

第二次松阪市地域公共交通網形成計画

令和元年 9 月

松 阪 市

目次

第1章 趣旨および位置づけ

1.1	これまでの経緯と取り組み	1
1.2	計画策定の目的	1
1.3	計画の位置づけ	2
1.4	計画の区域	2
1.5	計画の期間	2

第2章 松阪市の公共交通の現状

2.1	上位・関連計画が求めている交通施策の整理	3
2.2	市民意識調査（2017年度分）からの課題点の把握	4
2.3	公共交通を取り巻く現状	5
2.4	公共交通を取り巻く課題	6

第3章 地域公共交通網を維持・発展させる施策の基本方針と目標

3.1	基本方針と目標	7
3.2	目標の概要	8
3.3	施策の方向性	9
3.4	計画で対象とする公共交通	9

第4章 地域公共交通網を維持・発展させる施策内容

4.1	公共交通不便地域におけるコミュニティ交通の推進	16
4.2	市民の生活実態を考慮した路線網の見直し	20
4.3	鉄道非主要駅の利用促進	26
4.4	乗り継ぎ利用の促進	28
4.5	バス停の名称・設置場所の見直し	30
4.6	わかりやすい公共交通の案内表示整備	32
4.7	子どもたちに向けた利用促進施策の実施	34
4.8	情報提供・プロモーション活動の実施	35
4.9	市民・交通事業者・市・その他関係者との協働	36
4.10	持続可能な運営・運行体制の確保	38

第5章 施策の評価

5.1	施策の進捗状況の確認	41
5.2	施策の成果の評価	41
5.3	施策の評価スケジュール	44

第1章 趣旨および位置づけ

1.1 これまでの経緯と取り組み

松阪市は、2005年の市町村合併により市域が拡大した一方、少子高齢化の進行と、若年人口の大都市部への流出による人口減少期に突入しています。市民の交通手段に目を向けると、自家用車保有率が高く、移動手段として自家用車への依存度も高いため、鉄道・バス・タクシーなどの公共交通の利用者数は減少傾向にあります。このように、松阪市の公共交通を取り巻く環境は非常に厳しく、交通事業者の自助努力のみで維持することは難しくなっています。

しかしながら、公共交通は自家用車を利用できない市民の生活を支える移動手段として重要な役割を果たしており、近年は医療・福祉、教育、観光、まちづくりなど、さまざまな分野で必要性が見直されています。松阪市においては、バス路線の廃止、公共交通が整備されていないなど、きっかけはさまざまですが、地域の実態にあった「コミュニティ交通」を地域と協働で作上げてきました。

松阪市では地域公共交通協議会を設置し、2008年度に「松阪市地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」という。）を策定しました。2015年3月には、前年11月の「地域公共交通の活性化および再生に関する法律（平成19年法律第59号）」の改正を受けて、計画期間を2015年度から2018年度の4年間とする「松阪市地域公共交通網形成計画」（以下「第一次計画」という。）を策定しました。

第一次計画期間中には、鈴の音バス「市街地循環線」について、市内の高校に通う生徒のデザインによる車両外装の更新や、遅延を受けたタイヤの改善などを行いました。また、松阪市と市民、交通事業者、その他関係者との対話の場を作り、地域の状況に応じて「みんなで守り育てる」持続可能な地域公共交通システムの実現に努めてきました。

1.2 計画策定の目的

第一次計画の基となる連携計画策定から10年が経過し、松阪港と中部国際空港を結んだ海上アクセス航路の廃止、市内公共施設の移転、少子高齢化や人口減少に伴う地域の状況変化など、松阪市の公共交通を取り巻く環境は大きく変わり、各バス路線についても見直しが必要になってきました。

これらを受けて「第二次松阪市地域公共交通網形成計画」は、これからも松阪市と市民、交通事業者、その他関係者とが協働して知恵を出し合い、それぞれが役割を果たすことを前提としながら、市民も来訪者も利用しやすく、利用したくなる公共交通を実現する施策を示すために策定するものです。

1.3 計画の位置づけ

本計画は、「松阪市総合計画」（2016年度）を上位計画として位置づけます。

また、「松阪市都市計画マスタープラン」（2018年度）、「松阪市立地適正化計画」（2018年度）、「豪商のまち松阪」中心市街地土地利用計画（2017年度）、「“豪商のまち松阪”生き生きプラン2」（2017年度）を、関連計画として位置づけます。

1.4 計画の区域

本計画は、松阪市全域を対象とします。

1.5 計画の期間

本計画は、2019年度～2022年度の4年間を計画期間とします。

なお、公共交通を取り巻く環境の変化や施策の進捗状況に応じて、計画は随時見直します。

第2章 松阪市の公共交通の現状

2.1 上位・関連計画が求めている交通施策の整理

- 「松阪市総合計画」では、10年後の将来像として「ここに住んで良かった・・・みんな大好き松阪市」の実現のために「公共交通利用可能地域 100%」をめざしています。主な取り組みとして、公共交通の利用促進のための啓発活動、運行改善や路線新設のニーズに対する地域との協働を進めるとしています。
- 「松阪市都市計画マスタープラン」では、自動車、バス、自転車・徒歩が適切に連携し、利用促進および路線が維持できる公共交通網を形成することを基本的方針としています。
- 「松阪市立地適正化計画」では、拠点間の交通ネットワークの強化や、公共交通の利便性の向上と利用促進、それらの取り組みを通じた市民の外出率向上による健康増進を図るべく、公共交通ネットワークの充実を基本方針としています。
- 「豪商のまち松阪」中心市街地土地利用計画からは、公共交通施策を実施するうえで、松阪駅西地区の整備や、観光交流拠点施設の整備、公共施設の移転を考慮する必要があります。
- 「“豪商のまち松阪”生き生きプラン 2」では、まちなか観光づくりのための具体的施策として、まちなか観光と鈴の音バスとの連携を行うとしています。

2.2 市民意識調査（2017年度分）からの課題点の把握

- 身近な家族にバス利用者が「いない」人が8割以上となっています。バスを利用しない理由として、「移動手段は他の方法（自動車、自転車など）」に次いで、「近くにバス停がない」「適当な運行ダイヤがない」という回答が多くなっています。

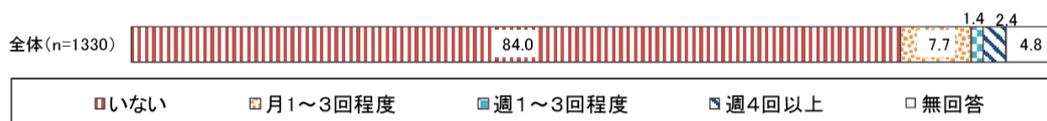


図 家族でバスを利用する人の有無と利用頻度

- バスの必要性について、60歳代や70歳以上では8割近くが「必要」と考えている一方で、10~20歳代では半数近くが「必要でない」と回答しています。若年層においては、自家用車による送迎の常態化などから、バス利用のイメージが湧かない可能性が考えられます。

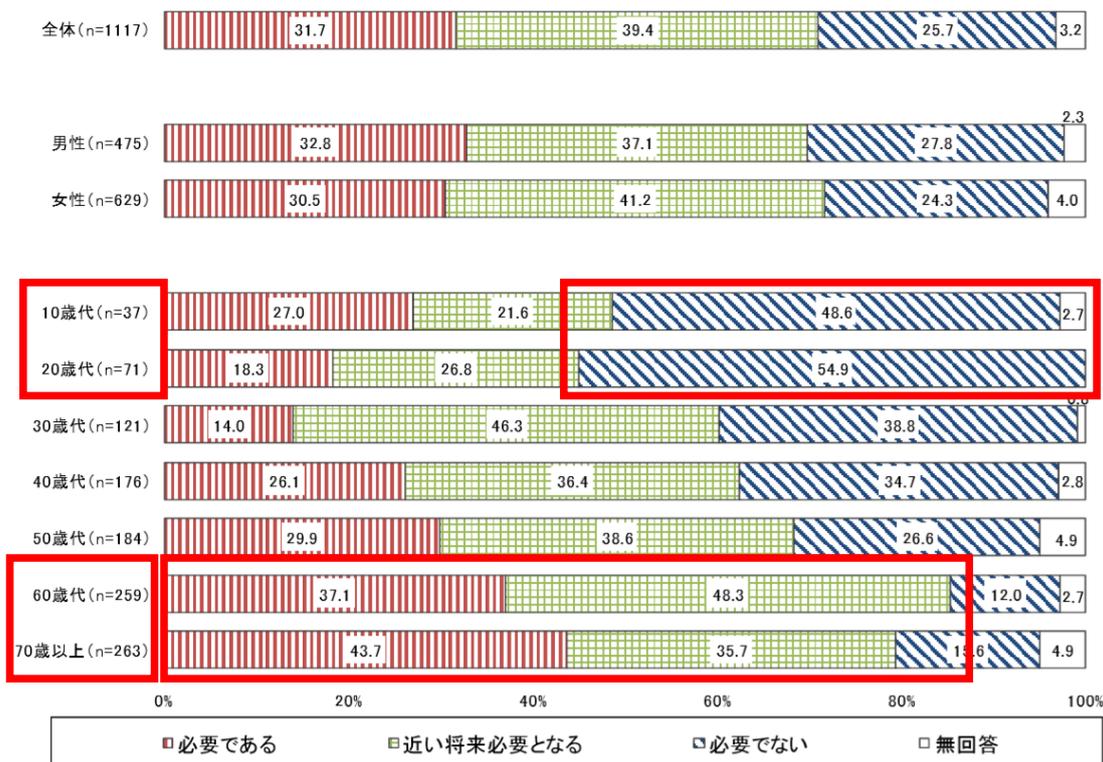


図 バスの必要性

- 市の公共交通政策に対する市民の満足度は低い一方で、公共交通政策が重要であると答えた市民は多いことが明らかになりました。また、2015年度分調査時よりも、市民の満足度は低下し、市民が考える公共交通政策の重要度は上昇していることから、市の政策として公共交通に関する施策を行う優先度は高いと言えます。

