

資料編

| | | |
|-----------------------------|-------|---|
| 1 . 準備会規約 | | 1 |
| 2 . 交通事業者ヒアリング | | 3 |
| 3 . 日常の交通実態と公共交通に関するアンケート調査 | | 5 |

1. 準備会規約

四日市市都市総合交通戦略策定準備会 規約

(名称)

第1条 本会は、「四日市市都市総合交通戦略策定準備会」(以下「準備会」という)と称する。

(目的)

第2条 本会は、四日市市における持続可能な交通の実現に向けて、関係者間における相互に連携した取り組みのありかたを議論する場として設置するものであり、もってハード・ソフトの交通施策を総合的・重点的に推進する都市総合交通戦略の策定への道筋を示すことを目的とする。

(組織)

第3条 準備会は、会長及び委員、事務局で組織する。

2 会長は、委員の互選によりこれを定める。

3 委員は、学識経験者・地元団体・交通事業者・関係行政機関の職員等をもって組織し、その構成は別表のとおりとする。

4 会長は、準備会を代表し、会務を総括する。

5 会長に事故あるときは、会長があらかじめ指名した者がその職務を代行する。

(会議)

第4条 会長は、準備会の委員を招集し、会議の議長を務める。

2 準備会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

3 準備会は、必要があると認めるときは、会議に関係者の出席を求め、資料の提出、意見の開陳、説明その他の協力を求めることができる。

(事務局)

第5条 準備会の事務局は、四日市市都市整備部都市計画課に置く。

(その他)

第6条 この規約に定めるもののほか、準備会の運営について必要な事項が生じた場合は、別途協議するものとする。

附 則

〔施行期日〕

1 この規約は、平成21年11月6日から施行する。

別 表

四日市市都市総合交通戦略策定準備会委員名簿

【委 員】

(有識者)

名城大学 理工学部建設システム工学科 松本幸正教授

(事業者)

三重交通(株)

三岐鉄道(株)

NPO 生活バス四日市

近畿日本鉄道(株)

伊勢鉄道(株)

(社)三重県バス協会

(社)三重県旅客自動車協会

(利用者)

四日市商工会議所

自治会代表者

(行政機関)

三重県警察本部

三重県四日市南警察署

国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所

国土交通省中部運輸局三重運輸支局

三重県政策部 交通政策室

三重県県土整備部 都市政策室

三重県四日市建設事務所

四日市市都市整備部 道路管理課

四日市市都市整備部 道路整備課

四日市市都市整備部 都市計画課

2 . 公共交通事業者へのヒヤリング結果

| | 近鉄 | 三岐(鉄道) | 伊勢鉄道 |
|-----------|---|--|---|
| 利用者拡大への取組 | <ul style="list-style-type: none"> ・内部八王子線サックスきっぷの発売 ・ハイキングの実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・無料駐車場、駐輪場の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・無料駐車場の整備 ・部分複線化、行違設備新設 ・車両の更新 |
| 運営の課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・内部八王子線の経営困難化(特殊な車両の更新費用、割引率の高い通学定期利用者が多い) | <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の安全・防犯対策 | <ul style="list-style-type: none"> ・土木構造物の老朽化対応 ・通信設備の取替 ・保安度向上(ATSの整備等) |
| コスト削減策 | <ul style="list-style-type: none"> ・ワンマン運転化 ・駅の無人化 ・列車の安全運行を確保できる範囲で、土木・電気・車両各部門の検査周期を延長 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅員の契約社員化 | |
| 今後の取組み | | | |
| 施策の効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・富田駅前広場整備により東西改札利用者割合の変化(整備工事は三岐鉄道) | <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場、駐輪場整備による利用者増加 | <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場整備による利用者増加 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・ラッピングトレインを実施するなど、増収対策の実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線企業の契約社員減による利用者減少(社会経済動向の影響) | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の住宅開発により利用者増加(土地利用変化による影響) |

| 三重交通 | 三岐(バス) | 生活バス | タクシー |
|--|-------------|---|---|
| ・通学定期割引率の改定 | ・通学定期割引率の改定 | ・老人福祉施設への無料送迎 ・買物ツアー | ・便利タクシー(薬や買物品の宅配)の実施 |
| ・スクールバス化し、維持が困難な路線の見直し ・将来的にさらなる高齢化が進み、移動需要の減少が予測される地区の対応 | ・待合施設の整備 | ・後継者の育成 ・待合施設の整備 ・協賛金の確保 | ・近鉄四日市駅のタクシー乗り場の安全性 ・高齢者の利便性を考える |
| ・近鉄四日市駅バスターミナル集約化 | | | |
| ・車両更新による燃費改善 ・運転手の低燃費運転の教育 | ・嘱託運転手の雇用 | ・嘱託運転手の雇用 | ・アイドリングストップ ・車両の効率的な運用 ・低燃費車の導入 |
| ・新規路線の実験 (昨年度 市に提案) | ・一部路線の延長 | ・バリアフリー対応車両の導入 (リフトアップ車両等) ・協賛企業の増加 ・事業のPR(車両ラッピング等) ・フリーバス停の実施 | ・行政からの依頼、相談があれば、デマンドタクシーや定時定路線での運行も行なう ・白タクの排除(渋滞の要因) |
| | | | |
| ・現在の鉄道との競合路線は輸送量を分配する補完関係にある (公共交通間の役割分担) | | ・地方税の減免 | ・主な利用者は高齢者と企業訪問者 ・高齢者は近隣の病院や最寄り駅までの利用多い ・企業訪問者は景気悪化により減少 ・中長距離の利用は減少傾向 |

3 . 日常の交通実態と公共交通に関するアンケート調査

日常の交通実態と公共交通に関するアンケート

| | |
|--|----|
| 調査方法と回収率 | 6 |
| 結果概要 | 7 |
| 問 1 : 回答者属性 | 10 |
| 問 2 : 平日の日常的な外出行動について | 14 |
| 問 3 : 移動手段を公共交通へ変更する条件 | 22 |
| 問 4 : 高齢者の自動者利用に対する考え | 25 |
| 問 5 : 日常生活に必要な公共交通について | 28 |
| 問 6 : 「自主運行バス」「生活バスよっかいち」のような取り組みについて | 31 |
| 問 7 : 市内の道路について | 34 |
| 問 8 : 自由意見 | 37 |
| アンケート調査票 | 38 |

調査方法と回収率

1. 実施方法

郵送配布・郵送回収

2. 対象者の選定

市内在住の平成 6 年 4 月 1 日までに生まれた方（高校生以上）から、2,000 人を無作為抽出

3. 実施期間

平成 22 年 2 月 15 日 ~ 2 月 28 日

4. 回収率

配布数 2,000 人、回収数 811 人、回収率 40.6%

結果概要

1. 自動車保有

自動車免許は78%が保有しており、そのうち89%は自由に使える自動車を保有している。

2. 公共交通利用環境

鉄道駅から800m圏内に居住している人の割合は約3割程度であり、約7割は鉄道から800m以上に居住している。

バス停から300m圏内に居住している人の割合は半数強であり、比較的バスアクセスが容易である。

3. 市民の日常行動

市内居住者の目的地として、市内が76%、市外は17.9%である。

移動目的で最も多いのは買物の41.6%であり、次が通勤の35.4%である。

目的地の近くに鉄道駅またはバス停がある人の割合は約69%であり、公共交通の利用環境は良好と言える。利用している手段の約59%は自動車である。鉄道とバスは、合せて18.3%である。

4. 利用手段の選択理由

鉄道・バスの利用理由:「時間が正確だから」が43.8%と最も高く、次に「他の方法より移動時間が短いから」(40.4%)、「他の方法より移動が楽だから(運転しなくてもよい)」(36.3%)、「他の方法より安全だから」(35.6%)が続く。

自動車・バイクの利用理由:「出発地から目的地まで直接行けるから」が74.8%と最も高く、次に「他の方法より移動時間が短いから」(74.0%)、「時間の制約を受けないから」(63.6%)、「出発地・目的地以外の場所にも立ち寄れるから」(63.2%)が続く。

自転車利用理由もしくは徒歩・その他の理由:「健康に良いから」が最も高く(50.4%)、「出発地から目的地まで直接行けるから」(49.6%)、「他の方法より移動時間が短いから」(42.9%)が続く。

5. 利用手段の変更

「変えていない」が83.5%、「変えた」が11.0%である。

以前の手段では自動車(27.0%)や自転車(29.2%)が多く、鉄道は13.5%である。

6. 自動車・バイク利用者の公共交通への変更条件

出発地から目的地までの時間

利用する条件は「自動車と同程度で到着する」が19.4%と最も高く、次に「自動車より早く到着する」(17.4%)など時間を重視する人が圧倒的に多いが、「サービスの程度によっては自動車より遅くてもよい」も16.4%存在する。

運賃

利用する条件は「自動車よりも運賃が安い」が36.2%と最も高く、次に「自動車と同程度の運賃」(15.7%)である。

便数

利用する条件は「1時間に4便(15分に1便)以上」が26.8%と最も高く、次に「1時間に3便(20分に1便)程度」(20.0%)であり、便数が少なくなると意識も低下する。

公共交通に転換しない層

所用時間の改善で30.5%、料金で29.0%、便数で25.8%と、どんなに公共交通が改善されても約30%の人は転換しない。

その他日常の移動手段を公共交通へ変更するための条件

利用する条件は、「最寄りの駅やバス停の近くに無料の駐車場や駐輪場がある」が53.6%と最も高く、次に「駅やバス停が目的地の近くにある」(53.4%)、「駅やバス停が自宅の近くにある」(52.1%)であり、駅の駐車環境や公共交通が近くにあることが重視されている。

7. 75歳以上になった時の自動車利用

「75歳以上になっても、自動車を運転している」が40.2%と最も高く、次は「運転が危ないのでバスや電車などの公共交通を利用している」(25.3%)であり、高齢になっても自動車を運転する意識を持っている人の方が多い。

公共交通を利用しない理由：

「自分で運転できるから」が65.6%と最も高く、次に「自分の行きたいところへの便がないから」(39.2%)、「自宅や目的地から駅や停留所まで行くのが大変」(38.2%)であり、公共交通の不便な環境が利用しない理由となっている。

改善後の公共交通の利用について：

「是非とも利用したい」(16.0%)と「多分、利用する」(34.7%)を合せて半数であり、「今後、健康状態に変化があれば利用するかもしれない」(35.8%)を含めると、公共交通の改善により多くの人利用するようになる。

8. 公共交通の維持について

「利用者の減少によるサービスの低下はやむを得ないが、路線は廃止しないように維持すべきである」(56.1%)が半数強を占めており、次が「利用する・しないに関わらず、現在のサービス水準で公共交通の維持を図るべきである」(24.7%)である。

公共交通を維持すべき理由：

「高齢者や学生には重要な交通手段だから」が85.8%と最も高く、次に「日ごろは使っていないなくても、使いたい時にあると便利だから」(50.7%)と生活の安心感を求めている理由もみられる。

公共交通を維持する望ましい方法：

折衷案である「地域の負担と税金を使って経費の不足分を補う」(36.9%)が最も高く、次が「税金で経費の不足分を補う」(28.1%)である。

また、「地域(利用者や沿線の住民、企業など)が一定の負担をして経費の不足分を補う」

(20.6%)である。

9. 「自主運行バス」や「生活バスよっかいち」の知識及び乗車経験の有無

「このアンケート調査で初めて知った」(55.1%)が最も高く、次が「乗ったことはないが、知っている」(37.1%)である。

また、運行地区が限定されているため、「乗ったことがある」は2.3%である。

自主運行バスに対する意見：

「運行は継続すべきだが、経営の改善を行うべき」(44.8%)が最も高く、次が「現在のまま継続すべき」(36.5%)である。

また、「運行をやめるべきだと思う」は4.3%と少ない。

賛成理由：「マイカーや自転車などを使えない、使いにくい人の移動手段になっている」(86.3%)が最も高く、次が「公共交通を維持することで不便さを改善している」(34.4%)である。また、「地域経済の活性化に貢献している」は20.3%である。

反対理由：「運行に多くの税金が使われているから」(52.5%)が最も高く、次が「運行していない地域があり不公平であるから」(47.7%)である。

「生活バスよっかいち」のような、NPO法人が協賛金を集めてバス路線を運行する取り組みに対する意見：

「高齢化が進む中で、地域の公共交通を守るためにも重要であり、同様の取り組みが市内の全域に広がるようにすべきである」(71.3%)が最も高い。

10. 市内の道路整備について

市内の道路整備は遅れているか？

「やや遅れていると思う」(27.6%)が最も高く、次が「遅れていると思う」(26.1%)であり、合せて53.7%の人が遅れを感じている。

今後も道路整備を進めるべきか？

「そう思う」(39.8%)が最も高く、次が「ややそう思う」(27.7%)であり、67.5%の人が道路整備を進めるべきだとしている。

道路の渋滞解消や交通安全に必要と考えられる対策で重要と思うもの

「渋滞の原因となっている交差点の改良」(47.8%)が最も高く、次が「渋滞対策としてのバイパス道路や環状道路の整備」(32.6%)であり、それと同程度に「通学や買い物、通勤などを支える身近な生活道路の整備」(32.1%)があげられる。

11. 自由意見

公共交通：バスルートの見直しに関する意見が最も多く、次に料金、運行時間帯、利用のための情報提供、本数等、サービス向上及び利用促進に向けた意見が見られる。

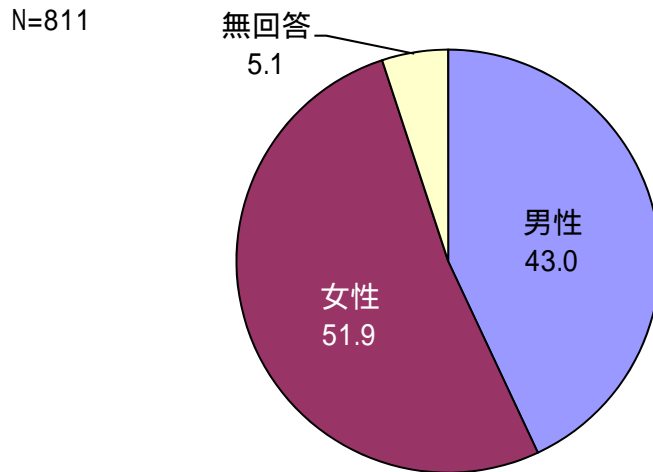
道路整備：最も関心のあることは「歩行者・自転車の交通安全」であり、その次に都市計画道路や区画街路の道路整備が続く。

