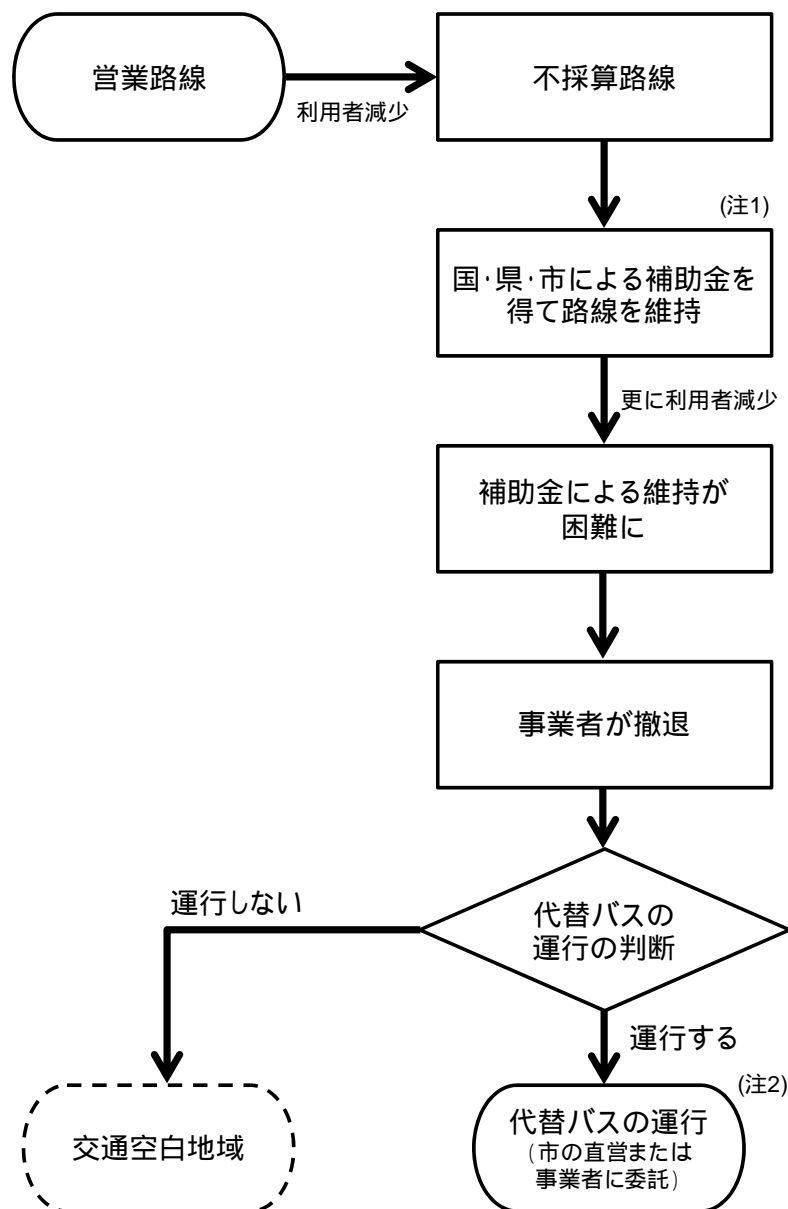


参考資料1 事業者バス路線の経営悪化が路線廃止に至るまでのメカニズム



(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"> <li>補助対象：事業者</li> <li>補助対象となる経費：路線維持費、車両購入費</li> <li>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。</li> </ul>

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"> <li>補助対象：補助金を交付する市町</li> <li>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"> <li>・過疎・準過疎地域・・・当分の間</li> <li>・上記以外・・・3年間</li> </ul>                             平均乗車密度3人未満の場合・・・1年間                         </li> <li>補助金交付額：                             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)                         </li> </ul>

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"> <li>補助対象：市町</li> <li>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)</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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。</li> <li>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。)</li> </ul>

