

政策

政策名	事業費合計額（円）				
バス・交通政策（3事業）	111,533,000	内訳	市	一財	109,564,000
				市債	0
			国		0
			県		1,969,000
			その他		0

政策目的		
<p>自家用車の普及等によりバス、鉄道等の公共交通の利用者が減少傾向にあり、路線バスのほとんどが公的支援を受けなければ維持できない状況となってきた。そのため、民間のバス路線や駅が近くにない、いわゆる公共交通の空白地を解消するため、コミュニティバスの運行を行うとともに、不採算路線バスに支援を行うなど、公共交通の維持を図る。また、遠距離通学児童生徒の通学上の安全を確保するため、スクールバスの運行を行う。</p>		
数値目標	平成24年度目標	現状値
公共交通に対する満足度	25%	平成23年度数値(直近の数値) 18.9%
政策内容	構成事業	
<p>○コミュニティバス運行事業 コミュニティバスは、民間のバス路線や駅が近くにない、いわゆる公共交通空白地を解消し、自らの移動手段を持たない交通弱者（高齢者等）が、病院、商業施設等への移動手段を確保する。 ※運行ルート ・コミュニティバスによる運行 ①御菌ルート、②辻久留・藤里ルート、③明野ルート、④鹿海・朝熊ルート ⑤二見ルート、⑥東大淀・日赤ルート ・コミュニティバスデマンドによる運行 ①粟野ルート、②湯田・新村・元町ルート、③小木・田尻ルート</p> <p>○路線バス運行維持事業 公共交通は、交通手段を有しない交通弱者にとって生活活動を行う上で必要不可欠であり、また、中心市街地の活性化や地域間の公平性の観点からも重要であることから、路線バスの運行を維持する。 ・沼木線(教育委員会と交通政策課で距離按分により補填) ・玉城線(伊勢市と玉城町で距離按分により補填)</p> <p>○スクールバス運行事業 遠距離通学児童の通学上の安全を確保するため、スクールバスを運行する。 ・高麗広地区スクールバス(市のマイクロバス) ・横輪・矢持地区スクールバス(沼木線)</p>	<p>○コミュニティバス運行事業 91,190,000円</p> <p>○路線バス運行維持事業 11,942,000円</p> <p>○スクールバス運行事業 8,401,000円</p>	

政策 事業費合計推移（千円）							
年度	H19決算	H20決算	H21決算	H22決算	H23決算(見込み)	H24予算	
事業費	110,530	100,259	115,369	112,046	100,250	111,533	
財源内訳	一般財源	35,888	41,664	68,167	76,294	98,768	109,564
	市債	0	0	0	0	0	0
	国	31,360	0	18,000	20,000	0	0
	県	43,282	42,752	1,183	986	1,482	1,969
	その他	0	15,843	28,019	14,766	0	0

これまでの経過	今後の展望
<p>公共交通の空白地を解消するため、平成19年度からコミュニティバスを運行したり、赤字路線である玉城線、沼木線の赤字相当額を補填し路線を維持している。 また、遠距離通学児童の通学上の安全を確保するため、高麗広地区及び横輪・矢持地区にスクールバス(沼木線)を運行している。</p>	<p>高齢化により、移動手段を持たない、いわゆる「交通弱者」が今後も増える傾向にあることから、バス運行の必要性は高いが、継続していくには、利用者の増加を図りつつ、運行ルートの見直しなどの効率化についても併せて検証していく必要がある。 スクールバスについては、小中学校の適正化に伴う通学区域の見直しにより、スクールバスの再編が予想される。</p>

