

市民アンケート調査 集計・分析

1. 設問と個人属性のクロス I

ここでは、設問と個人属性のクロス集計を行い、その後の検定の結果、有意水準 5%未満の統計的有意差が確認できたものを取りあげる。

(1) 問 1：計画策定・路線見直しの認知

居住地域、年齢、職業との間に有意差がみられた。

西ウイング・東ウイングの比較的交通が不便な地域の高齢層の生活者が関市地域公共交通総合連携計画の策定やバス路線の見直しについて知っており、情報を享受している。一方、若年層や中堅層の認知度は低く、高齢層や壮年層に比べてバス交通への関心の低さが窺える。

①居住地域 (図 1)

- ・どの地域においても関市地域公共交通総合連携計画の策定やバス路線の見直しなど、何らかの情報について知っている回答者は半数以上いる。
- ・しかし地域間で比較すると、関地域は他地域と比べ認知されていない。

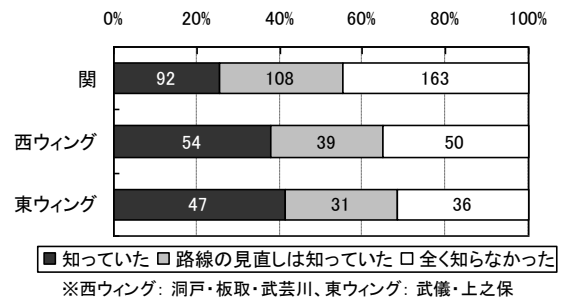


図 1 居住地域 (p<0.01)

②年齢 (図 2)

- ・年代が上がるにしたがって計画の策定や路線の見直しについて認知している回答者が増えている。
- ・若年層・中堅層は「全く知らなかった」の回答者が 5 割以上を占めている。一方、特に高齢層の回答者は路線の見直しだけでなく、計画策定について認知している割合が高い。

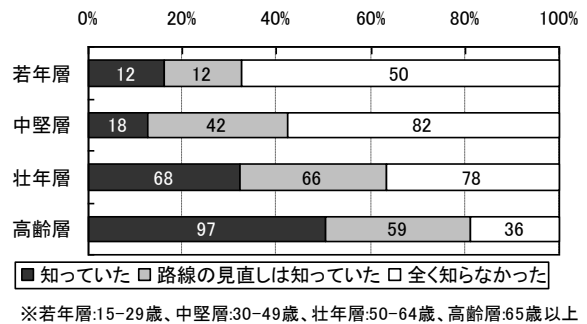


図 2 年齢 (p<0.01)

③職業 (図 3)

- ・無職、自営業・農林業、パート・アルバイト・その他の回答者は 6 割以上が何らかの情報について認知している。中でも無職の回答者は計画策定について認知している割合が高い。一方、学生・生徒や会社員・公務員・団体職の回答者は「全く知らなかった」の回答者が 5 割以上を占めている。

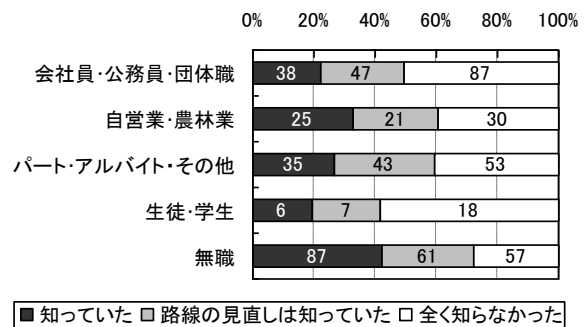


図 3 職業 (p<0.01)

(2) 問 6 : バスの必要性

年齢との間に有意差がみられた。

全体的に市内バス交通の必要性は認識されている。壮年層や高齢層よりも、若年層や中堅層の方が市内バス交通が必要と考えている割合が高い。

①年齢 (図 4)

- ・どの年代とも 9 割以上の回答者が市内バス交通の必要性を認識している。
- ・壮年層や高齢層よりも、若年層や中堅層の方が市内バス交通が必要と考えている割合が高い。

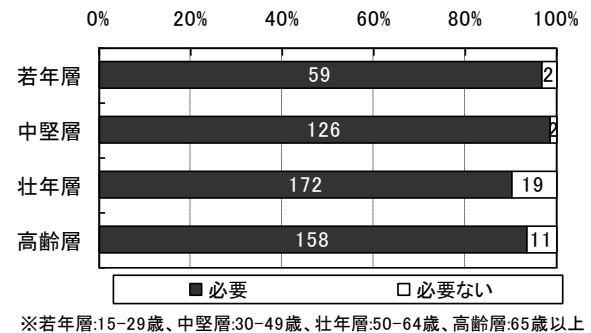


図 4 年齢 (p<0.01)

(3) 問 8 : 公的資金の投入による費用負担

居住地域との間に有意差がみられた。

公的資金の投入による費用負担は東ウイングで最も許容されていると考えられる。「やめるべき」の回答はどの地域も 1 割未満であるが、「必要」も 2 割を切っていることから、市内バス運行のためには公的資金の投入による費用負担は仕方ないと消極的に考えられている。居住地域による差があることから、費用負担の考え方や金額についてはさらなる検討・議論が必要である。

