

2. ニーズ調査結果

1) 調査概要一覧

表 2-1 調査概要一覧

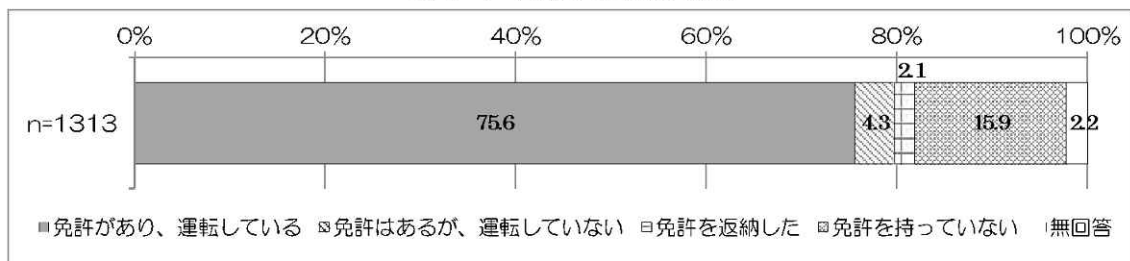
	市民アンケート	学生アンケート	乗り込み調査	バス利用者アンケート	関係者ヒアリング
調査実施日	平成 27 年 9 月 9 日 (水) ~ 30 日 (水)	平成 27 年 9 月 28 日 (月) ~ 10 月 9 日 (金)	平成 27 年 9 月 18 日 (金) 10 月 8 日 (木) ~ 28 日 (水)	平成 27 年 9 月 14 日 (月) ~ 30 日 (水)	平成 27 年 12 月 16 日 (水) ~18 日 (金)
調査対象	名張市に居住する 15 歳以上の市民 (2,500 世帯及び公民館設置)	名張市内に立地する高校に通学する学生のうち 1 年生と 2 年生	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。

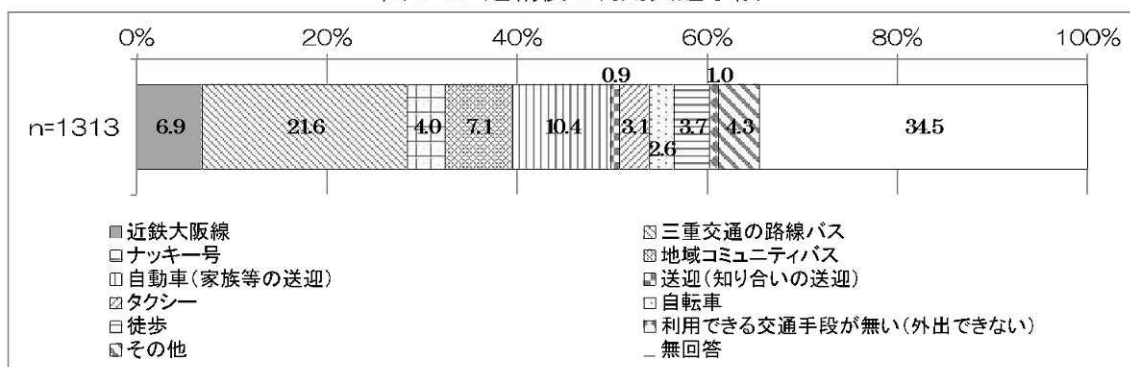
図 2-1 自動車の利用状況



【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。

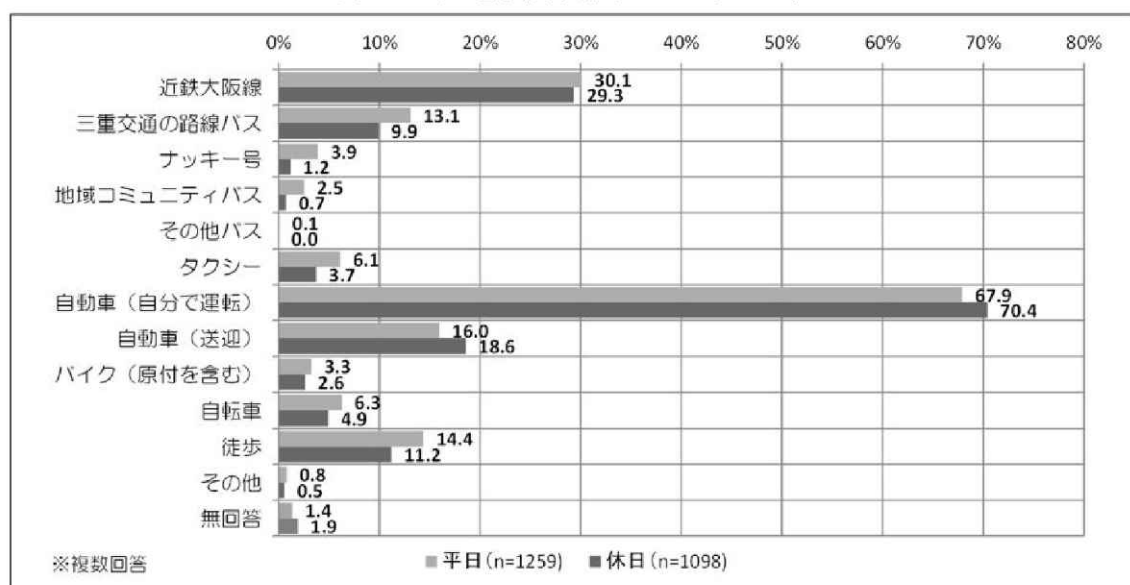
図 2-2 返納後の利用交通手段



【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。

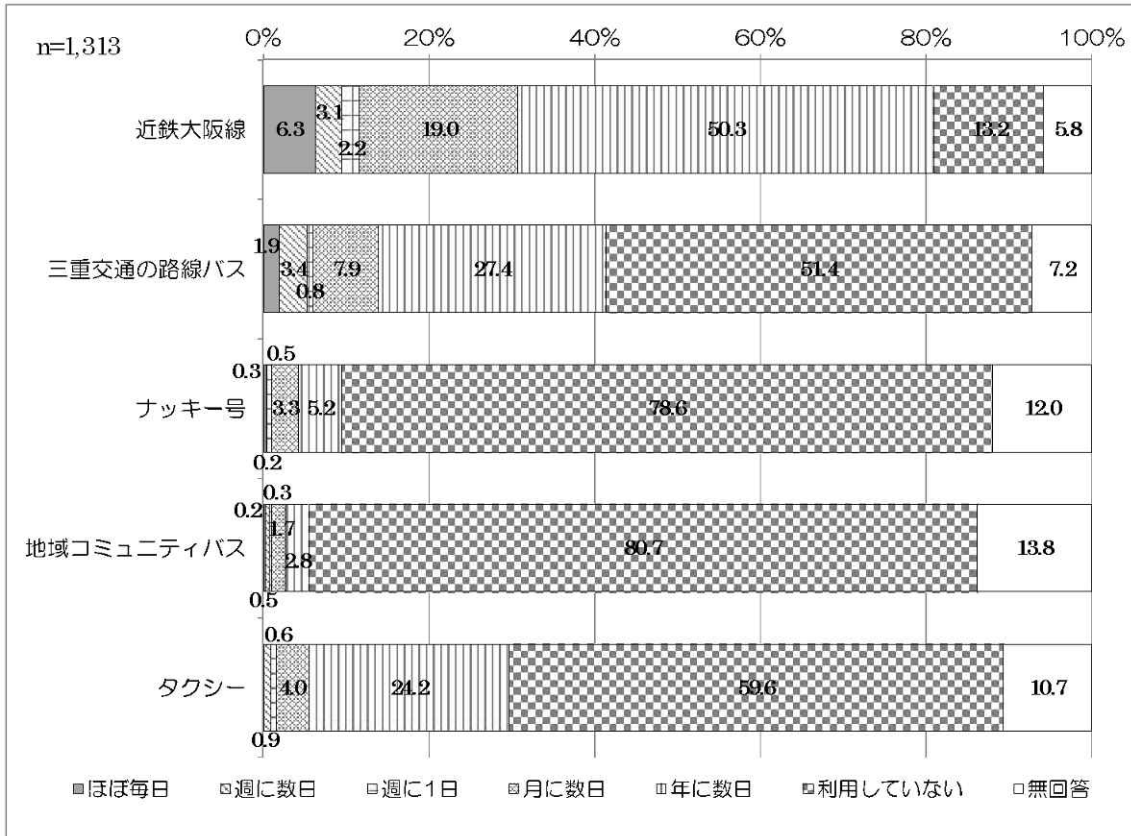
図 2-3 交通手段(外出している方のみ)



