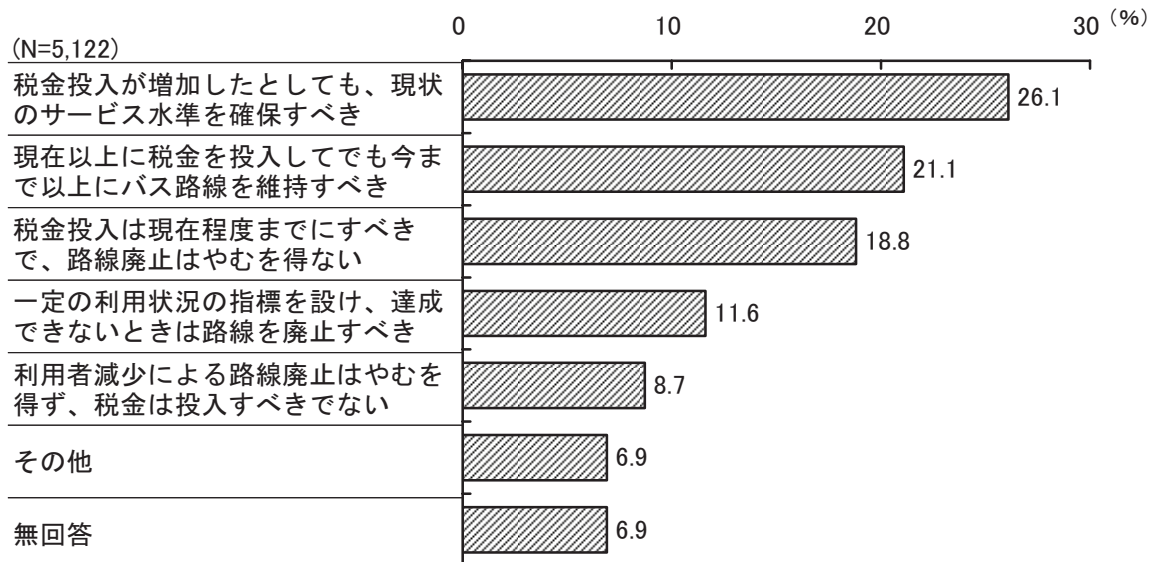


12 静岡市の道路、交通環境について

(1) 今後の路線バスの維持について

問 27 路線バスのうち不採算路線については、赤字を事業者に補助する方法で路線バスの維持・確保に努めていますが、補助金額は年々増加しています。あなたは、今後の路線バスの維持についてどのようにお考えですか。(〇は1つ)



Point!

中山間地域や山村では「現状の水準確保」や「今まで以上の路線確保」が特に高い。

今後の路線バスの維持については、「税金投入が増加したとしても、現状のサービス水準を確保すべき」が26.1%、「現在以上に税金を投入してでも今まで以上にバス路線を維持すべき」が21.1%で高くなっており、路線バス維持を求める声が高い。一方、「税金投入は現在程度までにすべきで、路線廃止はやむを得ない」と考える人は2割弱(18.8%)となっている。