各問の集計結果

問 1:回答者属性

(1) 性別

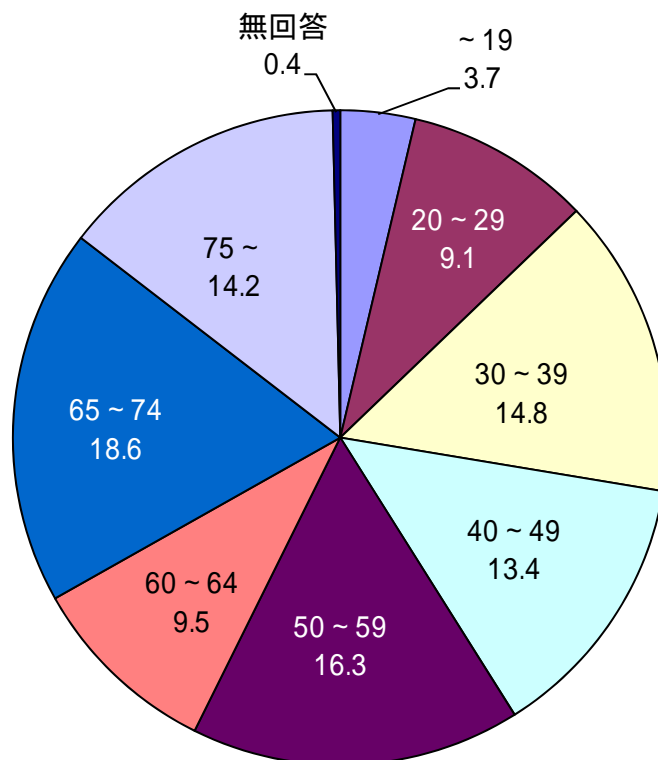
女性の回答割合は全体の 51.9% であり、男性より高い。



(2) 年齢層

60 代の回答が最も多く、58.6% は 50 歳以上である。

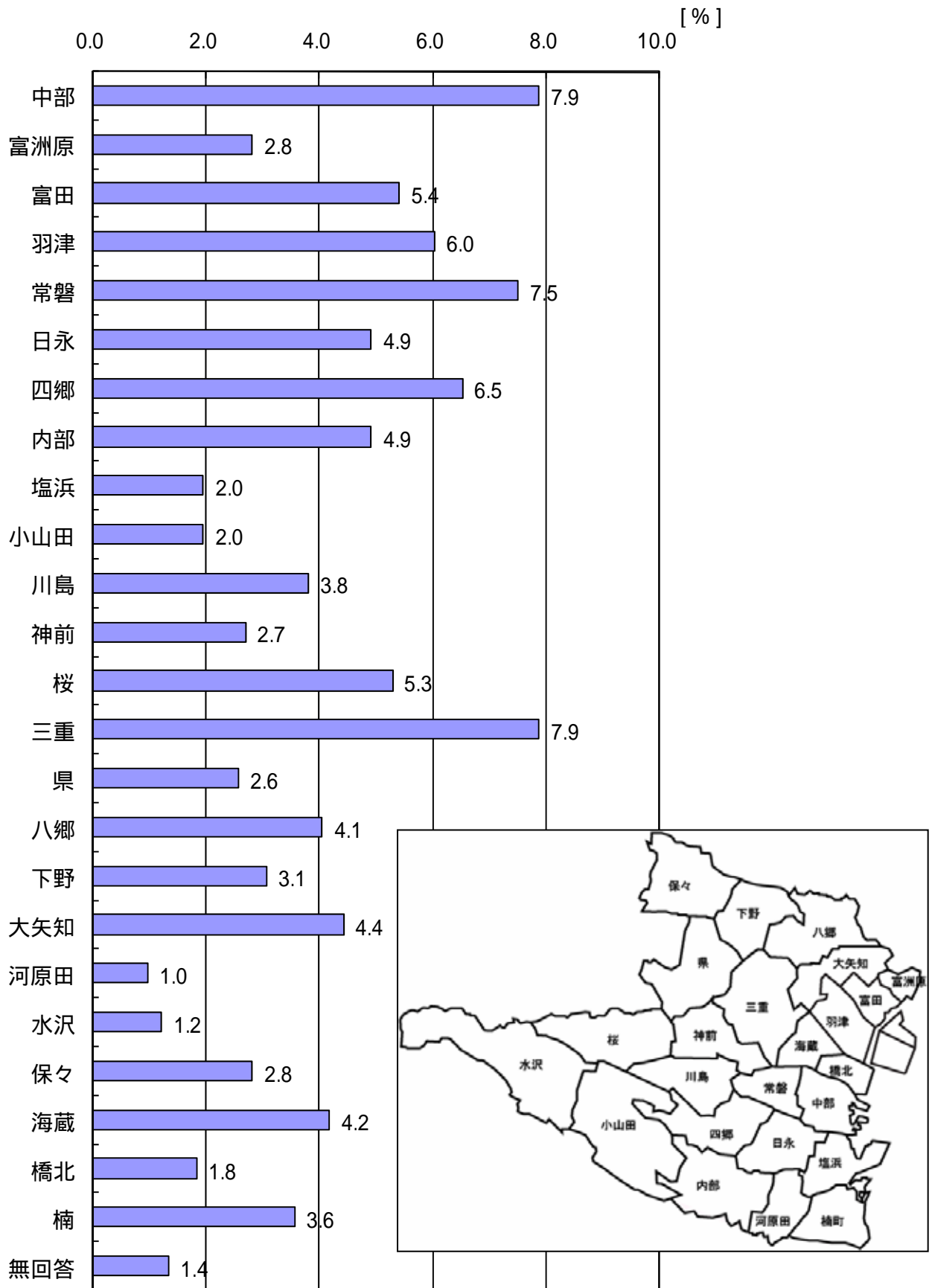
N=811



(3) 居住地区

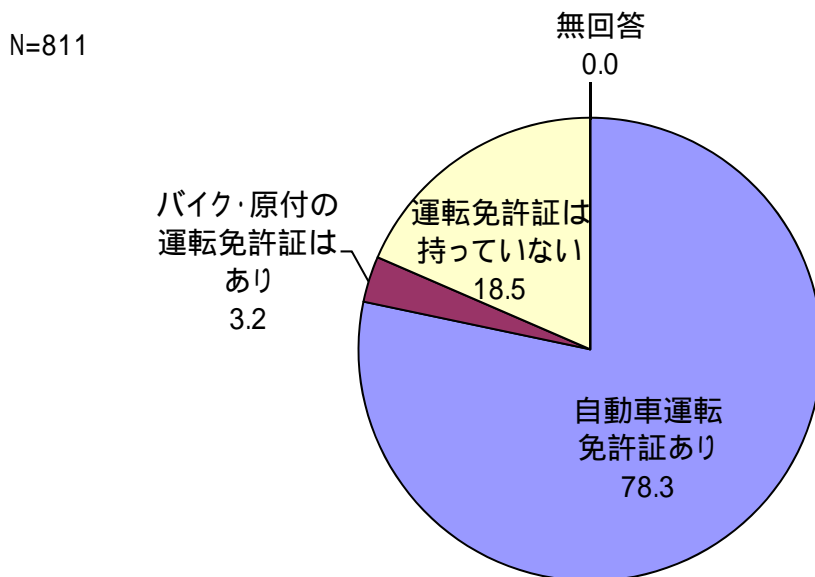
地区別の回答数では、中部、三重、常盤、四郷などが多い。

N=811



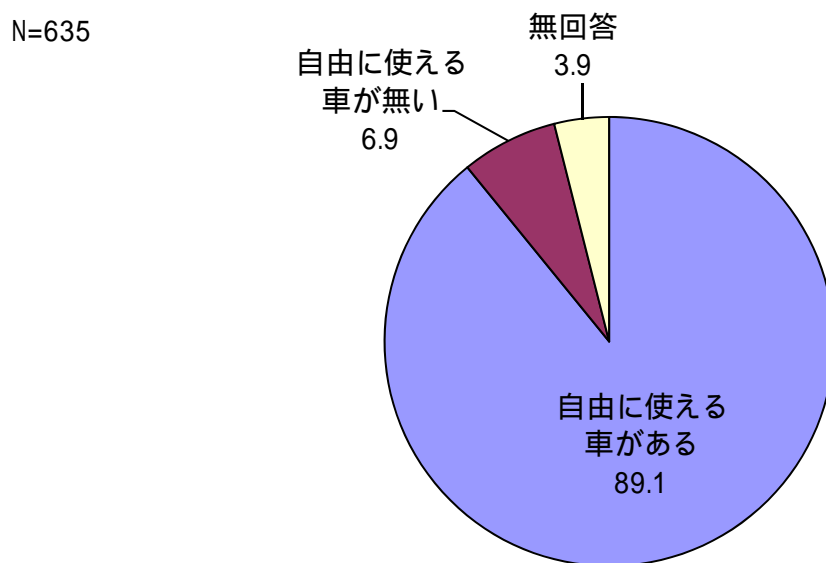
(4) 運転免許証の有無

全体の 78.3% は自動車運転免許の保有者であり、18.5% は運転免許を保有していない。



(5) 自動車の保有

自動車運転免許を保有している人のうち 89.1% は自由に使える自動車を保有している。



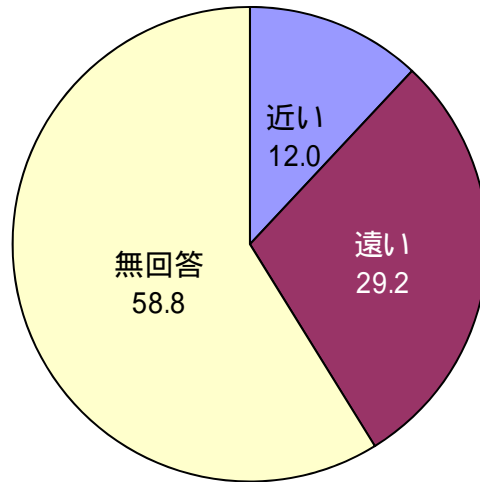
(4)で「自動車運転免許証があり」を選択した者のみ回答

(6) 自宅から最寄り駅，バス停までの距離

自宅から最寄りの駅までの距離

距離を回答した人の割合は 41.2% であり、回答者のうち、鉄道駅から 800m 圏内に居住している人の割合は約 3 割程度であり、7 割は鉄道から 800m 以上に居住している。

N=811

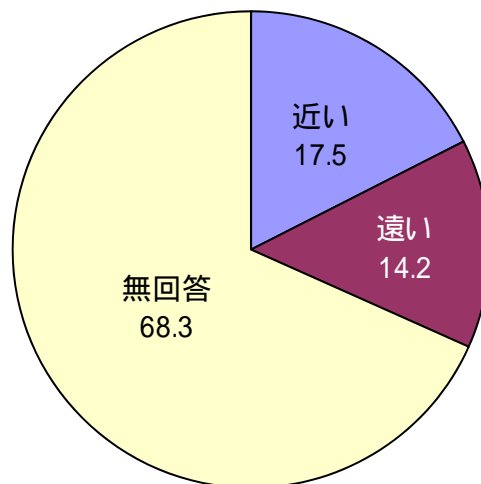


距離 800m 以上を「遠い」とする

自宅から最寄りのバス停までの距離

距離を回答した人の割合は 31.7% であり、回答者のうち、バス停から 300m 圏内に居住している人の割合は半数強であり、比較的バスアクセスが容易である。

N=811



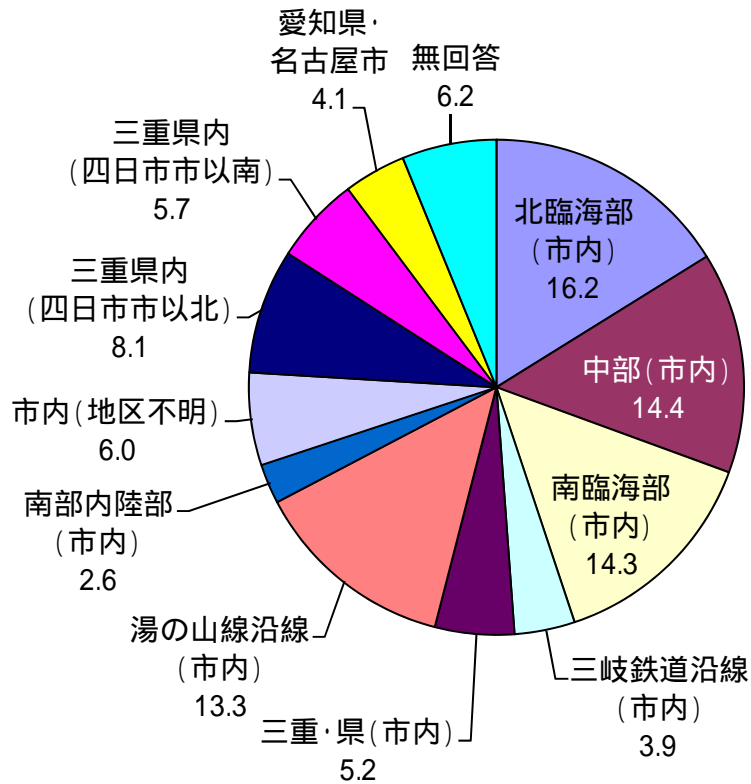
距離 300m 以上を「遠い」とする

問 2： 平日の日常的な外出行動について

(7) 平日の主な行き先

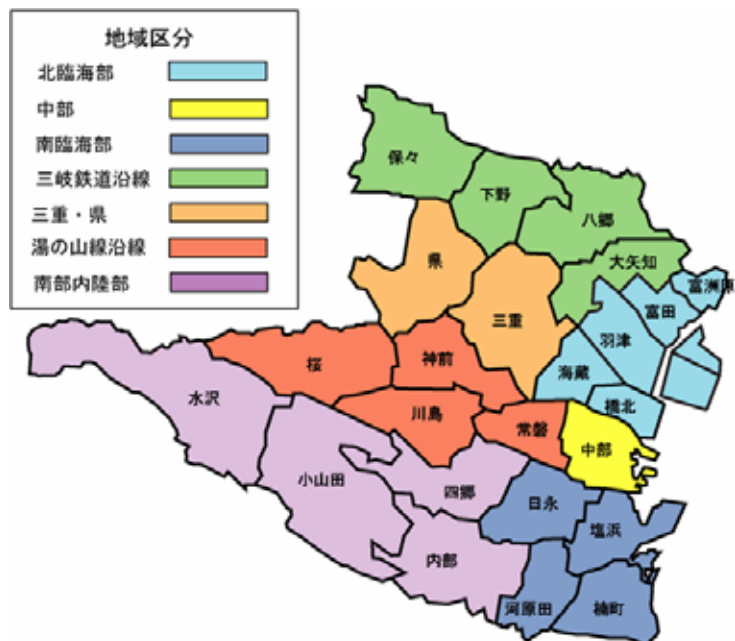
市内居住者の目的地として、北臨海部、南臨海部、中部及び湯の山線沿線地域の割合が相対的に高い。なお、市外を目的地としている人の割合は 17.9%である。

