

<第1号議案>

令和4年度鈴鹿市地域公共交通会議事業報告（案）

（千円）

施策	R4予算額	R4決算額	取組内容
施策1-1 路線バスの運行維持	8,766	7,424	
①地域間幹線系統の運行維持	0	0	亀山みずほ台線運行業務委託 利用促進チラシの作成・配布
②廃止代替路線の運行維持	8,766	7,424	
施策1-2 C-BUSの運行維持・路線の見直し	172,500	172,480	
①C-BUSの運行維持	172,500	172,480	運行業務委託（西部・南部）
②効率的で持続可能なC-BUSのあり方の検討・協議	0	0	C-BUSのあり方検討 自治会や学校との協議
③C-BUSの路線再編の実施	0	0	
施策1-3 便利で移動しやすい環境の整備	1,324	1,193	
①待合・乗継環境の整備	1,324	1,193	草刈り等の駅周辺の管理
②交通機関相互の乗継利便の向上	0	0	F1日本グランプリ開催時に交通事業者 が臨時列車、シャトルバスを運行
③関係機関相互の情報共有と交通ネットワークの検討	0	0	各種団体との協議、行政懇談会にて意 見交換
施策2-1 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化	10,999	10,329	
①地域主体の移動手段導入のための手引書の作成	10,999	10,329	一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験運行業 務委託
施策2-2 地域公共交通の確保のための取組体制・支援体制の構築	0	0	
①地域主体の取組に対する支援	0	0	まちづくり協議会との協議
②多様な主体との連携を可能とするための庁内体制の構築	0	0	
施策3-1 情報提供の充実による利用促進	2,178	2,376	
①多様な媒体を活用した地域公共交通に関する情報発信	2,178	2,376	市ホームページでのC-BUSに関する情 報発信、公共交通時刻表の全戸配布
②C-BUSにおけるインターネット上での乗換案内等検索サービスへの対応	0	0	
③C-BUSにおけるバスロケーションシステムの導入検討	0	0	
施策3-2 地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成	60	0	
①バスの乗り方教室・乗車体験会・出前講座等の企画・実施	60	0	バスの乗り方教室の開催
②イベント・キャンペーン等の実施	0	0	記念イベントの実施
③各種イベント開催時等における啓発活動	0	0	
④マイレール・マイバス意識の醸成	0	0	地元まちづくり協議会による駅の美化活 動
施策3-3 新技術を活用した地域公共交通の利便性向上	0	68	
①Maasにかかる情報収集と導入検討	0	68	会議参加
②小型モビリティ、自動運転等にかかる情報収集と導入検討	0	0	
その他 鈴鹿市地域公共交通会議の運営に係る事務費等	605	301	委員報酬・旅費等

施策の実施に係る市の財政支出額	196,432	194,171	
-----------------	---------	---------	--

<第2号議案>

令和4年度鈴鹿市地域公共交通会議決算(案)

【歳入】

(単位:円)

科目			予算額 (A)	決算額 (B)	差引 (B)-(A)	備考
款	項	目				
1	負担金	1 負担金	605,000	605,000	0	鈴鹿市負担金
2	補助金	1 補助金	0	0	0	
3	繰越金	1 繰越金	238	238	0	前年度繰越金
4	諸収入	1 雑入	0	10	10	利息
合計			605,238	605,248	10	

【歳出】

(単位:円)

科目			予算額 (A)	決算額 (B)	差引 (B)-(A)	備考
款	項	目				
1	運営費	1 会議費	605,238	301,000	△ 304,238	交通会議委員報酬(分科会を含む) 169,100 委員旅費(東京都・愛知県春日井市) 113,720 会議用お茶代 4,760 振込手数料 13,420
2	事業費	1 事業費	0	0	0	
3	予備費	1 予備費	0	0	0	
4	諸支出金	1 償還金	0	304,000	304,000	鈴鹿市負担金余剰分の鈴鹿市への償還金
合計			605,238	605,000	△ 238	

歳 入 決 算 額

605,248 円

歳 出 決 算 額

605,000 円

歳 入 歳 出 差 引 残 額

248 円 ※令和5年度へ繰越

<第3号議案>

令和5年度鈴鹿市地域公共交通会議事業計画(案)

(千円)			
事業の名称	内容	予算	
		鈴鹿市	鈴鹿市地域公共交通会議
1 鈴鹿市地域公共交通計画に位置付けた施策の実施	施策1-1 路線バスの運行維持	8,728	
	①地域間幹線系統の運行維持	0	
	②廃止代替路線の運行維持	8,728	
	施策1-2 C-BUSの運行維持・路線の見直し	176,336	
	①C-BUSの運行維持	176,336	
	②効率的で持続可能なC-BUSのあり方の検討・協議	0	
	③C-BUSの路線再編の実施	0	
	施策1-3 便利で移動しやすい環境の整備	1,376	
	①待合・乗継環境の整備	1,376	
	②交通機関相互の乗継利便の向上	0	
	③関係機関相互の情報共有と交通ネットワークの検討	0	
	施策2-1 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化	0	
	①地域主体の移動手段導入のための手引書の作成	0	
	施策2-2 地域公共交通の確保のための取組体制・支援体制の構築	0	
	①地域主体の取組に対する支援	0	
	②多様な主体との連携を可能とするための庁内体制の構築	0	
	施策3-1 情報提供の充実による利用促進	2,673	
	①多様な媒体を活用した地域公共交通に関する情報発信	2,673	
	②C-BUSにおけるインターネット上での乗換案内等検索サービスへの対応	0	
	③C-BUSにおけるバスロケーションシステムの導入検討	0	
	施策3-2 地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成	60	
	①バスの乗り方教室・乗車体験会・出前講座等の企画・実施	60	
	②イベント・キャンペーン等の実施	0	
	③各種イベント開催時等における啓発活動	0	
	④マイレール・マイバス意識の醸成	0	
	施策3-3 新技術を活用した地域公共交通の利便性向上	27	
	①Maasにかかる情報収集と導入検討	27	
	②小型モビリティ, 自動運転等にかかる情報収集と導入検討	0	
2 鈴鹿市地域公共交通会議及び分科会の開催	鈴鹿市地域公共交通計画の実施に関する協議, 地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行う。		652
	・施策の取組内容・スケジュールに関する協議 ・施策の実施状況の確認 ・目標の達成状況の確認・評価 ・廃止代替路線, コミュニティバス(C-BUS)等		652

<第4号議案>

令和5年度鈴鹿市地域公共交通会議予算(案)

【歳入】

(単位:円)

科目			本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	比較増減 (A)-(B)	備考
款	項	目				
1 負担金	1 負担金	1 負担金	652,000	605,000	47,000	鈴鹿市負担金
2 補助金	1 補助金	1 国庫補助金	0	0	0	
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	248	238	10	令和4年度からの繰越
4 諸収入	1 雑入	1 雑入	0	0	0	
合計			652,248	605,238	47,010	

【歳出】

(単位:円)

科目			本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	比較増減 (A)-(B)	備考
款	項	目				
1 運営費	1 会議費	1 会議費	652,248	605,238	47,010	交通会議委員報酬(分科会を含む) 481千円 委員旅費(東京・愛知県春日井市) 120千円 会議用お茶代 10千円 振込手数料 41千円
2 事業費	1 事業費	1 事業費	0	0	0	
3 予備費	1 予備費	1 予備費	0	0	0	
4 諸支出金	1 償還金	1 償還金	0	0	0	
合計			652,248	605,238	47,010	

鈴鹿市地域公共交通計画に位置付けた実施施策

施策 1-1 路線バスの運行維持

具体的な取組内容

①地域間幹線系統^(※1)の運行維持【継続】

- ✓対象路線：亀山みずほ台線，津太陽の街線，平田四日市線，水沢線，平田亀山線
- ✓バス事業者や三重県，沿線市等と現状について情報共有を図り，連携して路線の見直し，改善を検討

