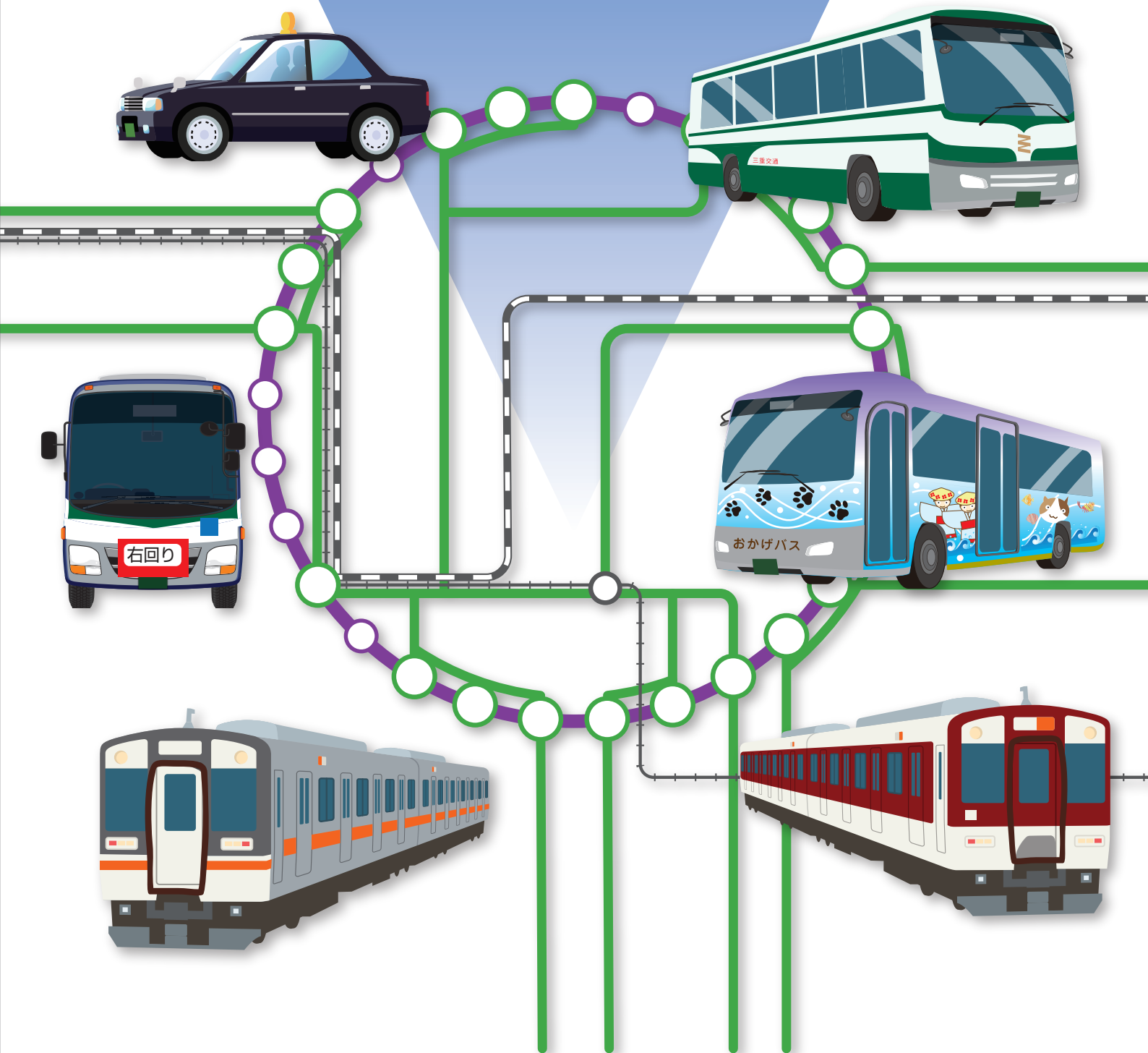


(改訂)

伊勢市地域公共交通網形成計画



令和2年3月
伊 勢 市

目 次

第 1 章	はじめに	1-1
1.	計画策定の背景と目的	1-1
2.	計画の内容	1-2
3.	計画の位置づけ	1-2
第 2 章	現況整理	2-1
1.	地域特性	2-1
1-1.	位置・地整	2-1
1-2.	人口動態	2-2
1-2-1.	人口及び高齢化率の経年変化	2-2
1-2-2.	地区別人口	2-3
1-2-3.	メッシュ人口	2-4
1-2-4.	地区別人口伸び率	2-6
1-2-5.	地区別高齢化率	2-7
1-3.	土地利用・規制状況	2-8
1-3-1.	土地利用状況	2-8
1-3-2.	用途地域	2-9
1-3-3.	都市機能誘導区域・居住誘導区域	2-10
1-4.	移動状況	2-11
1-4-1.	移動交通手段	2-11
1-4-2.	地区間の移動状況	2-12
1-5.	都市施設の立地状況と目的別移動状況	2-14
1-5-1.	商業（買い物）	2-14
1-5-2.	医療（通院）	2-17
1-5-3.	事業所・教育（通勤・通学）	2-21
1-5-4.	その他施設立地状況	2-25
1-6.	観光動態	2-27
1-6-1.	主要観光施設分布	2-27
1-6-2.	宿泊容量メッシュ	2-28
1-6-3.	主要施設の観光入込客数	2-29
1-6-4.	伊勢市観光客数の推移	2-30
1-6-5.	主要観光施設間の移動状況	2-30
1-6-6.	主要観光施設間の移動交通手段	2-31
1-7.	運転免許証保有者数・返納者数	2-32
2.	公共交通特性	2-33
2-1.	公共交通網	2-33
2-1-1.	公共交通網	2-33
2-1-2.	公共交通網と都市機能誘導区域・居住誘導区域	2-35
2-1-3.	公共交通網と人口分布	2-37
2-1-4.	公共交通網と都市施設	2-40
2-1-5.	公共交通網と主要観光施設	2-43

2-2. 鉄道	2-45
2-2-1. 鉄道網	2-45
2-2-2. 鉄道駅の乗客数及び経年変化	2-46
2-2-3. 鉄道の評価	2-48
2-3. 路線バス	2-55
2-3-1. 路線バス網	2-55
2-3-2. 区間別利用者数	2-56
2-3-3. 1日あたり運行本数	2-57
2-3-4. 路線別利用者数の経年変化	2-58
2-3-5. 路線バスの利用者特性	2-59
2-3-6. 路線バスの評価	2-60
2-4. コミュニティバス	2-70
2-4-1. コミュニティバス網	2-70
2-4-2. 区間別利用者数	2-71
2-4-3. 1日あたり運行本数	2-72
2-4-4. 路線別利用者数の経年変化	2-73
2-4-5. 収支状況	2-75
2-4-6. コミュニティバスの利用者特性	2-77
2-4-7. コミュニティバスの評価	2-78
2-4-8. 市内循環（環状）バス社会実験運行	2-88
2-5. タクシー	2-93
2-5-1. 事業者数及び保有台数	2-93
2-5-2. 輸送人員及び輸送回数	2-95
2-5-3. 登録運転者及び運転者証交付者の年齢構成	2-95
2-5-4. タクシー事業者へのヒアリング結果	2-96
2-5-5. タクシーの評価	2-97
2-6. 利用促進策等の取り組み実施状況	2-102
2-6-1. 料金負担軽減策	2-102
2-6-2. 利用促進策	2-104
2-6-3. その他の取り組み	2-107

第3章 上位関連計画 3-1

1. 総合計画	3-1
2. 都市計画マスタープラン	3-2
2-1. 周辺自治体における計画の策定状況	3-2
2-2. 伊勢市における計画の策定計画の概要	3-3
2-3. 周辺自治体における計画の策定計画の概要	3-4
3. 立地適正化計画	3-11
4. 公共交通関連計画	3-12
4-1. 周辺自治体における計画の策定状況	3-12
4-2. 伊勢市における計画の策定計画の概要	3-13
4-3. 周辺自治体における計画の策定計画の概要	3-14

第4章 地域公共交通を取り巻く課題 4-1

- 1. 地区別意見交換会 4-1
- 2. 現行の「伊勢市地域公共交通網形成計画」に基づく事業の実施状況 4-2
 - 2-1. 事業の実施状況 4-2
 - 2-2. 指標の推移 4-5
- 3. 地域公共交通を取り巻く課題 4-6

第5章 伊勢市地域公共交通網形成計画 5-1

- 1. 伊勢市が目指すまちづくりと公共交通 5-1
 - 1-1. 将来像と基本理念 5-1
 - 1-2. 基本方針 5-1
 - 1-3. 地域公共交通網の展開方針（移動手段確保の考え方） 5-2
 - 1-3-1. 非交通不便地域を支える移動手段の展開 5-2
 - 1-3-2. 交通不便地域を支える移動手段の展開 5-3
- 2. 計画の区域 5-5
- 3. 計画の期間 5-5
- 4. 計画の目標 5-5
- 5. 目標を達成するために行う事業及び事業主体・スケジュール 5-7
 - 5-1. 事業概要 5-7
 - 5-2. 実施事業のまとめ 5-25
- 6. 計画の達成状況の評価 5-28
 - 6-1. 計画・事業の進め方 5-28
 - 6-2. 評価の実施体制・方法 5-29
 - 6-2-1. 評価の実施体制 5-29
 - 6-2-2. 評価指標の把握方法 5-30
 - 6-3. 各実施主体の役割 5-31

第6章 地域公共交通再編の検討 6-1

- 1. 再編の考え方 6-1
- 2. 再編の基本的な方針 6-2
- 3. 地域公共交通網再編の検討 6-4
 - 3-1. 再編後の公共交通網の概要 6-4
 - 3-2. 地域公共交通再編の検討 6-6
 - 3-2-1. 旧小俣町を中心とした地区の再編 6-6
 - 3-2-2. 旧御園村や伊勢市を中心とした地区の再編 6-7
 - 3-2-3. 旧二見町を中心とした地区 6-8
 - 3-2-4. 上野地区 6-8
 - 3-2-5. 交通不便地域のうち地域主体型交通エリア 6-9
 - 3-2-6. 車両の運用方法 6-9
- 4. 再編スケジュール 6-10

第1章 はじめに

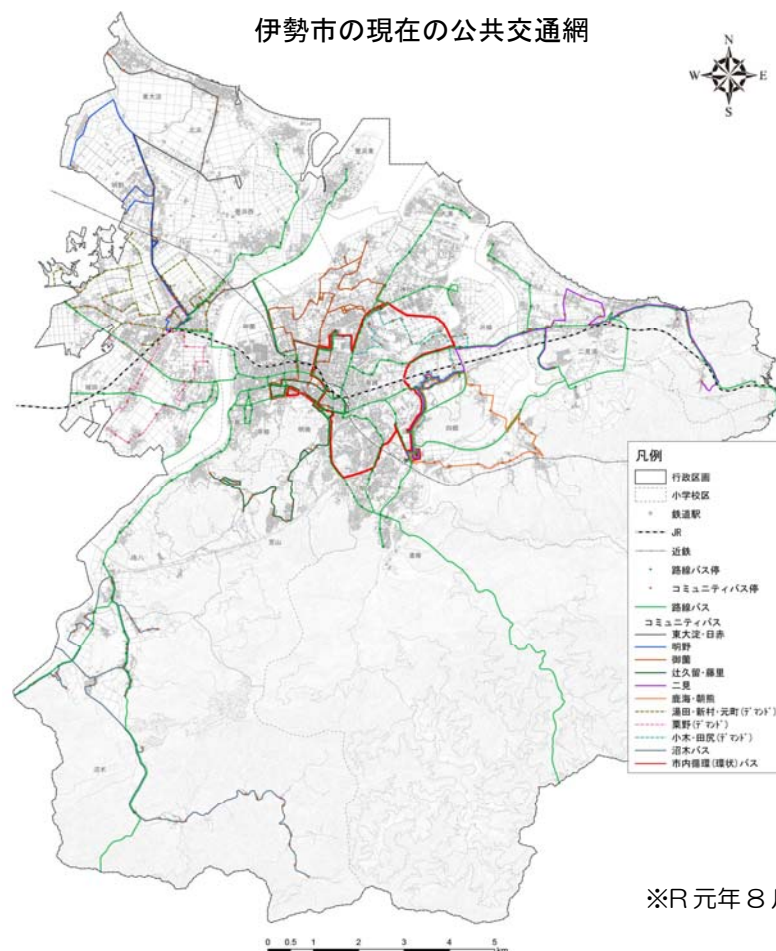
1. 計画策定の背景と目的

伊勢市では、H19年4月からコミュニティバス「おかげバス」の運行を開始しました。また、少子高齢化が進むなかで高齢者や子どもを含めた自家用自動車等の移動手段を持たない人の移動手段を確保し、地域における公共交通に対する主体的な取り組み及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、H25年8月に「伊勢市地域公共交通総合連携計画」を策定し、「住民の移動手段の確保」「安全・安心な運送サービスの提供」「乗りたくなるサービスの提供」を基本方針に、様々な取り組みを行ってきました。また、上野地区では、路線バスの廃止に伴い、H26年5月から自家用有償旅客運送による「沼木バス」の運行を開始し、住民の交通手段の確保に努めてきました。

一方、国においては、H25年12月に「交通政策基本法」が施行され、人口減少や高齢化社会の進展、交通弱者の増加等に伴う社会的情勢の変化に対応し、持続可能な地域公共交通網の形成に向け、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正し、取り組みを支援する制度が強化されました。

このような背景のもと、将来のまちづくりを見据え、地方公共団体が中心となり、関係者との合意形成のもとで、交通に係る環境負荷の低減及び観光振興との一体性の確保、まちづくりとの連携、面的な公共交通ネットワークの構築を行うために、H28年3月に「伊勢市地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通施策を展開しています。

しかし、おかげバスの運行開始から10年以上が経過し、路線バスにおいては利用者の減少により路線の廃止・縮小が行われ、今後の人口の減少などを見据えると、さらに厳しい状況が続くと予想されています。このため、本市では、目標年（R2年度）が近付いている「伊勢市地域公共交通網形成計画」を改訂し、地域住民、交通事業者、行政が一体となり、まちづくりや地域住民の生活を支える身近で使いやすい地域公共交通として、より一層の取り組みを推進し、将来にわたって確保、維持していきます。



2. 計画の内容

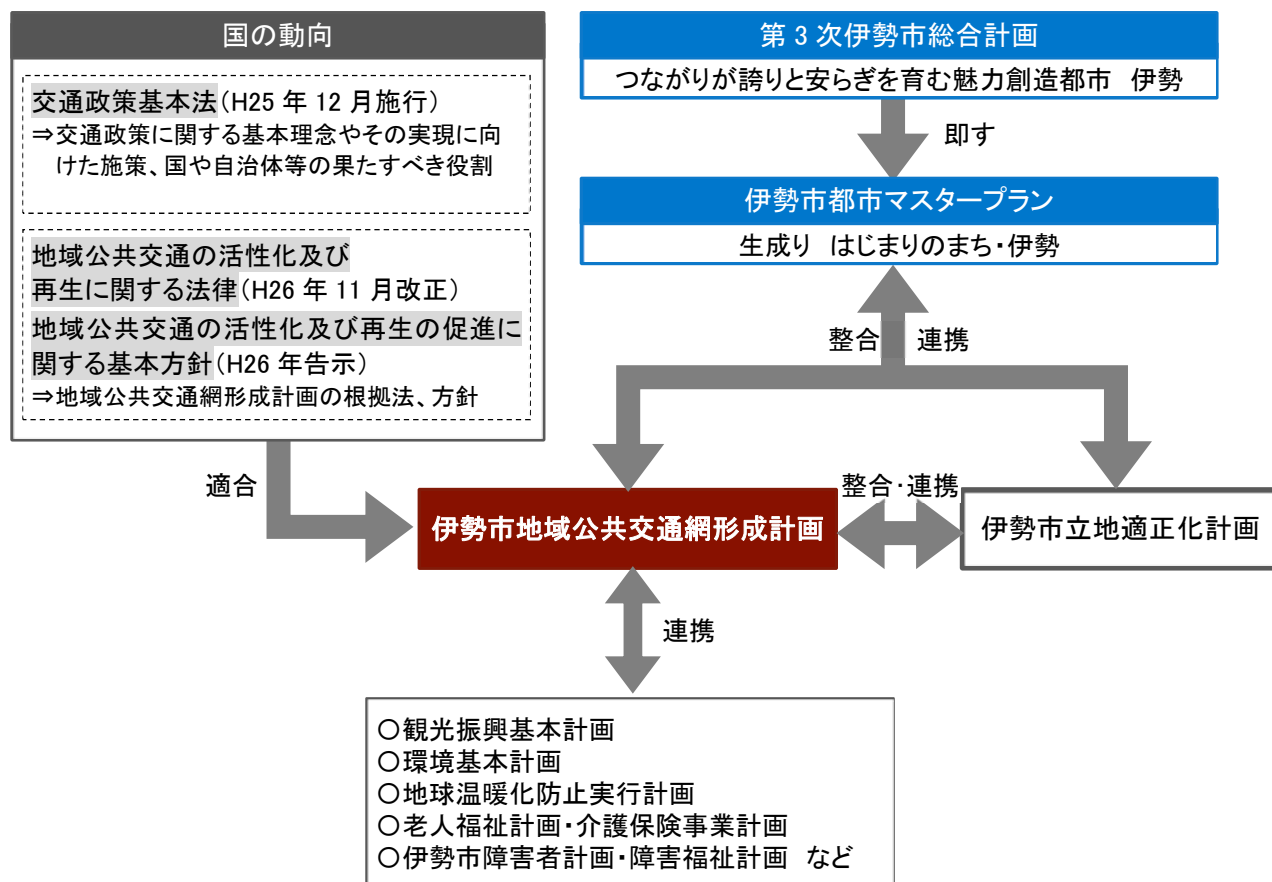
本計画は、本市における望ましい公共交通体系の構築を目指し、地域住民、交通事業者、学識経験者、行政（国・県・市）等により構成される「伊勢地域公共交通会議」での議論を通し、以下の内容を定めます。

- ①持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ②計画の区域
- ③計画の目標
- ④③の目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

3. 計画の位置づけ

本計画は、交通政策基本法の理念を受けて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に基づき、まちづくりの方針である第3次伊勢市総合計画、伊勢市都市マスタープラン、伊勢市立地適正化計画などの上位関連計画を踏まえたものとします。

本計画の位置づけ



第2章 現況整理

1. 地域特性

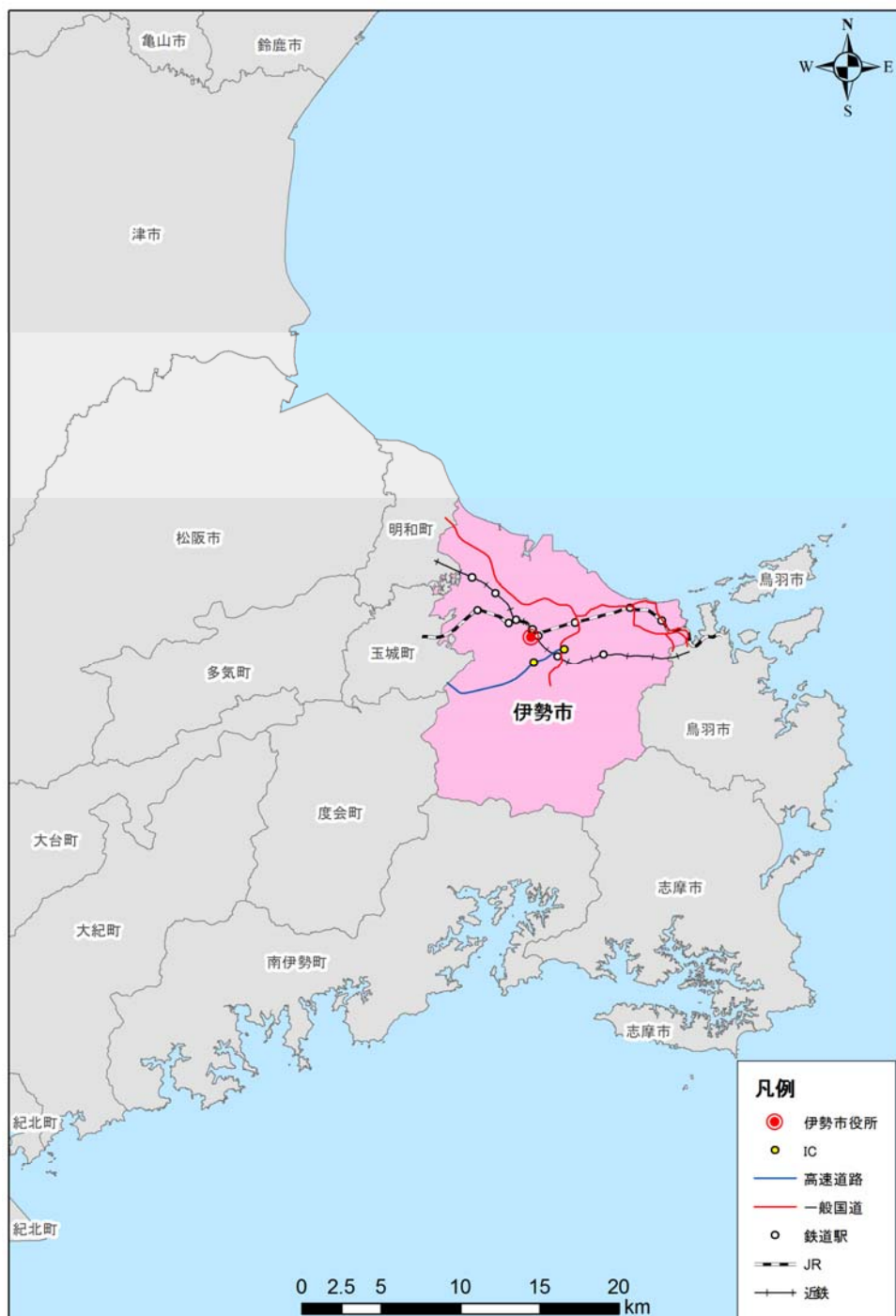
1-1. 位置・地整

本市は三重県の東部に位置しており、明和町、玉城町、度会町、南伊勢町、志摩市、鳥羽市と隣接しています。

鉄道は JR と近鉄が東西に伸びており、また高速道路や国道もおとっているため、近隣の明和町、玉城町、鳥羽市からのアクセスがしやすくなっています。

また、本市には人気の観光地が多数点在し、多くの観光客が訪れています。

伊勢市の位置

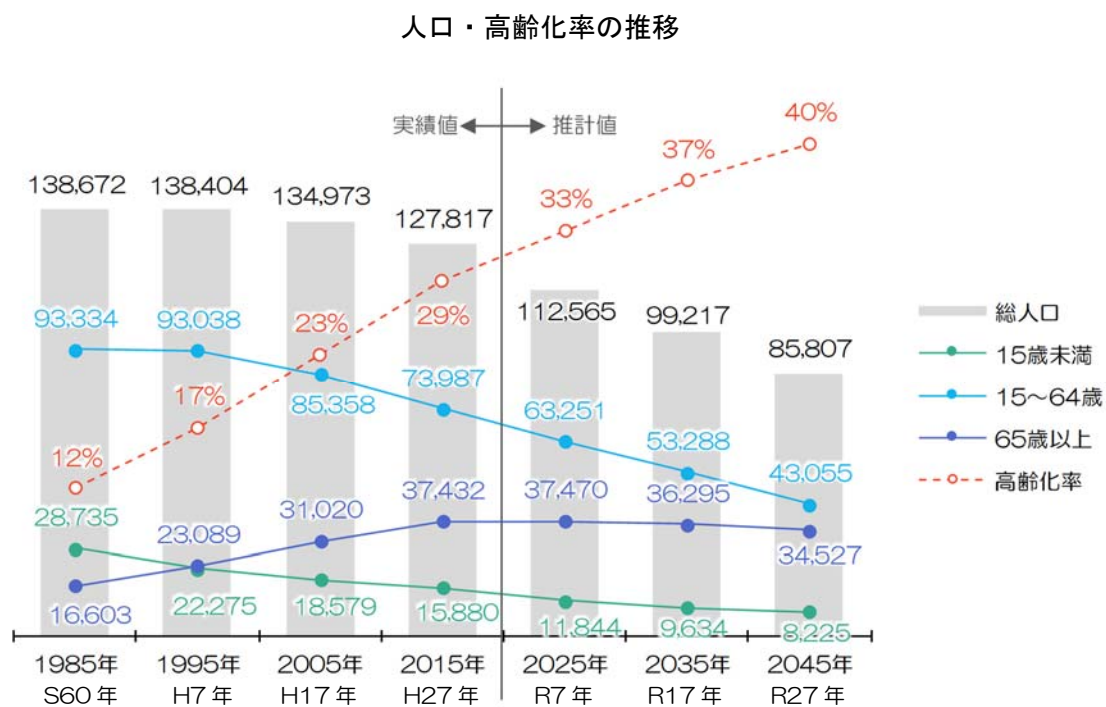


1-2. 人口動態

1-2-1. 人口及び高齢化率の経年変化

本市の総人口は年々減少傾向にあり、伊勢市人口ビジョンにおける将来人口の推計によると、R27年には85,807人と、S60年に比べて約4割減少すると予測されています。

一方、高齢化率は年々増加傾向にあり、H27年の高齢化率は29%となっており、R27年には40%まで増加すると予測されています。



資料：S60年～H27年：国勢調査（総務省）

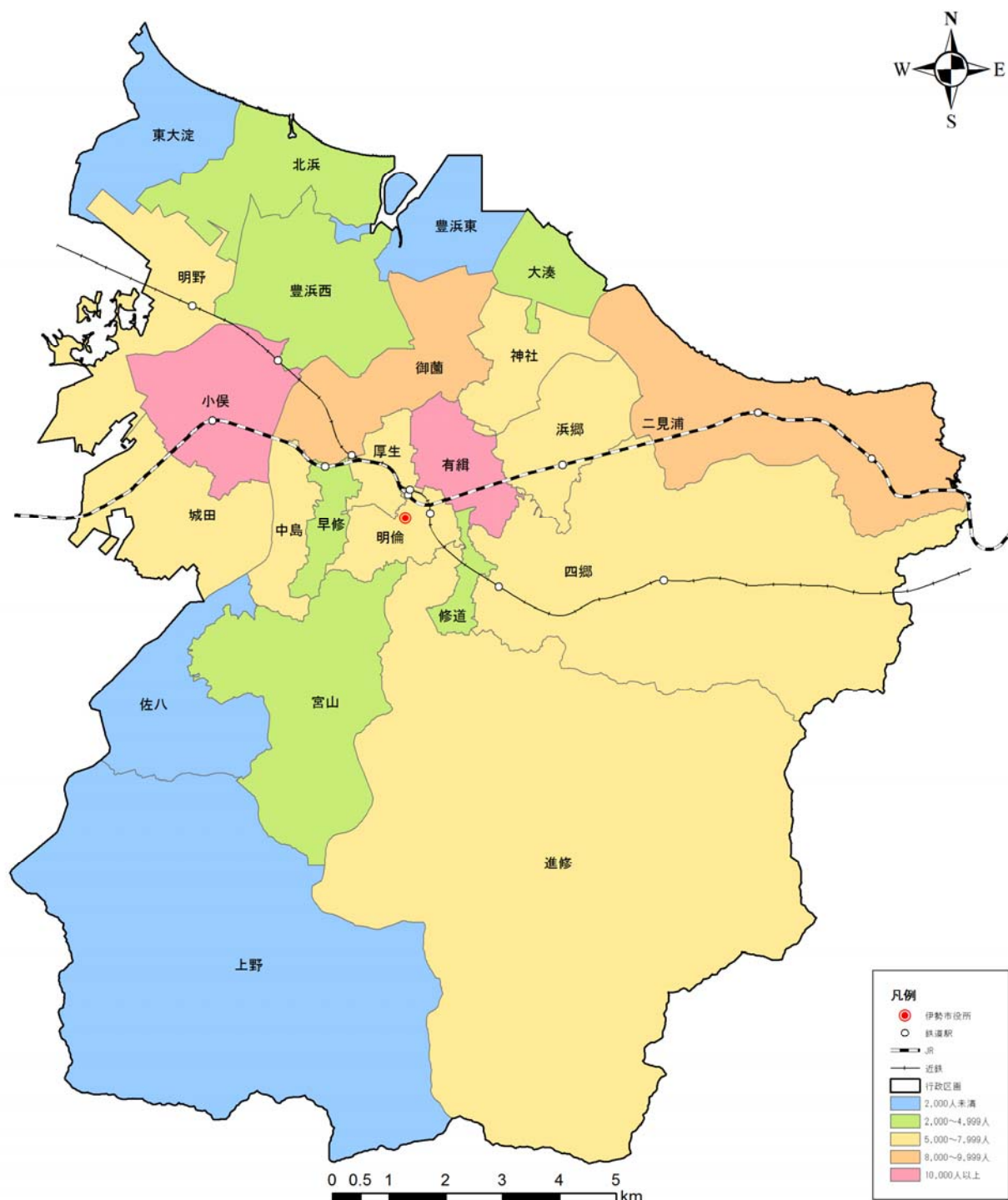
R7年～R27年：伊勢市人口ビジョン

S60年

1-2-2. 地区別人口

地区別(小学校区別)に人口をみると、小俣地区及び有絹地区が1万人以上と最も多くなっています。

地区別人口



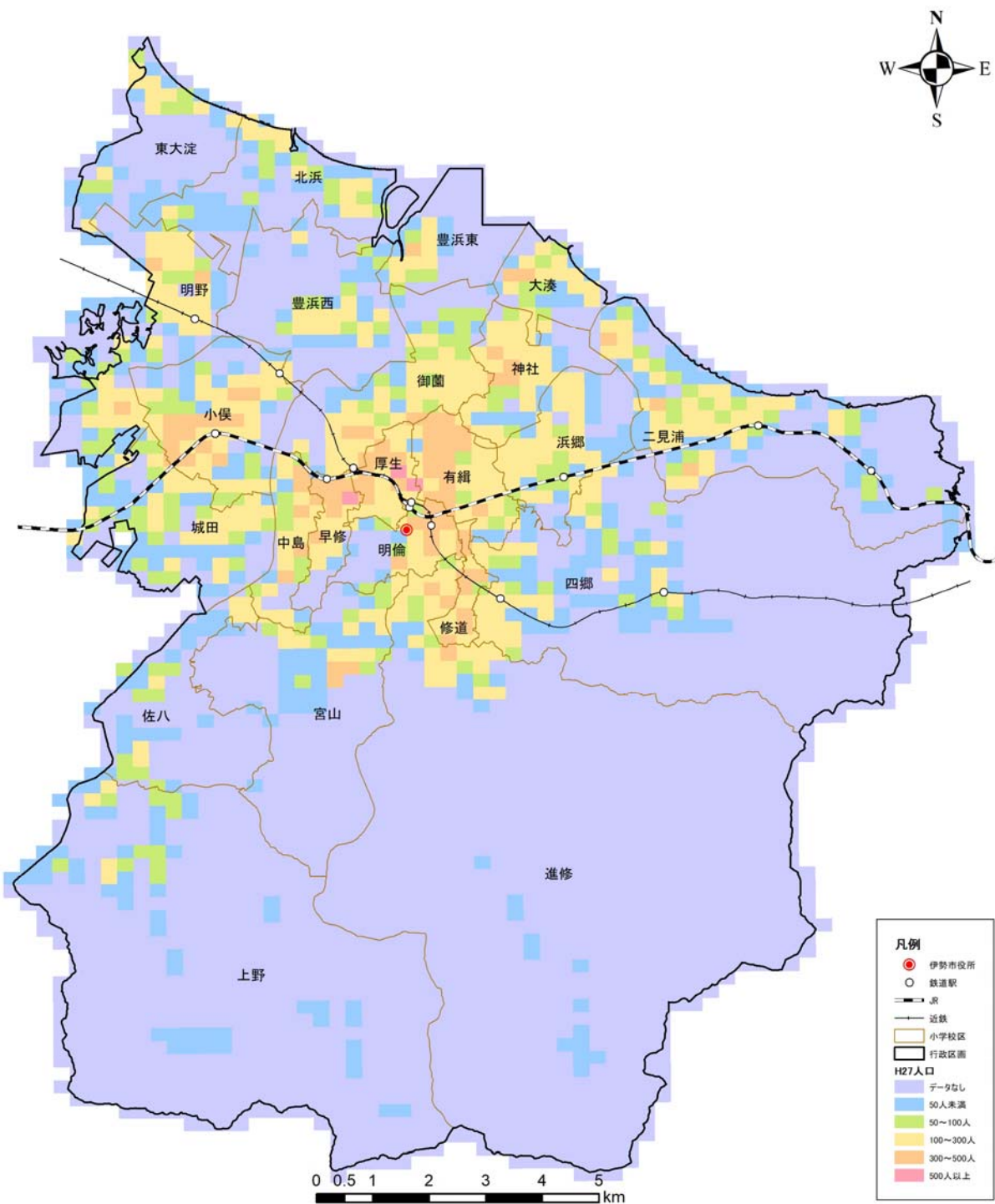
資料：国勢調査（H27 年）

1-2-3. メッシュ人口

(1) H27 年メッシュ人口

250 メートルメッシュ人口分布をみると、伊勢市駅周辺に人口が集中しています。

H27 年 250mメッシュ人口

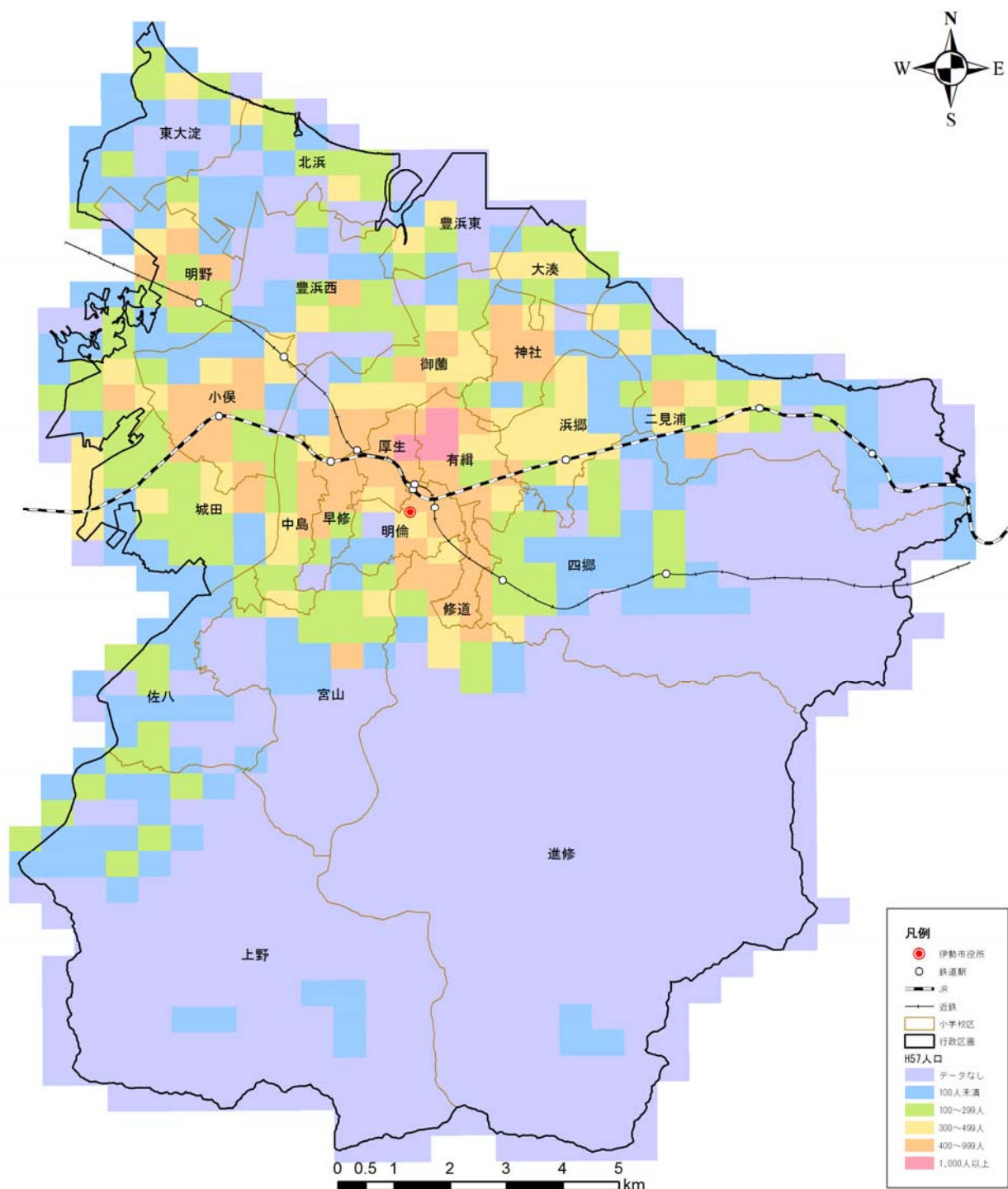


資料：国勢調査（H27 年）

(2) R27 年メッシュ人口

R27 年の 500 メートルメッシュ人口分布をみると、伊勢市駅周辺の人口は減少しており、1,000 人以上は伊勢市駅の北部の一部のみとなっています。

R27 年 500mメッシュ人口

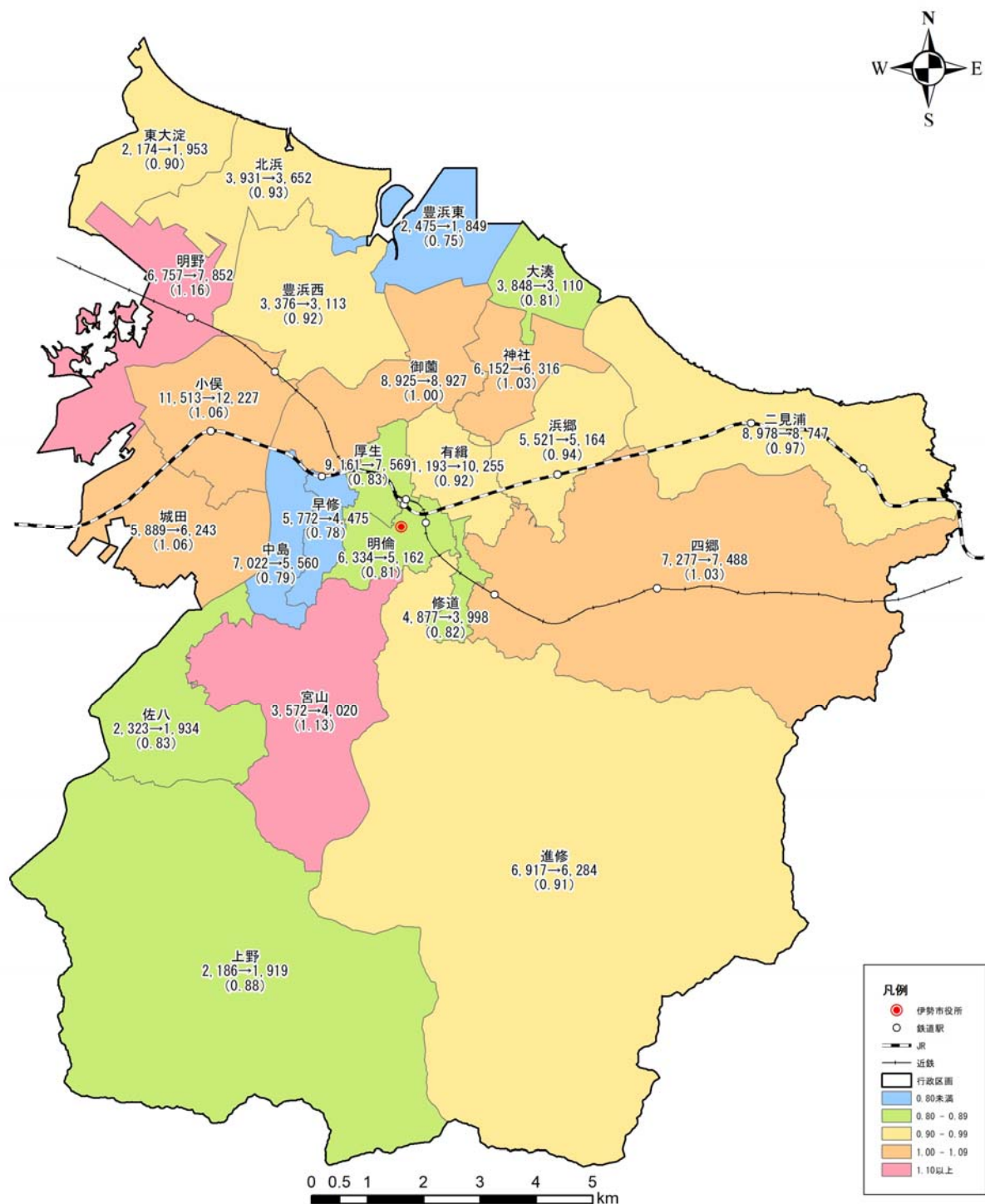


資料：国土数値情報

1-2-4. 地区別人口伸び率

宮山地区及び明野地区の人口の伸び率が高くなっており、いずれも 1.10 以上になっています。

地区別人口伸び率

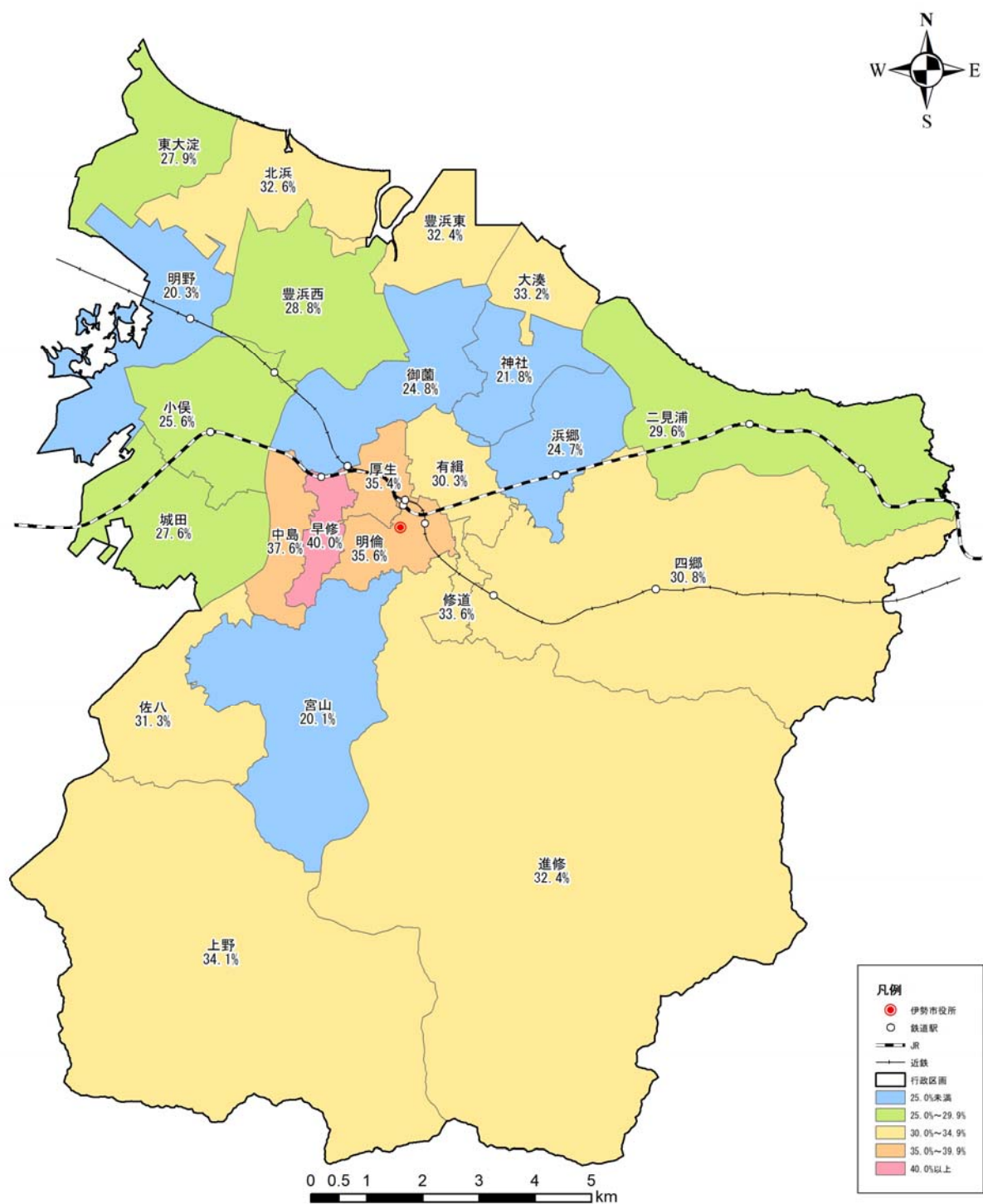


資料：国勢調査（H12年,H27年）

1-2-5. 地区別高齢化率

早修地区が 40%以上と最も高く、次いで早修地区に隣接する厚生地区、明倫地区、中島地区が高くなっています。

地区別高齢化率



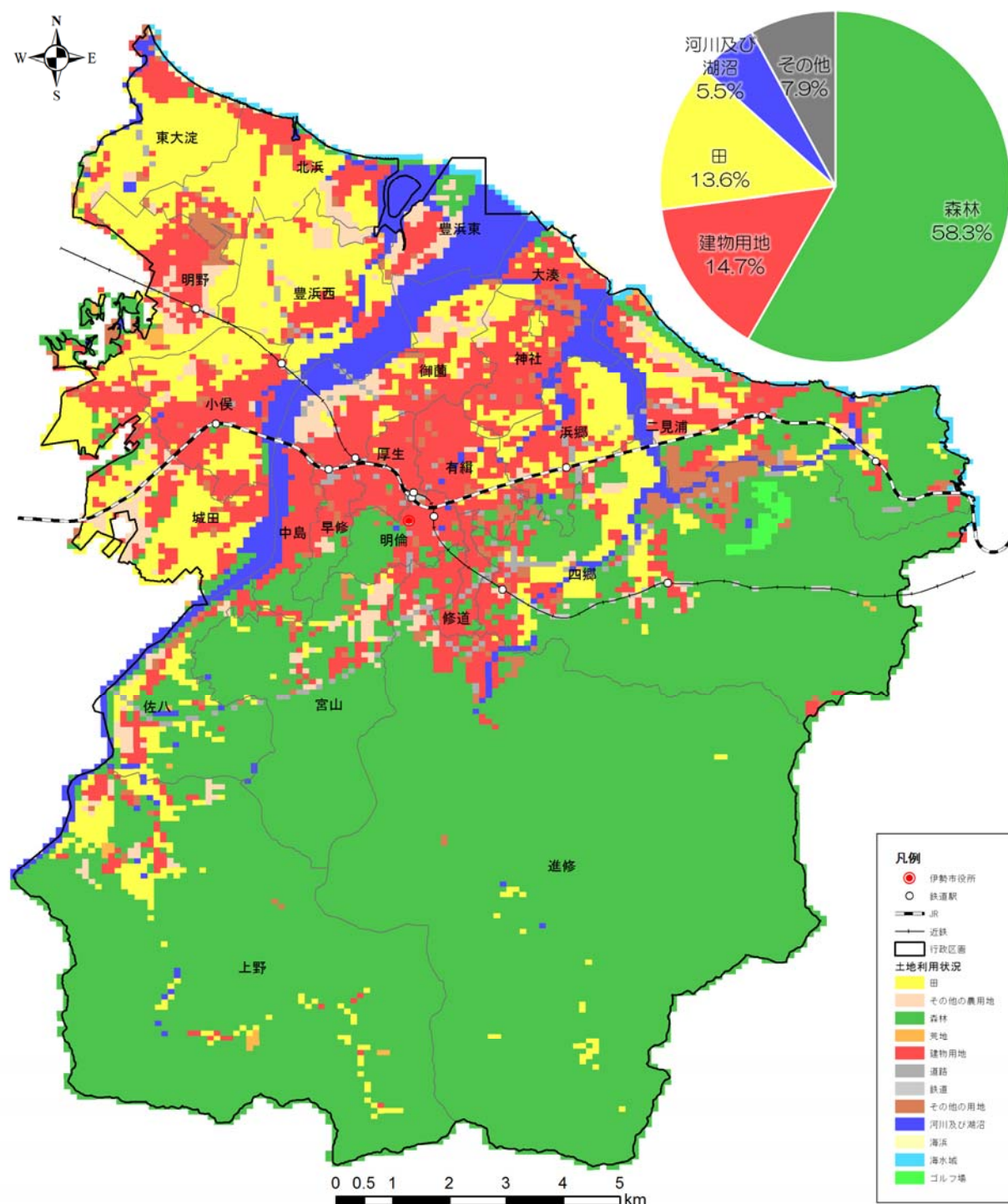
資料：国勢調査（H27 年）

1-3. 土地利用・規制状況

1-3-1. 土地利用状況

本市全体の土地利用状況をみると、森林が58.3%、建物用地が14.7%、田が13.6%を占めています。北西部に多く田が位置しています。

土地利用状況

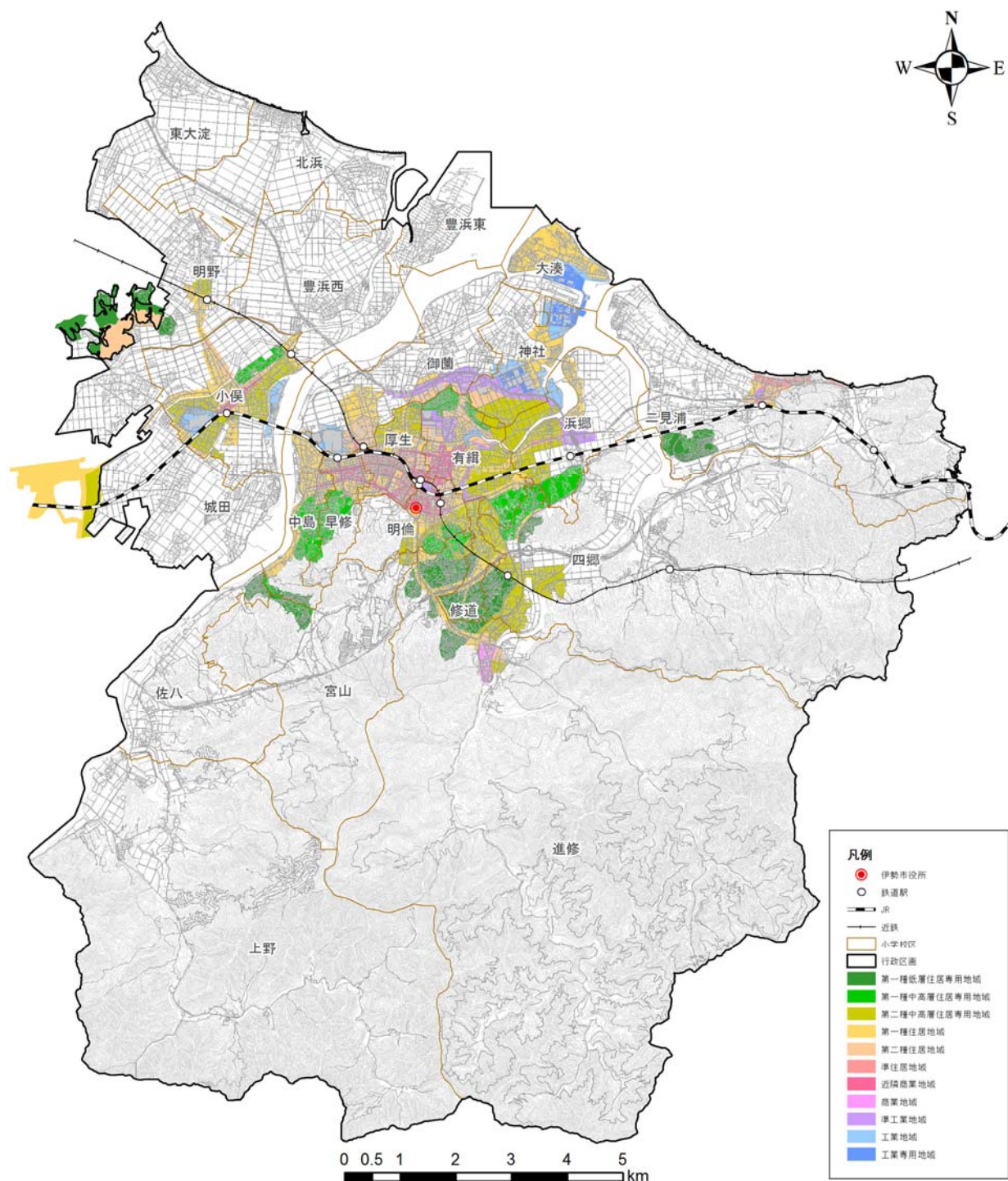


資料：国土数値情報（H26年）

1-3-2. 用途地域

本市における用途地域の指定状況は下図のとおりです。

用途地域の指定状況

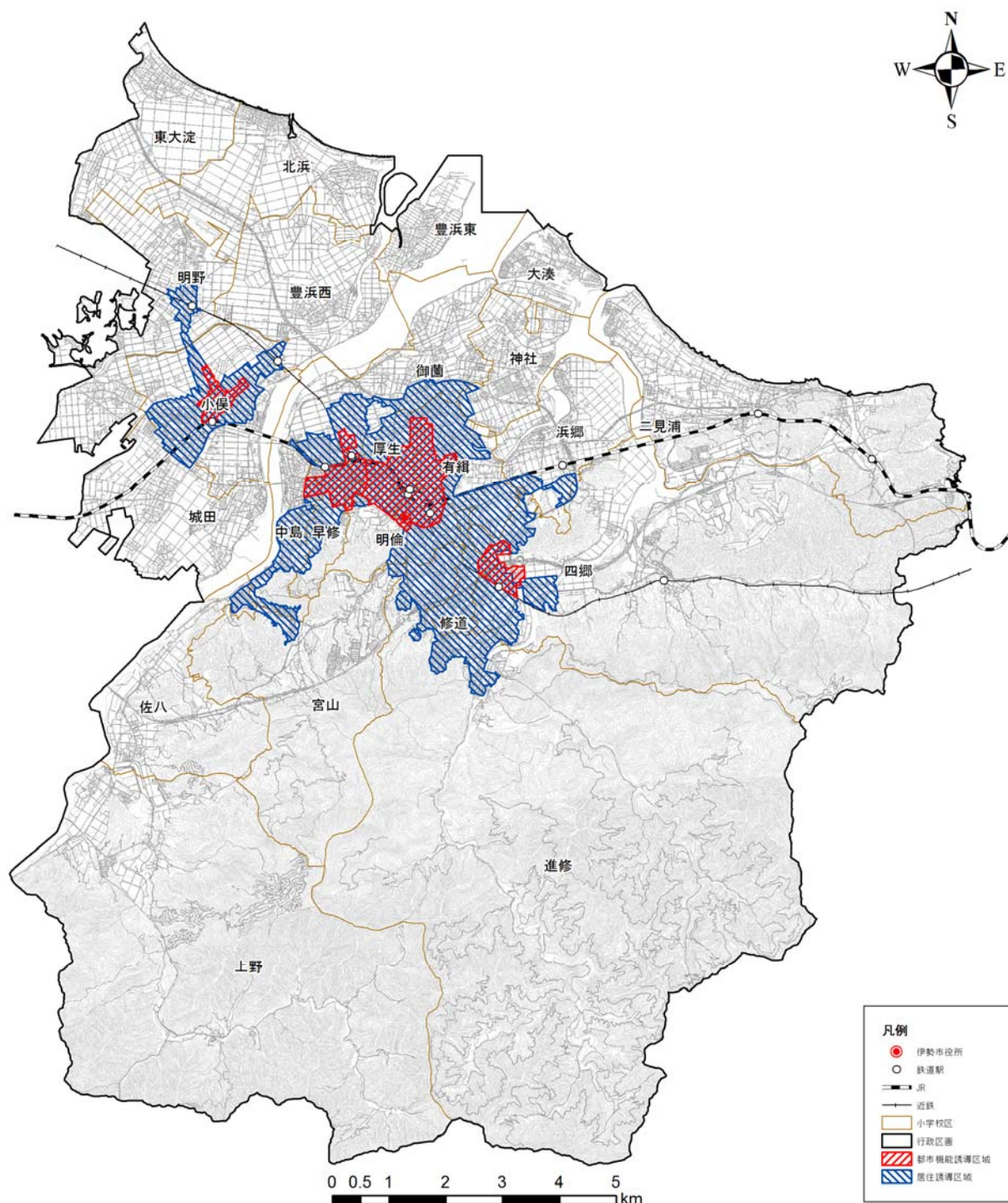


資料：国土数値情報（H23 年）

1-3-3. 都市機能誘導区域・居住誘導区域

本市における都市機能誘導区域・居住誘導区域の指定状況は下図のとおりです。伊勢市・宇治山田駅周辺、宮町・山田上口駅周辺、宮川駅周辺、五十鈴川駅周辺に都市機能誘導区域が指定されており、これらの地区を中心に居住誘導区域が指定されています。

