

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。

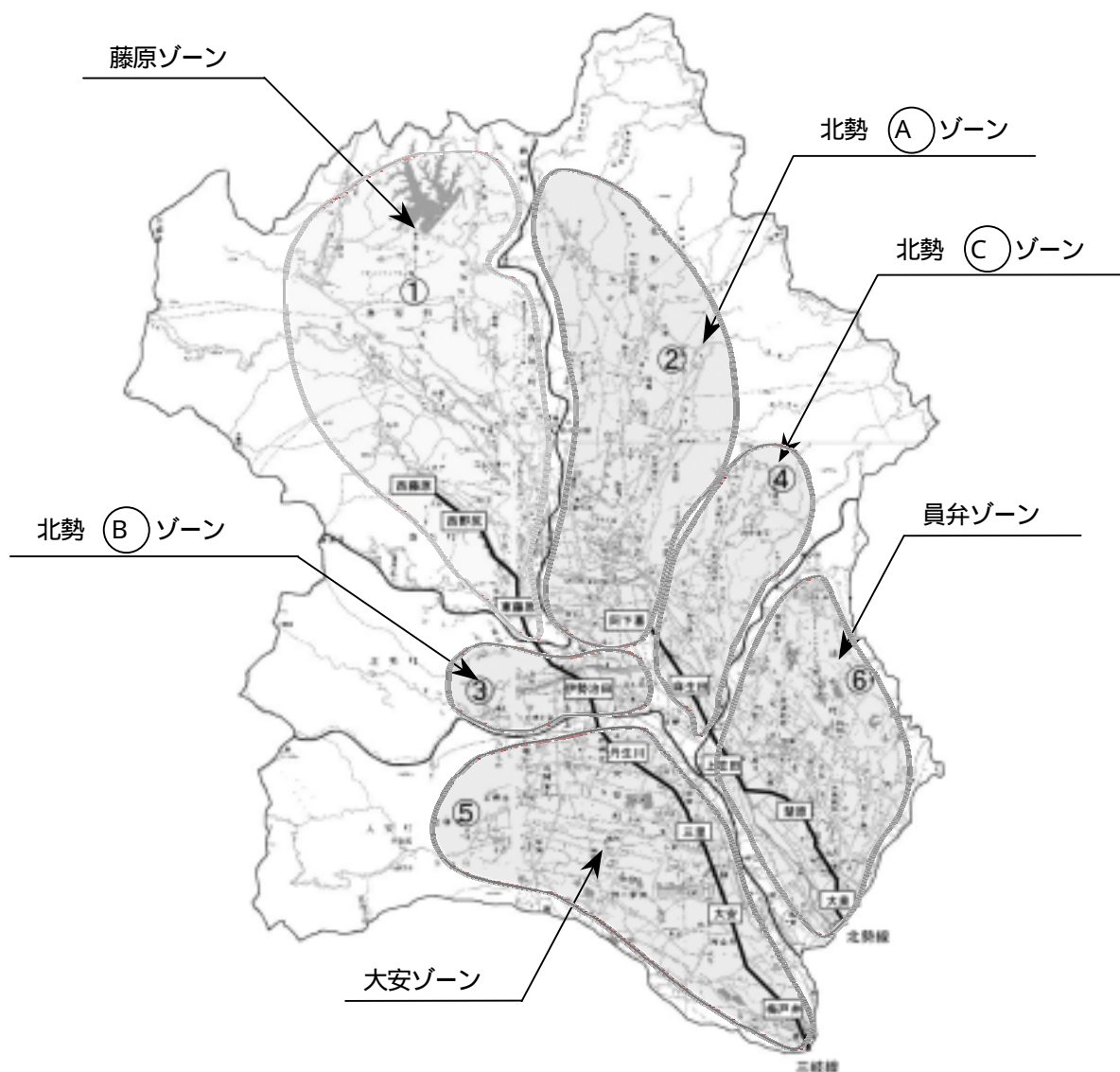


図5 - 1 フィーダー交通機能に対するゾーニング《再掲》

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、

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

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

