

第7章

生活の足の維持確保に対する 住民意識

第7章

生活の足の維持確保に対する住民意識

本章のまとめ

1. 移動に関するミニマム確保（最低限の生活保障）への意識

- ・ クルマを自ら利用して移動することが困難な方への対応について、行政に求めることとして、「最低限の生活の質が保てるようにすべき」、次いで「クルマが使える人と同等の生活の質が保てるようにすべき」の順で回答が多かった。多摩・島しょ地域の住民の、移動に関するミニマム確保への意識の高さがうかがえる。
- ・ 上記のような方に保障されるべき最低限の活動目的は、「食品・日用品の買い物」、「診療所（医院、クリニック）への通院」、「総合病院への通院」の順に回答が多かった。
- ・ 公的負担により免許返納者へ利便性の高い公共交通サービスを提供することについて、住民の8割近くが賛成だった。

2. 生活の足の維持確保に対する支払い意思額

- ・ 将来にわたってバスの路線や運行サービス水準を維持するため、税金として追加負担を許容するひと月当たりの金額は、回答者及びその家族のバス利用状況や年齢階層、地域等によって違いがあるものの、第4章の自治体アンケート結果による、人口1人当たり公共交通運営費補助額の平均値・中央値よりもずっと高い。
- ・ このことから、将来の生活の足の維持確保に対して、住民からは現状よりもしっかりと予算を掛けた上での、自治体による施策遂行が求められていると判断できる。

生活の足の持続性を確保するには、「支えるに値する公共交通サービス」を整理する必要がある。そのために、公共交通サービスの確保に公的補助を行う自治体は、効率的なサービス設計もさることながら、非利用者を含む納税者の「受容性限界（受容の限度）」も意識して施策を講じる必要がある。

本調査研究では、住民アンケート調査を通して、生活の足のミニマム確保に関する住民の態度を探るとともに、支払い意思額の計測を通じた納税者の受容性限界の定量的な把握を試みた。この調査結果は、生活の足を維持確保するための施策や、保障されるべき活動目的に対する住民の意識、生活の足の維持確保のために住民が許容できる追加の税負担額の規模感など、ほかでは得られない貴重な資料として、多摩・島しょ地域の自治体が公共交通の計画を立てる際に活用することが考えられる。

■アンケート実施方法

調査会社に登録されているモニターを対象とした、Web 調査

■調査対象者

北多摩地域、南多摩地域、西多摩地域、島しょ地域の居住者を対象とし、各地域から、15～24歳、25～64歳、65歳以上（島しょ地域は15歳以上全体）で、徒歩10分以内にバス停留所がある人、ない人（分からない人を含む）について、各々最大200人を目標に回収した。ただし、西多摩地域の若年層、島しょ地域、徒歩10分以内にバス停がない人については、可能な範囲でサンプルを回収した。なお、Web調査の回答者は、各地域ごとにランダムに抽出しており、北多摩・南多摩・西多摩各地域の回収サンプルのバス停有無別比率が、令和2年国勢調査によるバス停有無別500mメッシュ人口集計値の比率と概ね一致していることが確認できたため、各地域ごとの全回収サンプルを、そのまま地域別集計値として採用している。

表 7-1 回収サンプル数

地域	年齢階層	バス停有無	サンプル数
北多摩地域	15～24歳	あり	206
〃	〃	なし	34
〃	25～64歳	あり	206
〃	〃	なし	126
〃	65歳以上	あり	206
〃	〃	なし	29
南多摩地域	15～24歳	あり	201
〃	〃	なし	17
〃	25～64歳	あり	206
〃	〃	なし	108
〃	65歳以上	あり	206
〃	〃	なし	21
西多摩地域	15～24歳	あり	37
〃	〃	なし	6
〃	25～64歳	あり	206
〃	〃	なし	150
〃	65歳以上	あり	206
〃	〃	なし	29
島しょ地域	15歳以上	—	42
計			2,242

■留意事項等

図表中のNはその設問の回答者数を、「SA」は単一回答を、「MA」は複数回答を指す。

集計にあたり、四捨五入の関係等で単一回答の設問について各選択肢の回答割合の合計が100%でない場合がある。

複数回答の設問について、回答比率の合計が100%を超える場合がある。

島しょ地域はサンプル数が少ないため、あくまで参考として結果を掲載している。

以下、本章において作成したグラフのデータはすべてWebアンケート調査のものである。

7-1. 移動に関するミニマム確保への意識

(1) クルマを自ら利用して移動することが困難な方への行政対応について

自力でのクルマ（マイカー）利用が困難な方の基本的な生活ニーズに対し、公的負担によりその方の移動機会を確保することに対する住民の意識を尋ねた。

Q クルマを自ら利用して移動することが困難な方（児童・生徒・免許返納した高齢者・障がい者等）の移動手段・交通サービスを維持・確保し、生活の質を保つために、行政はどのように対応するべきとお考えですか。

1) 地域別の特徴

各地域とも共通して、最も多い回答が「最低限の生活の質が保てるようにするべき」となった。次いで、「クルマが使える人と同等の生活の質が保てるようにするべき」「現在のサービスを維持し行政の負担は現状程度にするべき」の順となっており、「公的負担を減らすべき」や「公的負担を用いるべきではない」よりも多い割合となっている。

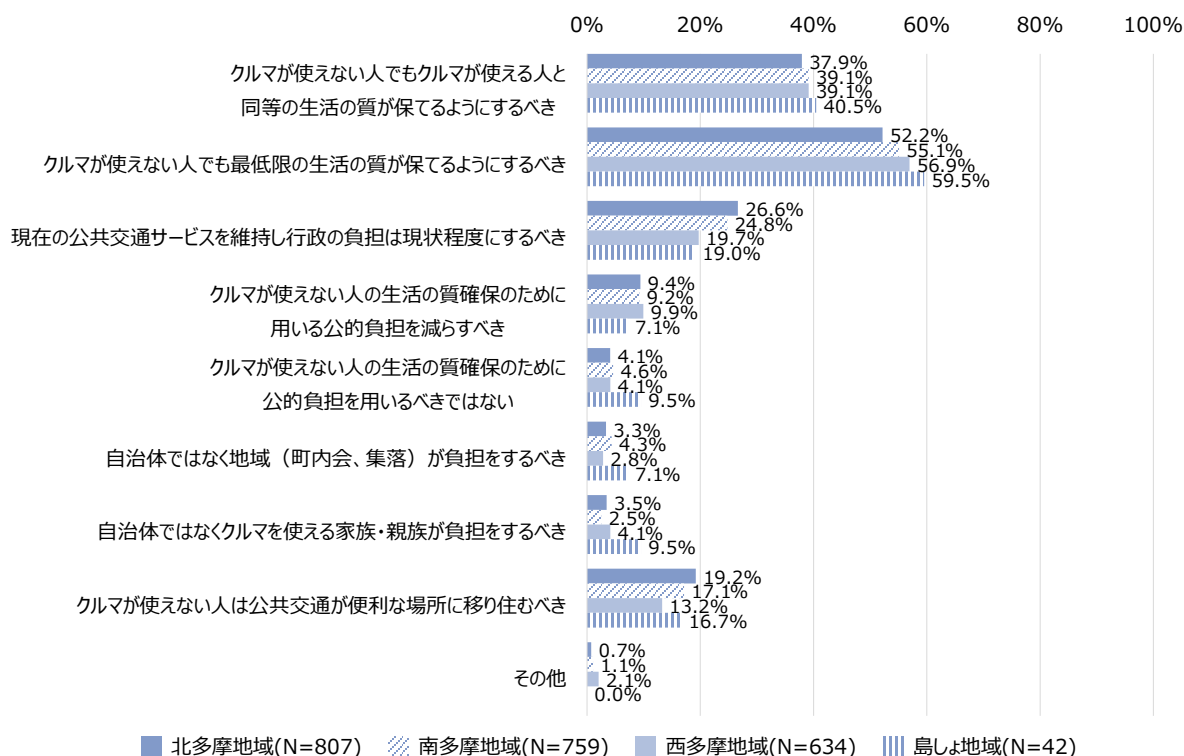


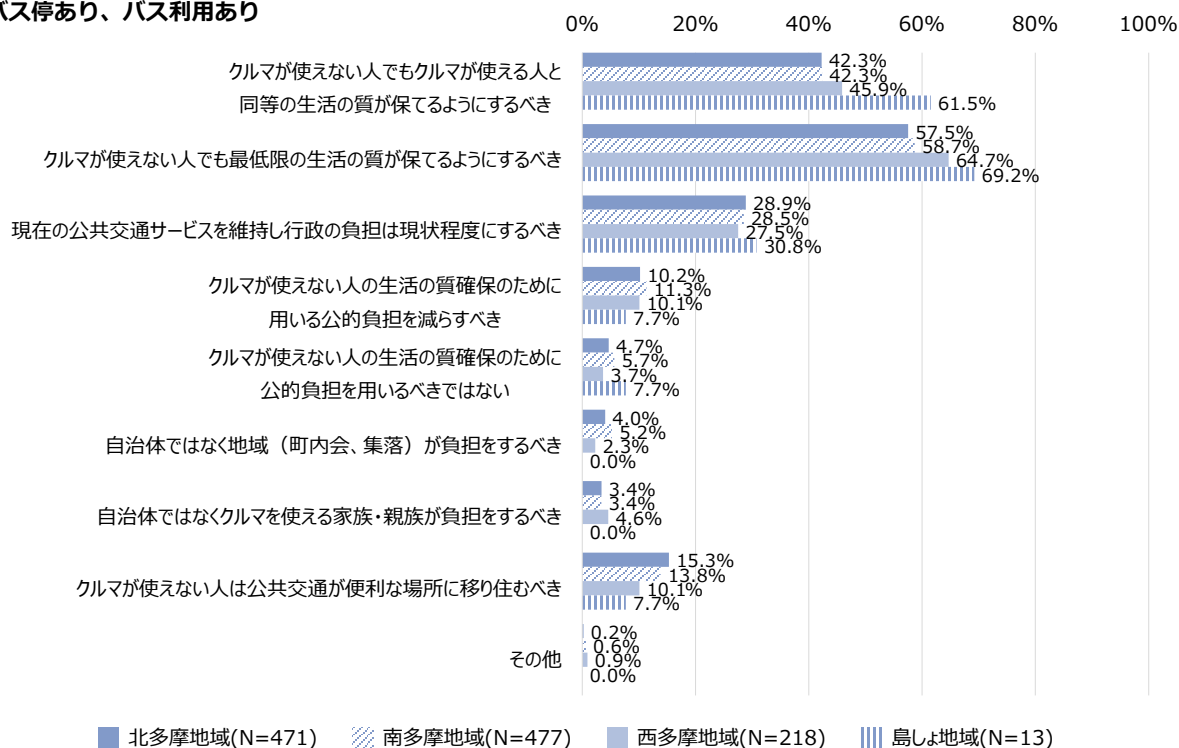
図 7-1 クルマを自ら利用しての移動が困難な方への行政対応に対する意識【MA】

出典：本調査研究内住民アンケート【以下同様】

2) バス利用環境・バス利用状況による違い

回答者を、自宅から徒歩 10 分以内にバス停があるか・直近 1 年以内にバスを利用しているか別で集計すると、利用の有無よりも、近くにバス停があるかどうかで回答に大きな差が見られた。

