

松阪市地域公共交通計画

(素案)

令和5年 11 月

【 目 次 】

序 計画策定の目的と位置付け	1
1 地域概況及び地域公共交通の現状	2
1-1 地域概況.....	2
1-2 地域公共交通の現況	5
1-3 上位・関連計画における地域公共交通の位置付け.....	8
1-4 地域公共交通を取り巻く社会情勢	11
1-5 今後、懸念される松阪市の地域公共交通の姿.....	13
1-6 第二次松阪市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価.....	14
2 市民の移動実態とニーズ	16
2-1 市民(高齢者)アンケート調査.....	16
2-2 鈴の音バス・コミュニティ交通利用者アンケート調査	20
3 地域公共交通に関する課題	22
4 地域公共交通の構築に係る基本方針.....	24
4-1 松阪市における地域公共交通の考え方.....	24
4-2 地域公共交通の基本方針	25
4-3 地域公共交通ネットワークの方向性.....	26
5 実施事業	34
5-1 事業の概要.....	34
5-2 リーディング(重点)事業.....	41
6 計画の達成状況の評価	43
6-1 評価・改善の概要.....	43
6-2 施策の成果の評価	44
6-3 PDCAのスケジュール	47
参考資料 用語集	48

序 計画策定の目的と位置付け

(1)目的

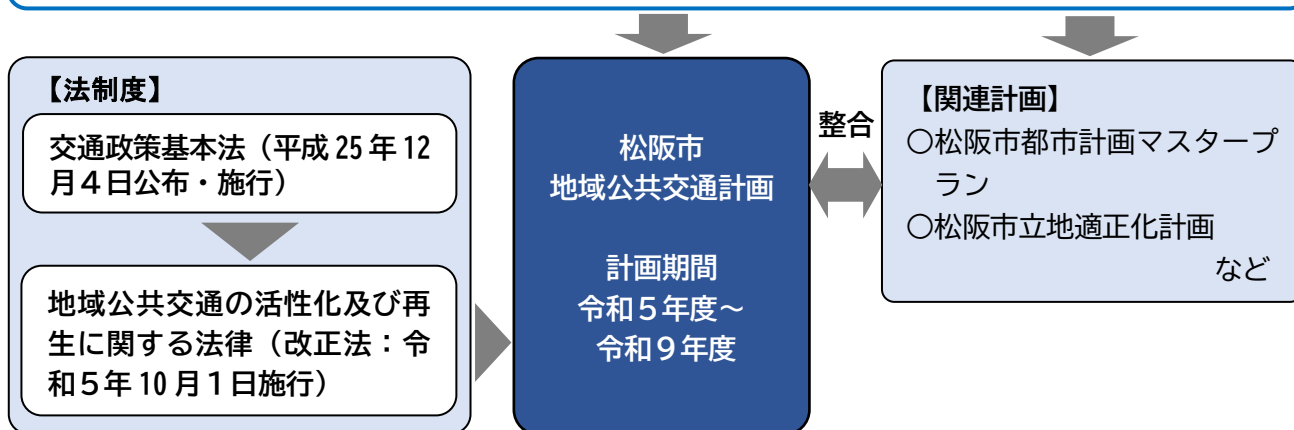
本市の地域公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティ交通などで構成されています。地域公共交通は、地域の活性化を支える基盤であり、資源ですが、利用者数は自動車への依存の高まりや、人口減少、少子高齢化などにより、減少傾向が続いています。また、新型コロナウイルス感染症（以下、「新型コロナ」という。）の影響による新しい生活様式の普及などの社会情勢が変化する中で、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

本市では、減少する地域公共交通の利用や移動需要を喚起する重要性が増していることから、新たに「松阪市地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）」を策定しました。

(2)計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「松阪市総合計画（令和3年2月）」や関連計画である「松阪市都市計画マスタープラン（平成31年3月）」、「松阪市立地適正化計画（平成31年3月）」などとの整合を図り、本市の公共交通施策の取組方針を明らかにしたものです。

【最上位計画】松阪市総合計画（計画期間：令和2年度から令和11年度）
（松阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略含む）



(3)計画の区域

本計画の区域は、松阪市全域とします。

(4)計画の期間

本計画の計画期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。

なお、計画の期間内においても、地域公共交通を取り巻く環境の変化や施策の進捗状況などに応じて、計画は随時見直します。

1 地域概況及び地域公共交通の現状

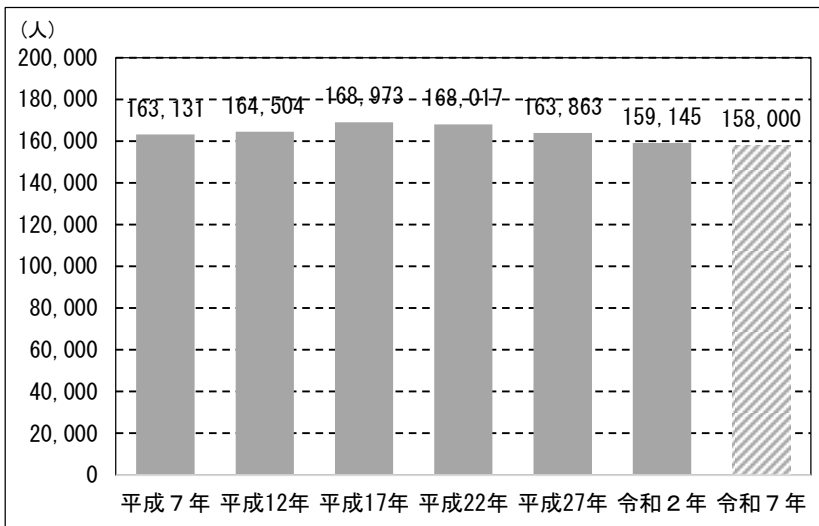
1-1 地域概況

(1)人口動向

《人口減少が進展(飯南管内、飯高管内で顕著に減少)》

- 本市の人口は、令和2年(国勢調査)で159,145人となっており、平成17年から平成22年にかけて減少に転じ、平成22年から令和2年にかけては減少傾向が拡大しています。将来人口は、令和7年に158,000人と設定されており、今後も減少すると推計されています(松阪市都市計画マスタープラン)。
- 飯南管内や飯高管内の人口は顕著に減少し、令和2年と平成22年を比較すると、飯南管内が20.5%、飯高管内が27.9%減少しています。

■総人口の推移



出典：平成7年～令和2年は国勢調査、令和7年は松阪市都市計画マスタープラン(目標)。

■地域別人口の推移

(単位：人)

	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	増減率 (R2/H22)	
						構成比	
本庁管内	123,727	127,142	124,754	121,036	117,569	73.9%	-5.8%
嬉野管内	17,884	19,021	19,637	19,483	19,127	12.0%	-2.6%
三雲管内	11,158	12,008	13,983	14,866	15,107	9.5%	+8.0%
飯南管内	6,180	5,800	5,299	4,774	4,211	2.6%	-20.5%
飯高管内	5,555	5,002	4,344	3,704	3,131	2.0%	-27.9%
松阪市計	164,504	168,973	168,017	163,863	159,145	100.0%	-5.3%
5年前比	—	2.6%	-0.6%	-2.5%	-2.9%	—	—

出典：国勢調査(各年10月1日現在)

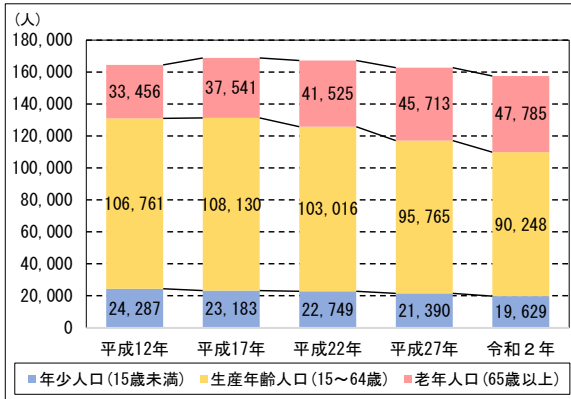
(2) 少子・高齢化の状況

《少子・高齢化が進展(特に飯南管内、飯高管内で顕著に高齢化率が高い)》

- 年少人口は減少傾向で、構成比は12.5%と少子化が進展しています。
- 高齢化率(老年人口の割合)は増加傾向で30.3%となっています。
- 地域別高齢化率は、飯南管内が44.3%、飯高管内が54.1%と本市全体の30.3%と比較して顕著に高くなっています。

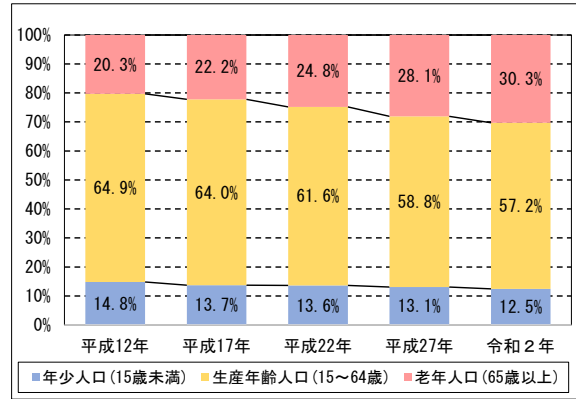
※数字は令和2年国勢調査

■年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査(各年10月1日現在)

■年齢3区分別構成比の推移



出典：国勢調査(各年10月1日現在)

■地域別年齢3区分別構成比の推移

	平成22年			平成27年			令和2年		
	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
本庁管内	13.6%	62.1%	24.3%	12.9%	59.4%	27.7%	12.0%	57.9%	30.1%
嬉野管内	13.7%	61.5%	24.8%	13.7%	58.0%	28.2%	13.4%	55.8%	30.8%
三雲管内	16.6%	64.3%	19.1%	17.1%	61.2%	21.7%	16.9%	60.8%	22.4%
飯南管内	10.5%	53.7%	35.8%	9.5%	51.1%	39.4%	8.9%	46.8%	44.3%
飯高管内	8.7%	47.2%	44.1%	6.9%	44.3%	48.9%	5.8%	40.1%	54.1%
松阪市計	13.6%	61.6%	24.8%	13.1%	58.8%	28.1%	12.5%	57.2%	30.3%

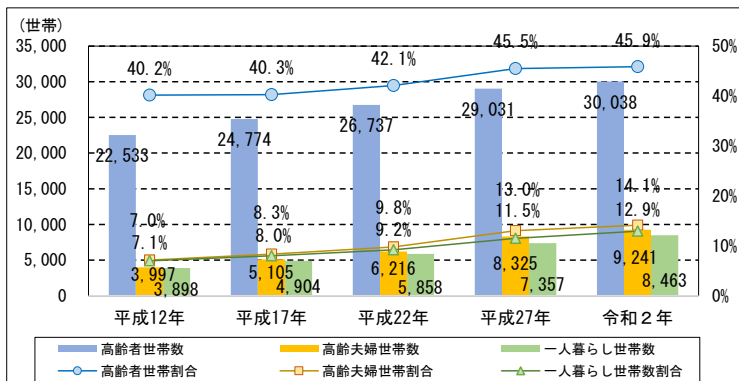
出典：国勢調査(各年10月1日現在)

《65歳以上の高齢夫婦世帯数、一人暮らし世帯数が増加傾向》

- 65歳以上の高齢夫婦世帯数は9,241世帯で、総世帯の14.1%を占め、世帯数、割合ともに増加傾向です。
- 65歳以上の高齢者一人暮らし世帯は8,463世帯で、総世帯の12.9%を占め、世帯数、割合ともに増加傾向です。

※数字は令和2年国勢調査

■65歳以上高齢者世帯数の推移



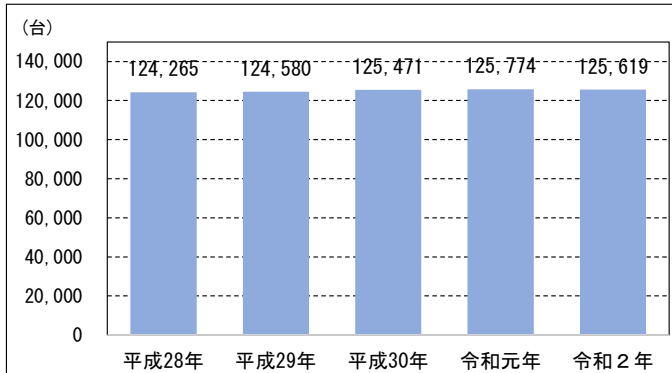
出典：国勢調査(各年10月1日現在)
※割合は総世帯数に対する比率

(3)自動車保有状況

《自動車保有台数が増加傾向》

○自動車保有台数は、平成28年の124,265台に対し、令和2年は125,619台と微増傾向です。

■自動車保有台数の推移



※乗用車（自家用のみ（普通車＋小型車））と軽自動車の合計
出典：松阪市統計要覧

(4)運転免許保有者数及び運転免許返納者数の状況

《65歳以上運転免許保有者数が増加傾向》

○運転免許保有者数は減少傾向ですが、65歳以上では増加傾向です。

《65歳以上運転免許返納者数が横ばい状態》

○65歳以上の運転免許返納者数は、平成29年の600人に対して令和3年が573人と横ばい状態です。

■運転免許保有者数と65歳以上運転免許返納者数の推移

	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	増減率 (R3/H29)
運転免許保有者数	114,045	113,702	113,062	112,375	111,947	-1.8%
65歳以上	29,057	29,631	29,949	30,234	30,659	5.5%
65歳以上運転免許返納者数	600	544	811	679	573	-4.5%

出典：松阪市統計要覧

1-2 地域公共交通の現況

(1) 鉄道

《鉄道の利用者数が減少傾向》

- 鉄道は、JR線（紀勢本線、名松線）と近鉄（山田線・大阪線・名古屋線）が市の東側を南北に走っており、11の鉄道駅があります。
- 鉄道駅利用者数は平成29年度から令和元年度にかけて増加傾向ですが、新型コロナの影響などにより令和2年度に減少し、新型コロナ前の水準まで回復していません。

(2) 路線バス

《路線バスの利用者数が減少傾向》

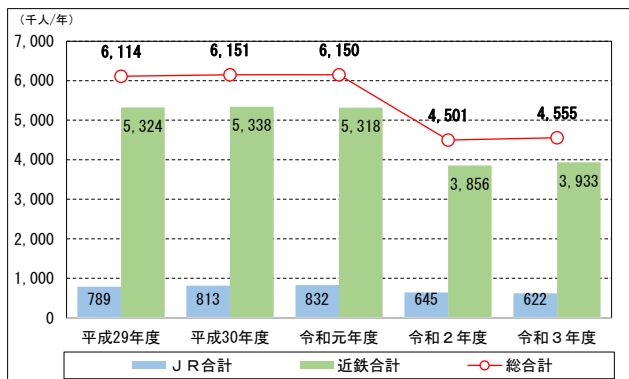
- 路線バスは松阪駅を起終点・経由地とする8路線と、津駅と天白（回転場）を連絡する1路線の合計9路線が運行しています。
- 路線バスの利用者数は、新型コロナの影響などにより令和2年度に減少し、その後増加傾向にあるものの、新型コロナ前の水準まで回復していません。

(3) タクシー

《タクシーの事業規模(車両数、運転者数)や輸送回数・運送収入が縮小傾向》

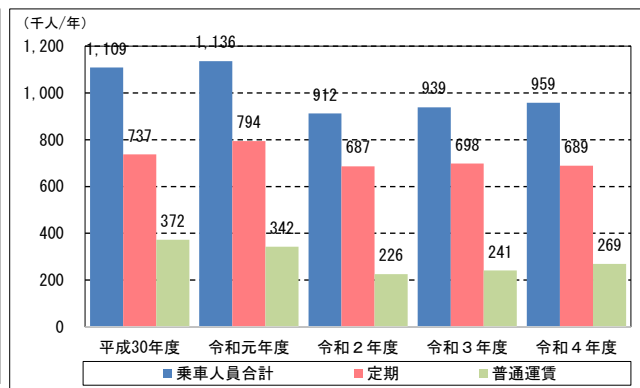
- タクシーの車両数、運転者数は減少傾向です。
- 輸送回数、運送収入は平成30年度から令和元年度にかけて減少傾向で、その後、新型コロナの影響などにより令和2年度に減少し、新型コロナ前の水準まで回復していません。

■ 鉄道駅利用者数の推移



出典：松阪市統計要覧、三重県統計書

■ 路線バス(三重交通)利用者数の推移



出典：松阪市統計要覧

■ 松阪市内タクシー(法人)の推移

	事業者数	車両数	運転者数	輸送回数 回	運送収入 (税抜き) 千円
平成30年度	4	121	142	545,173	782,076
令和元年度	4	116	140	506,870	735,833
令和2年度	4	116	129	310,812	464,842
令和3年度	4	109	129	295,420	456,962
令和4年度	4	104	124	362,807	568,108

