

平成19年度(6)

県政モニター アンケート報告書

テーマ「バスの利用」

平成20年 1 月

も く じ

調査の概要	1
-------------	---

調査結果

1 路線バスの利用状況	3
2 バス路線の廃止	19
3 コミュニティバスの利用	22
4 バス路線への公的支援	26
5 自由意見	30

質問と回答	38
-------------	----

I 調査の概要

1 調査のテーマ

バスの利用

2 調査の趣旨

クルマ社会の進展により、自動車を生活の足とする人が増えています。特に愛知県は、乗用車保有台数が全国一で、交通における乗用車への依存度が大都市圏の中でも特に高くなっています。

しかし、地球温暖化対策など環境への配慮を考えると、自家用車からバス・鉄道などの公共交通への転換が求められるところです。

ところが、最も身近な公共交通である乗合バスは、その名のとおり、多くの人々が乗り合って利用することができる環境にやさしい交通手段であるにもかかわらず、利用者が愛知県では過去20年間で約半数に減っています。

そして、利用者の減少により赤字の路線が増え、バス事業者はここ数年の間に多くのバス路線を廃止しています。一方、これに代わる形で、市町村が独自に運行するコミュニティバスの路線が年々増加しています。

そこで今回のアンケートは、県民の皆様へのバスの利用状況やバスに対する意見などを把握し、今後の交通政策の基礎とするため、県政モニターの皆様にご意見をお聞きしました。

3 調査対象

県政モニター 497人 (平成19年10月8日現在)

内訳

区 分	計		名古屋地域	尾張地域	三河地域	
	人 員	構 成 比				
総 数	497人	100.0%	153人	188人	156人	
性 別	男 性	244	49.0	76	93	75
	女 性	253	51.0	77	95	81
年 代 別	20 代	69	13.9	19	26	24
	30 代	111	22.3	36	41	34
	40 代	91	18.3	24	36	31
	50 代	85	17.1	22	34	29
	60 代 以上	141	28.4	52	51	38

4 調査期間

平成19年10月9日から平成19年10月21日まで

5 調査方法

郵送・インターネット

6 回答者数

486人 (回収率 97.8%)

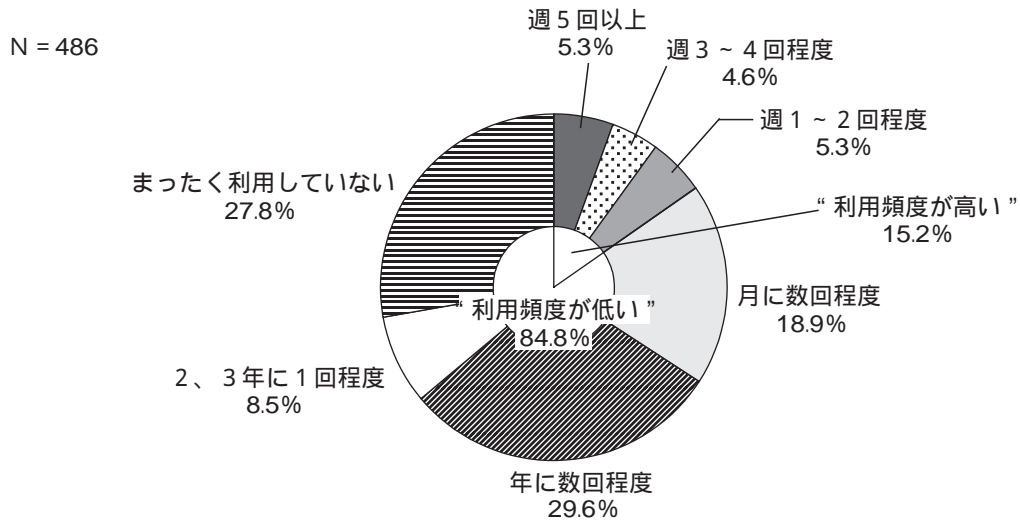
記号・符号・用語の説明

- (1) N (Number of Cases の略) は比例算出の基数であり、100%が何人の回答者に相当するかを示す。
- (2) M.T.(Multiple Total) は複数回答を認める質問に対する回答の比率の合計を示す。(無回答者の数値は含まない。)
- (3) (-) は該当数値のないことを示す。

II 調査結果

1 路線バスの利用状況

問1 あなたは普段、どれくらいの頻度で路線バス（貸切バス、スクールバス等を除く。）を利用していますか。（回答は1つ）

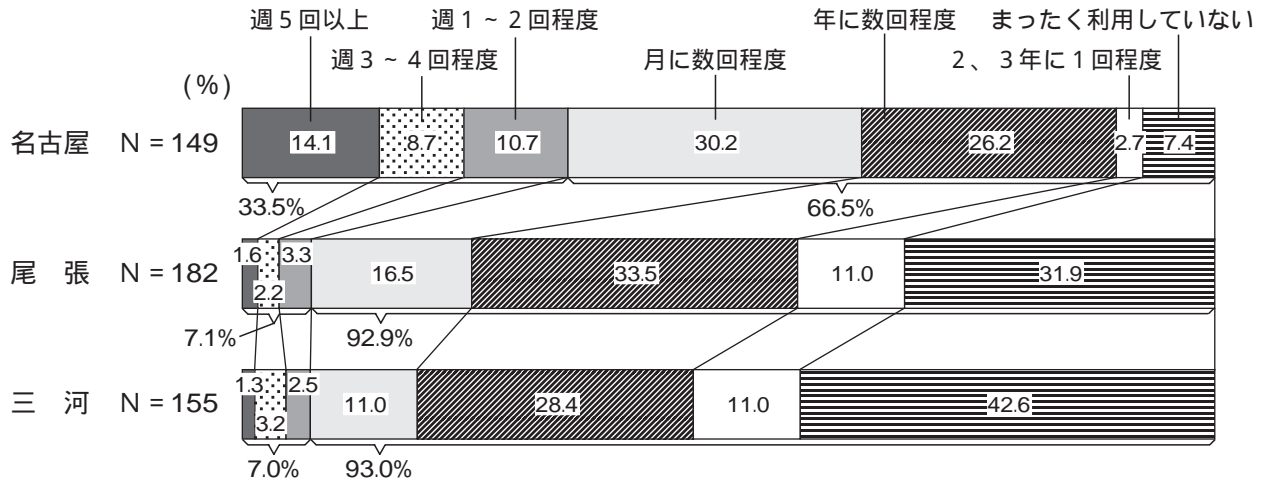


普段、どれくらいの頻度で路線バス（貸切バス、スクールバス等を除く。）を利用しているかを尋ねたところ、「週5回以上」5.3%、「週3～4回程度」4.6%、「週1～2回程度」5.3%で、合わせた“利用頻度が高い”が15.2%に対し、「月に数回程度」18.9%、「年に数回程度」29.6%、「2、3年に1回程度」8.5%、「まったく利用していない」27.8%で、合わせた“利用頻度が低い”は84.8%となっている。

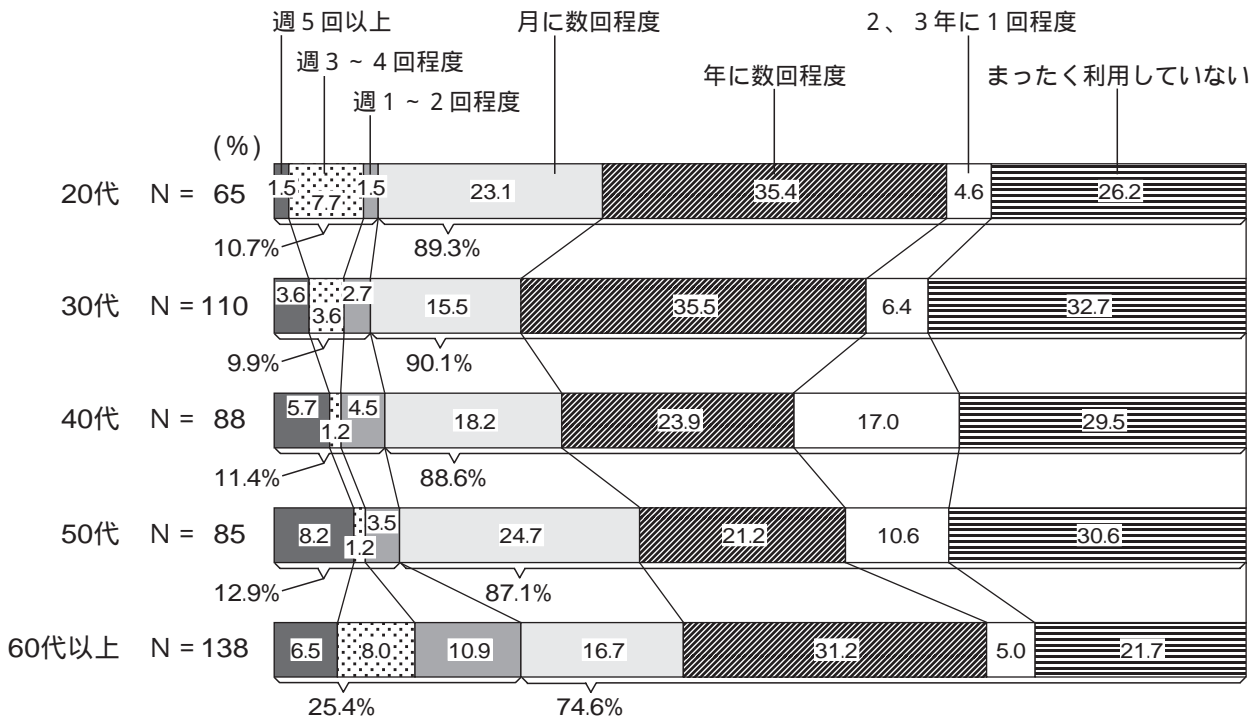
地域別にみると、“利用頻度が高い”と答えた人の割合は名古屋地域で、「まったく利用していない」と答えた人の割合は三河地域で、それぞれ高くなっている。

年代別にみると、“利用頻度が高い”と答えた人の割合は60代以上で高くなっている。

(地域別)



(年代別)

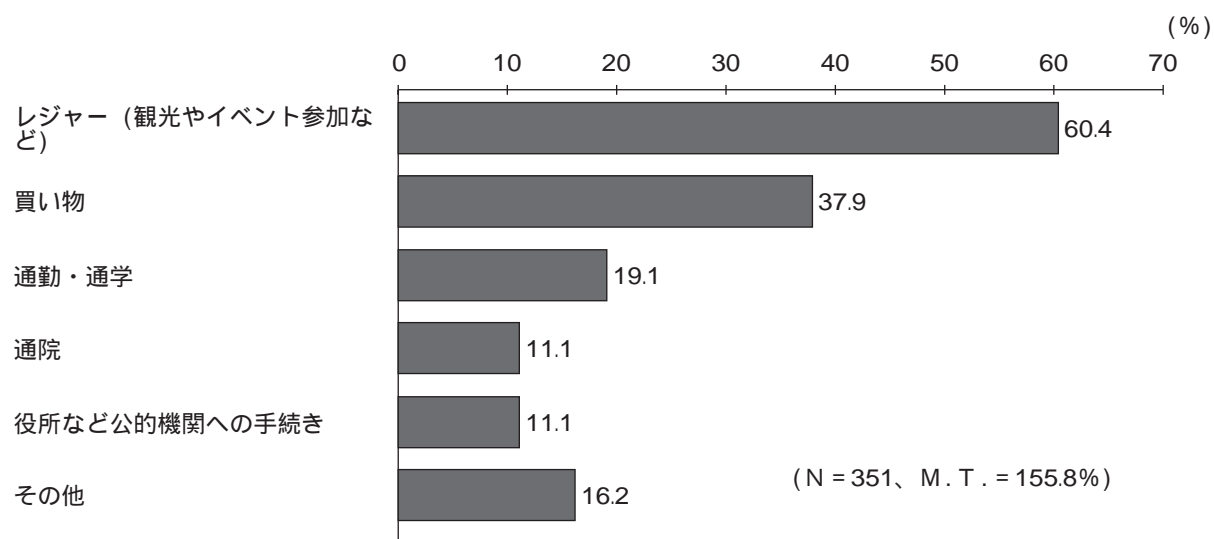


路線バスの利用頻度については、高齢になるほど高くなる傾向にあり、また、名古屋地域などバス路線が発達している地域ほど高くなる傾向にあることがわかります。このことに関しては、「地域にバス停・バス路線がないからバスを利用したくても利用できない」との意見もありました。

県では、住民の足となる生活交通路線の維持確保のために今後とも取り組んでまいります。

(地域振興部交通対策課)

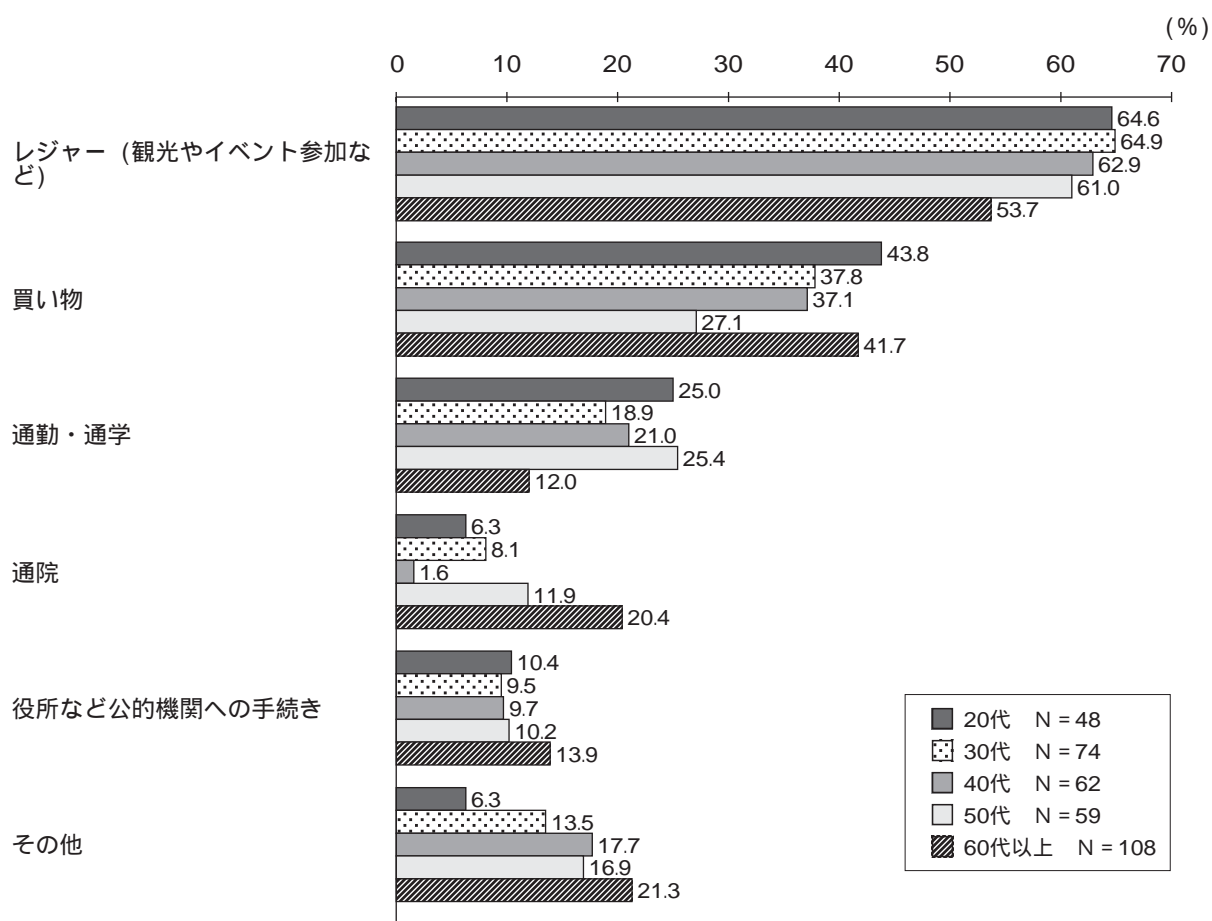
問2 主にどんな目的のために路線バスを利用しますか。(回答は2つ以内)



主にどんな目的のために路線バスを利用しているかを尋ねたところ、「レジャー (観光やイベント参加など)」が60.4%、「買い物」が37.9%、「通勤・通学」が19.1%などとなっている。

