2.9	26.5	2.9	29.4	34
	西浦	10.0	10.0	10.0	10.0	0.0	0.0	30.0	0.0	30.0	10
	無回答	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	3
免許	免許有	17.7	16.1	6.5	3.2	4.8	3.2	21.0	4.8	22.6	62
	免許無	9.2	9.2	9.2	8.2	4.1	1.0	28.6	1.0	29.6	98
	無回答	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	33.3	3
バス停	遠い	17.9	7.1	3.6	7.1	7.1	0.0	25.0	7.1	25.0	28
	その他	11.9	13.6	9.3	5.1	3.4	1.7	28.0	1.7	25.4	118
	無回答	5.9	5.9	11.8	11.8	5.9	5.9	11.8	0.0	41.2	17

全体(MA)単位 = %

(8) 交通空白地に講じるべき対策 (問 6 - 7)

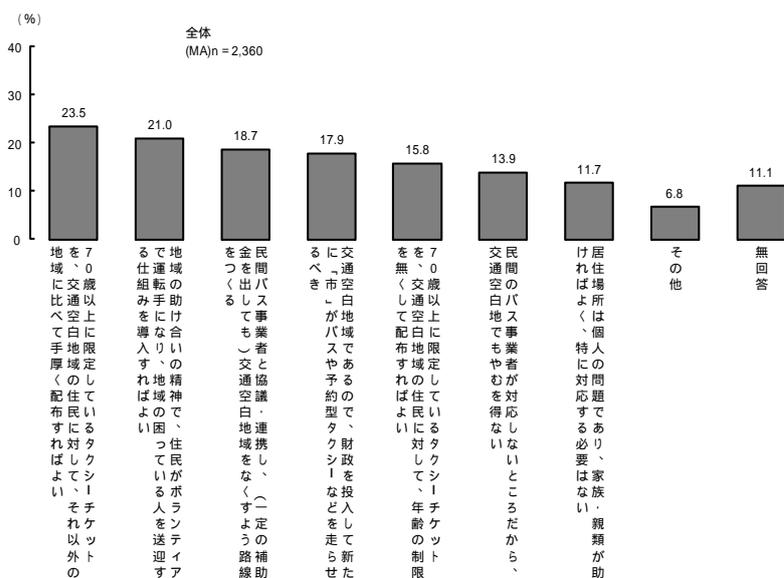
全体では「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、それ以外の地域に比べて手厚く配布すればよい」が最も高く23.5%を示している。

一方、80歳以上では、「地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を送迎する仕組みを導入すればよい」が最も高く20.2%、次いで「民間バス事業者と協議・連携し交通空白地域をなくすよう路線をつくる」が17.8%、「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、それ以外の地域に比べて手厚く配布すればよい」が15.3%と続き、ボランティア輸送に続き、民間バス会社の交通空白地への新路線への要望が比較的高い。

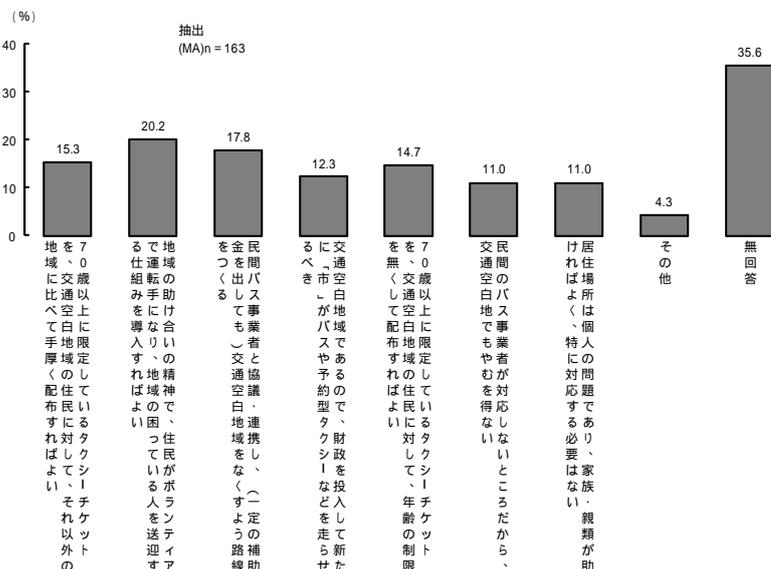
居住地別に見ると、蒲郡校区および中部校区は「居住場所は個人の問題であり、家族・親類が助ければよく、特に対応する必要はない」の値が比較的高い。

