報告２

市民アンケート調査結果の報告

アンケート概要

●目的

将来にわたり公共交通を確保・維持・改善していくための「中津川市地域公共交通計画」の策定にむけて、市民の普段の生活行動やニーズ、公共交通の利用状況を調査した。

●対象

市内にお住いの19歳以上の方から市が無作為に抽出した2,500名

●回収数

紙媒体：701通

Web回答：384通

合計：1,085通（回収率43.4%）

●回答期間（15日間）

2026/07/24（金）～ 2026/08/07（金）

地域	配布数（通）	回収数（通）	回答率（%）	比率（%）
中津	490	205	41.8	18.9
苗木	198	84	42.4	7.7
坂本	301	115	38.2	10.6
落合	162	73	45.1	6.7
阿木	139	54	38.8	5.0
神坂	127	54	42.5	5.0
山口	124	67	54.0	6.2
坂下	169	74	43.8	6.8
川上	111	53	47.7	4.9
加子母	146	64	43.8	5.9
付知	183	72	39.3	6.6
福岡	197	79	40.1	7.3
蛭川	153	68	44.4	6.3
無回答	－	23	－	2.1
計	**2,500**	**1,085**	**43.4**	**100.0**

主な設問

- 個人の属性について
- 新たな公共交通に関する考えについて
- 通学者の移動実態などについて（高校生以上の通学者の方が回答）
- 通勤者の移動実態などについて（通勤者の方が回答）
- 高齢者の移動実態などについて（65歳以上の方が回答）
- 高齢者の免許証の有無などについて
- 自家用車で送迎を行う方の実態などについて
- 市の公共交通に関する費用負担について

アンケート結果

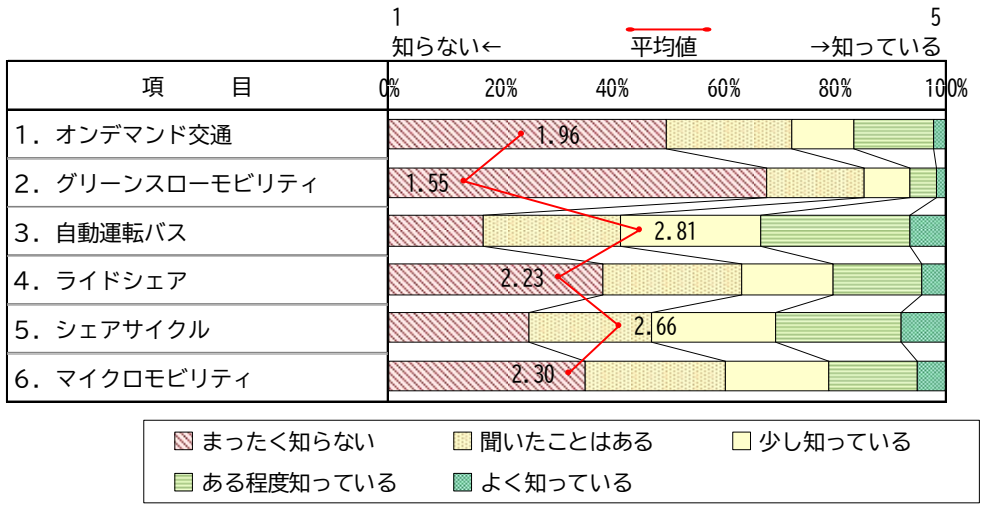
4

―新たな公共交通に対する考えについて―

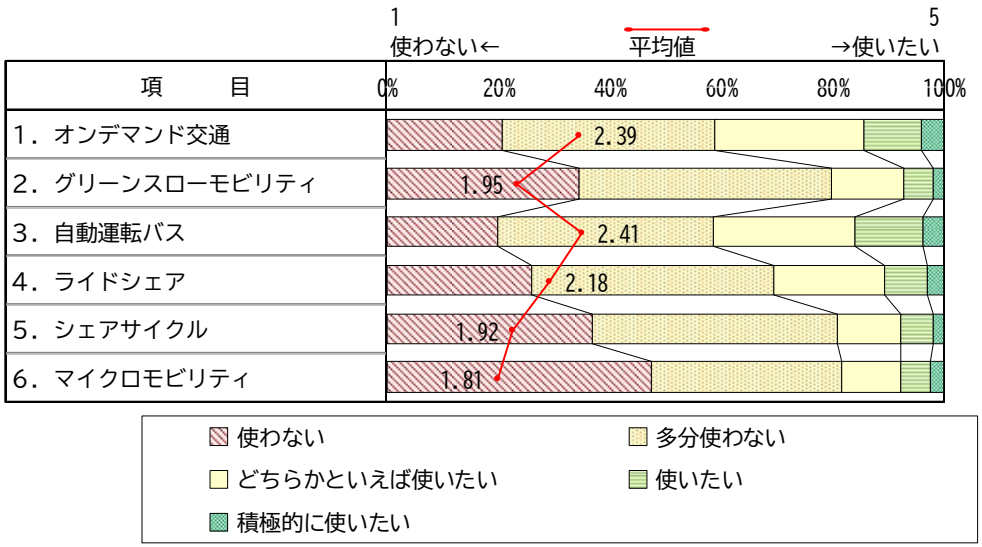
問２－１　新しい公共交通の認知度と利用意向について5段階で教えてください。（項目ごとに1つ○）

【単純集計】

認知度



利用意向



―新たな公共交通に対する考えについて―

問2－1　新しい公共交通の認知度と利用意向について5段階で教えてください。（項目ごとに1つ〇）

【単純集計】

認知度

・「自動運転バス」の認知度が最も高く、平均が2.81となっている。

・反対に「グリーンスローモビリティ」の認知度が最も低く、平均が1.55となっている。

利用意向

・「自動運転バス」の利用意向が最も高く、2.41となっている。

・反対に「マイクロモビリティ」の利用意向が最も低く、1.81となっている。

・「自動運転バス」は実証実験等の実施により認知度・利用意向ともに高く、公共交通を補完する移動手段として期待されていると考えられる。

・一方、「グリーンスローモビリティ」や「マイクロモビリティ」は認知度や利用意向が低く、利用場面が限定的であることなどから、需要は比較的低いと考えられる。

―新たな公共交通に対する考えについて―

問2－1　新しい公共交通の認知度と利用意向について5段階で教えてください。（項目ごとに1つ○）

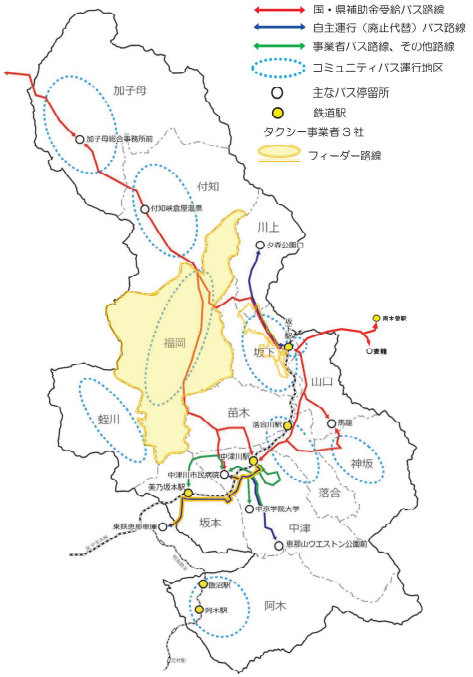
【クロス集計】（地区別）

認知度　高い ⇔ 低い

項目	中津	苗木	坂本	落合	阿木	神坂	山口	坂下	川上	加子母	付知	福岡	蛭川
	205人	84人	115人	73人	54人	54人	67人	74人	53人	64人	72人	79人	68人
1．オンデマンド交通	1.80	1.88	1.90	1.72	1.80	2.38	2.00	1.87	1.76	1.95	2.43	1.95	2.36
2．グリーンスローモビリティ	1.51	1.56	1.53	1.70	1.69	1.78	1.32	1.40	1.55	1.55	1.47	1.44	1.65
3．自動運転バス	2.70	2.81	2.68	2.72	2.90	3.25	2.90	2.80	2.47	2.82	3.23	2.64	2.88
4．ライドシェア	2.27	2.25	2.23	2.11	2.42	2.38	2.29	2.17	2.15	2.25	1.97	2.12	2.31
5．シェアサイクル	2.80	2.71	2.62	2.66	2.78	2.56	2.57	2.52	2.49	2.57	2.48	2.55	3.00
6．マイクロモビリティ	2.33	2.35	2.21	2.30	2.48	2.38	2.39	2.21	2.34	2.16	2.09	2.33	2.40

