

## 2. ニーズ調査結果

### 1) 調査概要一覧

表 2-1 調査概要一覧

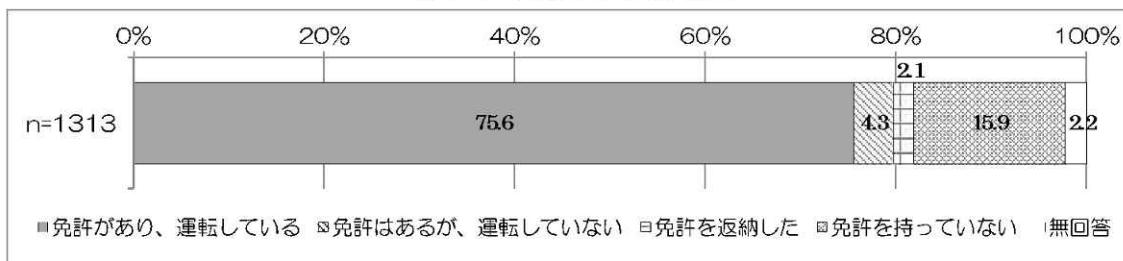
	市民アンケート	学生アンケート	乗り込み調査	バス利用者アンケート	関係者ヒアリング
調査実施日	平成 27 年 9月 9 日 (水) ~ 30 日 (水)	平成 27 年 9月 28 日 (月) ~ 10月 9 日 (金)	平成 27 年 9月 18 日 (金) 10月 8 日 (木) ~ 28 日 (水)	平成 27 年 9月 14 日 (月) ~ 30 日 (水)	平成 27 年 12月 16 日 (水) ~18 日 (金)
調査対象	名張市に居住する 15 歳以上の市民 (2,500 世帯及び公民館設置)	名張市内に立地する高校に通学する学生のうち 1 年生と 2 年生	ナッキー号及び地域コミュニティバスの全利用者	市内を運行するバス路線 (三重交通の路線バス、ナッキー号、地域コミュニティバス) の利用者	市内の交通事業者
調査方法	郵送配布及び公民館設置・郵送回収	学校での配布回収	バス車内での聞き取り方式によるヒアリング	ナッキー号車内及び主要施設 (名張駅、桔梗が丘駅、市役所等) のバス停にて配布、郵送回収	市職員によるヒアリング
配布・回収票数(回収率)	配布 : 2,800 票 回収 : 1,313 票 (46.9%)	回収 : 313 票	回収: ナッキー号 : 161 票 あららぎ号 : 3 票 みどり号 : 58 票 コモコモ号 : 43 票 ほっとバス錦 : 41 票 はたっこ号 : 31 票	配布 : 807 票 回収 : 265 票 (32.8%)	5 事業者
主な調査内容	普段の外出実態、公共交通利用状況、バスで行きたい施設、交通将来像、公共交通の役割、ナッキー号について、費用負担のあり方、地域懇談会参加意向、個人属性等	普段の外出実態、公共交通利用状況、バスで行きたい施設、交通将来像、公共交通の役割、ナッキー号について、費用負担のあり方、地域懇談会参加意向、個人属性等	利用目的、利用頻度、最終目的地、乗継利用実態、往復利用実態、乗降バス停、個人属性等	バス利用実態、利用者満足度、利用意向、バスで行きたい施設、地域懇談会参加意向等	利用者数等の過去 10 年間程度の推移、利用促進・改善に向けて取り組んでいること、交通事業者として名張市に期待すること

## 2) 市民アンケートの結果

### 【問8】自動車の利用状況

■約2割の回答者は免許を保有していないまたは返納している。

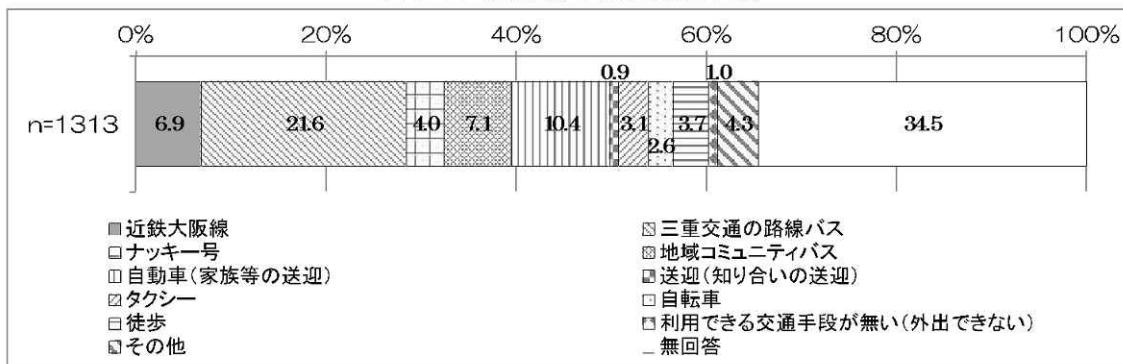
図2-1 自動車の利用状況



### 【問10】返納後の利用交通手段

■運転免許返納後の交通手段として回答者の約2割は路線バスを利用するとしている。

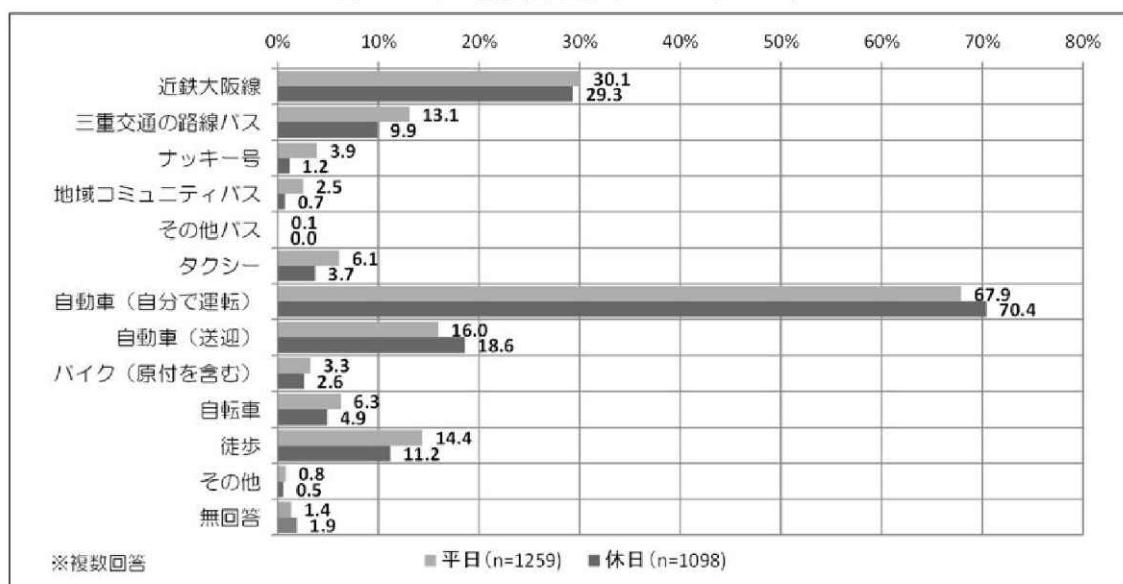
図2-2 返納後の利用交通手段



### 【問11④】普段のお出かけの交通手段（外出している方のみ）

■平日休日共に交通手段は、自動車（自分で運転）が最も多く、回答者の約7割を占める。

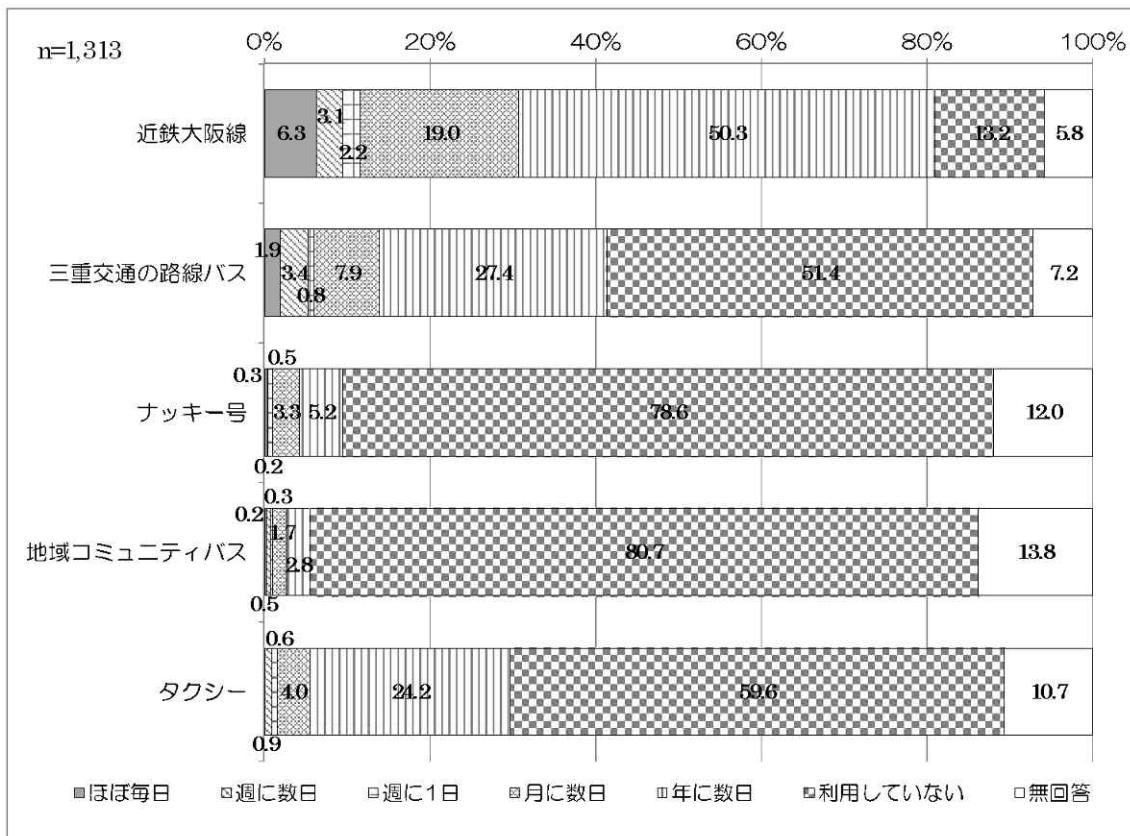
図2-3 交通手段(外出している方のみ)



### 【問 12①】公共交通の利用頻度

- 回答者の約 8 割は近鉄大阪線の利用者である。
- 回答者の約 4 割は路線バスの利用者である。
- 回答者の約 1 割はナッキー号の利用者である。
- 回答者の約 6% は地域コミュニティバスの利用者である。
- 回答者の約 3 割はタクシーの利用者である。

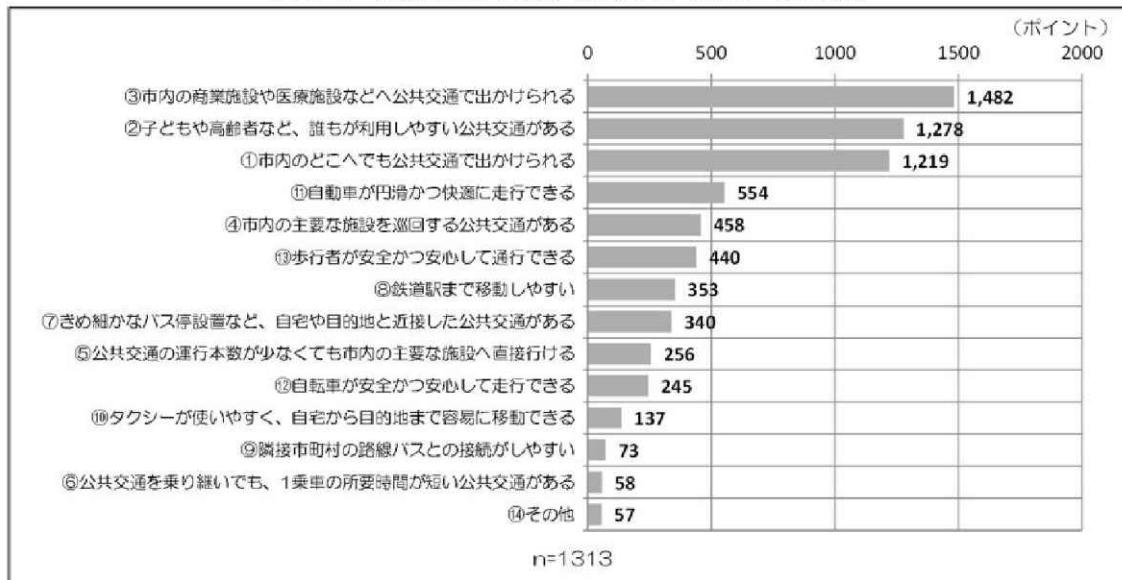
図 2-4 公共交通の利用頻度



### 【問14】優先したいと思う名張市の「交通の将来像」

■優先したいと思う名張市の「交通の将来像」として、「③市内の商業施設や医療施設などへ公共交通で出かけられる」、「②子どもや高齢者など、誰もが利用しやすい公共交通がある」、「①市内のどこへでも公共交通で出かけられる」の順にポイントが高く、回答者の優先度が高い。

図2-5 優先したいと思う名張市の「交通の将来像」

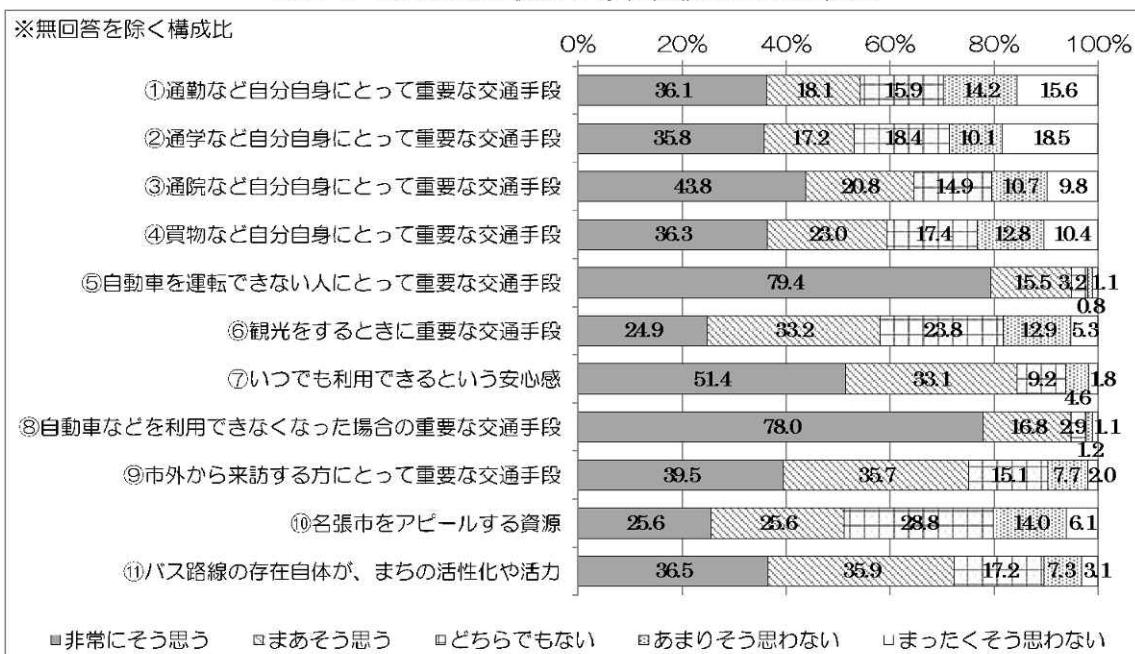


※回答結果について、最も優先したい：3 ポイント、2番目に優先したい：2 ポイント、3番目に優先したい：1 ポイントと設定し、各選択肢の合計ポイントを算出。

### 【問15】公共交通の役割や存在価値としての重要度

■公共交通の役割や存在価値として、「⑤自動車を運転できない人にとって重要な手段」と「⑧自動車などを利用できなくなった場合の重要な交通手段」の重要度が高く、「非常にそう思う＋まあそう思う」が回答者の9割を超える。