免許の有無で見ると、免許が無い人について、「70歳以上に限定しているタクシーチケットを交通空白地域の住民に対して、年齢の制限を無くして配布すればよい」の値が比較的高い。

図表 3 - 8 - 1 交通空白地に講じるべき対策 (全体)



図表 3 - 8 - 1 交通空白地に講じるべき対策 (80 歳代以上)



図表3 - 8 - 3 交通空白地に講じるべき対策(80歳代以上)
(居住地別、免許有無、バス停距離)

	入手になり、地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転すればよい	民間バス事業者と協議・連携し、(一定の補助金を出しても)交通空白地域をなくすよう路線をつくる	70歳以上の住民に対して、それ以外の地域に比べて厚く配布すればよい	70歳以上の住民に対して、年齢の制限を無くして配布すればよい	「交通空白地域であるので、財政を投入して新たにバスを走らせるべき」がバスや予約型タクシーなどを走らせるべき	民間のバス事業者が対応しないところだから、交通空白地でもやむを得ない	居住場所は個人の問題であり、家族・親類が助ければよく、特に対応する必要はない	その他	無回答	件数	
80歳代以上全体	20.2	17.8	15.3	14.7	12.3	11.0	11.0	4.3	35.6	163	
中学校区別	大塚	25.0	33.3	0.0	25.0	16.7	8.3	8.3	0.0	33.3	12
	三谷	27.3	18.2	13.6	18.2	13.6	4.5	4.5	4.5	50.0	22
	蒲郡	14.3	11.4	20.0	11.4	2.9	14.3	20.0	8.6	25.7	35
	中部	15.4	23.1	11.5	11.5	23.1	15.4	19.2	3.8	26.9	26
	塩津	19.0	19.0	14.3	19.0	14.3	4.8	9.5	0.0	28.6	21
	形原	20.6	20.6	26.5	14.7	11.8	14.7	5.9	2.9	38.2	34
	西浦	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	0.0	10.0	70.0	10
	無回答	66.7	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	3
免許	免許有	22.6	29.0	19.4	6.5	14.5	11.3	9.7	3.2	33.9	62
	免許無	19.4	11.2	13.3	20.4	11.2	11.2	11.2	5.1	35.7	98
	無回答	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	66.7	3
バス停	遠い	35.7	14.3	21.4	10.7	10.7	10.7	7.1	10.7	28.6	28
	その他	16.9	18.6	16.1	16.1	12.7	10.2	11.9	3.4	33.1	118
	無回答	17.6	17.6	0.0	11.8	11.8	17.6	11.8	0.0	64.7	17

全体(MA)単位 = %

参考：自由回答（最終設問）の整理

1．自由意見の傾向

	キーワード	件数	意見 番号
1	コミュバス、循環バスの新規導入要望	118	16
2	コスト削減、税金投入の是非	96	6
3	鉄道（名鉄）の維持、利用促進、見直しに関する意見	91	17
4	バス車両の見直し	90	14
5	公共交通の将来的な必要性への意見	87	7
6	ルート改善、新規ルートの要望	50	4
7	運行本数への意見	42	9
8	空バス対策（客が乗っていないバスを走らせている事について）	38	15
9	バス停留所位置	31	11
10	運賃に対する要望	24	3
11	現状維持	18	2
12	名鉄バス東部への意見	17	13
13	運転手の雇用・人件費への意見	8	5
14	バスダイヤの改善要望	7	12
15	バスの利用方法に関する意見	4	8
16	バス停留所環境（ベンチ、雨よけ、日よけ、シェルターなど）	3	10
17	バスのIT化（ICカード、ロケーションシステム等）への要望	2	1
18	その他	106	18

2．主な意見

(1) コミュバス、循環バス等の新規導入要望(118件)

- ・定額（もしくは無料）で乗ることが出来る地域循環型のコミュバスがあるとよい。
- ・利用頻度の高い市民病院、スーパー等を結び、地域をくまなく回るコミュバスがあるとよい。
- ・交通空白地と駅を結ぶコミュバスの検討が必要。
- ・いきなり路線バスを廃止するのではなく、予約制バスの導入を検討する。