年代別にみると、すべての年代で「レジャー (観光やイベント参加など)」と答えた人の割合が最も高く、次いで「買い物」と答えた人の割合が高くなっている。

(年代別)

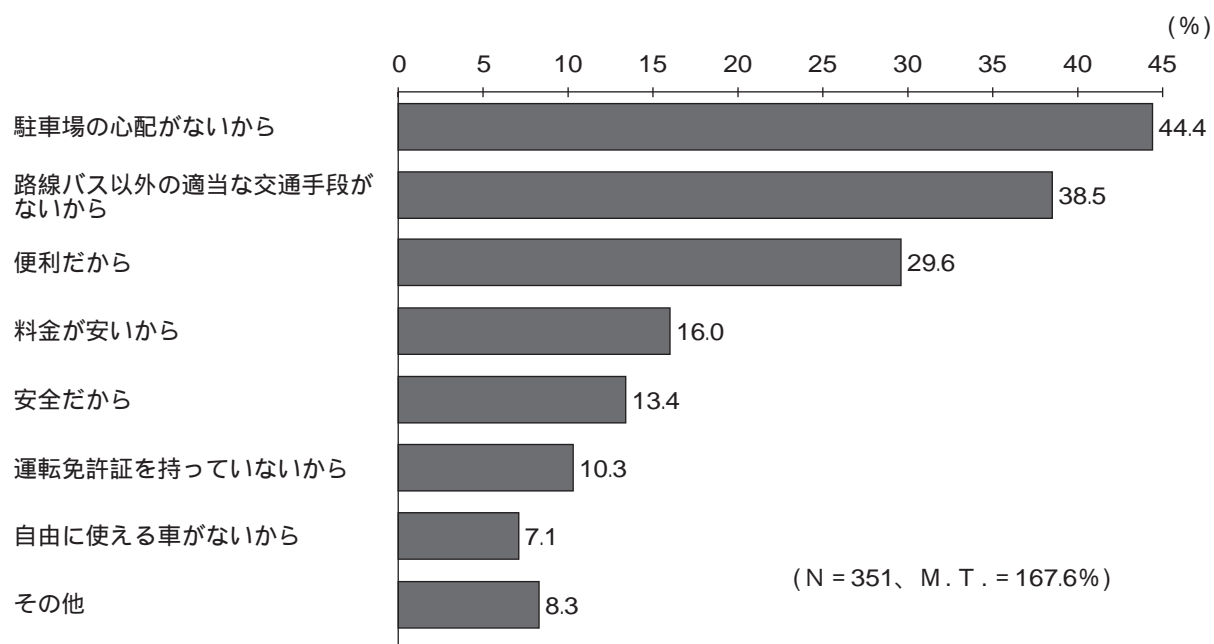


利用目的については、「通勤・通学」目的で利用されることがあまり多くなく、年代にかかわらず「レジャー」や「買い物」目的で利用されることが多いことがわかります。

また、60代以上の方が「通院」目的で利用されることも多く、ニーズに応じた幅広い用途で利用されていることがわかります。

(地域振興部交通対策課)

問3 路線バスを利用する理由について、次の中から選んでお答えください。(回答は2つ以内)

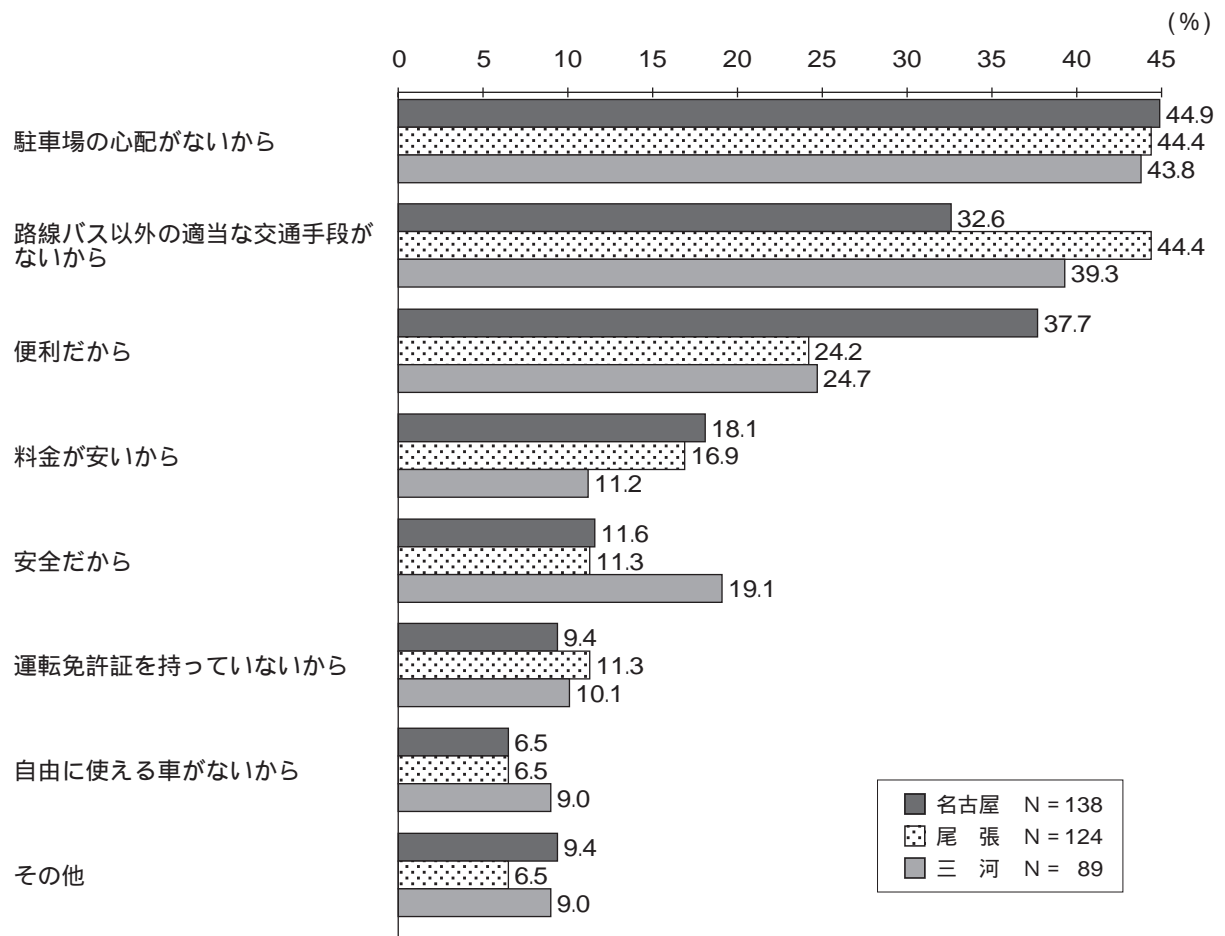


路線バスを利用する理由を尋ねたところ、「駐車場の心配がないから」が44.4%、「路線バス以外の適当な交通手段がないから」が38.5%、「便利だから」が29.6%などとなっている。

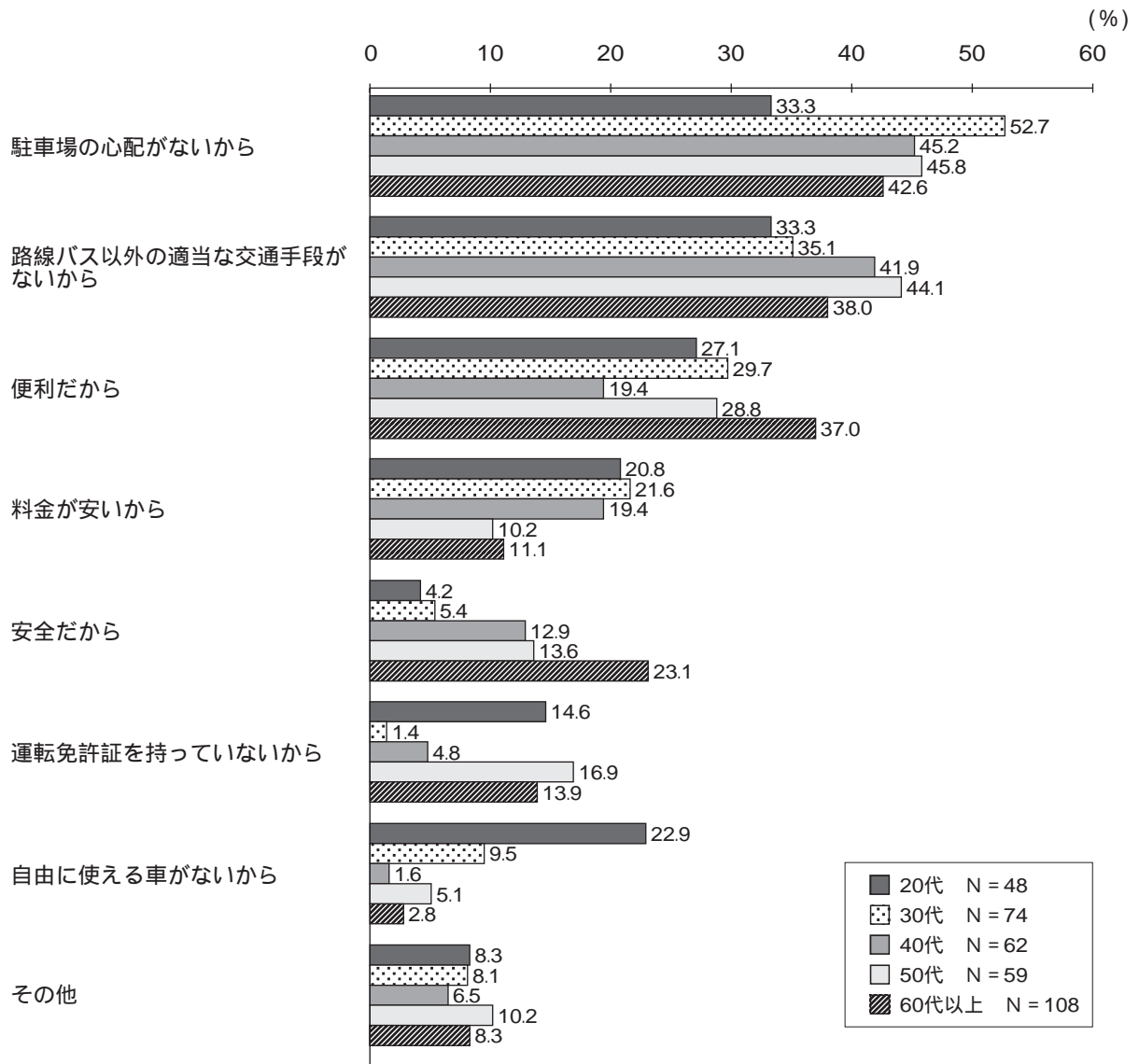
地域別にみると、すべての地域で「駐車場の心配がないから」と答えた人の割合が最も高くなっている。また、「路線バス以外の適当な交通手段がないから」と答えた人の割合は尾張地域で、「便利だから」と答えた人の割合は名古屋地域で、それぞれ高くなっている。

年代別にみると、「駐車場の心配がないから」と答えた人の割合は30代で、「便利だから」と答えた人の割合は60代以上で、それぞれ高くなっている。

(地域別)



(年代別)

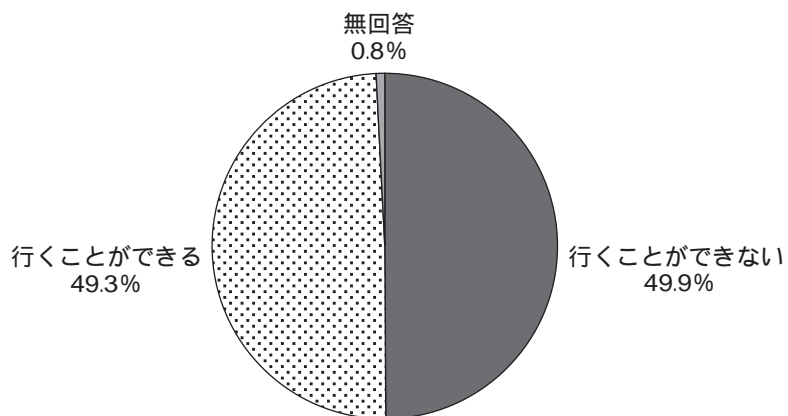


「駐車場の心配がないから」、「便利だから」等の積極的・能動的な理由を選択した人の割合が総じて高くなっている一方で、「路線バス以外の適当な交通手段がないから」等の消極的な理由を選択した人の割合が地域別では尾張地域・三河地域で、年代別では40代、50代で高くなっています。

高齢者や自ら交通手段を持たない、いわゆる交通弱者にとってバスが重要な交通手段となることがうかがえます。
(地域振興部交通対策課)

問4 問2の目的地へは、バス1本で行くことができますか。ただし、2つ選択した場合は、利用する頻度がより高い目的地についてお答えください。(回答は1つ)

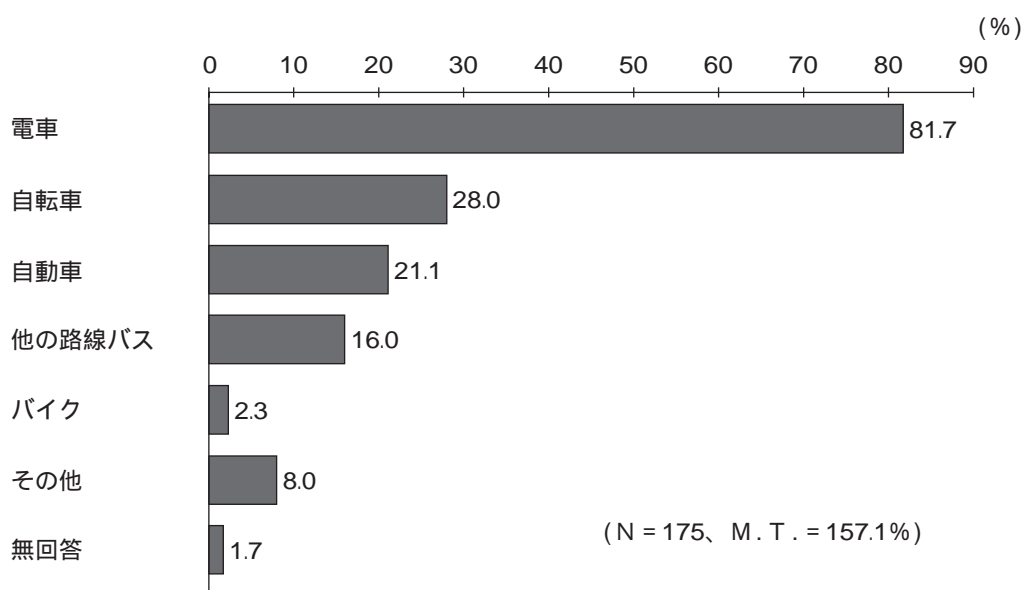
N = 351



問2の目的地へは、バス1本で行くことができるかを尋ねたところ、「行くことができない」が49.9%、「行くことができる」が49.3%となっている。

<問4で「行くことができない」と答えた方にお聞きします。>

問5 他に利用している交通機関は何ですか。(回答はいくつでも)

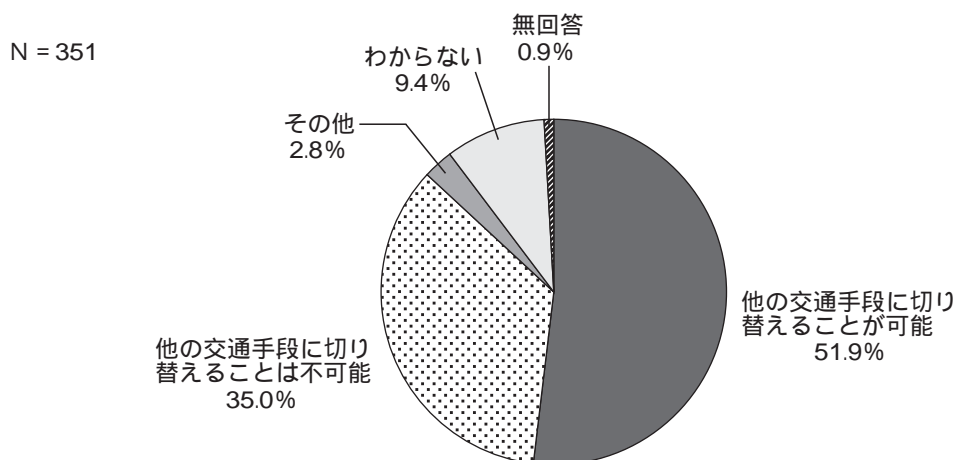


目的地までバス1本で行くことができないと答えた人に、他に利用している交通機関は何かを尋ねたところ、「電車」が81.7%、「自転車」が28.0%、「自動車」が21.1%などとなっている。