## 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

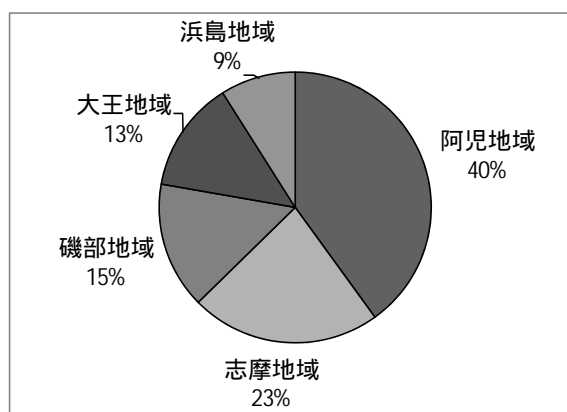


図-1 旧町人口の構成比

#### 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。

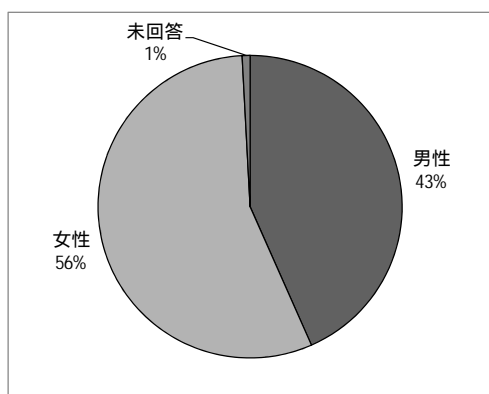


図-2 回答者の性別

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

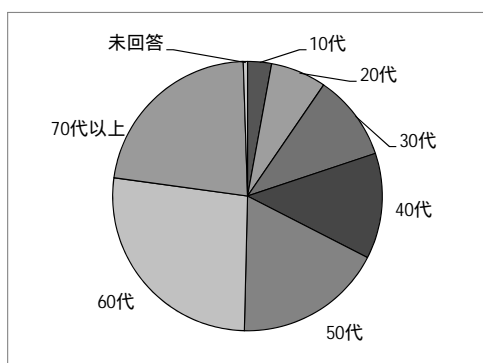


図-3 回答者の年齢

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

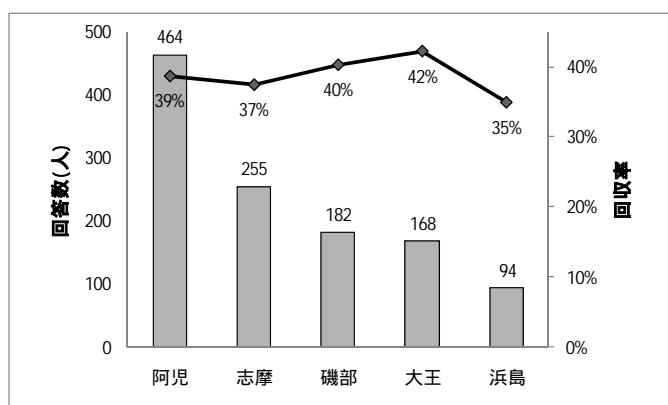


図-4 地域ごとの調査票回収数

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。

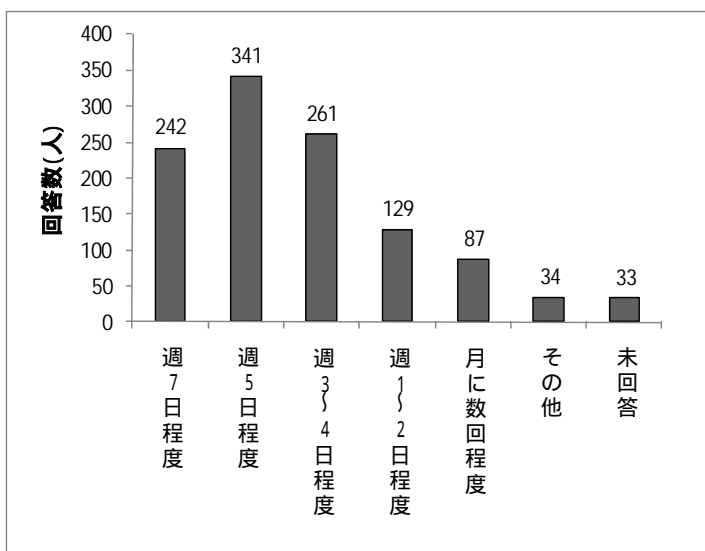


図-5は最も多い外出先への外出回数です。週5日程度を同じ目的で外出している回答者が最も多いことがわかりました。

図-5 最も多く出かける場所への外出回数

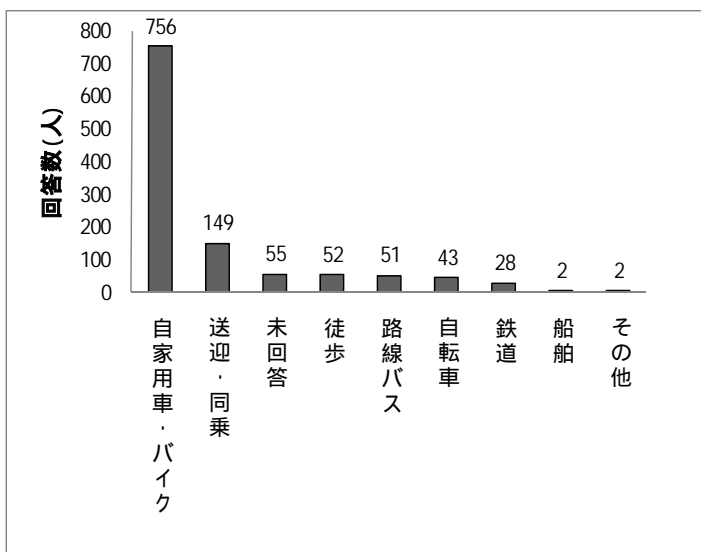


図-6は、最も多い外出先への利用交通手段です。自家用車またはバイクを自分で運転する人が756人、自家用車による送迎・同乗が149人で、合計で全体の80%を占めています。また、公共交通機関を利用している回答者は81人（全体の7%）でした。

図-6 外出先への

交通手段

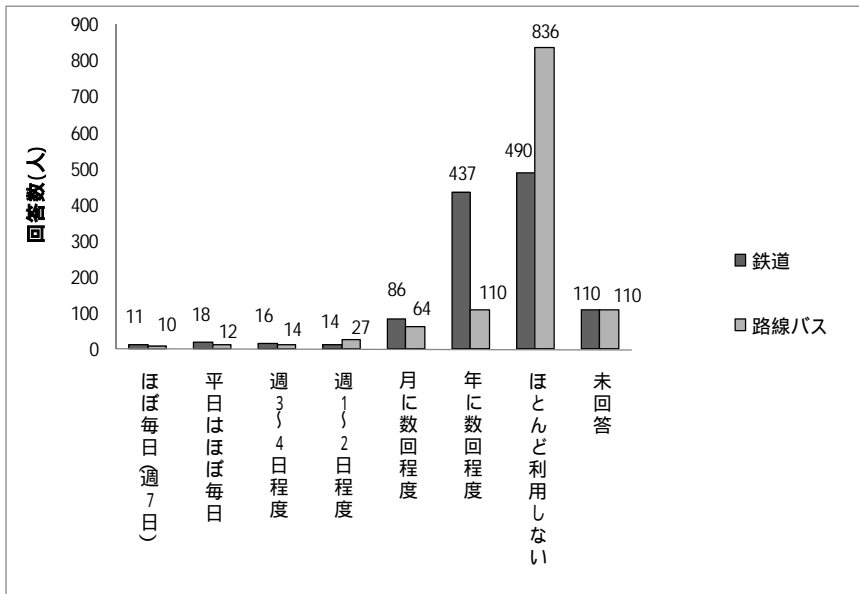


図-7は鉄道・路線バスの利用頻度です。月に数回程度以下しか利用しない人が全体の85%を占めており、大半の人の公共交通利用頻度はきわめて低いことがわかります。

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。

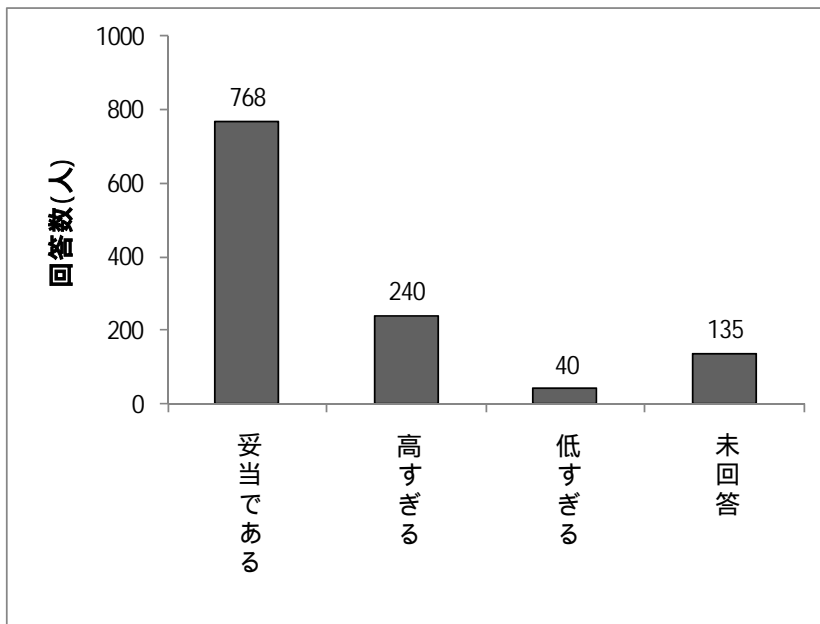


図-8は、この負担額の妥当性に関する回答を集計したものです。回答者全体の65%(768人)が平成20年度の補助金額を「妥当である」、20%(240人)が「高すぎる」、3%(40人)が「低すぎる」と回答しました。