①居住地域 (図 5)

- ・どの地域も「やむを得ない」の回答の割合が最も高い。「やめるべき」の回答はいずれの地域も 1 割未満であるものの、公的資金の投入によるはどちらかといえば消極的な賛成といえる。
- ・東ウイング・西ウイングでは関地域に比べ現在の負担を受け容れられている。関地域では費用負担について検討することがより望まれていると考えられる。

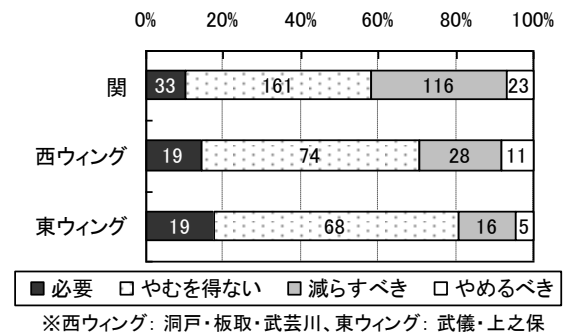


図 5 居住地域 (p<0.01)

2. 設問と個人属性のクロスⅡ

ここでは、設問と個人属性（交通環境および環境意識に関する設問）のクロス集計を行い、その後の検定の結果、有意水準5%未満の統計的有意差が確認できたものを取りあげる。

(1) 問1：計画策定・路線見直しの認知

日常の交通手段、自動車運転の可否との間に有意差がみられた。

日常の交通手段がバスやタクシーの人や自動車を運転できない人は計画策定や路線見直しについて認知している。また、徒歩や自転車利用者も計画策定について知っている人の割合が高いが、一方で全く知らない人も同程度いる。自動車・自動二輪車・原付の利用者になると、計画策定や路線見直しを全く知らない人が4割以上となるなど、日常の交通手段によって認知の差がある。

①日常の交通手段（図6）

- ・日常最もよく利用する交通手段がバスやタクシーの回答者は計画策定や路線見直しを知っている割合が高い。
- ・自動車・自動二輪車・原付の回答者の約6割が何らかの情報は得ているものの、他の手段と比較するとその割合は低く、「全く知らなかった」と答えた回答者の割合は最も高い。

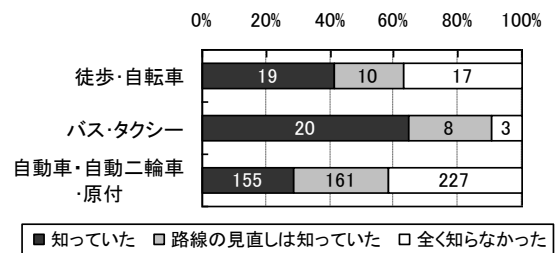


図6 日常の交通手段 (p<0.01)

②自動車運転の可否（図7）

- ・自動車を運転できない回答者は計画策定や路線見直しについて知っている割合が高い。
- ・運転できる回答者も6割近くは計画策定や路線見直しなど何らかの情報は知っている。
- ・最も認知されていないのは運転できるがしたくないという回答者である。

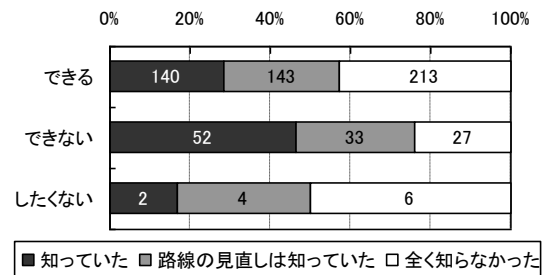


図7 自動車運転の可否 (p<0.01)

(2) 問6：バスの必要性

鉄道駅までの距離との間に有意差がみられた。なお、集計は関地域在住者のみを対象としている。また、バスの必要性について「分からない」と答えた回答者は除いている。

最寄の鉄道駅と自宅の距離が501~1,000mの回答者は他に比べ必要と感じている割合が低い。また、距離が5,000m以上離れている回答者は全てがバスの必要性を認識している。

①鉄道駅までの距離（図8）

- ・最寄の鉄道駅と自宅の距離が501~1,000mの回答者は他に比べ必要と感じている割合が低い。
- ・最寄の鉄道駅と自宅の距離が5,000m以上離れている回答者は全てがバスの必要性を認識している。なお、この回答者のうち日常の交通手段がバスである回答者はいない。

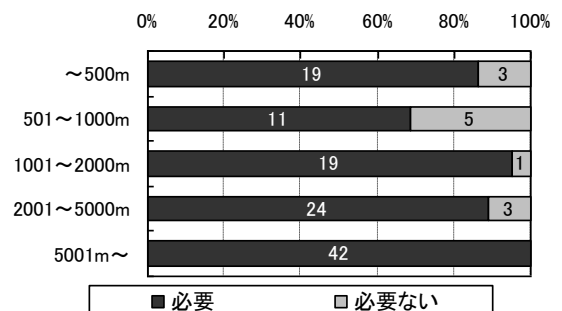


図8 鉄道駅までの距離 (0.01<p<0.05)