【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。

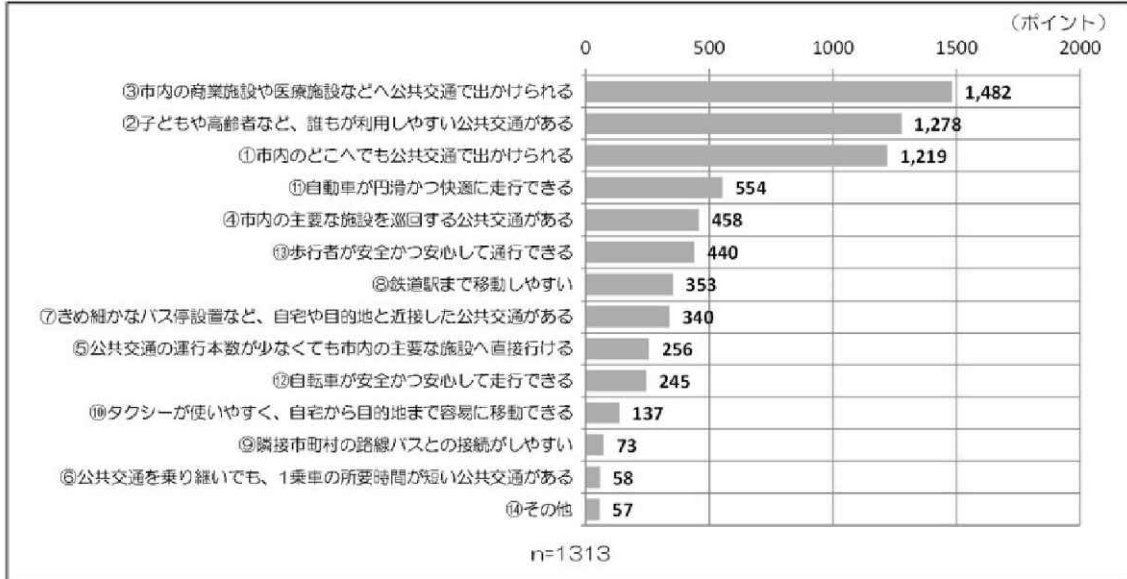
図 2-4 公共交通の利用頻度



【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」

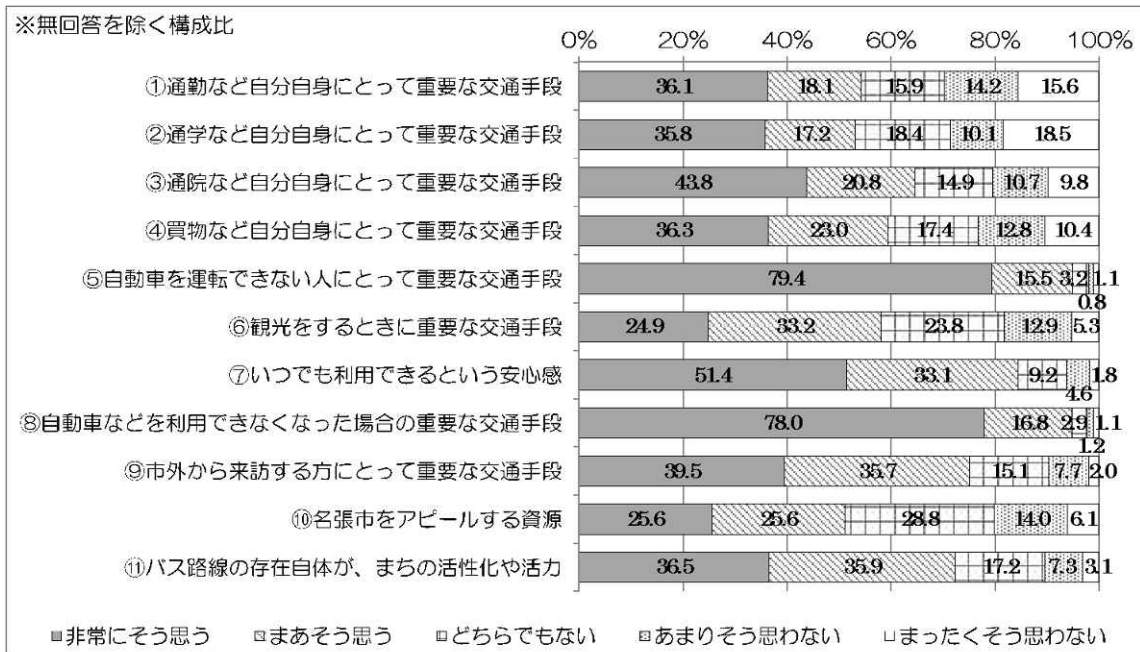


※回答結果について、最も優先したい：3ポイント、2番目に優先したい：2ポイント、3番目に優先したい：1ポイントと設定し、各選択肢の合計ポイントを算出。

【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。

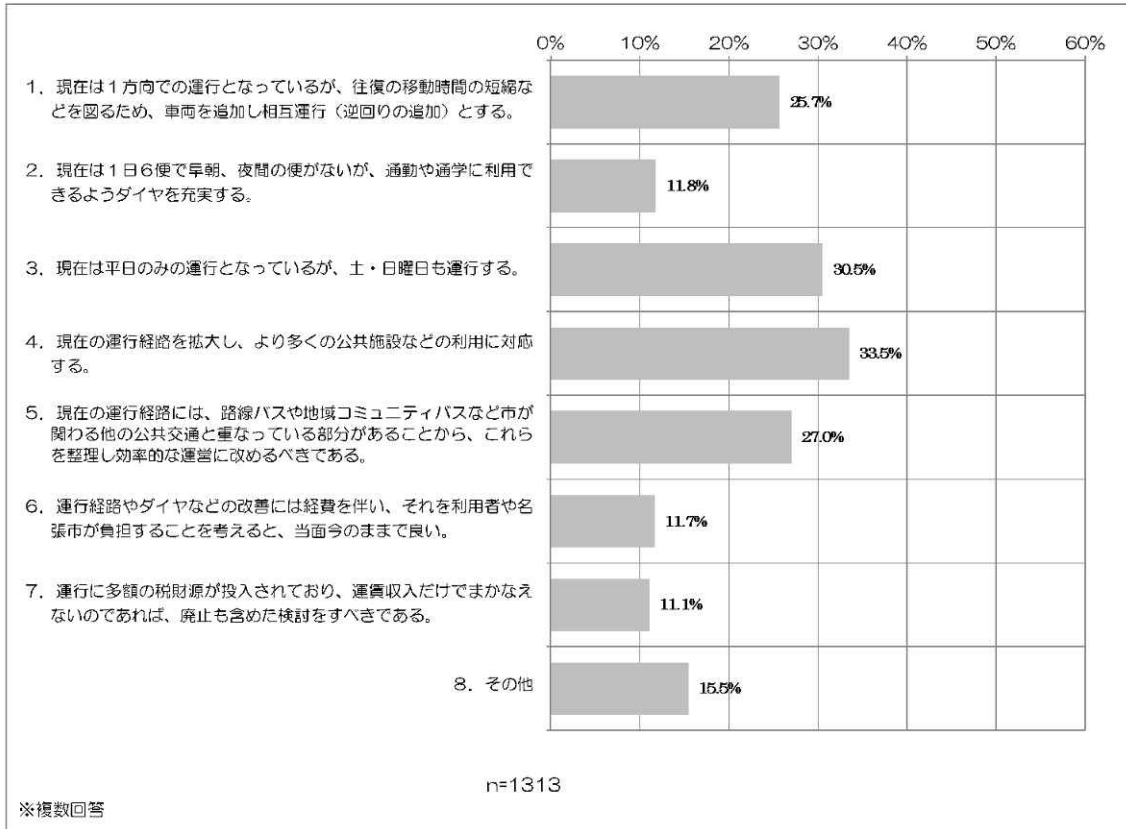
図 2-6 公共交通の役割や存在価値としての重要度



【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・日曜日にも運行するがどちらも回答者の3割以上を占める。

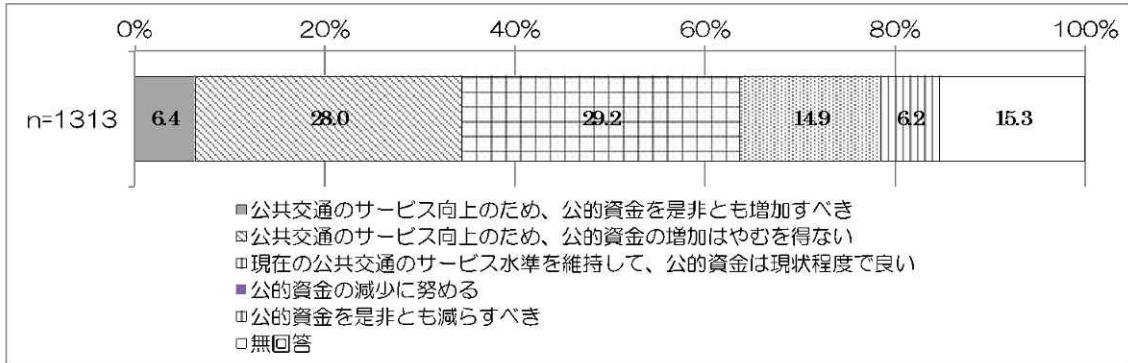
図 2-7 ナッキー号の改善点



【問 17】公共交通への費用負担に対する考え

■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。

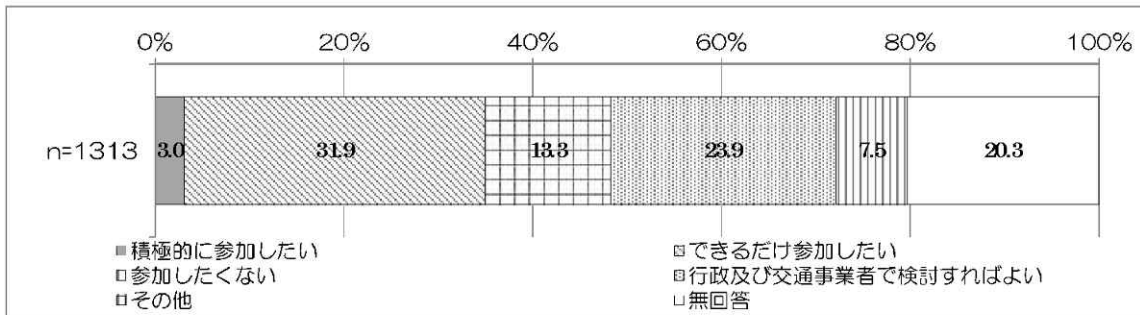
図 2-8 公共交通への費用負担に対する考え



【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。

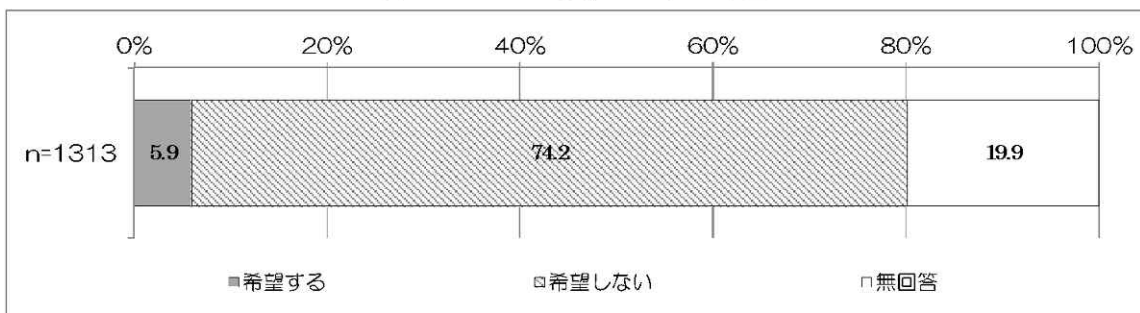
図 2-9 取組みについての考えや意向



【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

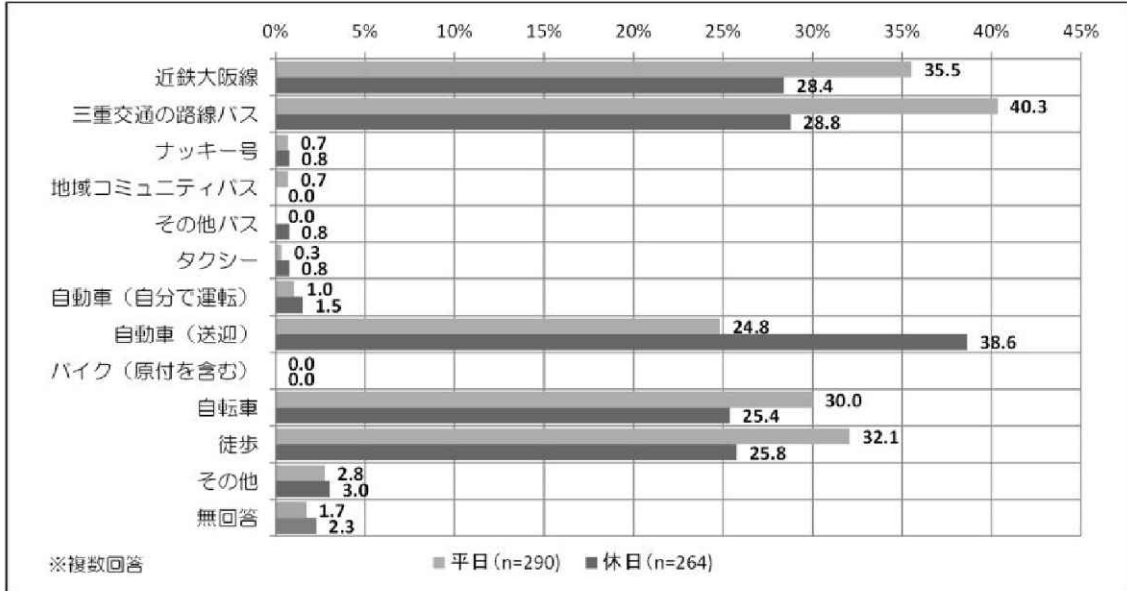


3) 学生アンケートの結果

【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。

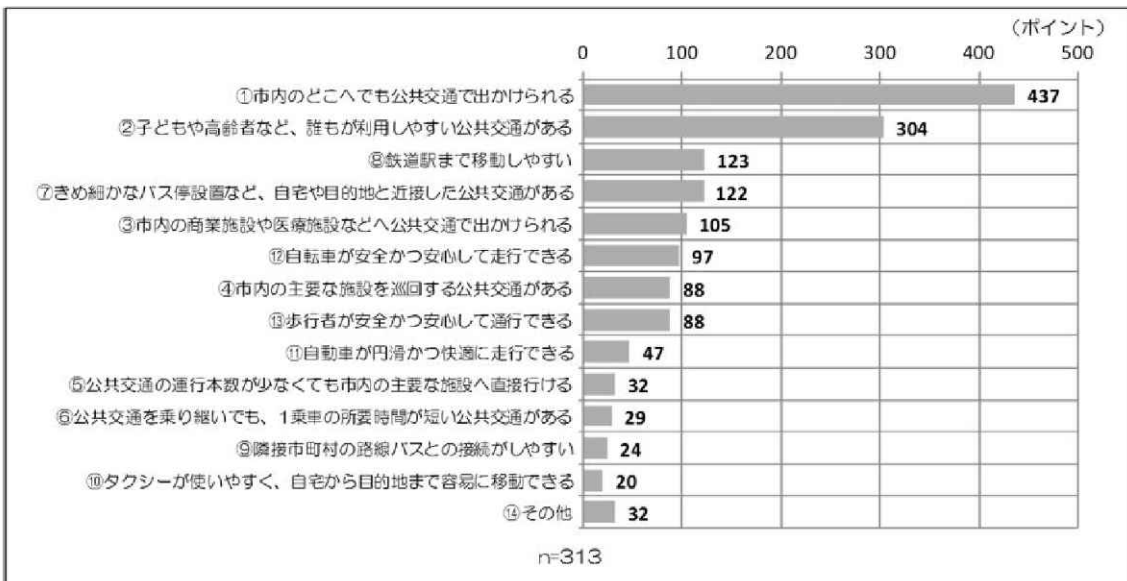
図 2-11 交通手段(外出している方のみ)



