

▶調査概要

■調査の目的

新バスシステムに関し、皆さんがどのような点に疑問や懸念を持っているかを把握し、それらの疑問等に答えるとともに、ご協力いただく方へ同じ質問内容を繰り返し聞くことで、新バスシステム事業に対する意識の変化を把握するべく、実施する調査です。

■第2回調査の概要

- (1) 調査対象：第1回有効回答者1,901人
- (2) 調査方法：郵送配布・郵送回収
- (3) 調査期間：平成27年1月9日～平成27年1月27日（消印有効）

※本結果は、1月27日消印までのご返送分で集計しています。
 ※各設問で有効回答者数が異なりますので、回答者数が設問ごとに異なります。

▶新バスシステム事業の優先順位について（資料の理解）

▶第1回の意識調査結果において、「新バスシステム事業のほかに優先すべき事業がある。」との懸念・不安が最も大きかったことから、第2回調査では、「新バスシステム事業の優先順位について」という重点説明資料をお送りしました。

▶この資料について、ご理解いただけたかをお聞きしたところ、「理解できた」方が6割以上を占める一方、「まったく理解できなかった。」方は1割程度でした。

	有効回答者数	割合
1. 理解できた。	622	60.6%
2. 一部理解できた（ほとんど理解できなかった）。	245	23.9%
3. まったく理解できなかった。	117	11.4%
4. その他。	43	4.2%
総計	1,027	100%

▶新バスシステム事業、及び連節バス車両導入の目的や効果について（資料の理解）

▶第1回の意識調査結果において、「新バスシステム事業のほかに優先すべき事業がある。」に次いで新バスシステム事業、及び連節バス車両導入の目的や効果について懸念・不安が大きかったことから、第2回調査では、「新バスシステム事業や連節バスの導入目的や効果は？」という重点説明資料をお送りしました。

▶この資料について、ご理解いただけたかをお聞きしたところ、「理解できた」方が6割程度であった一方、「まったく理解できなかった。」方は1割程度でした。

	有効回答者数	割合
1. 理解できた。	592	58.5%
2. 一部理解できた（ほとんど理解できなかった）。	237	23.4%
3. まったく理解できなかった。	129	12.7%
4. その他。	54	5.3%
総計	1012	100%

▶意識調査の回収結果（年代別回収率）

▶年齢別の回収率は、高齢者であるほど高い傾向にあり、特に65歳～74歳の回収率が最も高くなっています。

	第2回			第1回		
	回収数	発送数	回収率	回収数	発送数	回収率
10歳代	16	44	36.4%	44	194	22.7%
20歳代	60	132	45.5%	132	601	22.0%
30歳代	111	220	50.5%	220	789	27.9%
40歳代	161	281	57.3%	281	874	32.2%
50歳代	178	319	55.8%	319	738	43.2%
60～64歳	127	219	58.0%	219	465	47.1%
65～74歳	249	426	58.5%	426	846	50.4%
75歳以上	141	260	54.2%	260	763	34.1%
総計	1,043	1,901	54.9%	1,901	5,270	36.1%

▶意識調査の回収結果（区別回収率）

▶区別回収率では、東区、秋葉区、西区がやや高い回収率となっています。

	第2回			第1回		
	回収数	発送数	回収率	回収数	発送数	回収率
1. 北区	87	168	51.8%	168	500	33.6%
2. 東区	178	309	57.6%	309	900	34.3%
3. 中央区	239	432	55.3%	432	1,191	36.3%
4. 江南区	80	160	50.0%	160	449	35.6%
5. 秋葉区	105	184	57.1%	184	500	36.8%
6. 南区	51	101	50.5%	101	300	33.7%
7. 西区	240	417	57.6%	417	1,050	39.7%
8. 西蒲区	63	130	48.5%	130	380	34.2%
総計	1,043	1,901	54.9%	1,901	5,270	36.1%

▶まとめ①

▶今回の意識調査においては、全体の回収率が5割を超えるなど、第1回目の調査と比較して回収率が高い結果となった一方、10歳代、20歳代の回収率が特に低いなど、年代別の回収率の傾向はあまり変わらない結果となりました。