(3) 問 8：公的資金の投入による費用負担

公的資金の投入による費用負担を「やめるべき」という意識は最寄りの鉄道駅と自宅の距離が比較的近い人が持っている。全体的に、「減らすべき」や「やむを得ない」の回答が多く、市内バス運行のためには公的資金の投入は仕方ないというような、どちらかといえば消極的に賛成していると考えられる。また、環境問題に対する関心がある人ほど公的資金の投入は必要であると考えている。

① 鉄道駅までの距離 (図 9)

- ・公的資金の投入による費用負担は「やむを得ない」と答えた回答者は最寄りの鉄道駅と自宅が 1,000m 超の人の割合が高い。
- ・公的資金の投入による費用負担を「減らすべき」と考える人は距離に関係なく同程度である。また、「やめるべき」と考える人は最寄りの鉄道駅と自宅が 2,000m 以下の距離の回答者である。

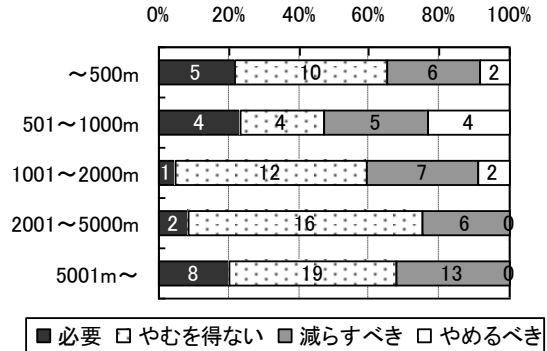


図 9 鉄道駅までの距離 (0.01 < p < 0.05)

② 環境意識 (図 10)

- ・環境問題に関心がある人ほど公的費用の投入は必要であると考えている。
- ・環境問題に「関心がない人」や「どちらともいえない・分からない」と答えた人は「減らすべき」、「やめるべき」の回答の割合が高く、公的費用の投入にはより消極的であると考えられる。

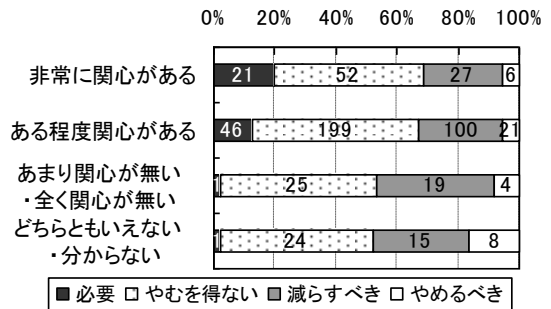


図 10 環境意識 (p < 0.01)

3. 設問と設問のクロス

ここでは、設問間のクロス集計を行い、その後の検定の結果、有意水準 5%未満の統計的有意差が確認できたものを取りあげる。

(1) 問 6：バスの必要性

バスの必要性を認識している人ほどバス運行のための公的資金の投入は必要と考えている。また、支援金を支払う意向もある。バスは必要ないと考えている人は費用負担には消極的あるいは否定的であるが、全体的にはバスの必要性が認識されており、支援金を支払う意向の無い人でも 7 割強がバスは必要であると考えている。

①公的資金の投入による費用負担 (図 11)

- ・公的資金の投入による費用負担の必要性を認識している回答者はバスを必要と考えている。
- ・費用負担を「減らすべき」や「やめるべき」など消極的な意見になるほどバスは必要ないと考える回答者の割合が増える。

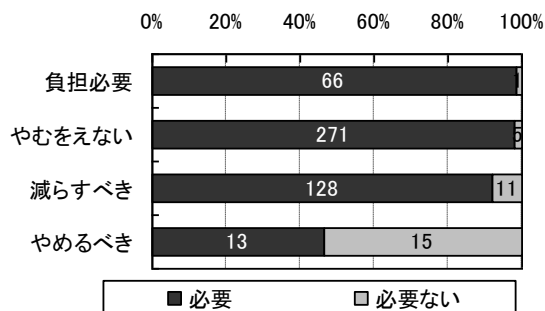


図 11 公的資金の投入による費用負担 (p<0.01)

②支援金支払許容額 (図 12)

- ・支援金を支払う意向の無い回答者(0 円の回答者)でも 7 割以上がバスの必要性を認識している。
- ・支援金を支払う意向のある回答者(金額を記入した回答者)はバスの必要性を認識している。

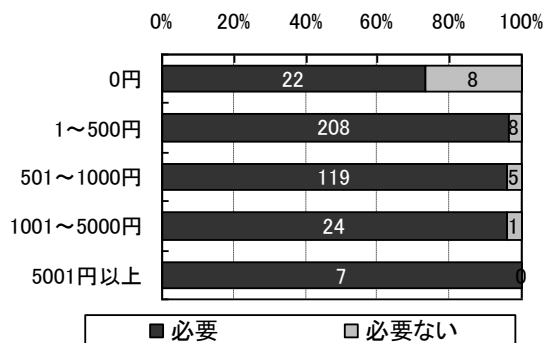


図 12 支援金支払許容額 (p<0.01)