【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」

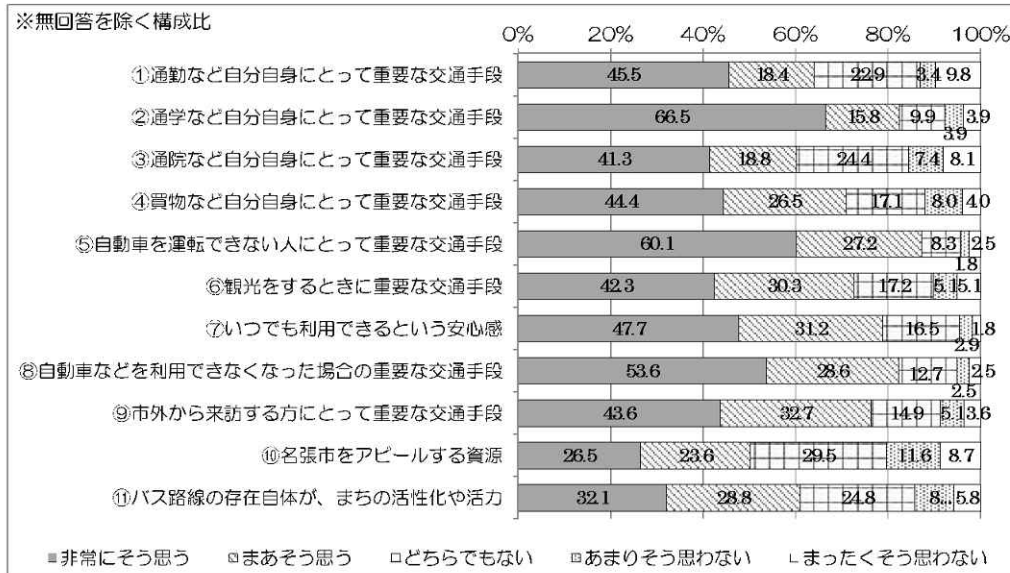


※回答結果について、最も優先したい：3ポイント、2番目に優先したい：2ポイント、3番目に優先したい：1ポイントと設定し、各選択肢の合計ポイントを算出。

【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。

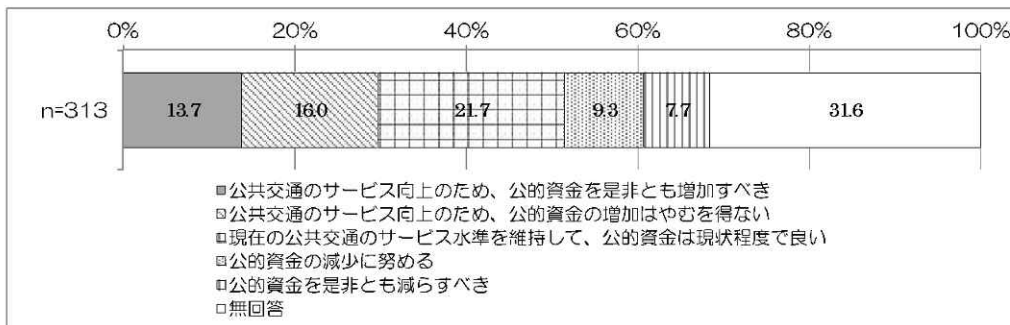
図 2-13 公共交通の役割や存在価値としての重要度



【問 11】 公共交通への費用負担に対する考え

■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。

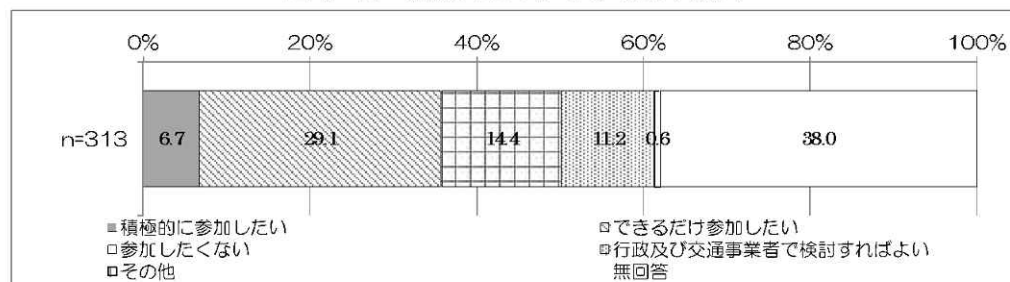
図 2-14 公共交通への費用負担に対する考え



【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

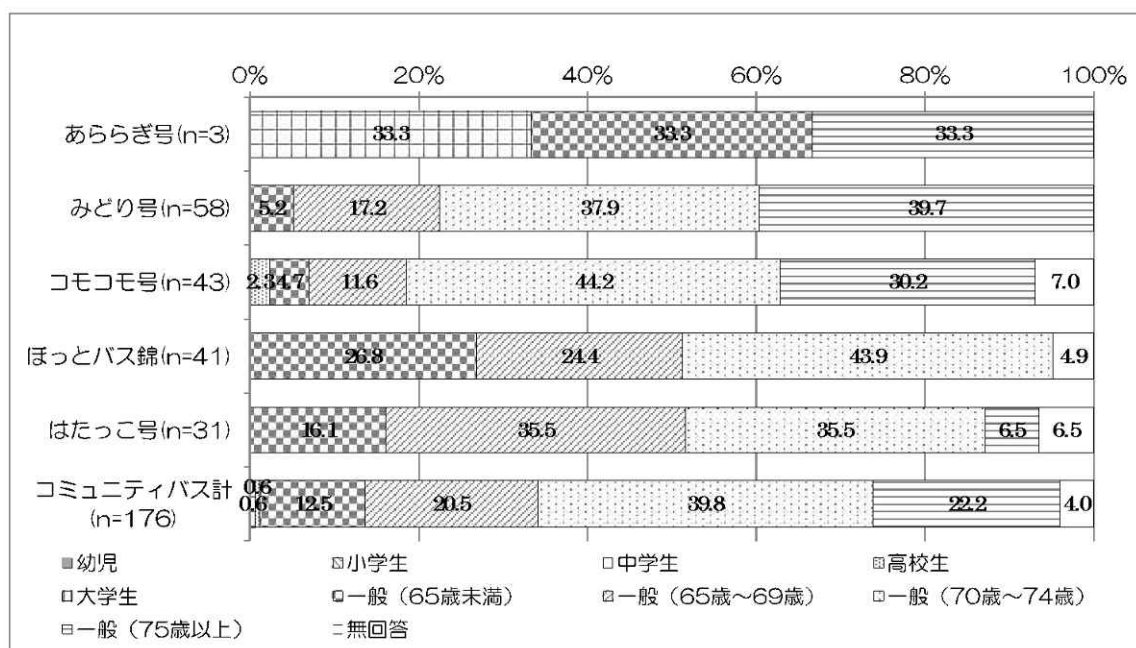
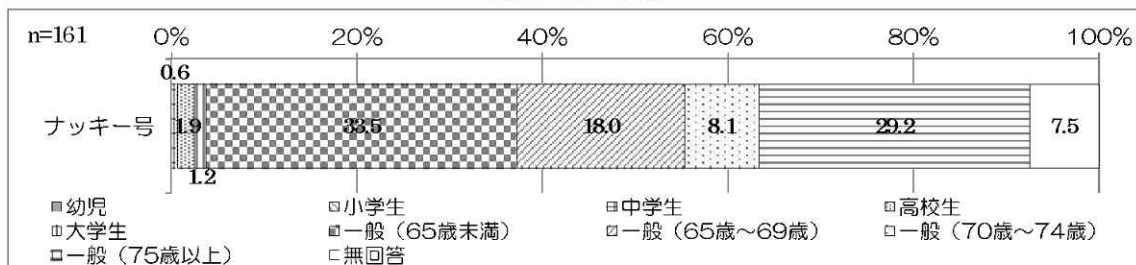


4) 乗り込み調査の結果

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。

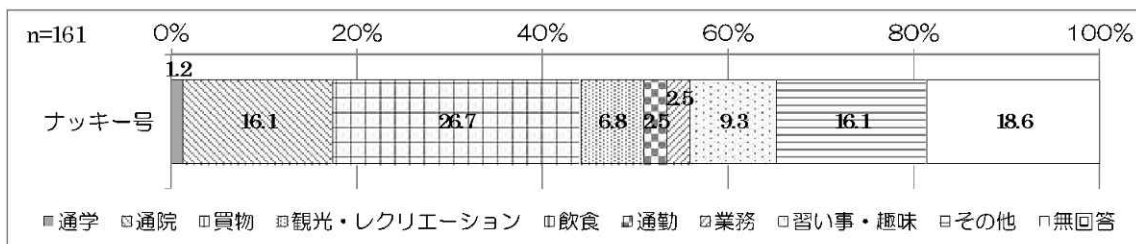
図 2-16 年齢

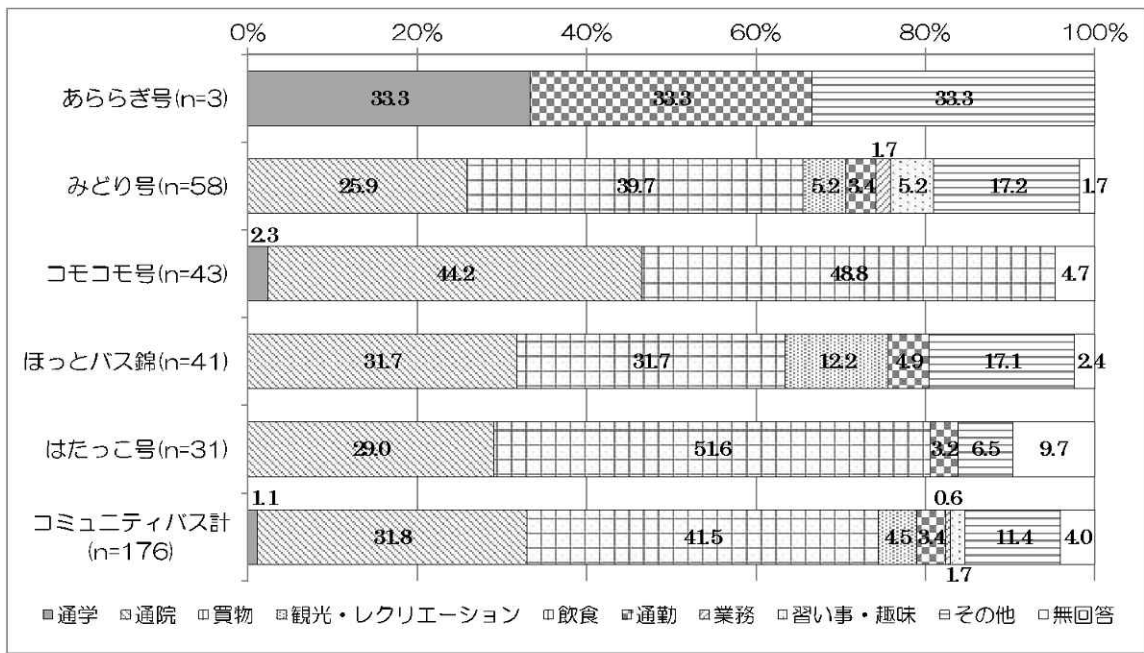


利用目的

- 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

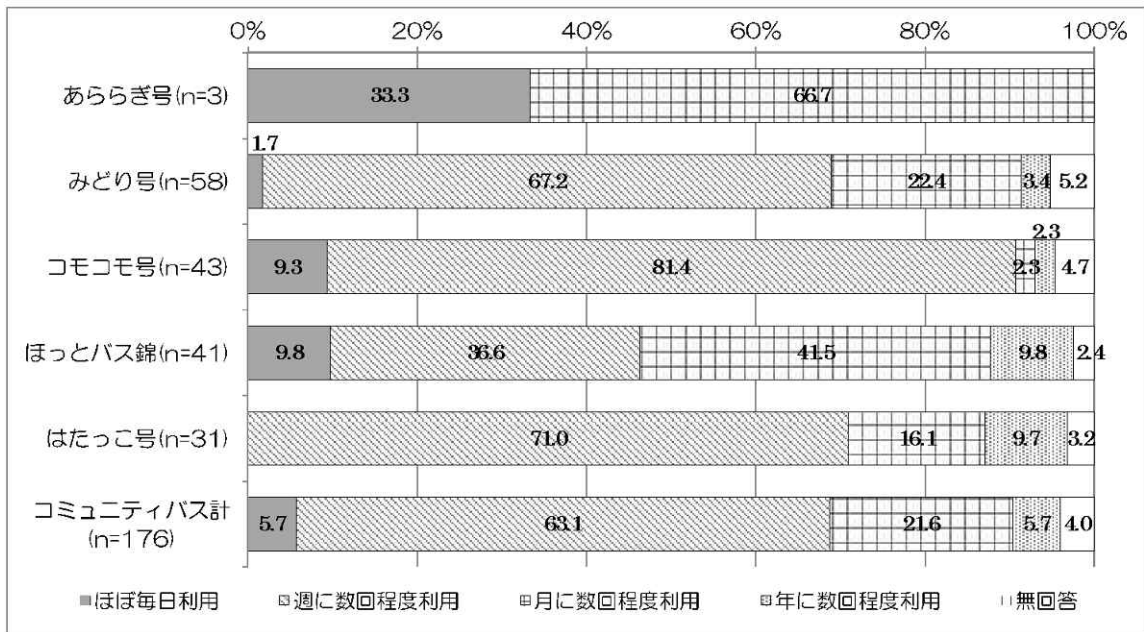
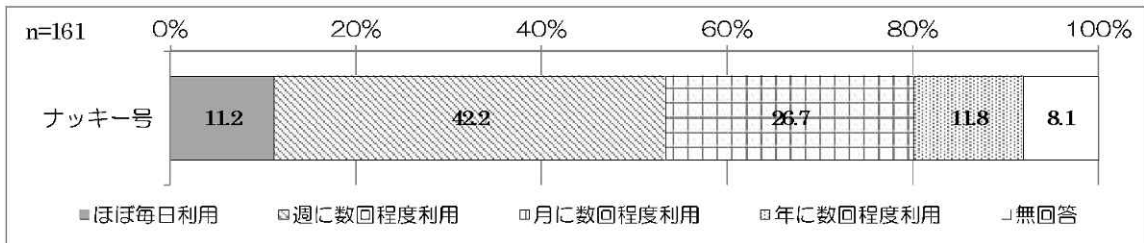