バス停あり、バス利用あり



バス停あり、バス利用なし

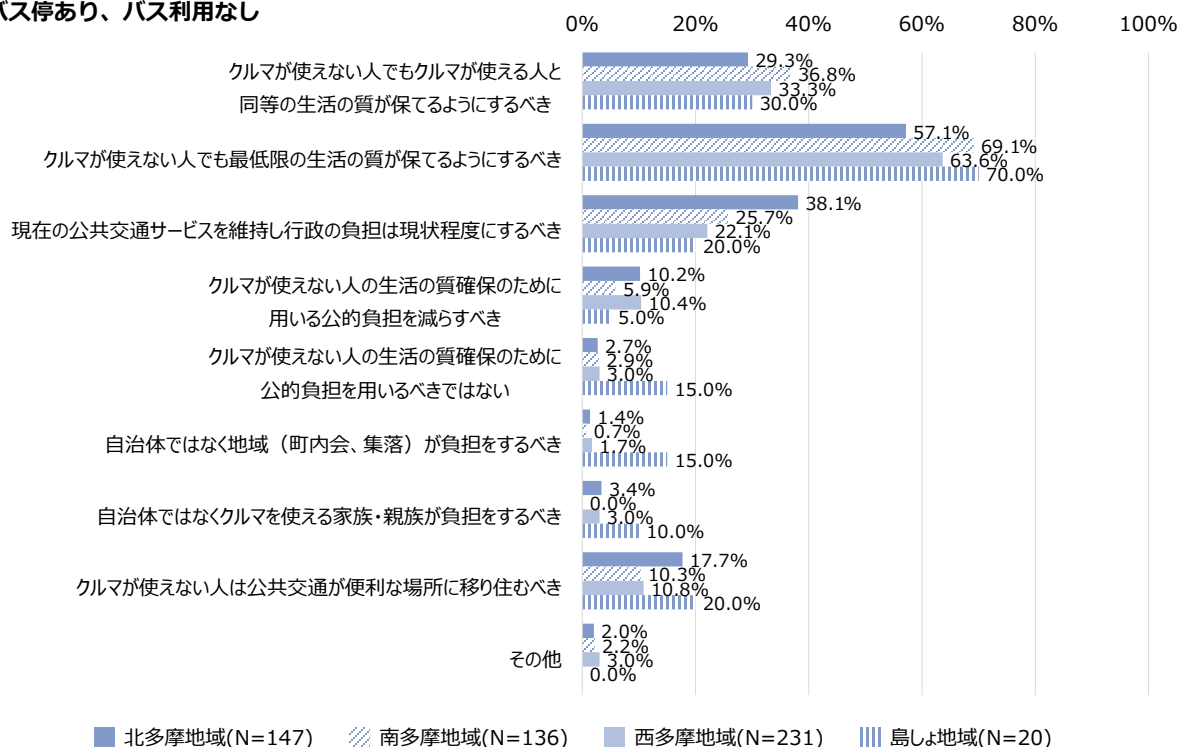


図 7-2 クルマを自ら利用しての移動が困難な方への行政対応に対する意識
／バス利用環境別【MA】

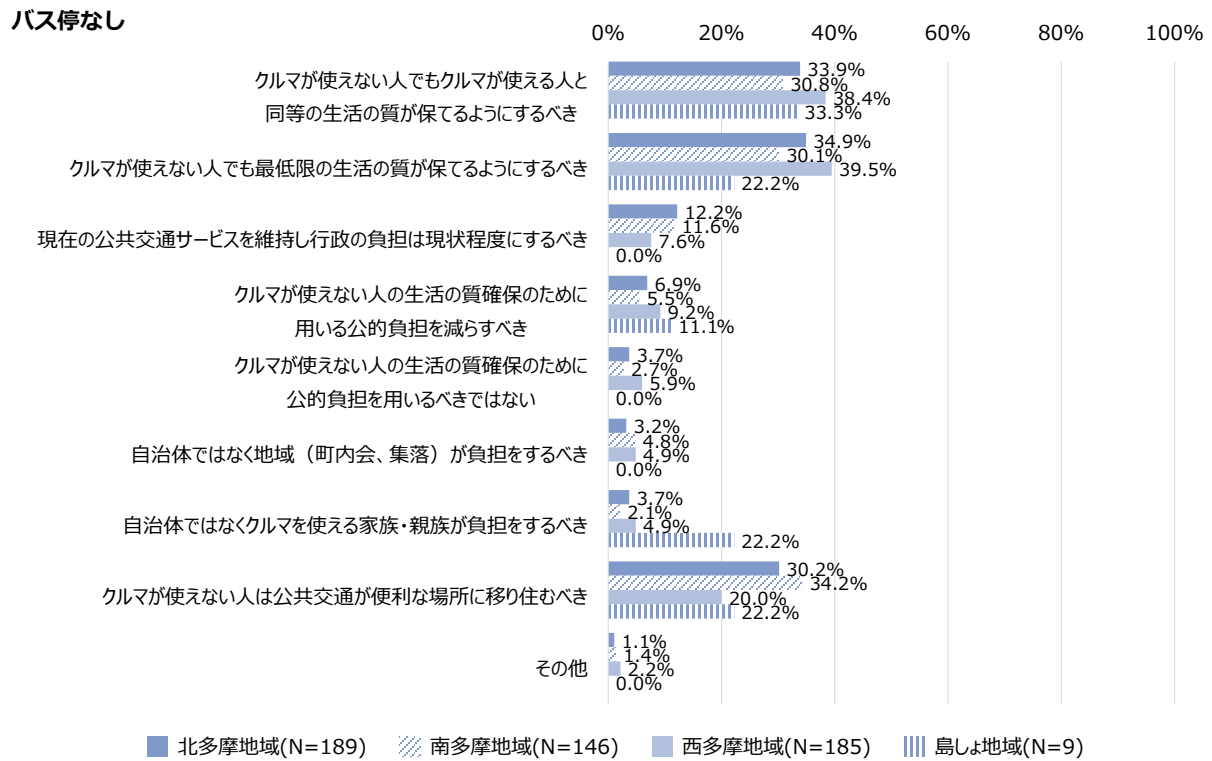


図 7-3 クルマを自ら利用しての移動が困難な方への行政対応に対する意識
／バス利用環境別【MA】

(2) クルマ以外の交通手段が不便な地域でも保障されるべき最低限の活動目的

クルマ以外での交通手段が不便な住民に対し、保障されるべき最低限の暮らしのための活動目的について、住民の意識を整理した。

Q クルマ以外の交通手段では外出が不便な地域に住む住民であっても保障されるべき最低限の暮らしのための活動はなんだと思いますか。

各地域とも最も多い回答が「食品・日用品の買い物」、次いで「診療所（医院、クリニック）への通院」「総合病院への通院」の順となっている。島しょ地域はその地理的特性のためか、「総合病院への通院」よりも「役場への移動」「預貯金を下ろせる」の割合が多いことが特徴的である。

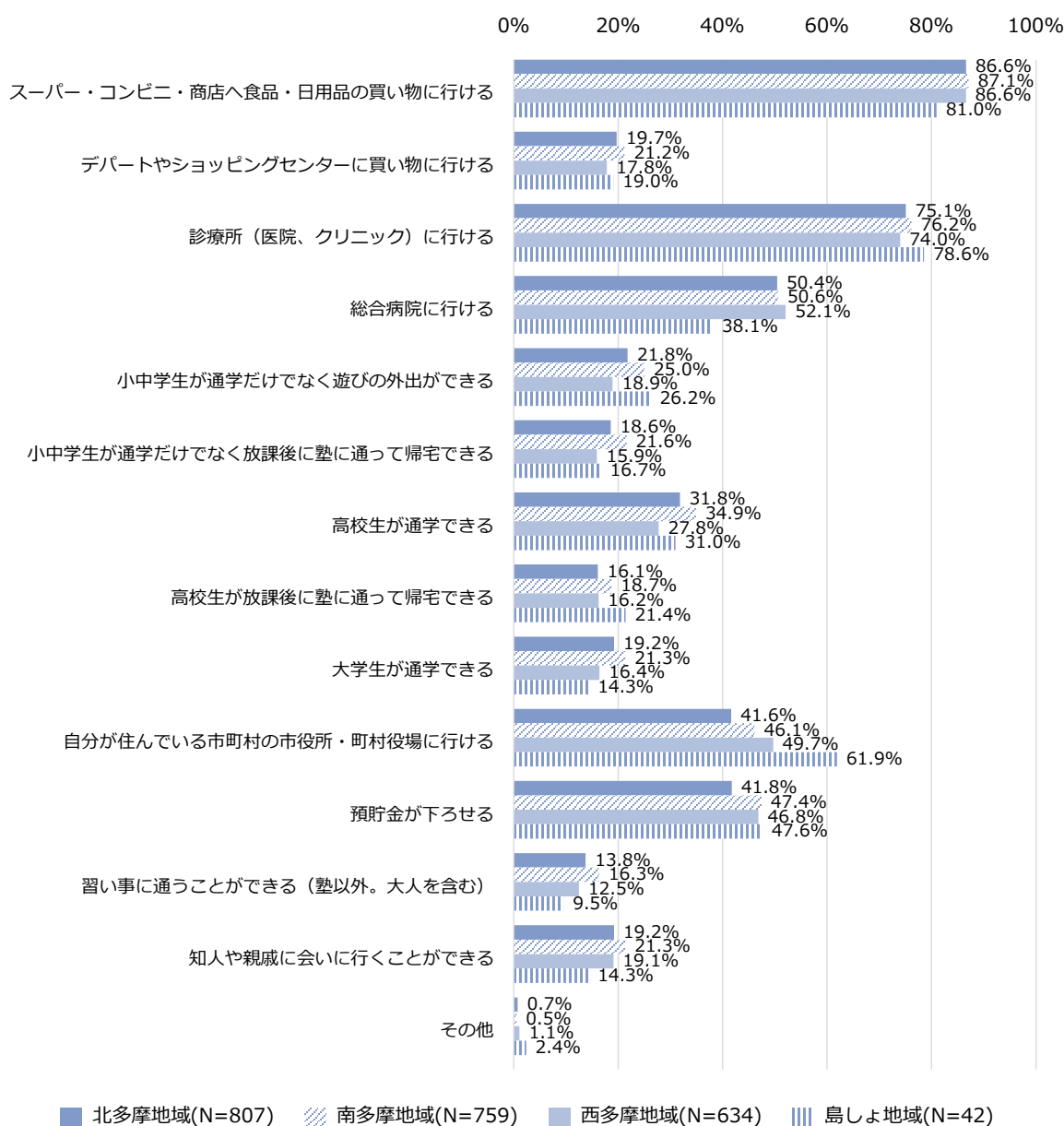


図 7-4 保障されるべき最低限の暮らしのための活動【MA】

(3) 免許返納者への利便性の高い公共交通サービスの公的負担による提供について

免許返納後も高齢者が生活の質を落とさないよう、公的負担で利便性の高い公共交通サービスを提供することに対する住民の意識を尋ねた。

Q 高齢者ドライバーの交通事故が問題となっています。高齢者が運転に不安や困難を感じたときに、それまでの生活の質を大幅に落とすことなくクルマの運転をやめることができるよう、それに足る比較的高い利便性の公共交通サービスを公的負担により提供すべきだと思いますか。

1) 地域別の特徴

3つの多摩地域の回答に地域差はあまり見られず、どの地域も「そう思う」「ややそう思う」の合計が80%を超えている。島しょ地域はサンプル数が少なく参考回答ではあるが、「そう思う」の割合が59.5%に上っている。

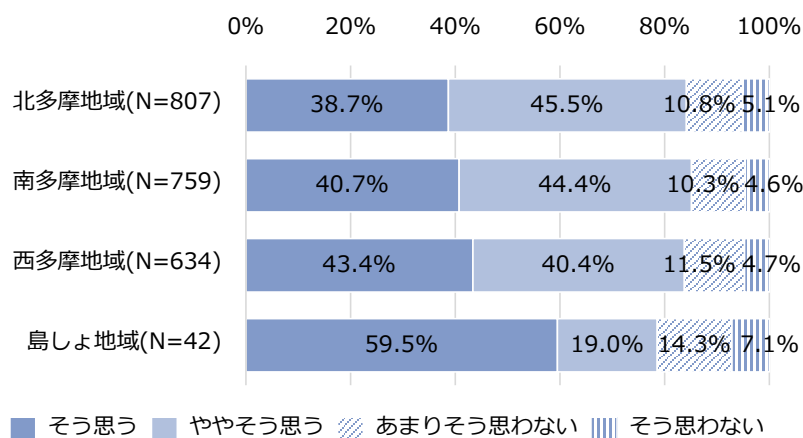


図 7-5 免許返納者へ利便性の高い公共交通サービスを公的負担で提供することに対する賛否【SA】

2) バス利用環境別・年齢階層別の違い

免許返納者への対応に対する住民の意識について、自宅から徒歩 10 分以内にバス停があるか、直近 1 年以内にバスを利用しているか、かつ年齢階層別に比較した。「バス停あり、バス利用なし」のケースでは、15～24 歳の層で「そう思う」「ややそう思う」の割合が高くなっている。ほかのバス利用環境では、基本的には年齢階層が高いほど「そう思う」「ややそう思う」の割合が高く、賛意の割合が、相対的に高くなっている。

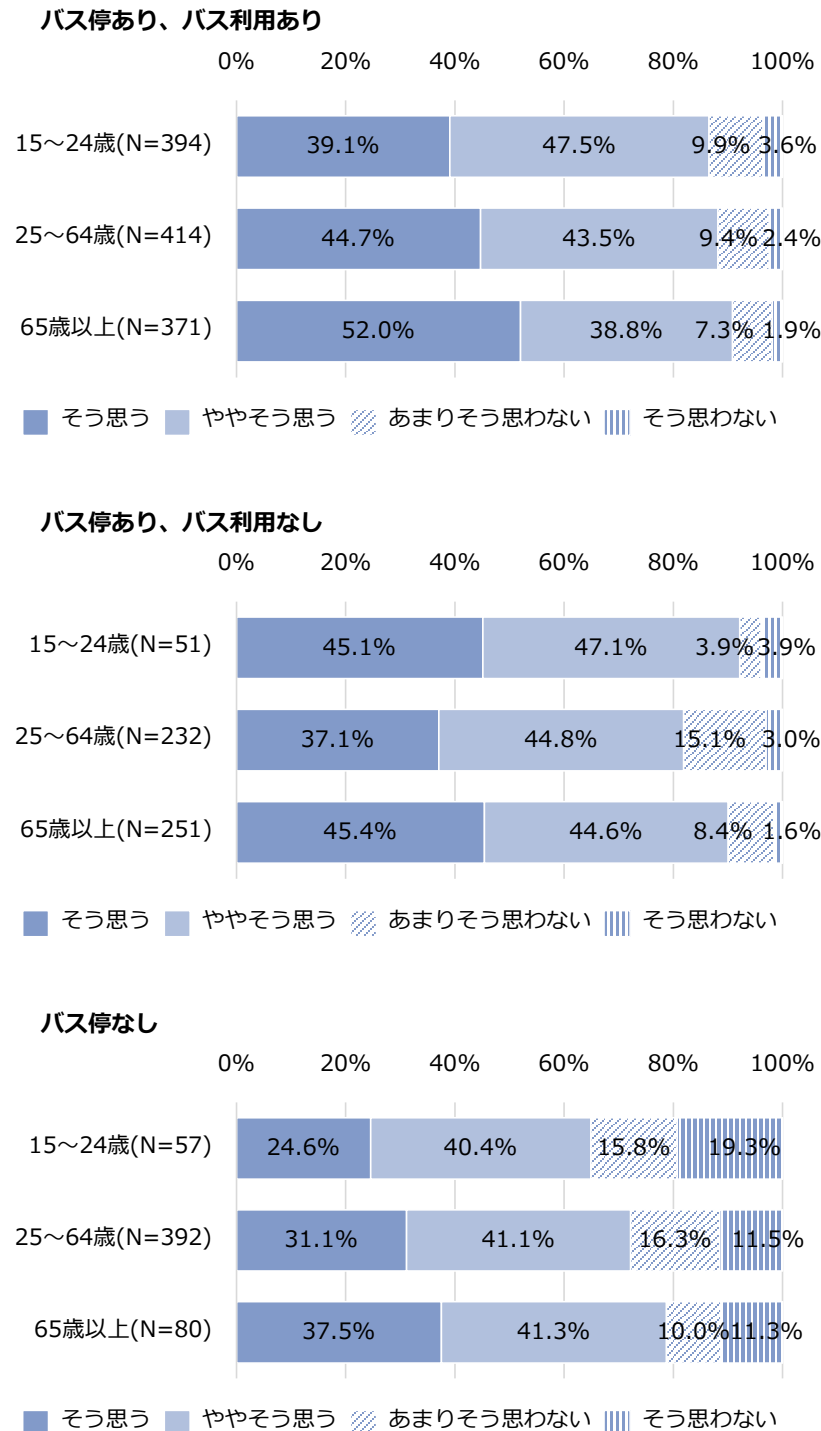


図 7-6 免許返納者へ利便性の高い公共交通サービスを公的負担で提供することに対する賛否
(バス利用環境別・年齢階層別)【SA】

7-2. 生活の足の維持確保に対する支払い意思額の測定

公共交通、特に乗合バスの減便・廃止は、多摩地域のような比較的公共交通需要の多い地域においても現に直面している課題の1つである。こうした中、バスの路線あるいは運行サービス水準を維持するために、納税者から許容される行政の財源支出のオーダー感がどの程度なのか把握を試みた。

(1) 現在支払っているバス運賃の月額

1) バス利用者本人の運賃月額

まず、直近1年以内にバスを利用している回答者に対し、ひと月当たりで支払っている運賃の金額を尋ねるとともに、回答の選択肢構成比に下表の金額を掛けて加重平均を計算し比較した。

表 7-2 平均値計算のための各選択肢の換算金額

選択肢	1,000円以下	1,001～2,000円	2,001～3,000円	3,001～4,000円	4,001～5,000円	5,001～10,000円	10,001円以上	シルバーパス利用	わからない
換算金額	605円	1,500円	2,500円	3,500円	4,500円	7,500円	12,500円	0円	0円

3つの多摩地域の中では、南多摩地域の住民が支払っている金額が最も高く、平均月額は1,682円、次いで北多摩地域の1,250円、西多摩地域の939円の順となっている。また、シルバーパス利用者はどの地域も6～8%存在し、最も多いのは西多摩地域の8.3%である。