利用意向　高い ⇔ 低い

項目	中津	苗木	坂本	落合	阿木	神坂	山口	坂下	川上	加子母	付知	福岡	蛭川
	205人	84人	115人	73人	54人	54人	67人	74人	53人	64人	72人	79人	68人
1．オンデマンド交通	2.41	2.28	2.59	1.96	2.71	2.58	2.45	2.34	2.62	2.14	2.27	2.21	2.54
2．グリーンスローモビリティ	2.06	1.97	1.98	1.63	2.33	1.87	1.98	1.86	2.17	1.89	1.77	1.75	1.93
3．自動運転バス	2.47	2.47	2.57	2.01	2.57	2.54	2.31	2.36	2.76	2.26	2.17	2.27	2.52
4．ライドシェア	2.21	2.15	2.33	1.97	2.50	2.09	2.05	2.08	2.49	2.05	2.00	2.14	2.29
5．シェアサイクル	1.98	2.09	1.89	1.88	2.02	1.78	1.85	1.85	1.98	1.83	1.75	1.86	1.92
6．マイクロモビリティ	1.89	1.91	1.72	1.74	2.09	1.82	1.78	1.78	1.86	1.70	1.64	1.83	1.73



出典：
中津川市地域公共交通計画（2025年10月改定）

7

―新たな公共交通に対する考えについて―

問2－1　新しい公共交通の認知度と利用意向について5段階で教えてください。（項目ごとに1つ○）

【クロス集計】（地区別）

認知度

・神坂地区では、全体的に**他地区と比較して認知度が高い**傾向がみられる。

・付知地区では、**オンデマンド交通や自動運転バス**が高くなっている。

利用意向

・阿木や川上の2地区ではすべての項目で**比較的利用意向が高く**なっている。

・反対に落合地区では**すべての項目で比較的低い値**となっている。

・付知地区では、オンデマンド交通や自動運転バスの**認知度は高いものの、利用意向は比較的低く**なっている。

・**地区によって新たな公共交通の認知度や利用意向に差がみられ**、その背景には周知状況や導入状況、現在の移動環境の違いが影響している可能性がある。

・**認知度の高さが必ずしも利用意向に結び付いておらず**、地域によって新たな交通サービスへの関心や必要性が異なることがうかがえる。

まとめ　―新たな公共交通に対する考えについて―

【新たな公共交通の導入】

現状

- 新たな交通サービスでは、**自動運転バス**の認知度・利用意向が高く、**オンデマンド交通**の導入意向が高い。
- 新たな交通サービスの認知度には**地域差がみられる**。
- 利用意向にも地域差がみられ、**認知度の高さが必ずしも利用意向に結び付いていない**。

課題

- **地域ニーズに応じた新たな交通サービスの導入**が必要である。（課題5）
- **既存交通を補完する**交通体系の構築が必要である。（課題1・課題5）
- 新たな交通サービスの**認知度向上と利用促進**が必要である。（課題2・課題5）

※課題番号は議題1「中津川市地域公共交通計画の検討状況に説明する課題番号と紐づいています。

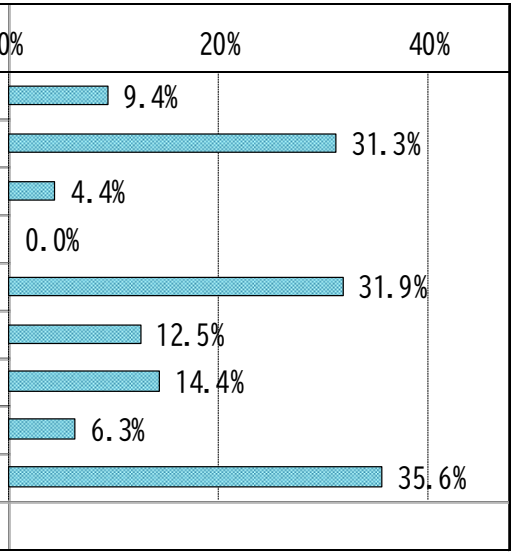
9

―通学者の移動実態などについて―

問３－２　通学先までの交通手段について教えてください。
■通学先までの交通手段（あてはまるものすべてに○）

【単純集計】

選択肢	件数	
１．自家用車（自分で運転）	15	9.4%
２．自家用車（家族等の送迎）	50	31.3%
３．自転車	7	4.4%
４．バイク・原付	0	0.0%
５．鉄道	51	31.9%
６．路線バス・コミュニティバス	20	12.5%
７．徒歩	23	14.4%
８．その他	10	6.3%
無回答	57	35.6%
計	233	



集計母数160名

・最も多い交通手段は、「無回答」を除くと「鉄道」、次いで「自家用車（家族の送迎）」となっている。

・通学手段は、<u>送迎と鉄道を組み合わせた通学形態</u>が中心となっていることが考えられる。

10

―通学者の移動実態などについて―

問３－５　どのようなサービスが改善されたら路線バス・コミュニティバスを利用したいと思いますか。
（上位3つに○）

【単純集計】

選択肢	件数	0% 20% 40% 60% 80%
1．バス停が自宅の近くに設置されたら	28	33.7%
2．バス停が目的地の近くに設置されたら	14	16.9%
3．運行本数が増加したら	38	45.8%
4．始発便がより早くなったら	6	7.2%
5．終発便がより遅くなったら	6	7.2%
6．所要時間が短くなったら	9	10.8%
7．運賃が安くなったら	49	59.0%
8．サービスによらず利用しない	15	18.1%
9．その他	1	1.2%
無回答	7	8.4%
計	173	

集計母数83名

・「運賃が安くなったら」の選択数が最も多く、次いで「運行本数が増加したら」、「バス停が自宅の近くに設置されたら」が多くなっている。

・始発便・終発便の時刻に関する選択数は少なくなっている。

・路線バス・コミュニティバスの利用促進に向けては**運賃負担の軽減**と**運行頻度の向上**が特に重要であると考えられる。

まとめ ―通学者の移動実態などについて―

【通学者（高校生以上）】

現状

- 通学は**鉄道と家族送迎が中心**となっている。
- 路線バス・コミュニティバスは、**代替手段がない人の移動を支えている。**
- 利用促進には、**運賃負担の軽減**、**運行本数の増加**、**バス停配置の利便性向上**が求められている。

課題

- 通学を支える鉄道・路線バスの**維持・充実**が必要である。（課題1）
- **運賃負担の軽減**や**運行サービスの改善**が求められる。（課題2）
- **将来の公共交通利用者の確保**や若者の定住につながる交通環境の形成が必要である。（課題4）

―通勤者の移動実態などについて―

問４－２　通勤先までの交通手段について教えてください。
■通勤先までの交通手段（あてはまるものすべてに〇）

【単純集計】

選択肢	件数	0% 20% 40% 60% 80% 100%
１．自家用車（自分で運転）	662	89.3%
２．自家用車（家族等の送迎）	18	2.4%
３．自転車	9	1.2%
４．バイク・原付	9	1.2%
５．鉄道	29	3.9%
６．路線バス・コミュニティバス	8	1.1%
７．徒歩	35	4.7%
８．その他	6	0.8%
無回答	20	2.7%
計	796	

