

第二次松阪市地域公共交通網形成計画 (案)

平成31年3月

松 阪 市

目次

第1章 趣旨および位置づけ

| | | |
|----|--------------|---|
| 1. | これまでの経緯と取り組み | 1 |
| 2. | 計画策定の目的 | 1 |
| 3. | 計画の位置づけ | 2 |
| 4. | 計画の区域 | 2 |
| 5. | 計画の期間 | 2 |

第2章 松阪市の公共交通の現状

| | | |
|----|--------------------------|---|
| 1. | 上位・関連計画が求めている交通施策の整理 | 3 |
| 2. | 市民意識調査（2017年度分）からの課題点の把握 | 4 |
| 3. | 公共交通を取り巻く課題 | 5 |

第3章 地域公共交通網を維持・発展させる施策の基本理念と方針

| | | |
|----|--------------|---|
| 1. | 基本理念と方針 | 7 |
| 2. | 基本方針の概要 | 8 |
| 3. | 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・発展させる施策の内容

| | | |
|-----|-----------------------|----|
| 1. | 公共交通不便地域における地域主体交通の推進 | 12 |
| 2. | 市民の生活実態を考慮した路線網の見直し | 15 |
| 3. | 鉄道非主要駅の利用促進 | 20 |
| 4. | 乗り継ぎ利用の促進 | 21 |
| 5. | バス停の名称・設置場所の見直し | 23 |
| 6. | わかりやすい公共交通サインの整備 | 24 |
| 7. | 交通環境学習の実施 | 26 |
| 8. | 情報提供・プロモーション活動の実施 | 27 |
| 9. | 市民・交通事業者・市・その他関係者との協働 | 29 |
| 10. | 持続可能な運営・運行体制の確保 | 31 |

第5章 計画の評価と進行管理

| | | |
|----|----------|----|
| 1. | 計画の定量的評価 | 33 |
| 2. | 施策の進行管理 | 36 |

第1章 趣旨および位置づけ

1. これまでの経緯と取り組み

松阪市では、2014年11月の「地域公共交通の活性化及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、当時の「松阪市地域公共交通総合連携計画」を改定し、2015年3月、地域がめざすべき将来像を念頭に、計画期間を2015年度から2018年度の4年間とする「第一次松阪市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

計画期間中には、鈴の音バス「市街地循環線」の車両を地元高校生のデザインによる更新や、運行時間の遅延に対するダイヤの改善などを行いました。また、市民、交通事業者、市、その他関係者とのフラットな対話の場を作り、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。

2. 計画策定の目的

2005年の市町村合併により松阪市域は拡大した一方、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、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、鉄道・バス・タクシーなどの公共交通は、子どもや高齢者をはじめとする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、様々な分野で必要性が見直されています。

松阪市においては、バス路線の撤退、公共交通が整備されていないなど、きっかけは様々ですが、地域の実態にあった「コミュニティ交通」を、地域が主体となり、市と協働で作って上げてきました。「第二次松阪市地域公共交通網形成計画」は、これからも市民、交通事業者、市、その他関係者が協働して知恵を出し合い、それぞれの役割を果たしながら、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ために策定するものです。

3. 計画の位置づけ

本計画は、「松阪市総合計画」（2016 年度）を上位計画として策定します。

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。

4. 計画の区域

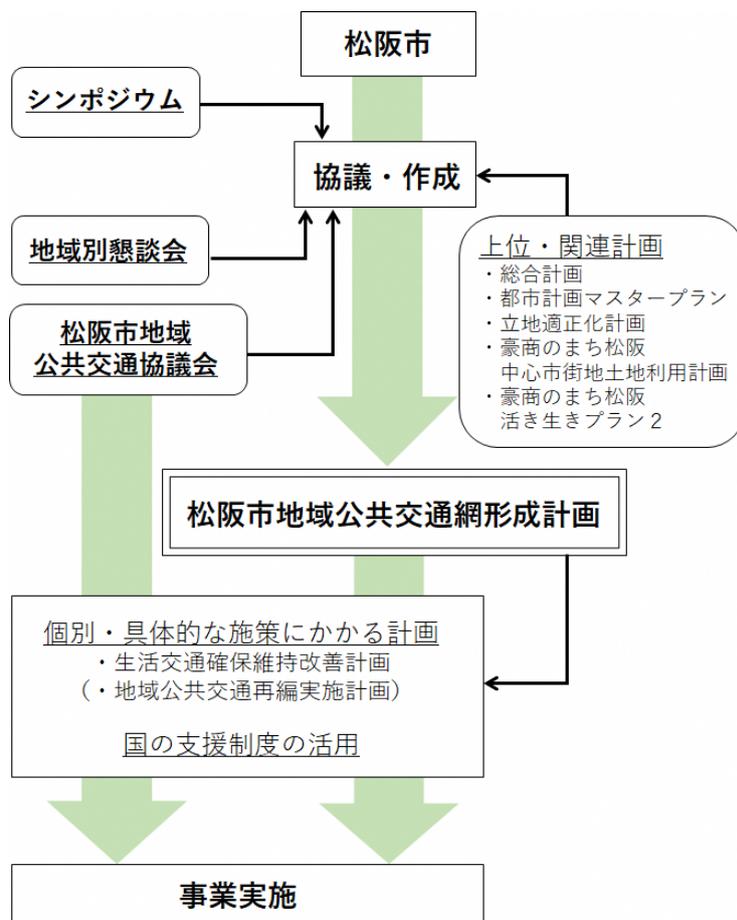
本計画は、松阪市全域を対象とします。

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に応じて、計画は随時見直します。

松阪市地域公共交通網形成計画と松阪市の公共交通に対する取組みとの関係

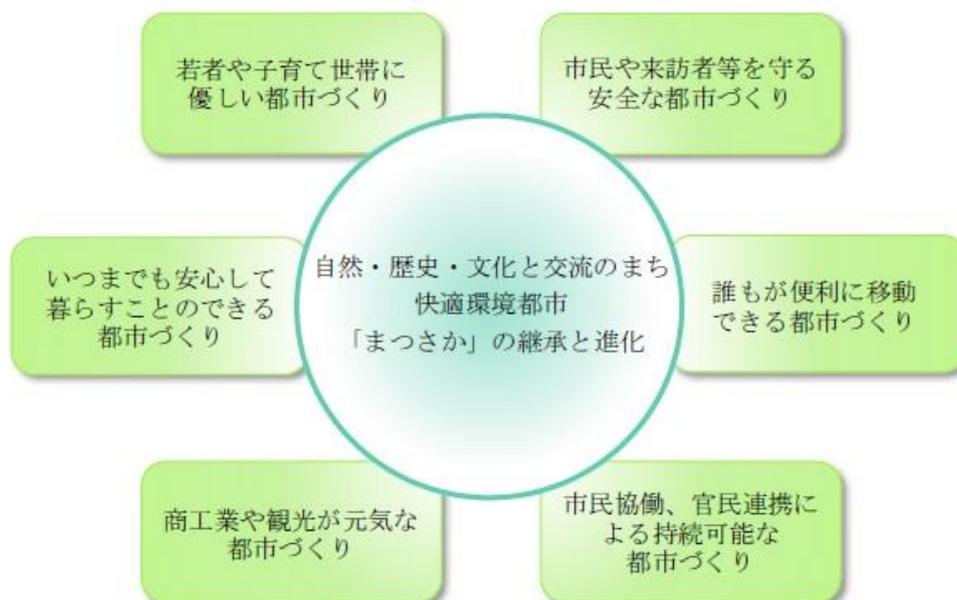


第2章 松阪市の公共交通の現状

1. 上位・関連計画が求めている交通施策の整理

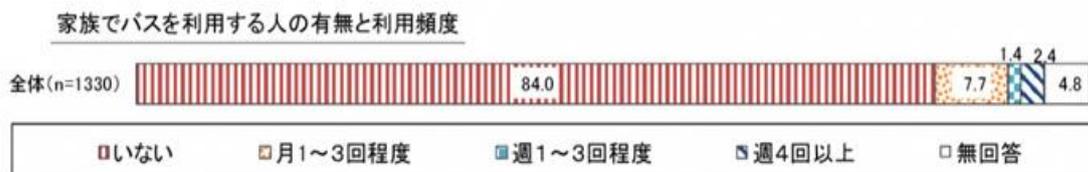
- 「松阪市総合計画」では、10年後の将来像として「ここに住んで良かった・・・みんな大好き松阪市」の実現のために「公共交通利用可能地域 100%」を目指しています。主な取り組みとして、公共交通の利用促進のための啓発活動、運行改善や路線新設のニーズに対する地域との協働を進めるとしています。
- 「松阪市都市計画マスタープラン」では、自動車、バス、自転車・徒歩が適切に連携し、利用促進及び路線が維持できる公共交通網を形成することを基本的方針としています。
- 「松阪市立地適正化計画」では、拠点間の交通ネットワークの強化や、公共交通の利便性の向上と利用促進、それらの取り組みを通じた市民の外出率向上によ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・活き生きプラン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。