利用頻度

- 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。

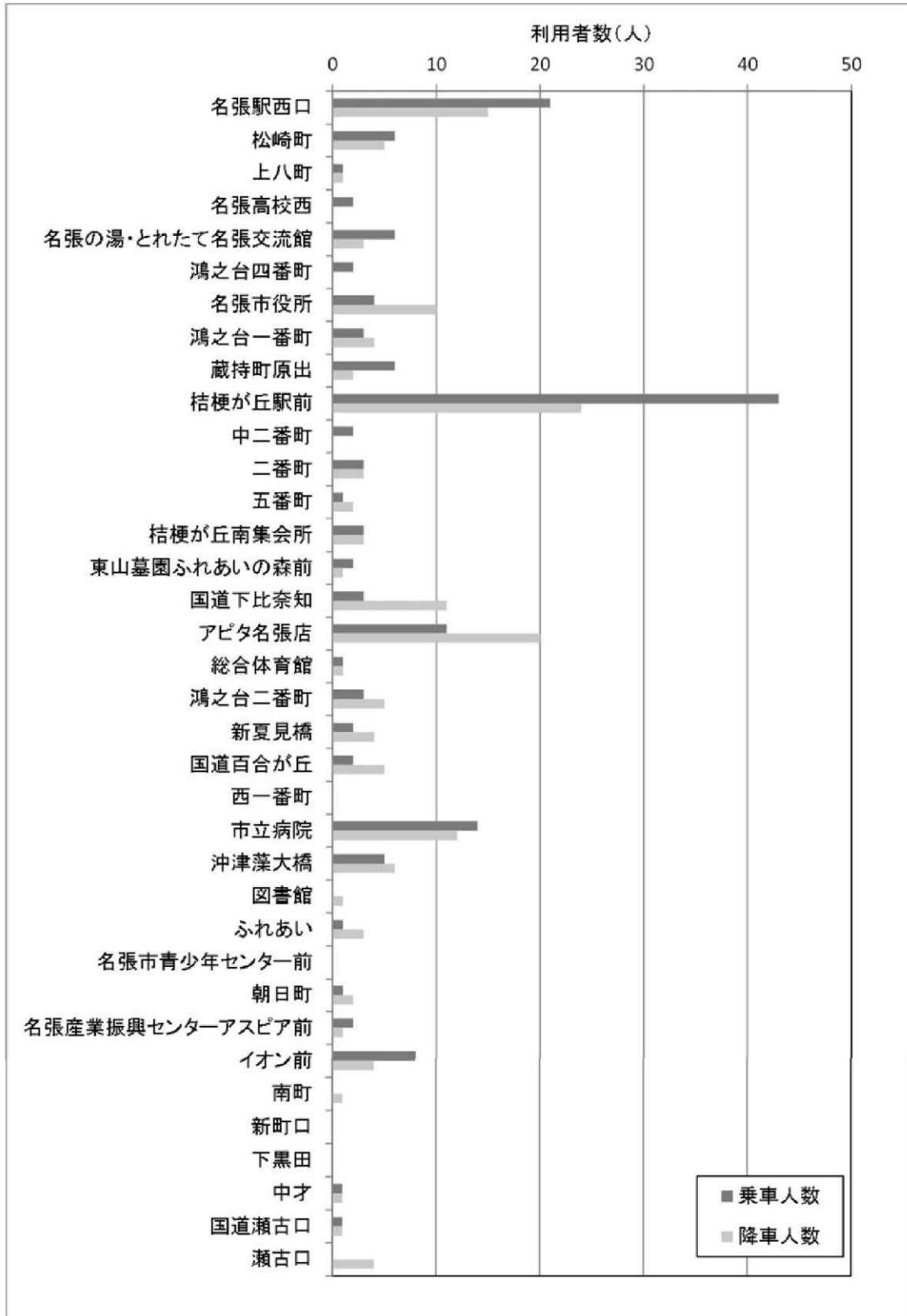
図 2-18 利用頻度



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

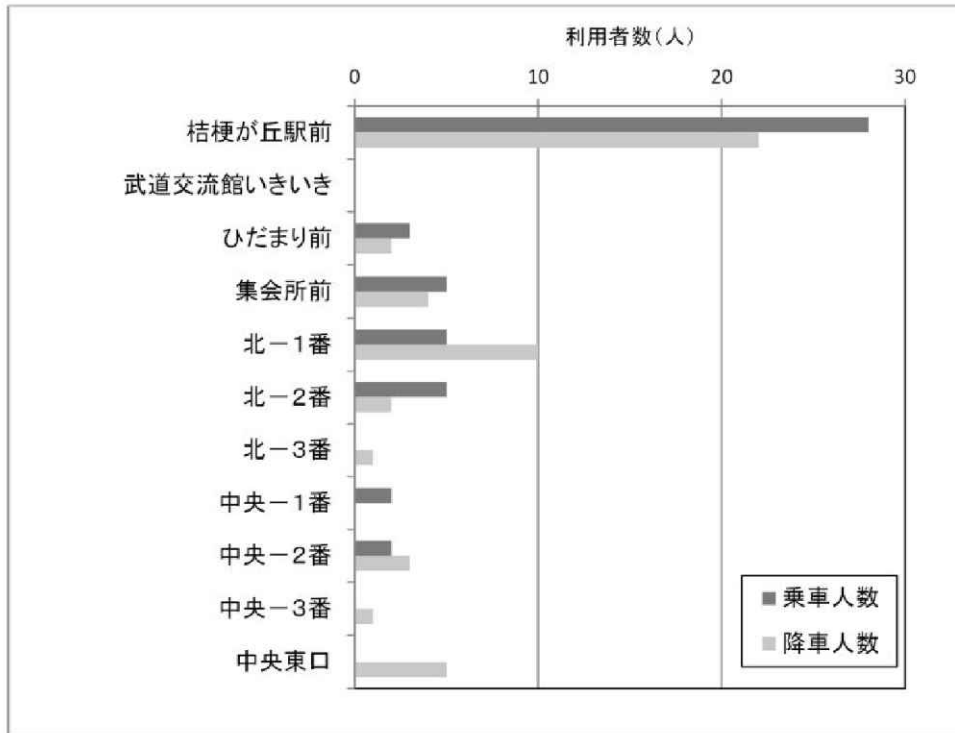


図 2-22 コモコモ号 停留所別乗降者数

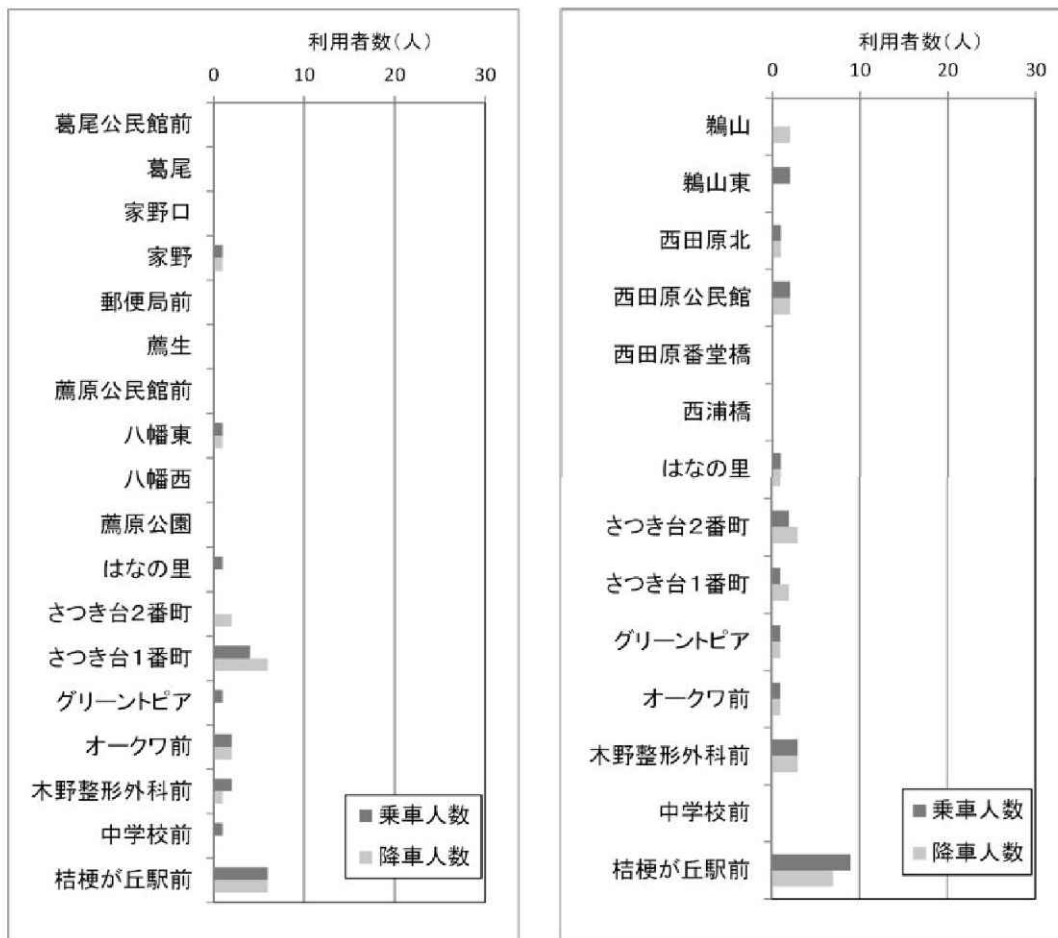


図 2-23 ほっとバス錦 停留所別乗降者数

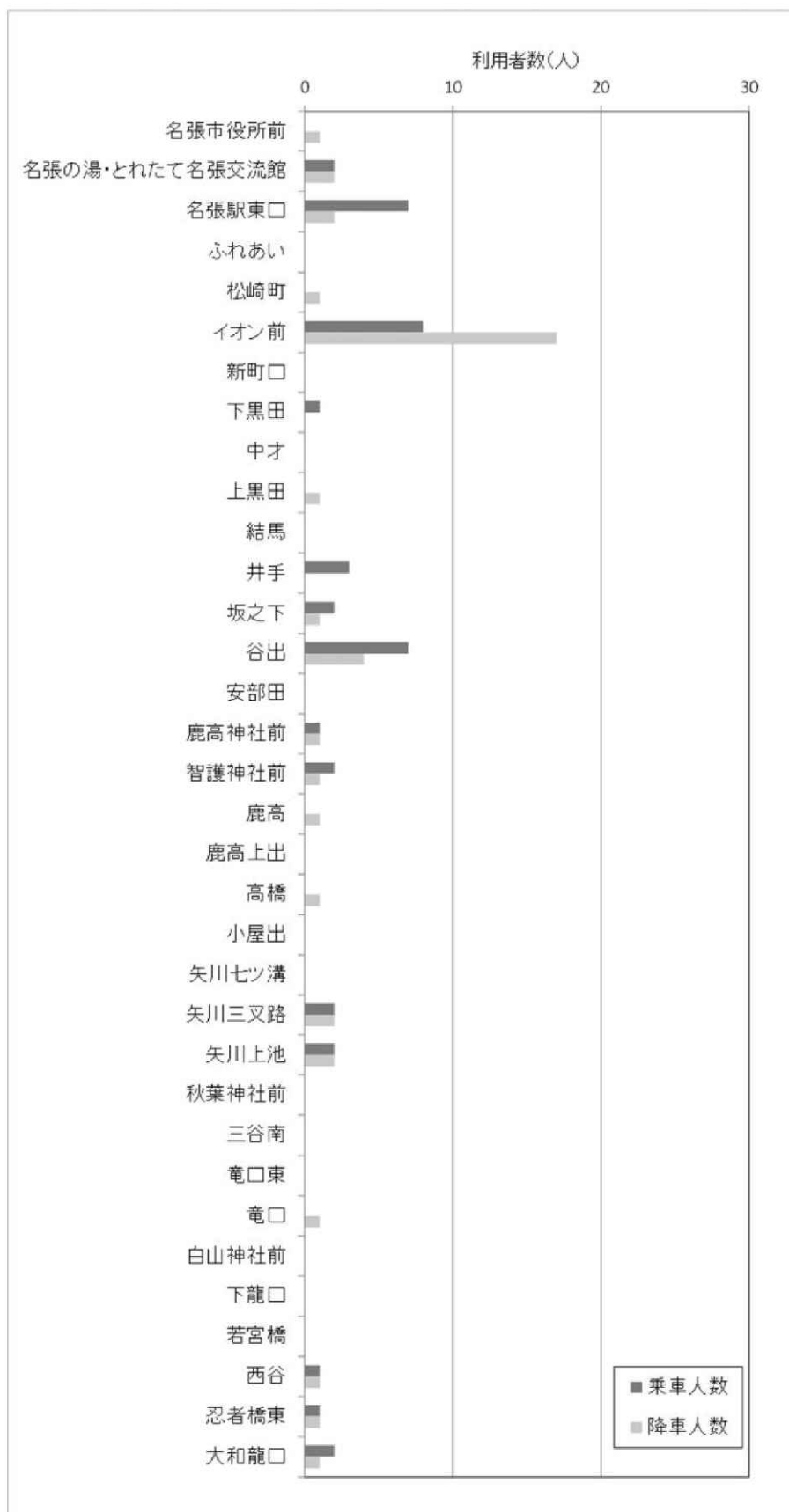


図 2-24 はたっこ号 停留所別乗降者数

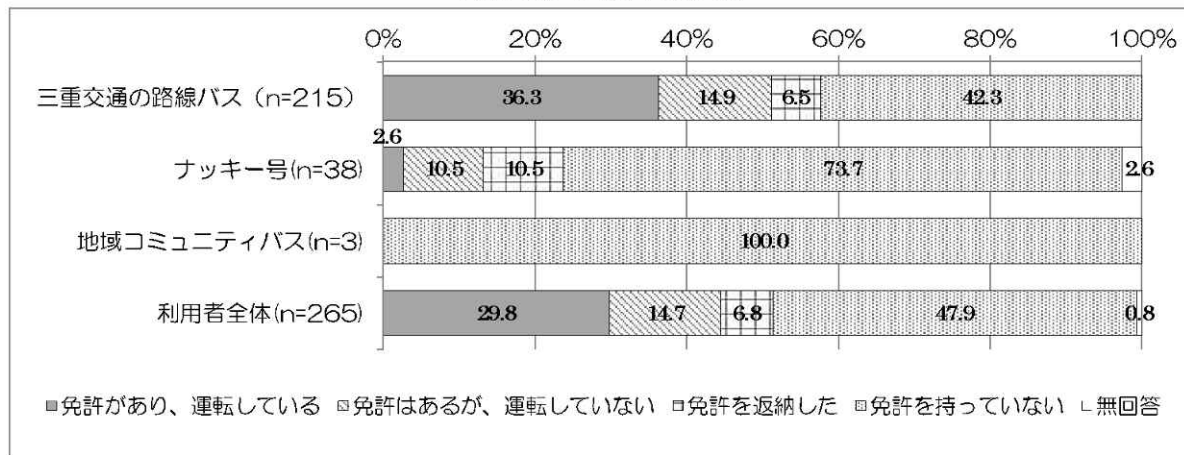


5) バス利用者アンケート調査の結果

【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。

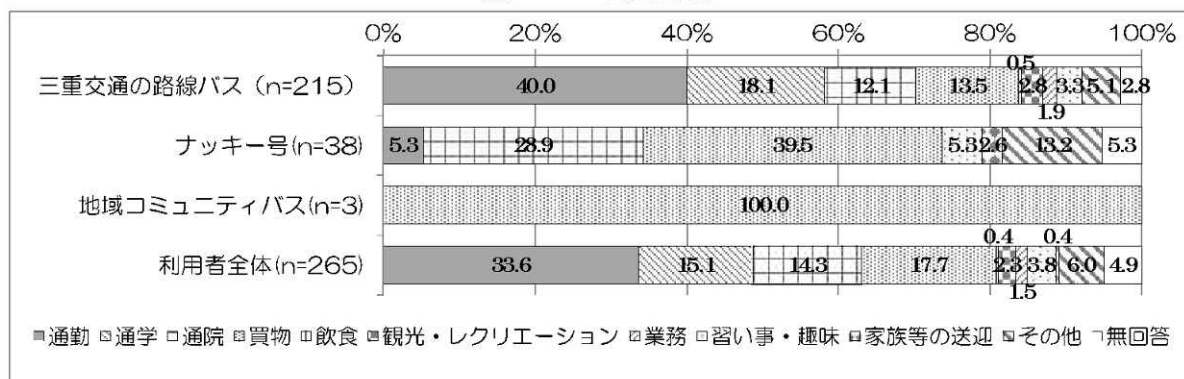