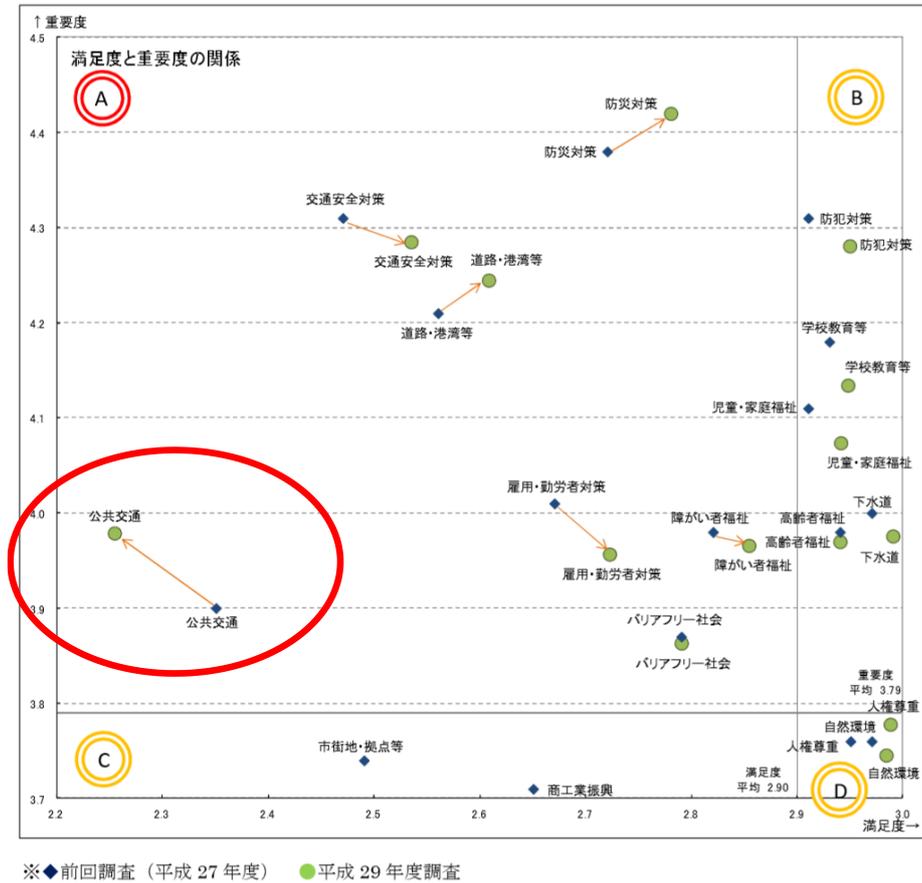


図 政策に対する満足度と重要度の関係

2.3 公共交通を取り巻く現状

- JR・近鉄松阪駅を中心として放射線状に公共交通網を形成しています。
- 自家用自動車利用者の増加や人口減少などの影響で、利用者の減少によりバス路線が廃止されるなど、公共交通と取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。
- 人件費の増加、バリアフリー・環境対応に伴う車両価格の高騰などにより、運行経費が膨らんでいます。

2.4 公共交通を取り巻く課題

(1) 公共交通不便地域

- 松阪市内の大半は鉄道・バスによってカバーできていますが、一部でタクシー以外のおでかけ手段がない「公共交通不便地域」が存在しています。

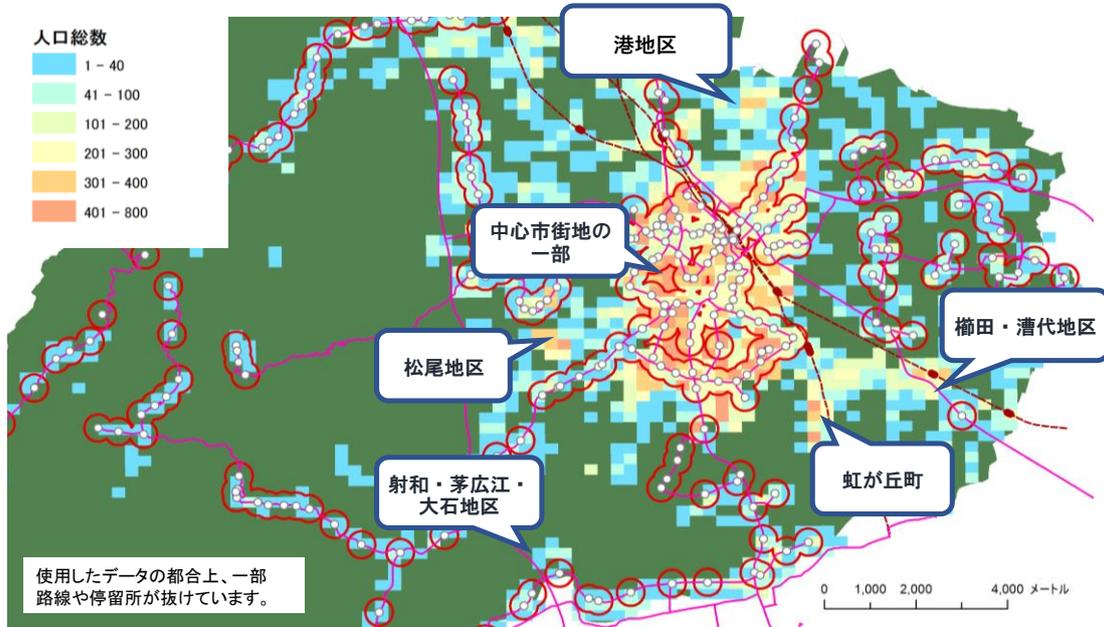


図 公共交通不便地域

(赤丸はバス停(白丸)から半径300mの範囲を示しています)

※出典：国土数値情報「バス停留所」「バスルート」(ともに2010年度)、「鉄道」(2017年度)
2015年国勢調査「5次メッシュ(250mメッシュ)その1人口等基本集計に関する事項」

(2) 鉄道(JR・近鉄)

- 鉄道が松阪市内の生活交通として、活用されていません。
- 松阪駅と伊勢中川駅を除く非主要駅の有効活用、鉄道とバスなどが乗り継ぎしやすい動線設計や案内の整備が必要です。
- 利用者数が非常に少ないJR名松線については、活用策の実施が必要です。

(3) バス・コミュニティ交通

- 市内外の地域間同士を結ぶ「地域間幹線路線」は、利用者が減少傾向にあります。
- 一部のバス路線やコミュニティ交通と市民の移動ニーズが乖離している地域があります。
- バス停の名称や設置場所が利用者にわかりづらかったり、公共施設や病院などの主要な施設で公共交通の案内が十分になかったり、公共交通に関する情報提供が不十分・不適切な箇所があります。
- 交通事業者が運行する路線バスと「鈴の音バス」との間で、運賃格差があります。

第3章 地域公共交通網を維持・発展させる 施策の基本方針と目標

3.1 基本方針と目標

「松阪市総合計画」では、10年後の将来像として「ここに住んで良かった・・・みんな大好き松阪市」を掲げ、市民が“このまちに住んで良かった”“このまちが大好きだ”と感じられることはもちろん、市外の人たちにも“住んでみたい”と思ってもらえるまちをめざします。