都市づくりのテーマ（都市計画マスタープランより）（*平成31年3月末策定予定）

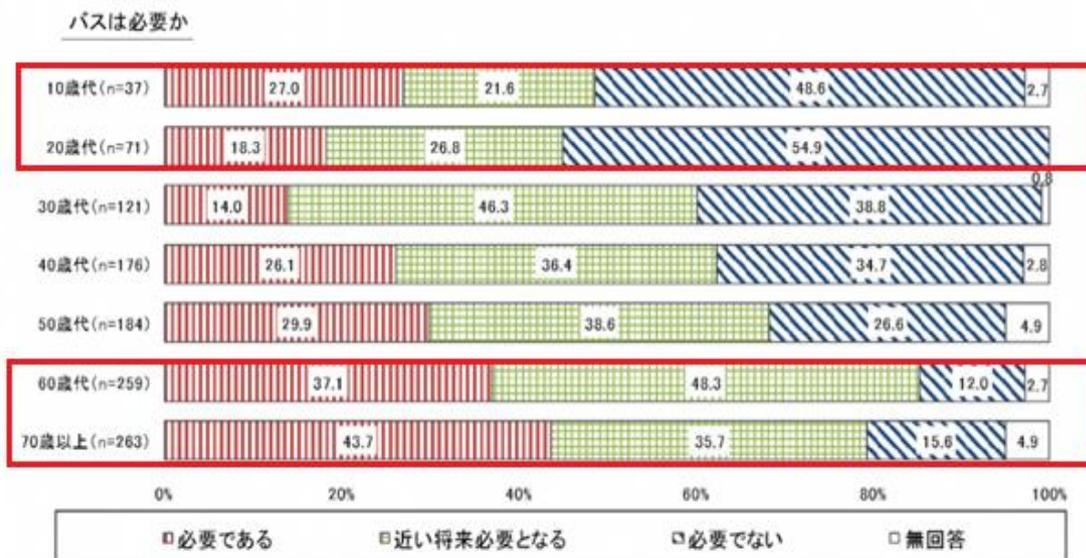


2. 市民意識調査（2017年度分）からの課題点の把握

- 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。

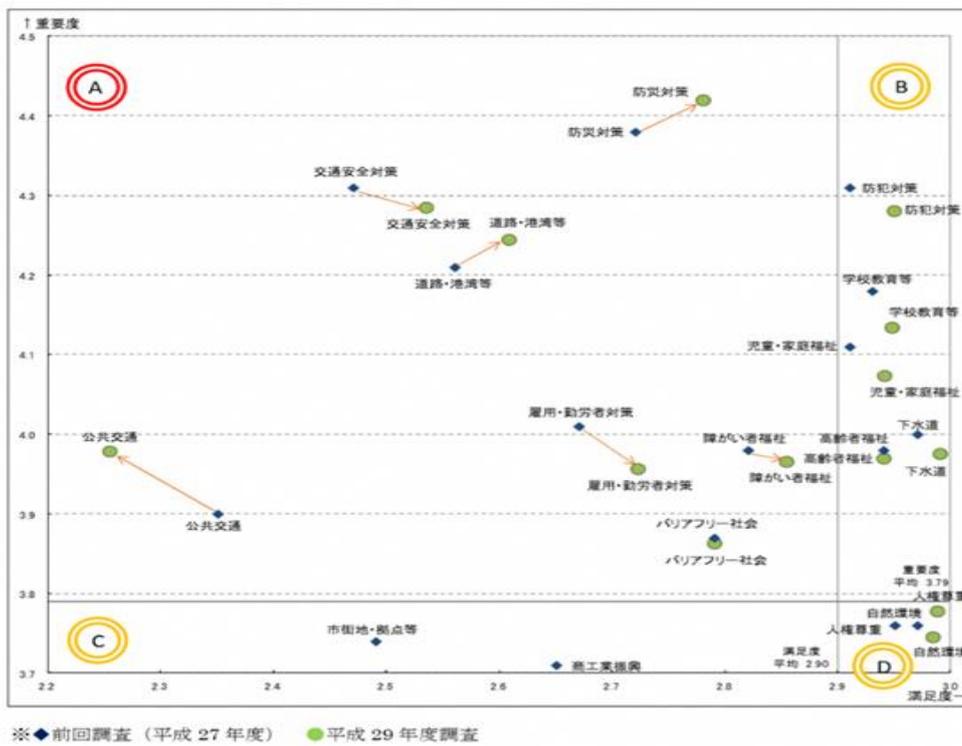


- バスの必要性について、60~70歳代では9割近くが「必要である」と考えている一方で、10~20歳代では半数近くが「必要でない」と回答しています。若年層においては、自家用車による送迎の常態化などから、バス利用のイメージが湧かない可能性が考えられます。



- 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非常に高いと言えます。

満足度と重要度の関係



3. 公共交通を取り巻く課題

3-1. 交通空白地域

- 松阪市内の大半は公共交通ネットワークでカバーできていますが、一部で公共交通が全くない「交通空白地域」が存在しています。

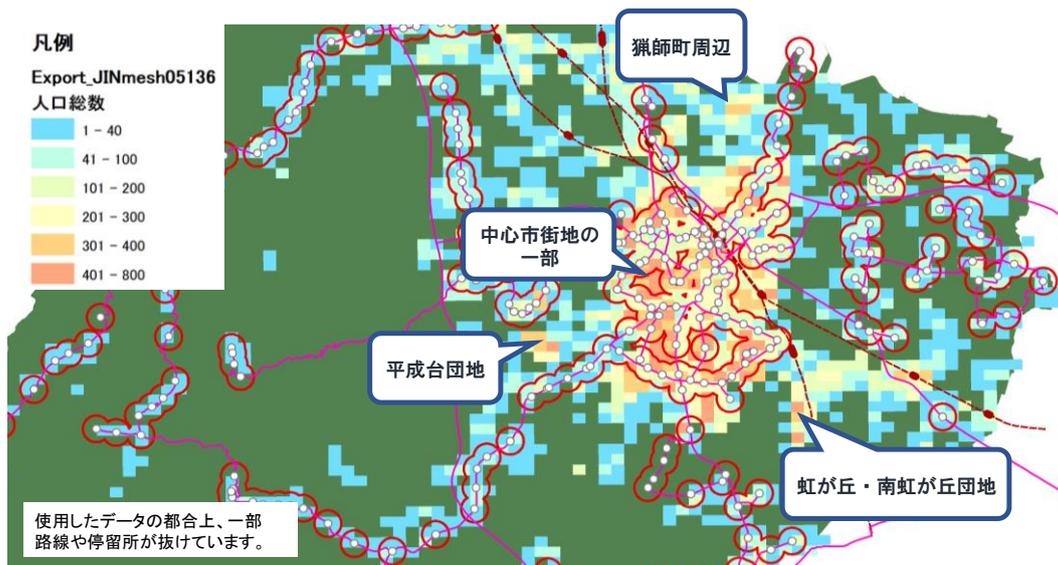


図 人口の多い地区で、交通空白地域となっている箇所（赤丸はバス停（白丸）から半径 300m の範囲を示しています）

3-2. 鉄道（JR・近鉄）

- 現状では、鉄道が松阪市内の公共交通ネットワークとして、十分に利用できているとは言えません。
- 鉄道との乗り継ぎを意識した路線の新設・見直し、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。
- 利用者数の減少が続く JR 名松線については、活用策の実施が必要です。