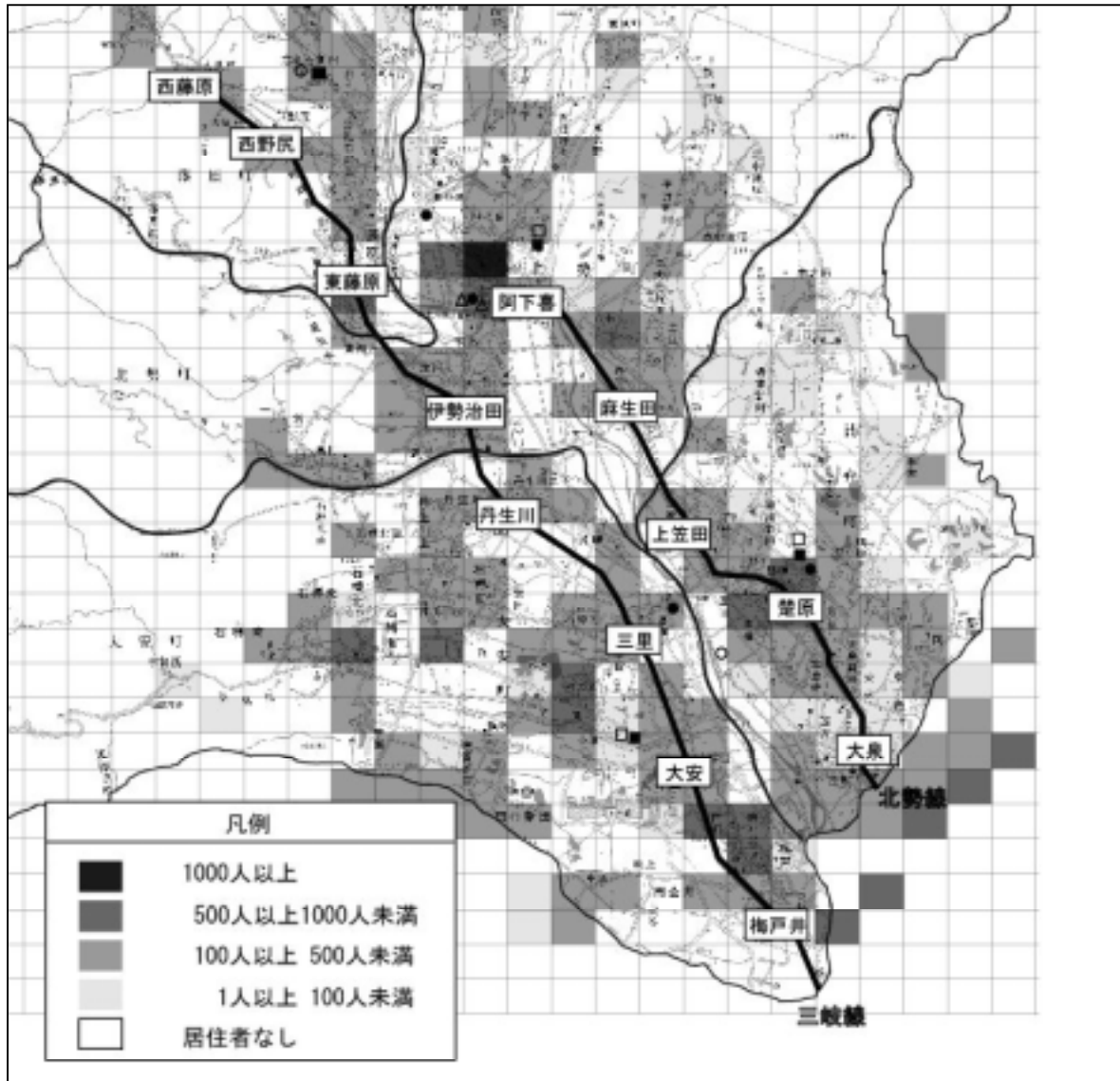
阿下喜周辺や大規模店舗等の商業施設・病院施設を経由する交通

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。

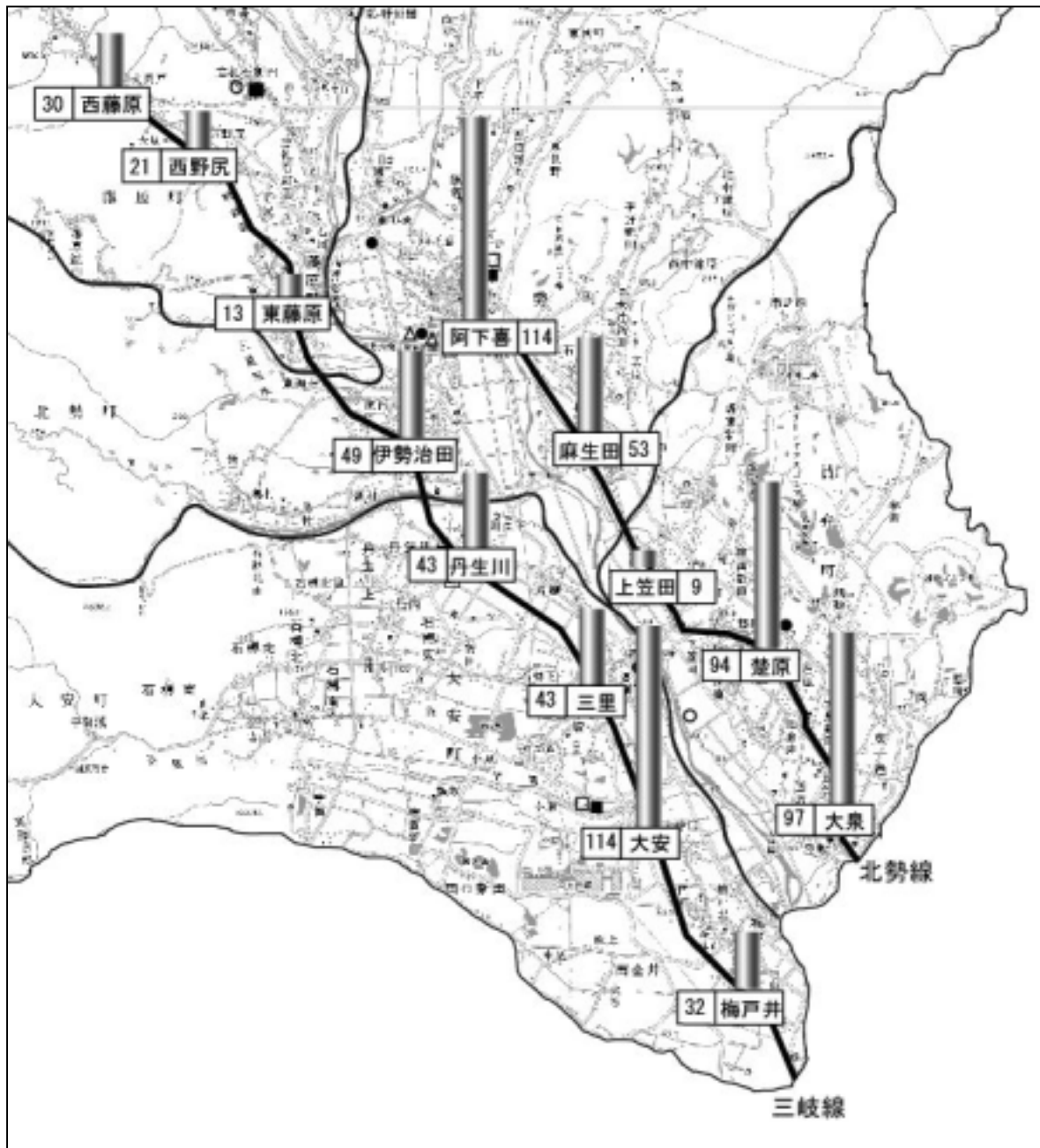


図5 - 3 アンケート「よく利用する最寄り駅」の集計結果

(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。

