

平成16年度国土施策創発調査

**鉄軌道、中心市街地の活性化による公共交通を
中心とした地域づくり調査報告書**

平成17年3月

国土交通省 中部運輸局

三重県いなべ市

調査の要約

1. 調査の背景と目的

(1) 調査の背景

全国的に市町村の合併が進むなか、合併後のコミュニティとしての一体感を醸成させるための効果的な1つの施策として、バス交通等の公共交通機関を効果的に活用すべきであると考えられている。しかし十二分な準備を済ませた上で合併に至る市町村は少なく、合併後の行政整備、インフラ整備、交通整備等は合併後の新市にとって急務である。

平成15年12月に北勢町・員弁町・大安町・藤原町の4町が合併して誕生した新市である三重県いなべ市においても同様に、合併後の各整備が早急に必要とされている。

特に交通整備に関して、いなべ市は下記の課題を有しており優先的に整備する必要があると考えられる。



図1 いなべ市

- ① いなべ市には地域住民の強い要望により存続が決定された北勢線^{*})が存在するが、存続決定後も利用者数は伸び悩んでおり、その活性化につながる施策として、フィーダーとなるバス交通網の整備が求められている。
- ② いなべ市は旧4町が合併した直後であり、地域が限定された無料の福祉バス、あるいは自主運行バスなどが旧来のまま運行されているため、新市全体としてバス交通を見直す必要がある。
- ③ 合併新市としてコミュニティの一体感を醸成するためには、旧町ごとに散在している行政施設等を有機的につなぐことが求められる。

以上の背景をもとに、本調査は、合併新市の1代表として三重県いなべ市を対象とし、新市における（地方鉄道やバスを活用した）交通流再構築を提案することで、新たなコミュニティとしての一体感を創造するための基本的なアプローチ方法を検討する。

^{*}：近畿日本鉄道北勢線（西桑名～阿下喜 20.4km）は廃線が決定していたが、全国でも珍しいナローゲージの路線であること、地域の重要な足として通勤・通学などに利用されていることから存続を望む声が強かった。そこで、沿線市町の支援を受けて三岐鉄道株式会社が事業譲受し、平成15年4月から同社により運行が継続されている。

(2) 調査の目的

本調査では、新市いなべ市におけるコミュニティ創造のために有効なバス交通基本構想案を提案することを主な目的としている。いなべ市の公共交通整備に関わる背景から勘案して、特に鉄軌道との結節とバス運行形態についてのあるべき姿を、アンケート調査の実施や検討会開催による議論により具体化する。

合併新市の1代表として
三重県いなべ市におけるバス交通について

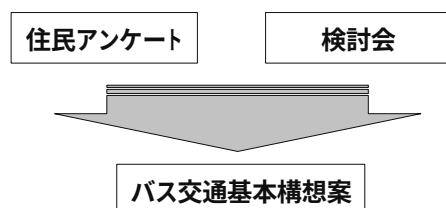


図2 調査の目的

2. 調査の進め方

(1) 調査の進め方

本調査では計3回の検討会を開催し、この検討会をマイルストーンとして作業を進める。また、市民のバスを中心とした公共交通に関する意識を把握するためのアンケート調査を実施し、その結果をバス交通基本構想案に反映させることとする。

調査フローの概要と検討会開催のスケジュールを下記に示す。

(2) 調査内容の概要

1) いなべ市バス交通の現状調査

現在、合併前旧4町それぞれの施策によって運行されているバス路線に関する情報を収集して整理する。情報には路線情報・運行形態などの他、市の負担額や利用者数（乗車密度）等を調査する。また新市の行政施設・福祉施設や商業地域の配置とバス路線との関連性や鉄軌道との連結状況についてまとめる。調査の結果から、合併後の新市として解決すべき課題を抽出し整理する。

2) バス交通に関するアンケート調査

いなべ市全域を対象にバス交通に関するアンケート調査（無作為抽出調査）を実施する。アンケートによって、市民の目的別移動交通手段や現在のバス交通利用度等、現状の交通状況を把握するとともに、今後のバス交通として望まれる運行形態や利用者としての負担に関する意見の収集を行う。アンケートの集計結果を分析し、バス交通基本構想案策定に反映させる。また、詳細な分析に関しては、基本構想案を基とした今後の実施計画の際に有効な資料となるようにまとめることとする。

3) バス交通基本構想案の策定

アンケート分析結果と検討会での委員の討議結果を踏まえて、いなべ市における新バス交通基本構想案をまとめ、提案する。新市におけるバス交通の基本方針を定め、鉄軌道との結節のための結節駅の選定とフィーダー交通としてのバス交通機能を策定する。また利用対象者や利用の目的、利用者の負担など新バス交通の骨格を形作る。

4) 結節駅前機能整備の一例の提示

バス交通と鉄軌道との結節駅前機能を検討し、その整備イメージを一例として提示する。

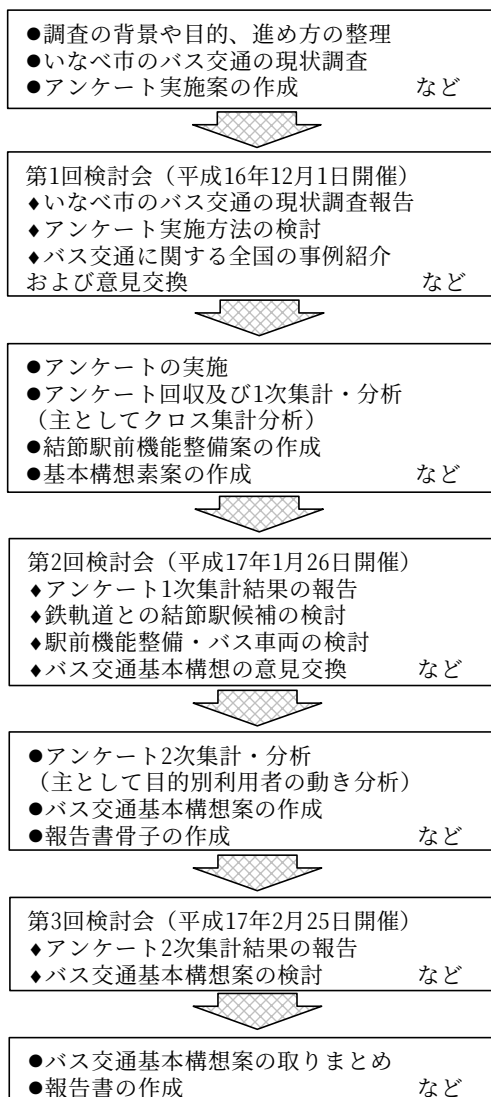


図3 調査フローの概要

3. 現行バス路線の現状と課題

(1) いなべ市の沿革

いなべ市は三重県の最北部の市であり中部圏域の一面に位置し、養老山脈を隔てて岐阜県と、鈴鹿山脈を隔てて滋賀県と接する。緑豊かな自然と平野を活かした農業と都市近郊という地理的条件を活かした工業立地が進む地域である。市の人口は三重県全体の約2.4%を占め、総面積では約3.8%を占める。

- ・人口：45,630人（男性22,678人、女性22,952人）（平成12年国勢調査）
- ・世帯数：13,750世帯（平成12年国勢調査）
- ・総面積：219.58km²（可住地面積92.20km²）

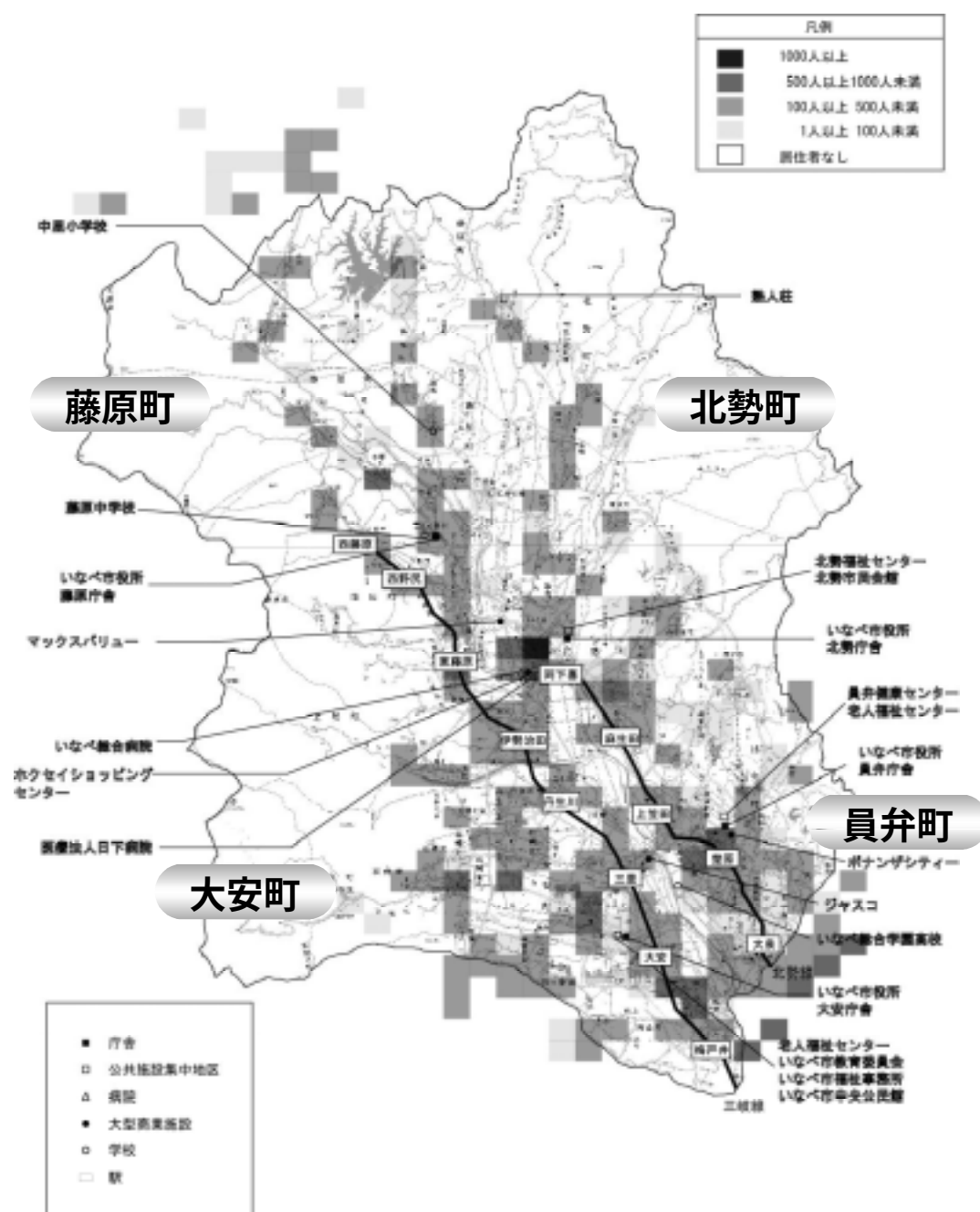


図4 いなべ市の主な施設と人口分布

(2) いなべ市の人口構成

昭和55年～平成12年の国勢調査の結果をもとにした「いなべ市ガイドブック統計資料編」（いなべ市,2005）による各町および市全体の人口、世帯数の推移を見ると、人口については、大安町は増加しているが、北勢町、員弁町はほぼ横ばい、藤原町ではわずかに減少傾向であり、市全体で見ると微減傾向にある。また、人口の年齢分布を見ると釣鐘型の分布となっており、今後の高齢化・人口減少が懸念される。

世帯数については、北勢町、員弁町、藤原町ともに微増傾向にあるが、大安町における増加が大きく、市全体で見ても明らかな増加傾向にある。

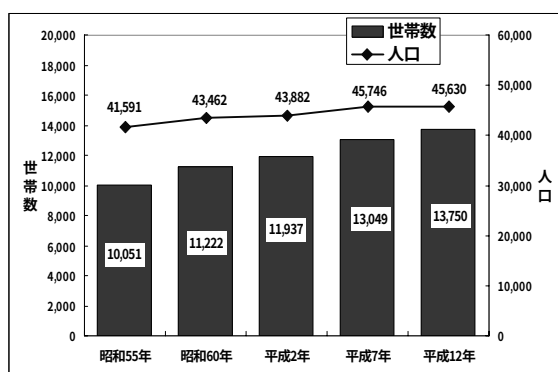


図5 いなべ市の人口と世帯数の推移

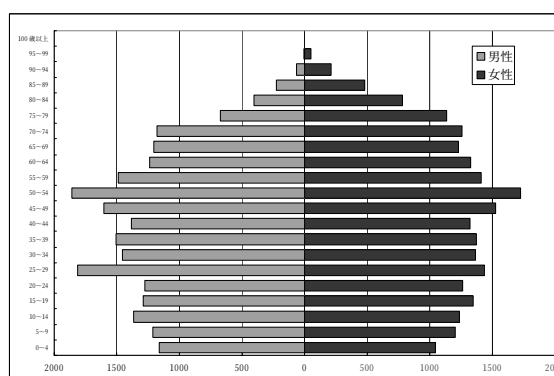


図6 いなべ市の年齢分布

(3) 現行バス路線

現行バスの種類、運行地域を以下の表にまとめる。なお、自主運行バスとは採算が取れなくなった路線を市が助成しているバスであり、また福祉バスとは対象を老人や要介護者に限定（もしくは優先）した無料バス（または低額運賃）のことである。

表1 現行バス一覧表

	自主運行バス		福祉バス	スクールバス	保育所送迎バス
		巡回福祉バス			
運賃	距離制	100円	無料	—	—
藤原町	阿下喜藤原線 中里線 坂本線	—	—	—	藤原幼教センター
北勢町	十社線 阿下喜新町線 東貝野線	熟人荘行き	—	十社小幼稚園	十社保育園
大安町	—	—	3コース	—	—
員弁町	—	—	—	小学校	—

上記はいなべ市が運営に関与するバスについてのみであり、上記の他に路線バス（いわゆる「採算路線」）として、

- ①阿下喜駅～桑名駅を結ぶ三重交通バス
- ②大安町地区の一部に八風バス

が存在するが、これらについては、市が運営するバスとは役割りが明らかに異なるものであるため、本調査では特に言及しないものとした。

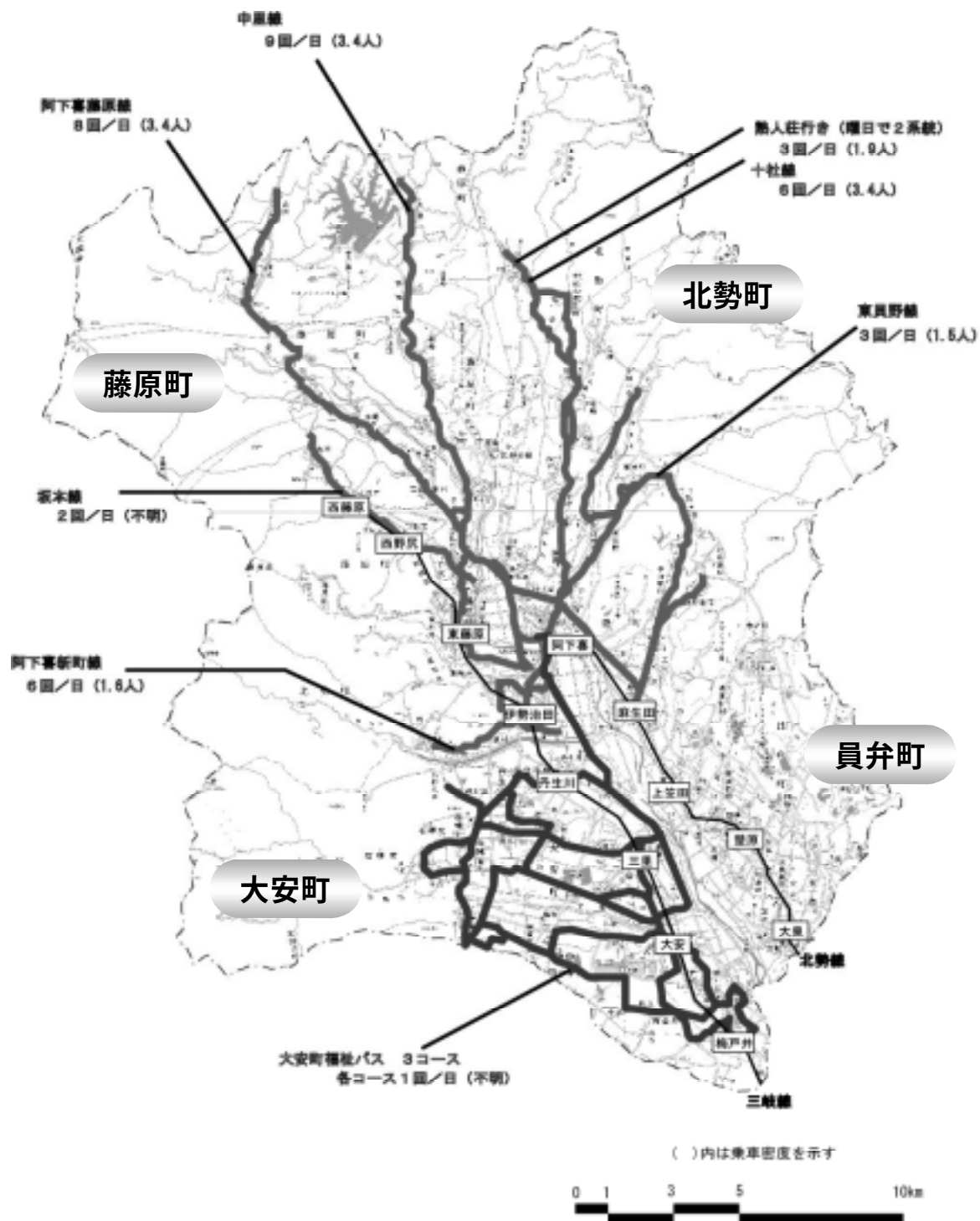


図7 現行バス路線及び運行本数
(採算路線、スクールバスについては省略している)

(4) 現行バス路線における課題

いなべ市は桑名市、四日市へそれぞれ車で40分程度の位置にあり、近隣の大都市である名古屋市へも約1時間の距離にあるため、これら近隣都市が外出の目的地となることも多い。

しかしながら、桑名市へつながる北勢線、四日市市へつながる三岐線の2つの鉄道路線を有するいなべ市においては、これら近隣都市への移動は基本的には既存の鉄道（もしくは自家用車）を利用することを前提とするのが自然である。よって、いなべ市においては、市外への移動はそれら他交通に委ね、バス交通の利用目的は市内の移動を想定したものとするのが合理的である。

1) 人口分布からみた課題

藤原町、北勢町ではほぼ人口分布に沿った自主運行バス路線が走っているが、バス乗車密度が低い点が課題である。

一方、員弁庁舎周辺の人口が多い地域には、（阿下喜駅～桑名駅の路線バスがあるものの）自主運行バスも福祉バスも走っていない。

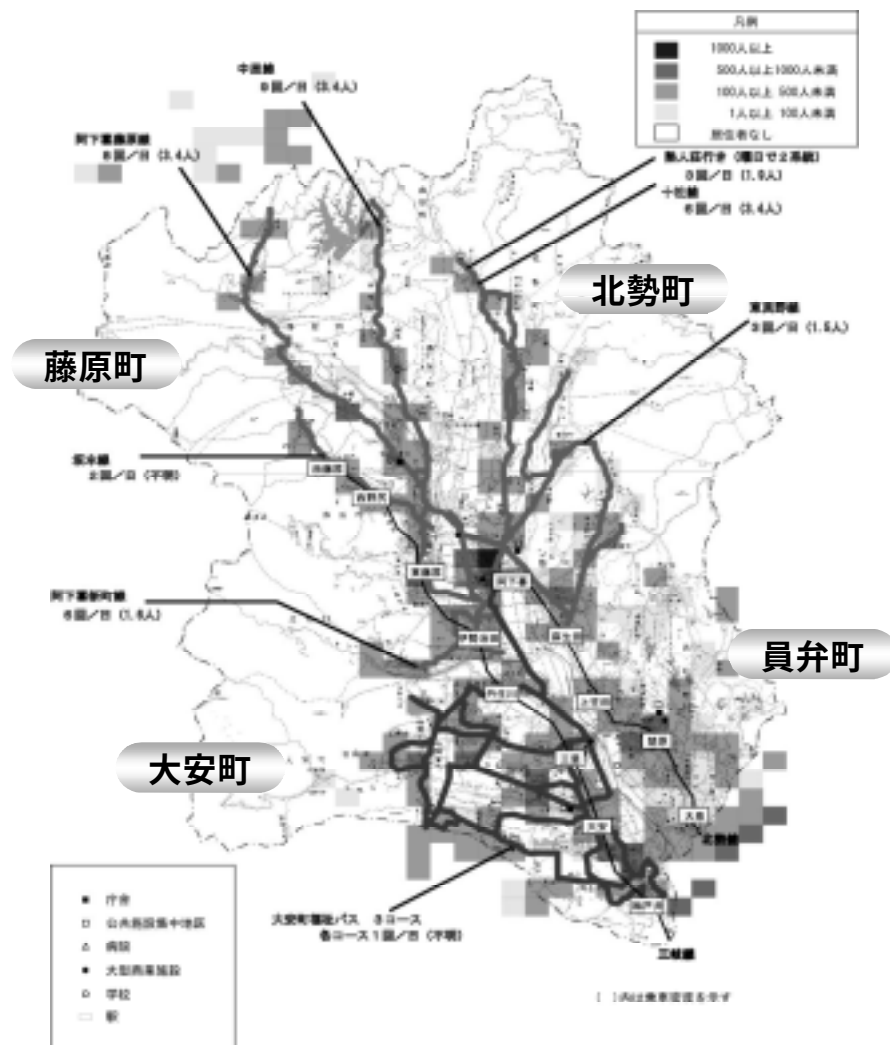


図8 現行バス路線と人口分布

2) 施設配置からみた課題

市の施設は概ね阿下喜駅周辺と大安駅～楚原駅周辺に集約されている。それに対し、次の3点が課題として挙げられる。

- ① 無料福祉バスは大安町のみで運行されている。
- ② 員弁川を跨ぐ公共交通が無い。
- ③ 阿下喜駅以外にバスと鉄軌道の結節点が無い。

新市におけるコミュニティ創造のために有効なバス路線案を提案するにあたり、現行の福祉バス、自主運行バスおよび、福祉施設等の利用状況や、コミュニティバスについて意識調査を行い、バス交通に対するニーズの把握を目的にアンケート調査を行った。

■ 個人属性

■ 日常行動

■ 現行バス路線の利用状況

■ バス運行に対する住民意識および課題

実際に配布したアンケート票（実際には A3 版にて配布）を示す。

図9 配布アンケート票

(2) アンケート実施要領と回収結果

いなべ市全域を対象として、旧 4 町の人口割合に一致するように各町の配布数を設定し、各町の住民基本台帳から無作為に抽出した合計 1,550 世帯（1 世帯 3 票配布）に郵送した。また、上記無作為抽出とは別にいなべ市の各自治会代表者 102 名（各 3 票配布）の方々へも郵送によりアンケートを配布した。

更に、本調査の検討会委員を經由し、各団体に所属されているの方々へ 180 票の配布（直接手渡し）をお願いした。配布総数では、いなべ市総人口約 45,600 人に対して、約 12%の方々へアンケート調査を依頼したことになる。

無作為抽出の配布数	1,550 世帯	4,650 票
自治会代表者への配布数	102 世帯	306 票
委員による直接配布数		180 票
合 計	1,652 世帯	5,136 票

調査対象：高校生以上（15 歳以上）の男女
 配 布 数：1,652 世帯（郵送 1 世帯 3 票配布）＋ 180 票（直接配布）
 調査方法：郵送配布（一部直接配布）・郵送回収
 調査期間：発送 12 月下旬（直接配布は 1 月上旬）、回収 1 月上旬～中旬
 回収世帯数（部数）：532 世帯（回収率 31.5%）
 有効票数：1,156 票（回収率 23.5% 対人口率約 2.6%）

(3) アンケート 1 次分析（クロス集計）結果

アンケート回答を集計した結果、いなべ市全域におけるバス交通の維持は約 90%の市民から支持されていた。しかしその一方で、現状のバス交通見直しの必要性を多くの市民が指摘している。ちなみに、旧 4 町別に見ると、現状バス路線のない員弁町住民が特に現状の見直しを要望している。

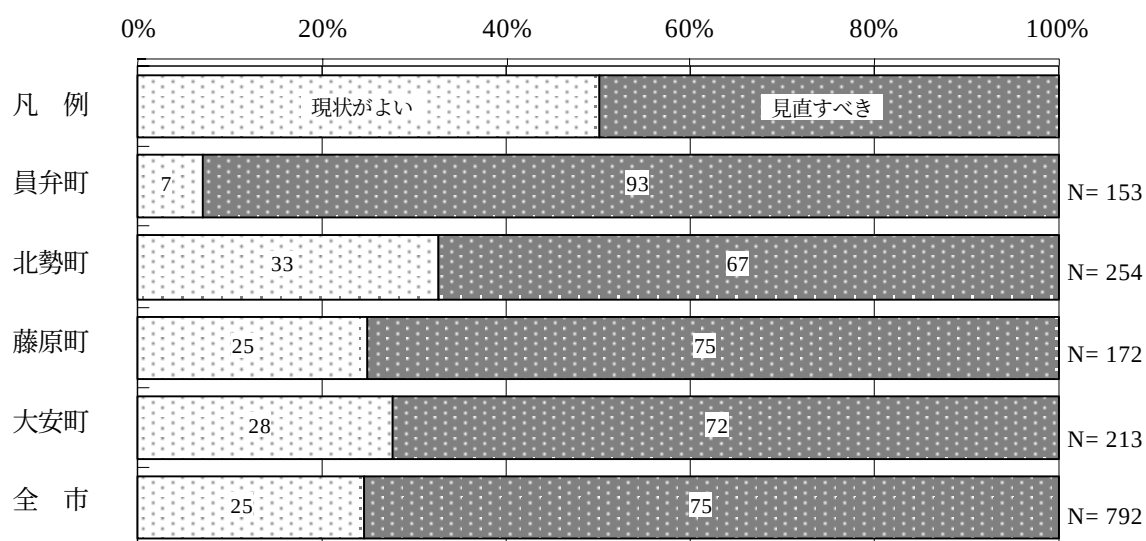


図 10 現状のバス交通に関する意識

またバス運行形態に関する質問では、高齢者のみを対象とした福祉バスではなく、利用対象者を限定しないコミュニティバスの一本化を多くの市民が支持している。

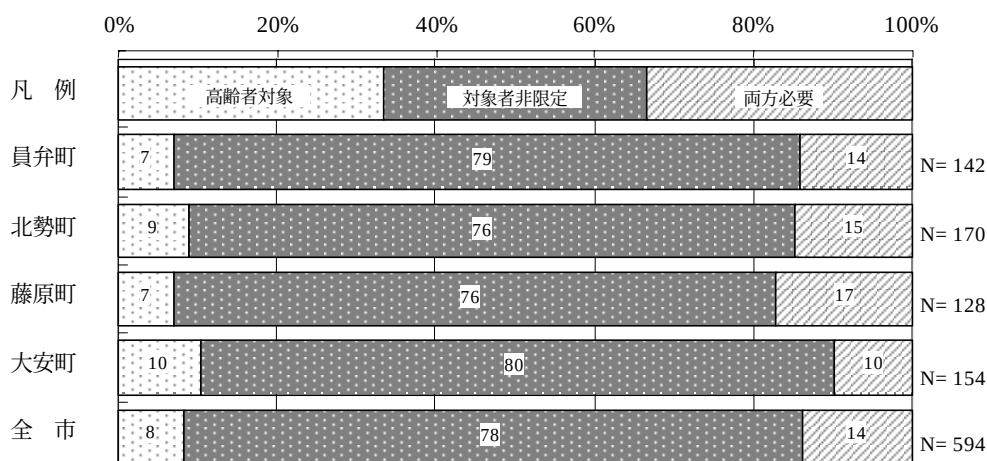


図 1 1 バス交通対象者に関する意識

利用者の負担に関するアンケート結果では、全市内バス無料化を希望する回答が少なく、有料であってもバスの維持を支持する意見が多い。また、有料とした場合の運賃設定に関しては、100 円または 200 円の定額制が望ましいとの意見が 70%を占めた。

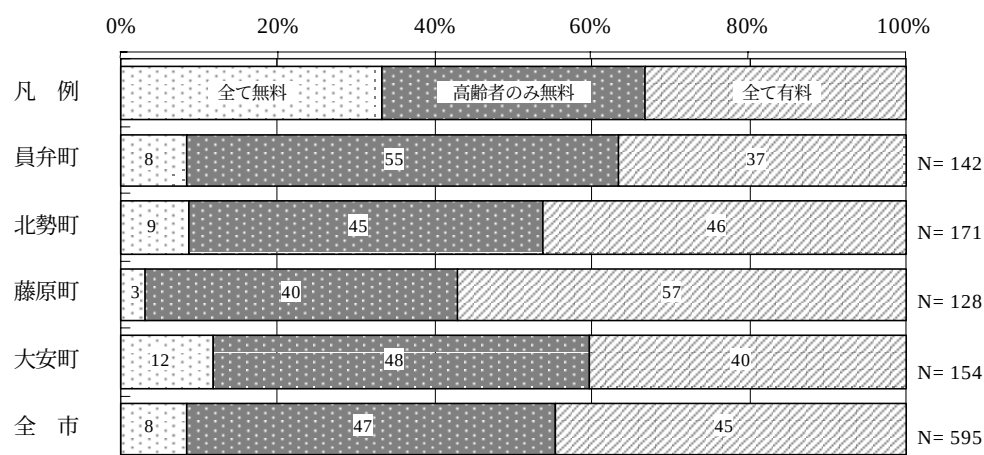


図 1 2 利用者の負担に関する意識

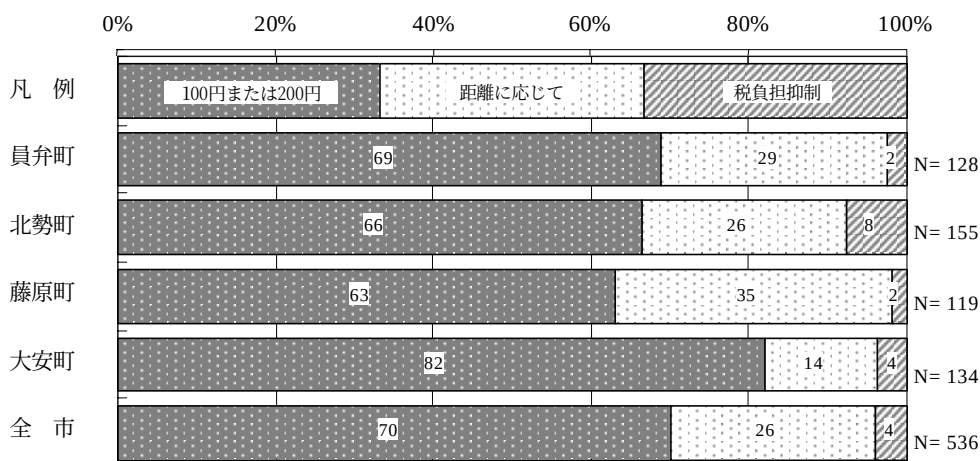


図 1 3 利用者負担額（運賃）に関する意識

(4) アンケート2次分析

鉄軌道フィーダー交通機能としてのバス交通基本構想を提案するにあたり、いなべ市全体で2つの鉄軌道へのフィーダー交通対象範囲を示すゾーンを設定し、ゾーン間の移動量を集計した。

なお、ゾーンの設定における基本的な考え方は、

- 現行バス路線（自主運行、福祉、スクールバス等含む）の機能を重視する
- 員弁川を境とした2つの鉄軌道の沿線地帯にゾーンを分ける

とした。

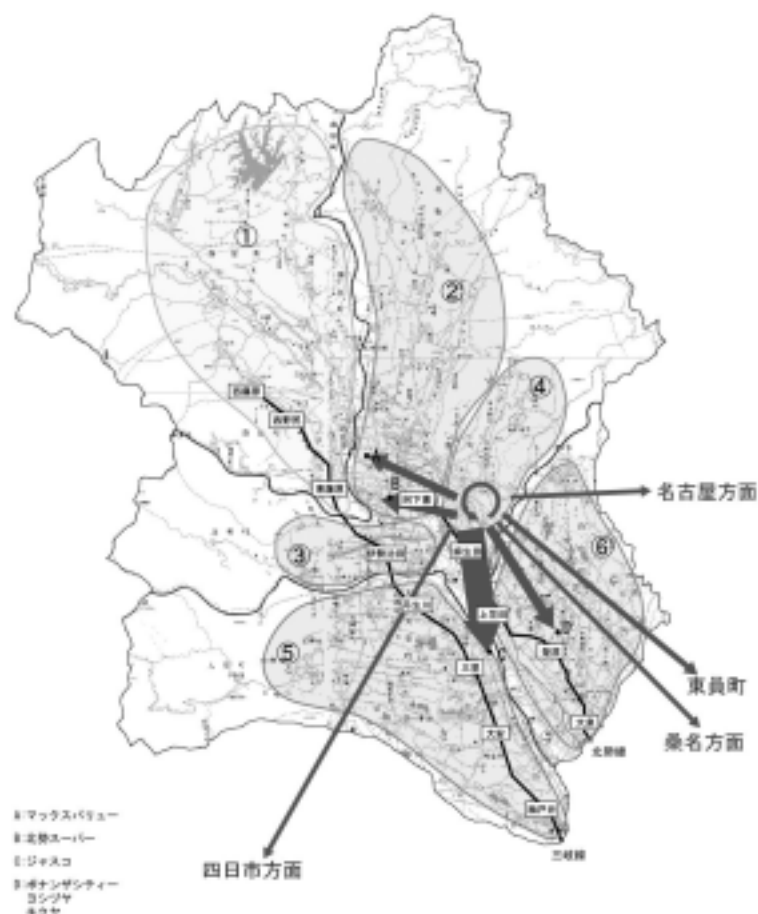


図14 目的別ゾーン別目的利用度集計（例：北勢Cゾーン＝買い物目的）

この2次分析から、通勤・通学、娯楽目的では市外へ向かう割合が高いものの、買物、通院、公共施設を利用目的とした場合には自ゾーン内での移動が多い傾向が把握できた。ただし、ゾーンを越えて移動する顕著な例としては下記の傾向が強い。

- ① 買物目的で阿下喜周辺や、大規模店舗等への移動
- ② 通院目的で阿下喜への移動

以上のことから、バスを利用するような適度の距離を移動する場合（目的）として下記が想定され、これらを新バス交通の主利用目的と想定すべきであると考えられる。

- A) 通勤・通学、娯楽を目的とした市外へのアクセス
→ 鉄道への連絡；最寄り駅までの交通
- B) 買い物、通院を目的とした市内の移動
→ 阿下喜周辺や大規模店舗等の商業施設・病院施設を経由する交通

5. いなべ市新バス交通基本構想の提案

アンケート結果とその分析、および検討会での討議の結果、新バス交通の基本構想を下記のように提案する。

いなべ市新バス交通は、市が計画・運行主体のコミュニティバスとして全市において以下に示す方針を基本とし、市民との協働によって展開していくことを提案する。

その第1段階として、員弁町の地域において、現行のスクールバスの役割を継承した新コミュニティバスの導入を提案する。

その後、現在自主運行バスとして北勢町、藤原町で運行されている路線は、その機能を可能な範囲で継承して新コミュニティバスへの移行を、また大安町を中心に運行されている福祉バスは、機能継承を深く考慮して新コミュニティバスへの移行が可能な部分について、市財政の状況を勘案しつつ段階的に推進することを提案する。

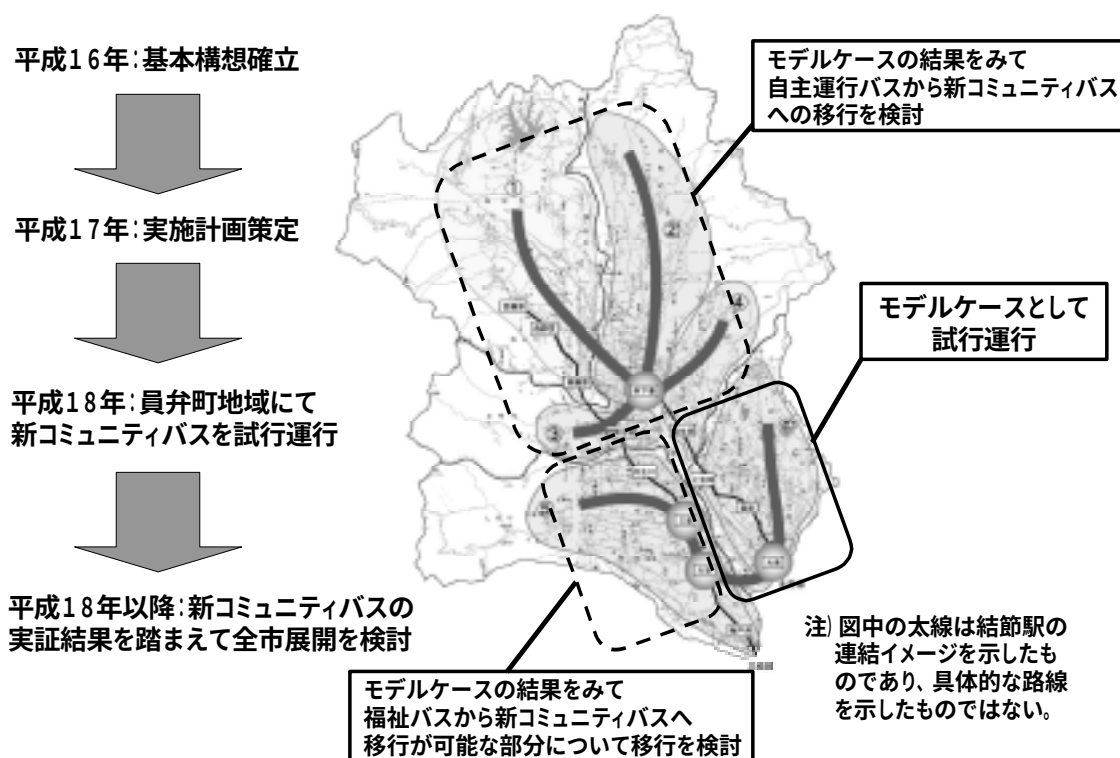


図15 いなべ市における新コミュニティバス展開（案）

<利用対象者>

新コミュニティバスは高齢者のみ利用可能なバスとはせず、交通弱者（障害者、子供、あるいは運転免許を持たない学生や主婦など）が親しみながら利用できるバスとする。

<利用の目的>

新コミュニティバスは幹線公共交通である鉄軌道のフィーダー交通として、円滑に鉄軌道と連結し市外へのアクセスに利用されることを目的とする。

一方、市域内交通機関としての新コミュニティバスは、対象とする利用者の移動目的として

①福祉・医療に関わるアクセス

②買物へのアクセス

③通学（通勤）での利用

という3つの大きな目的を達成する必要がある。ただし、特定の福祉施設へのアクセスは当該施設送迎車や福祉有償移送事業車によることを想定し、コミュニティバスの主たる利用目的に含める必要はない。

<利用者の負担>

アンケートの調査結果から新コミュニティバスの運賃は「無料」（全て市が負担）ではなく、バス利用者が一部を負担するものとする。また、その負担金額（運賃）については、例えば、一律100円（1コイン）とするなどのわかり易いものとするべきである。

ただし、運賃設定に関しては市行政の財務状況等を勘案し、一律100円に拘ることなく、2コインなども検討に含めて設定すべきである。

<バス車両イメージ>

新コミュニティバスの車両は利用者にやさしい低床式で、かつ、集落内にも乗り入れが可能な小型バスを推奨する。

他市で運行されているコミュニティバスを参考に、いなべ市のコミュニティバスらしいデザインを施し、愛称を公募して付けることが望ましい。また、車両デザインとともに運行経路・時刻等を広く告知し、親しみのある「市のバス」を創出する。これにより、この車両がいなべ市全域を運行することで、コミュニティとしての一体感の醸成への一助となると考えられる。

<市民との協働>

新コミュニティバスの実施計画は、市民にとって有効でかつ親しまれる運行を目指して策定すべきである。新バス路線経路は現行バス路線の機能継承等を考慮して選定されることになると思われるが、実際に利用者となる地域住民との協働によって、集落内への乗り入れやバス停留所位置の見直しなどの課題を解決していくことができ、より住民のニーズに応えた公共交通（新バス交通）を創出することができる。

新コミュニティバス交通が地域内で“自分達のバス”と意識され得る実施計画を策定することは、利用者数の安定そして更には利用者数の増加に資することになる。

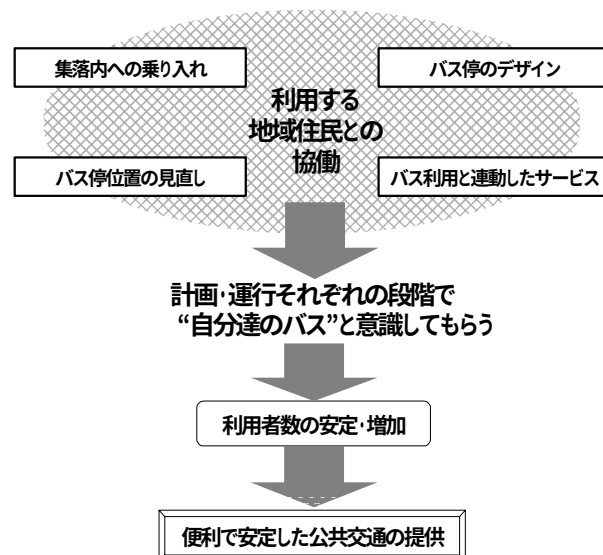


図16 住民との協働

6. 結節駅機能と駅前機能整備の一例

(1) 結節機能を付加した駅前整備（阿下喜駅における一例）

現状においてもバス路線と鉄軌道の結節駅となっている阿下喜駅について、結節駅に必要な更なる機能を付加した整備の一例を示す。

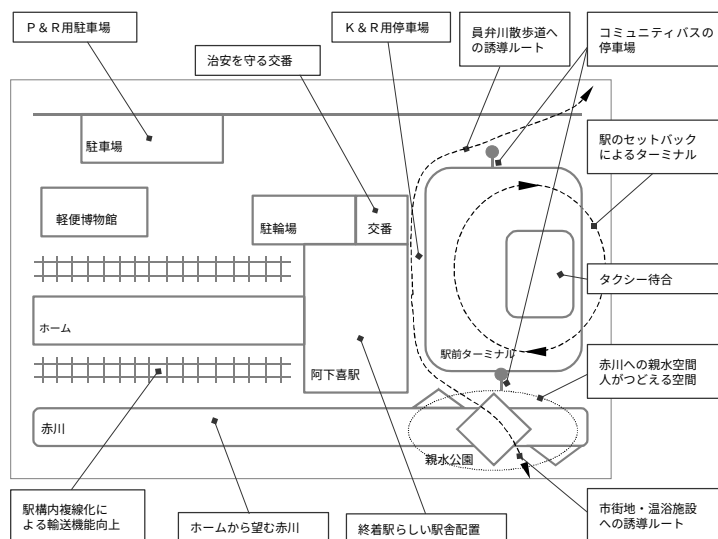


図 1 7 駅前結節機能を付加した阿下喜駅の一例



図 1 8 駅前結節機能を付加した阿下喜駅（例）の全体イメージ

(2) 駅前の機能整備

新コミュニティバス交通基本構想として想定した鉄軌道との結節駅では、円滑な乗り換えや安全性・快適性など機能向上のための整備が必要とされる。駅前機能にはバス交通の結節機能だけでなく、P&R・K&Rが行える機能、自転車による駅利用者のための駐輪場確保などを同時に満たす必要がある。また結節駅での交通の集中が、周辺道路混雑を招かないよう駅前広場には十分な広さを確保することも重要である。

また、ハード面だけではなく時刻表の同期や共通乗車券など、ソフト面での連結性も必要と考える。これらは、北勢線の駅については、北勢線の活性化・利用促進の諸調査・計画との連携した対応が必要である。

更に結節駅前の機能整備は市街地の活性化につながるため、各々の結節駅において地域の特性を踏まえて検討することが求められる。

目 次

1. 調査の背景と目的	
1-1 調査の背景	1
1-2 調査の目的	2
2. 調査の進め方	
2-1 調査の進め方	3
2-2 調査内容の概要	4
(1) いなべ市バス交通の現状調査	4
(2) バス交通に関するアンケート調査	4
(3) バス交通基本構想案の策定	4
(4) 結節駅前機能整備の一例の提示	5
3. 現行バス路線の現状と課題	
3-1 いなべ市の概要	7
(1) いなべ市の沿革	7
(2) いなべ市の人口構成	9
(3) いなべ市の特色	13
(4) いなべ市の鉄軌道	13
3-2 現行バス路線の状況	15
(1) 旧4町別の現行バス路線	15
(2) 現行バス路線の運行経路と運行本数	16
(3) 現行バス路線の経費等詳細	17
3-3 現行バス路線における課題	19
(1) バス交通の位置づけ	19
(2) 人口分布からみた課題	20
(3) 施設配置からみた課題	21
3-4 バス交通を検討する際の課題と要点	22
(1) 検討の基本方針	22
(2) 検討の際の課題と要点	24
4. アンケート調査結果	
4-1 アンケート実施と回収結果	25
(1) アンケート調査目的と調査内容	25
(2) 実施要領と回収結果	26
4-2 アンケート1次分析（クロス集計）結果	29
(1) 1次分析グラフの見方	29

(2) 調査結果からみるバスの利用状況	29
(3) バス利用に対する住民意識	35
4-3 アンケート2次分析結果	40
4-3-1 2次分析の内容	40
4-3-2 目的別ゾーン別目的地利用度	40
(1) 目的別ゾーン別目的地利用度グラフの見方	40
(2) 目的別ゾーン別目的地利用度分析結果	42
(3) 目的別ゾーン別目的地利用度分析結果から得られる傾向	72
4-3-3 時間帯別目的別行動開始度	73
(1) 時間帯別目的別行動開始度グラフの見方	73
(2) 時間帯別目的別行動開始度分析結果	73
(3) 時間帯別目的別行動開始度分析結果から得られる傾向	78
4-3-4 自由意見欄の意見別集計	79
5. いなべ市新バス交通基本構想の提案	
5-1 基本構想案の基本方針	81
5-2 鉄軌道フィーダー交通機能に対するゾーニングとゾーン間移動より	82
5-3 鉄軌道との結節駅	84
(1) 結節候補駅～人口分布とアンケート結果より～	84
(2) 結節候補駅の現状	86
(3) バス交通結節駅の想定	92
5-4 バス車両イメージ	93
5-5 アンケートによる意識調査結果より	95
5-6 新バス交通基本構想案（まとめ）	97
6. 結節駅機能と駅前機能整備の一例	
(1) 鉄軌道との連携に求められる機能	101
(2) 駅前結節機能	102
(3) 駅前の機能整備	104
【参考資料】	
参考1. バス運行形態の参考例	105
(1) バス運行形態の例	105
(2) バス運行事例	109
参考2. アンケート調査自由意見一覧	113
参考3. 検討会規約	126
参考4. 検討会委員名簿	127

1．調査の背景と目的

1. 調査の背景と目的

1-1 調査の背景

全国的に市町村の合併が進むなか、合併後のコミュニティとしての一体感を醸成させるための効果的な1つの施策として、バス交通等の公共交通機関を効果的に活用すべきであると考えられている。しかし十二分な準備を済ませた上で合併に至る市町村は少なく、合併後の行政整備、インフラ整備、交通整備等は合併後の新市にとって急務である。

平成15年12月に北勢町・員弁町・大安町・藤原町の4町が合併して誕生した新市である三重県いなべ市においても同様に、合併後の各整備が早急に必要とされている。



図1-1 いなべ市

特に交通整備に関して、いなべ市は下記の課題を有しており優先的に整備する必要があると考えられる。

- ① いなべ市には、地域住民の強い要望により存続が決定された北勢線^{*)}が存在する。しかしながら、存続決定後も北勢線の利用者数は伸び悩んでおり、その活性化につながる施策として、北勢線に接続するバス交通網の整備が求められている。
- ② いなべ市は、旧4町が合併した直後であり、地域が限定された無料の福祉バス、あるいは自主運行バスなどが旧来のまま運行されている。そのため、新市全体としてバス交通を見直す必要がある。
- ③ 合併新市としてコミュニティの一体感を醸成するためには、旧町ごとに散在している行政施設等を有機的につなぐことが求められる。

本調査は、合併新市の1代表として三重県いなべ市を対象とし、新市における（地方鉄道やバスを活用した）交通流再構築を提案することで、新たなコミュニティとしての一体感を創造するための基本的なアプローチ方法を検討する。

＊：近畿日本鉄道北勢線（西桑名～阿下喜 20.4km）は廃線が決定していたが、全国でも珍しい「ナローゲージ」と呼ばれる軌間 762mm の路線であること、地域の重要な足として通勤・通学などに利用されていることから存続を望む声が強かった。そこで、沿線市町の支援を受けて三岐鉄道株式会社が事業譲受し、平成 15 年 4 月から同社により運行が継続されている。



写真 1－1 北勢線

（北勢線対策室ホームページ；<http://www5.ocn.ne.jp/~tetsudou/index.htm> より）

1－2 調査の目的

本調査では、新市いなべ市におけるコミュニティ創造のために有効なバス交通基本構想案を提案することを主な目的としている。いなべ市の公共交通整備に関わる背景から勘案して、特に鉄軌道との結節とバス運行形態についてのあるべき姿を、アンケート調査の実施や検討会開催による議論により具体化する。

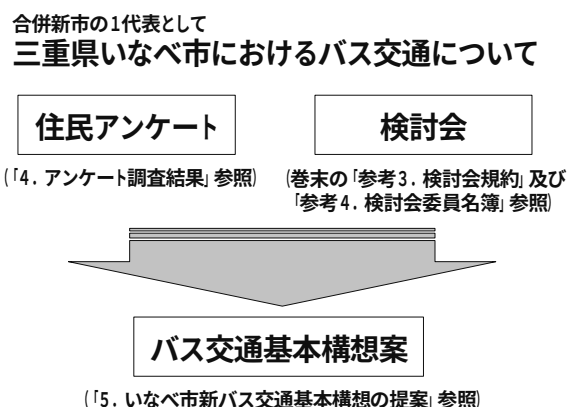


図 1－2 調査の目的

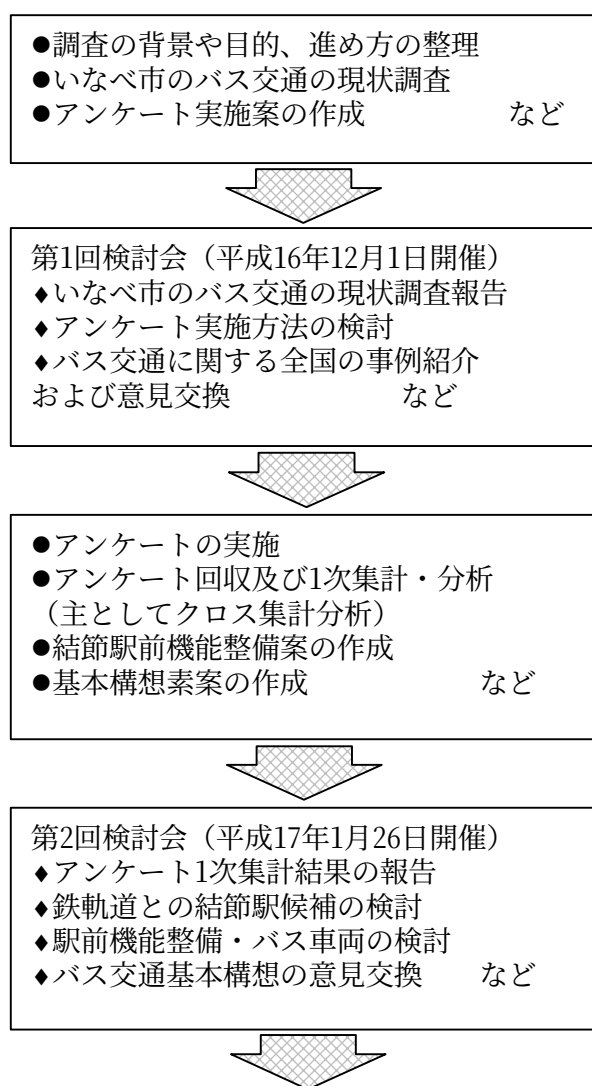
2．調査の進め方

2. 調査の進め方

2-1 調査の進め方

本調査では計3回の検討会を開催し、この検討会をマイルストーンとして作業を進める。また、市民のバスを中心とした公共交通に関する意識を把握するためのアンケート調査を実施し、その結果をバス交通基本構想案に反映させることとする。

調査フローの概要と検討会開催のスケジュールを下記に示す。



（ 次頁へ続く ）

(前頁より)

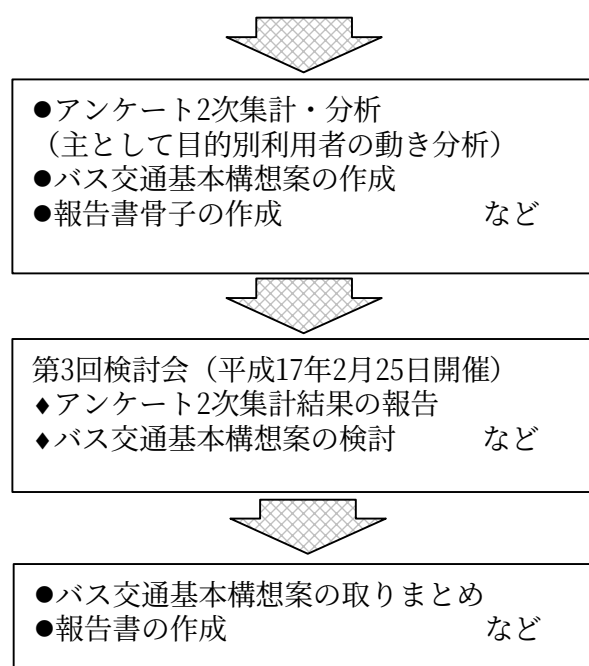


図 2 - 1 調査フローの概要

2 - 2 調査内容の概要

(1) いなべ市バス交通の現状調査

現在、合併前旧 4 町それぞれの施策によって運行されているバス路線に関する情報を収集して整理する。情報には路線情報・運行形態などの他、市の負担額や利用者数（乗車密度）等を調査する。また新市の行政施設・福祉施設や商業地域の配置とバス路線との関連性や鉄軌道との連結状況についてまとめる。調査の結果から、合併後の新市として解決すべき課題を抽出し整理する。

