

志摩市生活交通計画

平成 22 年 3 月

志摩市

目 次

I . 計画策定の目的と策定体制	1
1 . 背景と目的	1
2 . 生活交通の定義	2
3 . 計画の位置づけ	2
4 . 計画策定の流れ	3
5 . 計画の対象期間と区域	4
6 . 計画の推進体制	4
II . 生活交通の現状	5
1 . 市の概要	5
2 . 市内公共交通の現状	13
III . 公共交通による生活交通の確保のための課題整理	23
1 . 市民の交通行動に関するアンケート調査	23
2 . 今後の生活交通確保策における課題	26
IV . 計画の構成	27
1 . 基本理念	27
2 . 計画の目標	27
3 . 目標達成のために実施する施策	28
4 . 計画推進における各主体の役割	31
参考資料 1 事業者バス路線の経営悪化が路線廃止に至るまでのメカニズム	34
参考資料 2 路線バスの補助金制度について	35
付録 「志摩市民の交通行動に関するアンケート調査」のとりまとめ結果	36

Ⅰ．計画策定の目的と策定体制

1．背景と目的

本市は、市域全体が国立公園であり、自然からの恵みを享受した市民生活が営まれています。産業については、地域資源を活かした観光業が盛んであることが特徴になっています。このような特徴を踏まえ、平成18年3月の「志摩市総合計画」では、「住んでよし、訪れてよしの志摩市」というまちづくりの基本理念のもと、市民生活の質の向上と産業振興への配慮を掲げています。

本市は老年人口割合（65歳以上の高齢者が総人口に占める割合）が平成21年3月末で30.1%であり、三重県内市町の平均23.1%（平成20年）と比べても高齢化の進んでいる地域です。また、自家用車の普及などにより、自家用車の利用に依存した市民生活が定着しています。バス・鉄道などの公共交通機関の利用者が減少傾向にあり、路線バスのほとんどは公的支援がなされなければ維持ができない状況です。このため、利便性の高い公共交通サービスを提供することは困難であり、ますます自家用車に頼った生活をせざるを得ないという循環に陥っています。このような状況から、将来的に自家用車を使えなくなったときの交通手段について漠然とした不安が市民の間に広がりつつあります。

交通は社会生活を営むうえで誰もが必要とする活動で、市民生活とまちづくりにとって最も重要な要素です。自家用車を使わなければ満足に移動できない地域は、住む人にとっても、訪れる人にとっても魅力的な地域とはいえません。本市のまちづくりの基本理念「住んでよし、訪れてよしの志摩市」の実現のためには、市の生活交通の今後のあり方や達成されるべき目標を明確に定めることが不可欠です。

本市は平成16年10月に5町が合併して誕生しました。新市建設計画では、公共交通の充実として、「来訪者の利便性や、市民の日常生活を支える交通網として、公共交通の充実に努めます。（第5章 新市の施策）」と述べています。新市誕生から5年が経過し、志摩市総合計画を策定して4年が経過した今、市の今後の生活交通のあり方についての総合的な方針を明確にする必要があるとの考えのもと、本計画を策定することとしました。

2. 生活交通の定義

まず、本計画が扱う「生活交通」の定義を示します。生活交通とは、「通勤、通学、通院、買物などの市民の日常生活に必要不可欠な交通」のことで、生活交通を行う方法としては、徒歩、自転車、自家用車のような自分で確保するものと、交通事業者や市による鉄道や路線バス（廃止代替バスを含む）、交通不便地域の高齢者等の移手段確保のための予約運行型バス、離島との接続のための航路、タクシーなどを利用するものとに分けられます。本計画では、このうち後者を対象とします。

3. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画の志摩市総合計画（平成18年3月に策定）との整合性を確保して策定を行うこととします。図1-1に志摩市総合計画の体系と、本計画との関連性について図式化しました。

志摩市総合計画では「住んでよし、訪れてよしの志摩市」というまちづくりの基本理念のもと、基本目標として6つの「志」を設定しています。これらの志のうち、本計画と特に関連するのは「生活・安全の志」「地域経済の志」「健康・福祉の志」「まちづくりの志」の4つです。この4つの志の内容で本計画と関連の強い事項を以下に挙げます。

まず、「生活・安全の志」では、「交通体系の整備」を示しています。これは「日常生活の利便性や地域経済の発展を支え、志摩市としての一体感を一層高めるとともに、誰もが快適に市内を移動できるまちを目指す」というものです。この目標のため、本計画では市民や交通事業者と連携し、誰もが快適に移動できる生活交通の実現を目指します。

「地域経済の志」では、経済振興のための「観光空間づくりの展開」を示しています。地域ぐるみ、市民ぐるみで観光客を迎える「心からのおもてなし」の実践のため、観光客にとって利便性の高い公共交通を確保することが求められます。

「健康・福祉の志」では、「福祉の充実」として「高齢者や障がい者（児）を含むすべての市民が、地域社会の一員としてあらゆる分野の活動に参加し、生きがいを持って、その人らしくいつまでも安心して暮らしていくことができる地域社会」を目標としています。生活交通には、高齢者や障がい者（児）がさまざまな活動に参加するために移動する機会を保障する役割が求められます。

「まちづくりの志」では、「合併によるスケールメリットを最大限にいかし、地方分権が進むなかでの自立できるまち」を目指すために「限られた財源の有効な配分を図る」ことを述べています。生活交通を確保するために、路線バスや予約運行型バス等を運行するには公的資金の投入が不可欠ですが、公共交通の確保以外にも多種多様な市民ニーズがあるなかで、公共交通の確保に関連して最小限の財政負担で最大限の効果を発揮できるようなサービス提供形態を実現する必要があります。

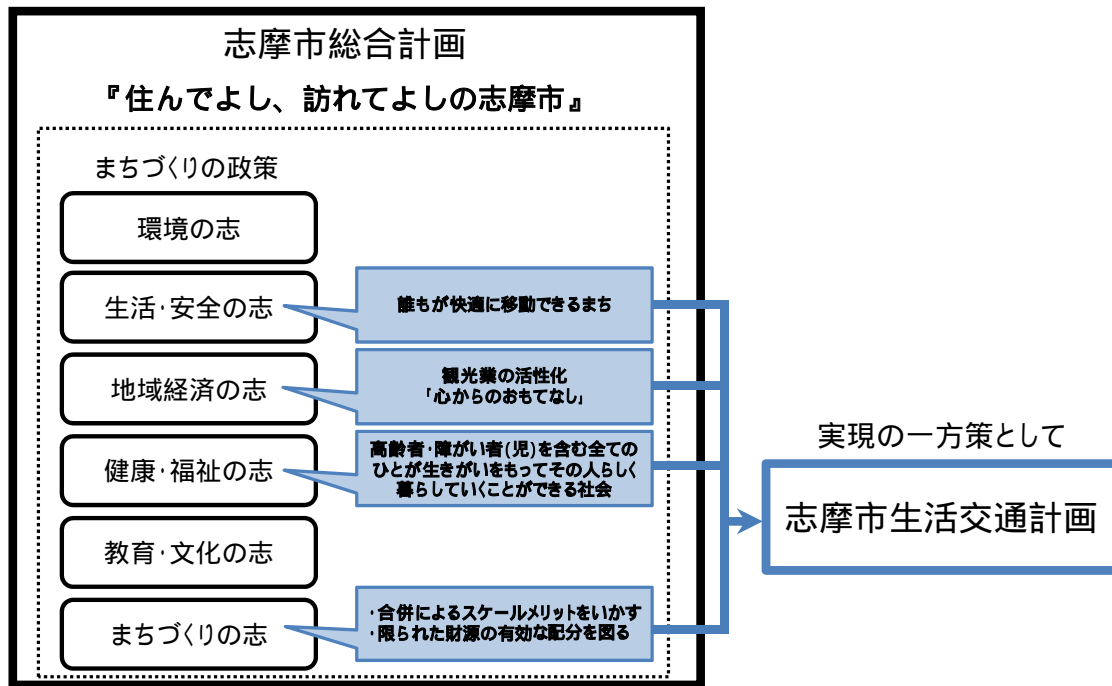


図 1-1 総合計画と生活交通計画の関係

4. 計画策定の流れ

本計画は、次の7つの手順に従って策定しました。まず、生活交通の現状把握を行い、次にアンケート調査によるニーズの把握、その結果に基づいて生活交通の問題と課題の洗い出しを行いました。それを解決する方策をまとめた生活交通計画（素案）の作成を行い、パブリックコメント等によって市民意見を反映させた上で、生活交通計画（案）の作成と地域公共交通会議による生活交通計画の承認を行いました。

表 1-1 生活交通計画策定の流れ

生活交通計画検討会 スケジュール	内容	地域公共交通会議 スケジュール
平成 21 年 9 月 第 1 回生活交通計画検討会	生活交通の現状把握 ↓ (アンケート調査内容の検討)	
平成 21 年 12 月 第 2 回生活交通計画検討会	アンケート調査によるニーズの把握 生活交通の問題と課題の洗い出し 生活交通計画（素案）の作成 ↓ パブリックコメント等による市民の 意見の反映	平成 21 年 12 月 第 1 回地域公共交通会議
平成 22 年 3 月 第 3 回生活交通計画検討会	生活交通計画（案）の作成 地域公共交通会議による生活交通計画 （案）の承認	平成 22 年 3 月 第 2 回地域公共交通会議

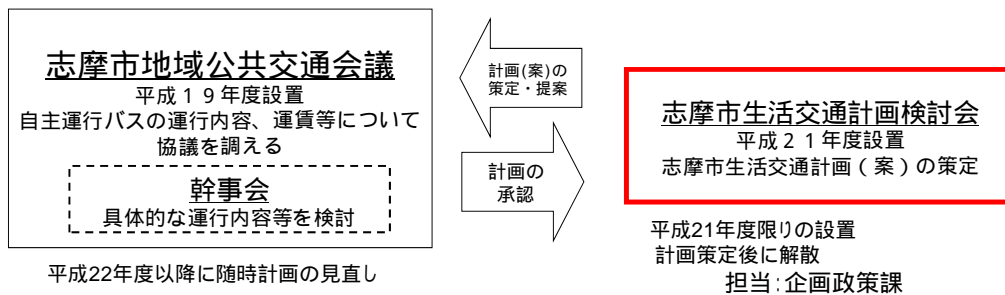


図 1-2 生活交通計画の策定体制

5. 計画の対象期間と区域

本計画は、平成 22 年度から平成 24 年度までの 3 年間を計画期間とします。ただし、平成 25 年度以降についても、見直しの上継続していくことを想定します。

本計画は志摩市全域を対象とします。

6. 計画の推進体制

本計画の推進体制を図 1-3 に示します。本計画は平成 22 年度以降、実施準備、計画の一部実施が行われる予定です。計画策定後、生活交通計画検討会は解散し、本計画で示した具体的な施策のさらなる検討及び実施、進行管理、見直しについては、平成 22 年度以降、地域公共交通会議に検討が引き継がれます。地域公共交通会議では、PDCA サイクル¹に基づいて計画をより良いものに改善するための議論がなされます。その際、市の生活交通を構成する各主体(市民・行政(市、県、国)・交通事業者・道路管理者と交通管理者)が、便利で効率的な生活交通を実現するために、生活交通の抱える課題について意識を共有し、各主体が果たすべき役割を明確にして協働することが重要です。

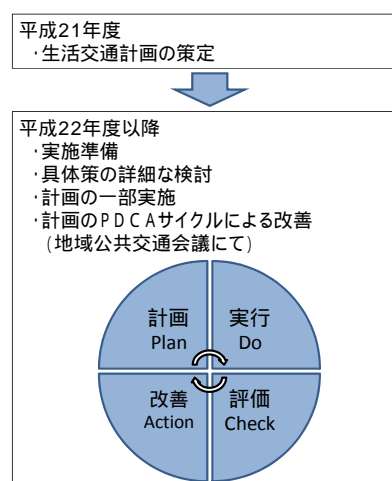


図 1-3 生活交通計画の推進体制

¹ PDCA サイクルとは、”Plan(計画)””Do(実行)””Check(評価)””Action(改善)”の頭文字をとったもので、計画をより良いものに改善するためにその実施中にも逐次見直しを行っていく過程のことです。

II. 生活交通の現状

1. 市の概要

(1) 人口・世帯

表2-1 に市の人口を示します。平成21年3月現在、58,642人(男性27,603人、女性31,039人)です。地域別(図2-1)の人口規模は、多い順に阿児地域、志摩地域、磯部地域、大王地域、浜島地域となっています。



図2-1 地域の位置

図2-2 は平成21年3月現在の市の年齢別人口構成です。市全体の老年人口割合(65歳以上人口が総人口に占める割合)は30.1%と、全国平均の22.1%(平成20年10月)、県平均の23.1%(平成20年10月)よりも高い状況にあります。年少人口割合(15歳未満人口が総人口に占める割合)は11.7%と、全国平均の13.5%(平成20年10月)、県平均の13.8%(平成20年10月)よりも低い状況にあります。とりわけ大王、浜島、志摩の3地域は老年人口割合が35%前後と高く、年少人口割合が10%前後と低く、少子高齢の状況にあることがわかります(表2-1)。

表2-1 市の人口(平成21年3月)

	市全域	浜島地域	大王地域	志摩地域	阿児地域	磯部地域
総人口(人)	58,642	5,272	7,776	13,305	23,452	8,837
男性(人)	27,603	2,496	3,558	6,198	11,146	4,205
女性(人)	31,039	2,776	4,218	7,107	12,306	4,632
老年人口割合	30.1%	34.1%	35.5%	34.1%	25.1%	30.0%
年少人口割合	11.7%	9.4%	9.6%	10.1%	13.6%	12.0%

老年人口は65歳以上の人口、年少人口は15歳未満の人口。

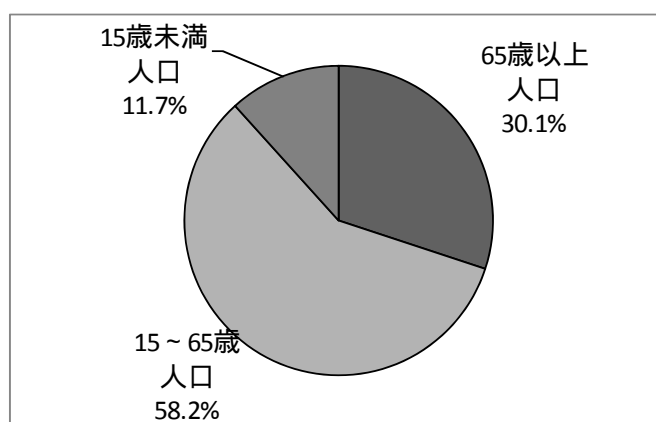


図2-2 市の年齢別人口構成(平成21年3月)

表 2-2 は市の世帯数に関するデータです。一般世帯数は 20,680 世帯であり、1 世帯当りの人員は約 2.8 人です。また、日常生活の移動が困難になりやすいと考えられる 65 歳以上の高齢者の単身または夫妻の世帯数は 4,960 世帯で、全一般世帯の約 24%を占めています。

表 2-2 市の世帯数(平成 17 年 10 月)

	市	県平均
一般世帯数 (世帯)	20,680	23,191
一般世帯 1 世帯当り人員 (人)	2.8	2.8
高齢親族(65 歳以上)のいる一般世帯数 (世帯)	10,892	4,167
高齢者(単身・夫婦)世帯数 (世帯)	4,960	4,293

一般世帯とは

- (1)住居と生計を共にしている人々の集まり又は一戸を構えて住んでいる単身者。
 - (2)上記の世帯と住居を共にし、別に生計を維持している間借りの単身者又は下宿屋などに下宿している単身者。
 - (3)会社・団体・商店・官公庁などの寄宿舍、独身寮などに居住している単身者。
- 出所)統計でみる市区町村のすがた 2009

表 2-3 は市内における要支援・要介護認定を受けた人々の数です。要支援は要支援 1～2、要介護は要介護 1～5 の合計を表しています。

表 2-3 市の要支援者・要介護者数 (平成 21 年 3 月)

	市全域	浜島地域	大王地域	志摩地域	阿見地域	磯部地域
要支援者 (人)	381	55	74	73	118	61
要介護者 (人)	2,321	236	460	509	750	366
合計 (人)	2,702	291	534	582	868	427
総人口に占める割合	4.6%	5.5%	6.9%	4.4%	3.7%	4.8%

表 2-4 は市内における身体障害者手帳、療育手帳、精神保健福祉手帳の受給者数です。

表 2-4 市の障がい者手帳受給者数 (平成 21 年 3 月)

	市全域	浜島地域	大王地域	志摩地域	阿見地域	磯部地域
身体障害者手帳受給者(人)	2,791	272	451	669	959	440
療育手帳受給者(人)	313	37	50	69	109	48
精神保健福祉手帳受給者(人)	232	18	38	45	90	41
合計 (人)	3,336	327	539	783	1,158	529
総人口に占める割合	5.7%	6.2%	6.9%	5.9%	4.9%	6.0%

(2) 面積

表2-5は市の地勢に関するデータです。市の総面積は179.72平方キロメートル、可住地面積（総面積から林野面積と湖沼面積を除いた面積）は75.15平方キロメートルで、市の総面積の約42パーセントが可住地面積です。

人口密度（可住地面積1平方キロメートル当りの人口）は約775人/平方キロメートルであり、三重県全体の923人/平方キロメートルより小さくなっています。道路実延長については、人口100人当りにすると県平均とほぼ同じレベルですが、可住地面積当りにすると県平均よりも短い状況にあります。

表2-5 市の地勢

	市	県平均
総面積（平方km）	179.72	199.2
可住地面積（平方km）	75.15	69.8
人口密度（人/平方km）	775	923
人口100人当り道路実延長（km/100人）	1.37	1.32
可住地面積当り道路実延長（km/平方km）	10.6	12.2

道路実延長とは、一般国道、県道及び市道の距離の合計
出所) 統計でみる市区町村のすがた2009

(3) 公共施設の分布状況

表2-6に市内の学校・公立病院等の施設数をまとめました。今後、平成21年11月の志摩市立保育所・幼稚園再編計画によって幼稚園・保育所は13施設に、平成21年11月の志摩市立小中学校再編基本計画によって、小学校は9校、中学校は6校に統合される予定です。

