

# 質疑回答書

令和2年2月10日

件 名 (仮称) 第2期伊賀市地域公共交通網形成計画策定業務委託

質 疑	回 答
<p>1 以下に示す基礎データについて、質問書の回答時までにご提供を頂きたいが、可能でしょうか？</p> <p>①市内バス路線別利用者数の推移が分かるデータ（過去3カ年分）</p> <p>②伊賀鉄道駅別利用者数の推移が分かるデータ（過去3カ年分）</p> <p>③伊賀鉄道新駅（四十九駅）の乗降者数が分かるデータ</p> <p>2 貴市が進める地域バスの導入状況についてご教授頂きたい。</p> <p>3 貴市が実施する市民アンケート調査及びバス・鉄道利用者アンケートについて、以下の内容※についてご教授頂きたい。また、実施している場合には、その結果もあわせてご教授頂きたい。</p> <p>※市民アンケートの内容：①アンケートの概要が分かる項目、②配布数、③時期</p>	<p>1 別添資料によります。</p> <p>2 平成30年7月から伊賀市地域運行バス導入ガイドラインを活用した「神戸地区地域運行バス」の試験運行が開始しています。</p> <p>3 ①別添資料によります。 ②2, 222です。 ③令和元年9月発送の10月15日投函締切です。</p>

<p>※バス・鉄道利用者アンケートの内容：①アンケートの概要が分かる項目、②アンケート対象範囲、③時期、及び回数</p>	<p>①別添資料によります。②市内の鉄道、バス利用者（住所地は問わず）です。 ③令和2年1月14日～17日配付、1月31日投函締切で1回実施です。</p>
<p>4 伊賀市地域公共交通活性化協議会（2019.12.13）の資料7についてご提供いただけますでしょうか。</p>	<p>4 別添資料によります。</p>
<p>5 企画提案書の提出方法について 正1部、副9部ともに、ア～エの順にホチキス等で止めて提出させて頂けばよろしいでしょうか。</p>	<p>5 ※訂正 [実施要領10（1）提出書類] （正）オ 見積書（任意様式） （誤）エ 見積書（任意様式）</p> <p>よろしいです。 正1部、副9部ともにア～オの順にホチキス等で止めて提出して下さい。 ただし、オ 見積書は正1部のみで構いません。</p>
<p>6 仕様書Ⅲ業務内容 1. (4) 地区別懇談会の開催支援について 地区別懇談会は、10回程度と記載されていますが、どの様な地区割で何回実施して、10回程度なのでしょうか？貴市が、現段階で想定されている地区、地区毎の開催数をご教授下さい。</p>	<p>6 現計画を策定の際に実施した住民懇談会と同程度の開催を想定し、10回程度と記載してありますが、具体的な地区、地区毎の開催数は未定です。</p>
<p>7 業務仕様書に、「バス・鉄道利用者アンケート調査については、伊賀市にて実施する」とありますが、これは、伊賀市地域公共交通網形成計画策定時に実施した「バス利用者アン</p>	<p>7 お見込みのとおりです。</p>

<p>ケート・ヒアリング (資料編 p44～)」 と「伊賀鉄道利用者アンケート・ヒ アリング (資料編 p58～)」と同程度 の調査を実施するという理解でよろ しいですか。</p> <p>8 以下のデータを提供していただ けないでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊賀市地域公共交通網形成計画を 策定した際に実施した「市民アン ケート」「バス利用者アンケート・ ヒアリング」「伊賀鉄道利用者アン ケート・ヒアリング」の調査結果 のオリジナルデータ</li> <li>・平成 21 年度に実施されている企業 アンケート調査結果のデータ</li> </ul> <p>9 実施要領 10 (1) 企画提案書に ついて、ア企画提案提出書 (様式②)、 イ事業者の業務実績 (様式③)、ウ配 置予定技術者の業務実績 (様式④)、 エ企画提案書、エ見積書については、 全てをまとめて製本し提出すればよ ろしいでしょうか？またはそれぞれ で別で提出すればよろしいでしょ うか？別である場合、見積書は封入す る必要はないでしょうか？</p> <p>10 様式④配置予定技術者の業務実績 ですが、記載対象となる配置予定技 術者の範囲・人数制限を明示して頂 けないでしょうか？</p> <p>例えば、管理技術者 1 名、照査技 術者 1 名、担当技術者 3 名など</p> <p>11 企画提案書は 1 部 A 3 版を使用し</p>	<p>8 別添資料によります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・データが残っておらず、提供できま せん。</li> </ul> <p>9 5 の回答のとおりです。 見積書は封入する必要はないです。</p> <p>10 様式④の配置予定技術者の業務実 績ですが、本業務に配置予定の管理技 術者 1 名の業務実績を記載して下さ い。</p> <p>11 認めます。</p>
--	--

<p>A4折込にする事も認められないでしょうか？</p> <p>もし認めて頂ける場合は、A4版2枚のカウントという事でよろしいでしょうか？</p>	<p>カウントはA4版2枚分とします。</p>
<p>12 仕様書Ⅲ1.(3)地域公共交通の利用実態及びニーズの分析について、市民アンケート調査及びバス・鉄道アンケート調査の実施時期は何月ごろを予定していますでしょうか？</p>	<p>12 市民アンケート調査は令和元年9月です。鉄道・バス利用者アンケート調査は令和2年1月です。</p>
<p>13 各バス路線や鉄道駅の利用実績、乗り継ぎ利用状況等の情報の提供はしていただけますでしょうか？</p>	<p>13 別添資料によります。(但し、乗り継ぎ利用状況についてはデータがありません。)</p>
<p>14 仕様書Ⅲ1.(4)地区別住民懇談会の開催支援について、住民懇談会の区域分けはあるのでしょうか？10地区×1回程度の理解でよろしいでしょうか？</p>	<p>14 6の回答のとおりです。</p>

※この回答に対する質問は受付できません。

【バス路線 乗車人数推移】

(単位：人)

	地域運行型行政バス 「コスモス号」(79条)	いがまち行政 サービス巡回車(79条)	阿山行政 サービス巡回車(79条)	大山田行政 サービス巡回車(79条)	しまがはら行政 サービス巡回車(79条)	上野コミュニティバス(4条)	青山行政バス(4条)
H28年度	1,392	6,425	4,930	6,479	6,670	25,516	21,433
H29年度	1,404	7,356	5,471	6,444	6,086	25,855	21,433
H30年度	1,816	7,444	2,883	4,320	5,220	21,164	17,850

	友生線(4条)	予野線(4条)	島ヶ原線(4条)	諏訪線(4条)	月瀬線(4条):市内運行系統 ※()内は月瀬線全運行系統	西山線(4条)	柘植線(4条)
H28年度	17,211	8,724	18,234	16,975	27,920(30,532)	37,551	16,940
H29年度	17,014	8,625	18,041	16,796	26,973(29,486)	35,943	16,760
H30年度	17,099	5,995	9,832	13,017	19,105(20,788)	19,777	19,944

【鉄道駅 乗車人数推移】

(単位：人)

年度\駅名	J R関西本線					近鉄大阪線			
	柘植	新堂	佐那具	伊賀上野	島ヶ原	西青山	伊賀上津	青山町	伊賀神戸
H27年度	124,000	90,000	47,000	243,000	52,000	11,998	43,826	389,625	527,983
H28年度	123,000	87,000	51,000	242,000	52,000	10,969	39,682	373,808	560,129
H29年度	119,000	79,000	44,000	224,000	48,000	10,882	34,346	372,277	598,090

年度\駅名	伊賀鉄道														
	伊賀神戸	比土	上林	丸山	依那古	市部	猪田道	四十九	桑町	茅町	広小路	上野市	西大手	新居	伊賀上野
H28年度	563,602	3,222	7,780	9,810	24,716	49,396	15,488	未開業	52,760	158,903	16,279	358,383	35,416	22,895	135,928
H29年度	552,899	3,435	5,647	9,783	21,122	44,991	14,558	570	51,399	156,400	15,694	351,069	38,410	21,790	125,248
H30年度	526,399	3,556	4,594	11,735	18,256	41,462	15,395	17,810	40,547	148,838	16,191	332,282	39,333	20,241	112,768

※H30年3月開業

# 交通の現状と今後のあり方に関するアンケート調査

## 《アンケート調査の実施について》

伊賀市では、2015（平成27）年度に伊賀市地域公共交通網形成計画を策定し、地域が創り、育む、地域に根ざした持続可能な公共交通体系の形成に向け、各種取り組みを進めています。

しかしながら、人口減少や少子化、車への依存により、市内公共交通の利用者は減少を続けています。ここ最近の10年間で比較してみると、伊賀鉄道の利用者が約33%、市内バス路線の利用者が約37%と大きく減少しており、この傾向が続き収支がさらに悪化すると、運行本数が少なくなったり、場合によっては路線自体も廃止になったりする可能性があります。

本計画は2020（令和2）年度が最終年度であり、市内公共交通の新たな計画を策定する基礎資料とするために、このたびのアンケート調査を実施します。

お忙しいところ誠に恐縮ではございますが、ご協力くださいますようお願いいたします。

## 《お願い》

- 封筒のあて名のご本人がお答えください。
- ご記入いただきましたアンケート用紙は、10月15日（火）までに同封の返信用封筒（切手は、いりません）に入れて、郵便ポストへ投かんしてください。

## 《その他》

- このアンケート調査は、市民のみなさんのご意見を幅広くお聞かせいただくために、16歳以上の市民のみなさんのうち、2,222人を住民基本台帳から無作為抽出により選ばせていただきました。
- このアンケート調査の内容は、この調査以外の目的には使用いたしません。
- このアンケートについて、わからないことがありましたらつぎのところへお問い合わせください。

## 《お問い合わせ先》

伊賀市 企画振興部 交通政策課  
〒518-8501伊賀市四十九町3184番地  
電子メール koutsuu@city.iga.lg.jp  
電話： 22-9663  
FAX： 22-9694

# 1. あなたご自身のことについてお尋ねします。

問1. つぎの(1)～(8)の項目ごと、あてはまる番号を1つずつ選んで、番号に○をつけてください。

(1)	ねんれい 年齢 (調査票 記入時点)	1. 16～19歳 4. 40～49歳 7. 70～79歳	2. 20～29歳 5. 50～59歳 8. 80歳以上	3. 30～39歳 6. 60～69歳
(2)	せたいこうせい 世帯構成	1. ひとり暮らし 3. 2世代(夫婦と子どもなど) 4. 3世代以上	2. 夫婦のみ 5. その他( )	
(3)	す お住まい	1. 上野地区 4. 阿山地区	2. 伊賀地区 5. 大山田地区	3. 島ヶ原地区 6. 青山地区
(4)	しよくぎよう 職業	1. 会社員・団体職員・公務員 3. 自営業(農林業含む) 5. パート・アルバイト	2. 学生 4. 無職 6. その他( )	
(5)	しゅうろう 就労・ しゅうがくさき 就学先	1. 伊賀市内 4. 大阪 7. 愛知 9. 就労・就学していない	2. 名張市内 5. 京都 8. その他( )	3. 津市内 6. 奈良
(6)	めんきよ ほゆう 免許の保有 ふくすうかいとうか *複数回答可	1. 自動車免許 2. 自動二輪免許 4. 免許を返納した	3. 原動機付自転車免許のみ 5. 免許を持っていない	
(7)	もよ えき 最寄り駅 または バス停ま での距離	1. 50 m 以内 4. 300 m 以内 7. 1 km 以上	2. 100 m 以内 5. 500 m 以内	3. 200 m 以内 6. 1 km 未満
(8)	この1年間 の市内の 公共交通 の利用	1. 利用した	2. 利用していない	



2. 市内の公共交通(鉄道、バス)の満足度についてお尋ねします。

問3. 満足度のうち、あてはまるもの1つに○をつけてください。

(1)	鉄道	<p>1. 満足 2. まあ満足 3. どちらともいえない</p> <p>4. やや不満 5. 不満 6. 利用していない</p>
		<p>※4、5、6を選んだ方はその理由について、あてはまるものに○をつけ、記載欄があるものにはご記入ください。*複数回答可</p> <p>1. 運行本数 (→1日__本あればよい)</p> <p>2. 始発時刻 (→__時を希望) 3. 終発時刻(→__時を希望)</p> <p>4. 乗り継ぎの利便性 (→乗り継ぎしたい場所：_____)</p> <p>5. 車両の快適性</p> <p>6. 車内の混雑状況 7. 駅までの道路環境</p> <p>8. 駅周辺の駐車場 9. 駅周辺の駐輪場</p> <p>10. 運賃 11. 駅からの近さ (自宅)</p> <p>12. 駅からの近さ (職場、学校) 13. 駅周辺の魅力</p> <p>14. 関心がない</p> <p>15. その他 (_____)</p>
(2)	バス	<p>1. 満足 2. まあ満足 3. どちらともいえない</p> <p>4. やや不満 5. 不満 6. 利用していない</p>
		<p>※4、5、6を選んだ方はその理由について、あてはまるものに○をつけ、記載欄があるものにはご記入ください。*複数回答可</p> <p>1. 運行本数 (→1日__本あればよい)</p> <p>2. 始発時刻 (→__時を希望) 3. 終発時刻(→__時を希望)</p> <p>4. 乗り継ぎの利便性 (→乗り継ぎしたい場所：_____)</p> <p>5. 車両の快適性 6. 時刻表どおりの運行</p> <p>7. 車内の混雑状況 8. バス停までの道路環境</p> <p>9. バス停周辺の駐車場 10. バス停周辺の駐輪場</p> <p>11. 運賃 12. バス停からの近さ (自宅)</p> <p>13. バス停からの近さ (職場、学校) 14. バス停周辺の魅力</p> <p>15. 関心がない</p> <p>16. その他 (_____)</p>

### 3. 伊賀鉄道の利用促進などの取り組みに対する協力意向についてお聞きます。

問4. あなたの協力意向に該当するもの、それぞれ1つずつ○をつけてください。

取り組みの内容	協力意向	
	協力できる	協力できない
①伊賀鉄道で移動できる場合は、できる限り伊賀鉄道を利用するようにする	1	2
②駅に車や自転車を停めて伊賀鉄道へ乗り換える	1	2
③伊賀鉄道を活用したツアーやイベントに参加する (伊賀線まつり、ウォーキングなど)	1	2
④遠足や自治会の旅行などには、伊賀鉄道を利用する	1	2
⑤ギャラリー列車に掲示する絵画や写真などを応募する	1	2
⑥記念乗車券や伊賀鉄道のグッズを購入する	1	2
⑦伊賀鉄道友の会(サポーター組織)の運営活動に参加する	1	2
⑧伊賀鉄道友の会(サポーター組織)のイベントに参加する	1	2
⑨駅や沿線の景観向上に向けた取り組みに参加する (植栽、清掃など)	1	2

※実際にご協力いただいた内容がありましたら、具体的にご記入ください。

(例：丸山駅のパークアンドライド用駐車場を利用した。)

## 4. 廃止代替バスや行政バスの利用促進などの取り組みに対する協力意向についてお聞きします。

※廃止代替バスとは、バス会社が撤退したため、市が全額負担して運行を委託しているバス路線。行政バスとは、各支所管内を巡回するバス。

問5. あなたの協力意向に該当するもの、それぞれ1つずつ○をつけてください。

取り組みの内容	協力意向	
	協力できる	協力できない
①バスで移動できる場合は、できる限りバスを利用するようにする	1	2
②バス停に自転車を停めてバスへ乗り換える	1	2
③公共交通のバスを活用したツアーやイベントに参加する（ウォーキングなど）	1	2
④遠足や自治会の旅行などには、公共交通のバスを利用する	1	2
⑤バスの愛着を高めていただくため車内に掲示する絵画や写真などを応募する	1	2
⑥バスに関連したグッズを購入する	1	2
⑦廃止代替バスや行政バスについて地域で考える活動に参加する	1	2
⑧廃止代替バスや行政バスについて地域で行うイベントに参加する（バスの乗り方教室など）	1	2
⑨バス停やバス停周辺の景観向上に向けた取り組みに参加する（植栽、清掃など）	1	2

※実際にご協力いただいた内容がありましたら、具体的にご記入ください。

（例：市役所へ行くのに、上野コミュニティバスしらすぎを利用した。）

5. 鉄道やバスの利用促進を目的とした取り組みの認知度についてお聞きします。

問6. 利用促進を目的とした鉄道の取り組みについて、知っているものの番号すべてに○をつけてください。

1. 伊賀線に「忍者線」、上野市駅に「忍者市駅」の愛称をつけたこと
2. 車を駅近くに停めて鉄道を利用する「パークアンドライド用駐車場」を新たに比土駅、丸山駅に整備したこと
3. 自転車を駅近くに停めて鉄道を利用する「サイクルアンドライド用駐輪場」を新たに四十九駅に整備したこと
4. 伊賀神戸駅、茅町駅、上野市駅の切符自動販売機を多言語対応にしたこと
5. 四十九駅に副駅名「イオンタウン伊賀上野前」がついたこと
6. 柘植駅で交通系ICカードが使えること
7. JR関西本線や伊賀鉄道の駅を起点とするウォーキングを開催していること
8. JR関西本線や伊賀鉄道の車内に、忍者や天神祭などをテーマにしたポスターを掲示していること
9. 伊賀鉄道で車内に自転車を持ち込んで乗車できる「サイクルトレイン」が走っていること
10. 市広報毎月1日号に、コラム「公共交通を利用しましょう」もしくは「忍者線（伊賀線）だより」を掲載し、利用促進啓発を行っていること
11. 市のFacebookで、伊賀鉄道など公共交通に関する情報発信を行っていること

問7. 利用促進を目的としたバスの取り組みについて、知っているものの番号すべてに○をつけてください。

1. 上野コミュニティバスしらさぎ（以下、しらさぎバス）の経路や時刻の見直しを行い、利便性の向上を図ったこと
2. 三重交通バスやしらさぎバスで、交通系ICカードが使えること
3. バスの走行位置や遅延状況がスマートフォンでわかる「バスロケーションシステム」が、しらさぎバスに導入されたこと
4. 忍者ラッピングをした新しいしらさぎバスが走っていること
5. 地域が自主的に運行する「地域運行バス」の第1号として「かんべ北斗号」の運行が神戸地区で始まったこと
6. 小・中学校の生徒が通学に、スクールバスを使わず路線バスを利用する「スクール混乗」の取り組みを市が進めていること

## 6. 今後の公共交通について

問8. 今後の公共交通の利用について、どのようにお考えですか。つぎのうちから1つ選んで○をつけてください。

1. 現在、公共交通を利用しているし、今後も利用し続けたいと思う
2. 今は公共交通を利用していないが、将来は利用すると思う
3. 今後も公共交通を利用することはないと思う
4. その他 ( \_\_\_\_\_ )

問9. 近年、技術の進歩に伴い新たな交通手段が出て来ています。つぎのうち、関心のあるものに○をつけてください。\*複数回答可

1. ライドシェア (自家用車に乗せてくれる人にお金を払って相乗りする)
2. カーシェア (会員同士で特定の車を共同使用する)
3. デマンド運行 (利用者の呼出しや事前予約に応じて運行されるバスやタクシー)
4. 自動運転 (運転手無しの自動運転)
5. その他 ( \_\_\_\_\_ )

問10. 「問9」で選んだ理由を記入してください。

問11. 鉄道やバスについて、公共交通機関を上手に利用していく方法など、みなさんが日頃お感じになられていること、またはアイデアを自由に記入してください。

調査票への記入は以上で終了です。ご協力ありがとうございました。  
調査票は同封の返信用封筒に入れて、10月15日(火)までに郵便ポストに投かんしてください。

# てつどう りょうしゃ ちょうさ 鉄道・バス利用者アンケート調査

## 《アンケート調査の実施について》

伊賀市では、2015（平成27）年度に伊賀市地域公共交通網形成計画を策定し、地域が創り、育む、地域に根ざした持続可能な公共交通体系の形成に向け、各種取り組みを進めています。

しかしながら、地域の人口減少や少子化、車への依存により、市内公共交通の利用者は減少を続けています。ここ最近の10年間で比較してみると、伊賀鉄道の利用者が約33%、市内バス路線の利用者が約37%と大きく減少しており、この傾向が続き収支がさらに悪化すると、運行本数が少なくなったり、場合によっては路線自体も廃止になったりする可能性があります。

本計画は2020（令和2）年度が最終年度であり、市内公共交通の新たな計画を策定する基礎資料とするために、このたびのアンケート調査を実施します。

お忙しいところ誠に恐縮ではございますが、ご協力くださいますようお願いいたします。

## 《お願い》

●ご記入いただきましたアンケート用紙は、1月31日（金）までに同封の返信用封筒（切手は、いりません）に入れて、郵便ポストへ投かんしてください。

## 《その他》

- このアンケート調査は、実際に鉄道、バスを利用されている方のご意見をお聞かせいただきたく、実施しています。
- このアンケート調査の内容は、この調査以外の目的には使用いたしません。
- 調査結果を会議の資料等で使用しますが、個人が特定されるような方法での公表はいたしません。
- このアンケートについて、わからないことがありましたらつぎのところへお問い合わせください。

## 《お問い合わせ先》

伊賀市  
〒518-8501伊賀市四十九町3184番地  
電子メール koutsuu@city.iga.lg.jp

企画振興部 交通政策課  
電話： 22-9663  
FAX： 22-9694

# 1. あなたご自身のことについてお尋ねします。

問1. 次の(1)～(6)の項目ごと、あてはまる番号を1つずつ選んで、番号に○をつけてください。

(1)	ねんれい 年齢 (調査票 記入時点)	1. 20歳未満 2. 20～29歳 3. 30～39歳 4. 40～49歳 5. 50～59歳 6. 60～69歳 7. 70～79歳 8. 80歳以上
(2)	お住まい	伊賀市 1. 上野地区 2. 伊賀地区 3. 島ヶ原地区 4. 阿山地区 5. 大山田地区 6. 青山地区 7. 伊賀市外 ( ) 市・町・村 8. 三重県外 ( ) 府・県 ( ) 市・町・村
(3)	職業	1. 会社員・団体職員・公務員 2. 自営業(農林業含む) 3. パート・アルバイト 4. 学生 5. 無職 6. その他
(4)	就労・ 就学先	1. 伊賀市内 2. 名張市内 3. 津市内 4. 大阪 5. 京都 6. 奈良 7. 愛知 8. その他 ( ) 9. 就労・就学していない
(5)	免許の保有 *複数回答可	1. 自動車免許 2. 自動二輪免許 3. 原動機付自転車免許のみ 4. 免許を返納した 5. 免許を持っていない
(6)	最寄りの 鉄道駅と バス停 および そこまで の距離	最寄りの公共交通機関 1. 鉄道駅名 ( ) 2. バス停名 ( ) 最寄りの鉄道駅またはバス停までの距離 1. 50 m 以内 2. 100 m 以内 3. 200 m 以内 4. 300 m 以内 5. 500 m 以内 6. 1 km 未満 7. 1 km 以上

## 2. アンケートを受け取ったときの鉄道・バス利用についてお尋ねします。

問2. このアンケートをどちらで受け取りましたか。あてはまる番号1つに○をつけてください。

### てつどう (鉄道)

1. 伊賀鉄道      2. J R 関西本線      3. 近鉄

### えいぎょうるせん (営業路線バス、廃止代替バス)

4. 上野名張線      5. 阿波線      6. 玉滝線      7. 桐ヶ丘線      8. 友生線  
 9. 予野線      10. 諏訪線      11. 月瀬線      12. 西山線      13. 柘植線  
 14. 島ヶ原線      15. 上野・山添(天理)線

### ぎょうせい (行政バス、コミュニティバス、地域運行バス)

16. 上野コミュニティバス(しらさぎ)      17. いがまち行政サービス巡回車  
 18. 阿山行政サービス巡回車      19. 島ヶ原行政サービス巡回車  
 20. 大山田行政サービス巡回車(どんぐり号)  
 21. 青山行政バス      22. 比自岐コスモス号  
 23. かんべ北斗号      24. 美旗地域コミュニティバス

問3. 本日、その公共交通(鉄道・バス)を利用してどちらの施設へ行きましたか。あてはまるものすべてに○をつけてください。

- |                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| 1. 市役所などの公共施設   | (施設名: _____)        |
| 2. 上野市駅などの鉄道駅   | (駅名: _____)         |
| 3. 伊賀上野城などの観光施設 | (施設名: _____)        |
| 4. スーパーなどの商業施設  | (施設名: _____)        |
| 5. 病院などの医療施設    | (施設名: _____)        |
| 6. 通学先または通勤先    | (学校名または事業所名: _____) |
| 7. その他          | (施設名: _____)        |

**問4.** 本日、公共交通（鉄道・バス）を利用した主な目的をつぎから1つ選び、○をつけてください。

- |                       |                |           |       |        |
|-----------------------|----------------|-----------|-------|--------|
| 1. 通勤                 | 2. 通学          | 3. 通院     | 4. 業務 | 5. 買い物 |
| 6. 飲食・娯楽              | 7. 親戚・知人訪問     | 8. 習い事・趣味 |       |        |
| 9. 帰宅（往路の目的の番号は_____） | 10. その他（_____） |           |       |        |

**問5.** 普段、どのくらいの頻度で公共交通（鉄道、バス）を利用していますか。つぎから1つ選び、○をつけてください。

- |         |           |               |           |
|---------|-----------|---------------|-----------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に2～3回 | 3. 週に1回       | 4. 月に2～3回 |
| 5. 月に1回 | 6. 年に数回   | 7. その他（_____） |           |

**問6.** 交通系ICカード（ICOCA、PiTaPa、emicaなど）を持っていますか。あてはまるものに、○をつけてください。

- |          |           |
|----------|-----------|
| 1. 持っている | 2. 持っていない |
|----------|-----------|

**問7.** 鉄道やバスの時刻や経路を調べるときに使っているものすべてに、○をつけてください。

- |                                  |
|----------------------------------|
| 1. スマートフォンやパソコンの時刻等検索システム        |
| 2. 市が配付している「しらさぎ」時刻表など           |
| 3. バスロケーションシステム（もくいく、PINA、楽PINA） |
| 4. 市販の冊子の時刻表                     |
| 5. その他（_____）                    |

**問8.** アンケートを受け取ったバス、もしくは鉄道の満足度についてお尋ねします。  
 それぞれの項目を4段階で評価し、1つずつに○をつけてください。

		満足	まあ満足	やや不満	不満
<b>きにゆうれい (記入例)</b>	うんこうほんすう 運行本数	4	3	2	1
1.	うんこうほんすう 運行本数	4	3	2	1
2.	しはつじかん 始発時間	4	3	2	1
3.	さいしゅうじかん 最終時間	4	3	2	1
4.	じこくひょう 時刻表どおりの運行	4	3	2	1
5.	もくてきち 目的地までの所要時間	4	3	2	1
6.	うんこうけいろ 運行経路 *バスの方のみ	4	3	2	1
7.	のりつぎ 乗り継ぎの利便性	4	3	2	1
8.	しゃりょう 車両の快適性	4	3	2	1
9.	えき 駅、バス停までの利便性	4	3	2	1
10.	えき 駅、バス停の待合環境	4	3	2	1
11.	うんちん 運賃	4	3	2	1
12.	じこくひょう 時刻表や乗り継ぎ案内	4	3	2	1
13.	じょうむいんとう 乗務員等の対応	4	3	2	1
14.	そうごうてき 総合的に	4	3	2	1

**問9.** 「問8」で「やや不満」または「不満」とされた項目について、具体的な改善内容があれば、ご記入ください。

### 3. 伊賀鉄道の利用促進などの取り組みに対する協力意向についてお聞きします。

問10. あなたの協力意向に該当するもの、それぞれ1つずつ〇をつけてください。

取り組みの内容	協力意向	
	協力できる	協力できない
①伊賀鉄道で移動できる場合は、できる限り伊賀鉄道を利用するようにする	1	2
②駅に車や自転車を停めて伊賀鉄道へ乗り換える	1	2
③伊賀鉄道を活用したツアーやイベントに参加する (伊賀線まつり、ウォーキングなど)	1	2
④遠足や自治会の旅行などには、伊賀鉄道を利用する	1	2
⑤ギャラリー列車に掲示する絵画や写真などを応募する	1	2
⑥記念乗車券や伊賀鉄道のグッズを購入する	1	2
⑦伊賀鉄道友の会(サポーター組織)の運営活動に参加する	1	2
⑧伊賀鉄道友の会(サポーター組織)のイベントに参加する	1	2
⑨駅や沿線の景観向上に向けた取り組みに参加する (植栽、清掃など)	1	2

※実際にご協力いただいた内容がありましたら、具体的にご記入ください。

また、ご協力いただけない場合、その理由をご記入ください。

(例：丸山駅のパークアンドライド用駐車場を利用した。)

## 4. 廃止代替バスや行政バスの利用促進などの取り組みに対する協力意向についてお聞きします。

※廃止代替バスとは、バス会社が撤退したため、市が全額負担して運行を委託しているバス路線。行政バスとは、各支所管内を巡回するバス。

問1. あなたの協力意向に該当するもの、それぞれ1つずつ○をつけてください。

取り組みの内容	協力意向	
	協力できる	協力できない
①バスで移動できる場合は、できる限りバスを利用するようにする	1	2
②バス停に自転車を停めてバスへ乗り換える	1	2
③公共交通のバスを活用したツアーやイベントに参加する（ウォーキングなど）	1	2
④遠足や自治会の旅行などには、公共交通のバスを利用する	1	2
⑤バスの愛着を高めていただくため車内に掲示する絵画や写真などを応募する	1	2
⑥バスに関連したグッズを購入する	1	2
⑦廃止代替バスや行政バスについて地域で考える活動に参加する	1	2
⑧廃止代替バスや行政バスについて地域で行うイベントに参加する（バスの乗り方教室など）	1	2
⑨バス停やバス停周辺の景観向上に向けた取り組みに参加する（植栽、清掃など）	1	2

※実際にご協力いただいた内容がありましたら、具体的にご記入ください。

また、ご協力いただけない場合、その理由をご記入ください。

（例：市役所へ行くのに、上野コミュニティバスしらさぎを利用した。）

## 5. 今後の公共交通について

問12. 今後の公共交通の利用について、どのようにお考えですか。次のうちから1つ選んで○をつけてください。

1. 今後も利用し続けたいと思う
2. 車を利用できるようになるなど状況に変化があれば、今後、公共交通を利用することはなくなると思う
3. その他 ( \_\_\_\_\_ )

問13. 近年、技術の進歩に伴い新たな交通手段が出て来ています。次のうち、関心のあるものに○をつけてください。\*複数回答可

1. ライドシェア (自家用車に乗せてくれる人にお金を払って相乗りする)
2. カーシェア (会員同士で特定の車を共同使用する)
3. デマンド運行 (利用者の呼出しや事前予約に応じて運行されるバスやタクシー)
4. 自動運転 (運転手無しの自動運転)
5. その他 ( \_\_\_\_\_ )

問14. 「問13」で選んだ理由を記入してください。

問15. 鉄道やバスについて、公共交通機関を上手に利用していく方法など、みなさんが日頃お感じになられていること、またはアイデアを自由に記入してください。

調査票への記入は以上で終了です。ご協力ありがとうございました。  
調査票は同封の返信用封筒に入れて、1月31日(金)までに郵便ポストに投かんしてください。

# 交通の現状と今後のあり方に関するアンケート調査

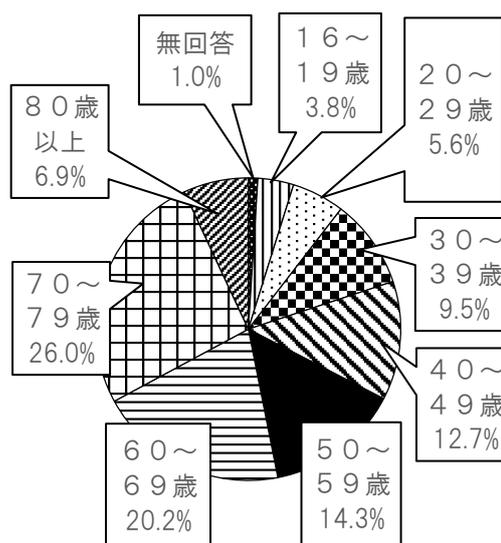
## 《概 要》

- 目 的 公共交通に係る市民意識や、利用の実態を把握し  
（仮称）第2期伊賀市地域公共交通網形成計画  
策定の基礎資料とする。
- 対 象 16歳以上の伊賀市民 2,222人  
※住民基本台帳から無作為抽出  
※各支所人口割による人口按分のみ実施
- 配 付 令和元年9月24日 郵便発送
- 回 収 同封の返信用封筒による  
（令和元年10月15日 投函締切）  
  
回収数＝943件（回収率42.4％）
- 調査内容
- ・ 外出の目的、頻度、目的地、交通手段、出発時刻
  - ・ 鉄道、バスの満足度
  - ・ 伊賀鉄道、廃止代替バス・行政バスの利用促進の  
取り組みに対する協力意向
  - ・ 鉄道やバスの利用促進を目的とした取り組みの  
認知度
  - ・ 今後の公共交通の利用意向
  - ・ 新たな交通手段への関心

## 回答者の属性（問1関係）

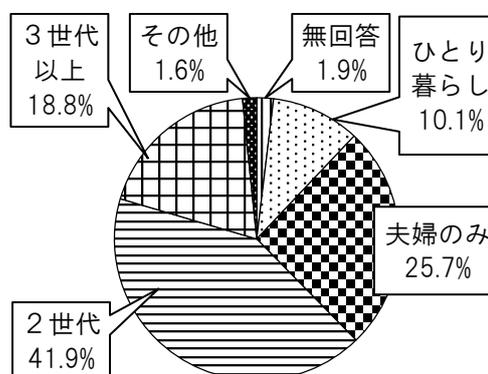
### （1）年齢

	回答数	比率(%)
1. 16～19歳	36	3.8
2. 20～29歳	53	5.6
3. 30～39歳	90	9.5
4. 40～49歳	120	12.7
5. 50～59歳	135	14.3
6. 60～69歳	190	20.2
7. 70～79歳	245	26.0
8. 80歳以上	65	6.9
9. 無回答	9	1.0
N値	943	100.0



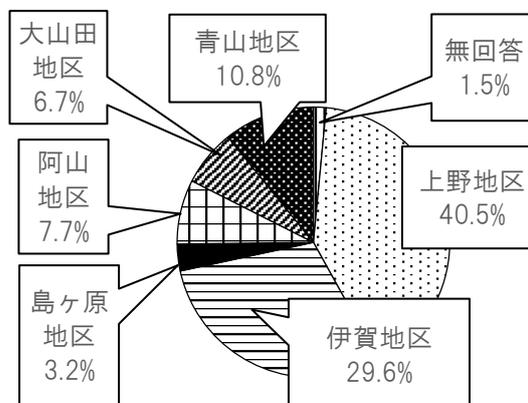
### （2）世帯構成

	回答数	比率(%)
1. ひとり暮らし	95	10.1
2. 夫婦のみ	243	25.7
3. 2世代	395	41.9
4. 3世代以上	177	18.8
5. その他	15	1.6
6. 無回答	18	1.9
N値	943	100



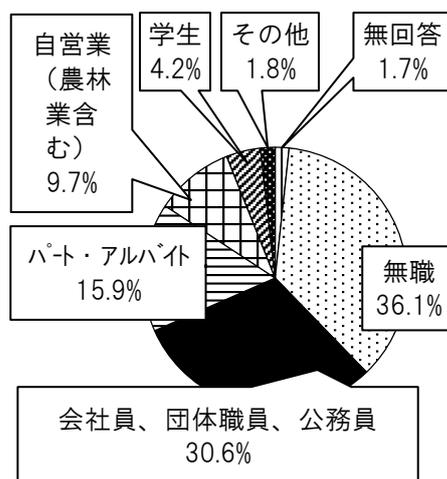
### （3）居住地区

	回答数	比率(%)
1. 上野地区	382	40.5
2. 伊賀地区	279	29.6
3. 島ヶ原地区	30	3.2
4. 阿山地区	73	7.7
5. 大山田地区	63	6.7
6. 青山地区	102	10.8
7. 無回答	14	1.5
N値	943	100



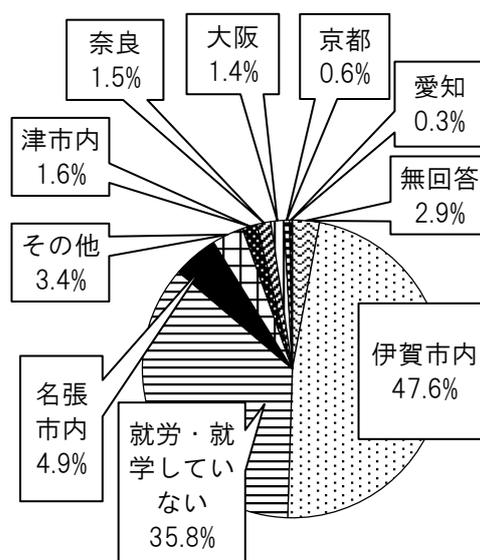
(4) 職業

	回答数	比率(%)
1. 会社員、団体職員、公務員	289	30.6
2. 学生	40	4.2
3. 自営業（農林業含む）	91	9.7
4. 無職	340	36.1
5. パート・アルバイト	150	15.9
6. その他	17	1.8
7. 無回答	16	1.7
N値	943	100



(5) 就労・就学先

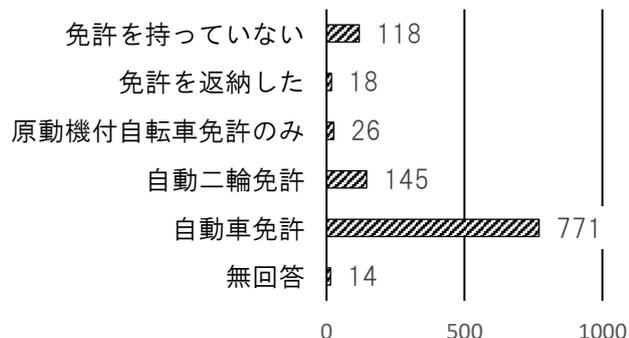
	回答数	比率(%)
1. 伊賀市内	449	47.6
2. 名張市内	46	4.9
3. 津市内	15	1.6
4. 大阪	13	1.4
5. 京都	6	0.6
6. 奈良	14	1.5
7. 愛知	3	0.3
8. その他	32	3.4
9. 就労・就学していない	338	35.8
10. 無回答	27	2.9
N値	943	100



(6) 免許の保有（複数回答可）

(単位：人)

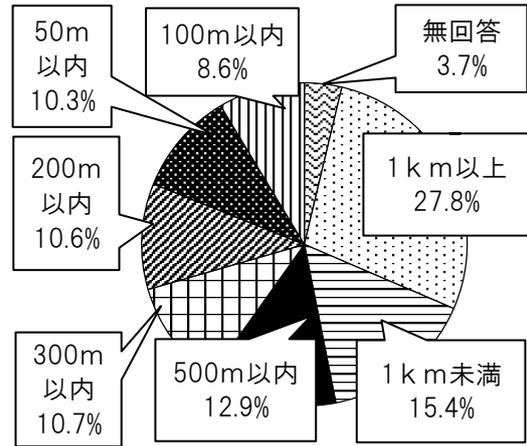
	回答数
1. 自動車免許	771
2. 自動二輪免許	145
3. 原動機付自転車免許のみ	26
4. 免許を返納した	18
5. 免許を持っていない	118
6. 無回答	14



「免許を持っていない」118人と、「返納」18人を合わせると136人。そのうち、「返納」2人が「持っていない」にも○を付けているため、136人－重複2人＝134人が、何も免許を持っていない人。全数943－無回答14－134＝795人が何らかの免許を保有。(84.3%)

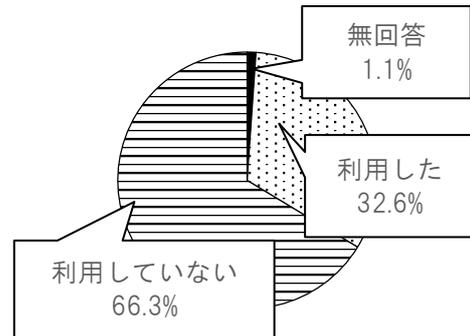
(7) 最寄り駅またはバス停までの距離

	回答数	比率(%)
1. 50m以内	97	10.3
2. 100m以内	81	8.6
3. 200m以内	100	10.6
4. 300m以内	101	10.7
5. 500m以内	122	12.9
6. 1km未満	145	15.4
7. 1km以上	262	27.8
8. 無回答	35	3.7
N値	943	100



(8) この1年間の市内の公共交通の利用

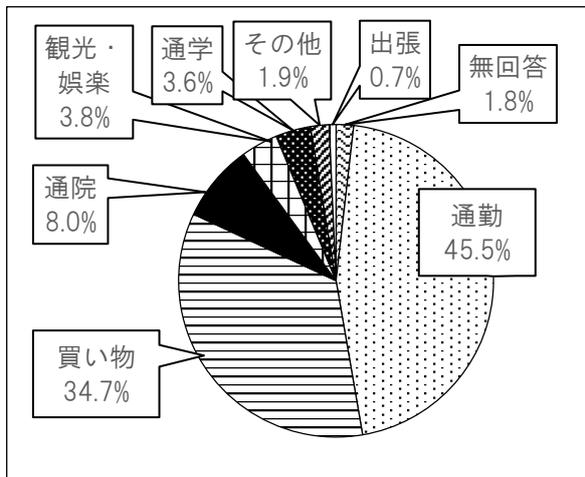
	回答数	比率(%)
1. 利用した	307	32.6
2. 利用していない	625	66.3
3. 無回答	11	1.1
N値	943	100



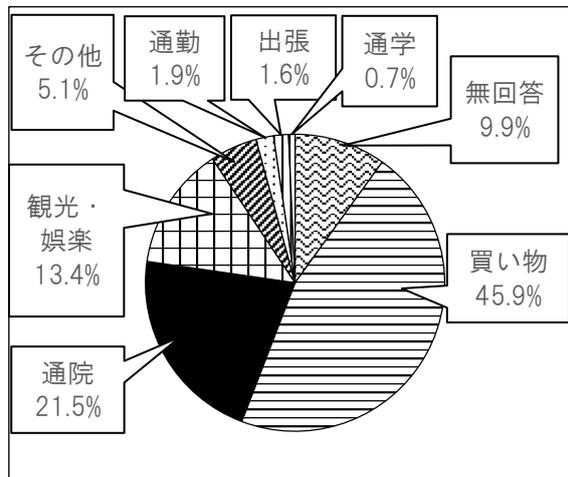
問2 あなたの日頃のお出かけについて、お出かけの目的で多いもの2つまでおしえてください。

お出かけ【その1】

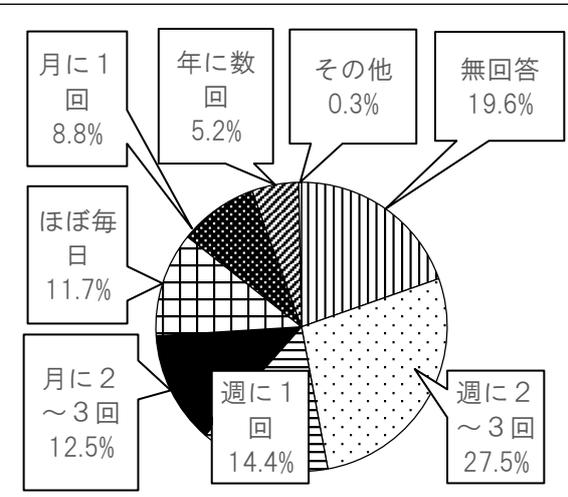
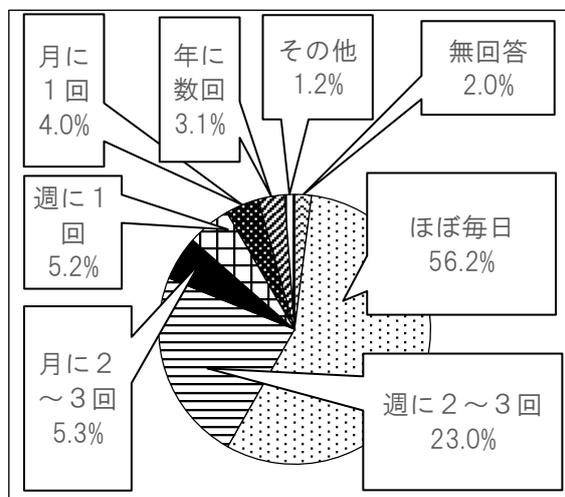
《目的》



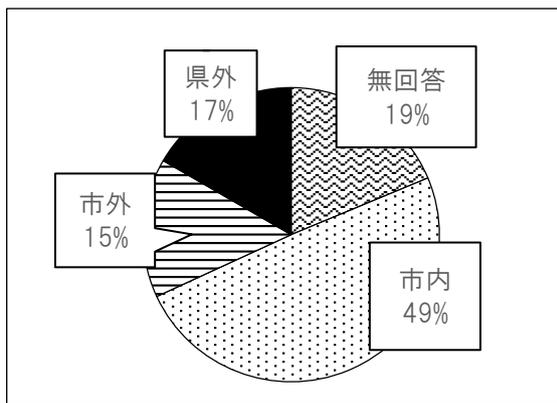
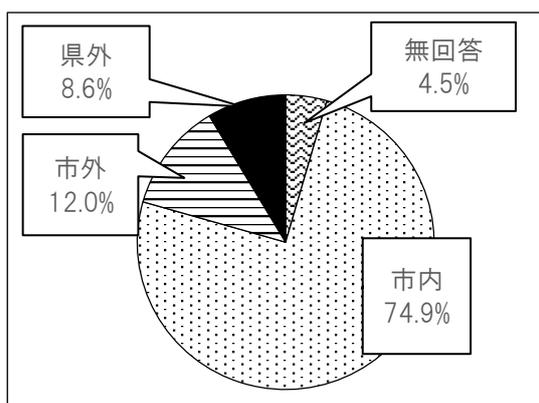
お出かけ【その2】



《外出頻度》

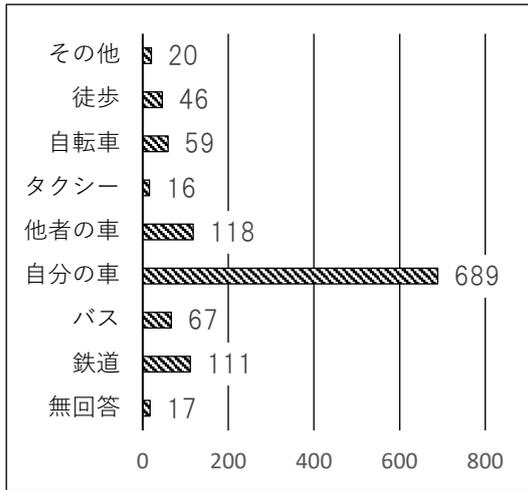


《目的地》



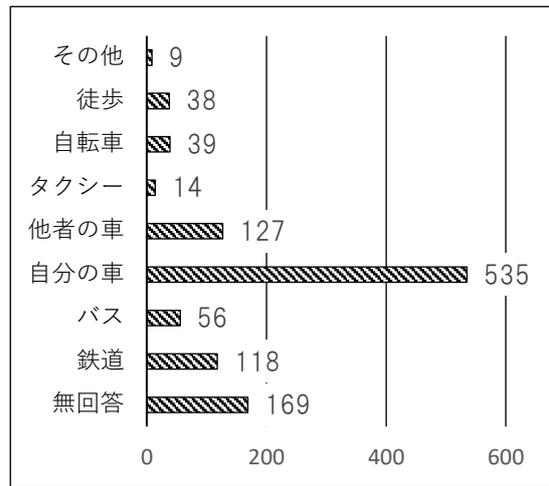
### お出かけ【その1】

《交通手段》 (単位：人)

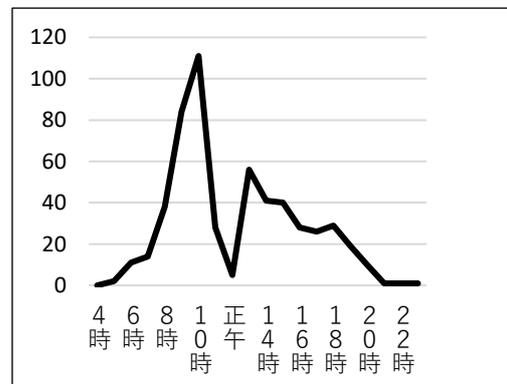
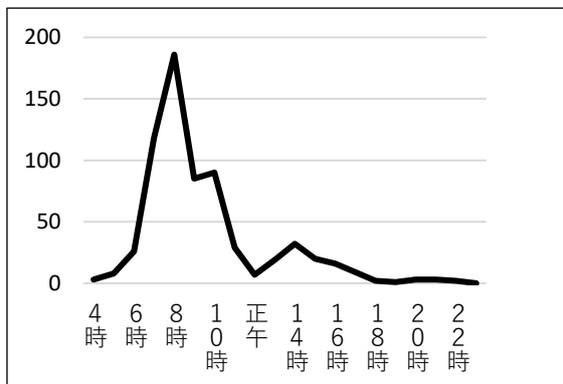


### お出かけ【その2】

(単位：人)



《出発時刻》



(主な回答) (単位：人)

《全体》

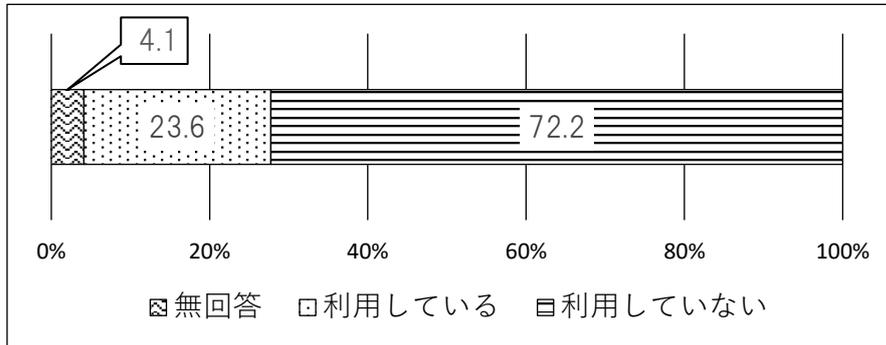
	回答数
午前(時刻特定無)	195
午前8時	186
午前7時	118
午前10時	90

(単位：人)

	回答数
午前(時刻特定無)	133
午前10時	111
午前9時	84
午後1時	56

《交通系ICカードの利用について》

(全体)

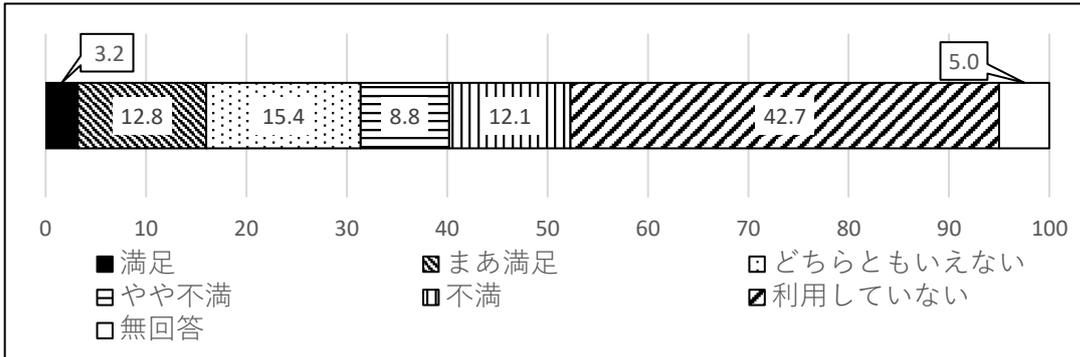


	回答数	比率(%)
1. 利用している	223	23.6
2. 利用していない	681	72.2
3. 無回答	39	4.2
N値	943	100.0

# 鉄道満足度（問3関係）

（全体）

（単位：％）

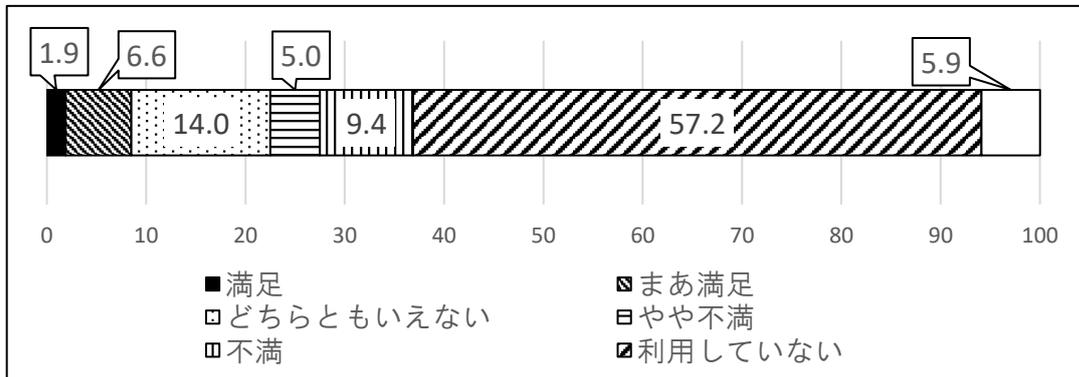


「やや不満」の人		「不満」の人		「利用していない」人	
理由	件数	理由	件数	理由	件数
1 運行本数	24	1 運行本数	59	1 運行本数	22
2 始発時刻	7	2 始発時刻	13	2 始発時刻	4
3 終発時刻	11	3 終発時刻	15	3 終発時刻	5
4 乗り継ぎの利便性	26	4 乗り継ぎの利便性	47	4 乗り継ぎの利便性	23
5 車両の快適性	8	5 車両の快適性	11	5 車両の快適性	8
6 車内の混雑状況	1	6 車内の混雑状況	4	6 車内の混雑状況	4
7 駅までの道路環境	1	7 駅までの道路環境	5	7 駅までの道路環境	18
8 駅周辺の駐車場	14	8 駅周辺の駐車場	26	8 駅周辺の駐車場	37
9 駅周辺の駐輪場	2	9 駅周辺の駐輪場	4	9 駅周辺の駐輪場	6
10 運賃	30	10 運賃	31	10 運賃	24
11 駅からの近さ(自宅)	16	11 駅からの近さ(自宅)	35	11 駅からの近さ(自宅)	71
12 駅からの近さ(職場、学校)	6	12 駅からの近さ(職場、学校)	12	12 駅からの近さ(職場、学校)	28
13 駅周辺の魅力	7	13 駅周辺の魅力	17	13 駅周辺の魅力	17
14 関心がない	0	14 関心がない	0	14 関心がない	79
15 その他	16	15 その他	19	15 その他	108

## バス満足度（問3関係）

（全体）

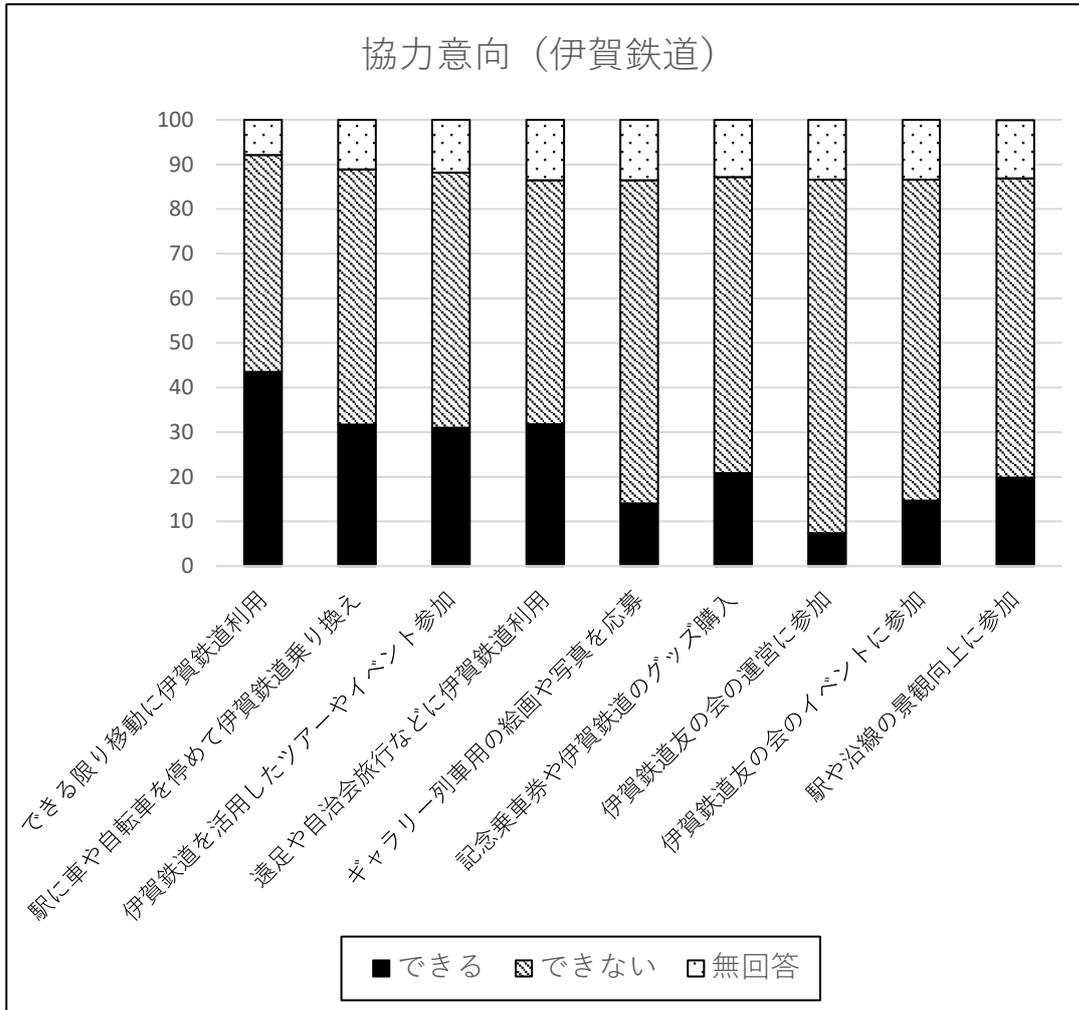
（単位：％）



「やや不満」の人 の理由		「不満」の人 の理由		「利用していない」人 の理由	
	件数		件数		件数
1 運行本数	26	1 運行本数	45	1 運行本数	45
2 始発時刻	7	2 始発時刻	14	2 始発時刻	10
3 終発時刻	9	3 終発時刻	18	3 終発時刻	11
4 乗り継ぎの利便性	11	4 乗り継ぎの利便性	6	4 乗り継ぎの利便性	24
5 車両の快適性	2	5 車両の快適性	0	5 車両の快適性	6
6 時刻表どおりの運行	4	6 時刻表どおりの運行	6	6 時刻表どおりの運行	3
7 車内の混雑状況	1	7 車内の混雑状況	0	7 車内の混雑状況	2
8 バス停までの道路環境	1	8 バス停までの道路環境	2	8 バス停までの道路環境	13
9 バス停周辺の駐車場	4	9 バス停周辺の駐車場	3	9 バス停周辺の駐車場	24
10 バス停周辺の駐輪場	1	10 バス停周辺の駐輪場	1	10 バス停周辺の駐輪場	5
11 運賃	12	11 運賃	13	11 運賃	39
12 バス停からの近さ(自宅)	5	12 バス停からの近さ(自宅)	13	12 バス停からの近さ(自宅)	58
13 バス停からの近さ(職場、学校)	1	13 バス停からの近さ(職場、学校)	31	13 バス停からの近さ(職場、学校)	9
14 バス停周辺の魅力	1	14 バス停周辺の魅力	2	14 バス停周辺の魅力	11
15 関心がない	1	15 関心がない	1	15 関心がない	121
16 その他	7	16 その他	30	16 その他	138

伊賀鉄道、廃止代替バス・行政バスの利用促進などの取り組みに対する協力意向  
(問4、問5関係)

《伊賀鉄道への協力意向》

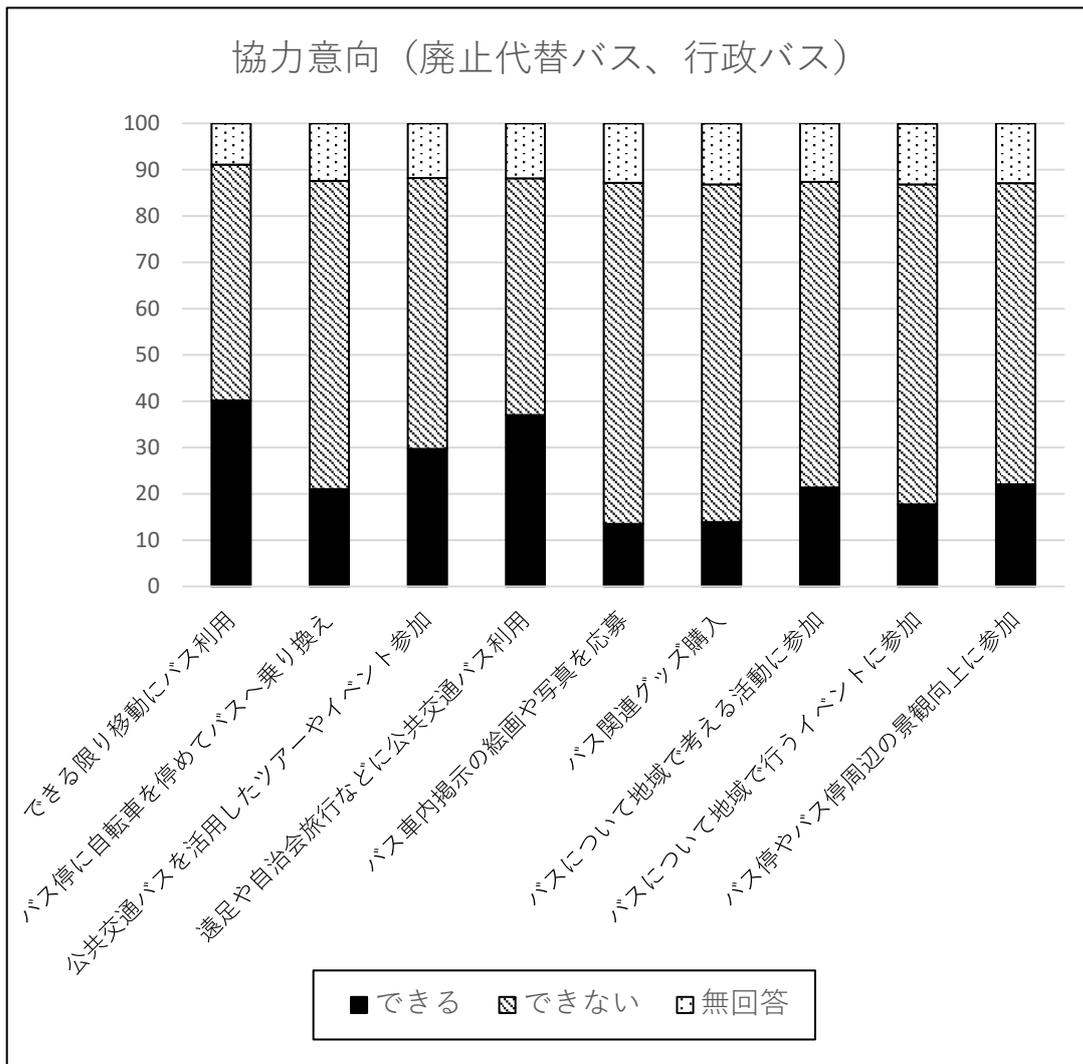


すべての項目に「協力できない」とした人が255人、無記入が55人だったため、いずれかの項目を「協力できる」として協力の意向を示した人は、 $943 - (255 + 55) = 633$ 人となり、全体の67.1%を占める。

(参考)

- すべての項目に「協力できる」とした人 . . . 15人
- 9項目のうち8項目に「協力できる」とした人 . . . 3人
- 9項目のうち7項目に「協力できる」とした人 . . . 4人

《廃止代替バス、行政バスへの協力意向》



すべての項目に「協力できない」とした人が268人、無記入が70人だったため、いずれかの項目を「協力できる」として協力の意向を示した人は、 $943 - (268 + 70) = 605$ 人となり、全体の64.2%を占める。

(参考)

すべての項目に「協力できる」とした人 . . . 21人  
 9項目のうち8項目に「協力できる」とした人 . . . 7人  
 9項目のうち7項目に「協力できる」とした人 . . . 2人

## 鉄道やバスの利用促進を目的とした取り組みの認知度（問6、問7関係）

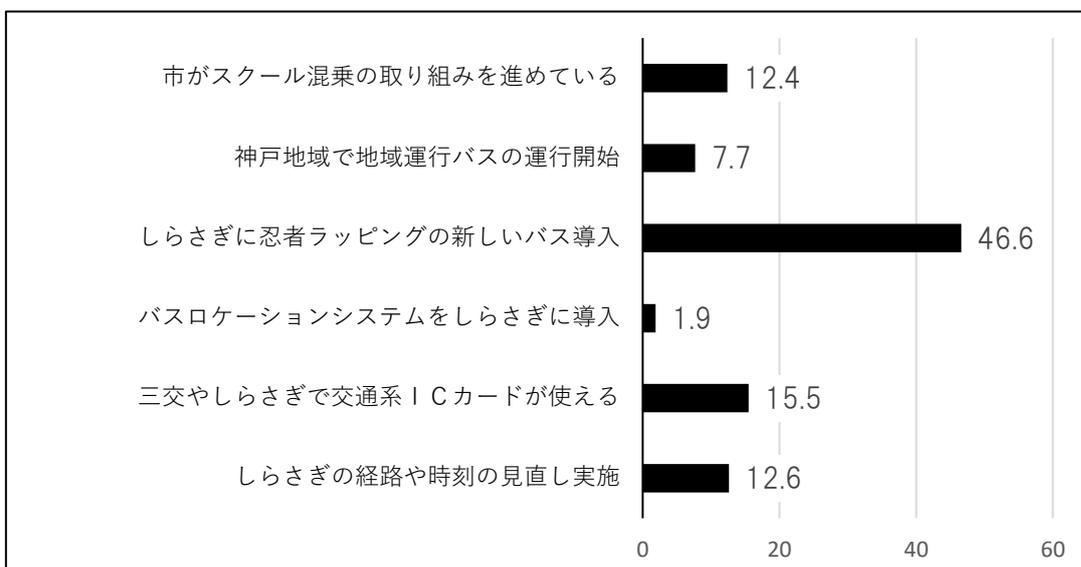
### 《鉄道の利用促進を目的とした取り組みの認知度》

（知っている人の割合 単位：％）



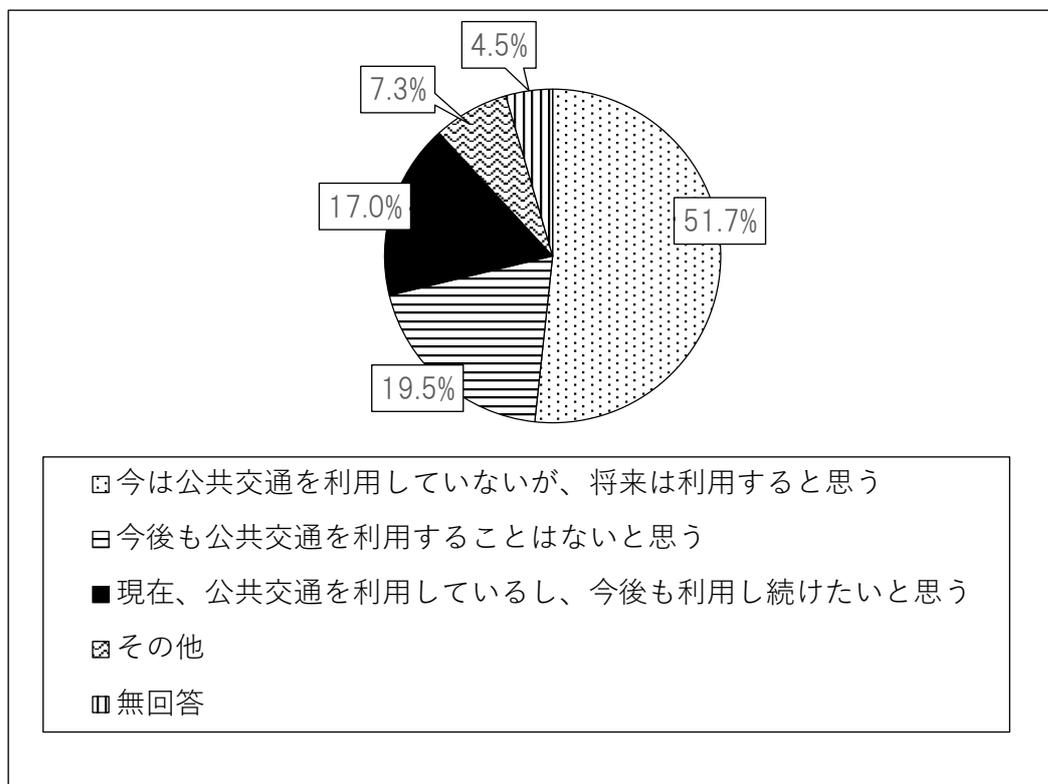
### 《バスの利用促進を目的とした取り組みの認知度》

（知っている人の割合 単位：％）



## 今後の公共交通の利用について（問8関係）

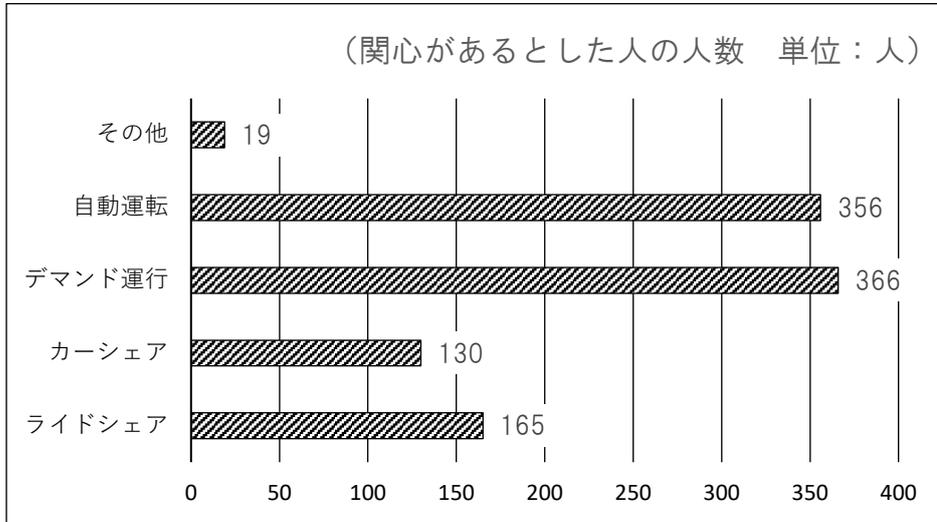
### 《今後の公共交通についての考え》



	回答数	比率(%)
1. 現在、公共交通を利用しているし、今後も利用し続けたいと思う	160	17.0
2. 今は公共交通を利用していないが、将来は利用すると思う	488	51.7
3. 今後も公共交通を利用することはないと思う	184	19.5
4. その他	69	7.3
5. 無回答	42	4.5
N値	943	100.0

新たな交通手段について（問9）

《関心がある新たな交通手段について》 （複数回答可）



**資料 7**

(仮称) 第2期伊賀市地域公共交通網形成計画の策定について

現行計画の期間が、2015(平成27)年度～2020(令和2)年度であるため、2021(令和3)年度以降の次期計画の策定準備を進めます。

**【策定スケジュール】**

<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: left;"> <b>現行計画</b> </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: right;"> <b>次期計画</b> </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> </div>		
2019(令和元)年度	2020(令和2)年度	2021(令和3)年度
(令和元)年 2019年 10月頃  (令和元)年 2020年 1月	(令和2)年 2020年 5月頃  (令和3)年 2021年 1月  (令和3)年 2021年 3月	(令和3)年 2021年 4月
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 80%; margin: 0 auto;">アンケート実施 (抽出調査)</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 80%; margin: 0 auto;">アンケート調査 (利用者対象調査)</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 80%; margin: 0 auto;">地域公共交通活性化 再生協議会での協議</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 80%; margin: 0 auto;">パブリックコメントの 募集等、意見聴取り</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 80%; margin: 0 auto;">次期計画 策定</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 80%; margin: 0 auto;">次期計画 開始</div>

※計画策定の基礎資料とするため、アンケート調査を2回実施

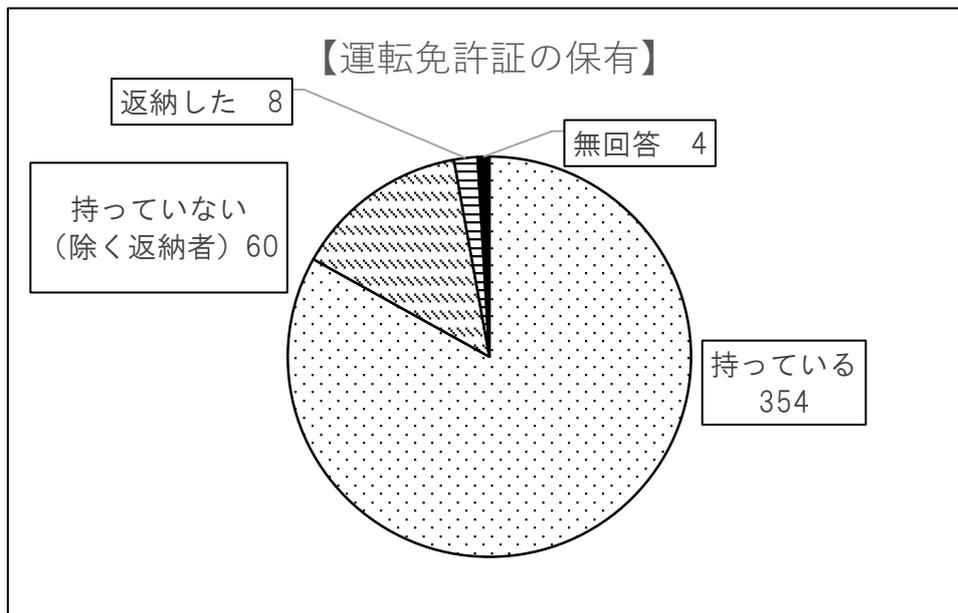
- ・ 1回目 = 抽出調査(公共交通の利用状況等、概況を調査)
- ・ 2回目 = 利用者対象調査(より具体的な利用実態、要望等の調査)

交通の現状と今後のあり方に関するアンケート調査（中間報告）

- ・対象者数 2, 222人（16歳以上の方を住民基本台帳から無作為抽出）
- ・回収数 927人分（2019年11月15日現在）
- ・回収率 41.7%
- ・確認数 426人分（2019年11月15日現在）

【主な項目の集計状況】

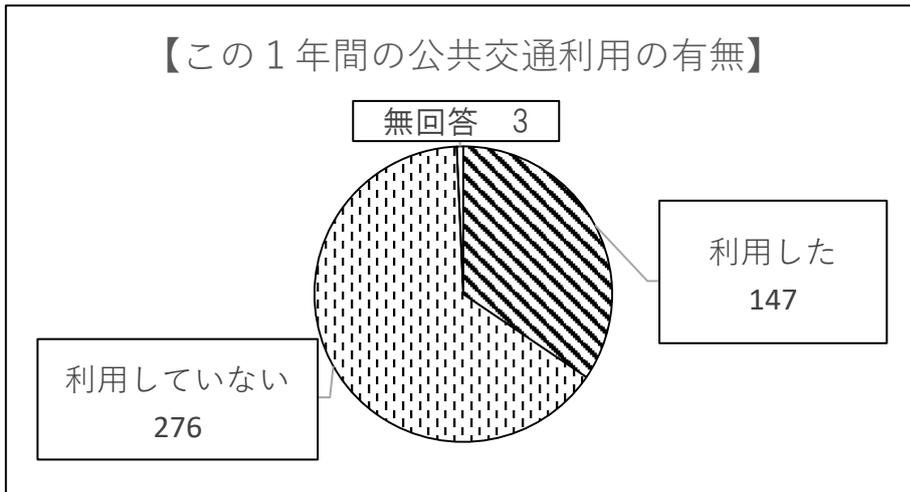
問1（6）免許の保有状況



- ・「持っている」 354人（83.1%）
- ・「持っていない  
（除く免許返納者）」 60人（14.1%）
- ・「返納した」 8人（1.9%）
- ・「無回答」 4人（0.9%）

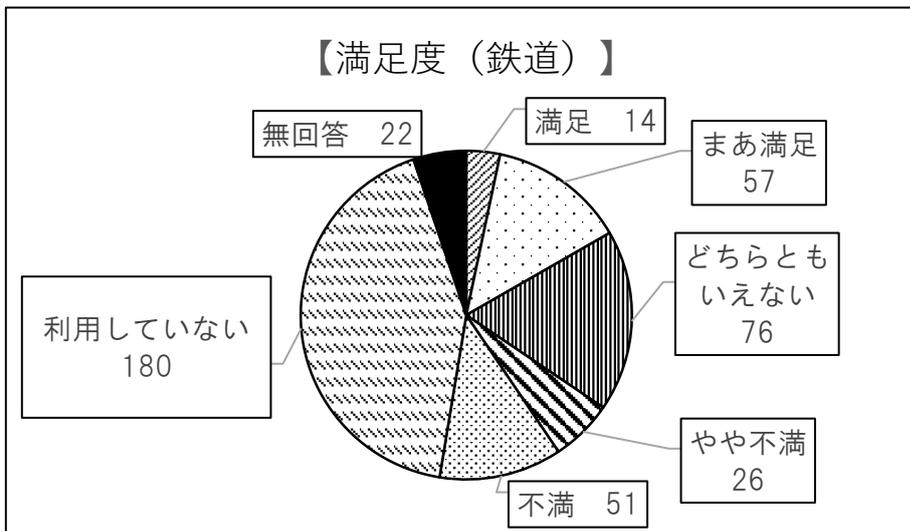
※「持っている」は、「自動車免許」「自動二輪免許」「原動機付自転車免許のみ」のいずれかに○を付けた人を集計。

問1 (8) この1年間の市内の公共交通の利用



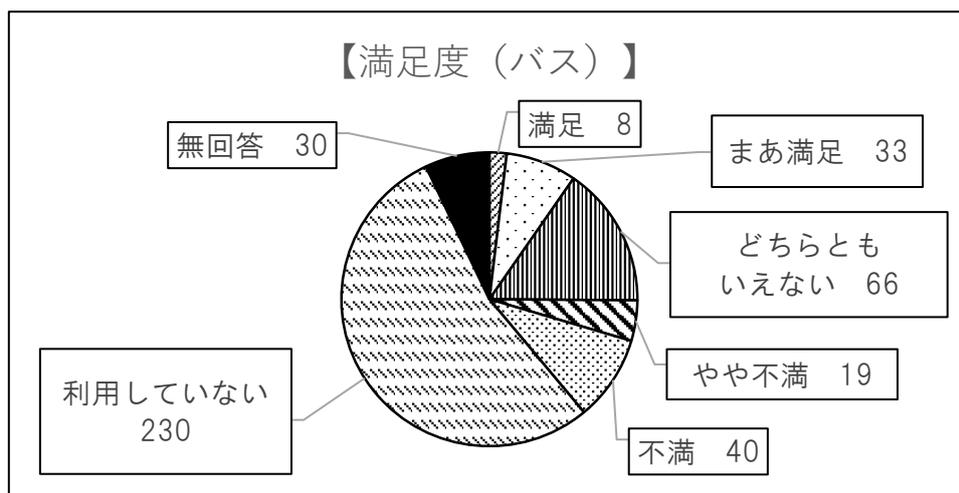
- ・「利用した」 147人 (34.5%)
- ・「利用していない」 276人 (64.8%)
- ・「無回答」 3人 (0.7%)

問3 (1) 市内の公共交通（鉄道）の満足度



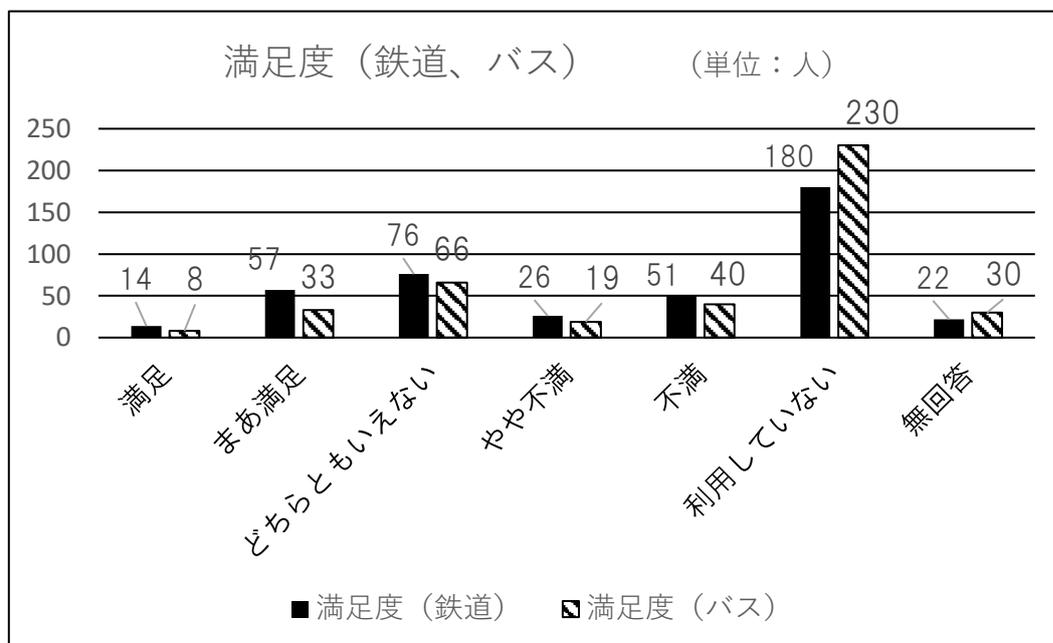
- ・「満足」 14人 (3.3%)
  - ・「まあ満足」 57人 (13.4%)
  - ・「どちらともいえない」 76人 (17.8%)
  - ・「やや不満」 26人 (6.1%)
  - ・「不満」 51人 (12.0%)
  - ・「利用していない」 180人 (42.3%)
  - ・「無回答」 22人 (5.2%)
- } 16.7%
- } 18.1%

問3(2) 市内の公共交通(バス)の満足度



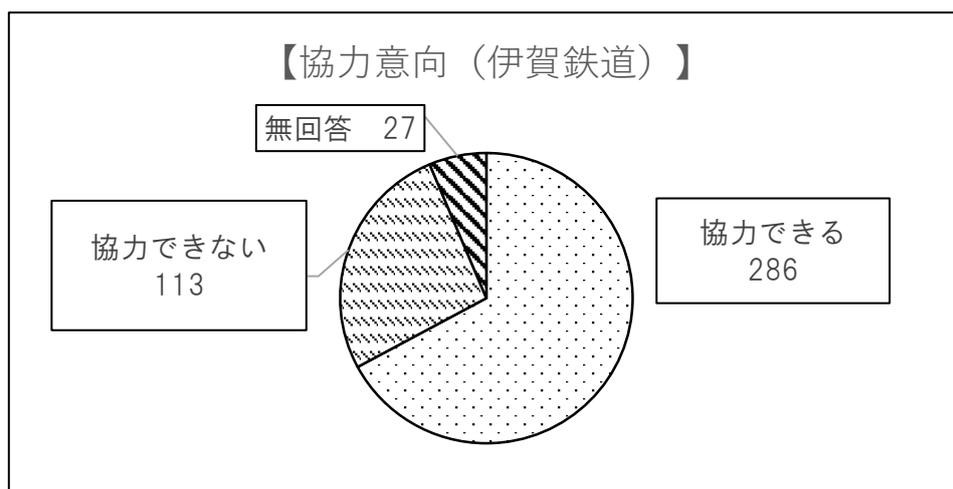
・「満足」	8人	( 1. 9%)	}	9. 6%
・「まあ満足」	33人	( 7. 7%)		
・「どちらともいえない」	66人	(15. 5%)		
・「やや不満」	19人	( 4. 5%)	}	13. 9%
・「不満」	40人	( 9. 4%)		
・「利用していない」	230人	(54. 0%)		
・「無回答」	30人	( 7. 0%)		

※満足度に見る、鉄道とバスの傾向比較



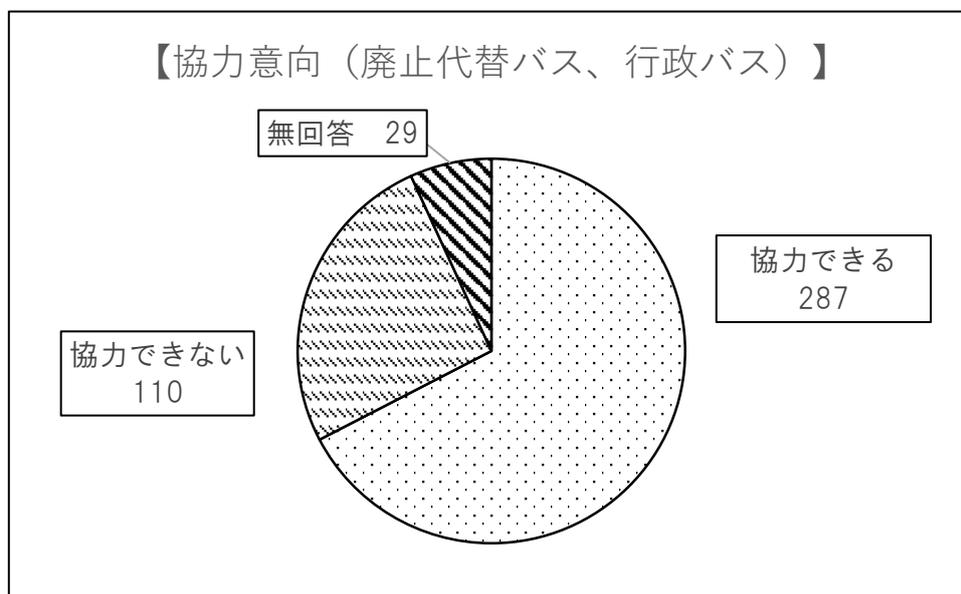
・全体的な傾向は同じだが、「満足」、「まあ満足」がともに鉄道のほうが数値が大きい。また、「利用していない」の回答者が鉄道、バスともに多いが、とりわけバスの数値が大きい。

問4 伊賀鉄道の利用促進などの取り組みに対する協力意向



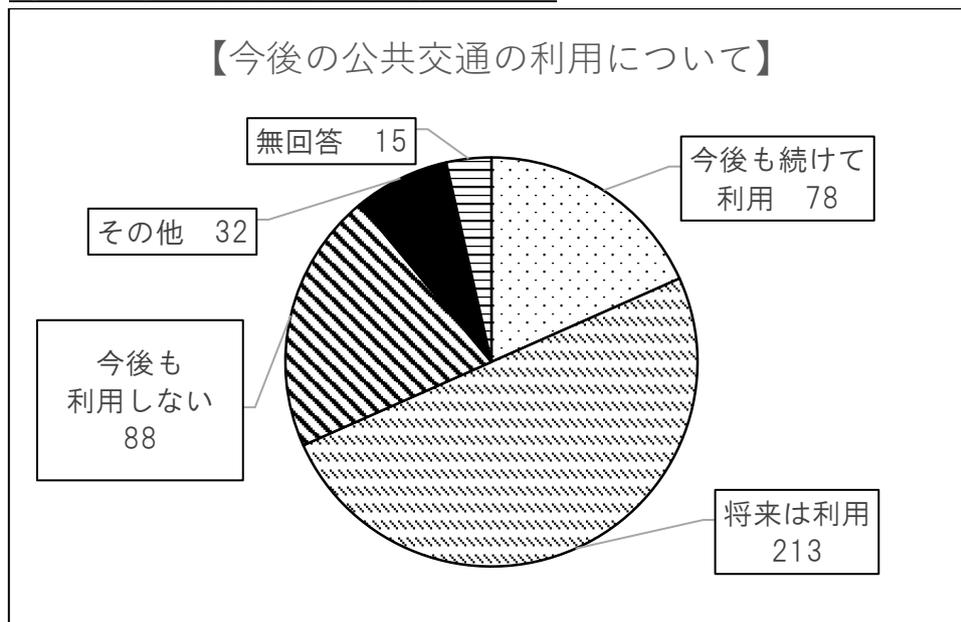
- ・「協力できる」 286人 (67.1%)
- ・「協力できない」 113人 (26.5%)
- ・「無回答」 27人 (6.3%)

問5 廃止代替バスや行政バスの利用促進などの取り組みに対する協力意向



- ・「協力できる」 287人 (67.4%)
- ・「協力できない」 110人 (25.8%)
- ・「無回答」 29人 (6.8%)

問8 今後の公共交通の利用について



- ・「現在、公共交通を利用しているし、  
今後も利用し続けたいと思う」 78人 (18.3%)
- ・「今は公共交通を利用していないが、  
将来は利用すると思う」 213人 (50.0%)
- ・「今後も公共交通を利用することは  
ないと思う」 88人 (20.7%)
- ・「その他」 32人 (7.5%)
- ・「無回答」 15人 (3.5%)

※「その他」の自由記載欄に見られた回答（抜粋）

- ・免許証を返納すれば、利用すると思う。
- ・今は利用しているが車の免許を取れば利用しなくなると思う。
- ・公共交通機関が利用しやすい環境であれば利用する。
- ・高齢者に優しい公共交通でしたら利用します。

# 伊賀市の交通の現状と今後のあり方に 関するアンケートの結果報告

伊 賀 市

伊賀市交通計画協議会

平成 26 年 3 月

# 目次

<b>1. アンケートの実施概要</b> .....	<b>1</b>
(1)調査の目的.....	1
(2)調査対象 及び 調査方法 .....	1
(3)配布数 及び 回収結果.....	1
<b>2. アンケートの結果概要</b> .....	<b>2</b>
<b>3. アンケートの詳細結果</b> .....	<b>3</b>
(1)属性について【問 1】 .....	4
(2)日頃の外出について【問 2】 .....	15
(3)利用交通手段の満足度と不満の内容及び利用しない理由について【問 3】 .....	17
(4)鉄道の利用実態について【問 4】 .....	20
(5)バスの利用実態について【問 5】 .....	22
(6)伊賀市交通計画に基づく鉄道関連施策の取り組みについて【問 6】 .....	25
(7)伊賀市交通計画に基づくバス関連施策の取り組みについて【問 7】 .....	28
(8)伊賀鉄道への関心の度合いと伊賀鉄道利用促進の取り組みに対する協力意向について【問 8】 .....	32
(9)廃止代替バスや行政バスへの関心の度合いと利用促進の取り組みに対する協力意向について【問 9】 .....	38
(10)鉄道やバスに関する自由意見【問 10】 .....	45
<b>4. アンケート調査票</b> .....	<b>46</b>

# 1. アンケートの実施概要

## (1) 調査の目的

伊賀市では、平成 19 年度から「伊賀市交通計画」を策定し、市内公共交通が抱える課題やその解決に向け、利用促進や運行改善など様々な施策に取り組み、平成 23 年度には、市内公共交通の利便性や効率性を高めるため、バスルートなどの運行形態の変更や伊賀線の活性化に向けた施策に取り組んでいます。

しかし、地域の人口減少や少子高齢化、自家用車への依存の高まりにより、市内公共交通の利用者は減少を続けており、特にバスについては年々市の財政負担が増加している傾向にある。その一方で、自ら移動手段を持たない人たちへの対応も考える必要があります。

そこで、伊賀市の交通の現状と今後のあり方について、市民の意見、意向を把握する目的として本調査を実施しました。

## (2) 調査対象 及び 調査方法

項目	内容
調査対象	市内在住の 15 歳以上
配布数	3,200 通
抽出法	無作為抽出
調査方法	配布・回収ともに郵送方式
調査時期	平成 26 年 1 月 18 日～2 月 10 日
調査地域	市内全域

※調査票については P49 以降を参照

## (3) 配布数 及び 回収結果

地区	配布数	回収数	回収率
上野	570	146	25.6%
伊賀	540	274	50.7%
島ヶ原	500	253	50.6%
阿山	530	227	42.8%
大山田	520	228	43.8%
青山	540	187	34.6%
不明	—	15	—
伊賀市計	3,200	1,330	41.6%

## (4) 数値の統計的な取り扱いについて

- ▶ 比率はすべて百分率（%）で表し、小数点以下 1 位または 2 位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が 100%を前後する場合がある。また、各設問の結果のコメントについては、小数点以下 1 位を四捨五入した整数値で表記
- ▶ 設問に対する回答者の母数は“n=〇”として掲載し、各比率は n を 100%として算出

## 2. アンケートの結果概要

アンケートの結果概要について以下に整理します。

(詳細な結果についてはP3以降、調査票はP46以降を参照)

### (1) 回答者の属性【問1】(P4～)

項目と結果の概要	数値等
<b>性別</b>	男性 ..... 42% 女性 ..... 54%
<b>年齢</b> □ 幅広い年齢層から回答・意見が得られている	～19歳 ..... 9% 20～64歳 ..... 51% 65～74歳 ..... 24% 75歳 ..... 20%
<b>職業</b> □ 学生の回答・意見も得られている	勤め人 ..... 31% 学生 ..... 5% 主婦・主夫・無職 ..... 45%
<b>免許保有</b> □ 免許保有率は約7割	大型又は普通免許 ..... 72% 非保有 ..... 21%
<b>自動車保有</b> □ 自由に使える車の保有率は約7割	保有 ..... 74% 非保有 ..... 18%
<b>居住地</b> □ 各地区の回答・意見が得られている	上野 ..... 11% 伊賀 ..... 21% 島ヶ原 ..... 19% 阿山 ..... 17% 大山田 ..... 17% 青山 ..... 14%
<b>最寄り駅と利用駅の一致割合</b> □ 上野、大山田地区では最寄り駅の利用率が低く、伊賀神戸等へ直接アクセスしている人が多く存在	上野 ..... 52% 伊賀 ..... 81% 島ヶ原 ..... 96% 阿山 ..... 62% 大山田 ..... 42% 青山 ..... 92%
<b>利用駅までの交通手段</b> □ 上野、伊賀、島ヶ原地区は車(4～5割)、徒歩(3～4割)が主体でバスは5%未満に留まる □ 阿山、大山田地区は車主体(8割)でバスは6%に留まる □ 青山地区は車主体(5割)に加え、バスが15%と高い	
<b>利用バス停までの交通手段</b> □ 上野、伊賀、島ヶ原、大山田、青山地区は徒歩(6～8割)が主体 □ 阿山地区は車利用が多く、24%を占める	

### (2) 日頃の外出について【問2】(P15～)

項目と結果の概要
<b>外出頻度</b> □ 週に1回未満の外出頻度が約25%を占める
<b>外出目的</b> □ 買物4割、通勤2割、通院2割弱
<b>目的地</b> □ 市内の目的地が主体であるが、青山地区に限っては4割が名張市
<b>交通手段</b> □ 自動車(自分で運転)が54%、自動車(送迎)が14%と主体を占める □ 公共交通は鉄道が10%、バスが7%を占めており、地区別にみると島ヶ原地区、青山地区の公共交通の利用割合が25%以上と高い

### (3) 利用交通手段の満足度と不満の内容【問3】(P17～)

項目と結果の概要
<b>利用交通手段の満足度</b> □ 鉄道、バスは不満割合が満足度割合を上回る
<b>→鉄道、バスの不満の内容</b> □ 鉄道、バスともに「運行本数」が最多、次いで「乗り継ぎ利便性」 □ その他多い項目として、鉄道は「駅周辺の駐車場」、バスは「運賃」

### (4) 鉄道の利用実態について【問4】(P20～)

項目と結果の概要
<b>利用路線</b> □ 近鉄大阪線が6割で最多、伊賀鉄道は3割
<b>利用頻度</b> □ いずれの路線も「年に数回」の利用が約6～7割
<b>駅までの交通手段</b> □ 伊賀鉄道を除く路線では車利用(自分で運転+送迎)が6～7割を占める □ 伊賀鉄道は鉄道が2割、バスが1割と公共交通利用が多い

### (5) バスの利用実態について【問5】(P22～)

項目と結果の概要
<b>利用路線</b> □ 営業路線が6割、廃止代替が3割、行政バスが4割
<b>利用頻度</b> □ いずれの路線も「年に数回」の利用が約4～5割 □ 行政バスは「週1回以上」の利用が2割存在
<b>鉄道やバスへの乗り継ぎ</b> □ 営業路線バスでは鉄道への乗り継ぎが35%を占める □ 行政バスは鉄道への乗り継ぎが2割、他のバスへが2割を占める

### (6) 交通計画に基づく鉄道関連施策の取り組みについて【問6】(P25～)

項目と結果の概要
<b>取り組み内容の認知度</b> □ 「イベント列車の運行」、「イルミネーション」が4割、「ギャラリー一列車」が3割
<b>鉄道利用の変化</b> □ 「新たに利用」「利用の機会が増えた」は1%程度に留まる

### (7) 交通計画に基づくバス関連施策の取り組みについて【問7】(P28～)

項目と結果の概要
<b>取り組み内容の認知度</b> □ 地区別にみた場合、地区内を運行している路線の取り組みの認知度が高くなっており、地区外の取り組みは1割に留まる
<b>バス利用の変化</b> □ 「新たに利用」「利用の機会が増えた」は1%程度に留まる

### (8) 伊賀鉄道への関心、利用促進の取り組みへの協力意向【問8】(P32～)

項目と結果の概要
<b>伊賀鉄道への関心</b> □ 「関心がある」は3割で、上野地区で5割と高い
<b>利用促進の取り組みへの協力意向</b> □ 「伊賀鉄道で移動できる行動はできる限り利用する」が約3割 □ 上野地区では「遠足や自治会の旅行などで利用」が3割と高い
<b>取り組みに協力する上での支障となる条件等</b> □ 「時間」が3割と最も高い

### (9) バスへの関心、利用促進の取り組みへの協力意向【問9】(P38～)

項目と結果の概要
<b>バスへの関心</b> □ 「関心がある」は4割で、島ヶ原、青山地区が他地区より高い
<b>利用促進の取り組みへの協力意向</b> □ 「バスで移動できる行動はできる限り利用する」が約3割 □ 「遠足や自治会の旅行などで利用」が3割と高い
<b>取り組みに協力する上での支障となる条件等</b> □ 「時間」が3割と最も高い

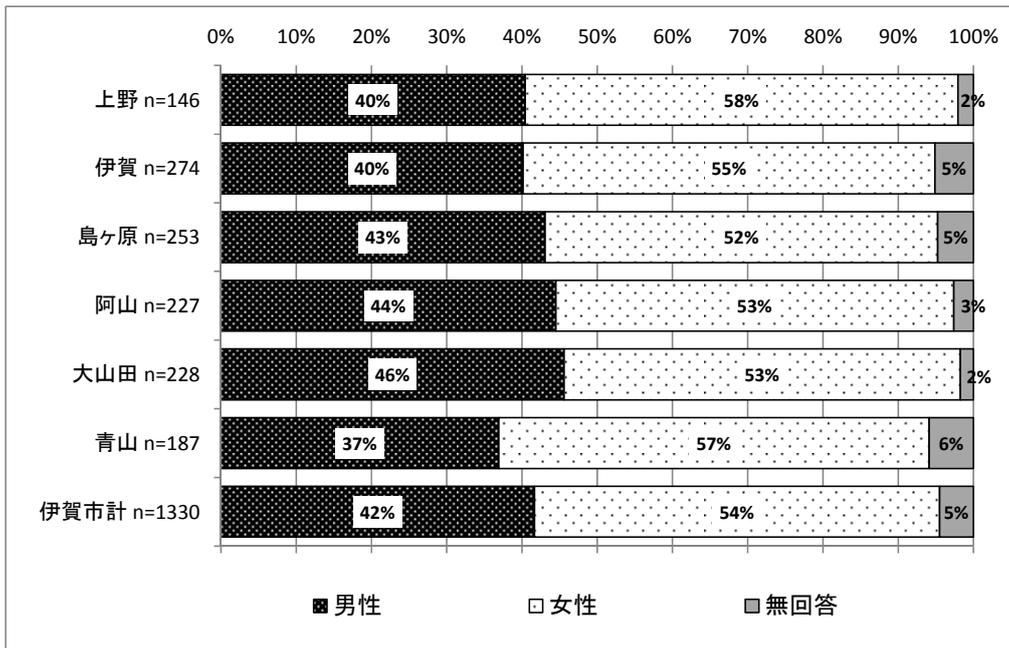
### 3. アンケートの詳細結果

# (1) 属性について【問1】

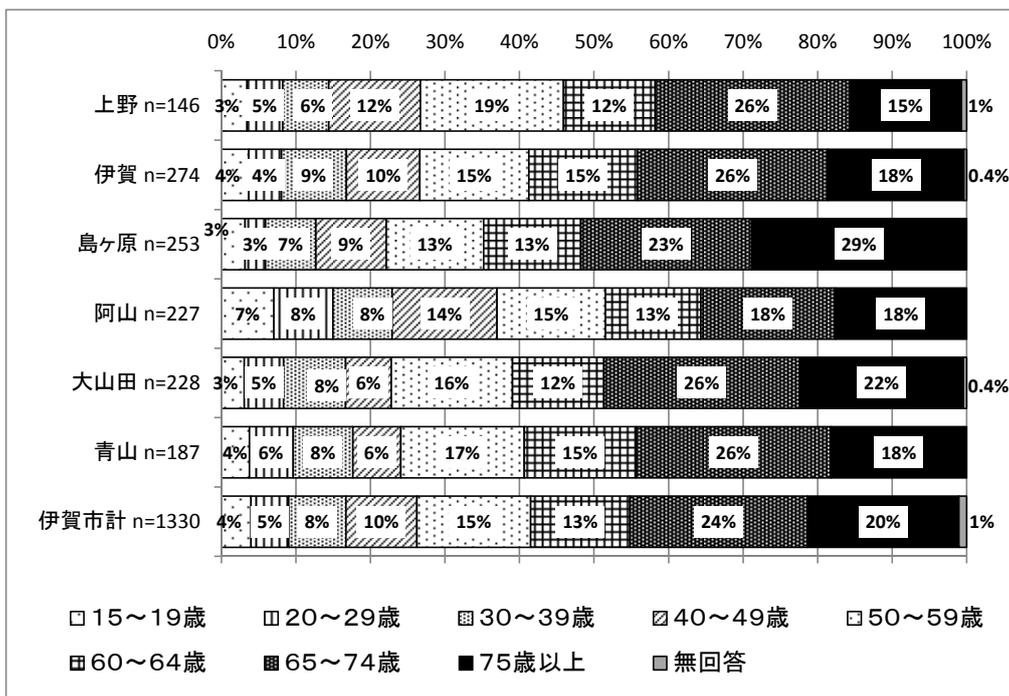
## ① 性別、年齢、職業

■性別では、各地区とも「女性」が「男性」を上回り、伊賀市全体では54%を占める。  
 ■年齢では、伊賀市全体で「65歳以上」が44%を占める。  
 □島ヶ原地区では、「65歳以上」が52%と高い割合を占め、阿山地区では「60歳未満」が52%存在する。  
 ■職業では、伊賀市全体で「主婦・主夫」と「無職」を合わせると45%を占める。  
 □島ヶ原地区では「無職」が38%と高い割合を占める。