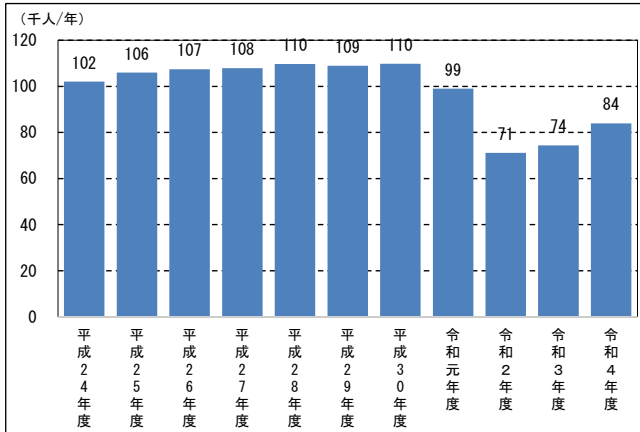
出典：一般社団法人三重県タクシー協会

(4) 鈴の音バス、コミュニティ交通及び廃止代替バス

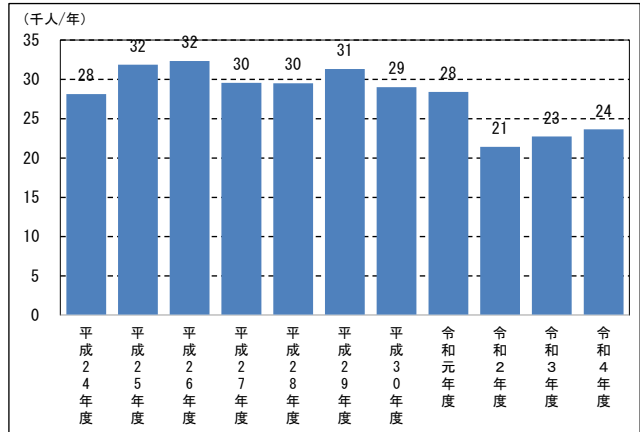
《鈴の音バス、コミュニティ交通及び廃止代替バスの利用者数が減少傾向》

- 鈴の音バス、コミュニティ交通及び廃止代替バスは、新型コロナの影響などにより大きく減少し、新型コロナ前の水準まで回復していません。
- 鈴の音バス、コミュニティ交通及び廃止代替バスの運行経費は人件費の高騰などにより増加傾向で、市の公費負担額が約1億3,200万円（令和4年度）と増加傾向です。

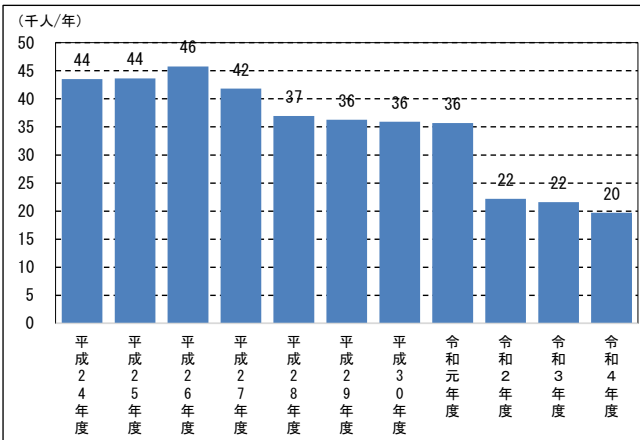
■ 鈴の音バスの利用者数の推移



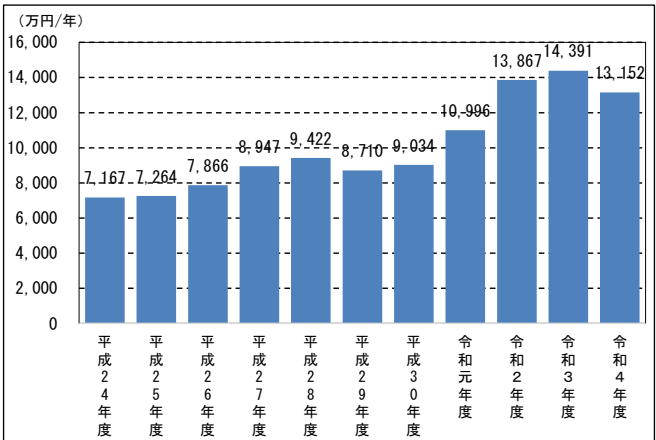
■ コミュニティ交通の利用者数の推移



■ 廃止代替バスの利用者数の推移



■ 市の公費負担額の推移



(5) スクールバス・スクールタクシー

《小中学校の再編によるスクールバス・スクールタクシーが運行中》

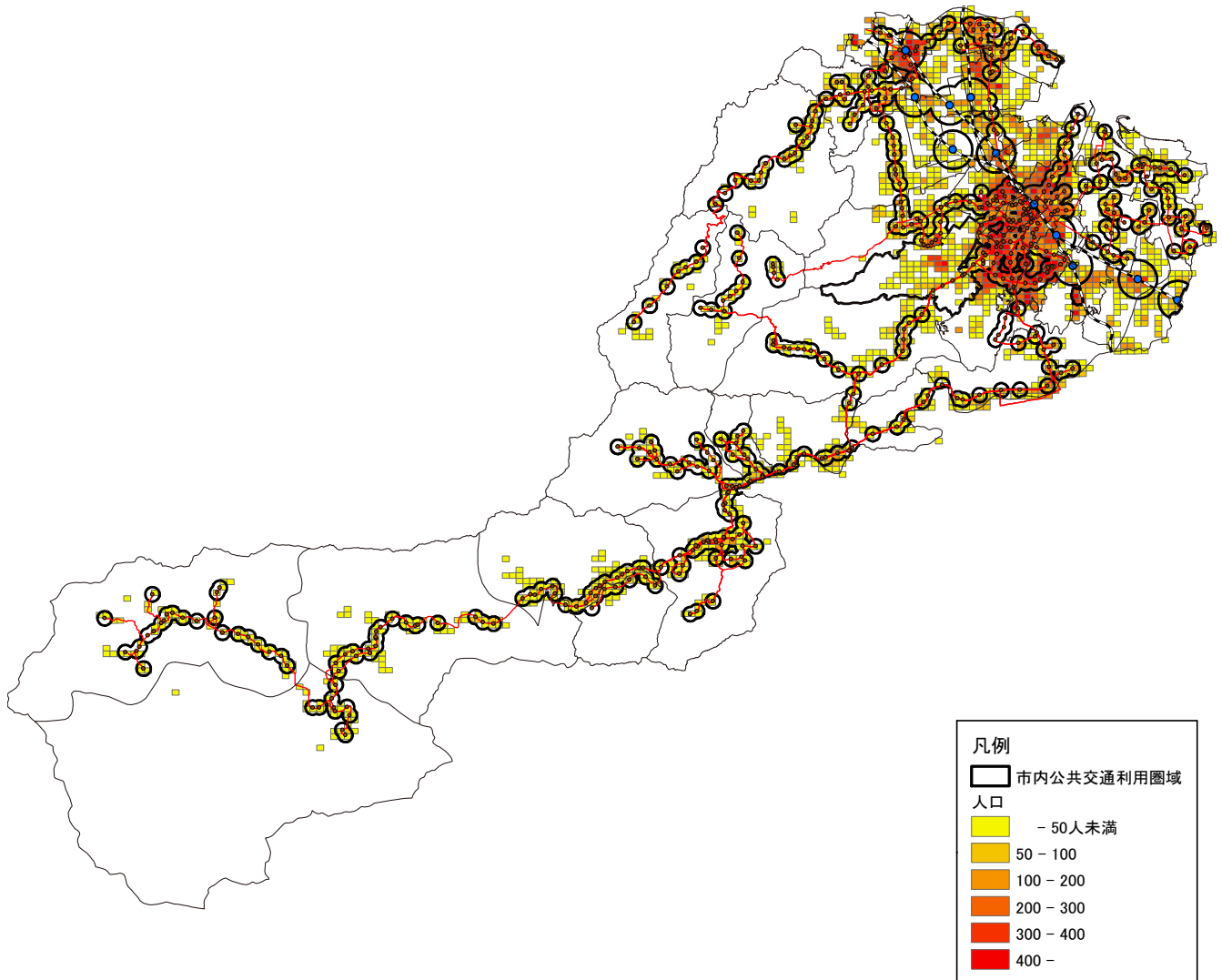
- 現在、6つの小学校、2つの中学校でスクールバス・スクールタクシーが運行中です。
- 「松阪市立小中学校の適正規模及び配置について（答申）（令和4年10月）」によると、児童数・生徒数、学級数は今後も減少する見込みです。

(6)人口カバー率

《鉄道・バス利用が不便な地域が約3割(人口カバー率)存在》

○市内の多くの地域は公共交通が利用できるものの、鉄道・バス（路線バス、鈴の音バス、コミュニティ交通、廃止代替バス）に限定した人口カバー率（総人口に対する鉄道・バスが利用できる人口の割合）は 69.4%となっており、鉄道・バス利用が不便な地域が約3割となっています。

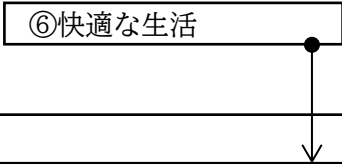
■公共交通不便地域図



※公共交通利用圏域は鉄道駅より半径 800m以内、バス停より半径 300m以内

1-3 上位・関連計画における地域公共交通の位置付け

(1) 松阪市総合計画

- 【計画期間】** 令和2年度から令和11年度まで（10年間）
- 【将来像】** ここに住んで良かった・・・みんな大好き松阪市
- 【政策体系】**
- | | |
|------------|-------------|
| ①輝く子どもたち | ②いつまでもいきいきと |
| ③活力ある産業 | ④人も地域も頑張る力 |
| ⑤安全・安心な生活 | ⑥快適な生活 |
| ⑦市民のための市役所 | |
- 

【政策 6. 快適な生活/生活基盤の整備】 ③地域公共交通の充実

《10年後のめざす姿》 「みんなでまもり・そだて・つながる公共交通」

効率性の高い移動手段の確保を図るとともに、地域特性、資源を生かし、持続可能な移動手段の構築を進めます。

《主な取組》

- ・交通弱者のニーズに対応した新たなコミュニティ交通のあり方を検討し、具体化していきます。
- ・交通空白地では住民自治組織が主体となり、持続可能なコミュニティ交通を構築することを支援します。
- ・利用者アンケートを実施し、既存路線の見直しにつなげます。
- ・利用促進のための啓発活動に取り組みます。



地方創生総合戦略

I 定住促進 基本目標「住みたい・住み続けたいまちをつくります」

■具体的な施策「魅力あるまちづくり」

〈地域主体型移動手段の推進〉

公共交通が空白となる地域については、地域住民が主体となって、地域の人材や繋がりを生かし、地域それぞれの実情や特性に応じた移動手段を確保することで、利便性を高めるとともに利用促進を図ります。

(2)松阪市都市計画マスタープラン

【計画目標年次】 令和7年

【都市づくりのテーマ】

自然・歴史・文化と交流のまち 快適環境
都市「まつさか」の継承と進化

【都市づくりの基本的な方向】

- ・若者や子育て世帯に優しい都市づくり
- ・いつまでも安心して暮らすことのできる都市づくり
- ・商工業や観光が元気な都市づくり
- ・市民協働、官民連携による持続可能な都市づくり
- ・誰もが便利に移動できる都市づくり
- ・市民や来訪者等を守る安全な都市づくり

【将来都市構造】

拠点	都市核	松阪駅周辺、伊勢中川駅周辺
	地域核	橿田駅周辺、射和周辺、三雲地域振興局周辺
	生活拠点	小片野周辺、飯南地域振興局周辺等、飯高地域振興局周辺等
	物流・産業拠点	近畿自動車道伊勢線松阪IC周辺
軸	都市連携軸、地域交流軸	
ゾーン	商業・業務ゾーン、工業地ゾーン、住宅地ゾーン、集落地ゾーン、農地保全ゾーン、森林保全ゾーン、レクリエーションゾーン	



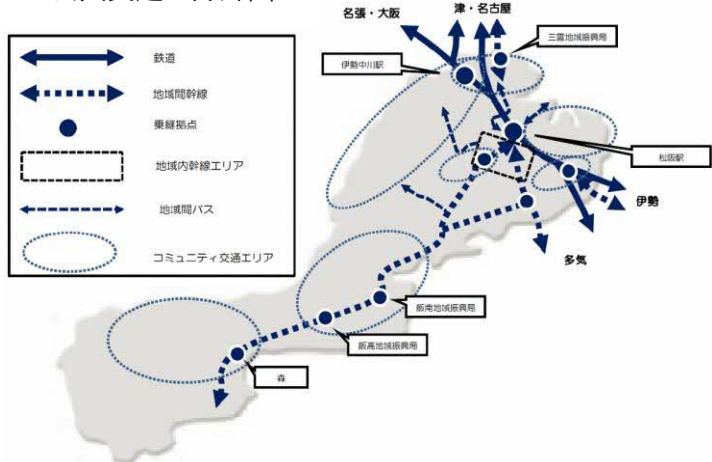
【4-3 交通施設・道路整備の方針】

(1) 基本的な方針

○公共交通体系を構築する

- ・各交通手段の適切な連携のもと、松阪駅周辺及び伊勢中川駅周辺の交通結節機能を充実することで総合交通体系の構築をめざす。
- ・自動車交通、バス交通、自転車・徒歩交通と適切に連携することで利便性を向上させ、利用促進及び路線が維持できる公共交通網を形成する。

■公共交通の方針図



(2) 交通施設・道路整備の方針

- ①公共交通の充実・利用促進
- ②バスルートの改善
- ③公共交通空白地域の改善
- ④協働による地域公共交通の充実
- ⑤駅周辺の再整備

(3)松阪市立地適正化計画

【計画目標年次】 令和17年

【まちづくりの目標】

安全・安心で賑わいを高める快適環境都市「まつさか」の創造 居住誘導と都市機能の充実

【課題解決に必要な施策・誘導方針（③公共交通ネットワークの充実）】

拠点と連携した公共交通ネットワークの強化や、郊外住宅団地等における公共交通の確保など、公共交通の利便性を高めた移動しやすい交通環境の取組により、コミュニティバスの利用増加や外出率の増加による高齢者等の健康増進を図る。

【立地適正化に関する誘導施策（公共交通の形成に関する施策）】

便利で快適な公共交通ネットワークを形成するため、以下のような施策を展開する。

- 松阪駅南西の市街地において、バスルートの改善などにより、中心部に存在している公共交通空白地域の解消を図るとともに、周辺部から、鉄道・バスともに本市の公共交通の拠点である松阪駅への移動時間の短縮などアクセス性の向上を推進する。
- 住宅団地などの郊外市街地においては、公共交通の利便性を維持するため、デマンド交通の導入など、拠点と連携する公共交通ネットワークの形成を検討する。
- バスの円滑な交通を確保するため、その路線となる幹線道路等の計画的整備に努める。

【数値目標（公共交通ネットワークの充実）】

目標指標		基準値	目標値
コミュニティバス （鈴の音バス） 年間利用者数	公共交通の利便性の向上により、コミュニティバスの利用者の増加をめざす。	88,983人 （平成29年）	115,000人 （令和17年）

1-4 地域公共交通を取り巻く社会情勢

地域公共交通を取り巻く背景として社会情勢の変化をとらえ、本計画に反映していきます。

(1)国内の動向

①人口減少・少子高齢化の加速

- 国立社会保障・人口問題研究所によると、日本の人口は令和 38 年には1億人を割り込むと予測されており、年齢階層別に見ると、年少人口（0～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）は減り続け、一方で65歳以上の老年人口は増加すると想定されています。
- 類を見ない人口減少・少子高齢化の到来は、多岐にわたる場面であつて直面したことのない影響を起こすことが予想されます。今後は、人口減少・少子高齢化を前提とした取組が必要となります。

②SDGs（持続可能な開発目標）への対応

- SDGsとは、持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）です。2030年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標であり、17のゴール・169のターゲットから構成されています。地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。
- 169のターゲットの1つ、11.2では「2030年までに、脆弱の立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と掲げられています。
- SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本でも積極的に取り組まれています。



③地球環境問題への対応

- 地球温暖化が益々深刻化する中で、二酸化炭素排出量の抑制や再生可能エネルギーの活用などにより、環境配慮型のコンパクトで持続可能なまちづくりへの転換が求められています。
- 令和2年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルを目指すことを宣言しています。
- 将来の世代も安心して暮らせる持続可能な経済社会をつくるため、脱炭素社会の実現に向けた取組が求められています。

(2)地域公共交通に関する動向

①新型コロナの影響による地域公共交通の利用者数の減少

○地域公共交通の利用者数は、新型コロナ前と比較して、7～8割前後で推移しています。

②民間事業者の経営悪化によるサービス水準の低下

○地域公共交通の利用者数は、特に地方部において長期的に減少傾向です。

○民間事業者の経営悪化が進行し、路線廃止や運行回数の減少などのサービス水準の大幅な低下が進んでいます。

③運転手(担い手)の高齢化・不足

○地域公共交通の運転手の確保は、公共交通事業を営む上での根幹ですが、全国の自動車運転業務の有効求人倍率は、全業種平均の約2倍となっているなど、路線バスやタクシーなどの自動車運転業務の人手不足が年々深刻化してきています。

○運転手の不足により、路線の減便・縮小・廃止につながっている事例もあります。

④交通に関する技術革新の進展

○A I や I o T、ビッグデータなどのデジタル技術の急速な進展を背景として、交通分野においても新たな技術の開発・社会実装に向けた取組が進められています。

○MaaS、A I を活用したデマンド交通、スマートフォンによるタクシー配車アプリを用いた配車予約など新たな技術を活用したモビリティサービスの実装に向けた取組が進められています。

⑤高齢者の交通事故防止

○交通死亡事故に占める高齢運転者の割合は、高齢化の進展に伴い、近年上昇しており、運転に不安を持つ高齢者が、自家用車に依存しなくても生活できる環境の整備が求められています。