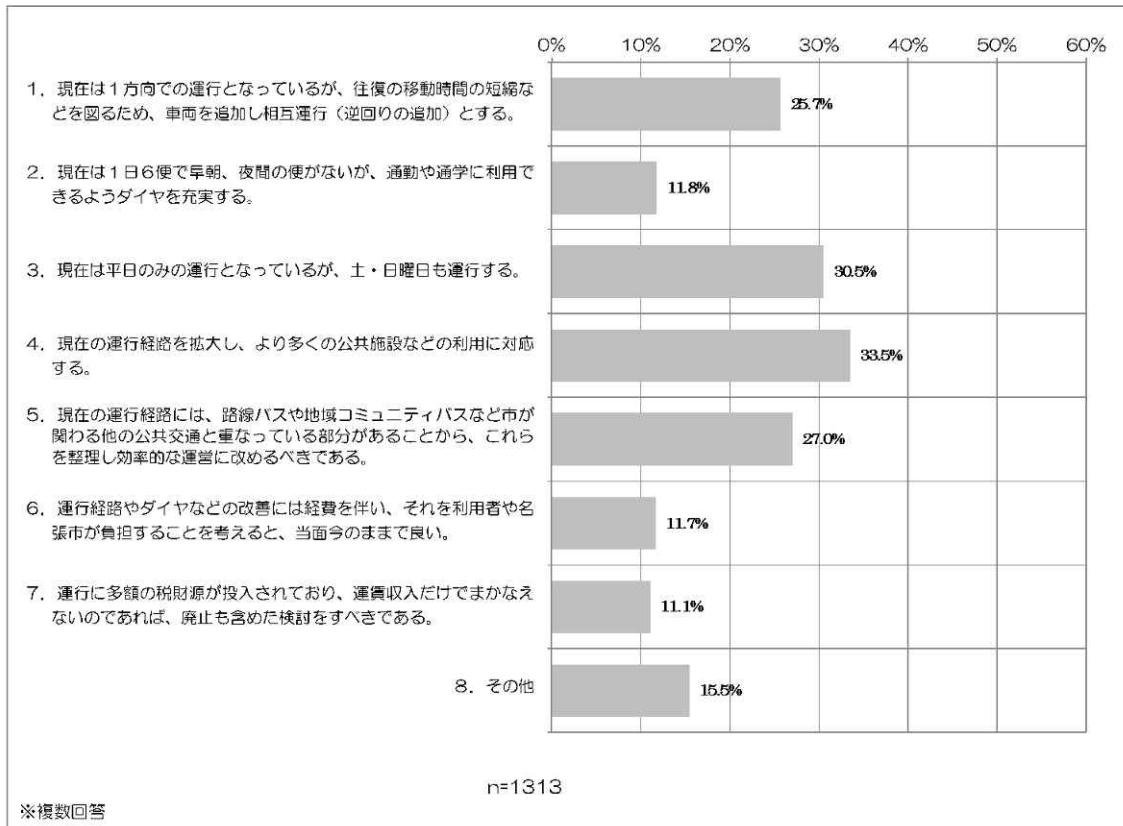
図2-6 公共交通の役割や存在価値としての重要度



### 【問16】ナッキー号の改善点

■ナッキー号の改善点は、4. 現在の運行経路を拡大し、より多くの公共施設などの利用に対応するが最も多く、次いで3. 現在は平日のみの運行となっているが、土・日曜日も運行するがどちらも回答者の3割以上を占める。

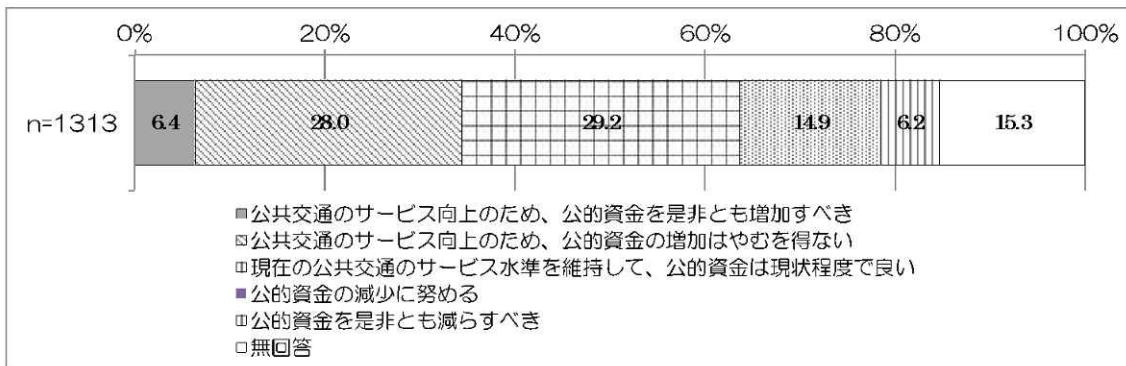
図2-7 ナッキー号の改善点



### 【問 17】公共交通への費用負担に対する考え方

■公共交通への費用負担に対して、回答者の3割超は「増加すべき」または「増加はやむを得ない」と回答し、「減少に努める」「減らすべき」の割合を上回る。

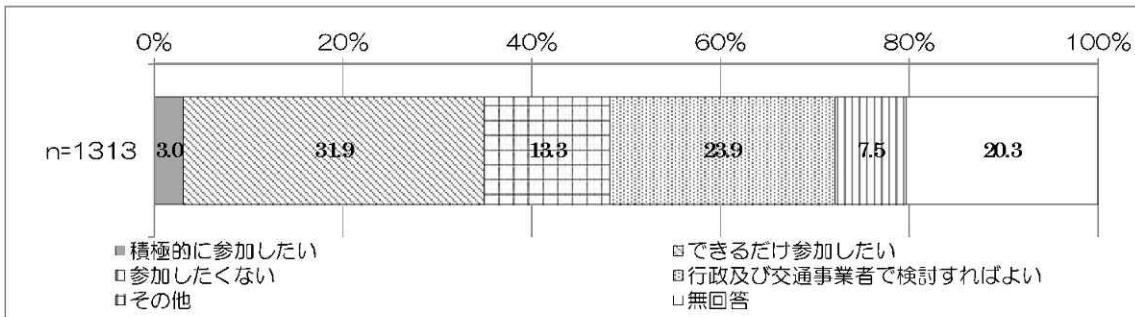
図 2-8 公共交通への費用負担に対する考え方



### 【問 19】公共交通の維持や利用促進に対する取組みについての考え方や意向

■回答者の3割超は、「積極的に参加したい」または「できるだけ参加したい」であり、参加意向を確認できる。

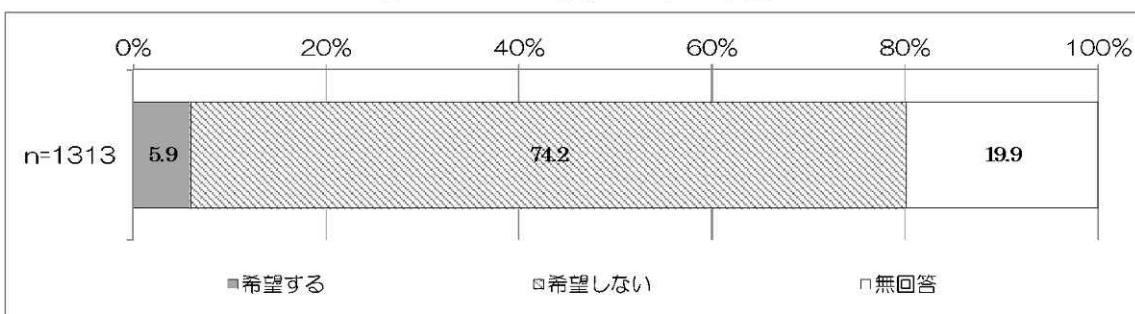
図 2-9 取組みについての考え方や意向



### 【問 20】地域懇談会の参加希望

■回答者の約6%は、地域懇談会の参加を希望している。

図 2-10 地域懇談会の参加希望

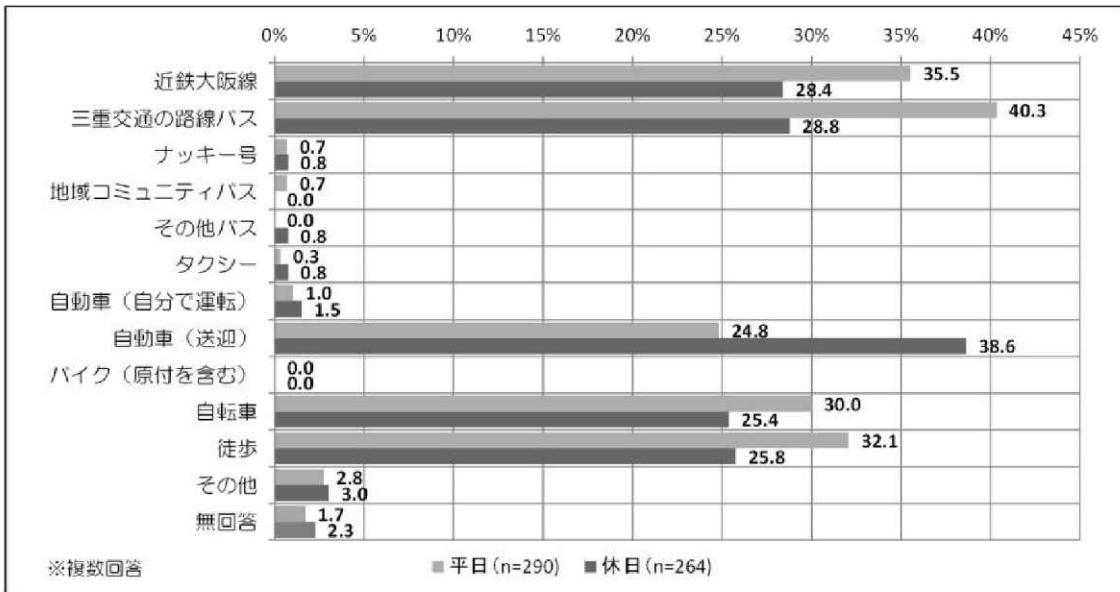


### 3) 学生アンケートの結果

#### 【問5④】外出時の交通手段（外出している方のみ）

■休日共に交通手段は、自動車（送迎）が最も多く、回答者の約4割を占める。

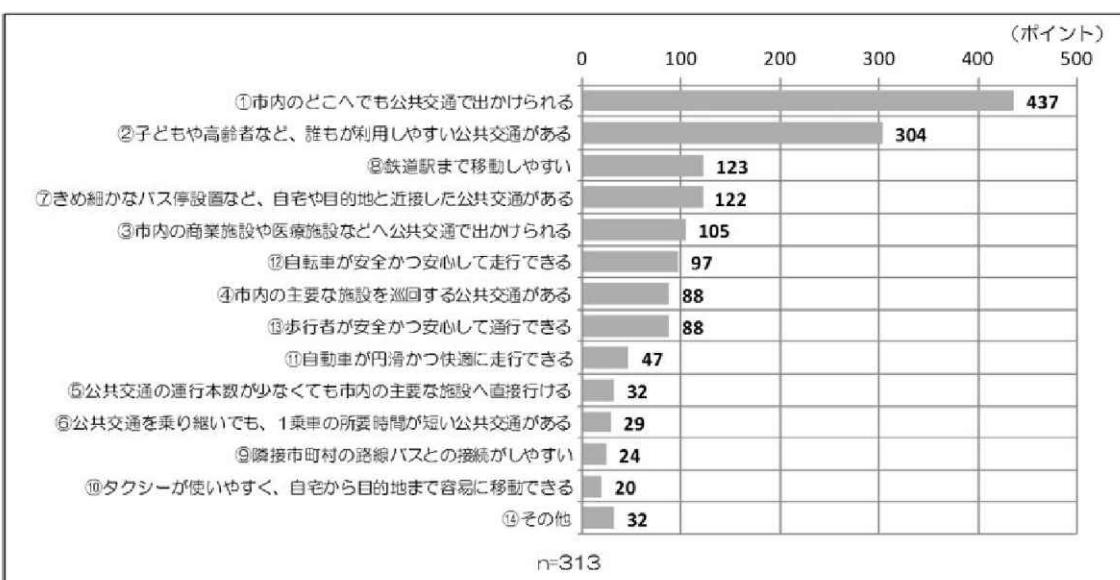
図2-11 交通手段(外出している方のみ)



#### 【問8】優先したいと思う名張市の「交通の将来像」

■優先したいと思う名張市の「交通の将来像」として、「①市内のどこへでも公共交通で出かけられる」、「②子どもや高齢者など、誰もが利用しやすい公共交通がある」の順にポイントが高く、回答者の優先度が高い。

図2-12 優先したいと思う名張市の「交通の将来像」

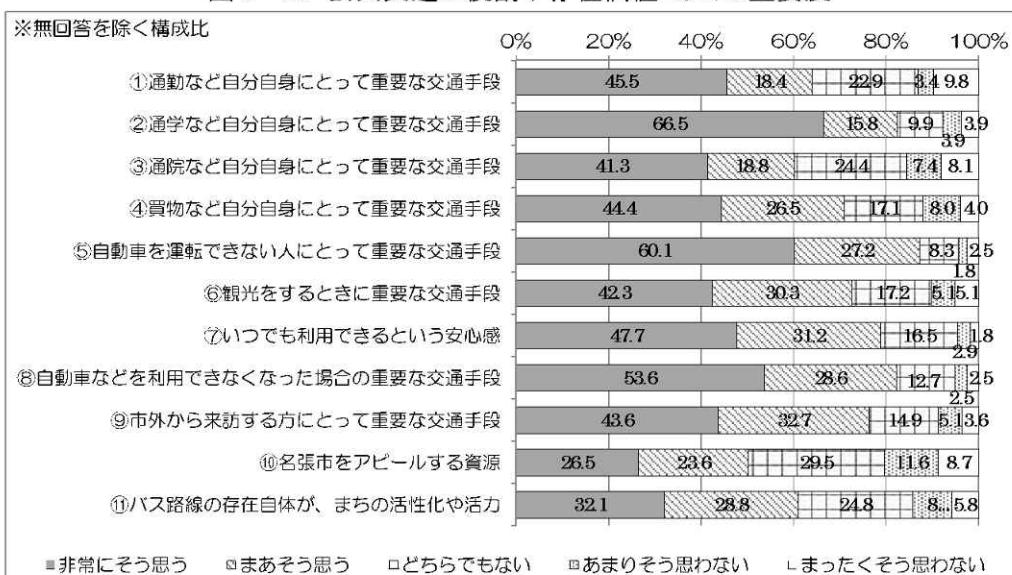


※回答結果について、最も優先したい：3 ポイント、2 番目に優先したい：2 ポイント、3 番目に優先したい：1 ポイントと設定し、各選択肢の合計ポイントを算出。

### 【問9】公共交通の役割や存在価値としての重要度

■公共交通の役割や存在価値として、「②通学など自分自身にとって重要な手段」、「⑤自動車を運転できない人にとって重要な交通手段」、「⑧自動車などを利用できなくなった場合の重要な交通手段」の重要度が高く、「非常にそう思う+まあそう思う」が回答者の8割を超える。