●その他内訳●

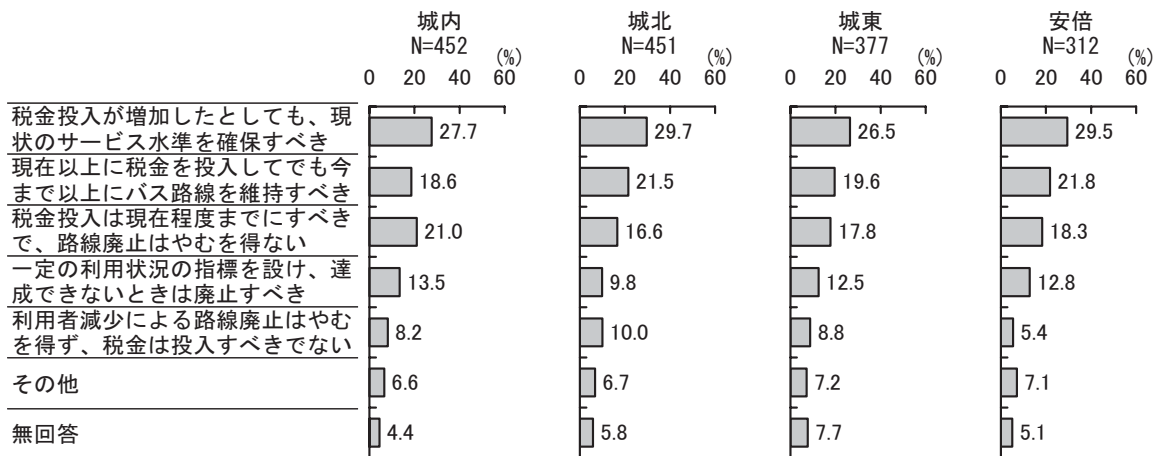
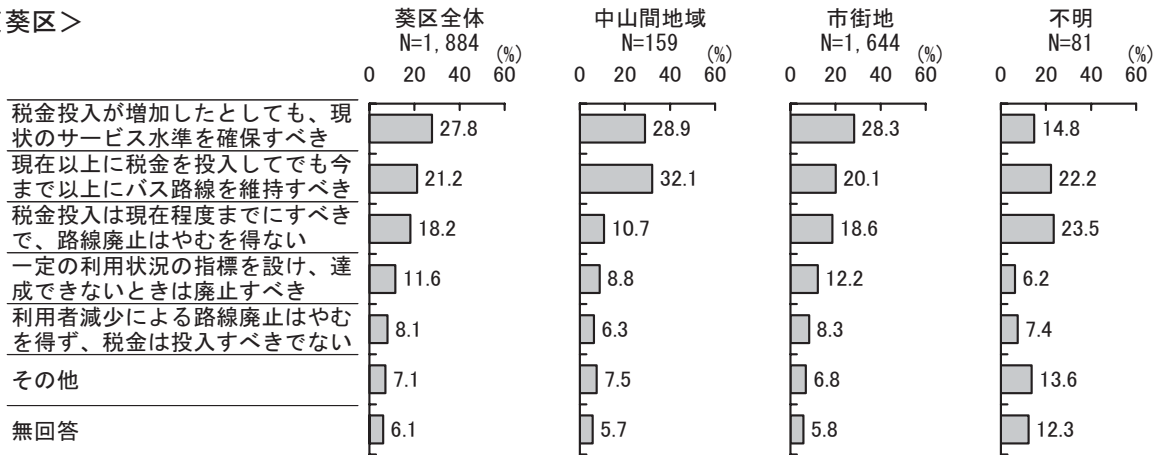
- 大型バスをやめて、小型やマイクロバス、又は、大型ワゴンなど車種を替えればいいのか。
- 小型車にするとか、曜日毎運営は出来ないでしょうか。
- 小型バス化と数を少なくする。
- コスト削減、努力をする。
- 廃止されるのは、すべて山間地域であり、山間地は交通面が大きな問題。よく考えてほしい。
- バス路線を廃止した地区の市町村で、タクシーのようにワンボックスタイプの車の車両運用を、要望に応じて低料金で考えたらどうか…市営バスとして。
- バスを小型化して、消費エネルギーを減らす。
- 不採算路線は、廃止して、利用者の多い最寄りのバス停まで、タクシーに乗っていただく。(←バス代以外は、税金で補う)
- 毎日でなくても何回か運行できたらいいかでしょうか。
- 民間のバスを止めて全部公共のバスにすればよい。
- 利用が少ない路線は廃止もやむを得ないが、バス以外の交通手段のサポート等検討出来ないか。タクシー会社と連携して、需要がある日には、1日数回行き来するとか。(公的サポートも含めて)
- 利用者の希望を第一に!! 補助金を増加させない工夫は色々あると思うから。
- 老人が多いため、バス停止は禁、運行の車道、時間など考えたらどうか。
- 老人が多くなる事に、路線バスの小型化を希望する。
- 路線は、廃止してはいけない。運行方法を考えること。