N=811



四日市市内地域区分

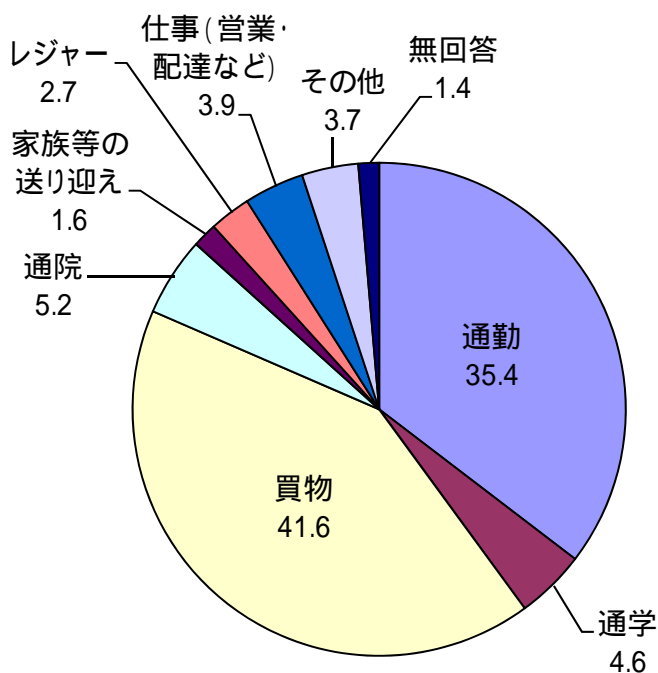
7 地域に分ける



(8) 目的

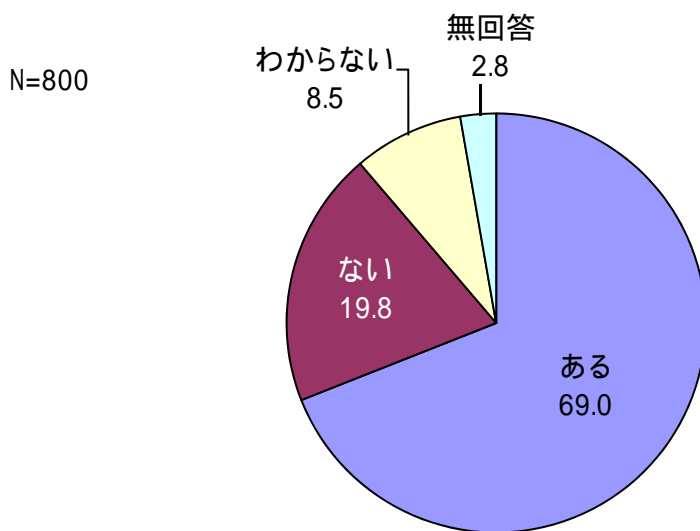
移動目的で最も多いのは買い物の41.6%であり、次が通勤の35.4%である。

N=811



(9) (8)で回答した目的地の近くの鉄道駅またはバス停の有無

目的地の近くに鉄道駅またはバス停がある人の割合は約69%であり、公共交通の利用環境は良好と言える。

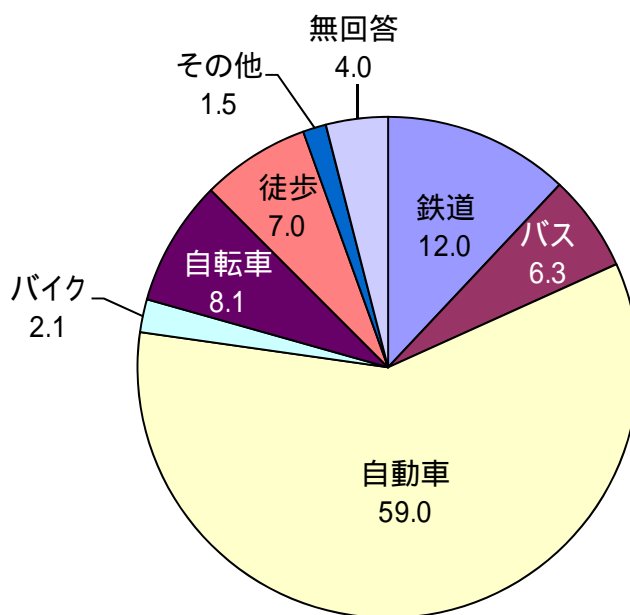


(8) 回答者のみが回答

(10) (8)で回答した目的地への主な交通手段

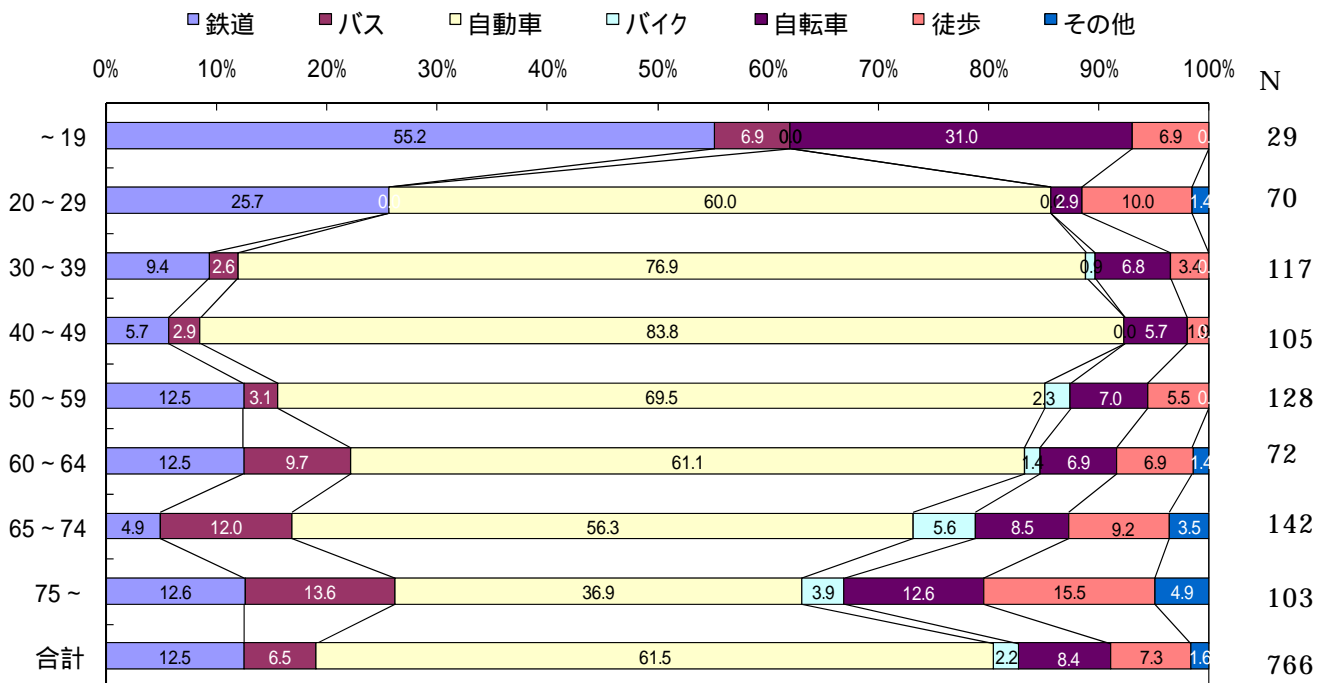
利用している手段の59%は自動車利用である。鉄道とバス利用は、合せて18.3%である。

N=800



(8) 回答者のみが回答

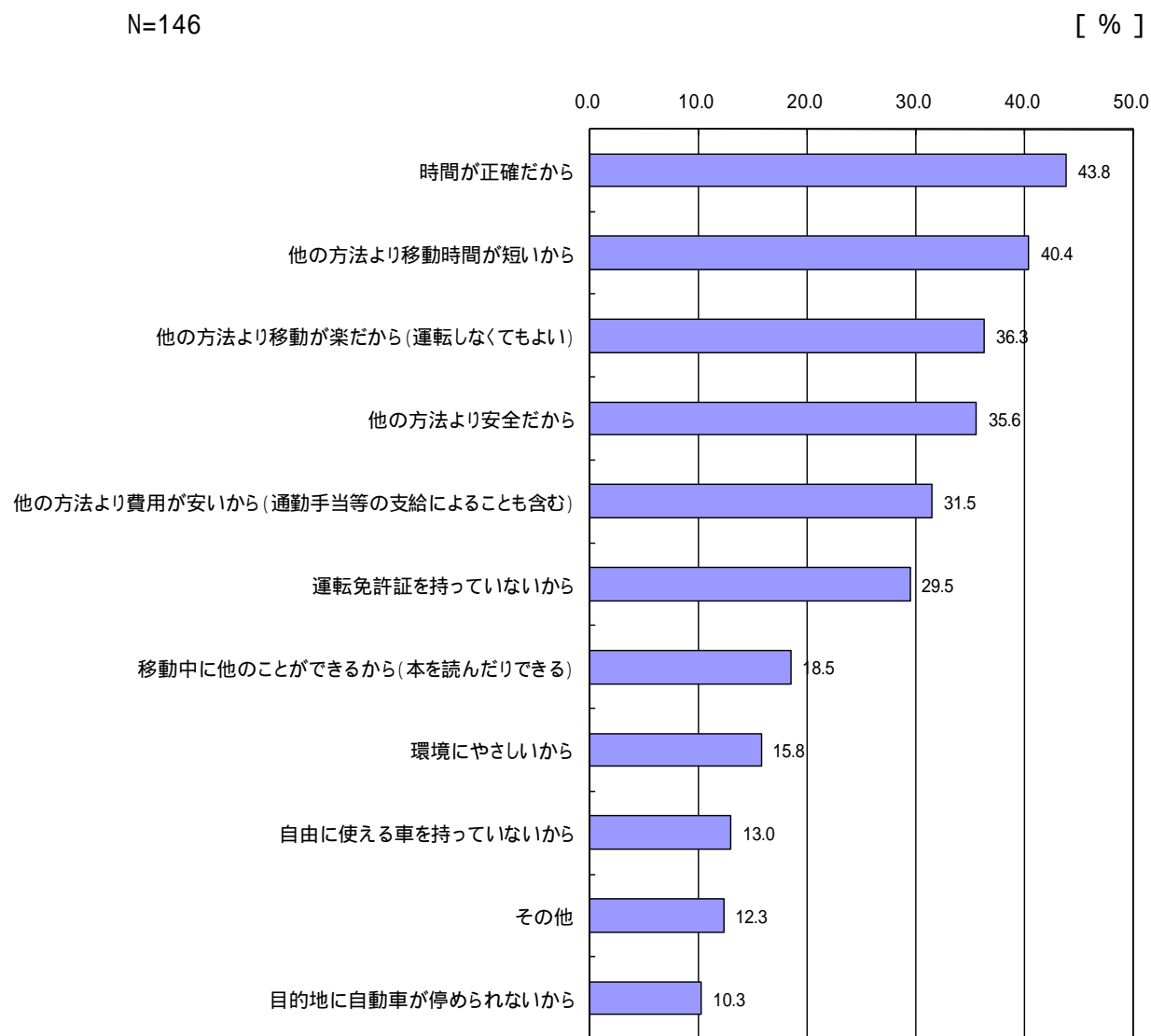
年齢層別移動手段 ((2) × (10) のクロス集計)



(11) 鉄道・バスの利用理由

「時間が正確だから」が43.8%と最も高く、次に「他の方法より移動時間が短いから」(40.4%)、「他の方法より移動が楽だから(運転しなくてもよい)」(36.3%)「他の方法より安全だから」(35.6%)が続く。

また、「運転免許証を持っていないから」は29.5%である。

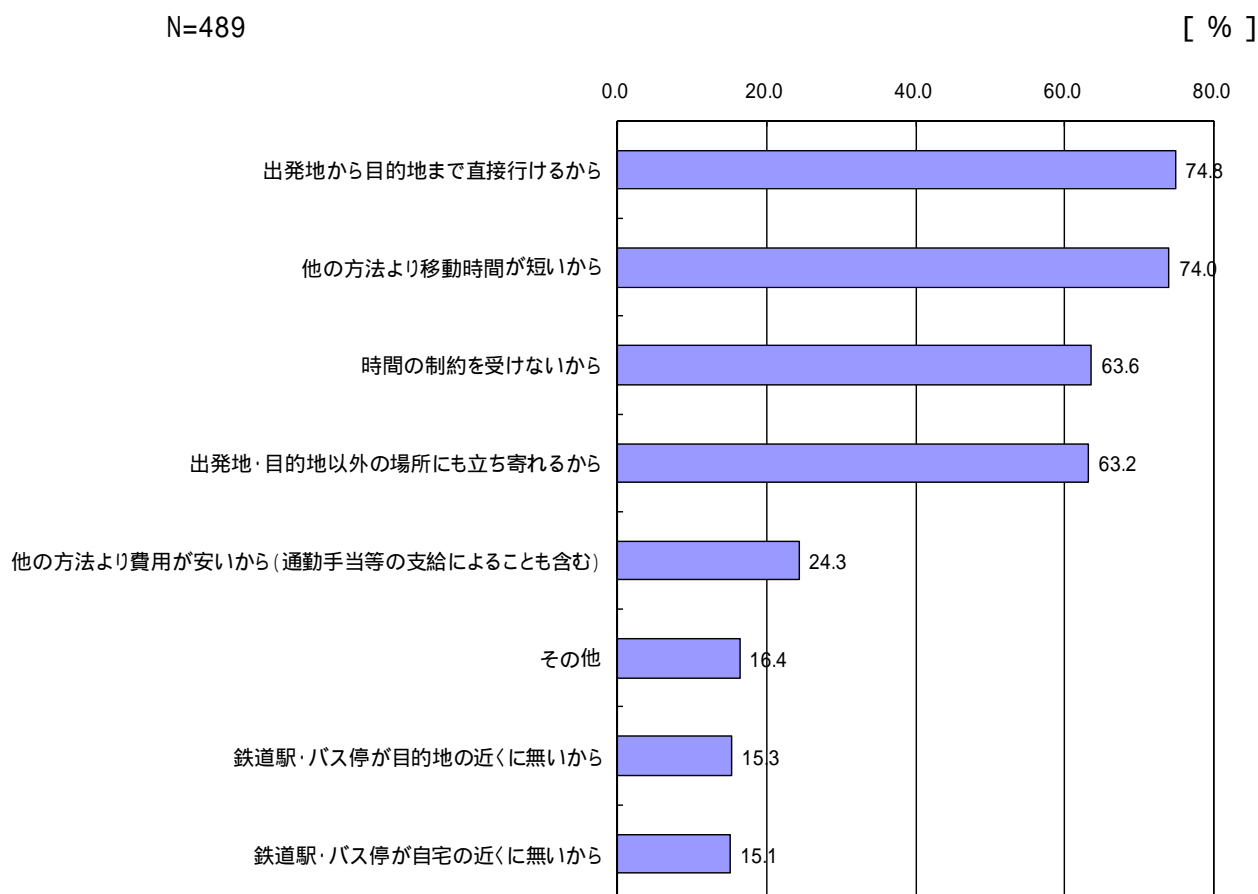


(10)で「鉄道」もしくは「バス」を選択した者のみ回答
複数回答

(12) 自動車・バイクの利用理由

「出発地から目的地まで直接行けるから」が74.8%と最も高く、次に「他の方法より移動時間が短いから」(74.0%)、「時間の制約を受けないから」(63.6%)、「出発地・目的地以外の場所にも立ち寄れるから」(63.2%)が続く。

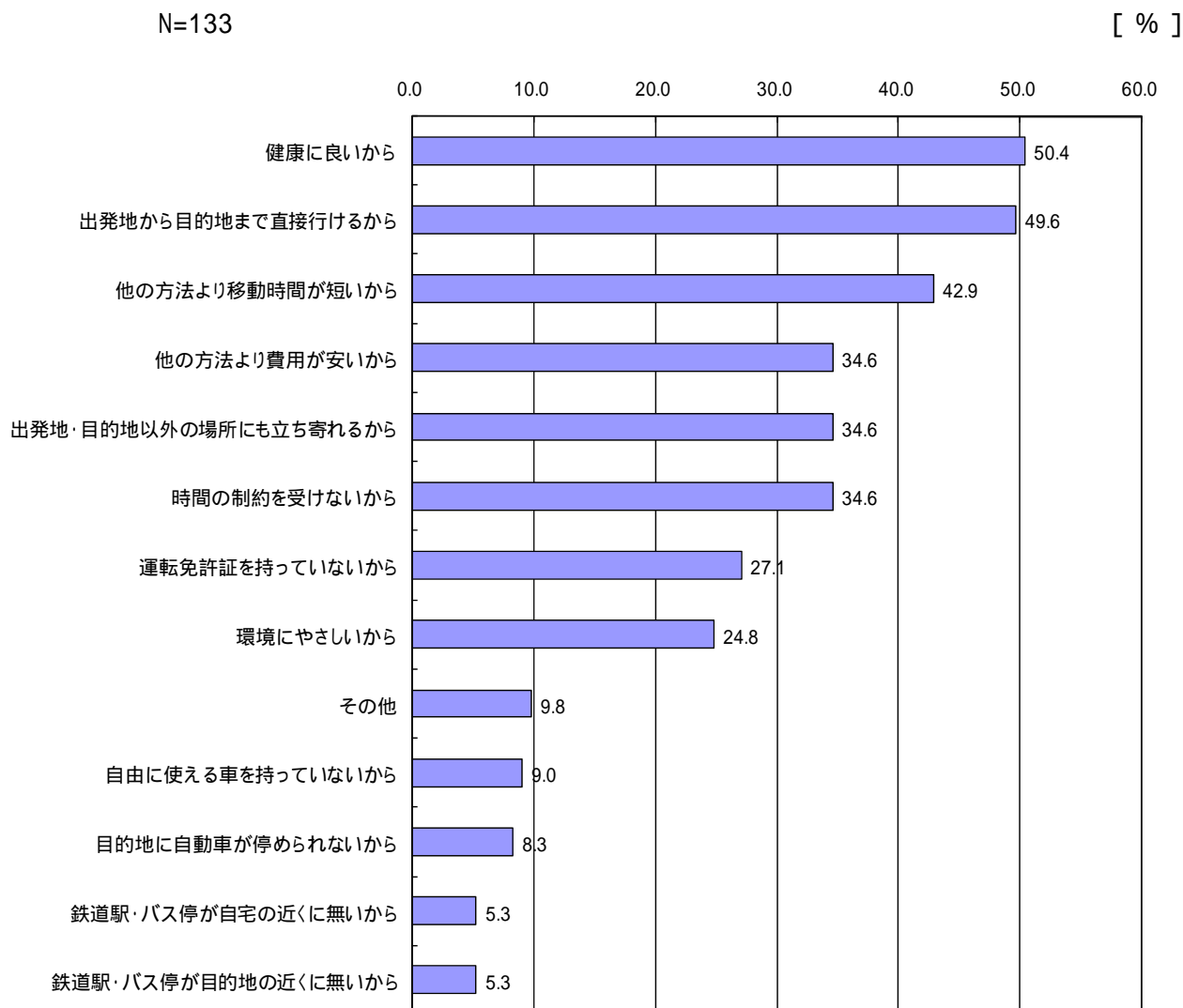
また、「鉄道駅・バス停が自宅の近くにないから」は15.3%、「鉄道駅・バス停が目的地の近くにないから」は15.1%である。



(10)で「自動車」もしくは「バイク」を選択した者のみ回答
複数回答

(13) 自転車利用理由もしくは徒歩・その他の理由

「健康に良いから」が最も高く(50.4%)、「出発地から目的地まで直接行けるから」(49.6%)、「他の方法より移動時間が短いから」(42.9%)が続く。
 また、「環境にやさしいから」は24.8%である。