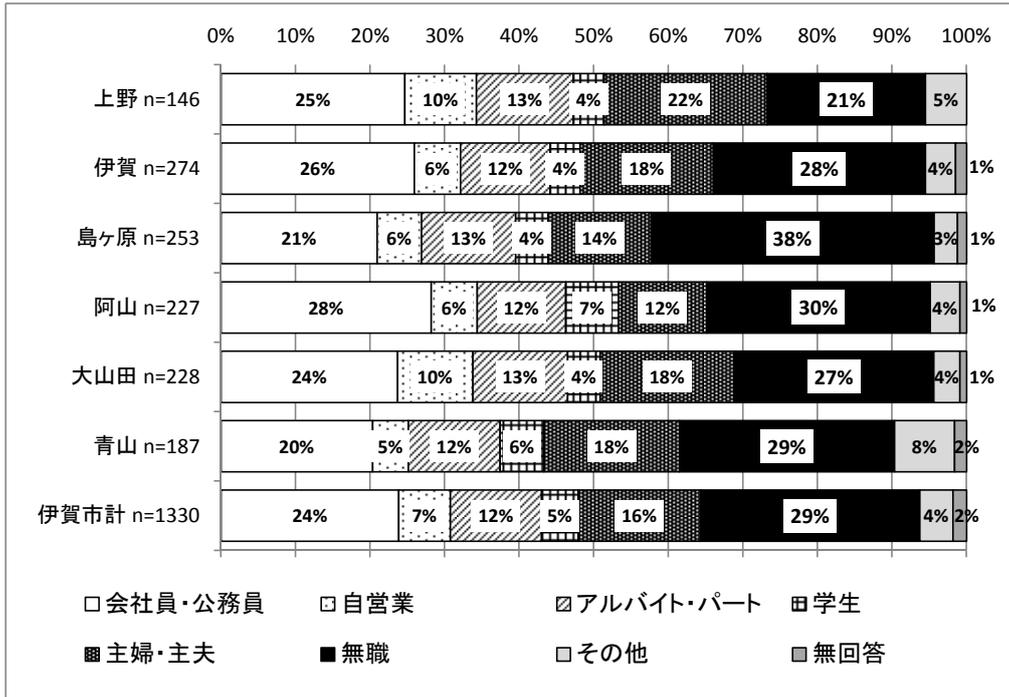
▼性別



▼年齢



▼職業

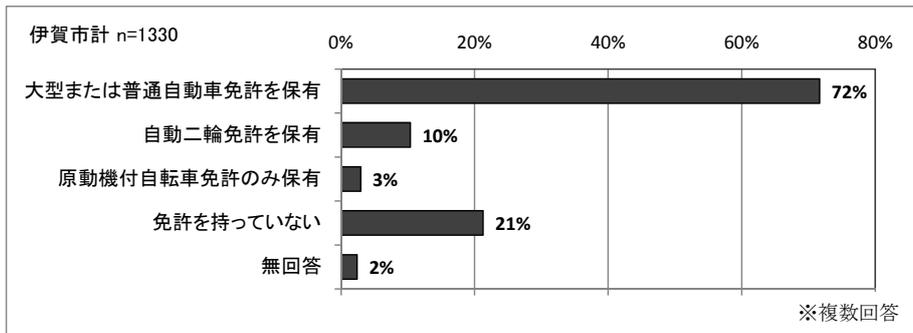


②免許の保有、自動車の所有

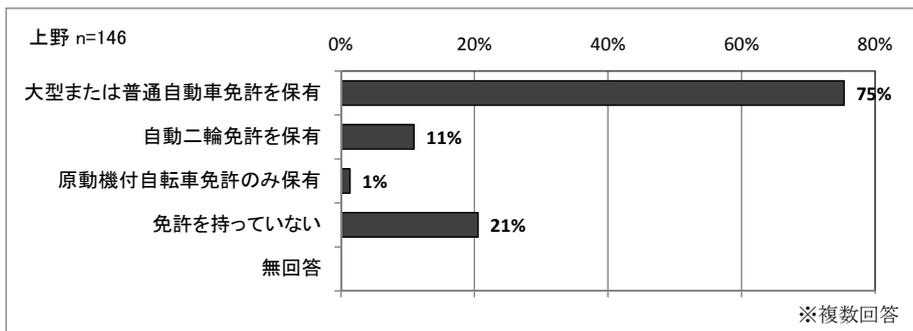
- 免許の保有では、伊賀市全体で「自動車免許」の保有が72%を占める。いずれの地区もほぼ同じ傾向となっている。
- 自動車の保有は、伊賀市全体で74%が自由に使える自動車を持っている。

▼免許の保有

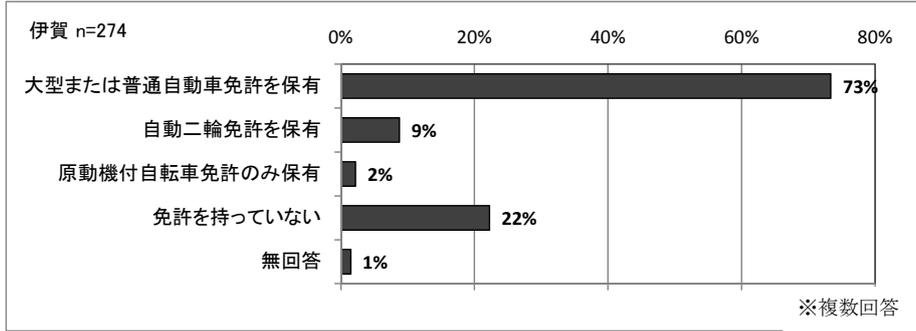
伊賀市計



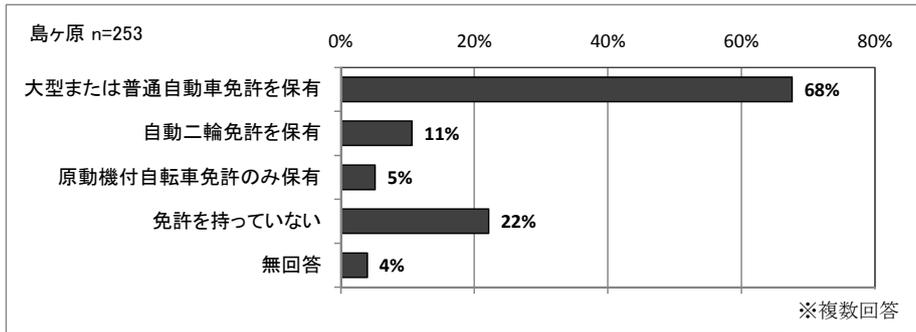
上野



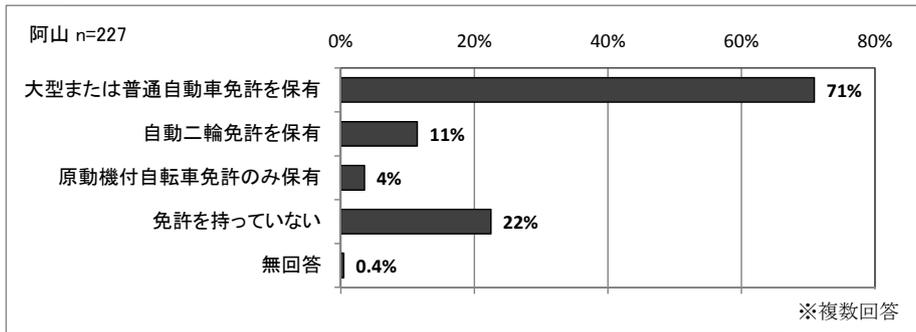
### 伊賀



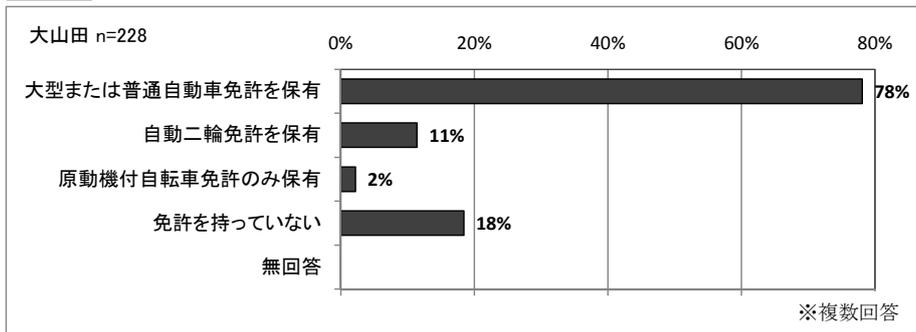
### 島ヶ原



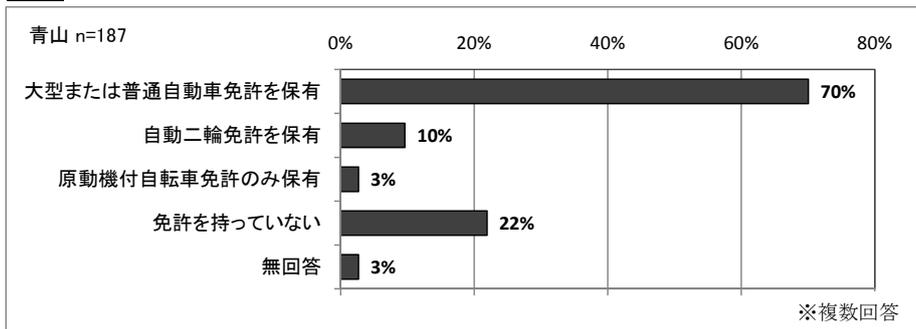
### 阿山



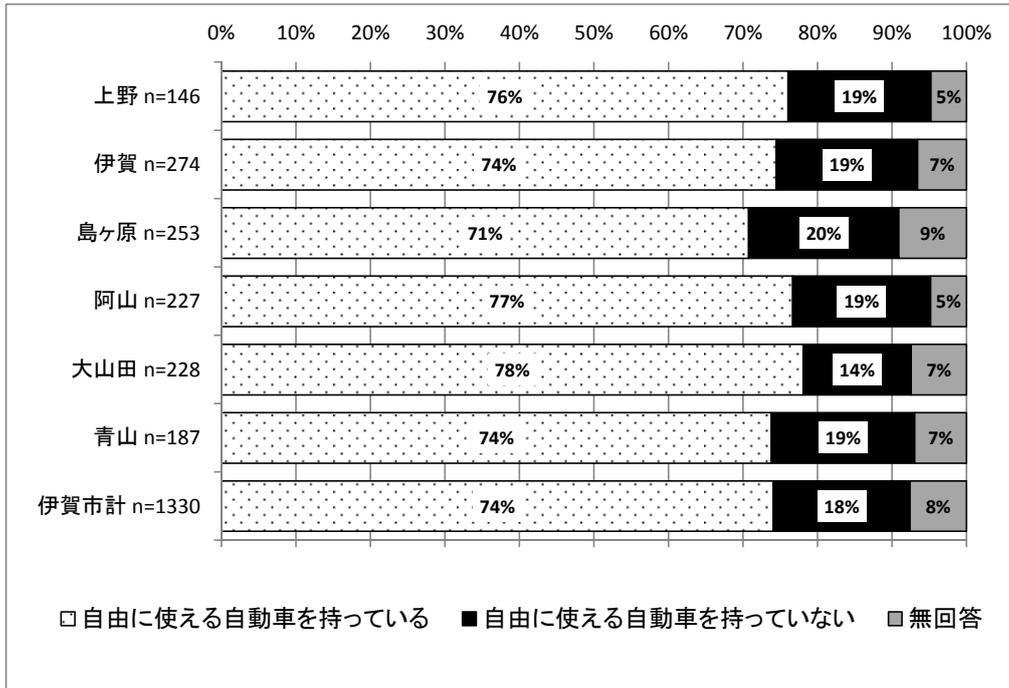
### 大山田



### 青山



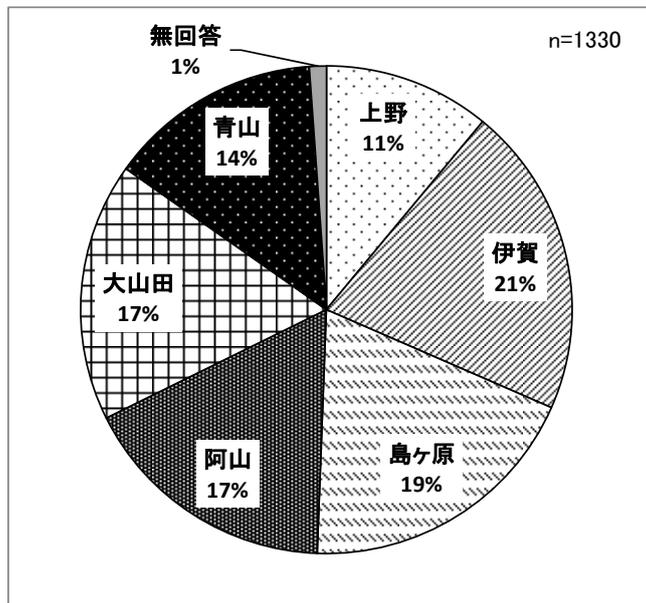
▼自動車の所有



③居住地区

■伊賀地区が21%と最も高く、上野地区は11%と最も低い。

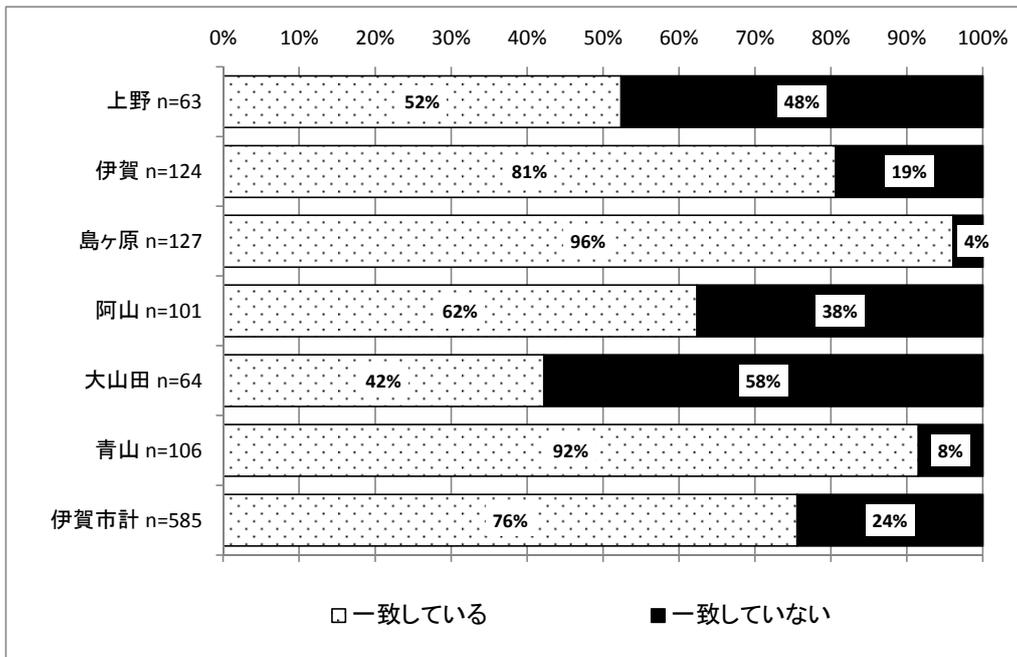
▼居住地区



④自宅から最寄りの鉄道駅と実際に利用している鉄道駅及びそこまでの交通手段

- 伊賀市全体では、76%が最寄り駅を利用している。
- 島ヶ原、青山地区では92~96%が最寄り駅を利用している一方、上野、大山田地区では42~52%が最寄り駅を利用していない。
- 利用駅までの交通手段は、伊賀市全体で「自動車」利用が59%、ついで「徒歩」が22%を占める。
- 阿山、大山田地区では、「自動車」利用が82~84%を占める。

▼最寄り鉄道駅と実際に利用している鉄道駅との一致割合



▼最寄り鉄道駅と実際に利用している鉄道駅のランク表

**上野**

最寄り駅名	回答数	構成比
茅町	31	27.2%
上野市	14	12.3%
桑町	13	11.4%
伊賀上野	10	8.8%
佐那具	9	7.9%
広小路	8	7.0%
新居	7	6.1%
依那古	5	4.4%
伊賀神戸	4	3.5%
西大手	4	3.5%
市部	3	2.6%
猪田道	3	2.6%
上林	1	0.9%
島ヶ原	1	0.9%
名張	1	0.9%
合計	114	100.0%

利用駅名	回答数	構成比
伊賀神戸	21	32.8%
伊賀上野	12	18.8%
茅町	7	10.9%
上野市	6	9.4%
佐那具	4	6.3%
桑町	3	4.7%
依那古	2	3.1%
広小路	2	3.1%
市部	2	3.1%
桔梗が丘	1	1.6%
上林	1	1.6%
新居	1	1.6%
美旗	1	1.6%
芳町	1	1.6%
合計	64	100.0%

**伊賀**

最寄り駅名	回答数	構成比
新堂	111	46.3%
柘植	78	32.5%
佐那具	14	5.8%
青山町	7	2.9%
伊賀上野	5	2.1%
桑町	4	1.7%
猪田道	4	1.7%
伊賀上津	2	0.8%
丸山	2	0.8%
上林	2	0.8%
美旗	2	0.8%
伊賀神戸	1	0.4%
依那古	1	0.4%
茅町	1	0.4%
荒木団地前	1	0.4%
市部	1	0.4%
寺庄	1	0.4%
上野市	1	0.4%
新居	1	0.4%
島ヶ原	1	0.4%
合計	240	100.0%

利用駅名	回答数	構成比
柘植	62	49.2%
新堂	36	28.6%
青山町	7	5.6%
伊賀神戸	5	4.0%
佐那具	5	4.0%
上野市	2	1.6%
伊賀上津	1	0.8%
伊賀上野	1	0.8%
依那古	1	0.8%
貴生川	1	0.8%
寺庄	1	0.8%
新居	1	0.8%
神戸	1	0.8%
猪田道	1	0.8%
油日	1	0.8%
合計	126	100.0%

**島ヶ原**

最寄り駅名	回答数	構成比
島ヶ原	224	99.6%
加茂	1	0.4%
合計	225	100.0%

利用駅名	回答数	構成比
島ヶ原	123	96.9%
加茂	3	2.4%
伊賀神戸	1	0.8%
合計	127	100.0%

**阿山**

最寄り駅名	回答数	構成比
佐那具	117	62.6%
新堂	51	27.3%
伊賀上野	8	4.3%
寺庄	4	2.1%
柘植	3	1.6%
甲南	2	1.1%
信楽	1	0.5%
油日	1	0.5%
合計	187	100.0%

利用駅名	回答数	構成比
佐那具	38	35.8%
新堂	17	16.0%
貴生川	12	11.3%
伊賀上野	9	8.5%
寺庄	9	8.5%
伊賀神戸	7	6.6%
柘植	6	5.7%
油日	3	2.8%
加茂	1	0.9%
亀山	1	0.9%
甲南	1	0.9%
上野市	1	0.9%
名張	1	0.9%
合計	106	100.0%

## 大山田

最寄り駅名	回答数	構成比
上野市	40	36.7%
新堂	26	23.9%
伊賀神戸	14	12.8%
伊賀上野	9	8.3%
佐那具	8	7.3%
伊賀上津	8	7.3%
柘植	4	3.7%
合計	109	100.0%

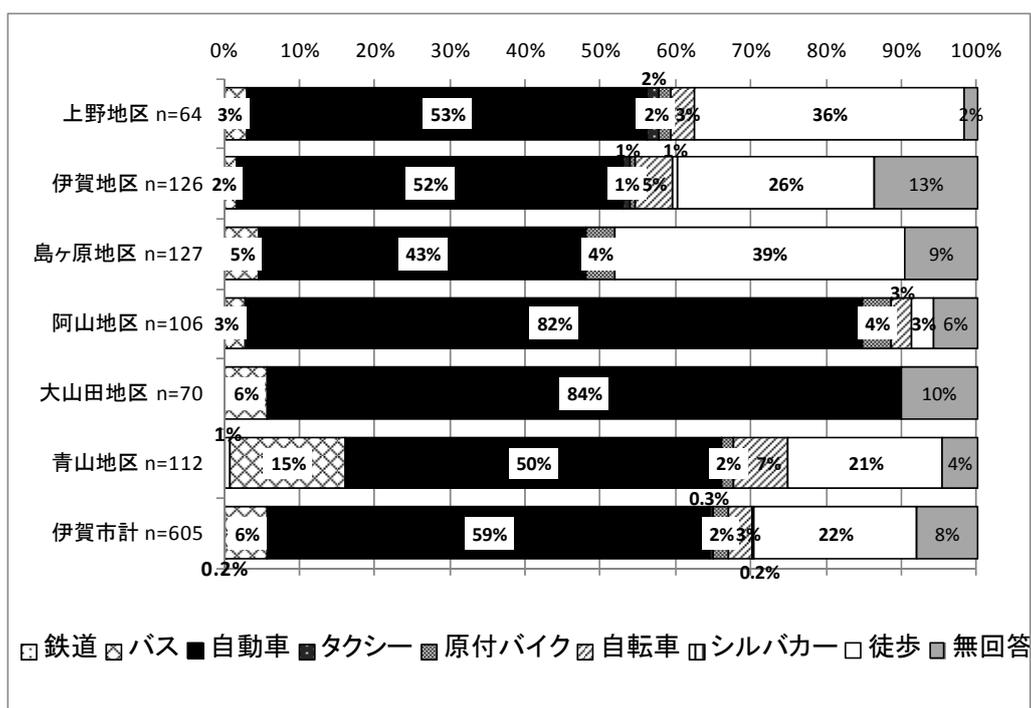
利用駅名	回答数	構成比
伊賀神戸	41	58.6%
伊賀上野	7	10.0%
柘植	7	10.0%
上野市	6	8.6%
新堂	5	7.1%
伊賀上津	3	4.3%
青山	1	1.4%
合計	70	100.0%

## 青山

最寄り駅名	回答数	構成比
青山町	142	86.6%
伊賀上津	22	13.4%
合計	164	100.0%

利用駅名	回答数	構成比
青山町	93	83.0%
伊賀上津	11	9.8%
伊賀神戸	5	4.5%
桔梗ヶ丘	3	2.7%
合計	112	100.0%

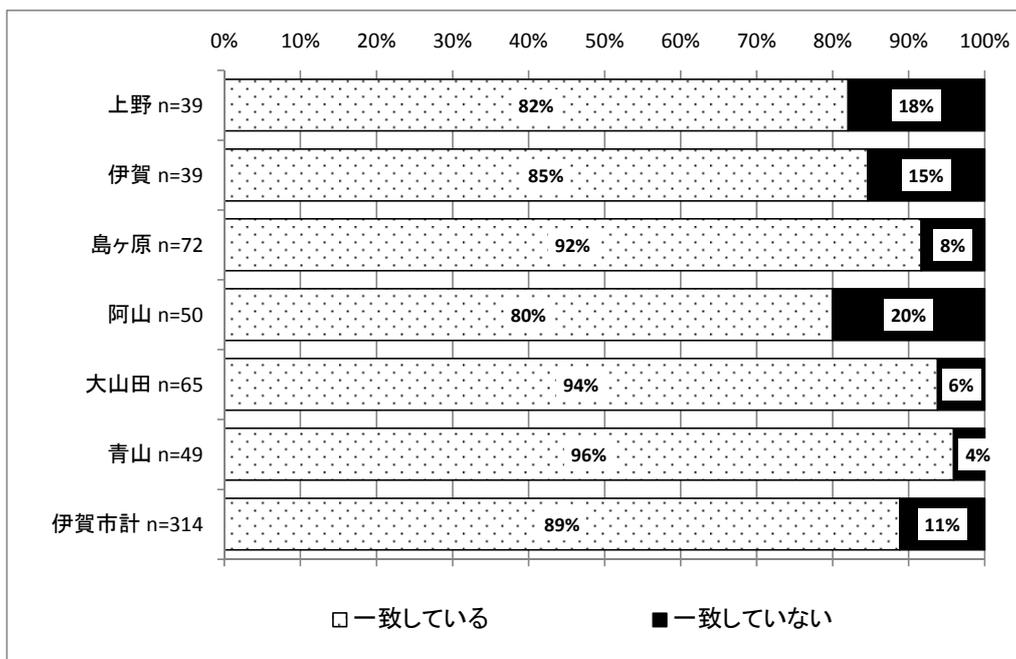
### ▼実際に利用している鉄道駅までの交通手段



### ⑤ 自宅から最寄りのバス停と実際に利用しているバス停及びそこまでの交通手段

- 伊賀市全体では、89%が最寄りバス停を利用している。
- 島ヶ原、青山地区では、最寄りバス停を92～96%が利用している。
- 利用バス停までの交通手段は、伊賀市全体では「徒歩」が72%を占め、「自動車」も13%を占める。
- 阿山地区では、「自動車」が24%存在する。

▼ 最寄りバス停と実際に利用しているバス停との一致割合



▼ 最寄り鉄バス停と実際に利用しているバス停のランク表

※最寄りバス停名、利用バス停名の「その他」は、回答数が1票のバス停を集計したものです。

#### 上野

最寄りバス停名	回答数	構成比
伊賀上野駅前	6	6.7%
桑町	5	5.6%
西明寺	3	3.3%
緑ヶ丘中町	3	3.3%
ハイトピア前	2	2.2%
一之宮	2	2.2%
岩倉	2	2.2%
上野市駅	2	2.2%
西山	2	2.2%
東小学校前	2	2.2%
文化会館口	2	2.2%
緑ヶ丘	2	2.2%
その他	57	63.3%
合計	90	100.0%

利用バス停名	回答数	構成比
伊賀上野駅前	6	15.4%
桑町	5	12.8%
上野市駅	3	7.7%
ハイトピア前	2	5.1%
上野産業会館	2	5.1%
その他	21	53.8%
合計	39	100.0%

**伊賀**

最寄りバス停名	回答数	構成比
川東	10	7.5%
伊賀支所	8	6.0%
春日口	6	4.5%
西之沢	6	4.5%
柏野	6	4.5%
小杉	5	3.8%
新堂駅南口	4	3.0%
希望ヶ丘	4	3.0%
楯岡	4	3.0%
中柘植	4	3.0%
御代	3	2.3%
川西	3	2.3%
柘植駅前	2	1.5%
伊賀上野駅前	2	1.5%
伊賀北部農協前	2	1.5%
桐が丘	2	1.5%
小林集議所	2	1.5%
西新堂	2	1.5%
柘植中学校前	2	1.5%
農協前	2	1.5%
その他	54	40.6%
合計	133	100.0%

利用バス停名	回答数	構成比
新堂駅南口	4	9.1%
御代	3	6.8%
希望ヶ丘	2	4.5%
桐が丘	2	4.5%
楯岡	2	4.5%
森精機前	2	4.5%
西之沢	2	4.5%
農協前	2	4.5%
その他	25	56.8%
合計	44	100.0%

**島ヶ原**

最寄りバス停名	回答数	構成比
島ヶ原駅前	42	22.8%
正目堂東	40	21.7%
川南	29	15.8%
中矢	23	12.5%
島ヶ原支所前	10	5.4%
宮ノ西	7	3.8%
天理教前	7	3.8%
正月堂前	5	2.7%
不見上	4	2.2%
坂出	3	1.6%
学校前	2	1.1%
不見上管理事務所	2	1.1%
その他	10	5.4%
合計	184	100.0%

利用バス停名	回答数	構成比
正月堂東	20	26.7%
島ヶ原駅前	14	18.7%
川南	11	14.7%
中矢	11	14.7%
島ヶ原支所前	5	6.7%
天理教前	4	5.3%
宮之西	3	4.0%
山菅東	2	2.7%
その他	5	6.7%
合計	75	100.0%

**阿山**

最寄りバス停名	回答数	構成比
阿山支所	54	35.5%
馬場	15	9.9%
上川合	10	6.6%
河合	8	5.3%
音羽口	7	4.6%
円徳院	5	3.3%
八丁口	5	3.3%
玉滝神社前	4	2.6%
川合	4	2.6%
阿山農協前	3	2.0%
下川合	3	2.0%
下友田	3	2.0%
丸柱	2	1.3%
向山	2	1.3%
新田	2	1.3%
白土	2	1.3%
その他	23	15.1%
合計	152	100.0%

利用バス停名	回答数	構成比
阿山支所	17	33.3%
馬場	5	9.8%
上川合	4	7.8%
円徳院	3	5.9%
音羽口	2	3.9%
下川合	2	3.9%
上野市駅	2	3.9%
森精機前	2	3.9%
その他	14	27.5%
合計	51	100.0%

**大山田**

最寄りバス停名	回答数	構成比
千戸	22	12.6%
真泥橋	19	10.9%
大山田支所前	14	8.0%
大橋	11	6.3%
大山田小学校前	10	5.7%
山田	10	5.7%
炊口	9	5.1%
川北	7	4.0%
鶴寿園口	7	4.0%
本願寺	7	4.0%
持中	6	3.4%
阿波	5	2.9%
寺坂橋	5	2.9%
正覚寺前	5	2.9%
平田	5	2.9%
子延口	4	2.3%
中村	4	2.3%
元町	3	1.7%
坂下	3	1.7%
成田山前	3	1.7%
アニーズ前	2	1.1%
宮之前	2	1.1%
出後橋	2	1.1%
中馬野	2	1.1%
その他	8	4.6%
合計	175	100.0%

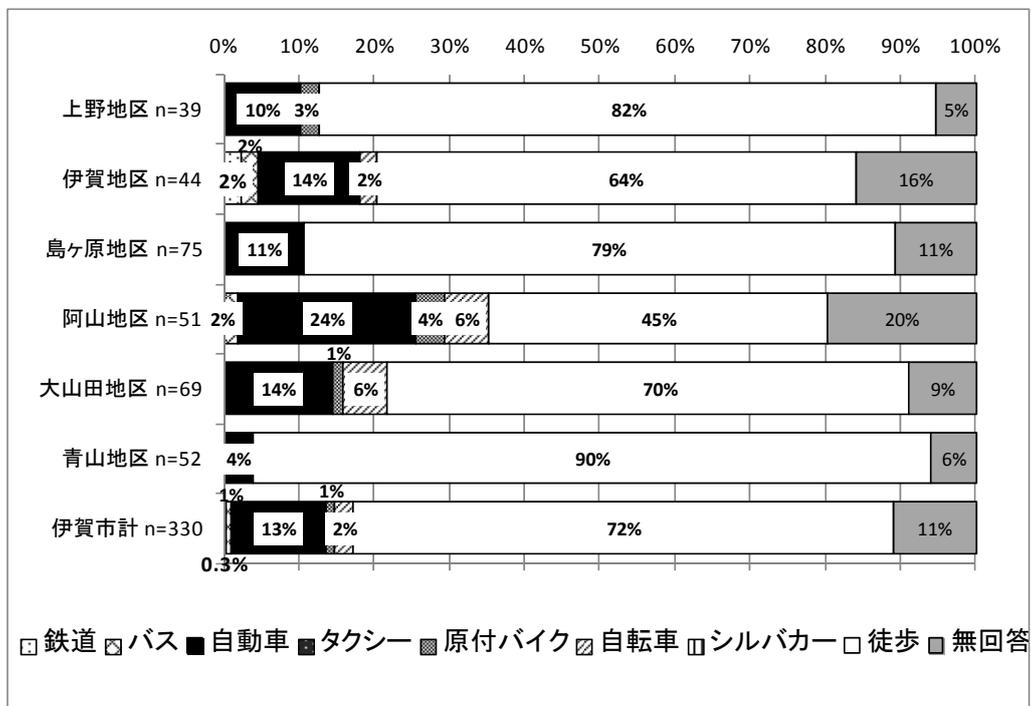
利用バス停名	回答数	構成比
真泥橋	9	13.0%
大橋	9	13.0%
大山田支所前	5	7.2%
阿波	4	5.8%
山田	4	5.8%
富永	4	5.8%
持中	3	4.3%
炊口	3	4.3%
大山田小学校前	3	4.3%
中村	3	4.3%
宮之前	2	2.9%
成田山前	2	2.9%
千戸	2	2.9%
鶴寿園口	2	2.9%
その他	14	20.3%
合計	69	100.0%

**青山**

最寄りバス停名	回答数	構成比
桐が丘3丁目	14	10.9%
桐が丘	11	8.6%
桐が丘2丁目	9	7.0%
青山町駅前	7	5.5%
桐が丘1丁目	6	4.7%
桐が丘5丁目	6	4.7%
桐が丘5丁目東	5	3.9%
桐が丘8丁目	5	3.9%
伊勢路	3	2.3%
桐が丘5丁目西	3	2.3%
腰山	3	2.3%
出合	3	2.3%
滝	3	2.3%
別府	3	2.3%
北山	3	2.3%
霧生	3	2.3%
霧生上出	3	2.3%
阿保東町	2	1.6%
下川原	2	1.6%
後瀬橋	2	1.6%
上高尾	2	1.6%
上之代	2	1.6%
上野口	2	1.6%
その他	26	20.3%
合計	128	100.0%

利用バス停名	回答数	構成比
桐が丘	6	11.5%
桐が丘2丁目	5	9.6%
桐が丘3丁目	5	9.6%
桐が丘1丁目	4	7.7%
桐が丘5丁目西	3	5.8%
桐が丘5丁目	2	3.8%
桐が丘5丁目東	2	3.8%
桐が丘8丁目	2	3.8%
五丁目東	2	3.8%
霧生上出	2	3.8%
その他	19	36.5%
合計	52	100.0%

▼実際に利用しているバス停までの交通手段

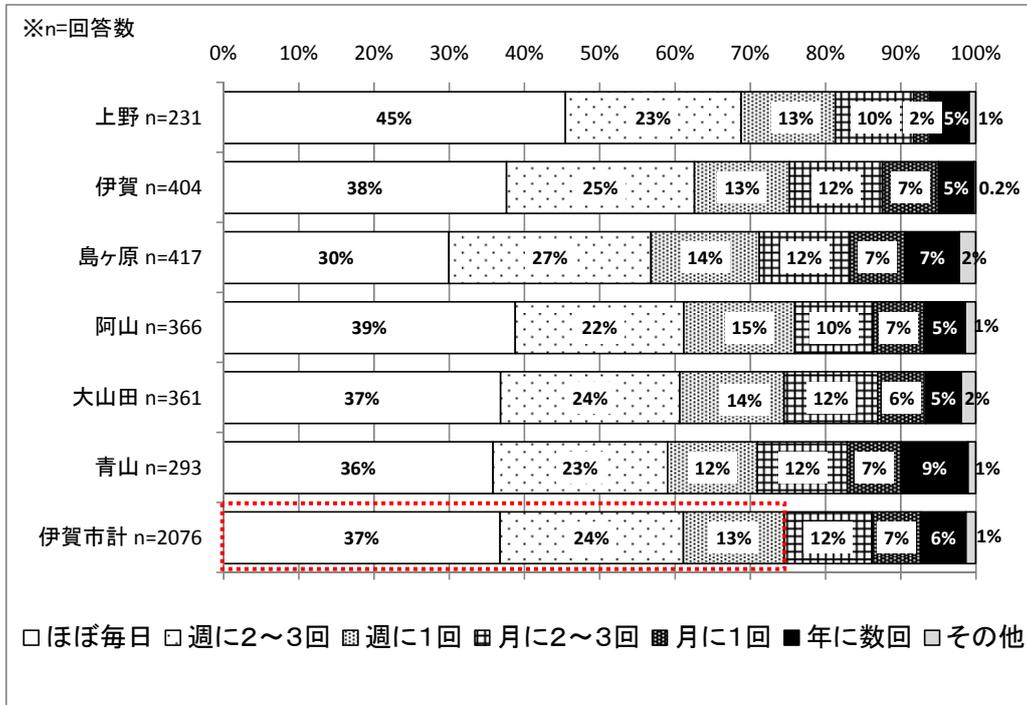


## (2) 日頃の外出について【問 2】

### ①利用頻度

- 伊賀市全体では、「週に1回以上」の外出が74%を占める。
- 上野地区では、「ほぼ毎日」の外出が45%を占める。

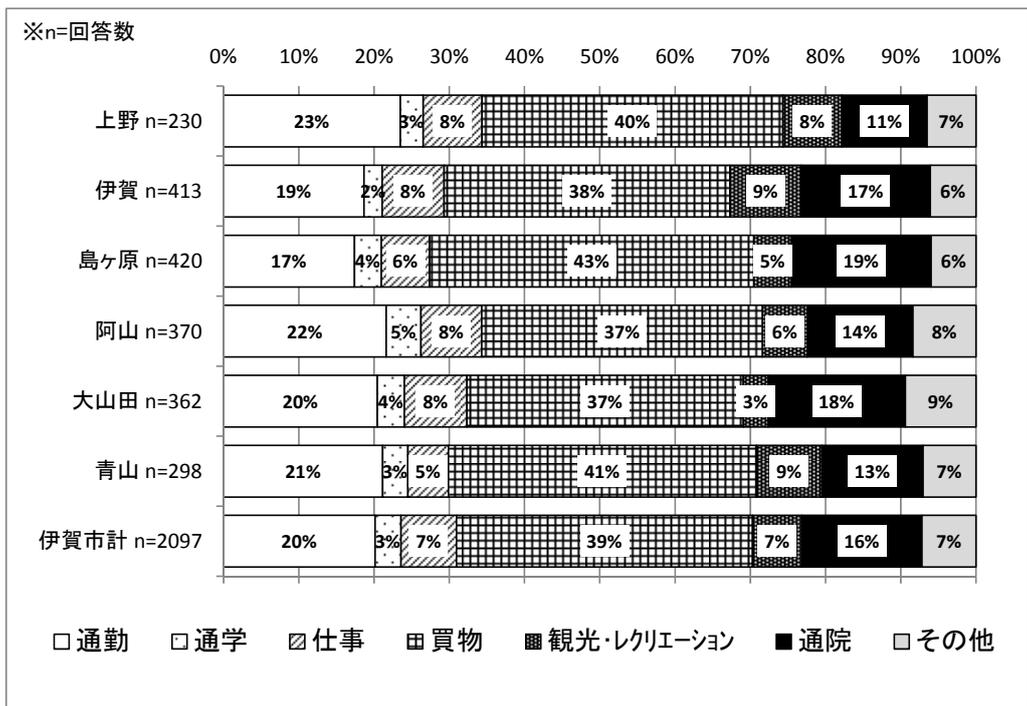
#### ▼利用頻度



### ②目的

- 伊賀市全体では、「買物」目的が39%と最も高い割合を占める一方、「通勤」目的も20%存在する。
- 島ヶ原地区では、「買物」目的が43%と高く、「通院」目的も19%を占める。

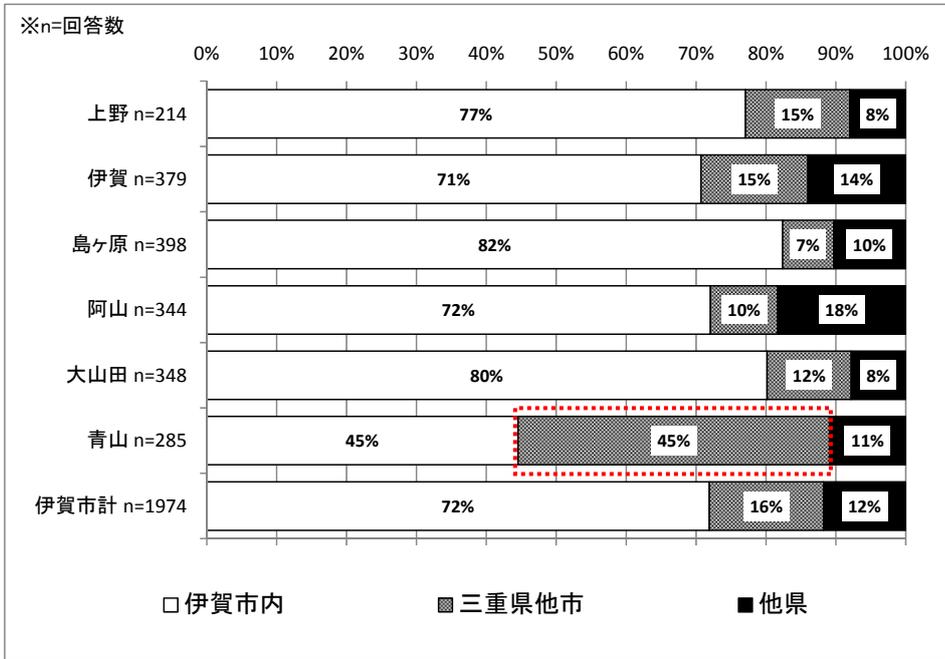
#### ▼目的



### ③目的地

■伊賀市全体では、「伊賀市内」が72%を占める。  
 □島ヶ原、大山田地区では、「伊賀市内」が80~82%と高い割合を占める。  
 □青山地区では、「三重県他市」が45%を占め、その内訳としては、名張市が84%を占める。

#### ▼目的地



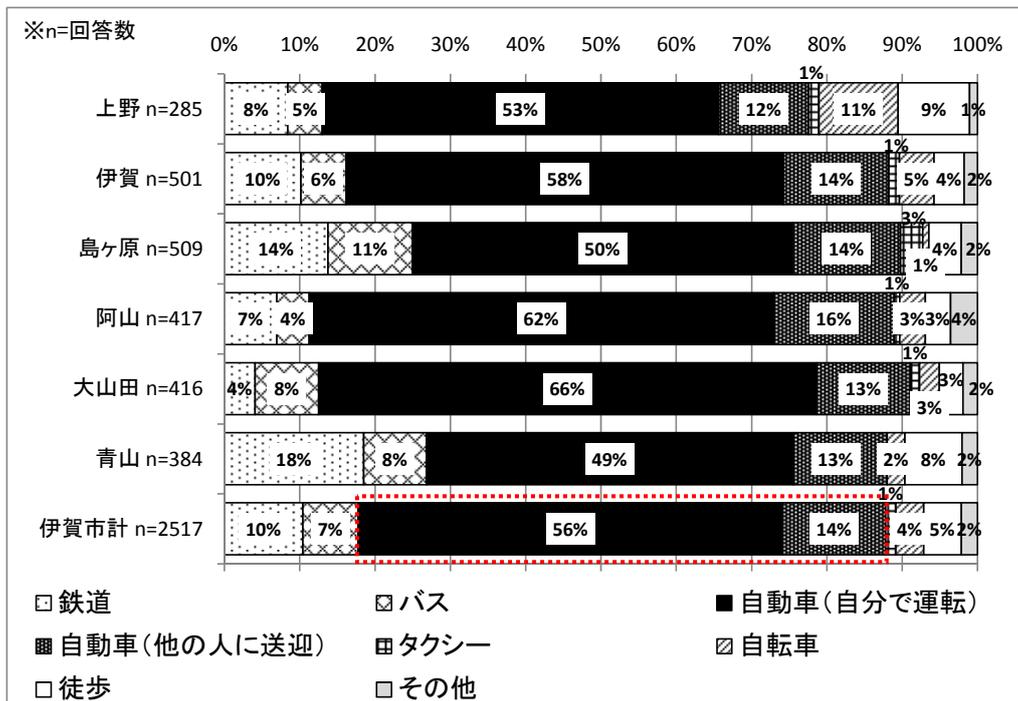
※青山地区の三重県他市の内訳

市名	回答数	構成比
名張	104	84%
津	11	9%
伊勢	2	2%
四日市	2	2%
伊賀	1	1%
亀山	1	1%
松阪	1	1%
上野	1	1%
鈴鹿	1	1%
合計	124	100%

### ④交通手段

■伊賀市全体では、「自動車（自分で運転+送迎）」が70%を占める。  
 □阿山、大山田地区では、「自動車（自分で運転+送迎）」が78~79%と高い割合を占める。  
 □島ヶ原、青山地区では、「鉄道」+「バス」の公共交通機関が25~26%存在する。

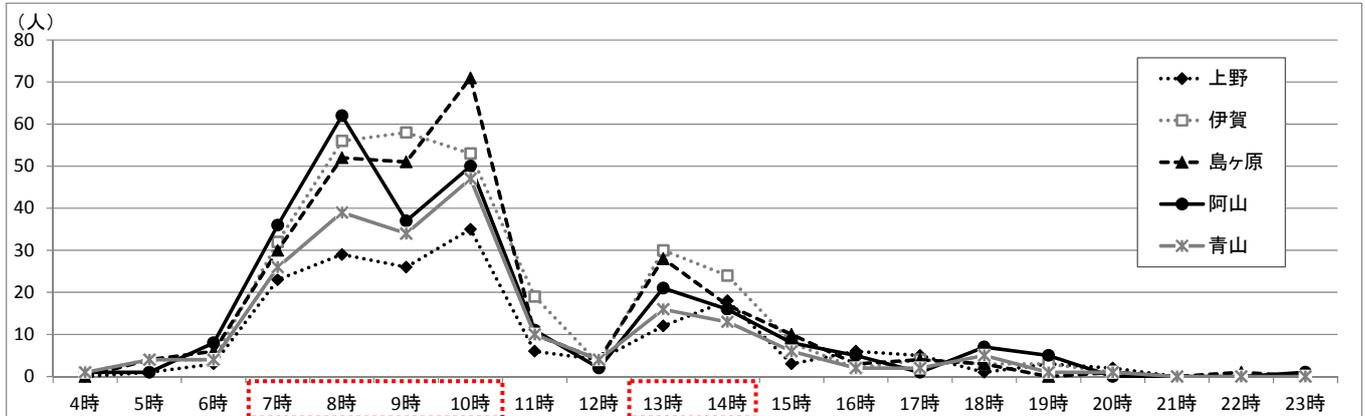
#### ▼交通手段



### ⑤出発時刻

■いずれの地区も7～10時の朝の時間の出発が多く、次いで13～14時の午後の早い時間にも多くなっている。

▼出発時刻

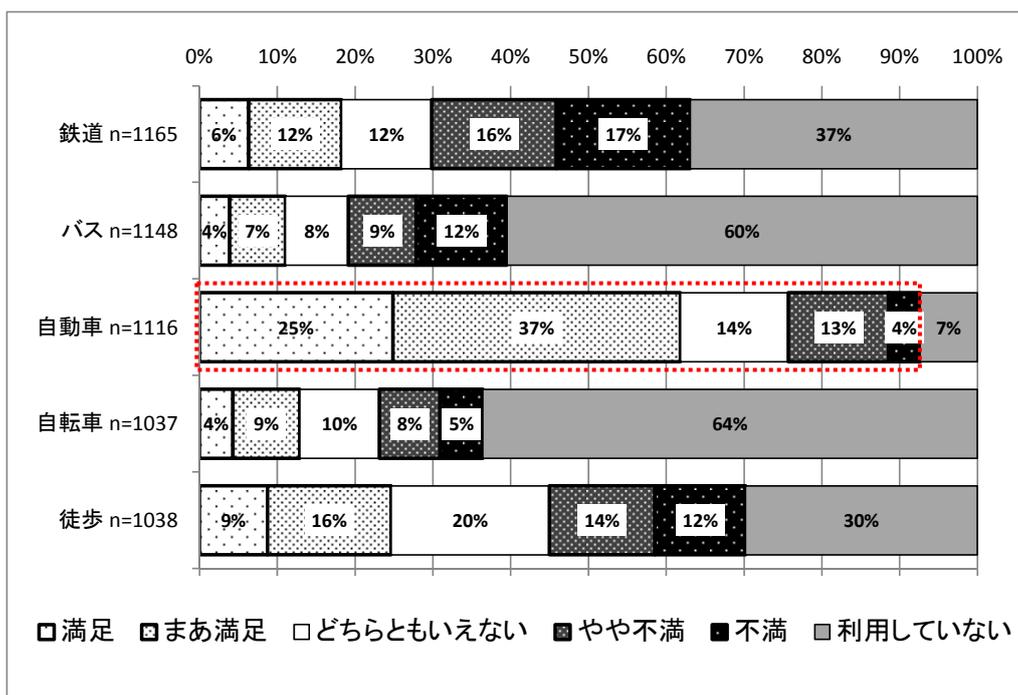


### (3) 利用交通手段の満足度と不満の内容及び利用しない理由について【問3】

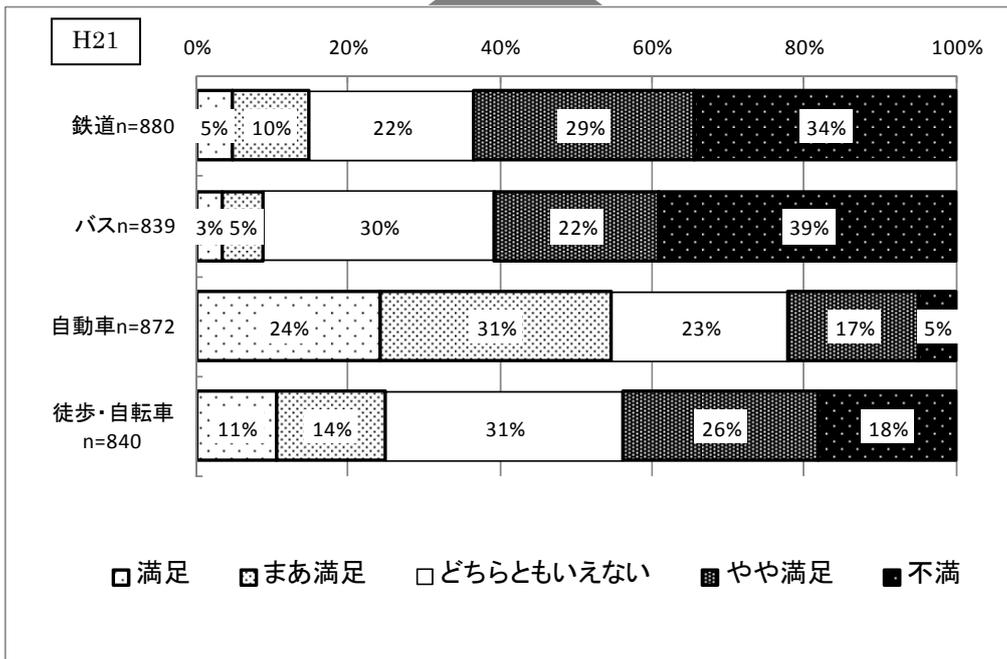
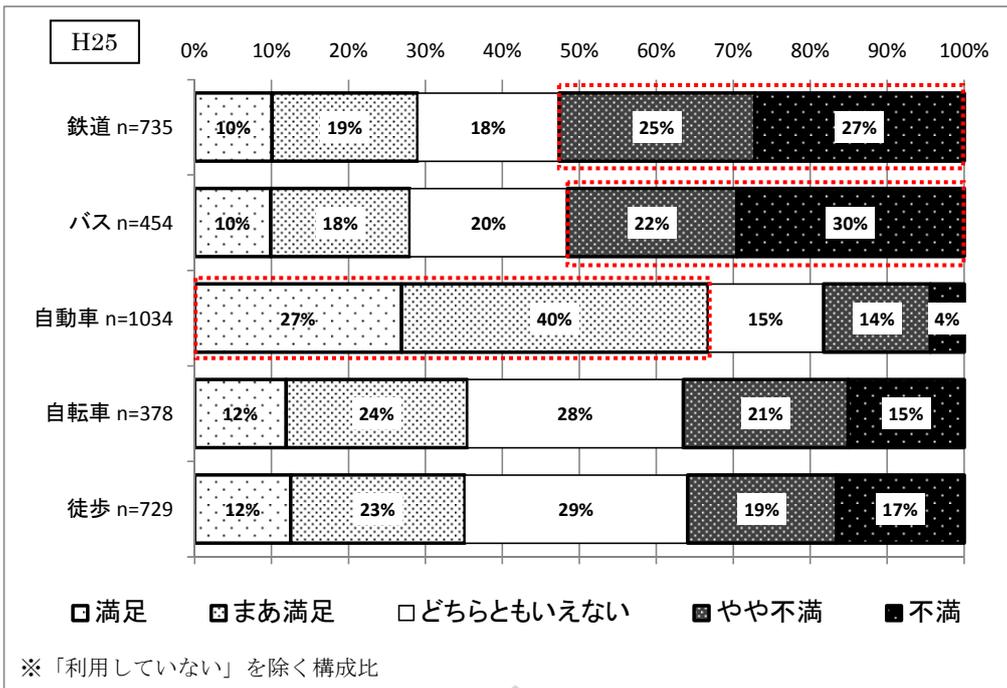
#### ①満足度

■「自動車」の利用者は93%を占める。「自動車」利用者の中での満足度は67%を占める。  
 ■「バス」「自転車」は「利用していない」が60～64%を占める。「鉄道」「バス」利用者の中では52%が不満と感じている。  
 ◆前回の調査と比較すると、いずれの交通手段も満足度が高くなっている。  
 ■不満の内容、利用しない理由としては、「鉄道」「バス」共に、「運行本数」が最も多く、「自動車」「自転車」「徒歩」は危険箇所など道路の安全環境に関する理由を多くあげている。

▼満足度

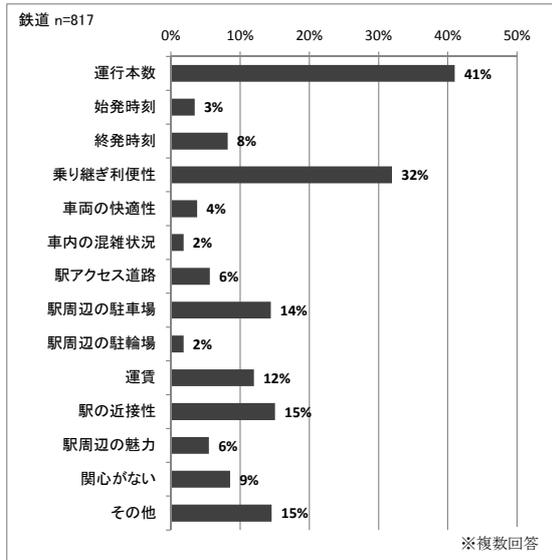


▼満足度(利用者のみ)

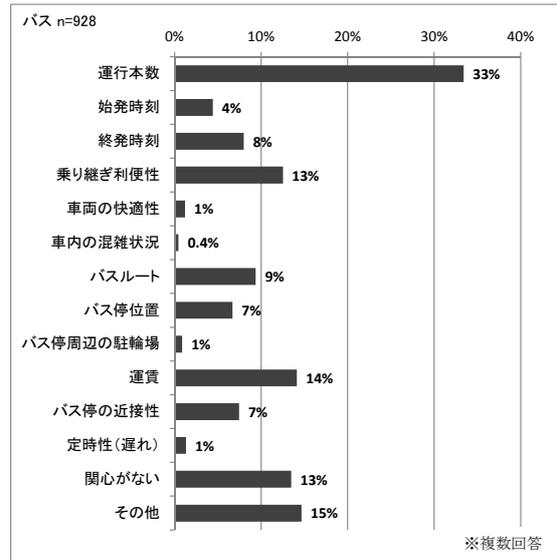


▼不満の内容及び利用しない理由について

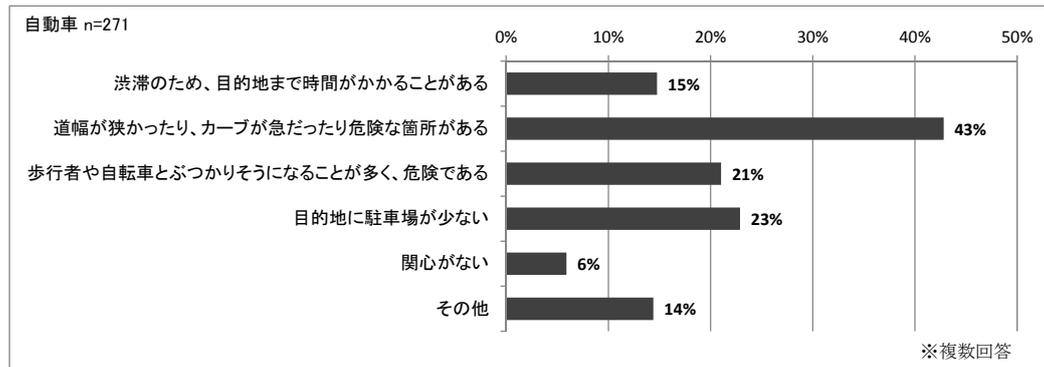
**鉄道**



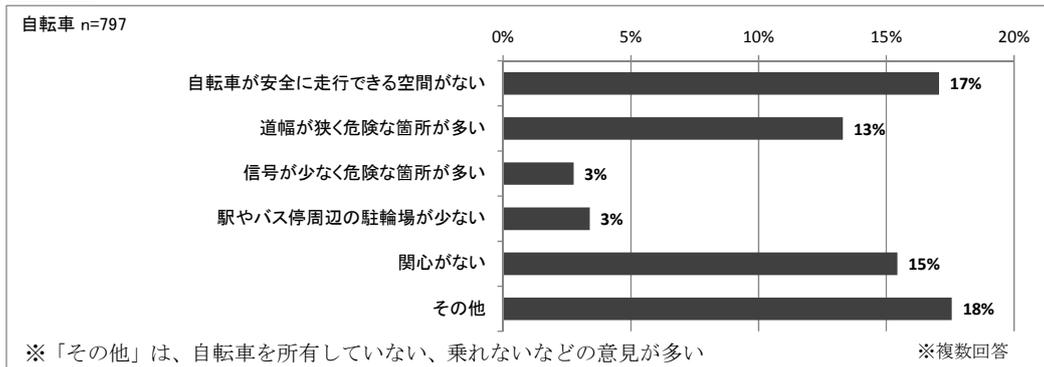
**バス**



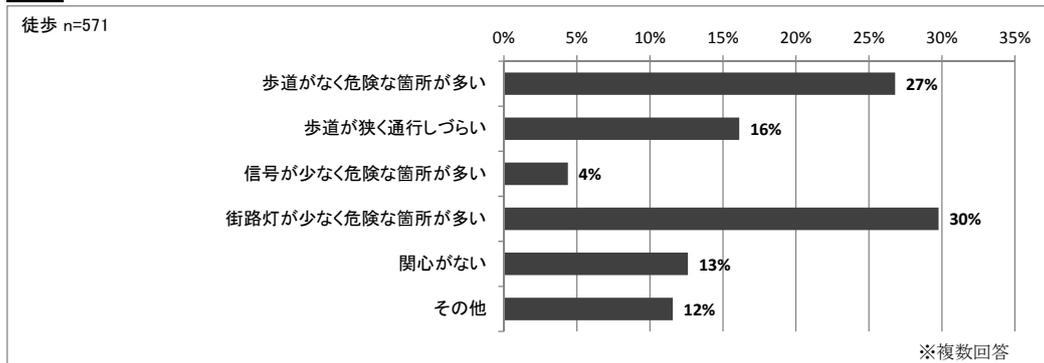
**自動車**



**自転車**



**徒歩**



#### (4) 鉄道の利用実態について【問 4】

##### ① 鉄道の利用路線と利用頻度

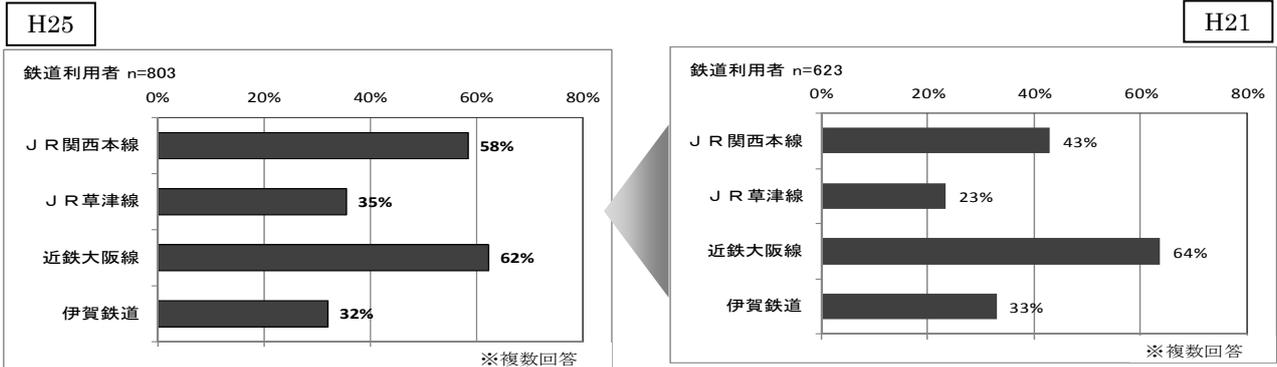
■ 鉄道の利用では、「近鉄大阪線」が62%と最も高く、次いで「JR関西線」の58%となっている。

◆ 前回の調査と比較すると、「JR関西線」「JR草津線」で利用が増加している。

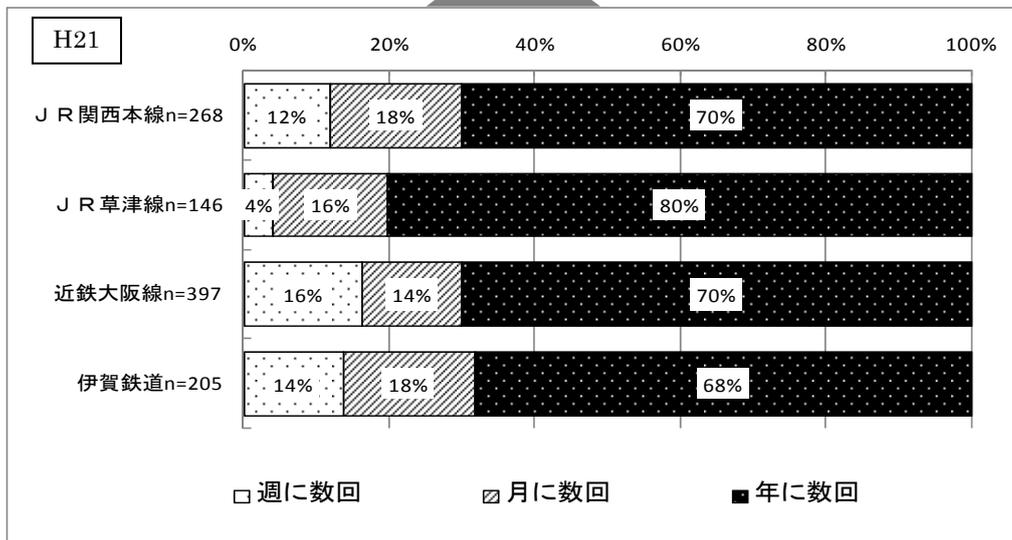
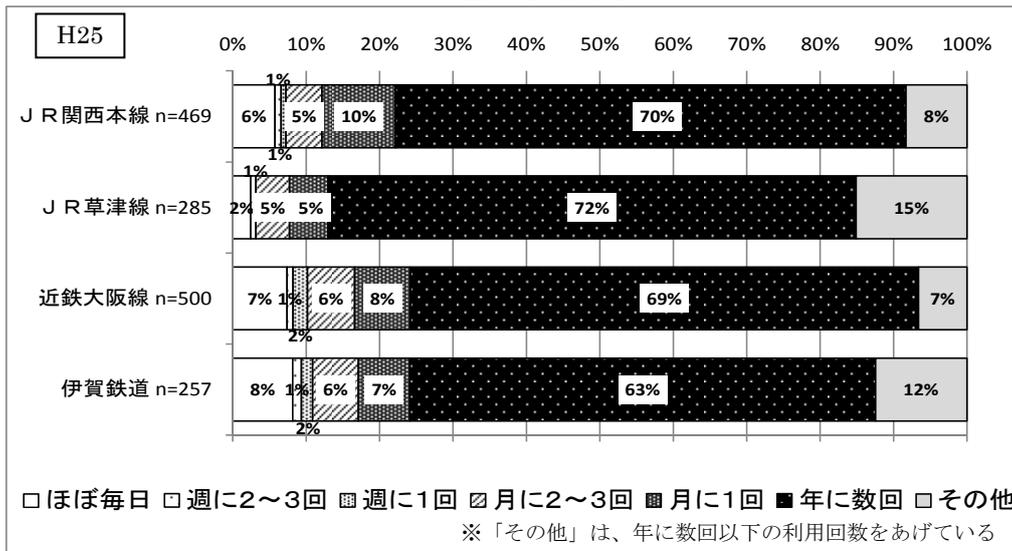
■ 鉄道の利用頻度では、路線により若干のバラつきはみられるものの、いずれの路線も「年に数回」の利用が63~72%を占める。

◆ 前回の調査と比較すると、いずれの路線も利用頻度が低くなっている。

##### ▼ 鉄道の利用路線



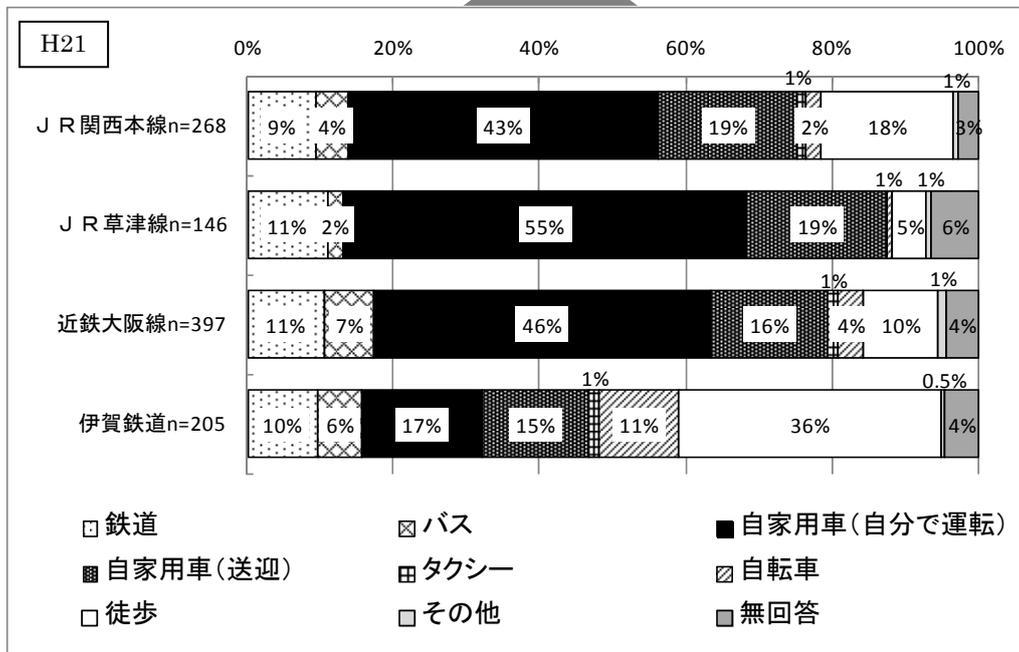
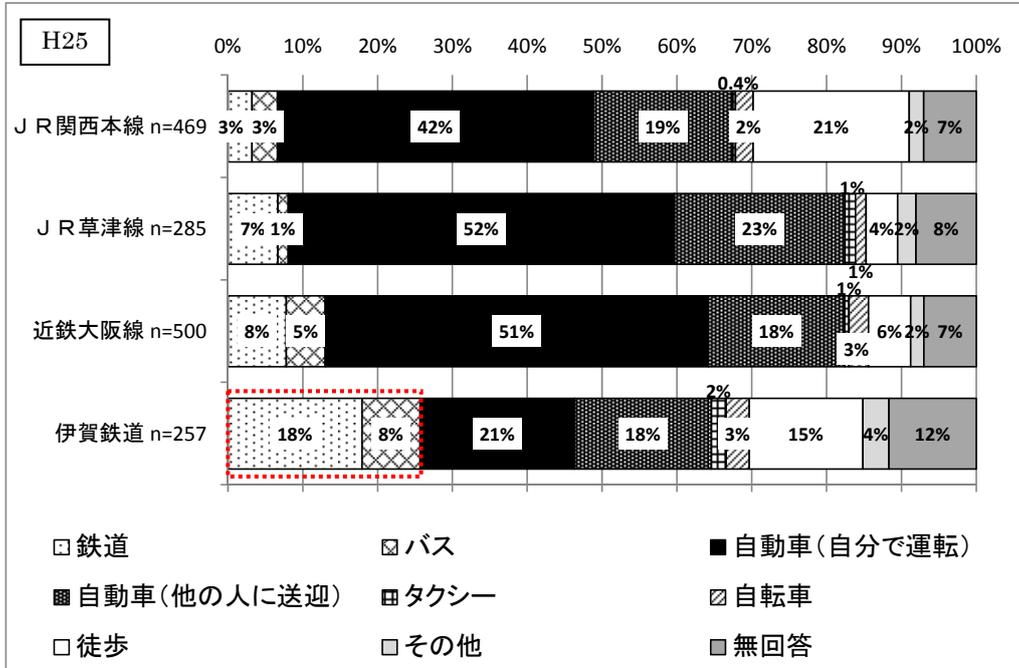
##### ▼ 鉄道の利用頻度



## ②鉄道駅までの交通手段

- 伊賀鉄道を除いた路線では、「自動車（自分で運転+送迎）」利用が61~75%を占める。
- 「伊賀鉄道」では、公共交通機関での利用が26%存在する。
- ◆ 前回の調査と比較すると、「伊賀鉄道」の公共交通機関の利用が10ポイント増加している。

▼鉄道駅までの交通手段

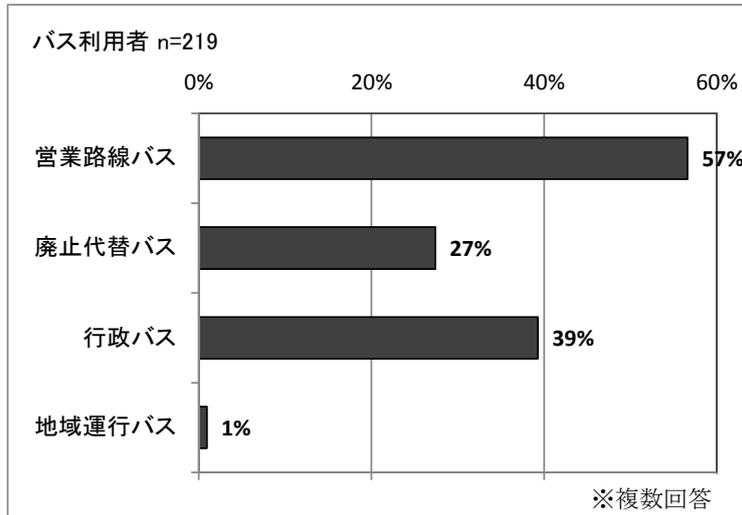


(5)バスの利用実態について【問 5】

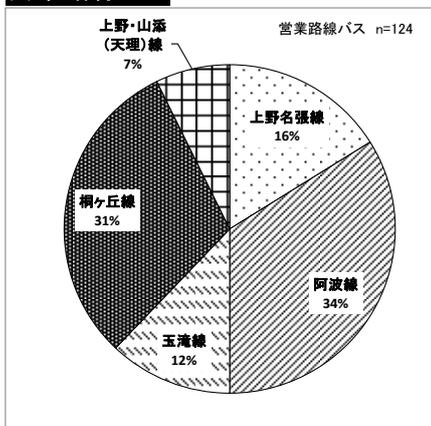
①バスの利用路線

■バスの利用路線では、「営業バス路線」の利用が 57%と最も高く、「地域運行バス」の利用は 1%となっている。  
 ■営業路線バスでは、「阿波線」「桐ヶ丘線」の利用が 31~34%を占め、廃止代替バスでは、「島ヶ原線」の利用が 65%を占める。行政バスでは、「上野コミュニティバス」の利用が 31%を占める。

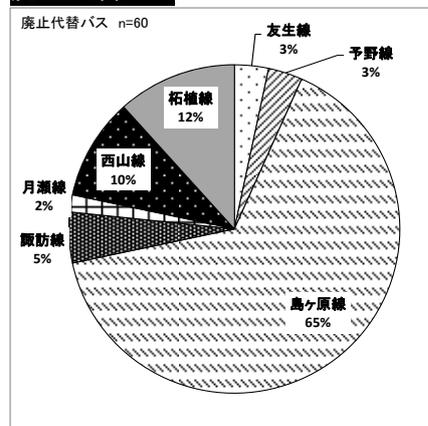
▼バスの利用路線



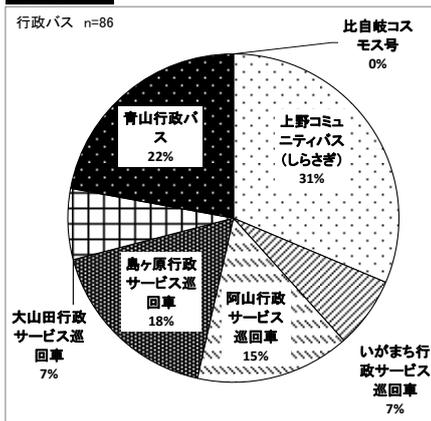
営業路線バス



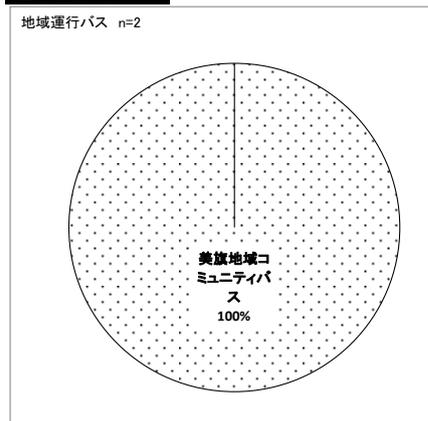
廃止代替バス



行政バス



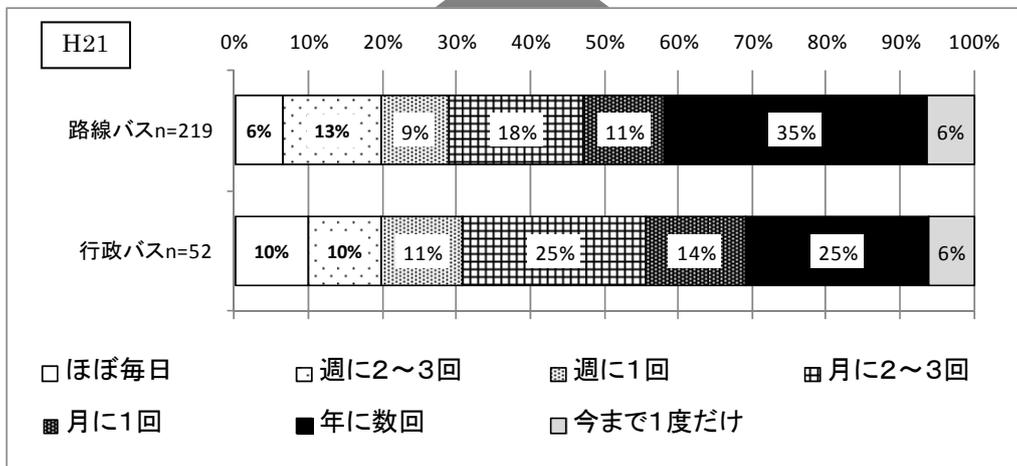
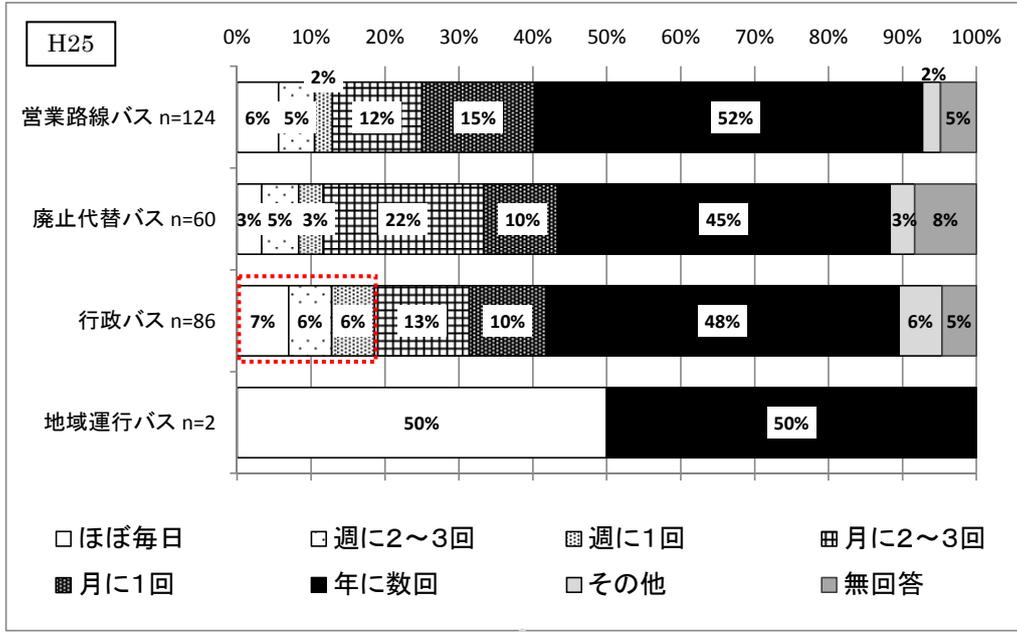
地域運行バス



## ②バスの利用頻度

- 路線により若干のバラつきはあるものの、いずれの路線も「年に数回」の利用が45～52%を占める。
- 「行政バス」は、「週1回以上」の利用が19%存在する。
- ◆ 前回の調査と比較すると、「路線バス」「行政バス」ともに利用頻度が低くなっている。

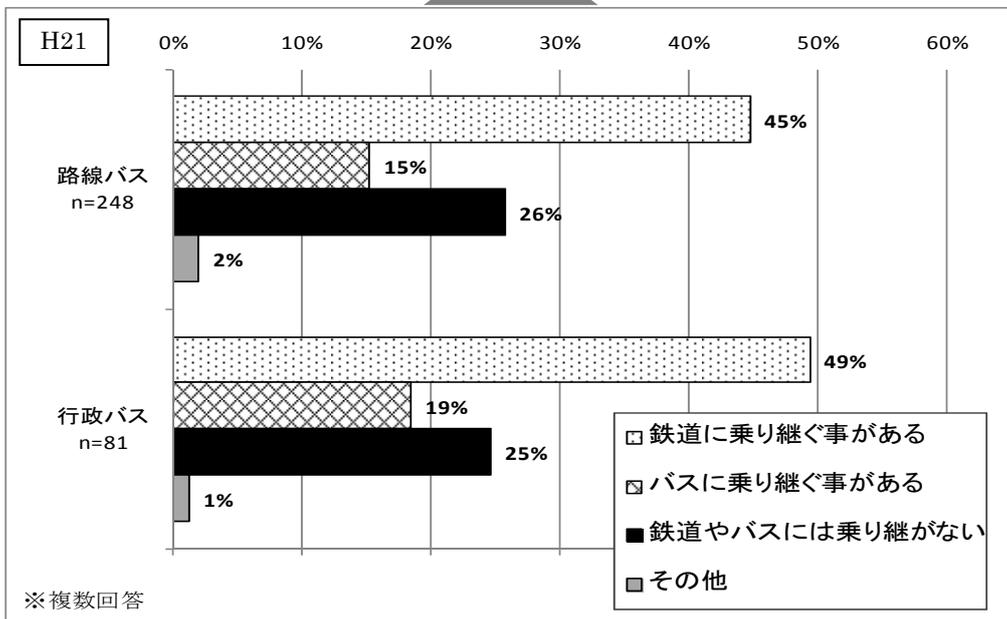
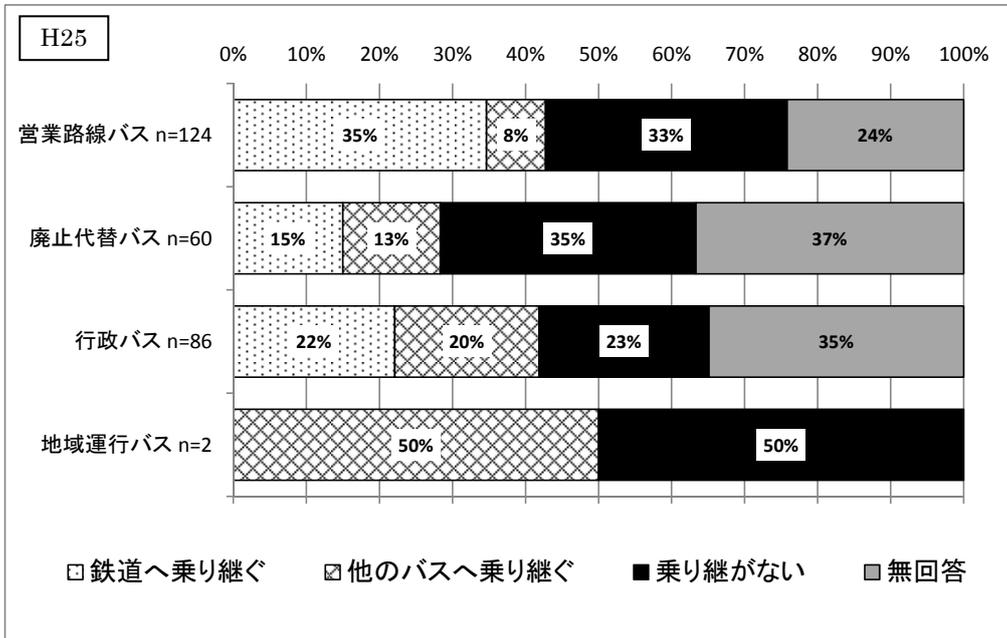
▼バスの利用頻度



### ③鉄道やバスへの乗り継ぎ

■「営業路線バス」では、「鉄道」への乗り継ぎ利用が35%を占める。  
 ■「行政バス」では、「鉄道」+「バス」への乗り継ぎ利用が42%を占める。

▼鉄道やバスへの乗り継ぎ



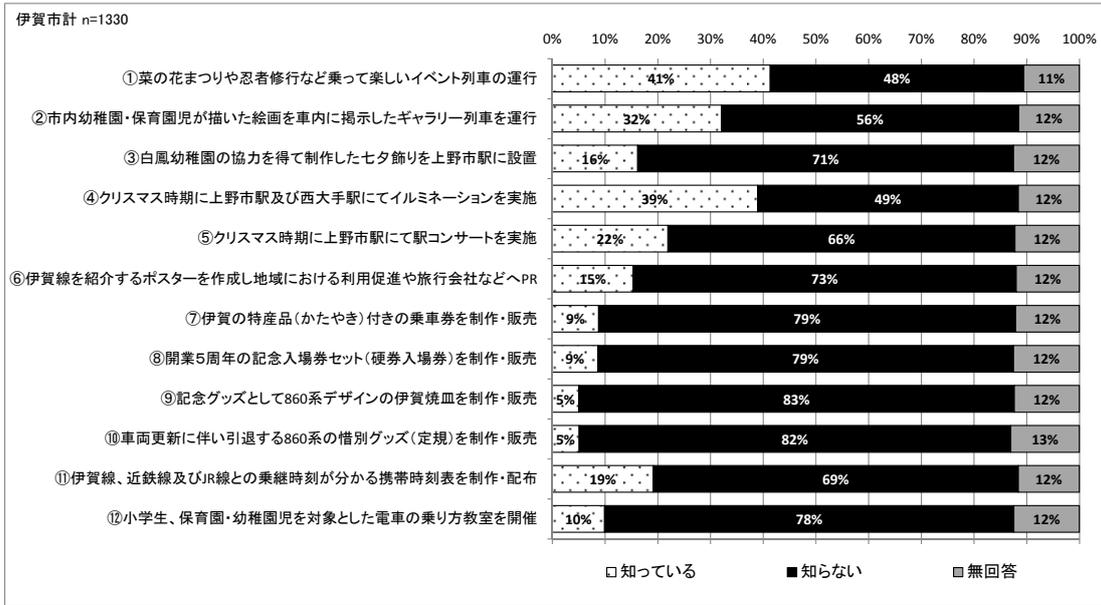
## (6) 伊賀市交通計画に基づく鉄道関連施策の取り組みについて【問6】

### ① 取り組み内容の認知度【問6①】

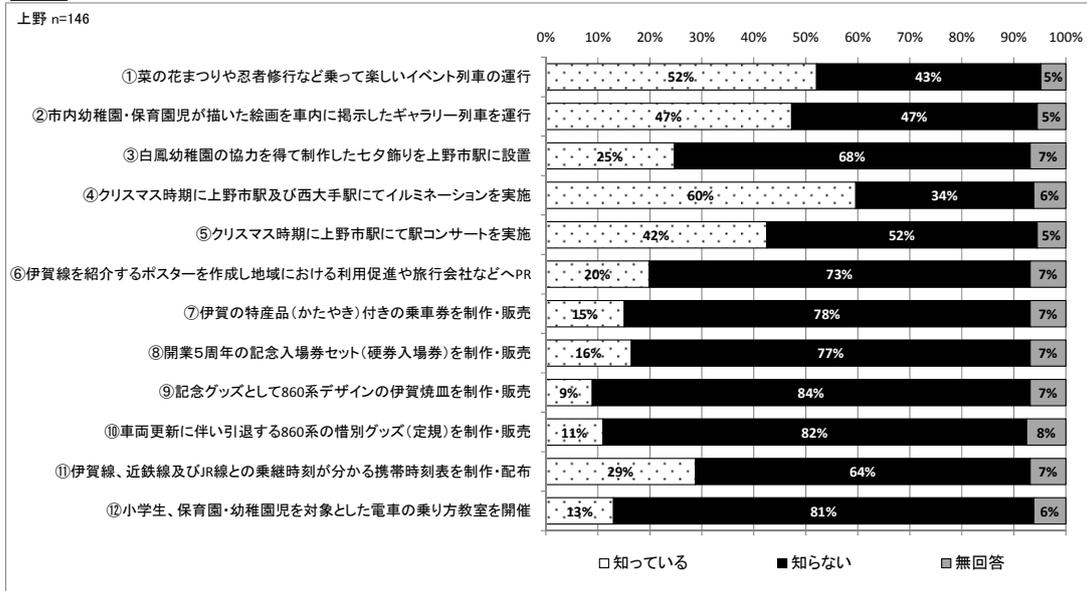
■伊賀市全体では、「①乗って楽しいイベント列車の運行」が41%と最も高く、次いで「④上野市駅及び西大手駅にてイルミネーション実施」が39%、「②園児が描いた絵画を掲示したギャラリー列車を運行」が32%となっている。