▶今回重点説明資料としてお送りしたものについて、どちらの資料についても約6割の方が理解できたとの回答でした。

▶一方で、「一部理解できた（ほとんど理解できなかった）」方が全体の約1/4程度、「全く理解できなかった」方が約1割程度おられましたので、今後の説明に当たっては、他都市の事例を紹介することで、全国的な公共交通の実態を知っていただくことなど、より資料を改善していきます。

▶新バスシステム事業の効果や期待の内訳

- ▶第2回調査において効果や期待として挙げた最も大きな理由は、「今後もバス交通が継続していけるようになる。」が多く、次いで「連節バスなどにより、まちや公共交通のイメージが変わる。」「車を使えない人や高齢者の外出する機会が増える。」でした。
- ▶第2回調査において、「新バスシステム事業や連節バス車両の導入目的や効果は？」という重点説明資料をお送りしたことで、「今後もバス交通が継続していけるようになる。」（最も大きい理由第1位一前回第2位）ことや、「バス路線が増便される。」（その他理由第2位一前回第5位）ことなど、新バスシステム事業の目的や効果について、理解が進んでいることが分かりました。

理 由	第2回						第1回					
	最も大きい理由(◎)			その他の理由(○)			最も大きい理由(◎)			その他の理由(○)		
	有効回答数	割合	順位	有効回答数	割合	順位	有効回答数	割合	順位	有効回答数	割合	順位
1. 今後もバス交通が継続していけるようになる。	119	25.5%	1↑	117	10.2%	3↑	107	16.5%	2	108	8.8%	4
2. 連節バスなどにより、まちや公共交通のイメージが変わる。	81	17.4%	2→	113	9.8%	4↓	107	16.5%	2	129	10.5%	2
3. まちの活性化につながる。	41	8.8%	4→	78	6.8%	6↓	70	10.8%	4	117	9.6%	3
4. 車を使えない人や高齢者の外出する機会が増える。	76	16.3%	3↓	160	13.9%	1→	115	17.8%	1	170	13.9%	1
5. バスの利用が増える。	10	2.1%	9↓	76	6.6%	7→	24	3.7%	8	85	6.9%	7
6. 新規路線ができる。	10	2.1%	9↑	54	4.7%	11→	13	2.0%	11	61	5.0%	11
7. バス路線が増便される。	31	6.7%	5↑	126	11.0%	2↑	30	4.6%	6	91	7.4%	5
8. 自分の利用するバス路線が増便される	12	2.6%	8↑	22	1.9%	14↓	23	3.6%	9	31	2.5%	13
9. バスの走行キロ数が、約5年間は維持することができ、減便に歯止めがかかる。	4	0.9%	13↑	58	5.0%	10↑	5	0.8%	14	30	2.4%	14
10. 都心部のバス停がわかりやすくなる。	8	1.7%	12↓	62	5.4%	9↑	25	3.9%	7	75	6.1%	10
11. JR新潟駅や白山駅の整備と連携することで、電車とバスが乗り継ぎしやすくなる。	15	3.2%	7↓	69	6.0%	8→	32	4.9%	5	84	6.9%	8
12. バスの最終便が遅くなる。	2	0.4%	14↓	46	4.0%	13↓	11	1.7%	12	80	6.5%	9
13. 公共交通の空白区域の広がりを抑えられ、区バスや住民バスの充実につながる。	26	5.6%	6↑	100	8.7%	5↑	18	2.8%	10	88	7.2%	6
14. 運行事業者の経営が改善し、バスサービスが向上する。	9	1.9%	11↑	53	4.6%	12→	7	1.1%	13	52	4.2%	12
小 計	444	95.3%		1134	98.6%		587	90.7%		1,201	98.0%	
15.上記以外の理由	22	4.7%		16	1.4%		60	9.3%		24	2.0%	
合 計	466	100%		1150	100%		647	100%		1,225	100%	

▶新バスシステム事業の不安や懸念(不安・懸念の伸率による分析)

▶2回目の結果から不安・懸念への最も大きい理由の上位5位は以下のとおりとなっています。

- ①新バスシステム事業よりも他に優先すべき事業がある。(145人 ※前回311人)
- ②新バスシステム事業ではまちの活性化にならない。(66人 ※前回129人)
- ③新バスシステム事業の進め方に懸念・不満がある。(44人 ※前回33人)
- ④利便性が高まるのは都心部だけであり、郊外に効果がない。(39人 ※前回171人)
- ⑤乗換えによる手間が増え、不便になる。(36人 ※前回81人)

