

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

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<sup>\*</sup>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。

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。

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。

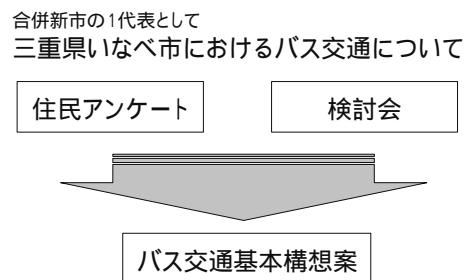


図2 調査の目的

## 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。

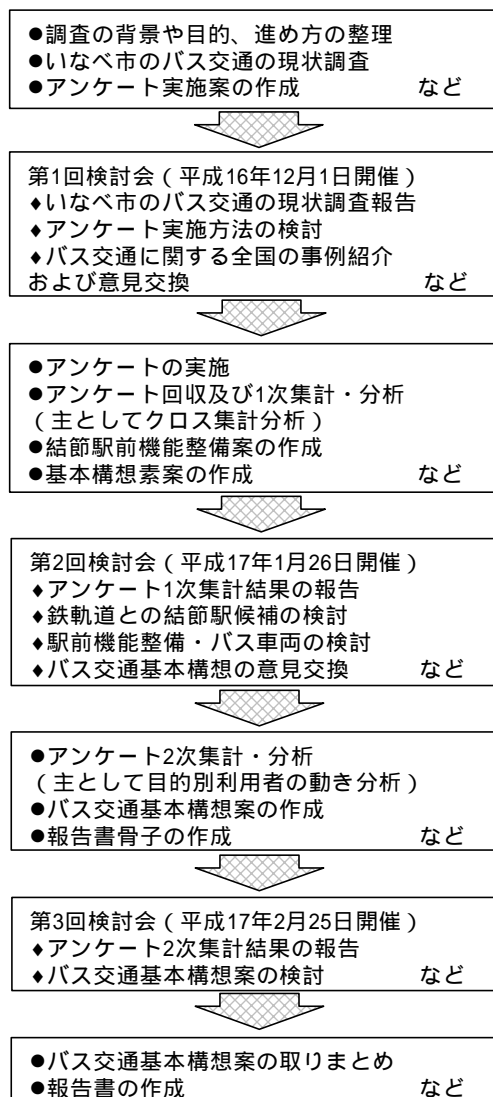


図3 調査フローの概要

### 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：219.58km<sup>2</sup>（可住地面積92.20km<sup>2</sup>）

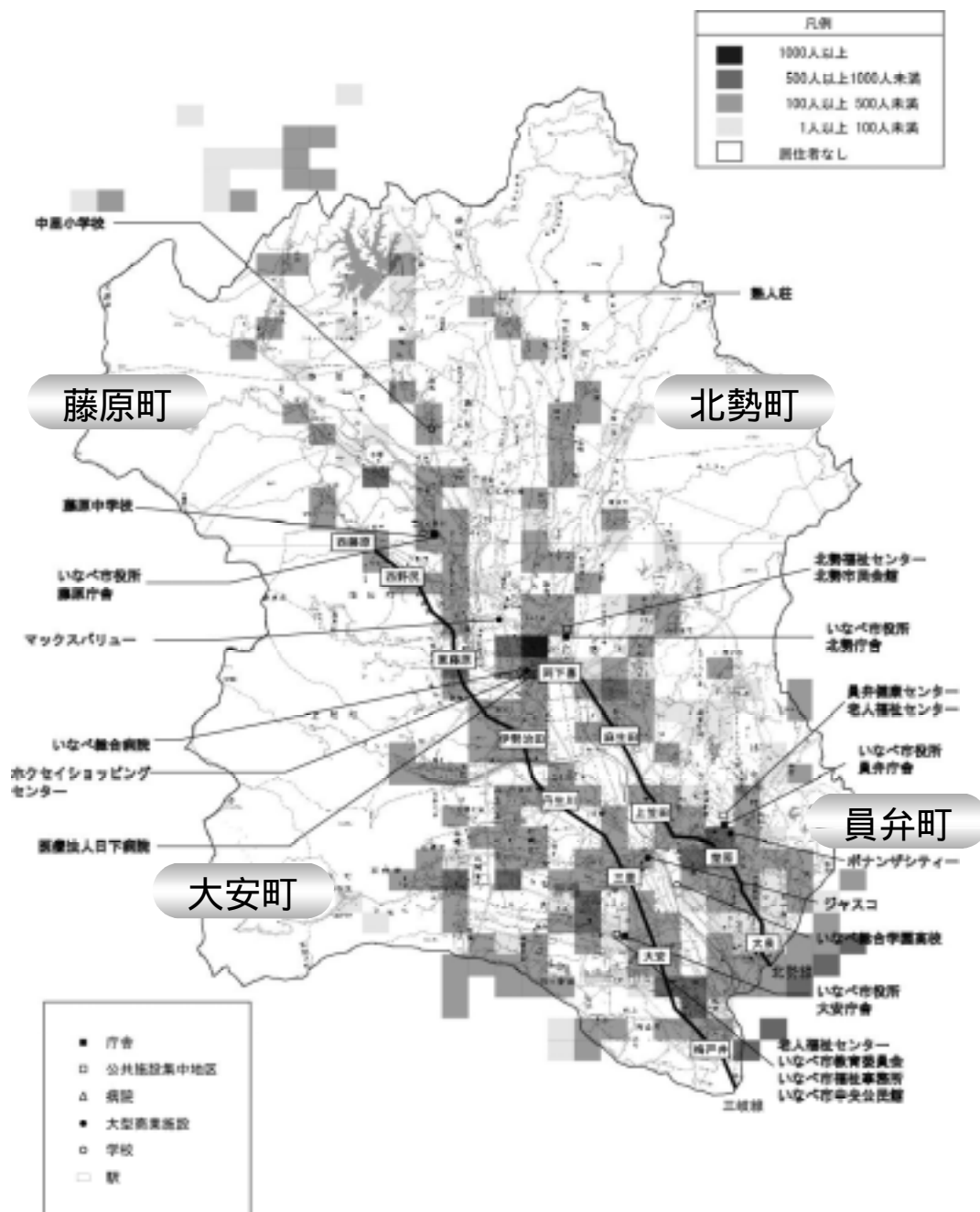


図4 いなべ市の主な施設と人口分布

## (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。

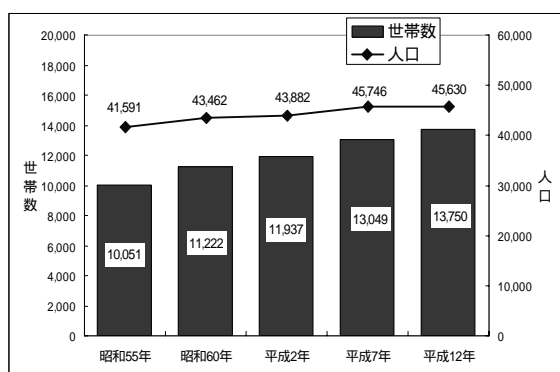


図5 いなべ市の人口と世帯数の推移

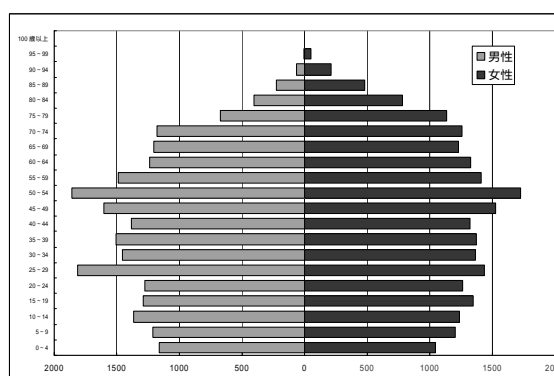


図6 いなべ市の年齢分布

## (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
	距離制	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、

阿下喜駅～桑名駅を結ぶ三重交通バス

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。

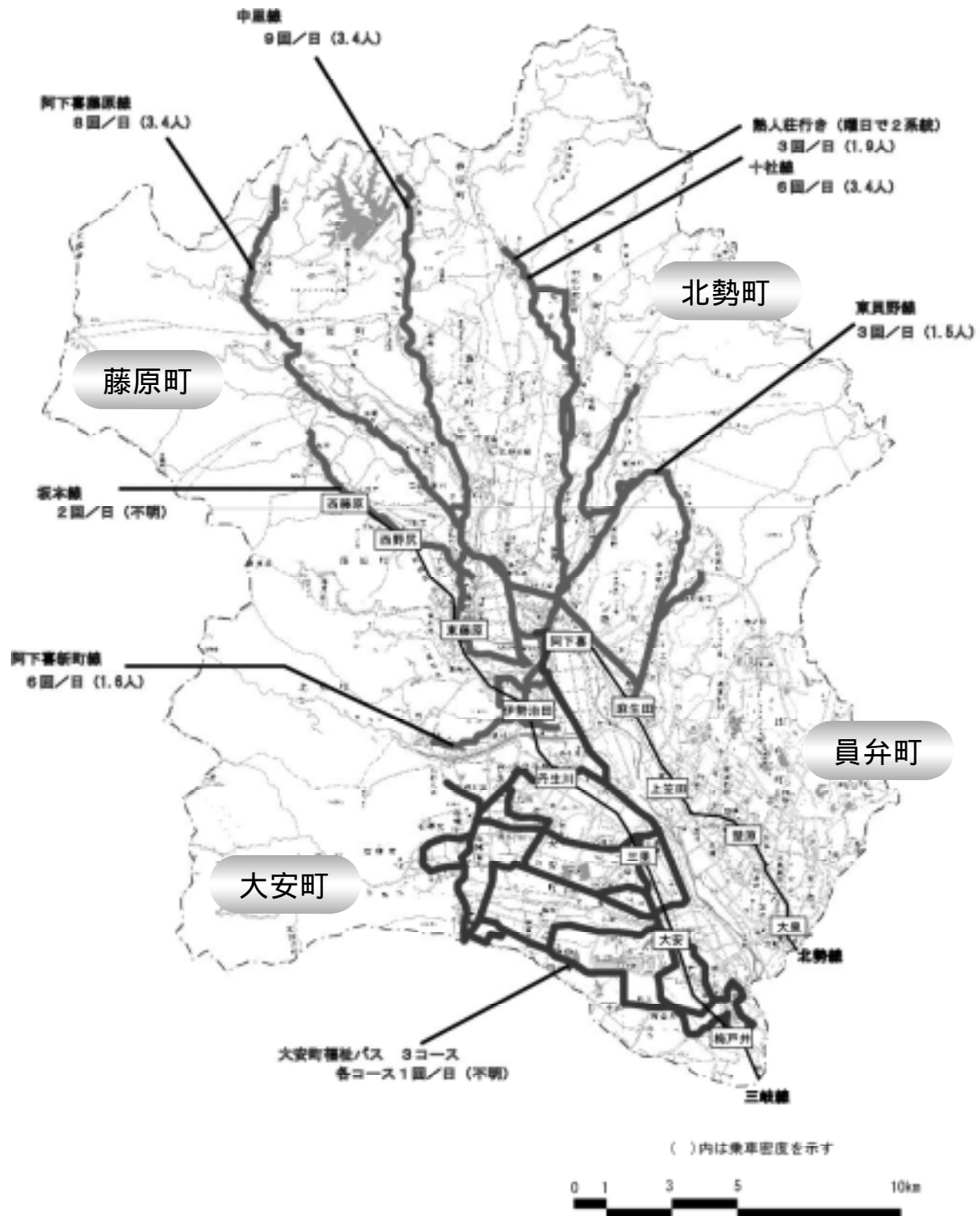


図7 現行バス路線及び運行本数  
(採算路線、スクールバスについては省略している)