(10)で「自転車」「徒歩」「その他」を選択した者のみ回答
 複数回答

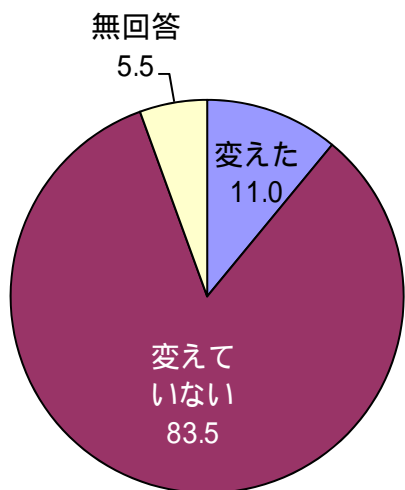
(14) ここ5年間の日常の移動手段の変更の有無

「変えていない」が83.5%、「変えた」が11.0%である。

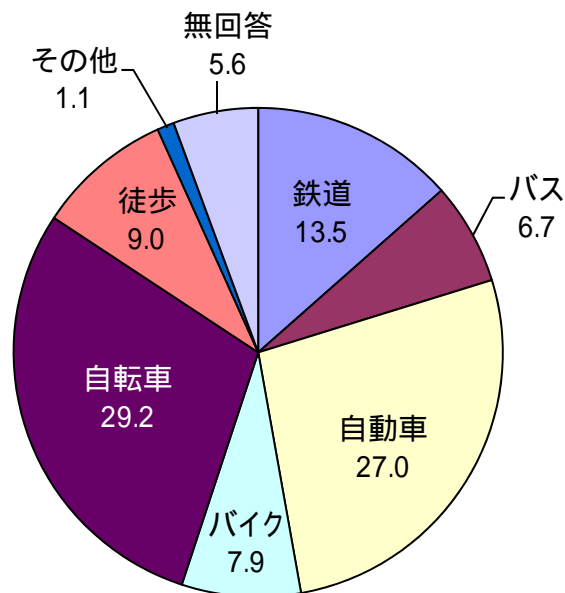
(15) 変更前の主な移動手段

「変えた」では自動車(27.0%)や自転車(29.2%)が多く、鉄道も約14%である。

N=811



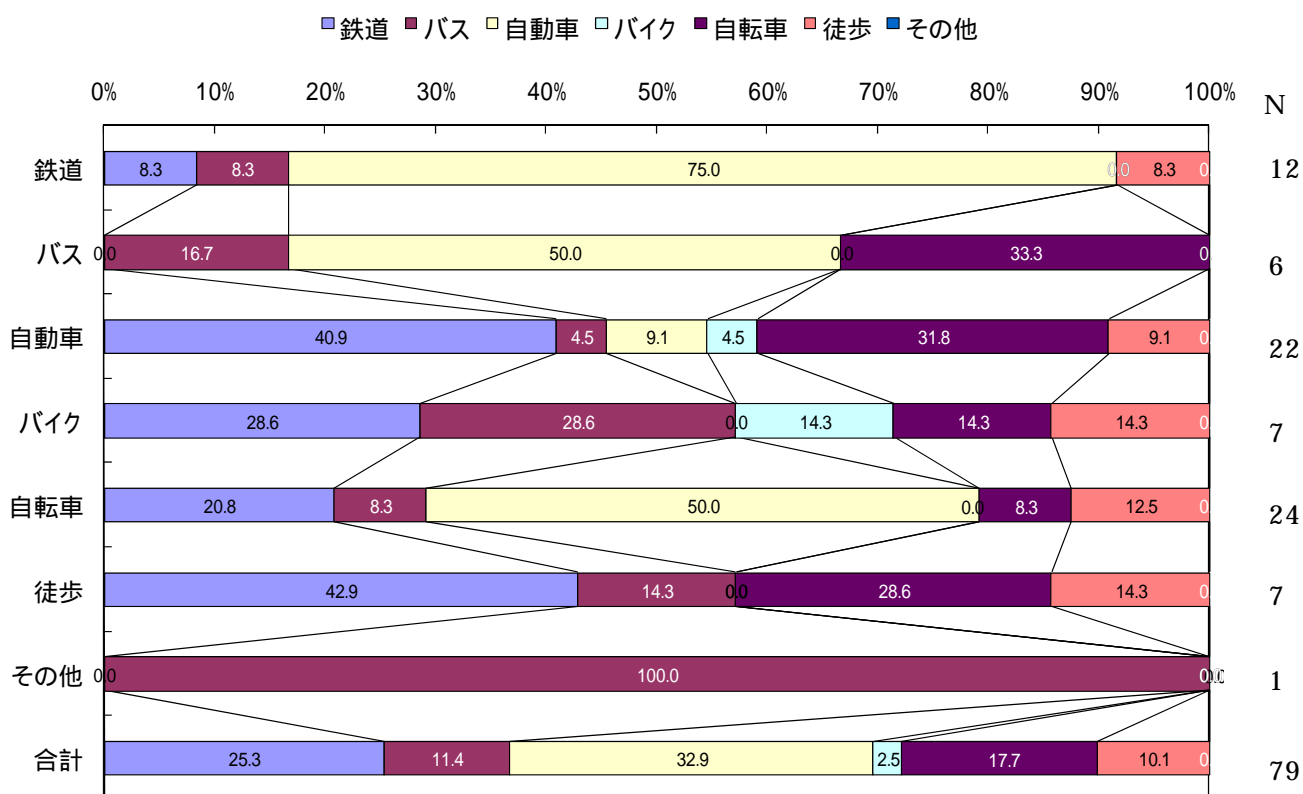
N=89



(14)で「変えた」を選択した者のみ回答

変更前の交通手段と変更後の交通手段

(15) × (10)のクロス集計



(15) 変更理由

変更した手段として、鉄道やバスに替えた人では、
「進学・転勤により、通学・通勤距離が長くなった」
「高齢・健康上の理由で自動車等を運転できなくなった」
「目的地に駐車スペースが無い」等の意見が多かった。

自動車に替えた人では、
「免許を取得したため」
「健康上の理由で自動車を利用せざるを得ない」
「公共交通機関は不便である」等の意見が多かった。

自転車に替えた人は少ないが、環境や健康を意識して転換している。

(14)で「変えた」を選択した者のみ回答
自由記述

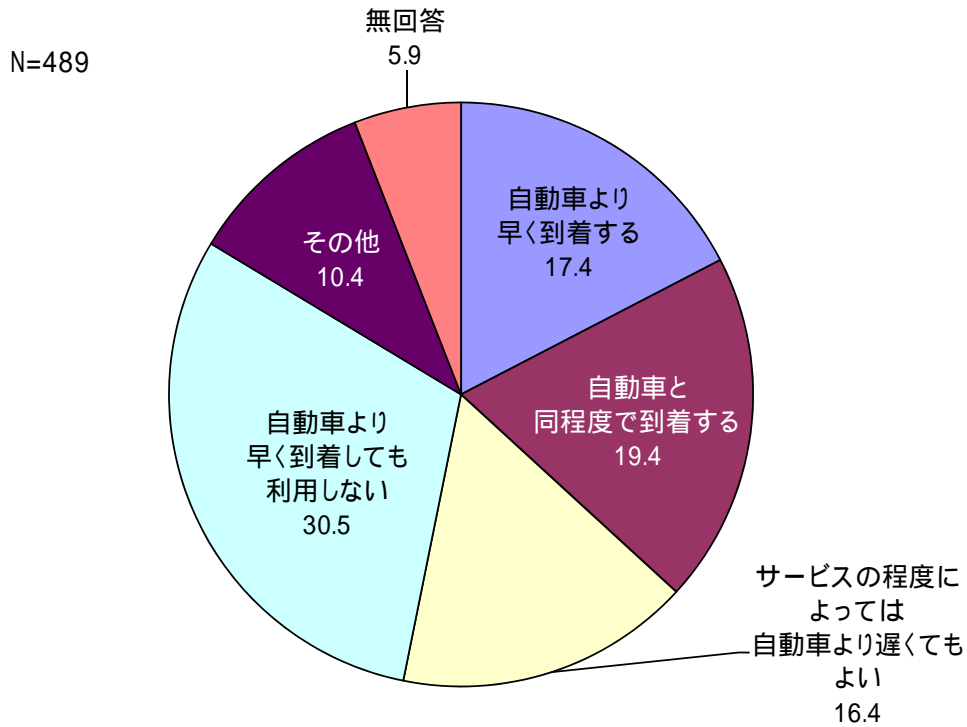
問3：移動手段を公共交通へ変更する条件

問3の回答は(10)で「自動車」「バス」を回答した人のみ

(17) 出発地から目的地までの時間

利用する条件は「自動車と同程度で到着する」が19.4%と最も高く、次に「自動車より早く到着する」(17.4%)など時間を重視する人が圧倒的に多いが、「サービスの程度によっては自動車より遅くてもよい」も16.4%存在する。

また、「自動車より早く到着しても利用しない」は30.5%である。

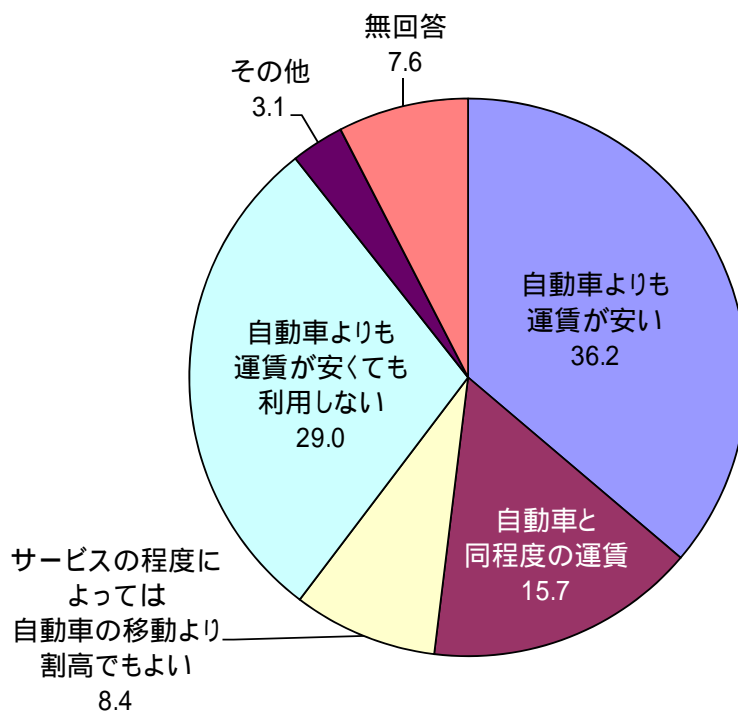


(18) 運賃

利用する条件は「自動車よりも運賃が安い」が36.2%と最も高く、次に「自動車と同程度の運賃」(15.7%)である。

また、「自動車よりも運賃が安くても利用しない」は29.0%である。

N=489

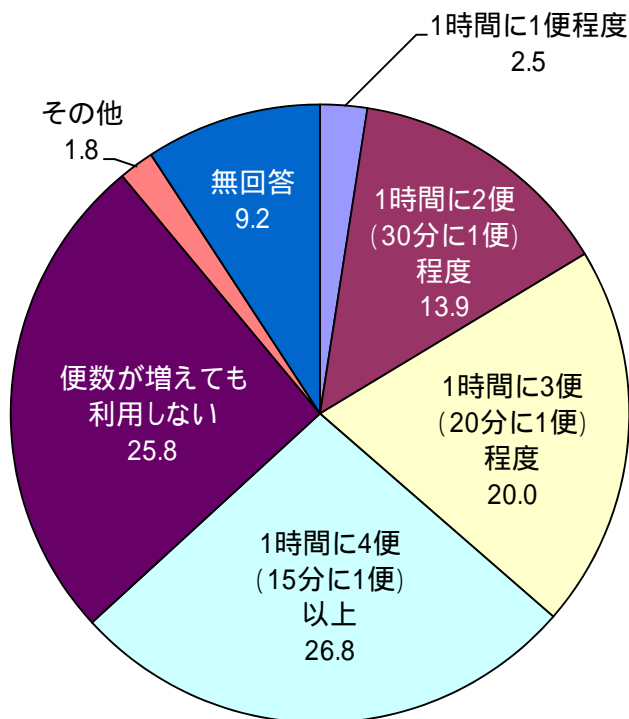


(19) 便数

利用する条件は「1時間に4便(15分に1便)以上」が26.8%と最も高く、次に「1時間に3便(20分に1便)程度」(20.0%)であり、「1時間に1便程度」は2.5%と低い。

また、「便数が増えても利用しない」は約25.8%である。

N=489

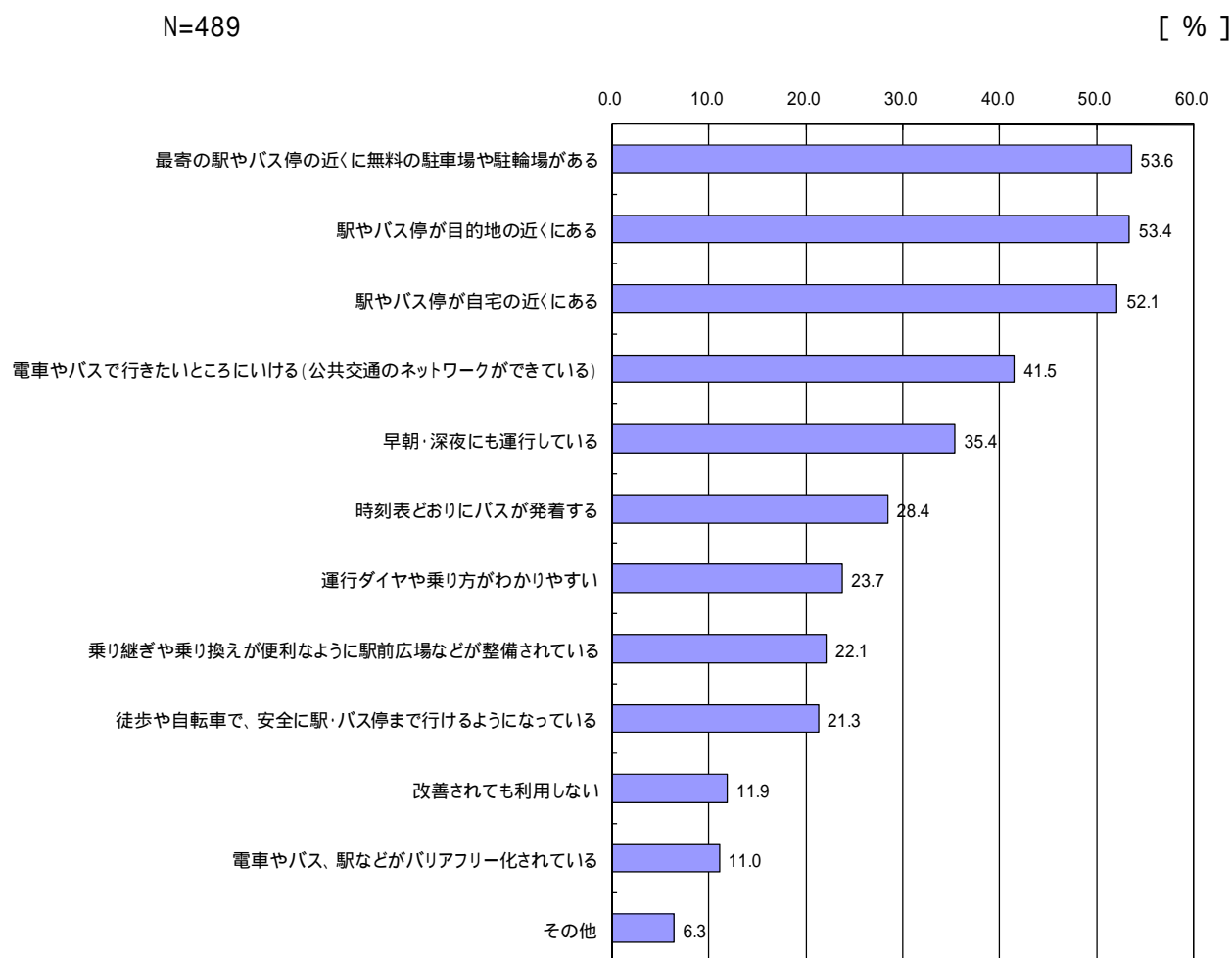


転換条件として、時間、料金、便数を通してみると、どんな条件でも転換しない人は約3割程度存在することが分かる。

(20) その他日常の移動手段を公共交通へ変更するための条件

利用する条件は、「最寄りの駅やバス停の近くに無料の駐車場や駐輪場がある」が53.6%と最も高く、次に「駅やバス停が目的地の近くにある」(53.4%)、「駅やバス停が自宅の近くにある」(52.1%)であり、駅の駐車環境や公共交通が近くにあることが重視されている。