【JR 徳和駅】通学利用が多い駅であるが、松阪駅方面への乗り継ぎ利用が可能

3-3. バス・コミュニティ交通

- 市内外の地域間同士を結ぶ「地域間幹線バス」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と、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。
- 三重交通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。
- 「鈴の音バス」や「コミュニティ交通」などの分類が市民にとってわかりづらく、混同・誤解されることがあります。



【JR 松阪駅前】駅を出てからの視線上に、バス乗り場や観光案内所を示すサインは見当たらない。

第3章 地域公共交通網を維持・発展させる 施策の基本理念と方針

1. 基本理念と方針

「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目指します。

「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理念と方針を、以下の通り設定します。

【基本理念】

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」！！

基本方針1. 市民の生活実態を考慮した利便性の高い公共交通づくり

基本方針2. 交通結節点・拠点施設を意識した「つながり」のある
公共交通網づくり

基本方針3. 利用しやすく、わかりやすい公共交通づくりのための
利用促進策の展開

基本方針4. 将来にわたって持続可能な公共交通運営・運行体制づくり

2. 基本方針の概要

基本方針1. 市民の生活実態を考慮した利便性の高い公共交通づくり

- 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、交通空白地域解消を目指します。
- 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目指します。

基本方針2. 交通結節点・拠点施設を意識した「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、鉄道駅や公共施設、病院、大型ショッピングセンターなど、交通結節点となりうる拠点施設での乗り継ぎを意識して行います。
- 松阪駅と伊勢中川駅を除く非主要駅については、公共交通ネットワークとしての鉄道の有効活用の観点から、乗り継ぎ利用を促進し、拠点性の向上を図ります。
- 利用者が快適に便利に乗り継ぎできるよう交通結節点を設定し、交通結節点・拠点施設では乗り継ぎを意識した動線設計やサイン類の整備を進めます。
- 乗り継ぎ利用を促進するため情報提供を行い、乗り継ぎ利用が当たり前となるような環境をつくります。

基本方針3. 利用しやすく、わかりやすい公共交通づくりのための利用促進策の展開

- 利用者にとってわかりづらいバス停名称や設置場所の見直し、サイン類の整備を進めます。
- 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」という認知の解消・矯正を図るべく、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。

基本方針4. 将来にわたって持続可能な公共交通運営・運行体制づくり

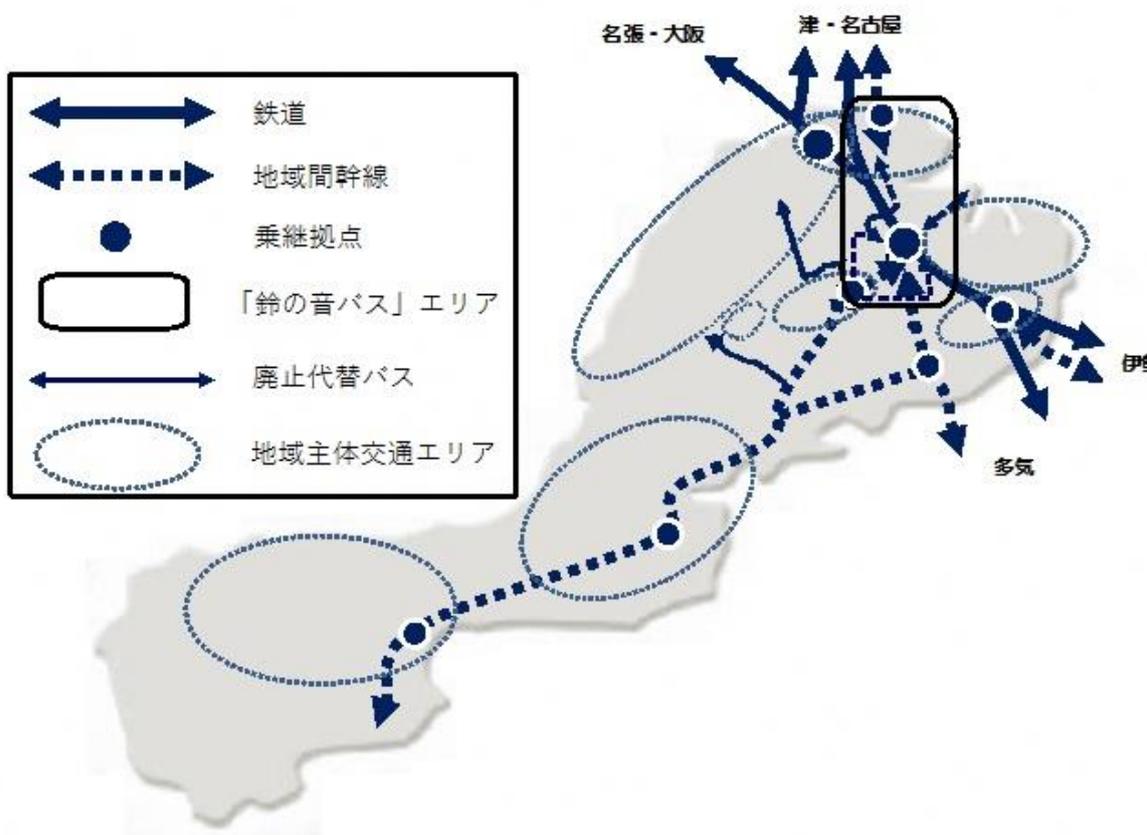
- 地域との協働を引き続き進めるとともに、将来にわたって運行を継続するための適切な費用負担の見直し、市民意識の共有を行います。

3. 計画で対象とする公共交通

これまで松阪市の公共交通の分類は、2008年度に策定された「松阪市地域公共交通総合連携計画」に基づいてきましたが、市民にとってわかりづらく、実態ともかけ離れています。

「第二次松阪市地域公共網形成計画」では、松阪市の公共交通を新たに分類し、本計画で対象とする公共交通とします。

地域公共交通網の全体像



3-1. 鉄道

- JR 紀勢本線
- JR 名松線
- 近鉄山田線、名古屋線、大阪線

3-2. バス

【三重交通の一般路線バス】

三重交通が運行する路線バスで、以下の3つに新たに分類します。

- 地域間幹線バス
 - 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ため、運行時間や経路を設定した路線です。

| 分類 | 路線名 | 経路 |
|---------|------------------|-----------------------|
| 地域間幹線 | 飯南波瀬線 | 松阪駅前～道の駅飯高駅 |
| | | 松阪駅前～道の駅飯高駅～スメール |
| | 大杉線 | 松阪駅前～シャープ正門前 |
| | | 松阪中央病院～松阪駅前～三瀬谷 |
| | 松阪大石線 | 松阪駅前～相可高校～大石 |
| | | 松阪駅前～阿波曾～大石 |
| 津三雲線 | 天白～津駅前 | |
| 松阪熊野線 | 松阪中央病院～松阪駅前～三交南紀 | |
| 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 |
| 通勤・通学路線 | 市内合同庁舎線 | 松阪駅前～松阪合同庁舎 |
| | 飯南松阪高校線 | 道の駅飯高駅～大石～辻原～松阪高校前 |
| | | 大石～射和～松阪高校前 |

【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、地域で支えながら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。