集計母数741名

・「自家用車（自分で運転）」と回答者の89.3%が選択している。

・**通勤における自動車依存が非常に高い**ことがうかがえる。

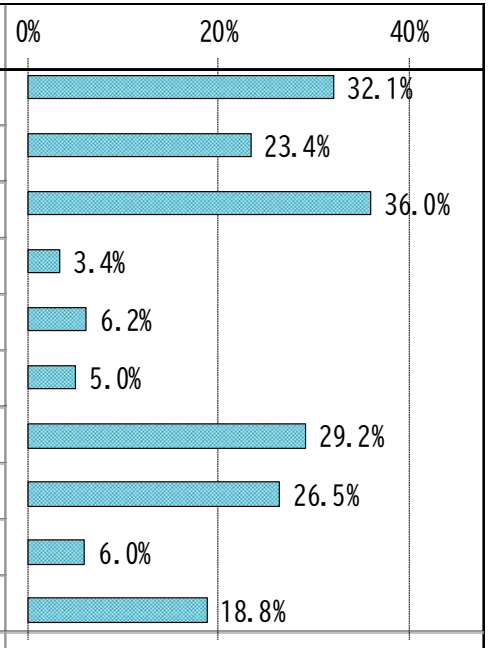
・鉄道利用者も**駅まで自家用車を利用している可能性**がある。

―通勤者の移動実態などについて―

問４－５　どのようなサービスが改善されたら路線バス･コミュニティバスを利用したいと思いますか。
（上位3つに○）

【単純集計】

選択肢	件数
1．バス停が自宅の近くに設置されたら	229
2．バス停が目的地の近くに設置されたら	167
3．運行本数が増加したら	257
4．始発便がより早くなったら	24
5．終発便がより遅くなったら	44
6．所要時間が短くなったら	36
7．運賃が安くなったら	208
8．サービスによらず利用しない	189
9．その他	43
無回答	134
計	1,331



集計母数713名

・「運行本数が増加したら」、「バス停が自宅の近くに設置されたら」などの選択数が多くなっている。
・一方で「サービスによらず利用しない」という回答の選択数も26.5%となっている。

・**運行本数の増加**やバス停の利便性向上、**運賃負担の軽減**が利用促進に重要と考えられる。
・一方で、**サービス改善にかかわらず利用しない層もみられ**、自動車依存の高さがうかがえる。

まとめ　―通勤者の移動実態などについて―

【通勤者】

現状

- 通勤は**自家用車が中心**で、バス利用者は少ない。
- バス利用者は**代替手段がない**ため利用している場合が多い。
- 利用促進には、**運行本数の増加**や**バス停配置の利便性向上**、**運賃負担の軽減**が求められている。

課題

- **自家用車に依存しない通勤交通**の確保が必要である。（課題1）
- 鉄道・路線バスの接続性向上など、**利用しやすい公共交通の整備**が求められる。（課題2）
- 利用者減少を見据えた**持続可能な公共交通体系の構築**が必要である。（課題4）

15

―高齢者の移動実態などについて―

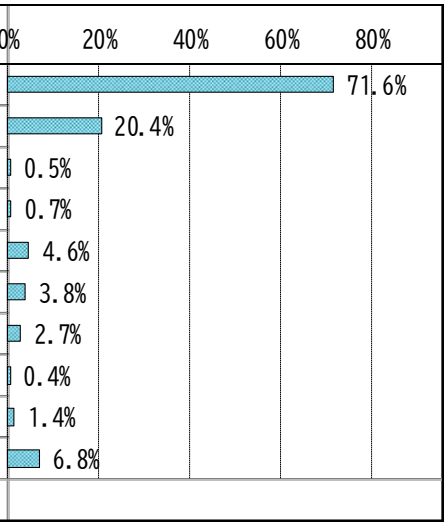
問５－２　あなたがよく利用する施設が位置する地区等を教えてください。また、それぞれの施設等へ行く頻度、交通手段を教えてください。なお、複数ある場合は、最も頻度の高いものについて教えてください。

■交通手段（あてはまるものすべてに○）

【単純集計】

買い物目的

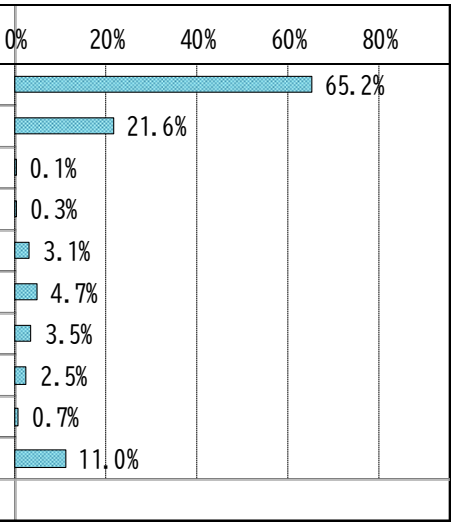
選択肢	件数	
１．自家用車（自分で運転）	547	71.6%
２．自家用車（家族等の送迎）	156	20.4%
３．バイク・原付	4	0.5%
４．自転車	5	0.7%
５．徒歩	35	4.6%
６．路線バス・コミュニティバス	29	3.8%
７．タクシー	21	2.7%
８．鉄道	3	0.4%
９．その他	11	1.4%
無回答	52	6.8%
計	863	



集計母数764名

通院目的

選択肢	件数	
１．自家用車（自分で運転）	498	65.2%
２．自家用車（家族等の送迎）	165	21.6%
３．バイク・原付	1	0.1%
４．自転車	2	0.3%
５．徒歩	24	3.1%
６．路線バス・コミュニティバス	36	4.7%
７．タクシー	27	3.5%
８．鉄道	19	2.5%
９．その他	5	0.7%
無回答	84	11.0%
計	861	



集計母数764名

―高齢者の移動実態などについて―

問５－２　あなたがよく利用する施設が位置する地区等を教えてください。また、それぞれの施設等へ行く頻度、交通手段を教えてください。なお、複数ある場合は、最も頻度の高いものについて教えてください。

【単純集計】

・買い物目的の交通手段は、「自家用車（自分で運転）」が71.6%と最も多く、
次いで「自家用車（家族等の送迎）」が20.4%となっている。

・通院目的の交通手段も、「自家用車（自分で運転）」が65.2%と最も多く、
次いで「自家用車（家族等の送迎）」が21.6%となっている。

・買い物・通院ともに自家用車による移動が大半を占めており、日常生活における自動車依存の高さがうかがえる。

・自ら運転する人だけでなく、家族等による送迎に依存している人も一定数存在していることが分かる。

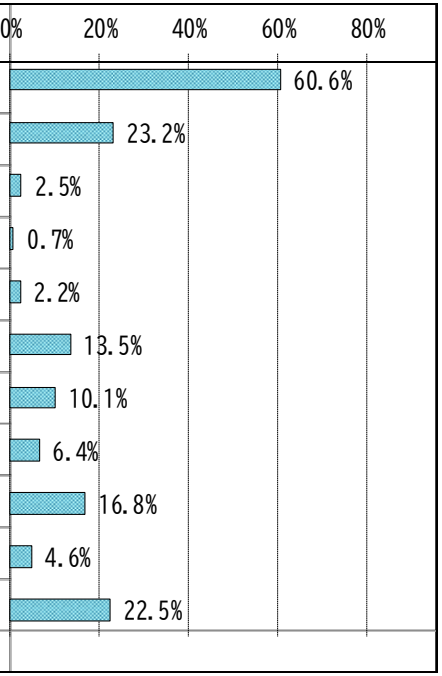
17

―高齢者の移動実態などについて―

問５－４　路線バス・コミュニティバスを利用しない理由は何ですか。（上位３つに○）
（問５－２の買い物、通院先までの交通手段について「路線バス・コミュニティバス」を１つも選択しなかった人）

【単純集計】

選択肢	件数
１．自家用車を運転できるから	418
２．家族等が送迎してくれるから	160
３．行きたい施設まで徒歩や自転車を利用できる距離だから	17
４．路線バスがあることを知らないから	5
５．路線バスの使い方がわからないから	15
６．自宅からバス停の位置が遠いから	93
７．運賃が高いから	70
８．目的地周辺にバス停がないから	44
９．利用したい時間に運行していないから	116
１０．その他	32
無回答	155
計	1,125