表2-6 市内の学校・公立病院等の施設数

	施設数
幼稚園・保育所数（園）	30
小学校数（校）	22
中学校数（校）	11
公立高校数（校）	2
公立病院・診療所数（施設）	4

出所) 県統計室「学校基本調査結果」、県医療政策室「社会福祉施設等調査」



図 2-3 市内公共施設等の位置

図 2-3 には市内の学校・公立病院・その他の公共施設・おもな商業施設・レジャー施設の位置を示しました。現在のバス路線設定では、主要な商業施設の一部に行くことが困難といえます。

(4) 就業者数、市内通勤者数、市外への通勤者数、市外からの通勤者数

図 2-4 は市内と三重県の就業者の通勤先です。志摩市では全就業者の 83.4%が市内に通勤しており、16.6%が他市区町村へ通勤しています。三重県全体のデータと比べると、市内で従業している就業者が多いことがわかります。

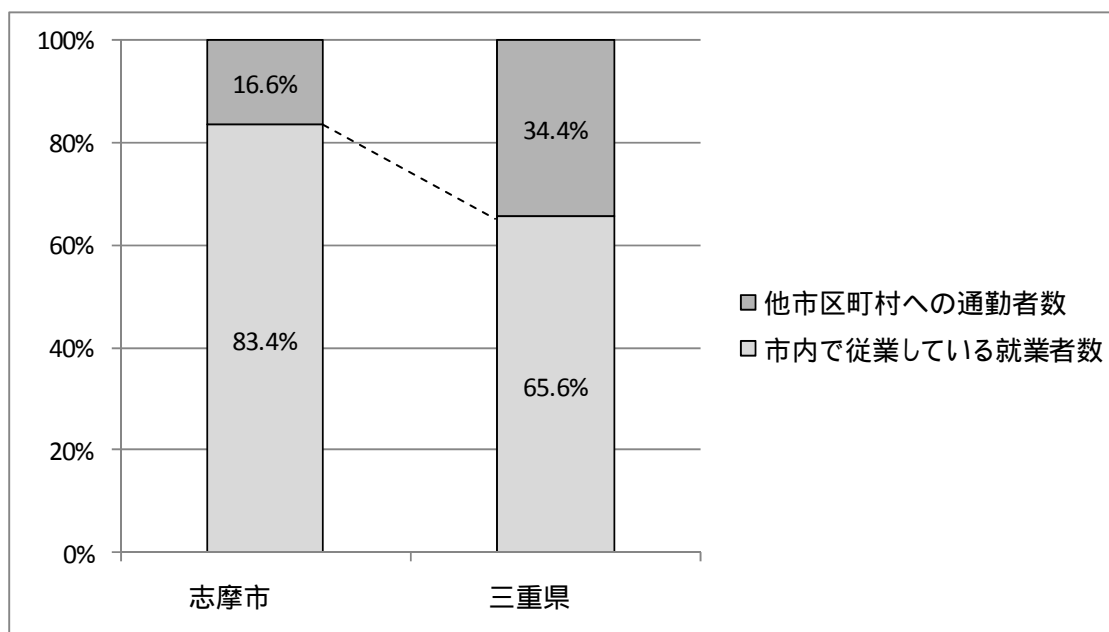
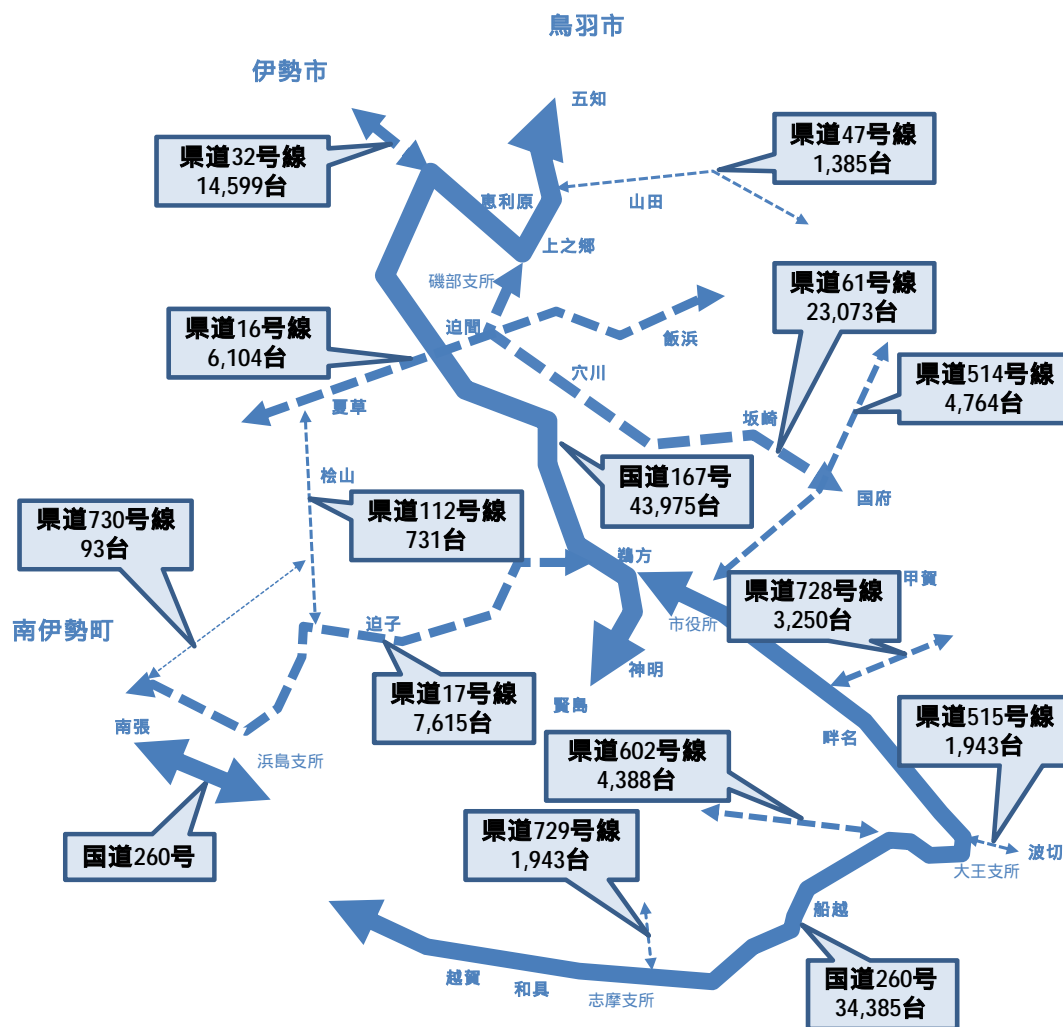


図 2-4 就業者の通勤先 (平成 17 年)

(5) 自動車交通の状況

市内および市と隣接市町間における自動車交通量の状況を概観します。図2-5、表2-7は平成17年度の道路交通センサスによる、市内の自動車交通量を示しています。矢印の太さは地域間の交通量の大きさを表しています。

市内で最も交通量が多い地区は阿児町鵜方周辺、2番目が大王町畔名周辺、3番目が磯部町恵利原周辺です。市内を南北に縦断する国道167号と市南部を通る国道260号が市の幹線の役割を果たしています。恵利原から伊勢市をつなぐ県道32号線、穴川から大王をつなぐ県道61号線、鵜方から浜島方面へ向かう県道17号線、磯部町地域を東西に横切る県道16号線などは幹線に次ぐ市の主要な道路の役割を果たしています。



実線は国道、破線は県道を表す。

印は特に混雑する地点。

交通量は平成17年、平日24時間・休日24時間の平均値

図2-5 市周辺の自動車交通量

表 2-7 市周辺の自動車交通量（平成 17 年度）

	観測地点	自動車交通量（台）		平日混雑時 平均旅行速度 （km/h）	指定最高速度- 混雑時平均旅行 速度 （km/h）
		平日 24 時間	休日 24 時間		
国道 167 号	阿児町神明	5,731	4,760	34.4	15.6
	阿児町鷺方	20,986	20,209	29.0	21
	磯部町迫間	11,901	11,020	41.4	8.6
	磯部町五知	7,296	6,047	51.2	-1.2
国道 260 号	大王町畔名	16,531	15,823	34.0	16
	大王町船越	12,199	9,493	37.6	12.4
	志摩町越賀	3,807	3,872	38.0	2
	浜島町南張	3,693	3,351	46.7	3.3
県道 16 号線	磯部町飯浜	2,189	1,608	30.7	9.3
	磯部町夏草	4,646	3,764	42.8	7.2
県道 17 号線	浜島町迫子	7,593	7,636	45.3	-5.3
県道 32 号線	磯部町恵利原	14,189	15,008	50.8	-10.8
県道 47 号線	磯部町山田	1,387	1,383	32.5	7.5
県道 61 号線	磯部町坂崎	7,240	6,796	50.5	-10.5
	阿児町甲賀	2,201	1,820	39.5	0.5
	磯部町穴川	14,044	--	34.6	5.4
県道 112 号線	磯部町桧山	1,259	202	40.8	-0.8
県道 514 号線	阿児町国府	5,186	4,342	45.9	-5.9
県道 515 号線	大王町波切	2,065	1,820	31.9	8.1
県道 602 号線	大王町船越	4,009	4,766	47.3	-7.3
県道 728 号線	阿児町甲賀	3,551	2,949	38.4	11.6
県道 729 号線	志摩町和具	2,065	1,820	30.3	-0.3
県道 730 号線	浜島町南張	114	71	22.3	7.7

「指定最高速度-混雑時平均旅行速度」は指定最高速度と平日混雑時平均旅行速度との差。
出所）平成 17 年度道路交通センサス報告書

表 2-7 を見ると、平日の道路混雑時の平均旅行速度と指定最高速度との差が時速 10 キロメートル以上あるのは、国道 167 号阿児町神明周辺、阿児町鷺方周辺、国道 260 号大王町畔名周辺、大王町船越周辺、県道 728 号線阿児町甲賀周辺の 5 地点となっています。これらが混雑の特に激しい地点であると考えられます。

(6) 離島の状況

市内の本土と架橋されていない有人島には、英虞湾内に間崎島、的矢湾内に渡鹿野島の2島が存在しており、航路により本土と接続されています。表2-8はこれらの離島の人口等のデータです。各島の中には生活に必要な施設が十分にそろっておらず、本土との交通手段の確保は最重要課題の1つといえます。

表2-8 離島のデータ(平成21年3月)

	人口(人)	老年人口割合(%)	年少者人口割合(%)	面積(平方km)
間崎島	152	75.7	2.0	0.36
渡鹿野島	294	38.1	7.1	0.69

(7) まとめ

本市では、高齢者のみの世帯数が多くなっており、自家用車が利用できなくなったときに高齢者が自力で外出できなくなることの影響が大きいと考えられます。児童、生徒については、小中学校の統合が検討されているため、従来よりも通学距離が延びることが考えられます。通勤者については、県他市町平均に比べ市内で就業している人の割合が多く、通勤者の移動は比較的短距離で完結する傾向にあると考えられます。また、離島住民や障がい者等の移動機会に配慮する必要があります。

2. 市内公共交通の現状

(1) 路線バス・予約運行型バス

表2-9に市内バス路線の運行状況と補助金の実績をまとめました。図2-6は平成21年度の市内公共交通網図です。

利用実績については、平成20年度に路線バスを年間およそ82万人が利用しました。磯部地域で平成21年1月から試行運行中の予約運行型バス「ハッスル号」は、外出しにくい寒い時期の3か月間ではありますが、327人の利用がありました。

補助金等については、平成20年度の路線バスに対する国・県からの補助金がおおよそ1億3,000万円で、市からの助成金や委託料がおおよそ3,000万円でした。

表2-9 市内バス路線の運行状況と補助の実績（平成20年度）

路線名	経路	営業 キロ (km)	1日運行回数(片道)			年間 利用者数 (人)	1日当り 利用者数 (人)	国県 補助 (千円)	市補助 (千円)
			平日 (回)	土曜 (回)	日祝 (回)				
御座線	御座港～ 山田赤十字病院	55.1	47	47	42	458,678	1,256.7	80,677 (国・県)	4,742 (助成金)
宿浦線	宿浦～ 山田赤十字病院	46.3	31	29	29	175,352	480.4	42,170 (国・県)	-
五ヶ所線	磯部バスセンター ～宇治山田駅前	35.8	37	37	37	103,370	283.2	6,381 (国・県)	-
安乗線	志摩病院～安乗	11.9	28	28	28	50,729	139.0	-	-
志島循環線 (廃止代替)	志摩病院～ 志摩病院	20.8	14	14	14	21,518	59.0	2,138 (県)	18,605 (委託料)
浜島港線 (廃止代替)	浜島港～ 鵜方駅前	18.5	3	3	3	6,654	18.2	299 (県)	3,822 (委託料)
ハッスル号 北部ルート	五知～ 磯部支所	25.0	8 (月木)	運休	運休	102	-		
ハッスル号 西部ルート	桧山～ 磯部支所	24.4	8 (火金)	運休	運休	50	-	-	3,000 (委託料)
ハッスル号 東部ルート	鵜方～ 磯部支所	35.2	8 (水土)		運休	175	-		
合計						816,628	2,236.5	131,665	30,169

上記路線の他、的矢・鵜方・スペイン線、賢島・鵜方・スペイン線、合歡の郷直通線がある。
ハッスル号は平成21年1月から試行運行開始のため、集計期間は平成21年1月から3月まで。



図2-6 市内公共交通網図(平成22年1月現在)

図 2-7 は市内バスの営業キロと平日 1 日運行回数です。ハッスル号は交通空白地域への対策として導入された予約運行型バスであるため、通常の路線バスに比べて営業キロが長く、運行回数が少なくなっています。

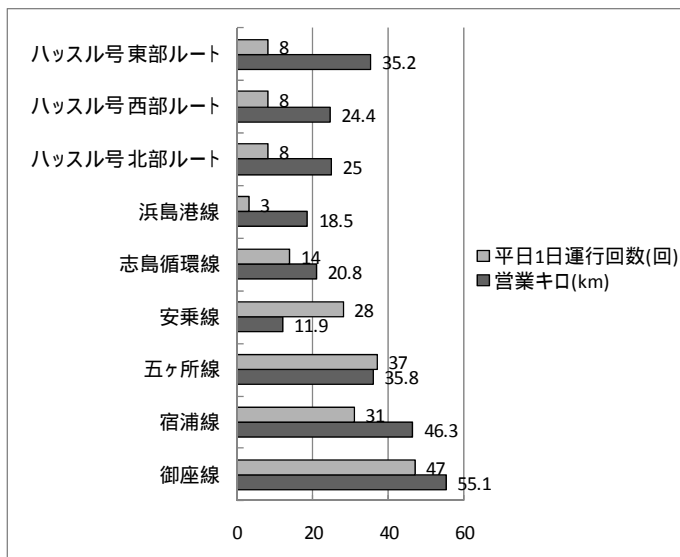


図 2-7 市内バスの営業キロと平日 1 日運行回数

図 2-8 は市内の路線バス 1 日当り利用者数と利用者 1 人当り補助金等支出額です。市内で最も補助金投入額の大きい路線は御座線ですが、利用者 1 人当りに換算すると志島循環線が最も多いことがわかります。

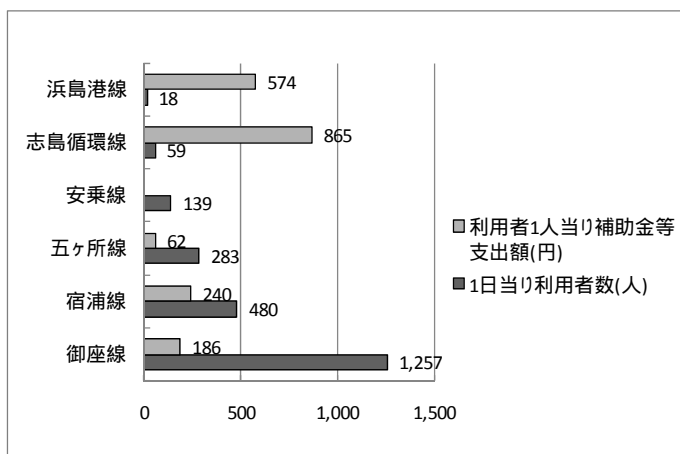


図 2-8 市内路線バス 1 日当り利用者数と補助金等支出額

図 2-9 は平成 21 年 1 月から 3 月の期間における磯部地域予約運行型バスの 1 日当り利用者数です。営業キロの長い東部ルートが最も利用者が多く、次いで北部ルート、西部ルートの順になっています。

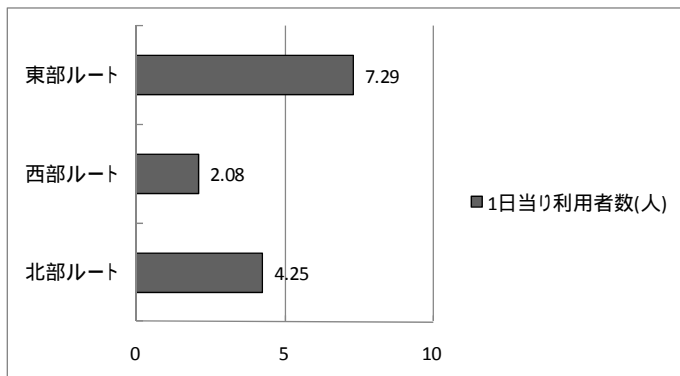


図 2-9 磯部地域予約運行型バスの 1 日当り利用者数

図 2-10 は市内路線バスの年間乗車人員の推移です。平成 17 年度には約 120 万人の利用者がありましたが、平成 18 年度以降は 105 万人前後で推移しています。

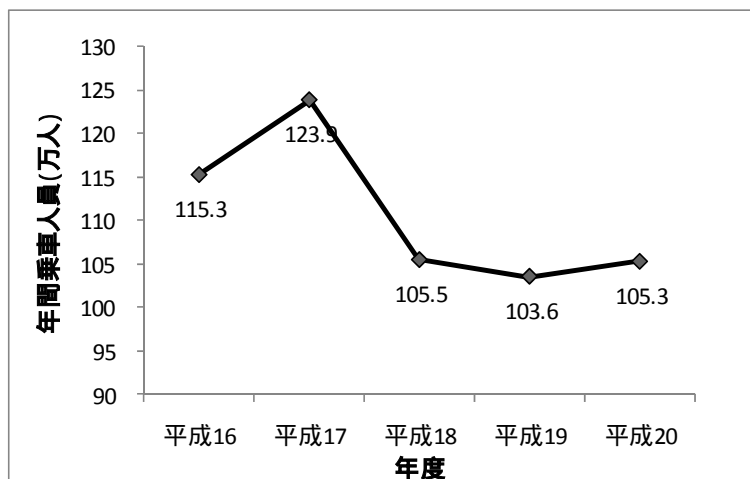


図 2-10 市内路線バスの年間乗車人員

(2) 鉄道

表 2-10 は市内の鉄道路線の営業キロと乗降者数です。平成 20 年度は全駅合計でおよそ 180 万人の利用がありました。

表 2-10 市内鉄道路線の営業キロと乗降者数 (平成 20 年度)