都市機能誘導区域・居住誘導区域の指定状況



資料：伊勢市立地適正化計画（H29 年度）

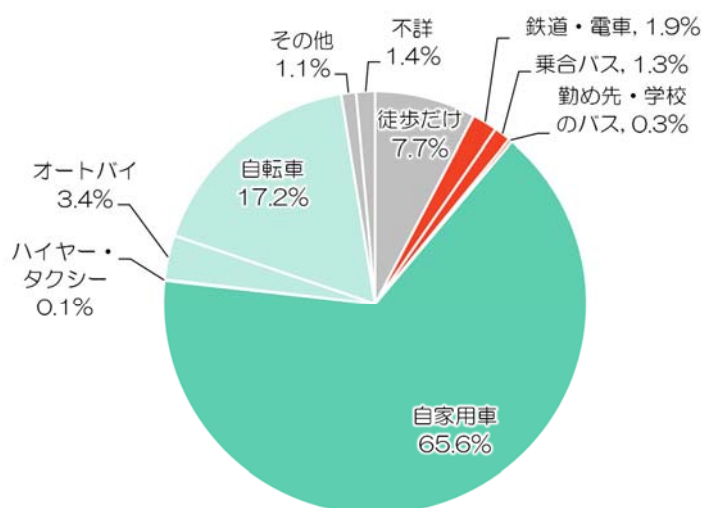
1-4. 移動状況

1-4-1. 移動交通手段

(1) 市内の移動交通手段

本市内間での移動交通手段は自家用車が最も多く、全体の約 7 割を占めています。次いで多いのは自転車での移動です。

市内の移動交通手段の割合

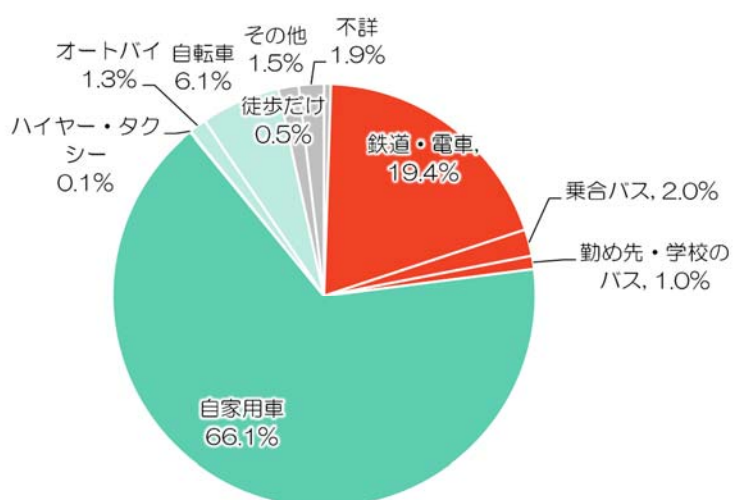


資料：国勢調査（H22 年）

(2) 市外との移動交通手段

本市と市外との移動交通手段は自家用車が最も多く、全体の約 7 割を占めています。次いで多いのは、鉄道・電車での移動です。

市外との移動交通手段の割合



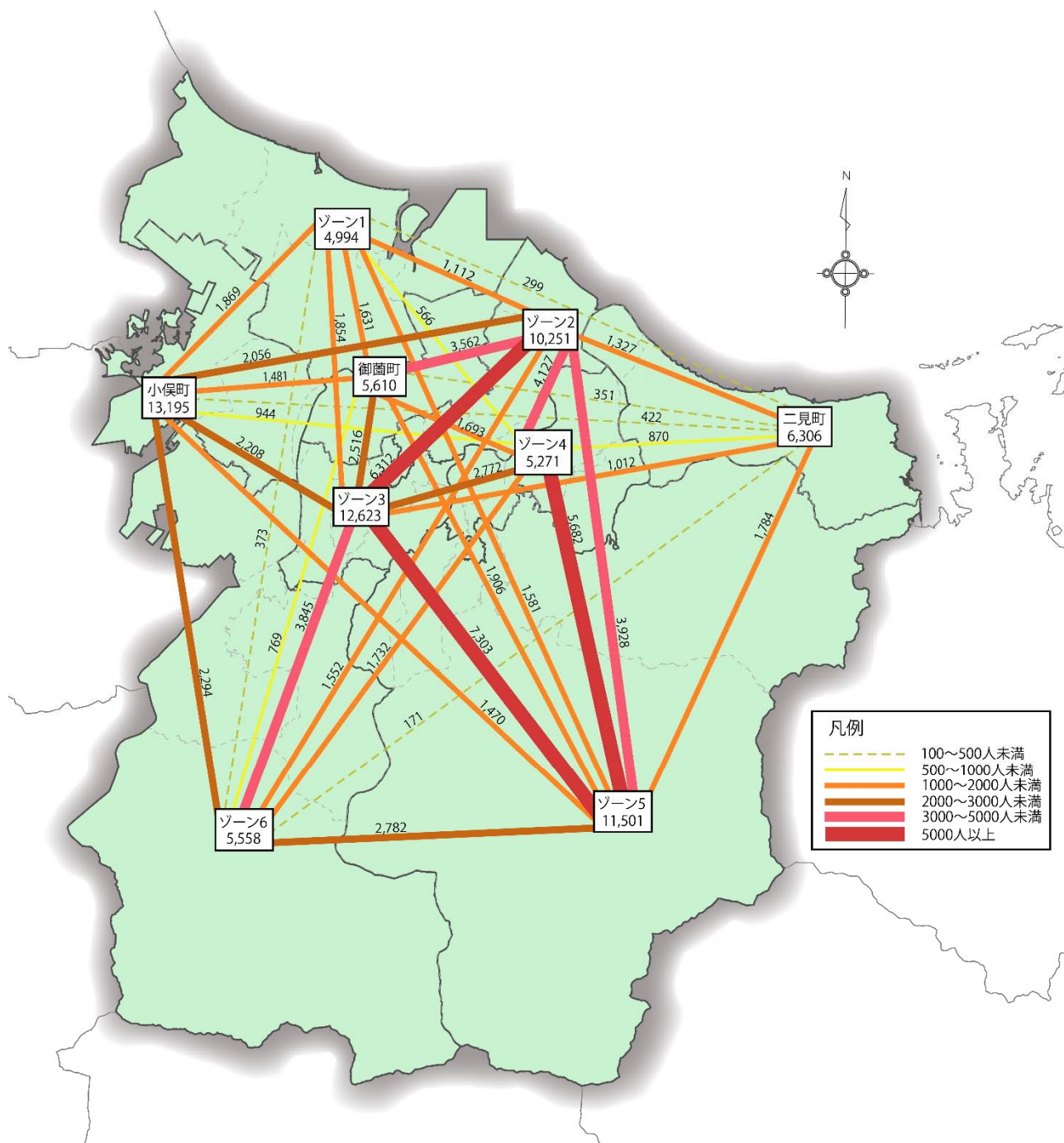
資料：国勢調査（H22 年）

1-4-2. 地区間の移動状況

(1) H17 年中南勢地域パーソントリップ調査における移動状況

本市内のゾーン間の移動は、ゾーン3、4などの市中心部と、ゾーン2や5とを結ぶ移動が多くなっています。

ゾーン間移動状況



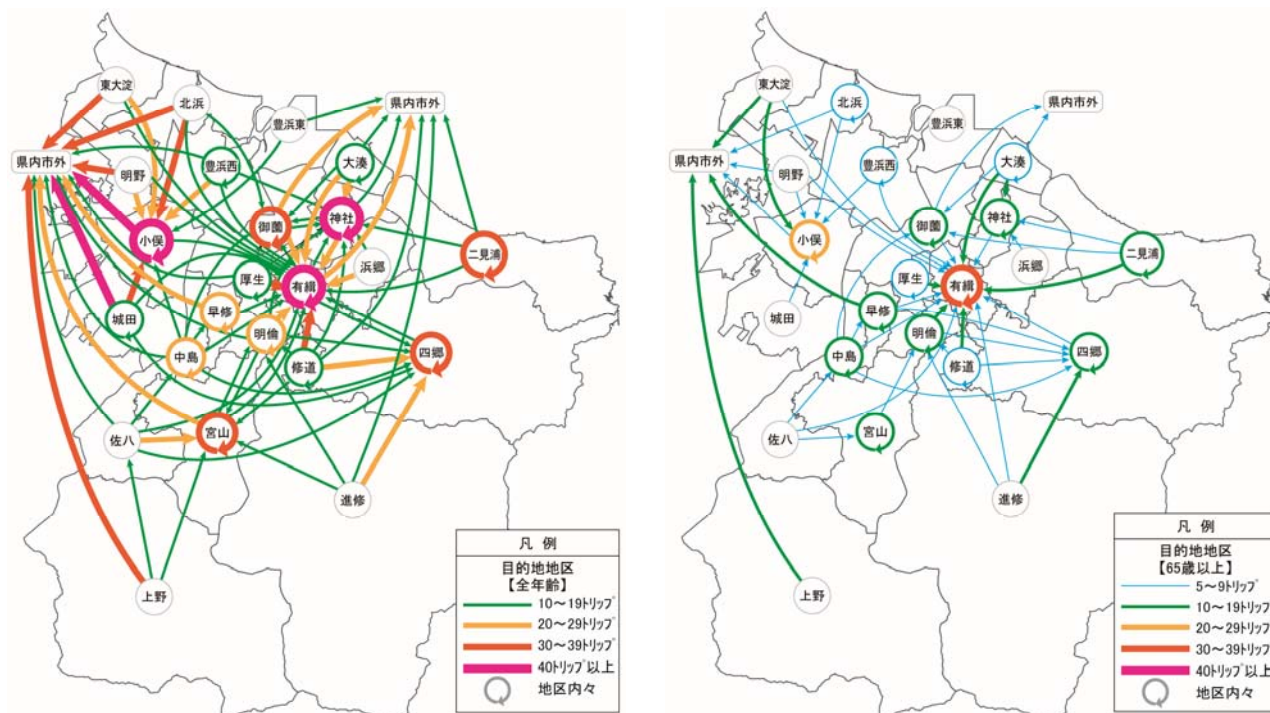
資料：中南勢地域パーソントリップ調査（H17年）

(2) 地域公共交通に関する市民アンケート調査における移動状況

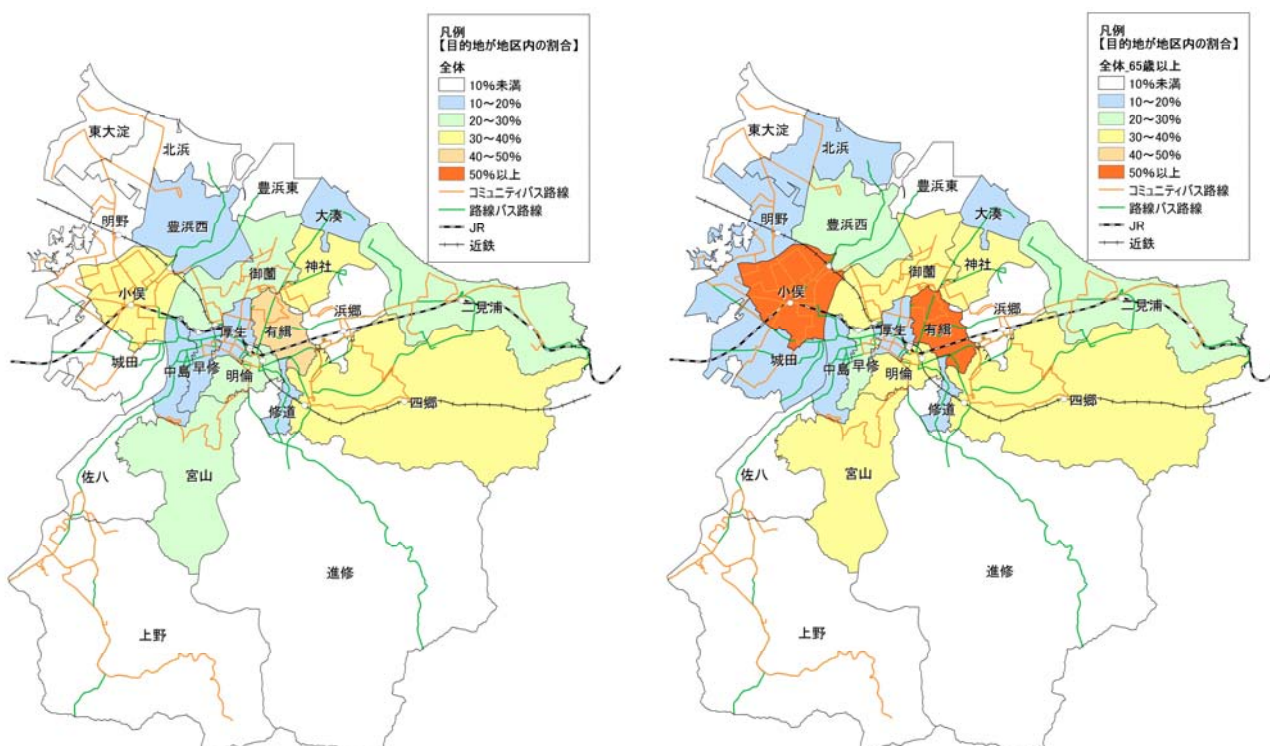
H30 年度に実施した地域公共交通に関する市民アンケート調査における地区間の移動状況（通勤・通学、買い物、通院目的の移動）は、全年齢では県内市外との移動が多くなっているほか、市西部では小俣地区、その他の地域では神社地区や御園地区、有絹地区など市の中心部との移動が多くなっています。また、郊外部では地域内の割合が少なくなっています。

65 歳以上の方の移動も、全体的に移動量は少なくなっていますが、地区間の移動の傾向は同様となっています。また、地区内の移動は小俣地区や有絹地区で割合が高くなっており、各地区とも全年齢でみた場合よりも地区内の移動の割合が高くなっています。

地区間移動状況（左：全年齢、右：65 歳以上）



地区内々移動割合（左：全年齢、右：65 歳以上）



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

1-5. 都市施設の立地状況と目的別移動状況

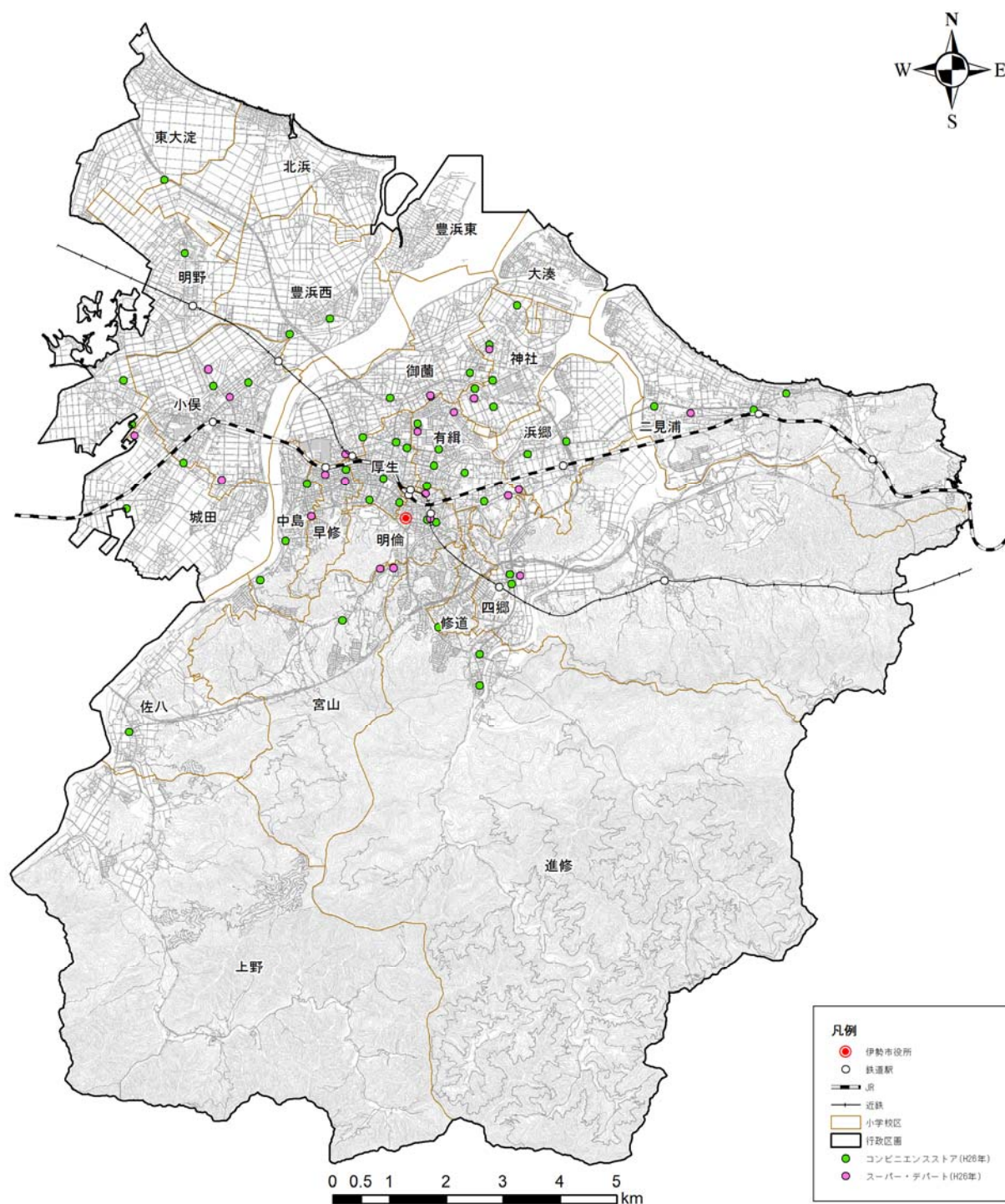
1-5-1. 商業（買い物）

(1) 商業施設立地状況

本市における商業施設は、中心部周辺に多く立地し、郊外では幹線道路沿道等に点在しています。

また、有絹地区にはミタス伊勢、神社地区にはウラパーク、四郷地区にはイオン伊勢店などの大規模商業施設が立地しています。その他、小俣地区や宮山地区、有絹地区、明倫地区、宮山地区、二見浦地区などにはスーパーも立地しています。

商業施設立地状況



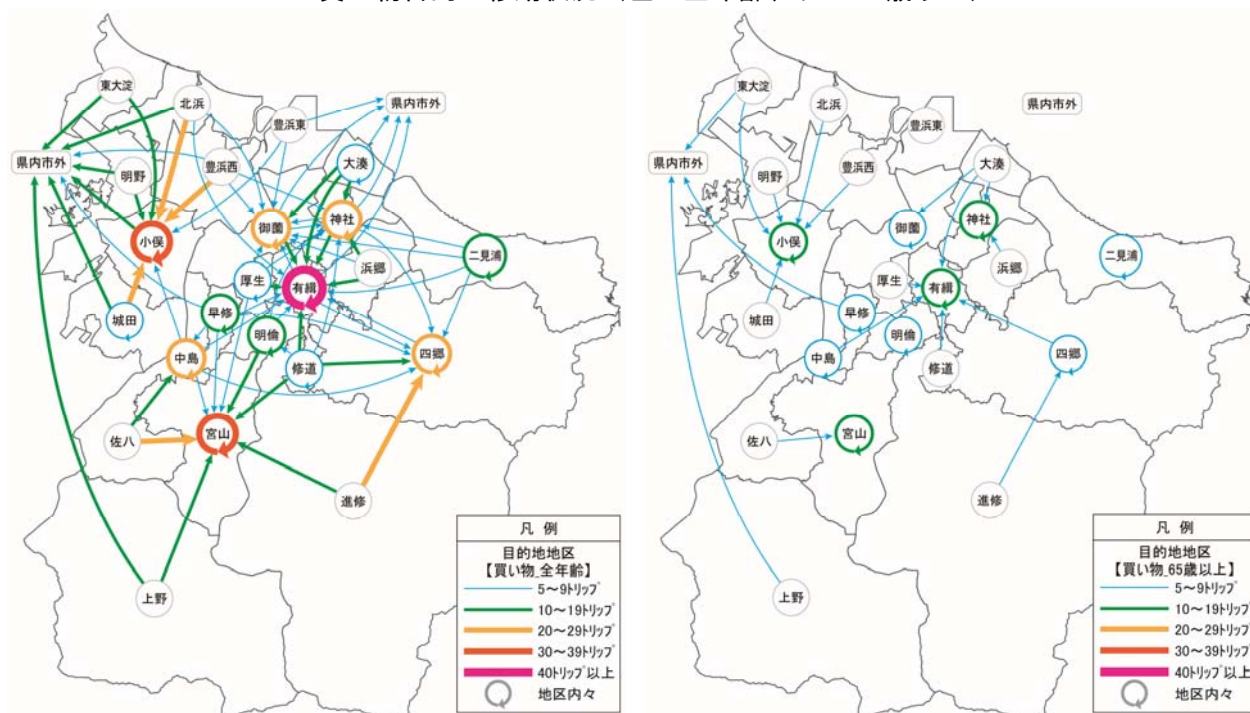
資料：伊勢市立地適正化計画（H29 年度）

(2) 買い物目的の移動状況

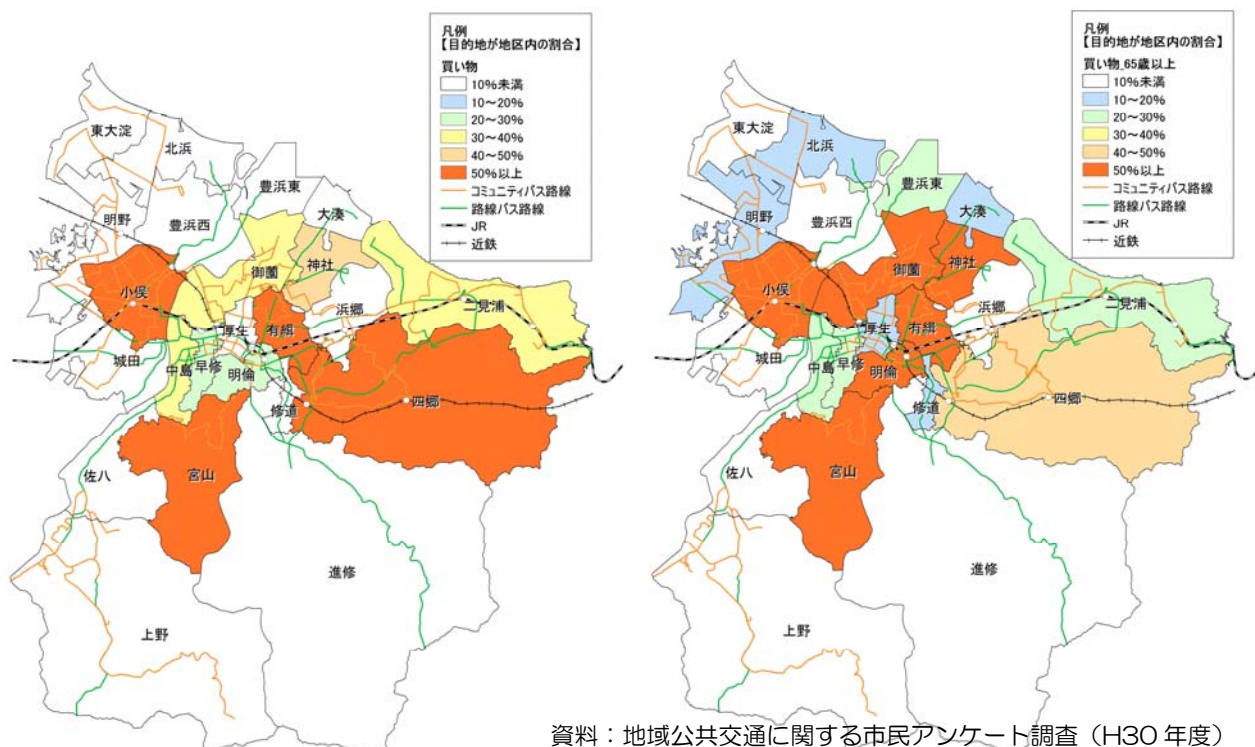
買い物目的における地区間の移動状況は、大規模商業施設の立地する有絹地区、神社地区、四郷地区への移動のほか、スーパーなどが立地する小俣地区や宮山地区、有絹地区、四郷地区などでは地区内の移動も多くなっています。また、具体的な施設では、有絹地区のミタス伊勢とぎゅーとらハイジー店、神社地区のララパーク、四郷地区のイオン伊勢店、小俣地区のぎゅーとら小俣店とベリー小俣店、御園地区のベリーみその店、市外のイオンモール明和を目的地とする移動が多くなっています。

65歳以上の方の移動は、地区を跨ぐ移動が少なくなっており、地区内での移動が多くなっています。

買い物目的の移動状況（左：全年齢、右：65歳以上）



買い物目的の地区内々移動割合（左：全年齢、右：65歳以上）

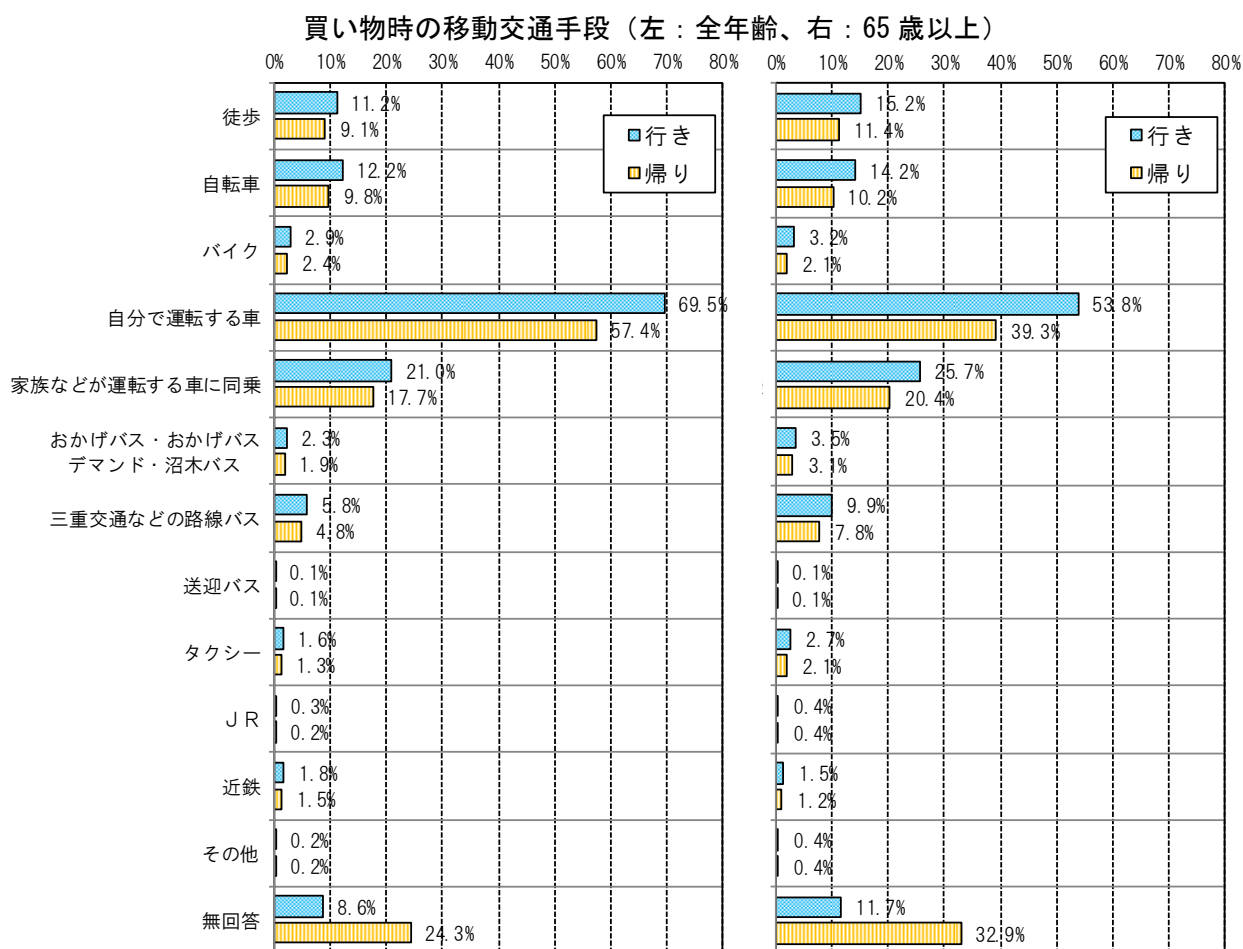


資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30年度）

(3) 買い物時の移動交通手段

買い物時の移動交通手段は、行きも帰りも自分で運転する車や、家族などが運転する車に同乗が多くなっています。

65 歳以上の方の移動交通手段も同様の傾向となっていますが、家族などが運転する車に同乗のほか、三重交通などの路線バスなど公共交通の利用が、全年齢と比較し少し多くなっています。



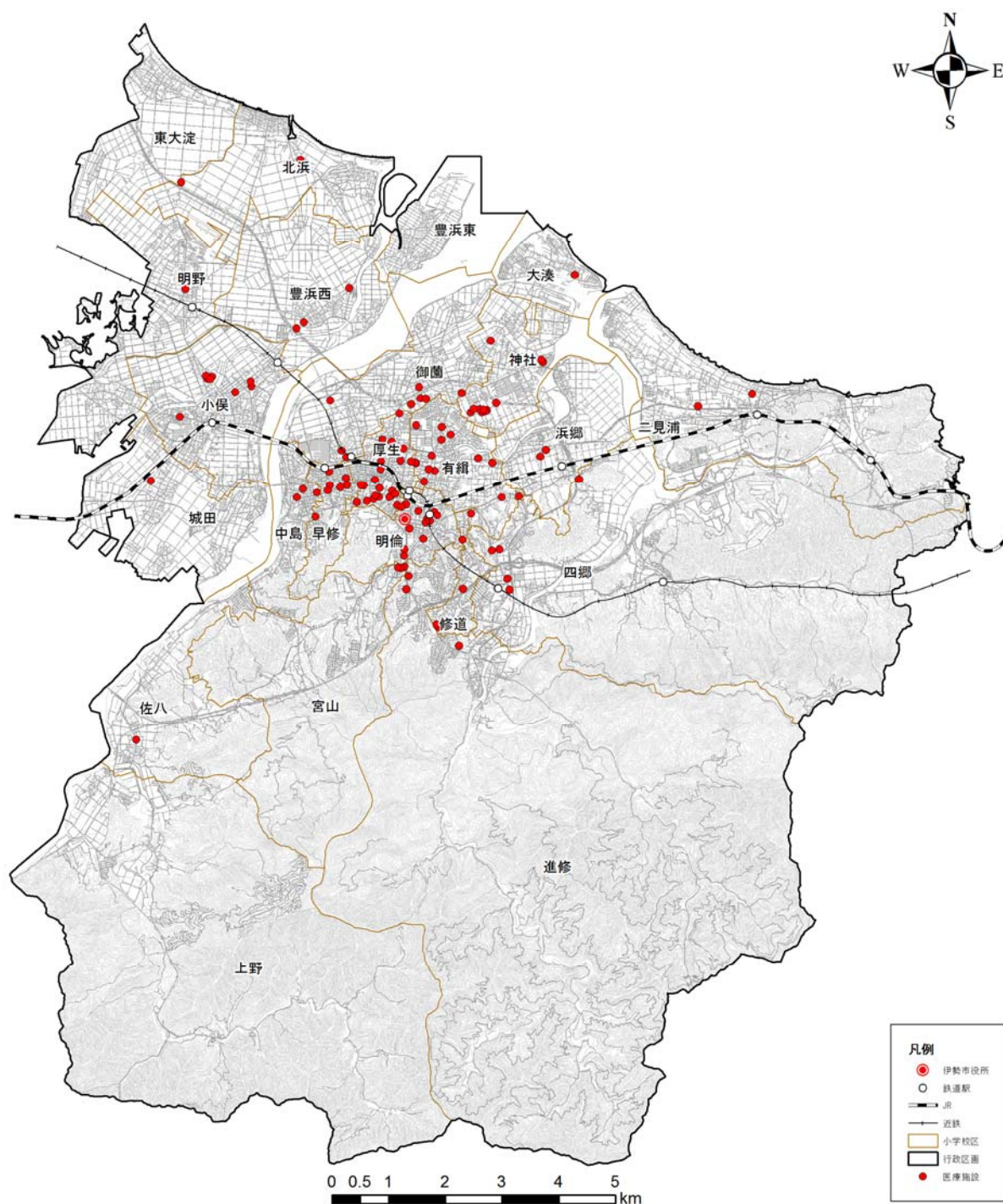
資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

1-5-2. 医療（通院）

(1) 医療施設立地状況

本市の医療施設は、中心部周辺に多く点在しています。また、医療拠点として四郷地区に市立伊勢総合病院、有緝地区に伊勢赤十字病院が立地するほか、早修地区の伊勢慶友病院、厚生地区の伊勢田中病院も合わせ、計4つの救急医療機関が立地しています。

医療施設立地状況



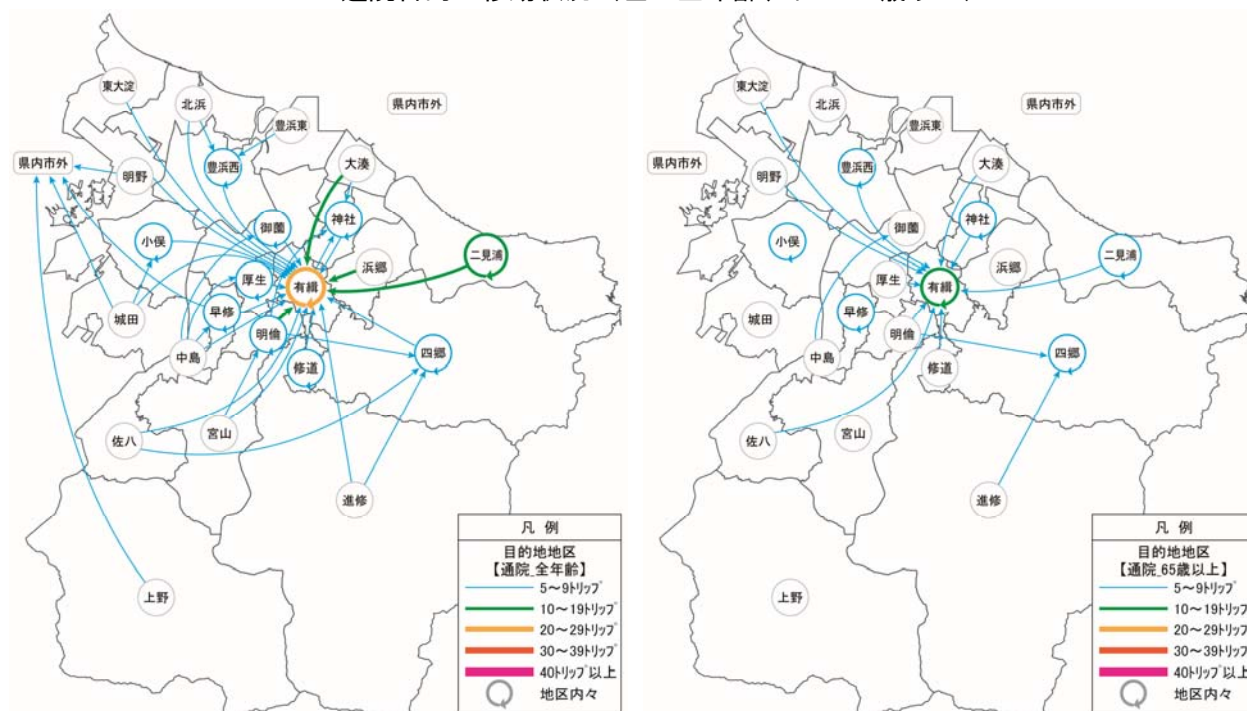
資料：伊勢市立地適正化計画（H29 年度）

(2) 通院目的の移動状況

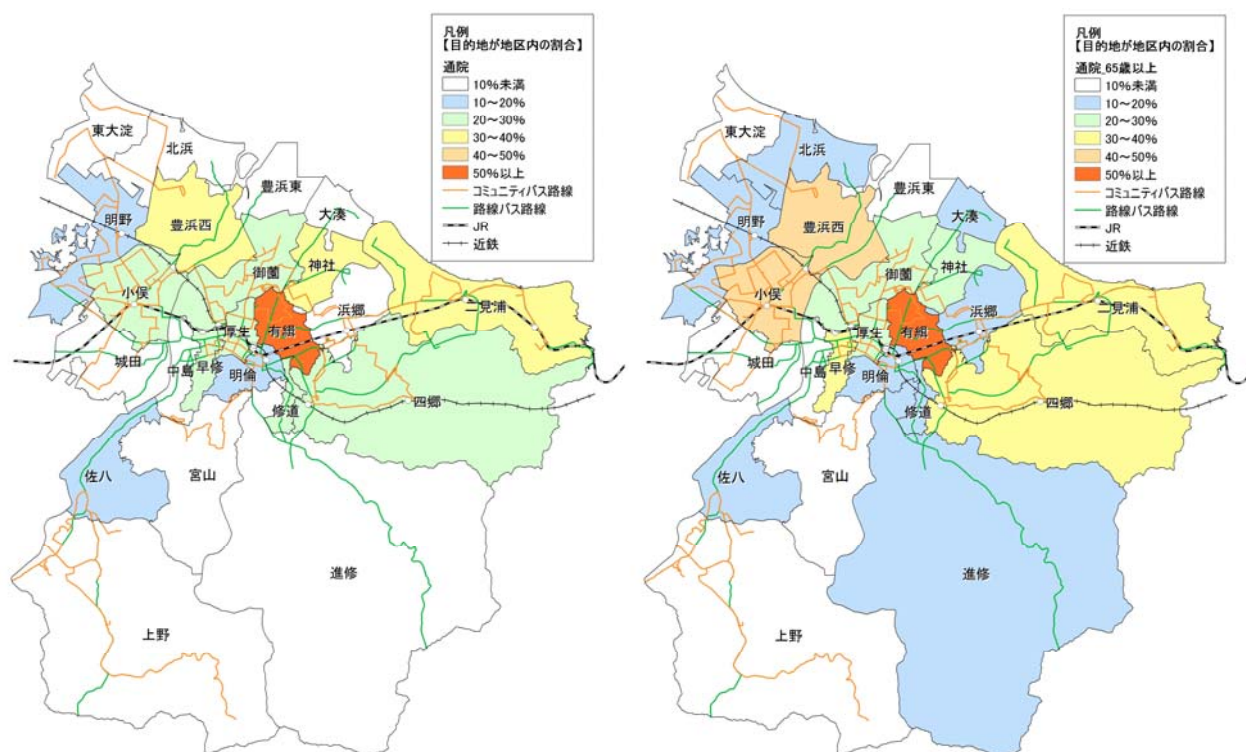
通院目的における地区間の移動状況は、伊勢赤十字病院が立地する有緒地区への移動が多くなっています。また、具体的な施設では、有緒地区の伊勢赤十字病院、四郷地区の市立伊勢総合病院のほか、有緒地区などの診療所を目的地とする移動が多くなっています。

65 歳以上の方の移動は、地区を跨ぐ移動が少なくなっており、地区内での移動が多くなっています。

通院目的の移動状況（左：全年齢、右：65 歳以上）



通院目的の地区内々移動割合（左：全年齢、右：65 歳以上）

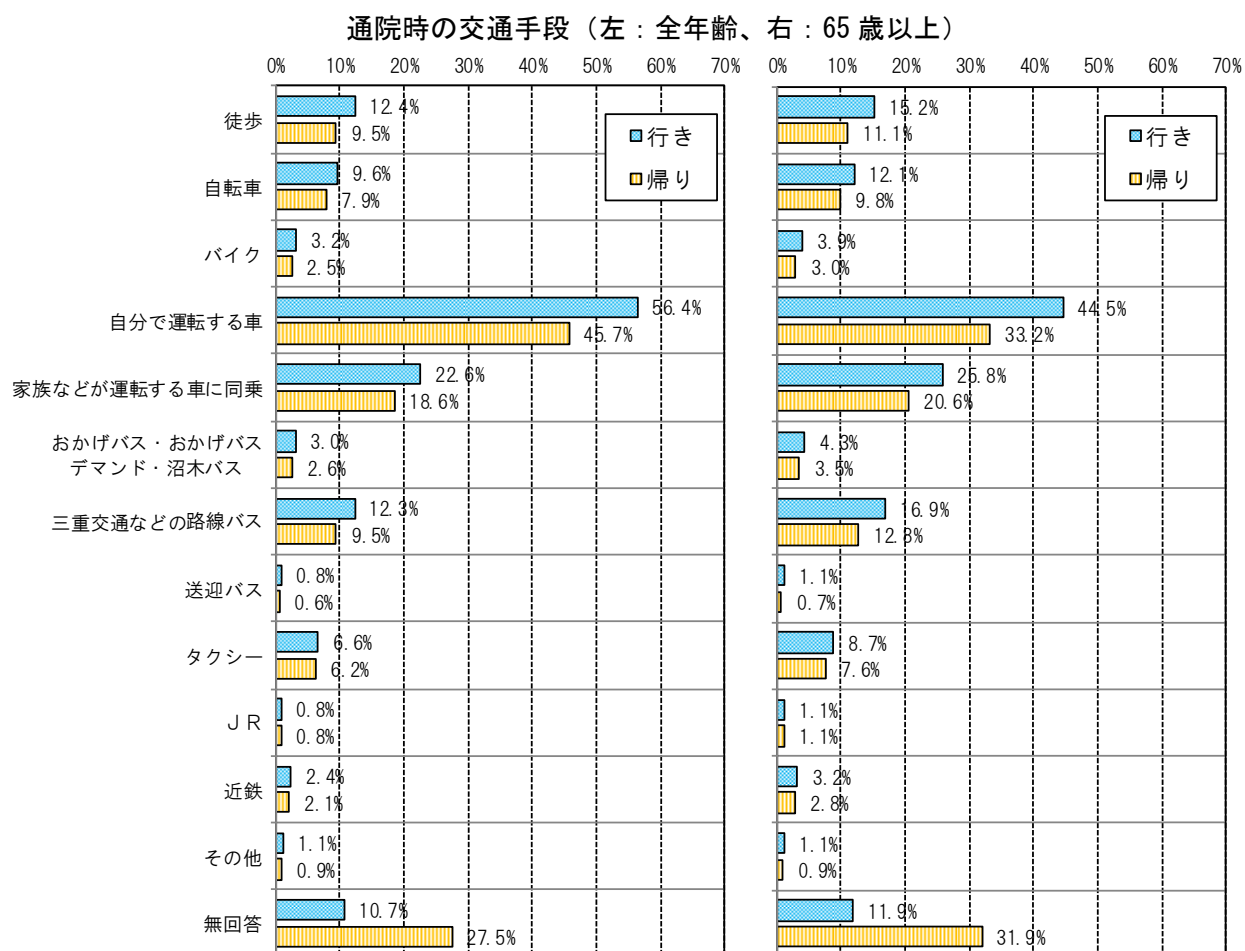


資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

(3) 通院時の移動交通手段

通院時の移動交通手段は、行きも帰りも自分で運転する車や、家族などが運転する車に同乗が多くなっています。

65 歳以上の方の移動交通手段も同様の傾向となっていますが、家族などが運転する車に同乗のほか、三重交通などの路線バスなど公共交通の利用が、全年齢と比較し少し多くなっています。

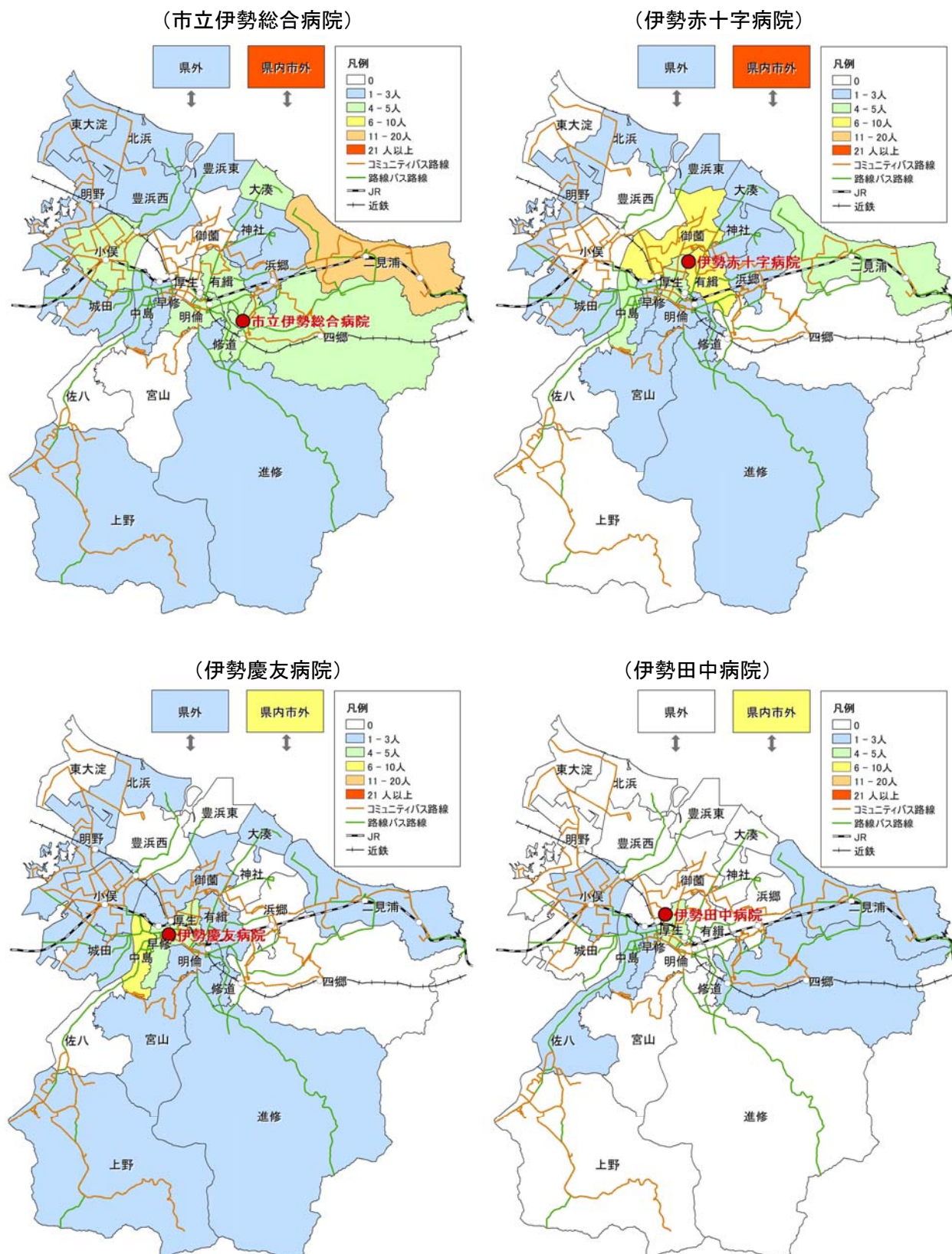


資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

(4) 病院の利用圏域

市内に立地する4つの病院の利用圏域をみると、市立伊勢総合病院や伊勢赤十字病院、伊勢慶友病院は市内全域から利用されているほか、市立伊勢総合病院と伊勢赤十字病院は県内市外からの利用が多くなっています。