約50%の人が目的地までバス1本で行くことができないと回答しております。また、その方々の大多数が、他の交通機関として「電車」を利用していると回答しており、路線バス同士の乗り継ぎは少ないことがわかります。

電車とバスの乗り継ぎをよくすることで、利用者の利便性向上に大いに役立つこととなりますといえます。
(地域振興部交通対策課)

問6 普段、最も利用しているバスがなくなった場合、他の交通手段に切り替えることはできますか。(回答は1つ)



普段、最も利用しているバスがなくなった場合、他の交通手段に切り替えることができるかを尋ねたところ、「他の交通手段に切り替えることが可能」が51.9%、「他の交通手段に切り替えることは不可能」が35.0%などとなっている。

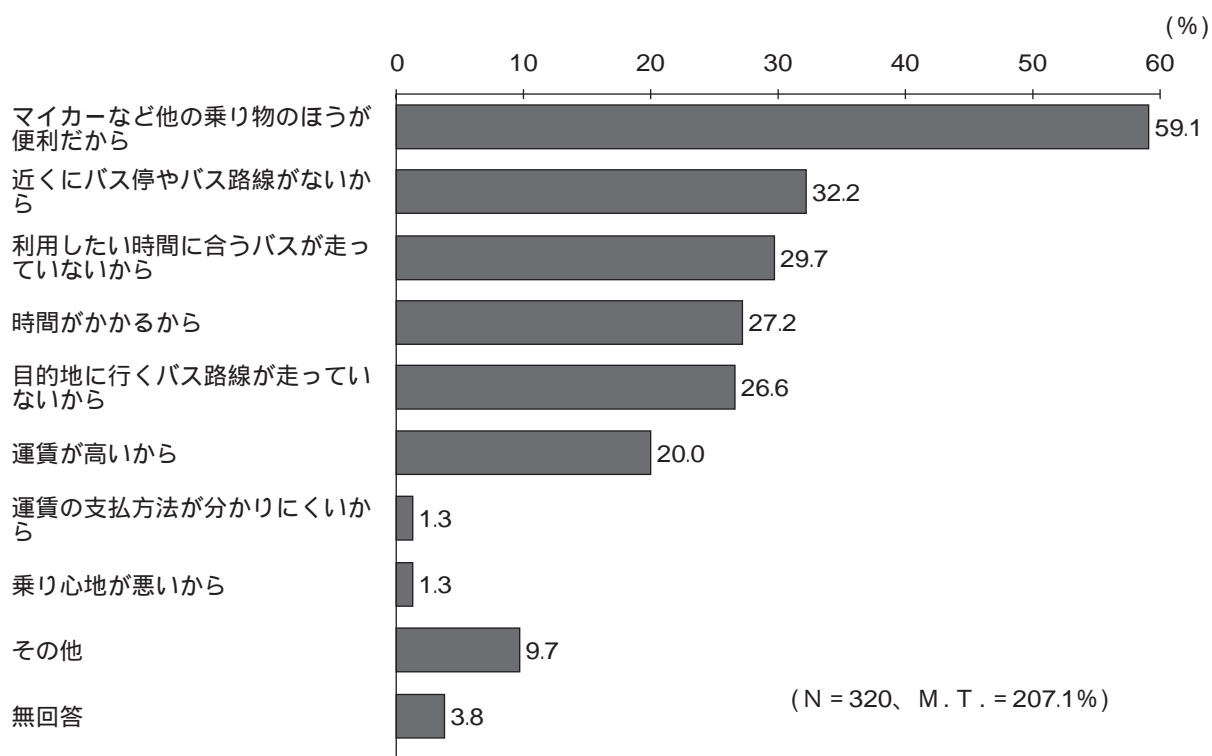
普段、最も利用しているバスがなくなった場合、「他の交通手段に切り替えることは不可能」と答えた人の割合は、35.0%となっています。その方々にとって、バスがなくなった際の影響は、相当地に大きいものと思われます。

(地域振興部交通対策課)

<問1で「年に数回程度」、「2、3年に1回程度」、「まったく利用していない」と答えた方にお聞きします。>

問7 路線バスをあまり利用しない、またはまったく利用しない主な理由は何ですか。

(回答は3つ以内)

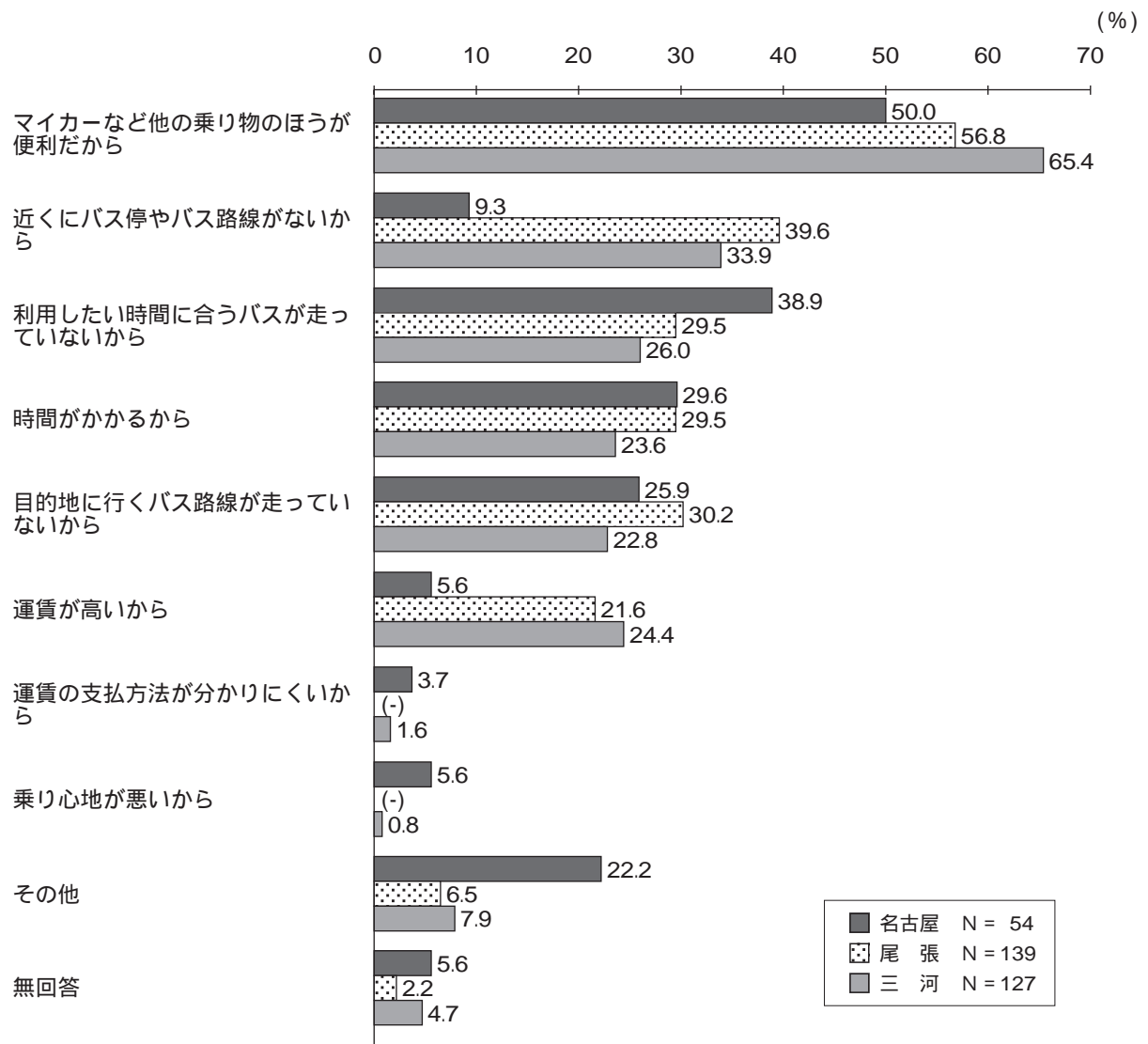


問1で「年に数回程度」、「2、3年に1回程度」、「まったく利用していない」と答えた人に、路線バスをあまり利用しない、またはまったく利用しない主な理由を尋ねたところ、「マイカーなど他の乗り物のほうが便利だから」が59.1%、「近くにバス停やバス路線がないから」が32.2%、「利用したい時間に合うバスが走っていないから」が29.7%などとなっている。

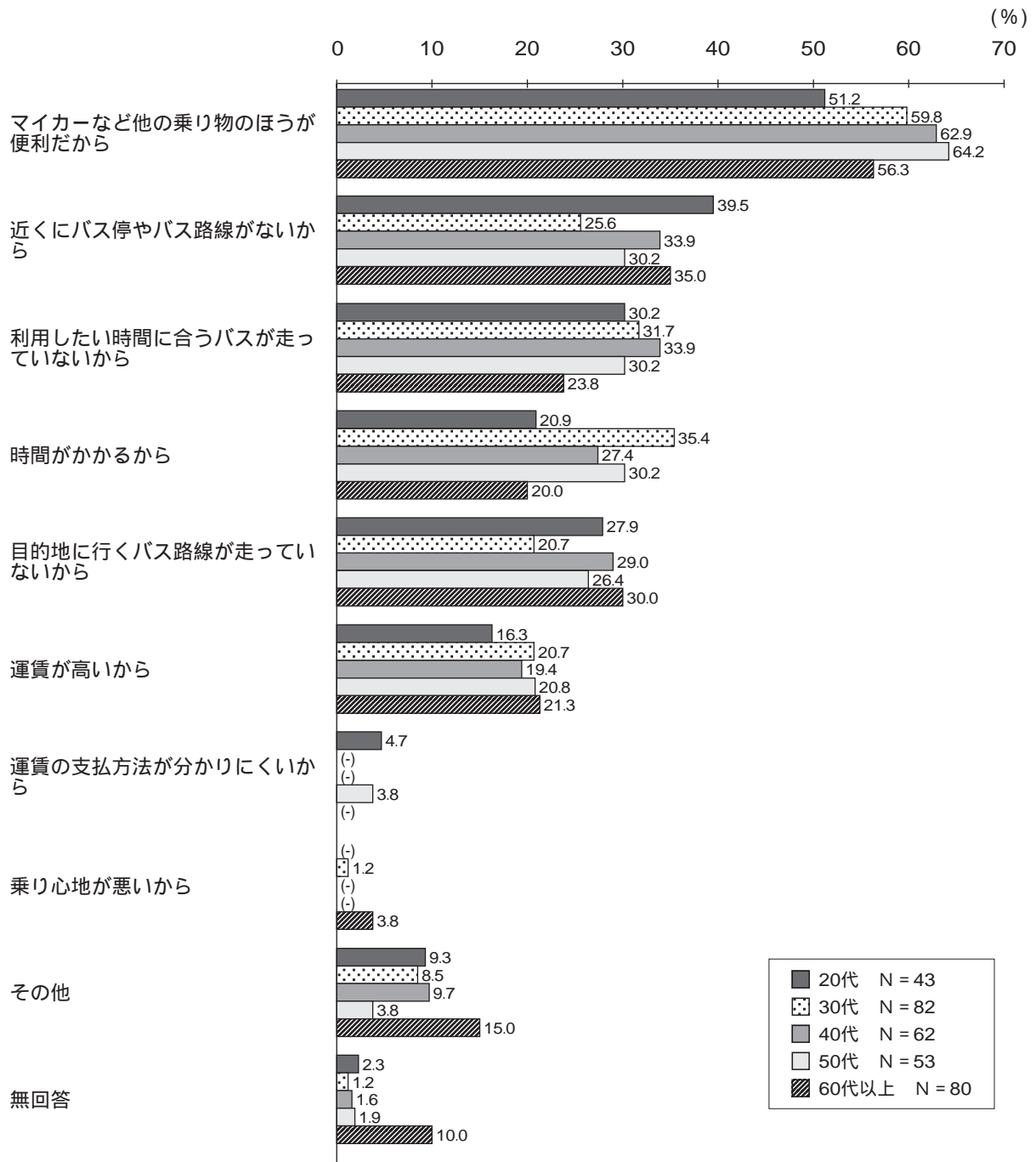
地域別にみると、すべての地域で「マイカーなど他の乗り物のほうが便利だから」と答えた人の割合が最も高くなっている。また、「近くにバス停やバス路線がないから」と答えた人の割合は尾張地域と三河地域で、「利用したい時間に合うバスが走っていないから」と答えた人の割合は名古屋地域で、それぞれ高くなっている。

年代別にみると、すべての年代で「マイカーなど他の乗り物のほうが便利だから」と答えた人の割合が最も高くなっている。また、「近くにバス停やバス路線がないから」と答えた人の割合は20代で、「時間がかかるから」と答えた人の割合は30代で、それぞれ高くなっている。

(地域別)



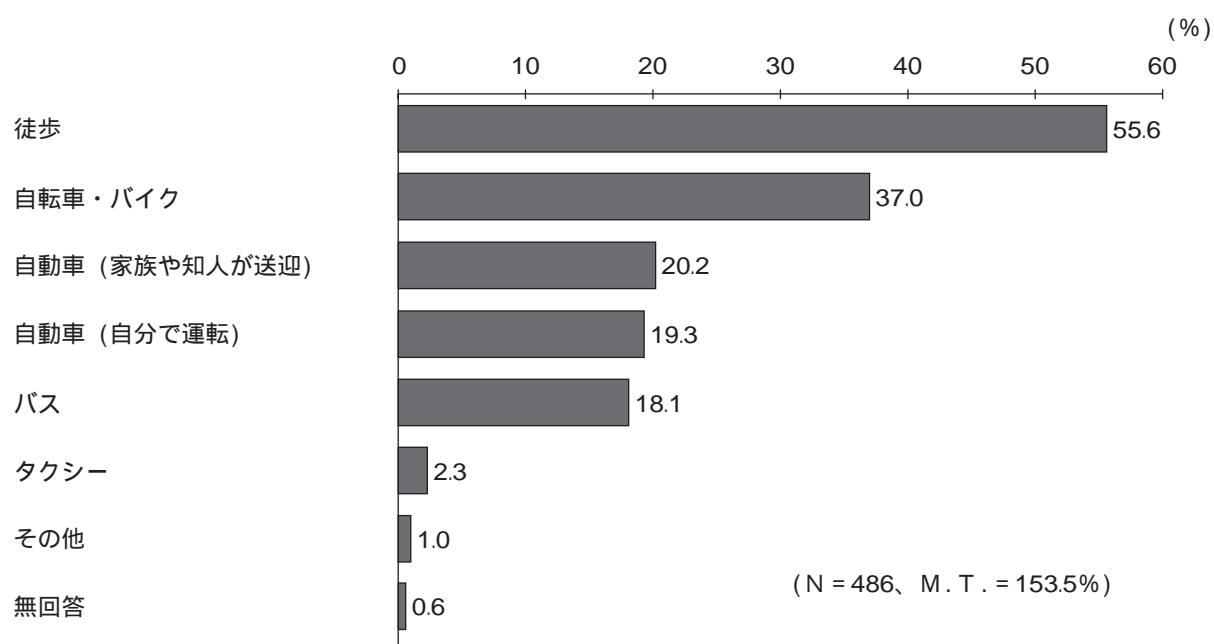
(年代別)



愛知県は、交通における乗用車への依存度が高い「クルマ社会」であるということが、この調査結果からもうかがえます。また、「近くにバス停やバス路線がないから」等の路線バスの不便さを理由とした人の割合も高くなっており、路線バスが、すべての地域のニーズには応えきれていないということがわかります。

路線バスの利用を促すためには、さらにきめ細かくそれぞれの地域の実情を把握し、系統や時間帯などについて改良を重ねていくことも必要であると思われます。 (地域振興部交通対策課)