路線名	営業キロ (km)	駅名	年間乗降者数 (人)	1日当り乗降者数(人)
志摩線	13.4	五知	10,220	28
		沓掛	7,665	21
		上之郷	44,530	122
		志摩磯部	404,055	1,107
		穴川	28,105	77
		志摩横山	63,145	173
		鵜方	767,595	2,103
		志摩神明	90,520	248
		賢島	362,445	993
		合計	1,778,280	4,872

図2-11 に市内各鉄道駅の1日当り乗降者数を示しました。最も乗降者が多い駅は鵜方駅、2番目が志摩磯部駅、3番目が賢島駅です。これら3駅はいずれも特急停車駅です。

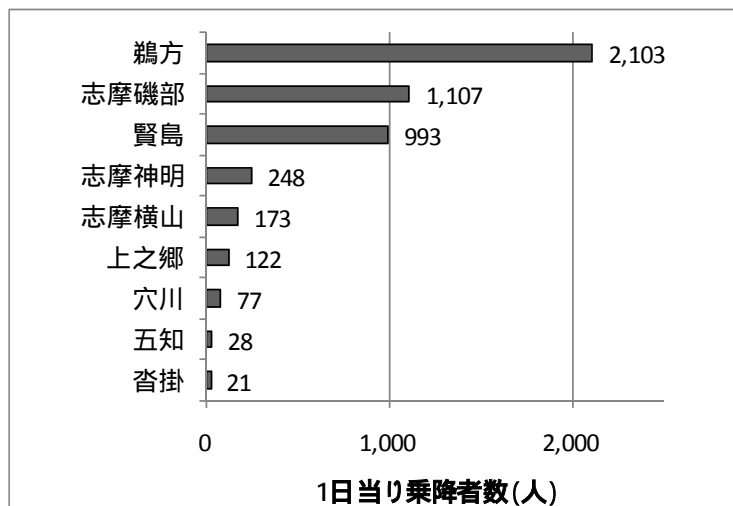


図2-11 市内各駅の1日当り乗降者数

図2-12 は市内鉄道駅の合計年間乗降者数の推移です。平成15年度には約230万人でしたが、平成20年度には約180万人に減少しました。

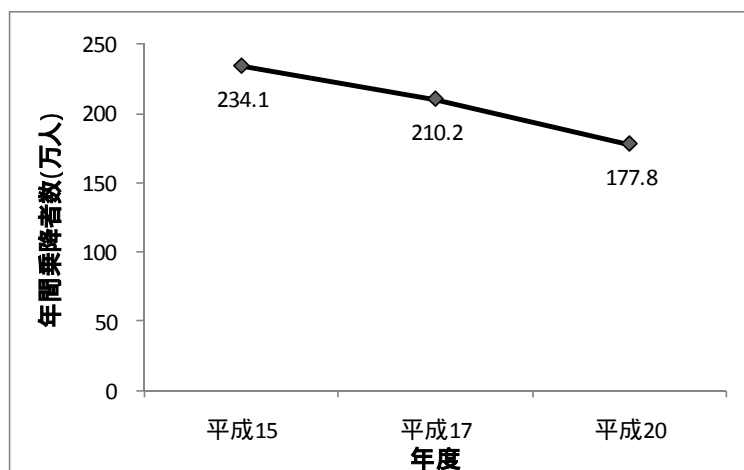


図2-12 市内鉄道駅の年間乗降者数

(3) 航路

表 2-11 は市内の航路の運航実績と補助金額です。1 便当り利用者数は、多い順に和具～賢島間、的矢～三ヶ所間、浜島～賢島間となっています。補助金は、英虞湾内指定航路に対して、国・県からおよそ 1,000 万円、市から 800 万円の実績となっています。

表 2-11 市内航路の運航実績と補助額 (平成 20 年度)

航路名	航路	営業 キロ (km)	1 日当り 運航回数 (回)	年間 運航回数 (回)	年間 利用者数 (人)	1 便当り 利用者数 (人)	年間補助 (千円)	
							国県	市
英虞湾内 指定航路 (志摩マリンレジャー)	和具～ 賢島	6.7	9	3,285	38,027	11.6	11,040	8,000
	浜島～ 賢島	10.6	5	1,825	4,612	2.5	-	
県道船	的矢～ 三ヶ所	22.0	22	7,842	25,527	3.3	6,470 (委託料)	-
渡鹿野渡船	渡鹿野～ 国府		随時	-	-	-	-	-

県道船は必要に応じて臨時便が運航されている。

図 2-13 は市内主要航路の年間乗船人員の推移です。平成 15 年度の利用者は約 12 万人でしたが、平成 20 年度には約 7 万人に減少しました。

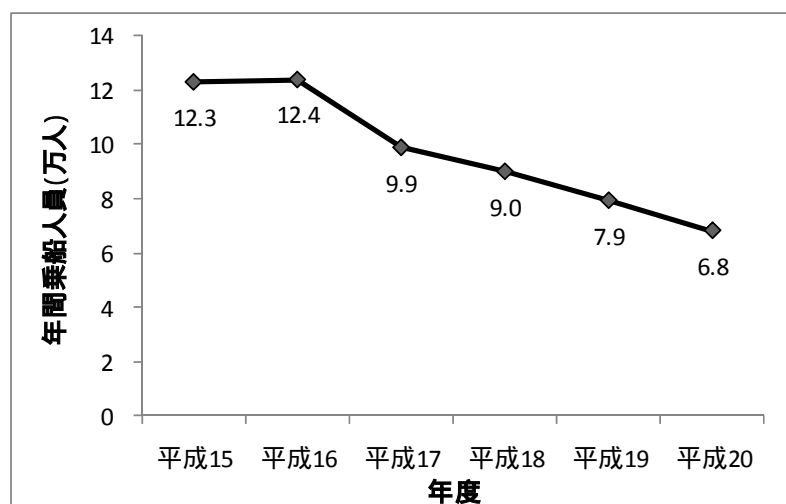


図 2-13 市内主要航路の年間乗船人員

(4) タクシー事業

表 2-12 は市内に営業所のあるタクシー事業者 8 社の所在地と車両種類別の保有台数です。保有台数で見ると阿見地域に偏っていることがわかります。

表 2-12 市内タクシー事業者の車両保有台数（平成 22 年 2 月）

所在地域	営業所数	保有台数（台）			
		ジャンボ	中型	小型	合計
大王地域	1	1	-	5	6
志摩地域	1	1	-	4	5
阿見地域	6	4	25	24	53
合計	8	6	25	33	64

図 2-14 は平成 16 年度から平成 20 年度までの期間の市内タクシー事業者の年間輸送人員です。ここ数年の年間輸送人員は 30 万人から 35 万人の間で推移しています。

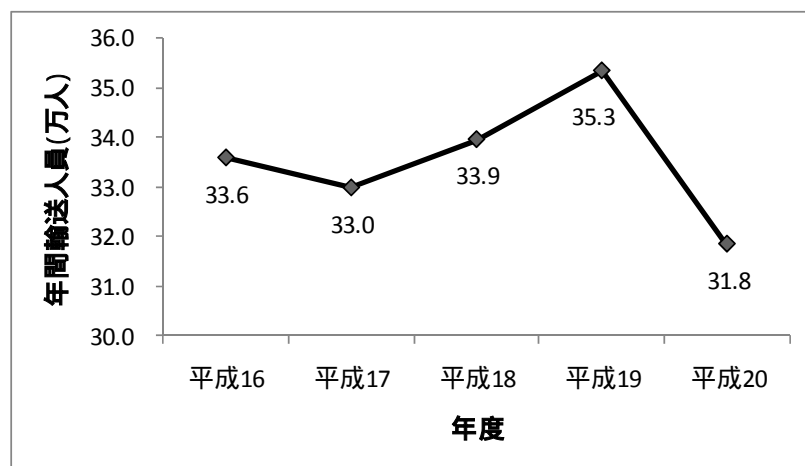


図 2-14 市内タクシーの年間輸送人員

(5) 福祉有償運送

表 2-13 は市内の福祉有償運送事業者の法人名、事業所名、所在地です。市内には福祉有償運送事業者が 4 法人あります。

表 2-13 市内の福祉有償運送事業者

法人名	事業所名	所在地
社会福祉法人 洗心福祉会	阿児訪問介護ステーション真珠荘	阿児町鵜方 3503 - 20
社会福祉法人 志摩市社会福祉協議会	志摩市社会福祉協議会 ふくし移送サービス統括事業所	阿児町神明 1537 - 1
	志摩市社会福祉協議会 ふくし移送サービス阿児事業所	阿児町鵜方 3098 - 1
特定非営利活動法人 TEAM 笑美 S	特定非営利活動法人 TEAM 笑美 S	阿児町鵜方 1058 - 59
特定非営利活動法人 伊勢志摩福祉の会 ほほえみ	特定非営利活動法人 伊勢志摩福祉の会 ほほえみ	阿児町鵜方 5201

図 2-15 は、過去 3 年間の市内の福祉有償運送事業者の年間輸送人員です。

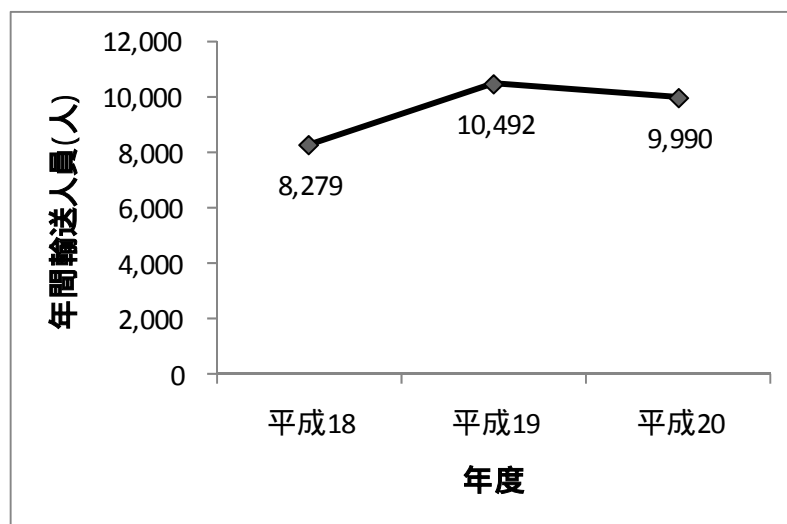


図 2-15 福祉有償運送の年間輸送人員

(6) 交通結節点の整備状況

表 2-14 と表 2-15 に、市内の 4 つの主要交通結節点（鵜方駅、賢島駅、志摩磯部駅、磯部バスセンター）の整備状況をまとめました。表 2-14 は、4 つの主要交通結節点において、他の交通機関に乗り換えるために徒歩で移動しなければならない距離です。表 2-15 は、4 つの主要交通結節点における乗り換えを誘導する案内標示の数、公営駐車場の駐車可能台数と駐車料金、待合室・トイレ・屋根の設置の有無、ベンチの置かれている数を示したものです。

表 2-14 市内の公共交通機関結節点の乗り換え距離

	結節する公共交通機関及び乗換に要する距離(m)				
	鉄道	バス	予約運行型バス	タクシー	船
鵜方駅		約 60	約 60	約 70	-
賢島駅		約 30	-	約 20	約 140
志摩磯部駅		約 400	約 100	約 60	-
磯部バスセンター	約 400		約 10	-	-

表 2-15 市内の公共交通機関結節点の設備状況

	案内標示の数	公営駐車場台数	待合室	トイレ	屋根	ベンチ数
鵜方駅	8	18 台 1 時間無料 100 円 / 30 分				27
賢島駅	14	無料 41 台				16
志摩磯部駅	6	無料 55 台 2 時間以内 月極 22 台 4,000 円 / 台	-			5
磯部バスセンター	-	-				4



写真：磯部バスセンター



写真：磯部バスセンター待合室



写真：鵜方駅前（南口）



写真：鵜方駅北口駐輪場



写真：船のりば（賢島）

(7) まとめ

以上では、市内の公共交通の利用と設備の状況を示しました。鉄道・航路の利用者は、大幅に減少してきています。それに比べると緩やかですが、路線バスやタクシーの利用者も減少してきています。福祉有償運送には、利用者が横ばいの状況です。4つの公共交通機関結節点の状況に関して、志摩磯部駅の設備がやや少ないことがわかりました。また、磯部バスセンターと志摩磯部駅の間がやや離れていることも問題です。

III. 公共交通による生活交通の確保のための課題整理

1. 市民の交通行動に関するアンケート調査

本計画の策定にあたり参考とするために、平成21年11月に「志摩市民の公共交通利用に関するアンケート調査」を実施しました。ここでその内容の概要を説明します。調査結果の詳細は付録に掲載してあります。

(1) 調査概要と回答状況

この調査は、市民の交通行動や公共交通に対する意識を把握するために実施しました。調査対象は16歳以上の市民から3,000名を地域ごとに偏りが生じないように抽出し、郵送による配布・回収により実施しました。実施期間は平成21年11月12日から11月30日までとしました。

回答数は1,183通で、回収率は37.9%でした。回答者の性別は、男性が513人で全回答者の43%、女性が660人で全回答者の56%、未回答が10人でした。回答者の年齢は多い順に、60代317人(全回答者の27%)、70代以上264人(同22%)、50代211人(同18%)、40代150人(同13%)、30代122人(同10%)、20代79人(同6%)、10代34人(同3%)でした。調査票の地域ごとの回収率は多い順に、大王地域42%、磯部地域40%、阿児地域39%、志摩地域37%、浜島地域35%でした。

(2) 普段の外出と公共交通の利用状況

表3-1に、普段の外出目的の上位3つを全回答者、高齢者、および自家用車利用可能者と利用制約者の4つの区分に分けて示しました。各区分の定義は、高齢者とは70代以上の人のことをいい、自家用車利用制約者とは、アンケートで(a)自家用車を自分で自由に利用できない、(b)自分は運転しない(家族に乗せてもらう)、(c)自家用車を持っていない、のいずれかに回答した人であり、自家用車利用可能者とは、アンケートで自家用車を自分で自由に利用できると回答した人としてします。いずれの区分でも最も多かったのは買い物でした。区分別にみると、高齢者(70代以上の回答者)の2位は通院であり、他の区分に比べて多くなっています。

表 3-1 普段の外出上位 3 位

順位	全回答者	高齢者	自家用車 利用可能者	自家用車利用制約者
1 位	買い物 (811)	買い物 (175)	買い物 (581)	買い物 (163)
2 位	通勤 (497)	通院 (130)	通勤 (448)	通勤 (102)
3 位	通院 (320)	その他 (63)	通院 (182)	その他 (35)

() の単位は人

最も多い用事の外出回数について、全回答者の上位 3 つの外出回数は、週 5 日程度、週 3~4 日程度、週 7 日程度でした。一方、高齢者は、週 3~4 日程度から週 1~2 日程度と、比較的外出回数が少ないことがわかりました。また、自家用車利用制約者については、ほぼ毎日外出する人と週に 1~2 日程度しか外出しない人に二分されています。これは同区分にほぼ毎日外出する学生・勤労者と外出回数の少ない高齢者が属しているためです。

最も多い外出目的に利用する交通手段について、全回答者の上位 3 つは、自家用車やバイクを自分で運転、自家用車等に同乗、未回答でした。区分別に見た場合も、交通手段は自動車を自分で運転や同乗の回答が多く、回答者は自家用車に頼って移動していることがわかります。自家用車利用制約者については利用交通手段の 2 位が路線バスでした。

鉄道の利用頻度については、全回答者の上位 3 つは、ほとんど利用しない、年に数回程度、未回答でした。区分別に見た場合も、鉄道はほとんど利用しない、年に数回という回答が大半ですが、自家用車利用制約者は「月に数回」鉄道を利用するという回答が 3 位になりました。また、路線バスの利用頻度は、鉄道の利用頻度と同様の結果になりました。

以上から、普段の外出と公共交通利用状況をまとめると、第 1 に全体として路線バスや鉄道をほとんど利用しておらず、買い物・通勤・通院などの外出に自家用車を利用している人が多いことがわかりました。第 2 に、高齢者は全回答者に比べ外出回数が少ないこと、約半数は自家用車を運転しており、目的としては通院が多くなっていることがわかりました。第 3 に、自家用車利用制約者は月に数回路線バスや鉄道を利用する人がいることがわかりました。

(3) 公共交通を使わない理由

表 3-2 は、回答者が鉄道・バスを使わない理由について集計した結果です。鉄道・バスのいずれでも使わない理由で最も多かったのは「自家用車が使える」でした。鉄道については、「駅が遠い」「本数が少ない」「目的地に行けない」「運賃が高い」などの理由が挙げられています。路線バスについては、「本数が少ない」「運賃が高い」「目的地に行けない」などが挙げられています。

表 3-2 鉄道・バスを使わない理由

順位	鉄道	路線バス
1位	自家用車が使える(658)	自家用車が使える(754)
2位	駅が遠い(374)	本数が少ない(365)
3位	本数が少ない(195)	運賃が高い(283)
4位	目的地に行けない(173)	目的地に行けない(214)
5位	運賃が高い(153)	バス停が遠い(136)
6位		乗り継ぎが不便(135)

()の単位は人

表 3-3 は、公共交通を利用したくなるにはどういった対策が必要かという質問の回答の集計結果です。バスは、「運賃が安くなる」「本数が増える」などの対策が行われることが希望されています。鉄道は、「駅が住まいの近くにできる」「運賃が安くなる」「本数が増える」「乗り継ぎの便が良くなる」などの対策が行われることが希望されています。また、バスは「どうしてもバスを利用することはないと思う」と回答した人が最も多く、回答者のバスに対する関心が特に低いことがわかります。

