

鈴鹿市地域公共交通計画（素案）



2021（令和3）年11月22日時点

鈴鹿市地域公共交通会議

目次

1. 計画の目的と位置づけ.....	1
1-1. 目的	1
1-2. 位置づけ	3
2. 鈴鹿市の概況.....	4
2-1. 位置・地勢	4
2-2. 人口	5
2-3. 地域公共交通ネットワーク	7
3. 地域公共交通の利用実態・ニーズの把握（概要）	10
4. 地域公共交通の課題.....	11
4-1. 地域公共交通の現状と課題	11
4-2. 課題を見出した背景	12
5. 計画の基本的な方針.....	22
5-1. 地域公共交通の将来像	22
5-2. 地域公共交通の果たすべき役割	23
5-3. 計画の区域・期間	23
5-4. 基本方針	24
5-5. 鈴鹿市の地域公共交通ネットワークのイメージ	27
6. 計画の目標.....	30
6-1. 計画の目標と評価指標及び目標値の設定	30
7. 実施施策.....	32
7-1. 目標を達成するための施策	32
7-2. 施策毎のカルテ	33
8. 計画の進行管理.....	51

1. 計画の目的と位置づけ

1-1. 目的

豊かで快適に暮らせるまちづくりや、多様で活力ある地域の振興を図る上で「移動」は、欠かせないものであり、特に地域公共交通は、学生、高齢者、障がい者等の移動制約者の日常生活（通学・通勤・通院・買い物等）の移動を支える重要な交通手段となっています。

そこで、鈴鹿市では、民間路線バスが廃止となり公共交通機関の利用が不便となった西部地域と南部地域において、コミュニティバス（C-BUS）を運行し、地域住民の生活交通を確保しています。

しかしながら、近年の人口減少や新型コロナウイルス感染症（以下、新型コロナ）の感染拡大を受け、地域公共交通の利用者が減少傾向にあり、この結果、交通事業者が従来の旅客運送サービスを維持することが困難な状況となるだけでなく、地域公共交通の維持・確保に必要な行政の財政負担が増加しています。

一方で、高齢化が進む地域における移動手段の確保等の市民ニーズに対して、地域の実情に応じた移動手段を導入していくことが求められています。

こうした課題に対し、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や再構築、地域における輸送資源の最大限の活用など「鈴鹿市の地域公共交通のあり方（将来像）」を明らかにし、その実現に向けた方針や事業を位置付けた「鈴鹿市地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定しました。

本計画に基づき、地域住民・交通事業者・行政などの関係者が一体となって施策を推進することで、持続可能な旅客運送サービスの確保を図っていきます。

《本計画の策定・推進による SDGs 達成への貢献について》

SDGs とは、Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略であり、「世界中の誰一人取り残さない」をテーマに、2015(平成 27)年 9 月の国連サミットで採択された 2030(令和 12)年までに達成すべき課題とその具体目標を定めたものです。

国が 2020(令和 2)年 12 月に策定した SDGs アクションプラン 2021 においては、政府の進める公共交通分野の具体的な取組として、「公共交通機関等のバリアフリー化の推進」「コンパクト・プラス・ネットワークの推進」「スマートシティの取組の推進」といった内容が盛り込まれています。

また、国の SDGs 実施指針では、地方公共団体の各種計画等の策定に SDGs 達成に向けた貢献という観点を取り入れることとされています。

以上を踏まえ、本計画の目的や目標の達成に向けた取組が SDGs 達成に貢献できるよう、本計画を策定・推進することとします。



出典：国際連合広報センター

図 SDGs の 17 の目標（赤枠は本計画での関連事項）

1-2. 位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」に基づく、法定計画であり、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン（将来像の実現に向けた施策体系を記載したもの）」です。

本計画の策定にあたっては、「鈴鹿市地域公共交通総合連携計画」の地域公共交通の活性化及び再生の基本的な方針である「交通とまちづくりの連携で鉄道・バス・タクシーを活性化しネットワーク化を進める」を踏まえ、「鈴鹿市総合計画 2023」を上位計画として、その他の関連計画との連携・整合を図ります。

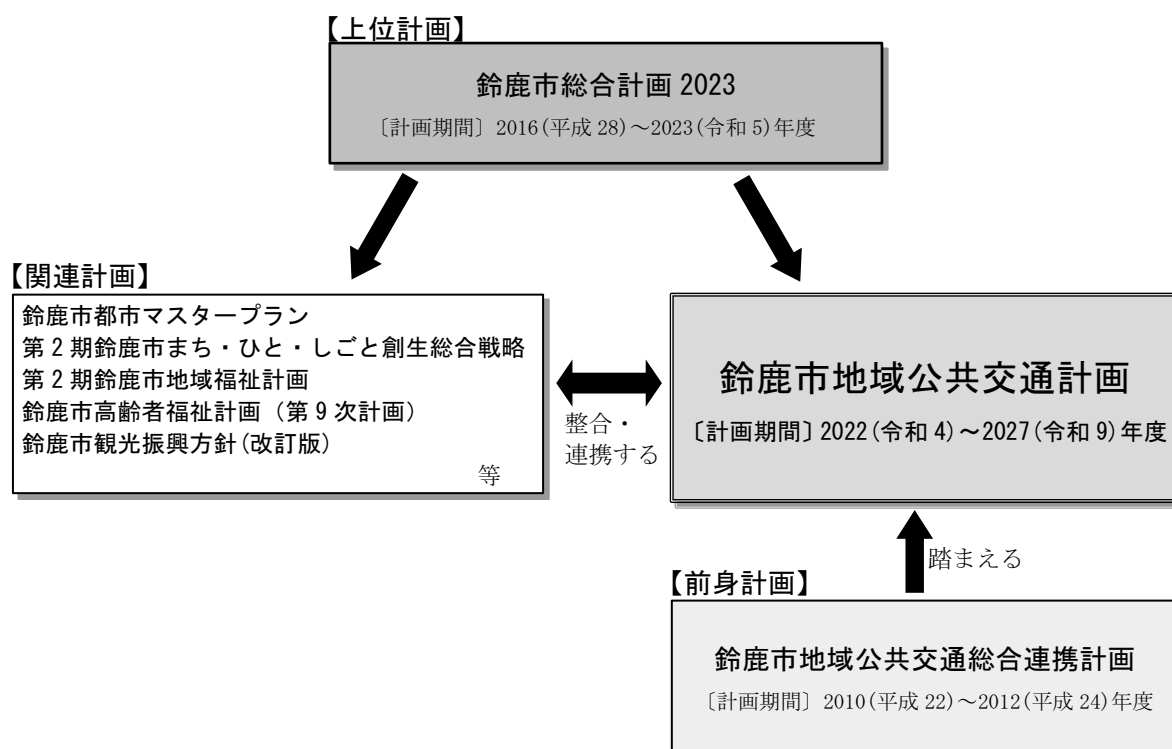


図 鈴鹿市地域公共交通計画の位置づけ

2. 鈴鹿市の概況

2-1. 位置・地勢

- ・鈴鹿市は、三重県の北中部に位置し、中部圏の中心都市・名古屋市へ約 50km、また、近畿圏の中心都市・大阪市へは約 100km の距離にあります。
- ・鈴鹿市は、四日市市、亀山市、津市に接し、市域の東は伊勢湾、西は鈴鹿山脈となっており、市の中央部には一級河川鈴鹿川が流れ、海拔 10m 程度の伊勢平野が広がっています。

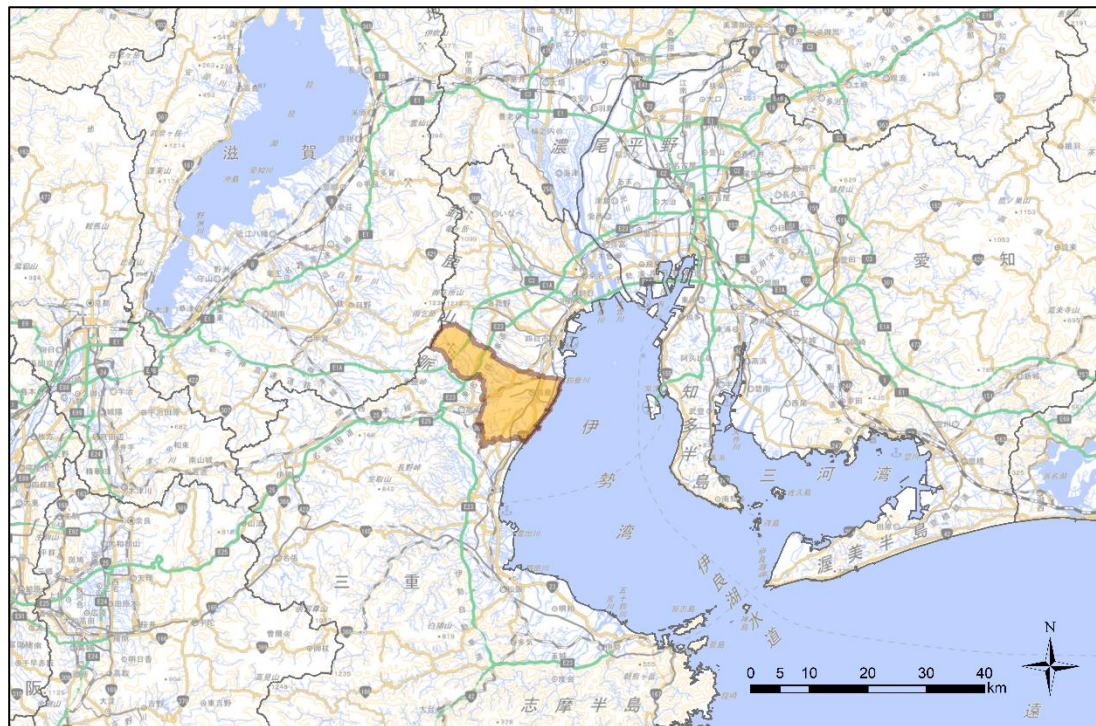
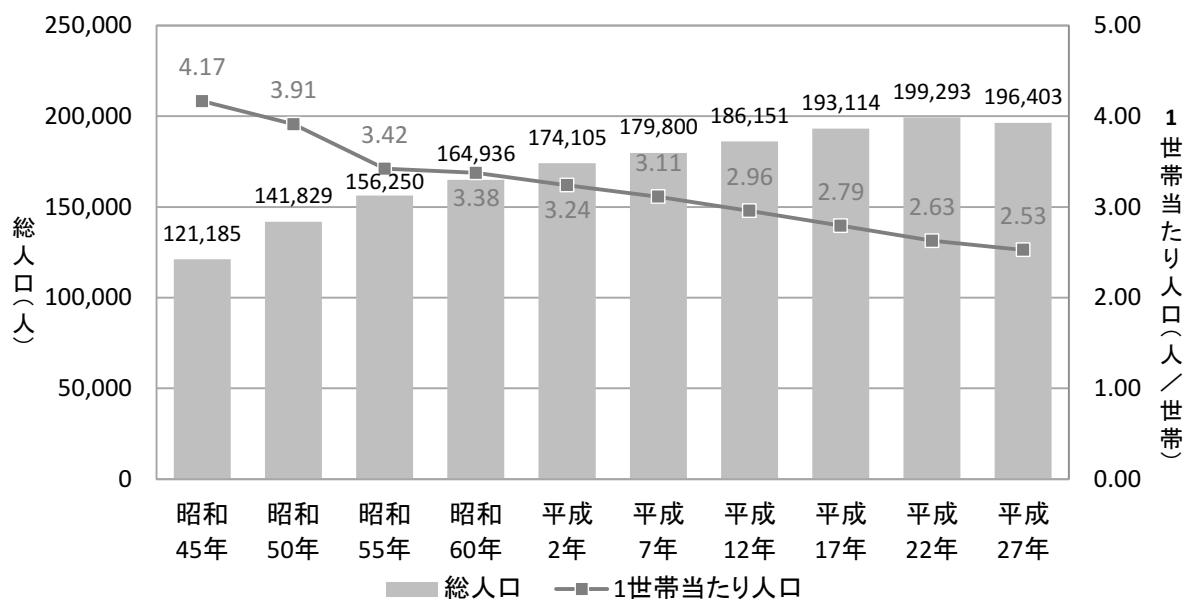


図 鈴鹿市の位置・地勢

2-2. 人口

(1) 人口推移

- ・鈴鹿市の人口は、高度成長期の企業立地による活発な産業活動、都市化の進展などに伴い増加し、2010(平成 22)年の国勢調査では 199 千人に達しましたが、2015(平成 27)年の国勢調査では 196 千人となり、これまでの増加傾向から減少に転じています。
- ・1 世帯あたりの人口は、減少傾向が続いており、2015(平成 27)年には 2.53 人/世帯（三重県全体では 2.52 人/世帯）となっており、核家族化が進んでいます。

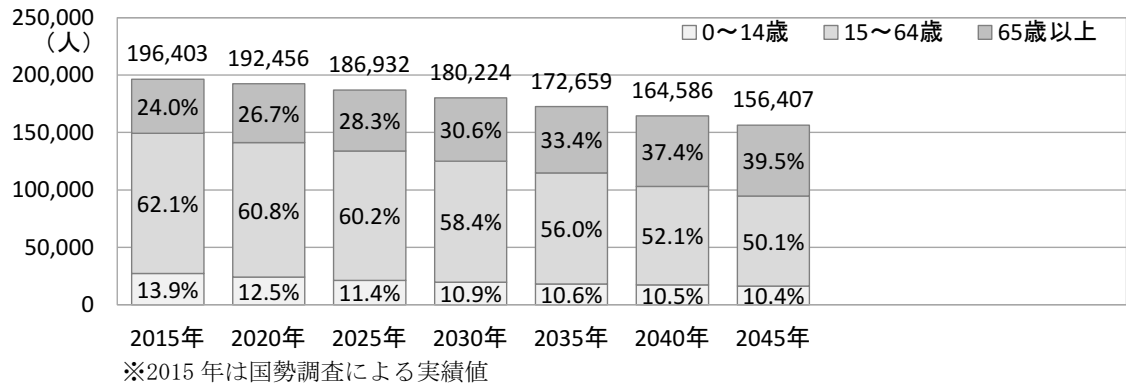


資料：国勢調査

図 鈴鹿市人口推移

(2) 将来人口の推計

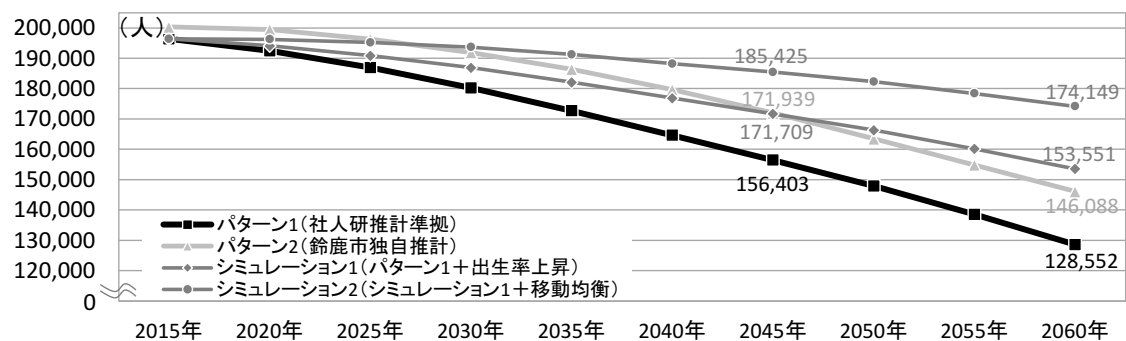
- ・鈴鹿市の将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所推計によると、2015(平成 27)年以降減少傾向で推移し、2030(令和 12)年で約 180 千人、2045(令和 27)年で約 156 千人と推計されています。
- ・65 歳以上の人口は、増加傾向で推移し、2030(令和 12)年で 30.6%、2045(令和 27)年で 39.5%と推計されています。