「第二次松阪市地域公共交通網形成計画」は、上位計画がめざす将来像を念頭に、松阪市の公共交通が抱える課題を解決する施策の基本方針を、以下のとおり設定します。

【基本方針】

市民・来訪者の「おでかけ」をより便利にする公共交通網を
みんなで「つくり」「使う」！！

目標1. 市民の生活実態を考慮した利便性の高い公共交通網づくり

目標2. みんなが集う場所を交通結節点としたつながりのある
公共交通網づくり

目標3. わかりやすく、利用しやすいと思ってもらえるような
公共交通網づくり

目標4. 将来にわたって持続可能な公共交通網の運営・運行体制づくり

3.2 目標の概要

目標 1. 市民の生活実態を考慮した利便性の高い公共交通網づくり

- 松阪市総合計画で掲げる「公共交通利用可能地域 100%」を念頭に、特に中心市街地や人口の多い地区を主として、公共交通不便地域解消をめざします。
- 市民の生活実態に合わせて、路線の新設・見直しや市外とのネットワーク形成を図り、適切な公共交通ネットワークの形成をめざします。

目標 2. みんなが集う場所を交通結節点としたつながりのある公共交通網づくり

- 路線の新設や見直しの際は、既存の鉄道や路線バスの活用を念頭に、市役所や公民館といった主要な公共施設、鉄道駅、総合病院、大型ショッピングセンターなどの集客施設を、交通結節点として位置づけます。
- 交通結節点では、利用者が快適に便利に乗り継ぎできるよう、乗り継ぎを意識した動線設計や案内表示の整備を進めるとともに、乗り継ぎ利用を促進するための情報提供を行い、市民・来訪者が乗り継ぎ利用しやすい環境をつくります。

目標 3. わかりやすく、利用しやすいと思ってもらえるような公共交通網づくり

- バス停名称や設置場所を見直し、利用者にとってわかりやすい案内表示の整備を進めます。
- 公共交通を利用しない背景として考えられる「公共交通のことを知らない」「利用するイメージがわからない」「公共交通は不便」という認識をなくしていくため、これまでの「松阪市公共交通路線図」の作成・配布に加えて、適切な情報発信や利用促進策を進めます。

目標 4. 将来にわたって持続可能な公共交通網の運営・運行体制づくり

- 地域との協働を引き続き進めるとともに、将来にわたって運行を継続するための適切な費用負担の見直し、市民の間での意識共有を行います。

3.3 施策の方向性

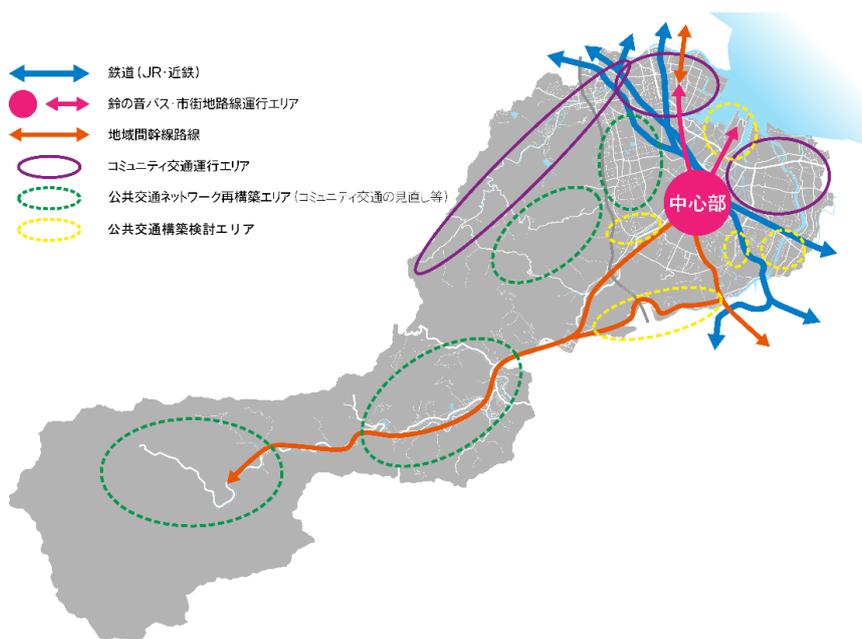
前述の目標を達成するため、以下の方向性をもって施策に取り組みます。

- 鉄道、バス、タクシーなど多様な公共交通や交通手段を融合することにより、公共交通のネットワーク化を進めます。
- 地域が主体となった公共交通体系を推進します。
- 近隣市町と連携して、公共交通の連結や乗り入れにより利便性を高めます。
- 乗り継ぎ利用の促進や案内表示の見直しなど公共交通の利用を促進します。

3.4 計画で対象とする公共交通

「第二次松阪市地域公共交通網形成計画」では、松阪市の公共交通を次のように分類したうえで、本計画で対象とする公共交通とします。

本計画の施策により構築される公共交通ネットワークのイメージ



(1) 鉄道

- JR 紀勢本線、名松線
- 近鉄山田線、名古屋線、大阪線



JR 紀勢本線



近鉄山田線

(2) バス

【交通事業者による一般路線バス】

交通事業者が運行する民間路線バスを以下の3つに分類します。

- 地域間幹線路線
 - 市内外の地域間同士を結ぶ、公共交通ネットワークの主となる路線です。
- 市街地路線
 - 松阪市の市街地エリアで運行する路線です。
- 通勤・通学路線
 - 通勤・通学需要に対応することを目的として、ダイヤやルートを設定した路線です。

分類	路線名	ルート	事業者名
地域間幹線路線	飯南波瀬線	松阪駅前～道の駅飯高駅	三重交通
		松阪駅前～道の駅飯高駅～スメール	三重交通
	大杉線	松阪駅前～シャープ正門前	三重急行自動車※
		松阪中央病院～松阪駅前～三瀬谷	三重交通
	松阪大石線	松阪駅前～相可高校～大石	三重交通
		松阪駅前～阿波曾～大石	三重交通
	津三雲線	天白～津駅前	三重交通
松阪熊野線	松阪中央病院～松阪駅前～三交南紀	三重交通	
市街地路線	市内パークタウン線	パークタウン学園前～松阪駅前～松阪中央病院	三重交通
通勤・通学路線	市内合同庁舎線	松阪駅前～松阪合同庁舎	三重交通
	飯南松阪高校線	道の駅飯高駅～大石～辻原～松阪高校前	三重交通
		大石～射和～松阪高校前	三重交通

※一部の便で、三重交通が運行



三重交通 松阪大石線



三重交通 松阪熊野線

【鈴の音バス】

市の政策上の必要性*が高いと認められることから、市が主体となり運行する路線バスです。これまでは「市街地循環線」のみでしたが、市民の認知度や運行実態を踏まえて、以下の4路線を「鈴の音バス」とします。

路線名	ル ー ト	運行形態
市街地循環線	右回り：JR 松阪駅～済生会病院～久保中学校～桜町中央～JR 松阪駅	定時定路線
	左回り：JR 松阪駅～済生会病院～桜町中央～久保中学校～JR 松阪駅	定時定路線
幸中央線(2019年4月新設)	JR 松阪駅～アドバンスモール松阪	定時定路線
三雲松阪線	JR 松阪駅～三雲地域振興局～天白（回転場）	定時定路線
大口線	JR 松阪駅～松阪港	定時定路線

※「市の政策上の必要性」とは、中心市街地活性化（例：市街地循環線）、公共施設の移転（例：三雲松阪線）のように、市の重要な複数分野の政策に関係していることを言います。



鈴の音バス 市街地循環線と幸中央線



鈴の音バス 三雲松阪線

【コミュニティ交通】

地域が主体となって運行方法やルート、ダイヤ、運賃などを考え、市はその支援をし、協働で運行する公共交通です。コミュニティ交通の運行は「松阪市コミュニティ交通の検討から運行開始までのプロセス」（第4章 9-1 参照）にもとづきます。

路線名	ル ー ト	運 行 形 態
宇気郷地区コミュニティバス 「与原・深長線」	与原公民館～深長口	予約制
宇気郷地区コミュニティバス 「飯福田・柚原線」	伊勢山上橋～柚原口	予約制
黒部・東地区コミュニティバス	近鉄松阪駅～JA くらべ～出間	定時定路線
機殿・朝見地区コミュニティバス	近鉄松阪駅～和屋団地前～JA くらべ	定時定路線 (一部予約制)
嬉野地区コミュニティバス 「嬉野おおきんバス」	A ルート： 中川駅東口～嬉野地域振興局 ～神ノ木台～中郷郵便局～上小川	定時定路線
	B ルート： 嬉野地域振興局～中川駅東口 ～薬王堂病院～島田～上小川	
三雲地区コミュニティバス 「たけちゃんハートバス」	五主～三雲地域振興局～中川駅東口 ～ココカラファイン嬉野店中川駅北	定時定路線
飯南コミュニティバス 「ほほえみ」	月曜日：有間野・波留・横谷主路線 火曜日：相津・下郷主路線 水曜日：深野・横野主路線 木曜日：飯南主路線 金曜日：仁柿主路線	定時定路線
飯高波瀬森コミュニティバス 「たかみ」	太良木集会所～森診療所～森 ～川俣出張所	定時定路線 (一部予約制)