▶この分析により、特に次のような内容で不安・懸念があることが確認できました。

- ・新バスシステム事業の優先順位が低いのではないか。
- ・新バスシステム事業によるまちづくりへの効果が分からない。
- ・地域の生活交通に対して何も対応がないのではないか。
- ・乗換えが大きな負担となるのではないか。
- ・新バスシステムの進め方に対する不安・懸念

	第2回						第1回					
	最も大きい理由(◎)			その他の理由(○)			最も大きい理由(◎)			その他の理由(○)		
	有効回答数	割合	順位	有効回答数	割合	順位	有効回答数	割合	順位	有効回答数	割合	順位
01. 新バスシステム事業そのものがわからない。	34	6.2%	6↓	34	1.4%	18↓	154	11.3%	3	139	2.5%	14
02. 新バスシステム事業ではまちの活性化にならない。	66	12.0%	2↑	232	9.8%	1↑	129	9.5%	4	475	8.4%	3
03. 利便性が高まるのは都心部だけであり、郊外に効果がない。	39	7.1%	4↓	188	7.9%	3↑	171	12.5%	2	462	8.2%	5
04. 新バスシステム事業よりも他に優先すべき事業がある。	145	26.4%	1→	208	8.8%	2↑	311	22.8%	1	472	8.3%	4
05. 新バスシステム事業の効果に対してお金がかかりすぎる。	30	5.5%	8↓	176	7.4%	5↓	121	8.9%	5	491	8.7%	1
06. 乗換えによる手間が増え、不便になる。	36	6.6%	5↑	157	6.6%	9↑	81	5.9%	6	302	5.3%	10
07. 乗換えで雨風にあたる。	1	0.2%	19→	27	1.1%	19↓	3	0.2%	19	52	0.9%	18
08. 自分が利用するバス路線が乗換えになる。	3	0.5%	16↓	38	1.6%	15↑	12	0.9%	14	67	1.2%	17
09. どのバス路線が乗換えになるかわからない。	2	0.4%	17↓	36	1.5%	16↓	6	0.4%	16	129	2.3%	15
10. 乗換えによって料金が上がってしまうのではないか。 (初乗り運賃を2回払わなければならないのではないか)	2	0.4%	17↓	51	2.1%	14↑	6	0.4%	16	123	2.2%	16
11. ダイヤが分からないので不便になるのではないか。	7	1.3%	13↑	35	1.5%	17↑	4	0.3%	18	51	0.9%	19
12. 新バスシステム事業の効果がわからない。	12	2.2%	9↓	166	7.0%	8↓	53	3.9%	8	482	8.5%	2
13. 自分が利用するバス路線への効果がわからない。	9	1.6%	12↑	77	3.2%	13→	10	0.7%	15	160	2.8%	13
14. 自分が乗っているバス路線が増便されない。	0	0.0%	20→	14	0.6%	20→	2	0.1%	20	47	0.8%	20
15. 連節バスの購入費が高すぎる。	12	2.2%	9↑	116	4.9%	10↓	40	2.9%	10	411	7.3%	7
16. 連節バスの効果がわからない。	11	2.0%	11↓	169	7.1%	7↓	42	3.1%	9	448	7.9%	6
17. 雪が降ったとき、連節バスが安全に走れるのかわからない。	5	0.9%	15↓	84	3.5%	12→	19	1.4%	13	198	3.5%	12
18. 連節バスが渋滞の原因になる。	7	1.3%	13↓	96	4.0%	11↓	28	2.1%	12	316	5.6%	9
19. 区バスや住民バスの充実が先。	32	5.8%	7→	179	7.5%	4↑	59	4.3%	7	391	6.9%	8
20. 新バスシステム事業の進め方に懸念・不満がある。	44	8.0%	3↑	171	7.2%	6↑	33	2.4%	11	274	4.8%	11
21. 上記以外の理由()	52	9.5%		119	5.0%		79	5.8%		173	3.1%	
総計	549	100%		2,373	100%		1,363	100.0%		5,663	100.0%	