図-8 市の路線バス対策補助規模の妥当性

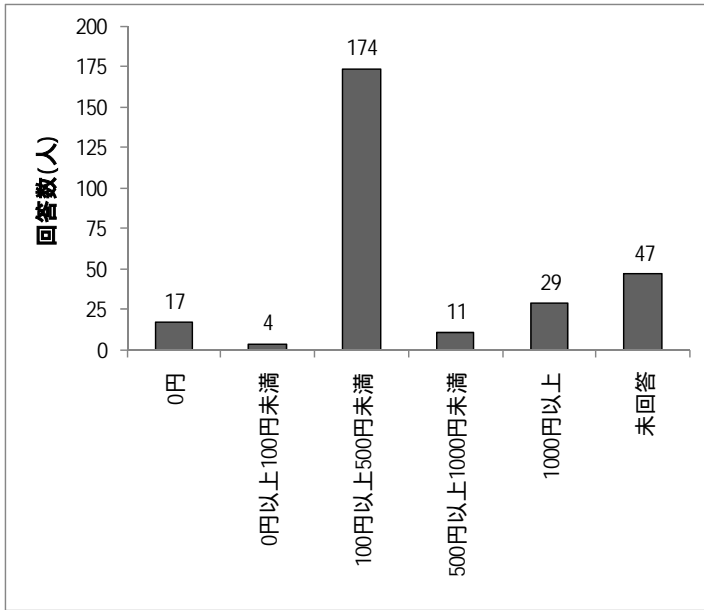


図-9 市民が適正と考える路線バス補助1人当り額

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。

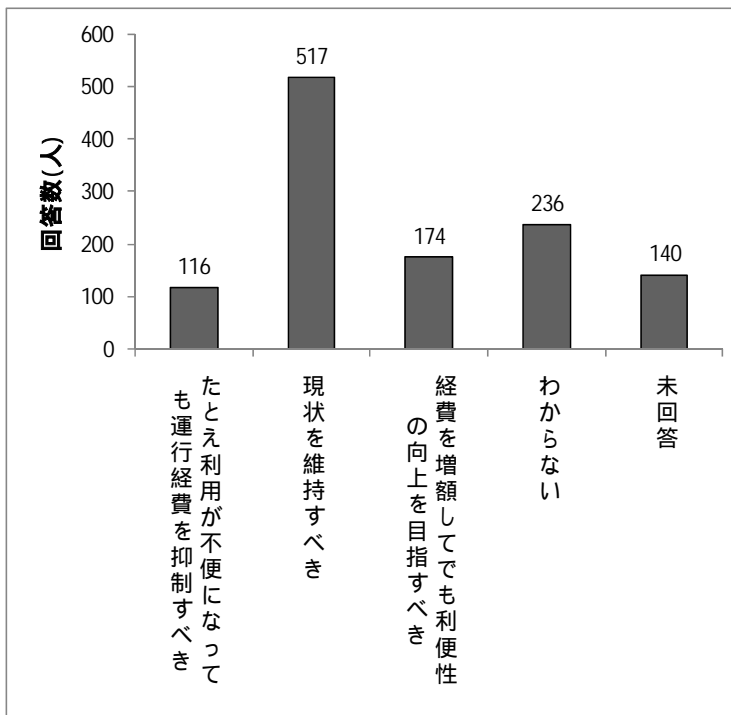


図-10 路線バス補助の今後のあり方

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。

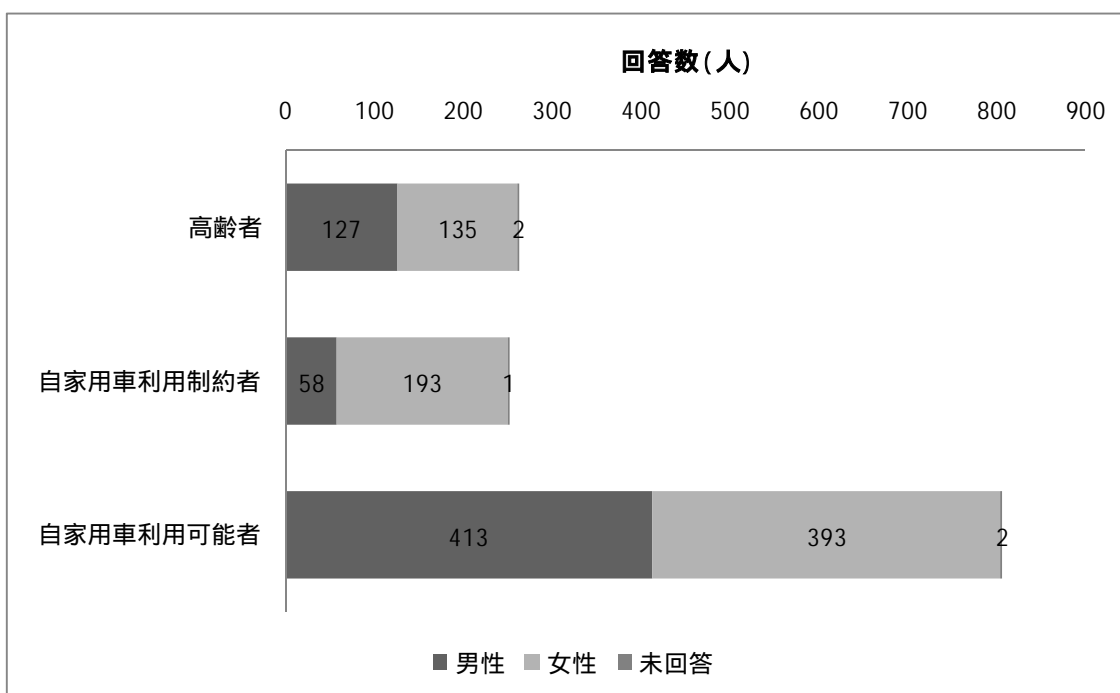
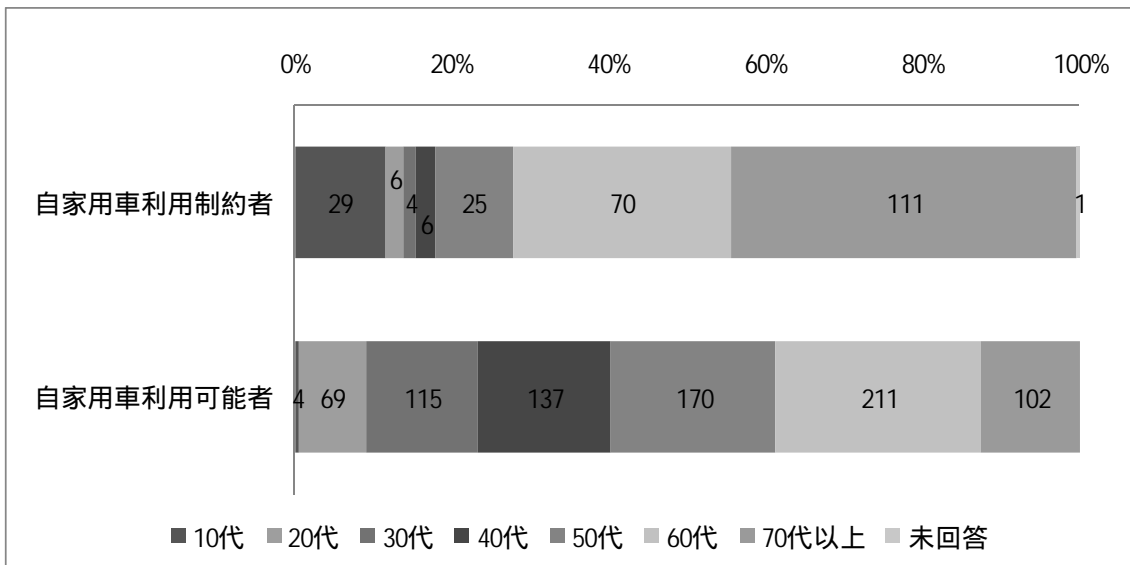