三雲地区コミュニティバス
「たけちゃんハートバス」



黒部・東地区コミュニティバス

【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バスです。「廃止代替バス」という分類は、本計画における公共交通ネットワーク再構築によって他の分類へと移行させ、将来的に無くしていきます。

路線名	ルート	運行形態
宇気郷線	松阪駅前～辻原～柚原	定時定路線
阿坂小野線	松阪駅前～伊勢寺～小野～嬉野一志町	定時定路線

(3) タクシー

松阪市内には、タクシー事業者が4社あります。

事業者名	登録台数	主な拠点	営業エリア
嬉野タクシー	12台	・近鉄伊勢中川駅 ・JR松阪駅前 ・松阪中央総合病院	松阪交通圏 津交通圏
カネ七タクシー	41台	・愛宕町タクシー乗り場 ・櫛田待機所 ・松阪中央総合病院	松阪交通圏
三重近鉄タクシー (松阪営業所)	36台	・近鉄松阪駅 ・JR松阪駅 ・愛宕町タクシー乗り場 ・松阪中央総合病院	松阪交通圏 津交通圏
三重名鉄タクシー (松阪営業所)	39台	・近鉄松阪駅 ・JR松阪駅 ・愛宕町タクシー乗り場 ・愛宕町名鉄タクシー乗り場 ・松阪中央総合病院	松阪交通圏 津交通圏

※津交通圏は、旧嬉野町・旧三雲町

(50音順)

第4章 地域公共交通網を維持・発展させる施策内容

本計画で定めた基本方針と目標の実現に向けて、以下の施策を行います。

施策内容	頁
4.1 公共交通不便地域におけるコミュニティ交通の推進	
1-1. 鈴の音バス「幸中央線」	17
1-2. 虹が丘町	17
1-3. 港地区	18
1-4. 射和・茅広江・大石地区	18
1-5. 松尾地区	19
1-6. 櫛田・漕代地区	19
4.2 市民の生活実態を考慮した路線網の見直し	
2-1. 鈴の音バス「大口線」	20
2-2. 黒部・東地区コミュニティバス	20
2-3. 機殿・朝見地区コミュニティバス	21
2-4. 飯南地区	21
2-5. 飯高地区	22
2-6. 三雲地区	23
2-7. 宇気郷地区	23
2-8. 伊勢寺・阿坂地区	24
2-9. 松阪市と多気町を結ぶ地域間幹線バスの利便性向上施策を実施します	25
4.3 鉄道非主要駅の利用促進	
3-1. JR徳和駅での鉄道とコミュニティ交通との乗り継ぎ利用を促進します	26
3-2. JR名松線の利活用施策を実施します	27
3-3. 鉄道非主要駅周辺の住民を対象としたPRを実施します	27
4.4 乗り継ぎ利用の促進	
4-1. 天白回転場を3路線の交通結節点とします	28
4-2. 鉄道からバスへ乗り継ぎしやすいよう松阪駅前バス乗り場を改善します	29
4-3. 乗り継ぎ時刻表を作成します	29

施策内容	頁
4.5 バス停の名称・設置場所の見直し	
5-1. バス停名称を統一します	30
5-2. 公共施設の最寄りバス停の名称・設置場所を見直します	30
5-3. 観光客などがわかりやすいバス停名称へ変更します	31
4.6 わかりやすい公共交通の案内表示整備	
6-1. 公共施設・集客施設にわかりやすい公共交通の案内表示を整備します	32
6-2. 鈴の音バス各路線が一目でわかるような案内表示を車両外側に提示します	33
6-3. バスの系統番号を見直します	33
4.7 子どもたちに向けた利用促進施策の実施	
7-1. 小学生の子どもたちに向けた公共交通の出前講座を実施します	34
7-2. 高校に進学する子どもたちに向けた公共交通通学のPRを実施します	34
4.8 情報提供・プロモーション活動の実施	
8-1. 「松阪市公共交道路線図」の制作・発行を継続します	35
8-2. 運転免許証自主返納者向けPRを実施します	35
8-3. バスロケーションシステムを導入します	35
4.9 市民・交通事業者・市・その他関係者との協働	
9-1. 「松阪市コミュニティ交通の検討から運行開始までのプロセス」を継続します	36
9-2. 地域と協働で利用促進につながるような公共交通の活用施策を実施します	37
9-3. 中心市街地商店街と連携して公共交通の利用促進施策を実施します	37
4.10 持続可能な運営・運行体制の確保	
10-1. 「バスの運賃見直しプロジェクト」を行います	38
10-2. 地域や企業からの協賛金制度を継続します	39
10-3. コミュニティ交通の運行協議会を対象に年1回公共交通勉強会を開催します	39

進捗状況に応じて、計画内容は修正します。

4.1 公共交通不便地域におけるコミュニティ交通の推進

松阪市内におけるタクシー以外のおでかけ手段がない「公共交通不便地域」や人口の多い地区、地域間幹線路線（バス）の活性化を要する地区など、6カ所を中心にコミュニティ交通のあり方を検討します。

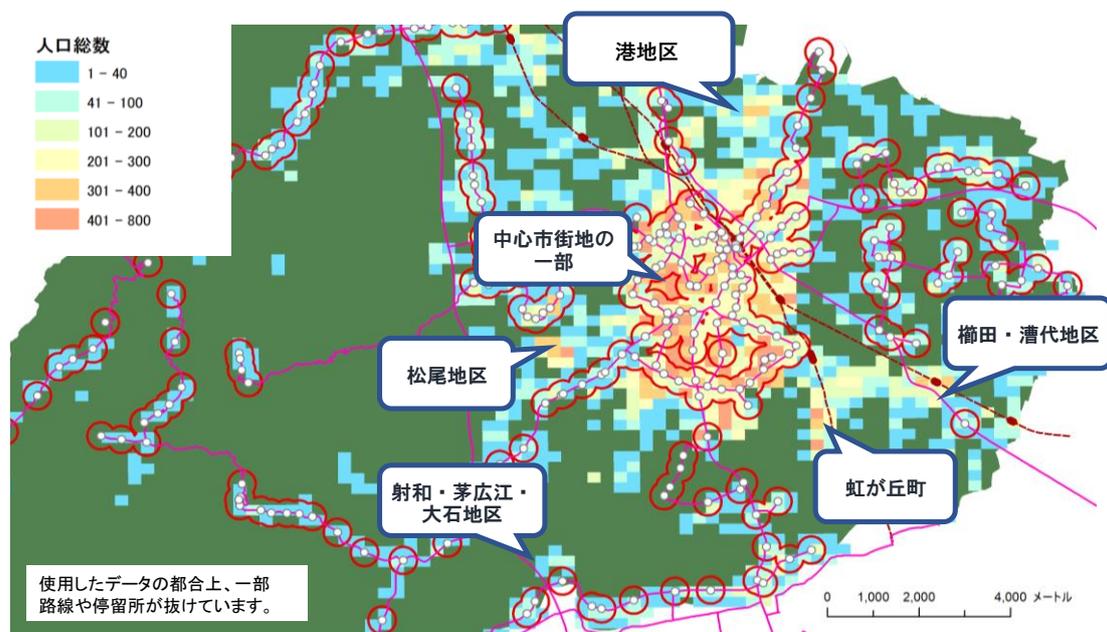


図 公共交通不便地域

(赤丸はバス停(白丸)から半径300mの範囲を示しています)

※出典：国土数値情報「バス停留所」「バスルート」(ともに2010年度)、「鉄道」(2017年度)
2015年国勢調査「5次メッシュ(250mメッシュ)その1人口等基本集計に関する事項」

1-1. 鈴の音バス「幸中央線」

- 実施主体：松阪市、交通事業者

【施策概要】

- 中心市街地の活性化のため、鈴の音バス路線として「幸中央線」を新設します。

【路線概要】

- 「幸中央線」は、新町通り（市道：大黒田日野町線）から幸公民館前、ぎゅーとら大黒田店を經由し、JR 松阪駅とアドバンスモール松阪を結びます。JR 松阪駅とアドバンスモール松阪のほか、ぎゅーとら大黒田店で、市街地循環線と乗り継ぎが可能です。

【施策の実施スケジュール】

年度	実施内容
2019年	・幸中央線の運行開始（4月）

1-2. 虹が丘町

- 実施主体：地域住民、交通事業者

【施策概要】

- 地域が主体となってコミュニティ交通を運行します。

【背景】

- 虹が丘町を通る民間バス路線は、2007年3月に廃止になりました。
- 虹が丘町は人口が多い地域です。

【施策の詳細】

- JR 徳和駅、パークタウン南口バス停、マックスバリュ学園前店バス停の3か所を乗り換えポイントとし、中心市街地や市内外へのアクセスを確保します（3-1 参照）。