なお、市が運行に関与しないバス路線（バス事業者によって運営されている、いわゆる「採算路線」）については、本調査では特に言及しないものとする。

(2) バス交通に関するアンケート調査

いなべ市全域を対象にバス交通に関するアンケート調査（無作為抽出調査）を実施する。アンケートによって、市民の目的別移動交通手段や現在のバス交通利用度等、現状の交通状況を把握するとともに、今後のバス交通として望まれる運行形態や利用者としての負担に関する意見の収集を行う。アンケートの集計結果を分析し、バス交通基本構想案策定に反映させる。また、詳細な分析に関しては、基本構想案を基とした今後の実施計画の際に有効な資料となるようにまとめることとする。

(3) バス交通基本構想案の策定

アンケート分析結果と検討会での委員の討議結果を踏まえて、いなべ市における新バス交通基本構想案をまとめ、提案する。新市におけるバス交通の基本方針を定め、

鉄軌道との結節のための結節駅の選定とフィーダー交通としてのバス交通機能を策定する。また利用対象者や利用の目的、利用者の負担など新バス交通の骨格を形作る。

（４）結節駅前機能整備の一例の提示

バス交通と鉄軌道との結節駅前機能を検討し、その整備イメージを一例として提示する。

３．現行バス路線の現状と課題

3. 現行バス路線の現状と課題

3-1 いなべ市の概要

(1) いなべ市の沿革

1) いなべ市のプロフィールと沿革

いなべ市は三重県の最北部の市であり中部圏域の一画に位置し、養老山脈を隔てて岐阜県と、鈴鹿山脈を隔てて滋賀県と接する。緑豊かな自然と平野を活かした農業と都市近郊という地理的条件を活かした工業立地が進む地域である。市の人口は三重県全体の約2.4%を占め、総面積では約3.8%を占める。

- ・人口：45,630人（男性22,678人、女性22,952人）（平成12年国勢調査）
- ・世帯数：13,750世帯（平成12年国勢調査）
- ・総面積：219.58km²（可住地面積92.20km²）

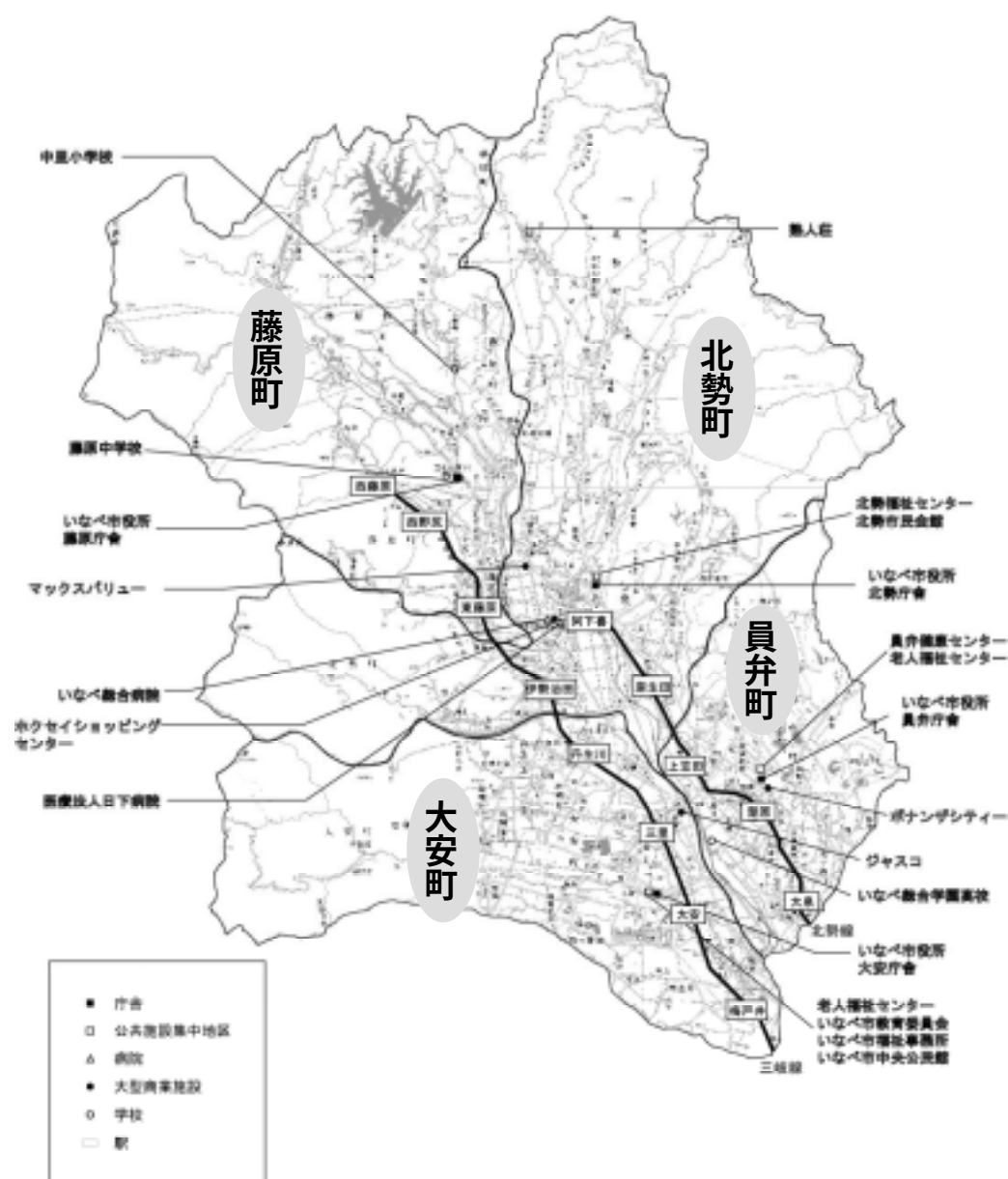


図3-1 いなべ市の主な施設の位置

平成 15 年 12 月 1 日に北勢・員弁・大安・藤原の 4 町が三重県で初の合併を果たし、「いなべ市」となる。市名である「いなべ」は、約 1300 年前に物部氏の支系・猪名部族が居住していたことから、郡名が「猪名部」と名づけられ、その後、「員弁」と表記されるようになったものを、合併新市名として平仮名表記としたものである。

2) 北勢町の沿革

明治 22 の町村制度による統合の後、昭和 4 年に阿下喜村が町制を施行する。その後、昭和 30 年町村合併法により阿下喜町、十社村、山郷村が合併し、北勢町が誕生する。その後、治田村が編入され現在の北勢町となる。

稲作を中心とする農業を基盤に、田園文化のまちとして発展し、近年では名古屋市、四日市市に近い立地条件を活かして工場誘致などを推進してきた。

3) 員弁町の沿革

明治 22 年の町村制度により員弁郡内の町村が 22 ヶ村に統合され、笠田村、大泉原村、大泉村が誕生する。その後、昭和 16 年に笠田、大泉原、大泉の 3 ヶ村が合併し、町制を施行したのち員弁町と改称し、現在の員弁町となる。

昭和 40 年までは農林業などの第 1 次産業就業者が 46%を占めていたが、昭和 50 年以降は急激に減少し、平成 7 年にはわずか 4%に至る。昭和 60 年以降は第 2 次産業就業者の割合が 50%を超えるようになり、主な産業は農林業から製造業、サービス業へと移った。今後は、自動車関連工場の生産規模拡大により、さらに第 2 次産業の割合が増加すると見込まれる。

4) 大安町の沿革

昭和 31 年に丹生川村と石樽村が合併し石加村となる。その後、昭和 34 年に地域東南部にあたる三里村と梅戸井町が合併して大安町が誕生する。その後、昭和 38 年に石加村と大安町が合併し、現在の大安町となる。

「大安」という名は奈良の大安寺の寺領があったことに由来する。

5) 藤原町の沿革

明治 22 年の町村制度により、東藤原村、西藤原村、白瀬村、立田村、中里村が生まれ、その後、昭和 30 年に 5 ヶ村が合併して藤原村が誕生する。更に昭和 42 年の町制施行により現在の藤原町となる。

古くは志札石の郷とよばれ、藤原氏ゆかりの土地として繁栄し、江戸時代には桑名藩のもと、農業を中心に発展をとげる。

各町の沿革の参考文献

- ・「緑と笑顔に出会うまち・北勢 第 4 次北勢町総合計画」,北勢町,2001
- ・「員弁町第 4 次総合計画」,員弁町,2001
- ・「自然・ひと・信頼のまち 大安 <第 3 次大安町総合計画>」,大安町,2001
- ・「第 3 次藤原町総合計画」,藤原町,2002

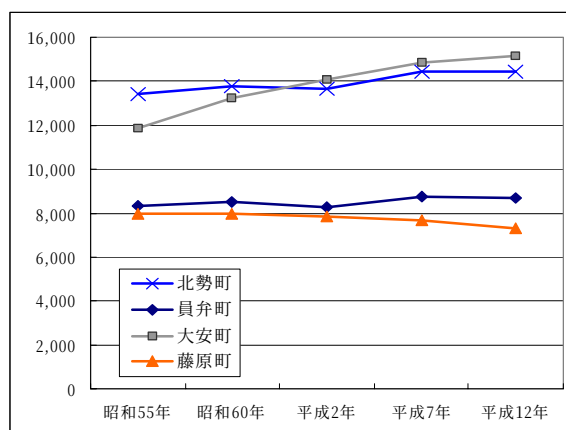
(2) いなべ市の人口構成

1) 人口および世帯数の推移

昭和55年～平成12年の国勢調査の結果をもとにした「いなべ市ガイドブック統計資料編」（いなべ市,2005）による各町および市全体の人口、世帯数の推移を以下に示す。

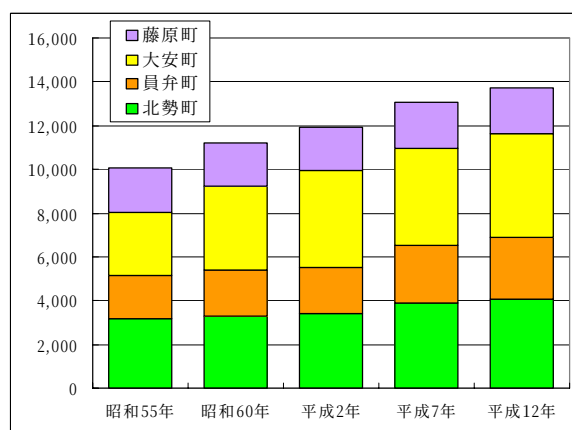
人口については、大安町は増加しているが、北勢町、員弁町はほぼ横ばい、藤原町ではわずかに減少傾向であり、市全体で見ると微減傾向にある。

世帯数については、北勢町、員弁町、藤原町ともに微増傾向にあるが、大安町における増加が大きく、市全体で見ても明らかな増加傾向にある。



	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年
北勢町	13,427	13,759	13,659	14,417	14,443
員弁町	8,339	8,502	8,284	8,776	8,687
大安町	11,836	13,248	14,095	14,873	15,186
藤原町	7,989	7,953	7,844	7,680	7,314
いなべ市	41,591	43,462	43,882	45,746	45,630

図3-2 4町の人口推移



	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年
北勢町	3,169	3,325	3,445	3,899	4,091
員弁町	2,007	2,053	2,045	2,641	2,801
大安町	2,872	3,854	4,464	4,426	4,748
藤原町	2,003	1,990	1,983	2,083	2,110
いなべ市	10,051	11,222	11,937	13,049	13,750

図3-3 4町の世界数推移

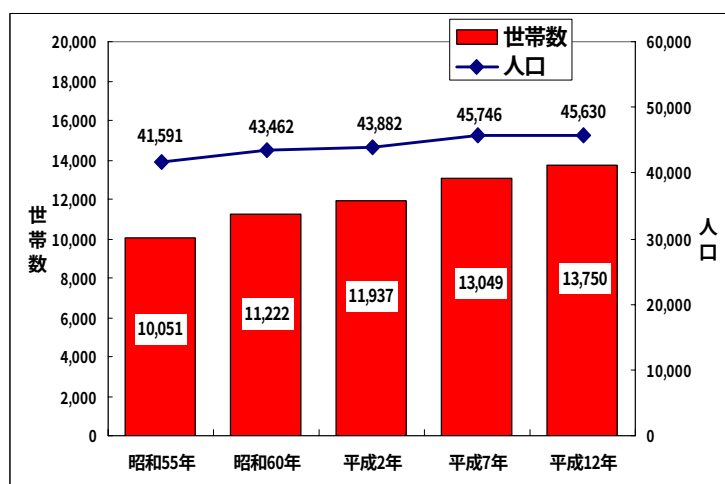


図3-4 いなべ市の人口と世帯数の推移

2) 年齢分布

平成 12 年の国勢調査の結果をもとに各町および市全体の年齢別人口数を示す。

4 町ともに釣鐘型の分布であるが、北勢町、員弁町、藤原町では 0～9 歳の人口が減少傾向にある状況であり、今後の高齢化・人口減少が懸念される。

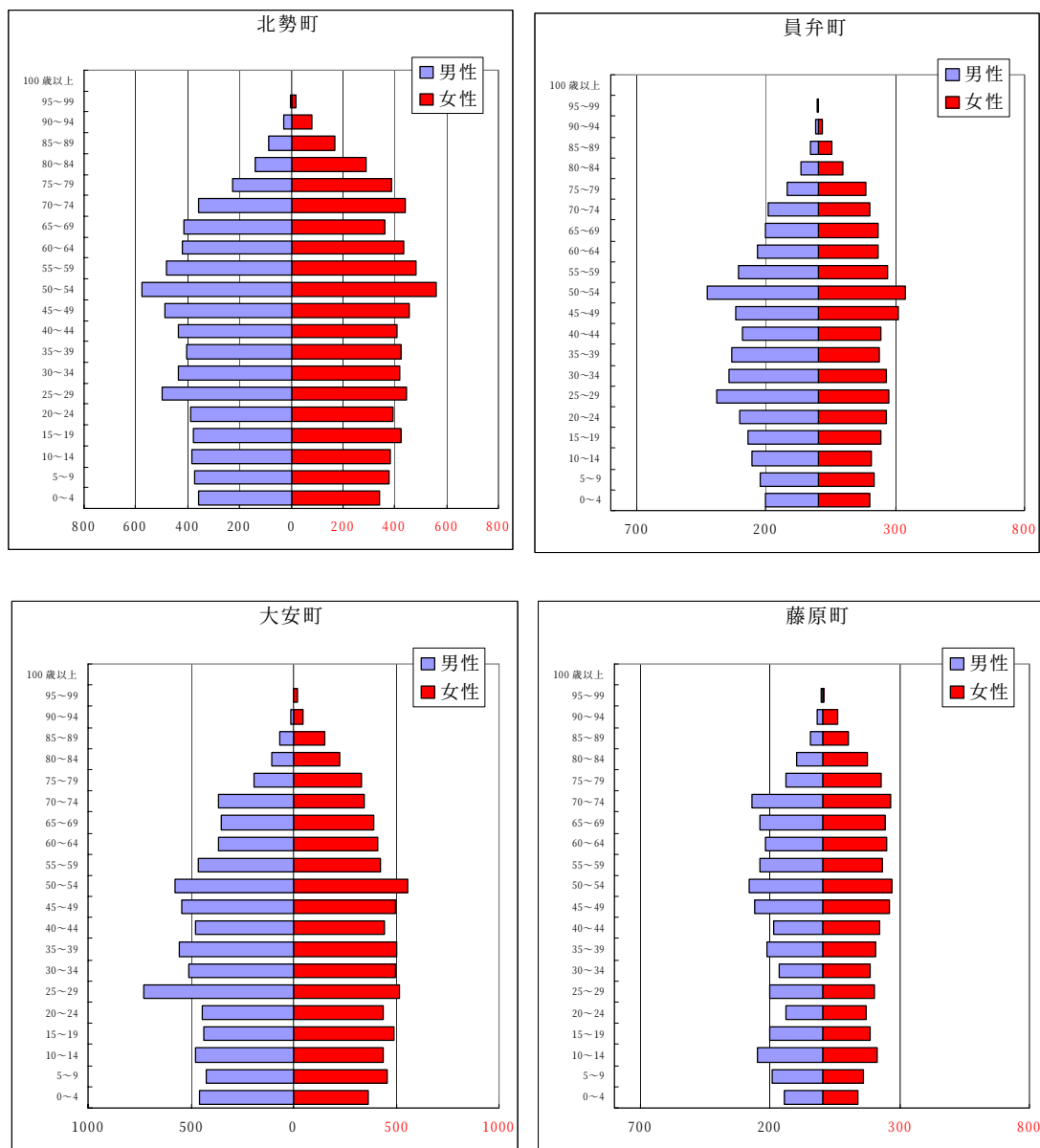


図 3 - 5 4 町の年齢分布

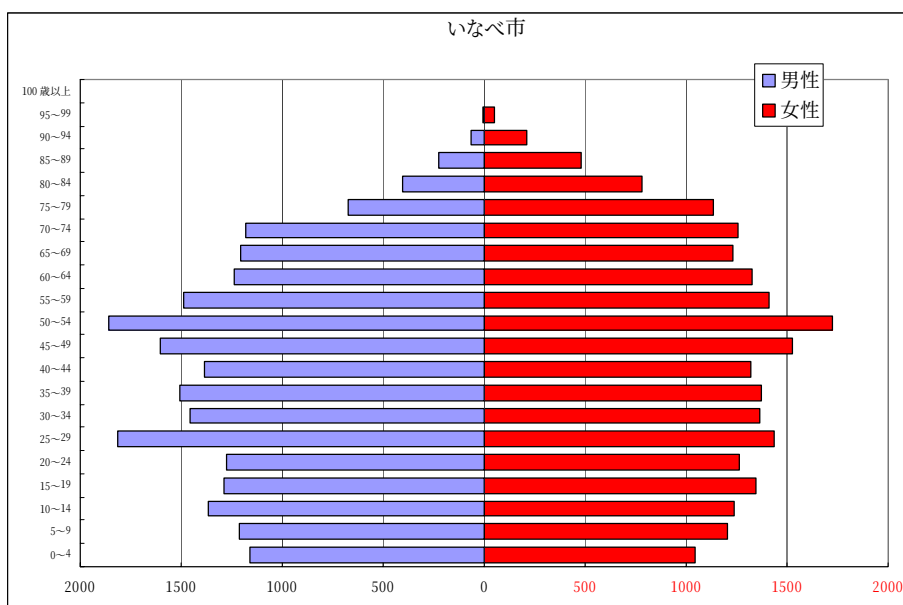
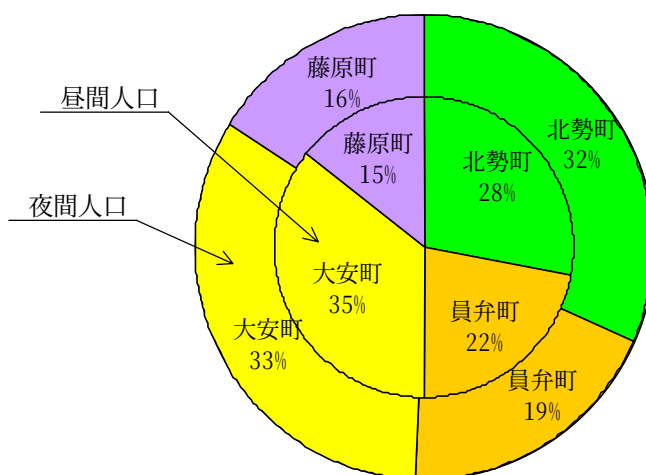


図 3-6 いなべ市の年齢分布

3) 夜間人口と昼間人口

平成 12 年の国勢調査の結果をもとに各町の夜間人口と昼間人口を示す。

各町で若干の差異があるものの、人口の約 30%が従業・就学に市外へ出る。一方でほぼ同数の市外からの従業・就学者がおり、夜間人口と昼間人口がほぼ同数となる。ただし、市外からの従業・就学者は大安町、員弁町にやや偏った傾向にある。



	総数	夜間人口			昼間人口	
		従業も通学もしていない	市内に従業・通学	市外に従業・通学	総数	うち市外に常住
北勢町	14,443	5,067	5,146	4,226	12,724	2,507
員弁町	8,687	2,657	3,095	2,932	9,822	4,067
大安町	15,186	4,890	5,629	4,651	16,059	5,524
藤原町	7,314	2,737	2,499	2,075	6,556	1,317
いなべ市	45,630	15,351	16,369	13,884	45,161	13,415

図 3-7 4町の夜間/昼間人口

4) 人口密度分布

平成12年の国勢調査の結果をもとに市内の人口密度を示す。

概ね市の中央から南東にかけて人口が密集しており、北勢線、三岐線の沿線沿いに人口が多い。

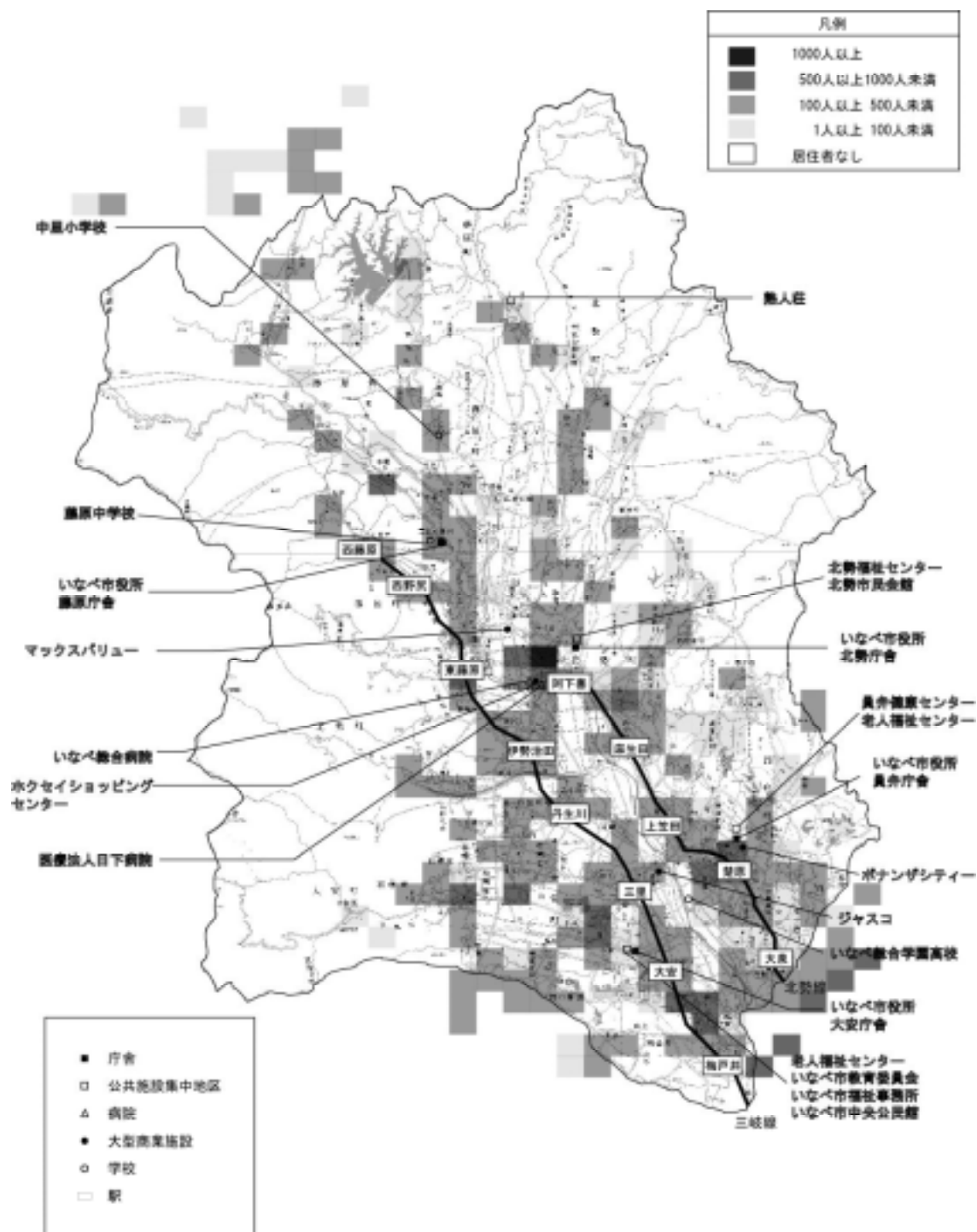


図3-8 いなべ市の人口密度分布

(3) いなべ市の特徴

自然が豊かであるため、ゴルフ場・パークゴルフ場やキャンプ場・公園が多い。また、歴史のある町であるため、奈良・平安時代に建立された東林寺や聖宝寺などの歴史ある寺が存在する。

なお、合併後の現在も4町の庁舎を利用して市政が行われている。

いなべ市役所のホームページにて紹介されている観光マップを掲載する。



図3-9 いなべ市観光マップ

(いなべ市ホームページより)

(4) いなべ市の鉄軌道

いなべ市は2つの地方鉄道の終着駅を有する恵まれた市である。ここでは、その2つの鉄道を簡単に紹介する。

1) 北勢線

近畿日本鉄道からの事業譲受により、平成15年4月から沿線市町の支援を受けて三岐鉄道が運行している路線で、西桑名（桑名市）～阿下喜（いなべ市北勢町）間の20.4kmの区間で旅客輸送を営業している。

北勢線は、全国でも珍しいナローゲージと呼ばれる軌間762mmの路線で、一般の車両よりも少し小さい電車ながら、地域の重要な足として通勤・通学などに利用され

ており、現在、三岐鉄道と沿線市町とが協力しながら利用者の利便を改善するための諸施策を進めている。

注) □で囲まれた駅は、平成17年3月に廃止となる。

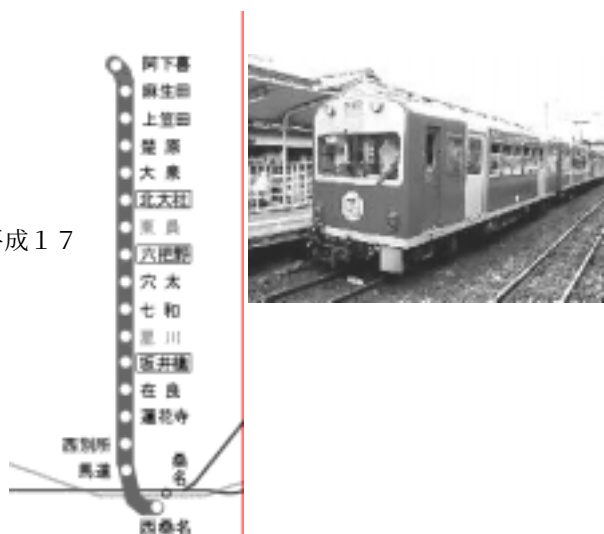


図3-10 北勢線路線図

2) 三岐線

近鉄富田（四日市市）～西藤原（いなべ市藤原町）間の26.6kmの区間で三岐鉄道により旅客輸送が営業されている。

ほとんどの駅で駅前駐車場・駐輪場が無料で利用できるパーク&ライドを展開し、利用者の利便向上の努力がされている。また、電車に自転車を無料で持ち込みできる「サイクルパス」の運行や、「ウィステリア鉄道」をはじめ各駅で鉄道テーマスポットを設ける「ひと駅いちテーマ」など、鉄道ならびに地域の活性化をはかるために独自の取り組みが行なわれている。

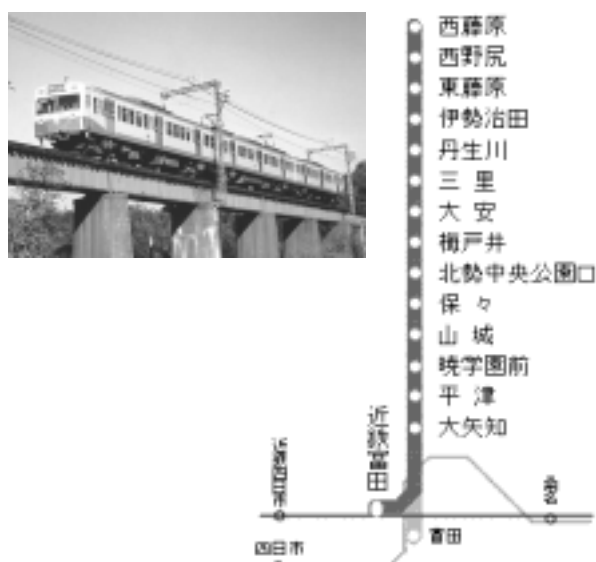


図3-11 三岐線路線図

注) それぞれ、三岐鉄道ホームページ；<http://www.sangirail.co.jp/> を参考とした。

3-2 現行バス路線の状況

(1) 旧4町別の現行バス路線

合併前旧4町から継承されている現行のバス路線をここに整理する。

現行バスの種類、運行地域を以下の表にまとめる。なお、自主運行バスとは採算が取れなくなった路線を市が助成しているバスであり、また福祉バスとは対象を老人や要介護者に限定（もしくは優先）した無料バス（または低額運賃）のことである。

表3-1 現行バス一覧表

	自主運行バス		福祉バス	スクールバス	保育所送迎バス
		巡回福祉バス			
運賃	距離制	100 円	無料	—	—
藤原町	阿下喜藤原線 中里線 坂本線	—	—	—	藤原幼教センター
北勢町	十社線 阿下喜新町線 東貝野線	熟人荘行き	—	十社小幼稚園	十社保育園
大安町	—	—	3 コース	—	—
員弁町	—	—	—	小学校	—

上記はいなべ市が運営に関与するバスについてのみであり、上記の他に路線バス（いわゆる「採算路線」）として、

①阿下喜駅～桑名駅を結ぶ三重交通バス

②大安町地区の一部に八風バス

が存在する。

ただし、上記の①は市外（桑名市）への移動目的に利用されているものであるため、市内の移動を想定した本調査（後述の「3-3 現行バス路線における課題」参照）のバス交通とは役割りが明らかに異なるものであるため、本調査では特に言及しない。また、上記の②は市内のごく一部の地域であることから、これについても本調査では特に言及しないものとする。

よって、本報告書では、以降に特にことわりなく「現行バス」と表記した場合には、路線バス（採算路線）は含まないものとする。



図3-12 阿下喜～桑名バス路線

(2) 現行バス路線の運行経路と運行本数

現行バスの運行経路は下図の通りとなっている。

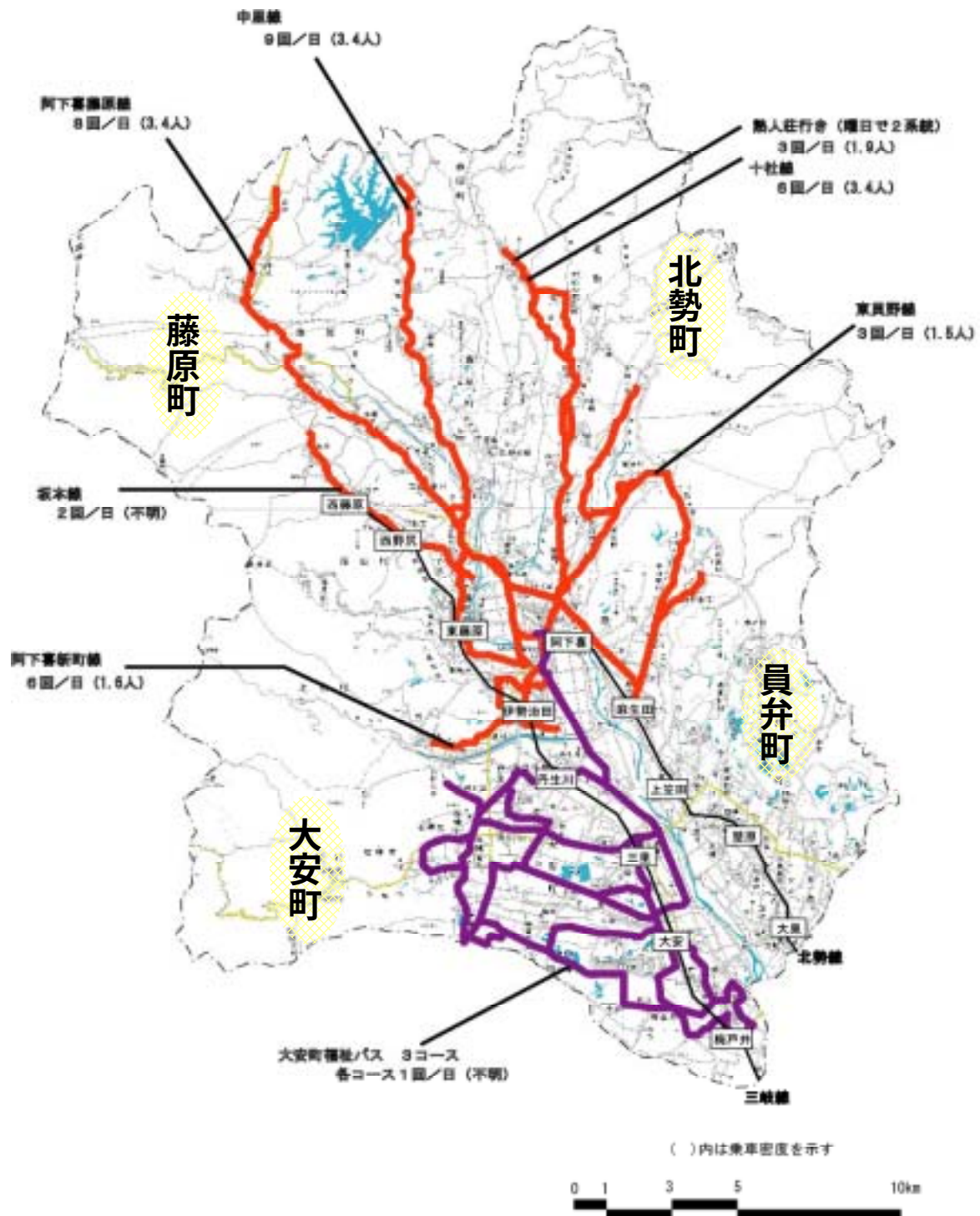


図3-13 現行のバス路線及び運行本数

(スクールバスについては省略している)

(3) 現行バス路線の経費等詳細

1) 自主運行バス

表 3-2 自主運行バス

藤原町「自主運行バス」《運賃：距離制》

	年間経費 (千円)	市委託料 (千円)	内補助金 (千円)	年利用者数 (人)	乗車密度 (人)	運行回数 (本/日)	収支率 (%)
阿下喜藤原線	25,672	8,037	2,783	61,389	3.4	8	70.8
中里線	22,668	8,556	2,962	76,094	3.4	9	70.9
坂本線	-	12,726	2,242	-	-	2	-

北勢町「自主運行バス」《運賃：距離制》

	年間経費 (千円)	市委託料 (千円)	内補助金 (千円)	年利用者数 (人)	乗車密度 (人)	運行回数 (本/日)	収支率 (%)
十社線	13,306	2,768	658	57,558	3.4	6	83.6
阿下喜新町線	5,416	2,917	1,010	17,898	1.6	6	55.2
東貝野線	4,774	3,236	840	6,152	1.5	3	31.1

北勢町「巡回福祉バス」《運賃：100円》

	年間経費 (千円)	市委託料 (千円)	内補助金 (千円)	年利用者数 (人)	乗車密度 (人)	運行回数 (本/日)	収支率 (%)
熟人荘行き	5,740	4,729	0	5,224	1.9	3	9.1

注) 曜日により2系統運行

2) 福祉バス

表 3-3 福祉バス

大安町「福祉バス」《運賃：無料》

	年間経費 (千円)	市委託料 (千円)	寄付金 (千円)	年利用者数 (人)	備考
3 コース	9,071	8,221	850	約28,000	各コース1回/日

3) スクールバス

表 3-4 スクールバス

員弁町「スクールバス」

	年間経費 (千円)	市委託料 (千円)	寄付金 (千円)	年利用者数 (人)	備考
小学校	2,595	2,595	0	7,920	36人/日

北勢町「スクールバス」

	年間経費 (千円)	市委託料 (千円)	寄付金 (千円)	年利用者数 (人)	備考
小学校, 幼稚園	5,880	5,880	0	約10,400	52人/日

4) 保育所送迎バス

表 3－5 保育所送迎バス

藤原町、北勢町「保育所送迎バス」

	年間経費 (千円)	市委託料 (千円)	寄付金 (千円)	年利用者数 (人)	備考
藤原幼教センター	12,068	12,068	0	約44,200	221人／日
十社保育園	4,223	4,223	0	約8,200	41人／日

3-3 現行バス路線における課題

(1) バス交通の位置づけ

いなべ市は桑名市、四日市へそれぞれ車で40分程度の位置にあり、近隣の大都市である名古屋市へも約1時間の距離にあるため、これら近隣都市が外出の目的地となることも多い。

しかしながら、桑名市へつながる北勢線、四日市市へつながる三岐線の2つの鉄道路線を有するいなべ市においては、これら近隣都市への移動は基本的には既存の鉄道（もしくは自家用車）を利用することを前提とするのが自然である。よって、いなべ市においては、市外への移動はそれら他交通に委ね、バス交通の利用目的は市内の移動を想定したものとするのが合理的である。

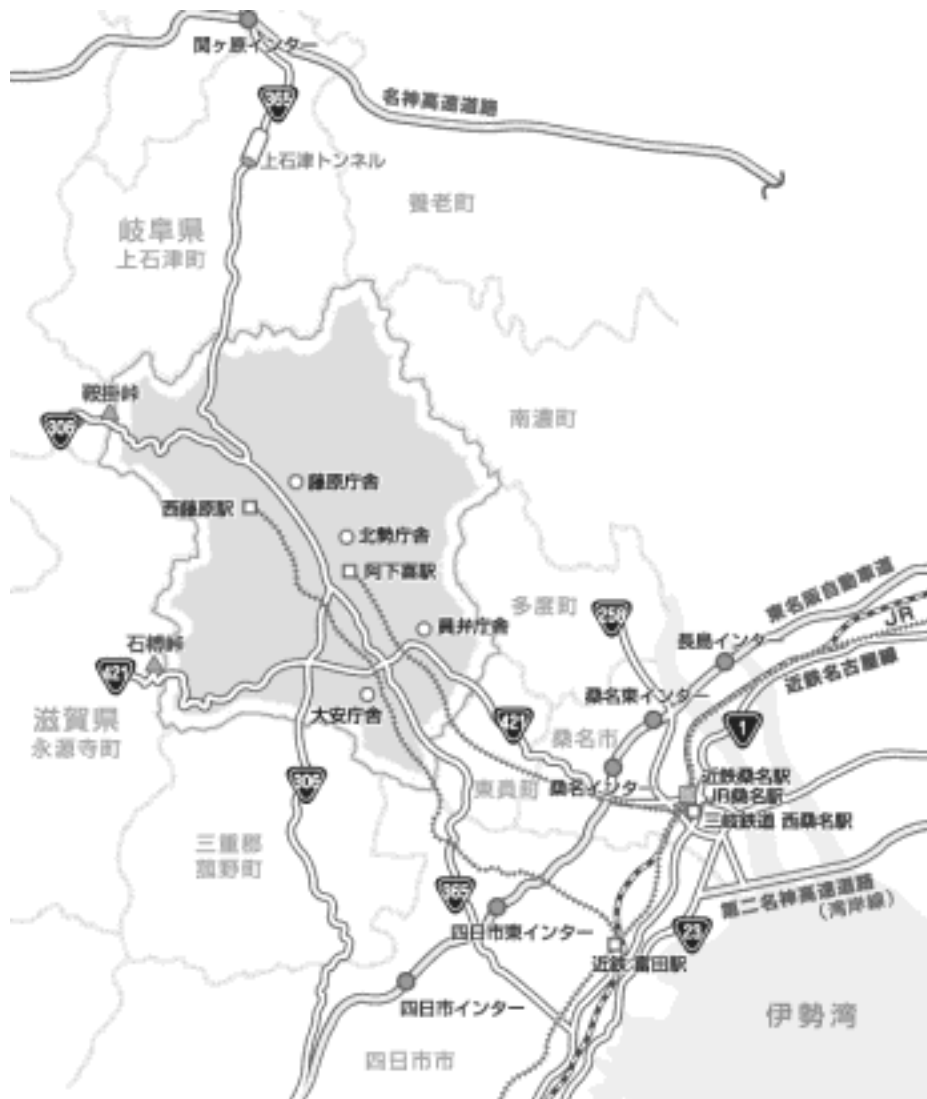


図3-14 いなべ市と近隣都市とのアクセス

(いなべ市ホームページより)

(2) 人口分布からみた課題

藤原町、北勢町ではほぼ人口分布に沿った自主運行バス路線が走っているが、バス乗車密度が低い点が課題である。

一方、員弁庁舎周辺の人口が多い地域には、（阿下喜駅～桑名駅の路線バスがあるものの）自主運行バスも福祉バスも走っていない。

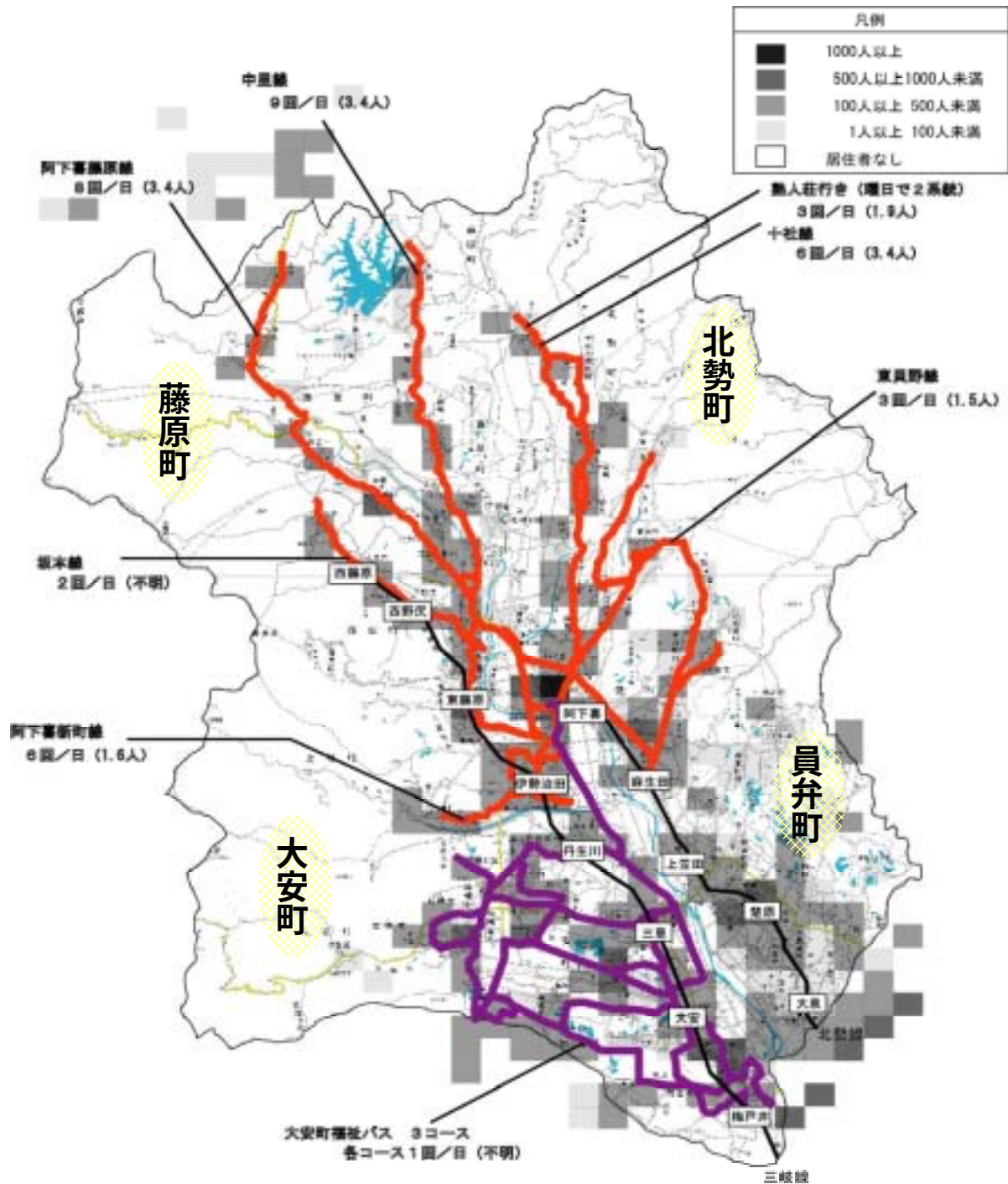


図3-15 現行バス路線と人口分布

(3) 施設配置からみた課題

市の施設は概ね阿下喜駅周辺と大安駅～楚原駅周辺に集約されている。それに対し、次の3点が課題として挙げられる。

- ① 無料福祉バスは大安町のみで運行されている。
- ② 員弁川を跨ぐ公共交通が無い。
- ③ 阿下喜駅以外にバスと鉄軌道の結節点が無い。

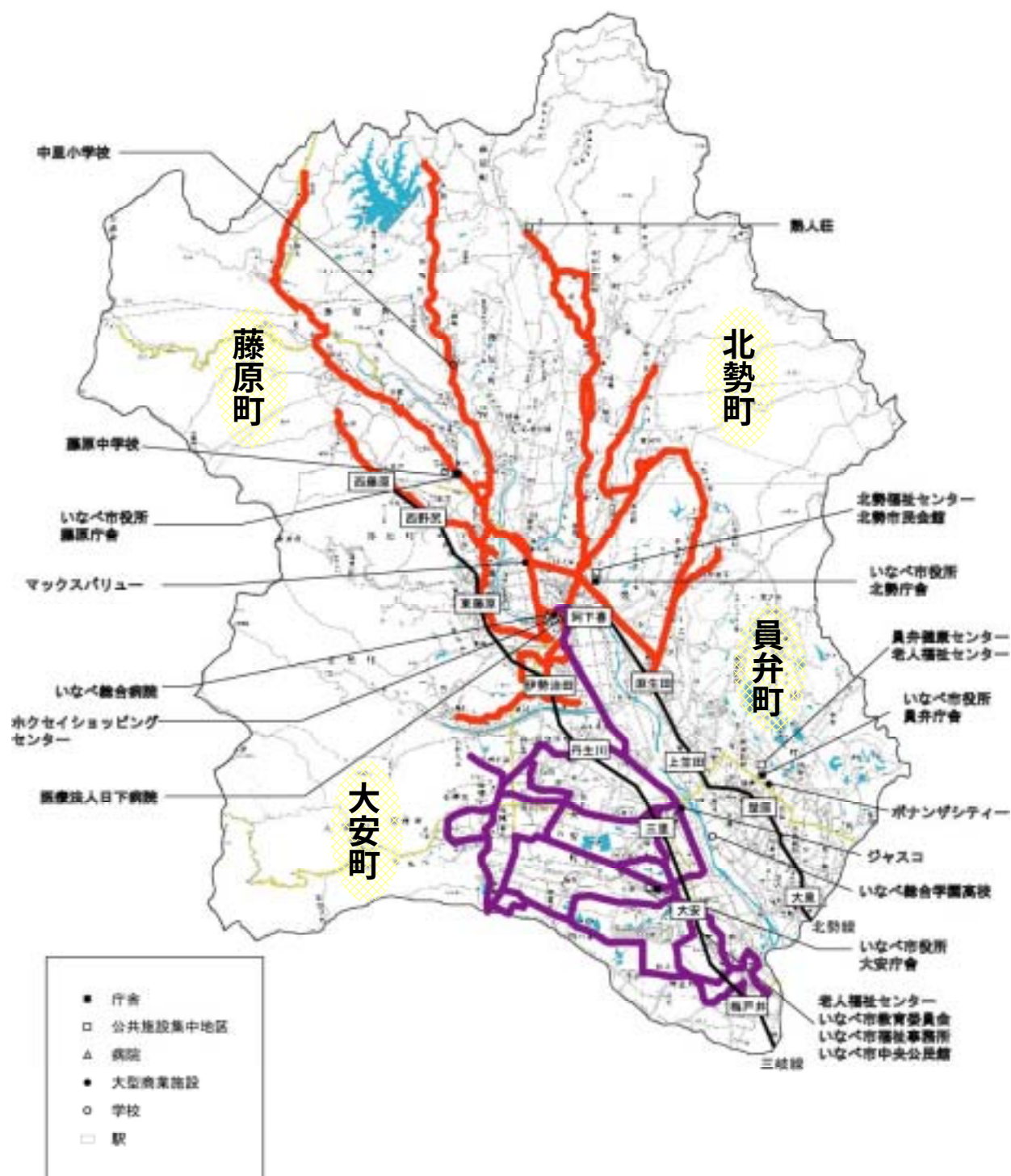


図3-16 現行バス路線と施設配置

(1) 検討の基本方針

- ① 対 象 者：老人、学生、子供などの自家用車の運転できない人々
- ② 範囲/条件：a) 近距離＝市域内（市外へは鉄道を用いることを前提）
b) 統一性＝人口分布の多い地域を経由すること
c) 必要性＝病院、大型商業施設、公共施設集中地区を経由すること
d) 利便性＝鉄道や他バスとの乗り換えが容易であること



(2) 検討の際の課題と要点

バス路線基本構想の検討課題

- コミュニティバス導入について検討
- 現行バスとの競合等に関する検討
(福祉バス／スクールバス／自主運行バス)
- 鉄道との結節点となる駅の検討
- アンケートによる実際の需要（住民の意識）に関する検討

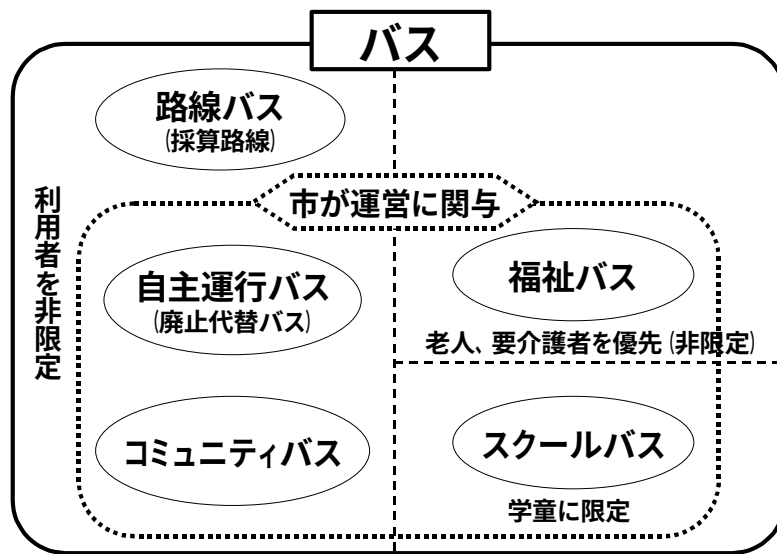


図3-19 バスの種別イメージ

バス路線基本構想の検討の要点

- 市街地を結ぶ路線の必要性
想定市街地：a) 阿下喜駅周辺
b) 楚原駅周辺
c) 大安駅周辺
- 員弁川を跨ぎ、大安町と員弁町を結ぶ路線の必要性
- 比較的人口密度の高い地域、居住地を經由する路線の必要性

4．アンケート調査結果

4. アンケート調査結果

4-1 アンケート実施と回収結果

(1) アンケート調査目的と調査内容

1) 調査目的

新市におけるコミュニティ創造のために有効なバス路線案を提案するにあたり、現行の福祉バス、自主運行バスおよび、福祉施設等の利用状況や、コミュニティバスについて意識調査を行い、バス交通に対するニーズの把握をアンケート調査の目的とする。

2) 主な調査内容

■ 個人属性

居住地／性別／年齢／職業／外出頻度／運転免許の保有状況／
自動車運転に対する意識／最寄り駅またはバス停

■ 日常行動

目的別目的地／目的地利用頻度／行動開始時刻／利用交通手段／
目的地の駅・バス停名

■ 現行バス路線の利用状況

バスの利用頻度／バスの運行条件／バス利用に対する不満理由／
不満解消後のバス利用意向

■ バス運行に対する住民意識および課題

バス交通の維持／バス運行の改善／運行形態・利用者負担への要望／
公共交通に対する自由意見

3) 配布アンケート票

実際に配布したアンケート票（A3版）を次頁に添付する。

(2) 実施要領と回収結果

1) 配布世帯数

いなべ市全域を対象として、旧4町の人口割合に一致するように各町の配布数を設定し、各町の住民基本台帳から無作為に抽出した合計1,550世帯（1世帯3票配布）に郵送した。旧4町の配布割合および配布数は下表の通りである。

表4-1 各町の配布部数

	人 口	比 率	配布世帯数	比 率
員 弁 町	約 8,800	19%	300	19%
北 勢 町	約 14,500	32%	500	32%
藤 原 町	約 7,200	16%	250	16%
大 安 町	約 15,100	33%	500	33%
合 計	約 45,600	100%	1,550	100%

また、上記無作為抽出とは別にいなべ市の各自治会代表者102名（各3票配布）の方々へも郵送によりアンケートを配布した。

更に、本調査の検討会委員を経由し、各団体に所属されている方々へ180票の配布（直接手渡し）をお願いした。

無作為抽出の配布数	1,550 世帯	4,650 票
自治会代表者への配布数	102 世帯	306 票
委員による直接配布数		180 票
合 計	1,652 世帯	5,136 票

配布総数では、いなべ市総人口約45,600人に対して、約12%の方々へアンケート調査を依頼したことになる。

2) 調査方法

調査対象：高校生以上（15歳以上）の男女

配 布 数：1,652世帯（郵送1世帯3票配布）＋180票（直接配布）

調査方法：郵送配布（一部直接配布）・郵送回収

調査期間：発送12月下旬（直接配布は1月上旬）、回収1月上旬～中旬

3) 回収結果

回収世帯数（部数）：532世帯（回収率31.5%）

有効票数：1,156票（回収率23.5% 対人口率約2.6%）

いなべ市の交通行動に関するアンケート票

それでは、以下の問について□内該当する番号に○を付けてください。また、空欄の□、____、（ ）には文字や数字をご記入願います。

(1) あなた自身のことについておたずねします。

問1-1ご自宅の住所は

いなべ市

町

(記入例：いなべ市

員弁

町

笠田新田

)

問1-2あなたの性別は

1. 男性

2. 女性

問1-3年齢は

歳

問1-4ご職業は

1. 有職（パート含む）

2. 学生

3. 専業主婦

4. 無職

問1-5普段どのくらいの頻度で外出しますか。該当する項目1つに○を付けてください。

1. ほぼ毎日

2. 週5～6回

3. 週3～4回

4. 週1～2回

5. 月1～2回

6. ほとんど外出しない

問1-6運転免許をお持ちですか。

1. はい

2. いいえ

問1-7運転免許をお持ちの場合は、何歳まで自動車を運転したいとお考えですか。該当する項目1つに○を付けてください。

1. 60歳

2. 70歳

3. 80歳

4. 元気な間

問1-8よく利用される最寄りの駅またはバス停は

駅／バス停

問1-9最寄りの駅またはバス停までのくらい離れていますか。

km

(2) あなたの日常の移動についておたずねします。

通勤通学・買い物・病院への通院・公共施設（市役所や図書館など）・知人への訪問などの目的による、1日の行動についてお答えください。下の表の①～⑤の項目ごとに、下欄の番号をご記入願います。また、□や____には町名・数字・店名などをご記入願います。