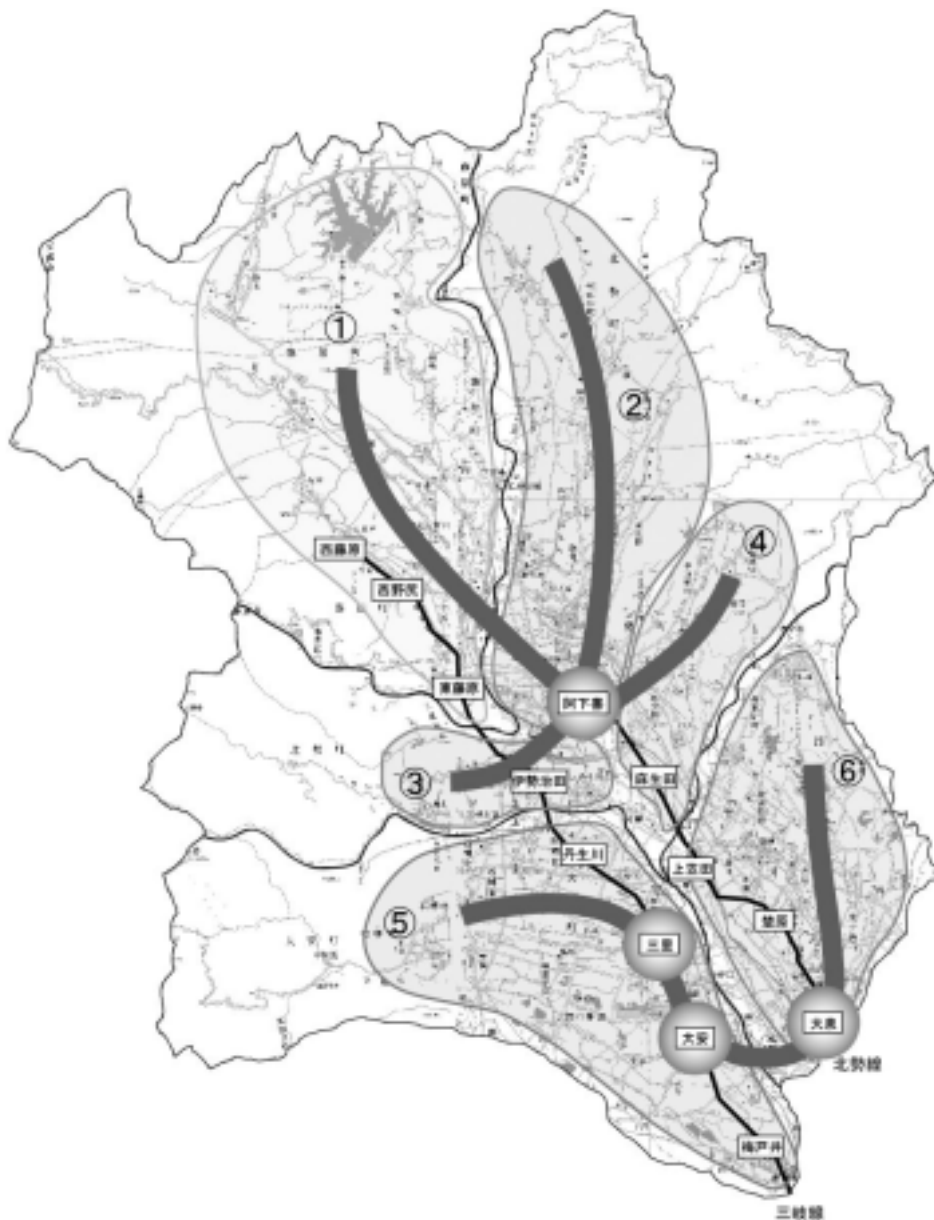


図5 - 10 ゾーン別鉄軌道への結節概要

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]



阿下喜駅にて撮影



「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]



「公共交通利用促進ネットワーク」のHPより



「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]