資料：国立社会保障・人口問題研究所

図 将来人口予測

- ・鈴鹿市人口ビジョンでは、4 パターンの推計が行われています。このうち、鈴鹿市の将来推計人口となる推計（パターン2 住民基本台帳に基づく鈴鹿市独自推計）は、2045(令和 27)年で約 172 千人、2060(令和 42)年で約 146 千人と推計されています。

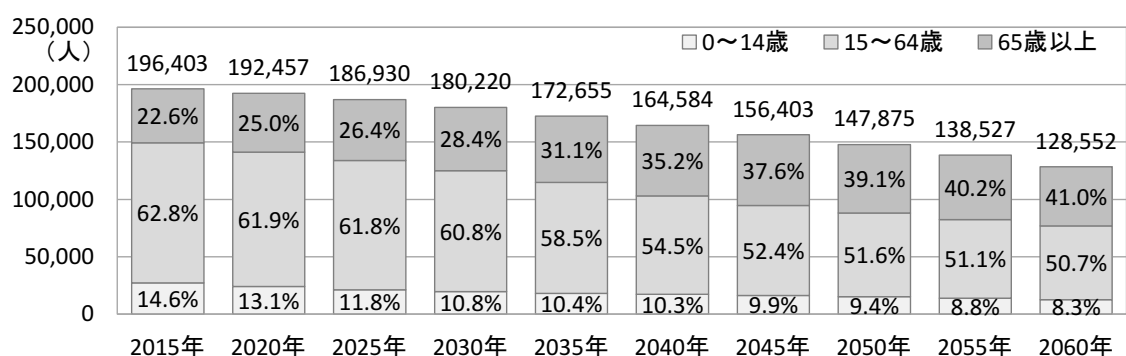


資料：鈴鹿市人口ビジョン（改定版）（2020(令和 2)年 3 月）

※パターン 1 は社人研推計に準拠して鈴鹿市で推計した結果であり、社人研推計との誤差が生じる

図 将来人口予測（パターン別）

- ・住民基本台帳に基づく推計（パターン 2）を見ると、高齢化率は 2015(平成 27)年現在で 22.6%ですが、2035(令和 17)年には 30%を超え、2055(令和 37)年には 40%を超えると推計されています。



資料：鈴鹿市人口ビジョン（改定版）（2020(令和 2)年 3 月）

図 鈴鹿市人口ビジョン 将来推計人口（パターン 2）

2-3. 地域公共交通ネットワーク

(1) 鉄道・バスネットワーク

鈴鹿市では、鉄道（JR 関西本線、近畿日本鉄道名古屋線・鈴鹿線、伊勢鉄道）、路線バス（三重交通）、コミュニティバス（C-BUS）が運行しています。

路線バス（三重交通）は主に JR 関西本線以南の市南部を中心に 9 路線（うち 5 路線が市外へ接続）、コミュニティバス（C-BUS）は市西部・南部を中心に 4 路線が運行されています。

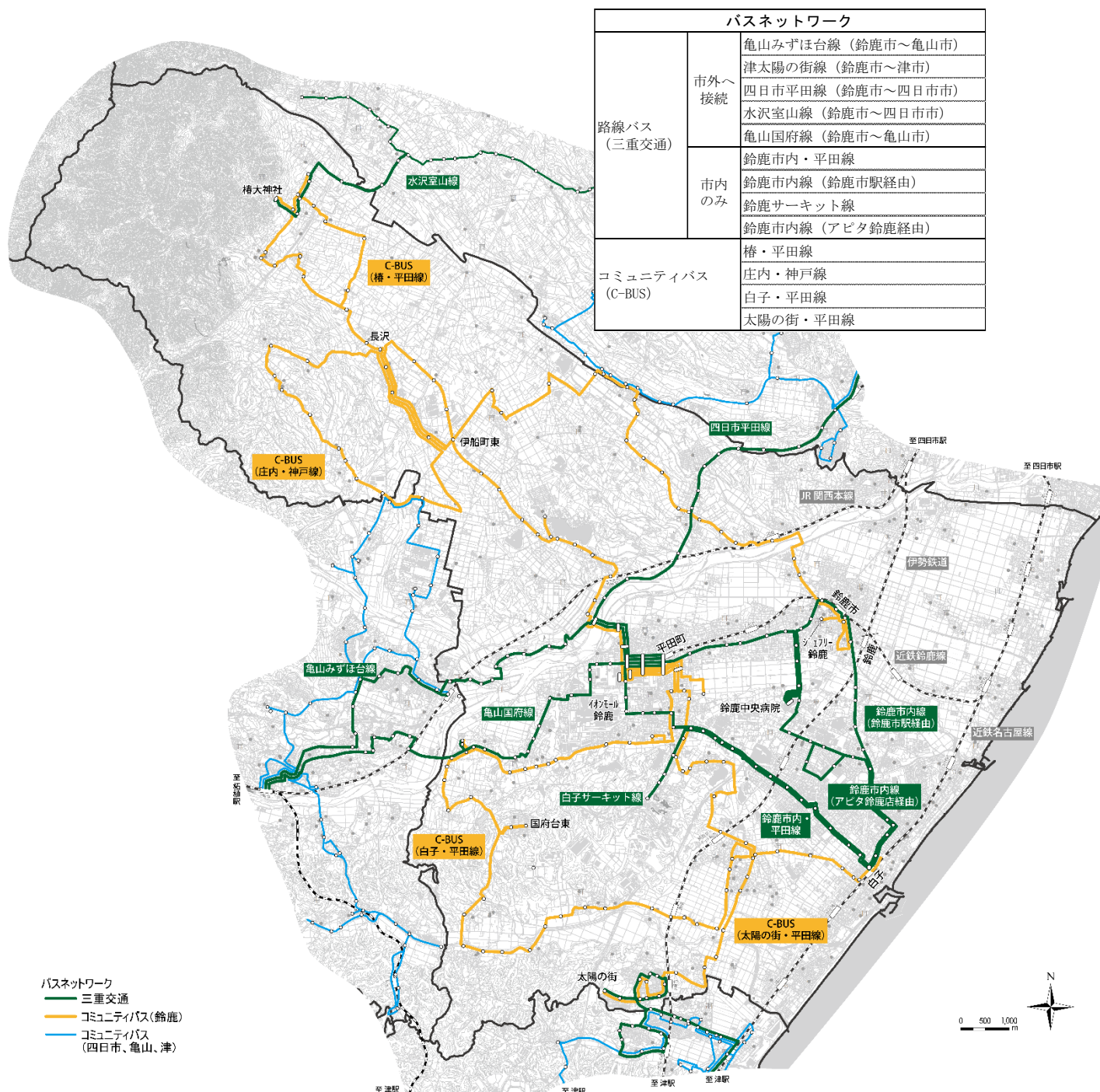


図 鈴鹿市内の鉄道・バスネットワーク

(2) 公共交通空白地域について

鈴鹿市ではこれまで「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（国土交通省）」に基づき、「鉄道駅、バス停から半径 1km 以遠の地域」を公共交通空白地域とし、市内 7 地区（椿、深伊沢、石薬師、加佐登、牧田、一ノ宮、箕田）を位置づけてきました。

本計画では、市民アンケート（2020(令和 2)年度実施）の実施結果等より、公共交通空白地域を以下のとおり再設定しました。

《鈴鹿市の公共交通空白地域》

鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m 以遠の地域

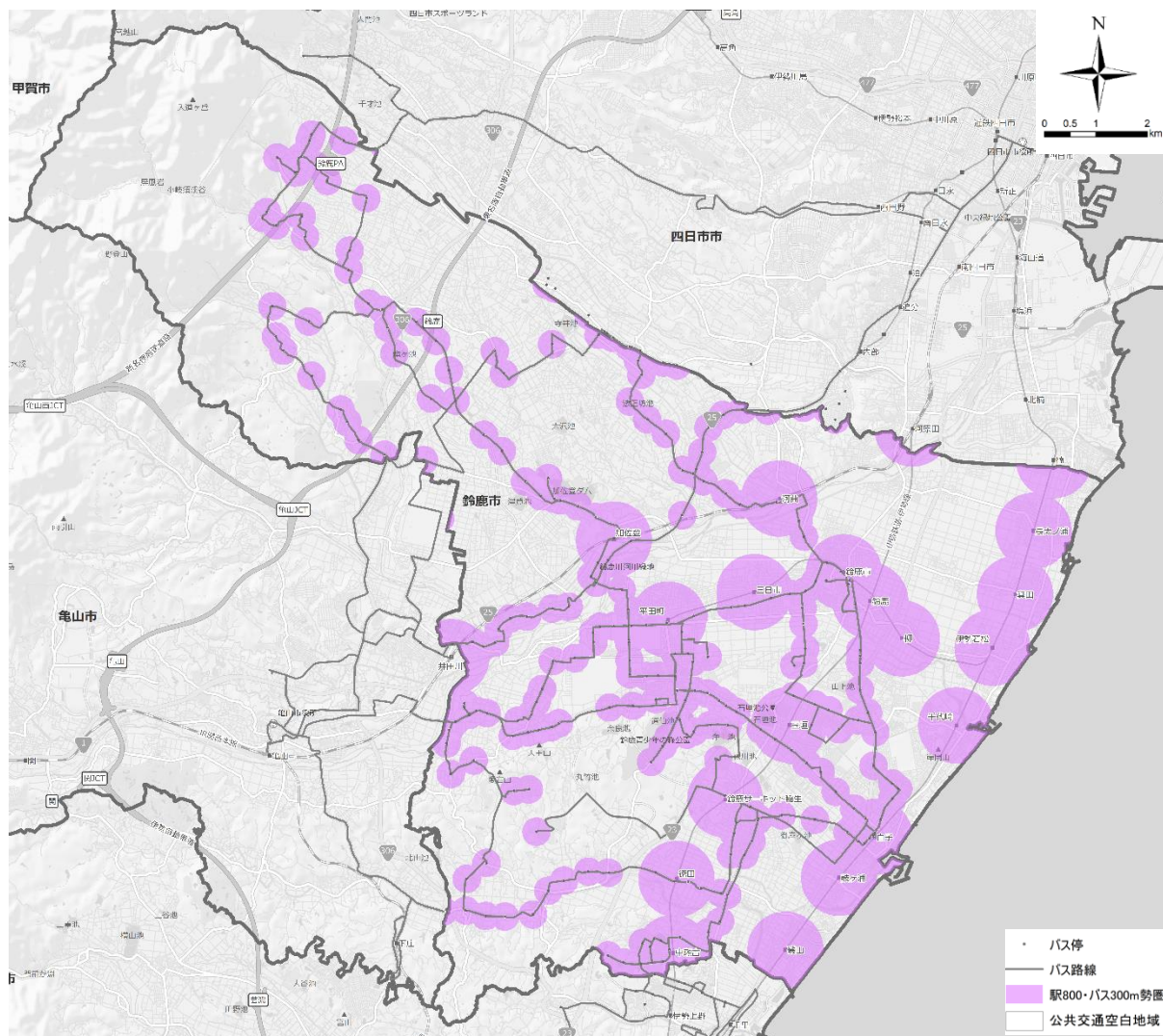


図 鈴鹿市の公共交通空白地域

参考 設定の参考とした意見やデータ

■ 市民アンケート（2020（令和 2）年度実施）におけるバス停までの許容距離

徒歩 10 分までなら許容する回答（徒歩 15 分以上、徒歩 15 分、徒歩 10 分を選択）が約 5 割（53.6%）、徒歩 5 分までなら許容する（徒歩 15 分以上、徒歩 15 分、徒歩 10 分、徒歩 5 分を選択）回答が約 9 割（90.3%）となり、年齢別に大きな差は見られなかった。

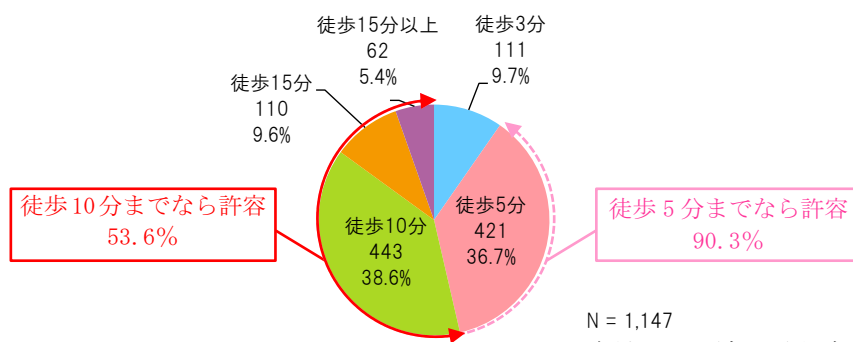


図 自宅からバス停までの許容距離

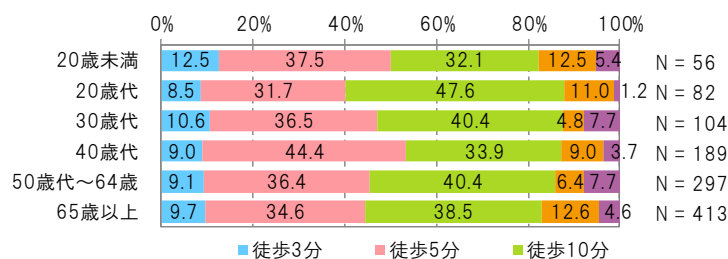


図 自宅からバス停までの許容距離（年齢別）

■ 国等が示す公共交通空白地域の考え方

地域公共交通づくりハンドブック (2009(平成 21)年 3 月 国土交通省)	交通機関が充実している都市では、駅からは半径 500m 以上、バス停から半径 300m 以上が空白地域として捉えられていることが多いが、 <u>地方では、駅から半径 1000m 以上、バス停から半径 500m 以上を空白地域と捉える場合も見られる。地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべき。</u>
バスサービスハンドブック (2005(平成 18)年 11 月 土木学会)	バス停までの主な交通手段は徒歩が圧倒的に多いと考えられることから、利用者の自宅からバス停までの距離を無理なく歩ける距離以内に配置することが望ましい。 <u>無理なく歩ける距離は健常者で 300m、高齢者で 100m とされている。この距離は大きな荷物があるときや雨天時など諸条件によって異なる。</u>

3. 地域公共交通の利用実態・ニーズの把握（概要）

（１）目的

本計画の柱となる地域公共交通の将来像と将来像の実現に向けた基本方針や実施施策の検討に必要となる、地域における移動ニーズや地域公共交通の課題を把握することを目的として、各種調査を実施しました。

（２）概要

調査は、下記のとおりです。

表 実態・ニーズ把握調査 一覧

名称	概要
市民アンケート	鈴鹿市民を抽出し、調査票を郵送にて配布・回収することで普段の移動状況や地域公共交通に関する意見等を把握
バス利用者アンケート (C-BUS、路線バス)	バスの車内や停留所での調査票配布と、バス車内での聞き取り調査によりバス利用者の意見を把握
高校生アンケート	鈴鹿市内の高校に通学する 1～2 年生を対象に、高校にて調査票を配布し、紙もしくは web にて回答を回収することで地域公共交通を利用しやすくするアイデア等を把握
地域住民グループインタビュー	鈴鹿市内で地域公共交通不便地域が残る主な地域づくり協議会（椿・庄内、深伊沢、石薬師、箕田）の住民を対象に聞き取り調査を行い、地域公共交通の利用状況や移動の現状、お困りごと等を把握
交通事業者ヒアリング	市内の主な地域公共交通事業者に対し調査票を配布することで、現状や今後の運行にかかる考え等を把握
地域の輸送資源ヒアリング	市内で地域公共交通以外に主に定時定路線にて施設利用者輸送等を行う団体等に対し、対面もしくは調査票により運行の現状と地域公共交通との連携可能性を調査
バス利用状況調査	・C-BUS 車両に AI カメラを設置し、停留所や時間帯別の乗降状況を調査 ・バスの交通系 IC カードによる乗降情報により、利用状況を分析
【参考】すずか消費生活展来場者へのアンケート	・すずか消費生活展への参加者（高齢者が中心）に対して、交通に関する意識についてアンケートを実施（鈴鹿市生活学校による）