目 的	目的地はどこですか (番号に○を付け、空欄にご記入ください)	目的地の 利用頻度	自宅を出発 する時刻	主な 交通手段	鉄道・バスの場合の 目的地の駅・バス停名
①通勤通学	1. いなべ市□町	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
	2. 市外の地区□市町等				
②買い物	1. 駅前□駅周辺	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
	2. いなべ市内 主な店名____				
	3. 1. 2. 以外の地域□市町等	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
	1. いなべ総合病院				
③通院	2. 医療法人日下病院	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
	3. その他（____）				
④公共施設	1. いなべ市役所□庁舎	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
	2. 熟人荘				
	3. □郵便局	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
	4. □福祉センター				
	5. □図書館	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
	6. その他（____）				
⑤その他娯楽等	1. 駅前□駅周辺	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
	2. いなべ市内 主な店名____				
	3. 1. 2. 以外の地域□市町等	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)

1. ほぼ毎日

2. 週に5～6回

3. 週に3～4回

4. 週に1～2回

5. 月に1～2回

6. 年に1～2回

1. 徒歩

2. 自転車

3. バイク

4. 自家用車

5. 家族の送迎

6. 鉄道

7. バス

8. タクシー

9. その他（

）

(3) 現在運行中のバス（路線バス、自主運行バス、福祉バス、スクールバス等）のご利用についておたずねします。

問3-1あなたがバスをどのくらいの頻度で利用しますか。該当する項目1つに○を付けてください。

1. ほぼ毎日

2. 週に5～6回利用

3. 週3～4回利用

4. 週に1～2回利用

5. 月に1～2回利用

6. 年に1～2回利用

7. 利用しない

問3-2 《現在、運行中のバスを月に1回以上ご利用の方にお伺いします。》
バスの各運行条件について、それぞれ満足か不満かお答えください。

1) 運行間隔

1. 満足

2. 不満

2) 運賃

1. 満足

2. 不満

3) 運行時間帯

1. 満足

2. 不満

4) 運行コース

1. 満足

2. 不満

5) 総合評価

1. 満足

2. 不満

【いなべ市の交通行動に関するアンケート】

問3-3 《バスを月に1回以下の頻度でしか利用しない方（またはバスを全く利用しない方）にお伺いします。バスを利用しない理由は何ですか。該当する項目に○を付けてください。（複数回答可）

1) バス停が近くにないから	
2) 他の手段の方が便利だから	
3) バスが嫌いだから	
4) 終バス時刻が早いから	
5) 運賃が高いから	
6) 行きたい方向に路線がないから	
7) バスの運行が時間通りではないから	
8) バスの乗り降りがしにくいから	
9) 運転手の運転が乱暴だから	
10) 三岐鉄道との接続が悪いから	
11) その他 ()	



《(2) に○を付けた方にお伺いします。》

どの手段の方が便利ですか。 該当する項目
1つに○を付けてください。

1. 自転車
2. バイク
3. 自家用車
4. 鉄道
5. タクシー
6. その他 ()

問3-4 《バスを月に1回以下の頻度でしか利用しない方（またはバスを全く利用しない方）にお伺いします。》
あなたが、バスに対して不満に思っていることが解消されたら、バスを使ってもよいと考えますか。該当する項目1つに○を付けてください。

(4) いなべ市にとって、より良いバス交通のあり方についてあなたの考えをおたずねします。

現在、いなべ市内においては、バス事業者（三重交通など）が運行するバスを除いて、市が関与運営するバスとして、旧町を引継いで下記および右図のような運行をしています。（保育園・幼稚園送迎バス、小学校スクールバスを除く）

名称	地区	主な対象者と目的地	利用料金	市の経費負担（年間）
自主運行バス	北勢町及び 藤原町	対象者は特定していない。 村落を結び阿下喜駅に。 （6路線）	従来の三重交 通運賃を引継	料金収入でまかなえない 赤字分を補填。 約 2,800 万円
福祉バス	大安町	高齢者を福祉センター（デ イサービス）・病院・阿下 喜駅・商業施設に。 （4路線）	無料	運行経費の全額を市が負 担（市社会福祉協議会に運 営委託）。 約 800 万円
福祉巡回バス	北勢町	高齢者を熟人荘（デイサー ビス）に。 （1路線）	1 0 0 円	料金収入でまかなえない 赤字分を補填。 約 500 万円

上記の現状と経費負担（税金の投入）を総合的に踏まえられた上での考えを順にお答えください。

問4-1 今後も市民のためのバス交通を維持すべきだと思いますか。

1. はい	2. いいえ
-------	--------

問4-2 《上記の間4-1で「1. はい」とお答えした方にお伺いします。》
現状（表 1）のままで良いと思われますか。また、市域全体を対象にバス運行を見直すべ
きだと思われますか。

1. 現状がよい 2. 見直すべき

問 4-3 《上記の間 4-2 で「2.見直すべき」とお答えした方にお伺います。》
その市域全体を対象としての運行形態は下記のどれが望ましいと思われませんか。該当する項目 1 つに○を付けてください。

1) <u>高齢者等を対象</u> とした福祉バスのみとする。	
2) 高齢者等が利用しやすいバスであれば、高齢者等と一般の学生や免許を持たない人たちも利用できるよう、特に対象者を限定しないバスがよい。	
3) 経費が多額になっても、高齢者を対象とした福祉バスおよび対象者を限定しないバスの両方が必要である。	

問4-4 《問4-2で「2.見直すべき」とお答えした方にお伺いします。》
その場合の利用者負担のあり方は下記のどれが望ましいと思われますか。該当する項目1つに○を付けてください。

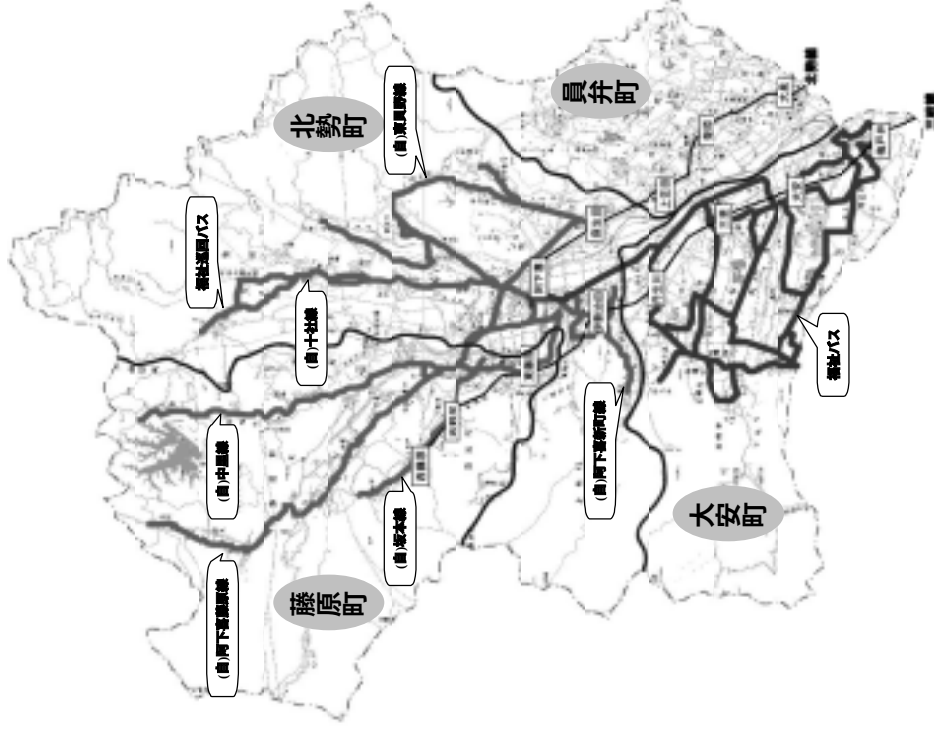
1) 市(税金の投入)で運営維持費はまかない、運賃は無料とする。	
2) 高齢者等の運賃は無料とし、その他の利用者の運賃は有料とする。	
3) 全ての利用者の運賃を有料とする。	

問4-5 《上記の間4-4で 2)または 3)とお答えした方にお伺いします。》
利用者の負担額（運賃）はどの程度が望ましいと思われますか。該当する項目1つに○を付けてください。

1) 100円または200円で定額(払いやすいように1〜2枚のコイン)
2) バス事業者が運行する路線バス運賃程度(距離に応じた運賃)
3) さらに高くてもよい(税金の投入を極力抑える)

問4-6 その他、鉄道、バス等の公共交通についてご意見等がありましたら、ご自由にご記入ください。

[自由意見欄]



4-2 アンケート 1 次分析（クロス集計）結果

（1）1 次分析グラフの見方

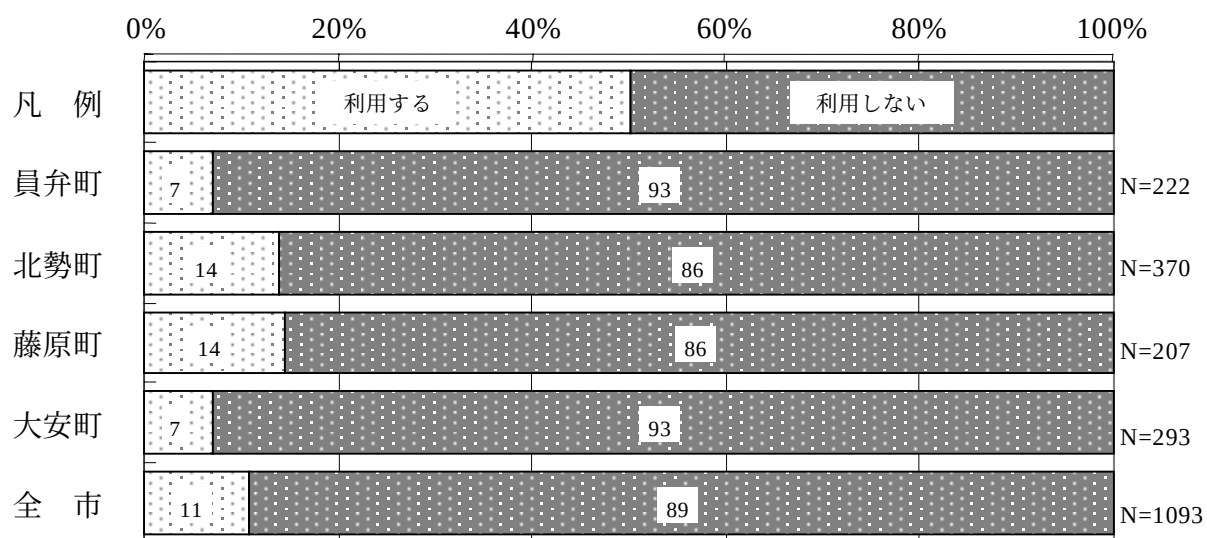
アンケート 1 次分析として主にクロス集計を行い、その結果を下記の表記方法でまとめた。

- クロス集計では集計対象者の回答別割合(%)を構成比グラフとして示す。グラフ右には集計対象者総数を N=〇〇〇で示す。(N は Number of Case の略)
- （複数回答の設問も含む）単純集計結果も全集計対象者総数に対する割合(%)にてグラフ化する。クロス集計同様グラフ右には対象者総数を N=〇〇〇で示す。
- クロス集計、単純集計とも各割合(%)は小数第 1 位を四捨五入した整数で表す。そのため回答構成比率の合計が 100%にならない場合がある。

（2）調査結果からみるバスの利用状況

1) 利用状況の実態

北勢町、藤原町における利用率が他 2 町と比較して高い。全市的には 11%の利用がある。



注) “利用する”は、最低でも月 1～2 回程度利用する人を対象とした。

図 4-1 旧 4 町別のバス利用状況

2) バス運行条件の不満要因

大安町では運賃への不満が少ない傾向となった。これは現行の福祉バス（無料）を意識しての回答であると思われる。

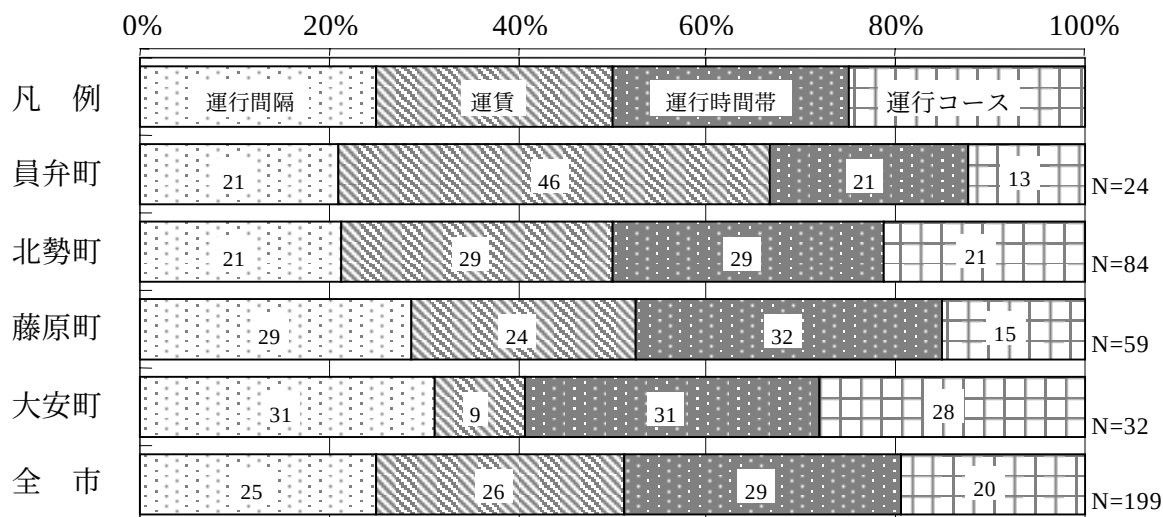


図 4-2 旧 4 町別のバス運行に関する不満要因

3) バスを利用しない理由

バスを利用しないと回答した人に質問したその理由は、「他の交通手段の方が便利」が圧倒的多数であるが、次いで、「バス停が近くにない」、「運賃が高い」、「行きたい方向に路線がない」等の運行形態に関する理由も多い。

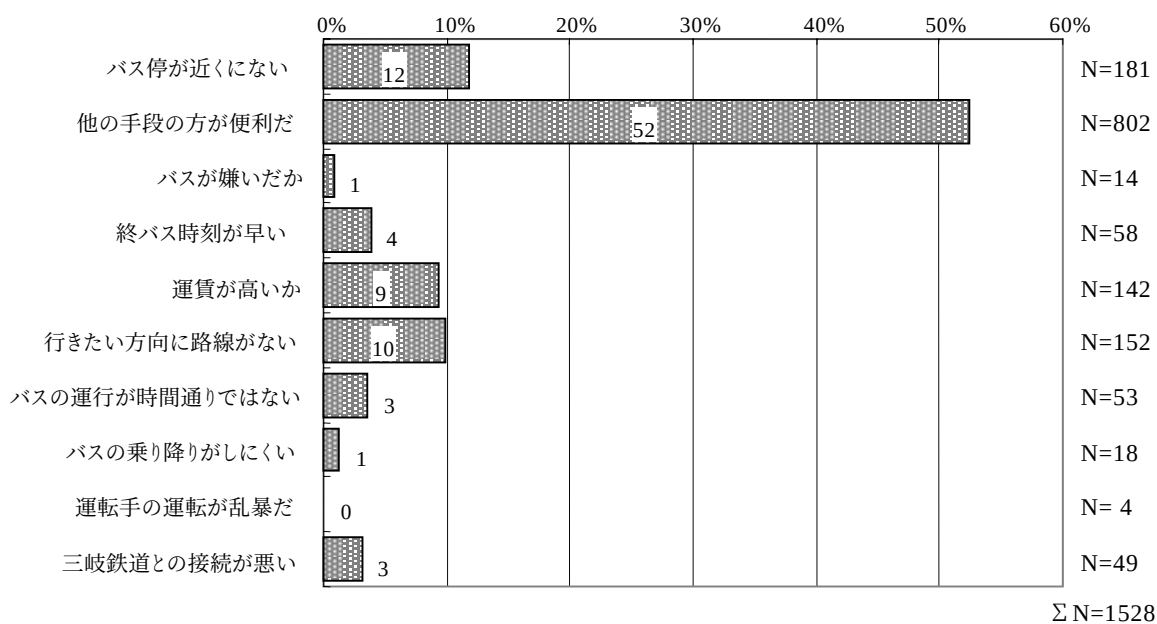


図 4-3 バスを利用しない人の利用しない理由

4) バスより便利な交通機関

前述の「他の交通の方が便利だから」との回答における「他の交通」の内訳は、10歳代で「鉄道」、「自転車」が多数を占めるものの、全体的に自家用車が大多数である。

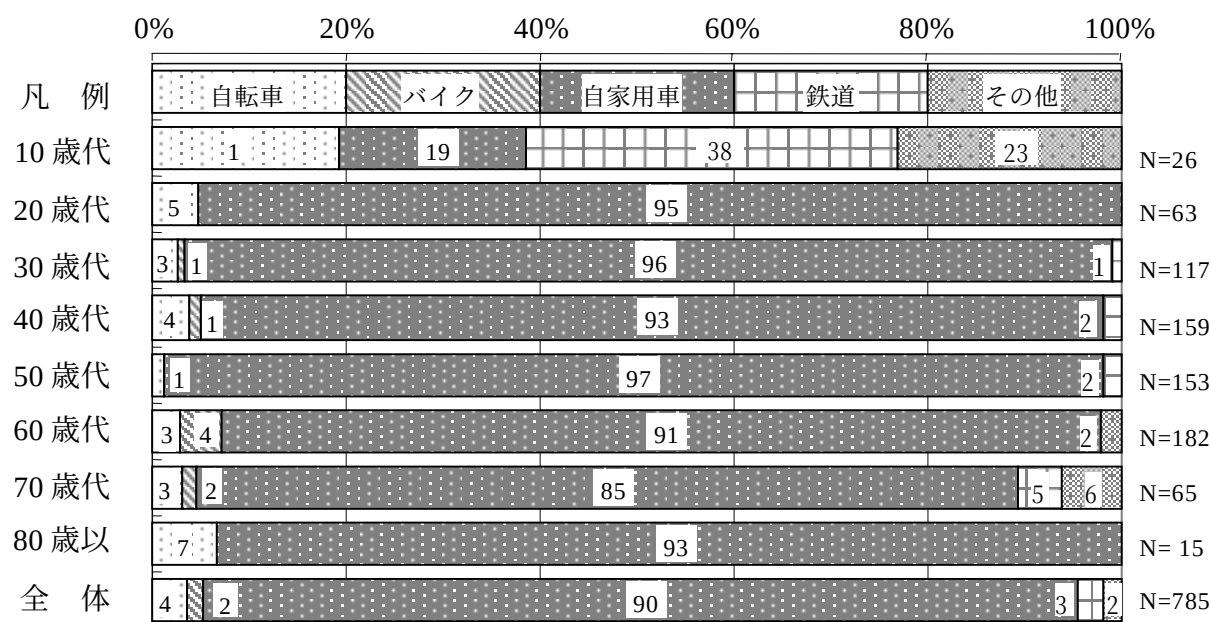


図 4-4 バスよりも便利と感じる他交通

上記のように、自家用車が圧倒的に多い結果となったが、ちなみに、アンケート回答者の職業別運転免許保有割合は下図の通りであり、主婦・無職の方々の3割弱が運転免許を保有していないとの結果であった。

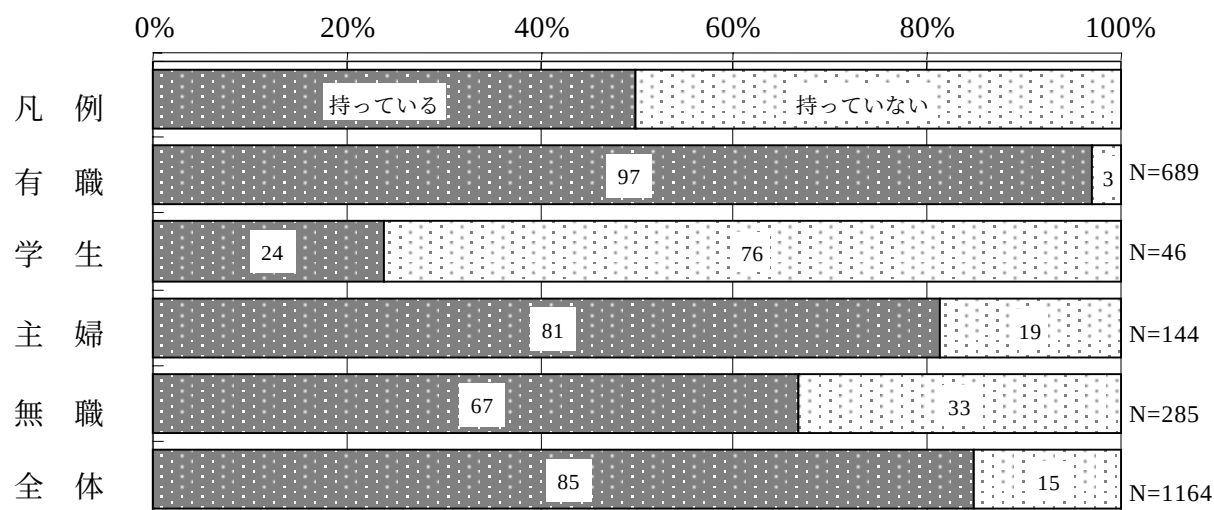


図 4-5 職業別運転免許保有状況

また、運転免許保有者の運転可能限界年齢に関する問いの結果は、下図のように男性、女性とも「元気な間」という回答が大多数である。

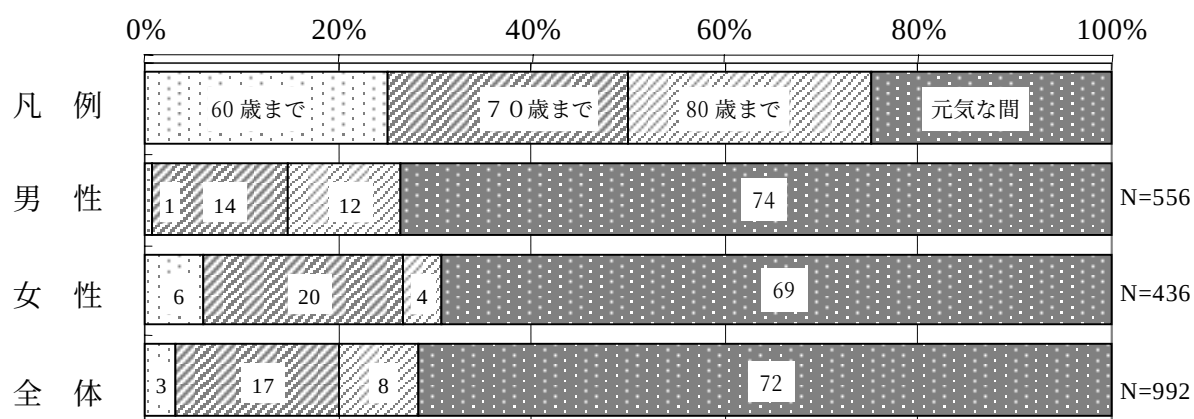
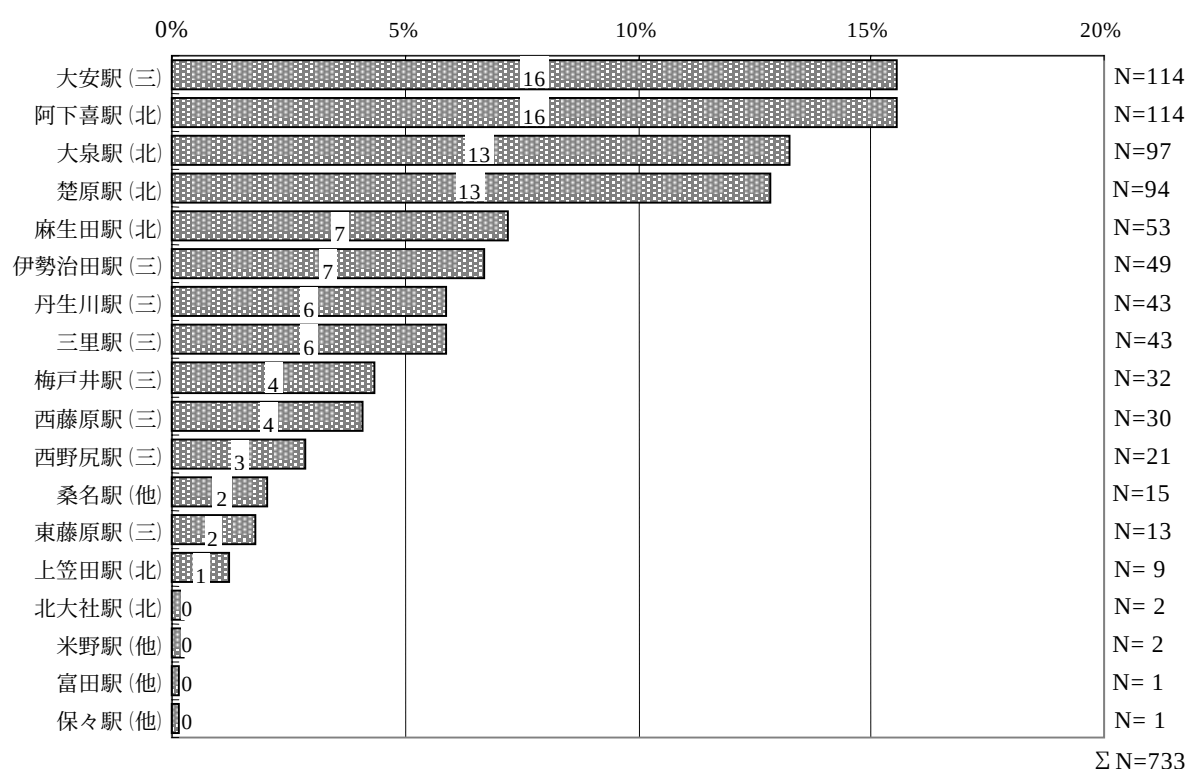


図 4 - 6 運転免許保有者の運転限界年齢

5) 調査結果からみる駅・バス停の利用状況

a) よく利用する最寄り駅あるいはバス停

利用されている駅、あるいは駅ではなくバス停留所を経由しているかとの問いに対する集計結果を下図に示す。



注) 駅名末の (三) は三岐線、(北) は北勢線、(他) はその他の路線の駅であることを示す。

図 4 - 7 よく利用する駅

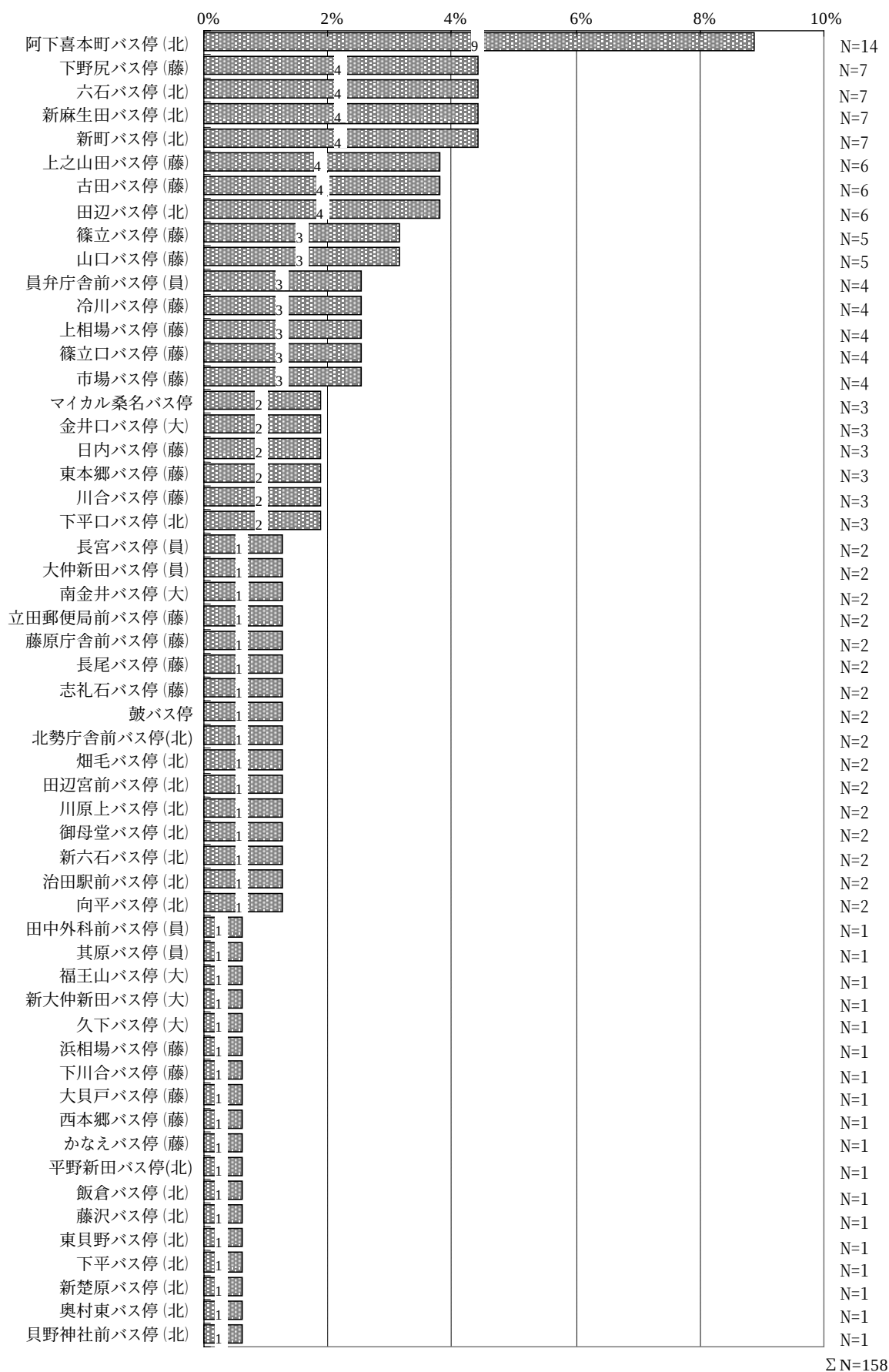


図 4-8 よく利用するバス停留所

b) 駅およびバス停留所端末距離

駅を直接利用される方の利用する駅までの距離についての集計結果を下図に示す。

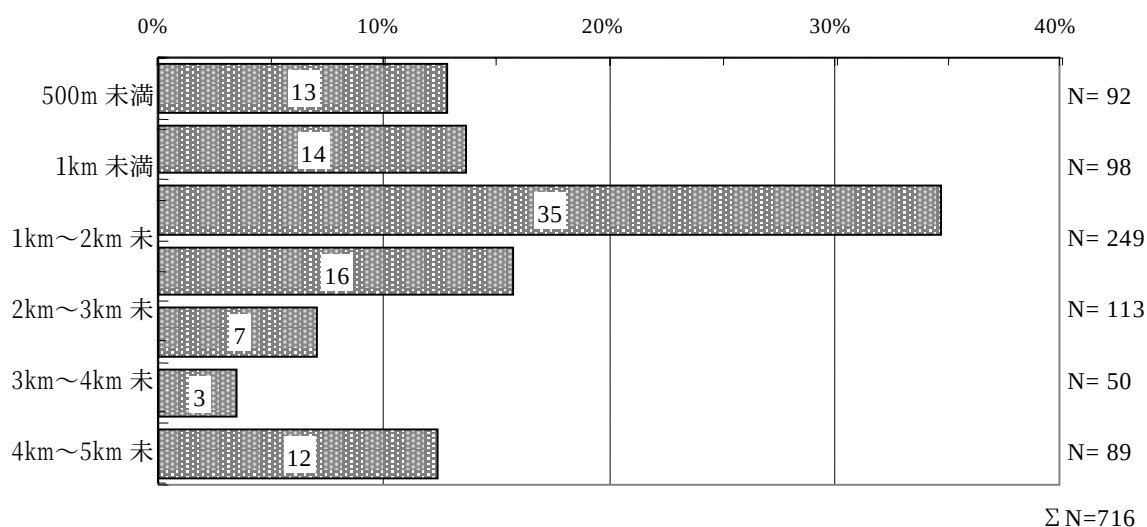


図 4－9 よく利用する駅までの距離

バス停留所を利用される方のバス停留所までの距離についての集計結果は下図に示す通りである。

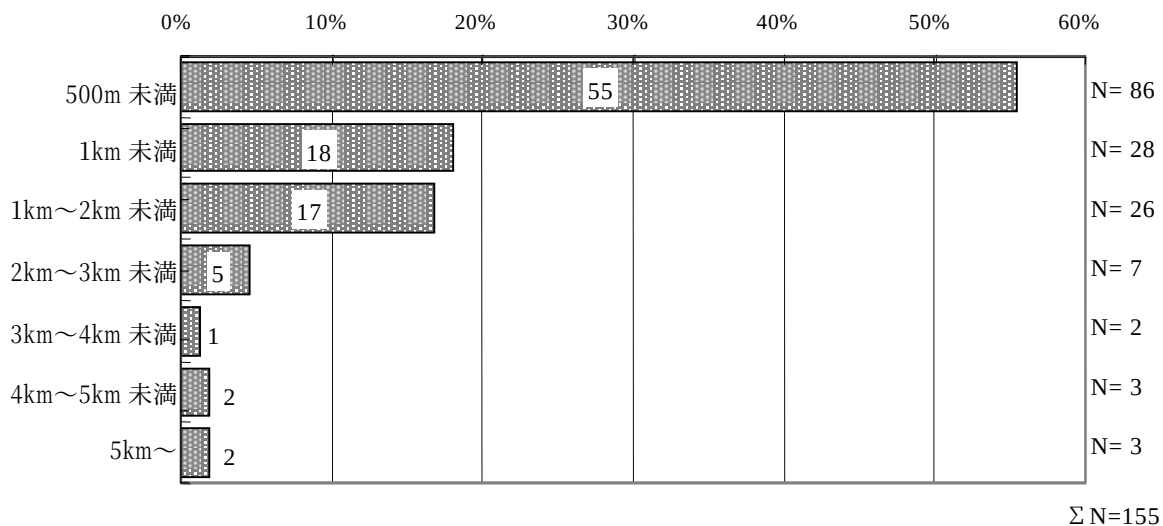


図 4－10 よく利用するバス停留所までの距離

(3) バス利用に対する住民意識

1) バス利用に対する積極性

現状のバス運行形態に対する不満が解消された場合、バスを利用するかという問に対する回答を集計した結果を示す。

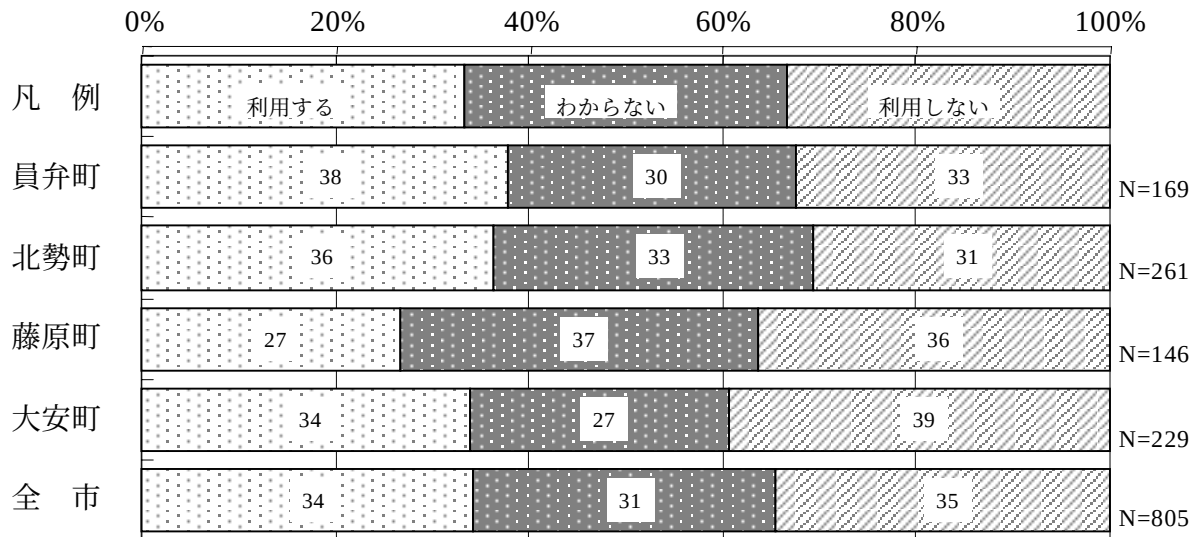


図 4-11 不満解消後のバス利用の積極性

2) いなべ市におけるバス交通に対する意識

バス交通自体の今後の維持に関する質問では、年代に関係なく全体的に「維持すべき」とする意見が大多数である。

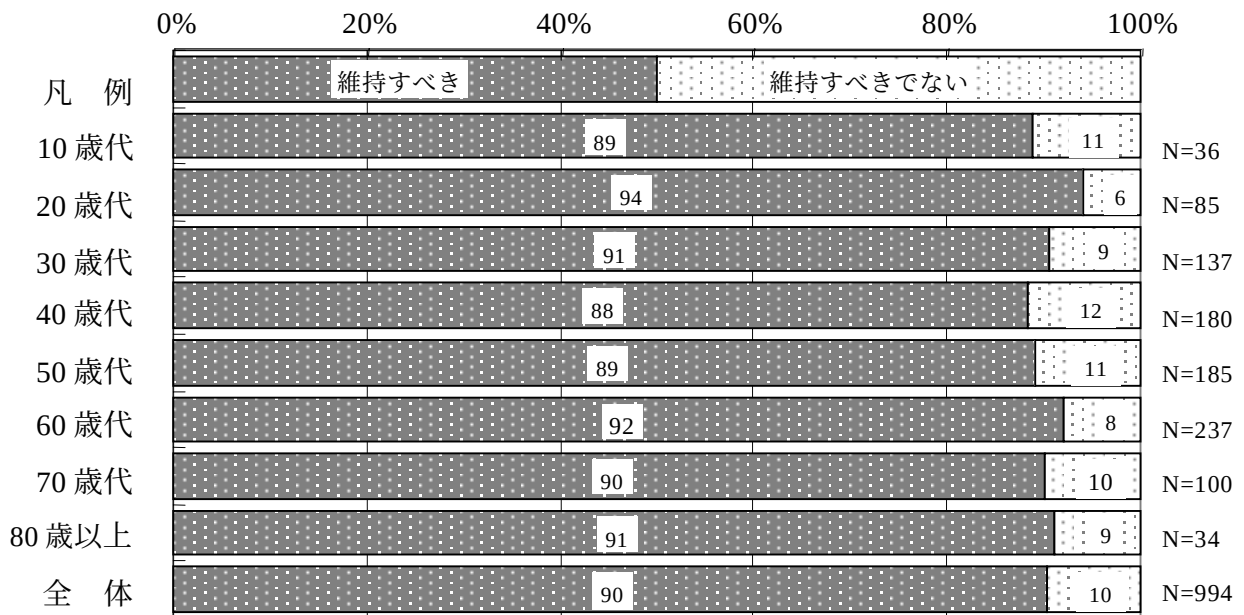


図 4-12 バス交通の必要性に関する意識

維持すべきとの回答の中で、現状のバス運行形態を見直すべきかとの問いに対する旧町別および年代別集計結果を下图に示す。

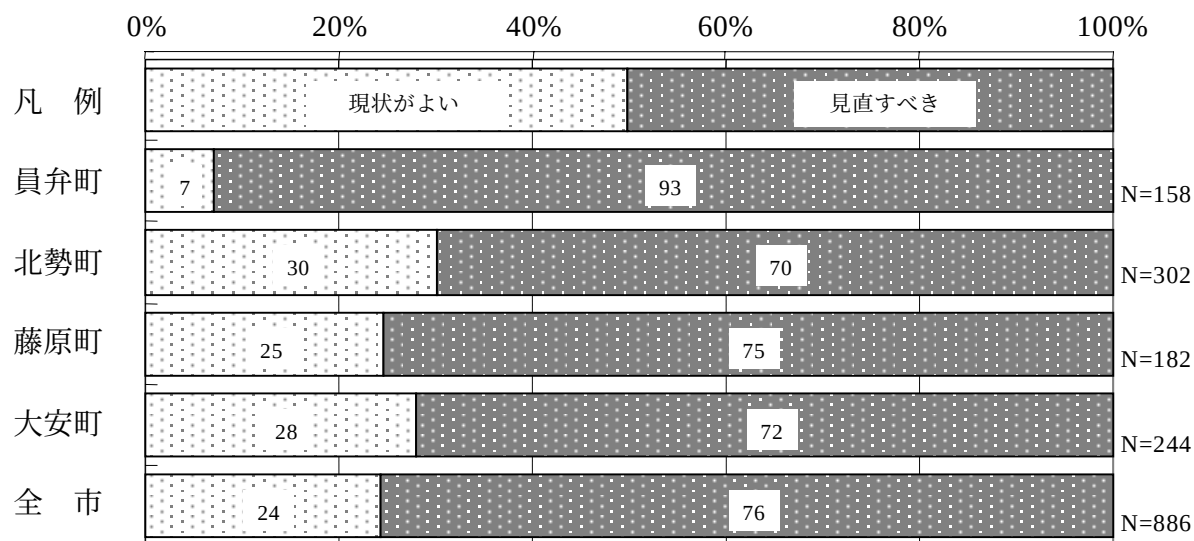


図 4 - 1 3 現状のバス交通に関する意識

アンケート結果により、いなべ市全域におけるバス交通の維持は約 90%の市民から支持されていることがわかる。しかしその一方で、現状のバス交通見直しの必要性を多くの市民が指摘している。ちなみに、旧 4 町別に見ると、現状バス路線のない員弁町住民が特に現状の見直しを要望している。

年齢別に集計したものを下图に示すが、見直しに関しては年齢による意見の偏りは少ない。

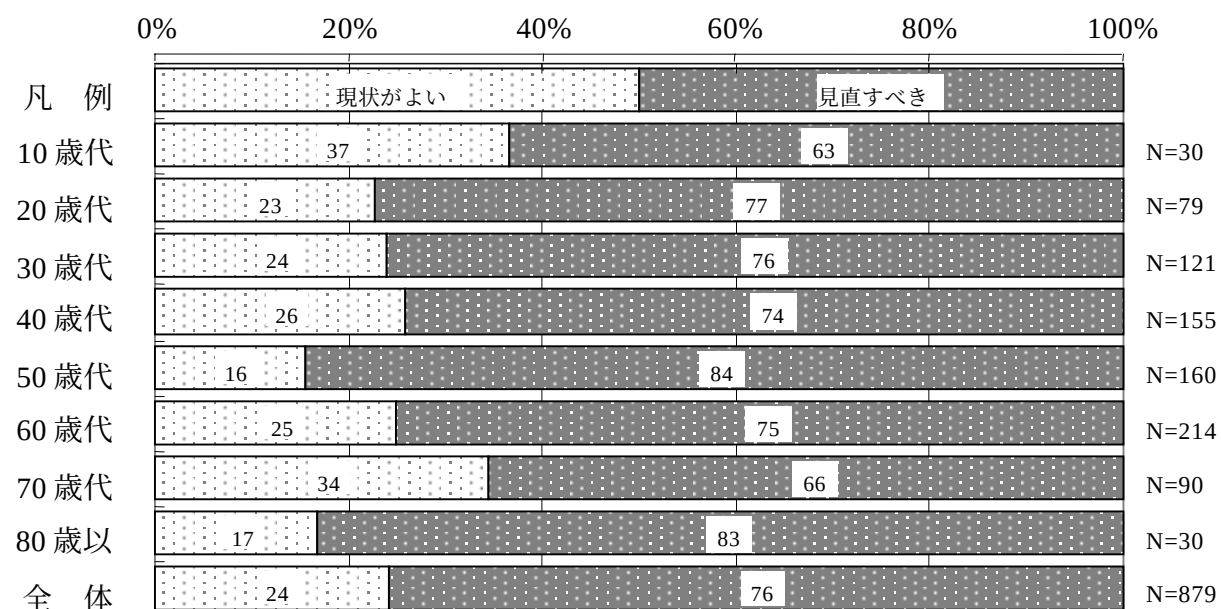


図 4 - 1 4 (年代別) 現状のバス交通に関する意識

3) いなべ市全体に求める運行形態

更に現状のバス運行を「見直すべき」と回答した方に、市域全体を対象とするバス運行形態を、高齢者を対象とした福祉バスのみにするか、あるいは対象者を限定しないバスにするかを質問した結果を旧町別および年代別に下図に示す。

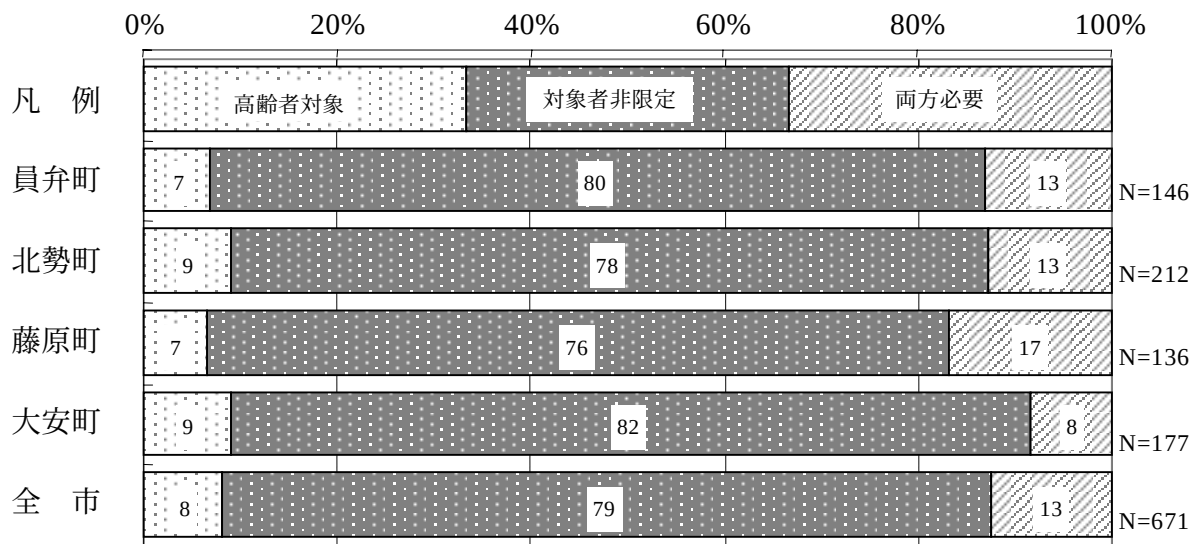


図4-15 バス交通利用者の対象者に関する意識

バス運行形態に関する質問では、高齢者のみを対象とした福祉バスではなく、利用対象者を限定しないコミュニティバスの一本化を多くの市民が支持している。

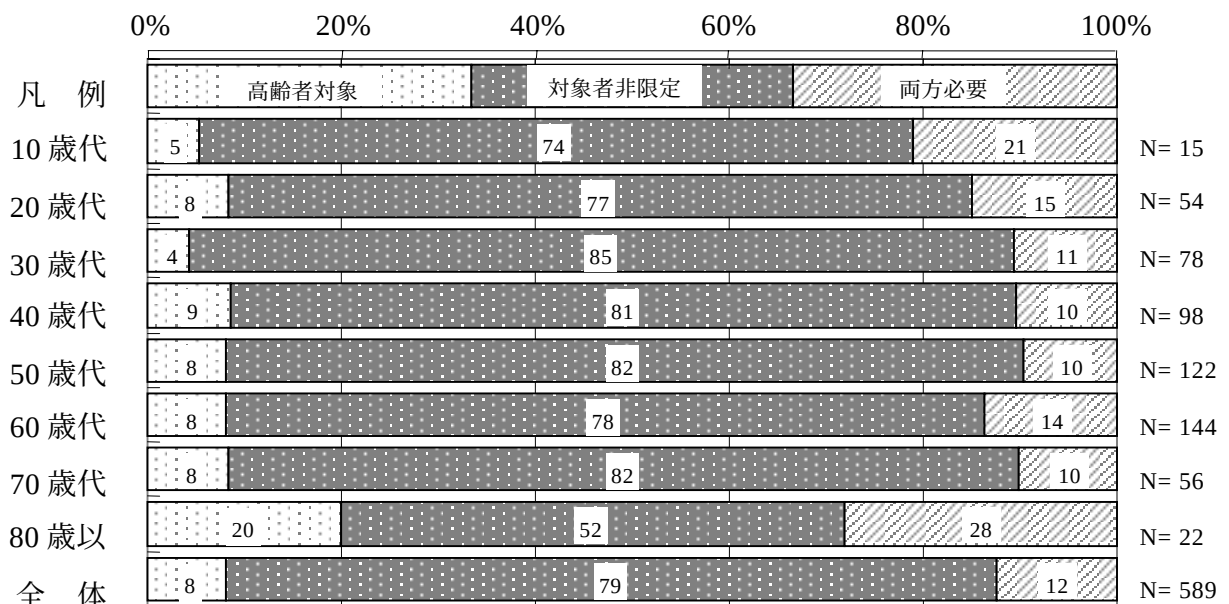


図4-16 (年代別) バス交通利用者の対象者に関する意識

4) 利用者負担のあり方および運賃に対する意識

次に現状のバス運行を「見直すべき」と回答した方に、利用者の負担に関する意識を質問した結果を旧町別および年代別に下図に示す。

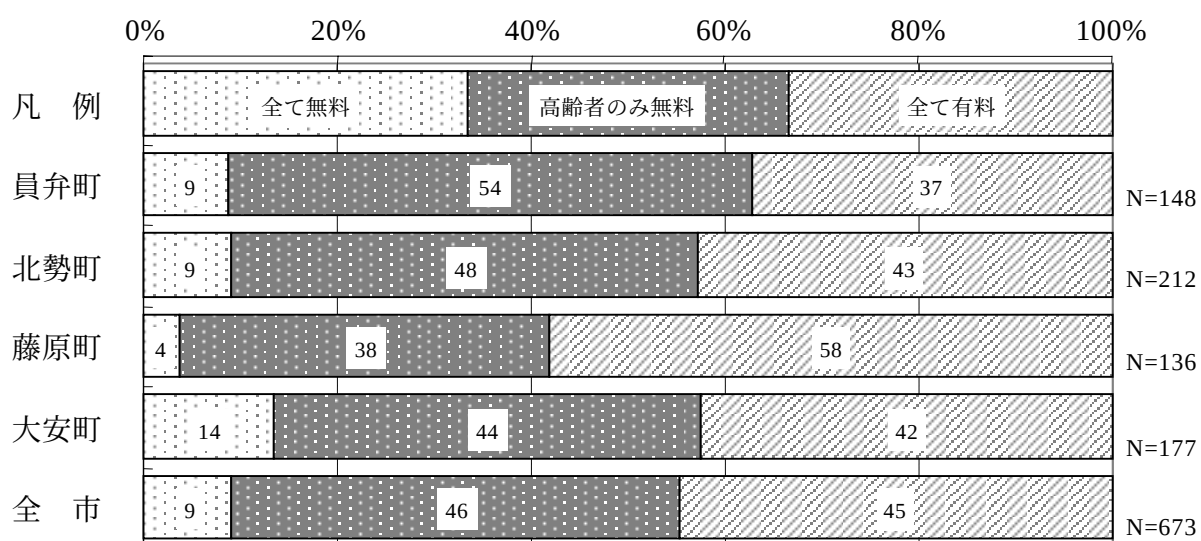


図4-17 利用者の負担に関する意識

利用者の負担に関するアンケート結果では、全市内バス無料化を希望する回答が少なく、高齢者等の一部無料対象者を考慮しつつ、有料であってもバスの維持を支持する意見が多い。

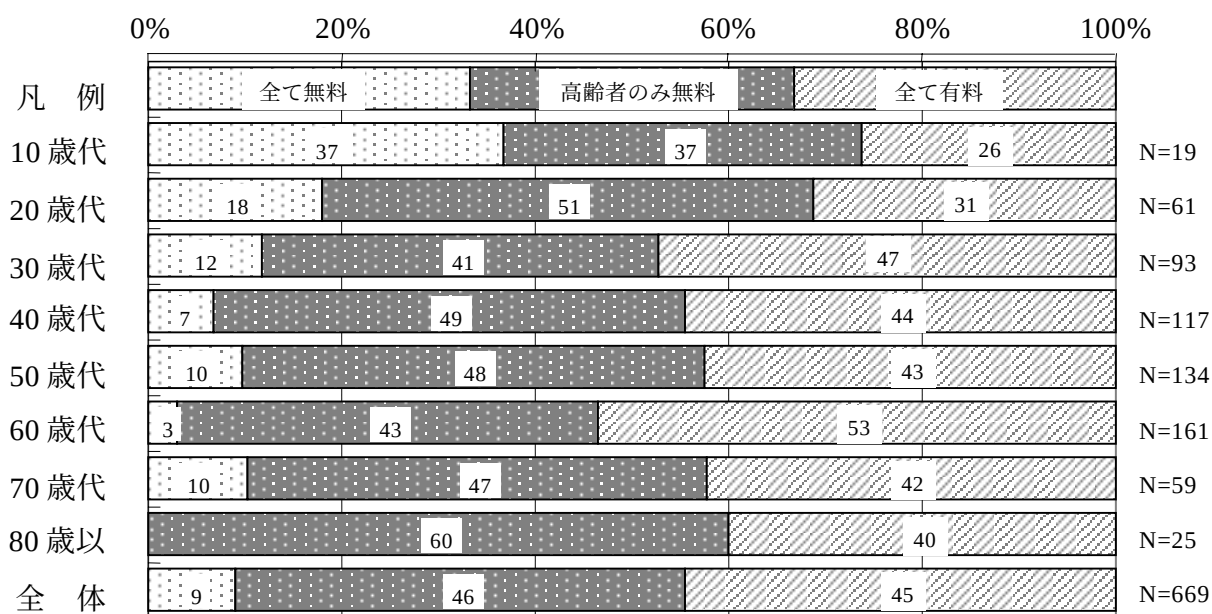


図4-18 (年代別) 利用者の負担に関する意識

また更に、利用者負担の考え方で「（高齢者のみ無料を含む）有料であるべき」と回答された方に、その利用者負担額（運賃）について尋ねた結果を下図に示す。

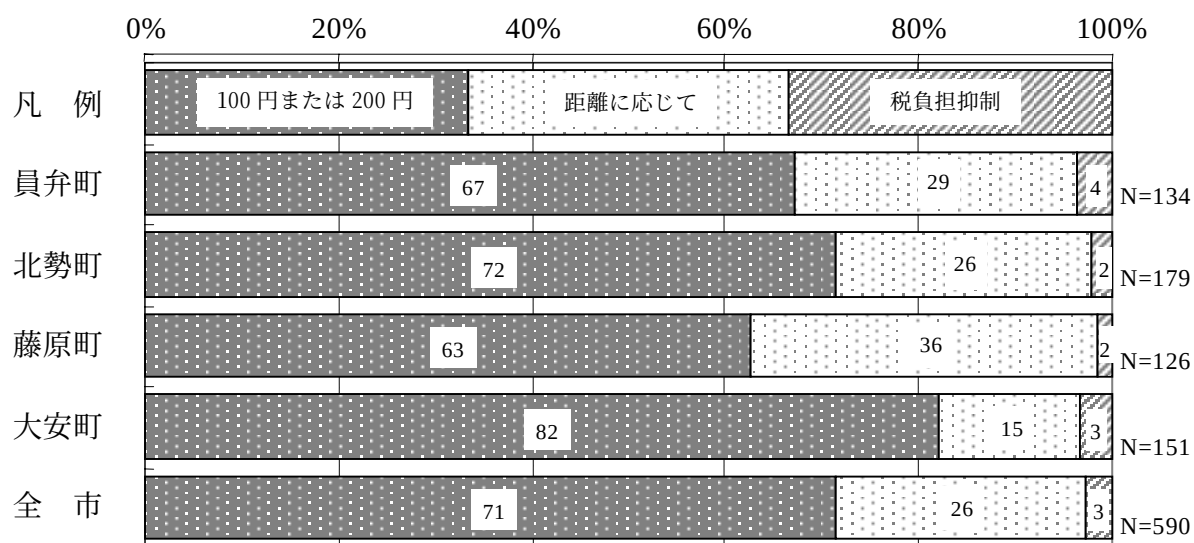


図 4 - 1 9 利用者負担額（運賃）に関する意識

有料とした場合の運賃設定に関する質問では、100 円または 200 円の定額制が望ましいとの意見が 70%を占め、利用者の負担は認める一方、税金の投入は避けられないとの認識がある。また距離に応じて金額が変わる料金体系よりも、1コイン2コイン等のわかりやく身近で利用しやすい運賃設定が望まれていると言える。