- 市街地循環線（右回り・左回り）
- 幸中央線（2019年度新設）
- 三雲松阪線
- 大口線

※「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。

【地域主体交通】

第一次松阪市地域公共交通網形成計画で定めている「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」(資料 1)に基づき、地域が主体となって運行する公共交通です。運行形態や運行経路、時間、運賃など、地域自らが考えることを前提とし、市はその支援をします。これまで「コミュニティ交通」という呼び方をされていましたが、実態に即して名称を「地域主体交通」に変更します。

- 宇気郷コミュニティバス「与原・深長線」
- 宇気郷コミュニティバス「飯福田・柚原線」
- 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
- 嬉野地区コミュニティバス「嬉野おおきんバス」
- 三雲地区コミュニティバス「たけちゃんハートバス」
- 飯南コミュニティバス「ほほえみ」
- 飯高波瀬森コミュニティバス「たかみ」

【廃止代替バス】

三重交通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」という分類は将来的に無くしていきます。以下の2路線は、本計画期間中の各地域における見直しを踏まえて、他の分類へと移行する予定です。

- 宇気郷線
- 阿坂小野線

3-3. タクシー

松阪市内には、タクシー事業者が4社あります。

- 嬉野タクシー
- カネ七タクシー
- 三重近鉄タクシー
- 三重名鉄タクシー

(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

1. 公共交通不便地域における地域主体交通の推進

1-1. 鈴の音バスの路線を新設します

【施策概要】

- 松阪市中心部は公共交通が充実している地域ですが、幸地区などの一部で公共交通が走っていない交通空白地域が存在しています。
- 幸地区など市中心部にある交通空白地域を解消するために、鈴の音バスの路線を新設します。
- 市民・交通事業者・市・その他関係者と協働しながら、新設した路線の利用促進につながるような活用策を展開していきます。

【新路線の詳細】

- 市が運営する新バス路線「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 | 時期 | 実施内容 |
|----------------|----|---|
| 2019年 | 前期 | ・幸中央線の運行開始（4月） ・地域と次年度の利用促進策の計画（7～10月） |
| | 後期 | ・次年度の利用促進策の確定（11月） ・今年度施策内容の振り返り（1～3月） |
| 2020年以降 毎年度 | 前期 | ・地域と利用促進策の展開（4月～） ・地域と次年度の施策内容の計画（7～10月） |
| | 後期 | ・次年度の施策内容の確定（11月） ・今年度施策内容の振り返り（1～3月） |

1-2. 虹が丘町からの地域主体交通を新設します

【施策概要】

- 虹が丘町は人口が多い地域である一方で、公共交通が走っていない交通空白地域です。
- 虹が丘町の交通空白地域を解消するために、新たな地域主体交通を新設します。
- 運行にあたっては、JR 徳和駅、パークタウン学園前バス停、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、既存の鉄道やバス路線を有効活用して、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）。
- 運行開始前に、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、8-2 参照）。
- 市民・交通事業者・市・その他関係者と協働しながら、新設した地域主体交通の利用促進につながるような活用策を展開していきます。

【施策の実施スケジュール】

| 年度 | 時期 | 実施内容 |
|-----------------|----|--|
| 2019年 | 前期 | <ul style="list-style-type: none"> • 地域と、7月から次年度までの利用促進策の計画・準備（4月～） • 運行開始前の情報提供の準備（4～5月） • 運行申請（5月） • 運行開始前の情報提供の実施（6月） • 運行開始（7月） • 地域と利用促進策の展開（7月～） |
| | 後期 | <ul style="list-style-type: none"> • 次年度の利用促進策の確定（11月） • 地域と今年度施策内容の振り返り（1～3月） |
| 2020年度以降 毎年度 | 前期 | <ul style="list-style-type: none"> • 地域と利用促進策の展開（4月～） • 地域と次年度の施策内容の計画（7～10月） |
| | 後期 | <ul style="list-style-type: none"> • 地域との利用状況の中間検証（10～11月） • 次年度の施策内容の確定（11月） • 今年度施策内容の振り返り（1～3月） |

1-3. 獵師町・港地区の公共交通不便解消に向けた取り組みを実施します

【施策概要】

- 獵師町はある程度の人口が集中している一方、公共交通が走っていない交通空白地域です。また、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るため、公共交通を利用しづらい地域があります。
- 獵師町や港地区の公共交通不便地域を解消するための施策について、地域と考える場を設けます。
- 大口線の見直し（2-7 参照）についても、並行して地域と考えていきます。
- 地域の移動ニーズや要望を踏まえて、大口線の活用や、地域主体交通の新設など、多様な運行形態を検討の対象とします。
- 交通空白地域解消施策が具体化してきた段階で、市民・交通事業者・市・その他関係者と協働しながら、利用促進につながるような活用策についても、地域で考えていきます。

【施策の実施スケジュール】

- 2019 年度に地域と考える場を設け、より詳細にニーズ把握や意識醸成を行います。2020 年度以降に具体策の検討に入ります。

1-4. 射和・茅広江・大石地区の公共交通不便解消に向けた取り組みを実施します

【施策概要】

- 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おり、公共交通を利用しづらい地域があります。また、松阪大石線は地域にとって重要な公共交通ですが、利用者の減少により衰退が進んでいます。
- 射和・茅広江・大石地区の公共交通不便地域を解消するための施策について、地域と考える場を設けます。このとき、松阪大石線の活用や、地域主体交通の新設なども念頭に、地域で考えていきます。

【施策の実施スケジュール】

- 2019 年度に地域と考える場を設け、より詳細にニーズ把握や意識醸成を行います。2020 年度以降に具体策の検討に入ります。

1-5. 松尾地区の交通空白地域解消に向けた取り組みを実施します

【施策概要】

- 松尾地区に位置する平成台団地は人口が集中している一方、公共交通が走っていない交通空白地域です。また、地区全体で見ても交通空白地域が多く存在しています。
- 松尾地区の交通空白地域を解消するために、これまでも行ってきた地域との議論を進め、地域主体交通の実現を目指します。

【施策の実施スケジュール】

| 年度 | 時期 | 実施内容 |
|---------------------|----|---|
| 2019 年 | 前期 | ・地域と考える場を設け、運行に向けた課題の整理と、課題解消に向けた取り組みの計画（4 月～） |
| | 後期 | ・地域と次年度に必要な取り組みの計画（1～3 月） |
| 2020 年 | 前期 | ・地域と運行形態やルートなど、具体内容の計画（4～10 月） |
| | 後期 | ・運行形態、ルートの確定（11 月） ・地域と運行開始に向けた利用促進策の検討（11～2 月） ・運行申請（1 月） ・地域と運行開始前の利用促進策の展開（2～3 月） |
| 2021 年 | 前期 | ・地域と利用促進策の展開（4 月～） ・運行開始（7 月） ・地域と次年度の施策内容の計画（7～10 月） |
| | 後期 | ・地域との利用状況の中間検証（10～11 月） ・次年度の施策内容の確定（11 月） ・地域と今年度施策内容の振り返り（1～3 月） |
| 2022 年 以降 毎年度 | 前期 | ・地域と利用促進策の展開（4 月～） ・地域と次年度の施策内容の計画（7～10 月） |
| | 後期 | ・地域との利用状況の中間検証（10～11 月） ・次年度の施策内容の確定（11 月） ・地域と今年度施策内容の振り返り（1～3 月） |

2. 市民の生活実態を考慮した路線網の見直し

2-1. 黒部・東地区コミュニティバスの路線を延伸します

【施策概要】

- 市民の生活実態に合わせて、イオンモール明和店（明和町）へ路線の延伸を行い、利便性を向上させます。
- 見直しに合わせて、運行形態についても地域と考えていきます。
- 路線の延伸が具体化してきた段階で、市民・交通事業者・市・その他関係者と協働しながら、利用促進につながるような活用策についても、地域で考えていきます。