…など

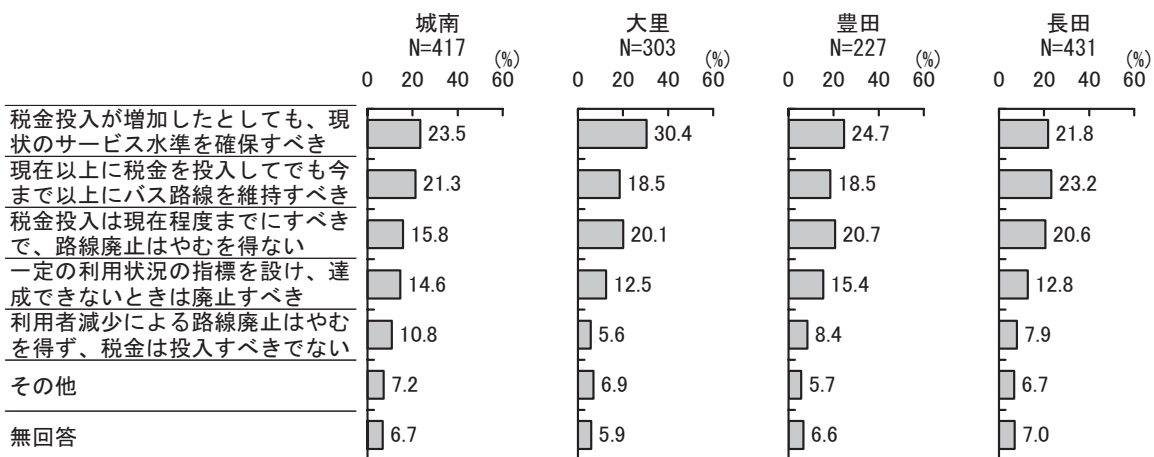
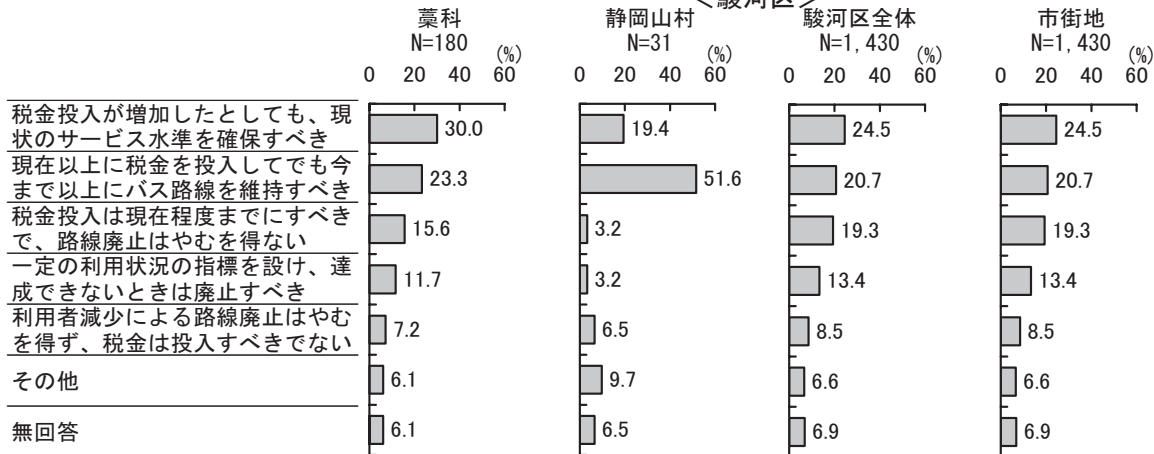
Ⅲ 調査結果

