

5 . 利用者意向及び市民意向の把握

- 5 - 1 . 利用者アンケート調査の概要
- 5 - 2 . 利用者アンケート調査の結果
- 5 - 3 . 市民アンケート調査の概要
- 5 - 4 . 市民アンケート調査の結果

5 - 1 . 利用者アンケート調査の概要

1) 調査の目的

本調査は、本市内を運行する路線バスの利用者のバスに対する意向や満足度を把握するために実施した。

2) 調査の方法

調査対象

OD 調査の実施日（平成 21 年 7 月 29 日（水））に本市内を運行する路線バスを利用された方。

調査票の回収期間

平成 21 年 7 月 29 日（水）～平成 21 年 8 月 20 日（木）

調査方法と回収状況

路線バスなどで調査員がアンケート票（ハガキサイズ）を配布し、回収については、降車時に回収または後日郵送回収とした。回収結果は以下のとおりである。

配布数：1,221 件 回収数：386 件 回収率：31.6%

路線ごとの回収結果は以下のとおりである

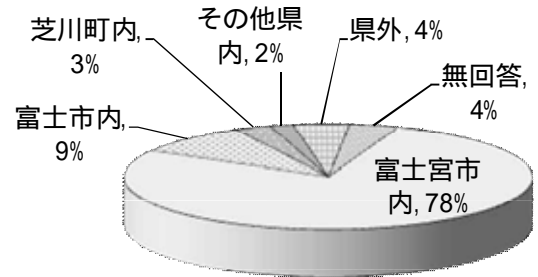
路線	主な経由地	回収数	事業者
万野栗倉循環	富士宮駅～万野団地入口～栗倉団地～富士見ヶ丘～富士宮駅(万野栗倉循環)	41	富士急静岡岡(株)
栗倉万野循環	富士宮駅～栗倉団地～万野団地～富士宮駅(栗倉万野循環)	53	
富士急ハイランド線	新富士～富士宮駅～河口湖駅～富士急ハイランドバスターミナル	0	
白糸・猪ノ頭線	富士宮駅～スポーツ公園入口～北山～白糸の滝～猪ノ頭	118	
二本松線	富士宮駅～学校入口～橋戸～栗倉団地～神成～二本松	3	
上条線	富士宮駅～富丘～大石寺前～上条	35	
上柚野線	富士宮駅～大中里～柚野支所～上柚野	11	
富士中央病院線	吉原中央駅～富士中央病院～大月線～富士宮駅	41	
中野線	西富士宮駅～富士宮駅～富士脳研病院入口～中野～吉原中央駅	32	
富士宮営業所線	富士宮駅～湧玉の池～富士宮営業所	0	
蒲原病院線	富士宮市内～星山台～富原橋～中野台～富士川駅～蒲原病院～蒲原中学校	16	山交タウンコーチ(株)
宮バス	外回り・内回り	36	富士宮市
合計		386	

5 - 2 . 利用者アンケート調査の結果

問1 あなた自身のことについてお聞きします。

居住地

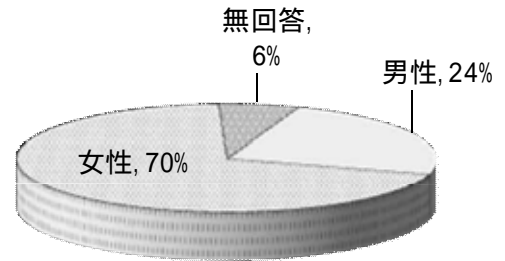
	回 答	割 合
1 富士宮市内	300	78%
2 富士市内	36	9%
3 芝川町内	11	3%
4 その他県内	7	2%
5 県外	17	4%
6 無回答	15	4%
合 計	386	100%



富士宮市内の居住者が約 80%となっており、地元の利用者が多い。

性別

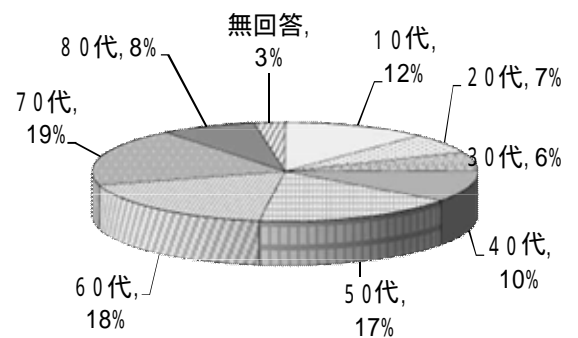
	回 答	割 合
1 男性	93	24%
2 女性	269	70%
3 無回答	24	6%
合 計	386	100%



「女性」が全体の約 70%を占めており、女性の利用者が多い。

年齢

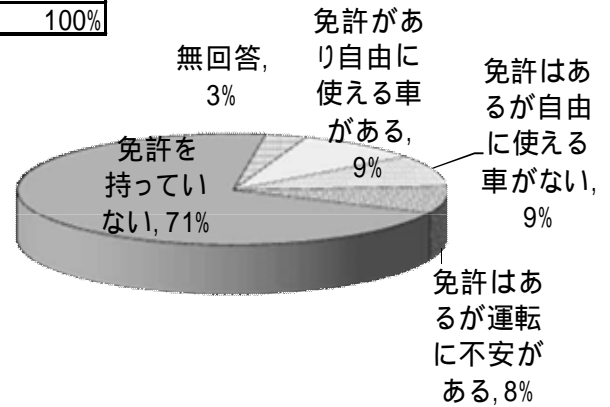
	回 答	割 合
1 10代	47	12%
2 20代	25	7%
3 30代	23	6%
4 40代	40	10%
5 50代	66	17%
6 60代	71	18%
7 70代	73	19%
8 80代	31	8%
9 無回答	10	3%
合 計	386	100%



60代以上が全体の 45%を占め、50代を含めた場合には 62%となり過半数を超えており、高齢者による利用が多い。

自動車運転免許の有無

	回 答	割 合
1 免許があり自由に使える車がある	36	9%
2 免許はあるが自由に使える車がない	35	9%
3 免許はあるが運転に不安がある	30	8%
4 免許を持っていない	273	71%
5 無回答	12	3%
合 計	386	100%