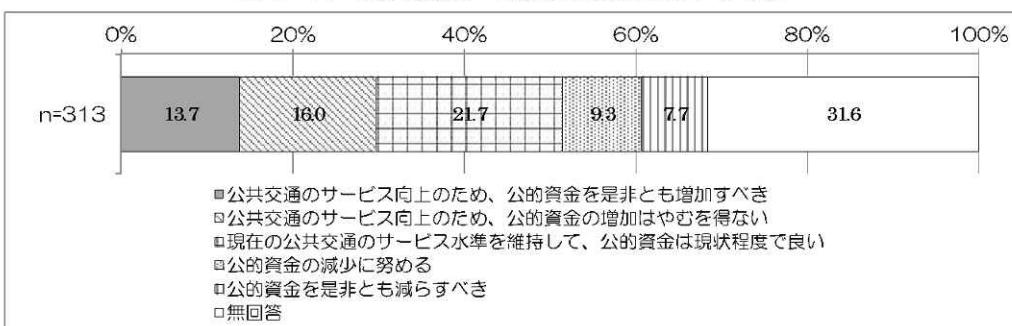
図 2-13 公共交通の役割や存在価値としての重要度



### 【問11】公共交通への費用負担に対する考え方

■公共交通への費用負担に対して、回答者の約3割は「増加すべき」または「増加はやむを得ない」と回答し、「減少に努める」「減らすべき」の割合を上回る。

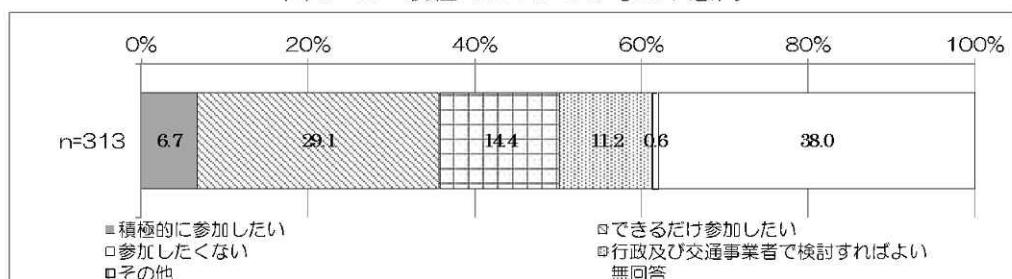
図 2-14 公共交通への費用負担に対する考え方



### 【問13】公共交通の維持や利用促進に対する取組みについての考え方や意向

■回答者の4割弱は、「積極的に参加したい」または「できるだけ参加したい」であり、参加意向を確認できる。

図 2-15 取組みについての考え方や意向

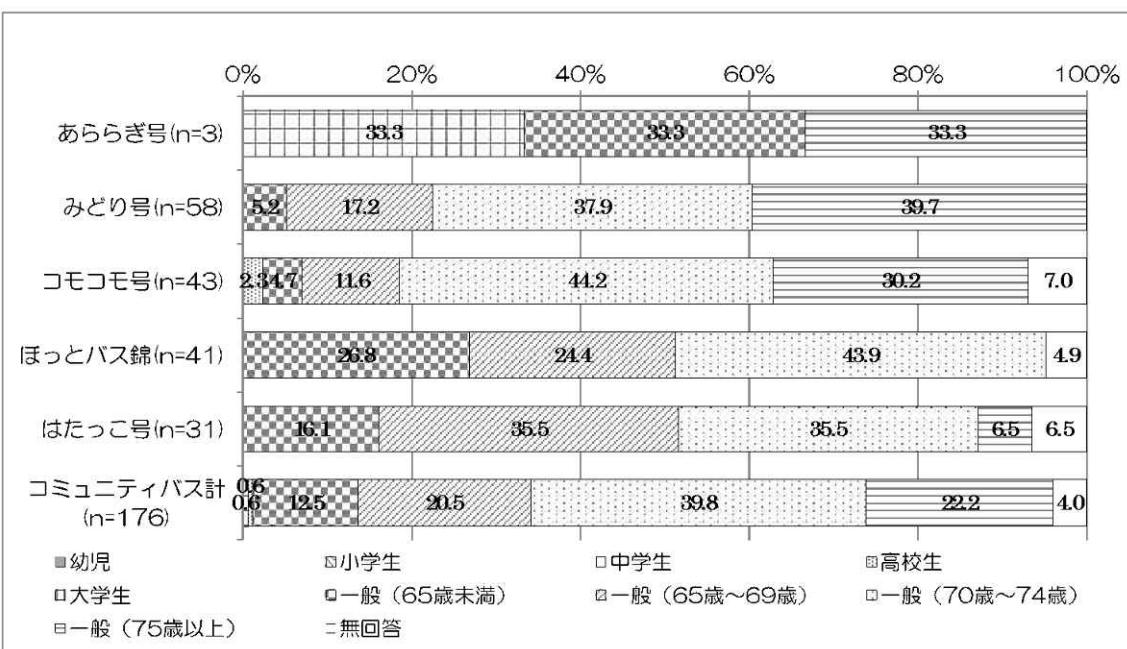
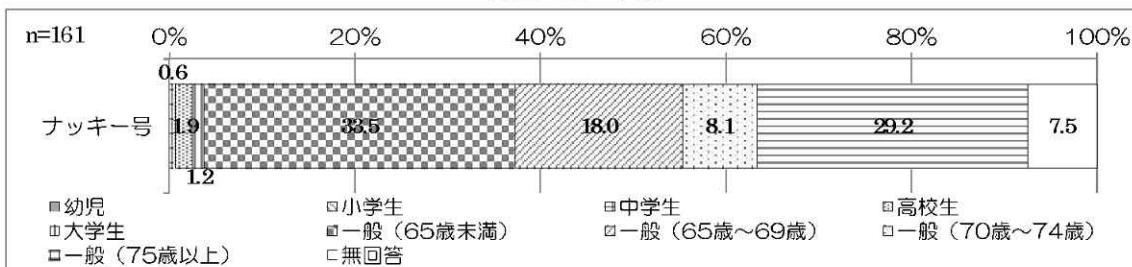


## 4) 乗り込み調査の結果

### 年齢

- ナッキー号は、75歳以上の利用が約3割を占める。
- あららぎ号を除く地域コミュニティバス各路線では、65歳以上の利用が多くの割合を占める。

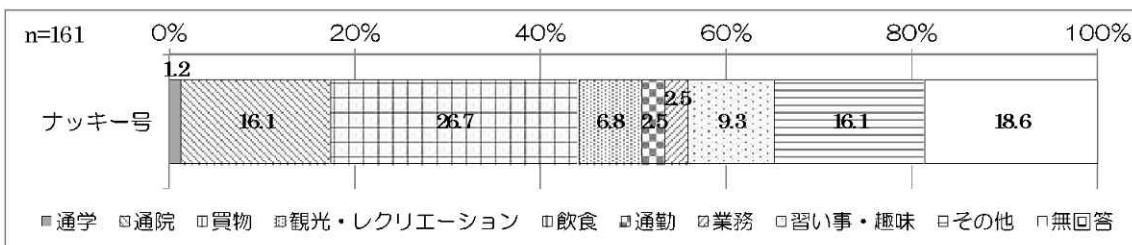
図 2-16 年齢

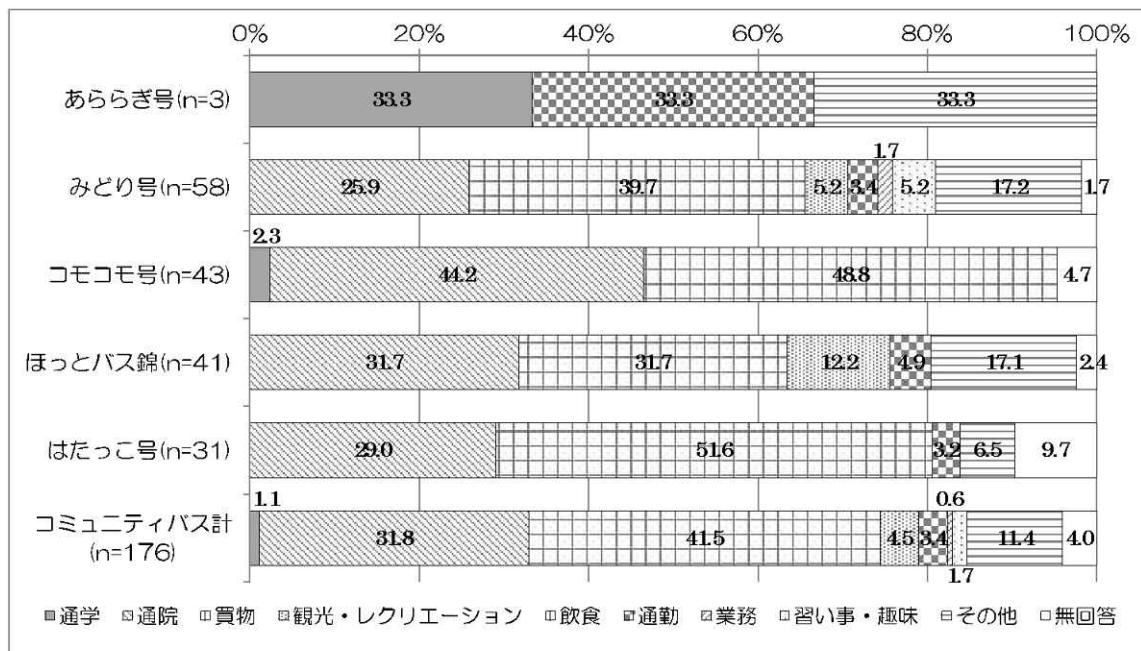


### 利用目的

- ナッキー号は買物利用が約3割を占め最も多く、次いで通院が約2割を占める。
- あららぎ号を除く地域コミュニティバス各路線では、買物利用が最も多くの割合を占める。