廿日市市 HPより



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。

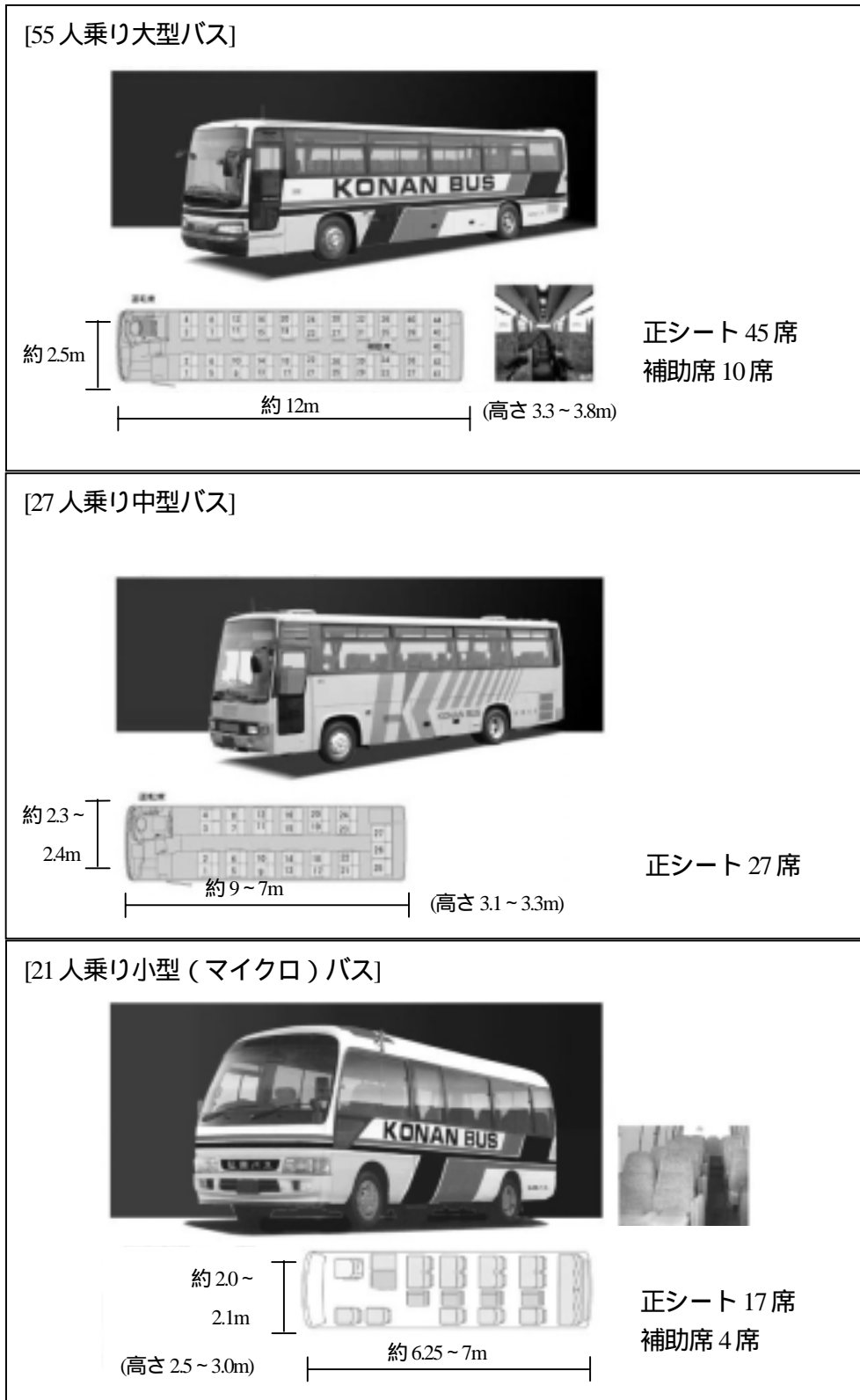


図 5 - 1 1 バス車両及び座席配置参考図

(弘南観光(株)HP http://www.infoaomori.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 - 1 2 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。