病院の利用圏域



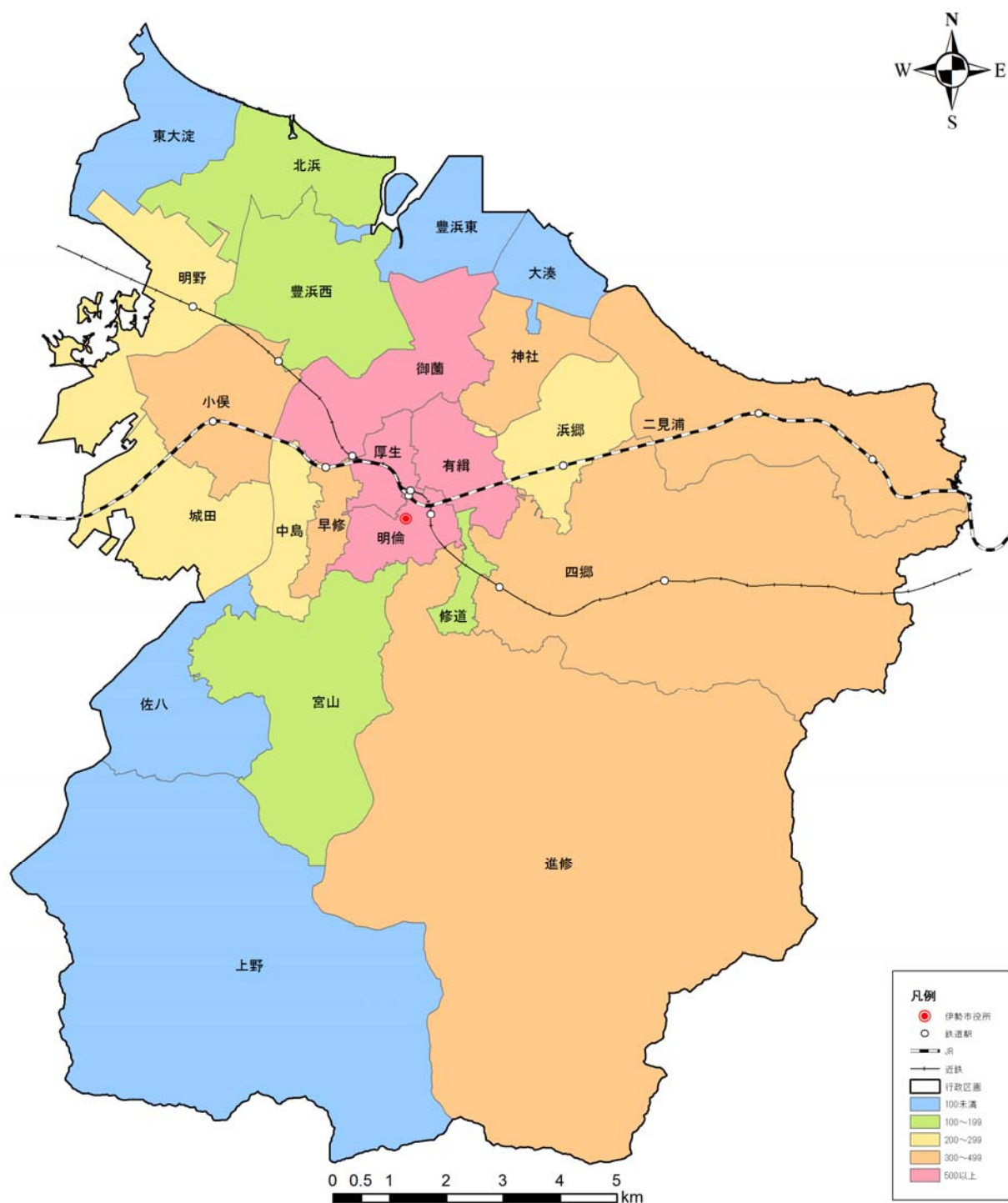
資料：病院利用者ヒアリング調査（H30 年度）

1-5-3. 事業所・教育（通勤・通学）

(1) 地区別事業所数

鉄道駅から近く、中心地に隣接した御園地区、厚生地区、有絹地区、明倫地区に 500 以上の事業所が存在します。

地区別事業所数

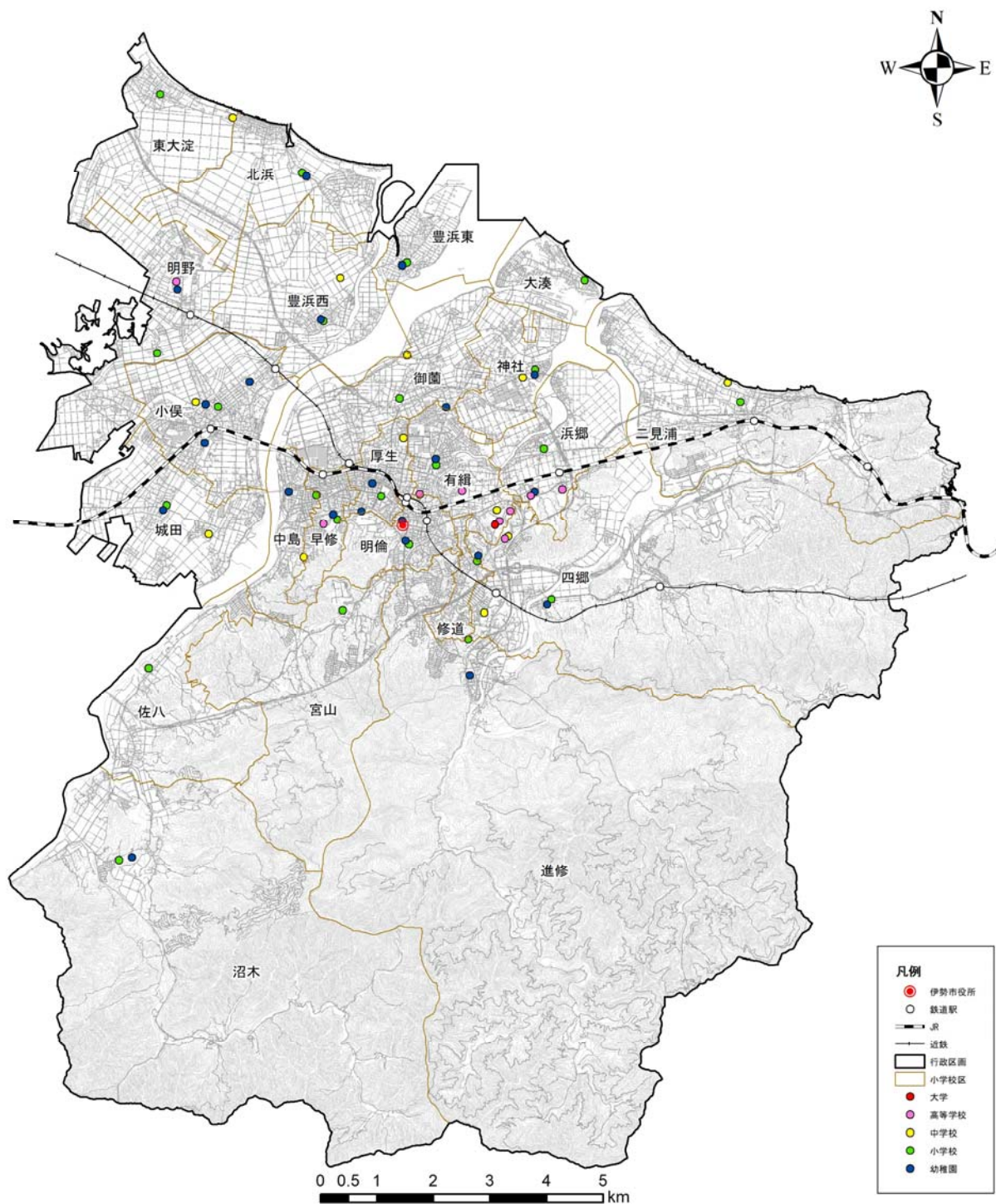


資料：経済センサス基礎調査（H26 年）

(2) 教育施設立地状況

本市における教育施設は、小中学校のほか、9つの高等学校と1つの大学が立地しています。

教育施設立地状況

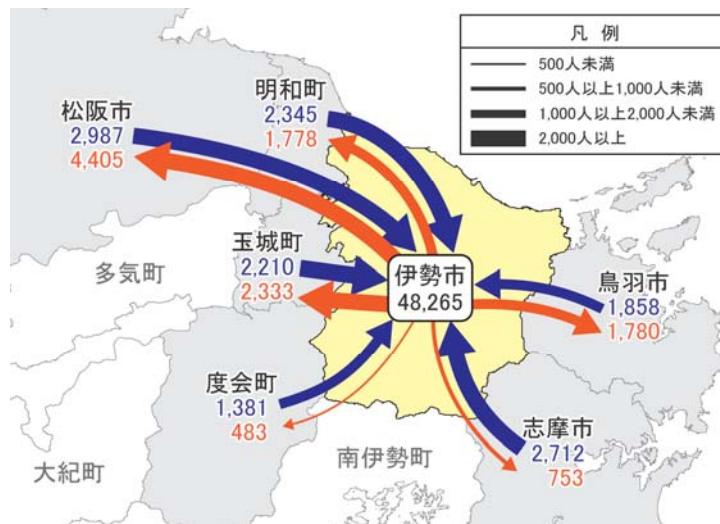


資料：国土数値情報（H25年）、伊勢市HP

(3) 通勤・通学流動の状況

通勤・通学による流動は、市内での移動が最も多くなっています。また、市外への流出は松阪市が最も多く、次いで玉城町が多くなっています。一方の市外からの流入は流出と同様に松阪市が最も多く、次いで志摩市が多くなっています。

通勤・通学流動の状況

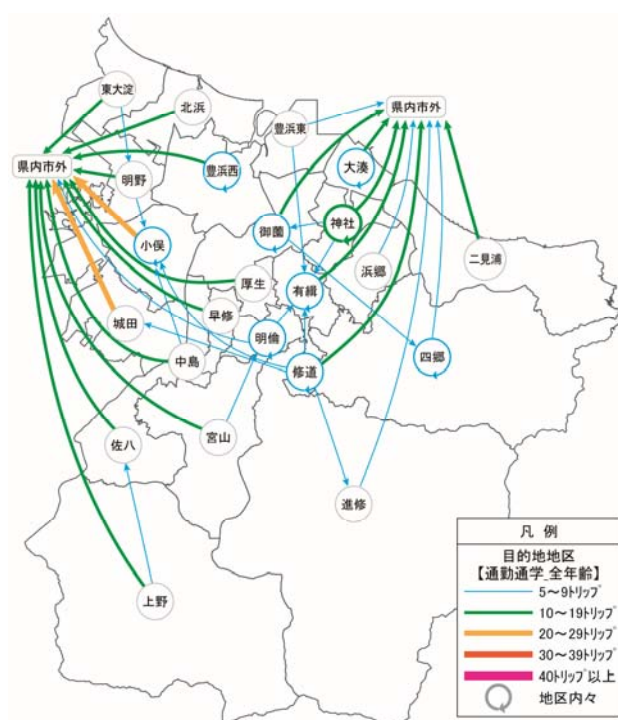


資料：国勢調査（H27 年）

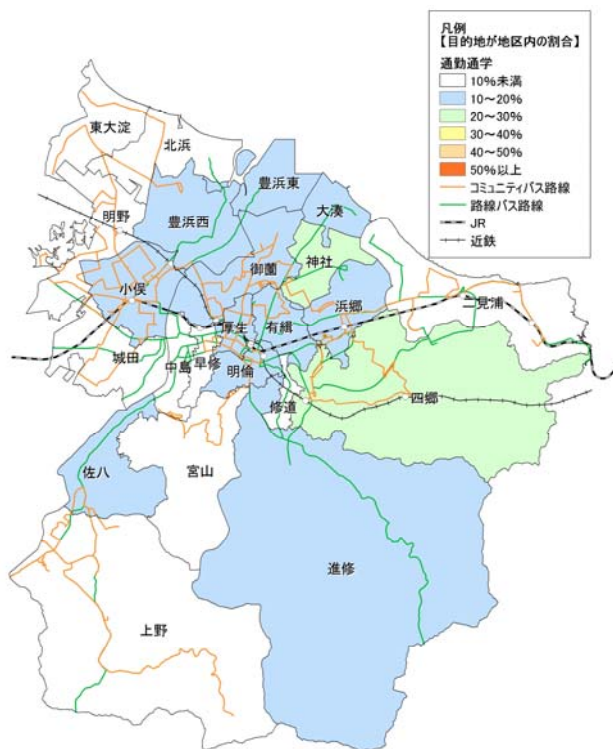
(4) 通勤・通学目的の移動状況

通勤・通学目的における地区間の移動状況は、市内の移動が少なく、県内市外への移動が多くなっています。

通勤・通学目的の移動状況（全年齢）



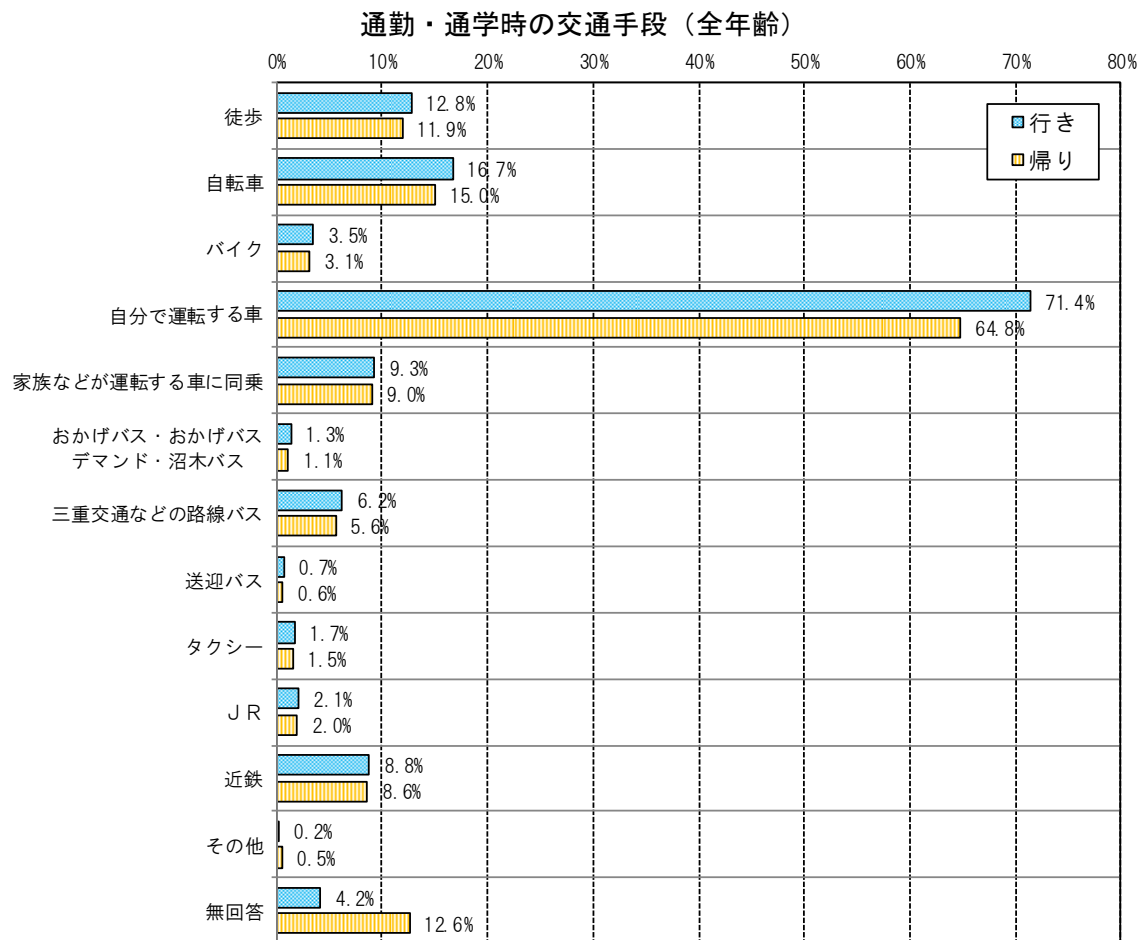
通勤・通学目的の地区内々移動割合（全年齢）



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

(5) 通勤・通学時の移動交通手段

通勤・通学時の移動交通手段は、行きも帰りも自分で運転する車が多くなっていますが、三重交通などの路線バスや近鉄などの公共交通の利用もみられます。

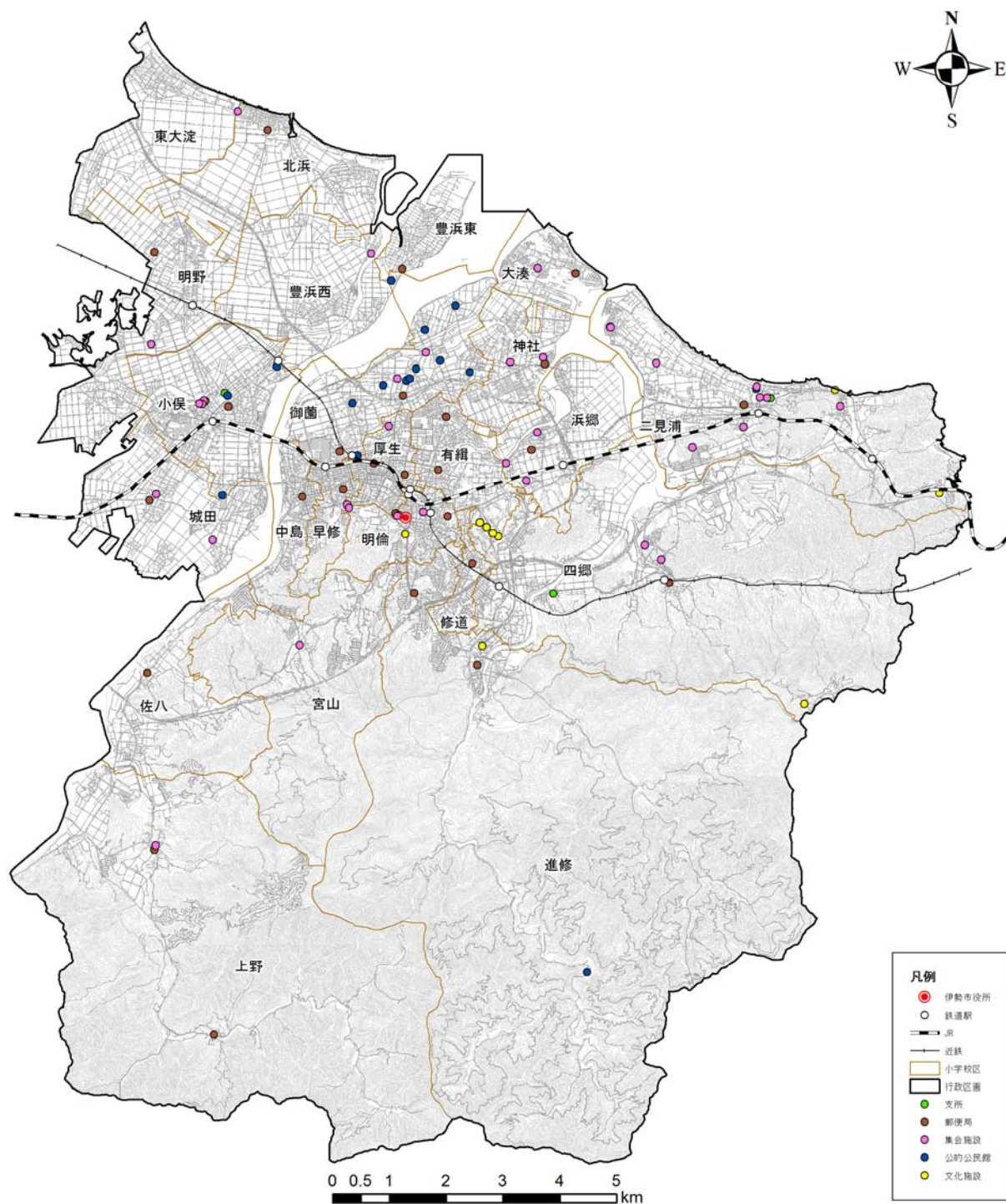


資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

1-5-4. その他施設立地状況

(1) 公的施設

本市における公的施設は、明倫地区に市役所が立地しており、小俣地区や御園地区、二見浦地区に総合支所が、神社地区や大湊地区、浜郷地区、宮山地区、豊浜西地区、北浜地区、城田地区、四郷地区、上野（沼木）地区に支所・地区コミュニティセンターが立地しています。

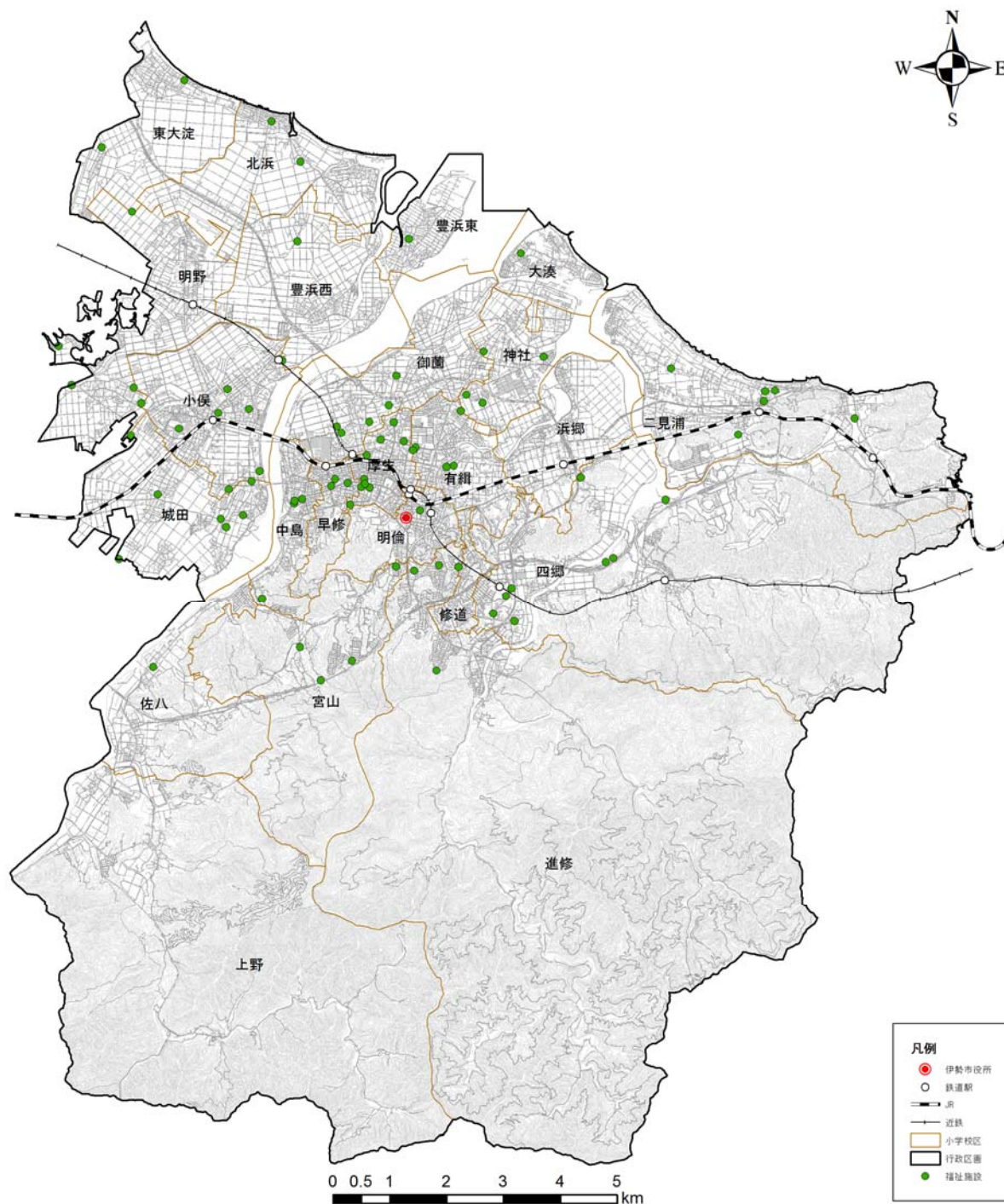


資料：国土数値情報（H18年）

(2) 福祉施設

本市における福祉施設は、中心部周辺に多く立地し、郊外では広く点在しています。

福祉施設立地状況



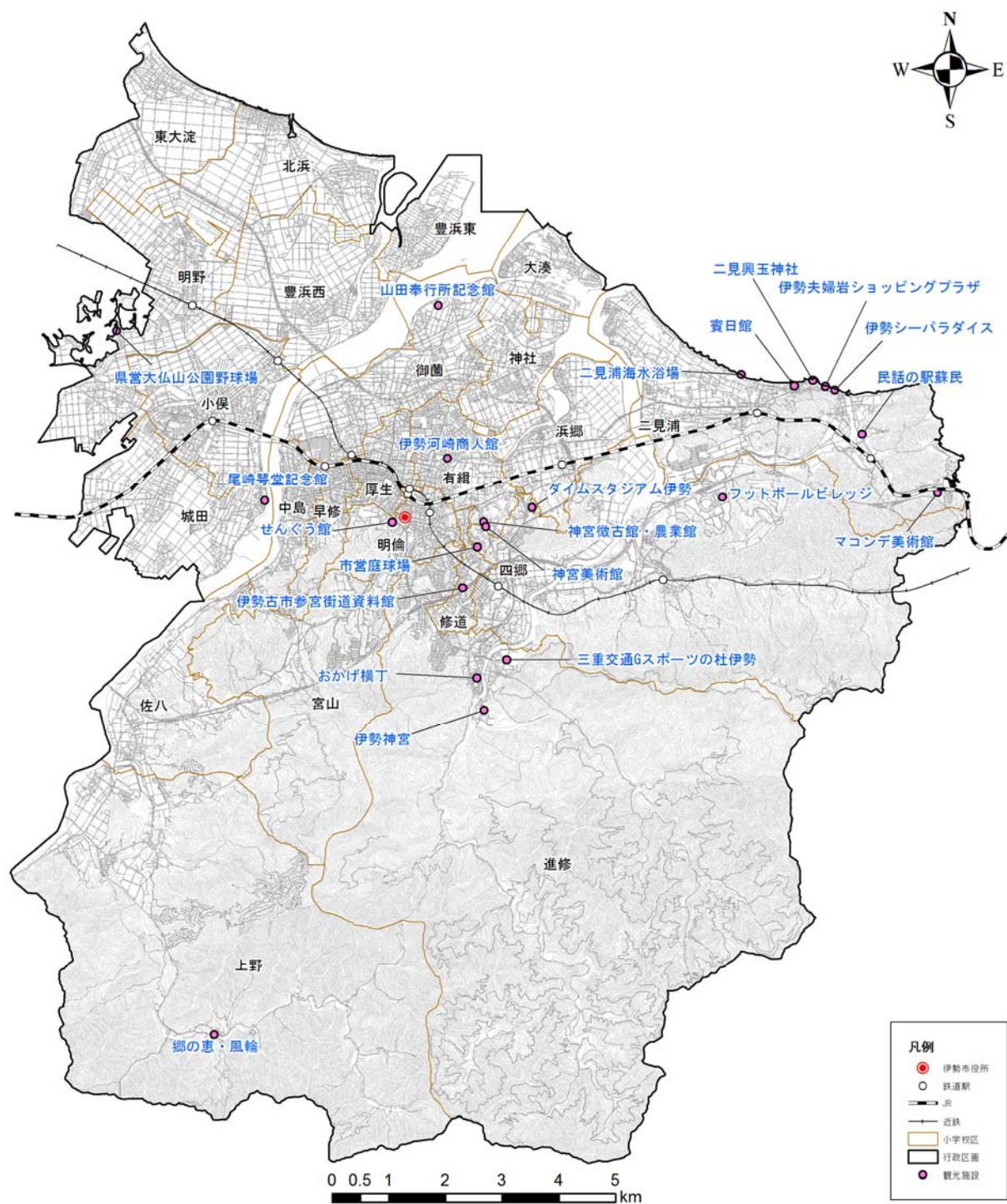
資料：伊勢市立地適正化計画（H29 年度）

1-6. 観光動態

1-6-1. 主要観光施設分布

本市には、明倫地区の外宮や進修地区の内宮、おかげ横丁のほか、二見浦地区の夫婦岩など、多くの観光施設が点在しています。

観光施設の分布状況

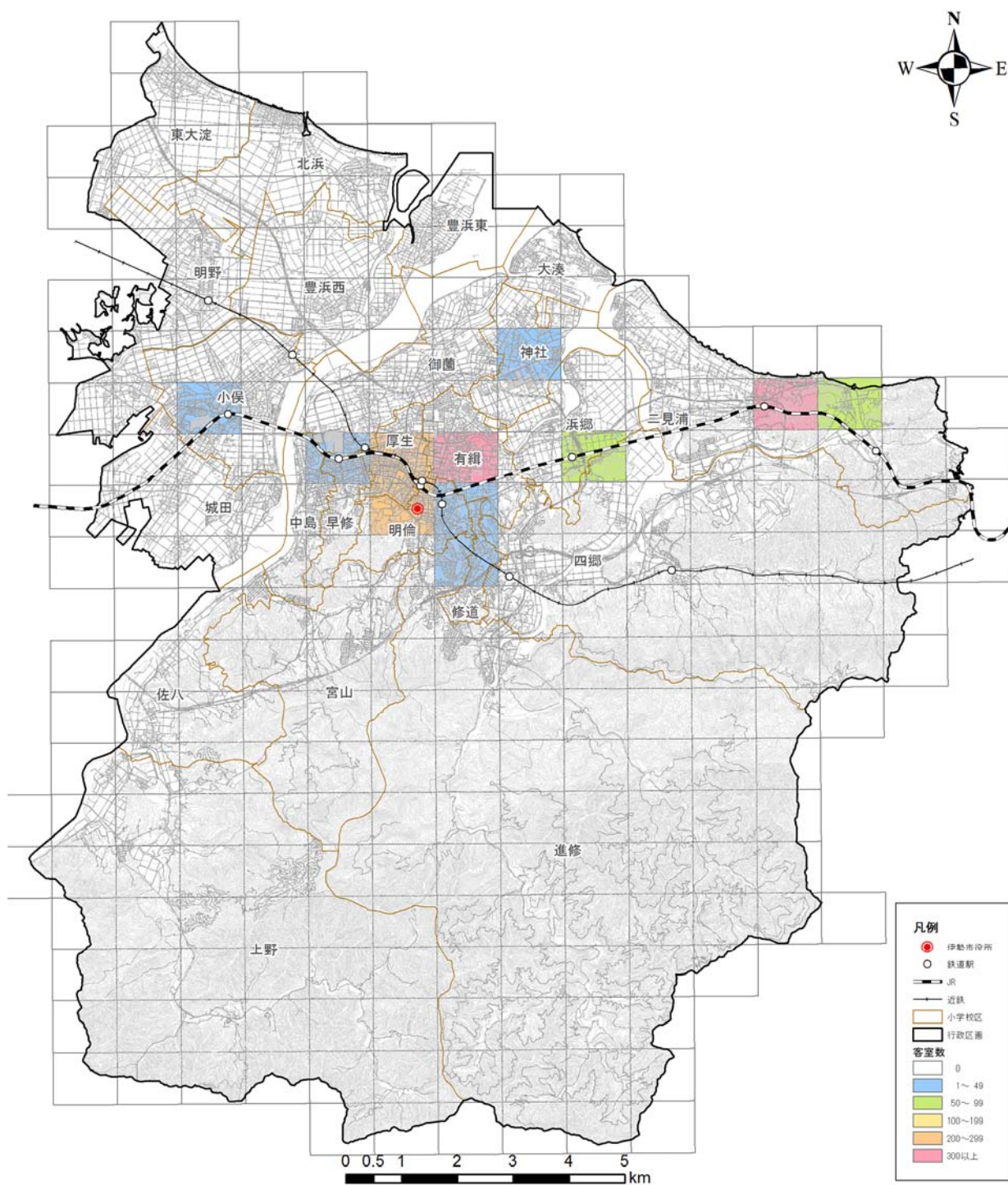


資料：伊勢市観光統計（H29年）

1-6-2. 宿泊容量メッシュ

伊勢神宮を最寄りとする JR・近鉄伊勢市駅ならびに二見興玉神社を最寄りとする JR 二見浦駅周辺において、宿泊容量が大きくなっています。

宿泊容量メッシュ

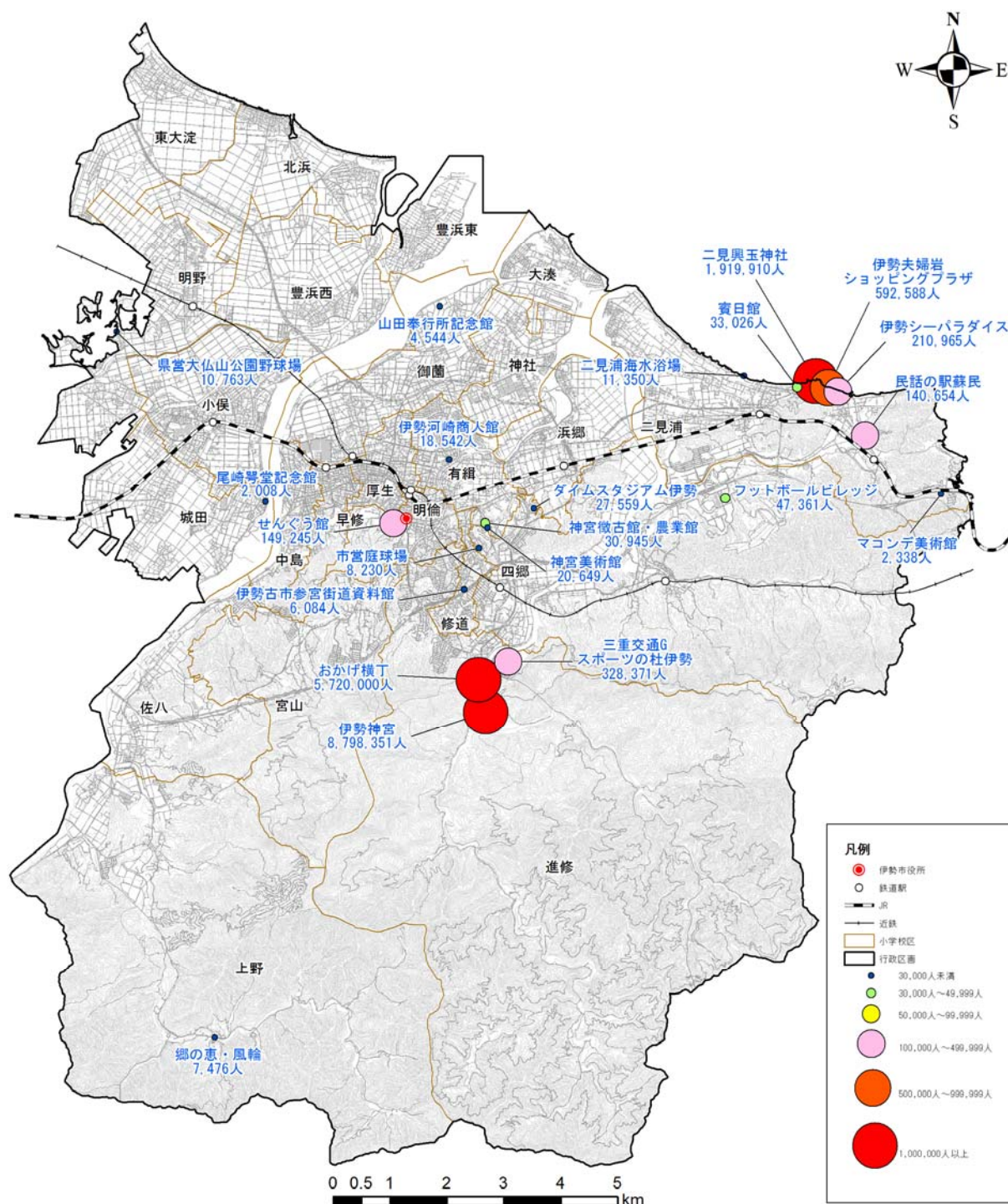


資料：国土数値情報（H22 年）

1-6-3. 主要施設の観光入込客数

伊勢神宮（内宮）、おかげ横丁、二見興玉神社には年間100万人以上の観光客が訪れており、その人気の高さがうかがえます。その次に多いのが伊勢夫婦岩ショッピングプラザで年間約60万人が訪れています。

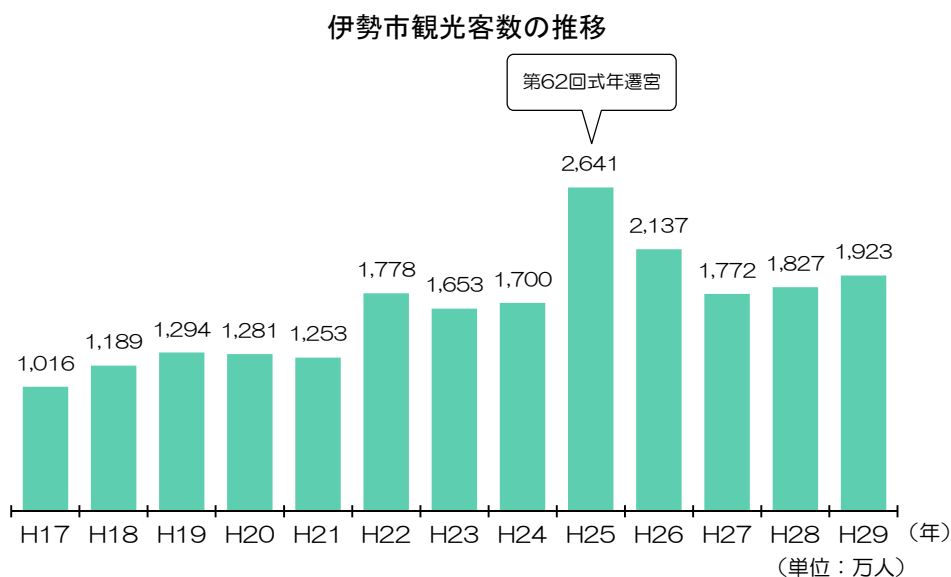
主要施設の観光入込客数



資料：伊勢市観光統計（H29年）

1-6-4. 伊勢市観光客数の推移

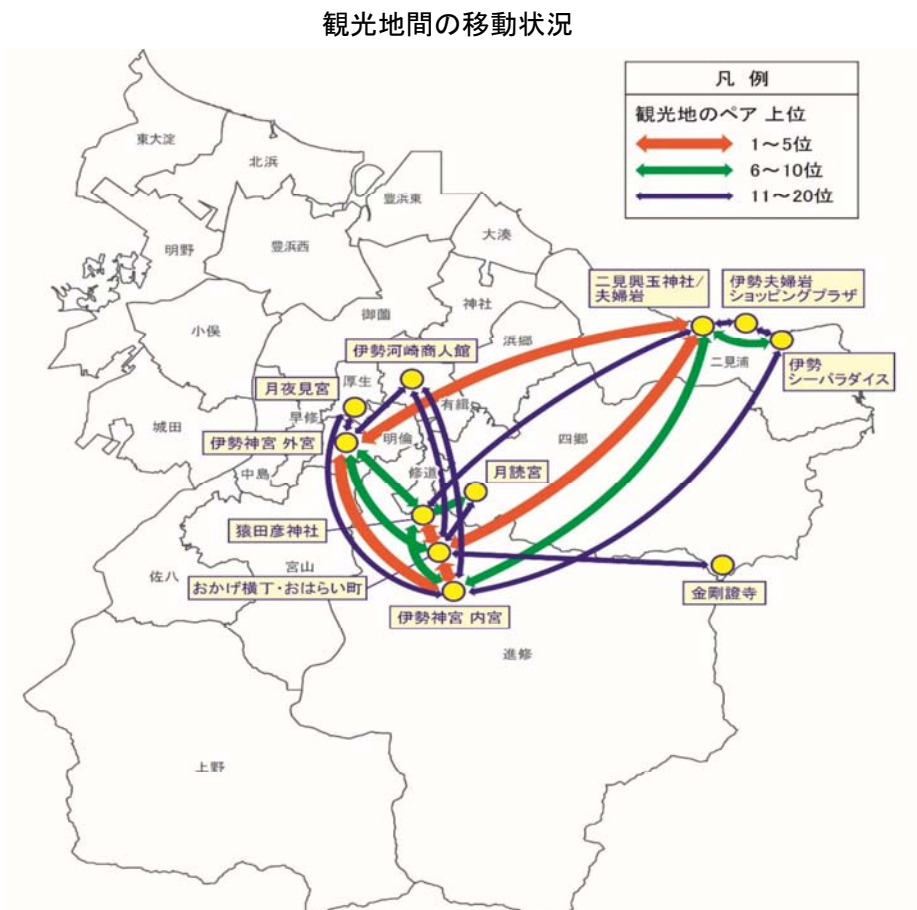
本市の観光客数は式年遷宮が行われた H25 年に急増し、H17 年と比べると約 1600 万人増加しました。翌年は減少したものの、H27 年から再び増加傾向にあります。



資料：三重県観光統計（H17 年～H29 年）

1-6-5. 主要観光施設間の移動状況

主要観光地間の移動状況は、外宮や内宮、おかげ横丁・おはらい町、二見興玉神社・夫婦岩を結ぶルートの利用が多くなっています。

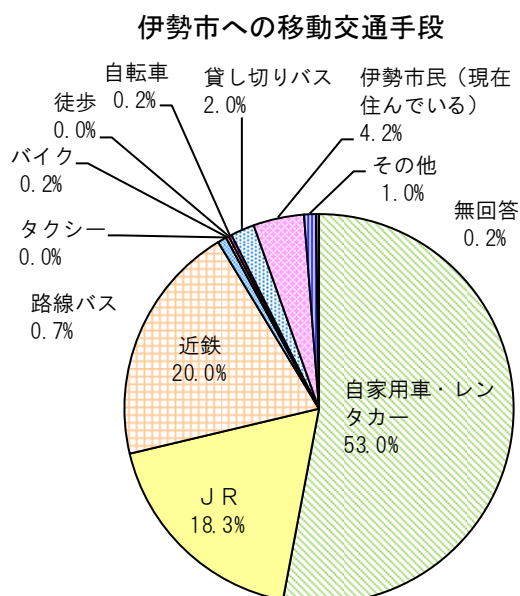


資料：地域公共交通に関する主要観光地来訪者ヒアリング調査（H30 年度）

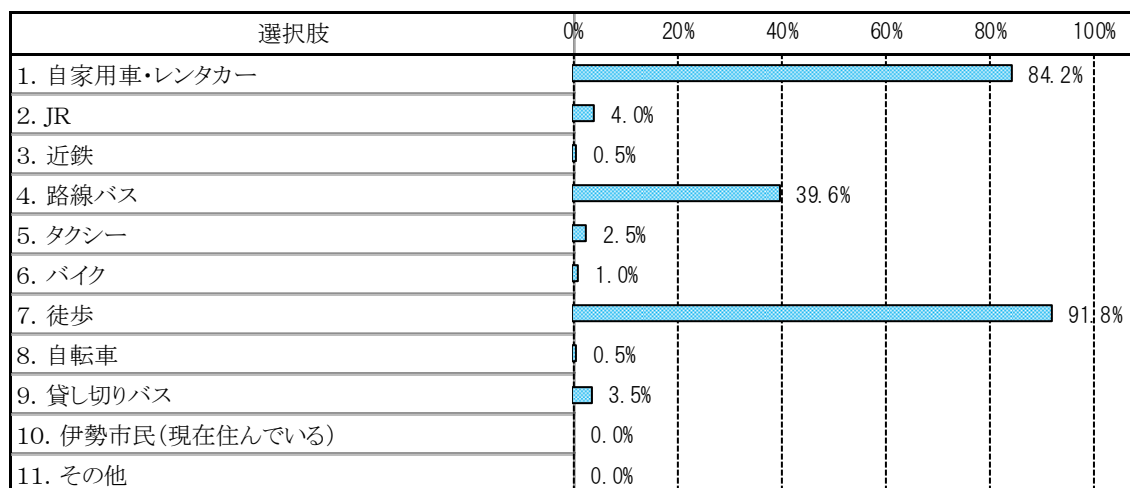
1-6-6. 主要観光施設間の移動交通手段

伊勢市に来訪する際の移動交通手段は、自家用車・レンタカーが半数を超えていますが、近鉄やＪＲの利用も多くなっています。

また、伊勢市内に入ってから主要観光地間の移動交通手段は、徒歩が多くなっていますが、これはおかげ横丁・おはらい町と内宮間の移動者数が多いことによる影響です。そのほか、路線バス利用も多くなっています。



主要観光施設間の移動交通手段



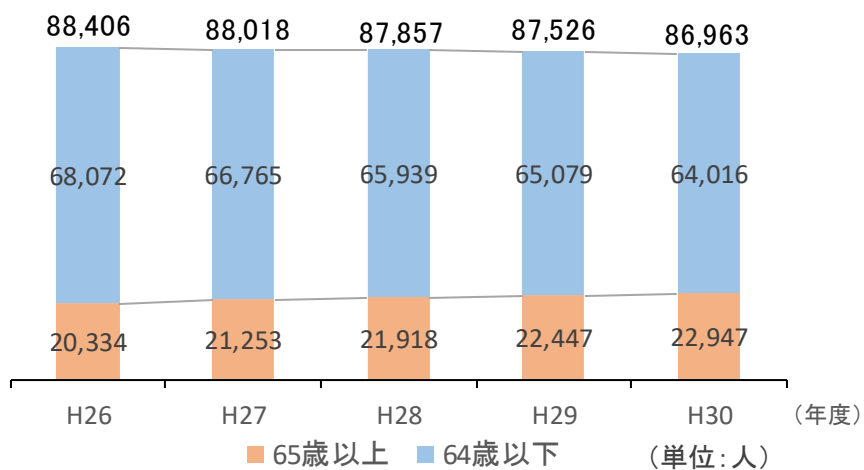
資料：地域公共交通に関する主要観光地来訪者ヒアリング調査（H30 年度）

1-7. 運転免許証保有者数・返納者数

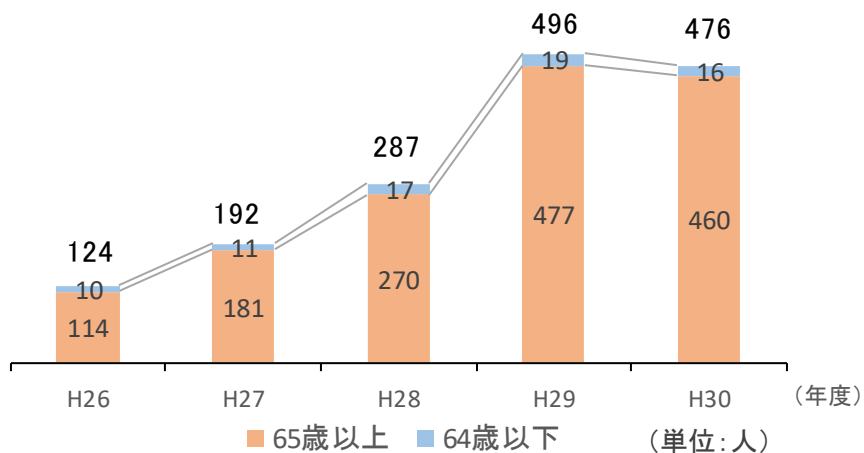
本市の運転免許証保有者数の総数は経年的に減少していますが、65 歳以上の運転免許証保有者数は増加しています。