②廃止代替路線^(※2)の運行維持【継続】

- ✓対象路線：亀山みずほ台線
- ✓亀山みずほ台線の利用実態や沿線の人口動態を踏まえ，路線の見直し・改善を検討

実施主体

鈴鹿市	国	三重県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	関係機関・団体
○	○	○		○			

スケジュール（年度）

2022(R4)	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期
【継続】運行維持						検討

2023(R5)取組内容の詳細

- ・廃止代替路線（亀山・みずほ台線）運行業務（市予算措置：8,728 千円）

施策 1-2 C-BUS の運行維持・路線の見直し

具体的な取組内容

①C-BUS の運行維持【継続】

✓C-BUS 4 路線の利用実態や沿線の人口動態を踏まえ、必要な路線の運行を維持

②効率的で持続可能な C-BUS のあり方の検討・協議【新規】

✓路線見直しの必要性検討（利用実態・ニーズ、人口動態、まちづくりの動向、路線バスとの役割分担等の把握・整理）

✓路線見直しが必要と判断される場合、路線再編計画の作成

✓路線再編計画について、地域との合意形成

③C-BUS の路線再編の実施【新規】

✓路線再編計画に基づき、再編を実施

✓実施後は、利用状況や利用者の意見を把握し、必要に応じて更なる見直しを検討

実施主体

鈴鹿市	国	三重県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	関係機関・団体
○				○		○	

スケジュール（年度）

2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	長期
【継続】運行維持						検討
【新規】持続可能な C-BUS に向けた検討・協議		(必要に応じて) 路線再編の実施	(必要に応じて) 更なる見直し			

2023(R5)取組内容の詳細

- ・ 椿・平田線，庄内・神戸線の運行
※西部地域 C-BUS 運行業務（市予算措置：95,249 千円）
- ・ 白子・平田線，太陽の街・平田線の運行
※南部地域 C-BUS 運行業務（市予算措置：81,087 千円）
- ・ 白子・平田線，沿線自治会との協議（危険なバス停関係）
- ・ 4 路線の現況データの整理
- ・ 太陽の街平田線のあり方検討

施策 1-3 便利で移動しやすい環境の整備

具体的な取組内容

①待合・乗継環境の整備【継続】【新規】

- ✓国より公表された「危険なバス停（停車時にバス車体が横断歩道に近接する停留所）」の改善等による待合環境の安全性・快適性の向上【継続】
- ✓利用者のニーズを踏まえた待合・乗継環境整備【内容によって継続・新規あり】
 （整備例）快適性向上：上屋，ベンチ，トイレ 等
 情報提供改善：案内板，スマートバス停 等
 アメニティ：時計，充電設備，Wi-fi 等

②交通機関相互の乗継利便の向上【継続】

- ✓ダイヤ改正にあわせた各地域公共交通機関での運行時刻の調整
- ✓パーク＆ライド，パーク＆バスライド，サイクル＆バスライド等を推進するための駐車場・駐輪場等の確保

③関係機関相互の情報共有と交通ネットワークの検討【新規】

- ✓市・交通事業者が有する最新の情報（市：まちづくり・人口動態等，交通事業者：利用実績や経営方針等）を共有し，それを踏まえて，今後の地域公共交通ネットワークについて定期的に協議

実施主体

鈴鹿市	国	三重県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	関係機関・団体
○			○	○	○		

スケジュール（年度）

2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	長期
【継続】実施						
【新規】検討	可能なものから実施					

2023(R5)取組内容の詳細

- ・危険なバス停（稲生・北一色）に関する協議（国，警察署，交通事業者）
- ・バス停の現況整理と修繕に必要な経費の積算
- ・劣化・腐食の激しいバス停の修繕
- ・駅周辺施設の管理（市予算措置：1,376 千円）

【所管物件】

- ①JR 河曲駅前公衆トイレ
- ②近鉄白子駅東口さわやかトイレ
- ③中瀬古駅公衆トイレ
- ・ 地域公共交通ネットワークについての協議（分科会・11 月開催予定）

施策 2-1 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化

具体的な取組内容

①地域主体の移動手段導入のための手引書の作成【新規】

✓既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応え、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援内容を記載し、自治会や地域づくり協議会等の地域組織（地域）が主体となって移動手段の検討・調整を進めやすくするためのガイドブック（手引書）を作成

✓手引書で定める事項（案）：

○検討・導入・運行のプロセスと行政・地域・交通事業者の役割

○多様な主体が連携して課題解決を図るための交通メニュー

（例）・交通事業者が運行する地域公共交通

・福祉輸送

・地域における輸送資源の活用

・地域の共助による送迎等

○各交通メニューに対する行政による支援内容（財政支援を含む）

○運行継続条件

等

実施主体

鈴鹿市	国	三重県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	関係機関・団体
○				○	○	○	

スケジュール（年度）

2022(R4)	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期
【新規】手引書の作成						

2023(R5)取組内容の詳細

- ・手引書の作成，行政による支援内容の整理等
- ・鈴鹿市地域公共交通会議での協議（※年度内に4回）

施策 2-2 地域公共交通の確保のための取組体制・支援体制の構築

具体的な取組内容

①地域主体の取組に対する支援【新規】

- ✓行政は、公共交通空白地域を中心に移動に課題を抱える地域において要望がある場合、地域の方々が集う会合等で、地域公共交通に関する出前講座や勉強会を実施するとともに、多様な主体が連携して移動手段が確保できるよう、具体的な協議・調整等、運行へ向けた準備を支援
- ✓交通事業者は、必要に応じて、情報提供等により出前講座・勉強会に協力
- ✓地域は、意見交換会等を通じて合意形成を図り、地域で導入すべき移動手段を検討・決定

②多様な主体との連携を可能とするための庁内体制の構築【新規】

- ✓地域の移動ニーズに対して、既存の地域公共交通での対応が困難であると判断される場合、庁内関係部局が調整して多様な主体との連携により移動手段が確保できるよう、柔軟に対応できる体制を構築

実施主体

鈴鹿市	国	三重県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	関係機関・団体
○				○	○	○	○

スケジュール（年度）

2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	長期
【新規】地域主体の取組に対する支援						
【新規】多様な主体との連携を可能にするための庁内体制の構築						

2023(R5)取組内容の詳細

- ・自治会や地域づくり協議会との協議

施策 3-1 情報提供の充実による利用促進

具体的な取組内容

①多様な媒体を活用した地域公共交通に関する情報発信【継続】【新規】							
✓ホームページ（交通事業者、市）【継続】							
✓地域公共交通利用総合案内書（市内地域公共交通時刻表）【継続】							
✓広報すずか：地域公共交通特集や運転手等の募集案内【新規】							
✓バス路線沿線地区への利用促進チラシ（バス路線図等）の配布【新規】							
②C-BUS におけるインターネット上の乗換案内等検索サービスへの対応【新規】							
※鉄道、三重交通は主要乗換案内に対応済み							
✓標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)への対応							
✓Yahoo!乗換案内、駅すばあと等への対応（JORDAN、NAVITIME 等では対応済み）							
③C-BUS におけるバスロケーションシステムの導入検討【新規】							
※三重交通は対応済み							

実施主体							
鈴鹿市	国	三重県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	関係機関・団体
○			○	○	○		
スケジュール（年度）							
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	長期	
【継続】実施							
【新規】検討	可能なものから実施						

2023(R5)取組内容の詳細
・ホームページを活用した情報発信（路線、運行時刻、各種データ） ・鈴鹿市内公共交通時刻表の作成、配布（市予算措置：2,673 千円）

施策 3-2 地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成

具体的な取組内容

①バスの乗り方教室・乗車体験会・出前講座等の企画・実施【継続】【新規】

- ✓地域住民（バス路線沿線の自治会等）、高齢者、小中学生等を対象とした地域公共交通に接するための各種機会の提供【継続】
- ✓市内に立地する企業（通勤利用の案内）、市内への転入者、自動車運転免許返納者等の今後地域公共交通を利用する可能性のある方への働きかけ（情報提供等）【新規】

②イベント・キャンペーン等の実施【継続】【新規】

- ✓企画乗車券の企画・販売等【継続】
- ✓地域公共交通を利用したスタンプラリーの企画・実施【新規】

③各種イベント開催時等における啓発活動【継続】

- ✓鈴鹿サーキットや椿大神社等の観光地への地域公共交通アクセスの案内
- ✓イベント時に地域公共交通を紹介するブース設置等を行い、地域公共交通をPR

④マイレール・マイバス意識の醸成【継続】

- ✓地域や学校と連携した駅やバス停周辺の美化活動
- ✓地域と連携したバス待合環境の安全性・快適性の向上

実施主体

鈴鹿市	国	三重県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	関係機関・団体
○		○	○	○	○	○	○