(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。

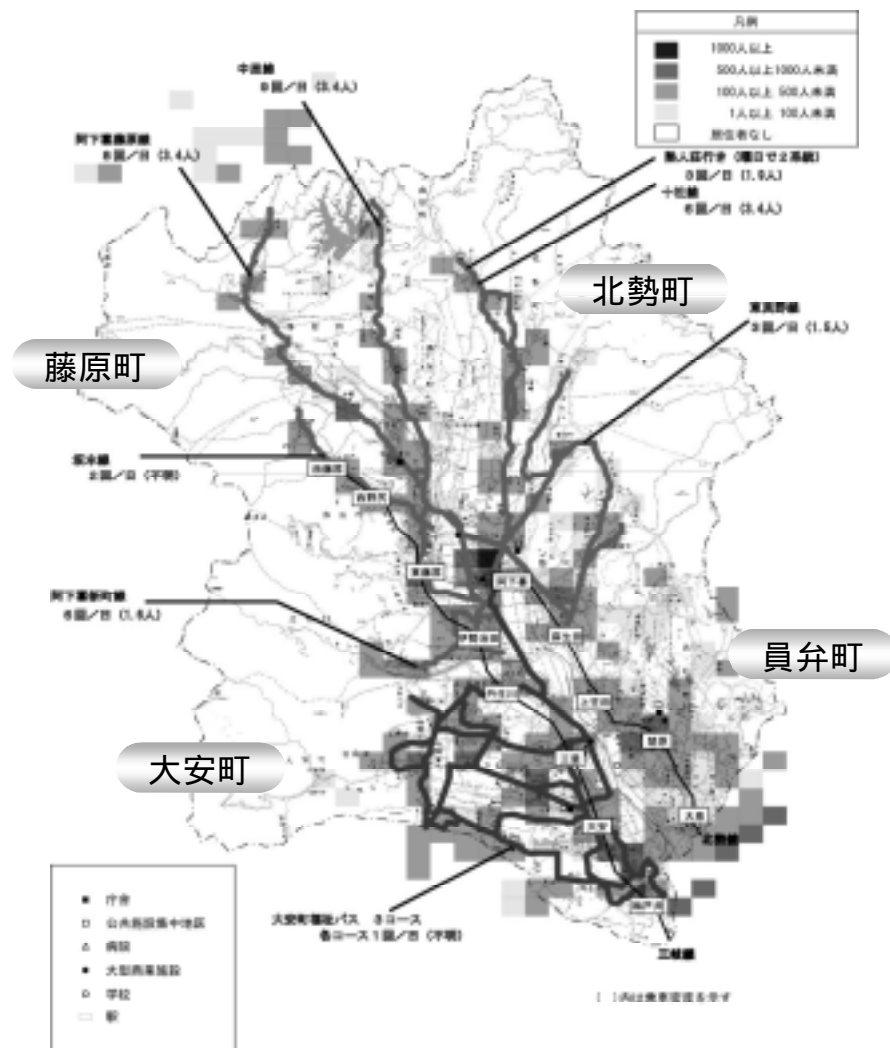


図8 現行バス路線と人口分布

### 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。

無料福祉バスは大安町のみで運行されている。

員弁川を跨ぐ公共交通が無い。

阿下喜駅以外にバスと鉄軌道の結節点が無い。



#### 4. アンケート調査結果

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。

##### (1) アンケート調査内容

- 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

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。

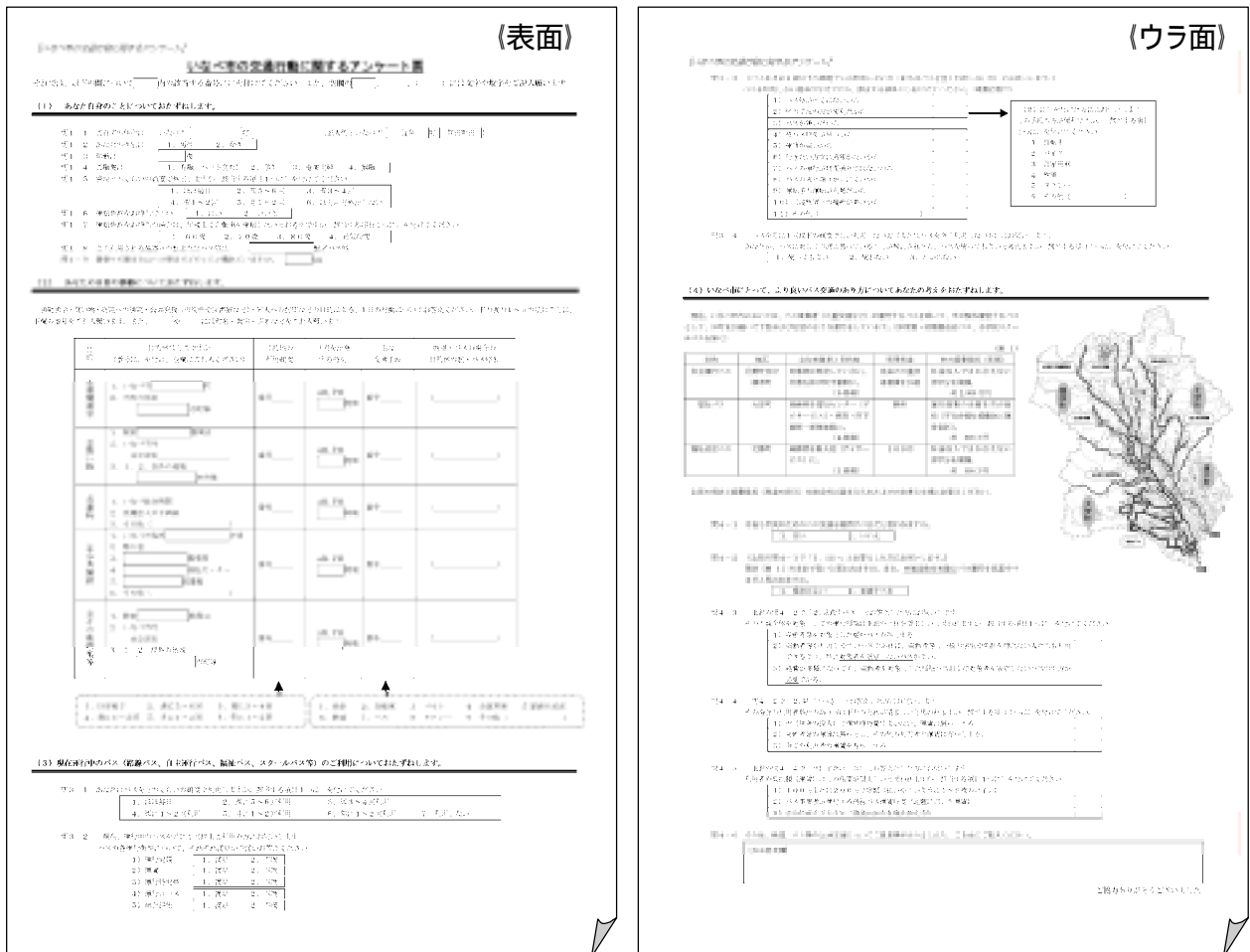


図9 配布アンケート票

## (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。

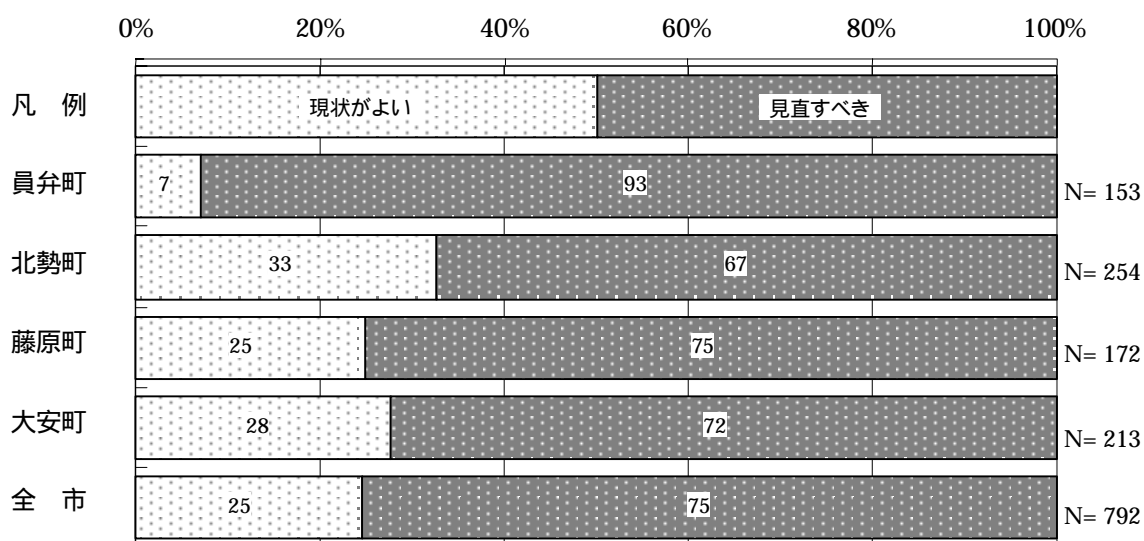


図10 現状のバス交通に関する意識

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。

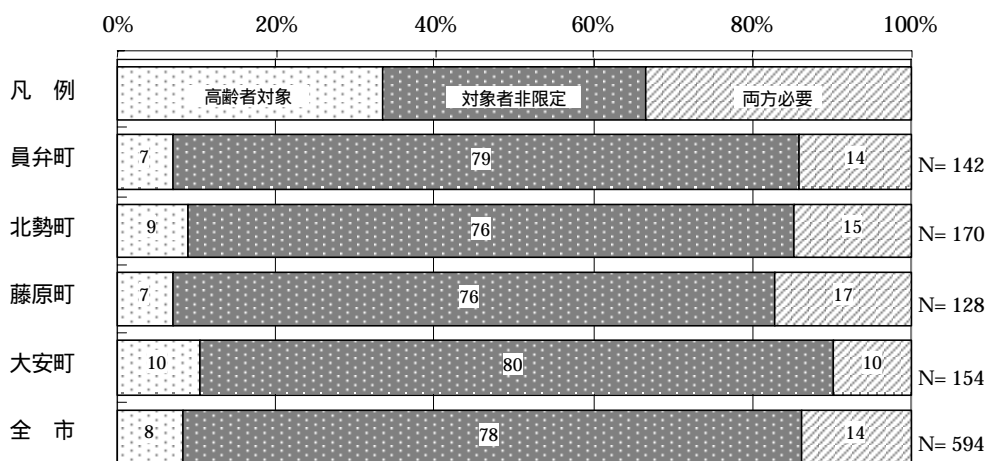


図 1.1 バス交通対象者に関する意識

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。

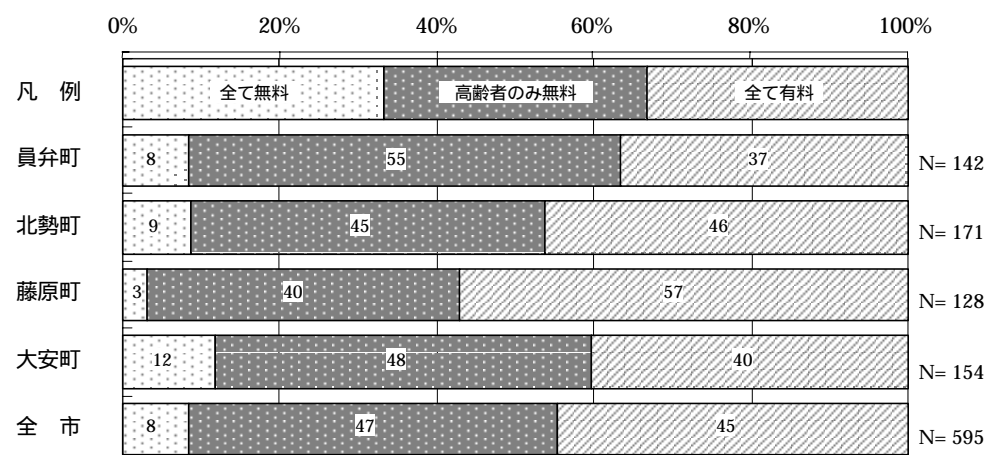


図 1.2 利用者の負担に関する意識

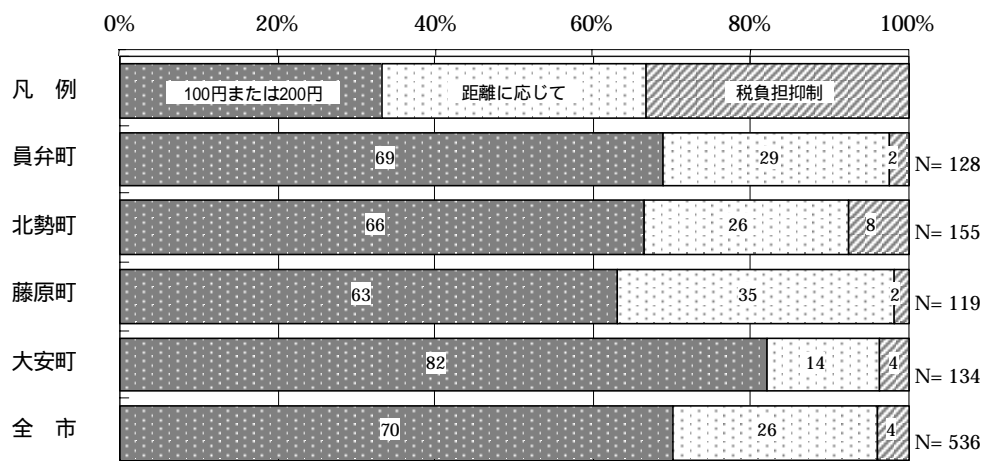