集計母数690名

・「自家用車を運転できるから」の選択数が**最も多く**、次いで「家族等が送迎してくれるから」が多くなっている。

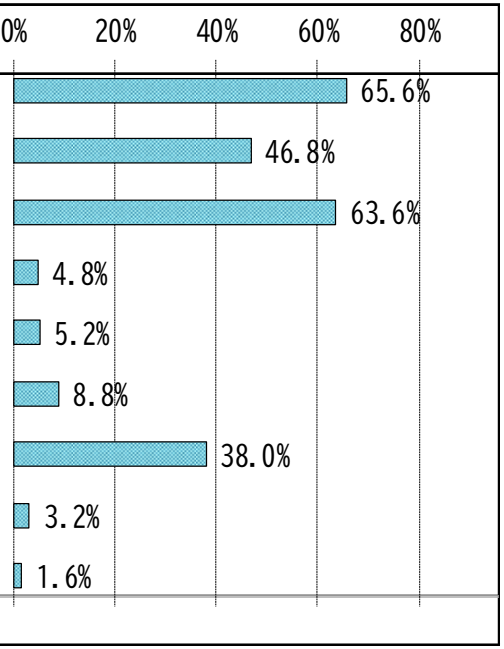
・買い物や通院における<u>自家用車への依存の高さ</u>がうかがえる。

―高齢者の移動実態などについて―

問５－６　どのようにサービスが改善されたら利用しますか。（上位３つに○）
（問５－５で、いずれか１つでも「利用したい」を選択した人）

【単純集計】

選択肢	件数
１．バス停が自宅の近くに設置されたら	164
２．バス停が目的地の近くに設置されたら	117
３．運行本数が増加したら	159
４．始発便がより速くなったら	12
５．終発便がより遅くなったら	13
６．所要時間が短くなったら	22
７．運賃が安くなったら	95
８．その他	8
無回答	4
計	594



集計母数250名

・「バス停が自宅の近くに設置されたら」、「運行本数が増加したら」を60%以上の人が選択している。

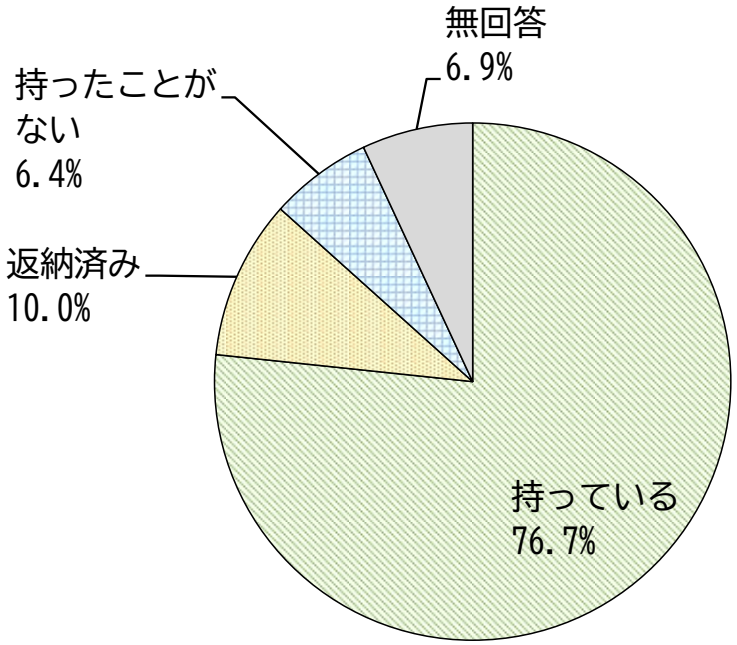
・始発便・終発便の時刻に関する選択数は少なくなっている。

・路線バス・コミュニティバスの利用促進には、**バス停配置の見直し**など、**アクセス性の向上**に加え、**運行本数の充実**が重要であると考えられる。

―高齢者の移動実態などについて―

問5－10　運転免許証の保有状況を教えてください。（1つに○）

【単純集計】



n=763

・「持っている」と回答した人が76.7%、「返納済み」と回答した人は10.0%となっている。

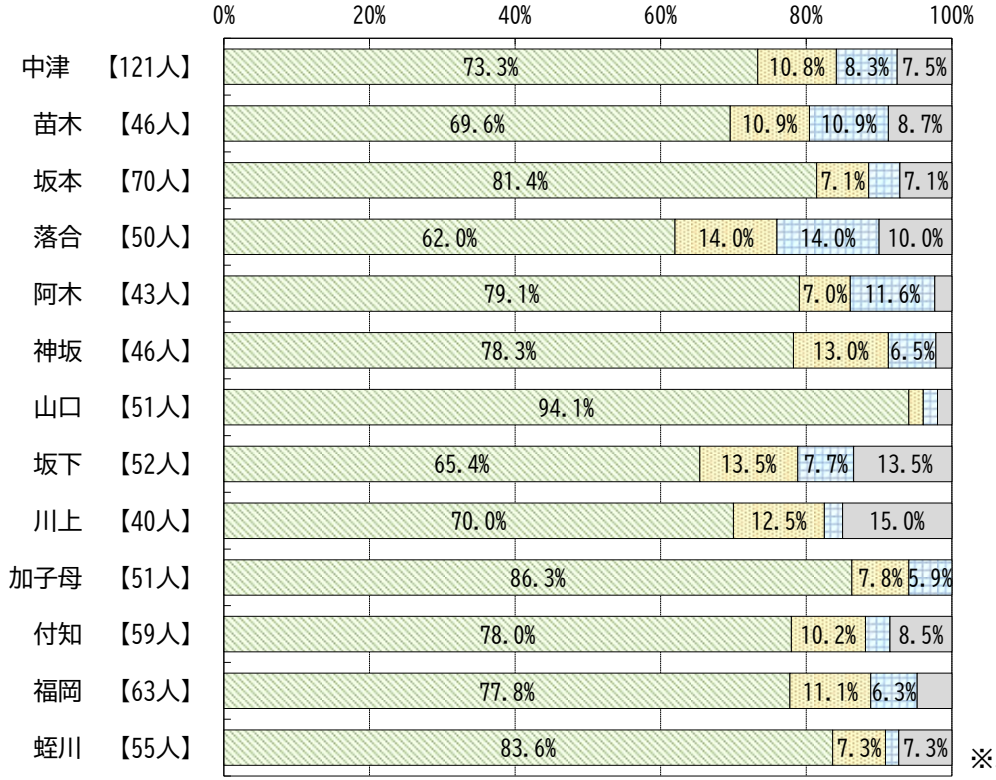
・高齢者においても**自家用車による移動への依存が高い**ことがうかがえる。

・一方で、**返納済みの人も1割程度存在**しており、このような人々にとっては、**家族による送迎や公共交通、タクシーなどが重要な移動手段となっている**と考えられる。