▶新バスシステム事業の不安や懸念（新バスシステム事業への考え方による分析）

- ▶新バスシステム事業への考え方について、「どちらでもない・わからない」との考え方を示している方は、「どちらかといえば反対」「反対」の意見を示した方と比べて、不安や懸念の項目が分散している傾向にあることが分かりました。
- ▶新バスシステム事業への考え方のうち、「どちらでもない・わからない」から「どちらかといえば反対」、「どちらかといえば反対」から「反対」へと、反対側の意向が強くなるほどに、不安や懸念として「新バスシステム事業よりも他に優先すべき事業がある。」を選択する割合が高くなる傾向にあることが分かりました。

	どちらでもない・わからない		どちらかといえば反対		反対		総計
01. 新バスシステム事業そのものがわからない。	11	7.7%	8	4.2%	15	6.9%	34
02. 新バスシステム事業ではまちの活性化にならない。	15	10.6%	18	9.5%	33	15.2%	66
03. 利便性が高まるのは都心部だけであり、郊外に効果がない。	16	11.3%	17	8.9%	6	2.8%	39
04. 新バスシステム事業よりも他に優先すべき事業がある。	20	14.1%	48	25.3%	77	35.5%	145
05. 新バスシステム事業の効果に対してお金がかかりすぎる。	6	4.2%	12	6.3%	12	5.5%	30
06. 乗換えによる手間が増え、不便になる。	17	12.0%	11	5.8%	8	3.7%	36
07. 乗換えで雨風にあたる。	1	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	1
08. 自分が利用するバス路線が乗換えになる。	0	0.0%	1	0.5%	2	0.9%	3
09. どのバス路線が乗換えになるかわからない。	1	0.7%	1	0.5%	0	0.0%	2
10. 乗換えによって料金が上がってしまうのではないかと。（初乗り運賃を2回払わなければならないのではないかと）	1	0.7%	0	0.0%	1	0.5%	2
11. ダイヤがわからないので不便になるのではないかと。	5	3.5%	2	1.1%	0	0.0%	7
12. 新バスシステム事業の効果がわからない。	7	4.9%	1	0.5%	4	1.8%	12
13. 自分が利用するバス路線への効果がわからない。	5	3.5%	3	1.6%	1	0.5%	9
15. 連節バスの購入費が高すぎる。	2	1.4%	3	1.6%	7	3.2%	12
16. 連節バスの効果がわからない。	3	2.1%	4	2.1%	4	1.8%	11
17. 雪が降ったとき、連節バスが安全に走れるのかわからない。	4	2.8%	1	0.5%	0	0.0%	5
18. 連節バスが渋滞の原因になる。	0	0.0%	4	2.1%	3	1.4%	7
19. 区バスや住民バスの充実が先。	6	4.2%	17	8.9%	9	4.1%	32
20. 新バスシステム事業の進め方に懸念・不満がある。	9	6.3%	18	9.5%	17	7.8%	44
21. 上記以外の理由（ ）	13	9.2%	21	11.1%	18	8.3%	52
総計	142		190		217		549

▶新バスシステム事業への考え方①

▶新バスシステム事業への考え方について、第1回調査、第2回調査を通して、バスや電車といった公共交通機関を利用される方は、それ以外の交通手段を利用する方と比べて、賛成側の意見を示す割合が高いことが分かりました。

【第2回調査結果】

	賛成	どちらかといえば賛成	どちらでもない・わからない	どちらかといえば反対	反対	総計	総数
1. 自動車	9.8%	25.0%	17.5%	23.3%	24.4%	100%	708
	34.7%			47.7%			
2. 電車	15.9%	27.3%	18.2%	13.6%	25.0%	100%	44
	43.2%			38.6%			
3. バス	18.4%	23.0%	10.3%	26.4%	21.8%	100%	87
	41.4%			48.3%			
4. 自転車	10.0%	23.8%	21.3%	18.8%	26.3%	100%	80
	33.8%			45.0%			
5. 徒歩	14.7%	20.6%	17.6%	23.5%	23.5%	100%	34
	35.3%			47.1%			
6. 原付・自動二輪	0.0%	20.0%	60.0%	20.0%	0.0%	100%	5
	20.0%			20.0%			
7. その他()	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%	33.3%	100%	3
	33.3%			66.7%			
総計	11.0%	24.7%	17.3%	22.8%	24.2%	100%	
総数	105	237	167	219	233		961