図 2-25 自動車の運転



【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。

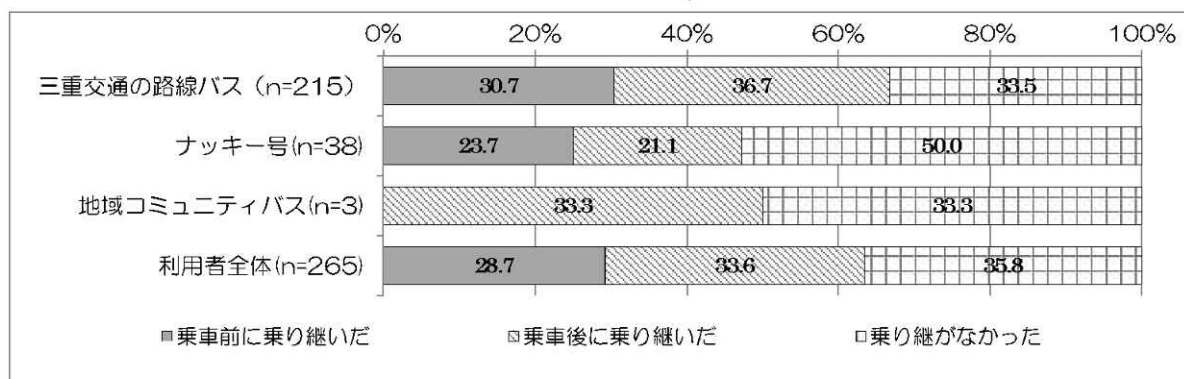
図 2-26 利用目的



【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



【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

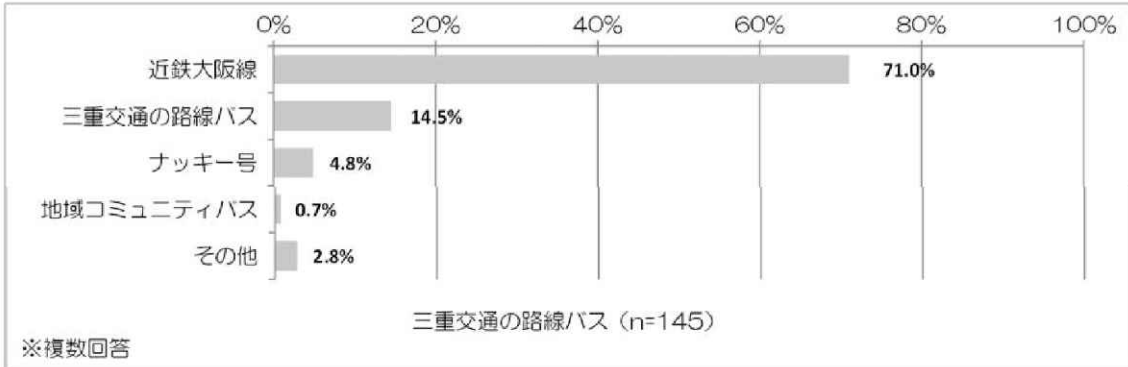


図 2-29 ナッキー号乗り継ぎ先

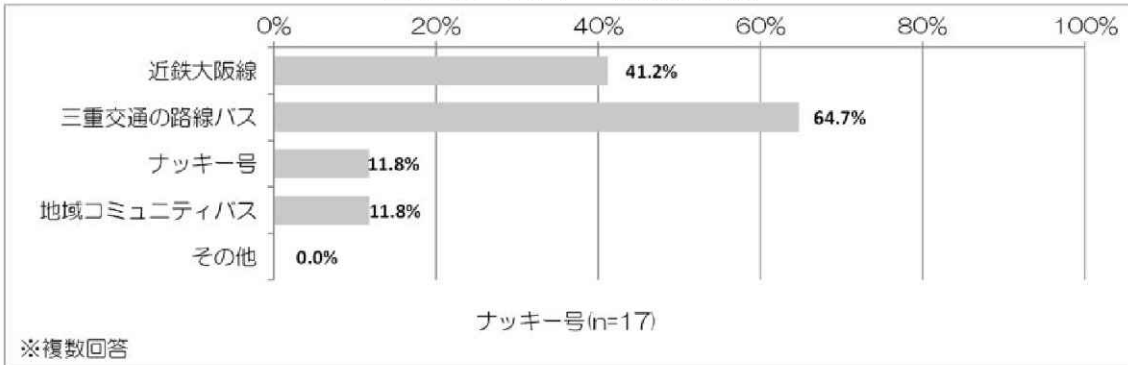


図 2-30 地域コミュニティバス乗り継ぎ先

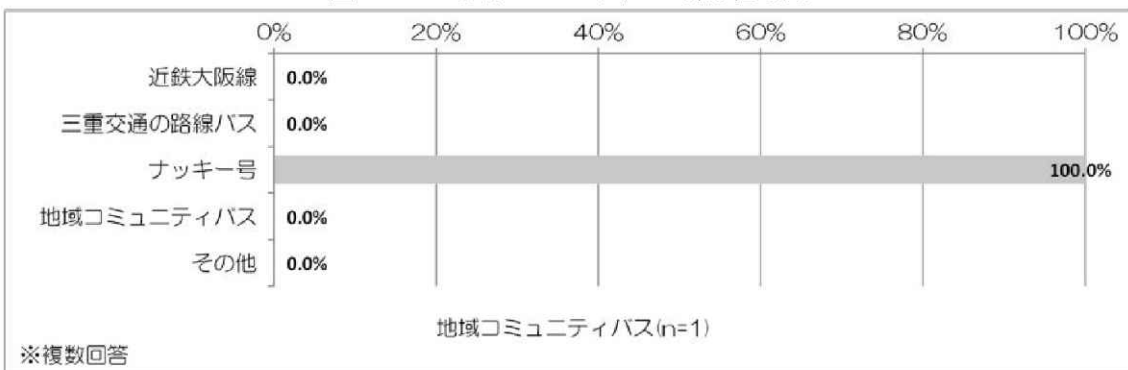
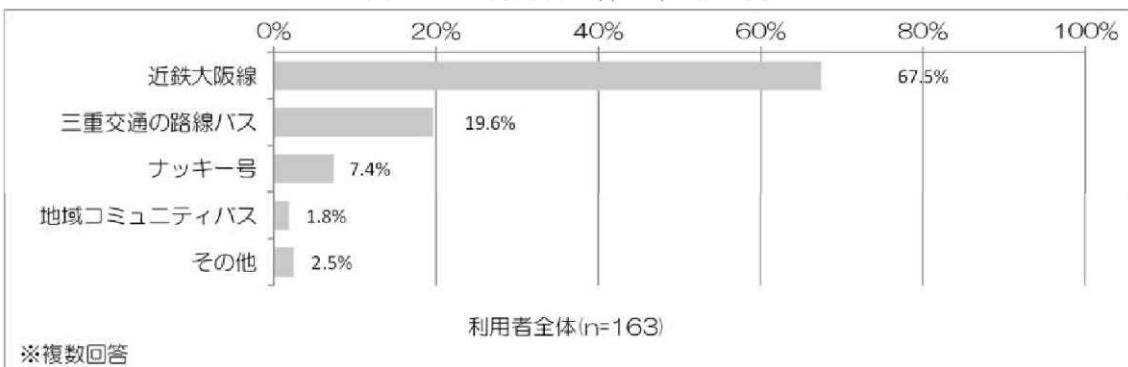


図 2-31 利用者全体の乗り継ぎ先



【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)