図 1.3 利用者負担額（運賃）に関する意識

#### (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。

買物目的で阿下喜周辺や、大規模店舗等への移動

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・病院施設を經由する交通

## 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。

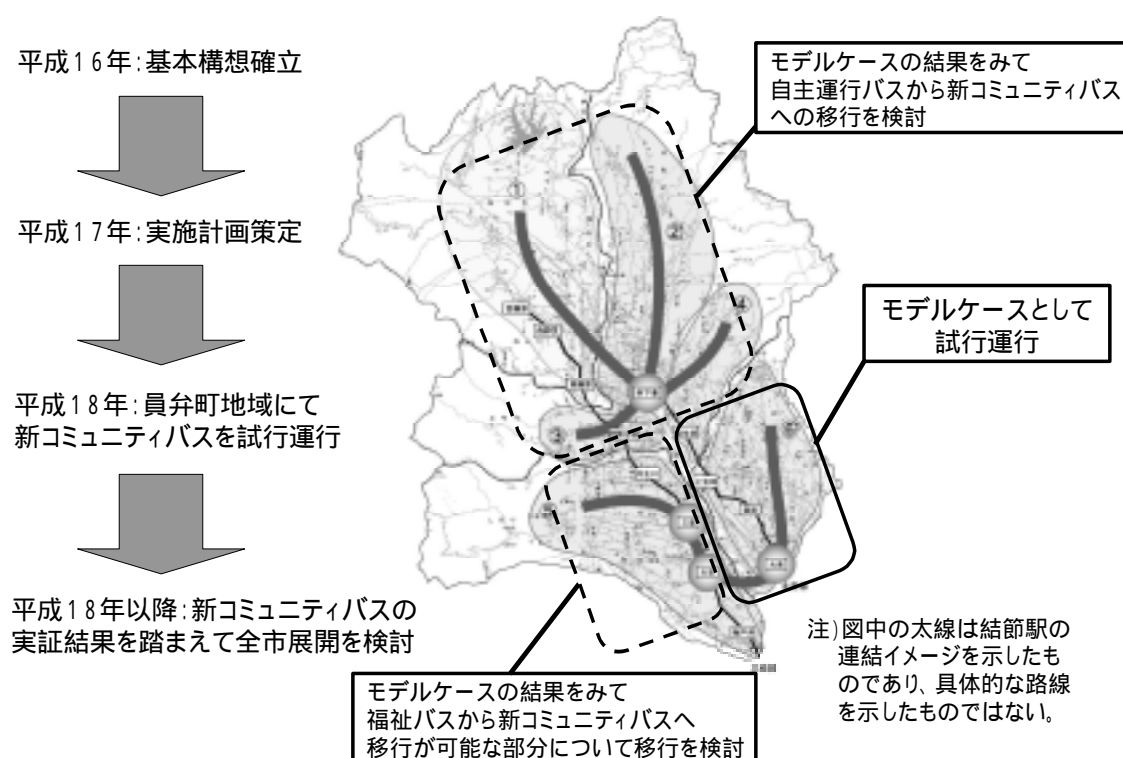


図15 いなべ市における新コミュニティバス展開(案)

### <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

福祉・医療に関わるアクセス

## 買物へのアクセス

### 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やす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。

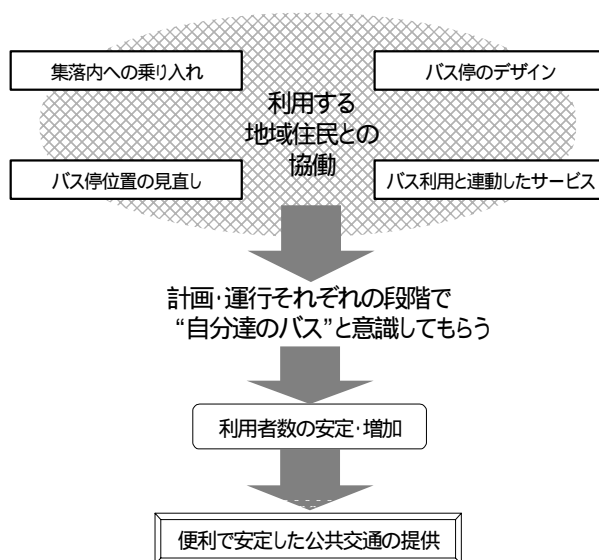


図16 住民との協働

## 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。

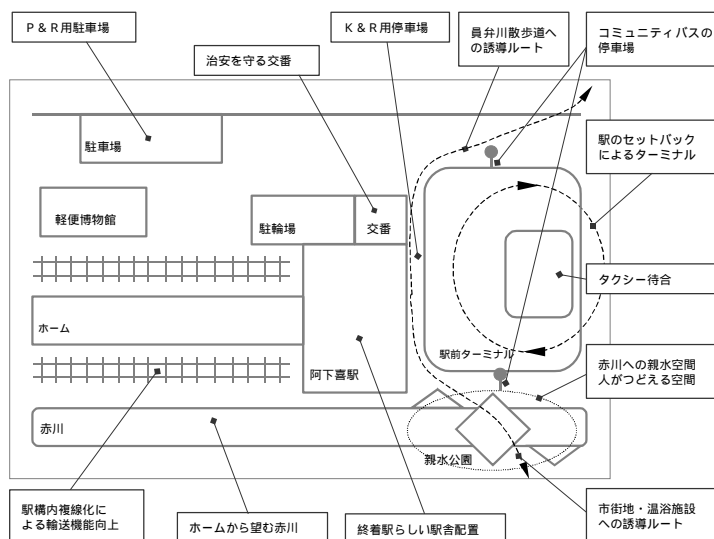


図 1 7 駅前結節機能を付加した阿下喜駅の一例



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。

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<sup>\*</sup>)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。