【施策の実施スケジュール】

年度	実施内容
2019年	・運行申請 ・運行開始

1-3. 港地区

- 実施主体：松阪市、地域住民

【施策概要】

- ・ 港地区の公共交通のあり方を協議します。

【背景】

- ・ 狹師町は比較的人口が集中した地域です。
- ・ 港地区の一部では、鈴の音バス「大口線」のバス停から離れています。

【施策の詳細】

- ・ 地域の移動実態やニーズを把握します。

1-4. 射和・茅広江・大石地区

- 実施主体：松阪市、交通事業者、地域住民

【施策概要】

- ・ 多気町との連携を考えていきます。

【背景】

- ・ 射和・茅広江・大石地区の一部集落では、三重交通「松阪大石線」のバス停から離れています。
- ・ 射和・茅広江・大石地区では、多気町方面へ行き来する住民がいます。
- ・ 松阪大石線は、利用者が減少しています
- ・ 多気町エリアタクシー「でん多」は射和、大石に乗り入れています。

【施策の詳細】

- ・ 地域のより詳細な移動ニーズを把握します。
- ・ 「でん多」との連携を多気町と協議します。
- ・ 松阪大石線の活用や三重交通「大杉線」「松阪熊野線」「飯南波瀬線」との接続も考慮します。

【施策の実施スケジュール】

年度	実施内容
2019年～	・多気町と協議

1-5. 松尾地区

- 実施主体：松阪市、地域住民

【施策概要】

- 松尾地区の公共交通不便を解消するために、これまで行ってきた地域との議論をベースに、より具体的な方策を検討し、コミュニティ交通の運行をめざします。

【背景】

- 平成町は、人口が集中しています。
- 国道166号線は、飯南・波瀬線のルートの一部となっています。

【施策の実施スケジュール】

年度	実施内容
2019～2021年	<ul style="list-style-type: none"> ・運行申請 ・運行開始

1-6. 櫛田・漕代地区

- 実施主体：松阪市、地域住民、交通事業者

【施策概要】

- 櫛田・漕代地区の公共交通のあり方を協議します。

【背景】

- 櫛田・漕代地区には、鉄道近鉄山田線の櫛田駅、漕代駅があります。
- 櫛田地区には松阪市総合運動公園があります。

【施策の詳細】

- 地域の移動実態やニーズを把握します。
- 櫛田駅、漕代駅の活用を促していきます。

4.2 市民の生活実態を考慮した路線網の見直し

既存のバス路線や、松阪市と多気町を結ぶ地域間幹線路線について、移動手段の維持に努めます。

目標 1

2-1. 鈴の音バス「大口線」

●実施主体：松阪市、地域住民、交通事業者

【施策概要】

- 大口線のあり方を協議します。

【背景】

- 鈴の音バス「大口線」は、朝夕の通勤時間帯に沿線の工場従業員の利用が見られます。
- 日中時間帯における市民の利用が少ない路線です。

目標 1

2-2. 黒部・東地区コミュニティバス

●実施主体：松阪市、黒部・東地区公共交通運行協議会（地域住民）、明和町、交通事業者

【施策概要】

- 黒部・東地区コミュニティバスの利便性を向上させます。

【施策の詳細】

- イオンモール明和（明和町）への延伸を考えていきます。

【施策の実施スケジュール】

年度	実施内容
2019年	・ 明和町との協議 ・ 運行申請
2020年	・ 運行開始

2-3. 機殿・朝見地区コミュニティバス

- 実施主体：松阪市、機殿・朝見地区公共交通運行協議会（地域住民）、交通事業者

【施策概要】

- 効率的な運行形態に変更します。

【背景】

- 利用のないバス停が存在しています。

【施策の詳細】

- 一部の便を定時定路線から事前予約制とします。

【施策の実施スケジュール】

年度	実施内容
2019年	・運行方法の変更（4月）

2-4. 飯南地区

- 実施主体：松阪市、飯南地域公共交通運行協議会（地域住民）、交通事業者

【施策概要】

- 飯南コミュニティバスの持続可能な公共交通のあり方を協議します。

【背景】

- 旧飯南町時代、広範な地域をカバーするため、曜日によって異なるルートとダイヤを設定した結果、運行が1週間に1回のみ地域もあります。
- 利用のないバス停が多数存在しています。
- 地区によって住民の移動実態やニーズは異なります。

2-5. 飯高地区

- 実施主体：松阪市、飯高波瀬・森地区公共交通運行協議会（地域住民）、交通事業者、松阪市教育委員会、松阪市社会福祉協議会

【施策概要】

- 飯高地区の公共交通のあり方を協議します。

【背景】

- 三重交通「飯南波瀬線」は、道の駅飯高駅～スメール間で利用が低迷しています。
- 飯高波瀬森コミュニティバス「たかみ」は、一部に利用のないバス停が存在しています。
- 飯高地区は松阪市内の中でも人口減少と高齢化の進行が顕著です。

【施策の詳細】

- 飯南波瀬線に加え、飯高波瀬森コミュニティバスやスクールバス、福祉移送サービスなどの活用策を含め、公共交通ネットワークについて関係者と協議します。



道の駅飯高駅外観



道の駅飯高駅バス停

2-6. 三雲地区

- 実施主体：松阪市、三雲地域公共交通運行協議会（地域住民）、交通事業者

【施策概要】

- 三雲地区コミュニティバス「たけちゃんハートバス」を他の路線と連結するなど利便性を向上させます。

【背景】

- 「たけちゃんハートバス」の利用者数は、増加傾向にあります。
- 松浦武二郎記念館は、近年観光客の利用が増えています。

【施策の詳細】

- 「たけちゃんハートバス」の運行方法やルート、ダイヤの見直しに向けて協議します。
- 松浦武二郎記念館への交通手段の1つとして、タクシーの利用を促します。

2-7. 宇気郷地区

- 実施主体：松阪市、地域住民、交通事業者

【施策概要】

- 宇気郷地区の移動手段を維持します。

【背景】

- 宇気郷コミュニティバス「飯福田・柚原線」と「与原・深長線」の2路線は、過去4年間で利用者がほとんどありません。
- 廃止代替バス「宇気郷線」の利用者数は減少傾向にあります。
- 宇気郷地区は人口減少と高齢化が著しく進行しています。
- 自家用有償運送の担い手（運転士）も限られています。
- 地域が自主的に無料の買い物送迎サービスを展開しています。

【施策の詳細】

- 地域資源を活用したコミュニティ交通のあり方を協議します。

2-8. 伊勢寺・阿坂地区

- 実施主体：松阪市、交通事業者、地域住民

【施策概要】

- ・ 伊勢寺・阿坂地区の公共交通のあり方を協議します。

【背景】

- ・ 廃止代替バス「阿坂小野線」は、伊勢寺地区以北で利用が低迷しています。
- ・ 阿坂地区の市民の移動実態は、主に伊勢中川駅方面です。

【施策の詳細】

- ・ 嬉野一志町バス停から伊勢中川駅まで延伸する実証実験を行います。



阿坂小野線

【施策の実施スケジュール】

年 度	実 施 内 容
2019年～2021年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証実験に向けた準備・申請 ・ 実証実験の開始 ・ 利用状況の検証・評価 ・ 実証実験の継続可否の議論・確定

2-9. 松阪市と多気町を結ぶ地域間幹線バスの利便性向上施策を実施します

●実施主体：松阪市、交通事業者、松阪市地域公共交通協議会、多気町

【施策の概要】

- 松阪市と多気町との間の地域間幹線バス 3 路線について、松阪市は関係者と協働で、ダイヤとルートを総合的に見直す利便性向上策を実施します。

【背景】

- 松阪市と多気町との間は地域間幹線路線である「大杉線」「松阪熊野線」に加え、多気町の相可高校を經由する「松阪大石線」の 3 路線がありますが、松阪駅前バス停から射和バス停までは路線が重複しており、ダイヤやルートは各路線で別々に設定されています。

【施策の詳細】

- 朝夕の通学・通勤時間帯を除き、3 路線で運行時刻の間隔を一定にする「等間隔運行」について交通事業者と協議検討します。
- 「大杉線」と「松阪熊野線」についてはルートの共通化を行います。