また、本市の運転免許証返納者数は H29 年度まで増加しており、その多くが 65 歳以上となっています。

運転免許証保有者数（伊勢市）



運転免許証返納者数（伊勢市）



資料：市資料

2. 公共交通特性

2-1. 公共交通網

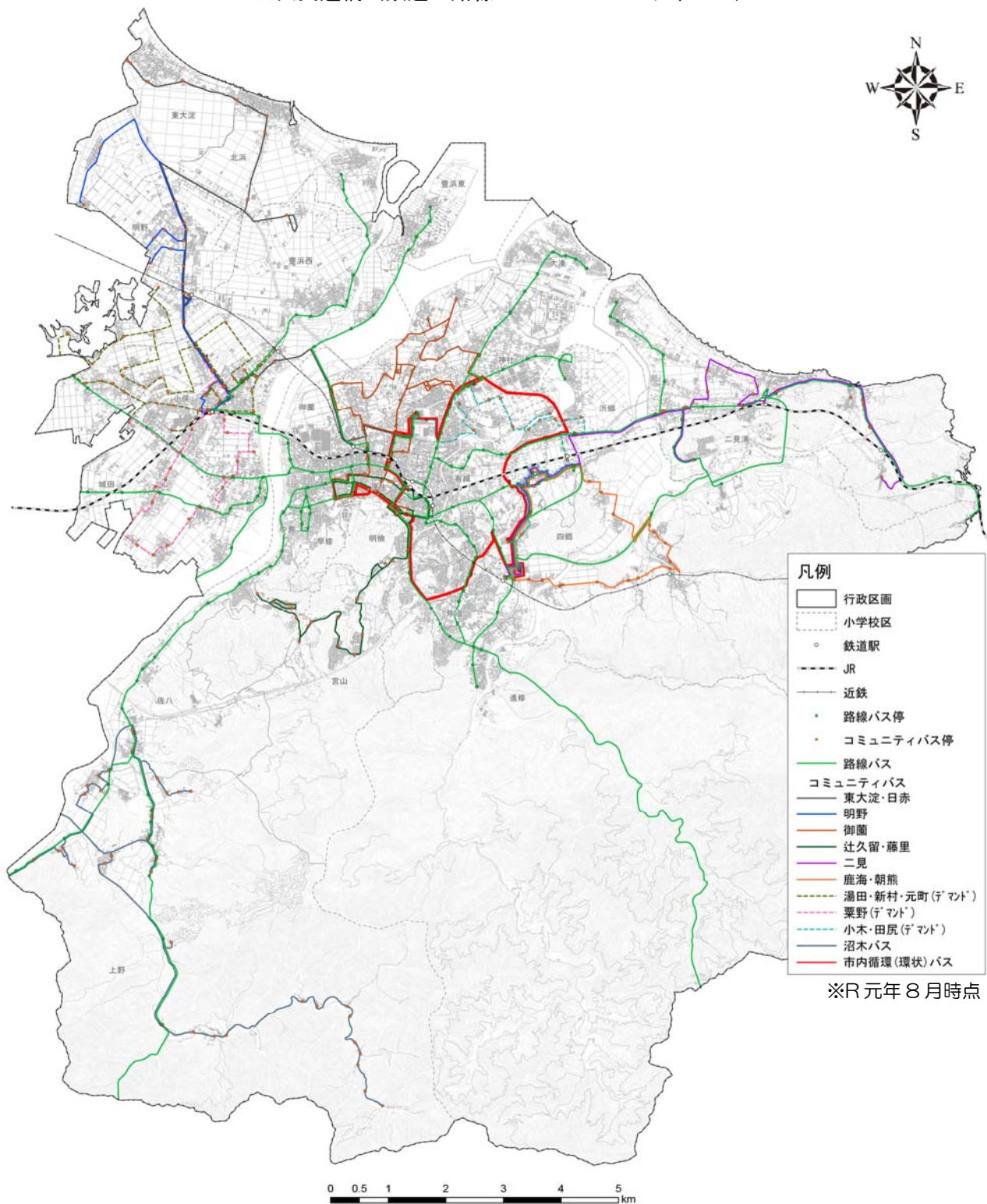
2-1-1. 公共交通網

本市には JR、近鉄、路線バスと、伊勢市のコミュニティバス※であるおかげバス、おかげバスデマンド、自家用有償旅客運送である沼木バスが運行しています。

また、H30 年 1 月 4 日から市内循環（環状）バス社会実験運行が実施されています。

※伊勢市のコミュニティバス：伊勢市や地域などが主体となって運営するバス

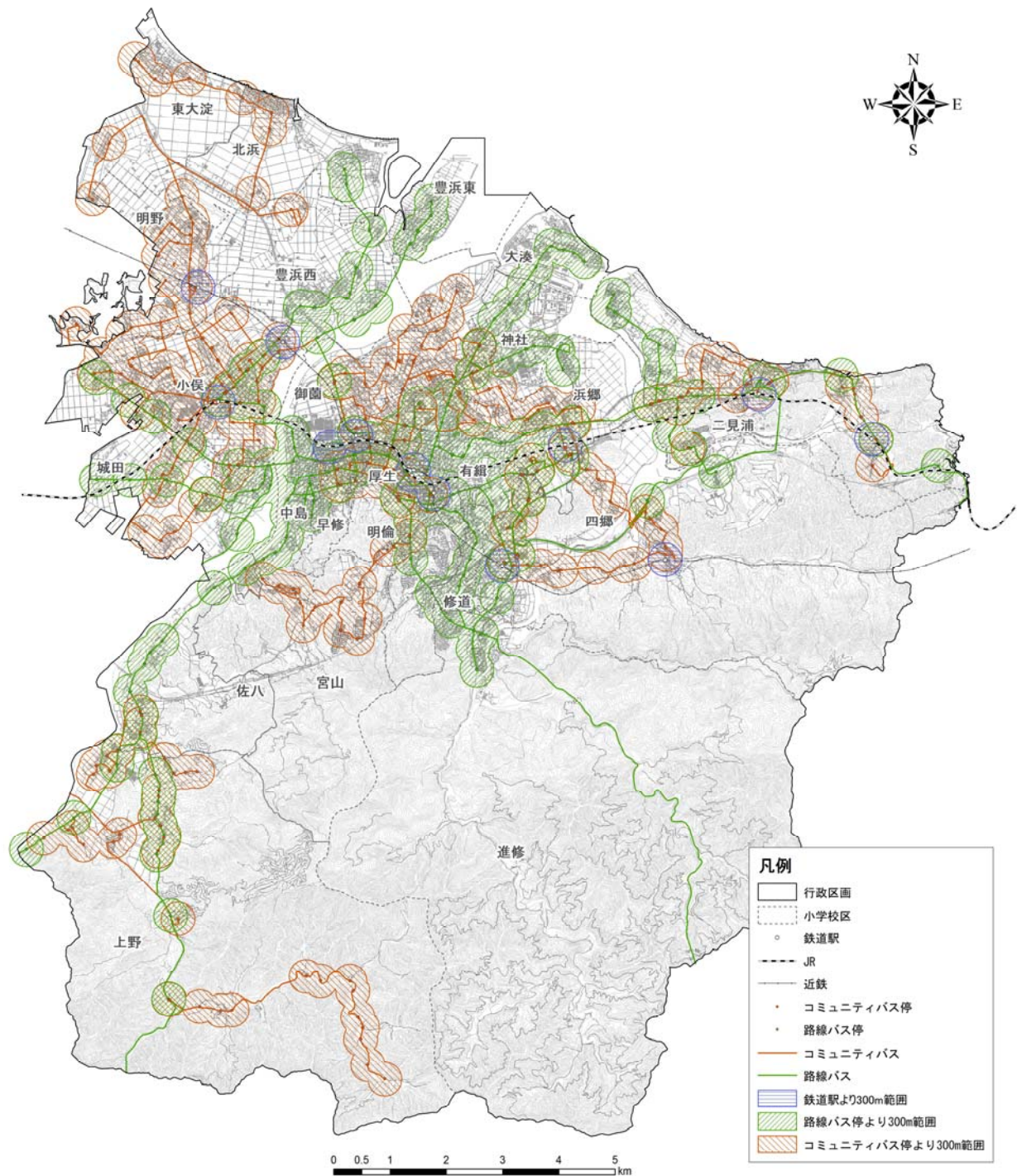
公共交通網（鉄道・路線バス・コミュニティバス）



※R 元年 8 月時点

本市における公共交通のカバー圏域（駅・バス停から300m圏内）をみると、鉄道や路線バスでカバーできていない圏域を中心にコミュニティバス路線網が構築されており、それによって多くの地域をカバーしています。また、進修地区の高麗広には公共交通機関がほとんど通っていないため、広範囲にわたってカバーされていません。

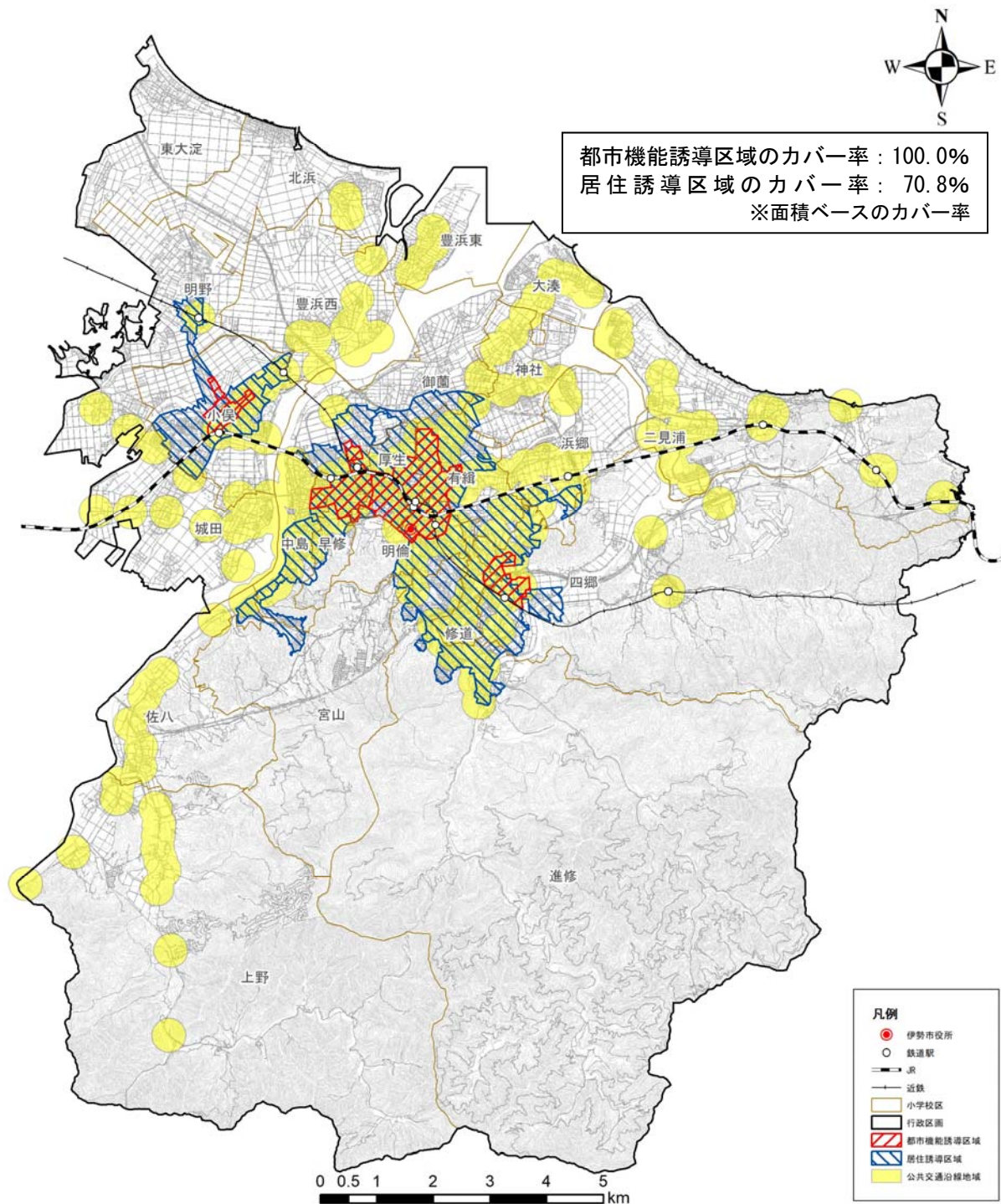
公共交通網（鉄道・路線バス・コミュニティバス）のカバー圏域



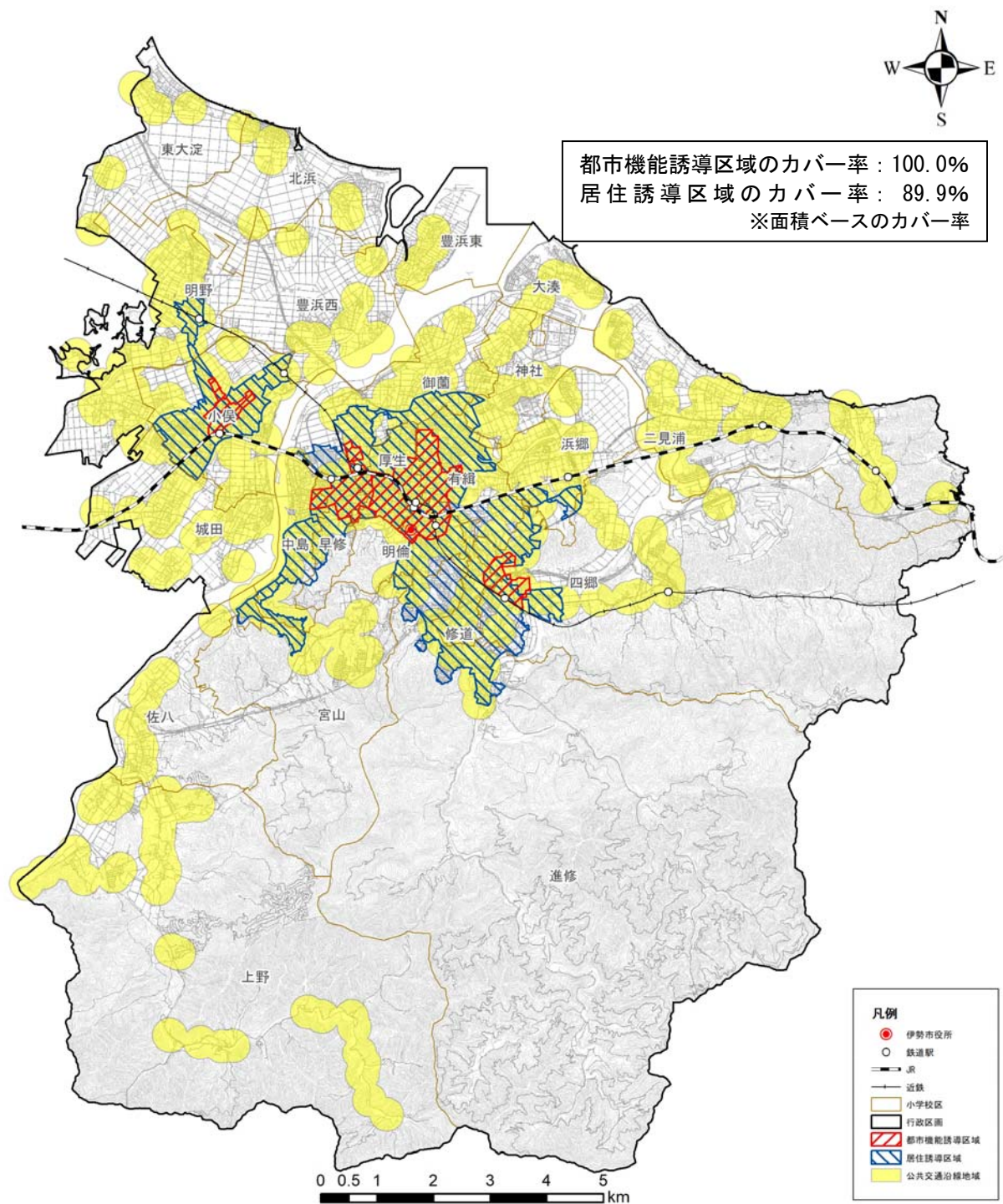
2-1-2. 公共交通網と都市機能誘導区域・居住誘導区域

本市における都市機能誘導区域は、全域が鉄道と路線バスのカバー圏域に含まれています。また、居住誘導区域は鉄道と路線バスでは 70.8%、コミュニティバスも含めた場合は 89.9%がカバー圏域に含まれています

公共交通網（鉄道・路線バス）のカバー圏域と都市機能誘導区域・居住誘導区域



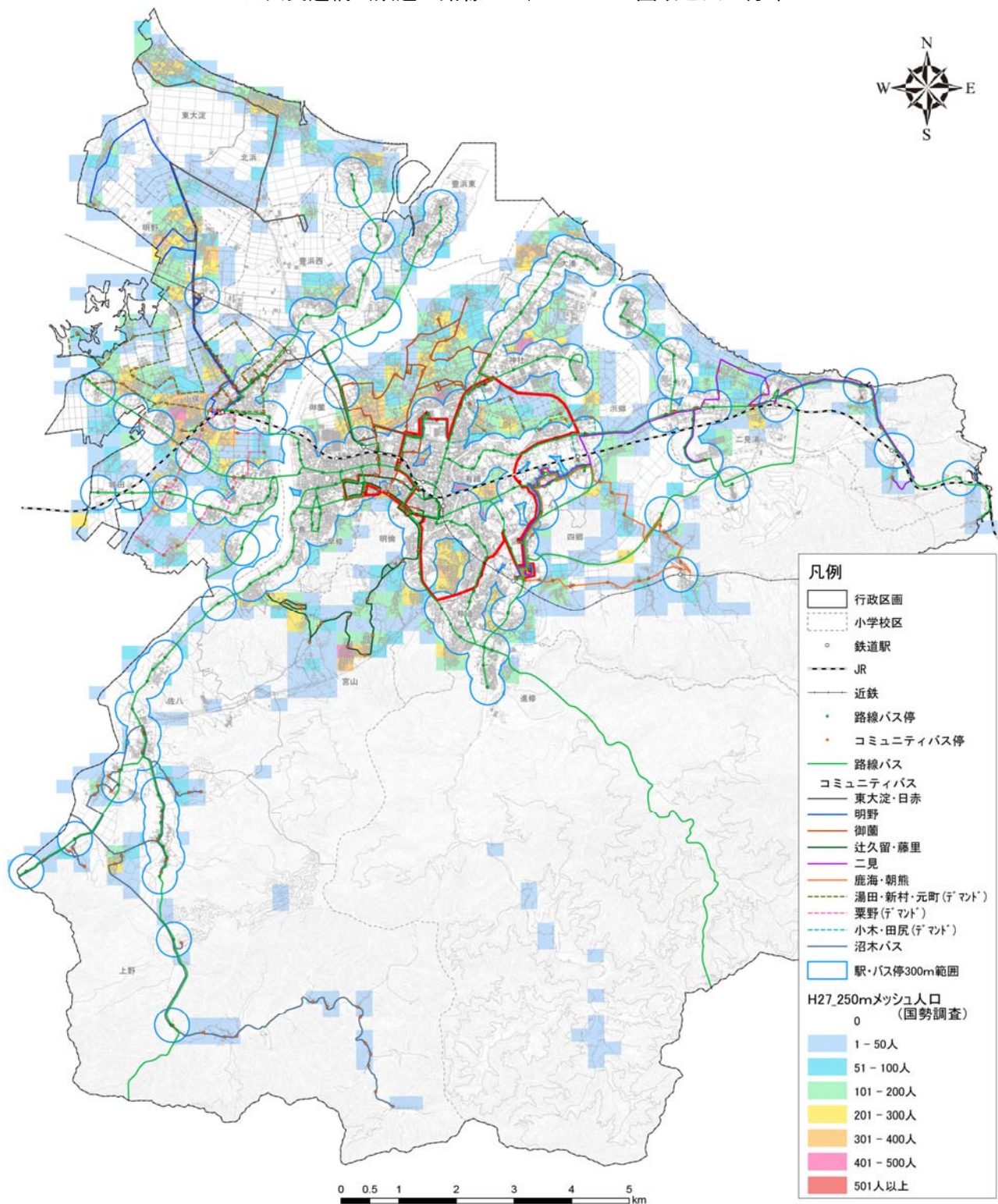
公共交通網（鉄道・路線バス・コミュニティバス）のカバー圏域と都市機能誘導区域・居住誘導区域



2-1-3. 公共交通網と人口分布

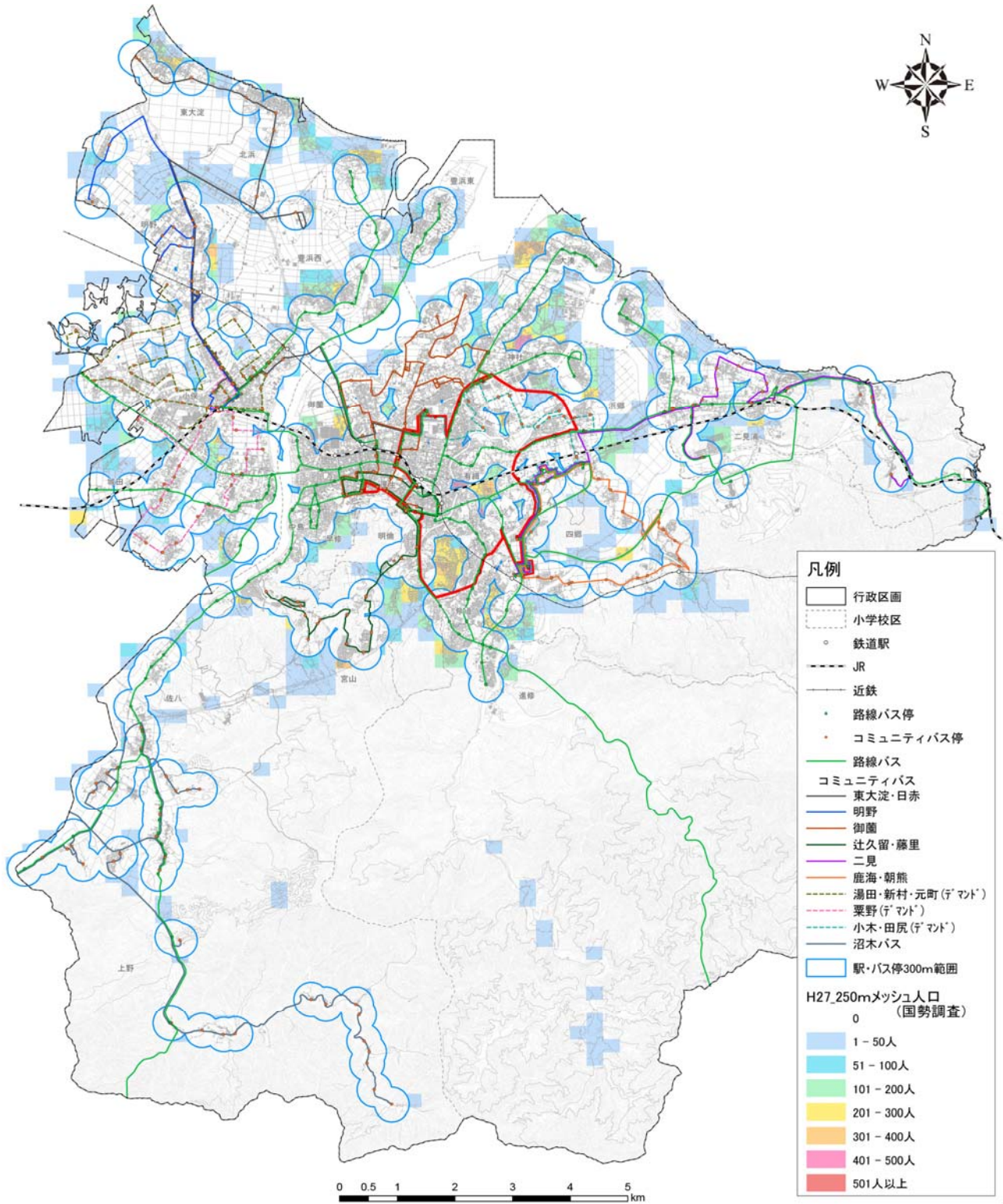
鉄道駅の付近や路線バスが運行されている地域に人口が多くなっており、比較的人口の少ない地域をコミュニティバスでカバーしています。また、鉄道・路線バス・コミュニティバスでもカバーできていない地域も存在します。

公共交通網（鉄道・路線バス）のカバー圏域と人口分布



資料：国勢調査（H27年）

公共交通網（鉄道・路線バス・コミュニティバス）のカバー圏域と人口分布



資料：国勢調査（H27年）

人口カバー率は、鉄道・路線バスの場合だと宮山地区や北浜地区、東大淀地区、明野地区などでカバー率が低くなっており、市全体で 74.1%のカバー率ですが、コミュニティバスも含めると市全体で 94.1%とほぼカバーできている状況です。

公共交通網の人口カバー状況

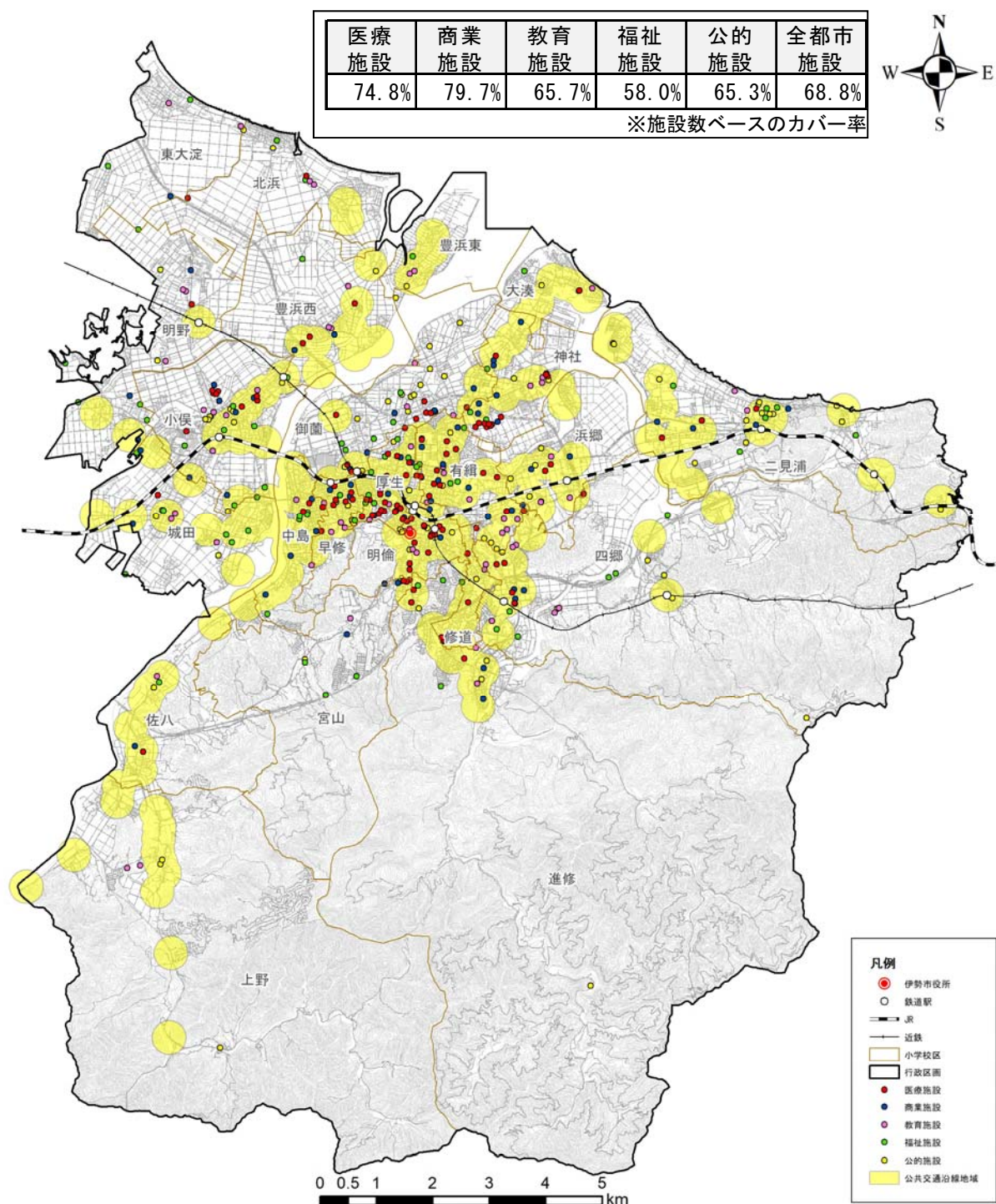
小学校区	鉄道・路線バス			鉄道・路線バス・コミュニティバス		
	全体 (人)	300m圏域内 (人)	カバー率 (%)	全体 (人)	300m圏域内 (人)	カバー率 (%)
進修	10,363	8,882	85.7	10,363	8,882	85.7
修道	7,480	7,357	98.4	7,480	7,357	98.4
有緝	14,319	13,729	95.9	14,319	14,319	100.0
早修	7,339	7,116	97.0	7,339	7,139	97.3
中島	8,005	7,140	89.2	8,005	8,005	100.0
明倫	9,355	8,567	91.6	9,355	9,322	99.6
厚生	11,316	10,882	96.2	11,316	11,316	100.0
神社	8,862	7,113	80.3	8,862	8,105	91.5
大湊	3,736	3,056	81.8	3,736	3,056	81.8
佐八	2,392	2,219	92.8	2,392	2,274	95.1
宮山	5,920	1,128	19.1	5,920	5,271	89.0
浜郷	7,513	6,132	81.6	7,513	6,951	92.5
四郷	10,832	8,051	74.3	10,832	9,288	85.7
豊浜東	2,152	2,013	93.5	2,152	2,013	93.5
豊浜西	4,074	3,058	75.1	4,074	3,681	90.4
北浜	4,058	1,156	28.5	4,058	3,140	77.4
東大淀	2,604	0	0.0	2,604	2,136	82.0
城田	9,476	7,321	77.3	9,476	8,765	92.5
上野	2,046	1,248	61.0	2,046	1,998	97.7
二見浦	8,755	4,902	56.0	8,755	8,372	95.6
小俣	13,823	9,955	72.0	13,823	13,623	98.6
明野	9,722	3,166	32.6	9,722	9,079	93.4
御園	13,340	7,339	55.0	13,340	12,981	97.3
合計	177,482	131,530	74.1	177,482	167,073	94.1

※250mメッシュより各小学校区の人口を算出しているため、実際の人口とはあわない

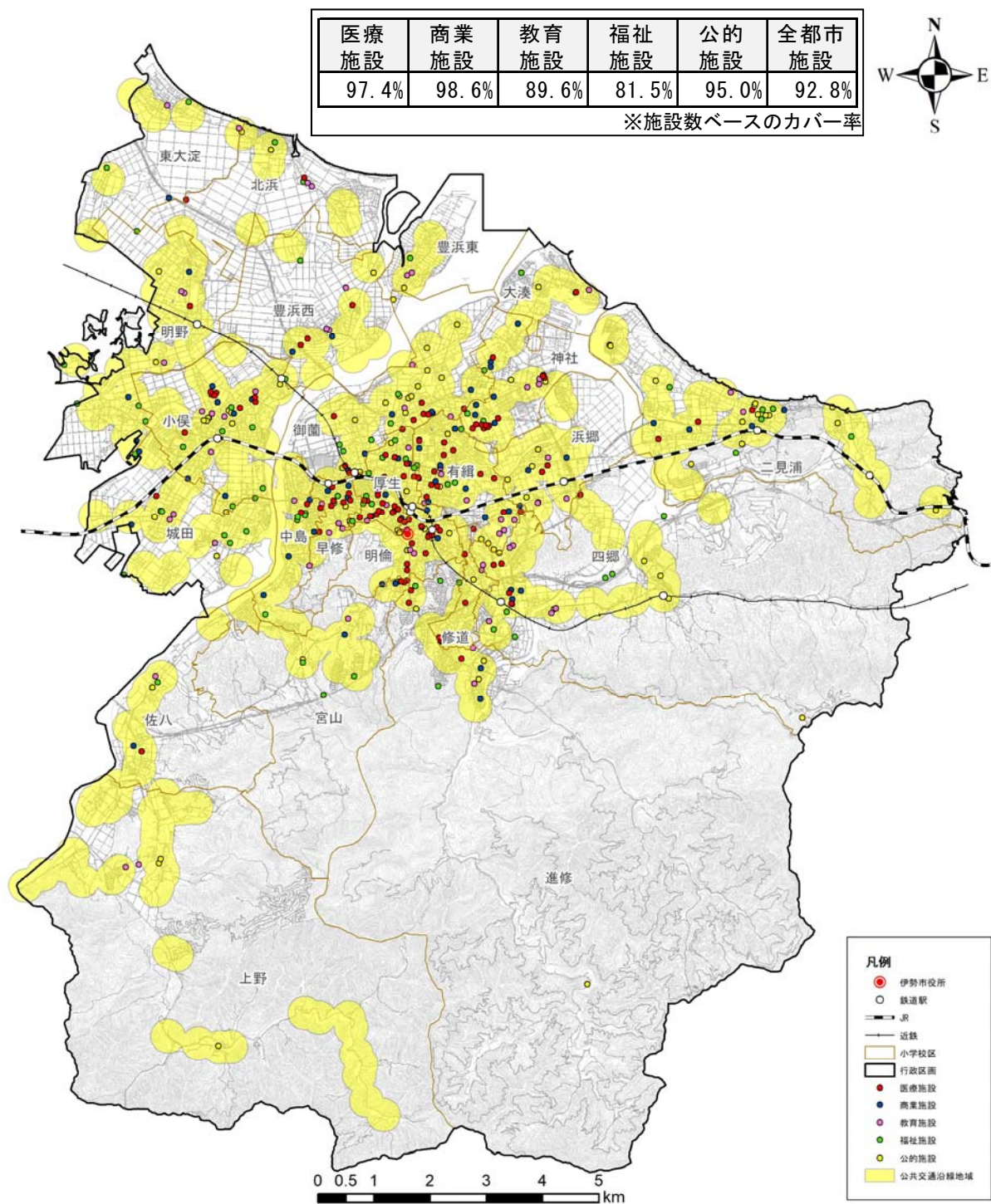
2-1-4. 公共交通網と都市施設

本市における都市施設は、鉄道と路線バスでは68.8%、コミュニティバスも含めた場合は92.8%がカバー圏域に含まれています。特に医療施設や商業施設、公的施設のカバー率は非常に高くなっています。

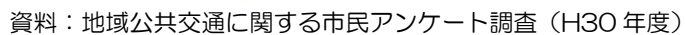
公共交通網（鉄道・路線バス）と都市施設



公共交通網（鉄道・路線バス・コミュニティバス）と都市施設



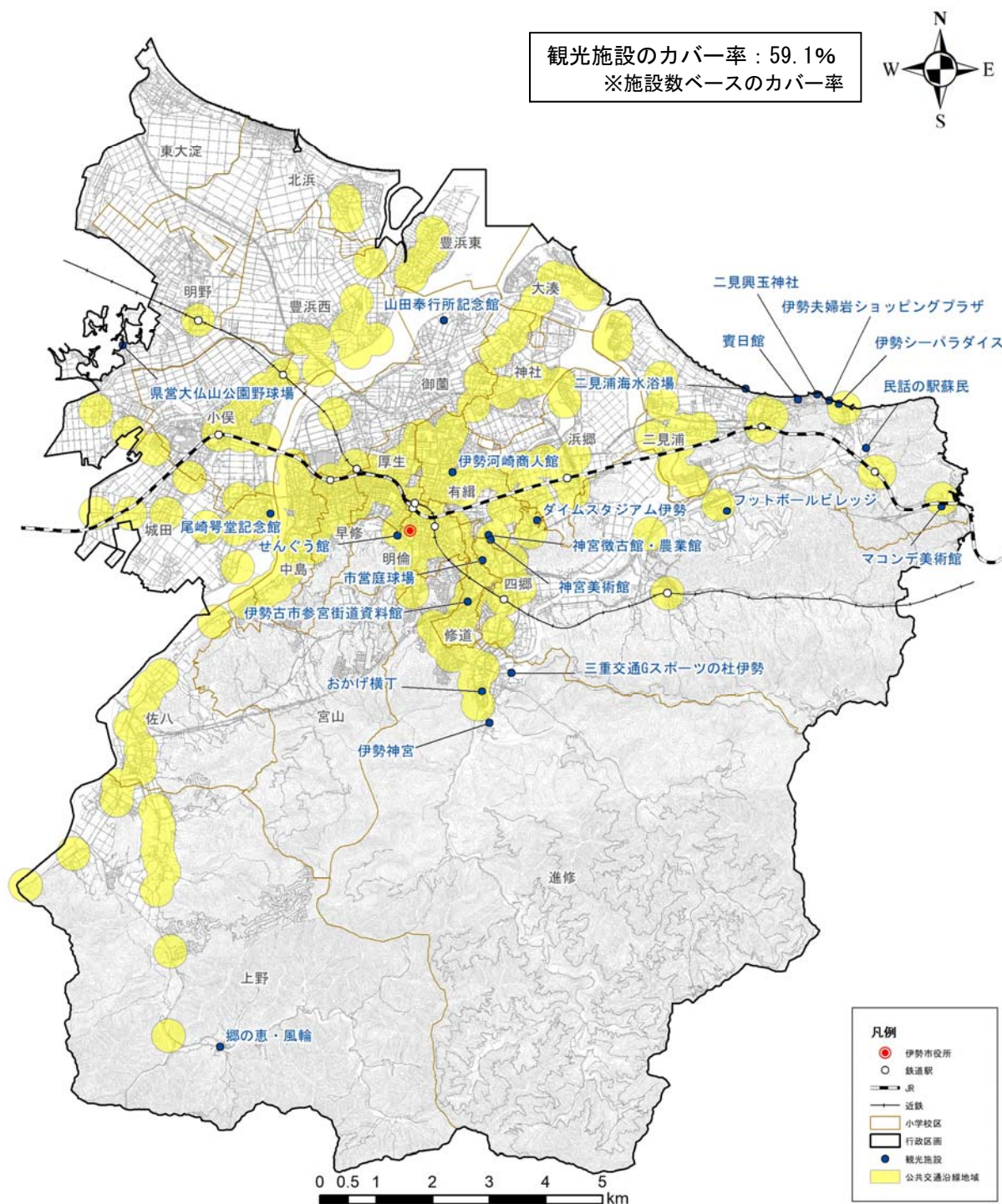
バスなどの公共交通を使って利用したい・利用してみたい施設や店舗(上位 15 施設)



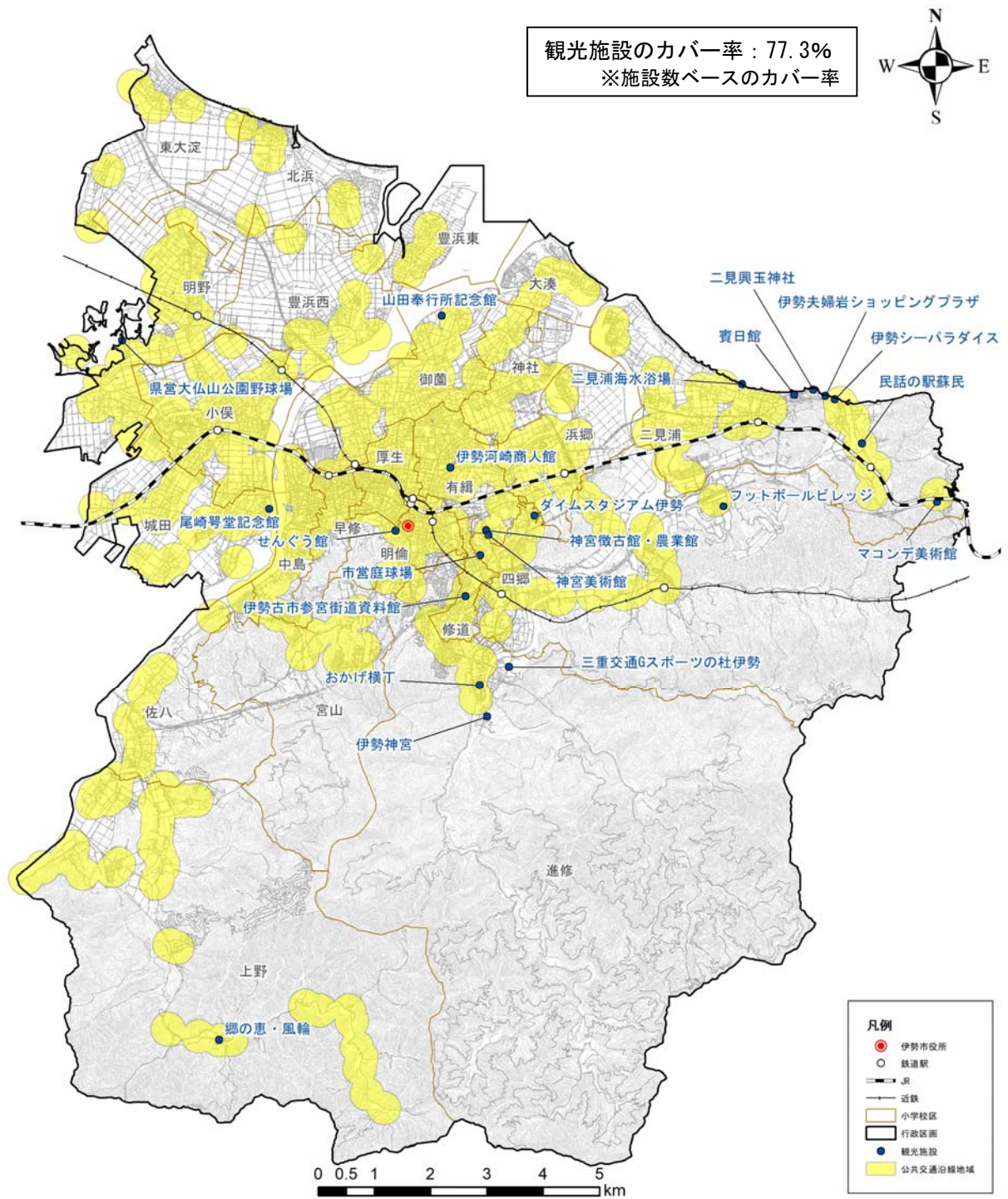
2-1-5. 公共交通網と主要観光施設

本市における主要観光施設は、鉄道と路線バスでは 59.1%、コミュニティバスも含めた場合は 77.3%がカバー圏域に含まれています。

公共交通網（鉄道・路線バス）と主要観光施設



公共交通網（鉄道・路線バス・コミュニティバス）と主要観光施設

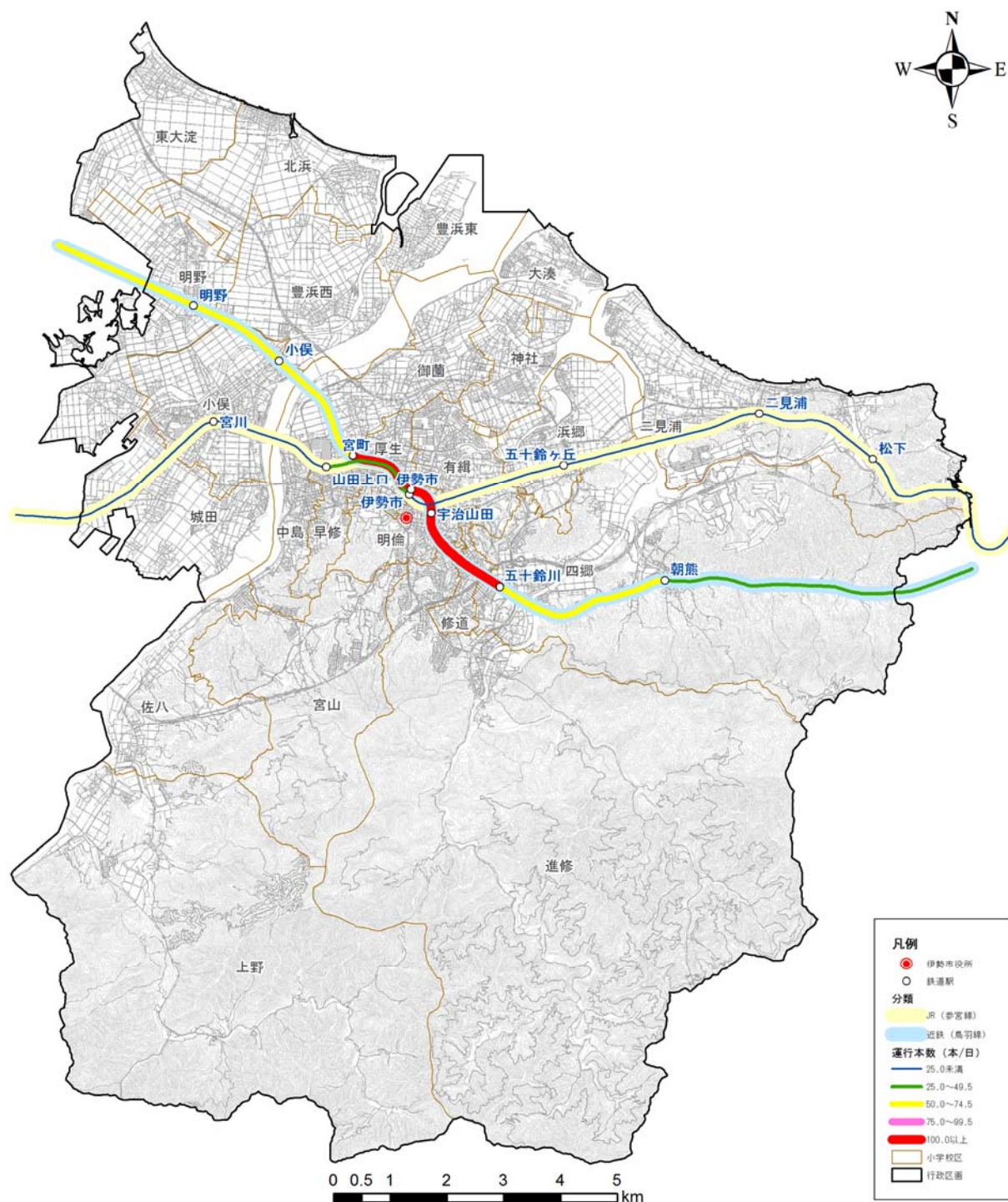


2-2. 鉄道

2-2-1. 鉄道網

本市には JR と近鉄が東西に走っています。JR の運行本数は 1 日 25 本未満、近鉄は近鉄宮町駅と近鉄五十鈴川駅間の一日の運行本数が 100 以上あることから、運行本数に関しては近鉄線のほうが JR より利便性が良いとみられます。

鉄道網と運行本数



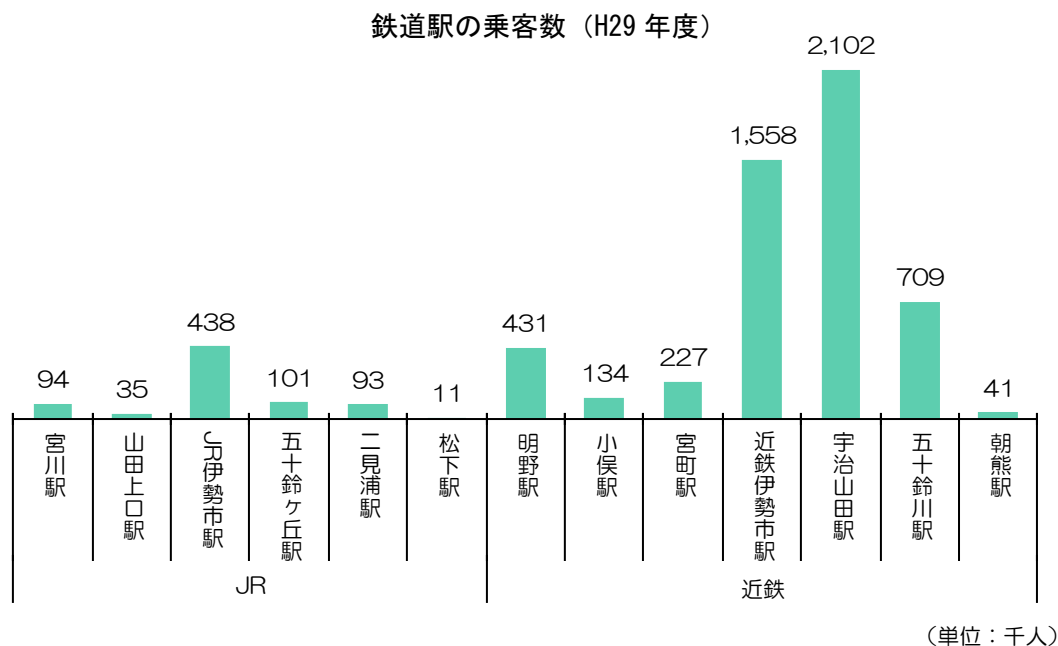
資料：JR 東海、近畿日本鉄道

2-2-2. 鉄道駅の乗客数及び経年変化

(1) 鉄道駅の乗客数

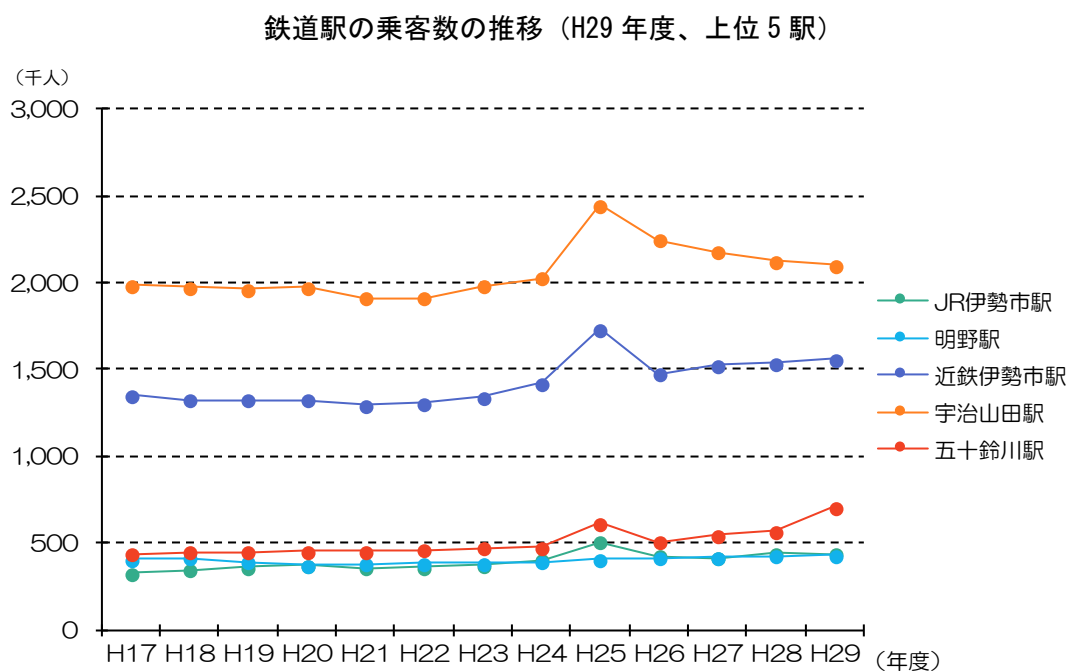
H29 年度の乗客数は、伊勢神宮の最寄り駅である近鉄宇治山田駅が 2,102 千人と最も多く、次いで近鉄伊勢市駅が 1,558 千人と多くなっています。

また、全体の利用客数をみると、JR より近鉄の方が多く、両路線がとおる伊勢市駅に関しては、近鉄の方が多くなっています。



(2) 乗客数の推移

いずれの駅も横ばいで推移していましたが、H25 年度の式年遷宮の際に乗降数が増加しています。



資料：市勢統計要覧

(参考) 乗客数の推移 (全駅)

年度	JR					
	宮川駅	山田上口駅	伊勢市駅	五十鈴ヶ丘駅	二見浦駅	松下駅
H17	95,562	32,308	329,194	83,631	119,606	20,268
H18	98,769	37,569	346,826	83,124	120,977	18,827
H19	101,230	34,180	362,378	75,551	118,338	16,598
H20	100,776	32,764	372,194	76,403	118,941	16,078
H21	95,366	31,362	358,473	83,234	108,513	15,545
H22	92,477	35,362	362,552	90,636	109,379	14,908
H23	92,740	35,009	373,698	94,402	71,408	13,840
H24	92,805	33,954	400,897	93,579	75,007	13,535
H25	102,560	41,654	503,448	96,249	86,969	16,432
H26	91,632	37,421	422,845	91,155	74,146	15,094
H27	95,390	37,570	414,668	92,546	80,817	13,279
H28	103,083	35,348	440,914	104,352	86,155	13,134
H29	94,091	35,214	438,236	100,510	93,024	10,829

年度	近鉄						
	明野駅	小俣駅	宮町駅	伊勢市駅	宇治山田駅	五十鈴川駅	朝熊駅
H17	410,244	89,329	291,554	1,350,677	1,985,653	433,763	52,770
H18	410,481	87,558	289,378	1,325,221	1,977,064	448,426	52,361
H19	392,987	87,556	289,894	1,321,750	1,966,340	445,417	50,649
H20	373,347	86,876	284,011	1,322,407	1,972,526	455,302	51,636
H21	379,989	83,886	277,780	1,292,978	1,910,598	455,685	46,728
H22	385,301	86,793	268,782	1,306,122	1,911,970	462,110	42,192
H23	382,854	93,262	245,362	1,339,587	1,978,433	468,297	45,219
H24	387,793	93,841	206,785	1,421,738	2,026,239	479,493	44,860
H25	410,249	97,161	207,350	1,731,809	2,445,072	613,421	47,866
H26	412,091	104,708	200,587	1,474,232	2,247,858	503,266	41,101
H27	419,777	123,344	210,485	1,527,803	2,177,566	545,944	41,277
H28	425,720	126,461	217,598	1,534,674	2,126,135	566,064	36,231
H29	431,425	133,768	227,002	1,558,447	2,101,946	709,108	40,837