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。

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。

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

住民アンケート

検討会

（「4. アンケート調査結果」参照）（巻末の「参考3. 検討会規約」及び「参考4. 検討会委員名簿」参照）

バス交通基本構想案

（「5. いなべ市新バス交通基本構想の提案」参照）

図 1 - 2 調査の目的

## 2 . 調査の進め方

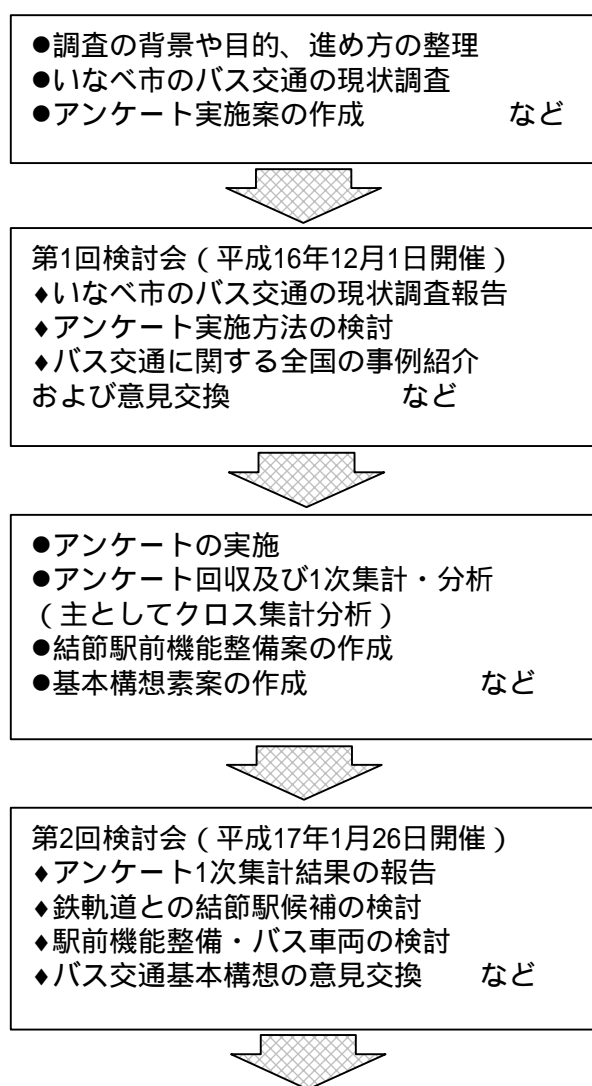
## 2 . 調査の進め方

---

### 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 )

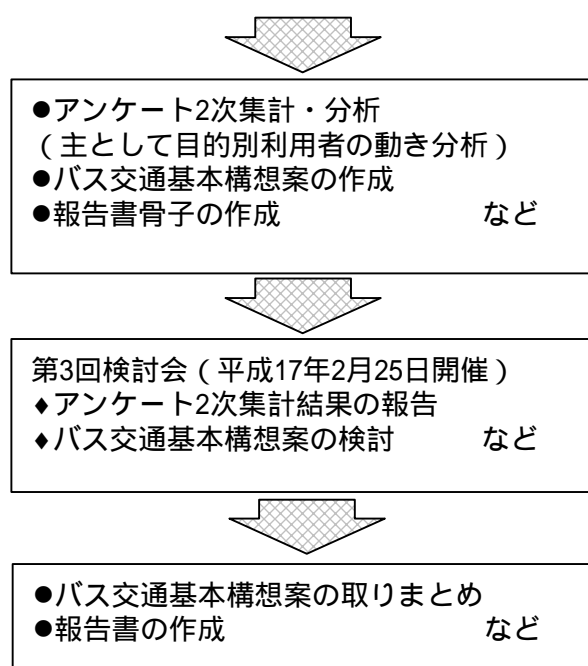


図 2 - 1 調査フローの概要

## 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：219.58km<sup>2</sup>（可住地面積 92.20km<sup>2</sup>）



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

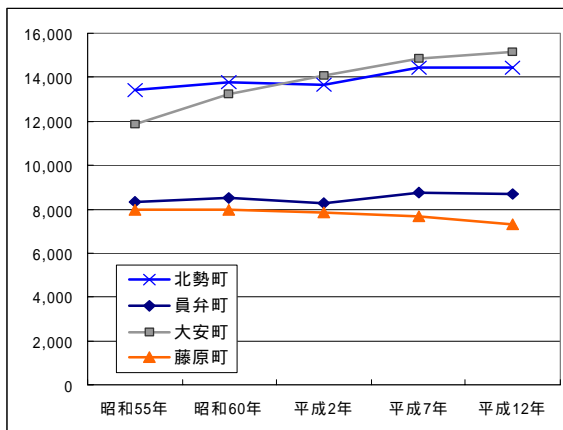
(2) いなべ市の人口構成

1) 人口および世帯数の推移

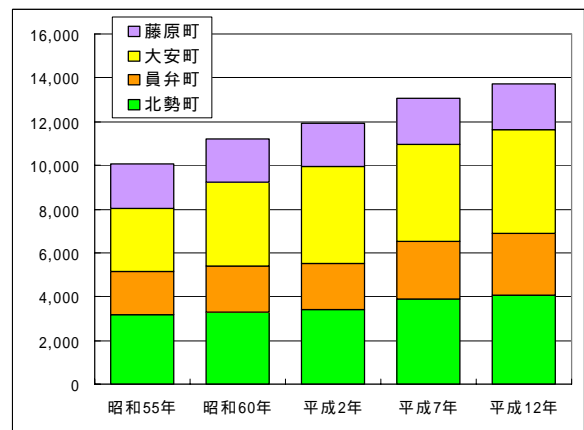
昭和55年～平成12年の国勢調査の結果をもとにした「いなべ市ガイドブック統計資料編」(いなべ市,2005)による各町および市全体の人口、世帯数の推移を以下に示す。