図-11 回答者の性別

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。



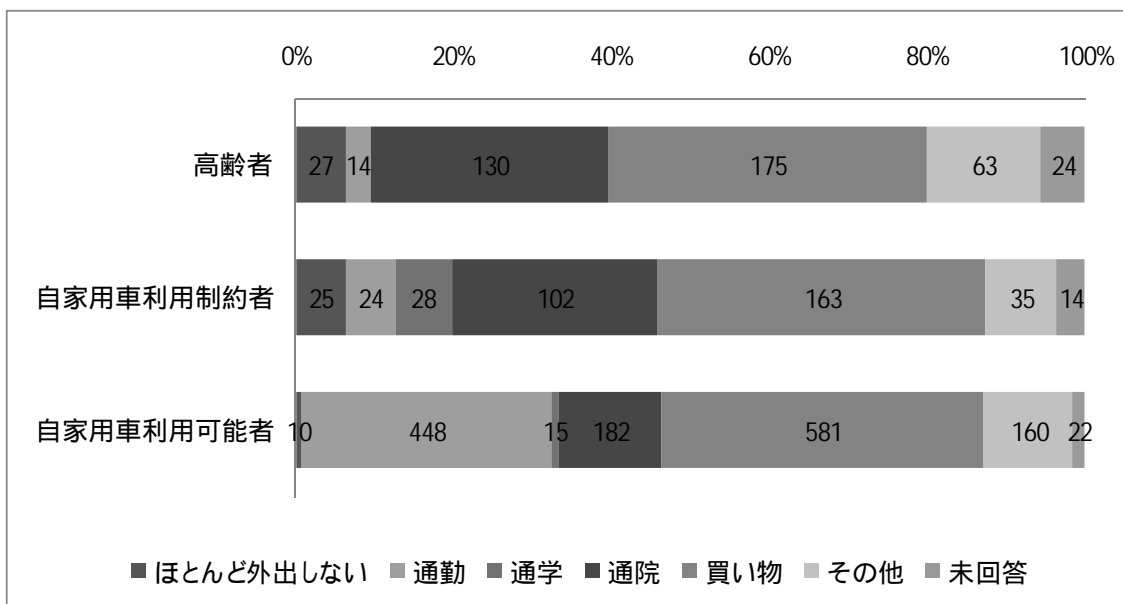


データの単位は人

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。

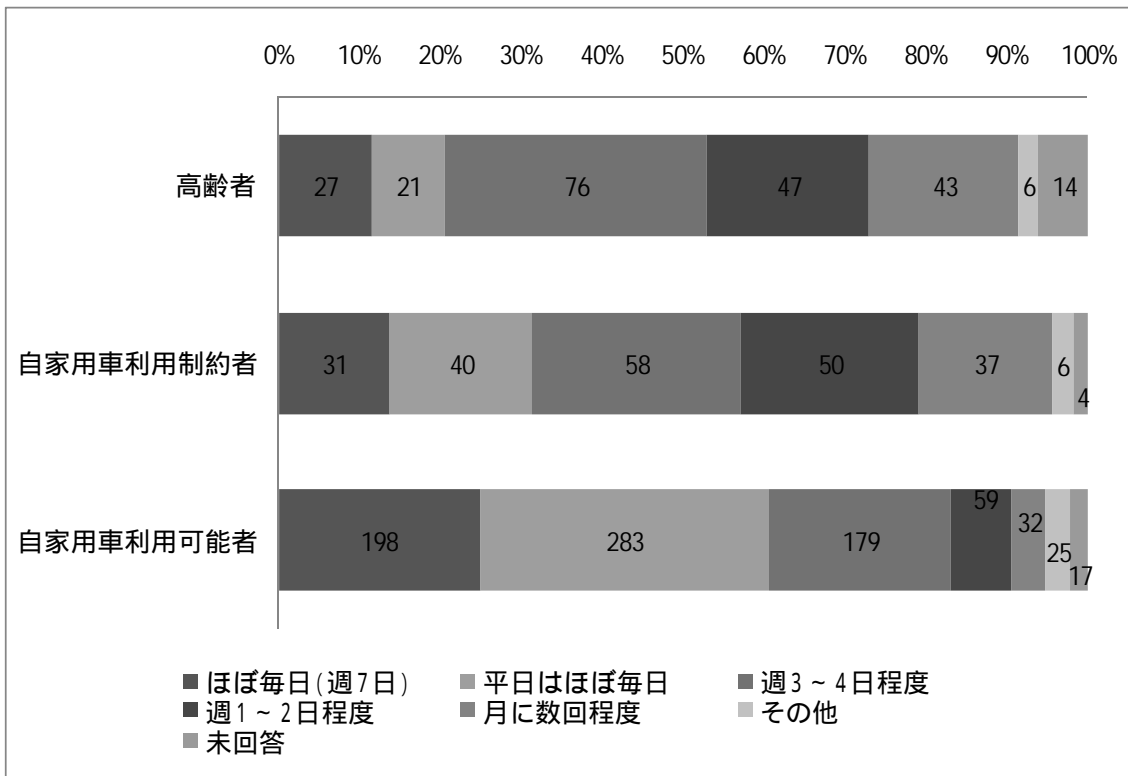
## B. 普段の外出について



データの単位は人

図-13 普段外出する目的（複数回答）

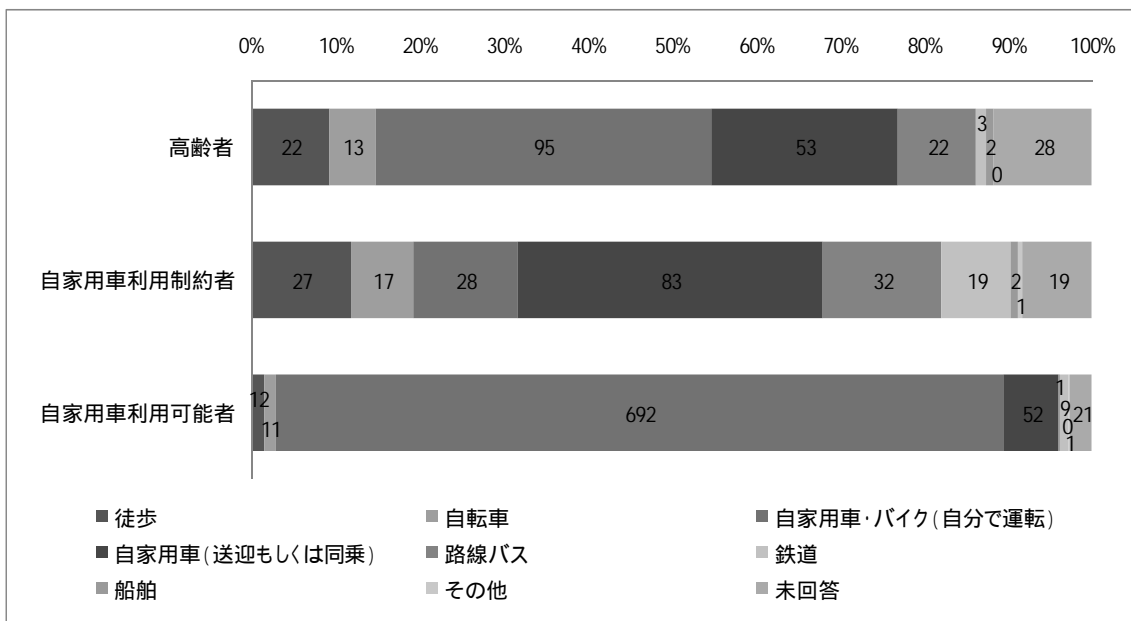
図-13 に普段外出する目的についての回答結果を示しました。外出目的の1位は、いずれの区分でも買い物で、全体の4割程度を占めています。高齢者と自家用車利用制約者の2番目に多い外出目的は通院で、それぞれ全体の30%（130人）、26%（102人）を占めています。自家用車利用可能者は働き盛りの世代が多く含まれているため、通勤が2番目に多い目的でした。自家用車利用制約者には10代の回答者も含まれていることもあり、通学を外出目的に挙げている回答者が全体の7%（28人）いました。