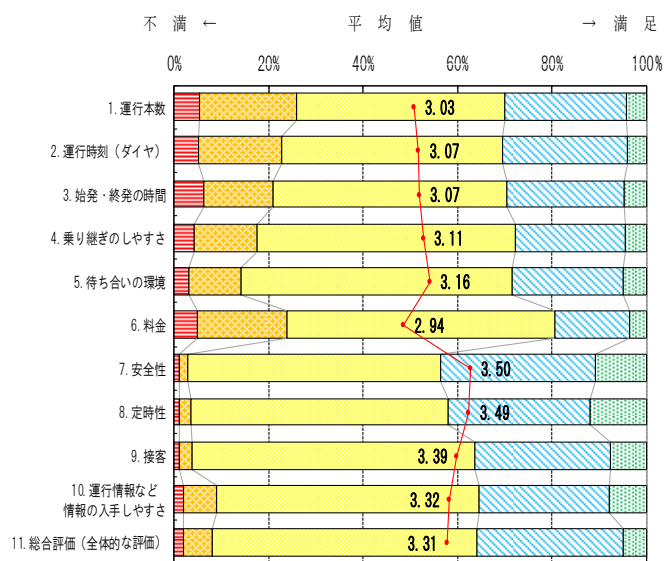
2-2-3. 鉄道の評価

(1) 市全域

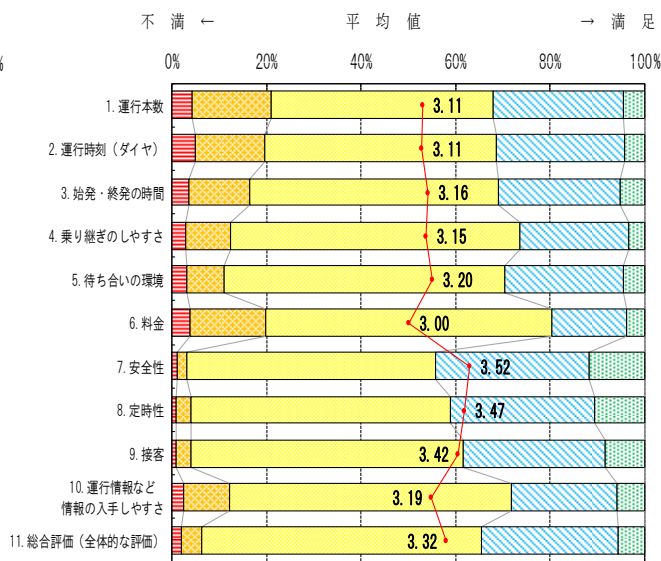
市全域での鉄道の評価は、全体的に満足度が高く、料金を除き普通（3点）以上の満足度となっています。また、65歳以上の方だけでみた場合は、すべての項目で普通以上の満足度となっています。

満足度と重要度の関係をみると、運行本数や運行時刻、乗り継ぎのしやすさ、料金について平均よりも重要度が高く満足度が低い状況となっています。また、65歳以上の方だけでみた場合は、平均よりも重要度が高く満足度が低い項目はありません。

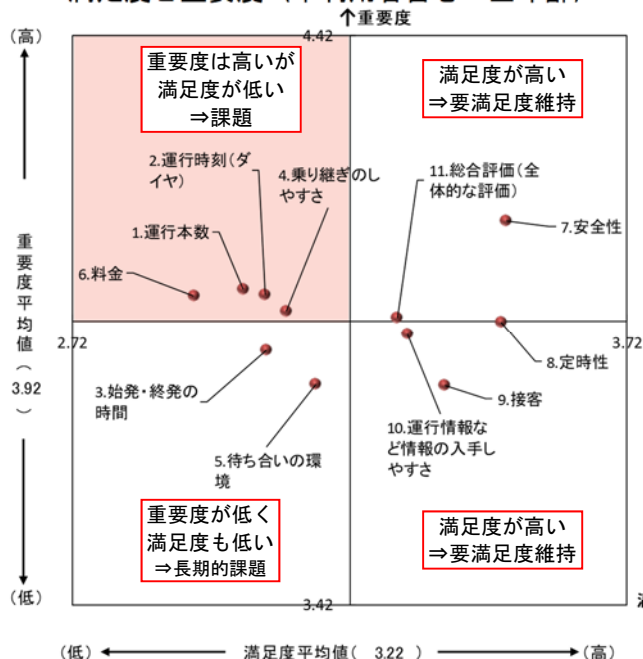
満足度（未利用者含む・全年齢）



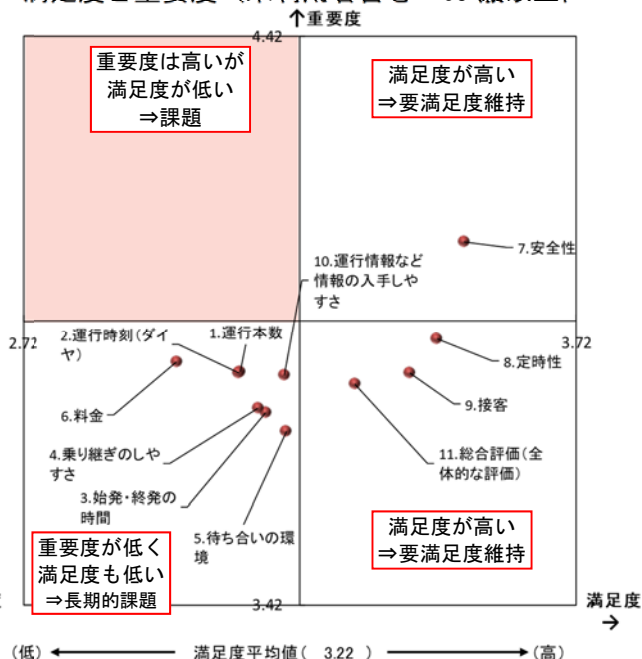
満足度（未利用者含む・65歳以上）



満足度と重要度（未利用者含む・全年齢）



満足度と重要度（未利用者含む・65歳以上）



※平均値：全く重要でない1点、あまり重要でない2点、どちらでもない3点、ある程度重要4点、かなり重要点5として算出
資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30年度）

(2) 地域別

地域別で満足度と重要度の関係をみると、運行本数や運行時刻、乗り継ぎのしやすさ、料金が比較的市全体にわたり、総合評価においては城田地区と二見浦地区で重要度が高く満足度が低くなっています。また、65歳以上の方だけでみた場合は、重要度が高く満足度が低い地区が少なくなっていますが、総合評価においては城田地区と四郷地区で重要度が高く満足度が低くなっています。

重要度が高く満足度が低い地区（未利用者含む・全年齢）

1. 運行本数



2. 運行時刻



3. 始発・終発時間



4. 乗り継ぎのしやすさ



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30年度）

5. 待ち合いの環境



6. 料金



7. 安全性



8. 定時性



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

9. 接客



10. 情報の入手のしやすさ



11. 総合評価



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

重要度が高く満足度が低い地区（未利用者含む・65歳以上）

1. 運行本数



2. 運行時刻



3. 始発・終発時間



4. 乗り継ぎのしやすさ



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

5. 待ち合いの環境



6. 料金



7. 安全性



8. 定時性



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

9. 接客



10. 情報の入手のしやすさ



11. 総合評価



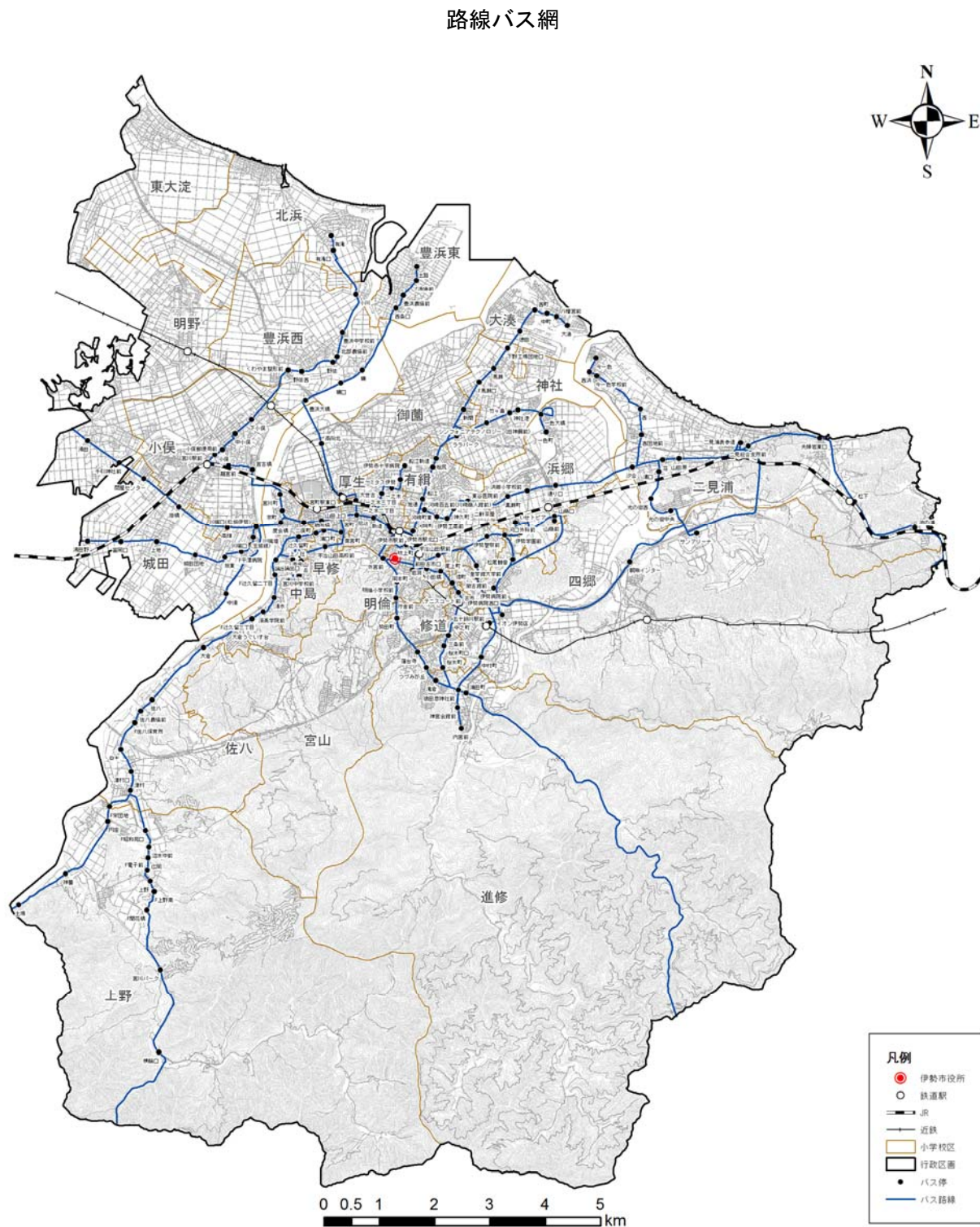
資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

2-3. 路線バス

2-3-1. 路線バス網

本市では 17 路線の路線バスが運行しており、伊勢市駅や宇治山田駅の中心部から放射線状に伸びています。

伊勢市駅から明和町や松阪市を結ぶ松阪伊勢線、玉城町を結ぶ玉城線においては、利用者数の減少から伊勢玉城線への再編が R 元年 10 月に実施されています。

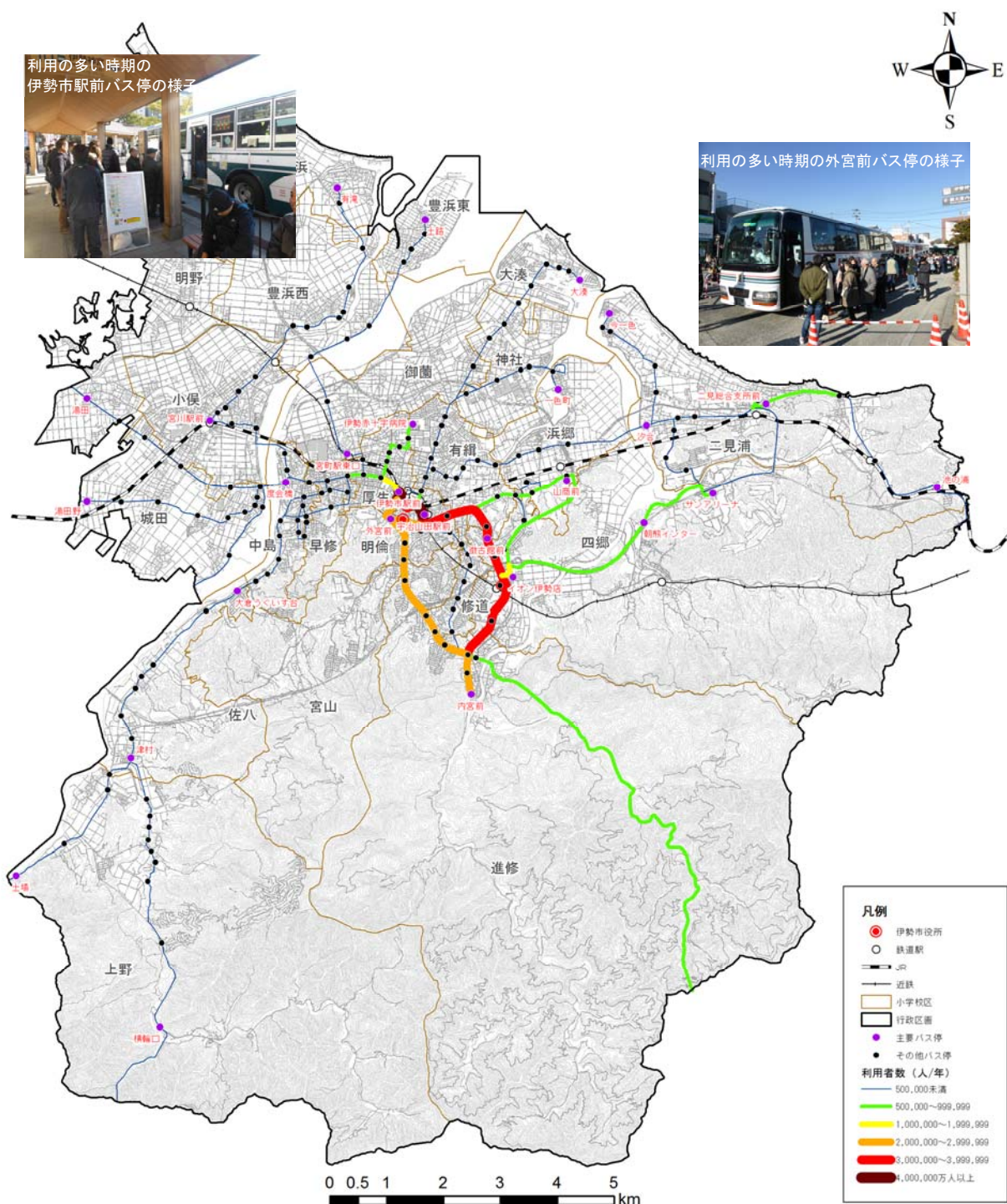


資料：伊勢市立地適正化計画（H29 年度）

2-3-2. 区間別利用者数

伊勢市駅前から宇治山田駅前間で最も多く、年間 400 万人の人が利用しています。また、伊勢市駅から外宮、宇治山田駅、猿田彦神社や内宮間など、主要な観光地を結ぶ区間の利用も非常に多くっており、特に年始などの利用者の多い時期などは、臨時便を増発しても多くのバス待ちが発生する状況がみられています。その他の郊外を結ぶ路線の利用者は全体的に少なくなっています。

区間別利用者数（H29 年度）

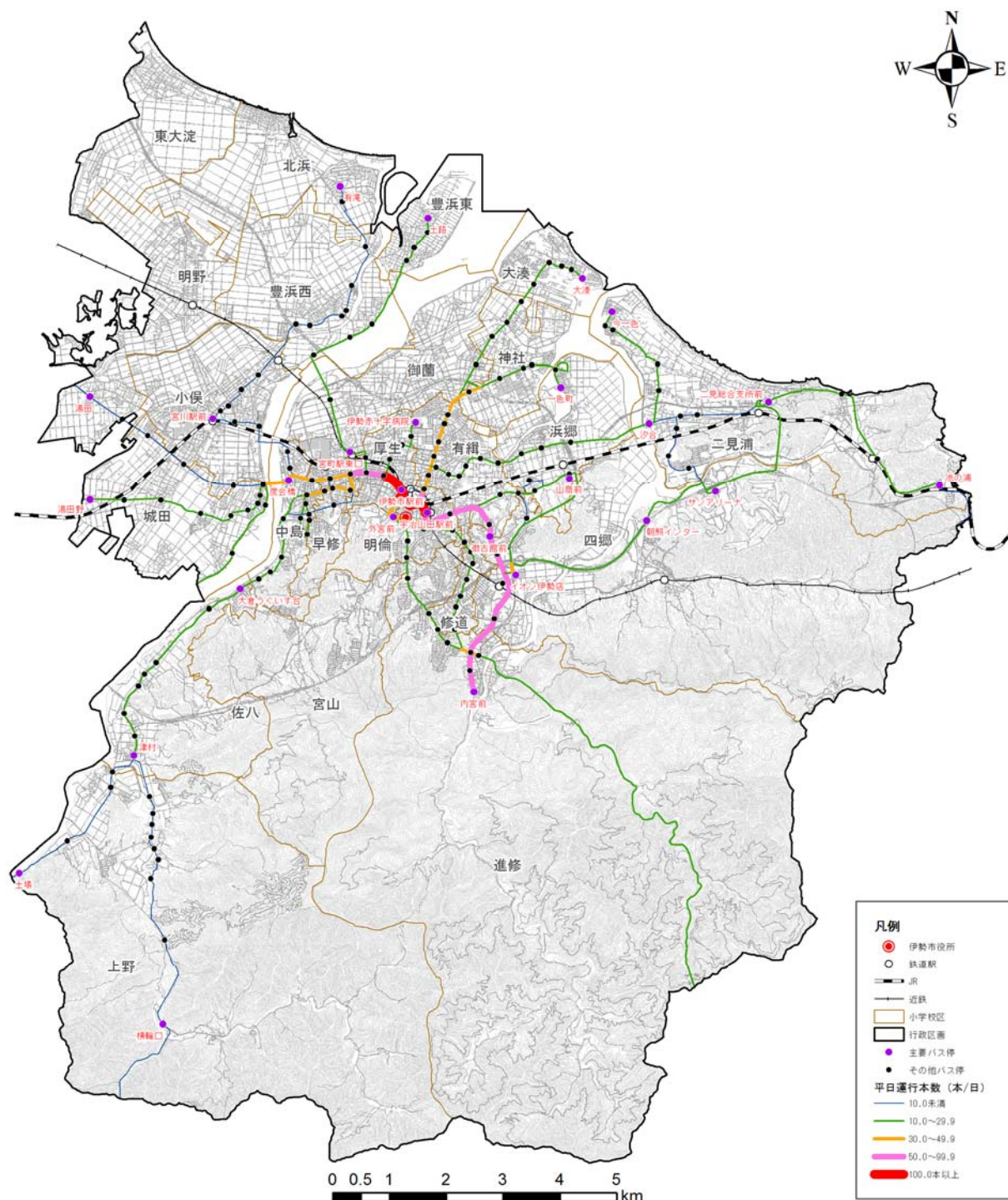


資料：市資料

2-3-3. 1日あたり運行本数

新道から伊勢市駅、宇治山田駅前間の本数が最も多く、1日あたり100本以上運行されています。また、内宮前を発着するバス路線の本数も多くなっています。

1日あたり運行本数



2-3-4. 路線別利用者数の経年変化

外宮内宮線の利用者は年間 200 万人を超えており、非常に多くなっています。一方で、路線の再編が実施される前の松阪伊勢線と玉城線の利用者は非常に少なくなっています。

観光地付近までの移動手段となる二見サンアリーナ線、外宮内宮線、CAN ばすの利用者数が前年度より減少しています。また、その他の多くの路線でも利用者が減少しています。

路線別利用者数の経年変化

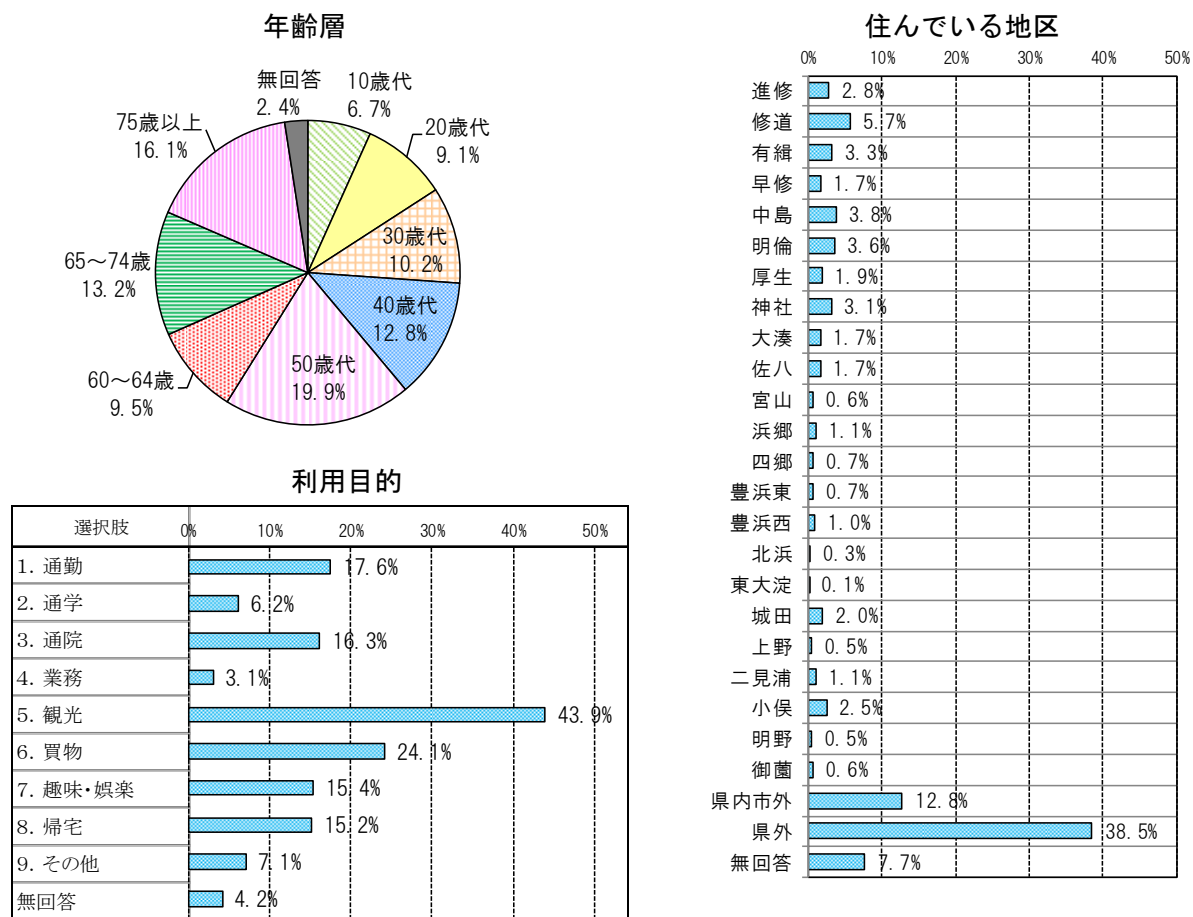
路線名	主な停車バス停	H29年度	H30年度	増減
南島	伊勢病院前～伊勢市駅前～道方	90,900	91,200	300
中川	山商前～伊勢市駅前～注連指・中村・田間	144,800	151,700	6,900
松阪伊勢	宇治山田駅前～早馬瀬口	36,000	34,400	-1,600
土路今一色	土路～今一色	59,900	51,100	-8,800
御座	御座港～磯部バスセンター～伊勢赤十字病院	403,800	384,200	-19,600
伊勢宿浦	宿浦～伊勢市駅前～伊勢赤十字病院	169,800	167,600	-2,200
伊勢五ヶ所	磯部バスセンター～五ヶ所 五ヶ所～宇治山田駅前	86,000	82,400	-3,600
伊勢鳥羽	伊勢市駅前～鳥羽バスセンター	41,900	41,300	-600
イオンうぐいす台	大倉うぐいす台～イオン伊勢店	94,000	93,000	-1,000
伊勢市内	浦田町～宮川中学校前・伊勢赤十字病院	166,600	168,000	1,400
二見サンアリーナ	五十鈴川駅前～サンアリーナ～夫婦岩東口	433,800	219,900	-213,900
神社	伊勢市駅前～一色町	119,600	117,800	-1,800
大湊	伊勢市駅前～大湊	100,800	105,500	4,700
外宮内宮	内宮前～外宮前～内宮前（庁舎または徴古館経由）	2,310,000	2,126,100	-183,900
CANばす	宇治山田駅前～内宮前～鳥羽水族館・ミキモト真珠島	353,800	330,600	-23,200
有滝	有滝～イオン伊勢店	69,400	69,100	-300
玉城	伊勢市駅前～玉城町役場前	28,200	27,000	-1,200
合計		4,709,300	4,260,900	-448,400

資料：市資料

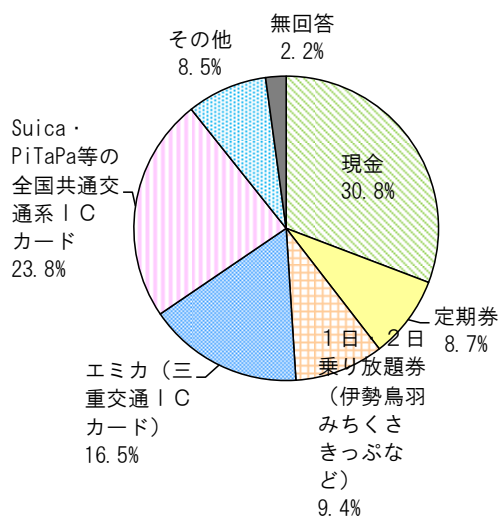
2-3-5. 路線バスの利用者特性

路線バスの利用者は、幅広い年代となっており、県内市外や県外の方の利用が多くなっています。また、利用目的は観光が最も多いですが、通勤や通院、買い物など、多様な目的で利用されています。

料金の支払い方法は、全国共通交通系 IC カードとエミカを合わせると IC カードが約 4 割と最も多くなっています。



料金支払い方法



資料：路線バス利用者アンケート調査（H30 年度）

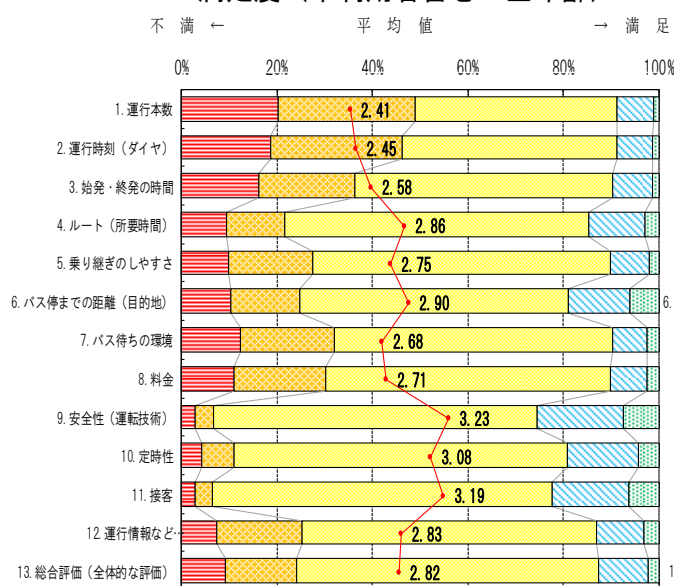
2-3-6. 路線バスの評価

(1) 市全域

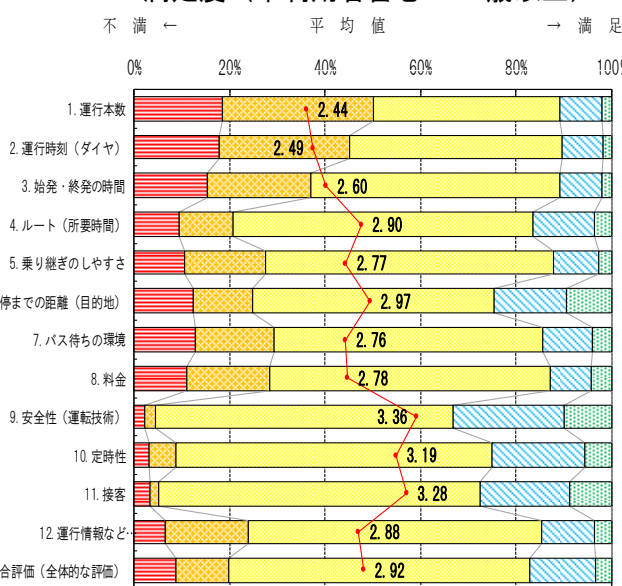
市全域での未利用者も含めた場合の路線バスの評価は、安全性や定時性、接客を除き満足度が低く、特に運行本数や運行時刻の満足度が低くなっています。また、65 歳以上の方だけでみた場合も同様の傾向となっています。

満足度と重要度の関係をみると、運行本数や運行時刻、料金について平均よりも重要度が高く満足度が低い状況となっています。また、65 歳以上の方だけでみた場合は、運行本数と運行時刻について平均よりも重要度が高く満足度が低い状況となっています。

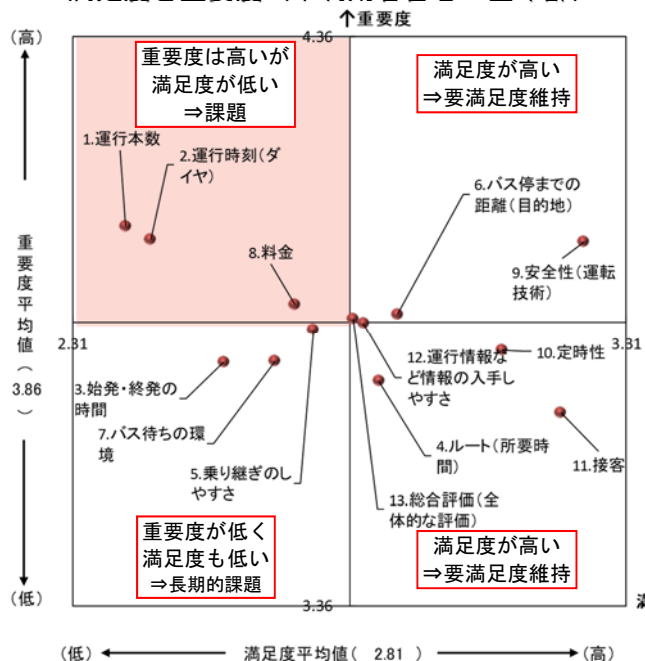
満足度（未利用者含む・全年齢）



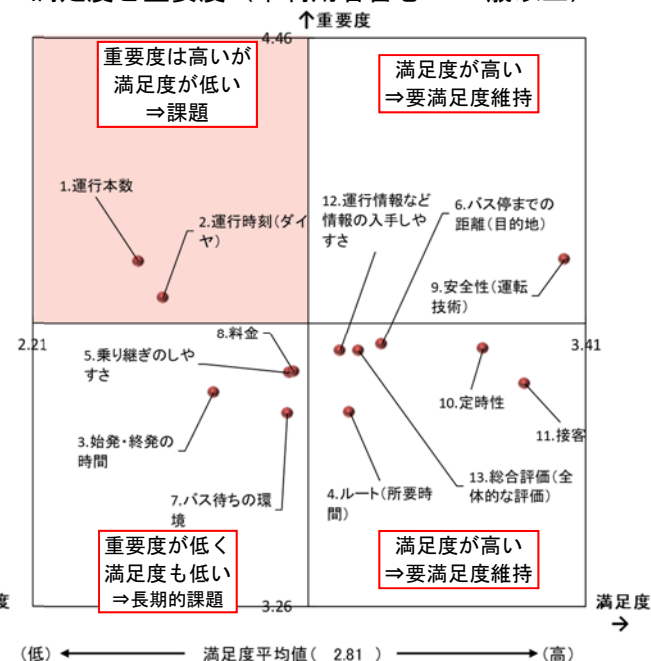
満足度（未利用者含む・65 歳以上）



満足度と重要度（未利用者含む・全年齢）



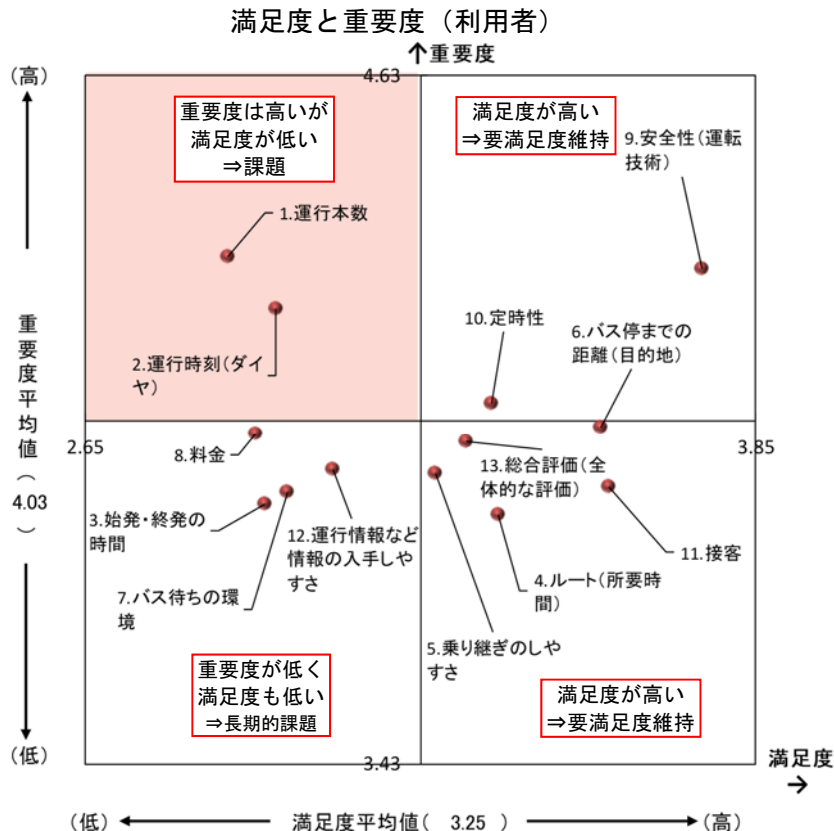
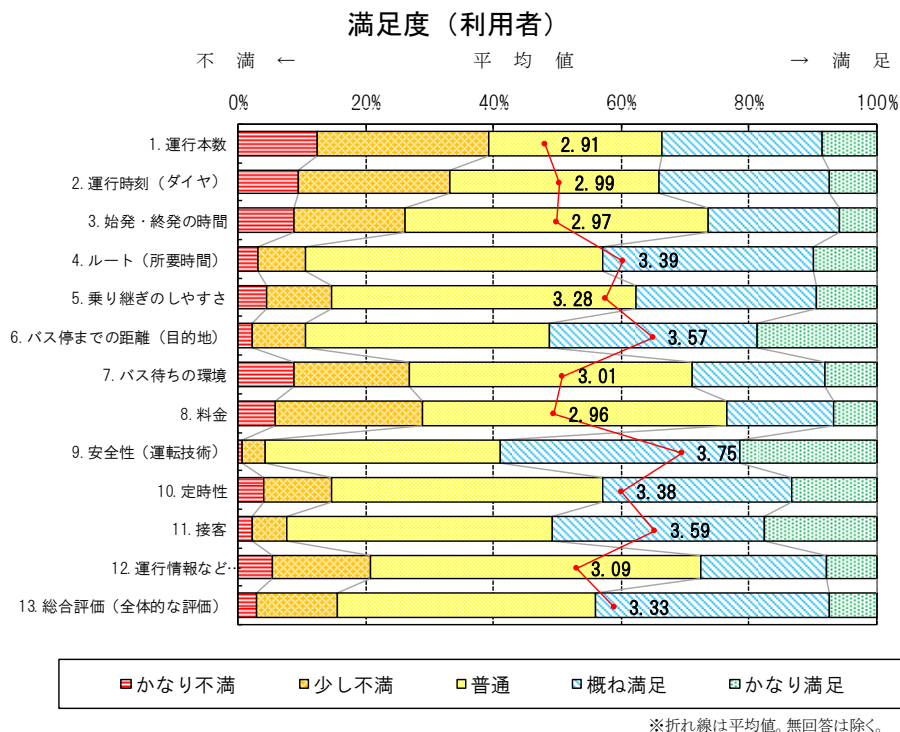
満足度と重要度（未利用者含む・65 歳以上）



※平均値：全く重要でない1点、あまり重要でない2点、どちらでもない3点、ある程度重要4点、かなり重要5点として算出
資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30年度）

利用者のための路線バスの評価は、全体的に満足度が高くなっています。

満足度と重要度の関係をみると、運行本数と運行時刻について平均よりも重要度が高く満足度が低い状況となっています。



※平均値：全く重要でない1点、あまり重要でない2点、どちらでもない3点、ある程度重要4点、かなり重要点5として算出
資料：路線バス利用者アンケート調査（H30年度）

(2) 地区別

地区別で満足度と重要度の関係をみると、運行本数や運行時刻が比較的市全体にわたり、乗り継ぎのしやすさや料金、総合評価などは郊外部で平均よりも重要度が高く満足度が低くなっています。また、65 歳以上の方だけでみた場合は、重要度が高く満足度が低い地区が少なくなっていますが、概ね同様の傾向となっています。

重要度が高く満足度が低い地区（未利用者含む・全年齢）

1. 運行本数



2. 運行時刻



3. 始発・終発時間



4. ルート



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

5. 乗り継ぎのしやすさ



6. バス停までの距離



7. バス待ちの環境



8. 料金



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

9. 安全性



10. 定時性



11. 接客



12. 情報の入手のしやすさ



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

2-65

重要度が高く満足度が低い地区（未利用者含む・65歳以上）

1. 運行本数



2. 運行時刻



3. 始発・終発時間



4. ルート



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

5. 乗り継ぎのしやすさ



6. バス停までの距離



7. バス待ちの環境



8. 料金



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

9. 安全性



10. 定時性



11. 接客



12. 情報の入手のしやすさ



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

13. 総合評価



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

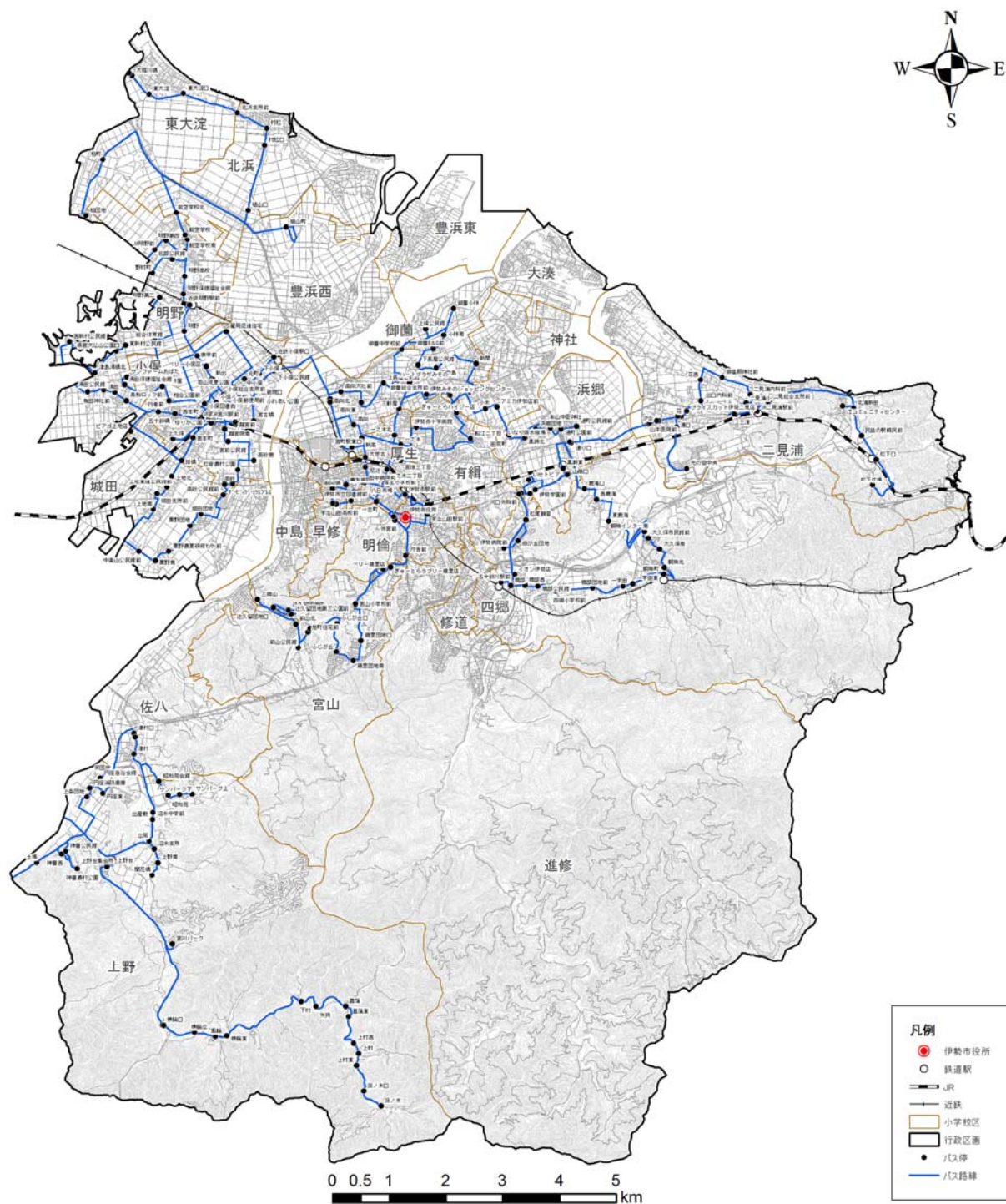
2-4. コミュニティバス

2-4-1. コミュニティバス網

本市は、おかげバス、おかげバスデマンド、沼木バスといったコミュニティバスを運行しています。

コミュニティバスは、交通不便地域をできるだけ解消し、公共交通サービスの地域格差の是正、誰もが利用しやすい交通手段の提供など、公共交通サービスの充実を図るため、H19年4月より運行を開始しています。各地区の駅などの中心部のほか、伊勢赤十字病院やスーパーなどを結ぶなど、広範囲にわたって運行されています。

コミュニティバス網

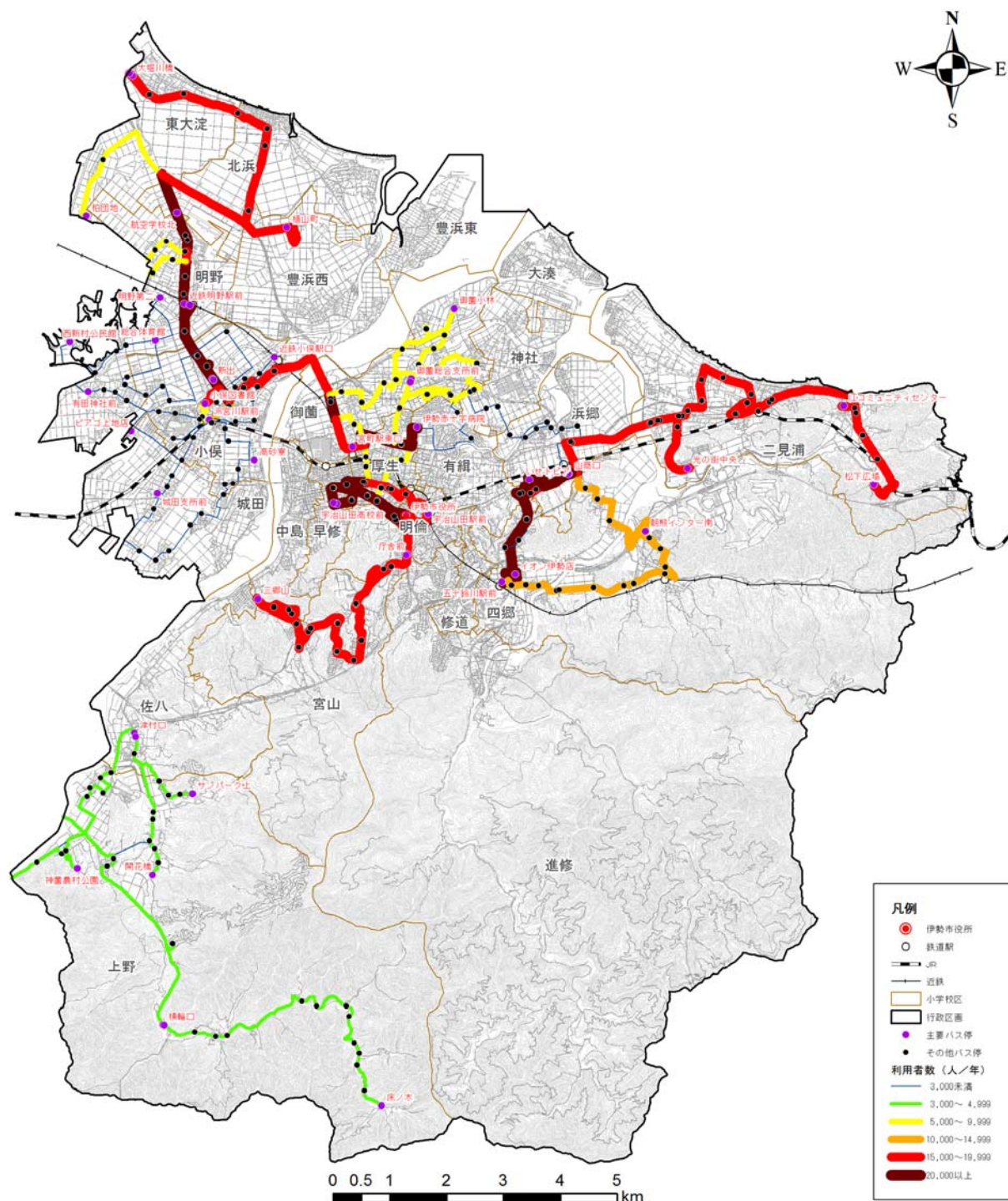


資料：伊勢市公共交通総合時刻表（H30年度）

2-4-2. 区間別利用者数

区間別利用者数は下図のとおりです。おかげバスの利用者が多く、1年間で2万人以上が利用する区間もあります。

区間別利用者数（H29 年度）

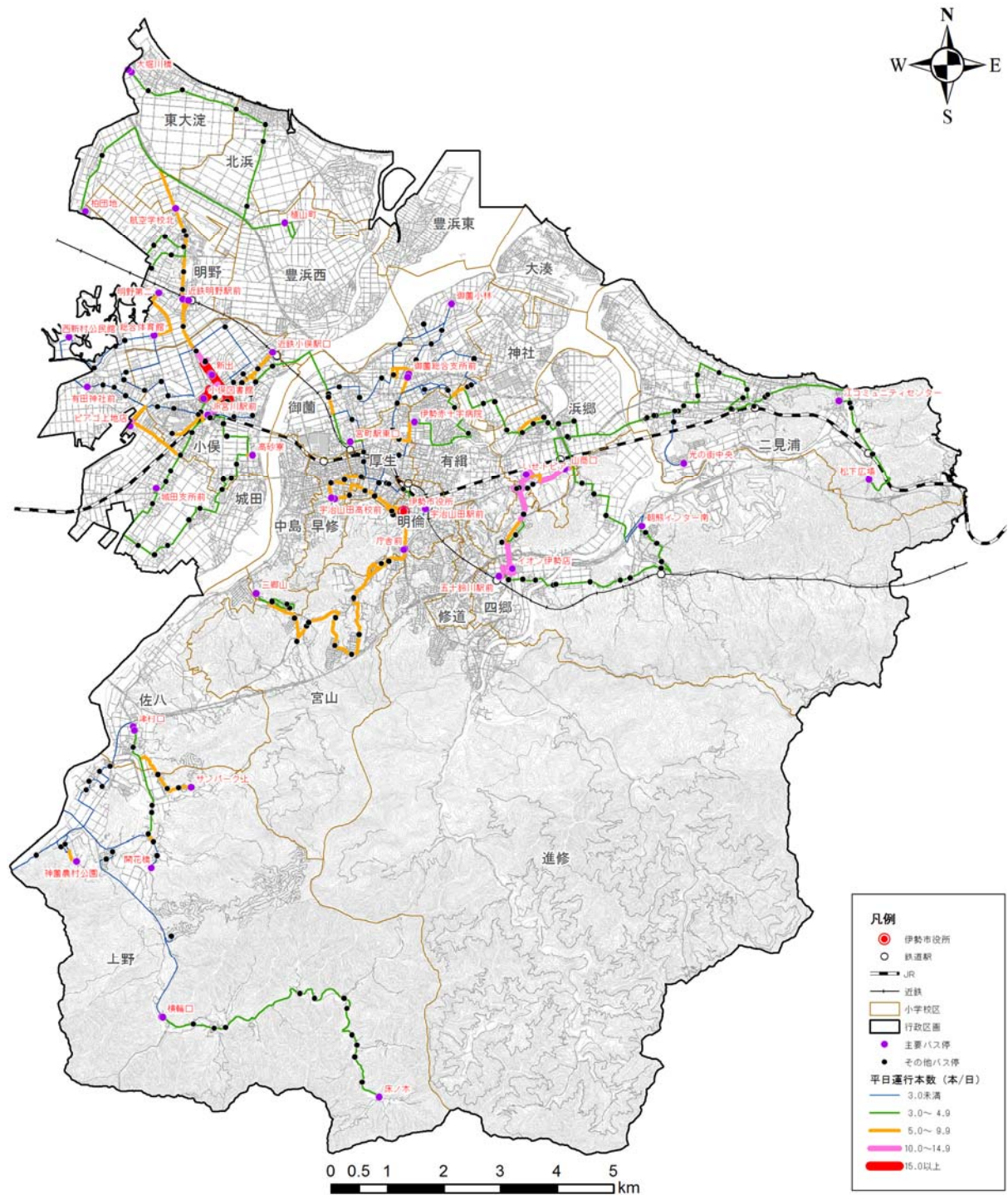


資料：市資料

2-4-3. 1日あたり運行本数

JR 宮川駅周辺や、山商口から近鉄五十鈴川駅間などでは複数路線が重複して運行しているため、1日10本以上運行されている区間があります。

1日あたり運行本数

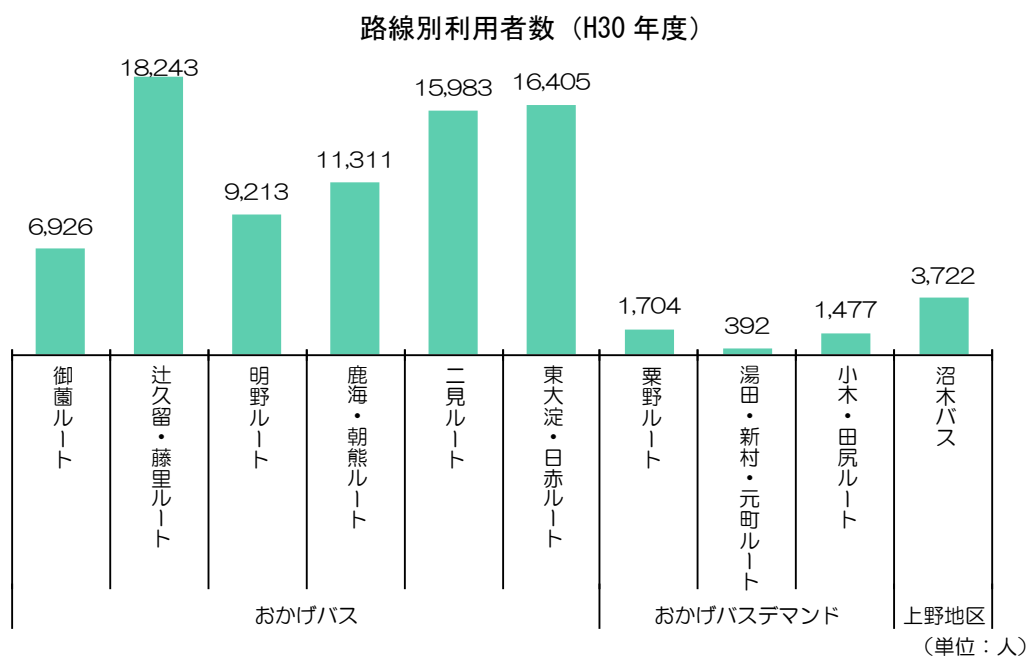


資料：伊勢市公共交通総合時刻表（H30 年度）

2-4-4. 路線別利用者数の経年変化

(1) 路線別利用者数

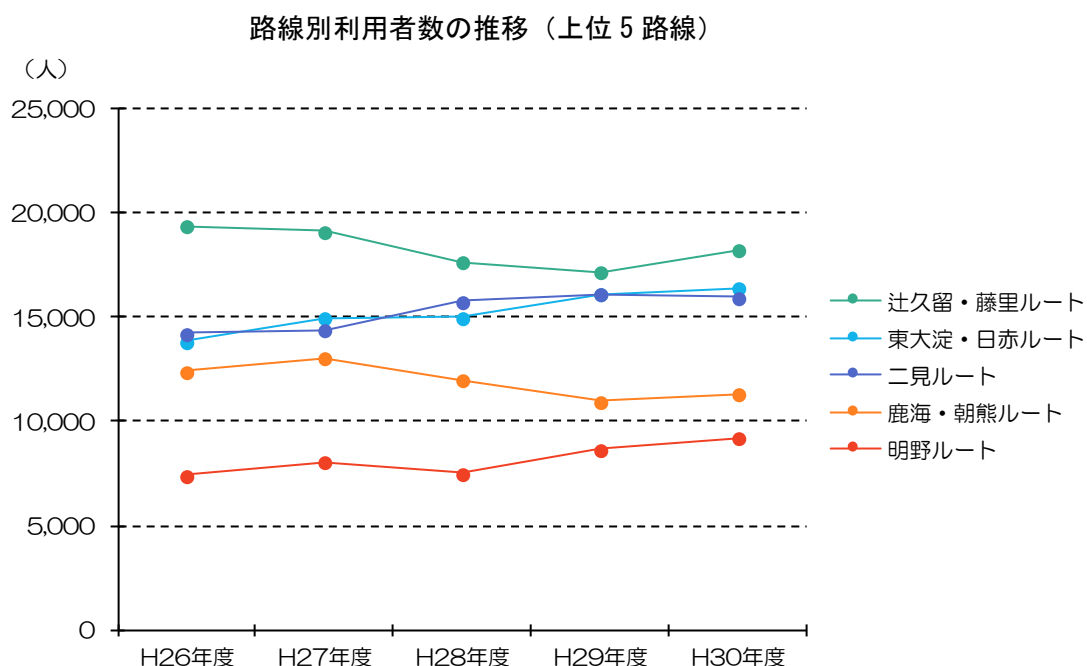
H30 年度の路線別の利用者数は、おかげバスの辻久留・藤里ルートの利用者数が 18,243 人と最も多く、次いで東大淀・日赤ルート、二見ルートが多くなっています。