★自己評価結果（各担当課による）	
①社会的需要	<ul style="list-style-type: none"> ・民間による公共交通が利用者減を理由に撤退する動きが加速しており、市民の交通手段を確保するための行政負担が増大している。 ・高齢化の進行により、交通弱者の増加が予想され、益々公共交通への依存が高くなる。 ・小中学校の適正化に伴う通学区域の見直しにより、スクールバスの再編が予想される。
②公平性	<p>コミュニティバスの運行により、現況の鉄道・バス路線網を最大限活用することで、市全体における公共交通体系の構築を図っている。</p> <p>スクールバスでの送迎の必要な児童生徒に対し、通学上の安全を確保している。</p>
③業務改善	<p>コミュニティバスは平成19年の運行開始以来、バスによる定時・定路線での運行を行ってきたが、利用率の低い4ルートを3ルートに再編し、タクシーによるデマンド運行を平成23年8月から導入し効率化を図った。</p>
④民間委託	<p>バス(デマンド含む)の運行は民間委託を行っている。※高麗広地区スクールバスを除く。</p>

☆外部評価メモ(結果)（外部評価委員による）	
①社会的需要	<p>公共交通の空白地を解消し、交通弱者への交通手段の提供が目標である。社会的需要の把握や将来的な予測も含めて、事業のあり方を検討されたい。</p>
②公平性	<p>交通弱者に対してこの事業を設けることで公平さを考えると、地域格差の問題がある。</p>
③業務改善	<p>将来を見据えて、他の部署や民間とも連携し、事業のあり方を検討されたい。バス・交通政策の中で、老人乗合バス運賃助成も含めて考えてもらいたい。</p>
④民間委託	<p>将来を見据えて他の部署や地域との連携を図り考えられたい。</p>

事業名（小事業）		事業費（円）			
コミュニティバス運行事業		91,190,000	内訳	一財	90,207,000
				市債	
				国	
				県	983,000
			その他		

事業目的			
コミュニティバスは、民間のバス路線や駅が近くにない、いわゆる公共交通の空白地を解消し、自らの移動手段を持たない交通弱者（高齢者等）に対し、病院、商業施設等への移動手段を確保する。			
数値目標		現状値	
利用者数	平成24年度目標 82,000人	平成23年度数値 74,964人	
事業内容			経費内訳 ※平成23年度決算見込み
事業開始年度	H19	対象者数	-
対象者	伊勢市民		
コミュニティバスの平成22年度利用者は、約7万7千人で平成21年度の利用者より約8千人増加している。しかし、利用者の少ないルートにおいては、平成23年8月からデマンドシステムを導入し、経費の削減に努めている。さらなる経費削減の検討を行うとともに利用促進を図り、より効率的・経済的で持続可能な公共交通サービスの提供を行う。			報償金 伊勢地域公共交通会議委員報酬 18,000円
○運行ルート ・コミュニティバスによる運行 ①御園ルート、②辻久留・藤里ルート、③明野ルート、④鹿海・朝熊ルート ⑤二見ルート、⑥東大淀・日赤ルート ・コミュニティバスデマンドによる運行 ①粟野ルート、②湯田・新村・元町ルート、③小木・田尻ルート			費用弁償 伊勢地域公共交通会議委員に対する費用弁償 15,300円
事業実績・効果			消耗品費 停留所標識 379,575円
平成23年度は、伊勢赤十字病院の移転に伴い、御園ルート、東大淀・日赤ルートのルート変更、ダイヤ改正等を行うなど、交通弱者（高齢者等）の病院、商業施設等への移動手段を確保した。 また、平成23年8月からおかげバス4ルートを3ルートに編成しデマンド運行を導入したことにより、効率化を図った。			印刷製本費 時刻表印刷 461,160円
			業務委託料 コミュニティバス運行業務委託 73,628,706円 コミュニティバスデマンド運行業務委託 4,854,978円 施設整備等業務委託 299,250円
			庁用器具購入費 ベンチ 99,540円

事業費推移（千円）							
年度	H19決算	H20決算	H21決算	H22決算	H23決算（見込み）	H24予算	
事業費	90,244	80,837	95,056	92,903	79,757	91,190	
財源内訳	一般財源	18,884	24,994	49,037	58,137	79,261	90,207
	市債						
	国	31,360		18,000	20,000		
	県	40,000	40,000			496	983
	その他		15,843	28,019	14,766		