### ▼ 取り組み内容の認知度

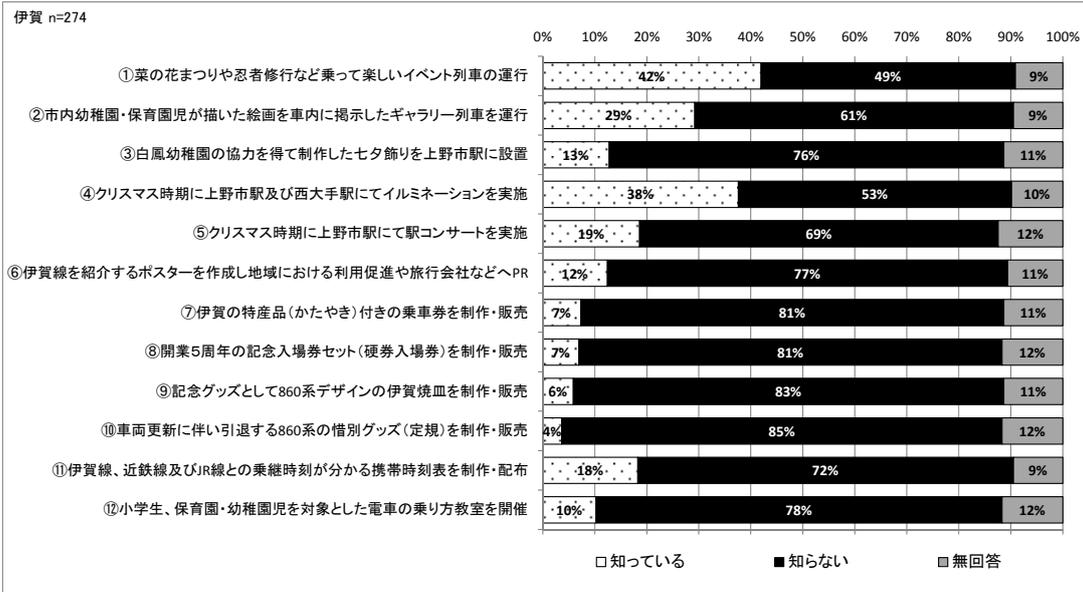
#### 伊賀市計



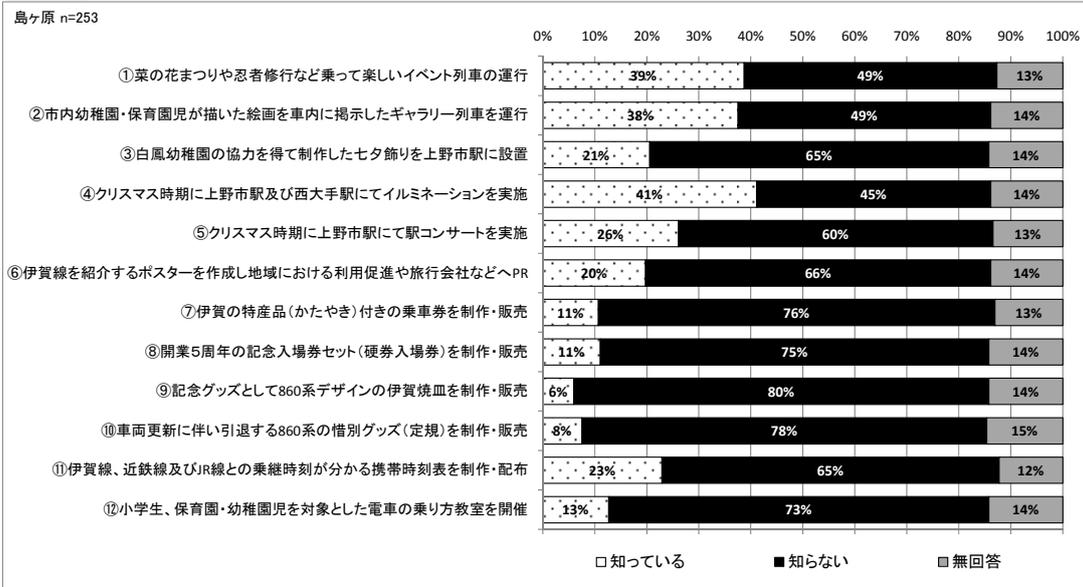
#### 上野



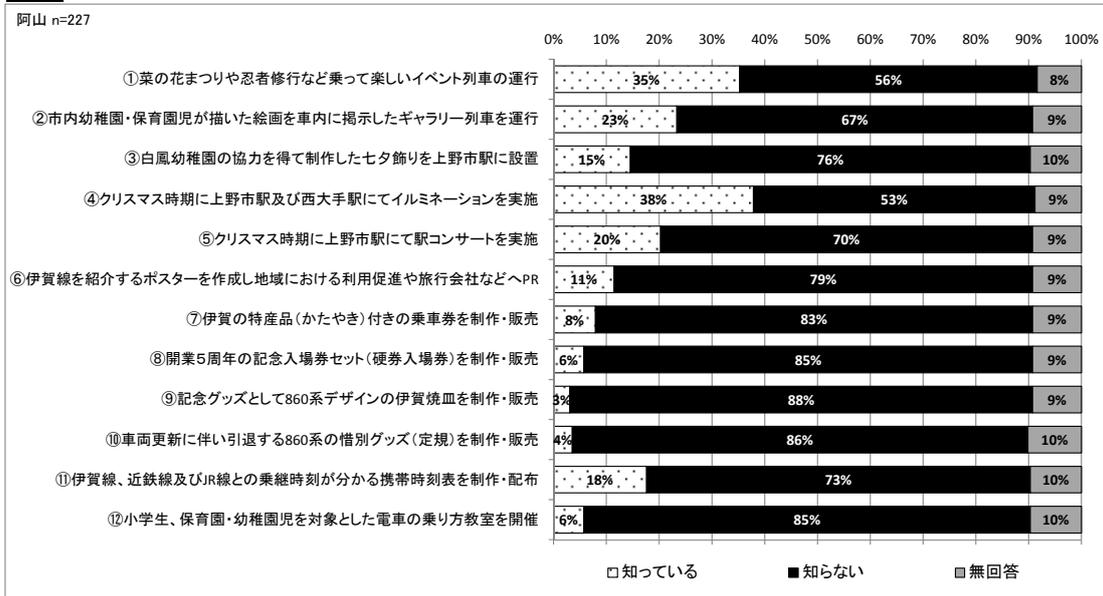
## 伊賀



## 島ヶ原

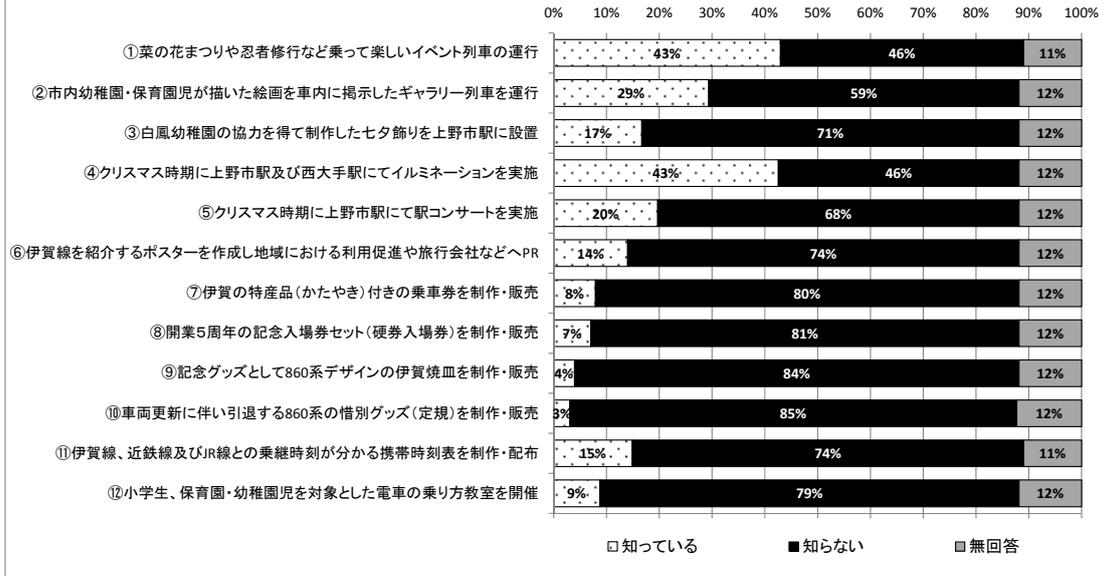


## 阿山



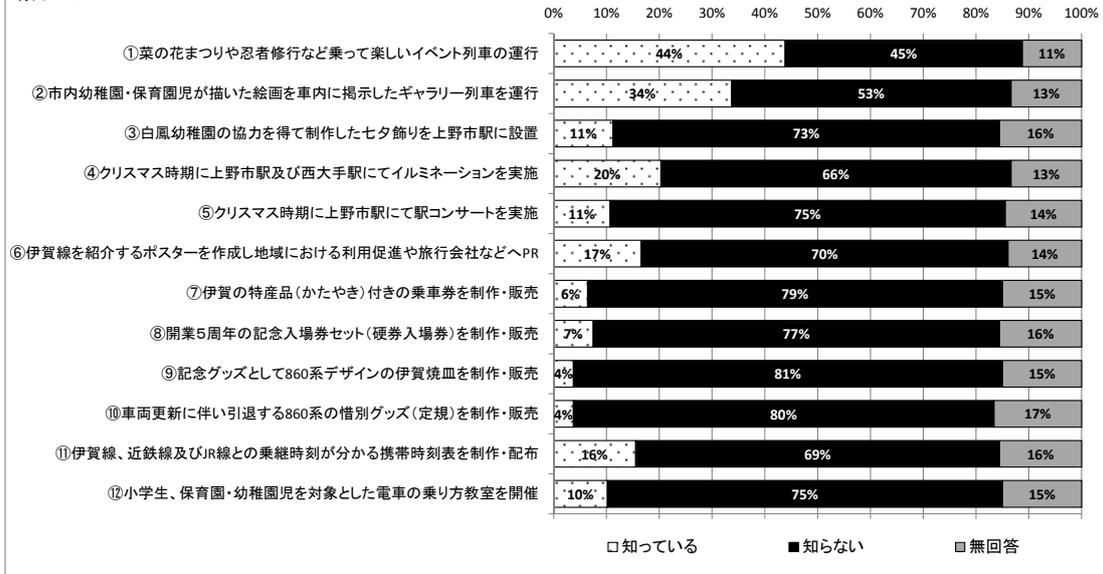
## 大山田

大山田 n=228



## 青山

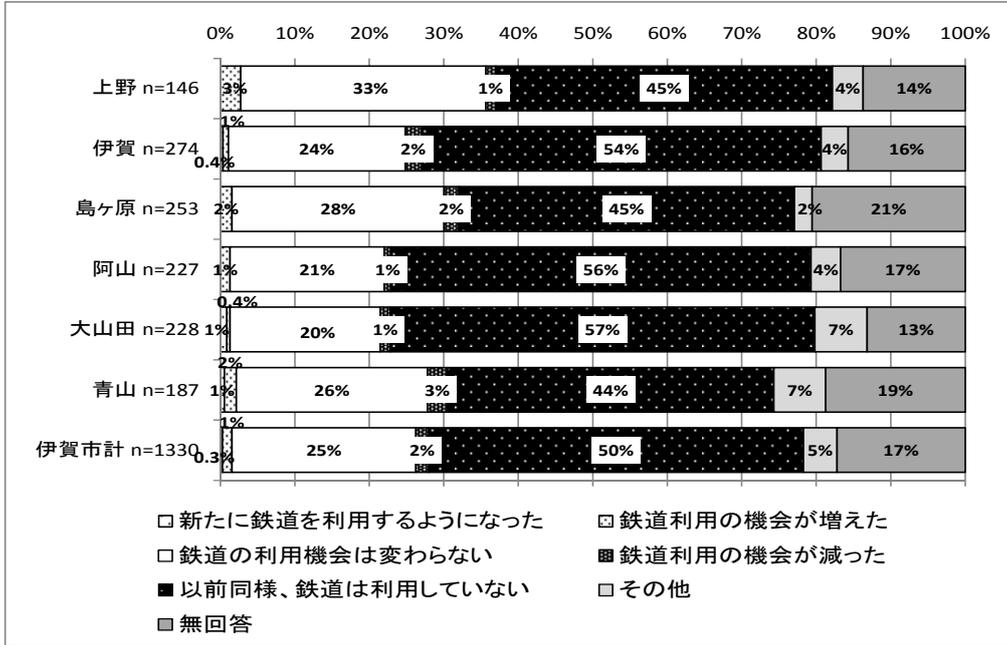
青山 n=187



②これらの取り組みによる鉄道利用の変化【問 6②】

■伊賀市全体では、「以前同様、鉄道は利用していない」が50%を占める。「新たに利用するようになった」「利用の機会が増えた」はわずか1.3%に留まっている。

▼取り組みによる鉄道利用の変化



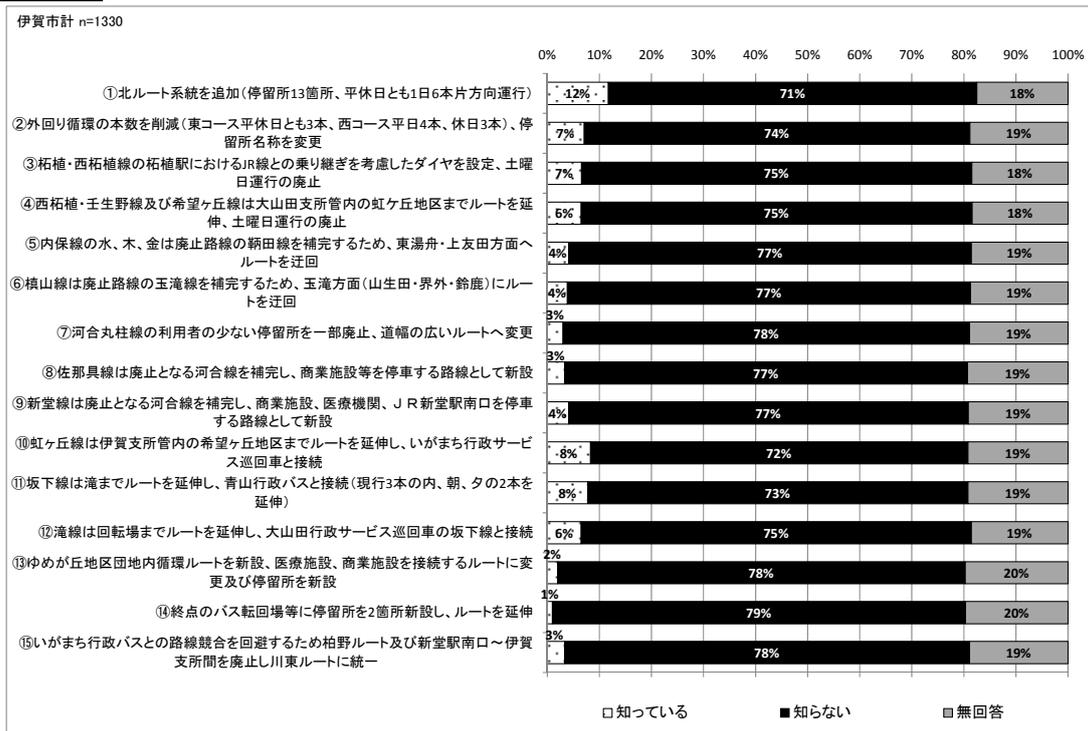
(7) 伊賀市交通計画に基づくバス関連施策の取り組みについて【問 7】

①取り組み内容の認知度【問 7①】

■いずれの地区も、地区内を運行している路線についての取り組みに関しては、認知度が高くなっている。

▼取り組み内容の認知度

伊賀市計



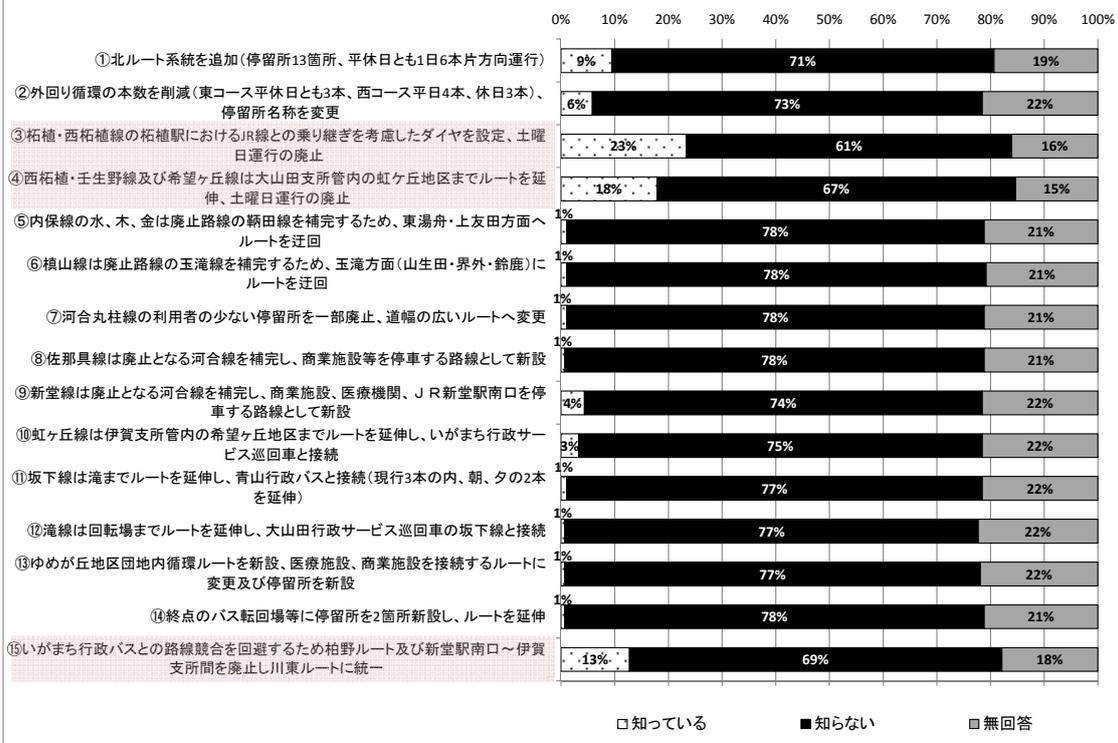
## 上野

上野 n=146

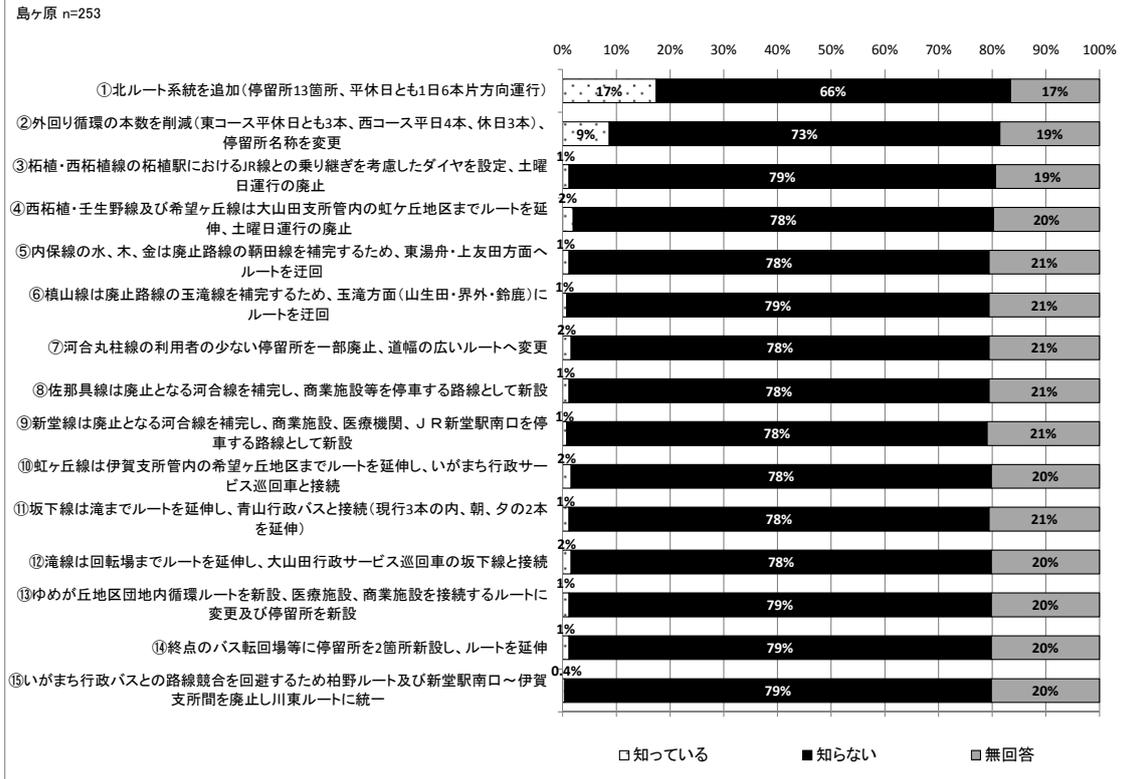


## 伊賀

伊賀 n=274



## 島ヶ原



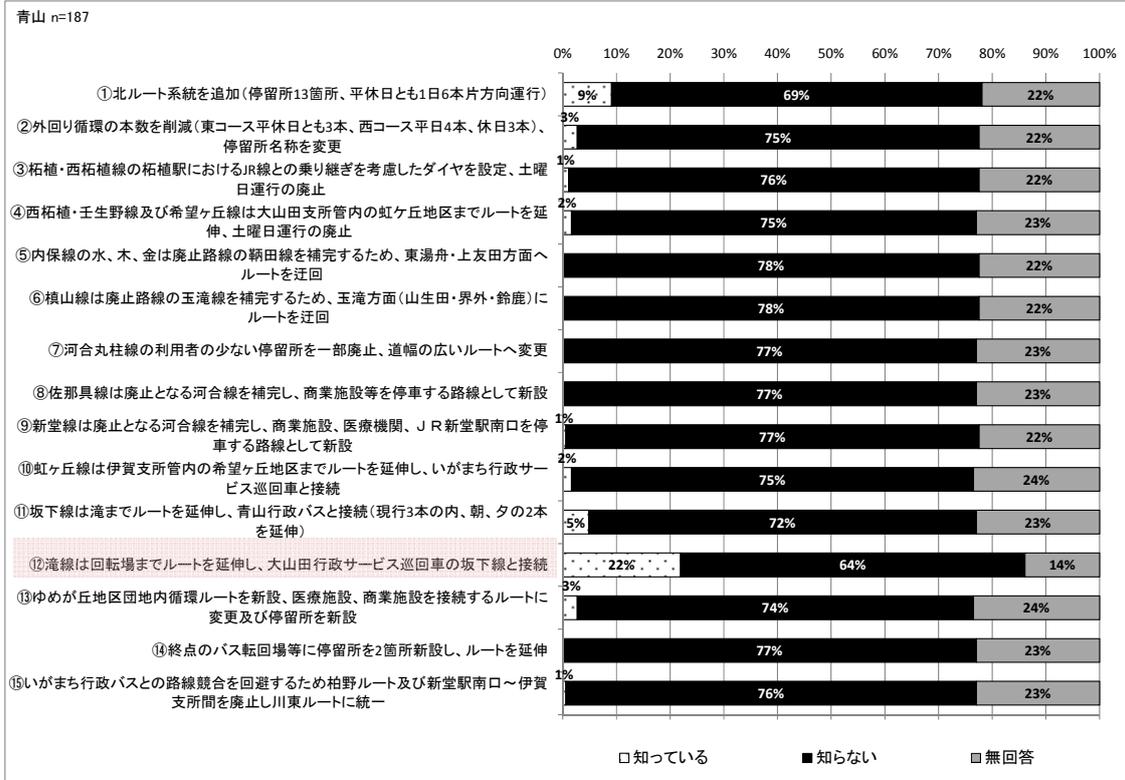
## 阿山



## 大山田



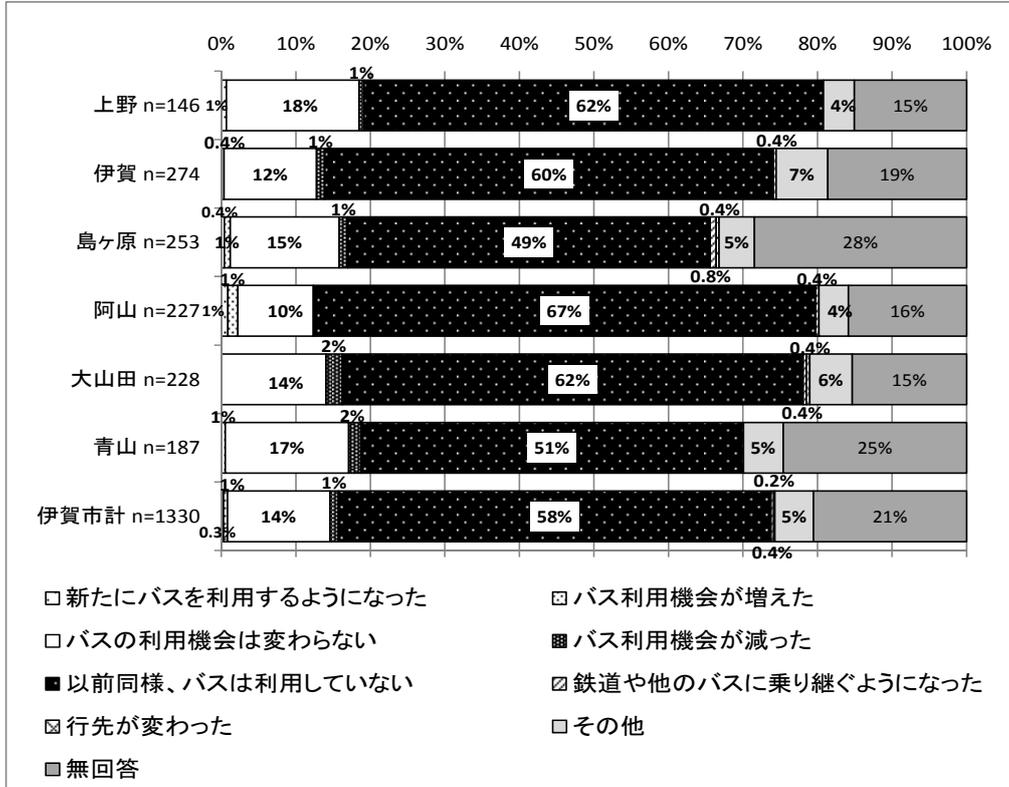
## 青山



②これらの取り組みによるバス利用の変化【問7②】

■伊賀市全体では、「以前同様利用していない」が58%を占める。「新たに利用するようになった」「利用機会が増えた」はわずか1.3%に留まっている。

▼取り組みによるバス利用の変化

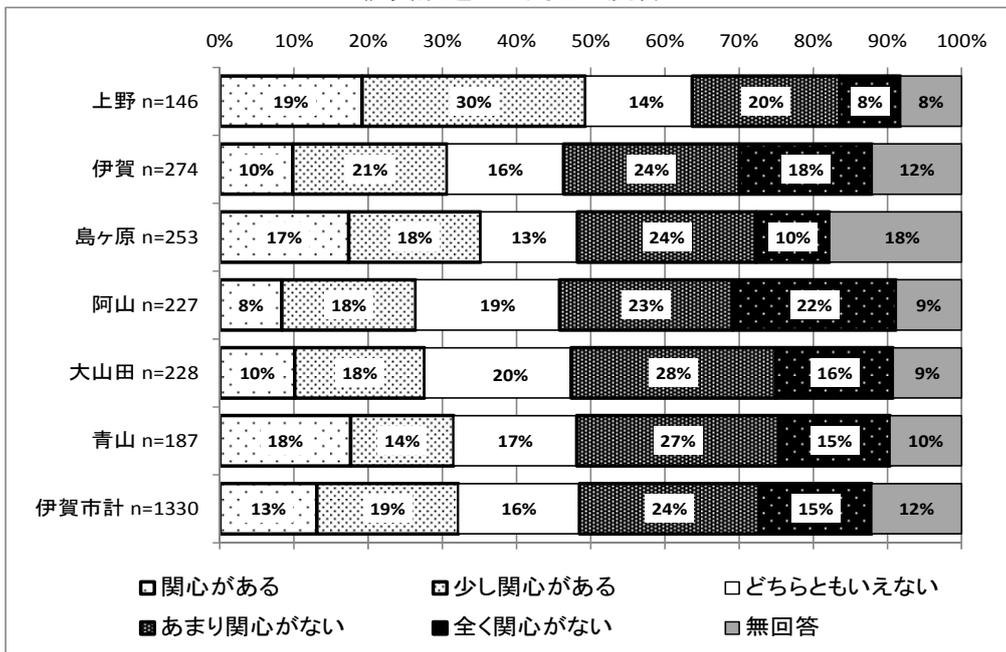


(8) 伊賀鉄道への関心の度合いと伊賀鉄道利用促進の取り組みに対する協力意向について【問8】

①伊賀鉄道への関心の度合い【問8①】

■伊賀市全体では、「関心がない」が39%を占め、「関心がある」の32%を上回っている。  
 □上野地区では、「関心がある」が49%と高い割合を占める。

▼伊賀鉄道への関心の度合い

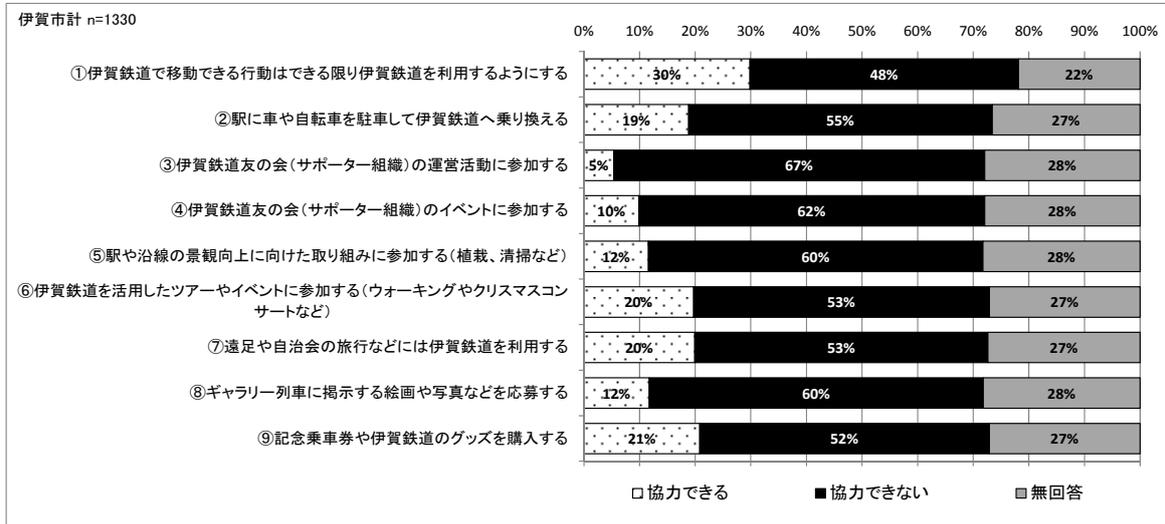


## ②伊賀鉄道の利用促進の取り組みについての協力意向【問 8②】

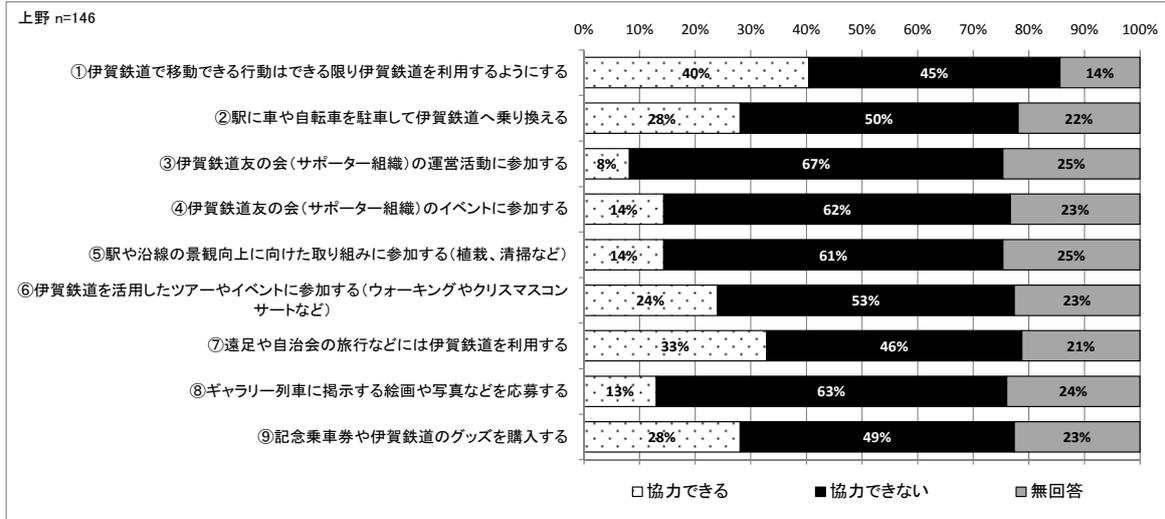
■伊賀市全体では、「①伊賀鉄道で移動できる行動はできる限り伊賀鉄道を利用するようにする」が30%と最も協力意向が高い。

### ▼伊賀鉄道の利用促進の取り組みについての協力意向

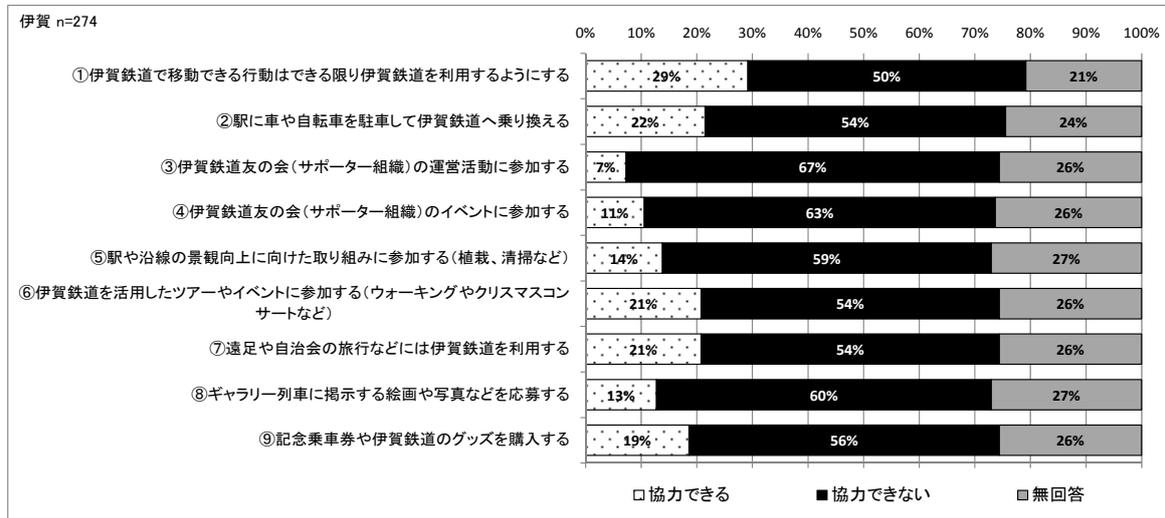
#### 伊賀市計



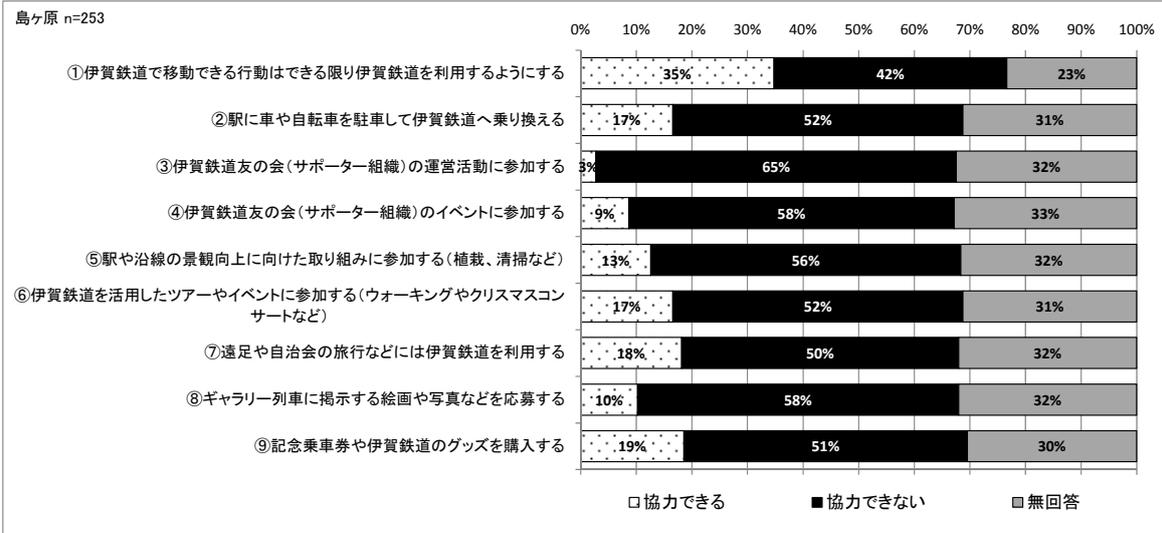
#### 上野



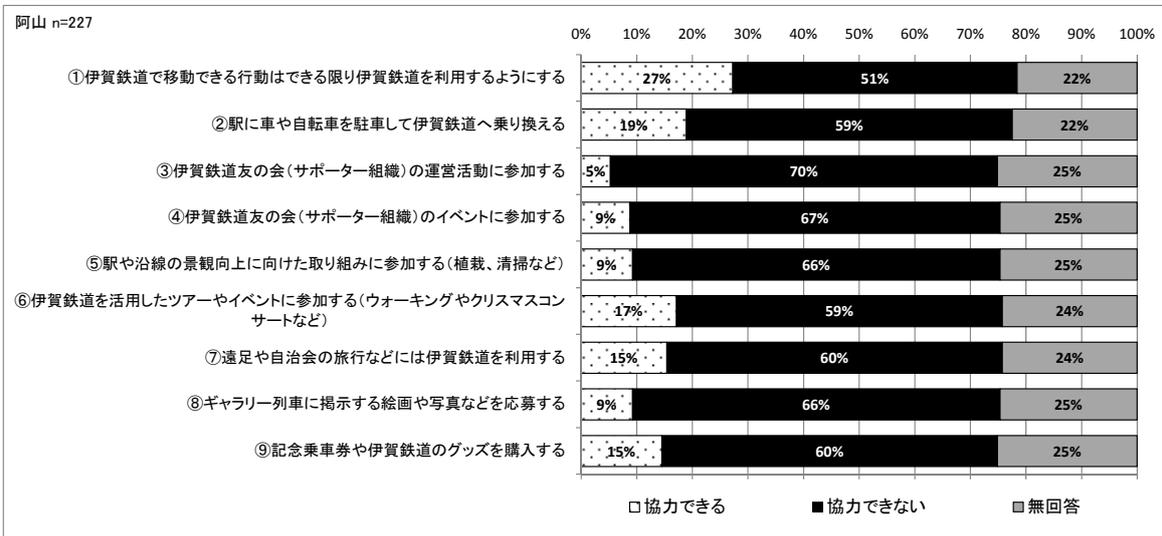
#### 伊賀



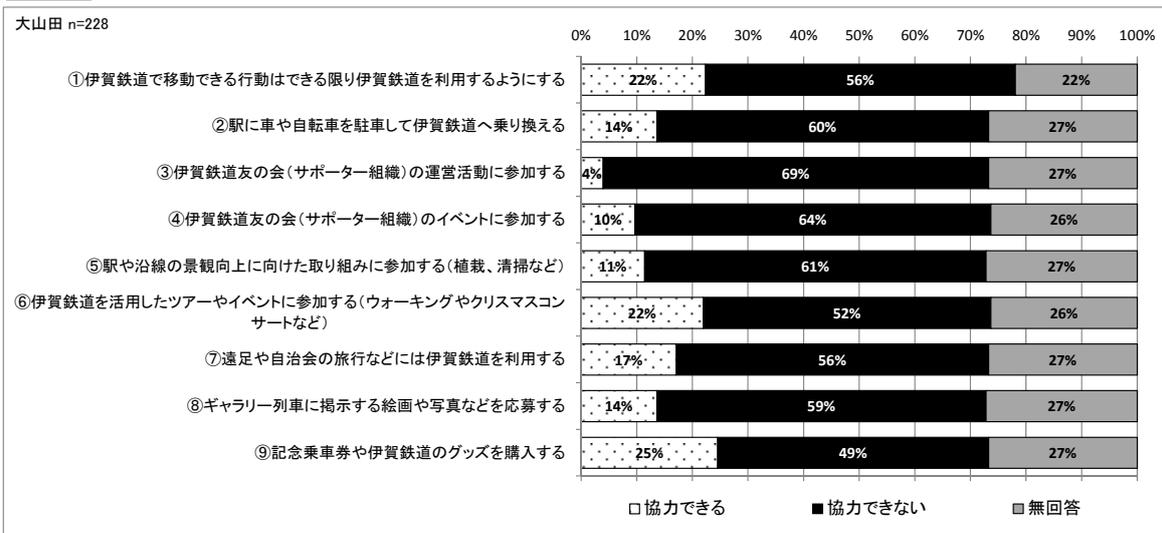
## 島ヶ原



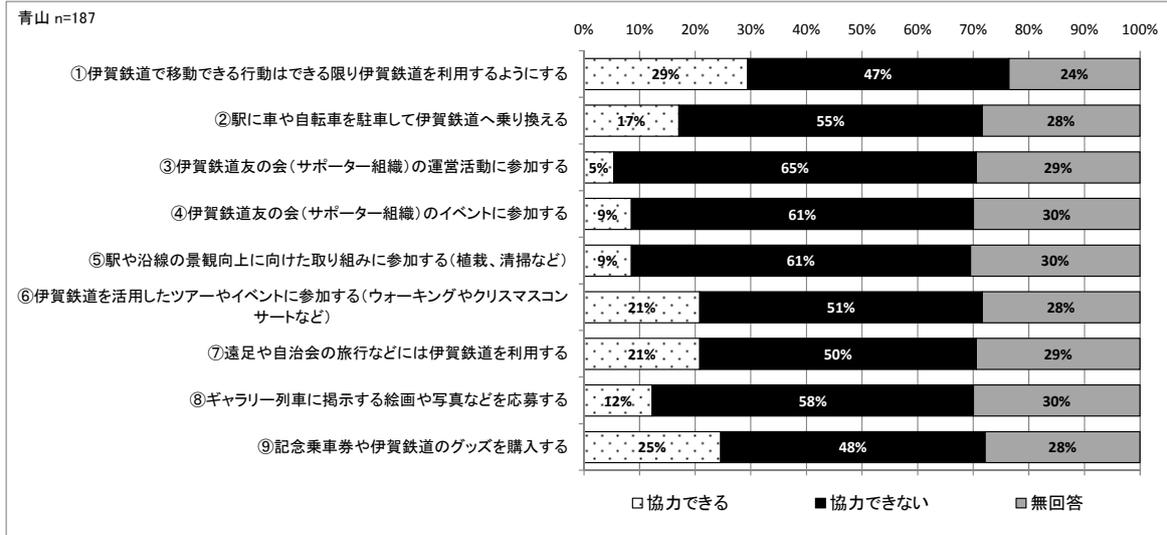
## 阿山



## 大山田



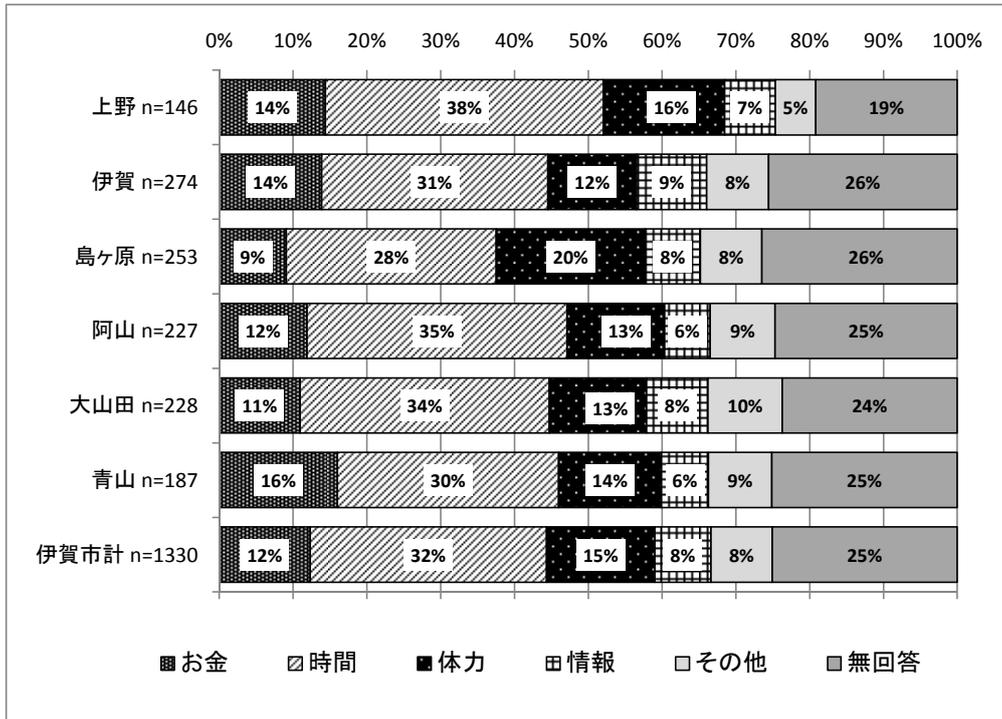
**青山**



**③伊賀鉄道の利用促進の取り組みに協力する上での支障となる条件や環境【問 8③B】**

■いずれの地区も、「時間」を理由としてあげており、28~38%を占める。

▼伊賀鉄道の利用促進の取り組みに協力する上での支障となる条件や環境



#### ④伊賀鉄道の利用促進に協力できる取り組みやアイデア【問 8③C】

##### ▼伊賀鉄道の利用促進に協力できる取り組みやアイデア

上野	
1	①で関心があるとしたのは、鉄道利用に関心があるのではなく、軌道を歩行者と自転車専用道路にして欲しいという事で関心があるのです。
2	年を重ねると共に協力することがむづかしくなって来ましたが何年か前花を植えたり清掃など(タバコの吸いがらをひろう等)何年かさせていただいたことが有りました。
3	明確な皆んなが行きたい場所を作れば人の流れはできると思う。
4	学割を優遇。通勤定期の優遇。空で走らせるより、一人でも多くの人に乗ってもらいたい。どうせ、税金を投入するならば、生きた使い方をしてほしい。学生がたくさん来てくれれば町も活期づく。運賃はそのままでも定期を安くすれば固定の利用者が増えるはず。目先のことでなく長期的な視点で考えてほしい。上高、白月島へ子どもをひきつけるように、ぜひ定期代をやすくしてほしい。子供への投資はプライスレス！夢を持てる町作りに一助になるはず！！
5	三重県内の企業から支援金などで各停車駅に自転車用及び乗用車の駐車を設ける方法はいかがでしょうか。
6	他県の人に知らせ、その人が乗車したらポイントがつく等のとり組み！（運賃・グッズ等引きかえ）
7	車にそのうち乗れなくなれば、利用するしかないと思います。伊賀鉄道は残して欲しいです。
8	上野市駅～伊賀神戸間、50円程度上げて良い。
9	大阪や愛知から日帰り観光できる距離にあるので、グルメや観光スポットのPRに力を入れて集客する。電車の中で利益が出るグッズを販売する。
10	大阪、名古屋方面への出かけの際伊賀神戸駅迄車で行っていたのを、最寄りの伊賀鉄道の駅迄行き、伊賀鉄道を利用する。
11	どうしても便利な車を利用する事が多く、体力も弱り車に乗ってしまいます・・・のれなくなった時には、利用させて頂くことと思います・・・ここ4～5年は今のままで行けると思っていますので・・・勝手な考へで申し訳ありません
12	伊賀鉄道をレールバスに替える
13	近鉄やJRの乗り継ぎや支払いの種類を増す
14	1. 駅の付近に注射施設がない。2.スピードアップして急行列車を朝夜新設要。
15	無料クーポンとか配布し、利用していない人に試乗してもらう。
16	伊賀鉄道市部駅に無料の駐車場がありますが、期間限定の看板表示があったのですが、ぜひぜひ続けていただきたいです。前に台風の影響で迂回路を走っていた時、伊賀神戸まで車で行くのと時間もかかり市部駅に車をとめて電車に乗ると早くてちょうど助かりました。伊賀神戸まで車で行くのは遠いと思って乗り継ぎの利便性を考えると伊賀神戸に駐車しておこうと思いますが、駐車料金もかかります。伊賀鉄道の近くに無料でとめることができる駐車場があると、そちらにとめても無料なら伊賀鉄道の運賃がかかってもとめようと思うし本線との乗り継ぎがよければ、ますます乗車率もあがると思います。実際駅まで歩いていける人は、少ないいづれにせよ車に乗って移動するのなら乗り継ぎの良い伊賀神戸までとなってしまうので駅近くに無料駐車場があることをもっとアピールすればよいと思います。それと関係ないかもしれませんが、伊賀神戸駅に向かう道路が狭いので広いバイパスがある名張街道で名張駅まで車で行ってしまっって伊賀神戸からの乗車率も減るような気がします。
17	始発電車を企画してはどうか、電車の中の何かにさわれば恋愛成就とかをネットでこっそり流すとか。
伊賀	
1	アミューズメントパークみたいなのができたり、企業ができたりしたらいいと思います。
2	1回100円なら2回は90円と割引きできるカードをつくればいいとおもう
3	身体障害者3級・1種 通院買物は(週月水金)2週間に1回つえをつけてあるいていく
4	・遠足、自治会で利用した場合には、いつもと違うデザインの切符にする(子どもは、いつもとちよつと違う物は喜ぶので、「また来年の遠足でも利用しよう」と思ってもらえると良い)
5	利用したことはないのですが伊賀鉄道は鉄道ファンには魅力的な線なのではないでしょうか。観光ポイントとして啓蒙活動をもっとなさらよろしいかと思いたす
6	バスで行くと帰りにこまる時がある
7	ぼん金 カンパ
8	車の無料ちゆう車場がない 駅から遠い
9	伊賀鉄道まで遠くて乗れない 身体障害者の行事が見当たらない
10	ノーマイカーデーを実施する
11	協力したいのですが、伊賀鉄道を利用する用事がありません。近鉄利用の場合は直接近鉄駅(自動車)へ行った方が時間(短い)、お金は(安く)なります。
12	伊賀鉄道の各駅までのアクセスを考えるべき。市の中心(役所、商店、スーパーetc)がどこなのか？市民の行動の多様化に答えるのは難しい。伊賀市の都市計画(今後)に側した運営を
13	市民が鉄道に乗れる機会を積極的に作る(一回無料乗車券の配布など)
14	身近な人で車を運転できない人を駅へ送迎することくらいです。
15	車輛の撮影会などのイベント。
16	私達の地区から神戸駅に出る道路が不便があります直線の道路が出来れば上野市内に出るのが、楽しみになるのですが、今は乗り替えて神戸に行かなくてはならないので神戸駅の利用者が少ないと思います。
17	上野市駅の乗りかえの解消。小田町、コメリ裏、市民病院近くに駅をつくる。新庁舎も伊賀鉄道の利用とつながる場所に建設すべき。まちづくりと、公共交通利用をリンクさせる。
18	協力はしてあげたいとは思いますが仕事に追われ時間が取れないと思う。グッズなど時間をとわず買えるのならそれは少なくとも協力出来ると思います。もっとグッズなどアピールしてくれれば・・・。
19	利用(伊賀鉄道)をする人には駐車場がありなおそこが無料なら又は安くするな止めて(車)乗り換える人も出てくるのではと思います。
20	駅でしか買えない弁当(忍者弁当etc)を販売、又は列車内で食事ができる専用車を作る。
21	協力する気持があっても年齢的に体も体だし協力することが出来ません
22	子供や家族を最寄駅まで送迎し、利用するようにする。
23	たくさんの方が交流できる場所の設置(各駅前)小さな建物でも良いと思うので、少し勉強できる机とイスとジュースの自販機くらい置いて、他の学校へ行った友だちと話せるような、そんな駅になれば、学生の利用が増えるのかと。とにかく暗い。
24	鉄道での移動は安全で確実なので利用したいが、もより駅までの時間と運行本数にも問題がありあまり利用してないがツアーやイベントには参加したい。そのためにも少し情報をたくさん発信していただければうれしい。このアンケートをいただいたおかげで色々なことを知ることが出来て良かった
25	伊賀市の観光スポットである上野城の周りに駐車場を設ける。(市役所を四十九に移動)駅の周りに土産コーナーや伊賀ならではの飲食店を設ける(商店街を作り直す)駅周辺を江戸時代風にする伊賀鉄道の本数を増やす
26	駐車場の整備
27	市駅には駐車場が無いので、他の駅まで自家用車>近鉄線を利用>大阪・名古屋方面へ
28	行政バスの本数を増やす
29	私は今JR西日本歩こう会(無料)に参加して、地元のボランティアガイドさんと一緒に知らない町を歩いています。おもしろいです。地元の人が協力してもらっています。
30	伊賀集客のための一大イベント
31	伊賀鉄道をバス路線専用に変更依頼する。
32	関西本線の電化等により、伊賀鉄道の利用が可能であるが、連携が取れていないので、利用出来ない。(勤務先までの連絡等)
33	伊賀鉄道を利用すると何か特典があるetc.
34	伊賀鉄道なのだから、せめて駅員と運転手は忍者姿でいるべきかと。

鳥ヶ原	
1	伊賀鉄道のイベントや内容(各駅の地図や景色など)を乗り継ぎのあるJRや近鉄線の中で広告やお知らせをしてほしい。JR伊賀上野の駅にせめてエスカレーターやエレベーターをつけてほしい。JR伊賀上野の駅前ももう少し観光地らしく整えてほしい。(カフェがあるとかがみやげ物売っているとか)
2	マイカーに乗れる間は利用する事が無い。
3	歩く5分としてすぐつかれるので歩く事が出来ませんのでなかなか電車、バスを利用する事が出来ず、主人にたよってしまいます。
4	スーパーの駐車場のよう料金がかからなく駐車できれば利用しやすく、鉄道を1回でなく何度も利用したいと思います。
5	ジョイシティやアピタ等を利用するので、駅からシャトルバス等あれば買い物に行く為に鉄道を利用しようかとも思う。そうでない限り、駅からが大変だし、行きはともかく帰りは不便。タクシーを使うとお金が掛かるので、そうなるべくと自家用車で行こう!と思う。
6	駅に安心して駐車しておけるようにしてくれると有難い。
7	車の免許返上の高齢層の方々に伊賀鉄道を含めた公共交通機関のよさをアピールする
8	子どもが高校生となり伊賀鉄道を利用することになるので、駅等への送り迎えをしたり自分もツアーやイベントに参加できたらと考えます。
9	・ポケットティッシュに利用促進のことをかいたカードを入れてくばる。・乗ったらもらえる限定のものをつくる。・きつぷを期間限定でデザインをかえる。
10	昔(学生時代)は伊賀鉄道はなくてはならない存在でした。ずっと体のよく動く間はバス停まで歩いて行って利用しておりました。しかし現在では先づ関西線の上り下りが困難な為かどうして自動車を使用しております。
11	市外への移動については、公共交通を利用して県外等への移動手段とする事がありますので、その点では時々利用しています。
12	無理矢理、利用促進する必要はない。私自身、伊賀鉄道の利便性は全く感じられない。沿線住民でないので。
13	孫は上野高校通学のためJR関西線、伊賀鉄道、毎日利用しています
14	自分で自動車の運転ができなくなったら利用したい
15	・鉄道を利用して頂ける様によびかけ。・本数を増す。・利用して頂ける様に明るく気持ちよく乗れる様に考えなおす。
16	介護に来てくれる家族が利用しやすいようより一層の改善されるよう願います
17	ないところ。でも毎日は使わない。金額が高いから。予約制?利用日の決定?何らかの形で残してほしい。学校、企業、など団体での利用参加、個人ではむずかしいと思う。
18	通勤、通学手段にはかせませんが、上野市駅でやたらと待つことは予定が立ちません。利便性の追求をご検討下さい。
19	お座敷列車の期間限定運行。(居酒屋タイプ、お花見タイプ、歴史探訪タイプetc.)
阿山	
1	伊賀線を利用して買い物や食事をしたら割引や粗品プレゼントなどの企画があればうれしいですね。
2	観光の一環で、伊賀鉄道に乗って感じることを文章(エッセイ)に綴ってみたい!!
3	伊賀鉄道は、上野市内のため、距離があり、協力したくても、一人では行けません。
4	遠くへ行く時はあるので、のりつぎがうまくできるようにしてほしい。祝・土・日の時間表がほしい。
5	学生に利用する機会を多くあたえる。
6	マスコミを利用する
7	・子どもづれの親子が参加して楽しめるイベントの開催(ex. グリオや忍太とのぶ)・電車で婚活パーティー・高齢者割引
8	多額の税金を投入してまで、第3セクター方式で存続する意義は全くないと考える。(早期廃線希望)
9	時間があれば利用したい。
10	JR上野→近鉄伊賀神戸の直通(上野市駅で乗り替無し)スピードアップJR上野→伊賀神戸を30分
11	・運転が少しあらっばい感じがします。もう少し振れをおさえて、お座敷列車を連結し、駅近くの仕出屋さんと連携し、沿線に四季の花木を植えれば、おもしろいと思います。また、伊賀上野から、伊賀神戸まで、乗り換えなしで往復運転すればどうか。
12	伊賀鉄道を存続する方策として根本的に、見直すべきである。たとえば、鉄道路線にバスを走らせるとか、経費面を考えるべき。
13	伊賀鉄道の利用は私の生活には全く関係がない。
14	くちこみ
15	遊びに来てくれる友人、知人には、鉄道利用で着てくれるようにお願いし、また、来てくれていました。
16	駅で地場産野菜等販売してお客さん呼び込む
17	いつまでも松本にこだわるな、時代に合ったものにすべし
18	行政バス運行について…。1人も乗っていない車を走らせ、無駄な経費を使うのはやめて下さい。それより救急の体制を整え、病院との連携を考慮された方が良くと思う。
19	上野のまつりの3日間の内1日は車をPにとめて友人とにんじや電車に乗るイベントを個人的に実施している。
20	伊賀鉄道に乗るまで車で行かなくてはならないので車の駐車がスムーズにできるようにしてほしい。
21	県内、県外含む知人などにアピールする
大山田	
1	各地区単位での取り組みを考えて、集会などに説明に来てもらう。
2	職員・関係団体職員の通勤での利用の徹底化、(定時で駐車場に向かう人数を見れば、鉄道・バス営業時間内に帰宅時利用可能と思います)
3	駅までの交通手段がない。または交通手段が少ない。バスなどの本数が少ない。
4	電車をもう少し何かに特化させればどうでしょうか。観光列車にする、車掌を置く(箱根の車掌(落合さん))の様に人を呼べる様にする。お座敷列車
5	①運賃②駅周辺での買物の利便性③スーパー、ホームセンターへのアクセスが可能な事
6	何年か後に自家用車を運転出来ず、家族の協力が無い場合はかなり必要性は出てきます。いつれにせよ遠い地に住む人にとっては交通手段はさけて通れない難問です。
7	寂しい人間なので、出会がないです。そういう機会があれば参加したい
8	・鉄道からバス輸送への移行・路線は、専用道とする。←バス又は自転車又はマラソン道のいずれか
9	子供に伊賀鉄道乗車やイベント参加を促す
10	鉄道沿線下の利用状況は知りませんが沿線企業に週一度電車通勤の協力をお願いするとか…(ノーマイカーデー)
11	・伊賀神戸⇄伊賀上野までの区間で年に何回か伊賀名物、伊賀グッズを販売する。・伊賀名人、(服部半蔵、荒木又衛門等)の話を、語り部の人に話してもら(年に2回位)・伊賀鉄道も、回数券と定期券だけではなく、無期限のパスカードを年1回売り出しては?
12	・通勤、通学で自家用車と同等の条件づくり・観光客に対しては、上野、旧郡部の観光地を結ぶ公共交通機関の利便向上
13	構造上(軌間も含めて)無理でしょうか?亀山のリニア停車を見込んで、JR-伊賀鉄の相互乗入れ、少し早く走れる急行便亀山←伊賀神戸間乗替えなしで行けたらいいね。
14	・伊賀神戸駅前の開発を特に願います。・駐車に時間がかかる。ごたごたして居る状態。・国道から入る道、橋がせまく大変困る。
15	○ 鉄道で観光に来た人にサービス(各種各種観光施設入場料の割引) ○ リピーター確保(カード等)
16	駐車料の割引、ポイントでの特典、名産の屋台列車、スタンブラー
17	高齢です。季節の模様で交通機関にたよるしかない、乗継までの利便性が、どこかえ行きたいという、意志があっても、それがなくては、とても不便を感じる
18	料金のみなおし(安くすれば利用する人も多いと思う)

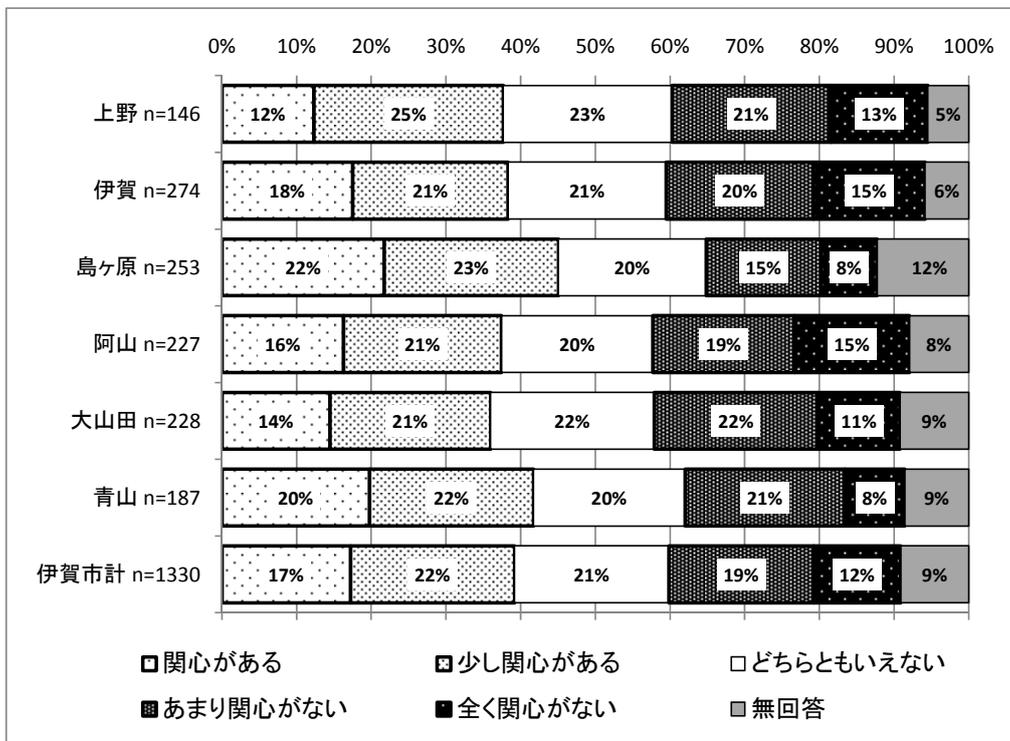
青山	
1	宣伝が足りない。もっとPRを！！
2	何か駅で販売できるものはありませんか。駅周辺でマルシェを。駅はほとんど無人です。夜利用するのは恐いです。駅舎はソーラーでも付けて夜は輝かせて欲しい。駅舎までの道路も明るく。料金が高いので利用しづらい。駅舎は高校生か大学生に頼んで画期的に塗ってはどうか？
3	田舎で住んでいて、車窓からの景色より上野名所ツアーだったら伊賀鉄道も楽しいかも？
4	まず地方公務員(伊賀市職員)の方からマイカー通勤をやめ伊賀鉄道による通勤に変える。(週に1~2回でも可)
5	鉄道とバスの連絡をうまくいようにさせる。それぞれの駅の便利などところ(どこどこに近いとか)をアピールする。鉄道ファン(全国)に忍者列車をアピールする。
6	伊賀鉄道の動画をパソコンに投稿し、視聴してもらえる環境づくり、PR活動を積極的にアピールしてもらう。
7	地域外の知人を招待する。
8	釧路湿原の列車はほとんど走っていないが、その路線のイベントに参加するため、多くの人が乗る。伊賀神戸~上野市駅の間、山や田畑ばかりで何も無いことが問題(昔計画されていたエンゼルの森でもあれば良かったのだが?)
9	駅の周りの清掃、草引き。
10	もしかすると、すでに存在しているかもしれませんが、クーポン券など...スキー場で行われているように、リフト券+温泉券+食事券+おみやげ割引券というパックがあります。伊賀鉄道も、乗車券に、何かお得なクーポンを付けて、バックに、もちろん、各々購入するより、格安であれば、いいですね。
11	大阪の方が利用して楽しんで頂ける様な伊賀鉄道でのツアーなどを企画。いが☆グリオくんとイベント企画を定期的に行う。
12	例えば、京都の出町寺●から出ている、路線は存続できているのであろうか。
13	電車内でコンサート
14	小学校などの社会見学などの移動をバスから伊賀鉄道を利用するようにする
15	旧青山町住民にとって、伊賀鉄道に乗る必要性を感じない
16	伊賀出身の芸人やアイドルをまねきイベントをする！
17	自分が利用する機会が無いに等しいのですがどうしてもそれしか足が無い人達がいると思うし、伊賀鉄道が走っていると孫たちは喜んでみえています。(アイデア無くてスマセン)
18	お花見出来る駅の案内。鉄道近くのお花見散策の状況等の情報が知りたいものです。
19	近鉄青山町駅や伊賀神戸駅付近に伊賀鉄道利用時は無料になる駐車場(無料券を発行する)をつくる。(上野地区の祭りなど、行き易くなると思う)
20	地方でおでん列車やのみ列車として利用しているイベントをみて企業や友人、同窓会など予約貸切りを19'00~とか計画してみてもいいのではないのでしょうか。上野の各駅に全くおすすめスポットもないし、おいたら結局車での迎えが必要。列車以前に過疎化していることも問題だと思う。
21	・伊賀肉串やきなど特産品お食事列車・名張市と共同でキャラクター、ゆるきゃら、観光大使ふれあい列車・イケメン忍者、キュートくの一コンテンツなどを開催して、受賞者に観光協力していただく列車
22	季節に応じて賞切で一杯飲み電車を走らせる、車内でカラオケ大会をやる。たのしい電車

(9) 廃止代替バスや行政バスへの関心の度合いと利用促進の取り組みに対する協力意向について【問9】

① 廃止代替バスや行政バスへの関心の度合い【問9①】

■ 伊賀市全体では、「関心がある」が39%を占め、「関心がない」の31%を上回っている。  
 □ 鳥ヶ原地区では、「関心がある」が45%と高い割合を占める。

▼ 廃止代替バスや行政バスへの関心の度合い

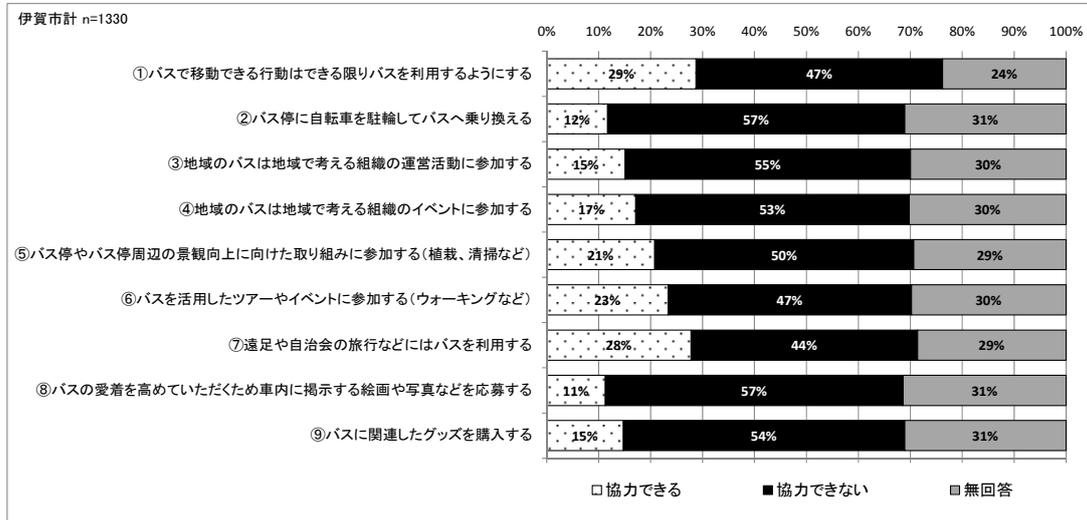


## ②廃止代替バスや行政バスの利用促進の取り組みについての協力意向【問9②】

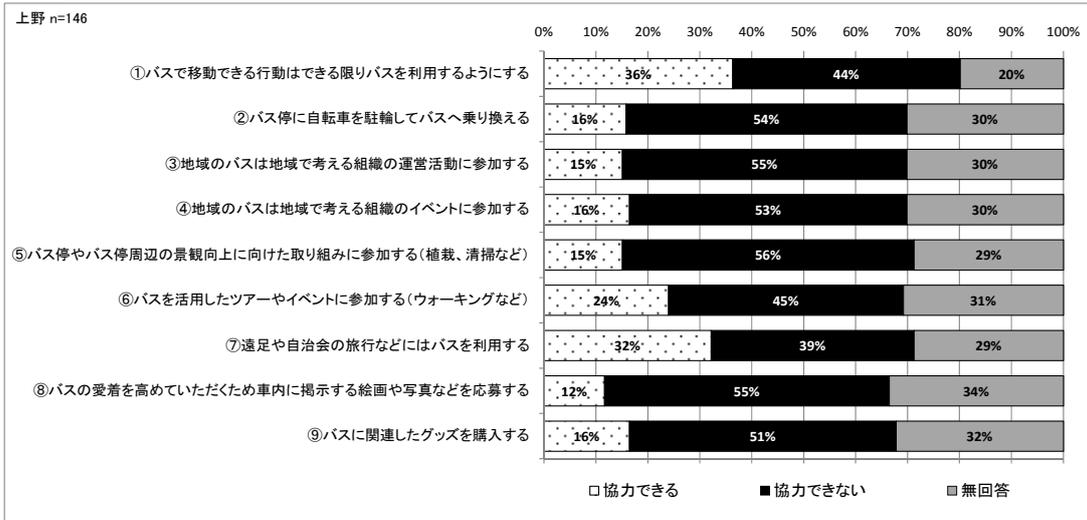
■伊賀市全体では、「①バスで移動できる行動はできる限りバスを利用するようにする」が29%と最も協力意向が高い。

### ▼廃止代替バスや行政バスの利用促進の取り組みについての協力意向

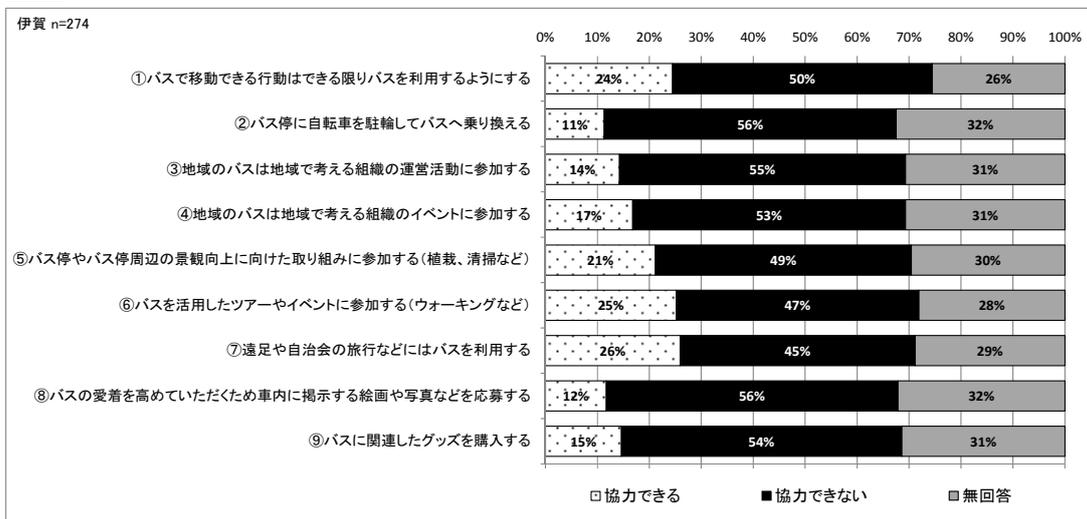
#### 伊賀市計



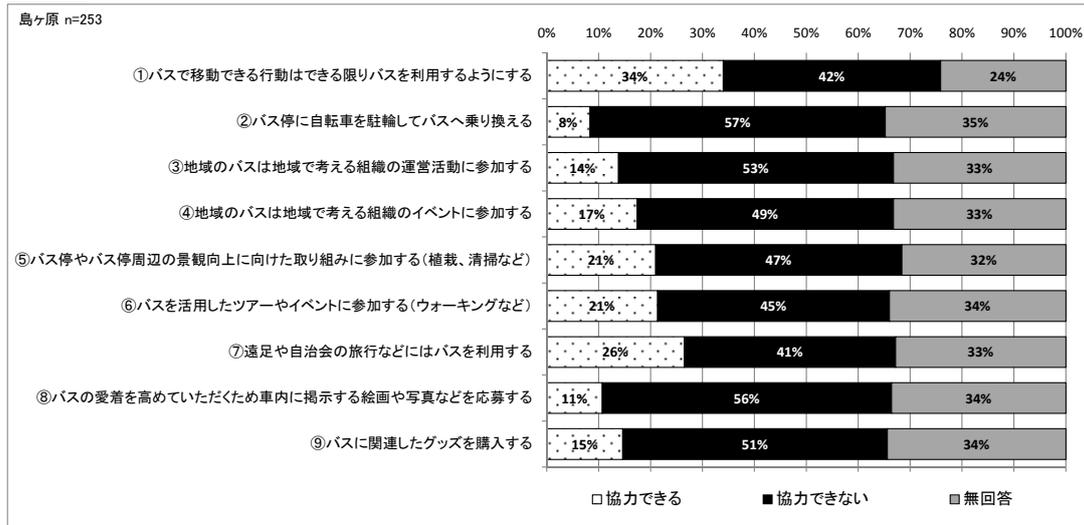
#### 上野



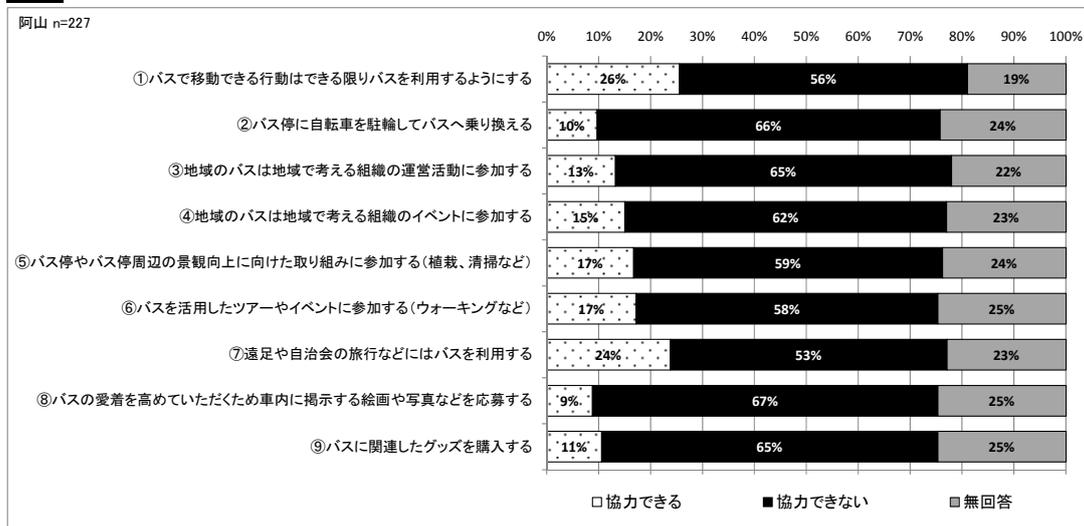
#### 伊賀



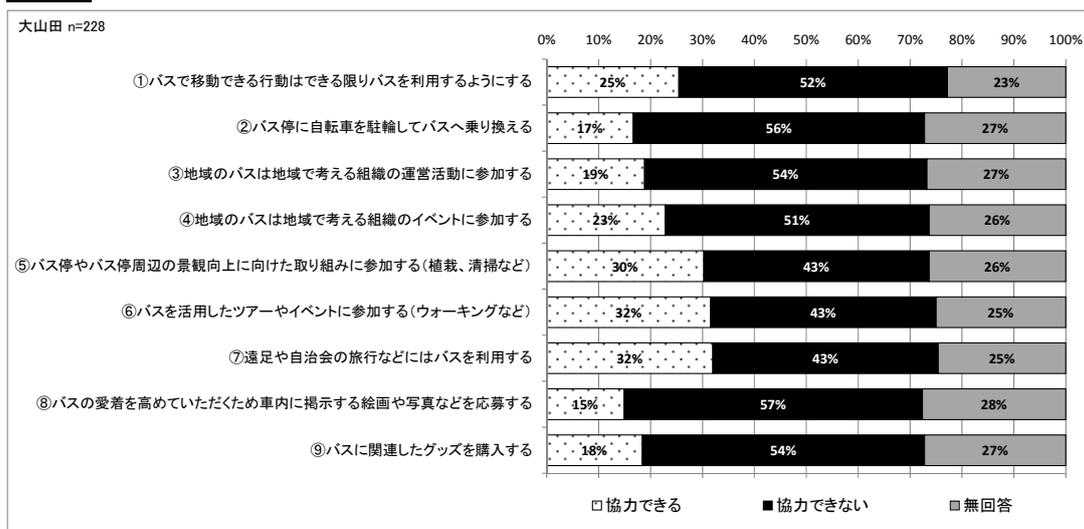
## 島ヶ原



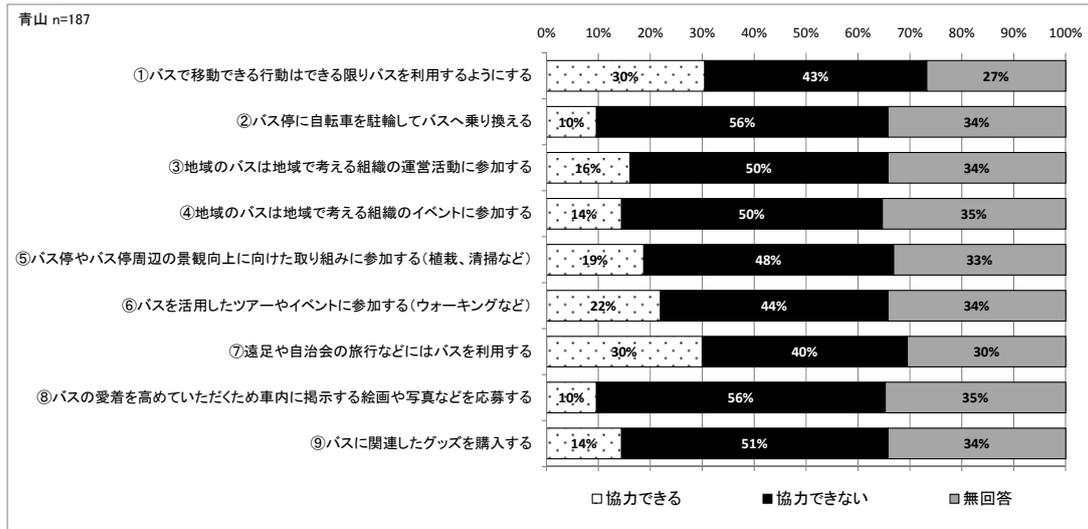
## 阿山



## 大山田



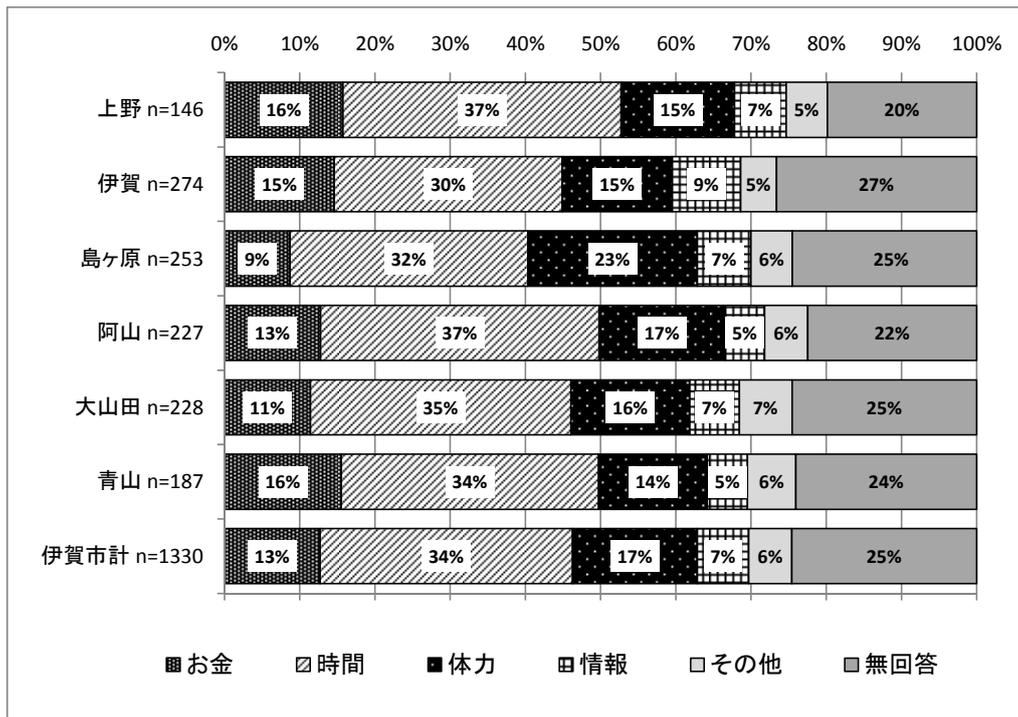
**青山**



**③廃止代替バスや行政バスの利用促進の取り組みに協力する上での支障となる条件や環境【問9③B】**

■いずれの地区も、「時間」を理由としてあげており、30~37%を占める。

▼廃止代替バスや行政バスの利用促進の取り組みに協力する上での支障となる条件や環境



#### ④廃止代替バスや行政バスの利用促進に協力できる取り組みやアイデア【問 9③C】

##### ▼廃止代替バスや行政バスの利用促進に協力できる取り組みやアイデア

上野	
1	高令化が進むと最寄りに駅がある事が条件となる。現在より、もっと多く停車地を作るべきだと思う。
2	・バスを利用した子どもむけのイベント・土日などバスで少し離れた公園へのツアーなど 子どもはバスや電車好きですから。
3	イベントの参加日時や時間そして内容を地域の皆様に分かりやすい広報やポスター等が少々増やしたらいかがでしょうか。
4	伊賀地方の子どもはあまり公共交通機関を利用する機会がないので、バスや電車に乗るとすごく喜びます。イベントなどと合わせて利用できるようになるといいですね。
5	バス停が更に近くなれば最も利用できる。高年令になるとともにバスに頼らざるを得なくなる。
6	観光なら多くの見る場所を選びバスで移動するコースや、バスでしか入れない見所であっても良いと思います。他県に行く時、バスや電車で移動をよく使いますよ。
7	協力意向については、バスにしても鉄道にしても、自分の生活にしようがないといどには、協力したいと考えますが、地域で上記の様な活動があってもそういうことをしているという情報がどこで得られるかわからない。
8	年間バスを販売する、週1くらいのれば元がとれる値段にしてあげれば売れると思う。バスがあればのらなきや損得のと思う。お客さんがのっていても、のってなくても走るのだから損はしないと思う。バスは絶対必要な地域も人も多いからなくさないでほしい。あとバス(旧伊賀町の行政バス)がほしい。かわいくするとか、公生をのせるとかすればいいのに
伊賀	
1	割引きができるカードをつくれれば利用者も増えるとおもう
2	私は身体障害者の為、病院が近くいつもつえについて通院しており、また私用のときは伊賀でつ道を利用している(無しよく)
3	老人に老人会とかを通じてアピール。時間ダイヤや停留所に行きたいと思う様な何があるか分かりやすい地図をつくつたらいいと思う。
4	・バス停の看板を大きくして、目立つようにする。・バス停にあるイスや囲いをおしゃれで目立ち、ルートごとに統一したデザインにする。(私はバスのルートが全く分からないし、バス停がどこにあるのかさえ知らない。広く皆様に知ってもらえるよう、バス停はもっと目立たせルートごとに色・デザインを分けると車でもおりにかかった時にも、分かりやすく、今後の利用につながるのではないだろうか。
5	自転車運転できない年令になった際、あるいはバスを利用せざるを得ない状況となれば利用したいと思っている。その際は、「より利用しやすい環境」が必要です。運行回数の増加や、生活活動の助けとなる買物や例えばデイサービス施設などへ(デイサービスは送迎あります)趣味で生活を楽しむことのできる施設充実と共にそこへのアクセスが簡便であることだと思います。今後ますます高令化する地区には是非こういった計画が望まれます。
6	上野市内まで行かなくても、大阪駅、名古屋駅、名張駅まで行ってくれるバスができる取り組み
7	ノンステップバスを増加してほしい。
8	利用者の人数等考え、バスを小型化し(バスでなくてもよい)タクシー的な要素を加えてみてはどうか？
9	①デマンド→いつでも、(乗り合い)→何人でも、タクシー→どこでも 安い料金→一般のタクシーの半額
10	駅、官公庁、観光地、高速バスのりば(御代)を回るルートのバスを走らせる。名張市のナッキー号のようなデザインのバスを走らせる。いがまのバスは白色で乗ってみたいと思わないし、住民のアピールにもなっていない。
11	バスにのる事がないので何とも言えませんがグッズなど買ってあげる事くらいしか出来ない気がします。自分で運転しないのであれば又考え直すと思います。
12	思い浮かばないポイントとかはどうでしょうか。利用数の多い人へのサービスとかのことです。
13	駐車場を増しては。老人になると、なかなか歩くことができない為、家の近くまで来て欲しい。ノンステップのバスなど乗りやすいバスに変えては。
14	バスの環状線をつくつたらそれにのると適当な目的地までは歩ける(例東京の山手線・大阪の環状線)
15	バスの動線地図(詳しく)や観光スポットへの行き方など取り組んでほしい。
16	アピタ行きや描く病院行きなど目的地で停まるバス停があると、年寄りの方など利用しやすい、駅や産業会館止めがあっても利用しづらい
17	伊賀にはたくさん寺・神社があります。寺・神社めぐりのツアーがあればいいのと思います。(伊賀88ヶ所めぐり、神社スタンプなど)
18	小型化し、設備費をおさえる。人件費の見直し。
19	行政バス廃止して各人タクシーを利用する。支援的チケットを発行等、メリットを考えて下さい。
20	バス停近くの店と協力していただいて、バスに乗ってきたら何か割引があるとか特典があるとかだとあえてバスで行こうかなという気持ちになります。

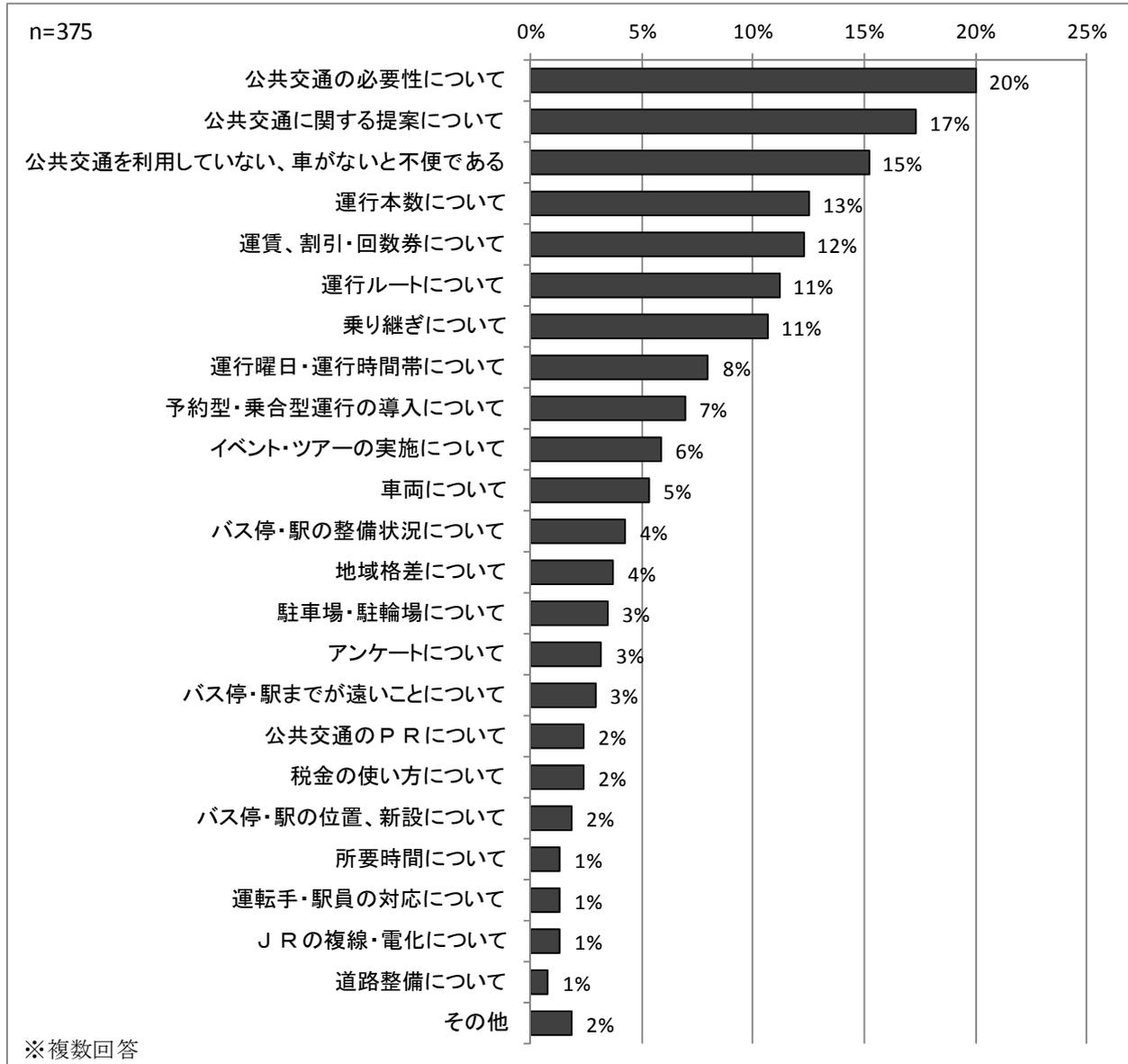
島ヶ原	
1	バスの運行本数を増やして、電車と連絡が良いようにしてほしい。年配の方や重い荷物を持っている人のために、便宜をはかってほしい。バスの路線図や時刻表を配布してほしい。バス停近くに自転車で来て置いておくところが定かでないので置けるようにしてほしい(サインを立てるなど)
2	バスを利用している人を見かけません。誰も乗ってないバスが運行されていると悲しくなります。本数が少なく自由に思う時に利用出来ないのでもうしても自動車に頼っています。1人になるとここから出かけられない様になるのがこわいです
3	飲酒行事等に参加する機会には出来るだけ利用する。
4	今後、老化しマイカーが無理となった時には買物に困る。大型ショッピングセンターと地元直通のバスの運行があれば利用すると思う。
5	バスを使用するなら買物になると思うので、バス停まで遠いこと、買物したら、荷物が重く、運ぶことができないスーパー着、病院着のような、目的の場所に直接に行ける路線があれば、乗ると思います。病気の時は、車の運転もできなくなりますから
6	小学生や保育所の遠足などに公共機関の利用を促し、マイカー以外に利用できる事を体験させ、省エネにつながる事を学習させる。
7	母親が廃止代替バスを利用させてもらっています。自動車を運転できない者にとっては、貴重な移動手段なのでぜひ継続していただきたいです。自分に協力できること・・・今はまた思いつきません。
8	・車体のデザイン案を利用者などからぼしゅうしてそれを元に電車のデザインをかえる。・小中学校で公演を行う。
9	なぜ、アンケートまでとってまで、利用促進をしようとするのか理由がわからない。赤字にならないように運営してほしい。税金の投入はもうやめてほしい。
10	年をとって来ると運転がおぼつかなくなる。80才になれば免許返上したいがいまのままでは、返上出来ない。私の友人(都会に住んでいる人の半数は免許返上していると聞く。)都会への移住も考えなければと思う昨今です。
11	本数が少ない。バス待ちする時のイスがない。雨降りはつらい。
12	現在の行政バスの運行ルートを見直し、支所→駅→やぶつちや温泉→各地区(8地区)のルートを考えてはどうか? 現在は山菅・不見上・学校のみとなっており、運行系統が少なく地域全体に繁栄されていない。(運転手の待機時間が多い)
13	学校、団体、企業、病院、ディサービス、どこかと直通、まき込まないと個人ではむずかしいのでは? イベントは、子供や孫が参加していると家族は見に行きます。
14	私は、協力できないが、高齢者にとってはなくてはならない、手段だと思う。もっと、田舎独特の発展の仕方が必要では!
阿山	
1	バス運行の乗り継ぎがスムーズに行けば買い物利用のお年寄りがそのルートのバスに乗って下さるかも・・・? 病院前とかにバス停があればよいかも?(市民病院だけでなく整形外科等に停まる便があれば)朝・夕は企業前を通るルートで企業としていけば働く人がバスで出勤交通マヒま緩和できるかも?
2	自動車で出かけられない時はバスを利用する
3	年をとって車に乗れなくなった時必要になる。
4	学生に利用する機会を多くあたえる。
5	時間
6	全地区から商業施設に行く路線をもっと増やして欲しい。
7	通勤、通学の本数・ルート等当自者と協議を密にする。採算については取合えず求めないイベント、グッズ等の小手先はやらず、利便性に徹する
8	伊賀市企画のバスツアー、(食事ツアー、工場見学)などをしてほしい。世代別にターゲットをしぼって、例えば20代合コンツアーなどあれば、おもしろいと思う。
9	若い人は、バスを利用しないが、高齢で車が運転できない人にとっては、大切な取組みだと思えます。買い物や通院など利用を必要とする方のニーズを詳細に聞きとり店や医院と連携する必要があると思えます。
10	・利用促進に関して、義母が、阿山行政サービス巡回車のルート変更を強く希望しています。山生田から鞆田方面に行きたいが、まわってくれるコースがまったく無いので、歯医者に行けなくて大変不便を感じています。このルートを運行していただくよう強く希望します。
11	くちこみ
12	(他地域の方が、バスで気楽に伊賀の他地域に行く) > バス停から歩いてまわれる周囲の案内地図、行事紹介をすることで、地域化にもつながる。
13	老人の為の行政バスとお考えですが…。老人と行政バス運行は常に日常生活上必要と考えるとどこのバス停で何時に待つと言った時間を利用者と話が出来る連絡局をつくれればいい?
14	月に数回のノーマイカーDAYをつくる

大山田	
1	各地域での活動に取り入れていく。(利用できることから)
2	鉄道でも述べましたが、職員の利用の徹底。(終バスの時間の調整により1時間程度の残業にも対応できるようにする)大規模事業所の利用協力。
3	バスの本数が少ないので、本数を増やしたり、ルートを変える。
4	南伊勢町が行っている「デマンドバス」の運行。(当日スマホで予約可能な)市の負担も軽減できるのでは(?)と考えます。
5	行政バスで上野まで買物に行って長く待たず帰れるようになればいい
6	・行政が主導する一般的な利用拡大策などには関心がない。・地域が必要とするなら、地域の自主性に任せるべきと考える。
7	現在高校生の子供が上野市内や名張に行く時利用しているが(バスカードで乗車)年間パスポートを発行してはどうですか。伊賀市内どこに行ってもパスポートの金額で行けるようなもの。
8	上野地内の大型スーパーへの買物を目的とする、運行及び病院への通院用運行通学運行は必要
9	乗り継ぎ時刻表の作成(朝、昼、夕の3例ぐらい時刻表にこんな乗り継いで柘植駅へ、又、伊賀神戸駅へ行けるよ!)
10	なるべくバスを利用するように協力をする
11	「電車ではなく、バスで行こう」と思えるような料金と使いやすさが重要だと思う。
12	事前予約制
青山	
1	勝手に取り仕切る出しゃばりがおるのは困るが自主参加で有ればOK。住んでいる所は出合と云う強制労働が有るので迷惑するが自主参加はしたいと思う
2	金沢では100円バスというのがあって、土日の買物はバスでという考えで市内のマーケット(イオンとかデパート)が共同で出資している。市の財政だけでは無理なので企業にも協力してもらいましょう。
3	バスと鉄道をからめた割引きがあるといいなあと思います。
4	地域イベントの展示に、まだ、知らない点が多いため、積極的に、バスの安全性をアピールしてもらいたい。
5	市外との接続がされると、名張地域や美杉・津地域との人の交流が多くなると思います。フリー乗降制度を作る。
6	スーパーや、モクモク、温泉など直行バスが出ているなら、ぜひ利用したいと思います。正直バスがどのようなルートを運行しているのか知らないです。
7	保育園や幼稚園の子どもたちの絵を車内にかざる
8	バリアフリーのバス(ノンステップ)が少ないのでふやしてほしい!
9	行政バス、行政バスサービス等についての情報が不足している様に思われます。
10	新聞の織り込みちらしに情報を入れて下さい。
11	近鉄電車(青山町駅)の発着時間に合わせる(2~3分前にバスが出てしまう事のない様にする)

## (10) 鉄道やバスに関する自由意見【問 10】

■鉄道やバスに関する自由意見としては、「公共交通の必要性について」の意見が最も多く、現在は車の利用が便利であるため公共交通機関は利用していないが、運転が困難になると思われる将来は、公共交通を利用したいという意見が多数を占める。  
次いで、「公共交通に関する提案について」の意見が多く、利用促進のための提案が多数を占める。

▼鉄道やバスに関する自由意見の 카테고리分類



## 4. アンケート調査票

### 伊賀市の交通の現状と今後のあり方に関するアンケート票

問1. あなたご自身について、該当するもの1つに○をつけてください。

性別	1. 男	2. 女		
年齢	1. 15～19歳 5. 50～59歳	2. 20～29歳 6. 60～64歳	3. 30～39歳 7. 65～74歳	4. 40～49歳 8. 75歳以上
ご職業	1. 会社員・公務員 4. 学生 7. その他（具体的に_____）	2. 自営業 5. 主婦・主夫	3. アルバイト・パート 6. 無職	
免許の保有 (複数回答可)	1. 大型または普通自動車免許を保有 3. 原動機付自転車免許のみ保有	2. 自動二輪免許を保有 4. 免許を持っていない		
自動車の所有	1. 自由に使える自動車を持っている	2. 自由に使える自動車を持っていない		
お住いの地区	1. 上野地区 4. 阿山地区	2. 伊賀地区 5. 大山田地区	3. 島ヶ原地区 6. 青山地区	
自宅から最寄りの 鉄道駅又はバス停	最寄りの鉄道駅名称 _____	自宅からの距離 約 _____ km	最寄りのバス停名称 _____	自宅からの距離 約 _____ km
実際に利用されている 鉄道駅又はバス停	利用されている鉄道駅名称 _____	そこまでの交通手段 _____	利用されているバス停名称 _____	そこまでの交通手段 _____

問2. あなたは日頃、どのような“お出かけ”をされていますか。利用頻度の多いもの2つまでおしえてください。

	お出かけ（その1）	お出かけ（その2）
利用頻度 (1つに○)	1. ほぼ毎日 3. 週に1回 5. 月に1回 7. その他 ( _____ )	2. 週に2～3回 4. 月に2～3回 6. 年に数回
目的 (1つに○)	1. 通勤 3. 仕事 5. 観光・レジャー 7. その他 ( _____ )	2. 通学 4. 買物 6. 通院
目的地 (1つに○)	1. 伊賀市内 _____ 地区 2. 三重県 _____ 市(市外) 3. _____ 県 _____ 市	1. 伊賀市内 _____ 地区 2. 三重県 _____ 市(市外) 3. _____ 県 _____ 市
交通手段 (全てに○)	1. 鉄道 3. 自動車(自分で運転) 4. 自動車(他の人に送迎) 5. タクシー 6. 自転車 8. その他( _____ )	2. バス 7. 徒歩
出発時刻	午前 ・ 午後 _____ 時頃	午前 ・ 午後 _____ 時頃

**問3. 伊賀市内及び周辺へ移動する場合、利用されている交通手段の「現状の満足度」に該当するもの1つに○をつけて下さい。また、満足度で「やや不満」、「不満」または「利用していない」に○をつけられた方におたずねします。「不満の内容や利用しない理由」に該当するもの全てに○をつけてください。**

交通手段	現状の満足度 (1つに○)	不満の内容や利用しない理由 (該当するもの全てに○)
鉄 道	1. 満 足	1. 運行本数      2. 始発時刻      3. 終発時刻 4. 乗り継ぎ利便性   5. 車両の快適性   6. 車内の混雑状況 7. 駅アクセス道路   8. 駅周辺の駐車場   9. 駅周辺の駐輪場 10. 運賃            11. 駅の近接性    12. 駅周辺の魅力 13. 関心がない    14. その他 (具体的に_____ )
	2. まあ満足	
	3. どちらともいえない	
	4. やや不満	
	5. 不 満	
	6. 利用していない	
バ ス	1. 満 足	1. 運行本数      2. 始発時刻      3. 終発時刻 4. 乗り継ぎ利便性   5. 車両の快適性   6. 車内の混雑状況 7. バスルート       8. バス停位置     9. バス停周辺の駐輪場 10. 運賃            11. バス停の近接性   12. 定時性 (遅れ) 13. 関心がない    14. その他 (具体的に_____ )
	2. まあ満足	
	3. どちらともいえない	
	4. やや不満	
	5. 不 満	
	6. 利用していない	
自 動 車	1. 満 足	1. 渋滞のため、目的地まで時間がかかることがある 2. 道幅が狭かったり、カーブが急だったり危険な箇所がある 3. 歩行者や自転車とぶつかりそうになることが多く、危険である 4. 目的地に駐車場が少ない 5. 関心がない      6. その他 (具体的に_____ )
	2. まあ満足	
	3. どちらともいえない	
	4. やや不満	
	5. 不 満	
	6. 利用していない	
自 転 車	1. 満 足	1. 自転車が安全に走行できる空間がない 2. 道幅が狭く危険な箇所が多い 3. 信号が少なく危険な箇所が多い 4. 駅やバス停周辺の駐輪場が少ない 5. 関心がない      6. その他 (具体的に_____ )
	2. まあ満足	
	3. どちらともいえない	
	4. やや不満	
	5. 不 満	
	6. 利用していない	
徒 歩	1. 満 足	1. 歩道がなく危険な箇所が多い 2. 歩道が狭く通行しづらい 3. 信号が少なく危険な箇所が多い 4. 街路灯が少なく危険な箇所が多い 5. 関心がない      6. その他 (具体的に_____ )
	2. まあ満足	
	3. どちらともいえない	
	4. やや不満	
	5. 不 満	
	6. 利用していない	

○ **知っていますか？**

伊賀市には、鉄道、バス、自動車などの交通手段とは別に、特定の利用者や地域の方に限定した福祉有償運送や無償バスといった交通手段があります。

福祉有償運送は、NPO 法人等が、単独で公共交通機関を利用することが困難な要介護者や身体障がい者等の会員に対して、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うものです。

無償バスは、NPO 法人や関係団体等が協議し、高齢者等を対象に、地域と近隣の商業施設等を無料送迎するものです。

**■伊賀市内を運行する鉄道の利用実態についておたずねします。**

問4. この一年間で伊賀市内を運行している鉄道(JR関西本線・JR草津線・近鉄大阪線・伊賀鉄道)をご利用になりましたか。利用した路線及び各設問に該当するもの1つに○をつけてください。  
\*いずれの路線も利用されなかった方は問5.へお進み下さい。

利用した路線	利用頻度	駅までの交通手段
1. JR 関西本線	1. ほぼ毎日 2. 週に2~3回 3. 週に1回 4. 月に2~3回 5. 月に1回 6. 年に数回 7. その他 ( )	1. 鉄道 2. バス 3. 自動車(自分で運転) 4. 自動車(他の人に送迎) 5. タクシー 6. 自転車 7. 徒歩 8. その他( )
2. JR 草津線	1. ほぼ毎日 2. 週に2~3回 3. 週に1回 4. 月に2~3回 5. 月に1回 6. 年に数回 7. その他 ( )	1. 鉄道 2. バス 3. 自動車(自分で運転) 4. 自動車(他の人に送迎) 5. タクシー 6. 自転車 7. 徒歩 8. その他( )
3. 近鉄大阪線	1. ほぼ毎日 2. 週に2~3回 3. 週に1回 4. 月に2~3回 5. 月に1回 6. 年に数回 7. その他 ( )	1. 鉄道 2. バス 3. 自動車(自分で運転) 4. 自動車(他の人に送迎) 5. タクシー 6. 自転車 7. 徒歩 8. その他( )
4. 伊賀鉄道	1. ほぼ毎日 2. 週に2~3回 3. 週に1回 4. 月に2~3回 5. 月に1回 6. 年に数回 7. その他 ( )	1. 鉄道 2. バス 3. 自動車(自分で運転) 4. 自動車(他の人に送迎) 5. タクシー 6. 自転車 7. 徒歩 8. その他( )

**■伊賀市内を運行するバスの利用実態についておたずねします。**

問5. この一年間で伊賀市内を運行しているバス(民間路線バス・廃止代替バス・行政バス・地域運行バス)をご利用になりましたか。利用した主な路線及び各設問に該当するもの1つに○をつけてください。  
\*いずれの路線も利用されなかった方は問6.へお進み下さい。

バス分類	利用した主な路線※	利用頻度	乗り継ぎ
①営業路線 バス (5路線)	1. 上野名張線 2. 阿波線 3. 玉滝線 4. 桐ヶ丘線 5. 上野・山添(天理)線	1. ほぼ毎日 2. 週に2~3回 3. 週に1回 4. 月に2~3回 5. 月に1回 6. 年に数回 7. その他 ( )	1. 鉄道へ乗り継ぐ 2. 他のバスへ乗り継ぐ 3. 乗り継がない
②廃止代替 バス (7路線)	1. 友生線 2. 予野線 3. 島ヶ原線 4. 諏訪線 5. 月瀬線 6. 西山線 7. 柘植線	1. ほぼ毎日 2. 週に2~3回 3. 週に1回 4. 月に2~3回 5. 月に1回 6. 年に数回 7. その他 ( )	1. 鉄道へ乗り継ぐ 2. 他のバスへ乗り継ぐ 3. 乗り継がない
③行政バス (7路線)	1. 上野コミュニティバス(しらさぎ) 2. いがまち行政サービス巡回車 3. 阿山行政サービス巡回車 4. 島ヶ原行政サービス巡回車 5. 大山行政サービス巡回車(どんぐり号) 6. 青山行政バス 7. 比自岐コスモス号	1. ほぼ毎日 2. 週に2~3回 3. 週に1回 4. 月に2~3回 5. 月に1回 6. 年に数回 7. その他 ( )	1. 鉄道へ乗り継ぐ 2. 他のバスへ乗り継ぐ 3. 乗り継がない
④地域運行 バス (1路線)	1. 美旗地域コミュニティバス	1. ほぼ毎日 2. 週に2~3回 3. 週に1回 4. 月に2~3回 5. 月に1回 6. 年に数回 7. その他 ( )	1. 鉄道へ乗り継ぐ 2. 他のバスへ乗り継ぐ 3. 乗り継がない

※利用した路線の分類及び概要はアンケートのお願い文の裏面「伊賀市の公共交通路線網図」をご参照ください。

**■伊賀市交通計画に基づく鉄道関連施策の取り組みについておたずねします。**

**問6.** 伊賀市交通計画に基づき、平成 23 年度から順次、鉄道の利便性向上やまちづくりと連携した魅力向上に資する各種施策に取り組んできました。その取り組みのうち、平成 24 年度に実施した伊賀鉄道に関する取り組み内容について、①認知度、②利用機会の変化をおしえてください。それぞれ、該当するもの1つに○をつけてください。

**①取り組みの認知度をおしえてください。(それぞれ1つに○)**

平成 24 年度に実施した伊賀鉄道に関する取り組みの内容	認知度	
	知っている	知らない
①菜の花まつりや忍者修行など乗って楽しいイベント列車の運行	1	2
②市内幼稚園・保育園児が描いた絵画を車内に掲示したギャラリー列車を運行	1	2
③白鳳幼稚園の協力を得て制作した七夕飾りを上野市駅に設置	1	2
④クリスマス時期に上野市駅及び西大手駅にてイルミネーションを実施	1	2
⑤クリスマス時期に上野市駅にて駅コンサートを実施	1	2
⑥伊賀線を紹介するポスターを作成し地域における利用促進や旅行会社などへ PR	1	2
⑦伊賀の特産品（かたやき）付きの乗車券を制作・販売	1	2
⑧開業5周年の記念入場券セット（硬券入場券）を制作・販売	1	2
⑨記念グッズとして 860 系デザインの伊賀焼皿を制作・販売	1	2
⑩車両更新に伴い引退する 860 系の惜別グッズ（定規）を制作・販売	1	2
⑪伊賀線、近鉄線及び JR 線との乗継時刻が分かる携帯時刻表を制作・配布	1	2
⑫小学生、保育園・幼稚園児を対象とした電車の乗り方教室を開催	1	2



クリスマス駅コンサート(H24)



電車の乗り方教室車内座学(H25)

**②これら取り組みにより、あなたの鉄道利用に変化は生じましたか。(1つに○)**

1. 新たに鉄道を利用するようになった
2. 鉄道利用の機会が増えた
3. 鉄道の利用機会は変わらない
4. 鉄道利用の機会が減った
5. 以前同様、鉄道は利用していない
6. その他（具体的に\_\_\_\_\_）

**■伊賀市交通計画に基づくバス関連施策の取り組みについておたずねします。**

問7. 伊賀市交通計画に基づき、平成 23 年度から順次、行政バスや廃止代替バスの運行内容を変更して  
利便性の向上に取り組んできました。その取り組み(変更)内容について、①認知度、②利用機会の変  
化をおしえてください。それぞれ、該当するもの1つに○をつけてください。

①取り組み(運行内容の変更)の認知度をおしえてください。(それぞれ1つに○)

路線名※	変更内容	認知度		
		知っている	知らない	
行政バス	上野コミュニティバス(しらさぎ)	①北ルート系統を追加(停留所 13 箇所、平休日とも 1 日 6 本片方向運行)	1	2
		②外回り循環の本数を削減(東コース平休日とも 3 本、西コース平日 4 本、休日 3 本)、停留所名称を変更	1	2
	いがまち行政サービス巡回車	③柘植・西柘植線の柘植駅における JR 線との乗り継ぎを考慮したダイヤを設定、土曜日運行の廃止	1	2
		④西柘植・壬生野線及び希望ヶ丘線は大山田支所管内の虹ヶ丘地区までルートを延伸、土曜日運行の廃止	1	2
	阿山行政サービス巡回車	⑤内保線の水、木、金は廃止路線の鞆田線を補完するため、東湯舟・上友田方面へルートを迂回	1	2
		⑥槇山線は廃止路線の玉滝線を補完するため、玉滝方面(山生田・界外・鈴鹿)にルートを迂回	1	2
		⑦河合丸柱線の利用者の少ない停留所を一部廃止、道幅の広いルートへ変更	1	2
		⑧佐那具線は廃止となる河合線を補完し、商業施設等を停車する路線として新設	1	2
	大山田行政サービス巡回車(どんぐり号)	⑩虹ヶ丘線は伊賀支所管内の希望ヶ丘地区までルートを延伸し、いがまち行政サービス巡回車と接続	1	2
		⑪坂下線は滝までルートを延伸し、青山行政バスと接続(現行 3 本の内、朝、夕の 2 本を延伸)	1	2
青山行政バス	⑫滝線は回転場までルートを延伸し、大山田行政サービス巡回車の坂下線と接続	1	2	
廃止代替バス	友生線	⑬ゆめが丘地区団地内循環ルートを新設、医療施設、商業施設を接続するルートに変更及び停留所を新設	1	2
	諏訪線	⑭終点のバス転回場等に停留所を 2 箇所新設し、ルートを延伸	1	2
	柘植線	⑮いがまち行政バスとの路線競合を回避するため柏野ルート及び新堂駅南口～伊賀支所間を廃止し川東ルートに統一	1	2

※各バス路線のルートについては、アンケートのお願い文裏面「伊賀市の公共交通路線網図」をご参照ください。

②これら取り組み(運行内容の変更)により、あなたのバス利用に変化は生じましたか。(1つに○)

- |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. 新たにバスを利用するようになった   | 2. バス利用機会が増えた         |
| 3. バスの利用機会は変わらない      | 4. バス利用機会が減った         |
| 5. 以前同様、バスは利用していない    | 6. 鉄道や他のバスに乗り継ぐようになった |
| 7. 先行が変わった(具体的に_____) |                       |
| 8. その他(具体的に_____)     |                       |

## ■今後の公共交通のあり方についておたずねします。

### <こー読ください！>

#### ■伊賀鉄道、廃止代替バス及び行政バスの現状と今後の見通しについて

少子化の進展による伊賀市中学校の統合・再編や、沿線高校の統合・定員減少などにより、伊賀鉄道の輸送人員は平成 19 年度の 249 万人から平成 24 年度には 164 万人と 6 カ年で 85 万人、約 34%減少しています。

また、行政バス及び廃止代替バスの利用者数も平成 20 年度の 36 万人から平成 24 年度には 28 万人と 5 カ年で 8 万人、約 20%減少しています。

これら伊賀鉄道や行政バス及び廃止代替バスを維持・存続するため、伊賀市では市民の皆さんの税金から年間約 2 億円の負担をするほか、国や県からの補助金も受けています。

今後、利用者がさらに減少した場合、路線を維持・存続するための財政的負担が増加することになりますが、今以上の負担金を投入するためには、伊賀市の財政余力や市民の皆さんから合意形成を得ることが必要になります。

これら状況を回避し、伊賀市交通計画で掲げた「持続可能な交通体系の形成に向けた公共交通ネットワークの形成」を実現するためには、今のような自動車に過度に依存したライフスタイルから、鉄道、バスといった公共交通も適切に使う移動へ転換する必要があります。

公共交通を守り、育てるためには、**市民の皆さんが公共交通を積極的に利用していただくとともに、各種取り組みに参加・ご協力いただくことが必要不可欠**となっています。



伊賀鉄道



西山線（廃止代替バス）



しらさぎ北回り循環（行政バス）

**問8. 伊賀鉄道への関心の度合いと、伊賀鉄道の利用を促進する取り組みに対する協力意向などについてお聞きます。**

①あなたは伊賀鉄道に関心がありますか。該当するもの1つに○をつけてください。

1. 関心がある                      2. 少し関心がある  
3. どちらともいえない  
4. あまり関心がない              5. 全く関心がない

②伊賀鉄道の利用を促進する取り組みについて、「A. あなたの協力意向」に該当するもの1つに○をつけてください。

伊賀鉄道の利用を促進する取り組みの内容	A. 協力意向	
	協力できる	協力できない
①伊賀鉄道で移動できる行動はできる限り伊賀鉄道を利用するようにする	1	2
②駅に車や自転車を駐車して伊賀鉄道へ乗り換える	1	2
③伊賀鉄道友の会（サポーター組織）の運営活動に参加する	1	2
④伊賀鉄道友の会（サポーター組織）のイベントに参加する	1	2
⑤駅や沿線の景観向上に向けた取り組みに参加する（植栽、清掃など）	1	2
⑥伊賀鉄道を活用したツアーやイベントに参加する（ウォーキングやクリスマスコンサートなど）	1	2
⑦遠足や自治会の旅行などには伊賀鉄道を利用する	1	2
⑧ギャラリー列車に掲示する絵画や写真などを応募する	1	2
⑨記念乗車券や伊賀鉄道のグッズを購入する	1	2

③伊賀鉄道の利用を促進する取り組みについて、「B. あなたが協力する上で支障となりそうな条件や環境」に該当するもの1つに○をつけてください。また、「C. ②の項目以外にあなたが協力できる取り組みや利用促進のアイデア」を自由にご記入ください。

<b>B. あなたが協力する上で支障となりそうな条件や環境</b>	1. お金      2. 時間      3. 体力      4. 情報 5. その他（具体的に_____）
<b>C. ②の項目以外にあなたが協力できる取り組みや利用促進のアイデアを自由にご記入ください。</b>	

**問9. 廃止代替バスや行政バスの関心の度合いと、廃止代替バスや行政バスの利用を促進する取り組みに対する協力意向などについてお聞きます。**

①あなたは廃止代替バスや行政バスに関心がありますか。該当するもの1つに○をつけてください。

1. 関心がある                      2. 少し関心がある  
3. どちらともいえない  
4. あまり関心がない              5. 全く関心がない

②廃止代替バスや行政バスの利用を促進する取り組みについて、「A. あなたの協力意向」に該当するもの1つに○をつけてください。

廃止代替バスや行政バスの利用を促進する取り組みの内容	A. 協力意向	
	協力できる	協力できない
①バスで移動できる行動はできる限りバスを利用するようにする	1	2
②バス停に自転車を駐輪してバスへ乗り換える	1	2
③地域のバスは地域で考える組織の運営活動に参加する	1	2
④地域のバスは地域で考える組織のイベントに参加する	1	2
⑤バス停やバス停周辺の景観向上に向けた取り組みに参加する（植栽、清掃など）	1	2
⑥バスを活用したツアーやイベントに参加する（ウォーキングなど）	1	2
⑦遠足や自治会の旅行などにはバスを利用する	1	2
⑧バスの愛着を高めていただくため車内に掲示する絵画や写真などを応募する	1	2
⑨バスに関連したグッズを購入する	1	2