―高齢者の免許証の有無などについて―

問5－10　運転免許証の保有状況を教えてください。（1つに○）

【クロス集計】（地区別）



※比率が5%未満の場合は非表示とした。

―高齢者の免許証の有無などについて―

問5－10　運転免許証の保有状況を教えてください。（1つに○）

【クロス集計】（地区別）

・すべての地区で、「運転免許を持っている」と回答した割合が**半数を超えている。**

・特に山口地区では94.1%、加子母地区では86.3%、蛭川地区では83.6%となっており、運転免許の**保有割合が高い。**

・一方、落合地区では62.0%、坂下地区では65.4%となっており、**他の地区と比較して低くなっている。**

・運転免許保有者が多く、**自動車が日常の移動を支えている**と考えられる。

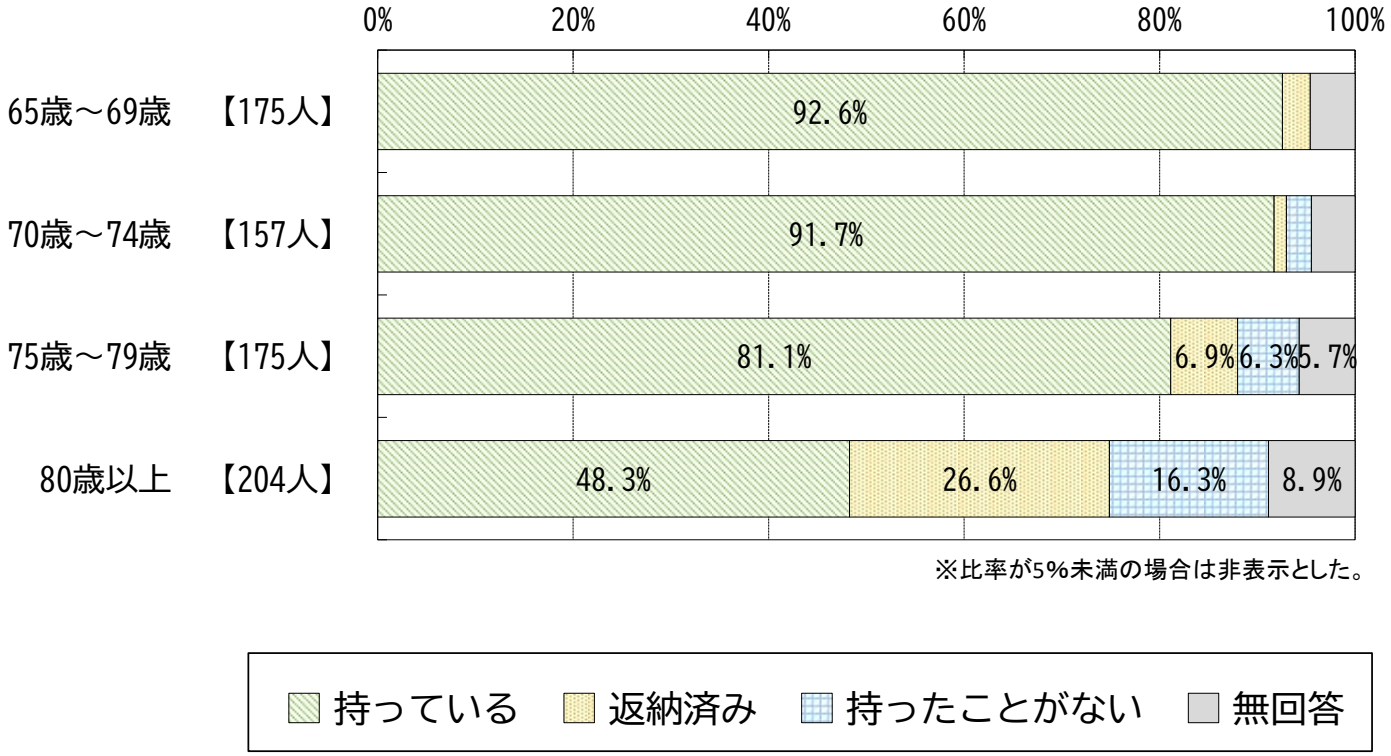
・**免許保有割合には地域差がみられる**。

・免許を持たない人の移動手段を確保するとともに、**将来的な免許返納後も移動に困らない公共交通や代替手段を整えることが求められる**。

―高齢者の免許証の有無などについて―

問５－１０　運転免許証の保有状況を教えてください。（１つに○）

【クロス集計】（年齢別）



―高齢者の免許証の有無などについて―

問５－１０　運転免許証の保有状況を教えてください。（１つに○）

【クロス集計】（年齢別）

・**65～69歳及び70～74歳**では、「運転免許を持っている」と回答した割合が**90%を超えている**が、**75～79歳**では**81.1%に低下**している。

・**80歳以上**では、「運転免許を持っている」と回答した割合が**48.3%**と半数を下回る一方、「返納済み」が**26.6%**、「持ったことがない」が**16.3%**となっている。

・80歳以上でも約半数が運転免許を保有しており、**自動車への依存が高い**ことがうかがえる。

・免許返納を促進するためには、**返納後の移動手段の確保**が必要であると考えられる。

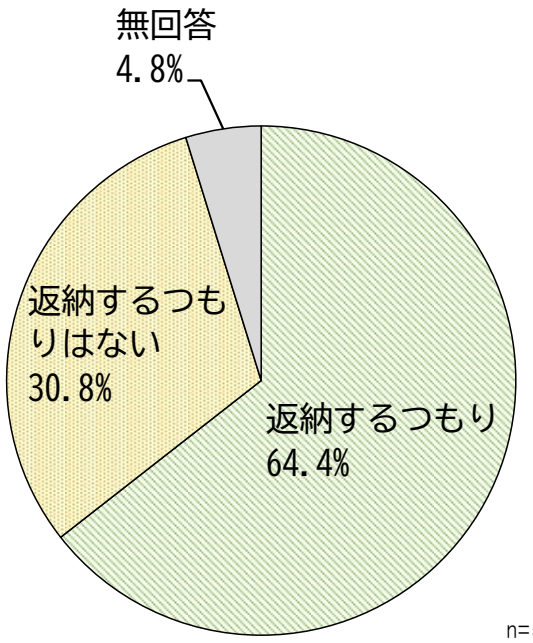
・**運賃助成や特典などの支援策の充実**が求められる。

24

―高齢者の免許証の有無などについて―

問５－１１　将来、運転免許証の返納をお考えですか。（１つに○）
（※運転免許証をお持ちの方にお聞きします。）

【単純集計】



・回答者の**64.4%**は「返納するつもり」と回答している。

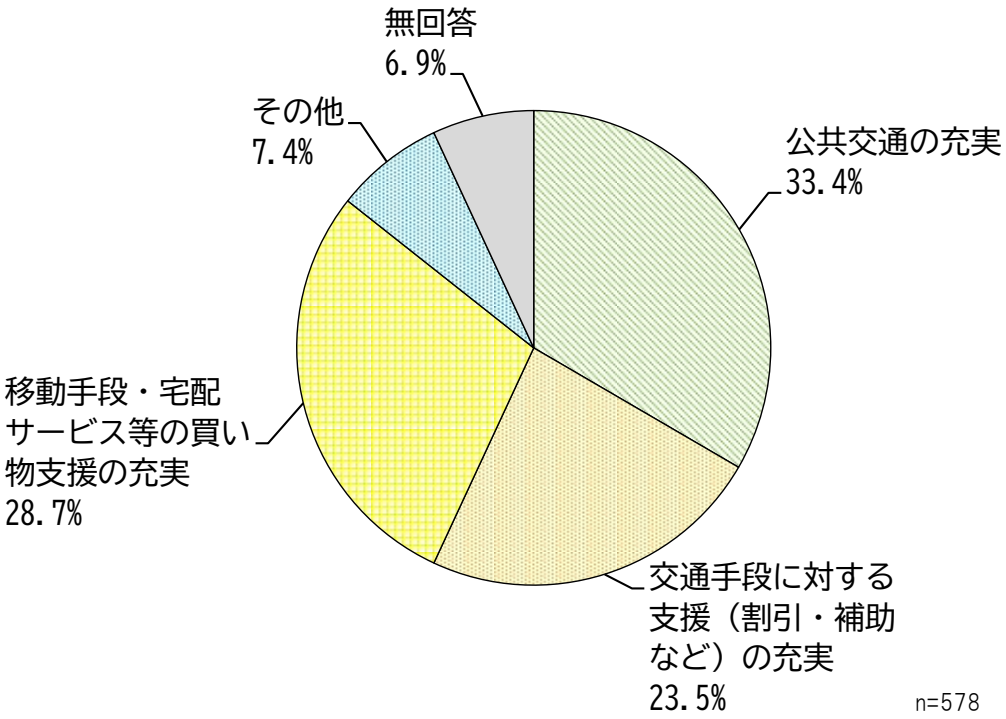
・多くの運転免許保有者が**将来的な免許返納を意識している**ことがうかがえる。