問8 お住まいの最寄りの鉄道駅まで、普段どうやって行きますか。(回答は2つ以内)

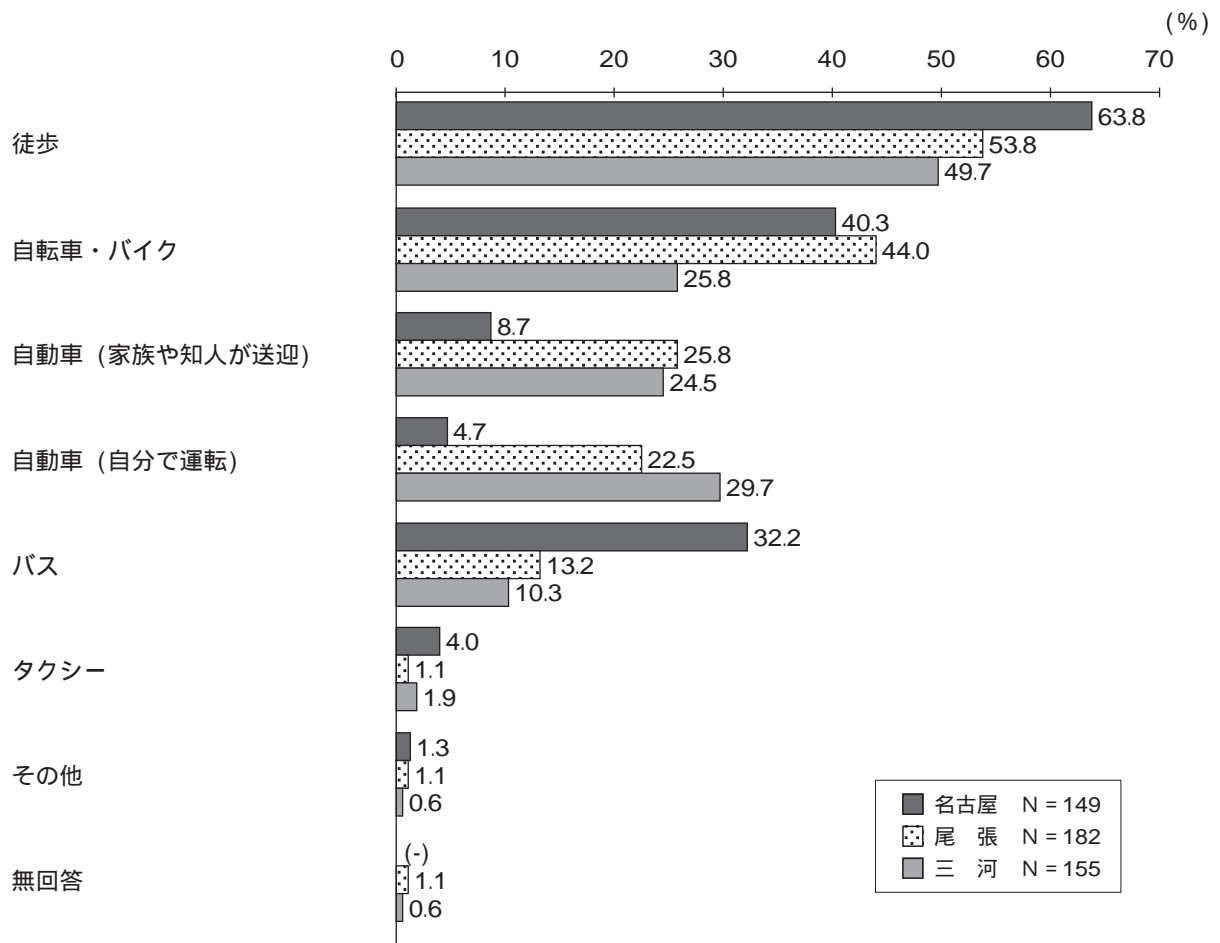


お住まいの最寄りの鉄道駅まで、普段どうやって行くかを訪ねたところ、「徒歩」が55.6%、「自転車・バイク」が37.0%、「自動車 (家族や知人が送迎)」が20.2%、「自動車 (自分で運転)」が19.3%などとなっている。

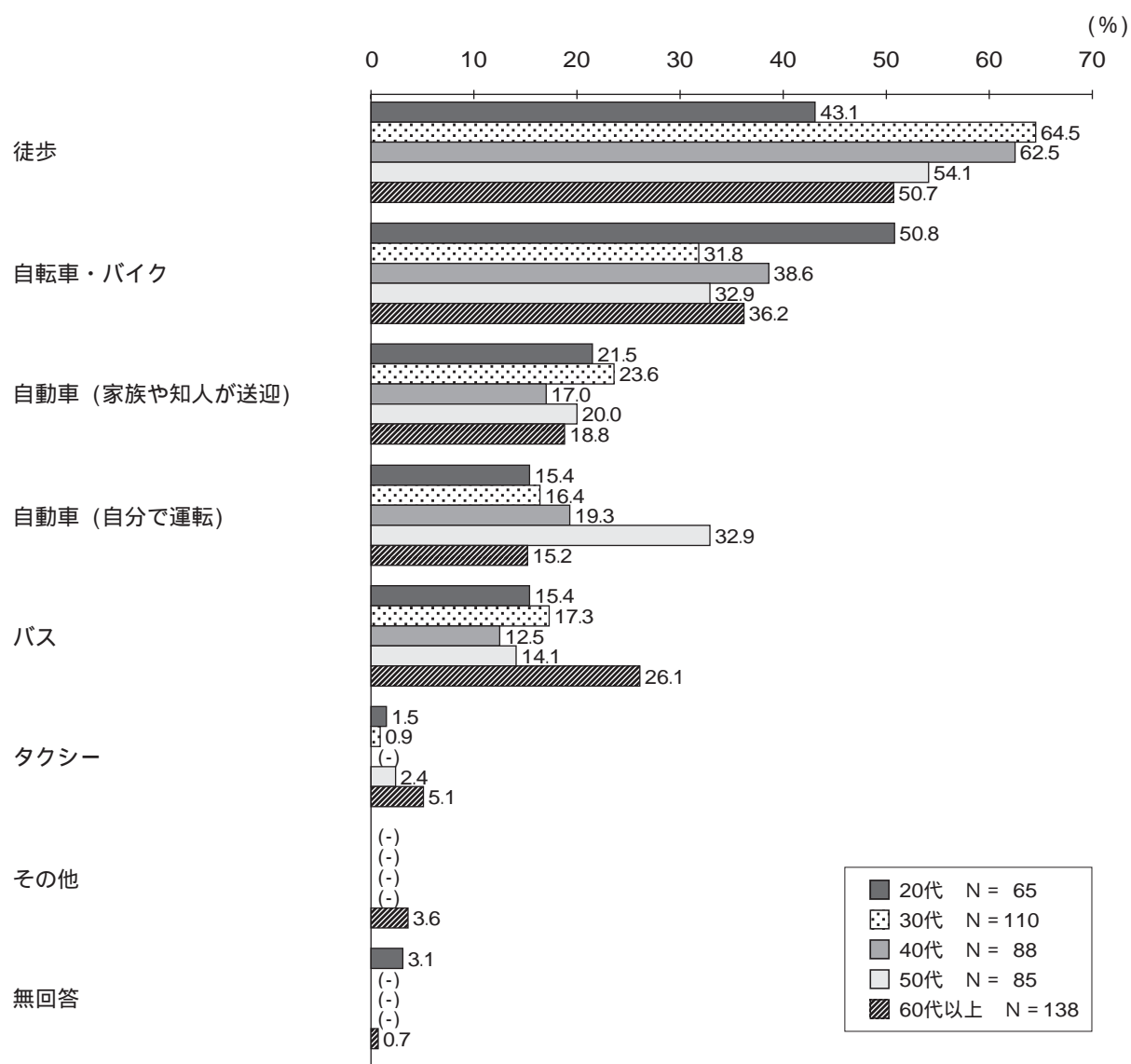
地域別にみると、すべての地域で「徒歩」と答えた人の割合が最も高くなっている。また、名古屋地域では「自転車・バイク」、「バス」と答えた人の割合が、尾張地域と三河地域では「自転車・バイク」、「自動車 (家族や知人が送迎)」、「自動車 (自分で運転)」と答えた人の割合が、それぞれ高くなっている。

年代別にみると、「徒歩」と答えた人の割合は30代と40代で、「自転車・バイク」と答えた人の割合は20代で、「自動車 (自分で運転)」と答えた人の割合は50代で、「バス」と答えた人の割合は60代以上で、それぞれ高くなっている。

(地域別)



(年代別)



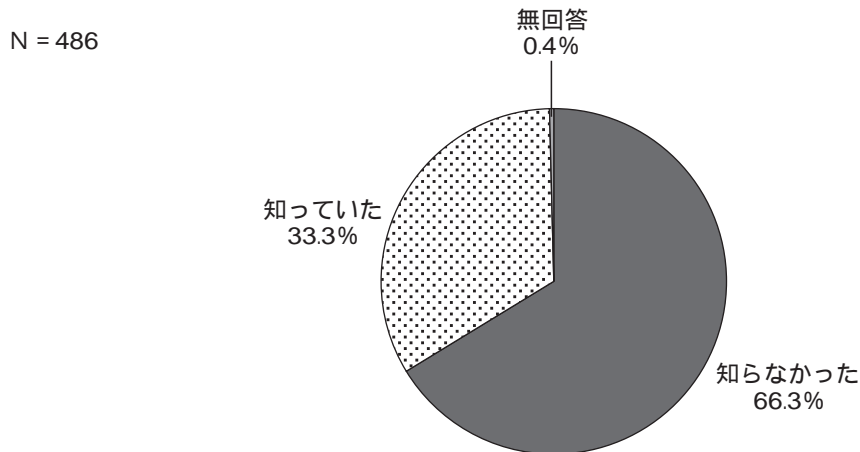
多くの人が鉄道駅まで徒歩や自転車等により行くことができ、自宅から鉄道駅までバスを利用する人はあまり多くないことがわかります。その中でも、名古屋地域においては比較的バスが利用されていますが、尾張地域・三河地域においては、ほとんどバスが利用されていません。

しかし、60代以上の年齢層に限ると、バスの利用率が比較的高くなっており、バスが、高齢者等の長い距離を歩くことが困難な方々にとって、鉄道駅までの足として重要な役割を担っていることがうかがえます。

(地域振興部交通対策課)

2 バス路線の廃止

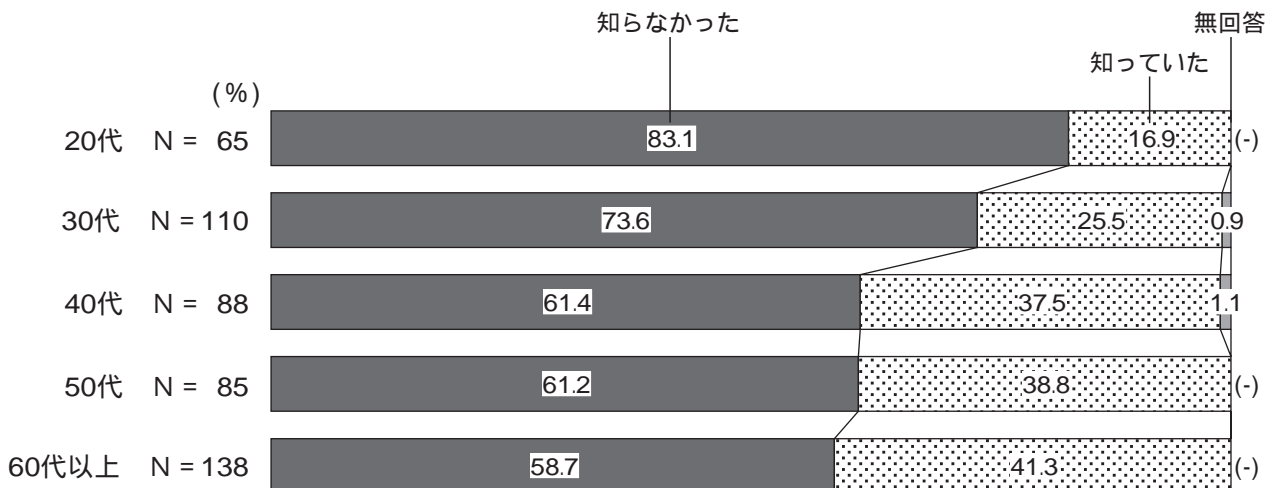
問9 規制緩和により、バス事業者の自由な経営判断でバス路線の廃止が行えるようになったことを知っていましたか。(回答は1つ)



規制緩和により、バス事業者の自由な経営判断でバス路線の廃止が行えるようになったことを知っているかを尋ねたところ、「知らなかった」が66.3%、「知っていた」が33.3%となっている。

年代別にみると、「知っていた」と答えた人の割合は高齢になるほど高くなっている。

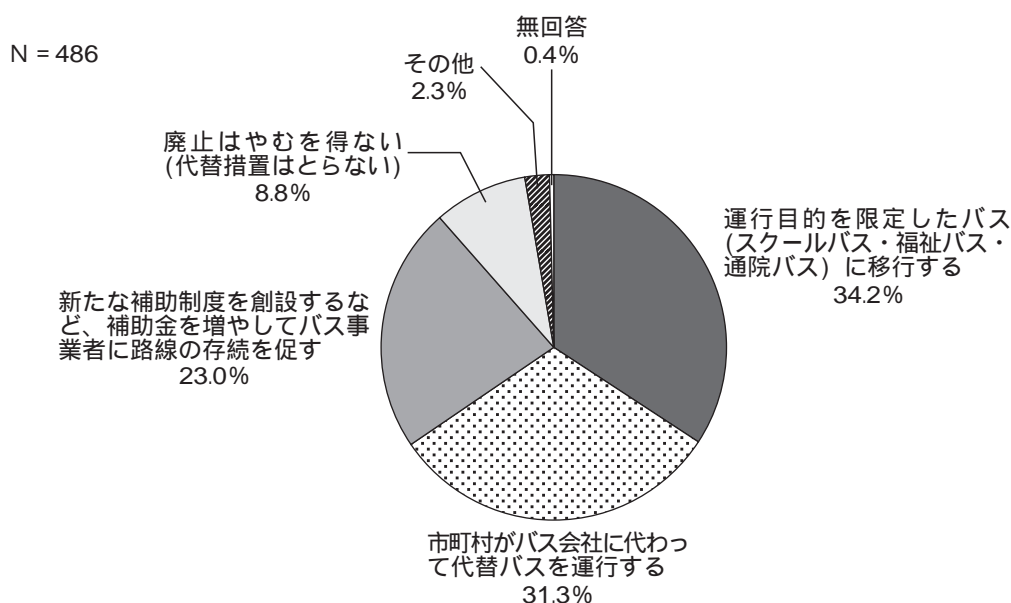
(年代別)



バス路線の廃止の自由化については、年代が高くなるほど「知っている」と回答する割合が高くなっており、これは、年代が高くなるほど日常生活にバスが密接に関係していることから、バスに対する関心が高いものと思われます。

(地域振興部交通対策課)