4. 地域公共交通の課題

4-1. 地域公共交通の現状と課題

各種基礎資料や移動実態・ニーズ把握調査結果を分析し、鈴鹿市の地域公共交通の課題を整理しました。

現状

- ・鈴鹿市では、今後人口減少が進む一方、高齢者数は増加傾向となる見込みです。
- ・バス利用者の約3割が「日常的に運転してくれる家族・知人もいない」と回答し、約4割が「他に利用できる交通手段がない」ためにバスを利用していると回答しており、バスが日常生活を送るうえで欠かせない交通手段となっている人がいます。

- ・地域公共交通の利用において不便と感じる点として、運行本数、運行時間帯、運行ルート、交通渋滞などを挙げる声が多くなっています。
- ・地域と目的によって、地域公共交通を不便に感じる割合に差があり、全般的に西部・西南部地域では不便を感じたことがある割合が高い傾向があります。
- ・バスを利用する場合の許容条件として、バス停までの距離は徒歩5分まで、運行間隔は15分まで、1回あたりの利用料金は200円までが、それぞれ約9割を占めています。

- ・地域公共交通に対する市の財政負担額は、年間約1.2億円となっています。特にC-BUSでは、利用者減少による収入が減る一方で、運行経費が増えており、財政負担額は増加傾向にあります。
- ・地域公共交通事業者は、従来の運転手不足に加え、新型コロナの影響によりこれまで以上に厳しい経営環境に直面しており、交通事業者や行政だけで地域公共交通サービスを維持していくことがより一層困難な状況にあります。
- ・一ノ宮地区における新たな交通システムの実証実験や、椿・庄内地区における地域主体の取組の開始など、地域が主体となった検討や取組が市内各地で始まりつつあります。

- ・普段の移動において地域公共交通を利用する人は少なく、車中心の生活が市民に定着しています。
- ・市民アンケートにおいて、最寄りのバス停を知らない人は4割を超えており、鉄道に比べて認知度が低くなっています。
- ・市民アンケートにおいて、自家用車での移動を控えようという意識を持った人は約25%とあまり多くありませんが、地域公共交通を維持するための取組については、「地域公共交通の積極的な利用」や「新たな地域公共交通の地域主体での企画・運行」を回答した人が多くなっています。
- ・新型コロナの感染対策として地域公共交通機関は車内換気や消毒の徹底に努めていますが、約6割が「安心できないので、地域公共交通利用は控えている」と回答しています。

課題

課題①

**高齢者等の
移動に制約がある市民の
移動手段の確保**

課題②

**移動ニーズに対応した
使いやすい
地域公共交通の実現**

課題③

**地域の力や資源を
有効活用した
持続可能な
地域公共交通の実現**

課題④

**地域公共交通に対する
意識の向上**

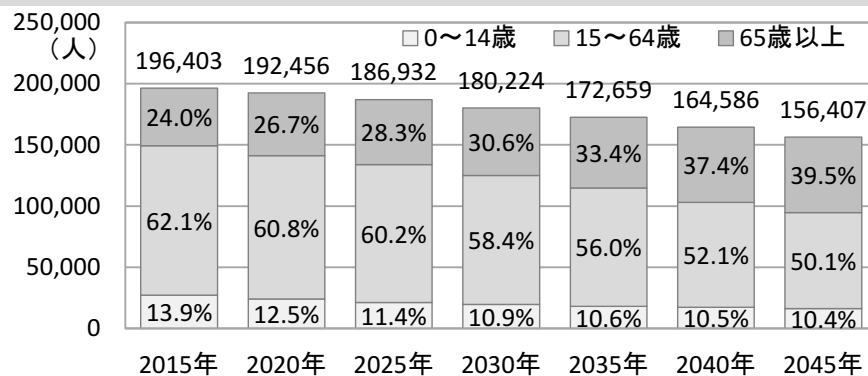
4-2. 課題を見出した背景

各課題の背景にある現状は、次のとおりです。

課題① 高齢者等の移動に制約がある市民の移動手段の確保

- 現状①**
- ・鈴鹿市では、今後人口減少が進む一方で、高齢者数は増加傾向となる見込みです。
 - ・バス利用者の約3割が「日常的に運転してくれる家族・知人もいない」と回答し、約4割が「他に利用できる交通手段がない」ためにバスを利用していると回答しており、バスが日常生活を送るうえで欠かせない交通手段となっている人がいます。

○鈴鹿市では、今後人口減少が進む一方で、高齢者数が増加傾向となる見込みです。

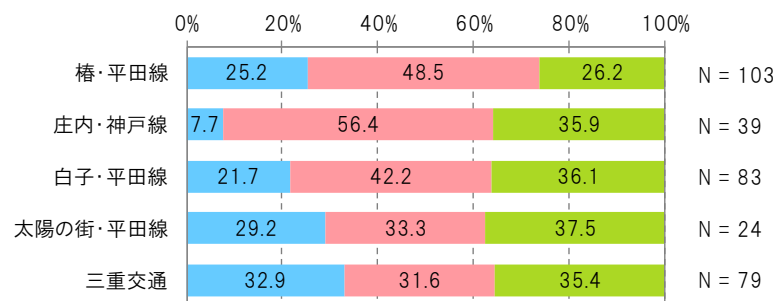


※2015年は国勢調査による実績値

資料：国立社会保障・人口問題研究所

図 将来人口予測

○バス利用者の約3割が「日常的に運転してくれる家族・知人もいない」と回答し、約4割が「他に利用できる交通手段がない」ためにバスを利用していると回答しており、バスが日常生活を送るうえで欠かせない交通手段となっている人がいます。 [バス利用者アンケート]



- 自動車の運転免許証を保有しており、自分で運転している
- 自分で運転はしていないが、日常的に運転してくれる家族・知人がいる
- 自分で運転はしておらず、日常的に運転してくれる家族・知人もいない

図 自動車の利用状況（バス路線別） [バス利用者アンケート]

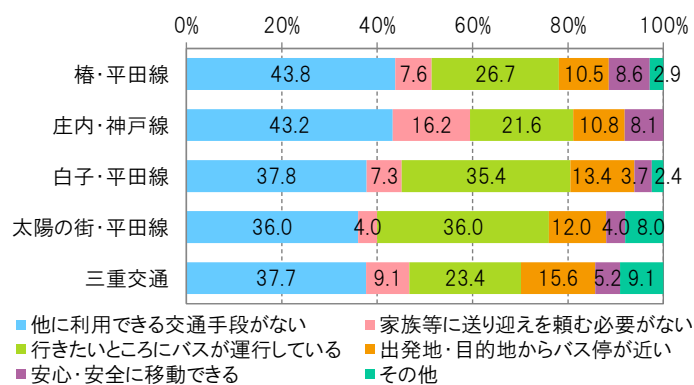


図 路線別のバスの利用理由〔バス利用者アンケート〕

○グループインタビューでは、参加した市民から、以下のような声が聞かれました。

- ・ 駅・バス停まで1km以上歩くことは身体的に抵抗がある。
- ・ 今の70代の方は、自動車運転免許を取得していない人が多い。
- ・ 農業従事者の多い地域であり、免許返納は難しいと考える人が多い。
- ・ 高齢になるにつれ、家族から、西部地域内での運転は認めるが、その地域外へは運転を控えるようお願いされる事例がある。
- ・ 自分で運転をできない人の主たる移動は、家族等の送迎である。
- ・ 自家用車による送迎で生活できている人もいるが、高齢者の2人世帯は困る。
- ・ ぎりぎりまでは自家用車の運転を続ける予定であるが、免許返納してもバスは利用しない（バス停までの距離や、待ち時間などが原因）。
- ・ C-BUSは、車を持っている人はほとんど利用しないが、今後の免許返納を想定すると、地域公共交通は必要。
- ・ 高齢になって体の自由が利かなくなると、バスで買い物に行くのは少し考えにくく、近所や親せきに乘せていってもらふことになる。

課題② 移動ニーズに対応した使いやすい地域公共交通の実現



- 現状②**
- ・地域公共交通の利用において不便と感じる点として、運行本数、運行時間帯、運行ルート、交通渋滞などを挙げる声が多くなっています。
 - ・地域と目的によって、地域公共交通を不便を感じる割合に差があり、全般的に西部・西南部地域では不便を感じたことがある割合が高い傾向があります。
 - ・バスを利用する場合の許容条件として、バス停までの距離は徒歩5分まで、運行間隔は15分まで、1回あたりの利用料金は200円までとする回答が約9割となっています。

○市民アンケートにおける地域公共交通の不便な点としては、鉄道に関しては「駅やバス停から自宅や目的地が遠い」や「運行本数が少なく、乗りたい時間帯に運行していない」などが多くなっています。また路線バス・C-BUSはこれらに加えて、「行きたい場所（目的地）まで運行していない」や「利用したい時間帯に運行していない」「ルートが遠回りのため、所要時間（乗車時間）が長い」といった声が多くなっています。〔市民アンケート〕

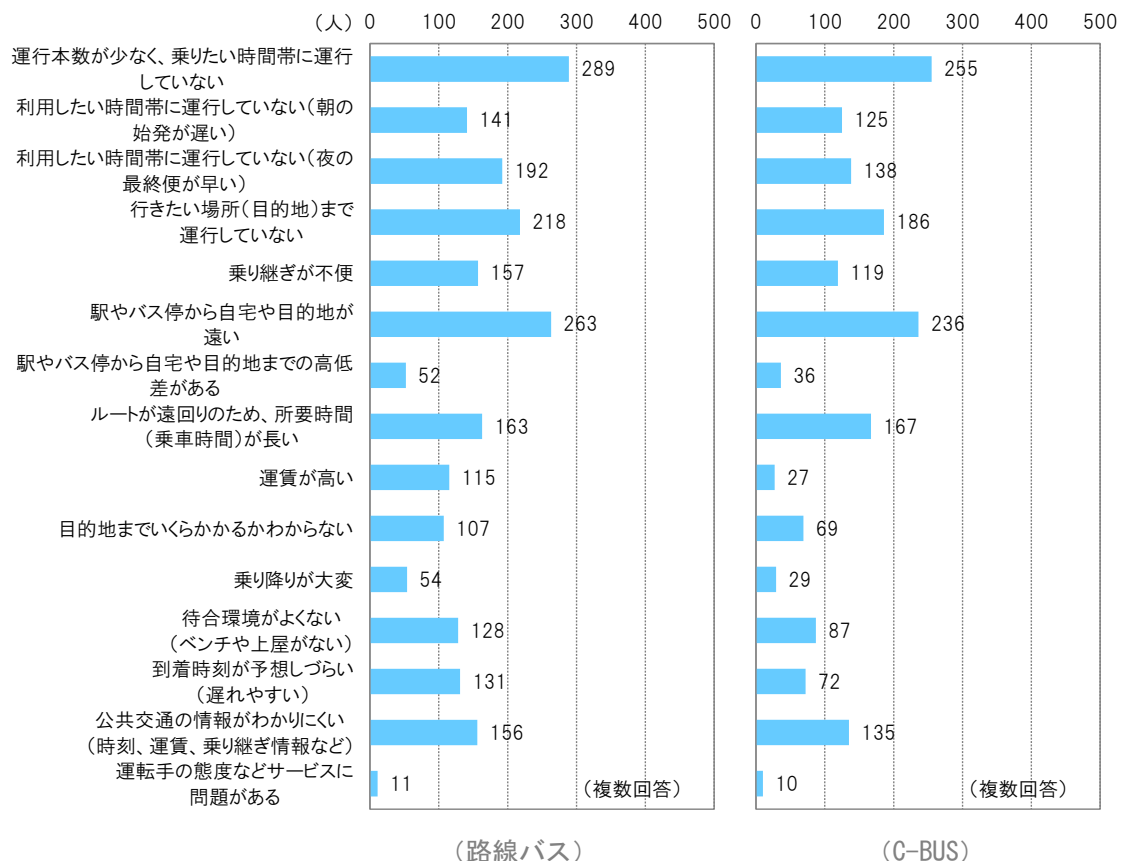


図 バス利用の際の不便点〔市民アンケート〕

項目	路線バス (N=208)	G-BUS (N=76)
運行本数	114	50
運行時間帯	69	28
運行ルート	21	6
バス停までの距離	13	2
バス停までの高低差	2	1
目的地までの所要時間	10	7
運賃	32	13
交通渋滞等による到着遅れ	26	23
運行に関する情報提供	6	5
バス待ち環境(ベンチや上屋)	36	20
運転手のサービス・態度	3	4
その他	37	13

Category	Reason	Count
Overall	不満なし	517
	不満あり	1,105
ダイヤ	他の交通手段のほうが便利	445
	運賃が高い	326
	バス停が遠い(家から又は目的地まで)	259
	運行本数が少ない	446
	出発・到着時刻の遅れ	200
	電車との乗継ぎが悪い(待ち時間が長い)	145
	最終便が早い	130
	始発便が遅い	65
	環境	バス停にベンチや屋根がない
バスの車内が混雑		87
乗り方がわからない		115
その他		47
(複数回答) N = 1,622		

地域	ある (%)	ない (%)	N
西部	55.0	45.0	40
西南部	63.6	36.4	77
平田周辺	42.5	57.5	120
神戸周辺	42.1	57.9	114
南部	49.3	50.7	146
白子周辺	42.0	58.0	169
東部	49.5	50.5	279

– 15 –

- 自宅からバス停までの許容距離は、「徒歩 10 分」までが約 5 割、「徒歩 5 分」までが約 9 割となっています。[市民アンケート]
- バスの許容運行間隔は、「30 分」までが約 5 割、「15 分」までが約 9 割となっています。[市民アンケート]
- バスの利用 1 回あたりの許容利用料金は、「200 円」までが約 9 割、「300 円」までが約 5 割となっています。[市民アンケート]

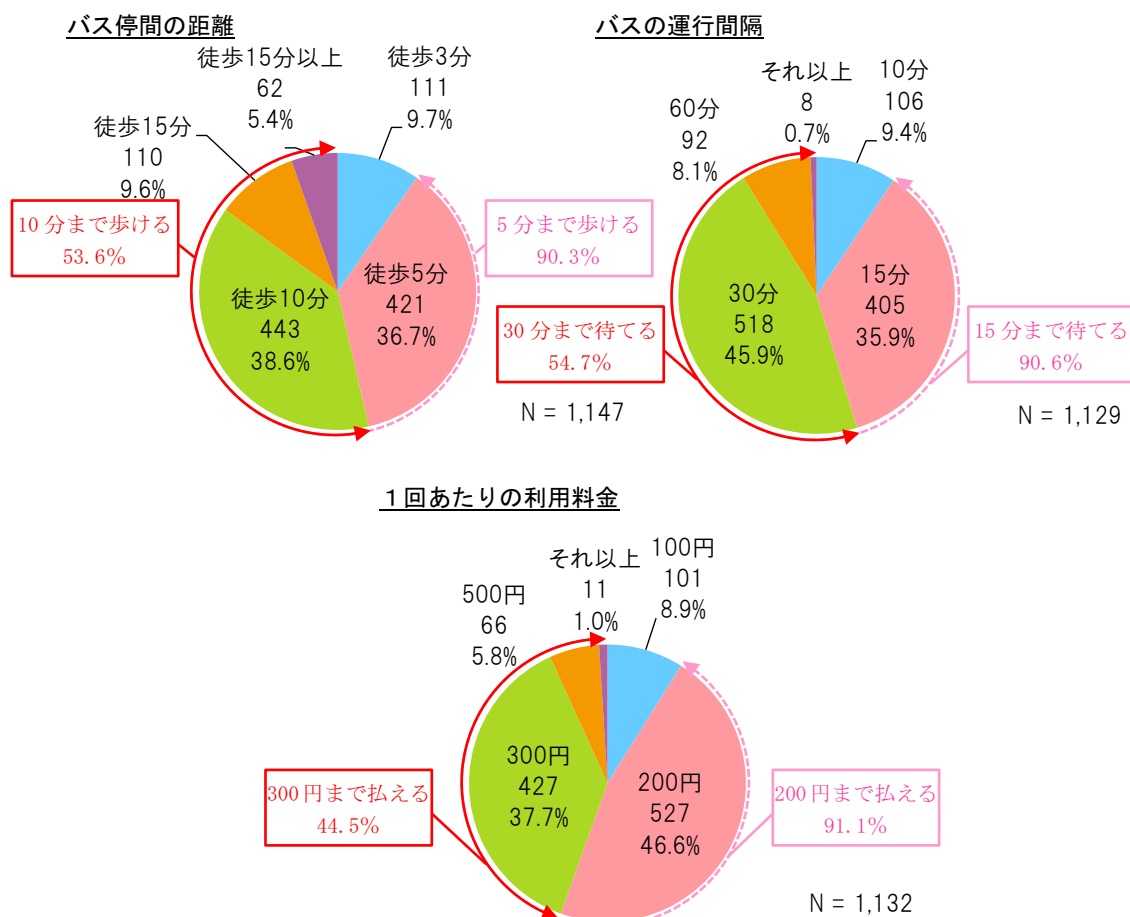


図 バスを利用する上での許容条件 [市民アンケート]