(2) コスト削減、税金投入の是非（96件）

- ・税金投入の事実が広く市民に知らされておらず、もっと周知すべき。
- ・特定の人しか利用しないバスや鉄道への税金投入は収縮もしくは廃止すべき。交通空白地域の市民への還元をしなければ不公平。
- ・乗客が乗っていないバスに対する税金投入は見直しが必要。
- ・同じ公共交通への税の投入でも、効率的、有効な使い方を求める。
- ・名鉄とバスの重複区間への二重投資について見直す必要がある。
- ・市の過度の負担は避けるべき。小型のバスの導入など、違った形の投資を検討すべき。

(3) 鉄道 (名鉄) の維持、利用促進、見直しに関する意見 (91 件)

- ・通学の手段のために維持すべき。
- ・これまでの税金投入の成果が認められない以上、また負担が大きいのであれば、今後税金を投入すべきではない。
- ・ダイヤの見直し、運行本数の増加などによる利便性の向上に期待。
- ・名鉄を使ったイベントを企画し、利用促進を図るべき。

(4) バス車両の見直し (90 件)

- ・客数の割に車両が大きすぎるため、小型化して経費節減してはどうか。
- ・狭い道も通り、くまなく回れるルート、車両の小型化を求める。

(5) 公共交通の将来的な必要性への意見 (87 件)

- ・今は自家用車を使っているが、高齢になり、運転が出来なくなった場合は公共交通が必要となるだろう。
- ・高齢者が増えることが予測され、公共交通は必要である。
- ・公共交通は赤字であるから廃止というものではなく、社会性を考慮すべき。

(6) ルート改善、新規ルートの要望 (50 件)

- ・自宅に近いルートが欲しい。
- ・市役所、三ヶ根駅へのルートがあるとよい。
- ・山間部への路線があるとよい。
- ・バスで行ける目的地を増やして欲しい。
- ・市内の駅全てに接続するバスがあれば利便性が増すのではないかと。

属性別の意見の割合

公共交通に対して不便に感じている人は、「鉄道の維持、利用促進、見直しに関する意見」、バスを利用する人は全体と同様に「コミュバス、循環バスの新規導入要望」、80歳以上は「バス車両の見直し」に関する意見が、それぞれ最も高い値を示している。

キーワード	件数				%			
	全体	公共交通	バスを利	80歳以上	全体	公共交通	バスを利	80歳以上
コミュバス、循環バスの新規導入要望	118	8	11	4	5.0	4.8	5.5	2.5
コスト削減、税金投入の是非	96	5	6	4	4.1	3.0	3.0	2.5
鉄道(名鉄)の維持、利用促進、見直しに関する意見	91	9	8	3	3.9	5.4	4.0	1.8
バス車両の見直し	90	8	6	9	3.8	4.8	3.0	5.5
公共交通の将来的な必要性への意見	87	3	8	3	3.7	1.8	4.0	1.8
ルート改善、新規ルートの要望	50	6	6	4	2.1	3.6	3.0	2.5
運行本数への意見	42	4	7	2	1.8	2.4	3.5	1.2
空バス対策(客が乗っていないバスを走らせている事について)	38	1	2	4	1.6	0.6	1.0	2.5
バス停留所位置	31	1	3	1	1.3	0.6	1.5	0.6
運賃に対する要望	24	4	3	1	1.0	2.4	1.5	0.6
現状維持	18	2	3	0	0.8	1.2	1.5	0.0
名鉄バス東部への意見	17	0	2	0	0.7	0.0	1.0	0.0
運転手の雇用・人件費への意見	8	0	2	0	0.3	0.0	1.0	0.0
バスダイヤの改善要望	7	1	3	1	0.3	0.6	1.5	0.6
バスの利用方法に関する意見	4	1	0	0	0.2	0.6	0.0	0.0
バス停留所環境(ベンチ、雨よけ、日よけ、シェルターなど)	3	2	1	1	0.1	1.2	0.5	0.6
バスのIT化(ICカード、ロケーションシステム等)への要望	2	0	0	0	0.1	0.0	0.0	0.0
計	2360	166	199	163	100.0	100.0	100.0	100.0