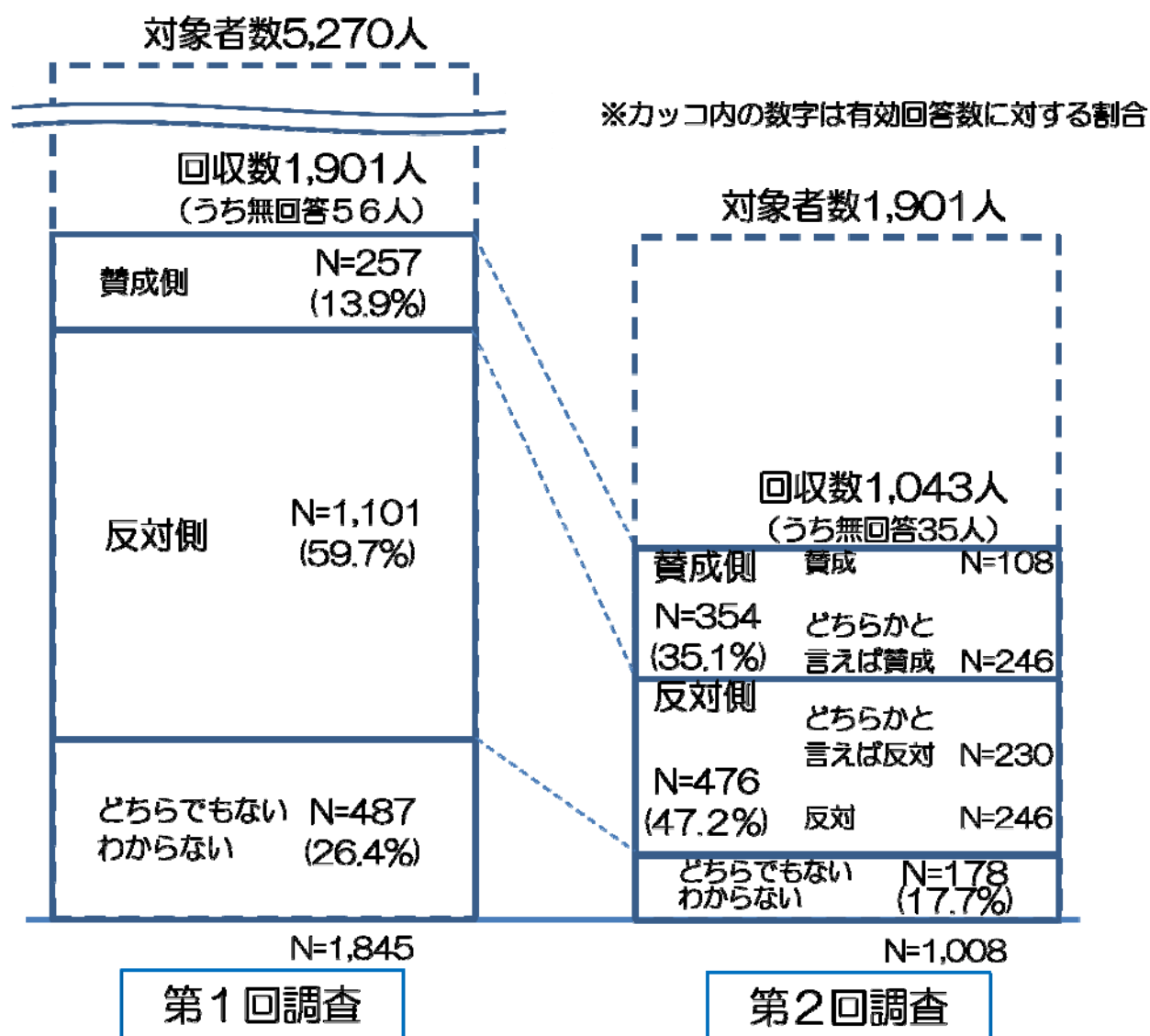
【第1回調査結果】

	賛成	どちらかといえば賛成	どちらでもない・わからない	どちらかといえば反対	反対	総計	総数
1. 自動車	4.8%	8.0%	25.6%	25.2%	36.3%	100%	1,308
	12.8%			61.5%			
2. 電車	7.8%	18.2%	26.0%	18.2%	29.9%	100%	77
	26.0%			48.1%			
3. バス	7.2%	14.4%	23.0%	25.2%	30.2%	100%	139
	21.6%			55.4%			
4. 自転車	5.8%	6.5%	33.8%	29.5%	24.5%	100%	139
	12.2%			54.0%			
5. 徒歩	8.7%	6.5%	30.4%	28.3%	26.1%	100%	46
	15.2%			54.3%			
6. 原付・自動二輪	0.0%	12.5%	37.5%	12.5%	37.5%	100%	8
	12.5%			50.0%			
7. その他	11.1%	5.6%	50.0%	11.1%	22.2%	100%	18
	16.7%			33.3%			
総計	5.4%	8.8%	26.5%	25.1%	34.2%	100%	
総数	93	153	460	436	593		1,735

▶新バスシステム事業への考え方②

▶第2回調査では、有効回答者数が減少したなかでも(1,845人⇒1,008人)、賛成側のご意見をいただいた方は257人から354人へと増加し、一方、どちらでもない・わからないとのご意見をいただいた方は487人から178人、反対側のご意見をいただいた方は1,101人から476人と、有効回答者数の減少率を大きく超えて減少しました。

新バスシステムの考え方	第2回				第1回			
	回答数		割合		回答数		割合	
1. 賛成	108	354	10.7%	35.1%	99	257	5.4%	13.9%
2. どちらかといえば賛成	246		24.4%		8.6%			
3. どちらでもない・わからない	178		17.7%	17.7%	487		26.4%	26.4%
4. どちらかといえば反対	230	476	22.8%	47.2%	464	1,101	25.1%	59.7%