課題③ 地域の力や資源を有効活用した持続可能な地域公共交通の実現



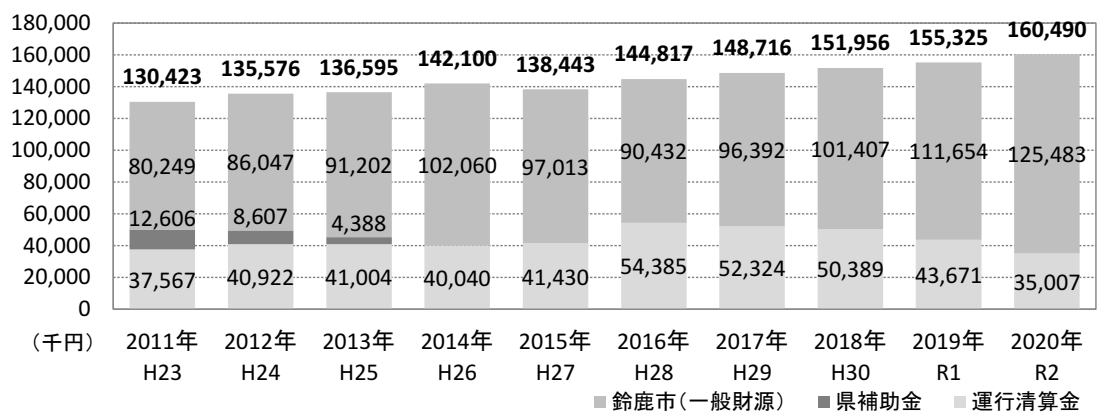
- 現状③**
- ・地域公共交通に対する市の財政負担額は、年間約 1.2 億円となっています。特に C-BUS では、利用者減少による収入が減る一方で、運行経費が増えており、財政負担額は増加傾向にあります。
 - ・地域公共交通事業者は、従来の運転手不足に加え、新型コロナの影響によりこれまで以上に厳しい経営環境に直面しており、交通事業者や行政だけで地域公共交通サービスを維持していくことがより一層困難な状況にあります。
 - ・一ノ宮地区における新たな交通システムの実証実験や、椿・庄内地区における地域主体の取組の開始など、地域が主体となった検討や取組が市内各地で始まりつつあります。

○地域公共交通に対する市の財政負担額（路線バスの運行補助および C-BUS 運行経費負担の和）は、年間約 1.2 億円となっています。特に C-BUS は、利用者減少による収入が減る一方で、運行経費が増えており、財政負担額は増加傾向にあります。

表 国庫補助を受けているバス路線（2020(令和2)年度）

運行路線名称	経常収支率 (%)	実績輸送量 (人)	補助額(千円)※税抜				備考
			国	県	市町	合計	
水沢室山線	53.2	25.2	5,892	5,892	0	11,784	
四日市和無田線	39.6	11.0	1,882	1,882	0	3,763	2020(令和2)年9月廃止
四日市平田線	43.3	18.9	4,033	4,033	0	8,065	
亀山国府線	39.6	12.6	1,067	1,067	0	2,134	亀山駅～平田町駅
亀山国府線	42.4	18.5	3,488	3,488	0	6,975	亀山駅～鈴鹿中央病院
津太陽の街線	28.1	10.6	2,197	2,197	0	4,393	
亀山みずほ台線	32.3	13.5	2,277	2,277	12,049	16,603	
計			20,834	20,834	12,049	53,717	

資料：鈴鹿市提供



※運行清算金には広告収入を含む
資料：鈴鹿市提供

図 コミュニティバスの事業費の推移

○地域公共交通事業者は、従来の運転手不足に加え、新型コロナの影響によりこれまで以上に厳しい経営環境に直面しており、交通事業者や行政だけで地域公共交通サービスを維持していくことがより一層困難な状況にあります。[事業者ヒアリングより]

【事業者ヒアリングでの主な意見】

事業者	意見
鉄道(近鉄)	特に鈴鹿線において利用者減少が著しく、今後も少子高齢化で減少傾向が続く見込みの中、新型コロナによりさらに激減し、事業運営が厳しい状況にあり、将来的に運行形態(列車本数)や設備投資への影響が心配される。ワンマン運転や駅員無配置駅(無人駅)化によるコスト削減、市と連携した駐輪場等の駅周辺環境整備、地震発生時の避難誘導対策・津波対策等を行っている。
鉄道(伊勢鉄道)	運輸収入の約8割を占める特急南紀、快速みえの輸送量を確保することが課題。少子高齢化や高規格道路の整備等が進み、運輸収入の今後一層の縮小が見込まれる。老朽施設・車両等の更新が課題。
バス(三重交通)	新型コロナの影響により、通勤、通学、高齢者利用、観光利用いずれも大きく減少しており、収束後の利用回帰策の実施不可欠。2021(令和3)年度は固定経費の大幅削減や運行計画(土日、早朝、夜間等の減便等)や運行形態の見直し等を事業計画として策定していく方針だが、民間事業者だけでは限界がある。
タクシー	2020(令和2)年度は鈴鹿サーキットでのレース中止等による観光輸送、病院送迎、市内企業への出張者の送迎、夜の飲食店利用者の送迎などが減少し、大幅に売上が減少。収益悪化のための車両更新が難しいとともに、乗務員の募集にも苦慮している。

○一ノ宮地区における新たな交通システムの実証実験や、椿・庄内地区における地域主体の取組(おでかけハッピー号)の開始など、地域が主体となった検討や取組が市内各地で始まりつつあります。

【一ノ宮地区】

- ・地域自らが乗合輸送の必要性やルート等の運行内容について検討し導入。
- ・行政が関係機関との協議や運行経費に対する負担などの支援を行う。
- ・2021(令和3)年1月25日～実証実験開始



【椿・庄内地区】

- ・地域づくり協議会が運行主体となり、高齢者の外出を支援するために導入。
- ・目的地は地域内の医療機関やスーパーなど4か所で、運転手は有償ボランティアが務める。
- ・2021(令和3)年2月より本格運行開始。



○輸送資源ヒアリング

- ・地域公共交通以外の送迎バス等からは、地域住民の輸送への協力が難しいとの回答が得られました。

課題④ 地域公共交通に対する意識の向上



現状④

- ・普段の移動において地域公共交通を利用する人は少なく、車中心の生活が市民に定着しています。
- ・市民アンケートにおいて、最寄りのバス停を知らない人は4割を超えており、鉄道に比べて認知度が低くなっています。
- ・市民アンケートにおいて、自家用車で移動を控えようという意識を持った人は約25%とあまり多くありませんが、地域公共交通を維持するための取組については、「地域公共交通の積極的な利用」や「新たな地域公共交通の地域主体での企画・運行」を回答した人が多くなっています。
- ・新型コロナの感染対策として地域公共交通機関は車内換気や消毒の徹底に努めていますが、約6割が「安心できないので、地域公共交通利用は控えている」と回答しています。

○市民の普段の移動を見ると、移動目的に拠らず自動車（自分で運転または送迎）を利用する人が多くを占め、地域公共交通を利用した移動は少ない状況です。[市民アンケート結果より]

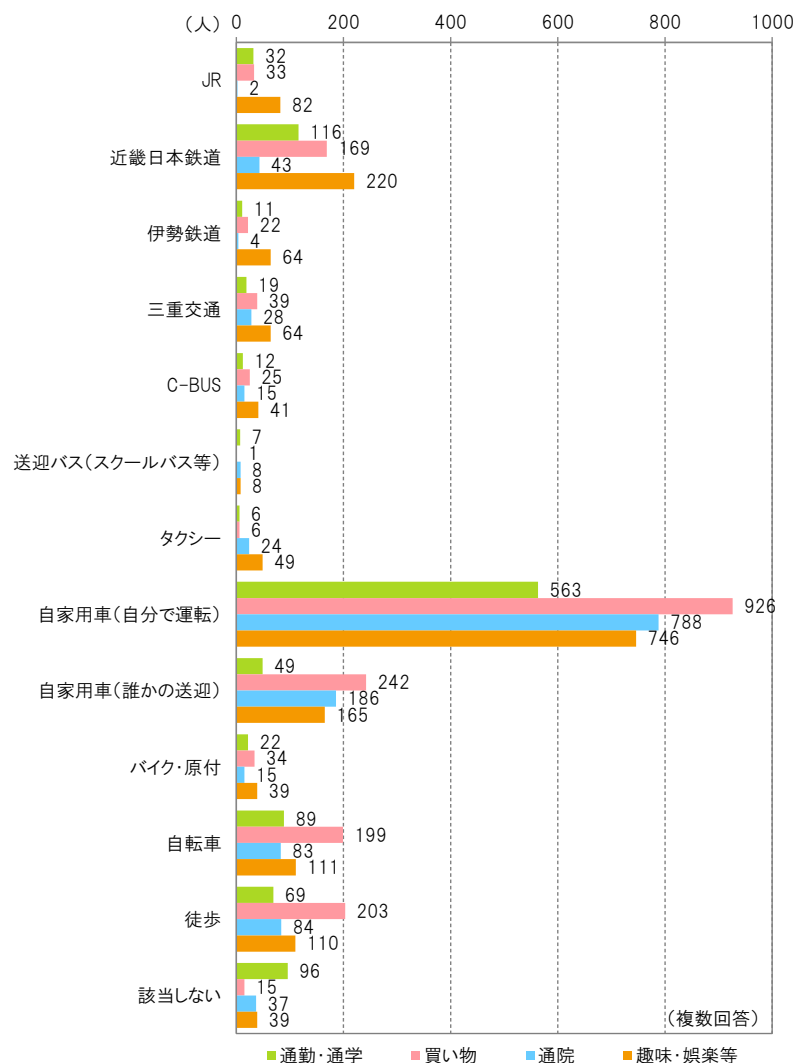


図 目的別利用交通手段[市民アンケート]

○鈴鹿市内の移動における自動車分担率は上昇傾向にあり、車中心の生活スタイルが定着してい

ます。[H13、H23 中京 PT]

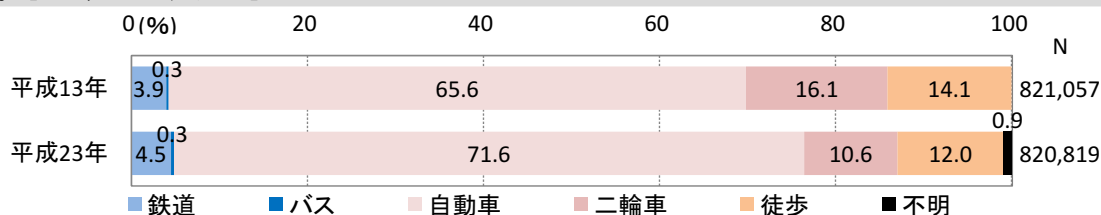


図 鈴鹿市内の交通手段分担率の変遷 (H13、H23 中京 PT)

○最寄りのバス停を知らない人は4割を超えており、鉄道に比べて認知度が低くなっています。
[市民アンケート]

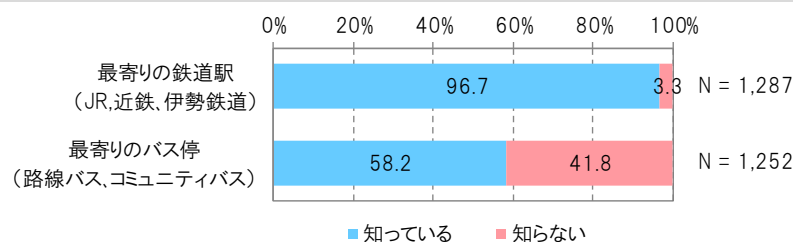


図 最寄りの駅・バス停の認知状況[市民アンケート]

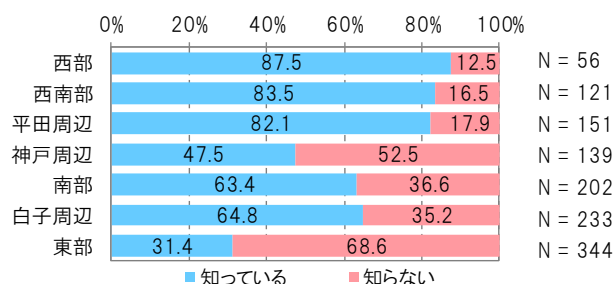


図 最寄バス停の認知度 (地区別) [市民アンケート]

○市民アンケートに同封する啓発資料を読んだうえで、自家用車での移動を控えようという意識を持った人は約25%です。[市民アンケート]

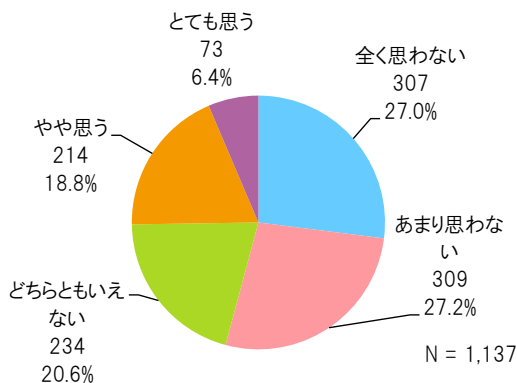


図 自家用車での移動を控えようという意識[市民アンケート]

○地域公共交通を維持するための取組への参加意向としては、「地域公共交通の積極的な利用」

や「新たな地域公共交通の地域主体での企画・運行」を回答した人が多くなっています。[市民アンケート]

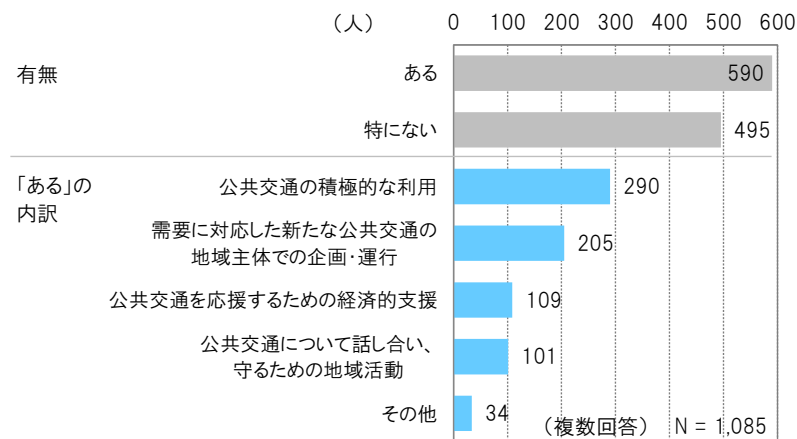


図 地域公共交通を維持していくための取組への参加意向[市民アンケート]

○新型コロナの感染対策として地域公共交通機関は車内換気や消毒の徹底に努めていますが、約6割が「安心できないので、地域公共交通利用は控えている」と回答しています。[市民アンケート]