【施策の実施スケジュール】

- 2019 年度に、「等間隔運行」について交通事業者と協議を開始します。

4.3 鉄道非主要駅の利用促進

松阪駅と伊勢中川駅を除く市内鉄道非主要駅 9 駅のうち、JR 徳和駅と JR 名松線の 2 駅、近鉄東松阪駅を対象に利用促進を行います。

上記以外の 5 駅については、2020 年度以降に順次実施していきます（3-3 参照）。

《市内鉄道非主要駅》

JR : (紀勢本線) 徳和駅、六軒駅、(名松線) 上ノ庄駅、権現前駅

近鉄 : (山田線) 漕代駅、櫛田駅、東松阪駅、松ヶ崎駅、伊勢中原駅

目標 2

3-1. JR 徳和駅での鉄道とコミュニティ交通との乗り継ぎ利用を促進します

●実施主体：松阪市、地域住民、交通事業者

【施策概要】

- 虹が丘町で新設するコミュニティ交通（1-2 参照）について、JR 徳和駅を乗り換えポイントと位置づけます。

【背景】

- JR 紀勢本線、参宮線の利活用が必要です。
- 虹が丘町から松阪市中心部や市外へのアクセス手段の確保が必要です。

【施策の詳細】

- コミュニティ交通と JR との乗り継ぎを考慮したダイヤを設定します。

【施策の実施スケジュール】

- 1-2 に合わせて実施します。



徳和駅外観

3-2. JR名松線の利活用施策を実施します

- 実施主体：松阪市、JR名松線沿線地域活性化協議会

【施策概要】

- ・利用者の減少が進むJR名松線について、利用喚起策を行います。

【施策の詳細】

- ・沿線住民は日常的な移動手段としての利用可能性があることから、中間駅周辺住民を対象にPRを実施します。
- ・沿線外の市民に対する利用喚起策として、JR名松線沿線の地域資源を目的地としたおでかけを、自治会や住民協議会、公民館等の行事の一環として実施することを促します。

【施策の実施スケジュール】

年度	実施内容
2020年	・JR名松線沿線地域活性化協議会で検討
2021年～	・JR名松線を活用した地域活動・行事の促進 ・沿線住民向け施策の展開

3-3. 鉄道非主要駅周辺の住民を対象としたPRを実施します

- 実施主体：松阪市

【施策概要】

- ・松阪駅と伊勢中川駅を除く鉄道非主要駅の周辺住民を対象にPRを実施します。

【施策の詳細】

- ・2021年度は近鉄東松阪駅周辺住民を対象に行います。
- ・近鉄東松阪駅以外のJR・近鉄の非主要駅については、2021年度中に実施内容の計画と対象駅の選定を行い、2022年度以降に実施します。

【施策の実施スケジュール】

年度	実施内容
2021年～	・東松阪駅周辺住民を対象とした情報提供 ・東松阪駅以外の対象駅の選定と情報提供

4.4 乗り継ぎ利用の促進

複数の路線・公共交通を組み合わせることで、市民・来訪者の「おでかけ」がより便利になるよう、乗り継ぎ利用を促進するための施策を行います。

目標 1

目標 2

4-1. 天白回転場を3路線の交通結節点とします

●実施主体：松阪市、交通事業者、三雲地域公共交通運行協議会（地域住民）

【施策概要】

- 天白回転場を交通結節点とした乗り継ぎ利用ができるようにします。

【背景】

- 天白バス停には、三重交通「津三雲線」が乗り入れています。
- 三雲地域振興局バス停には、鈴の音バス「三雲松阪線」と三雲地区コミュニティバス「たけちゃんハートバス」の2路線が乗り入れています。
- 天白バス停と三雲地域振興局バス停は近接しているものの、国道23号線を挟んでいるため乗り継ぎ利用が不便な状況です。
- 天白バス停の近くには、三重交通がバス回転場としている天白回転場があります。

【施策の詳細およびスケジュール】

- 交通結節点として、三重交通の天白回転場で「三雲松阪線」「たけちゃんハートバス」「津三雲線」の3路線が乗り継ぎできるよう、以下の順にルート変更や延伸を行います。
 - 2019年度に天白回転場にバス停を設置します。
 - 2019年度に鈴の音バス「三雲松阪線」を天白回転場へ延伸します。
 - 2020年度に「たけちゃんハートバス」を天白回転場へ延伸します。
- 3路線の乗り継ぎ利用を考慮して、とくに鈴の音バス「三雲松阪線」と「たけちゃんハートバス」のダイヤを見直します。
- 2019～2020年度の天白回転場での乗り継ぎ開始時に乗り継ぎ時刻表をはじめとする情報提供ツールを作成し、沿線地域住民を対象に配布します（4-3参照）。



天白回転場



三雲地域振興局バス停

4-2. 鉄道からバスへ乗り継ぎしやすいよう松阪駅前バス乗り場を改善します

●実施主体：松阪市、交通事業者

【施策の概要】

- 松阪駅前バス乗り場に利用者の動線や視線を考慮した案内表示を整備し、鉄道からバスへ乗り継ぎしやすいよう改善します。

【背景】

- 松阪市の玄関口となる JR 松阪駅前バス乗り場は、駅改札口を出てからの動線・視線上に、バス乗り場や観光案内所を示す案内表示が見当たりません。

【施策の詳細】

- 2021 年度までに松阪駅前バス乗り場の案内表示の整備を行います。

4-3. 乗り継ぎ時刻表を作成します

●実施主体：松阪市、地域住民

【施策の概要】

- 乗り継ぎ時刻表を作成し、利用促進を図ります。

【施策の詳細】

- 乗り継ぎ先の路線も掲載した時刻表を作成・配布します。

4.5 バス停の名称・設置場所の見直し

公共施設や観光施設の最寄りバス停の名称や設置場所を見直し、利用者にとってわかりやすい公共交通をめざします。

目標3

5-1. バス停名称を統一します

●実施主体：松阪市、松阪市地域公共交通協議会、交通事業者

【施策の概要】

- 同じ設置場所にもかかわらず、異なるバス停名称を統一します。

【実施予定バス停】

- 日野町（三重交通）⇔ベルタウン（鈴の音バス） ほか

【施策の実施スケジュール】

年度	実施内容
2019年～2020年	・新名称案の作成 ・協議会にて新名称の議論 ・変更申請

目標3

5-2. 公共施設の最寄りバス停の名称・設置場所を見直します

●実施主体：松阪市、松阪市地域公共交通協議会、交通事業者

【施策の概要】

- 市内の公共施設のうち、最寄りバス停が複数の場所に点在する場合、わかりやすくするため、対象施設に応じて以下の施策を実施します。
 - (1) 名称の統一、および乗り場番号（1番乗り場、2番乗り場…）の付与
 - (2) 設置場所の統合
 - (3) バス停、および施設内に乗り場・時刻表を記した案内表示の整備（6-1参照）

【実施予定公共施設】

- クラギ文化ホール ほか
 - 文化会館バス停（三重交通）⇔クラギ文化ホールバス停（鈴の音バス）

【施策の実施スケジュール】

- クラギ文化ホールは、6-1に合わせて実施します。

5-3. 観光客などがわかりやすいバス停名称へ変更します

●実施主体：松阪市、松阪市地域公共交通協議会、交通事業者

【施策の概要】

- 観光施設の最寄りバス停を、施設名を明記したバス停名称へ変更します。

【実施予定バス停】

- 市役所前（三重交通・鈴の音バス） ほか
⇒松坂城跡の最寄りバス停であることがわかるように名称変更します。

【施策の実施スケジュール】

- 5-1 と同様に行います。



日野町バス停とベルタウンバス停
(5-1 参照)



市役所前バス停 (5-3 参照)



クラギ文化ホールバス停 (5-2 参照)



文化会館バス停 (5-2 参照)

4.6 わかりやすい公共交通の案内表示整備

施設や車両に案内表示を整備し、利用者にとってわかりやすい公共交通をめざします。

目標3

6-1. 公共施設・集客施設にわかりやすい公共交通の案内表示を整備します

●実施主体：松阪市

【施策の概要】

- 市役所や公民館といった主要な公共施設に、乗り場や時刻表、路線図などの必要な情報を記した案内表示の整備を進めます。

【施策の詳細】

- 総合病院や大型ショッピングセンター、スーパーなど、拠点となりうる集客施設の公共交通案内表示の整備を関係者と協働して進めます。
- 乗り継ぎ利用が生じる施設については、待合環境の整備についても考えます。

【実施予定施設】

- 松阪市役所
- クラギ文化ホール（5-2 参照）
- 松阪公民館（松阪ショッピングセンター マーム）
- 松阪市図書館
- 松阪市文化財センター（はにわ館）
- 産業振興センター・豪商のまち松阪観光交流センター
- 三雲地域振興局
- 松阪市民病院
- 済生会松阪総合病院
- 松阪中央総合病院
- 大型ショッピングセンターなどの市内集客施設

【施策の実施スケジュール】

年 度	実 施 内 容
2019年～2021年	<ul style="list-style-type: none">関係者への打診と議論の場の設定整備内容の議論と計画整備の実施