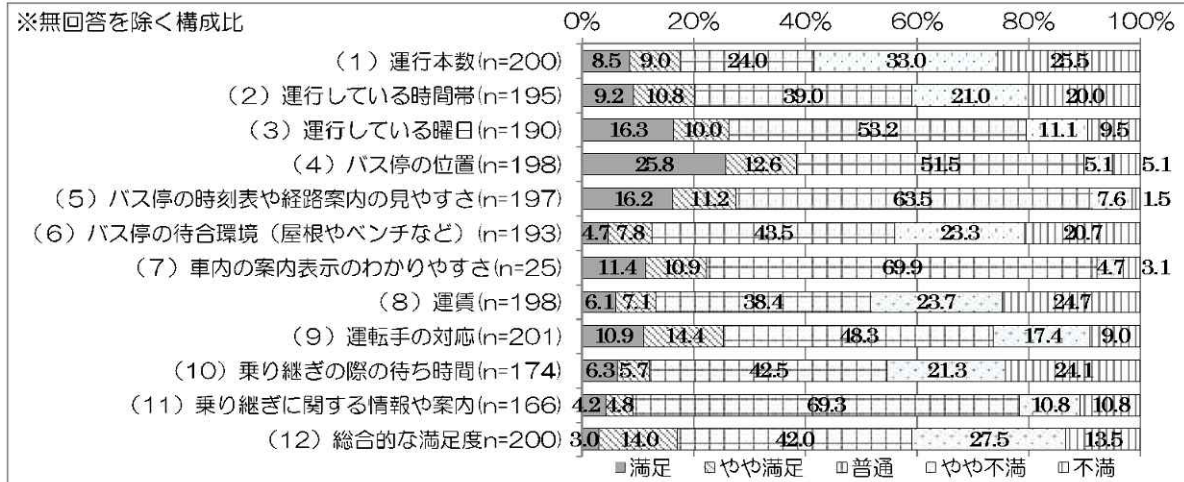


図 2-33 満足度(ナッキー号)

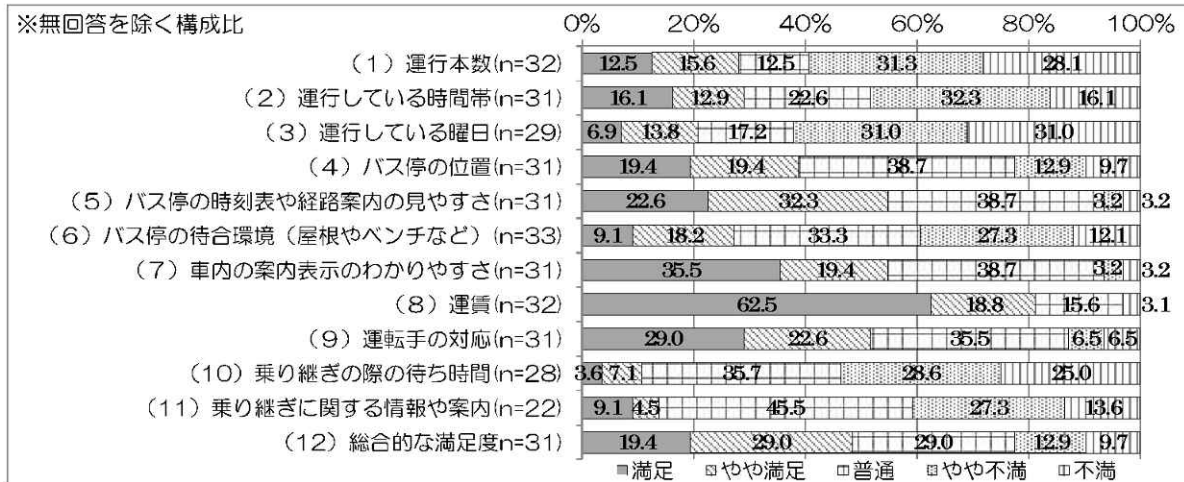
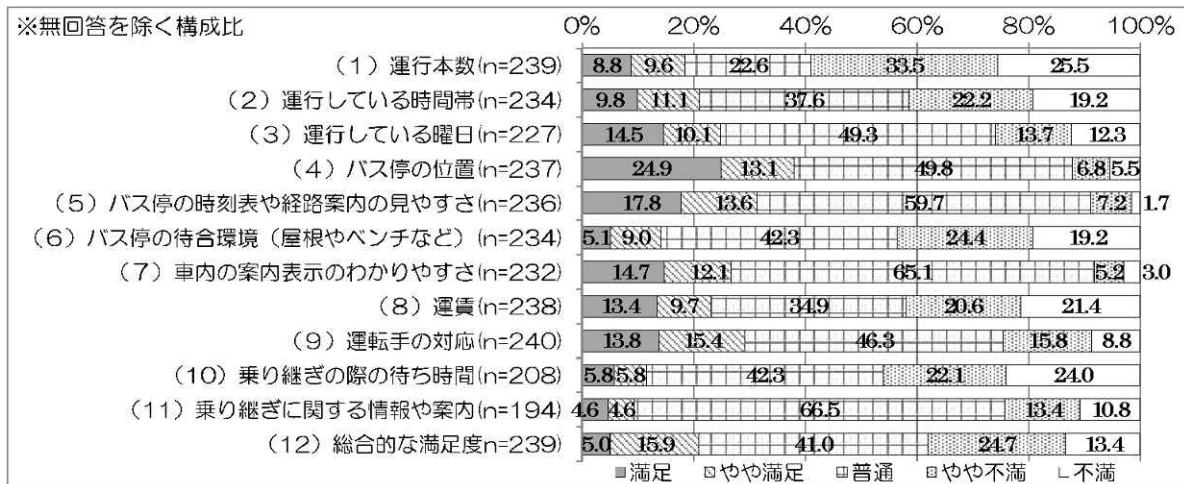


図 2-34 満足度(地域コミュニティバス)

	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・日曜日にも運行する」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)

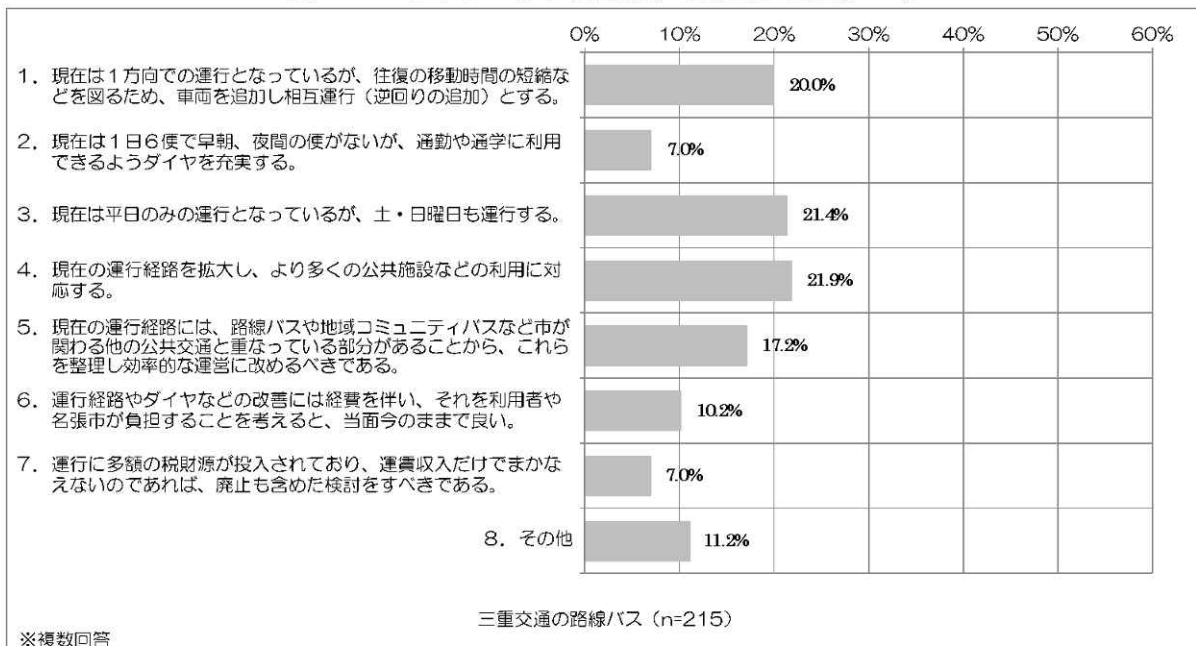


図 2-37 ナッキー号の改善点(ナッキー号)

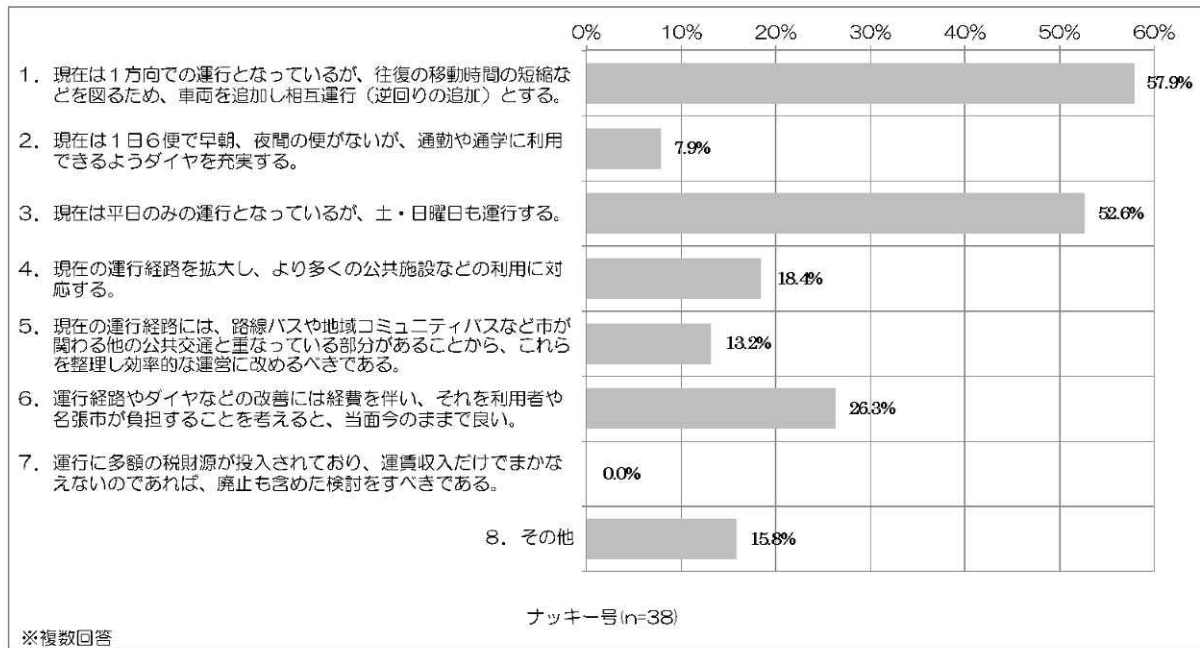


図 2-38 ナッキー号の改善点(地域コミュニティバス)