図 2-17 利用目的

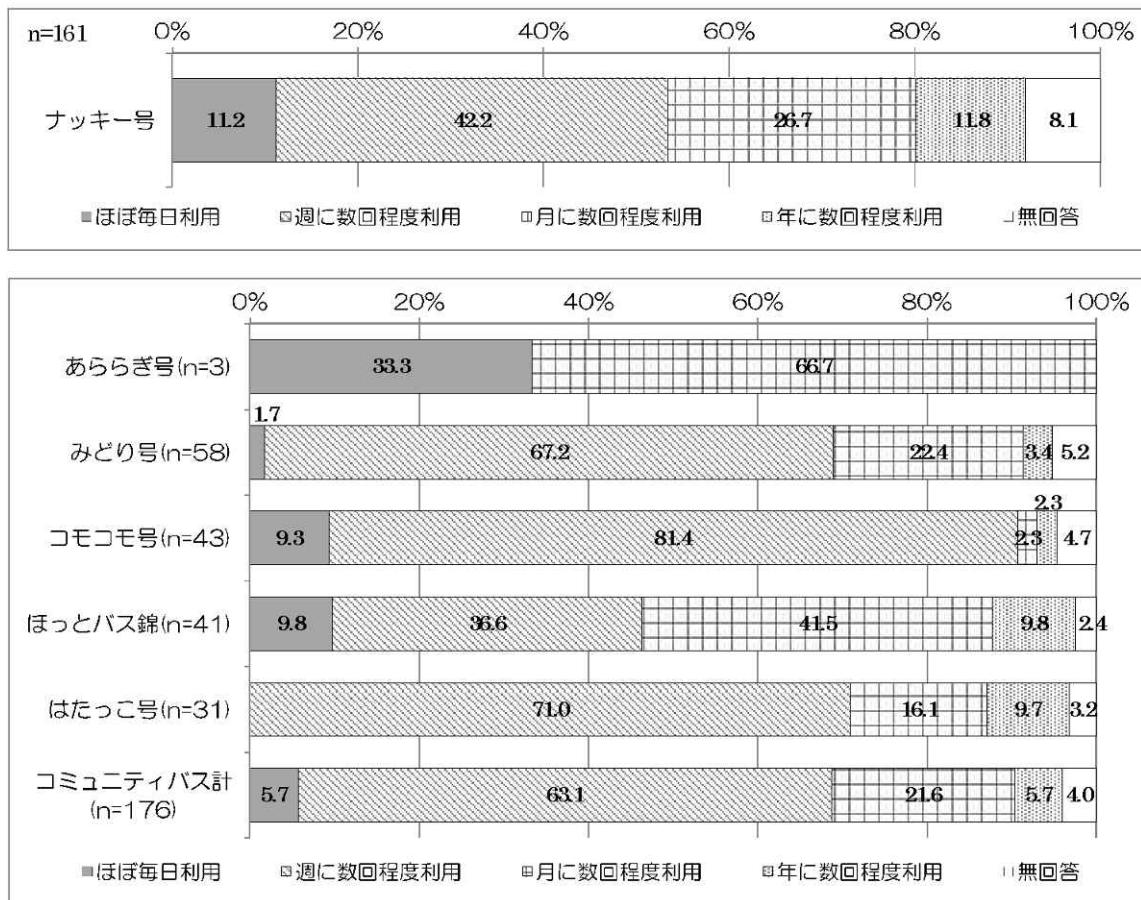




### 利用頻度

- ナッキー号利用者の半数以上が週に数回以上の頻度でナッキー号を利用している。
- コモコモ号は週数回以上の利用者が約8割を占める。

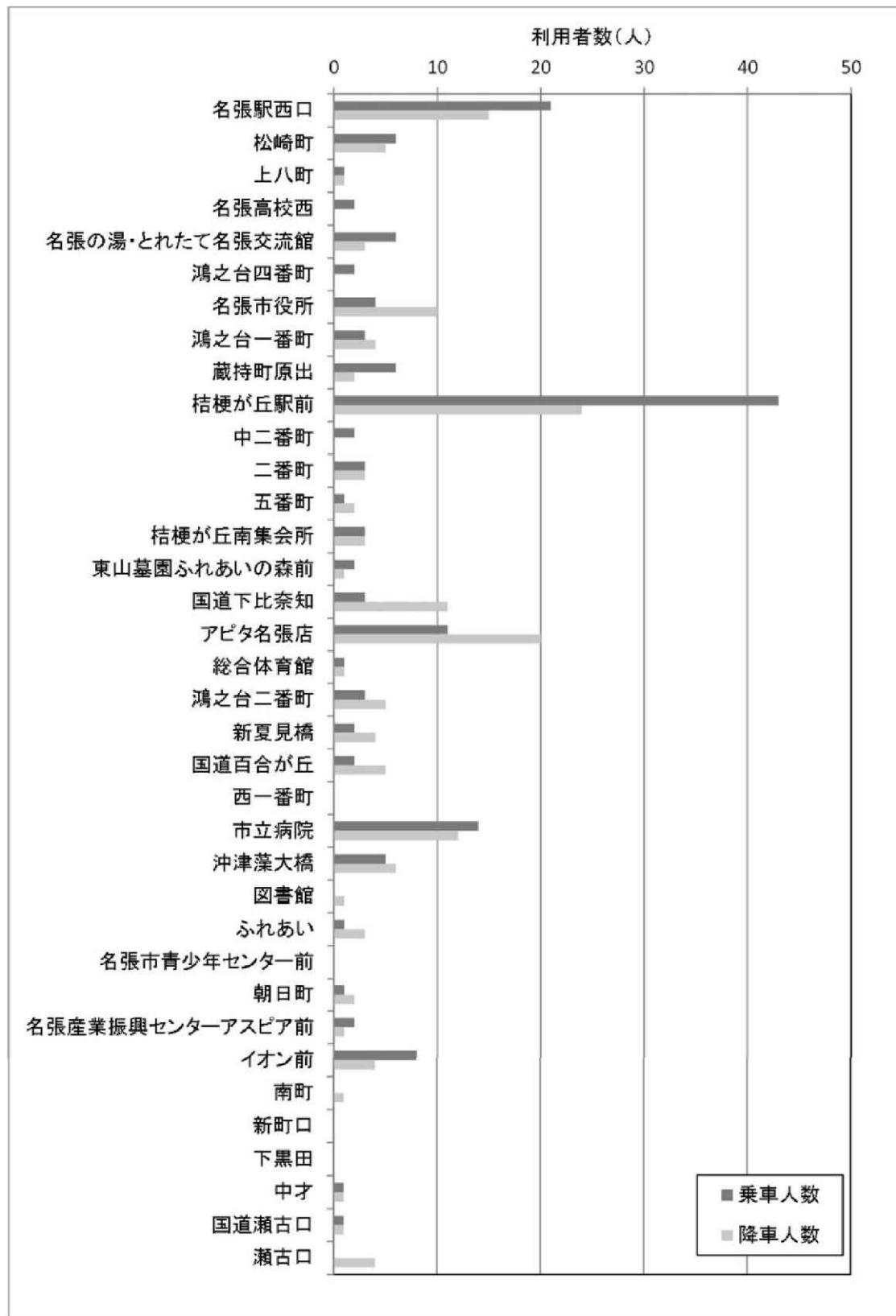
図 2-18 利用頻度



## 停留所別乗降者数

■桔梗が丘駅前、名張駅西口、アピタ名張店での利用が多い

図 2-19 ナッキー号 停留所別乗降者数



## 停留所別乗降者数

■鉄道駅や大規模商業施設での乗降者数が多くなっている。

図 2-20 あららぎ号 停留所別乗降者数

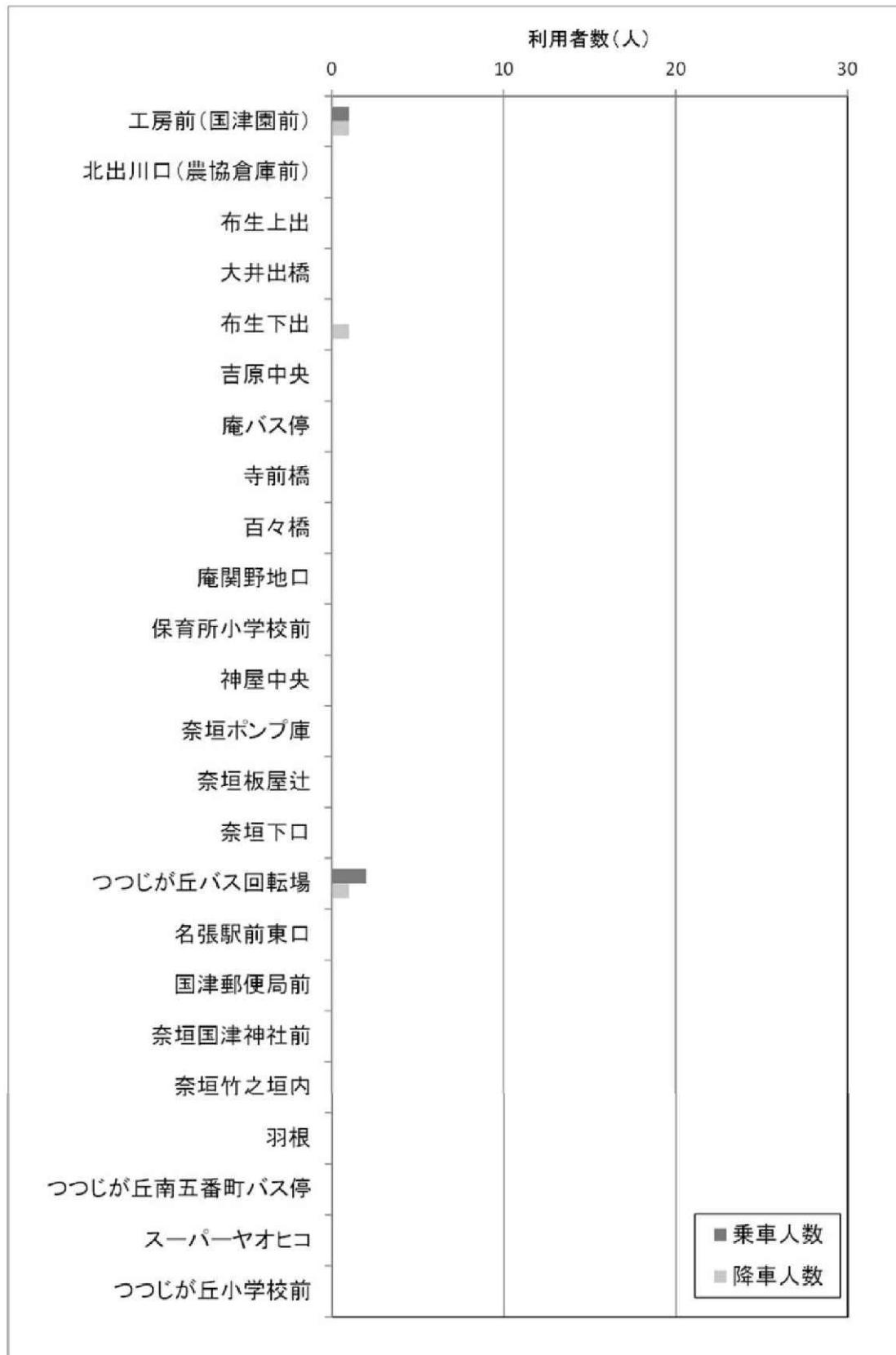


図 2-21 みどり号 停留所別乗降者数

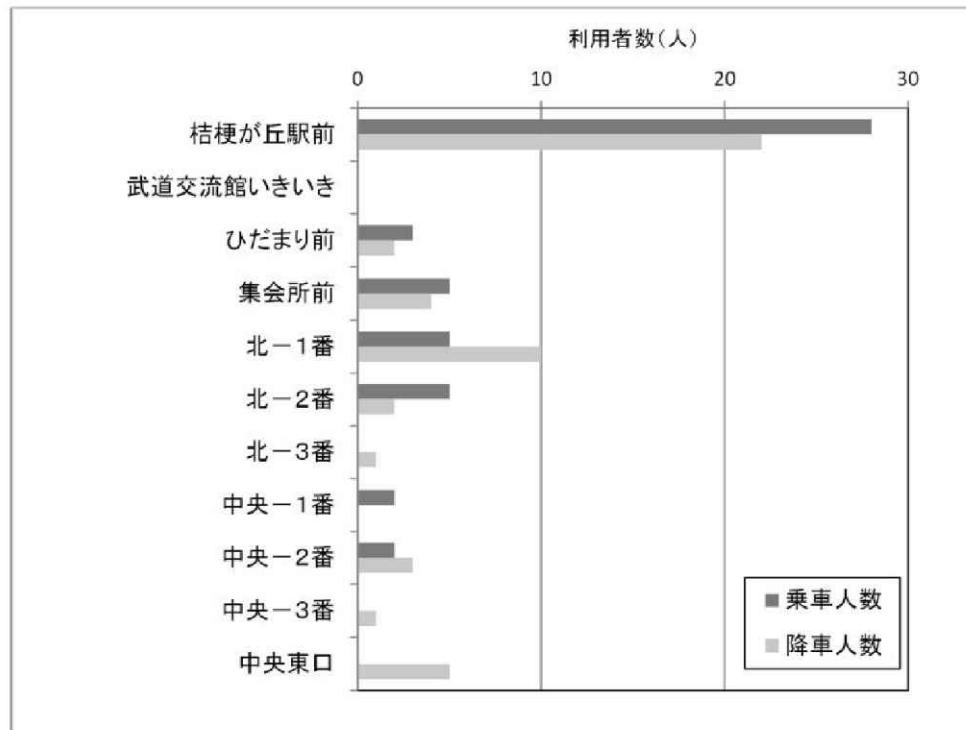


図 2-22 コモコモ号 停留所別乗降者数

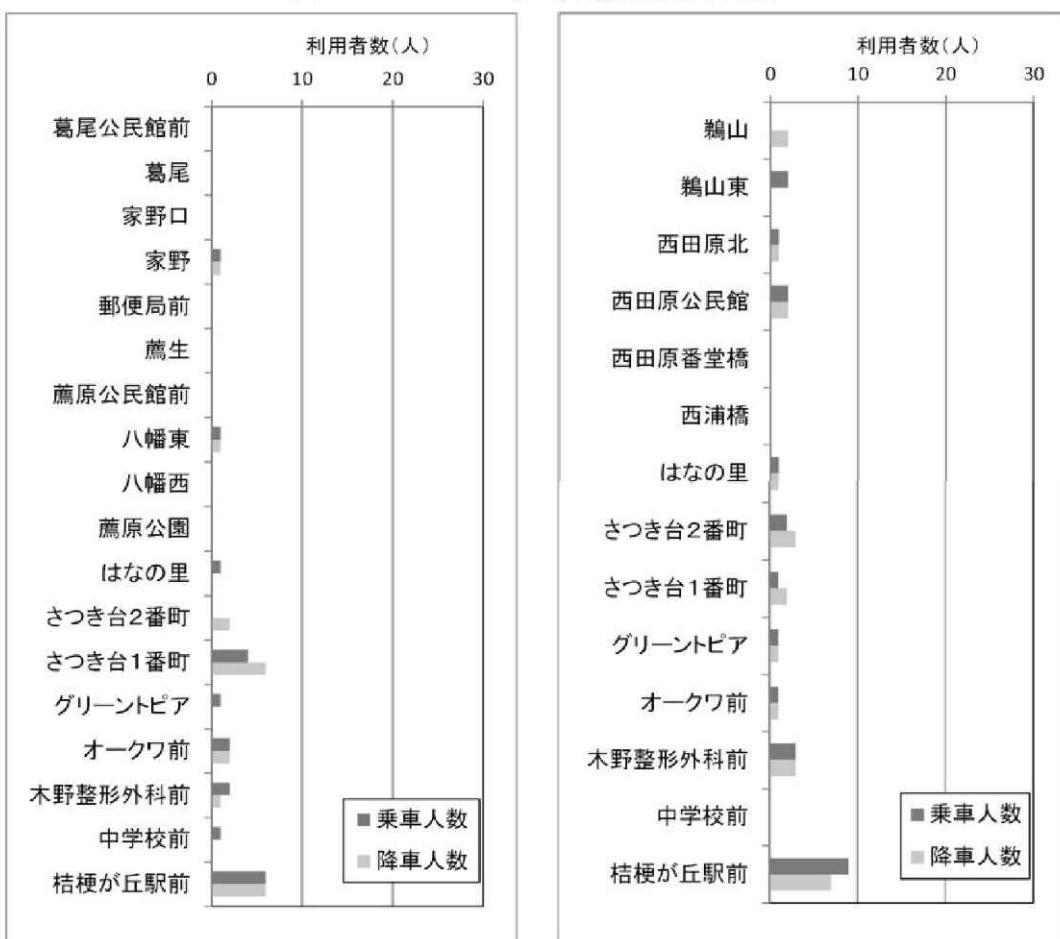


図 2-23 ほっとバス錦 停留所別乗降者数

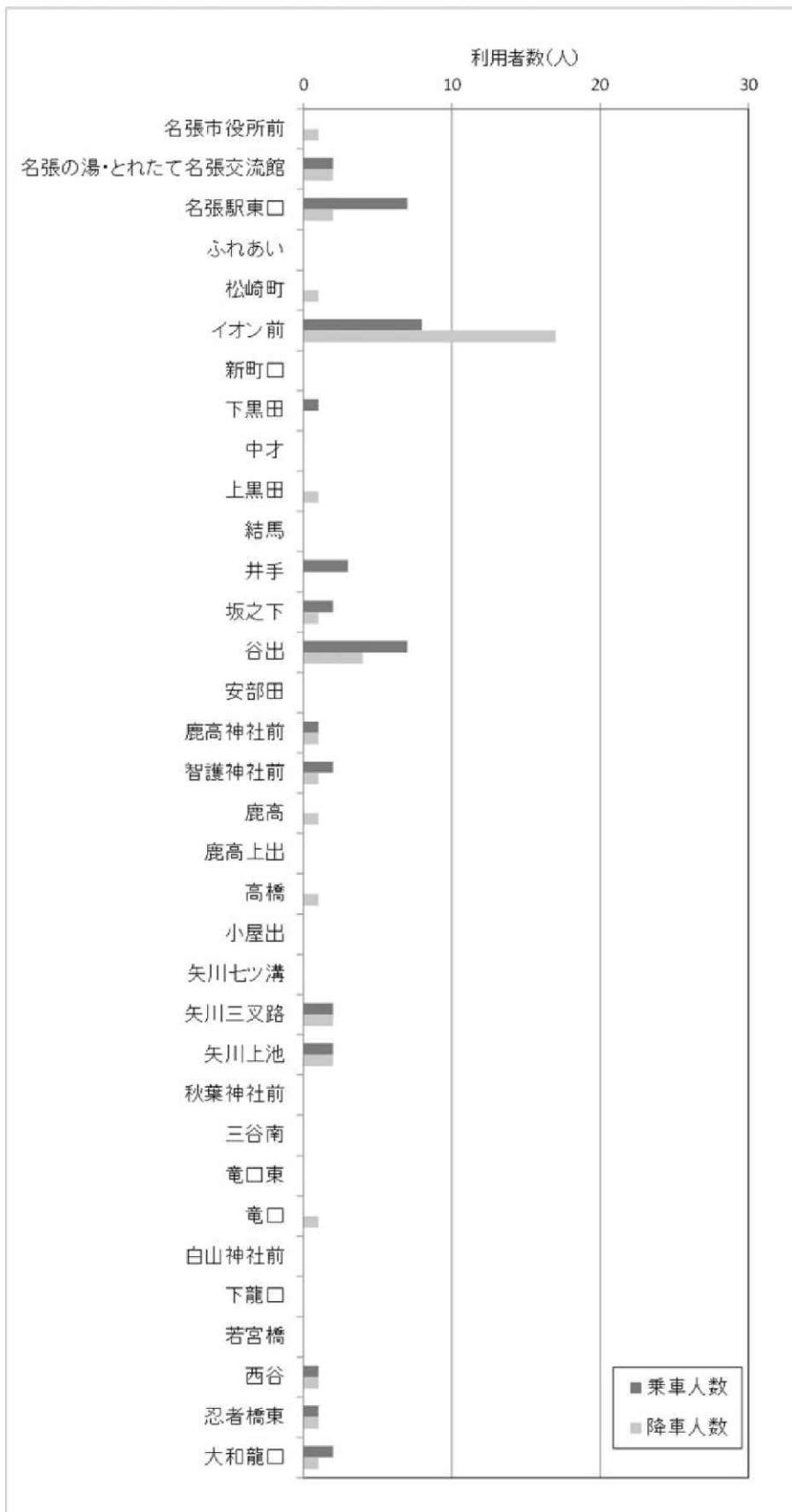
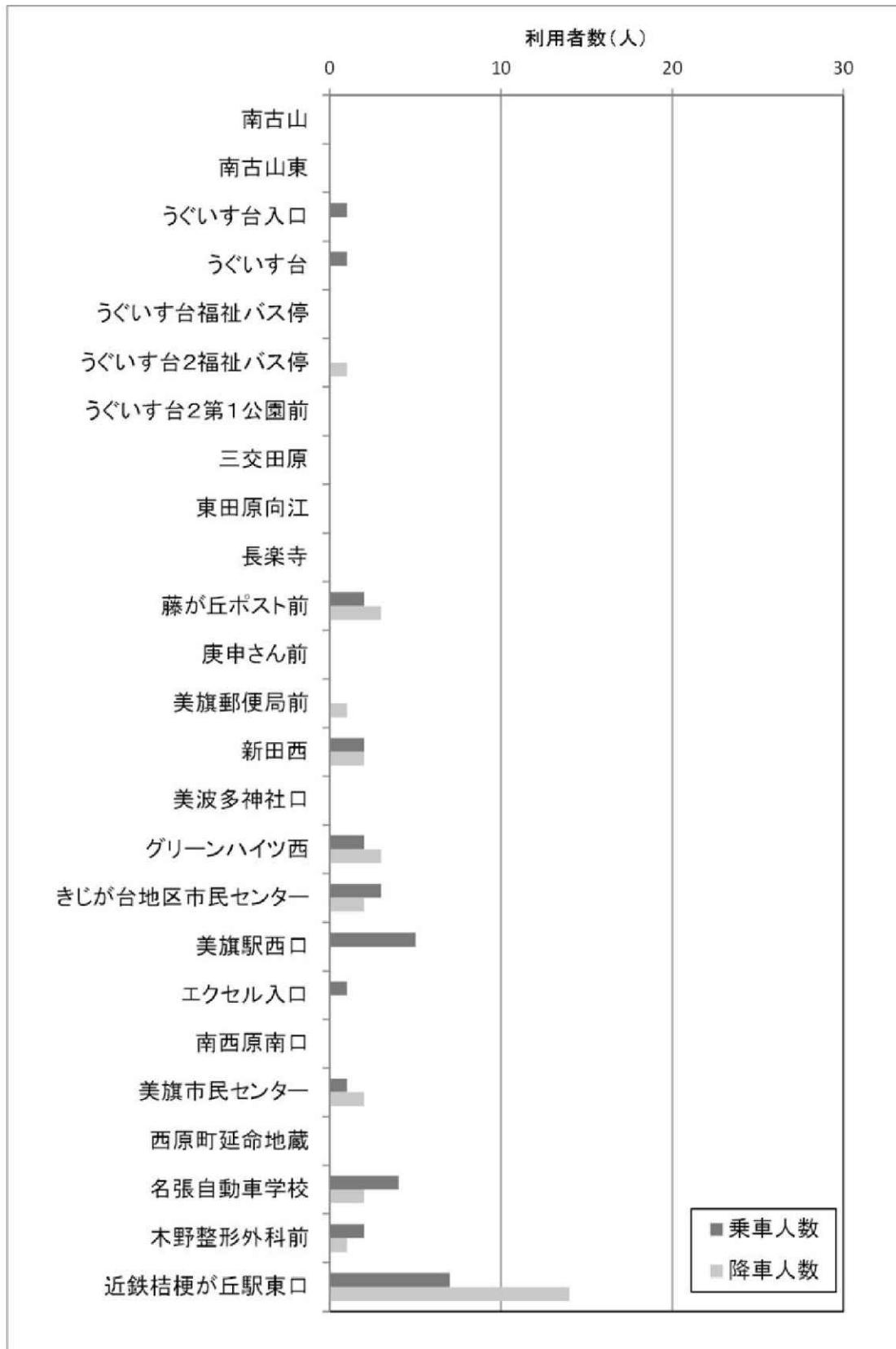


図 2-24 はたっこ号 停留所別乗降者数

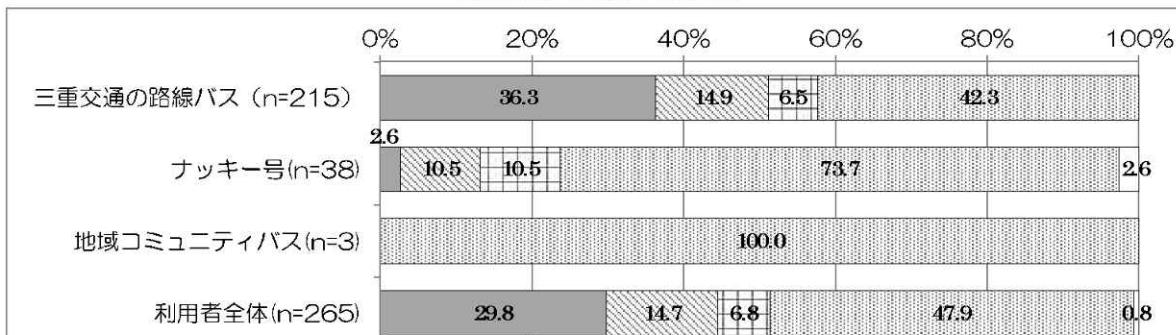


## 5) バス利用者アンケート調査の結果

### 【問6】自動車の運転

■ナッキー号利用者は約7割が運転免許を持っていない。