【施策の実施スケジュール】

| 年 度 | 時 期 | 実 施 内 容 |
|---------------------|-----|---|
| 2019 年 | 前 期 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域と運行形態やルートなど、具体内容の計画（4～8月） ・明和町との調整（4月～） ・運行形態、ルートの確定（9月） ・運行事業者の選定（9～10月） |
| | 後 期 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域と運行開始に向けた利用促進策の検討（10～2月） ・運行申請（1月） ・地域と運行開始前の利用促進策の展開（2～3月） |
| 2020 年 | 前 期 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域と利用促進策の展開（4月～） ・運行開始（7月） ・地域と次年度の施策内容の計画（7～10月） |
| | 後 期 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域との利用状況の中間検証（10～11月） ・次年度の施策内容の確定（11月） ・地域と今年度施策内容の振り返り（1～3月） |
| 2021 年 以降 毎年度 | 前 期 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域と利用促進策の展開（4月～） ・地域と次年度の施策内容の計画（7～10月） |
| | 後 期 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域との利用状況の中間検証（10～11月） ・次年度の施策内容の確定（11月） ・地域と今年度施策内容の振り返り（1～3月） |

2-2. 機殿・朝見地区コミュニティバスの運行形態を見直します

【施策概要】

- 市民の生活実態に合わせるのと、運行事業者の負担軽減のため、運行形態を見直します。
- 近鉄松阪駅始発の復路便について、和屋団地前（旧三喜食堂）バス停以降で乗り降りする場合は、事前予約制とします。
- 2019年度の利用状況を踏まえて、市民・交通事業者・市・その他関係者と協働しながら、利用促進につながるような活用策について、地域で考えていきます。

【施策の実施スケジュール】

| 年 度 | 時 期 | 実 施 内 容 |
|--------------------|-----|---|
| 2019年 | 前 期 | ・運行形態の変更（4月） |
| | 後 期 | ・地域との利用状況の検証と共有（1～3月） |
| 2020年 | 前 期 | ・前年度利用状況を踏まえて、地域と9月から次年度までの利用促進策の検討（4～9月） |
| | 後 期 | ・地域と利用促進策の展開（9月～） ・地域との利用状況の中間検証（10～11月） ・地域と今年度施策内容の振り返り（1～3月） |
| 2021年 以降 毎年度 | 前 期 | ・地域と利用促進策の展開（4月～） ・地域と次年度の施策内容の計画（7～10月） |
| | 後 期 | ・地域との利用状況の中間検証（10～11月） ・次年度の施策内容の確定（11月） ・今年度施策内容の振り返り（1～3月） |

2-3. 宇気郷地区における公共交通ネットワークを再構築します

【施策概要】

- 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いない状況が続いています。また、廃止代替バス「宇気郷線」の利用者数も減少傾向にあります。一方で、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。
- 宇気郷コミュニティバスと宇気郷線について、運行形態の見直しを地域とともに考え、宇気郷地区の公共交通ネットワークを再構築します。
- 見直し内容が具体化してきた段階で、市民・交通事業者・市・その他関係者と協働しながら、利用促進につながるような活用策についても、地域で考えていきます。

【施策の実施スケジュール】

| 年度 | 時期 | 実施内容 |
|----------------|----|---|
| 2019年 | 前期 | ・地域と運行形態やルートなど、具体内容の計画（4～10月） |
| | 後期 | ・運行形態、ルートの確定（11月） ・地域と運行開始に向けた利用促進策の検討（11～2月） ・運行申請（1月） ・地域と運行開始前の利用促進策の展開（2～3月） |
| 2020年 | 前期 | ・地域と利用促進策の展開（4月～） ・運行開始（7月） ・地域と次年度の施策内容の計画（7～10月） |
| | 後期 | ・地域との利用状況の中間検証（10～11月） ・次年度の施策内容の確定（11月） ・地域と今年度施策内容の振り返り（1～3月） |
| 2021年以降 毎年度 | 前期 | ・地域と利用促進策の展開（4月～） ・地域と次年度の施策内容の計画（7～10月） |
| | 後期 | ・地域との利用状況の中間検証（10～11月） ・次年度の施策内容の確定（11月） ・地域と今年度施策内容の振り返り（1～3月） |

2-4. 飯南コミュニティバス「ほほえみ」の見直し

【施策概要】

- 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時刻を設定した結果、複雑でわかりづらい路線となっています。また、数年にわたって利用のないバス停が複数存在しています。
- 飯南地域の中でも地区によって市民の移動実態やニーズは異なり、既存の運行形態ともかけ離れています。
- 市民の生活実態に即してルートや時刻を含む運行形態の見直しに向けて、地域と考える場を設けます。

【施策の実施スケジュール】

- 2019年度に地域と考える場を設け、より詳細にニーズ把握や意識醸成を行います。2020年度以降に具体策の検討に入ります。

2-5. 飯高地区における公共交通ネットワークを再構築します

【施策概要】

- 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。
- 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おり、衰退が進んでいます。
- 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、地域における漠然とした不安感を解消するためにも、地域と協働でおでかけ手段の見直しが必要です。
- 飯高波瀬森コミュニティバスと飯南波瀬線、スクールバスなども含めて、飯高地区の公共交通について地域で考える場を設け、公共交通ネットワークを再構築します。

【施策の実施スケジュール】

- 2019 年度に地域と考える場を設け、より詳細にニーズ把握や意識醸成を行います。
- 2020 年度以降に具体策の検討に入ります。

2-6. 伊勢寺・阿坂地区における公共交通ネットワークの再構築

【施策概要】

- 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おり、衰退が進んでいます。
- 阿坂地区の市民の移動実態やニーズは、伊勢中川駅方面が主となっており、松阪駅方面へと向かう現在の阿坂小野線の運行ルートとはかけ離れています。
- 松阪農業公園「ベルファーム」と松阪駅とを結ぶ乗合タクシーが、2018 年度で廃止となり、アクセス手段の確保が必要となっています。
- 阿坂小野線の運行形態見直しを含めて、伊勢寺・阿坂地区の公共交通について地域で考える場を設け、公共交通ネットワークを再構築します。

【施策の実施スケジュール】

| 年度 | 時期 | 実施内容 |
|---------------------|-----|---|
| 2019 年 | 前後期 | ・地域と考える場を設け、詳細なニーズ把握や意識醸成の実施 |
| 2020 年 | 前期 | ・地域と運行形態やルートなど、具体内容の計画（4～10 月） |
| | 後期 | ・運行形態、ルートの確定（11 月） ・地域と運行開始に向けた利用促進策の検討（11～2 月） ・運行申請（1 月） ・地域と運行開始前の利用促進策の展開（2～3 月） |
| 2021 年 | 前期 | ・地域と利用促進策の展開（4 月～） ・運行開始（7 月） ・地域と次年度の施策内容の計画（7～10 月） |
| | 後期 | ・地域との利用状況の中間検証（10～11 月） ・次年度の施策内容の確定（11 月） ・地域と今年度施策内容の振り返り（1～3 月） |
| 2022 年 以降 毎年度 | 前期 | ・地域と利用促進策の展開（4 月～） ・地域と次年度の施策内容の計画（7～10 月） |
| | 後期 | ・地域との利用状況の中間検証（10～11 月） ・次年度の施策内容の確定（11 月） ・地域と今年度施策内容の振り返り（1～3 月） |

2-7. 鈴の音バス「大口線」の路線を見直します。

【施策概要】

- 鈴の音バス「大口線」は、朝の通勤時間帯に沿線の工場従業員の利用が見られる一方、日中時間帯における市民の利用がほとんどありません。
- ある程度の人口が集中している狹師町や、港地区の一部は、大口線のバス停から離れており、公共交通不便地域です。
- 狹師町や港地区の公共交通不便地域を解消するための施策について、地域と考える場を設け（1-3 参照）、その中で大口線の見直しについても、地域と考えていきます。

