

鈴鹿市地域公共交通計画に位置付けた 施策の実施状況について

令和 5 年 3 月 17 日
鈴鹿市地域公共交通会議事務局

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	
						→	

令和 4 年度の実績
①地域間幹線系統の運行維持 ○利用促進を目的として，市内全戸に鈴鹿市内公共交通時刻表（2022 年度版）を配布した。（4 月） ○津市と協議を行い，津太陽の街線の利用促進のためのチラシを作成・配布した。（3 月）
②廃止代替路線の運行維持 ○亀山みずほ台線の運行に係る経費（8,766 千円）を予算措置し，運行。（4 月～3 月） ○亀山市と協議を行い，利用促進のためのチラシを作成・配布した。（8 月）

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			

令和 4 年度の実績

①C-BUS の運行維持

- 西部地域 C-BUS（椿・平田線，庄内・神戸線）の運行に係る経費（94,000 千円）を予算措置し，運行。（4 月～3 月）
- 南部地域 C-BUS（白子・平田線，太陽の街・平田線）の運行に係る経費（78,500 千円）を予算措置し，運行。（4 月～3 月）

②効率的で持続可能な C-BUS のあり方検討・協議

- 大久保町自治会との協議（5 月）

【協議概要】

椿・平田線の集落内への乗り入れ、⑤大久保バス停の移設

【協議結果】

バス停から半径 300m 以遠の地域（公共交通空白地域）の移動課題の解決に向けて地域が主体となって検討を行う際には、関係機関と連携して支援を行い、移動ニーズに対応する移動手段の確保に向けて取り組む旨を回答。

○杉の子特別支援学校との協議（7 月）

【協議概要】

庄内・神戸線の増便・追車

【協議結果】

- ・鈴鹿市駅 8：13 発の C-BUS の増便、追車は、車両 1 台確保、運転手 1 名の増員を伴うものであり、運行経費や運転手確保の観点から困難である旨を回答。

○鈴鹿市地域公共交通会議・分科会での協議（11 月）

【協議概要】

C-BUS4 路線の利用者数、収支率等を踏まえた C-BUS のあり方検討

【協議結果】

- ・利用者数が減少している要因のさらなる分析が必要。
- ・現 C-BUS の路線延長や運行時刻の見直しには、車両、運転手の確保が必要であり、運行経費は増加する見込み。
- ・今後、C-BUS のあり方検討を行うにあたり、移動ニーズへの対応、利用者の増加、収支率の向上、遅延の防止等、様々な視点で調査・分析を行う必要があり、交通施策に対する市の財政負担についても協議が必要。

○三重交通株式会社との協議（3 月）

【協議概要】

C-BUS のあり方検討、路線見直しの必要性について

【協議結果】

- ・運行時刻（区間時分）の見直しが行われていないため、時間帯によって C-BUS の遅延が発生している。
- ・南部地域 C-BUS は、イオンモール鈴鹿が路線の起終点であり、場内への乗り入れ時に、交通渋滞に巻き込まれて遅延が発生することが多い。
- ・C-BUS の遅延を防止し、定時運行の実現による利便性の向上を目的に、①現行路線の縮小や運行便数の削減、②車両の追車・乗務員の増員の 2 つの観点から検討が必要。

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						

令和 4 年度の実績

①待合・乗継環境の整備

○駅周辺施設の維持・管理に係る経費（1,324 千円）の予算措置を行った。（4 月）

※該当施設：JR 河曲駅前公衆トイレ，近鉄白子駅東口トイレ，中瀬古駅公衆トイレ

○伊勢鉄道鈴鹿駅利用者駐車場の草刈り，清掃を行った。（6 月）

○危険なバス停（白子・平田線，⑩稲生）に道路横断の際の注意喚起を促す，掲示物を設置した。（8 月）

○伊勢鉄道徳田駅利用者駐輪場の草刈り，樹木剪定，清掃を行った。（12 月）

②交通機関相互の乗継利便の向上

○F1 日本グランプリ観戦客の輸送のため，交通事業者が臨時列車，シャトルバスを運行した。（10 月）

③関係機関相互の情報共有と交通ネットワークの検討

○『鈴鹿の公共交通を考える会』と意見交換を行った。（6 月）

【意見交換の概要】

C-BUS のあり方について，市内の高齢者等の移動ニーズへの対応について

【意見交換の結果】

- ・人口動態や移動ニーズを踏まえて，C-BUS のあり方検討を行う中で運賃体系についての議論が必要である。
- ・高齢者の移動手段を確保することは重要な取組であり，庁内関係部署と連携して課題解決を図る施策の実施が必要である。

○市議会産業建設委員会において説明並びに意見交換を行った。（7 月）

【意見交換の概要】

令和 4 年度所管事務調査『官民共創による暮らし目線の地域交通について』

【意見交換の結果】

- ・地域の実情に応じて C-BUS の路線や運行時刻，運賃体系等を見直す必要がある。
- ・庁内連携や民間企業等との共創により多様な移動ニーズに応える地域公共交通を導入していく必要がある。

○『鈴鹿市民のコミバスをよくする会』と意見交換を行った。(7月)

【意見交換の概要】

デマンド交通の導入、高齢者の移動手段の確保について

【意見交換の結果】

- ・福祉の観点から、生活交通を考えるのであれば、公共交通の利用が不便な地域、便利な地域に関係なく、行きたいところに行くことができるデマンド交通を導入できるのではないか。
- ・外出しやすい環境を創出することで、市民の健康増進を図り、福祉に係る市の財政負担額の減少という効果があるのではないか。
- ・高齢者の移動手段の確保のためには、交通部局だけではなく、福祉部局と連携した施策の実施が必要である。

○行政懇談会において箕田地区と意見交換を行った。(10月)

【意見交換の概要】

車の運転ができない人の移動手段の確保やタクシー運賃の補助について

【意見交換の結果】

- ・箕田地区における既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズへの対応については、今後、新たな移動手段の確保に向けた手順やルール、市の支援内容等を明確にした「手引書」を作成し対応する旨を回答。
- ・交通計画に基づき施策を実施し、利便性の高い地域公共交通（移動しやすい交通環境の構築）の実現を目指して取組を進める中で、社会情勢等の変化も踏まえて、福祉の観点からタクシー運賃の補助についても検討していく必要がある旨を回答。