これまでの経過	今後の展望
平成17年の合併以前、旧伊勢市では寿バス（高齢者への民間路線バスの無料バス配布）、旧小俣町では福祉バス（図書館カードがあれば無料）が運行されており、市町村間に公共交通サービスの相違が見られた。これらの公共交通サービスの違いを出来るだけ解消し、公平なサービスの提供が出来るように平成19年4月からコミュニティバスを9ルートで運行開始した。平成21年4月、新たに「東大淀・日赤ルート」を追加し、市内10ルートでの運行を開始した。平成23年8月、「粟野ルート」「湯田・新村ルート」「小俣元町ルート」「小木・田尻ルート」をデマンド運行に変更。なお、「湯田・新村ルート」「小俣元町ルート」は統合し、「湯田・新村・元町ルート」とした。	高齢化により、移動手段を持たない、いわゆる「交通弱者」が今後も増える傾向にあることから、コミュニティバス運行の必要性は高いが、継続していくには、利用者の増加を図りつつ、運行ルートの見直しなどの効率化についても併せて検証していく必要がある。



おかげバスによる運行



タクシー車両によるデマンド運行

★自己評価結果（各担当課による）

①社会的需要	高齢化の進行により、交通弱者の増加が予想されるため、公共交通は、交通手段を有しない交通弱者にとって生活活動を行う上で必要不可欠である。
②公平性	合併後の伊勢市の住民に対する行政サービスの公平な供給のため、民間のバス路線や駅が近くにない、いわゆる公共交通の空白地を解消するため、病院、商業施設等への移動手段を確保する。
③業務改善	平成23年8月から利用者の少ない粟野ルート、湯田・新村ルート、小俣元町ルート、小木・田尻ルートの4ルートについて予約制によるデマンド運行を導入した。また、湯田・新村ルート、小俣元町ルートは統合し、効率化を図った。
④民間委託	コミュニティバス及びデマンドの運行については、民間委託を行っている。

☆外部評価メモ(結果)（外部評価委員による）

①社会的需要	個別ルートの問題点について、意見をどう吸い上げるかの工夫が必要である。利用回数より利用人数の把握が必要である。社会的需要の把握の仕方について、見直していただきたい。将来的な予測も含めて、事業のあり方を検討されたい。
②公平性	停留所と自宅の距離があると使いにくい。交通弱者に対してこの事業を設けることで公平さを考えると、地域格差の問題がある。おかげバスが走ってないところにも意見をもらうべきである。
③業務改善	他のシステムとの比較、効率化の検討も必要である。デリバリーや介護事業との連携、バス停設置の協賛など、利用促進のために民間との協働を図られたい。
④民間委託	-

事業名（小事業）		事業費（円）													
スクールバス運行事業		8,401,000	<table border="1"> <tr> <td rowspan="4">内訳</td> <td>一財</td> <td>8,401,000</td> </tr> <tr> <td>市債</td> <td></td> </tr> <tr> <td>国</td> <td></td> </tr> <tr> <td>県</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	内訳	一財	8,401,000	市債		国		県		その他		
内訳	一財	8,401,000													
	市債														
	国														
	県														
その他															