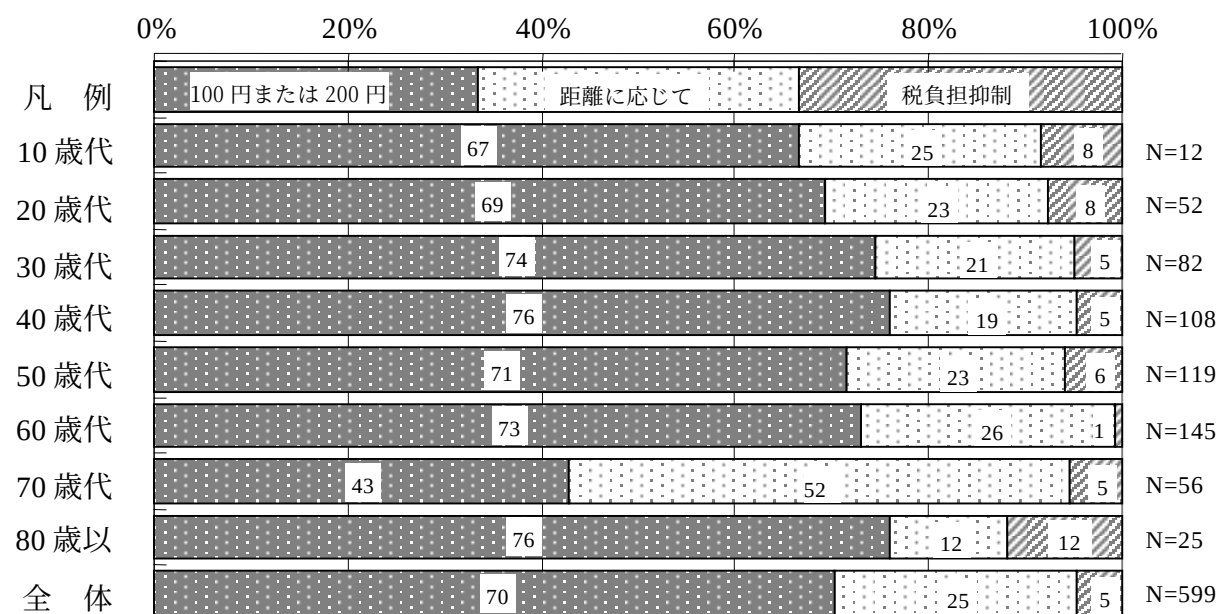


図 4 - 2 0 （年代別）利用者負担額（運賃）に関する意識

4-3 アンケート 2 次分析結果

4-3-1 2 次分析の内容

1) 目的別ゾーン別目的地利用度

いなべ市を幾つかのゾーンに分けて各地域の住民の目的別移動先を集計・分析する。
対象とする目的は、通勤通学／買い物／通院／公共施設／娯楽の 5 つとする。

ゾーン設定は後述する「いなべ市バス交通基本構想案」に示される鉄軌道との連携に関するゾーンニングを採用し集計する。（いなべ市全体を 6 ゾーンに分割）

2) 時間帯別目的別行動開始度

先の目的別ゾーン別目的地利用度同様、通勤通学／買い物／通院／公共施設／娯楽の 5 つの目的に対して行動を開始する時間帯をアンケートより集計し分析する。

3) 自由意見欄の意見別集計グラフ

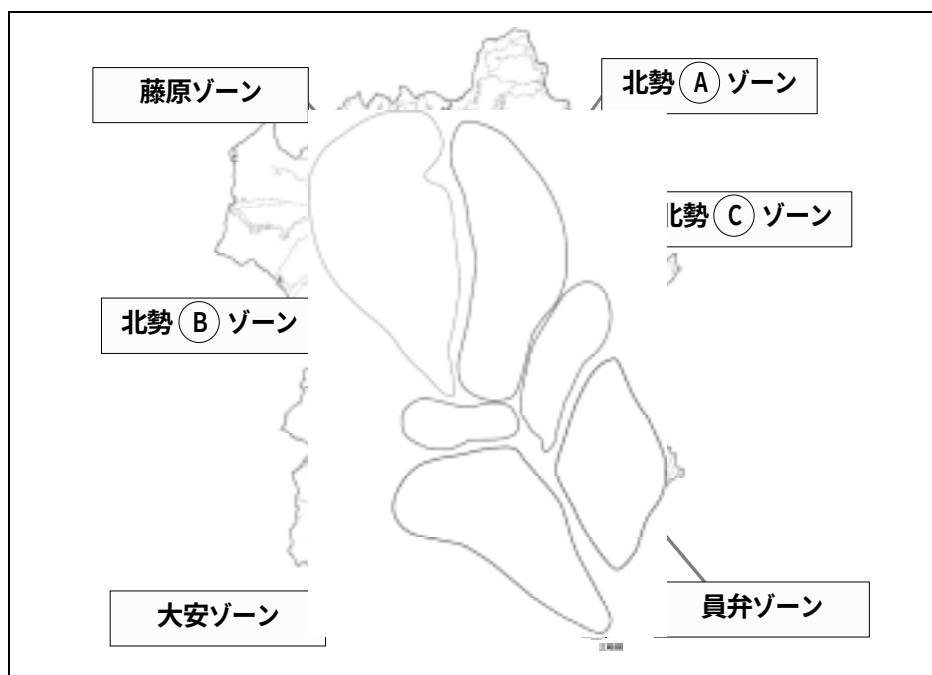
アンケートの自由意見欄の回答内容を意見別に集計する。（自由意見欄の全回答は巻末に参考資料として添付する。）

4-3-2 目的別ゾーン別目的地利用度

(1) 目的別ゾーン別目的地利用度グラフの見方

① ゾーン分割

市内の目的別の移動傾向をみるため、市域を 6 つのゾーンに分割し、アンケート結果を集計する。なお、ゾーン分割にあたっては、現行の自主運行バス路線の路線域 4 ゾーンと鉄軌道沿線地帯 2 ゾーンとに分割した。



4-21 集計ゾーン設定

② 図の見方



左図は例として、藤原ゾーンの住民が通勤通学を目的に利用している地区への利用度数割合（後述）を示している。矢印の太さは利用度数割合の高低を表し、太い程割合が高いことを意味する。

また  は、対象ゾーン（例では藤原ゾーン）が目的地区である利用度数割合を示している。図の下にある表は利用度数割合の具体的な数値を示している。

図 4-22 結果図の例

③ 表の見方

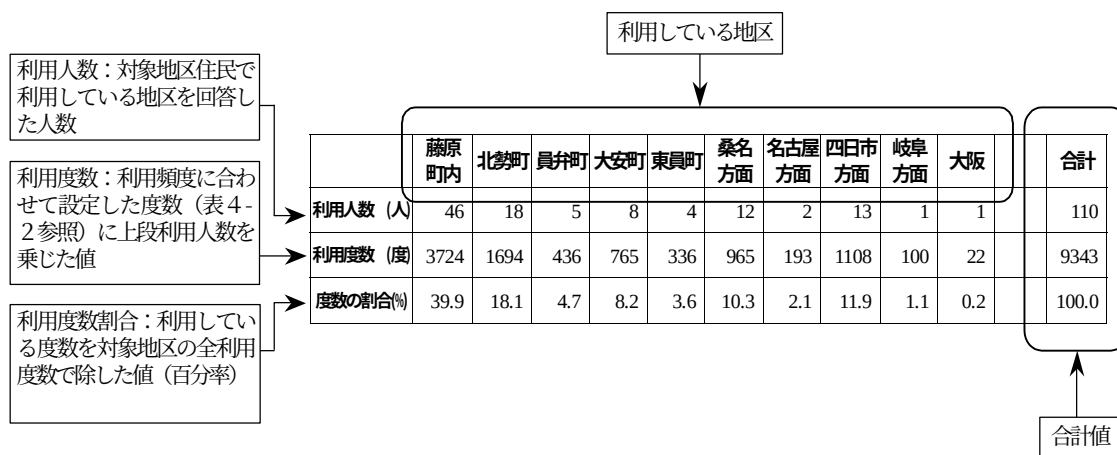


図 4-23 表の見方説明図

表 4-2 利用頻度と度数の設定

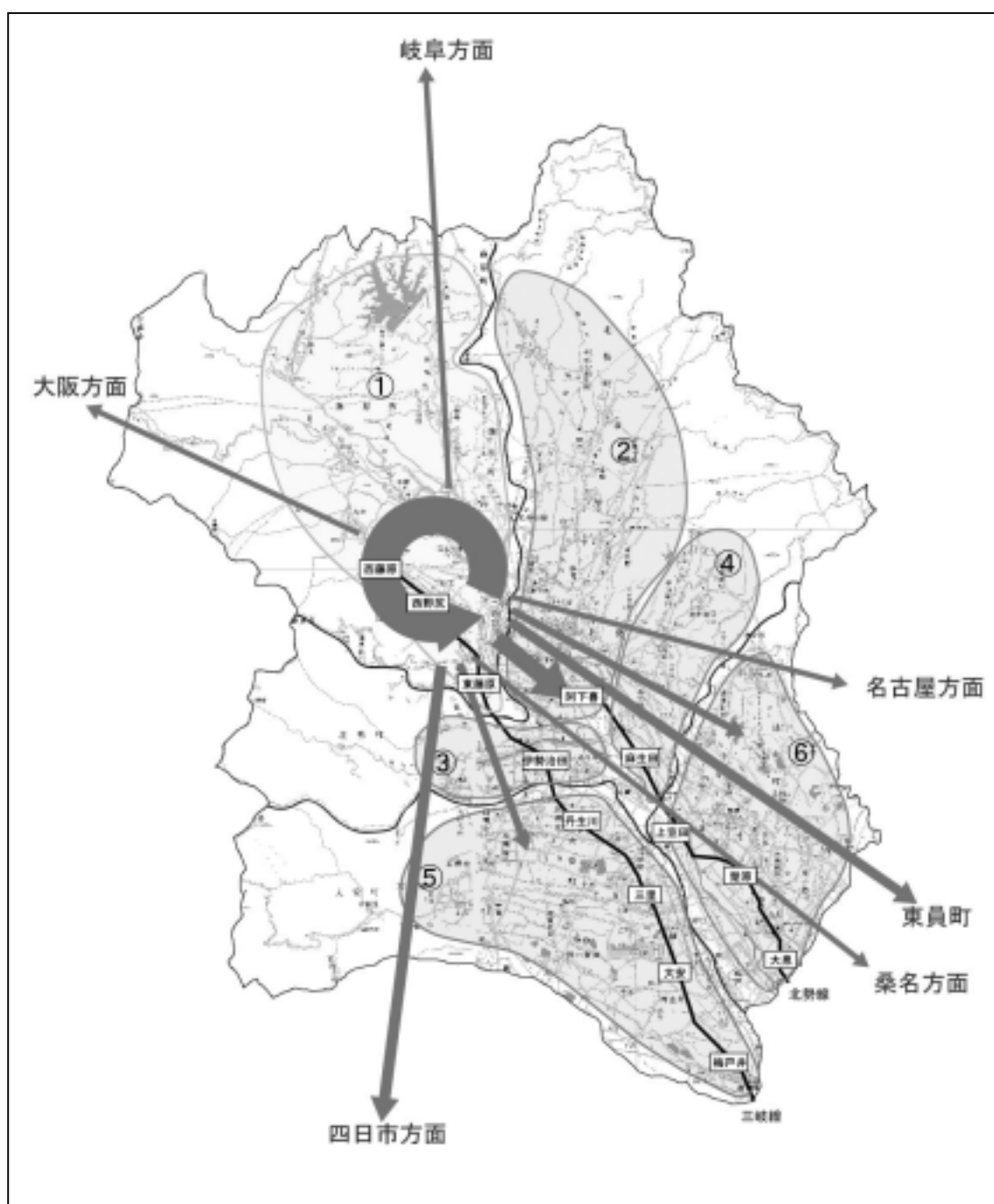
利用頻度	度数
1. 毎日利用	100
2. 週 5～6 回	93
3. 週 3～4 回	50
4. 週 1～2 回	22
5. 月 1～2 回	6
6. 年 1～2 回	1

例えば、〇〇地区を利用している人が
 週 5～6 回の人 5 人
 月 1～2 回の人 3 人
 年 1～2 回の人 2 人
 であった場合、その地区への利用度数は
 $(5 \times 93) + (3 \times 6) + (2 \times 1) = 485$
 となる。

(2) 目的別ゾーン別目的地利用度分析結果

1) 【通勤通学】

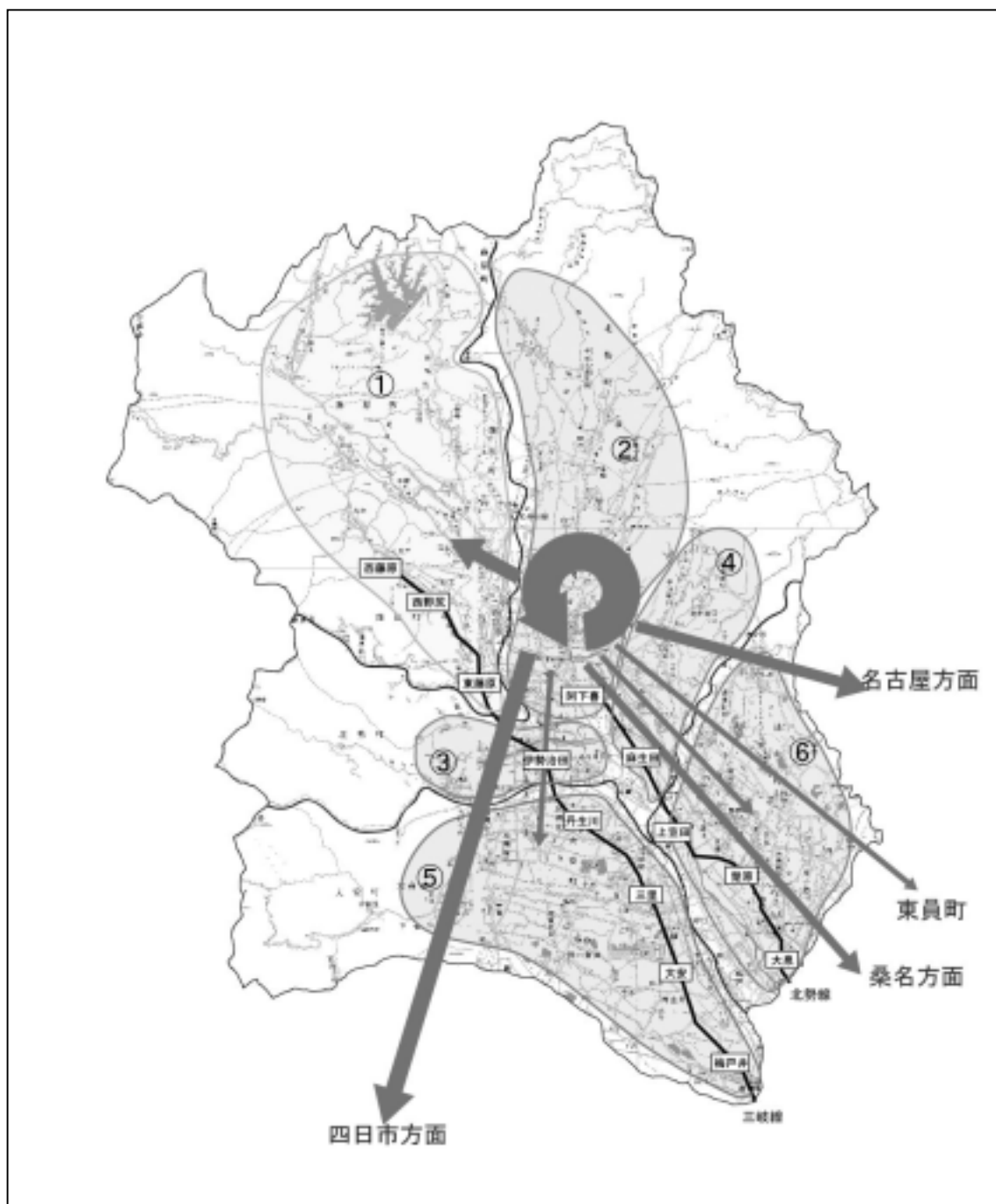
a) 藤原ゾーンにおける通勤通学の目的地利用度



	藤原 町内	北勢町	員弁町	大安町	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面	岐阜 方面	大阪		合計
利用人数 (人)	46	18	5	8	4	12	2	13	1	1		110
利用度数 (度)	3,724	1,694	436	765	336	965	193	1,108	100	22		9,343
度数の割合(%)	39.9	18.1	4.7	8.2	3.6	10.3	2.1	11.8	1.1	0.2		100.0

図 4-24 藤原ゾーンにおける通勤通学の目的地利用度

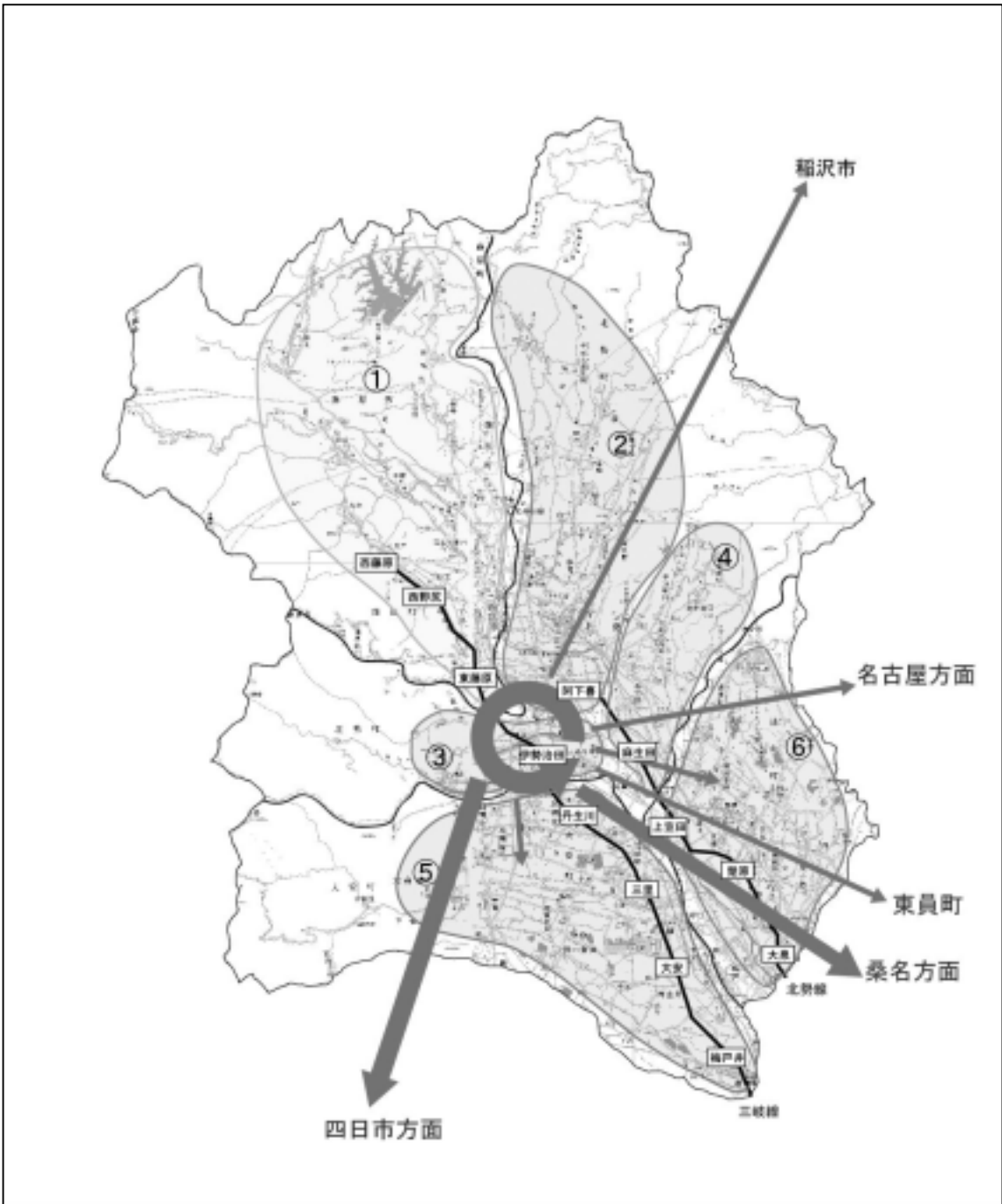
b) 北勢Aゾーンにおける通勤通学の目的地利用度



	北勢町内	藤原町	員弁町	大安町	東員町	桑名方面	名古屋方面	四日市方面				合計
利用人数 (人)	33	11	2	4	3	5	6	8				78
利用度数 (度)	2,874	1,001	143	336	286	479	399	772				6,290
度数の割合(%)	45.7	15.9	2.3	5.4	4.5	7.6	6.3	12.3				100.0

図4-25 北勢Aゾーンにおける通勤通学の目的地利用度

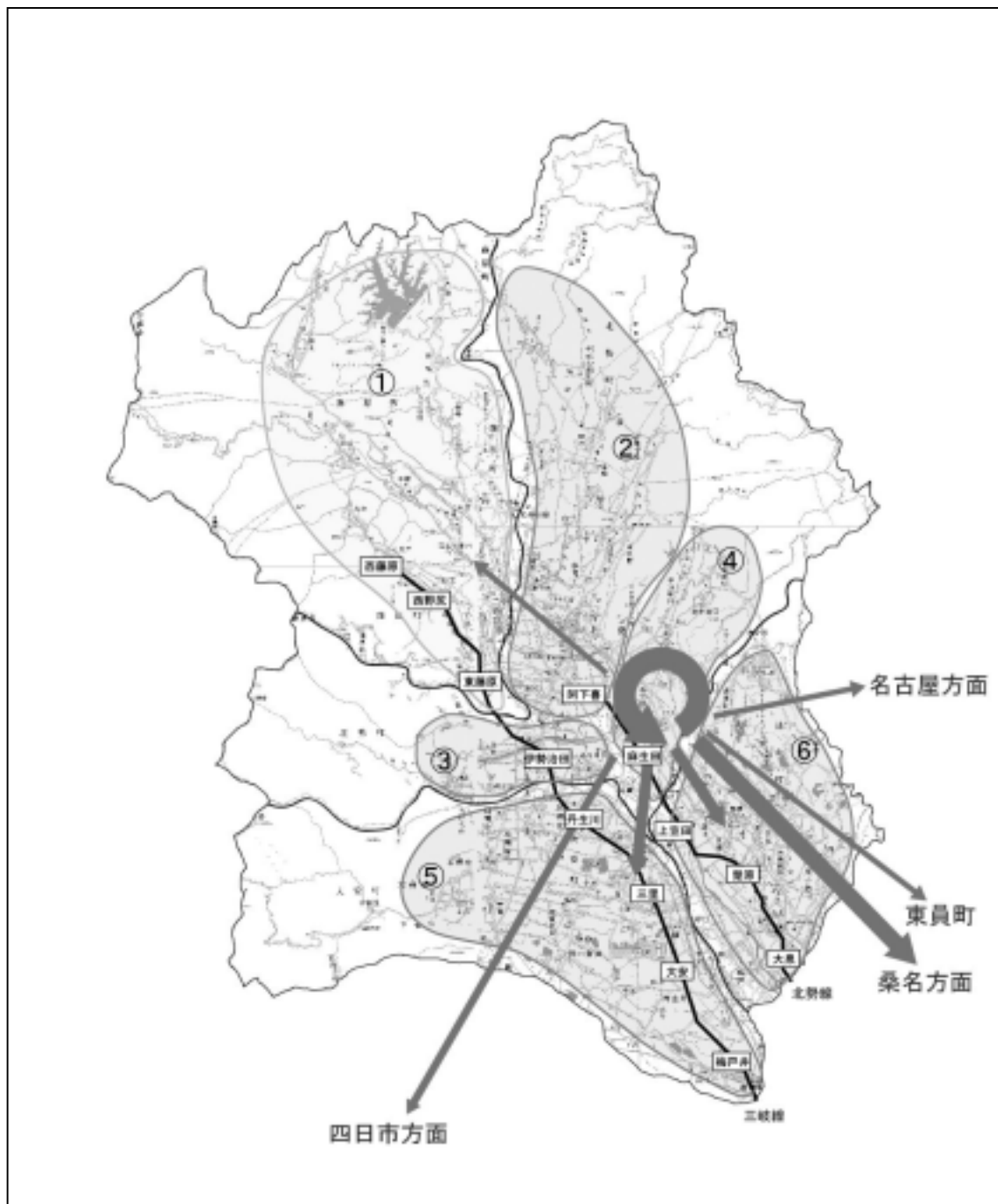
c) 北勢Bゾーンにおける通勤通学の目的地利用度



	北勢 町内	藤原町	員弁町	大安町	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面	稲沢市			合計
利用人数 (人)	19	5	1	1	1	6	1	3	1			44
利用度数 (度)	1,551	429	50	93	93	579	93	794	50			3,732
度数の割合(%)	41.6	11.5	1.3	2.5	2.5	15.5	2.5	21.3	1.3			100.0

図 4-26 北勢Bゾーンにおける通勤通学の目的地利用度

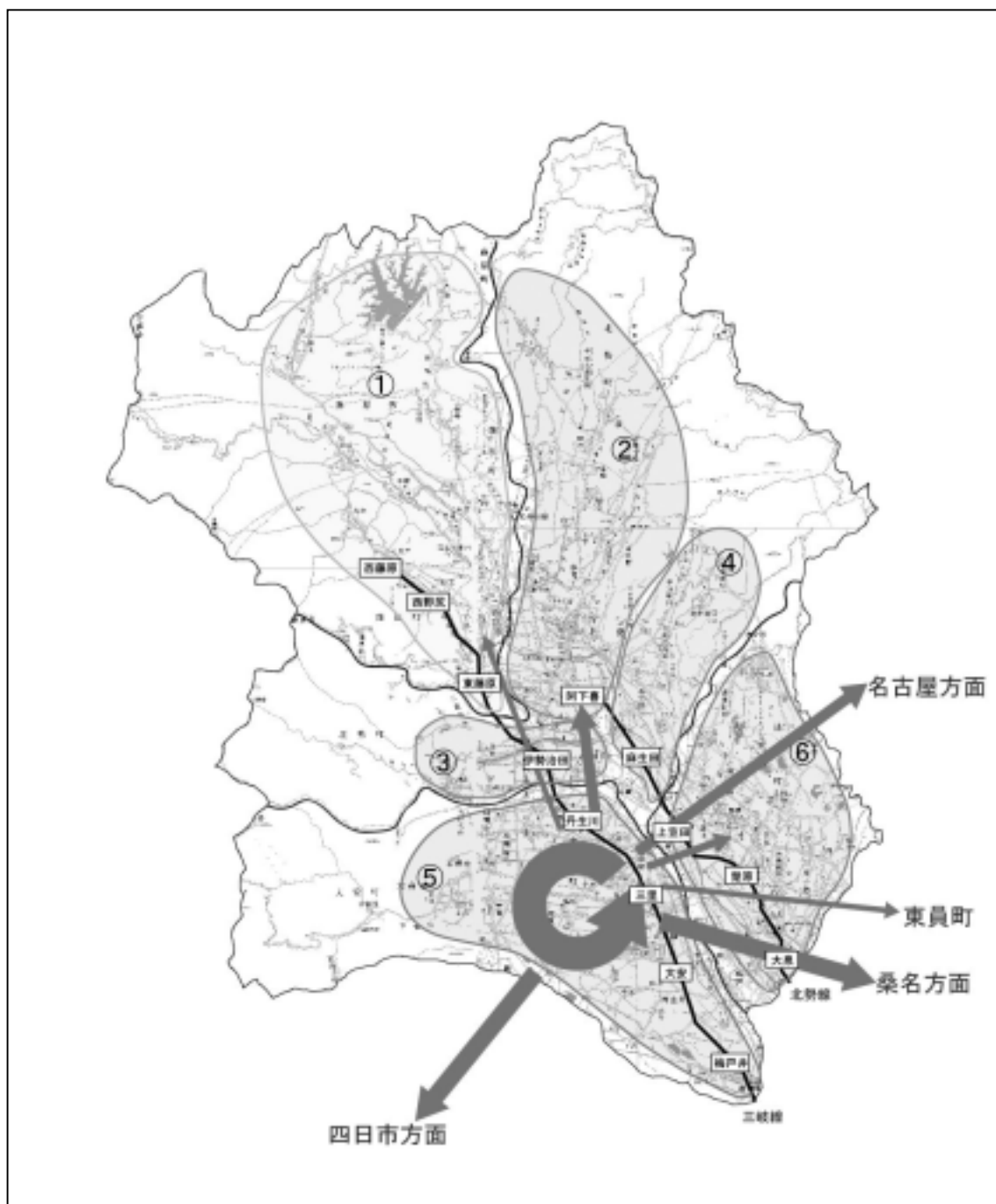
d) 北勢Cゾーンにおける通勤通学の目的地利用度



	北勢 町内	藤原町	員弁町	大安町	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面				合計
利用人数 (人)	30	3	9	11	2	16	7	5				83
利用度数 (度)	2,602	150	822	916	186	1,309	608	408				7,001
度数の割合(%)	37.2	2.1	11.7	13.1	2.7	18.7	8.7	5.8				100.0

図 4-27 北勢Cゾーンにおける通勤通学の目的地利用度

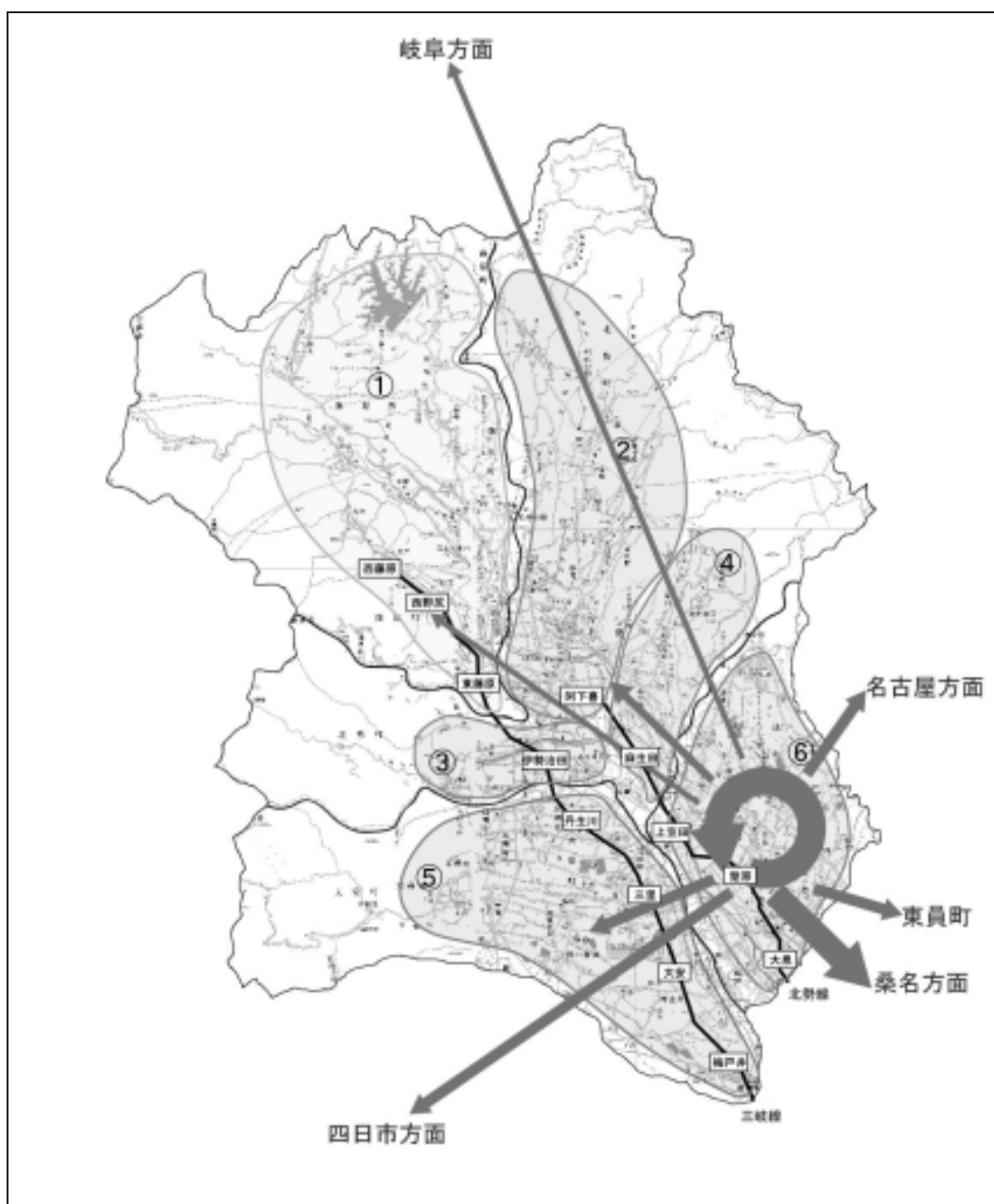
e) 大安ゾーンにおける通勤通学の目的地利用度



	大安 町内	藤原町	北勢町	員弁町	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面				合計
利用人数 (人)	66	3	16	10	6	33	17	39				190
利用度数 (度)	5,820	293	1,409	965	536	3,045	1,616	3,161				16,845
度数の割合(%)	34.5	1.7	8.4	5.7	3.2	18.1	9.6	18.8				100.0

図４－２８ 大安ゾーンにおける通勤通学の目的地利用度

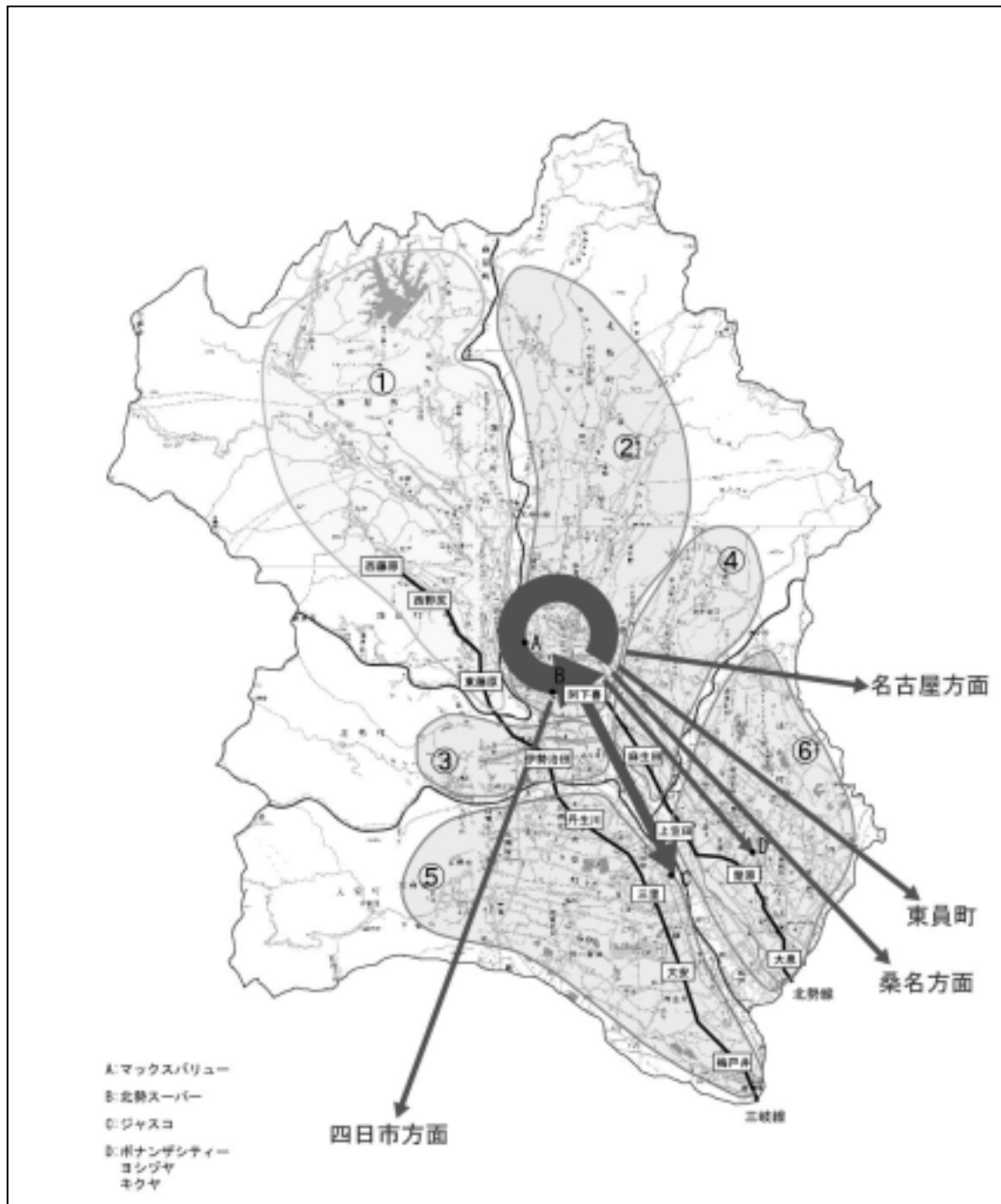
f) 員弁ゾーンにおける通勤通学の目的地利用度



	員弁 町内	藤原町	北勢町	大安町	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面	岐阜 方面			合計
利用人数 (人)	37	1	9	11	10	31	11	14	1			125
利用度数 (度)	3,168	93	808	994	908	2,724	994	1,223	93			11,005
度数の割合(%)	28.8	0.8	7.4	9.0	8.3	24.8	9.0	11.1	0.8			100.0

図4-29 員弁ゾーンにおける通勤通学の目的地利用度

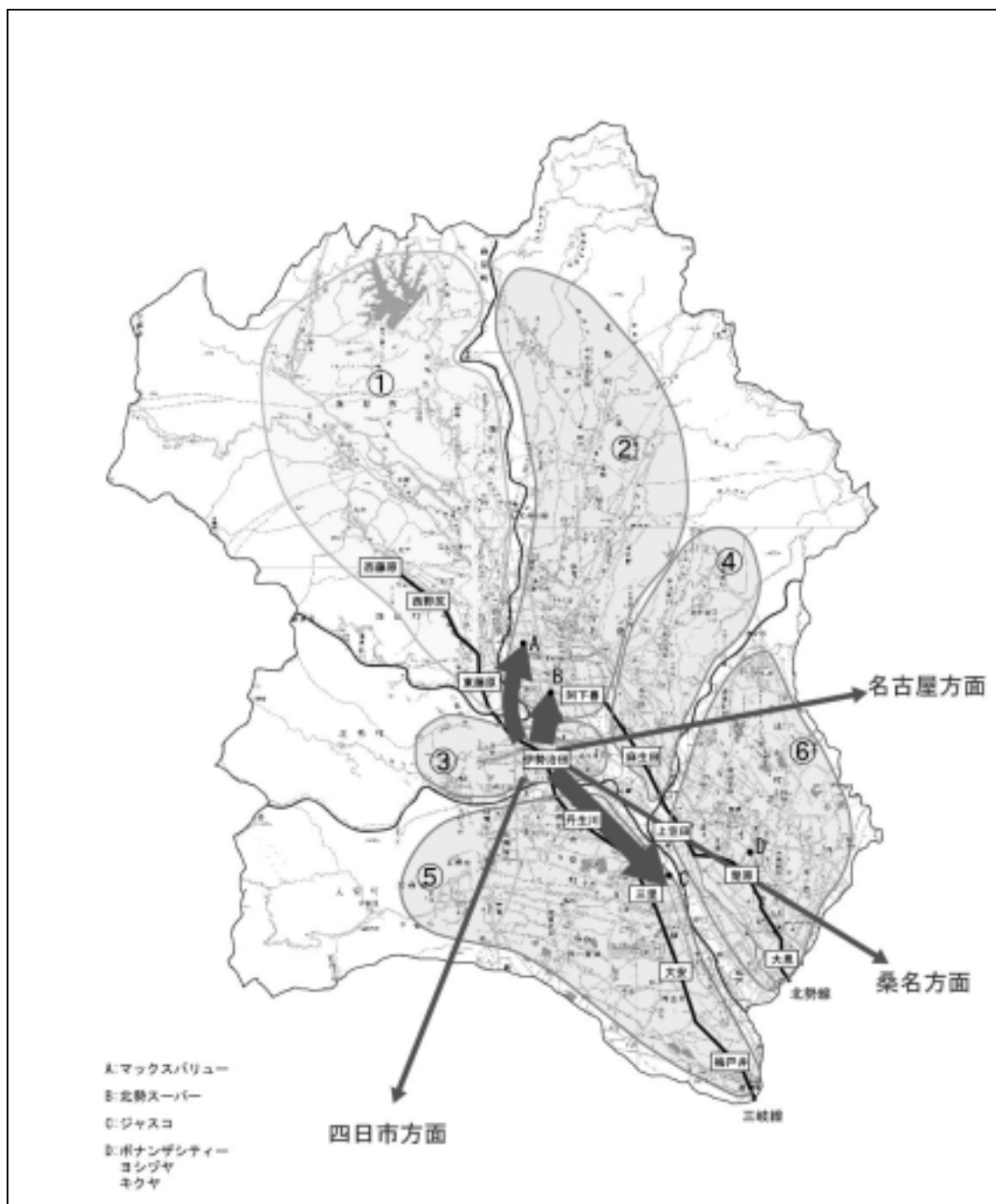
b) 北勢Aゾーンにおける買物の目的地利用度



	北勢町 ①内	ボナンザ シティ	ジャスコ	東員 町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面					合計
利用人数 (人)	69	5	26	3	15	5	3					126
利用度数 (度)	2,052	150	626	115	229	46	122					3,340
度数の割合(%)	61.4	4.5	18.7	3.4	6.9	1.4	3.7					100.0

図4-31 北勢Aゾーンにおける買物の目的地利用度

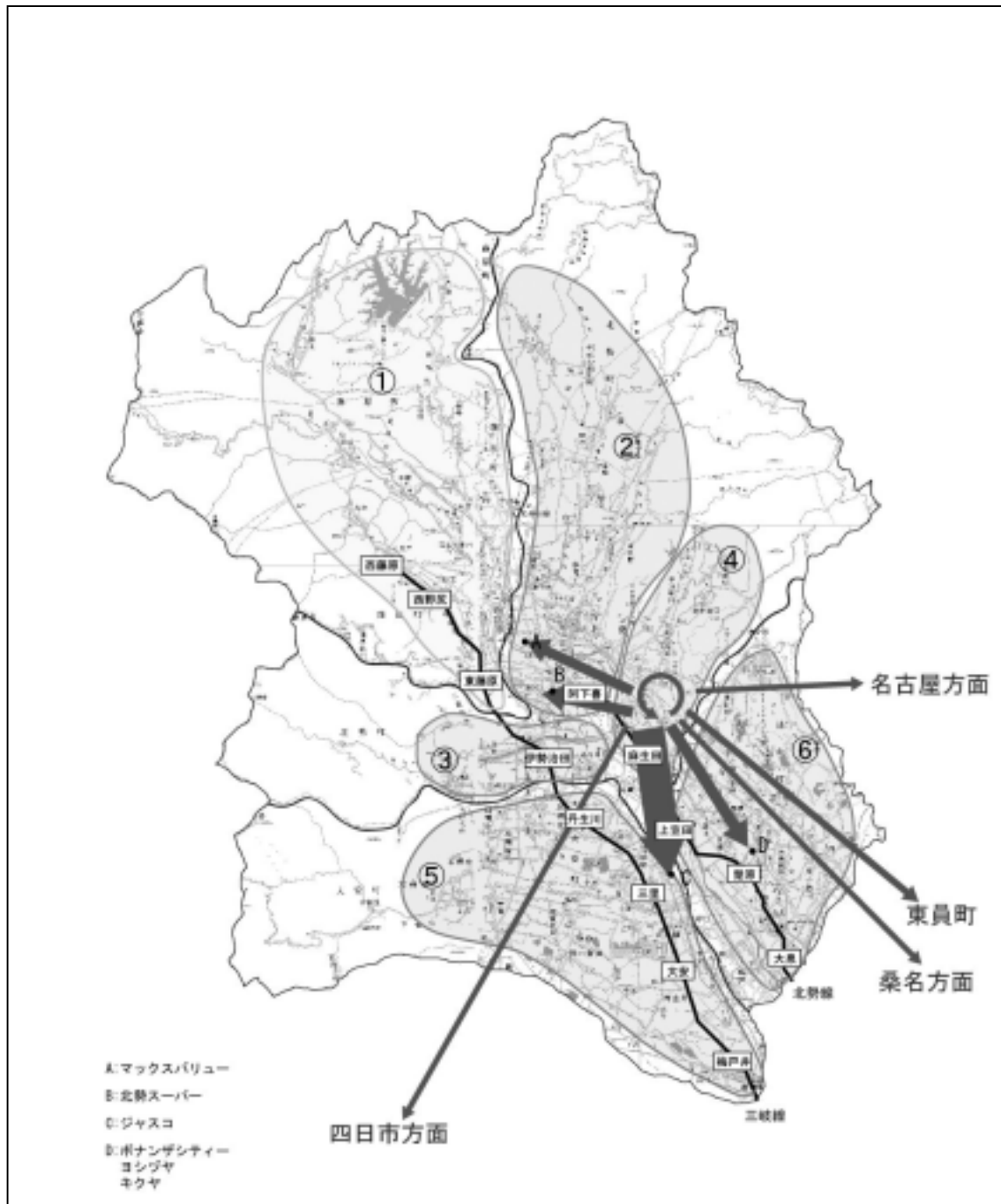
c) 北勢Bゾーンにおける買物の目的地利用度



	マックスバリュー	阿下喜駅周辺	ジャスコ	桑名方面	名古屋方面	四日市方面						合計
利用人数 (人)	12	20	23	6	1	4						66
利用度数 (度)	483	739	572	112	6	56						1,968
度数の割合(%)	24.5	37.6	29.1	5.7	0.3	2.8						100.0

図4-32 北勢Bゾーンにおける買物の目的地利用度

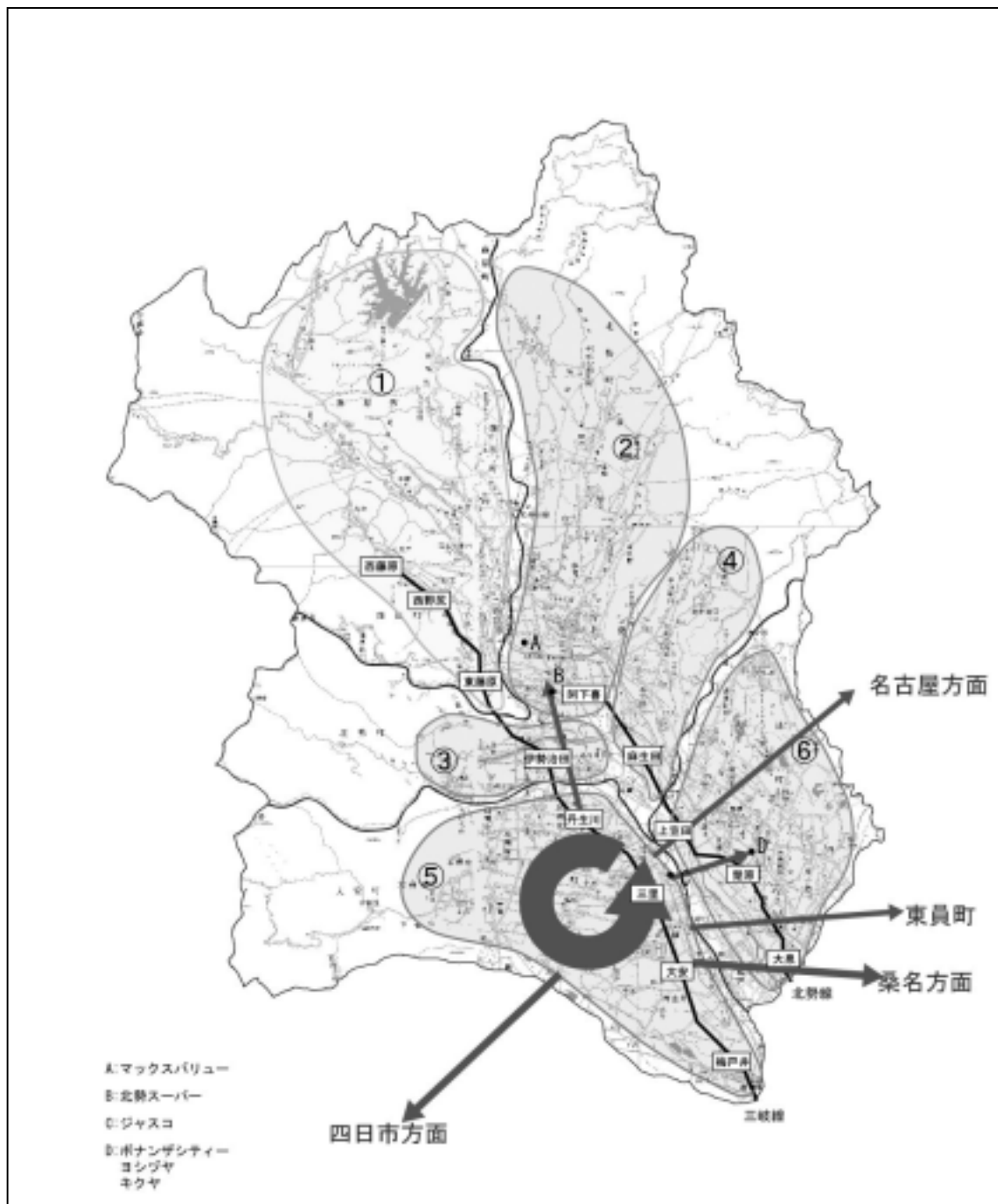
d) 北勢Cゾーンにおける買物の目的地利用度



	北勢町 ③ 内	マックス バリュー	阿下喜 駅周辺	ボナンザ シティ	ジャスコ	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面			合計
利用人数 (人)	2	12	22	13	34	10	7	7	1			108
利用度数 (度)	200	482	531	575	1,290	338	271	32	50			3,769
度数の割合(%)	5.3	12.8	14.1	15.3	34.2	9.0	7.2	0.8	1.3			100.0

図4-33 北勢Cゾーンにおける買物の目的地利用度

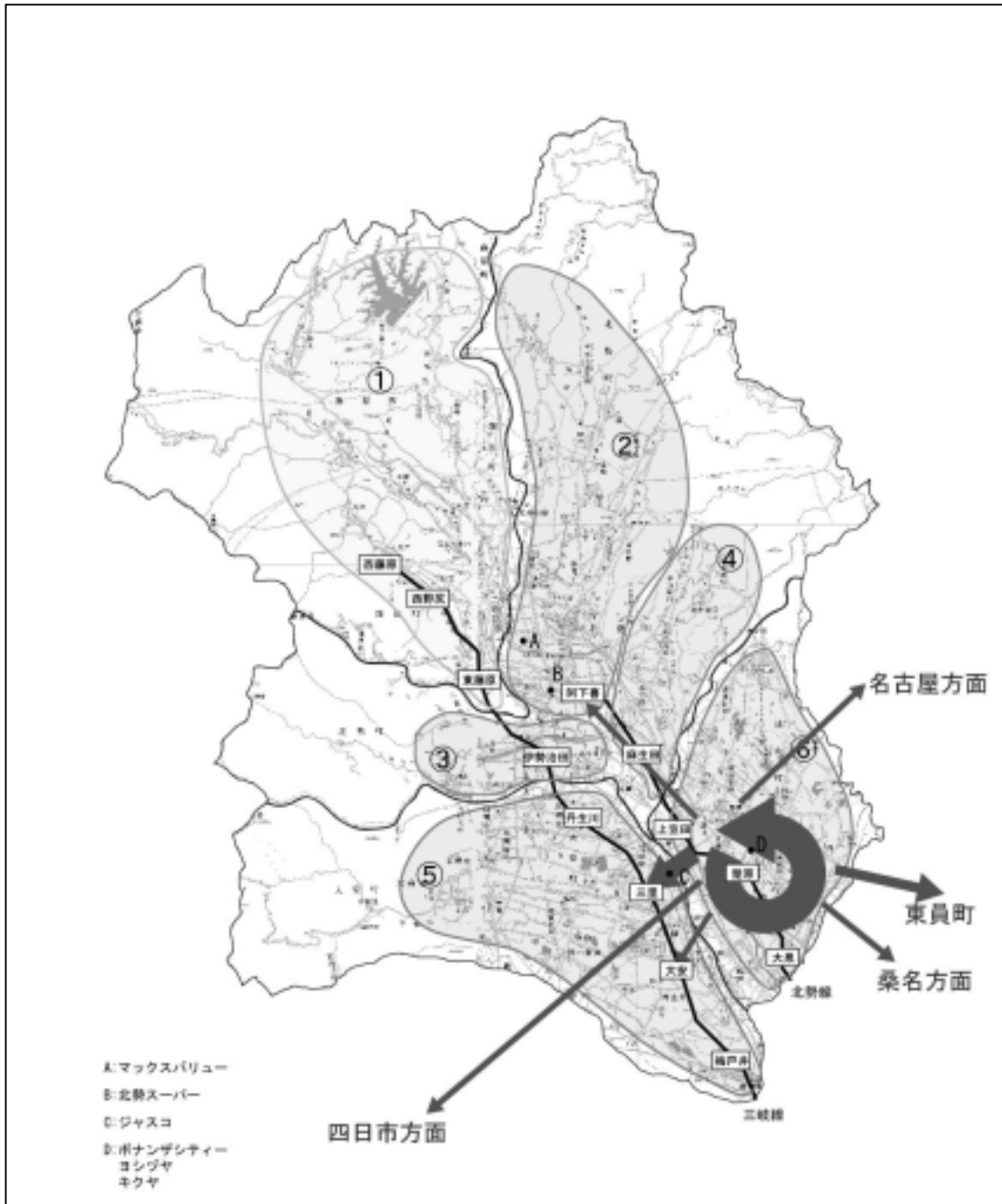
e) 大安ゾーンにおける買物の目的地利用度



	大安 町内	阿下喜 駅周辺	ボナンザ シティ	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面					合計
利用人数 (人)	179	13	12	5	20	10	16					259
利用度数 (度)	6,019	382	406	134	550	55	359					7,905
度数の割合(%)	76.2	4.8	5.1	1.7	7.0	0.7	4.5					100.0