問10 バス事業者から路線の退出（廃止）の意向が出されたとき、県や市町村はどのように対応していきべきだと思いますか。（回答は1つ）

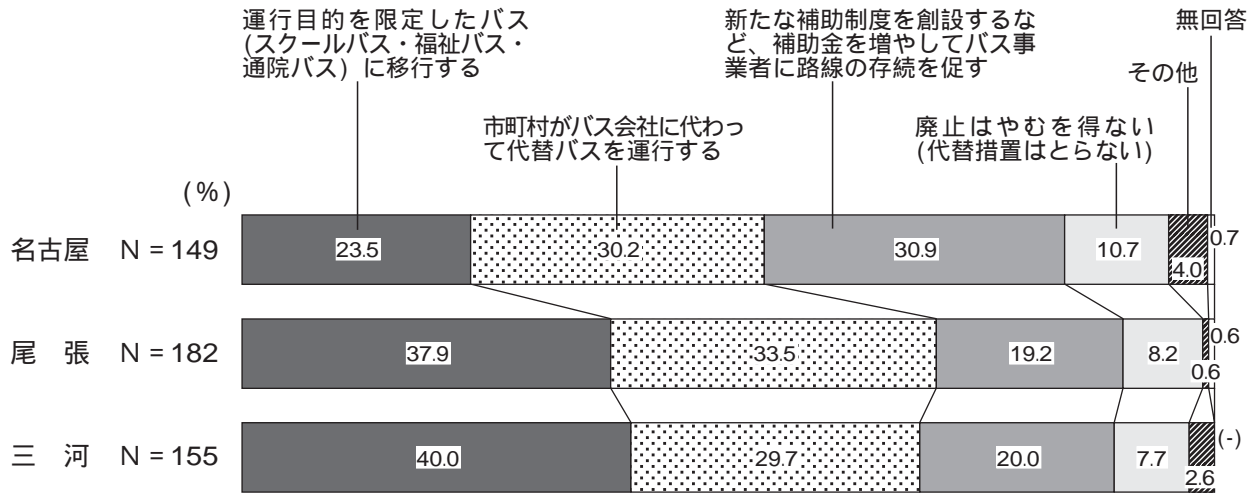


バス事業者から路線の退出（廃止）の意向が出されたとき、県や市町村はどのように対応していきべきかと思うかを尋ねたところ、「運転目的を限定したバス（スクールバス・福祉バス・通院バス）に移行する」が34.2%、「市町村がバス会社に代わって代替バスを運行する」が31.3%、「新たな補助制度を創設するなど、補助金を増やしてバス事業者に路線の存続を促す」が23.0%などとなっている。

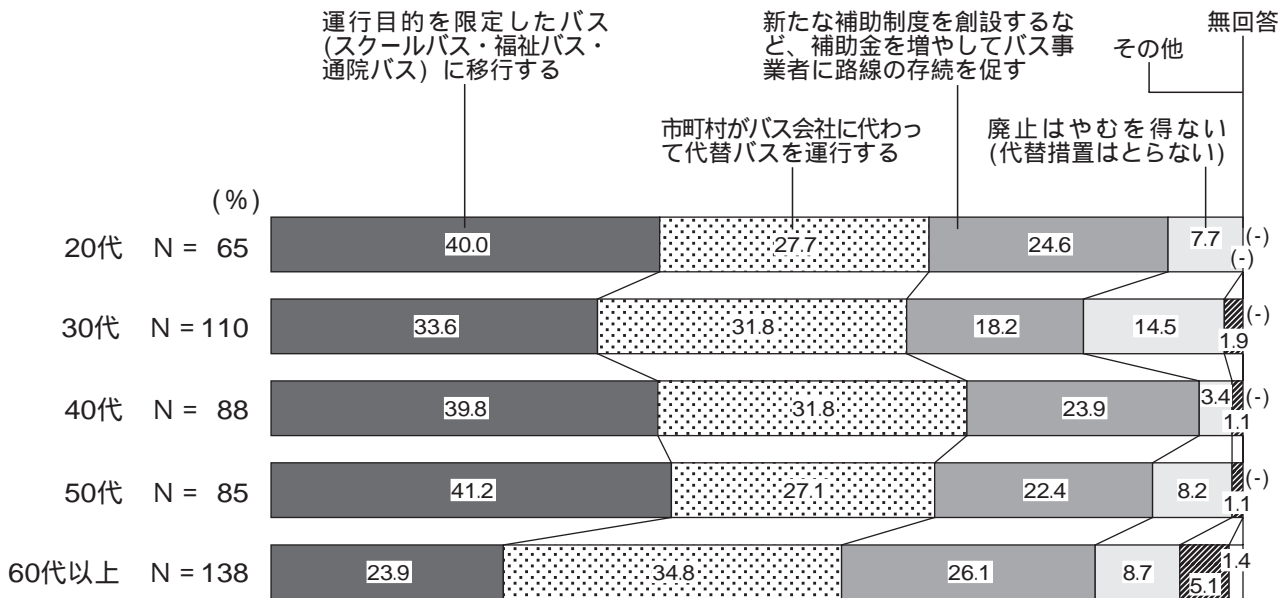
地域別にみると、「運転目的を限定したバス（スクールバス・福祉バス・通院バス）に移行する」と答えた人の割合は三河地域で、「市町村がバス会社に代わって代替バスを運行する」と答えた人の割合は尾張地域で、「新たな補助制度を創設するなど、補助金を増やしてバス事業者に路線の存続を促す」と答えた人の割合は名古屋地域で、それぞれ高くなっている。

年代別にみると、60代以上では「市町村がバス会社に代わって代替バスを運行する」と答えた人の割合が、「運転目的を限定したバス（スクールバス・福祉バス・通院バス）に移行する」と答えた人の割合より高くなっている。

(地域別)



(年代別)



バス事業者から路線の退出の意向が出されたときの対応については、「運行目的を限定したバスへの移行」、「市町村による代替バスの運行」又は「補助金による路線の存続」と回答した人を合わせると88.5%を占め、多くの県民の皆様が何らかのかたちでバスの運行が継続されることを望んでいることがわかります。

県としましても、地域の実情に応じたバス運行の態様等について協議し、合意を図る場である各市町村の「地域公共交通会議」に参画し、適切な情報提供や助言を行うなどして、地域住民の足の確保のために取り組んでまいります。

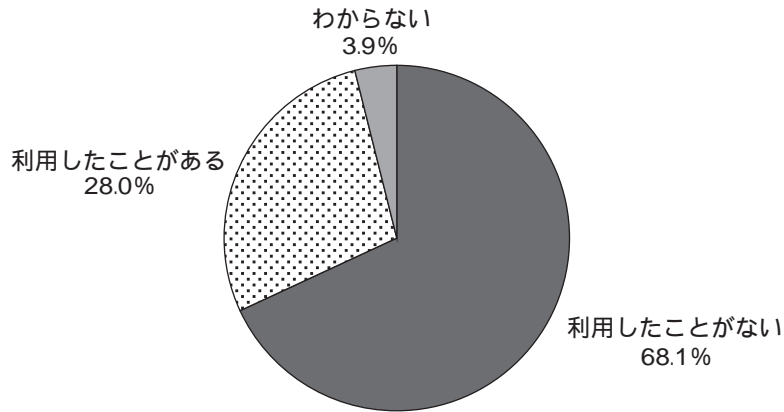
(地域振興部交通対策課)

3 コミュニティバスの利用

問11 コミュニティバス を利用したことがありますか。(回答は1つ)

各市町村が主体となって、名称（バスなど）・ルート・車両の大きさやデザインなどを様々な工夫し、比較的 low 運賃で運行しているバス

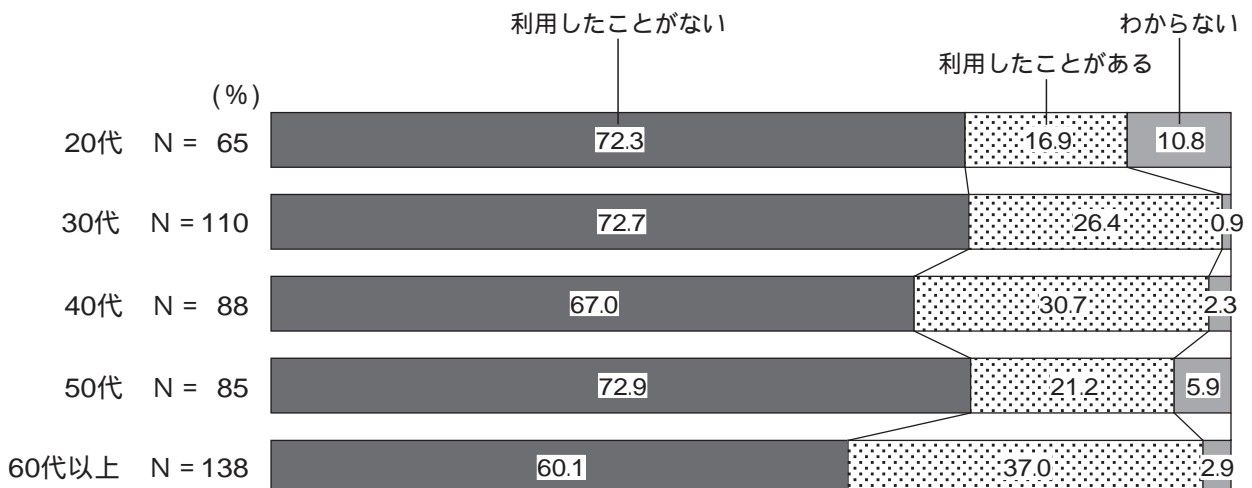
N = 486



コミュニティバスを利用したことがあるかを尋ねたところ、「利用したことがない」が68.1%、「利用したことがある」が28.0%となっている。

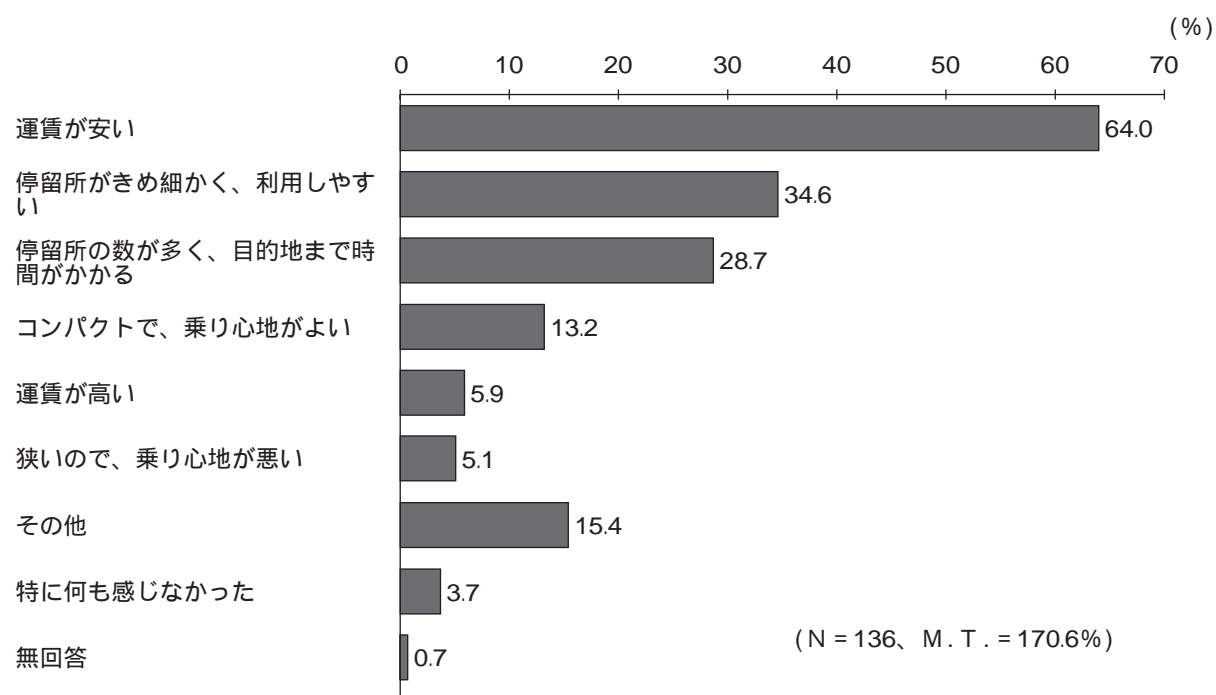
年代別にみると、「利用したことがある」と答えた人の割合は60代以上で高くなっている。

(年代別)



<問11で「利用したことがある」と答えた方にお聞きします。>

問12 コミュニティバスを利用してどう感じましたか。(回答は2つ以内)

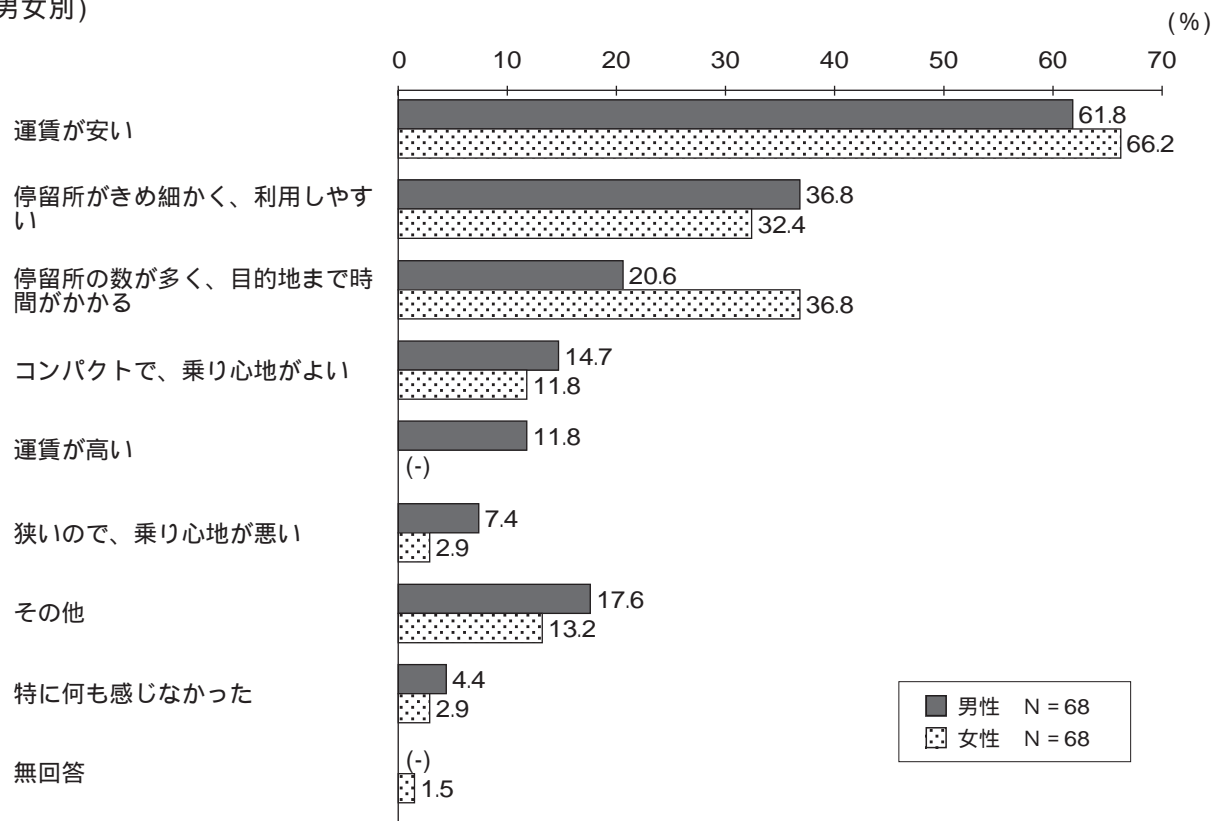


コミュニティバスを利用したことがあると答えた人に、コミュニティバスを利用してどう感じたかを尋ねたところ、「運賃が安い」が64.0%、「停留所がきめ細かく、利用しやすい」が34.6%、「停留所の数が多く、目的地まで時間がかかる」が28.7%などとなっている。