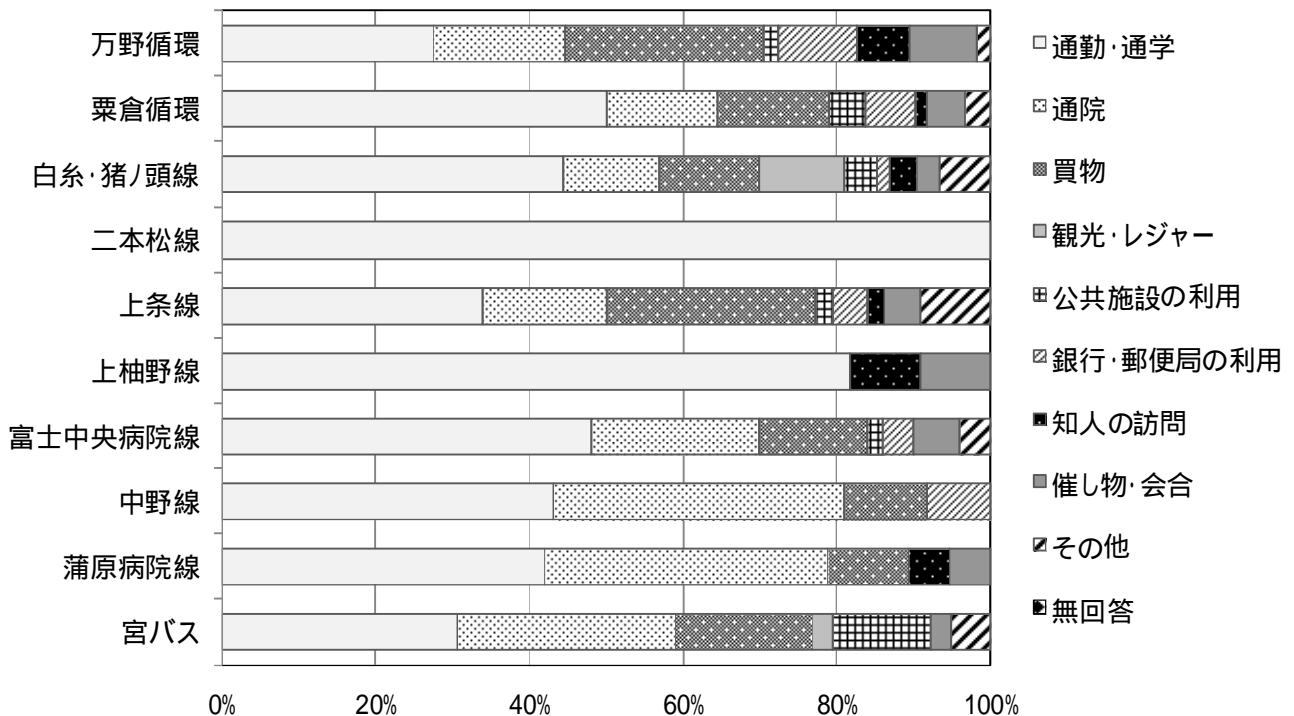
自動車運転免許を持っていない人が70%を超え、「自由に使える車がない」を合わせると、80%となり交通弱者による利用が多い。

問2 このバスの利用目的は何ですか。

路線	利用目的										合計
	通勤・通学	通院	買物	観光・レジャー	公共施設の利用	銀行・郵便局の利用	知人の訪問	催し物・会合	その他	無回答	
万野循環	16	10	15	0	1	6	4	5	1	0	58
粟倉循環	31	9	9	0	3	4	1	3	2	0	62
白糸・猪ノ頭線	61	17	18	15	6	2	5	4	9	0	137
二本松線	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
上条線	15	7	12	0	1	2	1	2	4	0	44
上柚野線	9	0	0	0	0	0	1	1	0	0	11
富士中央病院線	24	11	7	0	1	2	0	3	2	0	50
中野線	16	14	4	0	0	3	0	0	0	0	37
蒲原病院線	8	7	2	0	0	0	1	1	0	0	19
宮バス	12	11	7	1	5	0	0	1	2	0	39
合計	195	86	74	16	17	19	13	20	20	0	460

(その他の内訳)

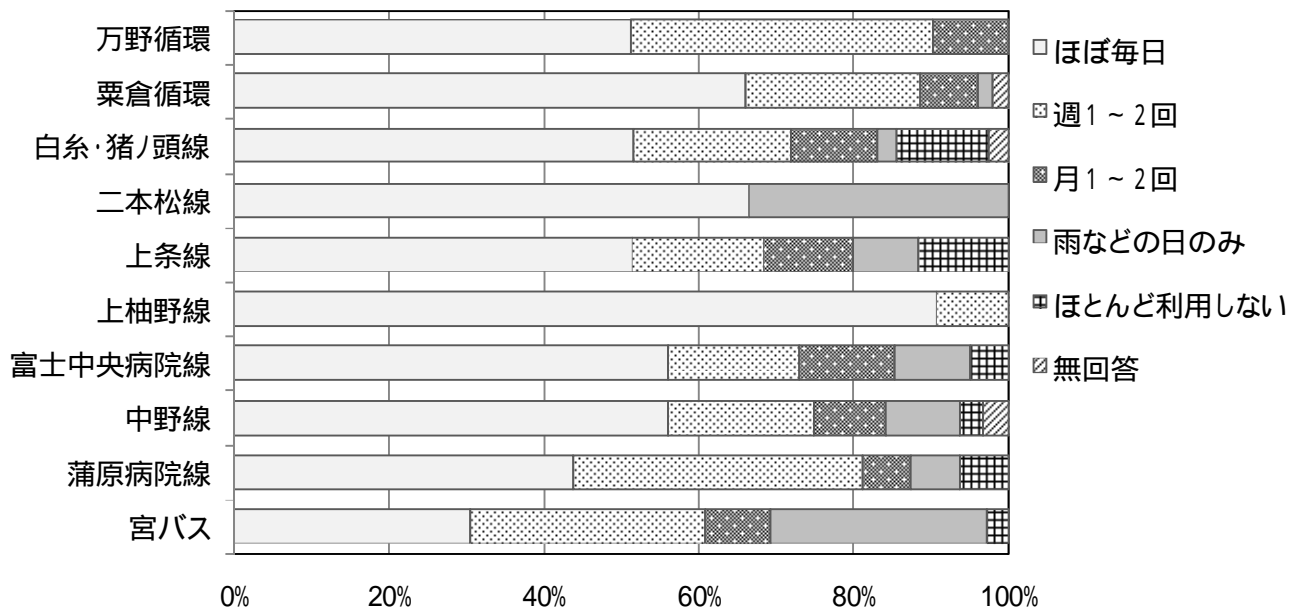
- ・稽古
- ・帰省
- ・病院面会 など



バスの利用目的は、どの路線においても「通勤・通学」が過半数を超え、次いで「通院」、「買物」の順となっており、日常生活における利用が多い。

問3 このバスを利用する頻度はどのくらいですか。

路線	利用頻度						合計
	ほぼ毎日	週1～2回	月1～2回	雨などの日のみ	ほとんど利用しない	無回答	
万野循環	21	16	4	0	0	0	41
粟倉循環	35	12	4	1	0	1	53
白糸・猪ノ頭線	61	24	13	3	14	3	118
二本松線	2	0	0	1	0	0	3
上条線	18	6	4	3	4	0	35
上柚野線	10	1	0	0	0	0	11
富士中央病院線	23	7	5	4	2	0	41
中野線	18	6	3	3	1	1	32
蒲原病院線	7	6	1	1	1	0	16
宮バス	11	11	3	10	1	0	36
合計	206	89	37	26	23	5	386