また、「電車やバスで行きたいところにいける(公共交通のネットワークができている)」(41.5%)、「早朝・深夜にも運行している」(35.4%)、「時刻表どおりにバスが発着する」(28.4%)も重要な条件としてあげられる。



複数回答

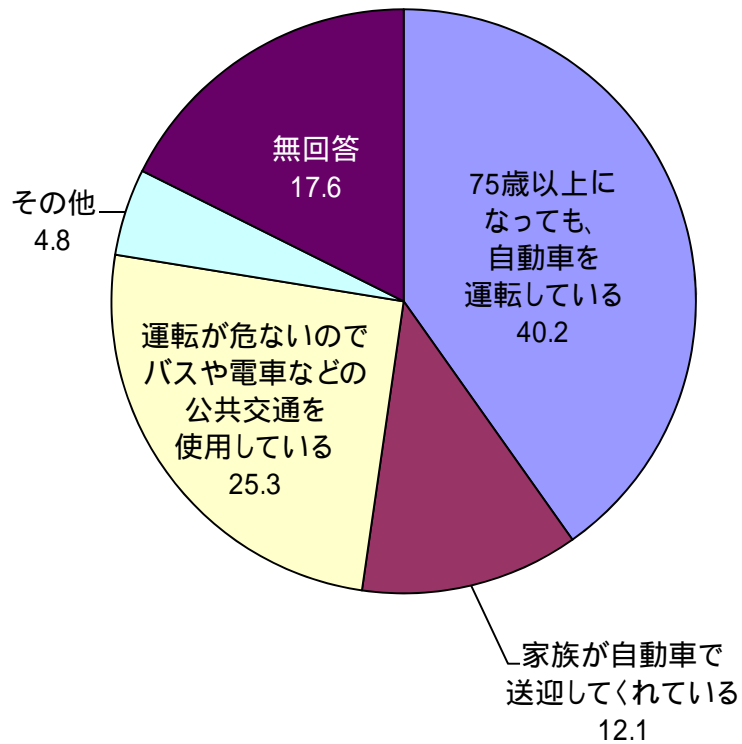
問4：高齢者の自動車利用に対する考え

(21) 75歳以上になった時の自動車利用

「75歳以上になっても、自動車を運転している」が40.2%と最も高く、次は「運転が危ないのでバスや電車などの公共交通を利用している」(25.3%)であり、高齢になっても自動車を運転する意識を持っている人の方が多い。

また、「家族が自動車で送迎してくれている」は12.1%である。

N=811

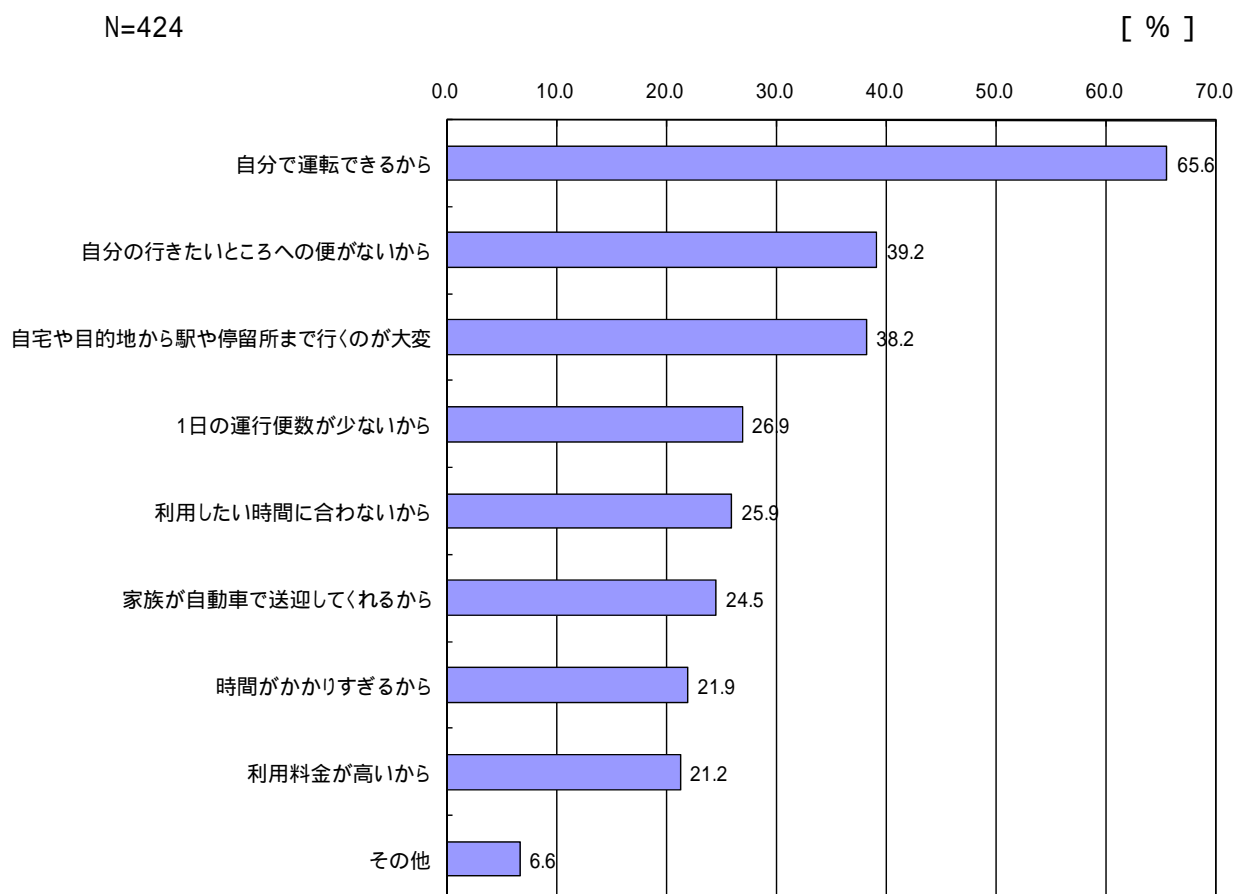


現在75歳以上の者は現況について回答

(22) 公共交通を利用しない理由

「自分で運転できるから」が65.6%と最も高く、次に「自分の行きたいところへの便がないから」(39.2%)、「自宅や目的地から駅や停留所まで行くのが大変」(38.2%)であり、公共交通の不便な環境が利用しない理由となっている。

また、1日の運行便数が少ないから(26.9%)、「利用したい時間に合わないから」(25.9%)である。



(1)で「75歳以上になっても、自動車を運転している」もしくは

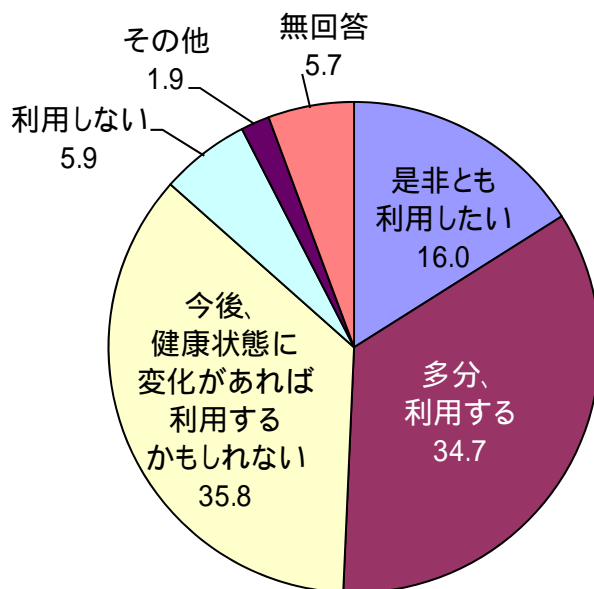
「家族が自動車で送迎してくれている」を選択した者のみ回答

複数回答

(23) 上記問題点改善後の公共交通の利用について

「是非とも利用したい」(16.0%)と「多分、利用する」(34.7%)を合せて半数であり、
「今後、健康状態に変化があれば利用するかもしれない」(35.8%)を含めると、公共交通の改善により多くの人が利用するようになる。

N=424



(21)で「75歳以上になっても、自動車を運転している」もしくは
「家族が自動車で送迎してくれている」を選択した者のみ回答

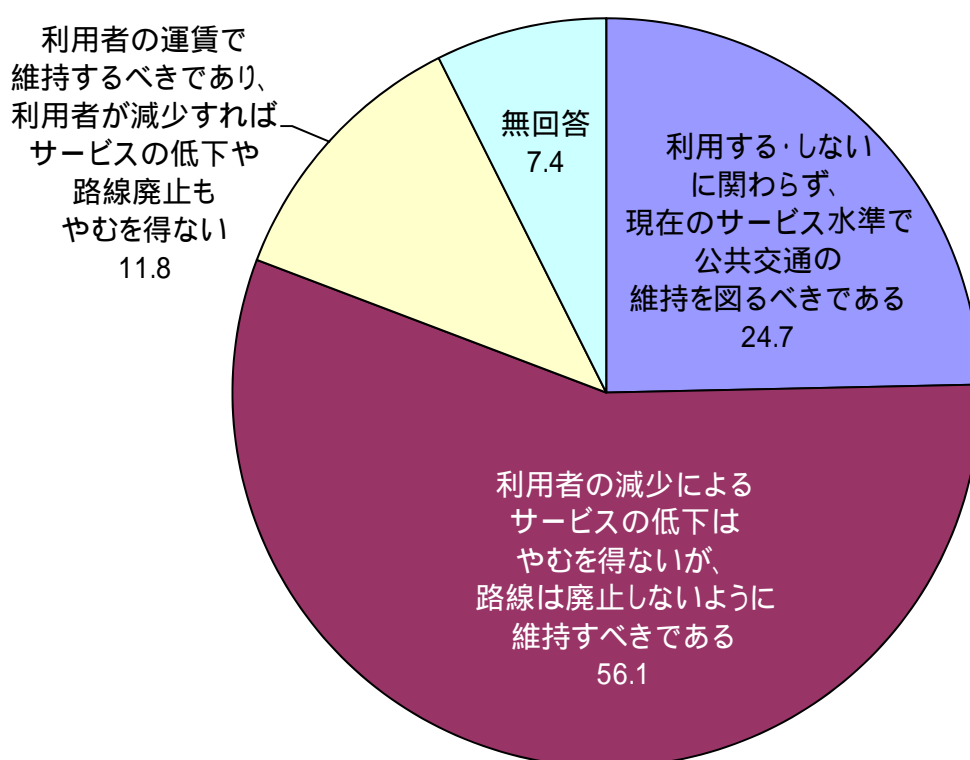
問5：日常生活に必要な公共交通について

(24) 公共交通の維持について

「利用者の減少によるサービスの低下はやむを得ないが、路線は廃止しないように維持すべきである」(56.1%)が半数強を占めており、次が「利用する・しないに関わらず、現在のサービス水準で公共交通の維持を図るべきである」(24.7%)である。

また、自動車利用者が多いこともあり、「利用者の運賃で維持するべきであり、利用者が減少すればサービスの低下や路線廃止もやむを得ない」(11.8%)であり、採算性を重視していることが窺える。

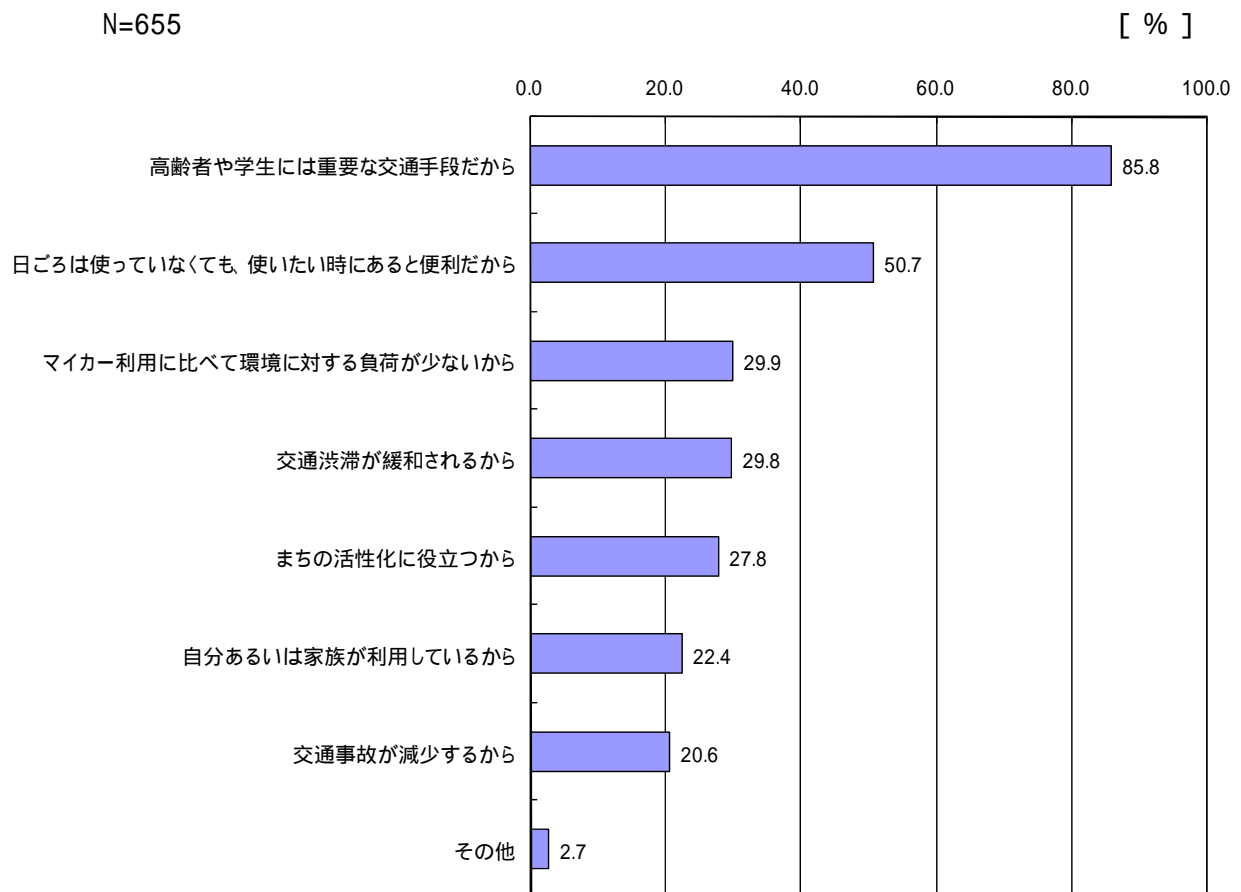
N=811



(25) 公共交通を維持すべき理由

「高齢者や学生には重要な交通手段だから」が85.8%と最も高く、次に「日ごろは使っていないなくても、使いたい時があると便利だから」(50.7%)と生活の安心感を求めている理由もみられる。

また、マイカー利用に比べて環境に対する負荷が少ないから」(29.9%)「交通渋滞が緩和されるから」(29.8%)など環境のためにも公共交通の維持が必要とする意見もみられる。