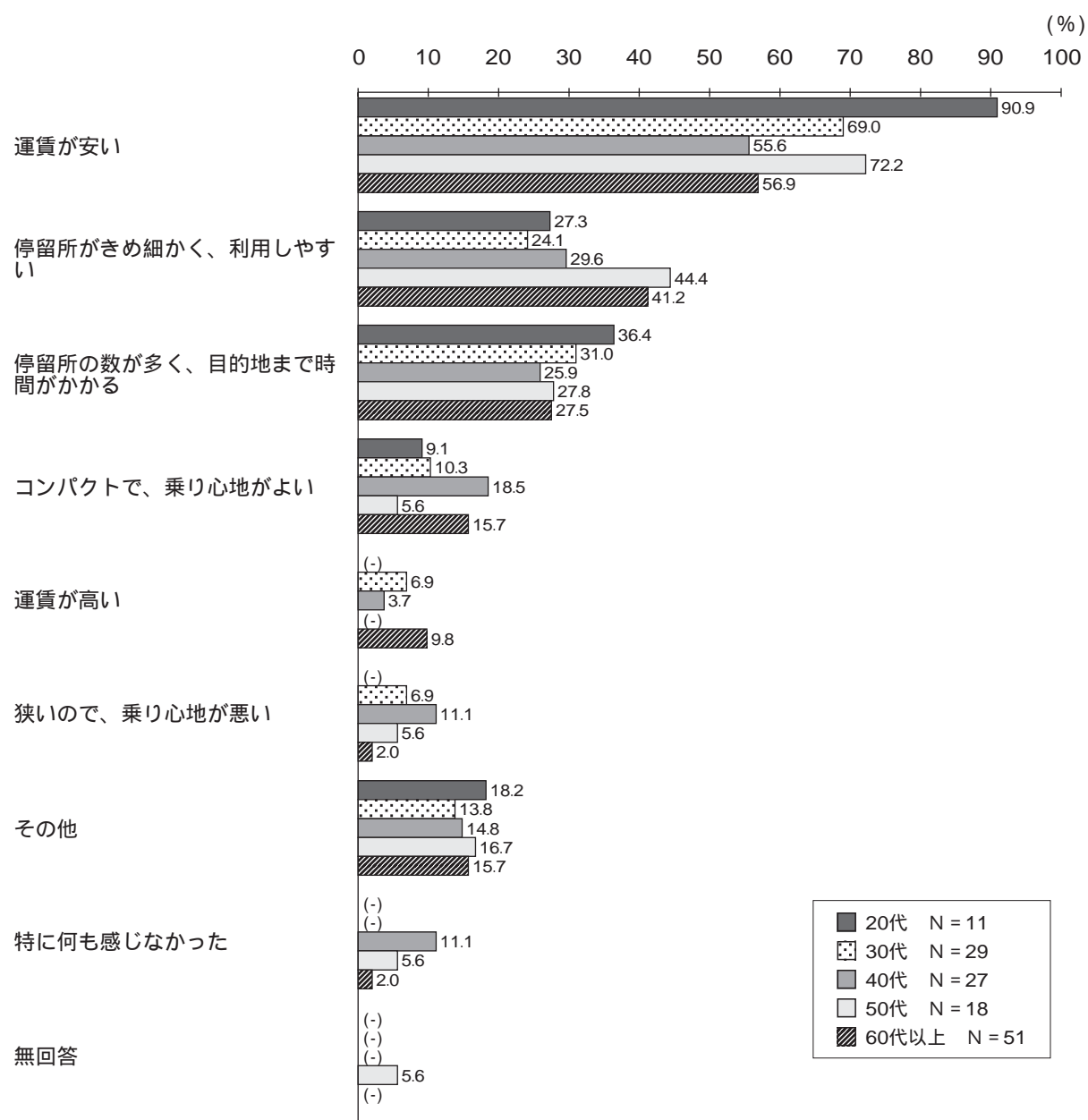
男女別にみると、男女とも「運賃が安い」と答えた人の割合が最も高くなっている。次いで男性では「停留所がきめ細かく、利用しやすい」と答えた人の割合が高く、女性では「停留所の数が多く、目的地まで時間がかかる」と答えた人の割合が高くなっている。

年代別にみると、「運賃が安い」と答えた人の割合は20代で、「停留所がきめ細かく、利用しやすい」と答えた人の割合は50代と60代以上で、それぞれ高くなっている。

(男女別)



(年代別)



コミュニティバスについては、平成19年5月現在、63市町村のうち49市町村で運行されています。コミュニティバスを利用したことがある方はまだまだ少数派ですが、利用した方の多くがコミュニティバスに対して、「運賃が安い」、「停留所がきめ細かく、利用しやすい」等の好意的な印象を持たれているようです。

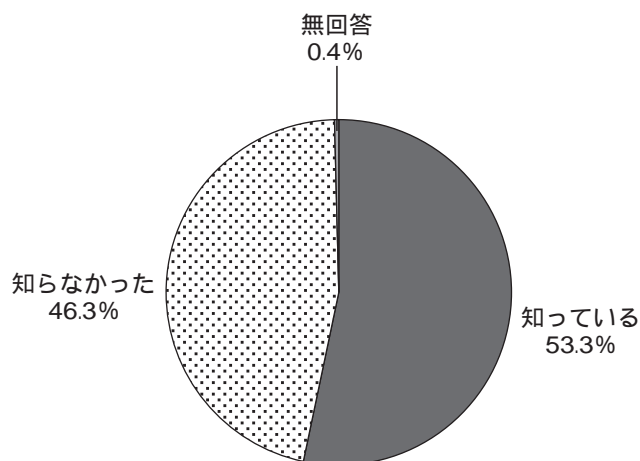
まだ利用されたことがない方も、ぜひ一度、地域のコミュニティバスをご利用ください。

(地域振興部交通対策課)

4 バス路線への公的支援

問13 バス路線の維持のために、国・県・市町村が補助金などの公的支援を行っていることを知っていますか。(回答は1つ)

N = 486

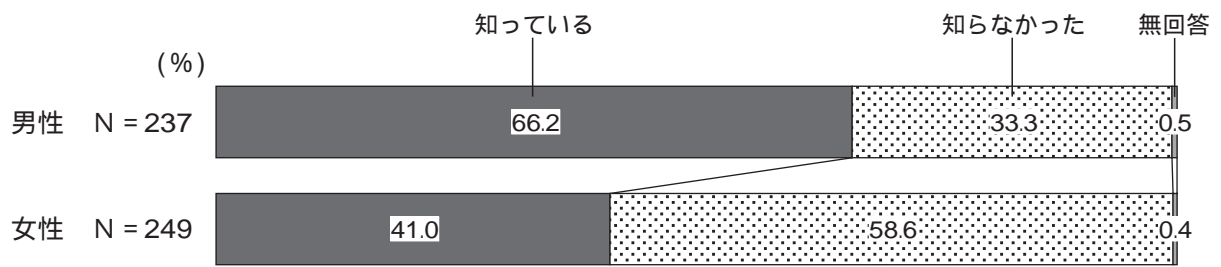


バス路線の維持のために、国・県・市町村が補助金などの公的支援を行っていることを知っているかを尋ねたところ、「知っている」が53.3%、「知らなかった」が46.3%となっている。

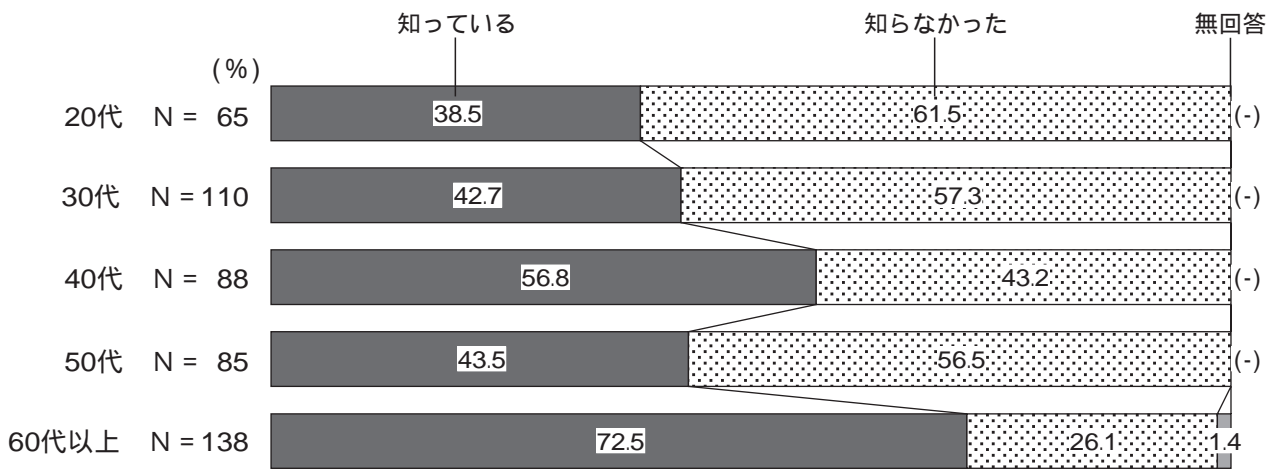
男女別にみると、「知っている」と答えた人の割合は男性で高くなっている。

年代別にみると、「知っている」と答えた人の割合は60代以上で高くなっている。

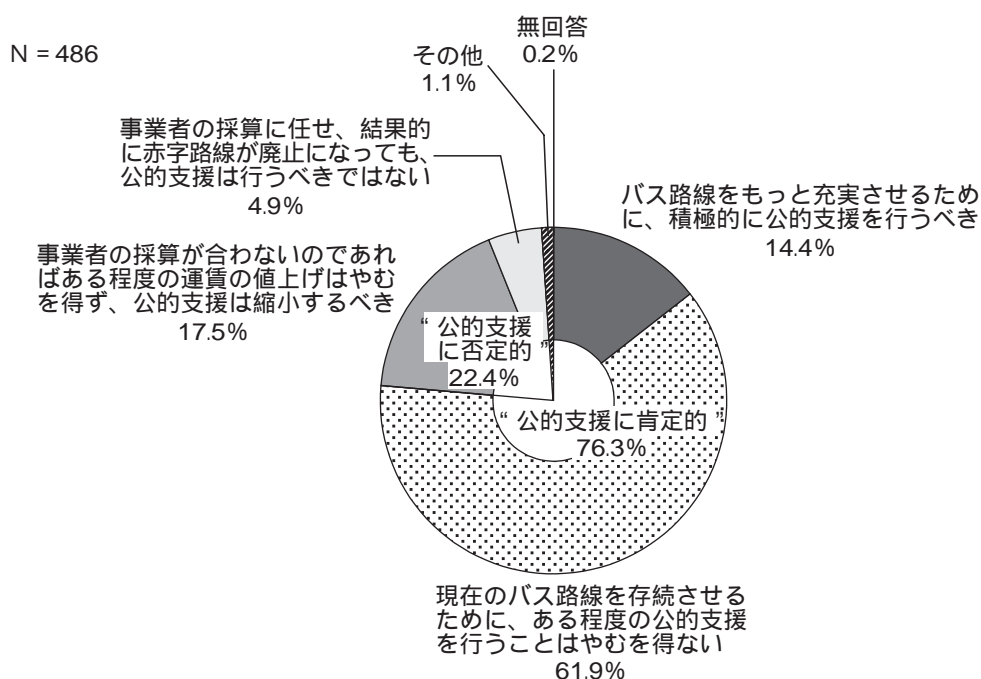
(男女別)



(年代別)



問14 バス路線の維持のために、国・県・市町村が補助金などの公的支援を行うことについて、
 どのようにお考えですか。(回答は1つ)

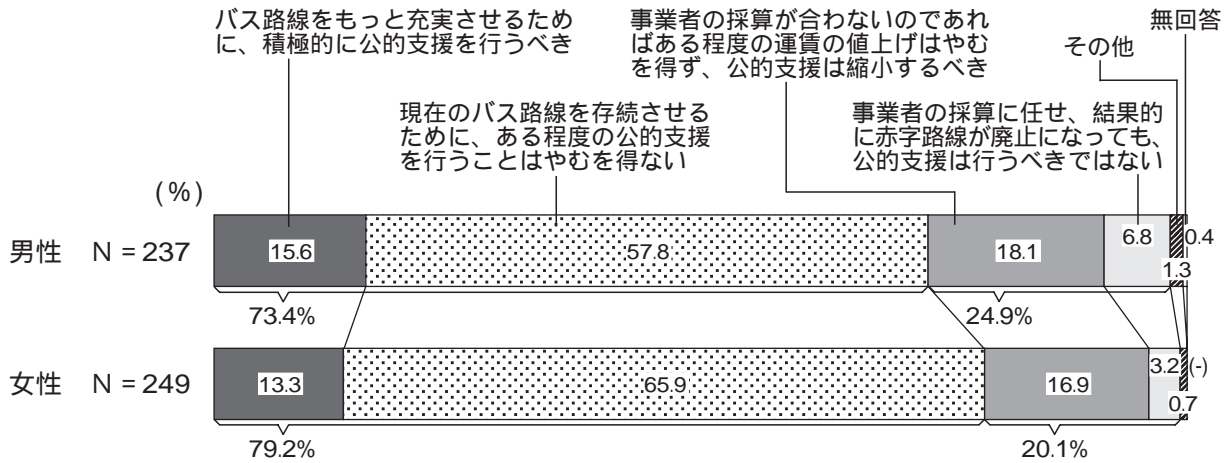


バス路線の維持のために、国・県・市町村が補助金などの公的支援を行うことについてどう思うかを尋ねたところ、「バス路線をもっと充実させるために、積極的に公的支援を行うべき」14.4%、「現在のバス路線を存続させるために、ある程度の公的支援を行うことはやむを得ない」61.9%で、合わせた“公的支援に肯定的”が76.3%に対し、「事業者の採算が合わないのであればある程度の運賃の値上げはやむを得ず、公的支援は縮小するべき」17.5%、「事業者の採算に任せ、結果的に赤字路線が廃止になっても、公的支援は行うべきではない」4.9%で、合わせた“公的支援に否定的”は22.4%となっている。

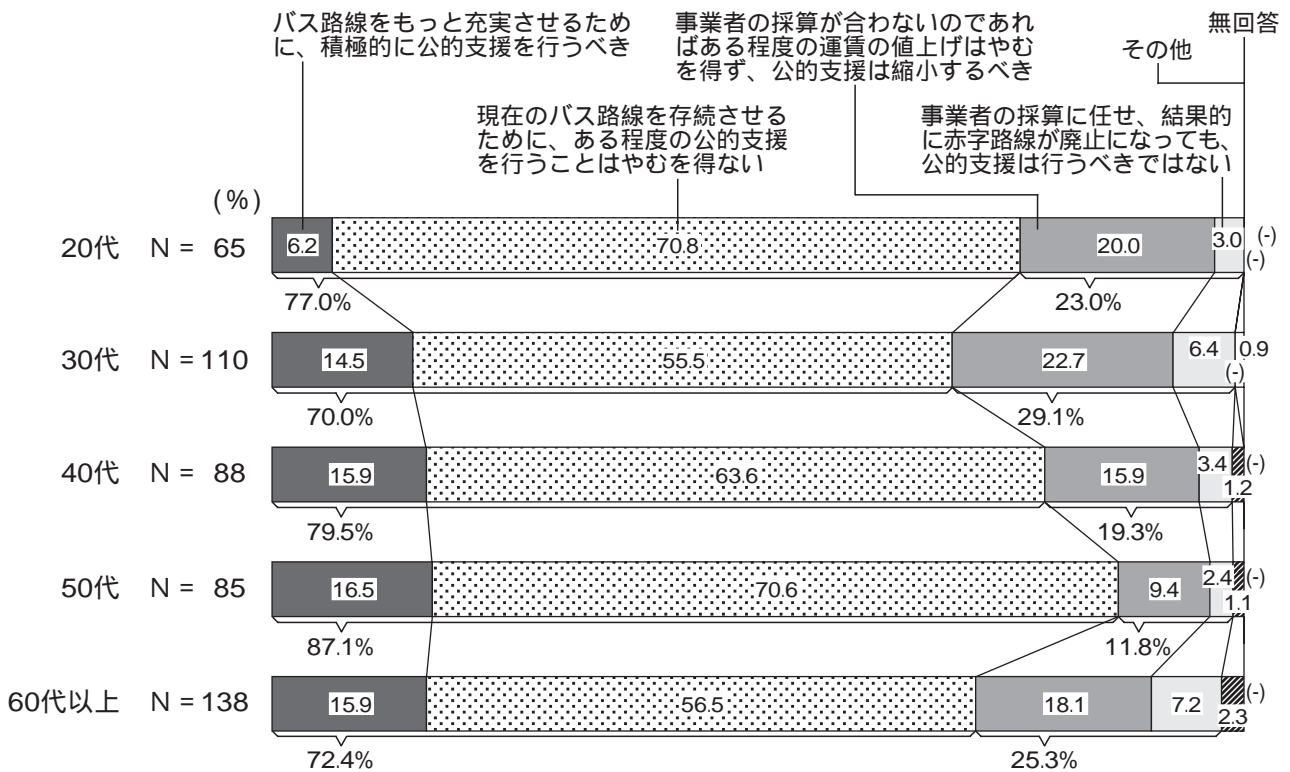
男女別にみると、“公的支援に肯定的”の割合は女性で、“公的支援に否定的”の割合は男性で、それぞれ高くなっている。

年代別にみると、“公的支援に肯定的”の割合は50代で、“公的支援に否定的”の割合は30代で、それぞれ高くなっている。

(男女別)