1-5 今後、懸念される松阪市の地域公共交通の姿

(1)地域公共交通利用者数の減少による負のスパイラル

《利用者数の減少→交通事業者の収益悪化→サービス水準の低下→(利用者数の減少)》

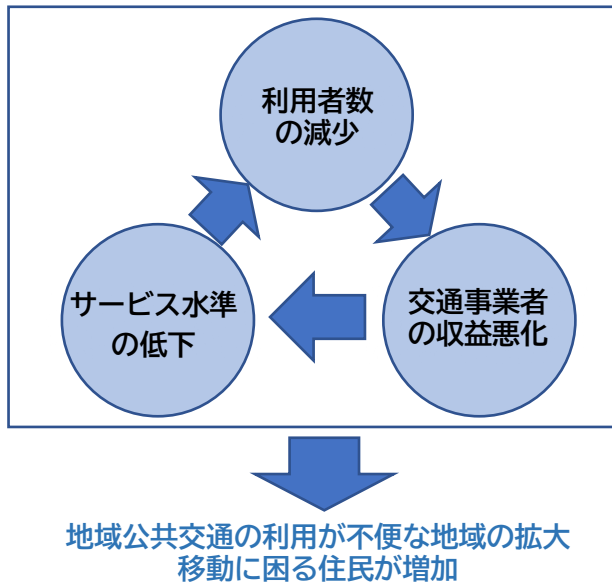
○本市の地域公共交通は、人口減少、少子高齢化に加えて、新型コロナによるリモートワークなどの生活様式の変化により利用者数が減少し、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。このままでは、交通事業者の収益悪化、地域公共交通ネットワークの縮小やサービス水準（運行本数など）の低下を引き起こし、それが更なる利用の縮小を招く、いわゆる「地域公共交通の負のスパイラル」が発生する恐れがあります。

(2)移動に困る住民が増加

《地域公共交通の利用が不便な地域の拡大により、移動に困る住民が増加》

○「地域公共交通の負のスパイラル」が発生した場合、さらに地域公共交通の利用が不便な地域が拡大します。現在、自動車を利用している住民が自動車以外の交通手段が必要となった時、移動に困ることが予想されます。また、公共交通を利用している高齢者、高校生などの移動を確保できなくなり、そのことが要因となって転出する住民が発生するなど、地域の暮らしにも影響することが懸念されます。

■地域公共交通の負のスパイラルと懸念される状況



1-6 第二次松阪市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価

(1) 成果目標の達成状況

「第二次松阪市地域公共交通網形成計画（令和元年9月）」で掲げられた成果目標の目標値の達成状況については、人口減少、少子高齢化に加えて新型コロナの影響などにより、住民1人あたりの公共交通年間利用回数や利用者数、地域負担率で未達成が多い状況です。

① 住民1人あたりの公共交通年間利用回数

	目標	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
公共交通利用者数（人）	－	1,303,987	1,013,908	1,059,687	1,117,994
住民基本台帳人口（人）	－	164,089	162,867	161,520	159,936
住民1人あたりの公共交通年間利用回数※	8.0	7.95	6.23	6.56	6.99

※住民1人あたりの公共交通年間利用回数＝（路線バス、鈴の音バス、コミュニティ交通の年間利用者数）
÷住民基本台帳人口

② 沿線60歳以上人口100人あたりの1日利用者数及び地域負担金

		60歳以上人口100人 あたりの1日利用者数（人）			地域負担金（％）					
		目標	令和4年度 実績		運賃収入のみ			協賛金含む		
					目標	令和4年度 実績		目標	令和4年度 実績	
鈴の音バス	市街地循環線	2.3	1.4	×	22.0	16.9	×	40.0	28.8	×
	大口線	2.2	1.4	×	7.0	5.5	×	14.0	9.2	×
	三雲松阪線	4.0	4.0	○	12.0	9.0	×	18.0	12.6	×
	幸中央線	2.2	1.9	×	20.0	5.6	×	30.0	9.2	×
コミュニティ交通	黒部・東地区コミュニティバス	1.6	1.0	×	10.0	5.2	×	23.0	16.3	×
	機殿・朝見地区コミュニティバス	1.5	0.9	×	5.0	2.6	×	14.0	9.8	×
	飯南地区コミュニティバス	1.0	0.5	×	4.0	1.3	×	14.0	11.2	×
	飯高波瀬森地区コミュニティバス	1.5	0.7	×	3.0	1.2	×	10.0	7.4	×
	宇気郷地区コミュニティバス 「与原・深長線」	0.5	0.3	×	－	－	－	－	－	－
	宇気郷地区コミュニティバス 「飯福田・柚原線」	0.1	0.0	×	10.0	0.0	×	－	－	－
	嬉野地区コミュニティバス	2.2	1.5	×	8.5	3.1	×	20.0	11.9	×
	三雲地区コミュニティバス	1.4	1.0	×	11.0	7.0	×	25.0	21.2	×
	虹が丘町デマンドタクシー	1.0	0.3	×	16.0	16.7	○	－	－	－
松尾地区コミュニティ交通	0.7	1.4	○	14.0	8.9	×	40.0	31.2	×	

※ ○：目標達成 ×：目標未達成

(2)主な取組

これまで以下のような取組を行ってきており、地域公共交通網の維持・発展に寄与してきています。

①鈴の音バス・コミュニティ交通の運行を推進

- 路線バス廃止への対応、鉄道・バス利用が不便な地域の解消のため、地域の実情にあった鈴の音バス・コミュニティ交通の運行に取り組んでいます。
- 平成31年4月から鈴の音バス「幸中央線」、令和3年3月から松尾地区コミュニティ交通の運行を開始し、その他のコミュニティ交通ではルート見直しやデマンド化など利便性向上を図っています。

②コミュニティ交通の運行に対する補助金制度の創設（虹が丘町デマンドタクシー）

- 本市では、地域住民が組織する団体が主体となって運営するコミュニティ交通の運行経費に対して補助金を交付し、地域の特性と実情に応じた移動手段の構築や確保を支援する「コミュニティ交通運行事業補助金事業」を令和元年10月に創設しました。
- 虹が丘町自治会では、この補助金を活用して虹が丘町デマンドタクシーの運行を開始しました。

③公共交通が利用しやすい環境づくりを推進

- 天白（回転場）を交通結節点として乗継利用ができるようにしました。また、乗継時刻表の作成など乗継利用の促進、バス停の名称・設置場所の見直し、系統番号の設定などによる分かりやすい案内表示の整備など、公共交通を利用しやすい環境づくりを推進しています。

④出前講座など利用促進活動や情報提供・プロモーション活動の充実

- 小学校の子どもたちに向けた地域公共交通の出前講座や高校に進学する子どもたちに向けた地域公共交通通学PRといった利用促進策の実施、「松阪市公共交通路線図」の制作・発行やバスロケーションシステムの導入など情報提供・プロモーション活動の充実を推進しています。

2 市民の移動実態とニーズ

2-1 市民(高齢者)アンケート調査

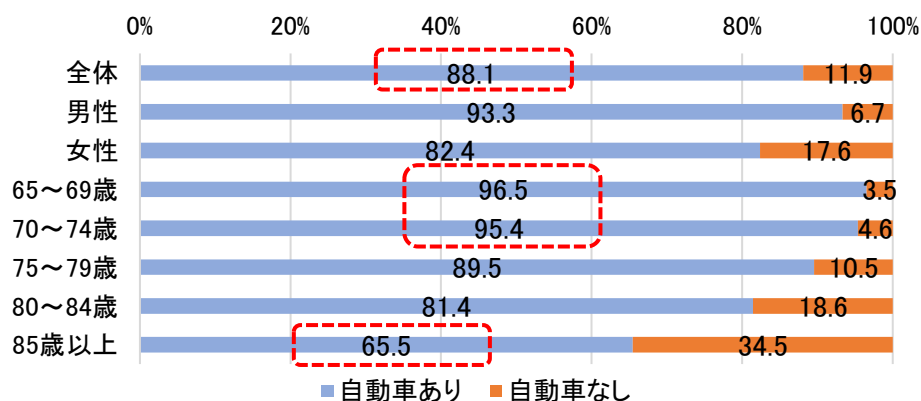
■市民(高齢者)アンケート調査概要

調査対象者	松阪市内在住の65歳以上の高齢者（飯高管内以外は65歳以上の市民10,000人、飯高管内は1,777人の全員に配布）
調査方法	郵送による配布、回収
調査期間	令和3年11月12日（金）～12月3日（金）
回収状況	回収票数7,324票（飯高管内以外6,272票、飯高管内1,052票）

(1)自動車保有状況、自動車運転免許の保有状況

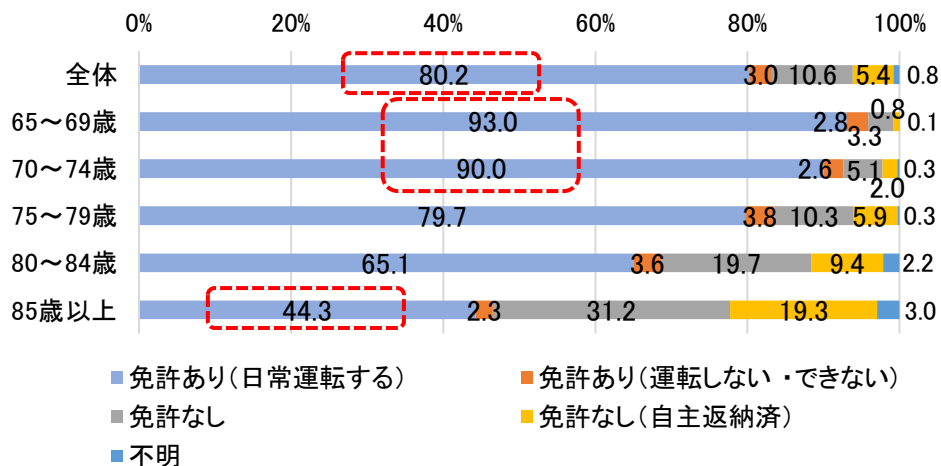
- 自動車を保有している世帯は全体で88.1%です。65～74歳では95%を超えており、85歳以上でも65.5%が自動車を保有しています。
- 一人で外出可能で運転免許を保有し日常的に運転する方は80.2%です。65～74歳では90%以上となっており、85歳以上でも44.3%が日常的に運転しています。

■世帯の自動車保有状況



※不明を除いて集計

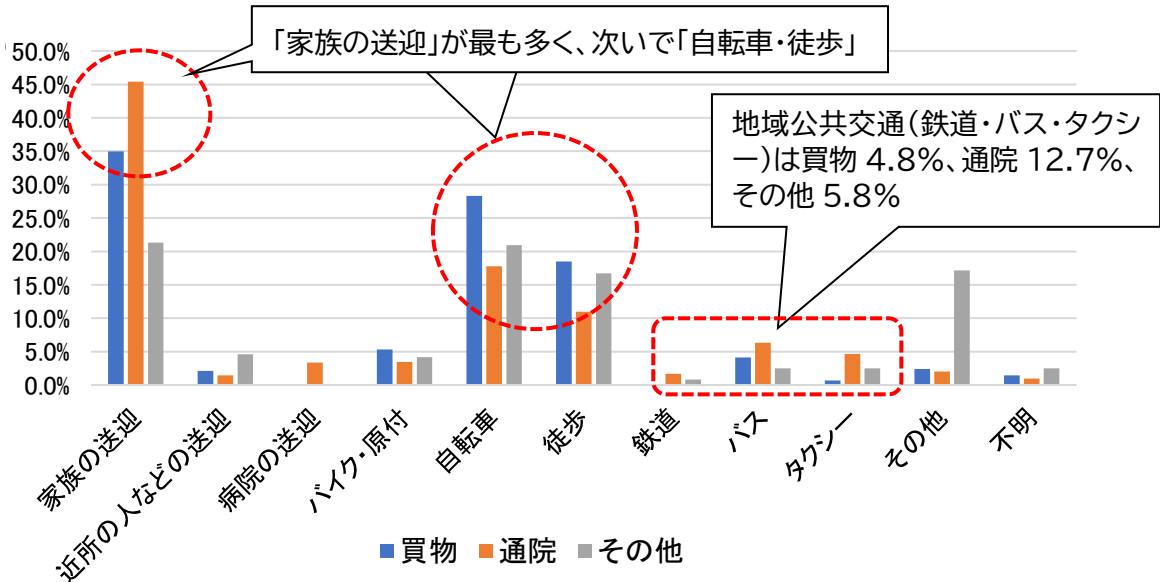
■一人で外出可能な高齢者の運転免許証の保有状況



(2)自動車運転免許を持っていない人の交通手段

○一人で外出可能で、「運転免許を持っていない」あるいは「持っていては運転していない」人の買物・通院などの交通手段は、「家族の送迎」が最も多く、次いで「自転車・徒歩」です。地域公共交通（鉄道・バス・タクシー）は買物4.8%、通院12.7%となっています。

■一人で外出可能で、「運転免許を持っていない」あるいは「持っていては運転していない」人の買物・通院などでの交通手段



(3)地域公共交通の利用状況

○地域公共交通を1か月に1日以上利用している人は1.4%~7.5%です。
 ○主な利用目的は、鉄道は趣味・娯楽、バスは通院、買物、タクシーは通院が多くなっています。
 ○利用しない理由は、車を利用できるからが最も多いですが、次いでバスは近くにバス停がないから、タクシーは運賃が高いからという理由が5.6~10%となっています。

■地域公共交通の利用実態

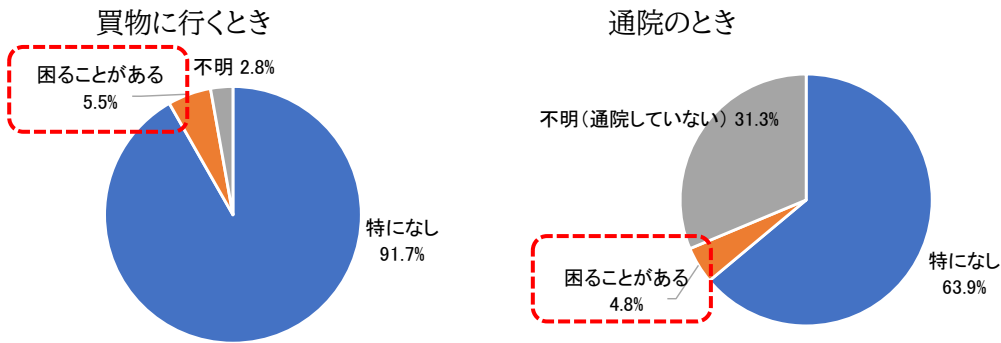
	三重交通バス	鈴の音バス	コミュニティ交通	タクシー	鉄道
利用頻度※ ()は、免許を持っていない人	3.2% (8.6%)	1.4% (4.1%)	2.3% (5.9%)	4.6% (12.1%)	7.5% (7.6%)
利用目的 (複数回答)	通院 35.3% 買物 21.8% 趣味・娯楽 20.2% 食事 11.2%	買物 34.3% 通院 27.8% 趣味・娯楽 23.2% 公共施設利用 12.1%	通院 44.2% 買物 32.6% 趣味・娯楽 15.1% 郵便局・金融機関 14.7%	通院 46.8% 食事 17.8% 趣味・娯楽 13.3% 買物 7.8%	趣味・娯楽 44.4% 買物 15.0% 通院 13.1% 食事 10.2%
利用しない理由	車を利用 63.0% バス停がない 10.0%	車を利用 69.6% バス停がない 7.8%	車を利用 69.9% バス停がない 5.6%	車を利用 83.6% 運賃が高い 8.8%	—

※一人で外出可能な人で、1か月に1日以上利用率

(4)買物や通院で移動する際に困っていることについて

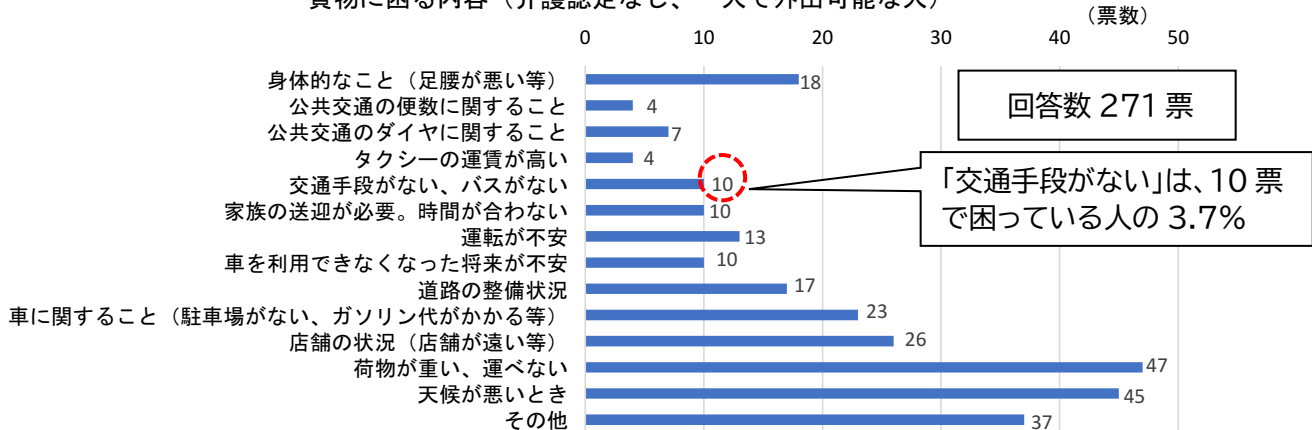
○公共交通の対象者といえる「一人で外出可能な人」で、買物や通院で困っていると回答した人の割合は約5%ですが、その中で交通手段がなくて困っている人は4%程度と全体（高齢者）の0.2%（約5%×約4%）と少数です。

■困ることの有無(一人で外出可能な人)