スケジュール（年度）

2022(R4)	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期
【継続】実施						
【新規】検討	可能なものから実施					

2023(R5)取組内容の詳細

- ・バスの乗り方教室の開催（市・三重交通）：年度内に2回（市予算措置：60千円）
- ・利用者の増加を図る教室や出前講座等の実施：年度内に4回

施策 3-3 新技術を活用した地域公共交通の利便性向上

具体的な取組内容

①MaaS（Mobility as a Service）にかかる情報収集と導入検討【新規】

- ✓MaaS 活用の目的や対象者、対象地域等の検討
- ✓社会実装に向けた社会実験・本格導入の実施

②小型モビリティ、自動運転等にかかる情報収集と導入検討【新規】

- ✓ラストワンマイル（駅・停留所から自宅等までの短距離移動）の移動手段としてのパーソナルモビリティや少人数用のモビリティ導入の検討
- ✓地域公共交通の安全性向上や運転手不足への対応に向けた自動運転の研究
- ✓市内企業との情報交換や、共同研究・社会実験の可能性の検討

実施主体

鈴鹿市	国	三重県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	関係機関・団体
○	○		○	○	○		○

スケジュール（年度）

2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	長期
【新規】情報収集・（必要に応じて）研究						
	【新規】（必要に応じて）社会実験等の検討・実施（施策 2-2 の検討と連携）					