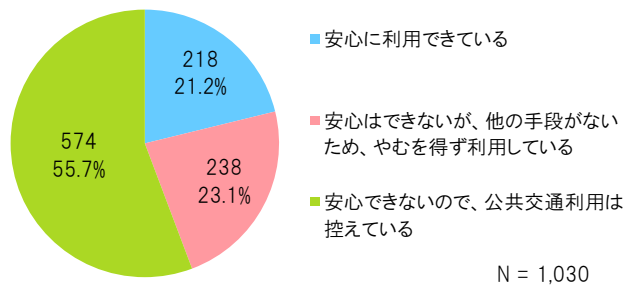


図 地域公共交通機関の新型コロナの感染対策の安心度[市民アンケート]

5. 計画の基本的な方針

5-1. 地域公共交通の将来像

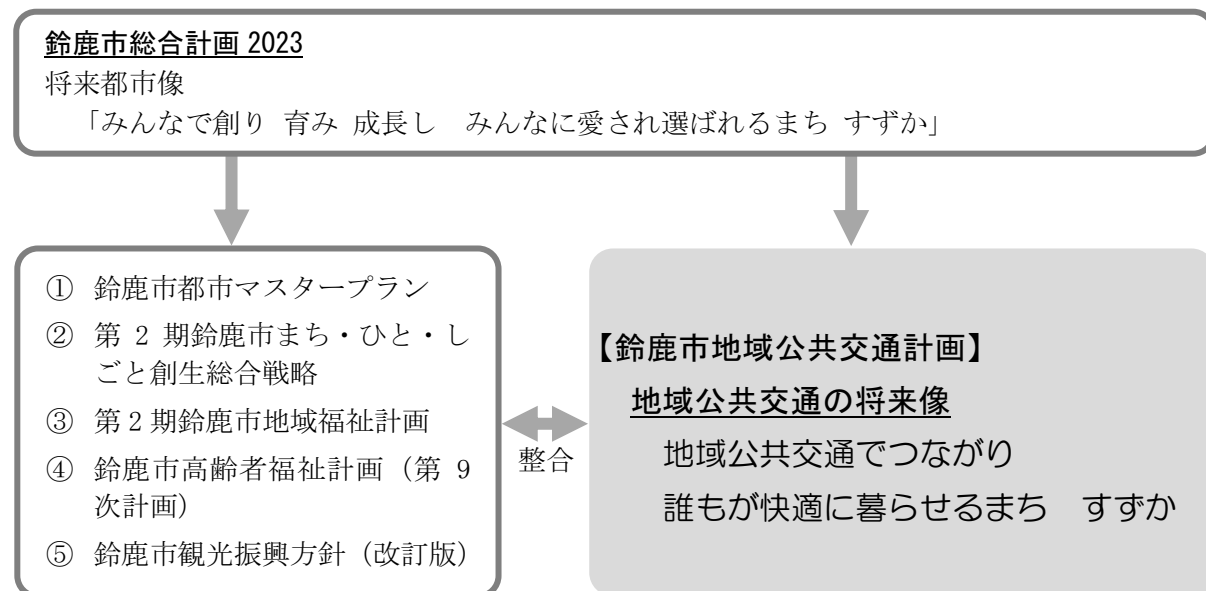
本市の最上位計画である鈴鹿市総合計画 2023 の「将来都市像」における、めざす 5 つの都市空間では、「移動がしやすく交流が盛んな都市空間」を掲げ、地域公共交通サービスの利便性の確保により移動のしやすい交通環境を構築し、市内外からの交流が盛んな都市空間の形成を目指すこととしています。

また、鈴鹿市都市マスタープランにおける都市づくりの基本理念のうち「コンパクトで住みよい都市づくり」、「モビリティの高い都市づくり」においては、都市拠点への医療・福祉施設、商業施設等の都市機能の立地誘導を推進し、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づき地域公共交通ネットワークを形成することとし、すべての人が移動しやすい交通環境の確保、地域公共交通サービスの充実、交通結節点の利便性向上に努めることとしています。

本計画の策定にあたっては、基礎資料や移動実態・ニーズ把握調査結果に基づき、「①高齢者等の移動に制約がある市民の移動手段の確保」、「②移動ニーズに対応した使いやすい地域公共交通の実現」、「③地域の力や資源を有効活用した持続可能な地域公共交通の実現」、「④地域公共交通に対する意識の向上」の 4 つの課題を整理しました。

上位計画、関連計画、課題を踏まえ、地域公共交通の将来像を「地域公共交通でつながり 誰もが快適に暮らせるまち すずか」とします。

地域公共交通の将来像



5-2. 地域公共交通の果たすべき役割

将来像実現のために地域公共交通が果たすべき役割について、下記のとおり設定しました。

《地域公共交通の果たすべき役割》

○便利で快適な日常生活の維持・充実

毎日の「暮らし」を支える移動手段を守り、子どもや高齢者、障がい者など、誰もが便利で快適に暮らし続けることができる環境を創出します。

○市内外からの多様な交流機会の向上

市民が気軽に「おでかけ」しやすい移動手段を確保し、市民同士または市民と来訪者が交流する機会を増やし、都市の活力の向上を図ります。

5-3. 計画の区域・期間

（１）計画の区域

本計画の対象区域は、鈴鹿市全域とします。ただし、一部の鉄道・バス路線については市域をまたいで運行され、市域を超えた生活圏が形成されていることを考慮します。

（２）計画の期間

本計画の対象期間は、2022(令和4)年度から2027(令和9)年度までの6年間とします。

5-4. 基本方針

地域公共交通の将来像「地域公共交通でつながり 誰もが快適に暮らせるまち すずか」の実現に向けて3つの基本的な方針を定めます。

地域公共交通は、市民の通勤・通学・買い物等の日常生活を支えるとともに、来訪者・観光客等の移動手段として役割を果たしており、地域の活力を高めていく上で必要不可欠なものです。

については、既存の地域公共交通の維持・確保に努めるとともに、利便性の高い地域公共交通サービスを提供し、移動しやすい交通環境を構築していく必要があります。そこで、**基本方針の1つ目を「持続可能な交通ネットワークの構築に向けた維持・改善」と**します。

一方で、既存の地域公共交通のみでは対応が難しい、高齢者の移動手段の確保や、公共交通空白地域と移動に課題を抱えている地域における新たな移動手段の導入が求められています。そこで、**基本方針の2つ目を「多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保」と**します。

地域公共交通を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展や新型コロナの影響による生活様式の変化等による利用者の減少、さらに、担い手不足という厳しい状況にあり、地域、交通事業者、行政が一体となって、地域公共交通の利用促進や課題解決に努めていく必要があります。そこで、**基本方針の3つ目を「地域、交通事業者、行政の連携により地域公共交通を守り育てる」と**します。

《基本方針 1》

持続可能な交通ネットワークの構築に向けた維持・改善

- ・国・県の補助制度（地域公共交通確保維持改善事業費補助金等）の活用や行政の財政負担により、既存の地域公共交通の運行維持に努めます。
- ・地域公共交通の利用実態やニーズを踏まえ、運行本数、運行時間帯、運行ルート等の見直しを検討するとともに、交通機関相互のダイヤ調整や待合環境の安全性・快適性の向上、乗継ぎ利便性の向上に取り組みます。
- ・地域公共交通に関わる関係者が情報を共有し、利便性の高い地域公共交通サービスの提供や今後の交通ネットワークについて検討します。

《基本方針 2》

多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保

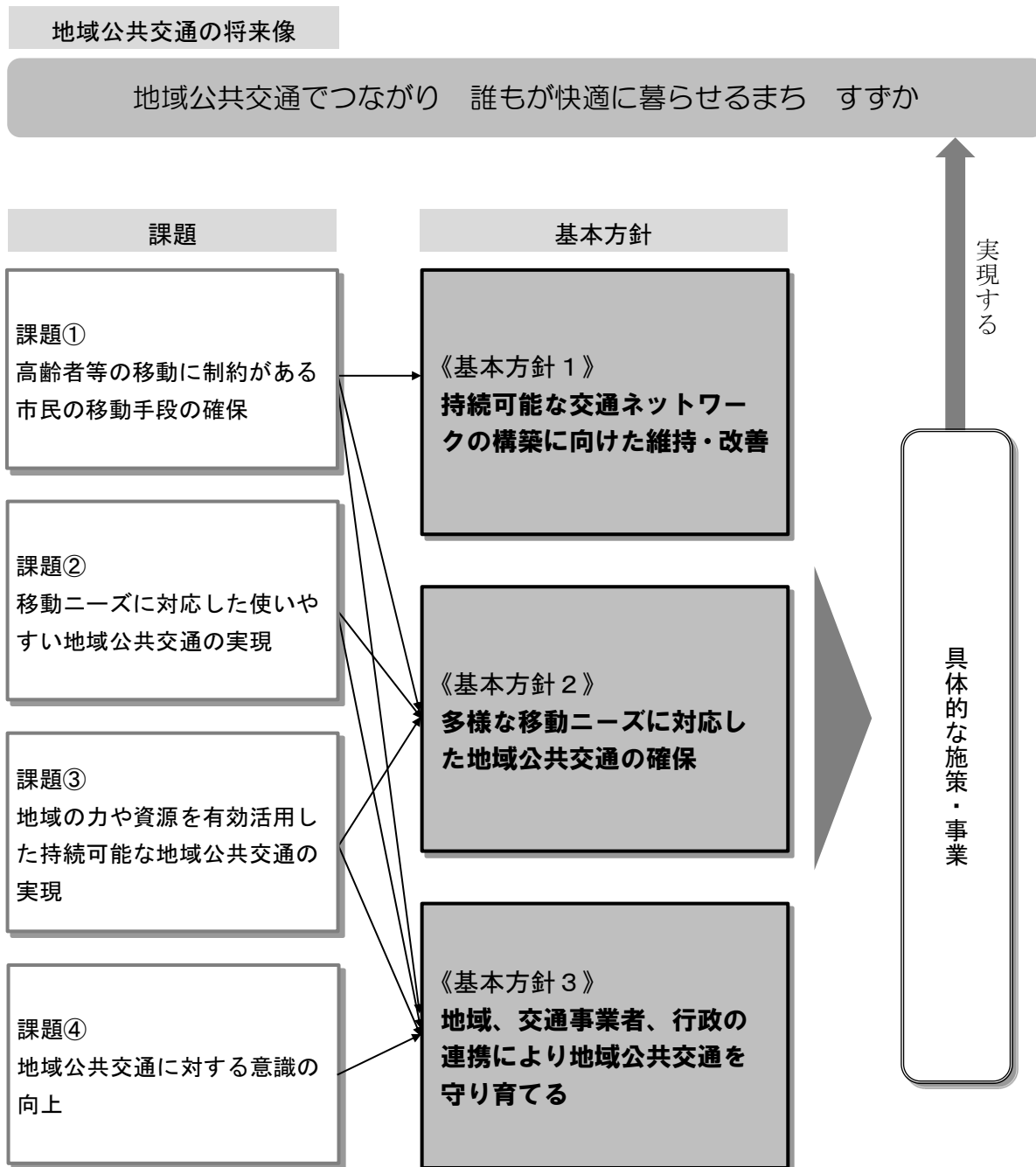
- ・公共交通空白地域と移動に課題を抱えている地域において、地域住民が主体となって移動手段を検討する際に、地域の実情に応じた地域公共交通の導入支援を行います。
- ・地域公共交通では対応できない市民の移動ニーズに対応するための庁内体制を構築し、多様な主体との連携により、移動手段の確保に取り組みます。

《基本方針 3》

地域、交通事業者、行政の連携により地域公共交通を守り育てる

- ・地域公共交通を自分ごととして考え、大切に守り育てていく意識の醸成を図り、積極的な利用につなげていくため、関係機関と連携し、地域公共交通に関する情報発信やモビリティ・マネジメントに取り組みます。
- ・新たなモビリティサービスについて情報収集を行い、新技術を活用した地域公共交通の課題解決に向けた検討を行います。

《課題や基本方針の関係性》



5-5. 鈴鹿市の地域公共交通ネットワークのイメージ

5-5-1. 交通ネットワークの位置付け・役割・対象について

鈴鹿市の交通ネットワークは、市内の各拠点から目的地までの移動を担う地域公共交通（鉄道・バス・タクシー）と地域主体の移動手段、福祉輸送、施設の送迎車等により構成されており、これらを「基幹交通（広域幹線、市内幹線）」、「支線交通（地域内支線）」、「その他の交通」と位置付け、役割、対象を次のように定めます。

表 交通ネットワークの構成要素（現状）

位置付け		役割	対象（現状）
基幹交通	広域幹線	鈴鹿市と市外・県外等の広域的な移動を支える。	鉄道 ○近鉄名古屋線 ○J R 関西本線 ○伊勢鉄道 高速バス（いずれも横浜・東京方面） ○三重交通・高速鳥羽大宮線 ○ウィラーエクスプレス ○ジャムジャムライナー ○オリオンバス 路線バス ○亀山みずほ台線（鈴鹿市～亀山市） ○津太陽の街線（鈴鹿市～津市） ○四日市平田線（鈴鹿市～四日市市） ○水沢室山線（鈴鹿市～四日市市） ○亀山国府線（鈴鹿市～亀山市）
	市内幹線	鈴鹿市内の拠点間、拠点と主要な施設（医療機関・商業施設等・乗継拠点）をつなぎ、日常生活を支える。	鉄道 ○近鉄鈴鹿線 ○伊勢鉄道 路線バス ○鈴鹿市内・平田線 ○鈴鹿市内線（鈴鹿市駅経由） ○鈴鹿サーキット線 ○鈴鹿市内線（アピタ鈴鹿経由） コミュニティバス（C-BUS） ○全4路線
支線交通	地域内支線	鈴鹿市内の拠点等と居住エリア（市街地や郊外住宅団地、既存指定集落等）をつなぎ、基幹交通を補完し、より身近な日常生活を支える。	地域主体の移動手段 ○一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験 ○移動を伴う付き添い支援（おでかけハッピー号、稲生助け愛ネット等）
その他の交通		基幹交通・支線交通でカバーできないより少量の移動ニーズや、特定の目的に対応し、日常生活を支える。	タクシー ○民間タクシー 福祉輸送 ○福祉有償運送 その他 ○施設送迎バス 等