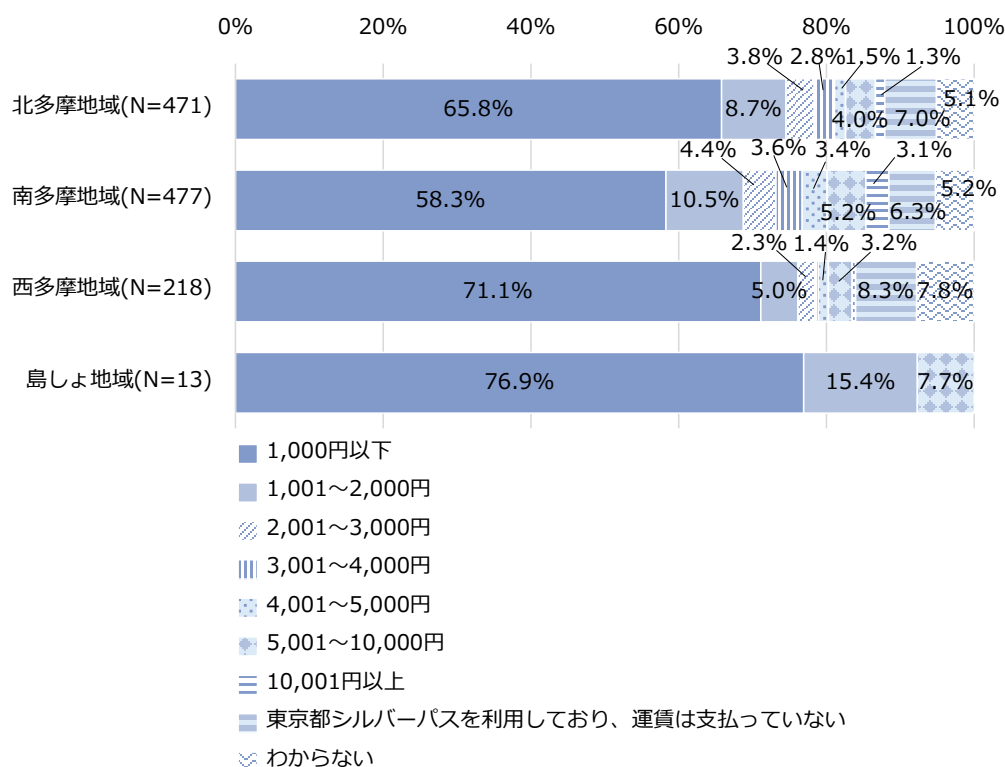


図 7-7 バス利用者が現在運賃として支払っている月額(地域別)【SA】

表 7-3 バス利用者が現在運賃として支払っている月額平均値(地域別)

地域	支払い月額運賃の平均値
北多摩地域(N=471)	1,250 円
南多摩地域(N=477)	1,682 円
西多摩地域(N=218)	939 円
島しょ地域(N= 13)	1,273 円

これを年齢階層別に見ると、15～24 歳の層が支払っている金額が最も高く、平均月額は 1,629 円である。次いで 25～64 歳が 1,451 円、65 歳以上が 996 円の順になっている。なお、65 歳以上の層の 21.6%がシルバーパスの利用である。

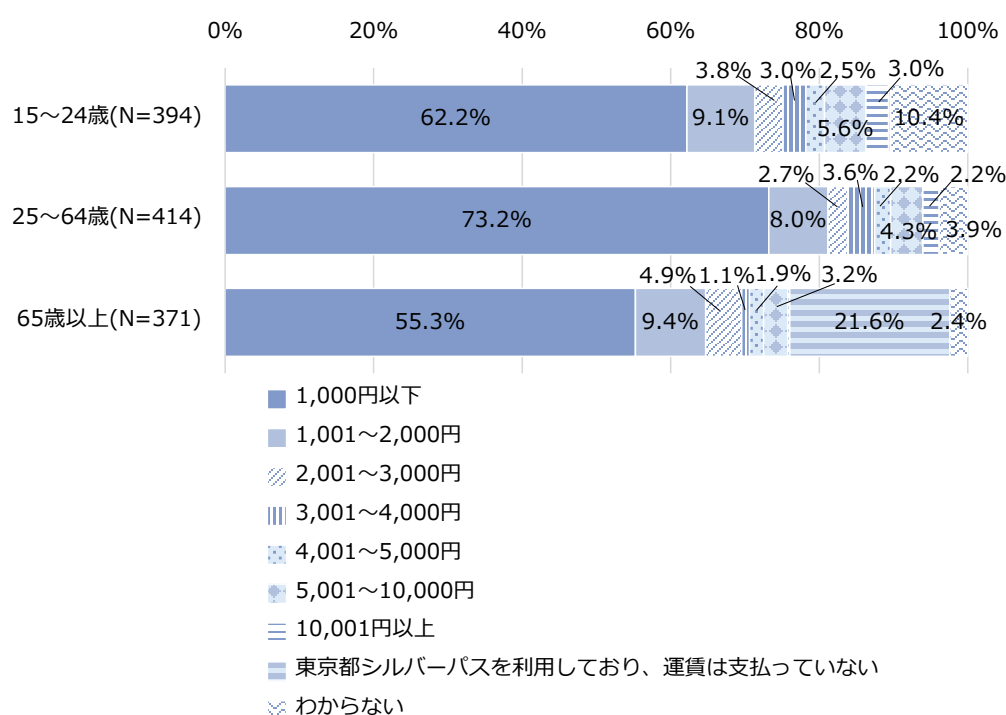


図 7-8 バス利用者が現在運賃として払っている月額(年齢階層別)【SA】

表 7-4 バス利用者が現在運賃として払っている月額平均値(年齢階層別)

年齢階層	支払い月額運賃の平均値
15～24 歳(N=394)	1,629 円
25～64 歳(N=414)	1,451 円
65 歳以上(N=371)	996 円

2) バスを利用している家族が支払っている運賃月額

次に、家族が直近1年以内にバスを利用している回答者に対し、その家族がひと月あたりに支払っている運賃の金額を尋ねた。前項の回答者本人が支払っている金額と同様、家族が支払っている金額が一番高いのは南多摩地域で、平均月額が1,390円。次いで北多摩地域が1,332円、西多摩地域が992円である。シルバーパス利用者はどの地域にも約12～14%存在している。また、回答者本人の支払っている金額と比較すると、家族の金額の方が1,000円以上の割合が高くなっている。

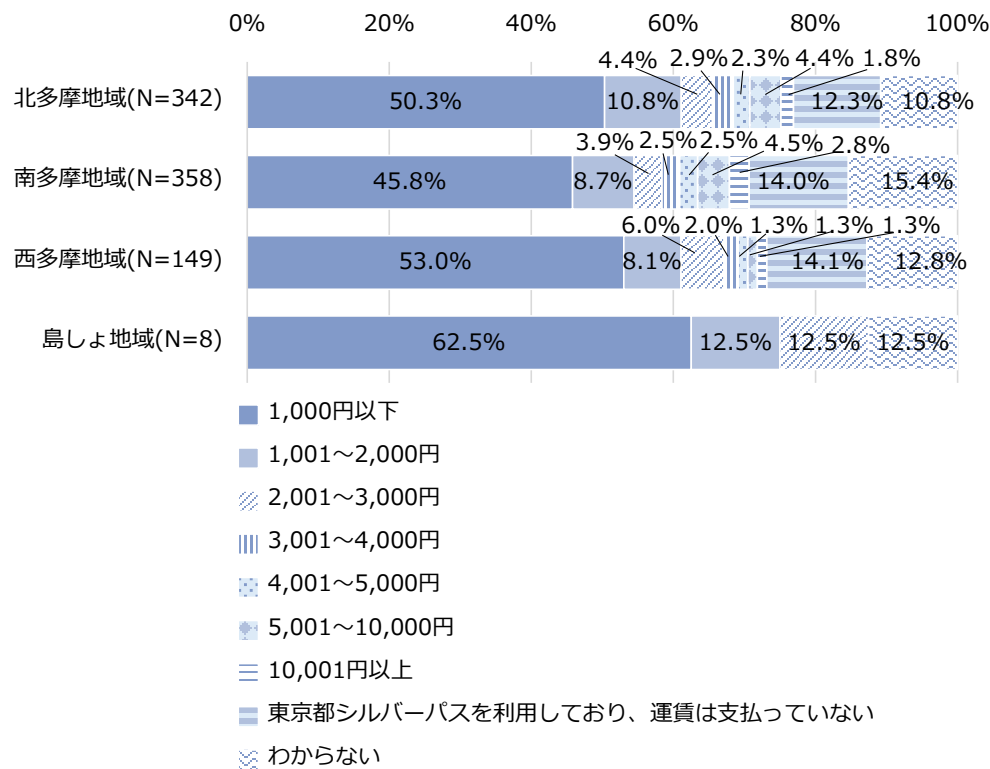


図 7-9 バスを利用している家族が現在運賃として支払っている月額(地域別)【SA】

表 7-5 バスを利用している家族が現在運賃として支払っている月額平均値(地域別)

地域	支払い月額運賃の平均値
北多摩地域(N=342)	1,332 円
南多摩地域(N=358)	1,390 円
西多摩地域(N=149)	992 円
島しょ地域(N= 8)	878 円

回答者の家族を年齢階層別に分析すると、25～64歳の層が支払っている金額が一番高く、平均月額額は1,518円である。次いで、15～24歳がおおむね同水準の1,424円、65歳以上の層の平均月額額は945円の順となっている、なお、65歳以上の層についてはシルバーパス利用の割合が28.8%であり、回答者本人の場合よりも高い数値となっている。

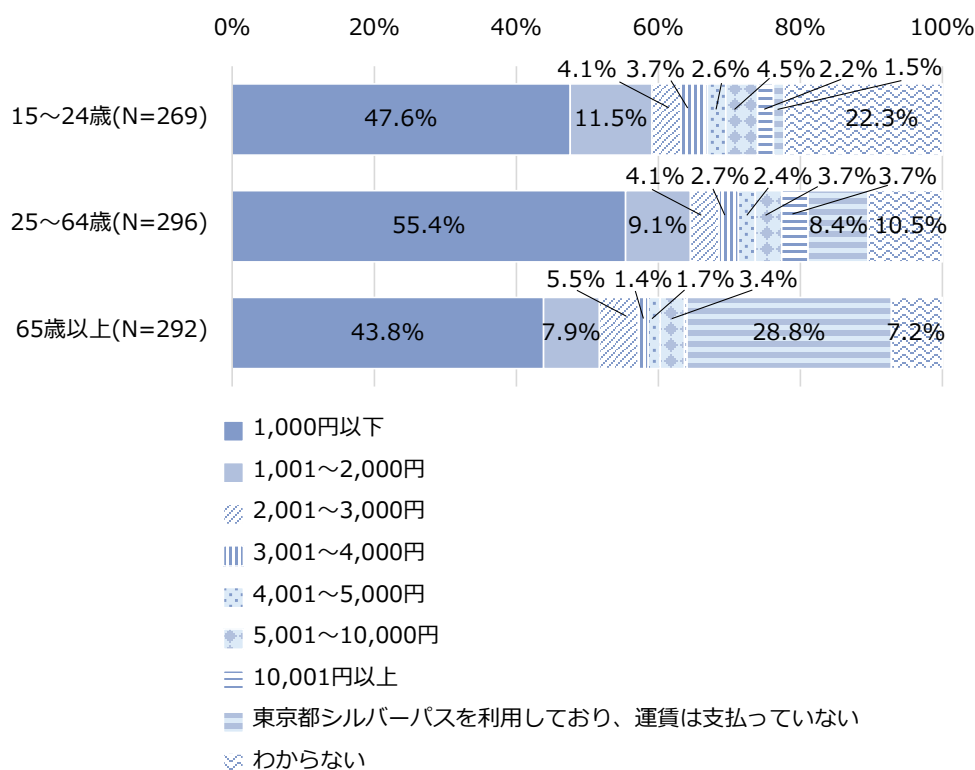


図 7-10 バスを利用している家族が現在運賃として支払っている月額(年齢階層別)

表 7-6 バスを利用している家族が現在運賃として支払っている月額平均値(年齢階層別)

年齢階層	支払い月額運賃の平均値
15～24 歳(N=269)	1,424 円
25～64 歳(N=296)	1,518 円
65 歳以上(N=292)	945 円

(2) バスを実際に利用している人の支払い意思額

前項までは、回答者又はその家族が現在支払っているひと月当たりのバス運賃の金額について確認した。本項では、バスを直近1年以内に利用している回答者に対し、現在のバスの路線を維持するために、ひと月当たりいくらまでなら追加で税金を支払ってもよいか、その意思額を尋ねた。

《事前説明》

クルマを利用する人が増えることによるバス利用客の減少や、それに伴う赤字の増加、またバス運転手の不足により、路線バスが廃止される事例が全国各地で生じており、最近では東京都内でもバスの廃止が生じています。

バスが廃止されると、今までバスを使っていた人は他の方法で移動せざるを得なくなります。クルマを運転できる人であればクルマで移動できますが、クルマを持っていない人や、学生や高齢者など運転免許を持っていない人は、自転車や徒歩で移動するか、毎回高い運賃を払ってタクシーを利用する、あるいは家族や近所の人に送迎をお願いする必要が生じます。

一方で、バスが廃止されずに維持されれば、こうした追加の負担が生じることはなく、将来にわたってバスを利用して移動することができます。

利用者が少ない赤字のバス路線に対しては、国や自治体が補助金を出していることが多く、その財源の一部はみなさんが普段納めている税金で賄われています。

これから先の設問は、今あるバス路線を廃止から守るために、いくらまでなら今よりも税金を追加で納めてもよいと考えるか、という視点で回答してください。

Q あなたが普段利用しているバス路線について、運転手不足や赤字の増加のため、バスが廃止され、最も頻度高くバスを利用する際の外出目的で利用できるバスがなくなると仮定します。これにより、あなたが最も頻度高くバスを利用する際の外出目的、あるいはそれ以外の目的で外出する際、あなたご自身は毎回バスよりも高い費用を払ってタクシーを利用したり、家族や近所の人に送迎を頼んだりしなければなりません。

この時、バスの廃止を防ぐために、1カ月あたりいくらまでなら追加で負担してもよいと考えますか。以下の選択肢のうち、あなたの考えに最も近いものを1つ選んでください。ただし、この追加負担は税金として支払うものとします。

1) 地域別の特徴

北多摩地域では、ひと月当たりの支払い意思額を「1,000円」から「30,000円以上」と回答した住民の合計は40.2%で、ここに「200円」と「500円」を加えると82.4%となっている。南多摩地域は、「1,000円」から「30,000円以上」の合計は49.5%、「200円」と「500円」を加えると86%であり、他地域と比べるとやや高めの割合となっている。西多摩地域は、「1,000円」から「30,000円以上」の合計が45.8%、「200円」と「500円」を加えると79.8%となっている。