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。

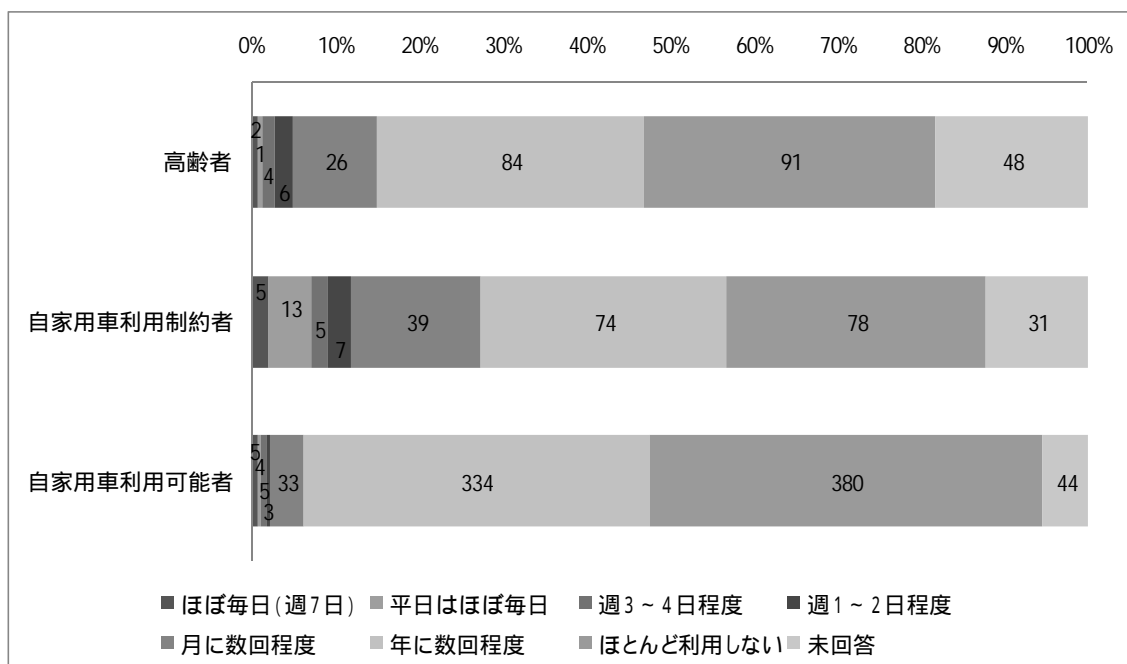


データの単位は人

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。

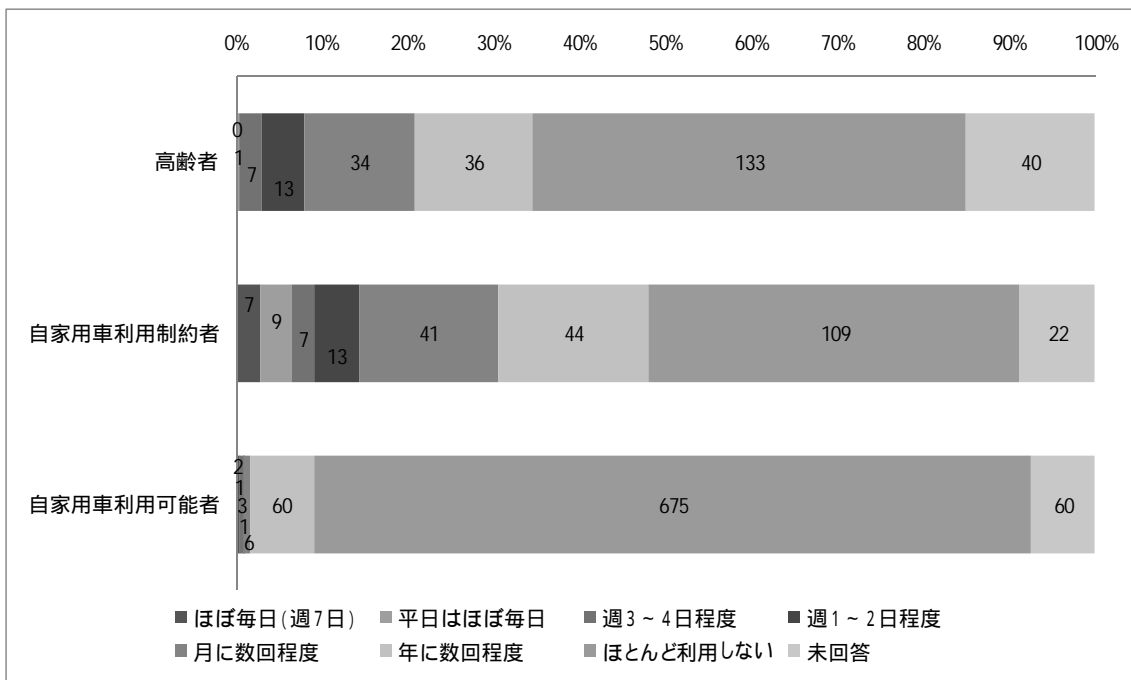
### C. 公共交通利用について



データの単位は人

図-16 鉄道の利用頻度

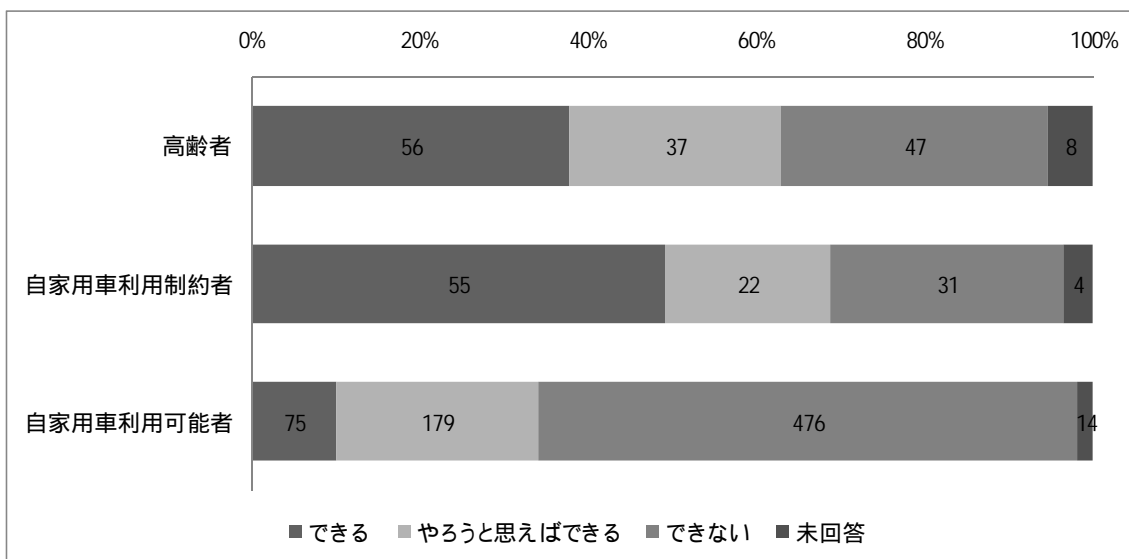