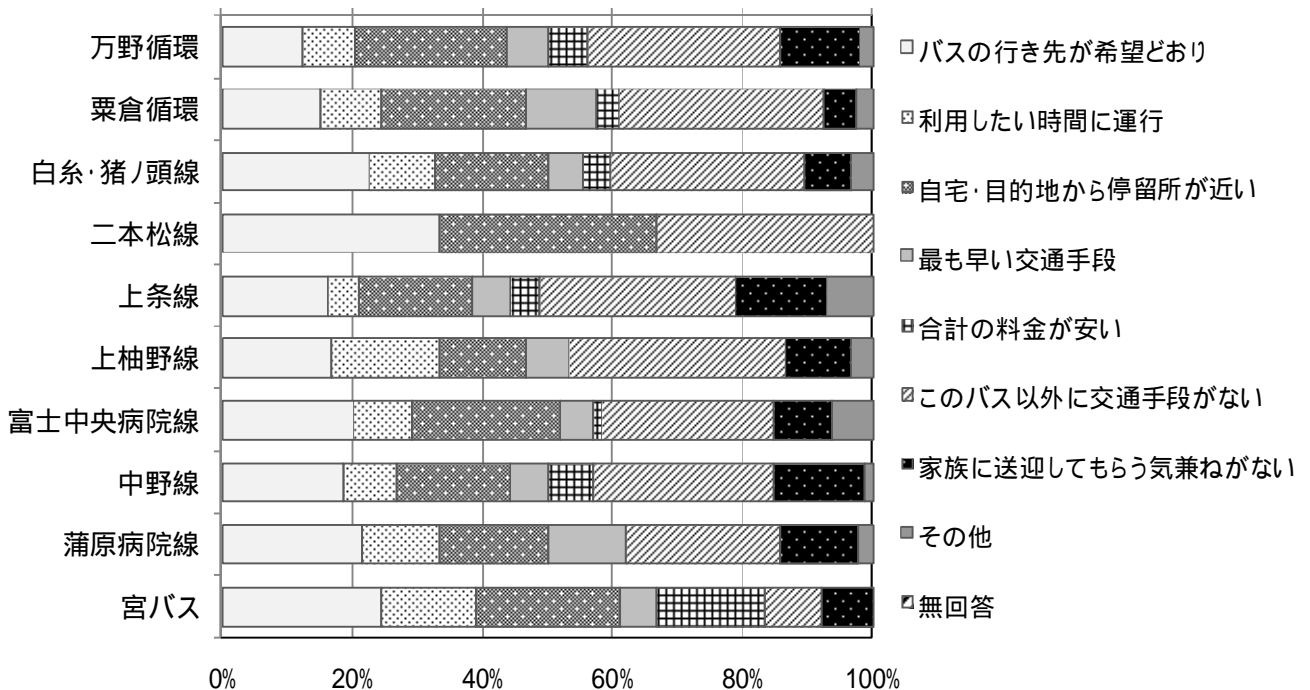
全ての路線で「ほぼ毎日」利用されている。週1～2回を合わせると、75%以上が比較的を高頻度で利用している。特に上柚野線については、「ほぼ毎日」と「週1～2回」で100%となり日常生活に密着した路線であることが伺える。

問4 このバスを利用している理由は何ですか。

路線	理由									
	バスの行き先が希望どおり	利用したい時間に運行	自宅・目的地から停留所が近い	最も早い交通手段	合計の料金が安い	このバス以外に交通手段がない	家族に送迎してもらおう気兼ねがない	その他	無回答	合計
万野循環	12	8	23	6	6	29	12	2	0	98
粟倉循環	18	11	26	13	4	37	6	3	0	118
白糸・猪ノ頭線	54	24	41	13	10	71	17	8	0	238
二本松線	2	0	2	0	0	2	0	0	0	6
上条線	14	4	15	5	4	26	12	6	0	86
上柚野線	5	5	4	2	0	10	3	1	0	30
富士中央病院線	16	7	18	4	1	21	7	5	0	79
中野線	16	7	15	5	6	24	12	1	0	86
蒲原病院線	9	5	7	5	0	10	5	1	0	42
宮バス	22	13	20	5	15	8	7	0	0	90
合計	168	84	171	58	46	238	81	27	0	873

(その他の内訳)

- ・バス停までの運動
- ・目的地に駐車場がないため
- ・たまたま乗り合わせた など



バスを利用している理由について、ほとんどの路線で「このバス以外に交通手段がない」が多くなっているが、宮バスにおいては「バスの行き先が希望通り」が最も多く、利用者のニーズに合っていることが推測できる。また、「家族に送迎してもらおう気兼ねがない」の内、63%は60歳以上の高齢者となっている。

問5 次の ~ について、それぞれ現在の満足度をお答えください。

		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	無回答
万野粟倉循環	運行の頻度	1	4	14	19	0	3
	運行ルート	11	12	10	5	0	3
	停留所の位置	18	14	5	1	0	3
	運行の定時性(正確さ)	11	10	9	8	0	3
	始発・終発時刻	5	16	4	11	3	2
	利用運賃	12	18	3	2	3	3
	ルートや時刻などの情報の分かり易さ	8	17	8	4	0	4
	合計	66	91	53	50	6	21
粟倉万野循環		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	無回答
	運行の頻度	5	8	13	25	0	2
	運行ルート	20	13	6	9	1	4
	停留所の位置	21	16	6	6	3	1
	運行の定時性(正確さ)	6	22	15	6	0	4
	始発・終発時刻	6	14	10	18	1	4
	利用運賃	9	19	14	3	3	5
	ルートや時刻などの情報の分かり易さ	7	22	13	5	0	6
合計	74	114	77	72	8	26	
白糸・猪之頭線		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	無回答
	運行の頻度	15	26	27	35	6	9
	運行ルート	51	32	7	7	9	12
	停留所の位置	57	32	9	5	4	11
	運行の定時性(正確さ)	34	38	21	9	3	13
	始発・終発時刻	23	19	18	28	13	17
	利用運賃	24	29	24	19	8	14
	ルートや時刻などの情報の分かり易さ	30	27	21	16	11	13
合計	234	203	127	119	54	89	
二本松線		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	無回答
	運行の頻度	1	1	1	0	0	0
	運行ルート	2	1	0	0	0	0
	停留所の位置	3	0	0	0	0	0
	運行の定時性(正確さ)	1	1	1	0	0	0
	始発・終発時刻	2	0	0	1	0	0
	利用運賃	2	0	1	0	0	0
	ルートや時刻などの情報の分かり易さ	1	1	1	0	0	0
合計	12	4	4	1	0	0	
上条線		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	無回答
	運行の頻度	2	6	3	21	2	1
	運行ルート	13	12	4	3	1	2
	停留所の位置	16	11	5	3	0	0
	運行の定時性(正確さ)	13	12	7	2	1	0
	始発・終発時刻	2	5	5	20	2	1
	利用運賃	14	8	4	7	2	0
	ルートや時刻などの情報の分かり易さ	6	14	6	3	4	2
合計	66	68	34	59	12	6	
上柚野線		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	無回答
	運行の頻度	1	3	2	3	0	2
	運行ルート	4	3	2	0	0	2
	停留所の位置	6	2	1	1	0	1
	運行の定時性(正確さ)	2	4	3	1	0	1
	始発・終発時刻	1	3	1	4	1	1
	利用運賃	2	2	3	3	0	1
	ルートや時刻などの情報の分かり易さ	1	4	2	2	0	2
合計	17	21	14	14	1	10	

		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	無回答
富士中央病院線	運行の頻度	3	5	13	16	1	3
	運行ルート	19	11	5	6	0	0
	停留所の位置	16	13	6	4	1	1
	運行の定時性(正確さ)	6	12	16	6	0	1
	始発・終発時刻	10	7	2	16	4	2
	利用運賃	9	12	10	9	0	1
	ルートや時刻などの情報の分かり易さ	6	14	11	3	3	4
	合計	69	74	63	60	9	12
中野線		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	無回答
	運行の頻度	2	2	13	13	1	1
	運行ルート	14	5	4	3	1	5
	停留所の位置	21	5	3	1	0	2
	運行の定時性(正確さ)	3	15	6	4	2	2
	始発・終発時刻	3	6	12	5	3	3
	利用運賃	8	14	3	3	2	2
	ルートや時刻などの情報の分かり易さ	4	15	4	3	2	4
合計	55	62	45	32	11	19	
蒲原病院線		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	無回答
	運行の頻度	2	6	3	4	0	1
	運行ルート	6	6	4	0	0	0
	停留所の位置	8	8	0	0	0	0
	運行の定時性(正確さ)	4	5	4	3	0	0
	始発・終発時刻	2	7	3	3	0	1
	利用運賃	2	7	4	2	0	1
	ルートや時刻などの情報の分かり易さ	3	5	4	1	1	2
合計	27	44	22	13	1	5	
宮バス		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	無回答
	運行の頻度	10	14	6	4	1	1
	運行ルート	12	16	3	1	0	4
	停留所の位置	14	14	2	2	0	4
	運行の定時性(正確さ)	10	13	7	1	0	5
	始発・終発時刻	9	14	3	4	1	5
	利用運賃	20	9	1	0	0	6
	ルートや時刻などの情報の分かり易さ	16	13	2	0	0	5
合計	91	93	24	12	2	30	