図4-34 大安ゾーンにおける買物の目的地利用度

f) 員弁ゾーンにおける買物の目的地利用度

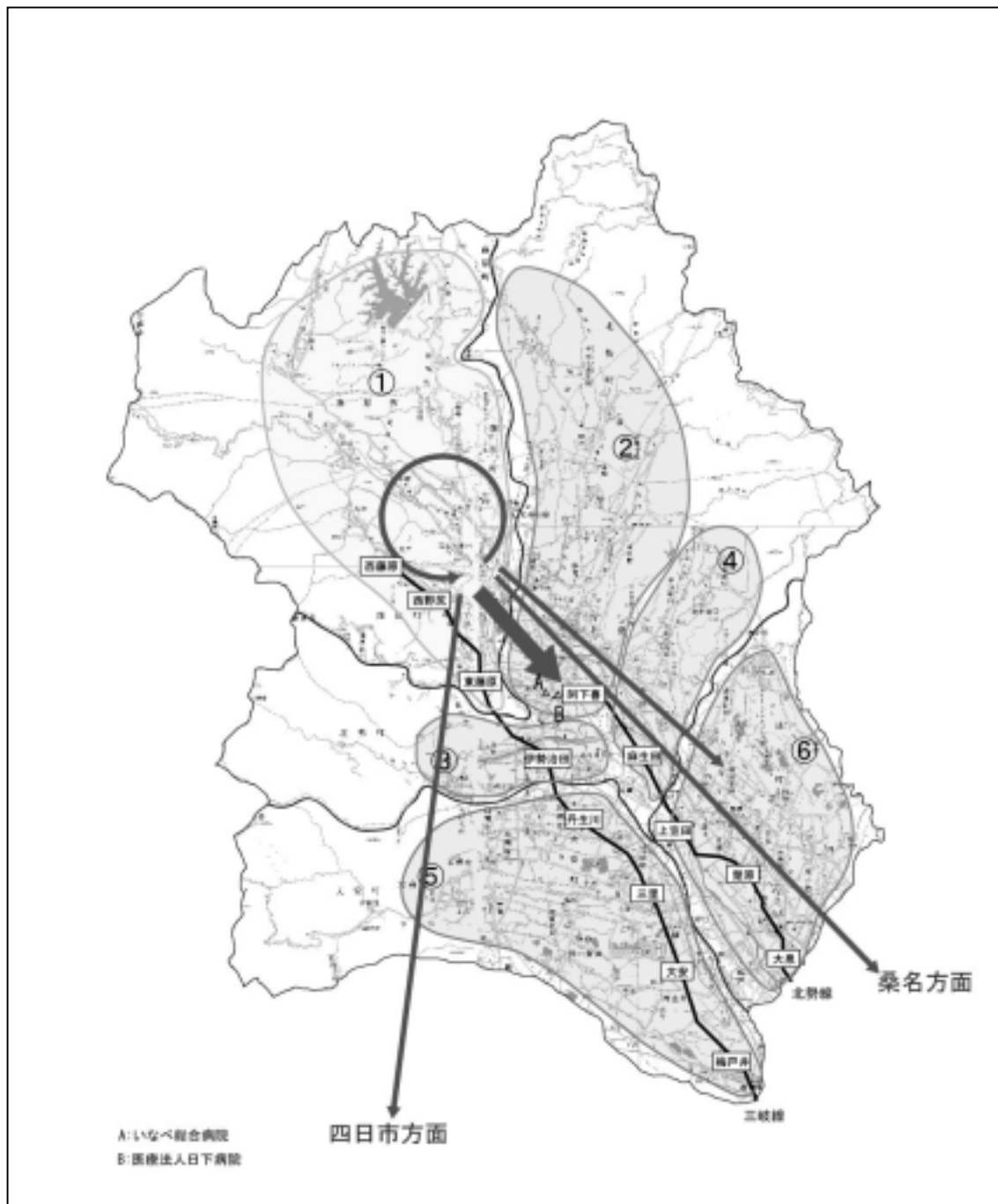


	員弁 町内	ジャスコ	阿下喜 駅周辺	大安町	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面				合計
利用人数（人）	79	50	9	3	22	25	5	6				199
利用度数（度）	2,890	1,603	414	78	896	548	36	84				6,549
度数の割合(%)	44.1	24.5	6.3	1.2	13.7	8.4	0.5	1.3				100.0

図 4-35 員弁ゾーンにおける買物の目的地利用度

3) 【通院】

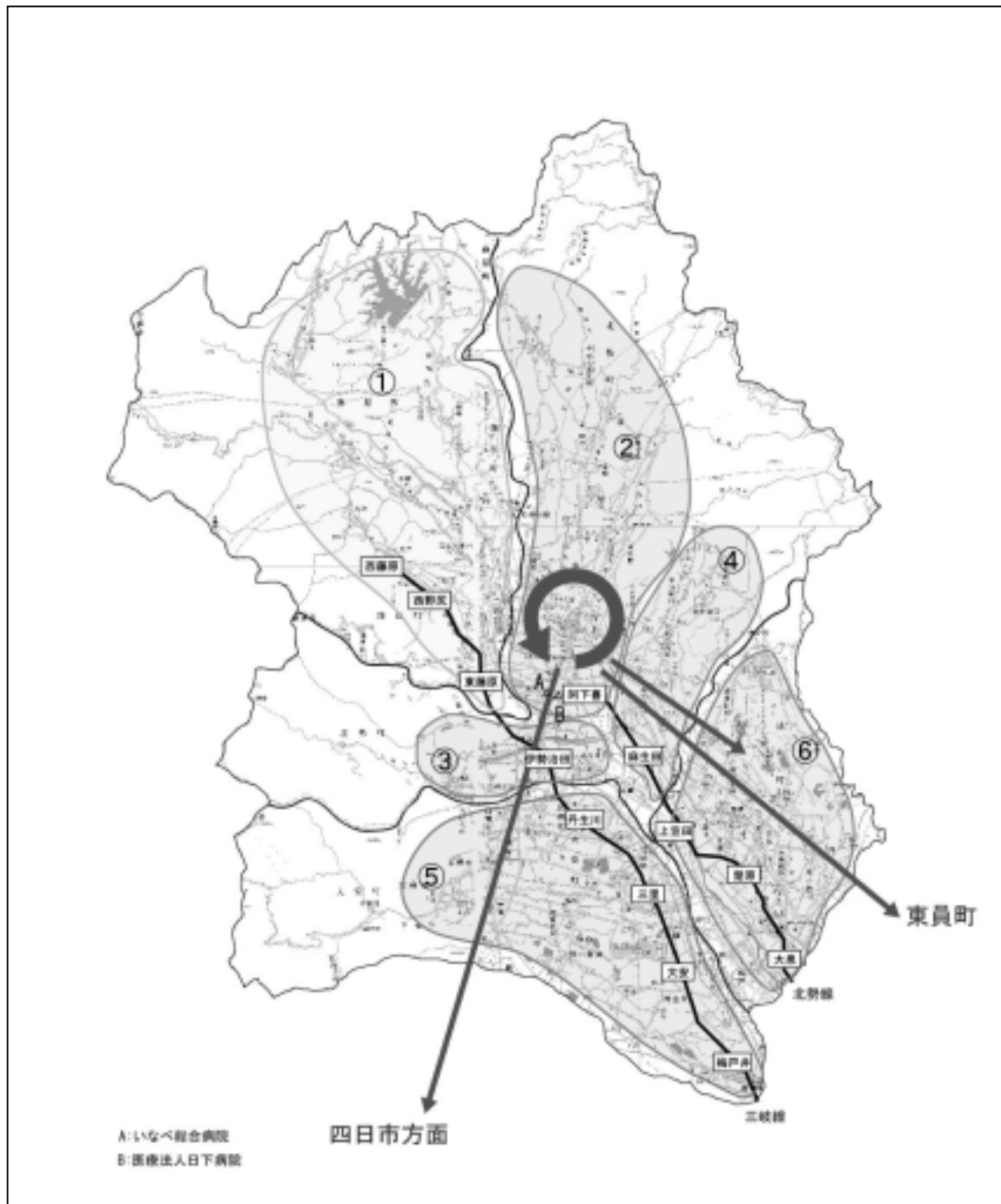
a) 藤原ゾーンにおける通院の目的地利用度



	藤原 町内	北勢町	員弁町	桑名 方面	四日市 方面							合計
利用人数 (人)	11	106	1	6	3							127
利用度数 (度)	61	921	22	68	18							1,090
度数の割合(%)	5.6	84.5	2.0	6.2	1.7							100.0

図 4 - 3 6 藤原ゾーンにおける通院の目的地利用度

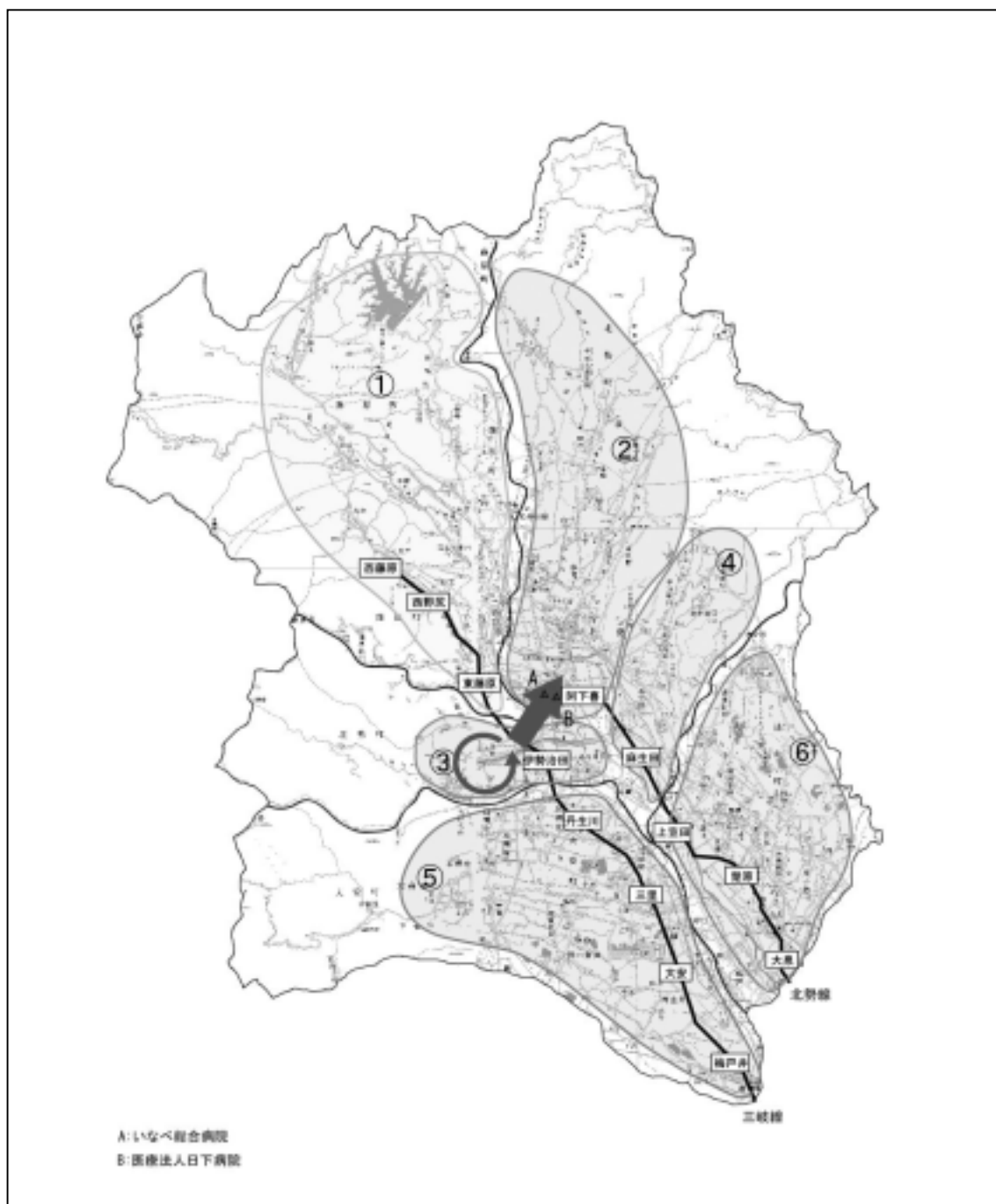
b) 北勢Aゾーンにおける通院の目的地利用度



	北勢町 ①内	員弁町	東員町	四日市 方面								合計
利用人数 (人)	98	1	1	4								104
利用度数 (度)	684	6	6	25								721
度数の割合(%)	94.9	0.8	0.8	3.5								100.0

図4-37 北勢Aゾーンにおける通院の目的地利用度

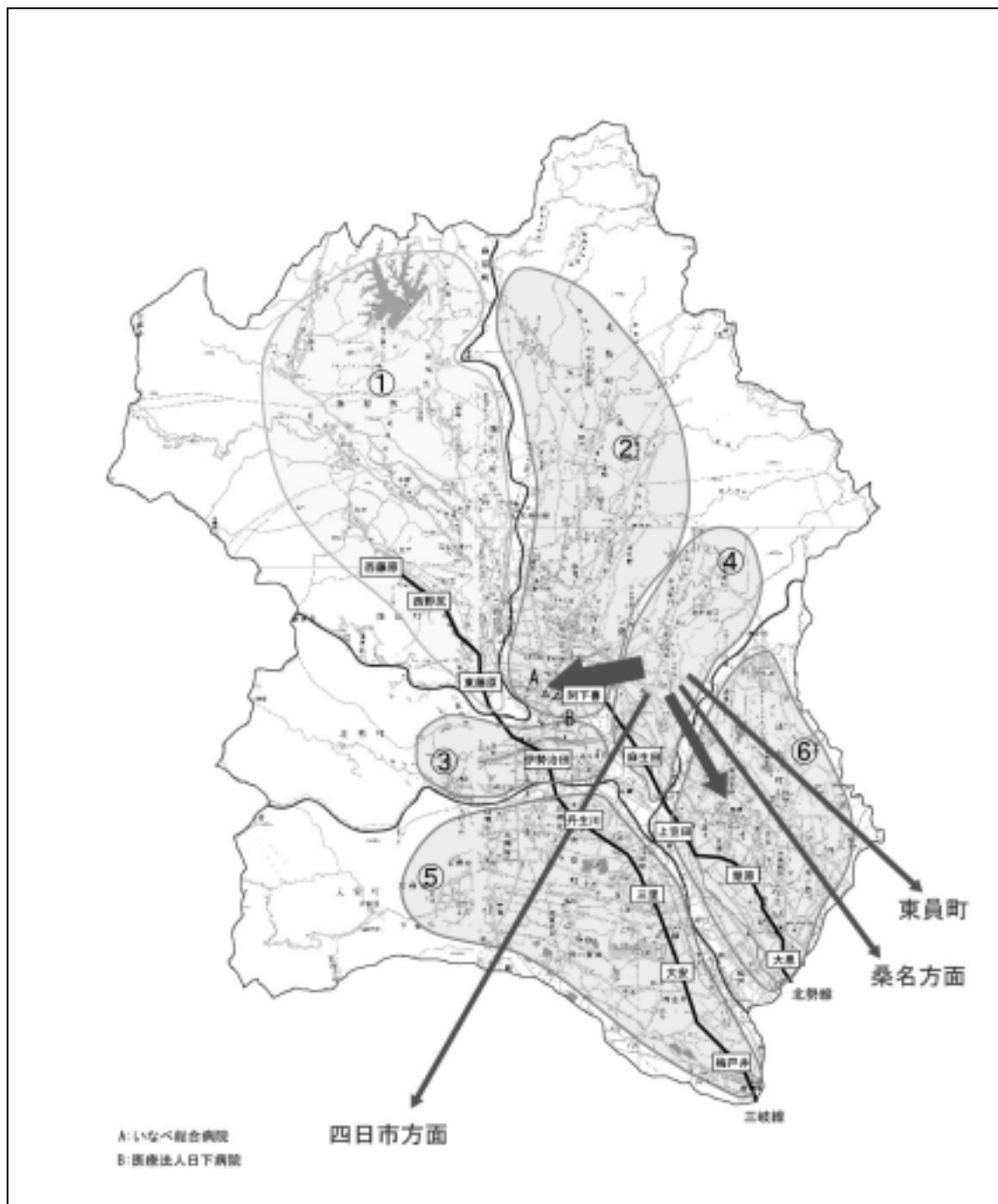
c) 北勢 B ゾーンにおける通院の目的地利用度



	北勢町 ⑥	北勢町 ⑤										合計
利用人数 (人)	2	49										51
利用度数 (度)	7	216										223
度数の割合(%)	3.1	96.9										100.0

図 4-38 北勢 B ゾーンにおける通院の目的地利用度

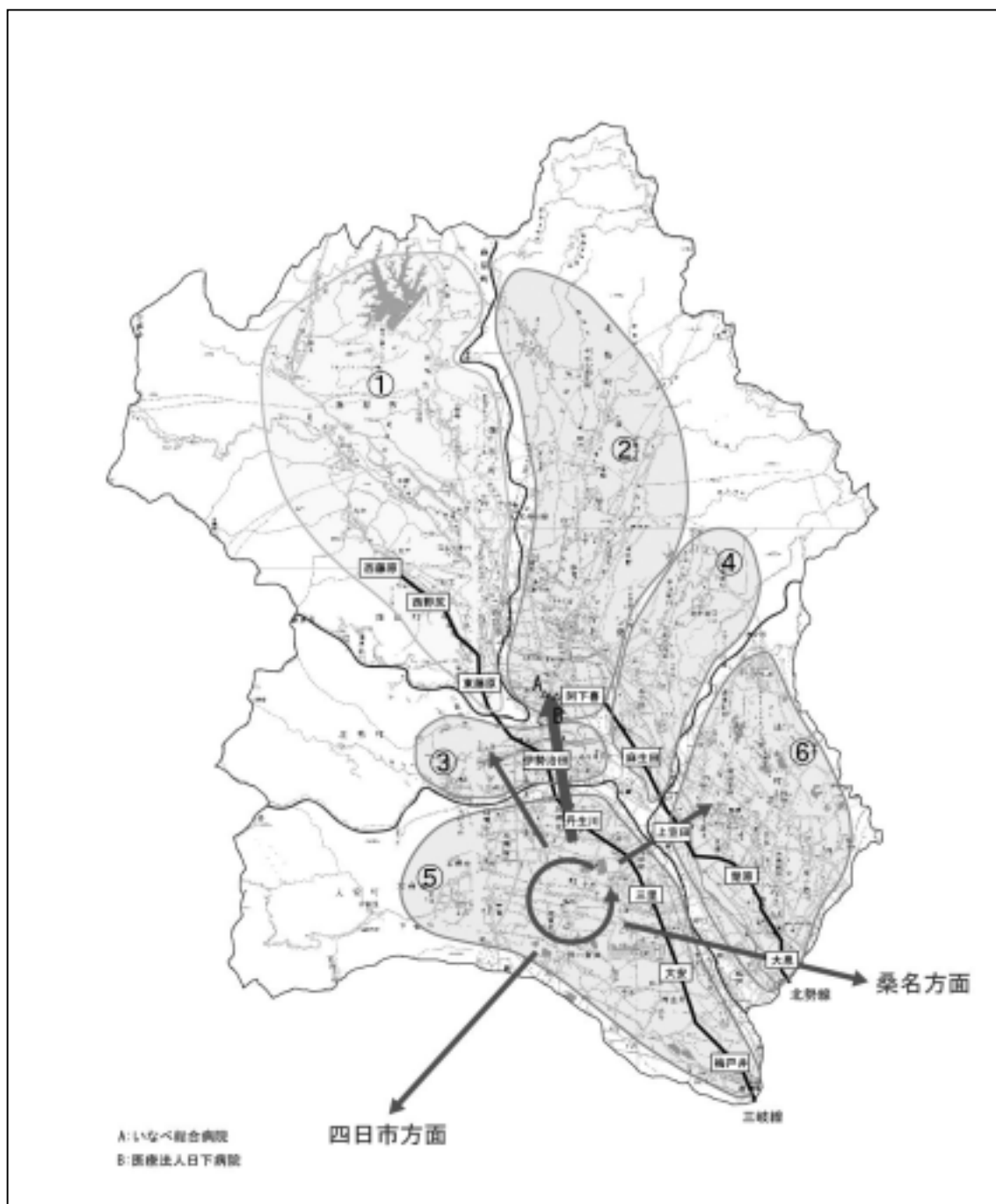
d) 北勢Cゾーンにおける通院の目的地利用度



	北勢町 ①	員弁町	東員町	桑名 方面	四日市 方面							合計
利用人数 (人)	59	4	3	3	2							71
利用度数 (度)	372	56	8	8	7							451
度数の割合(%)	82.5	12.4	1.8	1.8	1.5							100.0

図4-39 北勢Cゾーンにおける通院の目的地利用度

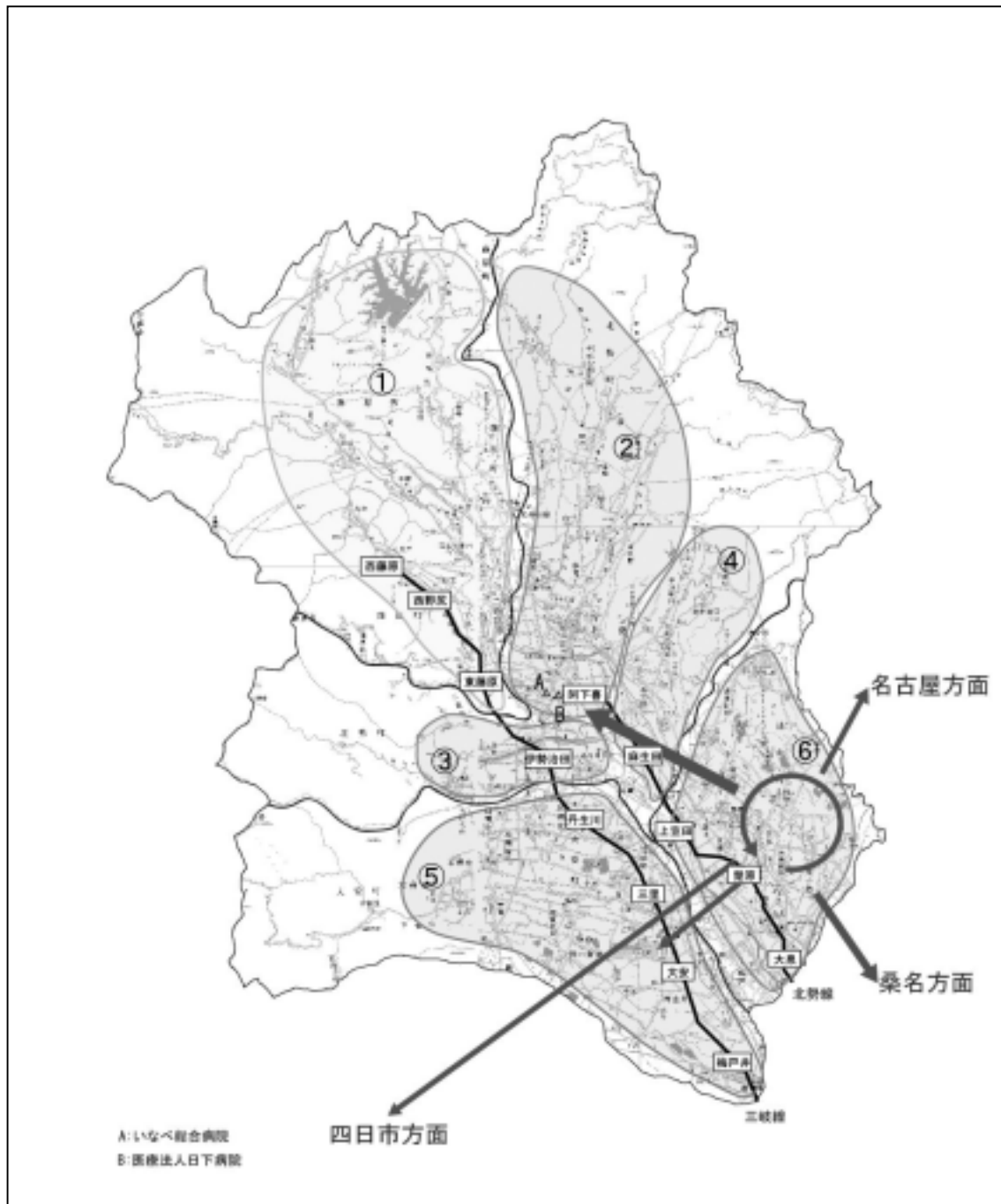
e) 大安ゾーンにおける通院の目的地利用度



	大安 町内	北勢町 ①A	北勢町 ②B	員弁町	桑名 方面	四日市 方面						合計
利用人数 (人)	24	105	3	2	12	22						168
利用度数 (度)	248	572	13	12	112	62						1019
度数の割合(%)	24.3	56.1	1.3	1.2	11.0	6.1						100.0

図 4-40 大安ゾーンにおける通院の目的地利用度

f) 員弁ゾーンにおける通院の目的地利用度

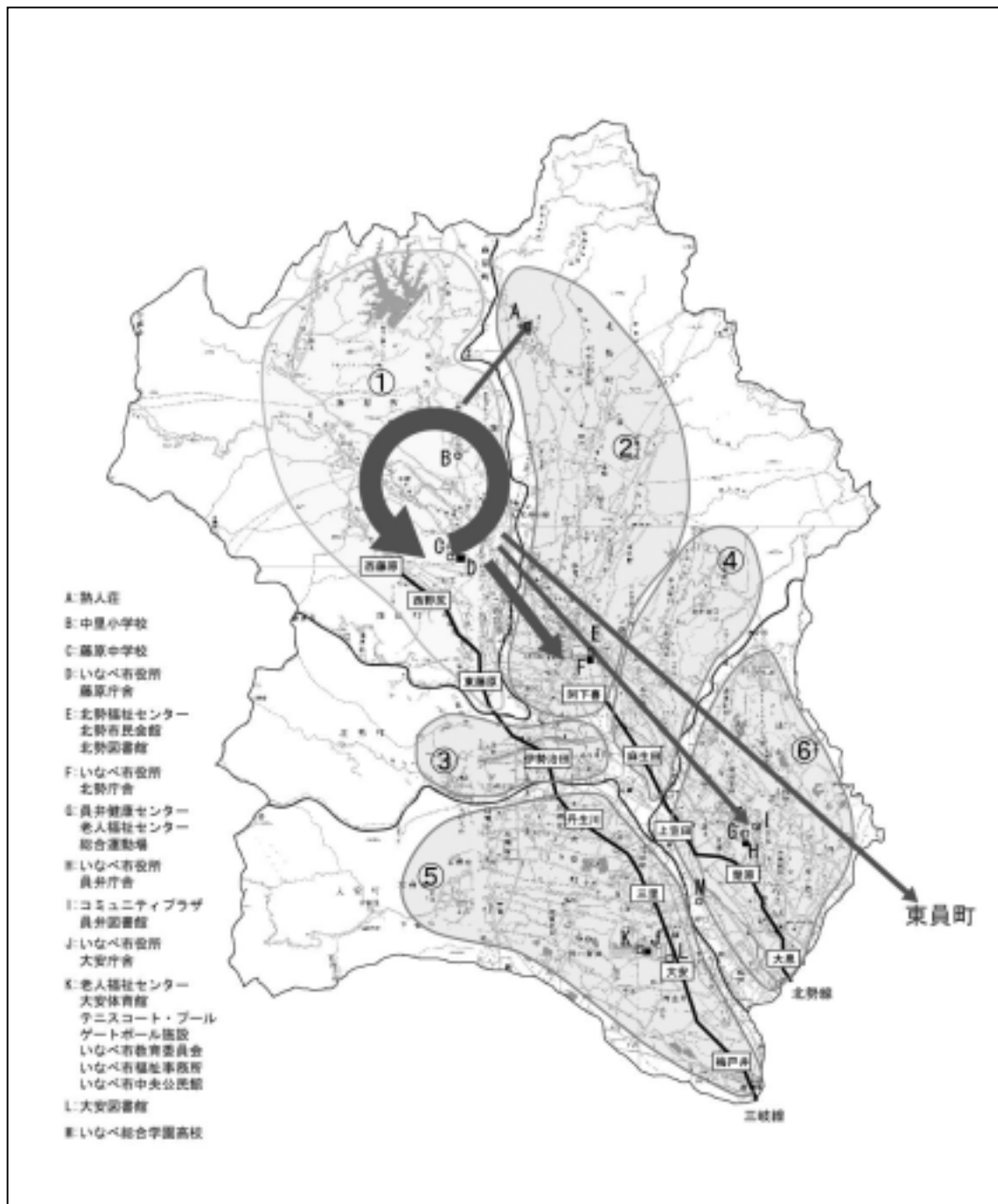


	員弁 町内	北勢町 ①	大安町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面						合計
利用人数 (人)	25	60	3	26	4	6						124
利用度数 (度)	123	325	13	202	24	16						703
度数の割合(%)	17.5	46.2	1.9	28.7	3.4	2.3						100.0

図 4-41 員弁ゾーンにおける通院の目的地利用度

4) 【公共施設】

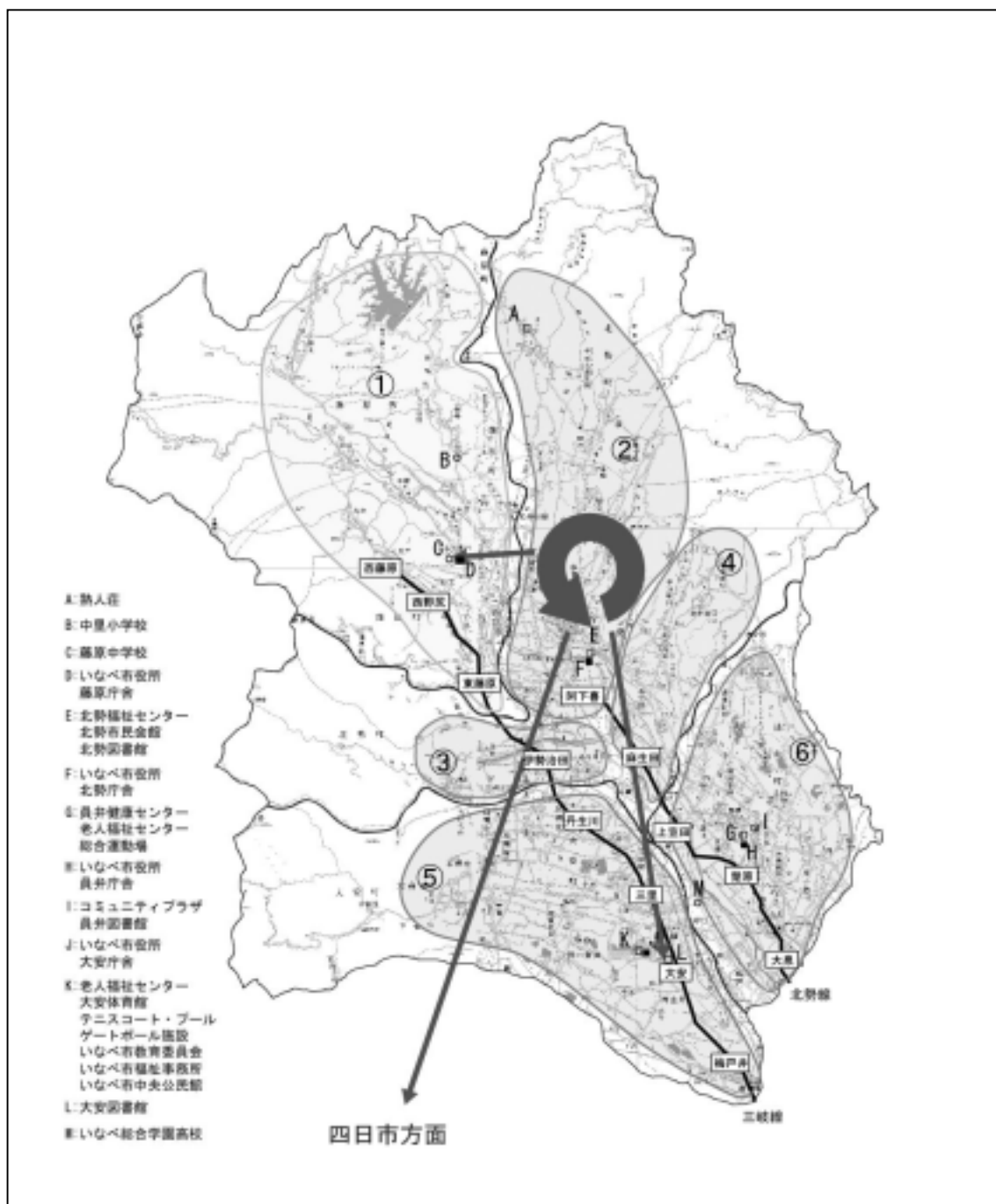
a) 藤原ゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度



	藤原 町内	熟人荘	阿下喜 駅周辺	員弁町	東員町							合計
利用人数 (人)	98	2	6	2	2							110
利用度数 (度)	1,013	51	146	12	7							1,229
度数の割合(%)	82.4	4.1	11.9	1.0	0.6							100.0

図 4-42 藤原ゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度

b) 北勢Aゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度



	北勢町 ①	藤原町	大安町	四日市 方面							合計
利用人数 (人)	97	1	2	1							101
利用度数 (度)	1,328	93	12	6							1,439
度数の割合(%)	92.3	6.5	0.8	0.4							100.0

図 4 - 4 3 北勢Aゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度

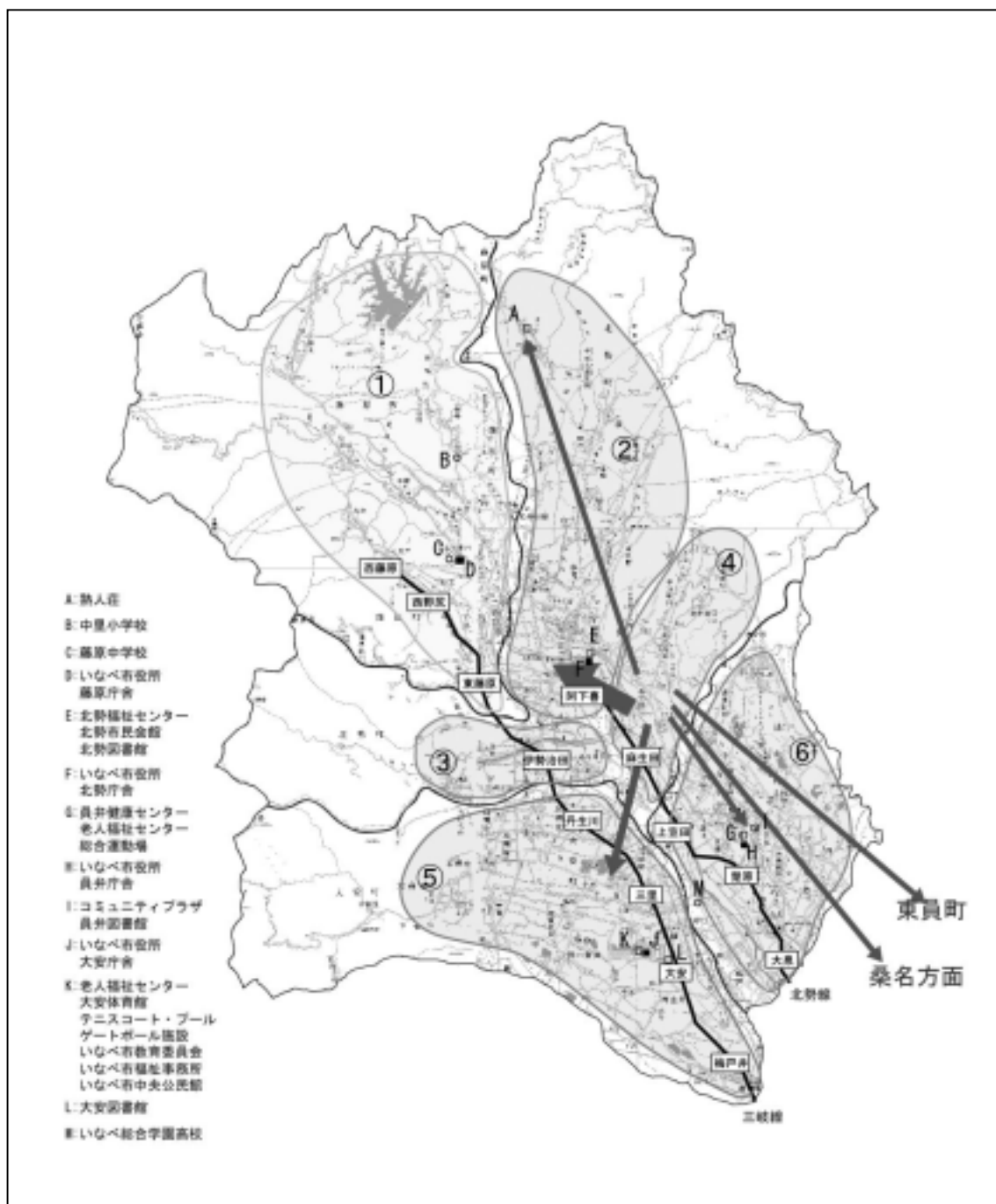
c) 北勢Bゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度



	北勢町 ⑤	熟人荘	大安町									合計
利用人数 (人)	50	2	2									54
利用度数 (度)	422	12	28									462
度数の割合(%)	91.3	2.6	6.1									100.0

図 4-4 4 北勢Bゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度

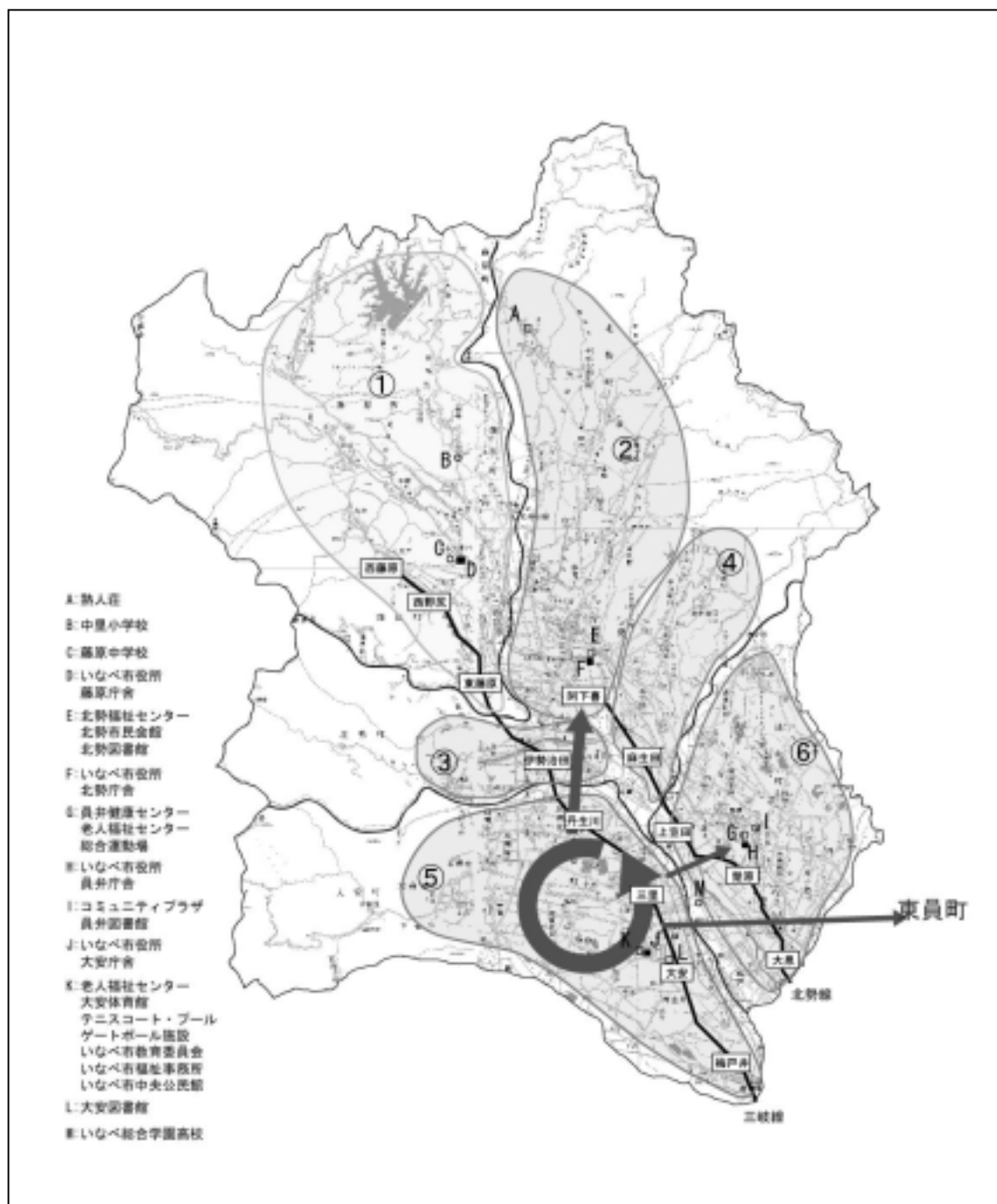
d) 北勢 C ゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度



	熟人荘	阿下喜 駅周辺	員弁町	大安町	東員町	桑名 方面						合計
利用人数 (人)	2	70	4	4	1	2						83
利用度数 (度)	12	871	30	84	6	7						1,010
度数の割合(%)	1.2	86.2	3.0	8.3	0.6	0.7						100.0

図 4-45 北勢 C ゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度

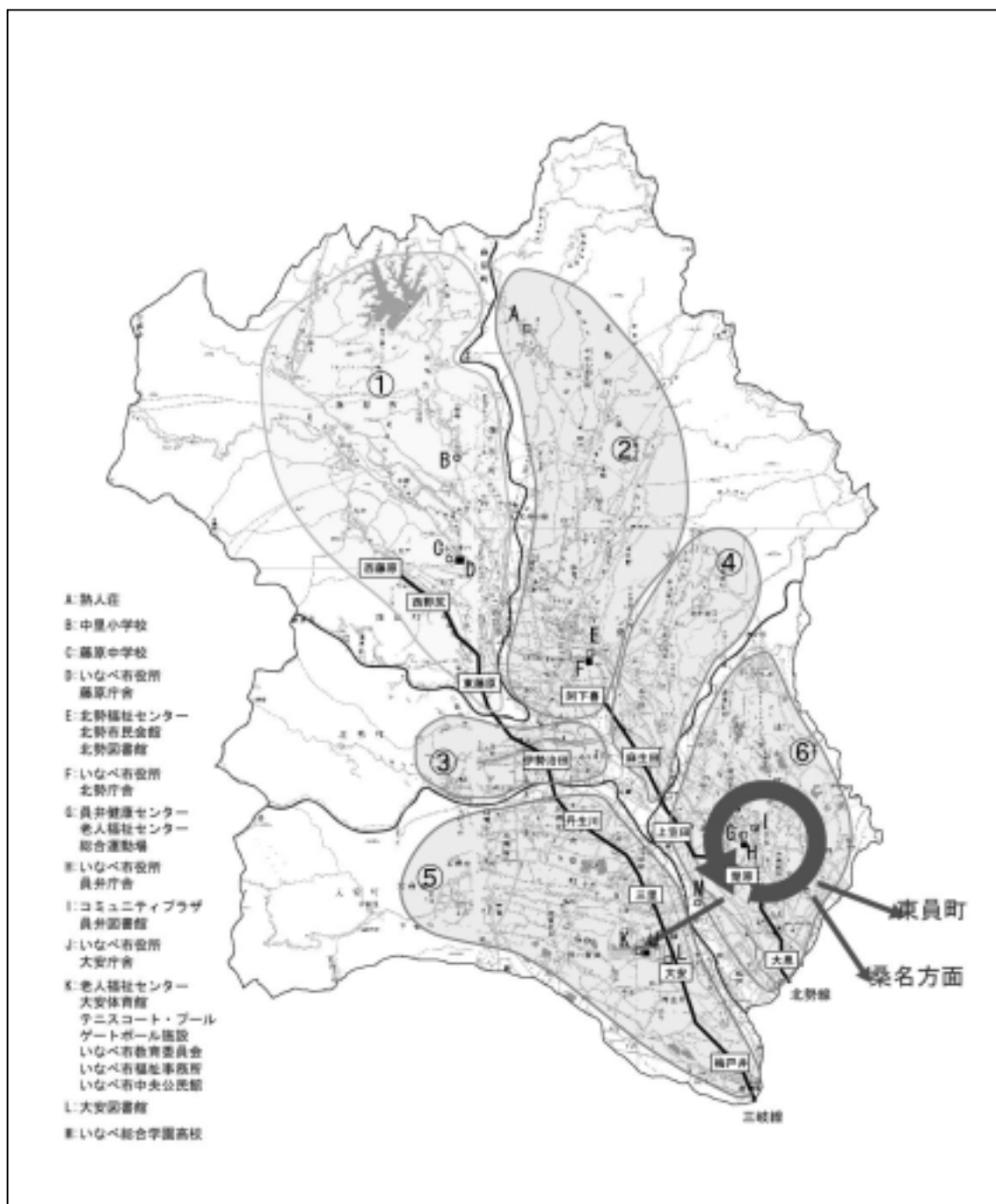
e) 大安ゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度



	大安 町内	阿下喜 駅周辺	員弁町	東員町								合計
利用人数 (人)	189	3	1	6								199
利用度数 (度)	1,678	122	93	26								1,919
度数の割合(%)	87.4	6.4	4.8	1.4								100.0

図 4 - 4 6 大安ゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度

f) 員弁ゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度

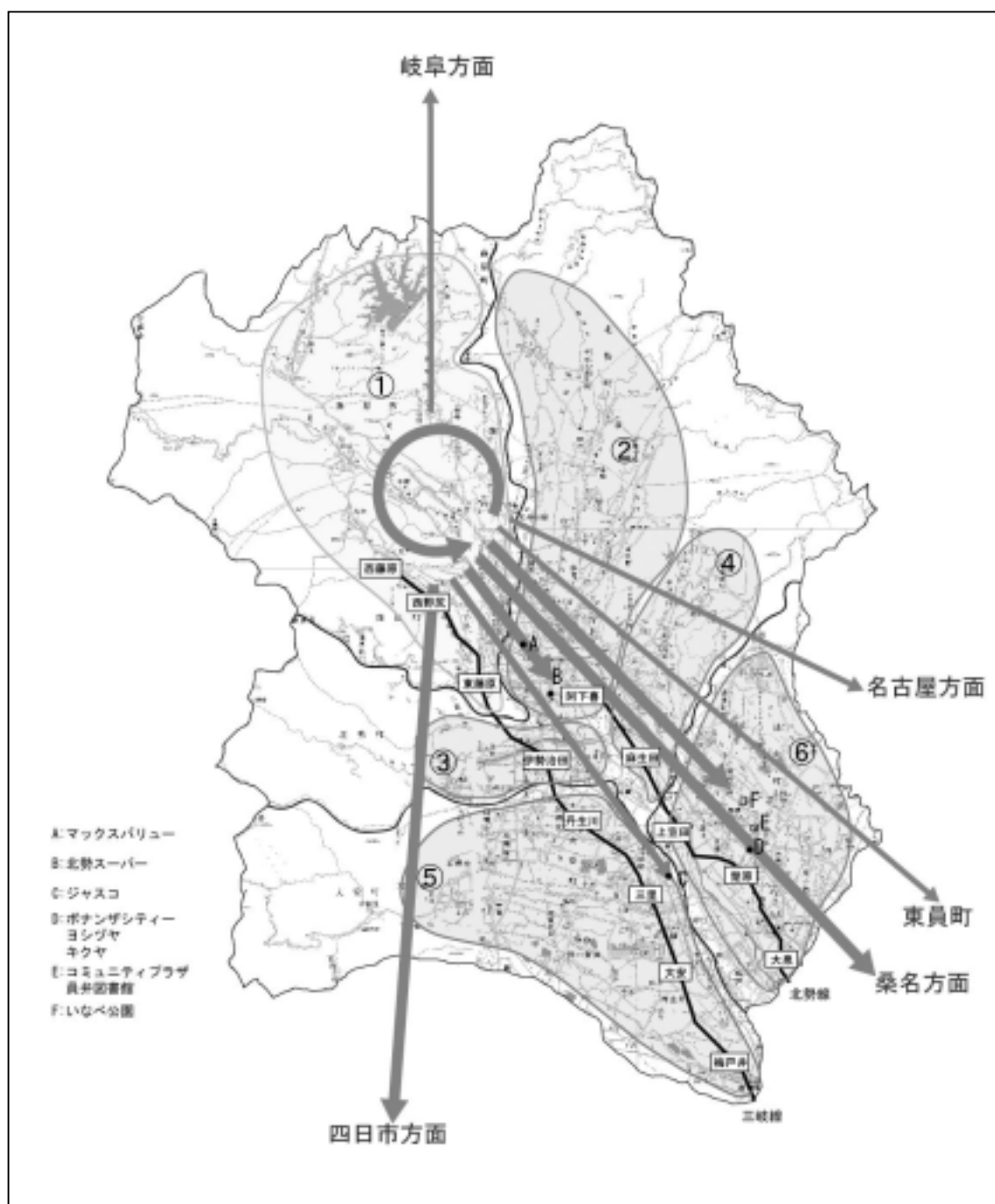


	員弁 町内	大安町	東員町	桑名 方面							合計
利用人数 (人)	133	1	16	1							151
利用度数 (度)	1,251	22	79	22							1,374
度数の割合(%)	91.1	1.6	5.7	1.6							100.0

図 4-47 員弁ゾーンにおける公共施設利用の目的地利用度

5) 【娯楽】

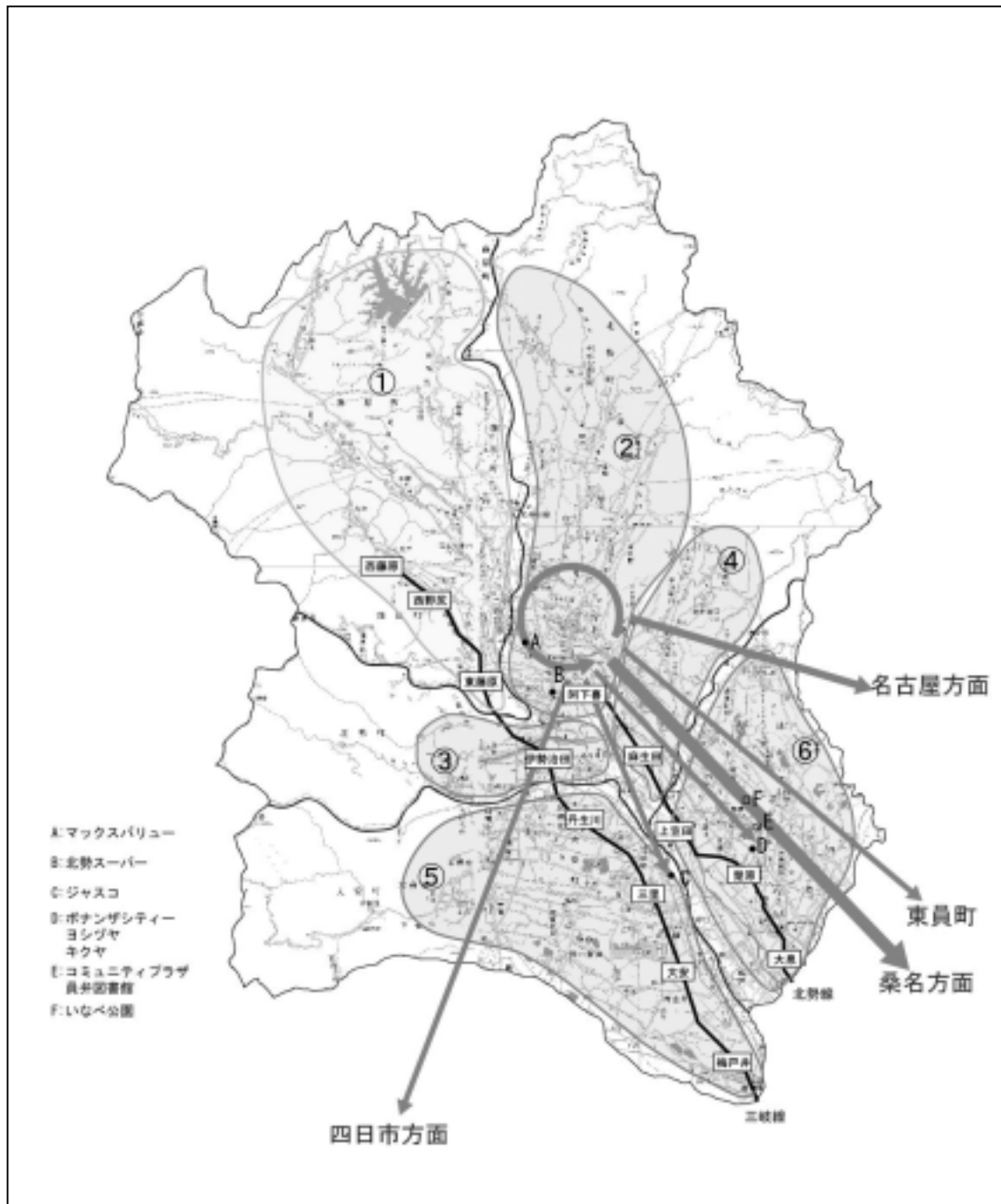
a) 藤原ゾーンにおける娯楽の目的地利用度



	藤原 町内	阿下喜 駅周辺	員弁町	ジャスコ	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面	岐阜 方面			合計
利用人数 (人)	1	10	5	3	4	23	5	14	5			70
利用度数 (度)	6	175	90	112	56	201	15	145	46			846
度数の割合(%)	0.7	20.7	10.7	13.2	6.6	23.8	1.8	17.1	5.4			100.0