地域公共交通ネットワーク（現状）

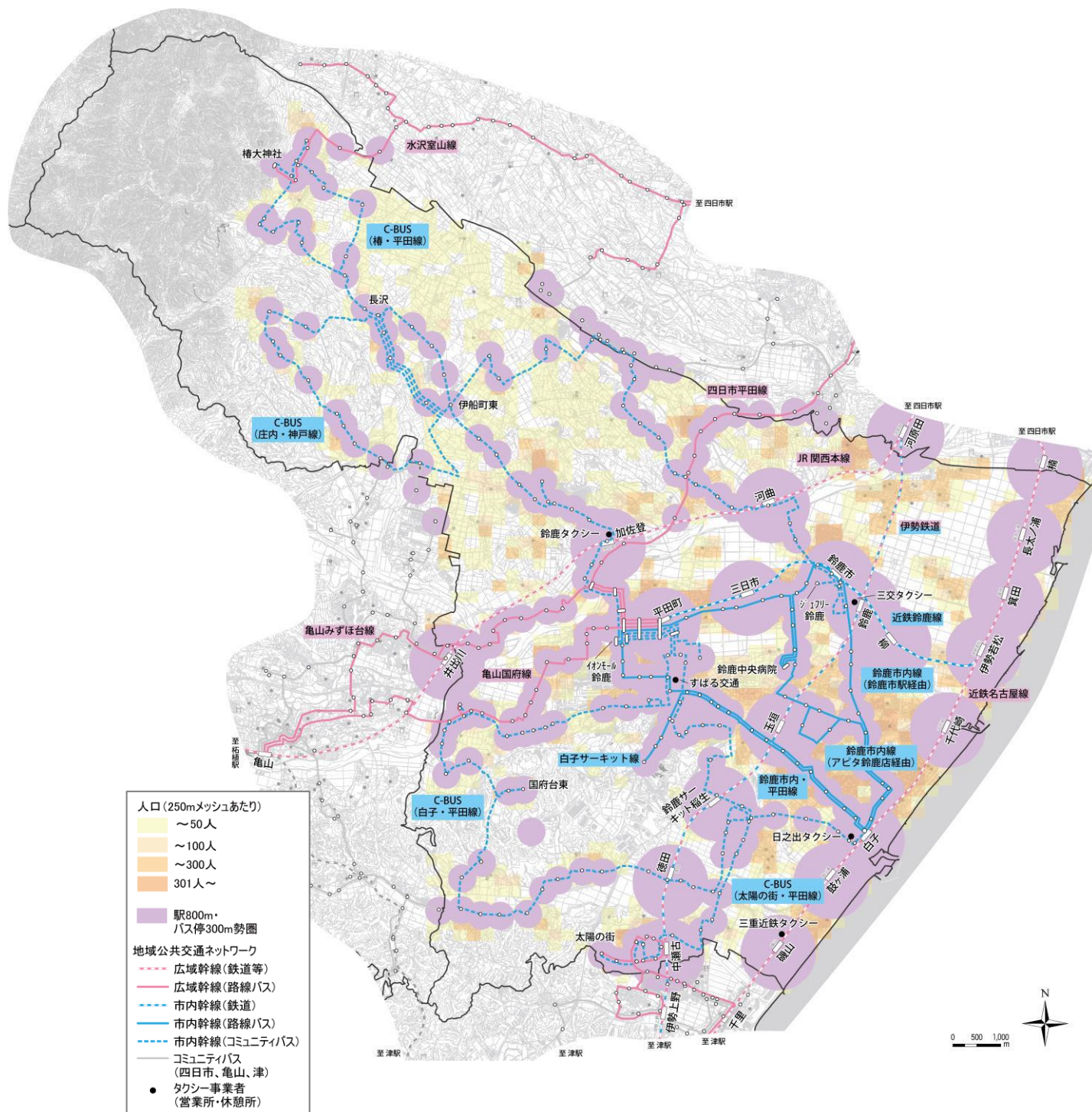
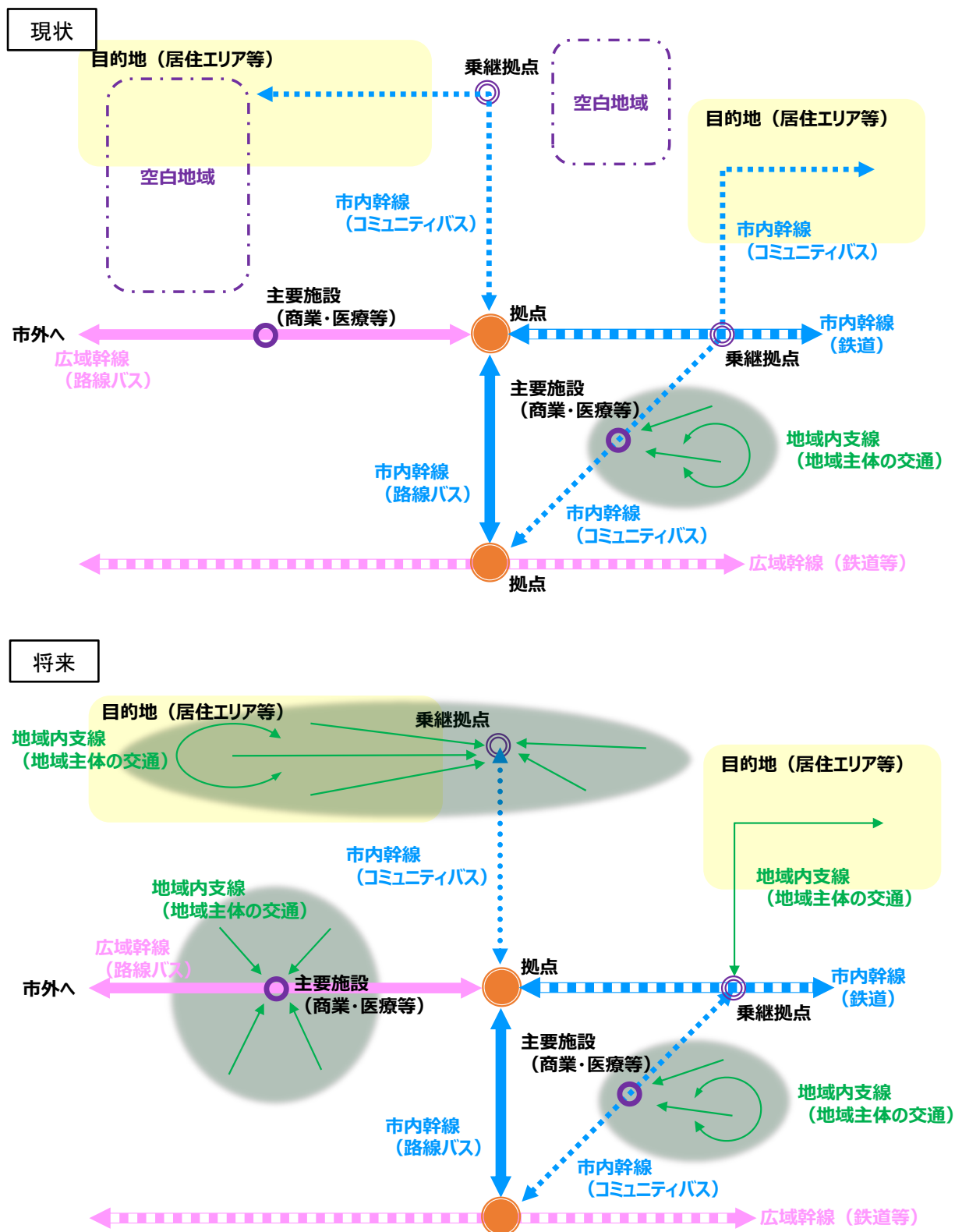


図 地域公共交通ネットワーク（現状）

5-5-2. 地域公共交通ネットワークのイメージ

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きます。



※拠点は、鈴鹿市都市マスタープランにおける都市拠点、集客拠点、歴史文化拠点を指す。

図 鈴鹿市の地域公共交通ネットワークイメージ

6. 計画の目標

6-1. 計画の目標と評価指標及び目標値の設定

本計画の基本方針を踏まえ、計画の目標及び評価指標、目標値を設定します。また、毎年度、評価指標の目標値に対する達成状況を検証します。

基本方針Ⅰ 持続可能な交通ネットワークの構築に向けた維持・改善			
目標	評価指標	現状値	目標値 (2027(令和9)年度)
①路線バス利用者数を回復する	三重交通の鈴鹿管内 9路線の利用者数	1,288千人(2019年度) 935千人(2020年度)	2019(令和元)年度 水準
②C-BUS 利用者数を回復する	C-BUS の利用者数	232千人(2019年度) 178千人(2020年度)	2019(令和元)年度 水準
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(2019年度) 1,977千人(2020年度)	2019(令和元)年度 水準
目標と目標値設定の考え方 多様な主体が連携し、市民の日常生活の移動と密接に関わる「市内幹線」を中心とした交通ネットワークが維持・確保できているかを検証するために、目標を路線バス、C-BUS、鉄道の利用者数の回復、目標値を2019(令和元)年度（新型コロナの感染拡大前）水準とします。			

基本方針Ⅱ 多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保			
目標	評価指標	現状値	目標値 (2027(令和9)年度)
④地域における主体的な取組を支援する	行政と協働し、地域 における移動手段を 検討又は導入した地 区数	1地区(2020年度) (一ノ宮地域づくり協議 会)	8地区
目標と目標値設定の考え方 地域の実情に応じた移動手段の導入が図れているかを検証するために、目標を地域における主体的な取組を支援すること、目標値を8地区 ^(※1) とします。 ^(※1) 地域の移動に課題があり、地域公共交通等の制度確立を施策として地域計画 ^(※2) に位置付けた地域づくり協議会 ^(※3) (石薬師、一ノ宮、箕田、合川、椿、深伊沢、鈴峰、庄内)とします。 ^(※2) 住みよい地域をつくっていくために、住民が自ら立てる計画のことで、地域づくりの指針となるもの。 ^(※3) 同じ地域に住む人やその地域で活動している各種団体などの関係者が一体となり、福祉や子育て、防犯・防災や環境など、地域の課題を協議し、その地域に必要な活動を行政と一緒に取り組む組織。			

基本方針3 地域、交通事業者、行政の連携により地域公共交通を守り育てる			
目標	評価指標	現状値	目標値 (2027(令和9)年度)
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(2019年度) 年間4回(2020年度)	2019(令和元)年度 水準
目標と目標値設定の考え方 地域公共交通の利用者や地域公共交通を利用していない人に対して、地域公共交通に対する意識醸成が図れているかを検証するために、目標を地域公共交通の利用促進の取組を増やすこと、目標値を2019(令和元)年度（新型コロナの感染拡大前）水準とします。			

基本方針1～3に共通する目標			
目標	評価指標	現状値	目標値 (2027(令和9)年度)
⑥地域公共交通を維持・確保するために必要な財源を確保する	地域公共交通に係る市の財政支出額	166,030千円(2019年度) 179,970千円(2020年度) 196,278千円(2021年度)	2021(令和3)年度 予算水準
目標と目標値設定の考え方 市民の日常生活の移動に欠かせない地域公共交通が維持・確保されているか検証するために、目標を地域公共交通の維持・確保に必要な財源の確保、目標値を2021(令和3)年度予算水準とします。			

7. 実施施策

7-1. 目標を達成するための施策

地域公共交通の目指すべき将来像、基本方針、計画の目標を達成するために、次のとおり施策を設定します。

基本方針1：持続可能な交通ネットワークの構築に向けた維持・改善

▶施策1-1 路線バスの運行維持

国・県の補助制度（地域公共交通確保維持改善事業費補助金等）の活用や行政の財政負担により、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の確保に努めます。

▶施策1-2 C-BUS の運行維持・路線の見直し

市の財政負担により、C-BUS の運行を維持するとともに、利用実態やニーズ等を踏まえ、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の確保に努めます。

▶施策1-3 便利で移動しやすい環境の整備

地域公共交通相互の連携のために必要な情報を関係者間で共有し、主要駅・停留所における待合環境の安全性・快適性の向上や乗継ぎの利便性の向上を図り、市民や来訪者が地域公共交通を利用して移動しやすい環境を創出します。

基本方針2 多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保

▶施策2-1 地域主体の移動手段の導入推進

公共交通空白地域と移動に課題を抱えている地域において、地域が主体となり移動手段を検討する際に、その手順や行政の支援メニューを示した「手引書」に基づき、交通事業者が運行する地域公共交通の導入を支援します。

▶施策2-2 庁内をはじめとする多様な主体連携による移動ニーズへの対応

特定の目的に対応した移動ニーズや少量の移動ニーズに対して、庁内関係部局が連携して対応を検討し、多様な主体との連携により、移動手段の確保を支援します。

基本方針3 地域、交通事業者、行政の連携により地域公共交通を守り育てる

▶施策3-1 情報提供の充実による利用促進

ホームページや広報誌など多様な媒体を活用し、地域公共交通に関する情報を発信し、地域公共交通の利用促進に取り組みます。

▶施策3-2 地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成

「地域公共交通を利用していない人」や「高齢者等の将来利用する可能性のある人」を対象とした出前講座や利用促進のためのイベント・キャンペーン等を実施し、地域公共交通の維持・確保に努めます。

▶施策3-3 新技術を活用した地域公共交通の利便性向上

新たなモビリティサービスについて情報収集を行い、必要に応じて導入を検討し、地域の交通課題の解決や地域公共交通の利便性向上に取り組みます。

7-2. 施策毎のカルテ

7-2-1. 基本方針1に関連する施策

施策 1-1 路線バスの運行維持						
具体的な取組内容						
①地域間幹線系統の運行維持						
✓対象路線：亀山みずほ台線、津太陽の街線、四日市平田線、水沢室山線、亀山国府線						
②廃止代替路線の維持（鈴鹿市・亀山市による補助）						
✓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、三重県、バス事業者						
スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	長期
継続	→					検討

表 国庫補助を受けているバス路線（2020（令和2）年度）

運行路線名称	経常収支率 （％）	実績輸送量 （人）	補助額（千円）※税抜				備考
			国	県	市町	合計	
水沢室山線	53.2	25.2	5,892	5,892	0	11,784	
四日市和無田線	39.6	11.0	1,882	1,882	0	3,763	2020（令和2）年9月廃止
四日市平田線	43.3	18.9	4,033	4,033	0	8,065	
亀山国府線	39.6	12.6	1,067	1,067	0	2,134	亀山駅～平田町駅
亀山国府線	42.4	18.5	3,488	3,488	0	6,975	亀山駅～鈴鹿中央病院
津太陽の街線	28.1	10.6	2,197	2,197	0	4,393	
亀山みずほ台線	32.3	13.5	2,277	2,277	12,049	16,603	
計			20,834	20,834	12,049	53,717	

資料：鈴鹿市

※ 亀山みずほ台線亀山みずほ台線への補助額（鈴鹿市負担分）の推移を掲載予定。
（現在、作成中）

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 ✓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 ✓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 ✓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、バス事業者						
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
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			

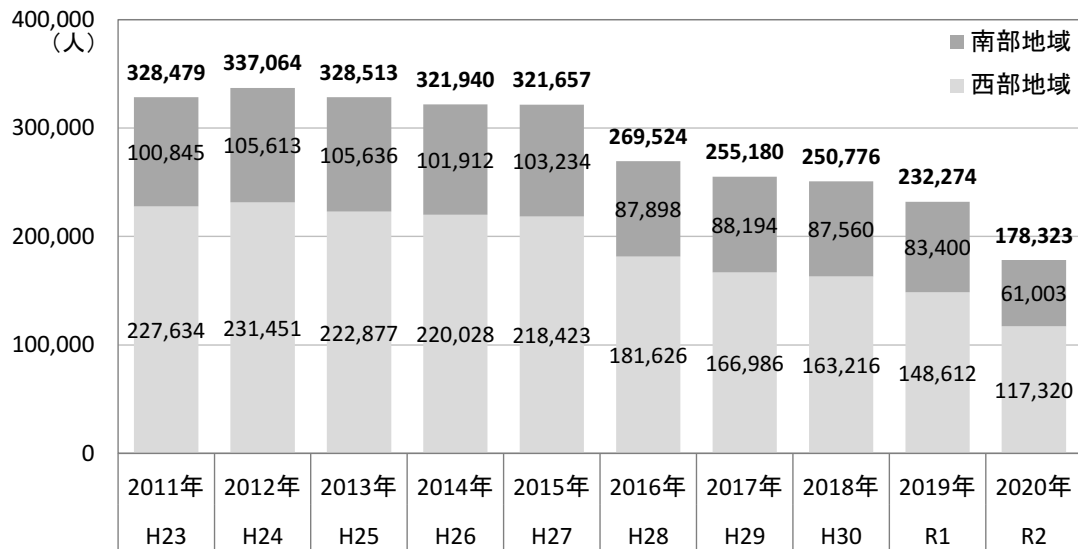


図 C-BUS 利用者数の推移

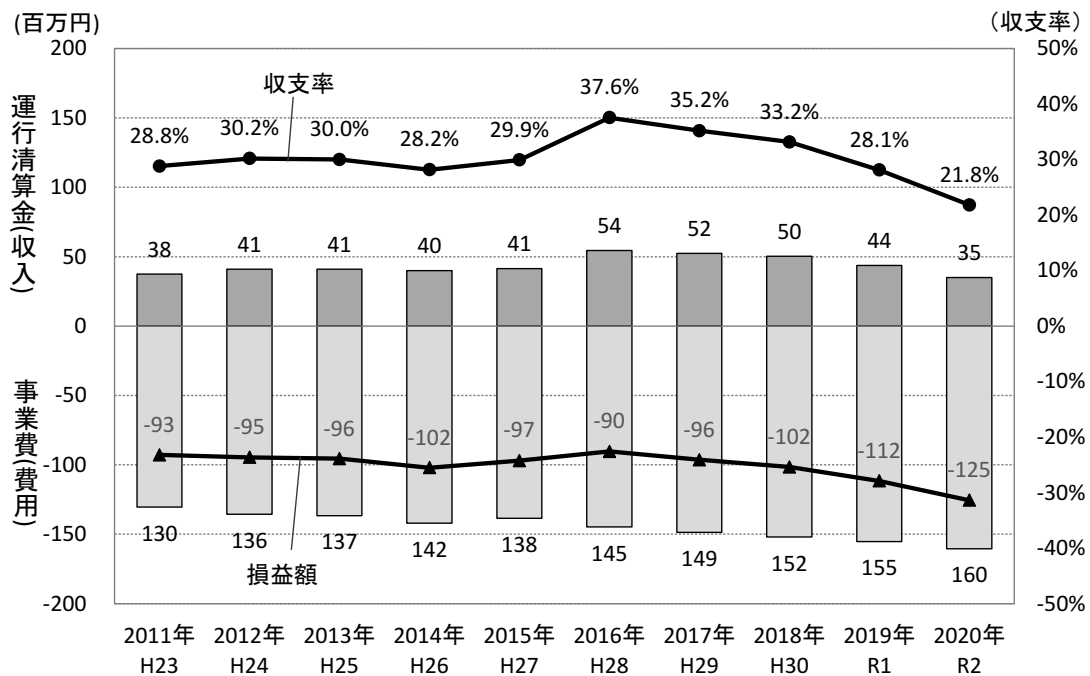


図 C-BUS 事業費と収支率の推移

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

- ✓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
- ✓利用者のニーズを踏まえた待合・乗継環境整備
 - （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