バス利用に関する満足度については、全ての路線で「運行ルート」や「停留所の位置」の満足度が高く、蒲原病院線と宮バスについては、全ての項目において満足、やや満足の割合が高くなっており、利用者のニーズに比較的あっていることが推測される。

一方、「運行の頻度」、「始発・終発時刻」についてはほとんどの路線で不満が多くなっている。

5 - 3 . 市民アンケート調査の概要

1) 調査の目的

本調査は、市民の普段の移動手段や、公共交通の利用実態及び地域公共交通に対するニーズを把握し、富士宮市地域公共交通総合連携計画策定のための基礎資料とすることを目的に実施した。

2) 調査の方法

調査対象

本調査は、市内の世帯から無作為に抽出した 3,000 世帯を対象に実施した。

調査期間

平成 21 年 8 月 1 日 (土) ~ 平成 21 年 8 月 20 日 (木)

調査方法と回収状況

郵送により配布・回収を行い、回収結果は以下のとおりである。

配布数：3,000 件 回収数：1,175 件 回収率：39.2%

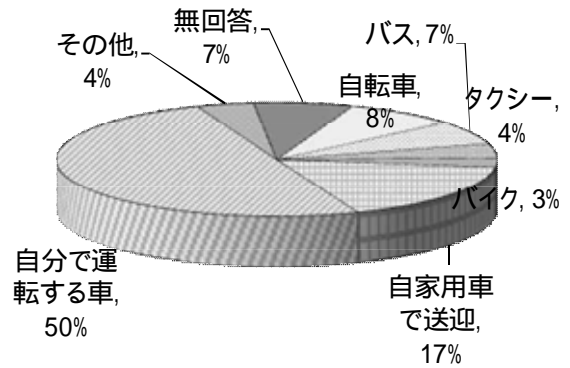
5 - 4 . 市民アンケート調査の結果

問 1 回答者の外出目的とバスでの外出について

回答者の属性について(できるだけ高齢の方、運転免許証を持っていない方が回答)

【1. 日頃、外出の際に使う主な交通機

設問内容	回答	割合(%)
1 自転車	96	8%
2 バス	79	7%
3 タクシー	48	4%
4 バイク	31	3%
5 自家用車で送迎	198	17%
6 自分で運転する車	589	50%
7 その他	49	4%
0 無回答	85	7%
合計	1,175	100%

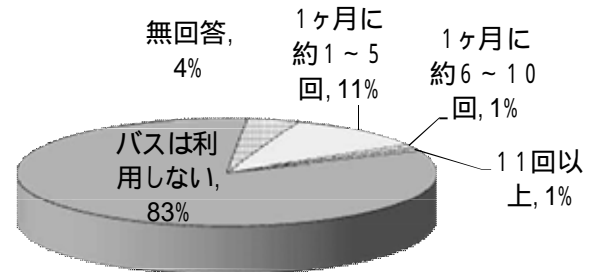


「自分で運転する車」が約50%となっており、「自家用車で送迎」と合わせると約70%が自家用車を利用している。

バスでの外出について

【1. 外出回数について】

	回答	割合
1 1ヶ月に約1～5回	129	11%
2 1ヶ月に約6～10回	15	1%
3 11回以上	17	1%
4 バスは利用しない	969	83%
0 無回答	45	4%
合計	1,175	100%

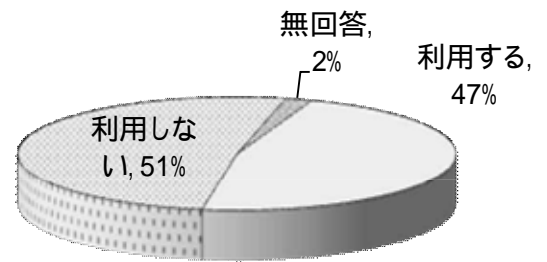


「バスは利用しない」が80%を超え、利用する場合の利用頻度も「1ヶ月に約1～5回」が多く、外出にバスはあまり利用されていない。

サービスの改善によるバスの利用意向について

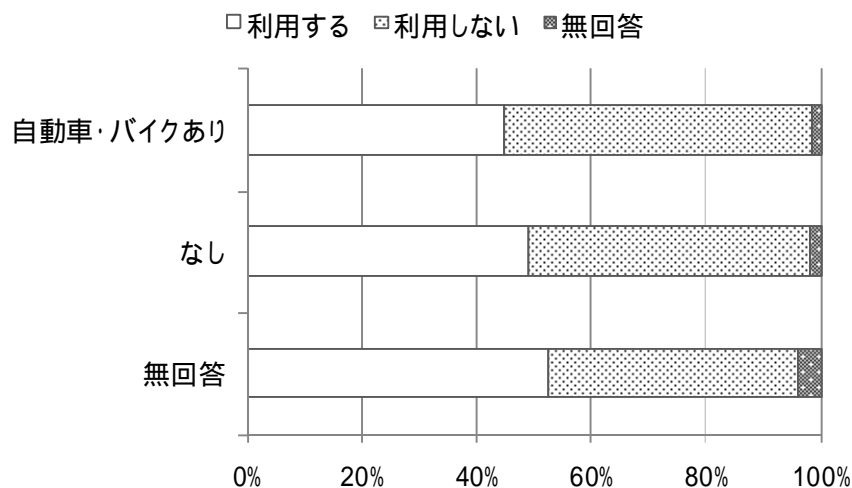
【1. 今後バス運行のサービスが良くなればバスを利用するか】（「バスは利用しない」人のみの回答）

	回答	割合
1 利用する	452	47%
2 利用しない	500	51%
0 無回答	17	2%
合計	969	100%



【1-1 個人が自由に使える自動車などの有無とサービス改善後のバス利用意向の関係】

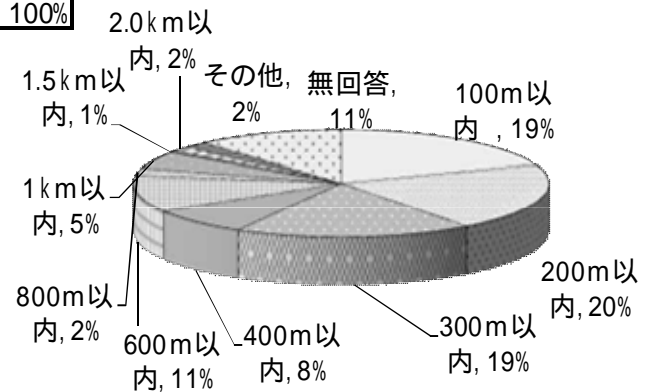
	利用する	利用しない	無回答
1 自動車・バイクあり	275	330	9
2 なし	137	137	5
3 無回答	40	33	3
合計	452	500	17



バスを利用しない人のうち、サービスが改善された場合は「利用する」人は約半数で、サービス改善によってバス利用が増加する可能性がある。また、自動車・バイクの有無にかかわらず同様の傾向が見られる。