図 2-25 自動車の運転

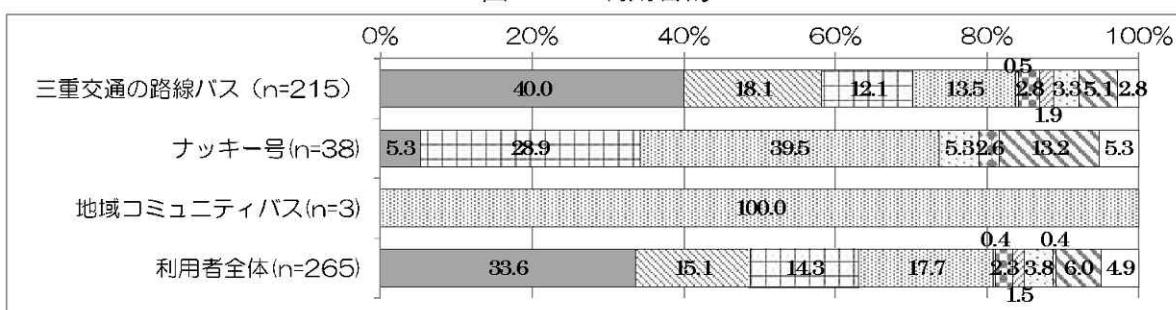


■免許があり、運転している □免許はあるが、運転していない □免許を返納した □免許を持っていない □無回答

### 【問12】利用目的

■路線バスの利用目的は通勤が最も多く4割を占める。

図 2-26 利用目的

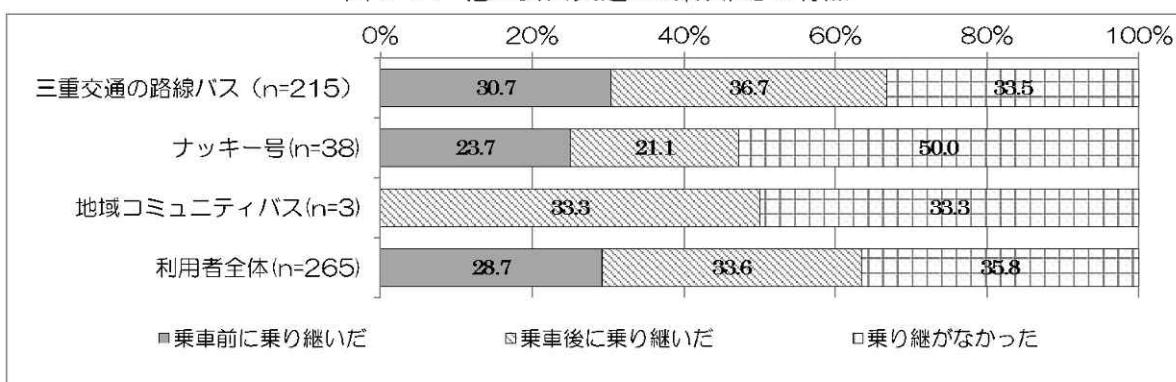


■通勤 □通学 □通院 □買物 □飲食 □観光・レクリエーション □業務 □習い事・趣味 □家族等の送迎 □その他 □無回答

### 【問16】他の公共交通との乗り継ぎの有無

■路線バス利用者の6割以上は乗り継ぎ利用である。

図 2-27 他の公共交通との乗り継ぎの有無



■乗車前に乗り継いだ

□乗車後に乗り継いだ

□乗り継がなかった

### 【問 17】乗り継ぎ先の交通手段

- 路線バス利用者のうち乗り継ぎ利用者の約7割は近鉄大阪線に乗り継いでいる。
- ナッキー号利用者のうち乗り継ぎ利用者の約6割は路線バスに乗り継いでいる。

図 2-28 三重交通の路線バス乗り継ぎ先

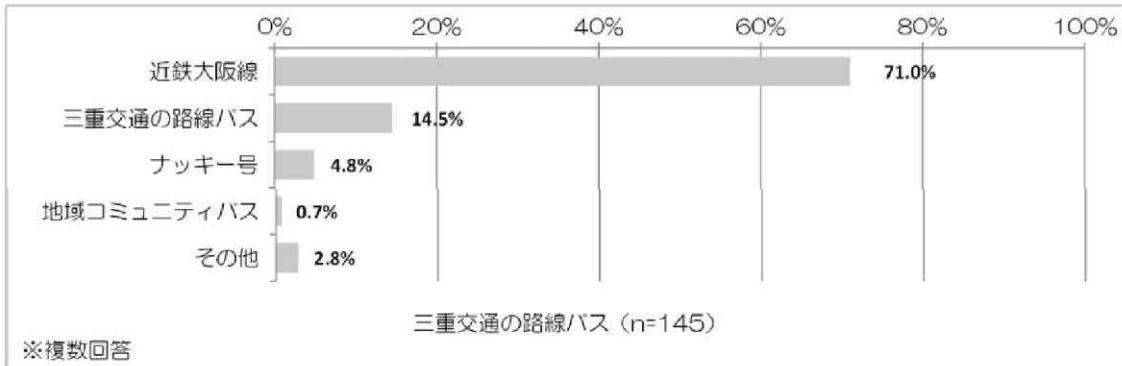


図 2-29 ナッキー号乗り継ぎ先

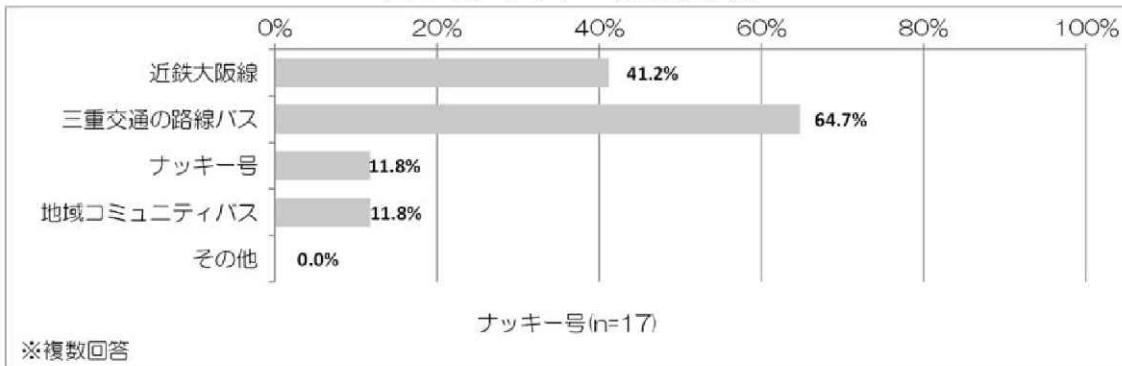


図 2-30 地域コミュニティバス乗り継ぎ先

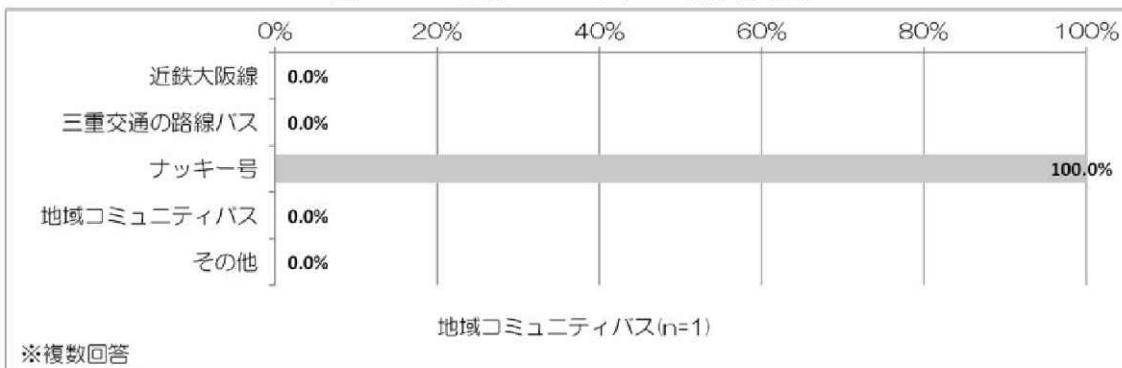
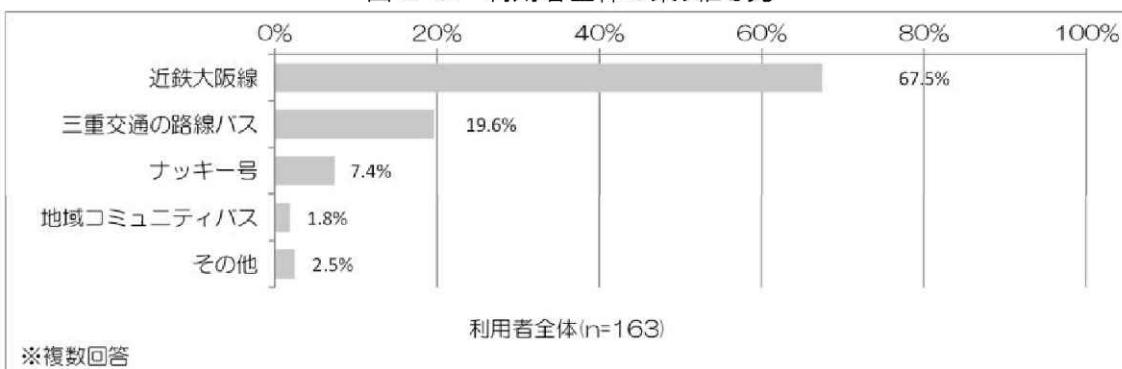