(24)で「利用する・しないに関わらず、公共交通の維持を図るべきである」

もしくは「利用者の減少によるサービスの低下はやむを得ないが、路線は廃止しないように維持すべきである」を選択した者のみ回答

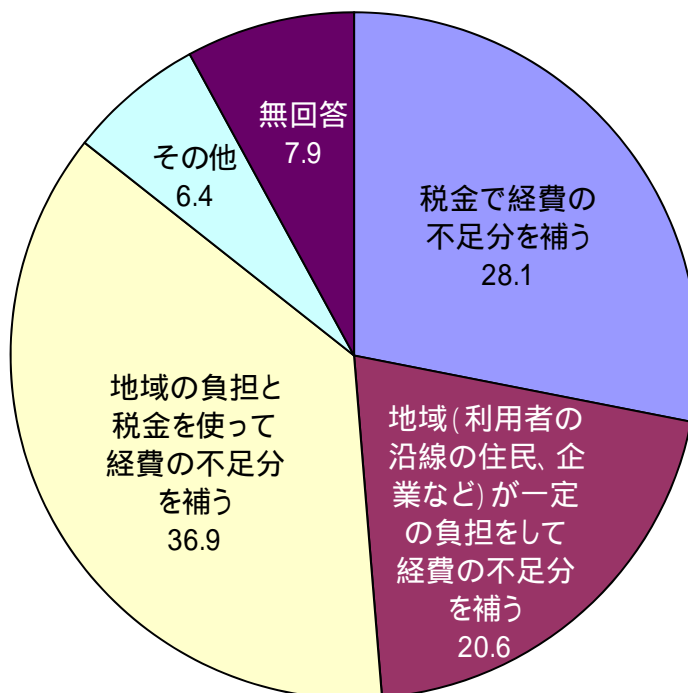
複数回答

(26) 公共交通を維持する望ましい方法

折衷案となる「地域の負担と税金を使って経費の不足分を補う」(36.9%)が最も高く、次が「税金で経費の不足分を補う」(28.1%)である。

また、「地域(利用者や沿線の住民、企業など)が一定の負担をして経費の不足分を補う」(20.6%)である。

N=655



(24)で「利用する・しないに関わらず、公共交通の維持を図るべきである」

もしくは「利用者の減少によるサービスの低下はやむを得ないが、路線は廃止しないように維持すべきである」を選択した者のみ回答

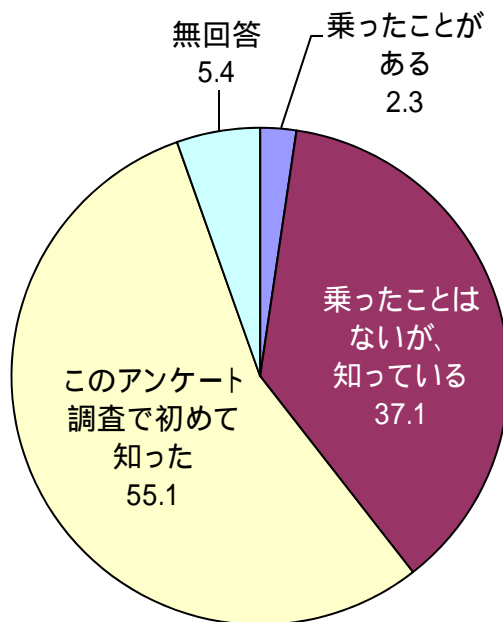
問6：「自主運行バス」「生活バスよっかいち」のような取り組みについて

(27)「自主運行バス」や「生活バスよっかいち」の知識及び乗車経験の有無

「このアンケート調査で初めて知った」(55.1%)が最も高く、次が「乗ったことはないが、知っている」(37.1%)である。

また、運行地区が限定されているため、「乗ったことがある」は2.3%である。

N=811

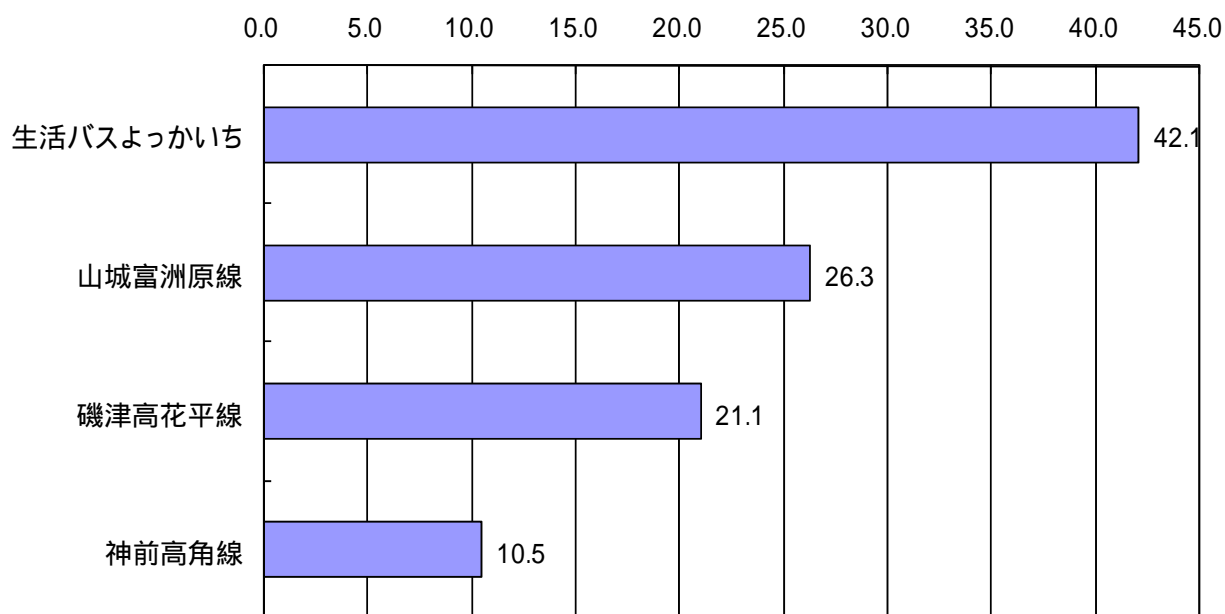


(28) 乗車経験のある路線

「生活バスよっかいち」が最も多く、次が「山城富洲原線」である。

N=19

[%]



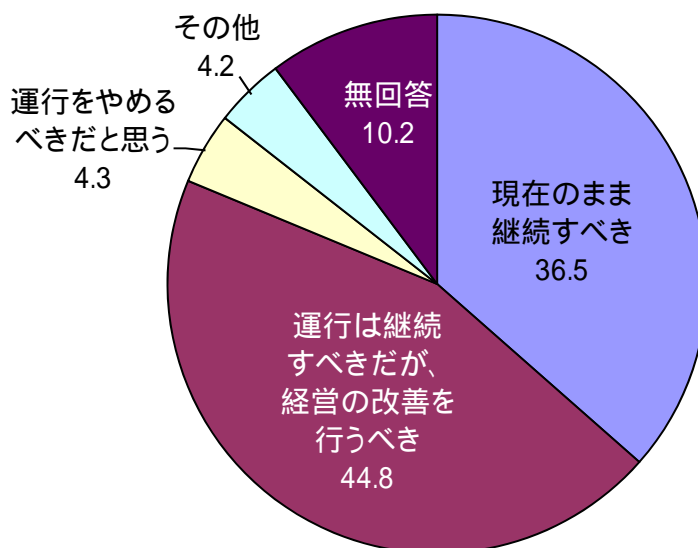
(27)で「乗ったことがある」と選択した者のみ回答
複数回答

(29) 自主運行バスに対する意見

「運行は継続すべきだが、経営の改善を行うべき」(44.8%)が最も高く、次が「現在のまま継続すべき」(36.5%)である。

また、「運行をやめるべきだと思う」は4.3%と少ない。

N=811

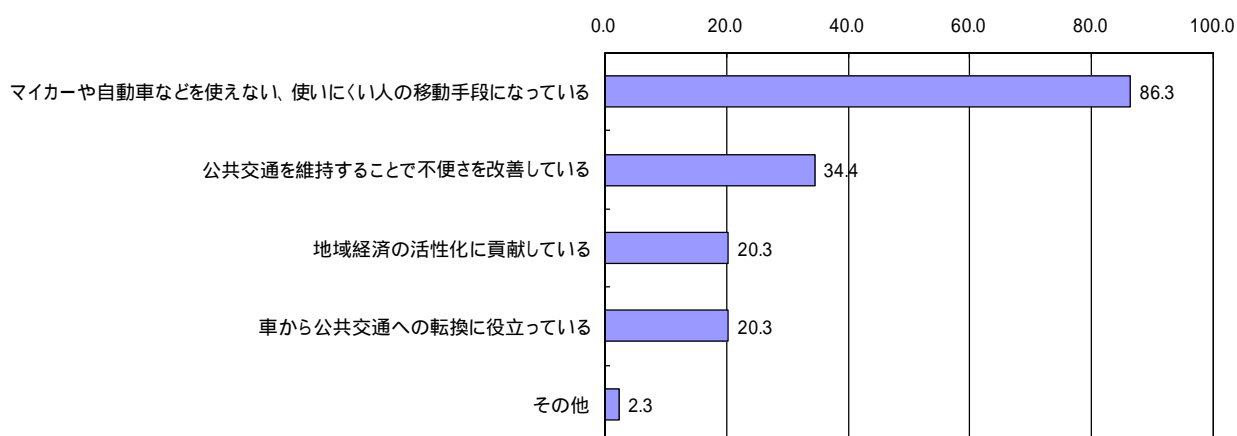


(30) (29)の回答理由

「マイカーや自転車などを使えない、使いにくい人の移動手段になっている」(86.3%)が最も高く、次が「公共交通を維持することで不便さを改善している」(34.4%)である。また、「地域経済の活性化に貢献している」は20.3%である。

N=659

[%]

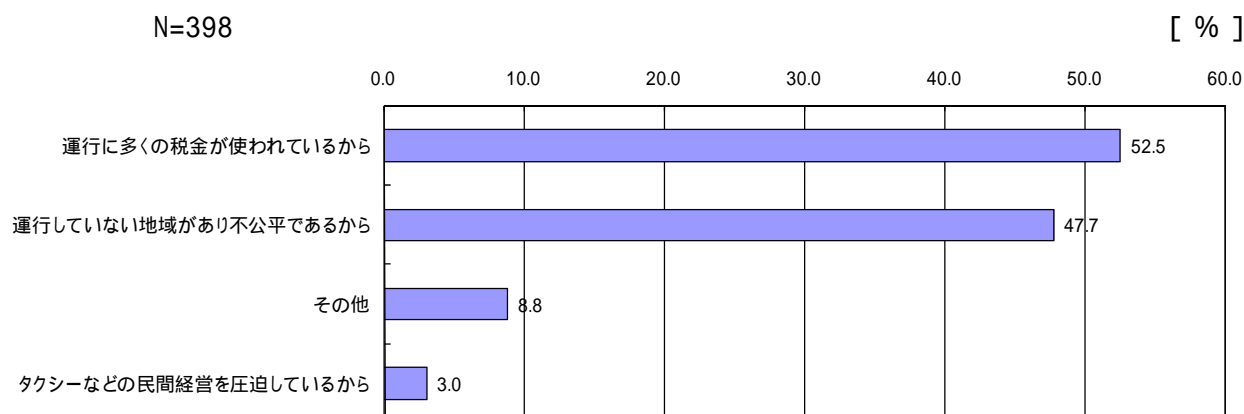


(29)で「現在のまま継続すべき」もしくは「運行は継続すべきだが、経営の改善を行うべき」を選択した者のみ回答

複数回答

(31) (29)の回答理由

「運行に多くの税金が使われているから」(52.5%)が最も高く、次が「運行していない地域があり不公平であるから」(47.7%)である。

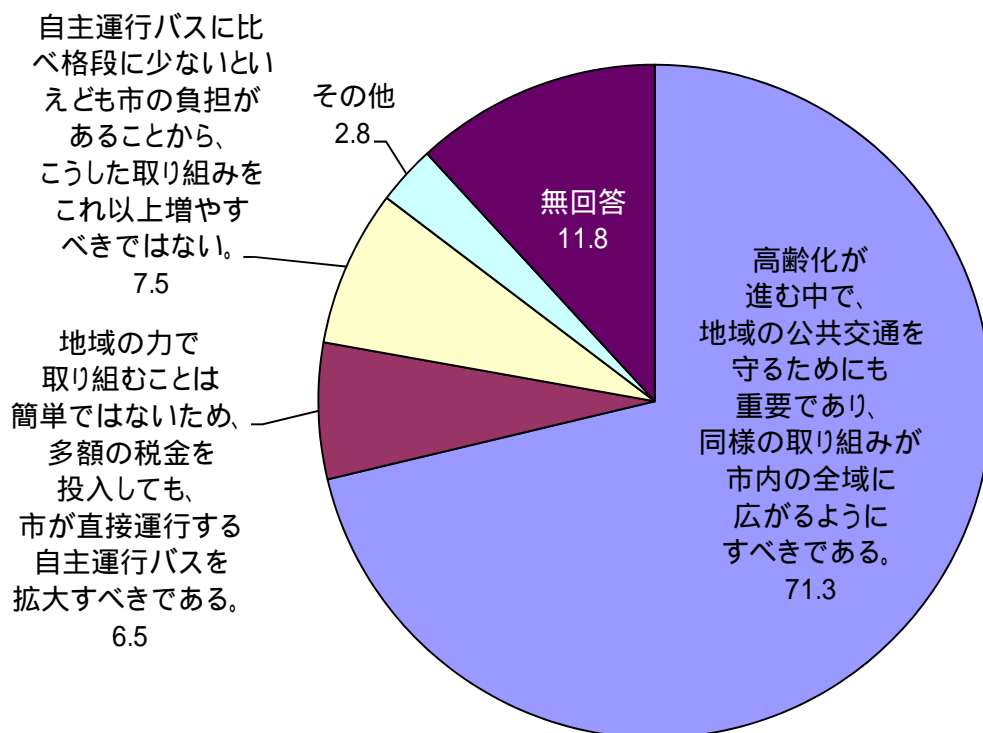


(29)で「運行は継続すべきだが、経営の改善を行うべき」もしくは「運行をやめるべきだと思う」を選択した者のみ回答
複数回答

(32) 「生活バスよっかいち」のような、NPO 法人が協賛金を集めてバス路線を運行する取り組みに対する意見

「高齢化が進む中で、地域の公共交通を守るためにも重要であり、同様の取り組みが市内の全域に広がるようにすべきである」(71.3%)が最も高く、次が「自主運行バスに比べ格段に少ないといえども市の負担があることから、こうした取り組みをこれ以上増やすべきではない」(7.5%)である。