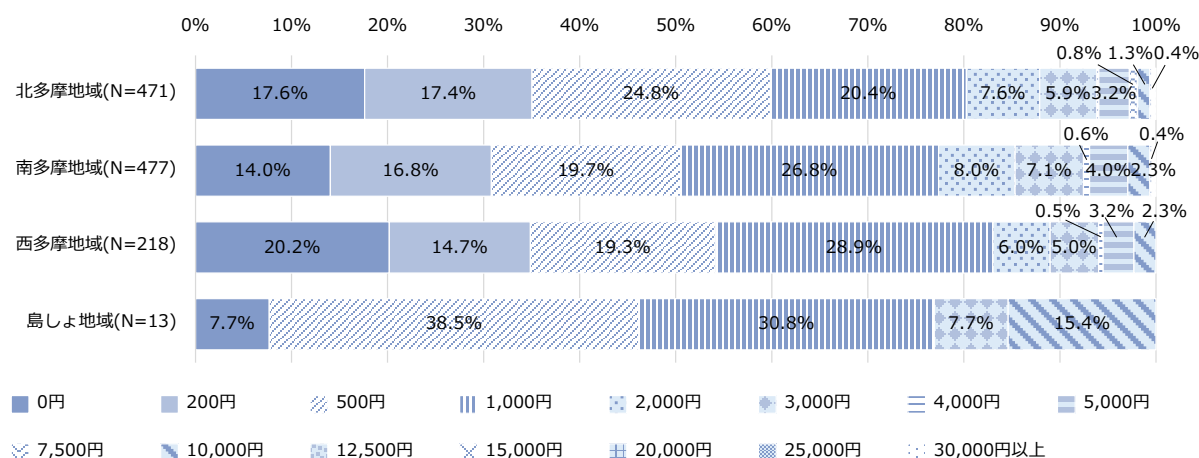


図 7-11 バスを実際に利用している人の路線維持のための支払い意思額【SA】

2) 年齢階層別の違い

サンプルの多い北多摩・南多摩・西多摩地域の住民について、年齢階層別で支払い意思額に違いが生じるか分析した。

他地域と比べ、南多摩地域の「15～24 歳」「65 歳以上」の層では、ひと月当たりの支払い意思額を「1,000 円」から「30,000 円以上」と回答した割合が高くなった。特に南多摩地域の「65 歳以上」の割合（59.3%）は、北多摩の同年齢層の割合（43.6%）と比べると 15.7%も高く、大きな差が見て取れた。

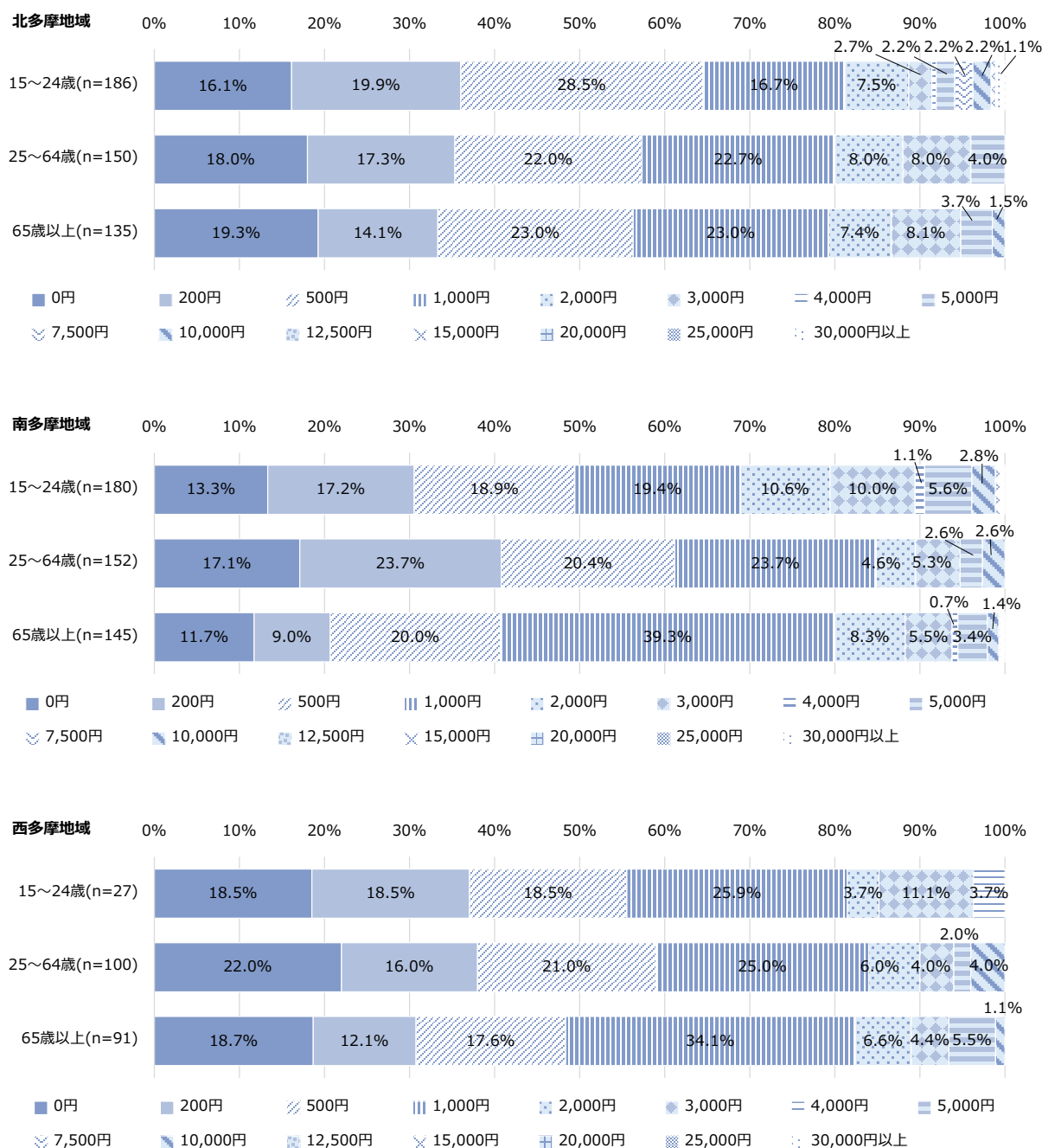


図 7-12 バスを実際に利用している人の路線維持のための支払い意思額(年齢階層別)【SA】

3) バス利用頻度別の違い

バス利用頻度によって支払い意思額に違いが生じるか分析した。いずれの地域でも、バス利用頻度が高いほど、意思額が「1,000 円」から「30,000 円以上」までの割合が高まる傾向にある。西多摩地域を見ると、週1日以上の頻度でバスを利用する住民について、路線維持のため意思額が「1,000 円」から「30,000 円以上」までの割合が他地域よりも高くなっている。

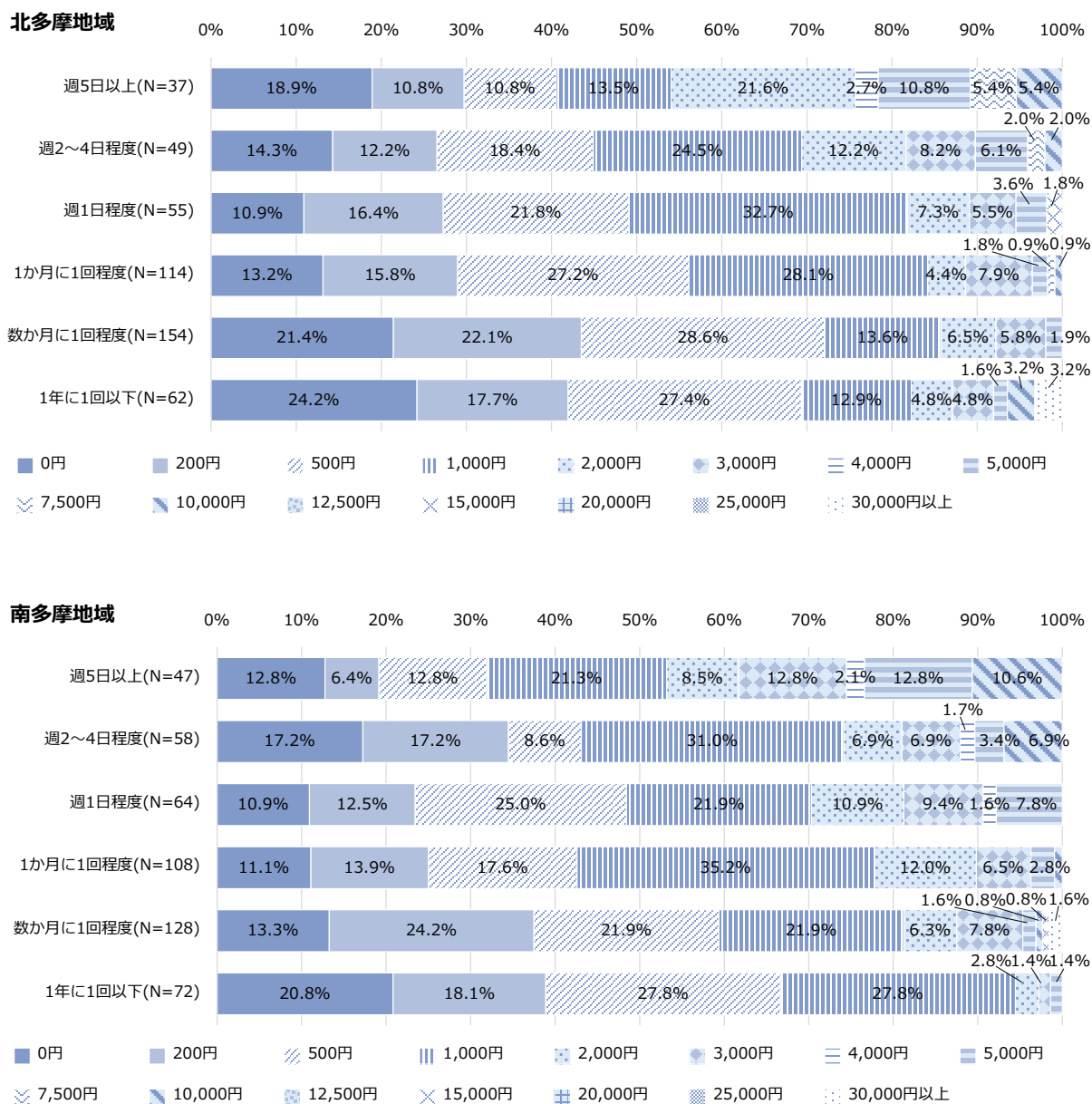


図 7-13 バスを実際に利用している人の路線維持のための支払い意思額(バス利用頻度別)【SA】

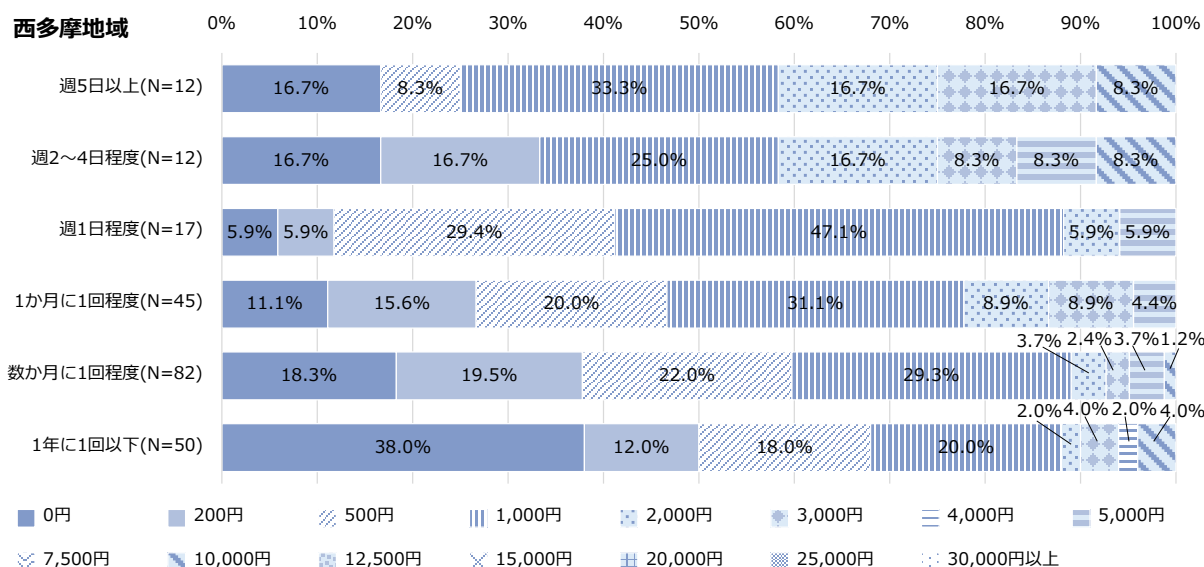


図 7-14 バスを実際に利用している人の路線維持のための支払い意思額(バス利用頻度別)【SA】

4) バス利用目的別の違い

バス利用目的別で支払い意思額に違いが生じるかを確認した。いずれの地域でも、「通勤」において「1,000円」から「30,000円以上」までの意思額の割合が最も高く、北多摩地域が52.1%、南多摩地域で54.1%（通学目的も同程度）、西多摩地域で56.8%となっている。一方、「200円」と「500円」を含めた割合は、北多摩・西多摩地域では「買物」、南多摩地域では「通学」が最も高くなっている。また、西多摩地域では「その他」に対する「1,000円」から「30,000円以上」の割合が26.2%であり、他地域と比較すると低い数値となっている。