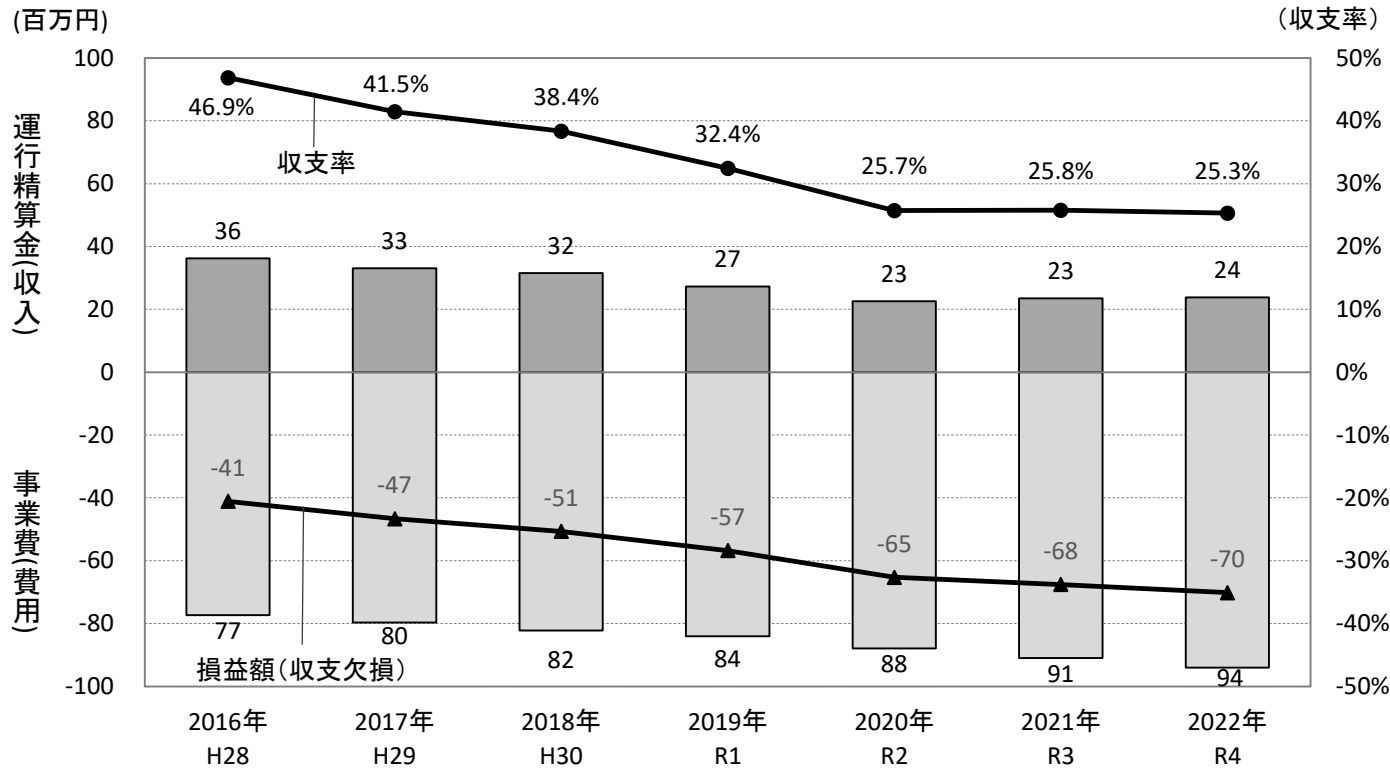
2023(R5)取組内容の詳細

- ・関係機関等との情報交換や勉強会、研修への参加
- ・先進地視察・情報収集

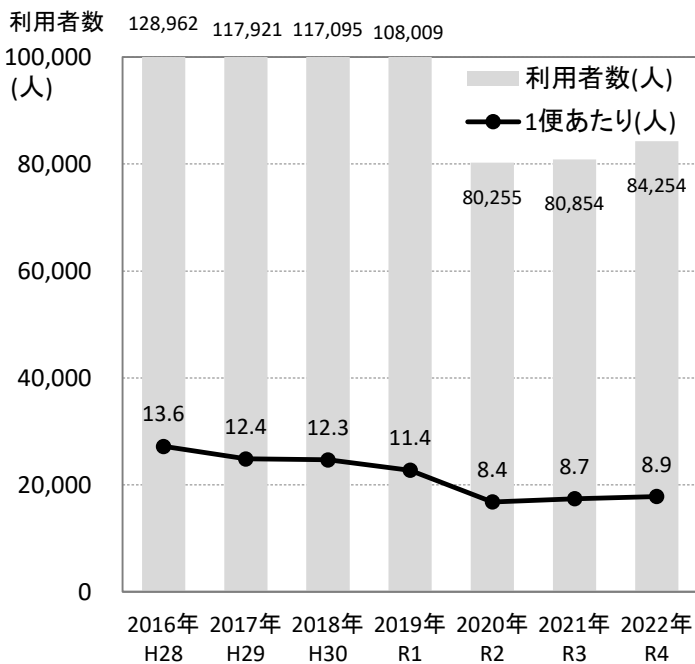
コミュニティバス(C-BUS)の現況について

参考資料

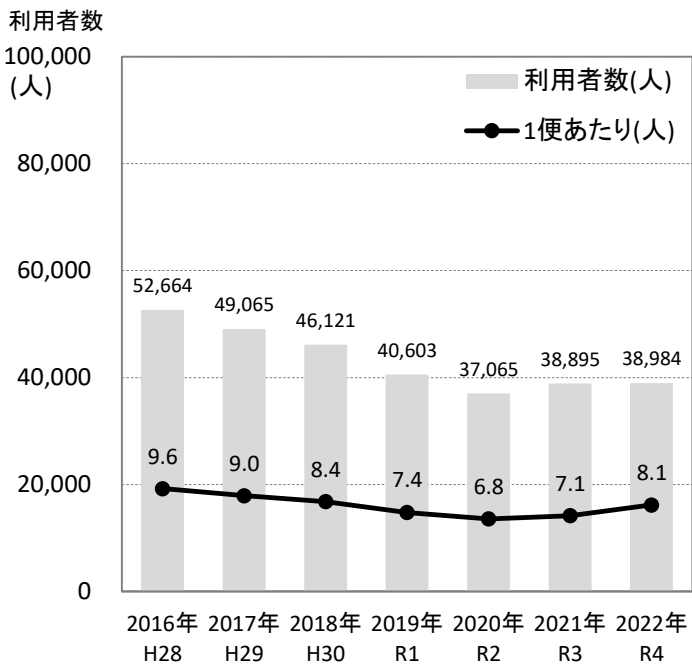
西部地域C-BUS



椿・平田線



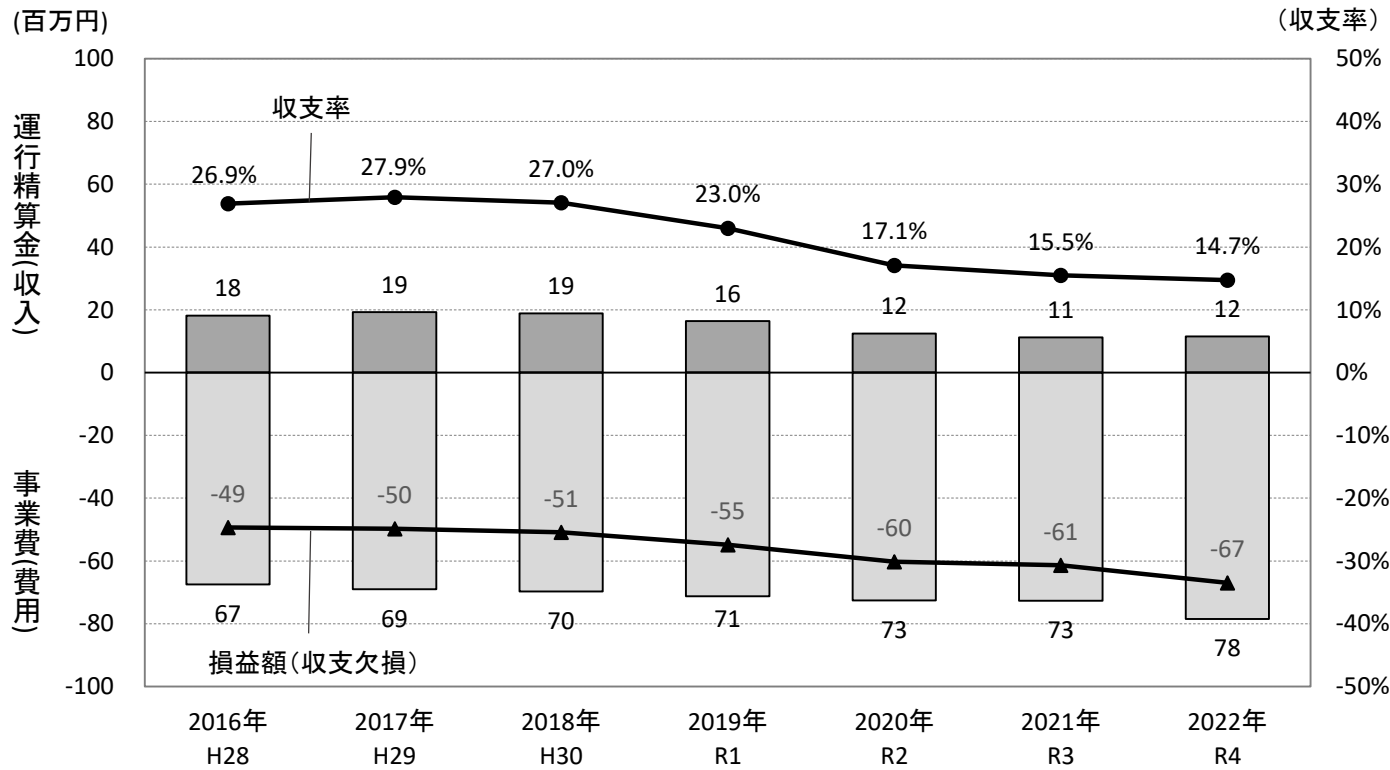
庄内・神戸線



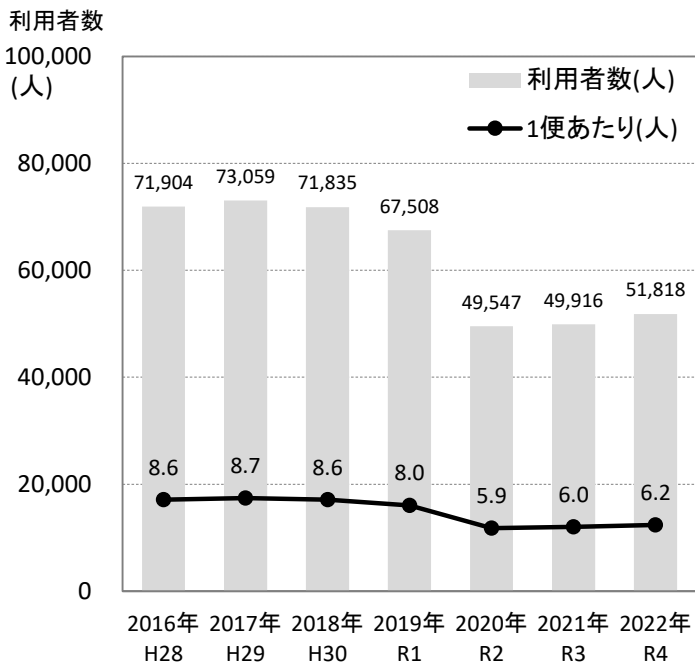
コミュニティバス(C-BUS)の現況について

参考資料

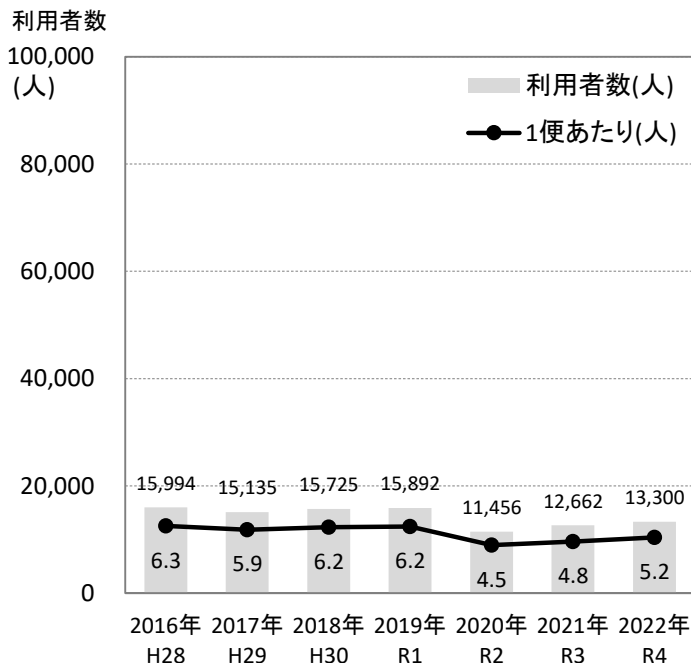
南部地域C-BUS



白子・平田線



太陽の街・平田線



地域主体の移動手段導入のための手引書(素案)

令和 5 年 5 月 24 日

鈴鹿市 都市整備部 都市計画課

1 はじめに

(1) 鈴鹿市の地域公共交通ネットワークの現状と課題

本市では、市域の大部分が鉄道・バスを利用できる環境にありますが、公共交通空白地域（鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m 以遠の地域）や地形に高低差のある地域等において、地域住民の日常生活に必要な移動手段を確保していくことが求められています。



図 鈴鹿市の地域公共交通ネットワーク（現状）

(2) 本書の役割

手引書は、地域組織※が主体となって、移動に関する困りごとや課題の解決に向けた取組を進めやすくするためのガイドブックです。

既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに対応する新たな移動手段を地域が主体となって検討・導入していく手順や市の支援メニューを示しています。

新たな移動手段は、①有償運送・事業用自動車・緑ナンバー、②有償運送・自家用自動車・白ナンバー、③無償・自家用自動車・白ナンバーの3つに分類することができます。

※地域組織：市内の自治会や地域づくり協議会等を指します。

	道路運送法上の呼び方		運営主体	運行主体	運転免許	ナンバー色	運送対象	運送料	例
通常の有償運送	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	バス タクシー 事業者 市町村	バス タクシー 事業者	2 種 免 許	緑 事業用 自動車	非限定	有償 （原価＋利益）	路線バス コミュニティバス 乗合タクシー
		一般貸切旅客自動車運送事業							観光バス等の 貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業	バス タクシー 事業者						タクシー
		特定旅客自動車運送事業					限定 （社員等）		企業の送迎バス 施設の送迎バス
特例での有償運送	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送 （交通空白）	市町村	バス タクシー 事業者 市町村	1 種 免 許 でも 可 （要認定講習）	白 自家用 自動車	非限定	有償 （原価程度）	コミュニティバス等 （※白ナンバー）
		公共交通空白地有償運送	NPO等	NPO等			限定 （会員等）		
		市町村運営有償運送 （福祉）	市町村	バス タクシー 事業者 市町村			限定 （要介護者等）		福祉車両等 （※白ナンバー）
		福祉有償運送	NPO等	NPO等					
無償	道路運送法上の許可・登録が不要		非限定	非限定	1 種 でも 可	白 自家用 自動車	非限定	無償	ボランティア輸送等 （※燃料等実費、謝礼可）