【中山間地市街地別、居住地域別】

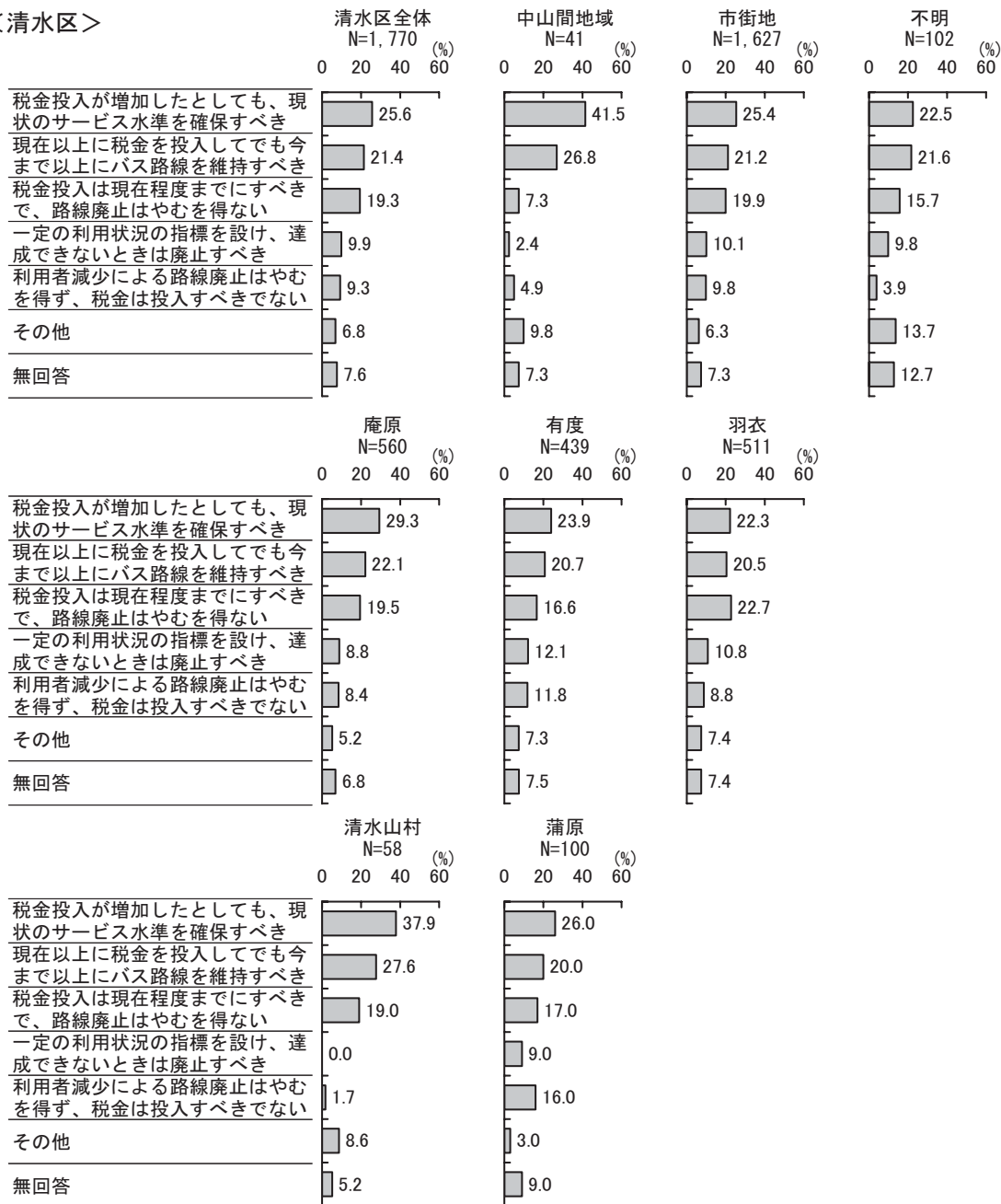
< 葵区 >



< 駿河区 >



<清水区>



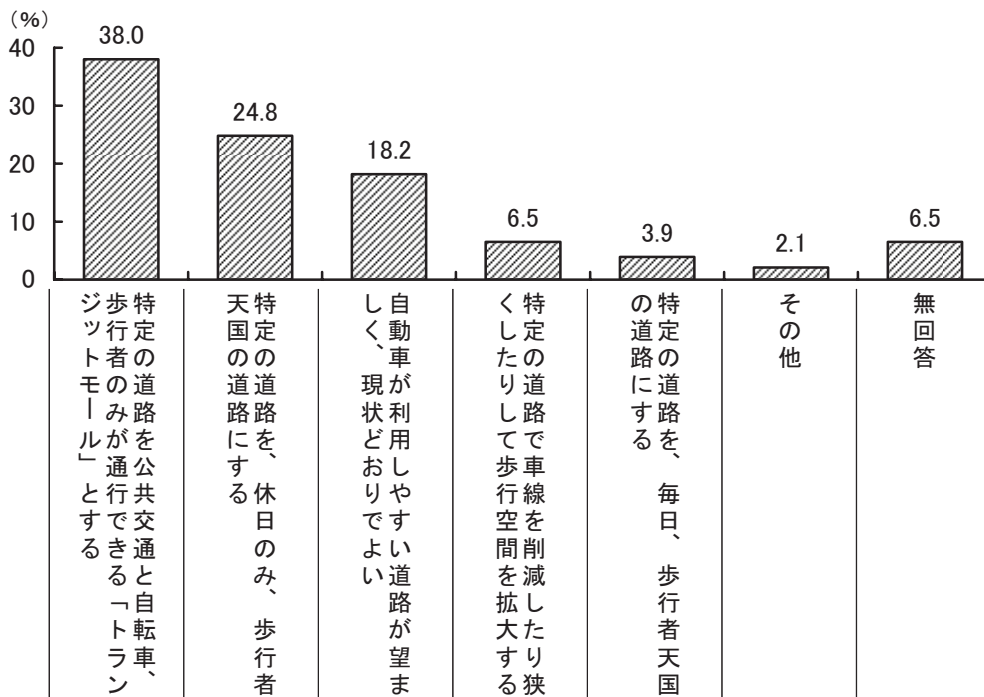
行政区別にみると、葵区、駿河区、清水区とも割合の傾向は全体とほぼ同様となっている。葵区と清水区の中山間地域と市街地を比較してみると、葵区の中山間地域では「現在以上に税金を投入してでも今まで以上にバス路線を維持すべき」が32.1%と市街地(葵区:20.1%、駿河区:20.7%、清水区:21.2%)に比べて10ポイント以上高くなっている。清水区の中山間地域では「税金投入が増加したとしても、現状のサービス水準を確保すべき」(41.5%)が市街地(葵区:28.3%、駿河区:24.5%、清水区:25.4%)より高く、大差がある。また、「税金投入は現在程度までにすべきで、路線廃止はやむを得ない」(7.3%)は市街地(葵区:18.6%、駿河区:19.3%、清水区:19.9%)に比べて10ポイント以上低くなっている。