表 3-3 どうすれば公共交通を利用したくなるか

順位	鉄道	バス
1位	駅が近くにできる(372)	どうしてもバスを利用することはないと思う(345)
2位	運賃が安くなる(289)	運賃が安くなる(343)
3位	本数が増える(267)	本数が増える(341)
4位	乗り継ぎの便が良くなる(200)	目的地への路線ができる(202)
5位	どうしても鉄道を利用することはないと思う(190)	バス停が近くにできる(169)
6位	未回答(184)	乗り継ぎの便が良くなる(158)

()の単位は人

(4) 公的負担のあり方に関する意識

アンケート調査では、市で路線バスの維持のために平成 20 年度に年間約 3,000 万円(市民 1 人当たり 514 円)が支出されたことを示した上で、路線バス維持のための公的負担の今後のあり方について質問を行いました。その結果、現在の公的負担水準が妥当であると思っている回答者は、全回答者の 65%を占めました。

また、今後の路線バス維持への公的負担はどのような方針で取り組まれるべきかについての質問でも、「現状を維持すべき」が全回答の 44%を、「わからない」が 20%を、「経費を増額しても利便性の向上を目指すべき」が 15%を占めました。

以上から、回答者は路線バス維持に関して現在の公的負担水準が妥当であると考え、また、多くの人が今後も現状維持を望んでいることがわかります。

2. 今後の生活交通確保策についての課題

以上のアンケート結果から、本市では多くの方が自家用車に頼った生活を営んでいること、公共交通の利用を考える際に、自家用車に匹敵するレベルのサービス、またはそれに至らなくとも現状より廉価なサービスを求めていると考えられます。さらに、Iで触れた志摩市総合計画から、高齢者・障がい者を含むすべての市民が快適に移動でき、観光客にも使いやすく、現状の公的負担のレベルを維持しつつ運営可能な生活交通を構築する必要があります。

それに対し、IIで示した生活交通の現状からは、路線バス・鉄道・航路の利用者数の減少が続いています。この直接の原因は自家用車の普及ですが、アンケート調査から把握できるように、市民の公共交通に対する関心は高いとはいえない状況にあることも明らかです。関心が低下した背景として、利用者や住民のニーズに変化が起きていることを把握できないまま、利用者減少に合わせてサービスレベルも低下し、ますます利用者離れを促進させてしまったことも一因であると考えられます。この関心の低さが、公共交通の使い方を知らない、公共交通に対する公的負担の現状を知らない住民を増やし、使われないから公共交通に対する的確なニーズの把握がされることがなく、ますます利用者減少が起こるという構造を定着させてしまったと考えられます。それに加え、市や国・県による公共交通の利用促進や公的負担の取り組みについての市民へのPRが不足していたこともその構造の定着を促した一因であると考えられます。このような構造から抜け出すことが今後の大きな課題であるといえます（図3-1）。

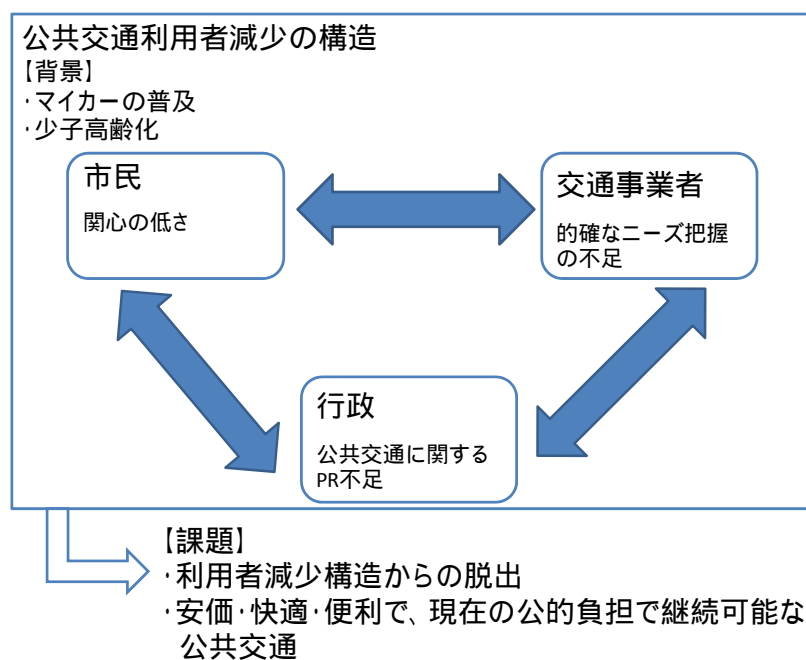


図3-1 生活交通の今後の課題

IV. 計画の構成

前章まででは、志摩市総合計画、生活交通の現状、市民アンケート調査から明らかとなった市民の交通行動や意識の実態を踏まえ、生活交通の今後の課題を導き出しました。この課題を解決するために、この章で本計画の基本理念と目標を示します。

1. 基本理念

本計画の基本理念は、Iで確認した志摩市総合計画の基本理念・基本目標を受け、次の2つに設定します。第1は、「住んでよし＝だれもがいつまでも安心して暮らしていけるため、最低限の生活の質を保証する生活交通サービスの確保」です。第2は、「訪れてよし＝利便性が高く持続可能な生活交通ネットワークの追求」です。

一方、これらの基本理念を実現する際、市民が公共交通への支出水準を現状維持と考えているという意識を踏まえることも必要です。そこで「費用効率の高い方策によって、みんなで取り組む」ことを方針とします。ここでの「みんな」とは、市民、行政、交通事業者など、生活交通に関わるすべての人を指し、それらの人々が後述する役割分担を果たしながら協働して取り組むことを目指します。

2. 計画の目標

基本理念を具体化するための目標を図4-1に示します。本計画の最重要目標は、「公共交通空白地ゼロ」です。ここで公共交通とは、鉄道・バス・予約運行型バス・離島航路のことを指します。公共交通空白地ゼロの定義は、以下～の3つを満たすことと定義します。

高校通学者の住宅が、高校に通学可能なダイヤとなっている駅・主要停留所（駐輪場のあるところ）・乗船場から半径2km以内に入ること。

駅・停留所（予約運行型バスを含む）・乗船場から半径300m以内に全集落がかかること。

主要医療機関・商業施設・金融機関および高校に行くのに公共交通が利用できること。

ただし、さまざまな行政サービスが必要とされる中で、公共交通のために可能な公的負担額には限界があることから、ア)利用者が非常に少ない地区、または、イ)運行を望まない地区については、供給できなくともやむを得ないものとします。ただし、タクシーは最低限利用可能であるものとします。

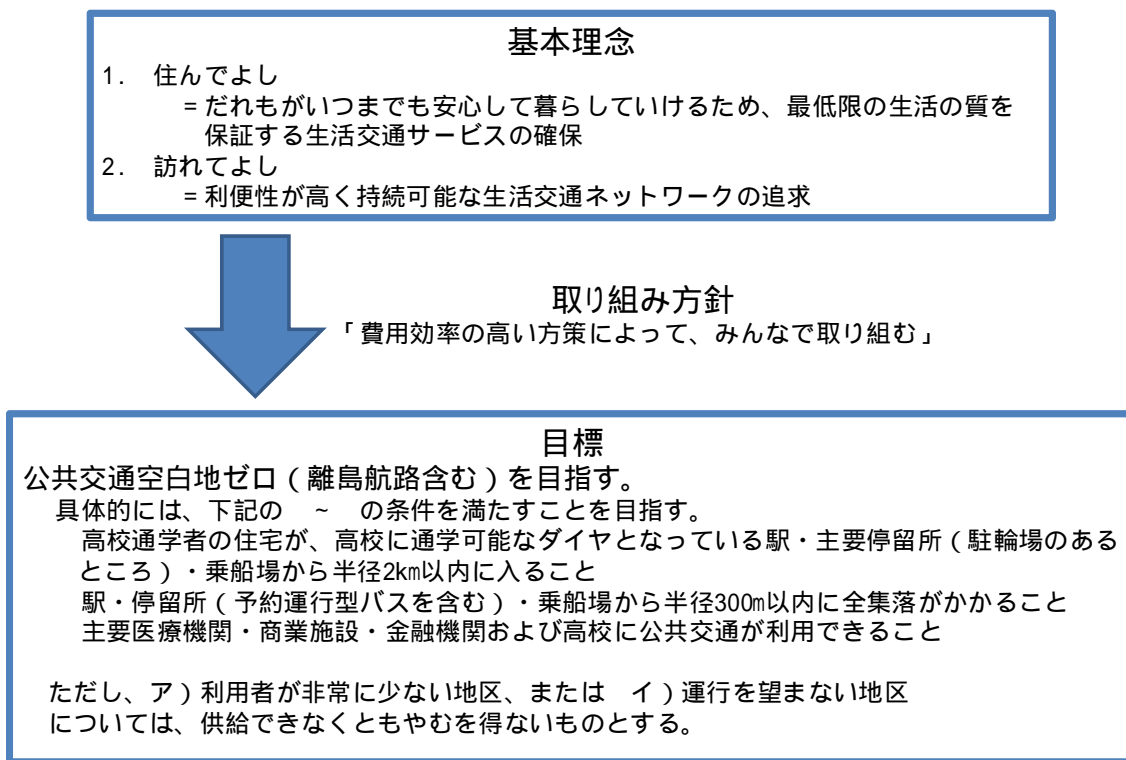


図 4-1 本計画の基本理念と数値目標

3. 目標達成のために実施する施策

本計画の目標を達成するには、公共交通事業が将来にわたり安定して運営できる構造となっ
ている必要があります。そのためには、さまざまな利用促進策により、利用者が一定以上確保
されるとともに、公共交通を支えようという市民の意向や具体的な行動も必要です。同時に、
費用効率的な事業運営も求められます。そのために、今後実施すべき施策について、A.運行(航)
方法の見直しに係る事項、B.運営方法の見直しに係る事項、C.新たに検討されるべき事項の 3
つに分類して表 4-1 に示します。

これらの個別の施策と基本理念との関係は次の通りです。「住んでよし=だれもがいつまでも
安心して暮らしていけるため、最低限の生活の質を保障する生活交通サービスの確保」とかか
わっているのが、表 4-1 の個別施策 、 です。「訪れてよし=利便性が高く持続可能な生活交
通ネットワークの追求」とかかっているのが、表 4-1 の個別施策 、 、 、 です。

表 4-1 目標達成のために実施する個別施策

	個別施策
A. 運行(航)方法の見直しに係る事項	既存バス路線の機能分けの明確化による適材適所な運行(航)の実現 交通機関間の連携強化
B. 運営方法の見直しに係る事項	市民が主役となった利用促進策の実践 収支改善のための工夫
C. 新たに検討されるべき事項	地域特性に合わせた新たな交通サービスの検討 観光客に使いやすい「訪れてよし」の環境づくり

(1) 個別施策項目

A. 運行(航)方法の見直しに係る事項

既存バス路線の機能分けの明確化による適材適所な運行の実現

公共交通を効率的に供給していくため、既存バス路線の機能分けを明確化する必要があります。具体的には、近鉄線、および各地域の拠点地区と市の中心部をつなぐ御座線、宿浦線、五ヶ所線を「幹線」として、各地域の集落と拠点地区をつなぐ路線を「支線」と位置づけます。幹線では、需要を勘案しつつ、市内および広域での高校通学や総合病院通院、および観光利用に対応しうるサービス水準の確保に努めます。支線では、それぞれの実情に見合う適材適所な運行形態を目指します。表 4-2 に、支線のうち優先して見直されるべき既存路線とその検討内容を示します。

表 4-2 路線ごとの検討内容

路線名	検討内容
志島循環線 (廃止代替バス)	アンケート結果等を踏まえ、公共施設や商業施設への乗り入れを含めた路線の再編を検討する。
浜島港線 (廃止代替バス)	浜島地域の学校再編に伴うスクールバスの運行による利用状況への影響を調査し、路線のあり方について検討する。
安乗線	便利で効率的な路線となるよう、需要レベルと住民ニーズの把握を行い、路線のあり方について検討する。
磯部地域予約運行型バス	利用者が増加しない原因を分析し、利用状況やニーズに応じた見直しを行い、地域の実情に合った運行内容への改善を図る。

交通機関間の連携強化

バス路線どうし、および鉄道・バス・船の乗り継ぎを円滑にすることで公共交通網全体の利便性向上を目指します。具体的には、2通りの施策を実施していく必要があります。第1に、

各交通機関の結節点における接続の強化や案内標示の改善により、乗り継ぎの利便性の向上を図ります。第2に、複数の交通機関が並行している区間において、相互の運行（航）空白時間を補完することにより公共交通の利用機会を拡大できるように関係者と協調を行います。表4-3に、市内の主要な交通結節点の設備・ダイヤ等に関して検討されるべき事項をまとめました。

表4-3 主要結節点での検討事項

主要結節点	検討内容
鵜方駅	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバスの乗り継ぎ時間短縮を関係者へ働きかける。 ・乗り継ぎをスムーズに行えるよう、案内標示改善を働きかける。
志摩磯部駅	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺のパーク・アンド・ライドに関する実態を調査する。
賢島駅	<ul style="list-style-type: none"> ・乗船場と駅に互いの案内標示を設置する。
磯部バスセンター	<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗り継ぎ時間短縮を関係者へ働きかける。 ・乗り継ぎをスムーズに行えるよう、案内標示の改善を働きかける。
的矢、三ヶ所、 渡鹿野、御座、浜島	<ul style="list-style-type: none"> ・バスと船の乗り継ぎ時間短縮を関係者へ働きかける。 ・船の利用案内標示を改善する。

B. 運営方法の見直しに係る事項

市民が主役となった利用促進策の実践

公共交通の利用者となり、また公共交通運行（航）の便益を享受する市民が自ら公共交通について考え、その利用促進に取り組むことは、地域特性や市民ニーズに合った地域公共交通が作り出されることにつながります。そこで市は、平成21年度に発足した、市民による路線バスの支援組織「志摩市バスサポーター」による利用促進活動を支援します。具体的には、会場の設定、活動するにあたっての手続き上のノウハウ等のアドバイスを通じ、サポーターの主体的な活動を支援します。

また、交通事業者や商業関係者などと協働し、公共交通利用者に対する特典を付けるキャンペーン企画の検討を行うなど、市民が公共交通を利用したくなる環境づくりに努めます。

収支改善のための工夫

表4-4に収支面での工夫について示しました。磯部地域予約運行型バスの収支改善策として、商業施設や医療機関への乗り入れに伴う協賛金の確保・車内や車外への広告掲載等により運送収入以外の収入を確保する方策を検討します。また、県からの補助金である「市町村自主運行バス等維持費補助金」の支給条件である収支率10%を達成できるよう、収入・支出の両面からの見直しを行います。

志島循環線の収支改善策として、路線再編において商業施設等への乗り入れを検討するとともに、乗り入れに伴う協賛金の確保を検討します。

表 4-4 収支面での検討

路線	内容
磯部地域予約 運行型バス	・協賛金・広告料収入の確保に向けた働きかけ ・収支率 10%を達成するために、収入・支出両面からの見直し
志島循環線	・路線再編に伴う商業施設乗り入れと協賛金確保に向けた働きかけ

C. 新たに検討されるべき事項

地域特性に合わせた新たな交通サービスの検討

現在、タクシー車両を活用した予約運行型バスの試行運行は磯部地域のみでの実施ですが、他地域においても運行が有効であるかどうかを検討していきます。支線においては定時定路線運行にとらわれることなく、市民のニーズや地域特性に合わせた利便性が高く効率的な新たな交通サービスへの転換を図っていきます。

「訪れてよし」の環境づくり

観光客が利用しやすい環境を整備することにより、観光目的による公共交通の利用者増をねらいます。具体的には、関係者と協力して市内の観光地への公共交通によるアクセス方法等についてのガイドマップ作成を検討します。

4. 計画推進における各主体の役割

計画の推進にあたって、生活交通に主に関係する(1)市民(地域)・(2)交通事業者・(3)行政の各主体がそれぞれの役割を認識し、一体となって進めていくことが必要です。ここでは3者の役割分担のあり方について示します。

(1) 市民(地域)

平成 21 年度に創設した「志摩市バスサポーター制度」は、市民が主役となった路線バスの維持に係る活動を行う基礎となる制度です。市民に求められる第 1 の役割は、この制度を活用し、地域で公共交通をつくり守り育てる体制づくりを進めることです。第 2 の役割は、地域の実情について、行政や交通事業者に積極的に意見を述べ、真のニーズの掘り起こしのために協力することです。

自治会には、志摩市バスサポーターの会合への住民同士の誘い合わせの上での積極的参加、公共交通に関する利用促進イベントへの積極的参加の呼びかけなどが期待されます。高齢者のバス利用が多いことから、老人クラブ等の高齢者団体には、高齢者が使いやすい公共交通に変えていくにはどうすべきかについて意見を交換し、関係者に提案をしていくことが期待されます。PTAには、公共交通を利用する児童・生徒を送迎する親として、子どもが公共交通を通学利用する際にどのようにしたら安全・安心に通学させることができるかについて意見を交換し、関係者に提案していくことが期待されます。高校・高校生は普段の公共交通を利用した通学で不便に感じていることを関係者に表明し、使いやすい通学手段になるよう関係者に提案していくことが期待されます。このことにより、高校生に公共交通への意識を高めてもらい、卒業して自家用車を運転できるようになっても、引き続き公共交通を利用してもらえるような意識づくりの醸成にもつながります。商業事業者・病院には、公共交通への乗り入れ協力とともに、公共交通利用促進への積極的な協力や、公共交通利用者への優遇策が期待されます。

(2) 交通事業者

交通事業者に求められる役割は、第1に、安全で快適な輸送サービスの提供です。第2に、地域や行政との連携、協調関係の構築を行うことです。具体的には、公共交通の利用者数などの状況について行政や地域に対し頻繁に情報提供を行うことが求められます。第3に、利用者ニーズに対応した新たなサービスの提案に努めることです。