【2. 自宅からバス停までの距離が最大でどのくらいまでならばバスを利用するか】
 (「バス運行のサービス改善後にバスを利用する」人のみ回答)

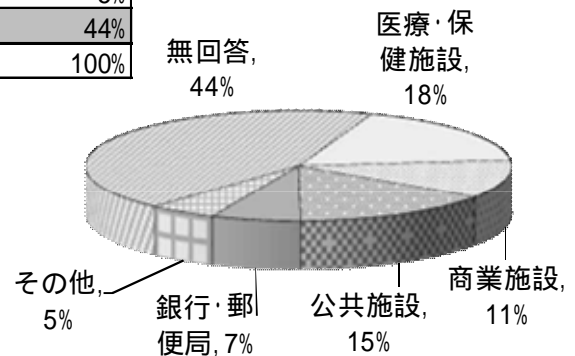
	回答	割合
1 100m以内	115	19%
2 200m以内	121	20%
3 300m以内	110	19%
4 400m以内	48	8%
5 600m以内	65	11%
6 800m以内	13	2%
7 1km以内	31	5%
8 1.5km以内	3	1%
9 2.0km以内	9	2%
10 その他	11	2%
11 無回答	68	11%
合計	594	100%



バスを利用する場合のバス停までの距離は「300m以内」までで全体の約60%を占めており、バス停から無理なく移動できる距離は300m以内であると考えられる。

【3. バスに運行してほしい施設】

	回答	割合
1 医療・保健施設	110	18%
2 商業施設	70	11%
3 公共施設	95	15%
4 銀行・郵便局	42	7%
5 その他	32	5%
0 無回答	272	44%
合計	621	100%



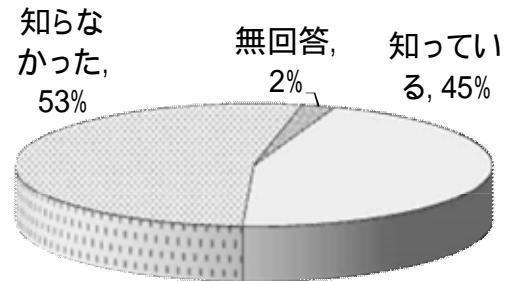
バスに運行してほしい施設としては、「医療・保健施設」が最も多く、次いで「公共施設」、「商業施設」の順になっている。

問2 路線バス維持に対する市の取り組みについて

民間バス会社に対する市の補助金の交付について

【1 .市の民間バス会社に対する補助金交付の認知度】

	回答	割合
1 知っている	531	45%
2 知らなかった	617	53%
0 無回答	27	2%
合計	1,175	100%



市の民間バス会社に対する補助金の交付については、「知らなかった」人が半数を超えている。

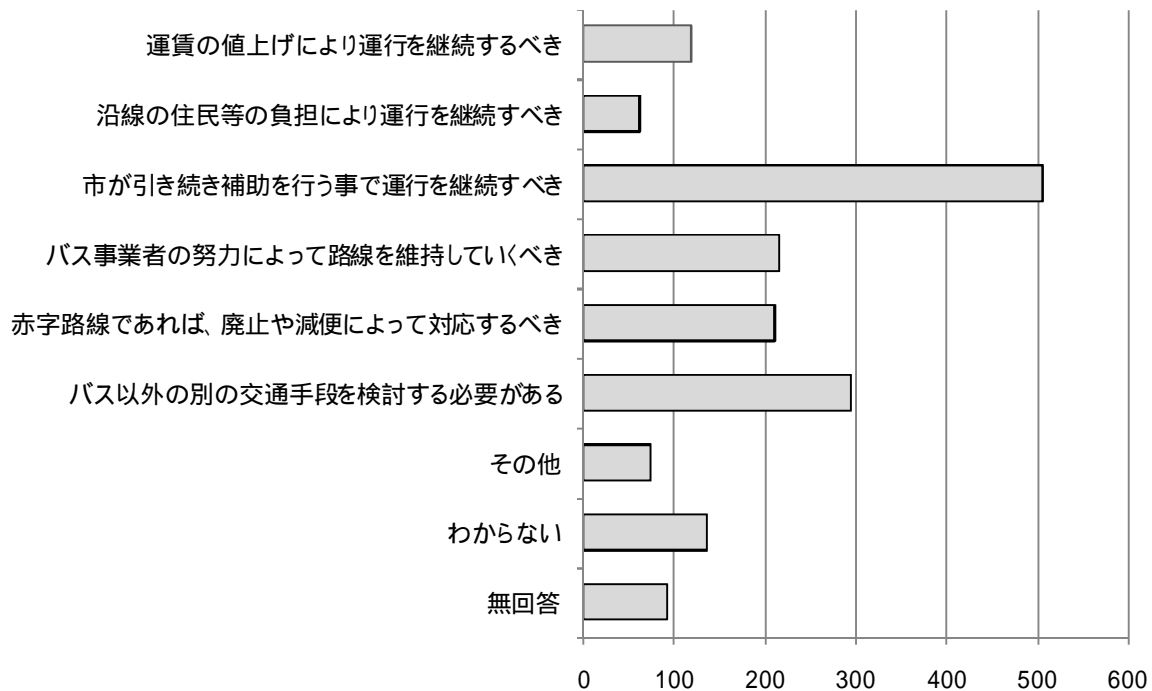
[2. 不採算バス路線に対する対応についての考え方]

	回答	割合
1 運賃の値上げにより運行を継続すべき	118	10%
2 沿線の住民等の負担により運行を継続すべき	60	5%
3 市が引き続き補助を行う事で運行を継続すべき	506	43%
4 バス事業者の努力によって路線を維持していくべき	215	18%
5 赤字路線であれば、廃止や減便によって対応すべき	209	18%
6 バス以外の別の交通手段を検討する必要がある	295	25%
7 その他	74	6%
8 わからない	136	12%
0 無回答	92	8%

複数回答のため、割合は回答者数(1,175人)から算出

(その他の内訳)

- ・バスの小型化
- ・バス路線を広域にするべき
- ・市の補助とバス会社で赤字折半
- ・商業施設と連携し、割引チケットを発行する
- ・カーシェアリングを行う
- ・時刻表を沿線世帯に配る
- ・アピールが少ないのでは など



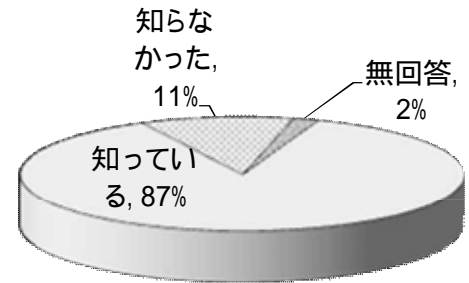
不採算バス路線に対する考え方としては、「市が引き続き補助を行うことで運行を継続すべき」が最も多くなっており、バスへの補助の継続を望む声大きい。

問3 宮バス・宮タクについて

宮バスについて

【1. 宮バスの認知度】

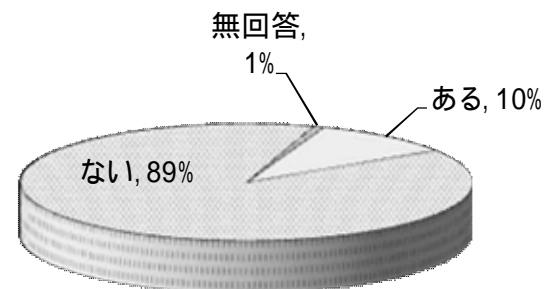
	回答	割合
1 知っている	1,022	87%
2 知らなかった	131	11%
0 無回答	22	2%
合計	1,175	100%