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



	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3-2 4町の人口推移

図3-3 4町の世帯数推移

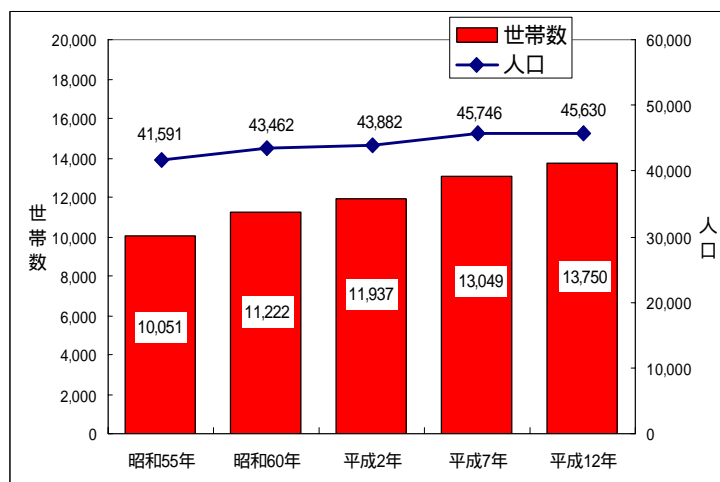


図3-4 いなべ市の人口と世帯数の推移

## 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。

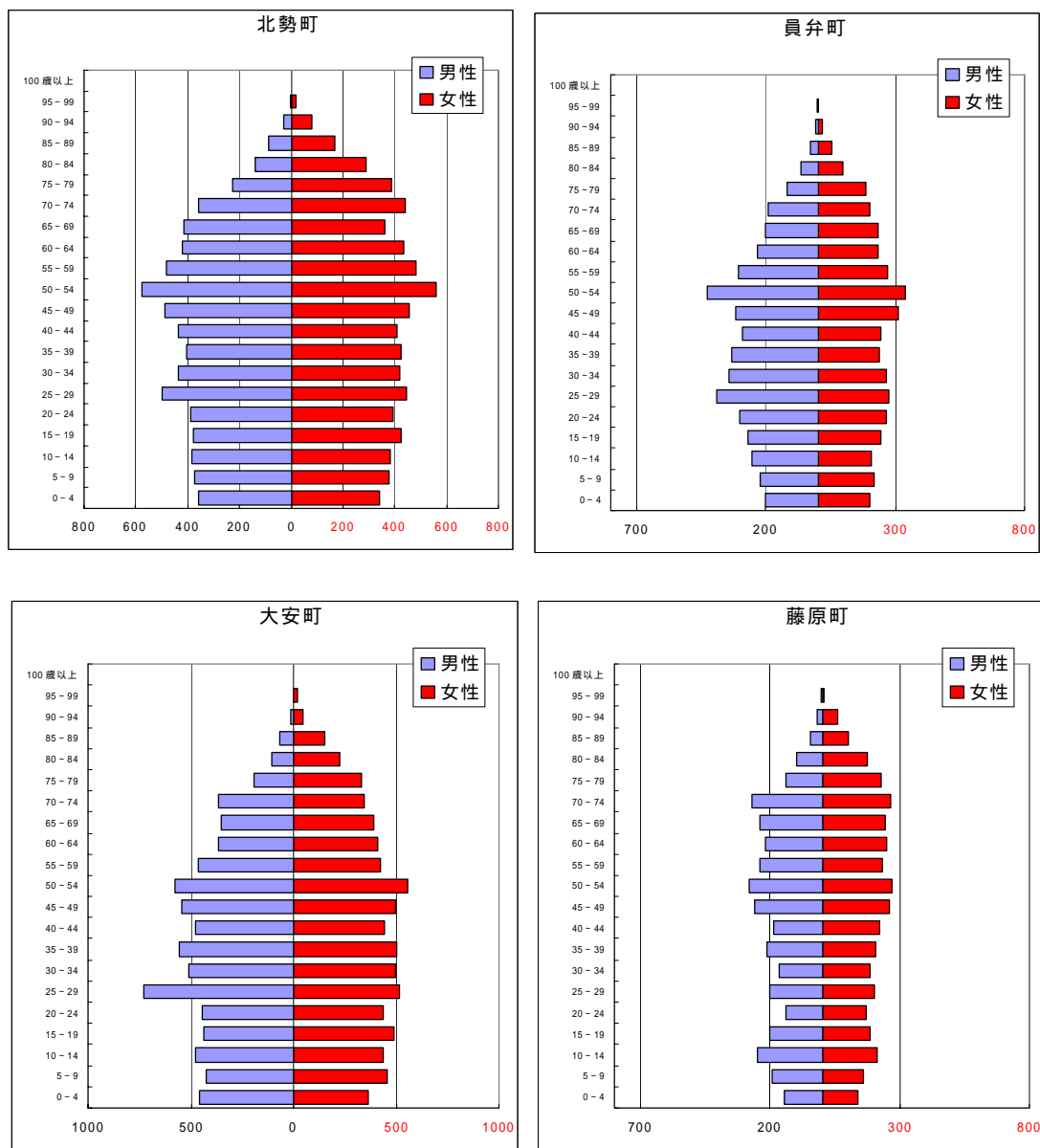


図 3 - 5 4 町の年齢分布

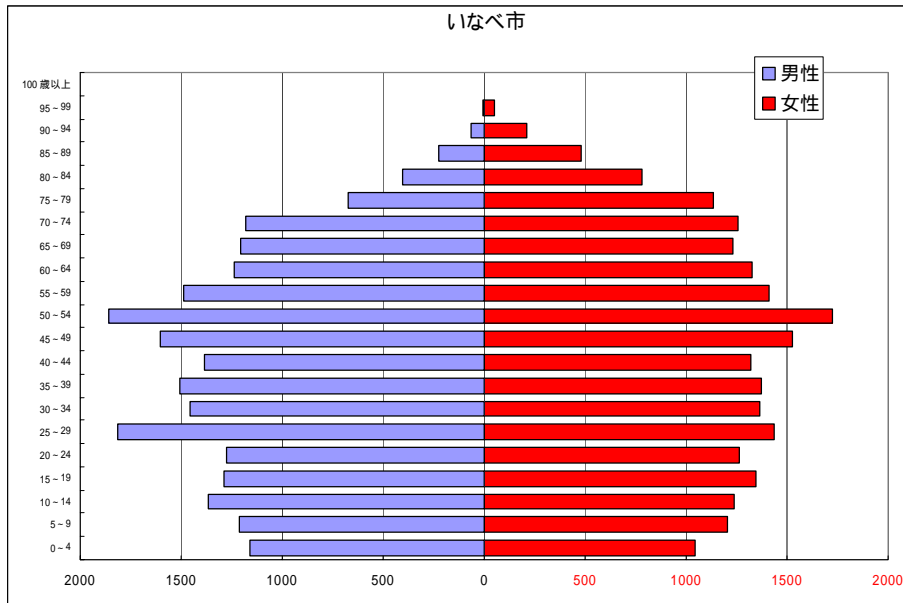
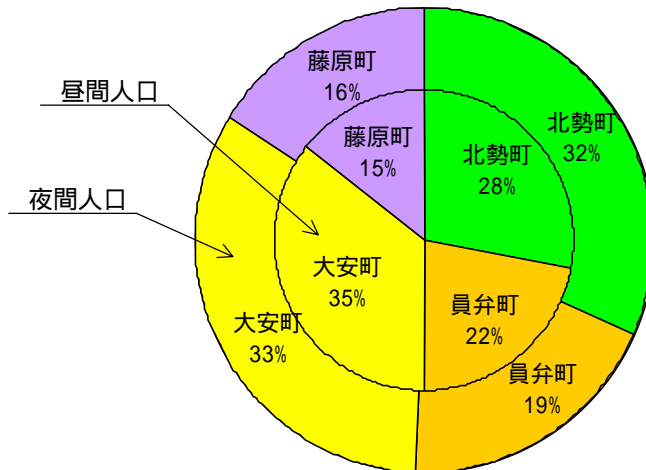


図 3 - 6 いなべ市の年齢分布

### 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・就学者があり、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。



	夜間人口				昼間人口	
	総数	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。

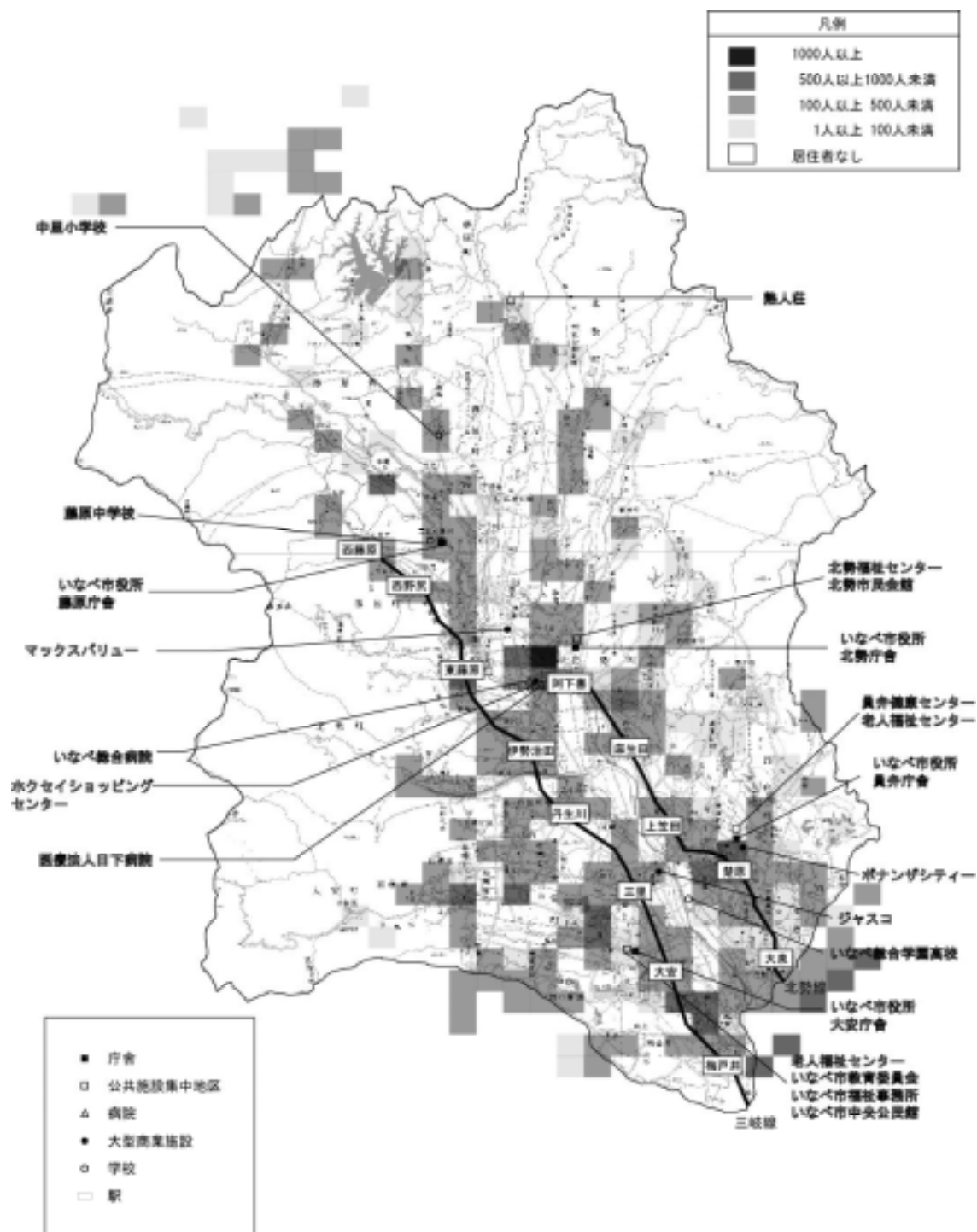


図3 - 8 いなべ市の人口密度分布

### ( 3 ) いなべ市の特色

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。

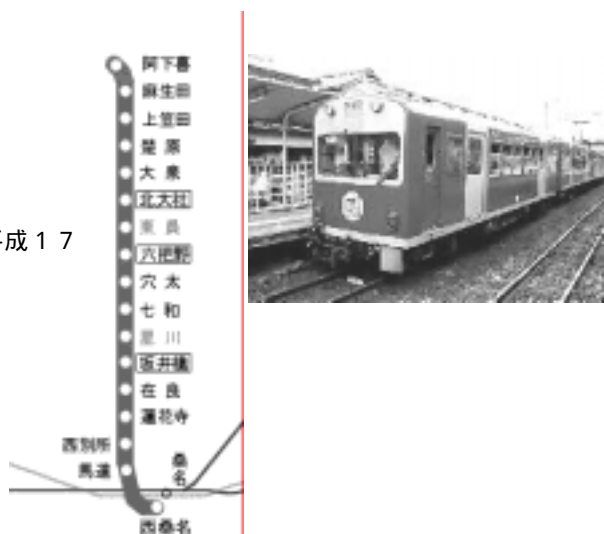


図3 - 10 北勢線路線図

## 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、「ウイステリア鉄道」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。

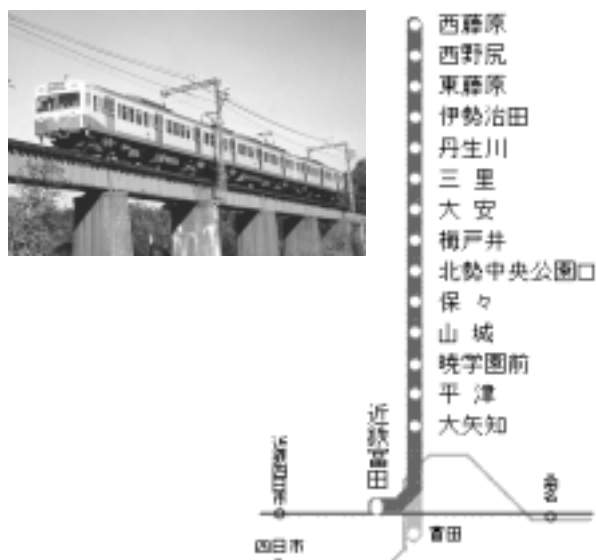


図3 - 11 三岐線路線図

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
	距離制	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、

阿下喜駅～桑名駅を結ぶ三重交通バス

大安町地区の一部に八風バス

が存在する。

ただし、上記のは市外（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 - 1 2 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。

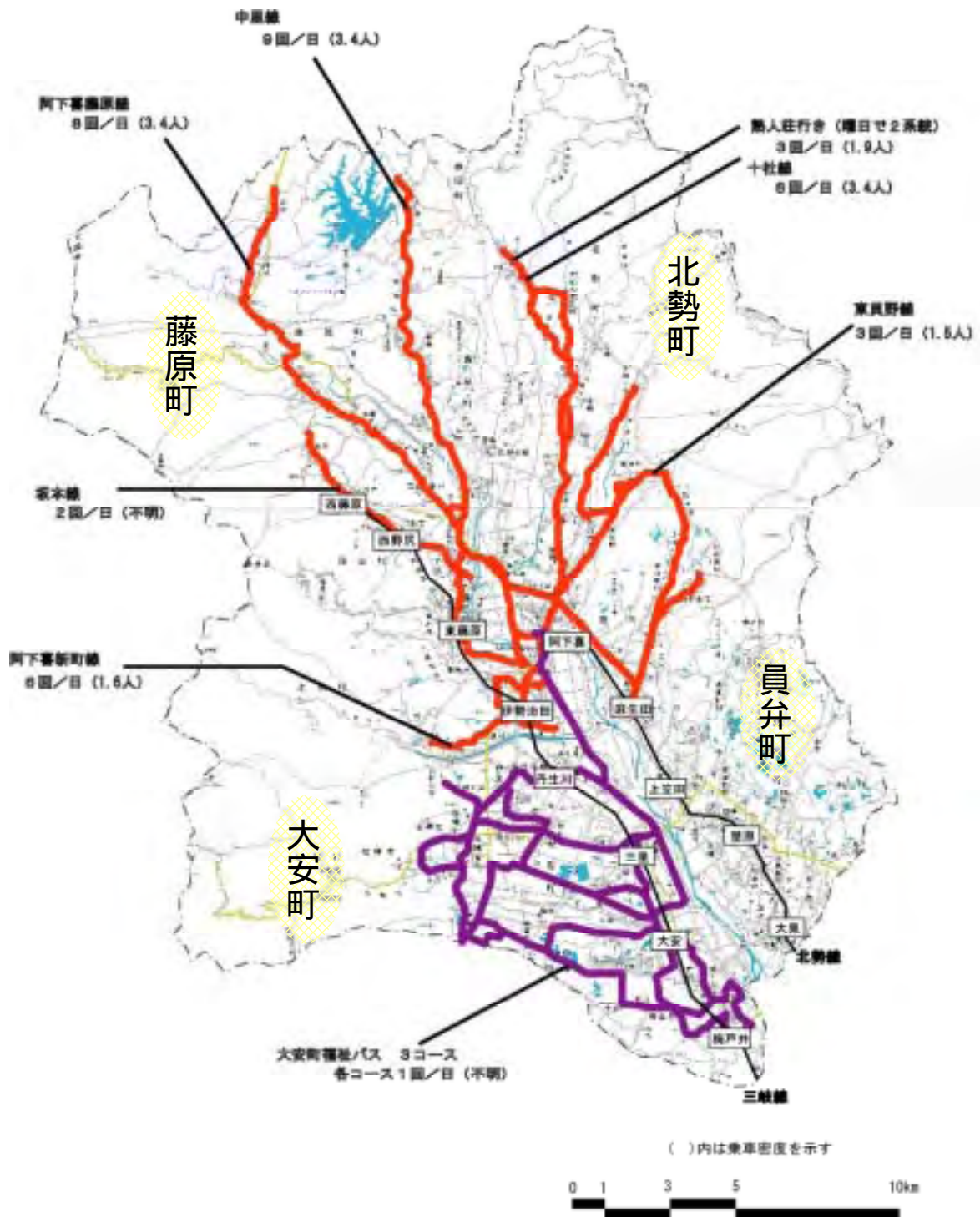


図3 - 13 現行のバス路線及び運行本数  
 (スクールバスについては省略している)