○行政懇談会において石薬師地区と意見交換を行った。(11月)

【意見交換の概要】

石薬師地区における高齢者の移動手段確保に向けた市の支援について

【意見交換の結果】

- ・既存の地域公共交通での対応が難しい高齢者の移動ニーズへの対応については、今後、新たな移動手段の確保に向けた手順やルール、市の支援内容等を明確にした「手引書」を作成し対応する旨を回答。

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

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						

令和4年度の実績

①地域主体の移動手段導入のための手引書の作成

- 手引書作成の参考データの取得のために、市内公共交通空白地域のうち、高齢者数が最も多い、一ノ宮地区において定時定路線型乗合旅客運送の実証実験に必要な経費（10,999千円）を予算措置し、令和5年1月25日まで（約2年間）実証実験を行った。
- 手引書（素案）の作成，協議（11月～3月）

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						

令和4年度の実績

①地域主体の取組に対する支援

○長太まちづくり協議会と協議を行った。（4月）

【協議概要】

既存の乗用タクシーを活用した高齢者の移動手段の確保。

【協議結果】

- ・協議会が、地域住民を対象にアンケート調査等を実施し、移動実態やニーズを把握した上で、その対応についてタクシー会社と協議を行う予定。

○玉桜地域づくり協議会が実施する勉強会に参加した。(4月)

【勉強会の概要】

チョイソコ事業について、アイシン精機(株)が説明。市内の移動課題の解決を図る手法の1つであるが、運行区域や費用負担等、調整が難しい部分がある。

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

- ・未実施(※手引書作成のプロセスにおいて随時協議)

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						

令和 4 年度の実績

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

- ・市ホームページの更新（運行時刻，各種データ等）（4 月）
- ・C-BUS に関する情報発信（イベントや降雪，道路交通障害等による遅延，迂回，運休等）
※停留所への掲示，回覧，広報すずか，市 HP 掲載等 計 8 件
- ・鈴鹿市内公共交通利用総合案内書の作成費（2,178 千円・一部広告協賛費を含む）の予算措置を行い，市内全戸に配布。（※配布は，令和 5 年 4 月 5 日を予定）

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

- ・未実施（※C-BUS のあり方検討と併せて検討）

③C-BUS におけるバスロケーションシステムの導入検討

- ・未実施（※C-BUS のあり方検討と併せて導入を検討）

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					

令和4年度の実績

①バスの乗り方教室・乗車体験会・出前講座等の企画・実施

○バスの乗り方教室の開催に係る経費（60千円）を予算措置し、9月、10月に2回実施。

- ・9月実績：鈴鹿生活学校会員20名の参加
- ・10月実績：転入者・親子50名の参加



②イベント・キャンペーン等の実施

- 企画乗車券（近鉄）：鈴鹿市市政 80 周年記念入場券，子安観音 100 周年記念入場券
- 記念イベント（近鉄）：鈴鹿線開通 60 周年イベント（12 月頃）
- 記念イベント（伊勢鉄）：35 周年イベント
- みえエコ通勤割引（三重県・三重交通）
- 朔日鉄印（12 月鈴鹿市長揮毫）

③各種イベント開催時等における啓発活動

- 未実施（※コロナ禍のため）

④マイレール・マイバス意識の醸成

- 近鉄鼓ヶ浦駅周辺の美化活動（地元自治会・まちづくり協議会）

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）						

令和 4 年度の実績

①MaaS に係る情報収集と導入検討

○第 50 回全国都市交通計画会議（熊本市）への出席（10 月）

【会議の概要】

熊本市の交通施策、路線再編、くまもと MaaS の取組等について

【今後の本市の交通施策立案に活かせる視点】

- ・ MaaS の取組は、新たなモビリティサービスを活用したシームレスな移動の実現を目指して、AI デマンドタクシー（チョイソコ熊本）の実証実験を開始、既存の公共交通を補完する新たなコミュニティ交通の可能性を検討するもの。
- ・ AI デマンドタクシーは、郊外部では高齢者を対象に平日の 8 時～16 時まで運行、市街地部では、小中学生を対象に平日の 15 時～21 時まで運行し、それぞれ、乗車確認メールを親族や保護者に配信するサービスを付与。

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

○未実施（※視察，研修等には参加していません）

施策の実施に係る市の財政支出額(令和4年度) (※単位:千円)

	R4予算額	R4決算額 (見込み)	備 考
施策1-1 路線バスの運行維持	8,766	8,766	
①地域間幹線系統の運行維持	0	0	
②廃止代替路線の運行維持	8,766	8,766	亀山みずほ台線運行業務委託料
施策1-2 C-BUSの運行維持・路線の見直し	172,500	172,500	
①C-BUSの運行維持	172,500	172,500	運行業務委託料(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	
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	1,324	
①待合・乗継環境の整備	1,324	1,324	駅周辺施設の管理費等
②交通機関相互の乗継利便の向上	0	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	0	
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 運行業務委託料
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	
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	鈴鹿市内公共交通時刻表作成費
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	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	60	バスの乗り方教室の開催等
②イベント・キャンペーン等の実施	0	0	
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	
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	66	
①Maasにかかる情報収集と導入検討	0	66	会議参加費・旅費等
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	605	委員報酬・旅費等
施策の実施に係る市の財政支出額	196,432	196,026	