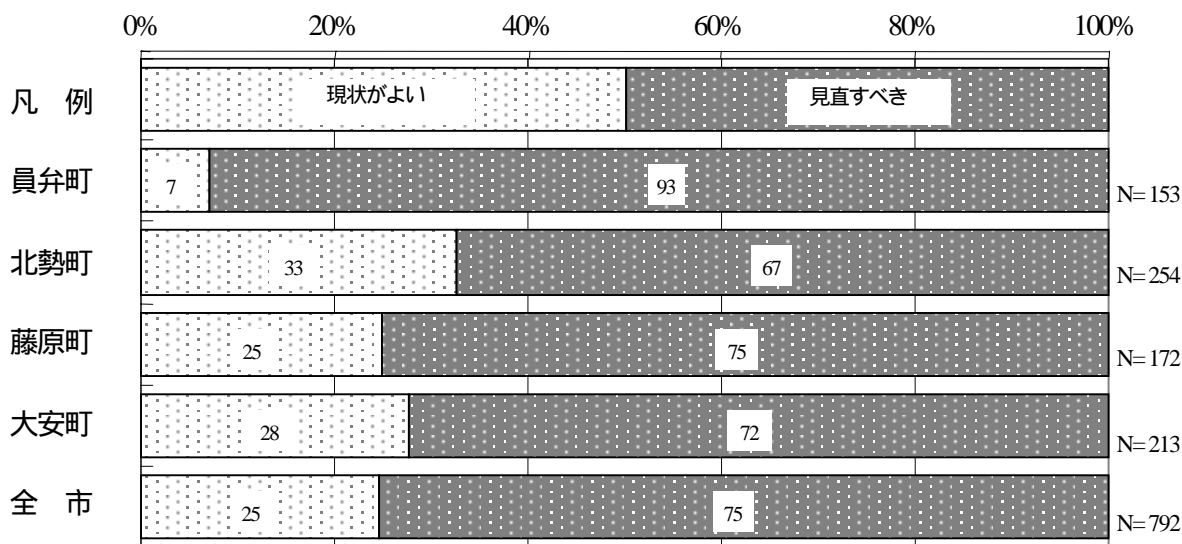


図5 - 1 2 現状のバス交通に関する意識《再掲》

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。

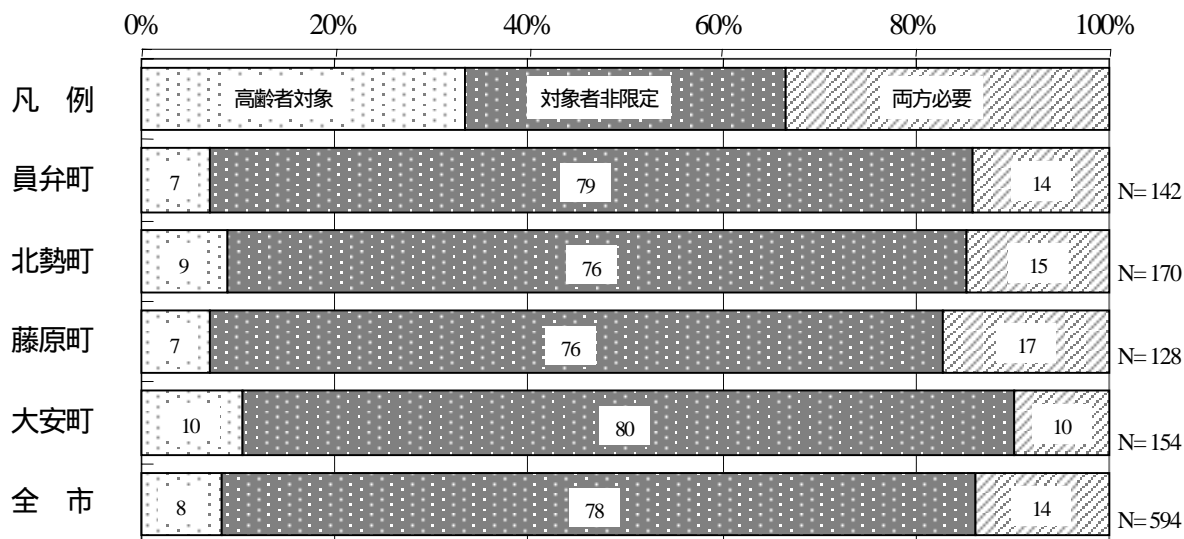


図5 - 1 3 バス交通利用者の対象者に関する意識《再掲》

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。

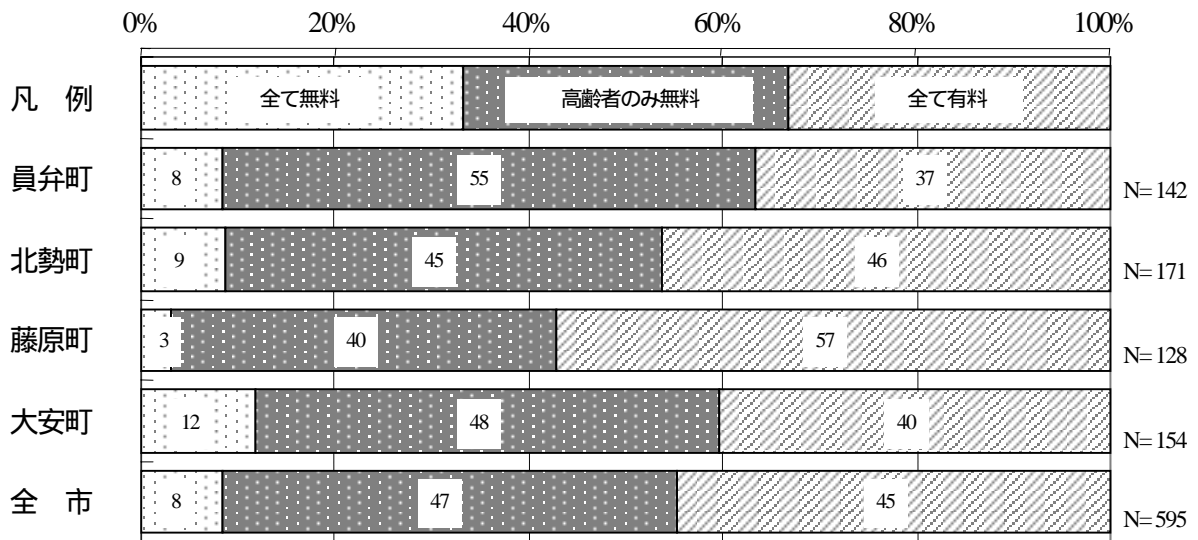


図5 - 14 利用者の負担に関する意識《再掲》