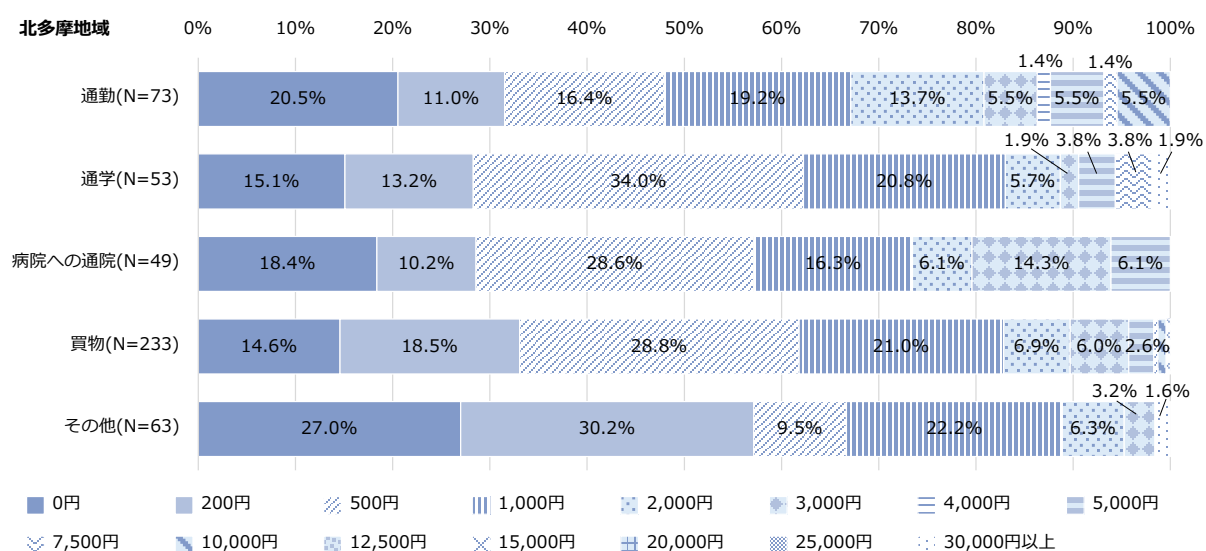


図 7-15 バスを実際に利用している人の路線維持のための支払い意思額(バス利用目的別)【SA】

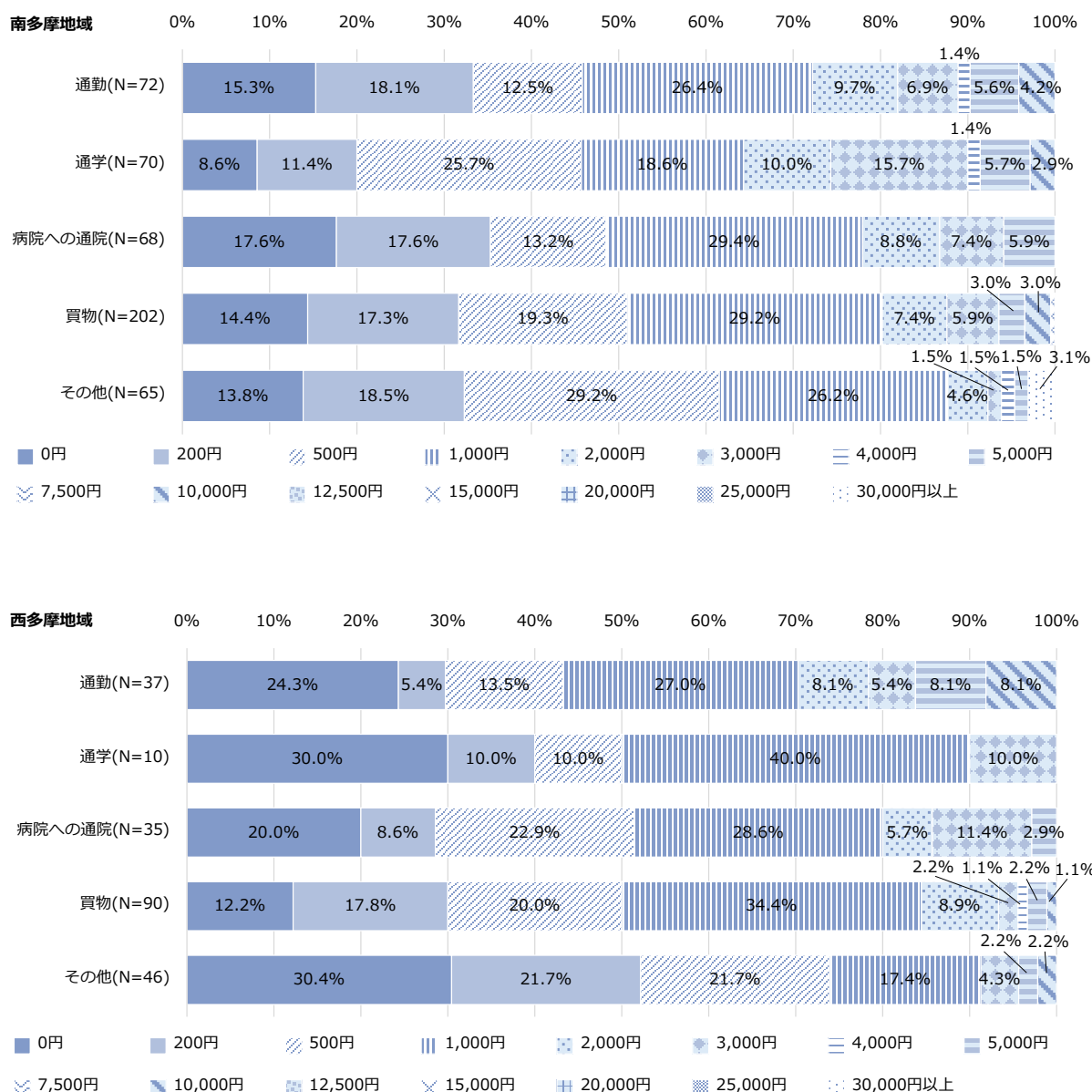


図 7-16 バスを実際に利用している人の路線維持のための支払い意思額(バス利用目的別)【SA】

(3) バスを利用している家族がいる人の支払い意思額

次に、直近1年以内にバスを利用している家族がいる回答者に対し、家族が利用する現在のバスの路線を維持するために、ひと月当たりいくらまでなら追加で税金を支払ってもよいのか、その支払い意思額を尋ねた。

《事前説明》

クルマを利用する人が増えることによるバス利用客の減少や、それに伴う赤字の増加、またバス運転手の不足により、路線バスが廃止される事例が全国各地で生じており、最近では東京都内でもバスの廃止が生じています。

バスが廃止されると、今までバスを使っていた人は他の方法で移動せざるを得なくなります。クルマを運転できる人であればクルマで移動できますが、クルマを持っていない人や、学生や高齢者など運転免許を持っていない人は、自転車や徒歩で移動するか、毎回高い運賃

を払ってタクシーを利用する、あるいはあなたを含む家族や近所の人に送迎をお願いする必要があります。これにより、家計の負担が増加したり、あなたが家族をクルマで送迎したりする手間が新たに生じることが考えられます。また、将来あなたがクルマを運転できなくなった場合は、同様に家計の負担が増加したり、別の家族や近所の人に送迎をお願いしたりしなければなりません。

一方で、バスが廃止されずに維持されれば、こうした追加の負担が生じることはなく、また将来あなたやあなたの家族がクルマを運転できなくなった時も、バスを利用して移動することができます。

利用者が少ない赤字のバス路線に対しては、国や自治体が補助金を出していることが多く、その財源の一部はみなさんが普段納めている税金で賄われています。

これから先の設問は、今あるバス路線を廃止から守るために、いくらまでなら今よりも税金を追加で納めてもよいと考えるか、という視点で回答してください。

Q バスの利用頻度が最も高いご家族が普段利用しているバス路線について、運転手不足や赤字の増加のため、バスが廃止され、あなたのご家族が最も頻度高くバスを利用する際の外出目的で利用できるバスがなくなると仮定します。これにより、あなたのご家族が最も頻度高くバスを利用する際の外出目的、あるいはそれ以外の目的で外出する際、家族は毎回バスよりも高い費用を払ってタクシーを利用したり、あなたが家族を送迎したりする必要があります。

この時、バスの廃止を防ぐために、1カ月あたりいくらまでなら追加で負担してもよいと考えますか。以下の選択肢のうち、あなたの考えに最も近いものを1つ選んでください。ただし、この追加負担は税金として支払うものとします。

1) 地域別の特徴

3つの多摩地域の間では、地域別の回答にはそれほど大きな特徴は見られなかった。

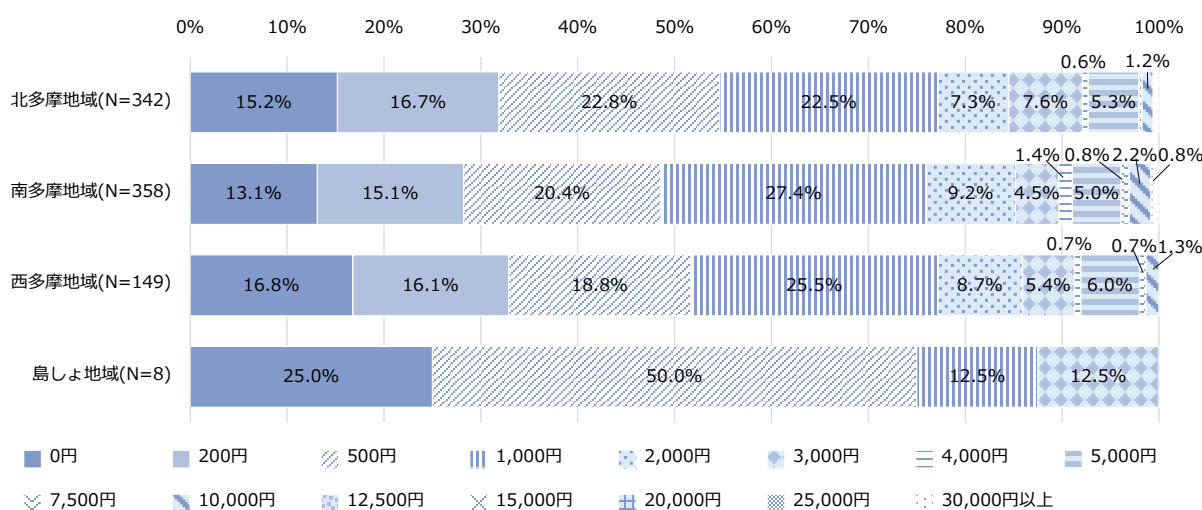


図 7-17 バスを利用している家族がいる人の支払い意思額【SA】

2) 年齢階層別の違い

サンプルの多い北多摩・南多摩・西多摩地域について、回答者の家族を年齢階層別にし、支払い意思額に違いが生じるか分析した。

おおむねどの地域においても、65歳以上の家族に対する「1,000円」から「30,000円以上」の支払い意思額の割合は、ほかの年齢層と比べて高くなっている。特に、南多摩地域の65歳以上の層については65.8%と高く、北多摩地域の同じ層の割合（50.5%）と比べると15.3%の差があった。一方、北多摩地域の15～24歳の家族に対する「1,000円」から「30,000円以上」の割合は36.3%と低く、南多摩地域の割合（48.4%）と比べると12.1%の差が見られた。

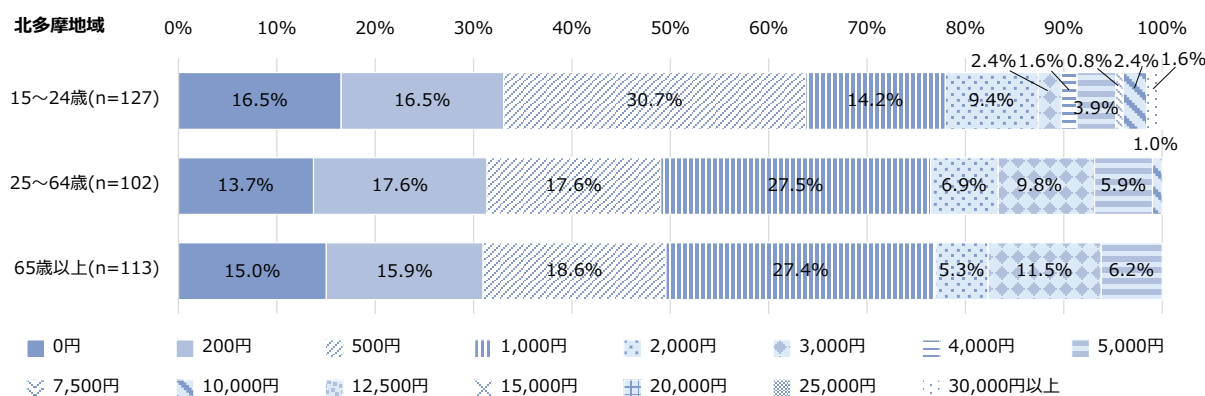


図 7-18 バスを利用している家族がいる人の支払い意思額(年齢階層別)【SA】

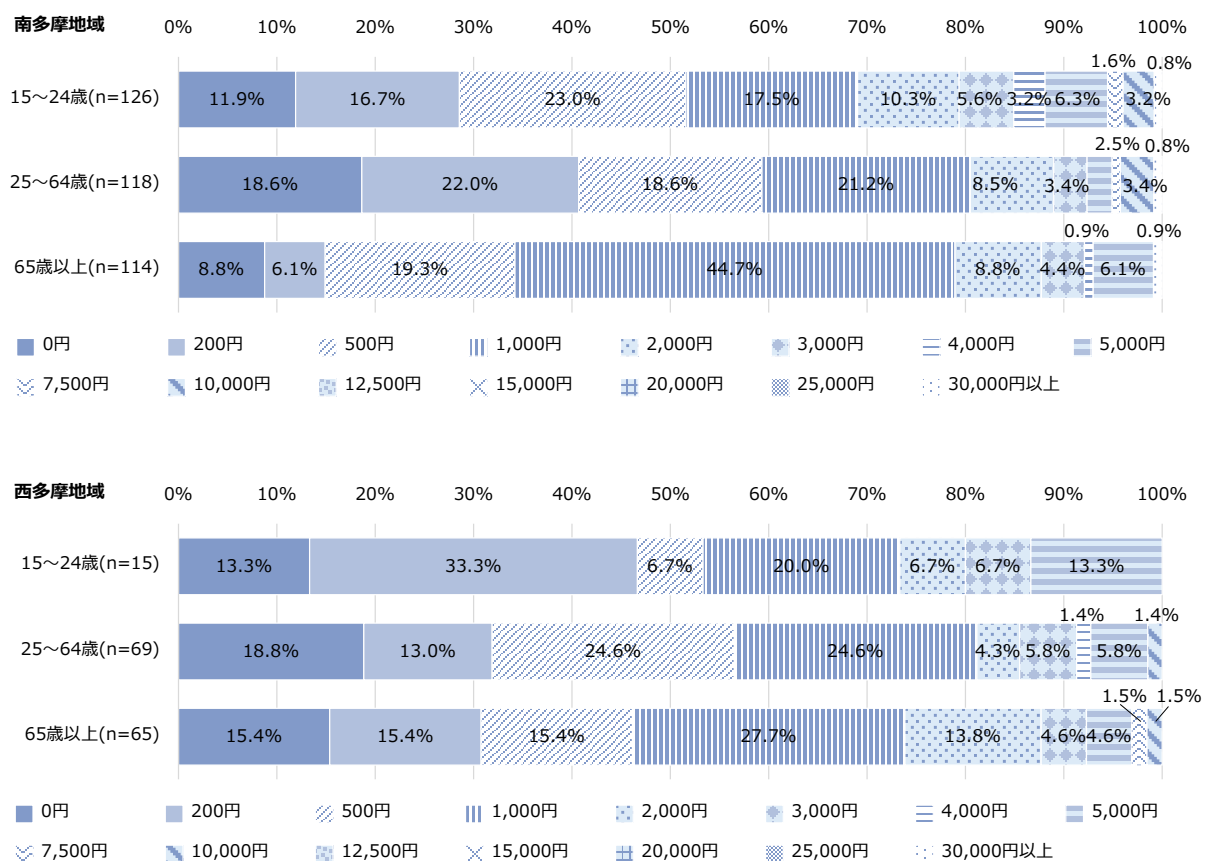


図 7-19 バスを利用している家族がいる人の支払い意思額(年齢階層別)【SA】

3) バス利用頻度別の違い

次いで、家族のバス利用頻度別の違いを確認した。いずれの地域でも、家族のバス利用頻度が高いほど、支払い意思額が高額となる傾向が見られる。西多摩地域においては、家族がバスを利用する頻度が数カ月に1回程度でも、路線を維持するために「1,000 円」から「30,000 円以上」の意思額を追加負担してもよいという割合が半分以上（51.3%）となっている。