目標	評価指標	目標値 (令和9年度)	目標を達成するための施策	調査方法	達成状況・分析	評価	次年度に向けた課題や取組
①路線バス利用者数を回復する	三重交通鈴鹿管内路線の利用者数	1,288千人 (令和元年度水準)	地域間幹線バス、廃止代替バスの運行を維持し、市内の拠点と隣接する都市を結ぶ路線を確保	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	・※現在集計中 千人 (令和5年3月末日時点) ・令和3年度 954千人(※前年同期間)に対して、令和4年度は、約〇〇％、利用者が回復した。 ※令和2年度:935,100人 ※令和3年度:954,300人	未達成	・新型コロナの影響等により路線バスの利用者が減少し、現状の路線、運行便数においては、コロナ前の8割程度しか利用者数は回復しないと見込んでいる。 ・地域住民だけでなく市外からの来訪者の利用を促すために、交通事業者と連携して、利便性向上に繋がる取組を検討するとともに、情報発信やバスの乗り方教室等を実施していく。
②C-BUS利用者数を回復する	C-BUSの利用者数	232千人 (令和元年度水準)	C-BUSの運行を維持し、必要に応じて路線や運賃体系の見直しを行い、市内の拠点間を結ぶ路線を確保	市が有する乗降データを用いて計測	・158千人 (令和5年1月末日時点) ・令和3年度155,117人(※同期間)に対して、令和4年度158,848人は、対前年比102％となり、利用者が回復した。	未達成	・C-BUSの利用者は回復傾向にあるが、運行維持に必要な市の財政負担額が年々増加しており、さらなる利用者の獲得や収支率の増加を図る取組が求められている。 ・利用者、住民のニーズ等を踏まえて路線や運行時刻の見直し等、C-BUSのあり方を検討していくとともに、地域住民の利用を促すために、情報発信やバスの乗り方教室等を実施していく。
③鉄道利用者数を回復する	伊勢鉄道、近鉄鈴鹿線の利用者数	2,600千人 (令和元年度水準)	主要バス停や鉄道駅における待合環境の安全性・快適性の向上や乗継の利便性の向上を図る	鉄道事業者の有する乗降データを用いて計測	・※現在集計中 千人 (令和5年3月末日時点) ・令和3年度 2,102千人(※前年同期間)に対して、令和4年度は、約〇〇％、利用者が回復した。 ※令和2年度:1,976,571 ※令和3年度:2,102,808	未達成	・新型コロナの影響で鉄道の利用者が減少し、コロナ収束後においても、コロナ前の8割程度までしか利用者が回復しないと見込んでいる。 ・安全運行に必要な車両更新や維持管理に必要な経費の確保が困難な状況にあるため、収入の増加が求められる。 ・地域住民だけでなく市外からの来訪者の利用を促すために、各種イベント・キャンペーンの実施、待合環境の改善、乗継利便の向上を図る取組を検討していく。
④地域における主体的な取組を支援する	令和4年度以降、行政と協働し、地域における移動手段の導入について検討した地域づくり協議会の数	4つ (令和9年度までに)	新たな移動手段の確保に向けた手順やルール、行政による支援内容等を明記した「手引書」を作成し、地域が主体となって移動手段を検討・導入できるよう取組体制・支援体制を構築する	令和4年度の市の取組からカウント	・未実施 (令和5年3月17日時点) ・行政と協働して、移動手段を検討、又は導入に向けて取り組んだ地域組織はなかった。	-	・市内の公共交通空白地域等で移動手段の確保が求められている。 ・地域の実情に応じた移動手段を導入していくことが望ましいことから、地域のことを把握している地域組織が主体となり、新たに移動手段を検討・導入していく際の手順や行政の支援内容を示した「手引書(ガイドブック)」を作成し、地域の取組を支援していく。
⑤利用促進の取組を増やす	利用促進の取組の実施回数	年間6回 (令和元年度水準)	地域公共交通に関する情報発信、出前講座やイベント・キャンペーンの実施等により、地域公共交通の利用を促し、維持・確保を図る	令和4年度の市の取組からカウント	・2回 (令和5年3月17日時点) ・バスの乗り方教室を実施し、そのうち、地域公共交通を利用していない人を対象とした教室を1回、高齢者等の将来利用する可能性のある人を対象とした教室を1回実施した。	未達成	・市民19万5,670人のうち、20～79歳が13万3,640人、市内の自家用車の保有台数は13万2,564台を踏まえると、市民の約65％が自家用車で移動している実態(令和2年度)があり、地域公共交通の利用者の増加を図るためには、日常生活における移動に地域公共交通を利用するきっかけを創出する取組が求められる。 ・交通事業者をはじめとする関係者と連携し、情報発信や出前講座、各種イベント・キャンペーン等を実施していく。

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験

令和3年12月1日から令和5年1月25日までの結果と考察

令和5年3月17日

鈴鹿市 都市整備部 都市計画課

1 一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験の経緯と取組内容

経 緯

令和2年度	<u>乗合ワゴン実証実験（第1期）</u> ・ 期 間：令和3年1月25日から令和3年11月30日まで ・ 運行路線：一ノ宮地区～神戸地区（※平日・月～金） ・ 運行便数：6便（往路3便・復路3便） ・ 運行時刻：8時30分から17時40分まで ・ 運 賃：200円
令和3年度	●運行計画（変更案1）の作成（4月） ●変更した場合の需要調査（アンケート）の実施（6月） ●運行計画変更の基本的な方針と運行計画（変更案2）の作成， 国への運行計画変更申請（10月） <u>乗合ワゴン実証実験（第2期）</u> ・ 期 間：令和3年12月1日から令和5年1月25日まで ・ 運行路線：月・水曜日（高岡台～神戸地区） 火・金曜日（池田団地～神戸地区） ・ 運行便数：12便（往路6便・復路6便） ・ 運行時刻：8時から17時8分まで ・ 運 賃：200円
令和4年度	●運行計画の変更に向けた意見交換会の実施（4月） ●利用者アンケート（7月） ●利用実態・ニーズ把握調査（9月） ●フリー降車の開始（10月） ●利用者ヒアリングの実施（1月）

※実証実験の期間は、令和3年1月25日から令和5年1月25日まで

2 実証実験（第2期）の結果概要

運行形態	路線定期運行（道路運送法第21条の規定による乗合旅客運送）
事業主体	一ノ宮地域づくり協議会・鈴鹿市
運行主体	三重交通株式会社
車両	ワゴンタイプ（乗車定員13人・12人乗車可）  
運行日	平日の月、火、水、金曜日
路線	月、水曜日：高岡台～鈴鹿市役所 火、金曜日：池田団地～鈴鹿市役所
停留所	月、水曜日：10箇所 火、金曜日：9箇所
運行時間	月、水曜日：8時から17時08分まで 火、金曜日：8時から17時05分まで
運行便数	12便（往路6便・復路6便）
運賃	1人・1乗車200円
利用方法	停留所からの乗降，フリー降車の開始（※一部区間限定）
運行日数	225日
稼働した便	2,700便
利用者数	2,812人
運賃収入	562,400円
運行経費	15,097,500円
稼働した便の1便あたりの輸送人員	1.04人（※月・水路線：1.35，火・金路線：0.73）
収支率	3.73%（※月・水路線：4.84，火・金路線：2.62）
目標値	運行した便の1便あたりの輸送人員：2.0人以上 運行経費に対する運賃収入の割合：6.0%以上