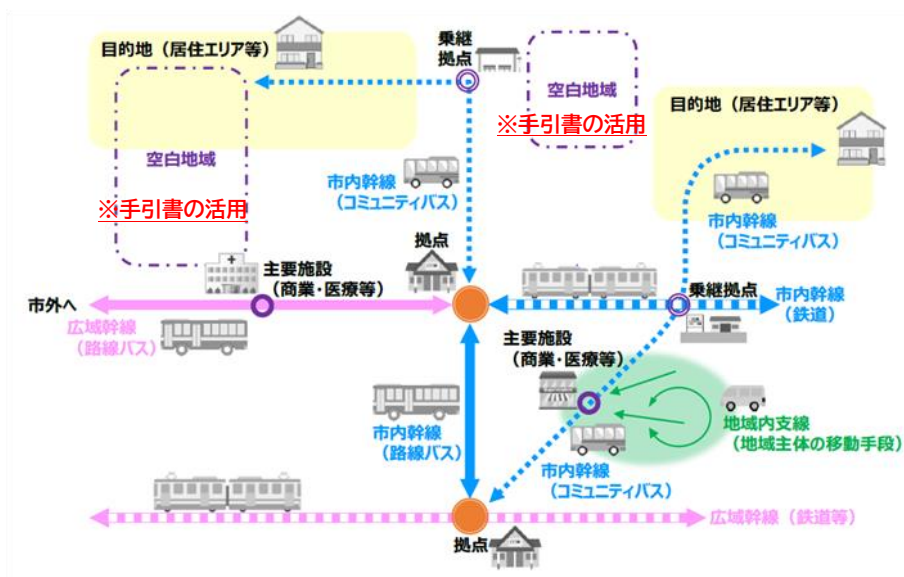
図 交通サービス（交通手段）の一覧

(3) 地域公共交通の将来ネットワークイメージと本書の活用

本市では、社会情勢や利用状況、地域住民のニーズを踏まえ、基幹交通の利便性の向上や路線再編に取り組み、地域の实情に応じて支線交通の導入を支援する等、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目指しています。

手引書は、公共交通空白地域等において、地域が主体となって移動手段（地域内支線）を検討・導入する際に活用することを想定しています。

現状のネットワークイメージ



将来のネットワークイメージ

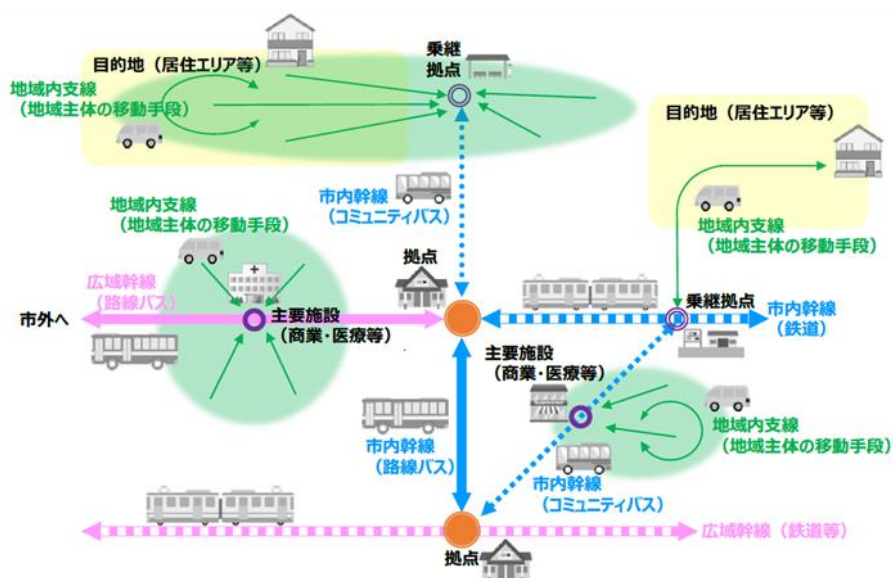
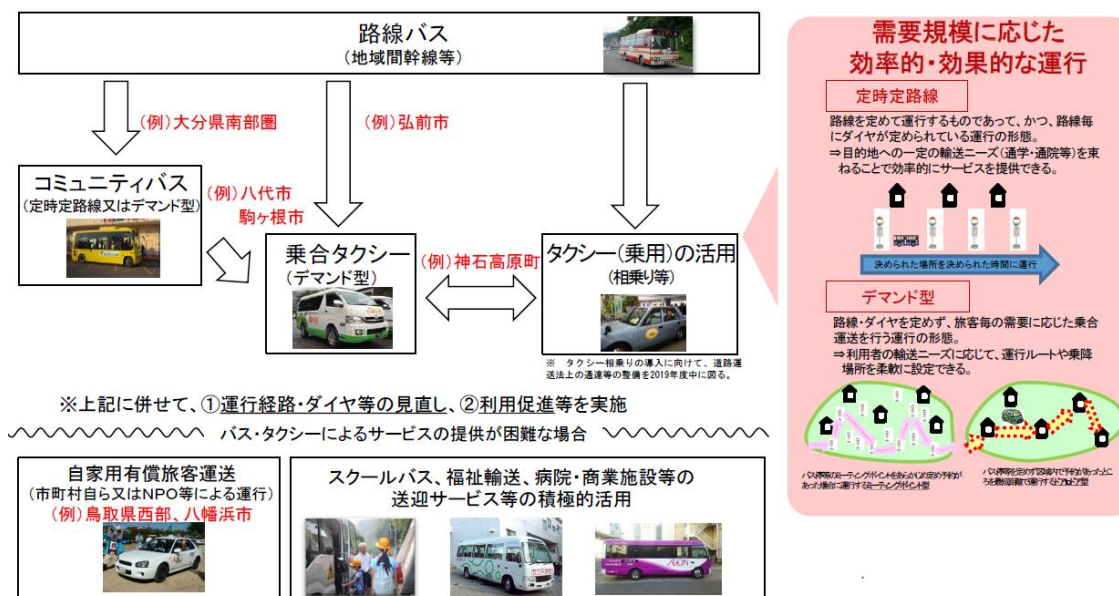


図 現状・将来のネットワークイメージ

参考 地域の実情に合わせた交通手段の見直し（ダウンサイジング等）の一般的なイメージ



出典：国土交通省 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について

地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保していくためには、地域の実情に合わせて、ダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）による最適化を図り、バス・タクシーによるサービスの提供が困難である場合は、地域の輸送資源等を活用していきます。

（２）困りごとの解消・課題解決に向けて

地域の実態・ニーズを分析し、「誰が、どのような移動手段を、どのくらいのサービス水準で必要とし、どのくらいの費用負担が可能か等」を明らかにした上で、実情に合わせた移動手段の導入に向けて取り組んでいくことが重要となります。

地域の移動ニーズに対応する取組を検討する際には、「はじめに、既存の地域公共交通での対応を検討、次に、新たな移動手段を検討」します。

また、宅配サービスやオンラインショッピング等の活用により「買物に行きたいが、行くことが困難、移動手段が必要」というニーズに対応する等、移動手段を確保する以外の観点から取組を検討することも重要です。

このことを踏まえると、地域が主体となって移動手段を導入する手順は、以下のとおり整理できます。

地域が主体となって移動手段を導入する手順（概要）

■ステップ１ 実態・ニーズの把握

- ▶ アンケート等を実施し、移動に関する課題、移動ニーズ等を把握

■ステップ２ 地域の取組の検討・決定

- ▶ 課題解決、移動ニーズに対応する取組を検討

(1) 既存の地域公共交通の活用による対応

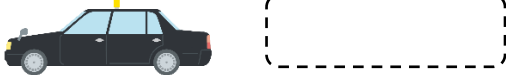
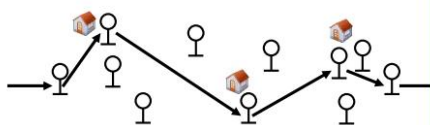
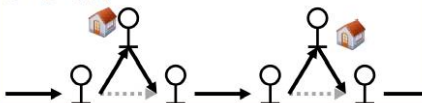
(2) 新たな移動手段の検討