宮バスを「知っている」人は約90%を占めており、認知度は高いものと考えられる。

【2. 宮バスの利用経験】（宮バスを知っている人のみの回答）

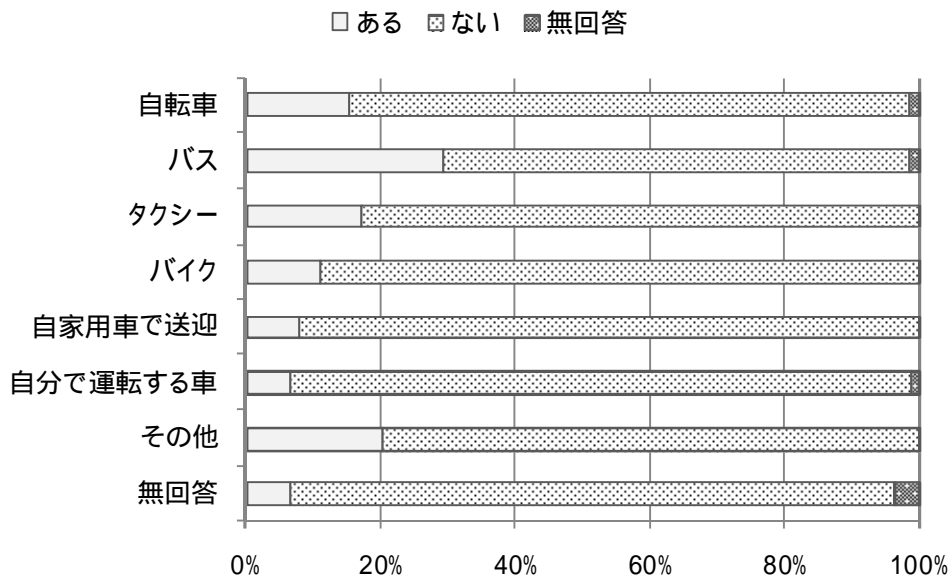
	回答	割合
1 ある	105	10%
2 ない	909	89%
0 無回答	8	1%
合計	1,022	100%



宮バスを「知っている」人のうち、利用経験者は10%に満たず、認知度に比べ利用者数は非常に少ない。

【2-1 日頃、外出の際に使う主な交通機関と宮バス利用経験の関係】

	ある	ない	無回答
1 自転車	13	71	1
2 バス	21	50	1
3 タクシー	7	34	0
4 バイク	3	24	0
5 自家用車で送迎	14	160	0
6 自分で運転する車	34	481	4
7 その他	9	35	0
0 無回答	4	54	2
合計	105	909	8



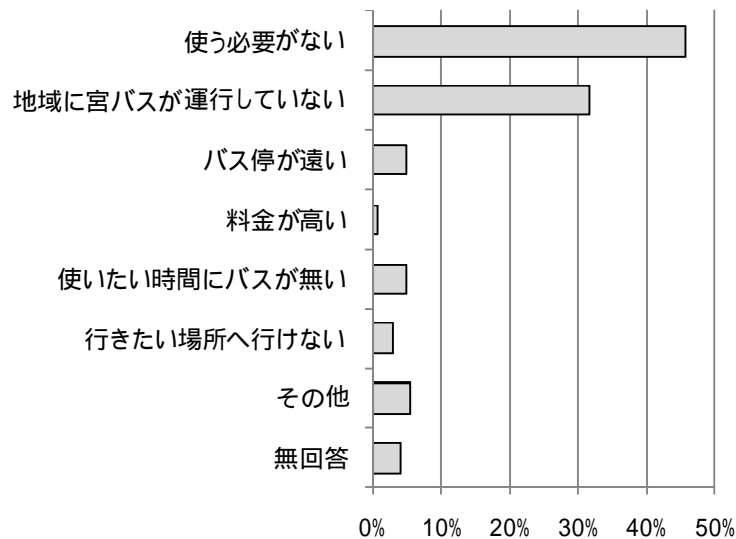
日頃、外出の際に「自家用車で送迎」及び「自分で運転する車」を利用している人は宮バスの利用経験者の割合が少なく、自家用車を持たない人が宮バスを利用する傾向にある。

【2-2 宮バスを利用しない理由】（宮バスを「知っている」が、利用したことが「ない」人のみの回答）

	回答	割合
1 使う必要がない	416	46%
2 地域に宮バスが運行していない	287	32%
3 バス停が遠い	44	5%
4 料金が低い	5	1%
5 使いたい時間にバスが無い	45	5%
6 行きたい場所へ行けない	26	3%
7 その他	49	5%
0 無回答	37	4%
合計	909	100%

（その他の内訳）

- ・利用方法が分からない
- ・路線、バス停の場所が分からない
- ・障害者のため など

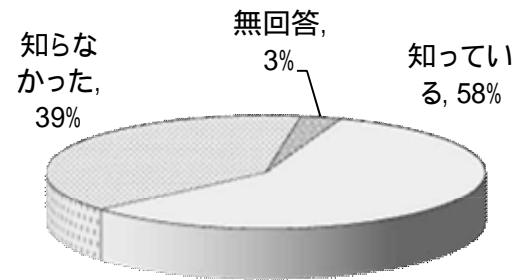


宮バスを利用しない理由としては「使う必要がない」が最も多く、路線が市街地に限られていることから「地域に宮バスが運行していない」も比較的多くなっている。また、その他としては、利用方法や路線・バス停が分からないという意見もあった。

宮タクについて

【1. 宮タクの認知度】

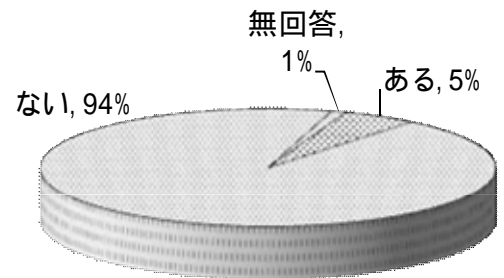
	回答	割合
1 知っている	680	58%
2 知らなかった	460	39%
0 無回答	35	3%
合計	1,175	100%



宮タクについては約60%の人が「知っている」が、宮バスに比べ認知度は低い。

【2. 宮タクの利用経験】（宮タクを知っている人のみの回答）

	回答	割合
1 ある	36	5%
2 ない	637	94%
0 無回答	7	1%
合計	680	100%



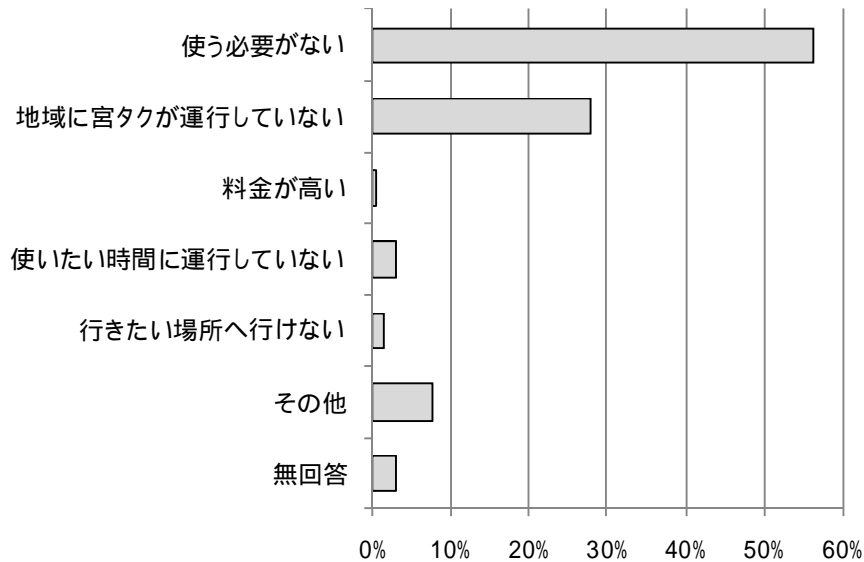
宮タクの利用経験者は5%と低い。

【2-1 宮タクを利用しない理由】（宮タクを「知っている」が、利用したことが「ない」人のみの回答）

	回答	割合
1 使う必要がない	358	56%
2 地域に宮タクが運行していない	178	28%
3 料金が高い	4	1%
4 使いたい時間に運行していない	19	3%
5 行きたい場所へ行けない	10	1%
6 その他	49	8%
0 無回答	19	3%
合計	637	100%