居住地域別にみると、静岡山村では半数が「現在以上に税金を投入してでも今まで以上にバス路線を維持すべき」(51.6%)と回答し、「税金投入は現在程度までにすべきで、路線廃止はやむを得ない」や「一定の利用状況の指標を設け、達成できないときは廃止すべき」(ともに3.2%)が他の地域に比べて目立って低くなっている。また、清水山村でも「現在以上に税金を投入してでも今まで以上にバス路線を維持すべき」(27.6%)や「税金投入が増加したとしても、現状のサービス水準を確保すべき」(37.9%)は他の地域に比べて高い。蒲原では「利用者減少による路線廃止はやむを得ず、税金は投入すべきでない」が16.0%と他の地域に比べてやや高くなっている。

(2) 中心市街地の交通の状態について

問 28 あなたは中心市街地の交通についてどのような状態が望ましいと思いますか。(〇は1つ)

(N=5,122)



Point!

10歳代、20歳代では「休日のみ歩行者天国」、30歳代以上では「トランジットモール」が高い。

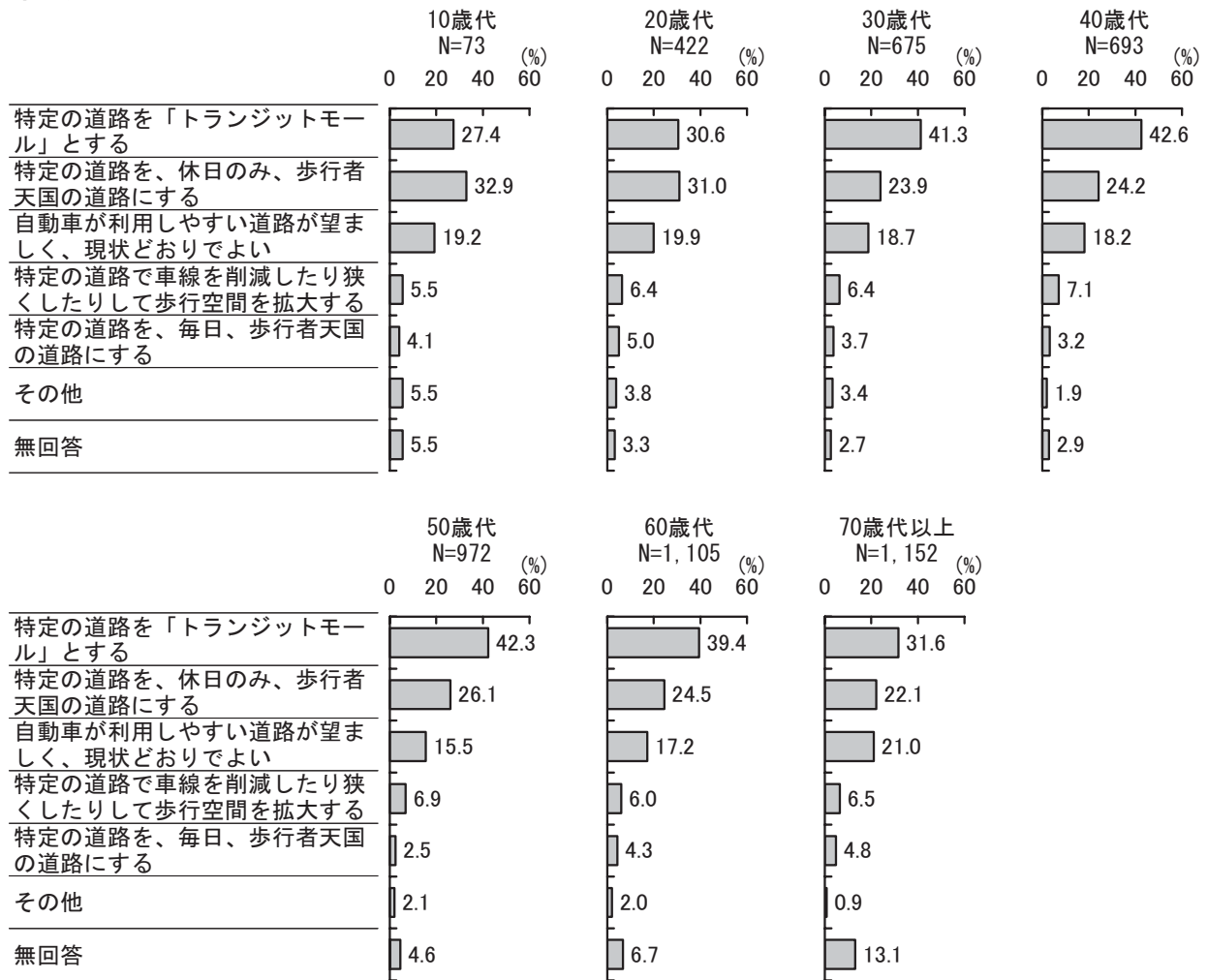
中心市街地の望ましい交通の状態は、「特定の道路を公共交通と自転車、歩行者のみが通行できる「トランジットモール」とする」が4割弱（38.0%）で最も高くなっている。次いで、「特定の道路を、休日のみ、歩行者天国の道路にする」も4人に1人（24.8%）が回答している。