- ✓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

- ✓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

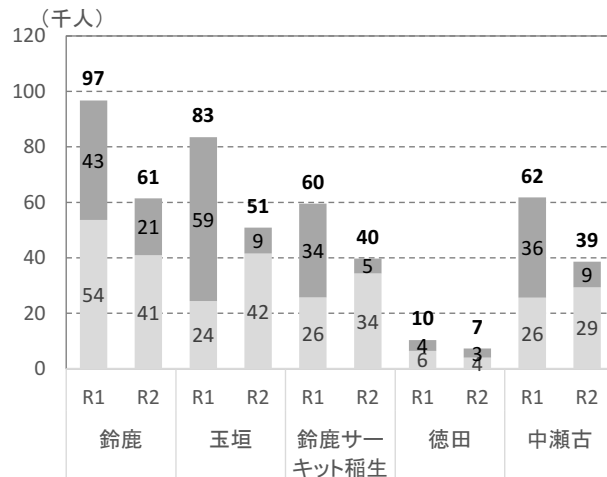
実施主体

鈴鹿市、交通事業者（鉄道、バス）

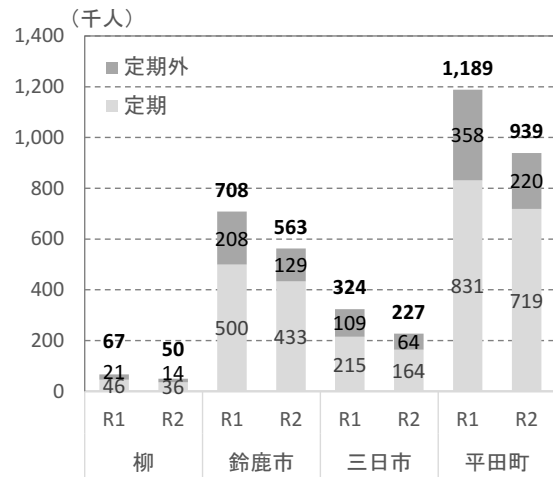
スケジュール（年度）

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					

伊勢鉄道



近鉄鈴鹿線



資料：鈴鹿市統計要覧等

※市内駅の乗車人員計

図 近鉄鈴鹿線・伊勢鉄道 駅別利用者数(乗車人員) (2019(令和元), 2020(令和2)年度)

②交通機関相互の乗継利便の向上

■パーク＆ライド駐車場

《鈴鹿市内（伊勢鉄道・鈴鹿駅）》



《津市・近鉄名松線の事例》

ご利用ください！パーク＆ライド

名松線をご利用の方に向けて、無料駐車場をご用意しています。是非、ご利用いただき、名松線の旅をお楽しみください！！



出典：津市ホームページ

7-2-2. 基本方針2に関連する施策

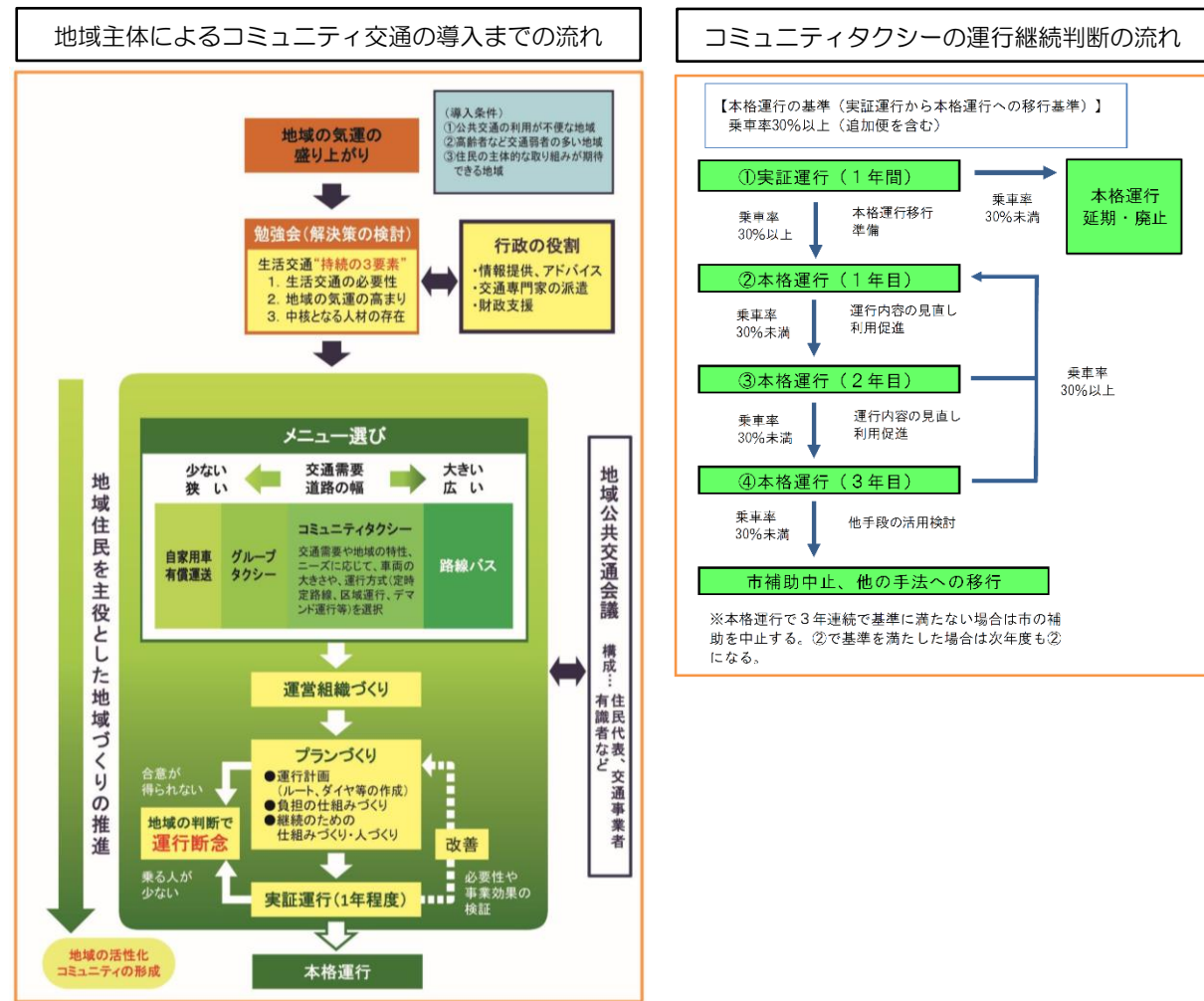
施策 2-1 地域主体の移動手段の導入推進						
具体的な取組内容						
①地域主体の交通導入のための手引書の作成 ✓地域主体の交通メニューや、導入までの検討の進め方等を記載し、自治会や地域づくり協議会といった地域自らが主体となり検討・調整を進めやすくするためのガイドブックの作成 ✓手引書で定める事項（案）： ○検討・導入・運行のプロセスと行政・地域・交通事業者の役割 ○課題解決のためのメニューと行政による支援内容 ○運行継続の条件等 ②地域との意見交換会の実施 ✓①で作成した手引書の解説 ✓地域住民の移動ニーズの把握、地域としての取組の方向性等に関する意見交換 ③地域の実情に応じた移動手段の検討・導入 ✓意見交換会に基づき、考えられる対応方策について検討し、交通事業者が運行する地域公共交通の導入に向けて、運行に向けた具体的な協議・調整・準備						
実施主体						
鈴鹿市、地域住民、交通事業者（バス・タクシー）						
スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	長期
導入手引書作成	地域との意見交換会					
		移動手段の検討・導入				

①地域主体の交通導入のための手引書の作成

■手引書

《山口市コミュニティ交通の導入手引き》

- ・山口市においてコミュニティ交通と位置づけている「コミュニティタクシー」「グループタクシー」「自家用有償旅客運送」について、「導入の条件」「実証運行」「本格運行の基準」「地域負担と市の補助」「導入の流れ」「導入の流れのポイント」についてまとめたもの。



出典：山口市コミュニティ交通の導入手引き（2021（令和3）年4月）

施策 2-2 庁内をはじめとする多様な主体連携による移動ニーズへの対応

具体的な取組内容

①関係部局と連携した庁内体制の構築

- ✓地域の移動ニーズに対して、地域公共交通での対応が困難であると判断される場合、庁内関係部局が連携・調整し、柔軟に対応できる体制を構築

②多様な主体と連携した移動手段の検討・導入

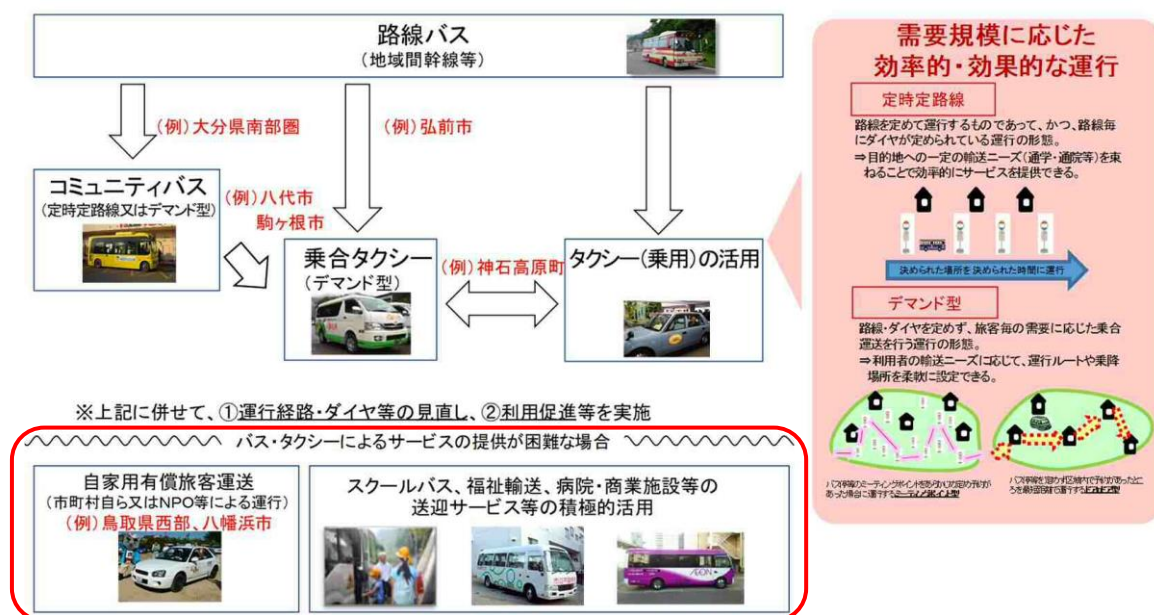
- ✓市民の移動ニーズに対して、多様な主体が連携し、福祉輸送、地域の共助による送迎、地域の輸送資源の活用等による移動手段の確保を検討・導入

実施主体

鈴鹿市、地域住民、交通事業者（バス・タクシー）、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
庁内調整の実施							
移動手段の検討・導入							



鈴鹿市では地域づくり協議会が主体となり、主に移動手段を持たない高齢者を対象とした移動支援・移動を伴う付添支援の取組が行われています。

《市内の取組事例》

名称	概要
おでかけハッピー号	移動支援
稲生助け愛ネット	移動を伴う付添支援
旭お助け隊	移動を伴う付添支援
ささえあいま庄野	移動を伴う付添支援
天名生活支援ネットはごろも	移動を伴う付添支援
ささえあいネット合川	移動を伴う付添支援

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（2021(令和3)年3月）を加工
図 地域の実情に合わせた移動手段の確保のイメージ

7-2-3. 基本方針3に関連する施策

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 ✓ホームページ（交通事業者、市）【継続事業】 ✓地域公共交通利用総合案内書（市内地域公共交通時刻表）【継続事業】 ✓広報すずか：地域公共交通特集や運転手等の募集案内						
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 ※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、駅すぱあと等への対応（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 ※JR、近鉄、三重交通は対応済み						
実施主体						
鈴鹿市、交通事業者						
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	(新規) 実施				→

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

■市広報における地域公共交通特集



乗って残そう公共交通
～持続可能な公共交通を目指して～



鈴 鹿市の公共交通網は鉄道、バス、タクシーにより形成されています。鉄道路線は市内の南北に伸びる近畿日本鉄道の名古屋線と鈴鹿線、伊勢鉄道の伊勢線、鈴鹿川沿いにJRの関西本線が市内外を広域的に結んでいます。バス路線は三重交通の乗合バスが市内に11路線、市が運行するコミュニティバス（C-BUS）が4路線あります。その他にもタクシー事業者が5社あり、これら公共交通機関は、市民の皆さんの日々の移動手段として、幅広く利用されています。

しかし、自動車が市民生活の中に広く普及し



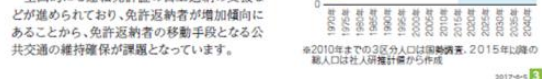
ている状態。いわゆる「モータリゼーション」の進展に加え、近年の人口減少、少子高齢化による公共交通利用者の減少により公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。利用者の減少は運行本数の減少などサービス水準の低下を招くこととなり、さらには公共交通利用者を減少させるという負のスパイラルに陥ることに繋がっています。その影響で公共交通網が成り立たなくなる可能性もあり、利用者減少による収支悪化が原因で路線存続が困難となった鉄道やバス路線の増加は、近年全国的な社会問題となっています。



平 成28年には第一次ベビーブーム世代が70代になり始め、高齢化率が益々高くなってきています。本市も既に総人口のピークを迎え、人口減少・高齢化の進展による縮小・成熟型社会への転換期を迎えています。

また、昨今高齢者ドライバーによる自動車事故が問題視されており、今年3月12日に施行された改正道路交通法では、リスクの高い運転者対策を目的とした運転免許更新時の認知機能検査などが新たに追加されています。

全国的にも運転免許の自主返納の支援などが進められており、免許返納者が増加傾向にあることから、免許返納者の移動手段となる公共交通の維持確保が課題となっています。



出典：市広報（2017(平成29)年6月5日号）ホームページ
図 市広報における地域公共交通特集事例

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

■標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）への対応について

- ・バスの移動に関する情報（時刻表、運行経路、遅延情報、位置情報等）は、国際的に広く利用されている「GTFS」（General Transit Feed Specification＝標準的なバス情報フォーマット）を基本とすることで、迅速に世界中の経路検索サービスに反映することができる。
- ・標準的なバス情報フォーマットは2017(平成29)年3月に国土交通省にて制定され、全国で408事業者（2021(令和3)年11月現在）がオープンデータとして公開している。