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。

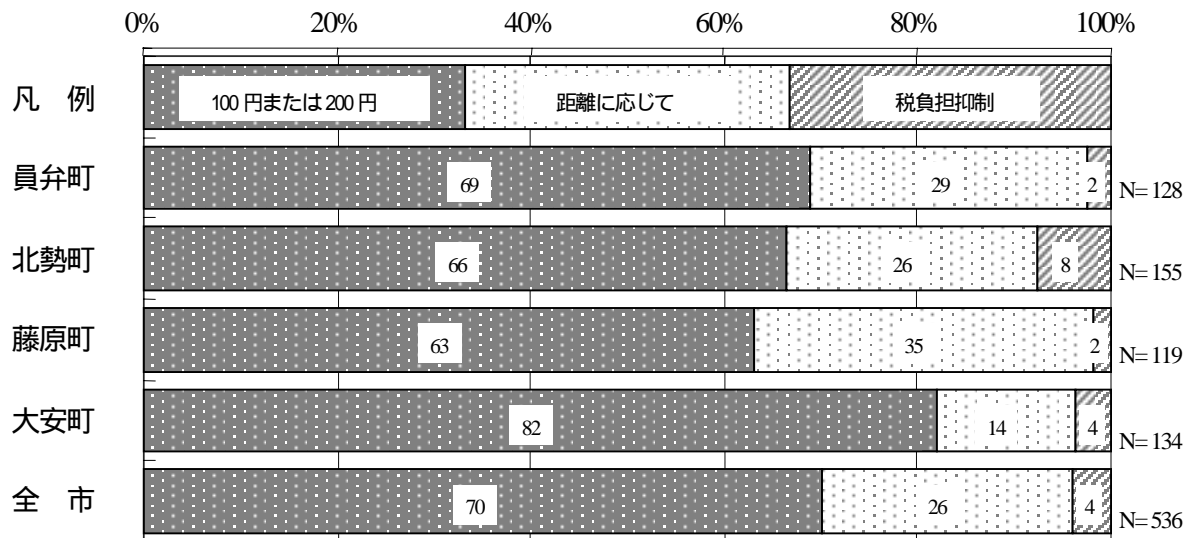


図5 - 15 利用者負担額（運賃）に関する意識《再掲》

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。

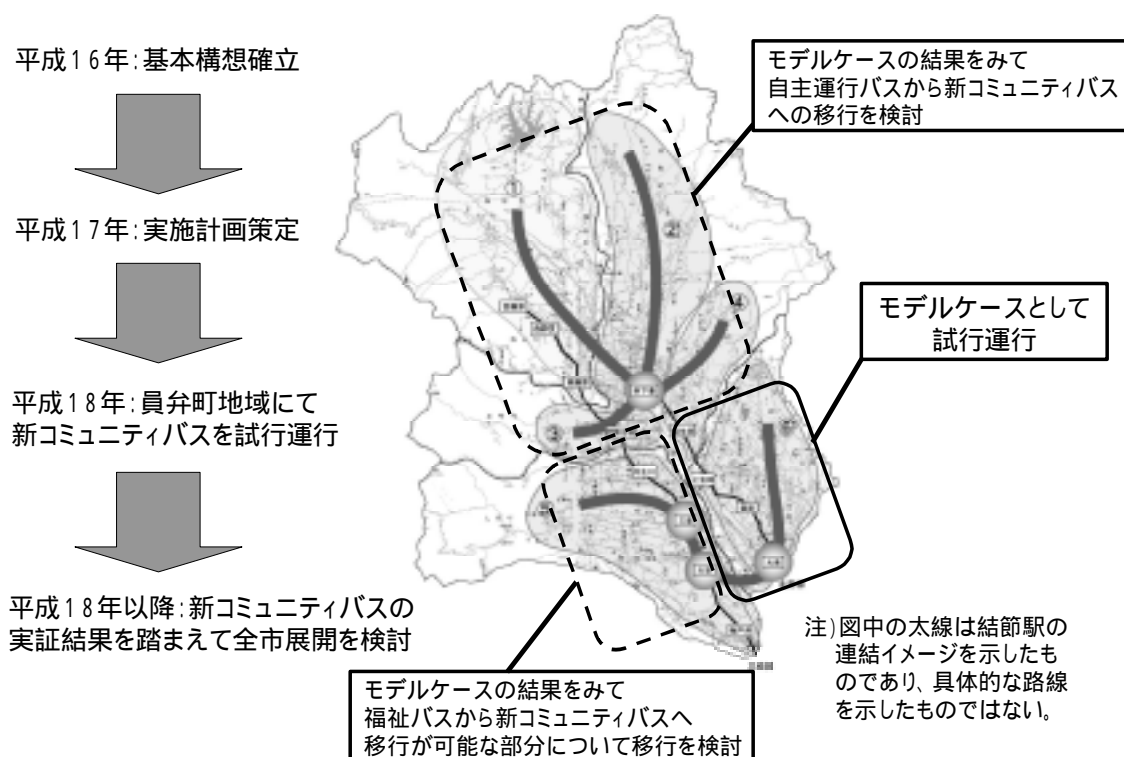


図5 - 16 いなべ市における新コミュニティバス展開（案）

<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
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。