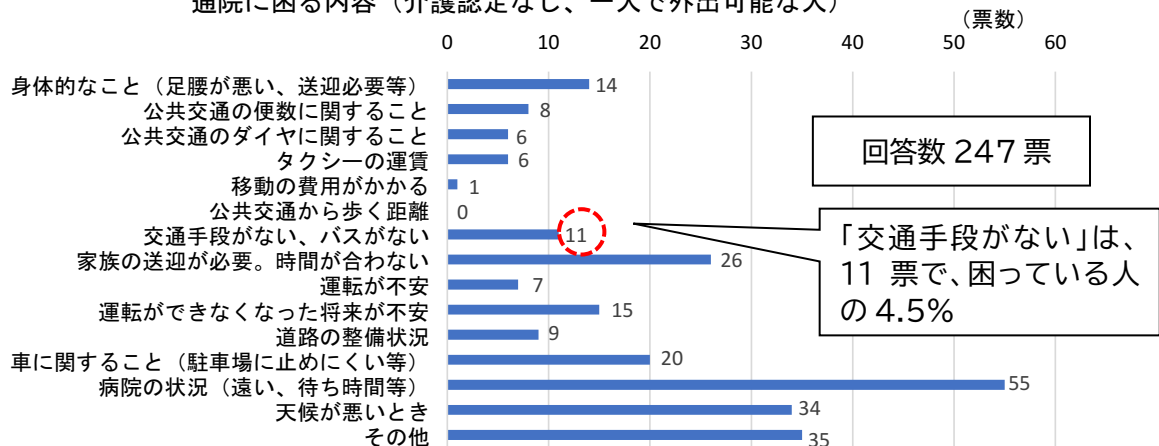


■困っている内容

買物に困る内容（介護認定なし、一人で外出可能な人）



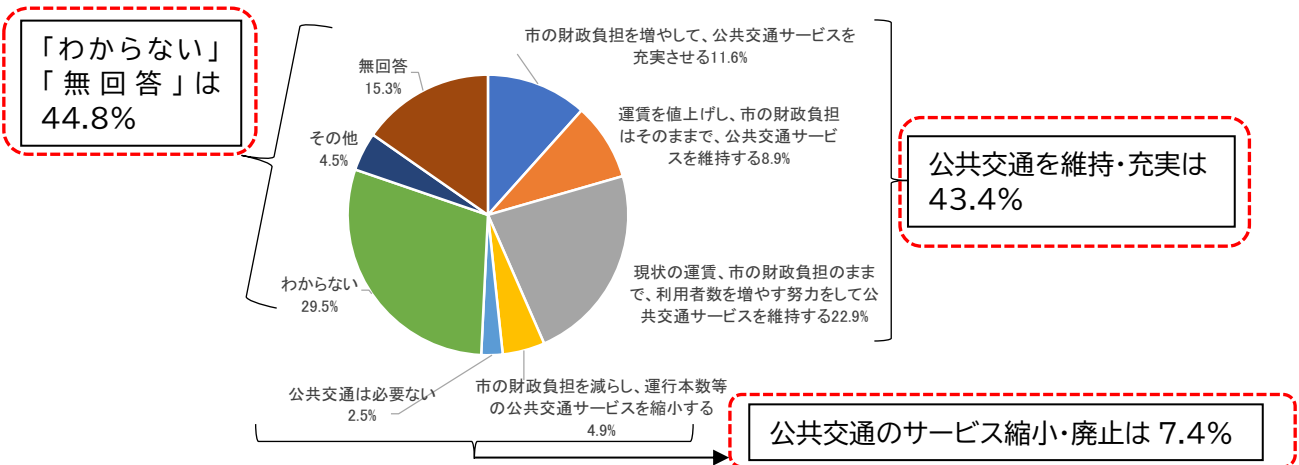
通院に困る内容（介護認定なし、一人で外出可能な人）



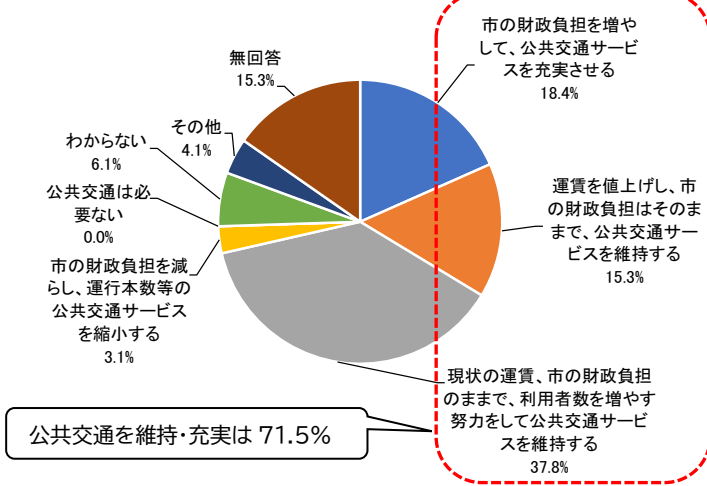
(5)今後の公共交通の方向性について

- 公共交通の維持・充実に対するニーズは43.4%であり、サービス縮小・廃止の7.4%よりも多くなっています。鈴の音バス、コミュニティ交通を利用する人に限定すると、維持・充実に対するニーズは、鈴の音バス71.5%、コミュニティ交通59.7%と約6割以上となっています。
- 「わからない」「無回答」が44.8%となっており、地域公共交通に対する関心が低いといえます。

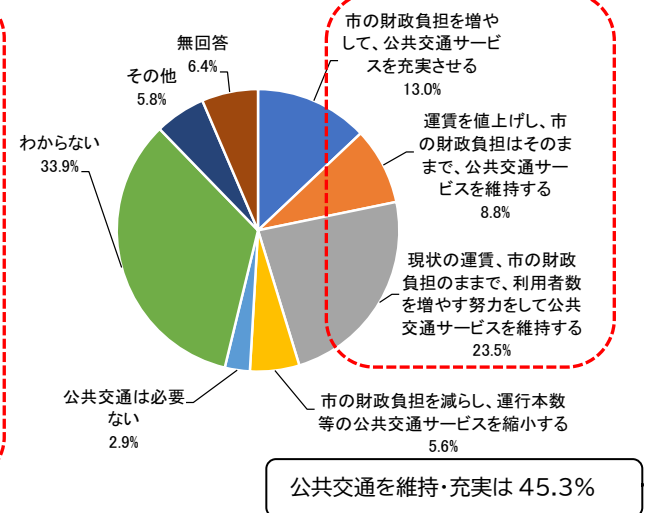
■今後の公共交通の方向性



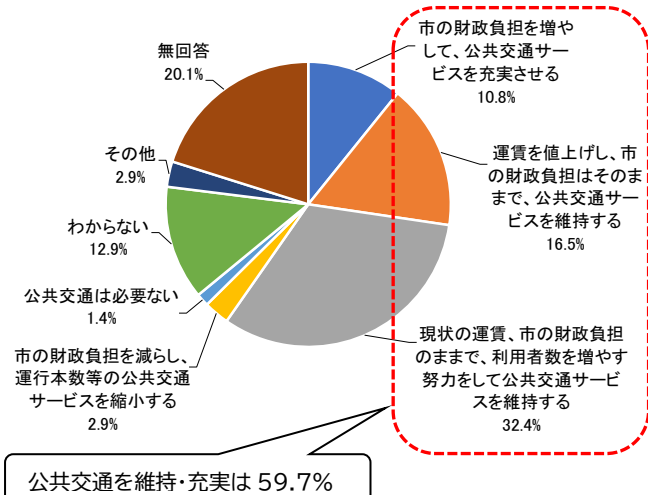
【鈴の音バス・利用者】



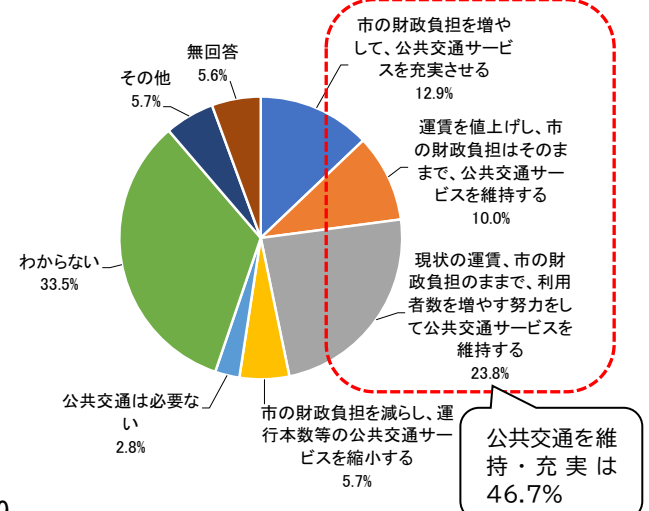
【鈴の音バス・非利用者】



【コミュニティ交通・利用者】



【コミュニティ交通・非利用者】



2-2 鈴の音バス・コミュニティ交通利用者アンケート調査

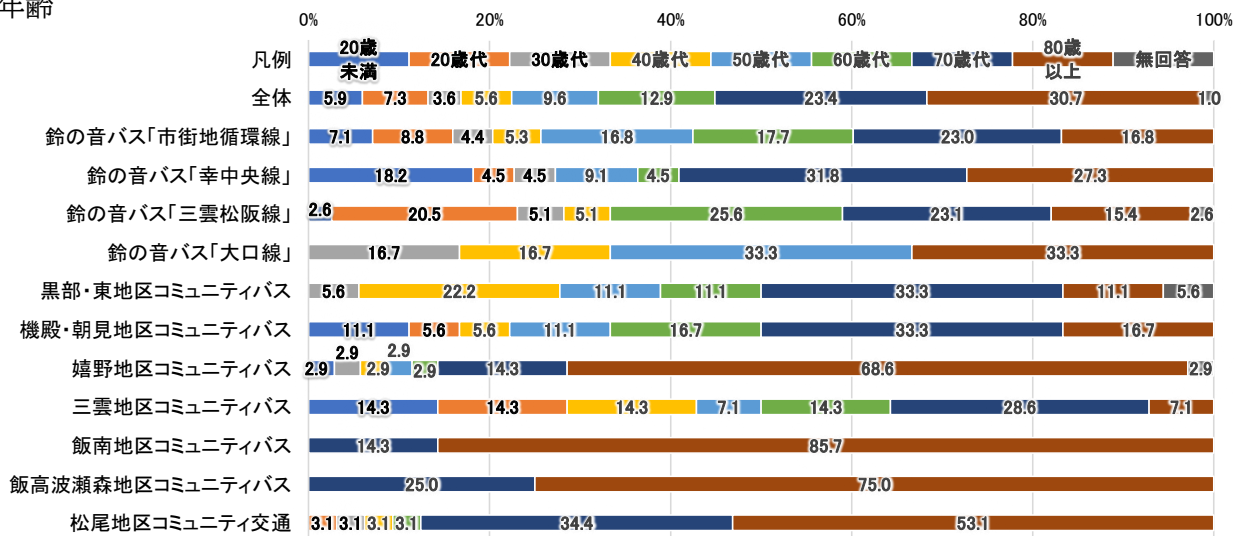
■鈴の音バス・コミュニティ交通利用者アンケート調査概要

調査対象者	鈴の音バス・コミュニティ交通利用者
調査方法	調査員及び運転手による手渡し配布、回収
調査期間	令和4年1月
回収状況	合計 335 票（鈴の音バス 180 票、コミュニティ交通 155 票）

(1)利用者の年齢

- 鈴の音バス利用者の年齢は 20 歳未満～80 歳以上と幅広い年齢層で利用されています。
- コミュニティ交通利用者の年齢は地区により異なりますが、高齢者の利用が多くなっています。

■年齢



(2)利用目的

- 利用目的は買物、通院が多くなっていますが、20 歳未満では通学、20～60 歳代では通勤利用も見られます。

■利用目的

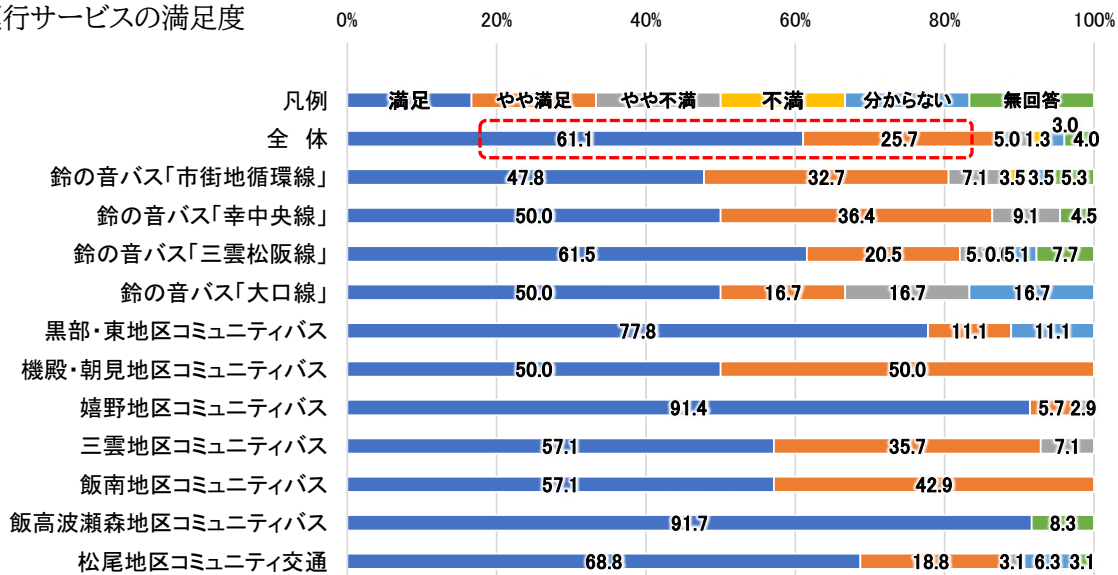
		通勤	通学	塾	買物	通院	公共施設利用	食事	金融機関・利用	郵便局・利用	趣味・娯楽	その他
バス路線	全体	14.9	4.0	0.0	34.3	26.7	5.3	3.0	7.9	6.6	12.2	
	鈴の音バス「市街地循環線」	16.8	3.5	0.0	25.7	13.3	8.0	4.4	3.5	9.7	22.1	
	鈴の音バス「幸中央線」	0.0	18.2	0.0	36.4	22.7	0.0	4.5	0.0	9.1	18.2	
	鈴の音バス「三雲松阪線」	30.8	0.0	0.0	53.8	12.8	2.6	5.1	2.6	5.1	5.1	
	鈴の音バス「大口線」	16.7	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	
	黒部・東地区コミュニティバス	27.8	0.0	0.0	27.8	38.9	5.6	0.0	11.1	0.0	11.1	
	機殿・朝見地区コミュニティバス	16.7	5.6	0.0	27.8	61.1	0.0	0.0	5.6	11.1	0.0	
	嬉野地区コミュニティバス	5.7	2.9	0.0	54.3	48.6	2.9	2.9	11.4	2.9	0.0	
	三雲地区コミュニティバス	21.4	14.3	0.0	28.6	14.3	0.0	0.0	7.1	0.0	7.1	
	飯南地区コミュニティバス	0.0	0.0	0.0	50.0	57.1	28.6	0.0	28.6	0.0	0.0	
	飯高波瀬森地区コミュニティバス	0.0	0.0	0.0	16.7	37.5	0.0	0.0	29.2	0.0	12.5	
年齢層	松尾地区コミュニティ交通	3.1	3.1	0.0	37.5	46.9	9.4	3.1	6.3	12.5	0.0	
	20歳未満	5.6	50.0	0.0	5.6	5.6	0.0	0.0	0.0	16.7	16.7	
	20歳代	68.2	4.5	0.0	4.5	4.5	13.6	4.5	0.0	4.5	9.1	
	30歳代	27.3	18.2	0.0	36.4	0.0	9.1	0.0	0.0	9.1	9.1	
	40歳代	41.2	0.0	0.0	17.6	29.4	11.8	5.9	5.9	5.9	5.9	
	50歳代	27.6	0.0	0.0	20.7	17.2	3.4	6.9	0.0	3.4	24.1	
	60歳代	17.9	0.0	0.0	43.6	25.6	2.6	0.0	7.7	7.7	17.9	
	70歳代	2.8	0.0	0.0	43.7	31.0	1.4	2.8	5.6	9.9	9.9	
80歳以上	2.2	0.0	0.0	43.0	37.6	7.5	3.2	17.2	3.2	9.7		

(単位：%) 複数回答

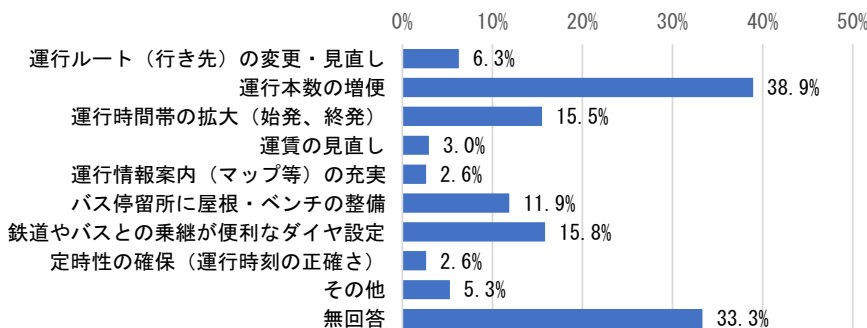
(3)運行サービスの満足度について

- 運行サービスに対する満足度は、「満足」、「やや満足」と回答した割合が全体では 86.8%を占めており、鈴の音バスでは8割前後、コミュニティ交通では9割以上となっています。
- 利用をより一層高めるために必要なサービスは、運行本数の増便、鉄道やバスとの乗継ダイヤの設定、運行時間帯の拡大、バス停留所の屋根・ベンチの整備といった要望があがっています。

■運行サービスの満足度



■利用をより一層高めるために必要なサービス



3 地域公共交通に関する課題

①鉄道、路線バス及びタクシーは利用者数の減少などにより危機的な状況

鉄道、路線バス及びタクシーは、利用者数の減少や運転手不足などにより運行サービスの維持が困難。人口減少に加えて観光利用も少ないことから、このままでは利用者減少が継続し、存続の危機。