自治体	桑名市、名張市、伊勢市、度会町、南伊勢町、亀山市、松阪市、鳥羽市、伊賀市、菰野町、熊野市、木曽岬町(*1)
事業者	津ベルライン(津エアポートライン)

(*1) リアルタイムデータにも対応

資料：標準的なバス情報フォーマットホームページ
図 標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）による地域公共交通オープンデータ
（2021(令和3)年11月現在、三重県内）

■アプリ検索への対応（伊勢市コミュニティバス（おかげバス）のGoogleMaps（スマートフォンアプリ）における検索事例）



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 ✓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 ✓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）						
②イベント・キャンペーン等の実施 ✓地域公共交通を利用したスタンプラリーの企画・実施 ✓企画乗車券の企画・販売等						
③各種イベント開催時等における啓発活動 ✓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 ✓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、三重県、交通事業者、地域住民						
スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	長期
検討	実施	→				

①バスの乗り方教室・乗車体験会・出前講座等の企画・実施

■バスの乗り方教室等の事例



図 鈴鹿市における交通環境学習やバスの乗り方教室の実施事例

② イベント・キャンペーン等の実施

■ 地域公共交通を利用したスタンプラリーの事例

・ スルッと KANSAI バス印ラリー

近畿エリアのバス事業者が連携し、「バス印帳」を製作。バス印帳を購入後、記帳場所を巡り、記帳料を支払うと「バス印」を記帳。全て記帳すれば、コンプリート特典が受けられる。

・ スマホスタンプラリー（西美濃エリアの鉄道・バス）

西美濃エリアを運行する鉄道（養老鉄道・樽見鉄道・JR東海）および路線バス（名阪近鉄バス）の主要な駅やバス停に設置されたスタンプを集めれば記念品をもらえる。

■ 企画乗車券の事例

・ 全線乗り放題キャンペーン（伊勢鉄道）

出典：伊勢鉄道ホームページ

図 伊勢鉄道全線乗り放題キャンペーンの概要（2021(令和3)年3月）

③各種イベント開催時等における啓発活動

■イベント時の啓発活動

《鈴鹿市の取組》

鈴鹿バルーンフェスティバルにおいて、地域公共交通PRブースを設置し、地域公共交通利用促進に関する啓発活動を実施。

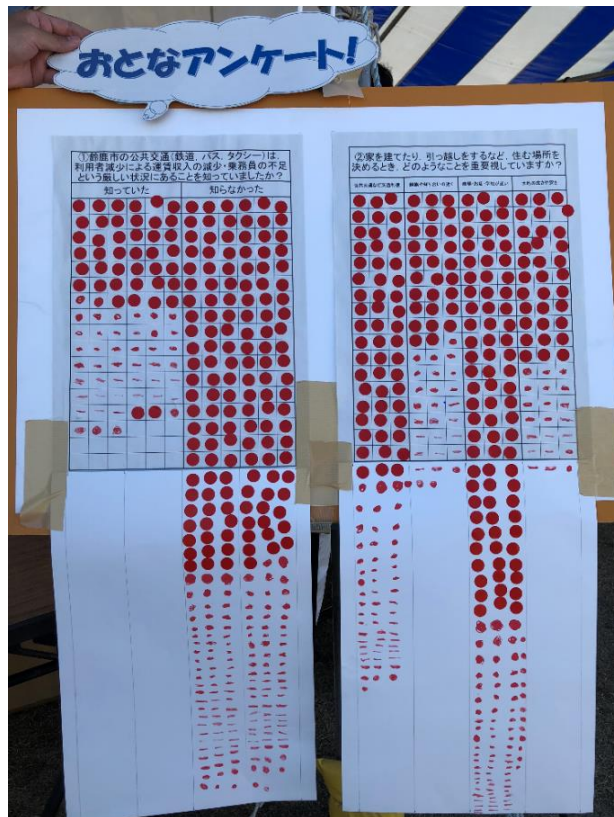


図 鈴鹿バルーンフェスティバルにおける地域公共交通利用促進PRブース設置状況(2019(令和元)年)

《他都市の事例(津市)》

津まつりに三重運輸支局、三重県、津市、三重交通、三重県バス協会の協働にて、「地域公共交通利用促進PRブース」を設置し、「お絵かきバス」及び「バス乗務員制服試着コーナー」等を通じて地域公共交通利用促進に関する啓発活動を実施。



資料：三重県バス協会ホームページ

図 津まつりににおける地域公共交通利用促進PRブース設置状況(2018(平成30)年)

④マイレール・マイバス意識の醸成

■地域と連携したバス待合環境の向上

《鈴鹿市内の事例（小社公園前バス停）》

C-BUS 椿平田線の小社公園前バス停先の消防団車庫の老朽化に伴う改修を契機に、バス待合所を併設（2020（令和2）年度）。

【改修前】



【改修後】



図 バス停改修事例（小社公園前バス停）

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

- ✓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

- ✓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、交通事業者

スケジュール（年度）

2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	長期
情報収集・必要に応じて研究						
	必要に応じて社会実験等の検討・実施 (施策 2-1 の検討と連携)					



MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

出典：国土交通省ホームページ

図 M a a S 導入による地域の課題解決のイメージ

《施策の体系図》

地域公共交通の課題

- 課題① 高齢者等の移動に制約がある市民の移動手段の確保
- 課題② 移動ニーズに対応した使いやすい地域公共交通の実現
- 課題③ 地域的な力や資源を有効活用した持続可能な地域公共交通の実現
- 課題④ 地域公共交通に対する意識の向上

地域公共交通の目指すべき将来像

地域公共交通でつながり 誰もが快適に暮らせるまち すすか

基本方針

《基本方針1》

持続可能な交通ネットワークの構築に向けた維持・改善

《基本方針2》

多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保

《基本方針3》

地域、交通事業者、行政の連携により地域公共交通を守り育てる

基本方針1～3に共通の目標

目標・評価指標・現状値/目標値

目標① 路線バス利用者数を回復する

評価指標：三重交通の鈴鹿管内9路線の利用者数
現状値：R1/ 1,288千人、R2/ 935千人 → 目標値：R1水準

目標② C-BUS利用者数を回復する

評価指標：C-BUSの利用者数
現状値：R1/232千人、R2/ 178千人 → 目標値：R1水準

目標③ 鉄道利用者数を回復する

評価指標：伊勢鉄道、近鉄鈴鹿線の利用者数
現状値：R1/2,600千人、R2/ 1,977千人 → 目標値：R1水準

目標④ 地域における主体的な取組を増やす

評価指標：地域主体の移動手段取組地区数
現状値：R2/1地区 → 目標値：8地区

目標⑤ 利用促進の取組を増やす

評価指標：利用促進の取組の実施回数
現状値：R1/年間6回、R2/年間4回 → 目標値：R1水準

目標⑥ 地域公共交通を維持・確保するために必要な財源を確保する

評価指標：公共交通に係る市の財政支出額
現状値：R1/166,030千円、R2/179,970千円、R3/196,278千円
→ 目標値：R3予算水準

目標を達成するための施策と具体的な取組み

施策1-1 路線バスの運行維持

- ① 地域間幹線系等の運行維持
- ② 廃止代替路線の維持（鈴鹿市・亀山市による補助）

施策1-2 C-BUSの運行維持・路線の見直し

- ① C-BUSの路線維持
- ② 効率的で持続可能なC-BUSのあり方の検討・協議
- ③ C-BUSの路線再編の実施

施策1-3 便利で移動しやすい環境の整備

- ① 待合・乗継環境の整備
- ② 交通機関相互の乗継利便の向上
- ③ 関係機関相互の情報共有と交通ネットワークの検討

施策2-1 地域主体の移動手段の導入推進

- ① 地域主体の交通導入のための手引書の作成
- ② 地域との意見交換会の実施
- ③ 地域の実情に応じた移動手段の検討・導入

施策2-2 市内をはじめとする多様な主体連携による移動ニーズへの対応

- ① 関係部局と連携した庁内体制の構築
- ② 多様な主体と連携した移動手段の検討・導入

施策3-1 情報提供の充実による利用促進

- 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 C-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
- ③ C-BUSにおけるバスロケーションシステムの導入検討

施策3-2 公共交通の利用促進に向けた意識醸成

- ① バスの乗り方教室・乗車体験会・出前講座等の企画・実施
- ② イベント・キャンペーン等の実施
- ③ 各種イベント開催時等における啓発活動
- ④ マイレール・マイバス意識の醸成

施策3-3 新技術を活用した地域公共交通の利便性向上

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

全ての施策・取組みに関連

8. 計画の進行管理

本計画は、社会・経済情勢や市民の価値観等の変化に柔軟に対応するため、PDCAサイクルに則って検証・見直しを行います。

PDCAサイクルは、鈴鹿市地域公共交通会議により、本計画の進捗状況や実施効果の確認・検証を行うとともに、地域住民・交通事業者・行政連携と役割分担のもとで計画の見直しを行うことで、本市の「地域公共交通の目指すべき将来像」実現を図ります。



実施時期	毎年
対象	計画に位置付けた各事業
主な実施内容	・事業の実施状況の確認 ・指標のうち、毎年確認が可能なものは毎年実施、そうでないものは適切な時期に実施。 ・（必要に応じて）事業の取組内容・スケジュールの見直し

図 PDCAサイクルによる計画推進のイメージ

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験



12月1日から、曜日によって
路線を分けて乗合ワゴンが運行します！

路線（曜日によって異なります）

▶路線・時刻等の詳細は、裏面にてご確認ください

▼異なる色のマグネットが目印です▼

月・水

（高岡台 ⇄ 鈴鹿市役所）

緑[月・水のみ運行]

高岡台・高岡町・西一宮町方面

火・金

（池田団地 ⇄ 鈴鹿市役所）

ピンク[火・金のみ運行]

池田団地・池田町・東一ノ宮方面

運賃

1人1乗車あたり200円

▶回数券(※)を使用して乗車できます

▶小学生以上は運賃が必要です

※回数券の詳細は隣のページへ

乗合ワゴンの利用方法



- ①乗車する停留所に乗合ワゴンが到着したら、左扉から乗車します。
- ②運転手に降車する停留所を伝え、運賃を支払います。
- ③目的の停留所に到着したら、左扉から降車します。

回数券

回数券……………実証実験期間中に限り、1人1乗車につき1枚使用できる乗車券です。

販売額……………1000円(6枚の回数券をお渡しします。)

販売場所……………乗合ワゴン車内

一ノ宮地域づくり協議会(公民館内)

販売開始時期…12月1日(水)から

※デザイン(案)

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験

乗合ワゴン回数券

この回数券は、乗合ワゴン1乗車あたり1枚使用することができます。

【発行元】
一ノ宮地域づくり協議会
電話:059-344-5397(月・水・金の午前のみ) ※整理番号 NO.

6枚つづり1000円で販売!
1枚分お得!

問い合わせ先

- ・乗合ワゴン実証実験について:鈴鹿市都市計画課(電話:059-382-9024)
- ・乗合ワゴン回数券について:一ノ宮地域づくり協議会(電話:059-344-5397)
- ・乗合ワゴンの運行について:三重交通中勢営業所(電話:059-233-3501)

※発熱や風邪の症状がある場合は、乗合ワゴンのご利用をお控えください。

※乗合ワゴン車内では、新型コロナウイルス感染防止対策のため、マスク着用の上、できる限り会話はお控えください。

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験

月・水 曜日

この曜日は、祝日も運行します。

(12月29日から1月3日までは運休)

運賃200円 (1人1乗車あたり)

※ 回数券を使用して乗車できます

※ 小学生以上は運賃が必要です

時刻表

鈴鹿市役所行き ➡	停 留 所		1便	2便	3便	4便	5便	6便
	1	高岡山センター (起点)	8:00	9:20	10:40	13:00	14:20	15:40
	2	高岡台三丁目センター	8:01	9:21	10:41	13:01	14:21	15:41
	3	高岡山中央公園	8:03	9:23	10:43	13:03	14:23	15:43
	4	一ノ宮憩いの広場	8:09	9:29	10:49	13:09	14:29	15:49
	5	高木病院	8:12	9:32	10:52	13:12	14:32	15:52
	6	オークワ鈴鹿高岡店	8:13	9:33	10:53	13:13	14:33	15:53
	7	一ノ宮公民館	↓	9:36	10:56	13:16	14:36	15:56
	8	一ノ宮集会所	8:15	9:39	10:59	13:19	14:39	15:59
	9	鈴鹿市駅	8:23	9:46	11:06	13:26	14:46	16:06
	10	鈴鹿市役所 (終点)	8:25	9:48	11:08	13:28	14:48	16:08

時刻表

高岡山センター行き ➡	停 留 所		1便	2便	3便	4便	5便	6便
	10	鈴鹿市役所 (起点)	8:40	10:00	11:20	13:40	15:00	16:40
	9	鈴鹿市駅	8:42	10:02	11:22	13:42	15:02	16:42
	8	一ノ宮集会所	8:49	10:09	11:29	13:49	15:09	16:49
	7	一ノ宮公民館	8:52	10:12	11:32	13:52	15:12	16:52
	6	オークワ鈴鹿高岡店	8:55	10:15	11:35	13:55	15:15	16:55
	5	高木病院	8:56	10:16	11:36	13:56	15:16	16:56
	4	一ノ宮憩いの広場	8:59	10:19	11:39	13:59	15:19	16:59
	3	高岡山中央公園	9:05	10:25	11:45	14:05	15:25	17:05
	2	高岡台三丁目センター	9:07	10:27	11:47	14:07	15:27	17:07
	1	高岡山センター (終点)	9:08	10:28	11:48	14:08	15:28	17:08

この時刻表は、月曜日・水曜日の時刻表です。(※火・木・金・土・日は運休)

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験

火・金 曜日

この曜日は、祝日も運行します。

(12月29日から1月3日までは運休)

運賃200円 (1人1乗車あたり)

※ 回数券を使用して乗車できます

※ 小学生以上は運賃が必要です

時刻表

鈴鹿市役所行き ➡	停 留 所		1便	2便	3便	4便	5便	6便
	1	一ノ宮地区市民センター (起点)	8:00	9:20	10:40	13:00	14:20	15:40
	2	池田団地中央通り	8:02	9:22	10:42	13:02	14:22	15:42
	3	JA鈴鹿一ノ宮支店	8:09	9:29	10:49	13:09	14:29	15:49
	4	一ノ宮公民館	↓	9:30	10:50	13:10	14:30	15:50
	5	高木病院	8:13	9:34	10:54	13:14	14:34	15:54
	6	オークワ鈴鹿高岡店	8:14	9:35	10:55	13:15	14:35	15:55
	7	一ノ宮集会所	8:16	9:36	10:56	13:16	14:36	15:56
	8	鈴鹿市駅	8:24	9:43	11:03	13:23	14:43	16:03
	9	鈴鹿市役所 (終点)	8:26	9:45	11:05	13:25	14:45	16:05

時刻表

一ノ宮地区市民センター行き ➡	停 留 所		1便	2便	3便	4便	5便	6便
	9	鈴鹿市役所 (起点)	8:40	10:00	11:20	13:40	15:00	16:40
	8	鈴鹿市駅	8:42	10:02	11:22	13:42	15:02	16:42
	7	一ノ宮集会所	8:49	10:09	11:29	13:49	15:09	16:49
	6	オークワ鈴鹿高岡店	8:50	10:10	11:30	13:50	15:10	16:50
	5	高木病院	8:51	10:11	11:31	13:51	15:11	16:51
	4	一ノ宮公民館	8:55	10:15	11:35	13:55	15:15	16:55
	3	JA鈴鹿一ノ宮支店	8:56	10:16	11:36	13:56	15:16	16:56
	2	池田団地中央通り	9:03	10:23	11:43	14:03	15:23	17:03
	1	一ノ宮地区市民センター (終点)	9:05	10:25	11:45	14:05	15:25	17:05

この時刻表は、火曜日・金曜日の時刻表です。(※月・水・木・土・日は運休)