(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。

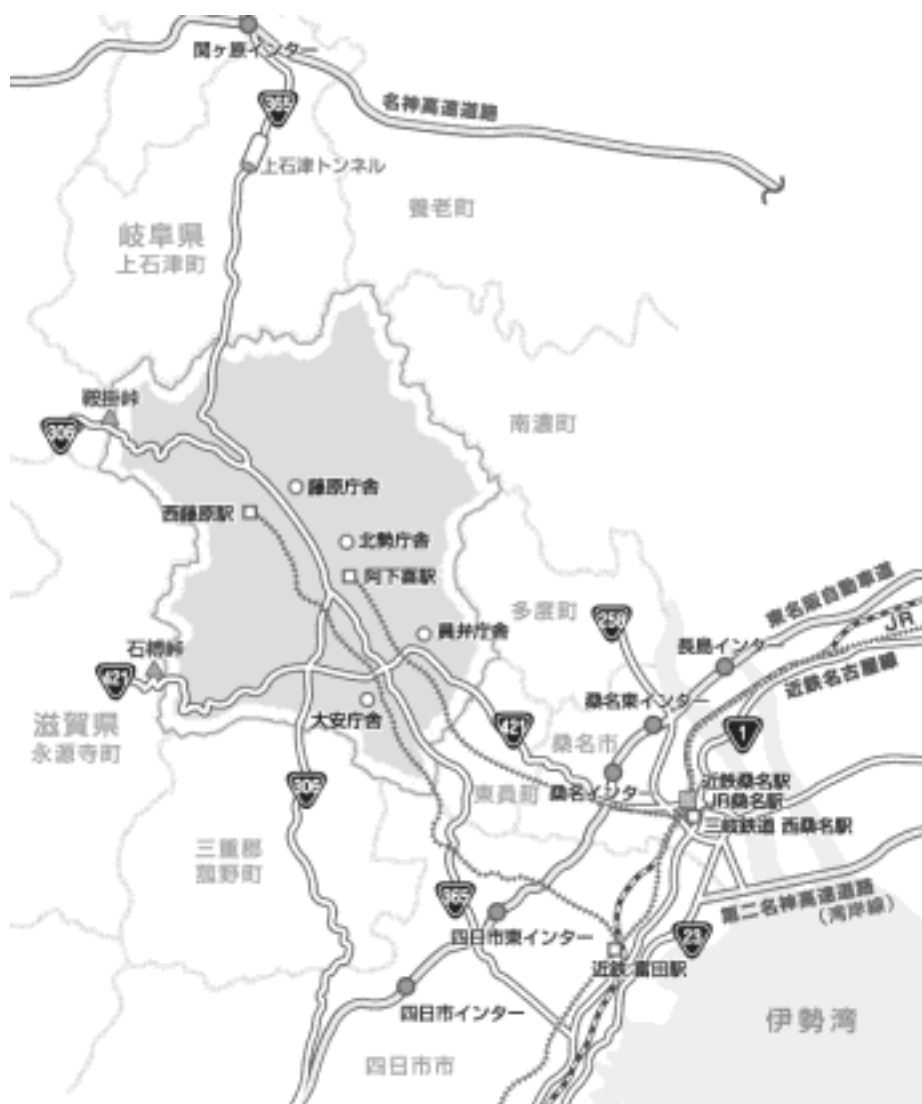


図3 - 14 いなべ市と近隣都市とのアクセス  
(いなべ市ホームページより)