表 実証実験（第1期～第2期）各種利用実績の比較

往 路	第1期実証実験		第2期実証実験(曜日によって路線を分けて運行)			
運行日	平日(月～金曜日)		月・水曜日		火・金曜日	
運行日数	210 日		112 日		113 日	
稼働した便	630 便		672 便		678 便	
利用者数	1,001 人		996 人		514 人	
1日あたりの利用者数	4.77 人		8.89 人		4.55 人	
運賃収入	200,200 円		199,200 円		102,800 円	
運行経費	5,775,000 円		3,757,600 円		3,791,150 円	
稼働した便の1便あたりの輸送人員	1.59 人		1.48 人		0.76 人	
収支率	3.47 %		5.30 %		2.71 %	
乗降者数 (上位3つまで)	停留所名	乗車	停留所名	乗車	停留所名	乗車
	⑨一ノ宮集会所	421	①高岡山センター	409	⑦一ノ宮集会所	270
	①高岡山センター	152	⑧一ノ宮集会所	254	⑥オークワ鈴鹿高岡店	78
	②高岡台3丁目センター	99	②高岡台3丁目センター	159	②池田団地中央通り	73
	停留所名	降車	停留所名	降車	停留所名	降車
	⑩鈴鹿市駅	578	⑨鈴鹿市駅	507	⑧鈴鹿市駅	345
	⑦鈴鹿市役所	213	⑩鈴鹿市役所	179	⑨鈴鹿市役所	109
	⑩オークワ鈴鹿高岡店	103	⑥オークワ鈴鹿高岡店	187	⑩オークワ鈴鹿高岡店	48

復 路	第1期実証実験		第2期実証実験(曜日によって路線を分けて運行)			
運行日	平日(月～金曜日)		月・水曜日		火・金曜日	
運行日数	210 日		112 日		113 日	
稼働した便	630 便		672 便		678 便	
利用者数	705 人		823 人		479 人	
1日あたりの利用者数	3.36 人		7.35 人		4.24 人	
運賃収入	141,000 円		164,600 円		95,800 円	
運行経費	5,775,000 円		3,757,600 円		3,791,150 円	
稼働した便の1便あたりの輸送人員	1.12 人		1.22 人		0.71 人	
収支率	2.44 %		4.38 %		2.53 %	
乗降者数 (上位3つまで)	停留所名	乗車	停留所名	乗車	停留所名	乗車
	⑩鈴鹿市駅	369	⑨鈴鹿市駅	410	⑧鈴鹿市駅	333
	⑦鈴鹿市役所	144	⑥オークワ鈴鹿高岡店	170	⑨鈴鹿市役所	103
	⑩オークワ鈴鹿高岡店	124	⑩鈴鹿市役所	159	⑥オークワ鈴鹿高岡店	42
	停留所名	降車	停留所名	降車	停留所名	降車
	⑨一ノ宮集会所	241	①高岡山センター	289	⑦一ノ宮集会所	229
	②高岡台3丁目センター	87	⑧一ノ宮集会所	218	⑥オークワ鈴鹿高岡店	97
	①高岡山センター	68	②高岡台3丁目センター	134	②池田団地中央通り	66

3 実証実験（第1期）と（第2期）の比較と考察

実証実験第1期と第2期では、運行日が異なるため、運行日数に2倍程度の差があるが、稼働した便に大きな差はない。

利用者数については、第1期と第2期（月・水曜日）が同程度で、火・金曜日の利用者数が半数程度となっている。

また、第2期（月・水曜日）が、1日あたりの利用者数が最も多く、収支率についても最も高くなっている。この結果は、第1期の運行計画を見直し、1運行あたりの所要時間を短縮、運行便数を増便した、第2期（月・水曜日）が、新たな利用者の獲得や利用者の利用頻度の増加に繋がったと考えている。

一方で、第2期（火・金曜日）は、利用者数、収支率ともに低くなっており、この結果は、第1期には設置していた池田町、池田団地内の停留所を削減したことで、利用者の自宅から停留所までの距離が延長され、利便が低下したことが要因であると考えている。

停留所別の乗降者数については、第1期と比較し、第2期（月・水曜日）の高岡山センターの利用者が多くなっている。また、第2期（火・金曜日）は、オークワ鈴鹿高岡店から乗車する利用者が多くなっている。

この結果は、運行曜日を減らすことによる利便低下よりも、1運行あたりの所要時間の短縮や運行便数の増便が、利用者の獲得や利用頻度の増加に繋がったものと考えている。

これらを踏まえて、実証実験（第2期）の検証結果を以下のとおり整理した。

表 実証実験（第2期）の検証

第1期運行計画からの見直しや改善の視点	取組	効果
利用者の増加	・ 曜日によって路線を分けた運行 ・ 1運行あたりの所要時間の短縮	月・水曜日の利用者が増加した
収支率の増加	・ 火・金曜日の運行日の削減 ・ 運賃値上げ (※地域組織と協議を行ったが未実施)	—
利便性の向上	・ フリー降車の導入	利用者の帰宅時の利便向上に繋がった

4 一ノ宮地区の実情に応じた移動手段

(1) 地域の移動ニーズへの実証実験（第2期）の対応

実証実験（第2期）の利用者を調査したところ、乗合ワゴンを月に1回以上、利用している方が、20名程度と推測され、そのうちの大半が、高齢者で運転免許を保有していない人、親族や知人に送迎を頼めない方であり、利用頻度は、月に1回程度という方が最も多い結果となった。

この結果から、一ノ宮地区に移動に困っている人の移動手段の確保を目的に、既存の交通事業者と競合しない範囲で提供した定時定路線型の旅客運送サービスが、一部の住民のニーズにしか対応しなかったと整理している。