図-16は鉄道の利用頻度です。自家用車利用可能者の92%、高齢者の77%は月に数回以下しか鉄道を利用しません。自家用車利用制約者のうち13人(全体の6%)は平日はほぼ毎日鉄道を使うと回答しています。これらは主に通学目的で平日ほぼ毎日鉄道を利用しているからです。



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

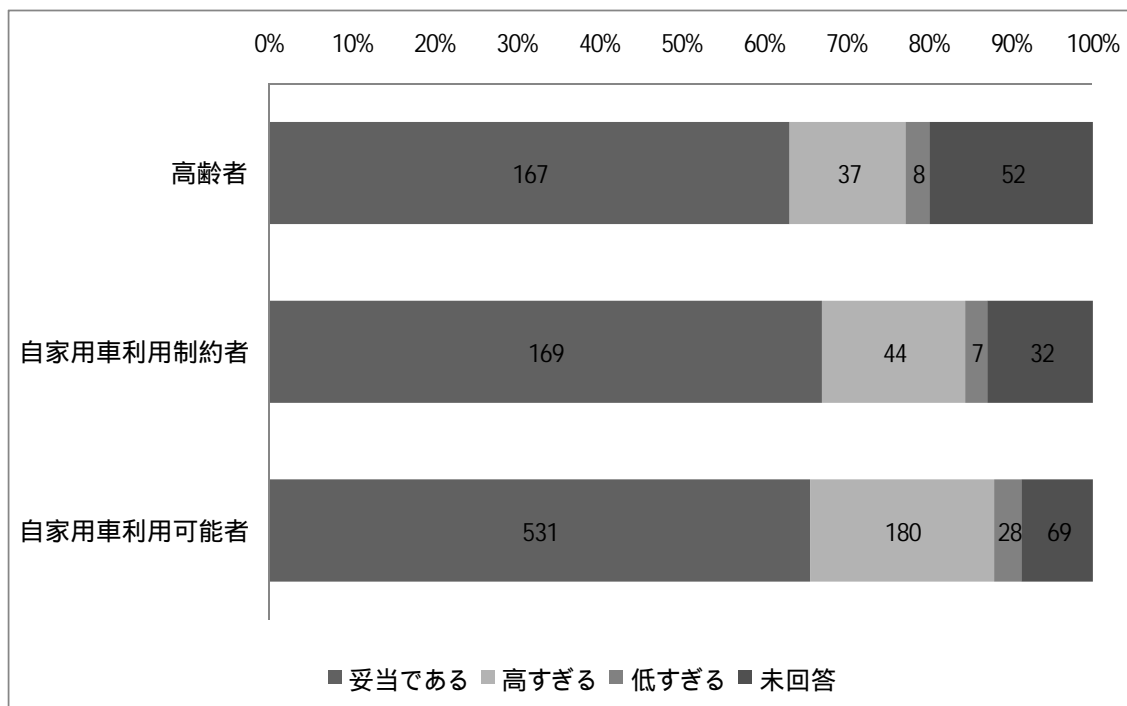
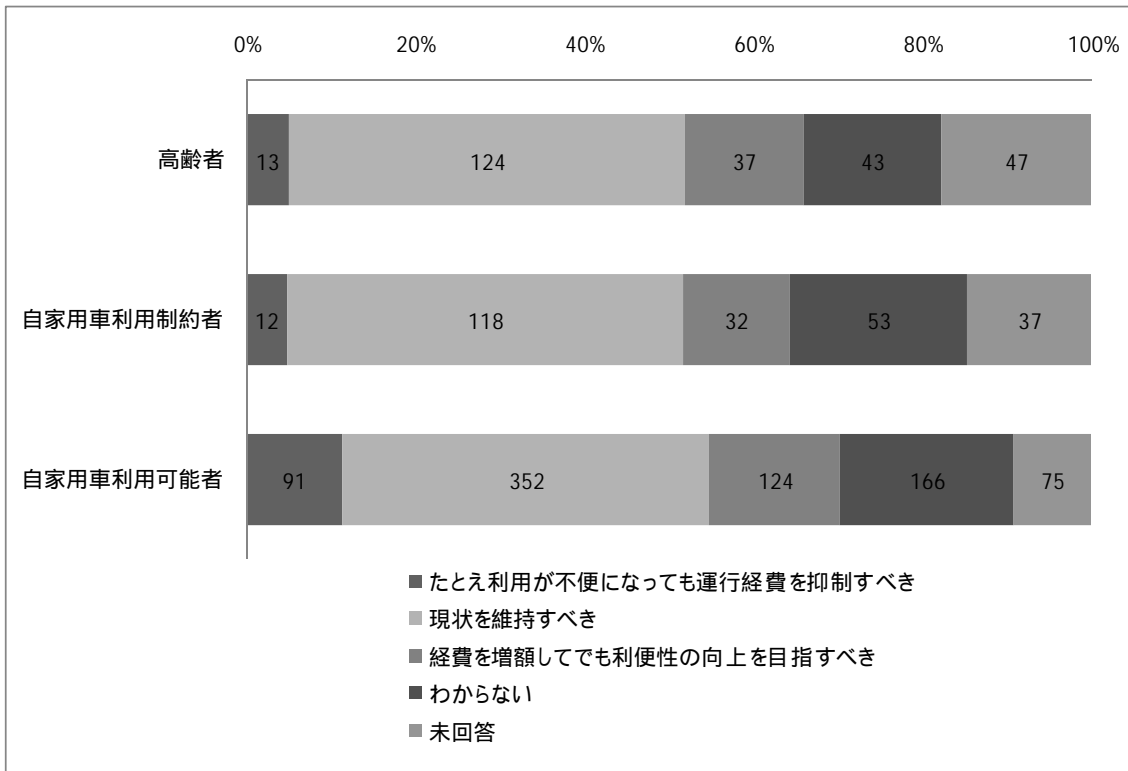