■利用者数の減少により運行サービス維持が困難

○市内の鉄道、路線バス、タクシーの利用者数は、人口減少、少子高齢化に加えて新型コロナの影響などにより減少しています。運行経費は増加傾向のため収益が悪化しており、このままでは運行サービスを維持することが困難です。

【鉄道】

市内の鉄道利用者数は、新型コロナ以前は微増で推移してきていましたが、以降は減少しており、運賃値上げなどの対策が実施されています。

【路線バス】

路線バスは、新型コロナ以前から利用者数が減少傾向であり、新型コロナなどにより利用者数は大きく減少しました。市内では、これまでに廃止になった路線もあり、多くは運行赤字となっています。

国の補助を受けている幹線系統の一部路線バス（大杉線、松阪熊野線）は、利用者数の減少により補助要件を下回っているため、存続できるかどうか危機的な状況です。

【タクシー】

タクシーは、車両数、運転者数、輸送回数、運送収入ともに減少傾向です。

市民アンケート調査（高齢者対象）によれば、利用しない理由の多くは、自動車を利用しているからに次いで「運賃が高い」が9%であり、自由意見でも指摘されています。

■運転手の高齢化や不足などにより運行サービス維持が困難

○路線バス、タクシーでは、利用者数の減少に加えて、運転手の高齢化や人手不足、労働環境改善の取組による人員配置の厳しさなどのため、運行サービス維持が困難な状況です。

■利用者数減少が継続すれば、路線撤退が危惧されるなど危機的状況

○人口減少、少子高齢化により市民の利用は減少傾向であり、加えて観光利用も少ないことから、このままでは利用者数の減少が継続すると想定されます。本市では、これまで利用者数の減少などによりバス路線が廃止されてきており、また、他地域でも減便や路線廃止が進行していることから、このままでは市内路線の廃止が危惧されるなど、民間交通事業者による運行は危機的状況です。

②鈴の音バスは市の財政負担が増加

鈴の音バスは、利用者数減少、運行経費増のため市の財政負担が増加しており、このままでは運行サービス維持が困難。

- 鈴の音バスの利用者数は、新型コロナ以前の8割まで減少しましたが、令和3年度以降は若干の回復傾向です。しかし、運行経費が増加傾向のため運行収支は低下傾向であり、市の財政負担が増加しています。このままではサービス水準を維持することが困難になる恐れがあります。

③コミュニティ交通は利用者数が減少傾向

コミュニティ交通の利用者数は減少傾向。利用実態や住民ニーズの変化に対応した見直しが必要。

- コミュニティ交通の利用者数は、新型コロナ以前の8割まで減少しており、運行経費が増加傾向のため、運行収支は低下傾向です。
- コミュニティ交通は、地域住民の移動ニーズに対応して運行形態や運行ダイヤなどを決めています。高齡化の進展などにより住民ニーズが変化してきていることから、これに対応した見直しなどを行う必要があります。
- 中でも、過疎地域である飯南・飯高管内においては、人口減少、高齡化率が市内で最も高く、高齡者も減少しているため、コミュニティ交通に加えて、地域の骨格である三重交通飯南波瀬線の利用者数が減少傾向です。地域の公共交通を存続させるため、三重交通飯南波瀬線との乗り継ぎに配慮したコミュニティ交通の再編を推進する必要があります。

④鉄道・バスを利用しにくい地域が点在

市内には、鉄道・バスを利用しにくい地域が点在しており、バス停まで遠いと思っている市民が多い。

- 市内の多くの地域では公共交通（鉄道・バス・タクシー）を利用できるものの、鉄道・バスに限定した人口カバー率は約7割となっており、鉄道・バスを利用しにくい地域が点在しています。また、市民アンケート調査（高齡者対象）によれば、高齡による歩行速度の低下などにより、バス停まで遠い（約5分以上）と思っている人が3分の2を占めており、多くの人がバスを利用しにくいと思っています。このように既存のバスを利用しにくい市民への対応が必要です。

⑤地域公共交通に対する市民意識が低い

地域公共交通に対する市民の関心、重要性に対する理解が低い。

- 市民アンケート調査（高齡者対象）では、今後の公共交通の方向性について約45%が「わからない」「無回答」と回答しており、地域公共交通に対する関心、地域公共交通の重要性に対する理解は低いといえます。
- 市民の関心の低さは地域公共交通の利用減少に影響していることから、市民や来訪者への認知度を高め、地域公共交通の重要性を理解してもらい、利用者の増加につなげていく必要があります。

4 地域公共交通の構築に係る基本方針

4-1 松阪市における地域公共交通の考え方

(1)暮らしの基盤サービスである路線バス、タクシーをみんなで支える

■ 路線バス、タクシーは暮らしの基盤サービス

- 本市の地域公共交通は、広域的な交通手段として「鉄道」があり、鉄道駅との接続や市内の地域間を連絡する交通手段として「路線バス」「鈴の音バス」「コミュニティ交通」「タクシー」が各々に役割分担と連携をしながら、市民の生活を支えています。
- 本市は市域が東西に長く、鉄道駅が市の東側に偏っているという立地上の特性・制約から、主に路線バスが地域間の移動を担っています。また、市域が広く鉄道・バスを利用しにくい地域も多いため、市街地ではタクシーが利用されています。
- 路線バスは、高校生が自宅から通学でき、学校の選択肢を広げることになり、また、市民の通勤、買物、通院手段などとして安価な料金で利用でき、環境保全にも貢献する重要な交通手段です。
- タクシーは、鉄道・バスを利用できない地域の交通手段として、また、身体的な理由や鉄道・バスを利用できない時間帯、病院への緊急時の移動などにも利用されている重要な交通手段です。
- 路線バス、タクシーは、自動車運転免許を持たない高校生や高齢者などの利用に加えて、将来自動車を運転できなくなったときの不安を解消し、暮らしやすい地域をつくるために必要かつ重要な基盤サービスです。

■ 路線バス、タクシーをみんなで支え、維持する

- 路線バス、タクシーは交通事業者が担っているため、利用者の減少と運転手不足などによる収益悪化により便数減、運賃値上げなどが進んでいます。このまま利用者が減少すると、路線撤退が危惧されるなど、危機的な状況です。
- 他の市町では乗合タクシーなどを市内全域に一律のサービスで導入している例がありますが、本市では、路線バス、タクシーと競合するため、これらの利用者が減少し維持できなくなります。その結果、市民は移動の選択肢が制限され、緊急時の交通手段もなくなります。
- 市民の移動を確保するとともに、観光客などの来訪者にも利用しやすい地域公共交通とするため、本市では、市民と行政が連携して路線バス、タクシーを支え、維持していきます。

(2)行政と地域それぞれが主体となって交通手段を確保する

- 本市は市域が広いので、交通事業者による鉄道・路線バスだけでは市内の移動サービスを確保できないことから、市と地域が連携して、これを補完する交通手段を確保します。
- 市による鈴の音バスの運行に加えて、地域で移動に困っている人を解消するため、主に地域内での移動を担い、鉄道、路線バスと接続することによって、希望する行き先への移動を確保する交通手段が必要です。
- 地域の特性や実情を最も理解しているのは地域住民です。このため、地域の人材や繋がりを生かしつつ、地域住民が利用しやすいものとするため、地域が主体となった交通手段を確保します。

4-2 地域公共交通の基本方針

本市における地域公共交通の考え方を踏まえて、将来像として「気兼ねなく利用できる地域公共交通をみんなで作る」を目指すとともに、課題を改善するため、次の方針で取り組みます。

【目指す将来像】 気兼ねなく利用できる地域公共交通をみんなで作る



基本方針① 鉄道、路線バス及びタクシーの運行や情報提供の改善・工夫による認知度向上

- 鉄道、路線バス及びタクシーは、暮らしの基盤となる重要な地域公共交通です。その維持を図るため、市民や観光客が使いやすく便利な交通手段となるようにし、利用者の増加を目指します。
- 交通事業者が路線や運行サービスの見直しなどの「走り方」を改善するとともに、分かりやすい運行情報の提供や利用しやすい運賃制度などの「魅せ方」の工夫を市と交通事業者が連携して推進します。このような取組により、地域公共交通の認知度を高めます。

基本方針② 新たな地域のニーズを生み出す鈴の音バスの再編

- 鈴の音バスは、市が利用実態、商業施設の移転・新設及び市民ニーズなどを検証することにより、必要に応じて路線の見直しを行います。
- この見直しにより新たな利用者ニーズを生み出し、利用者増につなげていきます。

基本方針③ 地域の特性や実情に合った交通手段の確保

- 鉄道、路線バス及び鈴の音バスを補完し、主に地域内の交通手段であるコミュニティ交通については、暮らしやすい地域をつくるための生活支援サービスを確保します。このため、住民ニーズに応じて、利用しやすい運行形態、ネットワーク及び運賃体系などの見直しを行います。まず、飯高地区において地域公共交通の再編を推進します。
- 鉄道、路線バス及び鈴の音バスを利用しにくい地域においては、移動に困っている市民などを対象に、地域の特性や実情に応じて運行形態、行先、サービス水準などを確保するため、地域が主体となって新たな交通手段を確保します。

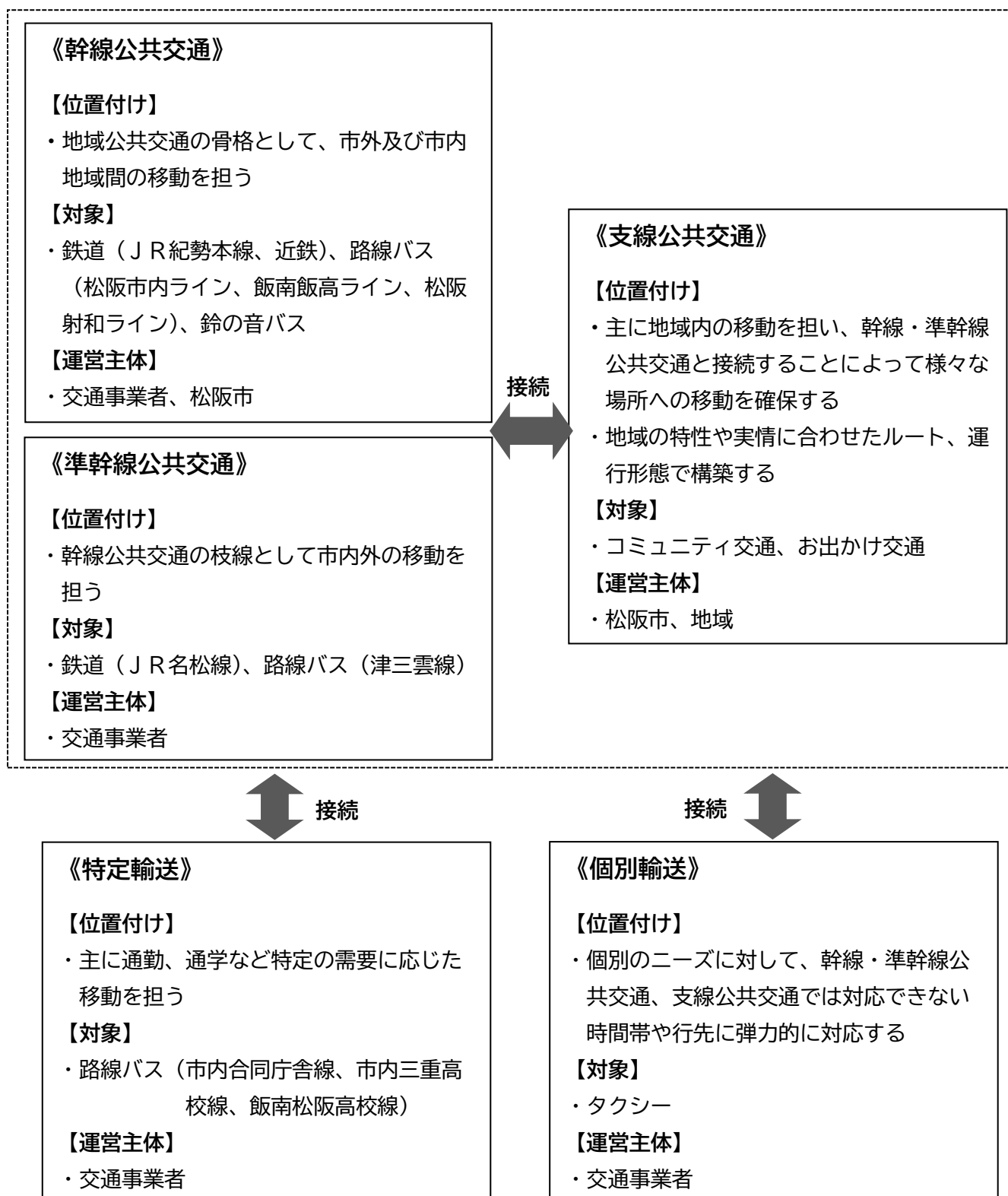
基本方針④ みんなで支える地域公共交通の実現

- 地域公共交通を維持していくためには、利用者を維持、増加させることが必要不可欠ですが、現在、移動に困っている市民は限られるため、これらの人を対象に利用者数を増やすには限界があります。地域公共交通の利用を増やすため、普段は地域公共交通を使っていない人にも時には利用してもらい、市民全体で地域公共交通を支えます。
- 交流人口を拡大し、より多くの住民に地域公共交通を利用してもらうため、高齢者や高校生に加えて、観光客にも配慮した取組を推進します。
- 地域公共交通は、地球環境にやさしい交通手段です。環境に配慮した車両の導入など、低炭素社会に向けた取組を関係者が連携して推進します。

4-3 地域公共交通ネットワークの方向性

(1) 地域公共交通の構成

本市の地域公共交通は、「幹線公共交通」「準幹線公共交通」を基軸とし、これを補完する「支線公共交通」、これらを利用できない個別ニーズに対応する「個別輸送」及び特定需要に対応する「特定輸送」により、体系的な地域公共交通ネットワークを構築します。



■それぞれの地域公共交通の位置付け

【幹線公共交通】

◆鉄道

J R（紀勢本線）、近鉄（山田線・大阪線・名古屋線）が市の東側を南北に運行しており、通勤、通学、買物、通院などの多様な目的での市外及び市内の移動を担っています。鉄道駅は、バス、タクシー、自家用車、自転車などとの乗継拠点であり、松阪駅と伊勢中川駅は複数の地域公共交通が乗入れている重要な交通結節点です。

◆路線バス

三重交通により市内外の地域間移動、市内の主要施設間移動を担っており、主に通勤、通学、買物や通院などに不可欠な公共交通として機能しています。方面別に「松阪市内ライン」「飯南飯高ライン」「松阪射和ライン」に分類し、利用者にわかりやすくします。

◆鈴の音バス

中心市街地の活性化、拠点間の移動など、市のまちづくりに必要な路線であり、市が運営主体となって運行している定時定路線のバスです。市は、利用実態、商業施設の移転・新設及び市民ニーズなどを検証することにより、必要な運行サービスを提供します。

【準幹線公共交通】

◆鉄道

J R（名松線）は、J R紀勢本線の枝線として市内及び津市との間で通勤、通学、買物、通院などの多様な目的での移動を担っています。

◆路線バス

三重交通津三雲線は、鈴の音バス三雲松阪線と三雲地区コミュニティバスに接続し松阪駅、伊勢中川駅に連絡しています。通勤、通学、買物、通院などの多様な目的での市内外の移動を担っています。

【支線公共交通】

◆コミュニティ交通

地域が主体となって運行形態、ルート、ダイヤ及び運賃などを検討し、市と協働で運行しているバスです。

地域特性に合わせて運行している路線のため、地域が主体となって利用実態や地域ニーズを把握し、運行形態などを市に提案します。市は地域と協働して見直しなどを行います。

◆お出かけ交通

お出かけ交通は、鉄道・バスを利用しにくい地域における交通手段として、既存の地域公共交通との競合が発生しないよう一定の範囲に制限しながら、地域の特性や実情に応じて運行を確保するものです。

運行形態については、定時定路線、デマンド交通及びタクシーの活用などの多様な方法から地域の特性や実情に応じて選択します。また、地域の関係者の合意に基づき、自家用有償旅客運送の活用も選択します。