(3) 行政

市の交通政策部局は、第1に、市民や交通事業者などの関係者の意見や情報を収集することにより、俯瞰的な立場に立って公共交通に関する情報整理を行い、関係者を誘導していくコーディネーターの役割が求められます。第2に、整理した情報について関係者にフィードバックすることが求められます。第3に、公共交通の維持や新たなサービスの導入に対する一定範囲内での補助金拠出などの支援が求められます。第4に、広報、ホームページ、イベント開催など、多様な媒体の活用によって市民に積極的な情報提供を行い、公共交通の社会的役割や重要性の啓発を行うことが求められます。第5に、イベント・会合の開催時に、来場者に公共交通機関を利用して来場する方法について情報提供を行うよう関係者に働きかけることが必要です。

市の福祉関連部局は、高齢者や障がい者の移動についての意見や情報を収集・整理し、それらに関連する部局に伝達することが求められます。

交通政策部局と福祉関連部局とが連携して取り組むべき役割として、高齢者福祉や福祉有償運送の実情等を共有することにより、高齢者が使いやすい新たな交通サービスを検討する際の調整を行う役割があります。

国・県には、引き続き広域幹線を維持する補助金制度の継続が要請されます。さらに、県には、近隣市町と本市との連携のための仲介や総合的なアドバイスをすることが要請されます。

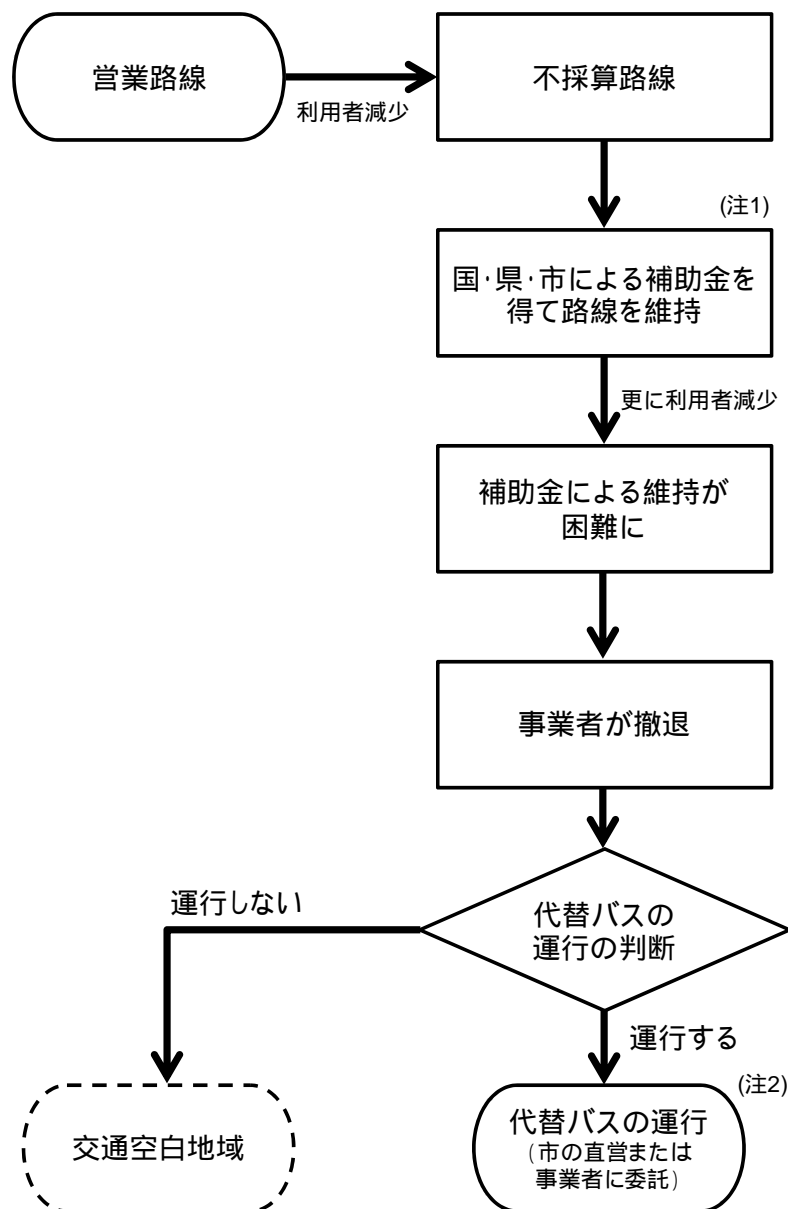
(4) まとめ

以上で述べた役割分担を、表4-5にまとめました。

表4-5 各主体の役割分担

市民 (地域)	自治会	<ul style="list-style-type: none"> 志摩市バスサポーターへの協力 みんなで公共交通利用を呼びかけあう
	高齢者団体	<ul style="list-style-type: none"> 使いやすい公共交通実現のための高齢者の立場から関係者へ提案
	P T A等	<ul style="list-style-type: none"> 子どもの安心・安全な通学の実現のための提案
	高校・高校生	<ul style="list-style-type: none"> 使いやすい公共交通実現のための高校(生)の立場から関係者へ提案 公共交通を積極的に利用する意識の醸成
	商業事業者 ・病院	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通への乗り入れ協力 公共交通利用促進への積極的な協力 公共交通利用者への優遇策の検討
交通事業者		<ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な輸送サービスの提供 地域や行政との連携・協調関係の構築 利用者ニーズに対応した新たなサービスの提案に努める
行政	交通政策部局 (市)	<ul style="list-style-type: none"> 市民や交通事業者などの関係者の意見や情報を収集・整理してコーディネートする役割 整理した情報の関係者へのフィードバック 公共交通の維持や新たなサービスの導入に対する一定範囲内での補助金の拠出などの支援 公共交通の社会的役割や重要性の啓発 イベント・会合の開催時に来場者に公共交通機関を利用して来場する方法について情報提供を行うよう関係者に働きかける
	交通政策部局 と 福祉関連部局 (市)	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が使いやすい新たな交通サービスを検討する際の調整
	福祉関連部局 (市)	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障がい者の移動についての意見や情報を収集・整理し関連部局に伝達
	県	<ul style="list-style-type: none"> 近隣市町と本市との連携のための仲介や総合的なアドバイス
	国	<ul style="list-style-type: none"> 広域幹線を維持する補助金制度の継続

参考資料1 事業者バス路線の経営悪化が路線廃止に至るまでのメカニズム



(注1) 補助金には「生活交通路線維持費補助金(国・県による補助)」「第3種生活路線維持費補助金(県・市による補助)」「市町村自主運行バス等維持費補助金(県による補助)」などがあります。市内のバス路線では、御座線・宿浦線・五ヶ所線に国・県から、志島循環線・浜島港線に県から補助金を受けています。

(注2) 現在、市では志島循環線と浜島港線の2路線を廃止代替バスとして三重交通株式会社に運行を委託しています。

参考資料2 路線バスの補助金制度について

1 国・県からの補助 (全国共通の制度)

生活交通路線維持費補助金	
条件	複数市町にまたがる(H13年当時市町) キロ程10km以上 1日当たり輸送人員15~150人 運行回数1日3回以上 広域行政圏の中心市町村等への路線 経常収益が経常費用の20分の11(0.55)以上
支給方法等	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象：事業者 補助対象となる経費：路線維持費、車両購入費 補助金交付額：補助対象経費の合計額の2分の1以内。国と県が折半して負担する。

2 県からの補助 (平成21年度三重県の場合)

第3種生活路線維持費補助金	
条件	平均乗車密度5人未満 市町が補助を出している
支給方法等	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象：補助金を交付する市町 補助期限：平均乗車密度3人以上5人未満の場合 <ul style="list-style-type: none"> ・過疎・準過疎地域・・・当分の間 ・上記以外・・・3年間 平均乗車密度3人未満の場合・・・1年間 補助金交付額： <p>市町の交付する補助金の2分の1以内とし、(補助対象経常費用 - 経常収益) × 4分の1を限度とする。(市町4分の1 県4分の1 事業者2分の1)</p>

市町村自主運行バス等維持費補助金	
条件	道路運送法の許可等を受けて市町が運営する自主運行バス等による路線 (福祉バス、スクールバスは対象外)
支給方法等	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象：市町 補助対象経費：実車走行キロ×106円(経常欠損額を上限とする) 補助率：平成20年20分の7、平成21年10分の3、平成22年以降4分の1以内 路線別収支率による補助率：収支率10%(過疎・準過疎地域に係る路線は5%)を下回れば補助対象外 車両購入費補助金・初年度開設費補助金：自主運行バス等維持費補助金(運行費補助金)の対象路線の運行経費を支出する市町に補助する。 補助金額の上限：1市町当たり2千万円を上限とする。(合併した市町については、合併前の市町村数に2千万円を乗じた額を上限とする。)

付録 「志摩市民の交通行動に関するアンケート調査」のとりまとめ結果

(1) 調査の概要

目的

この調査は、公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・定期船など）に対する市民の利用状況や意識を把握するために実施しました。

調査対象

住民基本台帳を利用して16歳以上の市民から3,000名を無作為に抽出しました。地域によって調査票の配布部数に偏りが生じないように、平成21年3月31日現在の旧町別の人口により重みづけを行い、旧町単位で配布する部数を決定しました。

表-1 旧町別人口（平成21年3月）

	人口(人)
阿児地域	23,452
志摩地域	13,305
磯部地域	8,837
大王地域	7,776
浜島地域	5,272
合計	58,642

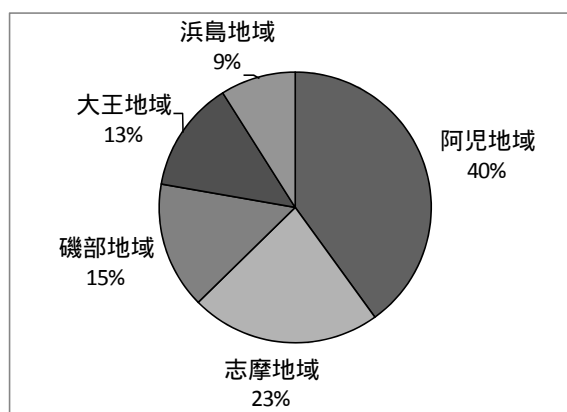


図-1 旧町人口の構成比

調査方法

アンケート調査票の郵便による配布・回収により行いました（実施期間：平成21年11月12日から11月30日まで）。

質問内容

- 個人属性（年齢、性別、運転免許、歩行等の移動困難度）について
- 普段の外出（目的・回数・外出先・交通手段）について 等

回答数

1,183通（回収率37.9%）

回答者の属性

回答者の性別は、男性が513人（全体の43%）、女性が660人（56%）でした。平成21年3月現在、市の男女別人口構成は男性が47.1%、女性が52.9%であり、回答者の性別の構成とおおむね一致しています。年齢は上位順に、60代が317人（27%）、70代以上が264人（22%）、50代が211人（18%）でした。

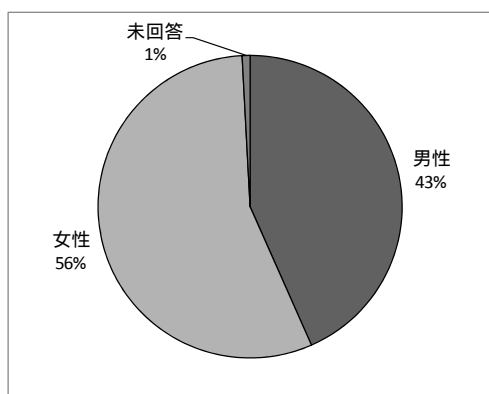


図-2 回答者の性別

表-2 回答者の性別

	回答数（割合）	母集団（割合）
男性	513人（43%）	27,603（47%）
女性	660人（56%）	31,039（53%）
未回答	10人（1%）	-
合計	1,183人（100%）	58,642（100%）

母集団は平成21年3月のデータ

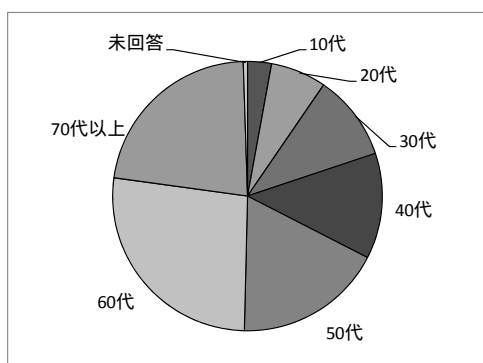


図-3 回答者の年齢

表-3 回答者の年齢

	回答数（割合）	母集団（割合）
10代	34人（3%）	3,020人（7%）
20代	79人（6%）	4,076人（9%）
30代	122人（10%）	6,303人（14%）
40代	150人（13%）	6,836人（15%）
50代	211人（18%）	8,348人（19%）
60代	317人（27%）	8,337人（18%）
70代以上	264人（22%）	8,165人（18%）
未回答	6人（1%）	-
合計	1,183人（100%）	45,085人（100%）

母集団は平成19年10月のデータ

母集団の10代は15～19歳

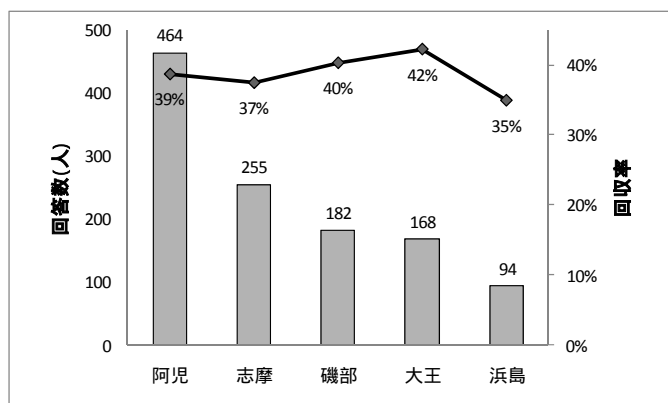


図-4 地域ごとの調査票回収数

調査票の地域ごとの回収数と回収率を図-4に示しました。回収率の高い順に大王地域42%、磯部地域40%、阿児地域39%、志摩地域37%、浜島地域35%でした。

(2) 単純集計結果

続いて、アンケート回答結果について説明します。ここでは回答者の属性（年齢・性別・自家用車が使えるか等）を利用したデータ抽出を行わずに、全回答者の回答を集計した結果を見ていきます。

普段の外出について

外出目的の内容（複数回答可）は回答数の多い順に、買い物（811人）、通勤（497人）、通院（320人）でした。また、ほとんど外出しない人は47人、通学は44人でした。

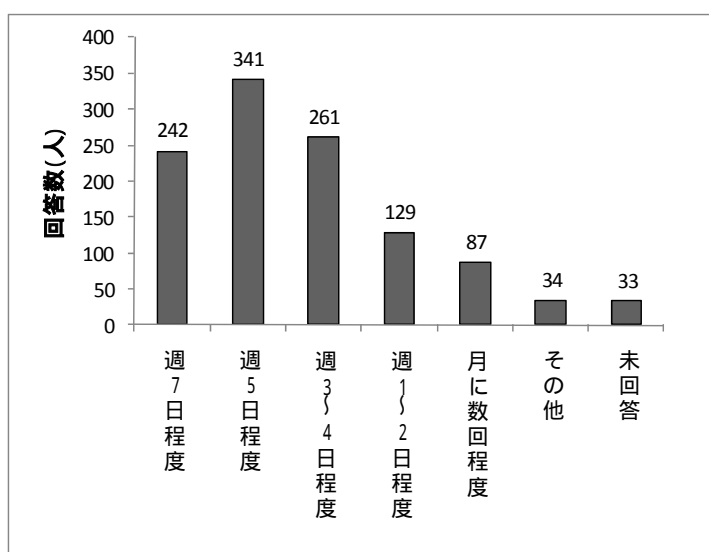


図-5は最も多い外出先への外出回数です。週5日程度を同じ目的で外出している回答者が最も多いことがわかりました。

図-5 最も多く出かける場所への外出回数

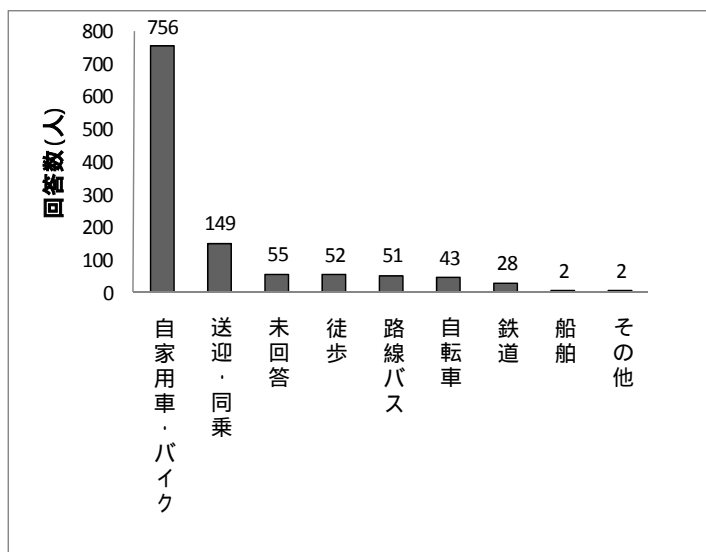


図-6は、最も多い外出先への利用交通手段です。自家用車またはバイクを自分で運転する人が756人、自家用車による送迎・同乗が149人で、合計で全体の80%を占めています。また、公共交通機関を利用している回答者は81人（全体の7%）でした。