移動手段	道路運送法	運送料	担当（課・部局）
乗合タクシー	4 条	有償	都市計画課
タクシーの相乗り	4 条	有償	都市計画課
自家用有償運送	79 条	有償	都市計画課
送迎サービス等の活用	許可・登録不要	無償	交通・福祉・地域・産業部局
ボランティア輸送	許可・登録不要	無償	交通・福祉・地域部局
付添支援等	許可・登録不要	無償	交通・福祉・地域部局

■ステップ３ 地域の取組の開始

- ▶ 事業計画の作成、取組の開始

参考 乗合タクシーのイメージ

車 両	セダン型（４人乗）、ジャンボ型（９人乗）のタクシー車両 
運行形態 (区域)	一般的にデマンド型（事前予約）で、既存の公共交通機関との競合のない路線、区域とする 【定路線型】 通常の路線バスなどのように、毎回決められたルートを行き、所定のバス停などで乗降を行うパターンです。事前に予約があった便のみ・区間のみ運行するという事も考えられます。  【自由経路ミーティングポイント型】 運行ルートは決めず、バス停（ミーティングポイント）だけ決めておいて、予約があったバス停を最短経路で運行するパターンです。  【迂回ルート型】 定路線型と同じように、基本的には決められたルートを行き、所定のバス停などで乗降を行います。バス停などが遠い地域に迂回ルートを設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターンです。  【自由経路ドアツードア型】 運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供するパターンです。  資料：九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」記載事項を参考に作成
(1) 利用者が少ない（点在）、小規模な地域の場合	
・ 区域運行 ※運行ルートを決めず、予約があった停留所と目的地や最寄のバス停、鉄道駅を最短ルートで結ぶ	
(2) 利用者が比較的多い（まとまっている）、広域又は小規模地域が連続している場合	
・ 路線不定期運行 ※運行ルートを定め、予約があった場合に、停留所と目的地や最寄のバス停、鉄道駅を結ぶ	
停 留 所	停留所での乗降
運 行 日	平日 ※運行日の目安：土、日、祝日、年末年始は運休とする
運 賃	均一の料金 ※運賃の目安：路線バスよりも高く、一般タクシーよりも安い

参考

※新たな移動手段の導入に向けての注意点等を以下のイメージのとおり作成します。

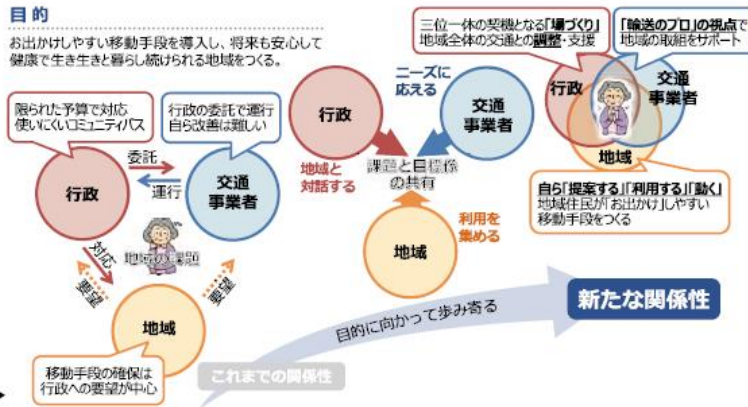
導入上の注意点

(1) 地域住民の参画が不可欠

「行政」「交通事業者」、
「地域」がそれぞれの立場
だけで公共交通を考えるのでは
なく、これからは「三者が共
に考えるパートナー」として、
連携・協力することが一層重
要です。

地域住民が運行計画の検討
に参画し、暮らしの足を地域
が自分たちで「つくり」「守
り」「育てる」意識を持って
もらう必要があります。

図 目指す方向性のイメージ ▶



(2) 各移動手段の役割を考える

新たな移動手段を導入する目的は、今まで行われている移動手段に代わって、安い移動手段を提供することではありません。お出かけ環境を整えることで、安心して健康で生き生きと暮らし続けられる、そんな姿を目指すことが新たな移動手段導入の目標となります。



図 役割分担のイメージ（一例）

(3) 運賃と利便性のバランスを考える

コミュニティバスや乗合タクシーでは、運賃が安いほどよいと考えられがちですが、便利な移動手段ほど運賃も高くなるのが本来の関係性です。みんなで使うシステムであることを意識し、関係者それぞれが歩み寄り、持続可能な運賃設定を考える必要があります。

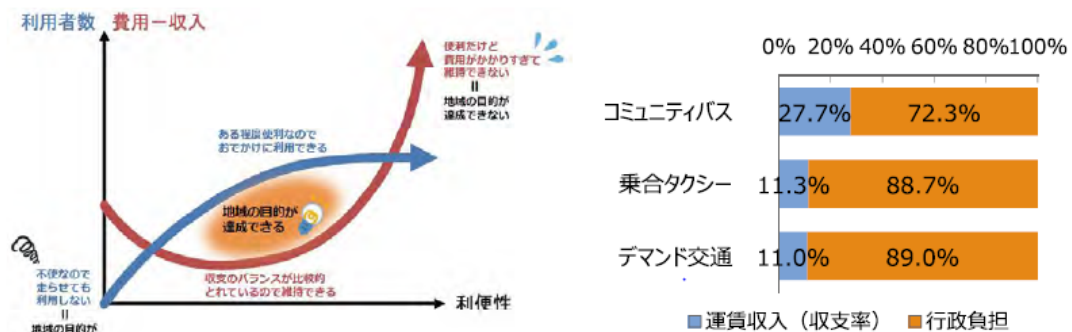


図 利便性と収支の関係のイメージ

図 運行経費捻出の内訳※

※ 数字は市町村委託運行の平成28年度実績（県内平均）。定員11人以上の路線運行をコミュニティバス、定員10人以下の路線運行を乗合タクシーに分類。

3 地域が主体となって移動手段を導入する手順

■ステップ1 実態・ニーズの把握（スケジュールの目安：4ヶ月程度）

主体	取組内容
地域 ・ 市	①相談・支援 地域組織が、地域において移動に関する困りごとがある状況を把握し、地域が主体となって困りごとの解消に向けて取り組む場合は、市に対して相談・支援を要請する。 市は、地域組織に対して、移動手段確保に向けた手順等を説明する。
市	②報告 市は、地域組織が主体となり、移動に関する困りごとの解決に向けて取り組むことを把握した場合、市が支援を開始する地域を鈴鹿市地域公共交通会議に報告する。
地域 ・ 市	③意見交換 地域組織は、住民の移動に関する困りごとの把握やその解決策を検討するために、必要に応じて意見交換会等を開催する。 市は、意見交換会等に参加し、交通施策や新たな移動手段確保に向けた手順等を説明し、住民の要望やニーズを収集・整理する。
地域	④アンケート 地域組織は、意見交換等を通じて、新たな移動手段の確保が必要であると判断される場合は、移動に関する課題や困りごとを把握するために、アンケート調査を実施する。 【アンケート調査】 (1) 目的：移動手段を検討するための基礎データを収集する (2) 設問：移動が困難な理由、目的・頻度・時間帯・行先等

