

# 鈴鹿市地域公共交通計画

令和4年6月

鈴 鹿 市



## ごあいさつ

鈴鹿市は三重県の北部に位置し、東に伊勢湾、西に鈴鹿山脈と恵まれた自然環境の中にあり、農業や漁業などの第一次産業が盛んな地域です。また、自動車産業など数多くの企業も誘致し、ものづくりのまちとしても発展してきました。



公共交通政策としては、2009（平成 21）年度に策定した「鈴鹿市地域公共交通総合連携計画」に基づき、これまで西部・南部地域C-BUSの運行をはじめ、様々な施策・取組を行ってまいりました。

しかし、近年の少子高齢化や生産年齢人口の減少に、新型コロナウイルス感染症拡大が拍車をかけ、地域公共交通を取り巻く環境はより厳しい状況にあり、高齢化が進む地域では、住民、交通事業者、行政が一体となって交通環境を構築していくことが喫緊の課題となっています。

このことを踏まえ、地域のニーズに対応した、使いやすい地域公共交通の実現を図るべく、市全域を対象に、2022（令和 4）年度から 2027（令和 9）年度までの 6 年間で計画期間とした「鈴鹿市地域公共交通計画」を策定いたしました。

現在、国においても 2050 年問題を見据えた新たな国土形成計画等について調査審議が行われており、スーパーメガリージョンの形成についても議論がされているところです。

今後は、本市においても社会・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、毎年度検証と見直しを行いながら、本市にふさわしい公共交通体系を構築してまいります。そのうえで、目指すべき将来像『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」』の実現に向けて取り組んでまいりますので、皆様のご協力をお願いいたします。

結びに、本計画の策定にあたり、アンケート調査やパブリックコメントに貴重なご意見をいただきました市民の皆様並びに関係機関の皆様、鈴鹿市地域公共交通会議委員の皆様にご心より感謝を申し上げます。

令和 4 年 6 月

鈴鹿市長 末松 則子



# 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<sup>(※1)</sup>、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<sup>(※2)</sup>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、2015(平成 27)年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030(令和 12)年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

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。

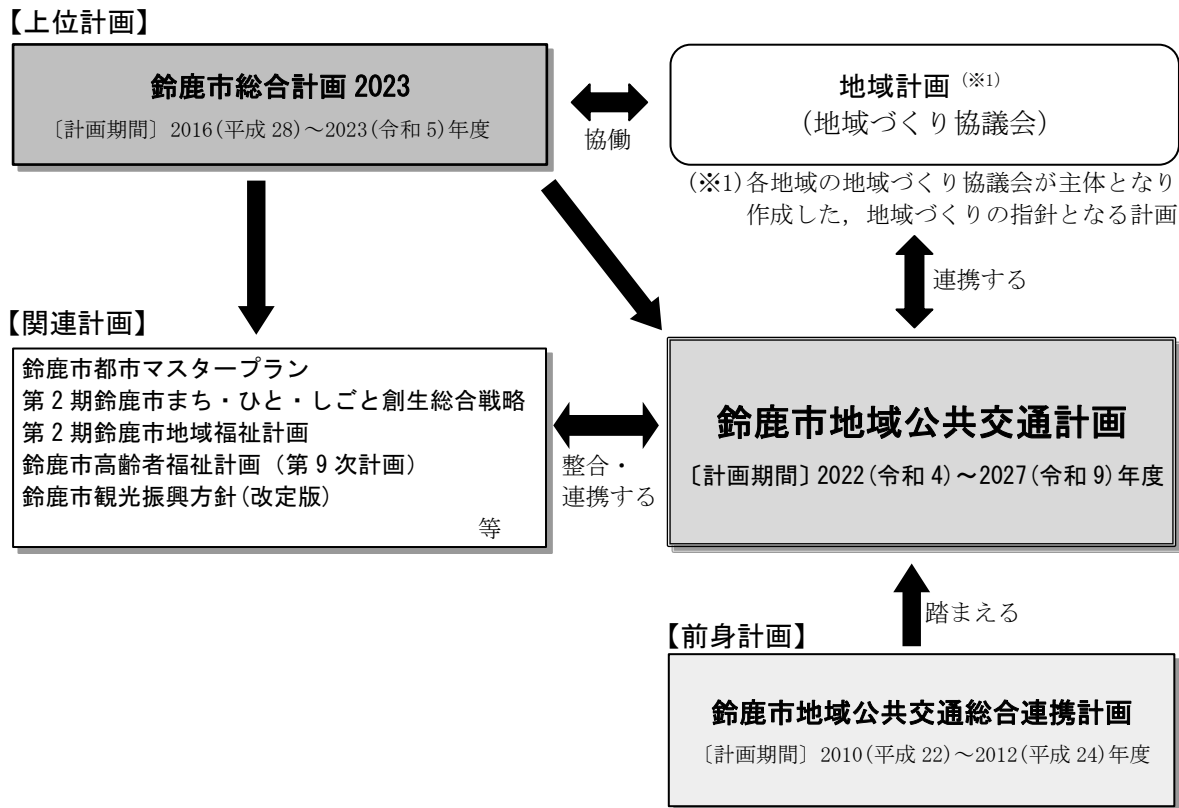


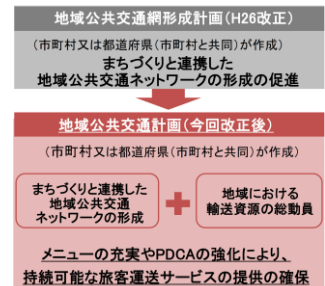
図 鈴鹿市地域公共交通計画の位置付け

### ○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進捗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

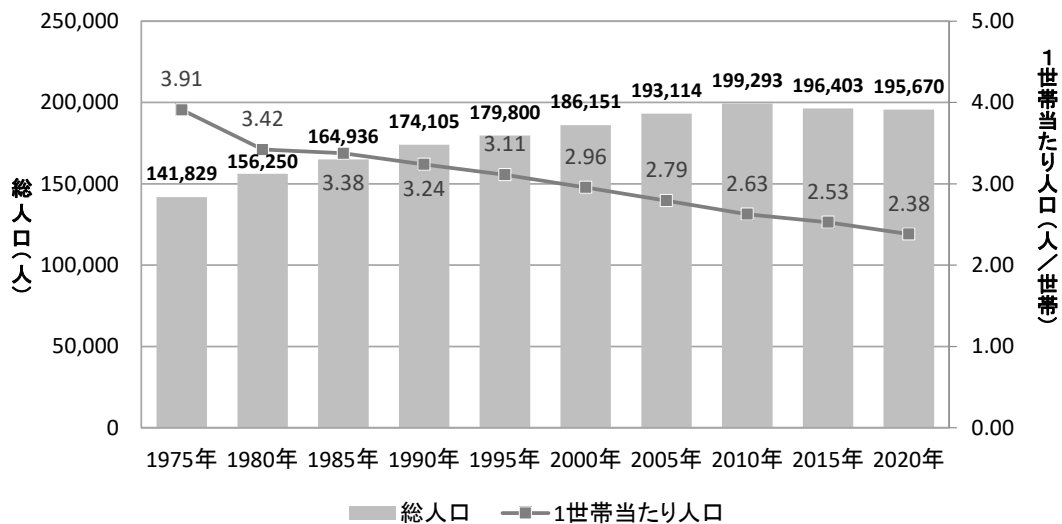
図 地域公共交通活性化再生法の改正概要 (地域公共交通計画の位置付け)



## 2-2. 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。

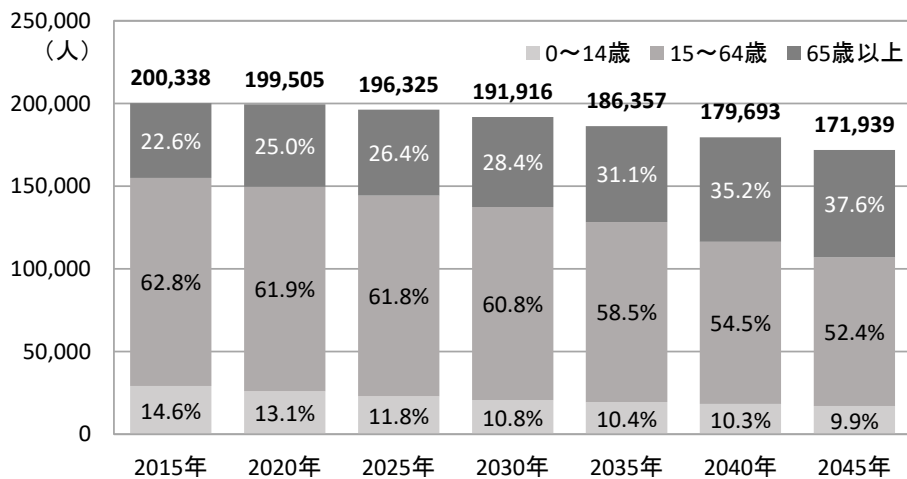


資料：国勢調査

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、鈴鹿市人口ビジョン(改訂版)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192千人、2045(令和27)年で約172千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、人口総数に占める割合は、2030(令和12)年で28.4%、2045(令和27)年で37.6%と推計されています。



資料：鈴鹿市人口ビジョン(改訂版)

図 将来人口予測

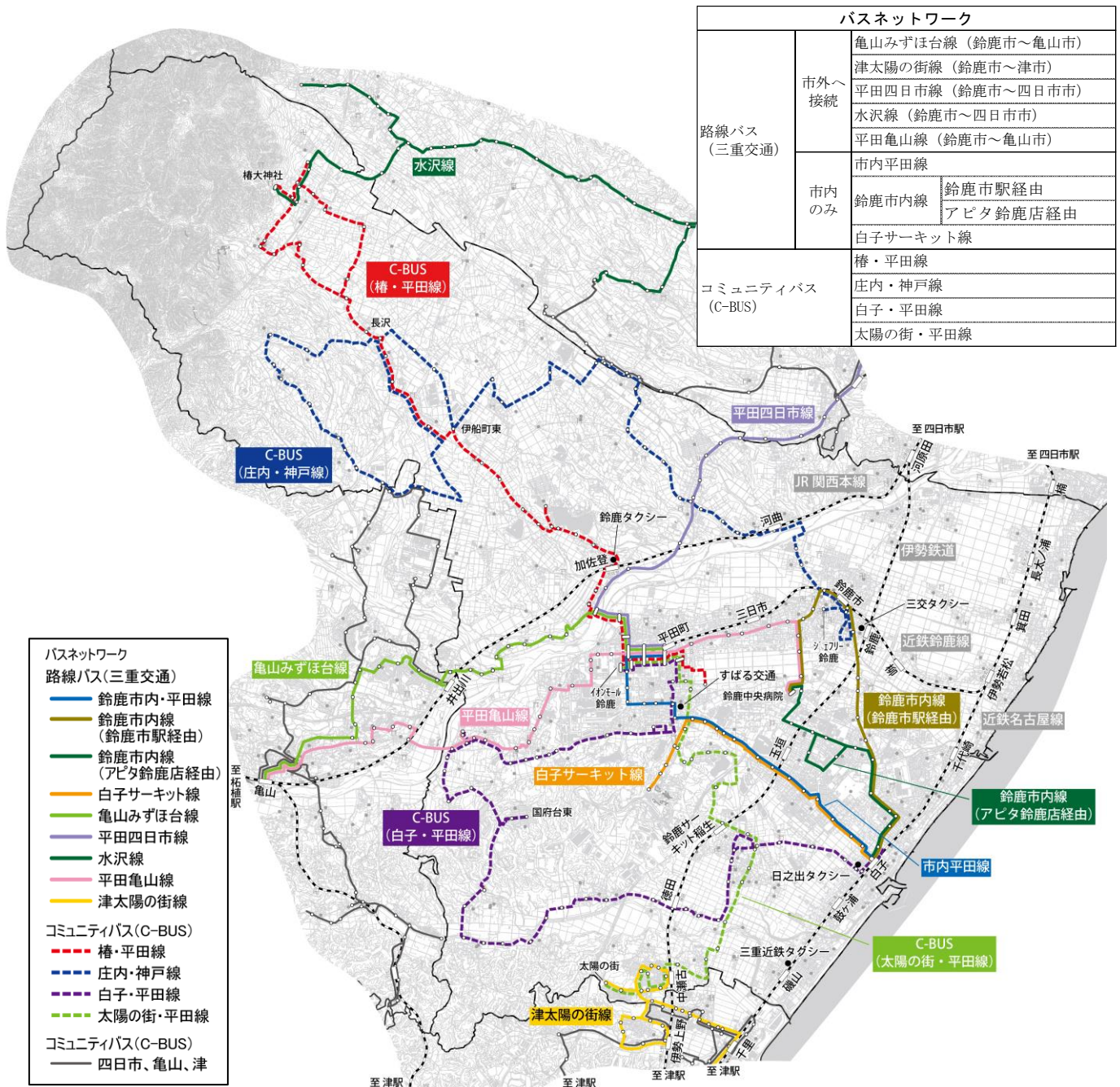
## 2-3. 地域公共交通ネットワーク

### (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（アピタ鈴鹿店経由）について、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。（P24,25も同様）

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には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<br>(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<br>(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><br>・ <u>駅から半径 1000m以上、バス停から半径 500m以上 (地方)</u><br>・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<br>(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。<br>・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。

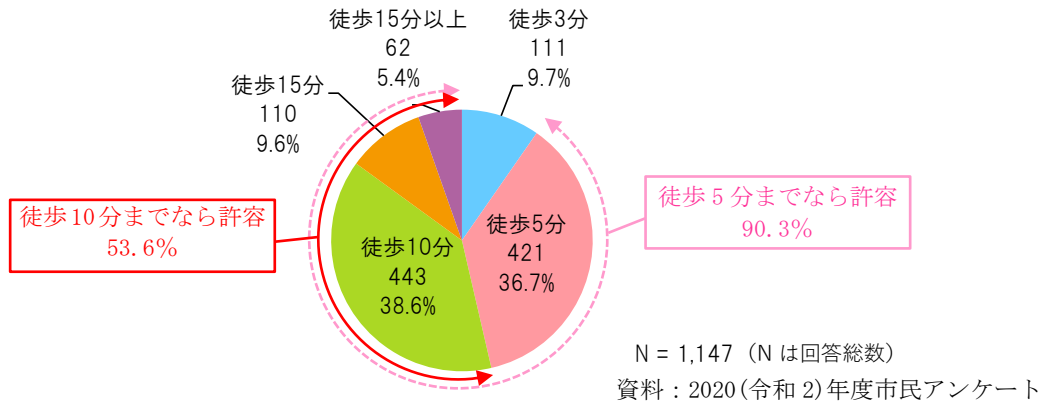


図 自宅からバス停までの許容距離

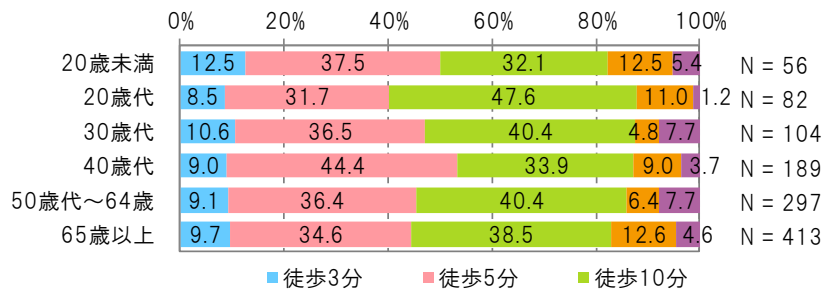


図 自宅からバス停までの許容距離（年齢別）

- 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な、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"> <li>・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</li> <li>・有効配布数 1,959 通、有効回収数 801 通（1,313 票）</li> <li>※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</li> <li>・実施時期：2020（令和 2）年 12 月</li> </ul>    |
| バス利用者アンケート<br>（C-BUS、路線バス） | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・実施時期：2020（令和 2）年 12 月</li> </ul>       |
| 高校生アンケート                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・有効配布数 2,643 票、有効回答数 1,878 票</li> <li>・実施時期：2020（令和 2）年 12 月～2021（令和 3）年 1 月</li> </ul> |
| 地域住民グループインタビュー             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・実施時期：2021（令和 3）年 2 月</li> </ul>  |
| 事業者ヒアリング                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・実施時期：2021（令和 3）年 2 月</li> </ul>  |
| 輸送資源ヒアリング                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・実施時期：2021（令和 3）年 2 月</li> </ul>  |
| バス利用状況調査                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・実施時期：2021（令和 3）年 4 月～9 月（AI カメラ）<br/>2020（令和 2）年 8 月～2021（令和 3）年 1 月（IC カード）</li> </ul>                    |
| 【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"> <li>・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）</li> <li>・実施時期：2021（令和 3）年 2 月</li> </ul>   |

## 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。

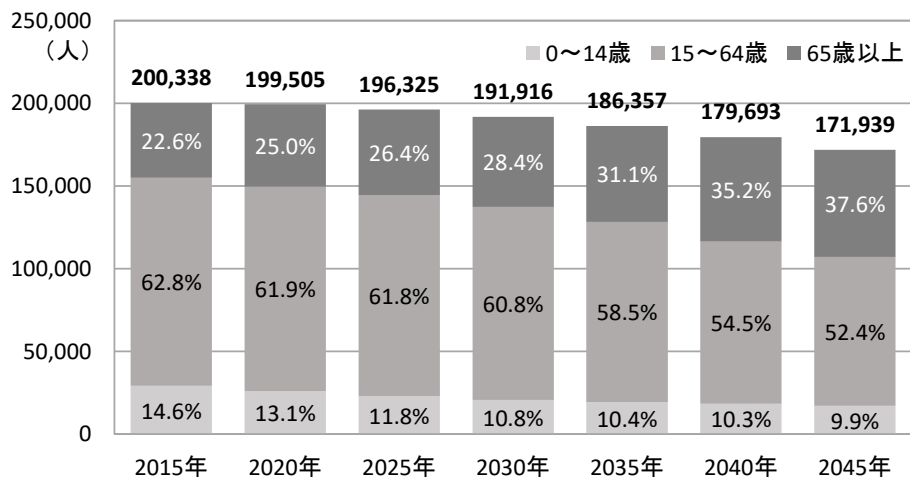
### 課題① 高齢者等の移動に制約がある市民の移動手段の確保



**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。



資料：鈴鹿市人口ビジョン（改定版）

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]

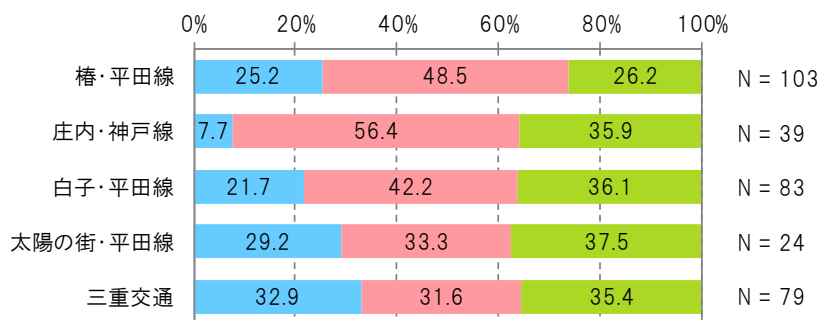


図 自動車の利用状況（バス路線別） [バス利用者アンケート]

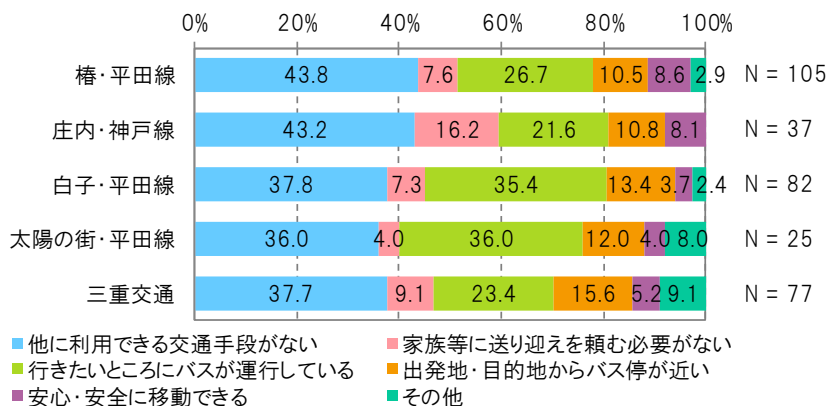


図 路線別のバスの利用理由[バス利用者アンケート]

○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"> <li>・農業従事者の多い地域であり、運転免許の返納は難しい。</li> <li>・今後、運転免許の返納を想定すると、地域公共交通は必要。</li> </ul>                                       |
| 送迎に関すること   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> |

○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"> <li>・バス停まで行くのに、1km以上歩くことは、難しい。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>                                      |
| 地域が求めるもの     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停への駐車場・駐輪場の整備。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> |

## 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・バスに関しては、「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。
- 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」等が多くなっています。

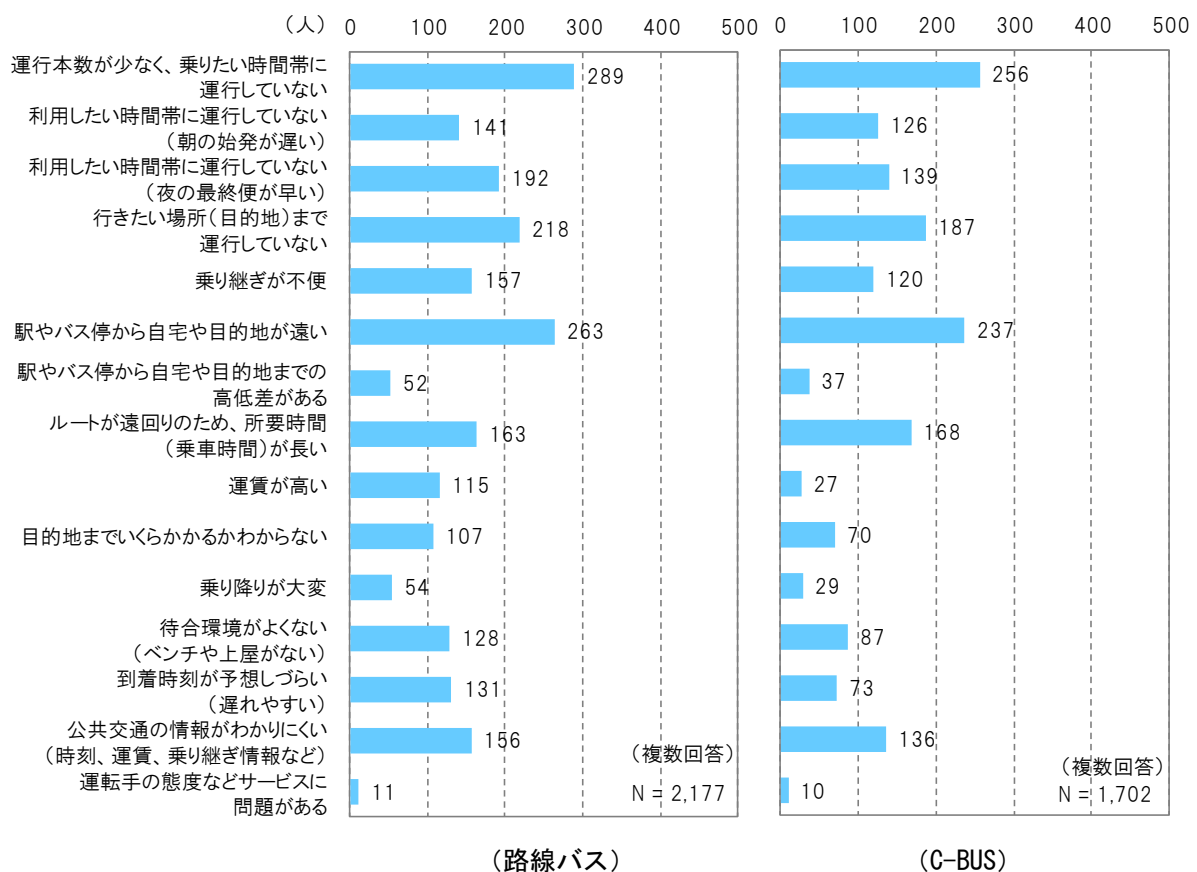


図 バス利用の際の不便点[市民アンケート]

#### 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]

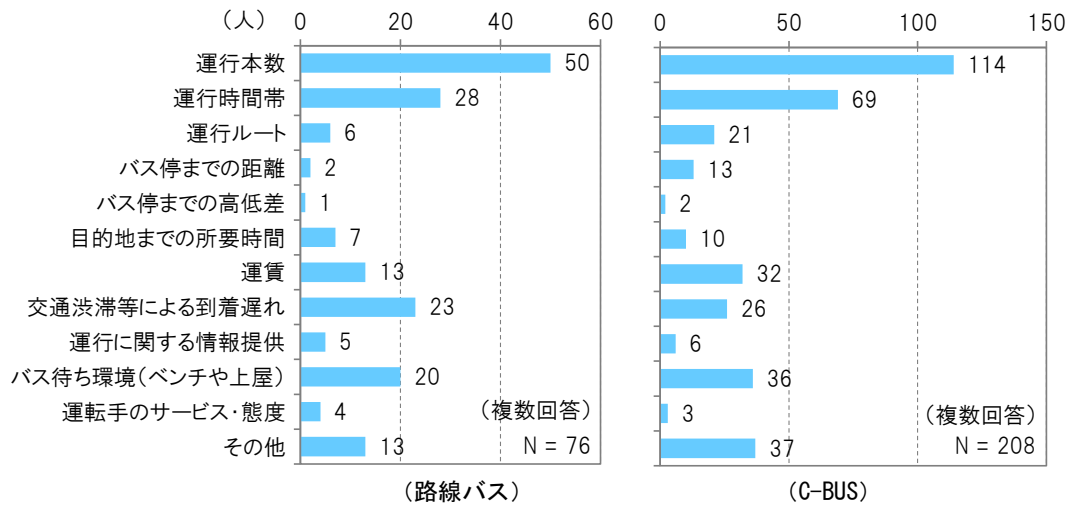


図 バス利用時に不便に思う点・改善すべき点[バス利用者アンケート]

○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]

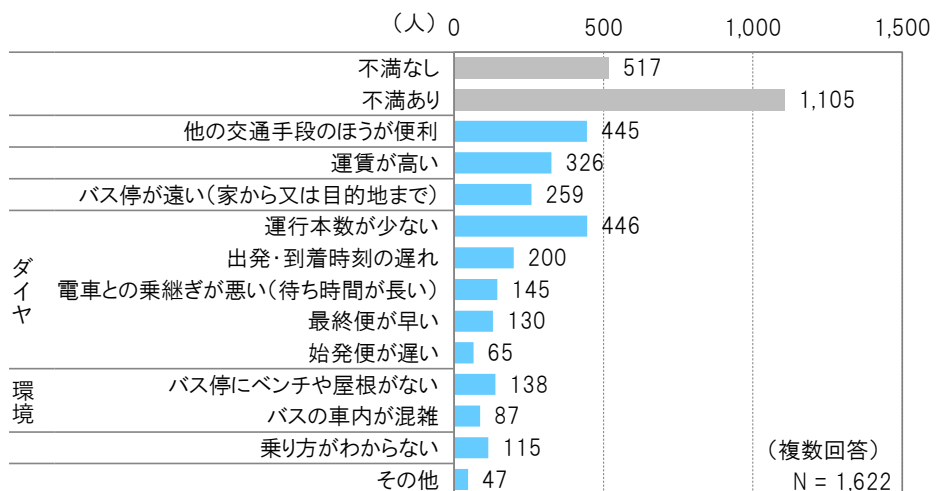
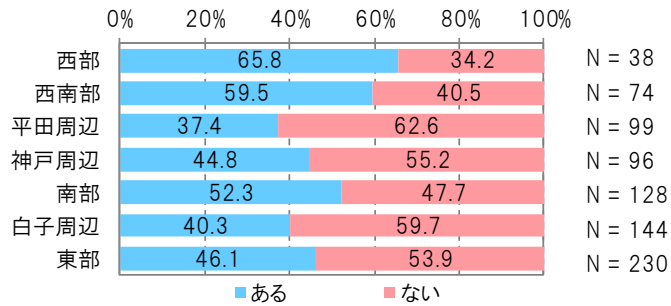


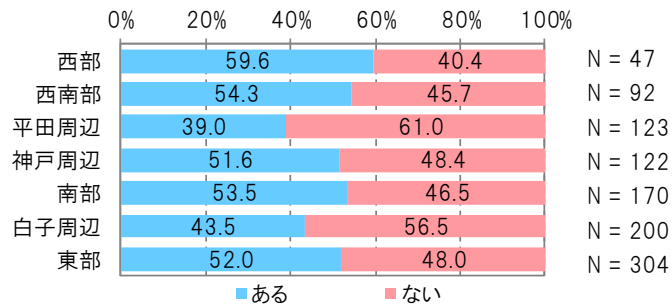
図 バスを利用する場合における不満やバスを利用しない理由[高校生アンケート]

○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]

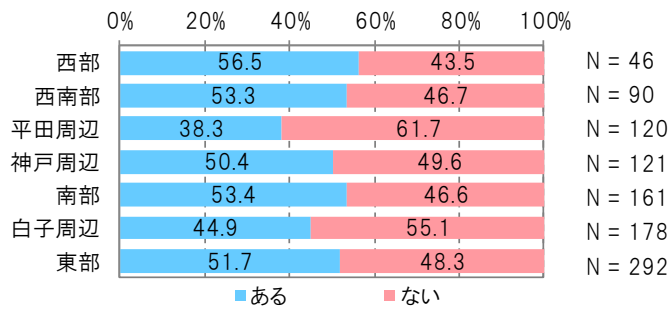
通勤・通学



買い物



通院



その他 (趣味・娯楽等)

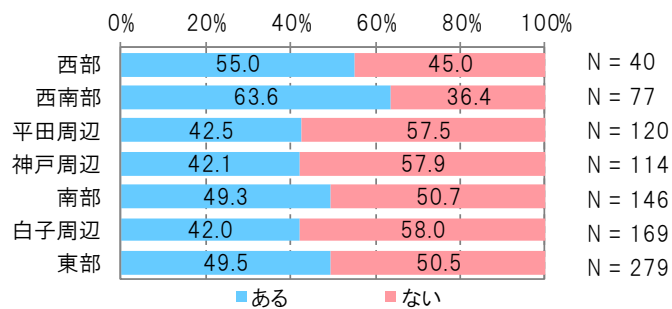


図 地域公共交通を不便に感じた経験

【市民アンケートにおける地域の整理】

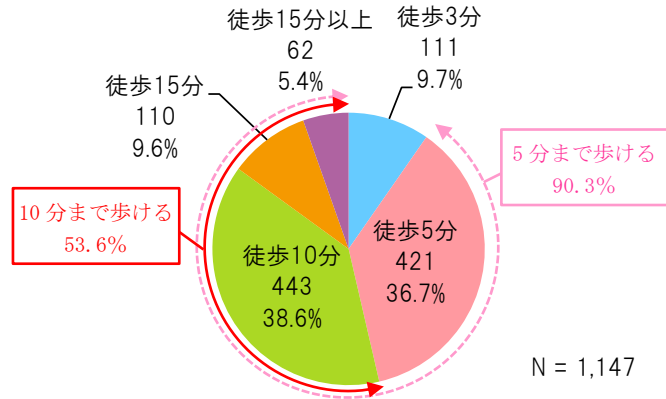
| 地域   | 対象地区 (行政区)          |
|------|---------------------|
| 西部   | 久間田, 椿, 深伊沢, 鈴峰, 庄内 |
| 西南部  | 庄野, 加佐登, 石薬師, 井田川   |
| 平田周辺 | 国府, 牧田              |
| 神戸周辺 | 飯野, 河曲, 神戸          |
| 南部   | 稲生, 栄, 天名, 合川       |
| 白子周辺 | 白子                  |
| 東部   | 一ノ宮, 箕田, 玉垣, 若松     |

※行政区は、P4を参照

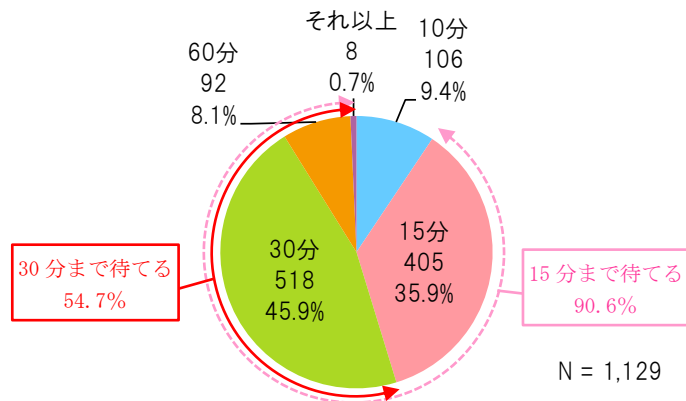
4. 地域公共交通の課題

- 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

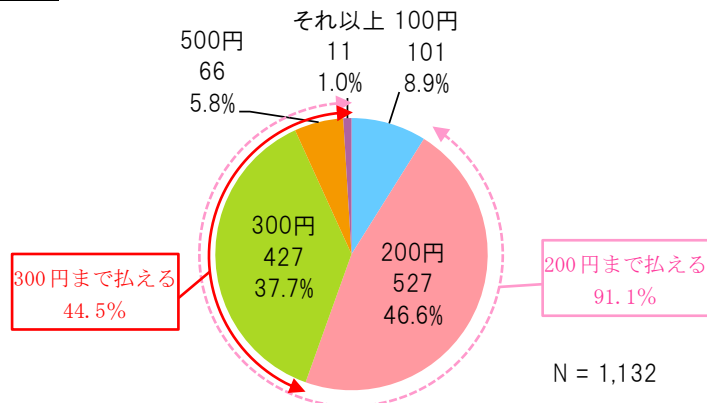


図 バスを利用する上での許容条件 [市民アンケート]

### 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

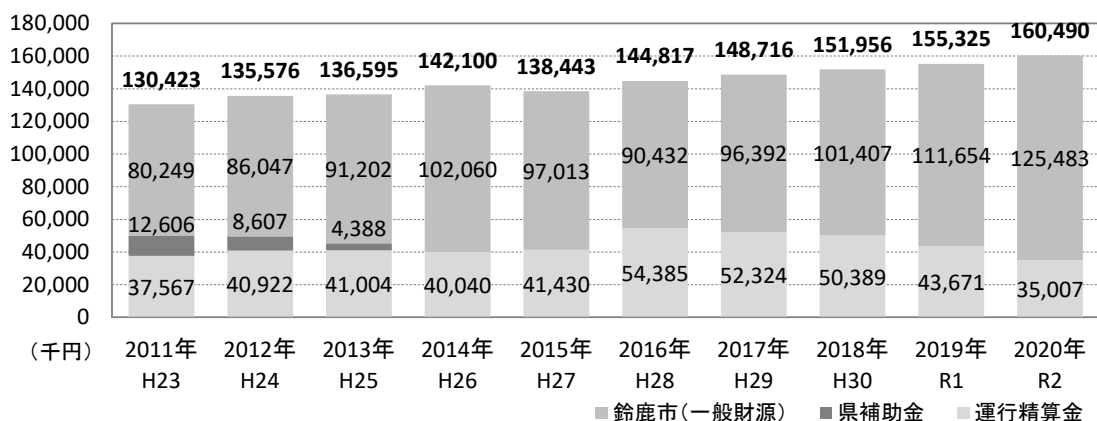


- 現状③**
- ・地域公共交通に対する市の財政負担額は、年間約 1.3 億円となっています。特に C-BUS では、2016(平成 28)年頃から続く利用者減少が新型コロナの影響により顕著となり、収入が減る一方で、運行経費が増えており、財政負担額は増加傾向にあります。
  - ・地域公共交通事業者は、従来の運転手不足に加え、新型コロナの影響によりこれまで以上に厳しい経営環境に直面しており、交通事業者や行政だけで地域公共交通サービスを維持していくことがより一層困難な状況にあります。
  - ・鈴鹿市では、地域の移動課題に対して、地域づくり協議会等が主体となり、主に高齢者を対象とした移動支援・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(亀山みずほ台線の運行補助と C-BUS 運行経費の計)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、減少傾向が続いており、2020（令和 2）年度は、新型コロナの影響により、前年比約 23%減と大幅に減少しています。

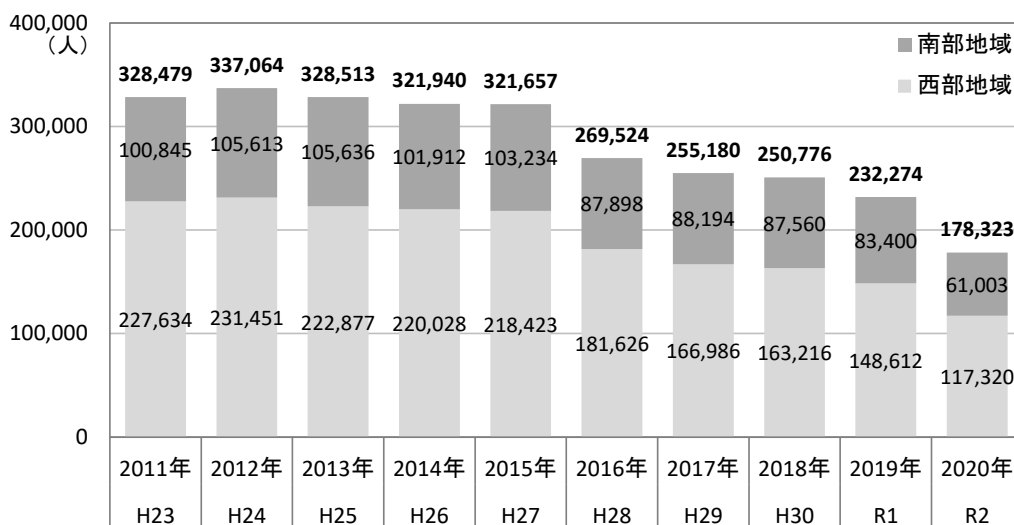


図 コミュニティバス（C-BUS）利用者数の推移

○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です。
- ・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。
- ・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]

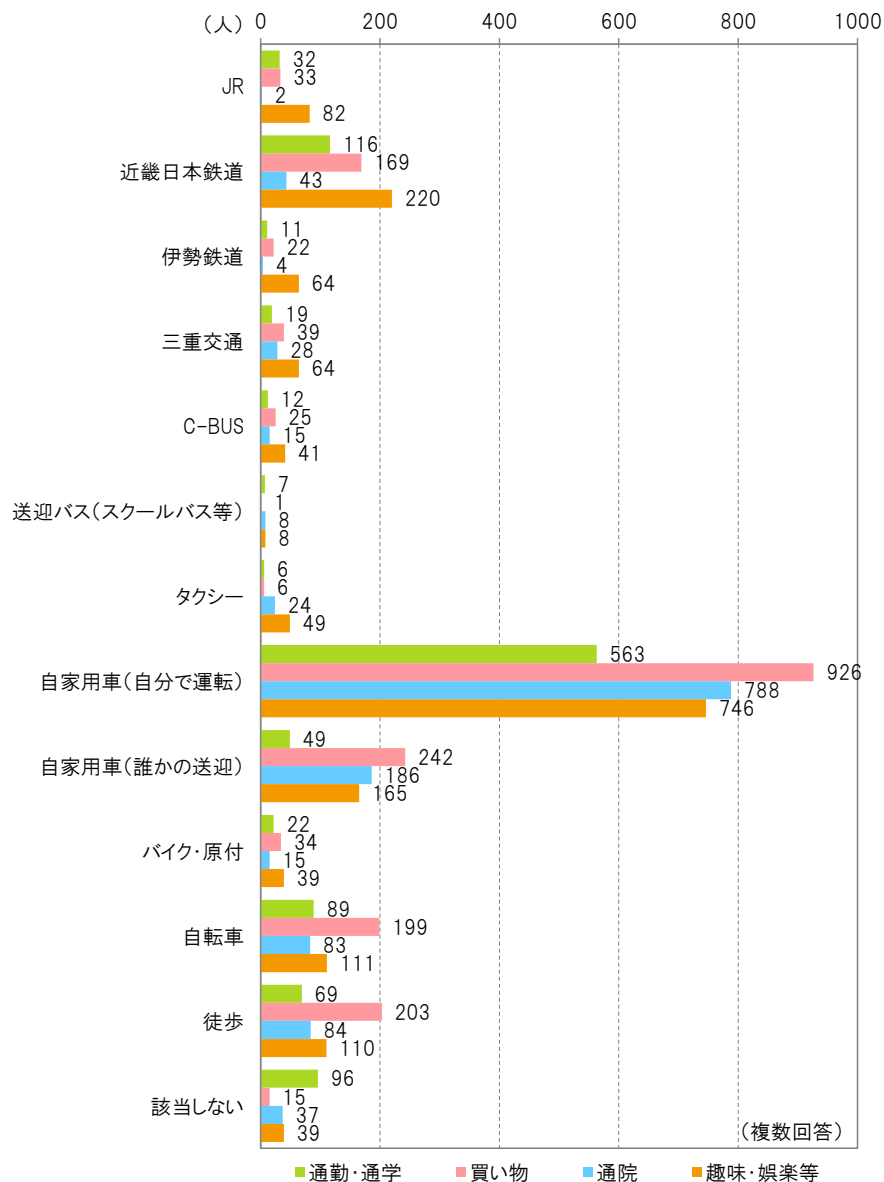


図 目的別利用交通手段[市民アンケート]

○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]

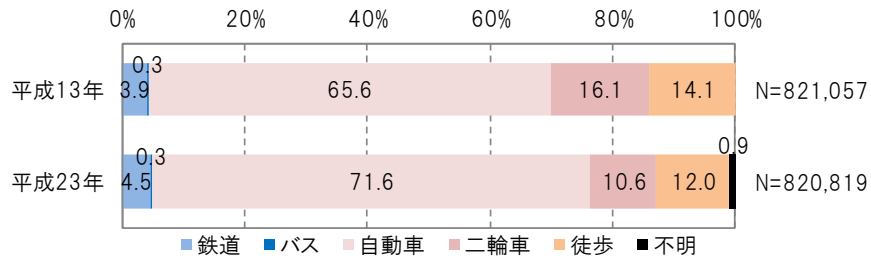


図 鈴鹿市内の交通手段分担率の変遷  
[平成13年, 平成23年中京都市圏パーソントリップ調査]

○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]

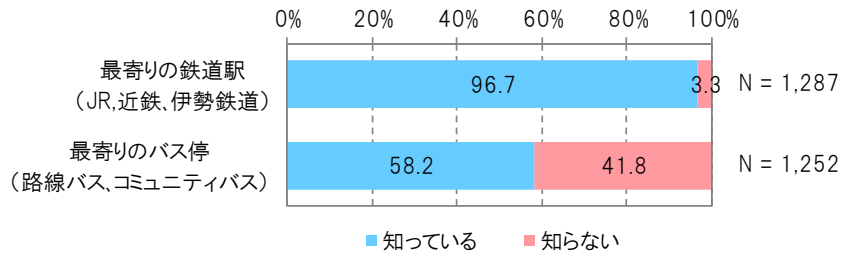
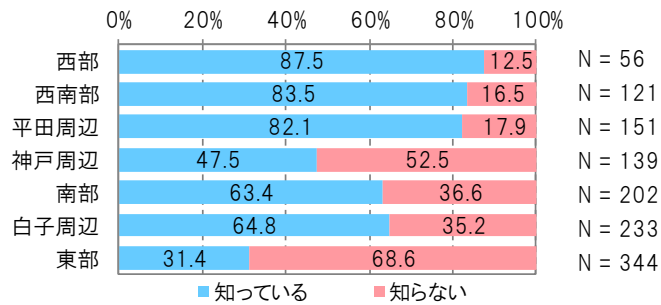


図 最寄りの駅・バス停の認知状況 [市民アンケート]



※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]

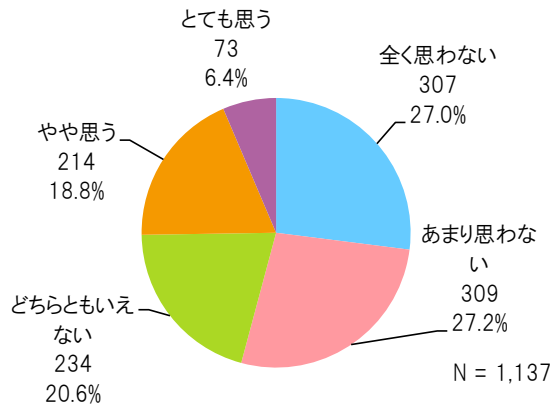


図 自家用車での移動を控えようという意識 [市民アンケート]

#### 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]

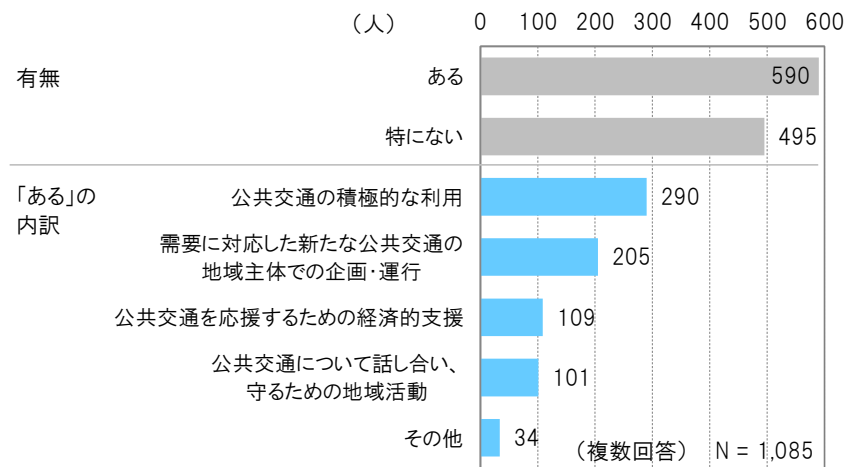


図 地域公共交通を維持していくための取組への参加意向[市民アンケート]

○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]

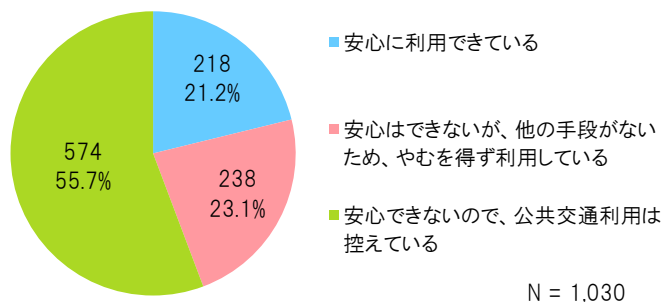


図 地域公共交通機関の新型コロナの感染対策の安心度[市民アンケート]

## 5. 計画の基本的な方針

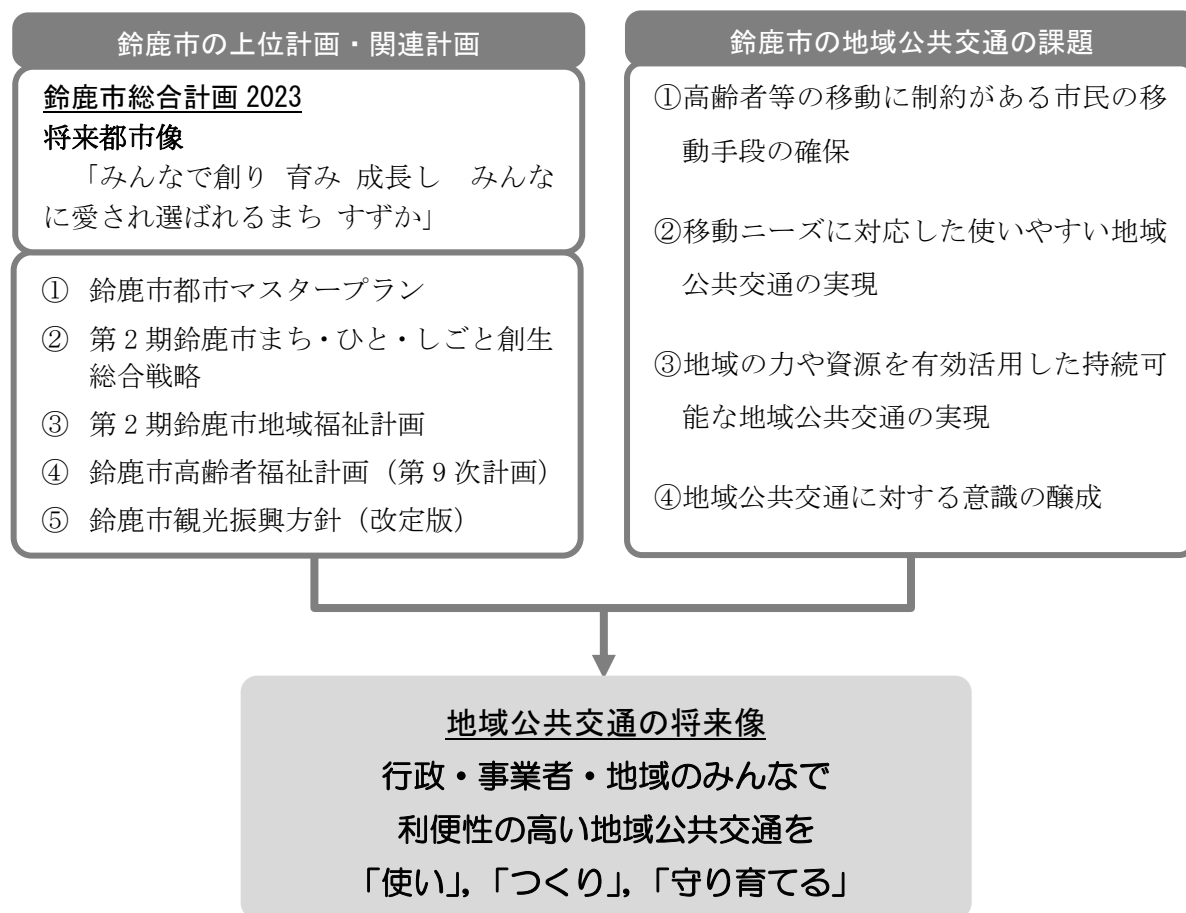
### 5-1. 将来像

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。   | <b>鉄道</b><br>○近鉄名古屋線<br>○JR関西本線<br>○伊勢鉄道<br><br><b>高速バス（いずれも横浜・東京方面）</b><br>○三重交通・高速鳥羽大宮線<br>○ウィラーエクスプレス<br>○ジャムジャムライナー<br>○オリオンバス<br><br><b>路線バス</b><br>○亀山みずほ台線（鈴鹿市～亀山市）<br>○津太陽の街線（鈴鹿市～津市）<br>○平田四日市線（鈴鹿市～四日市市）<br>○水沢線（鈴鹿市～四日市市）<br>○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。               | <b>鉄道</b><br>○近鉄鈴鹿線<br>○伊勢鉄道<br><br><b>路線バス</b><br>○市内平田線<br>○鈴鹿市内線（鈴鹿市駅経由・アピタ鈴鹿店*経由）<br>○白子サーキット線<br><br><b>コミュニティバス（C-BUS）</b><br>○椿・平田線<br>○庄内・神戸線<br>○白子・平田線<br>○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。 | <b>地域主体の移動手段</b><br>○一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験<br>○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。               | <b>タクシー</b><br>○民間タクシー<br><br><b>福祉輸送</b><br>○福祉有償運送<br><br><b>その他</b><br>○施設送迎バス 等   |

(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

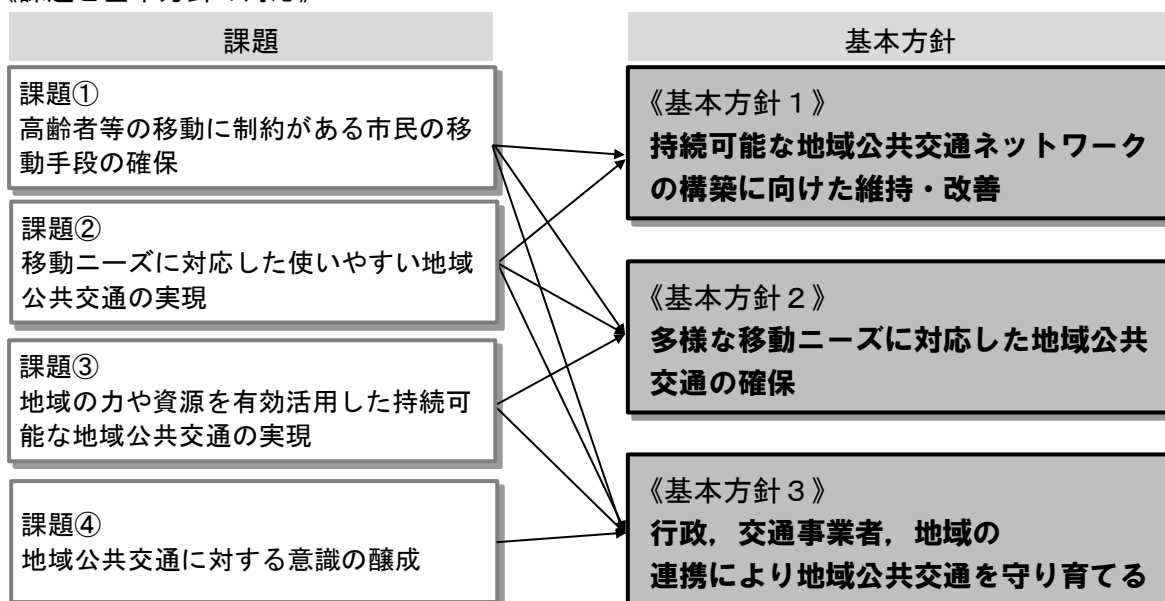
既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応じていくために、新たな移動手段の確保に向けた手順を明確化するとともに、地域の実情に応じた移動手段が導入されるよう取組体制や支援体制を構築します。（課題①，②，③に対応）

### 《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地域公共交通の積極的な利用に努める。

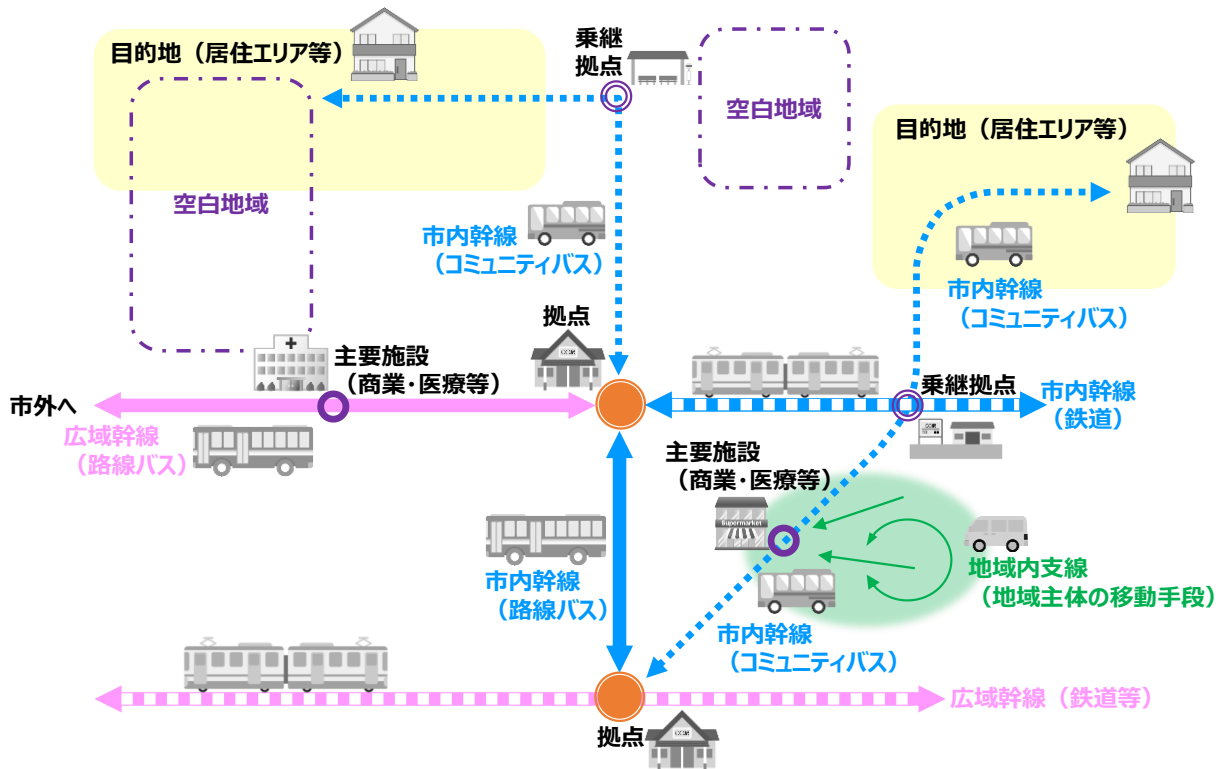


図 各主体の基本的な役割

## 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

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。

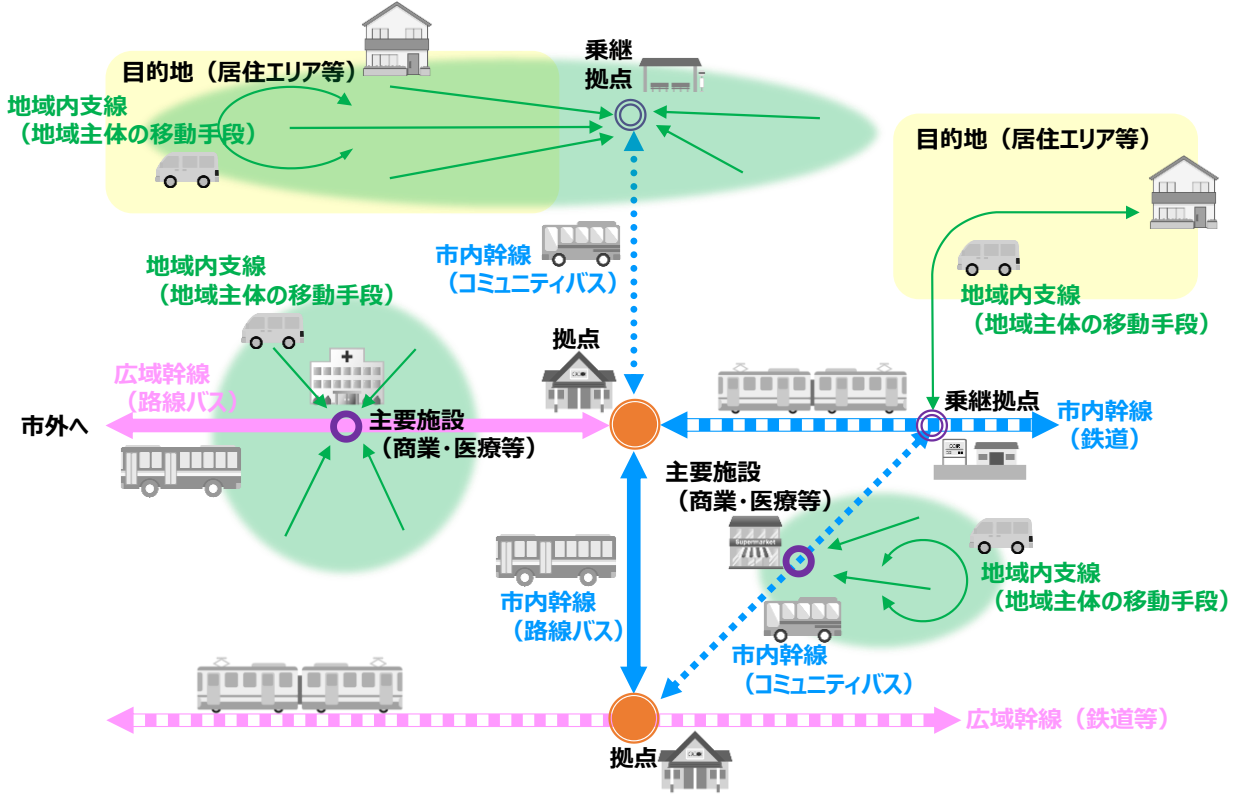
### (1) 現状のネットワークイメージ



※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。

- **広域幹線 (鉄道・高速バス・路線バス)** が鈴鹿市内の拠点と市外・県外等をつ結び、市民や来訪者の移動を支えています。
- **市内幹線 (鉄道・路線バス・C-BUS)** が鈴鹿市内の拠点間や拠点と主要施設等をつ結び、主に市民の移動を支えています。
- **地域内支線 (地域主体の移動手段)** が、広域幹線や市内幹線を補完し、主に高齢者等の移動を支えています。
- **その他の交通 (タクシー・福祉輸送等)** が、少量の移動ニーズや特定の目的に対応し、市民の移動を支えています。

(2) 将来のネットワークイメージ



※拠点とは、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地域旅客運送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<br>(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<br>8路線の利用者数 | 1,288千人(2019年度)<br>935千人(2020年度)   | 2019(令和元)年度<br>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)<br>178千人(2020年度)     | 2019(令和元)年度<br>水準    |
| ③鉄道利用者数を回復する                        | 伊勢鉄道、近鉄鈴鹿<br>線の利用者数  | 2,600千人(2019年度)<br>1,977千人(2020年度) | 2019(令和元)年度<br>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<br>(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<br>(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)<br>年間4回(2020年度) | 2019(令和元)年度<br>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<sup>(※1)</sup>、G-BUS<sup>(※2)</sup>、鉄道<sup>(※3)</sup>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<sup>(※4)</sup>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<sup>(※5)</sup>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<sup>(※1)</sup>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<sup>(※2)</sup>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 |
|-----|---|-----|-------|-------|---------|------|---------|
| ○   | ○ | ○   |       | ○     |         |      |         |

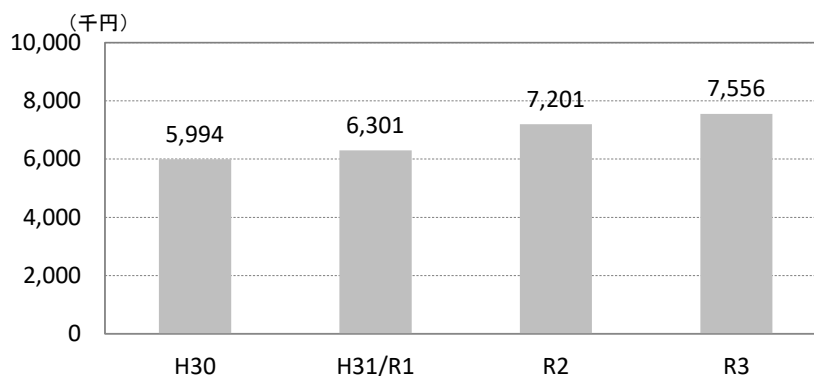
## スケジュール（年度）

| 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   |           |                  |                 |           |           |           |         |
| <b>①C-BUS の運行維持【継続】</b>                                |           |                  |                 |           |           |           |         |
| ✓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               |           |                  |                 |           |           |           |         |
| <b>②効率的で持続可能な C-BUS のあり方の検討・協議【新規】</b>                 |           |                  |                 |           |           |           |         |
| ✓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                                   |           |                  |                 |           |           |           |         |
| <b>③C-BUS の路線再編の実施【新規】</b>                             |           |                  |                 |           |           |           |         |
| ✓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        |         |
| <b>【継続】 運行維持</b>                                       |           |                  |                 |           |           | <b>検討</b> |         |
| →  |           |                  |                 |           |           | →         |         |
| <b>【新規】 持続可能な C-BUS に向けた検討・協議</b>                      |           | (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