図-19 市の路線バス補助額の妥当性

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い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。

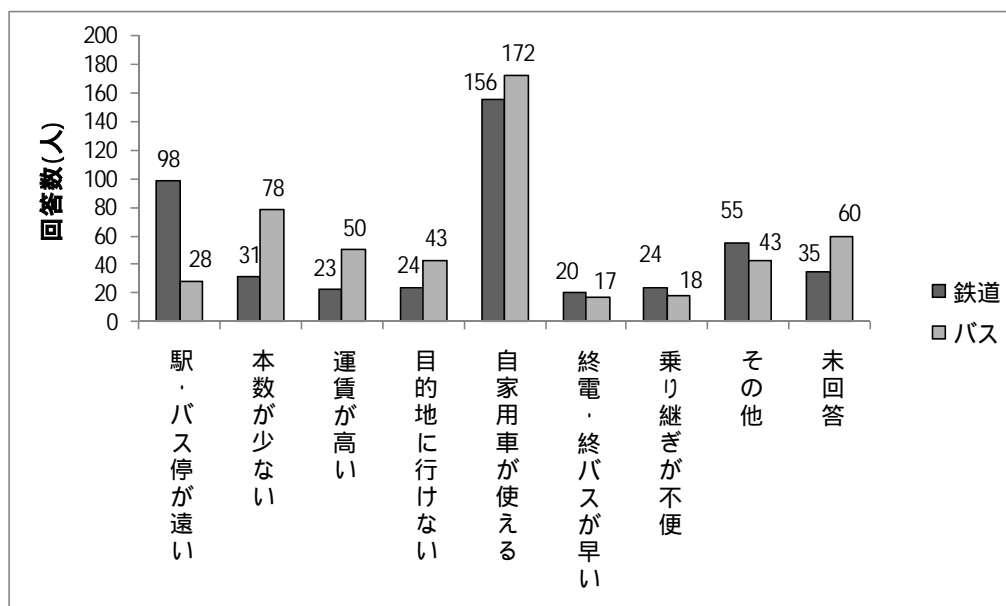


図-21 高齢者・自家用車利用制約者が鉄道・バスを利用しない理由

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。

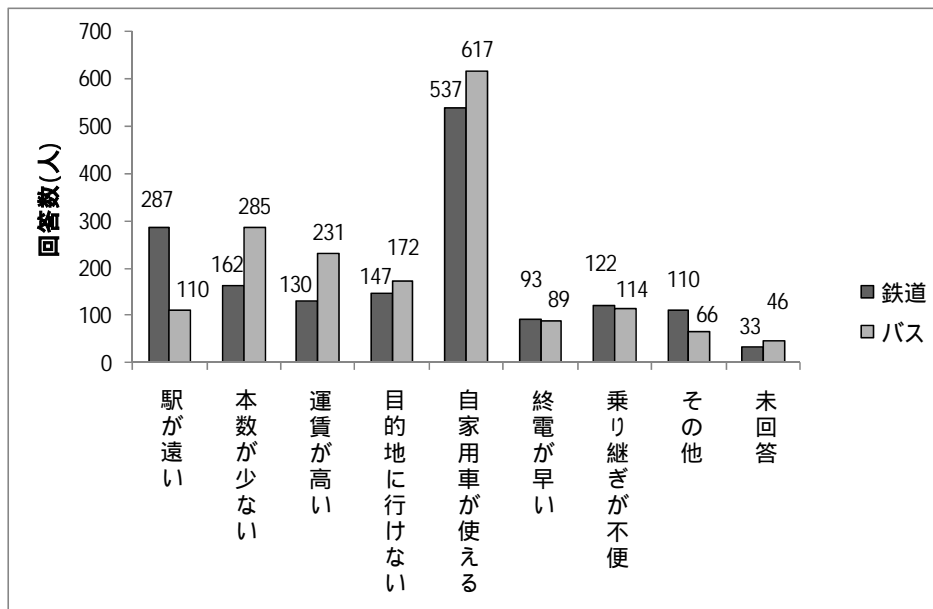


図-22 自家用車利用可能者が鉄道・バスを利用しない理由

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<sup>2</sup>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。

<sup>2</sup> 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"> <li>● 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。</li> <li>● 住民の生活に合った公共交通にしてもらいたい。</li> <li>● 高齢者・障がい者にやさしい公共交通にしてもらいたい。</li> <li>● 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。</li> <li>● ほとんど利用者の無いバスは廃止すべきである。</li> <li>● 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。</li> </ul>
公共交通利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
自家用車利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
運賃・運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定額運賃など運賃をわかりやすくしてほしい。</li> <li>● バスの運賃が高すぎる。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 終電・終バスが早いのを改善してほしい。</li> <li>● 乗客数に見合うよう車両を小型化したほうが良い。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 運転手の態度が悪い。</li> <li>● 運転手の態度が最近良くなってきた。</li> <li>● 鉄道に急行（賢島～伊勢間など）があると良い。</li> <li>● 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。</li> <li>● 路線の新設をしてほしい。</li> </ul>
行政への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 行政が補助金を出すと企業が努力しなくなる。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● ハッスル号は当日予約も受け付けてほしい。</li> <li>● 予約運行型乗合バスを他の地域でも始めてほしい。</li> </ul>
交通事業者への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● バス、鉄道の事業者は経営努力をもっとしてほしい。</li> <li>● 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。</li> </ul>