地域が主体となって地域ニーズを把握し運行形態などを選択したうえで、市に提案します。市は地域と協働して新たな運行や見直しなどを行います。

【特定輸送】

◆路線バス

三重交通市内合同庁舎線、市内三重高校線、飯南松阪高校線により、主に通勤、通学など特定の需要に応じた移動を担う交通手段です。

【個別輸送】

◆タクシー

市民の個別の移動ニーズに対して、幹線・準幹線公共交通及び支線公共交通では対応できない時間帯や行先に弾力的に対応できる交通手段です。

【交通結節点】

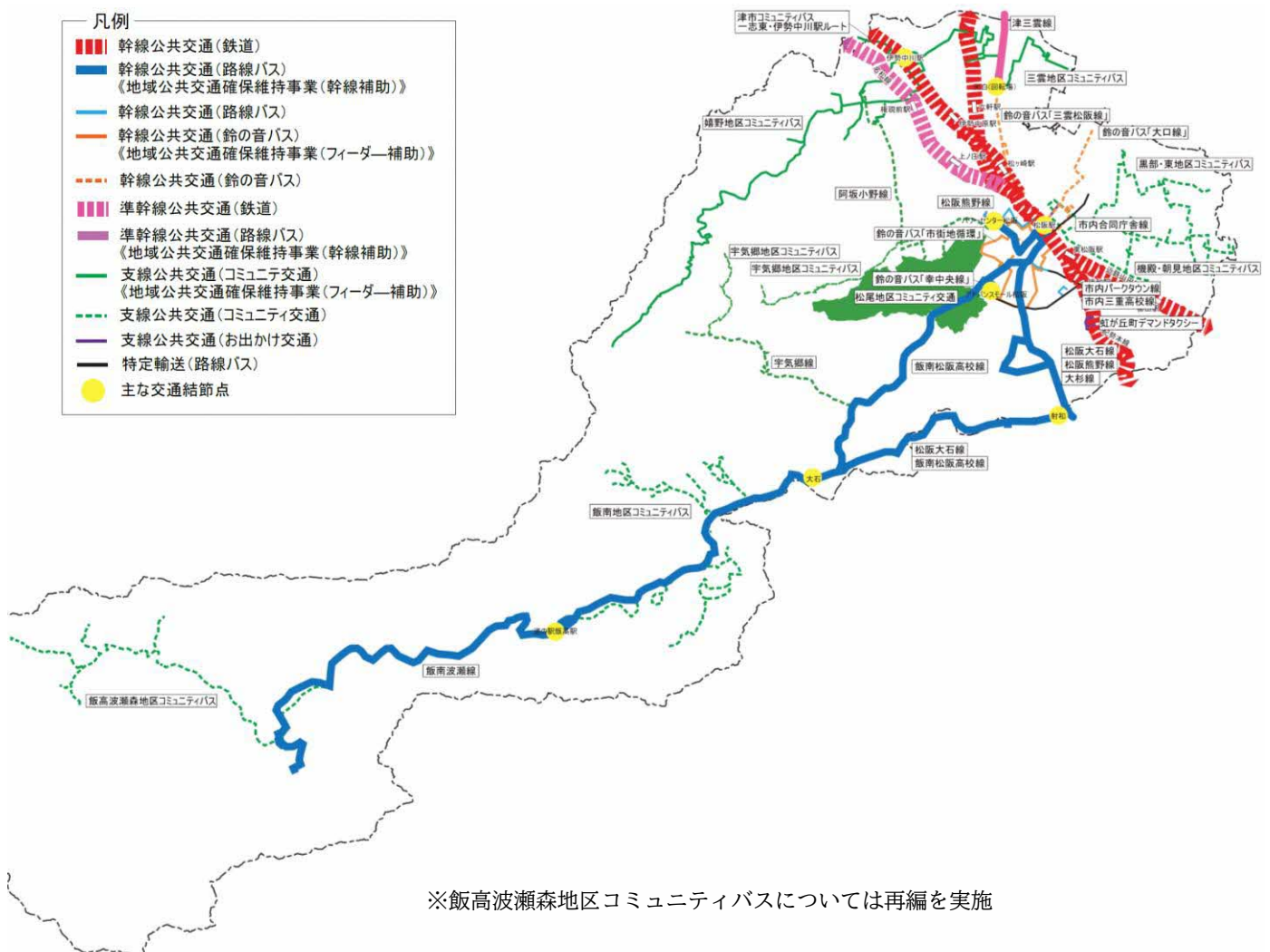
複数の地域公共交通が接続する駅、バス停については、乗り継ぎを考慮したダイヤや待合環境の整備などを推進します。

地域公共交通を補完する交通手段として、MaaSの取組と連携を図りながら、レンタサイクルや駐輪場などとの一体的な運用を推進します。

■地域公共交通のネットワーク図

凡例

- 幹線公共交通(鉄道)
- 幹線公共交通(路線バス)
《地域公共交通確保維持事業(幹線補助)》
- 幹線公共交通(路線バス)
- 幹線公共交通(鈴の音バス)
《地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)》
- 幹線公共交通(鈴の音バス)
- 準幹線公共交通(鉄道)
- 準幹線公共交通(路線バス)
《地域公共交通確保維持事業(幹線補助)》
- 支線公共交通(コミュニティ交通)
《地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)》
- 支線公共交通(コミュニティ交通)
- 支線公共交通(お出かけ交通)
- 特定輸送(路線バス)
- 主な交通結節点



※飯高波瀬森地区コミュニティバスについては再編を実施

■地域公共交通の分類

分類	交通手段	役割	対象	運営主体	運行形態	主な費用負担			現在の路線	
						松阪市	交通事業者	地域		
幹線公共交通	鉄道	広域及び市内の移動	市民 来訪者	J R、近鉄	—		○		・ J R 紀勢本線 ・ 近鉄：山田線・大阪線・名古屋線	
	路線バス		市民 来訪者	三重交通	定時 定路線		○		・ 松阪市内ライン ：市内パークタウン線 ・ 飯南飯高ライン ：飯南波瀬線 ・ 松阪射和ライン ：松阪大石線、大杉線、松阪熊野線	
	鈴の音バス	中心市街地の活性化、拠点間の移動	市民 来訪者	松阪市	定時 定路線	○		○	市街地循環線 幸中央線 三雲松阪線 大口線	
準幹線公共交通	鉄道	広域及び市内の移動	市民 来訪者	J R	—		○		J R 名松線	
	路線バス		市民 来訪者	三重交通	定時 定路線		○		津三雲線	
支線公共交通	コミュニティ交通	地域の骨格的な路線	地域 住民	松阪市	行政と 地域で 決める	○		○	飯南地区コミュニティバス 飯高波瀬森地区コミュニティバス 嬉野地区コミュニティバス 三雲地区コミュニティバス	
		地域内の路線	地域 住民	松阪市	行政と 地域で 決める	○		○	黒部・東地区コミュニティバス 機殿・朝見地区コミュニティバス 宇気郷地区コミュニティバス 阿坂小野線 ^{※1} 宇気郷線 ^{※1} 松尾地区コミュニティ交通 ^{※2}	
	お出かけ交通	既存の鉄道・バスを利用しにくい地域における交通手段	地域 住民	地域住民	地域住民が 選択する				○	虹が丘町デマンドタクシー
			地域 住民	津市	—	○				津市コミュニティバス（一志東・伊勢中川ルート）
特定輸送		特定の需要に応じた移動を担う交通手段	市民 来訪者	三重交通	定時 定路線		○		市内合同庁舎線 市内三重高校線 飯南松阪高校線	
個別輸送（タクシー）		個別の交通手段	市民 来訪者	安全タクシー 嬉野タクシー カネセタクシー 三重近鉄タクシー	ドア・ ツー・ ドア		○		—	

※1 現行の廃止代替バス（交通事業者が運行から撤退した路線を、市が委託して運行を継続している路線。阿坂小野線、宇気郷線）という分類は、他の分類へと移行させ、将来的に無くしていきます。本計画では、コミュニティバスへの移行を想定しています。

※2 現行の松尾地区コミュニティ交通は、将来的にお出かけ交通への移行を想定しています。

■地域公共交通確保維持事業(幹線補助)路線の位置付け・役割

路線名	役割	確保・維持策
三重交通 飯南波瀬(A)線 飯南波瀬(B)線	【A線：松阪駅前～道の駅飯高駅、B線：松阪駅前～道の駅飯高駅～スメール】 松阪駅を発着地として飯高地区を連絡するとともに、沿線の飯南高校などへの通学利用を担う路線。	沿線のコミュニティ交通との接続による利便性向上に努めながら、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を行う。
三重交通 松阪大石線	松阪駅を発着地として沿線の工業団地、多気町の相可高校を經由し乗り継ぎ拠点である大石までを連絡する路線。	大石バス停での乗継利便性を確保しながら、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を行う。
三重交通 大杉(A)線 三重急行自動車 大杉(B)線	【A線：松阪駅前～VISON～道の駅奥伊勢おおい、B線：松阪駅前～射和～シャープ南】 松阪駅を発着地として、多気町、大台町を連絡し、沿線の商業施設、工業団地及び病院などへの利用を担う路線。	観光誘客の推進を図りながら、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を行う。
三重交通 松阪熊野線	東紀州地域から松阪駅及び市内の病院(松阪中央総合病院)を結ぶ長距離路線で、世界遺産熊野古道への観光目的での利用など、多目的に利用されている路線。	東紀州地域からの広域移動を確保するため、観光誘客の推進と更なる利用促進を図りながら、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を行う。
三重交通 津三雲線	津市と松阪市を結ぶ路線で、沿線の大型商業施設などへの利用を担う路線。	沿線のコミュニティ交通や津エアポートラインとの接続を強化しながら、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を行う。

■地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)路線の位置付け・役割

路線名	役割	確保・維持策
鈴の音バス 市街地循環線	中心市街地内の病院、商店街・商業施設、松阪駅などを連絡し、中心市街地の活性化に寄与している路線。	中心市街地内の施設との連絡を確保しながら、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を行う。
嬉野地区 コミュニティバス (コミュニティ交通)	嬉野地区の宇気郷地区・中郷地区と近鉄伊勢中川駅、周辺の病院、商業施設を連絡し、地域住民の日常生活に必要な交通手段として機能している路線。	嬉野地区から近鉄伊勢中川駅や周辺地区へのアクセス機能を確保しながら、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を行う。
三雲地区 コミュニティバス (コミュニティ交通)	三雲地区と近鉄伊勢中川駅、周辺の病院、商業施設などを連絡し、地域住民の日常生活に必要な交通手段として機能している路線。	三雲地区から近鉄伊勢中川駅及び周辺地区へのアクセス機能を確保しながら、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を行う。
津市コミュニティバス (一志東・伊勢中川ルート)	川合地区(津市)と近鉄伊勢中川駅、周辺の商業施設などを連絡し、地域住民の日常生活に必要な交通手段として機能している路線。	川合地区(津市)から近鉄伊勢中川駅及び周辺地区へのアクセス機能を確保しながら、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を行う。

■地域公共交通確保維持事業(幹線補助)の必要性

路線名	必要性
三重交通 飯南波瀬(A)線 飯南波瀬(B)線	飯高地区と松阪駅を連絡し、沿線の飯南高校及び大石バス停での乗継による相可高校への通学利用など、通勤・通学、買物、通院などの多様な目的での移動を担っている。中心市街地と中山間地を連絡し、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な路線。コミュニティ交通との接続により需要確保を図っているが、交通事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
三重交通 松阪大石線	松阪駅から沿線の工業団地への通勤利用、多気町の相可高校への通学利用及び沿線の住宅地から中心市街地へのアクセスなどの目的での移動を担っている。市南部の沿線施設への移動を確保し、市内の公共交通ネットワークを構築する上で重要な路線。交通事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
三重交通 大杉(A)線 三重急行自動車 大杉(B)線	松阪駅から沿線の工業団地、商業施設(VISONなど)、病院(大台厚生病院)を經由し、多気町、大台町と連絡しており、通勤・通学、買物、通院などの多様な目的での移動を担っている。定住自立圏を形成している市町間の移動を担う公共交通ネットワークを形成している重要な路線。交通事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
三重交通 松阪熊野線	東紀州地域から松阪駅及び市内の病院(松阪中央総合病院)を結ぶ長距離路線であり、沿線地域と松阪市間の多様な目的での移動を担っている。また、世界遺産熊野古道などへの観光目的での利用もあり、沿線地域の活性化に重要な路線。交通事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
三重交通 津三雲線	令和元年4月に起終点を天白(回転場)まで延伸し、津市と松阪市を結ぶ路線で、通勤・通学、買物などの多様な目的での移動を担っている。大型商業施設や津なぎさまちへの移動を確保する重要な路線。交通事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

■地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の必要性

路線名	必要性
鈴の音バス 市街地循環線	中心市街地内の居住地、病院(松阪市民病院など)、商店街・大規模商業施設、松阪駅間を連絡し、中心市街地内の交通手段としての役割を担っている。松阪駅、大規模商業施設などにおいて幹線補助路線に接続しており幹線補助路線を補完する欠かせない路線である。市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
嬉野地区 コミュニティバス (コミュニティ交通)	嬉野地区の宇気郷地区・中郷地区と近鉄伊勢中川駅、周辺の病院、商業施設を連絡し、地域住民の日常生活の移動を担っている。近鉄伊勢中川駅と接続し広域移動を補完する欠かせない路線である。市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
三雲地区 コミュニティバス (コミュニティ交通)	三雲地区と近鉄伊勢中川駅、周辺の病院、商業施設などを連絡し、地域住民の日常生活の移動を担っている。天白(回転場)で幹線補助路線である三重交通津三雲線と接続し、近鉄伊勢中川駅では広域移動を補完する欠かせない路線である。市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
津市コミュニティバス (一志東・伊勢中川ルート)	川合地区(津市)と近鉄伊勢中川駅、周辺の病院、商業施設などを連絡し、地域住民の日常生活の移動を担っている。一志総合支所停留所(津市)で幹線補助路線である三重交通波瀬線と接続し、広域移動を補完する欠かせない路線である。市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(2)サービス水準

本市の地域公共交通が全域でネットワークとして有効に機能するよう、それぞれの地域公共交通についてサービス水準（運行本数、運行時間帯など）を次頁のように定めます。

なお、支線公共交通のサービス水準については、地域にとって必要な最小限の生活支援を確保するよう次のように定めますが、地域の特性や実情に応じて柔軟に対応します。

■支線公共交通のサービス水準

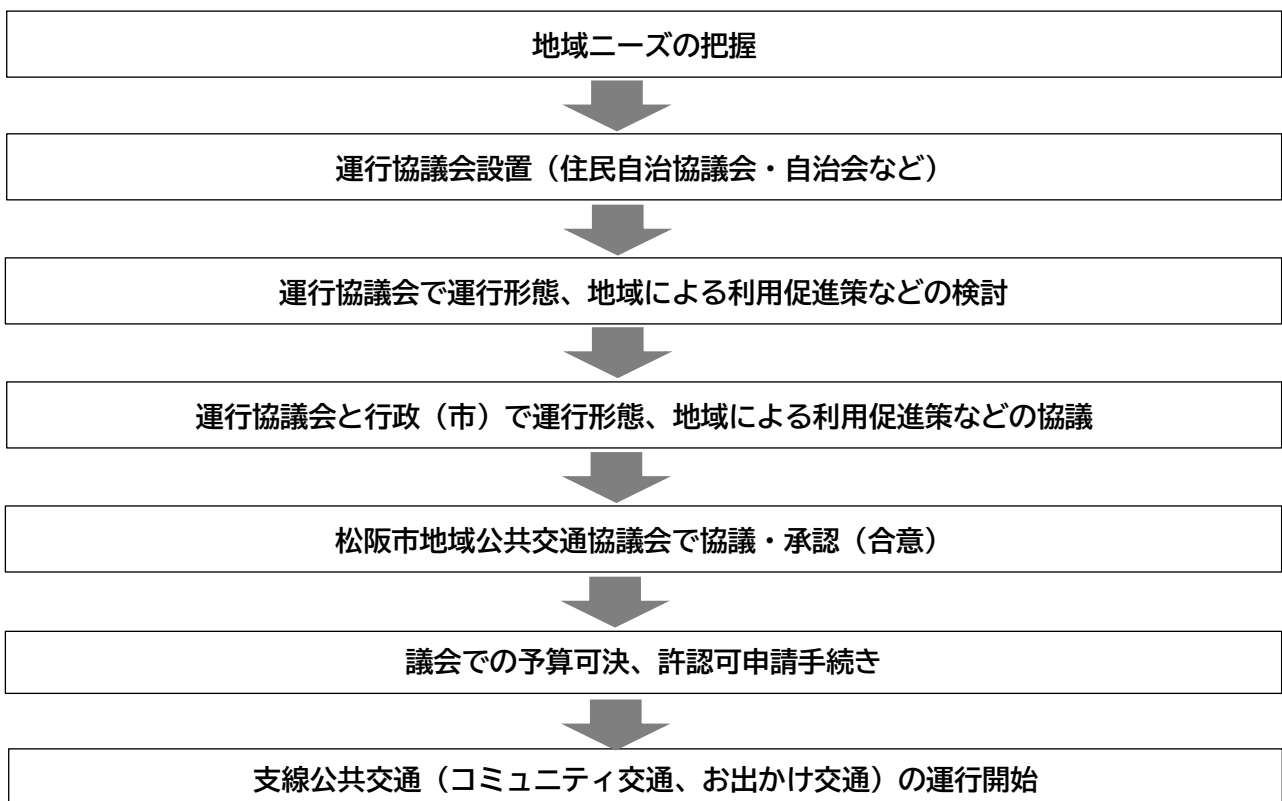
項目	基本的な考え方
利用目的	買物、通院などの目的に対応することを基本とする。
運行エリア	住民自治協議会の地域内を基本に、目的地となる商業、医療施設及び駅・バス停などの配置を考慮し、既存のバス路線と競合しないように設定する。
運行日	平日を基本とする。
運行時間帯	昼間を基本とする。
運行便数	需要、運行経費を考慮して決定する。