③廃止代替バスや行政バスの利用を促進する取り組みについて、「B. あなたが協力する上で支障となりそうな条件や環境」に該当するもの1つに○をつけてください。また、「C. ②の項目以外にあなたが協力できる取り組みや利用促進のアイデア」を自由にご記入ください。

B. あなたが協力する上で支障となりそうな条件や環境	1. お金    2. 時間    3. 体力    4. 情報 5. その他（具体的に_____）
C. ②の項目以外にあなたが協力できる取り組みや利用促進のアイデアを自由にご記入ください。	

問10. 鉄道やバスに関することや、公共交通を上手に利用していく方法など、皆さんが日頃お感じになられていること又はアイデア（例：予約して利用するバスを導入して欲しい。乗り継ぎ割引のある切符を発行して欲しい。）など、自由に記入ください。

<自由意見欄>

※ご協力ありがとうございました。この調査票は同封の返信用封筒（切手不要）に入れ、2月10日（月）までにお近くのポストにご投函ください。

# 伊賀市地域公共交通網形成計画（参考資料）

バス利用者アンケート・ヒアリング

2014（平成26）年 月

伊賀市地域公共交通活性化再生協議会



# 目 次

## 参考資料

(2) バス利用者アンケート・ヒアリング .....	資料 2- 1
<b>バス利用者アンケート</b>	
1) バス利用者アンケートの実施概要 .....	資料 2- 1
2) バス利用者アンケートの結果 .....	資料 2- 3
3) バス利用者アンケートの調査票 .....	資料 2-35
<b>バス利用者ヒアリング</b>	
1) バス利用者ヒアリングの実施概要 .....	資料 2-44
2) 路線別診断 .....	資料 2-46



## <参考資料>

### (2)バス利用者アンケート・ヒアリング

#### バス利用者アンケート

##### 1) バス利用者アンケートの実施概要

###### (1) 調査の目的

伊賀市では、平成 19 年度から市の交通政策の基本方針となる「伊賀市交通計画」を策定し、市内公共交通が抱える課題やその解決に向け、利用促進や運行改善など様々な施策に取り組んでいます。また平成 23 年度には、市内公共交通の利便性や効率性を高めるため、バスルートなどの運行形態の変更や伊賀鉄道伊賀線の活性化に向けた施策に取り組んでいます。

しかし、地域の人口減少や少子高齢化、自家用車への依存の高まりにより、市内公共交通の利用者は減少を続ける一方で、自ら移動手段を持たない人たちへの対応も考える必要があります。そこで、伊賀市内のバス利用の実態とこれまで実施してきた各種取り組みなどについて、バス利用者の意見、意向を把握し、次期交通計画見直しの参考とする目的として本調査を実施しました。

###### (2) 調査対象及び調査方法

項目	内容
調査対象	平成 26 年 7 月 17 日（木）の伊賀市内運行バス路線の利用者
配布数	718 通
調査方法	バスの乗り込み調査（平成 26 年 7 月 17 日（木））でヒアリング実施後、アンケート票を配布（調査期間中 1 人につき 1 枚、郵送回収）
調査時期	平成 26 年 7 月 17 日～7 月 31 日

###### (3) 配布数及び回収結果

路線	配布数	回収数	回収率
上野名張線	148	37	25.0%
阿波線	77	17	22.1%
玉滝線	19	1	5.3%
桐ヶ丘線	166	35	21.1%
上野・山添（天理）線	25	12	48.0%
友生線	39	7	17.9%
予野線	6	3	50.0%
島ヶ原線	17	8	47.1%
諏訪線	23	8	34.8%
月瀬線	8	2	25.0%
西山線	30	9	30.0%
柘植線	18	1	5.6%
上野コミュニティバス（しらさぎ）	46	11	23.9%
いがまち行政サービス巡回車	12	8	66.7%
阿山行政サービス巡回車	12	2	16.7%
島ヶ原行政サービス巡回車	3	0	0.0%
大山田行政サービス巡回車	2	1	50.0%
青山行政バス	64	12	18.8%
比自岐コスモス号	3	1	33.3%
営業路線バス計	435	102	23.4%
廃止代替バス計	141	38	27.0%
行政バス計	142	35	24.6%
不明	—	5	—
合計	718	180	25.1%

#### (4) 数値の統計的な取り扱いについて

- 比率はすべて百分率(%)で表し、小数点以下1位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が100%を前後する場合があります。また、各設問の結果のコメントについては、小数点以下1位を四捨五入した整数値で表記
- 設問に対する回答者の母数は“n=〇”として掲載し、各比率はnを100%として算出

## 2) バス利用者アンケートの結果

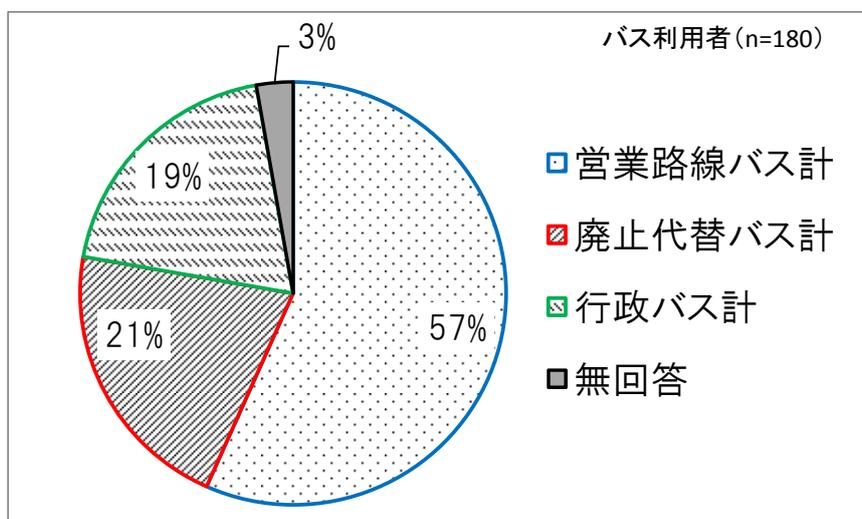
### (1) アンケートを受け取った当日のバス利用について

#### ① アンケートを受け取ったバス路線【問 1】

■ 営業路線バスの利用者が 57% と最も多く、中でも「上野名張線」は 21%、「桐ヶ丘線」は 19% を占める。

▼ アンケートを受け取ったバス路線

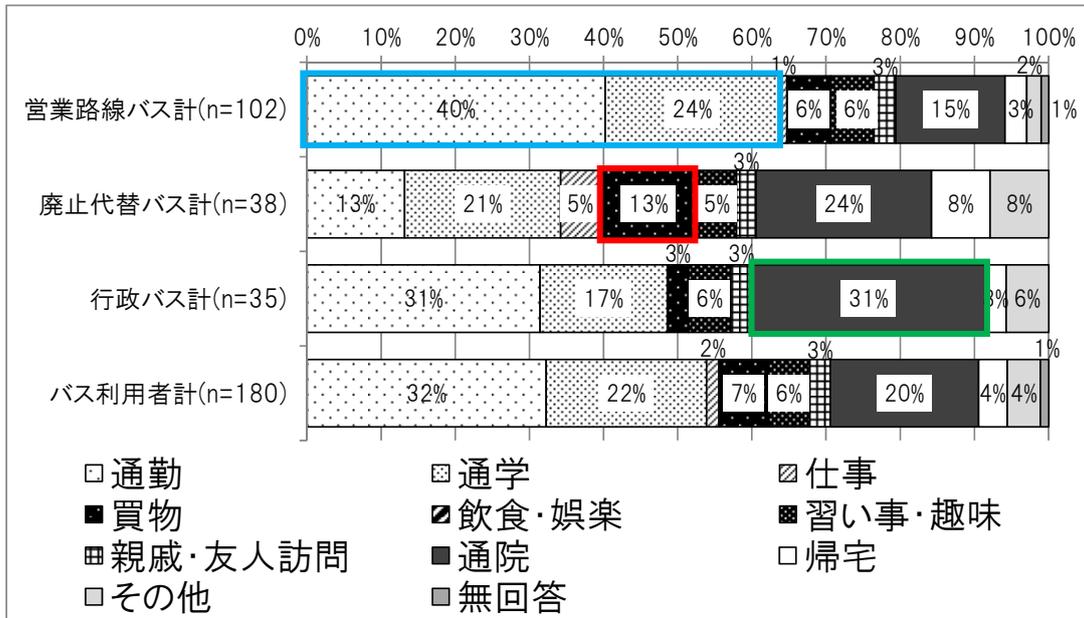
路線名	回答者数	割合
上野名張線	37	21%
阿波線	17	9%
玉滝線	1	1%
桐ヶ丘線	35	19%
上野・山添(天理)線	12	7%
友生線	7	4%
予野線	3	2%
島ヶ原線	8	4%
諏訪線	8	4%
月瀬線	2	1%
西山線	9	5%
柘植線	1	1%
上野コミュニティバス(しらさぎ)	11	6%
いがまち行政サービス巡回車	8	4%
阿山行政サービス巡回車	2	1%
島ヶ原行政サービス巡回車	0	-
大山田行政サービス巡回車	1	1%
青山行政バス	12	7%
比自岐コスモス号	1	1%
美旗地域コミュニティバス	0	-
無回答	5	3%
営業路線バス計	102	57%
廃止代替バス計	38	21%
行政バス計	35	19%
バス利用者計	180	100%



## ②バスの利用目的【問3】

- バス利用者全体では、「通勤」と「通学」を合わせると54%を占める。
- 営業路線バスでは、「通勤」と「通学」を合わせると64%を占める。
- 廃止代替バスでは、「買物」が13%存在する。
- 行政バスでは、「通院」が31%と高い割合を占める。

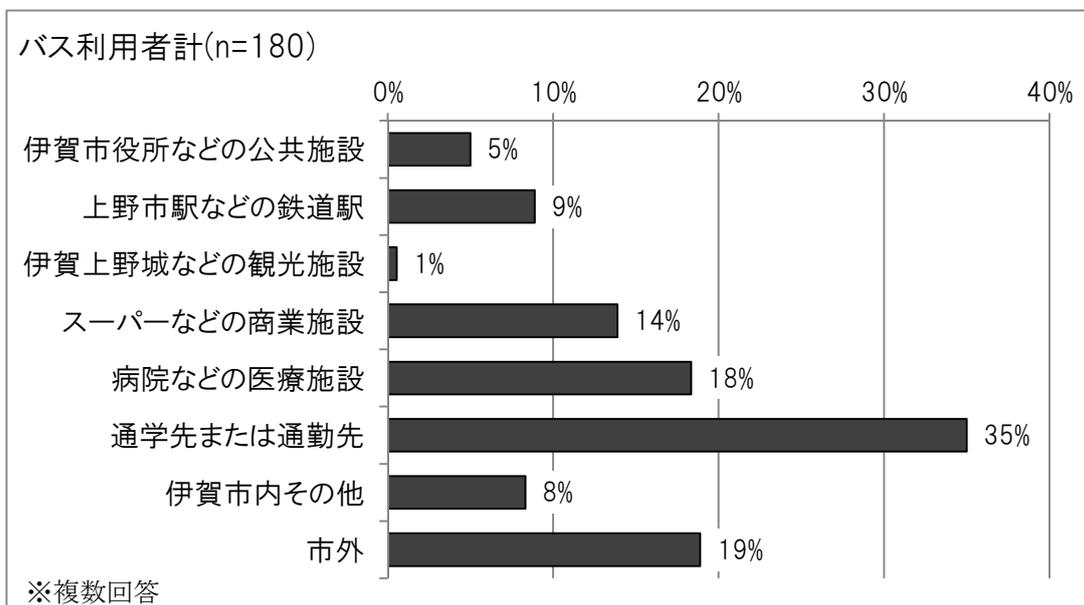
▼バスの利用目的

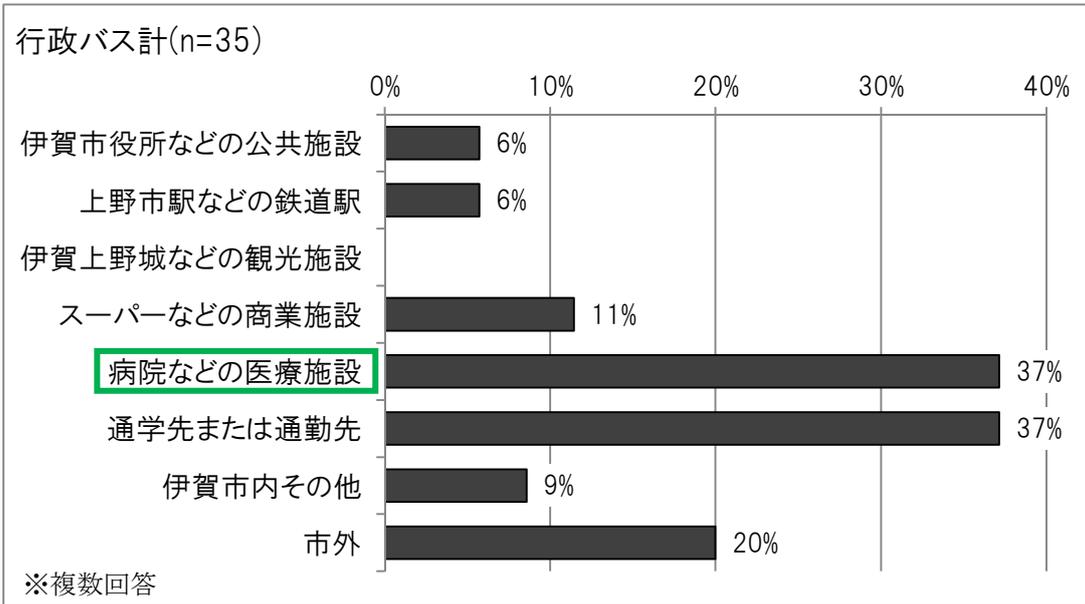
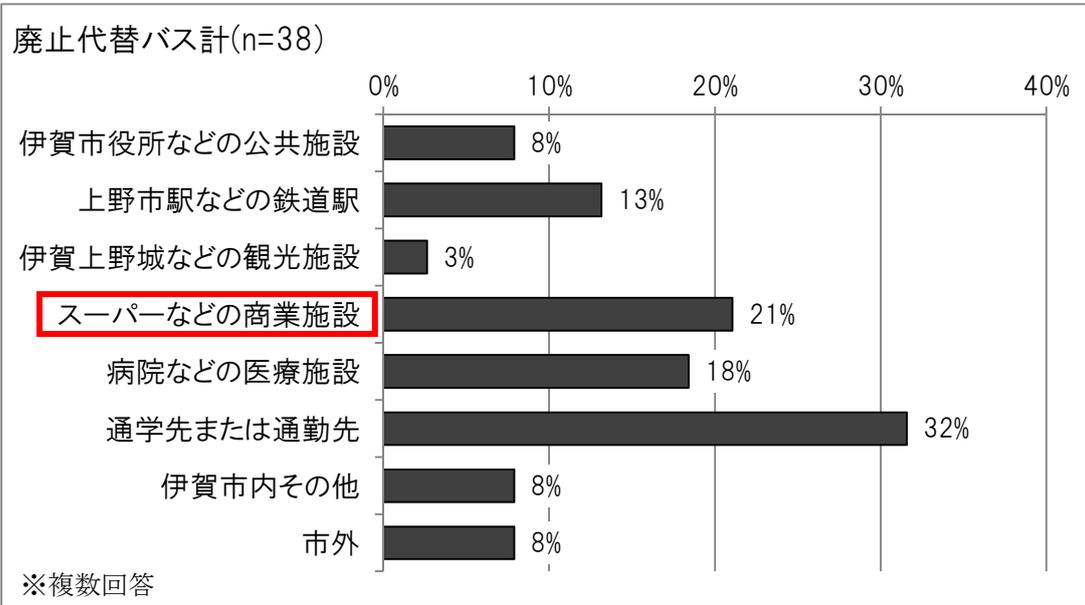
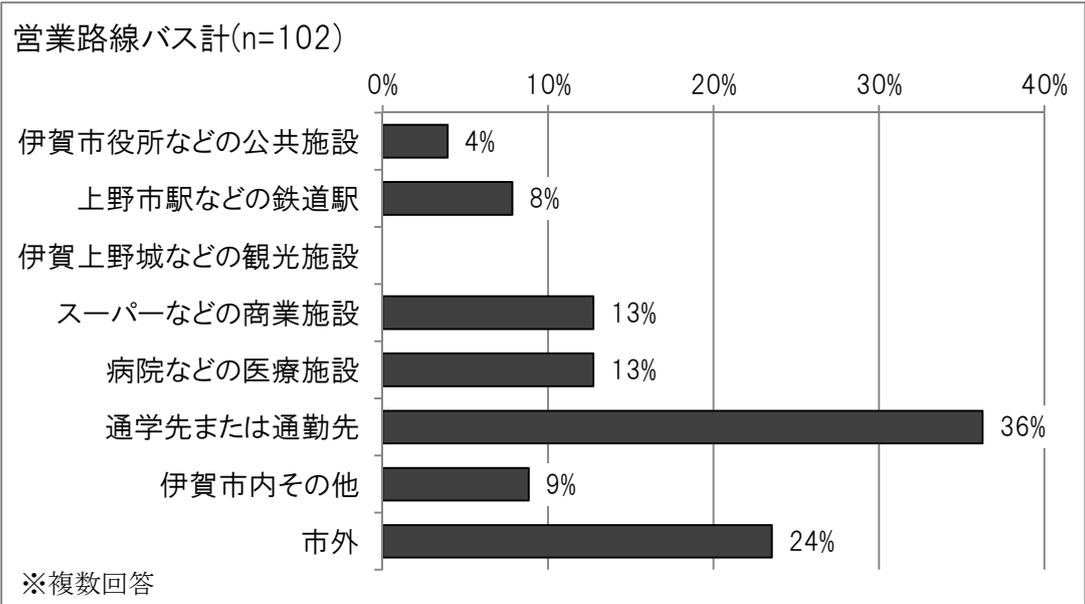


## ③バスでの行き先施設【問4】

- バス利用者全体では、「通学先または通勤先」が35%を占める。
- 営業路線バスでは、「市外」が24%存在する。
- 廃止代替バスでは、「スーパーなどの商業施設」が21%存在する。
- 行政バスでは、「病院などの医療施設」が37%と他の路線と比べて高い割合を占める。

▼バスでの行き先施設

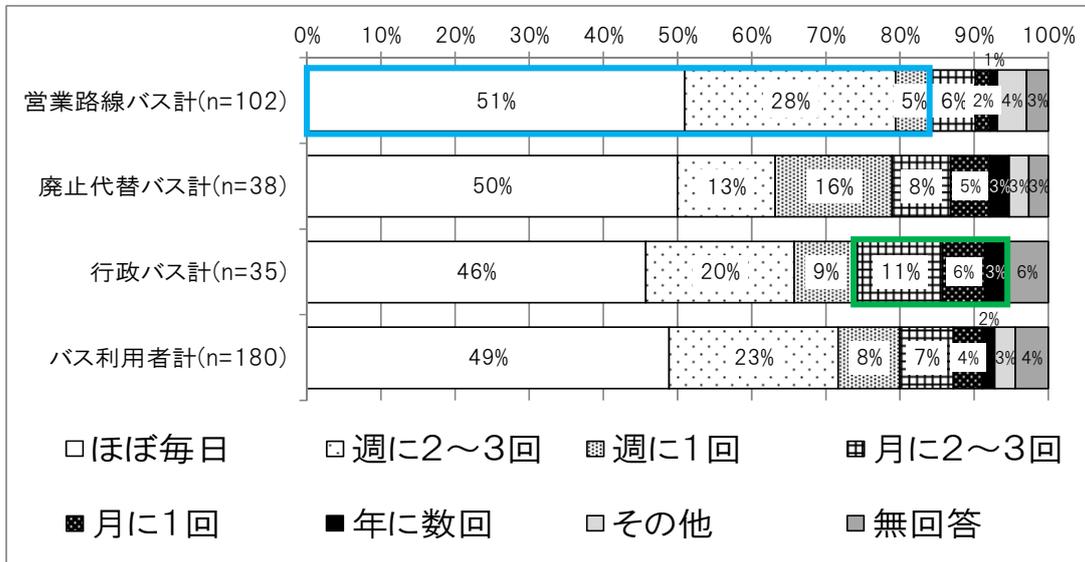




#### ④バスの利用頻度【問5】

- バス利用者全体では、「ほぼ毎日」の利用が49%を占める。
- 営業路線バスでは、「週に1回以上」の利用が84%を占める。
- 行政バスでは、「週に1回未満」の利用が20%存在する。

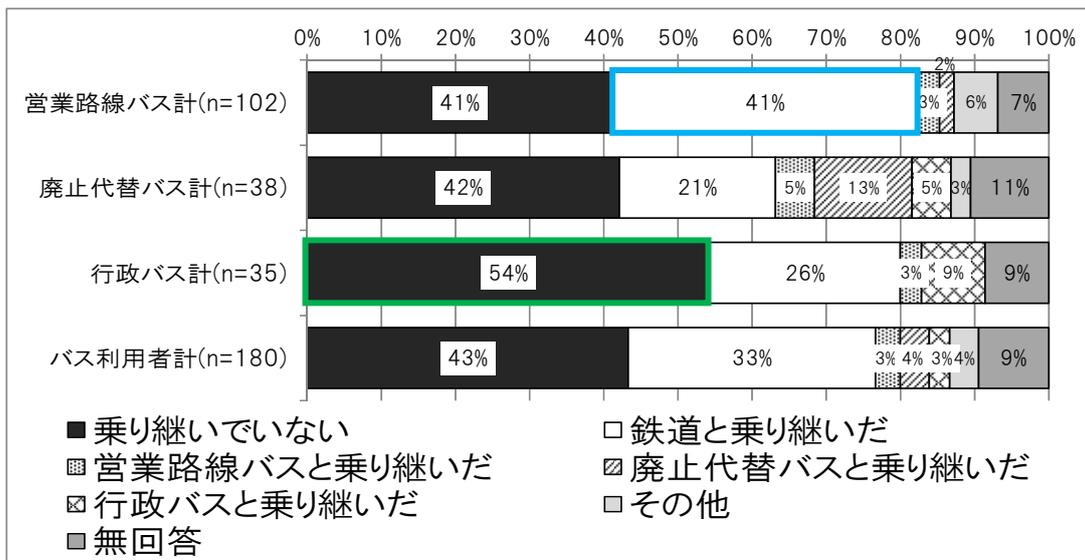
▼バスの利用頻度



#### ⑤乗り継ぎの状況【問6】

- 利用者全体では、「乗り継いでいない」が43%を占める。
- 営業路線バスでは、「鉄道」との乗り継ぎが41%を占める。中でも「近鉄大阪線」との乗り継ぎ利用が多数を占める。
- 行政バスでは、「乗り継いでいない」が54%を占める。

▼乗り継ぎの状況



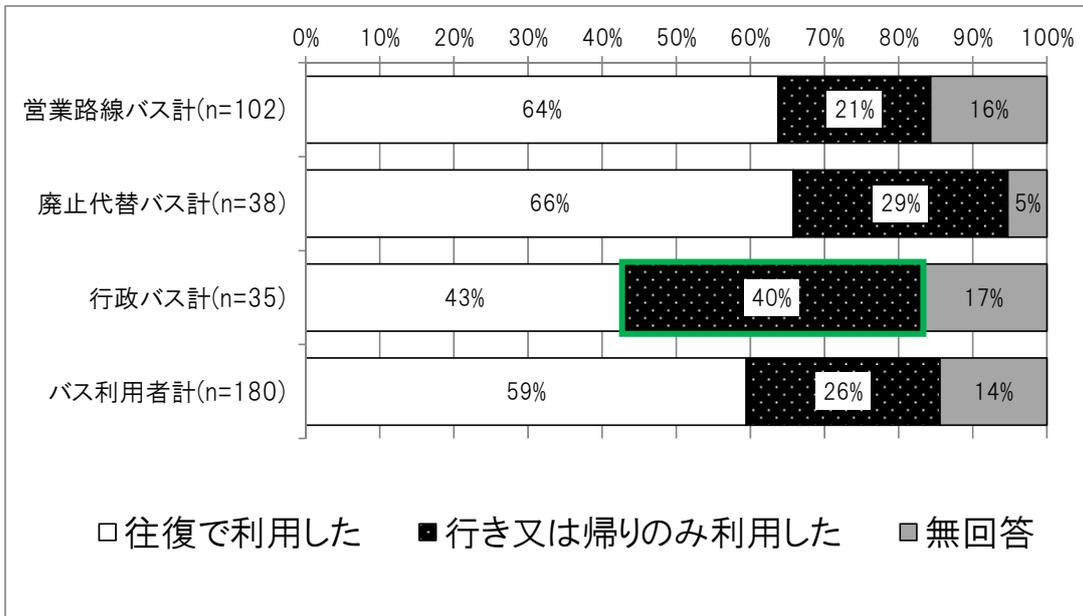
■鉄道と乗り継いだ人の内訳（人）

	JR関西本線	JR草津線	近鉄大阪線	伊賀鉄道	鉄道計
営業路線バス計	2	2	36	2	42
廃止代替バス計	4	0	1	3	8
行政バス計	2	1	5	1	9
バス利用者計	8	3	43	6	60
無回答	0	0	1	0	1

### ⑥バスの往復利用の状況【問7】

- 利用者全体では、「往復利用」が59%を占める。
- 行政バスでは、「行き又は帰りのみ利用」が40%を占める。

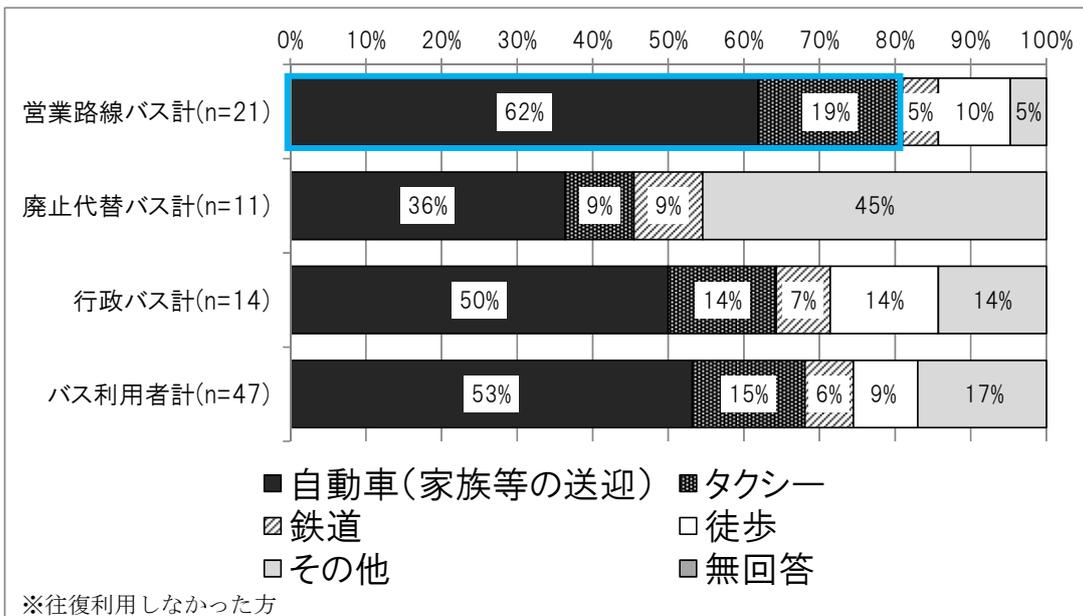
▼バスの往復利用の状況



### ⑦往復利用しなかった際の移動手段【問8】

- 利用者全体では、「自動車（送迎）」が53%を占める。
- 営業路線バスでは、「自動車（送迎）」が62%と高い割合を占める。次いで「タクシー」も19%存在する。

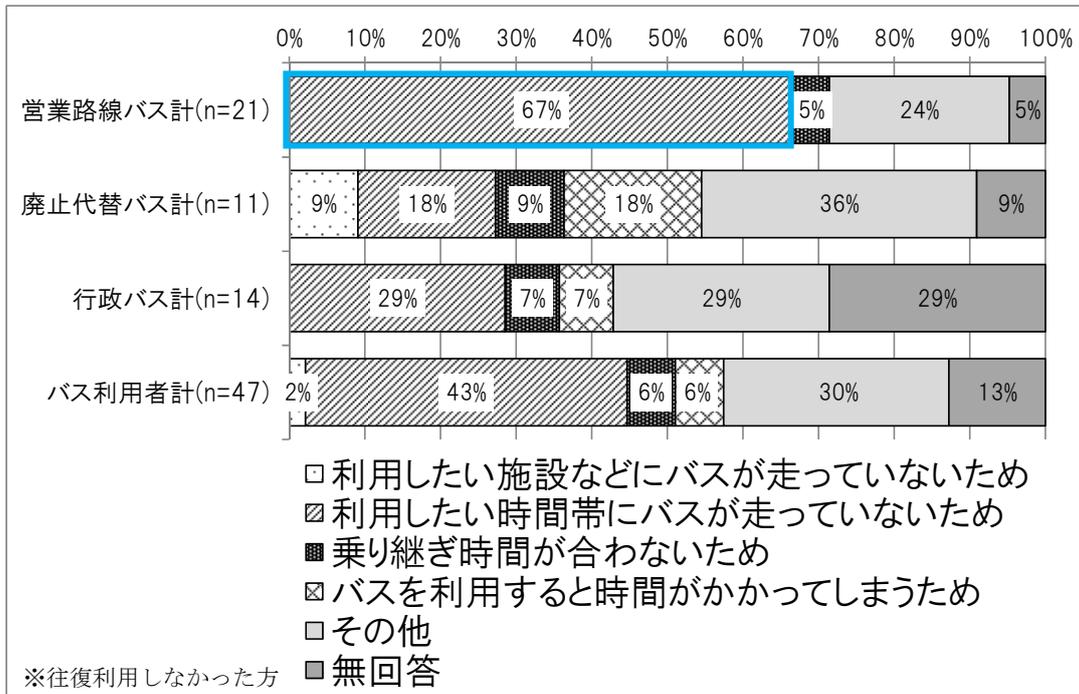
▼往復利用しなかった際の移動手段



⑧往復利用しなかった理由【問9】

- 利用者全体では、「利用したい時間帯にバスが走っていないため」が43%を占める。その他の理由としては、家族等の送迎があったためという意見が多数存在する。
- 営業路線バスでは、「利用したい時間帯にバスが走っていないため」が67%と高い割合を占める。

▼往復利用しなかった理由

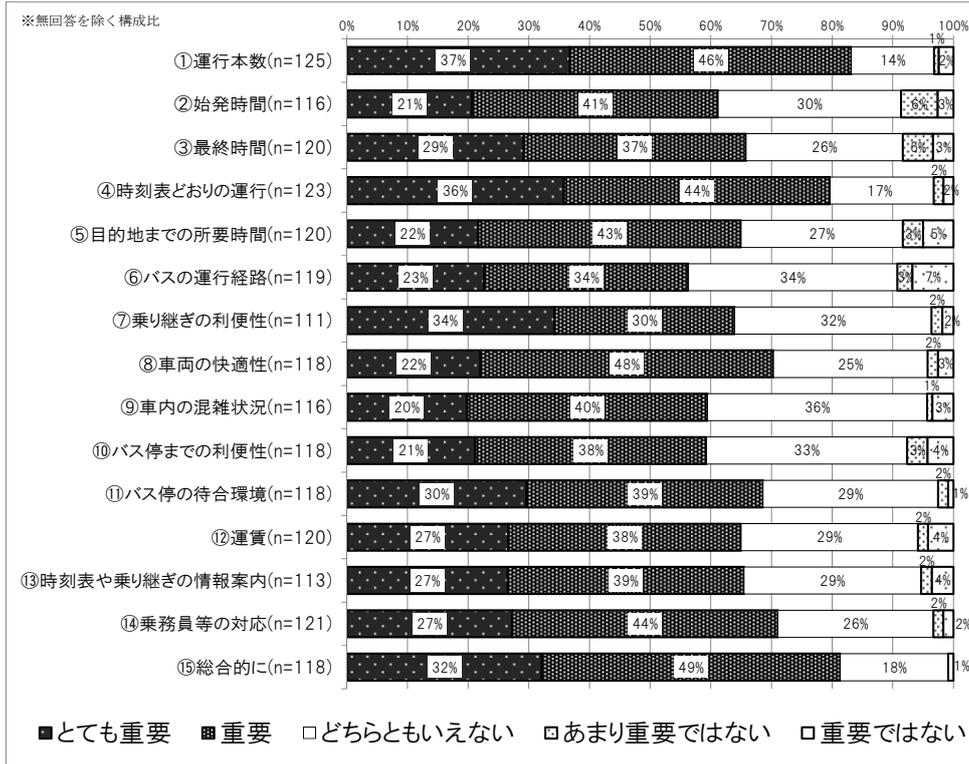
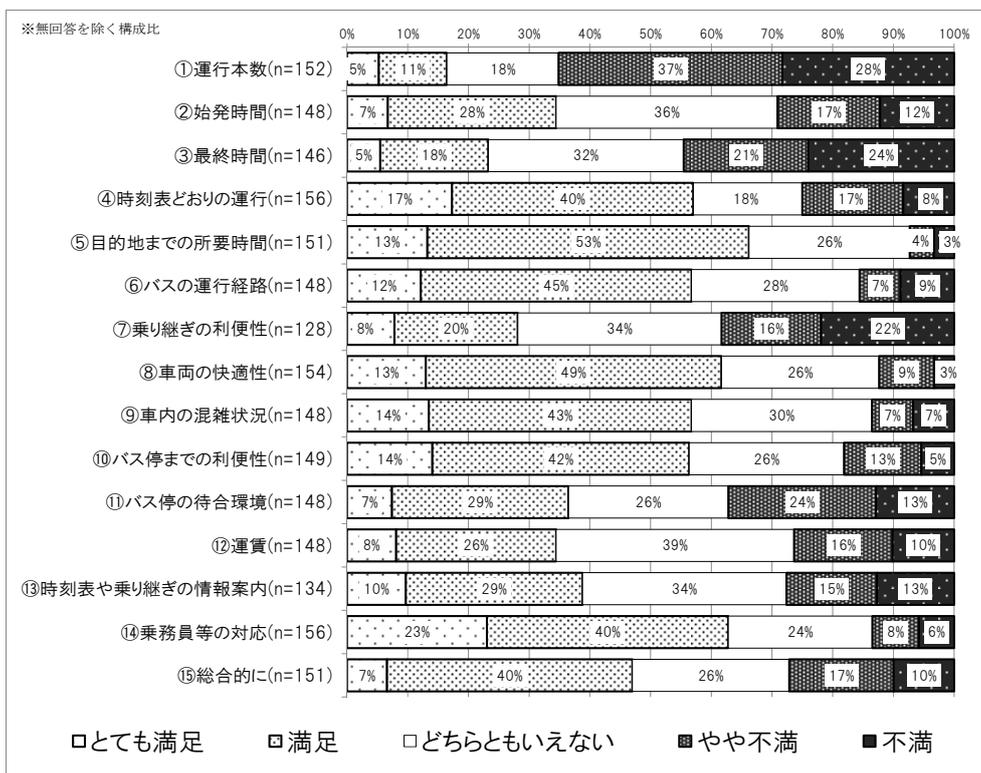


## (2) アンケートを受け取ったバス路線の満足度と重要度及び不満項目に対する改善内容

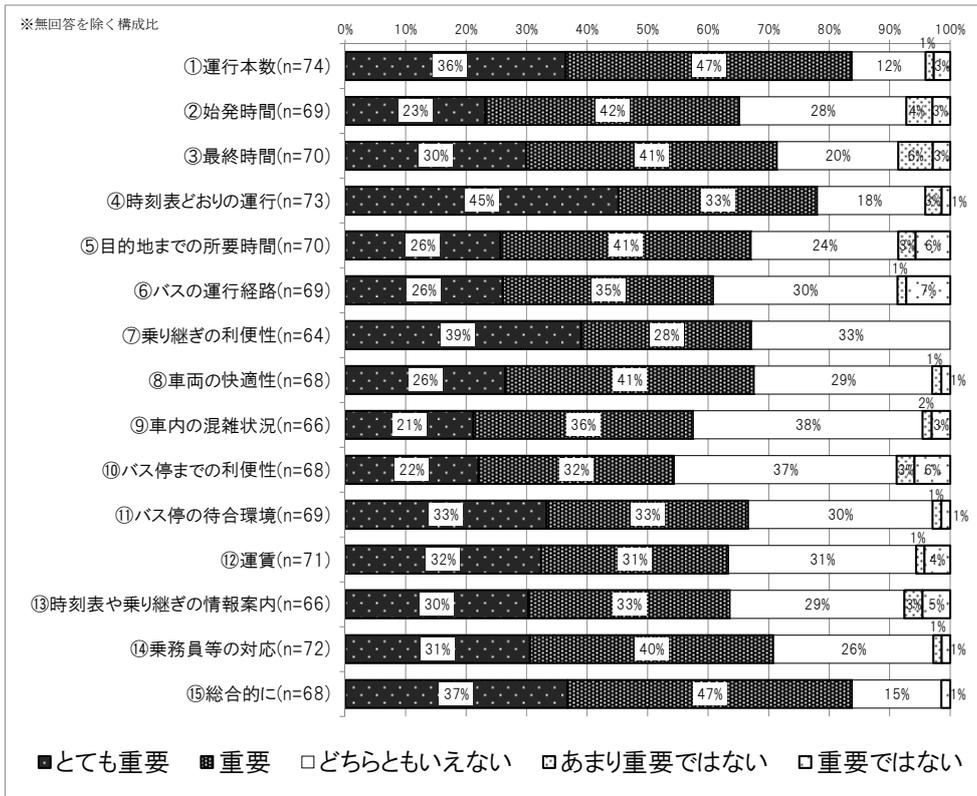
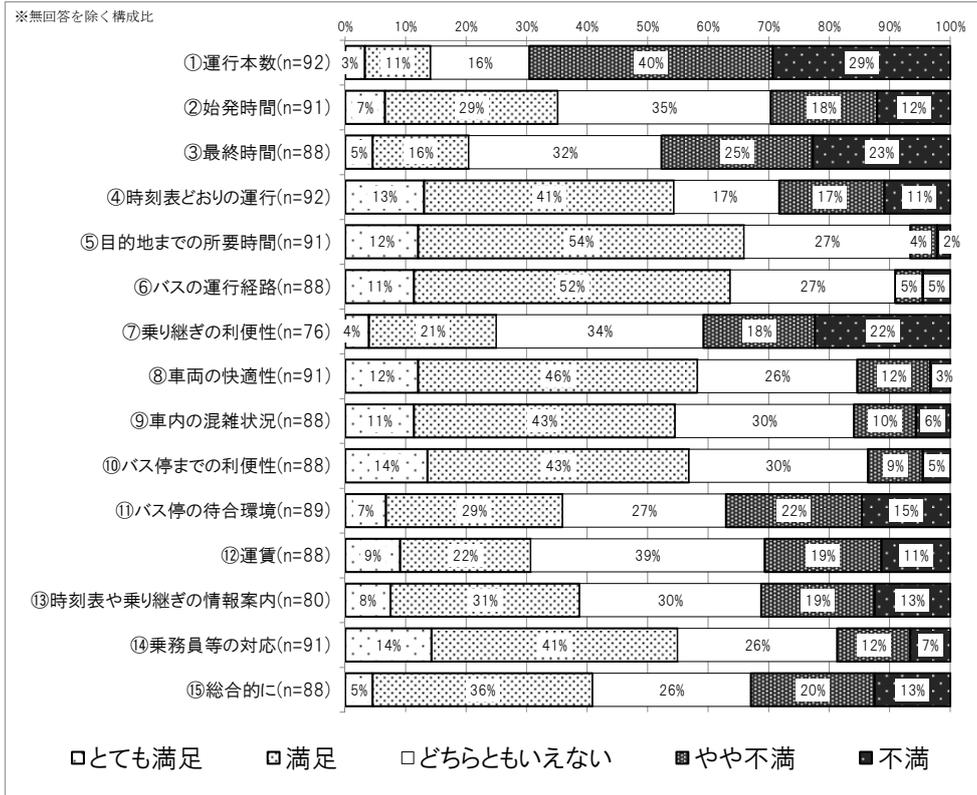
### ①満足度と重要度【問 10】

■利用者全体では、「①運行本数」で「不満」(やや不満+不満)が65%を占める。次いで、「③最終時間」で45%が「不満」としている。また、「①運行本数」を83%が「重要」(とても重要+重要)としており、次いで「⑮総合的に」を81%が「重要」としている。

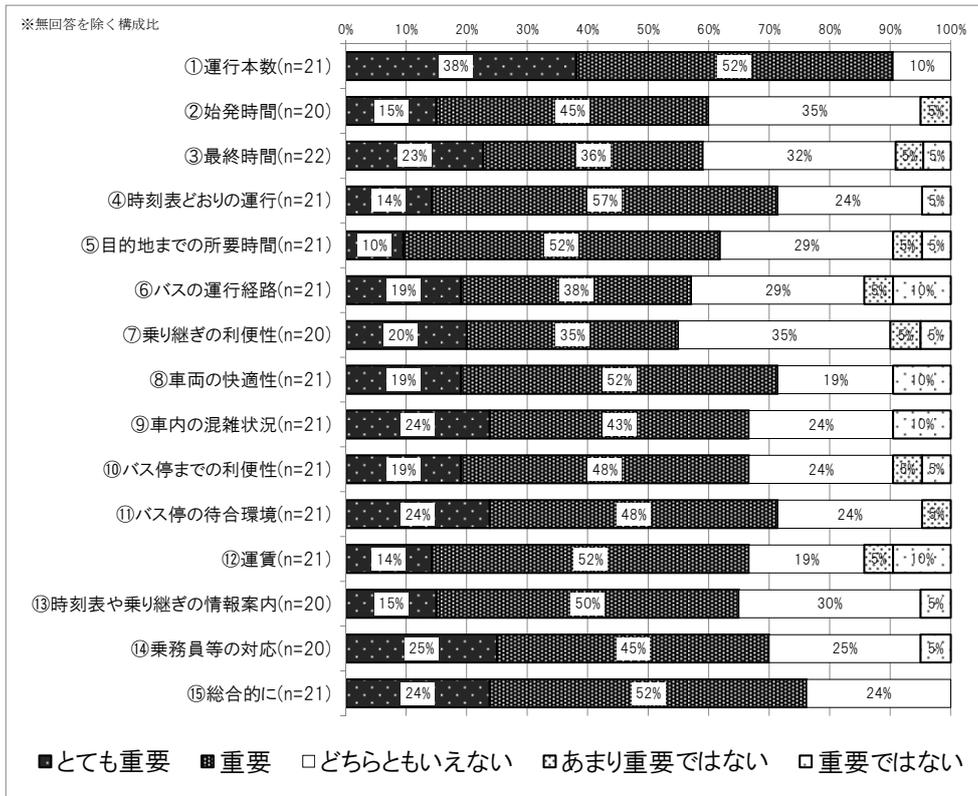
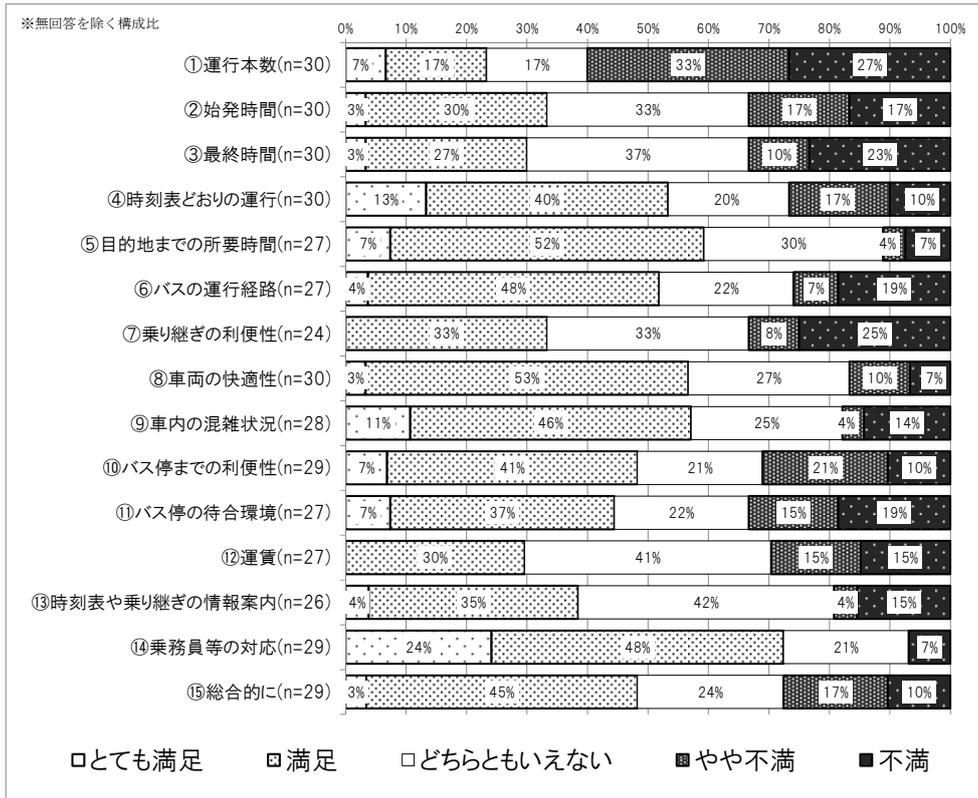
#### ▼「バス利用者計」の満足度と重要度



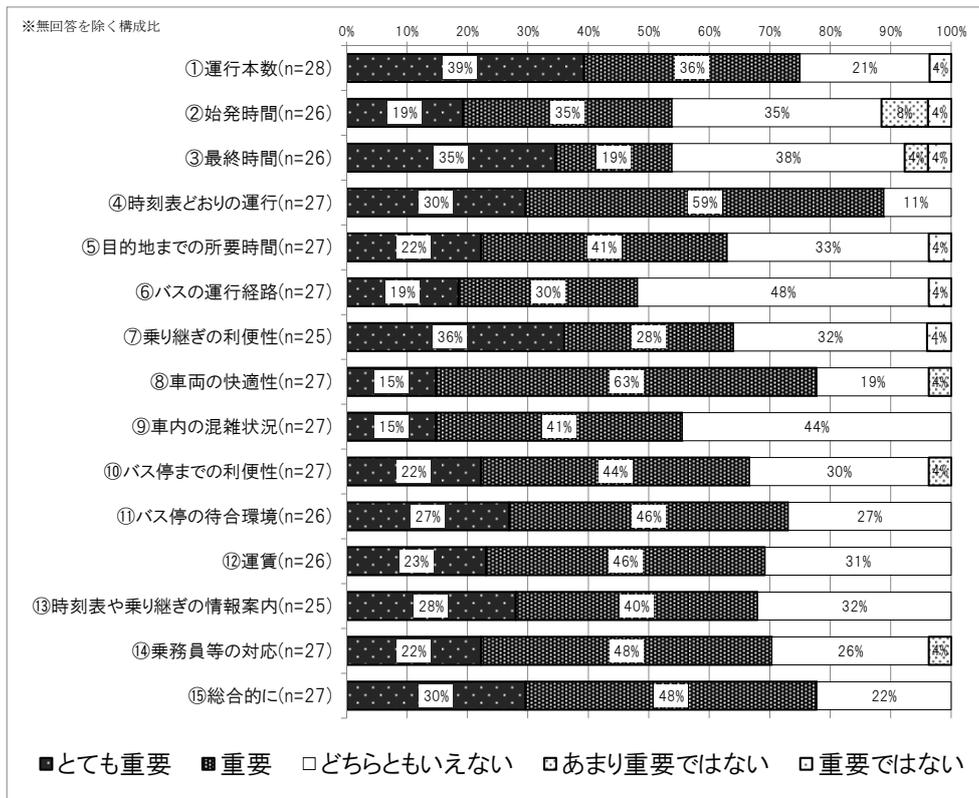
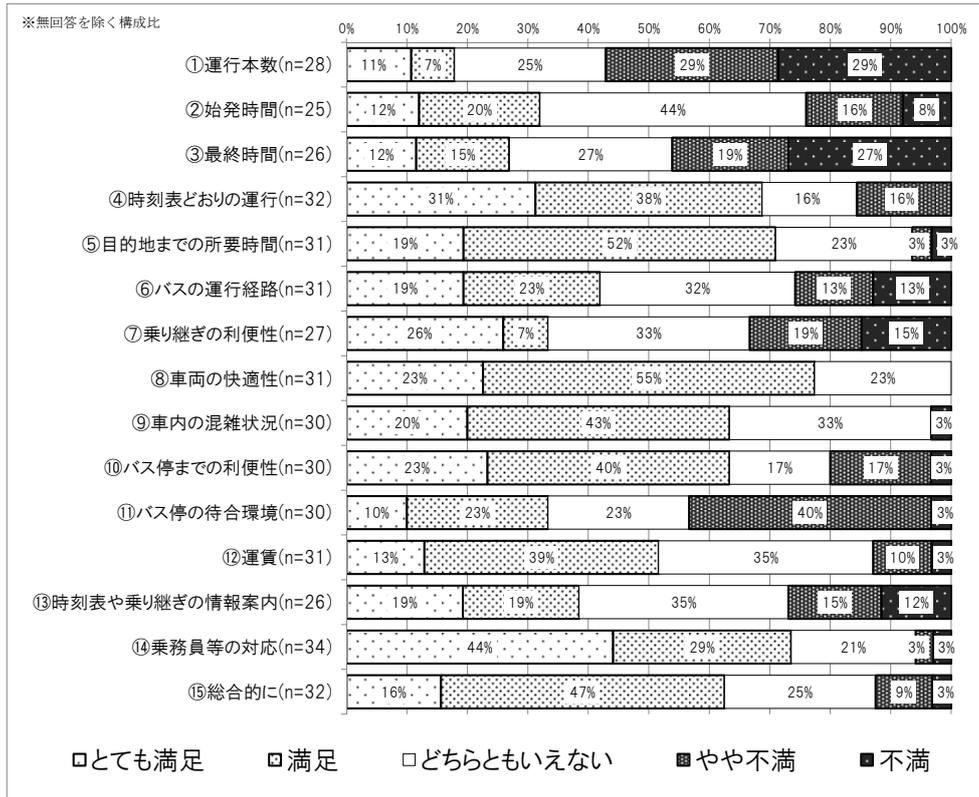
### ▼「営業路線バス計」の満足度と重要度



### ▼「廃止代替バス計」の満足度と重要度



### ▼「行政バス計」の満足度と重要度

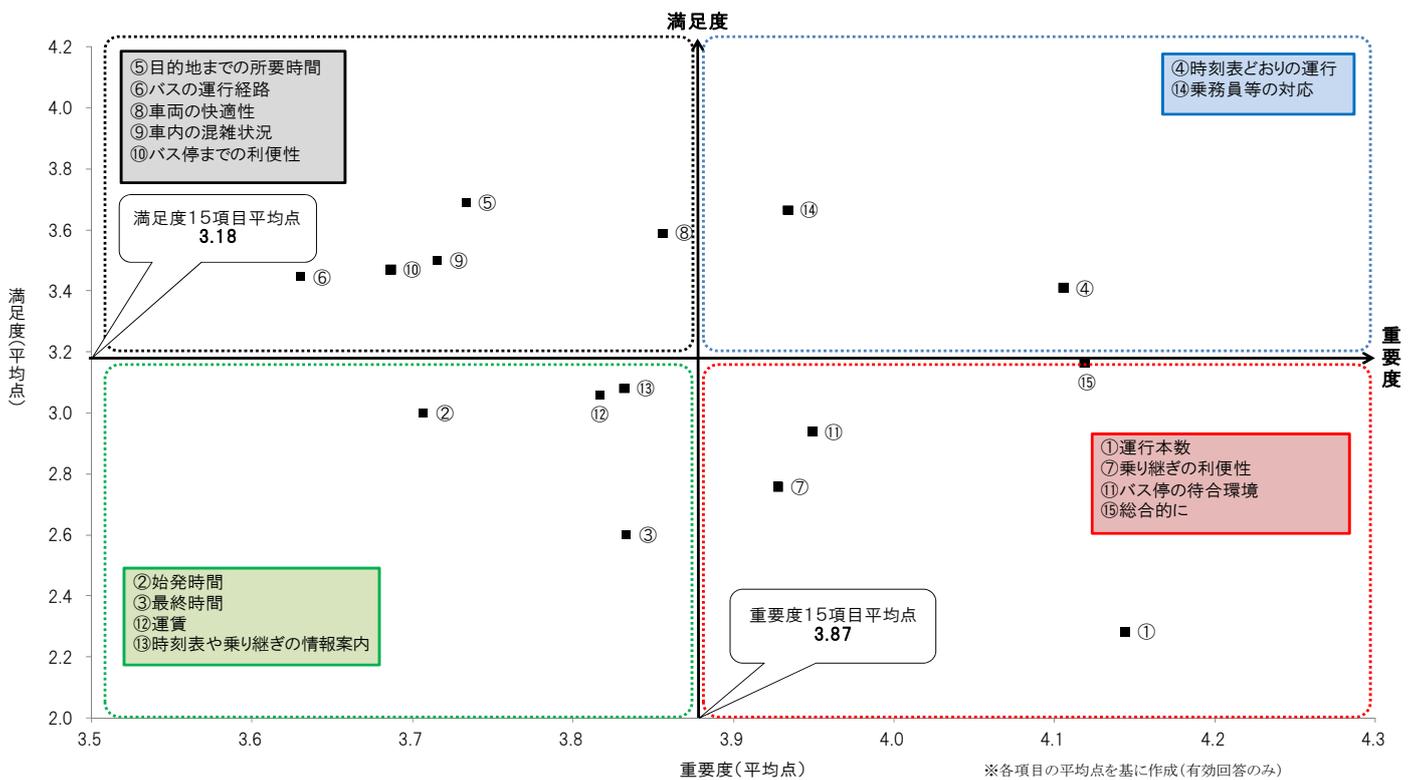


## ②満足度と重要度の相関関係【問 10】

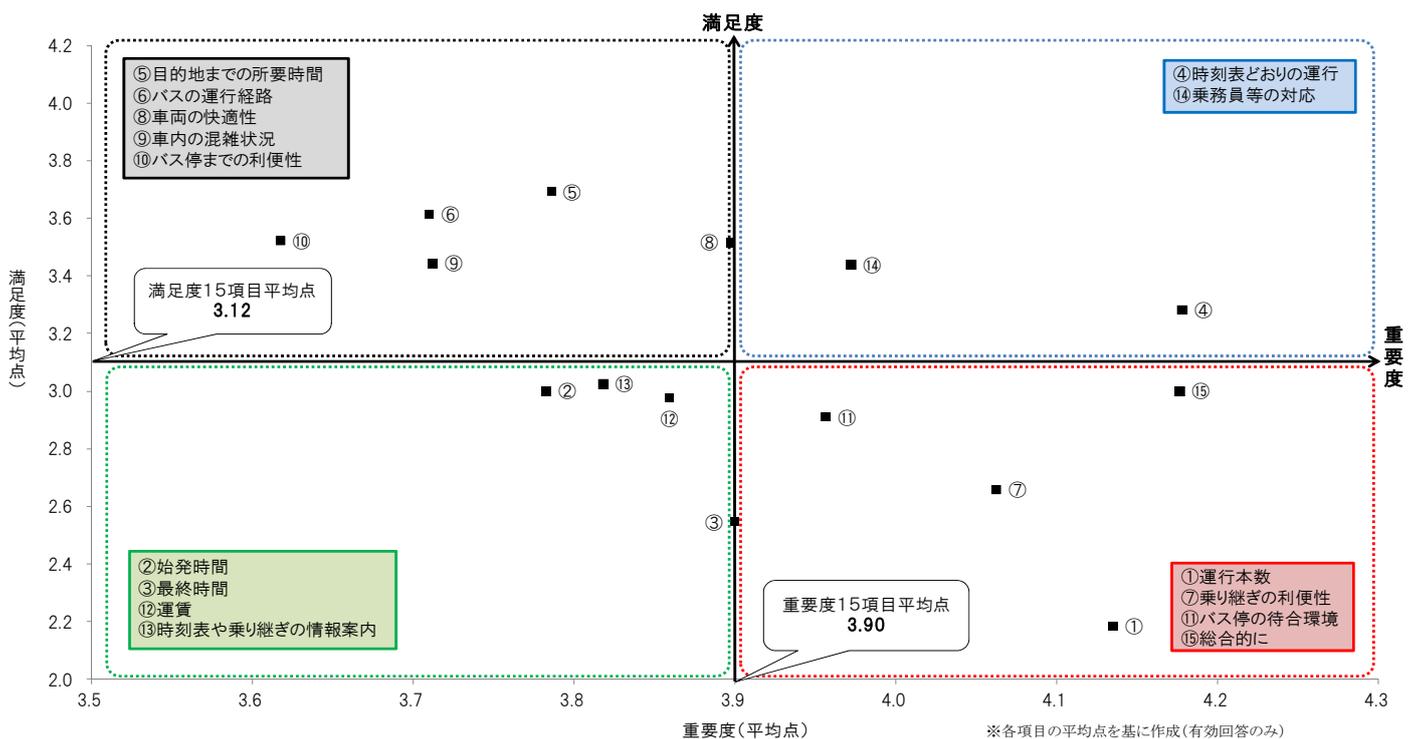
※満足度をとても満足：5、満足：4、どちらともいえない：3、やや不満：2、不満：1、重要度をとても重要：5、重要：4、どちらともいえない：3、あまり重要ではない：2、重要ではない：1 とし、それぞれの回答数に乗じた数の平均を算出し、満足度と重要度の相関関係を図化

■利用者全体では、「①運行本数」、「⑦乗り継ぎの利便性」、「⑪バス停の待合環境」、「⑮総合的に」の項目を重要としながら、不満であると回答している。

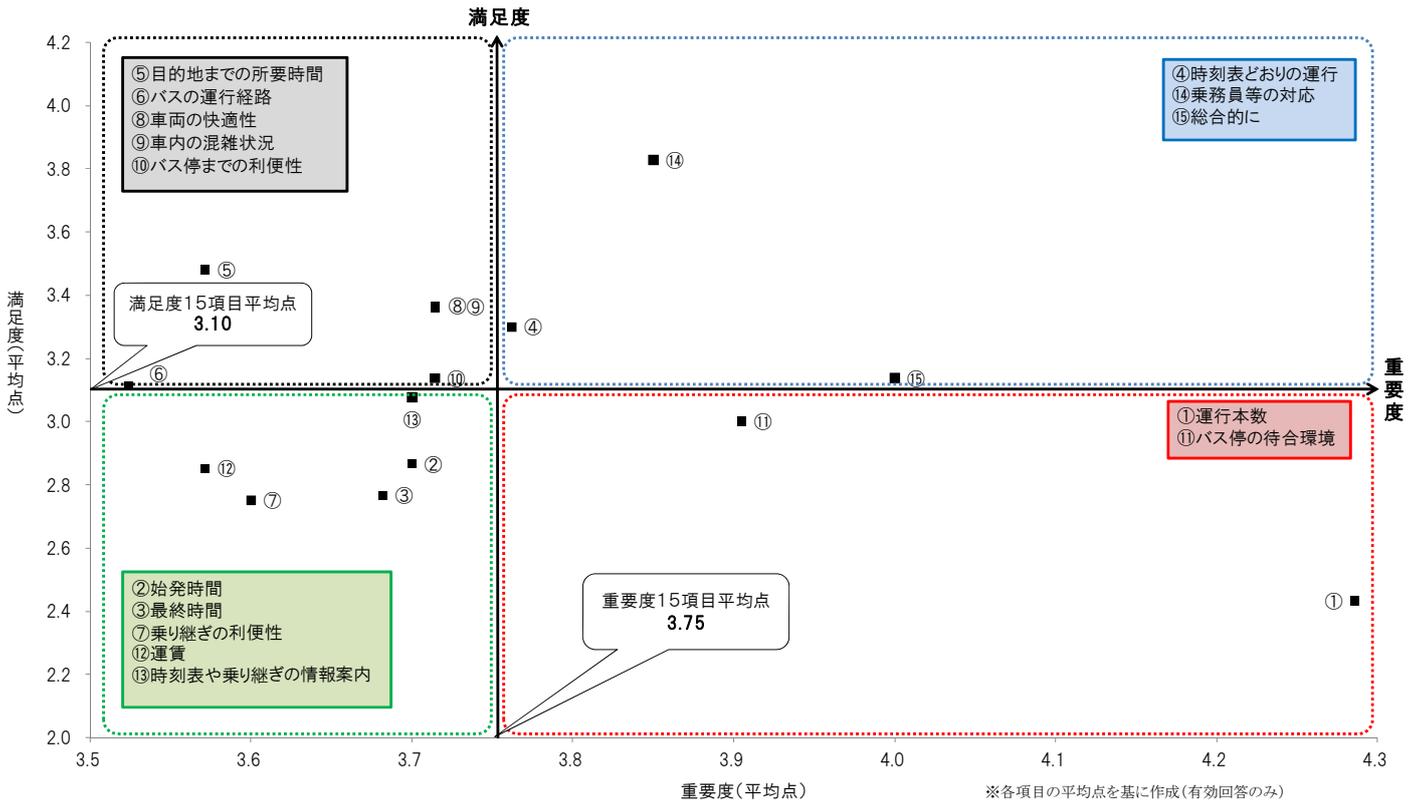
▼「バス利用者計」の満足度と重要度の相関図



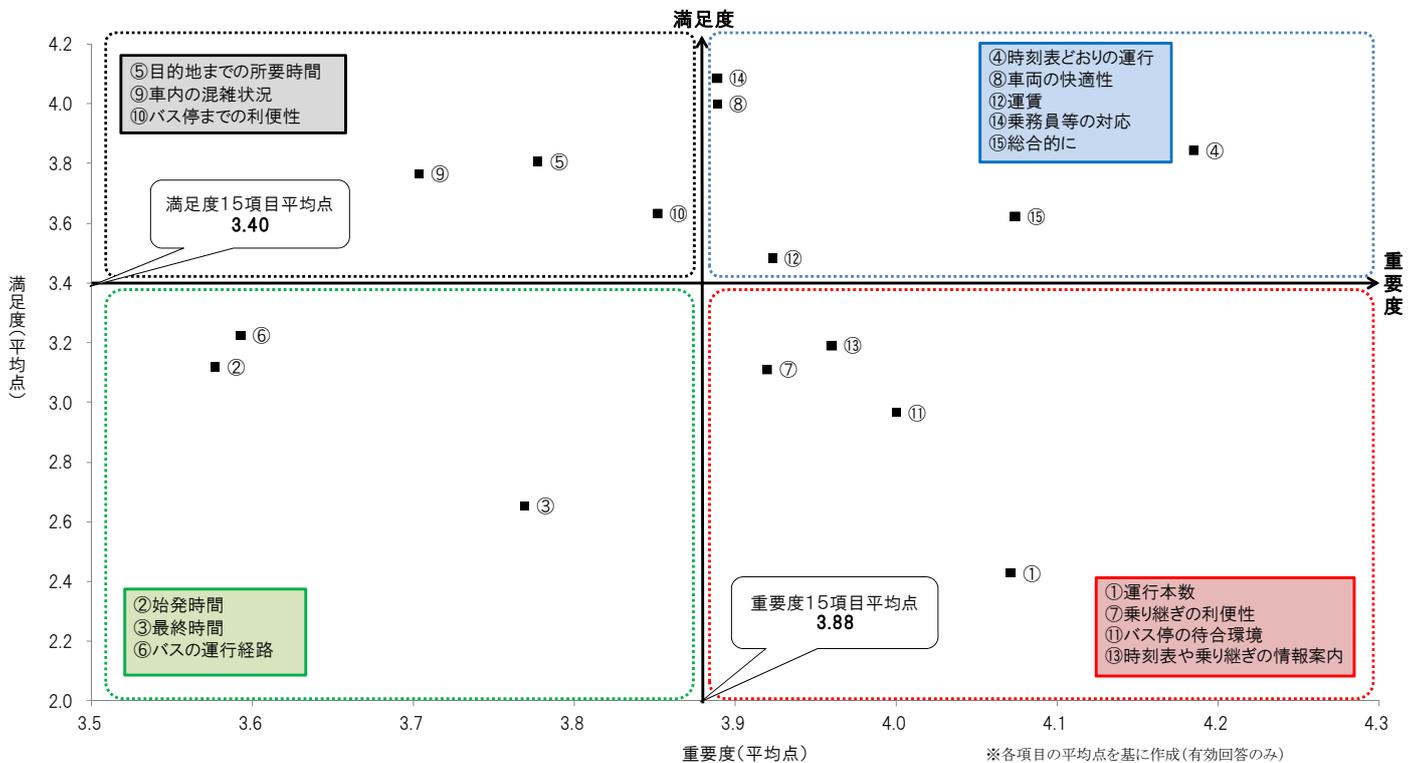
▼「営業路線バス計」の満足度と重要度の相関図



▼「廃止代替バス計」の満足度と重要度の相関図



▼「行政バス計」の満足度と重要度の相関図



### ③不満に対する具体的な改善内容【問 10】

#### ▼不満に対する具体的な改善内容(全部掲載)

1. 運行本数
日によって(土日)本数が無いのが不便。
せめて1時間に1本はほしい。
1時間に1本は走ってほしい。
1時間に2本走ってほしい
北回りが出来て少ない本数がより少なくなり不便、今はバスに合わせて出退勤しているのでいいが今後は昼頃のバスが全然なくとても不安です。(通院など…)利用者が少ないのはわかるが困ります。
1時間に2本は走ってほしい
本数を増やしてほしい
1時間に1本走ってない場合もある。
時間帯に応じた運行ダイヤ利用者目線で
昼間の中ぬけ
1時間に1本は走ってほしい。
昼間の本数が減った。4月から前に乗っていた時間のバスがなくなった
1時間に2本は走ってほしい
1時間2本は走ってほしい
1時間に1本を2本等に増やして欲しい
1時間に2本は走ってほしい
昼間の時間帯が少ない 1時間2本は走ってほしい。
昼間は最低でも2本は走ってほしい。
昼間帯青山町駅→桐ヶ丘は1時間に2本走ってほしい
1時間に2本は走ってほしい。
1時間に4本は走ってほしい。通勤・学時間帯。
毎1時間に1本
昼間の本数が少ない。
上野、名張線の本数を増やしてほしい
年々、減っている
1時間に3本ほしい。(特に朝・夜)昼は2本ほしい
1時間に1本でもいいですけど夜の便1本なくして昼間に回してほしいです
朝昼時間帯本数1本増/H
現状より1、2本は増やしてほしい
1時間に2本は走ってほしい
せめて各時間
1時間に1本は走ってほしい
高山行きをもっとふやしてほしい 8ほんにふやして下さい
できれば、名張から伊賀上野方面を現行の時刻表の時刻とその30分前にもう1本欲しい。例、16:30と16:00など。
1日6本で少ない1時間に1本ほしい
11時から16時のバスを2本にしてほしい
通勤・通学ラッシュ時以外の時間(12時~17時あたり)でも2本は走ってほしいです。
乗る人の意見を聞いて本数をもっとふやしてほしい
(帰り)青山町駅発桐ヶ丘行きのバスが17時まで1本しかない。学生の帰宅も入っているのに不便。15時から2本にしてほしい。
もう少し本数増やしてほしい。
10本は走ってほしい
1時間に1本は走ってほしい。
細かくしてほしい
1時間に2本は走ってほしい。
土日、又は平日の本数を1時間に2本は走ってほしい(JR伊賀上野)
1時間2本走ってほしい。休日の最終時間を長くしてほしい
1時間に6本程度は走ってほしい。
1時間3本走ってほしい(朝の6時代)
今後、桐ヶ丘では高齢化が進みます。1時間に2本は必要だと考えます。
1時間に2本は走って欲しい
15分に1本は走ってほしい。
1時間に2本は走って欲しい
30分で1本
最低1時間に1本。
1時間に1本、2本くらい走ってほしい。
30分間に1本運行してほしい
午後7時以降のバスを走らせること。

1. 運行本数
増便
30分間に1本走って欲しいです
土、日、祭、最終が早すぎる
もう少し遅い時間にも走ってほしい。
1時間に1本又は2本走ってほしい。
1時間に2本走ってほしい（現行1本）
1時間に1本
昼間の1本を2本以上にしてほしい。
1時間に2本は走ってほしい
せめて1時間に1本はほしい
1時間に2本は走ってほしい。
1時間に2本は走ってほしい（土日が少ない）
1時間に2本に戻してほしい。
利用する人が少なくなっているのだからかたないとは思われますが、もう少し本数が増していただければと思います。
夕方通勤・通学の時間には1時間4本走ってほしい
平日の昼は1時間に2本、朝、夕方～夜は4本にしてほしい
1時間に最低2本
1時間に2本走ってほしい
1時間に1本はほしい
せめて1時間に1本は走ってほしい
1時間に1本は走ってほしいです。
1時間に2本は走ってほしい。
青山町駅から桐ヶ丘へ回送が多い
2. 始発時間
伊賀白鳳高校前に8時30分着ぐらの時間にならないでしょうか
5：00代から運行してほしい
始発時間もっと遅くしてほしい
土・日・祝日の時間を早くしてほしい
AM7：20頃の始発では学校に着いても早すぎて教室が空いていない
もう少し早くしてほしい
土、日祭日の始発時間が遅く歩いて駅に行く人が多い
あと少しおそいのもほしい。
6時台
閑空を利用する時、始発が5：33分では大阪市内での前泊を強いられる。
5：25始発希望
土曜日、日曜日、祝日
六時代前半にほしい
7：30ぐらいにしてほしい
まあまあ
始発時間をはやめてほしい
7時半頃1本ほしい
のりつぎをほしい
遠出する時等、JR等に乗る時がある為。
もう1本早い時間での始発がほしい。
遅い（休日）
休日の始発が遅い
平日の始発電車、休日の早朝電車との乗り継ぎのバスが無い
5時30分～
午前7時代にもう1本。
1時間程度早い始発希望
土、日、祭、最終が早すぎる
土日をもっと早く
6時台は4本にしてほしい
夜勤明けで帰り青山町駅7：50が最初！回送分を乗れるように

3. 最終時間
部活が終わってから急がないといけないから30分遅くしてほしい。
欲を言えば21時まで走ってほしい。
18時の時間帯も増して欲しい。
早すぎる。大阪から帰ってくる人のことも考えろ
日祭日に遠出すると18時迄に帰る足が無くなる
土・日・祝日の時間を遅くして欲しい
23時にも走ってほしい
30分遅くしてほしい
桐ヶ丘行23:00を増してもらいたい。
19時台
休日の最終時間が早い。
もう少しおそいのがほしい
上本町駅を21時に乗らないと、最終バス(22:30発)に間に合わないのは不便である。
もっとおそいのがほしい。
最終の時間必要ないのでは電車の時間帯あるのですか
23:30最終希望(土・日は現状)
八時代まで運行してほしい。
8時代にほしい
夜の20:00・21:00までふやして高山せん
最終19時、5分でわ仕事のかえりまにあわない8時か9時にしてほしい
おそくしてほしい
5時半頃1本ほしい
桐ヶ丘行きのバス、22、23時も2本は走ってほしいです。
20:00か21:00か22:00までふやしてほしい
最終時間が早すぎる。2200頃までは欲しい。
最終便が早すぎる(午後7:20)
学生が多くてじゃま
22:00代を2本欲しい。
時間に余ゆうがない。
もう1本遅い時間での便がほしい。
早い(平日)
休日の最終時間が早い
平日は11:00頃まで土日はせめて10:30ぐらいまで考慮してほしい
大阪への通勤なので、最終時間をPM11時も欲しい
23時30分まで
20時まで
できれば、もう1本増やして欲しい
最終が早すぎる。
午後7時以降のバスを走らせること。
1時間程度遅い最終希望
土、日、祭、最終が早すぎる
帰りに6時、7時台のバスがほしいです。
電車がある時間帯まで1本はほしい。
もっとおそいバスが必要(土日が少ない)
23時半まで走ってほしい(父の意見)
もう1時間遅くても良いのでは。
18時~21時は4本にしてほしい
午後10時台の本数が欲しい
もう少しおそい時間も走ってほしいです。
特に土曜日など、遅くまで走ってほしい(平日同様に)

4. 時刻表どおりの運行
だいたい遅れがちなので良くして欲しい
少しおそいときがある
22:00ぐらいまで運行してほしい
近鉄列車に合わせた、ダイヤにしろ
始発から2つ目のバス停なのに10分以上待たされたことがあった
時間を守って欲しい
遅れるのは、しかたないが、早発はやめてほしい
青山町は、列車の仕出駅なのに仕出列車の時間とバスの時間が合っていない。もっと利用者の事を考えた時刻表にすべきと思う。
JRで帰るときにのりつぐための時間がなくなるまにあわないときがほとんど
近鉄がおくれたときの対処が全くできていない。
時刻表どおりでもいいと思うのですがコース変更できないですか
だめ
かえてほしい(とものせん)
だめ
次のバスの時間にまにあわなくなりそうになる
出来れば午前中、毎時走って欲しい
たまに遅れてくるから時間ぴったりにしてほしい。
夕方 桑町～名張行の時間10～15分遅れ毎日。
10分～15分は遅れている、当たり前になっている。
遅いのは仕方ないが、出発時間までに行ってしまうと困ります
時間より10分ほど遅れたりする時がある
5. 目的地までの所要時間
普通10分で着くのに一般車を先に行かせて電車に遅れそうになった
遅くならないで欲しい
時間がかかりすぎている
とほだめ・バスを出して
バスていが足のわるいものにわとおいドーム前わ
10分
バスと電車の待ち時間が長すぎる。
6. バスの運行経路
不満
必要でない所走らない方がいいと思います
アパートのよこまでおねがいします
アパートのよこでおろしてほしい
岩倉朝8時26分発、市民病院行は小田のしまむら整形前運行しませんので不便です。
高齢者、車を持たない人の為に、経路及び乗り継ぎの利便性を考えて欲しい。例えば大型スーパー店経由など。
景色が同じだとおもしろい
行政バスについて→(地区でアンケートとること高齢人口が増加している時、もっと経路を変更すること。田舎に 適応して居ない(定期バスの路線に必要な)
よい
道の駅あやままで走ってほしい
市内に住んでいるために、休日に文化会館でもよおしに参加したいがコミュニティーバスが少ない同じ時間帯に、しらすぎと路線バスが走っているかと思えば全燃ない時間がある

<b>7. 乗り継ぎの利便性</b>
ギリギリアウトでもう少し余ゆうがあれば乗り継げるのにというのがある
特にない
全く利便性が考慮されていない
電車に乗るのに時間待ちが長い。出た所だと、1時間待つのはつらい。
年と共に階段などを乗り降りに時間がかかる。
大阪方面から帰って来ててもすぐ乗れるバスがない。
青山町駅で長いこと待つのはいや！
青山町発のバス 出来るだけ近鉄と連絡が必要。
近鉄との乗り継ぎが悪い
4時20分に市駅について、新堂南口行きのバスにのって帰りたいのに4時15分に出ていて帰れない。
近鉄大阪線との利便性を真剣に考えて下さい！！
JRの到着時間に合わせてバスを運行してほしい
近鉄との乗り継ぎ時間を合わせて欲しい。
近鉄電車のダイヤに連動していない。バスの乗務員の都合に合わせた運行になっている。
乗り継ぎ非常に悪い！！とくに伊賀鉄道を使うとき！！
乗りつぎの方以前の時より便利になりました
近鉄大阪線との連絡が全く出来ていない（19：00～20：00台）
べんりがわるい
上野市駅に到着後、名古屋行き高速バスに乗り継げればもっと利用できる
本数が少ないせいもあるが、電車の時刻とうまく合わないので調整してほしいです。
乗り継ぎ連絡悪すぎます
（主に帰り）近鉄大阪線の遅れと連携せずに、バスが時刻通りに発車するため、バスに乗れずに帰るのが遅くなる ことがある。朝の上本町行き6：36分の電車に、バスが絶妙に間に合わず、いつもバスを降りてから猛ダッシュ で電車に乗っています。あと2～3分早く着いたら…。
べんりがわるい
他電鉄会社（近鉄）と連絡を密に協力してほしい。
乗り継ぎについて考えて居ない、不満です。
名張西への直通がほしい。
平日の夜間、大阪からの電車との乗継が不便。特に前回のダイヤ改定から列車着後2分後に発車という
近鉄との時間が合っていない。
近鉄電車の時刻表にあわせていただくとよい。
上野市→アピタののりかえ
JR島ヶ原から大阪行又は上野行に特に大阪行には不満です 2分ほどのちがいでJRが出てしまうので よい
もっと（近鉄）電車では伊賀線にのりかえの時、時間が待つのがとても長く困る
時間を合わせてほしい。（上野市駅～川東）
近鉄大阪線との乗り継ぎの待時間が長い（特に昼間）
近鉄電車に合わせてほしい。電車が駅に着いているのに発車するのはどういうこと！！
伊勢鉄道、JRに連絡するようにしてほしい 乗降口を同じにして下さい。
名張駅で百合が丘へのバスののりつぎの移動距離が長い。名張→上野でさらに、佐那具方面へのりつぎたい時、連 絡まちをせず発車してしまう。
<b>8. 車両の快適性</b>
うるなくてたまらない
本数が少ないから、朝・夕の混雑時、うるさい。
坂道でのクラッチ操作が下手な運転手がいる。つんのめったり、のけぞったりする。
せいけつ感がない
運転手は乗客のマナーに積極的に注意すること
乗降のステップが高くてつらい
よくない
高校生がうるさい
学生が多くってうるさい
たまにゆれるから安全運転してほしい。
冬の暖房きつすぎる
足元広いけど座りづらいベンチシートばかりの方がいいのでは？
<b>9. 車内の混雑状況</b>
通学に利用している人が多くて全員が座れていない。
イスを2人で座るようにしてほしい
大きいバスにしてほしい
もう少し大きなバスにして欲しい
朝一夕は学生が多くて大変
雨の日は大きいバスにしてほしい
がくせいがすわってあしのわるいしとがたつのはわるいと思う
学生はすわってかわってくれないつえついたひとがよこにいても
すわらしてほしい（足が悪い人に）
肥満度が多い人がいっぱいいる。
学生が多いじゃま
学生が千戸発7：50乗車時混みすぎている。もう1本早いのをつくってほしい。
10分、20分後にバスを走らせる。
朝は大変混雑している。
朝、混んでる、帰りもたまに立たなあかん。 資料 2-19

10. バス停までの利便性
自宅からバス停が遠い
よくない
べんりがわるい
高令者が多い田舎に行政バスが通らない故、困惑していること察知してほしい（行政バスの乗車員数が少ない理由）
阿山地区は河合地区までしか走っていないので、玉滝地区や鞆田地区まで走ってほしい
家から車で20分かかる。
何とも言えない
大沢団地から30分歩く事、どんぐり号も9：40分1本しかないので大変です
11. バス停の待合環境
屋根がほしい。
日かげがないのでとっても暑いです。
清潔かんがない
時間が長い
椅子等があれば良い。
虫が多い
桐ヶ丘5丁目東は椅子があつて助かるが、雨の日は座られない。又暑い日はがらがら照りだと座ってられない。
椅子が欲しい
老朽化していて雨降りなどは困る
雨が入ってくるのを直してほしい。
雨よけはない
ベンチが欲しい
雨の日に待つ屋根のある待ち合いが必要
タバコのポイステがある
夏は暑く、冬は寒く、待ち合いベンチがない。
いすがほしい（桔梗ヶ丘）
車がたくさん通るからあぶないです
バス停の整備（イスなど）
椅子が必要
各バス停にせめてベンチを置いてほしい。
あつい・たてものをたててほしい
いすをふやしてほしい
べんりがわるい
ハイトピアの西山行の待合所は雨が降ると中にいられません雨が来て来てぬれます。
雨の日にぬれてしまうので屋根がほしい
発車のハイトピア前待ち合い場所 冬の寒さを何とかしてほしい。
夏やからちょっと暑い。
よい
桔梗が丘のバス停にイスとゴミ箱がない。
他のバス停はまあしかたないと思うが、青山町駅前だけでも雨にかからないようにして下さい。
すごく悪い（他の人は、多分電車にする）
雨降りの時など待っている間にぬれてしまう事がある
車の通りが多く待機場所がない
座る所がない。場所をもう少し改善してほしい。
雨の日、車道走行車両から水はね上げ及び横に飛んでくる。
12. 運賃
200円は他とくらべて高い。回数券がほしい。
高い。
いまのままをお願いします。
もう少し安ければ毎日往復利用したい
高い
高い。もっとやすくしてほしい
定期代（通勤）が高すぎる→大阪市バスを見学すべき
高い
やすくしてほしい
よいときとわるいときがある
消費税のた今年四月から高くなりました困ります
乗客数から考えると理解出来るが高すぎ。
年令的には収入も少ないので安くして欲しい
もう少し安くしてほしい
高い
高い
高価すぎる。
もう少し安いといいのですが

13. 時刻表や乗り継ぎの情報案内
行政バスの時刻表がわかりにくい
時刻表がかわる度に、書きうつさないといけないので、大変。プリントしてもらえればありがたい。
乗り継ぎ案内はない
もっと分かりやすくしてほしい
乗り継ぎが悪すぎて話にならない
バスの時刻表が見にくい（路線図がわからない→行政バス）
バスの時刻表が欲しい
よくない
乗り継ぎ案内を各停留所におくべき
べんりがわるい
毎年3月の変行の時、時刻表が欲しいです。
時間連携が悪い。
JRのり継ぎ2分ほどのさでJR大阪行が出てしまいます
やや不満
乗り継ぎの時のバスの来るのがおそい。
近鉄電車の事故などがあっておくれた時の情報・対応がひどいものである
どうしても時間差がある。10分～15分遅れ日常茶飯時。
ハイトピア一切符売場近くに案内所がほしい。
阿波線で上野駅で市民病院行きの乗り継ぎが出来ずタクシーで市民病院に行った事が有った。
わかりにくい
電車おりてホームでバスがあるの
14. 乗務員等の対応
運転のあらい運転士がいる
もっとよくしてほしい
ぶあいそうすぎ。
大阪市バスの見学を実施し、接客マナーなどの勉強を！
よくない
よくない
乗務員に有難うございましたとご挨拶しても返事のない方が多いです
バス乗務員に限らず、駅員、タクシー運転手、観光地職員など親切、ていねいな客対応が大切。地域発展の為に欠かせない項目のひとつと思う。
青山町駅をアオ駅と言う乗務員がいる。
運転が荒い
もう少し、ていねいにしてほしい。
名張→上野のりつぎの運行状況をたずねても”しらん”と言う。目の前でりつぎバスが発車しても関係ない…といったかんじ
バスに乗って、座る前に出発されると危ない。ちゃんと座るまで待ってくれる人もいるが、安全などを考えてほしい。
いい人は一部で、ほとんどが悪い 朝や夕乗ってもあいさつない
15. 総合的に
本数を増やせば利用する人も増えると思う。
乗りたいと思った時に丁度いいバスがないと不便
運行ダイヤが誰に。乗り継ぎは、全く考慮されていない
バスの本数をふやしてほしい
全体的に改善してほしい
もう少し客の立場になって対応してほしい
朝の通勤、通学時間の列車出発時刻とバスの時間を合わせて運行すべき。
桐ヶ丘線の利用者は、9割が近鉄と乗継いでいる。乗継ぎ時間が無く、ホームの階段を走っていて危険である。三重交通は、利用者の気持ちを考えて、ダイヤを組んでほしい。
不便な点が多い
日中の利用客は1～2人で、燃費の悪い大型バスを空車状態で走らせている。ガソリン価格が高騰しているのに、中型・小型バスに切り替えることもしない。
乗り継ぎ、最終バス、本数の件なんとかして下さい
運転手によって対応が違いすぎる→基本ルールとマナーの教育が必要
よくない
少し不便
運転手によって直前にバス停に来たり、待キしていたりとバラバラ、もう少しきちんとバスの運用をされたし。
よくない
ご挨拶がとても大切かといつも不満に思っていました。お互いに感謝の気持が大切かと思います。
地域住民は大いに公共交通機関を前向きに利用すべきと思う。
乗り継ぎの件、客の立場になって実験すれば良いと思う。
あまり良いイメージがない。
青山町～桐ヶ丘のバスは大半の方が近鉄大阪線との乗継で使用しているので、使用しているので、もっと鉄道と連携を取って欲しい。??なダイヤ変更をし、自ら利用者を減少しているのでは？
見直さないと、利用客が減ると思う
回送が多すぎるし、駅から出て見える所へ路上駐車して、又バス停に戻り乗客を乗せてスタート 別のバスが来ないのでムダ！ひととしてアイドリングストップ言われるので離れたところでエンジンかけておいて自分だけ涼んでるのか！乗客は暑いバス停でまってるのに！！！！

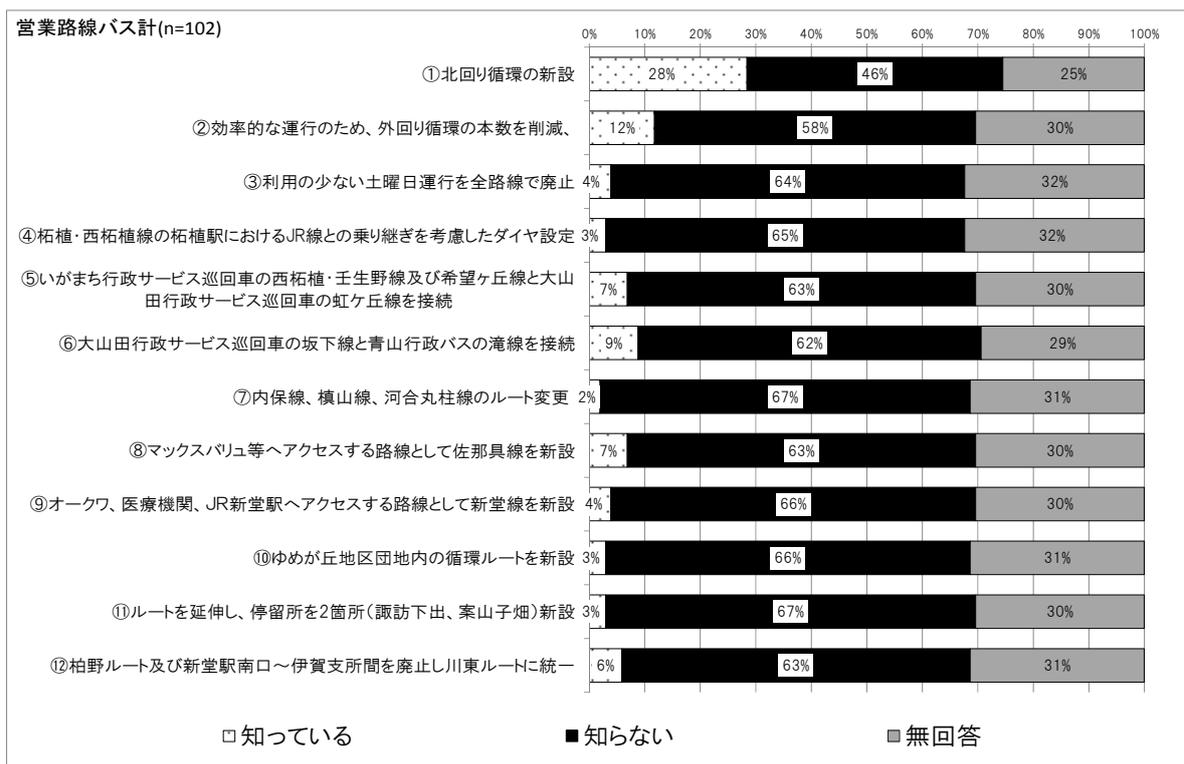
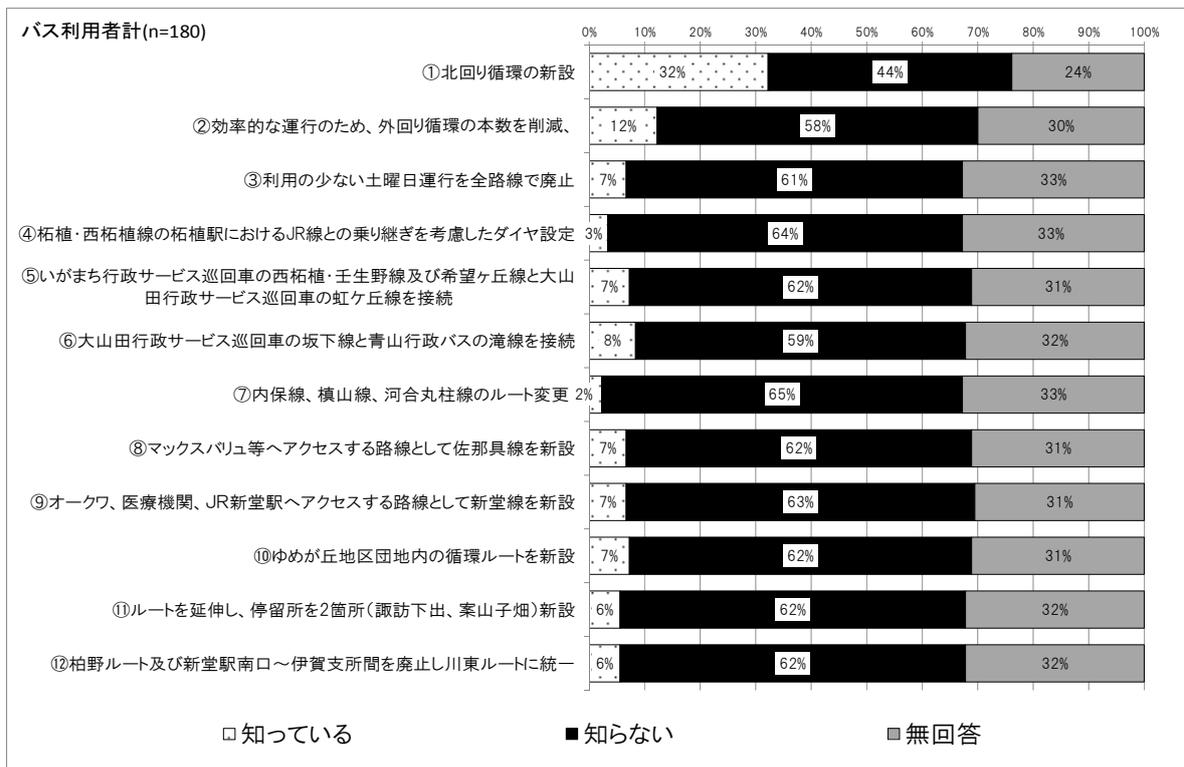
### (3) 伊賀市交通計画に基づくバス関連施策の取り組みについて

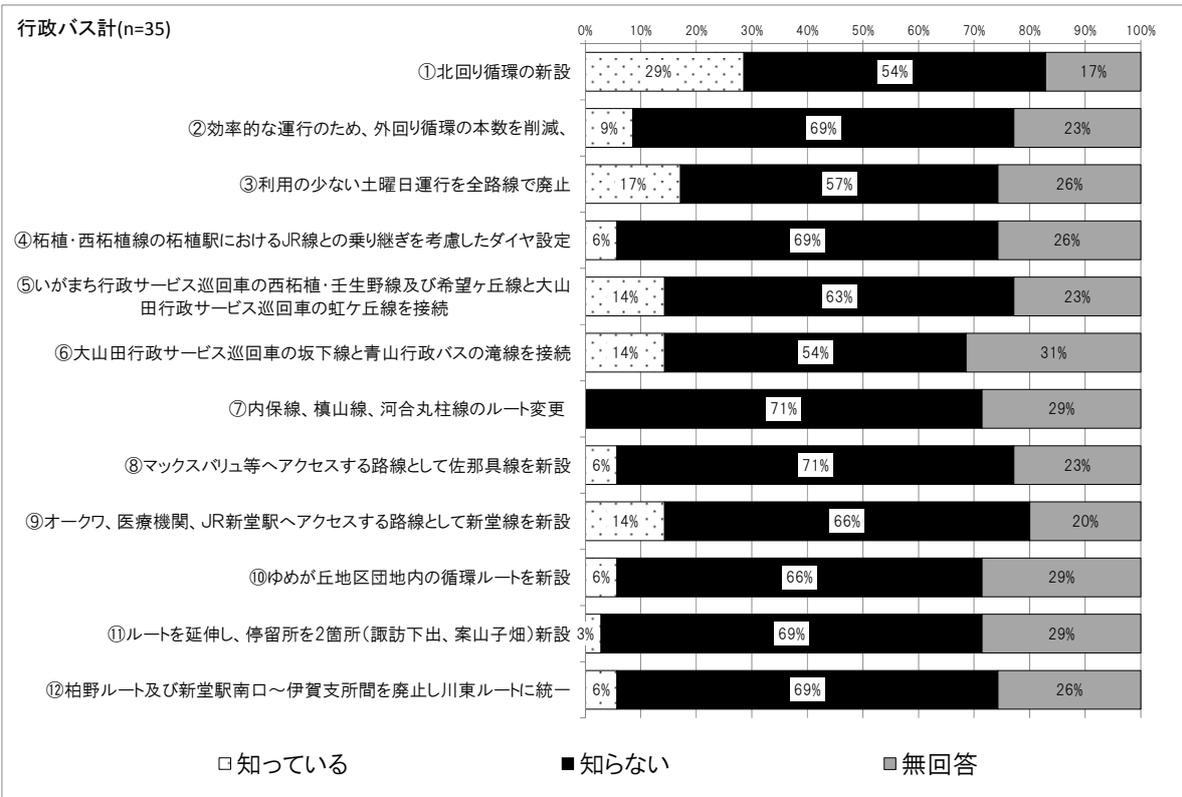
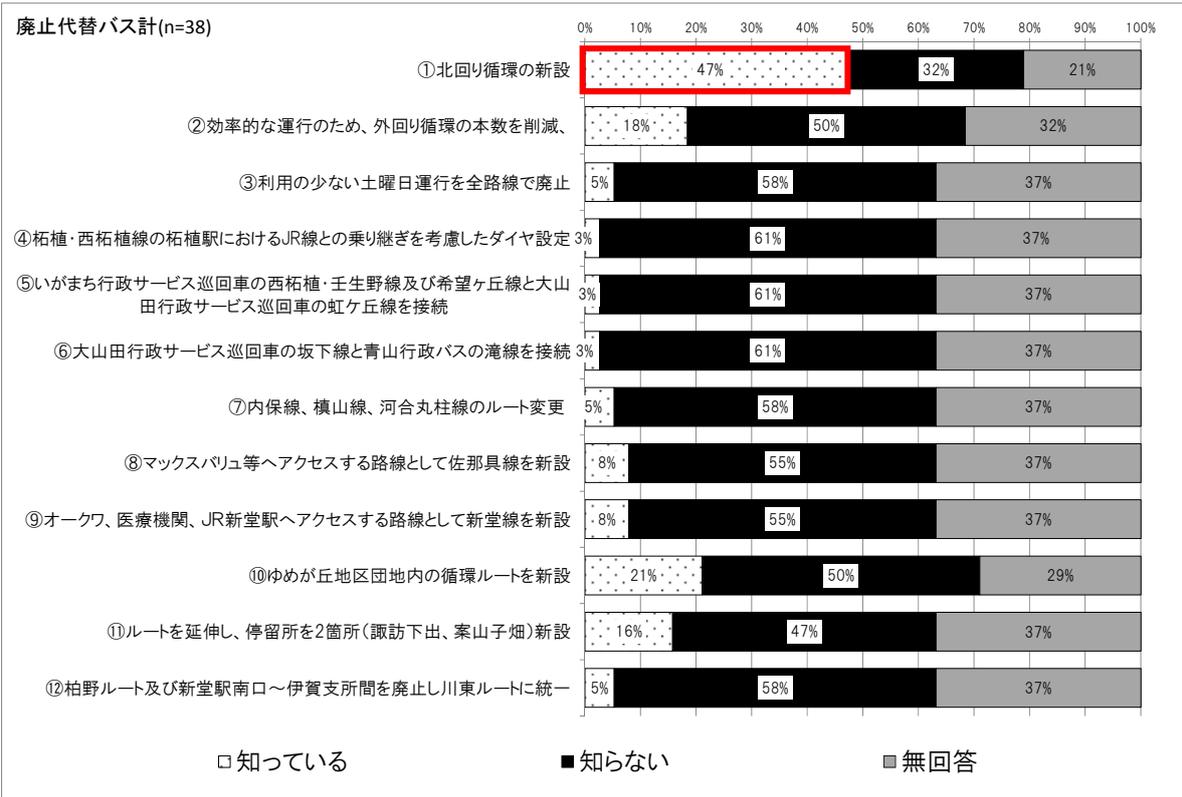
#### ①取り組み内容の認知度【問 11】

■利用者全体では、「①北回り循環の新設」についての認知度が32%と最も高く、次いで「②外回り循環の本数を削減」が12%となっている。

■廃止代替バスでは、「①北回り循環の新設」についての認知度が47%と高い割合を占める。

#### ▼取り組み内容の認知度

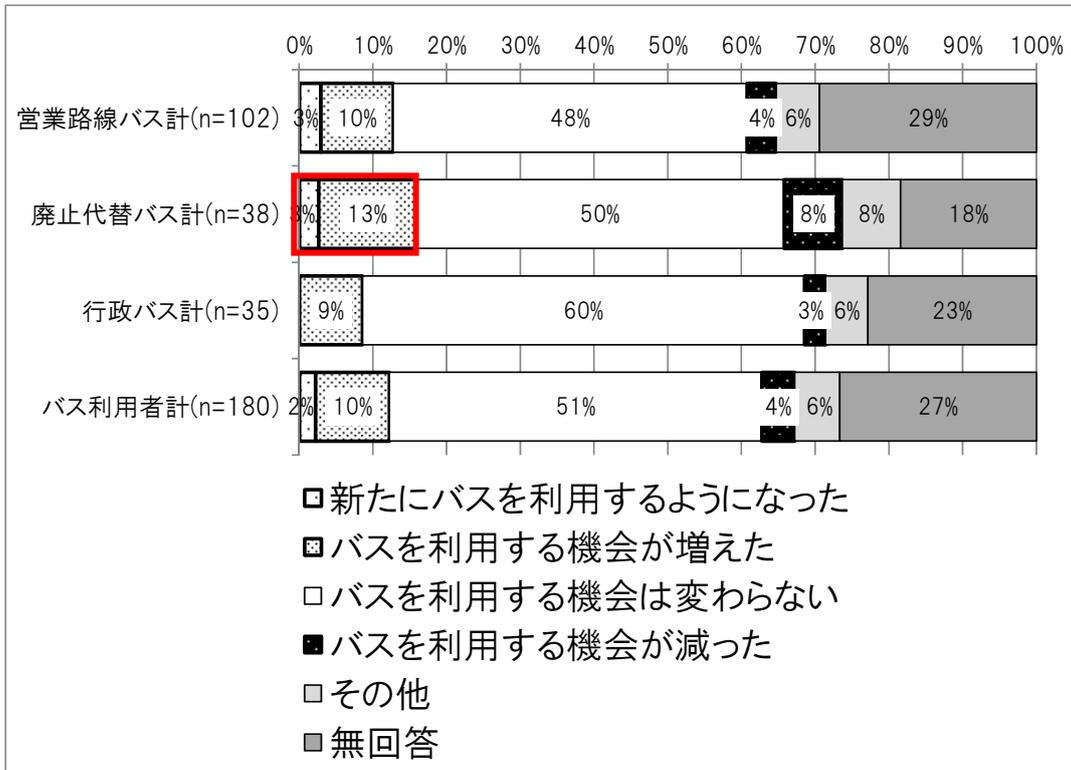




## ②取り組みによるバス利用の変化【問 12】

- 利用者全体では、「利用機会は変わらない」が51%を占める。
- 廃止代替バスでは、「新たに利用するようになった」と「利用機会が増えた」を合わせると16%を占めるものの、「利用機会が減った」が8%存在する。