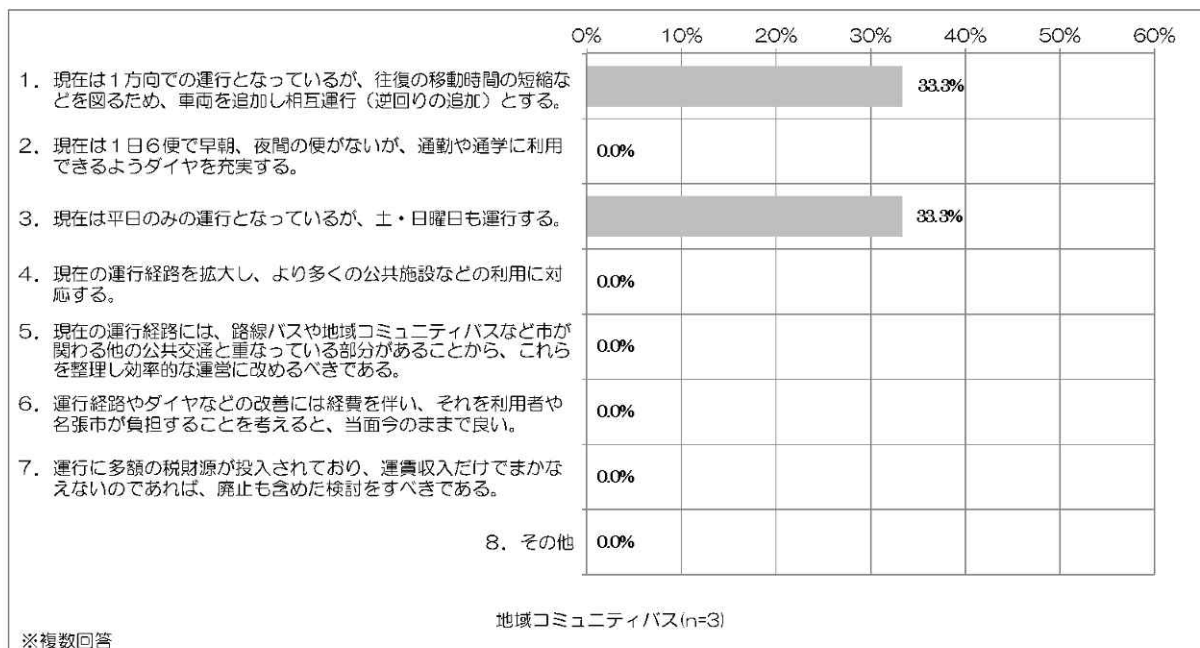
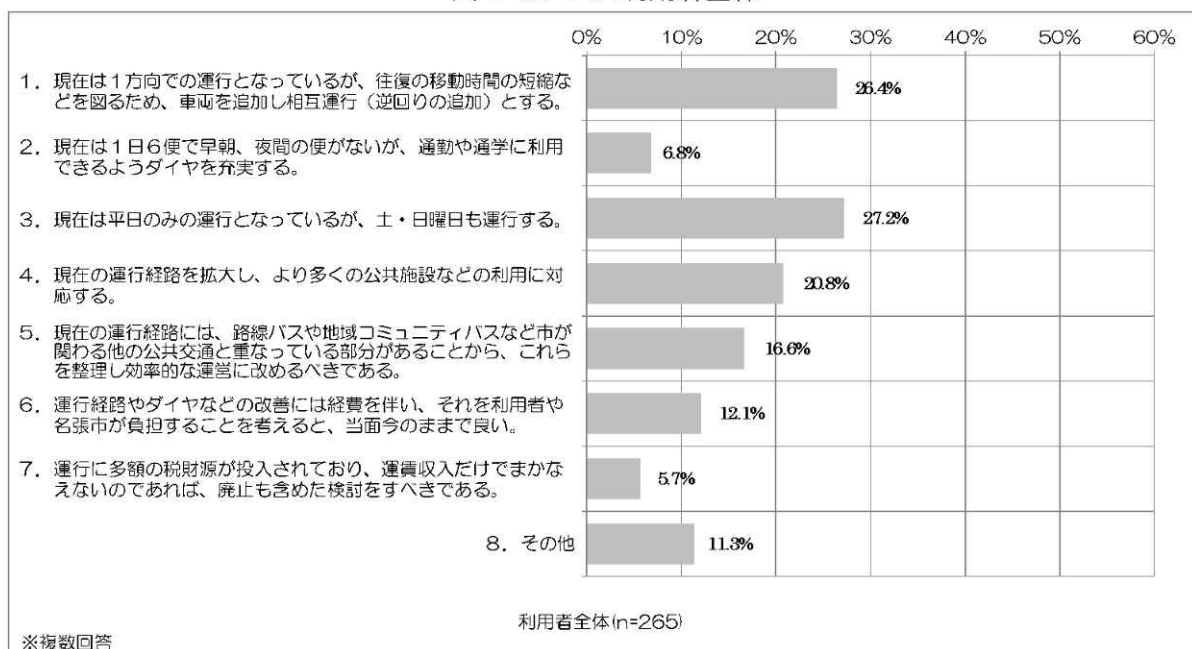


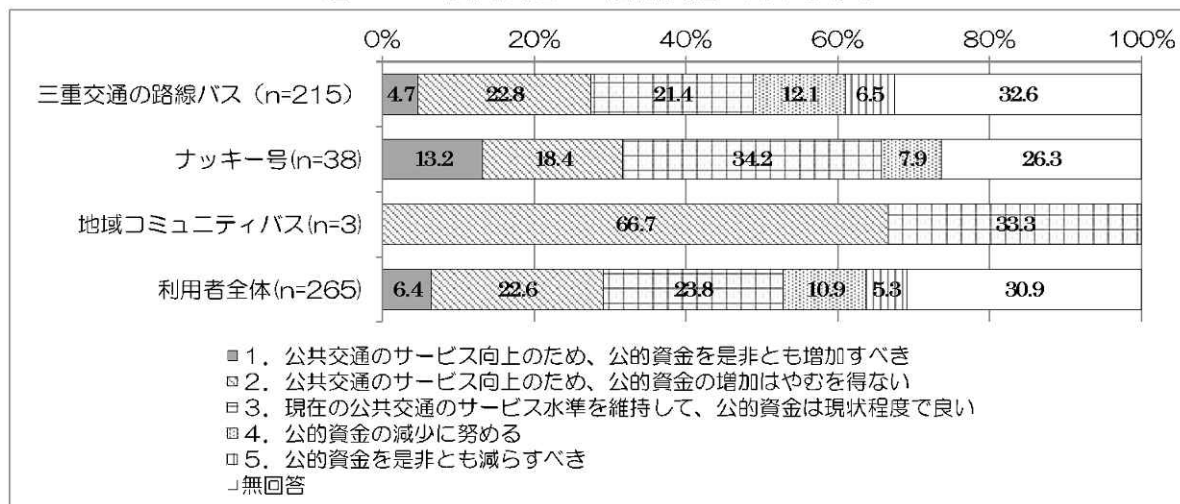
図 2-39 バス利用者全体



【問 24】公共交通への費用負担に対する考え

■「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。

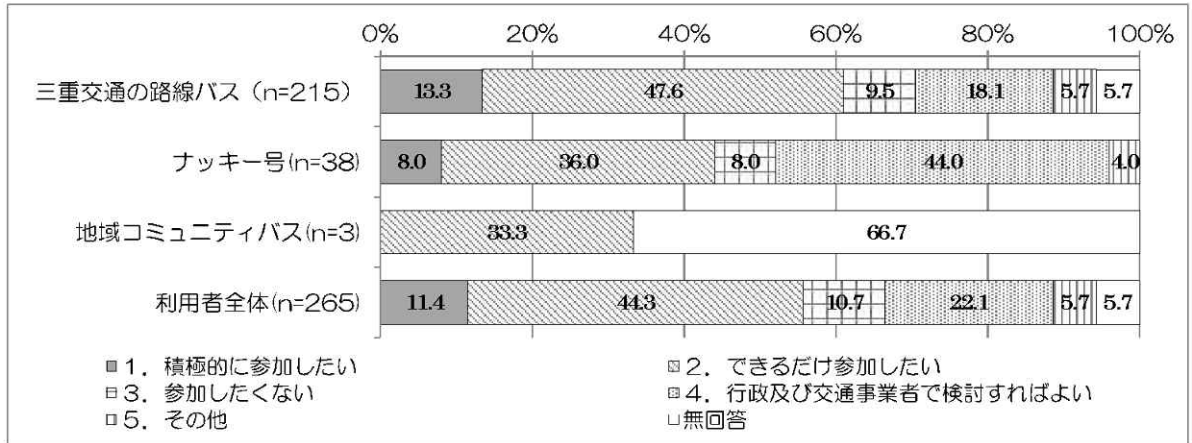
図 2-40 公共交通への費用負担に対する考え



【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。

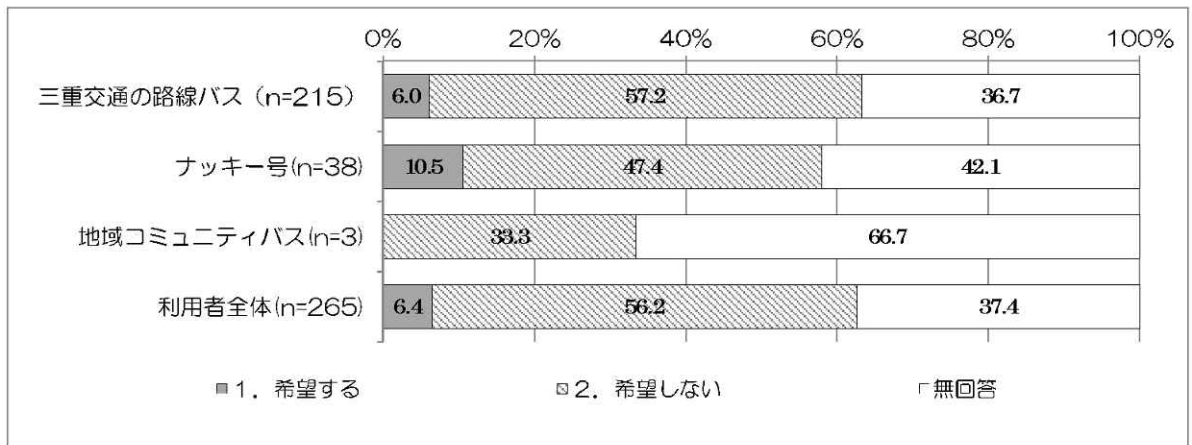
図 2-41 取組みについての考えや意向



【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



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

近鉄大阪線を軸に、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

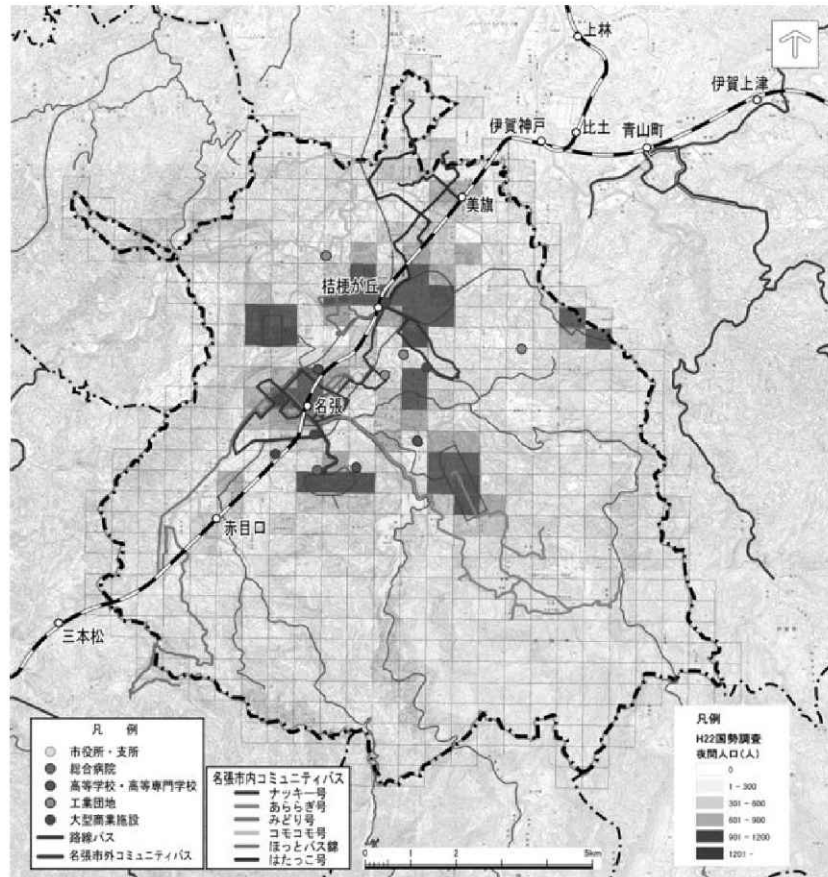
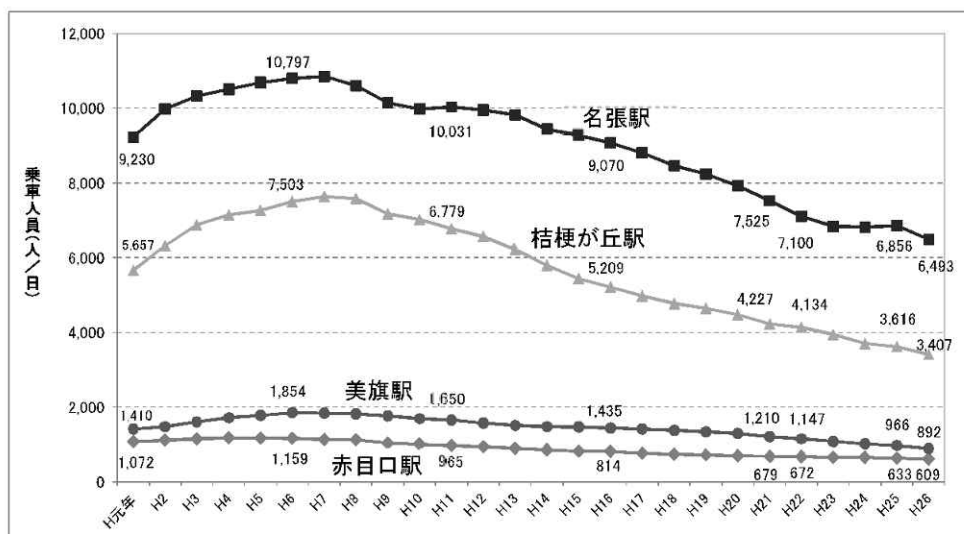


図 3-2 駅別乗車人員の推移



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)