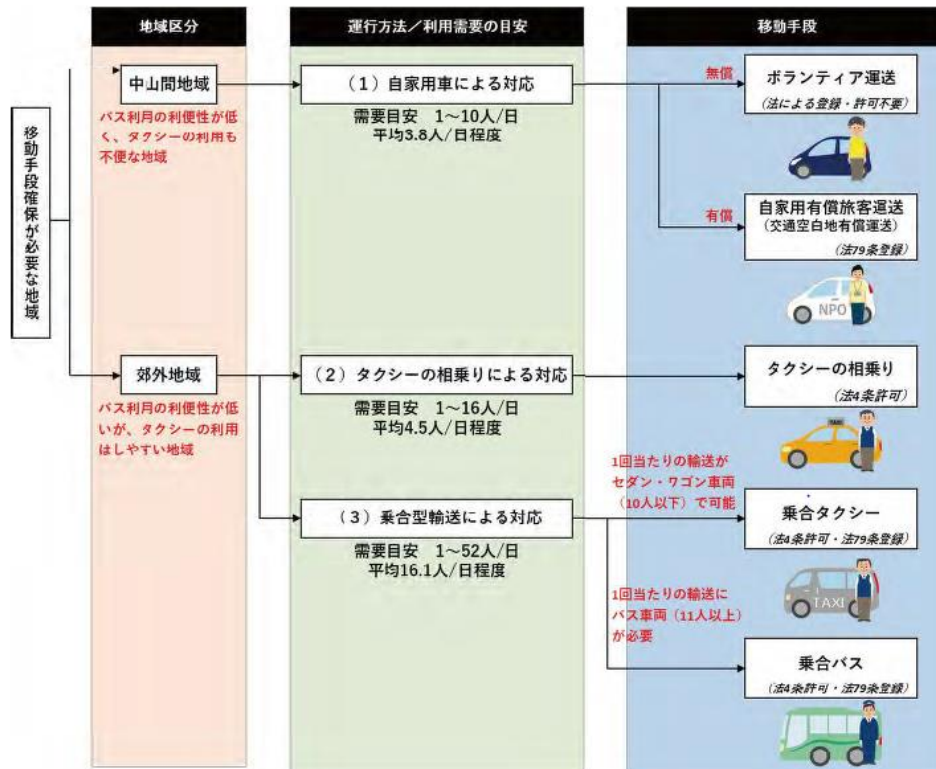
参考

※新たな移動手段の導入に向けての注意点等を以下のイメージのとおり作成します。

移動手段選択と地域特性の目安

具体的な移動手段の検討の際は、議論を発散させずに現実的な結論へ収束するよう、あらかじめ実現可能な移動手段の用途を考えておくといでしょう。

以下のフローは、それぞれの移動手段の事例調査の結果をもとに、地域の特性や需要の規模等に応じて適した移動手段を整理したものであり、あらかじめ移動手段の選択肢を絞り込む大まかな目安となります。地域区分に明確な定義はありませんが、本書では検討対象地域の区分を考える目安を以下のとおり整理しました。



※ 需要は、1人が往復利用する場合を2人としてカウント

分類	項目	中山間地域		郊外地域	
		目安	備考	目安	備考
目的施設の立地状況	① 役所・役場の立地数	なし	①～③のすべてが該当する地域	1ヶ所	①～③のいずれかが該当する地域
	② 病院の立地数	なし	【地域イメージ】 買い物や通院等は、地域外の施設を利用する必要があり、徒歩で通うことが困難	1ヶ所	【地域イメージ】 買い物や通院等は、地域内の施設も利用可能であるが、既存の公共交通や徒歩で通うことが困難
	③ スーパーマーケット	なし		1ヶ所	
交通のサービス状況	④ バス*の平日運行便数(往復)	16便/日以下	④及び⑤(配車時間、片道料金のいずれか)が該当する地域	16便/日以下	④及び⑤(配車時間、片道料金のいずれか)が該当する地域
	⑤ タクシーが配車されるまでの時間 または、主要な目的施設までの片道料金	配車時間20分超 片道料金すべての施設で2000円超	【地域イメージ】 地域住民が利用可能なバス路線について十分な運行便数が確保されておらず、タクシーも配車時間や利用料金の面から不便	配車時間20分以内 片道料金いずれかの施設で2000円以内	【地域イメージ】 地域住民が利用可能なバス路線について十分な運行便数が確保されていないが、タクシーを利用しやすい

※ 地域住民が利用可能なバス路線(バス停留域に留意)

図 移動手段選択の目安(上)と地域特性の目安(下)

出典：群馬県 県土整備部 交通政策課 新たな移動手段導入の手引き 一概要版-

■ステップ2 地域の取組の決定（スケジュールの目安：4カ月程度）

主体	取組内容
地域 ・ 市 ・ 関係 機関	⑤地域の取組の検討 地域組織は、市をはじめとする関係者と連携し、移動ニーズに対して、既存の地域公共交通の活用等による対応が可能であるか検討し、困難である場合には、新たな移動手段を検討する。 <u>（1）はじめに・・・既存の地域公共交通の活用による対応を検討</u> ■交通事業者によるニーズ対応は可能か <u>（2）次に・・・新たな移動手段の導入を検討</u> ■有償運送の検討 ・車両、停留所、路線、時刻、運行形態、頻度、運賃等 ■無償運送の検討 ・福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等
地域 ・ 市 ・ 関係 機関	⑥事業計画（案）の作成 地域組織は、市をはじめとする関係者と連携し、地域の取組の事業計画（案）を作成し、鈴鹿市地域公共交通会議に報告し、既存の交通事業者と競合しない路線、区域、運賃等を整理する。 地域組織は、住民や関係者と意見交換を行い、要望やニーズ等を集約・整理し、市と協働して事業計画（案）の見直しを行う。 【事業計画の作成支援の体制】 ■有償運送の移動手段の場合・・・都市計画課が支援 ■無償運送の移動手段の場合・・・関係部局、関係機関が連携して支援
地域	⑦地域の取組の決定 地域組織は、市や関係機関等と協議を行い、地域の取組を決定し、事業計画を作成する。

■ステップ3 地域の取組の開始（スケジュールの目安：4カ月程度）

主体	取組内容
地域	⑧アンケート 地域組織は、事業計画に基づき、地域に導入された場合の需要等を把握するために、アンケート調査（需要調査）を実施する。 【アンケート調査】 （1）目的：運行した場合の利用者数、収支の見込みを把握するため （2）設問：ニーズ対応の可否、利用者負担、地域負担、協賛等
地域 ・ 市	⑨地域の取組の開始 地域組織は、需要調査結果を踏まえて、取組の開始の可否を判断する。地域組織の取組が乗合タクシーである場合は、市が実証運行の可否を判断する。 （1）既存の公共交通の活用の場合 ●地域組織が事業開始の可否を判断し、必要な準備を行う。 （2）乗合タクシーの場合（※財政支援あり・実証・本格運行） ●市が、（仮称）乗合タクシー補助金要綱に基づき、実証運行の開始の可否を判断し、地域組織及び鈴鹿市地域公共交通会議に報告する。 ※1：運行した場合に収支率●●%を上回る見込み 地域組織は、市に事業計画や運行計画等の必要書類を提出し、事業計画に基づき、実証運行に必要な準備を行う。 ※2：運行した場合に収支率●●%を下回る見込み 地域組織は、事業計画を再検討する。 （3）地域の取組：その他、移動手段の場合 ●地域組織が事業開始の可否を判断し、必要な準備を行う。

4 新たな移動手段に対する市の財政支援

(1) 移動手段別の担当部局と財政支援

移動手段	担当部局（課）	財政支援
①乗合タクシー	都市計画課	令和5年度に決定・公表
②タクシーの相乗り	都市計画課	協議により決定
③自家用有償運送	都市計画課	-
④送迎サービス等の活用	交通・福祉・地域・産業部局	協議により決定
⑤ボランティア輸送	交通・福祉・地域部局	協議により決定
⑥付添支援等	交通・福祉・地域部局	協議により決定

①乗合タクシー

地域が主体となって乗合タクシーの導入に向けて取り組む場合、実験的に運行する実証運行（法21条）、実証運行の結果を踏まえて、本格的に運行する本格運行（法4条）の運行経費の一部を市が財政支援します。

市の財政支援は、（仮称）乗合タクシー補助金要綱に基づき、地域組織に補助金を交付します。

補助金のイメージ

補助金の名称	補助金の算定	補助金の額 （上限）	交付の条件
実証運行補助金	運行経費の●●%	●●●万円	有 （収支率●●%以上）
本格運行補助金	運行経費の●●%	●●●万円	有 （利用者数、収支率●●%以上）

【今後、協議・決定する事項】

- 財政支援・・・令和5年度に乗合タクシーの財政支援メニューを決定、その他必要な協議を行う。
- 補助金・・・令和5年度庁内で協議を行い決定し、補助金要綱を作成する。