※沼木バスはスクールを除く利用者数

(2) 路線別利用者数の推移

最も利用の多い辻久留・藤里ルートや鹿海・朝熊ルートの利用者が減少傾向となっている一方で、東大淀・日赤ルートや二見ルートなど多くのルートで利用者が増加傾向となっています。



資料：市資料

(参考) 利用者数の推移 (全ルート)

年度	おかげバス		
	御園ルート	辻久留・藤里ルート	明野ルート
H26	 6,077	 19,392	 7,415
H27	 6,335	 19,131	 8,035
H28	 5,776	 17,665	 7,505
H29	 6,586	 17,188	 8,698
H30	 6,926	 18,243	 9,213

年度	おかげバス		
	鹿海・朝熊ルート	二見ルート	東大淀・日赤ルート
H26	 12,440	 14,272	 13,882
H27	 13,047	 14,387	 14,966
H28	 11,998	 15,784	 15,038
H29	 10,989	 16,109	 16,117
H30	 11,311	 15,983	 16,405

年度	おかげバスデマンド		
	栗野ルート	湯田・新村・元町ルート	小木・田尻ルート
H26	 1,963	 877	 1,314
H27	 2,071	 636	 1,275
H28	 1,404	 458	 1,164
H29	 1,309	 472	 1,195
H30	 1,704	 392	 1,477

年度	おかげバス+おかげバスデマンド		上野地区
	計		沼木バス
H26	 77,632	 3,533	
H27	 79,883	 4,371	
H28	 76,792	 4,201	
H29	 78,663	 4,443	
H30	 81,654	 3,722	

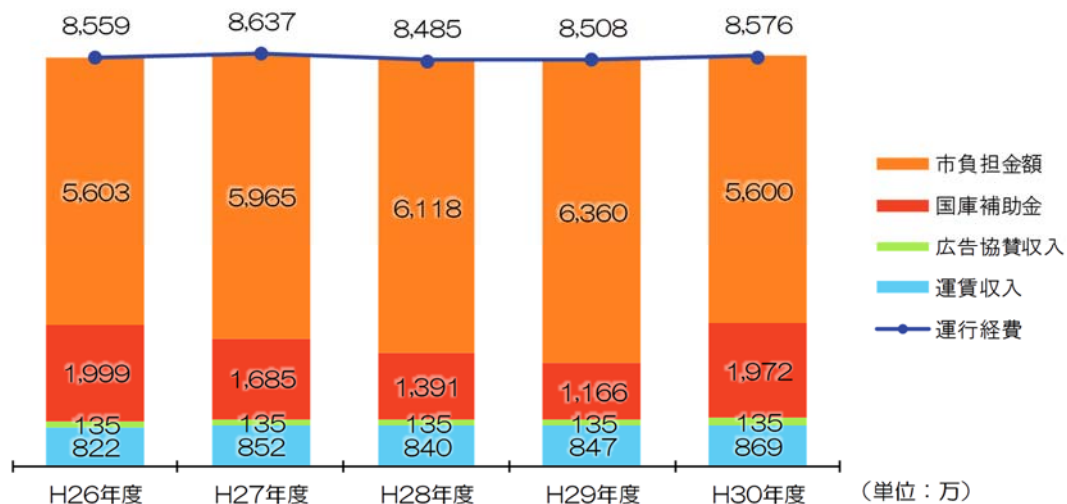
※沼木バスはスクールを除く利用者数

2-4-5. 収支状況

(1) おかげバスの収支状況

運行経費及び各種収入は H28 年度に減少しましたが、それ以降は増加傾向に転じています。

おかげバスの収支の推移

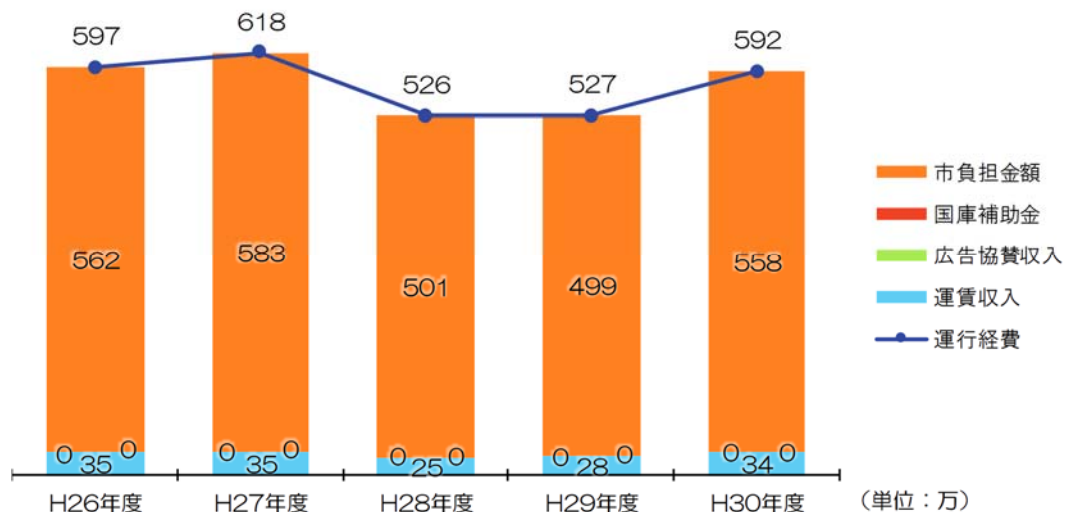


資料：市資料

(2) おかげバスデマンドの収支状況

運行経費及び各種収入は H28 年度に減少しましたが、H30 年度には増加に転じています。

おかげバスデマンドの収支の推移

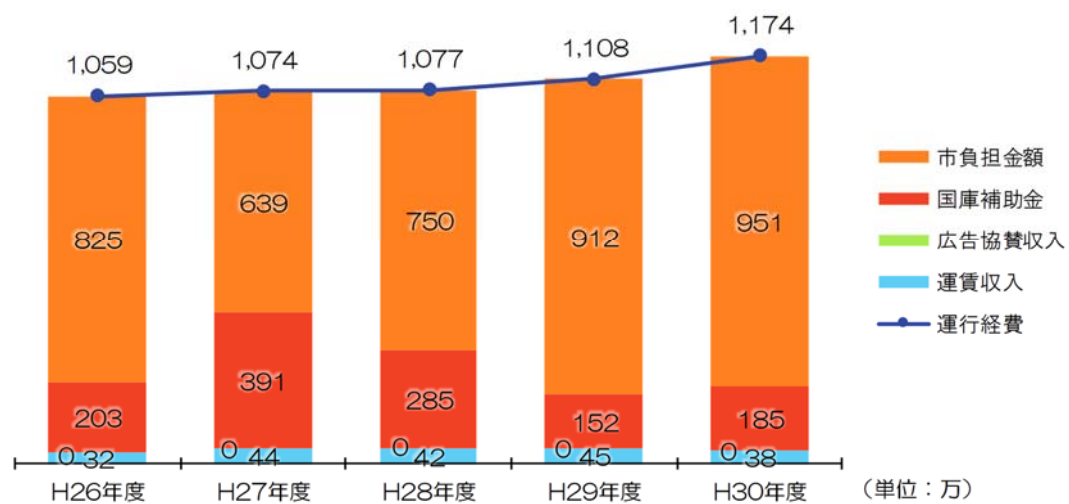


資料：市資料

(3) 沼木バスの収支状況

運行経費及び各種収入は増加傾向にあります。一方で、国庫補助金の減少などに合わせ、市負担金が増加しています。

沼木バスの収支の推移

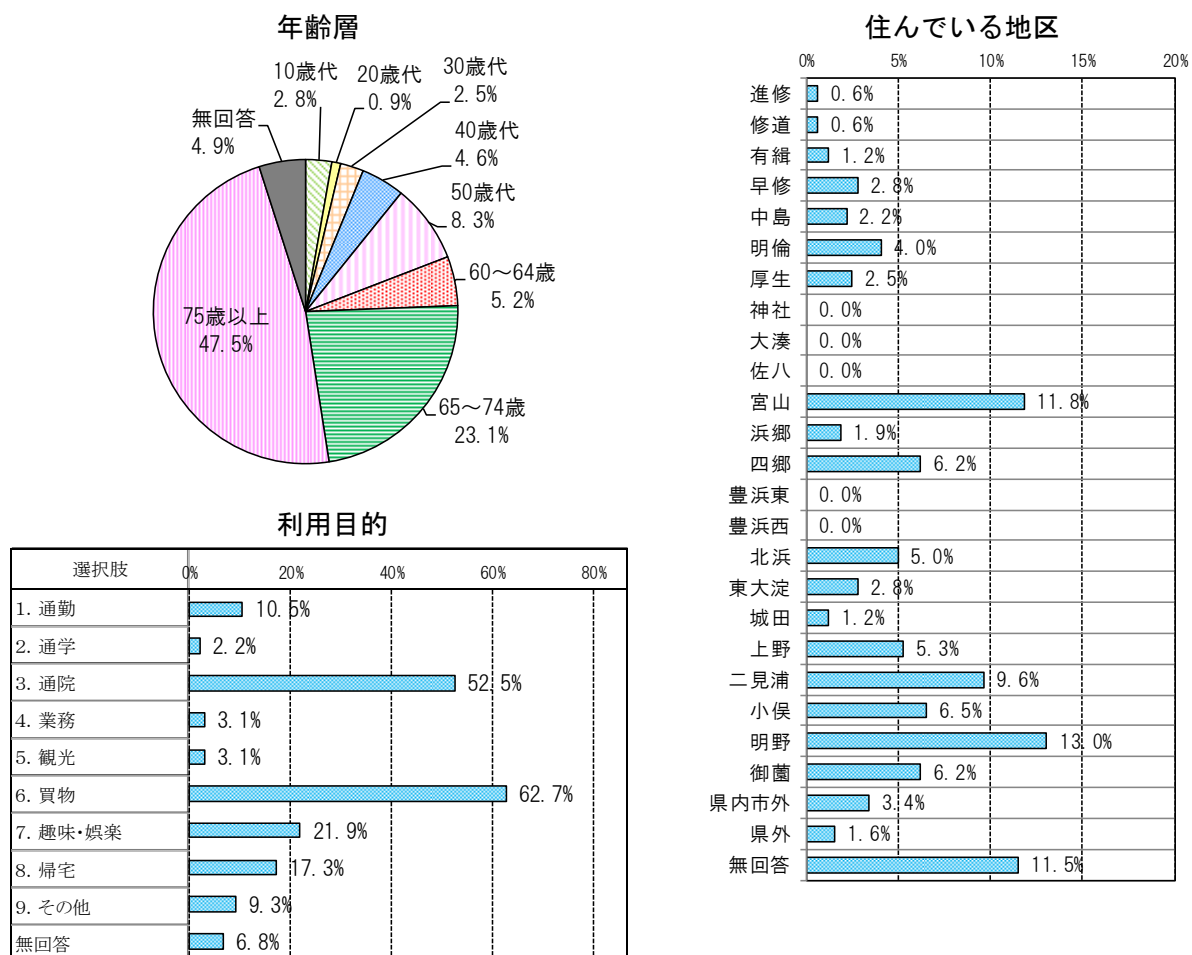


資料：市資料

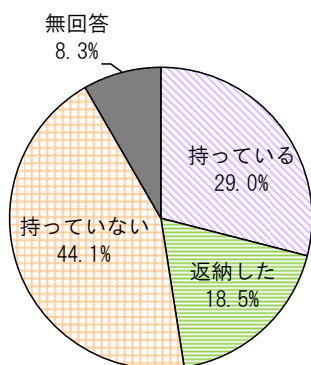
2-4-6. コミュニティバスの利用者特性

コミュニティバスの利用者は、75 歳以上が約半数を占めており、65 歳以上を含めると約 7 割が高齢者となっています。また、宮山地区や明野地区の方の利用が多く、利用目的は通院、買い物が多くなっています。

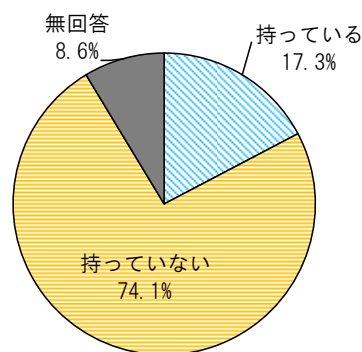
車・バイクの運転免許は、持っている方は約 3 割と少なく、返納した方も約 2 割となっています。自分で自由に使える車・バイクも、約 7 割の方が持っていないとなっています。



車・バイクの運転免許の保有状況



自分で自由に使える車・バイクの保有状況



資料：コミュニティバス利用者アンケート調査（H30 年度）

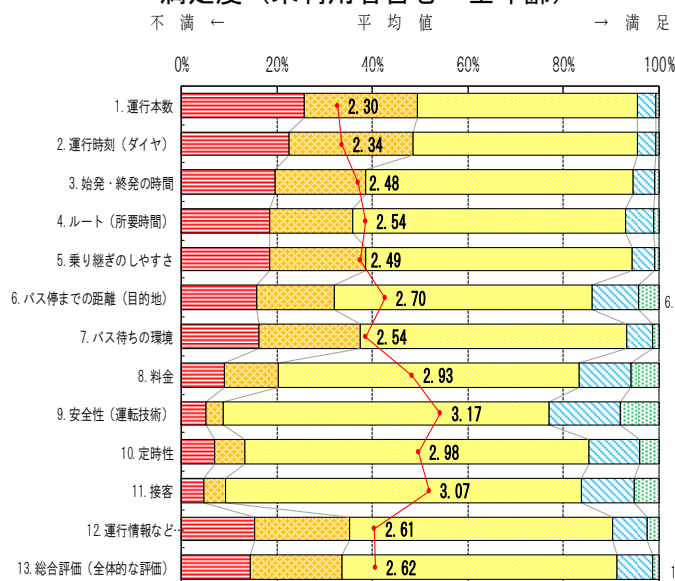
2-4-7. コミュニティバスの評価

(1) 市全域

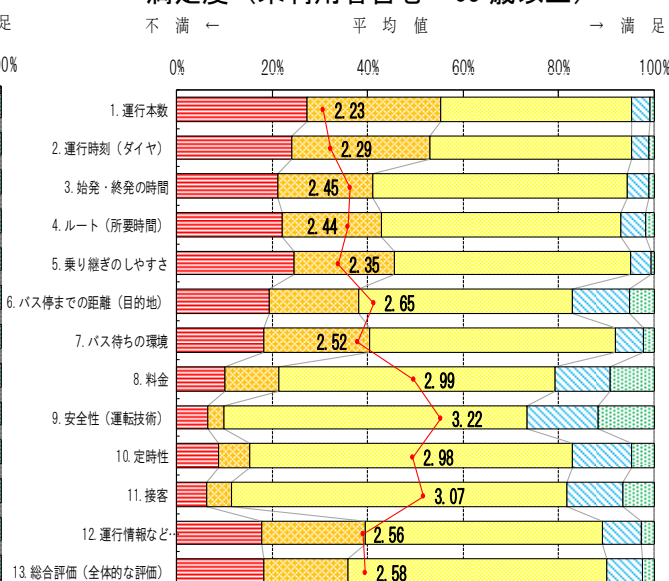
市全域での未利用者も含めた場合のコミュニティバスの評価は、安全性や定時性、接客を除き満足度が低く、特に運行本数や運行時刻の満足度が低くなっています。また、65 歳以上の方だけでみた場合も同様の傾向となっています。

満足度と重要度の関係をみると、運行本数や運行時刻、乗り継ぎのしやすさ、運行情報などの情報の入手のしやすさ、総合評価について平均よりも重要度が高く満足度が低い状況となっています。また、65 歳以上の方だけでみた場合は、運行本数と運行時刻について平均よりも重要度が高く満足度が低い状況となっています。

満足度（未利用者含む・全年齢）



満足度（未利用者含む・65 歳以上）



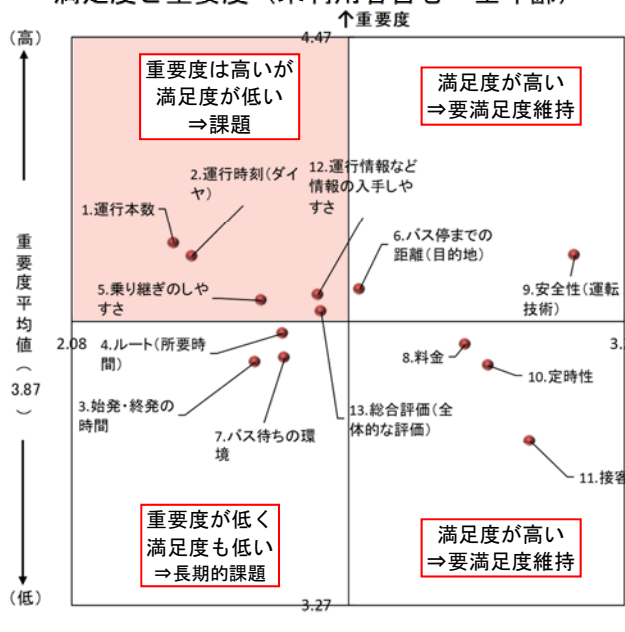
■かなり不満 ■少し不満 □普通 □概ね満足 □かなり満足

※折れ線は平均値。無回答は除く。

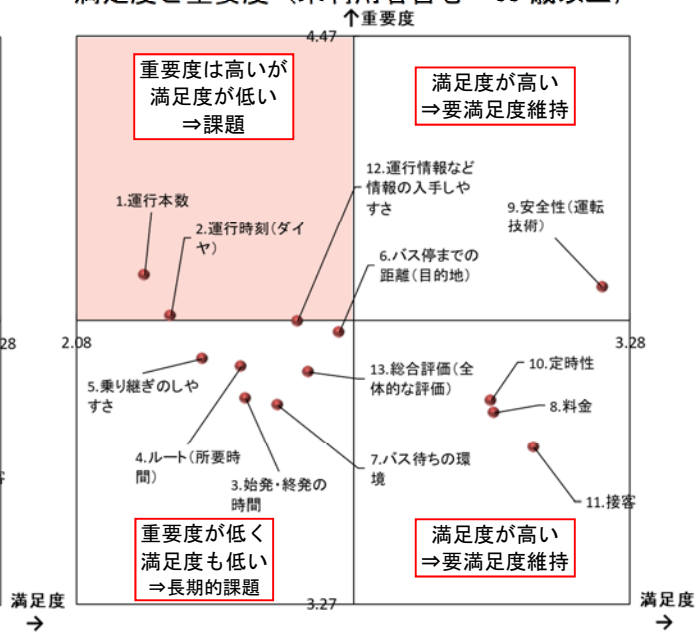
■かなり不満 ■少し不満 □普通 □概ね満足 □かなり満足

※折れ線は平均値。無回答は除く。

満足度と重要度（未利用者含む・全年齢）

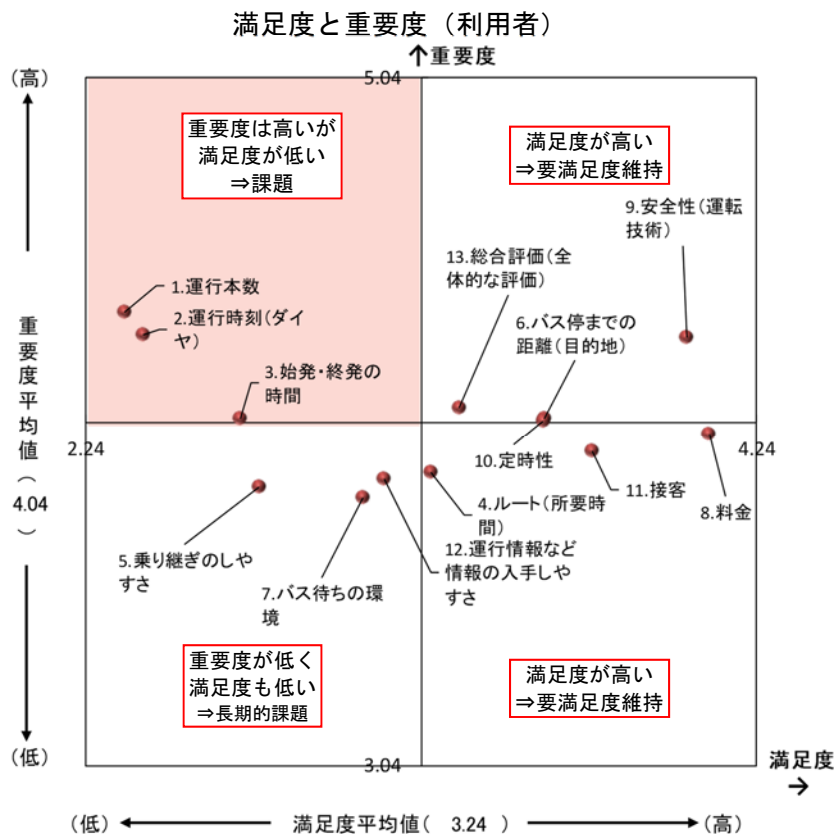
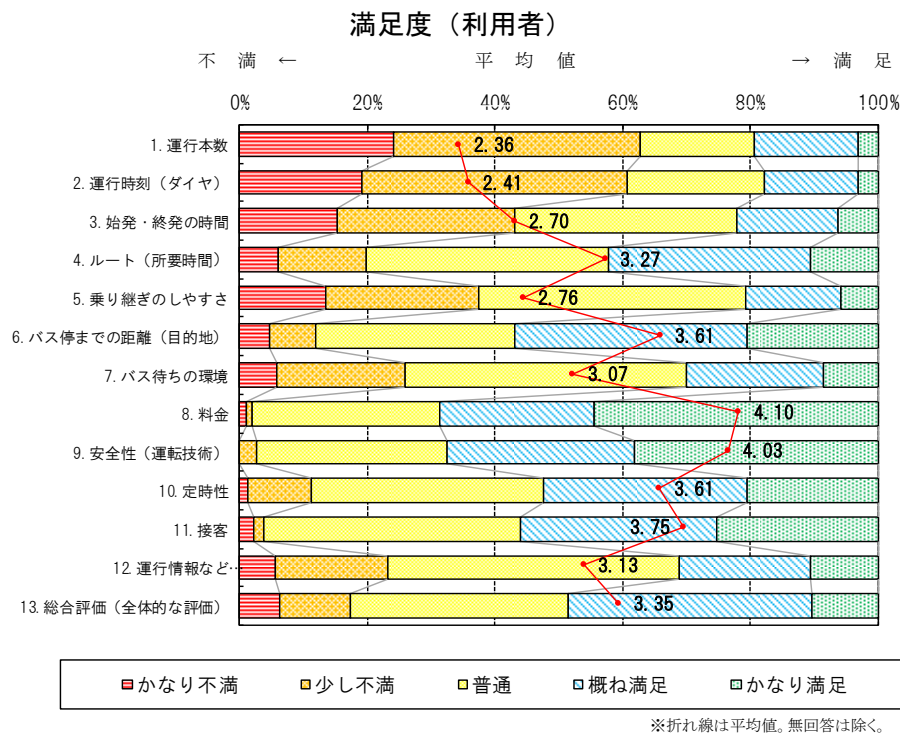


満足度と重要度（未利用者含む・65 歳以上）



※平均値：全く重要でない1点、あまり重要でない2点、どちらでもない3点、ある程度重要4点、かなり重要点5として算出
資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30年度）

利用者のみのコミュニティバスの評価は、全体的に満足度が高くなっていますが、運行本数や運行時刻、始発・終発の時間、乗り継ぎのしやすさの評価が低くなっています。また、満足度と重要度の関係を見ると、運行本数と運行時刻、始発・終発の時間について平均よりも重要度が高く満足度が低い状況となっています。



※平均値：全く重要でない1点、あまり重要でない2点、どちらでもない3点、ある程度重要4点、かなり重要点5として算出
資料：コミュニティバス利用者アンケート調査（H30年度）

(2) 地区別

地区別で満足度と重要度の関係をみると、運行本数や運行時刻は市全体にわたり、始発・終発時間や乗り継ぎのしやすさ、バス停までの距離、情報の入手のしやすさ、総合評価などは郊外部で平均よりも重要度が高く満足度が低くなっています。また、65歳以上の方だけでみた場合は、重要度が高く満足度が低い地区が少なくなっていますが、概ね同様の傾向となっています。

重要度が高く満足度が低い地区（未利用者含む・全年齢）

1. 運行本数



2. 運行時刻



3. 始発・終発時間



4. ルート



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30年度）

5. 乗り継ぎのしやすさ



6. バス停までの距離



7. バス待ちの環境



8. 料金



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

9. 安全性



10. 定時性



11. 接客



12. 情報の入手のしやすさ



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

13. 総合評価



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

重要度が高く満足度が低い地区（未利用者含む・65歳以上）

1. 運行本数



2. 運行時刻



3. 始発・終発時間



4. ルート



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

5. 乗り継ぎのしやすさ



6. バス停までの距離



7. バス待ちの環境



8. 料金



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

9. 安全性



10. 定時性



11. 接客



12. 情報の入手のしやすさ



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

13. 総合評価



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

2-4-8. 市内循環（環状）バス社会実験運行

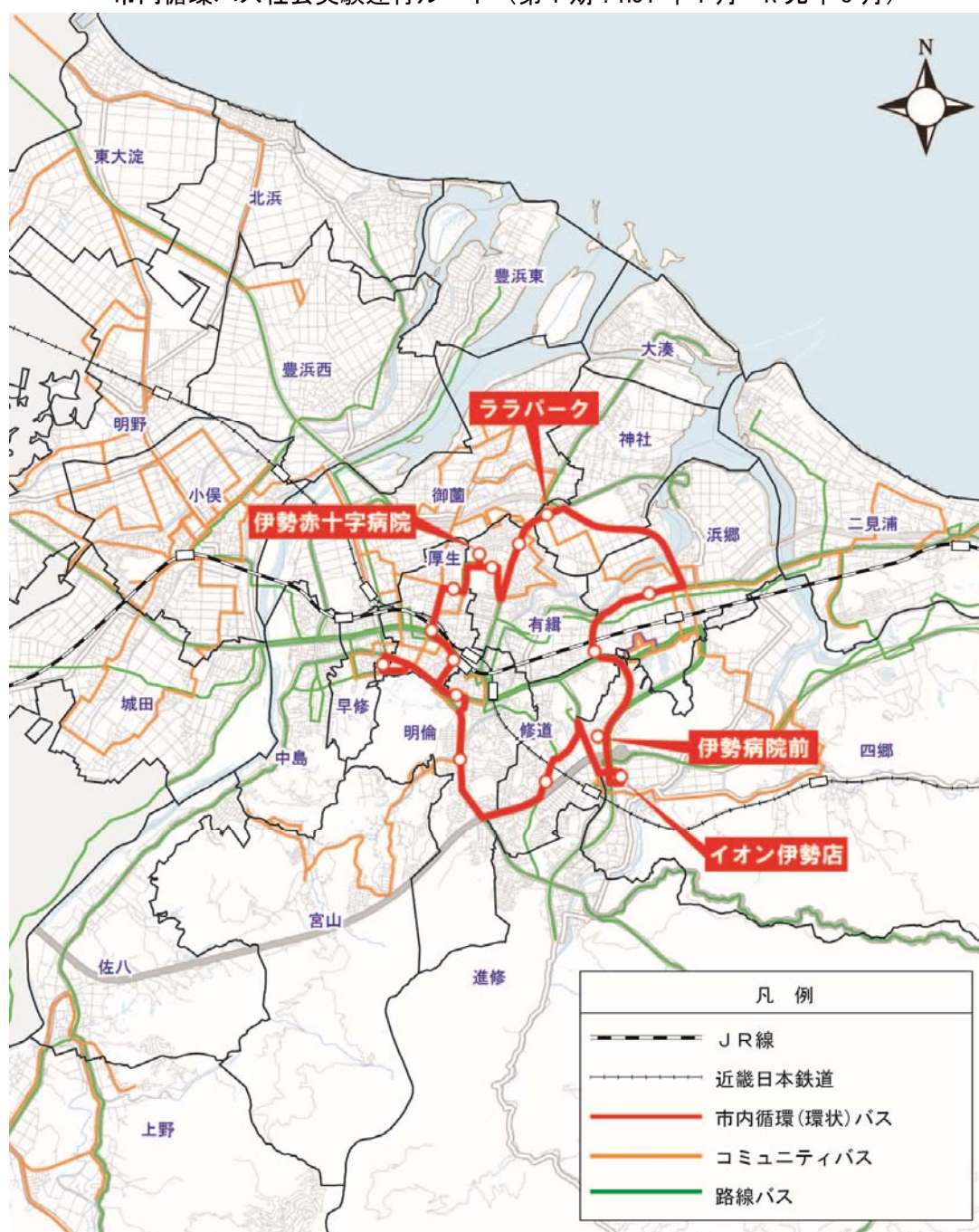
(1) 運行の概要

伊勢市駅等を中心に放射状に運行する既存のバス路線網の補完による市内移動の利便性向上や、高頻度運行による生活利便性向上、市民の暮らしと伝統を守り育む集約型都市実現に向けた公共交通網の形成を目的に、H31年1月4日から市内循環バス社会実験運行を実施しました。

運行ルートは、伊勢市駅や伊勢市役所のほか、伊勢赤十字病院、伊勢病院、ララパーク、イオン伊勢店などの主要な施設を横断的に結んでいます。また、鉄道や路線バス、他のおかげバスとの乗継割引も実施し、利用しやすい環境の形成に努めています。

当初はH31年5月までの運行を予定していましたが、利用者の増加などを踏まえ期間を延長するとともに、R元年9月からは第2期運行として「市内環状バス」に名称を変え、ルートやダイヤを改善し社会実験運行を継続しています。

市内循環バス社会実験運行ルート（第1期：H31年1月～R元年8月）



市内環状バス社会実験運行ルート（第２期：R元年９月～）



運行の様子



市内循環バス社会実験運行ポスター（第1期：H31年1月～R元年8月）

[illegible][illegible]

市内環状バス社会実験運行ポスター（第2期：R元年9月～）

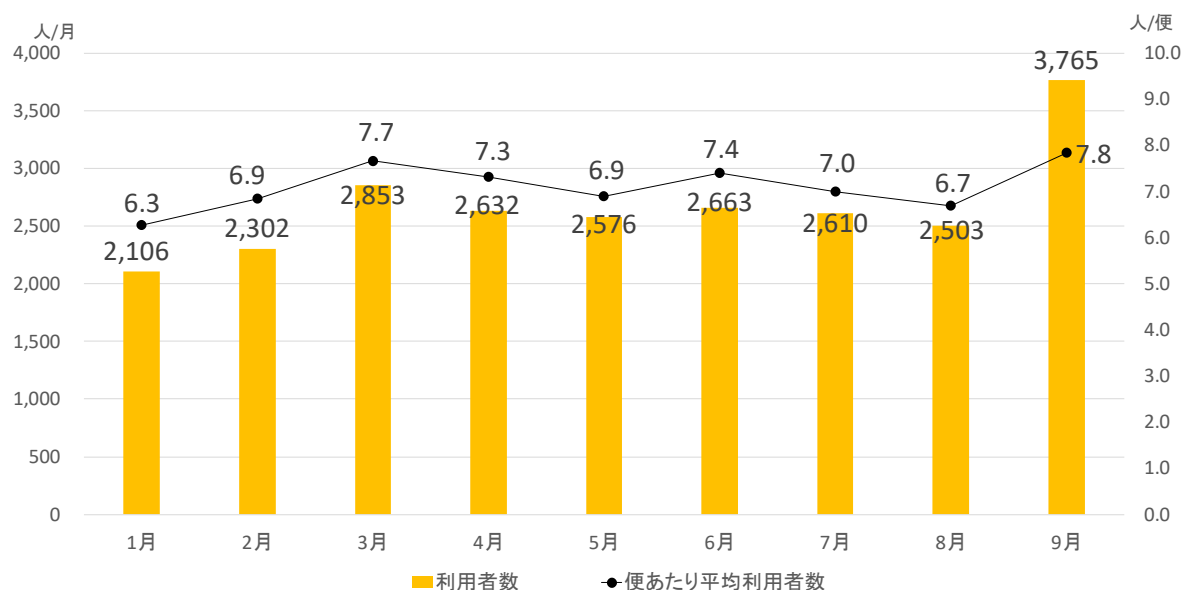
[illegible][illegible]

(2) 利用者数

利用者数は、第 1 期の 8 月までは 3 月がピークで最も多く、6 月以降は減少傾向で推移しており、1 便あたりで概ね 7.0 人が利用しています。第 2 期開始月となる 9 月は利用者が大幅に増加し、1 便あたりでも 7.8 人と社会実験が始まって以降で最も多くなっています。

また、バス停別では伊勢市駅前やイオン伊勢店、ララパークの利用が非常に多く増えており、第 2 期には全体的に利用者が増加しています。

利用者数の推移



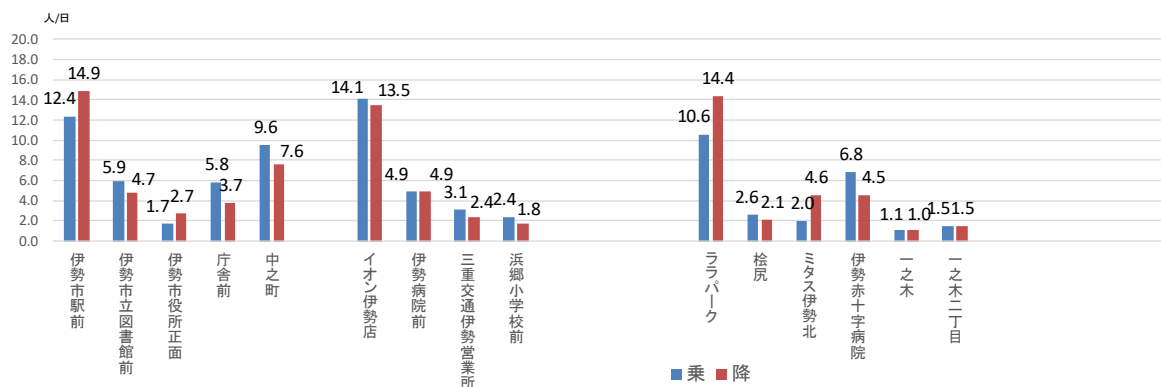
1 便あたり平均利用者数（第 1 期：H31 年 1 月～R 元年 8 月）

	1・2便	3便	4便	5便	6便	7便	全体
全体 (右・左平均)	3.5	7.8	9.0	9.1	7.3	5.5	7.0
左回り	3.6	8.2	9.5	8.9	7.4	5.1	7.1
右回り	3.4	7.5	8.5	9.4	7.2	5.8	7.0

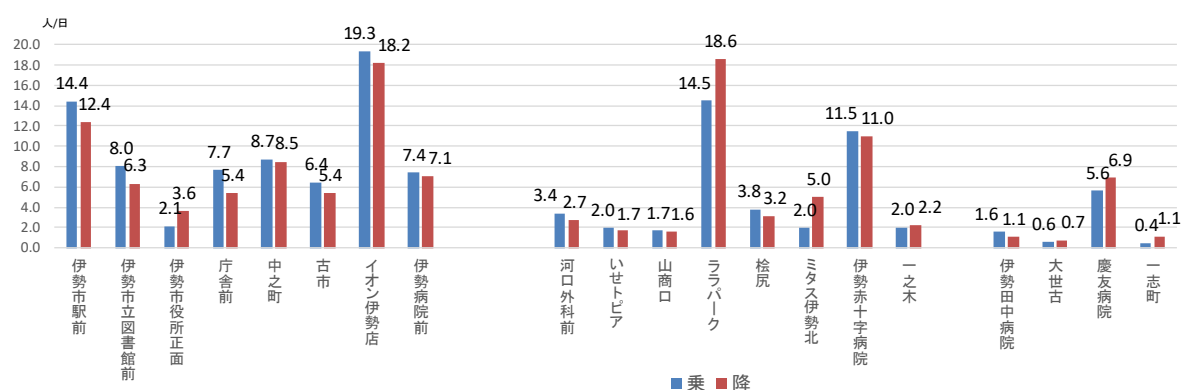
1 便あたり平均利用者数（第 2 期：R 元年 9 月）

	1・2便	3便	4便	5便	6便	6便	7・8便	全体
全体 (右・左平均)	7.5	11.2	11.9	11.7	9.1	7.6	3.9	7.8
左回り	8.2	12.7	11.4	10.7	8.6	6.3	2.5	7.5
右回り	6.8	9.7	12.4	12.6	9.7	8.8	5.2	8.2

1日あたり平均バス停別利用者数（第1期：H31年1月～R元年8月）



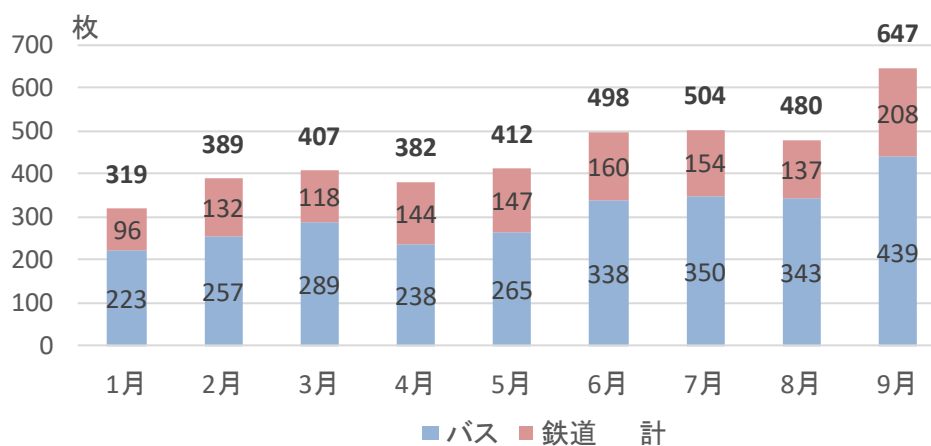
1日あたり平均バス停別利用者数（第2期：R元年9月）



(3) 乗継割引券利用状況

乗継割引券の利用状況は、5月以降に増加しています。また、第2期開始月となる9月には、鉄道、バスともに増加しており、特にバスは大幅に利用が増加しています。

乗継割引券利用枚数の推移



2-5. タクシー

2-5-1. 事業者数及び保有台数

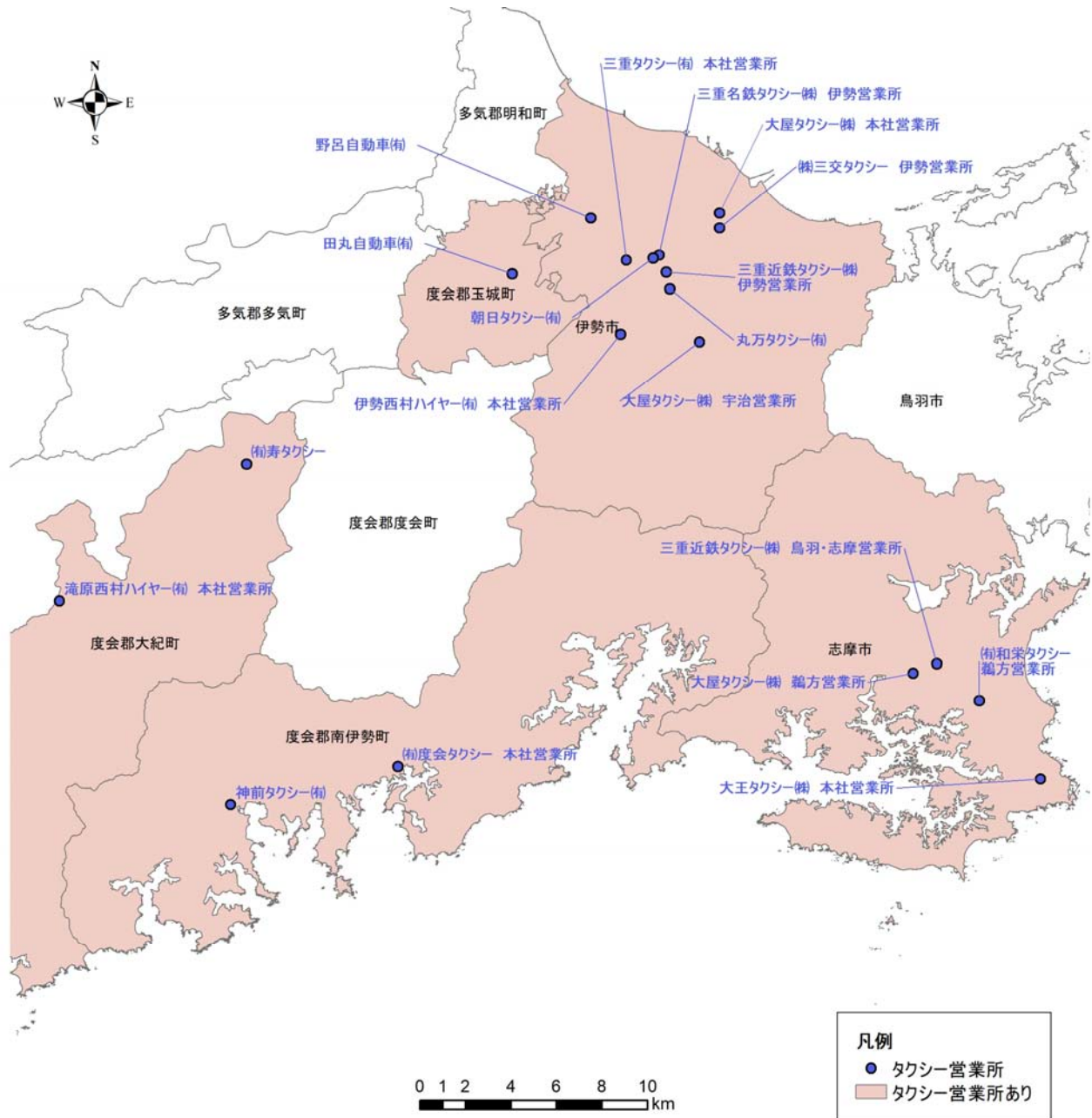
本市及び本市周辺市町（伊勢志摩地区）におけるタクシー事業者数は 16 社（19 営業所）となっており、258 台が運行しています。また、そのうち本市におけるタクシー事業者は 9 社（10 営業所）で 184 台が運行しています。

タクシー事業者及び保有台数（伊勢志摩地区）

	会社名	営業所名	特大	大型	中型	小型	計
1	三重近鉄タクシー(株)	伊勢営業所	3		23(A1)	1	27
		鳥羽・志摩営業所	3		16	3	22
2	(株)三交タクシー	伊勢営業所	8		24		32
3	三重名鉄タクシー(株)	伊勢営業所	1		24	12	37
4	伊勢西村ハイヤー(有)	本社営業所			13	10	23
5	朝日タクシー(有)				10		10
6	大屋タクシー(株)	本社営業所			3	7	10
		宇治営業所			9		9
		鵜方営業所			1	7	8
7	丸万タクシー(有)				12		12
8	三重タクシー(有)	本社営業所			9		9
9	野呂自動車(有)		3	1(患者)	10	1	15
10	(有)和栄タクシー	鵜方営業所			1	10	11
11	大王タクシー(株)	本社営業所	1			4	5
12	田丸自動車(有)			1	4	3	8
13	神前タクシー(有)		2				2
14	(有)度会タクシー	本社営業所	3		2		5
15	滝原西村ハイヤー(有)	本社営業所	2			6	8
16	(有)寿タクシー		2		1	2	5
合計			28	2	162	66	258

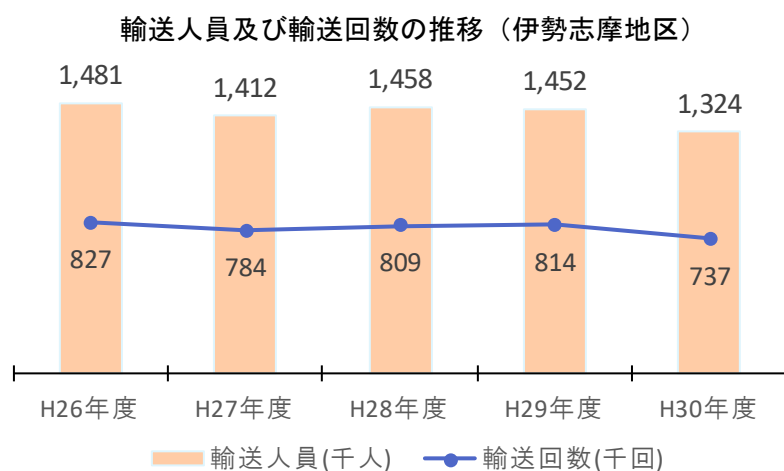
資料：三重県タクシー協会提供（R 元年 10 月 1 日現在）

タクシー事業者営業所位置（伊勢志摩地区）



2-5-2. 輸送人員及び輸送回数

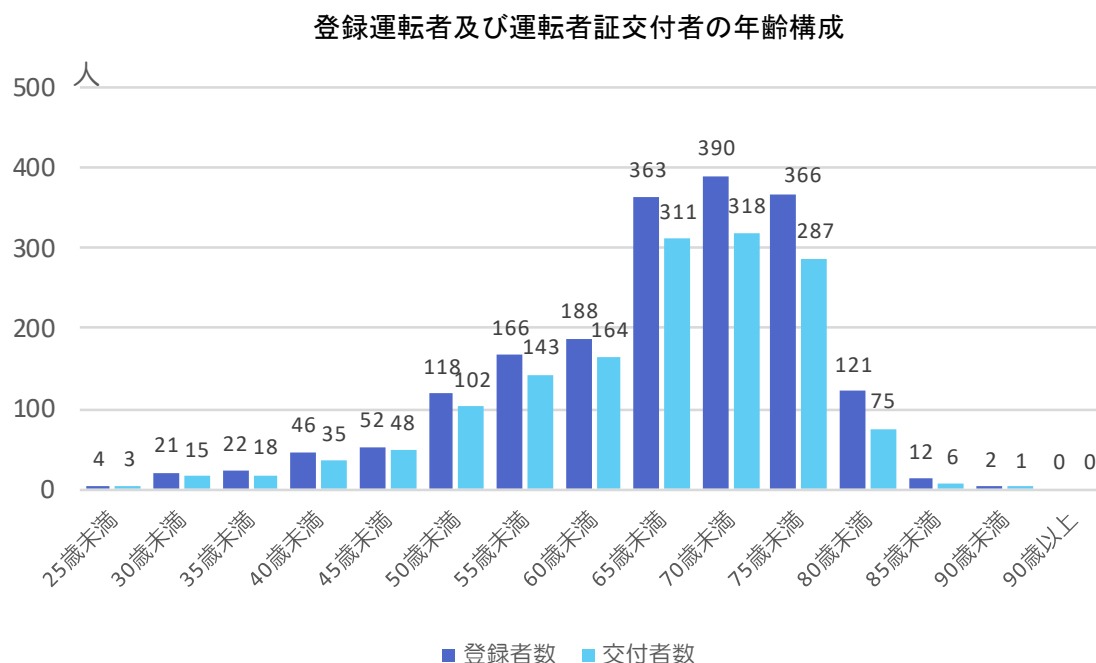
伊勢志摩地区の輸送人員及び輸送回数は、ほぼ横ばいとなっていました、H30 年度には減少しています。



資料：三重県タクシー協会提供

2-5-3. 登録運転者及び運転者証交付者の年齢構成

三重県内の登録運転者及び運転者証交付者の年齢構成は、65 歳以上 70 歳未満がともに最も多くなっています。また、平均年齢は登録運転者で 62.2 歳、運転者証交付者で 61.8 歳となっています。



資料：三重県タクシー協会提供（R 元年 9 月末時点）

2-5-4. タクシー事業者へのヒアリング結果

タクシーの問題点等を把握するめに実施したタクシー事業者へのヒアリングでは、一部受け入れ対応について4割程度を断っている事業者があります。また、乗務員不足のほか、乗務員の高齢化、働き方改革への対応や低賃金等の労働環境を問題としている事業者が多くなっています。

タクシー事業者へのヒアリング結果概要

事業者	A	B	C	D	E	F	G	H
ピーク時 平均稼働数	23 台	12 台	26 台	7 台	15 台	12 台	9 台	14 台
受入時間	6-24 時	7-20 時	24 時間	7-25 時	7-22 時	7-24 時	8-16 時	4-26 時
客層	観光客 6 割	観光客 8 割	観光客 2 割	観光客 4 割	観光客 4 割	観光客 6 割	観光客 9 割	—
受入対応	4 割程度 対応不可	4 割程度 対応不可	4 割程度 対応不可	2 割程度 対応不可	一部 対応不可	—	—	—
キャッシュレス化	クレジットカード 電子マネー	クレジットカード アプリ	クレジットカード	paypay 導入検討	—	paypay 利用予定	—	クレジットカード
アプリ対応	あり	—	あり	—	—	—	—	—
問題点	乗務員不足 高齢化	乗務員不足 高齢化 労働環境	乗務員不足 高齢化 労働環境	高齢化 労働環境	乗務員不足 高齢化 労働環境	乗務員不足 高齢化 労働環境	乗務員不足 高齢化	高齢化
エリアメントへの 運行協力	不可	不可	実績あるが 不可	内容により 検討 時間貸し 貸切り	不可	不可	不可	可能 (特定地域)
近距離輸送への 運行協力	不可	不可	内容により 検討	内容により 検討 時間貸し 貸切り	不可	不可	不可	可能 (特定地域)
おかげバス デマンドへの 運行協力	時間貸し 貸切り	単価契約	内容により 検討	内容により 検討	不可	時間貸し 貸切り	不可	可能 (特定地域)
高齢者タクシ ー券を交付し た場合の対応	配車に時間要 するが可能	配車できな い場合あり	配車できな い場合あり	配車できな い場合あり	配車できな い場合あり	配車できな い場合あり	不可	可能
地域住民による 「道路運送法上 の登録を要さな い」取組推進へ の見解	進めていか ないと仕方 がない	問題ない	白タク行為 との境界が あいまい	民業圧迫	福祉タクシ ーは必要	民業圧迫	問題ない	—
観光客への 対応・観光 地での対応	外国人の方 にはポク トクにて 対応	努力する	外国人の方 には多言語 シート活用	—	外国人の方 には多言語 シート活用	問題ない	問題ない	運転の質や語 学教育必須
提案	相乗りタクシ ー営業区域撤 廃	—	—	アプリ等によ る共同配車	—	アプリ等によ る共同配車 規制緩和によ る緑ナンバー の参入促進	—	アプリ等によ る共同配車