●その他内訳●

- 休日の自転車の乗り入れ禁止。
- 休日のみ、バスやLRTにしたり、自転車、歩行者の歩行者天国にする。
- 休日のみトランジットモールにする。
- 公共交通機関を充実させて、自家用車の必要性を小さくする。
- 自転車が多い市なので、自転車が安心して通行できる道の確保と自転車置き場の充実。
- 自転車が通行しやすい道路作り。(街中はとても走りにくい)
- 自転車の利用しやすい状況作り。
- 駐車場の確保。
- 自動車が利用しやすいのが望ましく、もっと駐輪場を、安価で充実すべき。
- 歩行者、自転車などのマナー向上。
- 歩道を整備する。
- 時間毎に変更して、規制する。(例) 10時迄22時以後は車の通行可。

…など

【年代別】

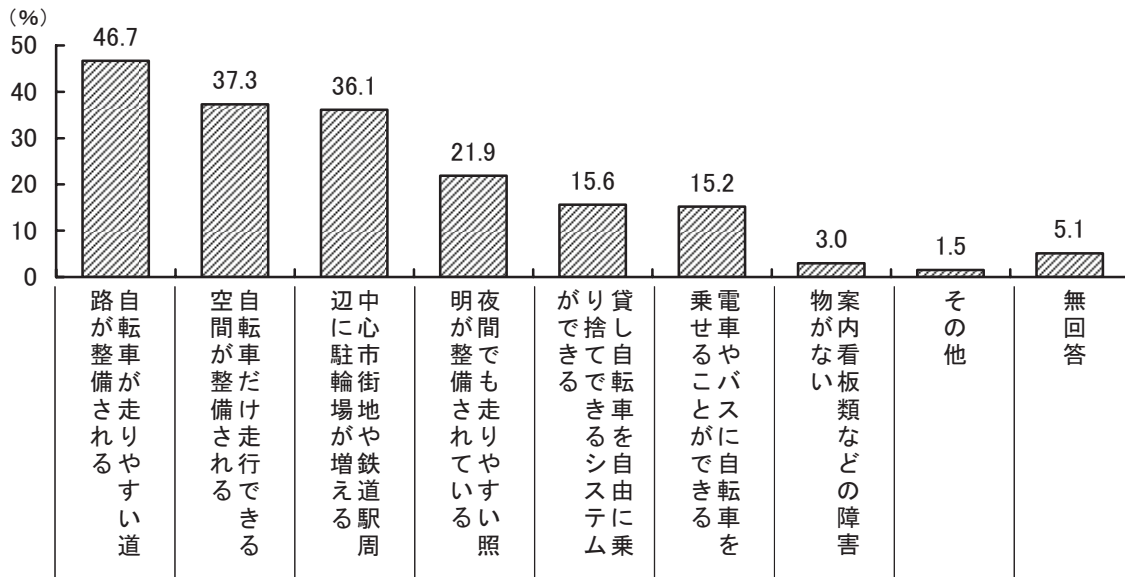


年代別にみると、10歳代、20歳代では「特定の道路を、休日のみ、歩行者天国の道路にする」(10歳代：32.9%、20歳代：31.0%)が他の年代に比べて高くなっている。30歳代以上では「特定の道路を「トランジットモール」とする」(30歳代：41.3%、40歳代：42.6%、50歳代：42.3%、60歳代：39.4%、70歳代以上：31.6%)が高くなっている。

(3) 自転車を利用しやすくするための市内の道路・交通環境

問 29 市内の道路・交通環境がどのように変われば、自転車を利用しよう又は自転車をもっと利用しようと思いますか。(〇は2つまで)

(N=5,122)



Point!