N=811



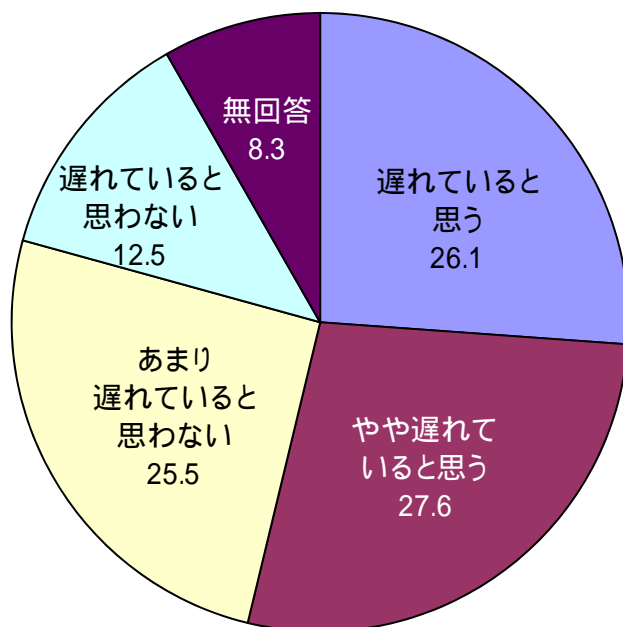
問7：市内の道路について

(33) 市内の道路整備は遅れているか？

「やや遅れていると思う」(27.6%)が最も高く、次が「遅れていると思う」(26.1%)であり、合せて53.7%の人が遅れを感じている。

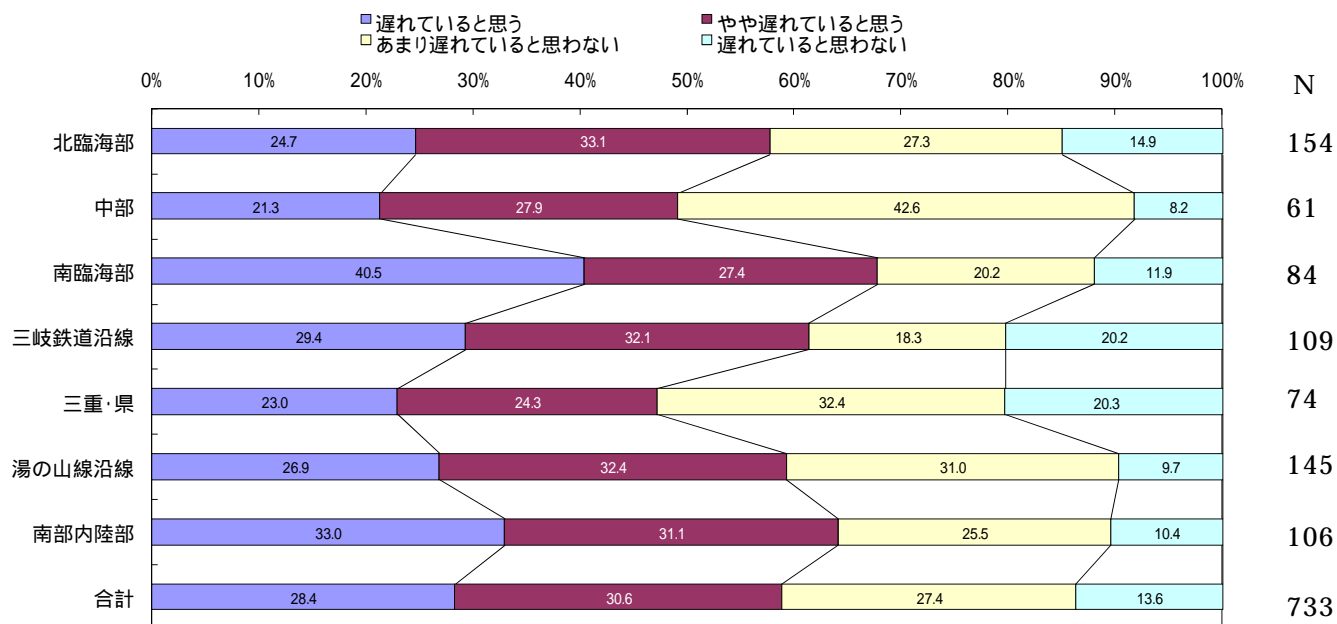
また、「あまり遅れていると思わない」は25.5%である。

N=811



居住地区と市内の道路整備に関する意識の関係

(3)の24地区を7地域に区分し(33)とクロス集計

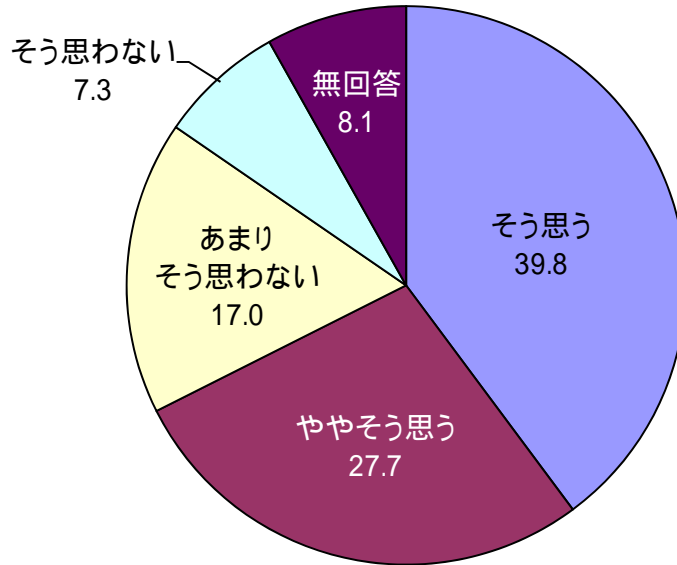


(34) 今後も道路整備を進めるべきか？

「そう思う」(39.8%)が最も高く、次が「ややそう思う」(27.7%)であり、約68%の人が道路整備を進めるべきだとしている。

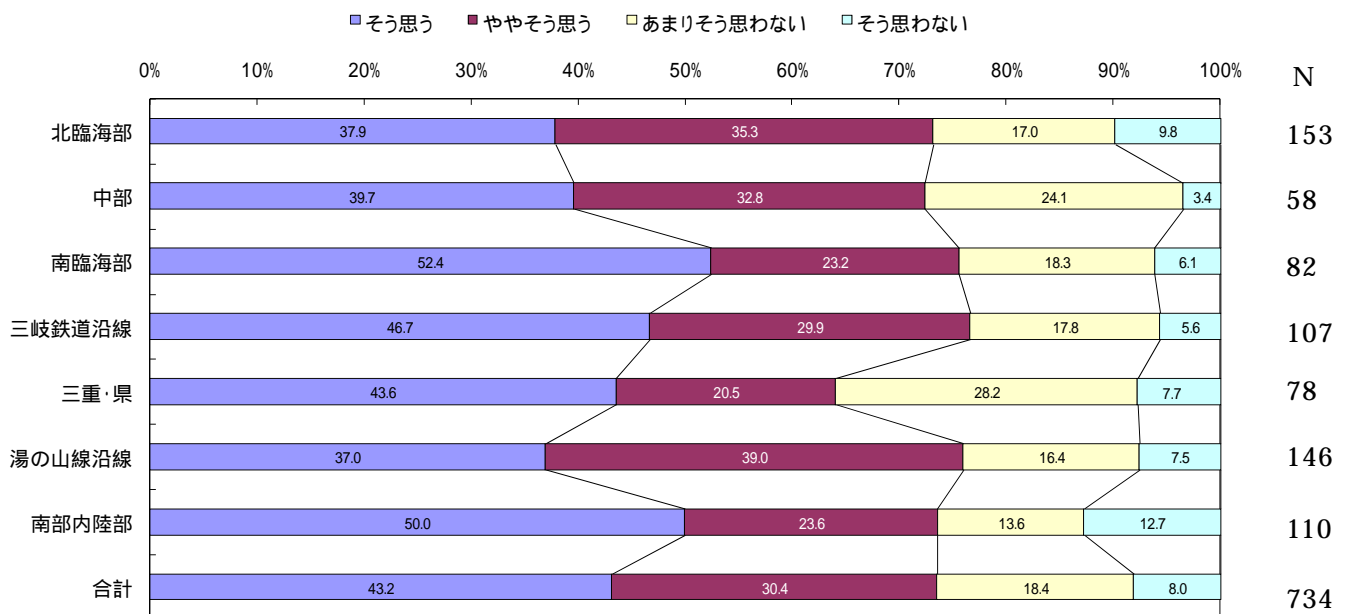
また、「あまりそう思わない」は17.0%存在する。

N=811



居住地区と市内の道路整備に関する意識の関係

(3)の24地区を7地域に区分し(34)とクロス集計



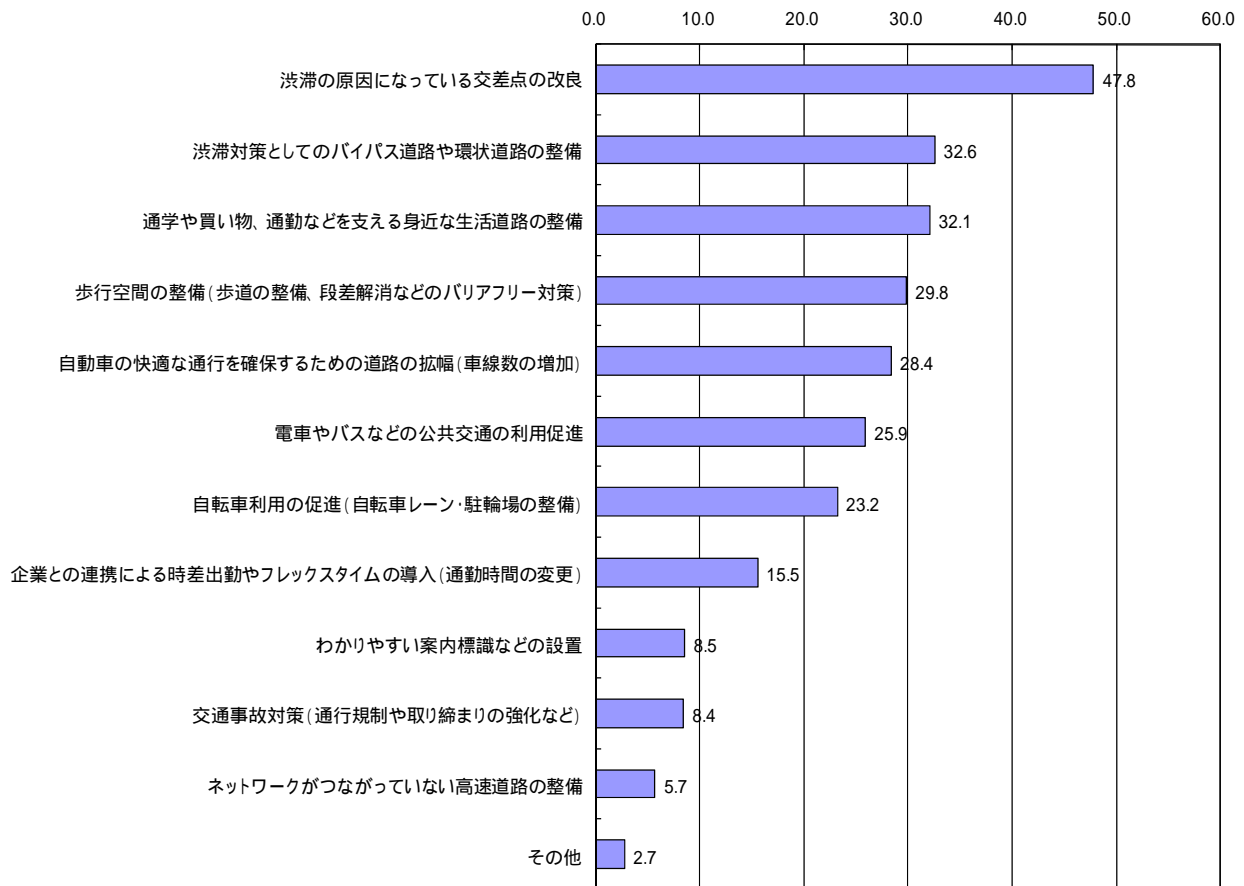
(35) 道路の渋滞解消や交通安全に必要と考えられる対策で重要と思うもの

「渋滞の原因となっている交差点の改良」(47.8%)が最も高く、次が「渋滞対策としてのバイパス道路や環状道路の整備」(32.6%)であり、それと同程度に「通学や買い物、通勤などを支える身近な生活道路の整備」(32.1%)があげられる。

また、「歩行空間の整備(歩道の整備、段差解消などのバリアフリー対策」(29.8%)、「自動車の快適な通行を確保するための道路の拡幅(車線数の増加)」(28.4%)、「電車やバスなど公共交通の利用促進」(25.9%)も重要視されている。

N=811

[%]



上限 3 個まで回答可能な複数回答問として処理

問 8 自由意見

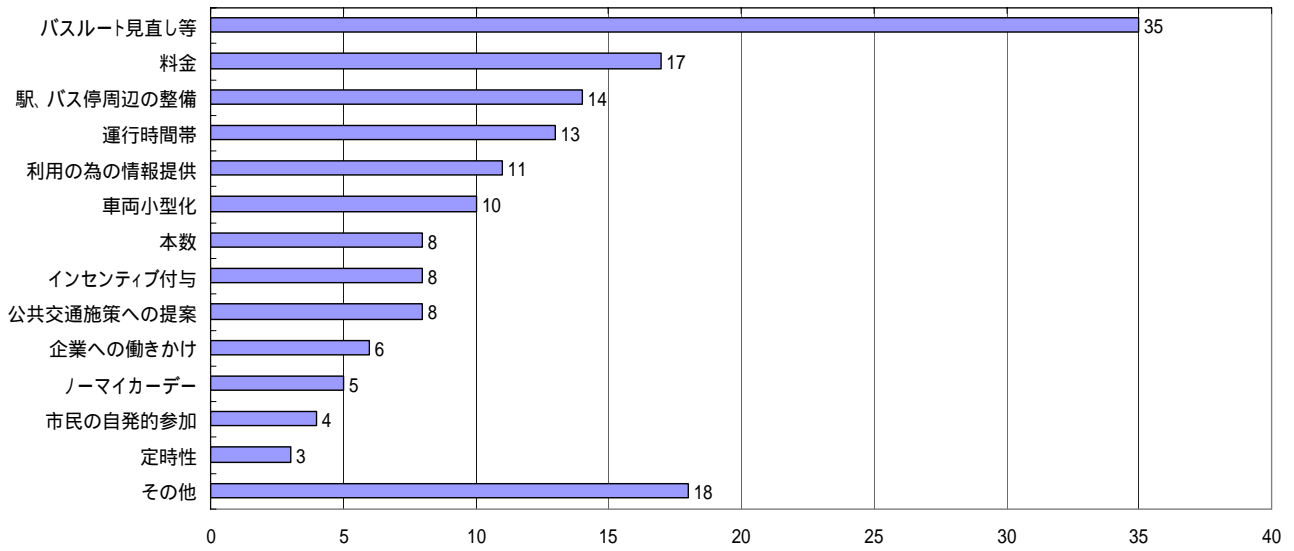
公共交通:バスルートの見直しに関する意見が最も多く、次に料金、運行時間帯、利用のための情報提供、本数等、サービス向上及び利用促進に向けた意見が見られる。

道路整備:最も関心のあることは「歩行者・自転車の交通安全」であり、その次に都市計画道路や区画街路の道路整備が続く。

横軸・データラベルは、回答者の割合ではなく「回答数」であることに注意

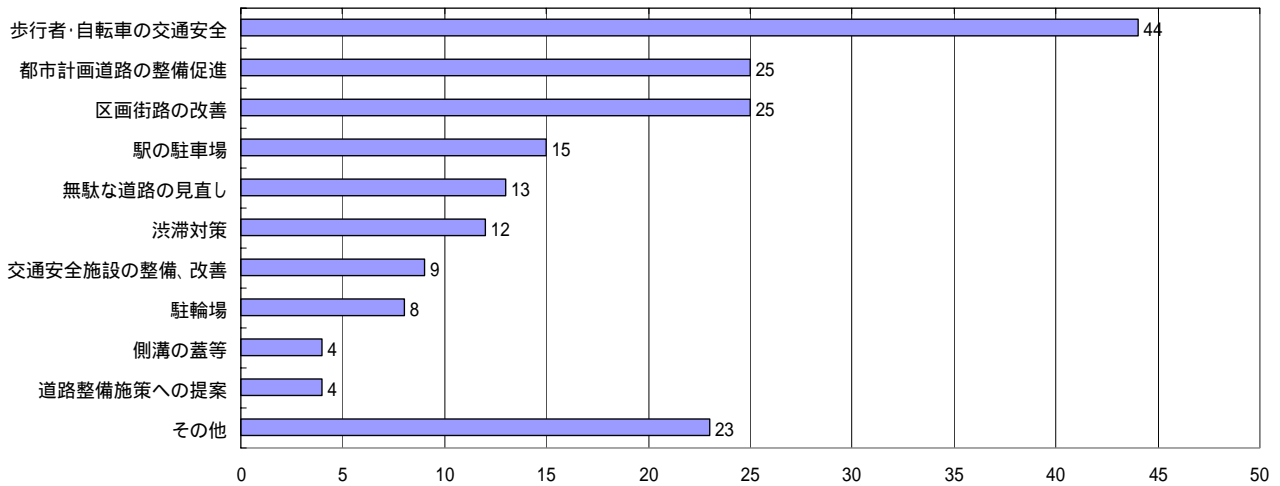
公共交通

回答数計：160

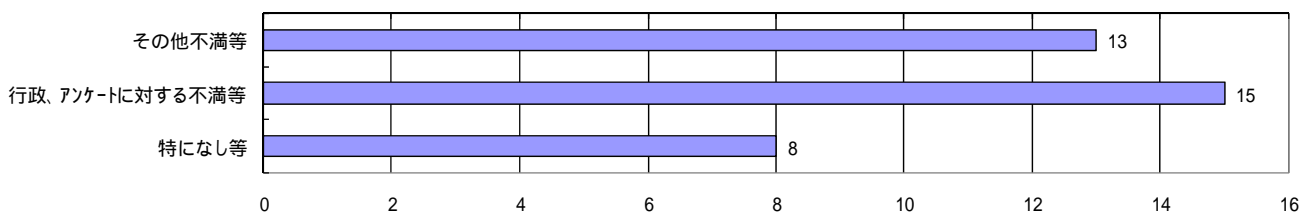


道路整備

回答数計：182



回答数計：36



日常の交通実態と公共交通に関するアンケート調査票

問1 あなたのことについてお答えください。

該当するものに 印、または数字・文字を記入してください。

| | |
|---|--|
| (1)性 別 | 1. 男性 2. 女性 |
| (2)年 齢 | 1. 20 歳未満 2. 20 歳代 3. 30 歳代 4. 40 歳代 5. 50 歳代 6. 60-64 歳 7. 65-74 歳 8. 75 歳以上 |
| (3)お住まいの 地 区 | 1. 中部 2. 富洲原 3. 富田 4. 羽津 5. 常磐 6. 日永 7. 四郷 8. 内部 9. 塩浜 10. 小山田 11. 川島 12. 神前 13. 桜 14. 三重 15. 県 16. 八郷 17. 下野 18. 大矢知 19. 河原田 20. 水沢 21. 保々 22. 海蔵 23. 橋北 24. 楠 |
| (4)運 転 免 許 証 の 有 無 | 1. 自動車運転免許証あり 2. バイク・原付の運転免許証あり（自動車運転免許証は持っていない） 3. 運転免許証を持っていない |
| (5)自動車の 保 有 | （自動車運転免許証がある方へ） あなたは使用したい時にいつでも自由に使える車がありますか。 1. 自由に使える車がある 2. 自由に使える車がない |
| (6)自 宅 から 最 寄 り 駅 , バ ス 停 までの 距 離 | 自宅から最寄り鉄道駅名とバス停名及び距離を記入してください。 1. 鉄道駅（ _____ 駅）まで約（ ）mまたは徒歩（ ）分 2. バス停（ _____ 停留所）まで約（ ）mまたは徒歩（ ）分 |