(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。

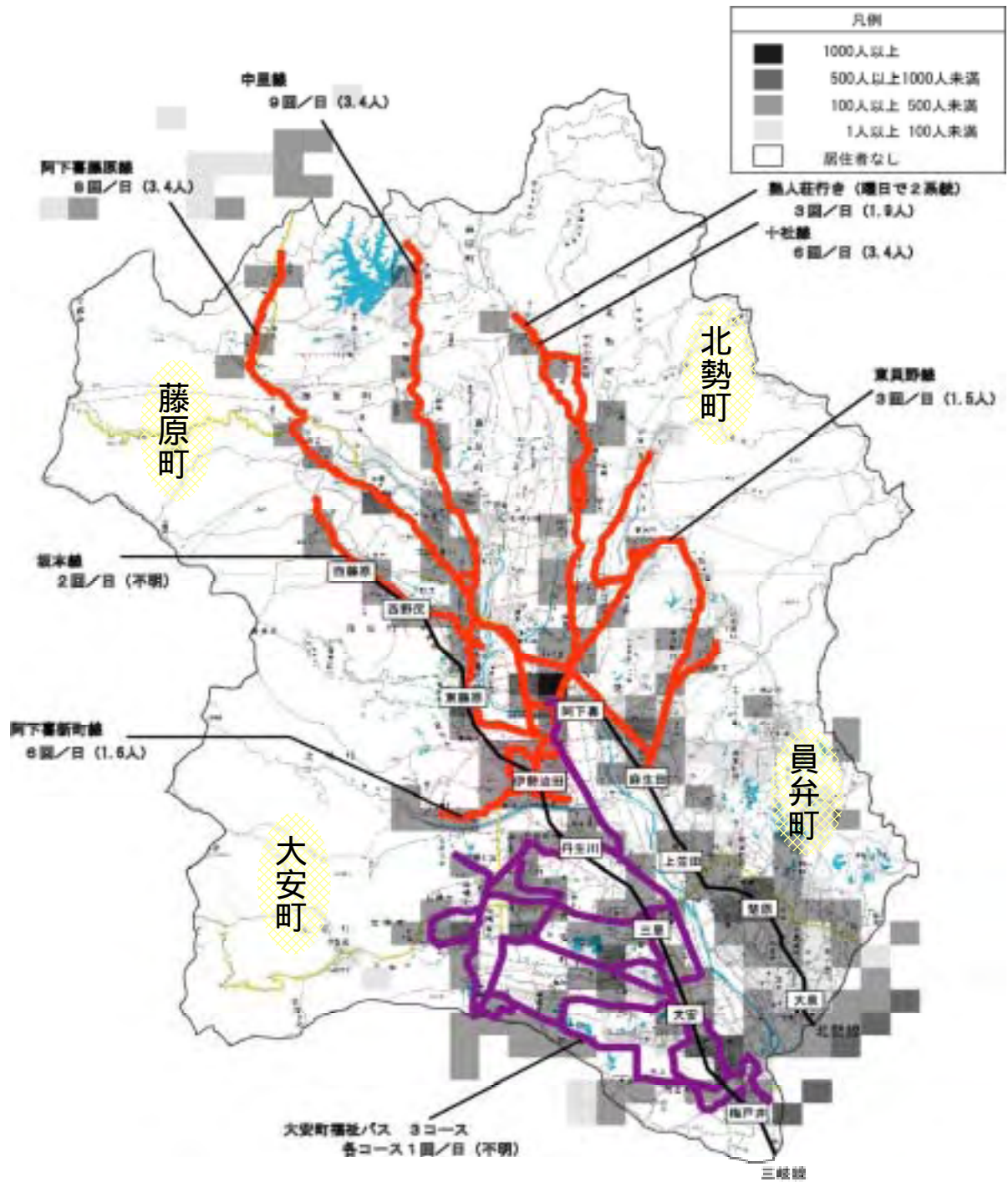


図3-15 現行バス路線と人口分布

(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。

無料福祉バスは大安町のみで運行されている。

員弁川を跨ぐ公共交通が無い。

阿下喜駅以外にバスと鉄軌道の結節点が無い。

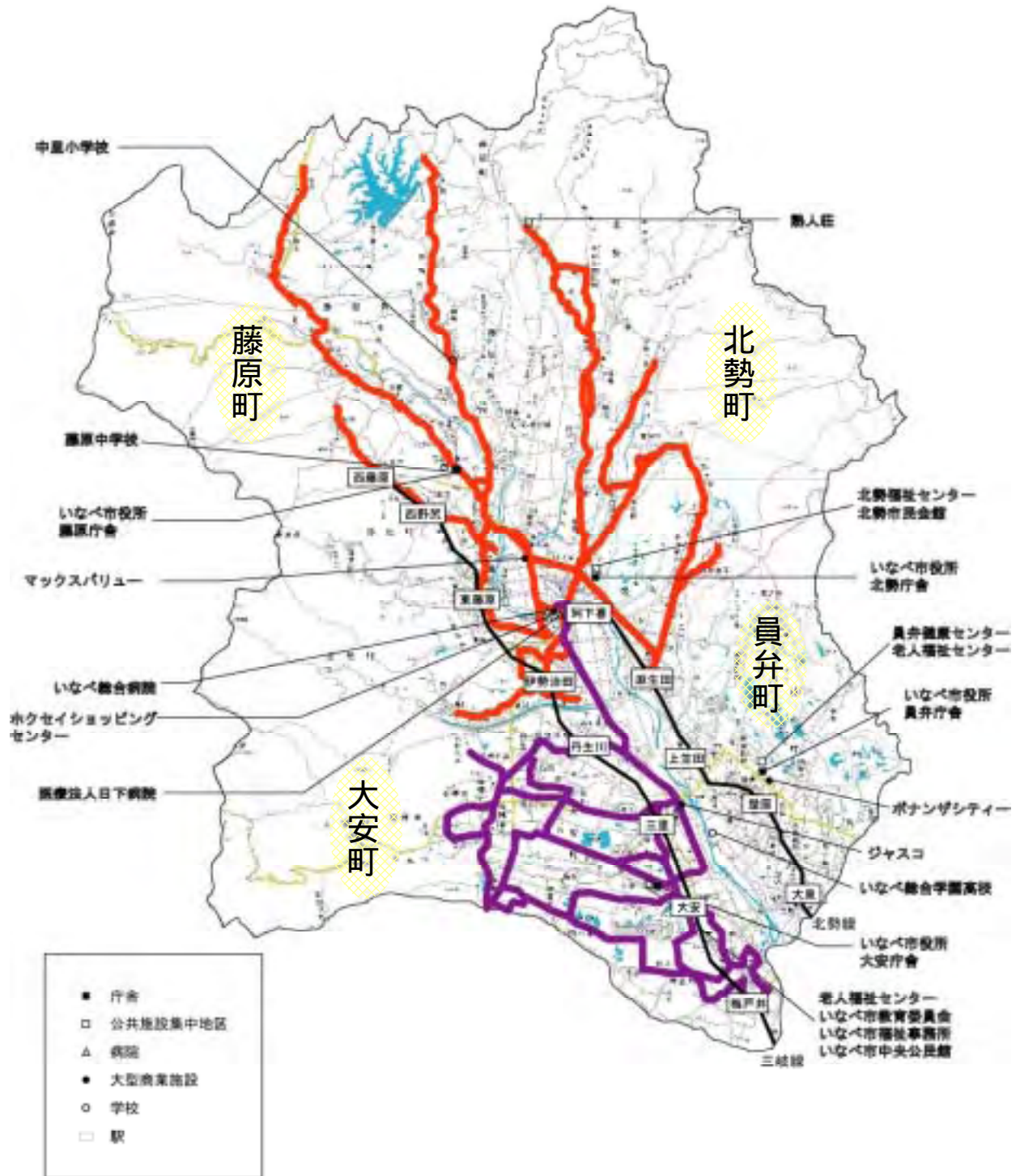


図3 - 16 現行バス路線と施設配置



### 3 - 4 バス交通を検討する際の課題と要点

#### (1) 検討の基本方針

現在バスが運行していない地域において、商業施設や病院、学校、公共施設などにバスで行けるような、住民にとってバスがより身近で便利な交通手段となる路線を提案する。

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

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

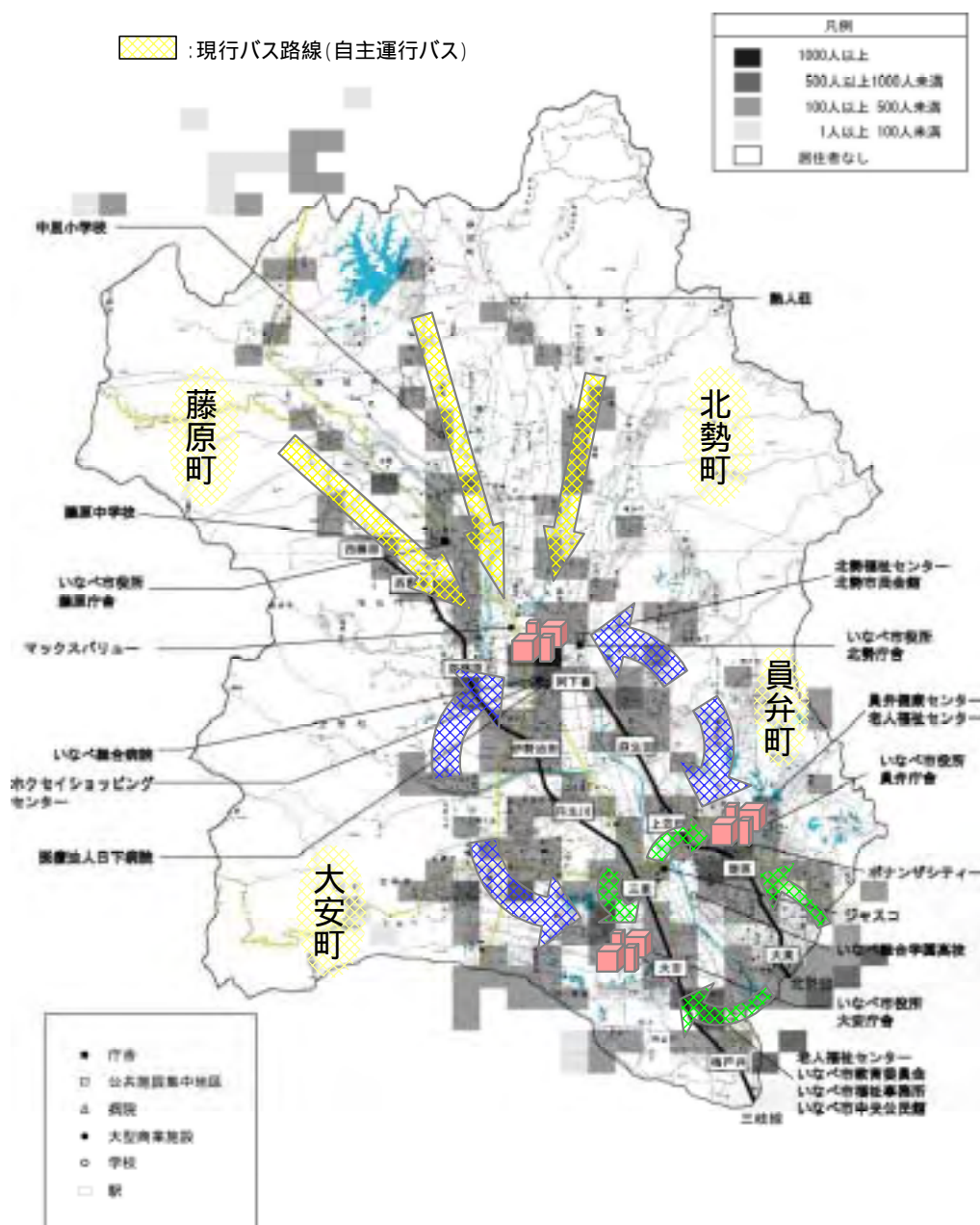


図3 - 17 新バス路線の考え方の例

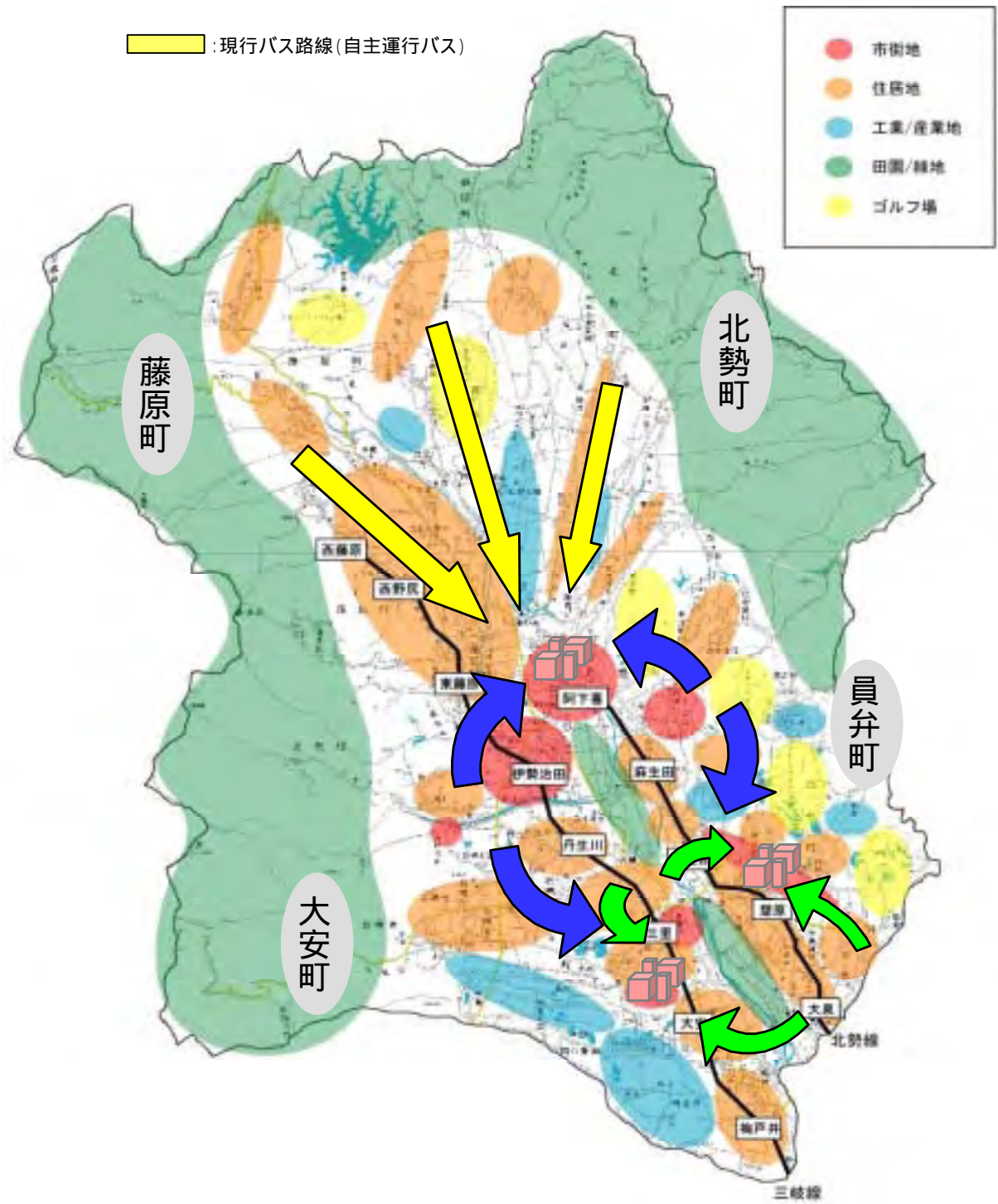


図3 - 18 土地利用計画と新バス路線の例  
 (旧4町の土地利用計画マスタープランを参考にして作成)

## (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

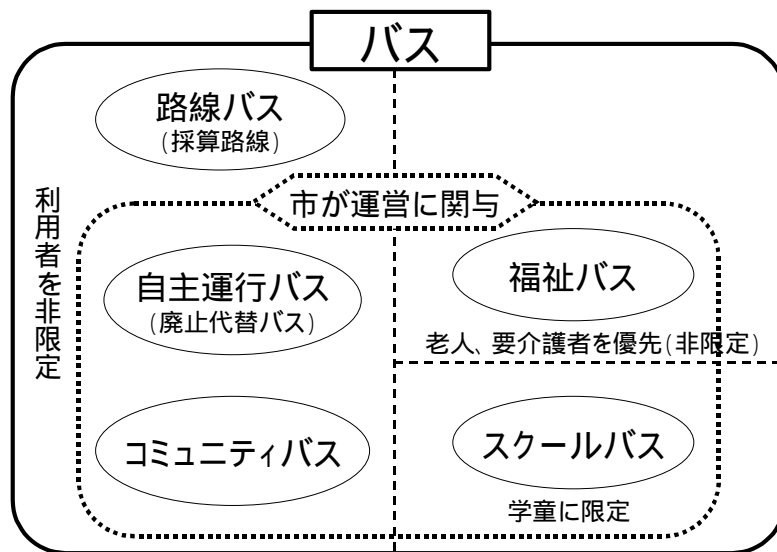


図3 - 19 バスの種別イメージ

### 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□内の該当する番号に 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わい離れていますか。 □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 ~ 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
通勤通学	1. いなべ市 □町 2. 市外の地区 □市町等	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
買い物	1. 駅前 □駅周辺 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____	(____)
通院	1. いなべ総合病院 2. 医療法人日下病院 3. その他(____) 庁舎	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
公共施設	1. いなべ市役所 □庁舎 2. 熟人荘 3. 郵便局 4. 福祉センター 5. 図書館 6. その他(____)	番号____	AM, PM □時頃	番号____	(____)
その他(娯楽等)	1. 駅前 □駅周辺 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 あなたは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なぜですか。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。