→ スケジュールの目安は、資料2-2のとおり

ア 乗合タクシー実証運行、本格運行のフロー

■ステップ1 地域の実態・ニーズの把握

※新たな移動手段の確保に向けて取り組む場合は、ステップ2へ



■ステップ2 地域主体の取組を検討

※乗合タクシーの導入に向けて取り組む場合は、ステップ3へ

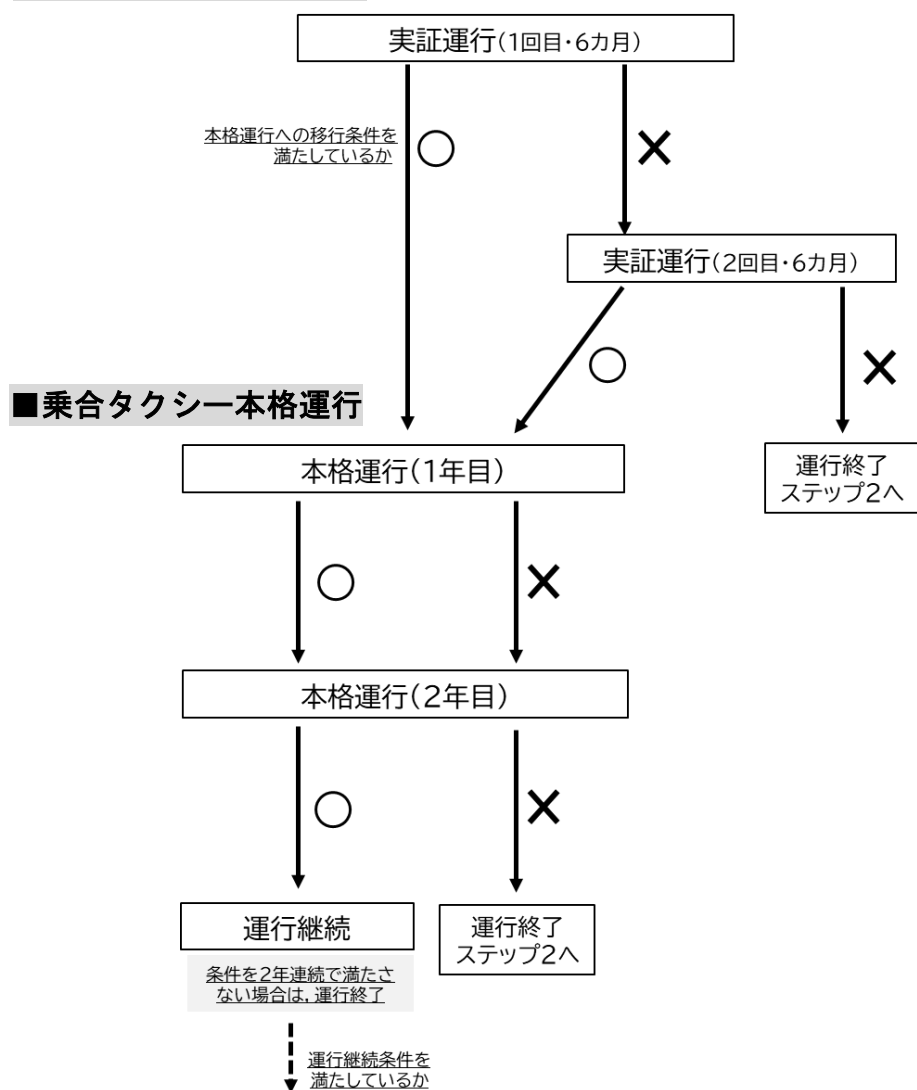


■ステップ3 乗合タクシーの取組開始の判断

※需要調査の結果、収支率●●%を上回る場合は、実証運行へ



■乗合タクシー実証運行



イ 乗合タクシー実証運行支援

実証運行開始の条件

- ①地域：市内の公共交通空白地域であること，又は，アンケート調査等により，公共交通機関の利用が不便であると鈴鹿市地域公共交通会議において判断されること
- ②運営組織：実証運行の運行計画の作成等を行うための運営組織（原則 5 名以上で規約・必須）を設置すること
- ③収支の見込み：運行計画（案）に基づき，地域において需要調査を行い，運行した場合の収支率の見込みが●●%以上であること

【実証運行の概要と市の補助金】

主 体	地域組織等・鈴鹿市（協働事業）
運行主体	市が運行業務委託契約を締結した交通事業者
運行形態	乗合タクシー（定時定路線，デマンド） ※法 21 条
期 間	・実証運行（1 回目）：6 カ月間 ・実証運行（2 回目）：6 カ月間 ※実証運行（1 回目）の結果を踏まえて，運行計画の見直しを行う場合は，実証運行（2 回目）を行うことができる。
補助金	・実証実験に係る運行経費の経常損失額（赤字額）の全額を補助 ※地域組織あたりの補助金の上限を●●●万円（内訳 1 回目：●●●円，2 回目：●●●万円）とする。
本格運行への移行条件	条件 1：実証運行（1 又は 2 回目）の 1 便あたりの利用者数が， <u>使用車両の乗車定員×●●%以上</u> であること 条件 2：実証運行（1 又は 2 回目）の運行経費に対する <u>運賃収入の割合が●●%以上</u> であること
その他	・実証運行を 2 回行い，本格運行への移行条件を満たさなかった場合は，ステップ 2（手引書・P9）に基づき，地域の取組を再検討する。 ※実証運行に対する財政支援は，●●●万円を上限とするが，路線バスの廃止等の交通環境の変化が認められる場合は，この限りではない。

ウ 乗合タクシー本格運行支援

本格運行開始の条件

- ①本格運行への移行条件：条件 1, 2 を達成していること
- ②事業者の決定：地域組織が、本格運行の運行業務を請け負う交通事業者を決定し、
運行開始までに、契約又は協定を締結できること
- ③運行経費の負担：運賃又は企業等からの協賛、その他の方法（地域住民の負担金等）で運営組織が、経費の●●%を負担すること

【本格運行の概要と市の補助金】

主 体	地域組織
運行主体	地域組織が決定した交通事業者
運行形態	乗合タクシー（定時定路線，デマンド） ※法 4 条
期 間	定めなし
地域負担	地域組織が運行経費の●●%を負担する
補助金	本格運行に係る運行経費の●●%を補助 ただし、年間の補助金の上限額を●●●万円とする。
運行継続 の条件	条件 1：本格運行（1 年間）の 1 便あたりの利用者数が、 <u>使用車両の乗車定員 × ●●%以上</u> であること 条件 2：本格運行（1 年間）の運行経費に対する <u>運賃収入の割合が●●%以上</u> であること
運行の見直し	毎年度、乗合タクシーの利用実績が運行継続の条件を満たしているか検証を行い、運行継続の可否を判断するとともに、必要に応じて運行計画の見直しを行う。

②タクシーの相乗り

関係部局と協議を行い検討

③自家用有償運送

—

④送迎サービス等の活用

関係部局と協議を行い検討

⑤ボランティア輸送

関係部局と協議を行い検討

⑥付添支援等

関係部局と協議を行い検討

4 実証運行(1回目)の開始

— 令和5年度に検討 —

5 実証運行(2回目)本格運行に向けた運行プランの改善・見直し

— 令和5年度に検討 —

6 本格運行の開始

— 令和 5 年度に検討 —

7 事例の紹介

— 令和 5 年度に検討 —

手引書・補助金要綱作成・公表に向けたスケジュール（案）

資料2-2

年度		令和5年度																																						
月		5月			6月			7月			8月			9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月								
手引書 補助金要綱		①, ②, ③, の協議を経て, 11月末頃に, 手引書(案), 補助金要綱(案)を完成させる																																						
①	部内協議	●						●						●						○																		公表 ●		
②	交通事業者との協議				※バス, タクシー事業者との協議に向けた準備			● 1回目						● 2回目						○ (3回目)																				
③	関係部局との協議				※財政, 福祉, 産業, 地域部局との協議に向			● 1回目						● 2回目						○ (3回目)																				
地域公共交通会議					● 第1回交通会議(5/24)															● 第1回分科会												● 第2回分科会						● 第2回交通会議		
行政経営会議																										● 1回目						● 2回目								