6-2. 鈴の音バス各路線が一目でわかるような案内表示を車両外側に提示します

●実施主体：松阪市

【施策の概要】

- 鈴の音バスで使用する車両に、路線名称を記した案内表示を掲示します。

【背景】

- 2019年度より鈴の音バスは、既存の「市街地循環線（右回り・左回り）」のほかに、「三雲松阪線」「大口線」、新設の「幸中央線」が加わり、複数の路線で同じ車両を使用することになるため、利用者が乗り間違える可能性があります。

【施策の詳細】

- マグネットの案内表示は5路線それぞれ異なる色とし、一目でわかるようにすることで、利用者の乗り間違えを防ぎます。

【施策の実施スケジュール】

- 鈴の音バス「幸中央線」の運行開始に合わせて、2019年4月より掲示します。

6-3. バスの系統番号を見直します

●実施主体：松阪市、交通事業者、松阪市地域公共交通協議会

【施策の概要】

- 交通事業者による一般路線バスおよび鈴の音バス、コミュニティ交通の各路線について系統番号を見直します。

【背景】

- 交通事業者による一般路線バスには系統番号が付いていますが、鈴の音バスとコミュニティ交通には割り振られていません。

4.7 子どもたちに向けた利用促進施策の実施

交通環境学習や公共交通通学の PR を実施します。

目標 3

7-1. 小学生の子どもたちに向けた公共交通の出前講座を実施します

●実施主体：松阪市、交通事業者

【施策の概要】

- ・ 小学校などに出向いて、交通環境学習の考え方にもとづいた授業プログラムを行う出前講座を実施します。
- ・ 保護者・家族への働きかけも同時に行い、実際の利用につなげます。

【施策の実施スケジュール】

年 度	実 施 内 容
2019 年 以降毎年度	・ 出前講座内容の計画 ・ 出前講座の実施

目標 3

7-2. 高校に進学する子どもたちに向けた公共交通通学の PR を実施します

●実施主体：三重交通、松阪市、三重県

【施策の概要】

- ・ 三重交通は、高校などに進学が決まった子どもたちを対象に、三重県と連携した新年度からの公共交通通学の PR や、定期券の出張販売を実施します。

【施策の実施スケジュール】

- ・ 三重交通が主体となった PR 活動は、毎年 3 月頃に継続して行います。

4.8 情報提供・プロモーション活動の実施

路線図や時刻表、利用方法といった基本的な情報提供、目的地となるおでかけ先の情報やアンケートを活用したPRを実施します。

目標3

8-1. 「松阪市公共交道路線図」の制作・発行を継続します

●実施主体：松阪市

【施策の概要】

- 松阪市内の公共交通網がわかる「松阪市公共交道路線図」の制作・発行を、継続して実施します。

【施策の実施スケジュール】

- 制作・発行は、従来どおり路線の新設や見直しが生じた際に行います。

目標3

8-2. 運転免許証自主返納者向けPRを実施します

●実施主体：松阪市

【施策の概要】

- 運転免許証自主返納者や返納を検討している市民を対象に、免許返納者の割引制度などについて情報提供を行います。

目標3

8-3. バスロケーションシステムを導入します

●実施主体：松阪市、交通事業者

【施策の概要】

- 交通事業者のバス路線と鈴の音バスの4路線を対象に、WEB上でバスの現在位置を確認できる「バスロケーションシステム」を導入します。

【施策の実施スケジュール】

- 2019年度に交通事業者と導入のための具体的な計画を立て、2020年度に導入します。

4.9 市民・交通事業者・市・その他関係者との協働

より便利な公共交通網をめざし、市民・交通事業者・市・その他関係者が協働で推進します。

目標 4

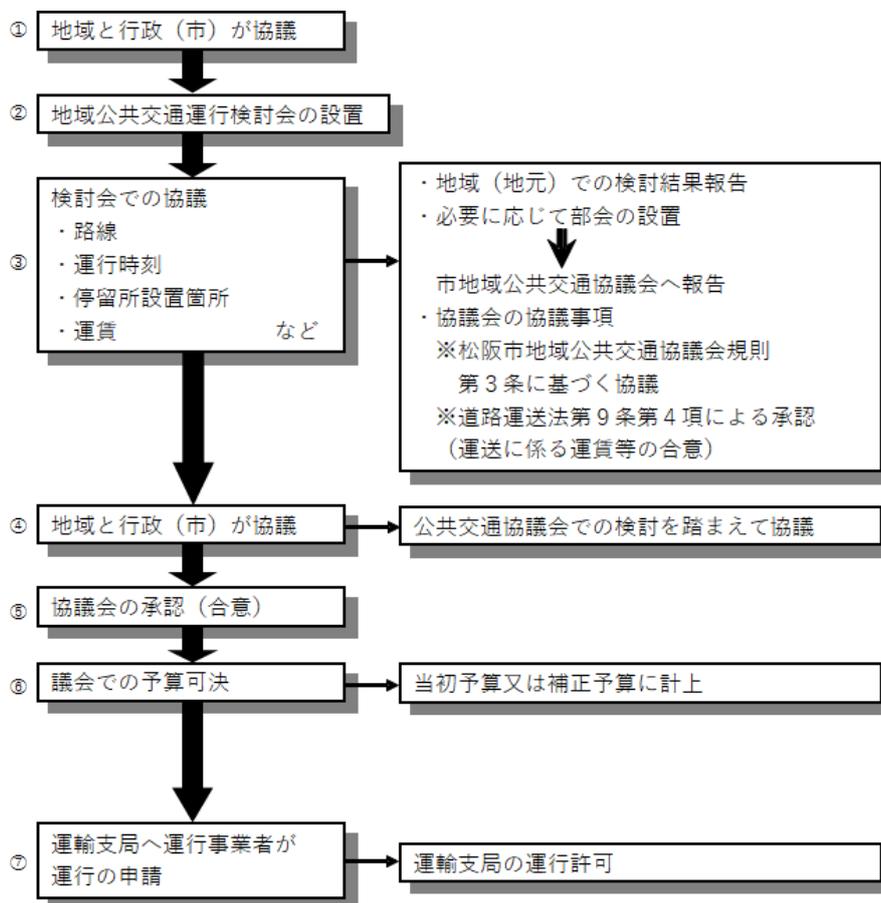
9-1. 「松阪市コミュニティ交通の検討から運行開始までのプロセス」を継続します

●実施主体：松阪市

【施策の概要】

- 公共交通不便地域の解消や、公共交通ネットワークの再構築をするとき、地域が主体となって公共交通を新設する場合は、「松阪市コミュニティ交通の検討から運行開始までのプロセス」の手順に則って行います。

松阪市コミュニティ交通の検討から運行開始までのプロセス



○既存路線の変更（路線・運行時刻・停留所設置箇所・運賃など）は③～⑥作業を行い、運行事業者もしくは松阪市が三重運輸支局へ許可申請を行います。

○予算措置を必要としない路線については、⑤～⑥の作業は省略されます。

9-2. 地域と協働で利用促進につながるような公共交通の活用施策を実施します

- 実施主体：松阪市、市民・地域住民、交通事業者、その他関係者

【施策の概要】

- 路線の新設や見直しといった大きな変化が生じる路線では、松阪市と市民・交通事業者・その他関係者が協働で、利用促進につながるような活用策を考え実施します。

【施策の詳細】

- 活用策の具体的な内容については、路線の新設や見直しを考える段階から、並行して地域と考えていきます。

9-3. 中心市街地商店街と連携して公共交通の利用促進施策を実施します

- 実施主体：松阪市、松阪市商店街連合会

【施策の概要】

- 中心市街地活性化やまちなか観光の推進を念頭に、中心市街地商店街の店舗やイベントなどとタイアップして、利用促進策を考え実施します。

【施策の実施スケジュール】

- 2019年度中に、関係者と考える場を設けます。過去の取り組み内容を精査し、2020年度からの取り組み内容について、協働で計画していきます。
- 利用促進策は2020年度から実施します。

4.10 持続可能な運営・運行体制の確保

将来にわたって公共交通が持続可能となるための適切な費用負担や、運営・運行体制づくりを行います。

目標 4

10-1. 「バスの運賃見直しプロジェクト」を行います

●実施主体：松阪市、交通事業者、松阪市地域公共交通協議会

【施策の概要】

- 交通事業者による一般路線バスのうち、鈴の音バス「市街地循環線」「幸中央線」と競合する区間について、鈴の音バスとの運賃共通化を考えます。
- 地域間幹線路線の5路線は、現在よりも利用しやすい運賃体系とするために、上限運賃制度の導入を考えます。