・一方で、買い物や通院などの日常生活では自家用車への依存が高いことから、**運転免許返納後の移動手段の確保が課題になる**と考えられる。

―高齢者の免許証の有無などについて―

問5－13　どのような条件が整えば自動車の運転を止めてもよいと思いますか。（1つに○）

【単純集計】



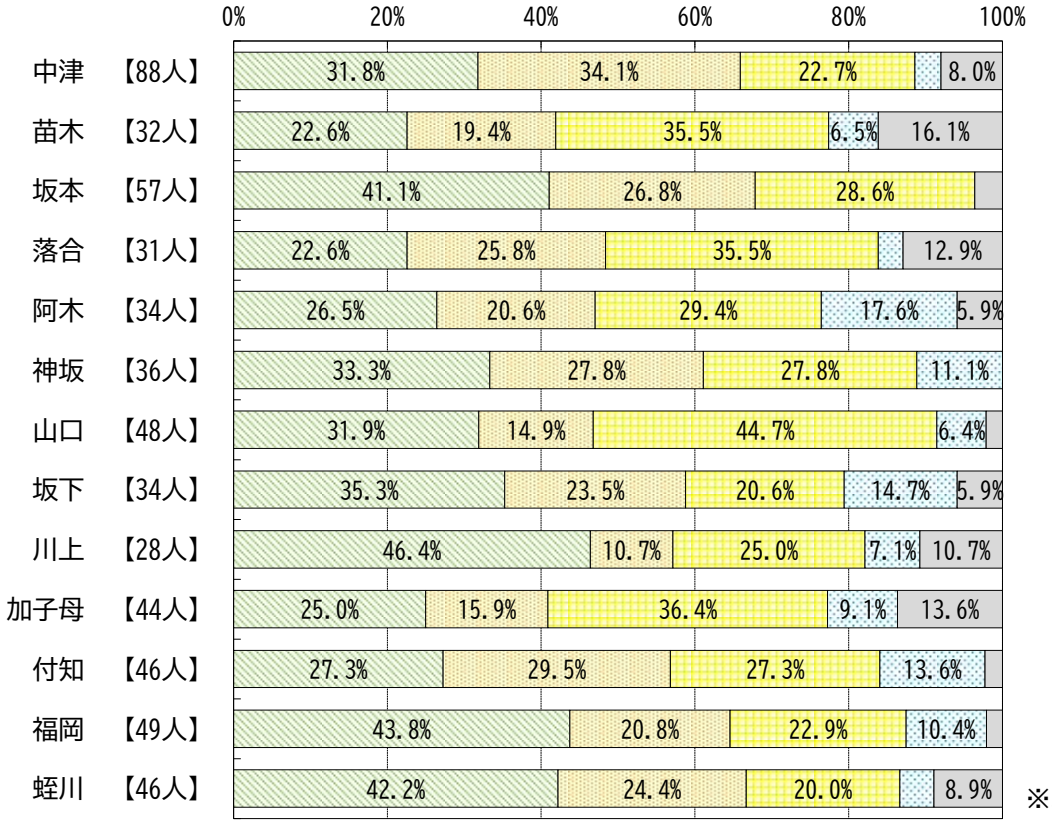
・「公共交通の充実」と回答した人が最も多く割合を占め、次いで「移動手段・宅配サービス等の買い物支援の充実」、「交通手段に対する支援（割引・補助など）の充実」となっている。

・多くの高齢者は運転免許返納の必要性を認識しているものの、<u>返納後の移動手段や生活の維持に不安を抱えている</u>と考えられる。

―高齢者の免許証の有無などについて―

問5－13　どのような条件が整えば自動車の運転を止めてもよいと思いますか。（1つに○）

【クロス集計】（地区別）



※比率が5%未満の場合は非表示とした。

―高齢者の免許証の有無などについて―

問5－13　どのような条件が整えば自動車の運転を止めてもよいと思いますか。（1つに○）

【クロス集計】（地区別）

・坂本、川上、福岡、蛭川では、「公共交通の充実」と回答した割合が40%を超えている。

・一方、苗木、落合、山口、加子母では、「移動手段・宅配サービス等の買い物支援の充実」が最も高く、35%を超えている地区もみられる。

・自動車の運転を止めるための条件は、**公共交通の充実と買い物支援の充実**に大別される。

・**重視する条件には地域差**がみられる。

・**地域特性に応じて、公共交通と買い物支援を組み合わせた施策**が求められる。

28

まとめ　ー高齢者の移動実態などについてー
ー高齢者の免許証の有無などについてー

【65歳以上】

現状

- 買い物・通院は**自家用車が中心**で、80歳以上では**家族送迎の割合が高い**。
- **免許返納には公共交通の充実が求められている**。
- 利用促進には、**運行本数の増加**や**バス停の利便性向上**が重要である。

課題

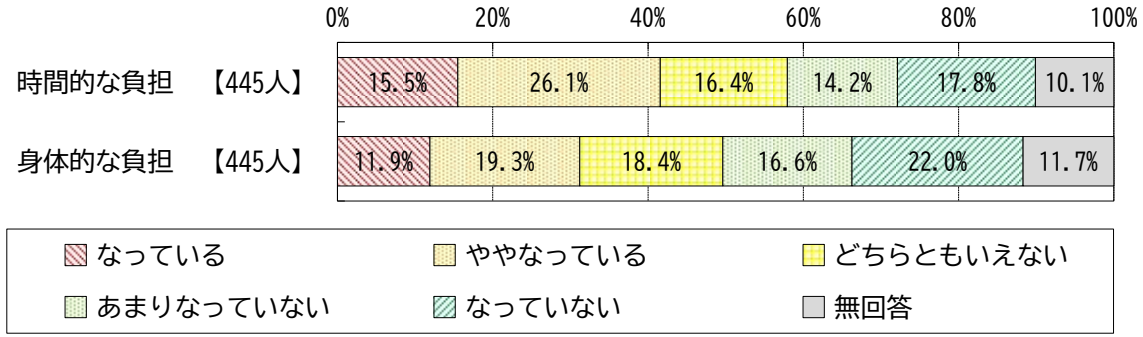
- **免許返納後も安心して暮らせる**移動環境の確保が必要である。（課題1）
- **通院を支える交通サービスの充実**が求められる。（課題2）
- **オンデマンド交通**や**自動運転**など地域にあったサービスの研究が必要である。（課題5）

29

―自家用車で送迎を行う方の実態などについて―

問6－3　日々の送迎は負担になっていると思いますか。時間的、身体的それぞれの視点で教えてください。

【単純集計】



・時間的な負担では「なっている」「ややなっている」と回答した人のほうが「なっていない」「あまりなっていない」と回答した人よりも多く、**総合的にみると負担になっている**と想定される。