#### (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」

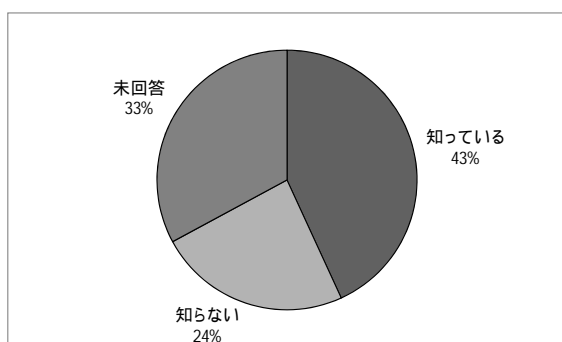


図-23 ハッスル号の認知度

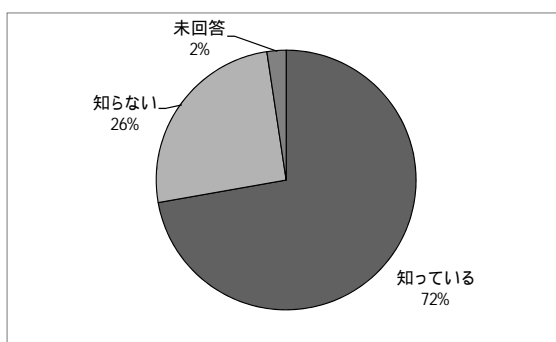


図-24 ハッスル号の使い方の認知度

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。

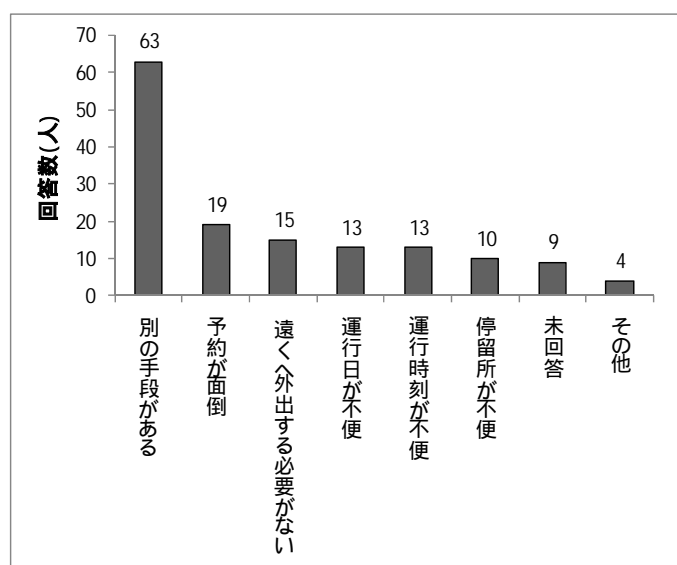


図-25 ハッスル号を使わない理由

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。

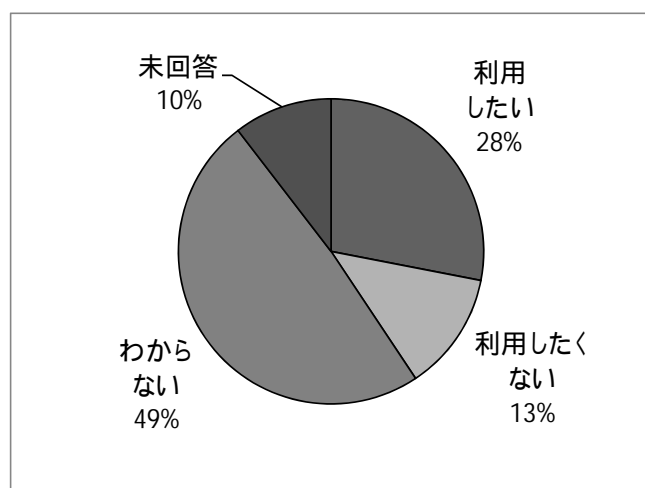


図-26 予約運行型バスを利用したいか

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<sup>3</sup>。「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。

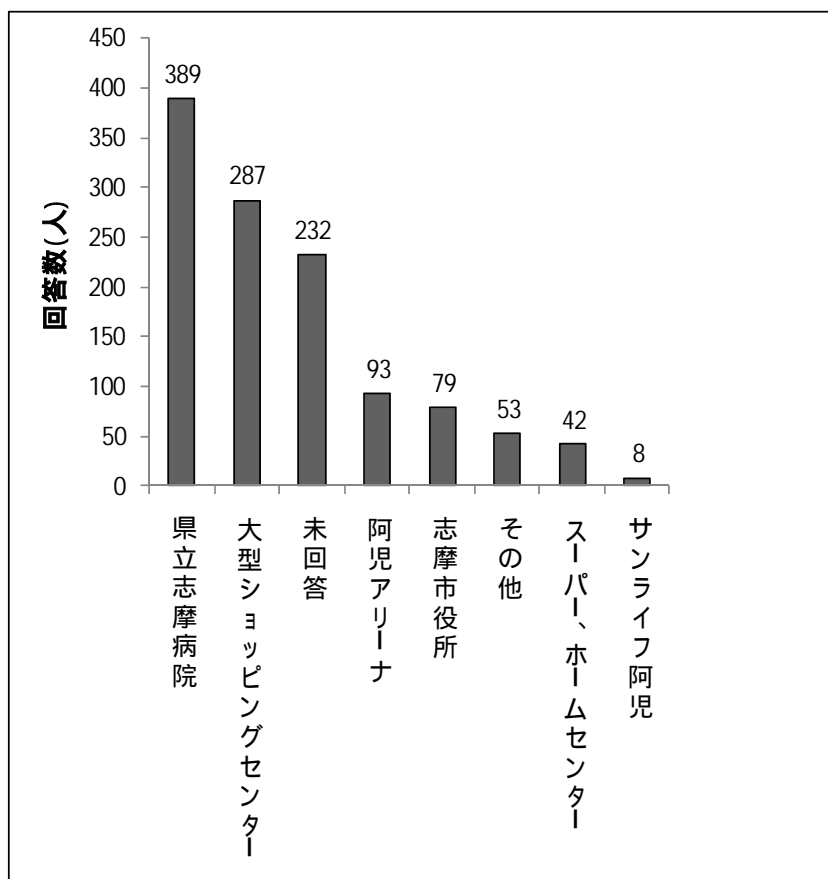


図-27 鵜方駅周辺でバスが行くと良いと思う施設  
(一つだけ選択)

<sup>3</sup> 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。