図 4 - 4 8 藤原ゾーンにおける娯楽の目的地利用度

b) 北勢Aゾーンにおける娯楽の目的地利用度



	北勢 町内	員弁町	ジャスコ	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面					合計
利用人数 (人)	12	1	4	2	24	12	9					64
利用度数 (度)	179	50	72	23	361	125	81					891
度数の割合(%)	20.1	5.6	8.1	2.6	40.5	14.0	9.1					100.0

図4-49 北勢Aゾーンにおける娯楽の目的地利用度

c) 北勢Bゾーンにおける娯楽の目的地利用度



	北勢町 ①	北勢町 ②	員弁町	ジャスコ	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面				合計
利用人数 (人)	2	1	1	1	1	15	4	5				30
利用度数 (度)	28	22	6	22	50	172	24	30				354
度数の割合(%)	7.9	6.2	1.7	6.2	14.1	48.6	6.8	8.5				100.0

図4-50 北勢Bゾーンにおける娯楽の目的地利用度

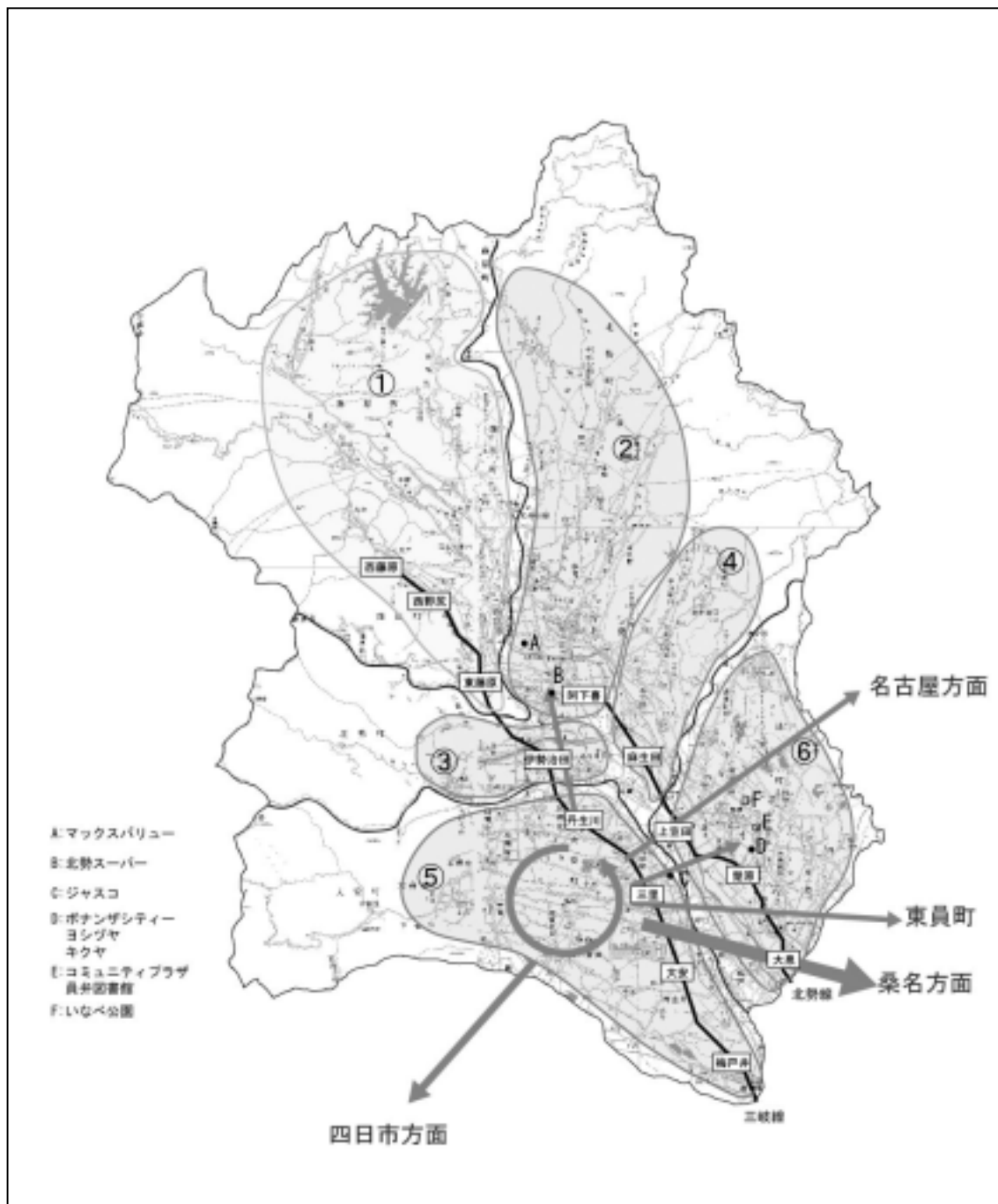
d) 北勢Cゾーンにおける娯楽の目的地利用度



	北勢町 ①	員弁町	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面						合計
利用人数 (人)	5	3	4	28	5	6						51
利用度数 (度)	74	34	4	80	10	27						229
度数の割合(%)	32.3	14.9	1.7	34.9	4.4	11.8						100.0

図4-51 北勢Cゾーンにおける娯楽の目的地利用度

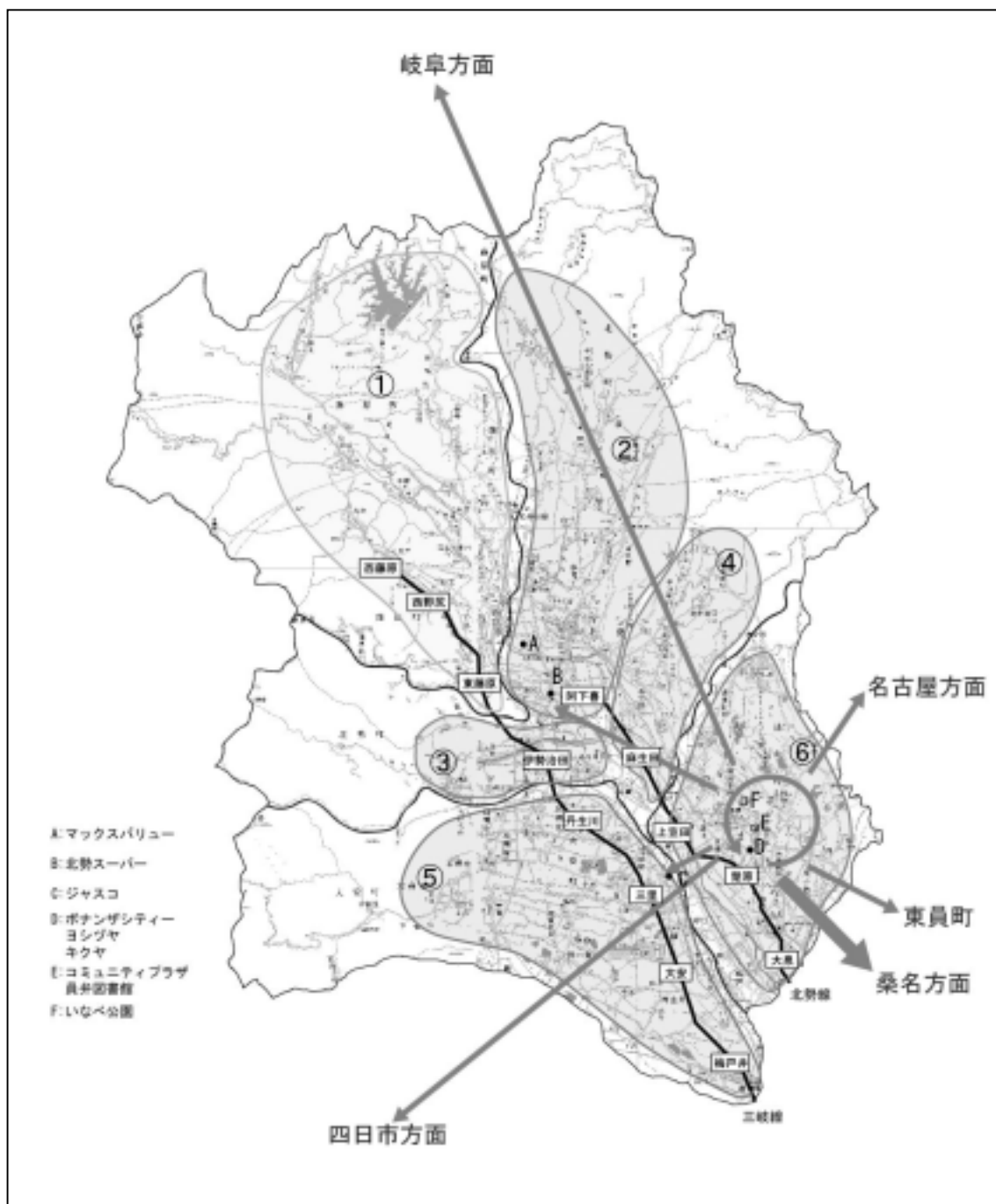
e) 大安ゾーンにおける娯楽の目的地利用度



	大安 町内	阿下喜 駅周辺	員弁町	東員町	桑名 方面	名古屋 方面	四日市 方面					合計
利用人数 (人)	12	4	1	4	46	15	38					120
利用度数 (度)	253	88	22	51	690	100	263					1,467
度数の割合(%)	17.8	6.0	1.5	3.5	47.0	6.8	17.9					100.0

図4-52 大安ゾーンにおける娯楽の目的地利用度

f) 員弁ゾーンにおける娯楽の目的地利用度



	員弁 町内	阿下喜 駅周辺	ジャスコ	東員町	桑名 方面	四日市 方面	名古屋 方面	岐阜 方面				合計
利用人数 (人)	5	1	4	4	59	14	12	1				100
利用度数 (度)	73	6	51	72	536	91	83	22				934
度数の割合(%)	7.8	0.6	5.5	7.7	57.4	9.7	8.9	2.4				100.0

図4-53 員弁ゾーンにおける娯楽の目的地利用度

(3) 目的別ゾーン別目的地利用度分析結果から得られる傾向

目的別ゾーン別目的地利用度をまとめた結果から下記の傾向を見ることが出来る。

1) 【通勤通学】

対象ゾーン自体が目的地である割合が、どのゾーンを見ても高い傾向にある。北勢線・三岐線の沿線（桑名や四日市）方面への利用度が対象ゾーンによってばらつきはあるものの比較的高い割合にある。

2) 【買物】

藤原、北勢ゾーンでは阿下喜周辺、大安ゾーンではジャスコ、員弁ゾーンではボナザシティへの利用割合が高い。全市的にジャスコへの利用割合が高い。

3) 【通院】

いなべ市内への通院は、対象ゾーン内の身近な病院か、あるいは阿下喜周辺の病院が目的地となっている。桑名方面や四日市方面への通院利用割合も低くはない。

4) 【公共施設】

3つのゾーンに分割した北勢町でゾーン間の移動はあるものの、基本的に対象ゾーン内が目的地となっている。

5) 【娯楽】

娯楽に関する利用目的地区は、他の目的と比べると圧倒的に市外へ向かう割合が高い。

4-3-3 時間帯別目的別行動開始度

(1) 時間帯別目的別行動開始度グラフの見方

目的別の行動開始時間帯の利用度数割合（先の目的別ゾーン別目的地利用度と同じ）を単純棒グラフで示している。利用度数割合は利用者に利用頻度による係数（表4-3）を乗じて算出しその総合計に対する時間帯別合計の割を利用度数割合(%)となる。

グラフ右に示した Nf=○○○ はその時間帯の利用度数(Nf は Number of Frequently Case の略)を示している。

表 4-3 利用頻度と度数の設定《再掲》

利用頻度	度数
1. 毎日利用	100
2. 週 5～6 回	93
3. 週 3～4 回	50
4. 週 1～2 回	22
5. 月 1～2 回	6
6. 年 1～2 回	1

(2) 時間帯別目的別行動開始度分析結果

1) 全回答者を対象とした分析結果

【通勤通学】

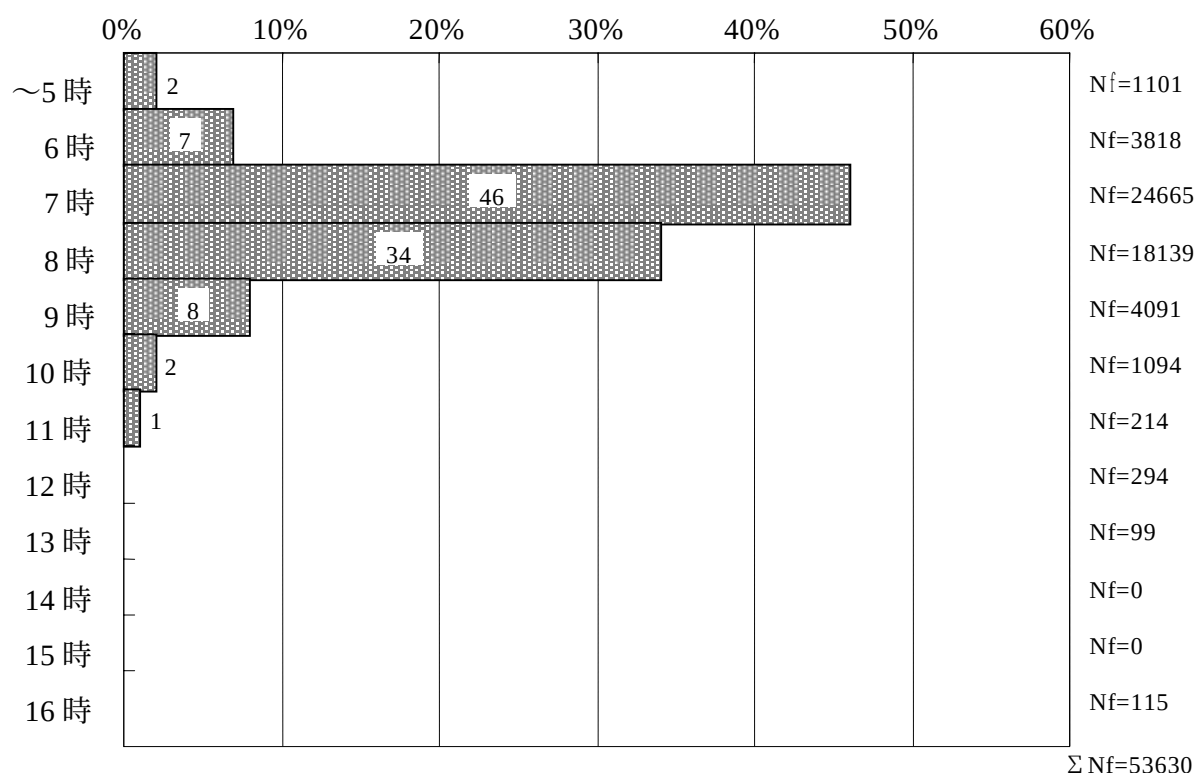


図 4-54 通勤通学を目的とした行動開始時間帯（全回答者）

【買物】

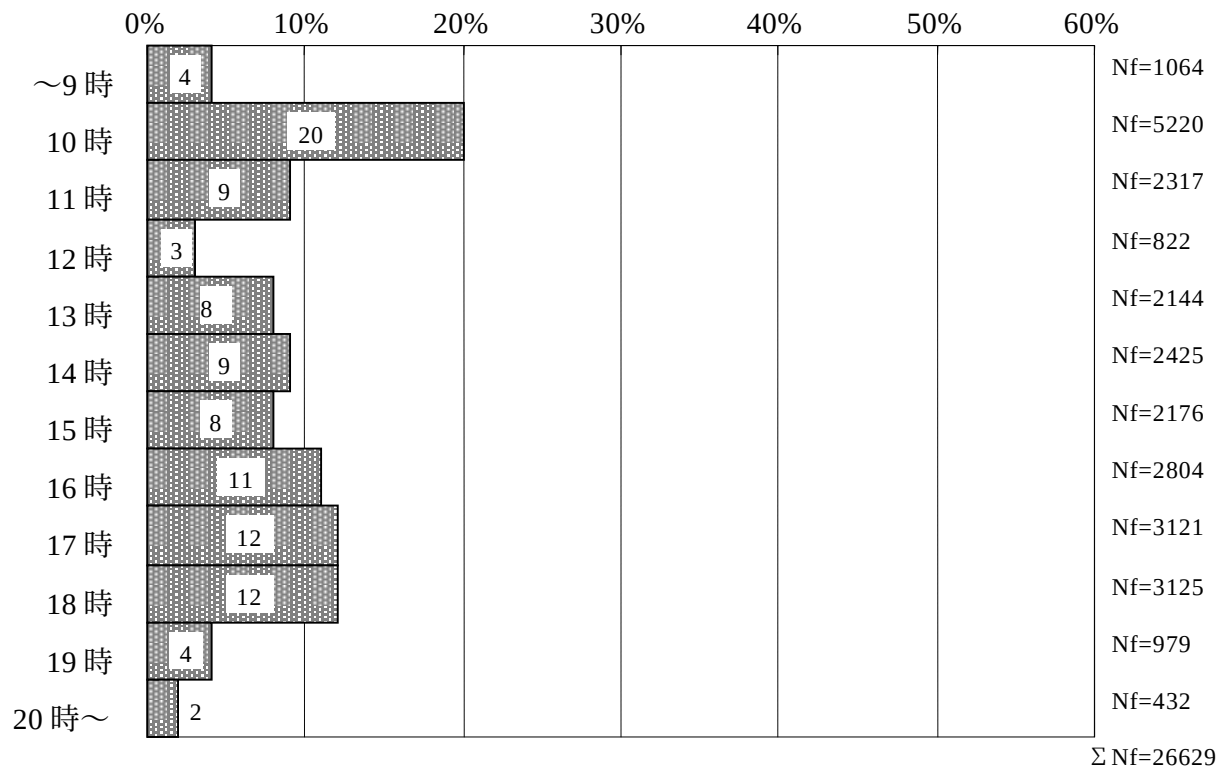


図4-55 買物を目的とした行動開始時間帯（全回答者）

【通院】

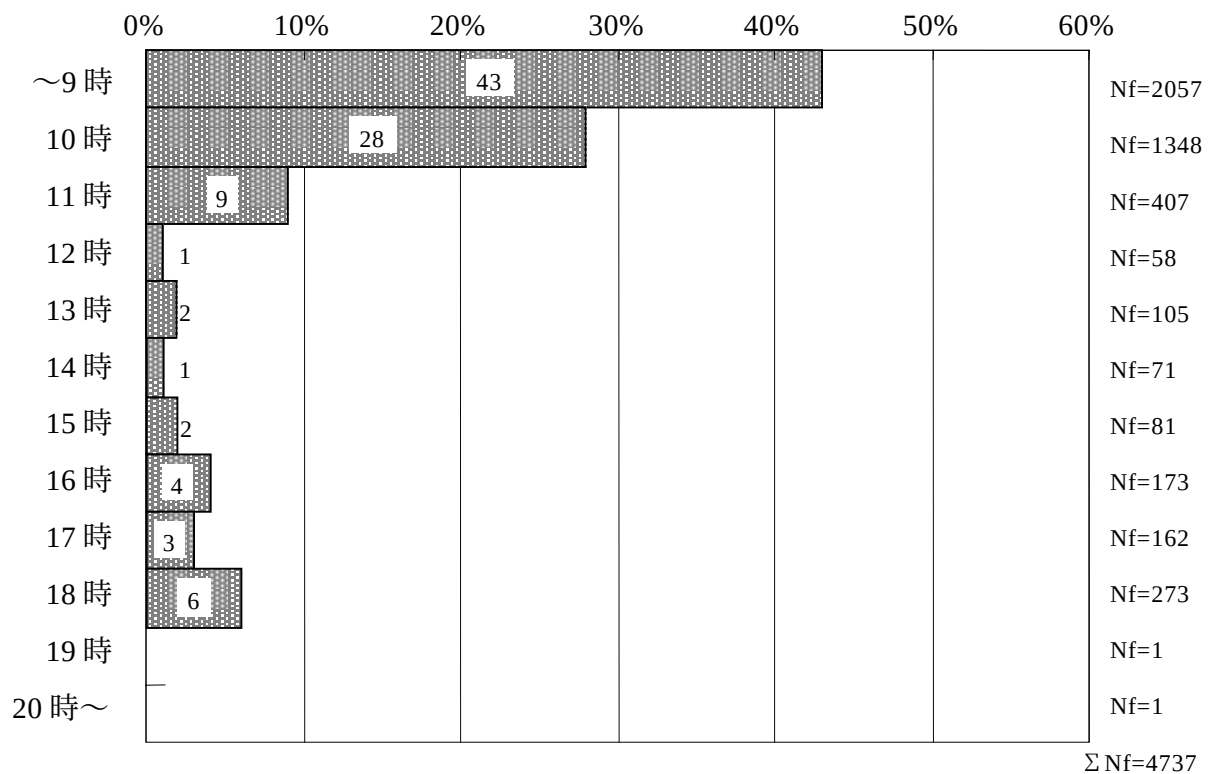


図4-56 通院を目的とした行動開始時間帯（全回答者）

【公共施設】

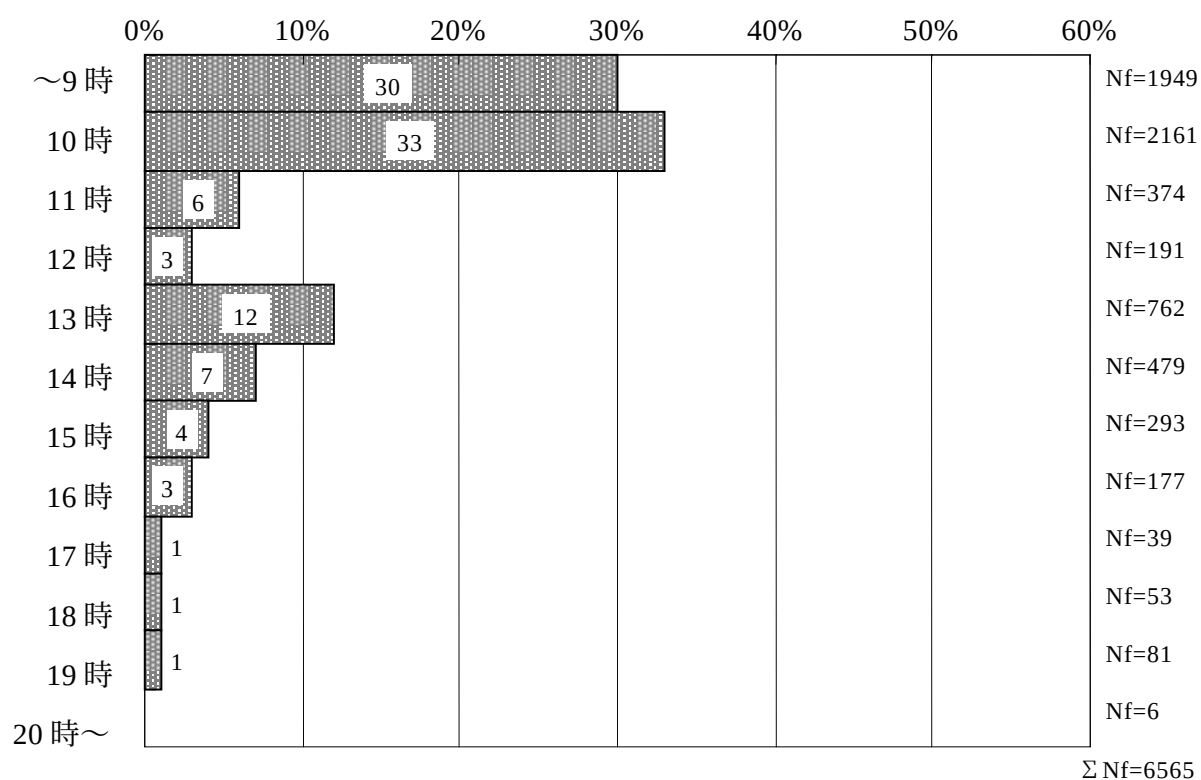


図 4－57 公共施設を目的とした行動開始時間帯（全回答者）

【娯楽】

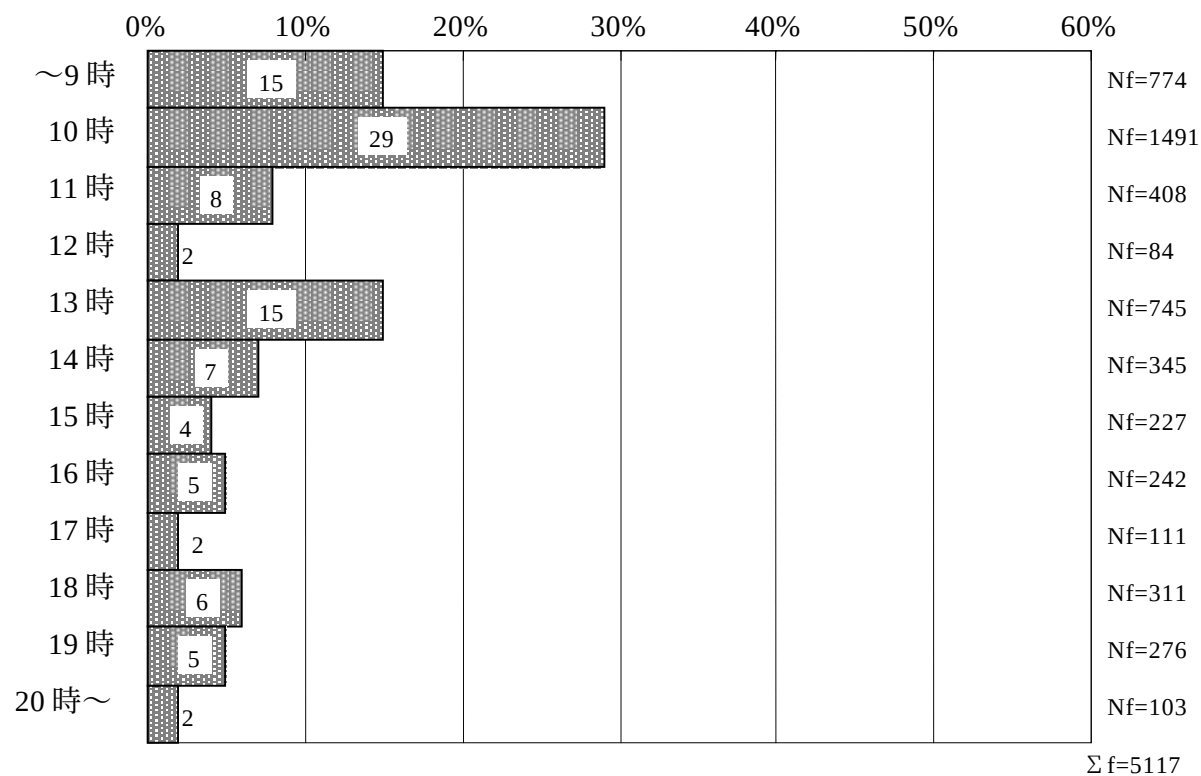


図 4－58 娯楽を目的とした行動開始時間帯（全回答者）

2) 60歳以上の高齢者を対象とした分析結果

【買物】

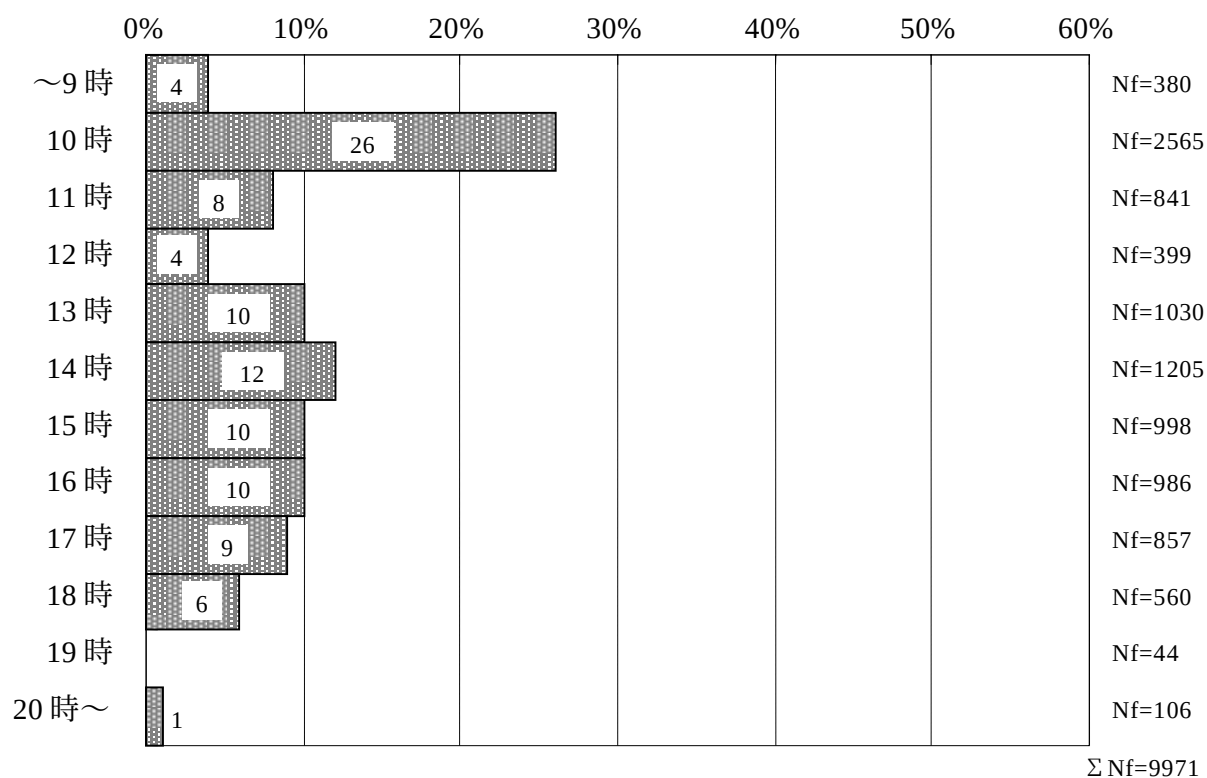


図4-59 買物を目的とした行動開始時間帯（高齢者）

【通院】

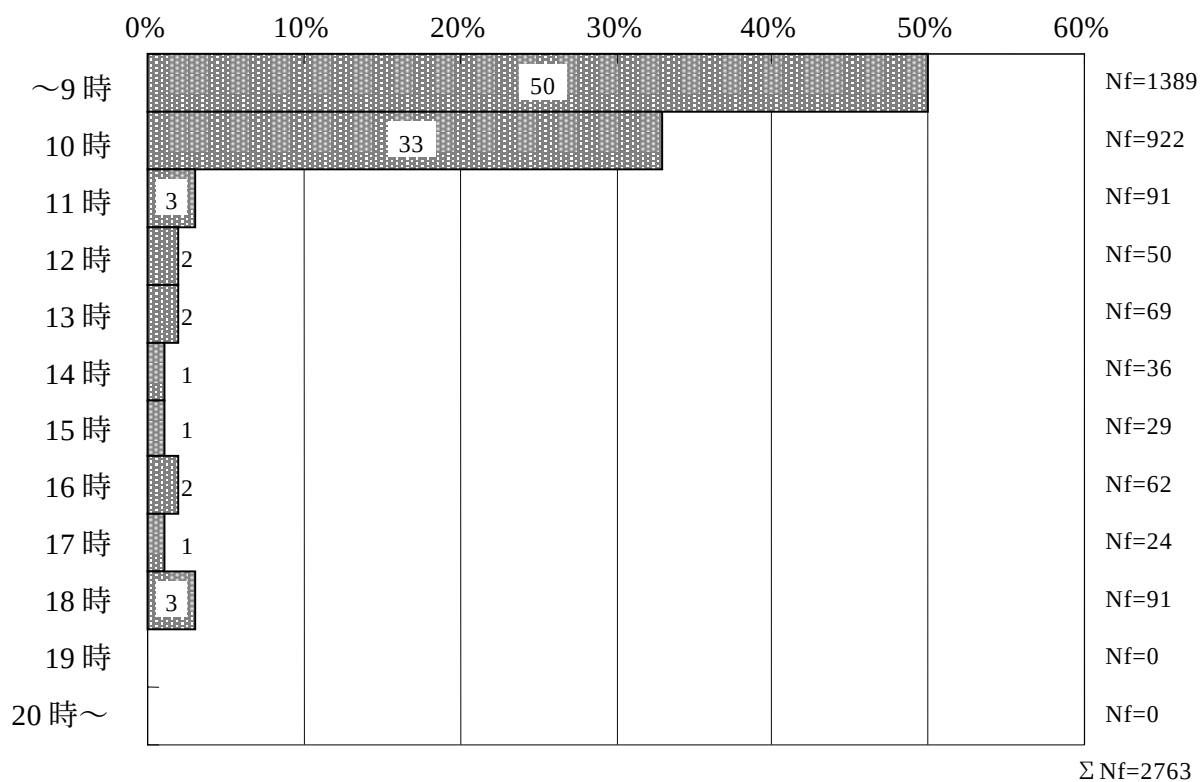


図4-60 通院を目的とした行動開始時間帯（高齢者）

3) 主婦及び無職の方を対象とした分析結果

【買物】

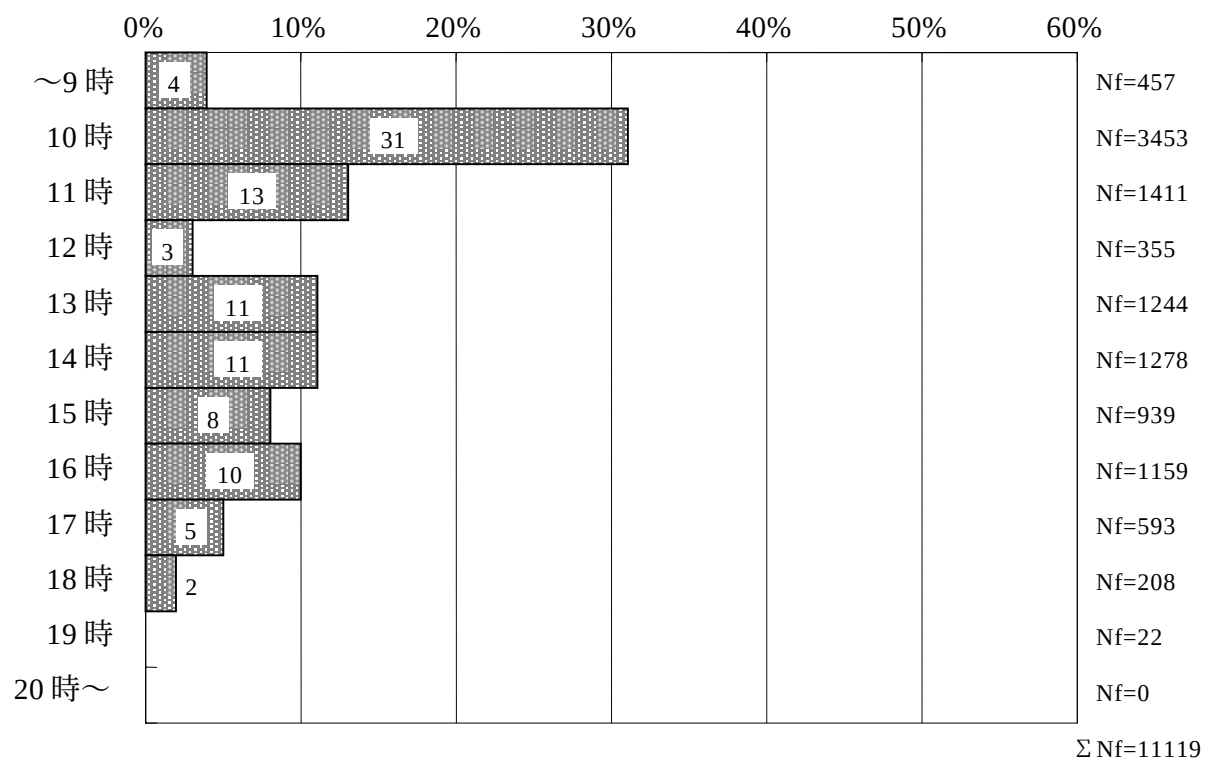


図4-61 買物を目的とした行動開始時間帯（主婦）

【通院】

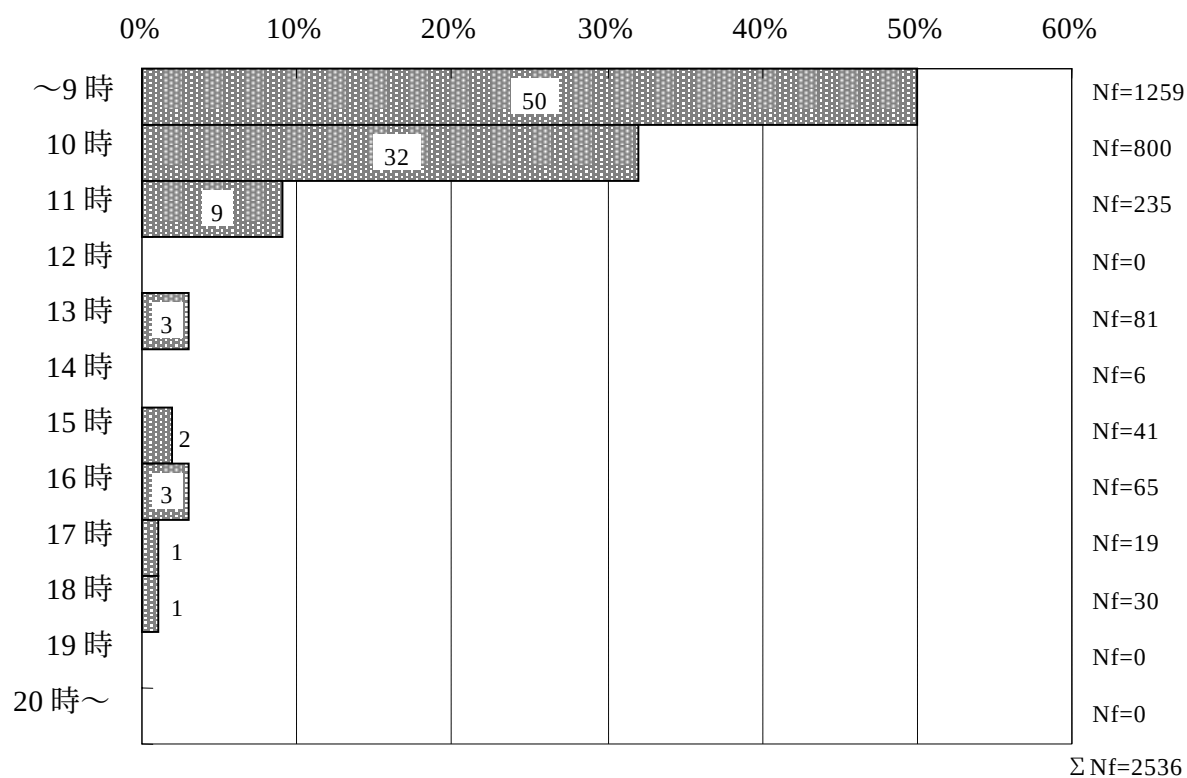


図4-62 通院を目的とした行動開始時間帯（主婦）

(3) 時間帯別目的別行動開始度分析結果から得られる傾向

全回答者を対象とした分析結果からは、通勤通学のピークとなる朝 7 時～9 時を過ぎた後の 9 時以降すぐに通院や公共施設、あるいは娯楽を目的に行動を開始する傾向が見える。買物を目的とした行動は他と比べると午前中に特化した傾向は無い。

高齢者あるいは主婦・無職の方に絞り込んだグラフでは先の全回答者を対象とした場合の傾向を更に強めてくることがわかる。買物に関しても午前中に行動する割合が高くなっている。

4-3-4 自由意見欄の意見別集計

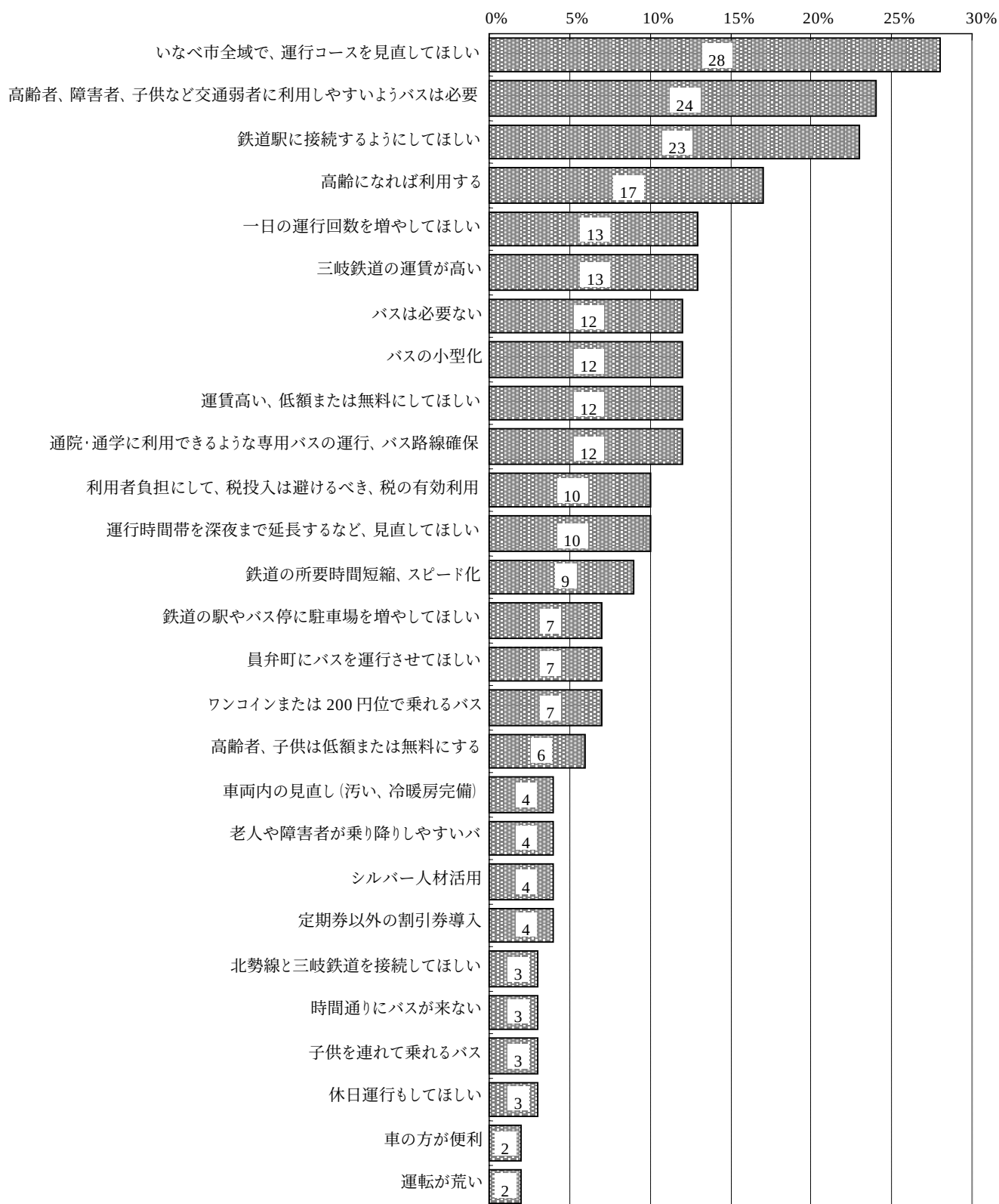


図 4-63 自由意見の集計

5．いなべ市新バス交通基本構想の提案

5. いなべ市新バス交通基本構想の提案

検討会での意見およびアンケート調査の結果を踏まえたいなべ市における新バス交通の基本的方針を定め、その方針に沿った基本構想として結節駅の想定、バスの運行形態や利用者の負担などについて、いなべ市にとって望ましい公共バス交通に関する概要をここに提案する。

5-1 基本構想案の基本方針

いなべ市には三岐線・北勢線と2つ鉄軌道が運行されている。これら2つの鉄軌道が市外への公共交通の中心的役割を担うことから、市が計画主体となるバス交通は市域内交通として、2つの鉄軌道に円滑に連結することを基本方針とする。

更に鉄軌道へのフィーダー交通としての機能だけではなく、いなべ市内の移動を目的としたバス交通基本構想として下記2点を基本方針に掲げる。

- 市民の移動（交通）面におけるミニマム保証
- 合併後の全市的な一体感の醸成

鉄軌道へのフィーダー交通機能と市域内移動交通機能、2つの側面からそれぞれバス交通基本構想を提案する。

5-2 鉄軌道フィーダー交通機能に対するゾーニングとゾーン間移動より

一つ目の基本方針である鉄軌道フィーダー交通機能としてのバス交通基本構想を提案するにあたり、いなべ市全体で2つの鉄軌道へのフィーダー交通対象範囲を示すゾーンを設定する。

ゾーンの設定における基本的な考え方は、

- 現行バス路線（自主運行、福祉、スクールバス等含む）の機能を重視する
- 員弁川を境とした2つの鉄軌道の沿線地帯にゾーンを分ける

とした。

最終的なゾーニングは以下に示す6つのゾーンとする。結果としてこの6ゾーンは、旧4町ごとの分割、そして更に北勢町を現行バス路線の配置により3分割した形である。

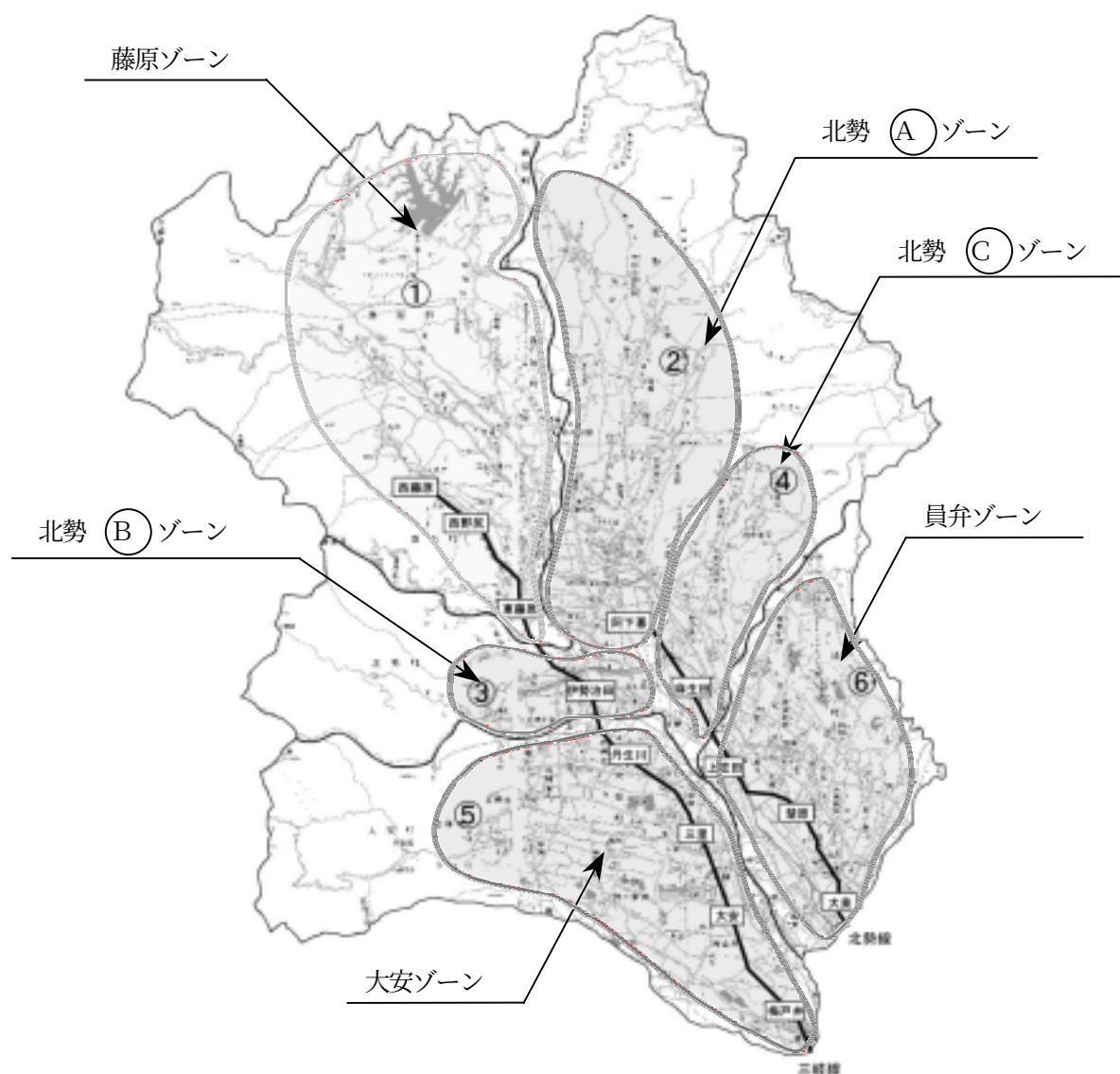


図5-1 フィーダー交通機能に対するゾーニング《再掲》

なお、前章「アンケート調査結果」の2次分析結果の一つ「4-3-2 目的別ゾーン別目的土地利用度」分析はここで設定した6つのゾーンを用いて集計・分析がなされている。

「4-3-2 目的別ゾーン別目的地利用度」でみたとおり、通勤・通学、娯楽目的では市外へ向かう割合が高いものの、買物、通院、公共施設を利用目的とした場合には自ゾーン内での移動が多い。ただし、ゾーンを越えて移動する顕著な例としては、

① 買物目的で阿下喜周辺や、大規模店舗等への移動

② 通院目的で阿下喜への移動

が多い。

以上のことから、バスを利用するような適度の距離を移動する場合として下記が想定され、これらを新バス交通の主利用目的と想定すべきであると考えられる。

A) 通勤・通学、娯楽を目的とした市外へのアクセス

→ 鉄道への連絡；最寄り駅までの交通

B) 買い物、通院を目的とした市内の移動

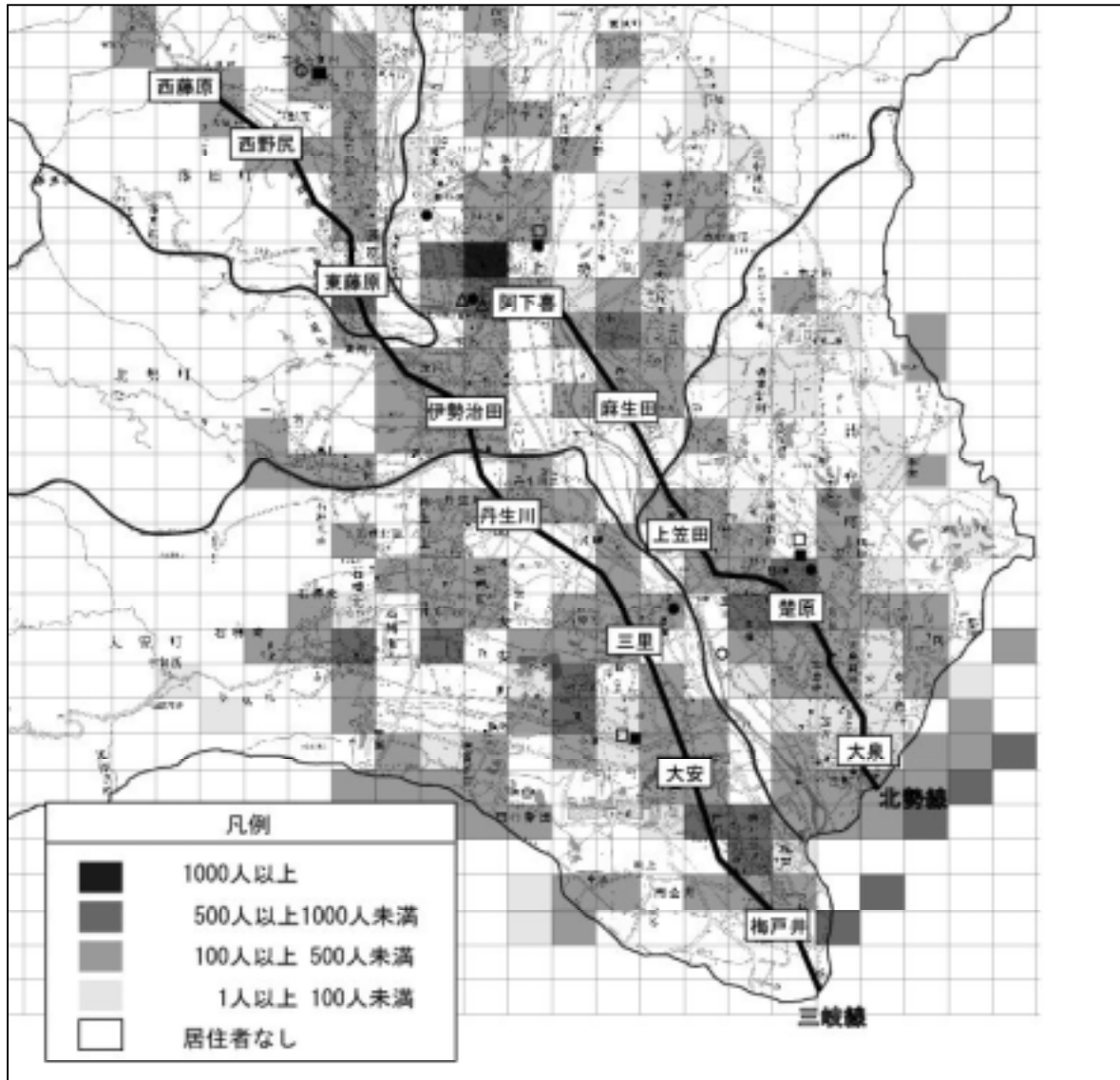
→ 阿下喜周辺や大規模店舗等の商業施設・病院施設を経由する交通

5-3 鉄軌道との結節駅

(1) 結節候補駅～人口分布とアンケート結果より～

新バス交通が北勢線と結節する駅としては、現状においても藤原町・北勢町からのバス路線が集まっている阿下喜駅の他、住宅地や各施設が比較的密集している楚原駅あるいは大泉駅などが候補駅と考えられる。また三岐線には現行バス路線との結節駅はないが、人口分布や北勢線との連携などの考慮から、大安駅、三里駅、伊勢治田駅が候補として挙げられる。