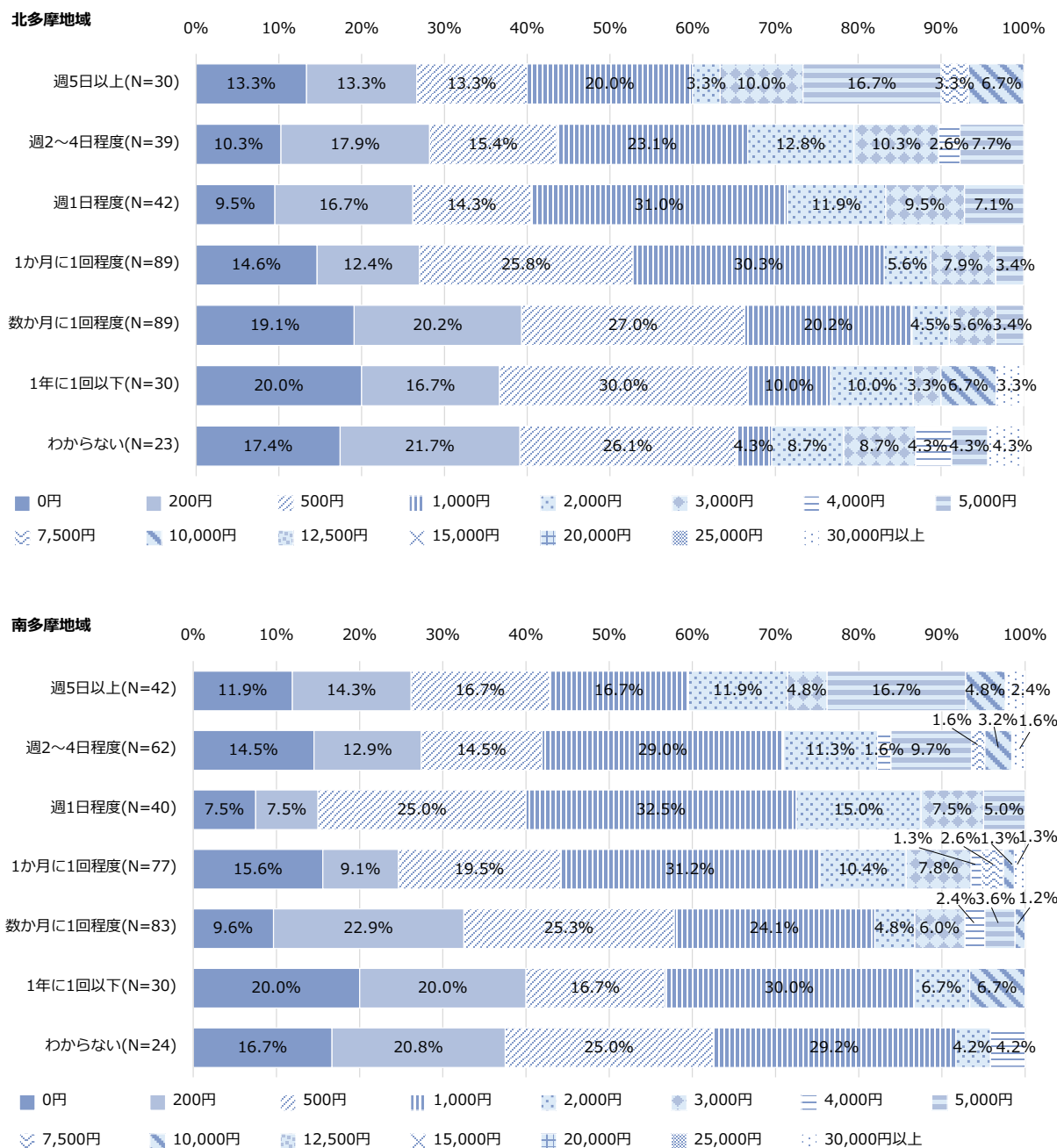


図 7-20 バスを利用している家族がいる人の支払い意思額(バス利用頻度別)【SA】

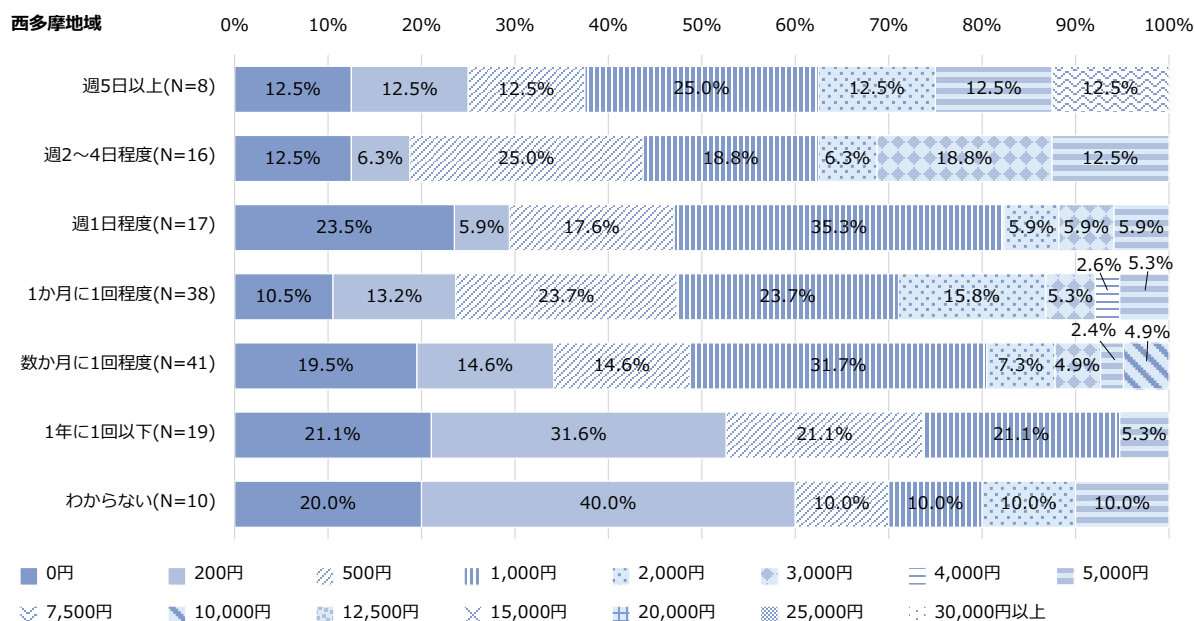


図 7-21 バスを利用している家族がいる人の支払い意思額(バス利用頻度別)【SA】

4) バス利用目的別の違い

回答者の家族のバス利用目的によって、支払い意思額に違いが生じるか分析した。北多摩地域では、家族が「その他」の目的でバスを利用している場合、意思額を「1,000円」から「30,000円以上」と回答した割合が14.2%となり、他地域と比べると突出して低くなった。西多摩地域では、家族の「通学」のための意思額を「1,000円」から「30,000円以上」と回答した割合が63.6%で、北多摩地域の同条件の割合(50%)と比べると13.6%高くなった。南多摩地域については、「1,000円」から「30,000円以上」と回答した割合が、どの目的も平均して50%前後の数値となった。

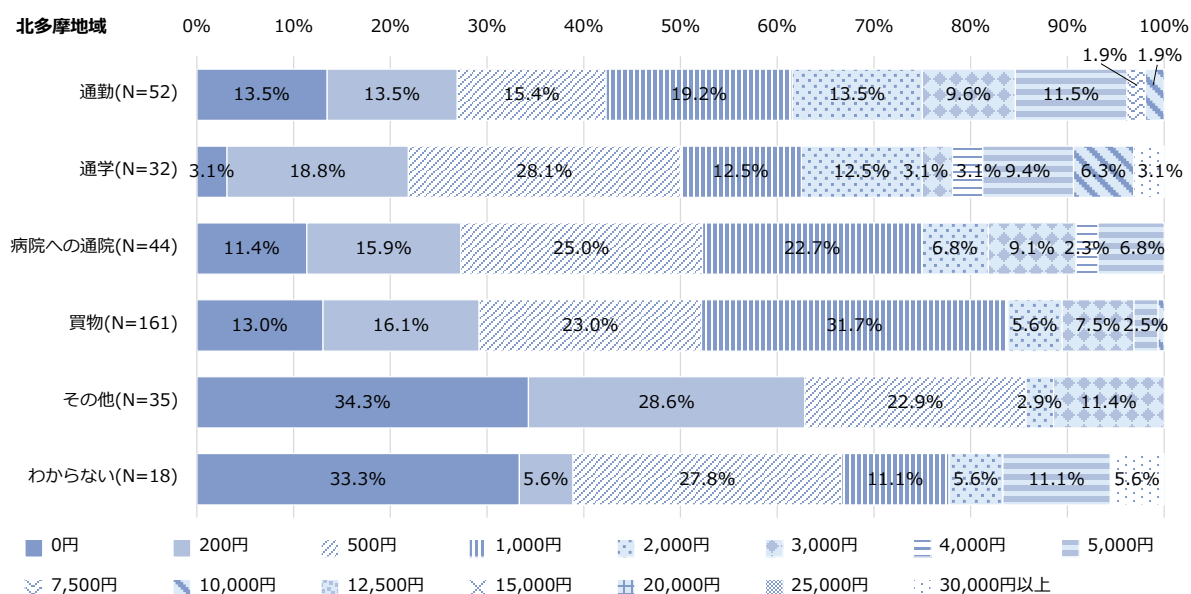


図 7-22 バスを利用している家族がいる人の路線維持のための支払い意思額(バス利用目的別)【SA】

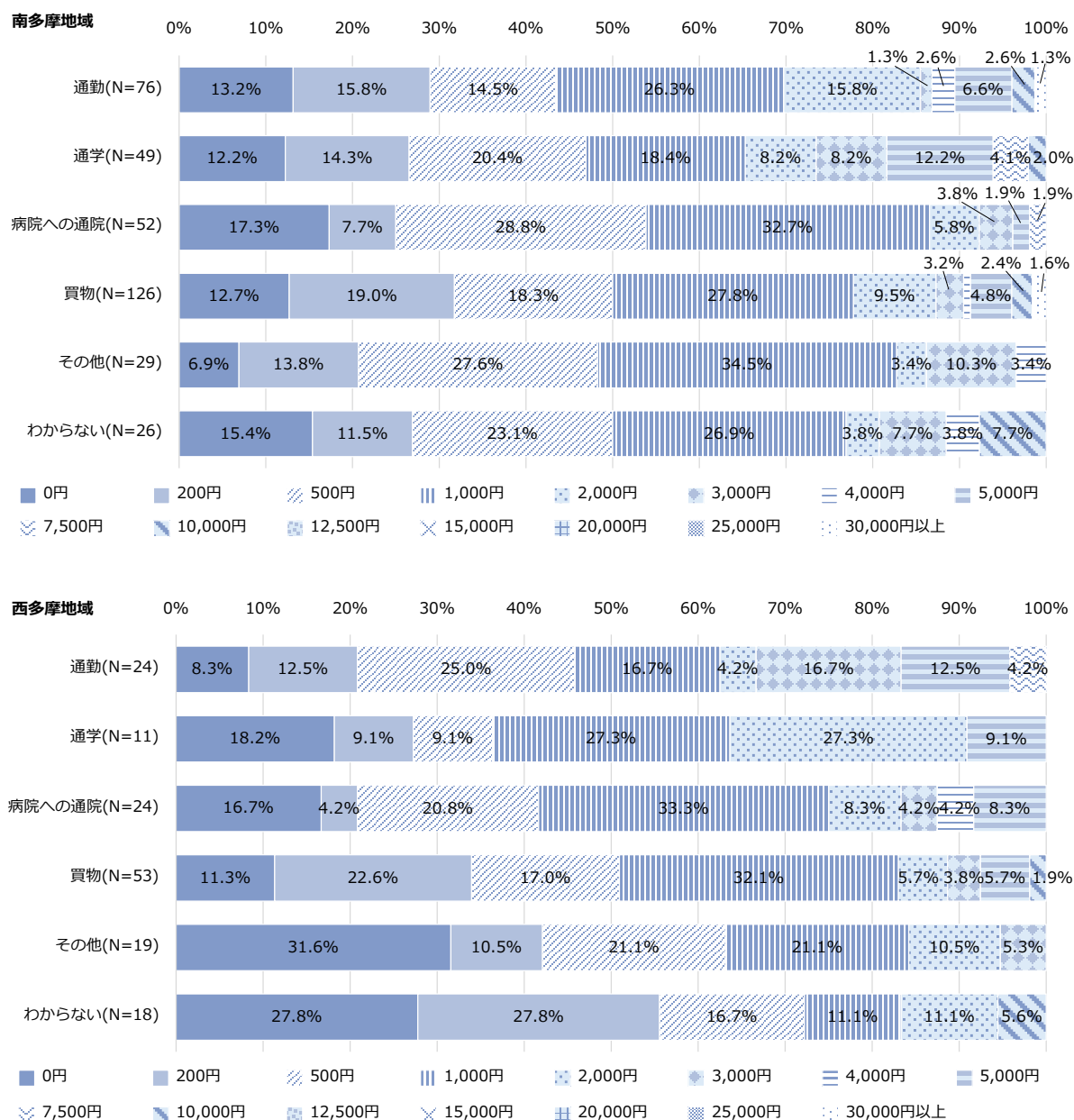


図 7-23 バスを利用している家族がいる人の路線維持のための支払い意思額
(バス利用目的別)【SA】

(4) バスを利用している家族はいるが、自身はバスを利用していない人を対象とした、将来のバスサービス維持に対する支払い意思額

現在自分はバスを利用していないが、家族はバスを利用しているという回答者に対し、将来にわたって最寄りのバス路線が維持されるために、ひと月当たりいくらまで追加で税金を支払ってもよいか、その意思額を尋ねた。

《事前説明》

クルマを利用する人が増えることによるバス利用客の減少や、それに伴う赤字の増加、またバス運転手の不足により、路線バスが廃止される事例が全国各地で生じており、最近では

東京都内でもバスの廃止が生じています。

バスが廃止されると、今までバスを使っていた人は他の方法で移動せざるを得なくなります。クルマを運転できる人であればクルマで移動できますが、クルマを持っていない人や、学生や高齢者など運転免許を持っていない人は、自転車や徒歩で移動するか、毎回高い運賃を払ってタクシーを利用する、あるいはあなたを含む家族や近所の人に送迎をお願いする必要があります。これにより、家計の負担が増加したり、あなたが家族をクルマで送迎したりする手間が新たに生じることが考えられます。また、将来あなたがクルマを運転できなくなった場合は、同様に家計の負担が増加したり、別の家族や近所の人に送迎をお願いしたりしなければなりません。