図 2-31 利用者全体の乗り継ぎ先



## 【問 22】利用したバス路線について感じている「現状の満足度」

- 路線バスの総合的な満足度は満足度の約 17%が不満度の約 41%を下回る
- ナッキー号の総合的な満足度は満足度の約 48%が不満度の約 23%を上回る

図 2-32 満足度(三重交通の路線バス)

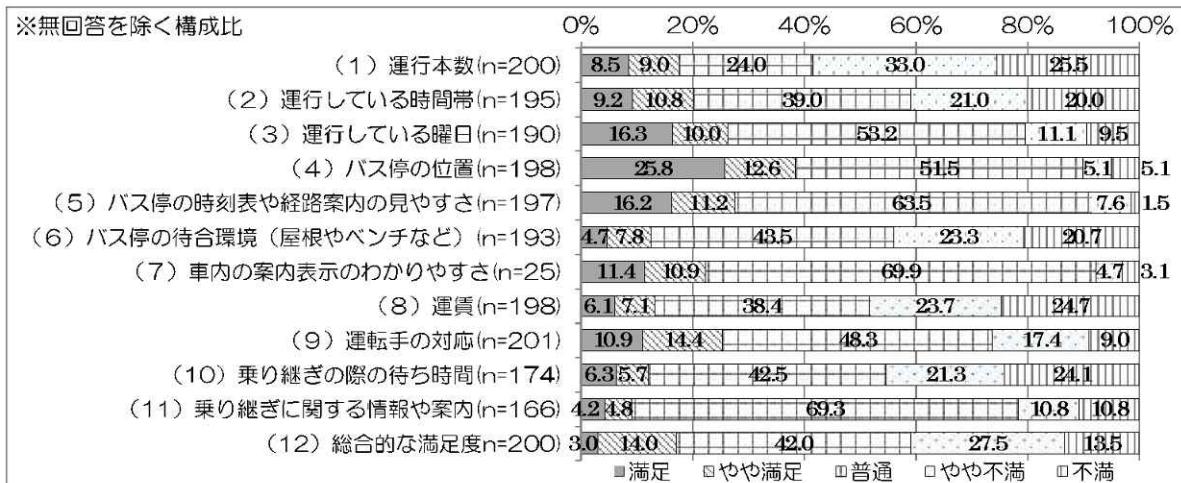


図 2-33 満足度(ナッキー号)

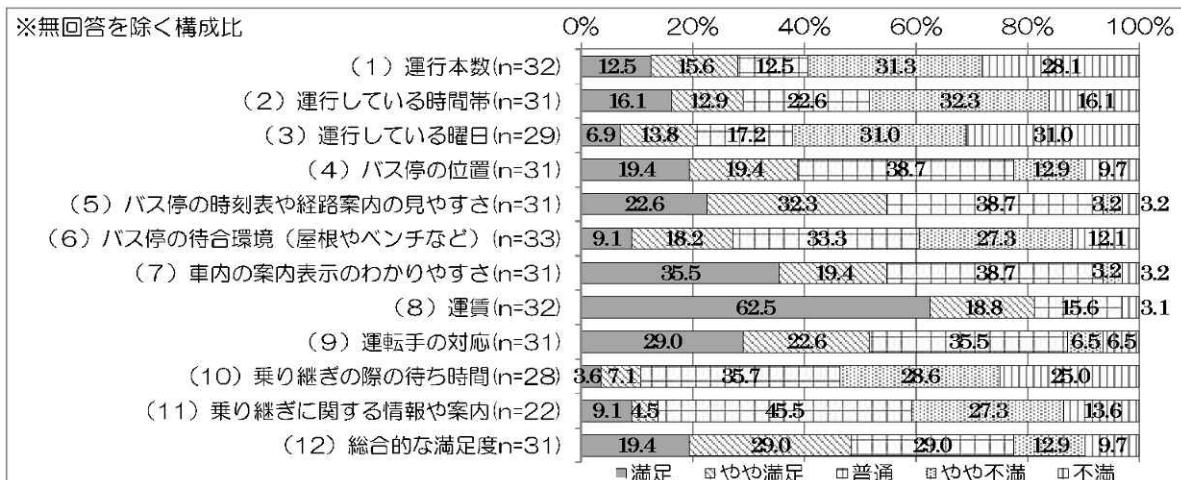
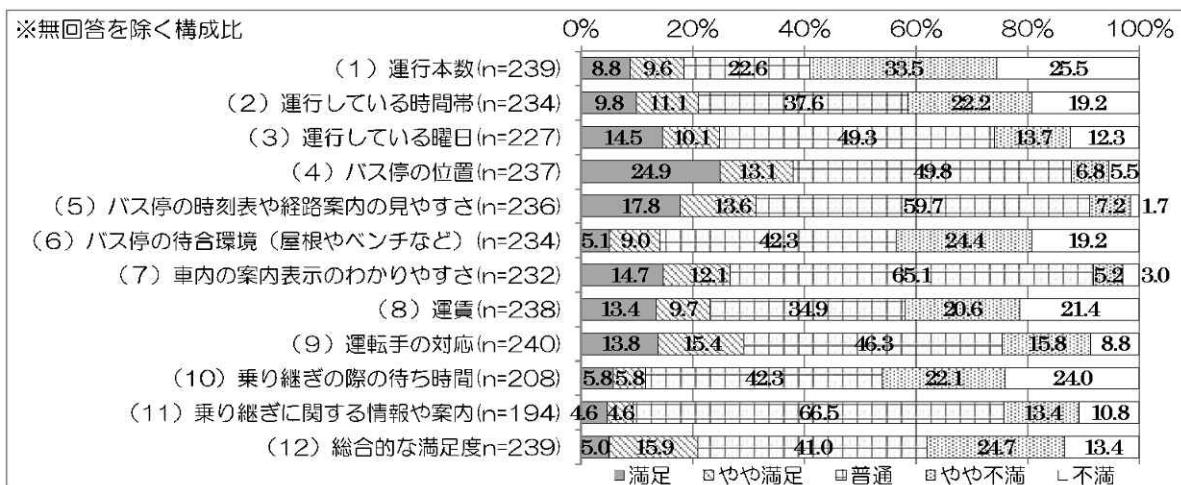


図 2-34 満足度(地域コミュニティバス)

	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	無回答	合計
(1) 運行本数(n=1)				1		2	3
(2) 運行している時間帯(n=2)		1	1			1	3
(3) 運行している曜日(n=2)				1	1	1	3
(4) バス停の位置(n=2)	1		1			1	3
(5) バス停の時刻表や経路案内の見やすさ(n=2)	1		1			1	3
(6) バス停の待合環境(屋根やベンチなど)(n=2)				2		1	3
(7) 車内の案内表示のわかりやすさ(n=2)			1	1		1	3
(8) 運賃(n=2)		1	1			1	3
(9) 運転手の対応(n=2)		1	1			1	3
(10) 乗り継ぎの際の待ち時間(n=1)				1		1	3
(11) 乗り継ぎに関する情報や案内(n=1)				1		1	3
(12) 総合的な満足度n=2			2			1	3

図 2-35 満足度(バス利用者全体)



### 【問 23】ナッキー号の改善点

■ナッキー号利用者はナッキー号の改善点として、「現在は1方向での運行となっているが、往復の移動時間の短縮などを図るため、車両を追加し相互運行（逆回りの追加）とする」と「現在は平日のみの運行となっているが、土・日曜日も運行する」が多くの割合を占める。

図 2-36 ナッキー号の改善点(三重交通の路線バス)

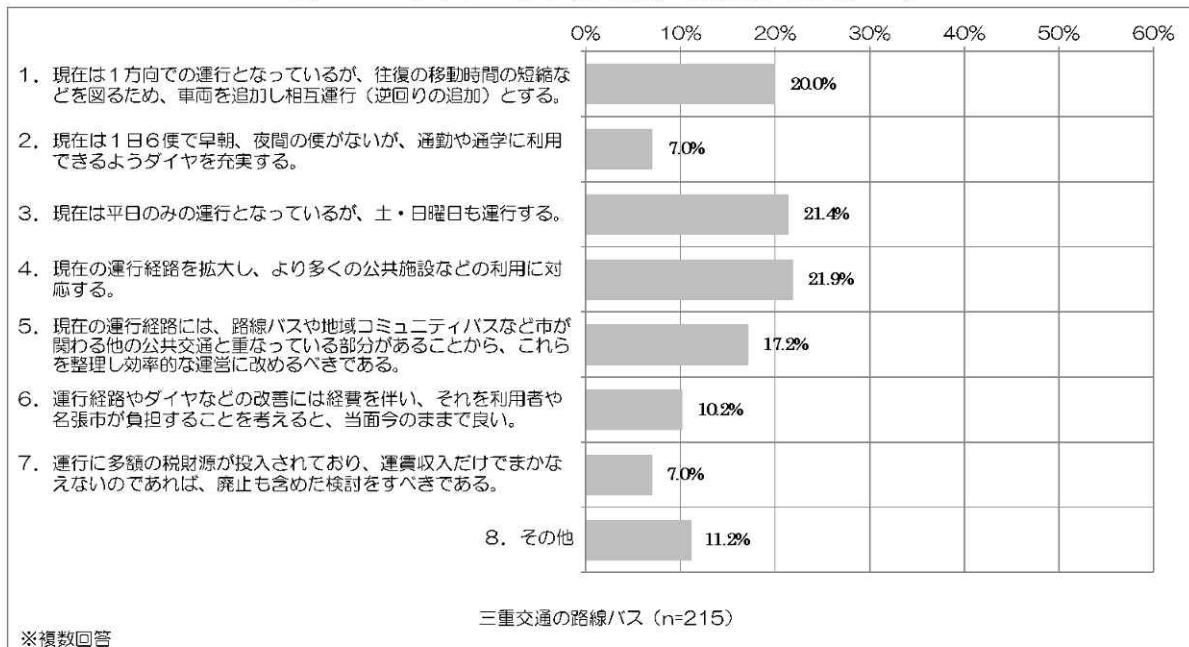


図 2-37 ナッキー号の改善点(ナッキー号)

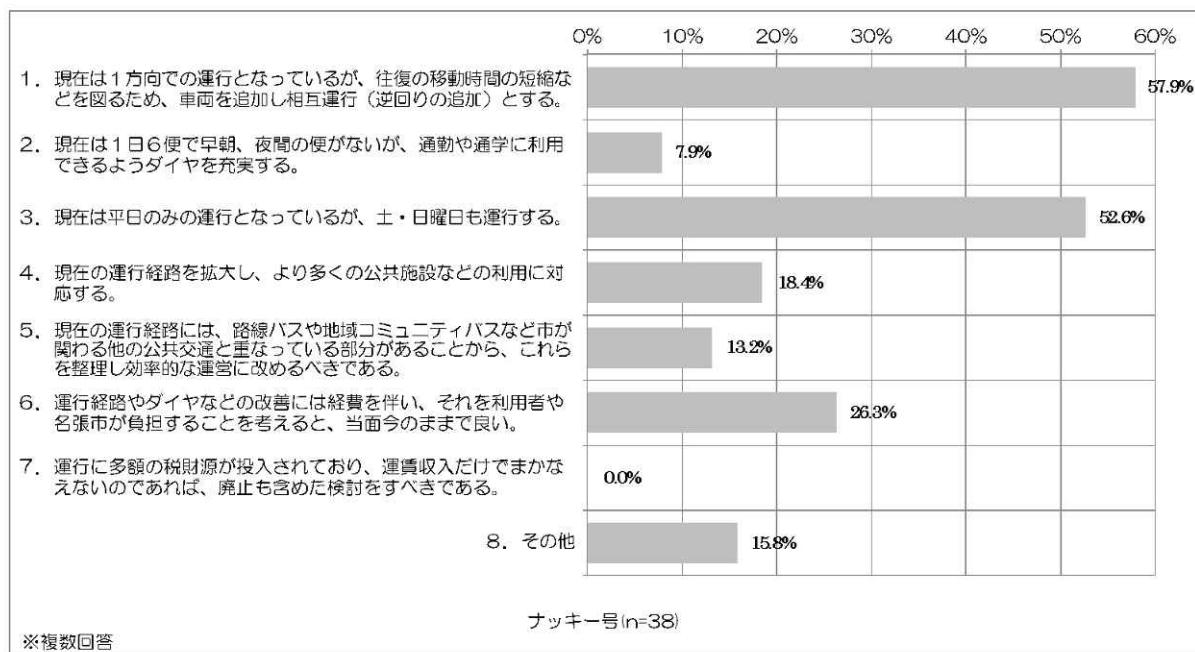


図 2-38 ナッキー号の改善点(地域コミュニティバス)

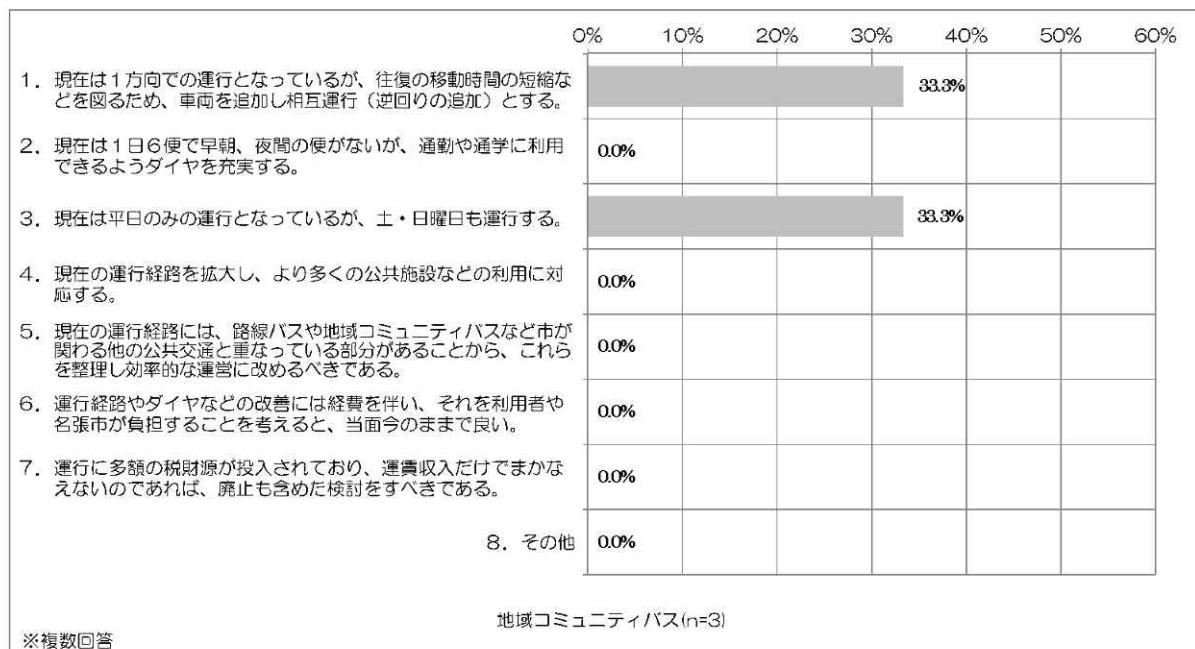
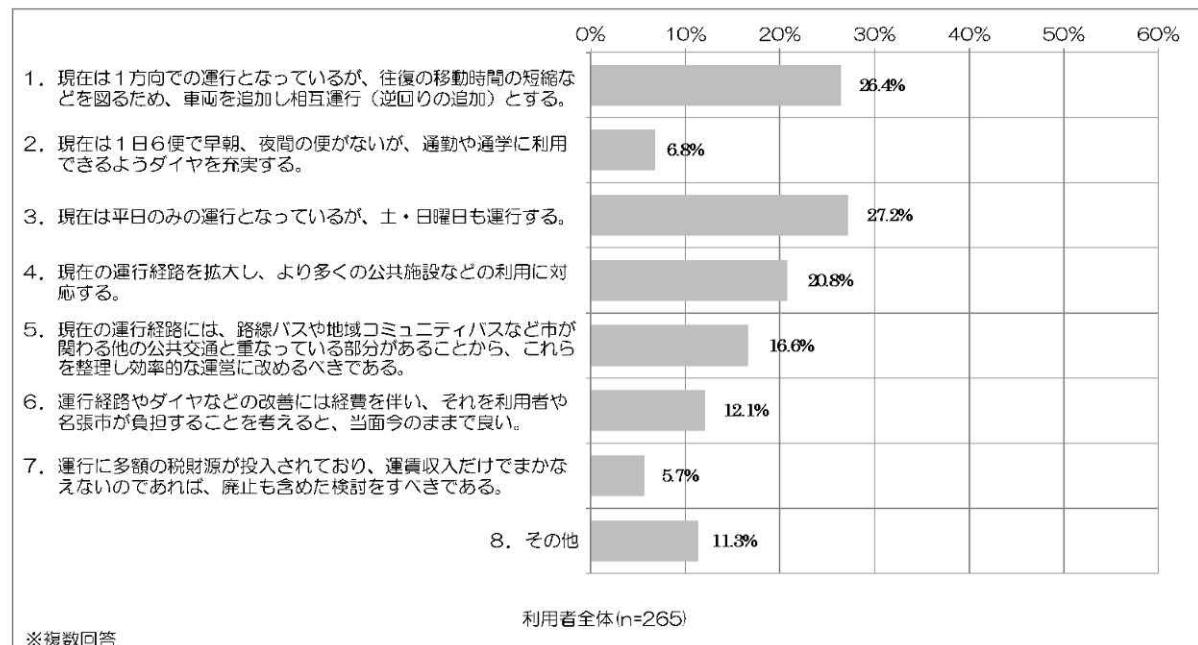