(年代別)



バス路線の維持のための公的支援については、多くの県民の皆様が公的支援の必要性を感じており、バス路線の維持に対して国・県・市町村の役割が期待されていることがうかがえます。

県では、地域住民の生活に必要な路線については、「バス運行対策費補助金」による国と県との協調補助制度により路線の維持を図っております。

しかし、必要なバス路線を維持存続するために最も有効な方法は、多くの方にバスに乗っていただくことです。省エネルギー・環境保護のためにも、バスで行くことができるところへはマイカーではなく、ぜひバスを利用させていただきたいと思っております。

(地域振興部交通対策課)

5 自由意見

バスの利用について、ご意見・ご提案等があれば、自由にお書きください。

バスの利用について、自由に意見を記入していただいたところ、359件の意見が寄せられた。それらを大別すると次表のとおりであり、以下、その意見の要旨をいくつか例示した。

項 目	件 数
(1) バスの必要性・バスに対する評価について	5 4
(2) バスの運行形態（ルート・本数・時間帯・車両など）について	5 2
(3) バス路線の現状について	3 4
(4) バス路線への公的支援について	3 4
(5) コミュニティバスについて	3 2
(6) バスの利用促進策について	3 2
(7) バスの利便性向上について	2 9
(8) バス路線の廃止について	2 8
(9) 運転手の対応について	1 2
(10) バスの運賃について	1 0
(11) その他（交通政策一般）	4 2
合 計	3 5 9

(1) バスの必要性・バスに対する評価について

将来運転ができなくなった時にバスなどがあった方がいいと思う。

バス路線は分かりづらいし、時間も不規則なので、これからも乗るつもりはない。

バスは行きたい場所にダイレクトでいけないし、時間もマチマチだし、不便。しかも車を運転していて、バスは邪魔だし迷惑に感じることもある。個人としては、今はバスの必要性はまったく感じられない。

バスは、タクシー等に比べても安く、車がない者にとってはなくてはならないものなので、路線維持がされれば、非常に充実した生活を送ることができる。

バスの運行をいかにして守るかという切り口で考えるのではなく、人間社会のあるべき姿（環境問題含む。）という視点から、地域やバスを考えてほしい。万年赤字の第3セクターバスでもいい。行政なら費用は捻出できるはずである。

公共交通を使ったほうが環境にもいいのかもしれないが、自家用車だと好きな時間に好きなところ

るに行ける。それがバスを利用しない最も大きな理由である。

バスが走っているだけで安心できる感がある。

バスは最も頼りになる輸送手段として評し直される時期が遅かれ早かれやってくると思う。

(2) バスの運行形態（ルート・本数・時間帯・車両など）について

飲酒運転が厳しく取り締まられており、帰宅の手段の一つとしてバスも考えられる。夜中のバス運行を望む。

市の中心部へ向かったバスしかないので、車で行けばすぐのところも一度中心地へ出て乗り換えなければならず、大変不便である。中心地へ向かうバスだけでなく、近くの町へ向かう路線があれば利用しやすくなると思う。

最低でも1時間に2本くらい運行していただければ利用しやすいのではないかと。

地域によってバスの利用に差がある。車がないと身動きがとれない土地柄では、バスがあっても1日に数本ではまったく役に立たない。

公共性やCO₂減を考えて、バスの本数を増やすことを第一に計画することで、結果的に客が戻って経済的にもよい方向に循環するはずである。

高齢者には階段が辛く、バスを利用したいが、どんどん運行本数が減少している。

平日、休日の区分及び時間帯でもう少し本数の傾斜をつけてほしい。

狭い道・生活道路でバスが運行されていることがある。利用する人が幹線道路に出るべきである。その上で路線バスの系統を見直して地方財政の軽減を図るべき。

鉄道と重複する路線は見直すなど効率よい運営はできないかと考える。

電車のように時間に正確に運行してほしい。

バスはたいへん助かる足だが、ダイヤどおりに運行されないことから、自転車で駅に向かってしまう。市バスのバスレーンのような道路があるとダイヤが乱れにくい。

乗客の少ない時間帯をきっちり把握してバスを小型化してはどうか。ラッシュ時と分けての使い分けがいいと思う。

低床バスが乗りやすくてよいと思うので増やしてほしい。

座席が向かい合わせであったり、タイヤの上でステップが高い席があったりして、子ども連れだと不自由な感じがする。

(3) バス路線の現状について

奥三河の山間地は高齢化が急速に進むため、病院等に行く手段に運行目的を限定したバスを運行すべきである。

名古屋や春日井を始めとして、県内は比較的バスの利用が多く、サービスが良いのではと感じている。

「地下鉄が便利な場所」と「全く使えない場所」の差が激しくなっており、車に乗らない者にとっては、同じ市内でも「陸の孤島」化している地域が増えている。

愛知県ではバスや地下鉄を使うより車での移動のほうが便利で早い。バスの利用は、目的地までの時間や鉄道の利用を考えないといけないので不便である。

バス利用が好きだが、本数が少ないので仕方なくバスに乗らずに歩いてしまう。

マイカーより使いやすいというイメージが根付かないとバスの普及は難しい。

東京や大阪と比べて鉄道網が発達していない愛知県ではバス路線をもっと充実すべきである。補助金、値上げ、第3セクター、小型バス等あらゆる手段を効果的に適用すべきである。

利用者の高齢化に伴い、乗降等の時間が長くなっていく傾向が感じられる。

バス路線は地理勘がないと目的地につくまで不安なことがある。

(4) バス路線への公的支援について

高齢者にとっては重要な交通手段なので、公的支援はどんな形であっても行うべき。

バス路線への公的支援を行っていることを知らない人が多いと思う。

自動車を運転できない人にとって、バスは遠い目的地へ行く大事な足になるので、国・県・市が公的支援をして、バス路線を守ってほしい。

バスを「事業」としてとらえると公的支援を行うべきでないと思うが、バスを交通弱者のための「福祉」としてとらえるなら積極的に行政がかかわってよいと思う。

大都市などでは便利な乗り物かもしれないが、それ以外は特に必要性がない。公的支援は使う人のみの支援であって、不公平と感じる。

借金財政の中で赤字路線へ公的支援をするのは反対である。

県・市が民間バス路線の赤字を負担することは、全住民の税金で利用者の一部、他県市の利用者の分まで支援する結果となり不合理である。路線バスは独立採算制を基本とし、安易な公的支援は避けるべき。

バス等の、人々の足に関する公的支援は、福祉の面から考えてもたとえ赤字だとしてもやむを得ないと思う。

愛知県として路線バス事業にどんな補助を行っているのか知らない。

公的支援は補助金だけでなく、利用者の立場にたって利用しやすい路線バスに向けた政策を行うことが重要だと考える。

住民への公共サービスの最たるものなので、ある程度財政支援は当然である。

車が増えてしまい、事業支援もあまり有効な方法でない。代替バス又は福祉バス・タクシーの方がお金の使い方は有効かと思う。

30年以上前から路線バスが廃止され、交通手段は自家用車とあきらめている。交通にかかる費用は、自己負担と割り切っており、利用者の負担増は当然と考える。

今後、団塊の世代が高齢化し、公共交通機関に頼らざるを得なくなる。企業、自治体がなお一層路線バス等の公的支援を行ってほしい。

マイカーではガソリン代、維持費がかかり、タクシー、電車でもお金を支払う。税金の投入は不公平だと思う。

需要が少ないなら公的支援はなし、と割り切れることではないと思うが、実際どの程度の人がバスをよく使っているのか。実態がわからない。

運行目的に見合った小型のバスで利用者負担の原則で運行すべき。現行のままで存続ありきではいけないと考える。

マイカーに依拠できない高齢者の路線バス利用のニーズの実態をきめ細かく調査し、必要な路線は公的支援をして利用の拡大を図るべき。

赤字路線に対する行政支援が税の公平負担からみて妥当かどうか見極める必要があると思う。画一的な路線維持補助より、特定層（生活困窮者、運転困難者等）に対する属人的な個別助成措置の方が良いようにも思える。

(5) コミュニティバスについて

コミュニティバスが各市町村にあるが、近隣の市と連携して市外へ行く路線などを作るなど多角的、相互性があってもいいのではないか。

多くの市町村でコミュニティバスが運行されているが、他の市町村のコミュニティバスの詳しい情報を得ることが難しいので、利用できないのは残念である。

車や自転車等に乗れない人々のためにコミュニティバスをもっと充実させるべき。利用客が少なくても住民の足は確保するべき。

コミュニティバスに乗客が乗っているところをあまり見たことがない。PRなどしてもっと利用してもらうことを検討したらどうか。

コミュニティバスは市町村の公的援助があるとは言え、限られたコース、特に病院、学校などへ便宜を図っていて、とても良いシステムと思われる。

運賃の安いコミュニティバスをもっと増やして利用しやすくしてほしい。

福祉施設や病院などを巡回するバスは、県や市町村が運行するべき。

コミュニティバスが走っているが、利用していない。ただ、高齢者や障害のある方に配慮したバスの乗降口になっていたり料金も設定されている点はとてもよい。

子供にとってバスは、旅行気分を満喫できる乗り物。特にコミュニティバスは運賃が安く、乗り降りしやすく地域密着で大好き。

小型のコミュニティバスなどの運行の検討を市町村が行うこと。

車で15分のところも、町営バスだと30分～40分。車がすれ違うのが難しい道や畑に囲まれた道を通るので、今はちょっとした小旅行気分景色を楽しんでいる。

クルマ社会においてコミュニティバスが代替となるには、よほど本数・路線を増やす必要があると思うが、福祉目的などまちづくりの重要な媒体となりうるものであり、行政には先導的な役割を果たして欲しいと思う。

利用実態を精査しないと、結果的には税金の不公平な使い方になりかねない。

分かりやすい時刻に配慮して誰でも使いやすいものにすべき。毎時でなくても同時刻に運行するなど配慮が必要。地域以外の乗客も狙うべき。

(6) バスの利用促進策について

CO₂の問題に各人が取り組むためにマイカーの利用回数を減らしてバスを利用するよう義務付けをしてはどうか。便利だから個人の自由だからというワガママが言えない風にするべき。

自動車からバスに切り替えることで地球温暖化防止に役立つことをもっとPRしてはどうか。

地区ごとに多く利用する時間帯が違うため、アンケートをとる、通勤・通学の時は本数を多くして利用しやすくするなど、バスの利用を増やすための工夫が必要。

公共交通への転換のためには「手術」が必要で、痛みが伴う。高齢者時代になりつつある現在、免許証の年齢制限等から始めてはどうか。

都市部では、バスは渋滞の影響を受けやすく、朝晩のラッシュ時は特に定刻どおりに運行されない。従業員数の多い会社が積極的に電車通勤やパークアンドライド方式の通勤を勧め、渋滞が緩和されればバスの利用もしやすくなると思う。

人を運ぶだけでなく、荷物の運搬やインフォメーションなどを伝える掲示板のような使い方もおもしろいかも知れない。

バスが5分間隔になれば利用者が増加する。「カード」の利用でポイントがたまるシステムをつくり、ポイントの5%を税金で還元する仕組みをつくってはどうか。

今後老人が増え続ける時代において、クルマ生活から公共交通を便利に利用できるようになれば幸せと思う。鉄道駅のところに公共の駐車場があれば、より幅の広い公共交通の利用への道につながるのではと思う。

バス利用者が増加しない原因の一つがスピードにある。バス停の数を地下鉄並みに減らし、優先信号の設置を検討すべき。

利用者減の対策として、自動車税をバス事業者への援助に充てる 駐車規制、交通規制等マイカー利用の抑制 バスレーン確保等公安委員会、道路管理者の協力。

バス路線が詳しく分かることで、利用者増加の一つの方法になりはしないか。

車を利用している人にバスをPRするのであれば、サービスや特典をつけるといいのでは（クーポン券など）。小売店等と協力して実現してほしい。

子供が自分でバスを乗り継いで目的地まで行くという経験も重要と思う。家族割引の導入、小学校などでの路線バスを用いた社会見学など路線バスを身近に感じるようなイベントもバス利用の促進に役立つのではないかな。

従業員数の多い会社が積極的に電車通勤やパークアンドライド方式の通勤を勧め、渋滞が緩和されればバスの利用もしやすくなると思う。

車で行きがちな公共機関等へ、バスで来た人にメリットを与えてはどうか。バスで役場などに行ったときに、受付でバスカードを入れるといくらか積み増しできるなど。

(7) バスの利便性向上について

JRと名鉄の駅相互の路線が増えると便利になると思う。

バスを普段利用しない者には、バス停名が目的地と同じものなのかが分からないことがよくあるので、もっと分かりやすい表示をしてほしい。

バス会社はもっと工夫をする必要がある。大型を中型にし、どこを走るべきか、時間を正確に走るにはどう工夫すべきかなど検討してほしい。

電車を利用してからバスの利用が多く、駅との連携が大切である。

電車のようにカード式をもっと広めると支払いが便利になると思う。

「環境にやさしい公共交通機関を利用しましょう」というわりに、まったくといっていいほど便利ではない。目的地までの便利がよければバスの利用が増えると思う。

バス会社によって乗り方が違うのでとまどうことがある。

一部では表示があるが、バスが予定どおり来るかどうか表示があるとありがたい。

ベビーカーを持って乗車することに引け目を感じる。子育て世代にもっと温かい目があれば、もっと皆が利用すると思う。

ベビーカーが邪魔で迷惑だと運転手と乗客に言われたことがあり、それ以来バスを利用しなくなった。

バス路線図では、どこを走るのかが分かりにくいので、普通の地図にバス停、通過経路を書き込み、バス停に設置するとよい。

一般道路を走行するバスに、定時走行を求めることは至難。バス停での待機はやむを得ないと思う。雨天、風雨、酷暑、寒冷時の退避場所としての囲い・日よけのある停留所の増設を希望する。

補助金を出して、事業者に工夫を依頼してほしい。料金の単純化、バス停の工夫、高齢者・障害者・ベビーカーが乗降しやすいもの、水素バスの導入、敬老割引など。

(8) バス路線の廃止について

環境破壊等を勘案すれば、公共交通機関への転用は重要であり、今日のバス路線廃止には時代の逆行を感じる。

ある程度の路線、本数のカットはやむを得ない。利用者、高齢者の居住地域、行動パターンを調査・推測し、ムダのない様に公費を使ってもらいたい。

バス路線が廃止されても困らないよう十分対策を考えてから、廃止してほしい。

赤字路線は簡単に廃止してしまう傾向がある。企業の努力を損ねない程度の支援、複数のバス会社の参入と競争が必要である。

コミュニティバスは、町内を細かく回るルートのため通勤・通学には適していない。主要駅や目的地的に出るための手段として、路線バスはなくてはならない足であるため、公的支援をしてでも存続させるべき。

単に赤字の路線は廃止となると困る住民はたくさんいると思う。

区役所、講演会、勉強会など出かける事が多く、高齢者にはバスだけが頼りである。健康のためにも楽しみのためにも、ぜひバス路線を廃止しないでほしい。

本数は減らすことになっても路線は維持するように努力していただきたい。どうしても路線廃止ならば、代替手段として高齢者・障害者の方にはタクシーに定額で乗れるような制度が必要である。

もう少し利用者又は地域住民と議論し、お互いに納得する形で廃止の決定の判断を行うべき。現状では、バス事業者による一方的な判断において路線の廃止が決定され、利用者に対して説明責任を果たしていないように感じる。