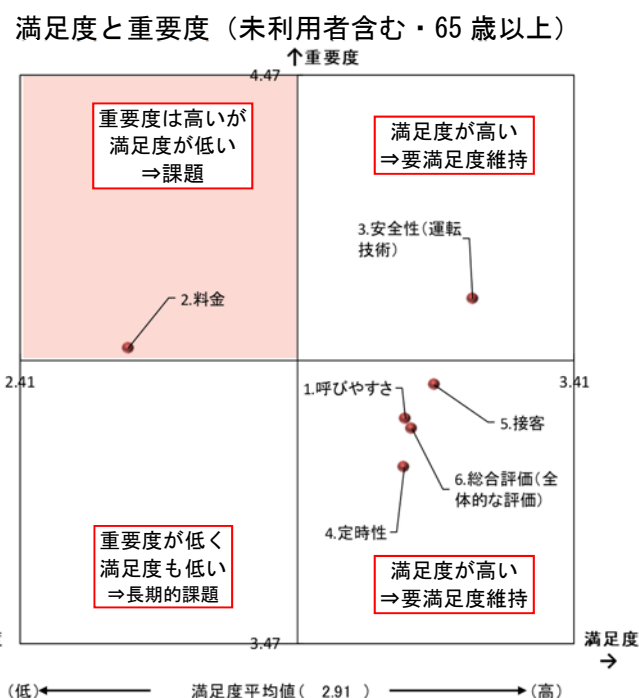
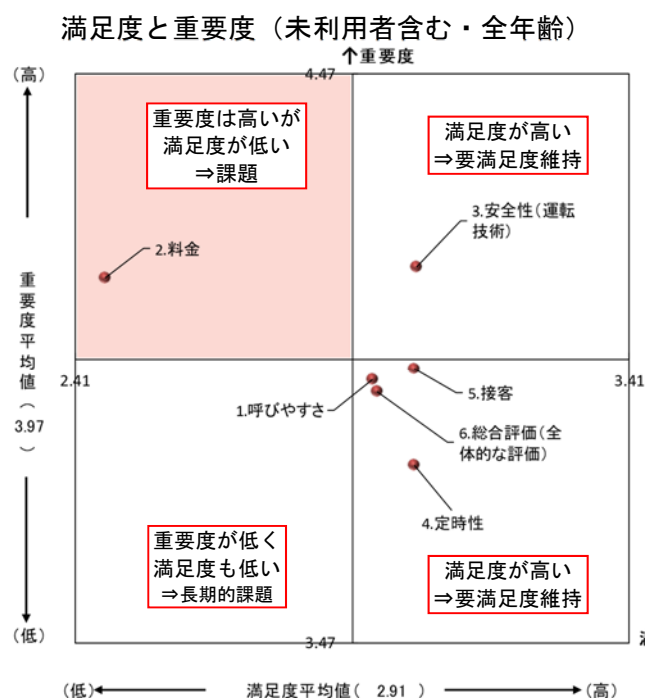
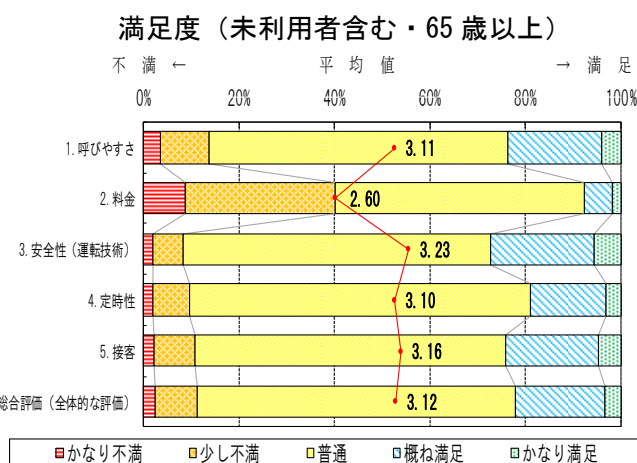
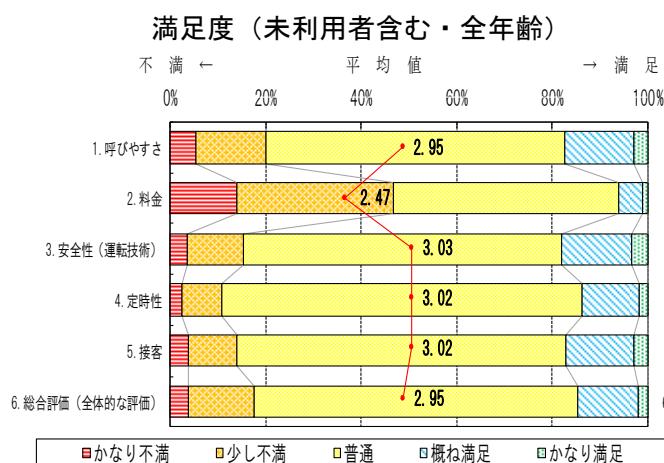
※時間貸し貸切り運賃：1 時間 6,800 円（普通車）

2-5-5. タクシーの評価

(1) 市全域

市全域でのタクシーの評価は、全体的に満足度が高くなっていますが、料金の満足度が低くなっています。また、65 歳以上の方だけでみた場合は、全体的にやや高くなっていますが、ほぼ同様の傾向となっています。

満足度と重要度の関係をみると、料金について平均よりも重要度が高く満足度が低い状況となっています。また、65 歳以上の方も同様となっています。



※平均値：全く重要でない1点、あまり重要でない2点、どちらでもない3点、ある程度重要4点、かなり重要点5として算出
資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

(2) 地区別

地区別で満足度と重要度の関係をみると、料金が市全体にわたり、市中心部や郊外の一部では呼びやすさで重要度が高く満足度が低くなっています。また、65 歳以上の方だけでみた場合は、料金について市の北側の除く地区で、総合評価においては御園地区で重要度が高く満足度が低くなっています。

重要度が高く満足度が低い地区（未利用者含む・全年齢）

1. 呼びやすさ



2. 料金



3. 安全性



4. 定時性



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

5. 接客



6. 総合評価



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

重要度が高く満足度が低い地区（未利用者含む・65歳以上）

1. 呼びやすさ



2. 料金



3. 安全性



4. 定時性



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

5. 接客



6. 総合評価



資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（H30 年度）

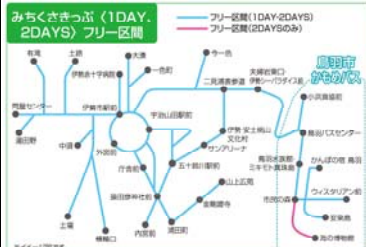
2-6. 利用促進策等の取り組み実施状況

2-6-1. 料金負担軽減策

各運行事業者において、高齢者や観光客などの利用特性に応じた料金負担軽減策を実施していますが、路線バスとコミュニティバスとで相互に利用可能な料金負担軽減策は実施されていません。

本市においては、1日乗車券のほか、高齢者の外出支援を目的に、市内在住の75歳以上の方を対象に寿バス乗車券の配布を実施しています。

料金負担軽減策

名称	内容	対象区間
運転免許返納割引定期券“セーフティーパス”	・H29年3月開始 ・運転免許を返納された方を対象の割引定期乗車券 ・①1か月5,000円、②3か月13,000円、③6か月25,000円、④1年間48,000円	三重交通グループ(三重交通、三交伊勢志摩交通、三重急行自動車、八風バス)の乗合バス路線
運転免許返納割引	・H29年3月開始 ・運転免許を返納された方を対象 ・乗車運賃は普通運賃の半額(10円未満切り上げ)	
乗継割引	・ICカード(emica、PiTaPa)を利用し、60分以内の三重交通グループバス相互の乗り継ぎの場合80円割引	
まわりゃんせ	・指定期間内で乗車開始日から4日間有効 ・中学生以上9,900円、小学生5,400円 ・下記の内容がセット 「近鉄電車発駅からフリー区間(松阪～賢島間)までの往復特急券・乗車券」「近鉄電車・特急フリー区間(松阪～賢島間)乗り放題」「松阪・伊勢・鳥羽・志摩地域の三重交通路線バス(CANバス含む)及び鳥羽市かもめバス、船など乗り放題」「24の観光施設に入場・入館可能」「その他施設等での特典」	近鉄松阪～賢島間 松阪・伊勢・鳥羽・志摩地域の三重交通路線バス(CANバス含む)及び鳥羽市かもめバス、船
「伊勢・鳥羽みちくさきっぷ1DAY」	・1日(2日間)に何度も乗り降り自由なフリー切符 ・1DAYは大人1,200円(こども半額)、2DAYSは大人1,800円(こども半額) ・主な観光地で入場料金等の割引・特典がある	
「伊勢・鳥羽みちくさきっぷ2DAYS」		
「伊勢・鳥羽・志摩・南伊勢みちくさきっぷワイド」	・H28年春から開始 ・伊勢、鳥羽、志摩、南伊勢エリアの三重交通路線バスと鳥羽市営路線バス(かもめバス)、南伊勢町営バスが2日間全線乗り放題 ・大人2,600円(こども半額) ・主な観光地で入場料金等の割引・特典がある	
1日乗車券	・1日乗り降り自由な切符 ・大人400円(高齢者・小児・幼児・障がい者は200円、乳児は無料)	おかげバス、おかげバスデマンド全線
回数券	・100円券が11枚綴りで1,000円 ・50円券が11枚綴りで500円	おかげバス、おかげバスデマンド全線
寿バス乗車券	・市内在住の75歳以上の方に下記のいずれかを配布 ・1回乗りきり乗車券(12枚つづり) ・100円券乗車券(40枚つづり) ・50円乗車券(80枚つづり)	三重交通の市内路線バス全線(スカイライン除く) おかげバス、おかげバスデマンド全線

路線別各種割引制度一覧

路線		運転免許返納割引 (セーフティーバス)	運転免許返納割引	乗継割引 (ICカード)	まわりやんせ	「伊勢・鳥羽みちくさきつぷ (1 DAY)」	「伊勢・鳥羽みちくさきつぷ (2 DAYS)」	「伊勢・鳥羽・志摩・南伊勢 みちくさきつぷワイド」	1日乗車券	回数券	寿バス乗車券
三重交通	CANIバス	○	○	○	○	○	○	○	-	-	△
	伊勢市内線	○	○	○	○	○	○	○	-	-	○
	伊勢鳥羽線	○	○	○	○	○	○	○	-	-	△
	外宮内宮線	○	○	○	○	○	○	○	-	-	○
	伊勢玉城線	○	○	○	○	△	△	△	-	-	△
	神社線	○	○	○	○	○	○	○	-	-	○
	大倉うぐいす台線	○	○	○	○	○	○	○	-	-	○
	大湊線	○	○	○	○	○	○	○	-	-	○
	中川線	○	○	○	○	△	△	△	-	-	△
	土路今一色線	○	○	○	○	○	○	○	-	-	○
	南島線	○	○	○	○	△	△	○	-	-	△
	二見サンアリーナ線	○	○	○	○	○	○	○	-	-	○
	有滝線	○	○	○	○	○	○	○	-	-	○
	伊勢五ヶ所線	○	○	○	○	△	△	○	-	-	△
	御座線	○	○	○	○	△	△	○	-	-	△
	伊勢宿浦線	○	○	○	○	△	△	○	-	-	△
	参宮バス[スカイラインルート]	○	○	○	○	○	○	○	-	-	△
	内宮鳥羽スカイライン線	○	○	○	○	○	○	○	-	-	-
おかげバス		-	-	-	-	-	-	-	○	○	○
おかげバスデマンド		-	-	-	-	-	-	-	○	○	○
沼木バス		-	-	-	-	-	-	-	-	-	○

「△」は一部区間のみ対象

寿バス乗車券の利用状況は、H30 年度で 185,827 枚の利用があり、75 歳以上人口に対する交付率は 51.0%、利用率は 46.2%となっています。

また、寿バス乗車券の利用に係る市負担額は概ね 2 千万円前後で推移しています。

寿バス乗車券の配布、利用状況（H30 年度）

年度	三重交通 路線バス (枚)			コミュニ ティバス (枚)	使用合計 (枚)	市負担額 (円)	対象 者数 (人)	発行 者数 (人)	交付率	発行枚数 (枚)	利用率
	100円券	50円券	乗りきり 券								
H26	155,556	7,797	3,828	18,050	185,231	19,030,245	19,280	10,246	53.1%	390,516	47.4%
H27	159,463	8,104	3,938	18,759	190,264	19,540,990	19,677	10,190	51.8%	392,156	48.5%
H28	154,701	8,428	4,771	18,358	186,258	19,419,985	20,237	10,287	50.8%	386,680	48.2%
H29	163,765	8,765	6,210	18,646	197,386	20,882,880	20,621	10,761	52.2%	402,008	49.1%
H30	149,769	9,237	5,700	21,121	185,827	19,574,200	21,115	10,774	51.0%	402,648	46.2%

資料：市資料

2-6-2. 利用促進策

(1) 公共交通総合時刻表の配布

市内を運行する鉄道やバスなどの運行時刻をA5 サイズで一冊にまとめた総合時刻表を作成し、無料で配布しています。おかげバスやおかげバスデマンド、沼木バスの時刻表や路線図のほか、鉄道や路線バスの時刻表が掲載されています。

公共交通総合時刻表



(2) 検索サイトにおける時刻表・乗り換え案内の提供

時刻表や乗り換え検索の利便性向上を図るため、おかげバスや沼木バスの時刻表をPCやスマートフォンなどのインターネットでも検索が可能となっています。現在、「NAVITIME（ナビタイム）」「駅探（えきたん）」「もくいく」「ジョルダン」「YAHOO!路線情報」の5つのサイトのほか、Googleマップ等の地図サイトでの検索が可能となっています。

検索サイトにおける時刻表・乗り換え案内の提供



(3) ICカードの導入

運賃支払い時の利便性向上等を図るため、近鉄や三重交通が運行する路線バスにおいてはPiTaPa（ピタパ）などの全国交通系共通ICカードのほか、三重交通が運行する路線バスにおいてはemica（エミカ）が利用可能となっています。また、emica もしくはPiTaPa を利用し、路線バス相互の乗り継ぎを60分以内にした場合は、乗継割引（80円）も適用されます。

ICカード(エミカ)



(4) バスの乗り方 & 交通安全教室の実施

バス運行事業者の協力のもと、バスに乗る機会の少ない小学生を対象に、実際にバスに乗って整理券の取り方や運賃の払い方などについて学んでいただき、乗り方教室のことを家庭で話し合い、バスに乗る機会を持ってもらうためのバスの乗り方教室を開催しています。また、伊勢警察署にも協力していただき、バスの乗り方教室と合わせて、バスを使った交通安全教室も開催しており、運転席から見えにくい死角などの危険性についても学んでいます。

バスの乗り方 & 交通安全教室



(5) バスポスターコンクールの開催

バスへの親しみとともに、地域生活の中でバスの必要性を感じてもらうため、市内の小学生から、まちを走るバスの風景を描いたポスターを募集するバスポスターコンクールを開催しています。H30年には第6回の開催となり、入賞した作品はおかげバスの車両内などに展示しています。

バスポスターコンクール



(6) 伊勢まつりなどイベントの場を活用した利用啓発の実施

バスの利用啓発を図るため、伊勢まつりなど市内で開催されるお祭り等のイベントの場を活用し、バス車両の展示やこどもの制服試着体験など実施しています。

伊勢まつりにおけるバス展示・制服試着体験



(7) ホームページ・広報誌・チラシ・CATV など多様な媒体による周知の実施

バスなど公共交通の運行や取り組みを広く知っていただくため、ホームページや広報誌、チラシ、CATV など多様な媒体により周知を実施しています。

利用啓発チラシやホームページなどにおける周知



(8) 敬老会での各地区別時刻表の配布

おかげバスなどコミュニティバス利用者の多くが高齢者であることを踏まえ、利用しやすい環境を整えるために、各地区の主要なバス停の時刻表のほか、医療施設や商業施設などの主要な施設の営業時間も記載した地区別時刻表を作成し、配布しています。

地区別時刻表（朝熊町）

おかげバス 鹿海・朝熊ルート 時刻表(朝熊町委員会) 平成29年9月1日現在											
バス停名	1便	2便	バス停名	3便	4便	バス停名	5便	6便	7便	バス停名	8便
朝熊インター南	7:47	9:27	河川口駅前	11:30	12:08	河川口駅前	14:54	15:36	16:16	河川口駅前	18:04
大久保市民館前	7:51	9:31	伊勢駅前	11:35	12:12	伊勢駅前	14:57	15:40	16:19	伊勢駅前	18:08
大久保南	7:55	9:35	イオン伊勢店	11:38	12:15	イオン伊勢店	15:00	15:45	16:22	イオン伊勢店	18:11
朝熊	8:04	9:44	五十鈴川駅前	11:40	12:18	五十鈴川駅前	15:04	15:46	16:26	五十鈴川駅前	18:15
五十鈴川駅前	8:08	9:48	朝熊	11:43	12:20	朝熊	15:05	15:50	16:27	朝熊	18:18
イオン伊勢店	8:09	9:49	大久保南	11:50	12:30	大久保南	15:17	16:02	16:39	大久保南	18:21
伊勢駅前	8:12	9:52	大久保市民館前	11:58	12:33	大久保市民館前	15:19	16:03	16:40	大久保市民館前	18:23
河川口駅前	8:15	9:55	朝熊インター南	11:59	12:33	朝熊インター南	15:19	16:03	16:40	朝熊インター南	18:23

バス停名	時刻	バス停名	時刻	バス停名	時刻
朝熊	8:04	朝熊	11:43	朝熊	15:05
五十鈴川駅前	8:08	五十鈴川駅前	11:40	五十鈴川駅前	15:04
大久保市民館前	7:51	大久保市民館前	11:35	大久保市民館前	14:57
大久保南	7:55	大久保南	11:38	大久保南	15:00
伊勢駅前	7:51	伊勢駅前	11:35	伊勢駅前	14:57
河川口駅前	7:47	河川口駅前	11:30	河川口駅前	14:54

バス停名	時刻	バス停名	時刻	バス停名	時刻
朝熊	8:04	朝熊	11:43	朝熊	15:05
五十鈴川駅前	8:08	五十鈴川駅前	11:40	五十鈴川駅前	15:04
大久保市民館前	7:51	大久保市民館前	11:35	大久保市民館前	14:57
大久保南	7:55	大久保南	11:38	大久保南	15:00
伊勢駅前	7:51	伊勢駅前	11:35	伊勢駅前	14:57
河川口駅前	7:47	河川口駅前	11:30	河川口駅前	14:54

(9) ラッピングバスの運行

おかげバスをはじめバス交通に親しみや関心を持ってもらうことを目的に、伊勢市制 10 周年記念事業として、市内の中学校の生徒にラッピングコンテストを実施し、最優秀賞のデザインをおかげバス 1 台の外装デザインに採用して運行しています。また、CAN ばすなど観光路線においてもラッピングバスを運行しています。

ラッピングバス（左：おかげバス、右：CAN ばす）



(10) バスの日街頭啓発活動

9 月 20 日の「バスの日」に、公益社団法人三重県バス協会主催により、バス利用の街頭啓発活動を近鉄宇治山田駅において実施しています。街頭啓発活動には三重交通や三交伊勢志摩交通などのバス運行事業者や中部運輸局三重運輸支局、伊勢市など参加しています。

街頭啓発活動



2-6-3. その他の取り組み

(1) 環境に配慮した電気バスの運行

市内を運行するバス路線などの車両においては、これまでもアイドリングストップバス、排出ガス規制適合車のほか、ハイブリッドバスを導入するなど、環境対策に取り組んできましたが、さらに環境性能にこだわり、現状で最良の環境対策車といわれる電気バスを導入しています。

この低炭素社会の実現に向けた取り組みを幅広い年代層に広報し、より親しんでいただけるように、電気バス運用企画に賛同いただいた株式会社ポケモン（ポケモンのブランド管理会社）様の協力を得て、車体に「ピカチュウ」をはじめとする電気タイプポケモンのラッピングを施しています。

この電気バスは、利用者が最も多い外宮内宮線で運行しています。

ポケモン電気バス



[権利表記] ©2018 Pok é mon. ©1995-2018 Nintendo/Creatures Inc. /GAME FREAK inc

第3章 上位関連計画

1. 総合計画

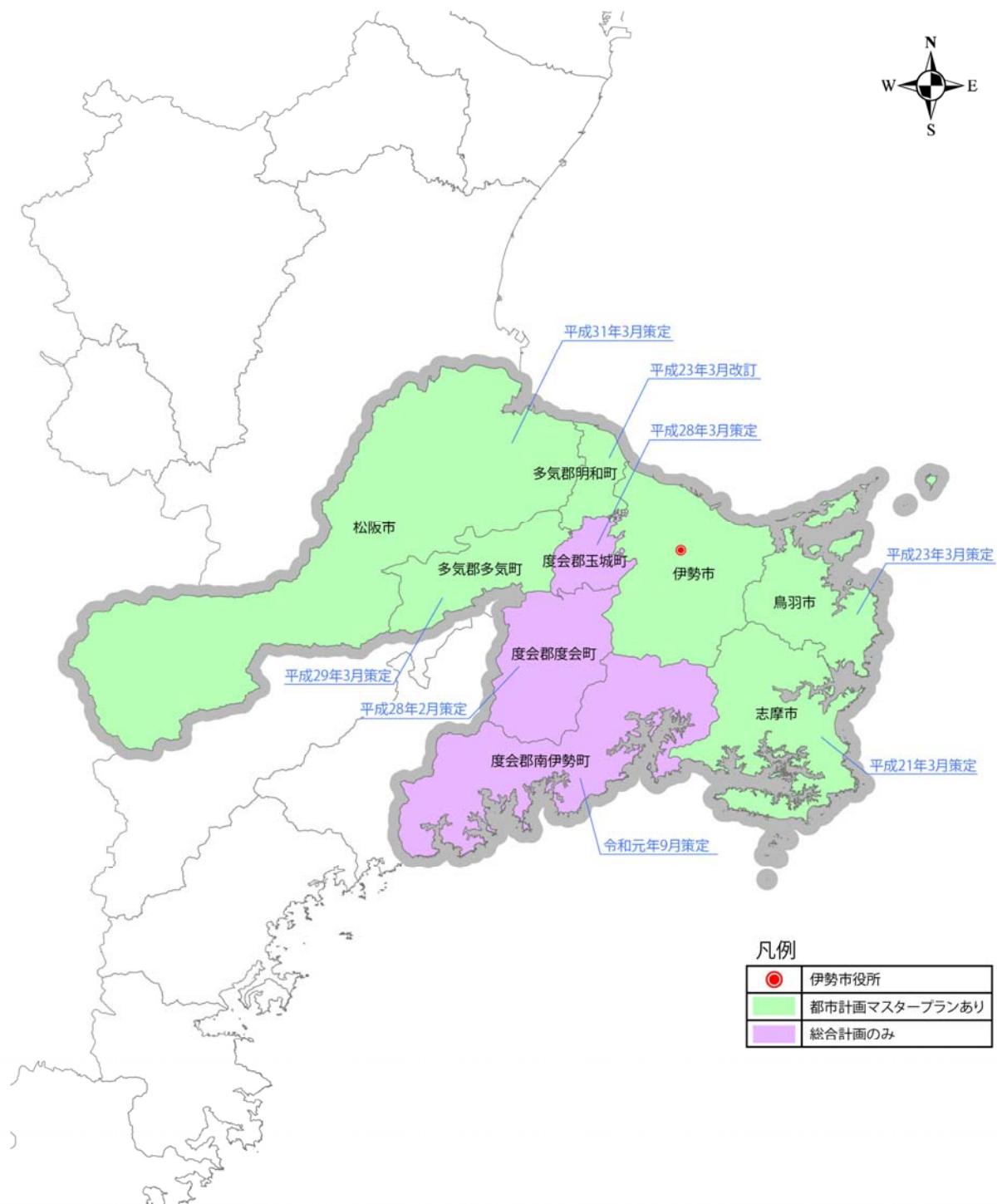
伊勢市における総合計画の概要については下記のとおりです。

計画名称	第3次伊勢市総合計画 基本構想・前期基本計画
策定年次	H30年7月
目標年	H41年
まちづくりの基本理念	○私たちが担うまち ○人と人とのつながりで活力と安心を感じられるまち ○地域の誇りをつなぐまち
都市づくりの基本理念	つながりが誇りと安らぎを育む魅力創造都市 伊勢
分野別計画(交通環境)	交通は、市民の日常生活を支えるとともに地域間の交流や経済活動の活性を図る上で重要な役割を担っており、公共交通や港湾交通等の交通環境の整備を推進しています。本市の地域公共交通の取り組みとしては、交通不便地域を中心にコミュニティバスのおかげバスや、おかげバスデマンドなどを運行してきましたが、運行から10年が経過し、人口構成や社会条件の変化により路線の見直しなど改善が求められています。このため、地域要望や利用状況等を踏まえ、高齢者をはじめ市民や来訪者など、誰もが移動しやすい環境とするため、地域公共交通の充実に向け、更なる取り組みを推進していく必要があります。 観光交通の取り組みとしては、週末や観光シーズンにおいて神宮周辺で発生する交通渋滞を緩和するため、市営駐車場の運営、臨時駐車場の開設、交通誘導員の配置、パーク&バスライドの実施、公共交通機関の利用促進などを行っていますが、市民が安心して暮らせ、観光客が再び訪れたいまちとするため、更なる交通の円滑化が求められています。 ○4年後の数値指標 地域の路線バスやバス路線のない地域の移動手段の確保に満足している市民の割合 23% (H29年度 18%)
4年間で取り組む課題と解決の方向性	○地域公共交通の充実 ⇒誰もが安心して移動できるように地域公共交通の充実を図ります ○交通渋滞対策の推進 ⇒公共交通機関利用促進など交通需要マネジメントを実施し、道路交通混雑の緩和に取り組めます

2. 都市計画マスタープラン

2-1. 周辺自治体における計画の策定状況

周辺自治体における都市計画マスタープランの策定状況は下図のとおりです。なお、都市計画マスタープランを策定していない玉城町、度会町、南伊勢町については、総合計画の状況について示します。

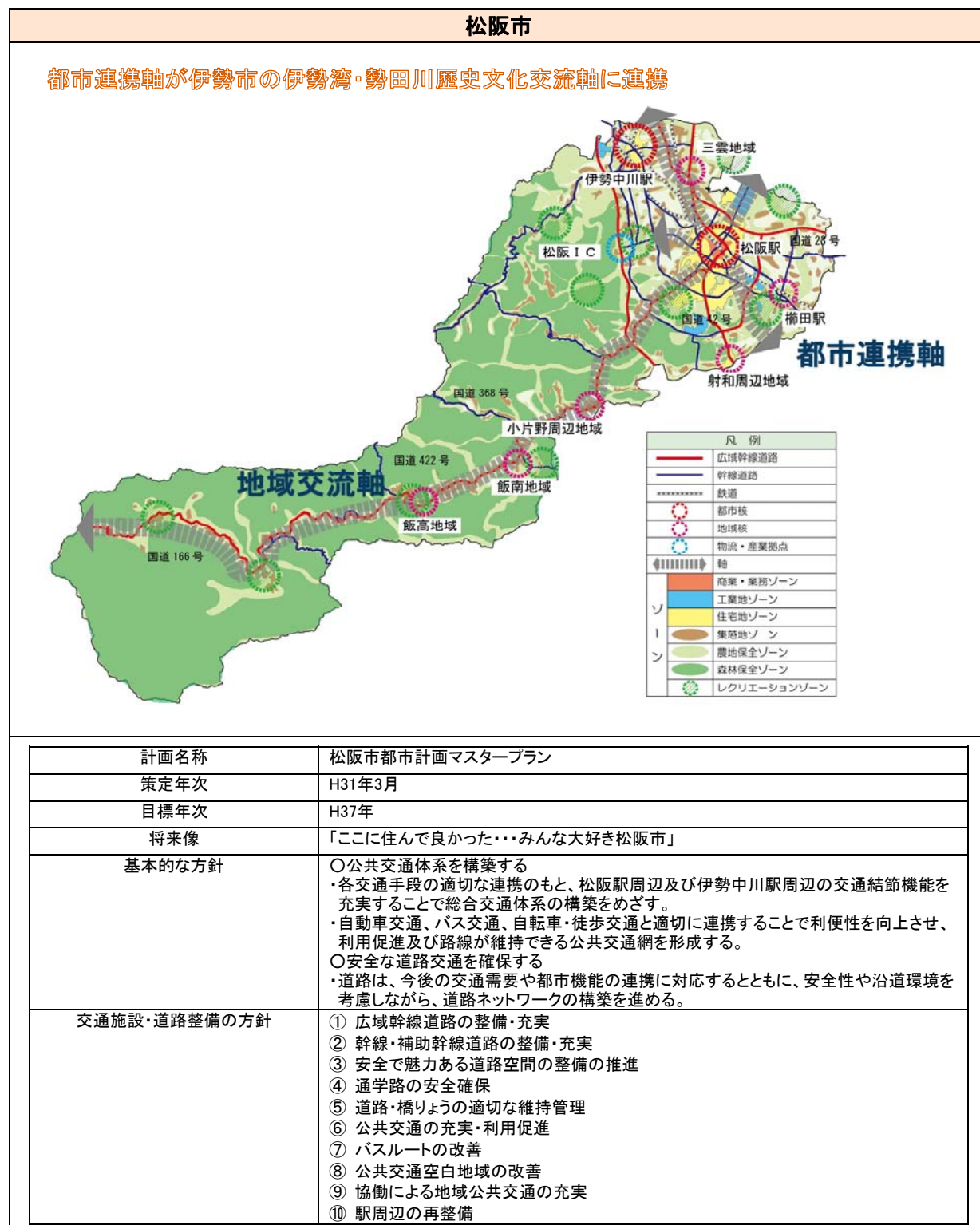


伊勢市における都市計画マスタープランの概要については下記のとおりです。



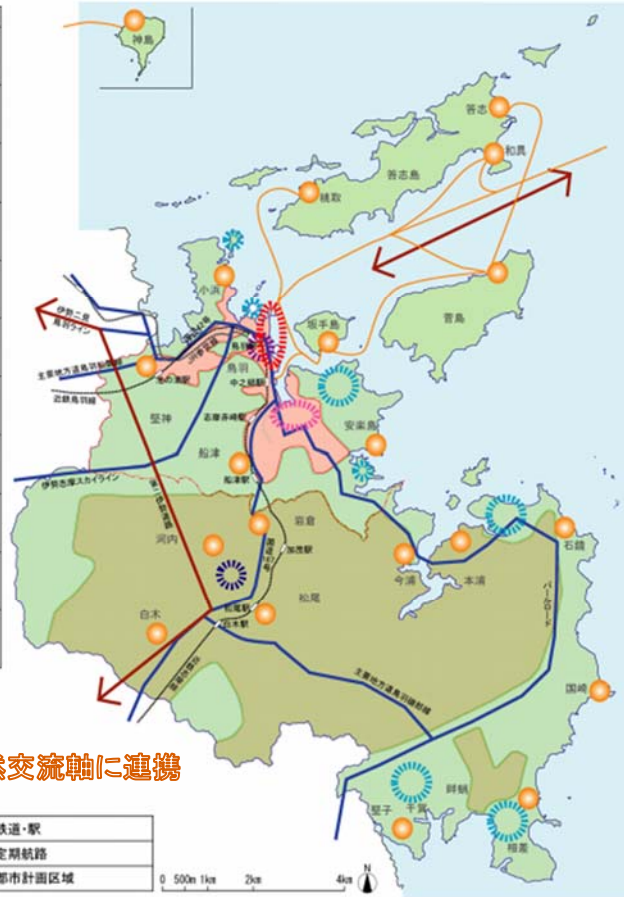
2-3. 周辺自治体における計画の策定計画の概要

周辺自治体における都市計画マスタープランの概要及び伊勢市との連携については下記のとおりです。



鳥羽市

名称	内容
広域交流拠点	アクセス機能や観光交流機能等を強化する拠点
市民生活拠点	商業・業務機能、教育・文化機能等を強化する拠点
産業拠点	周辺環境と調和した企業誘致を推進する拠点
歴史・文化拠点	歴史・文化を活かしたまち並み整備により生活環境を高める拠点
観光・レクリエーション拠点	観光資源の魅力向上により潜在性や相互の回遊性を高める拠点
市街地ゾーン	快適で安全・安心な市街地環境を形成するゾーン
既存集落ゾーン	集落における生活環境を向上させるゾーン
農林振興・保全ゾーン	健全な森林資源の維持管理や優良な農地の保全に努めるゾーン
自然環境・活用ゾーン	豊かな自然環境の保全と活用を図るゾーン
広域連携軸	広域的な観光交流や産業機能の向上を図る軸
地域連携軸	地域や市内における円滑な道路交通を確保する軸



広域連携軸が、
伊勢市の伊勢志摩スカイライン自然交流軸に連携

計画名称	鳥羽市都市マスタープラン
策定年次	H23年3月
目標年次	H32年
将来像	真珠のようにきらり輝く鳥羽
公共交通の方針	①公共交通の一体的な取り組み ・バス、市営定期船経営の健全化を推進するため、効率の良い運行(運航)をめざすとともに、市民・事業者で支えていく仕組みを検討します。 ②公共交通のバリアフリー化の促進 ・公共交通ターミナルや歩行者空間、輸送機器等におけるバリアフリー化を進めます。 ③バスの利便性の向上 ・バスについては、日常生活の利便性の確保や地域コミュニティの活性化に寄与する交通機関として、他の公共交通(市営定期航路・鉄道)への乗り継ぎ時の利便性の向上や、道路整備と連携した停留所の配置の見直しを行います。 ④鉄道サービスの充実 ・JRIについては、輸送時間の短縮化を図るため、「快速みえ」の増便と多気-鳥羽間の複線電化を働きかけていきます。 ・鉄道利用を促進するため、JR鳥羽駅前広場の利便性及び機能向上に努めます。

志摩市



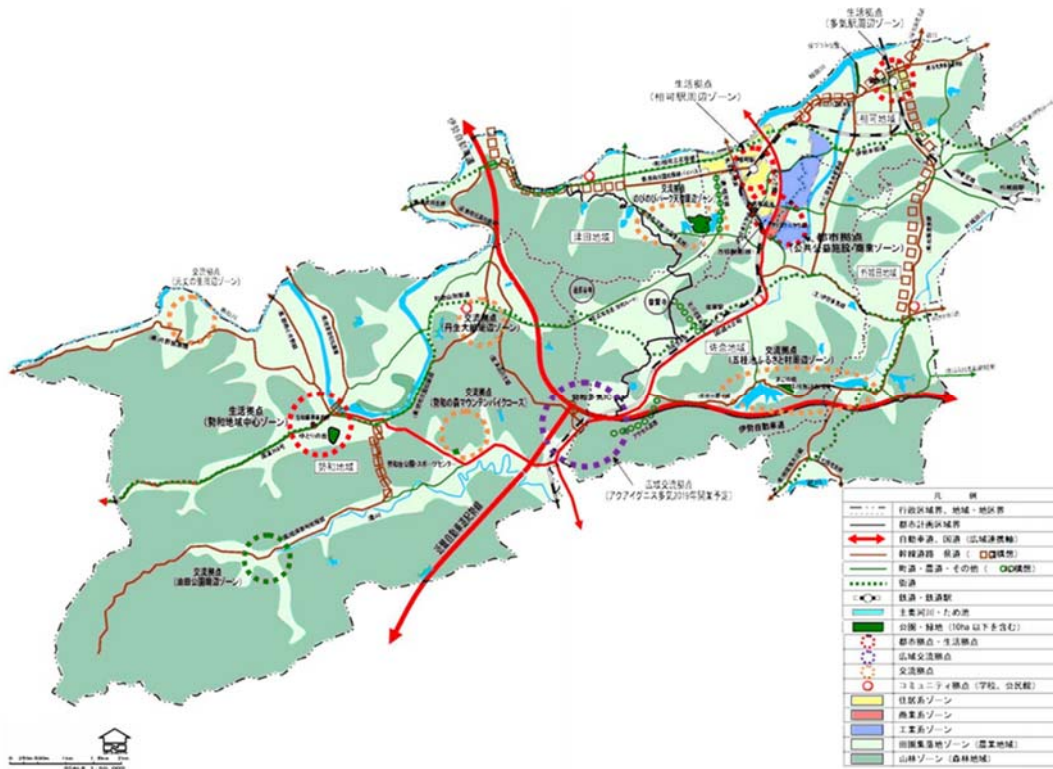
計画名称	志摩市都市計画マスタープラン
策定年次	H21年3月
目標年次	概ね20年後
都市づくりの基本理念	「住んでよし、訪れてよしの志摩市」
道路・交通づくりに関する方針	自動車交通と公共交通のバランスが取れ、安全で快適な交通環境を整備します
＜基本方針＞	生活や観光の利便性を高めるため、全国に開けた広域的な幹線道路の整備を進めるとともに、これと接続し、市内の各拠点を有機的に結ぶ放射・環状の幹線道路網や、市街地の骨格となる幹線道路の整備を進めます。一方で、自動車への過度の依存から脱却し、高齢化への対応を進める観点から、バス交通、鉄道交通、海上交通それぞれの利便性向上やネットワーク強化を図るとともに、歩いて暮らせる安全な道づくりを進めます。さらに、その豊かな環境のなかを、気持ちよく移動したり、立ち止まりじっくり楽しめるよう、個性的な道路空間整備を進めます。
＜整備・誘導の方針＞	道路交通と公共交通のバランスが取れ、安全で快適な交通環境を整備します ・段階的な道路ネットワーク形成 ・美しく安全な道路環境づくり ・公共交通の充実
都市づくりの目標	快適に住み続けられる市街地と個性的な空間の整備 《安全・安心の生活空間づくり》 安全・安心の暮らしの実現に向け、“なりわい環境”の保全に留意しながら、木造住宅密集地の改善を進めます。また、過疎化、高齢化が進行するなかで、これらがもたらす日常生活の不安に対応できるよう、誰もが使いやすいユニバーサルデザインに配慮した公共施設整備や公共交通の充実を図ります。さらに、これらと連携しつつ、各地域で身近な生活拠点を育成するなど、市全体として、一極集中を図るのではなく、日常生活がいくつかの地域核によって営まれる都市づくりに努めます。

明和町



計画名称	明和町都市計画マスタープラン
策定年次	H23年3月改定
目標年次	H42年
理念	「心の豊かさを実感できる 多様な生活空間が調和したまち」
公共交通の方針	①鉄道 鉄道は定時性に優れ、本町と近隣市町をつなぐ基幹交通手段であることから、広域的な連携により近鉄の輸送力の維持・強化を促進していくとともに、交通結節点として、駅前広場の整備や、駐車場・駐輪場などの確保、アクセス環境の改善に努める。また、斎宮駅は国史跡斎宮跡の区域内にあり、町外からの観光客などをスムーズに呼び込み、歴史・文化拠点の活性化につなげるため、北口の開設や急行停車について働きかけを続けていく。 ②バス コミュニティの活性化と自動車を運転しない高齢者などの移動手段の確保を目的とする町民バスは、町内をほぼ一円する巡回路線の設定により年間約4万人の利用があり、今後も都市施設と集落などを効率的に結ぶ地域公共交通として安全かつ安定的な運行を推進する。

多気町



計画名称	第2次多気町都市計画マスタープラン
策定年次	H29年3月
目標年次	H37年
まちづくりの理念	「つながる力 ふれあう心 共につくる“ええまち”多気町」
まちづくりの目標	日常生活のおでかけを支える交通環境が整ったまち ・車の運転に不安を抱える高齢者や車の運転ができない学生などの通学手段の利便性向上のため、人口減少下における持続的な公共ネットワークを構築します。
公共交通の方針	①鉄道 鉄道は、JR紀勢本線及びJR参宮線が通っており、広域的な公共交通の一翼を担っています。今後、一層の輸送力の増強や利便性の向上を図るため、利便性を高めるダイヤ改正、車両編成の見直しなどについて関係機関と協議していきます。また、多気駅周辺においては交通結節機能の強化を図るため、駅前広場機能やパーク&ライド駐車場などの整備を検討します。 ②バス、タクシーなど 三重交通により路線バスは、本数増加、ダイヤの見直しなどの利便性向上策を関係機関と協議してきます。多気町町営バスは、鉄道駅と連携しつつ、都市拠点、生活拠点、交流拠点や主要な集落等を連絡するとともに、学校や大規模工場との連絡性を強化するなどの充実を図ります。また、乗降場間における乗合運行(要予約)を実施しているエリアタクシー(でん多)は、利用者が増加傾向であり、町内各地域の自家用車を利用できない方にとって必要な移動手段として運行を継続します。
まちづくりの課題	○日常生活の移動しやすさを支える交通環境の向上 高齢化の進展により、今後車の運転に不安を抱える人が一層増加することが想定され、高齢者が安心して外出できる移動手段の確保が必要です。また、車の運転できない学生などの通学手段の利便性向上のため、鉄道やバスの運行本数増加、鉄道・バスの接続見直しなども求められます。こうした課題を踏まえ、H25年10月より、エリアタクシー「でん多」(乗降場間における予約型乗合運行)が導入され利用者を伸ばしています。今後も人口減少化における持続的な公共交通ネットワークを構築していく必要があります。また、道路についても、広域交通のアクセス機能の強化、多気地域と勢和地域の連絡性強化、安全で快適な生活道路空間整備などを目指し引き続き整備を進めていく必要があります。
施策	JR線については、多気駅周辺の交通結節点整備と併せた駅の改修、本数増加、相可駅周辺の踏み切り改良等をJR等関係機関に要望します。また、貨物、通院、通学等に利用しやすい体系に向け、鉄道、路線バス、エリアタクシー等の連携した交通網の形成を進めます。

玉城町

計画名称	第5次玉城町総合計画（後期基本計画）
策定年次	H28年3月
目標年次	H32年
将来都市像	だれもが安心して、元気に暮らせるまち ふるさと玉城
今後の課題	●本町では、住民の交通利便性の向上とともに、高齢社会への対応や環境負荷の軽減などの視点から、鉄道・バスの輸送力の強化と利用環境の改善が求められています。 ●「元気バス」については、今後は、蓄積されたデータを分析・活用して、利用者の利便をさらに高めるとともに、新たな路線を含め、運行を検討する必要があります。 ●関係機関と連携して「元気バス」の利便性を周知し、多くの住民の利用を促し、公共交通の利用につなげていく必要があります。 ●交通安全の観点から、高齢者の運転免許の返納につながるよう適切な対応が必要となっています。
施策・具体的な取り組み	①鉄道の利便性の向上 JR参宮線の利便性の向上に向けて、近隣市町と連携して関係機関に対して複線電化の早期着手、快速みえ等の運行回数の増加などの要望を続けていきます。 【主な取り組み】 鉄道の利便性向上に向けて、三重県及び関係市町と連携して、鉄道事業者等に働きかけるとともに、一層の利用促進に努めます。 ②元気バスの利便性の向上 元気バスの利用実態と住民のニーズを分析し、より利便性の高い運行に向けた改善と普及を図り、高齢者の利用促進を図ります。 【主な取り組み】 ・元気バスの運行 - バス停の追加などの見直しを行い、利便性の向上を行い利用者の増加を目指します。 ・元気バスと連携した公共交通体系の構築 - 元気バスと民間バスと連携して町外への乗り継ぎを可能にするなど、公共交通の充実を図ります。

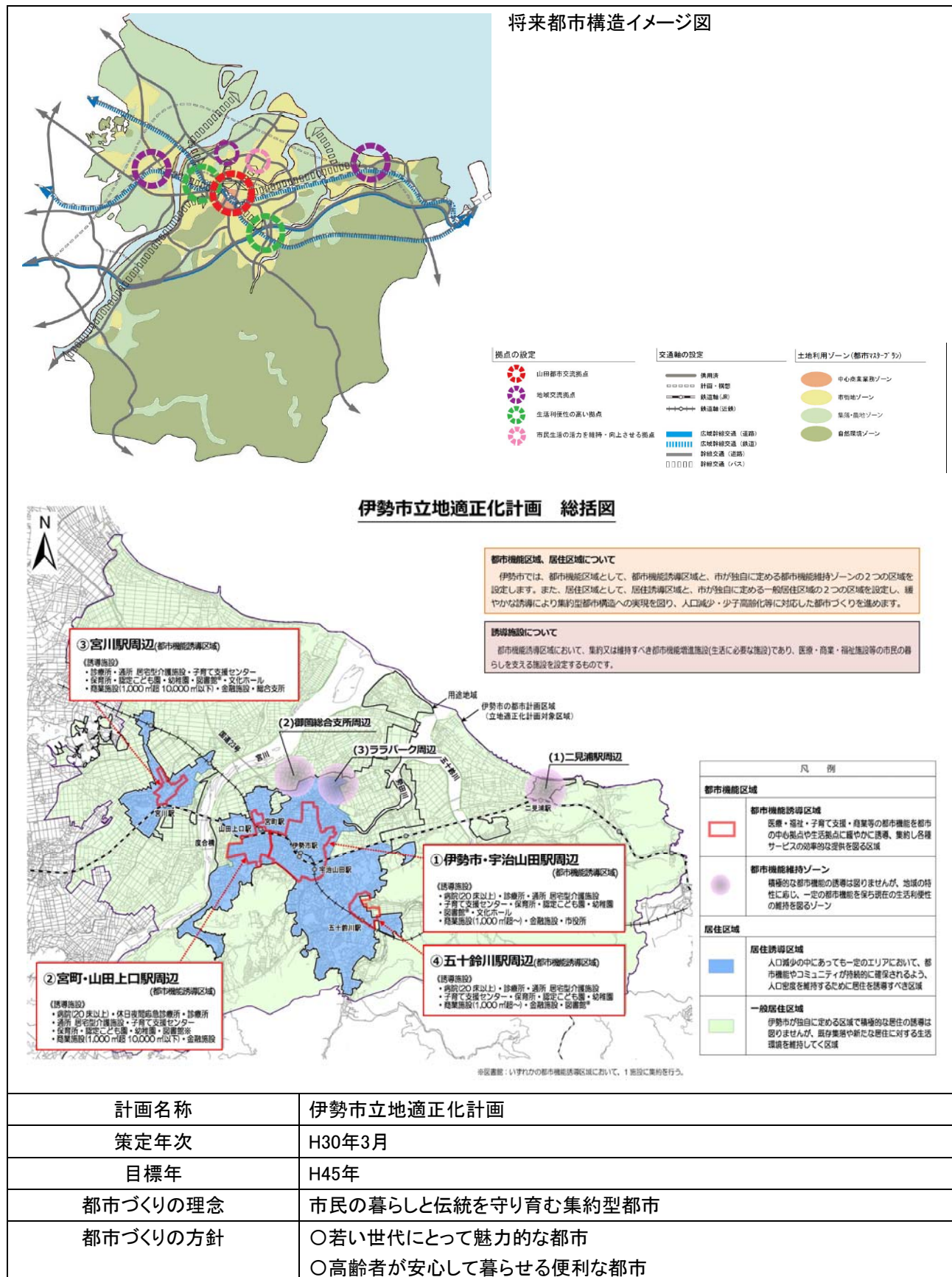
度会町

計画名称	第6次度会町総合計画（後期基本計画）
策定年次	H28年2月
目標年次	H32年
将来像	ふるさとを生きし、清流と緑と笑顔がかがやく 度会町
現状と課題	・度会町の公共交通機関としては、自主運行バス及び民間事業者の路線バス、スクールバスがあります。鉄道の通っていない度会町にとって、バス交通は町外とを結ぶ重要な交通手段であり、自家用車を運転しない人や町外に通学する高校生などにとっては、不可欠のものとなっています。 ・H23年度からは度会町営バスの運行を開始しており、H24年度からは新ルート及びダイヤにて運行しています。運行ルートを町内主要箇所巡回型にしたことからバスの乗車数は増加傾向です。 ・今後は町営バスの利便性を高め、利用者のさらなる増加を図っていくとともに、よりニーズにあった交通手段の確保のためのデマンドバスの実証実験等を進めるなど、さらなる公共交通機関の充実を図っていかねばなりません。
目指す姿	町営バス運行実績をもとに運行体系を改善し、また自主運行バスの変更も含めた隣接市町との広域連携を図っていくことで、地域の足として、より「利用しやすい」「利用したい」バスをめざします。
施策の体系目標	○住みやすく離れたくないまち(生活基盤) →公共交通機関の確保 ①バスの利便性向上 ②公共交通の利用促進
施策	①バスの利便性向上 ・既存の自主運行バス及び民間事業者による路線バスと町営バスの連携を図り、町民の公共交通利用の利便性を高める交通サービスの提供に努めます。 ・民間事業者による路線バスについては、事業者に対し、運行回数、運行時間帯などが町民のニーズに合うよう要請していきます。 ・個々の利用者ニーズに対応した公共交通体制づくりをめざし、デマンドバスによる運行の実証実験等、新たな方策の可能性を検討します。 ②公共交通の利用促進 ・公共交通機関の重要性が町民に浸透し、利用が促進されるよう、町民への意識啓発に努めます。

南伊勢町	
計画名称	南伊勢町総合計画(新絆プラン)
策定年次	R元年9月
目標年次	R30年
将来像	利便性の高い公共交通ネットワークを構築することで快適で暮らしやすいまちにします。
課題	①交通体系の充実と利便性の向上 ②自主運行バスの適正な運行 ③次世代の交通手段の創出
施策の基本方向	①交通体系の充実と利便性の向上 南伊勢町地域公共交通会議を開催し、若者定住に向けた学生の快適な通学・活動交通手段の確保、高齢者の通院・買い物などの日常生活おでかけ支援、活気あふれる交流を生み出す観光集客のため、公共交通の利便性の向上と利用しやすい交通ネットワークを構築し、快適なおでかけ環境を整備します。 ②自主運行バスの適正な運行 利用者の利便性に配慮し、町営バスとデマンドバスを適正に運行します。 ③次世代の交通手段の創出 IT技術の発展に伴い、移動手段の技術革新が進んでいるため、柔軟に新しい技術を取り入れより良い交通手段をめざします。
施策の内容	①交通体系の充実と利便性の向上 ・南伊勢町地域公共交通会議を開催します。公共交通の利便性の向上、利用しやすい交通網の構築をめざし、町内公共交通についての課題を洗い出し、調査・検討してこれまでの町営バス・デマンドバスの事業も含め可視化し、「南伊勢町地域公共交通網形成計画」を策定します。 ・学生の快適な通学・活動手段の確保、高齢者の通院・買い物などの日常生活おでかけ支援、活気あふれる交流を生み出す観光集客のため、利用状況・成果を調査し、広域幹線バスとの関係性にも重視した、効率的で持続可能な運行体系を構築します。 ・高校生の快適な通学・活動手段を確保し、通学に利用するバス車内で休憩や勉強をしやすいするなど時間の有効活用を図り、乗り換え等も含めた待ち時間、待ち空間の環境などを改善していきます。 ・町内の主要施設に伴う町営バスのルート、ダイヤ変更は、利用者利便に配慮し、今後の新バス停の設置案も含め、段階的に検討を重ねます。 ・町営バス・デマンドバスに、広域幹線バスや民間タクシーも含めた、公共交通の利用促進を実施します。「バスの乗り方教室」の実施や、わかりやすい時刻表・路線図の作成など、誰もが利用しやすいバスをめざし、利用者の増加を図ります。 ②自主運行バスの適正な運行 ・自主運行バス(町営バス、デマンドバス)を適正に運行します。利用者・運賃収入の増加をめざし、利用者目線でのサービス提供、事故のない安全運転を行います。 ・自主運行バスについては、学生の快適な通学・活動手段として、高齢者のおでかけ支援として、広域幹線バス・自主運行バス同士の乗り継ぎ率、公共施設や医療機関、小売店へのアクセスカバー率の向上、バス停待ち空間の環境整備を行います。 ・新町立病院移転に伴う町営バスのルート、ダイヤ変更を行います。 ・デマンドバスの適正な乗降位置の追加、町営バスとともに高齢者年間利用券の現地販売、広報やチラシなどによるお知らせや利用方法のアピールなど、バスの利便性の向上と利用促進に努めます。 ③次世代の交通手段の創出 ・車の自動運転技術やGPSによるリアルタイムでの位置情報取得が実用化されてきているため、この技術を利用することでバスを安全に運行するなど、新しい技術を柔軟に取り入れていきます。 ・空の移動手段の技術開発が行われており、関係機関と協力し実用化に向け未来の移動手段を検討します。