図5-2 人口分布と鉄軌道結節駅候補



一方、アンケート調査結果による「よく利用する最寄りの駅」を見ると、やはり先に候補として挙げたそれぞれの駅を多くの住民が利用していることが解る。

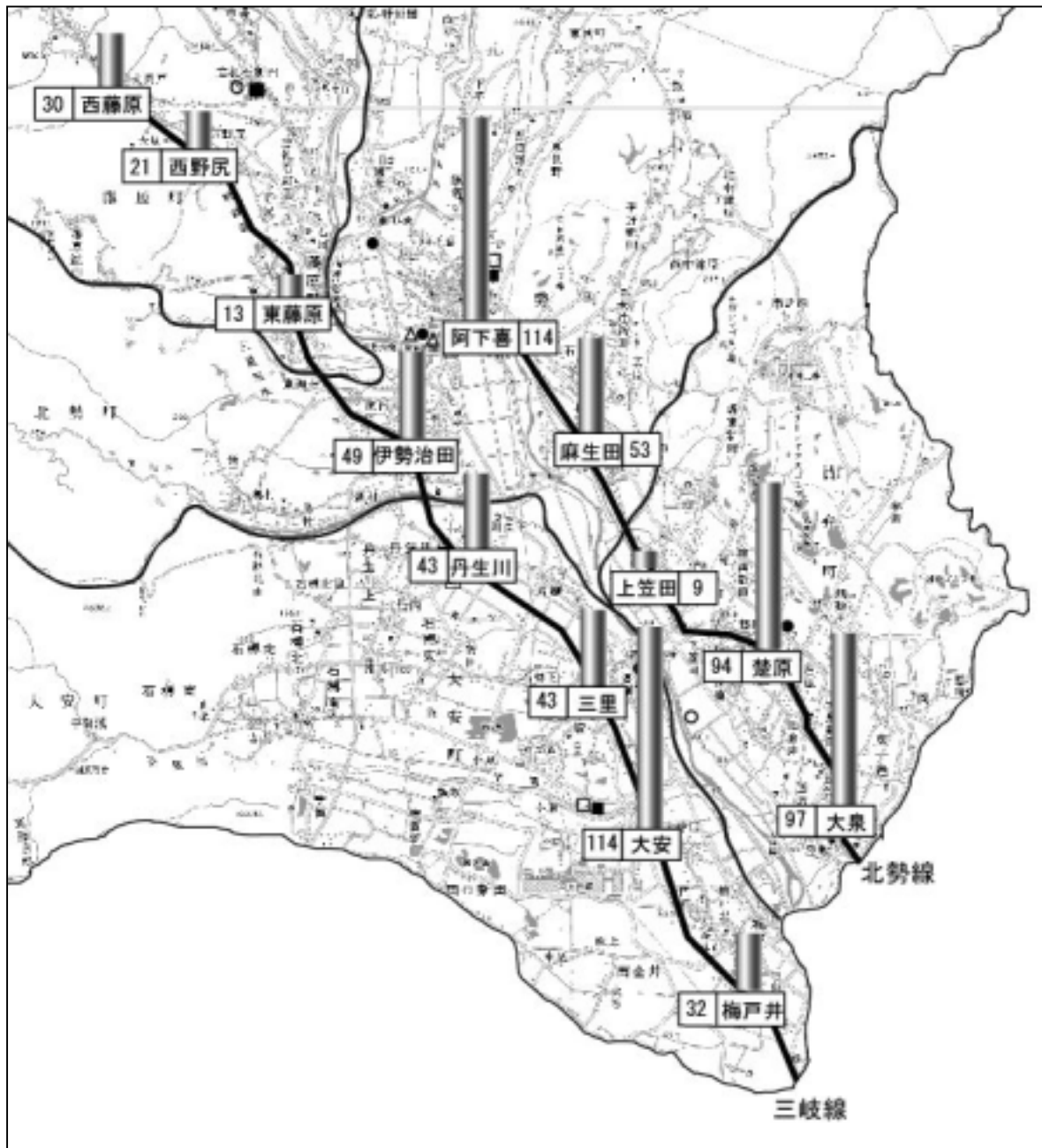


図5-3 アンケート「よく利用する最寄り駅」の集計結果

(2) 結節候補駅の現状

人口分布とアンケート調査結果等から候補と考えられる駅について、現状と結節駅としての機能を持たせる際の課題をまとめる。

1) 阿下喜駅（北勢線）

駐輪場は広いが、駐車場は21台分しかない。駅前には動線が整理されておらず、朝の通勤・通学時は駅前周辺の道路が混雑し、人・車の流れが滞りがちである。



写真5－1 阿下喜駅



図5－4 阿下喜駅周辺地図

2) 楚原駅（北勢線）

住宅地の中に位置し、駅前の乗り降りができる広場があるものの、バスの停留所を設けるだけの余裕がない。また、駅へアクセスする道路は狭小であり、結節駅とするには周辺道路を含めた改良・整備が必要となる。



写真5－2 楚原駅



図5－5 楚原駅周辺地図

3) 大泉駅（北勢線）

平成 15 年に新設された駅であり、駐車場・駐輪場のスペースも広く確保されている。また、駅前の道路も整備されつつあり、交通の結節点としてハード面では十分な余裕があると考えられる。



写真 5－3 大泉駅



図 5－6 大泉駅周辺地図

4) 大安駅（三岐線）

大安庁舎まで約1kmの位置にある大安駅は、駅舎が図書館を兼ねているため待ち合わせ時間等に利用できる。駐車場は広く設けられており、パーク&ライドに利用されている。ただし、駅前広場は下写真の通り特にロータリーなどなく、未整備に近い。なお、アクセス道路は2車線である。



写真5－4 大安駅



図5－7 大安駅周辺地図

5) 三里駅（三岐線）

大規模店舗まで約1kmの位置にあり、現状でも無料福祉バス、いなべ総合学園高校送迎バスの結節駅となっている。ただし、駅前の乗り降りスペースが狭く、周辺道路も完全な2車線にまで整備されてはいない。



写真5－5 三里駅



図5－8 三里駅周辺地図

6) 伊勢治田駅 (三岐線)

住宅地に近い位置にあり、駐車場は狭いがパーク&ライドに活用されている。周辺道路が狭いため、結節駅とするためには周辺の道路整備が不可欠であると考えられる。



写真5－6 伊勢治田駅



図5－9 伊勢治田駅周辺地図

(3) バス交通結節駅の想定

各ゾーンから2つの鉄軌道への連結は、アンケートによる駅の利用状況結果や現行バス路線の機能継承等の理由から、

- 阿下喜駅（北勢線）
- 大泉駅（北勢線）
- 大安駅（三岐線）
- 三里駅（三岐線）

の4駅を想定する。楚原駅（北勢線）等も検討会当初は候補としていたが、駅前周辺の道路幅が狭くバス乗入れが困難である点からバス交通の結節を想定しないこととした。

また2つの鉄軌道を結ぶ公共交通が現状運行されていないことから、新バス交通路線は、員弁ゾーンから三岐線へ、大安ゾーンから北勢線への結節が必要だと考える。

下図に結節駅と新バス路線概要をゾーン別に示す。

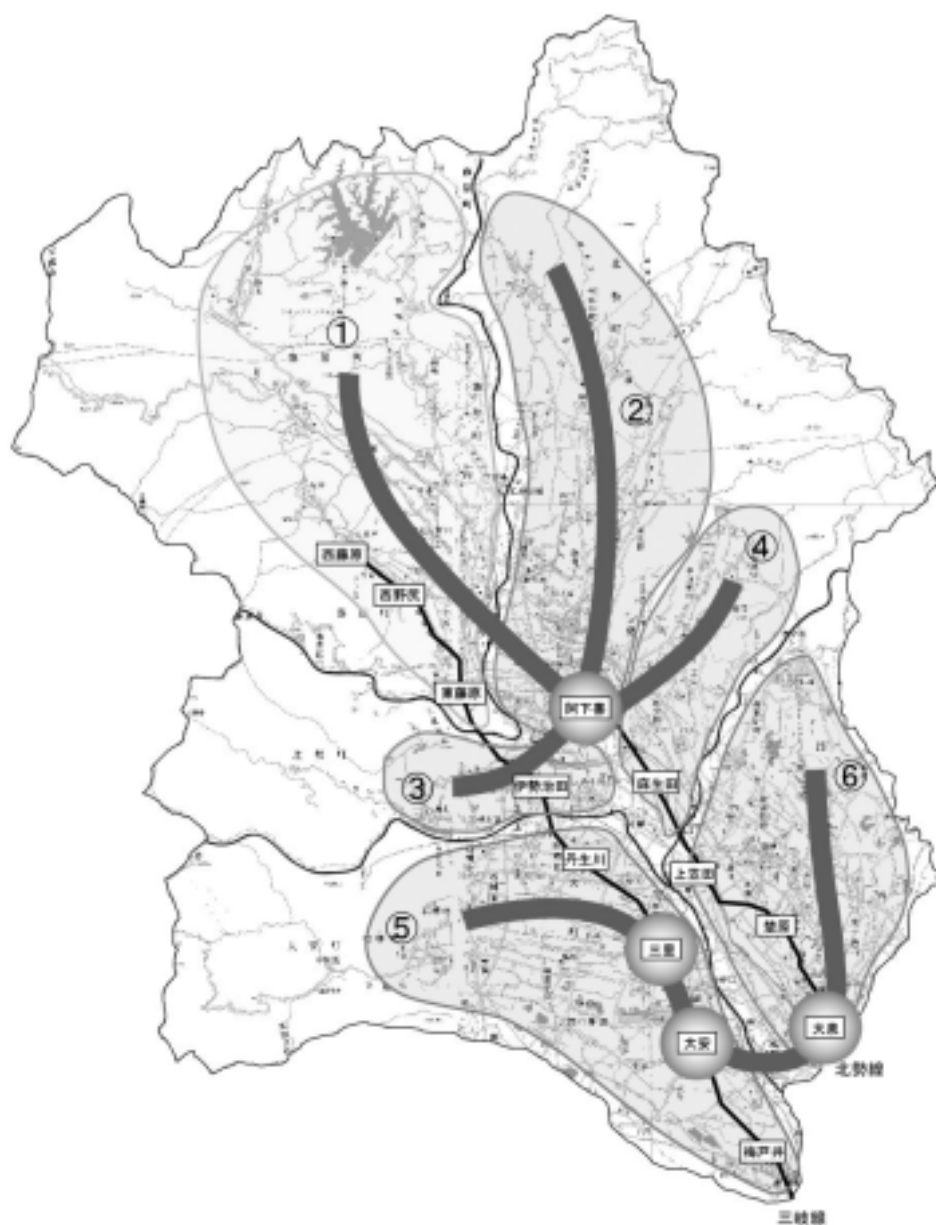


図5-10 ゾーン別鉄軌道への結節概要

5-4 バス車両イメージ

親しみやすいデザインは、バス利用の活性化だけでなく波及効果として鉄道の活性化にもつながると考えられる。また、同じデザインのバスが市内を走ることによる市の一体感の醸成、及び老人等から一目でわかりやすいデザインも重要なポイントである。

[現在のバス車両]



大型バス

阿下喜駅にて撮影



福祉バス写真

「公共交通利用促進ネットワーク」のHPより

[近隣のコミュニティバス車両]



桑名市
「K-バス」

「公共交通利用促進ネットワーク」のHPより



鈴鹿市
「C-バス」

「公共交通利用促進ネットワーク」のHPより

[全国の独自バス車両の例]



滋賀県八日市市
「ちよこっとバス」

甘日市市 HP より



静岡県浜松市
「く・る・るバス」

浜松市 HP より

写真5-7 バス車両の参考写真

車両規模に関しては詳細な運行計画策定時に決定すべきであるが、参考までに、一般的なバス車両の規模と座席配席例を紹介する。バスの規模は想定利用者数に依存するが、集落内にも乗り入れる必要性が高いため、小型を基本に検討すべきであると言える。

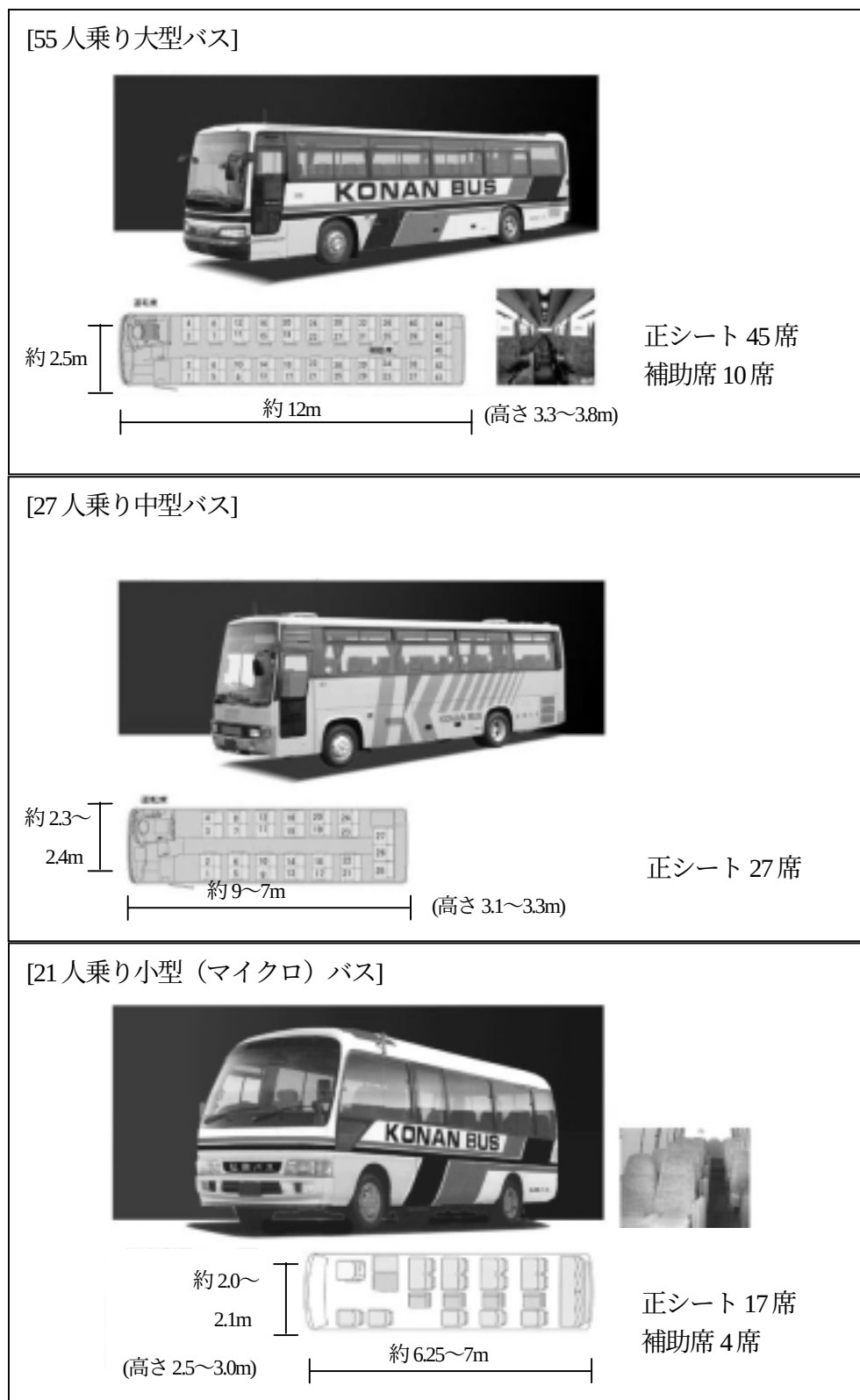


図 5-11 バス車両及び座席配置参考図

(弘南観光(株)HP http://www.infoamori.ne.jp/konanbus/kanko_hp/kanko_main.html より)

5-5 アンケートによる意識調査結果より

アンケート結果により、いなべ市全域におけるバス交通の維持は約 90%の市民から支持されている（図4-12参照）ことがわかった。しかしその一方で、現状のバス交通見直しの必要性を多くの市民が指摘している。ちなみに、旧 4 町別に見ると、現状バス路線のない員弁町住民が特に現状の見直しを要望している。

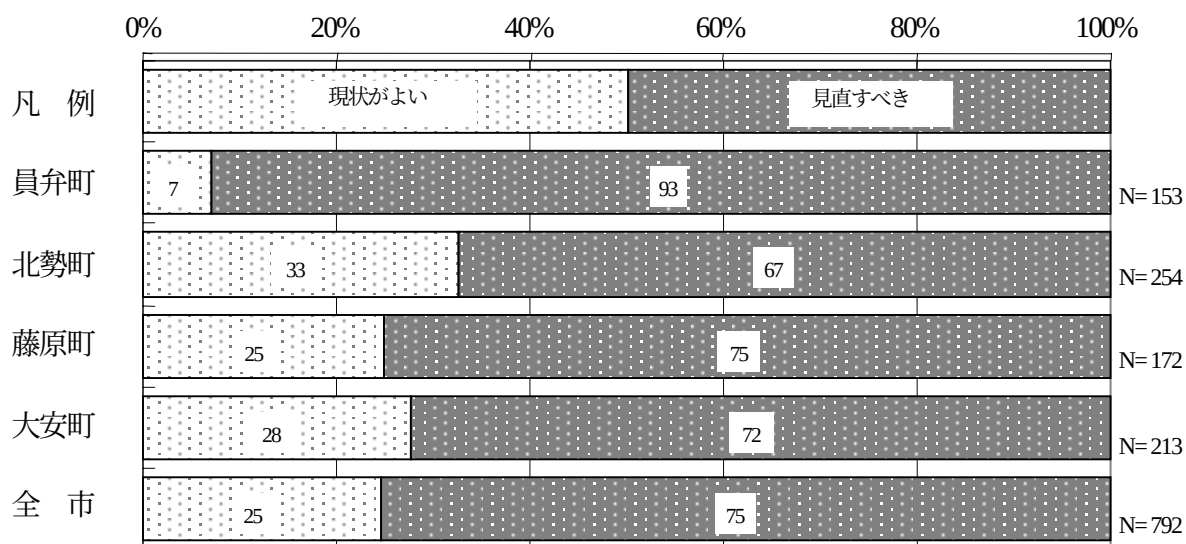


図5-12 現状のバス交通に関する意識《再掲》

またバス運行形態に関する質問では、高齢者のみを対象とした福祉バスではなく、利用対象者を限定しないコミュニティバスの一本化を多くの市民が支持している。

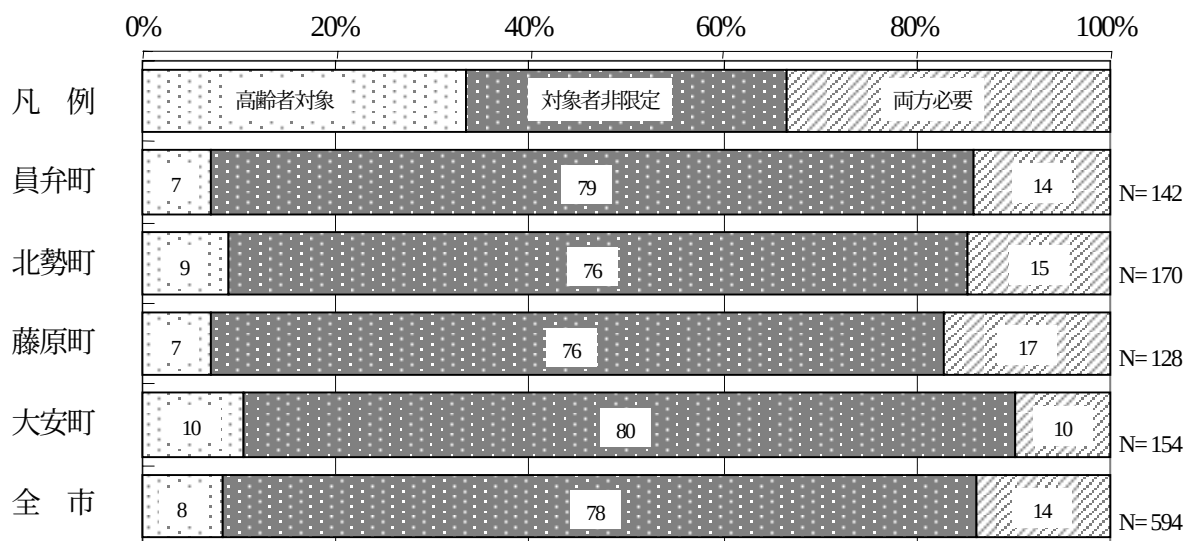


図5-13 バス交通利用者の対象者に関する意識《再掲》

利用者の負担に関するアンケート結果では、全市内バス無料化を希望する回答が少なく、高齢者等の一部無料対象者を考慮しつつ、有料であってもバスの維持を支持する意見が多い。

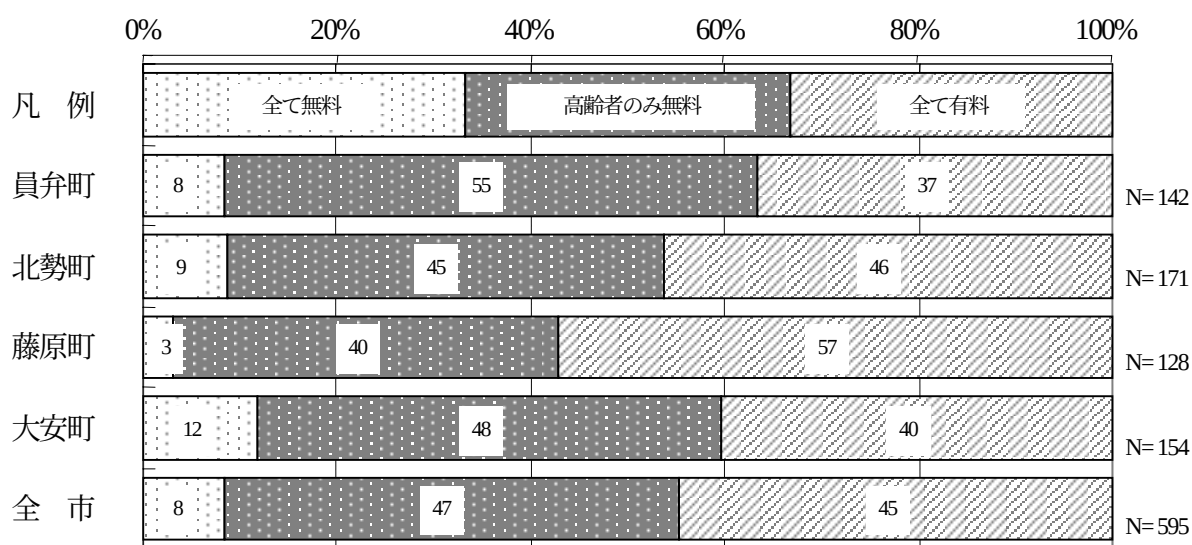


図5-14 利用者の負担に関する意識《再掲》

有料とした場合の運賃設定に関する質問では、100円または200円の定額制が望ましいとの意見が70%を占め、利用者の負担は認める一方、税金の投入は避けられないとの認識がある。また利用しやすい運賃設定が望まれている。

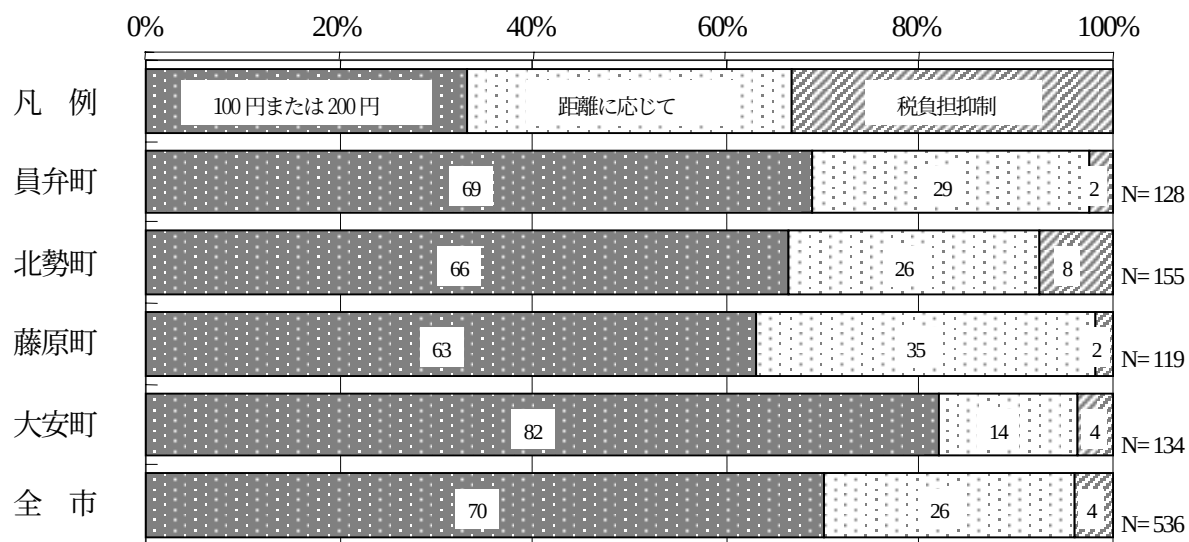


図5-15 利用者負担額（運賃）に関する意識《再掲》

5-6 新バス交通基本構想案（まとめ）

アンケート結果とその分析、および検討会での討議の結果、新バス交通の基本構想を下記のように提案する。

いなべ市新バス交通は、市が計画・運行主体のコミュニティバスとして全市において以下に示す方針を基本とし、市民との協働によって展開していくことを提案する。

その第1段階として、員弁町の地域において、現行のスクールバスの役割を継承した新コミュニティバスの導入を提案する。

その後、現在自主運行バスとして北勢町、藤原町で運行されている路線は、その機能を可能な範囲で継承して新コミュニティバスへの移行を、また大安町を中心に運行されている福祉バスは、機能継承を深く考慮して新コミュニティバスへの移行が可能な部分について、市財政の状況を勘案しつつ段階的に推進することを提案する。

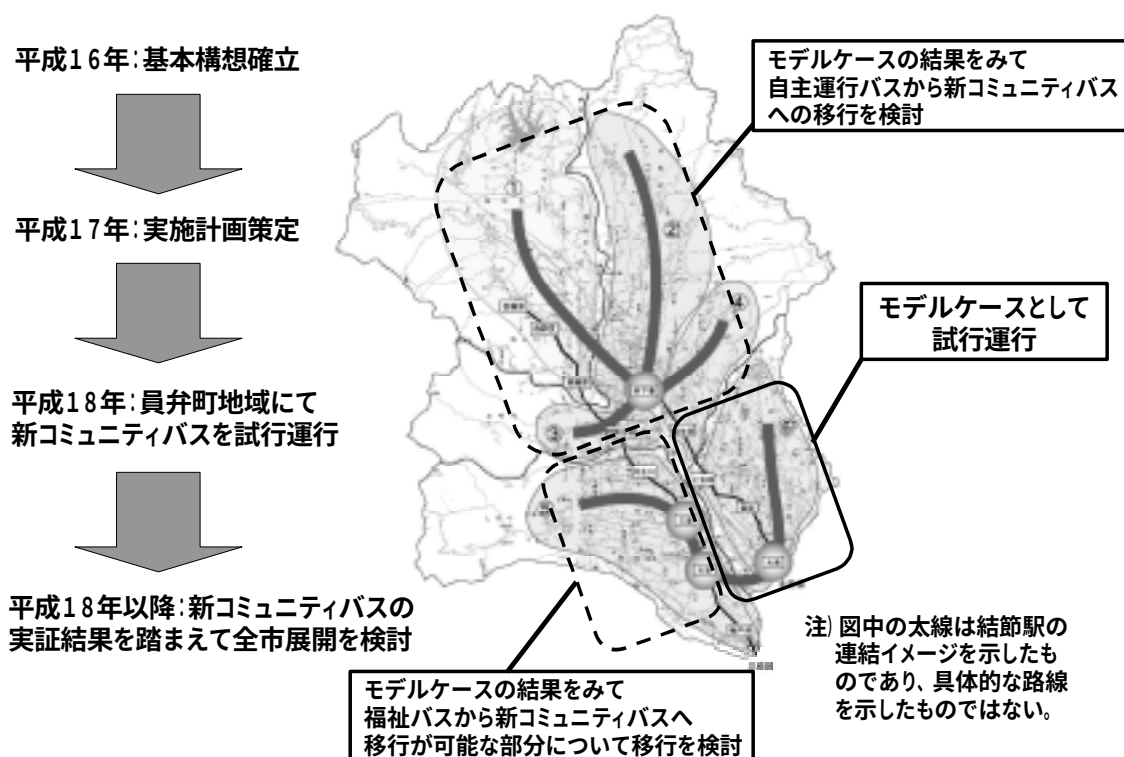


図5-16 いなべ市における新コミュニティバス展開（案）

<利用対象者>

新コミュニティバスは高齢者のみ利用可能なバスとはせず、交通弱者（障害者、子供、あるいは運転免許を持たない学生や主婦など）が親しみながら利用できるバスとする。

<利用の目的>

新コミュニティバスは幹線公共交通である鉄軌道のフィーダー交通として、円滑に鉄軌道と連結し市外へのアクセスに利用されることを目的とする。

注) 新コミュニティバスは、市内の移動を目的としたものであるため、市外への移動が主である交通機関（鉄道、現路線バス[阿下喜～桑名線]）と競合するものではなく、むしろそれらを補完するものである。

一方、市域内交通機関としての新コミュニティバスは、対象とする利用者の

- ①福祉・医療に関わるアクセス
- ②買物へのアクセス
- ③通学（通勤）での利用

という3つの大きな目的を達成する必要がある。ただし、特定の福祉施設へのアクセスは当該施設送迎車や福祉有償移送事業車によることを想定し、コミュニティバスの主たる利用目的に含める必要はない。

<利用者の負担>

アンケートの調査結果から新コミュニティバスの運賃は「無料」（全て市が負担）ではなく、バス利用者が一部を負担するものとする。また、その負担金額（運賃）については、例えば、一律100円（1コイン）とするなどのわかり易いものとするべきである。

ただし、運賃設定に関しては市行政の財務状況等を勘案し、一律100円に拘ることなく、2コインなども検討に含めて設定すべきである。

<バス車両イメージ>

新コミュニティバスの車両は利用者にやさしい低床式で、かつ、集落内にも乗り入れが可能な小型バスを推奨する。

他市で運行されているコミュニティバスを参考に、いなべ市のコミュニティバスらしいデザインを施し、愛称を公募して付けることが望ましい。また、車両デザインとともに運行経路・時刻等を広く告知し、親しみのある「市のバス」を創出する。これにより、この車両がいなべ市全域を運行することで、コミュニティとしての一体感の醸成への一助となると考えられる。

注) いなべ市らしさの演出はバス車両のみならず、バス停留所や駅等においても配慮すべきである。例えば、老人や子供でも見易い位置に大きな文字の時刻表を設定するなどの細かな配慮の積み重ねが「親しみやすい独自性」につながる。

<市民との協働>

新コミュニティバスの実施計画は、市民にとって有効でかつ親しまれる運行を目指して策定すべきである。新バス路線経路は現行バス路線の機能継承等を考慮して選定されることになると思われるが、実際に利用者となる地域住民との協働によって、集落内への乗り入れやバス停留所位置の見直しなどの課題を解決していくことができ、より住民のニーズに応えた公共交通（新バス交通）を創出することができる。

また路線経路のみならず、バス停留所のデザインやバス利用と連動した各種のサービス（例えばポイント制の割引商品券など）も地域住民との協働を基本とするべきである。

新コミュニティバス交通が地域内で“自分達のバス”と意識され得る実施計画を策定することは、利用者数の安定そして更には利用者数の増加に資することになる。

なお、導入計画段階のみだけでなく、運行開始後も地域住民との協働を続けていくことコミュニティバスをより便利な交通手段へ「成長」させていくことが大切である。

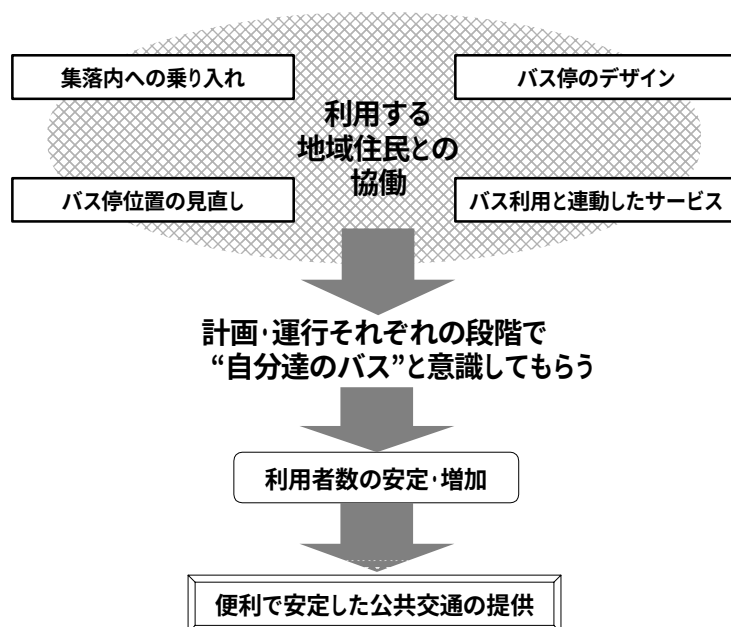


図5－17 住民との協働

6．結節駅機能と駅前機能整備の一例

6. 結節駅機能と駅前機能整備の一例

(1) 鉄軌道との連携に求められる機能

バス路線と鉄軌道の効果的連携を可能とするための機能を、ソフト、ハード両面から整備する必要がある。

- a) ソフト面 ……時刻表の同期、共通定期券など
- b) ハード面 ……駅前機能整備など

駅前広場とその周辺地域において道路交通の混雑を解消するためにパーク・アンド・ライドやキス・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライド等の施策が図られることが多い。

表 6－1 用語解説

(神奈川県ホームページを参考に作成)

パーク・アンド・ライド (P & R)	自宅から最寄りの鉄道駅まで自分で自家用車を運転し、鉄道駅周辺に駐車して鉄道に乗り継ぎ、都心等の目的地まで移動する方法のこと。途中でバスに乗り換えて目的地まで移動する方法は、パーク・アンド・バス・ライドと呼んで区別する場合もある。
キス・アンド・ライド (K & R)	自動車を用いた送迎による公共交通機関への乗り継ぎシステムであり、一般的に家庭等の親しい個人による送迎システムを指し、タクシー、ハイヤーや企業の自家用車を用いた会社の運転手による送迎は含まない。
サイクル・アンド・ライド	自宅から最寄りの鉄道駅まで自分で自転車を運転し、鉄道駅周辺に駐輪して鉄道に乗り継ぎ、都心等の目的地まで移動する方法のこと。

(2) 駅前結節機能

バスと鉄軌道の結節駅を整備するにあたり、下記の面からの検討が必要である。

A) 利便性

- ・バス～鉄軌道への乗換えがスムーズに行えるか。
- ・駅前のバスの乗り入れにあたり混雑を防ぎ、駅前の安全性を高めるため、自家用車によるアクセス（P&R、K&R）、自転車によるアクセスに対応できるだけの施設（駐停車場、駐輪場）が確保できるか。

B) 快適性

- ・冷暖房、待合室、トイレ等の施設が充実できるか。

C) デザイン性

- ・周景に適したデザイン、親しみやすいデザイン等のコンセプトが統一されているか。
- ・駅周辺の主要施設等への案内・誘導がわかりやすいか。

例) 結節機能を付加した駅前整備

現状においてもバス路線と鉄軌道の結節駅となっている阿下喜駅について、結節駅に必要な更なる機能を付加した整備の一例を示す。

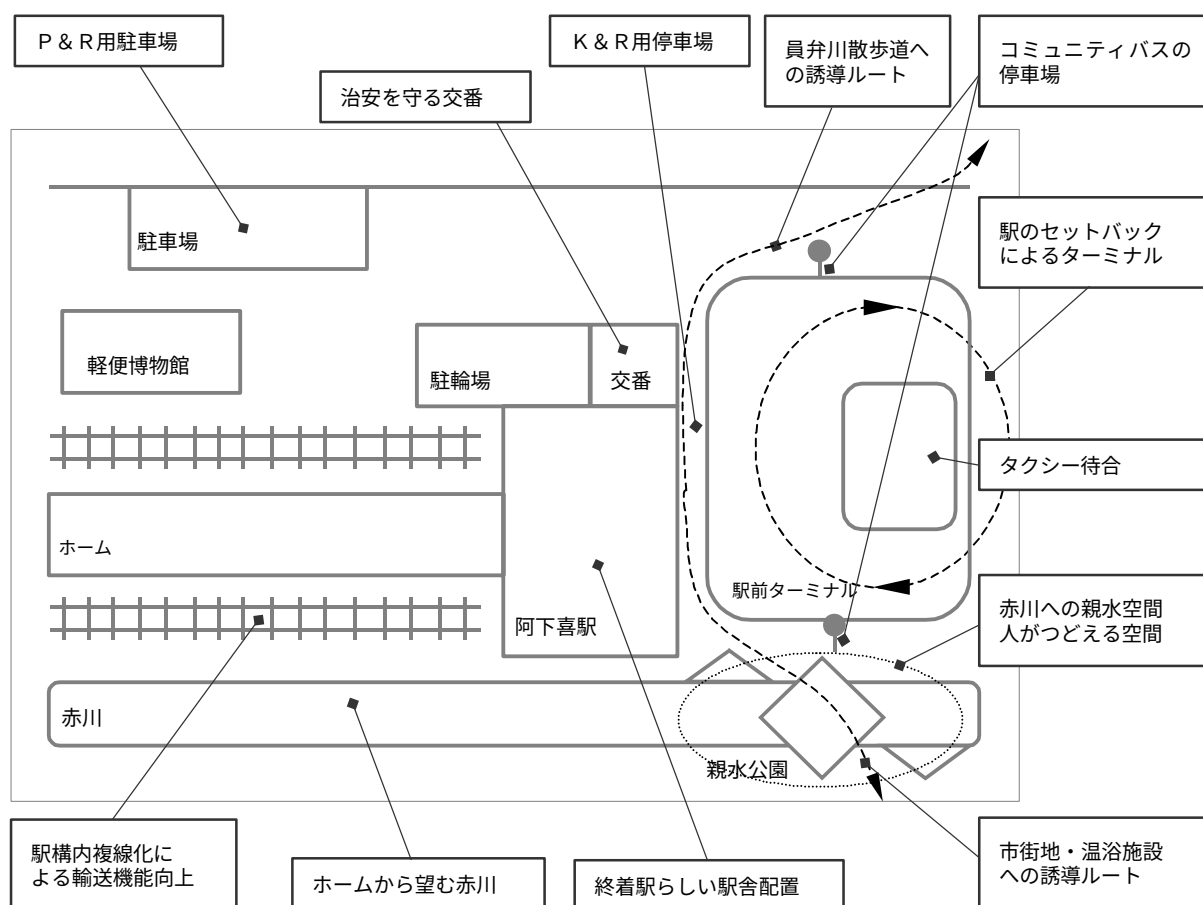


図6-1 駅前結節機能を付加した阿下喜駅の一例

前述の駅前結節機能が付加された阿下喜駅（例）が整備されたイメージを示す。



図 6 - 2 駅前結節機能を付加した阿下喜駅（例）の全体イメージ



図 6 - 3 駅前結節機能を付加した阿下喜駅（例）の駅前イメージ

(3) 駅前の機能整備

新コミュニティバス交通基本構想として想定した鉄軌道との結節駅では、円滑な乗り換えや安全性・快適性など機能向上のための整備が必要とされる。駅前機能にはバス交通の結節機能だけでなく、P&R・K&Rが行える機能、自転車による駅利用者のための駐輪場確保などを同時に満たす必要がある。また結節駅での交通の集中が、周辺道路混雑を招かないよう駅前広場には十分な広さを確保することも重要である。

また、ハード面だけではなく時刻表の同期や共通乗車券など、ソフト面での連結性も必要と考える。これらは、北勢線の駅については、北勢線の活性化・利用促進の諸調査・計画との連携した対応が必要である。

更に結節駅前の機能整備は市街地の活性化につながるため、各々の結節駅において地域の特性を踏まえて検討することが求められる。

【参考資料】

参考 1. バス運行形態の参考事例

(1) バス運行形態の例

バスの運行形態として、近年さまざまな形態が提案され、実際に運行されている例も多い。ここでは、まちの活性化、過疎地対策等を目的とした運行形態の例を紹介する。

1) 1 コインバス

- ・料金を100円と格安かつ、わかり易い1コインに設定して利用者促進を図り、まちを活性化させる。
- ・人口密度の高い都市部においては、100円でも採算がとれる可能性がある。
(黒字収益となり、自治体等からの補助のない事実上の採算路線となっている例もある。)

1コインバス 例:東京都武蔵野市

狭小路地への乗り入れ

大人・子供全区間100円

約1,000人/日(各路線)の利用者

項目	吉祥寺東 循環	吉祥寺北西 循環	境南循環 (東循環)	境南循環 (西循環)
路線距離	4.2km	5.2km	3.1km	3.8km
停留所数	18か所	24か所	13か所	18か所
運行間隔	15分	13分 (休日10分)	20分	20分
循環時間	25分	34分	15分	15分
便数	循環便	45便 (休日68便)	41便	41便
	途中止り	0便 (休日4便)	1便	1便
運行時間	始発	8:00	8:03	7:00
	終発	19:00	19:06 (休日19:13)	20:20
	途中止	—	19:38 (休日19:53)	20:30
乗車料金	100円(未就学児無料)			

短い運行間隔

高い人口密度
約12,200人/km²
(武蔵野市)

短い運行間隔

高い人口密度
約12,200人/km²
(武蔵野市)

図(参1)-1 1コインバス

(写真等はムーバスHP;<http://www.city.musashino.tokyo.jp/section/08030koutuu/m-bus/>より)

2) コミュニティバス

- ・自治体による運営または援助を前提とした、交通不便地対策。
- ・ムーバスをイメージした1コイン運賃体系とする例が多い。
- ・親しみをもって利用されることを目的に、自治体独自のカラーリングを施した車両を用いたり、バスに愛称（ニックネーム）を付ける例が多い。

コミュニティバス

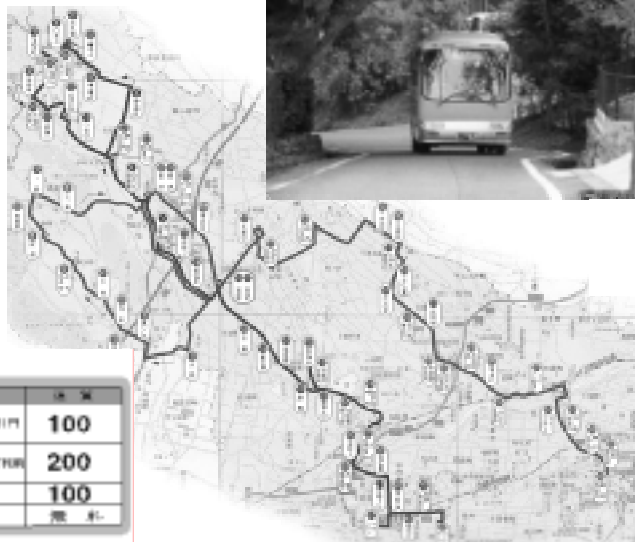
例：C-BUS 三重県鈴鹿市（西部）

人口密度：約330人/km²

運行間隔：約1時間

約300人/日（各路線）
の利用者

片道運賃表			
区間	乗車方法	運賃	
市域内 （市域外へ行くバス）	市域内を走るバス	100	
	市域外へ行くバス	200	
市域外へ行くバス	市域外へ行くバス	100	
市域外へ行くバス	市域外へ行くバス	100	



図(参1)－2 C-BUS 概要

（写真等は C-Bus のHP；<http://www.city.suzuka.mie.jp/gyosei/plan/cbus/> より）

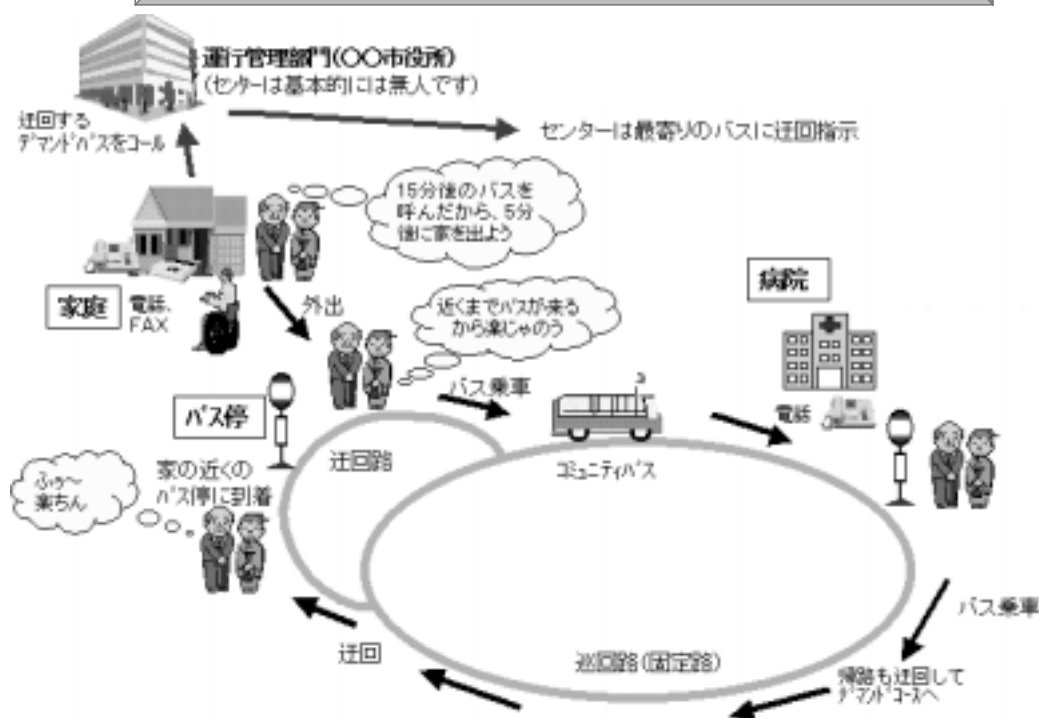
3) デマンドバス

- ・利用者の要求（デマンド）があった場合のみ、予め設定しておいた迂回ルート（デマンドルート）を運行する。
- ・通常ルートをより短くすることで、通常の運行経費を削減できる。
- ・要求（デマンド）の頻度が高い場合にはメリットは消える。

デマンドバス

例：高知県中村市、埼玉県上尾市

利用者の要求に応じて、予め設定された区間を随時運行させる

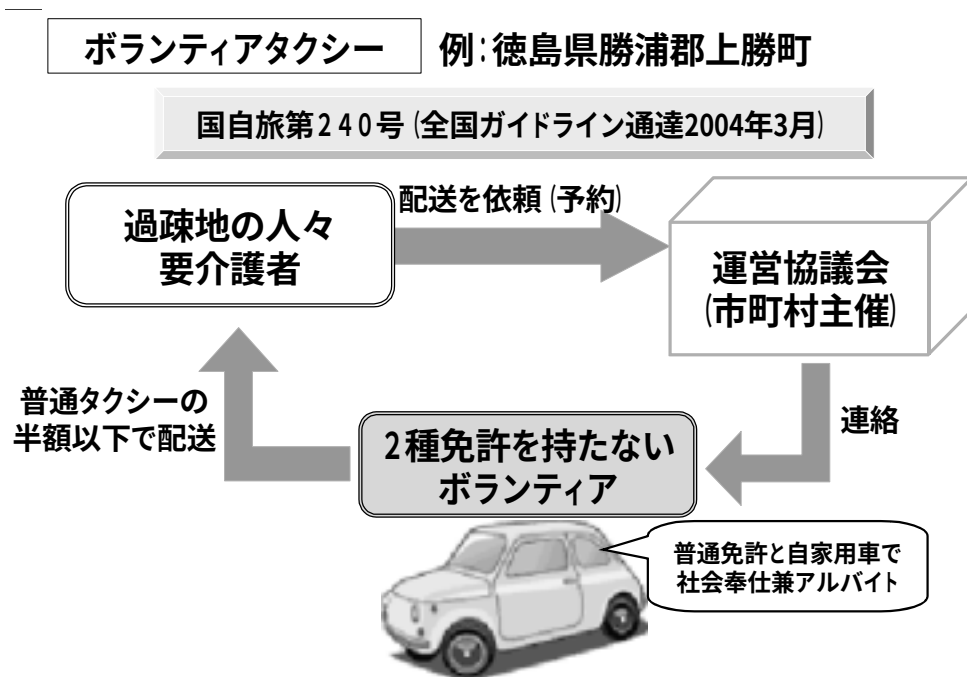


図(参1)－3 デマンドバス概要

(イラストは上尾市デマンドバス実証実験HPより)

4) ボランティアタクシー

- ・自治体の負担が非常に少ない。
- ・普通タクシーの半額でさえも、利用者にとっての負担が大きい場合がある。
- ・基本的には例外的措置であるため、安全性、信頼性の問題から2種免許を取得することが望まれる。



図(参1)－4 ボランティアタクシー

(2) バス運行事例

全国には地域活性化として、あるいは交通空白地帯解消や交通弱者への移動手段提供といった目的で、様々な運行形態を有するバス路線が存在する。今後のいなべ市のバス路線コンセプト確立に向けた参考として、幾つかのバス運行事例を紹介する。

- ① 1 コインバスでの運行事例
- ② 高齢者向け定期券導入事例
- ③ 無料での運行事例

なお、各事例については、「全国のコインバス再生事例集」（国土交通省自動車交通局、平成 15 年、http://www.mlit.go.jp/jidosha/topics/bus_saisei/bus.html）等の資料を参照した。

1) 1 コインバスでの運行事例

兵庫県赤穂市の例（㈱ウェスト神姫）

事業内容：JR 赤穂駅周辺は徒歩圏内に公共施設や商店街等が集積していることから、短距離の移動に利用できる低廉な移動手段として 100 円（小児 50 円）運賃によるバス運行を実施。（平成 12 年試行）

客数・収支変化：実施前後の 1 週間調査の対象エリア内利用者は、導入後 170%程度に増加。160～200 円の運賃区間を 100 円にしたため、収入増には至っていない。

神奈川県の場合（「ちびっこ 50 円キャンペーン」；神奈川中央交通㈱）

事業内容：休日の駅や行楽地周辺道路の混雑の緩和を目的として、買物客、行楽客の交通手段を自家用車からバス利用へ転換を図るために、春夏休み、年末年始、土日祝日等の小児運賃を 1 乗車 50 円均一に設定。（平成 9 年より実施）

客数・収支変化：1 日平均 11,000 人の利用があった。子供の利用を喚起し、同行する大人の利用も促進され、収入増に貢献した。

兵庫県姫路市の例（神姫バス㈱）

事業内容：JR 姫路駅を中心とする約 1km 圏内にあるバス停留所区間において、現行大人 170 円（一部 200 円）を 100 円（小児 50 円）とした。ただし 100 円区間を超えて乗車する場合は通常運賃で設定。（平成 14 年試行）

客数・収支変化：導入前のエリア内利用者は導入後 120%となった。利用者は増加したものの、低廉な料金設定によって収入は減少した。

滋賀県大津市の例（近江鉄道㈱、京阪バス㈱、江若交通㈱）

事業内容：JR 大津駅～浜大津駅間は 1.1km で、移動は徒歩約 10 分が中心となっていたことから、低廉なバス運賃によって潜在需要を喚起する目的で 100 円（小児 50 円）区間とした。（平成 12 年試行）

客数・収支変化：近江鉄道：導入前の 1.5 倍へ利用者が増加

京阪バス：導入前の 1.4 倍～2.25 倍へ利用者が増加

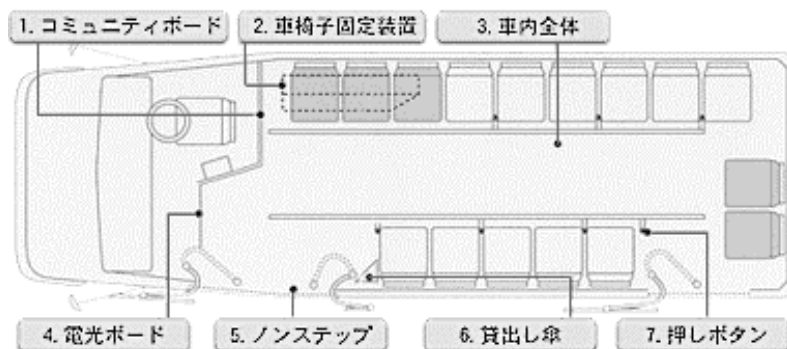
江若交通：利用者数に変化なし

いずれの事業者においても 200 円運賃区間を 100 円と半額にしているため、減収となっている。

石川県金沢市の例（「金沢ふらっとバス」；北陸鉄道バスグループ 4 社）

事業内容：中心部の交通渋滞解消、交通弱者の新たな移動手段の提供、中心市街地・商店街などへの外出機会を増やして市街地を活性化することを目的に、運賃を 1 乗車 100 円（小人 50 円）とし、高齢者や子連れの利用者促進のため小型ノンステップバス（27 人乗り）を導入。（平成 13 年より実施）

客数・収支変化：誰もが利用しやすいバス車両の導入により市民利用が促進され、また観光客にも利用されていることで地域活性化に貢献。平成 13 年 9 月には乗車人員計 100 万人を超え、輸送収入は、収支率 56%（平成 13 年度）で、金沢市が運行経費の一部を負担。



図(参1)-5 ふらっとバス座席配置

写真(参1)-1 ふらっとバス

（金沢市交通政策課ホームページより）

2) 高齢者向け定期券導入事例

青森県弘前市の例（「津軽漫遊フリーパス券」；弘南バス(株)）

事業内容：路線距離が長いために、高齢者が通院等でバスを利用する場合に高額となっていたことから、65 歳以上の高齢者を対象として、同社運行エリア内全域で乗降できる 1 年間定期券を 36,500 円で発売した。（平成 14 年より導入）

客数・収支変化：6 ヶ月で 675 枚を販売。乗車人員の増加によるバス事業全体の活性化に貢献。定期販売のため収入が一時的に増加するが、年間収入に大きな影響はもたらしていない。

山梨県の例（「ゴールド定期」；山梨交通(株)）

事業内容：60 歳以上の高年齢層を対象として、県内の山梨交通(株)が運行するエリア内全域で乗降できる定期券を発行。また継続購入者にはスライド制を導入し、当初 9,000 円／月が、24 ヶ月継続的に購入することで、6,000 円／月で購入可能となる。（平成 10 年より導入）

客数・収支変化：月平均約 400 枚の販売であり、収入への影響は少ない。

東京都の例（国際興業(株)）

事業内容：65 歳以上の高齢者を対象として、埼玉県及び東京都内の国際興業(株)が運行するエリア内全域で乗降できる割引乗車定期を発行。6 ヶ月 19,990 円の 1 種類。（平成 10 年より導入）