1. 使ってもよい	2. 使わない	3. わからない
-----------	---------	----------

**(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）

(表 1)

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(デイス ービス)に。 (1路線)	100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 《上記の問4-1で「1. はい」とお答えした方にお伺いします。》

現状(表1)のままが良いと思われませんか。また、地域全体を対象にバス運行を見直すべ  
きかと思われませんか。

1. 現状がよい	2. 見直すべき
----------	----------

問4-3 《上記の問4-2で「2.見直すべき」とお答えした方にお伺いします。》

その地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) 高齢者等を対象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、 <u>特に対象者を限定しない</u> 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せんか。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。	

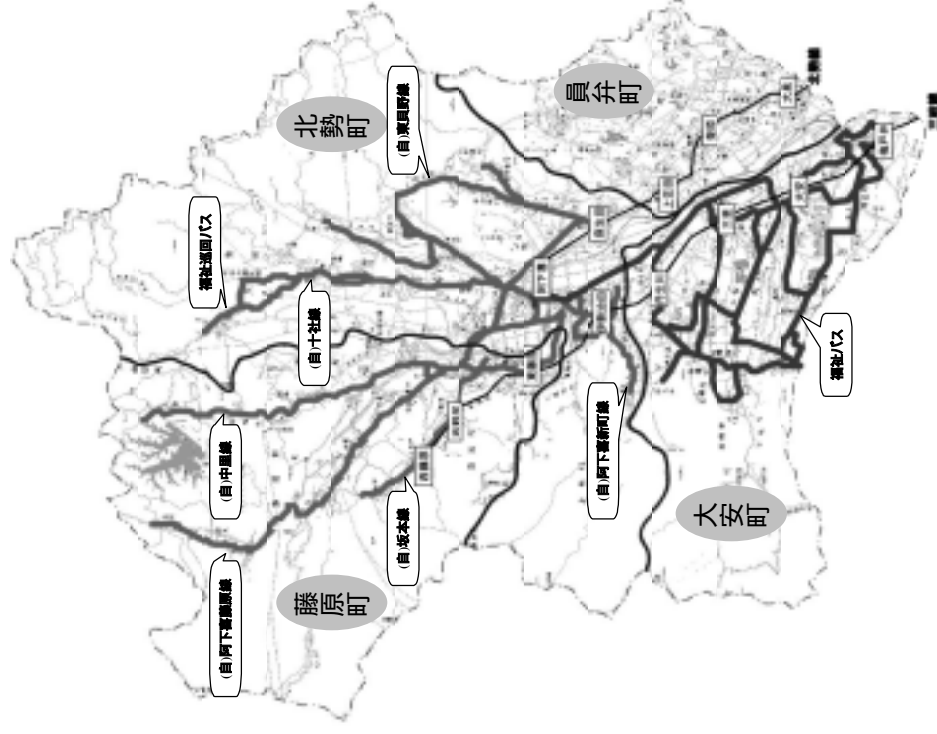
問4-5 《上記の問4-4で 2)または 3)とお答えした方にお伺いします。》

利用者の負担額(運賃)はどの程度が望ましいと思われませんか。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

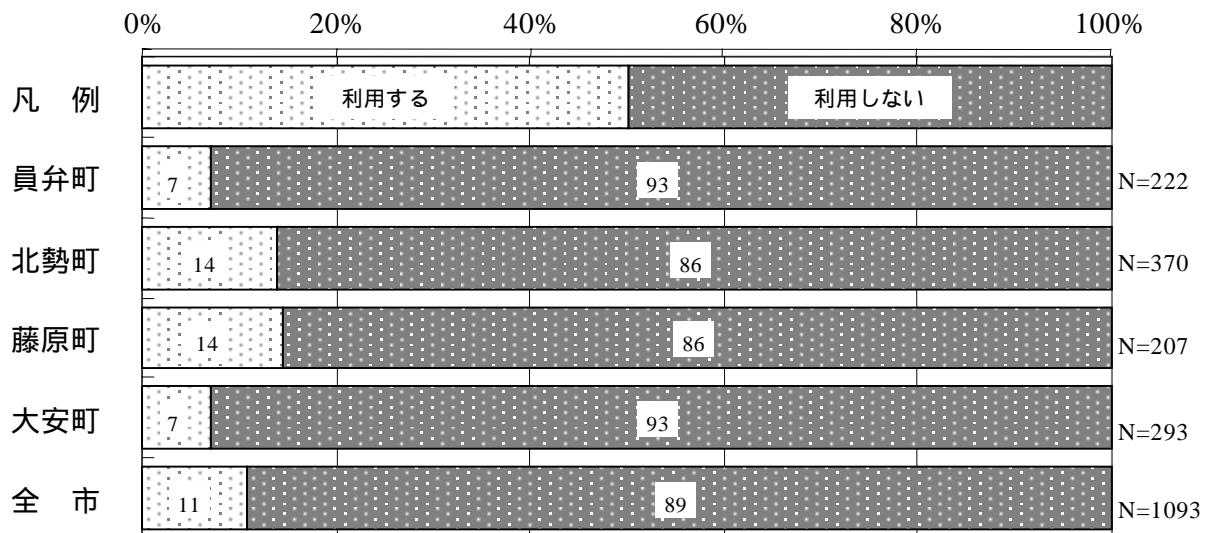
アンケート 1 次分析として主にクロス集計を行い、その結果を下記の表記方法でまとめた。

- 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= 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= 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。

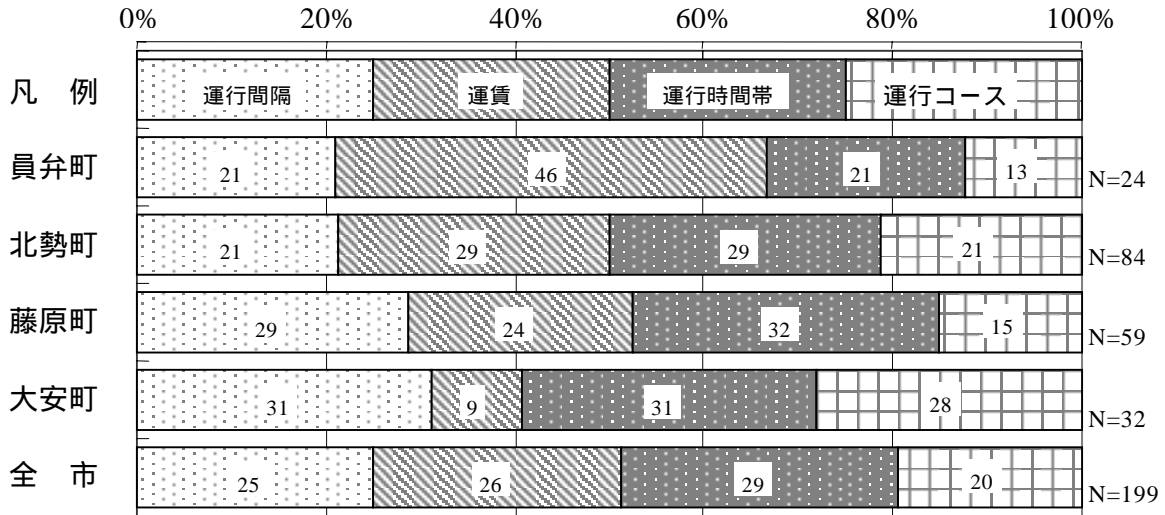


図4 - 2 旧4町別のバス運行に関する不満要因

## 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。

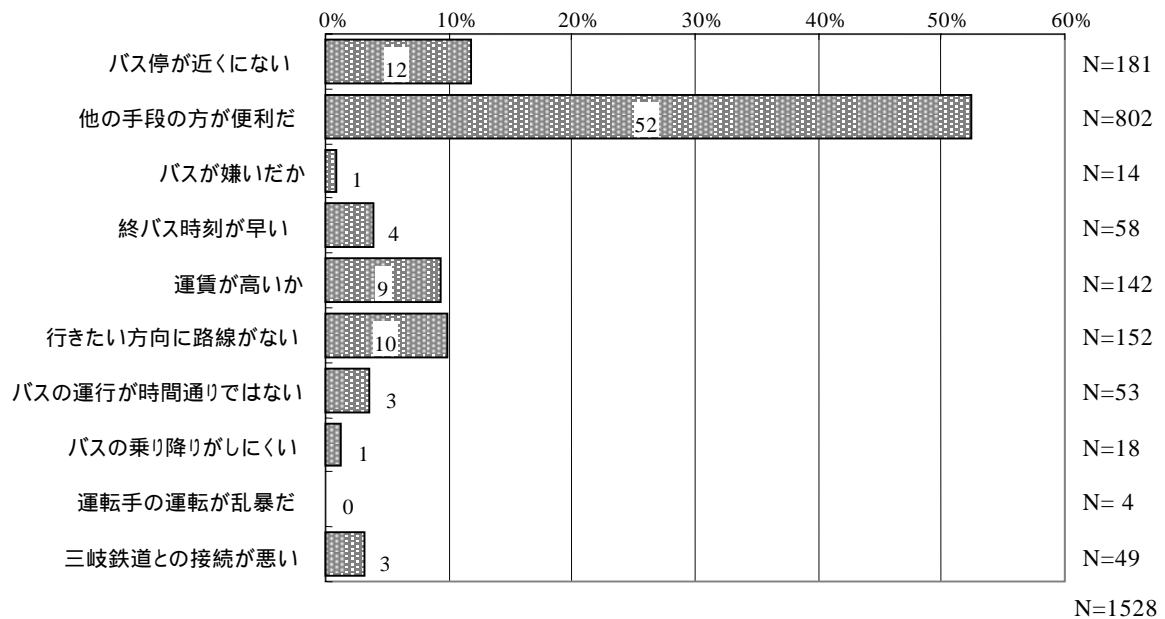


図4 - 3 バスを利用しない人の利用しない理由