▼取り組みによるバス利用の変化

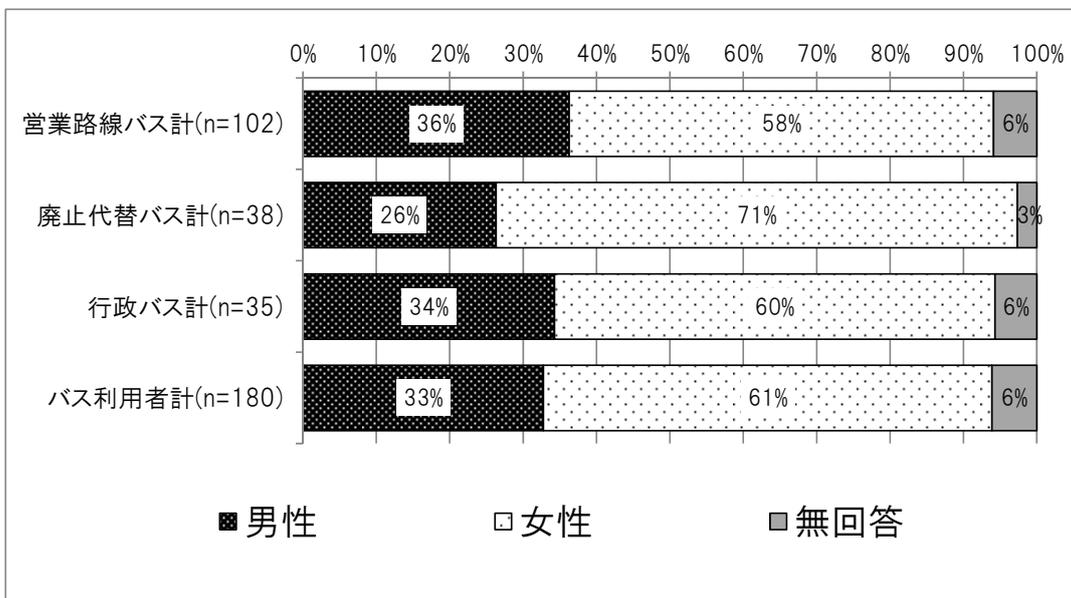


## (4)属性について

### ①性別【問 13】

- 利用者全体では、「女性」の利用が61%を占める。
- いずれの路線でも「女性」の利用が高い割合を占める。

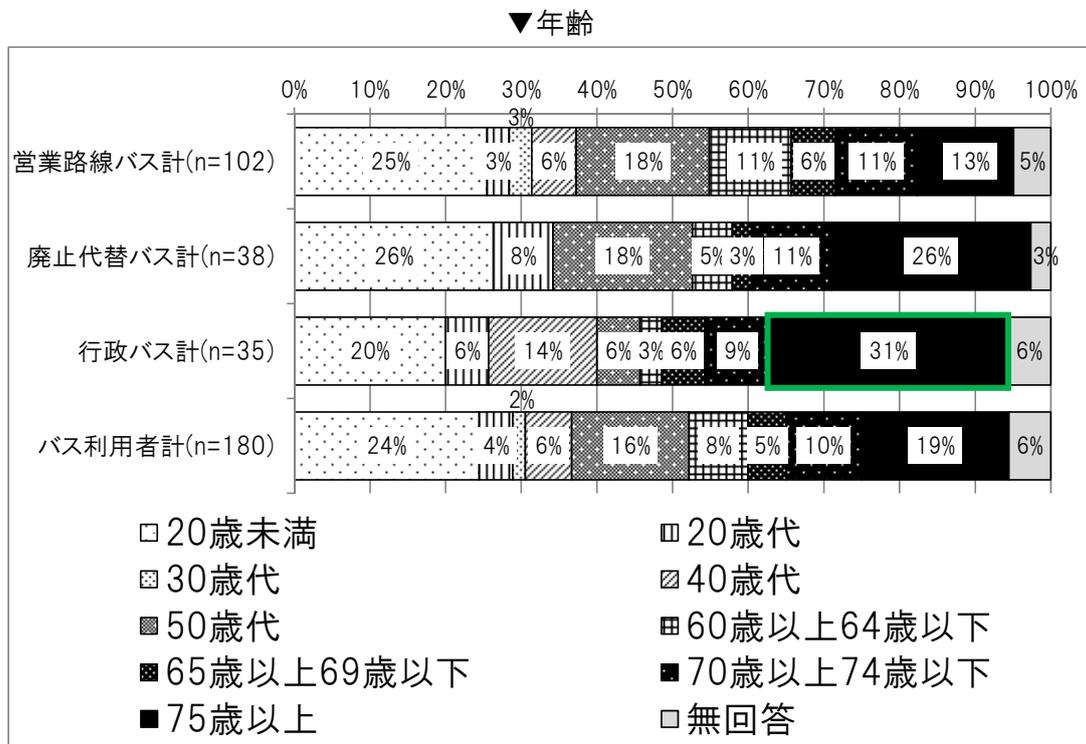
▼性別



## ②年齢【問 14】

■利用者全体では、「20歳未満」の利用が24%を占める。

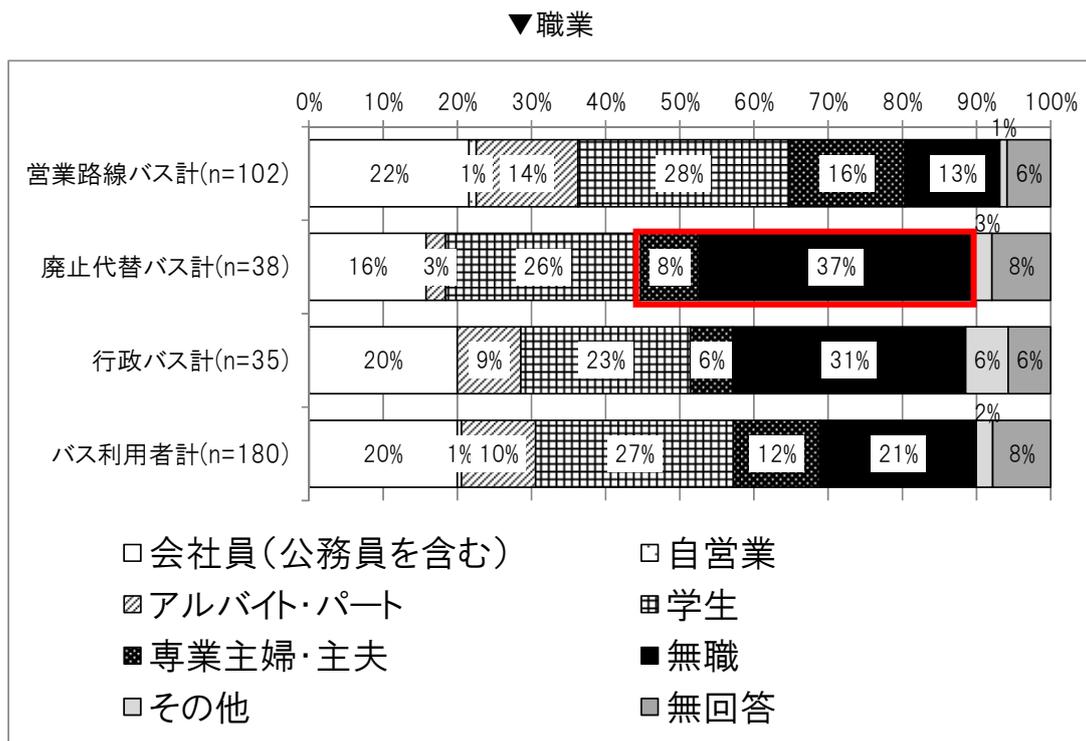
■行政バスでは、「75歳以上」の利用が31%と高い割合を占める。



## ③職業【問 15】

■利用者全体では、「学生」の利用が27%を占める。

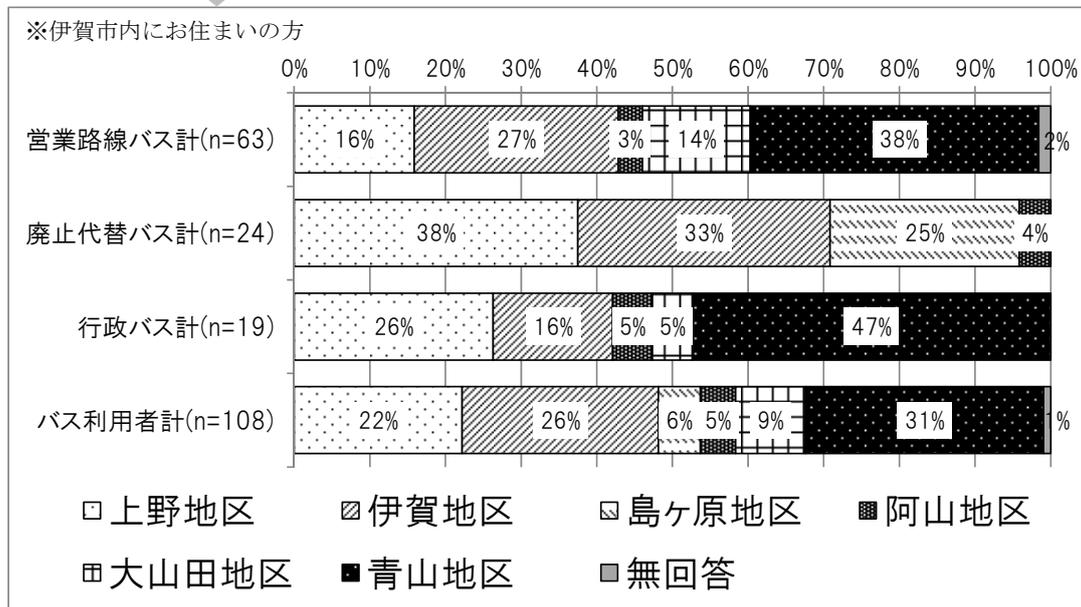
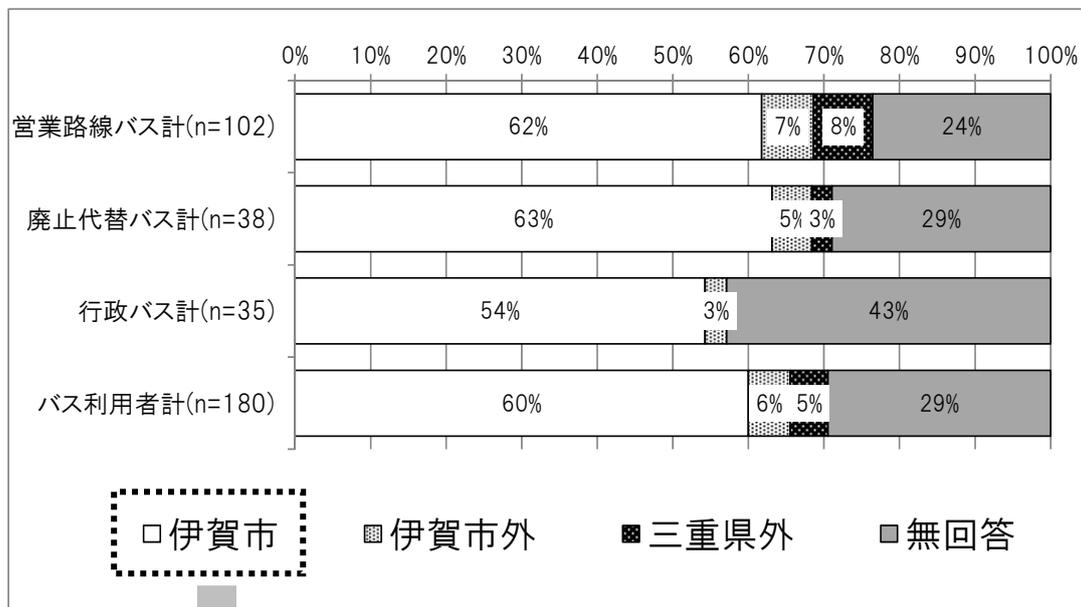
■廃止代替バスでは、「専業主婦・主夫」と「無職」を合わせると45%を占める。



④居住地【問 16・問 17】

■利用者全体では、「伊賀市内」の利用者が60%を占める。伊賀市内の内訳としては、「青山地区」が31%を占めており、次いで「伊賀地区」が26%、「上野地区」が22%となっている。

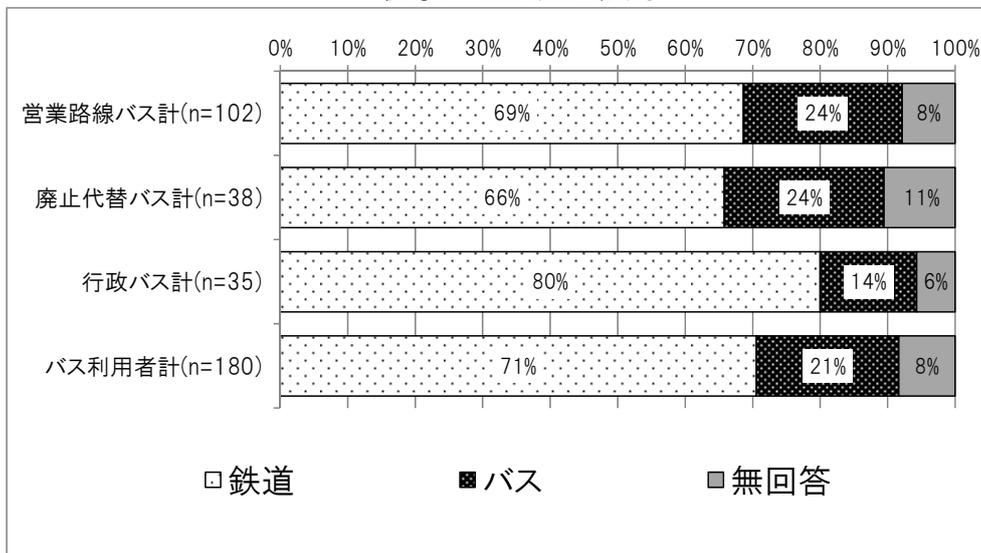
▼居住地



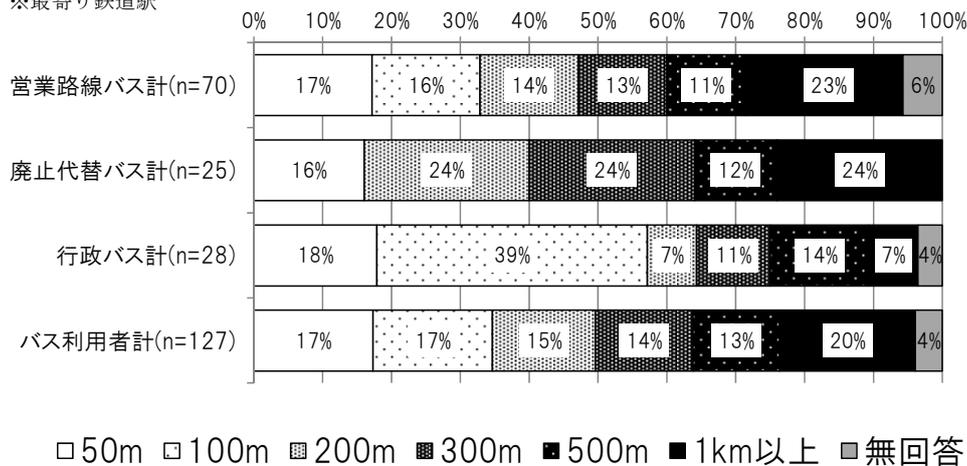
### ⑤最寄りの公共交通機関と距離【問 18】

■利用者全体では、71%が「鉄道」を最寄り公共交通機関としている。最寄り鉄道駅までの距離は、「1km以上」が20%存在する。最寄りバス停までの距離は、「1km未満」が89%を占める。

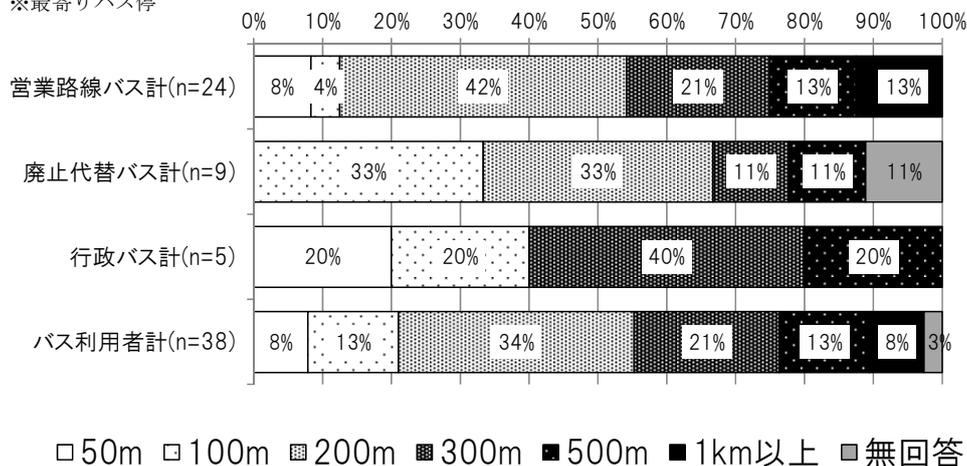
▼最寄りの公共交通機関



※最寄り鉄道駅



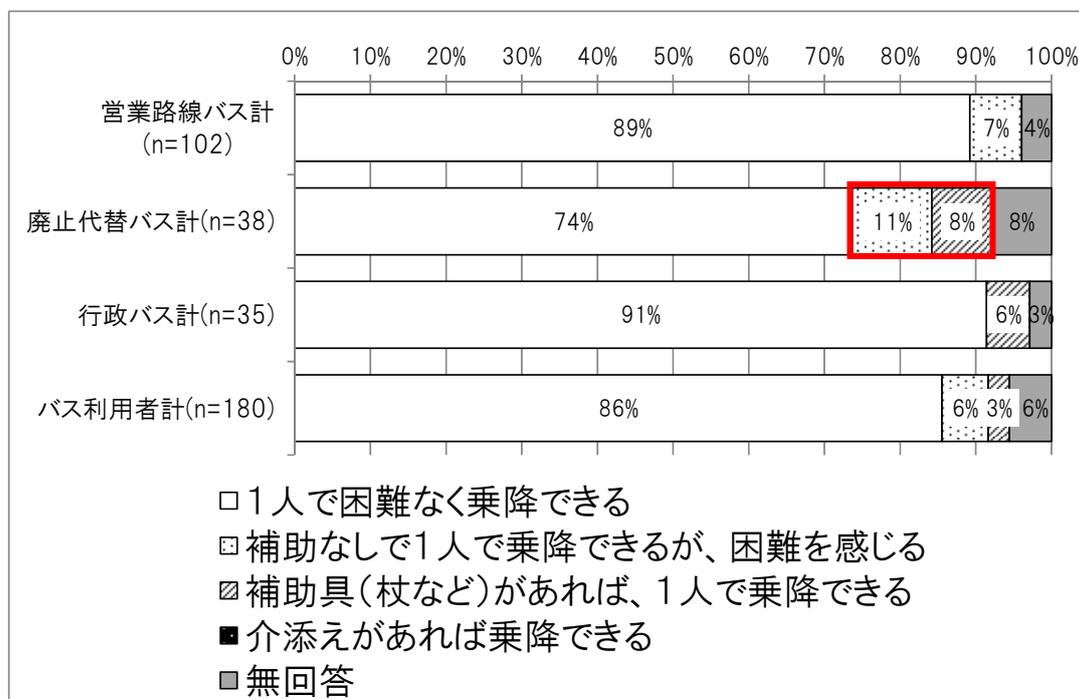
※最寄りバス停



## ⑥バスの乗降状況【問 19】

- 利用者全体では、「1人で困難なく乗降できる」が86%を占める。
- 廃止代替バスでは、「困難を感じる」と「補助具が必要」を合わせると19%を占める。

▼バスの乗降状況



## (5) 自由意見

### ▼自由意見(全部掲載)

NO.	路線 NO.	自由意見
1	1	車社会の世の中ではあるが やはり路線が少ないバスは家の近くまで走ってくれるので大変ありがたい。車にのれない者にとっては無くては困まる(電車と平行している道であっても昔の様に青山線は復活してほしい)乗車口をもう少し低くしてほしい
2	1	2年前に緑ヶ丘に引越してきました。家からバス停まで近くって助かってます。仕事が始まる時間～帰る時間の時間が合いますので便利に利用してます。
3	1	・行政バスと路線バスとの運転ダイヤを見直し利用者の利便性を図ることが必要。・接続列車とのダイヤ、誰に乗ってもらうか。弱者対応を同時に解消することには無理がある 利用者を増す対策を講じることが最も大事・三交ともっと真剣に考えて ※利便性を考えて 路線バス、行政バス、同時時間帯に出発する必要はない。
4	1	利用者がすくないので大変なことでしょう。不便でも使方がないと思います。回数が多ければ多い程よいのはあたりまえです 地方ではバスが廃止になっていることを思えば、乗れるだけありがたいことです。車や自転車に乗れない老人(84才)としては、椅子のない所もあるので、バス停の改善、例えば、3丁目の椅子の所にはかげも取れるようなのでお金のかかることだが、あのようであればうれしい。アンケートがどのように生かされるのかたのしみです。
5	1	しらさぎのバス代が高い 100円では、だめでしょうか? 桔梗ヶ丘一名張の様に時間は、ずい分遅くなるのに 緑ヶ丘からスーパーオークワ・アピタへ買物に行くのも不便です。バスの時間があわない
6	1	バスカードの機械の入口が非常にわかりづらい
7	1	乗りたい時にバスがないと待ってまで乗らない。
8	1	今のすまいになってから数年で梅が丘台地が出来てとてもありがたく思っ、りようさせて頂いております 運営大変だと思いますが今後ともよろしく願います。
9	1	・ノンステップバスを増してほしい。
10	1	お年寄の買物や通学がメインの路線のように思います。山添から上野の高校に通学する生徒の通学手段としてとても重要です。もうすこし運行の時刻も考慮していただけたら幸いです。
11	1	通勤時のバス発車時刻と青山町発の列車の時刻が合っていない。利用者の立場に立ってバスの時刻を考えるべき
12	1	出勤：桐ヶ丘3丁目バス停7：14発→青山町駅着7：21分 乗り継ぎの近鉄「上本町行」快速急行は7：22発 信号のタイミングが悪ければ、駆け込み乗車を強いられ、時に乗れない場合もある。運行ダイヤ作成の真意が知りたい。退勤：近鉄上本町19：05分発→青山町駅20：22着 青山町駅「桐ヶ丘行きバス」の発車が20：35分(改正前は20：27分)冬の寒い間、駅舎やバス停は吹きさらしで、十数分も寒風の中で待たされる。電車の到着時刻に合わせてバスを待機させ、冬は暖房、夏はクーラーの効いた車内で待ってもらおうという親切心はない。寒さに震えながら駅前バス停で待っている乗客に、運転手は気づいていながら、早めに来る心遣いもない。上記の例は私の出退勤に利用する時間帯で、他にも近鉄を利用する人の数ほど、バスダイヤとのチグハグ例を指摘するでしょう。乗客の利便性よりも、バス乗務員の都合に合わせてダイヤが決められているようで、会社に顧客サービスの精神が欠如している。そもそも、バスは近鉄ダイヤに連動していない。これらの不満は、運転手に

NO.	路線 NO.	自由意見
12	1	<p>改善を申し入れているが、「上は意見を取り入れてくれない」という。今春、近鉄ダイヤは改正されていないのに、バスのダイヤが改正され、より不便になった。そもそも、人の流れ、利用状況、客層、近鉄ダイヤを調べて改正したのか疑問である。桐ヶ丘に15年住んでいるが、今回のアンケートは初めてである。物言わぬ多くの乗客の意見を聞くのが遅すぎる。近鉄電車の発着に合わせて、駅前のロータリーは送迎マイカーで混雑する。むしろ、その人たちに「なぜ、バスを利用しないのか」のアンケートを行うべきである。客離れの原因は何かを真剣に考え、早急に改善すべきである。税金で運営している町営バスとの役割分担、運行ダイヤも検討すべきだ。両者に話し合いはあるのか疑問である。三重交通バスを経由して近鉄を利用する通勤・通学客は、伊勢中川行よりも大阪に向かう客が多い。従って、朝は近鉄上本町行き快速急行のダイヤに合わせ、夜は上本町発の快速急行→青山町駅止まりのダイヤに合わせる知恵が必要。鉄道利用者のアンケートもあるので近鉄にも苦情を言いたい。いつも利用する、上本町発→青山町駅止まりの快速急行について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大和八木駅で京都線の待合せに、再三2～3分遅れる。アナウンスで「駅を3分の遅れで発車しましたこととお詫びします」は日常茶飯事で耳にタコ。「お詫びします」は詫び言葉ではない。「お詫びします」のあとに「大変申し訳ありません」とつけて、初めて詫びたことになる。</li> <li>2. 特急電車の優先で通過待ち、あるいは切り離し作業で待ち時間が長い。そもそも、上本町から終点の青山町駅まで1時間20分もかかるのは、あまりにも長い。</li> <li>3. 特急通過待ちや切り離し作業中にドアは開きっぱなし。冬は寒く、夏は暑い。乗客が手動で開閉できる車両を導入している電鉄会社もある。単独路線に胡坐をかき、嫌なら乗るなど言わんばかりだ。</li> <li>4. 特急の乗客は遊びの観光か、金銭に余裕のある人である。大半の通勤・通学客は快速急行を利用している。最大多数の乗客は軽視されている。</li> <li>5. 大阪ー京都間ではJR新快速、および阪急、京阪各社の特急料金は不要。唯一、近鉄だけが特急料金（¥870円）を取る。競合路線がないので、サービスに対する意識がない。</li> </ol>
13	1	<p>バス停まで遠いですが1時間に1本ぐらい、バスが来てますので助かっています ありがとうございます。</p>
14	1	<p>もっと本数を増やすこと。最終バスをもっとおそくすること。乗り継ぎの件なんとかして下さい。アンケートをとったからには改善お願いします！！！！</p>
15	1	<p>乗客が減り運行も大変だと思いますが、少ない乗客でも利便性（鉄道との連絡など）を重要視しないと、客は減るばかりです。昼間時間帯も1本/Hではとても待ち時間が多くて乗り気になりませんよ！バス時刻表の早期の見直しが必要です。桐ヶ丘～大阪勤務の人が多く訳ですから待ち時間は少しでも少ない方が良いです。行政は無駄な税金（特に不要な人件費）を使わずに生活環境の改善が出来る対策に金を投じて下さい。</p>
16	1	<p>帰りもバス利用しましたが、名張発、17時30分に、アンケートなかったです。車に乗れない人にバスは必要不可欠な乗り物です。本数を減らさないで下さい。</p>
17	1	<p>ドームから四十九までしらせぎだして下さい</p>
18	1	<p>私は3年半程前に伊賀市に住んでいました。（単身で）地方なので公共交通の利便性に多くを望むのは採算性の面から難しいことは理解しています。しかしながら、特に早朝や深夜にタクシーも利用出来ず困ったことがあります。伊賀鉄道も良く利用していましたが、鉄道、バス、タクシーが一体的に連携して利便性を高める取り組みが必要</p>

NO.	路線 NO.	自由意見
18	1	に思いました。JR、伊賀鉄道、近鉄、バス、タクシーがそれぞれに補い合うようなことは出来ないものか、例えば、早朝、深夜はタクシーがカバーし、日中はバスと鉄道が補い合う すぐには乗降する人たちがどれだけいるかわからないので、良いアイデアはありませんか、一度良く考えて頂ければと思います。
19	1	いつも利用させていただいてます。乗務員さんの丁寧な対応や安全運転、ありがとうございます。それらの点では非常に満足しているのですが、運行本数が少ない点と乗り継ぎ（電車との）の点で改善してほしいです。特に夜の本数が少ないと思うので、23時台まで、1～2本は増やすとより便利になると思います。だいぶ前なのですが、帰宅時に、近鉄大阪線が遅れていて、青山町駅に着くのが、少し遅れてしまい、普通であれば乗れるはずだったバスが行ってしまったことがありました。確かバスの発車時刻の1～2分後に電車がついてしまったのですが、そのような時は、駅員さんと連携するなりして、電車から降りてくる人たちを待つべきではないかと思います。怒って駅員さんに言っている人もいたのですが、少々の遅れなら、駅員さんとバスの乗務員さんが遅延についての情報を共有することで、このようなことを防げると思います。時間どおりに発車することも大事だし、しっかりと守ってくれてると思うのですが、そこは気を利かせてもらおうと、より改適に利用できると思うので、改善お願いします。
20	1	一人暮らしなのでバスが無くなると大変困ります 買物も行けなくなるし重たくて体がしんどいです いつもバスが通っているので有がたいです バスが頼りなので良ろしくお願いします。
21	1	アンケートの実施ありがとうございます。
22	1	①地域の存続と活性化の為に、公共交通機関を前向きに利用する 特に地域住民の意識改革が求められる。②過疎化の歯止めにも、新住民誘改の為に、交通の利便性、病院通い、買物に行くための負担を軽減することが求められる。足の確保である。交通の便求められる。③行政も大々的に公共交通機関の利用を訴えるべきである。
23	1	車のめんきょうがないためバスをなくさないようにして下さい。
24	1	朝と夕方が大型バス 昼間の学生の少ない日などは小型バスにしたらよいのでは
25	1	毎日バス通学させて頂き助かっています。もう1本始発バスを増やしてほしいのと、部活をしたら帰りバスに乗れなくて定期購入しているのに学校までむかえにいかなくてはならない現状です。朝と晩と1本ずつ増やして頂けたら、とてもありがたいです。
26	1	上野市内で小バス1うさぎなどバスがほしいです 団地NPO車がないから買物病院などへ行くのにこまります。
27	1	運転がとても荒くて、立って乗っている時にすごく揺れて乗りづらいです。急ブレーキ、急発進でこけそうになります。どうかしてほしいです。
28	1	この調子でがんばってください あと！吉輪和郎をどうかしてください。
29	1	新堂行きのバスの増加 上野一名張間を30分に1本に するべし！！
30	1	バス路線でJRを乗り換える時JR上り階段の上り下りが大変でとても乗り換えて降りてもやはりタクシーもバスもなくタクシーのある上野市駅迄来て何とかバスをみてもうバスもない！！タクシーを利用している。つくづく不便を感じる。
31	1	7時半以降のバス（汁付行き）を増やしてほしい。

NO.	路線 NO.	自由意見
32	1	市会報紙面上でもアピールされたら？行政からの郵便物に便乗するとか？利用者が減り小型化になってもずっと運行を願います。
33	1	今年に入ってバスと電車が全々合わない為、通勤がこまる。1時間前に出て、待つ時間が大変、仕事場もやめて違う所に行こうと考えています。バスの都合なのか？余りバスの利用する人が減ったのか？もっと時間を考えて、電車とバスの利用をする人の事を考えて、時間調整してほしいです。
34	1	最低でも1時間に1本は運行して頂きたく思っています 高令に成っても外出する唯一の手段として利用させて頂きたいと思っています。
35	1	・上野市駅から新堂へのバスを増やしてほしい。・伊賀上野から名張駅までのバスを増やしてほしい。いつもありがとうございます！！
36	1	これからの10年～30年の間、団塊世代の高齢者である我々にとって、多分車の運転も儘ならぬ時が来る筈、また車を持っていない者は何を利用されるのか、伊賀市唯一の交通手段となり、伊賀線・バスは欠かすことの出来ない乗り物になることでしょう。バスの廃止や本数を減らすなどともっての外、役所の新築などに税金を使う事などよりも、市内公共交通は欠かせないものとして税金を使って頂きたい。市内公共交通の利用は、まず役所や他の企業の人達にも利用して貰える様な働き掛けをする必要があるのでは！伊賀市のバス代は特に高いように思います。利用される者へ何らかのメリットがなければ無理かもしれませんが。
37	1	桐ヶ丘←→青山町駅のバスは、電車との連絡をしっかりともらえば朝も夕方ももっと乗客がふえると思う。大阪方面、名古屋・伊勢行の電車の時刻をも連絡出来るように考えてほしい！！
38	1	①三交バスを利用して、4年がすぎたが何ら変わらない 特に時間の遅れ（他の会社では、運転者から遅れた理由等のアナウンス）がある。②三交の場合は乗せてやっていると気持ちが高いと思う③三交の現状では、利用客の減少はあたりまえこのままでは、運賃の安い伊賀鉄道を利用する客が増えると思う 私達も8月からは電車に変更しようとしてます
39	1	・近鉄電車の発着時刻にあわせたバス時刻を作してほしい 特に名張からの発着時刻にあわせているようだが、伊勢中川方面からの到着時刻にはまったくあわせていないまた、大阪方面からの電車が遅れた場合、近鉄の駅員がバス乗務員に遅れることを伝え待ってくれるが、伊勢中川からの電車が遅れてもバスの発車を遅らせる処置は全くとってくれない。・以前にくらべ本数も減り、全く不便となった、これではますますマイカーにたよらざるを得ず これが公共交通機関かと思わざるをえない。行政は何を考えているのか、とにかく本数を増してほしい。本数を増やせば、利用者も増えるこれで成功している所もある よく調べてほしい。
40	1	利用される方が少ないので本数が減ったのも分かりますがやはり年寄又車に乗れない人達に取っては不便になりました 特に青山だけは安く利用できるバスがありませんもっと市の方でしらすぎ号のような（ミニバスでも）奥の方からでも走らせて頂けるとありがたいです。税金を納めているのは上野の方で一緒ですいつも青山だけが取り残こされているような気がします。何かにつけて。
41	1	関西線の電化を早期に実現してほしい。

NO.	路線 NO.	自由意見
42	1	時には、20分以上、電車、バスに待つ時間があり、青山町駅は夏は暑く、冬の寒さにたえかねます。なんとかならないでしょうか。
43	1	バス停に屋根といすをつけてほしい。
44	1	<p>・発車時刻あると思うけど電車がホームに入ってくるのを見て改札出口らバスは発車してるし、回送で駅に行ったり駅から回送で桐ヶ丘車庫行くなら、営業運転したらどうか？どうせ、移動するなら！乗っても乗らなくても！！利用者はそれの方が…</p> <p>・態度悪い運転手が多い、有難うございましたも無いし、もっと、はっきり明るくしたらどうや！どう思っても、バスに乗せたって上から目線のが多すぎる。いい運転手様と極端！！バスと違って伊賀鉄道 ・2014年4月～消費税8%と同時に運賃10円アップの時にサービス向上と書きながら今でなあってないのが優先座席？高校専用か？ケイタイTELはやってるし2人くらい座り荷物はシートへやかましい。他の席でもベンチシート2人で荷物はシート。車内は電波入らないようにして、やかましい高校生などは後ろの車両にまとめたらどうか！もっと他の乗客の事を考えた方がいいのでは！乗るたびに気分悪い。何がサービス向上や！やかましいやつらや、おっさんでもシートに残し座り足をのぼしたり組んだり邪魔するあほんだらばかり、車内マナー向上に努めたらどうか！！</p> <p>・バスはアイドリングストップしてるのにタクシーはしなくていいのか？窓しめてアイドリングでAC入れて涼しく座ってるの見たら気分わるい。バスと同じようにタクシーもアイドリングストップしたらどうか？</p>
45	2	買物や通院にはバスを利用するので運行の本数が少なくなるのは困る。
46	2	私は通学でバスを利用しています。利用して思うことは、本数が少ないことです。それに比べて電車はだいたい30分に1本あるので便利ですが、ゆめが丘に1番近い駅までが遠く、また夜は住宅がないので暗い道があり危ないです。ですが、ゆめが丘からバス通学ではなく電車通学をしている子もいます。その子はバスは本数が少ないし、電車のほうが安いから。と言っていました。なので、バスの本数が増えれば利用する人もだいぶ増えると思います。私もすごく助かります。
47	2	伊賀神戸行きのバスがあれば、学生が大会などの時に利用すると思う。
48	2	出来る限りバス路線は残してほしいです。
49	2	別にありません
50	2	出来れば今乗っている時間の1時間前があればとても良い しかし、今のバスがなくなるか9時～10時台のバスがなくなれば月1回であるけれど天理教にお参りが出来なくなり大変不便である。歩くのであれば三田坂を登るのはとてもつらい。
51	2	西山…市民病院行 市民病院から…西山行の運行をこれからもよろしくお願い申し上げます
52	2	午前10時ぐらいのバスセンターからの時間がほしい。運転手さんの何もしゃべらない人が多い。少し話してほしい。
53	2	自分が車にのれないでこれから先はバスを利用させてもらうしかありません 買物より病院に行きたい時がいちばん困ります このじょうたいがつづきますようお願いいたします
54	2	高令化が進行する現在考えることは、バスの路線についてもっと客の立場になって変更してほしい 小さいバスでも運行して、田舎にも回数を増やしてほしい。

NO.	路線 NO.	自由意見
55	2	JRとの時間をもう少し合わせてほしいです。運が悪かったら、駅で1時間も待たないといけないのがすごく不便です。お願いします。
56	2	上野名張線とJRの亀山行きとの時間を合わせてほしい。17:30に出た上野名張線が18:18分着なのに25分くらいに着き、24分の電車に乗れず19:00までまたなければならなくなる。阿山行きのバス、休日が平日にくらべて減りすぎている。亀山方向から来て、電車が50分すぎに着くがバスは40分発で、1時間弱待たないといけないから合わせてほしい。おねがいします。
57	2	名張線の上野行きが朝20分くらい遅いときがあるので時刻表を変えたらいいと思います。
58	2	・地域でバスを必要としているのは、お年寄、子供、障害者だと思います。その人たちの生活状態を理解したうえで走る時間を決定していただけたらと思います。例えば、病院の時間。買物時間、文化会館なども開始がPM1:30終了PM4:30が多いが、バスがないので車で送迎してしまう。・仕事に関しては長田の往復にバスを利用しているが時間が大きく変更されたり、なくなると作業所に通えなくなる。・運転手の方は、いつも親切で感謝しています。・バス券の販売時間が通勤前後に買いにくい。
59	2	今まで通り三交バスをお願いします 廃車しないで下さい
60	3	しらさぎ 外まわり…土、日、祝日の路線変更（サンピア伊賀）はいらない。内まわり…土、日、祝日）くみひも会館・かぎや辻）はいらない。観光客を重視しているようだが必要ないと思います。マイカー利用が多いし、本来三交の市内線バスの代行なので市民の足を第一に考えて運行してもらいたいです。みんな車にのれるわけではありませんので。
61	3	通勤、通学の行き、帰りの時間帯の増便をお願いしたい
62	3	・目的に応じた運行を効率良くしてほしい。・通勤、通学時間帯は、近鉄との時間を合せ、ルートは柏尾回りに絞る。又、1時間4本程度運行。その上、運賃を下げれば利用者は必ず増える。現行のままでは悪じゅん環。・上記以外の時間帯は、近鉄に合わせ1時間に2本とAコープまでの延長運転。ルートは阿保回りとする。・もう少し、利用者の目線、立場に立って運行してもらいたい。
63	3	近鉄の中川方面からの電車とバスの連絡が悪い時間帯を改善してほしい。
64	3	川東からアピタの方に行くバスがほしい
65	3	今まで仕事に行けたのも行政サービスバスがあるため助かりますこれからも行政バスの方いつまでも運行してくれる事願っていますよろしくをお願いします
66	3	伊賀市岡波に居住して2年半になります。比自岐コスモス号 月曜日～金曜日 午前3回午後3回の運行、丸山駅で伊賀鉄道 上・下線の連絡で日常生活のリズムが保たれています。すでに10年位前からこの運営をされているとのこと各運転手様の人格、お人柄にも感謝し、日常生活の計画がたてられます。せいぜい元気に利用させて頂きたいと願っています。同乗の方に90才以上の方も元気をいただいております。わづか200円での乗車にも有難く思っております。独居の私には命綱の交通機関です。83才女。
67	3	①土、日 本数が少なくとも走らせてほしい②接続を改善してほしい（三交バス、JRなど）③乗客の意見を聞いて下さい

NO.	路線 NO.	自由意見
68	3	月1しか利用しませんですが助っています。家族に負担がかからず無くなるのが、あると困ります
69	3	バスのかいすうを多くしてほしい。
70	3	現状そのまま、やれる事として、①回数券を発効して、便利、お得感（10回+1回はタダ）②電話で前もって予約する。そのためにはバスの車種を変える。最新の電動式三輪車とか、4～5人位でいい。・町の活性化で利便性を高める。医療機関の充実（眼科、皮膚科、耳鼻科、など…）商店の充実（衣料品の専門店、ドラッグストアなど…）JR新堂駅の周辺に集約出来たらいいです。
71	3	友人でしらさぎ（市内バス）を知らない人がいる 土曜日曜は家族は自家用車で行くのか私の時間は少ない 緑ヶ丘の方がいて話すると回数を増してほしいと云っていた 午後15:20 16:53
72	0	バス停より病院迄が遠いからむりです。利用したくても出来ないの
73	0	朝の通勤時間は、比較的電車の時間にあっているが、帰りが、電車の到着5分前にバスが出ていて、25分～30分待たないといけない時も多い。タクシーを利用する事もある。電車のダイヤとも、関連して時刻表を考えてほしい。

### 3) バス利用者アンケート調査票

## バス利用者アンケートのお願い

日頃から、伊賀市政各般にわたりご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。  
ご承知のとおり、市内公共交通は、従来、民間の交通事業者が主体的に運行を担ってきましたが、近年、利用者の減少や採算性の悪化により、廃止や撤退が相次ぎ、現在は市が運行費用の一部を負担しながら存続している路線が多くなっています。

伊賀市では、このようなことを受けて、平成19年度から、市の交通政策の基本方針となる「伊賀市交通計画」を策定し、市内公共交通が抱える課題やその解決に向け、利用促進や運行改善など様々な施策に取り組んできました。平成23年度には、市内公共交通の利便性や効率性を高めるため、バスルートなどの運行形態の変更や伊賀鉄道伊賀線の活性化に向けた取り組みなど、計画内容を一部見直し、施策に取り組んでいるところです。

しかし、地域の人口減少や少子高齢化、自家用車への依存の高まりにより、市内公共交通の利用者は減少を続けています。その一方で、高齢者や学生、障がいのある人など自ら移動手段を持たない人たちへの対応も考える必要があります。

そこで、伊賀市内のバス利用の実態とこれまでに実施してきた各種取り組みなどについて、バス利用者の皆さまのご意見、ご意向をお聞かせいただき、次期交通計画見直しの参考とさせていただきます。アンケート調査を行うこととしました。

ご多忙のところ、大変恐れ入りますが、本調査の趣旨および目的をご理解いただき、アンケートにご協力賜りますようお願い申し上げます。

平成26年7月  
伊賀市地域公共交通活性化再生協議会  
伊賀市企画振興部総合政策課

#### 記入にあたってのお願い

1. ご回答は、設問ごとに該当する番号に○をつけるか、必要事項をご記入ください。
2. ご回答いただいた調査票は、同封の返信用封筒（切手不要）に入れ、**7月31日（木）まで**にお近くのポストに投函してください。
3. ご回答いただいた調査結果は、統計的に処理し、本調査の目的以外には使用しません。

#### 【アンケートに関するお問い合わせ】

伊賀市企画振興部総合政策課 交通対策係 担当：稲森、山岡  
電話 0595-22-9663（直通） FAX0595-22-9672

# バス利用者アンケート調査票

■アンケートを受けとった当日のバス利用についておたずねします。

問1 アンケートをどちらのバスで受け取りましたか。該当する番号1つに○をつけてください。

<b>【営業路線バス】</b>				
1. 上野名張線	2. 阿波線	3. 玉滝線	4. 桐ヶ丘線	5. 上野・山添(天理)線
<b>【廃止代替バス】</b>				
6. 友生線	7. 予野線	8. 島ヶ原線	9. 諏訪線	10. 月瀬線
11. 西山線	12. 柘植線			
<b>【行政バス】</b>				
13. 上野コミュニティバス(しらさぎ)	14. いがまち行政サービス巡回車			
15. 阿山行政サービス巡回車	16. 島ヶ原行政サービス巡回車			
17. 大山田行政サービス巡回車(どんぐり号)	18. 青山行政バス			
19. 比自岐コスモス号	20. 美旗地域コミュニティバス			

問2 そのバスでどちらのバス停を何時頃に利用しましたか。バス停名と乗車・降車の概ねの時刻をご記入ください。

<b>【乗車】</b> ( )	バス停を	午前・午後	( )	時	( )	分頃乗車
<b>【降車】</b> ( )	バス停を	午前・午後	( )	時	( )	分頃降車

問3 そのバスをどのような目的で利用しましたか。該当する番号1つに○をつけてください。

1. 通勤	2. 通学	3. 通院	4. 仕事
5. 買物	6. 飲食・娯楽	7. 親戚・友人訪問	8. 習い事・趣味
9. 帰宅(往路の目的の番号は )	10. その他( )		

問4 そのバスを利用してどちらの施設へ行きましたか。該当する番号全てに○をつけ、具体的な施設名をご記入ください。

伊賀市内	1. 伊賀市役所などの公共施設(施設名: )
	2. 上野市駅などの鉄道駅(駅名: )
	3. 伊賀上野城などの観光施設(施設名: )
	4. スーパーなどの商業施設(施設名: )
	5. 病院などの医療施設(施設名: )
	6. 通学先または通勤先(学校名または事業所名: )
	7. その他(施設名: )
市外	8. 所在地( 県 市・町・村 施設名: )

問5 そのバスをどの程度の頻度で利用していますか。該当する番号1つに○をつけてください。

1. ほぼ毎日	2. 週に2~3回程度	3. 週に1回程度	4. 月に2~3回程度
5. 月に1回程度	6. 年に数回程度	7. その他( )	

**問6** そのバスに乗る前、または降りた後に、鉄道や他のバス路線へ乗り継ぎましたか。該当する番号1つに○をつけてください。

1. 乗り継いでいない

**【鉄道と乗り継いだ】**

2. J R 関西本線    3. J R 草津線    4. 近鉄大阪線    5. 伊賀鉄道

**【営業路線バスと乗り継いだ】**

6. 上野名張線    7. 阿波線    8. 玉滝線    9. 桐ヶ丘線    10. 上野・山添(天理)線

**【廃止代替バスと乗り継いだ】**

11. 友生線    12. 予野線    13. 島ヶ原線    14. 諏訪線    15. 月瀬線

16. 西山線    17. 柘植線

**【行政バスと乗り継いだ】**

18. 上野コミュニティバス(しらさぎ)    19. いがまち行政サービス巡回車

20. 阿山行政サービス巡回車    21. 島ヶ原行政サービス巡回車

22. 大山田行政サービス巡回車(どんぐり号)    23. 青山行政バス

24. 比自岐コスモス号    25. 美旗地域コミュニティバス

26. その他 ( \_\_\_\_\_ )

**問7** そのバスは「行き」と「帰り」の往復で利用しましたか。該当する番号1つに○をつけてください。

1. 往復で利用した     $\longrightarrow$  **問10へお進みください。**

2. 行き又は帰りのみ利用した     $\longrightarrow$  **問8へお進みください。**

**問8** 「行き」または「帰り」のみ利用した方におたずねします。そのバスの代わりに利用した移動手段を教えてください。該当する番号1つに○をつけてください。

1. 自動車(家族等の送迎)    2. タクシー    3. 徒歩    4. 鉄道

5. その他 ( \_\_\_\_\_ )

**問9** 往復でバスを利用しなかった理由を教えてください。該当する番号1つに○をつけ、必要事項をご記入ください。

1. 利用したい施設などにバスが走っていないため  
⇒利用したい施設名 【 \_\_\_\_\_ 】

2. 利用したい時間帯にバスが走っていないため  
⇒利用したい時間帯 【 午前 ・ 午後 \_\_\_\_\_ 時頃】

3. 乗り継ぎ時間が合わないため  
⇒乗り継ぎしたい場所(バス停名・駅名) 【 \_\_\_\_\_ 例) 上野市駅 】  
乗り継ぎしたい路線名 【 \_\_\_\_\_ 例) 上野コミュニティバス 】

4. バスを利用すると時間がかかってしまうため

5. その他 ( \_\_\_\_\_ )

■すべての方に、アンケートを受けとったバス路線の満足度と重要度、改善事項をおたずねします。

問 10 あなたがアンケートを受けとったバス路線のサービスや乗り継ぎなどについて、「現状の満足度」と「今後利用していく上での重要度」を5段階で評価してください。それぞれの項目で該当するもの1つに○をつけてください。

アンケートを受けとった バス路線について	判断 でき ない	現状の満足度					今後の重要度				
		とても 満足	満足	どちら ともい えない	やや 不満	不満	とても 重要	重要	どちら ともい えない	あまり 重要で はない	重要で はない
(記入例) 1. 運行本数	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
1. 運行本数	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
2. 始発時間	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
3. 最終時間	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
4. 時刻表どおりの運行	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
5. 目的地までの所要時間	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
6. バスの運行経路	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
7. 乗り継ぎの利便性	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
8. 車両の快適性	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
9. 車内の混雑状況	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
10. バス停までの利便性	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
11. バス停の待合環境	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
12. 運賃	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
13. 時刻表や乗り継ぎの 情報案内	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
14. 乗務員等の対応	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
15. 総合的に	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1

また、「やや不満」または「不満」とされた項目について、具体的な改善内容があればご記入ください。

「満足度」において「やや不満」又は「不満」と回答された項目について、具体的な改善内容があれば、ご記入ください。

(記入例) 1. 運行本数	1時間に2本は走ってほしい。
1. 運行本数	
2. 始発時間	
3. 最終時間	
4. 時刻表どおりの運行	
5. 目的地までの所要時間	
6. バスの運行経路	
7. 乗り継ぎの利便性	
8. 車両の快適性	
9. 車内の混雑状況	
10. バス停までの利便性	
11. バス停の待合環境	
12. 運賃	
13. 時刻表や乗り継ぎの 情報案内	
14. 乗務員等の対応	
15. 総合的に	

**■すべての方に、伊賀市交通計画に基づくバス関連施策の取り組みについておたずねします。**

問 11 伊賀市交通計画に基づき、平成 23 年度から順次、行政バスや廃止代替バスの運行内容を変更して利便性の向上に取り組んできました。その取り組み（変更）内容の認知度を教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

路線名※		変更内容	認知度	
			知っている	知らない
行政バス	上野コミュニティバス (しらさぎ)	① 北回り循環(上野市駅→小田→アピター白鳳通り→上野市駅)の新設	1	2
		② 効率的な運行のため、外回り循環(東コース、西コース)の本数を削減、	1	2
	いがまち行政サービス巡回車	③ 利用の少ない土曜日運行を全路線で廃止	1	2
		④ 柘植・西柘植線の柘植駅における JR 線との乗り継ぎを考慮したダイヤ設定	1	2
		⑤ いがまち行政サービス巡回車の西柘植・壬生野線及び希望ヶ丘線と大山田行政サービス巡回車(どんぐり号)の虹ヶ丘線を接続	1	2
	大山田行政サービス巡回車(どんぐり号)	⑥ 大山田行政サービス巡回車の坂下線と青山行政バスの滝線を接続	1	2
	青山行政バス		1	2
	阿山行政サービス巡回車	⑦ 内保線、槇山線、河合丸柱線のルート変更	1	2
		⑧ マックスバリュ等へアクセスする路線として佐那具線を新設	1	2
⑨ オークワ、医療機関、JR新堂駅へアクセスする路線として新堂線を新設		1	2	
廃止代替バス	友生線	⑩ ゆめが丘地区団地内の循環ルートを新設	1	2
	諏訪線	⑪ ルートを延伸し、停留所を 2 箇所(諏訪下出、案山子畑)新設	1	2
	柘植線	⑫ 柏野ルート及び新堂駅南口～伊賀支所間を廃止し川東ルートに統一	1	2

問 12 問 11 の取り組み（運行内容の変更）により、あなたのバス利用に変化は生じましたか。  
該当する番号 1 つに○をつけ、必要事項をご記入ください。

- |                     |                  |
|---------------------|------------------|
| 1. 新たにバスを利用するようになった | 2. バスを利用する機会が増えた |
| 3. バスを利用する機会が変わらない  | 4. バスを利用する機会が減った |
| 5. その他（具体的に_____）   |                  |

■あなたご自身のことについておたずねします。

問 13 あなたの性別を教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

- |       |       |
|-------|-------|
| 1. 男性 | 2. 女性 |
|-------|-------|

問 14 あなたの年齢を教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

- |                  |                  |                  |
|------------------|------------------|------------------|
| 1. 20 歳未満        | 2. 20 歳代         | 3. 30 歳代         |
| 4. 40 歳代         | 5. 50 歳代         | 6. 60 歳以上 64 歳以下 |
| 7. 65 歳以上 69 歳以下 | 8. 70 歳以上 74 歳以下 | 9. 75 歳以上        |

問 15 あなたの職業を教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

- |                |            |              |
|----------------|------------|--------------|
| 1. 会社員（公務員を含む） | 2. 自営業     | 3. アルバイト・パート |
| 4. 学生          | 5. 専業主婦・主夫 | 6. 無職        |
| 7. その他（_____）  |            |              |

問 16 あなたのお住まいを教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

- |                             |   |                |
|-----------------------------|---|----------------|
| 1. 伊賀市                      | → | 問 17 へお進みください。 |
| 2. 伊賀市外（_____）市・町・村         | } | 問 18 へお進みください。 |
| 3. 三重県外（_____）県（_____）市・町・村 |   |                |

問 17 「伊賀市」にお住まいの方（問 16 で 1 を回答された方）におたずねします。

あなたのお住まいの地区を教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

- |         |          |          |
|---------|----------|----------|
| 1. 上野地区 | 2. 伊賀地区  | 3. 島ヶ原地区 |
| 4. 阿山地区 | 5. 大山田地区 | 6. 青山地区  |

問 18 あなたのお住まいから最寄りの鉄道駅とバス停の名称を教えてください。また、最寄りの鉄道駅又はバス停までの距離（時間）を教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

①最寄りの公共交通機関

1. 鉄道駅名 ( ) 2. バス停名 ( )

②最寄りの鉄道駅又はバス停までの距離（時間）

1. 50m（徒歩で1～2分） 2. 100m（徒歩で2～3分） 3. 200m（徒歩で4～6分）  
4. 300m（徒歩で6～9分） 5. 500m（徒歩で10～15分） 6. 1km以上（徒歩で20分以上）

問 19 あなたのバスの乗降状況について教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

1. 1人で困難なく乗降できる
2. 補助なしで1人で乗降できるが、困難を感じる
3. 補助具（杖など）があれば、1人で乗降できる
4. 介添えがあれば乗降できる

問 20 地域の公共交通の利便性を高めるアイデアやご意見・ご意向について、自由にご記入ください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

このアンケート調査票は同封の返信用封筒（切手不要）に入れ、**7月31日(木)**までにお近くのポストに投函してください。

## バス利用者ヒアリング

### 1) バス利用者ヒアリングの実施概要

#### ① 調査の目的

伊賀市では、平成 19 年度から市の交通政策の基本方針となる「伊賀市交通計画」を策定し、市内公共交通が抱える課題やその解決に向け、利用促進や運行改善など様々な施策に取り組んでいます。また平成 23 年度には、市内公共交通の利便性や効率性を高めるため、バスルートなどの運行形態の変更や伊賀鉄道伊賀線の活性化に向けた施策に取り組んでいます。

しかし、地域の人口減少や少子高齢化、自家用車への依存の高まりにより、市内公共交通の利用者は減少を続ける一方で、自ら移動手段を持たない人たちへの対応も考える必要があります。

そこで、伊賀市内のバス利用の実態とこれまで実施してきた各種取り組みなどについて、バス利用者の意見、意向を把握し、次期交通計画見直しの参考とする目的として本調査を実施しました。

#### ② 調査対象及び調査方法

項目	内容
調査対象	平成 26 年 7 月 17 日（木）と 18 日（金）の伊賀市内運行バス路線の利用者
調査方法	対象路線全便のバス車内に調査員が乗車し、利用者に対し、利用実態（乗降停留所、乗継ぎ、往復利用、利用目的、利用頻度、個人属性）についてヒアリングを実施
調査日時	平成 26 年 7 月 17 日（木）、18 日（金） （18 日（金）はいがまち行政サービス巡回車（希望ヶ丘線）のみ実施）

#### ③ ヒアリング票数

路線	票数
上野名張線	269
阿波線	117
玉滝線	46
桐ヶ丘線	238
上野・山添（天理）線	50
友生線	75
予野線	13
島ヶ原線	31
諏訪線	48
月瀬線	42
西山線	107
柘植線	29
上野コミュニティバス（しらさぎ）	72
いがまち行政サービス巡回車	20
阿山行政サービス巡回車	20
島ヶ原行政サービス巡回車	21
大山田行政サービス巡回車	19
青山行政バス	104
比自岐コスモス号	6
営業路線バス計	720
廃止代替バス計	345
行政バス計	262
合計	1,327

#### ④数値の統計的な取り扱いについて

- 比率はすべて百分率（％）で表し、小数点以下1位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が100%を前後する場合があります。また、各設問の結果のコメントについては、小数点以下1位を四捨五入した整数値で表記
- 設問に対する回答者の母数は“ $n=〇$ ”として掲載し、各比率は  $n$  を100%として算出

## 2) 路線別診断

### <営業路線> 1 上野名張線

#### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（名張駅西口行き）朝ピーク時（7時台）は20～30人/便の利用が見られるが、その他の便では概ね10人/便を下回っている。 （伊賀上野駅前行き）夕方ピーク時（16時台）は20人/便の利用が見られるが、その他の便では概ね10人/便を下回っている。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	迂回ルートは設定されていない。 他のバス路線との競合は発生していないが、伊賀市と名張市間の都市間連絡でみた場合は伊賀鉄道と競合する場合もある。
③ネットワーク機能の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは、JR 関西本線、伊賀鉄道及び近鉄大阪線といった市内の鉄道路線相互と接続されている。 他のバス路線とは、鉄道駅及び主要なバス停で営業路線、廃止代替バス及び行政バス相互が接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

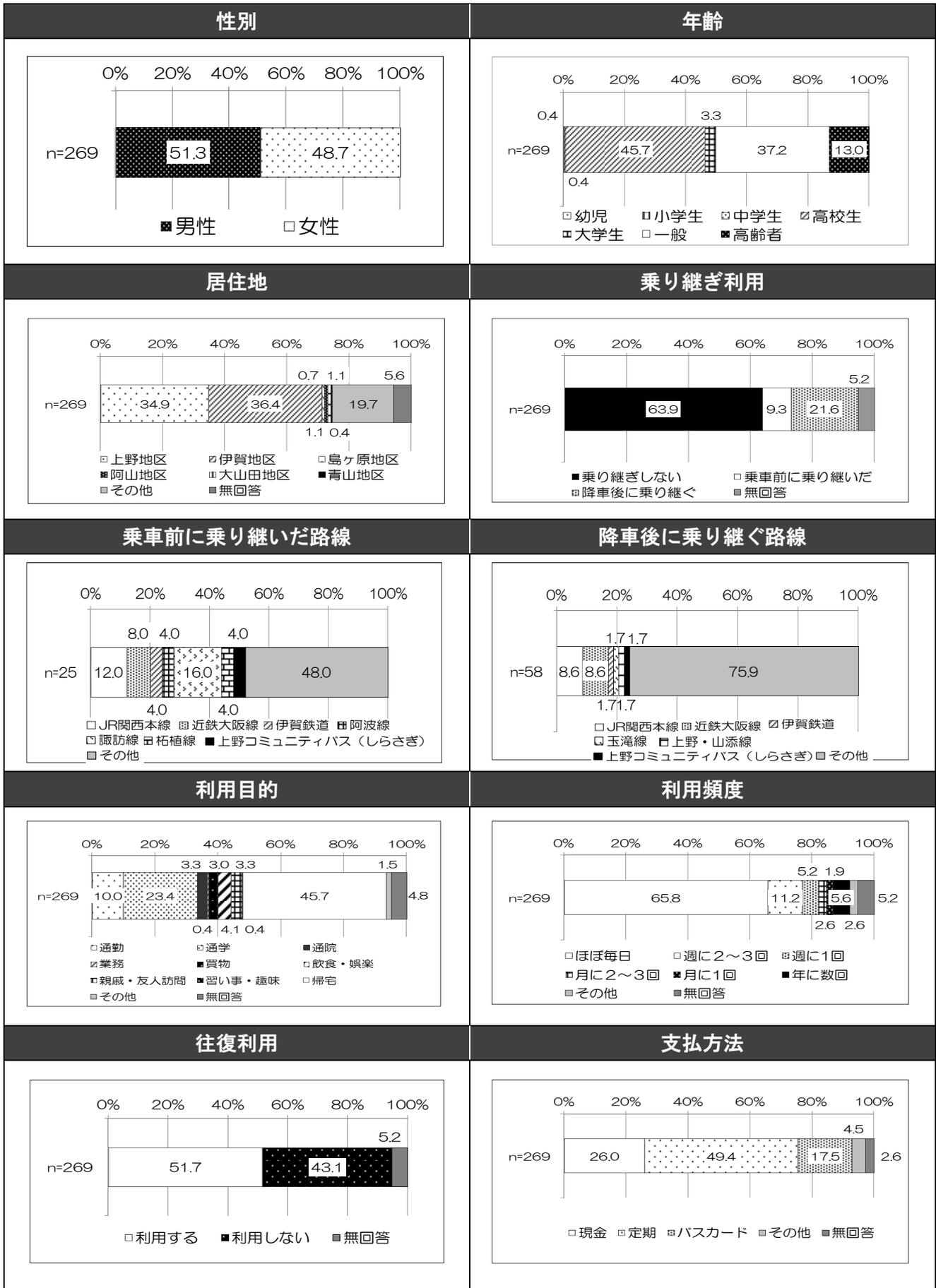
#### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は増加傾向にある（H25/H22:1.15） 通学目的が約23%、通勤目的が約10%（帰宅目的約46%）であり、利用頻度もほぼ毎日が約66%と、通勤通学目的を主体に日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約49%と市内営業路線（基幹バスとして位置づけられる阿波線49%、玉滝線50%）と同程度であるが、前年度比5ポイント減少している

#### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約31%であり、廃止代替バス諏訪線及びJR 関西本線からの乗り継ぎ、JR 関西本線及び近鉄大阪線への乗り継ぎが多い。 伊賀上野駅前、上野市駅及び名張駅西口バス停での乗降者数が多い。 通勤通学目的が主体であり、利用者の年齢層も高校生が約46%、一般が約37%と多く、往復利用は約52%と半数を占めている。

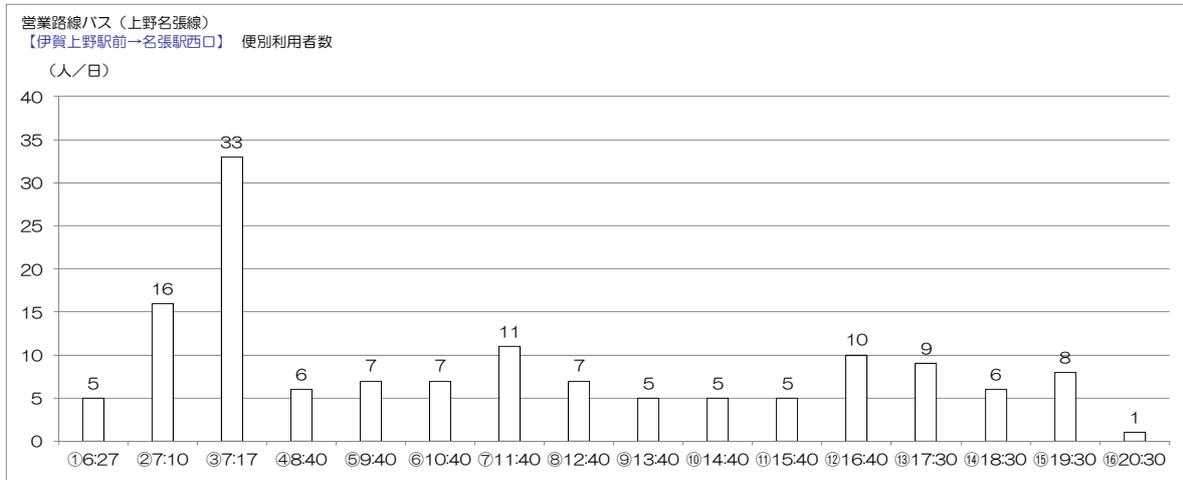
▼ 上野名張線の利用実態結果（その1）



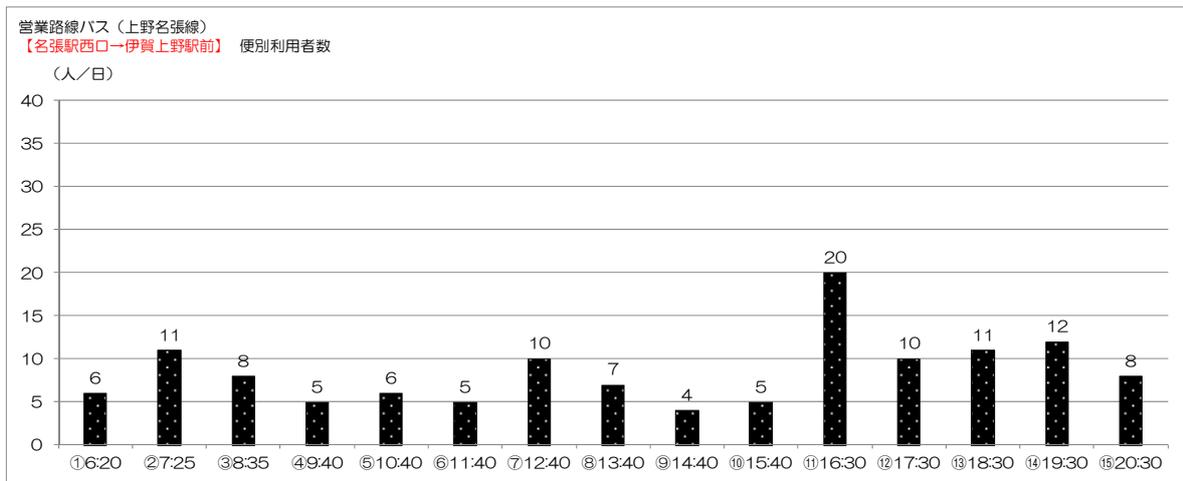
▼ 上野名張線の利用実態結果（その2）

便別利用者数

【伊賀上野駅前→名張駅西口】

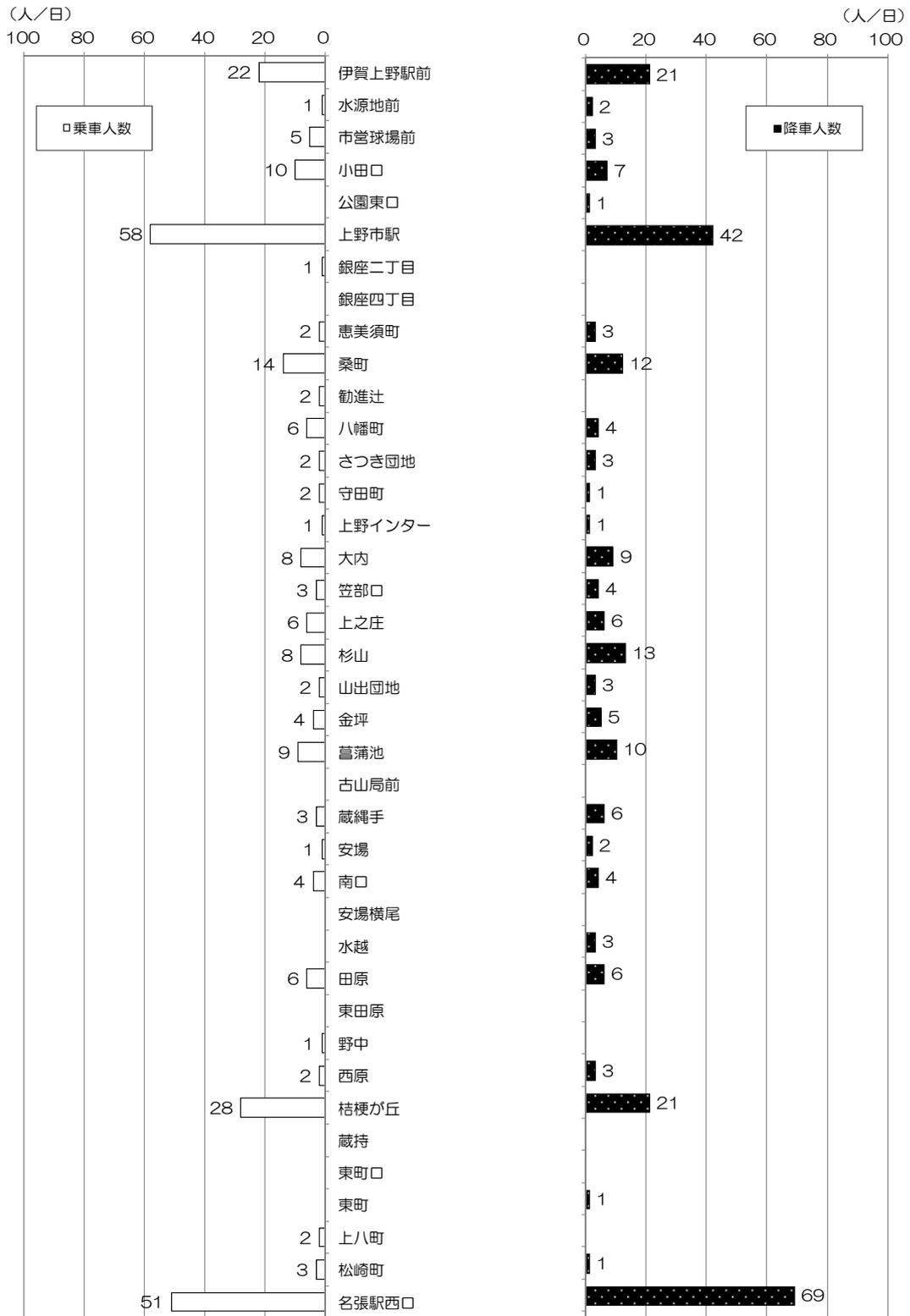


【名張駅西口→伊賀上野駅前】



▼ 上野名張線の利用実態結果 (その3)

バス停別乗降者数



## 2 阿波線

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（汁付行き）夕方 16 時台の便は 19 人/便と利用は多いが、その他の便は概ね 10 人/便を下回り、最終 18 時台は 1 人/便と少ない。 （上野市駅行き）朝 7 時台の便は 21 人/便と利用は多いが、その他の便は 10 人/便を下回り、11 時台以降の便は 3 人/便を下回っている。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 特に他路線との競合は発生していない。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは上野市駅及び茅町駅で伊賀鉄道と接続している。 他のバス路線とは上野市駅で営業路線及び廃止代替バス相互と接続するとともに、大山田行政バスや上野コミュニティバスとの接続もされており、公共交通ネットワークは形成されている。

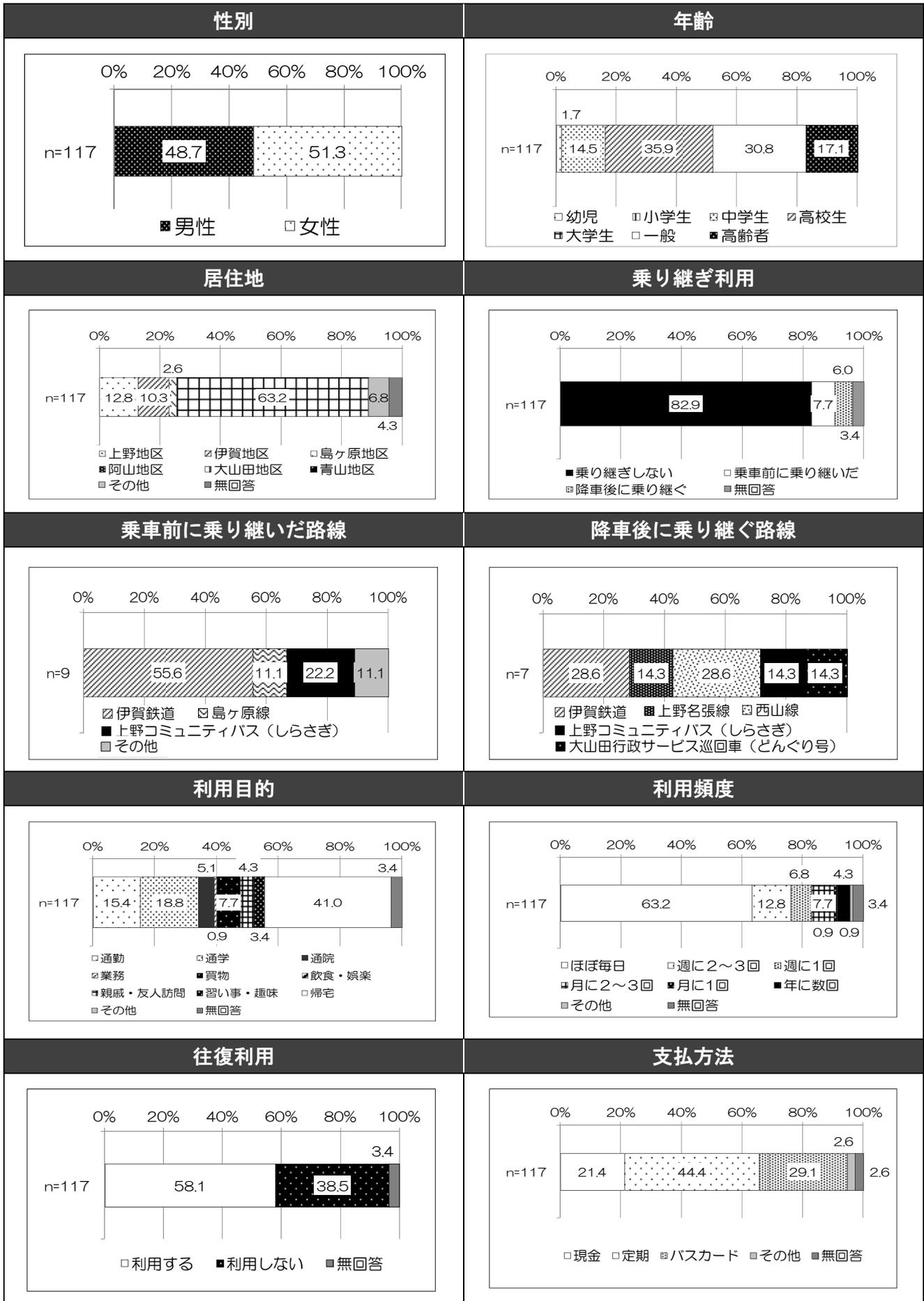
### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある（H25/H22:0.87） 通学目的が約 19%、通勤目的が約 15%（帰宅目的約 41%）であり、利用頻度もほぼ毎日利用が約 63%と、通勤通学目的を主体に日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約 49%と市内営業路線（基幹バスとして位置づけられる上野名張線 49%、玉滝線 50%）と同程度であるが、前年度比 5 ポイント減少している。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約 14%であり、伊賀鉄道からの乗り継ぎ、伊賀鉄道及び廃止代替バス西山線への乗り継ぎが多い。 上野市駅、茅町東及び大山田支所前バス停での乗降者数が多い。 通勤通学目的が主体であり、利用者の年齢層も高校生が約 36%、一般が約 31%と多く、往復利用は約 58%と半数を超えている。

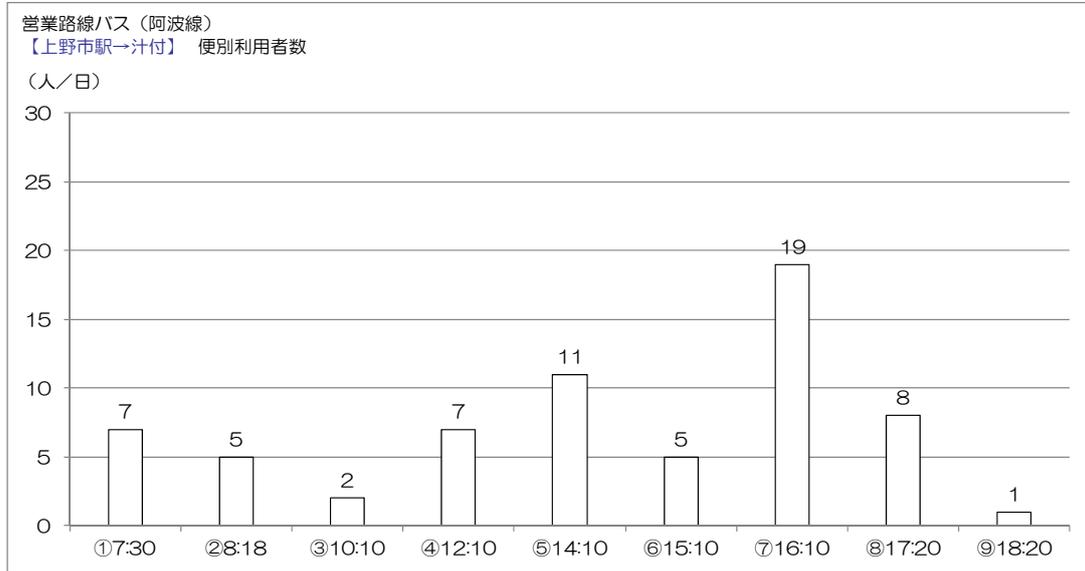
▼ 阿波線の利用実態結果（その1）



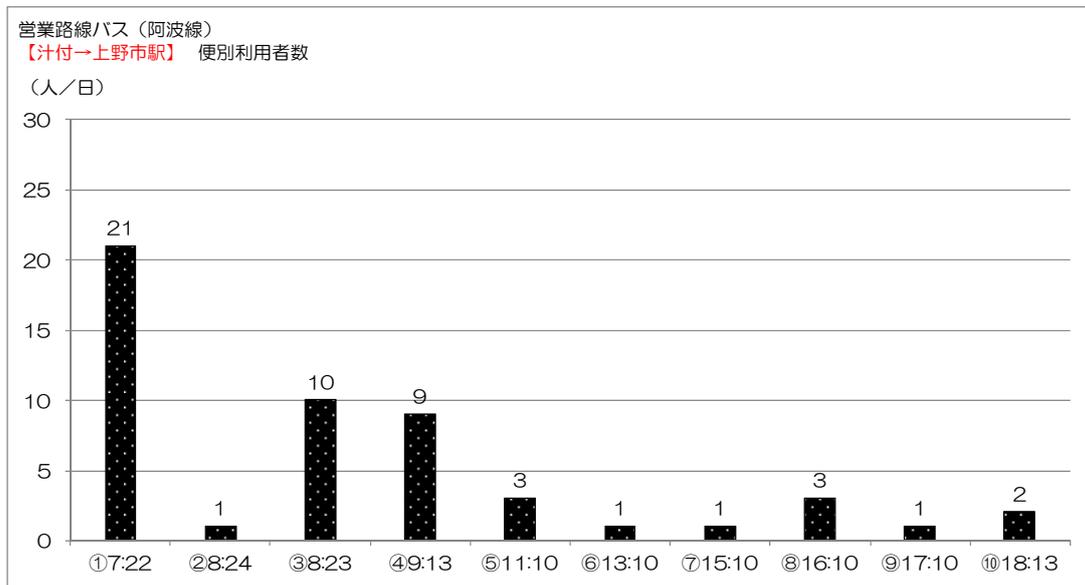
▼ 阿波線の利用実態結果（その2）

便別利用者数

【上野市駅→汁付】

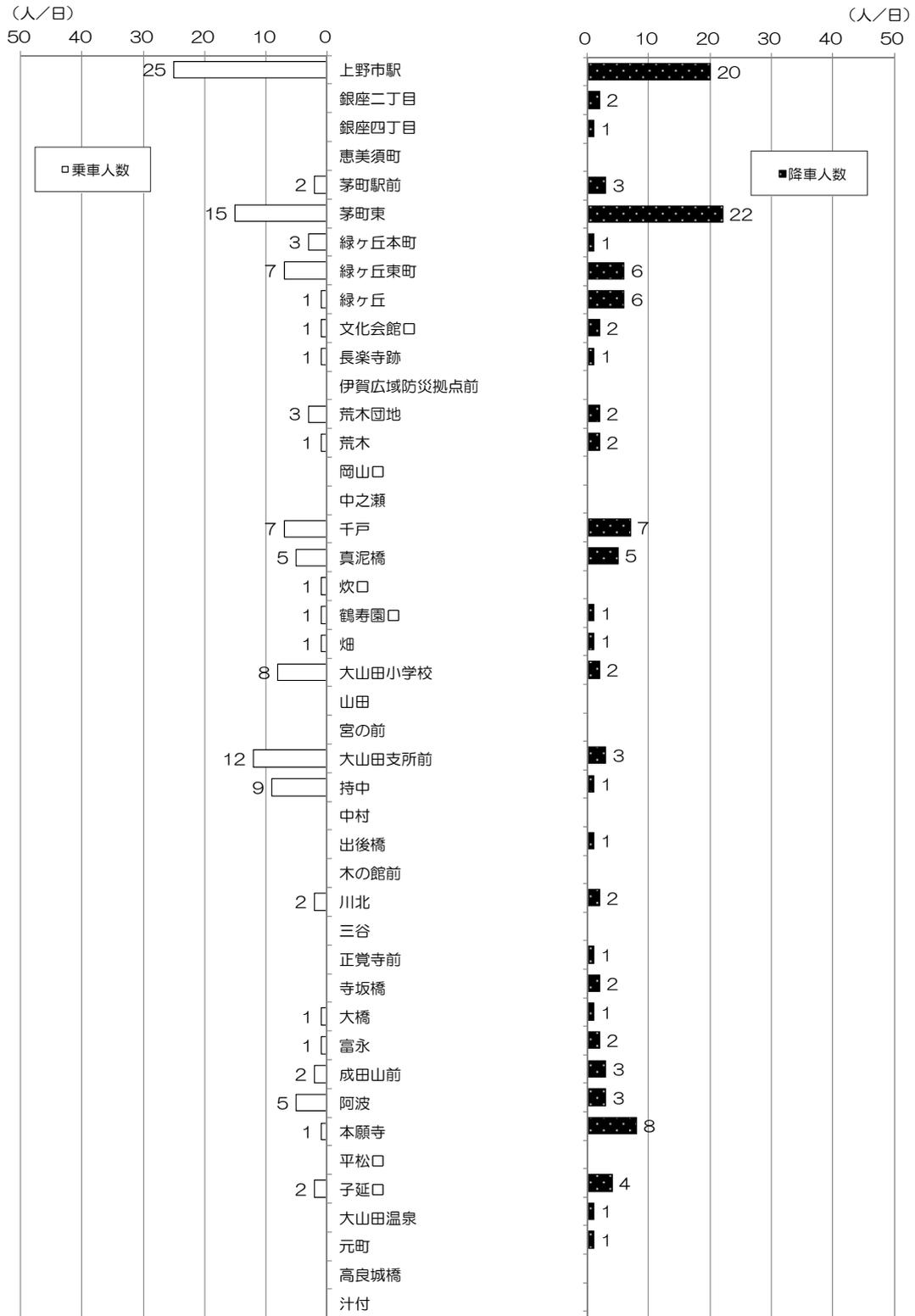


【汁付→上野市駅】



▼ 阿波線の利用実態結果（その3）

バス停別乗降者数



### 3 玉滝線

## 診断 1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（阿山支所前行き）午後 13 時台及び 16 時台は 6～8 人/便の利用が見られるものの、その他の便は 3 人以下となっている。 （上野市駅行き）朝 7 時台は 8 人/便の利用が見られるものの、その他の便は 4 人以下となっている。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 路線全体を通じた競合は発生していないが、印代～佐那具バス停間は柘植線と重複する区間も存在する。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは佐那具駅で JR 関西本線、上野市駅で伊賀鉄道と接続している。 他のバス路線とは佐那具駅等で廃止代替バス柘植線、上野市駅で営業路線及び廃止代替バス相互と接続するとともに、阿山行政サービス巡回車や上野コミュニティバスとの接続もされており、公共交通ネットワークは形成されている。

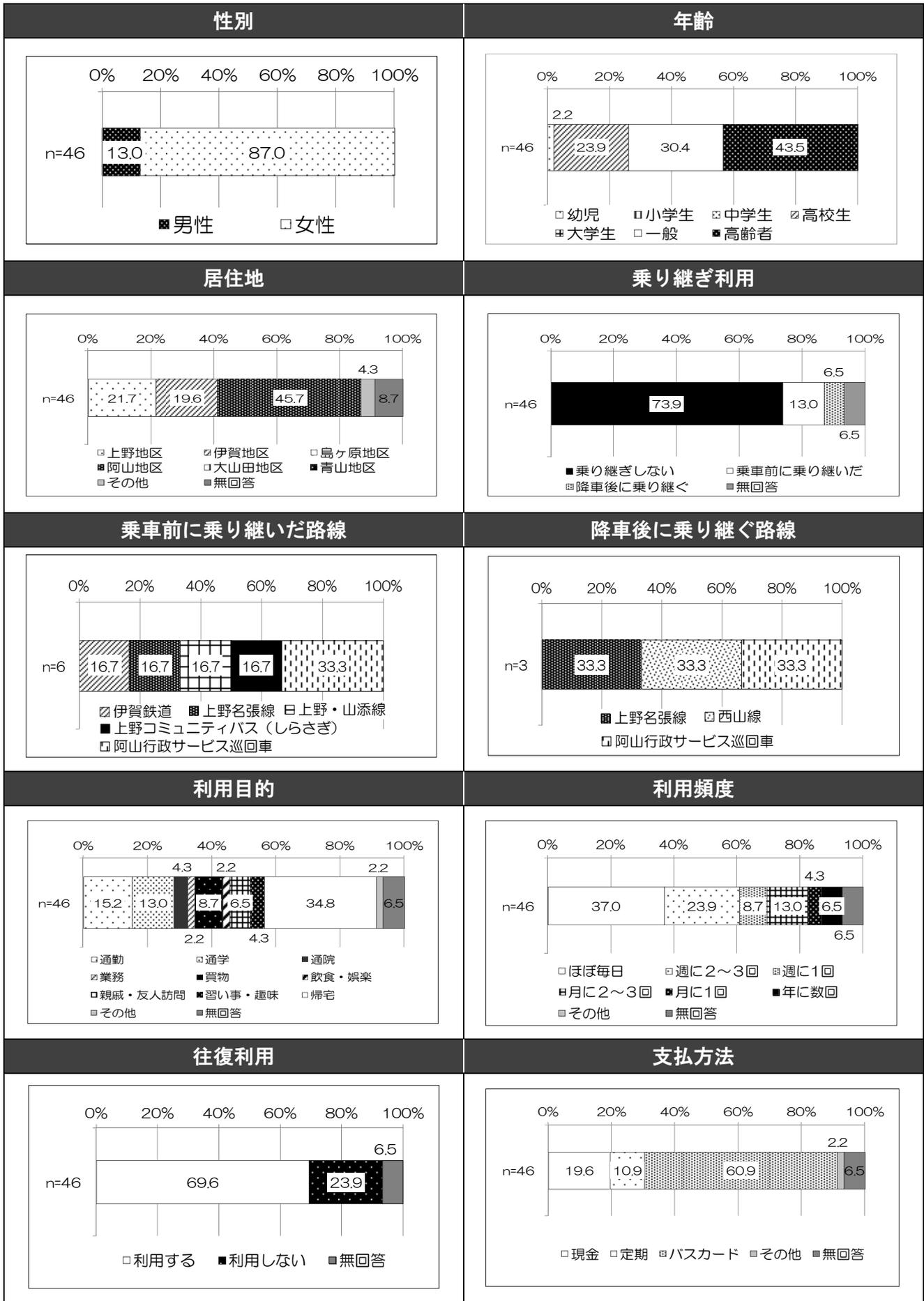
## 診断 2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある（H25/H22:0.92） 通勤目的が約 15%、通学目的が約 13%（帰宅目的約 35%）であり、利用頻度もほぼ毎日利用が約 37%と、通勤通学目的を主体に日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約 50%と市内営業路線（基幹バスとして位置づけられる上野名張線及び阿波線各 49%）と同程度であるが、前年度比 5 ポイント減少している。

## 診断 3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約 20%であり、上野名張線、阿山行政サービス巡回車及び伊賀鉄道からの乗り継ぎ、上野名張線、西山線及び阿山行政サービス巡回車への乗り継ぎが多い。 上野市駅及び阿山支所前バス停での乗降者数が多い。 通勤通学目的が主体であり、利用者の年齢層も高校生が約 24%、一般が約 30%と多いが、高齢者の利用も約 44%と多い。往復利用は約 70%と高い。

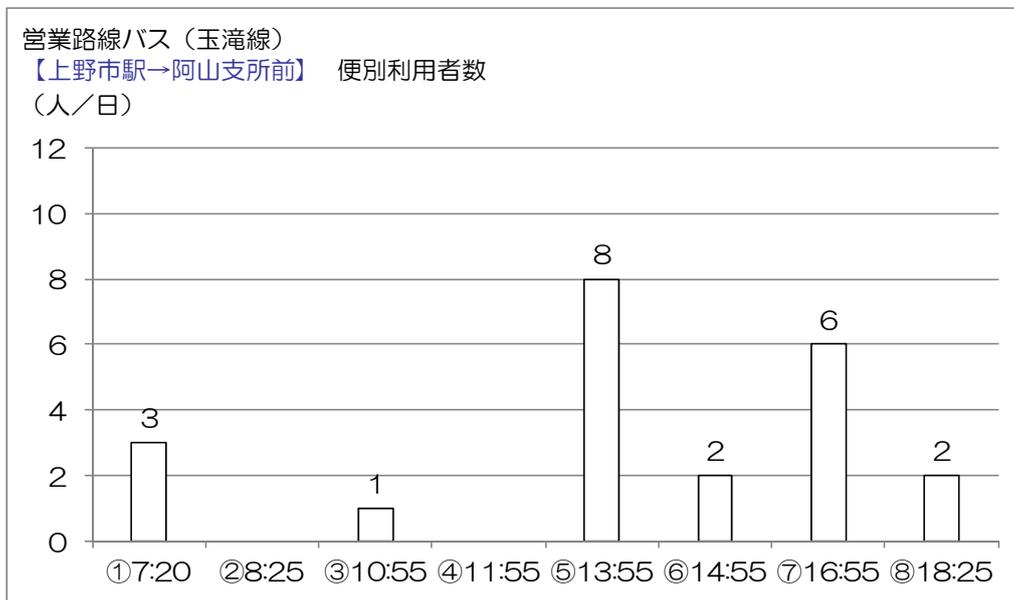
▼ 玉滝線の利用実態結果（その1）



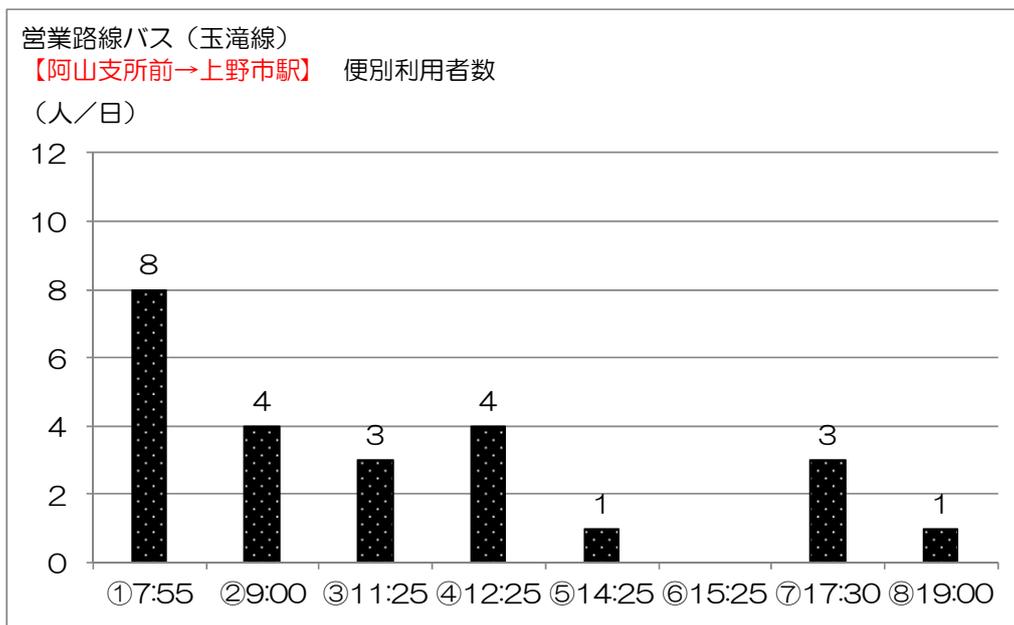
▼ 玉滝線の利用実態結果（その2）

便別利用者数

【上野市駅→阿山支所前】

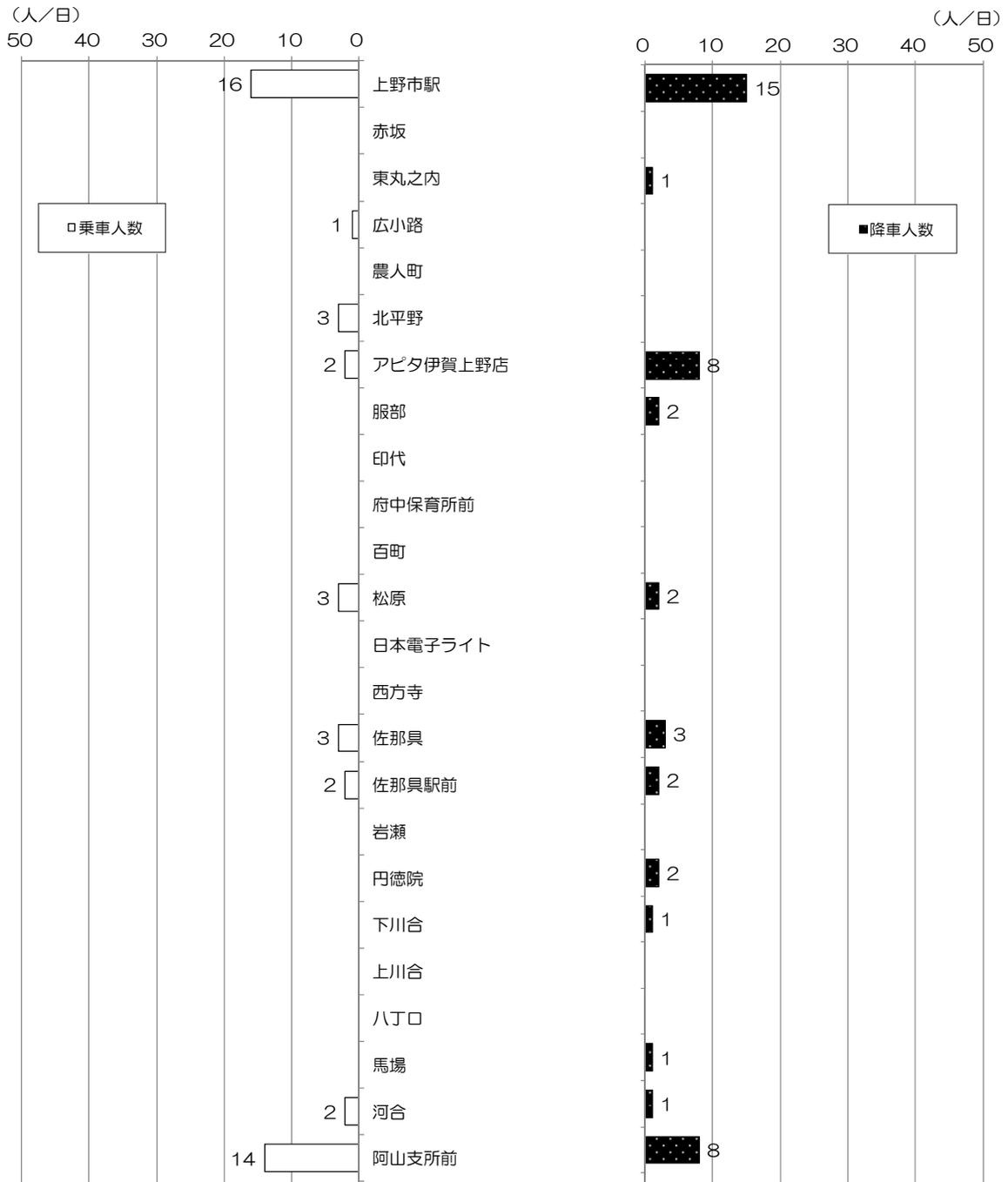


【阿山支所前→上野市駅】



▼ 玉滝線の利用実態結果（その3）

バス停別乗降者数



#### 4 上野山添線

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（国道山添行き）朝7時台は19人/便の利用が見られるものの、その他の便は4人以下であり、利用者がいない便も発生している。 （上野市駅行き）昼12時台の便は12人/便の利用が見られるものの、その他の便は5人以下となっている。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 路線全体を通した競合は発生していないが、上野地域内で上野名張線西山線及び予野線と重複する区間が存在する。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは上野市駅で伊賀鉄道と接続している。 他のバス路線とは上野市駅等で営業路線及び廃止代替バス相互と接続するとともに、上野コミュニティバスとの接続もされており、公共交通ネットワークは形成されている。

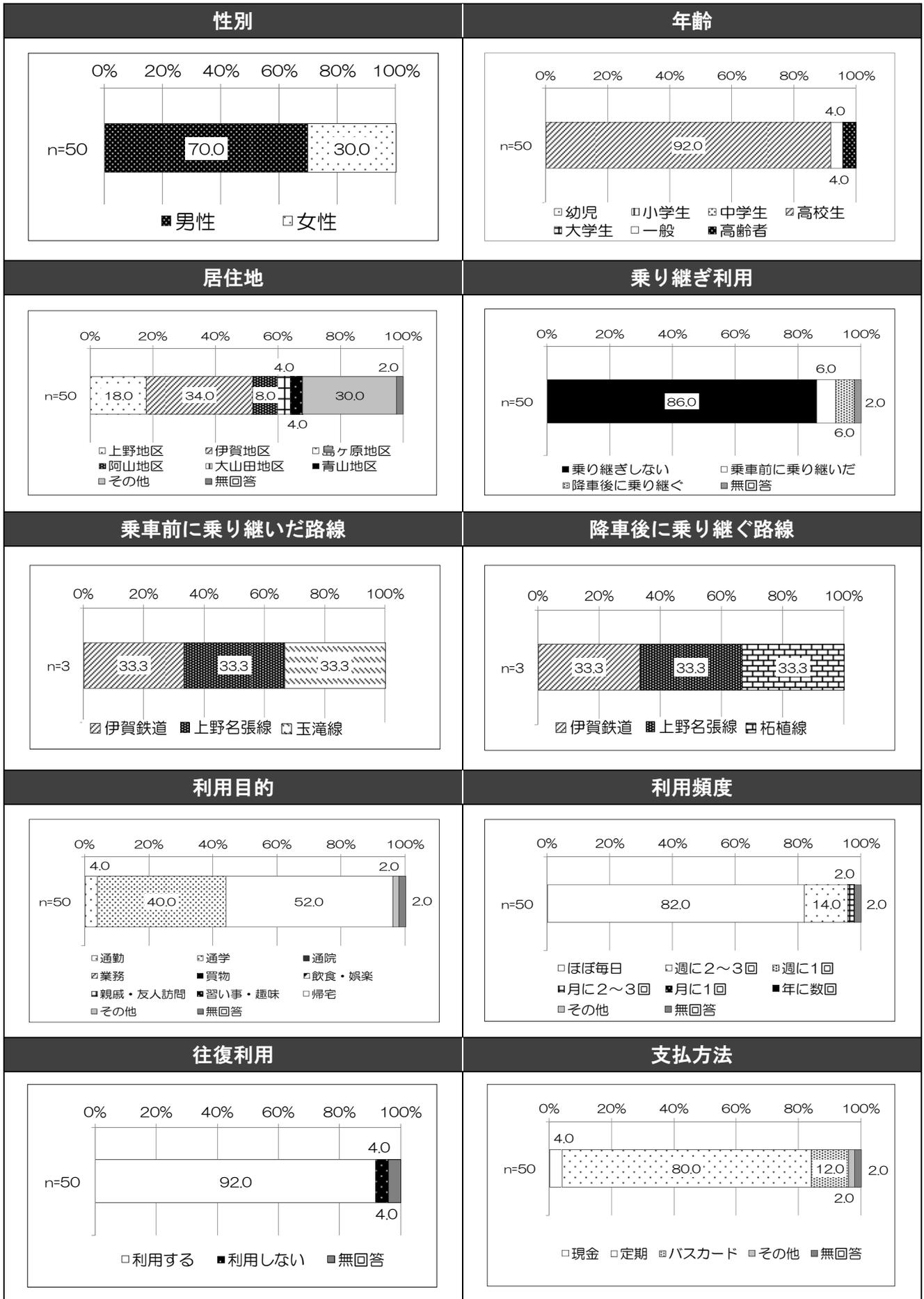
### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は増加傾向にある（H25/H22:2.09） 通学目的が約40%（帰宅目的約52%）であり、利用頻度もほぼ毎日利用が約82%と、通学目的を主体に日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約62%であり、基幹バスとして位置づけられる営業路線の収支率49~50%と比較して高いものの、前年度比6ポイント減少している。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約12%と比較的低いが、伊賀鉄道、上野名張線、玉滝線及び柘植線といった多様な路線との乗り継ぎが存在している。 上野市駅及び大西バス停での乗降者数が多い。 通学目的が主体であり、利用者の年齢層も高校生が約92%と多く、往復利用も約92%となっている。