（その他の内訳）

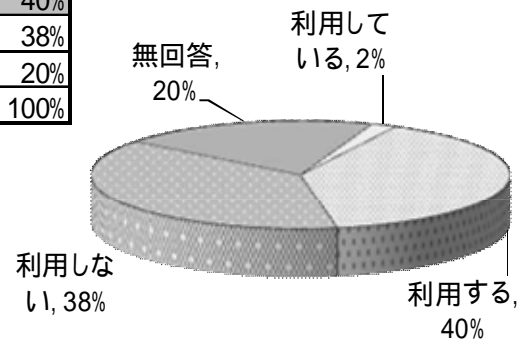
- ・使い方が分からない
- ・電話番号が分からない
- ・予約が面倒
- ・会員登録なしで自由に使えればよいと思う など



宮タクを利用しない理由としては「使う必要がない」が最も多く、利用できる区域が限られていることから「地域に宮タクが運行していない」も比較的多くなっている。また、その他としては、使い方や電話番号が分からないという意見もあった。

【3. 宮タクがお住まいの地区で利用できるようになった場合の利用意向】

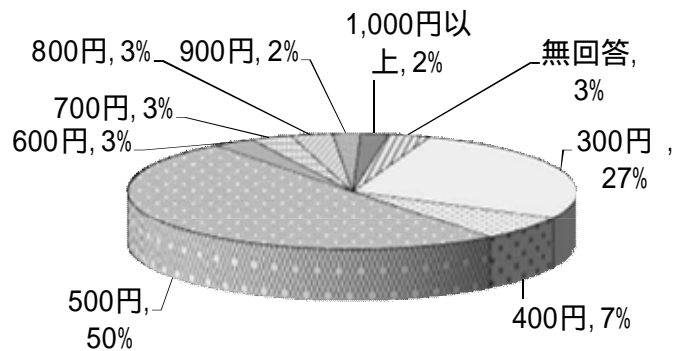
	回答	割合
1 利用している	23	2%
2 利用する	466	40%
3 利用しない	451	38%
0 無回答	235	20%
合計	1,175	100%



地域で宮タクが利用できるようになれば「利用する」人は約 40%となっており、宮タクの運行を要望する声が多い。

【3-1 宮タク利用料金の上限】（宮タクを「利用する」人のみの回答）

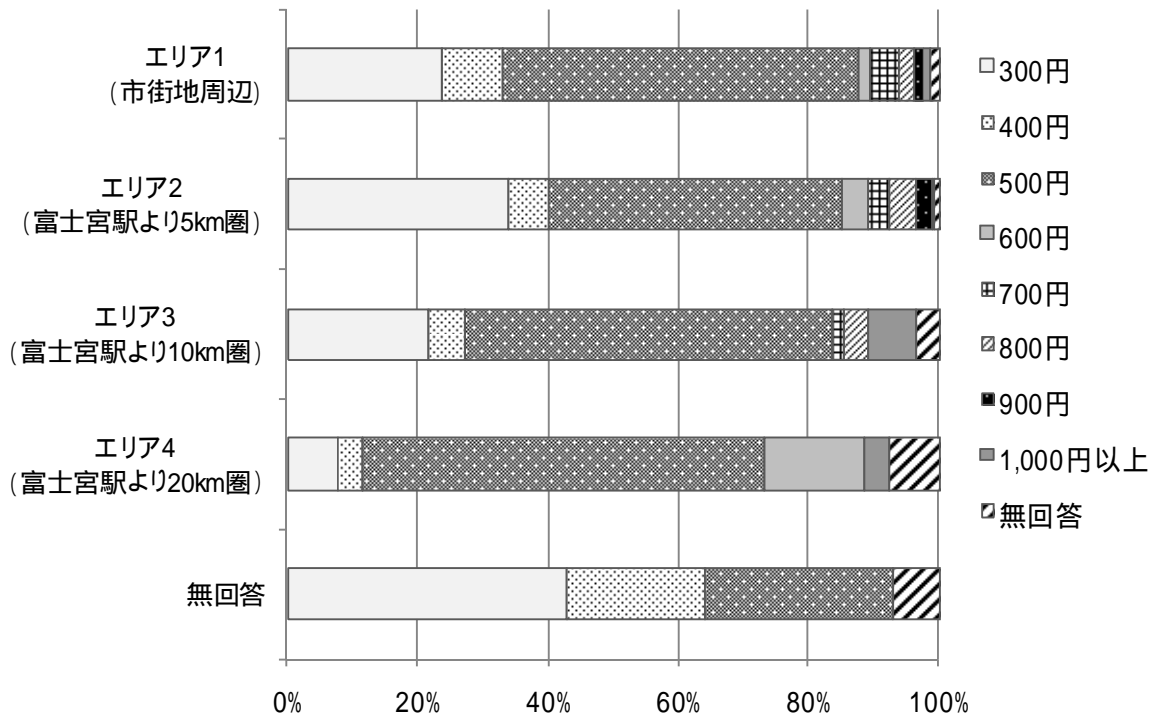
	回答	割合
1 300円	126	27%
2 400円	35	7%
3 500円	231	50%
4 600円	15	3%
5 700円	15	3%
6 800円	14	3%
7 900円	8	2%
8 1,000円以上	8	2%
0 無回答	14	3%
合計	466	100%



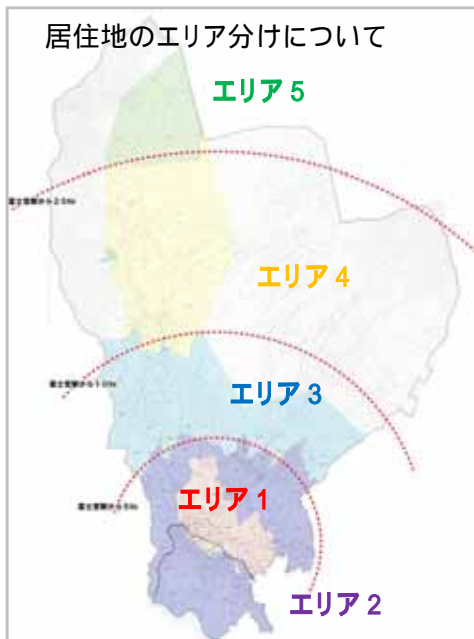
宮タクの利用料金の上限は「500円」が最も多く、次いで「300円」が多くなっており、500円までで全体の約 85%となっていることから、500円以上の料金設定の場合、利用しない人が増える可能性がある。