問2 平日の日常的な外出行動についてお答えください。

(7)平日の主な行き先と目的をお答えください。

【主な行き先】 行き先は住所または施設名でご記入ください。

（例：富洲原 ジャスコ四日市北店など）

| | | |
|--------|--------------|------------|
| 行き先の住所 | （ ）市・町・村 | （ ）区・町 |
| 行き先の名称 | （ ） | |

(8)【目的】(一つを選択して)

| | | | | |
|---------|----------------|-----------|-------|-------------|
| 1. 通勤 | 2. 通学 | 3. 買物 | 4. 通院 | 5. 家族等の送り迎え |
| 6. レジャー | 7. 仕事（営業・配達など） | 8. その他の目的 | | |

(9) (8)でお答えいただいた目的地の近くに鉄道駅またはバス停がありますか。

(一つを選択して)

| | | |
|-------|-------|----------|
| 1. ある | 2. ない | 3. わからない |
|-------|-------|----------|

鉄道駅なら1kmまたは徒歩15分程度以内、バス停なら300mまたは徒歩5分程度以内にあるかを目安にしてください。

(10) (8)でお答えいただいた目的地への主な交通手段をお答えください。

(一つを選択して)

- | | | | | |
|-------|--------------|--------|--------|--------|
| 1. 鉄道 | 2. バス | 3. 自動車 | 4. バイク | 5. 自転車 |
| 6. 徒歩 | 7. その他(具体的に: | | |) |

例えば、自転車で駅まで行って電車で移動するような場合は、「鉄道」というように、移動の大半を占める手段をお選びください。

「1.鉄道」「2.バス」を選んだ方は(11)へ 「3.自動車」「4.バイク」を選んだ方は(12)へ 「5.自転車」「6.徒歩」「7.その他」を選んだ方は(13)へお進みください。

(11)鉄道・バスを利用している理由として、当てはまるもの全てにをつけてください。

- | |
|------------------------------------|
| 1. 他の方法より移動時間が短いから |
| 2. 他の方法より費用が安いから(通勤手当等の支給によることも含む) |
| 3. 他の方法より安全だから |
| 4. 他の方法より移動が楽だから(運転しなくてもよい) |
| 5. 時間が正確だから |
| 6. 移動中に他のことができるから(本を読んだりできる) |
| 7. 環境にやさしいから |
| 8. 目的地に自動車が止められないから |
| 9. 運転免許証を持っていないから |
| 10. 自由に使える車を持っていないから |
| 11. その他(具体的に: |
|) |

(12)自動車・バイクを利用している理由として、当てはまるもの全てにをつけてください。

- | |
|------------------------------------|
| 1. 他の方法より移動時間が短いから |
| 2. 他の方法より費用が安いから(通勤手当等の支給によることも含む) |
| 3. 出発地から目的地まで直接行けるから |
| 4. 出発地・目的地以外の場所にも立ち寄れるから |
| 5. 時間の制約を受けないから |
| 6. 鉄道駅・バス停が自宅の近くにないから |
| 7. 鉄道駅・バス停が目的地の近くにないから |
| 8. その他(具体的に: |
|) |

(13)自転車・徒歩・その他の理由として、当てはまるもの全てに をつけてください。

1. 他の方法より移動時間が短いから
2. 他の方法より費用が安いから
3. 出発地から目的地まで直接行けるから
4. 出発地・目的地以外の場所にも立ち寄れるから
5. 時間の制約を受けないから
6. 目的地に自動車が止められないから
7. 環境にやさしいから
8. 健康に良いから
9. 鉄道駅・バス停が自宅の近くにないから
10. 鉄道駅・バス停が目的地の近くにないから
11. 運転免許証を持っていないから
12. 自由に使える車を持っていないから
13. その他（具体的に： _____)

(14)ここ5年間に、日常の移動手段を変えたかどうかをお答えください。

(一つを選択して)

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1. 変えた (15)(16)へ | 2. 変えていない 問3(17)へ |
|------------------|-------------------|

(15) (14)で「1. 変えた」と答えた方におたずねします。

現在の移動手段に変える前の主な移動手段をお選びください。

(一つを選択して)

- | | | | | |
|-------|----------------------|--------|--------|--------|
| 1. 鉄道 | 2. バス | 3. 自動車 | 4. バイク | 5. 自転車 |
| 6. 徒歩 | 7. その他（具体的に： _____) | | | |

(16) (14)で「1. 変えた」と答えた方におたずねします。

交通手段を変えた理由を教えてください。(自由記述)

| |
|--|
| |
|--|

問3 日常の移動に、自動車やバイクを利用されている方におたずねします。

あなたが、移動手段を鉄道やバスなどの公共交通に変えるのに必要な条件についておたずねします。以下の項目ごとにお答えください。

(17) 出発地から目的地までの時間 (一つを選択して)

- | | |
|----------------------------|-----------------|
| 1. 自動車より早く到着する | 2. 自動車と同程度で到着する |
| 3. サービスの程度によっては自動車より遅くてもよい | |
| 4. 自動車より早く到着しても利用しない | |
| 5. その他 () | |

(18) 運賃 (一つを選択して)

- | | |
|-------------------------------|---------------|
| 1. 自動車よりも運賃が安い | 2. 自動車と同程度の運賃 |
| 3. サービスの程度によっては自動車の移動より割高でもよい | |
| 4. 自動車よりも運賃が安くても利用しない | |
| 5. その他 () | |

(19) 便数 (一つを選択して)

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. 1時間に1便程度 | 2. 1時間に2便(30分に1便)程度 |
| 3. 1時間に3便(20分に1便)程度 | 4. 1時間に4便(15分に1便)以上 |
| 5. 便数が増えても利用しない | |
| 6. その他 () | |

(20) その他、あなたが日常の移動手段を自動車から鉄道やバスに変えるために**必要と考えるもの全てに** をつけてください。

- | |
|---|
| 1. 早朝・深夜にも運行している |
| 2. 駅やバス停が自宅の近くにある |
| 3. 駅やバス停が目的地の近くにある |
| 4. 電車やバスで行きたいところにいける (公共交通のネットワークができています) |
| 5. 運行ダイヤや乗り方がわかりやすい |
| 6. 時刻表どおりにバスが発着する |
| 7. 電車やバス、駅などがバリアフリー化されている |
| 8. 乗り継ぎや乗り換えが便利のように駅前広場などが整備されている |
| 9. 最寄の駅やバス停の近くに無料の駐車場や駐輪場がある |
| 10. 徒歩や自転車で、安全に駅・バス停まで行けるようになっている |
| 11. 改善されても利用しない |
| 12. その他 () |

問4 本市でも高齢化が進んでおり、今後、高齢者ドライバーや運転が出来ない方の増加が見込まれています。こうした中で、高齢者の自動車利用について、あなたの考えをおたずねします。

日常の移動だけでなく、週末の行動や家族の送迎なども含めて、少しでも自動車を利用することがある方はお答えください。

(まったく自動車を利用しない方は問5へ)

(21) あなたが、75歳以上になった時、自動車を利用していると思いますか。
75歳以上の方は、現在の状況をお選びください。(一つを選択して)

- | |
|--------------------------------|
| 1. 75歳以上になっても、自動車を運転している (22)へ |
| 2. 家族が自動車で送迎してくれている (22)へ |
| 3. 運転が危ないのでバスや電車などの公共交通を利用している |
| 4. その他 () |

(22) (21)で「1. 75歳以上になっても、自動車を運転している」「2. 家族が自動車で送迎してくれている」と答えた方におたずねします。
公共交通を利用しない理由にあてはまるもの全てにをつけてください。

- | |
|--------------------------|
| 1. 自分で運転できるから |
| 2. 家族が自動車で送迎してくれるから |
| 3. 自分の行きたいところへの便がないから |
| 4. 時間がかかりすぎるから |
| 5. 利用したい時間に合わないから |
| 6. 1日の運行便数が少ないから |
| 7. 自宅や目的地から駅や停留所まで行くのが大変 |
| 8. 利用料金が高いから |
| 9. その他 () |

(23) (21)で「1. 75歳以上になっても、自動車を運転している」「2. 家族が自動車で送迎してくれている」と答えた方におたずねします。
上記の問題点が改善されれば、高齢者になった時に、鉄道やバスを利用しますか。
(一つを選択して)

- | |
|-----------------------------|
| 1. 是非とも利用したい |
| 2. 多分、利用する |
| 3. 今後、健康状態に変化があれば利用するかもしれない |
| 4. 利用しない |
| 5. その他 () |

問5 四日市市には、利用者の減少などから採算が取れなくなり廃止された民間バス路線もあります。また、沿線に多くの高校があり大勢の学生が利用する近鉄内部八王子線も赤字経営となるなど、公共交通は非常に厳しい状況にあります。

そこで、同封別紙の【 四日市市の公共交通 】を参考に、日常生活に必要な公共交通について、あなたの考えをお答えください。

(24) 公共交通の維持について、あなたの考えに最も近いものを1つだけ選んで をつけてください。

- | |
|--|
| 1. 利用する・しないに関わらず、現在のサービス水準で公共交通の維持を図るべきである (25)(26)へ |
| 2. 利用者の減少によるサービスの低下はやむを得ないが、路線は廃止しないように維持すべきである (25)(26)へ |
| 3. 利用者の運賃で維持するべきであり、利用者が減少すればサービスの低下や路線の廃止もやむを得ない 問6へ |

(25) (24)で「1. 利用する・しないに関わらず、公共交通の維持を図るべきである」「2. 利用者の減少によるサービスの低下はやむを得ないが、路線は廃止しないように維持すべきである」と答えた方におたずねします。

どのような理由で維持すべきと思いますか。 該当するもの全てに をつけてください。
(印いくつでも)

- | |
|-------------------------------|
| 1. 自分あるいは家族が利用しているから |
| 2. 日ごろは使っていないが、使いたい時にあると便利だから |
| 3. 高齢者や学生には重要な交通手段だから |
| 4. マイカー利用に比べて環境に対する負荷が少ないから |
| 5. 交通渋滞が緩和されるから |
| 6. 交通事故が減少するから |
| 7. まちの活性化に役立つから |
| 8. その他 () |

(26) (24)で「1. 利用する・しないに関わらず、公共交通の維持を図るべきである」「2. 利用者の減少によるサービスの低下はやむを得ないが、路線は廃止しないように維持すべきである」と答えた方におたずねします。

公共交通を維持していくには、どのような方法が望ましいとお考えですか。 あなたの考えに最も近いものを1つだけ選んで をつけてください。

- | |
|---|
| 1. 税金で経費の不足分を補う |
| 2. 地域(利用者や沿線の住民、企業など)が一定の負担をして経費の不足分を補う |
| 3. 地域の負担と税金を使って経費の不足分を補う |
| 4. その他 () |

問6 四日市市では、民間では採算が取れなくなったバス路線などを「自主運行バス」として市が運行しています。

また、民間事業者の路線バスの廃止に対して、地域住民がNPO法人を立ち上げて運行している「生活バスよっかいち」があります。

これらの取り組みについて、あなたの考えをおたずねします。

(27) 「自主運行バス」や「生活バスよっかいち」を知っていますか、または乗ったことがありますか。(一つを選択して)

1. 乗ったことがある (28)へ
2. 乗ったことはないが、知っている (29)へ
3. このアンケート調査で初めて知った (29)へ

(28) (27)で「1. 乗ったことがある」と回答された方に、利用したことがあるバスの路線をおたずねします。該当するもの全てに をつけてください。

1. 山城富洲原線 2. 神前高角線 3. 磯津高花平線
4. 生活バスよっかいち

(29) 市が経費を負担して運行している自主運行バスについて、同封別紙の【公共交通を守るために】を参考に、あなたのご意見をお答えください。該当するものを1つだけ選んで をつけてください。

1. 現在のまま継続すべき (30)へ
2. 運行は継続すべきだが、経営の改善を行うべき (30)(31)へ
3. 運行をやめるべきだと思う (31)へ
4. その他 ()

(30) (29)で「1. 現在のまま継続すべき」「2. 運行は継続すべきだが、経営の改善を行うべき」と回答された方に、その理由をおたずねします。該当するもの全てに をつけてください。

1. 公共交通を維持することで不便さを改善している
2. マイカーや自転車などを使えない、使いにくい人の移動手段になっている
3. 地域経済の活性化に貢献している
4. 車から公共交通への転換に役立っている
5. その他 ()

- (31) (29)で「2. 運行は継続すべきだが、経営の改善を行うべき」「3. 運行をやめるべきだ
と思う」と回答された方に、その理由をおたずねします。
該当するもの全てに をつけてください。

1. 運行に多くの税金が使われているから
2. 運行していない地域があり不公平であるから
3. タクシーなどの民間経営を圧迫しているから
4. その他 ()

- (32) 次に、「生活バスよっかいち」について、同封別紙の【公共交通を守るために】を参考に、
あなたのご意見をお答えください。
「生活バスよっかいち」は、地域の住民で組織するNPO法人が沿線の企業や病院などか
ら協賛金を集めて運行しており、市が直接運行する自主運行バスに比べて、市の負担額(補
助金)は格段に少なくなっています。
今後、民間バス路線の維持が難しくなることが予測される中で、このような取り組みに
ついてどう思いますか。
あなたの考えに最も近いものを一つだけ選んで をつけてください。

1. 高齢化が進む中で、地域の公共交通を守るためにも重要であり、同様の取り組みが
市内の全域に広がるようにすべきである。
2. 地域の力で取り組むことは簡単ではないため、多額の税金を投入しても、市が直接
運行する自主運行バスを拡大すべきである。
3. 自主運行バスに比べ格段に少ないといえども市の負担があることから、こうした取
組みをこれ以上増やすべきではない。
4. その他 ()

- 問7** 四日市市では、鉄道やバスに比べて自動車利用の割合が高いだけでなく、東京と大阪間
を結ぶ幹線道路が市内を横断し、臨海部等には大規模な工場群も立地するなど、大量の自
動車交通が集中しています。
そこで、市内の道路について、同封別紙の【 . 道路整備の現状と見通し】を参考に、
あなたの意見をお答えください。

- (33) 市内の道路整備は遅れていると思いますか。
あなたの考えに最も近いものを一つだけ選んで をつけてください。

1. 遅れていると思う
2. やや遅れていると思う
3. あまり遅れていると思わない
4. 遅れていると思わない

(34) 今後も道路整備を進めるべきだと思いますか。

あなたの考えに最も近いものを一つだけ選んで をつけてください。

- | | |
|--------------|-----------|
| 1. そう思う | 2. ややそう思う |
| 3. あまりそう思わない | 4. そう思わない |

(35) 道路の渋滞解消や交通安全に必要と考えられる対策について、**重要と思うものを3つ選んで** をつけてください。

- | |
|---|
| 1. 渋滞の原因となっている交差点の改良 |
| 2. 渋滞対策としてのバイパス道路や環状道路の整備 |
| 3. ネットワークがつながっていない高速道路の整備 |
| 4. 自動車の快適な通行を確保するための道路の拡幅（車線数の増加） |
| 5. 通学や買い物、通勤などを支える身近な生活道路の整備 |
| 6. 歩行空間の整備（歩道の整備、段差解消などのバリアフリー対策） |
| 7. 電車やバスなど公共交通の利用促進 |
| 8. 自転車利用の促進（自転車レーン・駐輪場の整備） |
| 9. わかりやすい案内標識などの設置 |
| 10. 企業との連携による時差出勤やフレックスタイムの導入（通勤時間の変更） |
| 11. 交通事故対策（通行規制や取り締まりの強化など） |
| 12. その他（) |

問8 四日市市の交通に関して、例えば、公共交通を維持していくためのアイデアや今後の道路整備など、皆様のご意見を自由にご記入ください。

(36)

| |
|--|
| |
|--|

ご協力ありがとうございました。