乗合ワゴン利用者の実態把握調査の概要（令和4年8～9月に車内で調査票を配布）

【設問】
・住所、氏名、年齢、電話番号、運転免許の保有状況
・外出したい時に、送迎してくれるか（送迎の実態）
・乗合ワゴンの停留所まで徒歩何分か
・乗合ワゴンの利用頻度
【結果】
・運転手を通じて乗合ワゴン利用者に配布し、13名から回収
・回答者のうち、65歳以上の方が12名（※その他、22歳の方が1名）
・回答者の所属自治会は、高岡台（7人）、一ノ宮町（2人）、東一ノ宮（2人）、池田町（2人）
・回答者のうち、運転免許証を保有していない方が10名
・回答者のうち、外出時の送迎を頼めない方が10名
・自宅から停留所まで、全回答者が、徒歩10分以内

乗合ワゴンの利用頻度	回答者数
週に3回以上（月に6回以上）	3
週に1～2回（月に5回）	1
週に1回（月に4回）	1
月に2～3回	1
月に2回	1
月に1回	5
不明	1

(2) 一ノ宮地区の移動ニーズの深堀と必要な移動手段の検討

地域組織や住民・利用者との意見交換・ヒアリングを踏まえると、一ノ宮地区には、四日市市の商業施設や病院等への移動ニーズがあり、さらに、東部地域（楠、長太ノ浦駅）方面への移動ニーズもあることが分かった。

これらの移動ニーズを詳細まで分析し、「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ているか」明らかにした上で、四日市市や交通事業者と連携して、既存の公共交通機関の運行内容の見直しやネットワークの再構築によるニーズへの対応ができないか検討が必要である。

その上で、対応が困難である場合に、新たな移動手段（支線交通・乗合旅客運送）の導入の必要性を議論し、導入（運行）にかかる費用を運賃だけで賄えない場合に、誰が、どのように負担するか等、協議を整えていく必要がある。



図 一ノ宮地区における支線交通のイメージ

5 地域の実情に応じた移動手段の導入に向けて

本市では、公共交通空白地域以外にも地形に高低差がある地域や高齢化が進む地域等において、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズがある。

これらの移動ニーズに対応するために、既存の地域公共交通の運行内容の見直し等を実施し、加えて、新たな移動手段の導入を検討していく必要がある。

地域における移動ニーズへの対応は、行政だけでなく、交通事業者や地域組織、地域住民等の多様な関係者の連携が必要であり、地域の事情を把握している地域組織が主体となり、移動手段の検討・調整を行い、行政や関係機関が支援していくことが望ましいと考えている。

このことを踏まえて、本市では、新たな移動手段の確保に向けた手順やルール、行政による支援の内容（地域の取組に対する財政支援メニュー）等を明確にした「手引書」を作成し、地域が取り組みやすい環境を整えていく。