【施策の実施スケジュール】

- 1-3 に合わせて実施します。

3. 鉄道非主要駅の利用促進

3-1. JR徳和駅で鉄道と地域主体交通との乗り継ぎ利用を促進します

【施策概要】

- 虹が丘町で新設する地域主体交通について、JR 徳和駅を乗り換えポイントとし、虹が丘町から松阪市中心部や市外へのアクセス手段として、JR 紀勢本線・参宮線を位置づけます（1-2 参照）。
- 虹が丘町の市民を対象に、地域主体交通と JR、バス路線との乗り継ぎ時刻表を作成し、運行開始前に配布して、乗り継ぎ利用を促します（4-3 参照）。
- 運行開始後、市民・交通事業者・市・その他関係者と協働しながら、新設した地域主体交通の利用促進につながるような活用策を展開する中で、乗り継ぎ利用を促します。

【施策の実施スケジュール】

- 1-2 に合わせて実施します。

3-2. JR名松線の利活用策を実施します

【施策概要】

- 利用者の減少が進む JR 名松線について、対象に合わせた利用喚起策を行います。
- 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 を兼ねたアンケート（8-3 参照）を実施し、JR 名松線についての情報提供と合わせることで、利用意識の醸成を試みます。
- JR 名松線沿線には「三多気の桜」をはじめとした地域資源が存在しています。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、公民館の活動・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 | 時期 | 実施内容 |
|----------|-----|---|
| 2019 年 | 前期 | ・沿線地域資源についての情報収集（4 月～） ・沿線住民アンケートの準備（6～7 月） ・沿線住民アンケートの実施（8～9 月） ・沿線住民アンケートの分析（9～10 月） |
| | 後期 | ・JR 名松線を活用した地域活動・行事の促進（10 月～） ・次年度施策内容の計画（9～10 月） |
| 2020 年以降 | 前後期 | ・沿線住民向け施策の展開（4 月～） ・JR 名松線を活用した地域活動・行事の促進（継続：4 月～） |

4. 乗り継ぎ利用の促進

4-1. 三雲地域振興局バス停を乗り継ぎしやすい交通結節点として整備します

【施策概要】

- 三雲地域振興局バス停は、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。一方、三雲地域振興局に隣接する天白バス停には三重交通「津三雲線」が乗り入れています。2つのバス停は離れており、双方の乗り継ぎができません。
- 2019年度に、仮の交通結節点として、三重交通の天白回転場で3路線が乗り継ぎできるようします。また、三雲地域振興局の建物内に乗り場と時刻表を記したサイン（案内看板）の整備を行います（5-2、6-1参照）。
- 2019～2020年度の天白回転場での乗り継ぎ開始時と、2021年度のバスロータリーでの乗り継ぎ開始時の計3回にわたり、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、8-2参照）。
- 三雲地域振興局向かいの三雲公民館は取り壊しが決まっていることから、2021年度には、公民館跡地にバスロータリーを整備し、本格的な交通結節点として、利用者が快適に便利に乗り継ぎできるようにします。このとき、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」と三雲地区コミュニティバス「たけちゃんハートバス」の時刻を見直します。

【施策の実施スケジュール】

| 年 度 | 時 期 | 天白回転場の乗り継ぎ | バスロータリーの新設 |
|-------|-----|---|--|
| 2019年 | 前期 | <ul style="list-style-type: none"> 鈴の音バス「三雲松阪線」の天白回転場への延伸（4月～） 乗り継ぎ時刻表などの情報提供ツールの作成・配布（4月～6月） 運行協議会で「たけちゃんハートバス」の新ルート計画（4月～） | <ul style="list-style-type: none"> 三雲地域振興局と、具体計画の調整と設計（2019年度中） 鈴の音バス「三雲松阪線」と「たけちゃんハートバス」の運行時刻見直し（10月以降） |
| | 後期 | <ul style="list-style-type: none"> 「たけちゃんハートバス」の運行申請（10月～） 乗り継ぎ時刻表などの情報提供ツールの作成・配布（1～3月） | |
| 2020年 | 前期 | <ul style="list-style-type: none"> 「たけちゃんハートバス」の天白回転場乗り入れ（4月～） | <ul style="list-style-type: none"> バスロータリーの整備（2020年度中） |
| | 後期 | <ul style="list-style-type: none"> 天白回転場での3路線乗り継ぎ終了（3月末） | <ul style="list-style-type: none"> 3路線の変更申請（9月～） 乗り継ぎ時刻表などの情報提供ツールの作成・配布（1～3月） |
| 2021年 | | | <ul style="list-style-type: none"> バスロータリー運用開始（4月～） |

4-2. 鉄道からバスへ乗り継ぎしやすいようJR松阪駅前バス乗り場を改善します

【施策の概要】

- 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サイン類が見当たらないため、来訪者に公共交通がわかりづらい移動手段である印象を与えています。
- 2021年9月に開催される三重国体に向けて、JR松阪駅前バス乗り場に利用者の動線や視線を考慮したサイン類を整備し、鉄道からバスへ乗り継ぎしやすいよう改善します。

【施策の実施スケジュール】

| 年度 | 時期 | 実施内容 |
|-------|----|------------------------|
| 2019年 | 前期 | ・関係者への打診と議論の場の設定（4～9月） |
| | 後期 | ・課題点の整理（10月～3月） |
| 2020年 | 前期 | ・サイン類の内容議論と計画（4～9月） |
| | 後期 | ・サイン類の内容とりまとめ（10月） |
| 2021年 | 前期 | ・サイン類の整備（4～7月） |
| | | ・完成（8月） |

4-3. 乗り継ぎ時刻表の作成

【施策の概要】

- これまでは路線毎に時刻表を作成・配布していましたが、路線や目的地によっては複数の路線を乗り継ぐことがあります。そのとき、複数枚の時刻表を見比べる必要があるだけでなく、そもそも乗り継ぎ利用ができることが、市民に知られていない可能性もあります。
- 乗り継ぎ利用を促したい路線や地域を中心に、乗り継ぎ先の路線の時刻表も掲載した乗り継ぎ時刻表を、路線の新設や見直し、利用促進の取り組み（8-2、8-3 参照）に合わせて、作成・配布します。
- 2019年度は以下の乗り継ぎ時刻表を作成・配布します。
 - (1)虹が丘町で新設する地域主体交通（1-2 参照）
 - (2)三雲地域振興局に乗り入れる3路線（4-1 参照）
- 今後、路線新設や見直しを行う場合にも、必要に応じて、都度作成・配布します。

【施策の実施スケジュール】

- 1-2、4-1、8-2、8-3 参照

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

【施策の概要】

- 同じ場所にあるにもかかわらず、名称が異なるバス停を統一し、わかりやすくします。

【実施予定場所】

- 日野町（三重交通）⇔ベルタウン（鈴の音バス） 他

【施策の実施スケジュール】

| 年 度 | 時 期 | 実 施 内 容 |
|--------|-----|---|
| 2019 年 | 後 期 | ・新名称案の作成（10月） ・協議会にて新名称の議論（12月） ・変更申請（1～3月） |
| 2020 年 | 前 期 | ・名称変更（4月） |

5-2. 公共施設の最寄りバス停をわかりやすくします

【施策の概要】

- 最寄りバス停が複数ある公共施設は、公共交通の利便性が高い一方、バス停名称がそれぞれで異なっており、それらの案内も不十分なため、結果的に利便性が低下しています。
- 公共施設の最寄りとなる複数の異なる名称のバス停について、名称を統一します。また、設置場所が点在している場合は、バス停や施設内に乗り場や時刻表を記したサイン（案内看板など）の整備などを進めます（6-1 参照）。

【実施予定場所】

- 文化会館（三重交通）⇔クラギ文化ホール（鈴の音バス）
- 天白（三重交通）⇔三雲地域振興局（三雲松阪線）（4-1 参照）

【施策の実施スケジュール】

- 4-1、6-1 参照

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

【施策の概要】

- 観光施設の最寄りバス停であるにもかかわらず、施設名が明記されていないため、初めて松阪市を訪れる観光客などにとって、バスはわかりづらい移動手段となっています。
- 観光施設などの施設名を明記したわかりやすいバス停名称へ変更します。