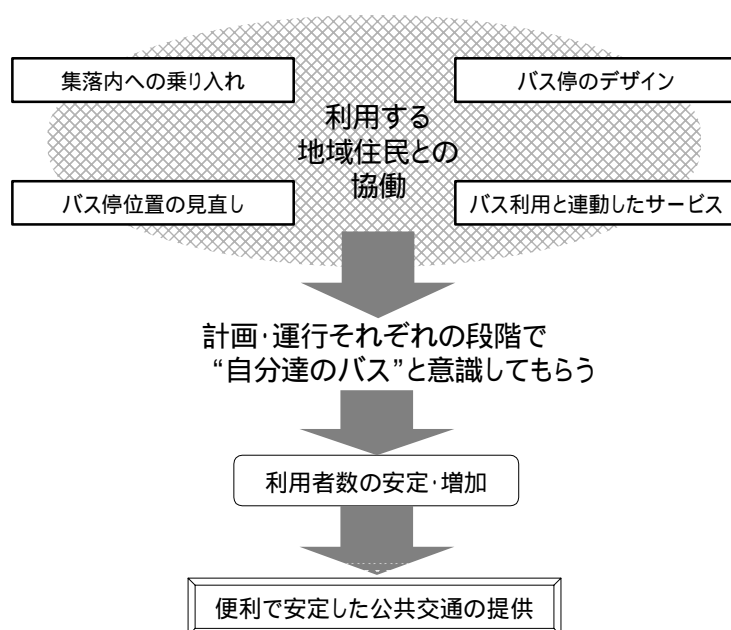


図5 - 17 住民との協働

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式のこと。

(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。

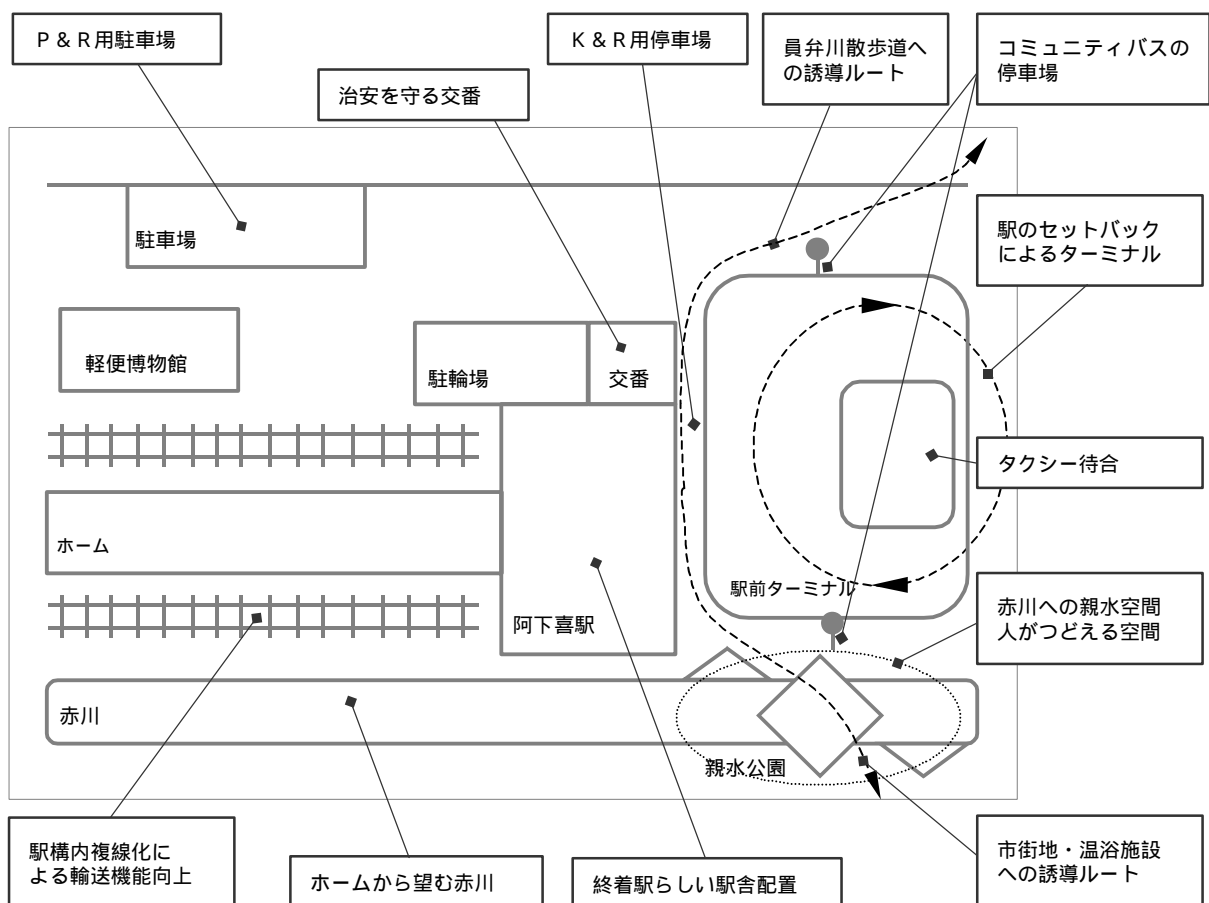


図 6 - 1 駅前結節機能を付加した阿下喜駅の一例

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 1 0 0 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、 1 0 0 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。)



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			運賃
区間	乗車方法	乗車方法	運賃
10分以内の入	1枚のバス券 のみでも	JR四日市駅・JR松阪駅までの区間	100
		JR四日市駅・JR松阪駅を越えての区間	200
10分以内と半の合計区間	半額以下にすれば		100
半額以下にすれば	乗車券		無料

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)