(3)検討・見直しから運行開始までのプロセス

地域の特性や実情に応じて運行形態、サービス水準を決定する支線公共交通については、以下の手順で新たな路線の検討あるいは既存路線の見直しを行います。

運行形態については、定時定路線、デマンド交通及びタクシーの活用などの多様な方法から地域の特性や実情に応じて選択します。

■支線公共交通の検討・見直しから運行開始までのプロセス



■地域公共交通の現行と目標サービス水準

分類	交通手段	運営主体	現在の路線	現行サービス水準		目標サービス水準
				運行時間帯 ※1	1日当たり運行本数 ※2	
幹線公共交通	鉄道	J R、近鉄	・ J R：紀勢本線 ・ 近鉄：山田線・大阪線・名古屋線	5：16～22：45 5：10～24：00	39.5 149.0	現行のサービス水準を維持
	路線バス	三重交通	【松阪市内ライン】 市内パークタウン線	6：12～21：54	松阪駅～パークタウン 35.5 便（2便程度） 松阪駅～中央病院 29.0 便（2便程度）	ライン（方面）別に1時間に1便以上を確保
			【飯南飯高ライン】 飯南波瀬線	6：00～21：07	17.0（1便程度）	
			【松阪射和ライン】 ・ 松阪大石線 ・ 大杉線 ・ 松阪熊野線	6：20～21：37 6：42～19：22 5：30～20：27	15.5 10.5 3.0	29.0（2便程度）
鈴の音バス	松阪市	・ 市街地循環線 ・ 幸中央線 ・ 三雲松阪線 ・ 大口線	7：30～20：13 7：40～17：27 7：12～18：02 7：42～18：38	9.0 7.5 6.5 4.0	利用実態、商業施設の移転・新設及び市民ニーズなどを基に、必要なサービス水準を確保	
準幹線公共交通	鉄道	J R	J R：名松線	7：32～21：27	8.0	現行のサービス水準を維持
	路線バス	三重交通	津三雲線	6：40～19：22	10.0	現行のサービス水準を維持
支線公共交通	コミュニティ交通	松阪市	【地域の骨格的な路線】 飯南地区コミュニティバス 飯高波瀬森地区コミュニティバス 嬉野地区コミュニティバス 三雲地区コミュニティバス	8時台～16時台 6：06～17：41 7：15～19：15 6：24～19：30	各 4.0 便 3.0 3.5 5.0	地域の生活面から必要なサービス水準を確保
			【地域内の路線】 黒部・東地区コミュニティバス 機殿・朝見地区コミュニティバス 宇気郷地区コミュニティバス	6：51～18：42 6：47～19：13 7：45～16：25 6：40～19時台	5.0 5.0 2.0 1.0	
			阿坂小野線 宇気郷線 松尾地区コミュニティ交通	6：35～18：21 7：30～19：14 8：30～18：00	4.5 3.5 ダイヤ無[デマンド運行]	
		津市	津市コミュニティバス（一志東・伊勢中川ルート）	7：40～17：09	4.0	
	お出かけ交通	地域住民	虹が丘町デマンドタクシー	7：50～14：10	3.0 [デマンド運行]	地域の生活面から必要なサービス水準を確保
特定輸送		三重交通	・ 市内合同庁舎線 ・ 市内三重高校線 ・ 飯南松阪高校線	松阪駅 8：08 発 庁舎 17：30 発、18：15 発 松阪駅 7：35 発 大石 7：23 発、高校 15：50 発	1.5 0.5 1.0	通勤、通学など特定の需要に応じたサービス水準を確保
個別輸送（タクシー）		タクシー会社 4 社	—	—	—	個別のニーズに対応

※1 鉄道の運行時間帯は松阪駅発のダイヤ ※2 運行本数は1往復で1本。（ ）は日中時間帯の時間当り運行便数（片方向）を示す。

5 実施事業

本計画で定めた4つの基本方針の実現に向けて、以下の事業を行います。

5-1 事業の概要

(1) 鉄道、路線バス及びタクシーの運行や情報提供の改善・工夫による認知度向上

事業1: 鉄道の利用促進

- 令和4年9月から松阪駅～賢島間で実施中のサイクルトレインのPR活動を実施します。
- 利用者の減少が進むJR名松線については、これまでイベントの開催に合わせて、ポスターの掲示や写真パネルの展示、ペーパークラフト組み立て体験などを実施し、利用喚起に寄与したことから、引き続き沿線住民に対してPR活動を実施します。また、JR名松線沿線の地域資源を目的地としたお出かけを促進するため、住民自治協議会や自治会、公民館などの行事の一環に、お出かけの事業を実施することを促します。

【実施主体】鉄道事業者、JR名松線沿線地域活性化協議会、松阪市観光協会、松阪市

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
サイクルトレインのPR活動					
JR名松線のPR活動やお出かけ事業の実施					

事業2: 路線バスのわかりやすさの工夫と利用促進

- 路線バスの方面や需要特性により分類（松阪市内ライン、飯南飯高ライン、松阪射和ラインなど）し、利用者にわかりやすい運行情報を提供します。
- 将来の地域公共交通利用者となり得る子どもたちを対象に、小学校などに出向いて、交通環境学習の考え方に基づいた授業プログラムを行う出前講座をこれまで実施し、児童・生徒の地域公共交通に対する意識向上に寄与したため、今後も引き続き実施します。同時に、保護者・家族への働きかけも行います。
- 高校に進学する子どもたちを対象に、新年度からの地域公共交通による通学のPRや、定期券の出張販売をこれまで実施しており、引き続き実施します。
- 「事業13: 松阪市公共交路線図の制作・発行」や、路線バス接近情報バスロケーションシステム「Bus-Vision」、お得な運賃制度（バス環境定期券制度、企業定期券制度など）の周知を図るなど、より便利で安心してバスを使えるための取組を推進します。
- 路線バスの通勤・通学定期所持者に対して鈴の音バスの運賃を無料化するなど、多くの人にバスに親しんでもらうための制度を検討し、推進します。
- 松阪市内外の拠点間を連絡し、広域性を有する飯南波瀬線、松阪大石線、大杉線、松阪熊野線及び津三雲線の5路線については、国より地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付を受け運行していますが、一部路線は補助要件を下回っており、存続が危機的な状況です。5路線が引き続き運行を維持できるよう、沿線市町、三重県及びバス事業者と連携し、運行情報や沿線情報の発信などの利用促進にむけた取組を行います。

【実施主体】三重交通、松阪市、沿線市町、三重県

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
路線バスの「魅せ方」工夫の検討・実施		→			
出前講座の開催		→			
高校生への通学PR・出張販売の実施		→			
路線バスの利用促進の実施		→			
利用しやすい運賃制度の検討・実施		→			
路線バスの維持（幹線補助の活用）		→			

■路線バス事業及び実施主体の概要

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
飯南波瀬(A)線	松阪駅前	大石	道の駅飯高駅	4条乗合	路線定期運行	三重交通	幹線補助
飯南波瀬(B)線	松阪駅前	道の駅飯高駅	スメール	4条乗合	路線定期運行	三重交通	幹線補助
松阪大石線	松阪駅前	相可高校前	大石	4条乗合	路線定期運行	三重交通	幹線補助
大杉(A)線	松阪駅前	VISON	道の駅奥伊勢おわだい	4条乗合	路線定期運行	三重交通	幹線補助
大杉(B)線	松阪駅前	射和	シャープ南	4条乗合	路線定期運行	三重交通	幹線補助
松阪熊野線	三交南紀	松阪駅前	松阪中央病院	4条乗合	路線定期運行	三重交通	幹線補助
津三雲線	津駅前	イオンモール津南	天白(回転場)	4条乗合	路線定期運行	三重交通	幹線補助
市内パークタウン線	松阪駅前	三重高校前	パークタウン学園前	4条乗合	路線定期運行	三重交通	なし
市内合同庁舎線	松阪駅前	—	松阪合同庁舎	4条乗合	路線定期運行	三重交通	なし
市内三重高校線	松阪駅前	松阪高校前	三重高校前	4条乗合	路線定期運行	三重交通	なし
飯南松阪高校線	道の駅飯高駅	大石	松阪高校前	4条乗合	路線定期運行	三重交通	なし

事業3: タクシーの利用促進

○タクシー事業者は、乗り降りしやすい車両の拡充、多様な運賃制度、タクシー配車アプリの活用、タクシー相乗りサービスの検討など、市民が利用しやすくなる取組を行い、利用者数の増加を目指します。市はタクシー事業者と連携して、これら施策の情報提供を行います。

【実施主体】タクシー事業者、松阪市

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
タクシーの利用促進の検討・実施		→			

事業4: 運転手の確保策の実施

○バス・タクシー事業者では、ホームページや求人情報などで運転手の求人を継続的に行っています。

○運転手の確保に向けて、三重交通や三重県バス協会、中部運輸局で実施中の「バス運転士合同就職説明会」やバス運転体験会などについて、多様な媒体を活用し、情報提供を行います。

○タクシー事業者についても多様な媒体の活用による情報提供を行い、運転手確保に取り組みます。

【実施主体】バス・タクシー事業者、中部運輸局

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
運転手の確保策の実施					

事業5:MaaSの取組を推進

○国土交通省では、地域が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、MaaSの全国への早急な普及に取り組んでいます。

○市民や来訪者が、市内外の目的地までの地域公共交通やレンタサイクル（松阪駅観光情報センター、道の駅飯高駅など）、目的地側の施設情報などについて、乗継検索、施設の予約、支払いなどを一括してできるなど、利用しやすい地域公共交通とするためのMaaSの取組について必要性を検討し、推進します。

【実施主体】松阪市、交通事業者、施設などの関係者

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
MaaSの検討・推進					

(2)新たな地域のニーズを生み出す鈴の音バスの再編

事業6:鈴の音バスの見直し

○利用実態、商業施設の移転・新設及び市民ニーズなどを検証することにより、必要に応じて路線の見直しなどを行います。

【実施主体】松阪市、交通事業者、道路管理者、警察

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
鈴の音バスの路線の見直し					

■鈴の音バス事業及び実施主体の概要

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体※	補助事業の活用
市街地循環線	J R松阪駅	アドバンスモール松阪	J R松阪駅	4条乗合	路線定期運行	松阪市	フィーダー補助
幸中央線	J R松阪駅	ぎゅーとら大黒田店	アドバンスモール松阪	4条乗合	路線定期運行	松阪市	なし
三雲松阪線	J R松阪駅	アピタ松阪三雲店	天白(回転場)	4条乗合	路線定期運行	松阪市	なし
大口線	J R松阪駅	近鉄松阪駅	松阪港	4条乗合	路線定期運行	松阪市	なし

※運行は交通事業者に委託。

(3)地域の特性や実情に合った交通手段の確保

事業7:コミュニティ交通の再編

○飯高地区については、三重交通飯南波瀬線、飯高波瀬森地区コミュニティバス、スクールバス・スクールタクシーなどが運行中ですが、これら地域の公共交通を存続させるため、先行的に三重交通飯南波瀬線との乗り継ぎに配慮したコミュニティ交通の再編（デマンド交通など）を実施します。

○それ以外のコミュニティ交通（嬉野、三雲、飯南、黒部・東、機殿・朝見、宇気郷の各地区のコミュニティバス、阿坂小野線、宇気郷線、松尾地区コミュニティ交通）については、運行形態や路線の変更が必要と判断した場合には運賃体系も含めて見直しを検討し、実現に向けた取組を実施します。

○再編に当たっては、交通事業者や関係機関などの協議・調整を図りながら、実施します。

【実施主体】松阪市、地域、交通事業者、道路管理者、警察

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
飯高地区の再編運行	検討	実施			
運賃体系の見直し		検討	協議		
その他地区の運行形態の再編					

■コミュニティ交通事業及び実施主体の概要

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体※	補助事業の活用
嬉野地区コミュニティバス	上小川	中川駅東口	中川駅東口 嬉野社会福祉センター	4条乗合	路線定期運行	松阪市	フィーダー補助
三雲地区コミュニティバス	五主	三雲振興局	ココラファイン嬉野店・中川駅北	4条乗合	路線定期運行	松阪市	フィーダー補助
津市コミュニティバス（一志東・伊勢中川駅ルート）	伊勢中川駅	川合高岡駅	とことめの里一志	4条乗合	路線定期運行	津市	フィーダー補助
飯南地区コミュニティバス	横谷文化センター 飯南地域振興局 神原生活改善センター 飯南地域振興局	飯南地域振興局 飯南地域振興局 JA 深野店 飯南地域振興局 飯南地域振興局 仁柿小学校	横谷文化センター 飯南地域振興局 飯高駅 飯南地域振興局	自家用有償旅客運送	路線定期運行	松阪市	なし
飯高波瀬森地区コミュニティバス	太良木集会所	森診療所	川俣出張所	自家用有償旅客運送	路線定期運行	松阪市	なし
黒部・東地区コミュニティバス	近鉄松阪駅前	マックスバリュ中央店	出間	4条乗合	路線定期運行	松阪市	なし
機殿・朝見地区コミュニティバス	近鉄松阪駅前	マックスバリュ中央店	JAくろべ	4条乗合	路線定期運行及び区域運行	松阪市	なし
宇気郷地区コミュニティバス	与原公民館 伊勢山上橋	上出旭組	深長口バス停 柚原口バス停	自家用有償旅客運送	路線定期運行	松阪市	なし
阿坂小野線	松阪駅前	パワーセンター松阪	嬉野一志町	4条乗合	路線定期運行	松阪市	なし
宇気郷線	松阪駅前	大河内小学校前	柚原	4条乗合	路線定期運行	松阪市	なし
松尾地区コミュニティ交通	松尾地区⇔松尾地区内外			4条乗合	区域運行	松尾住民自治協議会	なし

※運行は交通事業者に委託。

事業8:お出かけ交通の確保

- 鉄道・バスを利用しにくい地域における交通手段として、地域が主体となって「お出かけ交通」を確保します。
- 地域は、住民のニーズを把握し交通手段の確保が必要と判断した場合には、運行形態などを検討した上で、松阪市地域公共交通協議会に提案します。

【実施主体】 地域、松阪市、交通事業者

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
お出かけ交通の検討・実施					

■お出かけ交通及び実施主体の概要

路線名	地区	事業許可区分	運行態様	実施主体※	補助事業の活用
虹が丘町デマンドタクシー	虹が丘町	4条乗合	区域運行	虹が丘町自治会	松阪市コミュニティ交通運行事業補助金

※運行は交通事業者に委託。

事業9:お出かけ交通の情報提供

- 「お出かけ交通」を運行すれば、それで終わりではありません。移動に困っている人に利用してもらうため、地域は地域住民に対して乗降場所、運行状況などの情報提供を行います。

【実施主体】 地域

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
お出かけ交通の情報提供の検討・実施					

事業10:交通結節点の機能強化

- 鉄道、路線バス、タクシー、鈴の音バス及びコミュニティ交通が接続するバス停については、乗り継ぎを考慮したダイヤや待合環境の整備などを検討し、推進します。
- 本市の玄関口である松阪駅周辺では、バス路線を方面別に表現するなど、利用者にわかりやすい運行情報の提供など「魅せ方」について工夫します。
- 地域公共交通を補完する交通手段として、レンタサイクルや駐輪場などとの一体的な運用について検討します。

【実施主体】 松阪市、交通事業者

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
松阪駅周辺の魅せ方改善					
交通結節点の機能強化					

(4)みんなで支える地域公共交通の実現

事業 11:お出かけモデルプランの作成・配布

- 地域公共交通に乗り慣れていない市民や来訪者に対して、安心かつ抵抗なく地域公共交通を利用できるように、地域公共交通を利用した「お出かけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載、お出かけ先となる施設へのチラシの配架やポスターの掲示などにより利用の喚起を図ります。
- 「お出かけモデルプラン」の作成にあたっては、観光施設などと連携した地域公共交通の利用サービスなどの内容も考慮し、効果的で地域公共交通利用者にとっても利便性の高いプラン作成に留意します。

【実施主体】松阪市、交通事業者、企業

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
お出かけモデルプランの作成・配布		▶			

事業 12:商業施設などとの連携サービスの導入

- 商店街の店舗やイベントなどと鈴の音バスをタイアップした利用促進策や「バス運賃無料デー」については、地域公共交通の利用促進などに寄与してきたため、今後も引き続き実施します。
- 店舗、病院などといった目的地となる施設と連携し、地域公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符などの連携サービスを導入します。
- 郊外部においては、地域公共交通の運賃と観光・温泉施設などの入館料とセットにした割引切符などの販売を検討します。

【実施主体】松阪市、交通事業者、企業、商工会議所

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
バス運賃無料デーの実施		▶			
その他の利用促進策の実施		▶			

事業 13:「松阪市公共交通路線図」の制作・発行

- 松阪市内の公共交通網がわかる「松阪市公共交通路線図」の制作・発行を継続して実施します。掲載内容については、路線図の他に駐輪場、トイレなどの利用者が知りたい情報を掲載することを検討します。

【実施主体】松阪市

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
「松阪市公共交通路線図」の制作・発行		▶			

事業 14:地域や企業からの協賛金制度の継続

- 鈴の音バス、コミュニティ交通を将来にわたって運行継続するため、地域や企業からの協賛金制度を継続します。
- 協賛金は年々減少傾向のため、CSRの観点からの企業メリットをホームページなど多様な情報媒体を活用して周知するなど、協賛企業・団体の拡充を推進します。

【実施主体】松阪市

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
協賛金制度の周知PR		→			
協賛企業・団体の拡充推進		→			

事業 15:地域との協働による利用促進

- コミュニティ交通の利用促進につながるような施策を検討し実施します。
- 各運行協議会では、地域公共交通の利用促進に向けた情報共有の場などを開催します。

【実施主体】松阪市、地域、交通事業者、その他関係者

【スケジュール】

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
利用促進策の実施		→			

事業16:人と環境にやさしい車両の導入

- コミュニティ交通などは、車両の更新に合わせて、バリアフリー車両の導入を推進します。
- 低炭素社会の実現に向け、二酸化炭素の排出削減に配慮した車両についても、更新に合わせて導入を検討します。