一方で、バスが廃止されずに維持されれば、こうした追加の負担が生じることはなく、また将来あなたやあなたの家族がクルマを運転できなくなった時も、バスを利用して移動することができます。

利用者が少ない赤字のバス路線に対しては、国や自治体が補助金を出していることが多く、その財源の一部はみなさんが普段納めている税金で賄われています。

これから先の設問は、今あるバス路線を廃止から守るために、いくらまでなら今よりも税金を追加で納めてもよいと考えるか、という視点で回答してください。

Q バスの利用頻度が最も高いご家族が普段利用しているバス路線について、運転手不足や赤字の増加のため、バスが廃止され、あなたのご家族が最も頻度高くバスを利用する際の外出目的で利用できるバスがなくなると仮定します。このとき、将来的にあなたがクルマを運転できなくなった際、あなたご自身は外出する際に毎回高い費用を払ってタクシーを利用したり、家族や近所の人に送迎を頼んだりしなければなりません。

この時、バスの廃止を防ぐために、1カ月あたりいくらまでなら追加で負担してもよいと考えますか。以下の選択肢のうち、あなたの考えに最も近いものを1つ選んでください。ただし、この追加負担は税金として支払うものとします。

1) 地域別の特徴

各地域別のサンプル数があまり多くないことの影響も考えられるが、地域別に見ると、「200 円」から「30,000 円以上」と回答した割合は北多摩地域が最も高く、次いで南多摩地域、西多摩地域の順になっている。また、北多摩地域の「1,000 円」から「30,000 円以上」の割合（62.1%）は、南多摩地域（48.5%）と比べて 13.6% 高くなっている。加えて、回答者本人がバスを利用している場合と比べ、北多摩・西多摩地域では「1,000 円」から「30,000 円以上」の割合が高くなっている。なお、島しょ地域はサンプル数がさらに少ないため、グラフ化は行っていない。

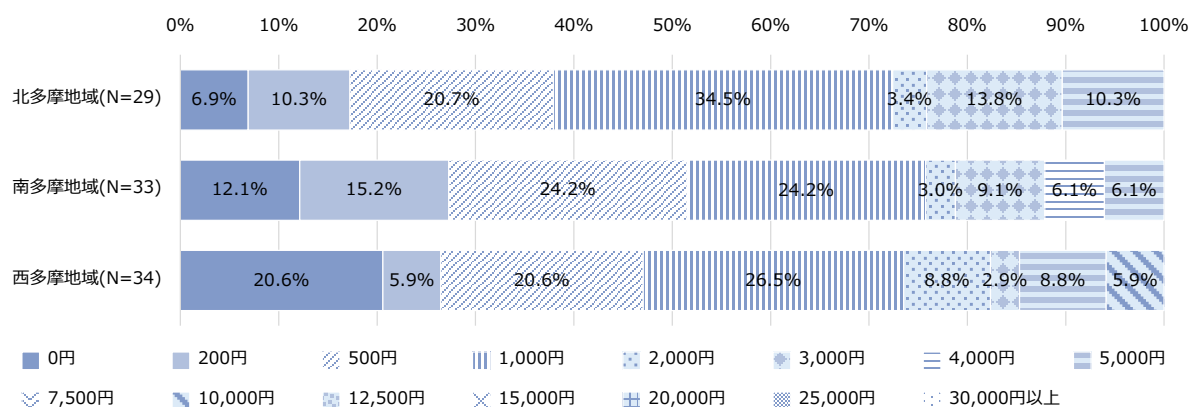


図 7-24 バスを利用している家族はいるが、自身はバスを利用していない人を対象とした、将来のバスサービス維持に対する支払い意思額【SA】

2) 年齢階層別の違い(サンプル数が少ないため北多摩・南多摩・西多摩地域計)

地域全体を対象に、回答者の家族の年齢階層によって支払い意思額に違いが生じるか分析した。家族の年齢層が高いほど、支払い意思額が相対的に高くなっている。特に、65歳以上の層について、「1,000円」から「30,000円以上」と回答した割合は60.9%であり、15～24歳の層の割合(41.7%)と比べ19.2%の差が見られた。

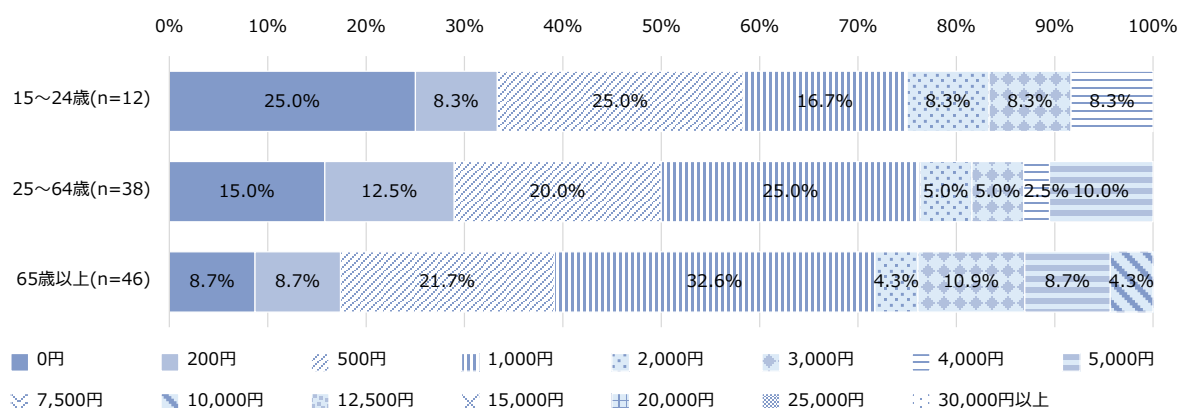


図 7-25 バスを利用している家族はいるが、自身はバスを利用していない人を対象とした、将来のバスサービス維持に対する支払い意思額【SA】
(年齢階層別／北多摩・南多摩・西多摩地域計)

(5) 自身も家族もバスを利用していない人を対象とした、将来のバスサービス維持に対する支払い意思額

自身も家族も直近1年以内にバスを利用していないという回答者に対し、将来にわたって最寄りのバス路線を維持するために、ひと月当たりいくらまでなら追加で税金を支払ってもよいか、その意思額を尋ねた。

《事前説明》

クルマを利用する人が増えることによるバス利用客の減少や、それに伴う赤字の増加、またバス運転手の不足により、路線バスが廃止される事例が全国各地で生じており、最近では

東京都内でもバスの廃止が生じています。

バスが廃止されると、今はバスを使っていない人にとっても、将来あなたの家族がクルマを運転できなくなった際には、自転車や徒歩で移動するか、毎回高い運賃を払ってタクシーを利用する、あるいはあなたを含む家族や近所の人に送迎をお願いする必要性が生じます。これにより、家計の負担が増加したり、あなたが家族をクルマで送迎したりする手間が新たに生じることが考えられます。また、将来あなたがクルマを運転できなくなった場合は、同様に家計の負担が増加したり、別の家族や近所の人に送迎をお願いしたりしなければならなくなります。

一方で、バスが廃止されずに維持されれば、こうした追加の負担が生じることはなく、また将来あなたやあなたの家族がクルマを運転できなくなった時も、バスを利用して移動することができます。

利用者が少ない赤字のバス路線に対しては、国や自治体が補助金を出していることが多く、その財源の一部はみなさんが普段納めている税金で賄われています。

これから先の設問は、今あるバス路線を廃止から守るために、いくらまでなら今よりも税金を追加で納めてもよいと考えるか、という視点で回答してください。

Q あなたが現在住んでいる地域を走るバス路線について、運転手不足や赤字の増加のため、バスが廃止され、現在住んでいる地域から公共交通がなくなると仮定します。これにより、将来的にあなたがクルマを運転できなくなった際、あなたご自身は外出する際に毎回バスよりも高い費用を払ってタクシーを利用したり、家族や近所の人に送迎を頼んだりしなければなりません。

この時、バスの廃止を防ぐために、1カ月あたりいくらまでなら追加で負担してもよいと考えますか。以下の選択肢のうち、あなたの考えに最も近いものを1つ選んでください。ただし、この追加負担は税金として支払うものとします。

1) 地域別の特徴

南多摩地域の支払い意思額が相対的に高く、次いで西多摩地域、北多摩地域の順になっている。

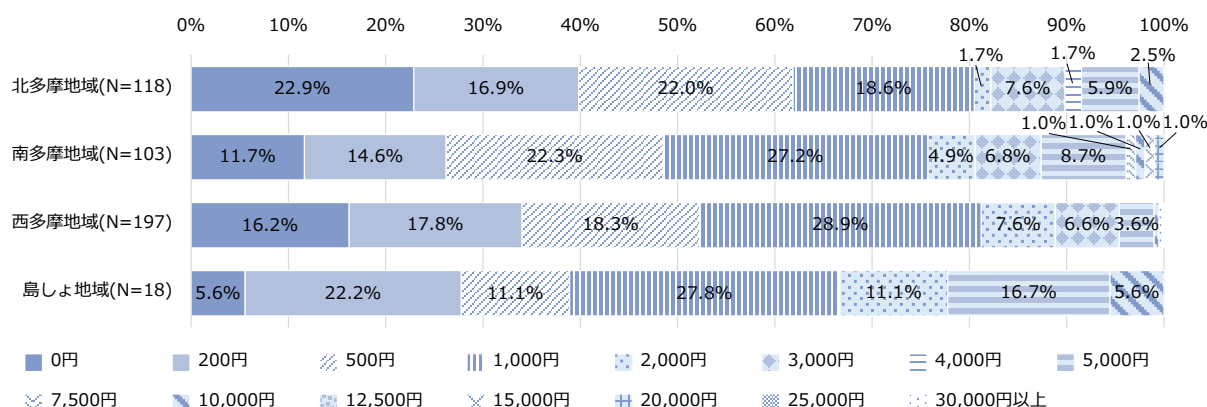


図 7-26 自身も家族もバスを利用していない人を対象とした、
将来のバスサービス維持に対する支払い意思額【SA】

2) 年齢階層別の違い(サンプルが少ないので地域全体を図化)

地域全体を対象に、年齢階層別の違いを確認した。年齢が高い階層ほど、支払い意思額が相対的に高くなっている。

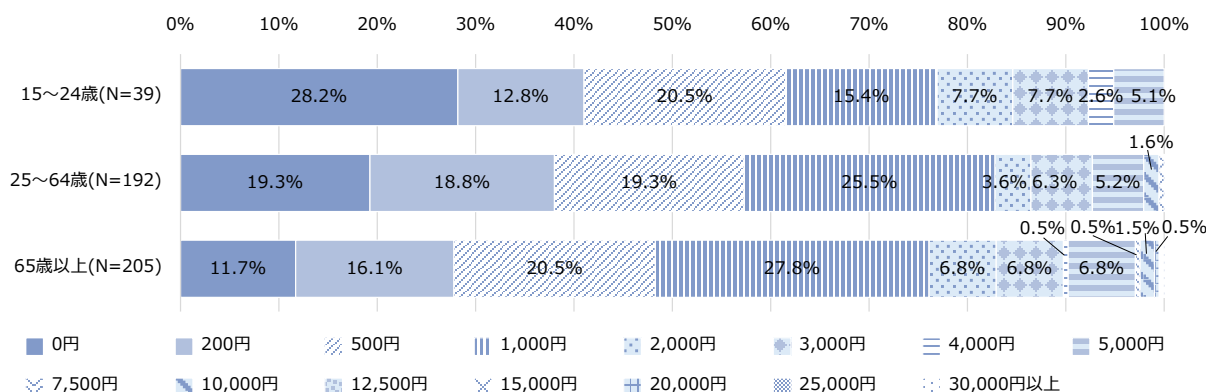


図 7-27 自身も家族もバスを利用していない人を対象とした、
将来のバスサービス維持に対する支払い意思額(年齢階層別／地域全体)【SA】

(6) 生活の足の維持確保に対する支払い意思額の測定結果について

(2)から(5)までで把握した、住民の生活の足の維持確保に対する支払い意思額の測定結果を整理した。整理にあたっては、回答者自身及びその家族のバス利用状況による支払い意思額の違いを比較するとともに、回答した支払い意思額の選択肢の構成比に対し、当該選択肢の金額(30,000円以上は30,000円とする)を掛けて算出した加重平均値についても整理し、(1)で集計した現在の支払額の加重平均値との比較も行った。

1) 地域別の自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(全回答者)

① 北多摩地域

北多摩地域では、回答者自身及びその家族のバス利用状況が異なる人どうしを比較すると、自身はバス非利用者・家族がバス利用者の場合の支払い意思額が最も高くなっている。また、「1,000円」から「30,000円以上」の意思額の割合は62.1%であり、自身も家族もバス非利用者の場合の割合(38.2%)と比べると、実に23.9%の差がある。

また、回答者自身及びその家族がバス利用者の場合を対象に、将来のバス路線維持のための支払い意思額と、現在支払っているひと月当たりの運賃金額の平均値をそれぞれ比較した。その結果、前者が約1,200円、後者が約1,300円であり、将来にわたってバス路線を維持するために、追加負担として現在支払っている運賃とほぼ同額を負担する意識があることが分かった。

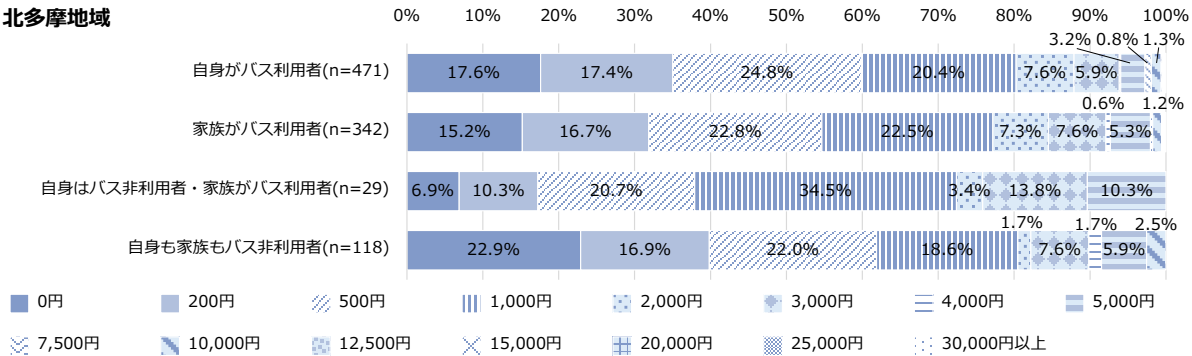


図 7-28 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(北多摩地域)【SA】

表 7-7 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(北多摩地域)