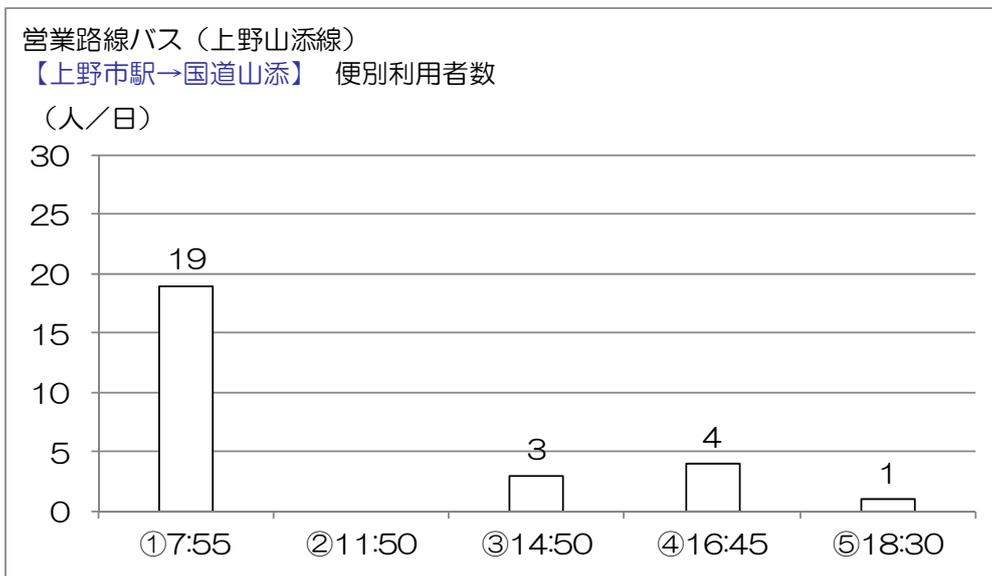
▼ 上野山添線（その1）



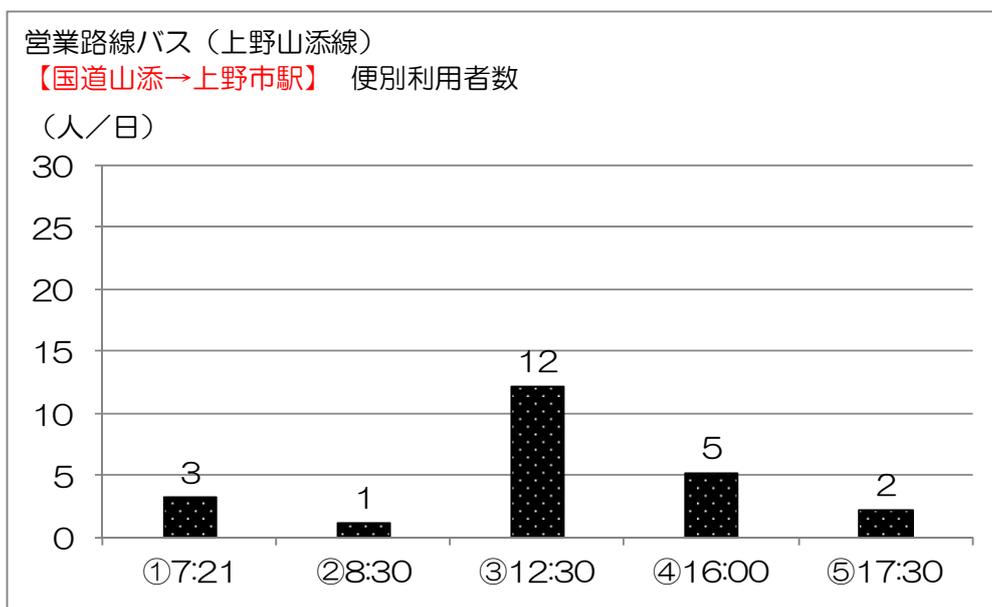
▼ 上野山添線（その2）

便別利用者数

【上野市駅→国道山添】

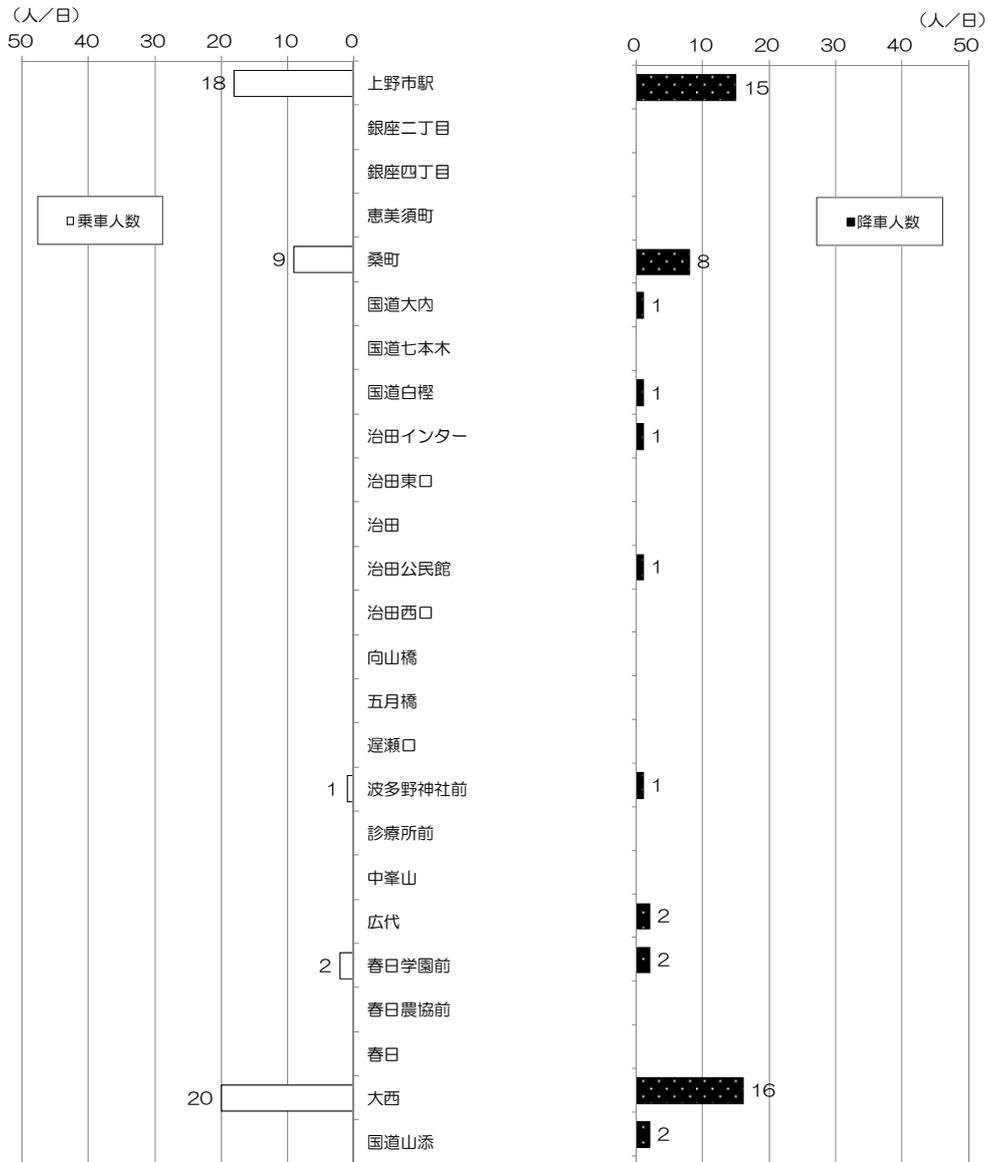


【国道山添→上野市駅】



▼ 上野山添線 (その3)

バス停別乗降者数



## 5 桐が丘線

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（桐が丘行き）朝 9 時台、午後 13 時～15 時及び 19 時～20 時台の便は概ね 10 人/便程度の利用が見られ、1 日を通して一定量の利用者は存在するが、5 人を下まわる時間帯（便）も存在している。 （羽根東行き）朝 7 時～8 時台は 10 人/便を上回る利用が見られるものの、朝 6 時台以前や 11 時以降は 5 人/便を下回る利用となっている。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 青山行政バスと運行ルートが競合している。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは青山町駅で近鉄大阪線と接続している。他のバス路線とは青山町駅等で青山行政バスと接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

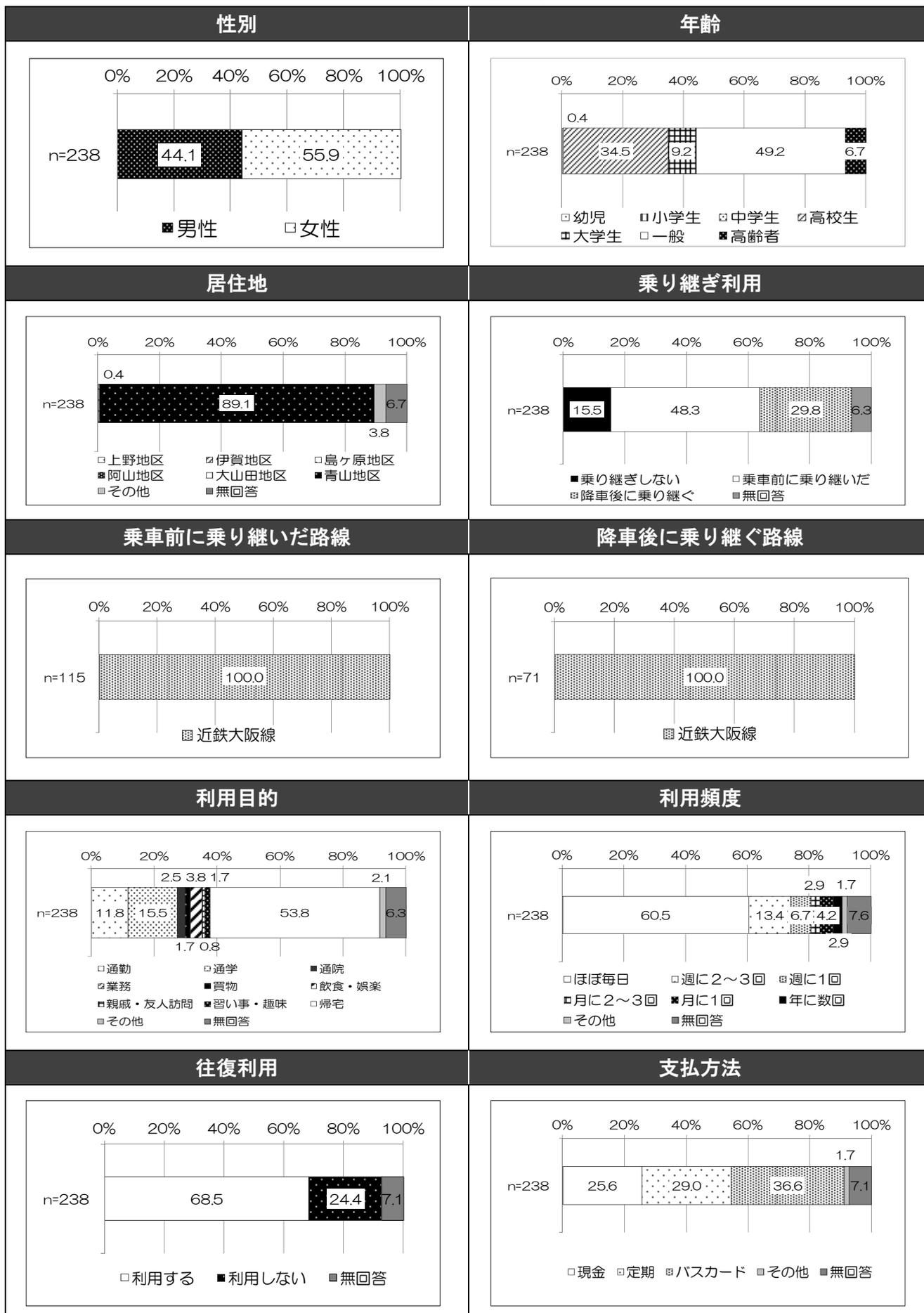
### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は増加傾向にある（H25/H22:1.35） 通学目的が約 16%、通勤目的が約 12%（帰宅目的約 54%）であり、利用頻度もほぼ毎日利用が約 61%と、通勤通学目的を主体に日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約 69%であり、基幹バスとして位置づけられる営業路線の収支率 49～50%と比較して高いものの、前年度比 8 ポイント減少している。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約 78%と高く、近鉄大阪線との乗り継ぎとなっている。 青山町駅前バス停での乗降者数が多い。 通勤通学目的が主体であり、利用者の年齢層も一般約 49%、高校生約 35%と多く、往復利用も約 69%となっている。

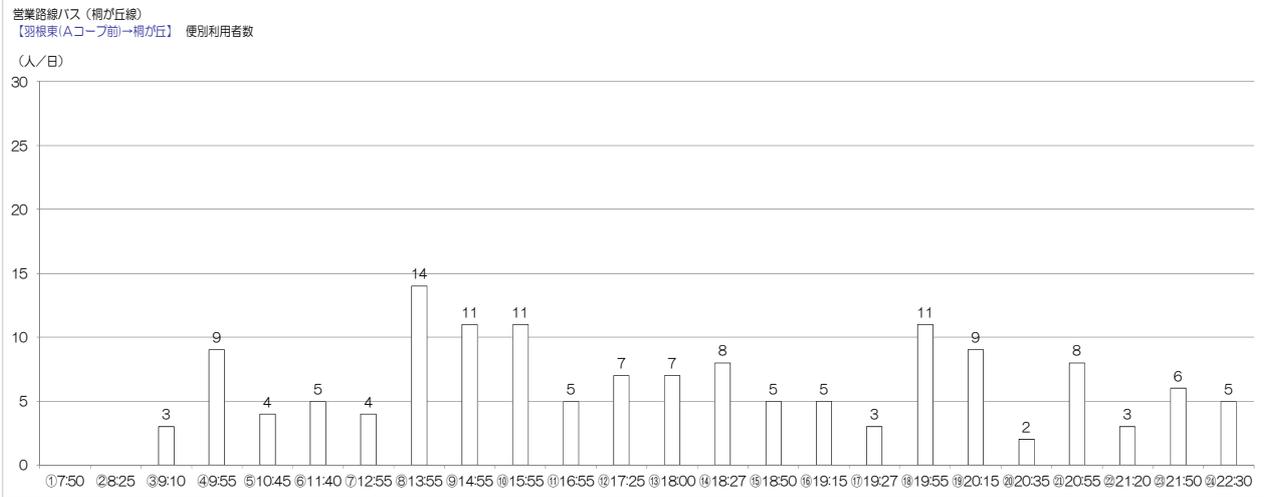
▼ 桐が丘線（その1）



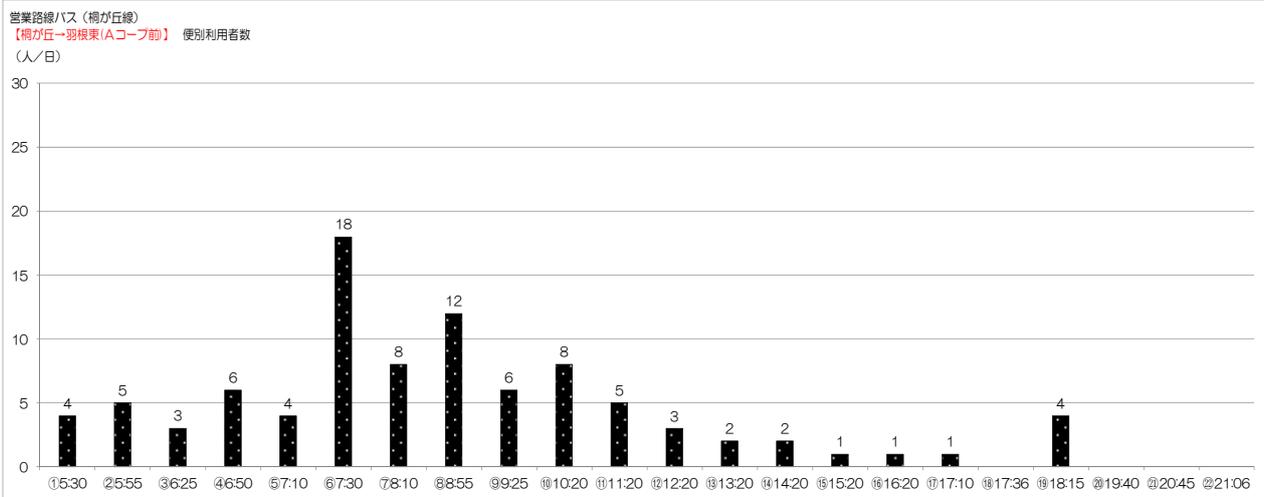
## ▼ 桐が丘線（その2）

### 便別利用者数

#### 【羽根東（Aコープ前）→桐が丘】

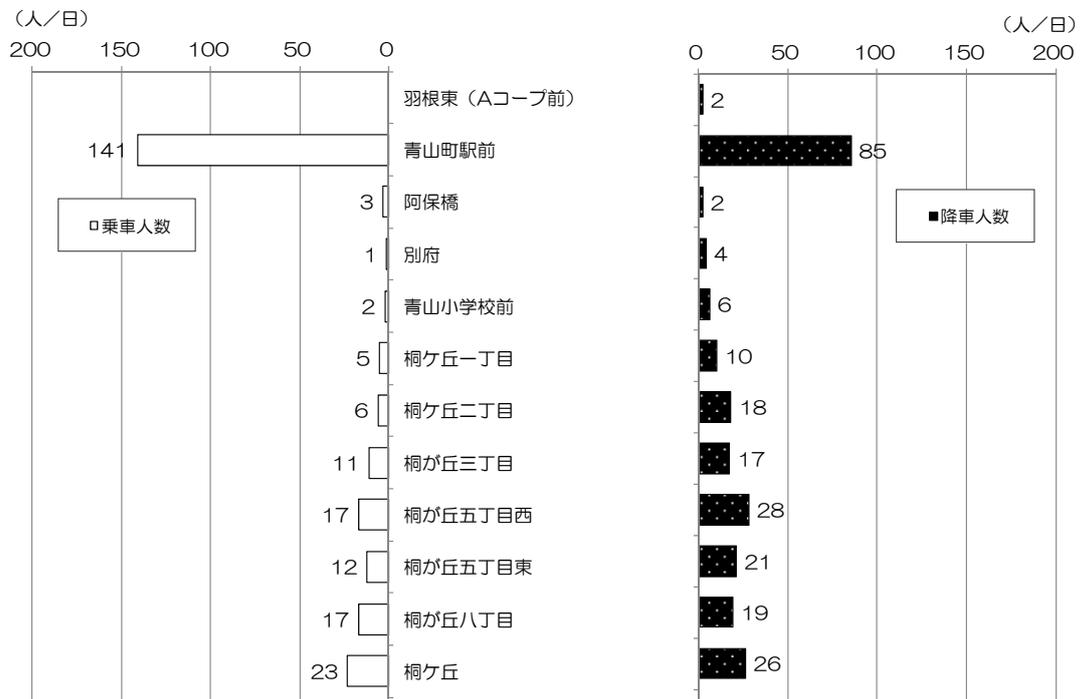


#### 【桐が丘→羽根東（Aコープ前）】



▼ 桐が丘線（その2）

バス停別乗降者数



<廃止代替バス> ①友生線

**診断 1** サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（高山行き）12時台及び19時台は10人/便を上回っているが、その他の便は5人以下となっている。 （上野市駅行き）朝6時～7時台は10人/便を上回っているが、その他の便は4人以下となっている。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 路線全体を通しての重複はしていないが、上野市駅～緑ヶ丘本町バス停間は営業路線阿波線との競合が発生している。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは上野市駅及び茅町駅で伊賀鉄道と接続している。 他のバス路線とは上野市駅等で路線バス、廃止代替バス及び上野コミュニティバスと接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

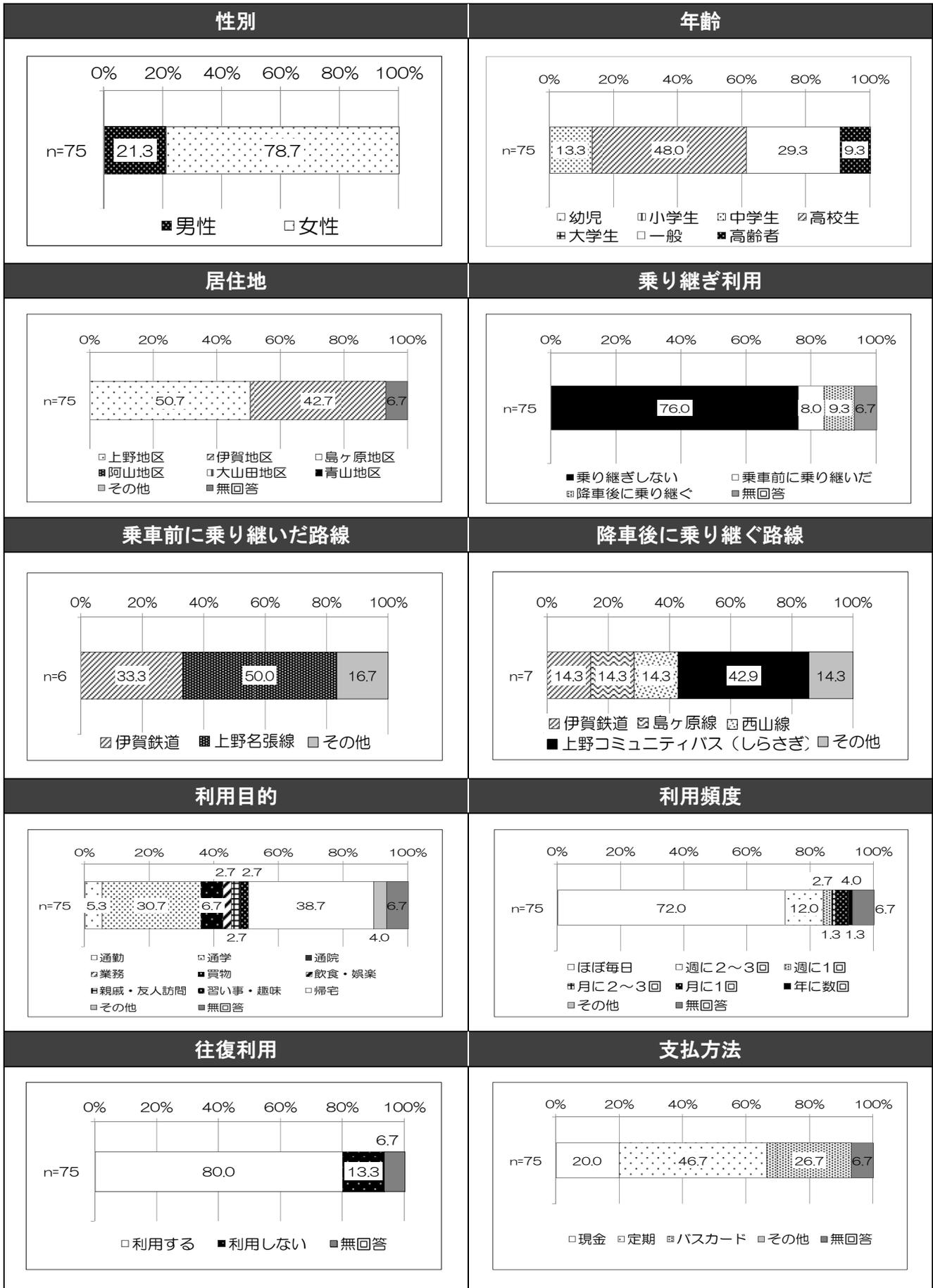
**診断 2** 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある（H25/H22:0.83） 通学目的が約31%、買物目的が約7%であり、利用頻度はほぼ毎日利用が約72%と、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約24%と存続基準30%を下回り、前年度比2ポイント減少している。

**診断 3** 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約17%と比較的少ないものの、伊賀鉄道を始め、上野名張線、島ヶ原線、西山線及び上野コミュニティバスといった多様な乗継ぎ需要が存在している。 上野市駅及びゆめドーム前バス停での乗降者数が多い。 通学及び買物目的といった日常的な目的が主体であり、利用者の年齢層も高校生約48%、一般約29%、中学生約13%、高齢者約9%と、多様な年齢層に利用されている。往復利用も約80%と高い。

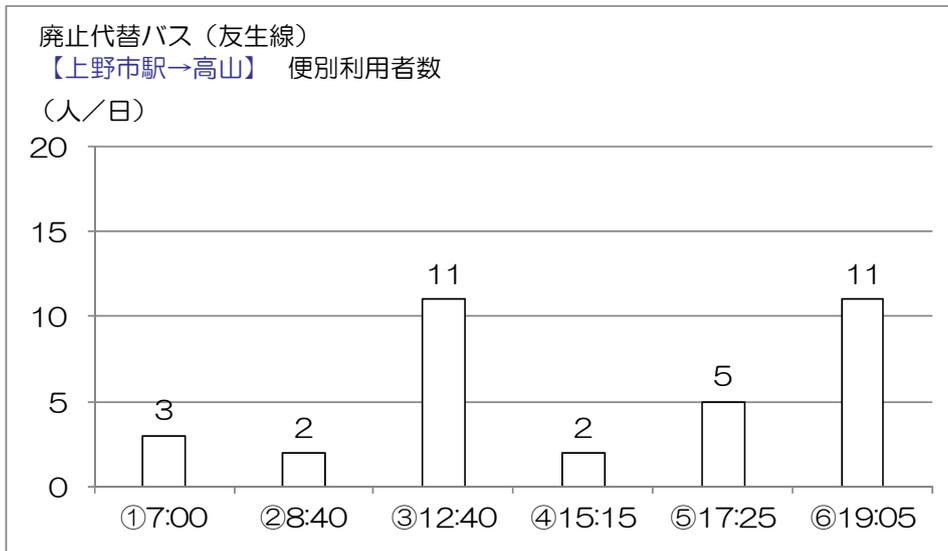
▼ 友生線 (その1)



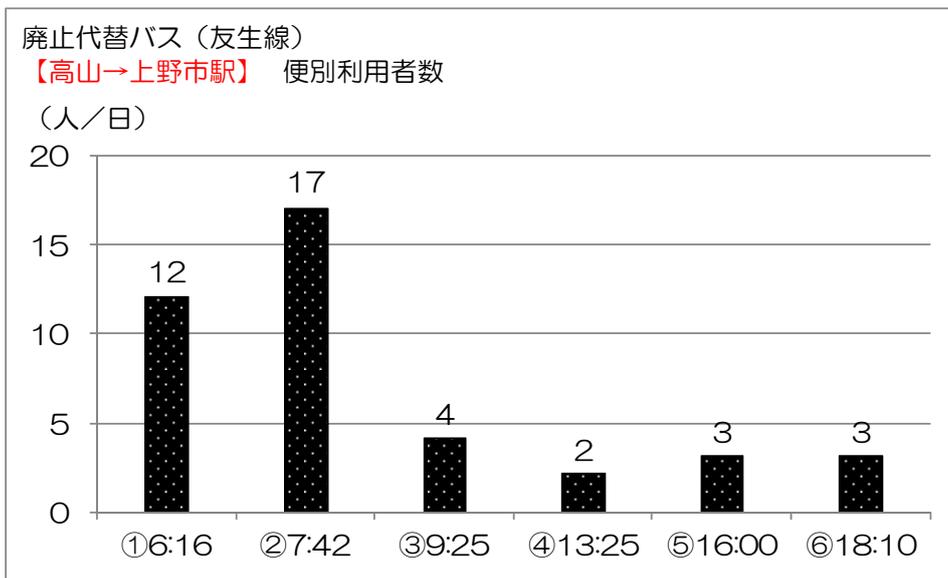
▼ 友生線（その2）

便別利用者数

【上野市駅→高山】

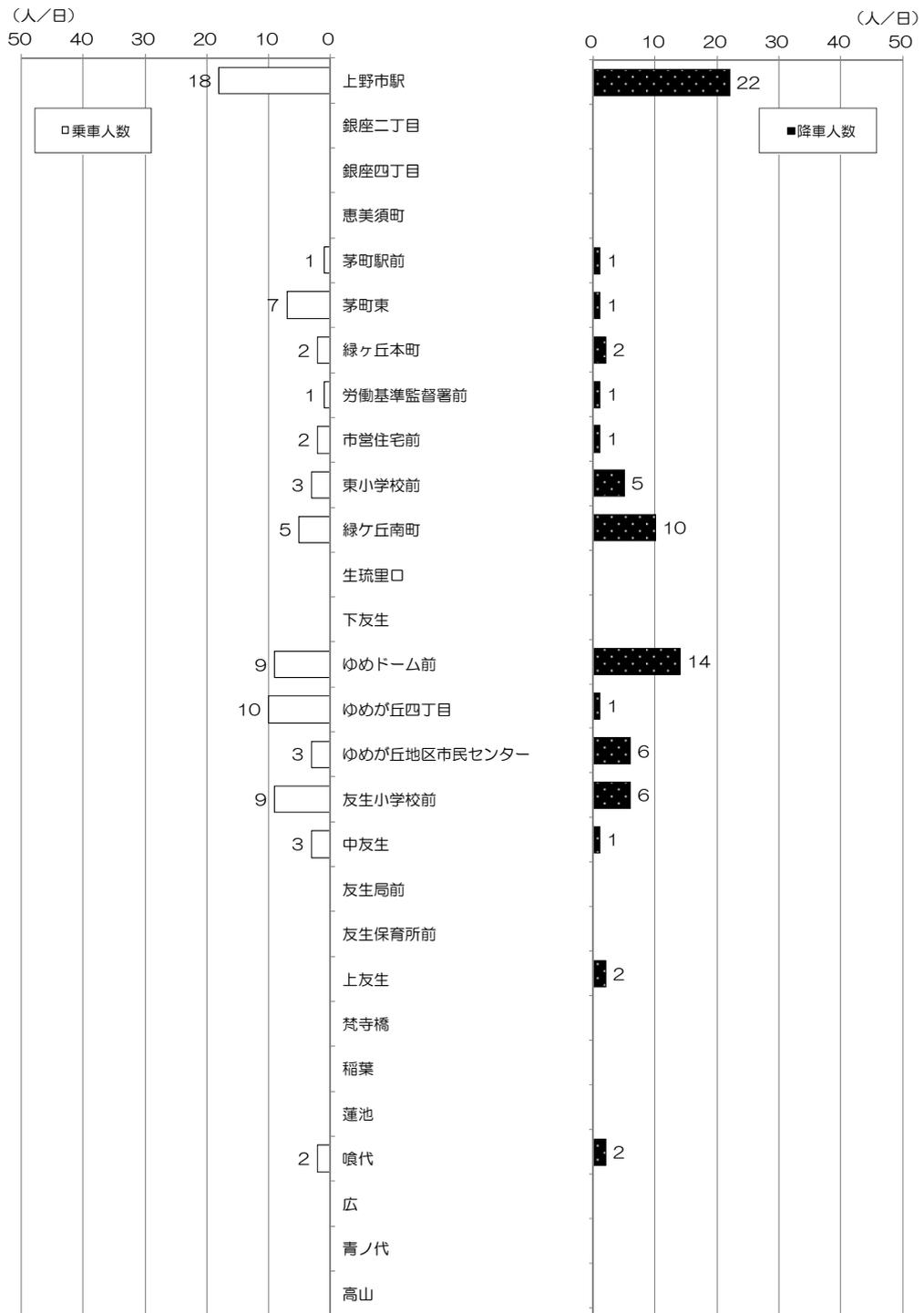


【高山→上野市駅】



▼ 友生線 (その3)

バス停別乗降者数



## 2 予野線

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（治田西口行き）1日4便の運行であり、各便とも利用者数は4人以下で、始発の7時台の便は利用者が存在していない。 （上野市駅行き）1日4便の運行であり、8時台の便に5人の利用が見られる以外、他の便の利用者は存在していない。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 路線全体を通しての重複はしていないが、上野市駅～市民病院バス停間は廃止代替バス西山線と路線が重複、治田インター～治田西口バス停間は営業路線上野山添線と路線が重複している。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは上野市駅及び猪田道駅で伊賀鉄道と接続している。 他のバス路線とは上野市駅等で路線バス、廃止代替バス及び上野コミュニティバスと接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある。(H25/H22:0.71) 通院目的が約23%、通学目的が約8%（帰宅目的約54%）であり、利用頻度はほぼ毎日利用が約31%、週に2～3回が約15%と、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約27%と存続基準30%を下回り、前年度比2ポイント減少している。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約23%であり、上野名張線との乗継ぎとなっている。 利用者が突出して多いバス停は存在していない。 通院及び通学目的が主体で、利用者の年齢層も高校生約62%、高校生約39%となっている。 往復利用は約46%となっている。

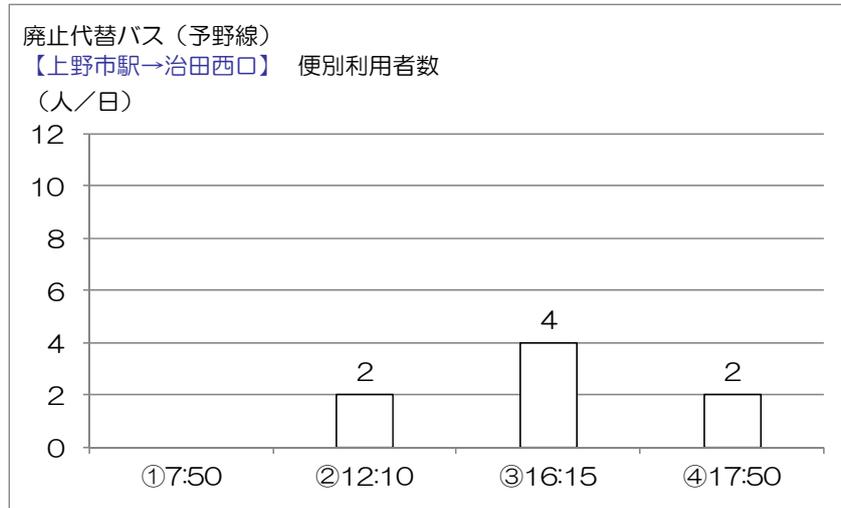
▼ 予野線 (その1)



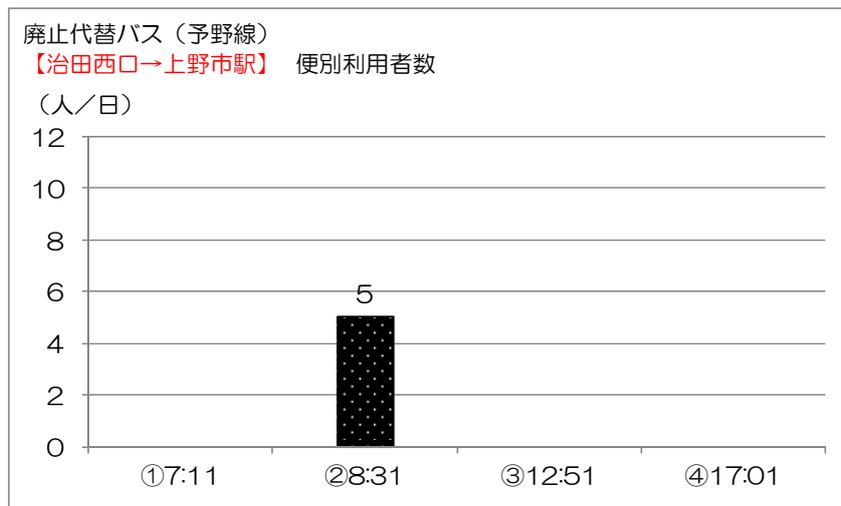
▼ 予野線 (その2)

便別利用者数

【上野市駅→治田西口】

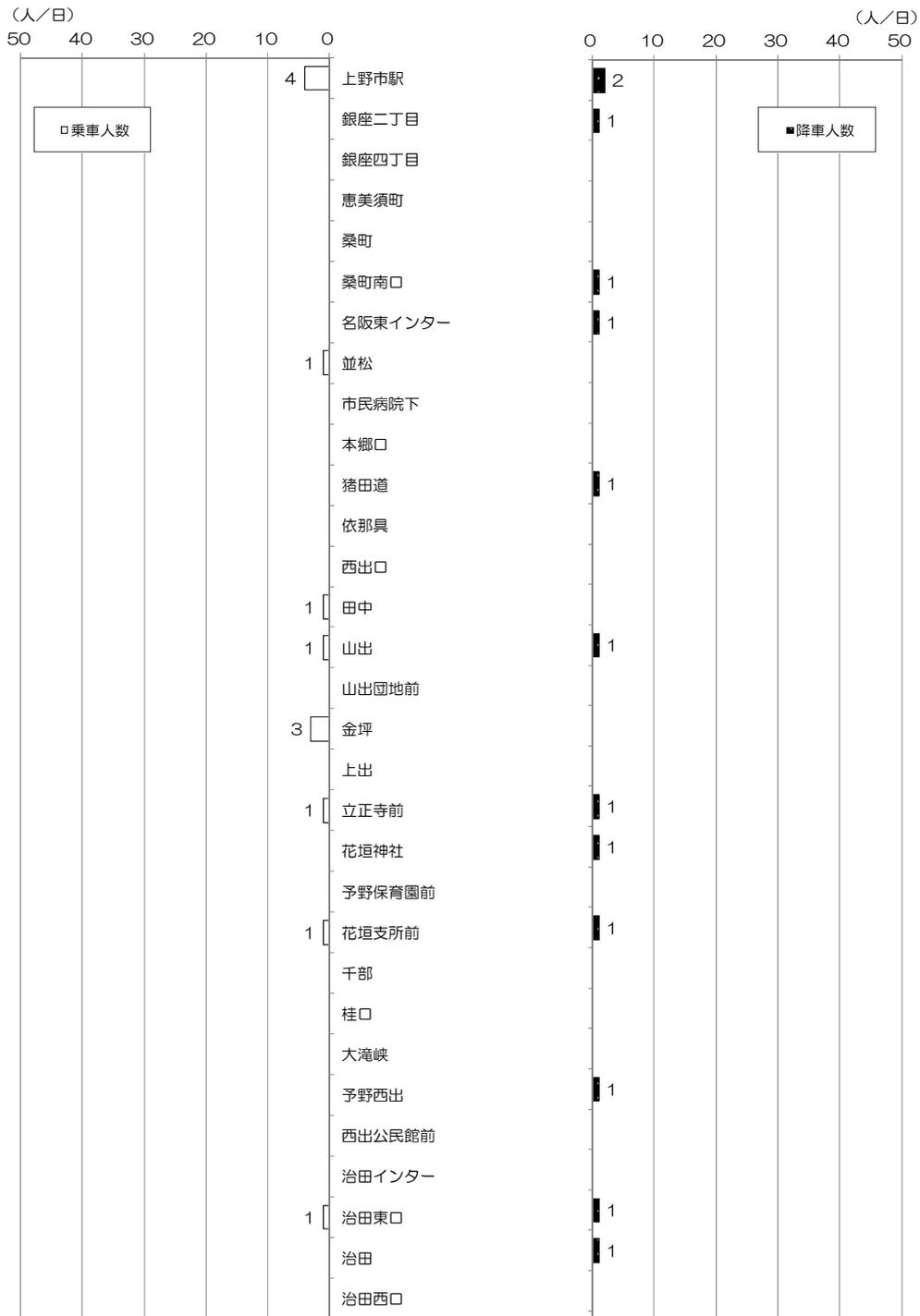


【治田西口→上野市駅】



▼ 予野線 (その3)

バス停別乗降者数



### 3 島ヶ原線

#### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（中矢行き）1日5便の運行であり、各便2～5人の利用となっている。 （上野市駅行き）1日5便の運行であり、朝7時台は7人/便の利用が見られるものの、その他の便は3人以下となっている。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 特に他路線との競合は発生していない。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは上野市駅で伊賀鉄道と接続し、島ヶ原駅でJR関西本線と接続している。 他のバス路線とは上野市駅等で路線バス及び廃止代替バスと接続するとともに、上野コミュニティバス及びしまがはら行政サービス巡回車と接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

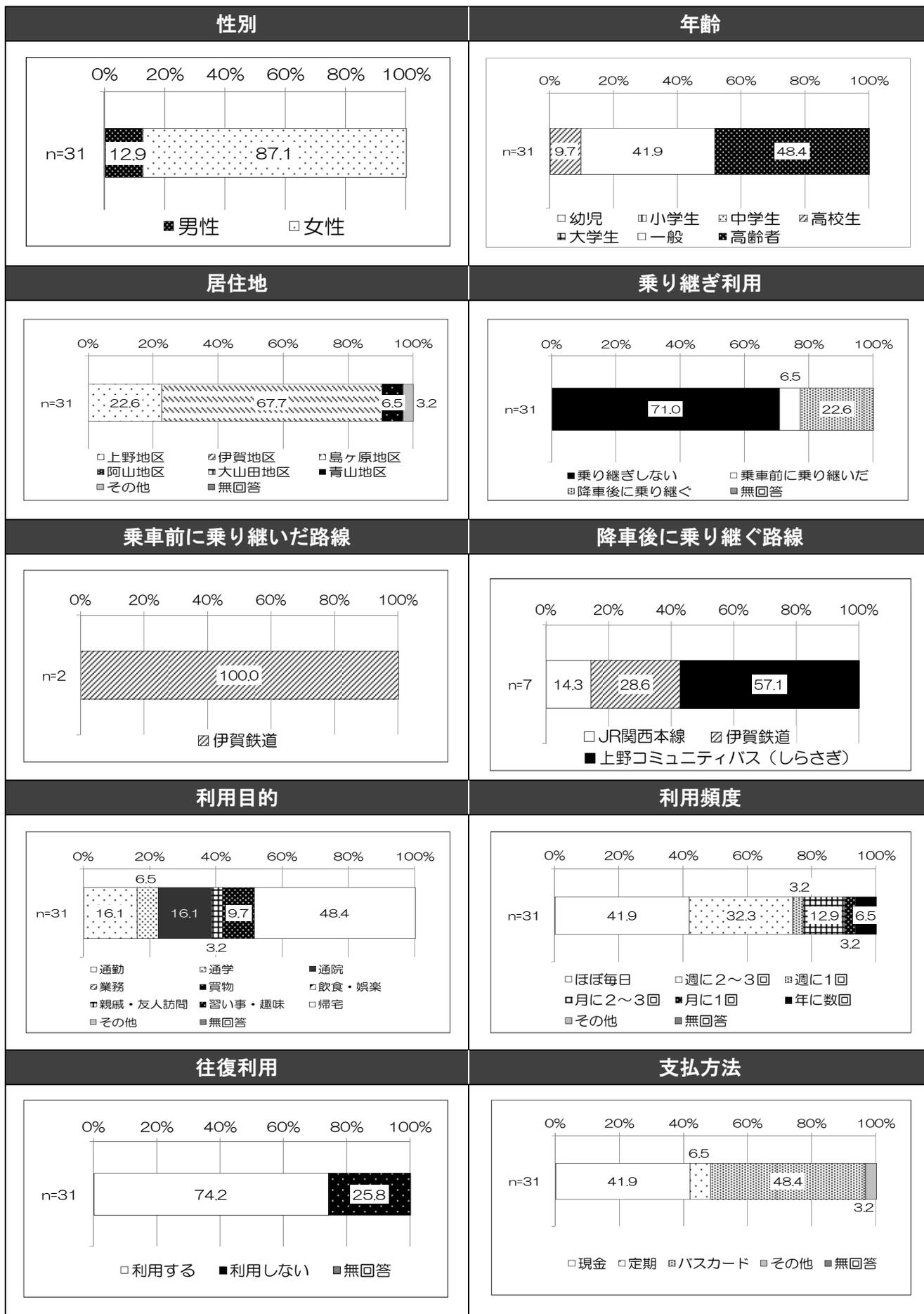
#### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある。(H25/H22:0.75) 通学及び通院目的がそれぞれ約16%、買物目的が約10%となっており、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約37%と存続基準30%を上回るものの、前年度比3ポイント減少している。

#### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約29%であり、伊賀鉄道及びJR関西本線といった鉄道との乗継ぎ需要が存在している。 上野市駅バス停での乗降者数が多い。 通学、通院及び買物といった多様な目的で利用され、利用者の年齢層も高齢者約48%、一般約42%、高校生約10%となっている。 往復利用は約74%と高い。

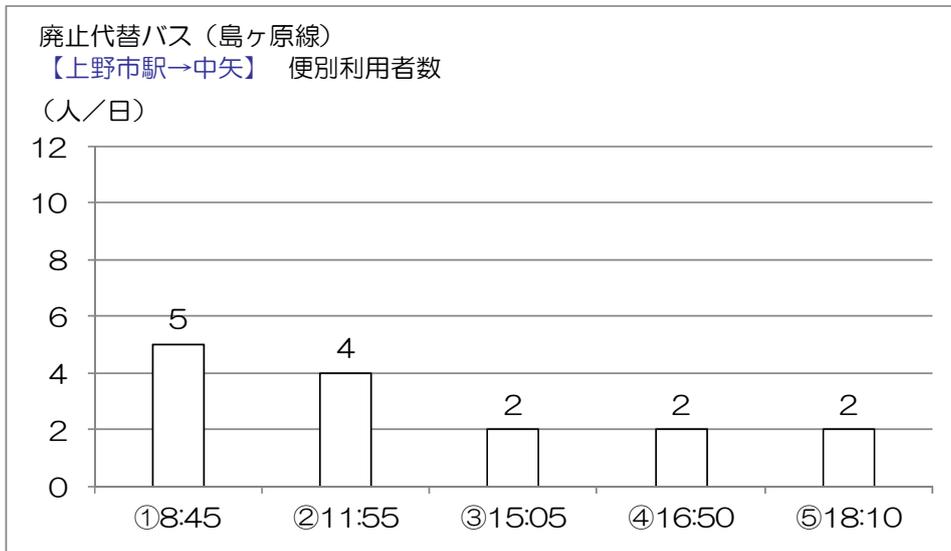
▼ 島ヶ原線（その1）



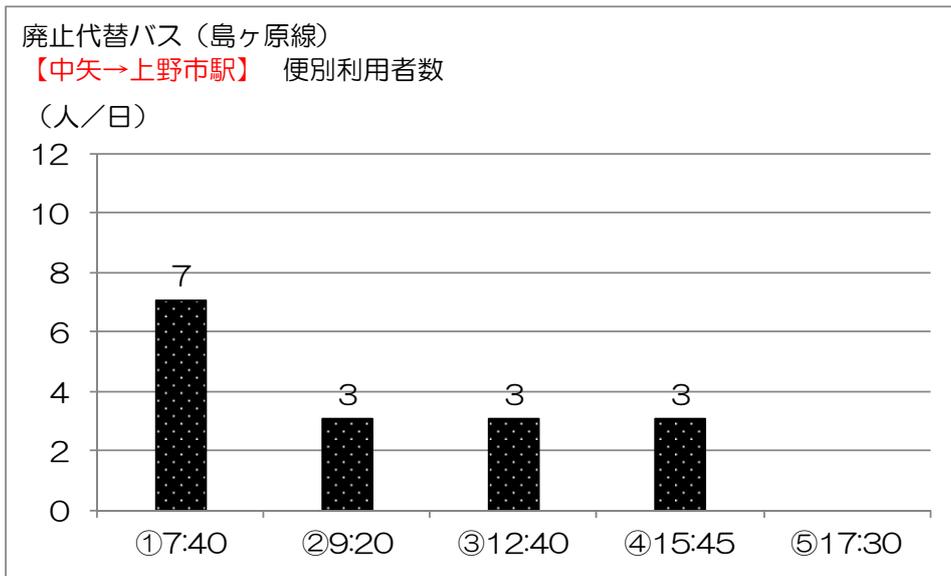
▼ 島ヶ原線（その2）

便別利用者数

【上野市駅→中矢】

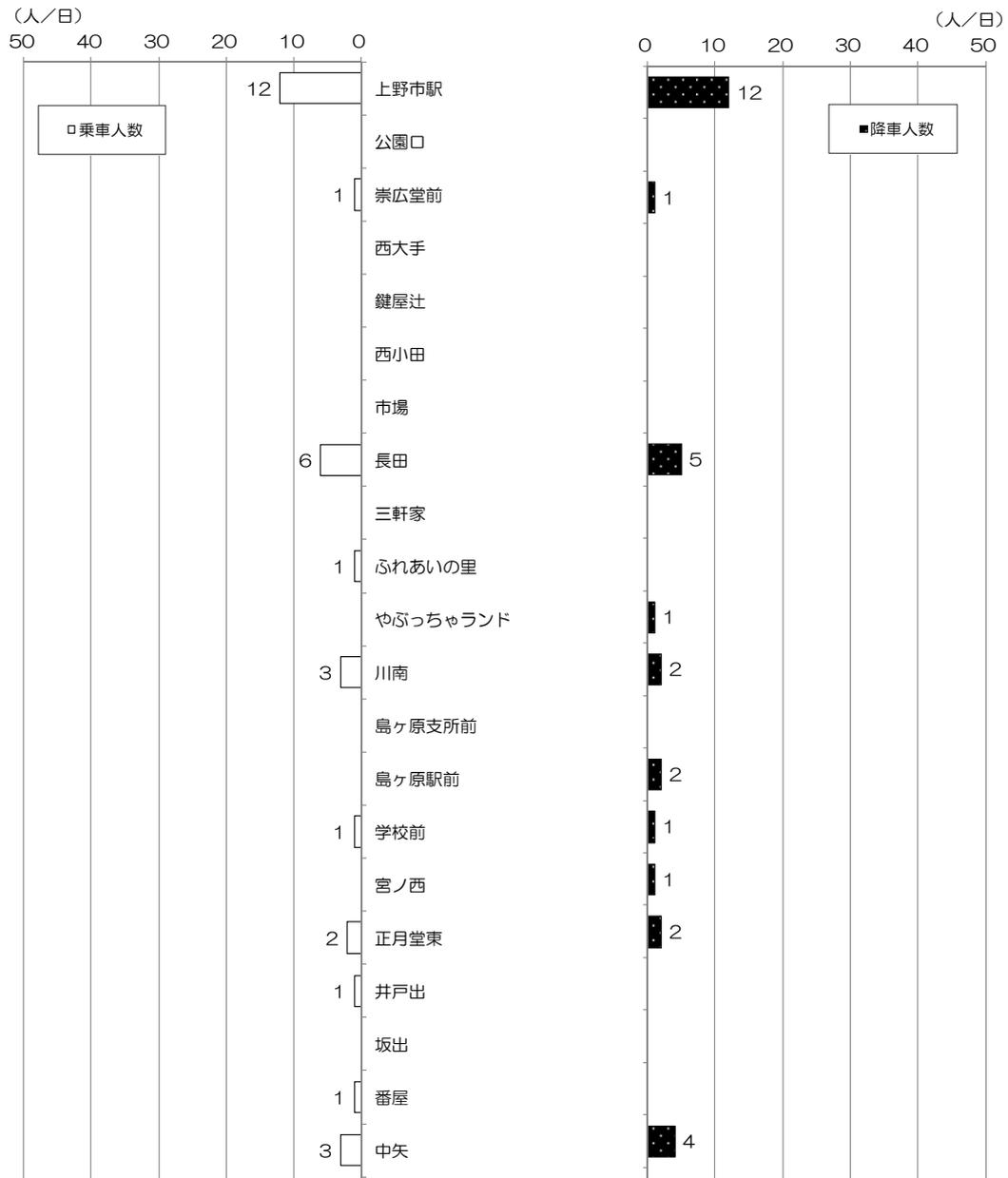


【中矢→上野市駅】



▼ 島ヶ原線 (その3)

バス停別乗降者数



#### 4 諏訪線

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（諏訪下行き）1日7便の運行であり、夕方16時台は6人/便の利用が見られるものの、その他の便は5人以下となっている。朝8時台の便は利用者が存在していない。 （上野市駅行き）1日8便の運行であり、朝6～7時台は6～9人/便の利用が見られるものの、その他の時間帯は4人以下の利用となっている。午後15時以降の3便は利用者が存在していない。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 路線全体を通した路線重複は見られないが、上野市駅～伊賀上野駅前バス停間は、営業路線の上野名張線と路線重複している。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは伊賀上野駅でJR関西本線と接続し、上野市駅で伊賀鉄道と接続している。 他のバス路線とは伊賀上野駅及び上野市駅等で路線バス及び廃止代替バスと接続するとともに、上野コミュニティバスと接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

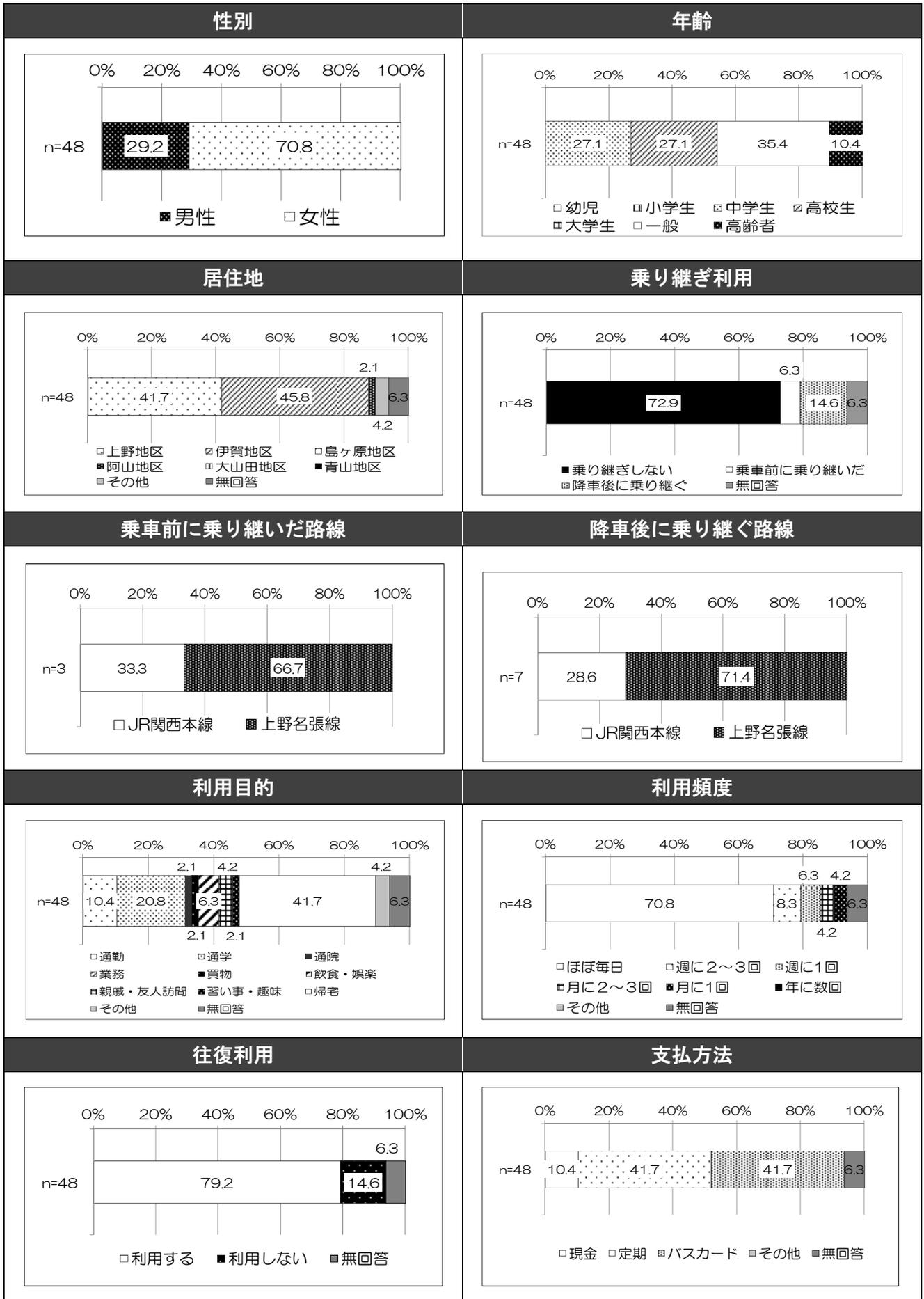
### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は増加傾向にある。(H25/H22:1.09) 通学目的が約21%、通勤目的が約10%（帰宅目的約42%）となっており、通勤通学目的を主体に日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約43%と存続基準30%を上回り、前年度比約1ポイント増加している。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約21%であり、JR関西本線及び営業路線の上野名張線との乗継ぎとなっている。 上野市駅及び伊賀上野駅前バス停での乗降者数が多い。 通勤通学目的を主体とした利用であり、利用者の年齢層も一般約35%、中学生及び高校生がそれぞれ約27%となっている。往復利用は約79%と高い。

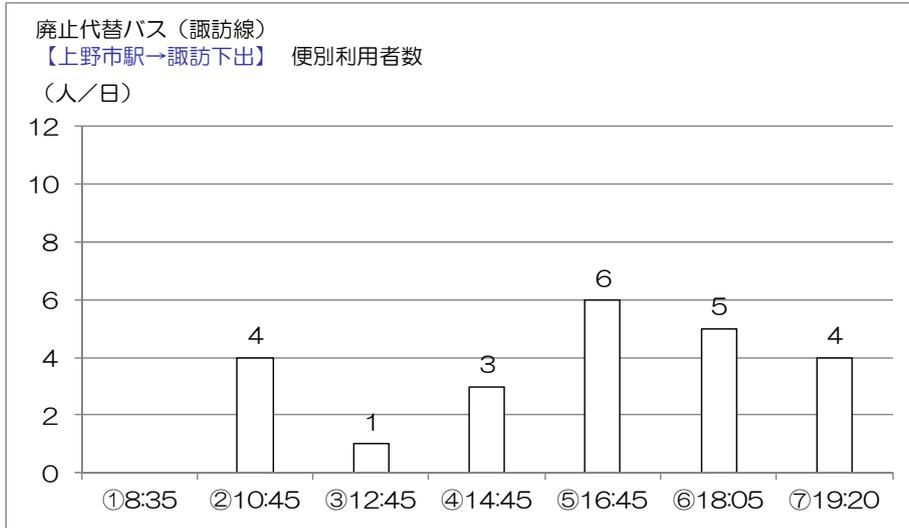
▼ 諏訪線（その1）



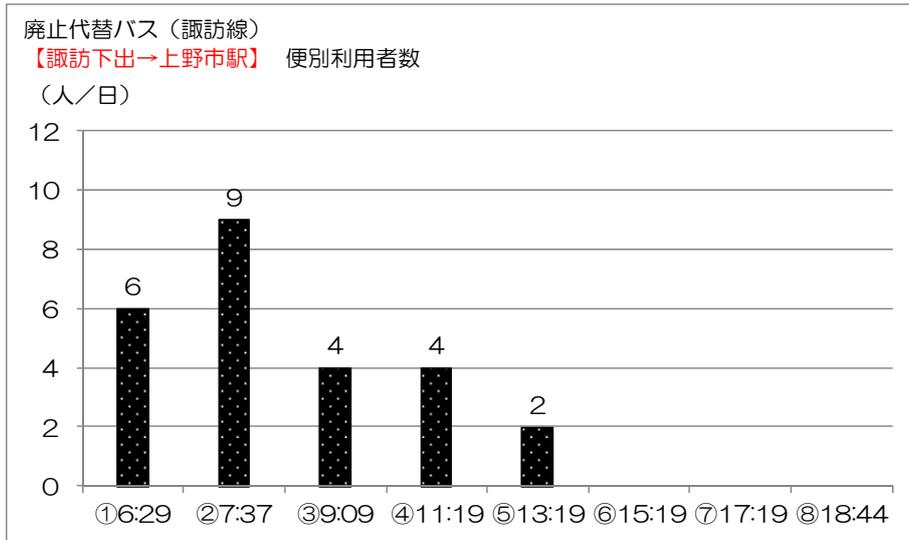
▼ 諏訪線（その2）

便別利用者数

【上野市駅→諏訪下出】

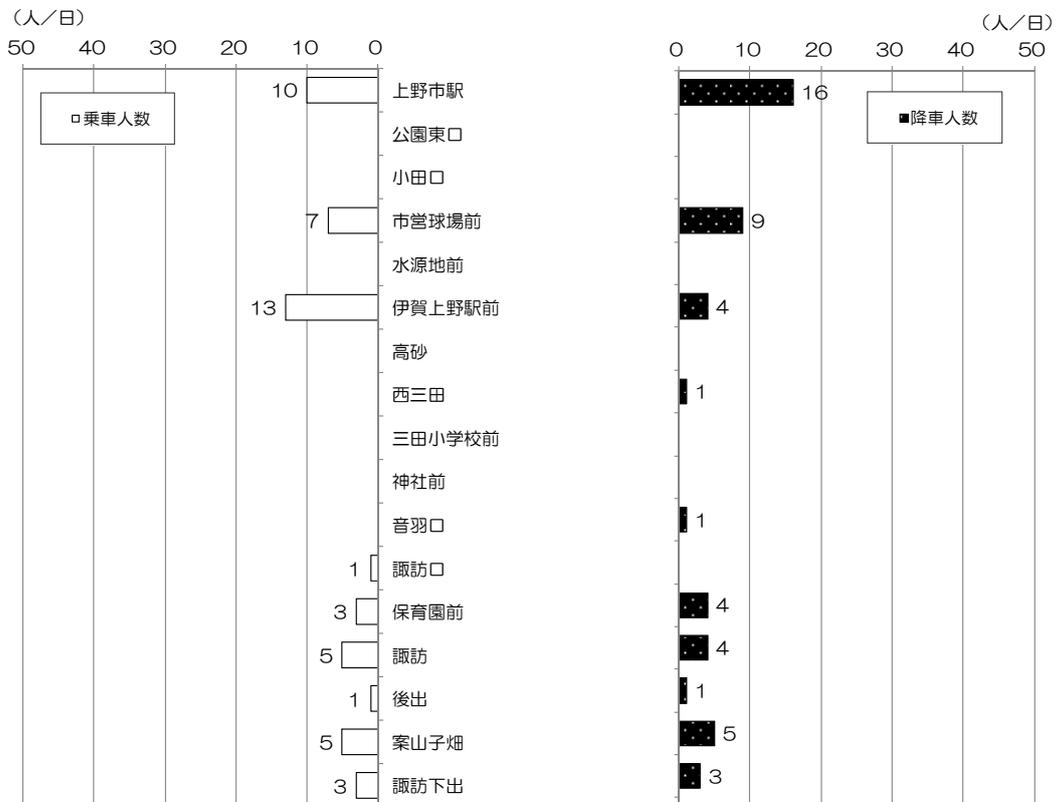


【諏訪下出→上野市駅】



▼ 諏訪線（その3）

バス停別乗降者数



**診断1** サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（桃香野口行き）1日5便の運行であり、各便とも4人以下の利用となっている。 （上野市駅行き）1日6便の運行であり、朝7時台の便は26人の利用が見られるものの、その他の便は3人以下となっている。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 路線全体を通した路線重複は見られないが、上野市駅～鍵屋辻バス停間は、廃止代替バス島ヶ原線と路線重複している。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは上野市駅で伊賀鉄道と接続している。 他のバス路線とは上野市駅及び八幡町等で路線バス及び廃止代替バスと接続するとともに、上野コミュニティバスと接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

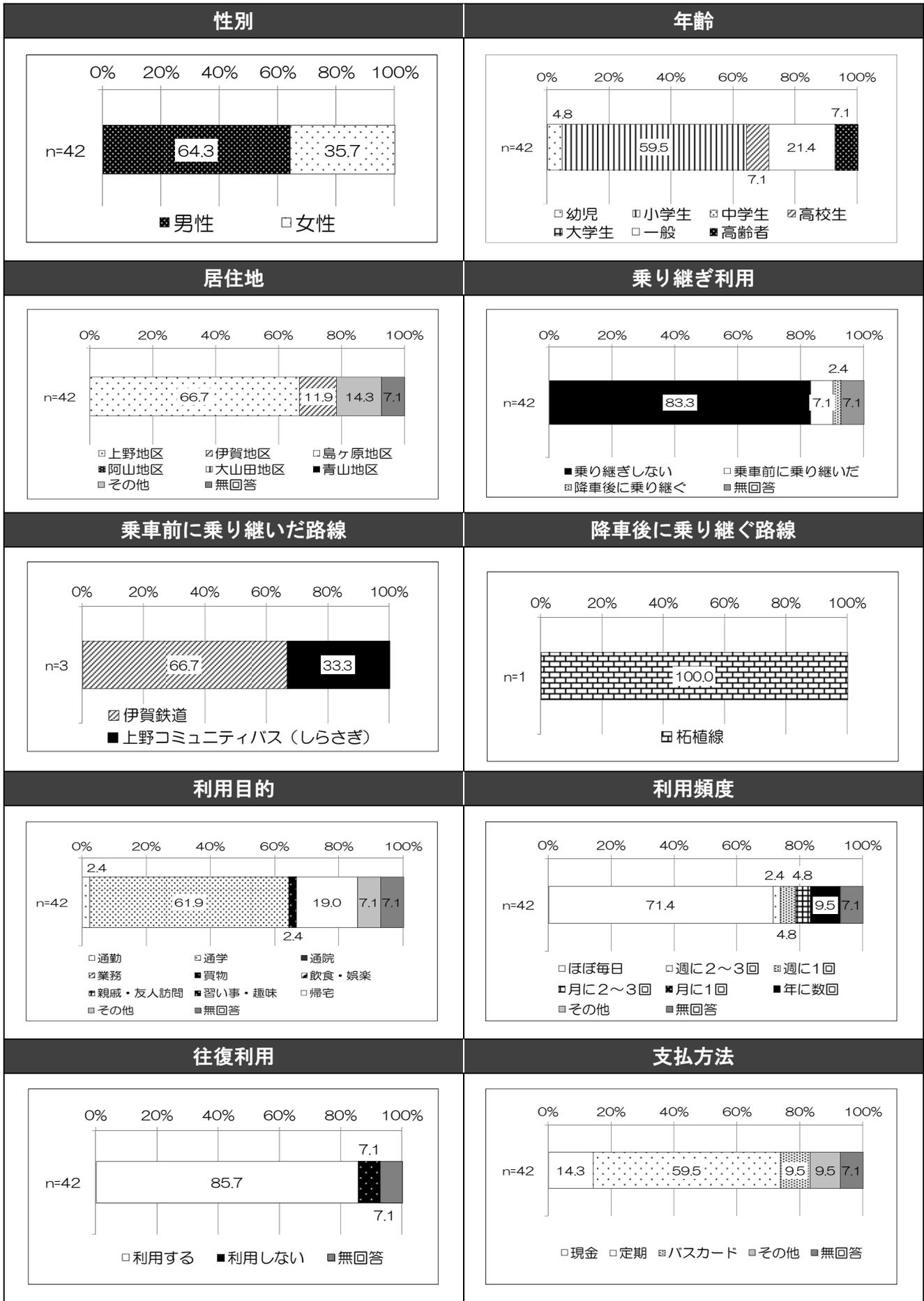
**診断2** 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は増加傾向にある。(H25/H22:1.96) 通学目的が約62%（帰宅目的約19%）で、ほぼ毎日利用が約71%となっており、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約39%と存続基準30%を上回るものの、前年度比1ポイント減少している。

**診断3** 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約10%と低いが、伊賀鉄道、廃止代替バス柘植線及び上野コミュニティバスといった多様な乗継ぎ需要が存在している。 花ノ木学校前及び永谷辻バス停での乗降者数が多い。 通学目的を主体とした利用であり、利用者の年齢層も小学生約60%、一般約21%となっている。 往復利用は約86%と高い。

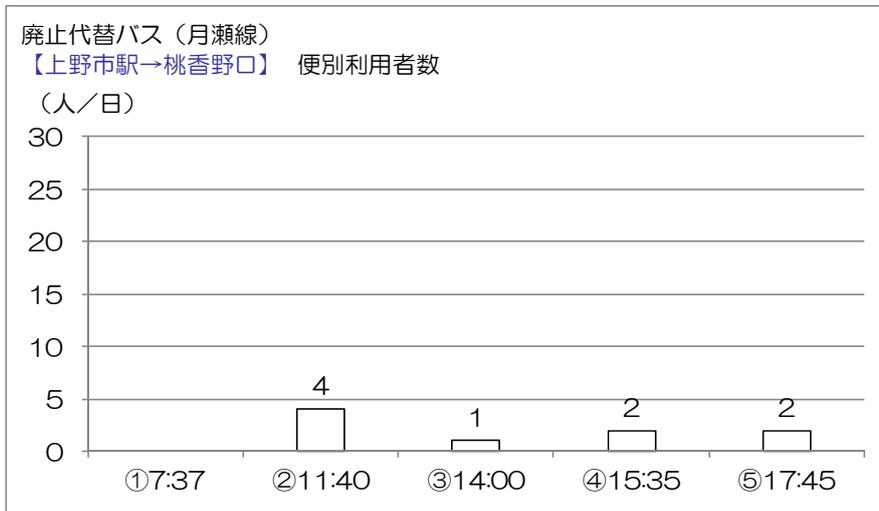
▼ 月瀬線（その1）



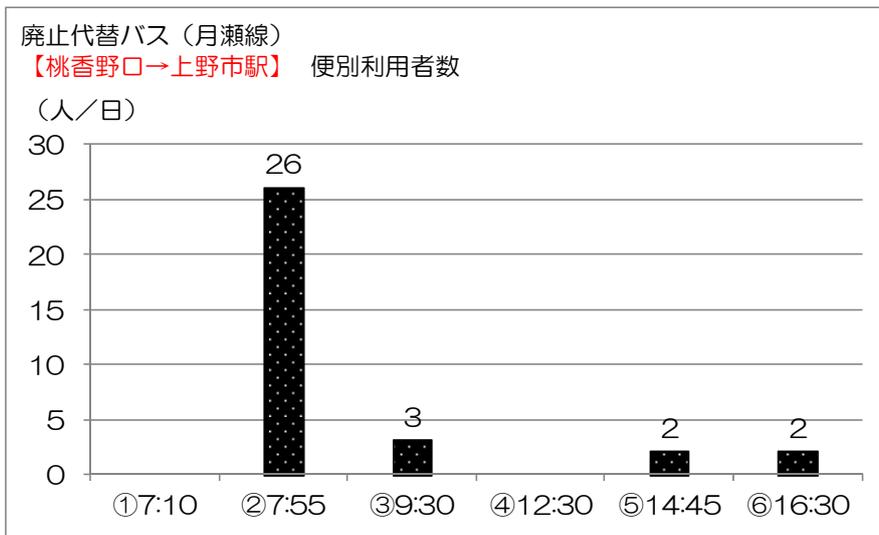
▼ 月瀬線 (その2)

便別利用者数

【上野市駅→桃香野口】

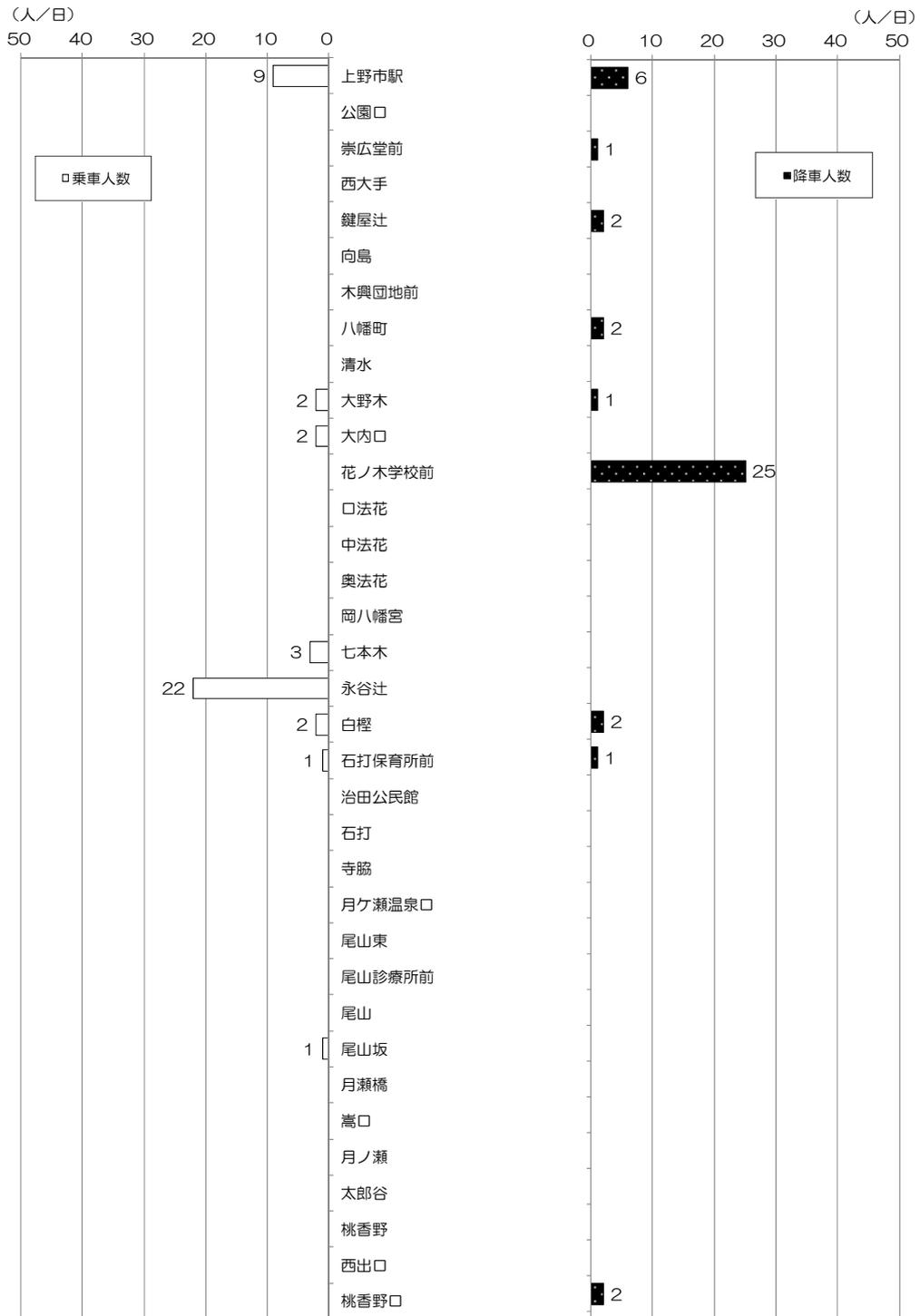


【桃香野口→上野市駅】



▼ 月瀬線 (その3)

バス停別乗降者数



## 6 西山線

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（西山行き）昼 13 時台の利用は 24 人/便が見られるものの、その他の便は 6 人以下となっている。 （市民病院行き）朝 7 時台の利用は 32 人/便、9 時台の利用は 10 人/便が見られものの、その他の便は 6 人以下であり、利用者が存在しない便も多く発生している。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 特に他路線との競合は発生していない。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは上野市駅で伊賀鉄道と接続している。 他のバス路線とは上野市駅及び市民病院下バス停等で路線バス及び廃止代替バスと接続するとともに、上野コミュニティバスと接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

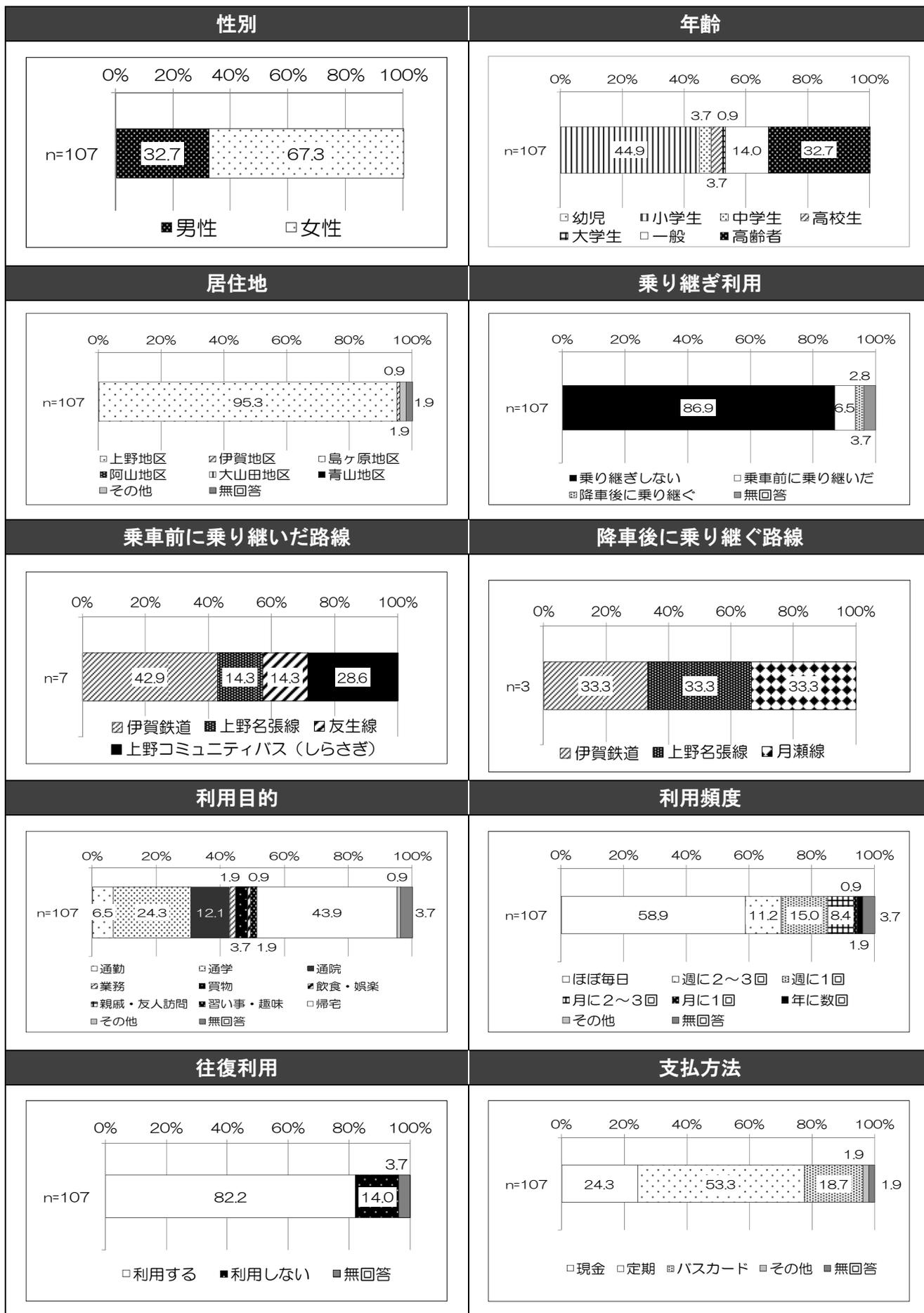
### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある。(H25/H22:0.88) 通学目的が約 24%、通院目的が約 12%となっており、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約 44%と存続基準 30%を上回るものの、前年度比約 3 ポイント減少している。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約 9%と低いが、伊賀鉄道、営業路線上野名張線、廃止代替バスの友生線及び月瀬線といった多様な乗継ぎ需要が存在している。 上野市駅、岩倉、西高倉、下出橋及び西山バス停での乗降者数が多い。 通学及び通院目的を主体とした利用であり、利用者の年齢層も小学生約 45%、高齢者約 33%、一般約 14%と多様な年齢層が利用している。 往復利用は約 82%と高い。

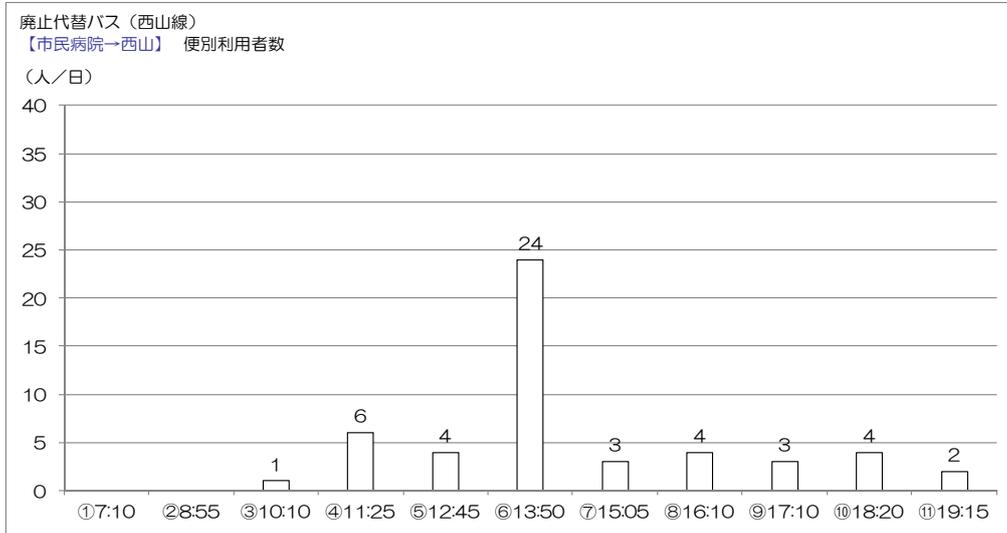
▼ 西山線 (その1)



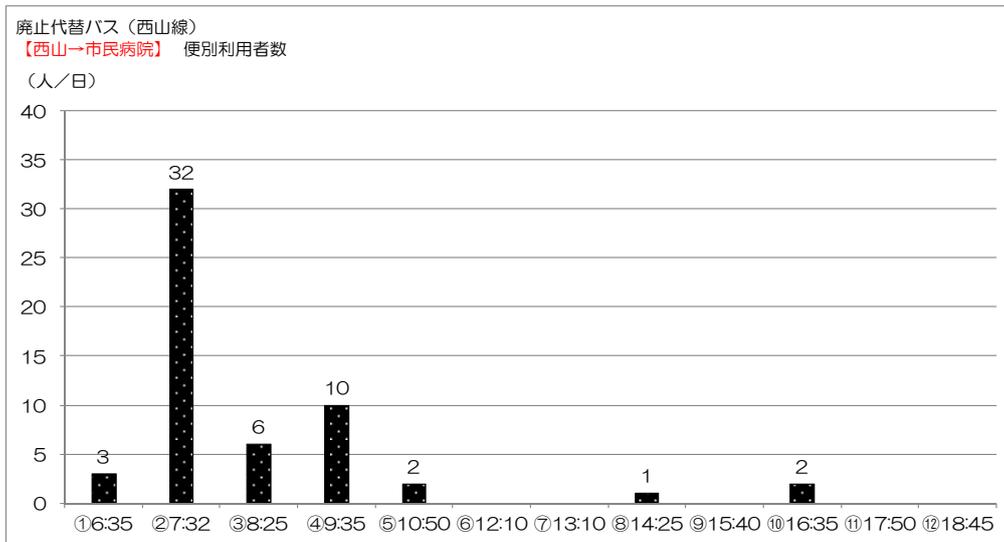
▼ 西山線（その2）

便別利用者数

【市民病院→西山】

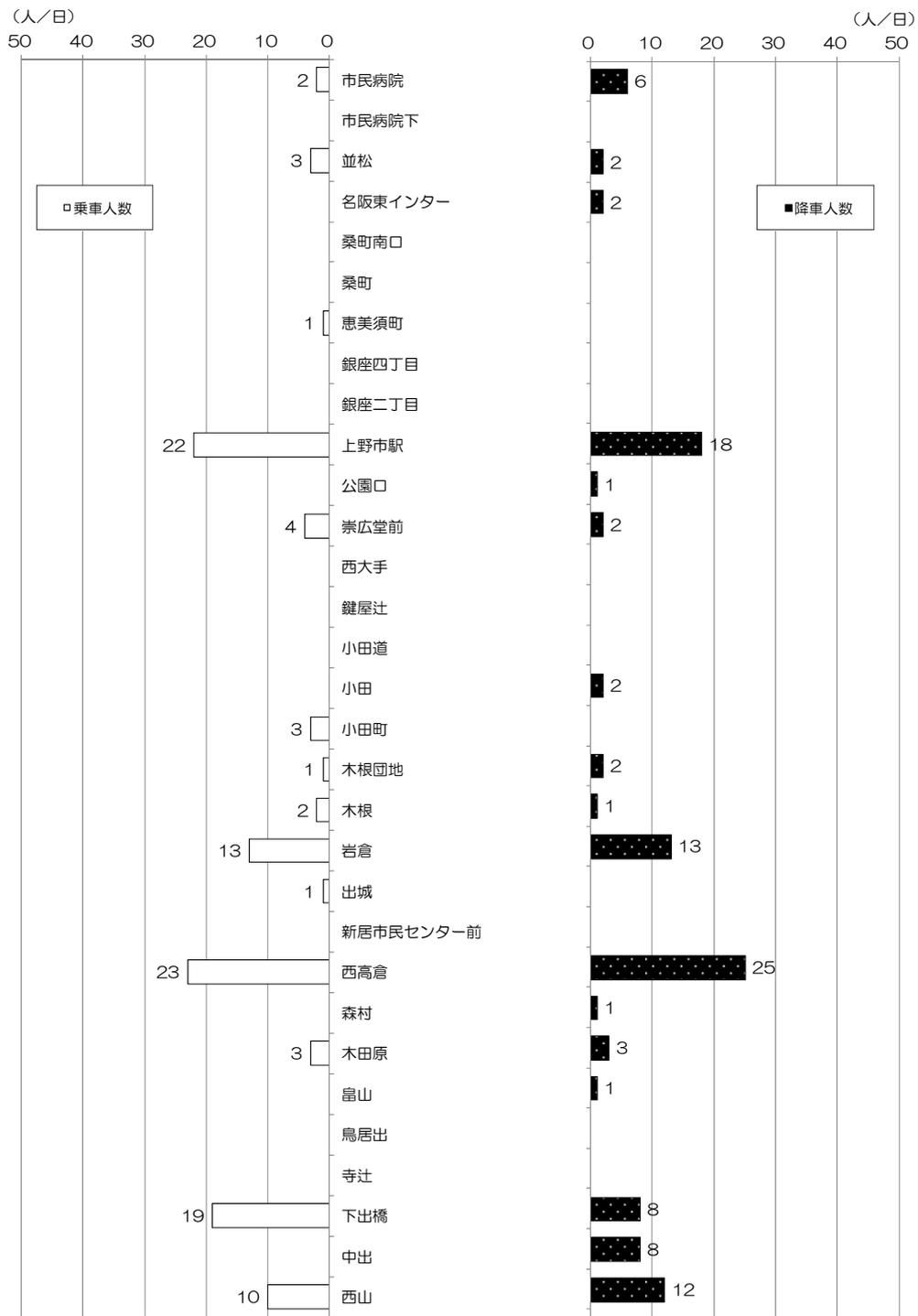


【西山→市民病院】



▼ 西山線 (その3)

バス停別乗降者数



## 7 柘植線

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（新堂駅南口行き）1日6便の運行であり、各便ともに4人以下の利用となっている。 （上野市駅行き）1日6便の運行であり、各便ともに4人以下のりようとなっている。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	特に大きな迂回ルートは設定されていない。 路線全体を通した路線重複は発生していないが、城北系統は玉滝線の印代～佐那具駅バス停間で路線重複が発生している。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは佐那具駅等で JR 関西本線と接続し、上野市駅で伊賀鉄道と接続している。 他のバス路線とは佐那具駅及び上野市駅等で路線バス及び廃止代替バスと接続するとともに、上野コミュニティバス、阿山行政サービス巡回車及びいがまち行政サービス巡回車と接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

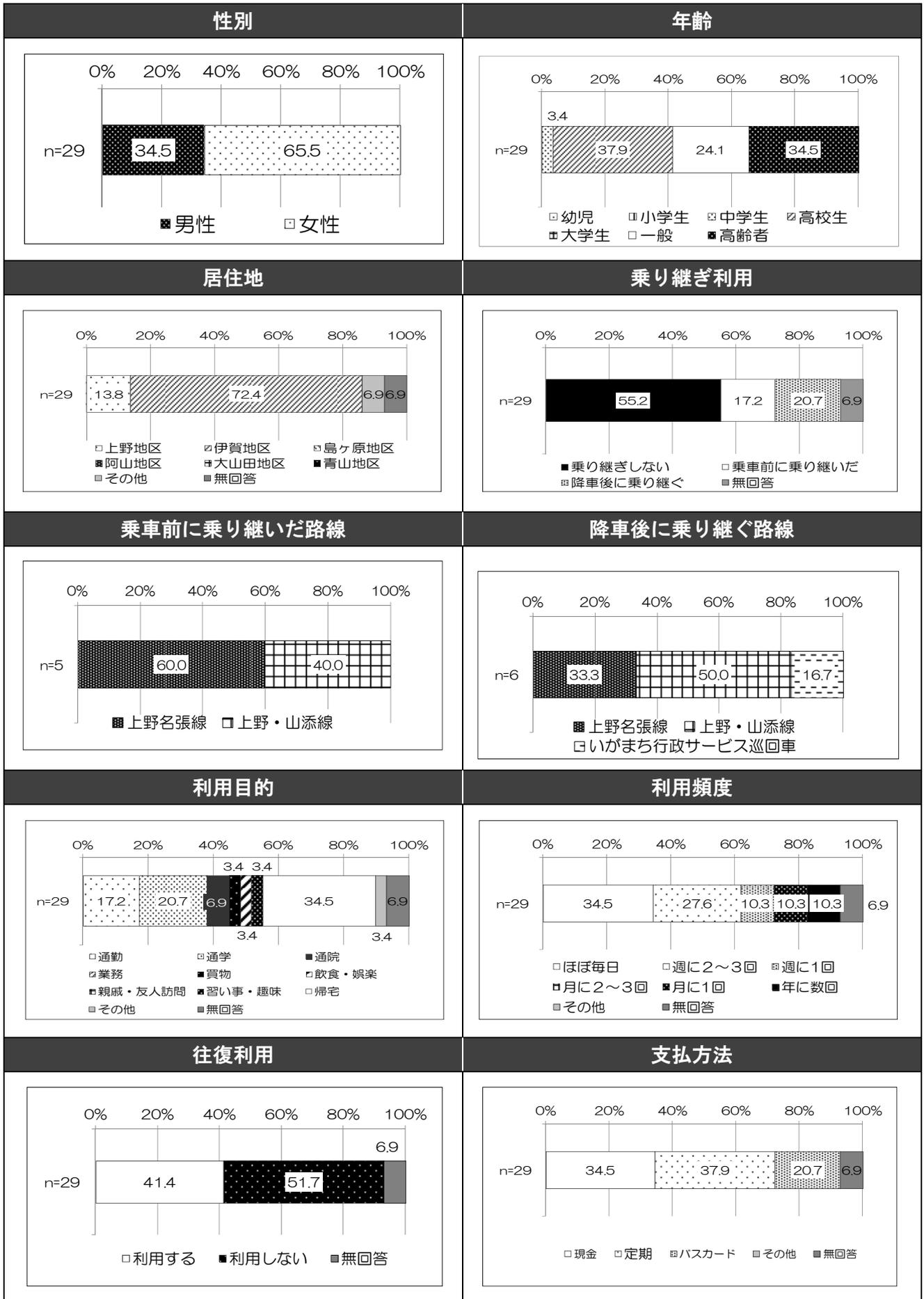
### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある。(H25/H22:0.77) 通学目的が約21%、通勤目的が約17%で、ほぼ毎日利用するが約35%となっており、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約36%と存続基準30%を上回るものの、前年度比2ポイント減少している。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗り継ぎ利用は約38%となっており、営業路線の上野名張線及び上野山添線、いがまち行政サービス巡回車といった多様な乗継ぎ需要が存在している。 上野市駅バス停での乗降者数が多い。 通勤通学目的を主体とした利用であり、利用者の年齢層も高校生約38%、一般約24%の利用が多いが、高齢者も約35%存在している。 往復利用は約41%となっている。

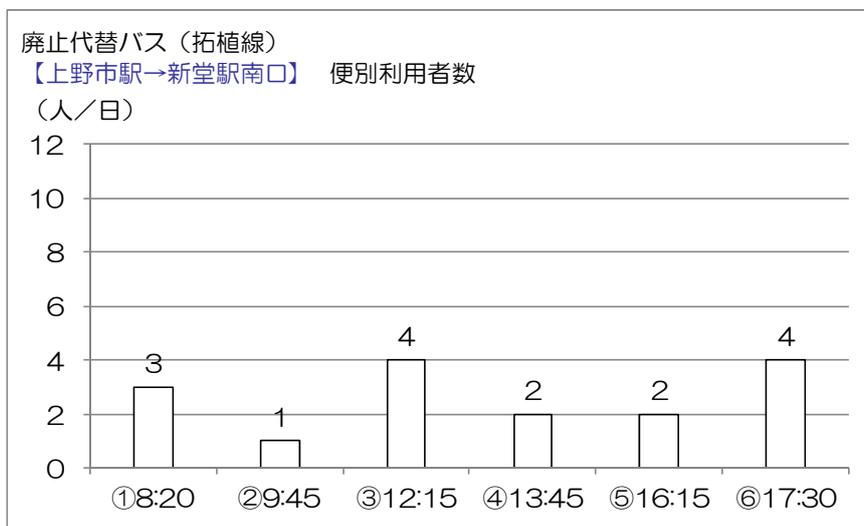
▼ 柘植線 (その1)



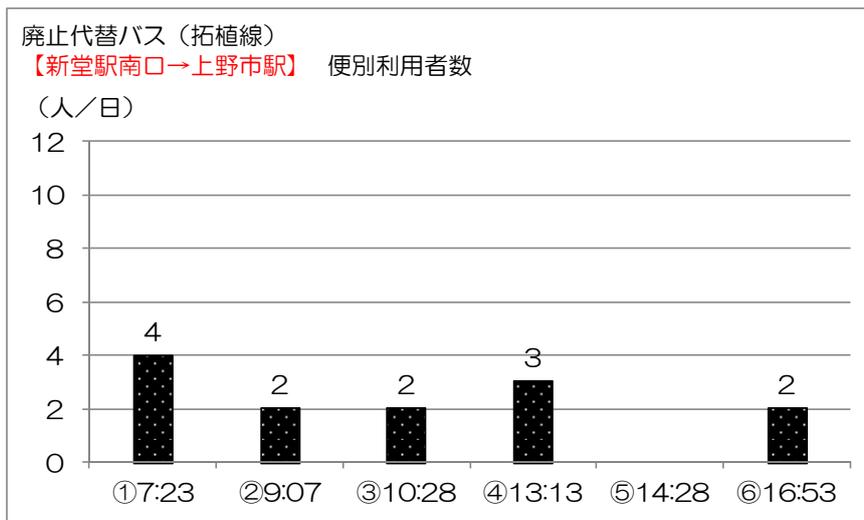
▼ 柘植線（その2）

便別利用者数

【上野市駅→新堂駅南口】

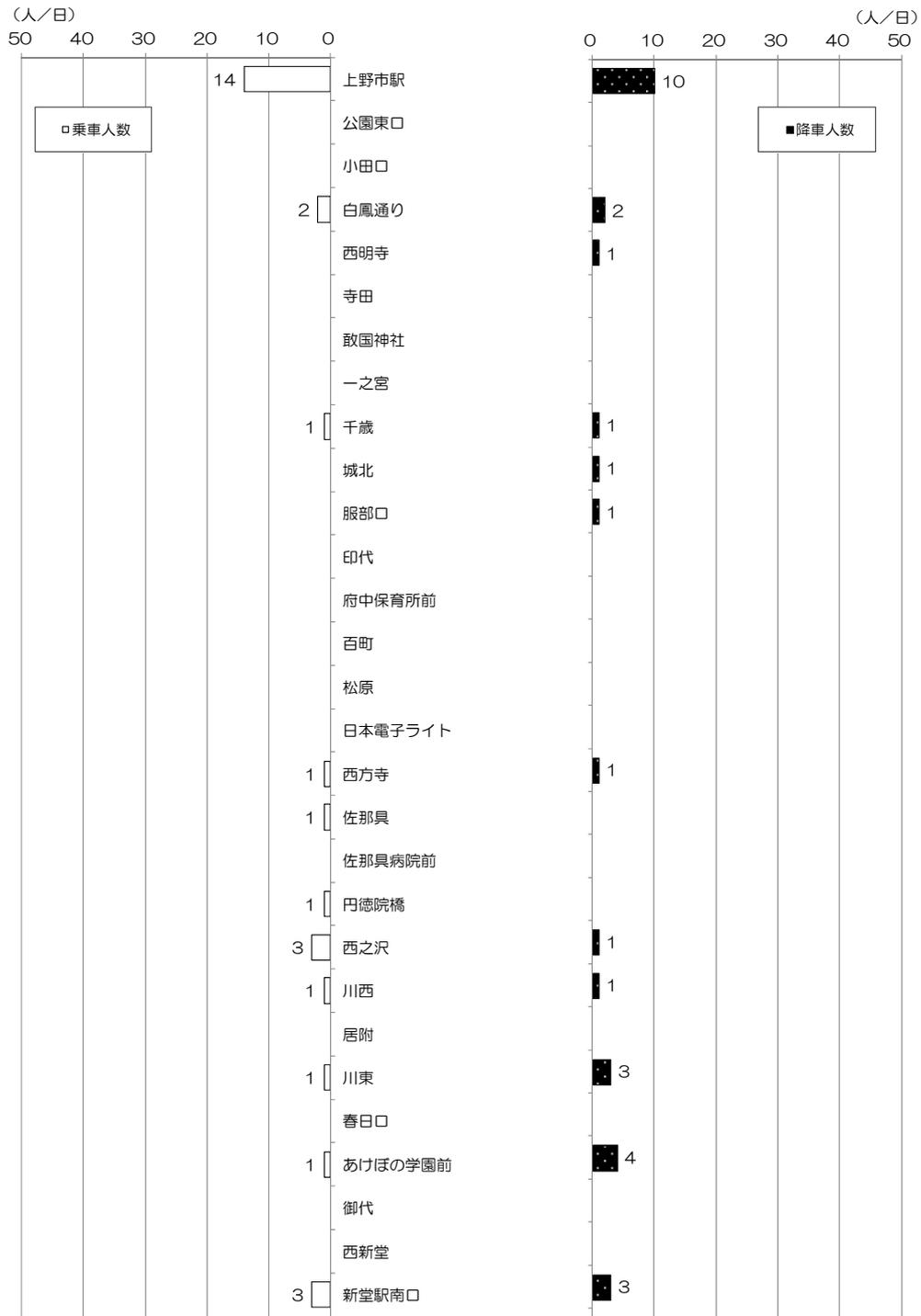


【新堂駅南口→上野市駅】



▼ 柘植線 (その3)

バス停別乗降者数



<行政バス> ①上野コミュニティバス（しらさぎ）

**診断1** サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（内回り循環）1日各5～6便の運行であり、西コースの朝8時、10時台及び夕方16時台は7～11人/便の利用が見られるものの、その便及び西コースの全便は5人以下となっている。 （外回り循環）1日各3～4便の運行であり、西・東の全便とも4人以下の利用となっている。 （北回り循環）1日6便の運行であり、全便5人以下の利用となっており、利用者が存在しない便も発生している。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	上野地域の市街地をきめ細かくサービスし、1周約20～40分で運行している。 特に他路線との競合は発生していない。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは上野市駅、茅町駅等で伊賀鉄道と接続している。 他のバス路線とは上野市駅等で路線バス及び廃止代替バスと接続しており、公共交通ネットワークは形成されている。

**診断2** 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある（H25/H22:0.95） 通院目的約15%、通勤目的約13%、買物目的約6%（帰宅目的約39%）となっており、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25収支率は約17%と存続基準10%を上回り、前年度比2ポイント増加している。

**診断3** 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗継ぎ利用は約35%であり、伊賀鉄道、営業路線の阿波線、廃止代替バスの友生線及び島ヶ原線、上野コミュニティバス相互の乗継ぎ需要が存在している。 上野市駅及び文化会館バス停での乗降者数が多い。 通院及び通勤目的を主体とした利用であり、利用者の年齢層は一般約50%、高齢者約44%となっている。 往復利用は約54%となっている。