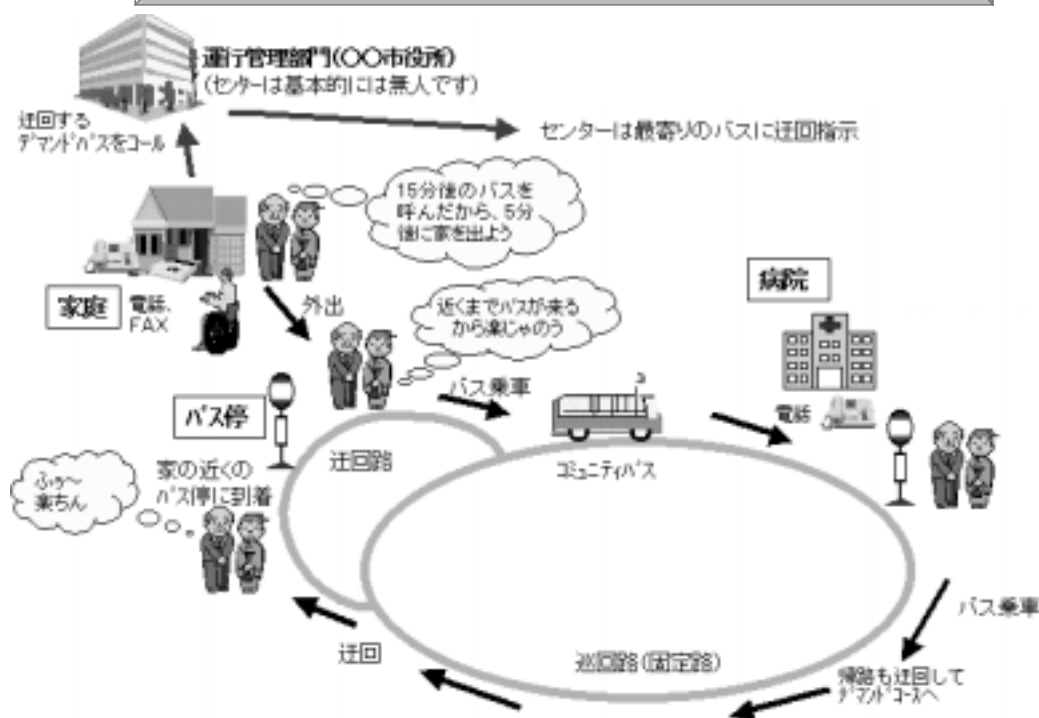
3) デマンドバス

- ・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

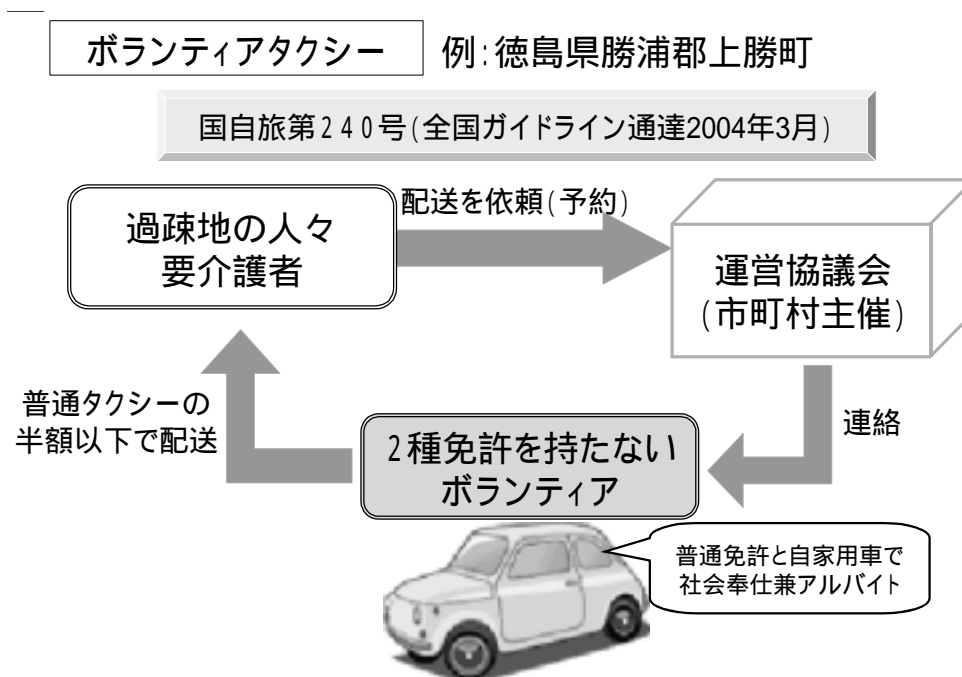


図(参1) - 3 デマンドバス概要

(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 コインバスでの運行事例

高齢者向け定期券導入事例

無料での運行事例

なお、各事例については、「全国のバス再生事例集」(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(株)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。

神奈川県の例(「ちびっこ50円キャンペーン」；神奈川中央交通株)

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(神姫バス株)

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（近江鉄道株、京阪バス株、江若交通株）

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

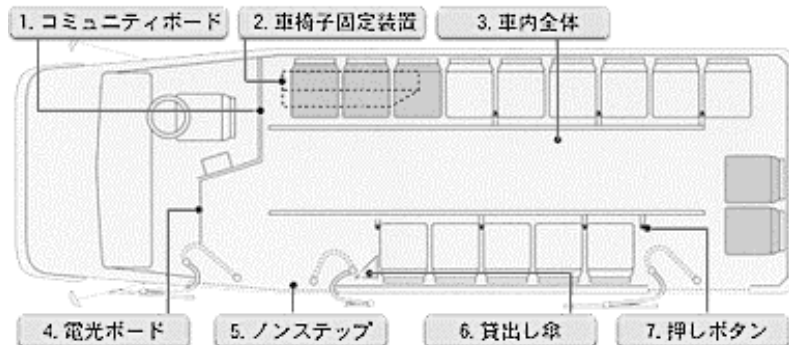
江若交通：利用者数に変化なし

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券を発行。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が良いと思う。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ように思う。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も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する。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、交通通路(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、利用できません。
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。西藤原線～北勢線各駅の接続。公共施設、商業施設、各町役場への巡回。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します。
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が、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れる。
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くと思います。
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行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ほしいが。
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、日常の用足しができ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のか。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。
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5km)。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。いらぬと思う。
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わからないが、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、荷物を持っていては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、利用者が増えるのではないかと。
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がり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。公共のバス委託が良いと思います（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、多くの人ができるようにする。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ひます。
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れば良いなと思ひます。
770	北勢町	男性	50 歳代	利用しない	車社会でないとい生活が成り立ちません。車あつての毎日に慣れていいます。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	年寄りか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）にし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な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は思いますが、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と。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。ご苦労様です。
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。三岐鉄道での旅客運賃が高い。運行本数が少ない。客車が古く汚い。夏は車内に虫(蚊、クモ)がいる。冬は暖房が、夏は冷房が効かない。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庄へ行くだけのもの。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。その代わりに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	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。)手を上げたらどこでも止まるバスの運行。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、バス事業者ともっときめ細かく検討する必要がありますと考えます。
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、小回りきくものだとよいのでは。
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 円程度まではよしとする。
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・買い物には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