自身及び家族のバス利用		将来の路線維持のためのひと月当たり支払い意思額	現在の支払い月額 ※第7章第2節(1)の再掲
自身がバス利用者	(n=471)	1,212 円	1,250 円
家族がバス利用者	(n=342)	1,348 円	1,332 円
自身はバス非利用者・家族がバス利用者	(n= 29)	1,469 円	－
自身も家族もバス非利用者	(n=118)	1,212 円	－

② 南多摩地域

南多摩地域では、回答者自身もその家族もバス非利用者である場合の支払い意思額が、ほかの場合と比べて最も高いことが特徴的である。また、回答者自身がバス利用者の場合の支払い意思額は、同じ場合の現在の支払額より低かった。一方で、家族がバス利用者の場合の支払い意思額は、同じ場合の現在の支払額より高かった。支払い意思額はいずれも 1,300～1,600 円の間であり、オーダー感としては同程度だった。

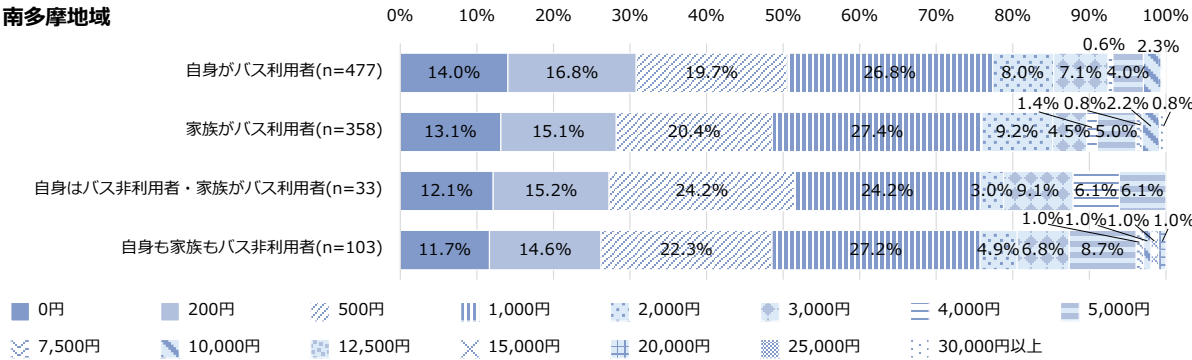


図 7-29 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(南多摩地域)【SA】

表 7-8 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(南多摩地域)

自身及び家族のバス利用	将来の維持確保のためのひと月当たり支払い意思額	現在の支払い月額 ※第7章第2節(1)の再掲
自身がバス利用者 (n=477)	1,386 円	1,682 円
家族がバス利用者 (n=358)	1,569 円	1,390 円
自身はバス非利用者・家族がバス利用者 (n= 33)	1,273 円	-
自身も家族もバス非利用者 (n=103)	1,660 円	-

③ 西多摩地域

西多摩地域では、自身はバス非利用者・家族がバス利用者の支払い意思額が最も高かった。また、将来のバス路線維持のための支払い意思額と、現在の支払い月額の比較をすると、いずれの場合も支払い意思額の方が現在の支払額より高かった。現在と将来の支払い意思額のオーダー感は同程度だが、額自体は北多摩地域や南多摩地域よりも現在・将来とも低い値となっている。

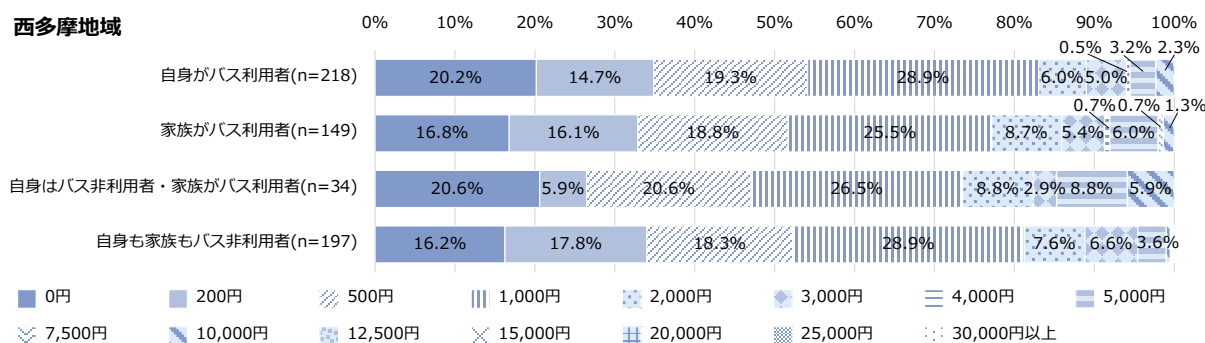


図 7-30 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(西多摩地域)【SA】

表 7-9 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(西多摩地域)

自身及び家族のバス利用	将来の維持確保のための追加負担月額	現在の支払い月額 ※第7章第2節(1)の再掲
自身がバス利用者 (n=218)	1,094 円	939 円
家族がバス利用者 (n=149)	1,230 円	992 円
自身はバス非利用者・家族がバス利用者 (n= 34)	1,674 円	-
自身も家族もバス非利用者 (n=197)	1,147 円	-

④ 島しょ地域【参考集計】

自身がバス利用者の意思額が最も高く、将来の追加負担額の方が現在の支払額より高かった。

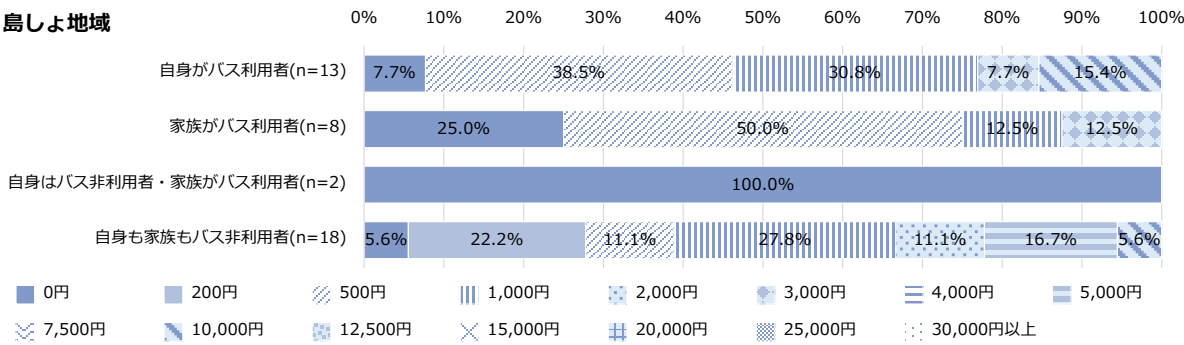


図 7-31 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(島しょ地域)【SA】

表 7-10 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(島しょ地域)

自身及び家族のバス利用		将来の維持確保のための追加負担月額	現在の支払い月額 ※第7章第2節(1)の再掲
自身がバス利用者	(n=13)	2,269 円	1,273 円
家族がバス利用者	(n= 8)	750 円	878 円
自身はバス非利用者・家族がバス利用者	(n= 2)	0 円	-
自身も家族もバス非利用者	(n=18)	1,989 円	-

2) 年齢階層別の自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(全地域計)

次に、全地域のサンプルをまとめて、年齢階層別の違いについて確認した。

① 15～24 歳

15～24 歳では、家族がバス利用者の将来追加負担額が最も高く、次いで自身がバス利用者の追加負担額であった。将来の追加負担月額と現在の支払い月額の比較をすると、自身がバス利用者では現在の支払額の方が高く、家族がバス利用者では、将来の追加負担額の方が高かった。現在と将来の支払い意思額のオーダー感としては、約 1,400～1,700 円の間で同程度である。

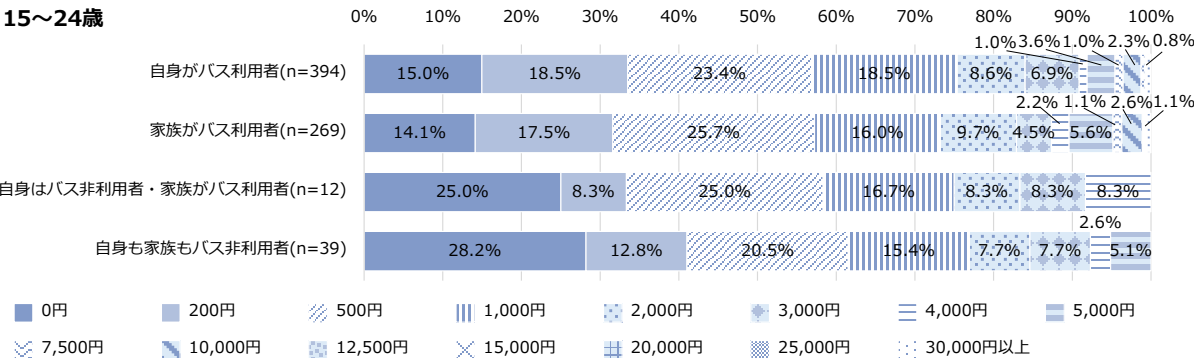


図 7-32 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(15～24 歳)【SA】

表 7-11 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(15～24 歳)

自身及び家族のバス利用	将来の路線維持のための追加負担月額	現在の支払い月額 ※第7章第2節(1)の再掲
自身がバス利用者 (n=394)	1,545 円	1,629 円
家族がバス利用者 (n=269)	1,697 円	1,424 円
自身はバス非利用者・家族がバス利用者 (n= 12)	1,058 円	-
自身も家族もバス非利用者 (n= 39)	1,026 円	-

② 25～64 歳

25～64 歳では、家族がバス利用者、自身はバス非利用者・家族がバス利用者の将来追加負担額が高い。将来の追加負担月額と現在の支払い月額の比較をすると、いずれも現在の負担額の方が、将来の追加負担額よりも高くなっている。現在と将来の支払い意思額のオーダー感としては、現在が約 1,500 円前後、将来の追加負担が 1,100～1,200 円程度である。

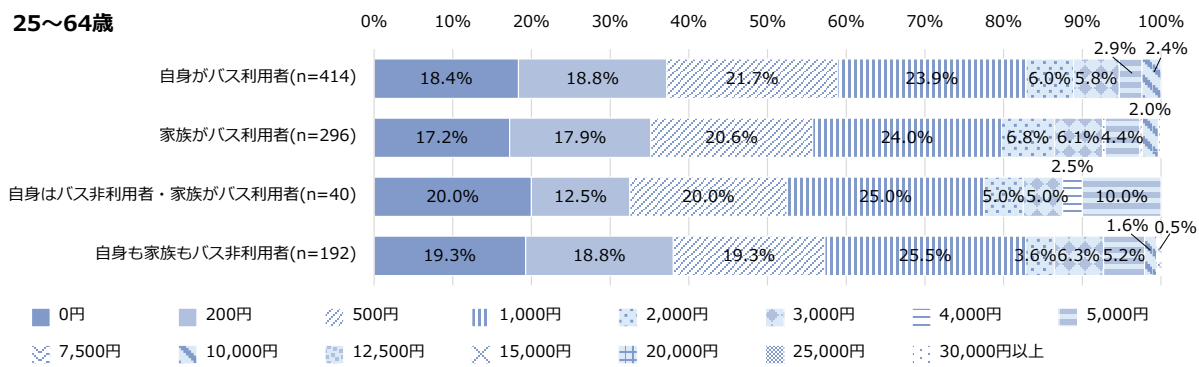


図 7-33 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(25～64 歳)【SA】

表 7-12 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(25～64 歳)

自身及び家族のバス利用	将来の路線維持のための追加負担月額	現在の支払い月額 ※第7章第2節(1)の再掲
自身がバス利用者 (n=414)	1,067 円	1,451 円
家族がバス利用者 (n=296)	1,259 円	1,518 円
自身はバス非利用者・家族がバス利用者 (n=40)	1,225 円	-
自身も家族もバス非利用者 (n=192)	1,144 円	-

③ 65 歳以上

65 歳以上では、自身はバス非利用者・家族がバス利用者の将来追加負担額が高い。将来の追加負担月額と現在の支払い月額の比較をすると、高齢者では、将来の追加負担額の方が現在の支払額より高く、前者が 1,200～1,300 円程度に対し、後者は 1,000 円未満となっている。

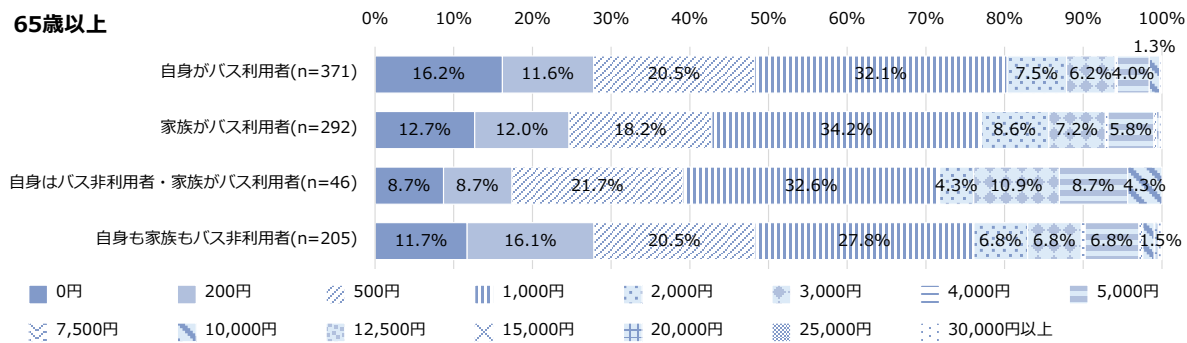


図 7-34 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(65 歳以上)【SA】

表 7-13 自身及び家族のバス利用状況による支払い意思の違い(65 歳以上)

自身及び家族のバス利用	将来の路線維持のための追加負担月額(円)	現在の支払い月額 ※第7章第2節(1)の再掲
自身がバス利用者 (n=371)	1,212 円	996 円
家族がバス利用者 (n=292)	1,312 円	945 円
自身はバス非利用者・家族がバス利用者 (n= 46)	1,735 円	-
自身も家族もバス非利用者 (n=205)	1,542 円	-

3) 自治体の公共交通予算の現状との比較

最後に、生活の足の維持確保に対する多摩・島しょ地域の住民の支払い意思額と、自治体の公共交通予算の現状との比較を行った。

ここまで住民アンケートの結果から整理してきたように、将来にわたりバス路線を維持するために、税金として住民が追加負担を許容する金額は、本人及びその家族のバス利用状況や年齢階層、地域等によって多少の違いがあるものの、平均値としてはおおむねひと月当たり 1,000～2,000 円の幅に収まっている状況にあった。これは、年額に換算すると 1 人当たり 12,000～24,000 円というオーダー感である。第 4 章の自治体アンケート結果による、人口 1 人当たり公共交通運営費補助額の平均値 2,130 円・中央値 831 円よりもずっと高くなっており、多摩地域で見ると、十数倍に達する結果となった。

このことから、将来の生活の足の維持確保に対して、住民からは、現状よりもしっかりと予算を掛けた上での、自治体による施策遂行が求められていると判断できる。