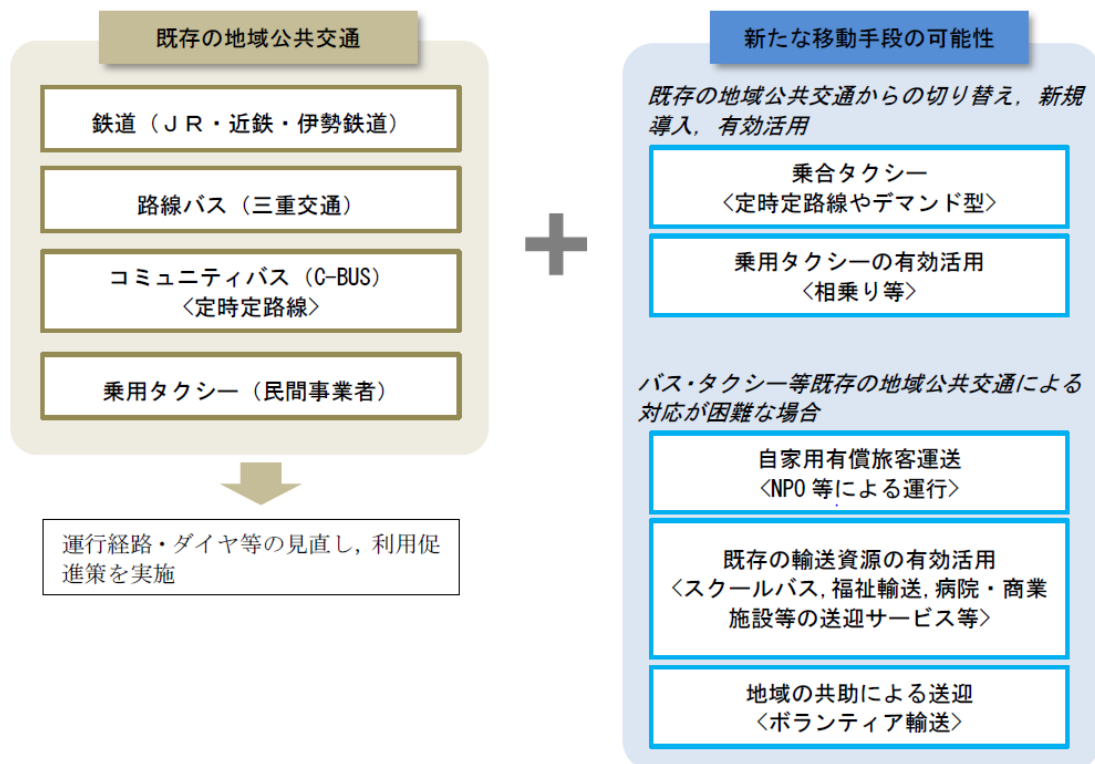


図 鈴鹿市における多様な主体が連携して移動手段を確保するイメージ

参考：実証実験（第2期）の利用実績



往路(月・水曜日)	第1便(8:00)		第2便(9:20)		第3便(10:40)		第4便(13:00)		第5便(14:20)		第6便(15:40)		合計	
停留所(①→⑩)	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車数	降車数
①高岡山センター	44	0	178	0	133	0	34	0	17	0	3	0	409	0
②高岡山三丁目センター	19	0	73	0	54	0	10	0	2	0	1	0	159	0
③高岡山中央公園	2	2	8	0	12	0	4	0	4	0	0	0	30	2
④一ノ宮憩いの広場	12	0	3	0	7	39	1	0	1	0	2	0	26	39
⑤高木病院	27	4	2	27	0	13	3	4	2	1	1	0	35	49
⑥オークワ鈴鹿高岡店	7	14	21	79	17	65	8	28	6	1	2	0	61	187
⑦一ノ宮公民館	4	0	5	11	7	0	1	1	2	8	0	0	19	20
⑧一ノ宮集会所	45	6	169	1	26	2	4	0	4	0	6	0	254	9
⑨鈴鹿市駅	0	99	2	255	1	99	0	24	0	19	0	11	3	507
⑩鈴鹿市役所	0	35	0	86	0	37	0	8	0	9	0	4	0	179
小計	160		461		257		65		38		15		996	
1便あたりの平均利用乗客数(人)	1.43		4.12		2.29		0.58		0.34		0.13		1.48	

復路(月・水曜日)	第1便(8:40)		第2便(10:00)		第3便(11:20)		第4便(13:40)		第5便(15:00)		第6便(16:40)		合計	
停留所(⑩→①)	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車数	降車数
⑩鈴鹿市役所	3	0	14	0	49	0	40	0	21	0	32	0	159	0
⑨鈴鹿市駅	6	0	32	0	35	0	81	0	165	0	91	0	410	0
⑧一ノ宮集会所	0	0	2	0	2	2	26	1	138	1	50	4	218	
⑦一ノ宮公民館	3	3	4	2	10	0	0	5	2	2	1	1	20	13
⑥オークワ鈴鹿高岡店	3	0	32	9	100	24	29	13	6	7	0	27	170	80
⑤高木病院	0	2	5	24	28	2	6	1	0	3	2	1	41	33
④一ノ宮憩いの広場	0	3	0	3	1	1	15	8	1	1	0	0	17	16
③高岡山中央公園	0	0	0	2	0	12	2	15	0	2	0	7	2	38
②高岡山三丁目センター	0	0	0	17	0	48	0	37	0	18	0	14	0	134
①高岡山センター	0	7	0	28	0	133	0	70	0	24	0	27	0	289
小計	15		87		223		175		196		127		823	
1便あたりの平均利用乗客数(人)	0.13		0.78		1.99		1.56		1.75		1.13		1.22	



往路(火・金曜日)	第1便(8:00)		第2便(9:20)		第3便(10:40)		第4便(13:00)		第5便(14:20)		第6便(15:40)		全6便の合計	
停留所(①→⑨)	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車数	降車数
①一ノ宮地区市民センター	2	0	14	0	0	0	3	0	2	0	3	0	24	0
②池田団地中央通り	22	0	38	0	6	0	3	0	2	0	2	0	73	0
③JA鈴鹿一ノ宮支店	0	0	12	0	12	0	4	2	1	0	1	0	30	2
④一ノ宮公民館	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	1	5	2
⑤高木病院	21	0	7	4	2	0	1	0	0	1	1	0	32	5
⑥オークワ鈴鹿高岡店	5	0	27	36	21	9	15	2	5	1	5	0	78	48
⑦一ノ宮集会所	41	0	179	0	35	2	6	1	3	0	6	0	270	3
⑧鈴鹿市駅	0	53	2	194	0	54	0	23	0	9	0	12	2	345
⑨鈴鹿市役所	0	38	0	45	0	16	0	3	0	2	0	5	0	109
小計	91		279		81		32		13		18		514	
1便あたりの平均利用乗客数(人)	0.81		2.47		0.72		0.28		0.12		0.16		0.76	

復路(火・金曜日)	第1便(8:40)		第2便(10:00)		第3便(11:20)		第4便(13:40)		第5便(15:00)		第6便(16:40)		全6便の合計	
停留所(⑨→①)	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車数	降車数
⑨鈴鹿市役所	3	0	4	0	25	0	39	0	11	0	21	0	103	0
⑧鈴鹿市駅	1	0	34	0	13	1	37	0	166	0	82	0	333	1
⑦一ノ宮集会所	0	0	0	0	2	0	23	0	149	0	55	0	229	
⑥オークワ鈴鹿高岡店	0	2	20	2	15	12	4	31	3	21	0	29	42	97
⑤高木病院	0	0	0	33	1	5	0	2	0	4	0	4	1	48
④一ノ宮公民館	0	1	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	7
③JA鈴鹿一ノ宮支店	0	1	0	2	0	6	0	1	0	0	0	1	0	11
②池田団地中央通り	0	0	0	13	0	22	0	14	0	5	0	12	0	66
①一ノ宮地区市民センター	0	0	0	8	0	6	0	3	0	0	0	2	0	19
小計	4		58		54		80		180		103		479	
1便あたりの平均利用乗客数(人)	0.04		0.51		0.48		0.71		1.59		0.91		0.71	

※令和3年12月1日から令和5年1月25日まで(225日間)の利用実績

地域主体の移動手段導入のための手引書(素案)

令和5年3月17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。

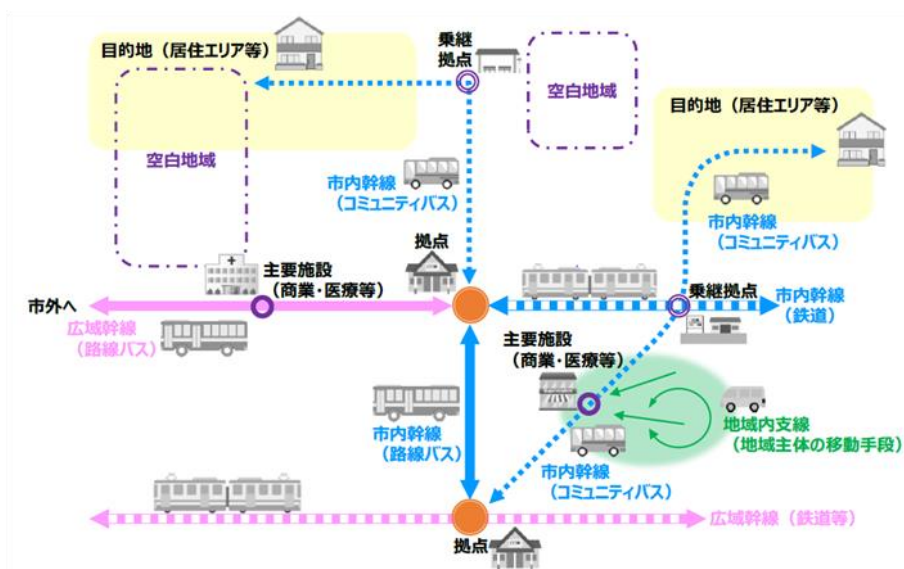


図 鈴鹿市の地域公共交通ネットワーク（現状）

（２）地域公共交通の将来ネットワークイメージ

本市では、現状の地域公共交通ネットワークの維持を基本とし、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、地域の実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。