【3-2 居住地と利用料金の上限の関係】

	300円	400円	500円	600円	700円	800円	900円	1,000円以上	無回答
1 エリア1(市街地周辺)	42	17	97	3	8	4	3	2	2
2 エリア2(富士宮駅より5km圏)	66	12	88	8	6	8	5	1	1
3 エリア3(富士宮駅より10km圏)	12	3	31	0	1	2	0	4	2
4 エリア4(富士宮駅より20km圏)	2	1	16	4	0	0	0	1	2
0 無回答	6	3	4	0	0	0	0	0	1
合計	128	36	236	15	15	14	8	8	8



距離に係わらず利用料金の上限は500円が最も多い。



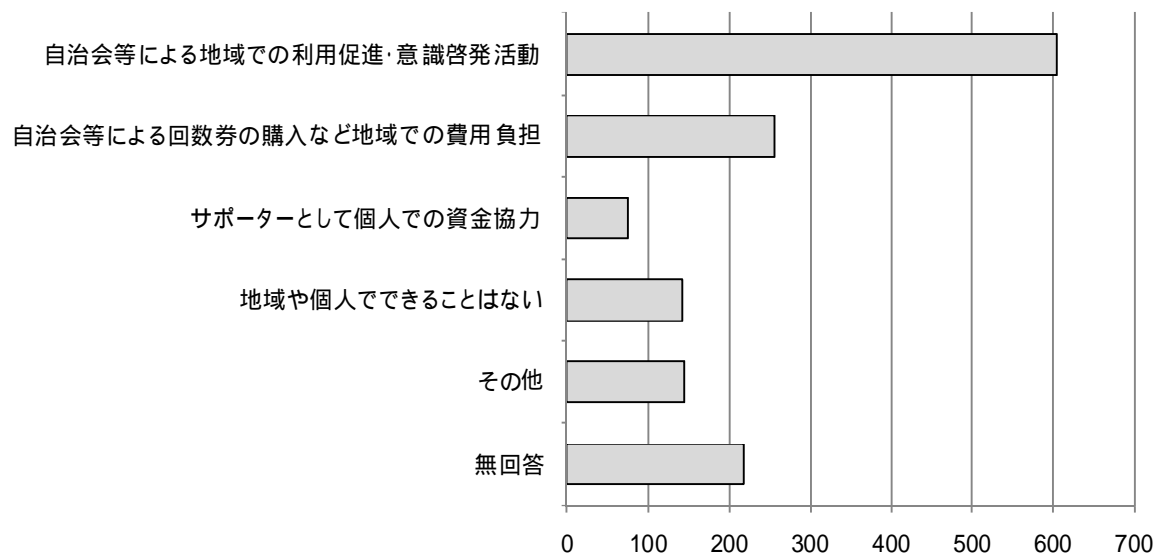
富士宮駅から20km圏外となる地区からはアンケート回答がなかった。(もしくは、居住地について無回答であった)

宮バスや宮タクの運行継続・拡大に向けて地域でできることについて

【1. 運行継続・拡大に向けて地域でできること】

	回答	割合
1 自治会等による地域での利用促進・意識啓発活動	603	51%
2 自治会等による回数券の購入など地域での費用負担	255	22%
3 サポーターとして個人での資金協力	75	6%
4 地域や個人でできることはない	142	12%
5 その他	144	12%
0 無回答	217	18%

複数回答のため、割合は回答者数(1,175人)から算出



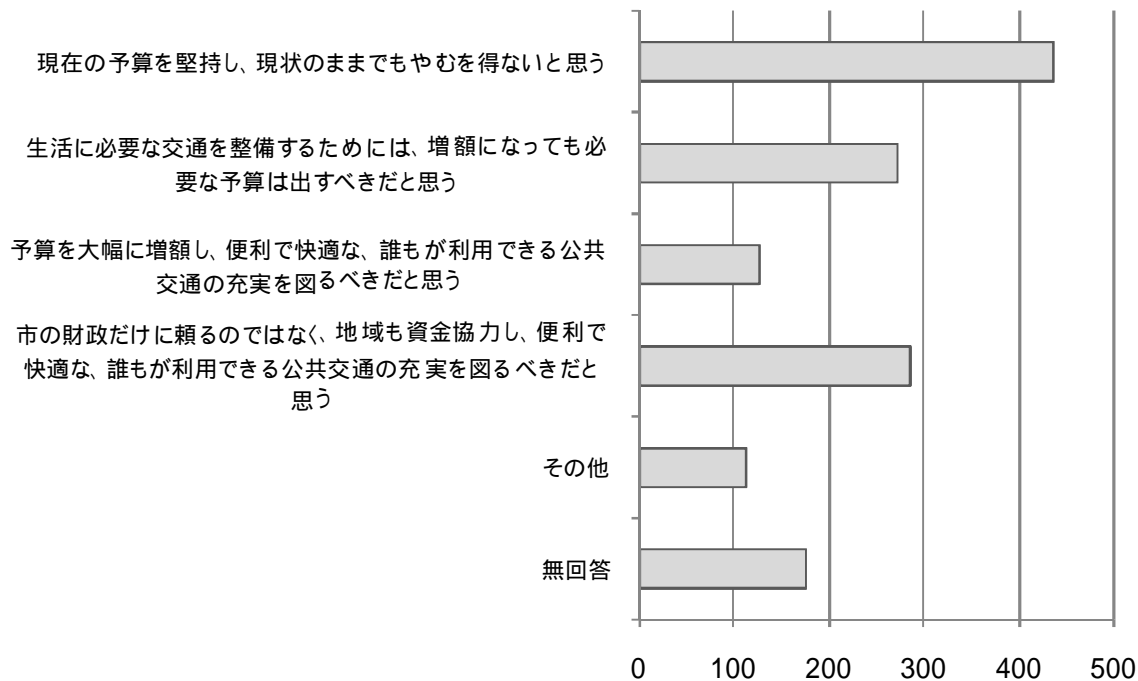
宮バス・宮タクの運行継続に向けて地域でできることとしては「自治会等による地域での利用促進・意識啓発活動」が最も多く、次いで「自治会等による回数券の購入など地域での費用負担」も比較的多い。

問4 市民の生活について

【1. 公共交通への財政負担に対する考え方】

	回答	割合
1 現在の予算を堅持し、現状のままでやむを得ないと思う	437	37%
2 生活に必要な交通を整備するためには、増額になっても必要な予算は出すべきだと思う	271	23%
3 予算を大幅に増額し、便利で快適な、誰もが利用できる公共交通の充実を図るべきだと思う	128	11%
4 市の財政だけに頼るのではなく、地域も資金協力し、便利で快適な、誰もが利用できる公共交通の充実を図るべきだと思う	286	24%
5 その他	114	10%
0 無回答	176	15%

複数回答のため、割合は回答者数(1,175人)から算出



「現在の予算を堅持し、現状のままでやむを得ないと思う」が最も多くなっているが、「生活に必要な交通機関を整備するためには、増額になっても必要な予算は出すべきだと思う」、「予算を大幅に増額し、便利で快適な、誰もが利用できる公共交通の充実を図るべきだと思う」、「市の財政に頼るだけでなく、地域も資金協力し、便利で快適な、誰もが利用できる公共交通の充実を図るべきだと思う」、のいずれかを選択した人の合計は「現在の予算を堅持し、現状のままでやむを得ない」を上回ることから、ある程度の財政投資をしても公共交通の充実を求めているということが伺える。