普段ほとんど利用しないのに、廃止を反対だけするというのはおかしいと思う。

行政主体で、現状程度のバス路線は可能な限り確保してほしい。

民間撤退後のサービス確保に関しては、公的セクターが自動的に承継することは一見良いように思えるものの、民間企業の自助努力を促しきれないことから慎重に判断すべき。

(9) 運転手の対応について

人によって態度が違い、不愉快になったことが何回もある。親切な人、不親切な人がおり、今後のバスの利用度が変わってしまう。

運転手によって無愛想だったり、運転が荒かったりする。きちんと教育してほしい。

福祉バスの行き届いたサービスに感銘を受けた。運転手のご苦労に頭が下がる。

バスの乗客のケガが増えている。安全運転に対する認識が不足している。

車内で大声を発したり、携帯電話を利用するなど乗客のマナーが悪い。運転手は、テープでなく口頭で対応すべき。

(10) バスの運賃について

バスに企業名を入れることで寄付を得るなどして、バスの運賃を無料化できるよう努力すべき。地域の商業施設が資金を出し合って無料バスを運行してほしい。

乗り換えで運賃を倍に支払うことに納得がいかない。なくなればもっと気軽に利用できる。

他県のコミュニティバスをよく利用する。運賃は100円と安い。きめ細かいサービス・低料金を希望する。

運賃が電車に比べて高いし、時間がかかる。が、必要なときには利用する。

(11) その他（交通政策一般）

環境のために、県や自動車メーカーは、どこまで公共交通機関を普及できるか意向を明らかにしてほしい。

福祉有償運送サービスなどを含めたきめ細かな交通対策が必要である。「移動難民」が数多くおり、移動手段の確保こそが高齢社会の課題の一つと思われる。

より規制緩和をして、トラック業など同じ自動車業者に競争させるべき。

名古屋市のドニチエコはもっと拡大して県民・市民で公共交通サポーターシステムにすべき。また、近隣のコミュニティバスとのネットワークをよりよくして、エコライフの実現を目指してほしい。

公共交通のグランドデザインの設計から細部にわたり研究いただきたい。電車は、一部を除き中心地から放射線状に運行されているため、郊外では「円」の動きが公共交通の一番の弱点になっているのでは。その点をバス交通でカバーできればよい。

公営の交通機関に関しては、採算重視をあまりにも追及するべきではない。

市町村代替バスを運行し、事業者の路線からの退出を促す。無料であるべき。税金を支払っているのに、受益者負担の考え方は理解できない。

自転車通学の生徒が多く、交通事故も増えている。子供たちの安全を守るために公共交通機関（特にバス路線）の充実を望む。

市町村の区域を越えた取組みなど県政の方向性を示して、県民の交流がもっと活発に行われるよう努力してほしい。

行政の民間委託化が言われているが、行政がすべき部分と民間委託すべき部分を考えて対応しないといけない。バス路線の問題についても高齢化社会の進む中で行政としてやっていくべき部分と思う。

普段バスについて、あまり深く考えたことがなかったが、設問に答えていく中で考えさせられる部分はあった。PRがもっとあってもよいのではないかとも思う。

Ⅲ 質問と回答

1 路線バスの利用状況

問1 あなたは普段、どれくらいの頻度で路線バス（貸切バス、スクールバス等を除く。）を利用して
いますか。（回答は1つ）

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代 以上
総数	486	237	249	149	182	155	65	110	88	85	138
週5回以上	5.3	7.6	3.2	14.1	1.6	1.3	1.5	3.6	5.7	8.2	6.5
週3～4回程度	4.6	5.5	3.7	8.7	2.2	3.2	7.7	3.6	1.2	1.2	8.0
週1～2回程度	5.3	5.0	5.6	10.7	3.3	2.5	1.5	2.7	4.5	3.5	10.9
月に数回程度	18.9	18.6	19.3	30.2	16.5	11.0	23.1	15.5	18.2	24.7	16.7
年に数回程度	29.6	28.7	30.5	26.2	33.5	28.4	35.4	35.5	23.9	21.2	31.2
2、3年に1回程度	8.5	10.5	6.4	2.7	11.0	11.0	4.6	6.4	17.0	10.6	5.0
まったく利用していない	27.8	24.1	31.3	7.4	31.9	42.6	26.2	32.7	29.5	30.6	21.7
無回答	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)

問2 主にどんな目的のために路線バスを利用しますか。（回答は2つ以内）

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代 以上
総数	351	180	171	138	124	89	48	74	62	59	108
通勤・通学	19.1	25.6	12.3	23.9	15.3	16.9	25.0	18.9	21.0	25.4	12.0
買い物	37.9	32.2	43.9	47.8	34.7	27.0	43.8	37.8	37.1	27.1	41.7
通院	11.1	11.1	11.1	9.4	12.9	11.2	6.3	8.1	1.6	11.9	20.4
レジャー（観光やイベント参加など）	60.4	60.0	60.8	56.5	64.5	60.7	64.6	64.9	62.9	61.0	53.7
役所など公的機関への手続き	11.1	12.8	9.4	9.4	12.1	12.4	10.4	9.5	9.7	10.2	13.9
その他	16.2	16.1	16.4	11.6	19.4	19.1	6.3	13.5	17.7	16.9	21.3
無回答	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)

問3 路線バスを利用する理由について、次の中から選んでお答えください。(回答は2つ以内)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	351	180	171	138	124	89	48	74	62	59	108
便利だから	29.6	31.1	28.1	37.7	24.2	24.7	27.1	29.7	19.4	28.8	37.0
安全だから	13.4	15.0	11.7	11.6	11.3	19.1	4.2	5.4	12.9	13.6	23.1
駐車場の心配がないから	44.4	40.0	49.1	44.9	44.4	43.8	33.3	52.7	45.2	45.8	42.6
運転免許証を持っていないから	10.3	6.1	14.6	9.4	11.3	10.1	14.6	1.4	4.8	16.9	13.9
自由に使える車がないから	7.1	6.1	8.2	6.5	6.5	9.0	22.9	9.5	1.6	5.1	2.8
料金が安いから	16.0	20.6	11.1	18.1	16.9	11.2	20.8	21.6	19.4	10.2	11.1
路線バス以外の適当な交通手段がないから	38.5	39.4	37.4	32.6	44.4	39.3	33.3	35.1	41.9	44.1	38.0
その他	8.3	8.9	7.6	9.4	6.5	9.0	8.3	8.1	6.5	10.2	8.3
無回答	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)

問4 問2の目的地へは、バス1本で行くことができますか。ただし、2つ選択した場合は、利用する頻度がより高い目的地についてお答えください。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	351	180	171	138	124	89	48	74	62	59	108
行くことができる	49.3	52.2	46.2	47.1	41.1	64.0	52.1	55.4	46.8	37.3	51.9
行くことができない	49.9	47.2	52.6	52.2	58.1	34.8	47.9	44.6	51.6	62.7	46.3
無回答	0.8	0.6	1.2	0.7	0.8	1.2	(-)	(-)	1.6	(-)	1.8

<問4で「行くことができない」と答えた方にお聞きします。>

問5 他に利用している交通機関は何ですか。(回答はいくつでも)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	175	85	90	72	72	31	23	33	32	37	50
自転車	28.0	29.4	26.7	27.8	27.8	29.0	26.1	30.3	25.0	16.2	38.0
電車	81.7	84.7	78.9	80.6	76.4	96.8	91.3	81.8	90.6	78.4	74.0
他の路線バス	16.0	16.5	15.6	13.9	18.1	16.1	4.3	6.1	9.4	24.3	26.0
自動車	21.1	16.5	25.6	18.1	22.2	25.8	17.4	24.2	15.6	18.9	26.0
バイク	2.3	2.4	2.2	1.4	1.4	6.5	4.3	(-)	(-)	(-)	6.0
その他	8.0	7.1	8.9	11.1	6.9	3.2	(-)	3.0	6.3	16.2	10.0
無回答	1.7	(-)	3.3	(-)	4.2	(-)	(-)	6.1	(-)	(-)	2.0

問6 普段、最も利用しているバスがなくなった場合、他の交通手段に切り替えることはできますか。

(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	351	180	171	138	124	89	48	74	62	59	108
他の交通手段に切り替えることが可能	51.9	56.7	46.8	58.0	47.6	48.3	50.0	60.8	46.8	50.8	50.0
他の交通手段に切り替えることは不可能	35.0	32.8	37.4	34.8	35.5	34.8	31.3	32.4	30.6	40.7	38.0
その他	2.8	2.8	2.9	1.4	4.0	3.4	(-)	1.4	3.2	3.4	4.6
わからない	9.4	7.2	11.7	5.1	11.3	13.5	18.7	4.1	17.7	5.1	6.5
無回答	0.9	0.5	1.2	0.7	1.6	(-)	(-)	1.3	1.7	(-)	0.9

< 問1で「年に数回程度」、「2、3年に1回程度」、「まったく利用していない」と答えた方にお聞きします。>

問7 路線バスをあまり利用しない、またはまったく利用しない主な理由はなんですか。

(回答は3つ以内)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	320	150	170	54	139	127	43	82	62	53	80
近くにバス停やバス路線がないから	32.2	30.0	34.1	9.3	39.6	33.9	39.5	25.6	33.9	30.2	35.0
利用したい時間に合うバスが走っていないから	29.7	30.0	29.4	38.9	29.5	26.0	30.2	31.7	33.9	30.2	23.8
目的地に行くバス路線が走っていないから	26.6	28.0	25.3	25.9	30.2	22.8	27.9	20.7	29.0	26.4	30.0
時間がかかるから	27.2	22.7	31.2	29.6	29.5	23.6	20.9	35.4	27.4	30.2	20.0
運賃が高いから	20.0	21.3	18.8	5.6	21.6	24.4	16.3	20.7	19.4	20.8	21.3
運賃の支払方法が分かりにくいから	1.3	2.0	0.6	3.7	(-)	1.6	4.7	(-)	(-)	3.8	(-)
マイカーなど他の乗り物のほうが便利だから	59.1	58.0	60.0	50.0	56.8	65.4	51.2	59.8	62.9	64.2	56.3
乗り心地が悪いから	1.3	1.3	1.2	5.6	(-)	0.8	(-)	1.2	(-)	(-)	3.8
その他	9.7	9.3	10.0	22.2	6.5	7.9	9.3	8.5	9.7	3.8	15.0
無回答	3.8	6.0	1.8	5.6	2.2	4.7	2.3	1.2	1.6	1.9	10.0

問8 お住まいの最寄りの鉄道駅まで、普段どうやって行きますか。(回答は2つ以内)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代 以上
総数	486	237	249	149	182	155	65	110	88	85	138
バス	18.1	20.7	15.7	32.2	13.2	10.3	15.4	17.3	12.5	14.1	26.1
自転車・バイク	37.0	36.3	37.8	40.3	44.0	25.8	50.8	31.8	38.6	32.9	36.2
自動車(自分で運転)	19.3	16.5	22.1	4.7	22.5	29.7	15.4	16.4	19.3	32.9	15.2
自動車(家族や知人が送迎)	20.2	16.9	23.3	8.7	25.8	24.5	21.5	23.6	17.0	20.0	18.8
タクシー	2.3	1.7	2.8	4.0	1.1	1.9	1.5	0.9	(-)	2.4	5.1
徒歩	55.6	58.6	52.6	63.8	53.8	49.7	43.1	64.5	62.5	54.1	50.7
その他	1.0	1.7	0.4	1.3	1.1	0.6	(-)	(-)	(-)	(-)	3.6
無回答	0.6	0.8	0.4	(-)	1.1	0.6	3.1	(-)	(-)	(-)	0.7

2 バス路線の廃止

問9 規制緩和により、バス事業者の自由な経営判断でバス路線の廃止が行えるようになったことを知っていましたか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	486	237	249	149	182	155	65	110	88	85	138
知っていた	33.3	40.1	26.9	28.9	34.1	36.8	16.9	25.5	37.5	38.8	41.3
知らなかった	66.3	59.5	72.7	71.1	65.4	62.6	83.1	73.6	61.4	61.2	58.7
無回答	0.4	0.4	0.4	(-)	0.5	0.6	(-)	0.9	1.1	(-)	(-)

問10 バス事業者から路線の退出(廃止)の意向が出されたとき、県や市町村はどのように対応していくべきだと思いますか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	486	237	249	149	182	155	65	110	88	85	138
新たな補助制度を創設するなど、補助金を増やしてバス事業者に路線の存続を促す	23.0	23.2	22.9	30.9	19.2	20.0	24.6	18.2	23.9	22.4	26.1
市町村がバス会社に代わって代替バスを運行する	31.3	29.5	32.9	30.2	33.5	29.7	27.7	31.8	31.8	27.1	34.8
運行目的を限定したバス(スクールバス・福祉バス・通院バス)に移行する	34.2	32.9	35.3	23.5	37.9	40.0	40.0	33.6	39.8	41.2	23.9
廃止はやむを得ない(代替措置はとらない)	8.8	10.5	7.2	10.7	8.2	7.7	7.7	14.5	3.4	8.2	8.7
その他	2.3	3.1	1.7	4.0	0.6	2.6	(-)	1.9	1.1	1.1	5.1
無回答	0.4	0.8	(-)	0.7	0.6	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	1.4

3 コミュニティバスの利用

問11 コミュニティバスを利用したことがありますか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	486	237	249	149	182	155	65	110	88	85	138
利用したことがある	28.0	28.7	27.3	17.4	34.6	30.3	16.9	26.4	30.7	21.2	37.0
利用したことがない	68.1	67.9	68.3	75.8	63.7	65.8	72.3	72.7	67.0	72.9	60.1
わからない	3.9	3.4	4.4	6.8	1.7	3.9	10.8	0.9	2.3	5.9	2.9
無回答	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)

<問11で「利用したことがある」と答えた方にお聞きします。>

問12 コミュニティバスを利用してどう感じましたか。(回答は2つ以内)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	136	68	68	26	63	47	11	29	27	18	51
運賃が安い	64.0	61.8	66.2	61.5	61.9	68.1	90.9	69.0	55.6	72.2	56.9
運賃が高い	5.9	11.8	(-)	(-)	7.9	6.4	(-)	6.9	3.7	(-)	9.8
停留所がきめ細かく、利用しやすい	34.6	36.8	32.4	30.8	36.5	34.0	27.3	24.1	29.6	44.4	41.2
停留所の数が多く、目的地まで時間がかかる	28.7	20.6	36.8	30.8	31.7	23.4	36.4	31.0	25.9	27.8	27.5
コンパクトで、乗り心地がよい	13.2	14.7	11.8	26.9	14.3	4.3	9.1	10.3	18.5	5.6	15.7
狭いので、乗り心地が悪い	5.1	7.4	2.9	7.7	4.8	4.3	(-)	6.9	11.1	5.6	2.0
その他	15.4	17.6	13.2	3.8	19.0	17.0	18.2	13.8	14.8	16.7	15.7
特に何も感じなかった	3.7	4.4	2.9	(-)	3.2	6.4	(-)	(-)	11.1	5.6	2.0
無回答	0.7	(-)	1.5	(-)	(-)	2.1	(-)	(-)	(-)	5.6	(-)

4 バス路線への公的支援

問13 バス路線の維持のために、国・県・市町村が補助金などの公的支援を行っていることを知っていますか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	486	237	249	149	182	155	65	110	88	85	138
知っている	53.3	66.2	41.0	58.4	51.6	50.3	38.5	42.7	56.8	43.5	72.5
知らなかった	46.3	33.3	58.6	40.9	47.8	49.7	61.5	57.3	43.2	56.5	26.1
無回答	0.4	0.5	0.4	0.7	0.6	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	1.4

問14 バス路線の維持のために、国・県・市町村が補助金などの公的支援を行うことについて、どのようにお考えですか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	486	237	249	149	182	155	65	110	88	85	138
バス路線をもっと充実させるために、積極的に公的支援を行うべき	14.4	15.6	13.3	16.1	12.1	15.5	6.2	14.5	15.9	16.5	15.9
現在のバス路線を存続させるために、ある程度の公的支援を行うことはやむを得ない	61.9	57.8	65.9	58.4	65.9	60.6	70.8	55.5	63.6	70.6	56.5
事業者の採算が合わないのであればある程度の運賃の値上げはやむを得ず、公的支援は縮小するべき	17.5	18.1	16.9	20.8	15.4	16.8	20.0	22.7	15.9	9.4	18.1
事業者の採算に任せ、結果的に赤字路線が廃止になっても、公的支援は行うべきではない	4.9	6.8	3.2	4.0	5.5	5.2	3.0	6.4	3.4	2.4	7.2
その他	1.1	1.3	0.7	0.7	0.5	1.9	(-)	(-)	1.2	1.1	2.3
無回答	0.2	0.4	(-)	(-)	0.6	(-)	(-)	0.9	(-)	(-)	(-)

平成19年度第6回県政モニターアンケート報告書

「バスの利用」
平成20年1月発行
愛知県知事政策局広報広聴課
名古屋市中区三の丸三丁目1番2号
電話(052)954-6169(ダイヤルイン)

この冊子は、再生紙を使用しています。