「自転車が走りやすい道路」が最も高く、10歳代では性別により大差がある項目が多い。

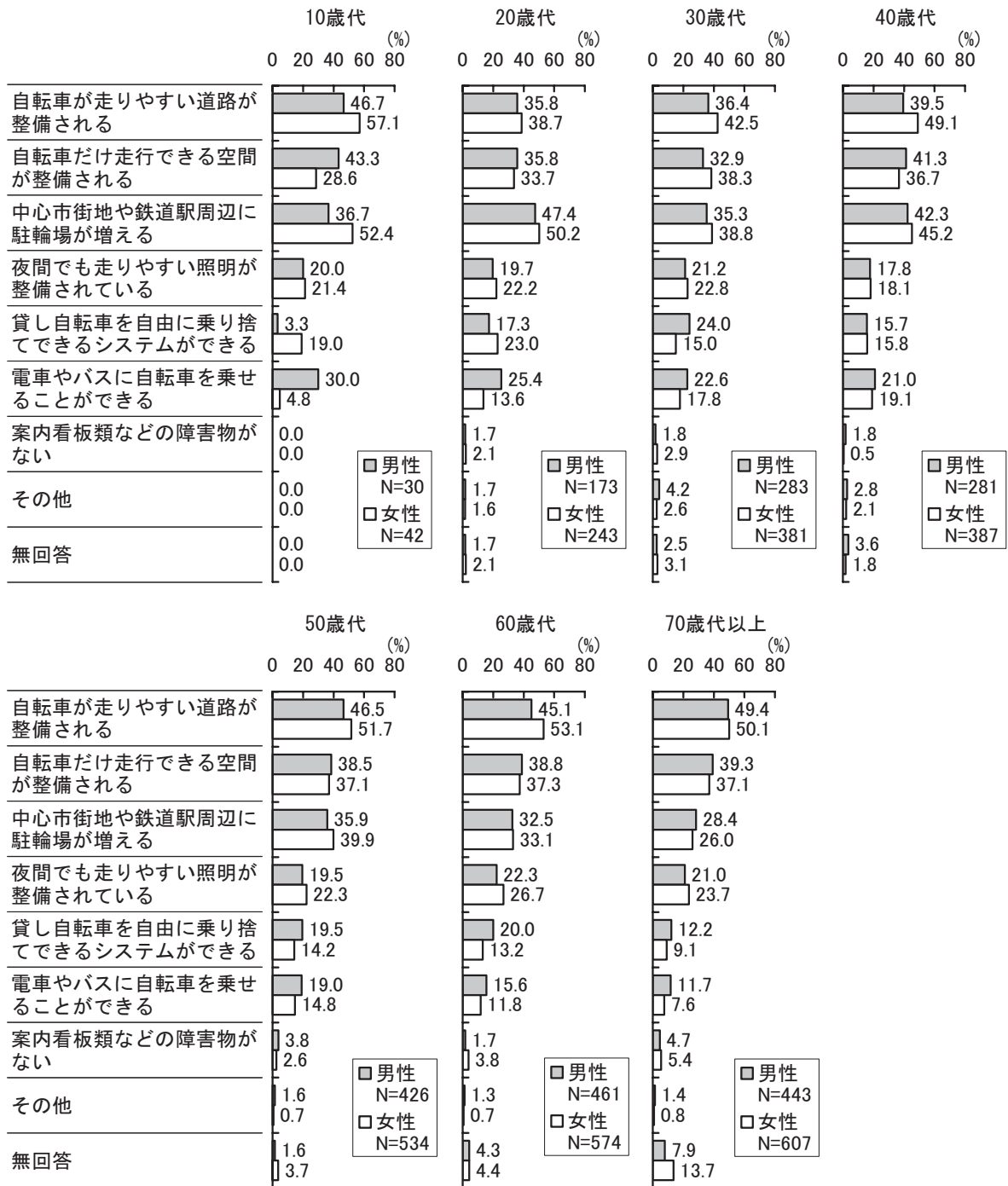
自転車を利用しやすくするための市内の道路・交通環境は、「自転車が走りやすい道路が整備される」が46.7%と半数近くの人があげている。次いで、「自転車だけ走行できる空間が整備される」(37.3%)、「中心市街地や鉄道駅周辺に駐輪場が増える」(36.1%)、「夜間でも走りやすい照明が整備されている」(21.9%)となっている。