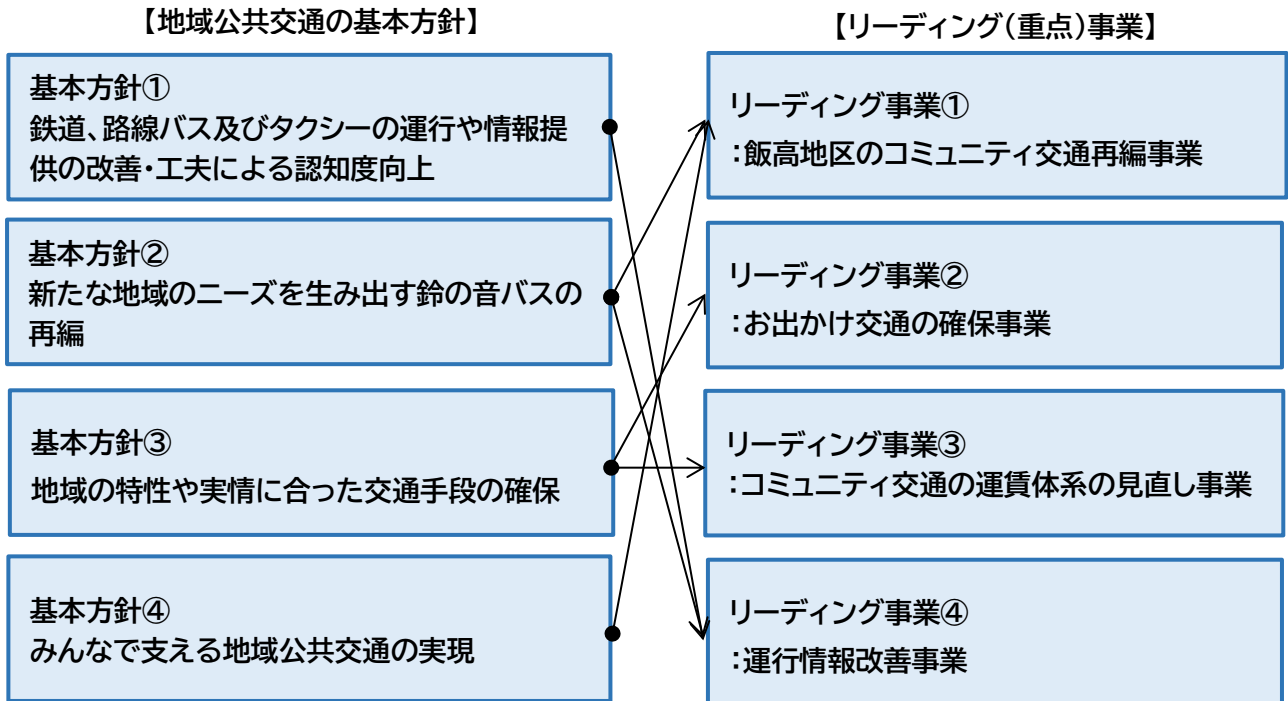
【実施主体】交通事業者、松阪市

【スケジュール】

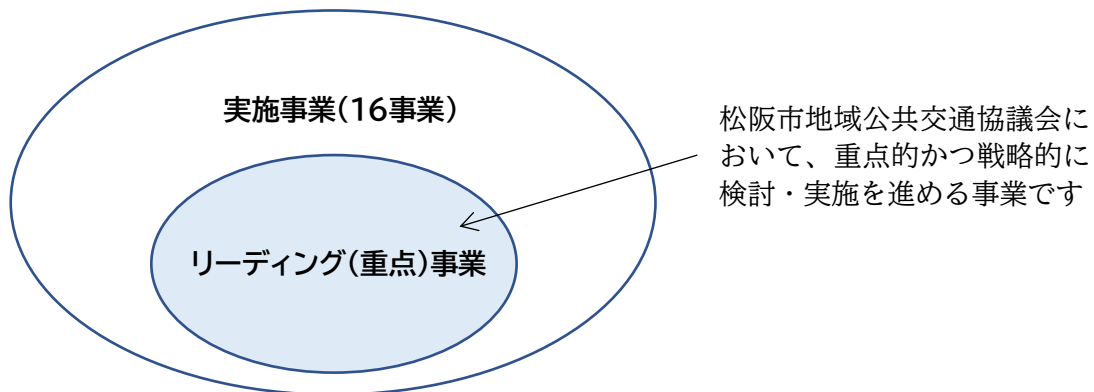
	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
バリアフリー車両の導入		→			
環境に配慮した車両の導入検討		→			

5-2 リーディング(重点)事業

16 の実施事業のうち、これまで継続的に取り組んできた事業以外で、今後、重点的、戦略的に検討・実施を進める事業を「リーディング（重点）事業」と位置付けます。



■リーディング(重点)事業の位置付け



【リーディング(重点)事業の概要】

リーディング事業①:飯高地区のコミュニティ交通再編事業

飯高地区は、人口減少率が市内で最も高く、高齢化率も 54.1%（令和2年国勢調査）と最も高くなっているため、地域の幹線公共交通である三重交通飯南波瀬線及びコミュニティ交通の利用者数は低迷しており、存続が危機的な状況となっています。

地域で生活する不安を解消し、暮らしやすい地域を作り上げるため、コミュニティ交通を再編し、三重交通飯南波瀬線の利用を確保します。

《対象事業》

- 事業7：コミュニティ交通の再編
- 事業15：地域との協働による利用促進

リーディング事業②:お出かけ交通の確保事業

移動に困っている人が気兼ねなくお出かけできる交通手段を確保するため、新たな取組として位置付けた「お出かけ交通」の導入を推進します。

《対象事業》

- 事業8：お出かけ交通の確保
- 事業9：お出かけ交通の情報提供

リーディング事業③:コミュニティ交通の運賃体系の見直し事業

現在運行中のコミュニティ交通は、利用者数の減少と運行経費の増加により、このままでは現行のサービス水準を維持することが困難なため、運賃体系を見直します。

先行的に再編を実施する飯高地区での運賃体系と整合を図りながら見直しを実施します。

《対象事業》

- 事業7：コミュニティ交通の再編

リーディング事業④:運行情報改善事業

地域公共交通の利用を増やすためには、通勤・通学者、運転免許を保有していない高齢者など現在の地域公共交通利用者だけでなく、観光客などにもすそ野を広げることが重要です。

このため、本市の玄関口で多様な地域公共交通が運行中の松阪駅周辺では、バス路線を方面別に表現するなどの「魅せ方」を工夫し、わかりやすく利用しやすくします。

《対象事業》

- 事業1：鉄道の利用促進
- 事業2：路線バスのわかりやすさの工夫と利用促進
- 事業10：交通結節点の機能強化



6 計画の達成状況の評価

6-1 評価・改善の概要

(1) 基本的な考え方

本計画の事業推進にあたっては、PDCAサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action））による評価、改善の仕組みを実施します。

評価は、本計画で定めた数値目標と実績値の比較に加えて、各実施事業の実施状況の成果についても対象とします。

(2) 評価の方法

① 評価の実施主体

松阪市地域公共交通協議会が実施主体となります。

② 評価方法

本計画に示した目標指標の達成状況の評価するとともに、事業の進捗状況の評価します。目標指標は計画目標年度の令和9年度における数値目標のため、達成状況について次の3段階で評価します。

- A評価：目標値を達成
- B評価：目標値が未達成であるものの、前年度より増加（改善）傾向
- C評価：目標値が未達成で、前年度より減少（悪化）傾向

6-2 施策の成果の評価

本計画期間中に達成するための目標指標を以下のように設定し、毎年度、松阪市地域公共交通協議会で達成状況を評価します。

(1) 目標指標

目標指標は、基本方針への対応とこれまでの継続性を勘案して、次のように設定します。

目標値については、人口減少や少子・高齢化の進展の他、新型コロナの影響による地域公共交通の利用者数の減少や運転手の高齢化・不足など地域公共交通を取り巻く社会情勢が大きく変化している中で、本計画に位置付けた実施事業を的確に実施することにより、2つの目標値を設定します。

評価については、それぞれの目標値の達成状況を、「達成目標値未達成」「達成目標値達成」「計画目標値達成」の3段階で評価します。

① 達成目標値

最低限達成すべき目標値として、現状値の水準を維持することを目指す。

② 計画目標値

目指すべき目標値として、新型コロナ前の水準（令和元年度）を目指す。

基本方針	目標指標	これまでの指標との関連性
基本方針① 鉄道、路線バス及びタクシーの運行や情報提供の改善・工夫による認知度向上	②地域公共交通の年間利用者数（輸送回数）	新規
基本方針② 新たな地域のニーズを生み出す鈴の音バスの再編	②地域公共交通の年間利用者数（輸送回数）	新規
基本方針③ 地域の特性や実情に合った交通手段の確保	③地域負担率（路線別）	継続
基本方針④ みんなで支える地域公共交通の実現	①住民1人あたりの地域公共交通年間利用回数	継続

(2) 各目標指標の設定

各目標指標の目標値については、交通事業者からのデータ提供を基に、計測します。

① 住民1人あたりの地域公共交通年間利用回数

地域公共交通を市民みんなで使っているかどうかを計るものです。

【数値の設定】

	現状値 (令和4年度)	目標値(令和9年度)	
		達成目標値	計画目標値※2
住民1人あたりの 地域公共交通年間利用回数※1	6.99回/人	6.99回/人	8.0回/人以上

※1 路線バス、鈴の音バス及びコミュニティ交通の年間利用者数の合計

※2 計画目標値（令和9年度）は、新型コロナ前の令和元年度の実績（7.95回/人）をもとに設定。

【算出方法】

$$\text{住民1人あたりの地域公共交通年間利用回数} = \text{地域公共交通利用者数} / \text{住民基本台帳人口}$$

- ・地域公共交通利用者数は、以下の項目の合計利用者数とします。
 - 路線バス各路線の年間利用者数の合計
 - 鈴の音バス各路線の年間利用者数の合計
 - コミュニティ交通各路線の年間利用者数の合計
- ・住民基本台帳人口は、当該年度4月1日時点の数値を使用します。

②地域公共交通の年間利用者数(輸送回数)

地域公共交通を利用しやすくすることによって利用者数（輸送回数）の増加を計るものとして、「市内鉄道駅の年間利用者数」「路線バス年間利用者数」「タクシー年間輸送回数」「鈴の音バス年間利用者数」「コミュニティ交通年間利用者数」を指標とします。

鈴の音バス、コミュニティ交通については、路線ごとの年間利用者数を毎年モニタリングし、利用状況を分析、評価します。

【数値の設定】

	現状値	目標値(令和9年度)	
		達成目標値	計画目標値※
市内鉄道駅の年間利用者数	4,555 千人/年 (令和3年度)	4,555 千人/年	6,150 千人/年
路線バス年間利用者数	959 千人/年 (令和4年度)	959 千人/年	1,136 千人/年
タクシー年間輸送回数	363 千回/年 (令和4年度)	363 千回/年	507 千回/年
鈴の音バス年間利用者数	84 千人/年 (令和4年度)	84 千人/年	99 千人/年
コミュニティ交通年間利用者数	44 千人/年 (令和4年度)	44 千人/年	64 千人/年

※計画目標値（令和9年度）は、新型コロナ前の令和元年度の実績をもとに設定。

③地域公共交通の年間利用者数及び地域負担率(路線別)

地域からの協賛金制度を行う鈴の音バス、コミュニティ交通、お出かけ交通を対象に、路線別に地域負担率を算出します。

合わせて、参考指標として行政負担額を計測し、提供しているサービスに無駄が生じていないかなどについて確認します。

【数値の設定】

「第一次松阪市地域公共交通網形成計画」に基づく値を「標準値（相対評価）」とし、各路線の実態に合わせて設定した値を「目標値（絶対評価）」とします。

【算出方法】

$$\begin{aligned} \text{(ア) 地域負担率 (運賃収入のみ)} &= \text{年間運賃収入} / \text{年間運行経費} \\ \text{(イ) 地域負担率 (協賛金含む)} &= (\text{年間運賃収入} + \text{協賛金収入}) / \text{年間運行経費} \end{aligned}$$

- ・各数値は当該年度の実績数値を使用します。

■地域公共交通の年間利用者数及び地域負担率(路線別)

	路線名	現状値 (令和4年度)			目標値(令和9年度)						標準値 (%)	
		利用者数 (人)	(ア) (%)	(イ) (%)	達成目標値			計画目標値 ^{※1}				
					利用者数 (人)	(ア) (%)	(イ) (%)	利用者数 (人)	(ア) (%)	(イ) (%)		
幹線公共交通	鈴の音バス	市街地循環線	55,255	16.9	28.8	55,255	16.9	28.8	68,325	23.7	39.9	20.0
		幸中央線 ^{※2}	9,766	5.6	9.2	9,766	5.6	9.2	11,000	20.0	30.0	20.0
		三雲松阪線	13,700	9.0	12.6	13,700	9.0	12.6	16,092	12.4	17.6	20.0
		大口線	5,187	5.5	9.2	5,187	5.5	9.2	6,009	7.5	12.8	20.0
支線公共交通	コミュニティ交通	黒部・東地区コミュニティバス	4,913	5.2	16.3	4,913	5.2	16.3	5,522	7.7	19.8	20.0
		機殿・朝見地区コミュニティバス	3,224	2.6	9.8	3,224	2.6	9.8	5,594	5.5	14.0	20.0
		飯南地区コミュニティバス	1,143	1.3	11.2	1,143	1.3	11.2	1,561	2.3	12.4	15.0
		飯高波瀬森地区コミュニティバス	1,145	1.2	7.4	1,145	1.2	7.4	1,596	1.8	8.1	15.0
		嬉野地区コミュニティバス	6,301	3.1	11.9	6,301	3.1	11.9	7,957	5.3	15.0	20.0
		三雲地区コミュニティバス	4,138	7.0	21.2	4,138	7.0	21.2	6,153	10.9	24.4	20.0
		宇気郷地区コミュニティバス「与原・深長線」	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		宇気郷地区コミュニティバス「飯福田・柚原線」	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		阿坂小野線 ^{※3}	14,200	21.5	26.1	14,200	21.5	26.1	24,800	22.7	27.1	20.0
		宇気郷線 ^{※3}	5,500	19.8	24.7	5,500	19.8	24.7	10,900	23.0	27.7	15.0
		松尾地区コミュニティ交通 ^{※4}	2,776	8.9	31.2	2,776	8.9	31.2	3,054	9.8	34.3	20.0

※1 計画目標値は、新型コロナ前の令和元年度の実績をもとに、次の算定式で設定。

$$\text{目標値} = (\text{令和元年度の年間運賃収入} + \text{協賛金収入}) / \text{令和元年度の年間運行経費} \times 100$$

※2 幸中央線の令和元年度の利用者数は8,556人と、達成目標値より少ないため、運行当初の目標値を設定。

※3 阿坂小野線と宇気郷線の地域負担率(協賛金含む)の現状値と目標値は、コミュニティ交通(宇気郷コミュニティバス除く)の平均値より設定。

※4 令和3年3月より運行開始のため、令和元年度の数値がない。このため、計画目標値は、地域内支線の他の路線の目標値と現状値との増加率を参考に、最小限の目標として10%増と設定。

6-3 PDCAのスケジュール

毎年度PDCAを実施するとともに、計画期間全体のPDCAとして最終年度の令和9年度に本計画全体の達成状況を評価し改善方策を検討のうえ、次期計画の作成を行います。

松阪市地域公共交通協議会でPDCAを実施するため、計画的に協議会を開催し、交通事業者からのデータ提供などを基に地域公共交通の利用状況や地域負担率、本計画に定めた実施事業の実施結果に関する評価を行います。開催時期、開催回数については検討すべきテーマの有無などにより、柔軟に対応します。

■計画期間全体のPDCAスケジュール

		前計画期間		計画期間				次期計画期間
		令和4年度	令和5年度	令和6~8年度		令和9年度		令和10年度
計画・事業のPDCAサイクル	Plan (計画)	地域公共交通計画の検討・策定		必要に応じて改訂		次期計画の検討・策定		
	Do (実施)		計画、事業の実施	計画、事業の実施		計画、事業の実施		計画、事業の実施
	Check (評価)		事業、目標達成状況の評価	バス利用者アンケート調査	事業、目標達成状況の評価	バス利用者アンケート調査	事業、目標達成状況の評価	
	Action (改善)		改善策の検討	改善策の検討		改善策の検討		改善策の検討
主な行事		■ 確保維持 改善計画	■ 第三者評価	■ 確保維持 改善計画	■ 第三者評価	■ 確保維持 改善計画	■ 第三者評価	
協議会		●	●	●	●	●	●	

参考資料 用語集

	用語	説明
あ行	A I	「Artificial Intelligence」の頭文字を取ったものであり、一般的に「人工知能」のことを表し、学習・推論・判断といった人間の知能のもつ機能を備えたコンピューターシステムのこと。
	I o T	「Internet of Things」の頭文字を取ったものであり、従来のインターネットに接続されていなかった様々なモノ（センター機器、住宅・建物、車、家電製品、電子機器など）が、ネットワークを通じて接続され、相互に情報交換をする仕組みのこと。
か行	カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること。「排出を全体としてゼロ」とは二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、植林、森林管理などによる吸収量を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。
	国勢調査	国の最も基本的で重要な統計調査であり、「日本に居住している全ての人及び世帯」を対象に、5年に1度、統計法に基づき実施している。国勢調査では国内の人口、世帯、産業構造などについて調査が行われている。
	コミュニティバス	一般的に、交通事業者以外の市町村や自治会などが主体となり、地域住民の利便性向上などのため一定地域内を運行し、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバス。法令で明確に定義されている運行形態ではなく、民営の路線バス（乗合バス）と同様、道路運送法などの規定に従う。
た行	タクシー配車アプリ	スマートフォンのGPS機能を利用し、利用者の乗車場所近くを走行中の車両を簡単操作で呼ぶことができるアプリケーション。
	デマンド交通	正式にはDRT（Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム）と呼ばれ、事前予約により運行する。路線バスのように固定のダイヤ、固定の経路を予約があった時だけ運行する形態や、タクシーのように利用者を迎えに行き、目的地まで輸送する運行形態など、方式やダイヤ設定、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。
	ドア・ツー・ドア	戸口（ドア）から戸口（ドア）へと直接にアクセスできること。
は行	バリアフリー	高齢者・障がいのある人などが社会生活を営む上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリーとは、高齢者・障がいのある人などが公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
	ビッグデータ	インターネットとIT技術の発展により、蓄積されるようになった膨大なデータのこと。
	PDCAサイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の1つ。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組み。
ま行	M a a S	「Mobility as a Service」の頭文字を取ったものであり、サービスとしての移動という意味を持つ。スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスのこと。