

鈴鹿市地域公共交通計画（案）に対する市議会全員協議会における意見とその対応について

開催日：令和4年2月8日（火）

意見件数：5件

意見 No.	該当 ページ	意見（要約）	対応の有無	回答（要約）
1	3	<p>上位計画である都市マスタープランや総合計画が、鈴鹿市地域公共交通計画の改定後に策定作業に入る。上位計画や関連計画との整合について検討した上で、本計画は策定されたのか。</p> <p>また、上位計画の方向性が決定し、本計画と方向性が異なることがあれば、柔軟に対応できるのか。</p>	なし	<p>上位計画である鈴鹿市総合計画 2023 後期基本計画及び関連計画である鈴鹿市都市マスタープランとの整合も図りながら本計画を策定してきたところである。</p> <p>今後、上位計画の方向性が決まれば柔軟に対応してまいりたい。</p>
2	5	<p>鈴鹿市の人口推移が、個別計画によって異なっている。市全体で統一すべきである。</p>	なし	ご意見として承ります
3	7	<p>公共交通空白地域や不便地域に対して、住民は理解した上で住んでいるのではないか。</p> <p>不便なところに交通をつなぐのではなく、交通手段が便利な所に住んではいかがか、というリードは示していかないのか。また、そのリードについては、どこに示すのか。</p>	なし	<p>本計画は、地域公共交通の将来像についての考え方を整理した計画であることから、土地利用にかかわる部分については、都市マスタープランをはじめとした、その他の計画において、必要に応じて示してまいりたい。</p>

4	38	<p>交通弱者に対する対応については、これまで議会から提言してきた。空白地域における手段として、まちづくり協議会とともに、真剣にやっていくように感じられない。</p> <p>C－BUS路線の見直しについての要望を真摯に聞いてほしい。</p>	なし	<p>自治会や地域づくり協議会等の地域組織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である「手引書」を作成し、庁内連携も図りながら目的に応じた施策を実施してまいりたい。</p>
5	50	<p>市民ニーズへの対応として、M a a Sの活用の検討についての記載があり、自動運転や小型モビリティについては、必要に応じて研究・検討とあるが、実際に動くように見受けられないが、その計画などについてはいかがお考えか。</p>	なし	<p>M a a Sにかかる情報収集と導入に向けての検討といった過程を踏まえながら、具体性が見出せれば、社会実装に向けた社会実験・本格導入の検討を進めてまいりたい。</p>

鈴鹿市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメント実施結果について

1. 実施概要

- (1) 対象：市内に在住・在勤・在学の方，本市に納税義務を有する方，本案に利害関係を有する方
- (2) 募集期間：令和4年2月9日（水）～令和4年3月11日（金）（当日消印有効）
- (3) 閲覧場所：都市計画課（市役所本館9階）
総務課（市役所本館4階）
地区市民センター
市ホームページ
- (4) 募集方法：直接持参，郵送，ファックス，電子メール

2. 実施結果

意見提出：31人

意見数：102件

寄せられた意見と対応：次ページ以降参照

鈴鹿市地域公共交通計画（案）に寄せられた意見と対応（案）

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方（案）
1	2	SDGs 達成への貢献を掲げるなら、自家用車に頼らざるを得ない鈴鹿市の公共交通の実態（バス停まで遠い、本数が少ない）を抜本的に改善する方向を示していただきたい。	なし	本計画では、地域公共交通の将来像を行政・事業者・地域のみんなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」と設定しており、将来像の実現に向けた基本方針、施策を位置付けています。 ついては、施策の推進が、SDGs の 17 の目標のうち、3 すべての人に健康と福祉を、9 産業と技術革新の基盤をつくろう、11 住み続けられるまちづくりを、13 気候変動に具体的な対策を、の 4 つの目標に関連し、SDGs 達成に貢献すると考えます。
2	2	SDGs 達成の観点から、公共交通を無料にする取組が国内でも世界でも広がっている中、鈴鹿市では市内の一部地域だけで利用可能な C バスの運賃値上げを行い、その結果、利用人数が 2 割以上減少し、時代に逆行している。	なし	C-BUS に係る施策として、施策 1-2C-BUS の運行維持・路線の見直しと設定し、具体的な取組として、②効率的で持続可能な C-BUS の検討・協議を明記しています。 今後は、利用実態・ニーズ、人口動態等を踏まえて、C-BUS 路線の見直しの必要性、運賃体系のあり方等を検討していきます。
3	3	「1-2.位置付け」の内容で、「策定予定の次期総合計画と都市マスタープランとも整合を図る」という一文を追記したほうが良いのではないか。	なし	「1-2.位置付け」においては、鈴鹿市地域公共交通の策定にあたり、前身計画を踏まえること、上位計画、関連計画と整合・連携を図ることを示しています。 なお、鈴鹿市総合計画 2023 後期基本計画 P40 では、個別分野における計画は、総合計画で掲げるまちづくりの方向性と絶えず連携を図りながら、一体的にまちづくりを推進していくためのものとして位置付けていますので、追記はいたしません。
4	4,6.2 4	ネットワークの図面落としは良いが、それぞれが切り取られており、全体の把握が難しいので、P4.6.24 ページの 3 枚を重ねられるように工夫をして分かりやすい図にしていきたい。分かりやすい図であれば公共交通地域の把握ができ、どのような交通手段が必要であるか議論しやすいと考える。	なし	P4 では、鈴鹿市の位置・地勢、P6 では、市内の鉄道・バス等のネットワーク、P24 では、地域公共交通ネットワークに、人口メッシュを重ね、鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m の範囲を縁取りしたものを図示しています。 公共交通空白地域を把握し、交通手段の必要性について検討する際には、P24 の図、鈴鹿市の地域公共交通ネットワーク（現状）を活用することで、議論が可能であると考えます。
5	5	「2-2.人口」について、鈴鹿市人口ビジョンのもので揃えたほうが良いと考える。	なし	(1) 人口推移における、図 鈴鹿市人口推移は、2020（令和 2 年）国勢調査結果に基づき整理しております。 また、(2) 図 将来人口予測は、鈴鹿市人口ビジョン（改定版）における P32 の (1) 将来推計人口、パターン 1（社人研推計準拠）を使用しています。
6	7	無理なく歩ける距離は、健常者 300m、高齢者 100m と考え、これに基づき、公共交通空白地域の見直しを望む。	なし	本計画では、公共交通空白地域（鉄道駅から 800m、バス停から 300m 以遠の地域）を交通施策の立案における判断基準の 1 つとしており、その他に、地形の高低差や地域公共交通のサービスレベル等の地域の実情を踏まえることが必要であることを明記しています。 このことを踏まえて、施策 2-1 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化を設定し、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

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の 有無	考え方（案）
				<p>メニューと行政による支援内容を記載した手引書を作成し、地域が取り組みやすい環境を整えることとしています。</p> <p>手引書の作成にあたっては、鉄道駅から 800m、バス停から 300mの範囲内の地域においても、地域の課題解決のために移動手段の確保を検討する際に活用いただける内容となるよう考慮します。</p> <p>今後、施策を実施、評価・検証する中で、必要に応じて公共交通空白地域の見直しを行います。</p>
7	7	公共交通空白地域の設定を「鉄道駅から 800m、バス停から 300m以遠の地域」に見直しを行ったが、鉄道駅から 800mでは、近鉄名古屋線沿いの多くの地域が空白地域ではなく「充実」していることになるが、買い物、通院、公民館等、自家用車がなくては何もできないことから、鉄道駅もバス停も同じ距離で 250mにすべきではないか。また、鉄道駅とバス停で距離を変える理由は何か。高齢者や交通弱者の移動手段について真剣に考えていただきたい。	なし	<p>本計画では、距離特性に基づき設定した公共交通空白地域を交通施策の立案における判断基準の1つとしており、距離特性だけではなく、地域における地形の高低差や地域公共交通のサービスレベル等も踏まえて交通施策を検討していくこととしています。</p> <p>ついては、公共交通空白地域ではない地域においても、地域における課題がある場合には、実情に応じた適切な移動手段が確保されることが望ましいことから、施策 2-1 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化と設定し、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た手引書を作成し、地域が取り組みやすい環境を整えることとしています。</p> <p>なお、鉄道駅からの距離（800m）については、国等が示す公共交通空白地域の考え方他に、ロータリーからの距離、改札からの距離、当該駅に特急、快速が停車する等のサービスレベル等を踏まえて設定しています。</p> <p>今後、施策を実施、評価・検証する中で、必要に応じて公共交通空白地域の見直しを行います。</p>
8	7	公共交通空白地域について、鉄道駅からもバス停からも足腰の弱っている高齢者を基準にして、100m未満地域にすべきである。	なし	<p>国等が示す公共交通空白地域の考え方や全国都市交通特性調査、市民アンケートの結果を踏まえて、公共交通空白地域の見直しを行いました。</p> <p>公共交通空白地域は、鉄道駅やバス停からの距離を考慮して設定したものですので、交通施策の立案における判断基準の1つとし、地形の高低差や地域公共交通のサービスレベル等の地域の実情を踏まえることが必要であると考えます。</p> <p>計画策定後は、計画に位置付けた施策を実施し、計画の PDCA サイクルに則して、目標の達成状況の確認・評価を行い、その結果を踏まえて、施策の取組内容等の見直しを行いますので、公共交通空白地域についても必要に応じて見直しを行います。</p>
9	10	「地域公共交通の課題」とそのための計画なのでやむを得ないかもしれないが、身近な地域で生活がある程度完結できるかどうかなど、都市計画的な観点もあると考えるので、その点も記述してはどうかと考える。	なし	<p>本計画の策定にあたっては、上位計画の鈴鹿市総合計画 2023 や関連計画の鈴鹿市都市マスタープラン等との整合・連携を図り、都市計画的な観点（まちづくりとの連携等）を踏まえた上で、地域公共交通の将来像、基本方針、目標、施策を設定しています。</p>
10	10	課題②で明記がある、運行本数、時間帯、ル	なし	ご意見として承ります。

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方(案)
		ート等, 移動ニーズに対応できていないという部分について, 国道1号線を超えた山側は, 強く不便を感じる。		
11	11～12	アンケートにおいて, 他に移動手段がないためやむを得ず利用しているとの回答が約4割であり, とても重要な結果であると考え。地域公共交通しか移動手段がない市民の暮らしを支えることは, 重要な行政課題であり, 存続・改善し, 移動手段に困る弱者を取り残さない方策が講じられなければならない。	なし	ご意見として承ります。
12	11～13	課題①と課題②に関連して, 高齢者の移動ニーズについて, 買い物やレクなど「どのような目的」での整理は行っているのか, 目的地は「どこなのか」といった点での整理は行われているのでしょうか。	なし	各種基礎資料や移動実態・ニーズ把握調査結果を分析し, 現状を踏まえたうえで課題①, ②を整理しています。 移動実態・ニーズ把握調査においては, 高齢者の移動ニーズを深掘し, 目的や目的地を把握するための調査を行っておりませんので, 「どのような目的」, 「目的地はどこなのか」について整理は行っておりません。
13	13	現状②利用者アンケートを反映し, 運行本数・時間帯別運用計画などニーズ調査の方法とPDCAの実施をどのように担保するのか。	なし	市民, バス利用者, 高校生アンケートの結果を踏まえて, 現状②を整理しています。現状②を踏まえて, 整理した課題が, 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となっています。 課題②に対応した, 本計画の方針は, 基本方針1, 2, 3であり, これらの方針に対応した, 計画の目標を達成するための施策として, 施策1-1, 1-2, 1-3, 2-1, 2-2, 3-1, 3-2, 3-3を設定し, 具体的な取組内容, 実施主体, スケジュールを位置付けています。 このことから, 計画に位置付けた施策の実施, 目標の達成状況の評価, 評価・検証を踏まえた計画の見直しというPDCAを鈴鹿市地域公共交通会議において毎年実施し, 計画を推進していくこととしています。
14	14	高校生アンケートを実施したことは良いことだと思うが, 母数1622人について, 高校名等で良いので対象者が分かる記述をしたほうが良いのではないか。	あり	☒ バスを利用する場合における不満やバスを利用しない理由[高校生アンケート]の回答者数1,622人の高校名については, P9の高校生アンケートの概要に追記します。
15	14	高校生アンケートにおける回答「他の交通手段のほうが便利」からは, 違う政策の方向性が考えられるが, その点はどのように整理, 行政内で検討されるのか。	なし	高校生アンケートは, 市内の高校(神戸, 飯野, 稲生, 白子, 石薬師, 鈴鹿)に通学する1～2年生を対象としたものであり, それぞれの高校において, 鉄道駅, バス停までの距離や便数等のサービスレベルが異なることから, 高校ごとにアンケート結果を踏まえた整理を行う必要があると考えます。 「他の交通手段のほうが便利」というアンケート結果への対応については, 地域公共交通の利便性を向上させることによる対応や他の移動手段の導入による対応等が考えられ

意見 No.	該当ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方（案）
				ますので、関係部局と連携して検討してまいります。
16	16	「現状③」の部分の表現に、「2014年以降、三重県からの補助金がなくなっています。」を追加してはいかがか。	あり	2014年以降、C-BUSに対する三重県からの補助金がなくなったことは、図 コミュニティバス（C-BUS）の事業費の推移に示されており、このことを踏まえて、現状③の1つ目において、地域公共交通に対する市の財政負担額が増加傾向にあることを明記しています。 なお、C-BUSの利用者数が減少していることが分かるように、利用者数推移のグラフを追加しています。
17	17～18	「課題③」の地域づくり協議会等が主体の支援の取組の部分で、現在の取組そのものの持続可能性についての見解が入っていませんが、今の形態で存続し続けられるという考え方なのでしょうか。	なし	地域づくり協議会等が主体となり、主に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る旨の記載は、現状を整理したものです。 個別の取組の持続可能性については、回答いたしかねます。
18	22	「5.計画の基本的な方針」について、P3でも指摘していることですが、「5-1.将来像」の文内容に、作業中の次期都市マスタープランの考え方も若干記述したほうが良いのではないか。	なし	本計画における、地域公共交通の将来像は、上位計画、関連計画、課題を踏まえて定められたものです。 次期都市マスタープランの策定後は、本計画の関連計画として整合を図る必要がありますので、計画のPDCAサイクルにおいて、鈴鹿市地域公共交通会議で協議を行い、必要に応じて計画の見直しを行います。
19	22～29	計画の基本方針、ネットワークイメージの考え方について、アンケート調査の問題点、自宅からの遠い、運行本数や時間帯、時間が遅れるなどの改善も含めて考えた場合、基本は鉄道駅を起点に考えることで、通勤・通学ニーズに対応できるようにすることを提案する。	なし	ご意見として承ります。
20	23～29	外出支援、付添支援などの活動と地域公共交通ネットワークの構築を同じ概念でくくることには無理があるのではないか。また、地域計画の中に主体として取り入れるための支援策は、だれが、どこで担保されているのか。	なし	本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画ですが、同法律では、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源も計画に位置付けし、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応することにより、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保していくことが求められています。 このことを踏まえて、本計画では、P23において、鉄道、バス、タクシーを地域公共交通として整理した上で、市内の様々な交通手段（移動手段）を交通ネットワークの構成要素（現状）として位置付け・役割・対象（現状）を定めています。 なお、外出支援、付添支援などの活動は、市内の拠点と居住エリアをつなぎ、基幹交通を補完し、より身近な日常生活を支える役割があることから、支線交通・地域内線と位置付けています。 また、「地域計画の中に主体として取り入れるための支援」については、施策 2-1 で新

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方（案）
				たな手動手段の確保に向けた手順・ルール・行政支援内容等を定めた「手引書」を作成し、施策 2-2 で地域が主体となって移動手段の検討が進められるように必要な支援等を行うとしています。
21	24	地域公共交通ネットワークの現状を表した地図ですが、鉄道駅とバス停を別色の円で表現したほうが分かりやすいのではないかと考えます。	なし	図 鈴鹿市の地域公共交通ネットワーク（現状）については、鉄道駅・バス停勢圏および公共交通空白地域を分かりやすく図示する意図から、鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300mの範囲を同色で縁取りしています。
22	25	①「便利で快適な日常生活の維持・充実」という表現があるが、今の課題から考えると「日常生活の維持・充実」で良いのではないかと考えます。	あり	ご指摘を踏まえ、タイトルを「日常生活の維持・充実」に変更します。
23	25	②において、「都市拠点、交流拠点をつなぐ」という表現がありませんが、追記したほうが良いのではないかと考えます。	あり	P23 で基幹交通、支線交通の役割を整理していることを踏まえ、本文冒頭に「拠点等をつなぐことにより、」という表現を追加します。
24	26	「5-5.基本方針」について、冒頭と基本方針 3 で「行政」「事業者」「地域」の表記順が違っているが、「行政、事業者、地域」という順で統一したほうが良いのではないかと考えます。	あり	本計画では、表記順を行政、事業者、地域に統一します。
25	26	基本方針 1 と基本方針 2 で「移動ニーズ」という表現がありますが、何を指しているのか不明確ではないか。注釈をつけて何を指しているか分かるようにしてはどうか。	あり	「移動ニーズ」という表現は、人々の移動需要（どこから（またはどこに）行きたい（または行く必要がある）のか）を指しています。本文中繰り返し使用していますので、最初に出てくる P 1 の 2 段落目を「移動ニーズ（人々の移動に対する需要（行きたいまたは行く必要がある場所、時間帯、所要時間、料金等）」に修正しました。
26	26	アンケート等を通しての課題を見据えた上での方向として賛同する。	なし	ご意見として承ります。
27	27	各主体の基本的な役割において、行政は、交通事業者や、地域主体の取組に対する財政的・側面的支援を行うとあるが、側面的支援とは何か。また、支援と表現できないか。	なし	各主体の基本的な役割は、地域公共交通の将来像『行政・事業者・地域のみんなで 利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」』を実現するために、各主体がどのような役割を担うかを整理したものです。 については、本文に記載がある「交通事業者や、地域主体の取組」は、地域公共交通の将来像の実現に繋がる交通事業者及び地域が主体となった取組であることから、計画の PDCA サイクルの中で、取組内容やスケジュールの見直しに係る協議を鈴鹿市地域公共交通会議にて行いますので、行政の行う支援を側面的支援という表記としています。
28	27	「行政」の役割に、「総合計画や都市マスタープラン以下、諸計画における公共交通の考えの一貫性をとる。」と追記してはどうか。	なし	地域公共交通の将来像『行政・事業者・地域のみんなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」』を実現するために、行政が果たすべき役割を整理しています。
29	27	各主体の基本的な役割、自治会、地域づくり	なし	各主体の基本的な役割は、地域公共交通の将来像『行政・事業者・地域のみんなで 利

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方（案）
		協議会、商業施設、企業、社会福祉協議会、NPO 法人等とあるが、各主体の設立経緯と目的が異なる事業体を地域主体として取り上げる根拠は何か。		便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」を実現するために、各主体がどのような役割を担うかを整理したものです。 将来像の実現のためには、地域公共交通に関わる全ての関係者が役割を担い、計画を推進していく必要があることから、設立経緯と目的が異なる事業体を含めて、地域住民・関係機関・団体と明記し、基本的な役割を整理しています。
30	27	各主体の役割「地域住民・関係機関・団体」の5番目に、高校生や大学生（専門学校も）など、就学段階にある青少年等の利用促進も大きな要素なので追加いただきたい。	なし	ここでは、地域公共交通の将来像を実現していくために、各関係者が担うべき基本的な役割を整理しており、高校生や大学生（専門学校生）は、地域住民に含まれます。
31	29	「(2) 将来のネットワークイメージ」について、この図では市民が具体的にイメージしにくいので、白子もしくは平田町などの具体的な駅・都市拠点での説明を追加してはどうか。	なし	ここでの整理は、特定の場所を示した図ではなく、将来のネットワークイメージとしています。 特定の場所を示した場合に、将来ネットワークイメージの図のとおり、市内幹線（コミュニティバス）が、地域内支線（地域主体の移動手段）になる等、図に基づいたネットワークの構築が行われるという印象を与えてしまう可能性がありますので、具体的な駅・都市拠点の名称の明記は控えさせていただきます。 なお、路線の再編や地域の実情に応じた支線交通の導入等は、計画に基づき施策を実施し、計画のPDCA サイクルに則して、鈴鹿市地域公共交通会議において検討していきます。
32	30	基本方針1の目標が鉄道とバスの利用者数の回復。基本方針3の目標が利用促進の取組を増やす。としており、この10数年間の方針と何ら変化がない。1千万円の「新公共交通計画策定事業費」予算をかけて様々な調査をした結論がこの方針と目標とはあまりにお粗末である。	なし	ご意見として承ります。
33	30	基本方針1を踏まえた計画の目標値について、2019年の水準を維持するのでは改善につながらないのではないかと。2019年の水準を地域公共交通の目標値とした根拠は何か。	なし	2020年度に新型コロナウイルス感染症の感染が拡大し、移動の自粛による人流の抑制や新たな生活様式が浸透したことにより、地域公共交通の利用者が大幅に減少しました。その結果、交通事業者の収益が悪化し、従来の旅客輸送サービス水準を維持するためには、行政機関からの財政支援が必要となりました。 このことを踏まえ、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の2019年度水準の利用者数を目標値と設定し、目標の達成を目指すことで、行政機関が財政支援をすることなく旅客輸送サービスが確保され、基本方針1持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・改善に寄与するものと考えます。
34	30～	(1)基本方針1の中に「②C・BUS 利用者」を回	なし	目標値を2019年度の水準とした理由については、2020年度に新型コロナウイルス感

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の 有無	考え方（案）
	31	復する」があつて 2019 年の利用者数を目標とするとあるが、人口減少が進み、また 2016 年以降すでに減少の動きに入っている利用者数を回復するという根拠を記述されるほうが良いのではないか。		<p>感染症の感染が拡大し、移動の自粛による人流の抑制や新たな生活様式が浸透したことにより、地域公共交通の利用者が大幅に減少しました。その結果、交通事業者の収益が悪化し、従来の旅客輸送サービス水準を維持するためには、行政機関からの財政支援が必要となりました。</p> <p>このことを踏まえ、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の 2019 年度水準を目標値と設定し、目標の達成を目指すことで、行政機関からの財政支援を行うことなく、旅客輸送サービスが確保され、基本方針 1 持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・改善に寄与するものと考えます。</p>
35	30	基本方針 2 に対応した計画の目標として、地域における主体的な取組を支援するとしているが、地域に重きを置くのではなく、鈴鹿市が市の責任で取り組むべきである。	なし	<p>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に向けては、地域の実情を把握している地域組織が主体となって取り組むことで、適切な移動手段が検討・導入されることが考えられることから、行政は、地域の移動課題解決を図るための交通メニューと支援内容を記載した手引書を作成し、手引書に基づき必要な支援を行うとともに、関係部局、関係機関・団体が連携して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していきます。</p>
36	30	基本方針 2 の目標で「地域における主体的な取組を支援する」とし、評価指標に「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」を 5 年間で 4 つにするという目標について、あまりにもお粗末である。	なし	<p>ご意見として承ります。</p>
37	30	市内の各地域において、高齢者の移動手段をどうするかは大きな課題であり、様々な助け合い活動が開始されており「移動支援」の取組が始まっているが、鈴鹿市は、地域の自主的な助け合いを公共交通と位置付けているのか。	なし	<p>市内各地域で行われている移動支援の取組については、交通ネットワークの構成要素のうち、支線交通、地域内支線と整理し、市内の拠点等と居住エリアをつなぎ、基幹交通（地域公共交通）を補完し、より身近な日常生活を支える役割があると位置付けています。</p> <p>なお、本計画においては、公共交通についての位置付けはなく、鉄道・バス・タクシーを地域公共交通として整理しています。</p>
38	30	基本方針 1・2・3 を通じて感じることは、地域の高齢者の要求の高い移動手段の確保、新しい公共交通について何一つ展望を示していない。桑名市が今年 2 月から新しい公共交通「のる～と桑名」の実証運行を運賃無料で開始した。これは、人口 2 万人程度の地域で 8 人乗りワゴン車 2 台を予約式で運行するという素晴らしい実証運行であるため、行政においては、これくらい思い切った施策を提案・実行していた	なし	<p>既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、施策 2-1、2-2 のとおり、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た手引書を作成し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組みやすい環境を整え、関係部局、関係機関・団体が連携し、柔軟に対応できる体制を構築していきます。</p>

意見 No.	該当ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方(案)
		だきたい。		
39	31	基本方針 2 市内 28 の地域づくり協議会のうち、8 地区に加え新たに 4 地区で支援するとあるが、各地区でバラバラな活動が行われても全市的な水平展開にならないと考えるが、どのように全市的展開にするのか。	なし	<p>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については、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに 대응していくために、新たな移動手段の確保に向けた手順を明確化し、地域の実情に応じた移動手段が導入されるよう取組体制や支援体制を構築していくとしています。</p> <p>については、施策 2-1、施策 2-2 の実施により、各地区において実情に応じた移動手段の確保に向け必要な支援を行い、市内における移動に関する課題解決を図ります。</p>
40	31	(2)「目標値を 4 つ(地域づくり協議会の数)」と設定されていますが、地域づくり協議会間の連携なども考慮すると「目標値を 4 つ(地域主体の取組)」とするほうが現実に即しているように考えるがいかか。	なし	<p>住民が移動しやすい交通システムの構築や付添支援等を地域計画に位置付けた地域づくり協議会のうち、地域における移動手段が導入されていない 4 つの協議会の取組を支援する必要性から、目標値を 4 つ(地域づくり協議会の数)としています。</p> <p>ここでの目標値の整理は、地域の移動課題に対して、地域づくり協議会(単独)での取組を想定していますので、計画の PDCA サイクルにおける目標の達成状況の確認・評価において、必要に応じて見直しを行います。</p>
41	31	「目標を地域公共交通の利用促進の取組を増やすこと」としているが、それぞれの取組について、効果の検証は行っているか。また、事業名だけでなく検証結果や効果も記載した方が良いと考えるがいかか。	なし	<p>地域公共交通の将来像の実現に向けた基本方針を踏まえて、計画の目標を「⑤利用促進の取組を増やす」と設定し、年間 6 回取組を実施することを目標値としています。</p> <p>については、利用促進の取組回数を計画の目標と設定したことから、個別の取組の検証結果や効果について記載はしておりません。</p> <p>なお、イベント開催時のブース出展やチラシの回覧については、来場者や地域住民に対して地域公共交通について関心を持ってもらう意識醸成や啓発の意図がありますので、この取組を実施したことにより、地域公共交通の利用者が何人増加した等の分析は行っておりません。</p> <p>一方で、バス路線沿線の地域住民や高齢者を対象としたバスの乗り方教室については、教室参加者に対して、事後にアンケートを実施し、教室参加後の地域公共交通の利用状況を確認しています。</p> <p>本計画策定後は、計画の PDCA サイクルの中で、鈴鹿市地域公共交通会議において、目標の達成状況の評価と併せて、取組を実施したことによる効果や検証も行い、その結果を鈴鹿市ホームページにて公開します。</p>
42	32	実施施策の基本方針 1 に「都市計画における各拠点の整備」を追加すべきと考えるがいかか。	なし	<p>本計画は、地域公共交通の活性化及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として策定するものです。</p> <p>このことを踏まえて、地域公共交通の将来像『行政・事業者・地域のみんなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」』を実現するための方針、施策を位置付けており、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提供を確保することとしています。</p>

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の 有無	考え方（案）
				<p>都市計画における各拠点の整備は、上位計画である鈴鹿市総合計画 2023 や関連計画である都市マスタープラン等における方針や施策に該当するものですので追記はしませんが、基本方針 1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善において、今後のまちづくり（拠点の整備）との連携が重要であると考えます。</p> <p>なお、P36 施策 1-3 の取組内容③関係機関相互の情報共有と交通ネットワークの検討において、まちづくりを踏まえて、今後の地域公共交通ネットワークを協議していくことを明記しています。</p>
43	32	基本方針 3 に「市職員の積極的な利用」といった観点を取り入れてはいかがか。	なし	<p>基本方針 3 行政、交通事業者、地域の連携により地域公共交通を守り育てるにおいて、本文、地域公共交通を維持していくためには、地域公共交通の利用者を増やすことが重要であり、そのために、関係者が連携し、利用促進の取組や情報発信を行うとともに、地域公共交通を自分ごととして考え、守り育てていく意識の醸成を図ります。と明記しています。</p> <p>この本文から、地域公共交通に関わる全ての関係者が積極的に利用していくことが必要である旨が読み取れると考えます。</p>
44	34	③C-BUS の路線再編の実施において再編とあるが、運行規模の縮小もあり得るのか。	なし	<p>C-BUS の路線の再編にあたっては、取組②効率的で持続可能な C-BUS のあり方の検討・協議において、路線の見直しの必要性を検討し、路線の見直しが必要と判断される場合に路線再編計画を作成し、地域との合意形成を図ったうえで、再編に取り組むこととしています。</p> <p>ついでには、C-BUS のあり方の検討・協議において、運行規模を縮小することが必要であると判断される場合は、このことを踏まえた路線再編計画が作成され、地域と合意形成が図られた場合には、運行規模が縮小されることとなります。</p>
45	38	手引書について、行政の役割に地域間のコーディネート の位置付けを追記すべきではないか。	なし	手引書については、2022（令和 4）年、2023（令和 5）年度に作成を予定しています。
46	39	地域主体の移動手段導入のための手引書の作成において、他県、他市町の先進事例の検証は重要であると考えるが、検証と鈴鹿市モデルへの活用の検討事例数と協議の場は、どこで担保されるか。また、各地域での多様な主体が検討する交通メニューを鈴鹿市の「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」とどのようにつなげていくのか。	なし	<p>地域主体の移動手段導入のための手引書の作成にあたっては、他自治体の事例を参考にしながら、鈴鹿市地域公共交通会議において協議を行い作成していきます。</p> <p>なお、他自治体の事例の検証、鈴鹿市モデルへの活用については、今後、施策 2-1 を実施していく中で必要に応じて行います。</p> <p>また、多様な主体が検討する交通メニューについては、地域が主体となり移動手段を検討する場合に限定して回答させていただきますと、P23 の交通ネットワークの位置付け・役割・対象において、支線交通・地域内支線、その他の交通が該当します。</p> <p>ついでには、鈴鹿市の「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」において、支線交通・地域内支線は、基幹交通を補完し、より身近な日常生活を支える移動手段として、その他の交通は、基幹交通・支線交通ではカバーできないより少量の移動ニーズや、特定の</p>

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方（案）
				目的に対応し、日常生活を支える移動手段として、それぞれの役割を果たすものであると整理しています。
47	43	3-1 の①に、「情報の受け入れ」も同様に重要であることから「アンケート」に関して、全員参加の視点に立ち、市民全体への丁寧で分かりやすい方式によるアンケートを実施して、「参加意識」と「利用促進の動機付け」に結びつけていただきたい。なお、アンケートの内容・設問は、小学校の高学年くらいが回答できるものが良いと考える。	なし	<p>施策 3-1 は、情報提供の充実による利用促進と設定しており、①では、多様な媒体を活用した地域公共交通に関する情報発信を取組内容としています。</p> <p>ご指摘のアンケートの実施による利用促進の動機付け等は、施策 3-2 地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成が該当しますので、計画策定後は、計画の PDCA サイクルに則して、施策の実施、目標の達成状況の評価を行い、評価・検証を踏まえて、必要に応じて、取組内容の見直しを行います。</p>
48	45	3-2 利用促進に向けた意識醸成、利用者に、地域公共交通で共通したポイント（割引）制度を導入してはどうか。（イメージは、航空業界のマイレージ制度のようなもの）	なし	<p>施策 3-2 の②では、イベント・キャンペーン等の実施を取組内容としています。ご指摘のポイント（割引）制度は、チェックの 1 つ目、企画乗車券の企画・販売等が該当する取組であると考えます。</p> <p>つきましては、計画の PDCA サイクルに則して、施策の実施、目標の達成状況の評価を行い、評価・検証を踏まえて、必要に応じて、取組内容の見直しを行います。</p>
49	45	具体的な取組内容①の 2 つ目のチェックに、通勤利用の案内、自動車運転免許返納者等への働きかけとあるが、通学利用者への働きかけが無いのはなぜか。また、乗車率を上げるには定期券（通勤・通学・福祉）の導入が検討課題であると考えがどうか。	なし	<p>通学利用者への働きかけについては、チェックの 1 つ目、地域住民、高齢者、小中学生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に含まれることから、記載をしておりません。</p> <p>なお、本市では、バス路線沿線自治会等への利用促進チラシの回覧や鈴鹿市内公共交通時刻表の全戸・沿線の病院、商業施設、高等学校への配布等の取組を行っており、各交通事業者においても、高校への進学を控えた中学 3 年生への進学先の交通手段を紹介するチラシの配布や説明会を行う等、働きかけを行っています。</p> <p>また、乗車率を上げるための定期券（通勤・通学・福祉）の導入が検討課題であることについては、C-BUS に限定して回答させていただきますと、本計画において、定期券の導入を検討課題として整理しておりませんが、施策 1-2 の②効率的で持続可能な C-BUS のあり方の検討・協議が関係する取組となっています。</p> <p>C-BUS のあり方を検討する際には、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・整理を行い、C-BUS の利用者数、収支率に関する協議を経て、路線の見直しの必要性の検討を行うこととなります。</p> <p>ついては、今後、施策を実施し、目標の達成状況の評価・検証を行う、本計画の PDCA サイクルにおいて、定期券の導入が必要であると判断される場合には、取組内容の見直しを行います。</p>
50	全体	公共交通空白地域の解消に対する対応施策を具体的に記載いただきたい。	なし	<p>本計画では、公共交通空白地域をいわゆる公共交通機関の利用が不便な地域として、交通施策立案における判断基準の 1 つとして活用することとしています。</p>

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の 有無	考え方（案）
				このことから、公共交通空白地域の解消のための施策は位置付けていませんが、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に応えるために、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を明確化し、地域の実情に応じた移動手段が導入されるよう取組体制や支援体制を構築していくこととしています。
51	全体	鈴鹿市西部と市役所を結ぶ路線がなく、バスが利用しにくいいため、県道神戸長沢線にバス路線を新設し、定五郎橋以東の路線上に停留所を設置し、公共交通空白地域を解消いただきたい。また、牧田小学校、JA 牧田等を結ぶ甲斐道伯線にバス路線がなく、甲斐町、弓削町、岡田町の一部と近鉄平田町駅等へのアクセスが困難であることから、学生の利用が少ない時間帯等に、三重交通四日市平田線、又は、C-BUS 椿平田線を迂回運行いただきたい。	なし	本計画では、基本方針1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善と定め、対応する施策1-1、1-2、1-3の具体的な取組内容として「路線バスの見直し・改善」、「C-BUS 路線の見直しの必要性検討、必要と判断される場合に路線再編」、「市・交通事業者が情報共有の上、地域公共交通ネットワークについて協議」を設定していますので、バス路線の新設、路線の変更等のご要望には、これらの取組が対応しています。
52	全体	市民の豊かな生活の願いに真に答えるためには、無料でオンデマンド方式の中型ワゴンの平面的交通機関が最適であると考え、市に対して、具体的試案の計画書や財政需要額についても提案してきた。しかし、この計画には、国の方針による主要な民間交通機関の継続対策や衰退をいかに防ぐかに重点が置かれ、市民の日常生活に資する生活交通の対策と解決については、地域住民の善意に頼る助け合い交通対策や地域主体の移動手段と称し、地域住民組織の責任とボランティア活動に依存した方策が記載されているに過ぎない。市民の生活要求に伴う交通手段は、行政の負担と責任により確保することを求める。	なし	<p>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として策定するものであり、行政・事業者・地域のみならず市民で利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」を地域公共交通の将来像としています。</p> <p>将来像実現のための基本方針を3つ定め、基本方針1では、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善、基本方針2では、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では、行政、交通事業者、地域の連携により地域公共交通を守り育てるとしています。</p> <p>これらを踏まえて、現状の地域公共交通ネットワークの維持を基本とし、基幹交通の利便性の向上や路線の再編に取り組み、地域の実情に応じて支線交通の導入を支援していくことで、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くこととしています。</p> <p>については、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が一体となって施策を推進することにより、持続可能な旅客運送サービスを提供し、市民ニーズに対応した移動手段を確保していきます。</p>
53	全体	市に対して、無料でオンデマンド方式の平面的交通体系の交通機関が必要であることを提案してきており、この提案が考慮されていない鈴鹿市地域公共交通計画（案）は認めることはできず、無料・オンデマンド交通体系を取り入	なし	<p>本計画は、地域公共交通の活性化及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として策定するものです。</p> <p>については、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を活用する等、鈴鹿市の地域公共交通のあり方（将来像）を明らかにし、そ</p>

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の 有無	考え方（案）
		れた計画を再考することを要請する。		の実現に向けた方針や施策を位置付けた計画となっています。 なお、本計画における地域公共交通は、運送サービスに対して利用者が運賃を支払う交通手段である鉄道、バス、タクシーのことを指します。
54	全体	無料オンデマンド方式の交通システムは、県内では玉城町で運行、桑名市星川地域において実証実験が行われており、地域住民に喜ばれており、近未来の交通要求に応じたものであることから、この提案は、現実性・将来性があり、高齢者をはじめ、車を持たない住民や学生等多くの需要が見込まれる。鈴鹿市においても、オンデマンドバスと市内中心部の定時定点型の循環路線バスとの関連運転を行うことで、市民の生活交通が確保され、この範囲外の地域には、従来型の路線型コミュニティバスの運行により課題解決ができると考える。については、この計画（案）の変更と無料オンデマンドバスの計画への編入を強く要請する。	なし	本計画は、地域公共交通の活性化及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として策定するものです。 については、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を活用する等、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施策を位置付けた計画となっています。 なお、既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、施策 2-1、2-2 のとおり、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た手引書を作成し、地域が主体となって移手段の確保に取り組みやすい環境を整え、関係部局、関係機関・団体が連携し、柔軟に対応できる体制を構築し、移動に関する課題解決を図ります。
55	全体	後期高齢者（82歳）になるが、同年代の多くは、運転免許証を返納している状況であり、運転免許の返納後に、病院や買い物へ行く交通手段がなくなり後悔している人がいる。また、返納を検討している人も多数見受けられが、交通手段がなければ、運転免許証を返納することができない。行政は、この現状を踏まえ、対応策を検討いただきたい。	なし	P24 図 鈴鹿市の地域公共交通ネットワークのとおり、鉄道駅から 800m、バス停から 300mの範囲内に、人口集中地域の大半が含まれますが、一部地域においては、電車やバスの利用が不便な状況が伺えます。 このことを踏まえ、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を設定し、施策 2-1 のとおり、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ていくために、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た手引書を作成し、地域が主体となって移手段の確保に取り組みやすい環境を整えることとしています。 また、後期高齢者の交通手段の確保や運転免許証返納後の移手段の確保については、福祉の視点から検討する必要もあることから、施策 2-2 のとおり、庁内関係部局、関係機関・団体との連携により、柔軟に対応できる体制を構築していくこととしています。
56	全体	寺家地区は、バスの運行がなく公共交通の空白地域であるため、鼓ヶ浦駅、R23 号中勢自動車学校前、鼓ヶ浦中学校周辺などに停留所を設け、コミュニティバスの運行を検討いただきたい。	なし	本計画においては、施策 1-2 C-BUS の運行維持・路線の見直しにおいて、利用実態・ニーズ、人口動態等を踏まえて、路線の見直しの必要性を検討し、見直しが必要と判断される場合、路線再編計画を作成し、路線の再編を行うこととしています。 また、施策 2-1 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化において、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た手引書を作成し、地域が主体となって移手段の確保に取り組

意見 No.	該当ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方（案）
				みやすい環境を整えることとしています。
57	全体	デマンドタクシー、デマンドバス等オンデマンド交通が他県では普及しており、その効果が評価されていると伺っており、高齢者にとっては利用価値が高くなり、高齢者の交通手段として一石を投じることになるのではないかと期待している。	なし	ご意見として承ります。
58	全体	憲法 11 条, 13 条, 25 条に基づき, 市民は守られており, 行政の責任でオンデマンドバスの早期実施を望む。玉城町, 桑名市星川地域での無料オンデマンド方式の公共交通システムは, 素晴らしいものであり, 住民の願いに応じており, 明るい未来へとようになっていくことから, 地域住民の生活交通は無料でオンデマンド方式であるべきである。	なし	既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために, 施策 2-1, 2-2 のとおり, 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た手引書を作成し, 地域が主体となって移動手段の確保に取り組みやすい環境を整え, 関係部局, 関係機関・団体が連携し, 柔軟に対応できる体制を構築していきます。
59	全体	市民の生活利便性を伸ばすことが持続可能にも繋がり, 田舎の移動手段は, オンデマンド方式であるべきである。また, 高齢者が外出することは, 健康増進に繋がり, 見守り, 防災マップになり, 明るい町づくりの 1 つとなることから, 高齢者の移動手段を検討する際は, 乗継時のトイレ休憩を考えるべきである。	なし	ご意見として承ります。
60	全体	地域での支え合い, 助け合いは, とても良いことであり, 細やかな心づかいがあると思う。小回りがきいて使い勝手が良ければ, さらに良いものになる。	なし	ご意見として承ります。
61	全体	一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験は, 鈴鹿市地域公共交通計画のどの部分に位置付けられているのか。また, 一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験はどこの先進モデルを導入したのか。	なし	一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験は, P23 の表 交通ネットワークの構成要素 (現状) において, 支線交通・地域内支線に位置付けています。 また, 一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験は, 他の地域の先進モデルを参考として導入したものではありません。
62	全体	鈴鹿市地域公共交通計画 (案) 策定経緯, 内容等の議会への報告はいつあったのか。市民への計画策定を行っているとのアナウンスが遅いのではないのか。	なし	本計画 (案) の策定経緯, 内容等は, 令和 4 年 2 月 8 日に市議会全員協議会にて報告しています。また, 市民への計画策定のアナウンスについては, 鈴鹿市意見公募手続要綱第 6 条の規定に基づき, 計画 (案) を公表した日の翌日から起算して 30 日以上 (令和 4 年 2 月 9 日から 3 月 11 日まで) を設けて意見等の募集を行っています。

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の 有無	考え方（案）
63	全体	鈴鹿市に来て 20 年以上になりますが、本当にバスが少ないと思います。四日市市は、近鉄沿線でも多くのバスが運行しています。大きなバスでなくても高齢者の方が行きたいところに行けるバスがあれば助かると思います。私たちの年代（40 第）は、まだ自由に車で移動することができるので、親世代の足になる事もできますが、仕事もあったり、頼みにくい時もあると思うので、使いやすい交通手段を実現させて欲しいです。	なし	ご意見として承ります。
64	全体	近鉄沿線に居住していますが、各駅こそ停車せず、昼間は 1 時間に 1～2 本しか運行していません。自動車免許証は持っていますが、眼が悪くなり、いつ返納する時があると思うと不安です。1 日も早く、桑名方式のオンデマンドバスの運行を望みます。	なし	ご意見として承ります。
65	全体	とにかく不便なところで 80 歳を過ぎた私には、外出するのにとても不自由を感じます。どうぞ、バスをぜひともお願いします。	なし	ご意見として承ります。
66	全体	足が悪いのでコミバス、オンデマンドバスを走らせて欲しい。	なし	ご意見として承ります。
67	全体	今は運転できるけど、もう少しの間と思います。いつ何があるか分かりますので、車の便利が良いようにお願いします。	なし	ご意見として承ります。
68	全体	若松駅へ行くにも 80 代の老人の足で 10 分近くかかります。自転車も怖くて乗れません。 なんとか、近くからバスに乗せてもらえたら、もう少し外出したいと考えていますが、今の状態では、ほとんど外出は考えられません。	なし	ご意見として承ります。
69	全体	近鉄沿線であるが、駅より遠い地区もあります。若松にも C-BUS の運行をお願いします。 市役所、病院、買い物にも不便していますので、一日も早くお願いします。	なし	ご意見として承ります。

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方（案）
70	全体	箕田駅まで遠く（足が悪い）オンデマンドバスを走らせて下さい。	なし	ご意見として承ります。
71	全体	今は運転してスーパーや知人の家に行っていますが、運転ができなくなると徒歩になるので、バスが通うなら便利になります。	なし	ご意見として承ります。
72	全体	C-BUS の運行は、赤字になっても本数を増やし、路線を拡大して欲しいです。	なし	ご意見として承ります。
73	全体	現在は、車の運転ができますが、自分も4級障がい者です。80歳になるので、いつ運転免許証を返納する時がくるか分かりません。箕田駅まで約400m、今でもかなりきついです。 本当に困っている障がい者、老人の声を聞いて下さい。桑名のようなオンデマンドバスを走らせて下さい。	なし	ご意見として承ります。
74	全体	今は、運転免許証を持っていますが、返納した時に、近鉄（若松）まで行くのも遠いので、大変です。桑名市のように、オンデマンドバスにしていただけるととてもありがたいです。 あらゆる場所へ行くにも大変です。ぜひ、鈴鹿市にもオンデマンドバスを走らせて下さい。	なし	ご意見として承ります。
75	全体	今は、運転免許証を持っているが、もうすぐ返納する予定です。歩くのが大変ですので、桑名市のようにオンデマンドバスにいただけると大変助かります。ぜひ鈴鹿市にもオンデマンドバスを走らせて下さい。	なし	ご意見として承ります。
76	全体	箕田に住んでいますが、運転免許を返納したら交通の便がすごく悪くなるし費用が大きくなってしまいます。行政が負担をして返納した人に援助してもらおうと安心して返納ができます。生活に密着したバスを利用できるようにしてもらえないでしょうか。	なし	既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、施策 2-1、2-2 のとおり、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た手引書を作成し、地域が主体となって移手段の確保に取り組みやすい環境を整え、関係部局、関係機関・団体が連携し、柔軟に対応できる体制を構築していきます。
77	全体	高齢化が進む中で上田地区は高台にあり、どこに行くにも坂の登り下りがあるため、車がないと運転免許返納者や家族等の送迎にも車が	なし	ご意見として承ります。

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の 有無	考え方（案）
		必要である。買い物等で、平田町や伊船のFマートに行く状況の中で、オンデマンド方式の交通体系があれば助かるし幸せであるため、切に希望致します。		
78	全体	必要な時（時間）に、近くまで迎えにくるバスで、可能であれば無料バスをお願いします。	なし	ご意見として承ります。
79	全体	上田町、山の花に、C-BUS（オンデマンド、電話予約、無料）が運行するように、運行ルートを考えてください。	なし	ご意見として承ります。
80	全体	鈴鹿市北部では、バスは山から海の方へ走っていますが、その道と道を結ぶ横に走るバスはありません。この上田町は、縦に走るバス路線の間にあり、どちらに出るにも遠く、高齢者は歩けません。縦に走るバスを横にも走るように考えるか、オンデマンドバスの走行を考えて欲しいです。また、運賃は安いことを望みます。	なし	ご意見として承ります。
81	全体	無料でオンデマンドで利用できるバスがきていただけることをお願いしたいです。車の運転もできなくなってくると交通手段がなくなるので、上田町地区にオンデマンドバスをお願いします。	なし	ご意見として承ります。
82	全体	基本的な地域生活バスの考え方は、バスを走らせたら乗客が停留所へ乗りにくるという考え方ではなく、乗客が待っているところへ迎えに行くという考え方に変えないと、この計画案のように、旧態依然とした交通計画案になってしまう。	なし	ご意見として承ります。
83	全体	玉城町や桑名市の地域生活バスのように、オンデマンドバスの発想に基づく地域生活バス交通計画は出てきません。C-BUS構想からの流れを引き継いだバス構想になっており、根本的な発想転換ができていない。	なし	ご意見として承ります。
84	全体	運転免許証を返納した人に不便を感じさせない生活地域バスが必要である。	なし	ご意見として承ります。

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方（案）
85	全体	最新のデジタル機能を使った、オンデマンドバス、AIバス構想による、既存の運行業者バスに拘らない地域生活バスを斬新的に構想しなおすべきである。一ノ宮地区での試行結果、C-BUSの運賃値上げによる利用者の減少、市の負担額が増加したこと、民間路線バスが営業不振であること等が、見事にあらわしている。	なし	ご意見として承ります。
86	全体	自治体が成功している地域生活バスは、オンデマンドバス、AIバス、無料か低料金ですので、計画案の撤回、原案の作り替えを意見します。	なし	<p>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として策定するものであり、行政・事業者・地域のみならず、利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」を地域公共交通の将来像としています。</p> <p>将来像実現のための基本方針を3つ定め、基本方針1では、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善、基本方針2では、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では、行政、交通事業者、地域の連携により地域公共交通を守り育てるとしています。</p> <p>本計画における地域公共交通は、運送サービスに対して利用者が運賃を支払う交通手段である鉄道、バス、タクシーのことを指し、既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、基本方針2に関連して施策2-1、2-2を設定しています。</p>
87	全体	車依存の社会情勢を根本から改めることが、地球環境問題の解消に必要不可欠な最高のテーマであることを市民全体で確認したい。	なし	ご意見として承ります。
88	全体	社会生活、私生活でのスピード加速の弊害に気づき、スローライフに誘導する。	なし	ご意見として承ります。
89	全体	子ども、高齢者、障がい者など、社会的弱者に対して、より厚い支給（優先給付）が図られる交通施策を目指していただきたい。その際に、赤字路線への税補填は福祉支出と考えるべきで必要ならば追加もされるべきである。	なし	ご意見として承ります。
90	全体	<p>通勤時間、通学時間について、本数、ルート、時間帯を限定した「専用バス」を導入してはどうか。</p> <p>例えば、6時から7時30分までの時間帯で15分ごとに、拠点（鉄道駅）から会社、工場の集積しているゾーンまでを運行、また、7時30</p>	なし	ご提案の専用バスの導入については、基本方針1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善に関連する施策1-3、③関係機関相互の情報共有と交通ネットワークの検討が該当し、市・交通事業者が有する情報を共有し、これを踏まえて、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を行うことを明記しています。

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方（案）
		分から 8 時 30 分までの 15 分ごとに、学校をつなぐルートを実行等。		
91	全体	バス等の巡回ルートを検討する際の許容限界距離について、政府調査結果も踏まえ、鉄道駅までを 1km、バス停までを 500m として考えることを提案する。また、駅前の自転車について、留め置き場所の確保と保管責任を最重視いただきたい。	なし	ご意見として承ります。
92	全体	石薬師地区は、2 時間に 1 本しかバスが運行しておらず、鉄道駅までの距離も遠いことから、高齢者の足でバスや鉄道を利用することは困難です。 現状、自家用車を運転して通院していますが、近い将来、運転免許証を返納した際には、外出が困難になります。 県内では、玉城町において数年前から無料のオンデマンド方式のバスが運行しており、実際に見学をすると、職員 2 名がパソコン画面を操作して運行管理を行っていました。 最近では、桑名市においても無料で AI 活用型オンデマンドバスの実証運行が始まっています。 鈴鹿市においても買い物や病院に行くのに、多数の困っている住民の足を確保する「オンデマンド方式」のバスの運行を切に望みます。	なし	ご意見として承ります。
93	全体	鈴鹿市は、住宅地が広がった人口集積の低い街で、路線バス方式では効率が悪く、新たな発想が求められており、人口 2 万人程度のエリアでのオンデマンド（予約式）バスの運行が効率的と言われており、この方式を実証実験すべきである。	なし	既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、施策 2-1、2-2 のとおり、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た手引書を作成し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組みやすい環境を整え、関係部局、関係機関・団体が連携し、柔軟に対応できる体制を構築していきます。
94	全体	公共交通空白地域の考え方について、鉄道駅、バス停からの距離を見直しことは歓迎しますが、利用実態の把握の方法が公共交通空白地	なし	P7 において、公共交通空白地域は、今後の交通施策の立案にあたっての判断基準の 1 つとして活用することとしており、距離特性では判断できない、地形の高低差や地域公共交通のサービスレベル等の地域の実情を踏まえることが必要であることを明記していま

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の 有無	考え方（案）
		域の考え方にとらわれすぎて、市民が移動に困っていることの分析が不十分である。交通機関が比較的充実している地域であっても駅までの距離が遠い等、困っている人が多くみられる。		す。 これを踏まえて、基本方針2を定め、関連する施策2-1、2-2を設定していますので、今後、計画に基づき施策を実施し、計画のPDCAサイクルに則って評価・検証を行う中で、必要に応じて施策の取組内容の見直しを行います。
95	全体	鈴鹿市全体の地域交通としてとらえ、全地域を対象にして、公共交通機関（鉄道、バス、タクシー等）を利用する場合の状況、外出は一人で行先・時間帯・頻度等を把握することで、高齢化社会のまちづくりが見えてくると言えます。	なし	ご意見として承ります。
96	全体	利用料金が無料であるべきだと考える理由は、以下の4点である。①お金のやりとりがなくなることからシステム整備がいらなくなり、運転手が運転業務に専念できる。②学生や子どもたちの学びを支え、子育て支援に繋がる重要な施策になる。③いつでも誰でも何度でもお金の心配なく外出ができるため、高齢者も含めて暮らしに張りが生まれることが何よりの支援であり、バスへの愛着が生まれる。④利用者数は自動的に増える。⑤全体予算の0.1～0.2%の範囲内で路線構築をして市民が無料で乗れると、子どもたちの通学経費の削減に繋がる。⑥高齢化が進み、免許返納が進み、環境問題からガソリン車の使用を減らす。以上のことから、重要な施策であり無駄な支出ではないと考える。なお、どうしても有料で検討していくことになった場合にアンケート内の「許容料金が100円」の回答者への配慮はとても重要であり、無料券のチケットの配布などで100円以下になる工夫を求める。	なし	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として策定するものであり、行政・事業者・地域のみんなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」を地域公共交通の将来像としています。 将来像実現のための基本方針を3つ定め、基本方針1では、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善、基本方針2では、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では、行政、交通事業者、地域の連携により地域公共交通を守り育てるとしています。 本計画における地域公共交通は、運送サービスに対して利用者が運賃を支払う交通手段である鉄道、バス、タクシーのことを指し、既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、基本方針2に関連して施策2-1、2-2を設定しています。
97	全体	近鉄急行が停車する白子駅、伊勢若松駅へのアクセスの利便性とそれをつなぐ拠点地域として平田駅、鈴鹿市駅へのアクセスの利便性を	なし	ご意見として承ります。

意見 No.	該当ページ	意見・情報等	対応の有無	考え方(案)
		重視して西部，西南部，平田周辺，南部，神戸周辺，東部，白子周辺から放射線上の幹線バス路線を考え，その路線ごとに地域内循環バス路線を組み合わせることで，通勤，通学者の乗継を確保する。		
98	全体	基本方針や実施施策の中に組み込まれている多様なニーズに対応した地域主体の移動手段という考え方はやめるべきである。移動手段は，一般的にその地域に住む人々の暮らしを支えるとても重要な行政課題であり，施策に自己責任論を持ち出すことで多くのひずみ生まれ，地域間の人間関係を壊すことになる。ついては，水道がない所に水道を敷設するのと基本的には同じであるということ認識した計画を求める。	なし	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は，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必要性から設定したものです。 施策 2-1，2-2 のとおり，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るとともに，関係部局・関係者が連携して移動手段の確保に取り組む体制を構築していくこととしています。 地域における移動課題の解決に向けては，実情を把握している地域組織が主体となって取り組むことで，適切な移動手段の検討や導入に繋がると考えますので，行政や関係者は地域の取組に対して，手引書に基づき，必要な支援を行うこととしています。
99	全体	運転という高度な技術と人々の命を預かるという大変重要な仕事を片手間にボランティアで担わせることはあってはならず，地域の自主的なボランティア活動として，運営に支援はしても交通網の一環に組み込んで施策の肩代わりをさせてはいけない。	なし	市内の交通ネットワークは，地域公共交通（鉄道，バス，タクシー），地域主体の移動手段，福祉輸送，施設の送迎車等，様々な交通手段（移動手段）によって構成されています。 P23 の表 交通ネットワークの構成要素（現状）では，市内の交通手段を基幹交通，支線交通，その他の交通と分類し，位置付け，役割，対象を設定しています。 本計画においては，地域の自主的なボランティア活動を交通網の一環に組み込み，施策を肩代わりする意図はなく，地域が主体の移動手段が，市内の拠点等と居住エリアをつなぎ，基幹交通を補完し，より身近な日常生活を支える役割があることを明記しています。
100	全体	バス，タクシー事業者等と連携することや市が直接雇用するなど，職員の身分保障が行き届くことが必要であり，委託をする場合でも直接運行する場合でも，人件費を惜しむことは慎むべきである。	なし	ご意見として承ります。
101	全体	公共交通に卓越した事業者と連携し，C-BUS の経験を活かした運行を行い，事業者も市民も喜べる内容で構築することが，今後の将来への明るい希望が持てるのではないかと考える。	なし	ご意見として承ります。
102	全体	5 年前，右半身が不自由になり，車を手放しました。その後，どうにか自分の身の回りのこ	なし	ご意見として承ります。

意見 No.	該当 ページ	意見・情報等	対応の 有無	考え方（案）
		とはできる日々ですが、病院や買い物などが不便です。また、バス停までも遠く、雨の日、強風の日など外出は困難ですので、一日も早いコミバス実現の日を待っています。		

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験の現況

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

① 高岡山センター → ⑩ 鈴鹿市役所を往復

月・水曜日 (実績)

運行日数：24日間(12月1日から2月28日まで)

運賃収入：69,800円

収支率：4.33%

輸送人員：1.21人/便



時刻表

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

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

往路	第1便		第2便		第3便		第4便		第5便		第6便		全6便の合計	
	乗車	降車	乗車数	降車数										
①高岡山センター	12	0	27	0	38	0	9	0	6	0	1	0	93	0
②高岡台3丁目センター	1	0	3	0	9	0	0	0	0	0	0	0	13	0
③高岡山中央公園	1	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	5	0
④一ノ宮憩いの広場	0	0	0	0	0	10	0	0	1	0	0	0	1	10
⑤高木病院	7	0	2	5	0	6	3	2	1	0	1	0	14	13
⑥オークワ鈴鹿高岡店	0	0	8	9	3	17	3	5	1	0	0	0	15	31
⑦一ノ宮公民館	0	0	1	0	1	0	0	0	0	5	0	0	2	5
⑧一ノ宮集会所	4	0	51	0	1	0	1	0	0	0	1	0	58	0
⑨鈴鹿市駅	0	17	0	63	0	14	0	9	0	2	0	2	0	107
⑩鈴鹿市役所	0	8	0	15	0	6	0	1	0	2	0	1	0	33
小計	25		92		55		17		9		3		201	
1便あたりの平均利用者数(人)	1.04		3.83		2.29		0.71		0.38		0.13		1.40	

復路	第1便		第2便		第3便		第4便		第5便		第6便		全6便の合計	
	乗車数	降車数	乗車数	降車数										
⑩鈴鹿市役所	1	0	0	0	16	0	8	0	1	0	4	0	30	0
⑨鈴鹿市駅	0	0	2	0	6	0	17	0	30	0	20	0	75	0
⑧一ノ宮集会所	0	0	0	0	0	1	0	10	0	26	0	8	0	45
⑦一ノ宮公民館	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0	4	2
⑥オークワ鈴鹿高岡店	0	0	7	1	18	6	6	1	1	0	0	4	32	12
⑤高木病院	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	4	2
④一ノ宮憩いの広場	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	3	0
③高岡山中央公園	0	0	0	0	0	4	0	2	0	0	0	0	0	6
②高岡台3丁目センター	0	0	0	0	0	3	0	2	0	2	0	3	0	10
①高岡山センター	0	1	0	8	0	29	0	18	0	3	0	10	0	69
小計	1		9		46		35		32		25		148	
1便あたりの平均利用者数(人)	0.04		0.38		1.92		1.46		1.33		1.04		1.03	

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の現況

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験

火・金 曜日

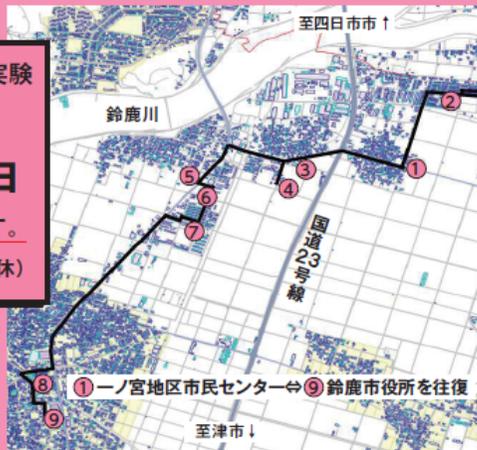
この曜日は、祝日も運行します。

(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



①一ノ宮地区市民センター⇄⑨鈴鹿市役所を往復

時刻表

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

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)

火・金 曜日 (実績)

運行日数：23日間(12月1日から2月28日まで)

運賃収入：36,400円

収支率：2.36%

輸送人員：0.66人/便



往路	第1便		第2便		第3便		第4便		第5便		第6便		全6便の合計	
	乗車	降車	乗車数	降車数										
①一ノ宮地区市民センター	0	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	6	0
②池田団地中央通り	2	0	7	0	1	0	0	0	1	0	2	0	13	0
③JA鈴鹿一ノ宮支店	0	0	3	0	4	0	3	0	0	0	0	0	10	0
④一ノ宮公民館	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑤高木病院	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	7	0
⑥オークワ鈴鹿高岡店	0	0	8	6	2	2	3	0	0	1	0	0	13	9
⑦一ノ宮集会所	3	0	44	0	2	2	2	0	1	0	0	0	52	0
⑧鈴鹿市駅	0	6	0	52	0	7	0	8	0	1	0	0	0	74
⑨鈴鹿市役所	0	4	0	10	0	0	0	0	0	1	0	3	0	18
小計	10		68		9		8		3		3		101	
1便あたりの平均利用者数(人)	0.43		2.96		0.39		0.35		0.13		0.13		0.73	

復路	第1便		第2便		第3便		第4便		第5便		第6便		全6便の合計	
	乗車	降車	乗車数	降車数										
⑨鈴鹿市役所	0	0	1	0	4	0	4	0	3	0	0	0	12	0
⑧鈴鹿市駅	1	0	0	0	5	0	12	0	33	0	12	0	63	0
⑦一ノ宮集会所	0	0	0	0	0	1	0	6	0	32	0	5	0	44
⑥オークワ鈴鹿高岡店	0	0	5	0	1	4	0	6	0	4	0	6	6	20
⑤高木病院	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
④一ノ宮公民館	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
③JA鈴鹿一ノ宮支店	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
②池田団地中央通り	0	0	0	1	0	3	0	4	0	0	0	0	0	8
①一ノ宮地区市民センター	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
小計	1		6		10		16		36		12		81	
1便あたりの平均利用者数(人)	0.04		0.26		0.43		0.70		1.57		0.52		0.59	

令和 3 年度鈴鹿市地域公共交通会議事業報告（見込み）

事業の名称	事業の内容
1. 計画目標達成のための施策・事業の設定	<p>①計画の目標の設定 令和 2 年度に実施した調査結果に基づき明らかとなった鈴鹿市の地域公共交通のあり方を再検証し、その実現のための目標設定について、「利用者数」や「満足度」だけでなく、事業の効率性に関する指標である「収支」、「行政負担額」等の定量的な目標を設定した。</p> <p>②計画目標達成のための施策・事業・実施主体の設定 設定した数値目標を達成するための施策・事業の検討、実施主体を検討し、施策を実行する主体に応じて活動指標を定めた。</p> <p>③計画の評価・検証 目標達成に向けた施策・事業の達成状況について、評価・検証するための指標や評価方法を検討し、毎年度の評価、データに基づいた P D C A の強化や進捗管理について計画に位置付けた。</p>
2. 鈴鹿市地域公共交通計画(案)のとりまとめ	<p>調査結果や協議結果に基づき、地域公共交通の役割を整理し、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活用など「鈴鹿市の公共交通のあり方」を明らかにし、その実現に向けた施策や方針を示した「鈴鹿市地域公共交通計画(案)」を策定した。</p> <p>※計画(案)の概要 地域公共交通の将来像を『行政・事業者・地域のみんなで 利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる!』と設定。</p> <p>将来像実現のための基本的な方針を 3 つ設定。</p>

	<p>《基本方針 1》 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善</p> <p>《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</p> <p>《基本方針 3》 行政，交通事業者，地域の連携により地域公共交通を守り育てる</p> <p>基本方針を踏まえ計画の目標を設定</p> <p>①路線バス利用者数を回復する（目標値：2019 年度水準） ②C-BUS の利用者数を回復する（目標値：2019 年度水準） ③鉄道利用者数を回復する（目標値：2019 年度水準） ④地域における主体的な取組を支援する（目標値：4 つ） ⑤利用促進の取組を増やす（目標値：2019 年度水準）</p>
<p>3. 鈴鹿市地域公共交通会議及び分科会の開催</p>	<p>地域公共交通会議および分科会を開催し、「鈴鹿市地域公共交通計画」の策定に必要な協議を行った。</p> <p>[会議の開催実績]</p> <p>6 月 8 日 第 1 回鈴鹿市地域公共交通会議（書面開催） 7 月 9 日 第 1 回鈴鹿市地域公共交通会議分科会 9 月 27 日 第 2 回鈴鹿市地域公共交通会議分科会 10 月 26 日 第 2 回鈴鹿市地域公共交通会議 11 月 22 日 第 3 回鈴鹿市地域公共交通会議 12 月 13 日 第 4 回鈴鹿市地域公共交通会議（書面開催） 3 月 18 日 第 5 回鈴鹿市地域公共交通会議</p>

令和3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	6,404,000	6,404,000	0	鈴鹿市負担金 地域公共交通計画策定業務委託費 5,665,000 会議費 739,000
2	補助金	1 補助金	1,982,000	1,982,000	0	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
3	繰越金	1 繰越金	191	191	0	
4	諸収入	1 雑入	0	19	△ 19	利息
合計			8,386,191	8,386,210	△ 19	

【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	728,191	489,670	238,521	交通会議委員報酬(分科会を含む) 320,400 委員旅費 136,780 振込手数料 22,550 お茶代(会議・分科会) 9,940
2	事業費	1 事業費	5,676,000	5,675,770	230	地域公共交通計画策定業務委託費 5,665,000 振込手数料 770 収入印紙代 10,000
3	予備費	1 予備費	0	0	0	
4	諸支出金	1 償還金	1,982,000	2,220,560	△ 238,560	国庫補助金の鈴鹿市への移管 1,982,000 鈴鹿市負担金余剰分の鈴鹿市への移管 238,560
合計			8,386,191	8,386,000	191	

歳入計 8,386,210

歳出計 8,386,000

差引額 210

※令和4年度へ繰越(利息等)

令和 4 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
1 鈴鹿市地域公共交通計画に位置付けた施策の推進	<p>■計画の目標達成のための施策を実施する。</p> <p><u>基本方針 1</u> <u>持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善</u> 施策 1-1 路線バスの運行維持 施策 1-2 C-BUS の運行維持・路線の見直し 施策 1-2 便利で移動しやすい環境の整備</p> <p><u>基本方針 2</u> <u>多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保</u> 施策 2-1 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化 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</p> <p><u>基本方針 3</u> <u>行政，交通事業者，地域の連携により地域公共交通を守り育てる</u> 施策 3-1 情報提供の充実による利用促進 施策 3-2 公共交通の利用促進に向けた意識醸成 施策 3-3 新技術を活用した地域公共交通の利便性向上</p>
2 鈴鹿市地域公共交通会議及び分科会の開催	<p>■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。</p> <p><u>鈴鹿市地域公共交通計画の進行管理</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p><u>乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等の協議</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 廃止代替路線，コミュニティバス（C-BUS）等

令和4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	605,000	6,404,000	△ 5,799,000	鈴鹿市負担金 会議費 605千円
2	補助金	1 補助金	0	1,982,000	△ 1,982,000	
3	繰越金	1 繰越金	210	191	19	令和3年度からの繰越
4	諸収入	1 雑入	0	0	0	
合計			605,210	8,386,191	△ 7,780,981	

【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	605,210	728,191	△ 122,981	交通会議委員報酬(分科会を含む) 445千円 委員旅費(東京・愛知県春日井市) 118千円 会議用お茶代 9千円 振込手数料 33千円
2	事業費	1 事業費	0	5,676,000	△ 5,676,000	
3	予備費	1 予備費	0	0	0	
4	諸支出金	1 償還金	0	1,982,000	△ 1,982,000	
合計			605,210	8,386,191	△ 7,780,981	

鈴鹿市地域公共交通計画(案)

令和4年3月

鈴 鹿 市

目次

1. 計画の目的と位置付け	1
1-1. 目的	1
1-2. 位置付け	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	6
3. 地域公共交通の利用実態・ニーズの把握（概要）	9
4. 地域公共交通の課題	10
4-1. 地域公共交通の現状と課題	10
4-2. 課題を見出した背景	11
5. 計画の基本的な方針	23
5-1. 将来像	23
5-2. 鈴鹿市の地域公共交通ネットワーク	24
5-3. 地域公共交通の果たすべき役割	26
5-4. 計画の区域・期間	26
5-5. 基本方針	27
5-6. 各主体の基本的な役割	28
5-7. 鈴鹿市の地域公共交通の将来ネットワークイメージ	29
6. 計画の目標	31
6-1. 計画の目標と評価指標及び目標値の設定	31
7. 実施施策	33
7-1. 目標を達成するための施策	33
7-2. 施策毎のカルテ	34
8. 計画の進行管理	54

1. 計画の目的と位置付け

1-1. 目的

人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化、高齢者の移動手手段の確保等の課題に対し、国では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域公共交通活性化再生法という）」の一部を改正する法律を2020(令和2)年11月27日に施行しました。

この法改正により、原則として全ての地方公共団体が地域公共交通に関するマスタープランとなる計画を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手手段の確保に取り組むことができる仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズ（人々の移動に対する需要（行きたいまたは行く必要がある場所、時間帯、所要時間、料金等））に対応する取組を促すことが示されました。

鈴鹿市においても、人口減少や新型コロナウイルス感染症（以下、新型コロナという）の感染拡大等を受け、地域公共交通の利用者が減少傾向にあり、交通事業者が、運行本数の減便を検討する等、旅客運送サービス水準の低下が懸念されていることから、市民の暮らしや産業を支える地域公共交通を維持・確保していくための取組が重要となります。

また、限られた財源を有効に活用する視点からも、西部・南部地域の生活交通として運行しているコミュニティバス（C-BUS）の見直しをすること等、利便性の高いC-BUSの運行により、移動のしやすい交通環境を構築していく必要があります。

さらに、公共交通空白地域における移動手手段の確保や高齢者の移動手手段の確保等の市民ニーズに対しては、多様な関係者が連携して、地域の実情に応じた移動手手段を導入することが求められており、導入にあたっては、新たなモビリティサービス（MaaS^(※1)、自動運転等）の活用も検討していく必要があります。

これらの取組を進めていくことを目的に、まちづくり^(※2)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活用等、「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施策を位置付けた「鈴鹿市地域公共交通計画（以下、本計画という）」を策定しました。

本計画に基づき、行政、交通事業者、地域住民等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を確保します。

(※1) MaaS (Mobility as a Service) : 出発地から目的地までに複数の交通手段を利用する移動ニーズに対し、これらを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス

(※2) まちづくり : 市民一人ひとりが夢及び生きがいを持って安心して暮らせるなど、住みよいまちをつくるために行われる公共的な活動

《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、政府が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. 位置付け

本計画は、地域公共交通活性化再生法に基づく、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、前身計画である「鈴鹿市地域公共交通総合連携計画」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整合・連携を図ります。

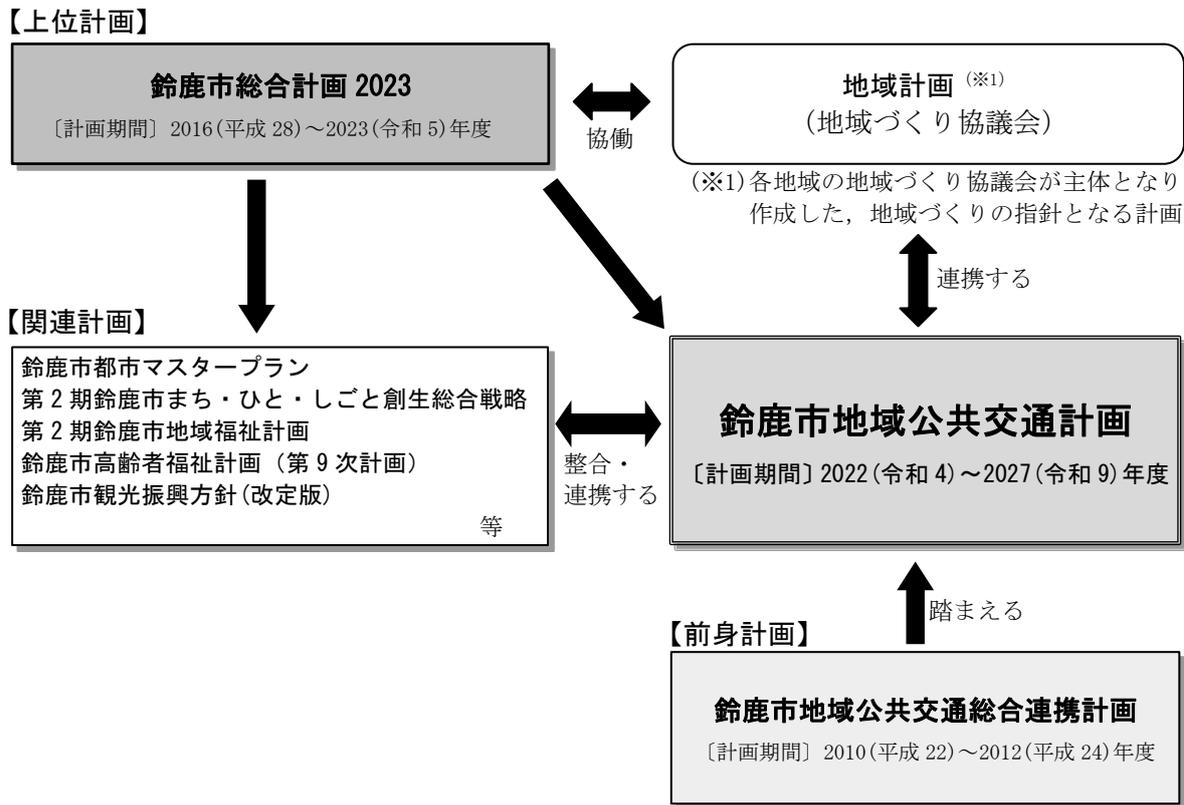


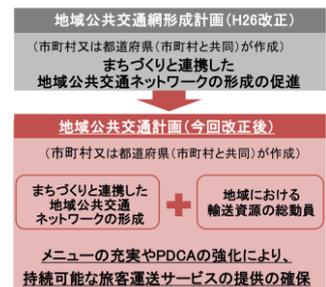
図 鈴鹿市地域公共交通計画の位置付け

○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- 地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
 ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進 (作成経費を補助 ※予算関連)
- 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
 ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応 (情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 ⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進

- 乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
- 通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



資料：国土交通省ホームページより抜粋

図 地域公共交通活性化再生法の改正概要 (地域公共交通計画の位置付け)

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、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。

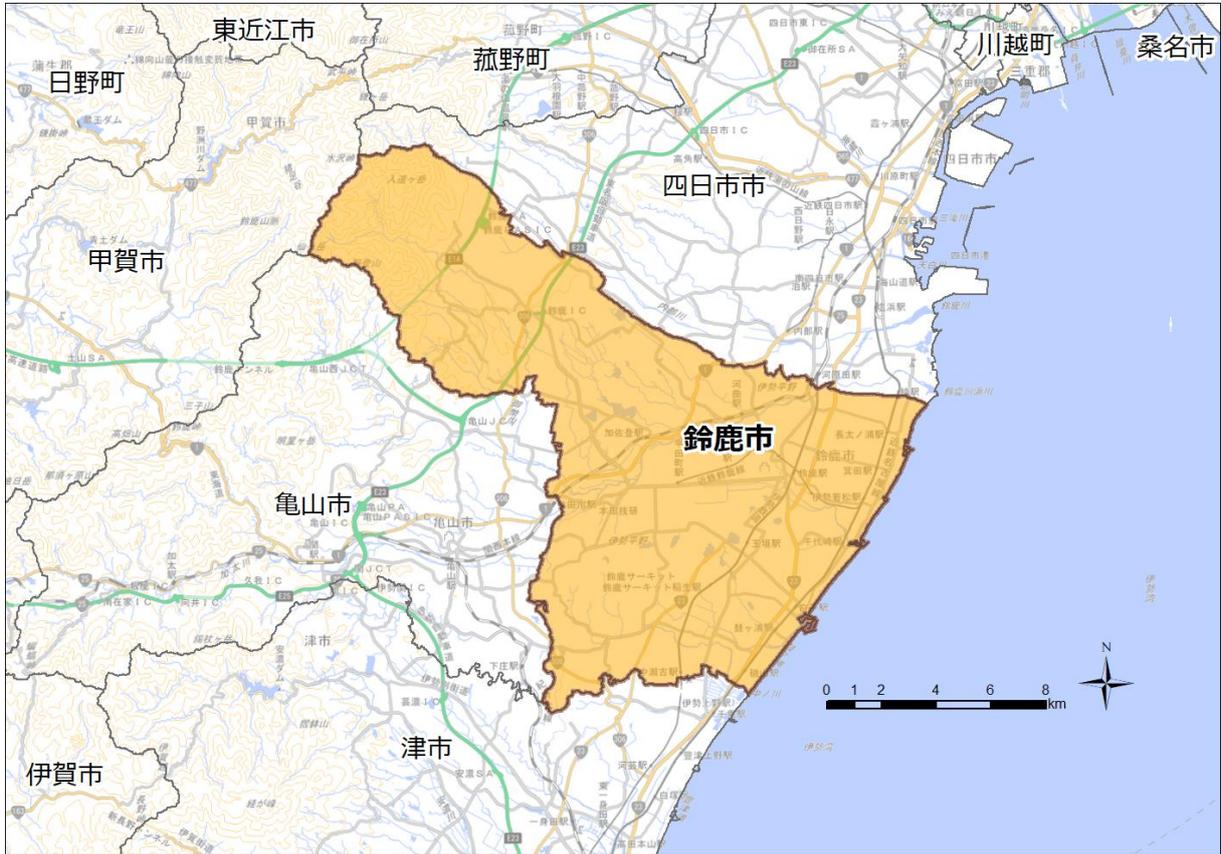


図 鈴鹿市の位置・地勢

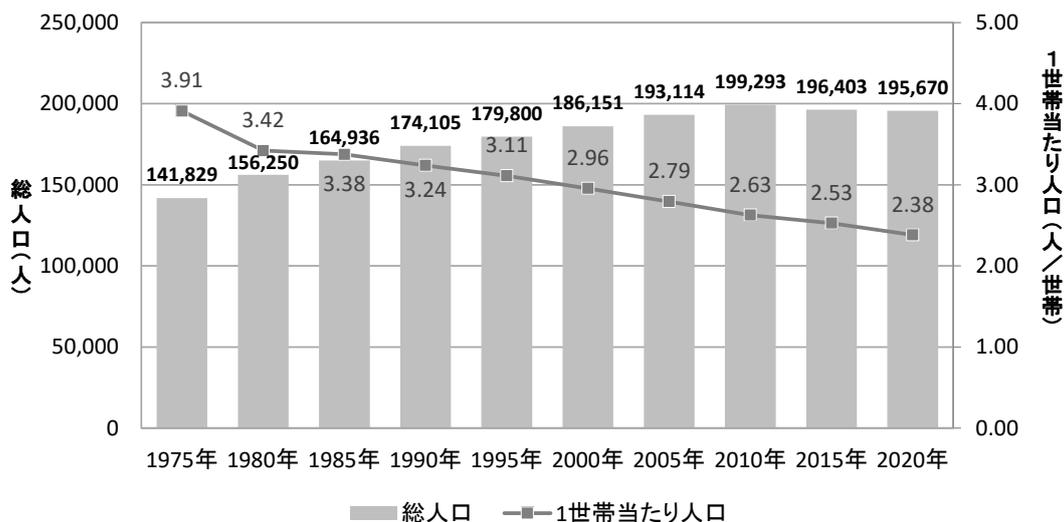


図 鈴鹿市の行政区

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、都市化の進展等に伴い増加し、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、2020(令和2)年には2.38人/世帯となっています。

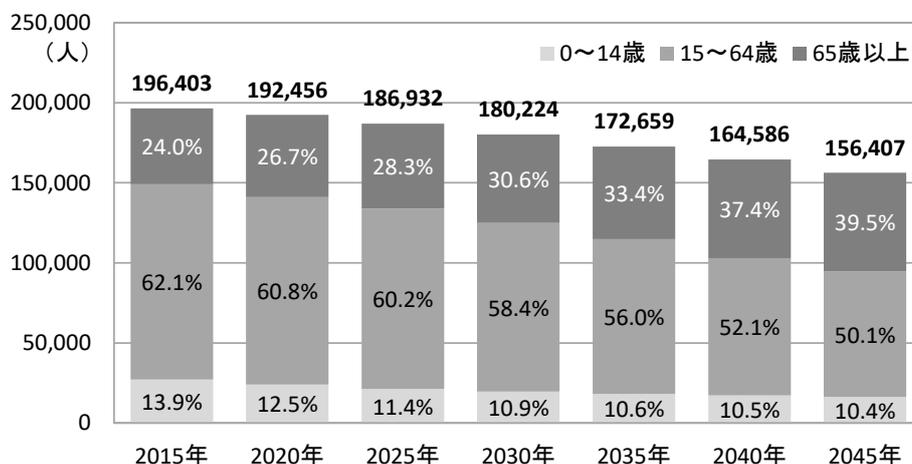


資料：国勢調査

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。



※2015年は国勢調査による実績値、2020年以降は2015年国勢調査に基づく推計値

資料：国立社会保障・人口問題研究所

図 将来人口予測

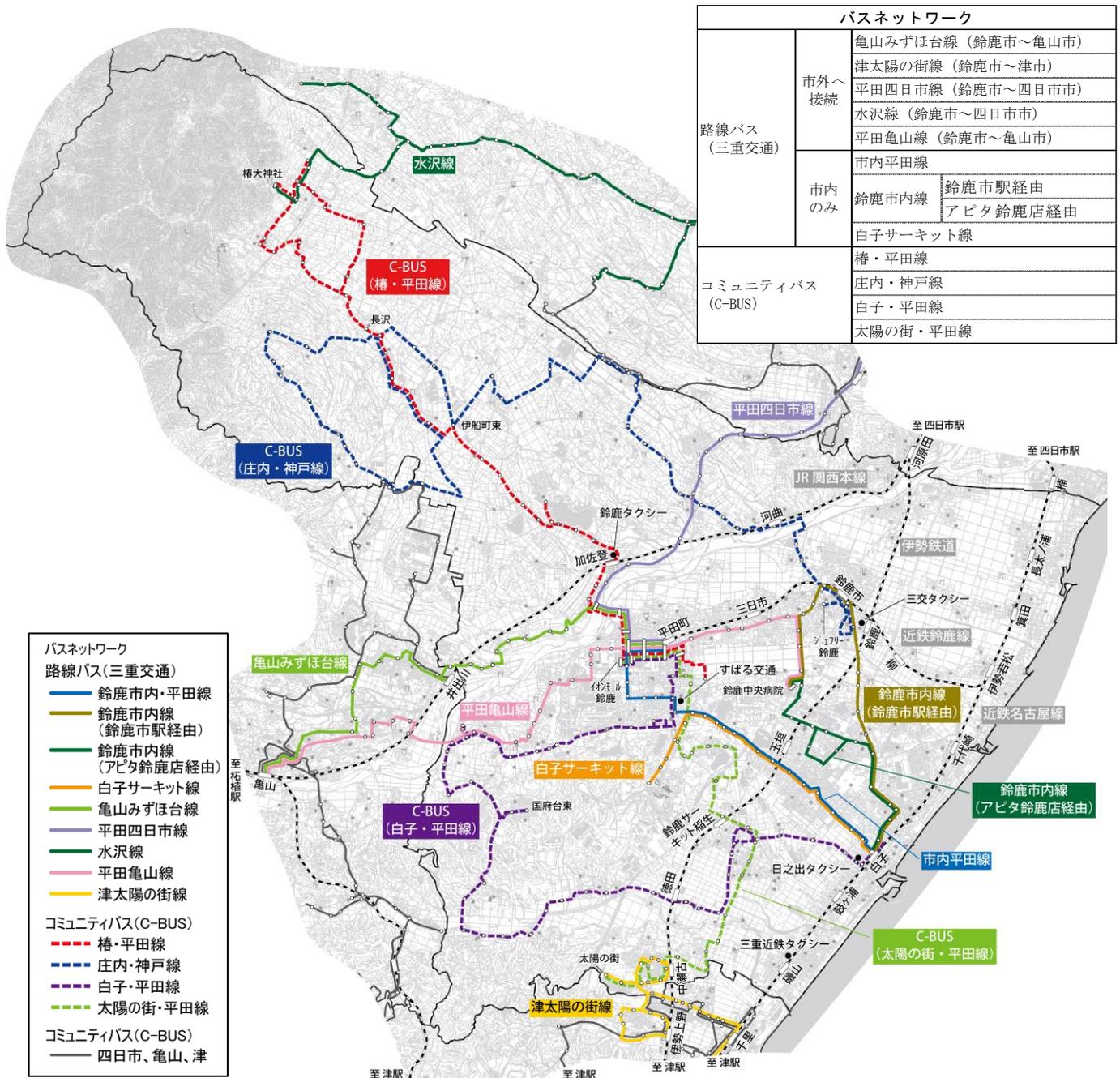
2-3. 地域公共交通ネットワーク

(1) 鉄道・バス等ネットワーク

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8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。

また、市内にはタクシー事業者が5社あり、鉄道駅・イオンモール鈴鹿・鈴鹿サーキット・鈴鹿中央総合病院のタクシー乗り場等を主な待機場所として、鉄道・バスネットワークを補完しています。



※鈴鹿市内線(アビタ鈴鹿店経由)について、アビタ鈴鹿店は、MEGADON・キョーテUNY鈴鹿店に名称変更されているが、馴染みのある「アビタ鈴鹿店」と表記している。

図 鈴鹿市内の鉄道・バス等ネットワーク

(2) 公共交通空白地域について

公共交通空白地域は、鉄道駅やバス停が一定の距離の範囲内がない地域のことを指し、交通空白地や交通不便地域とも言われます。なお、距離の定義が決まっていないため、鈴鹿市では、これまで公共交通空白地域を「鉄道駅、バス停から半径 1km 以遠の地域」と設定し、公共交通空白地域における生活交通の確保に向け取り組んできました。

一方で、鉄道駅やバス停から半径 1km 未満の距離に位置する地域であっても、高齢化が進む地域等においては、鉄道やバスの利用が不便な状況も見られます。

こうした状況を踏まえ、各種データを基に、鈴鹿市の公共交通空白地域を「鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m 以遠の地域」に見直しました。

今後の交通施策の立案にあたっては、公共交通空白地域を判断基準の一つとし、地形の高低差や地域公共交通のサービスレベル等の地域の実情も踏まえることが必要となります。

《参考とした意見やデータ》

■国等が示す公共交通空白地域の考え方

バスサービスハンドブック (2006(平成 18)年 11 月 土木学会)	・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。</u>
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)	・ <u>駅から半径 500m以上、バス停から半径 300m以上 (交通機関が充実している都市)</u> ・ <u>駅から半径 1000m以上、バス停から半径 500m以上 (地方)</u> ・地形の高低差や住民の意識等も考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべき。
都市構造の評価に関するハンドブック (2014(平成 26)年 8 月 国土交通省)	・都市の生活利便性を評価する指標のうち、居住機能の適切な誘導を測る指標の 1 つとして、「基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率」が設定されている。 ・ここでの徒歩圏は <u>鉄道駅については 800m、バス停については 300m</u> とされている。

■無理なく休まず歩ける距離 (地方都市圏)

距離	65 歳以上 (累計)	75 歳以上 (累計)
1.5 km 以上	44%	33%
1.5km まで	10% (54%)	9% (42%)
1km まで	17% (71%)	15% (57%)
500m まで	11% (82%)	15% (72%)
300m まで	7% (89%)	10% (82%)
100m まで	10%	17%

資料：全国都市交通特性調査 (2015(平成 27)年 国土交通省)

■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

自宅からバス停までどの程度までなら歩けますかという設問に対し、徒歩10分まで(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(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ませんでした。

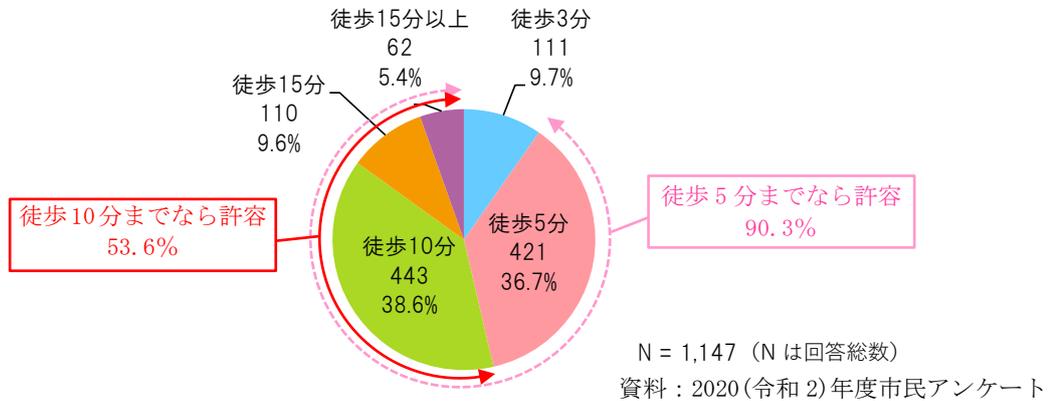


図 自宅からバス停までの許容距離

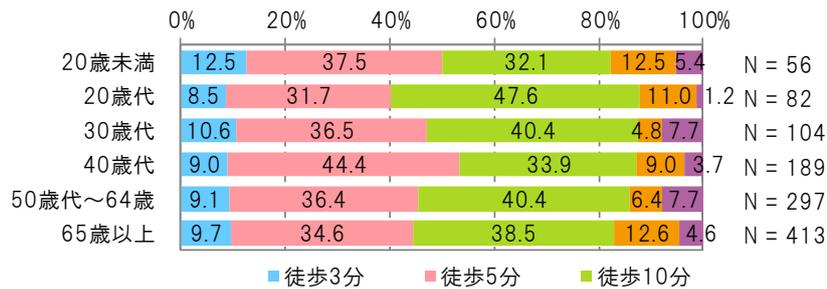


図 自宅からバス停までの許容距離（年齢別）

- 国等で示される公共交通空白地域の考え方を参考にすると、バス停からの距離は最短で300m、鉄道駅からの距離は最短で800mとなります。
- 300mなら無理なく歩けると考える高齢者の割合は、65歳以上で約90%、75歳以上でも約80%を占めています。また、1kmでも、65歳以上で約70%、75歳以上で半数を上回っています。
- 市民アンケートの結果では、バス停までの許容距離は徒歩5分以内（分速60mの場合、300m）とする人が約90%、年齢による大きな差は見られません。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・高校生以上の市民より無作為抽出し、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 ・有効配布数 1,959 通、有効回収数 801 通（1,313 票） ※1 通につき調査票 2 票を封入し、世帯内から 2 名までの回答を依頼 ・実施時期：2020（令和 2）年 12 月
バス利用者アンケート （C-BUS、路線バス）	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・C-BUS：有効配布数 294 票、有効回収数 267 票（うちヒアリング 248 票） ・路線バス：有効配布数 423 票、有効回収数 83 票（ヒアリング票なし） ・実施時期：2020（令和 2）年 12 月
高校生アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の高校（神戸、飯野、稲生、白子、石薬師、鈴鹿）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 ・有効配布数 2,643 票、有効回答数 1,878 票 ・実施時期：2020（令和 2）年 12 月～2021（令和 3）年 1 月
地域住民グループインタビュー	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・実施時期：2021（令和 3）年 2 月
交通事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・実施時期：2021（令和 3）年 2 月
地域の輸送資源ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ・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（医療機関・教育機関・自動車学校等）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 ・実施時期：2021（令和 3）年 2 月
バス利用状況調査	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・実施時期：2021（令和 3）年 4 月～9 月（AI カメラ） 2020（令和 2）年 8 月～2021（令和 3）年 1 月（IC カード）
【参考】すずか消費生活展来場者へのアンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・実施時期：2021（令和 3）年 2 月

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、交通渋滞等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1.3億円となっています。特にC-BUSでは、2016(平成28)年頃から続く利用者減少が新型コロナの影響により顕著となり、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等、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醸成

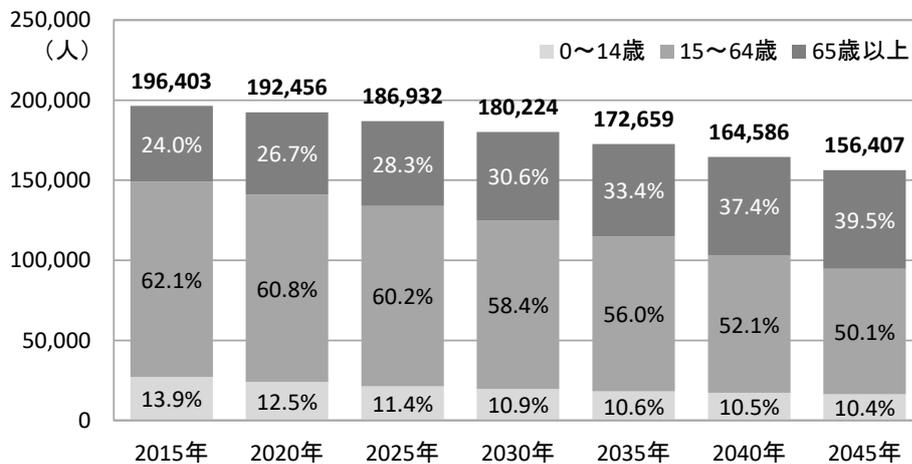
4-2. 課題を見出した背景

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，2020年以降は2015年国勢調査に基づく推計値

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]

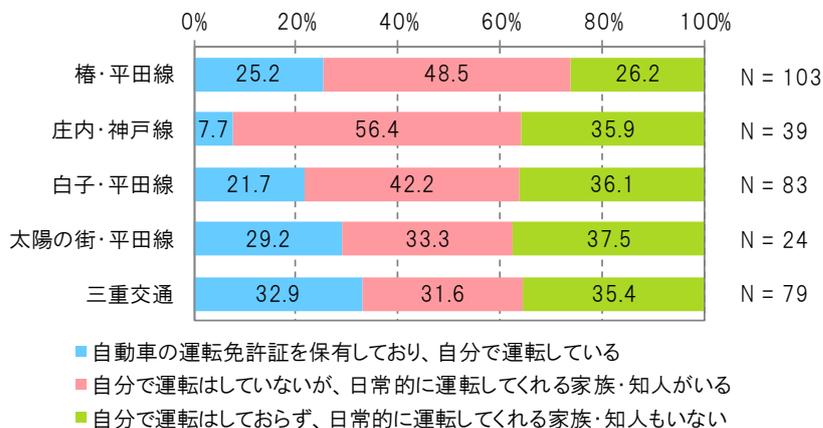


図 自動車の利用状況（バス路線別） [バス利用者アンケート]

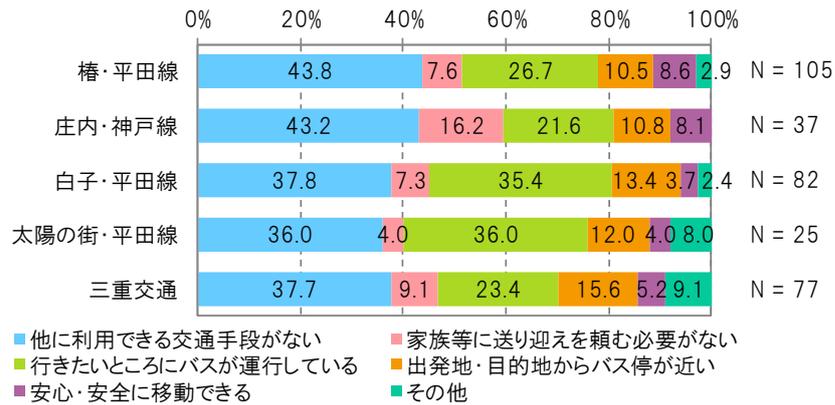


図 路線別のバスの利用理由[バス利用者アンケート]

○日常生活の移動手段は、自家用車であり、高齢になっても車を運転している実態があり、車の運転ができない人は、家族や親族の送迎が行われています。[グループインタビュー]

表 グループインタビューにおける主な意見

項目	意見の内容
車の運転に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ・農業従事者の多い地域であり、運転免許の返納は難しい。 ・今後、運転免許の返納を想定すると、地域公共交通は必要。
送迎に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許を持たない人や自分で運転できない人は、家族に送迎をしてもらっている。 ・運転免許を返納した後、バスを利用して買い物に行くことは考えにくく、友人や親戚に送迎をお願いすることになる。

○バス停までの距離、バスの運行便数等が理由でバスが使いづらい状況となっており、バスの利用環境の改善や運賃の割引、タクシー等の利用時の補助メニュー等の確立が求められています。[グループインタビュー]

表 グループインタビューにおける主な意見

項目	意見
地域公共交通に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで行くのに、1km以上歩くことは、難しい。 ・朝は学生が利用しているが、昼間の時間帯の利用者が少ない ・バスの運行便数が少なく、使いづらいため、利用者が減少しているのではないか。
地域が求めるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停への駐車場・駐輪場の整備。 ・C-BUSの割引チケットの配布等による利用促進の取組が必要。 ・タクシーを日常的に使用することが難しいので、タクシー利用に対する補助があると良い。 ・介護タクシーの利用料金の補助、買物での利用ができると良い。

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、交通渋滞等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」等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]

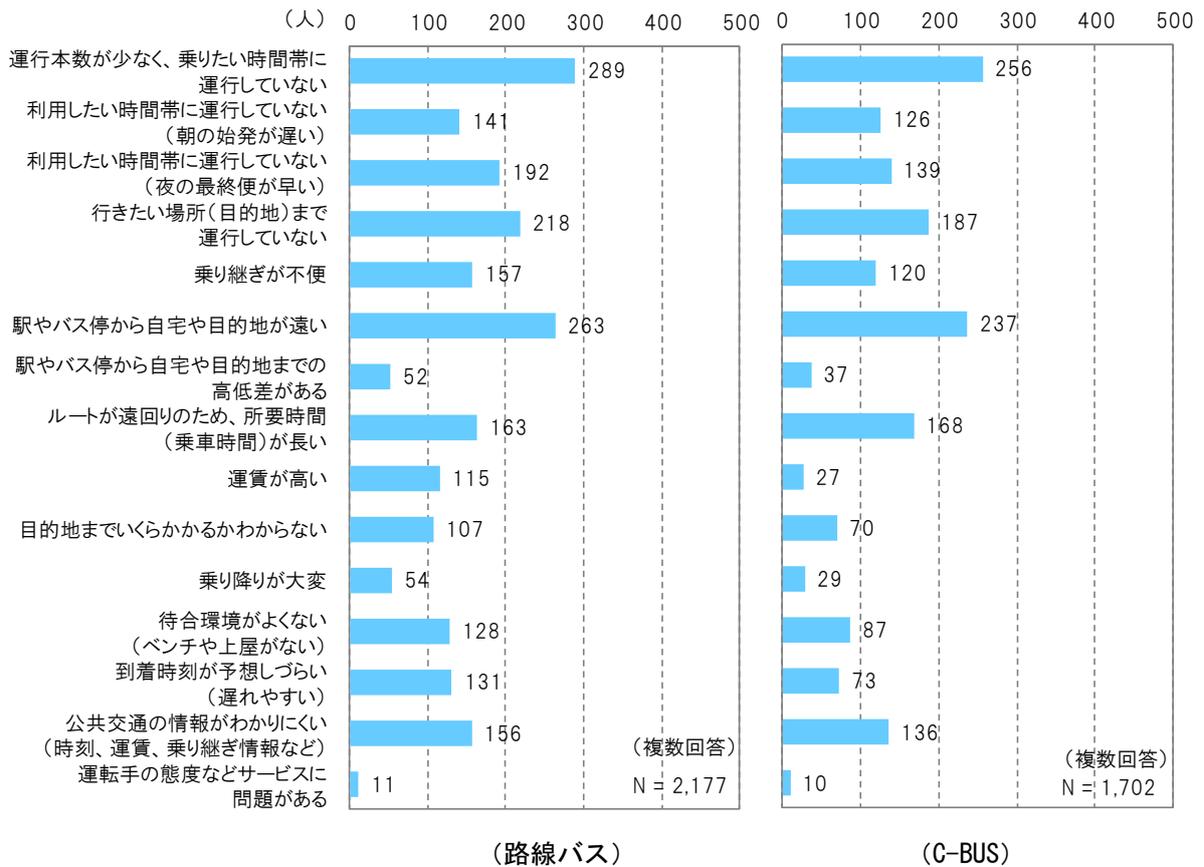


図 バス利用の際の不便点[市民アンケート]

4. 地域公共交通の課題

○バス利用者アンケートにおけるバス利用時に不便に思う点・改善すべき点は、路線バス・C-BUSともに「運行本数」「運行時間帯」の順に多く、路線バスはこれらに加えて「交通渋滞による遅れ」が多くなっています。[バス利用者]

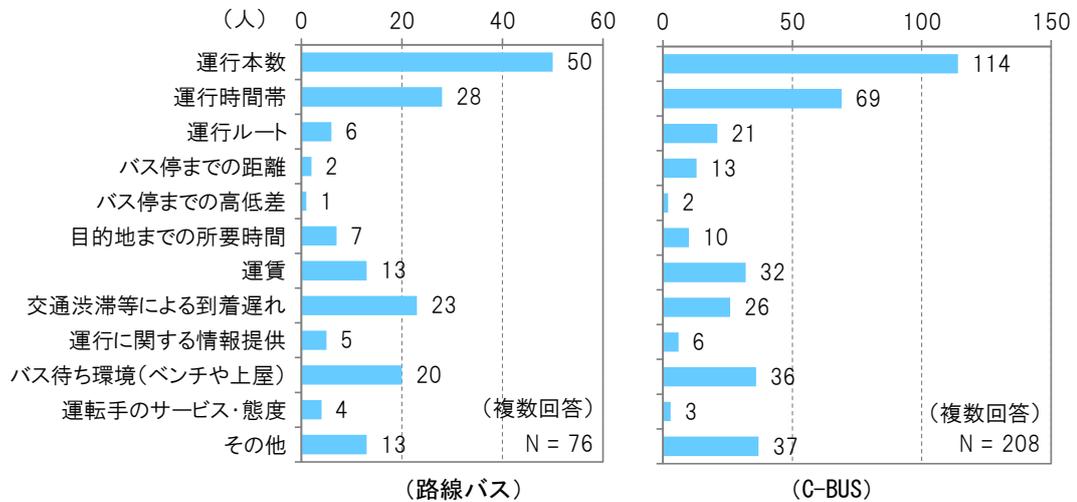


図 バス利用時に不便に思う点・改善すべき点[バス利用者アンケート]

○高校生アンケートにおける、バスを利用する場合における不満やバスを利用しない理由は、「運行本数が少ない」「他の交通手段のほうが便利」「運賃が高い」「バス停が遠い(家から又は目的地まで)」といった声が多くなっています。[高校生アンケート]

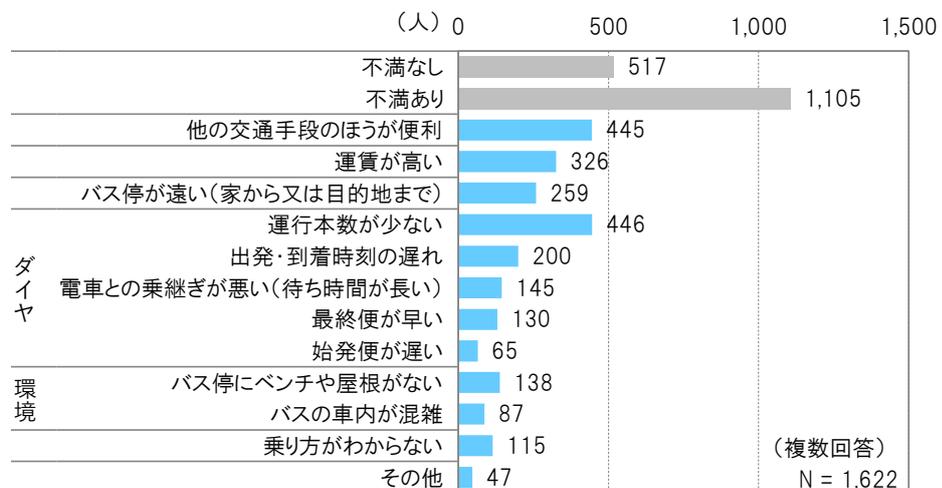
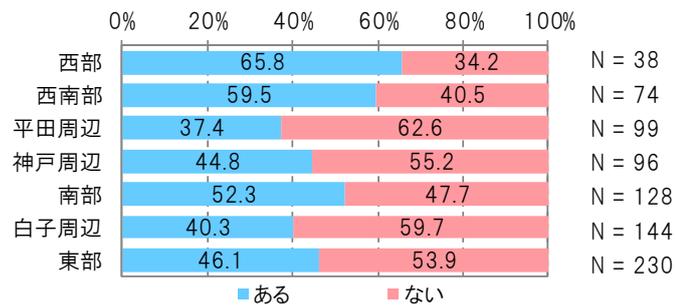


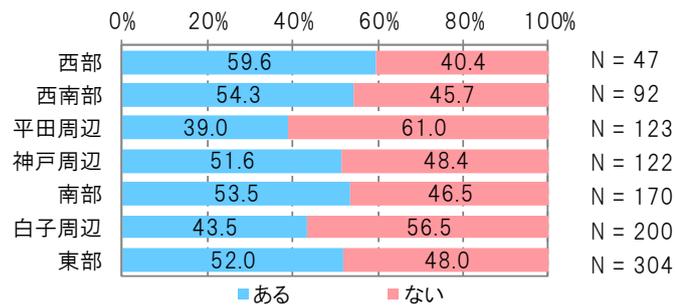
図 バスを利用する場合における不満やバスを利用しない理由[高校生アンケート]

○地域公共交通に不便を感じた経験のある人の割合は、いずれの目的でも西部地域・西南部地域で他地域よりもやや高くなっています。[市民アンケート]

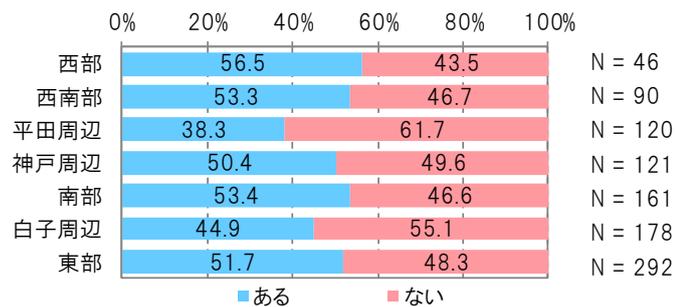
通勤・通学



買い物



通院



その他(趣味・娯楽等)

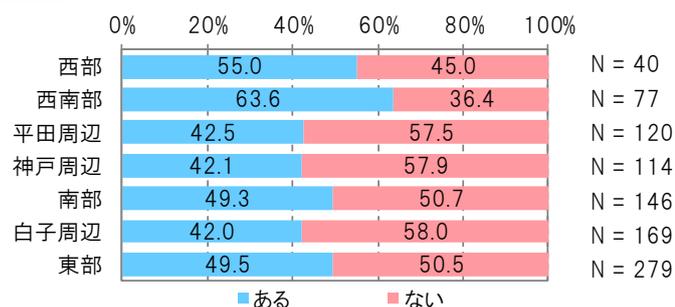


図 地域公共交通を不便に感じた経験

【市民アンケートにおける地域の整理】

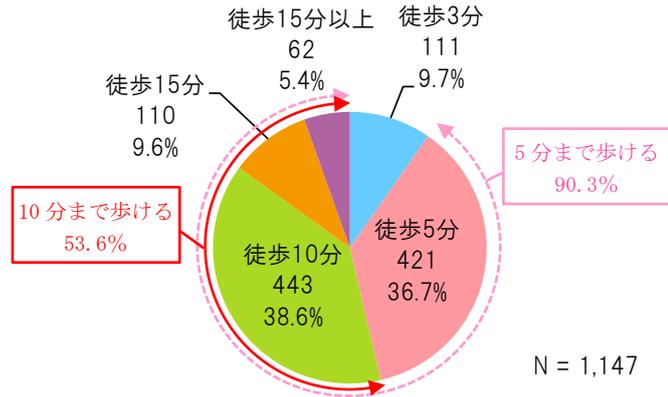
地域	対象地区(行政区)
西部	久間田, 椿, 深伊沢, 鈴峰, 庄内
西南部	庄野, 加佐登, 石薬師, 井田川
平田周辺	国府, 牧田
神戸周辺	飯野, 河曲, 神戸
南部	稲生, 栄, 天名, 合川
白子周辺	白子
東部	一ノ宮, 箕田, 玉垣, 若松

※行政区は、P4を参照

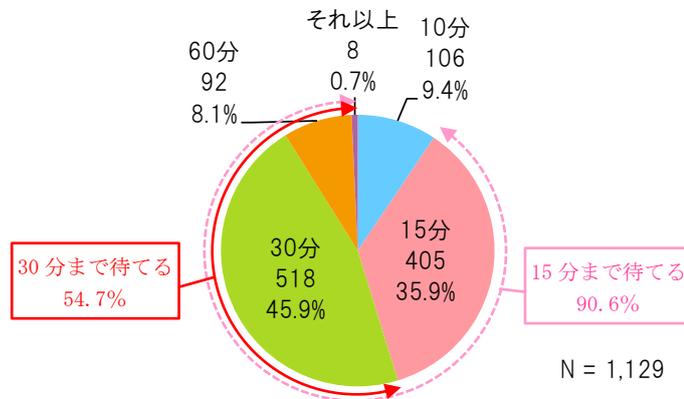
4. 地域公共交通の課題

- 自宅からバス停までの許容距離は、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分までなら許容する回答（60分以上、60分、30分を選択）が約5割、15分までなら許容する回答（60分以上、60分、30分、15分を選択）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、300円までなら許容する回答（500円以上、500円、300円を選択）が約5割、200円までなら許容する回答（500円以上、500円、300円、200円を選択）が約9割となっています。[市民アンケート]

自宅からバス停までの距離



バスの運行間隔



1回あたりの利用料金

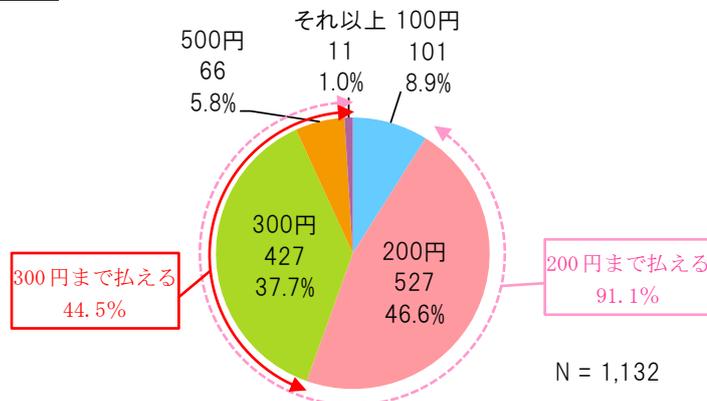


図 バスを利用する上での許容条件 [市民アンケート]

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

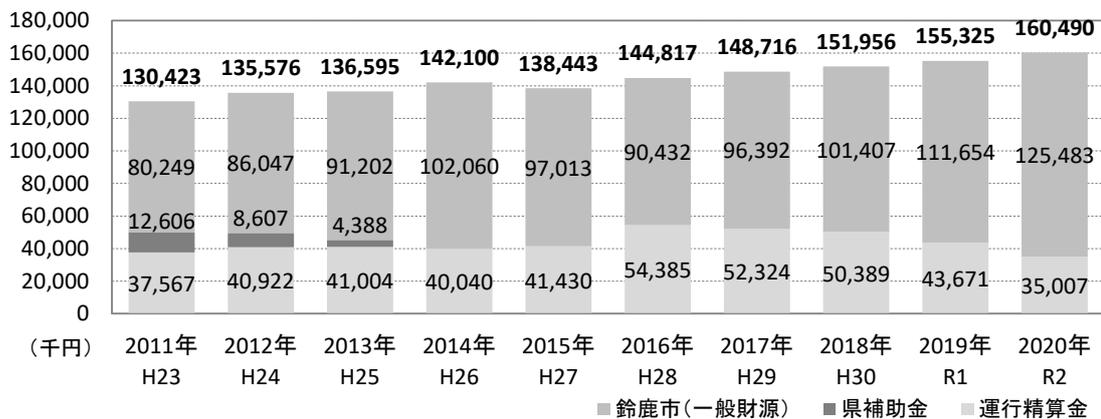


- 現状③**
- ・地域公共交通に対する市の財政負担額は、年間約 1.3 億円となっています。特に C-BUS では、2016(平成 28)年頃から続く利用者減少が新型コロナの影響により顕著となり、収入が減る一方で、運行経費が増えており、財政負担額は増加傾向にあります。
 - ・地域公共交通事業者は、従来の運転手不足に加え、新型コロナの影響によりこれまで以上に厳しい経営環境に直面しており、交通事業者や行政だけで地域公共交通サービスを維持していくことがより一層困難な状況にあります。
 - ・鈴鹿市では、地域の移動課題に対して、地域づくり協議会等が主体となり、主に高齢者を対象とした移動支援・移動を伴う付添支援の取組が行われています。
 - ・一ノ宮地区においては、行政との協働により、新たな交通システムの実証実験が行われています。

○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 1.3 億円となっています。特に C-BUS は、2016（平成 28）年以降、収入が減少する一方で、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	
水沢線	53.2	25.2	5,892	5,892	0	11,784	
長沢線	39.6	11.0	1,882	1,882	0	3,763	2020(令和2)年9月廃止
平田四日市線	43.3	18.9	4,033	4,033	0	8,065	
平田亀山線	39.6	12.6	1,067	1,067	0	2,134	亀山駅～平田町駅
平田亀山線	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	



※運行精算金には広告収入を含む

図 コミュニティバス (C-BUS) の事業費の推移

○C-BUS の利用者数は利用者数は減少傾向が続いていますが、2020(令和2)年度は、新型コロナにより影響により、前年比約23%減と大幅に減少しています。

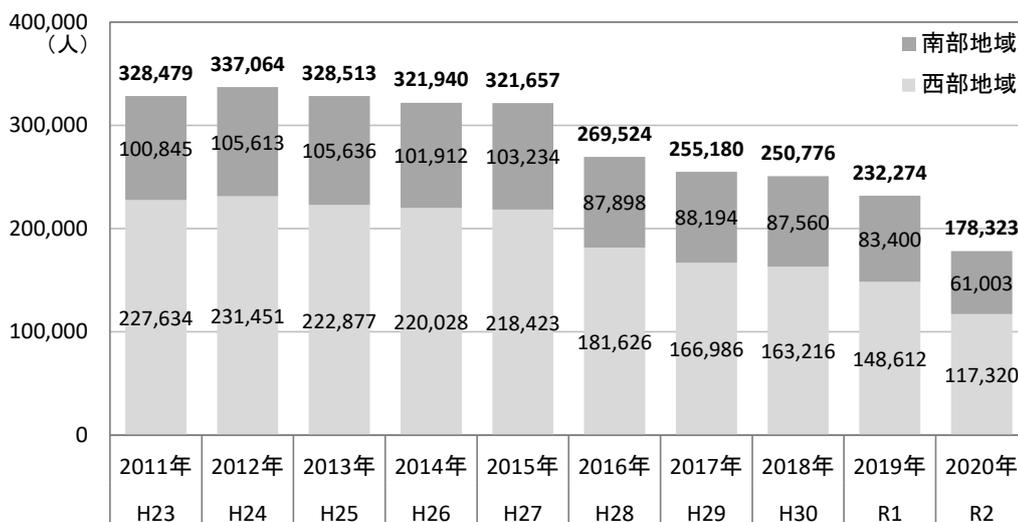


図 コミュニティバス (C-BUS) 利用者数の推移

○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]

表 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等が減少し、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。

○鈴鹿市では、地域の移動課題に対して、地域づくり協議会等が主体となり、主に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。

- ・地域づくり協議会とは、同じ地域に住む人やその地域で活動している各種団体等の関係者が一体となり、福祉や子育て、防犯・防災や環境等、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のことであります。
- ・鈴鹿市では、市内全域に28の地域づくり協議会が立ち上げられ、住みよい地域をつくっていくために、地域計画を策定し、「住みよいまち」の実現に向けた活動が行われています。
- ・なお、地域の移動課題の解決のために、地域が主体となった取組が市内の7地域づくり協議会（椿、庄内、稲生、旭が丘、庄野、天名、合川）で行われています。

表 主に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

《おでかけハッピー号（椿、庄内地区の事例）》



地域内の医療機関やスーパー等の4か所を目的地として、利用者の電話予約に基づき、有償ボランティアが運転手を務めます。

（2021(令和3)年2月から本格運行開始）

○一ノ宮地区においては、行政との協働により、新たな交通システムの実証実験が行われています。

- ・市内の公共交通空白地域のうち、民間路線バスが廃止となった地域、かつ、高齢者数が最も多い一ノ宮地区において、鈴鹿市と一ノ宮地域づくり協議会が協働し、地域と主要なバス停や鉄道駅を結ぶ経路を基本とした、新たな交通システム（乗合旅客運送）の実証実験を開始しました。
- ・一ノ宮地区と神戸地区を結ぶ路線をワゴン車両（定員14人）が、時刻に基づき運行する路線定期運行となっています。
- ・今後、利用状況等を踏まえて実証実験の評価・検証を行い、地域住民が主体となり、より利便性の高い運行形態を検討していく予定です。



○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ており、現時点においてすぐに活用することは難しい状況ですが、将来の有効活用に向けて引き続き相談や調整が必要と考えられます。

課題④ 地域公共交通に対する意識の醸成



- 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、鉄道駅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。

○市民の普段の移動を見ると、移動目的に抛らず自動車（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ての移動は少ない状況です。[市民アンケート]

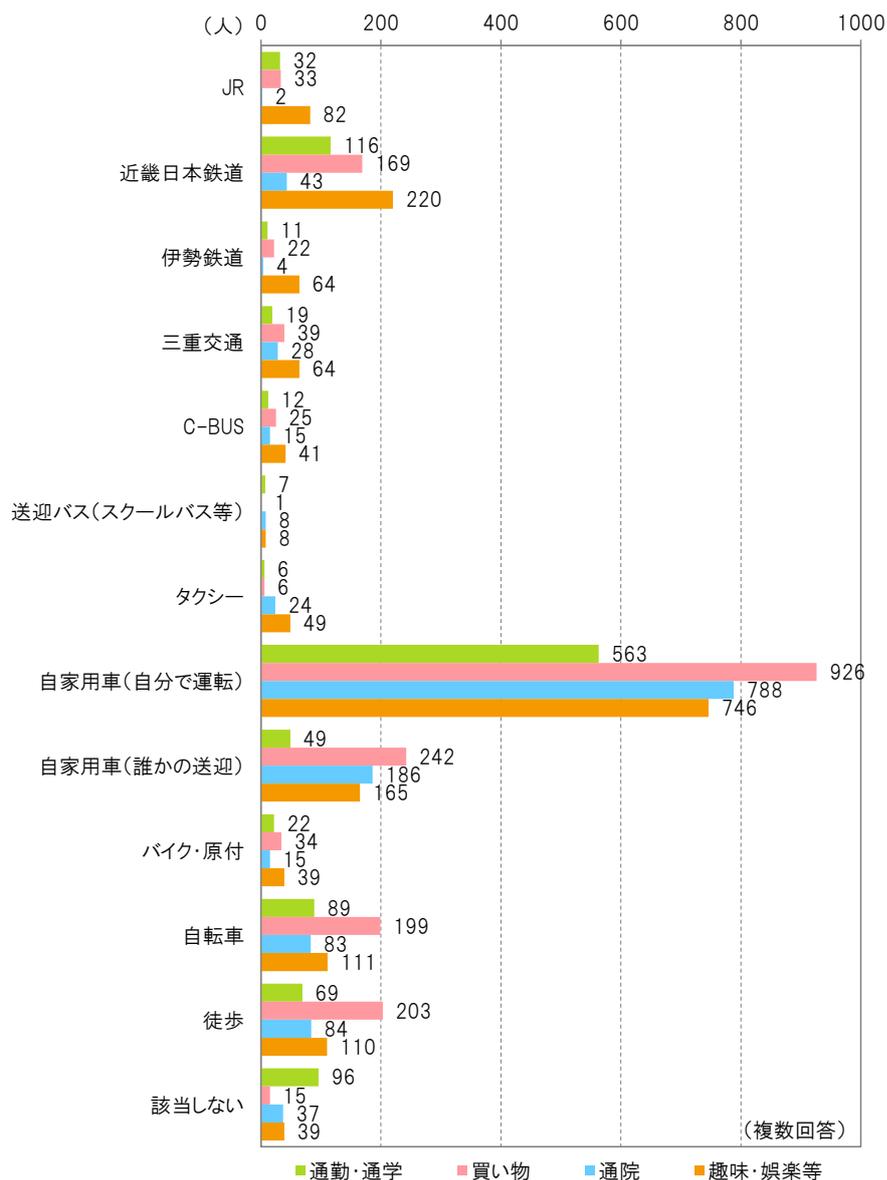


図 目的別利用交通手段[市民アンケート]

○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。[中京都市圏パーソントリップ調査]

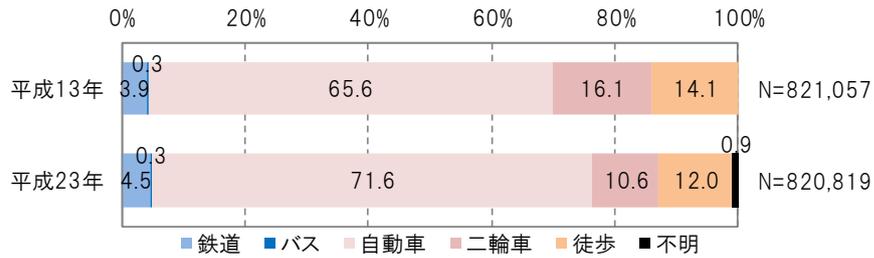


図 鈴鹿市内の交通手段分担率の変遷
[平成13年, 平成23年中京都市圏パーソントリップ調査]

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

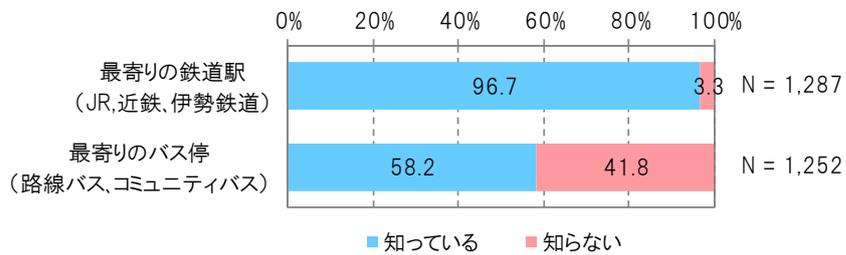
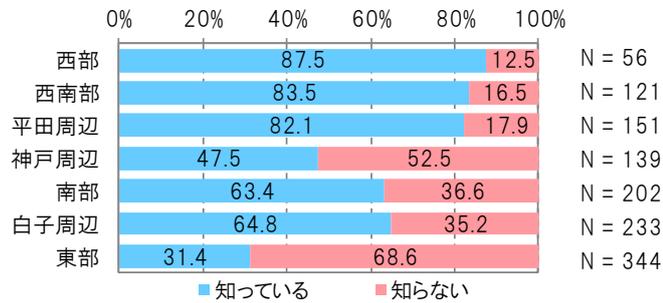


図 最寄りの駅・バス停の認知状況 [市民アンケート]



※地域区分（西部、西南部等）は, P15 を参照

図 最寄バス停の認知度（地域別） [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]

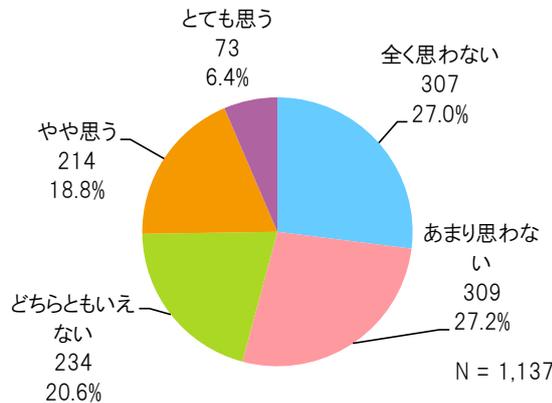


図 自家用車での移動を控えようという意識 [市民アンケート]

4. 地域公共交通の課題

○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]

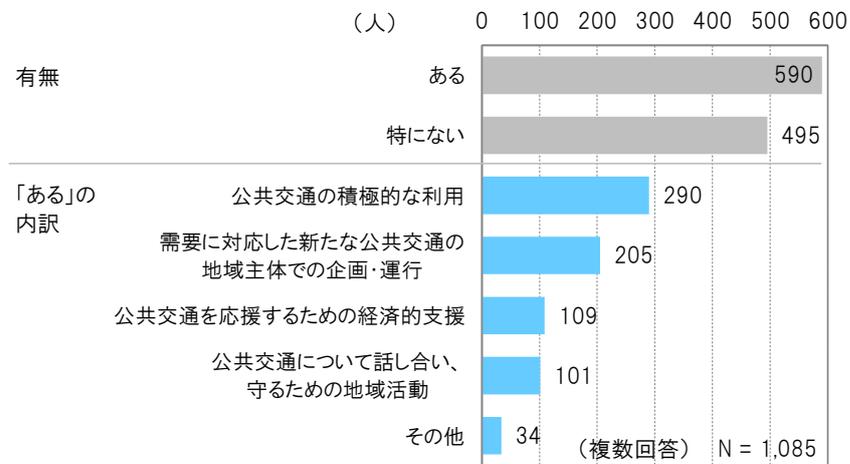


図 地域公共交通を維持していくための取組への参加意向[市民アンケート]

○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]

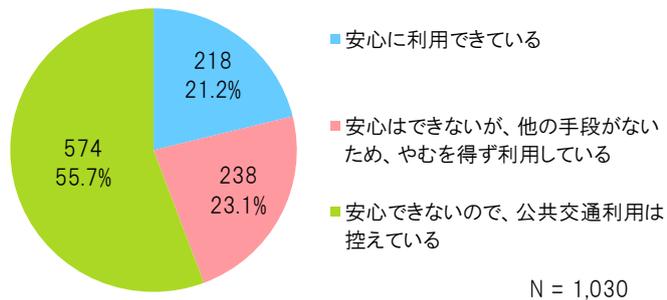


図 地域公共交通機関の新型コロナの感染対策の安心度[市民アンケート]

5. 計画の基本的な方針

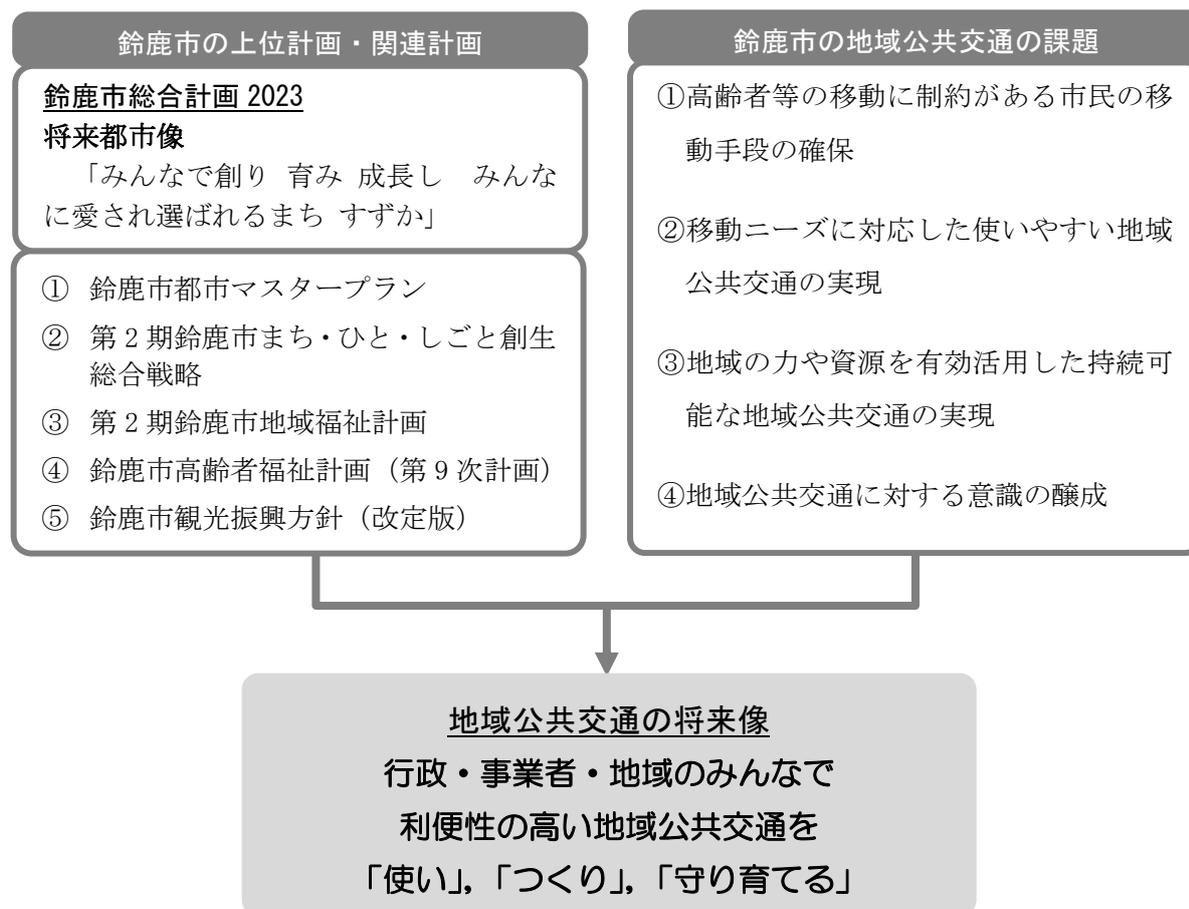
5-1. 将来像

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、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『行政・事業者・地域のみんなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる』』とします。

地域公共交通の将来像



5-2. 鈴鹿市の地域公共交通ネットワーク

(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 ○JR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） ○平田四日市線（鈴鹿市～四日市市） ○水沢線（鈴鹿市～四日市市） ○平田亀山線（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 ○市内平田線 ○鈴鹿市内線（鈴鹿市駅経由・アピタ鈴鹿店*経由） ○白子サーキット線 コミュニティバス（C-BUS） ○椿・平田線 ○庄内・神戸線 ○白子・平田線 ○太陽の街・平田線
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 ○移動を伴う付添支援（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

*アピタ鈴鹿店は，MEGAドン・キホーテUNY鈴鹿店に名称変更されているが，馴染みのある「アピタ鈴鹿店」と表記している。

(2) 地域公共交通ネットワークの現状



市内の地域公共交通（鉄道・バス・タクシー）のうち、広域幹線，市内幹線を図示し，人口メッシュ（250mあたりの人口に応じて色分け）を重ね，鉄道駅から半径 800m，バス停から半径 300mの範囲を縁取りしています。

図 鈴鹿市の地域公共交通ネットワーク（現状）

5-3. 地域公共交通の果たすべき役割

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》

○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、障がい者等、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

拠点等をつなぐことにより、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。

5-4. 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、次期総合計画の基本計画改定期間に合わせて、2022(令和4)年度から2027(令和9)年度までの6年間とします。

5-5. 基本方針

鈴鹿市の地域公共交通の課題を解決し、地域公共交通の将来像『**行政・事業者・地域のみ
んで 利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」**』を実現するために、3つの基本的な方針を定めます。

《基本方針1》

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善

既存の地域公共交通の維持・確保に努めるとともに、利用実態や移動ニーズを踏まえ、運行内容（本数・時間帯・ルート等）の見直しや利便性の向上を図り、移動しやすい交通環境を構築します。（課題①，②に対応）

《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

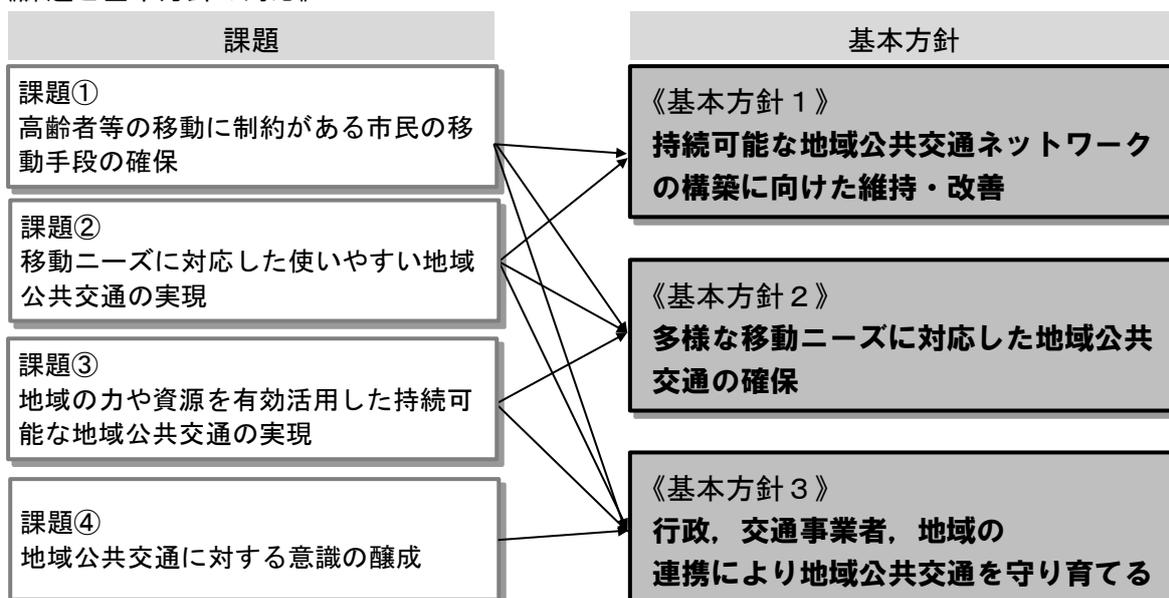
既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応じていくために、新たな移動手段の確保に向けた手順を明確化するとともに、地域の実情に応じた移動手段が導入されるよう取組体制や支援体制を構築します。（課題①，②，③に対応）

《基本方針3》

行政，交通事業者，地域の連携により地域公共交通を守り育てる

地域公共交通を維持していくためには、地域公共交通の利用者を増やすことが重要であり、そのために、関係者が連携して、利用促進の取組や情報発信を行うとともに、地域公共交通を自分ごととして考え、守り育てていく意識の醸成を図ります。（課題①，②，③，④に対応）

《課題と基本方針の対応》



5-6. 各主体の基本的な役割

地域公共交通の将来像を実現していくためには、鈴鹿市や交通事業者だけではなく、地域住民等も含めた全ての関係者がそれぞれの役割を担い、本計画全体を推進して行く必要があります。各関係者が担うべき基本的な役割は以下のとおりです。

行 政

- ・計画を全体管理しつつ、関係者間のパイプ役となり、課題認識の共有・解決に向けた気運を醸成する。
- ・交通事業者や、地域主体の取組に対する財政的・側面的支援を行う。



交 通 事 業 者

- ・地域公共交通の担い手として、安全で快適なサービスを提供する。
- ・利便性の向上や積極的な情報発信を図り、地域公共交通の利用を促進する。
- ・地域が主体となった取組に対するノウハウ・専門的知識を提供する。



地 域 住 民 ・ 関 係 機 関 ・ 団 体

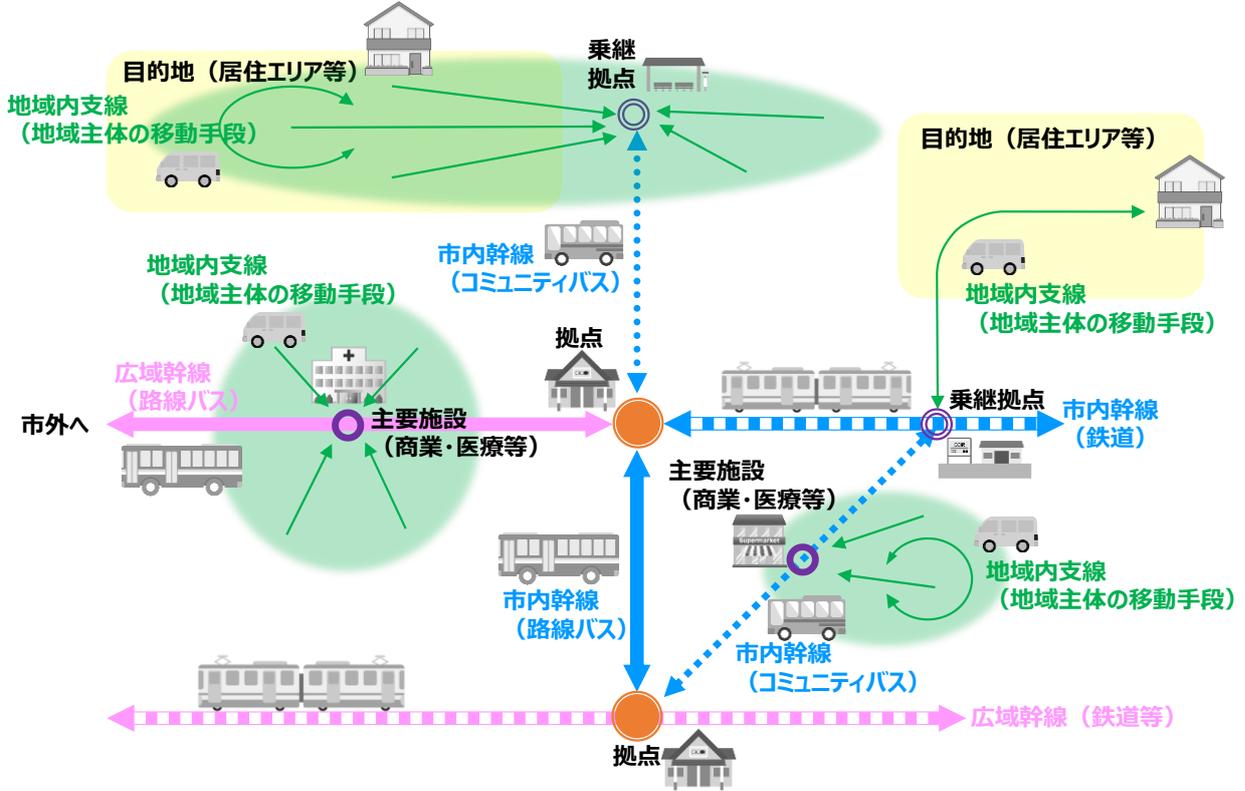
(自治会、地域づくり協議会、商業施設、企業、社会福祉法人、NPO法人等)

- ・地域公共交通に関心をもち、理解を深めるとともに、自ら積極的に地域公共交通を利用する。
- ・地域が主体となる取組に関わり、移動手段確保に向けた検討を行う。
- ・地域公共交通を利用して地域や施設を訪れたいとする取組に協力する。
- ・通勤や業務等における公共交通の積極的な利用に努める。



図 各主体の基本的な役割

(2) 将来のネットワークイメージ



※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、歴史観光拠点を指す。

【将来のネットワークイメージを実現するために必要な視点】

1. 既存の地域公共交通ネットワークを維持・確保する

市民の日常生活を支え、地域の活力を高めるために必要不可欠な地域公共交通が維持されている。

2. 持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する

地域公共交通の利用実態や移動ニーズを踏まえ、運行内容の見直しや路線再編、適切な役割分担により、効率的で利便性の高いサービスが提供されている。

3. 公共交通空白地域等をカバーする移動手段を確保する

既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに対して、多様な主体の連携により、地域の実情に応じた移動手段が確保されている。

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1 持続可能な地域公共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	三重交通鈴鹿管内 8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

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			
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	2022(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(2027年度までに)

基本方針3 行政、交通事業者、地域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》

基本方針1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善

多様な主体が連携し、市民の日常生活の移動に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^(※1)、G-BUS^(※2)、鉄道^(※3)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。

(※1) 市内に起点又は終点がある路線バス

水沢線、平田四日市線、平田亀山線、市内平田線、鈴鹿市内線、白子サーキット線、津太陽の街線、亀山みずほ台線(8路線)

(※2) 鈴鹿市が運行するコミュニティバス(G-BUS)

椿・平田線、庄内・神戸線、白子・平田線、太陽の街・平田線(4路線)

(※3) 市内幹線と位置付けた鉄道の市内駅の利用者数

伊勢鉄道：鈴鹿駅、玉垣駅、鈴鹿サーキット稲生駅、徳田駅、中瀬古駅
近鉄鈴鹿線：柳駅、鈴鹿市駅、三日市駅、平田町駅

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

地域が主体となった取組を行政が適切に支援し、地域の実情に応じた移動手段の確保に向けた取組を促進するため、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4つ(地域づくり協議会の数)とします。

現在、市内28の地域づくり協議会のうち8つ^(※4)で、地域の移動課題に対して、住民が移動しやすい交通システムの構築や、通院や買い物の手助けとなる付添支援等を地域計画に位置付けています。このうち、地域における移動手段が導入されていない4つの地域づくり協議会の取組を支援する必要があることから、目標値を(新たに)4つと設定し、必要に応じて目標値の見直しを行います。

(※4) 住民が移動しやすい交通システムの構築や付添支援等を地域計画に位置付けた地域づくり協議会

椿、庄内、鈴峰*、深伊沢*、石薬師*、一ノ宮、箕田*、合川 (*は現時点で移動手段が導入されていない)

基本方針3 行政、交通事業者、地域の連携により地域公共交通を守り育てる

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^(※5)とします。

(※5) 近年の利用促進の取組実績(2019(令和元)年度(6件))

- ① 鈴鹿バルーンフェスティバル2019会場内への公共交通PRブース出展
- ② 鈴鹿アンリミテッド×伊勢鉄道×鈴鹿市によるコラボ啓発事業実施「来て、観て、乗って、応援しよう！」
- ③ 亀山みずほ台線 利用促進チラシの回覧
- ④ こどもフェスティバル乗り方教室
- ⑤ バス乗り方教室(ステップワークすずのね)
- ⑥ バス乗り方教室(老人クラブ連合会)

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：持続可能な地域公共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 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化

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るため，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ます。

▶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

「手引書」に基づいて，地域が主体となって移動手段を検討・導入することができるよう，庁内関係部局の連携・調整，行政・事業者による側面的な支援，多様な主体との連携等，取組体制・支援体制を構築していきます。

基本方針 3 行政，交通事業者，地域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等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

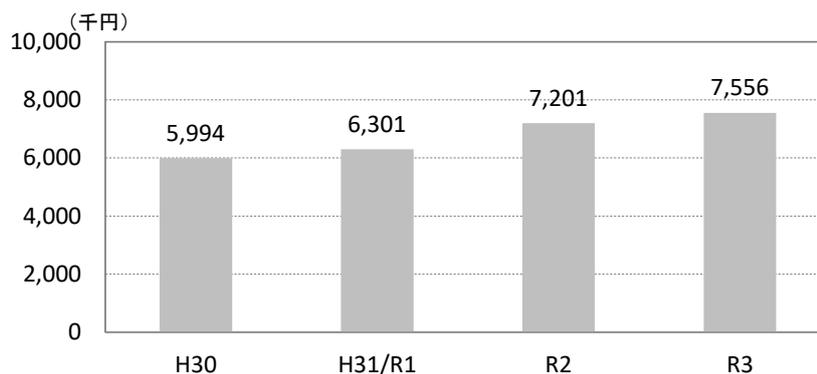
(1) 基本方針1に関連する施策

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^(※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	

(※1) 地域間幹線系統：複数の市町村にまたがって運行する広域的な路線バスのうち，運賃収入（運賃）のみでは事業採算が確保できないバス路線

(※2) 廃止代替路線：三重交通(株)の営業路線が廃止となったことを受け，鈴鹿市と亀山市が，地域住民の生活交通を確保するために運行するバス路線

参考 亀山みずほ台線への補助額（鈴鹿市負担分）の推移



※H30, H31/R1は決算額，R2, R3は予算額

図 亀山みずほ台線への補助額（鈴鹿市負担分）の推移

※2020(R2)年度決算額：2,847千円

新型コロナウイルスの影響による地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る補助対象事業の基準の特例等により，国，三重県の補助額が増額となったため，鈴鹿市負担分は減少。

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					
→		→	→				→	

参考 C-BUS の利用者数・事業費・収支率の推移

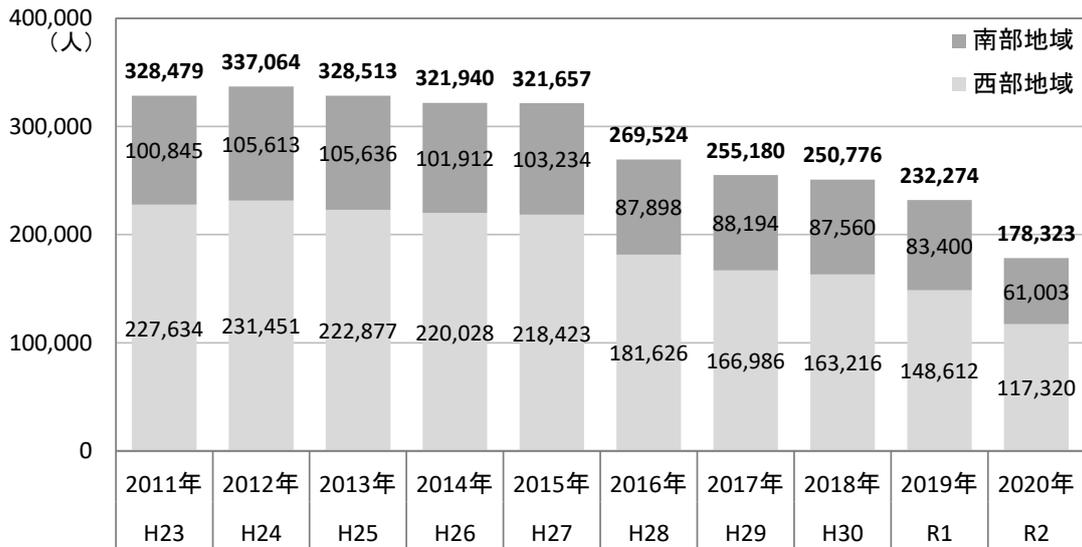


図 コミュニティバス (C-BUS) 利用者数の推移

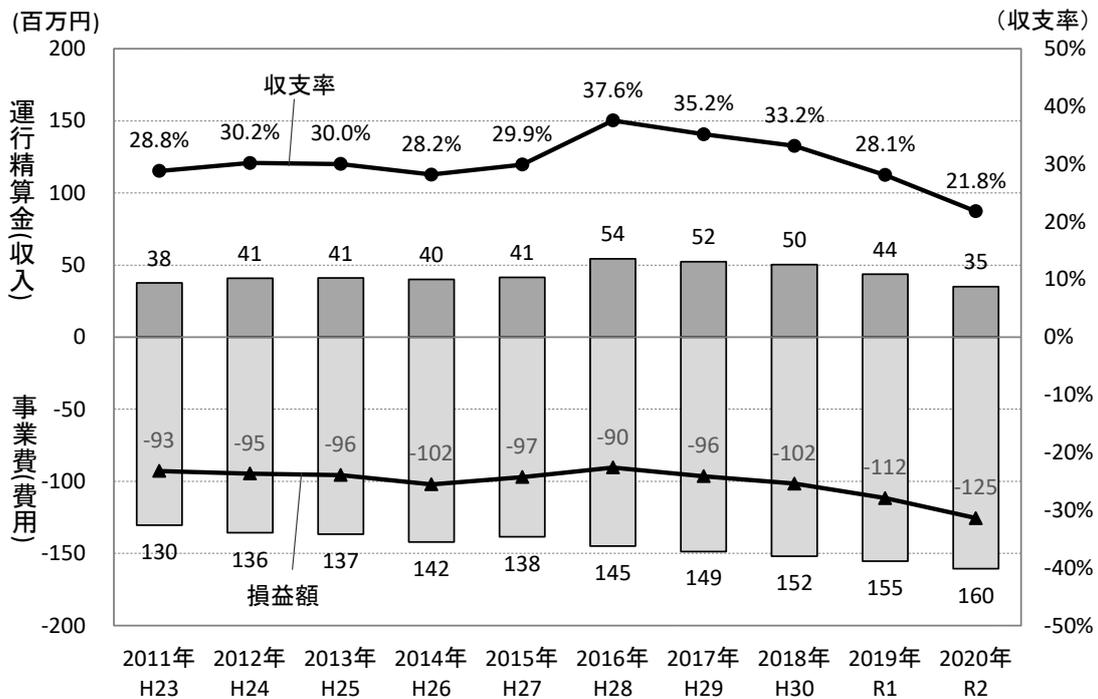


図 コミュニティバス (C-BUS) 事業費と収支率の推移

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【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

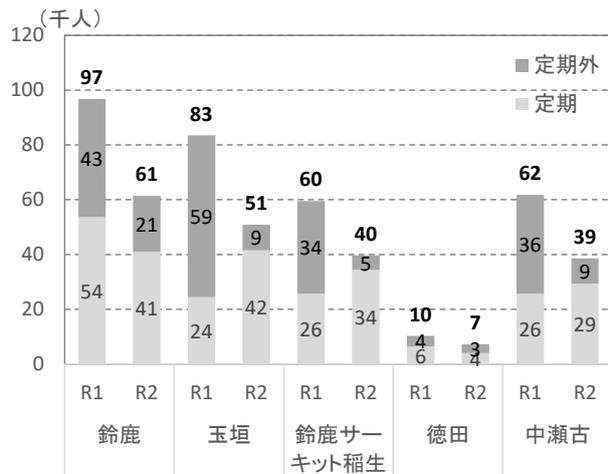
鈴鹿市	国	三重県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	関係機関・団体
○			○	○	○		

スケジュール（年度）

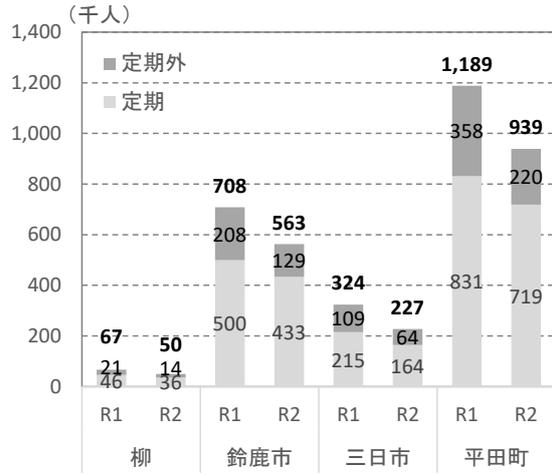
2022(R4)	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期
【継続】実施						
	→					
【新規】検討	可能なものから実施					
	→					

参考 伊勢鉄道・近鉄鈴鹿線 駅別利用者数（乗車人員）

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)

①待合・乗継環境の整備

■トイレの整備



J R河曲駅



近鉄白子駅

写真 鉄道駅におけるトイレの整備事例

②交通機関相互の乗継利便の向上

■パーク＆ライド駐車場



写真 パーク＆ライド駐車場事例 (伊勢鉄道鈴鹿駅)

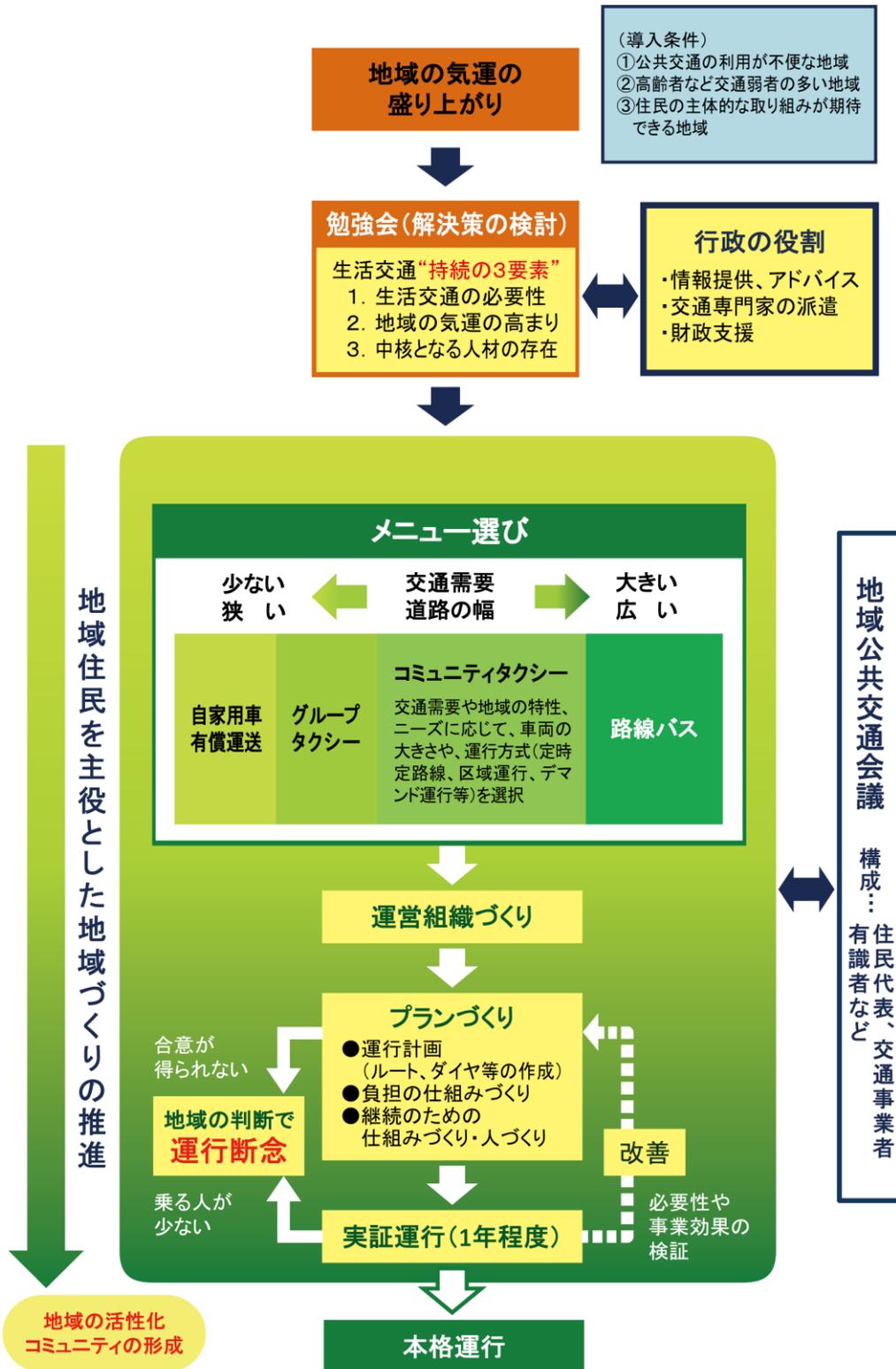
(2) 基本方針2に関連する施策

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							
<p>①地域主体の移動手段導入のための手引書の作成【新規】</p> <p>✓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</p> <p>✓手引書で定める事項（案）：</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> （例）・交通事業者が運行する地域公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・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							
→							

①地域主体の移動手段導入のための手引書の作成

参考 他都市における地域公共交通確保のための手引書の事例（山口市）

- ・山口市においてコミュニティ交通と位置付けている「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）

図 地域主体によるコミュニティ交通の導入までの流れ

参考 多様な主体が連携して課題解決を図るためのメニューのイメージ

鈴鹿市では、公共交通空白地域や高低差がある地域、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ります。

そこで、既存の地域公共交通の運行経路・ダイヤ等の見直しを行い利便性の向上を図るとともに、新たな移動手段の導入についても検討を行い、地域の実情に応じた移動手段の確保により課題解決を図っていく必要があります。

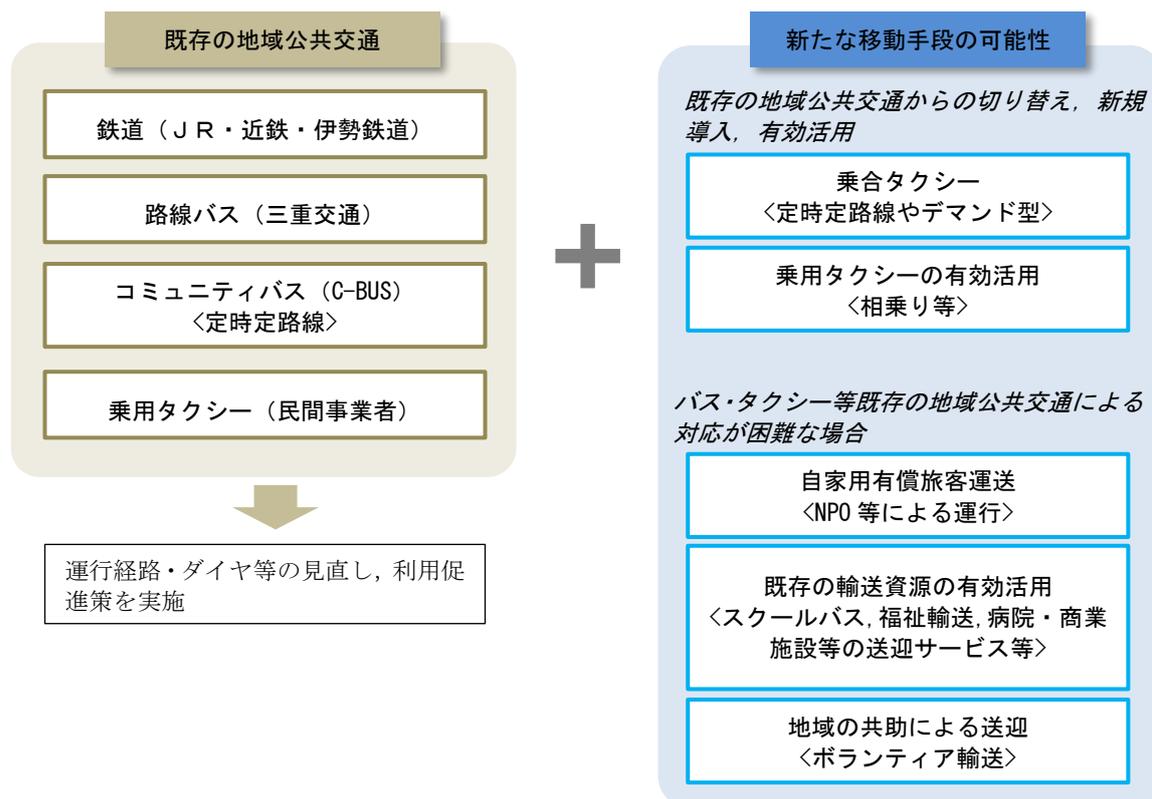


図 鈴鹿市における多様な主体が連携して移動手段を確保するイメージ

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】							
<ul style="list-style-type: none"> ✓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】							
<ul style="list-style-type: none"> ✓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							
→							

(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【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【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					→	

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～

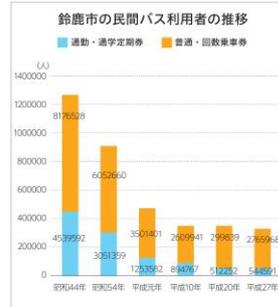


鈴 鹿市の公共交通網は鉄道、バス、タクシーにより形成されています。鉄道路線は市内の南北に伸びる近畿日本鉄道の名古屋線と鈴鹿線、伊勢鉄道の伊勢線、鈴鹿川沿いにJRの関西本線が市内外を広域的に結んでいます。バス路線は三重交通の乗合バスが市内に11路線、市が運行するコミュニティバス(C-BUS)が4路線あります。その他にもタクシー事業者が5社あり、これら公共交通機関は、市民の皆さんの日々の移動手段として、幅広く利用されています。



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。

多 様な移動手段の役割分担により本来の公共交通網が形成されて、市内外への移動手段が提供されていますが、公共交通機関の利用者は年々減少傾向にあります。特にバス路線では、利用者数がピークとなった昭和44年度と平成27年度を比較すると、約4分の1まで減少しています。通勤・通学定期の利用者減少の割合が著しく進み、移動手段がバス利用から自家用車に転換してきたことが要因の一つです。



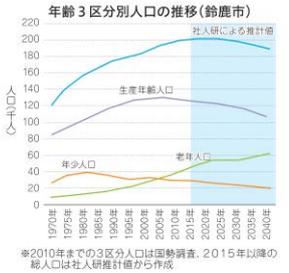
平 成28年には第一次ベビーブーム世代が70代になり始め、高齢化率が益々高くなってきています。本市も既に総人口数のピークを迎え、人口減少・高齢社会の進展による縮小・成熟型社会への転換期を迎えています。

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証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。



鉄 道や乗合バス、コミュニティバス、タクシーの相互連携により公共交通全体の充実を図るため、利用者へのサービス向上と公共交通の利用促進を目的として「鈴鹿市内公共交通時刻表」を全戸に配布しています。また、昨年度は安全・安心フェスタ「ずすず」でバスの乗り方教室、パルーンフェスティバルで公共交通機関のPR、伊勢鉄道30thアニバーサリーフェスタなどの交流イベントに参加し啓発を行いました。公共交通維持には皆さんに利用していただくことが大切であり、自分たちの公共交通機関であるという「マイルール、マイバス」意識の向上に繋がるよう利用促進の啓発活動に取り組んでいきます。



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。

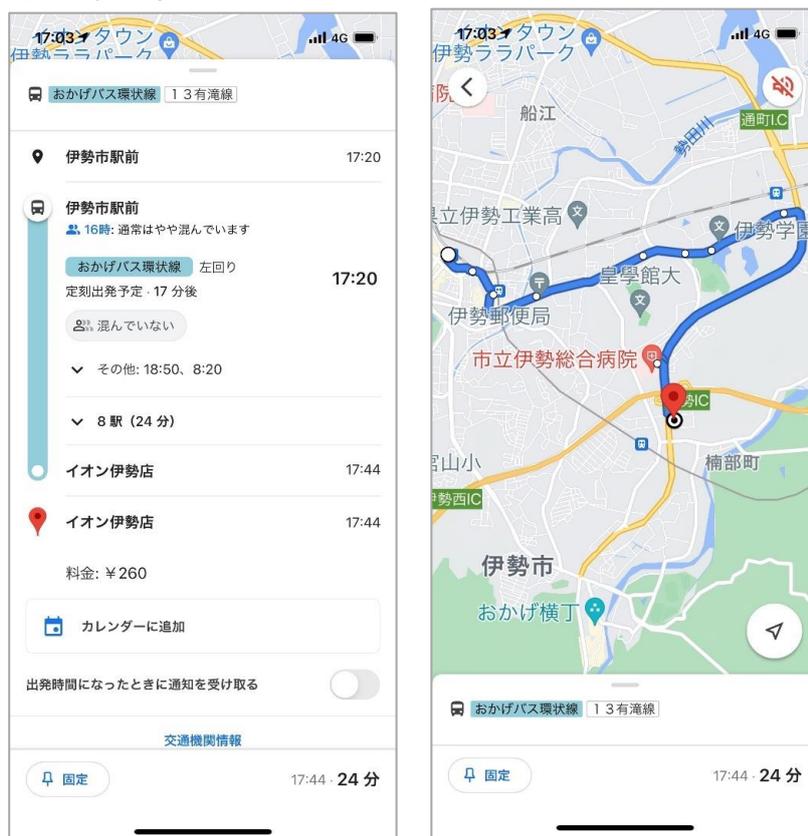
表 標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)による地域公共交通オープンデータ
(2021(令和3)年11月現在, 三重県内自治体)

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, 木曾岬町(※1)
-----	--

(※1) リアルタイムデータにも対応

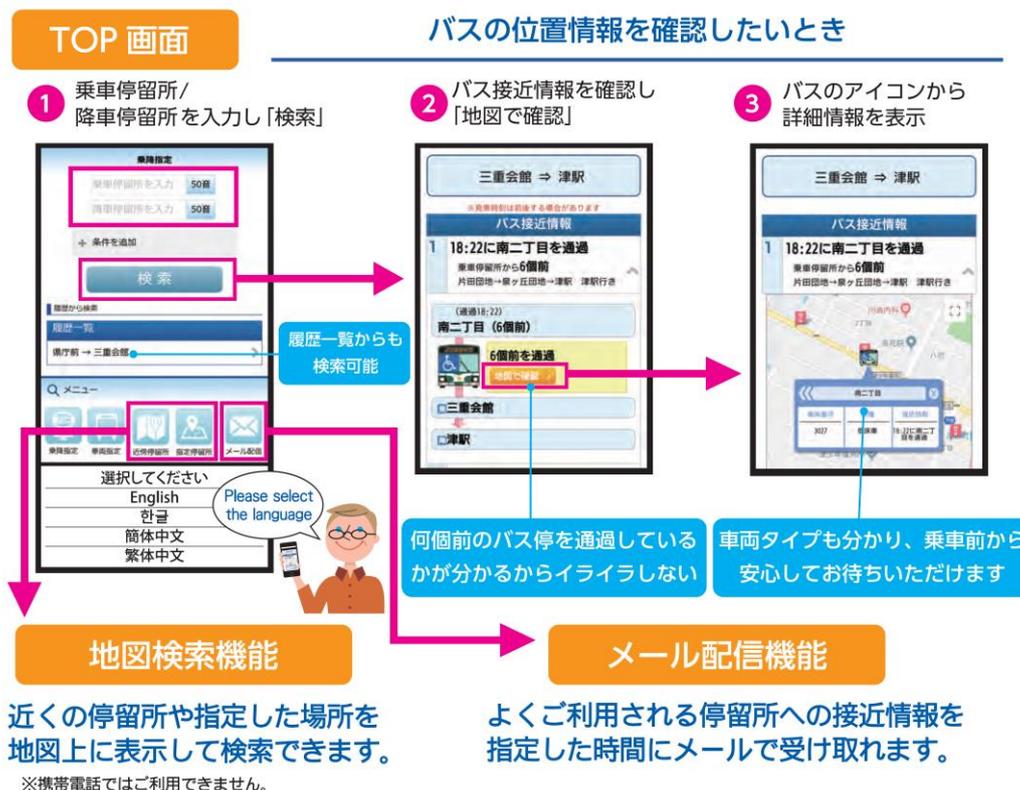
資料：標準的なバス情報フォーマットホームページ

■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Google マップ（スマートフォンアプリ）における検索事例）



③C-BUS におけるバスロケーションシステムの導入検討

■三重交通のバスロケーションシステム



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					→	

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



写真 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。

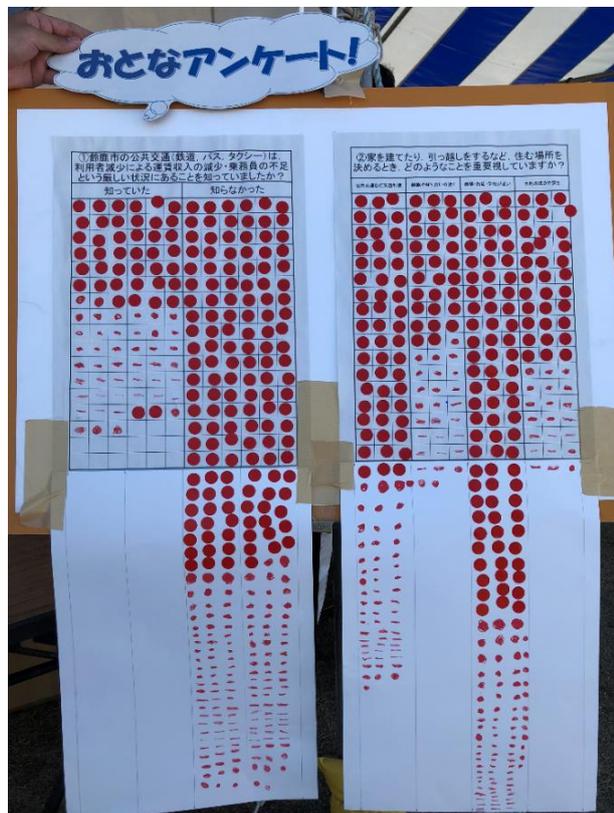


写真 鈴鹿バルーンフェスティバルにおける地域公共交通利用促進 PR ブース設置状況 (2019(令和元)年)

《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

写真 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（小社公園バス停）》

地元自治会が中心となり，C-BUS 椿・平田線の小社公園バス停横に待合所を整備。（2020（令和2）年度）

【改修前】



【改修後】



写真 バス待合所の整備（小社公園バス停）

■地域のボランティアや地域づくり協議会による駅花壇の管理



J R 河曲駅



伊勢鉄道中瀬古駅
写真 駅花壇の管理事例



伊勢鉄道鈴鹿サーキット稲生駅

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）						



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 MaaS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醸成

基本方針

目標・評価指標・現状値・目標値(2027(令和9)年度)

《基本方針 1》

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善

目標① 路線バス利用者数を回復する

評価指標：三重交通鈴鹿管内8路線の利用者数
 現状値：1,288千人(2019年度), 935千人(2020年度)
 目標値：2019(令和元)年度水準

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：232千人(2019年度), 178千人(2020年度)
 目標値：2019(令和元)年度水準

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：2,600千人(2019年度), 1,977千人(2020年度)
 目標値：2019(令和元)年度水準

《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

目標④ 地域における主体的な取組を支援する

評価指標：2022(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
 現状値：－
 目標値：4つ(2027年度までに)

《基本方針 3》

行政, 交通事業者, 地域の連携により地域公共交通を守り育てる

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：年間6回(2019年度), 年間4回(2020年度)
 目標値：2019(令和元)年度水準

地域公共交通の目指すべき将来像

行政・事業者・地域のみなで
利便性の高い地域公共交通を
「使い」, 「つくり」, 「守り育てる」

目標を達成するための施策と具体的な取組

施策 1 - 1 路線バスの運行維持

- ①地域間幹線系統の運行維持
- ②廃止代替路線の運行維持

施策 1 - 2 C-BUSの運行維持・路線の見直し

- ①C-BUSの運行維持
- ②効率的で持続可能なC-BUSのあり方の検討・協議
- ③C-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 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化

- ①地域主体の移動手段導入のための手引書の作成

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

- ①地域主体の取組に対する支援
- 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

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
- 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
- ③C-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 地域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

- ①MaaS (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

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施策
主な実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策の実施状況の確認 ・ 施策の実施に係る市の財政支出額 ・ 目標の達成状況の確認・評価 ・ (必要に応じて) 施策の取組内容・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