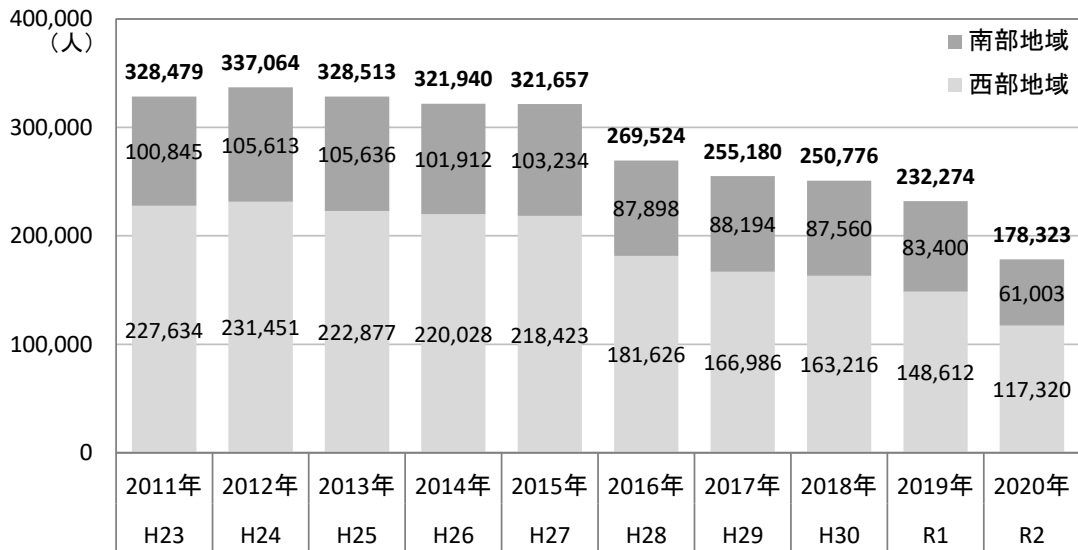


図 コミュニティバス (C-BUS) 利用者数の推移

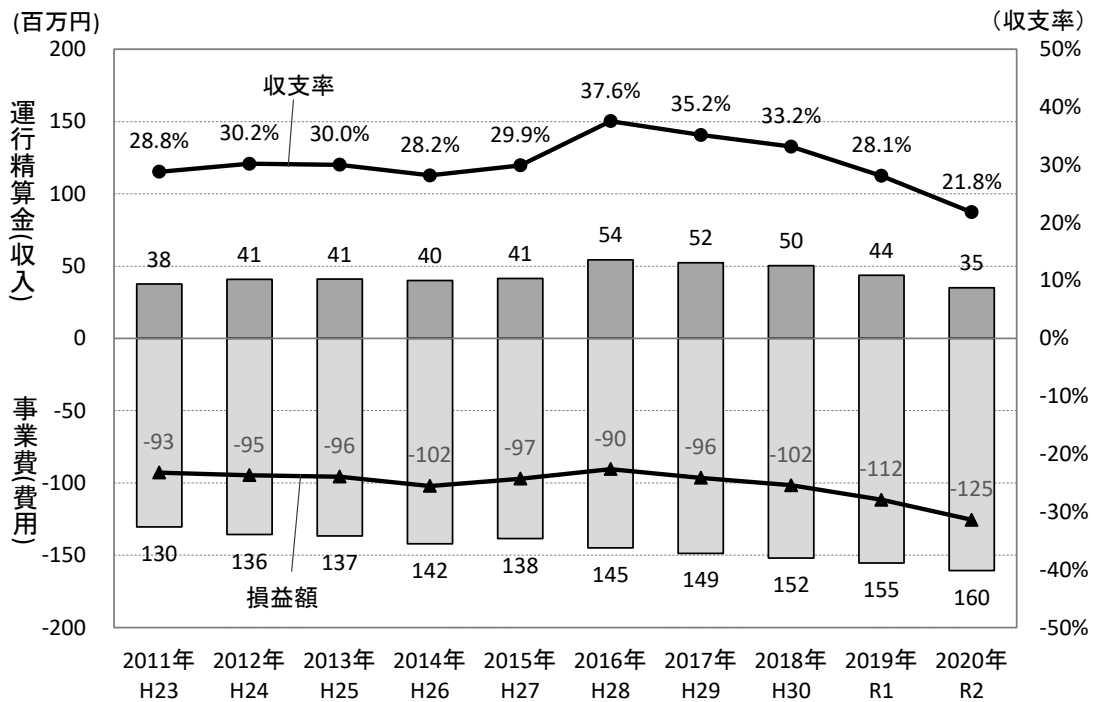


図 コミュニティバス (C-BUS) 事業費と収支率の推移

**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

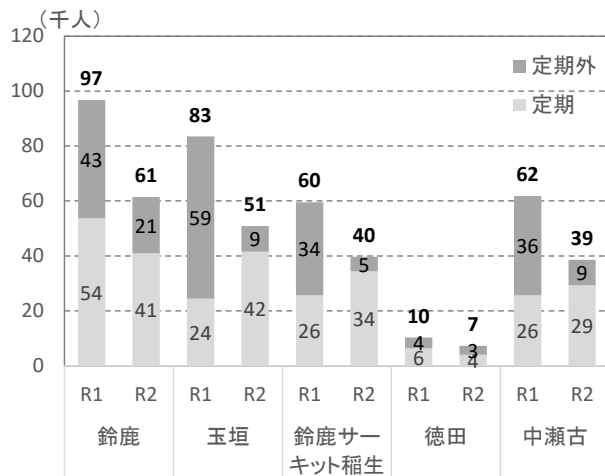
| 鈴鹿市 | 国 | 三重県 | 鉄道事業者 | バス事業者 | タクシー事業者 | 地域住民 | 関係機関・団体 |
|-----|---|-----|-------|-------|---------|------|---------|
| ○   |   |     | ○     | ○     | ○       |      |         |

## スケジュール（年度）

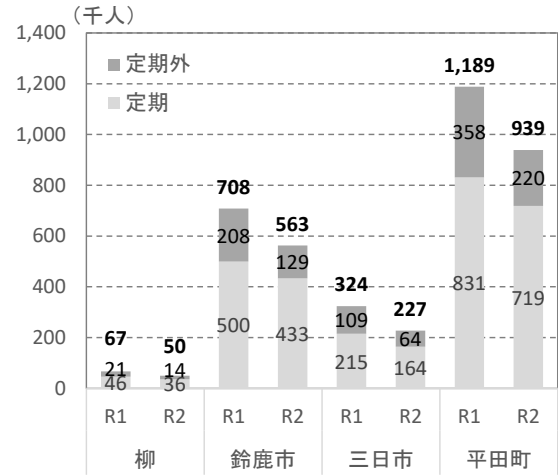
| 2022(R4)      | 2023(R5)  | 2024(R6) | 2025(R7) | 2026(R8) | 2027(R9) | 長期 |
|---------------|-----------|----------|----------|----------|----------|----|
| <b>【継続】実施</b> |           |          |          |          |          |    |
|               | →         |          |          |          |          |    |
| <b>【新規】検討</b> | 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)

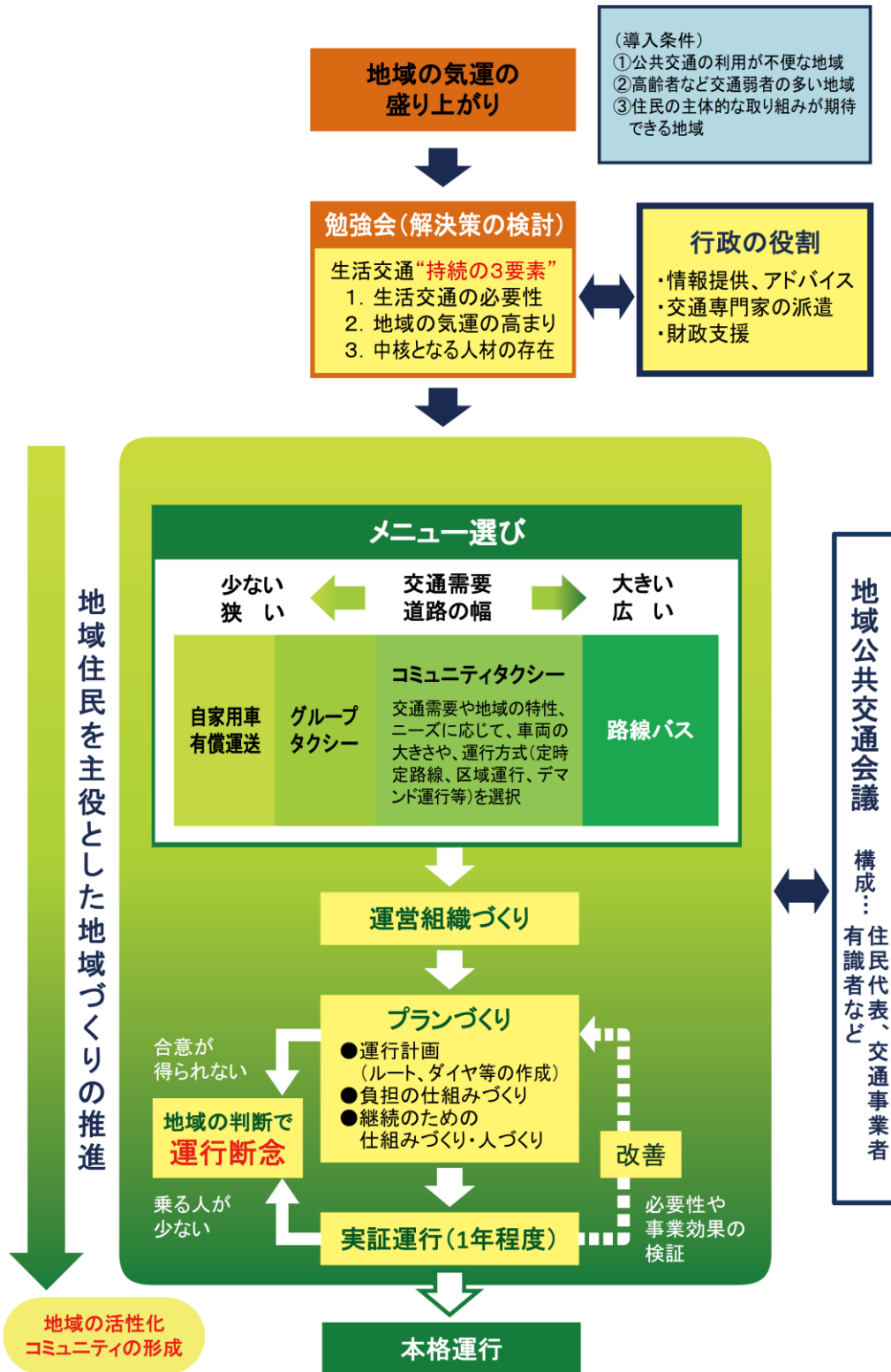
## (2) 基本方針2に関連する施策

| 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   |          |          |          |          |          |      |         |
| <b>①地域主体の移動手段導入のための手引書の作成【新規】</b>  |          |          |          |          |          |      |         |
| <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"> <li>○検討・導入・運行のプロセスと行政・地域・交通事業者の役割</li> <li>○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"> <li>（例）・交通事業者が運行する地域公共交通 <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉輸送</li> <li>・地域における輸送資源の活用</li> <li>・地域の共助による送迎等</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>○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）</li> <li>○運行継続条件 <span style="float: right;">等</span></li> </ul> |          |          |          |          |          |      |         |
| 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。

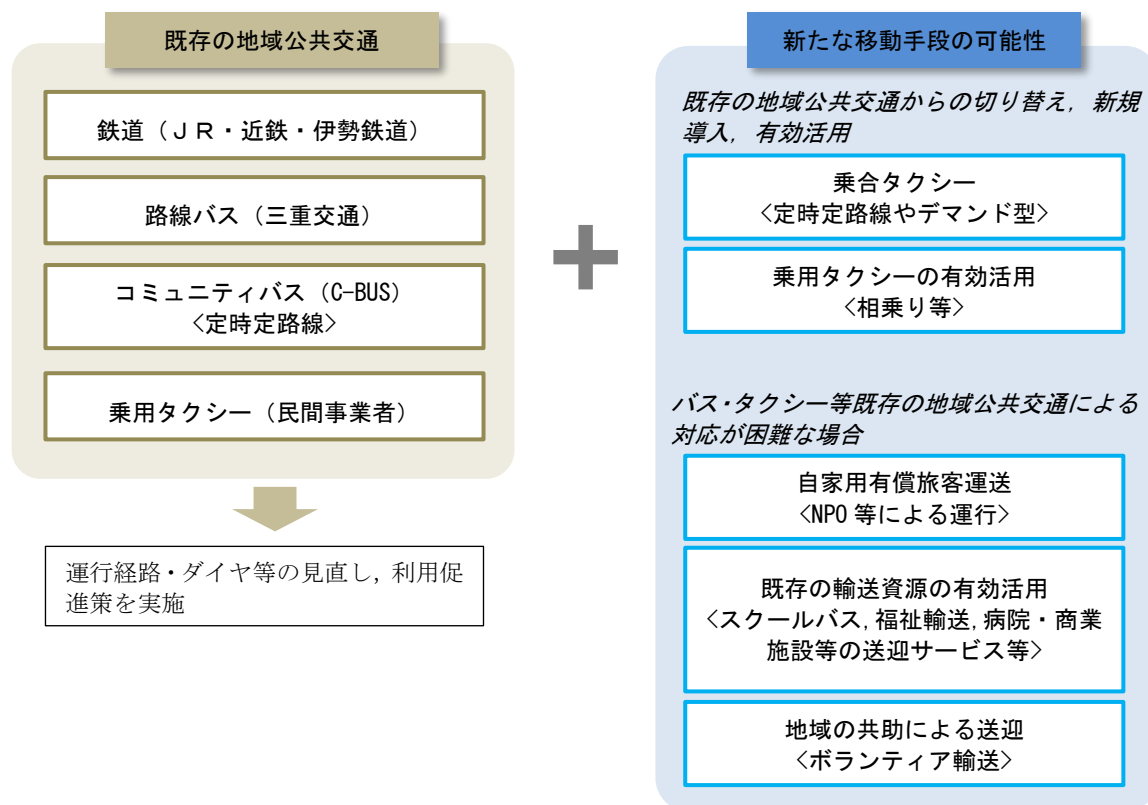


図 鈴鹿市における多様な主体が連携して移動手段を確保するイメージ

| 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  |           |           |           |           |           |      |         |
| <b>①地域主体の取組に対する支援【新規】</b>   |           |           |           |           |           |      |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✓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</li> <li>✓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</li> <li>✓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</li> </ul> |           |           |           |           |           |      |         |
| <b>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】</b>   |           |           |           |           |           |      |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✓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</li> </ul>   |           |           |           |           |           |      |         |
| 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  |           |          |          |          |          |      |         |
| <b>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】</b>        |           |          |          |          |          |      |         |
| ✓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（鈴鹿市内公共交通時刻表）【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】               |           |          |          |          |          |      |         |
| <b>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】</b>  |           |          |          |          |          |      |         |
| ※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） |           |          |          |          |          |      |         |
| <b>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】</b>         |           |          |          |          |          |      |         |
| ※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   |         |
| <b>【継続】実施</b>                                   |           |          |          |          |          | →    |         |
| <b>【新規】検討</b>                                   | 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。



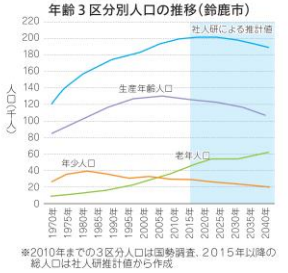
**平** 成28年には第一次ベビーブーム世代が70代になり始め、高齢化率が益々高くなってきています。本市も既に総人口数のピークを迎え、人口減少・高齢社会の進展による縮小・成熟型社会への転換期を迎えています。

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」を全市に配布しています。また、昨年度は安全・安心フェスタ「ずす」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。

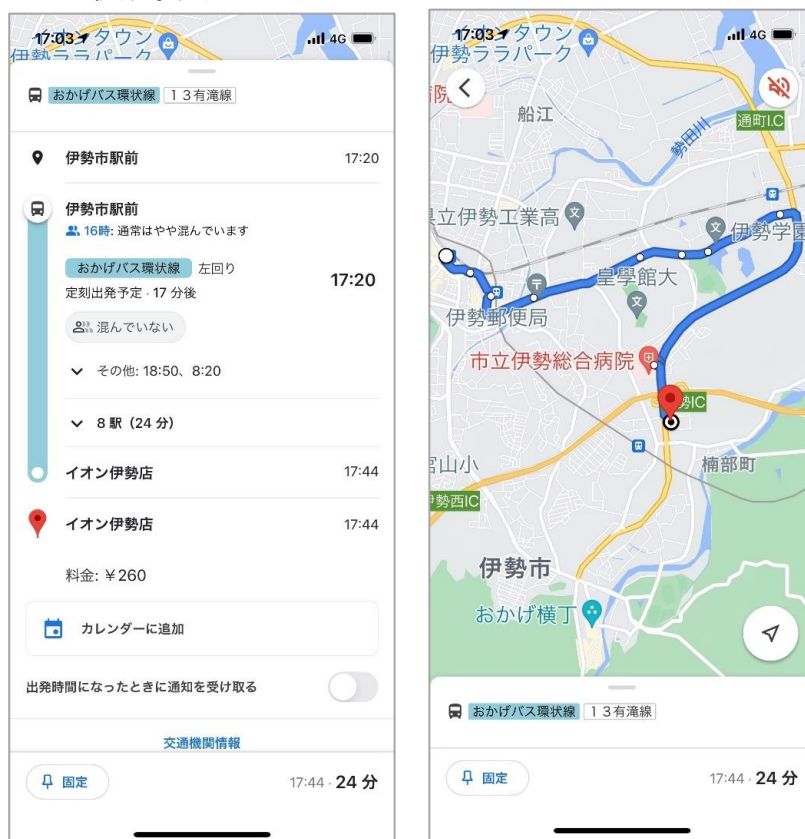
表 標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)による地域公共交通オープンデータ  
(2021(令和3)年11月現在, 三重県内自治体)

|     |  |
|-----|--|
| 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

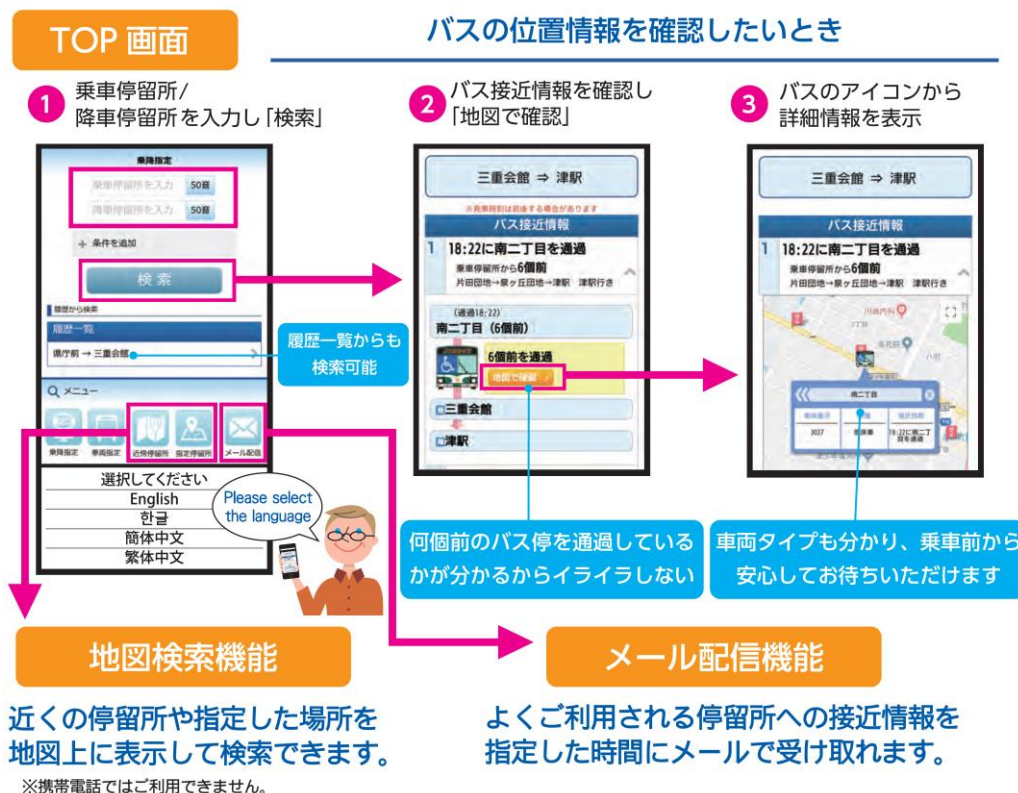
資料：標準的なバス情報フォーマットホームページ

## ■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  |           |           |           |           |           |      |         |
| <b>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】</b><br>✓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】<br>✓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】 |           |           |           |           |           |      |         |
| <b>②イベント・キャンペーン等の実施【継続】【新規】</b><br>✓企画乗車券の企画・販売等【継続】<br>✓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】   |           |           |           |           |           |      |         |
| <b>③各種イベント開催時等における啓発活動【継続】</b><br>✓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<br>✓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  |           |           |           |           |           |      |         |
| <b>④マイレール・マイバス意識の醸成【継続】</b><br>✓地域や学校と連携した駅やバス停周辺の美化活動<br>✓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。

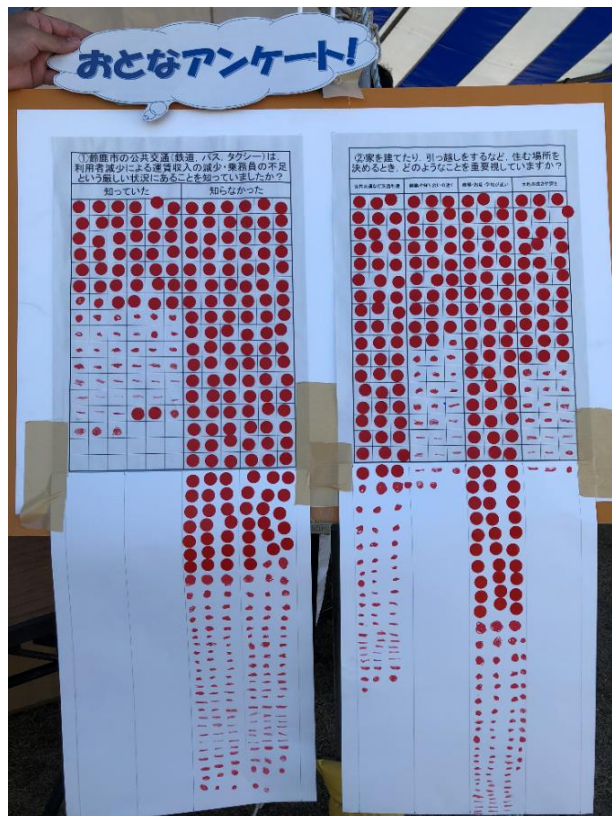


写真 鈴鹿バルーンフェスティバルにおける地域公共交通利用促進 PR ブース設置状況 (2019(令和元)年)

##### 《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、P D C Aサイクルに則って検証・見直しを行います。

P D C A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、行政・交通事業者・地域住民等の関係者が連携し、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"> <li>・ 施策の実施状況の確認</li> <li>・ 施策の実施に係る市の財政支出額</li> <li>・ 目標の達成状況の確認・評価</li> <li>・ (必要に応じて) 施策の取組内容・スケジュールの見直し</li> </ul> |

図 P D C Aサイクルによる計画推進のイメージ

## 鈴鹿市地域公共交通計画

---

(発行日) 令和4年6月

(発行) 鈴鹿市

(編集) 都市整備部 都市計画課

〒513-8701 鈴鹿市神戸一丁目18番18号

電話 059-382-9024 FAX 059-384-3938

E-mail [toshikekaku@city.suzuka.lg.jp](mailto:toshikekaku@city.suzuka.lg.jp)

URL <http://www.city.suzuka.lg.jp>