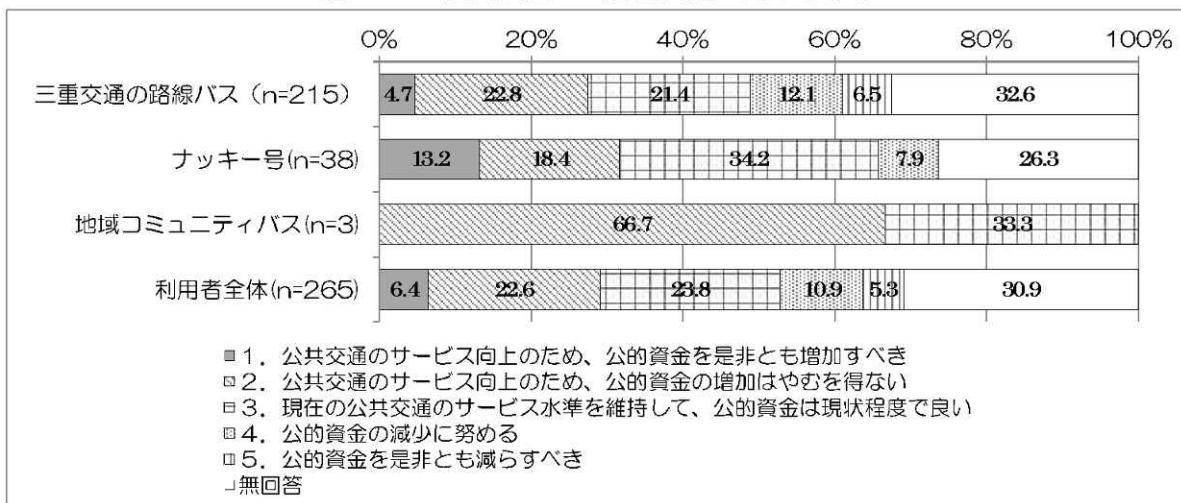
図 2-39 バス利用者全体



#### 【問 24】公共交通への費用負担に対する考え方

■「是非とも増加すべき+増加はやむを得ない」は約 29%で「減少に努める+是非とも減らすべき」の約 16%を上回る。

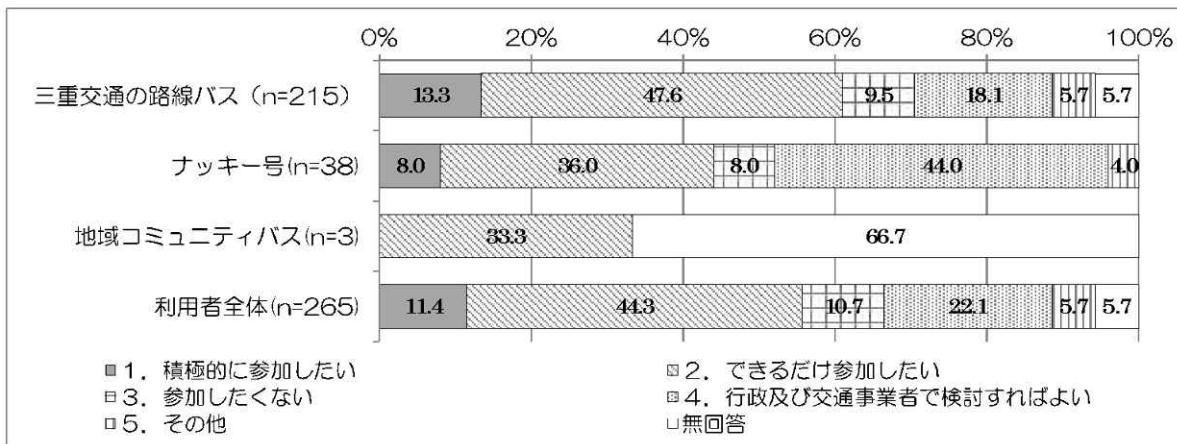
図 2-40 公共交通への費用負担に対する考え方



### 【問 26】公共交通の維持や利用促進に対する取組みについての考え方や意向

■バス利用者の約 6 割は、公共交通の維持や利用促進に対する取組みへの参加意向がある。

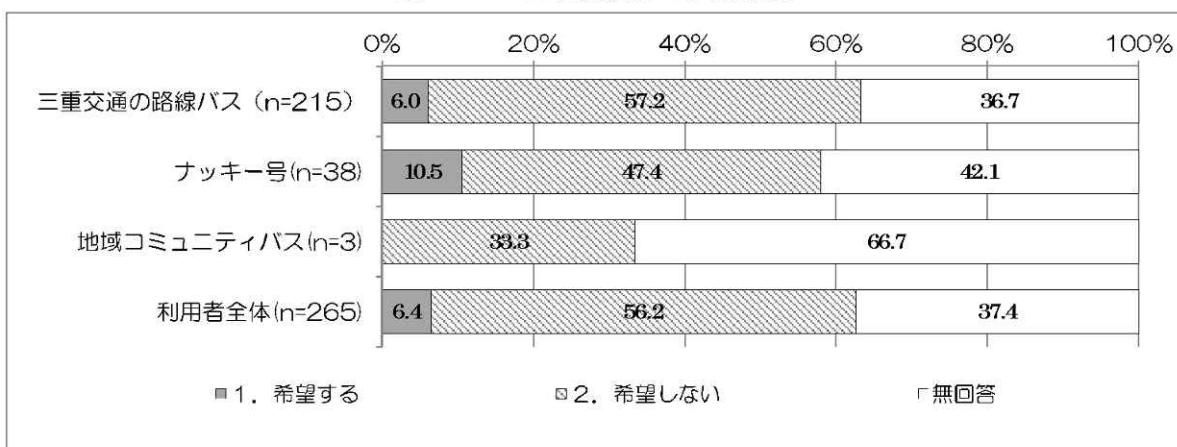
図 2-41 取組みについての考え方や意向



### 【問 27】地域懇談会の参加希望

■バス利用者の約 6%は地域懇談会への参加希望がある。

図 2-42 地域懇談会の参加希望



### 3. 名張市の地域公共交通の課題

	A	B	C	D
各調査結果から見える名張市の特性	○	○	○	○
市内の鉄道と公共交通の状況	○	○	○	○
市民アンケート	○	○	○	○
学生アンケート	○	○	○	○
バス利用者アンケート	○	○	○	○
ビアイン	○	○	○	○
△名張駅や橋便が丘駅の乗り継ぎ利便性の向上や公共交通ネットワークの形成が課題	○	○	○	○
△名張駅や橋便が丘駅の乗り継ぎ利便性の向上や公共交通ネットワークの形成が課題	○	○	○	○
△情報提供や乗継抵抗の軽減による人にやさしい公共交通環境の整備が課題	○	○	○	○

人口は平成12年以来、減少傾向にあり、平成32年度には75,525人（平成12年比91%）と推計される。高齢化率は三重県平均と比較して低かったが、今後上回る傾向である。（P2～3）

丘陵地には住宅地が分散的に立地、幹線道路沿道には大型店の立地が進む一方、中心市街地の商業地は低下傾向にある。（P4）

近畿大阪線を軸に、鉄道駅を中心とした放射状の路線バス網や路線バスを補完する形で地域や行政が主体となったコミュニティバスが運行されているが、赤目地域に交通不便地域が存在する。（P6）

市内鉄道駅の年間利用者数は平成7年度をピーク、市内バス路線の年間利用者数は横這いである。（P7）

名張駅と橋便が丘駅は、駅前ロータリー内において、バスと一般車の動線の錯綜、一般車駐停車申込、通過交通の進入等により、バス走行の遅延や乗降の安全性確保に問題が発生している。また、駅アクセス道路の渋滞により、バス定時性の確保が困難である。（P10～11）

市民の8割弱は自転車を避けている。免許返納後の移動手段は、「路線バス」「ナッキー号」「コミュニティバス」を合計すると約3割を占める。（P15）

お出かけする際の交通手段は、「自動車（自分で運転）」が約7割を占め、次いで「近畿大阪線」が約3割を占める。（P19）

近畿大阪線利用者は市民の約8割、路線バス利用者は市民の約4割、ナッキー号利用者は市民の約1割、地域コミュニティバス利用者は約6%、タクシーユーザーは市民の約3割を占める。（P20）

市民が優先したいと思う公共交通将来像は、「③市の商業施設や医療施設などへ公共交通で出かけられる」（②子どもや高齢者など、誰もが利用しやすい公共交通がある）「①市内のどこへでも公共交通で出かけられる」の優先度が高い。（P21）

市民が重要と思う公共交通の役割や存在価値は、「⑤自動車を利用できない人ににとって重要な交通手段」「⑧自動車などを利用できなくなつた場合の重要な交通手段」「⑨いつでも利用できるという安心感」の重要度が8割を超える。（P22）

市民は、「ナッキー号の改善点として「より多くの公共交通を利用に対応」「十」「運行」の回答割合が3割を超える。（P23）

市民は、公共交通への費用負担について減少を求める回答者よりも増加を評価する回答者が多い。（P23）

市民の約3割強は、公共交通維持や利用促進に対する取組みへの参加意向がある。地域懇談会への参加意向は、市民の約6%を占める。（P23）

高校生の外出時の利用交通手段は、「自動車（送迎）」「近畿大阪線」「徒歩」「自転車」が中心である。（P24）

高校生が優先したいと思う公共交通は、「①市内のどこへでも公共交通で出かけられる」「②子どもや高齢者など、誰もが利用しやすい公共交通がある」の優先度が高い。（P24）

高校生が重要と思う公共交通の役割や存在価値は、「⑤自動車を利用できない人ににとって重要な交通手段」「⑧自動車などを利用できなくなつた場合の重要な交通手段」「⑨いつでも利用できるという安心感」の重要度が8割を超える。（P25）

高校生は、公共交通への費用負担について減少を求める回答者よりも増加を評価する回答者が多い。（P25）

高校生の4割弱は、公共交通維持や利用促進に対する取組みへの参加意向がある。（P25）

ナッキー号は、65歳以上の利用が5割以上、利用目的は「買物」が約3割、「週に数回」以上利用者が半数を占める。（P26～27）

多くのコミュニティバスは65歳以上の利用、「買物」または「通院」での利用が大きな割合を占め、「週に数回」以上利用者が5～9割存在する。（P26～27）

ナッキー号及びコミュニティバスは名張駅や橋便が丘駅等のJR駅やアピタ名張店やイオン等の大規模商業施設及び市立病院等の医療施設で乗り継ぎを実現することができる。（P28～32）

ナッキー号利用者の約8割は、「免許を返納した」であり、自動車を運転することができない。（P33）

路線バス利用者の約4割は、「通勤」、「通学」が占める。路線バス利用者の7割弱は乗り継ぎをしており、その多くは近畿大阪線との乗り継ぎ利用である。（P23～34）

路線バス利用者は不満度が満足度より高く、「運賃」「乗り継ぎに関する情報や案内」「バス停の待合環境」「運行している時間帯」に対する不満度が高い。（P35）

ナッキー号利用者は、「免許を持っていない」、「運行本数」「運賃」「乗り継ぎの際の待ち時間」「運行している曜日」「運行本数」「運賃」「乗り継ぎの際の待ち時間」に対する不満度が高い。（P35）

ナッキー号利用者は、「相手運行」、「土日運行」の回答割合が5割を超えている。（P37）

バス利用者は、公共交通への費用負担について減少を求める回答者よりも増加を評価する回答者が多い。（P38）

バス利用者は、公共交通に対する取組みへの参加意向は、バス利用者の約6%を占める。（P39）

交通事業者の目から見た公共交通の課題抽出、交通事業者のノハヅハヅを活かした施策提案など、計画策定を支援する交通事業者の役割の明確化と組織化が必要である。

地域運行協議会としては、利用者の異なる高齢化や変化するニーズに対応した持続可能な運行形態に改善するための情報共有の組織化や適切な支援の仕組みづくりが必要となつていい。

名張市の地域公共交通の課題

△鉄道及びバス交通等が一体となつた持続可能な公共交通ネットワークの形成が課題

△名張駅や橋便が丘駅の乗り継ぎ利便性の向上や公共交通ネットワークの形成が課題

□情報提供や乗継抵抗の軽減による人にやさしい公共交通環境の整備が課題

□地域住民の利用ニーズに対応した公共交通システムの構築が課題



## A 鉄道及びバス交通等が一体となった持続可能な公共交通ネットワークの形成が課題

近畿大阪線を軸に、鉄道駅を中心とした放射状の路線バス網や路線バスを補完する形で地域や行政が主体となったコミュニティバスが運行されています。しかし、市内鉄道駅の年間利用者数は減少傾向、市内バス路線の年間利用者数は横這いです。