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

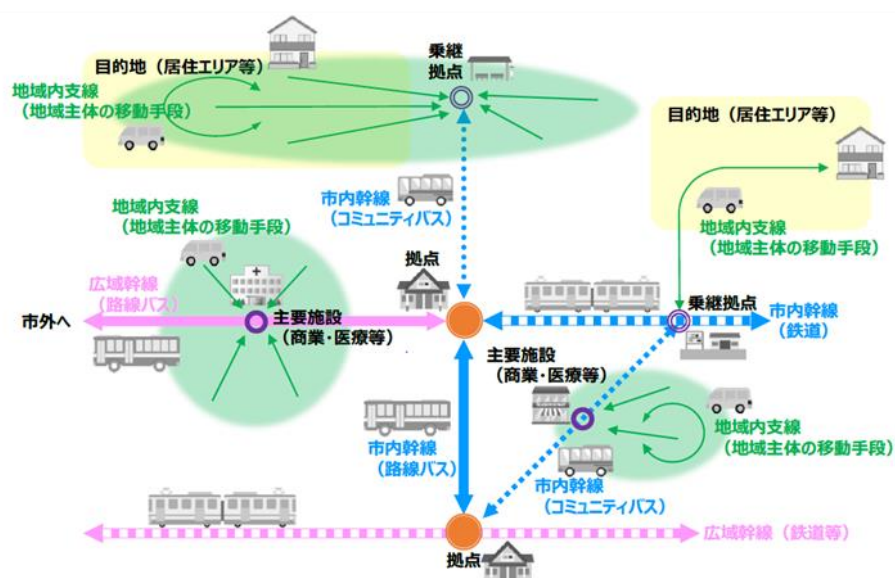


図 現状・将来のネットワークイメージ

(3) 本書の役割

本手引書は、地域（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・導入していくプロセスや行政の支援メニューを記載しています。

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・白家用自動車・白ナンバー、③無償・家用自動車・白ナンバーの3つに分類することができ、地域が主体となって、①のうち、一般乗合旅客運送事業「乗合タクシー」の導入を検討する場合には、市の財政支援を受けることができます。

	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）
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

(4) 実証実験・本格運行

—令和5年度に検討—

実証実験・本格運行の条件等の検討イメージ

●実証実験について

主 体:地域組織(地域づくり協議会, 自治会等)

地 域:公共交通空白地域であること, 地形の高低差等の影響により公共交通機関の利用が不便であること

形 態:既存の交通事業者と競合しない範囲で運行する, 一般乗合旅客運送事業・乗合タクシー(定時定路線, デマンド)

条 件:新たな移動手段の運行計画に基づき, 需要調査を行い, 運行経費に対する運賃収入が〇〇%を超える見込みである場合に, 実証実験を開始することができ, 運行欠損の全額を市が財政負担する。

期 間:最大〇カ月間の実験(運行)を〇回実施可。

●本格運行への移行条件

・1便あたりの利用者数が, 使用車両の乗車定員×〇〇%以上であること

・実証実験(〇カ月間)の運行経費に対する運賃収入の割合が〇〇%以上であること

・運行経費の〇〇%を地域組織が負担できること

(※地域負担金, 協賛金, 運賃等の合計が運行経費の〇〇%以上を確保できること)

●本格運行について

主 体:地域組織

条 件:実証実験の結果が, 本格運行への移行条件を満たしていること

評 価:1年間の運行実績に基づき, 運行継続の判断を行う

●その他(市の財政支援メニュー)

実証実験・・・運行欠損の全額を市が負担

本格運行・・・運行経費の〇〇%(上限〇〇〇〇円)を市が負担

（２）困りごとの解消・課題解決に向けて

「日常生活に必要な移動手段の確保」に向けては、地域の実態・ニーズを把握「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、地域の実情に応じた適切な移動手段を選択し、導入に向けて取り組んでいくことが重要となります。

地域における移動に困っている人を調査・分析し、困りごとの解消に向けて、はじめに、既存の地域公共交通での対応を検討し、次に、新たな移動手段の導入検討、併せて、地域の商業施設等の送迎車の活用を検討します。

また、移動手段の確保だけでなく、例えば、「日用品を手に入れるために、買物に行きたいが、行くことが困難、移動手段が必要」というニーズに対しては、宅配サービスやオンラインショッピング等の利用により、目的を達成できる可能性がありますので、様々な手法でのニーズ対応を検討することも必要です。