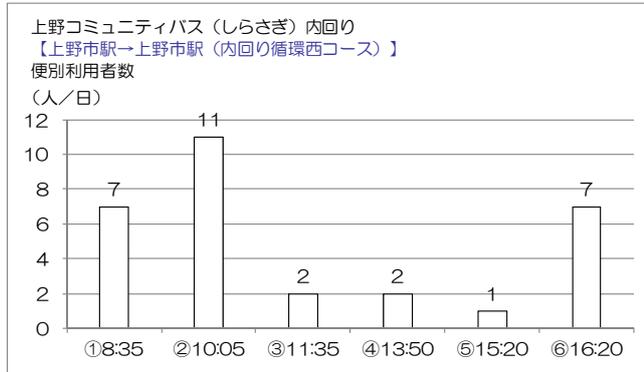
▼ 上野コミュニティバス（しらさぎ その1）



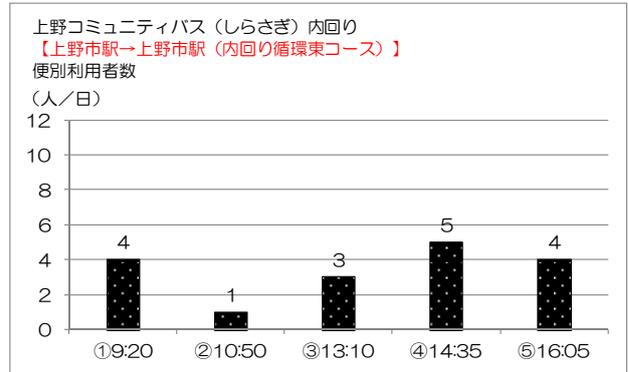
▼ 上野コミュニティバス（しらさぎ その2）

便別利用者数

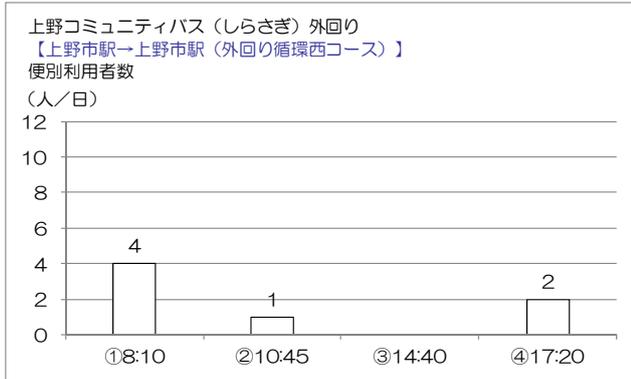
内回り【循環西コース】



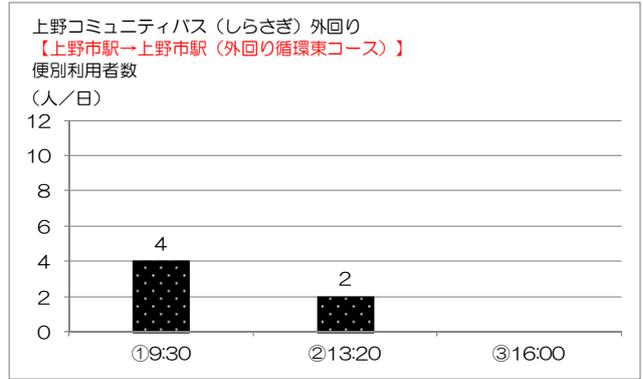
【循環東コース】



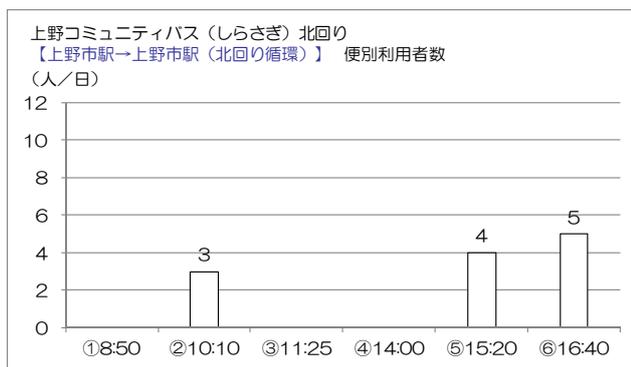
外回り【循環西コース】



【循環東コース】



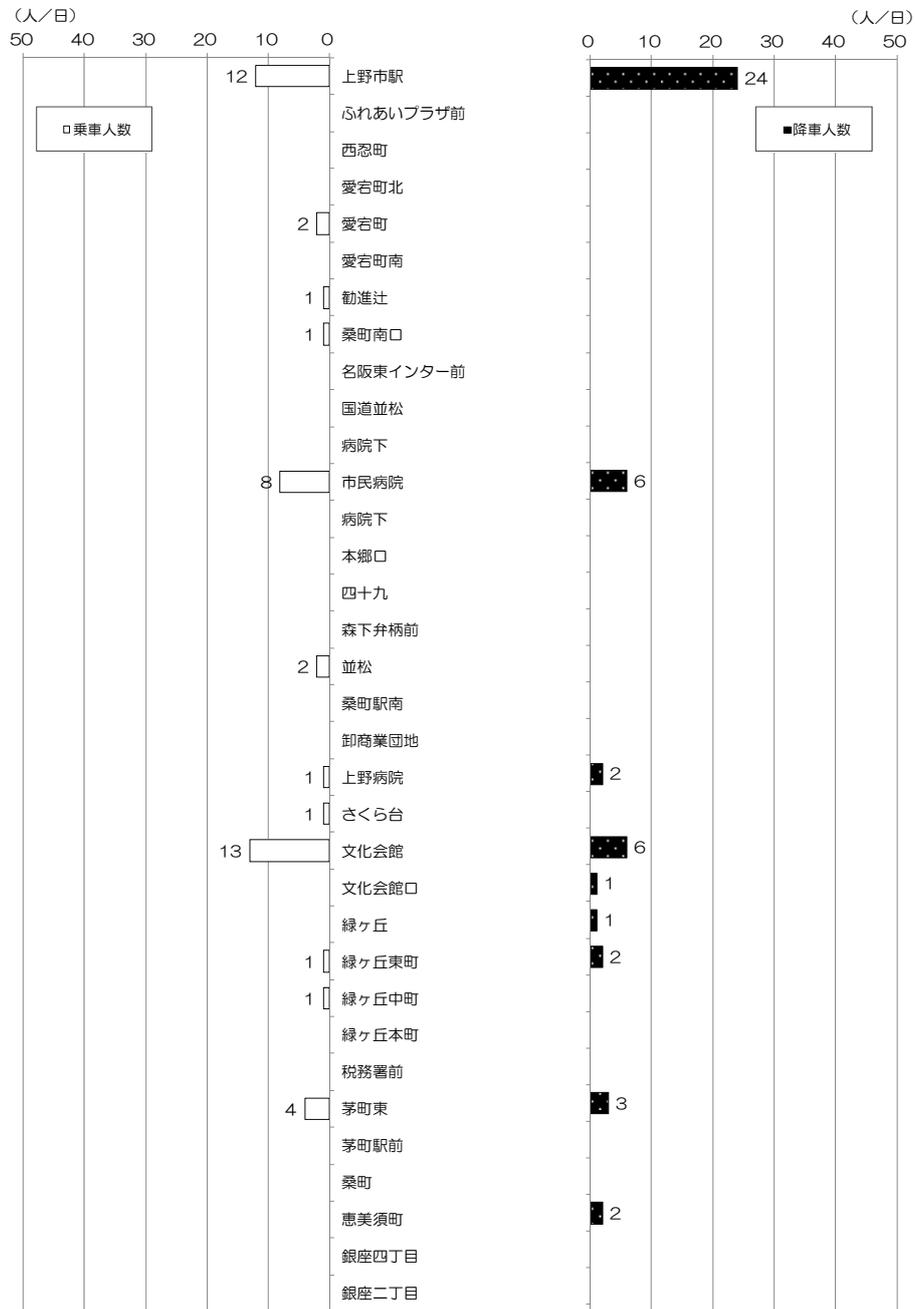
北回り循環



▼ 上野コミュニティバス（しらさぎ その3）

バス停別乗降者数

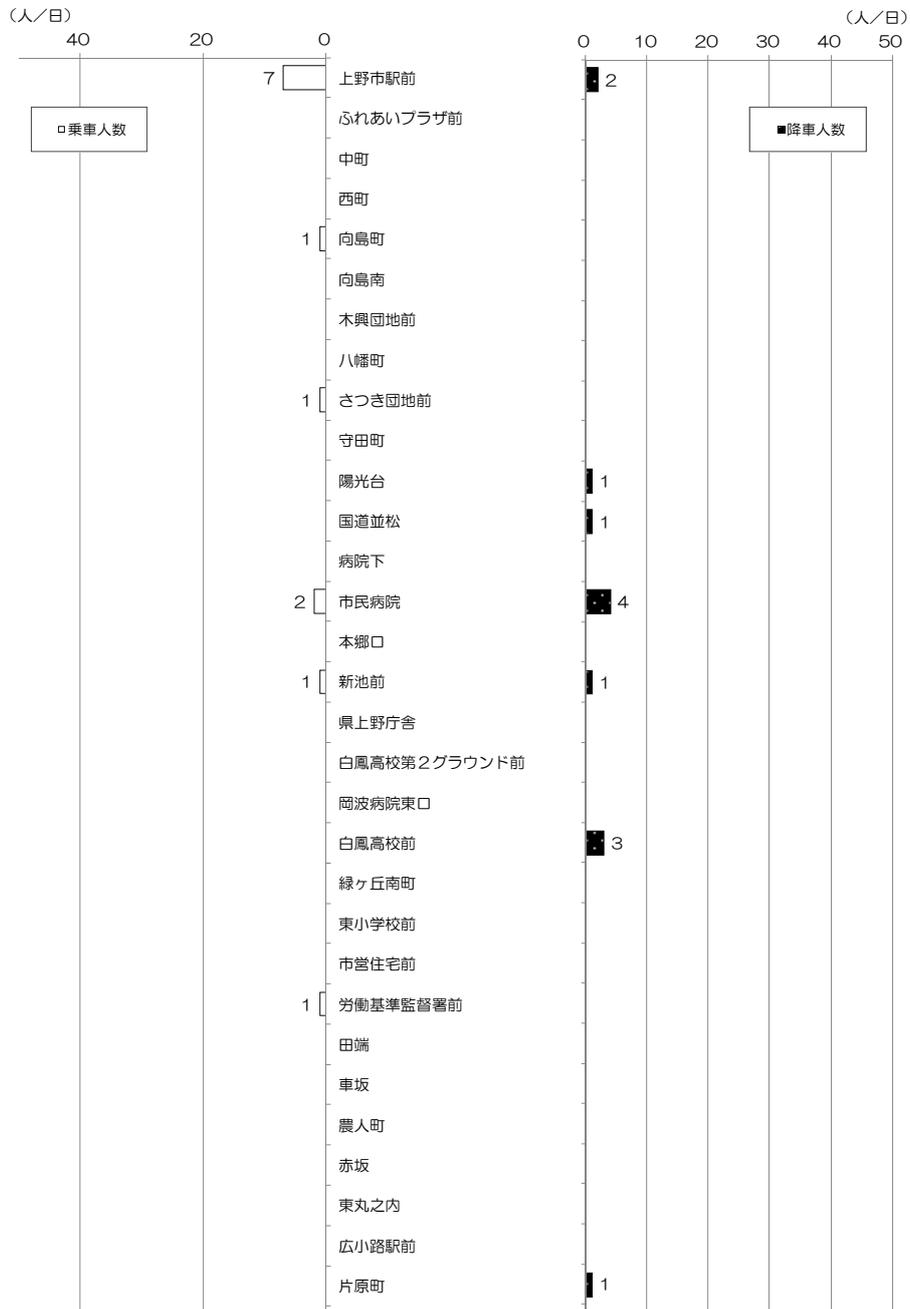
【内回り】



▼ 上野コミュニティバス（しらさぎ その4）

バス停別乗降者数

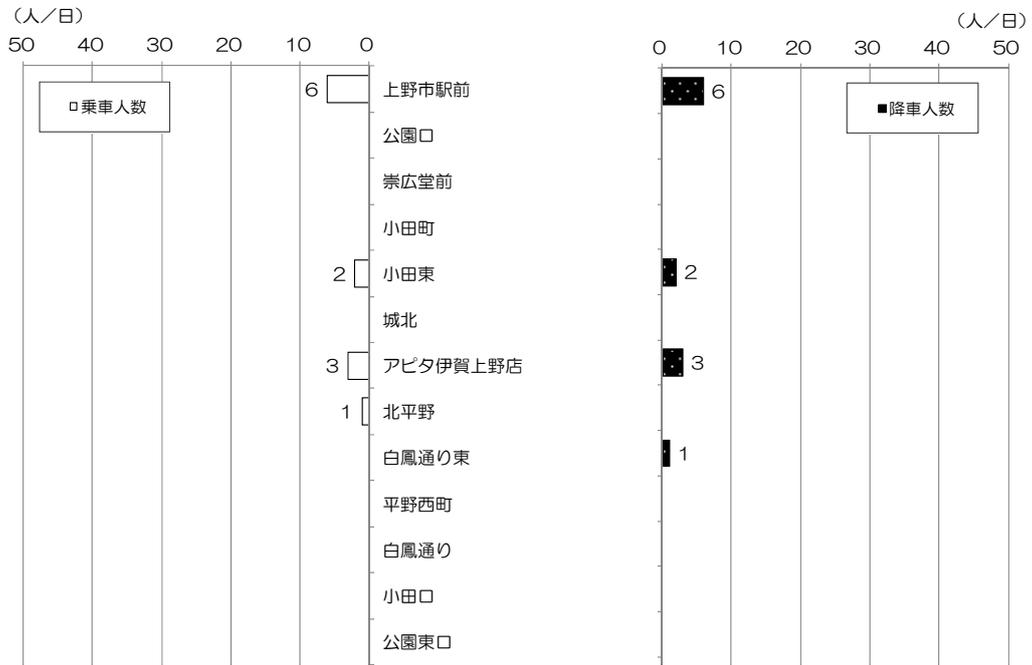
【外回り】



▼ 上野コミュニティバス（しらさぎ その5）

バス停別乗降者数

【北回り】



## 2 いがまち行政サービス車

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（柘植・西柘植線）1日各2～3便の運行であり、0～4人/便の利用となっており、午後の便の利用者は存在していない。 （西柘植・壬生野線）1日各2便の運行であり、0～2人/便の利用となっている。 （希望が丘線）1日各3～4便の運行であり、0～3人/便の利用となっており、利用者が存在しない便も発生している。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？ 他路線と競合していないか？	伊賀地域をきめ細かくサービスし、1周又は1便約30～80分を要しており、柘植・西柘植線で60分を超える運行となっている。 路線全体を通しての重複はないが、新堂駅周辺で廃止代替バス柘植線と路線重複する区間が存在している。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは柘植駅、新堂駅、佐那具駅でJR関西本線と接続している。 他のバス路線とは新堂駅等で廃止代替バス柘植線と接続するとともに、阿山行政バス及び阿山行政サービス巡回車とも接続しており、公共交通ネットワークは形成されている。

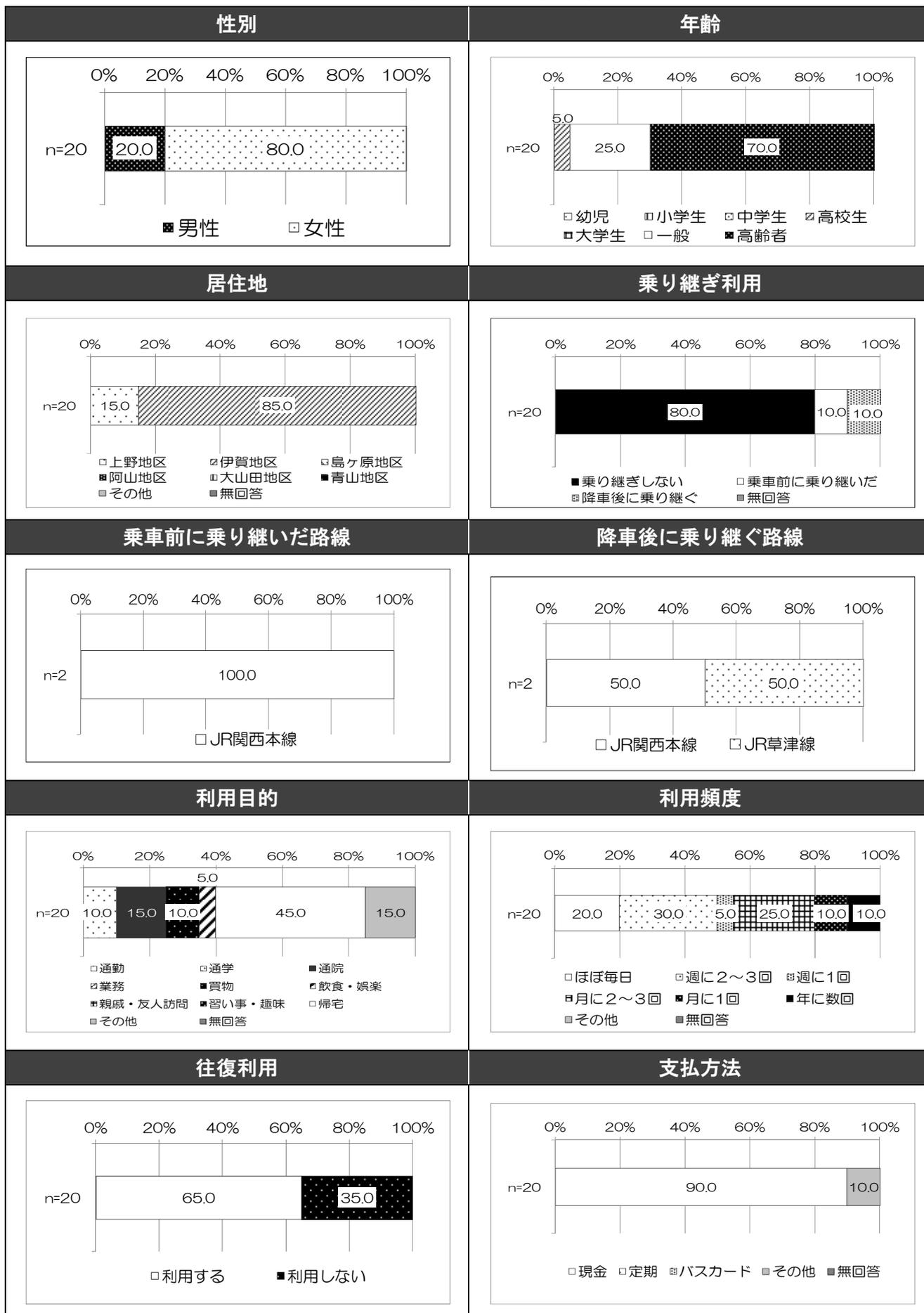
### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある。(H25/H22:0.68) 通院目的約15%、通学及び買物目的約10%（帰宅目的約45%）となっており、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約12%と存続基準10%を上回っており、前年度比1ポイント増加している。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗継ぎ利用は約20%であり、JR関西本線との乗継ぎとなっており、地域内の各バス停とJR関西本線のアクセス手段として機能している。 通院、通学及び買物といった多様な目的で利用されており、利用者の年齢層は高齢者約70%、一般約25%となっている。往復利用は約65%となっている。

▼ いがまち行政サービス車（その1）

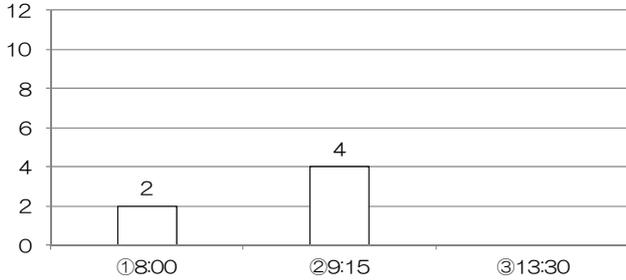


▼ いがまち行政サービス車（その2）

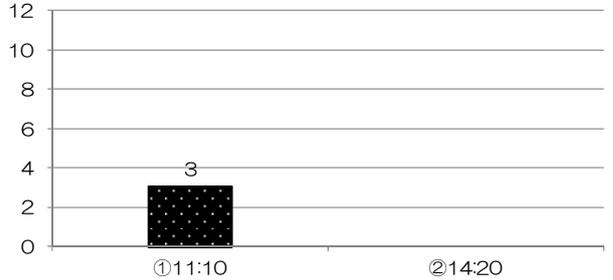
便別利用者数

【柘植・西柘植線】

いがまち行政サービス巡回車（柘植・西柘植線）  
【伊賀支所→保健福祉センター】 便別利用者数  
（人/日）



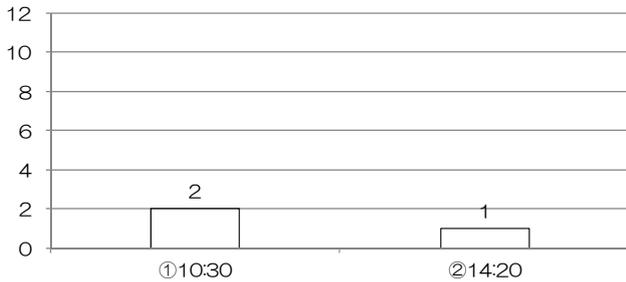
いがまち行政サービス巡回車（柘植・西柘植線）  
【保健福祉センター→伊賀支所】 便別利用者数  
（人/日）



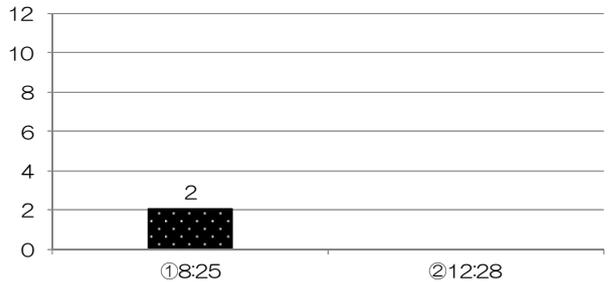
柘植駅前→伊賀支所  
利用者なし

【西柘植・壬生野線】

いがまち行政サービス巡回車（西柘植・壬生野線）  
【右回り】 便別利用者数  
（人/日）

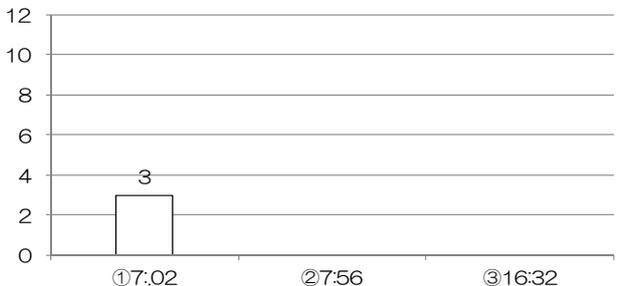


いがまち行政サービス巡回車（西柘植・壬生野線）  
【左回り】 便別利用者数  
（人/日）

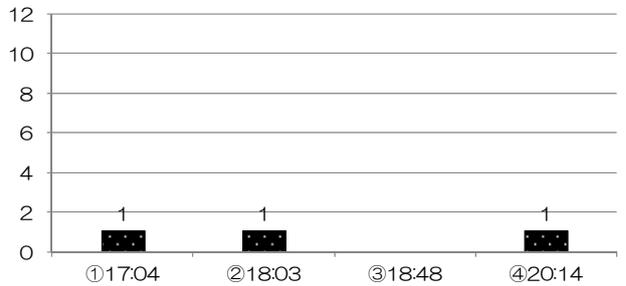


【希望ヶ丘線】

いがまち行政サービス巡回車（希望ヶ丘線）  
【希望ヶ丘口→伊賀支所方面】 便別利用者数  
（人/日）



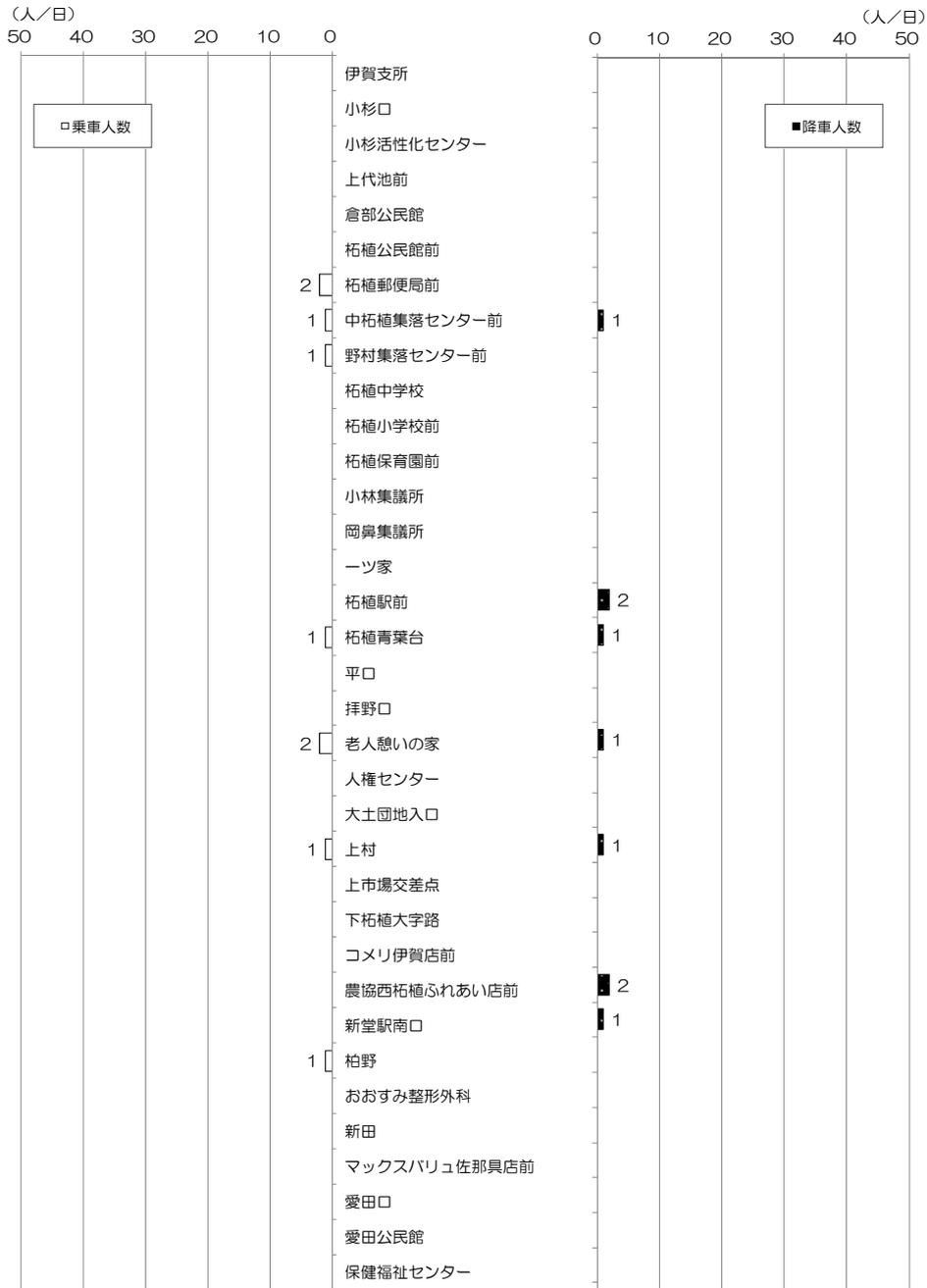
いがまち行政サービス巡回車（希望ヶ丘線）  
【伊賀支所方面→希望ヶ丘口】 便別利用者数  
（人/日）



▼ いがまち行政サービス車 (その3)

バス停別乗降者数

【柘植・西柘植線】



▼ いがまち行政サービス車（その4）

バス停別乗降者数

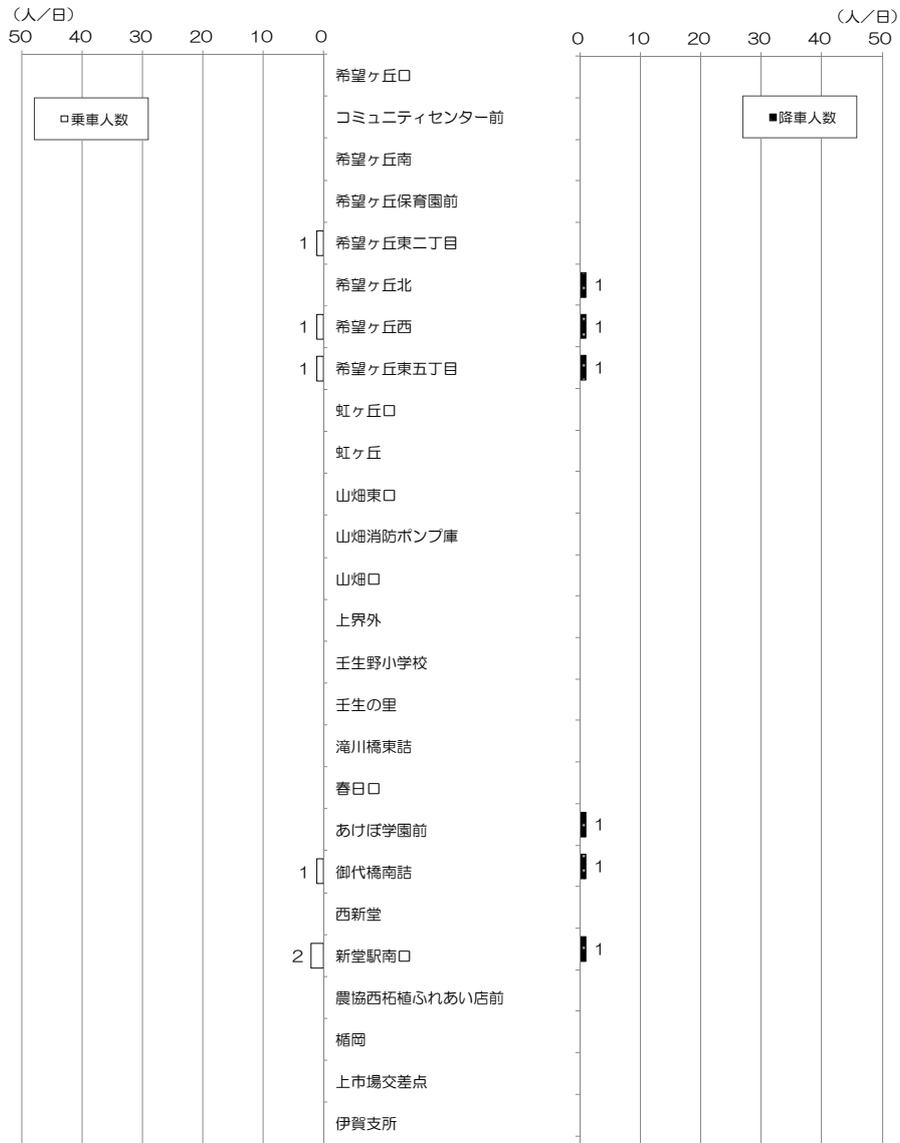
【西柘植・壬生野線】



▼ いがまち行政サービス車（その5）

バス停別乗降者数

【希望ヶ丘線】



### 3 阿山行政サービス巡回車

#### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（内保線）1日各7便の運行で、各便とも4人以下の利用であり、利用者が存在しない便も発生している。 （河合丸柱線）1日各6便の運行で、各便とも3人以下の利用であり、利用者が存在しない便も発生している。 （槇山線）1日各7便の運行で各便とも2人以下の利用であり、利用者が存在しない便も発生している。 （佐那具線、新堂線）1日各2便の運行で、各便とも利用者は存在していない。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	阿山地域をきめ細かくサービスし、1周又は1便約10～30分の所要時間となっている。 特に他路線との競合は発生していない。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは新堂駅でJR関西本線と接続している。 他のバス路線とは阿山支所で営業路線玉滝線、新堂駅で廃止代替バス柘植線と接続するとともに、いがまち行政サービス巡回車とも接続しており、公共交通ネットワークは形成されている。

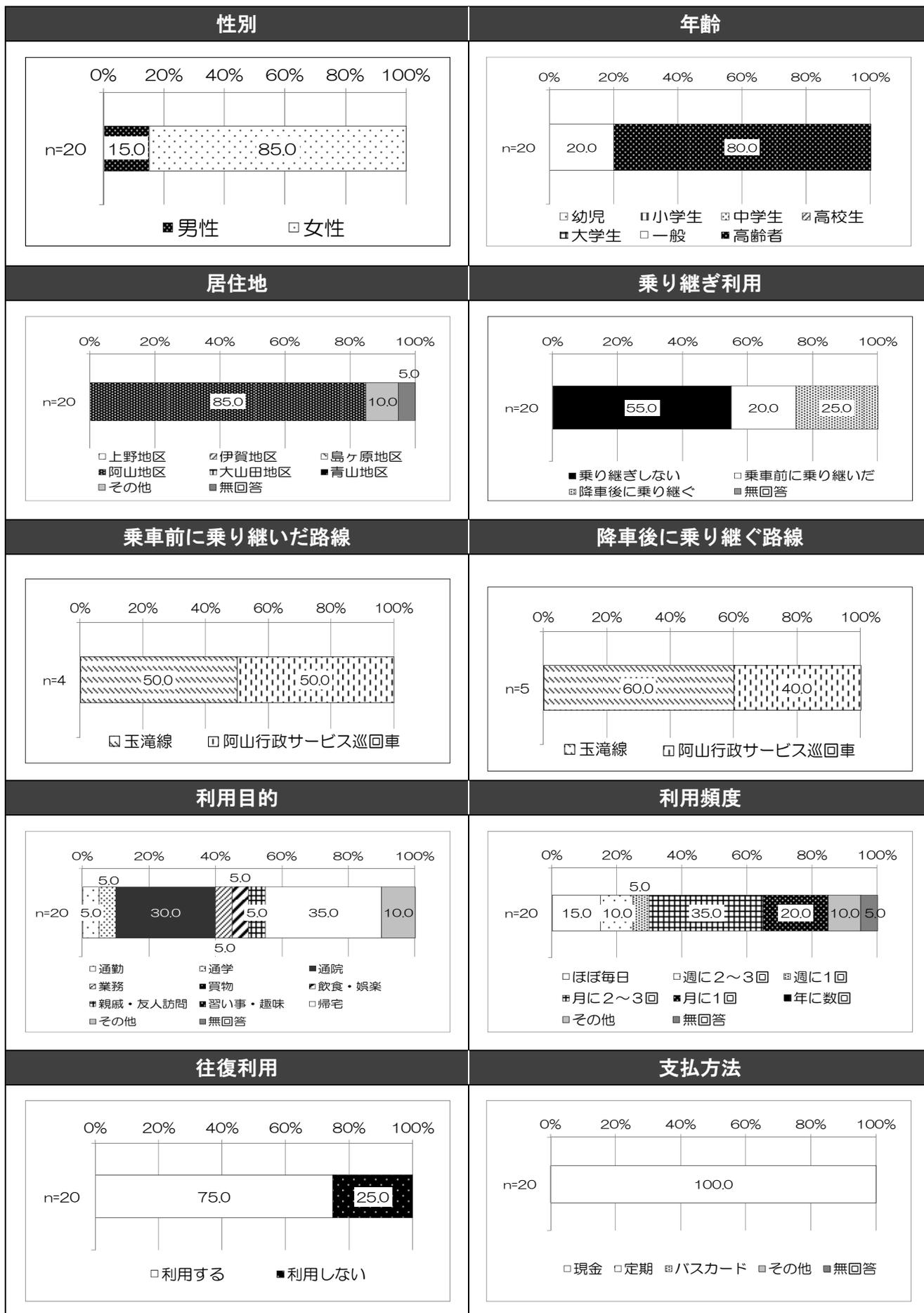
#### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある。(H25/H22:1.07) 通院目的約30%、通勤、通学、買物等目的各約5%（帰宅目的約35%）となっており、多様な目的で日常的に利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約14%と存続基準10%を上回っており、前年度比3ポイント増加している。

#### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗継ぎ利用は約45%であり、営業路線玉滝線及び阿山行政サービス巡回車相互の乗継ぎ需要が存在している。平日のODは4路線とも阿山支所を起終点とする利用が多く、阿山地域内の主要施設へのアクセス手段として機能している。 通院を主体に多様な目的で利用されており、利用者の年齢層は高齢者約80%、一般約20%となっている。往復利用は約75%と高い。

▼ 阿山行政サービス巡回車（その1）



## ▼ 阿山行政サービス巡回車（その2）

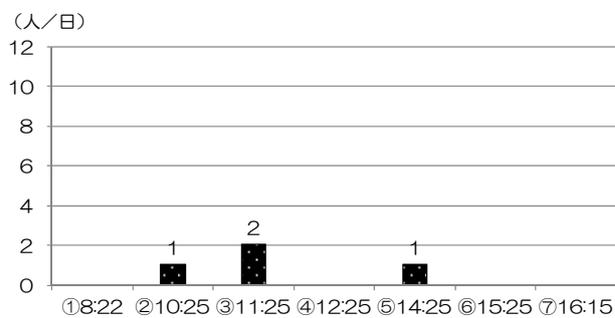
### 便別利用者数

#### 【内保線】

阿山行政サービス巡回車（内保線上友田経由）水・木・金  
【内保上→阿山支所】 便別利用者数

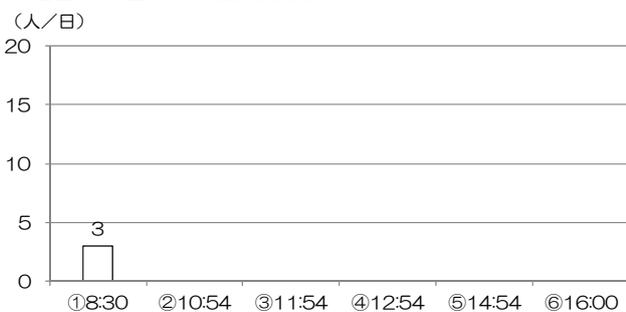


阿山行政サービス巡回車（内保線上友田経由）水・木・金  
【阿山支所→内保上】 便別利用者数

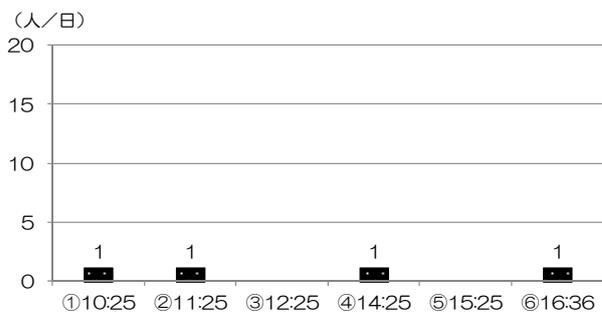


#### 【河合丸柱線】

阿山行政サービス巡回車（河合丸柱線）周回コース  
【大江土穴→阿山支所】 便別利用者数

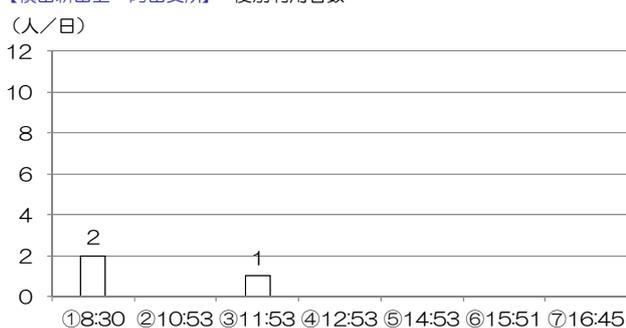


阿山行政サービス巡回車（河合丸柱線）周回コース  
【阿山支所→大江土穴】 便別利用者数



#### 【槇山線】

阿山行政サービス巡回車（槇山線）  
【槇山新田上→阿山支所】 便別利用者数



阿山支所→槇山新田上  
利用者なし

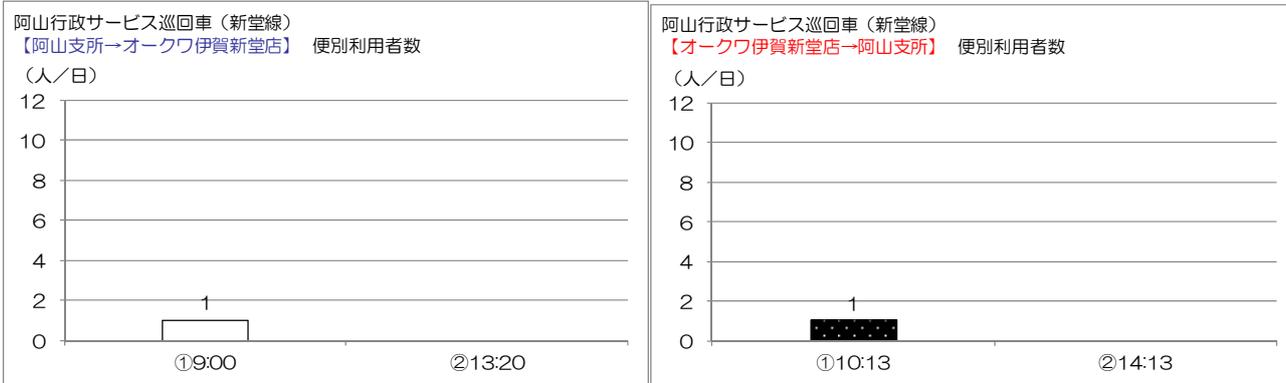
#### 【佐那具線】

利用者なし

▼ 阿山行政サービス巡回車（その3）

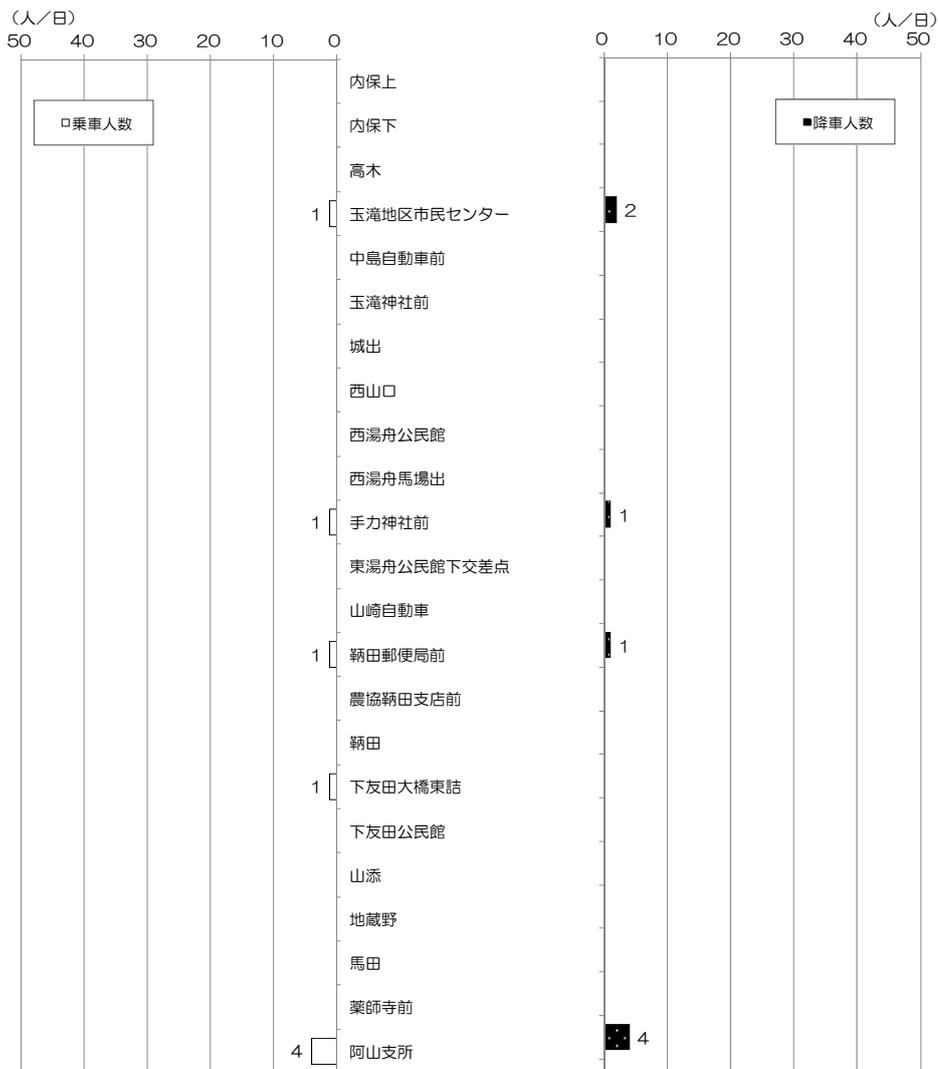
便別利用者数

【新堂線】



バス停別乗降者数

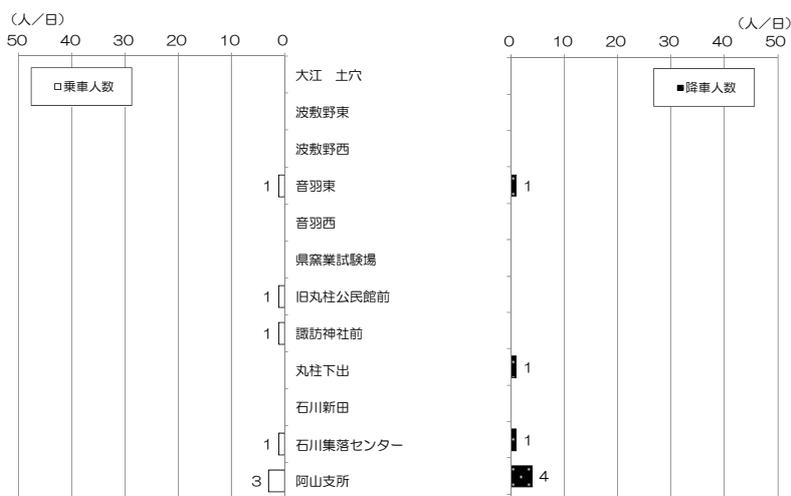
【内保線】



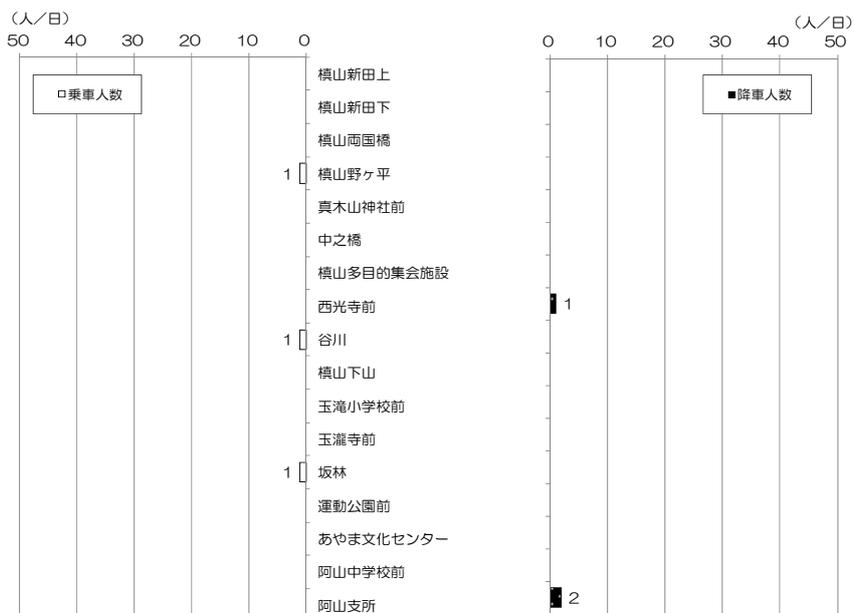
▼ 阿山行政サービス巡回車（その4）

バス停別乗降者数

【河合丸柱線】



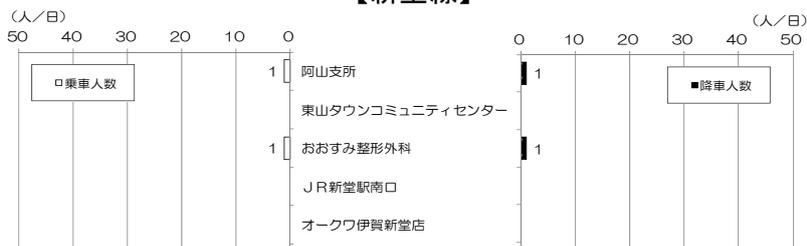
【槇山線】



【佐那具線】

利用者なし

【新堂線】



#### 4 島ヶ原行政サービス巡回車

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（山菅線）1日各8便の運行で、島ヶ原駅方向の朝7時台が4人/便、山菅方向の14時、16時台各1人/便と少なく、その他の便は利用者が存在していない。 （不見上線）1日各8便の運行で、島ヶ原駅方向の朝7時台が7人/便、不見上方向の16時台が6人/便見られる以外、その他の便は0~1人と少ない。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	島ヶ原地域をきめ細かくサービスし、1便約10~30分の所要時間となっている。 特に他路線との競合は発生していない。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは島ヶ原駅でJR関西本線と接続している。 他のバス路線とは島ヶ原駅等で廃止代替バス島ヶ原線と接続しており、公共交通ネットワークは形成されている。

### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は減少傾向にある。(H25/H22:0.87) 通学目的約52%（帰宅目的約48%）と、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約17%と存続基準10%を上回っているが、前年度比2ポイント減少している。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	JR関西本線及び廃止代替バス島ヶ原線と接続されているが、乗継ぎ利用は存在していない。 平日のODをみると、2路線とも朝の時間帯は島ヶ原駅方向の移動で、日中は学校を起終点とする移動が多く、地域内の主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能している。 通学目的を主体に利用されており、利用者の年齢層は小学生約81%、高校生約19%となっており、往復利用は約95%と高い。

▼ 島ヶ原行政サービス巡回車（その1）

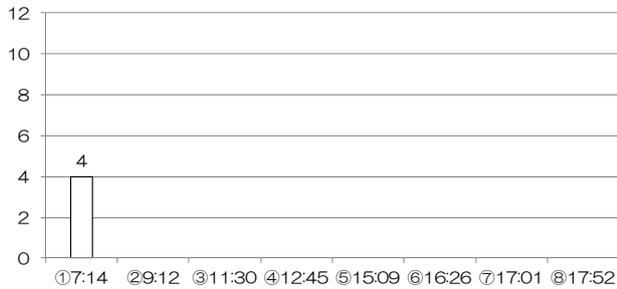


▼ 島ヶ原行政サービス巡回車（その2）

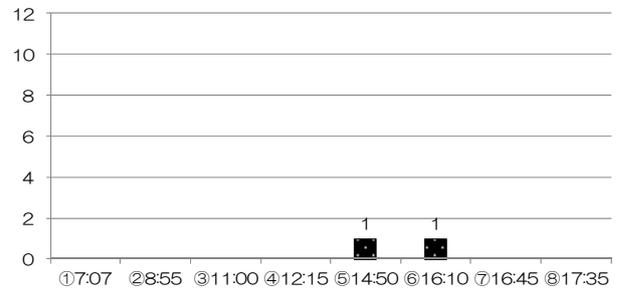
便別利用者数

【山菅線】

島ヶ原行政サービス巡回車（山菅線）  
【山菅→島ヶ原駅方面】 便別利用者数  
（人/日）



島ヶ原行政サービス巡回車（山菅線）  
【島ヶ原駅方面→山菅】 便別利用者数  
（人/日）

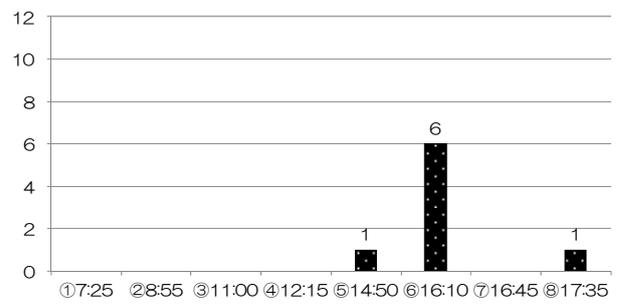


【不見上線】

島ヶ原行政サービス巡回車（不見上線）  
【不見上→島ヶ原駅方面】 便別利用者数  
（人/日）



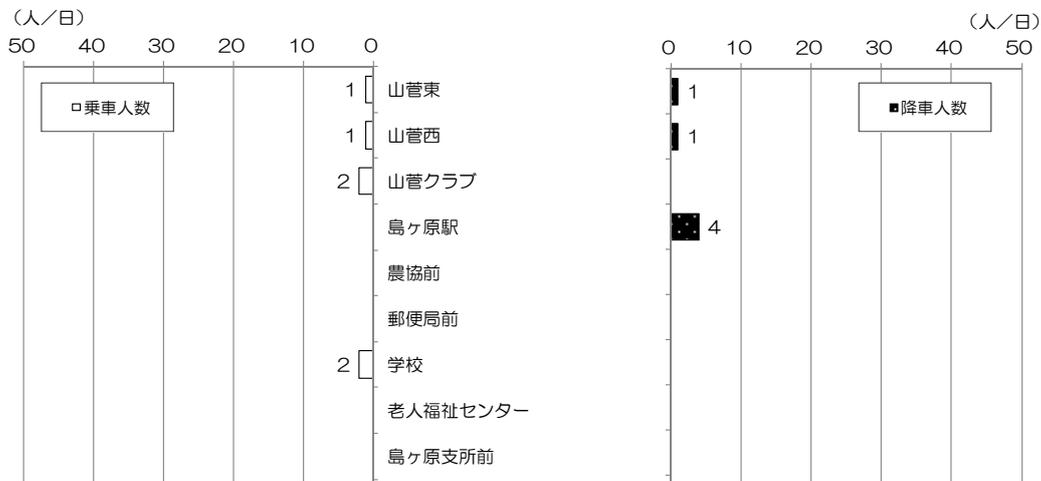
島ヶ原行政サービス巡回車（不見上線）  
【島ヶ原駅方面→不見上】 便別利用者数  
（人/日）



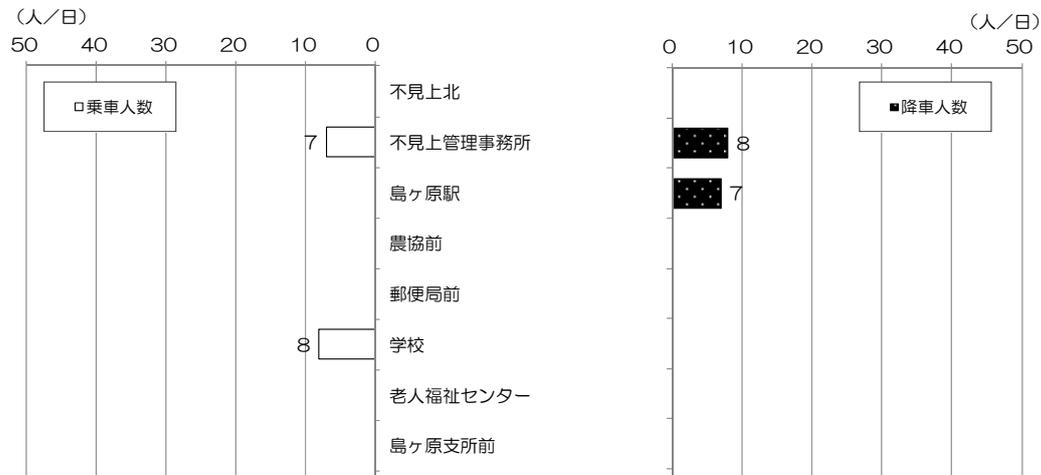
▼ 島ヶ原行政サービス巡回車 (その3)

バス停別乗降者数

【山菅線】



【不見上線】



## 5 大山田行政サービス巡回車

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	（坂下線）1日各3便の運行で利用者は0～1人/便と少なく、利用者が存在しない便も発生している。 （大沢線）1日1～2便で利用者は0～1人/便と少なく、利用者が存在しない便も発生している。 （虹ヶ丘線）1日3便の運行で15時台は15人/便の利用が見られるが、その他の便は0～1人/便となっている。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？ 他路線と競合していないか？	大山田地域をきめ細かくサービスし、1便又は1周約20～40分の所要時間となっている。 特に他路線との競合は発生していない。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とは接続していないが、営業路線阿波線やいがまち行政サービス巡回車及び青山行政バスと接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

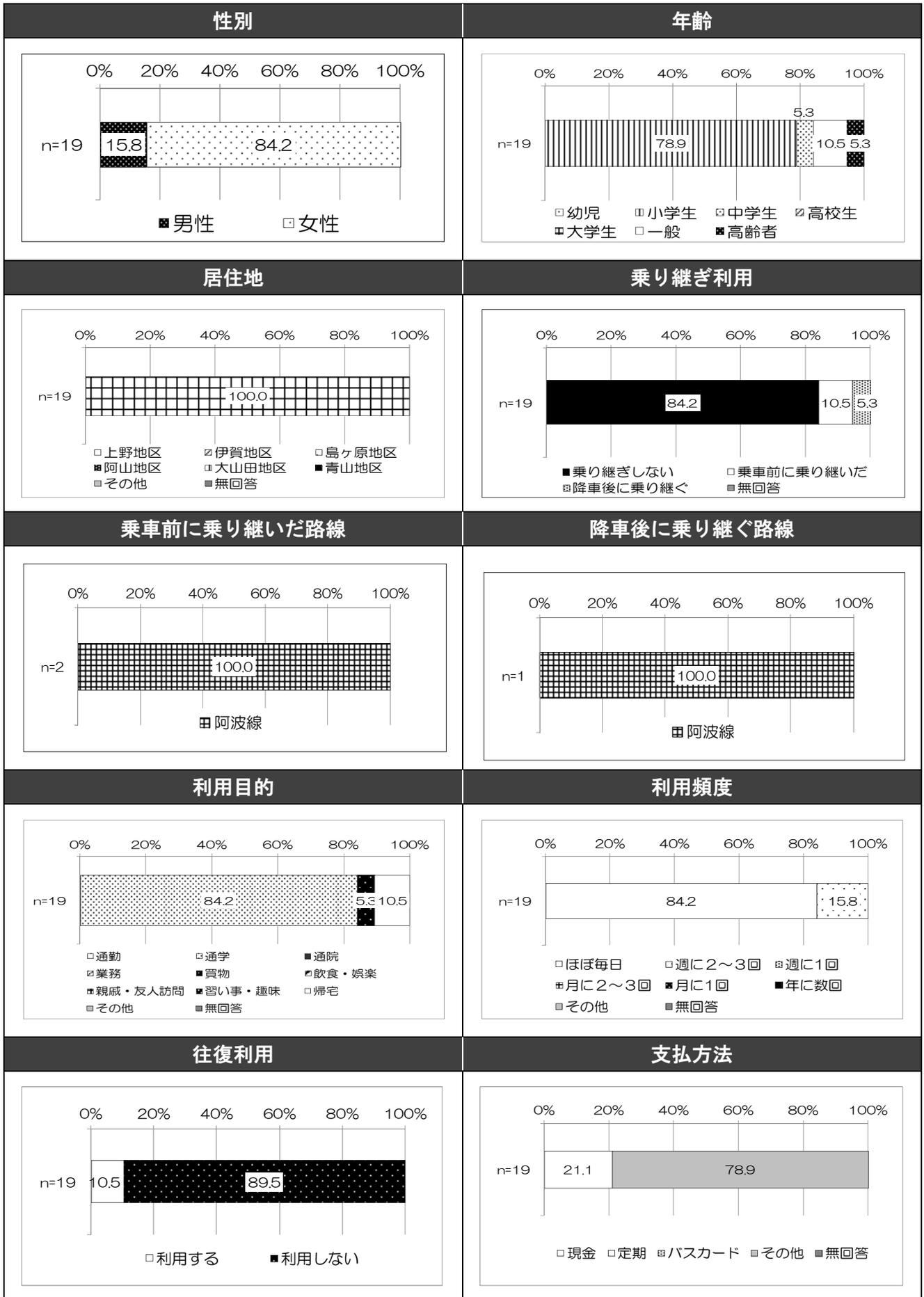
### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は増加傾向にある。(H25/H22:1.23) 通学目的約84%が通学と、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約13%と存続基準10%を上回っており、前年度比と変化はない。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗継ぎ利用は約16%で、営業路線阿波線との乗継ぎとなっている。 平日のODをみると、虹ヶ丘線は大山田小学校前と虹ヶ丘地区を結ぶ移動、坂下線はアニーズ前と坂下を結ぶ移動となっており、地域内の主要施設へのアクセス手段として機能している。 通学目的を主体に利用されており、利用者の年齢層は小学生約79%となっているが、往復利用は約11%と低い。

▼ 大山田行政サービス巡回車（その1）

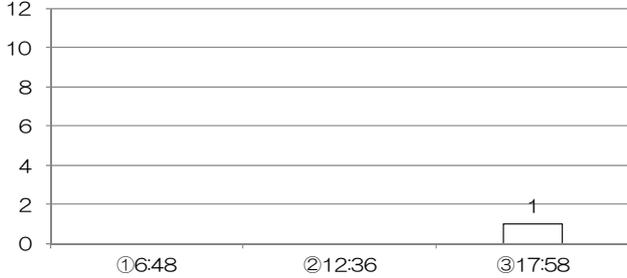


▼ 大山田行政サービス巡回車（その2）

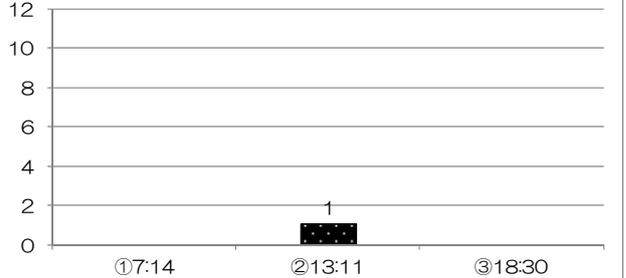
便別利用者数

【坂下線】

大山田行政サービス巡回車（どんぐり号）坂下線  
【支所前→坂下・滝】 便別利用者数  
(人/日)



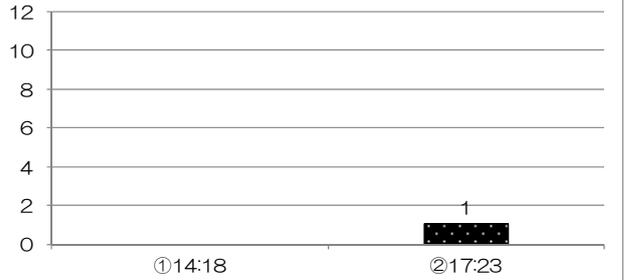
大山田行政サービス巡回車（どんぐり号）坂下線  
【坂下・滝→支所前】 便別利用者数  
(人/日)



【大沢線】

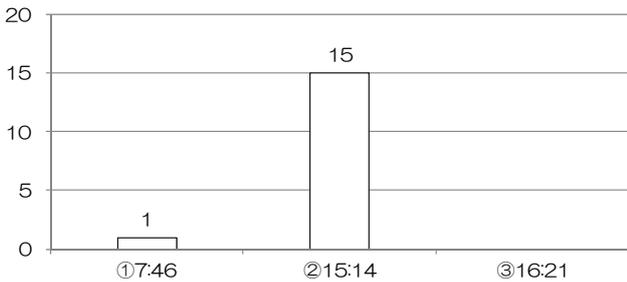
大沢（経由）→真泥  
利用者なし

大山田行政サービス巡回車（どんぐり号）大沢線  
【支所前→支所前（真泥→大沢経由）】 便別利用者数  
(人/日)



【虹ヶ丘線】

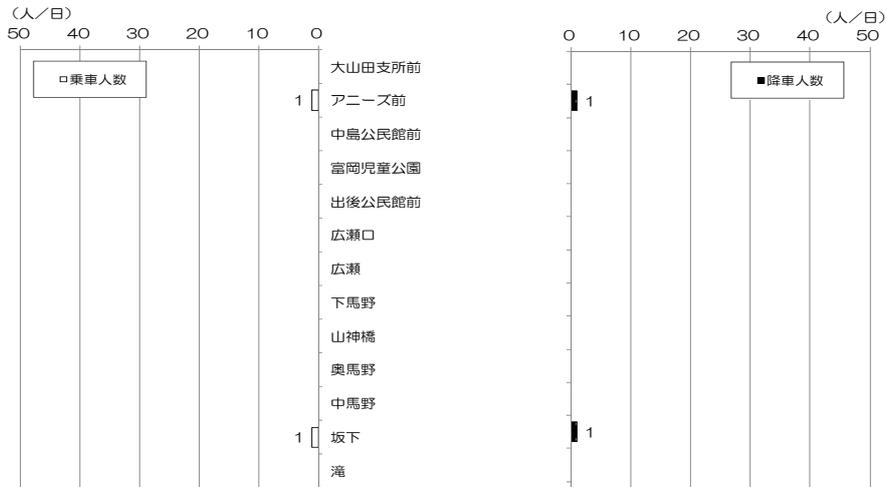
大山田行政サービス巡回車（どんぐり号）虹ヶ丘線  
【支所前→支所前（希望ヶ丘経由）】 便別利用者数  
(人/日)



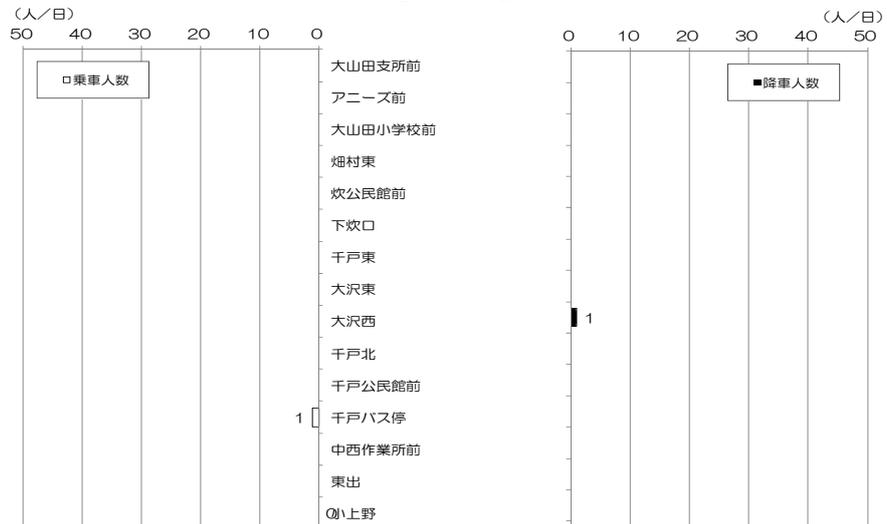
▼ 大山田行政サービス巡回車 (その3)

バス停別乗降者数

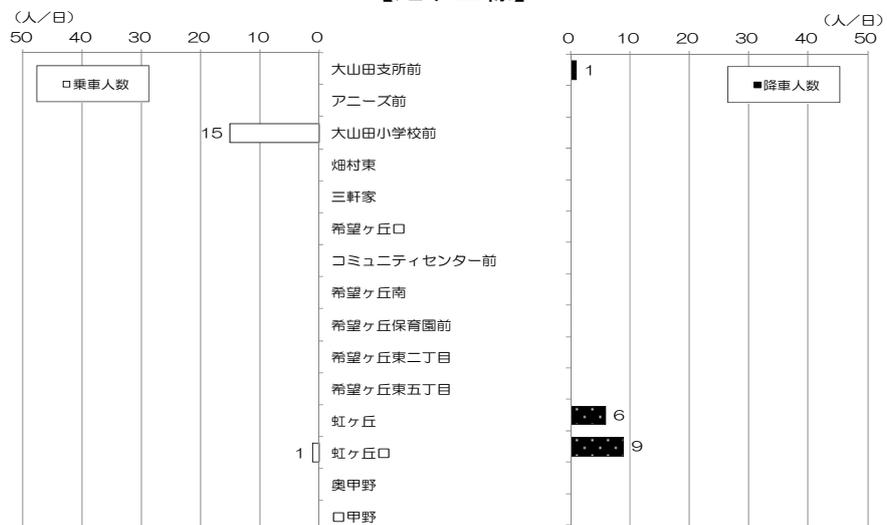
【坂下線】



【大沢線】



【虹ヶ丘線】



## 6 青山行政サービス巡回車

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	<p>（滝線行）1日各5～6便の運行で、青山町駅方向の朝7時台、滝方向の16時台は10～11人/便の利用が見られるが、その他の便は利用者が存在していない。</p> <p>（霧生線）1日各5～6便の運行で、青山町駅方向の朝6時、7時台、霧生方向の16時以降は8～12人/便の利用が見られるが、その他の便は1人以下であり、利用者が存在していない便も発生している。</p> <p>（高尾線）1日各5～6便の運行で、青山町駅方向の朝7時台、高尾方向の16時台は10～15人/便の利用が見られるが、その他の便は3人以下であり、利用者が存在しない便も発生している。</p>
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？ 他路線と競合していないか？	<p>青山地域をきめ細かくサービスし、1便約20～40分の所要時間となっている。</p> <p>青山町駅周辺で営業路線桐が丘線と一部区間が路線重複している。</p>
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	<p>鉄道とは青山町駅で近鉄大阪線と接続している。</p> <p>他のバス路線とは青山町駅等で営業路線桐が丘線と接続し、滝バス停で大山田行政サービス巡回車と接続しており、公共交通ネットワークは形成されている。</p>

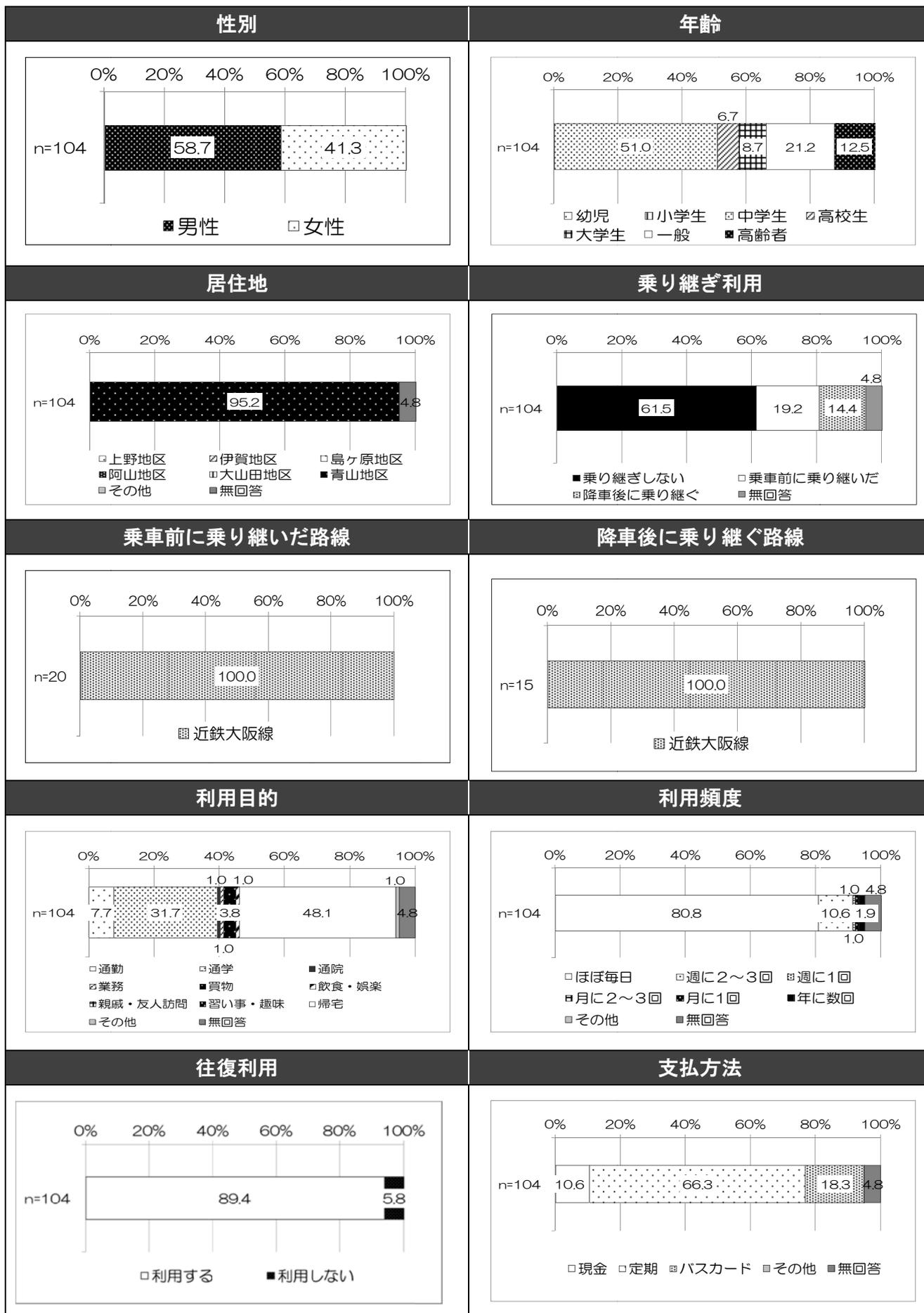
### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	<p>利用者数は減少傾向にある。(H25/H22:0.87)</p> <p>通学目的約32%、通勤目的約8%と、日常的な移動で利用されている。</p>
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	<p>H25 収支率は約34%と準基幹バスの存続基準30%を上回り、前年度比4ポイント増加している。</p>

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	<p>乗継ぎ利用は約34%で近鉄大阪線との乗継ぎとなっている。</p> <p>平日のODをみると、青山中学校を起終点とする移動が多く、地域内の主要施設へのアクセス手段として機能している。</p> <p>通学目的を主体に利用されており、利用者の年齢層は中学生約51%、大学生約9%、高校生約7%となっており、往復利用は約89%と高い。</p>

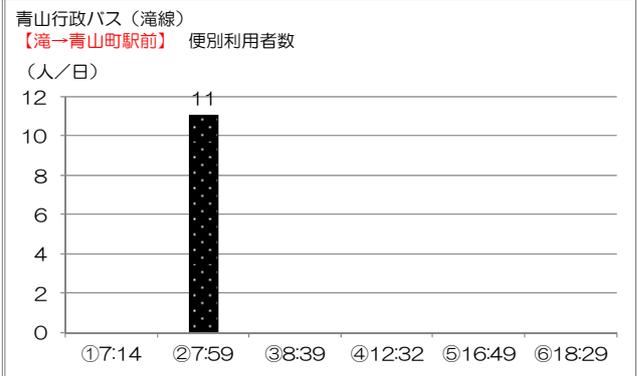
▼ 青山行政サービス巡回車（その1）



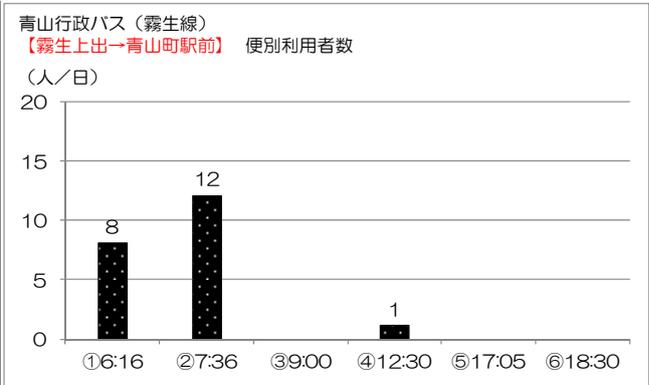
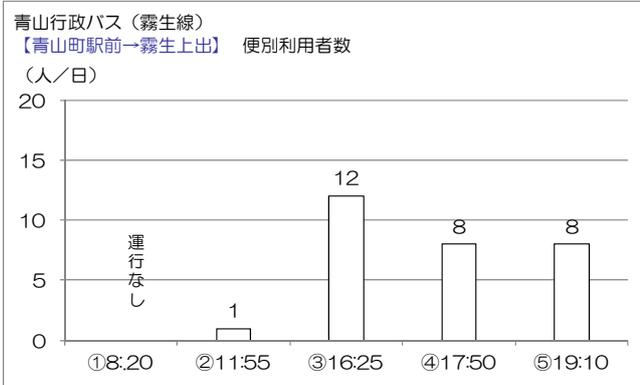
▼ 青山行政サービス巡回車（その2）

便別利用者数

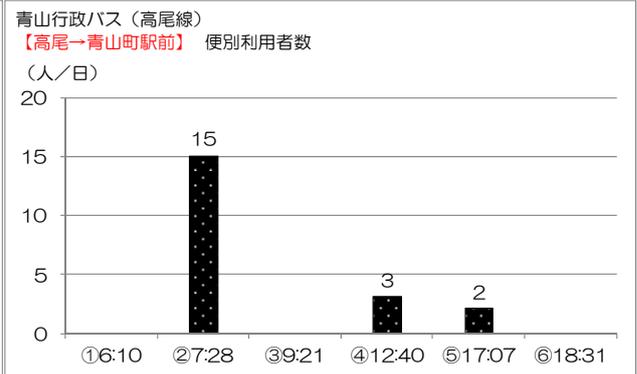
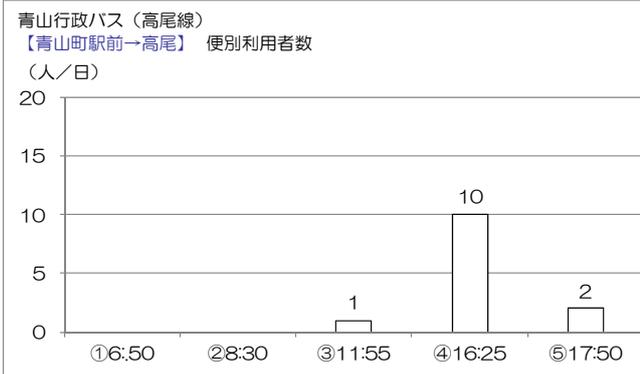
【滝線】



【霧生線】



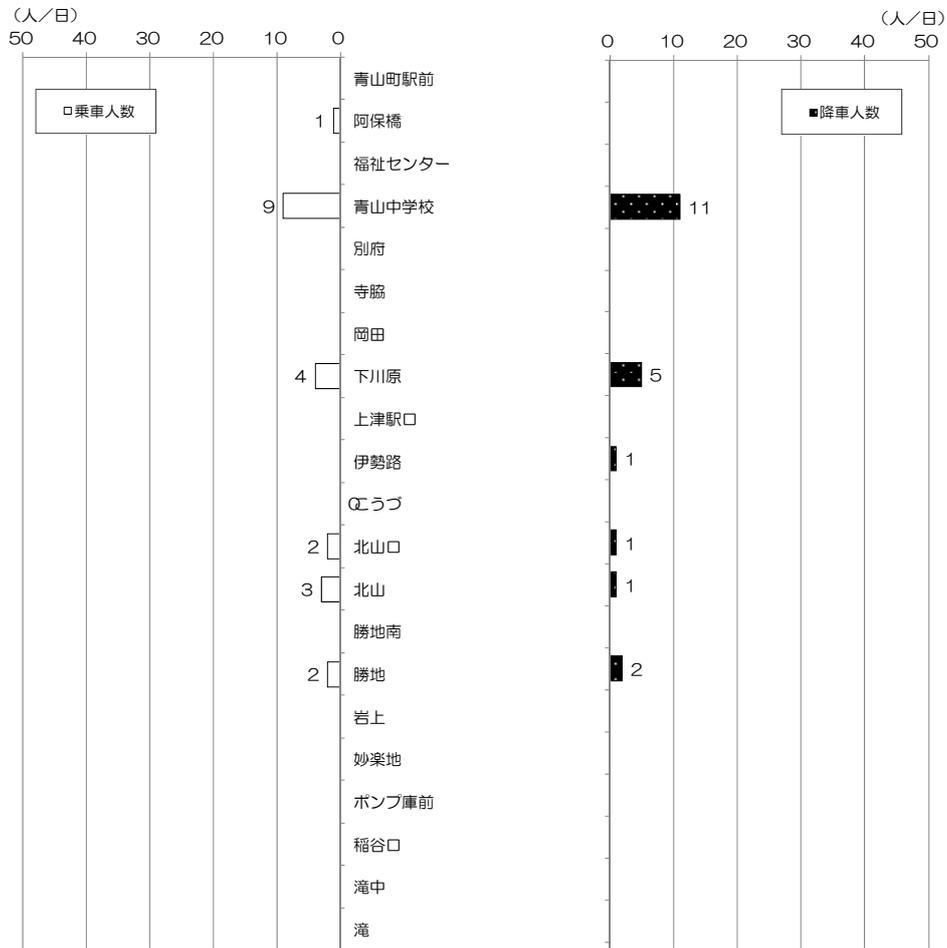
【高尾線】



▼ 青山行政サービス巡回車 (その3)

バス停別乗降者数

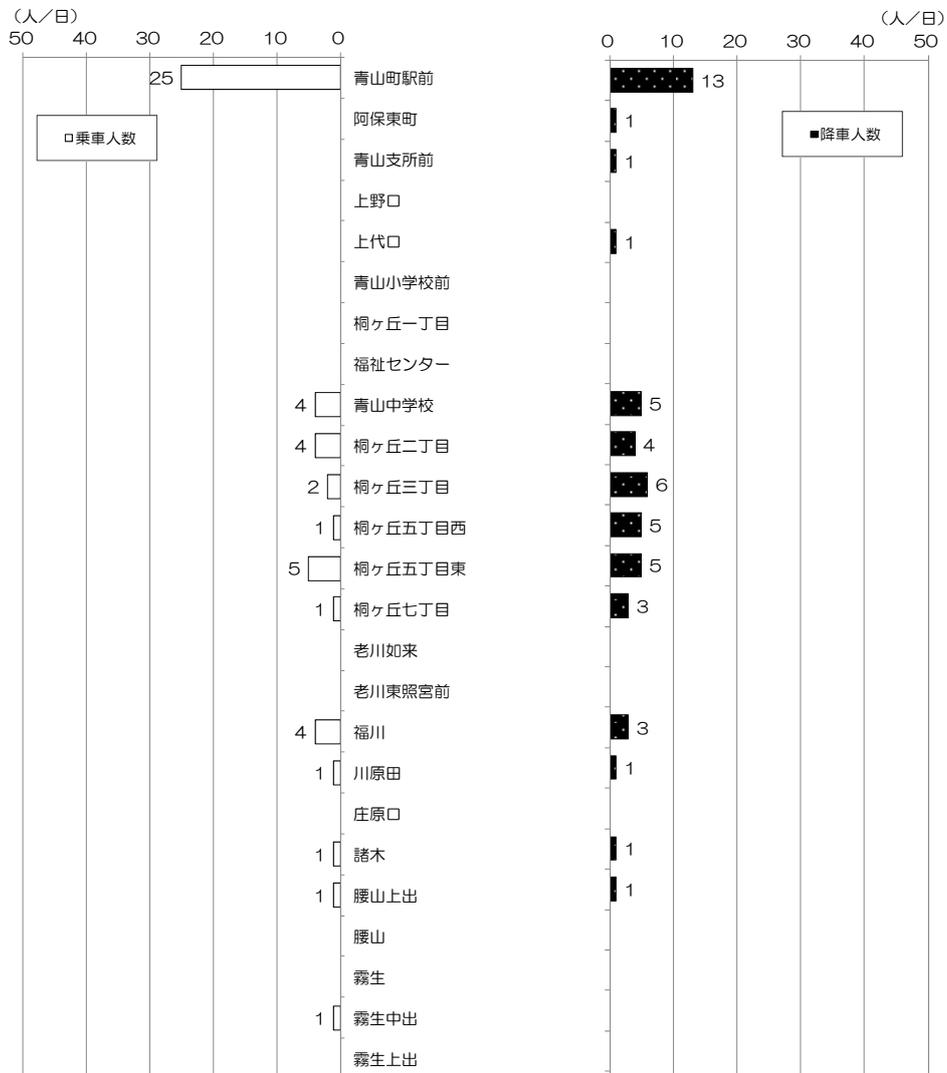
【滝線】



▼ 青山行政サービス巡回車 (その4)

バス停別乗降者数

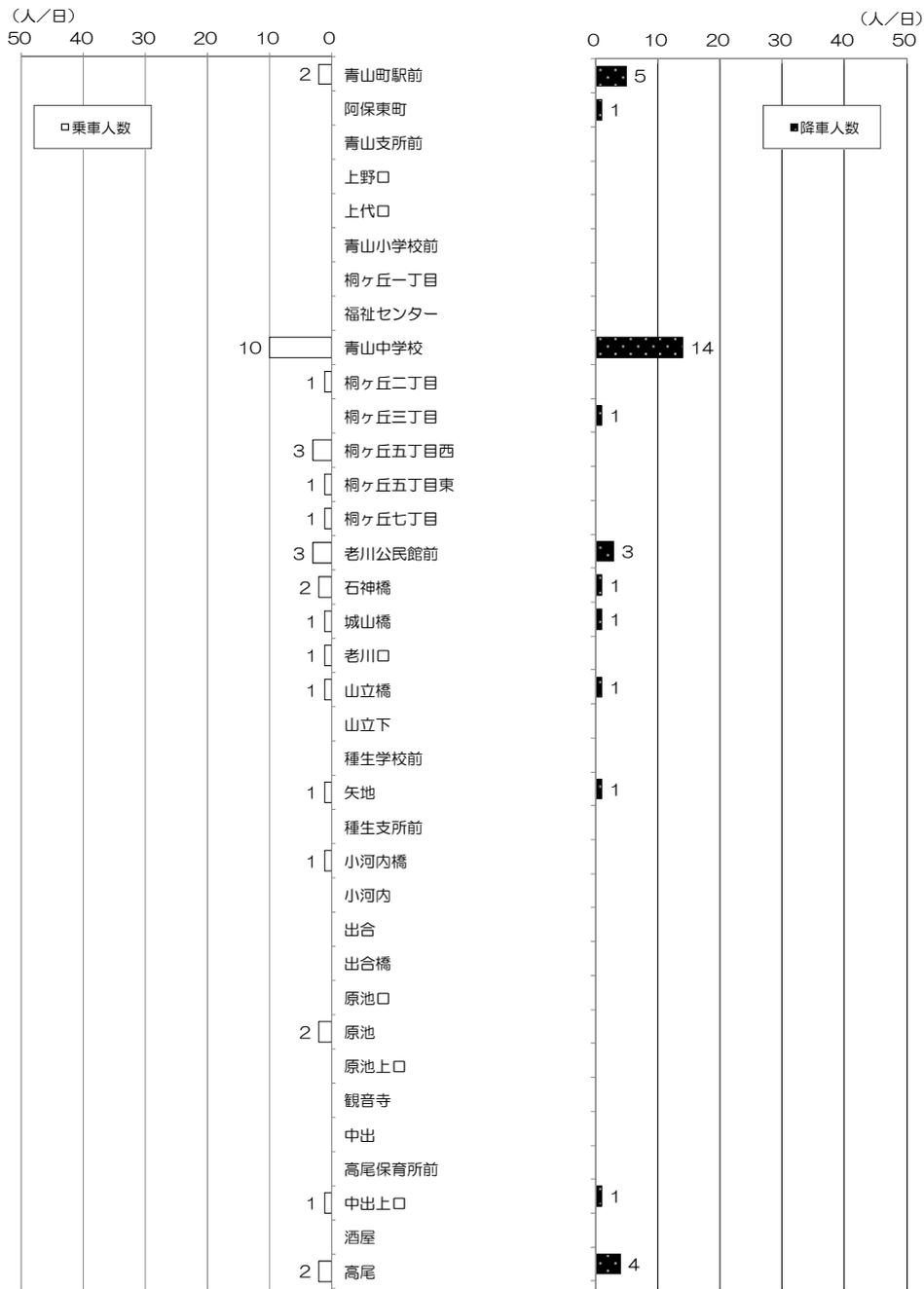
【霧生線】



▼ 青山行政サービス巡回車 (その5)

バス停別乗降者数

【高尾線】



## 7 比自岐コスモス号

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	1日各6便の運行で、丸山駅方向の朝7時、8時、10時台が各1人/便、農協前方向の11時、14時、16時台が各1人/便の利用が見られる以外、利用者は存在していない。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？ 他路線と競合していないか？	上野地域の比自岐地区内の主要施設を経由するルートが設定されており、1便各22分の所要時間となっている。 特に他路線との競合は発生していない。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	伊賀鉄道丸山駅で接続され、伊賀鉄道のダイヤに合わせた時刻表設定がされている。

### 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

診断項目	診断結果
①バス利用者数 利用者数は増加しているか？ 日常的に住民に利用されているか？	利用者数は増加傾向にある。(H25/H22:1.14) 通院目的約33%、通勤目的約17%（帰宅目的約50%）と、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	H25 収支率は約19%と存続基準10%を上回っている。

### 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？ 利用目的等に応じて使い勝手の良いバスとなっているか？	乗継ぎ利用は50%で伊賀鉄道との乗継ぎとなっている。 平日のODをみると、比自岐地区と丸山駅を結ぶ移動であり、鉄道駅へのアクセス手段として機能している。 通院及び通勤目的で利用されており、利用者の年齢層は高齢者約67%、一般約33%となっており、往復利用は100%となっている。

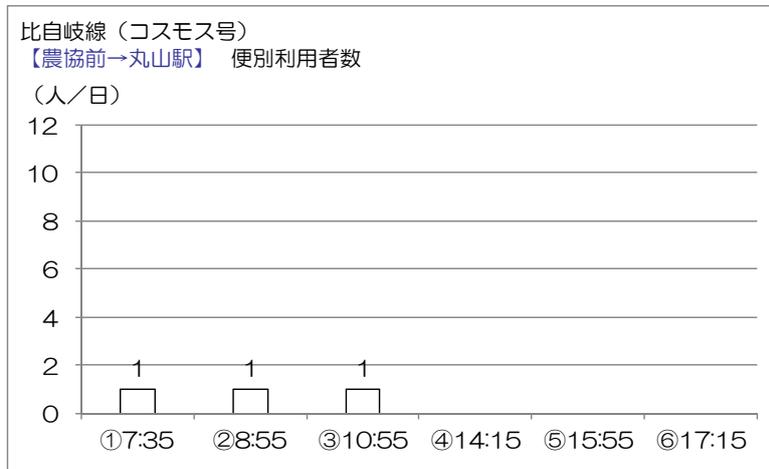
▼ 比自岐コスモス号 (その1)



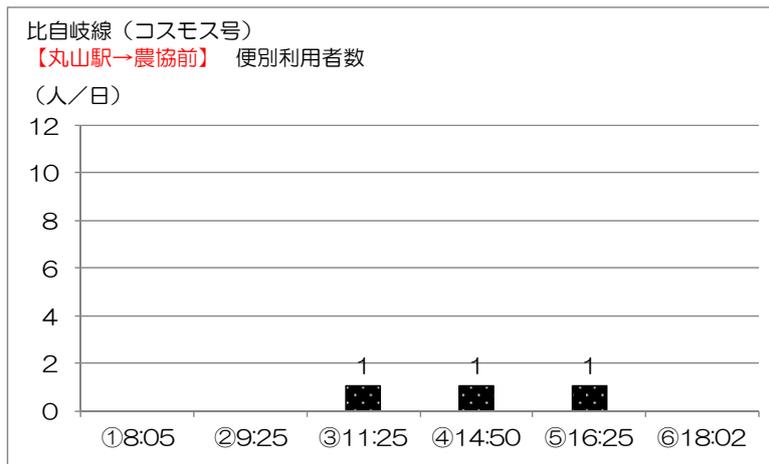
▼ 比自岐コスモス号（その2）

便別利用者数

【農協前→丸山駅】

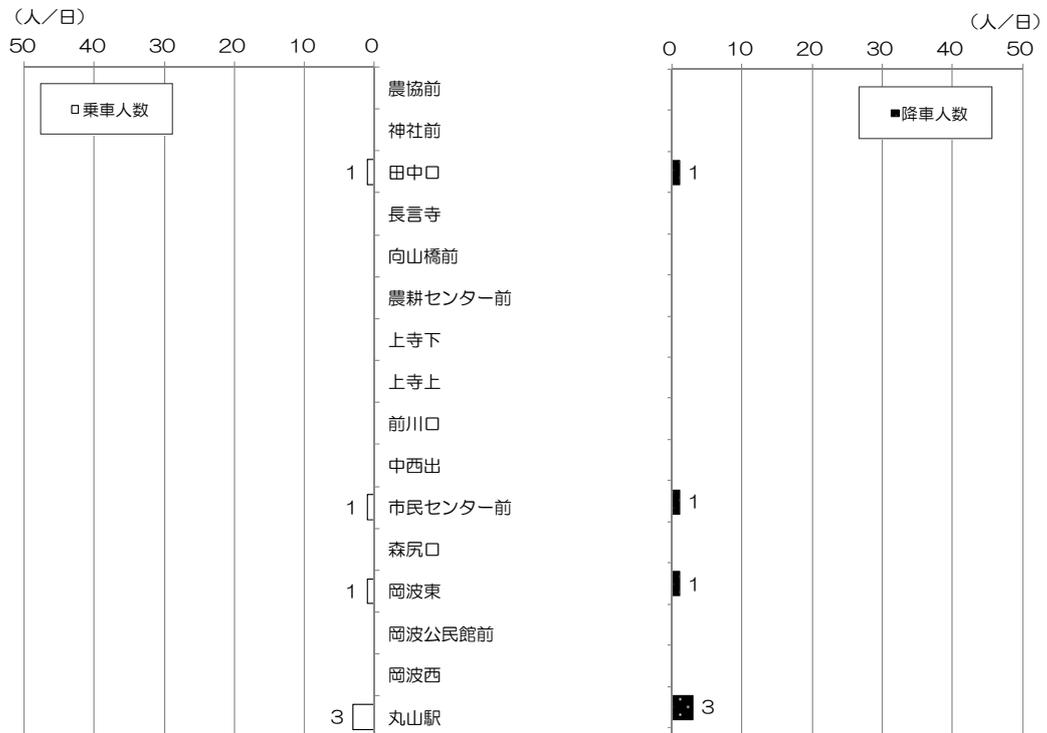


【丸山駅→農協前】



▼ 比自岐コスモス号 (その3)

バス停別乗降者数



## 伊賀市地域公共交通網形成計画（参考資料）

伊賀鉄道利用者アンケート・ヒアリング

2014（平成26）年 月

伊賀市地域公共交通活性化再生協議会

# 目 次

## 参考資料

(3) 伊賀鉄道利用者アンケート・ヒアリング .....	資料 3- 1
<b>伊賀鉄道利用者アンケート</b>	
1) 伊賀鉄道利用者アンケートの実施概要 .....	資料 3- 1
2) 伊賀鉄道利用者アンケートの結果 .....	資料 3- 2
3) 伊賀鉄道利用者アンケートの調査票 .....	資料 3-19
<b>伊賀鉄道利用者ヒアリング</b>	
1) 伊賀鉄道利用者ヒアリングの実施概要 .....	資料 3-27
2) 伊賀鉄道の評価 .....	資料 3-28

## <参考資料>

### (3)伊賀鉄道利用者アンケート・ヒアリング

#### 伊賀鉄道利用者アンケート

##### 1) 伊賀鉄道アンケートの実施概要

###### (1) 調査の目的

伊賀市では、平成 19 年度から市の交通政策の基本方針となる「伊賀市交通計画」を策定し、市内公共交通が抱える課題やその解決に向け、利用促進や運行改善など様々な施策に取り組んでいます。また平成 23 年度には、市内公共交通の利便性や効率性を高めるため、バスルートなどの運行形態の変更や伊賀鉄道伊賀線の活性化に向けた施策に取り組んでいます。

伊賀鉄道に関しては、平成 20 年度に伊賀鉄道の活性化と再生を総合的かつ一体的に推進する伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画を策定し、平成 24 年度には第 2 次計画へと見直しを行っています。

しかし、地域の人口減少や少子高齢化、自家用車への依存の高まりにより、市内公共交通の利用者は減少を続けています。その一方で、自ら移動手段を持たない人たちへの対応も考える必要があります。

そこで、伊賀鉄道の利用実態とこれまで実施してきた各種取り組みなどについて、鉄道利用者の意見、意向を把握し、次期交通計画見直しの参考とする目的として本調査を実施しました。

###### (2) 調査対象及び調査方法

項目	内容
調査対象	平成 26 年 7 月 17 日（木）の伊賀鉄道の利用者
配布数	739 通
調査方法	平成 26 年 7 月 17 日（木）伊賀鉄道各駅にて、アンケート票を配布（調査期間中 1 人につき 1 枚、郵送回収）
調査時期	平成 26 年 7 月 17 日～7 月 31 日

###### (3) 配布数及び回収結果

配布数	回収数	回収率
739	151	20.4%

###### (4) 数値の統計的な取り扱いについて

- 比率はすべて百分率（%）で表し、小数点以下 1 位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が 100%を前後する場合があります。また、各設問の結果のコメントについては、小数点以下 1 位を四捨五入した整数値で表記
- 設問に対する回答者の母数は“n=〇”として掲載し、各比率は n を 100%として算出

## 2) 伊賀鉄道アンケートの結果

### (1) アンケートを受け取った当日の鉄道利用について

#### ①乗車駅と降車駅【問1・問2】

■乗車駅では、「伊賀神戸駅」の利用が15%と最も多く、次いで「伊賀上野駅」が9%となっている。降車駅では、「上野市駅」の利用が29%と最も多く、次いで「桑町駅」が13%となっている。

#### ▼乗車駅と降車駅

駅名	乗車駅		降車駅	
	回答数	割合	回答数	割合
伊賀上野駅	13	9%	10	7%
新居駅	7	5%	0	0%
西大手駅	4	3%	4	3%
上野市駅	11	7%	44	29%
広小路駅	3	2%	8	5%
茅町駅	12	8%	15	10%
桑町駅	4	3%	19	13%
猪田道駅	1	1%	3	2%
市部駅	6	4%	4	3%
依那古駅	8	5%	1	1%
丸山駅	4	3%	3	2%
上林駅	6	4%	1	1%
比土駅	3	2%	0	0%
伊賀神戸駅	23	15%	15	10%
近鉄	36	24%	16	11%
JR	7	5%	5	3%
その他	0	0%	0	0%
無回答	3	2%	3	2%
合計	151	100%	151	100%

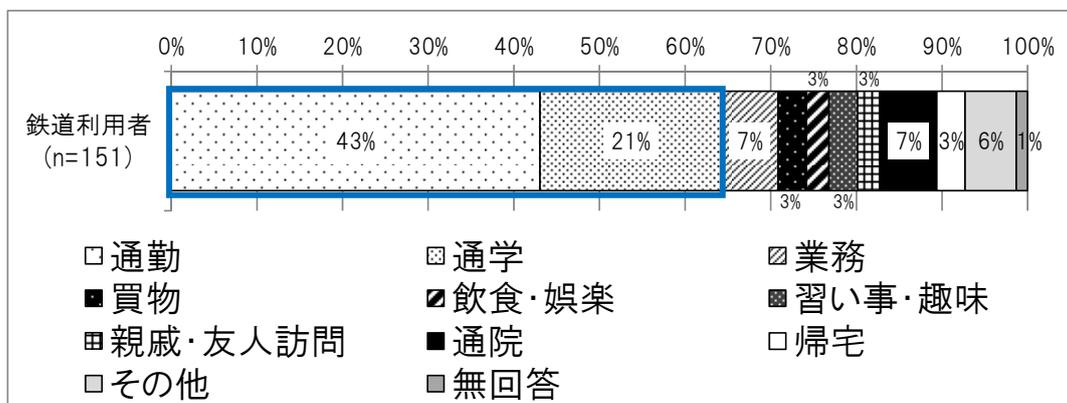
#### ※近鉄利用駅の内訳

近鉄乗車駅	回答数	近鉄降車駅	回答数
名張	5	名張	4
青山町	4	津	3
赤目口	3	高田本山	1
白塚	2	美旗	1
桔梗が丘	2	桔梗が丘	1
中川	2	江戸橋	1
津	2	南が丘	1
長太ノ浦	1	久居	1
四日市	1	長瀬	1
津新町	1	江戸橋	1
鶴橋	1	八木	1
江戸橋	1	計	16
川合高岡	1		
伊賀神戸	1		
美旗	1		
伊勢市	1		
京都	1		
ぬのせ	1		
名古屋	1		
坊城	1		
柳	1		
久居	1		
上本町	1		
計	36		

#### ②伊賀鉄道の利用目的【問3】

■「通勤」と「通学」を合わせると64%を占める。

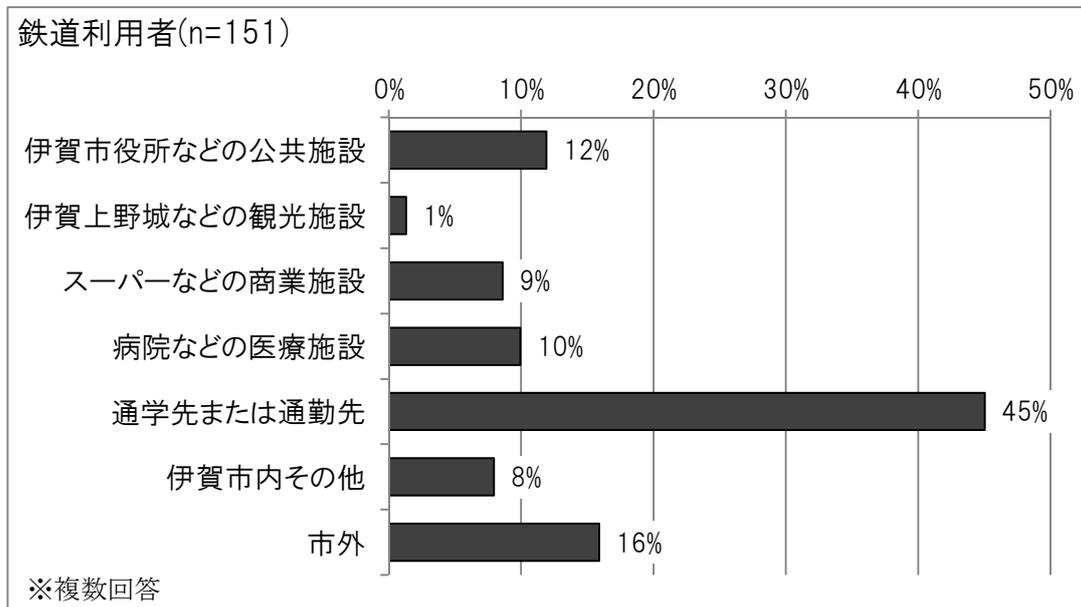
#### ▼伊賀鉄道の利用目的



### ③伊賀鉄道での行き先施設【問4】

■「通学先または通勤先」が45%を占める。

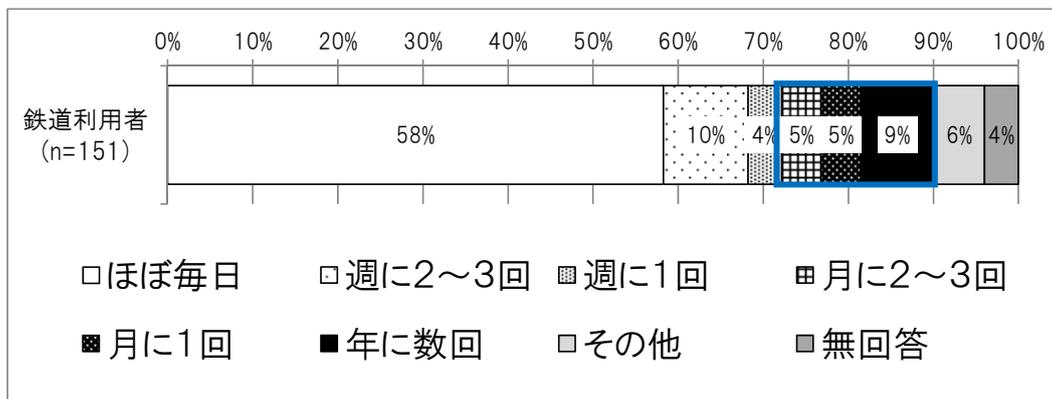
▼伊賀鉄道での行き先施設



### ④伊賀鉄道の利用頻度【問5】

■「ほぼ毎日」の利用が58%を占めるものの、「週1回未満」の利用が19%存在する。

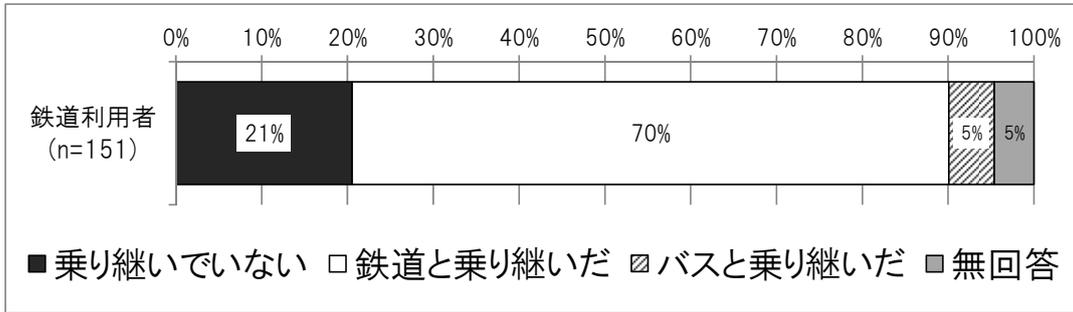
▼伊賀鉄道の利用頻度



⑤乗り継ぎの状況【問6】

■「鉄道」との乗り継ぎが70%を占める。路線としては、「近鉄大阪線」への乗り継ぎが52%を占め、次いで「JR関西本線」への乗り継ぎが18%を占める。

▼乗り継ぎの状況

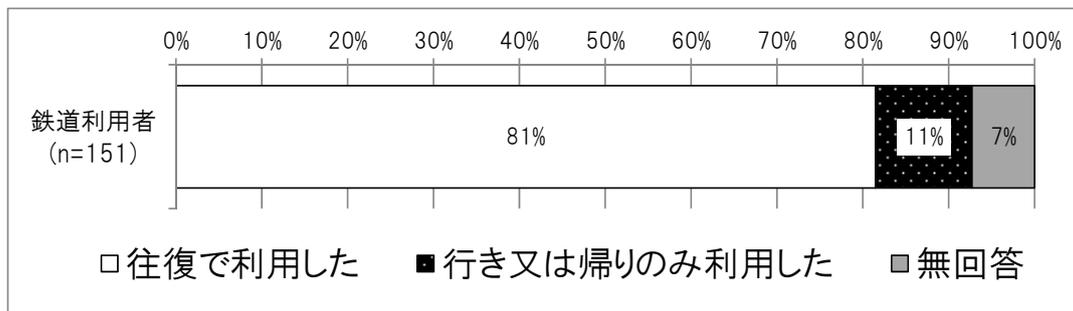


	回答数	割合
乗り継いでいない	31	21%
JR関西本線	27	18%
近鉄大阪線	78	52%
上野名張線	2	1%
阿波線	0	-
玉滝線	1	1%
上野・山添(天理)線	0	-
友生線	0	-
予野線	0	-
島ヶ原線	1	1%
諏訪線	0	-
月瀬線	0	-
西山線	1	1%
柘植線	0	-
上野コミュニティバス(しらさぎ)	0	-
比自岐コスモス号	0	-
その他	3	2%
無回答	7	5%
合計	151	100%