客数・収支変化：販売枚数は、平成 10 年度：1,007 枚 → 平成 13 年度：5,567 枚。販売枚数は増加傾向にあるが、事業者としての年間収入は漸減。

福岡県の例（「グランドパス 65」；西日本鉄道(株)）

事業内容：高齢者の社会参加とバス利用拡大を目的として、65 歳以上の高齢者に対し、西鉄バスグループの全ネットワーク（高速・特急バスを除く）で利用できる定期券（1 ヶ月 5,000 円等）を発売。導入後、郵便局における定期券発売、グループの経営するホテル、レストラン等の割引・特典など付加価値を高める工夫をしている。（平成 12 年より導入）

客数・収支変化：保有者数は、平成 12 年：23.2 千人 → 平成 14 年：52.3 千人。平成 12 年度の輸送人員は、20 期ぶりに前年比 102%となり収入に貢献している。

3) 無料での運行事例

福井県南条町の例

自治体の規模：人口約 5,800 人、面積約 53km²、人口密度約 110 人/km²

事業内容：町民を対象に毎週火曜～金曜日 2 ルート 1 日 4 便（計 8 便）、町内にて無料で運行（無料福祉バス）。利用者数約 3,400 人/年。（平成 12 年より実施）

大分県国東町の例

自治体の規模：人口約 14,000 人、面積約 113km²、人口密度約 120 人/km²

事業内容：町民を対象に、路線バスが運行していない地域を対象に 5 ルート週 1 便を無料で運行（無料福祉バス）。（平成 15 年より実施）

静岡県三ヶ日町の例

自治体の規模：人口約 16,000 人、面積約 76km²、人口密度約 210 人/km²

事業内容：公共施設利用者に限定することなく、町内 5 ルートを 1 日 2 便（計 10 便、ただし土日休日は運休）を無料で運行（町内巡回バス）。利用者数約 19,600 人/年。（平成 10 年より実施）

愛知県幸田町の例

自治体の規模：人口約 33,000 人、面積約 57km²、人口密度約 590 人/km²

事業内容：町民を対象に、バス 3 台で町内を 3 ルートに分け、各コース 1 日 6 便（計 18 便、ただし土日運休）運行（無料福祉巡回バス）。利用者数約 45,000 人/年。（平成 10 年より実施）

大阪府忠岡町の例

自治体の規模：人口約 17,500 人、面積約 4km²
人口密度約 4,340 人/km²

事業内容：高齢者や障害者を優先的に（定員 22 名）町民を対象に無料で 1 ルート 1 日 6 便運行。（無料福祉バス）。



写真(参1)－2 ハートふる号
（忠岡町福祉バスHPより）

参考

員弁町：人口約 8,800 人、面積約 23.8km²、人口密度約 370 人/km²
北勢町：人口約 14,500 人、面積約 88.8km²、人口密度約 160 人/km²
藤原町：人口約 7,200 人、面積約 62.4km²、人口密度約 120 人/km²
大安町：人口約 15,100 人、面積約 44.8km²、人口密度約 340 人/km²
全 市：人口約 45,600 人、面積約 219.6km²、人口密度約 210 人/km²

参考２．アンケート調査自由意見一覧

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
例	員弁町	男性	30歳代	ほとんど 利用しない	バスは必要ない
01	員弁町	男性	60歳代	ほとんど 利用しない	いなべ市全体に運行できるよう幅広く考えてほしい。増やしてほしい。
02	員弁町	男性	30歳代	利用しない	今は利用しないが高齢になれば利用したいと思う。高齢者も収入（年金）もあるので、税金ばかりをあてにせず、助け合う意味合いからも、自分の利用したものは負担すべきと思う。（ただし安価で。）それと、市全体を走らせて頂きたいと思います。
03	員弁町	女性	50歳代	ほとんど 利用しない	名古屋へ行く時に大仲新田に車を置いてバスを利用するが、そこまで出なければならず、員弁町より出ていたらもっと利用しやすいと思う。しかし桑名でもっと連絡がよく、名古屋・四日市方面へスムーズに行けば料金も安く利用しやすいと思われる。桑名で本線へ乗り込み出来れば良いと思う。福祉バスも片寄った運行しかされておらず、員弁町はまったく恩恵は受けていないので、今のままなら不要。早々にやめるべきと思う。
04	大安町	女性	30歳代	利用しない	運行時間、運行回数、運行路線がよくなれば利用する人も増えると思います。車のないお年寄りや、車に乗れない人などにとっては、とても大切なものだと思うので、もっと気軽に便利に使えるようにしてあげて下さい。
05	北勢町	男性	80歳代	利用しない	交通便利の悪い地域の高齢者でも、ほとんどが自家用車を持っていたり、送り迎えの為、ほとんどの人がバスを利用しない現状である。病院等の送迎等もしかり？
06	員弁町		70歳代	ほとんど 利用しない	あまり遠くに行かないしバイクを利用していますので、鉄道はあまり関係ありません。バスも便利はよいけれど運賃が高い。
08	員弁町	女性	40歳代	利用しない	三岐鉄道となり北勢線が引き続き運行できるようになってよかったものの、学生の定期など日本一高いといわれればちょっと抵抗を感じます。もっと利用者が多くなれば運賃も安くなるでしょうか。
09	北勢町	女性	40歳代	利用しない	学校関係で（社会見学等）バスを利用する場合、無料にしてほしい。
10	北勢町	男性	70歳代	利用しない	大型バスでなく小型バスで良いと思う。対象地域を細かく見直すべきだと思います。
15	北勢町	男性	70歳代	利用しない	バスがあれば北勢線は必要ない
16	北勢町	女性	60歳代	ほとんど 利用しない	利用者が負担するのは当然だと思う。
32	北勢町	男性	50歳代	ほとんど 利用しない	夜の11時頃に1回でもバスが動いたら、飲酒運転が減ると思う。
33	北勢町	女性	20歳代		バスの出る時間、帰ってくる時間をもっと増やす。極端すぎませんか？遠出できないという声を耳にしたことがあります。
37	大安町	男性	60歳代	利用しない	私も近い将来お世話になると思うと、更に福祉政策向上を望みます。
47	北勢町	男性	50歳代	利用しない	少人数利用者の為のバス運営はいらない。老人は介護によるデイサービス等が受けられ、片道100円で送迎してもらえる。その他の人は自家用車もあるし家族の援助もある。
48	北勢町	男性	20歳代	利用しない	24時間運行、すべて無料にして下さい。
56	大安町	男性	70歳代	利用しない	近い将来運転不可となった時はバスを利用したいと思いますので、継続して下さい。
57	大安町	女性	70歳代	利用しない	運転不可となった場合はバスを利用したいと思いますので、今後も継続して下さい。
70	員弁町	女性	50歳代	利用しない	市民が暮らしやすい町づくりのために福祉バス運行をお願いします。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
74	大安町	男性	30 歳代	利用しない	北勢線の桑名までの運行時間の短縮を希望します。（大泉駅⇄桑名）20 分位で行ければ利用出来ます。
75	北勢町	男性	30 歳代	利用しない	現状福祉バス等のバス停・コース・時間等が全くわかりません。それがわかるように時刻表等の配布をお願いします。又、桑名市とも連結されるともっと良いと思う。（乗り継ぎでも良い）
77	北勢町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	三岐北勢線のスピード化に付いて、阿下喜～桑名間が 30 分ほどで運行出来ればマイカー通勤者も鉄道を利用する者が増えると思います。
78	北勢町	女性	50 歳代	利用しない	三岐鉄道北勢線の阿下喜・桑名間を 30 分位の早さで行けると、もっと利用する人がいると思う。
79	北勢町	男性	40 歳代	利用しない	三岐鉄道北勢線のリニューアル化が進められてはいるが、現在の車両と所要時間等の克服が無い限り、利用者増は望めないと思います。本線並みのスピードアップが実現すれば私も利用したいし、皆もそう思う事と思います。喜ばれる公共交通機関が早期実現される事を期待したいと思います。（参考要望）阿下喜～桑名を 35 分程度で結んでほしい。
80	藤原町	女性	40 歳代	利用しない	バス・鉄道は交通手段をもたない弱者にとっては、なくてはならないものと考えます。現在は車で通勤等していますが、子供達は利用していましたし、今後高齢になったときは利用したいと思うし、障害のある人も必要だと思う。
82	藤原町	男性	50 歳代	ほとんど 利用しない	三岐北勢線の高速化→軌道巾の拡張（数十 cm ぐらいなんとかならないのか） 阿下喜駅の駐車場の確保
83	北勢町	男性	30 歳代	利用しない	税投入反対。乗りたい者が支払うのが当然です。
84	北勢町	女性	60 歳代	利用する	バスに乗る人が支払うのが当たり前と思う。税の投入反対。
85	北勢町	男性	60 歳代	利用しない	時々、妻がバスを利用していますので、又、税投入反対。
91	藤原町	男性	60 歳代	利用しない	送迎バス（予約制）も検討してはどうかと思う。（乗車人員の少ない地域）
98	藤原町	女性	60 歳代	ほとんど 利用しない	運転できなくなった時はバスを利用したいと思います。
99	藤原町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	公共交通はできるだけ継続すべきだと思います。
101	大安町	女性	50 歳代	利用しない	利用していないので実状はよくわかりませんが、車に乗れない方にとって便利な方法をとって頂きたいと思います。
105	藤原町	女性	60 歳代		今は運転出来ますが、バス利用する時が必ず来ると思うので、運賃を支払ってでもバス事業は必要だと思います。
109	北勢町	女性	70 歳代	利用する	家の近くを走っている路線バスは日曜日に休みなので日曜日も 1 回か 2 回くらいは時間をあけて走ってほしい。
110	北勢町	男性	40 歳代	利用しない	例えば踏切で待っている間に渋滞などでバス等が遅れるのは、非常に交通機関に悪影響であると思う。
117	藤原町	男性	70 歳代	利用しない	バスは小型にして、地区の中を細かく運行してもらえると助かるし利用しやすい。
119	藤原町	女性	30 歳代	利用しない	三岐鉄道の運賃は高すぎる。
124	北勢町	女性	10 歳代	利用しない	路線バスの料金が安い。定期以外の割引（バスカード・回数券）があるといい。
127	大安町	男性	30 歳代	利用しない	バスの運行について改善して頂き、名古屋への高速バスも検討して欲しい。
132	大安町	男性	60 歳代	利用しない	老人は特に、運賃は低額に市が発行する券にする。一般は一般路線バスよりやや低額にして、赤字補填にして経営していくようにする。
137	員弁町	男性	20 歳代	利用しない	三岐鉄道の料金は高いため、自動車通学にした方が安いと思う。料金を安くしてほしい。
159	員弁町	女性	40 歳代	利用しない	特に高齢者が病院等に通院する為に、是非バスを。それと乗車の場所をなるべく多く。
160	員弁町	男性	40 歳代	ほとんど 利用しない	員弁町に福祉バスを。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
165	大安町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	運行回数を増加すれば利用者也増加すると思われます。
166	藤原町	男性	60 歳代	利用しない	公共施設へのバス路線と、主要駅への運行等も含め、便利の良い路線とすべきであると考えます。
180	大安町	男性	50 歳代	利用しない	名古屋市営バスは一律 200 円で老人無料だが、利用者の中には一部有料でもいいのではとの声も耳にする。公共交通手段としてのバスは不可欠。手段を持たぬ高齢者にとって、たとえ低料金負担しても維持すべきだ。
181	藤原町	女性	80 歳代	利用しない	バスの回数を増やして欲しい。(往復)
196	大安町	男性	50 歳代	利用しない	福祉バスはもう限界。ユニバーサルデザイン的な発想で、ルート・運営方法で改善を。税金の無駄遣いの感がある。わかりづらい。
205	北勢町	男性	70 歳代	利用しない	現在高齢者方の福祉に力を入れて頂いています。大変有難いことです。感謝します。
217	藤原町	男性	40 歳代	利用しない	車に乗れない人のことを考えると、現状より悪くならない方向で検討していただきたい。市になり、予算減、合理化等と、急激に行政が動いているように思います。
218	藤原市	女性	60 歳代	利用する	バスの本数を増やして欲しい。
224	北勢町	男性	40 歳代	利用しない	鉄道を改善し、存続して欲しい。(雪の場合、鉄道しかない。)
225	藤原市	男性	70 歳代	ほとんど 利用しない	路線を多くして、三岐鉄道の駅までの時間の短縮、阿下喜方面の病院、商店街までの短縮を行うべきで、大型、中型と時間帯を考え運行すべきだ。また、路線事の大型、中型と考えるべきだ。
226	藤原市	女性	70 歳代	ほとんど 利用しない	バス路線を多くして、交通連絡(三岐駅)へ短時間でいけること。朝夕の場合、特に必要。バイパス(新道)と旧道との両面を考えての運行も必要。昼間は商店街への運行路線も必要。朝夕と昼間の路線を考え、朝夕の時間短縮を大きく考えて欲しい。(特に通学・通勤に)
227	藤原井	女性	40 歳代	利用しない	朝夕路線を多くして、三岐駅までの時間の短縮を希望します。(通勤に、子供通学に。)昼間は商店街方面へのバスを多くしてほしい。通院(病院)も考えて。現状のように、住民のキゲン取りのため一台のバスを各集落に迂回させて、バスが走っていますという宣伝車の様では、利用できないです。
228	藤原市	女性	10 歳代	ほとんど 利用しない	バス料金を安くしてほしい。
236	北勢町	男性	70 歳代	利用しない	乗車率の悪い時間帯は間引き運転をする。例：大泉駅行きにする。(阿下喜駅着のみ)
243	北勢町	男性	70 歳代	ほとんど 利用しない	バス運行回数をもう少し多くしてほしい。時間帯は検討する必要がある。利便性があればバス、鉄道を極力利用していきたい
246	員弁町	男性	60 歳代	利用しない	員弁町は、道路が狭くバス運行が難しいのではないかと。①西藤原線～北勢線各駅の接続。②公共施設、商業施設、各町役場への巡回。③各種イベントのある日、または日曜祭日のみ運行を検討。(会場へのアクセス)
247	員弁町	女性	50 歳代	利用しない	鉄道とバスの接続、商業施設、市役場への巡回を考慮する。西藤原線駅と北勢線駅への接続も検討要。日曜祭日、またはイベントのある日のみ運行も検討要。
263	大安町	男性	30 歳代	利用しない	基本的には鉄道の駅が近くにあるのでバスは利用しないと思う。交通弱者のため(駅が近くにない)、鉄道の駅をつなぐバスがいいのではと思います。
265	大安町	男性	50 歳代	利用しない	各駅に駐車スペースがあるといいですね。
267	大安町	男性	不明	利用しない	今までの公共交通機関として考えるのではなく、必要な人がどれだけいて、その人をどう運ぶか、そのためにはどんな手段が最適かを考えて、手段を決めるほうがよいのでは。例えば乗合タクシーのようなものとか福祉サービスの車を利用する。
276	員弁町	女性	60 歳代	利用しない	鉄道よりバス等のほうが、利便性があると思う。
277	員弁町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	三岐北勢線よりバス路線の方が良いと思う。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
285	大安町	女性	80 歳代	利用する	例えば、三里の者が福祉バスとシャトルバスを乗り継いで阿下喜の病院に行った場合、帰りは福祉で乗り継ぎ時間が連絡していないので 35 分間の待ち時間があります。その様な点を改善して頂きたいと思います。
290	北勢町	女性	60 歳代	利用しない	高齢者が増える一方なので、彼らのニーズに路線のバスを運行すべき。
291	北勢町	女性	50 歳代	利用しない	バスの利用頻度がどの程度かわかりませんが、総合的に判断した場合、タクシー利用の手段を考えても良いのでは。
302	北勢町	男性	50 歳代	利用しない	5 年前近く前から親の足が不自由になり、私自身遠出をすることが少なくなり、公共交通機関を使うことがなくなっている。又、将来的には利用していきたいと思っている。
304	北勢町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	最近駐車場の乗場が出来たが、もっと増やすと良い。
305	北勢町	女性	60 歳代	ほとんど 利用しない	過疎地には是非公共機関は必要です。特に車の運転できない老人、子供にとっては生活の足となりますので、よろしく願います。
309	北勢町	男性	20 歳代	ほとんど 利用しない	福祉バス、福祉巡回バスの無料はやめて、200 円程度運賃をもらったらどうか。
311	北勢町	男性	90 歳代	利用しない	高齢のため家族に送迎をしてもらっている。
316	大安町	女性	50 歳代	利用しない	運転が出来なくなった時は利用させていただくと思います。
317	大安町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	もっとバス利用をふやしてほしい。
331	員弁町	女性	10 歳代	ほとんど 利用しない	税金をもっと有効に使って下さい。
332	員弁町	女性	70 歳代	利用する	今はバイクに乗っていますが、年を取ったら乗れなくなります。そしたらバスや、電車に乗らなくてはなりません、市の税金があるので 1 人 100 円か 200 円出したらよいと思っています。
340	北勢町	男性	60 歳代	利用しない	自主運行のバスは必要であるが、運転が荒いとの声がかかる。
344	藤原町	女性	50 歳代	利用しない	運行時間や運賃の面で不満や不便があると利用しなくなる悪循環が起きるので、双方の歩み寄りが不可欠です。車が運転できる間は良くても、いずれ公共交通機関のお世話にならざるを得ないので、年をとって体の自由がきかなくなったり、不慮の事故で車に乗れなくなったりした時、安心して通院、買物などできるよう知恵を出し合いたいと思います。
347	北勢町	男性	50 歳代	利用しない	旧 4 町を巡回するバスの設定。医療機関、ショッピングセンター、市区役所等を巡回する高齢者・障害者用のバスを運用する。バスはワゴン車で十分。細かい道も通り、利用しやすいようバス停も細かく設置し、各地区に行けるように配慮する。
363	藤原町	男性	80 歳代		福祉バスを旧町なるべく平等にしてほしい。現在の三岐交通の定期バスを、阿下喜商店街を朝昼夕の 3 回位回送したらどうか。（中里線、坂本線とも）
366	藤原町	男性	60 歳代	利用しない	今のところ利用する必要がないので何とも言えない。
367	藤原町	女性	50 歳代	利用しない	免許を持っていない人の為、少しでも便利に利用出来るよう、学生等の利用しやすいよう考えて頂きたいと思います。
368	藤原町	男性	50 歳代	利用しない	バス停や三岐鉄道のホームなどに点字ブロックをひいてほしいです。
369	藤原町	女性	20 歳代	利用しない	視覚障害者のためにバス停や駅のホームに点字ブロックをひいて下さい。
370	藤原町	女性	50 歳代	利用しない	視覚障害者のためにバス停や駅のホームに点字ブロックをひいて下さい。
371	藤原町	男性	70 歳代	ほとんど 利用しない	バスの運転コースが藤原町内で現在、以前より複雑だと思う。要見直し又、新路線の新設を望む。
375	大安町	男性	50 歳代	利用しない	公共交通を存続させるためにも、できるだけ多くの市民が利用するよう市民の意識啓発に力を入れてほしい。
379	北勢町	女性	70 歳代	利用しない	近鉄北勢線よりも三岐に変わってから運賃が上がったのはおかしい。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
383	員弁町	女性	40 歳代	利用しない	桑名方面への道路がいつも非常に混雑するので、道路をもう一本作って欲しい。
386	大安町	女性	70 歳代	ほとんど 利用しない	星川には商店が集まっても行けない。三岐とバスの接続。 (例：北勢町の病院に行けるように上笠田～大安福祉センター等。藤原町のお風呂にも行きたい。) 福祉バスの見直し。誰も乗っていないのに走っています。
387	大安町	女性	60 歳代	ほとんど 利用しない	いなべ市を巡回して三岐鉄道と接続し、病院、買い物（特に高齢者の者が行きたい星川方面）に行けるようにしてほしい。
400	大安町	男性	70 歳代	利用しない	受益者負担が原則。税金を使うのは不公平。福祉バスにしても少人数しか乗らないのに車が大き過ぎる。（無駄か分かりませんが）排気ガスが多いだけでも大気を汚している。
402	藤原町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	鉄道は現状で良いと思いますが、バス運行は巡回バスに見直した方が良いと思います。
416	北勢町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	北勢線の時間短縮を行い、公共交通機関を利用する為の意識改革を促す行政からの啓蒙活動が必要と考える。
425	北勢町	女性	20 歳代	利用しない	お年寄りにとっては大切な交通手段なので、これからも継続して いってほしいと思います。
430	藤原町	男性	60 歳代		子供が喜びそうな鉄道車両を走らせてはいいかな。
433	員弁町	女性	60 歳代	利用しない	バスの利用が出来ない地方のことも見直してもらって、日常の用 足しが出来るように考慮してもらいたい。
434	員弁町	男性	70 歳代	利用しない	健康である期間は自家用車で目的地に行けますが、高齢になって 運転が出来なくなると、市内巡回バスを利用しなければならない ので、全市内バスを願いたい。
467	北勢町	男性	50 歳代	利用しない	いなべ市内に住んでいると、公共の駅の近に住んでいれば公共の 交通を利用できるが、そうでなければどうしても自家用車に頼ら ざるを得ない。
477	北勢町	男性	40 歳代	利用しない	鉄道、バスとも、駅、バス停に自家用車パーキングは必要と思 う。自宅から主要駅（三岐本線、北勢線、員弁街道のバス停）ま での移動方法に、自主運行バス、福祉バスが利用できれば良いと 思う。現実には不可能かと思うが、理想だと思う。
478	北勢町	女性	40 歳代	利用しない	保育園の送り迎え、学生の利用時間の頃などに、市内の企業のバ スを三岐の駅から利用する（開いている時間）などすれば、負担 額が減るのではないのでしょうか。
481	大安町	女性	20 歳代	利用しない	公共交通はお年寄りのために必要だと思いますが、若い人は車に 乗る人が多いので、あまり使わないと思います。
489	大安町	男性	50 歳代	利用しない	シルバー人材を有効活用する等、経費を最小限に考慮すべきだと思 う。ある程度の受益者負担とすべきである。最初から無料とす ると、有料に変更できないのではないかな。無料は税金でまかなう のだから、市民に対して説明と理解が必要。1000 万円～5000 万円 の経費も、他の施策が積み重なれば大変な負担となるのでは。ア ンケートを委託して結論を出すのも一つの手段であるが、優秀な 職員がいるのだからもっと勉強すべきであるのでは。福祉のバラ まきを考えるのが（バラまきをするかしないか）行政職員の仕事 ではないかな。
492	大安町	女性	40 歳代	利用しない	市の経費負担が大きすぎる。福祉バスは、無料ではなく 100 円でも 支払いをしてもらう方がいいのでは。
497	員弁町	女性	20 歳代	利用しない	市之原（員弁町）にも路線バスを走らせてほしい。車の免許のない 者にとって不便この上ない。現在小学生の通学バスが走ってい るようだが、このことについては分からない。
498	員弁町	男性	40 歳代	利用しない	同じ市民でありながら、員弁町にはバスがない。老人や子供など は、バスがないために住んでいる地域から外へ出られない（特に 市之原は最寄りの駅まで 5 km）。いなべ市民が公平にバスを利用 できるよう、路線の見直しをしてほしい。
499	員弁町	女性	20 歳代	利用しない	同じ税金を払っても、バスの利用できる町もあれば利用できない 町もある。いなべ市となり税金の扱いが一つになるのだから、各 町が公平になるようにしてほしい。今後もバスを維持するのであ れば、員弁町の市之原にもバス路線を作してほしい。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
503	大安町	男性	30 歳代	利用しない	運行本数を増やし、税金を安くしてほしい。
509	大安町	男性	70 歳代	利用する	ウィークデーのみの運行では意味がない。休日でも運行すべきである。この場合、回数が少なくてもやむを得ない。
514	大安町	女性	50 歳代	ほとんど 利用しない	朝夕の利用時間の運行回数、利用者のない時間帯の見直し。
517	大安町	男性	50 歳代	利用しない	ただでさえ地方財源がないのに赤字債務を増やすことになるから必要ない。
520	大安町	女性	10 歳代	利用しない	いなべ高校のためだけにバスを出すのは非常に不快です。自転車で行けばよいのでは。三里駅にいなべ専用駐輪場があると停めに くい。いらないと思う。
521	大安町	男性	40 歳代	利用しない	三岐鉄道三里駅でも名古屋までの切符が買えると便利。（なぜ大安駅では名古屋まで買えるのか）
522	大安町	女性	40 歳代	利用しない	厚生病院、日下病院へ行くのに、三岐鉄道の駅に合わせてバスを動かしてください（治田駅発着）。そうすればもっとみんなが利用すると思います。三里の人は大変困っています。
527	員弁町	男性	60 歳代	利用しない	北勢線については、レール幅を広げ、車両を大型化し、高速化しないと、利用者はさらに減少する。
528	員弁町	男性	30 歳代	利用しない	歳入が見込まれないのなら歳出を削るべきである。無駄を無くすこと。
532	北勢町	男性	60 歳代	利用しない	よく空の電車が走っておりますが、利用頻度に応じた運行をお願いしたい。バスも同様。
533	北勢町	女性	30 歳代	ほとんど 利用しない	とてもよいアンケートだと思います。頑張ってください。
534	北勢町	女性	30 歳代	利用しない	高齢者の人が住み良い町にすることは、長い目で見れば節税につながると思います。市内 100 円定額（できれば）は、気軽に利用できてとても良いと思います。
548	北勢町	男性		利用しない	病院およびスーパーの近辺に停車できる路線の細かい配慮。また、スーパー近辺の駐車については話し合って補填に協力してもらおう。
555	北勢町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	北勢線の廃止（補助金、税金の無駄遣いとなる）。バス専用路線化。
560	員弁町	男性	70 歳代	ほとんど 利用しない	運行路線における利用状況が無駄がないか検討の上、いなべ市内の住民に不公平感を与えないようにしてはどうか。
565	員弁町	男性	50 歳代	利用しない	新国道のほうにバスを走らせてほしい。バス停と駅が同じところにあり、自宅からは遠い。
566	員弁町	女性	50 歳代	利用しない	高齢者が乗り降りしやすいバスがいい。高齢者が老人車ごと乗れるバスがいい。鉄道は自転車、老人電動カーごと乗れるといい。
567	員弁町	女性	80 歳代	利用しない	高齢者が乗り降りしやすく、老人車ごと乗れるバスがいい。鉄道は自転車、老人電動カーごと乗れるといい。
588	藤原町	男性	70 歳代	ほとんど 利用しない	現在は自家用車に乗れても、いずれは乗れなくなる時期が来るので、現在のバス運行をより便利になるよう改善して残していただきたい。
597	北勢町	男性	70 歳代	ほとんど 利用しない	廃止の三交バスの路線の継承では、市の関与するバスとしては不 行き届きと思う。木目細かい路線バスとなるよう、十分に検討し てほしい。また、市の財政負担にならないよう運賃を考えるべき だと思います。
601	北勢町	女性	60 歳代	利用しない	ほとんどの人が運転免許を持っている時代ですが、高齢になり運 転ができなくなった時、最低限自分の生活を維持するために、近 くから公共交通が利用でき、公共施設、買い物できるところ、病 院と巡回していたら理想です。
609	北勢町	女性	50 歳	利用しない	まったく利用したことがないので現状でいいのか分からないが、 子供や老人が生活しやすく、利用しやすいようにしてほしい。バ スと鉄道との連結がうまくいくように変えていってほしいと思 います。
612	北勢町	男性	40 歳代	利用しない	北勢線に関しては見直すべき。
614	北勢町	女性	30 歳代	利用しない	ベビーカー等、荷物を持っていたらバスは利用できない。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
615	北勢町	女性	60 歳代	利用しない	バスを小型にし、回数を多くすれば、利用が増えるのではない か。
619	藤原町	女性	60 歳代	ほとんど 利用しない	市民が利用しやすい、また、昇降に安全な（階段を低くした）バ スを是非走らせてください。お願い致します。
620	藤原町	男性	70 歳代	利用しない	公共交通のバスは必要。ただし、効率が悪く空気を運んでいると 言われる向きもある。効率を考えて、域に応じたバスが必要。例 えば予約制の送迎バスも検討してはどうか。
621	北勢町	女性	30 歳代	利用しない	福祉巡回バスがありますが、子供たちと乗ろうにも時間のつなぎ が余りにもありすぎて使えない。デイサービスのことだけを考え ずに、もう少し運行を増やしてもらえると良いと思う。高齢者の 方は、車にも乗れずバスにも乗れない時間だとタクシーなどを使 っているから、もう少しあっても良いと思う。
622	北勢町	男性	30 歳代	利用しない	北勢町など路線が集落から外れている所が多いため、使用しにく い。学生などが使用したくても不便なので、その様な所は3年契 約という形で路線から外れて集落まで行くということができない でしょうか。子供たちのために何とかしてもらいたいです（料金 は少し上がっても構いませんので）。
624	大安町	男性		利用しない	こちらに引っ越して28年になります。家族からは車がないと不便 な地域で小言ばかりいただきました。公共のバス委託で良いと思 います（一般と一緒に良い）。巡回は最寄りの駅、スーパー、病 院を経由したルートとし、できるだけ数を増やしてほしい。
629	北勢町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	障害者（車椅子利用者）も自由に利用できる方策を考えてほし い。
636	員弁町	女性	20 歳代	利用しない	員弁町にバス経路がない。アンケート集計を他社に依頼する経費 があるならバス運営の経費が出るはずですが、どうでしょうか。
664	員弁町	女性	50 歳代	利用しない	バス代が高すぎるため利用者が少ない原因となる。引き下げを行 えば少しは増加すると思われる。鉄道（三岐）に移行されたが、 料金も高い（定期割引少ない）し、時間がまだまだかかり過ぎ る。レールを広げることが必要。
668	北勢町	男性	80 歳代		老人は3歳児と同じで我が強く、自己本位に行動することが多い ので、運行バスを老人に限定すると益々税負担が増加する。住民 全てが利用できるよう最低200円は徴収すべきと考える。
669	員弁町	男性	60 歳代	利用しない	きめ細かい路線にして、どこにいても乗れるバスを運行してほし い。バスを小型化しても良いと思う。
670	北勢町	女性	30 歳代	利用しない	バスを利用したいとは思っても、運賃が高く、時間通りでないた め、また、目的地まで行くのに定期券や自家用車があるため、利 用することはほとんどない。高齢者や免許を持たない人達が利用 しやすいよう、もう少し運賃を安くできればと思う。が、税金の 投入は「うーん」といった感じです。
674	員弁町	男性	50 歳代	ほとんど 利用しない	近鉄の桑名駅まで時間がかかりすぎるのと、バスの場合終バスが 早い。
679	員弁町	女性	60 歳代	利用しない	三岐鉄道北勢線の揺れが激しいので、もう少し揺れないようにし てほしい。また、もう少し速く走るようにして、所要時間を短縮 してほしい。JR、近鉄桑名駅と結んでほしい。
680	員弁町	男性	60 歳代	利用しない	三岐鉄道の駅の駐車場をより広いものにして、現在ある鉄道をよ り利用しやすいものにする。北勢線のレールの間隔を広くして、 スピードを上げる。時速50kmくらいにはして、多くの人を利用 できるようにする。また、桑名駅に乗り入れて、近鉄線との連絡 を良くする。
691	大安町	男性	30 歳代	利用しない	最寄りの駅までが遠いため、鉄道が使いにくいので、その点など も踏まえて見直してほしい。特に冬は雪が多いため、旅行に行く とき鉄道を利用したいです。
692	大安町	女性	70 歳代	利用しない	三岐鉄道（藤原～富田）、三岐北勢線（阿下喜～桑名）、そして バス等、平行して走っていますが、電車（鉄道）の駅と接点のあ るバス（縦の交通）が市内にあると便利かと思います。（阿下喜 以外にも）

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
693	員弁町	女性	50 歳代	利用しない	難しいけど、家の近くのところでもどこでも乗り降りできると高齢者が便利になると思います。
698	藤原町	男性	60 歳代	利用しない	高齢者が増える状況の中で、バスの利用者も増えると思います。運行方法についても、試行錯誤しながら続けるべきだと思います。
713	員弁町	女性	40 歳代	利用しない	鉄道を利用するにしても運賃が高すぎると思う。学生の学割があるにしても、その他の鉄道に比べ三岐鉄道はかなり高い。もっと利用しやすい金額にしてほしい。
724	北勢町	男性	10 歳代	ほとんど 利用しない	こんなに詳しい質問だと、無記名でアンケートをしていても、だいたい誰か分かってしまうから答えにくい。
725	藤原町	男性	70 歳代	利用しない	現在のところ自家用車でどこへでも行けるからよいが、やがて運転が危険な年齢になると思うから、バスは続けてほしい。老人が外出できる唯一の交通機関だから、老人の生き甲斐作りのために是非必要と考えます。
726	藤原町	女性	40 歳代	利用しない	運転免許を所有しない学生や高齢者が利用しやすいよう、また、市の予算が無駄にならないよう、マイクロバス、場合によってはワゴン車なども運行させてはどうでしょうか。（今のままでは、大型バス運行を利用している利用価値が少ないように感じます。）
735	北勢町	男性	60 歳代	利用しない	御客も無いのに大きなバス運行とはもったいない。小型化にならないか。
736	藤原町	男性	50 歳代	利用しない	三岐電車の運賃が非常に高過ぎる。高校生には市より補助金を出してほしい。
737	藤原町	女性	10 歳代	ほとんど 利用しない	非常に金が高い。
742	北勢町	女性	70 歳代	利用しない	私の地域では目にするバス利用者はまったく無いと考える。只今自分の状況で言える立場ではないけれど、経費削減のため福祉バスは他の方法を考えたほうが良いのではないかと考える。
745	北勢町	女性	50 歳代	利用しない	バス停、駅が自宅より遠くにある場合は、年寄りにはしんどいと思われます。
757	藤原町	女性	40 歳代	利用しない	私自身は自家用車を使い不便を感じませんが、子供の通学には、中学を過ぎるとそれぞれの家庭で送迎しており、大変だと聞いています。また、高齢者の方が利用しやすい福祉バスを考えていただくと良いかと思っています。
758	藤原町	男性	40 歳代	ほとんど 利用しない	北勢線と三岐鉄道をつなげたら良いなと思います。
770	北勢町	男性	50 歳代	利用しない	車社会でないと生活が成り立ちません。車あつての毎日に慣れていています。でもなくすこともできません。
774	員弁町	男性	40 歳代	利用しない	年寄りが利用する希望がある以上は、何らかの方法によって続行すべきである。
779	員弁町	女性	30 歳代	利用しない	現在、いなべ総合病院、日下部医院のアンケートがありました。が、医師の免許を取得された若い医師が多く、悪い身体のところを見分けない。他の病院とアドバイスが非常に悪い。特に入院して死亡させられる方が多く見受けられる。
780	員弁町	男性	60 歳代	利用しない	他の市、町が運営している公共施設、割引していただくよう、交渉し利用するようにされたい。
781	藤原町	男性	60 歳代	利用しない	利用しやすい時間帯の設定を考える。今は朝早すぎる。もう 1 時間ほど遅らせてほしい。
782	藤原町	女性	50 歳代	利用しない	バスの時刻が早すぎて利用しにくいのと、帰るのにもとても不便です。（バスの時刻が少な過ぎる。）
790	藤原町	女性	80 歳代	ほとんど 利用しない	いなべ総合病院に行くのに、始発 7:30、昼、夕方と 3 回ありますが、時刻が早朝なので、病因の開院に間に合う程度の時刻に（例：8:30～9:00 頃）にさせていただくととても有難いです。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
799	員弁町	男性	60 歳代	利用しない	いなべ市内においては、過去よりバス停、鉄道駅までのアクセスが悪い地域が多く（近くはない、または駐車場がない）、双方の利用率は著しく低いと考えられます。名古屋、桑名市周辺のような都市化した地域の良い部分を見習って、老人、子供も気軽に利用できるようにシステムを構築してください。
800	員弁町	男性	30 歳代	ほとんど 利用しない	バス利用を高めるにあたり、上記施策を提案されているが、現行いなべ市においては道路交通事情が整備されているとは言えない。（このことは桑名市等についても同様であるが、）今後長年にわたって有効な改善策は何かを根本的に見直す必要もあるので、と考えます。
802	北勢町	女性	30 歳代	利用しない	車の普及で利用者も少なくなっていると思うが、免許のない人、学生、お年より、色々な人のためには公共交通機関は必要だと思います。維持費がかかることもよく分かりましたが、なんとかならないものでしょうか。
803	北勢町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	旧町域を超えたバス路線への見直しを。
804	北勢町	女性	60 歳代	ほとんど 利用しない	旧町ごとのバスではなく、桑名市のように市内循環バス（A、B）等、自由にいなべ市内を走るバスがほしい。季節ごとに藤原町、大安町と名所めぐりができ、旧知の人とも再会できる。特に高齢者には人とのふれあいが大切。是非実現してほしい。現在車に乗っているが、70 歳以降はバスを利用したい。（バス停には椅子の設置も。）
806	員弁町	男性	70 歳代	ほとんど 利用しない	1. 旧員弁町は福祉巡回バス等の運行なし。（旧 3 町の実績に無責任に言及することは避けたい。）2. 特に東部 6 字など、市員弁庁舎～老人福祉センター～コミュニティプラザ～運動公園体育館などを利用する場合かなりの距離があり、1 日 4、5 回の巡回バスがあれば利用者にとって有難い。
809	北勢町	女性	60 歳代		現在は、家族の送迎と徒歩で十分間に合う生活なので利用しておりません。
817	藤原町	女性	60 歳代	ほとんど 利用しない	今のところバスは利用していないが、数年後にはたぶん利用することになるだろうと思う。その時に一番困るのは食料品等の買出しや病院への往復だろうと思われる。公共施設、病院、店、金融機関などの近くへのバス運行があると不便はないかなと思っている。
820	藤原町	女性	50 歳代	利用しない	藤原町内は高齢者も多く、運転する人が常に家の中にもいることも少なく、やはり不便なところだと思うし、阿下喜などへ行くのにもやはり自動車が便利である。荷物のあるときは特に思う。私はほとんどバスの利用をしません。
821	藤原町	男性	50 歳代	利用しない	私は障害者になったので家族の運転で外出します。バスには乗りませんが、いつも乗せてもらう人がいない時はバスなどがなくて困る人がいると思うので、やはり公共交通はいいと思います。
826	藤原町	男性	30 歳代	利用しない	市運営のバス運行をもっと市民にアピールすべきである。高齢者が増えているので、もっと利用してもらえるようにすべきであると思います。
827	北勢町	女性	40 歳代	利用しない	名古屋高速バスを阿下喜まで伸ばしてほしい。麻生田事業所まで回送で帰ってくるのであれば、可能なように思う。りょうしゃは。多く増えると思う。
830	北勢町	女性	60 歳代	利用しない	麻生田駅まで、身体が健康でないので自家用便乗している。便乗できない時はハイヤーを使っている。（高くても仕方ない。）
832	北勢町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	高齢者の運賃は無料ではなく小額、または割引の方がよいと思います。（100 円、または 200 円、10 円でもよい。）
834	北勢町	男性	70 歳代	ほとんど 利用しない	公共交通機関の企業でありながら、市町村の協力金、援助が当たり前という企業の姿勢があるのではないかな。それが「乗せてやる」という市井に出ている。
836	北勢町	女性	60 歳代		問 4－5 の問題：年齢差で段階的に格差をつけて。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
837	北勢町	男性	60 歳代	利用しない	車社会の中でバス運行となると、相当の経費を負担しなければならない。市として経費は過大になっても運行するのか、見直しをするのかを見分けてほしい。高齢者でも乗れば運賃を負担するのが望ましいのではないか。なんでも税金投入方式では困る。
838	藤原町	女性	40 歳代	利用しない	健康な者を基準にせず、弱い立場の方を頭に入れてください。
840	藤原町	女性	60 歳代	利用しない	今は単車に乗れるので利用はありませんが、良く先には利用するようになると思います。いろいろと考えておられることに感謝します。ご苦勞様です。
854	大安町	男性	40 歳代	利用しない	昔から住み慣れた場所に各個が住んでいるので、行政側からバスや交通手段を提供する必要はない。
859	北勢町	女性	30 歳代	利用しない	小さい子供を連れての公共交通の利用は難しい。静かに座ってられないので周囲の方に迷惑がかかると思う。
861	大安町	男性	50 歳代	利用しない	三岐鉄道の運賃が高過ぎる。（学生割引が高い。）
862	大安町	女性	10 歳代	利用しない	三岐の運賃が少し高いと思います。
872	大安町	男性	60 歳代	利用しない	中学生、高校生が通学に利用できるバスの運行を考えてはどうか。
874	北勢町	女性	50 歳代	ほとんど 利用しない	地元市民のため、新しい工業施設のみでなく、以前から地元にある商店街通りにも運行してほしいと思います。
876	北勢町	女性	80 歳台	ほとんど 利用しない	其原方面のバスが本町を通らないのは不便です。
877	北勢町	女性	50 歳代	利用しない	福祉バス（巡回バス）のバス停がもっと細かく周りにあって、お年寄りの場合はどこでも手を上げれば乗れるようにしてあげてほしい。バスの本数も増やしてほしいと思います。
885	北勢町	女性	50 歳代	ほとんど 利用しない	三岐鉄道になっても前と同じで、これからも赤字が続くと思う。もう一度住民の考えも聞いてほしい。阿下喜の本町を通るバスがなくなりつつある。阿下喜が発展するのを期待していたが、このままでは阿下喜自体が衰えていくような気がしてならない。
889	北勢町	男性	60 歳代	利用しない	三岐鉄道に対して意見をさせてください。①三岐鉄道での旅客運賃が高い。②運行本数が少ない。③客車が古く汚い。④夏は車内に虫（蚊、クモ）がいる。⑤冬は暖房が、夏は冷房が効かない。⑥三岐北勢線へも一言。駅を少なくしても、駐車場付きの駅を作り努力しても、乗客の増加は無理。阿下喜～桑名間を 30 分でスピードアップすれば利用者は増えるが、今後何をしても無駄。少子、高校生は少なく、老人が利用するくらいで、近鉄が撤退した后を引き継いで利益は無理。
890	北勢町	女性	30 歳代	利用しない	鉄道もバスもほぼ時間通りで便利ですが、駐車場がない、運賃が高いと思います。電車は車内が汚れているし、夏は暑いし冬は寒いと思います。バス停も汚れているし、寒かったり暑かったりします。バスは時間通りに来たり着いたりしないので、電車の方が便利だと思います。もっと運賃が安ければ利用したいと思います。
891	北勢町	男性	40 歳代	利用しない	停車箇所を増やしてほしい。
894	大安町	女性	40 歳代	利用しない	バスはまったく利用しないのでよく分からない。
896	大安町	女性	10 歳代	ほとんど 利用しない	バスがもっといろんな所から出たらいいと思った。
898	大安町	男性	40 歳代	利用しない	シルバー人材、またはボランティアを利用する等、事業費の節減を。
901	北勢町	男性	70 歳代	利用しない	ジャスコ大安店を通るバス路線があればと思う。阿下喜周辺の買い物では満足し得ない（質、量ともに）。私は月 2～3 回は桑名に行き買い物をする。北勢町の福祉巡回バスは熟人荘へ行くだけのもの。利用率は如何程か。私は一度も行ったことはない。施設を作ったからバスを通しただけではないか。貴重な公費をもっと有効に使うべし。福祉という名に値しない。
902	北勢町	女性	70 歳代	利用する	いなべ市内への大型スーパー等へ行くバスがあればと思います。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
912	員弁町	男性	60 歳代	利用しない	私の意見：バス路線を廃止せよ。その代わりタクシー会社にその分の税金を投入して、料金の値下げ、お客様、利用者へのサービス向上に方向転換させるべき。
916	大安町	女性	80 歳代	ほとんど利用しない	阿下喜行きの本数を増やしてほしい。
921	大安町	女性	40 歳代	利用しない	運転される方は、もう少しホスピタリティの気持ち、感謝の気持ちを忘れないでほしいです。
922	員弁町	男性	60 歳代	利用しない	空車運行のバスが多いようですから税金の無駄遣い。有効に利用されるなら税金の投入も可。4000 万円の無駄遣いは即見直すべきである。
923	員弁町	女性	30 歳代	利用しない	経費負担金が多すぎるので、他の方法を考えるべきだと思います。バスは廃止してください。
924	員弁町	女性	60 歳代	利用しない	利用者が少ないのに税金の無駄遣いであると思われます。早々に見直しが必要。スクールバスは必要と思われます。
926	員弁町	女性	50 歳代	利用しない	三岐鉄道の学割を、市の負担を増やしてももう少し増やしてほしい。
934	北勢町	女性	60 歳代		通院、通学に適したバスを運行してほしい。
835	北勢町	女性	30 歳代	利用しない	バス通学に適した時間帯の定期バスを望む。
939	藤原町	女性	10 歳代	利用しない	頑張ってください。
941	藤原町	男性	50 歳代	利用しない	自主運行バスは便利度が少なく、税金の無駄遣いだと思います。
946	員弁町	女性	40 歳代	ほとんど利用しない	公共交通をほとんど利用していないため、お答えする個所が少ないです。
948	北勢町	女性	20 歳代	ほとんど利用しない	深夜バスを作るとよいかも。
952	大安町	女性	50 歳代	利用しない	自分で運転が出来なくなった時は利用したい。
955	大安町	女性	30 歳代	ほとんど利用しない	若くて元気なうちは自動車が便利かもしれませんが、高齢になるとどうしても公共交通を利用せざるを得ない時が来ると思います。鉄道とバスの接続がスムーズであったり、利用人数が少ない路線は小型バスに換えたりと、改善すべき点は多いと思います。
958	大安町	女性	30 歳代	利用しない	自家用車がないお年寄りの方には良いサービスだと思います。
959	大安町	男性	60 歳代	利用しない	①いなべ街道とは別に、いなべ中央道を建設すべき。（四車線。高速道路に近い形。）②手を上げたらどこでも止まるバスの運行。③障害者の乗降が容易なバスの運行（例：四日市にある）。
979	藤原町	男性	60 歳代	利用しない	今は駅まで歩くという生活になっていない。バス、鉄道も、時間に合わせる気がないからつい車に乗る。
984	員弁町	男性	50 歳代	利用しない	各集落と三岐鉄道の各駅、公共施設、病院との接続をして、利用しやすいものにする。駅周辺に駐車場を作り、乗用車の人も鉄道を利用しやすいようにする。
987	藤原町	女性	30 歳代	利用しない	私の自宅の近くのバス停の運行時間が1時間に1本くらいなので、もう少し増やしていただくと乗りやすいです。
988	藤原町	女性	60 歳代	利用しない	戦後、都会へどんどん人が流れていったことで地方が過疎化に拍車をかけ、今のように老人だけが残される世の中になりました。私は政治のひずみだと思います。地方に仕事があれば、このようなアンケートも必要ないと思います。
990	北勢町	女性	20 歳代	利用しない	個人病院へ通うのに、藤原までは迎えに来てもらえないため、祖母の送り迎えをしています。（大安や北勢、いなべはOKなのですが…。）様々な面で藤原は遠いので、と言われます。公共的なものを是非藤原にも入れてください。
996	藤原町	男性	60 歳代	ほとんど利用しない	運行ルートについては、バス事業者ともしっかりときめ細かく検討する必要があると考えます。
998	員弁町	女性	60 歳代	利用しない	バス停が遠いので利用しない現状ですが、将来部落の中まで入る小型のバスを運行して、役場、郵便局、農協などを回るバスがあればと思います。
1002	員弁町	女性	80 歳代	ほとんど利用しない	すみません、一人暮らしですので申し訳ございません。三岐の駅が遠くなりましたから、バス停の方が近いので、これから利用させていただきます。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
1004	大安町	女性	40 歳代	利用しない	バス停の設置に一考が必要だと思います。
1008	北勢町	女性	40 歳代	利用しない	自分が仕事しているため、迎えに行く時間がないときに、子供達が安心してバスを利用できるようにしてもらいたいです。乗り継ぎできるようにしてください。
1009	北勢町	女性	10 歳代	利用する	毎日通学に使うけど、時間が少ないのでとても不便です。朝は早く家を出なければならぬし、帰りも遅くなるので、もっと時間を増やしてほしい。（バス）
1010	北勢町	女性	10 歳代	ほとんど 利用しない	阿下喜から桑名、桑名から阿下喜の本数が1時間に1本しかないのでかなり困る。塩崎から阿下喜へ行くのも本数がなさ過ぎて、ある意味がない。非常に不便。バスと電車の時間が合っていないので乗り継ぎができないので困る。本数が少なく、速度が遅い割には、460円と高い。バスも高いので乗りたいと思わないが仕方がない。
1012	大安町	男性	40 歳代	利用しない	大安町から北勢線の駅へ利用できるようにしてほしい。
1013	北勢町	男性	70 歳代	利用しない	阿下喜駅舎を移動、建て替えの話があるらしいですが、有人にしていなければ今のままで十分と思っています。
1015	北勢町	女性	60 歳代	ほとんど 利用しない	お客を拾うのでぐるぐる回るので、目的地まで時間がかかる。今では 30 分、車で 10 分。
1016	北勢町	男性	60 歳代	利用しない	三岐阿下喜駅と三岐伊勢治田駅との連絡が少ない。何とかしてほしい。
1020	藤原町	男性	50 歳代	利用しない	学校、病院などへ直行バスを運行してほしい。
1032	藤原町	女性	30 歳代	利用しない	藤原町だけ福祉バスがないので、ぜひとも病院くらいまでは巡回バスを作っていただけると良いと思います。
1033	藤原町	男性	40 歳代	利用しない	藤原町篠立に住んでいます。私自身は自営業のため、交通機関を利用することはないです。小学生の子供が中学。高校等に進学するにつれ、通学における経費が高額になると思います。料金等に配慮をお願いします。
1056	大安町	男性	50 歳代	利用しない	特に少子化対策も考慮して、年少者（幼児）も無料とすべき。
1069	北勢町	男性	40 歳代	利用しない	今はわからない。現実にはバス利用はしてない。
1070	北勢町	女性	40 歳代	利用しない	今は自分で運転をするので必要ないが、自分が年を取ったときに必要になると思う。 高齢者は 100 円くらいに安くし、一般の人は有料とするべき。
1071	北勢町	男性	40 歳代	ほとんど 利用しない	赤字だけで廃線等を考えず、老人になった時、はたして車を運転出来るか考えると難しいので、バス・電車は今のまま残してほしい。
1076	北勢町	女性	40 歳代	利用しない	高齢になったら利用するかもしれないバスは、今も利用する鉄道との接続を望みます。ワンコイン（100 円）で利用できれば利用者は増えると思います。
1080	大安町	女性	30 歳代	利用しない	小学校の学童の子たちには、定期券のようなものを発行し（付き 1,000 円ほど）学校の帰りに利用できるコースをもうけて頂きたい。（例えば、遠方の子たちに 4 時頃の通過コースでバス停を設け、なるべく臨機応変におろして頂けるとありがたい）夕方のバスは小型で、小回りきくものですとよいのでは。
1091	北勢町	男性	40 歳代	ほとんど 利用しない	名古屋の市バスのようにになると使いやすい。
1097	藤原町	女性	50 歳代		子供が喜ぶレトロ調、トーマス調の小型でバスを運行すればよいと思う。
1099	北勢町	男性	60 歳代	利用しない	シルバー人材センター内に自家用車での送迎部をつくり、色々研究してほしい。
1101	北勢町	男性	50 歳代	ほとんど 利用しない	三岐麻生田駅より桑名駅まで 50 分要しては乗れません。40 分程度以下になれば自家用車からの乗換えも検討できるのですが。
1123	北勢町	男性	60 歳代	ほとんど 利用しない	ぜひ高齢者（70 歳以上）の方には無料で利用出来るようにしてほしい。
1133	北勢町	女性	40 歳代	ほとんど 利用しない	上新町だけ雪かきもなく、バスも通っていません。もっとバス、鉄道駅まで出て行けるように税金で考え直してほしい。

No	町名 問 1-1	性別 問 1-2	年代 問 1-3	バスの利用 問 3-1	自由意見 問 4-6
1134	北勢町	男性	50 歳代	利用しない	福祉バスが運行出来ない。（狭い）メインの道路を広げてでも運行すべき。
1136	藤原町	男性	60 歳代	利用しない	利用料金は 300 円程度までは良しとする。
1145	藤原町	女性	10 歳代	利用する	藤原方面のバスを増やして欲しい。（特に夕方）
1148	北勢町	男性	50 歳代	利用しない	小型バス（定員 20 名程度のマイクロバス）、又は 8～9 人乗りのワゴン車で、乗務員はシルバー人材（定年者）を基本的に利用し、市内循環型で乗り降り自由（駐車場所を限定しない）にするのはいかがか。 合計 4100 万円にはならないと思うが。
1149	北勢町	男性	50 歳代	利用しない	乗客がほとんどいないバスが走っています。乗務員の方にとっては張り合いの無い事だと感じますが高齢者にとっては通院・買い物なくてはならない交通手段だと思います。マイクロバス、ワンボックス等客の数に併せて小型化、便数の減少をしてでも廃止だけは避けて欲しいと思います。
1150	北勢町	女性	60 歳代	利用する	フリーバスを適用して欲しい。

参考３．検討会規約

いなべ市創発調査検討会規約

（名 称）

第１条 本会は、いなべ市創発調査検討会（以下「検討会」という。）と称する。

（目 的）

第２条 検討会は、いなべ市が実施する国土施策創発調査について検討することを目的とする。

（構 成）

第３条 検討会は、別表１に掲げるものをもって組織する。

（構成員の任期）

第４条 検討会の構成員の任期は、平成１７年３月３１日までとする。

（座 長）

第５条 検討会の座長は、構成員の中から互選する。

（事務局）

第６条 検討会の事務局は、いなべ市企画部企画課に置く。

（附 則）

本規則は平成１６年１２月１日から施行する。

参考４．検討会委員名簿

国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局	支局長 松本 正明
国土交通省 中部運輸局 企画振興部	企画課長 多田 浩人
国土交通省 中部運輸局 鉄道部	計画課長 太田 和正
国土交通省 中部運輸局 自動車交通部	旅客第１課長 近藤 周二
国土交通省 中部運輸局 交通環境部	消費者行政課長 大石 悟
経済産業省 中部経済産業局 産業部	流通・サービス産業課長 後藤喜久男
三重県地域振興部 交通室	主幹 宇佐美長之
三重県地域振興部 交通室	主査 垣内 正光
いなべ市議会 総務常任委員会	委員長 清水 保次
民生福祉常任委員会	委員長 奥岡 征士
産業建設常任委員会	委員長 野々 正孝
文教常任委員会	委員長 水谷 悟
社団法人 三重県バス協会	専務理事 竹内 克雄
三岐鉄道株式会社 北勢線管理部	運輸管理課長 川瀬 昭博
A S I T A	代表 安藤たみよ
子育てサークル	代表 小林久里子
いなべ市自治会長会連合会	副連合会長 二井 弘
員弁地域商工会協議会	会長 市川 栄司
員弁地区老人クラブ連合会	会長 近藤 弘
員弁郡いなべ市PTA連合会	会長 田中 義光
いなべ市社会福祉協議会	会長 宮木 宏昌