図-6 外出先への

交通手段

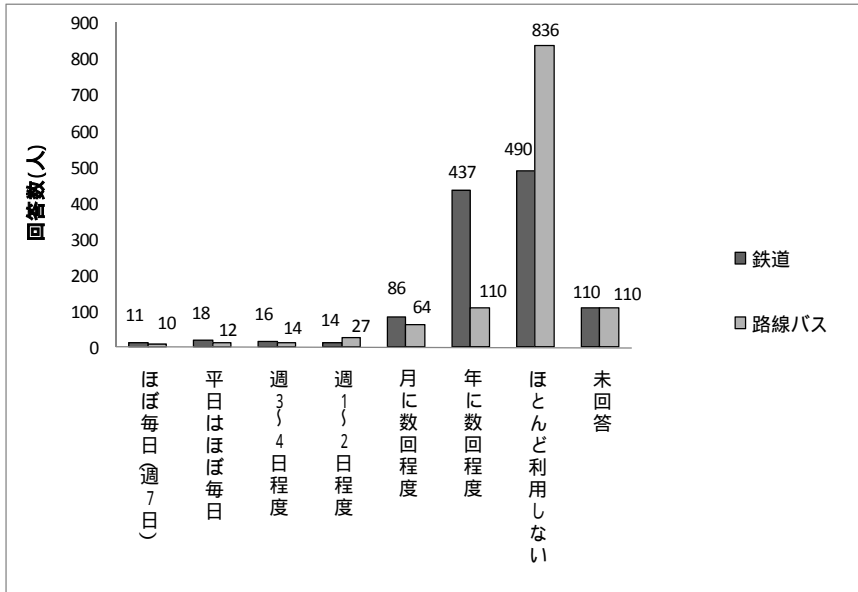


図-7は鉄道・路線バスの利用頻度です。月に数回程度以下しか利用しない人が全体の85%を占めており、大半の人の公共交通利用頻度はきわめて低いことがわかります。

図-7 鉄道・路線バスの利用頻度

財政負担のあり方についての意識

市は路線バスの維持のために平成20年度に年間約3,000万円(市民1人当りに換算すると約514円)を支出しています。

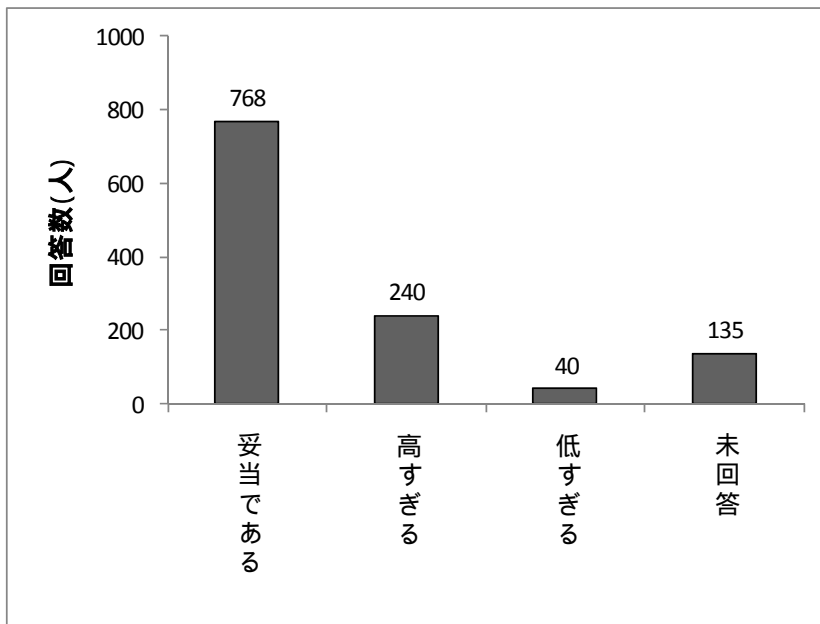


図-8は、この負担額の妥当性に関する回答を集計したものです。回答者全体の65%(768人)が平成20年度の補助金額を「妥当である」、20%(240人)が「高すぎる」、3%(40人)が「低すぎる」と回答しました。

図-8 市の路線バス対策補助規模の妥当性

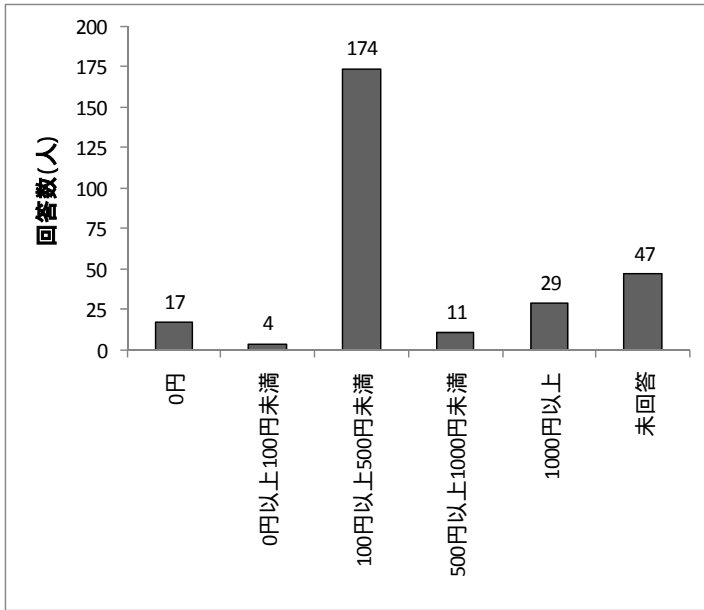


図-9 市民が適正と考える路線バス補助1人当り額

図-9は、路線バスへの財政負担について「高すぎる」または「低すぎる」と回答した人に対して、市民1人当たりいくら支払うことが適正であるかに関する回答を集計したものです。「高すぎる」と答えた人のおよそ9割が、100円以上500円未満と回答しており、0円と回答したのは1割弱でした。また「低すぎる」と回答した人のおよそ4分の3が1,000円以上と答えました。

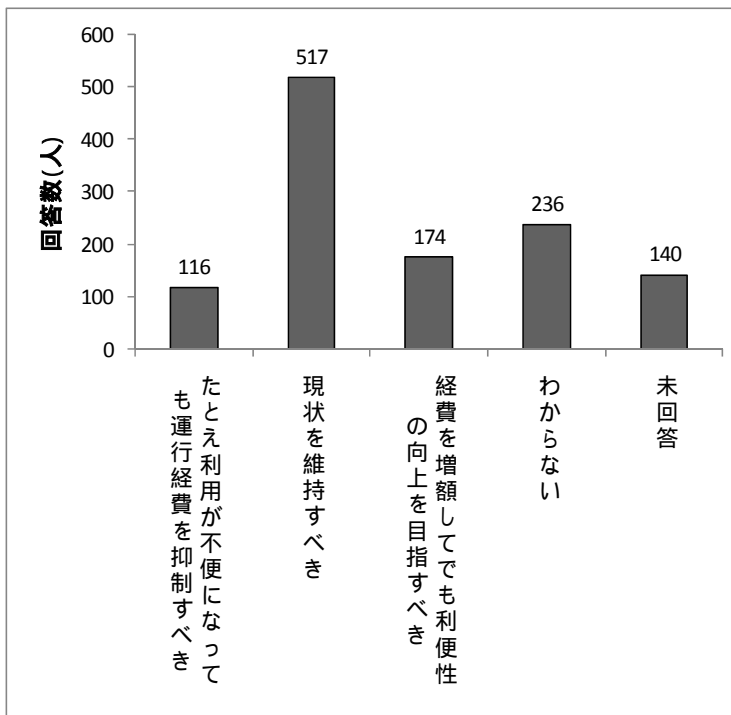


図-10 路線バス補助の今後のあり方

図-10は、市の路線バス対策への今後のあり方についての回答結果です。「現状を維持すべき」が全体の44% (517人)、「わからない」が全体の20% (236人) 続いて「経費を増額してでも利便性の向上を目指すべき」が全体の15% (174人) を占めました。

(3) クロス集計結果

A. 区分別の属性

この節では、アンケートの回答者から「高齢者」「自家用車利用制約者」「自家用車利用可能者」の3区分を抽出して、その回答結果を集計します。

ここで、高齢者とは70代以上の人のことをいい、自家用車利用制約者とは、アンケートで(a)自家用車を自分で自由に利用できない、(b)自分は運転しない(家族に乗せてもらう)、(c)自家用車を持っていない、のいずれかに回答した人であり、自家用車利用可能者とは、アンケートで自家用車を自分で自由に利用できると回答した人と定義します。高齢者は全回答者(1183人)の22.3%を占めています。また、自家用車利用制約者は全回答者の21.3%を、自家用車利用可能者は全回答者の68.3%を占めており、両区分の人数を足し合わせると全回答者の89.6%になります。

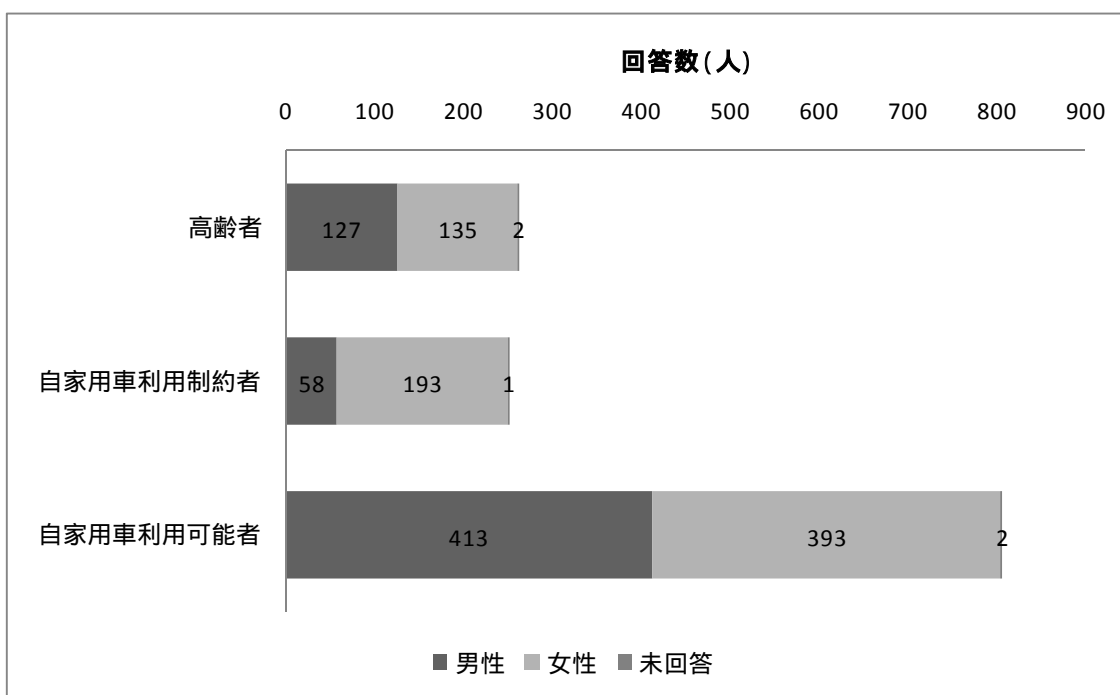
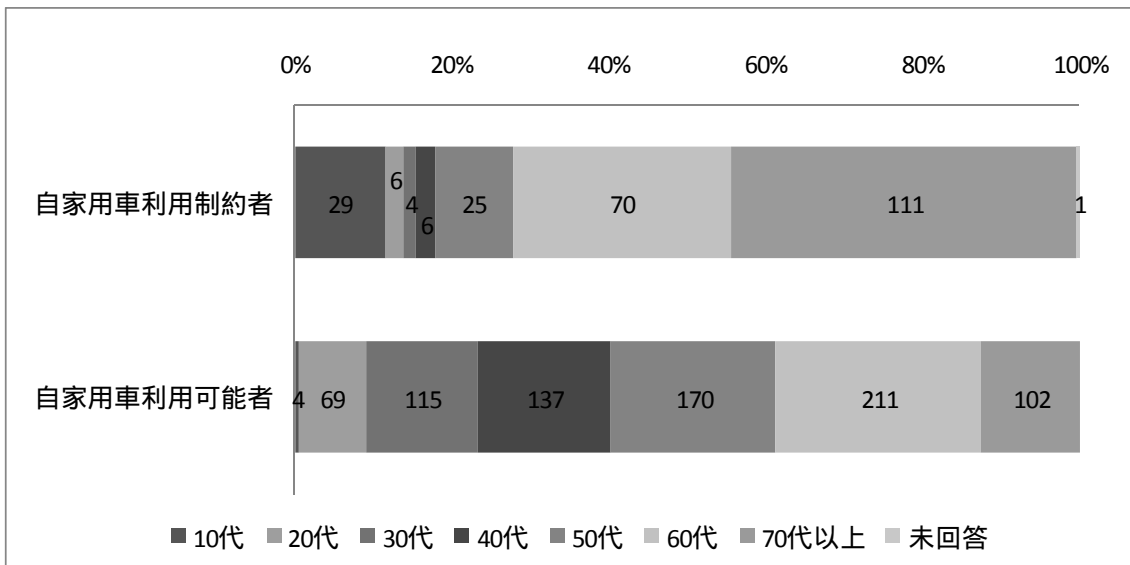


図-11 回答者の性別

図-11は、3つの区分で集計した回答者の性別の構成比です。自家用車利用制約者にはとくに女性が多いことがわかります。

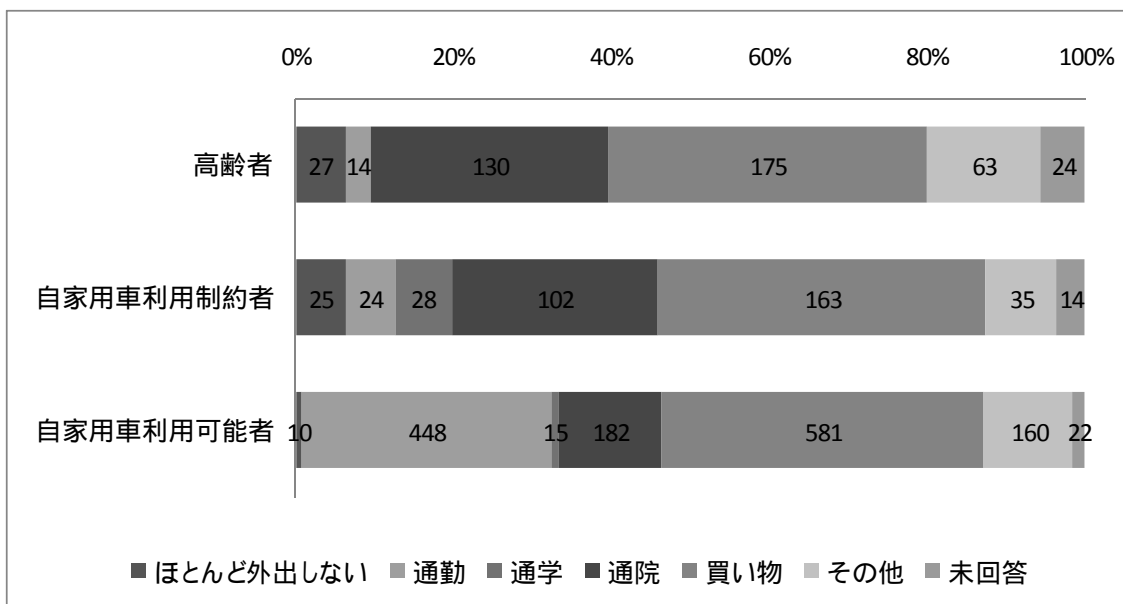


データの単位は人

図-12 回答者の年齢

図-12 に回答者の年齢を階層別に示しました。自家用車利用制約者全体の約45% (111人) が70代以上の高齢者です。他方、自家用車利用可能者には、20代から40代までの若い世代が多く含まれています。

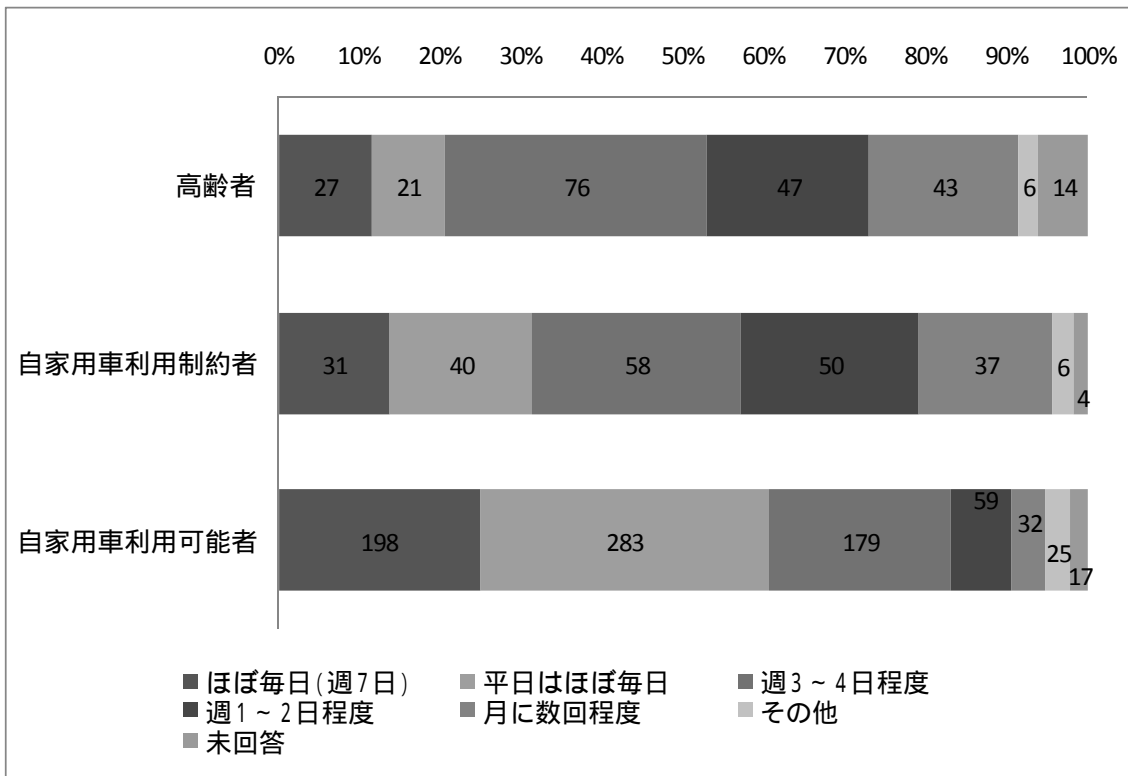
B. 普段の外出について



データの単位は人

図-13 普段外出する目的（複数回答）

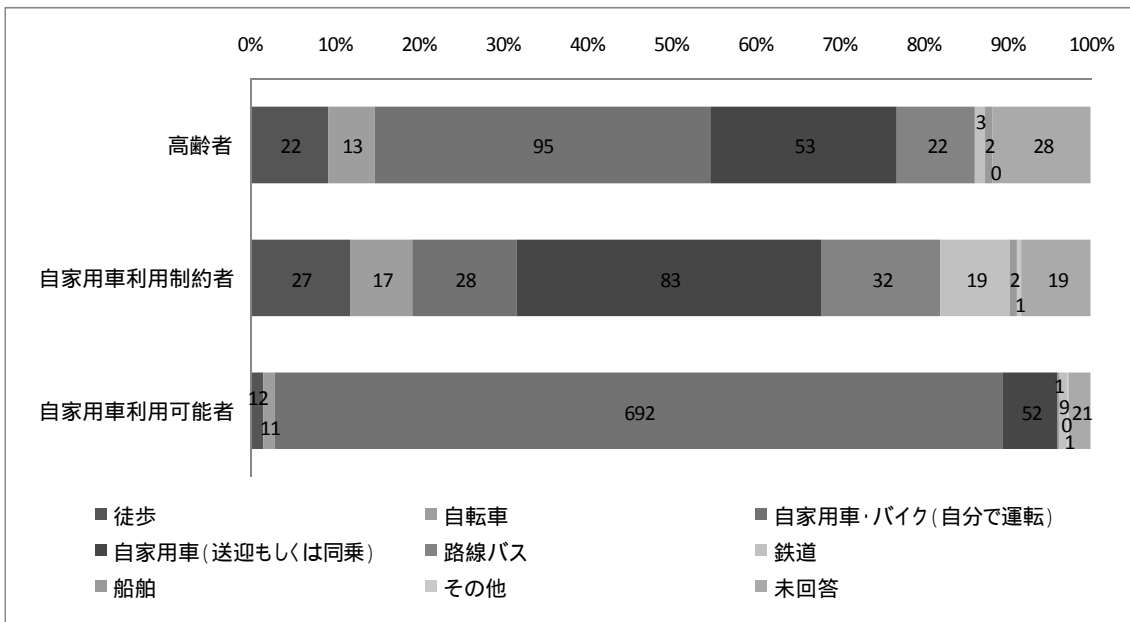
図-13 に普段外出する目的についての回答結果を示しました。外出目的の1位は、いずれの区分でも買い物で、全体の4割程度を占めています。高齢者と自家用車利用制約者の2番目に多い外出目的は通院で、それぞれ全体の30%（130人）、26%（102人）を占めています。自家用車利用可能者は働き盛りの世代が多く含まれているため、通勤が2番目に多い目的でした。自家用車利用制約者には10代の回答者も含まれていることもあり、通学を外出目的に挙げている回答者が全体の7%（28人）いました。