【実施予定場所】

- 市役所前バス停⇔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

【施策の実施スケジュール】

- 5-1 と同様に行います。

6. わかりやすい公共交通サインの整備

6-1. 公共施設・主要な施設にわかりやすい公共交通案内サイン類を整備します

【施策の概要】

- 2021年9月に開催される三重国体に向けて、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サイン（案内看板）の整備を進めます。
- 病院や大型ショッピングセンター、スーパー、コンビニなど、拠点となりうる主要施設でも、公共交通案内サイン類の整備を、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。

【実施予定場所】

- 松阪市役所
- クラギ文化ホール
- 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）
- 三雲地域振興局（2020年度に実施、4-1参照）
- 松阪市民病院
- 済生会松阪総合病院
- 松阪中央総合病院

【施策の実施スケジュール】

| 年度 | 時期 | 実施内容 |
|-------|----|--------------------------|
| 2019年 | 後期 | ・関係者への打診と議論の場の設定（10月～3月） |
| 2020年 | 前期 | ・整備内容の議論と計画（4～9月） |
| | 後期 | ・整備内容のとりまとめ（10月） |
| 2021年 | 前期 | ・整備の実施（4～7月） |
| | 後期 | ・完成（8月） |

※三雲地域振興局については4-1参照

6-2. 鈴の音バス「三雲松阪線・大口線」用の車両外装を変更します

【施策の概要】

- 2019年度より「三雲松阪線・大口線」を鈴の音バスに含めることから、既存の中型バス車両の外装を、鈴の音バスとわかるようにリニューアルします。

【施策の実施スケジュール】

- 大幅な外装デザインリニューアルについては、新車両導入のタイミングと合わせて行います。

6-3. 鈴の音バス各路線が一目でわかるようなサインを車両外側に提示します

【施策の概要】

- 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。
- バス車両の外側（前面・側面ドア横）に、路線名称を記したマグネットサインを掲示します。マグネットサインは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、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月より提示します。

7. 交通環境学習の実施

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

【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基づいた授業プログラムを行う出前講座を実施します。
- 子どもたちが単独で公共交通を利用することは考えにくいため、保護者へのアプローチも同時に行います。

【施策の実施スケジュール】

| 年度 | 時期 | 実施内容 |
|-------|-----|--|
| 2019年 | 前期 | ・出前講座内容の計画（4～6月） ・実施希望校の募集（7～9月） |
| | 後期 | ・出前講座の実施（10～3月） ・次年度実施希望校の募集（10～3月） |
| 2020年 | 前後期 | ・出前講座の実施（4月～） ・次年度実施希望校の募集（10～3月） |

7-2. 高校など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（継続）

【施策の概要】

- 三重交通が主体となって、高校などに進学が決まった子どもたちを対象に、自宅から高校までの公共交通での通学方法などの情報提供や、定期券の出張販売を行い、新年度からの公共交通通学のPRを継続して実施します。
- 進路選択を行う中学2～3年生の段階から、公共交通の利用方法や、自宅から高校までの公共交通での通学方法などの情報提供を行う必要性やニーズについて、中学校側から把握し、必要な場合は新たに中学在学中からのPRの実施も考慮します。

【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月頃に行っています。
- 中学2～3年生向けPR活動は、以下のスケジュールで行います。

| 年度 | 時期 | 実施内容 |
|----------------|----|---|
| 2019年 | 前期 | ・中学校側へのヒアリング調査（4月～9月） |
| | 後期 | ※以下、中学2～3年生向けPRが必要とみられる場合 ・次年度実施内容の計画（10月） |
| 2020年以降 毎年度 | 前期 | ・実施校の選定・準備（4～9月） |
| | 後期 | ・PRの実施 |

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・発行を継続して実施します

【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、従来通り路線の新設や見直しが生じた際に行います。

8-2. 地域別・路線別にきめ細かな情報提供を実施します

【施策の概要】

- 「松阪市公共交道路線図」のような全市的な情報提供だけでなく、地域や路線毎に、時刻表や路線図、利用方法といった基本的な情報に加えて、乗り継ぎ利用を促すための乗り継ぎ先の路線の時刻（4-3 参照）、目的地となるおでかけ先の情報といった利便性が向上する内容について、情報提供を行うツールを作成・配布します。
- 2019 年度は、以下の地域・路線で実施します。
 - (1)虹が丘町で新設する地域主体交通（1-2 参照）
 - (2)三雲地域振興局に乗り入れる 3 路線(4-1 参照)
三雲地域振興局での乗り継ぎ利用を考慮して、三雲地域振興局を中心に東西南北の各地域別に行います。
- 今後、路線の新設や見直しに合わせた実施のほか、地域を限定した形であれば地域間幹線バスをはじめとする利用促進対策が必要な路線でも実施します。

【施策の実施スケジュール】

- 2019 年度実施内容については、1-2 と 4-1 も参照

8-3. アンケートを通して公共交通について考える機会を働かかけます

【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、利用促進対策が必要な路線の沿線地域住民を対象にアンケートを実施します。
- モビリティ・マネジメントの考え方にに基づきながら、アンケートへの回答を通して公共交通について考え、理解を深めてもらうとともに、公共交通の利用へと行動が変化するような働きかけを行います。
- アンケートを実施するときは、公共交通に関する情報提供も行います（8-2 参照）。
- 2019年度は、JR名松線で実施します（3-2 参照）。また、2020年度は、三重交通が運行する地域間幹線バスを対象に行います。

【施策の実施スケジュール】

| 年 度 | 実 施 内 容 |
|--------|--------------------------------------|
| 2019 年 | ・地域間幹線バスを対象とした実施内容の計画と対象路線の選定（4～10月） |
| 2020 年 | ・地域間幹線バスを対象としたアンケートと情報提供の実施 |

※JR名松線については4-1 参照

8-4. 免許返納者向けPRを実施します

【施策の概要】

- 免許返納者や返納を検討している市民を対象に、免許返納後のライフスタイルがイメージできるような情報提供や出前講座を実施します。

【施策の実施スケジュール】

| 年 度 | 時 期 | 実 施 内 容 |
|--------|-----|------------------------|
| 2019 年 | 前 期 | ・関係者への打診と実施内容の計画（4～9月） |
| | 後 期 | ・PRの実施（10月～3月） |
| 2020 年 | 前後期 | ・PRの実施継続（4月～） |