したがって、現在の公共交通サービスをさらに充実させ、鉄道、バス及びタクシーが連携した持続可能な公共交通ネットワークの形成が課題です。

図 3-1 公共交通網路線図

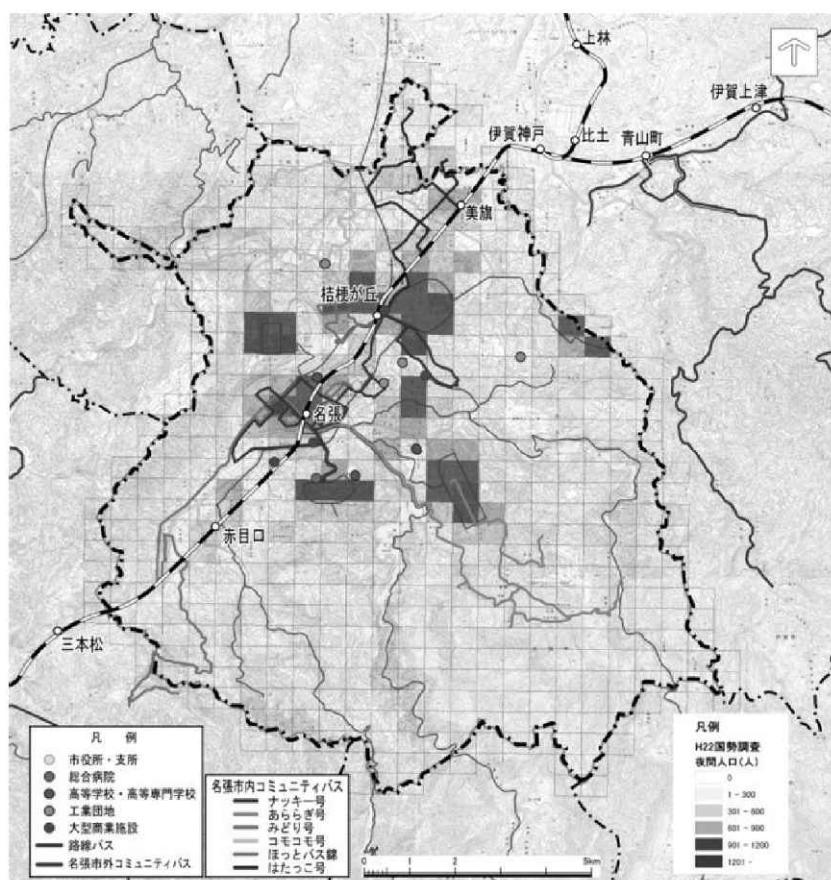
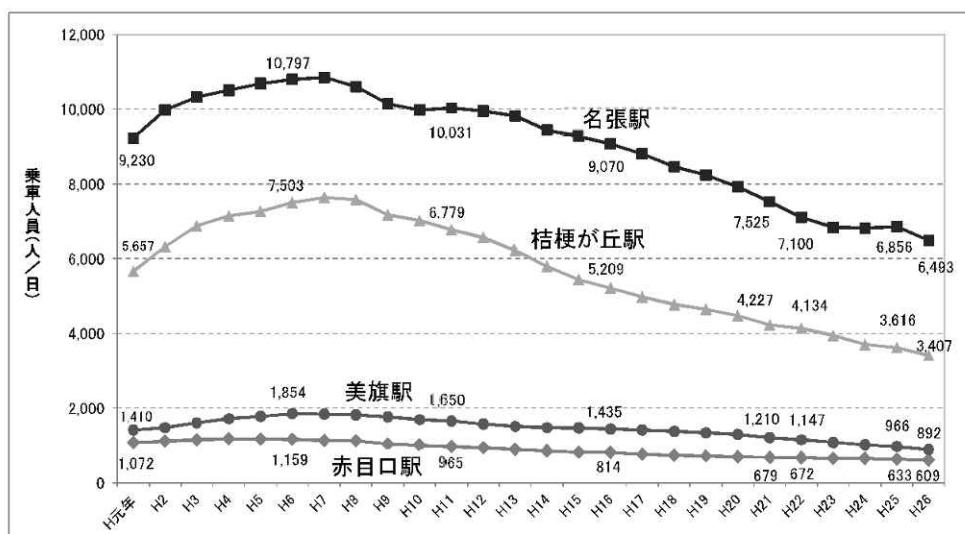


図 3-2 駅別乗車人員の推移



資料：近畿日本鉄道株式会社提供資料

## B 名張駅や桔梗が丘駅の乗り継ぎ利便性の向上やまちづくりと連携した拠点機能強化が課題

路線バス利用者の多くは近鉄大阪線との乗り継ぎ利用です。また、ナッキー号やコミュニティバスの利用が名張駅や桔梗が丘駅に集中しています。一方で、名張駅と桔梗が丘駅の駅前広場内において、バスと一般車の動線の錯綜、一般車駐停車車両や通過交通の進入等により、バス走行の遅延や乗降の安全性確保に問題が発生しています。

名張駅及び桔梗が丘駅は、名張市が目指す集約連携型都市構造の拠点として、多様な都市機能の集約化を図るものとしており、これらまちづくりと連携した公共交通のあり方を検討する必要があります。

したがって、名張駅及び桔梗が丘駅においては、交通結節機能の確保と集約拠点機能の誘導を図るため、乗り継ぎ利便性の向上やまちづくりと連携した拠点機能強化が課題です。

図 3-3 他の公共交通との乗り継ぎの有無(バス利用者アンケート)

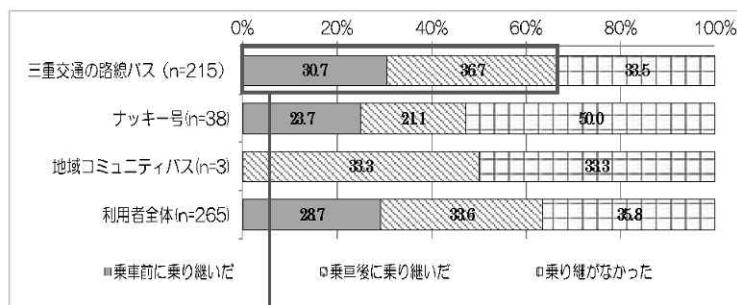


図 3-4 三重交通の路線バス乗り継ぎ先(バス利用者アンケート)

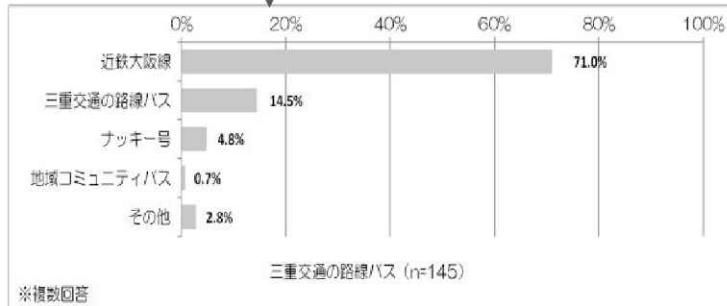


図 3-5 名張駅及び桔梗が丘駅等における交通処理上の問題点

<名張駅及び周辺道路>



<桔梗が丘駅及び周辺道路>



### C 地域住民の利用ニーズに対応した公共交通システムの構築が課題

市民アンケート結果におけるナッキー号の改善点では、「より多くの公共施設利用に対応」「十日運行」に対する回答が多く、バス利用者アンケート結果におけるナッキー号の改善点では、「相互運行」「上日運行」の回答が多くなっています。

美旗駅南部地区や赤目駅東部地区では、バスが運行されておらず、公共交通の利用が困難な地区が存在しているとともに、バス利用圏域（バス停から500m）に内包されるものの、まちなかでは、これら既存バス停の利用が不便といった声も挙げられています。

したがって、公共交通の利用が不便な地区的解消に資するきめ細かなサービスの充実、地区特性に応じた新たな公共交通システムの導入など、地域住民及び利用者ニーズへの対応が課題です。

また、地域特性に応じた公共交通システムの導入にあたっては、交通事業者のノウハウを活かした効果的で実現可能な施策の検討を行うことができる仕組みづくりが課題です。さらに消費税の増税や燃料費の高騰などの社会情勢の変化にも対応できる適切な支援の仕組みが課題です。

図 3-6 ナッキー号の改善点(市民アンケート)

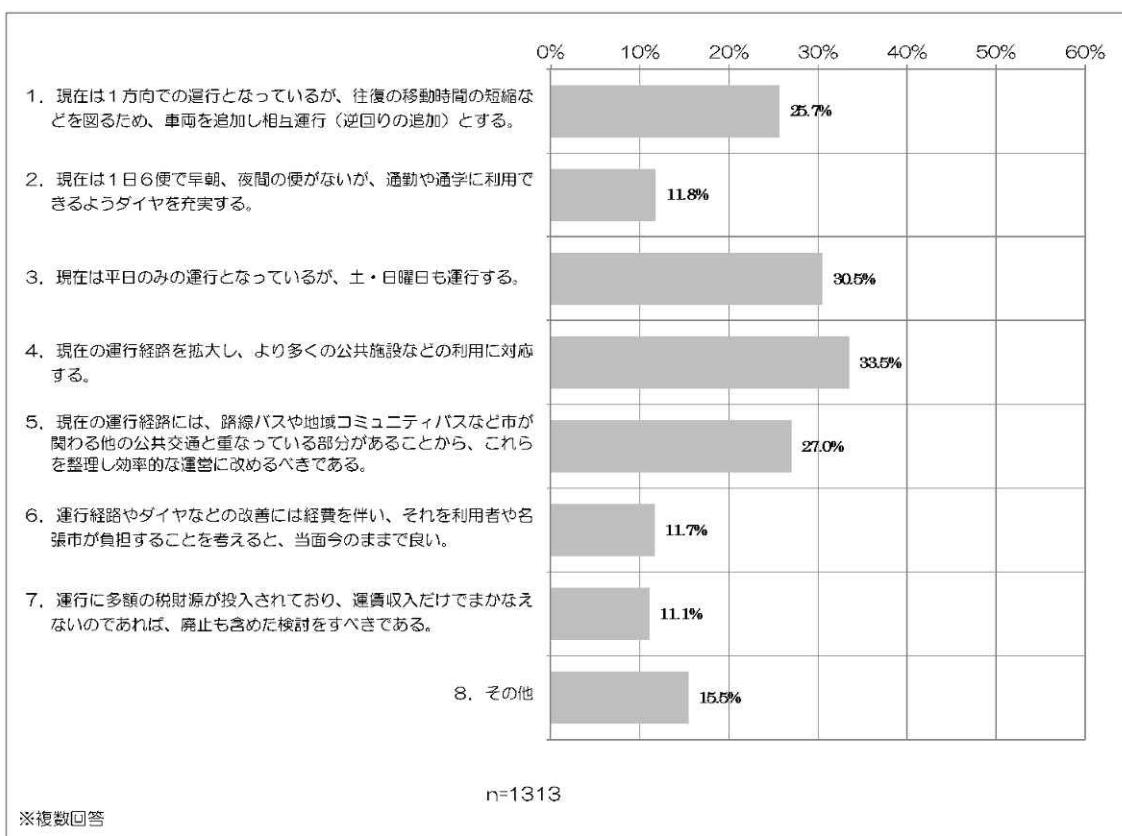
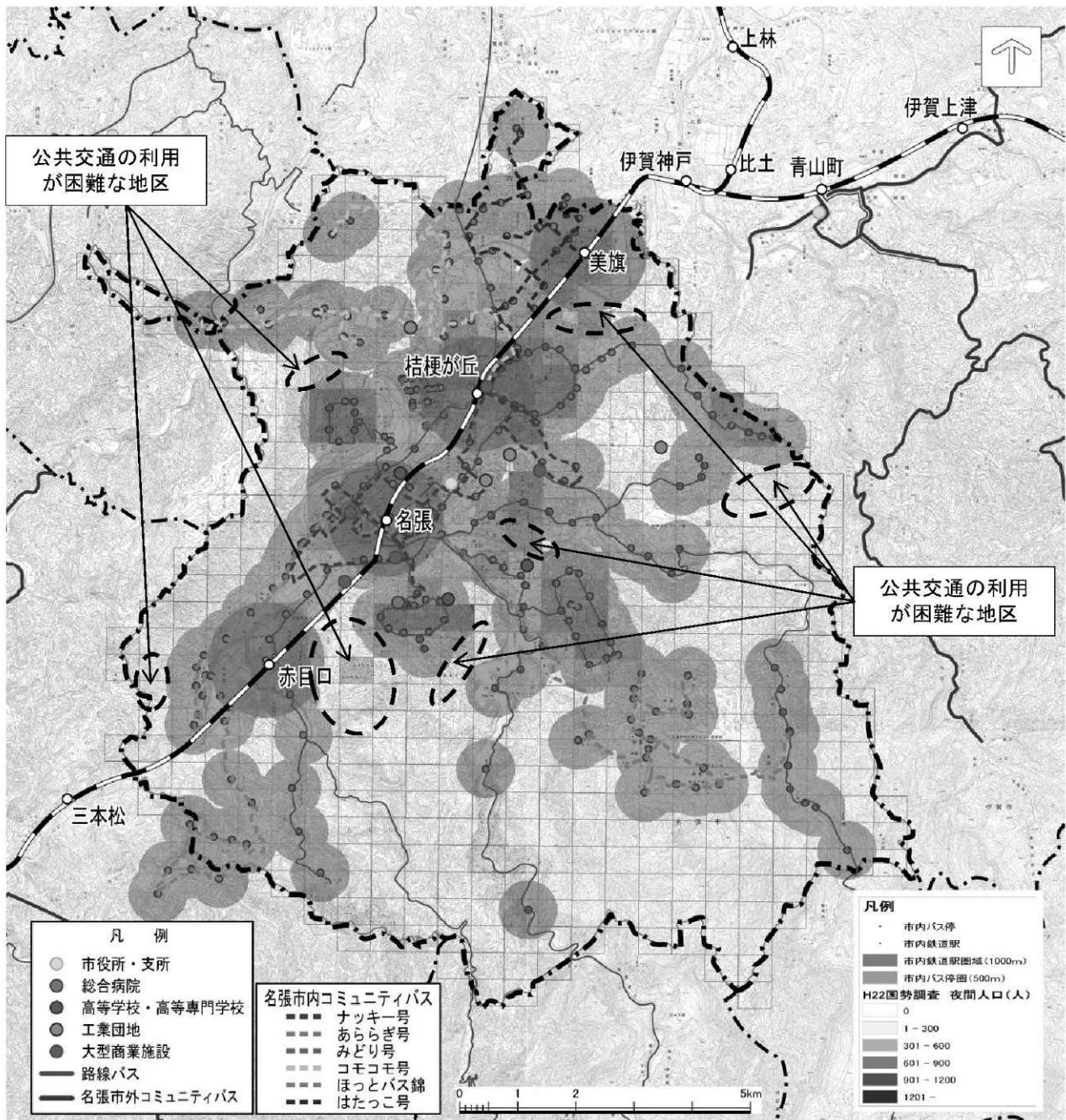


図 3-7 バス利用圏域(バス停から 500m)と不便地区の抽出



#### D 情報提供や乗継抵抗の軽減による人にやさしい公共交通環境の整備が課題

バス利用者アンケートでは、「乗り継ぎの際の待ち時間」に対する不満割合が高い一方、市民アンケートでは、優先したいと思う名張市の交通の将来像として、「市内の商業施設や医療施設などへ公共交通で出かけられる」、「子どもや高齢者など、誰もが利用しやすい公共交通がある」、「市内のどこへでも公共交通で出かけられる」の優先度が高くなっています。

したがって、ダイヤ調整による乗り継ぎ時間の短縮、公共交通を利用した行き方案内・情報の提供など、人にやさしい公共交通環境を確保することが課題です。

図 3-8 満足度(バス利用者全体)(バス利用者アンケート)



図 3-9 優先したいと思う名張市の「交通の将来像」(市民アンケート)