・家族による送迎は一定の負担を伴っており、**特に時間的負担が大きい**ことが分かる。

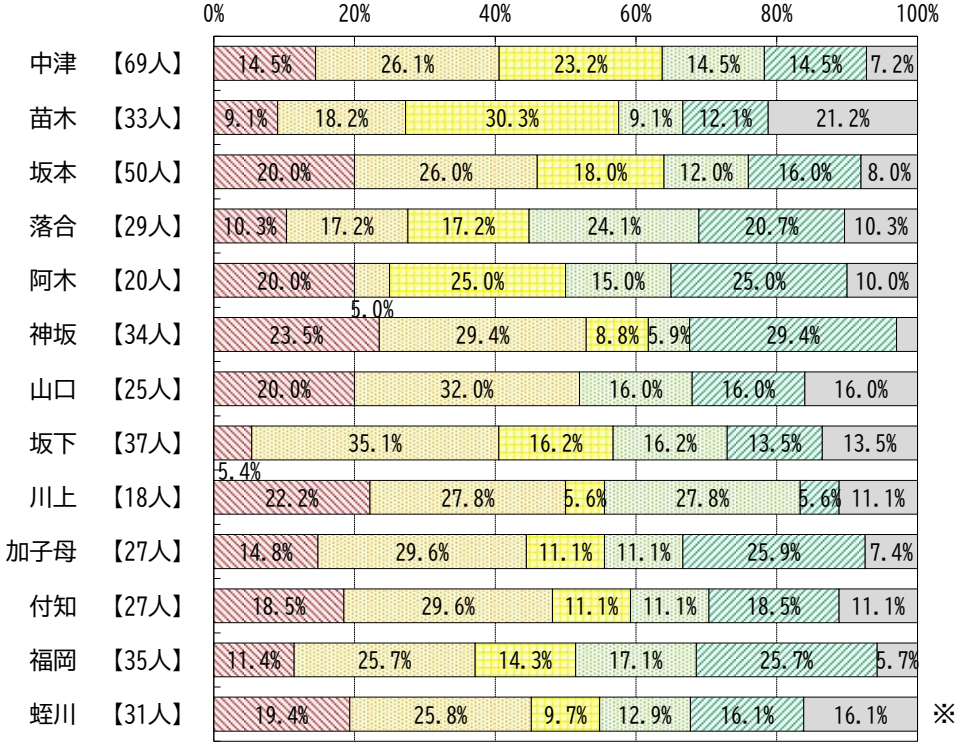
・送迎の対象は高齢者や学生が多い一方で、**送迎者自身も60歳以上が多い**ことから、今後、高齢化の進行に伴い**送迎負担がさらに増加する可能性がある**。

30

ー自家用車で送迎を行う方の実態などについてー

問6－3　日々の送迎は負担になっていると思いますか。時間的、身体的それぞれの視点で教えてください。
時間的な負担（1つに○）

【クロス集計】（地区別）

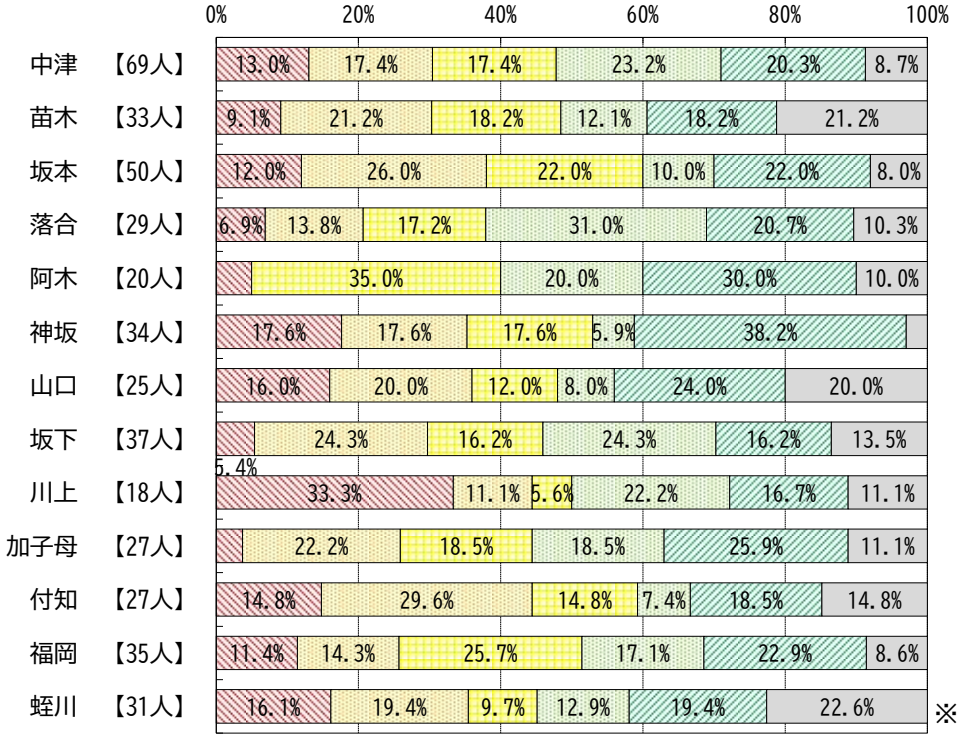


※比率が5%未満の場合は非表示とした。

―自家用車で送迎を行う方の実態などについて―

問6－3　日々の送迎は負担になっていると思いますか。時間的、身体的それぞれの視点で教えてください。
身体的な負担（1つに○）

【クロス集計】（地区別）



※比率が5%未満の場合は非表示とした。

―自家用車で送迎を行う方の実態などについて―

問6－3　日々の送迎は負担になっていると思いますか。時間的、身体的それぞれの視点で教えてください。

【クロス集計】（地区別）

・**時間的な負担**については、**神坂、山口、川上の3地区**で、「なっている」と「ややなっている」の**合計が半数を超えている。**

・**身体的な負担**については、いずれの地区も「なっている」と「ややなっている」の合計が半数を下回っているものの、**川上、付知の2地区**では40%を超えている。