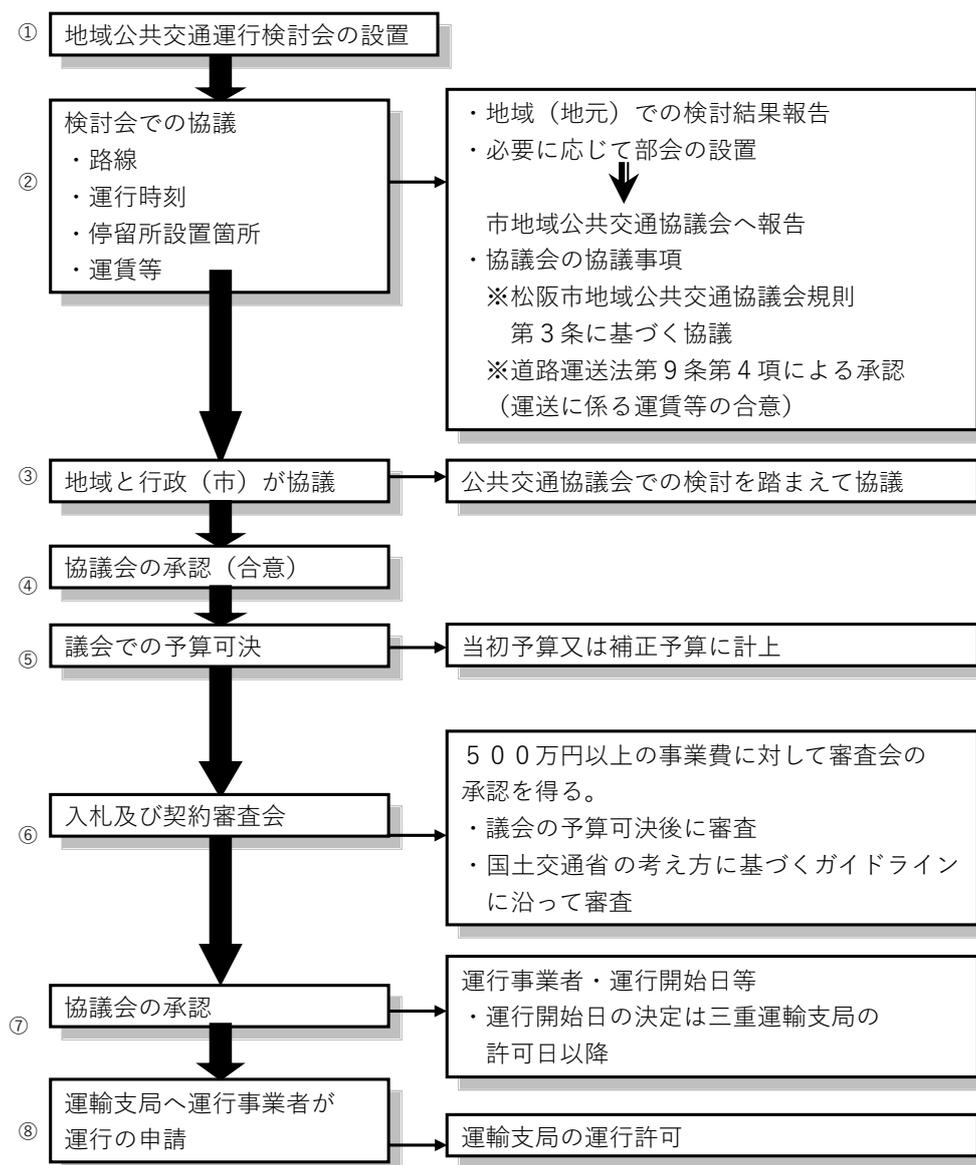
9. 市民・交通事業者・市・その他関係者との協働

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

【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、これまで通り「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②～⑤の作業を行い、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う。

※予算措置を必要としない路線については、④～⑥の作業は省略される。

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策を考え、実施します

【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、市民・交通事業者・市・その他関係者と協働しながら、利用促進につながるような活用策を考え、実施します。
- 活用策については、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（施策の実施スケジュールは、各項目を参照）。

9-3. 中心市街地商店街と連携して公共交通の利用促進策を考え、実施します

【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について精査し、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。

10. 持続可能な運営・運行体制の確保

10-1. 運賃の見直しを行います

【施策の概要】

- 将来にわたって運行を継続するために、運賃の見直しを行います。
- 鈴の音バス4路線は、三重交通が運行するバス路線との運賃格差を解消するため、2019年度から新しい運賃体系に移行します。
- 三重交通の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。
- 三重交通「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。
- 三重交通が運行する地域間幹線5路線について、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。
- 地域主体交通について、利用状況を地域と共有し、必要に応じて運賃の見直しを地域と協働で考えます。

【鈴の音バス4路線の運賃見直し内容】

- 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回数券を新たに設定します。
- 地域主体交通と共通の定期券・回数券（100円券12枚綴）を新たに設定します。

【施策の実施スケジュール】

| 年度 | 時期 | 実施内容 |
|-------|----|---|
| 2019年 | 前期 | ・鈴の音バス4路線の運賃改定（4月） ・運賃共通化と上限運賃制度の導入の計画（4～9月） |
| | 後期 | ・運賃共通化と上限運賃制度の内容確定（10月～） |
| 2020年 | 前期 | ・運賃共通化と上限運賃制度の実施（4月～） |
| | | ・実施に合わせたPRの実施（4月～） |

※地域主体交通については、必要に応じて考えます。

10-2. 地域からの協賛金制度を継続します

【施策の概要】

- 将来にわたって運行を継続するために、鈴の音バスと地域主体交通を対象に、地域からの協賛金制度を引き続き行います。

10-3. 地域主体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

【施策の概要】

- 地域主体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。
- 地域主体交通の持続可能な運営体制を確保するために、毎年5～6月に行われる年度初めの各運行協議会で、公共交通についての勉強会を行い、協議会メンバーに再び公共交通について考え、理解を深めてもらう機会を設けます。

【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 計画の評価と進行管理

1. 計画の定量的評価

本計画を定量的に評価するために、次の評価指標を設定します。

- 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）

1-1. 住民1人あたりの公共交通年間利用回数

【数値の設定】

| | 2017年度（基準年度） | 2022年度（目標年度） |
|--------------------|--------------|--------------|
| 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】

住民1人あたりの公共交通年間利用回数 = 公共交通利用者数 / 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。
 - 三重交通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
 - 地域主体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。

1-2. 沿線 60 歳以上人口 100 人あたりの 1 日の利用者数（路線別）

「鈴の音バス」と「地域主体交通」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】

「第一次松阪市地域公共交通網形成計画」に基づく値を「標準ライン」とし、実態に合わせて設定した値を「目標ライン」とします。

| | 路線名 | 目標ライン[人] | 標準ライン[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 |
| 地域主体交通 | 宇気郷コミュニティバス 「与原・深長線」 | 0.5 | 1.5 |
| | 宇気郷コミュニティバス 「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 | 2.2 | 2.0 |
| | 三雲地区コミュニティバス | 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 |

【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。

1-3. 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」と「地域主体交通」を対象に、路線別に地域負担率を算出します。

【数値の設定】

「第一次松阪市地域公共交通網形成計画」に基づく値を「標準ライン」とし、実態に合わせて設定した値を「目標ライン」とする。

| 路線名 | 目標ライン [%] | | 標準ライン [%] | |
|--------------------|--------------------------|------|-----------|----|
| | (ア) | (イ) | | |
| 鈴の音バス | 市街地循環線 | 22.0 | 40.0 | 20 |
| | 幸中央線 | 20.0 | 30.0 | 20 |
| | 三雲松阪線 | 12.0 | 18.0 | 20 |
| | 大口線 | 7.0 | 14.0 | 20 |
| 地域主体交通 | 宇気郷コミュニティバス 「与原・深長線」 | — | — | — |
| | 宇気郷コミュニティバス 「飯福田・柚原線」 | 10.0 | — | 15 |
| | 黒部・東地区コミュニティバス | 10.0 | 23.0 | 20 |
| | 機殿・朝見地区コミュニティバス | 5.0 | 14.0 | 20 |
| | 嬉野地区コミュニティバス | 8.5 | 20.0 | 20 |
| | 三雲地区コミュニティバス | 11.0 | 25.0 | 20 |
| | 飯南コミュニティバス「ほほえみ」 | 4.0 | 14.0 | 15 |
| 飯高波瀬森コミュニティバス「たかみ」 | 3.0 | 10.0 | 15 | |

【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。

2. 施策の進行管理

本計画で掲げた施策は、以下の年間スケジュールに基づきながら、内容の検証と見直しも行いつつ進めます。

合わせて、施策ごとにスケジュールを設定し、施策の進行管理もします（第4章参照）。

| | 実施内容 | 関連行事 |
|-----|------------------------------|--------------------------|
| 4月 | 前年度の 施策効果の検証 | |
| 5月 | | ・第三者評価委員会結果報告 |
| 6月 | 次年度の施策内容の計画 | ・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 | 今年度の 施策効果の中間検証 | |
| 11月 | | ・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 | 地域との 施策内容の振り返り (一部を除く) | |
| 2月 | | ・第三者評価委員会 |
| 3月 | | (公共交通協議会) |