⑥伊賀鉄道の往復利用の状況【問7】

■「往復」利用が81%を占める。

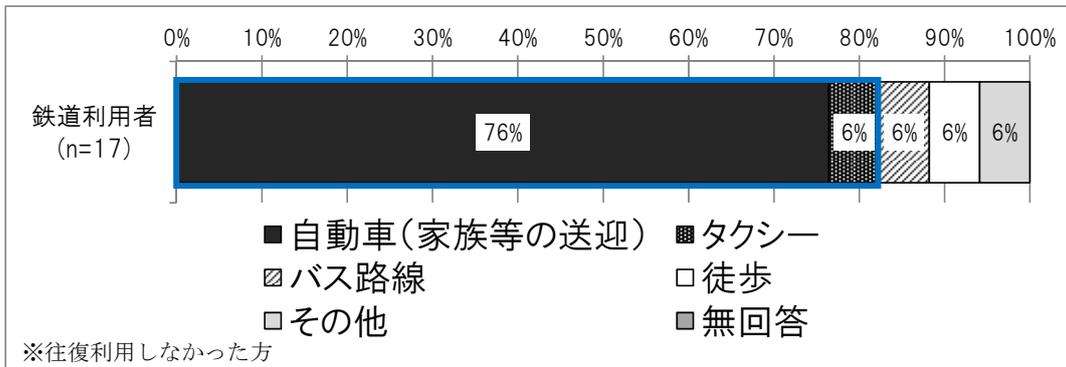
▼伊賀鉄道の往復利用の状況



⑦往復利用しなかった際の移動手段【問 8】

■「自動車（送迎）」と「タクシー」を合わせると 84%を占める。

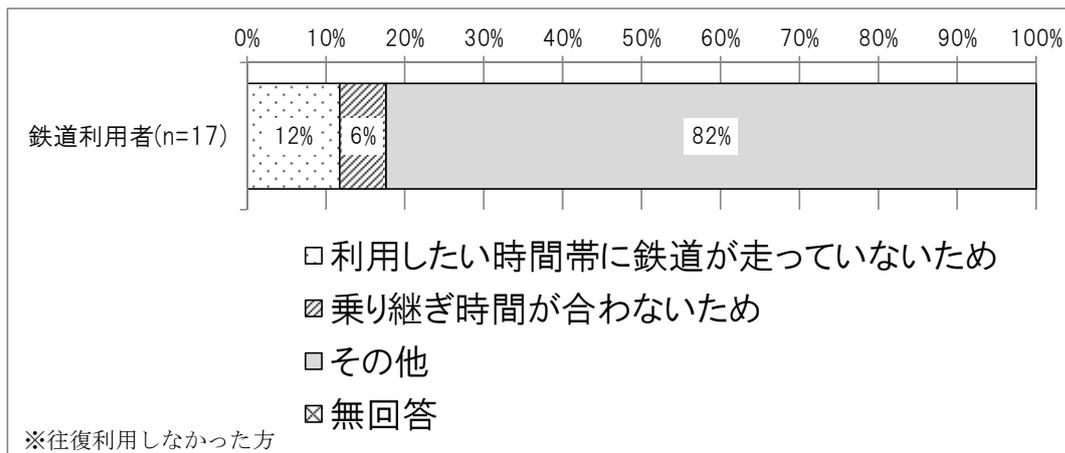
▼往復利用しなかった際の移動手段



⑧往復利用しなかった理由【問 9】

■「その他」が 82%を占める。具体的な意見としては、「家族の送迎があった」などがあげられている。

▼往復利用しなかった理由



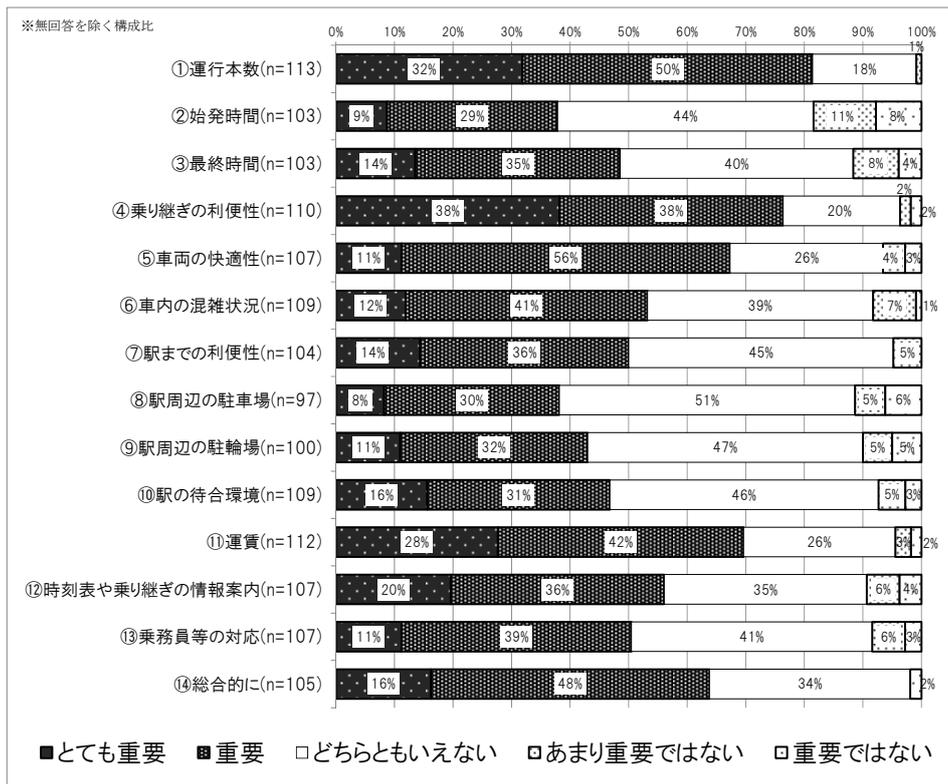
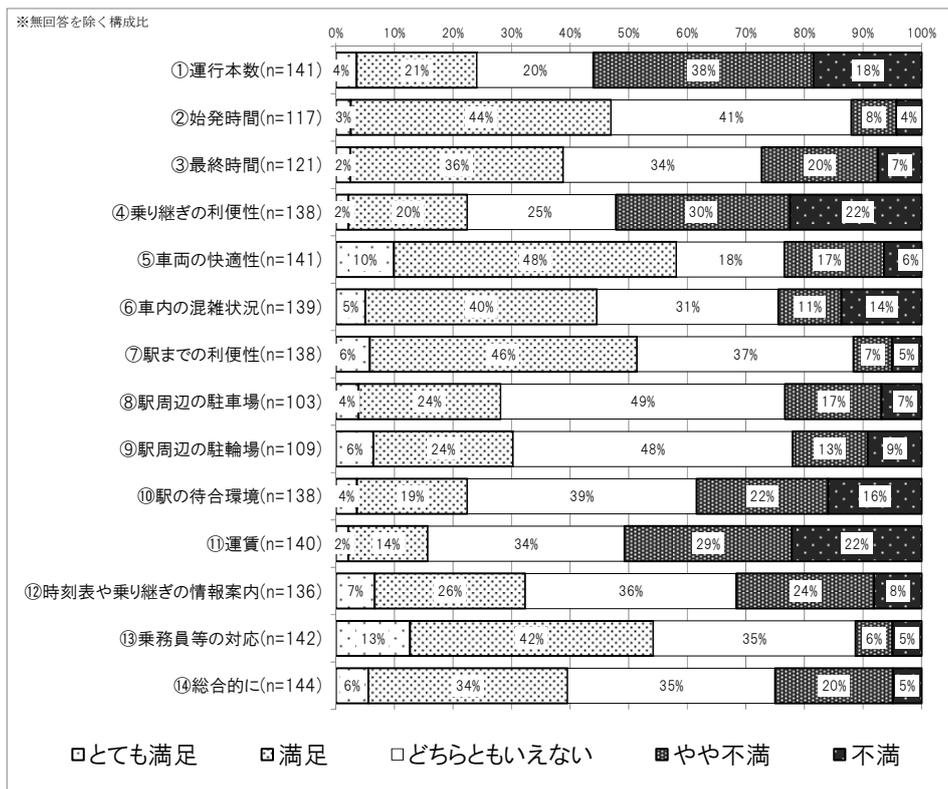
その他の意見
家族と一緒に帰る日だったから（たまたま）
家の都合
家族がいた為
乗車時間に間に合わなかった+すいている各停との連絡がなかった。
会社仲間と合流する計画であった為
仕事の為片道利用
ほんとうはバスで通勤していたが、しらさぎの時刻変更で乗りつぎできなくなったため、伊賀鉄道を利用している。
別のルートで帰った
行きだけは、家族が迎えに来てくれました。
行きと帰りで違うルートを使って列車の旅を楽しみたかったから。
普段は往復利用ですが、この日に限って家族の送迎がありました
最終の目的地が駅から遠かったため
ランニング
送り迎えしてくれる人がいるから

## (2) 伊賀鉄道の満足度と重要度及び不満項目に対する改善内容

### ①満足度と重要度【問 10】

■ 「①運行本数」で56%が不満（やや不満＋不満）と回答している。次いで「④乗り継ぎの利便性」で52%、「⑪運賃」で51%が不満としている。また、「①運行本数」で82%が重要（とても重要＋重要）と回答している。次いで「④乗り継ぎの利便性」で76%、「⑪運賃」で70%が重要としている。

#### ▼満足度と重要度

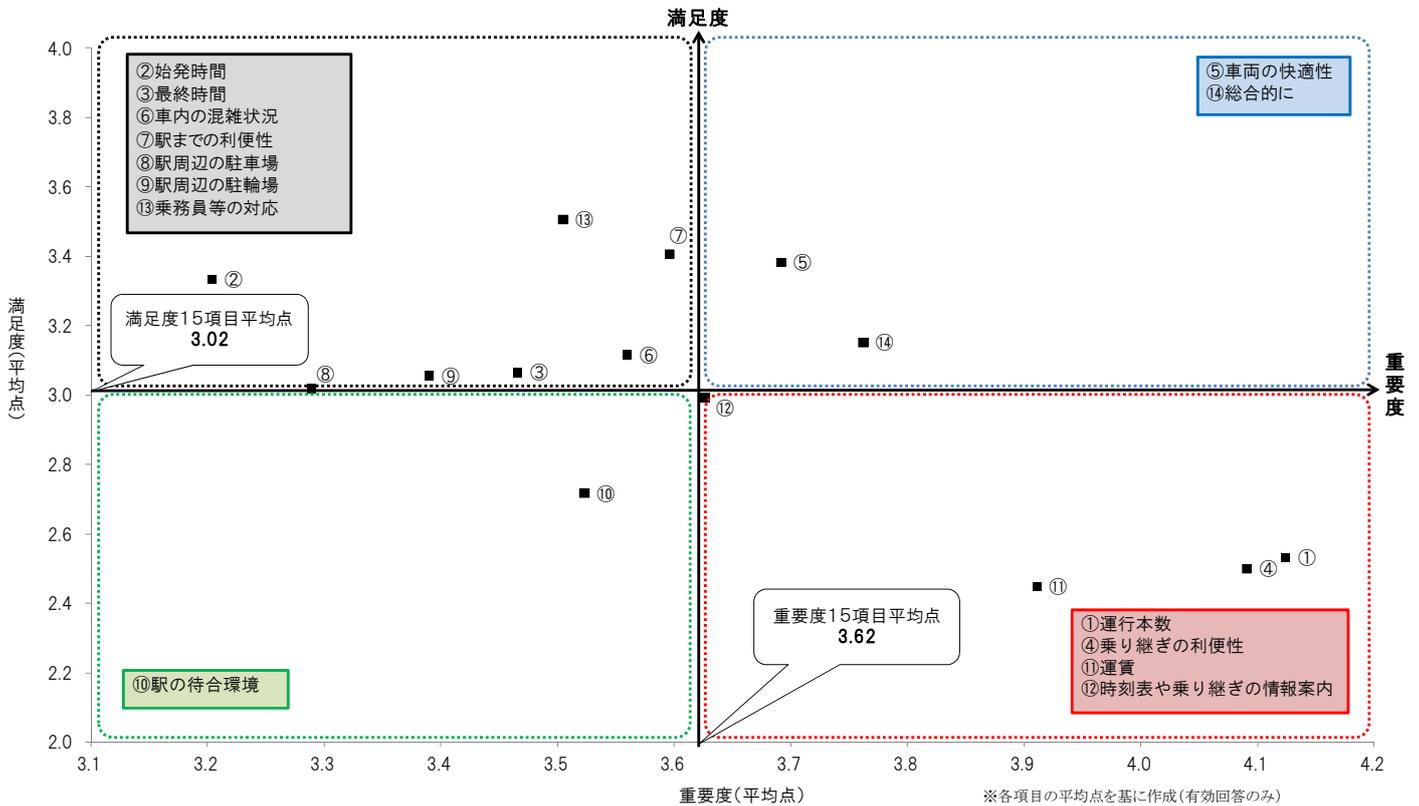


## ②満足度と重要度の相関関係【問10】

※満足度をとても満足：5、満足：4、どちらともいえない：3、やや不満：2、不満：1、重要度をとても重要：5、重要：4、どちらともいえない：3、あまり重要ではない：2、重要ではない：1とし、それぞれの回答数に乗じた数の平均を算出し、満足度と重要度の相関関係を図化

■ 「①運行本数」、「④乗り継ぎの利便性」、「⑪運賃」の項目を重要としながら、不満であると回答している。

▼満足度と重要度の相関図



### ③不満に対する具体的な改善内容【問10】

#### ▼不満に対する具体的な改善内容(全部掲載)

1. 運行本数
午前中の9時を前のようにもどしてほしい
1時間に4本は走ってほしい。でも現状が現実的か
1時間4本にしてほしい
1時間に3本は走ってほしい。
1時間に4本は走ってほしい。
7:30に市駅についてほしい(個人的に)
9時台がないのはキツイ
1時間で3本ほしい。
JR乗りつぎしているので、スムーズにしてほしい
1時間4本希望
1時間に4本は走ってほしい。
1時間に4本は走ってほしい。
1時間に3本くらい走ってほしい。
本数が少ないので増やしてほしい
1時間に3本は走ってほしい。
30分に1本は走ってほしい
1時間に最低でも2本は走ってほしい
1時間に2本走ってほしい
本数が多い程便利である
1時間に3本以上、スピードアップしてほしい。
1時間に3本 1本は快速列車
朝、夕は1時間に4本走ってほしい
1時間に3本は走ってほしい
利用者の多い時間帯は本数を増やしてほしい
せめて20分おきくらいにあってほしい。
混雑する時間帯にはもう少し本数がほしいです。
ふやしてほしい
もう少し本数をふやしてほしい。最低1時間に2本はほしい
本数の増加
たとえば西大手から茅町駅までの帰り、3:27PMに乗ったら乗りかえて上野市駅で15分近く待ちで少々不便を感じます。もう少し本数を増やして欲しいです。
休日の本数を増やしてほしい。
1時間に3本は走ってほしい。
少ない。特に昼間。
朝と夜だけ、1時間に4本走ってほしい。
1時間に3本くらいは走ってもらいたい。
1時間に2本は走ってほしい。新居から9時からありません。
1時間に1.2本はきついで3本くらいあったほうが嬉しいです。
通学の時間だけでも1時間に4本ほしい
1時間に3本は走ってほしい
もう少し本数を増やしてほしい
3~4本(1時間に)通勤、通学時間は増便してほしい。
通勤及び帰宅時間帯に本数が少なすぎる
1時間に4本は走ってほしい
1時間に3.4本(利用の多い時間)走ってほしい。
1時間に4本走ってほしい。
増やしてほしい。
1時間に4本は走ってほしい
伊賀神戸~上野市は、15分に1本くらいにしてほしい。上野市~伊賀上野の本数を増やしてほしい。
1時間に4本は走ってほしい。
宇治山田方面とスムーズに連絡するものが夜になるにつれ極端に減る
1時間に4本
1時間にあと1本でも多いと、途中下車して市内を散策できるので。今の本数だと、通勤の往復にしか使えない。次の電車を待つと帰りが遅くなるので
1時間に3本は走ってほしい
土・日の運行本数や、それ以外の日の本数を増してほしい。
1時間に4本は走ってほしい
1時間に4本は走ってほしい
1時間に3本以上は常に走ってほしい。
上野市→伊賀神戸…近鉄も便数が減ってるから今は現状維持 上野市→伊賀上野…JRに乗りかえる人も少ないから現状維持くらいを望む
1時間に最低2本は運行して欲しい
乗り継いで利用する為、20分かつつことがある為3本~4本が願う所です
多くしてほしい。
1本、乗り遅れてしまうと次の電車が来るまで20分以上まつので。
田舎なので、1時間に2本が普通だと思うが、できるなら増やした方がよいのでは。
せめて毎時、30分に1本は走って欲しい。

<b>2. 始発時間</b>
5時半に伊賀神戸着ぐらい
もう少し早い時間に走らせてほしい
5時に1本あると良い
5時台がほしい。
朝の時間にフリーキップが車内でしかかえない
〇〇時5分発などではなく、12分くらいがいい。
もう少し、早くても良いのでは。
あと30分早く
<b>3. 最終時間</b>
伊賀神戸、11時半頃
24:00まで
早すぎる、せめて、0時まで希望。
もう少し遅く。
23時台があれば良い
上野市までは帰ってこれても伊賀上野行が無いと意味ない。
23時台の便がほしい。
23時以降としてほしい。
22時台まで欲しい。
最終時間を少し遅くしてほしい。
上野市から伊賀神戸の終電が1時間遅くしてほしい
23時代にもう1本ほしい。最終電車はJRが遅れても20分くらいは待つてほしい。
近鉄との乗り継ぎもあるが、もう少し遅くまで走ってほしい
伊賀市内に住めない理由の1つ もしもの時に、実家に帰る時、車のない人間にとっては、終電がなくなると動けない。あと、もう1本、おそいのがあったら、現住所と同じ時間くらいまで、動けるようになるのですが。
1時間遅く
あまり乗らないが、もう一本後の便があればと思うことがある。
特に伊賀上野行き最終時刻が早過ぎる！！21:40を後ろにズラして22:10分くらいにはしてほしい！！
21時台はなくていい！！
<b>4. 乗り継ぎの利便性</b>
18時～19時の近鉄大阪線中川行との乗り継ぎが悪い。
待ち時間が長い(ちょっと)
市駅で乗りかえなくてもいいようにしてほしい。
休日及び、神戸から東向きが悪い
近鉄との乗り継ぎをよくしてほしい。
近鉄との乗り継ぎが上手くいってない時がある。
特急との連絡が悪い
急行で伊勢・名古屋方面から帰って来た場合接続が非常に悪い。
名張方面、又は特急にあわせてあることが多く、伊勢中川駅方面へむかうには不便である。
乗り継ぎ悪すぎて、1時間に1本しかないのは不便すぎる
20分以上待たされるのは、つらい
最大で30分待ちます。長すぎ
津方面への乗り継ぎを良くしてほしい。
JRの方に乗るときに30分は待つてしまうので、時間をもう少し合わせてほしい。
近鉄との乗りつぎ
伊賀神戸駅いったん外へ出なくても良い方法をとってほしい。
中川方面から帰ってくる時に待ち時間が長い、大阪方面からの電車を優遇すぎる。
JRと屋の連絡をよくしてほしい
近鉄の待ち時間が長い
中川方面が不便で利用しにくい。
帰り待ち時間が長い 近鉄大阪線急行との連絡において(伊賀神戸駅で)
上野市駅の改札、乗降客のため片側が通れないことがある。
近鉄との乗り継ぎ時間が悪い。17:48発(桑町)→伊賀神戸 18:27発大阪線
中川方面からの連絡が悪い。(18時と19時20分頃、せめて特急は待つてほしい)
伊賀神戸での待ち時間が長い。近鉄に合わせて！！
毎度、近鉄特急を利用しますが、時間帯によっては、1分差位で特急に乗れないのが不満！
伊賀上野に降りて次のキップが買う時間がない、乗り継ぎの利便性をもっと改善してほしい。
JRにうまく乗り継ぎできるような時間に走らせてほしい。昼とか。
近鉄との乗り継ぎが、せめて10分以内ならありがたいです。
近鉄との乗り継ぎをもう少し改善してほしい。
屋間の利便が非常に悪い。
特急との連絡がわずか1分程度で乗れない
上野市～大阪線と接続してほしい。伊賀神戸-中川連携
時間によってはすごく悪い時があるので、何とかしてほしいです。
近鉄大阪線との乗継時間をスムーズに現状待ち時間が長すぎる
近鉄との乗り継ぎがとて悪いので改善してほしい
名古屋、伊勢方面からの急行を受けて伊賀神戸から発車する電車の待ち時間を少なくして欲しい。大阪からの電車を待ちすぎる。
近鉄との連絡は長い時で20分以上ある考えてほしい
乗りつぎ出来ず困ったことが何度かあります。
特急、急行の時間に合わせて運行してほしい。(神戸発車)
上野市駅での乗り継ぎがよくない事がある
JR関西本線・加茂行伊賀上野19:20分着との乗り継ぎが19:39分と時間待ちが19分と長い。
近鉄との乗り継ぎが不便
近鉄を待つてことがある、逆もある。
名張の差は、近鉄(特急駅)が離れている為、それならばもっと急行など意識したタイムテーブルが必修であると思う
1と同様「青山町行き」のせいでもあるが
以前、伊賀神戸まで行き来して大阪や松阪まで乗り変えた時、乗り継ぎ時間が短くて、幼児や老人には忙しくて困ったことがある。
とても悪い。待ち時間が20分近くある時も。電車の本数が増やせないなら、もう少し待ち時間が減って欲しい。
すぐの時と時間により20分以上かかる
屋間の時間帯に伊賀上野駅で20～25分持ちぶさたで待つてのはくたびれる。ただ、JRの乗り継ぎ便(亀山行)があるから大きな不満ではない。
近鉄大阪線に乗り継ぐ時発車した後に降車する為20分以上まつてがある。
伊賀上野→伊賀神戸での上野市駅での待ち時間が長すぎる

<p>5. 車両の快適性</p> <p>まん中のドアが開かないこと。</p> <p>虫が多すぎ</p> <p>夏の虫をなんとかしてほしい。</p> <p>クーラーは効いています</p> <p>虫が多い</p> <p>虫が車内の中で多いので掃除してほしい</p> <p>虫が多い、死骸が多い、掃除をきちんとしてほしい</p> <p>冷房 暖房がききすぎ</p> <p>落ちついた車内にしてほしい。</p> <p>荷台にくもの巣が張っていて女子高生が嫌がった。不衛生である。</p> <p>虫が多くて気持ち悪い</p> <p>空調管理をしっかりとする。虫の進入を防ぐ。</p> <p>よく揺れると思います。朝の混雑時、吊り革等につかまれない時に揺れるのはつらい、危ない。</p> <p>虫が多いです。</p> <p>エアコンかかる時期が遅いから早く。夜の車両に虫が多すぎる。</p> <p>2人掛けのイスは不要。長いイスを増やして欲しい</p> <p>香り付きの電車はやめてほしい。もしくは、香りを弱くしてほしい、気分が悪くなる。</p> <p>乗車客のマナー</p> <p>虫とゴミ</p> <p>冷暖房がききすぎる。せめて風量を減らしてほしい。毎日のことなので、体調が悪くなる。</p> <p>きれいにする</p> <p>特に夏場は虫などが多く、不快な思いをすることがあるので、もう少し配慮が必要と思う。</p> <p>虫がたくさんいるし、暑い。</p> <p>揺れ大</p>
<p>6. 車内の混雑状況</p> <p>朝はまんいん。車両を増やすか、本数を増やしてほしい。</p> <p>通学時には車両を増してほしい。</p> <p>高校生の乗車態度に注意を促してほしい。</p> <p>朝は混雑しすぎるので改善してほしい</p> <p>教師に電車の乗り方、車内での過ごし方を指導させる。</p> <p>朝混みすぎ、車輛増やして下さい、せまい</p> <p>通学時間は学生が多いため、車両の数を増やしてほしい。</p> <p>本数が少ないので増やしてほしい</p> <p>朝の通勤・通学時は座れず疲れる（いだみち近辺は特に揺れる）</p> <p>学生のマナーが悪い</p> <p>朝夕の混雑時のタバコのニオイが辛い</p> <p>あと一両増していただけたらありがたい</p> <p>学生と乗り合わずと混雑する</p> <p>高校生が通路に平気で荷物をおくため、混雑時の出入りがむずかしくなる。指導すべき！</p> <p>上野高校の生徒が混雑しているのに優先座席に座っていたり、かばんを座席に置いていても、車掌は注意をしようとしな</p> <p>朝めっちゃおおいのでやはり本数ふやしてほしい</p> <p>車両を増やしてほしい。</p> <p>いなこ駅、比土駅を複線化して行き違いを増やして増発する。</p> <p>朝は高校生も多いので一両増やしていただけるとありがたいです。</p> <p>改善策が見当たりません。</p> <p>朝の通学のとき、前だけ混みすぎているから、本数を増やしてほしい</p> <p>乗客が手荷物を座席に置く事で座席数が少なくなる。</p> <p>車両が2両しかないので、乗り降りしにくい</p> <p>学生のマナー向上、荷物の座席への占領。</p> <p>入口だけ！！改善の為、各学校を指導</p> <p>車両を増やす</p> <p>駅が小さいので仕方ないが、もう少し広かったらいい。</p>
<p>7. 駅までの利便性</p> <p>伊賀上野まで道が狭い。</p> <p>駅の場所がわかりにくい。</p> <p>バスと電車が乗れる時間に合せてほしい。</p> <p>周りに何もなさすぎる。</p> <p>青山町からの本数が少ない、伊賀線との乗り継ぎに時間がかかる。</p> <p>バスの乗りつぎが悪い</p>
<p>8. 駅周辺の駐車場</p> <p>市部と上野市と伊賀神戸のみ、少しものたりない。丸林にもいるのでは？</p> <p>駅に止めておく場所がないと、大学生になると困る</p> <p>駐車場の設置</p> <p>設置してほしい。</p> <p>駅まで公共交通機関でアクセスするには不便なので、各駐に駐車できるスペースがもっとあれば、利用促進にもつながると思う。</p> <p>伊賀上野駅の市営駐車場を利用したが高い</p> <p>少々少ないのでは…。</p>
<p>9. 駅周辺の駐輪場</p> <p>自転車がかそこら中においてある 汚い</p> <p>整備はされていない、しかし置場には不自由しない。（どこにでも置ける）</p> <p>殆ど茅町乗車であるので問題は無いが市駅周辺の利便性を良くしていただきたい。</p> <p>雨にぬれてもいのように屋根を付けてほしい。今は駐輪場がまず他人の敷地にある。</p> <p>駐輪場の設置</p> <p>設置してほしい。</p> <p>雨をよける為のものを取りつけてほしい。</p> <p>新居駅に駐輪場がほしい。</p> <p>田舎の電車は通勤、通学がメインであるから</p> <p>駅まで公共交通機関でアクセスするには不便なので、各駐に駐車できるスペースがもっとあれば、利用促進にもつながると思う。</p>

10. 駅の待合環境
もう少し広げてほしい
くもの巣とかがあってもう少しきれいだとうれしい。
冬は、とても底冷えして寒くあたたかい場所がほしい
冬は寒風が厳しいため、閉戸が欲しい
伊賀神戸駅は良いが桑町はゴミが散乱している
駅周辺にコンビニを設置してほしい。
寒く あつい。
設備が悪い
冷房がない所で長い時間待ちたくない。
なにもなさすぎてだれも待たないと思う。さびしくてだれもよりつかない。
すわる気がしない
雨をよける為のものを取りつけてほしい。
冬場は特に。上野市駅の待合室を広くして…。今は、高校生が居たりすると入りづらい。
虫多いです。
虫やくもの巣をどうかしてください。
虫が多い、汚い
きたない
害虫、ゴミの清掃
たまたま、変な行動をする方がいるので防犯カメラをつけてほしい
古い駅舎は愛着があるがトイレの改修や冷暖房の施設も必要です
6トイレが無い
新居駅の待合室がくさい。
小さい駅だと少し汚い。
不満であるが最低トイレ設置が必要かと思えます
イスを増やす
虫とにおい(神戸)
トイレを作って
神戸でめっちゃ待つ
トイレが無い。
無人駅のホームにイスをおいてほしい(桑町)
トイレが無い。イスがきたない
1日1回は掃除を
前々から(近鉄時代)不思議だったんだが、伊賀上野駅というキーステーションにベンチの1つも無いのはこれいかに？
個人的に猪田道を利用しています、無人駅なので吹きさらし状態です。今は2カ月に3回の利用なので良いのですが、将来2日に1回利用する事になりますので、改善されていると幸いです。
無人駅でもあり、止むを得ないのではないかと。
いすが少ない。立って待っているお年寄りを見たことがある。
11. 運賃
かなり高いと思う。
安くなれば良いと思う
少し高いと思う
もう少し安かったら嬉しいです。
大阪へ行くことが多く障害があるので100kmにならないので半額できない
バスで行った方が安い。
高すぎ、昔の伊賀線並みの運賃にして欲しい
高すぎ 近鉄にもどせ！！
通勤の料金がやけに高いのでもう少し下げてほしい
高い！！通学でなければ利用しない。
定期券が高額 週4回利用だと元がとれない
少し高すぎる。(他の電車と比べて)
300円の均一運賃にしてほしい。
定期の割引率が低い。
初乗りが高い。近鉄と比較してだが、致し方ないのか。
少し高い
経営的に厳しいのは分かるけど、高すぎ。観光客もびっくりすると思う。
もう少し安くしてほしい。
若干高いかなとは思いますが経営努力もされていると思いますので、仕方ないかなと思います。
安くできるのであればありがたいです。
伊賀上野→上野市間が高い気がします。名古屋の地下鉄さえも同じくらいの距離で200円だと言うのに。バスの方が安いし。
高いと思います。定期にしても高いです。せめて定期は安くして頂きたいです
ちょっと高いと思う
公務員が月に1回利用する
丸山～伊賀神戸と、伊賀神戸～江戸橋の定期代がほぼ同じなのはいくらなんでもぼったくりだと思います。
高い。50円ごとじゃなくてももっと細かく。
たかい
高い しかしこの状況では仕方無いのかも
高い
考えはわかるが近鉄時代とくらべ高すぎる
初のも高いが、全体的に高い
もう少し安くなれば利用しやすい、200円程度
なるべく安くしてほしい(特に定期券)
もう少し安くしてほしい。
高いのは仕方ないが
安くする
現状の半額くらいにする
高い。私は通勤費が支給されているから影響は少ないが、運賃が高いため、上野に来ることが出きないという声をよく聞く。せめて、学割率を上げてやってほしい。同じ所に行くのに、電車よりバスの方が安くて、本数も多い区間もあります。せめて同額にしないと誰も使わないのでは？

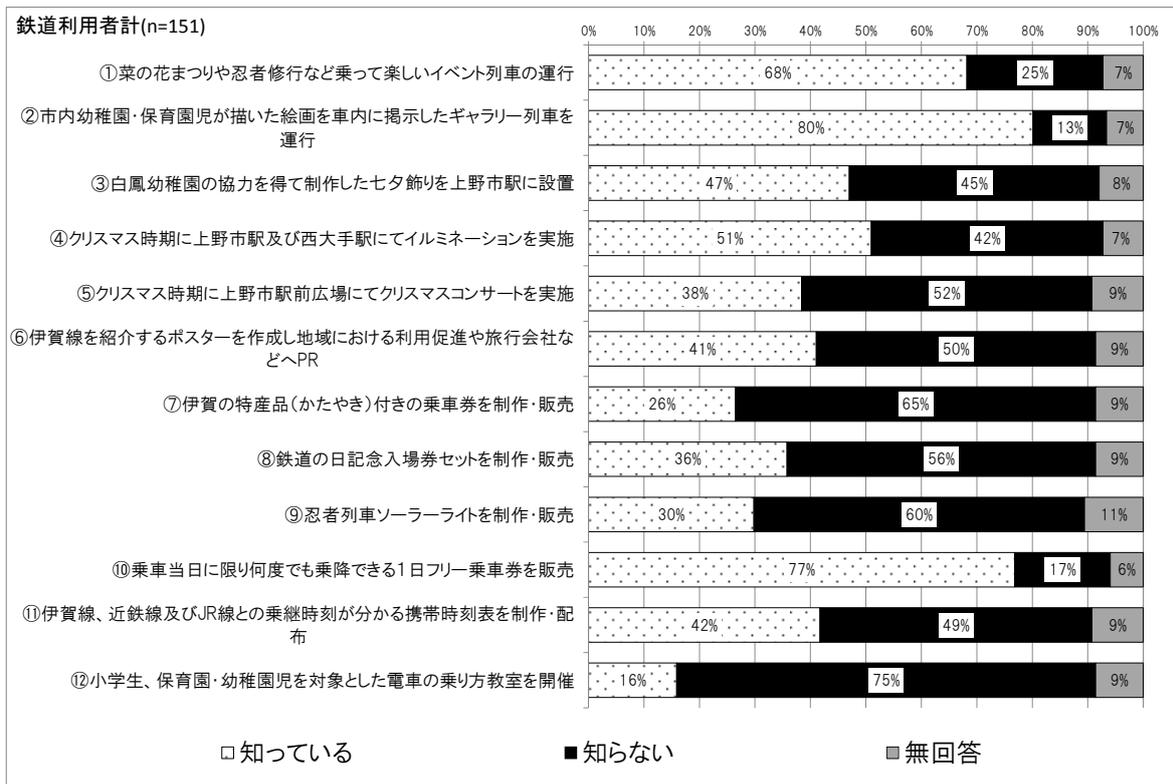
11. 運賃
高い！！
高い。
少し高い
高い。
もう少しフリーキップを買う時やすくして下さい。
少し高い
フリーキップはよいが短い区間を安く
300円…いちべ、かん…まあこんなもんか…
高いと思う。伊賀神戸から上野市までなら250円くらいにしてほしい。
いつも実家の大阪に帰るときや、月1回の病院の往復で、桑町～伊賀神戸まで、720円もかかるので少し高すぎます。
高すぎる。
定期券を含めた割引策拡大
理解はできるけれど、少し高い。
12. 時刻表や乗り継ぎの情報案内
時刻表が目立たない 近鉄と区別しにくい
伊賀神戸に着く前に連絡情報をアナウンスして頂くとありがたい
伊賀鉄道からの乗りつぎ時間を時刻表に明記してほしい。
前のドアしか開かないことをもっと分かりやすくした方がよい。
近鉄との通し乗車券を販売してほしい。
他の鉄道が遅れた際の対応をHPにのせてほしい。
神戸で〇〇分発の列車と言う（放送する）JRのように「電車が参ります」の表示。もっとよく言えば桑町や市部、広小路での駅に放送で〇〇行きの電車が参りますと言ってほしい。
わかりやすい情報がほしい
伊賀鉄道からの伊賀神戸での急行、特急への乗り継ぎの時間、及びどの電車でうまく乗り継げるか時刻表に明記して欲しい
乗り継ぎ案内表がほしい。
とてもわかりにくい。
近鉄と伊賀鉄道の乗りつぎの案内がほしい
近鉄大阪線のダイヤの乱れ等の案内がほしい。
近鉄との乗り継ぎが悪いので不人気。伊賀ホテル業界の策略と思える（不便にて宿泊客を増加している）
わかりやすく、もっと表示を増やす
近鉄の情報アナウンスが全くない。
上野市駅よりの乗り継ぎが分りにくい
1時間に1本しかないような夜の時間帯あたりは紙ベースでいいから上野市駅構内に示してはほしい。
乗りつぎは、いそがしい。
近鉄線（大阪線）への乗り継ぎについて、始発・最終時間帯のみでも表示があっても良いのではないか。
利用者にわかりやすく情報提供を
駅に表示
13. 乗務員等の対応
どなたが乗務員かよくわからない
乗車券を確認するだけで、ゴミや死骸を片付けてほしい。
不愛想だと思う。地元でない人も乗るのですよ。
4、6に書いたとおり、良いとは言えない
運転手さんは、対応は良、でも、車内にいる人は、上から目線で接してくる
エラそうな乗務員は辞めてほしい。
個人的には、神戸駅に着く前に車内で切符の確認に回わることは、お客さんに対し、よいサービスとは思えません。（ゆっくり休んでいるお客さんもいるので）
一部の車掌さんの教育がされていない。車内で切符の確認の際、ありがとうございますと言われます。年下でもこちらはお客様です。そんな企業は他にないです。不快です。
朝、混んでいてなかなか乗れなかったのに、ドアを無理やり閉められて何回かはさまれたからもっと考えてほしい。あと、えらっそう。ため口。
ことばがわるい
何度も切符の点検や回収はわずらわしいです。
茅町駅で1人不満な人がいる（耳が悪い？）
14. 総合的に
良い所もたくさんあるが改善してもらえるとありがたいです。
ローカルにはローカルの良さがある。がまんでる範囲内。
不満はあり 改善希望→2人通学させると大変すぎる 高い
虫を減らしてほしいのと本数を増やしてほしい
買い物や医者に行く9時代をふやしてほしい。
観光ではない人も乗るのだから無駄な装飾はやめて。
学生の乗車のマナーが良くない。自分のことしか考えていないように思える。必要なところに駅がないように思う。宣伝が下手。
上記の通り。
特急との連絡をうまくして欲しい
運賃高いし、ため口でえらっそうで、乱暴、夏の夜は虫が多い。
ご苦労されておられると思いますがもう少しスマートにお願いします。
もう少し、利用しやすくしてほしい 他府県からくると不便、IC使えるともっと良い。
本数を増やす。低賃金。
どういう風に乗って目的地へ行けばいいか分りづらい
単線という条件では、できないこともあるでしょうが、全部は無理でも、1つでも良くなってほしい。車に乗らないものにとってはとても大切な存在です。
本数が少ないし、10時頃の時間が少ない。
財政面からも余裕がないのは重々分かっている。まずは現状程度の便数を確保しつつ、最終時刻や乗り継ぎ案内でできることからサービス向上をしてもらいたいと切に願う！！
JR、近鉄とともに利用しているが、乗り継ぎの待ち時間を短くしてほしい。

### (3) 伊賀市交通計画に基づく伊賀鉄道関連施策の取り組みについて

#### ①取り組み内容の認知度【問 11】

■「②市内幼稚園・保育園児が描いた絵画を車内に掲示したギャラリー列車を運行」が80%と認知度が高く、次いで「⑩乗車当日に限り何度でも乗降できる1日フリー乗車券を販売」が77%と高い。一方、「⑫小学生、保育園・幼稚園児を対象とした電車の乗り方教室を開催」は16%と認知度が最も低い。

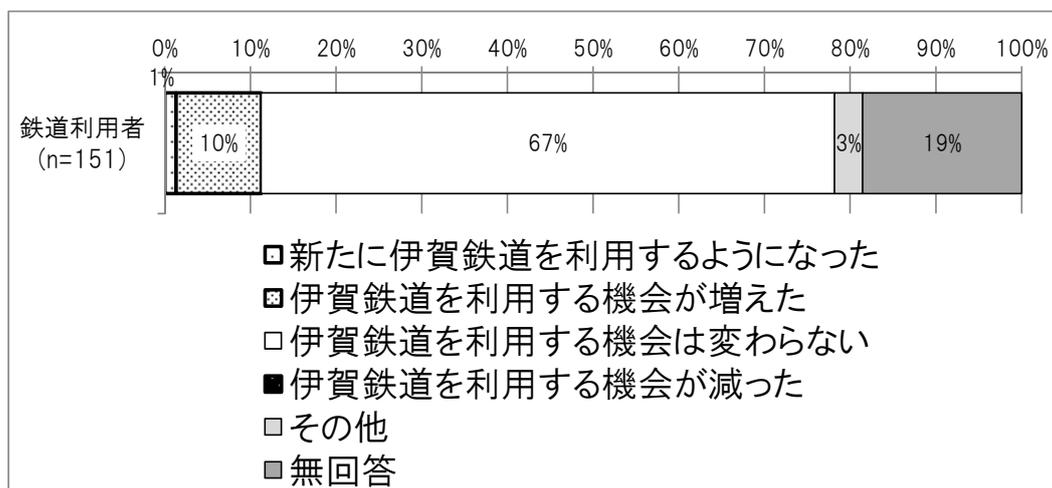
▼取り組み内容の認知度



#### ②取り組みによる伊賀鉄道利用の変化【問 12】

■「利用する機会は変わらない」が67%を占める。「新たに利用するようになった」はわずか1%に留まっているものの、「利用する機会が減った」の回答は0となっている。

▼取り組みによる伊賀鉄道利用の変化

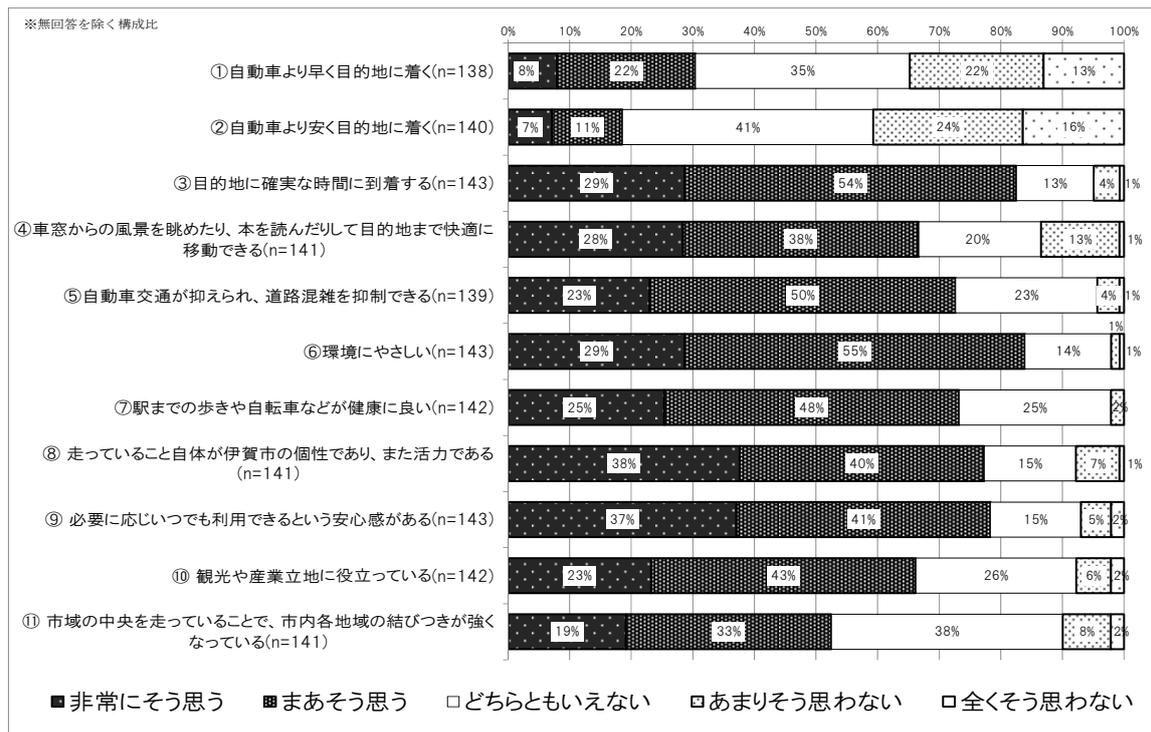


#### (4) 伊賀鉄道の良さについて

##### ①伊賀鉄道の良さについての5段階評価【問 13】

■「⑥環境にやさしい」で「そう思う」（非常にそう思う+まあそう思う）方が84%と評価が高く、次いで「③目的地に確実な時間に到着する」で「そう思う」が83%となっている。一方「②自動車より安く目的地に着く」で「そう思わない」（あまりそう思わない+全くそう思わない）が40%と評価が低く、次いで「①自動車より早く目的地に着く」で「そう思わない」が35%となっている。

▼伊賀鉄道の良さについての5段階評価

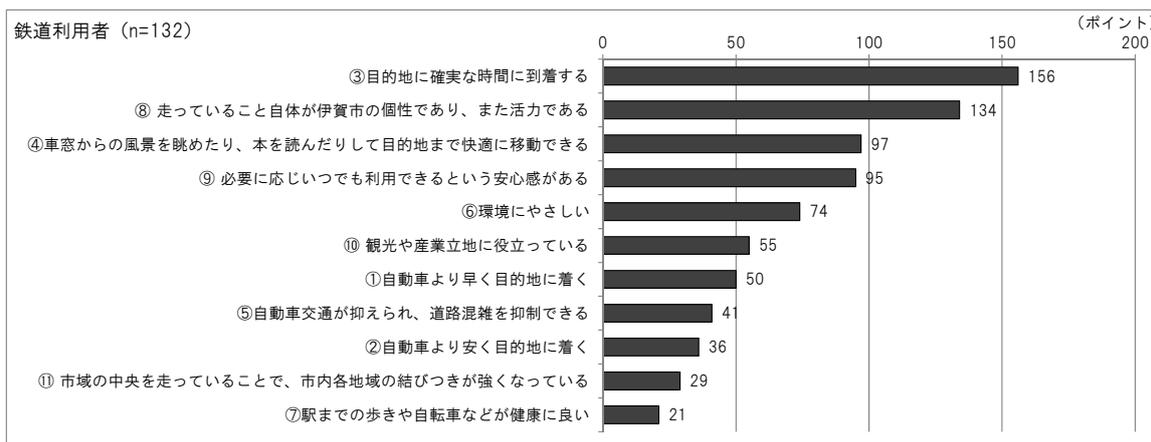


##### ②重要だと思う伊賀鉄道の良さについて【問 14】

※1位：3ポイント、2位：2ポイント、3位：1ポイントとし、回答数に乗じた数の合計を各項目のポイントとする。

■「③目的地に確実な時間に到着する」を最も重要な伊賀鉄道の良さとしており、次いで「⑧走っていること自体が伊賀市の個性であり、また活力である」を重要としている。

▼重要だと思う伊賀鉄道の良さについて



(5) 属性について

①性別【問 15】

■「男性」の利用が48%を占め、「女性」の46%を若干上回っている。

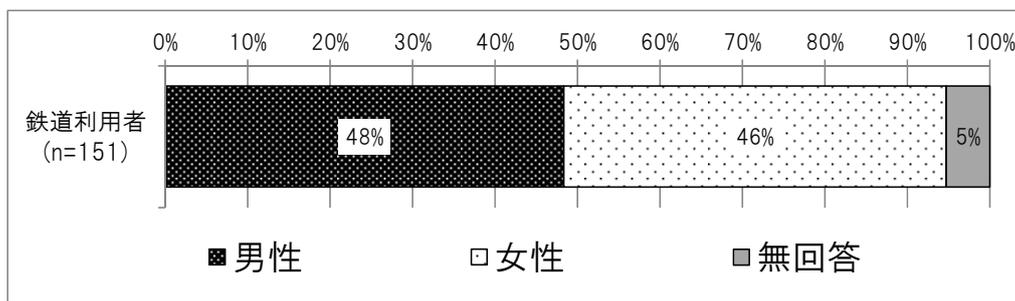
②年齢【問 16】

■幅広い年齢層の利用となっている。

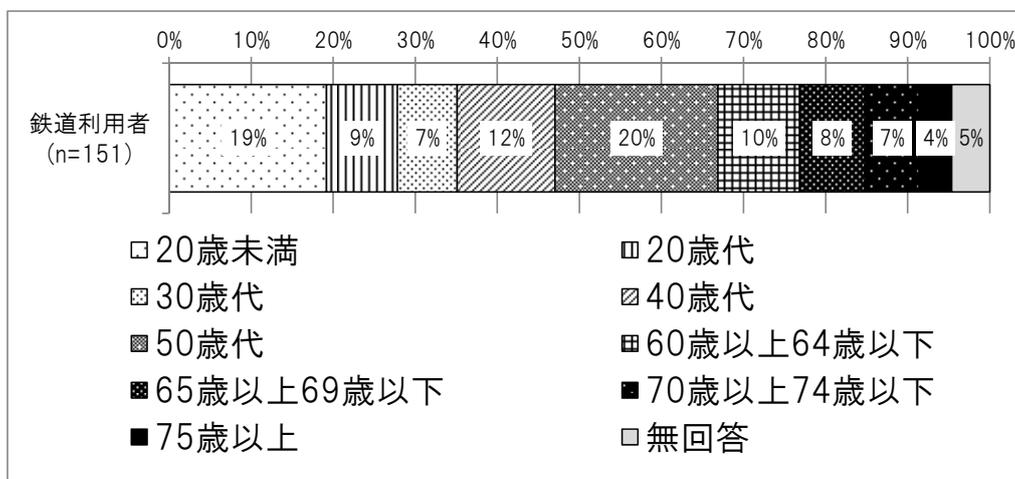
③職業【問 17】

■「会社員」の利用が40%を占める。次いで「学生」の利用が21%を占める。

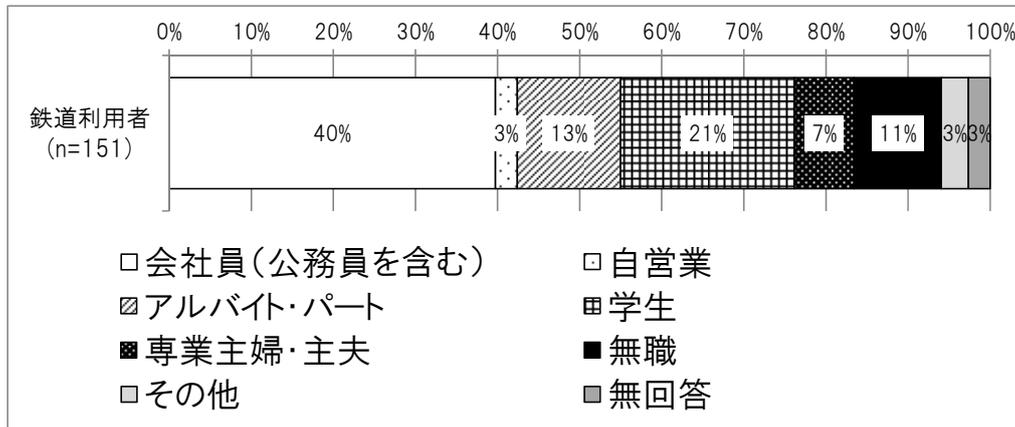
▼性別



▼年齢

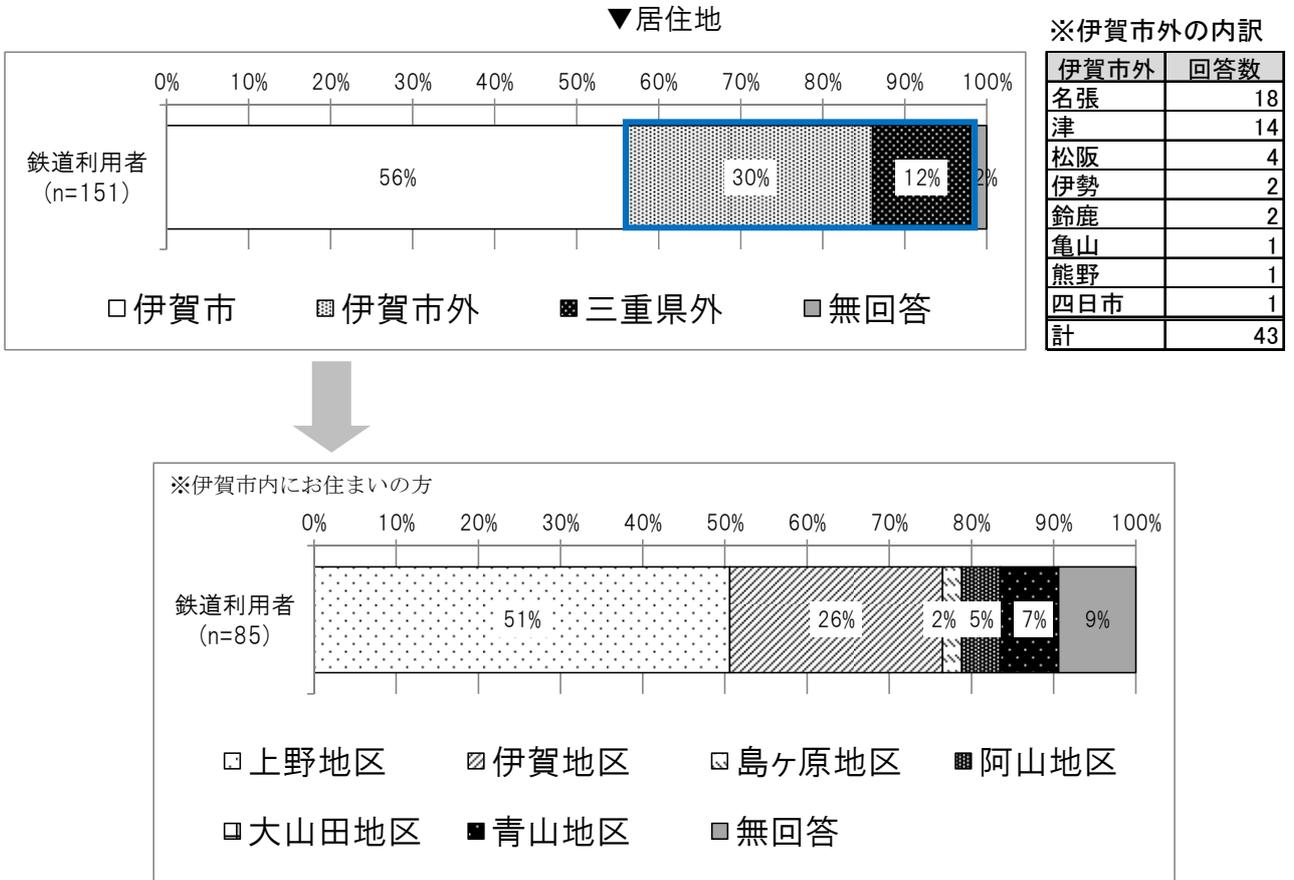


▼職業



④居住地【問 18】

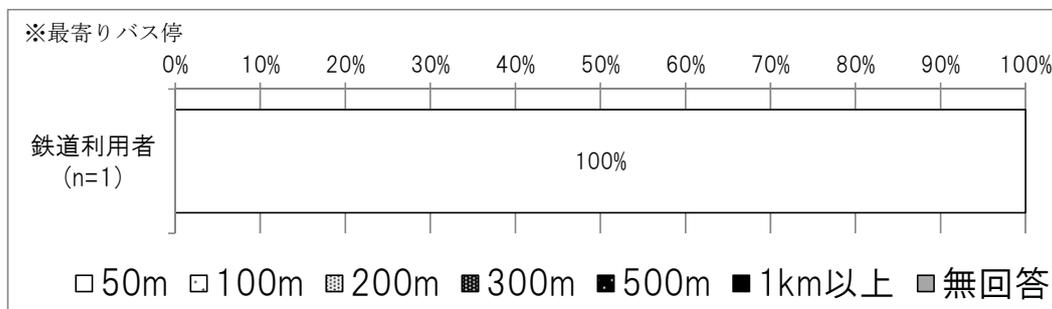
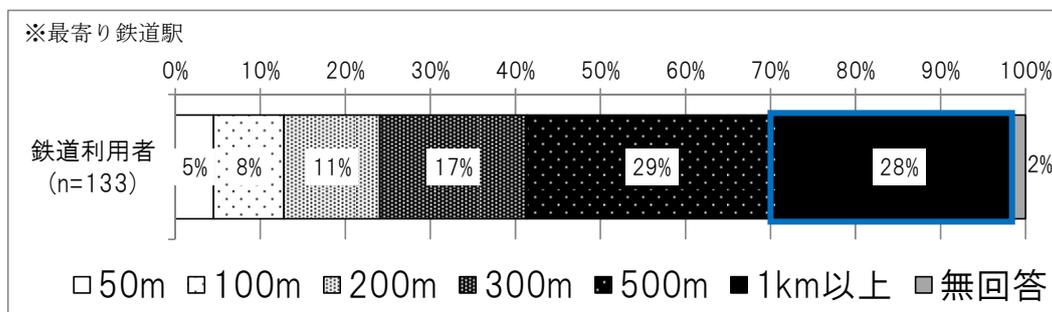
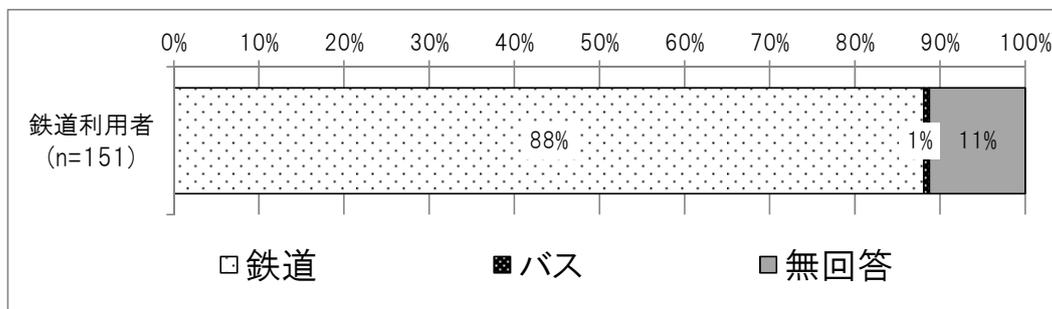
■「伊賀市内」の居住者の利用が56%を占めるものの、「伊賀市以外」の居住者の利用も42%を占める。「伊賀市内」の内訳としては、「上野地区」が51%を占め、次いで「伊賀地区」が26%を占める。



### ⑤最寄りの公共交通機関と距離【問 19】

■88%が「鉄道」を最寄り公共交通機関としており、「バス」はわずか1%に留まっている。  
 最寄り鉄道駅までの距離は、「1km以上」が28%存在する。

▼最寄りの公共交通機関





### 3) 伊賀鉄道アンケートの調査票

## 伊賀鉄道利用者アンケートのお願い

日頃から、伊賀市政各般にわたりご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。  
ご承知のとおり、市内公共交通は、従来、民間の交通事業者が主体的に運行を担ってきましたが、近年、利用者の減少や採算性の悪化により、廃止や撤退が相次ぎ、現在は市が運行費用の一部を負担しながら存続している路線が多くなっています。

伊賀市では、このようなことを受けて、平成19年度から、市の交通政策の基本方針となる「伊賀市交通計画」を策定し、市内公共交通が抱える課題やその解決に向け、利用促進や運行改善など様々な施策に取り組んできました。平成23年度には、市内公共交通の利便性や効率性を高めるため、バスルートなどの運行形態の変更や伊賀鉄道伊賀線の活性化に向けた取り組みなど、計画内容を一部見直しました。

伊賀鉄道に関しては、平成20年度に伊賀鉄道の活性化と再生を総合的かつ一体的に推進する伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画を策定し、平成24年度には第2次計画へと見直しを行っています。

しかし、地域の人口減少や少子高齢化、自家用車への依存の高まりにより、市内公共交通の利用者は減少を続けています。その一方で、高齢者や学生、障がいのある人など自ら移動手段を持たない人々への対応も考える必要があります。

そこで、伊賀鉄道の利用実態とこれまでに実施してきた各種取り組みなどについて、鉄道利用者の皆さまのご意見、ご意向をお聞かせいただき、次期交通計画見直しの参考とさせていただくためのアンケートを実施させていただくこととしました。

ご多忙のところ、大変恐れ入りますが、本調査の趣旨および目的をご理解いただき、アンケートにご協力賜りますようお願い申し上げます。

平成26年7月  
伊賀市地域公共交通活性化再生協議会  
伊賀市企画振興部総合政策課

#### 記入にあたってのお願い

1. ご回答は、設問ごとに該当する番号に○をつけるか、必要事項をご記入ください。
2. ご回答いただいた調査票は、同封の返信用封筒（切手不要）に入れ、**7月31日（木）まで**にお近くのポストに投函してください。
3. ご回答いただいた調査結果は、統計的に処理し、本調査の目的以外には使用しません。

#### 【アンケートに関するお問い合わせ】

伊賀市企画振興部総合政策課 交通対策係 担当：稲森、山岡  
電話 0595-22-9663（直通） FAX0595-22-9672

# 伊賀鉄道利用者アンケート調査票

■アンケートを受けとった当日の鉄道の利用についておたずねします。

問1 本日、どの駅から鉄道に乗車されましたか。該当する番号1つに○をつけ、伊賀鉄道以外の場合は具体的な駅名をご記入ください。また、乗車時間もご記入ください。

**【乗車駅】**

- |               |              |         |           |          |
|---------------|--------------|---------|-----------|----------|
| 1. 伊賀上野駅      | 2. 新居駅       | 3. 西大手駅 | 4. 上野市駅   | 5. 広小路駅  |
| 6. 茅町駅        | 7. 桑町駅       | 8. 猪田道駅 | 9. 市部駅    | 10. 依那古駅 |
| 11. 丸山駅       | 12. 上林駅      | 13. 比土駅 | 14. 伊賀神戸駅 |          |
| 15. 近鉄 ( ) 駅  | 16. JR ( ) 駅 |         |           |          |
| 17. その他 ( ) 駅 |              |         |           |          |

**【乗車時間】**

( 午前・午後 ) ( ) 時 ( ) 分頃

問2 本日、どの駅まで鉄道を利用されましたか。該当する番号1つに○をつけ、伊賀鉄道以外の場合は具体的な駅名をご記入ください。また、降車時間もご記入ください。

**【降車駅】**

- |               |              |         |           |          |
|---------------|--------------|---------|-----------|----------|
| 1. 伊賀上野駅      | 2. 新居駅       | 3. 西大手駅 | 4. 上野市駅   | 5. 広小路駅  |
| 6. 茅町駅        | 7. 桑町駅       | 8. 猪田道駅 | 9. 市部駅    | 10. 依那古駅 |
| 11. 丸山駅       | 12. 上林駅      | 13. 比土駅 | 14. 伊賀神戸駅 |          |
| 15. 近鉄 ( ) 駅  | 16. JR ( ) 駅 |         |           |          |
| 17. その他 ( ) 駅 |              |         |           |          |

**【降車時間】**

( 午前・午後 ) ( ) 時 ( ) 分頃

問3 本日、伊賀鉄道を利用した主な目的を教えてください。該当する番号1つに○をつけてください。

- |                    |          |             |           |
|--------------------|----------|-------------|-----------|
| 1. 通勤              | 2. 通学    | 3. 通院       | 4. 業務     |
| 5. 買物              | 6. 飲食・娯楽 | 7. 親戚・友人訪問  | 8. 習い事・趣味 |
| 9. 帰宅 (往路の目的の番号は ) |          | 10. その他 ( ) |           |

問4 伊賀鉄道を利用してどちらの施設へ行きましたか。該当する番号全てに○をつけ、具体的な施設名をご記入ください。

- |      |   |                             |
|------|---|-----------------------------|
| 伊賀市内 | } | 1. 伊賀市役所などの公共施設 (施設名: )     |
|      |   | 2. 伊賀上野城などの観光施設 (施設名: )     |
|      |   | 3. スーパーなどの商業施設 (施設名: )      |
|      |   | 4. 病院などの医療施設 (施設名: )        |
|      |   | 5. 通学先または通勤先 (学校名または事業所名: ) |
|      |   | 6. その他 (施設名: )              |
| 市外   |   | 7. 所在地 ( 県 市・町・村 施設名: )     |

問5 普段、あなたは伊賀鉄道をどの程度利用していますか。該当する番号1つに○をつけてください。

- |           |             |                  |             |
|-----------|-------------|------------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日   | 2. 週に2～3回程度 | 3. 週に1回程度        | 4. 月に2～3回程度 |
| 5. 月に1回程度 | 6. 年に数回程度   | 7. その他 ( _____ ) |             |

問6 伊賀鉄道に乗る前又は降りた後に、他の鉄道やバス路線と乗り継ぎをしましたか。該当する番号1つに○をつけてください。

- |              |                   |          |                      |
|--------------|-------------------|----------|----------------------|
| 1. 乗り継いでいない  |                   |          |                      |
| 【他の鉄道と乗り継いだ】 |                   |          |                      |
| 2. JR関西本線    |                   | 3. 近鉄大阪線 |                      |
| 【バス路線と乗り継いだ】 |                   |          |                      |
| 4. 上野名張線     | 5. 阿波線            | 6. 玉滝線   | 7. 上野・山添(天理)線        |
| 8. 友生線       | 9. 予野線            | 10. 島ヶ原線 | 11. 諏訪線              |
| 12. 月瀬線      | 13. 西山線           | 14. 柘植線  | 15. 上野コミュニティバス(しらさぎ) |
| 16. 比自岐コスモス号 | 17. その他 ( _____ ) |          |                      |

問7 伊賀鉄道は「行き」と「帰り」の往復で利用しましたか。該当する番号1つに○をつけてください。

- |                 |   |              |
|-----------------|---|--------------|
| 1. 往復で利用した      | → | 問10へお進みください。 |
| 2. 行き又は帰りのみ利用した | → | 問8へお進みください。  |

問8 「行き」または「帰り」のみ利用した方におたずねします。伊賀鉄道を利用しなかった移動の交通手段を教えてください。該当する番号1つに○をつけてください。

- |                |                  |         |
|----------------|------------------|---------|
| 1. 自動車(家族等の送迎) | 2. タクシー          | 3. バス路線 |
| 4. 徒歩          | 5. その他 ( _____ ) |         |

問9 往復で伊賀鉄道を利用しなかった理由を教えてください。該当する番号1つに○をつけ、必要事項をご記入ください。

- |   |
|---|
| 1. 利用したい時間帯に鉄道が走っていないため<br>⇒利用したい時間帯 【 午前 ・ 午後 _____ 時頃】                                    |
| 2. 乗り継ぎ時間が合わないため<br>⇒乗り継ぎしたい場所(駅名・バス停名) 【 _____ 例)上野市駅】<br>乗り継ぎしたい路線名 【 _____ 例)上野コミュニティバス】 |
| 3. その他 ( _____ )  |

**■伊賀鉄道の現状の満足度、今後の重要度及び、具体的な改善内容をおたずねします。**

問 10 伊賀鉄道のサービスや乗り継ぎなどについて、「現状の満足度」と「今後利用していく上での重要度」を5段階で評価してください。それぞれの項目で該当するもの1つに○をつけてください。

伊賀鉄道について	判断 できない	現状の満足度					今後の重要度				
		とても満足	満足	どちらともいえない	やや不満	不満	とても重要	重要	どちらともいえない	あまり重要ではない	重要ではない
<b>(記入例) 1. 運行本数</b>	0	5	4	3	②	1	5	④	3	2	1
1. 運行本数	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
2. 始発時間	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
3. 最終時間	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
4. 乗り継ぎの利便性	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
5. 車両の快適性	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
6. 車内の混雑状況	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
7. 駅までの利便性	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
8. 駅周辺の駐車場	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
9. 駅周辺の駐輪場	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
10. 駅の待合環境	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
11. 運賃	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
12. 時刻表や乗り継ぎの 情報案内	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
13. 乗務員等の対応	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
14. 総合的に	0	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1

また、「やや不満」または「不満」とされた項目について、具体的な改善内容があればご記入ください。

「満足度」において「やや不満」又は「不満」と回答された項目について、具体的な改善内容があれば、ご記入ください。

<b>(記入例) 1. 運行本数</b>	<b>1時間に4本は走ってほしい。</b>
1. 運行本数	
2. 始発時間	
3. 最終時間	
4. 乗り継ぎの利便性	
5. 車両の快適性	
6. 車内の混雑状況	
7. 駅までの利便性	
8. 駅周辺の駐車場整備	
9. 駅周辺の駐輪場整備	
10. 駅の待合環境	
11. 運賃	
12. 時刻表や乗り継ぎの 情報案内	
13. 乗務員等の対応	
14. 総合的に	

**■伊賀市交通計画に基づく伊賀鉄道関連施策の取り組みについておたずねします。**

問 11 伊賀市交通計画に基づき、平成 23 年度から順次、伊賀鉄道の利便性向上やまちづくりと連動した魅力向上に資する各種施策に取り組んできました。その取り組みのうち、平成 25 年度に実施した伊賀鉄道に関する取り組み内容の認知度を教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

平成 25 年度に実施した伊賀鉄道に関する取り組みの内容	認知度	
	知っている	知らない
①菜の花まつりや忍者修行など乗って楽しいイベント列車の運行	1	2
②市内幼稚園・保育園児が描いた絵画を車内に掲示したギャラリー列車を運行	1	2
③白鳳幼稚園の協力を得て制作した七夕飾りを上野市駅に設置	1	2
④クリスマス時期に上野市駅及び西大手駅にてイルミネーションを実施	1	2
⑤クリスマス時期に上野市駅前広場にてクリスマスコンサートを実施	1	2
⑥伊賀線を紹介するポスターを作成し地域における利用促進や旅行会社などへ PR	1	2
⑦伊賀の特産品（かたやき）付きの乗車券を制作・販売	1	2
⑧鉄道の日記念入場券セットを制作・販売	1	2
⑨忍者列車ソーラーライトを制作・販売	1	2
⑩乗車当日に限り何度でも乗降できる 1 日フリー乗車券を販売	1	2
⑪伊賀線、近鉄線及び JR 線との乗継時刻が分かる携帯時刻表を制作・配布	1	2
⑫小学生、保育園・幼稚園児を対象とした電車の乗り方教室を開催	1	2

問 12 問 11 の取り組みにより、あなたの伊賀鉄道の利用に変化は生じましたか。該当する番号 1 つに○をつけ、必要事項をご記入ください。

1. 新たに伊賀鉄道を利用するようになった	2. 伊賀鉄道を利用する機会が増えた
3. 伊賀鉄道を利用する機会は変わらない	4. 伊賀鉄道を利用する機会が減った
5. その他（具体的に_____）	

**■伊賀鉄道の良さについておたずねします。**

問 13 あなたが感じている伊賀鉄道の良さを5段階で評価してください。それぞれの項目で該当するもの1つに○をつけてください。

伊賀鉄道の良さについて	非常に そう思う	まあ そう思う	どちらとも いえない	あまり そう思わない	全く そう思わない
① 自動車より早く目的地に着く	5	4	3	2	1
② 自動車より安く目的地に着く	5	4	3	2	1
③ 目的地に確実な時間に到着する	5	4	3	2	1
④ 車窓からの風景を眺めたり、本を読んだりして目的地まで快適に移動できる	5	4	3	2	1
⑤ 自動車交通が抑えられ、道路混雑を抑制できる	5	4	3	2	1
⑥ 環境にやさしい	5	4	3	2	1
⑦ 駅までの歩きや自転車などが健康に良い	5	4	3	2	1
⑧ 走っていること自体が伊賀市の個性であり、また活力である	5	4	3	2	1
⑨ 必要に応じいつでも利用できるという安心感がある	5	4	3	2	1
⑩ 観光や産業立地に役立っている	5	4	3	2	1
⑪ 市域の中央を走っていることで、市内各地域の結びつきが強くなっている	5	4	3	2	1

問 14 問 13 の①～⑪の項目について、あなたが重要と思われる項目を上位3位までご記入ください。

1位	2位	3位

**■あなたご自身のことについておたずねします。**

問 15 あなたの性別を教えてください。該当する番号1つに○をつけてください。

1. 男性	2. 女性
-------	-------

問 16 あなたの年齢を教えてください。該当する番号1つに○をつけてください。

1. 20歳未満	2. 20歳代	3. 30歳代
4. 40歳代	5. 50歳代	6. 60歳以上 64歳以下
7. 65歳以上 69歳以下	8. 70歳以上 74歳以下	9. 75歳以上

問 17 あなたの職業を教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

1. 会社員（公務員を含む）	2. 自営業	3. アルバイト・パート
4. 学生	5. 専業主婦・主夫	6. 無職
7. その他（ _____ ）		

問 18 あなたのお住まいを教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

1. 伊賀市内 ⇒ 1-1 上野地区	1-2 伊賀地区	1-3 島ヶ原地区	
	1-4 阿山地区	1-5 大山田地区	1-6 青山地区
2. 伊賀市外（ _____ ）市・町・村			
3. 三重県外（ _____ ）県（ _____ ）市・町・村			

問 19 あなたのお住まいから最寄りの鉄道駅とバス停の名称を教えてください。また、最寄りの鉄道駅又はバス停までの距離（時間）を教えてください。該当する番号 1 つに○をつけてください。

<b>①最寄りの公共交通機関</b>		
1. 鉄道駅名（ _____ ）	2. バス停名（ _____ ）	
<b>②最寄りの鉄道駅又はバス停までの距離（時間）</b>		
1. 50m（徒歩で 1～2 分）	2. 100m（徒歩で 2～3 分）	3. 200m（徒歩で 4～6 分）
4. 300m（徒歩で 6～9 分）	5. 500m（徒歩で 10～15 分）	6. 1km 以上（徒歩で 20 分以上）

問 20 地域の公共交通の利便性を高めるアイデアやご意見・ご意向を自由にご記入ください。

--

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

このアンケート調査票は同封の返信用封筒（切手不要）に入れ、**7月31日(木)**までにお近くのポストに投函してください。

## (2)伊賀鉄道利用者ヒアリング

### 1) ヒアリングの実施概要

#### ①調査の目的

伊賀市では、平成 19 年度から市の交通政策の基本方針となる「伊賀市交通計画」を策定し、市内公共交通が抱える課題やその解決に向け、利用促進や運行改善など様々な施策に取り組んでいます。また平成 23 年度には、市内公共交通の利便性や効率性を高めるため、バスルートなどの運行形態の変更や伊賀鉄道伊賀線の活性化に向けた施策に取り組んでいます。

伊賀鉄道に関しては、平成 20 年度に伊賀鉄道の活性化と再生を総合的かつ一体的に推進する伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画を策定し、平成 24 年度には第 2 次計画へと見直しを行っています。

しかし、地域の人口減少や少子高齢化、自家用車への依存の高まりにより、市内公共交通の利用者は減少を続けています。その一方で、自ら移動手段を持たない人たちへの対応も考える必要があります。

そこで、伊賀鉄道の利用実態とこれまで実施してきた各種取り組みなどについて、鉄道利用者の意見、意向を把握し、次期交通計画見直しの参考とする目的として本調査を実施しました。

#### ②調査対象及び調査方法

項目	内容
調査対象	平成 26 年 7 月 13 日（日）と 17 日（木）の伊賀鉄道の利用者
調査方法	伊賀鉄道全便の列車車内に調査員が乗車し、利用者に対し、利用実態（乗降駅、乗継ぎ、往復利用、利用目的、利用頻度、個人属性）についてヒアリングを実施
調査日時	平成 26 年 7 月 13 日（日）、17 日（木）

#### ③ヒアリング票数

調査実施日	票数
7 月 13 日（日）	1,152
7 月 17 日（木）	1,437
合計	2,589

#### ④数値の統計的な取り扱いについて

- 比率はすべて百分率（%）で表し、小数点以下 1 位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が 100%を前後する場合があります。また、各設問の結果のコメントについては、小数点以下 1 位を四捨五入した整数値で表記
- 設問に対する回答者の母数は“n=〇”として掲載し、各比率は n を 100%として算出

## 2) 伊賀鉄道の評価

### 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

診断項目	診断結果
①利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	1日各35便の運行で、7時台の下り（伊賀神戸方向）で72人/便の利用が最大となっている。 朝夕のピーク時間帯には上り・下りとも20～30人/便の利用が見られる他、昼間帯に40～50人/便の利用が見られる便も存在している。
②移動ニーズとルート設定の妥当性 他路線と競合していないか？	一部バス交通と重複する区間も見られるが路線競合は発生していない。
③ネットワーク機能（乗り継ぎ利便性・定時性）の確保 鉄道や他のバス路線とのネットワークが形成されているか？	鉄道とはJR関西本線伊賀上野駅、近鉄大阪線伊賀神戸駅で接続されている。 バス交通とは上記鉄道駅及び上野市駅、茅町駅、桑町駅、丸山駅等で営業路線、廃止代替バス及び行政バスと接続されており、公共交通ネットワークは形成されている。

### 診断2 事業評価からの課題 伊賀鉄道が利用され、一定の費用効率が確保されているか？

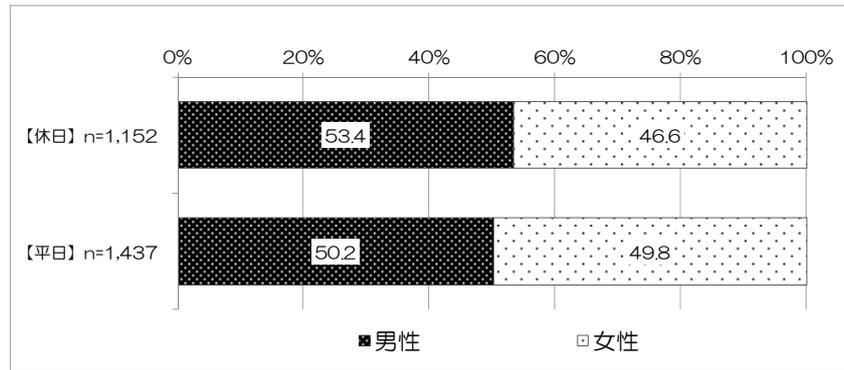
診断項目	診断結果
①伊賀鉄道利用者数 利用者数は増加しているか？	利用者数は減少傾向にある。(H25/H22:0.89) 利用者内訳で見た場合、定期利用者数も同様に減少傾向にある。
日常的に住民に利用されているか？	通学目的約30%、通勤目的約12%（帰宅目的約44%）で、ほぼ毎日利用している約78%と、日常的な移動で利用されている。
②バス事業の運営状況 一定の収入額は確保されているか？	H24/H25収入比率は0.99と約1%減少している。収入比率の内訳を見ると、定期外収入は1.01倍に増加、通勤定期収入は1.00と横ばい、通学定期収入は0.98倍に減少している。

### 診断3 政策評価からの課題 伊賀鉄道の運行目的は達成されているか？

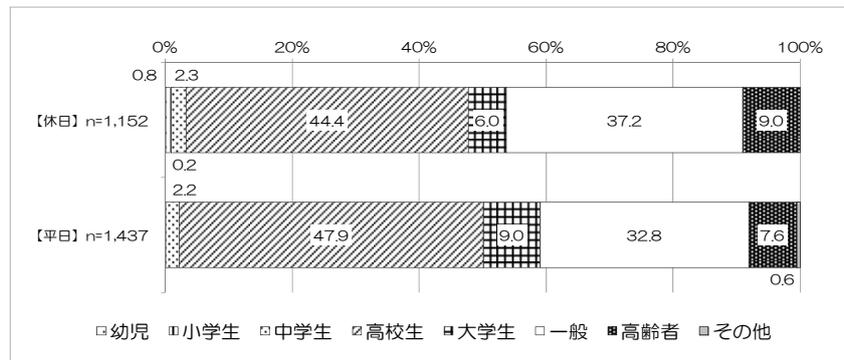
診断項目	診断結果
①運行目的の達成度 他の鉄道路線やバス交通との乗継ぎが行われ、公共交通が一体的に機能しているか？	乗継ぎ利用率は約40%で、近鉄大阪線との乗継ぎが約86%を占めている。バス交通との乗継ぎ利用率は約1～2%に留まっている。 平日のODをみると、伊賀神戸駅と上野市駅の移動が主体となっている。
利用目的等に応じて使い勝手の良いものとなっているか？	通勤通学目的の利用が主体であり、利用者の年齢層も高校生約48%、一般約33%となっており、往復利用は96%と高い。

## ▼ 伊賀鉄道（その1）

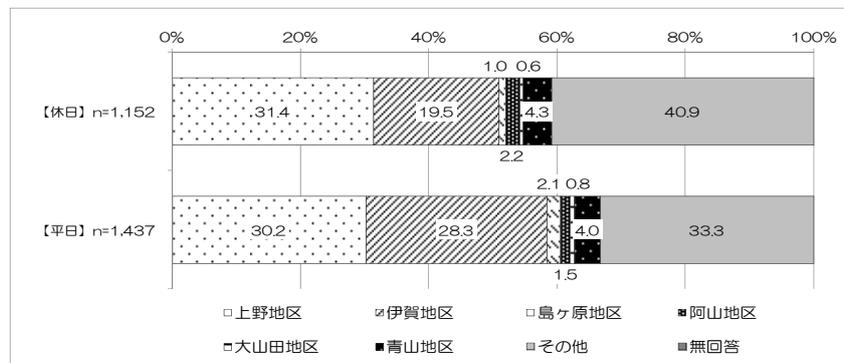
### 性別



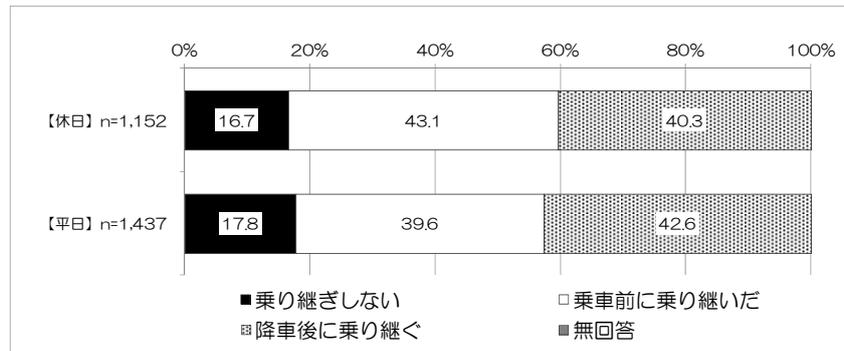
### 年齢



### 居住地

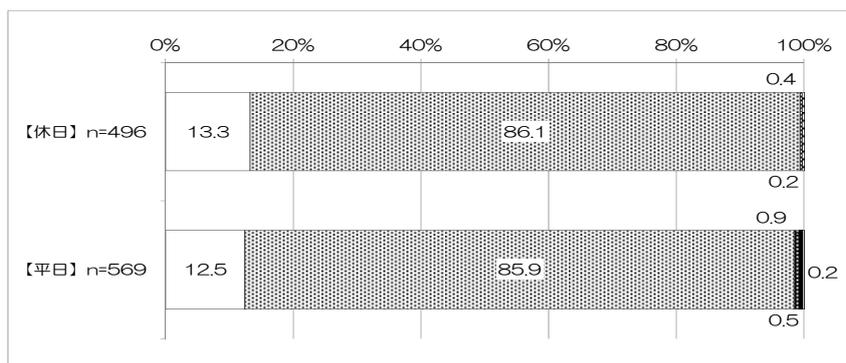


### 乗り継ぎ利用



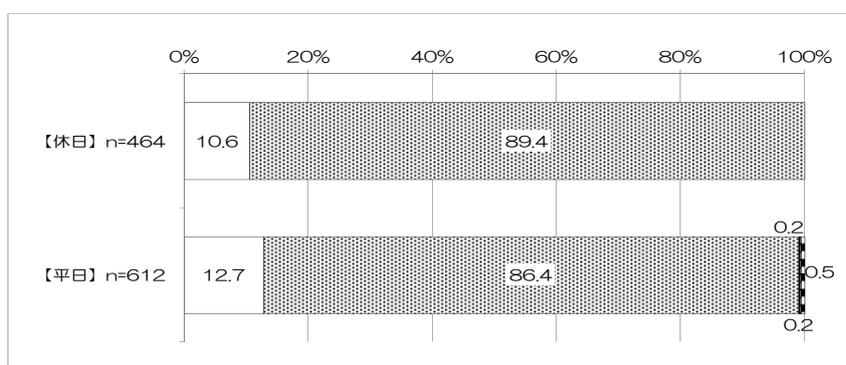
## ▼ 伊賀鉄道（その2）

### 乗車前に乗り継いだ路線

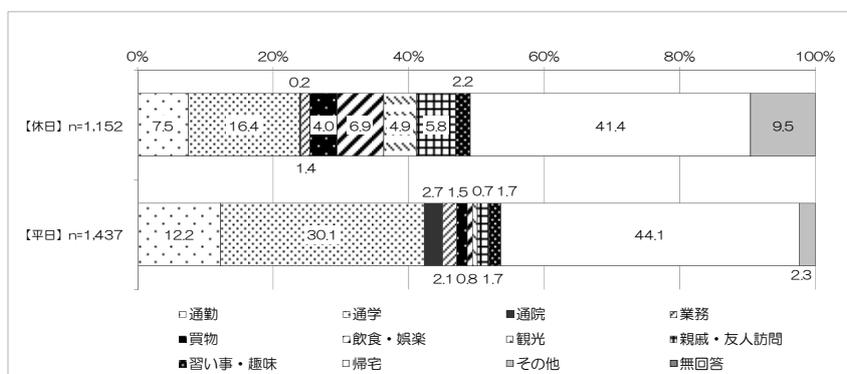


- JR関西本線
- 近鉄大阪線
- 上野名張線
- 阿波線
- 玉滝線
- 田上野・山添線
- 友生線
- 予野線
- 島ヶ原線
- 諏訪線
- 月瀬線
- 西山線
- 柘植線
- 上野コミュニティバス（しらさぎ）
- 比自岐コスモス号
- その他
- 無回答

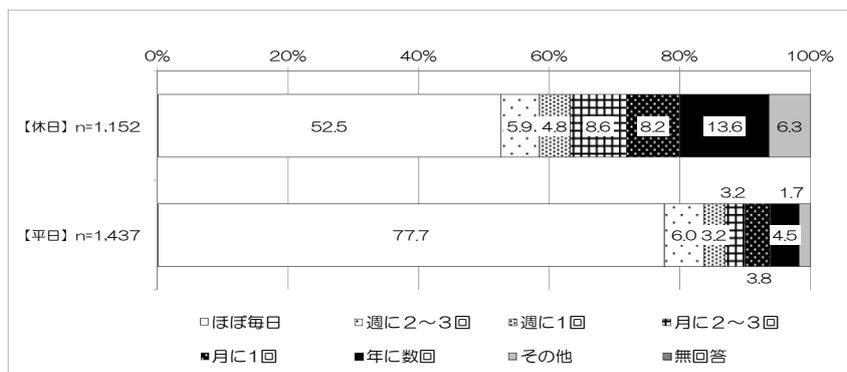
### 降車後に乗り継ぐ路線



### 利用目的

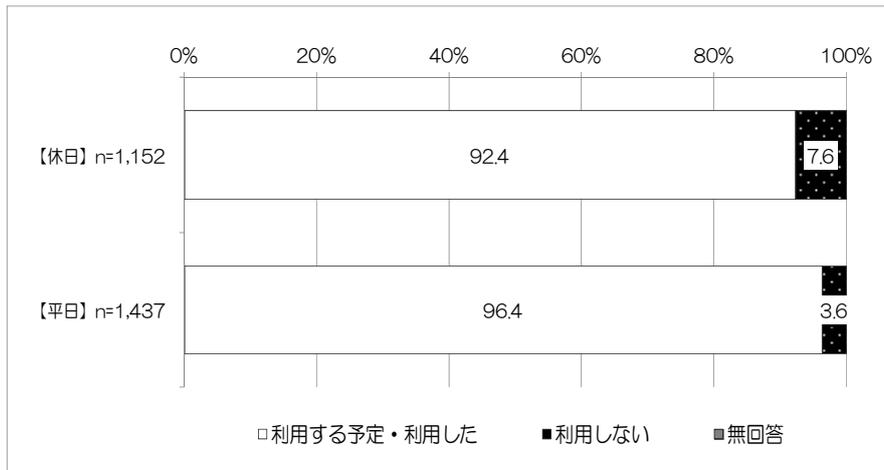


### 利用頻度

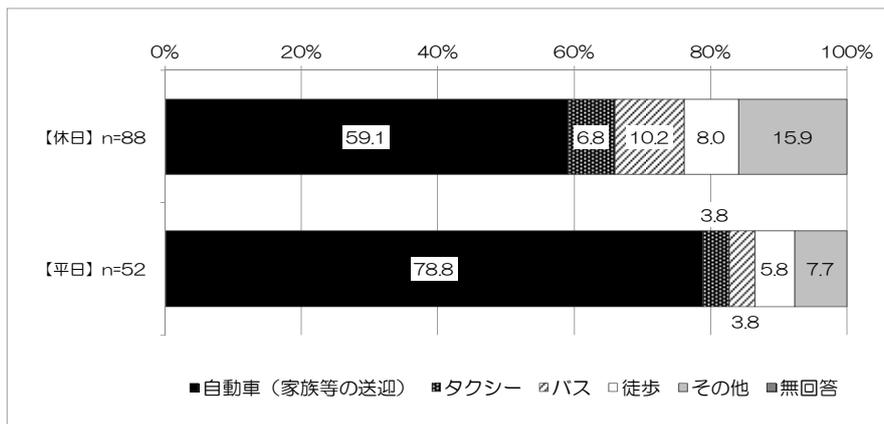


### ▼ 伊賀鉄道（その3）

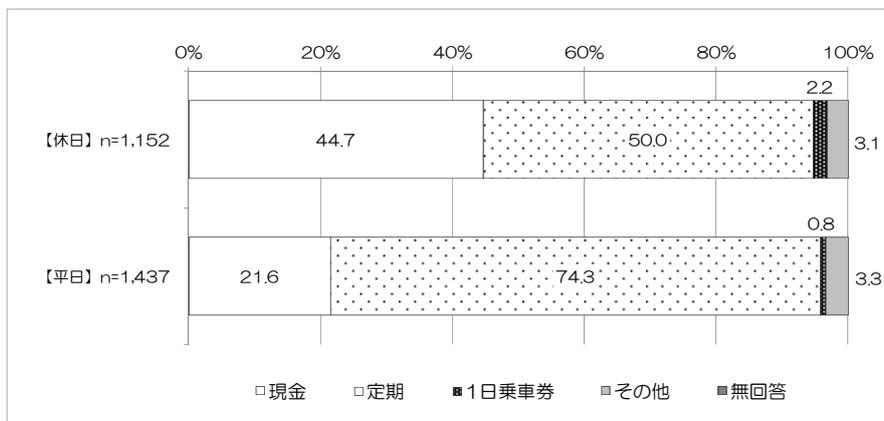
#### 往復利用



#### 往復利用しなかった際の移動手段



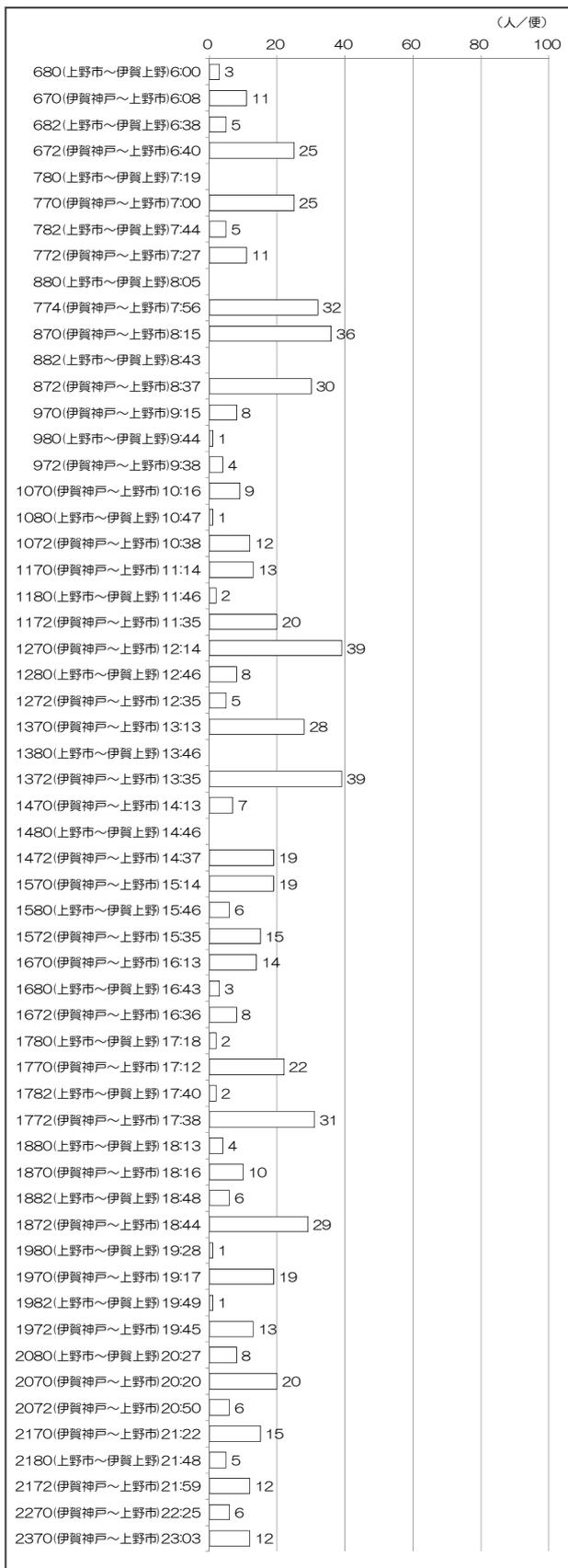
#### 支払方法



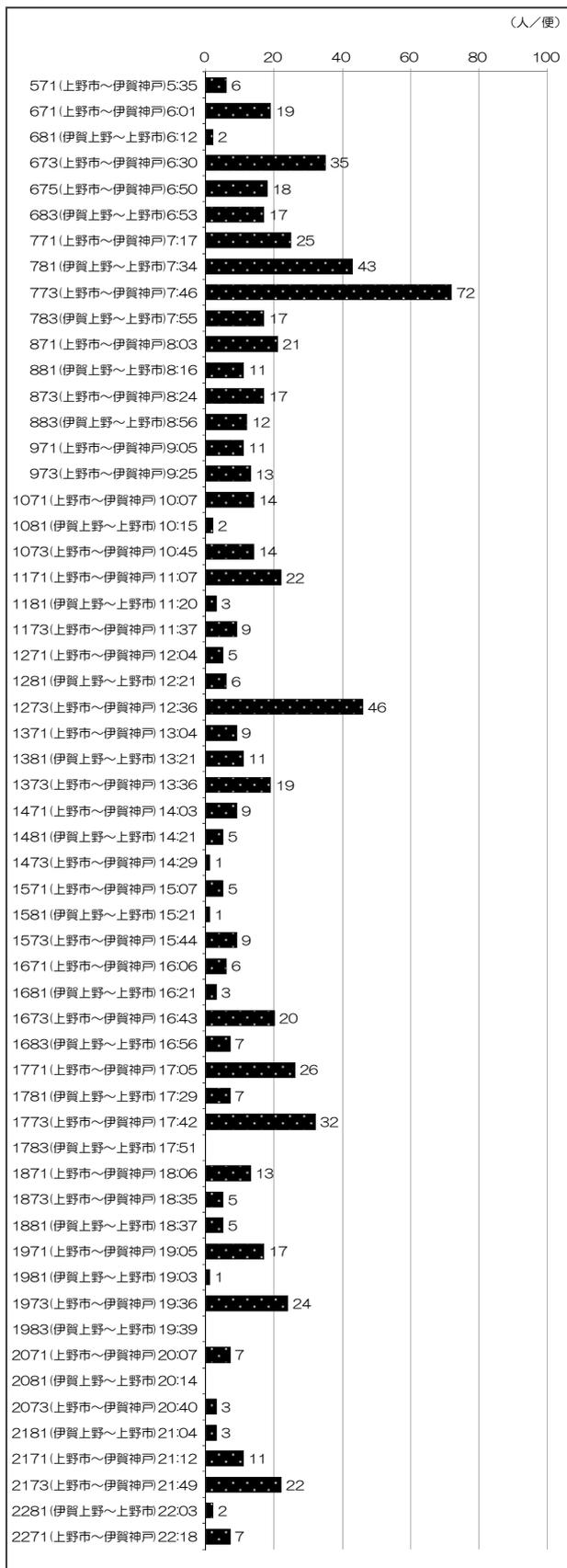
▼ 伊賀鉄道（その4）

便別利用者数

【平日】上り



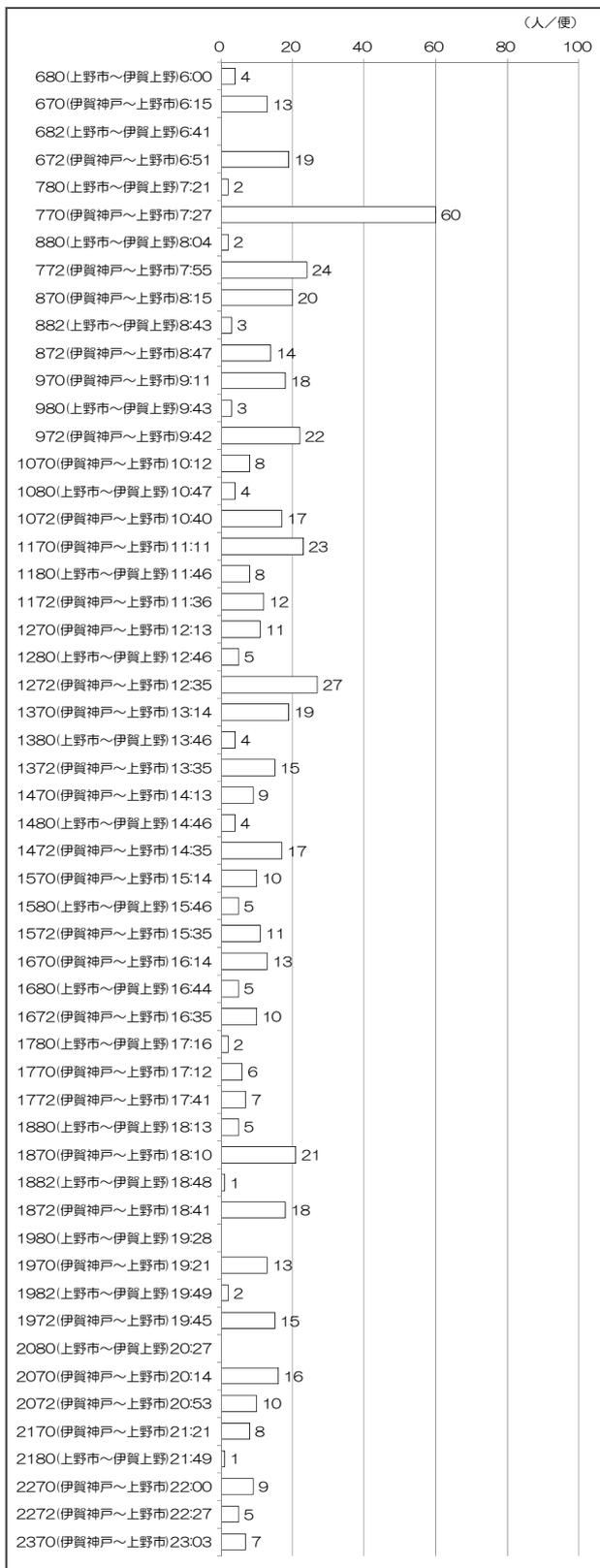
下り



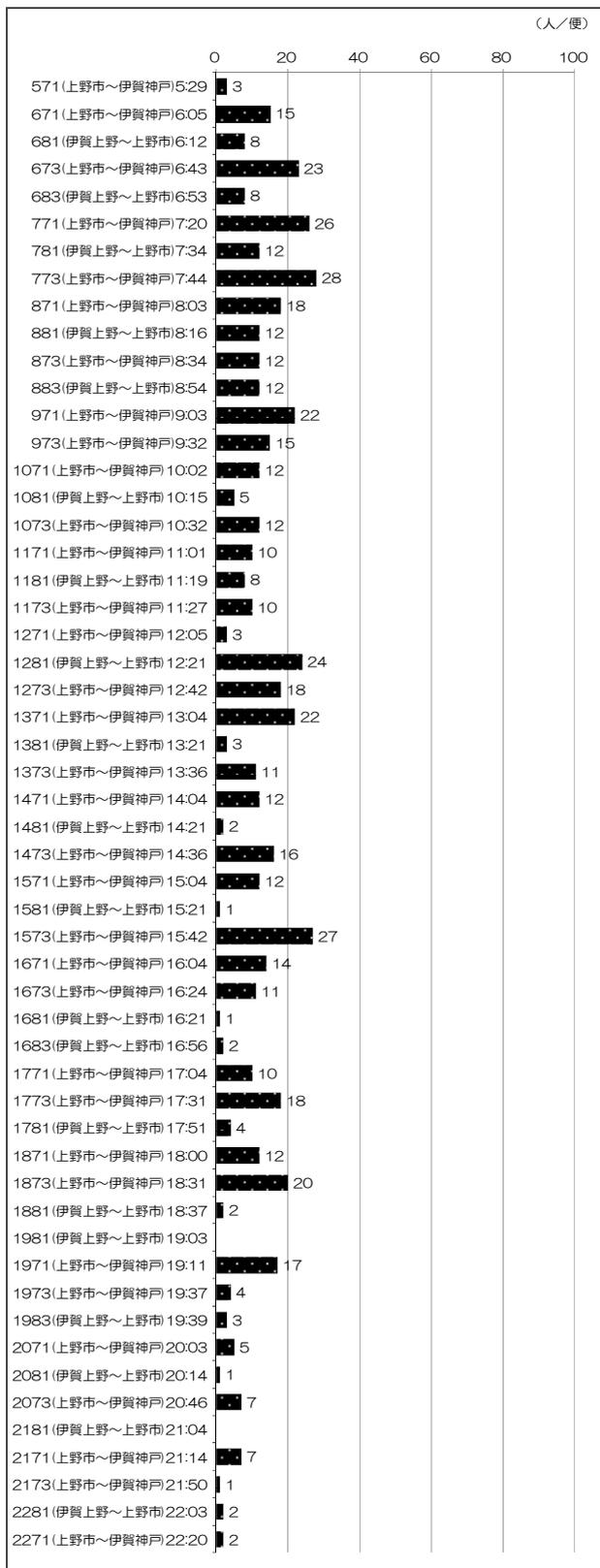
▼ 伊賀鉄道（その5）

便別利用者数

【休日】 上り



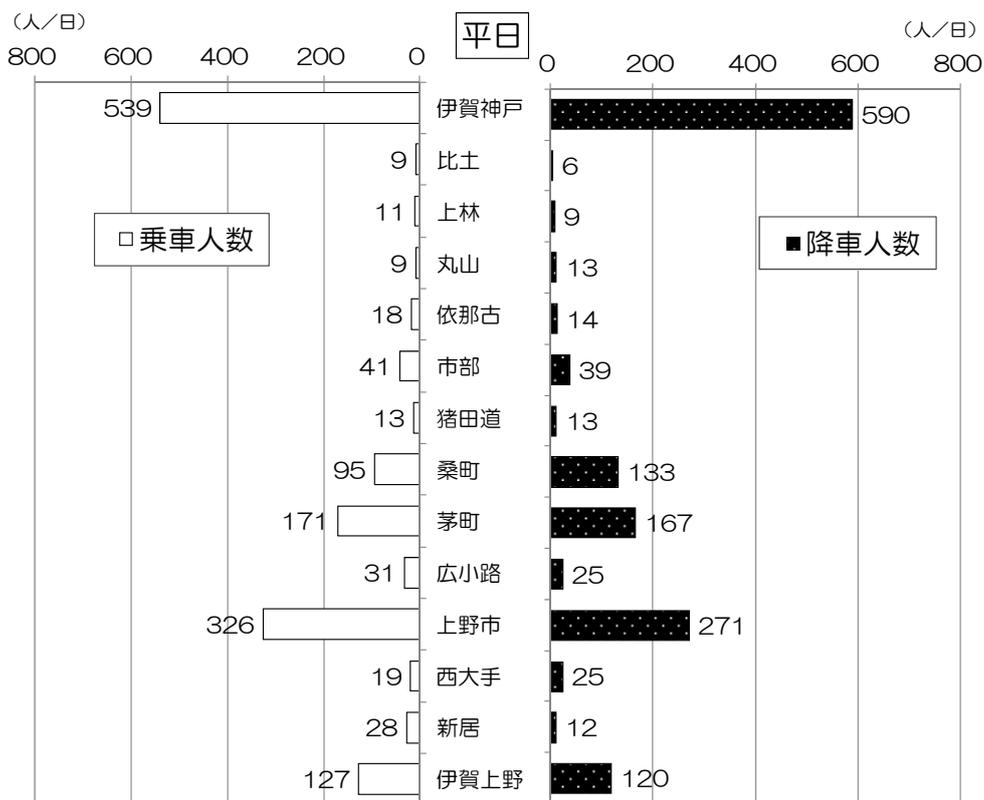
下り



▼ 伊賀鉄道（その6）

駅別乗降者数

【平日】



【休日】