地域における移動に関する課題解決のフロー（実証実験の開始まで）

■ステップ１ 現状・課題の整理

住民ニーズの把握（意見交換、アンケート等により困りごとを把握する）
課題の整理（意見交換等を行い、課題解決が必要か協議）

■ステップ２ 課題解決策の検討

はじめに・・・既存の地域公共交通の活用による対応検討

鉄道・バス・コミュニティバス（C-BUS）の運行内容の見直しやタクシーの活用
--

次に・・・新たな移動手段の導入検討

有償運送・乗合タクシー等の検討

有償運送・自家用有償運送の検討

無償運送・共助による送迎、ボランティア輸送の検討

無償運送・病院・商業施設等の送迎車の活用

■ステップ３ 実証実験の開始の判断と準備

新たな移動手段の実証実験を開始するか判断する

実証実験を開始する場合は、開始に向けた準備をする

3 地域の実態・ニーズの把握と実証実験の開始までのステップ

■ステップ1 現状・課題の整理（スケジュールの目安：5ヶ月程度）

主体	取組内容
地域	①行政への相談・支援要請 市内の公共交通空白地域等において、地域づくり協議会や自治会等の地域組織が、事情によりタクシーを利用できない方や親族や知人による送迎を頼めない方を把握した場合、地域において移動手段の確保が必要となる旨を行政に相談する。 行政は、地域からの相談を受け、市の交通施策や新たな移動手段確保に向けた手順等を説明する。 行政の説明を受け、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場合は、行政に対して手引書に基づく支援を要請する。
地域 ・ 行政	②住民ニーズの把握 地域組織が、地域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の意見交換会や勉強会を開催する。 行政は、意見交換会や勉強会に参加し、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、地域住民の要望やニーズを把握する。
地域	③課題の整理 地域が主体となって、移動課題解決に取り組む必要があると判断した場合は、移動に関する課題や困りごとを把握するためのアンケート調査を実施し、調査結果に基づき、移動ニーズの深掘りや必要な移動手段を検討する。 【アンケート調査の内容】 移動が困難な理由、移動の目的・頻度・時間帯・目的地等

■ステップ2 課題解決策の検討（スケジュールの目安：5 カ月程度）

主体	取組内容
地域 ・ 行政 ・ 関係 機関	④課題解決の方向性の決定 地域の移動に関する課題や困りごとに対して、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、地域の実情に応じた移動手段を検討する。 はじめに・・・既存の地域公共交通の活用による対応を検討 （例）貸切タクシー、タクシーの相乗り 次に・・・新たな移動手段の導入を検討 ①車両、停留所、路線、時刻、予約型、行先、頻度、運賃等の検討 ②交通事業者には運行業務を委託することが可能かどうか ③実情に応じた移動手段の検討（有償 or 無償運送） （例）交通事業者と競合しない範囲であれば、有償運送・事業用自動車・緑ナンバー 移動ニーズに柔軟に対応するためには、無償運送・自家用自動車・白ナンバー
地域 ・ 行政	⑤課題解決策の改善・見直し 課題解決策が適切であるか、地域住民等の関係者との意見交換会を開催する。 意見・要望やニーズを踏まえて、地域組織と行政が連携し、課題解決策の改善・見直しを行う。
地域	⑥需要調査の実施 課題解決策が、新たな移動手段の導入である場合は、その移動手段が地域に導入された場合の需要等を把握するためのアンケート調査を実施し、利用者や収支率の見込みを分析する。 【アンケート調査の内容】 ニーズへの対応の可否、利用者見込み、課題解決に繋がるか、

■ステップ3 実証実験の開始の判断と準備(スケジュールの目安:2カ月程度)

主体	取組内容
地域 ・ 行政	⑦実証実験の開始の判断 需要調査結果を踏まえて、地域と行政が協議を行い、新たな移動手段（有償運送・事業用自動車・緑ナンバー）の実証実験開始が適切であるか指標に基づき、判断する。 指標を達成見込みである場合 実証実験の開始に向けて、運行計画を作成し、市に提出する。 指標の達成が困難である場合 新たな移動手段を再検討（運行形態、運賃、地域・住民負担等）する。 新たな移動手段を「無償運送・自家用自動車」で検討する場合 交通部局の財政支援メニューはないが、関係部局や社会福祉協議会等の関係機関が連携して、事業開始に向けて必要な準備を行う。
行政	⑧予算要求 地域から提出のあった、実証実験の運行計画を鈴鹿市地域公共交通会議に報告し、競合しないことを確認する。 交通会議での協議を経た上で、財政部局に予算要求する。 参考：市の予算要求時期は、当該年度の9月
地域 ・ 行政	⑨実証実験の開始に向けた準備 地域：実証実験を開始する旨の地域住民への周知、利用方法や利用ガイドの作成、実証実験開始までの期間の移動ニーズへの対応等 行政：運行業務委託先の選定、国への事業申請（2カ月）等

4 実証実験の開始

— 令和 5 年度に検討 —

5 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 —

令和4年度鈴鹿市地域公共交通会議決算(見込み)

【歳入】

(単位:円)

科目			当初予算 (A)	決算額 (B)	収入過不足 (A)-(B)	備考
款	項	目				
1 負担金	1 負担金	1 負担金	605,000	605,000	0	鈴鹿市負担金 会議費 605,000
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	238	238	0	
4 諸収入	1 雑入	1 雑入	0	10	△ 10	利息
合計			605,238	605,248	△ 10	

【歳出】

(単位:円)

科目			当初予算 (A)	決算額 (B)	収入過不足 (A)-(B)	備考
款	項	目				
1 運営費	1 会議費	1 会議費	605,238	320,750	284,488	交通会議委員報酬(分科会を含む) 186,900 委員旅費 114,490 振込手数料 13,200 お茶代(会議・分科会) 6,160
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	284,250	△ 284,250	鈴鹿市負担金余剰分の鈴鹿市への移管 284,250
合計			605,238	605,000	238	

歳入計 605,248

歳出計 605,000

差引額 248 ※令和5年度へ繰越(利息等)

令和5年度鈴鹿市地域公共交通会議事業計画(案)

事業の名称	内容	予算（見込み）	
		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

令和5年度鈴鹿市地域公共交通会議予算(見込み)

【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 会議費 652千円
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) 480千円 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 42千円
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	

令和5年度 鈴鹿市地域公共交通会議スケジュール(予定)

	会議	内容（計画の進行管理・PDCAサイクル）
4月		
5月下旬	第1回 交通会議	・ 鈴鹿市地域公共交通計画の評価等結果 ・ 事業報告，決算，事業計画，予算 ・ 施策の取組内容等の共有（P・D）
6月		
7月		
8月		
9月		
10月		
11月	第 1 回 分科会	・ 施策の実施状況の確認（C） ・ 施策の実施に係る財政支出額の確認（C） ※必要に応じて，C-BUS，廃止代替路線の態様や運賃・料金等の協議を行う。
12月		
1月		
2月		
3月	第 2 回 交通会議	・ 目標の達成状況の確認・評価（C） ・ 施策の取組内容・スケジュールの見直し（A） ※必要に応じて，C-BUS，廃止代替路線の態様や運賃・料金等の 協議を行う。