データの単位は人

図-14 最も多い用事の外出頻度

図-14 は最も多い用事の外出について、その頻度を調べました。高齢者と自家用車利用制約者の外出回数で最も多く行われているのは週3日から4日程度で、いずれも全体の3割程度を占めています。自家用車利用可能者は働き盛りの世代が多いこともあり、外出頻度は「平日はほぼ毎日」が最多で、全体の36%（283人）でした。

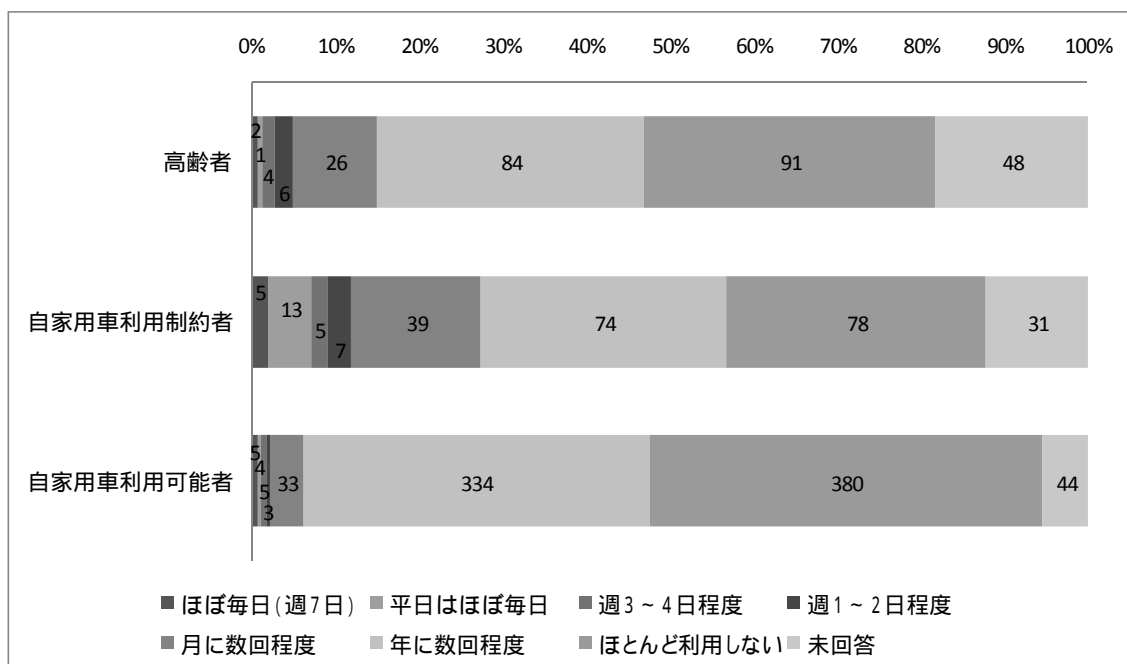


データの単位は人

図-15 最も多い用事の交通手段

図-15 は、最も行く回数が多い外出先への交通手段です。高齢者と自家用車利用可能者は自分で自家用車やバイクを運転する人が最も多く、それぞれ全体の 45% (95 人)、89% (692 人) を占めています。また、自家用車利用制約者については、他人の運転する自家用車に送迎・同乗させてもらう人が全体の 36% (83 人) と最多でした。

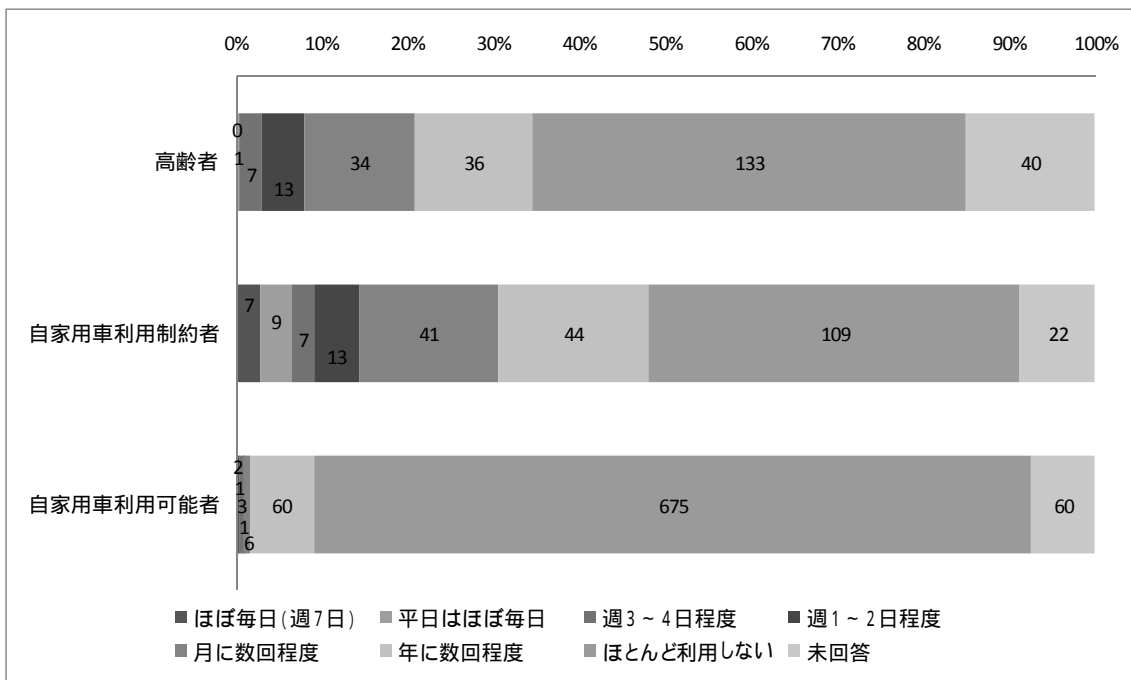
C. 公共交通利用について



データの単位は人

図-16 鉄道の利用頻度

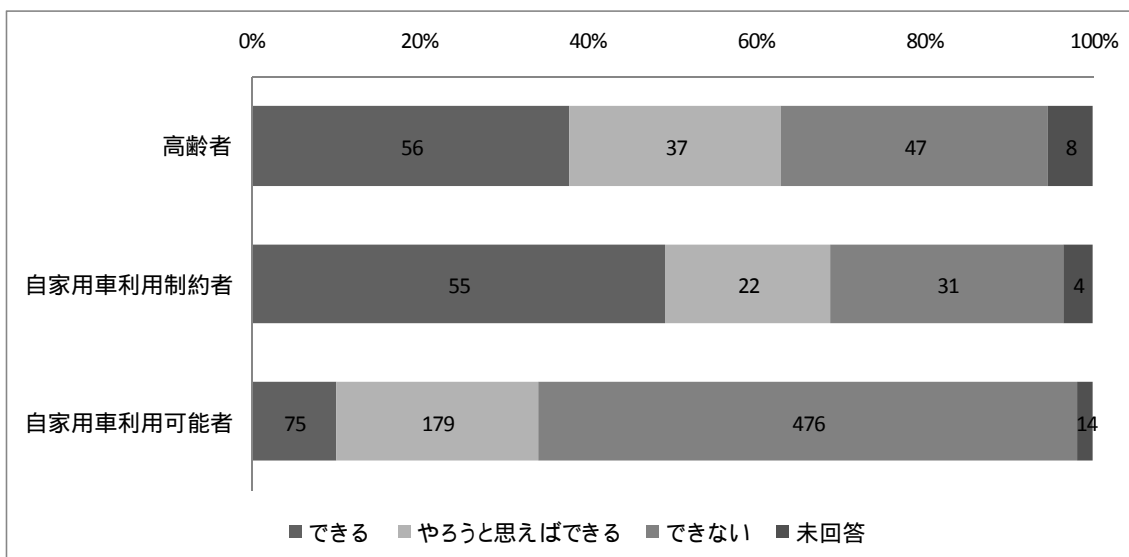
図-16は鉄道の利用頻度です。自家用車利用可能者の92%、高齢者の77%は月に数回以下しか鉄道を利用しません。自家用車利用制約者のうち13人(全体の6%)は平日はほぼ毎日鉄道を使うと回答しています。これらは主に通学目的で平日ほぼ毎日鉄道を利用しているからです。



データの単位は人

図-17 路線バスの利用頻度

図-17 は、路線バスの利用頻度です。バスを年に数回以下しか利用しないと答えた人が自家用車利用可能者では全体の91%を占めています。自家用車利用制約者と高齢者では、年に数回から月に数回程度しか路線バスを利用しない人が全体のおよそ60%を占め、およそ30%程度が月に数回から週に1~2回程度路線バスを利用すると答えました。



データの単位は人

図-18 自家用車等利用から公共交通利用に転換可能か

図-18 は、自家用車やバイクの利用をやめて公共交通を利用することは可能であるかという質問に対する回答です。自家用車利用制約者は「できる」または「やろうと思えばできる」と答えた人が全体の 69% (77 人) を占めているのに対し、自家用車利用可能者では全体の 64% (476 人) が「できない」と答えました。高齢者については、全体の 63% (93 人) が「できる」または「やろうと思えばできる」と答え、32% が「できない」と答えました。

D.市の公共交通政策について

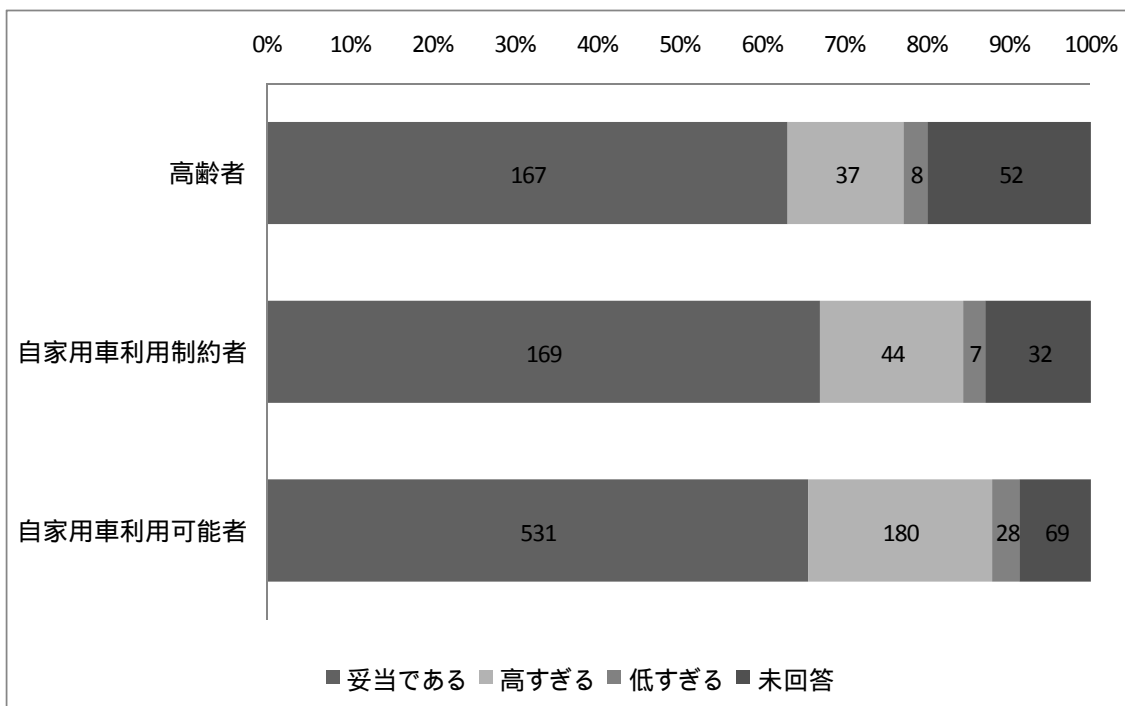
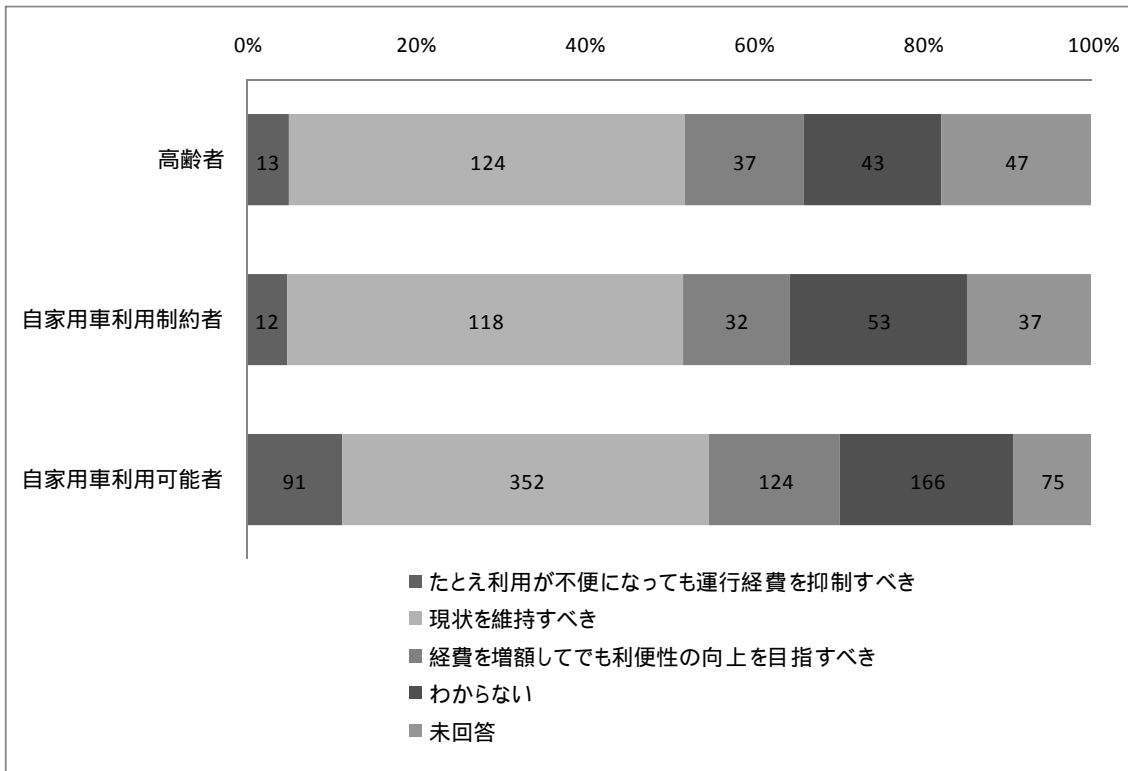


図-19 市の路線バス補助額の妥当性

図-19 は市が路線バスの維持のために平成 20 年度に年間約 3 千万円（市民 1 人当たり年間約 514 円）を支出したことに對し、その大きさが妥当であると思うかについての回答結果です。いずれの区分でも半数以上が「妥当である」と答えました。ただし、自家用車利用可能者に関しては「高すぎる」という回答数が他の区分と比較して高くなっています。



データの単位は人

図-20 市の公共交通への今後の対応について

図-20 は市が公共交通へ今後どのように対応していくべきかという質問への回答です。いずれの区分でも、現状を維持すべきという意見が最も多くなりました。他方で、自家用車利用可能者は、利用が不便になっても経費を抑制すべきだという意見が全体の約11%(91人)を占め、他の区分のそれに相当する値の5%よりも高くなっています。

E. 公共交通の利用について

高齢者・自家用車利用制約者の公共交通利用における課題、自家用車利用可能者の2つに分類し、公共交通を利用しない理由について見ていきます。

高齢者・自家用車利用制約者が公共交通利用しない理由

図-21 に高齢者と自家用車利用制約者が公共交通を利用しない理由を、表-16 に公共交通を利用しない理由の自由回答をまとめました。鉄道・バスともに利用しない理由として最多の回答数であったのは「自家用車が使える(自家用車に同乗できる)」でした。鉄道の利用は県外などの遠方への移動に使われることが多い傾向にあります。特に高齢者の場合、遠方への移動機会は市内の移動機会に比べると回数が少ないため、鉄道は日常生活に必要なと回答している人が多いことがわかりました。また、バスの自由回答については「必要ない(またはバスでの外出回数が少ない)」という回答が最多であり、バスは自家用車・自転車・徒歩などに代替されていることが想像できます。これらのことから、高齢者と自家用車利用制約者は県外などへの遠方の移動に鉄道を利用し、市内の移動には自家用車による送迎・同乗に依存している傾向が把握できました。