【施策の詳細】

- 鈴の音バス4路線は、プロジェクト第1弾として、2019年度から、交通事業者による一般路線バスとの運賃共通化も見据えた新しい運賃体系に移行します。
 - 運賃を大人200円、小学生100円に見直します。
 - 障がい者割引（大人・小学生運賃の半額）を新たに設定します。
 - 65歳以上の方を対象とした鈴の音バス限定の共通回数乗車券を新たに設定します。
 - コミュニティ交通と共通利用ができる定期券・共通回数乗車券（100円券12枚綴）を新たに設定します。
- 市街地路線「市内パークタウン線」については、路線の特徴が鈴の音バスと似ていることから、全区間を対象に鈴の音バスとの運賃共通化を考えます。

【施策の実施スケジュール】

年度	実施内容
2019年	・鈴の音バス4路線の運賃改定
2020年～2022年	・各路線の運賃共通化と上限運賃制度導入の協議 ・運賃共通化と上限運賃制度の方針決定

10-2. 地域や企業からの協賛金制度を継続します

- 実施主体：松阪市

【施策の概要】

- 将来にわたって運行を継続するために、鈴の音バスとコミュニティ交通を対象に、地域や企業からの協賛金制度を引き続き行います。

10-3. コミュニティ交通の運行協議会を対象に年1回公共交通勉強会を開催します

- 実施主体：松阪市

【施策の概要】

- 毎年5～6月に行われる年度初めの各運行協議会で、協議会メンバーを主な対象とした公共交通についての勉強会を行います。

【背景】

- コミュニティ交通には路線毎に運行協議会が設けられていますが、役員交代などによって協議会のメンバーに入れ替わりが生じ、必ずしも意識共有ができていなかったり、協議会自体が形骸化していたりするところが見られます。
- 協議会のメンバーや各地域の住民が、公共交通について再認識し、理解を深めることができる場が必要です。

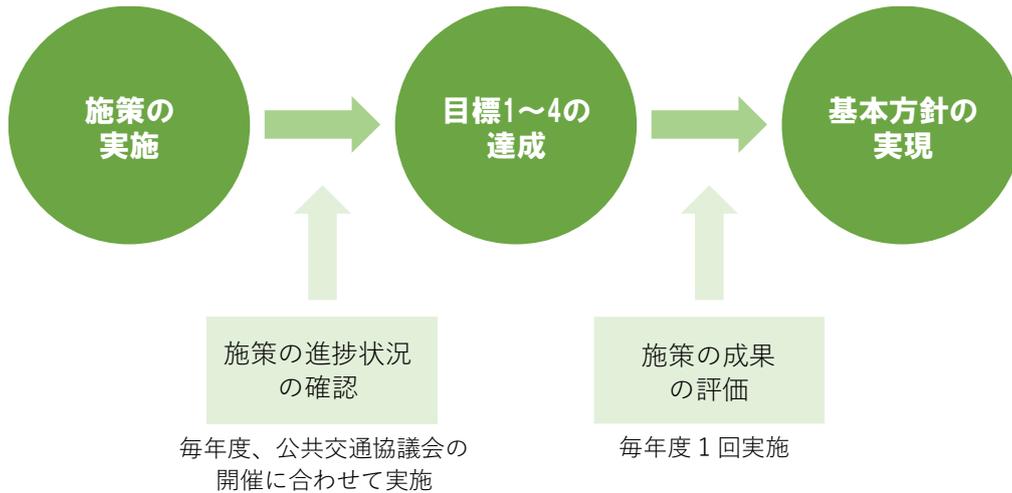
【施策の実施スケジュール】

- 毎年度5～6月に行います。

第5章 施策の評価

本計画で定めた目標1~4の達成に向けて進捗状況を確認します。また、施策の成果として、目標1~4の達成によって本計画で定めた基本方針がどれくらい実現に近づいているかを成果指標を用いて評価します。

施策の進捗状況と成果の評価プロセス



施策の進捗状況と成果の評価は、以下の方法で行います。

1. 進捗状況の確認

第4章の実施内容およびスケジュールにもとづくチェックリストを用いる

2. 成果の評価

成果指標を用いる

- (1) 住民1人あたりの公共交通年間利用回数
- (2) 沿線60歳以上人口100人あたりの1日の利用者数（路線別）
- (3) 地域負担率（路線別）

5.1 施策の進捗状況の確認

第 4 章の実施内容およびスケジュールについて、公共交通協議会の開催に合わせて進捗状況を確認します。

5.2 施策の成果の評価

成果指標を用いることで評価します。

以下のとおりに定めた目標値に達しているかを、翌年 6 月の公共交通協議会の開催に合わせて確認します。

(1) 住民 1 人あたりの公共交通年間利用回数

公共交通をみんなで「使う」が実現しているかを計るものです。

【数値の設定】

	2017 年度（基準値）	2022 年度（目標値）
住民 1 人あたりの公共交通年間利用回数	8.0 回／人	8.0 回／人 以上

【算出方法】

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

- 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。
 - 交通事業者による一般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) 沿線60歳以上人口100人あたりの1日の利用者数（路線別）

公共交通をみんなで「使う」が実現しているかを計るものです。

「鈴の音バス」と「コミュニティ交通」を対象に、路線別に沿線60歳以上人口100人あたりの1日の利用者数を算出します。

【数値の設定】

第一次計画にもとづく値を「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。

	路線名	目標値[人]	標準値[人]
鈴の音バス	市街地循環線	2.3	2.0
	幸中央線	2.2	2.0
	三雲松阪線	4.0	2.0
	大口線	2.2	2.0
コミュニティ交通	宇気郷地区コミュニティバス 「与原・深長線」	0.5	1.5
	宇気郷地区コミュニティバス 「飯福田・柚原線」	0.1	1.5
	黒部・東地区コミュニティバス	1.6	2.0
	機殿・朝見地区コミュニティバス	1.5	2.0
	嬉野地区コミュニティバス 「嬉野おおきんバス」	2.2	2.0
	三雲地区コミュニティバス 「たけちゃんハートバス」	1.4	2.0
	飯南コミュニティバス「ほほえみ」	1.0	1.5
	飯高波瀬森コミュニティバス「たかみ」	1.5	1.5
虹が丘町デマンドタクシー	1.0	2.0	

※新設の幸中央線と虹が丘町デマンドタクシーは、運行状態に合わせて見直しを行います。

【算出方法】

$$\begin{aligned} & \text{沿線 60 歳以上人口 100 人あたりの 1 日の利用者数} \\ & = \text{路線別 1 日の利用者数} / \text{沿線 60 歳以上人口} \times 100 \end{aligned}$$

- 路線別 1 日の利用者数は、当該年度の乗降調査による数値を使用します。
- 沿線 60 歳以上人口は、当該年度 4 月 1 日時点の住民基本台帳人口の数値を使用します。

(3) 地域負担率（路線別）

公共交通をみんなで「つくる」が実現しているかを計るものです。

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

【数値の設定】

第一次計画にもとづく値を「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）」とする。

	路線名	目標値 [%]		標準値 [%]
		(ア)	(イ)	
鈴の音バス	市街地循環線	22.0	40.0	20.0
	幸中央線	20.0	30.0	20.0
	三雲松阪線	12.0	18.0	20.0
	大口線	7.0	14.0	20.0
コミュニティ交通	宇気郷地区コミュニティバス 「与原・深長線」	—	—	—
	宇気郷地区コミュニティバス 「飯福田・柚原線」	10.0	—	15.0
	黒部・東地区コミュニティバス	10.0	23.0	20.0
	機殿・朝見地区コミュニティバス	5.0	14.0	20.0
	嬉野地区コミュニティバス 「嬉野おおきんバス」	8.5	20.0	20.0
	三雲地区コミュニティバス 「たけちゃんハートバス」	11.0	25.0	20.0
	飯南コミュニティバス「ほほえみ」	4.0	14.0	15.0
	飯高波瀬森コミュニティバス「たかみ」	3.0	10.0	15.0
	虹が丘町デマンドタクシー	16.0	—	20.0

※新設の幸中央線と虹が丘町デマンドタクシーは、運行状態に合わせて見直しを行います。

【算出方法】

(ア) 地域負担率（運賃収入のみ） = 年間運賃収入 / 年間運行経費

(イ) 地域負担率（協賛金含む） = (年間運賃収入 + 協賛金収入) / 年間運行経費

- 各数値は当該年度の実績数値を使用します。

5.3 施策の評価スケジュール

施策の進捗状況と成果の評価は、以下の年間スケジュールにもとづいて行います。

	内 容		関 連 行 事
4 月	施策の成果の評価 (前年度分)		
5 月		施策の進捗状況の確認	・ 第三者評価委員会結果報告
6 月			● 公共交通協議会 ・ 確保維持改善計画の策定
7 月			
8 月			
9 月			
10 月	施策の成果の評価 (前年 10 月～9 月分)		
11 月		施策の進捗状況の確認	・ 次年度予算要求
12 月			● 公共交通協議会 ・ 自己評価・第三者評価
1 月			
2 月			・ 第三者評価委員会
3 月			