・**地域によって送迎負担の感じ方に差がみられ**、一部の地区では時間的負担を感じる人が多い。

・**身体的負担よりも時間的負担を感じる傾向**がみられる。

・送迎者の負担軽減に向けた**移動手段の確保**が求められる。

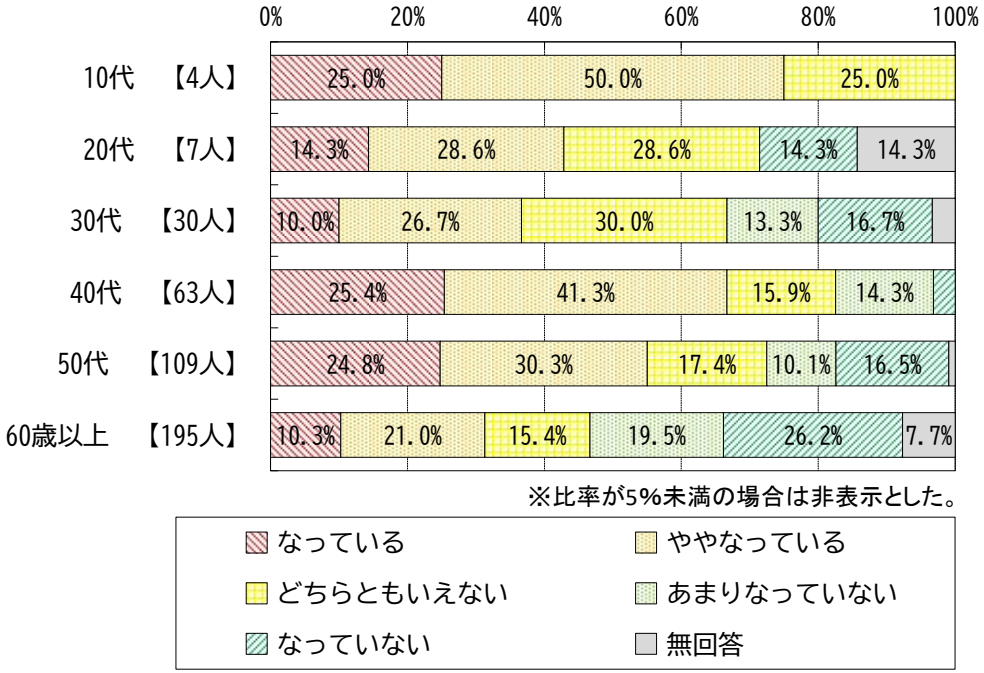
33

ー自家用車で送迎を行う方の実態などについてー

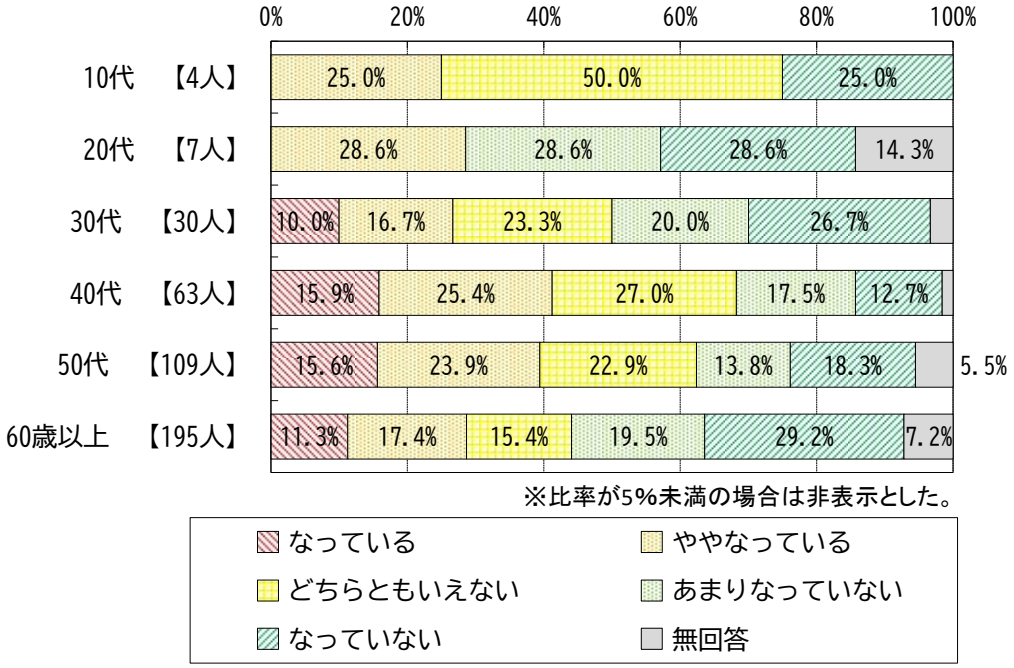
問6－3　日々の送迎は負担になっていると思いますか。時間的、身体的それぞれの視点で教えてください。

【クロス集計】（年齢別）

時間的な負担（1つに○）



身体的な負担（1つに○）



34

―自家用車で送迎を行う方の実態などについて―

問６－３　日々の送迎は負担になっていると思いますか。時間的、身体的それぞれの視点で教えてください。

【クロス集計】（年齢別）

・**時間的な負担**については、**40代及び50代**で「なっている」と「ややなっている」の合計が半数を超えており、特に**40代**では**66.7%**となっている。一方、**30代及び60歳以上**では半数を下回っている。

・**身体的な負担**については、いずれの年代も「なっている」と「ややなっている」の合計が半数を下回っているものの、**40代及び50代**では**約40%**となっており、**30代及び60歳以上**と比べて高くなっている。

・**40代・50代は、他の年代と比べて送迎による時間的・身体的負担が大きい**傾向がみられる。
・特に身体的負担よりも**時間的負担を感じる割合が高い**。
・移動手段の確保にあたっては、**送迎を担うことの多い年代の負担軽減を意識した取組**が求められる。

35

ー自家用車で送迎を行う方の実態などについてー

問6－4　公共交通の充実は送迎機会の減少につながると思いますか。（上位3つに○）

【単純集計】

選択肢	件数	0% 20% 40% 60%
1．自宅、目的の近くにバス停や駅があれば減少すると思う	226	50.8%
2．所要時間が短縮されれば減少すると思う	67	15.1%
3．運行頻度が増加すれば減少すると思う	178	40.0%
4．始発時間が早くなれば減少すると思う	28	6.3%
5．終発時間が遅くなれば減少すると思う	39	8.8%
6．公共交通が充実しても、送迎の機会は減少しないと思う	186	41.8%
無回答	29	6.5%
計	753	

集計母数445名

・「自宅、目的地の近くにバス停や駅があれば減少すると思う」「運行頻度が増加すれば減少すると思う」と回答した人は**40～50%**となっている。

・一方で、「公共交通が充実しても送迎機会は減少しないと思う」と回答した人も**同程度**みられる。

・公共交通の利便性向上に加え、**家族送迎を補完する移動支援策の検討**が必要である。

まとめ　―自家用車で送迎を行う方の実態などについて―

【送迎者】

現状

- 送迎対象は**高齢者と学生が中心**である。
- 送迎では身体的負担より**時間的負担が大きい**。
- 特に**40～50代**や**就業者**の負担が大きい。
- 公共交通の**利便性向上は送迎負担の軽減につながる可能性**がある。

課題

- 高齢者や学生の移動を支える**代替交通手段の確保**が必要である。（課題1）
- 公共交通の利便性向上による**家族送迎への依存軽減**が必要である。（課題2）
- 送迎の**担い手不足を見据えた**移動環境の構築が必要である。（課題3・課題4）

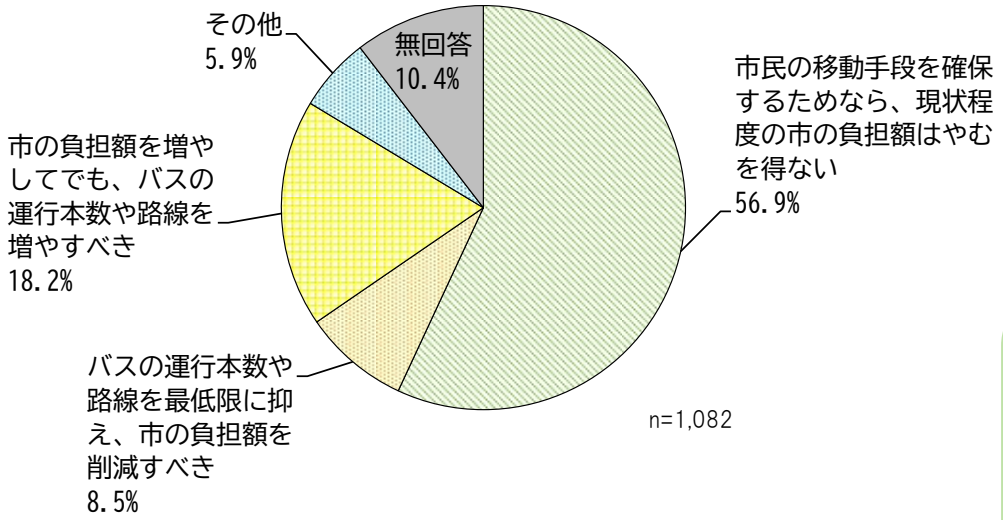
※課題番号は地域公共交通計画で設定したものと対応しています。

37

―市の公共交通に関する費用負担について―

問7－1　中津川市の路線バス・コミュニティバスに対する費用負担について、あなたの考えを教えてください。（1つに○）

【単純集計】



・「市民の移動手段を確保するためなら、現状程度の市の負担額はやむを得ない」と回答した人が56.9%と最も多く割合を占め、次いで「市の負担額を増やしてでも、バスの運行本数や路線を増やすべき」が多くなっている。

・公共交通の維持には**一定の公費負担が必要である**と認識しており、市民の移動手段として**公共交通を維持・確保することが重視**されていると考えられる。

まとめ　―市の公共交通に関する費用負担について―

【現状の公共交通の維持】

現状

- 公共交通維持のため、**現状程度の市負担を容認する**意見が最も多い。
- 市負担に対する考え方には**地域差がみられる**。

課題

- **持続可能な地域公共交通の維持**が必要である。（課題1・課題4）
- **地域ニーズに応じた効率的な運行サービス**の提供が必要である。（課題4）

39

まとめ　―公共交通の現状と課題―

【全体】

現状

- 通学・通勤・買い物・通院は自家用車への依存が高い。
- 路線バス・コミュニティバスは移動困難者の移動を支えている。
- 公共交通には運行本数、運賃、バス停配置の改善が求められている。
- 高齢化や免許返納後の移動への不安がみられる。

課題

- 免許返納後も安心して移動できる環境の確保が必要である。（課題１）
- 運行本数や運賃、バス停配置などの利便性向上が必要である。（課題２）
- 持続可能な公共交通の維持・確保が必要である。（課題３・課題４）
- 地域特性に応じた交通ネットワークの構築が必要である。（課題１・課題２）
- オンデマンド交通や自動運転など地域にあったサービスの研究。（課題５）

40