事業目的			
遠距離通学児童生徒の通学上の安全を確保する。			
数値目標		現状値	
スクールバスの送迎が必要である児童生徒のバス利用率	平成24年度目標 100%	平成23年度数値 100%	
事業内容		経費内訳 ※平成23年度決算見込み	
事業開始年度	S59	対象者数	13人
対象者	遠距離通学の児童生徒		
高麗広地域、横輪・矢持地域から登校する遠距離通学児童生徒の通学上の安全を確保するため、スクールバスを運行している。 (高麗広地区スクールバス) 市のマイクロバス運転手人件費 平成6年度より運行 平成23年度年度利用者数(小学生2人 中学生1人) ※火・金については、教育研究所所管の教育支援センターNEST沼木教室の送迎に利用。 ※毎日、伊勢市役所から教育支援センター(小俣総合支所)への送迎に利用。 (横輪・矢持地区スクールバス) 昭和60年度より三重交通(株)にスクールバス運行業務を委託 平成23年度利用者数(小学生8人中学生2人) ○委託料負担について (横輪・矢持スクールバス) 沼木線については、17年9月から路線を延長した。延長に伴い、委託料を教育委員会と交通政策課で按分		共済費 264,538円 市マイクロバス運転手(嘱託職員)分 賃金 1,944,000円 市マイクロバス運転手(嘱託職員)分 業務委託料 6,001,000円 スクールバス運行業務委託料	
事業実績・効果			
高麗広地域、横輪・矢持地域から登校する遠距離通学児童生徒に対し、スクールバスを運行し、通学上の安全の確保を行った。			

事業費推移（千円）						
年度	H19決算	H20決算	H21決算	H22決算	H23決算(見込み)	H24予算
事業費	8,018	7,977	8,207	7,856	8,210	8,401
財源内訳	一般財源	8,018	7,977	8,207	8,210	8,401
	市債					
	国					
	県					
	その他					

これまでの経過	今後の展望
高麗広地区スクールバスは、高麗広分校を進修小学校に統合した昭和49年度から一部負担、昭和53年度から市全額負担、昭和59年度から三重交通(株)への委託による通学バス運行、平成6年度から市のマイクロバスを嘱託職員が運転し、スクールバスを運行している。空き時間は教育支援センターNEST通級生の送迎に利用している。 横輪・矢持地区スクールバスは、矢持小学校が上野小学校に統合された昭和53年度から路線バス利用をして、一部負担していたが、昭和60年度から三重交通(株)にスクールバス運行業務を委託し、運行している。 平成3年度からは運行目的別に赤字相当額を教育委員会と交通政策課で距離按分により補填し運行している。	小中学校の適正配置に伴う通学区域の見直しにより、スクールバスの再編が予想される。



高麗広地区スクールバス



横輪・矢持地区スクールバス

★自己評価結果（各担当課による）

①社会的需要	学校の統合により徒歩で登校できない距離に居住する児童・生徒の通学上の安全を確保することにより、学校教育の充実に資する。
②公平性	高麗広地域、横輪・矢持地域から登校する児童生徒は少ないが、公共交通機関もなく、徒歩での通学は無理であるため市のマイクロバス、スクールバスを運行し送迎し保護者の負担軽減を図っている。
③業務改善	現在、マイクロバスは高麗広登下校以外に、教育支援センターNEST沼木教室の送迎を行い効率的に使用している。また今後、マイクロバスの更新時期に、バスの維持運営経費の削減を見込んだ車体の購入などを検討する。
④民間委託	沼木線は交通政策課と委託料を按分し、三重交通に業務委託している。

☆外部評価メモ（結果）（外部評価委員による）

①社会的需要	児童数が減る中、行政の役割をどういうふうに果たすかが大切である。
②公平性	将来的に、既存の通学圏が確保されなくなった時、どう行政が保障するかという中で事業のあり方を点検されたい。
③業務改善	スクールバスの登下校以外への活用も検討されたい。
④民間委託	児童や学校が減ることが予想され、将来を見据えて他の部署や地域との連携を図り考えられたい。

事業名（小事業）		事業費（円）			
路線バス運行維持事業		11,942,000	内訳	一財	10,956,000
				市債	
				国	
				県	986,000
			その他		

事業目的			
公共交通は、交通手段を有しない交通弱者にとって生活活動を行う上で必要不可欠であり、また、中心市街地の活性化や地域間の公平性の観点からも重要であることから、路線バスの運行を維持する。			
数値目標		現状値	
乗車人員（年度は補助対象年度：前年10月～当該年9月）	平成24年度目標 32,000人	平成23年度数値 31,838人	
事業内容			経費内訳 ※平成23年度決算見込み
事業開始年度	H3	対象者数	-
対象者	伊勢市民		業務委託料 6,586,650円 廃止代替自主運行バス（玉城線）運行業務委託
【沼木線（伊勢市駅前～床の木）】 沼木線は、赤字路線であるが、児童の通学をはじめとする地域住民に利用されているため、運行回数を減らすなど経費を節減し、路線を維持する。また、赤字相当額を運行目的別に教育委員会と交通政策課で距離按分により補填している。			負担金 5,696,000円 地方バス路線維持費負担（沼木線）
【玉城線（伊勢市駅前～玉城町役場前）】 玉城線は、赤字路線であるが、地域住民の交通手段として、県の補助金の適用を受けながら、赤字相当額を玉城町と距離按分により補填し、路線を維持する。			
事業実績・効果			
廃止路線代替バス（玉城線）、不採算路線バス（沼木線）の運行を維持し、地域住民の通院、買い物、通勤、通学等の交通手段の確保を行った。			

事業費推移（千円）							
年度	H19決算	H20決算	H21決算	H22決算	H23決算（見込み）	H24予算	
事業費	12,268	11,445	12,106	11,287	12,283	11,942	
財源内訳	一般財源	8,986	8,693	10,923	10,301	11,297	10,956
	市債						
	国						
	県	3,282	2,752	1,183	986	986	986
その他							

これまでの経過	今後の展望
<p>玉城線は、平成16年度から県の第3種生活路線維持費補助金の適用（3年間）を受け運行を維持したが、沿線自治会から存続の要望を受け、玉城町とも検討した結果、廃止は難しいとの判断により、平成19年度からは県の市町村自主運行バス等維持補助金の適用を受けながら、伊勢市と玉城町と距離按分により補填し運行している。</p> <p>沼木線は、昭和63年度から県の第3種生活路線維持費補助金の適用（3年間）を受け運行を維持したが、地域住民をはじめ児童の通学にも利用されているため、減便等の経費節減を行い、平成3年度からは運行目的別に赤字相当額を教育委員会と交通政策課で距離按分により補填し運行している。</p>	<p>玉城線は、1日10往復の運行があり、コミュニティバスに比べ効率的であるため、利用促進を図りつつ運行を維持する。</p> <p>沼木線は、床ノ木と伊勢市駅の1往復と床ノ木と沼木中学校の2往復のみ運行を維持している。そのため、沼木地区では地域住民で組織する「沼木まちづくり協議会」の中にミニバス委員会を設置して地域のバスについて検討を行っている。今後は、スクールバスとしての機能も含め、沼木線の有り方についての整理が課題である。</p>



伊勢市駅前に到着した「玉城線」



沼木中学校前を走る「沼木線」

★自己評価結果（各担当課による）

①社会的需要	高齢化の進行により、交通弱者の増加が予想されるため、公共交通は、交通手段を有しない交通弱者にとって生活活動を行う上で必要不可欠である。
②公平性	路線が廃止されると公共交通の空白地となり、自ら移動手段を持たない人に対する行政サービスの公平な供給のため、路線の維持が必要である。
③業務改善	コミュニティバスも含めた公共交通全体としての運行の有り方について総合的な検討の必要がある。
④民間委託	バスの運行は、民間の運行事業者が行っている。

☆外部評価メモ(結果)（外部評価委員による）

①社会的需要	社会的需要の把握の仕方について、見直していただきたい。
②公平性	交通弱者に対してこの事業を設けることで公平さを考えると、地域格差の問題がある。
③業務改善	まちづくり組織で自主運営を考えている地域もあり、市がうまく地域間の調整をすればいいルートができるように思われる。
④民間委託	—