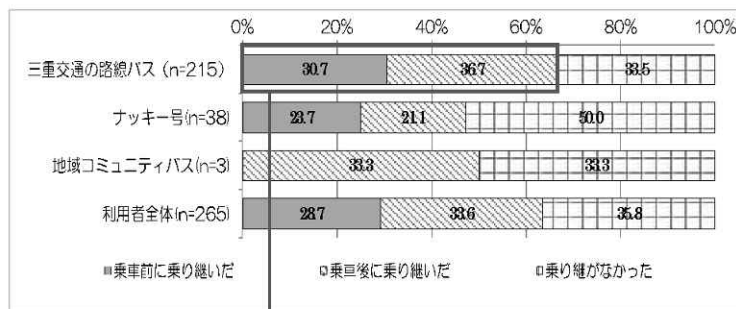


図 3-4 三重交通の路線バス乗り継ぎ先(バス利用者アンケート)

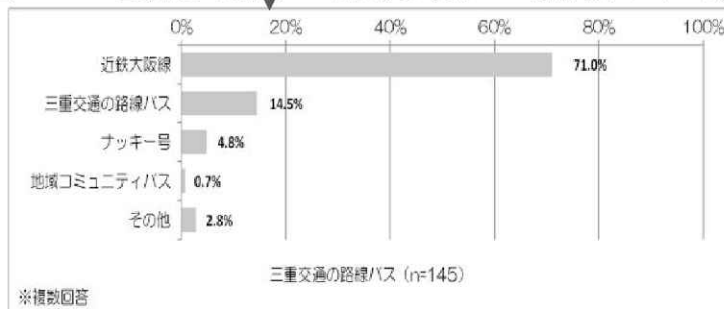
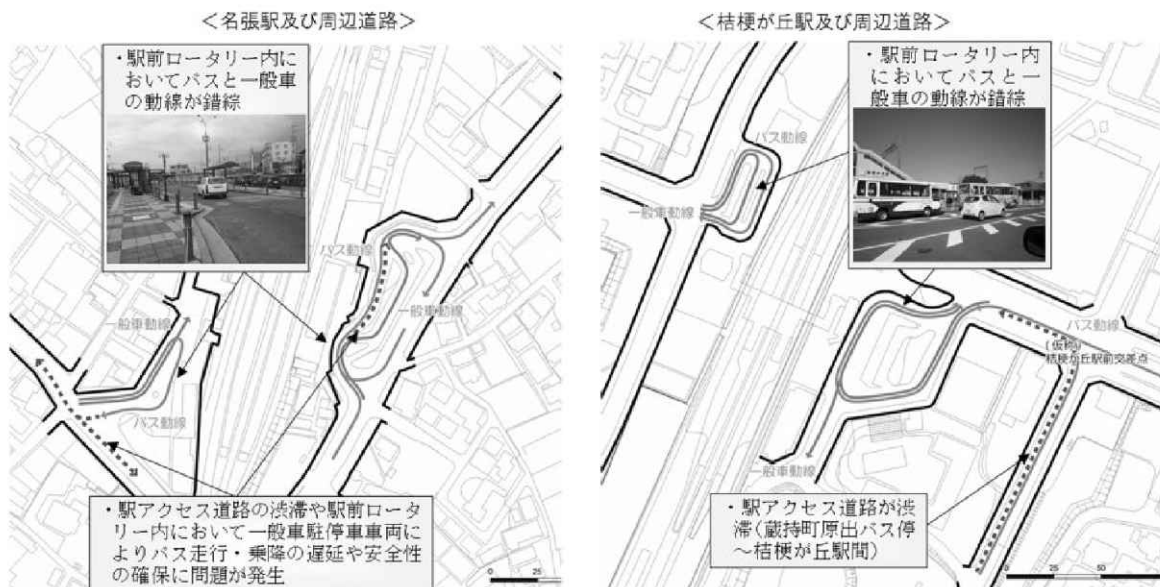


図 3-5 名張駅及び桔梗が丘駅等における交通処理上の問題点



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」「土日運行」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」「土日運行」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の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)

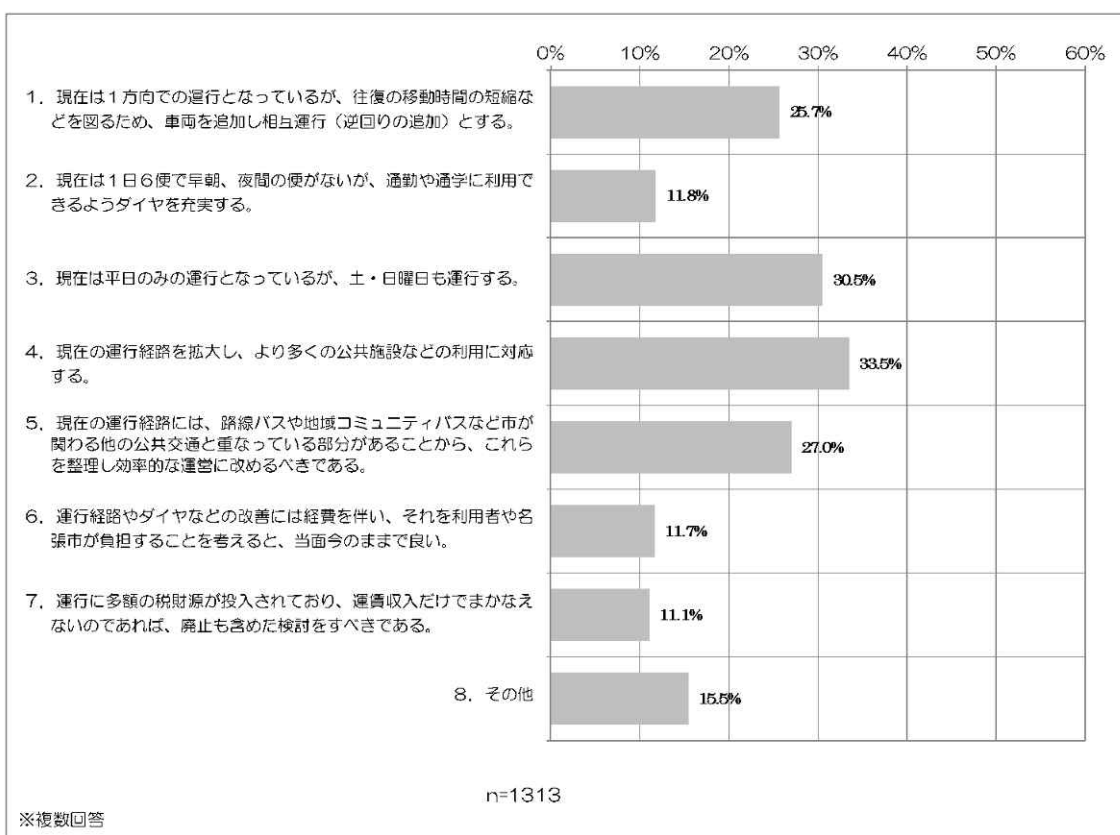
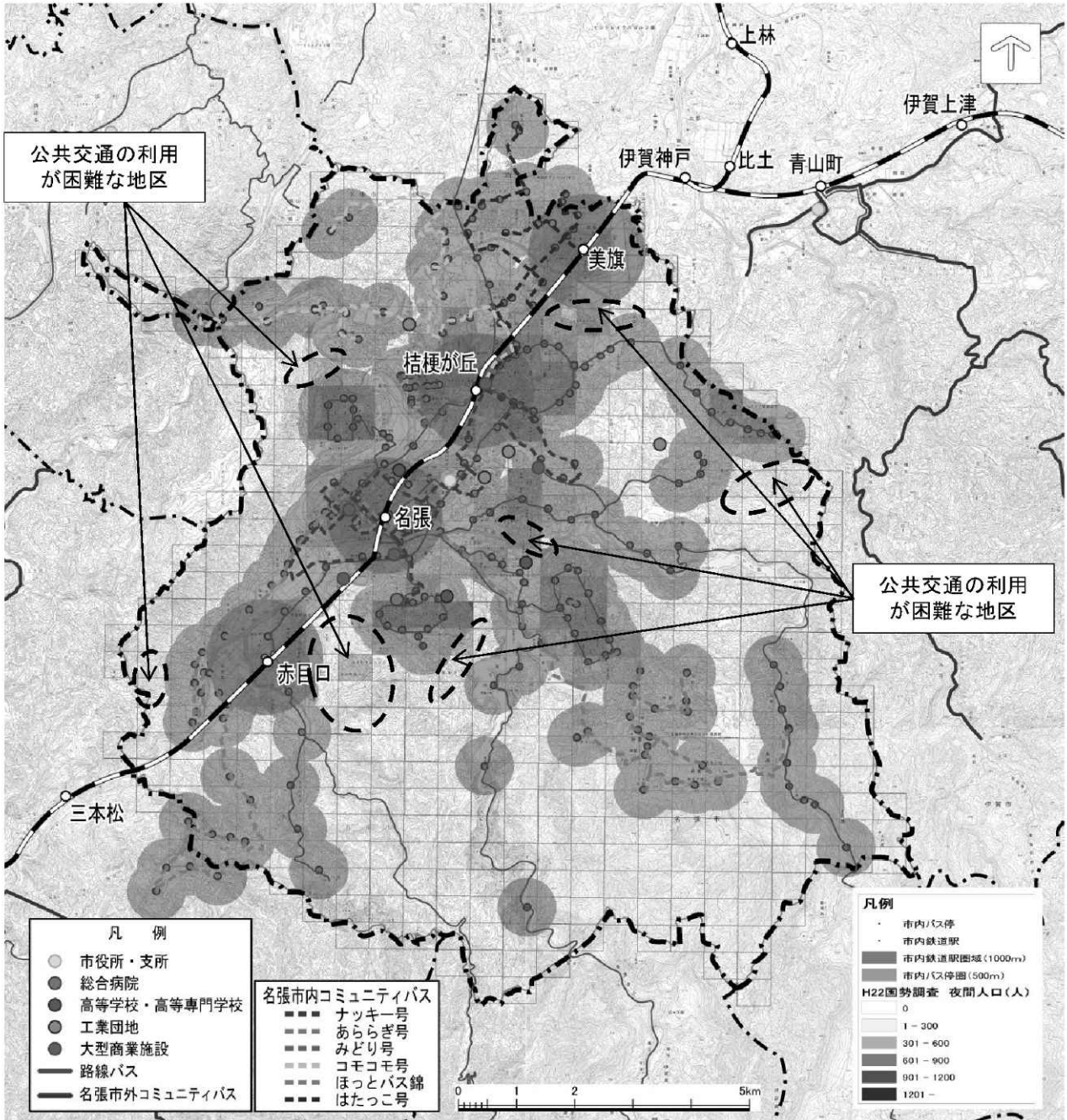


図 3-7 バス利用圏域(バス停から 500m)と不便地区の抽出



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)

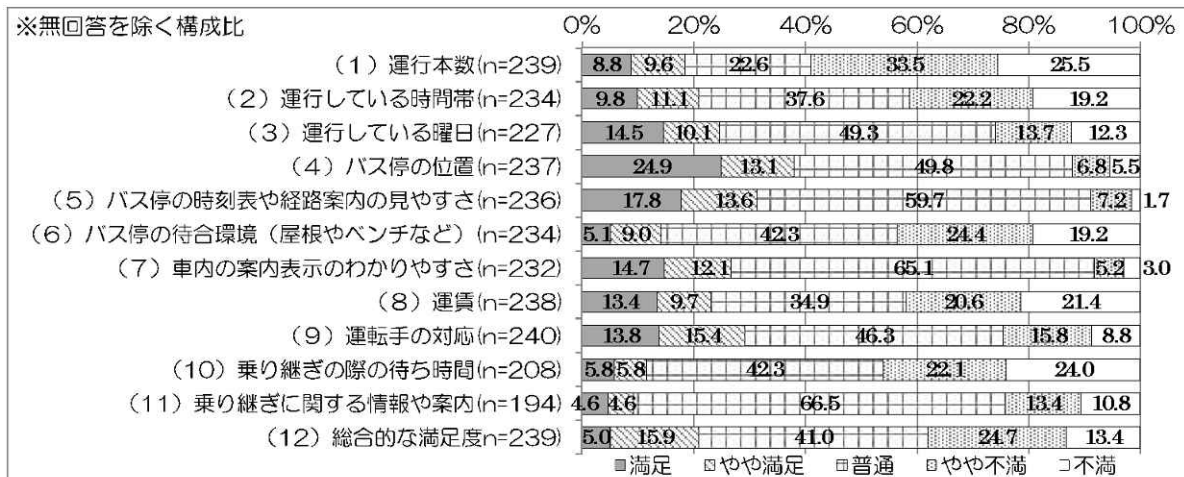


図 3-9 優先したいと思う名張市の「交通の将来像」(市民アンケート)