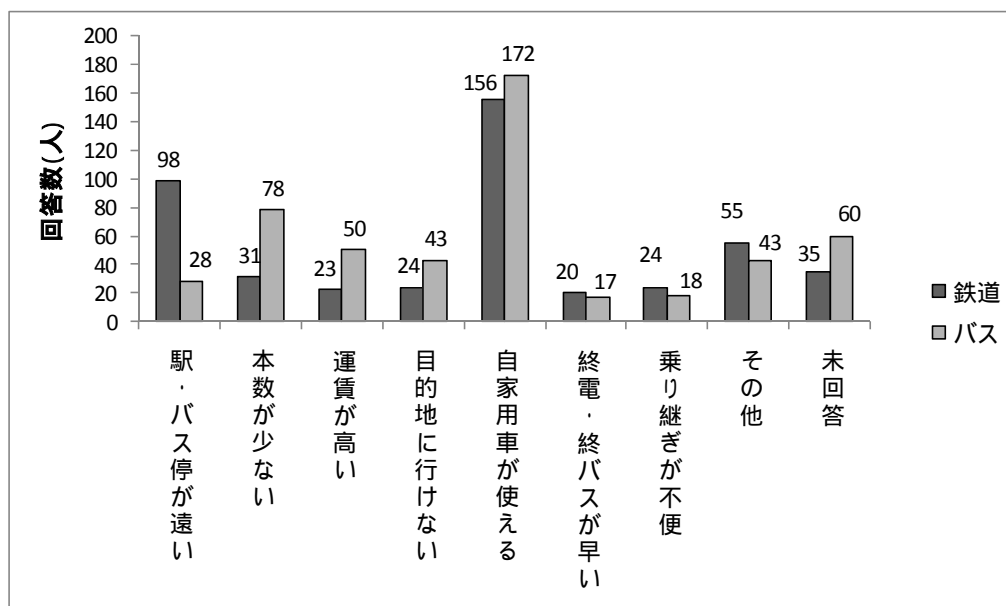


図-21 高齢者・自家用車利用制約者が鉄道・バスを利用しない理由

表-16 高齢者・自家用車利用制約者の自由回答

	利用しない理由	回答者数(人)
鉄道	県外へ用事がない(またはその回数が少ない)	30
	移動時間がかかる	3
	外出が困難	4
	駅やトイレが汚い	1
	子どもが小さい	1
バス	必要ない(またはバスでの外出回数が少ない)	16
	自転車・徒歩で移動する	6
	鉄道で移動する	3
	足が悪い	2
	出かけた時刻と時刻表が合わない	2
	体力的に困難	1
	移動時間がかかる	1

選択回答の内容と重複している自由回答は省略した。

自家用車利用可能者の公共交通利用における課題

図-22 に、自家用車利用可能者が公共交通を利用しない理由について、表-17 に自家用車利用可能者の自由回答についてまとめました。図-22 の選択回答については前節で分析した高齢者・自家用車利用制約者と同様の傾向となり、利用しない理由として最多であったのは自家用車が使えるということでした。

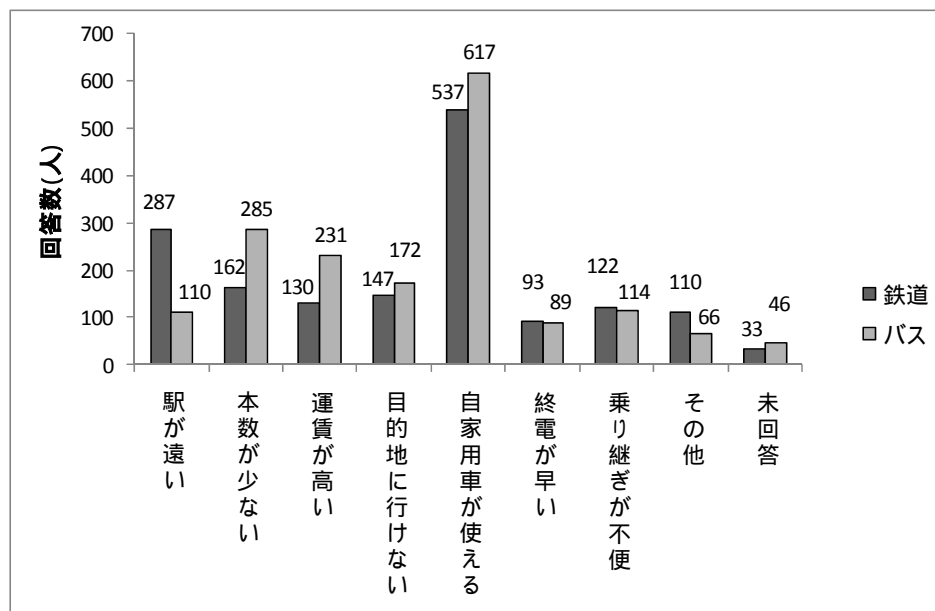


図-22 自家用車利用可能者が鉄道・バスを利用しない理由

表-17の自由回答によると、移動時間がかかる、荷物が多し時に困るなど、自家用車利用をすることにより享受できる利便性を重視する結果、鉄道・バスが利用されなくなっている傾向にあることがわかりました。また、駅の周辺に駐車場が無い、もしくは駐車場代が高いから鉄道を利用しないという回答があり、自家用車利用可能者がパーク・アンド・ライド²を検討していることがうかがえます。

表-17 自家用車利用可能者の自由回答

	利用しない理由	回答者数(人)
鉄道	県外へ用事がない(またはその回数が少ない)	56
	駐車場がない	11
	移動時間がかかる	8
	始発時刻が遅い	2
	子どもが小さい	2
	駐車場代が高い	1
	終電が早い	1
	足が悪い	1
バス	移動時間がかかる	15
	バスを使う用事がない(またはその回数が少ない)	9
	バス停位置・設備等が良くない	6
	荷物が多し時に困る	4
	乗り物酔いする	3
	始発が遅い	2
	足が悪い	2
	移動距離が短い	2
	運行時刻通りにバスが来ない	1
	子どもが小さい	1
	車内の雰囲気良くない	1
	勤務先が複数ある	1

選択回答の内容と重複している自由回答は省略した。

² パーク・アンド・ライド(park and ride)とは、最寄り駅まで自家用車を使って移動し、駅近くの駐車場に駐車し、鉄道やバス等の公共交通機関に乗り換えて勤務先まで通勤する方法のことです。

公共交通に関するご意見

表-18 は、公共交通に関する意見について自由に記入する欄に寄せられた意見を集約したものです。最も多かった内容は、老後に自家用車を使えなくなったときのことが心配だというものでした。回答者の多くは、老後の交通手段について漠然とした不安を抱いていることがわかります。

表-18 公共交通に関するご意見

全般	<ul style="list-style-type: none"> ● 今は自家用車を利用しているので問題ないが、老後のことが心配。 ● 住民の生活に合った公共交通にしてもらいたい。 ● 高齢者・障がい者にやさしい公共交通にしてもらいたい。 ● 自家用車は経済的に恵まれていないと利用できないので、バスや鉄道は残してほしい。 ● ほとんど利用者の無いバスは廃止すべきである。 ● 鉄道の無い地域に配慮した公共交通対策を行ってほしい。
公共交通利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物に行き手荷物が多いとバスや鉄道だと不便なので、手荷物を配達するサービスがあったら良い。 ● 子どもといっしょにバスや鉄道を使って市内を回るガイドブック（行き方、見所、トイレの場所など）があると良い。
自家用車利用	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢ドライバーの運転が危険で、交通事故を誘発するので対策を。 ● 子どもを駅まで自家用車送迎しなくても公共交通に乗れるようにしてもらいたい。 ● 駅まで自家用車で行って駐車して鉄道に乗れたら良いと思う。
運賃・運行	<ul style="list-style-type: none"> ● 定額運賃など運賃をわかりやすくしてほしい。 ● バスの運賃が高すぎる。 ● 鉄道の通学定期に比べてバスの通学定期は割高なのを改善してもらいたい。 ● 学生と老人用に1日2便程度のバスを確保してもらいたい。 ● 終電・終バスが早いのを改善してほしい。 ● 乗客数に見合うよう車両を小型化したほうが良い。 ● バスが時刻表に書かれている時間よりも先にバス停を出るのをやめてもらいたい。 ● バスのステップを足腰の悪い人のために低くしてほしい。 ● 運転手の態度が悪い。 ● 運転手の態度が最近良くなってきた。 ● 鉄道に急行（賢島～伊勢間など）があると良い。 ● 鉄道の朝の通学ラッシュの混雑緩和策をしてもらいたい。 ● 路線の新設をしてほしい。
行政への要望	<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線補助の使われかたについて市民に公開してほしい。 ● 行政が補助金を出すと企業が努力しなくなる。 ● 企業に補助金を出すのではなく、住民に回数券を配るほうが効率的だと思う。 ● 2年前にもアンケートを回答したが、その後どうなったか知りたい。 ● 渡船の利用の利便性向上のため、住民と話し合いの場を設けてほしい。例えば今は小学生の通学時間が40～50分かかっている。 ● 道路に歩道がなく徒歩では危険な場所があるので改善してほしい。 ● 離島で暮らしているが、渡船でなく橋が出来ると良いと思う。 ● ハッスル号は当日予約も受け付けてほしい。 ● 予約運行型乗合バスを他の地域でも始めてほしい。
交通事業者への要望	<ul style="list-style-type: none"> ● バスと鉄道の乗り継ぎが不便なので企業が連携するなどして改善してほしい。 ● バス、鉄道の事業者は経営努力をもっとしてほしい。 ● 鉄道・バス会社は利用客の目線に立った配慮をするべきだ。

(4) バスの運営・運行関連

A. 磯部地域予約運行型バス「ハッスル号」

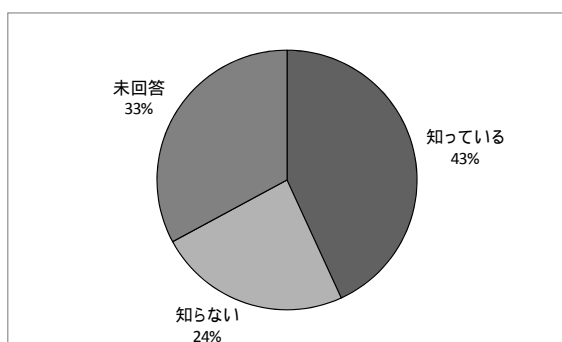


図-23 ハッスル号の認知度

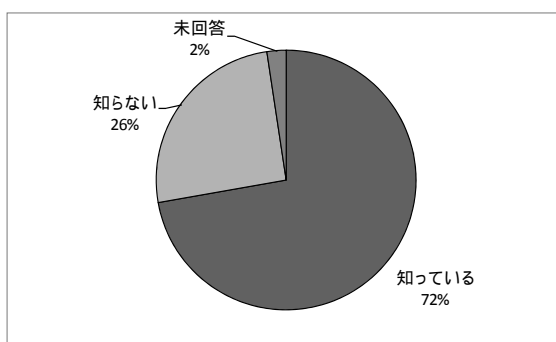


図-24 ハッスル号の使い方の認知度

図-23 は、磯部地域予約運行型バス「ハッスル号」について、磯部地域の住民に知っているかを質問した結果です。この質問の回答者 292 人のうち 43% (126 人) が「知っている」と答えました。図-24 は「知っている」と答えた回答者を対象に、使い方を知っているか質問した結果です。7 割程度の回答者が使い方まで知っていると答えました。

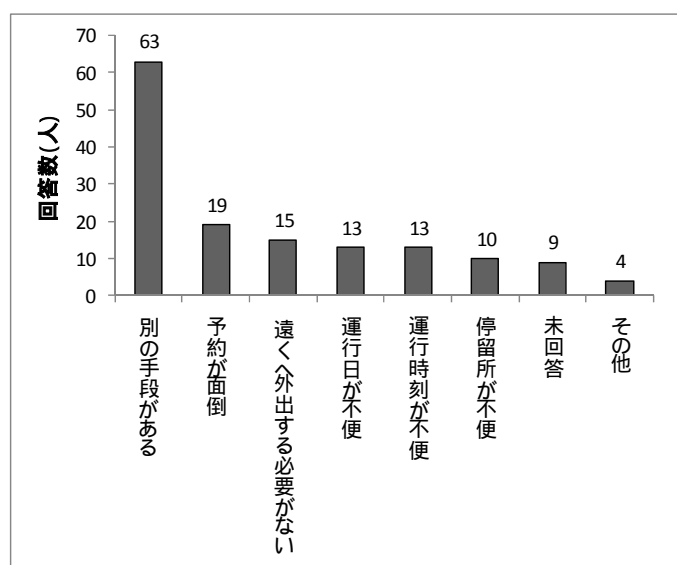


図-25 ハッスル号を使わない理由

図-25 は、ハッスル号を利用したことがないと答えた人を対象にその理由を質問した結果です。理由として最多であったのは、「別の手段がある」でした。また、「その他」の選択肢の自由回答欄には、「磯部支所で行われるイベントの時間と運行ダイヤが合っていない」「料金が高い」「停留所が遠い」などの意見がありました。

B. 浜島・大王・志摩・阿児地域における予約運行型バスへのニーズ

アンケート回答者のうち、予約運行型バスの存在しない阿児・大王・志摩・浜島地域の住民を対象に、予約運行型バスが運行されたら利用してみたいと思うか調査しました。図-26 はその結果です。「利用したいかわからない」と答えた回答者数が全体の49%(516人)で最も多く、その次に、「利用したい」という回答が全体28%(296人)でした。

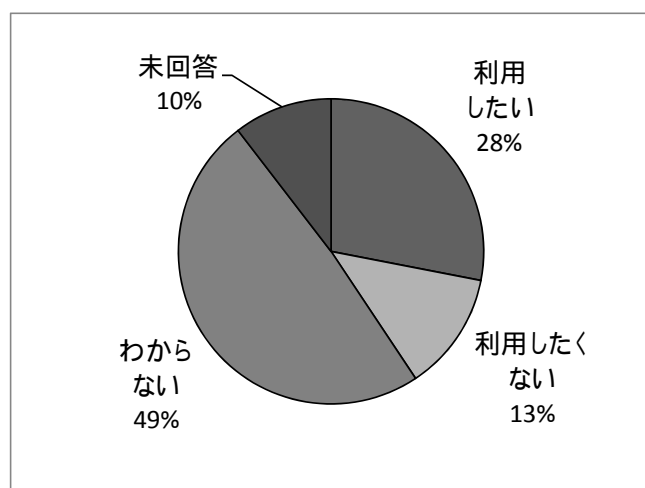


図-26 予約運行型バスを利用したいか

表-19 は、予約運行型バスへのニーズの高さを地域別に比較したものです。「回答数/全回答数」とは、予約運行型バスを利用したいと答えた回答者が、その地域の全回答者数の中で占めている割合です。この値を比較することにより、地域別人口規模に左右されずに、地域間でどれほどニーズの高さに差があるのかを比較することができます。これによると志摩地域の回答者のニーズが高いことがわかります。

表-19 予約運行型バスへのニーズの高さの地域別比較

	回答数 (人)	全回答数 (人)	回答数/全回答数 (%)
阿児地域	118	464	25
大王地域	60	255	24
志摩地域	82	182	45
浜島地域	27	168	16
不明	9	94	--

C. 鵜方駅周辺のバス路線の再編

図-27 は、志島循環線のルート見直しを想定し、鵜方駅周辺でバスに乗って行きたいと思う施設を一つ選んでもらった結果です。県立志摩病院を希望する回答者が最多で、続いて大型ショッピングセンター、阿児アリーナ、志摩市役所という順になりました³。「その他」の自由回答には、「行ってほしい施設が無い」と答えた人が12人いました。

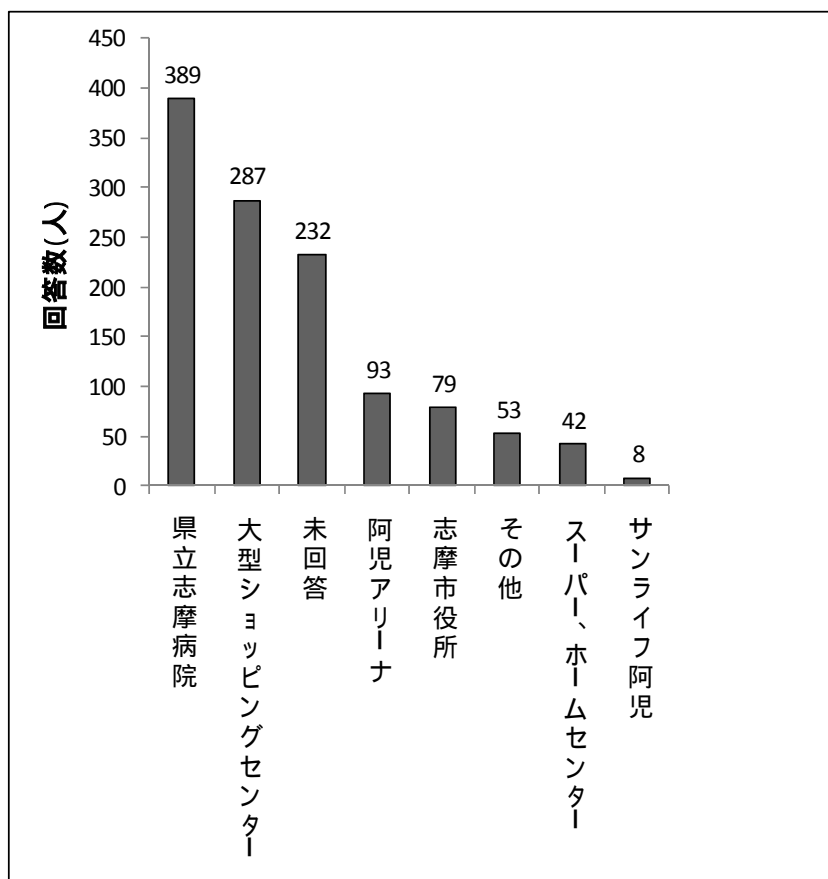


図-27 鵜方駅周辺でバスが行くと良いと思う施設
(一つだけ選択)

³ 現在の志島循環線は一部の便で県立志摩病院に乗り入れを行っています。