5. 反対	246		24.4%		34.5%			
総計	1008		100%	100%	1845		100%	100%



▶まとめ②

- ▶新バスシステム事業の目的や効果について、一定の理解が進んでいることが分かりました。
- ▶一方で、前回同様、依然として新バスシステム事業の優先順位について不安や懸念を感じている方が多いことが分かりました。
- ▶新バスシステム事業がまちの活性化につながらないと、不安や懸念を抱いている方も多くいることが分かりました。
- ▶新バスシステム事業への考え方について、「どちらでもない・わからない」との考え方を示している方は、「どちらかといえば反対」「反対」の意見を示した方と比べて、不安や懸念の項目が分散している傾向にあることが分かりました。
- ▶新バスシステム事業への考え方のうち、「どちらでもない・わからない」から「どちらかといえば反対」「どちらかといえば反対」から「反対」へと、反対側の意見が強くなるほどに、不安や懸念として「新バスシステム事業よりも他に優先すべき事業がある。」を選択する割合が高くなる傾向にあることが分かりました。
- ▶新バスシステム事業への考え方について、第1回調査、第2回調査を通して、バス利用者や電車利用者といった公共交通機関を利用される方は、それ以外の交通手段を利用する方と比べて、賛成側の意見を示す割合が高いことが分かりました。

▶総括

- ▶第1回調査、第2回調査を通して、特に以下のような内容に、わからない点や反対の理由があることが分かりました。
 - ①新バスシステム事業の優先順位が低いのではないか。
⇒バス交通を市が支援する理由。
 - ②新バスシステム事業によるまちづくりへの効果が分からない。
⇒何のためにBRT・新バスシステムを運用するのか。
 - ③新バスシステム事業・及び連節バス導入目的や効果が分からない。
⇒BRT・新バスシステムの有効性。
 - ④地域の生活交通に対して何も対応がないのではないか。
⇒市の中心部だけがよくなり、地域の生活交通が置き去りにされるのでは。
- ▶これら4つの大きな疑問や、乗り換えに関する不安に対する市の考え方については資料2をご覧ください。
- ▶新バスシステム事業の進め方に懸念・不満があるとのご意見を踏まえ、今後、より丁寧に説明をさせていただくとともに、より分かりやすい資料の作成、および周知に努めていきます。