●その他内訳●

- 大きな駐輪場ができるのではなく、小さな場所が店の近くにあれば、買物がしやすい。
- 自転車に乗る人の交通マナー。静岡は、マナーが悪いように見える。
- 自転車のマナーの指導を徹底的にしてから語るべき話題。今は全体的にマナーがひどすぎるので問題外。
- 駐輪場の確保。
- 駐輪場の無料化。
- 目的地のそばに自転車を置きやすくする。

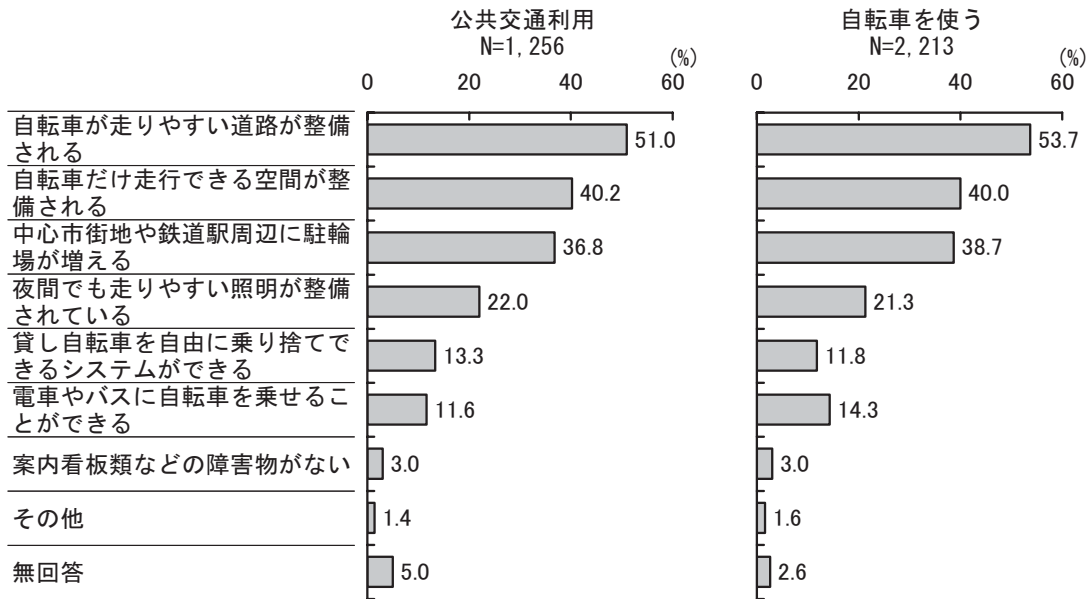
…など

【性・年代別】



性・年代別にみると、10歳代、20歳代、40歳代では「中心市街地や鉄道駅周辺の駐輪場が増える」が男女とも4～5割を占めている。また、性別により10ポイント以上の差があるものは、10歳代では「自転車が行きやすい道路が整備される」(男性：46.7% < 女性：57.1%)、「自転車だけ走行できる空間が整備される」(男性：43.3%、> 女性：28.6%)、「中心市街地や鉄道駅周辺に駐輪場が増える」(男性：36.7% < 女性：52.4%)、「貸し自転車を自由に乗り捨てできるシステムができる」(男性：3.3% < 女性：19.0%)、「電車やバスに自転車を乗せることができる」(男性：30.0% > 女性：4.8%)で、20歳代では「電車やバスに自転車を乗せることができる」(男性：25.4% > 女性：13.6%)となっている。「電車やバスに自転車を乗せることができる」はすべての年代で男性が女性より高く、「自転車が行きやすい道路が整備される」と「夜間でも行きやすい照明が整備されている」はすべての年代で女性が男性より高い傾向がみられる。

【環境保全のために心がけていること別】



問 15 (67 ページ) の環境保全のために実行したり心がけていることで、「なるべく公共交通を利用する」、「自転車を使う」と回答した人の回答傾向をみると、公共交通利用は全体と同じような傾向となっている。自転車を使うは「電車やバスに自転車を乗せることができる」(14.3%)が「貸し自転車を自由に乗り捨てできるシステムができる」(11.8%)より高くなっている。