3. 立地適正化計画

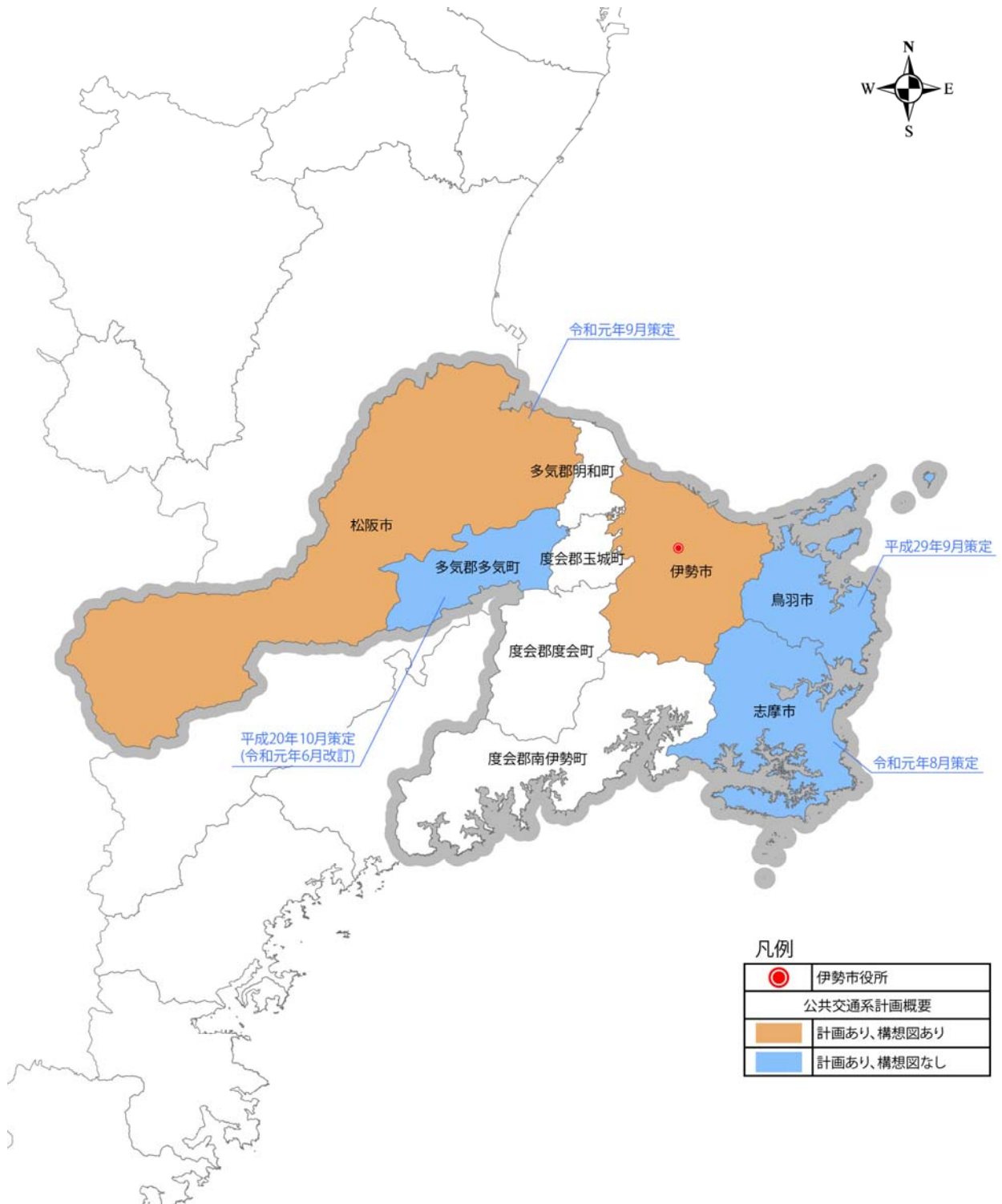
伊勢市における立地適正化計画の概要については下記のとおりです。



4. 公共交通関連計画

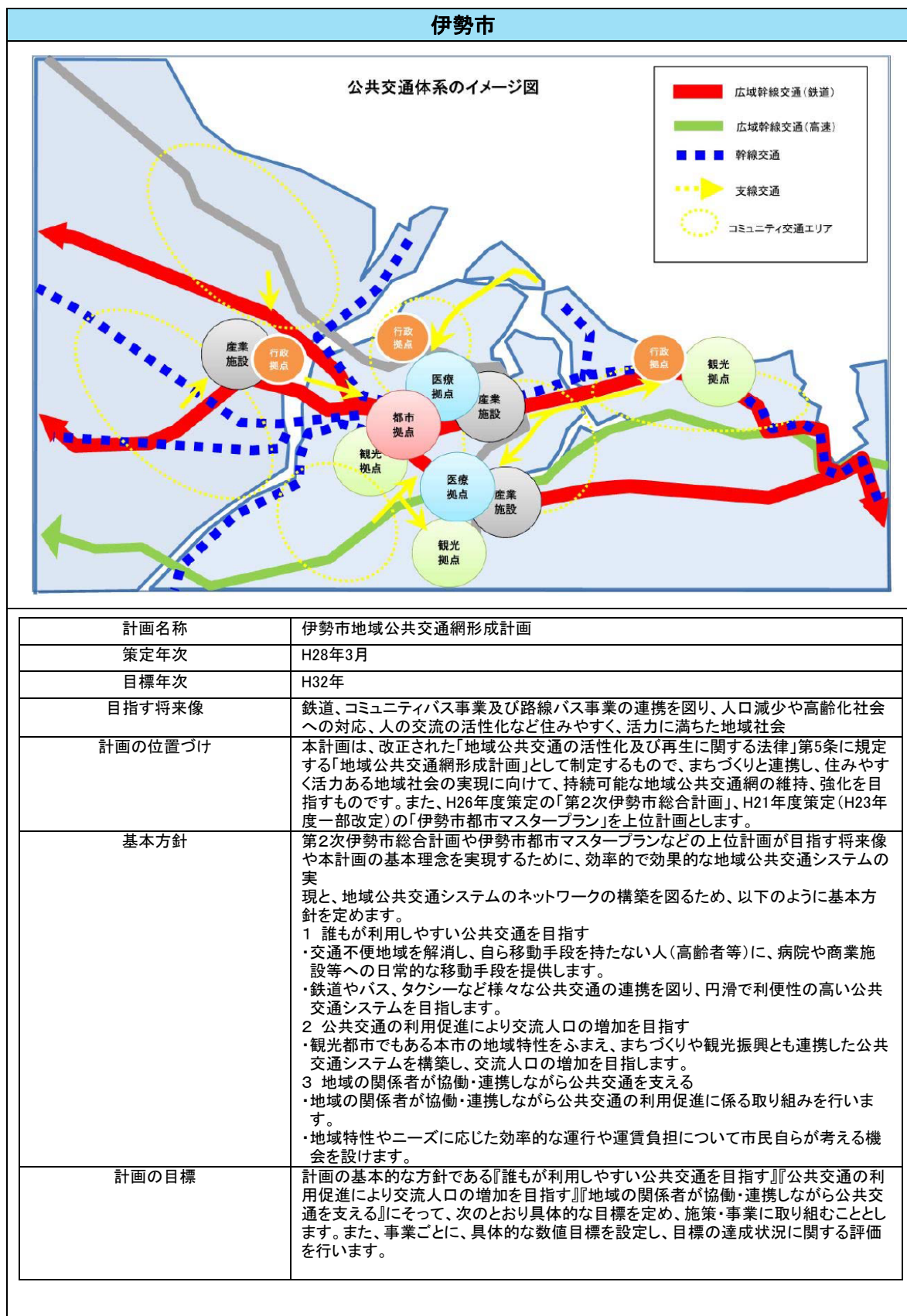
4-1. 周辺自治体における計画の策定状況

周辺自治体における「公共交通関連計画」の策定状況は下図のとおりです。



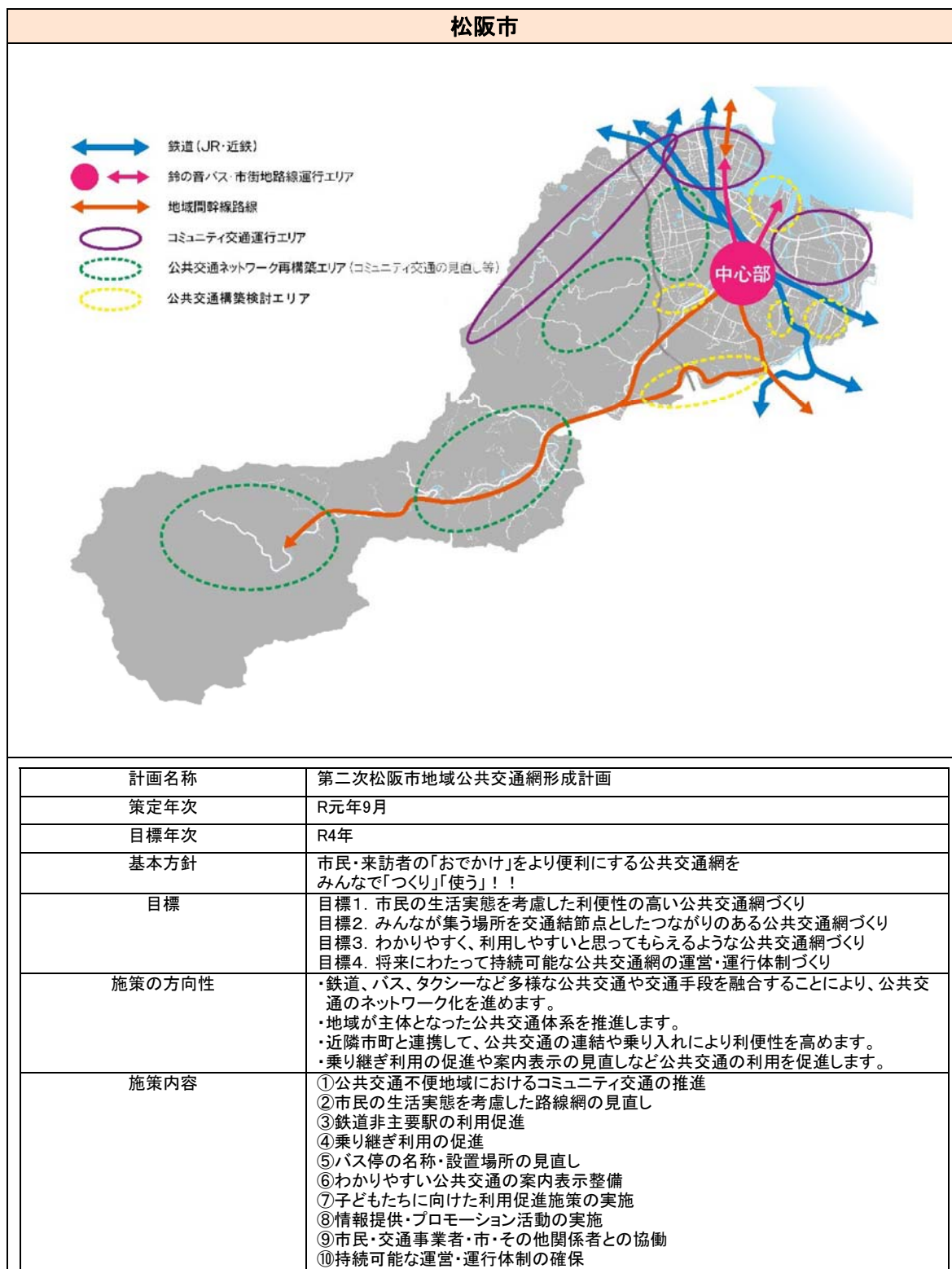
4-2. 伊勢市における計画の策定計画の概要

伊勢市における「公共交通関連計画」の概要については下記のとおりです。

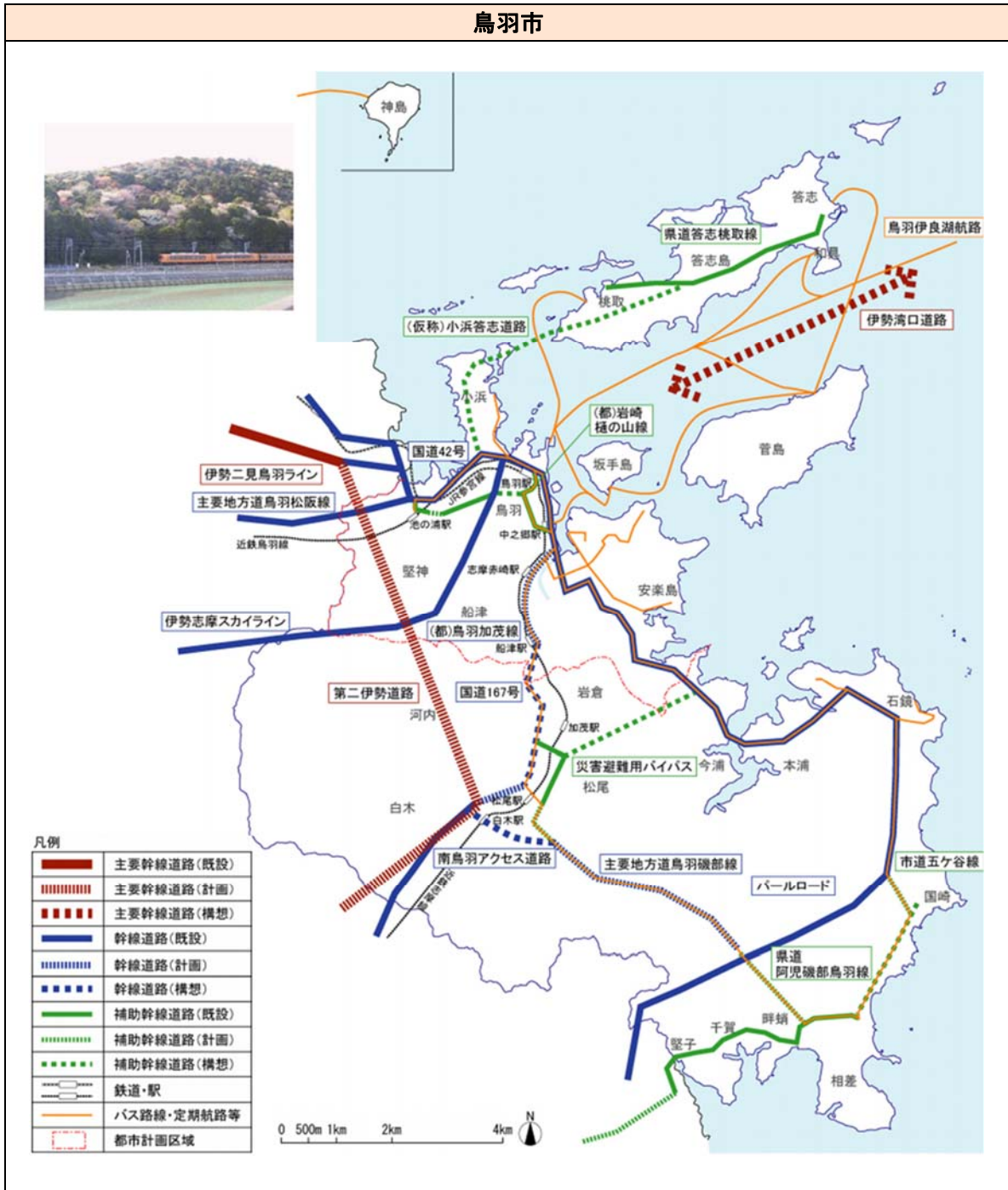


4-3. 周辺自治体における計画の策定計画の概要

周辺自治体における「公共交通関連計画」の概要及び伊勢市との連携については下記のとおりです。

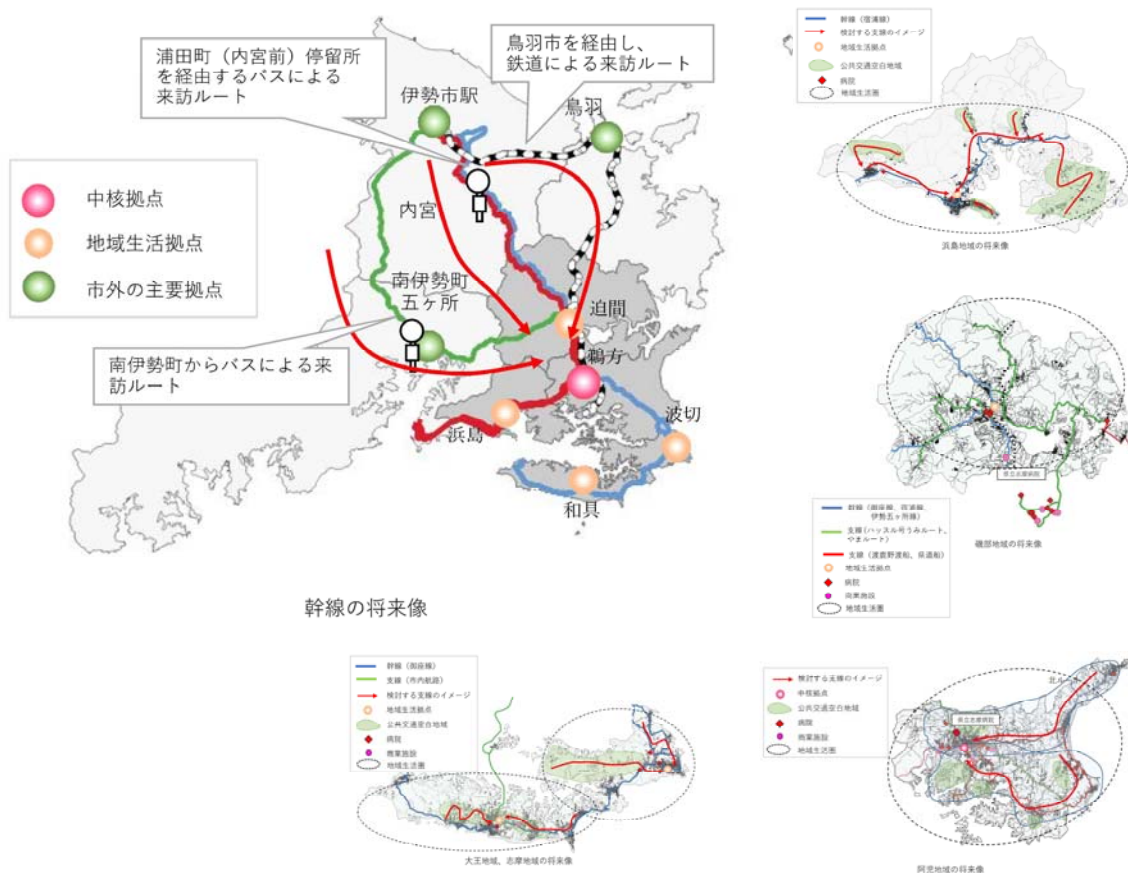


鳥羽市



鳥羽市	
計画名称	鳥羽市地域公共交通網形成計画
策定年次	H29年9月
目標年次	H32年
基本的な方針	鳥羽市は、近鉄・JR、かもめバス、市営定期船、伊勢湾フェリー、タクシーなどといった多様な交通手段を有する。一方、需要の面では、市民の生活交通及び市の主要産業のひとつである観光に伴う交通がある。本計画では、鳥羽市の各種計画と連携し、鳥羽市民の生活に密着し、地域間の連携や一体感を生み出し、また鳥羽市を訪れる観光客のニーズに対応することで、地域の活性化に寄与する「鳥羽市コミュニティ交通システム」の確立を目指す。
目標	①地域特性や市民・利用者ニーズに合った交通体系の充実 第2次連携計画で進めてきた鳥羽市の地域特性に合い、市民や利用者のニーズにも対応した交通体系を、他の施策と連携し、さらなる充実を図る。また、移動制約者や交通不便地域への対応を考慮した新しい交通手段の導入検討を行う。 ②路線・手段間の結節の改善・強化 路線バス・市営定期航路網が一体として機能するものとなることを目指す。そのために、利用の実態を十分に把握、反映させた交通結節点の整備や路線の見直しを進める。また、鉄道や伊勢湾フェリーとの連携強化を図る。 ③経営の健全化に向けた運行（運航）の効率化 かもめバス、市営定期船とも、運行（運航）のための市の行政負担が増大傾向にある点を改善するため、経営状態の健全化に向けた効率の良い運行（運航）を目指す。 ④観光振興に寄与する交通サービスの提供 観光客のニーズに合わせたわかりやすい公共交通を確保し、複数の観光地訪問促進など利便性の向上や近年増加している外国人観光客に対応した国際観光文化都市にふさわしい効果的な情報発信に努め、観光客に満足感を与え、観光客と市民との交流を促進し、鳥羽市の振興に貢献する交通体系となることを目指す。 ⑤安全・安心な交通への備え 市域の北部から東南部につながる海岸沿いを運行する路線バスや4つの離島を運航する市営定期航路では、大地震発生にともなう津波の被害を受けやすい地域でもあり、安全、安心な交通とするため取り組みを図る。
主要交通機関での取り組み方針	<かもめバス> ○生活に密着し、地域コミュニティの活性化に寄与するよう、市民の意向を把握の上、必要に応じて系統（経路）や停留所配置、ダイヤなどを逐次見直す。 ○市営定期船との連携を強化し、特に離島住民が本土の各地に行きやすくなる。 ○地域の特性や市民・利用者ニーズに合った交通体系、路線バスと市営定期航路との連携を考慮した交通体系の充実を図る。 ○高齢者、障がい者、学生などの移動制約者や不便地域のために新たな施策を導入する。 ○市民はもとより国内外の観光客にもわかりやすく使いやすいように交通結節点や案内システムの改善・整備を行うとともに、各路線・ダイヤの見直しを図る。また、他の機関との連携についても配慮する。 ○経営状態を健全化していくため、効率の良い運行を目指すとともに、関係者みんなでバスを支えていく仕組みを構築する。 ○鳥羽観光の振興に貢献する交通体系となるよう、利用ニーズに合った公共交通を確保し、国内外の観光客にもわかりやすい情報発信に努める。 ○新チケット導入などによる利便性向上を図り、回遊型の観光利用を促し、地域と観光の振興に貢献する公共交通とする。 ○災害時における人命を確保し、被害を最小限とするため日頃から防災を意識した交通機関を目指す。 <市営定期船> ○限られた交通資源（5隻運航）の中で、通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応した運航計画を策定する。 ○地域の特性や市民・利用者ニーズに合った交通体系、路線バスと市営定期航路との連携を考慮した交通体系の充実を図る。 ○市民はもとより国内外の観光客にもわかりやすく使いやすいように交通結節点や案内システムの改善・整備を行うとともに、各路線・ダイヤの見直しを図る。また、他の機関との連携についても配慮する。 ○市営定期船が担うべき領域へ効果的に人的・物的資源の投入を図り、無駄のない効率的な輸送の確保を目指す。 ○鳥羽観光の振興に貢献する交通体系となるよう、利用ニーズに合った公共交通を確保し、国内外の観光客にもわかりやすい情報発信に努める。 ○新チケット導入などによる利便性向上を図り、回遊型の観光利用を促し、地域と観光の振興に貢献する公共交通とする。 ○災害時における人命を確保し、被害を最小限とするため日頃から防災を意識した交通機関を目指す。

志摩市



計画名称	志摩市地域公共交通網形成計画
策定年次	R元年8月
目標年次	R5年
計画が目指す将来像	住む人のだれもが、いつまでも、安心して自由にでかけられ、訪れたひとがみな、まちじゅうを自由に巡り、自然やひとの魅力にであえるまち
基本方針	①地域特性と住民のニーズに対応した、持続可能な公共交通システムの実現 ②観光との連携による公共交通の利用促進 ③公共交通を維持するために住民・事業者・行政との協働を推進する仕組みの構築
目標	・公共交通利用者の減少をくい止めます ・公共交通空白地域を縮小します ・すべての自治会地区から鵜方駅周辺の主要買い物拠点、医療拠点に公共交通により1回以内の乗り換えで行けるようにします ・公共交通を利用する観光客数を増加させます ・住民が地域の公共交通について問題意識を持ち、議論する場をつくり ・住民が公共交通について知る機会をつくり、意識を高めます
重点施策	①MaaS(Mobility as a Service)構築による公共交通の再生 ②阿児地域生活路線の再編成 ③英虞湾定期船の観光客の利用促進
施策	1-1 地域特性や住民のニーズに対応した持続可能な公共交通実現のための交通網改善 1-2 乗りやすさの改善による公共交通網の利用促進 2-1 観光客の公共交通利用のための環境整備 2-2 観光客の公共交通利用促進のための連携強化 3-1 住民が参加し公共交通についての理解を深め、支える仕組みづくり

多気町

計画名称	第2次多気町地域公共交通総合連携計画(改訂版)
策定年次	R元年6月
目標年次	R2年
基本方針	・高齢者、学生など、自ら交通手段を持たない方への日常生活における移動手段の確保 ・交通不便地域の解消、町内のどこからでも移動できるような手段の確保 ・町内の各種公共交通機関が連携することによる利用しやすい公共交通システムの確立
課題	①高齢化への対応 本町では、人口減少と高齢化が進行してきている。高齢により、自動車の運転が困難になる人の増加が見込まれているため、高齢者が安心して気軽に外出できるように、移動手段を確保することが必要である。 ②幹線バス等の利便性の向上 幹線バスは、相可高校等への通学や高齢者の通院・買い物等に利用されているが、便数が少ないため利用が低調である。また、JRや路線バスが町内の移動手段の1つとして活用できていないことも問題である。これら公共交通の幹線の充実が求められる。 ③公共交通不便地域の解消 幹線バスの通っていない地域は予約運行小型バスを運行することにより、移動手段の確保を行っているが、町民のニーズに対応し、より利便性のよい公共交通の運行形態を確立する必要がある。また町外から来る人は予約運行小型バスを利用することができないため、町内の観光施設に行く手段がない。
目標	・町内の主要地等を結ぶ幹線交通手段の確保 ・デマンド型乗合交通の運行 ・路線バス利用時における乗車料金の補助 ・公共交通の利用方法の周知
施策・具体的な取り組み	①町内のどこからでも利用できる移動手段の確保 町内の主要地やJR各駅に、町内のどこからでも移動できるような公共交通体系の確立を目指す。 ②利便性の高い運行体系の構築 小集落が分散する状況に合うように公共交通空白地域を解消し移動手段確保・ニーズ対応を図るべく、多気地域と勢和地域を結ぶ幹線バスの充実と、町内の全集落をカバーするデマンド型乗合交通運行との二段構えによって、利便性の高い運行体系を目指す。 ③各種公共交通機関の連携 町営バス・デマンド型乗合交通と鉄道・路線バスとが連携して、他市町への移動手段を確保し、公共交通ネットワークの形成を目指す。

第4章 地域公共交通を取り巻く課題

1. 地区別意見交換会

公共交通に関する地区の問題点等を把握するめに、H30年11月頃に市内23地区を対象に実施した地区別意見交換会では、主に以下のような意見が出されています。

【バスの運行内容について】

- バスの運行本数が少ない。
- 自宅近くにバス停がない。
- 商業施設や病院、伊勢市中心部などへの直通路線がない。
- バスの運行時間帯が合わない、終便が早い。
- 市中心部まで距離があるため、運賃が高い。
- 路線バスやコミュニティバスなど交通手段を乗り換えるたびに料金が発生し負担が大きい。
- 乗り継ぎダイヤが悪い。
- バスのダイヤなど運行内容を知らない。
- A回り、B回りなど、どこ行きのバスなのかわかりにくい。

【バス停について】

- バス停までの距離が遠い地域や、高低差によりバスを利用しにくい地域がある。路線を見直すか、バス停までの移動手段がほしい。
- 屋根やベンチなどバス待ち環境を良くしてほしい。

【その他について】

- 車が運転できるのでバスを利用していない。
- 路線バスも含め、運行を維持してほしい。
- 将来、車が運転できなくなったり、運転免許を返納した際には利用したい。
- 寿バス乗車券をもっと多くしてほしい。タクシー券を導入してほしい。

手渡しアンケート地区別回収状況

地区名	回答数	地区名	回答数	地区名	回答数	地区名	回答数
進修	509	厚生	57	四郷	392	上野	211
修道	93	神社	124	豊浜東	249	二見浦	123
有絹	238	大湊	65	豊浜西	41	小俣・明野	121
早修	71	佐八	26	北浜	45	御園	186
中島	212	宮山	31	東大淀	7		
明倫	160	浜郷	100	城田	406	計	3,467

※進修地区については進修まちづくりの会の独自アンケート

※中島徳川山地区については自治会の独自アンケート

2. 現行の「伊勢市地域公共交通網形成計画」に基づく事業の実施状況

2-1. 事業の実施状況

現行の「伊勢市地域公共交通網形成計画」に基づく事業の主な実施状況は下記のとおりです。

基本的な方針1 誰もが利用しやすい公共交通を目指す

・目標① 路線バス運行の維持

事業	実施主体	実施状況
路線バスの運行の維持	バス事業者 伊勢市	現在 16 路線の運行を継続
ICカード導入に伴う利便性向上	バス事業者	路線バスに IC カードを導入
廃止代替路線バスの運行維持・確保	バス事業者 伊勢市	廃止代替路線バスの玉城線の運行を継続 R 元年 10 月に松阪伊勢線と玉城線を「伊勢玉城線」へと統合
乗継運賃制度の検討	バス事業者 伊勢市	IC カードの導入に合わせ、路線バス相互の乗継割引を実施
バス路線の再編等	バス事業者 伊勢市	R 元年 10 月に松阪伊勢線と玉城線を「伊勢玉城線」へと統合 市内循環(環状)バスの導入

・目標② コミュニティバス運行の継続

事業	実施主体	実施状況
おかげバス・おかげバスデマンドの運行の継続	伊勢市	現在おかげバス 6 ルート、おかげバスデマンド 3 ルート、の運行を継続
地域主体の自主運行バスの運行の継続	伊勢市 地域住民	現在沼木バスの運行を継続
地域や施設との連携による利用促進	バス事業 伊勢市 地域住民	伊勢まつりなど市内で開催されるお祭り等のイベントの場を活用し、バス車両の展示やこどもの制服試着体験など実施

・目標③ 公共交通の利便性向上

事業	実施主体	実施状況
「公共交通ネットワーク見える化」事業の推進	バス事業者 伊勢市 三重県	現在、「NAVITIME(ナビタイム)」「駅探(えきたん)」「もくいく」「ジョルダン」「YAHOO!路線情報」の 5 つのサイトのほか、Google マップ等の地図サイトでの検索が可能
バス交通と鉄道交通の連携強化	バス事業者 鉄道事業者 伊勢市	市内循環(環状)バス社会実験運行において、鉄道との乗継割引、駅内のポスター掲示等を実施
バス位置情報検索システムの導入検討	バス事業者 伊勢市	導入を検討中

基本的な方針2 公共交通の利用促進により交流人口の増加を目指す

・目標① 公共交通を利用した観光振興の推進

事業	実施主体	実施状況
観光施設との連携による 路線バスの利用促進	バス事業者 伊勢市	CANバスの運行継続 観光マップ等へのCANバスの運行情報掲載等周知活動の実施
企画きっぷの検討	バス事業者 鉄道事業者 タクシー事業者 伊勢市	伊勢・鳥羽みちくさきっぷ、伊勢・鳥羽・志摩・南伊勢みちくさきっぷワイド、まわりゃんせなどの企画きっぷを販売
マイカーから公共交通への 転換の促進	バス事業者 鉄道事業者 タクシー事業者	初参り時期などにバス優先レーンの設置 観光需要が多い時期における臨時バスの運行による輸送能力の向上
電気自動車等の活用による 公共交通の利用促進	バス事業者 伊勢市	ポケモン電気バスの運行、周知活動の継続

・目標② 交通機関の連携による利用促進

事業	実施主体	実施状況
公共交通の利便性・実用性等の 情報発信	バス事業者 鉄道事業者 タクシー事業者 伊勢市	バスポスターコンクールやバスの乗り方＆交通安全教室などを継続的に実施 バスラッピングコンテストを実施し、ラッピングバスを1台導入
多様な交通手段の組合せによる 公共交通の利用促進	バス事業者 鉄道事業者 タクシー事業者 伊勢市	初参り時期のパークアンドバスライドの実施 タクシーによるサービスの提供

基本的な方針3 地域の関係者が協働・連携しながら公共交通を支える

・目標① 利用するきっかけの提供

事業	実施主体	実施状況
公共交通のかしこい使い方とその支援	バス事業者 鉄道事業者 伊勢市	バスの乗り方 & 交通安全教室の実施 総合時刻表の作成、配布
高齢者等の外出機会の増進	バス事業者 鉄道事業者 タクシー事業者 伊勢市	運転免許返納割引定期券の販売、運転免許返納割引の実施 寿バス乗車券の配布
みえエコ通勤デーによる利用促進	バス事業者 三重県 伊勢市	毎週水曜日に実施

・目標② わかりやすい情報提供

事業	実施主体	実施状況
総合時刻表の発行	バス事業者 鉄道事業者 伊勢市	総合時刻表の作成、配布(最新 H30 年 4 月)
広報紙・市ホームページ等による情報発信	伊勢市	ホームページや広報誌、チラシ、CATV など多様な媒体により情報提供を実施

・目標③ 公共交通を地域で支える

事業	実施主体	実施状況
地域公共交通会議の活用	バス事業者 鉄道事業者 伊勢市	H28 年度 2 回、H29 年度 2 回、H30 年度 6 回開催
地域検討部会の活用	バス事業者 鉄道事業者 タクシー事業者 伊勢市	H30 年度から市内全 23 地区で意見交換会を継続的に実施
地域や施設との連携による利用促進	バス事業 伊勢市 地域住民	伊勢まつりなど市内で開催されるお祭り等のイベントの場を活用し、バス車両の展示やこどもの制服試着体験など実施

2-2. 指標の推移

現行の「伊勢市地域公共交通網形成計画」における、方針や目標に対応する各指標の推移は下記のとおりです。

様々な事業の推進により、目標を達成している指標もみられますが、一部においては達成できていない指標もあります。

基本的な方針1 誰もが利用しやすい公共交通を目指す

- ・目標① 路線バス運行の維持
- ・目標② コミュニティバス運行の継続
- ・目標③ 公共交通の利便性向上

指標項目	計画策定時 現況値	進捗状況					目標値	
おかげバス・おかげバスデマンドの利用者数	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成30年度	伊勢市まち・ひと・しごと創生総合戦略に定める目標値をもとに設定	85,400人
	77,632人	79,883人	76,792人	78,663人	81,654人	85,400人		
	(達成率)	93.5%	89.9%	92.1%	95.6%	-		
沼木バスの利用者数（スクール用を除く）	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成30年度	現状の維持を目標として設定	3,600人
	3,533人	4,371人	4,201人	4,443人	3,722人	3,600人		
	(達成率)	121.4%	116.7%	123.4%	103.4%	-		

基本的な方針2 公共交通の利用促進により交流人口の増加を目指す

- ・目標① 公共交通を利用した観光振興の推進
- ・目標② 交通機関の連携による利用促進

指標項目	計画策定時 現況値	進捗状況							目標値	
内宮・外宮の参拝者数（観光交流人口）	平成24年中	平成25年中	平成26年中	平成27年中	平成28年中	平成29年中		平成29年中	伊勢市観光振興基本計画に定める目標値をもとに設定	8,000,000人
	8,031,095人	14,204,816人	10,865,160人	8,382,278人	8,739,211人	8,798,351人		8,000,000人		
	(達成率)	177.6%	135.8%	104.8%	109.2%	110.0%		-		
公共交通の啓発・利用促進事業に参加した人数	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度		平成31年度	現状値から10%程度のアップを目標として設定	730人
	664人	643人	485人	793人	857人	-		730人		
	バスボスターコンクール 411人（18回） バスの乗り方から交通安全教室 113人（3回） 伊勢まつり参加者（おかげバス） 140人	バスボスターコンクール 278人（19回） ラッピングバスコンテスト 131人（6回） バスの乗り方から交通安全教室 89人（2回） 伊勢まつり参加者（おかげバス） 145人	バスボスターコンクール 224人（18回） バスの乗り方から交通安全教室 110人（2回） 伊勢まつり参加者（おかげバス） 145人	バスボスターコンクール 325人（20回） バスの乗り方から交通安全教室 77人（3回） 伊勢まつり参加者 （伊勢市市民協会の協賛） 208人 伊勢まつり参加者 （伊勢市市民協会の協賛） 361人	バスボスターコンクール 313人（22回） バスの乗り方から交通安全教室 180人（6回） 伊勢まつり参加者 （伊勢市市民協会の協賛） 361人	-	-	-		
	(達成率)	88.1%	66.4%	108.6%	117.4%	-		-		
	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成30年度		
内宮参拝者数の公共交通利用率	30%	39%	30%	31%	32%	33%	31%	35%	第2次伊勢市総合計画に定める目標値をもとに設定	-
	(達成率)	111.40%	85.70%	88.60%	91.40%	94.30%	88.60%	-		

基本的な方針3 地域の関係者が協働・連携しながら公共交通を支える

- ・目標① 利用するきっかけの提供
- ・目標② わかりやすい情報提供
- ・目標③ 公共交通を地域で支える

指標項目	計画策定時 現況値	進捗状況						目標値	
伊勢地域公共交通会議及び地域検討部会の開催数	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成31年度	現状値から目標を設定	10回
	3回	14回	2回	2回	10回	-	10回		
	公共交通会議 3回 検討部会 0回 幹事会 0回	公共交通会議 5回 検討部会 3回 幹事会 6回	公共交通会議 2回 検討部会 0回 幹事会 0回	公共交通会議 2回 検討部会 0回 幹事会 0回	公共交通会議 5回 検討部会 0回 幹事会 5回	-	-		
	(達成率)	140.0%	20.0%	20.0%	100.0%	-	-		

3. 地域公共交通を取り巻く課題

ここまでの把握結果を基に、伊勢市の地域公共交通を取り巻く課題を整理します。

課題①：高齢者も使いやすい生活交通サービスとして確保・維持を図ることが必要

- 【現状】
- 人口は減少し、高齢化が進展
 - 65 歳以上の運転免許証保有者数が増加している一方で、返納者数も増加
 - クルマ移動が多いが、将来、クルマが運転できなくなったり、運転免許を返納した際の公共交通利用意向は高い
 - 路線バスのうち、郊外を結ぶ路線の多くで利用者が少なく減少傾向
 - コミュニティバス利用者は H29 年度以降増加傾向
 - コミュニティバス利用者の約 7 割が 65 歳以上の高齢者で、クルマやバイクなど、公共交通以外の移動手段を持っていない方が多い
 - コミュニティバスの市負担金が増加傾向
 - 地域住民とともに今後の地域公共交通に関して議論や検討を進めている



人口の減少や高齢化の進展に伴い、運転免許証を返納する人の増加が見込まれるため、既存の鉄道や路線バスなどの公共交通の必要性について共通の認識を持ち、高齢者も使いやすい持続可能な生活交通サービスとして確保・維持していく必要があります。

課題②：公共交通相互の乗り継ぎなど連携強化が必要

- 【現状】
- 伊勢市駅や宇治山田駅を中心に路線バス網が構築され、それを補完するようにコミュニティバスが運行
 - 病院利用者は市全域のほか、市外からの利用も多い
 - 市外への通学が多い
 - 観光客は増加傾向
 - 様々な料金負担軽減策を展開しているが、コミュニティバスと他の交通手段と連携した料金負担軽減策が少ない
 - 郊外から路線バスの運賃、また、バスを乗り換えるたびにかかる運賃の負担軽減及び路線バスとコミュニティバスの運賃格差の是正が望まれている
 - IC カードが普及していないことで乗り継ぎ利便性が乏しい



鉄道や路線バス、コミュニティバスなど、市内を運行する様々な公共交通を活かし、より利便性の高い地域公共交通網とするため、ダイヤや料金、待ち合い環境、ICT 化の普及などにより各公共交通相互の乗り継ぎの環境の向上を図るなど、相互の連携をより一層強化する必要があります。

課題③：地域の実情や需要に応じた、効果的な交通体系への再構築が必要

- 【現状】
- 市内々の移動は、市中心部や小俣地区への移動が多い
 - 鉄道や路線バス、コミュニティバスではカバーできていない地域が存在
 - 生活圏が隣の市町であるため、市町間の連携が望まれている
 - バスなどの公共交通を使って利用したい・利用してみたい施設は、病院や駅、大規模商業施設やスーパーが多い
 - バス停までの移動が大変であり、路線の見直しやバス停までの移動手段の確保が望まれている
 - 路線バスについて重要度が高く満足度が低い点は、運行本数やダイヤ、料金
 - コミュニティバスについて重要度が高く満足度が低い点は、運行本数やダイヤ、乗り継ぎのしやすさ、運行情報などの情報の入手のしやすさ、総合評価
 - 観光客は、外宮や内宮、おかげ横丁・おはらい町、二見興玉神社・夫婦岩を結ぶルートでの移動が多い



地域にあった運行形態の選択による持続可能な運行方法の確立や公共交通網の再編などにより、地域の実情や需要等に応じた効果的な交通体系を構築する必要があります。また、増加している観光需要へも対応し、より一層の交流人口の増進と観光振興を図るため、需要に応じた適切な運行方法を検討する必要があります。

課題④：適切で継続的な利用促進策の展開と情報を入手しやすい環境の形成が必要

- 【現状】
- バスのダイヤなど運行内容を知らない方もいる
 - コミュニティバスについて、重要度が高く満足度が低い項目の1つとして、運行情報などの情報の入手のしやすさが挙げられている
 - 観光客は増加傾向
 - 多様な媒体による継続的な情報提供を展開している



現在展開している利用促進策等の取り組みの継続的な実施と周知のほか、公共交通の果たす役割や重要性についても啓発する必要があります。また、より使いやすい公共交通とするためには、鉄道や公共施設、商業施設、病院利用者、観光客などターゲットに応じた利用促進策の展開と、多様な媒体により情報を入手しやすい環境の形成を図る必要があります。

課題⑤：地域や施設、まちづくりとの連携促進が必要

- 【現状】
- 地域住民とともに今後の地域公共交通に関して議論や検討を進めている
 - 屋根やベンチなどバス待ち環境の改善が望まれている
 - 継続的に利用促進策を展開している
 - 総合計画や都市マスタープラン、立地適正化計画に基づくまちづくりを推進している



持続性のある生活交通サービスの確保・維持には、地域住民の利用促進やサポートが重要となります。現在、地域住民とともに今後の地域公共交通に関して議論や検討を進めていますが、今後も行政・事業者・地域が協働し、継続的に公共交通を支えていく必要があります。また、総合計画などまちづくりに関する取り組みとの連携を促進し、伊勢市の将来像の実現に向けた事業を展開する必要があります。

第5章 伊勢市地域公共交通網形成計画

1. 伊勢市が目指すまちづくりと公共交通

1-1. 将来像と基本理念

上位計画である第3次伊勢市総合計画の基本構想では、本市が目指すべき将来像として、「私たちが担うまち」「人と人とのつながりで活力と安心を感じられるまち」「地域の誇りをつなぐまち」という3つの基本理念を踏まえ、人と人、地域と地域、過去と未来とをつなぐ『つながりが誇りと安らぎを育む魅力創造都市 伊勢』と定めています。

また、伊勢市都市マスタープランの分野別都市づくりの方針のひとつである道路・交通分野の施策として「交通ネットワークの形成」、「公共交通の充実」、「交通対策の推進」などを掲げ、誰もが利用しやすい公共交通手段の充実や地域間交流の促進、生活基盤としての公共交通の確保を目指しています。

さらに、伊勢市立地適正化計画では『市民の暮らしと伝統を守り育む集約型都市』という都市づくりの理念のもと、「若い世代にとって魅力的な都市」「高齢者が安心して暮らせる便利な都市」という都市づくりの方針を掲げています。

そこで、本計画においては、これら上位・関連計画と連携し、さらにこれまでに策定された地域公共交通に関する計画の方向性も踏まえつつ、本市の地域公共交通の確保・維持・改善に向け、以下のような将来像の実現を目指します。

目指す
将来像

気軽におでかけができ、交流と活力に満ちた
地域社会を支える地域公共交通

また、将来像の実現に向け、以下のような基本理念のもと、事業を推進します。

基本理念

私たちが創り、育む、持続性のある地域公共交通網の構築

1-2. 基本方針

本計画が目指す将来像や基本理念を実現するために、以下のように3つの基本方針を定め、事業の推進を図ります。

基本方針 1

日常生活で利用できる公共交通を目指す

- ・交通不便地域を解消し、自ら移動手段を持たない人（高齢者等）に、病院や商業施設等への日常的な移動手段を提供し、気軽におでかけができる環境の形成を図ります。
- ・鉄道やバス、タクシーなど様々な公共交通の連携を図り、円滑で利便性の高い公共交通システムを目指します。

基本方針 2

公共交通を利用した観光交流人口の増加を目指す

- ・観光都市でもある本市の地域特性をふまえ、まちづくりや観光振興とも連携した公共交通システムを構築し、観光交流人口の増加を目指します。

基本方針 3

地域の関係者が協働・連携しながら自ら公共交通を支える

- ・地域の関係者が協働・連携しながら公共交通の利用促進に係る取り組みを行います。
- ・地域特性やニーズに応じた効率的な運行や運賃負担について市民自らが考える機会を設けます。

1-3. 地域公共交通網の展開方針（移動手段確保の考え方）

地域公共交通網は、第3次伊勢市総合計画や伊勢市都市マスタープラン、伊勢市立地適正化計画などの上位・関連計画におけるまちづくりの方針を踏まえ、主要な拠点間を効果的に結ぶ軸を中心に、それらの軸を補完する軸や各地区内の移動を支える交通網の形成など、段階構成を明確にし、誰もが使いやすい地域公共交通網の形成を図ります。

なお、本市における交通不便地域を以下のように定義します。

- 鉄道駅から半径300m圏域外
- 路線バス停留所から半径300m圏域外
- その他勾配や地形等の要因により地元から要望があり、伊勢地域公共交通会議が不便地域と認める地域（バス停から地域のゴミ集積場までの平均勾配 1/12※（8.3%）以上）
※建築物移動等円滑化におけるスロープの基準

1-3-1. 非交通不便地域を支える移動手段の展開

鉄道、路線バス、タクシーなど、民間事業者により移動手段を提供する地域で、基本的に行政による移動手段のサービス提供が望ましくないエリアとなります。ただし、立地適正化計画に基づく区域拠点間の移動手段となる市内環状バス、介護保険制度などを活用した道路運送法適用外のボランティア輸送など、民間事業者の経営を阻害しない、もしくは相乗効果が期待される場合など、必要に応じて行政によって移動手段を提供します。

広域幹線

本市と市外や県外など広域的な移動を支える鉄道を「広域幹線」として位置づけ、交流を促進する地域公共交通として利便性の向上を図ります。

- JR 参宮線、近鉄山田線、近鉄烏羽線

都市間幹線

本市と周辺市町間など比較的広域的な移動を支えるとともに、市内の地区間の移動も担う主要なバス路線を「都市間幹線」として位置づけ、周辺市町や地区間の交流を促進するとともに、日常の生活を支える地域公共交通として確保・維持・改善し、利便性の向上を図ります。

- 地域公共交通確保維持改善事業において地域間幹線系統に位置づけられている民間バス路線など、本市と市外とを結ぶ路線
（南島線、中川線、伊勢玉城線、伊勢烏羽線、御座線、伊勢宿浦線、伊勢五ヶ所線など）

地区間幹線

都市間幹線を補完し、市内各地区間の移動を担うバス路線を「地区間幹線」として位置づけ、地区間の交流を促進するとともに、市内の主要な医療施設への通院や商業施設への買い物など、生活を支える地域公共交通として確保・維持・改善し、利便性の向上を図ります。

- 市内で完結する都市間幹線以外の民間バス路線
（土路今一色線、イオンうぐいす台線、伊勢市内線、二見サンアリーナ線、神社線、大湊線、外宮内宮線、有滝線など）

市内環状線

各幹線と支線等を結び、主に本市の中心部を環状に運行する路線を「市内環状線」として位置づけ、高頻度運行による生活利便性向上や集約型都市実現に向けた公共交通網の形成を強化する地域公共交通として確保・維持・改善し、利便性の向上を図ります。

- 市内環状バス

都市機能エリア

伊勢市立地適正化計画において都市機能区域（都市機能誘導区域、都市機能維持ゾーン）として位置づけられている区域を、本計画においても「都市機能エリア」として位置づけ、各幹線や支線などにより移動を支え、生活利便性の向上と維持を図ります。

- 伊勢市立地適正化計画における都市機能区域

（都市機能誘導区域：伊勢市・宇治山田駅周辺、宮町・山田上口駅周辺、宮川駅周辺、五十鈴川駅周辺）

（都市機能維持ゾーン：二見浦駅周辺、御薊総合支所周辺、ララパーク周辺）

観光集客エリア

観光入込客数が多く、伊勢市都市マスタープランにおいて豊かな自然と歴史文化を伝える拠点として位置づけられている外宮、内宮、二見浦を「観光集客エリア」として位置づけ、快適なアクセス環境を形成するなど利便性の向上を図ります。

- 外宮、内宮（おかげ横丁・おはらい町含む）、二見浦（二見興玉神社・夫婦岩、伊勢シーパラダイスなど）

観光交通軸

本市の玄関口である伊勢市駅と宇治山田駅、観光集客区域とを結び、観光客の移動の多い区間を運行するバス路線を「観光交通軸」として位置づけ、地域住民だけでなく、観光客の移動も支え、交流を促進する地域公共交通として利便性の向上を図ります。

- 伊勢市駅、宇治山田駅と観光集客区域、鳥羽方面とを結ぶ区間を運行する民間バス路線（外宮内宮線、伊勢市内線、CANバスなど）

1-3-2. 交通不便地域を支える移動手段の展開

(1) 自治体主体型交通エリア

鉄道、路線バスでカバーできない地域のうち、集落が比較的まとまっている地域や連続した地域を有し、比較的多くの輸送量が必要であり、行政による移動手段のサービス提供を必要とするエリアとなります。ただし、地域住民が主体となった乗合いや相乗りタクシーの運行（行先限定）などのコミュニティバスを補完する移動手段のほか、介護保険制度などを活用した道路運送法適用外のボランティア輸送なども運行可能とします。

支線

地区間幹線を補完し、周辺地区間や地区外の最寄り駅など比較的小さな範囲の日常の生活圏（買い物、病院、行政施設）の移動を担う路線を「支線」として位置づけ、地区間の交流を促進するとともに、日常的な買い物など、より身近な生活を支える地域公共交通として確保・維持・改善し、利便性の向上を図ります。

- 周辺地区間など日常の生活圏を運行するおかげバス、おかげバスデマンド、沼木バスなどのコミュニティバス

(2) 地域主体型交通エリア

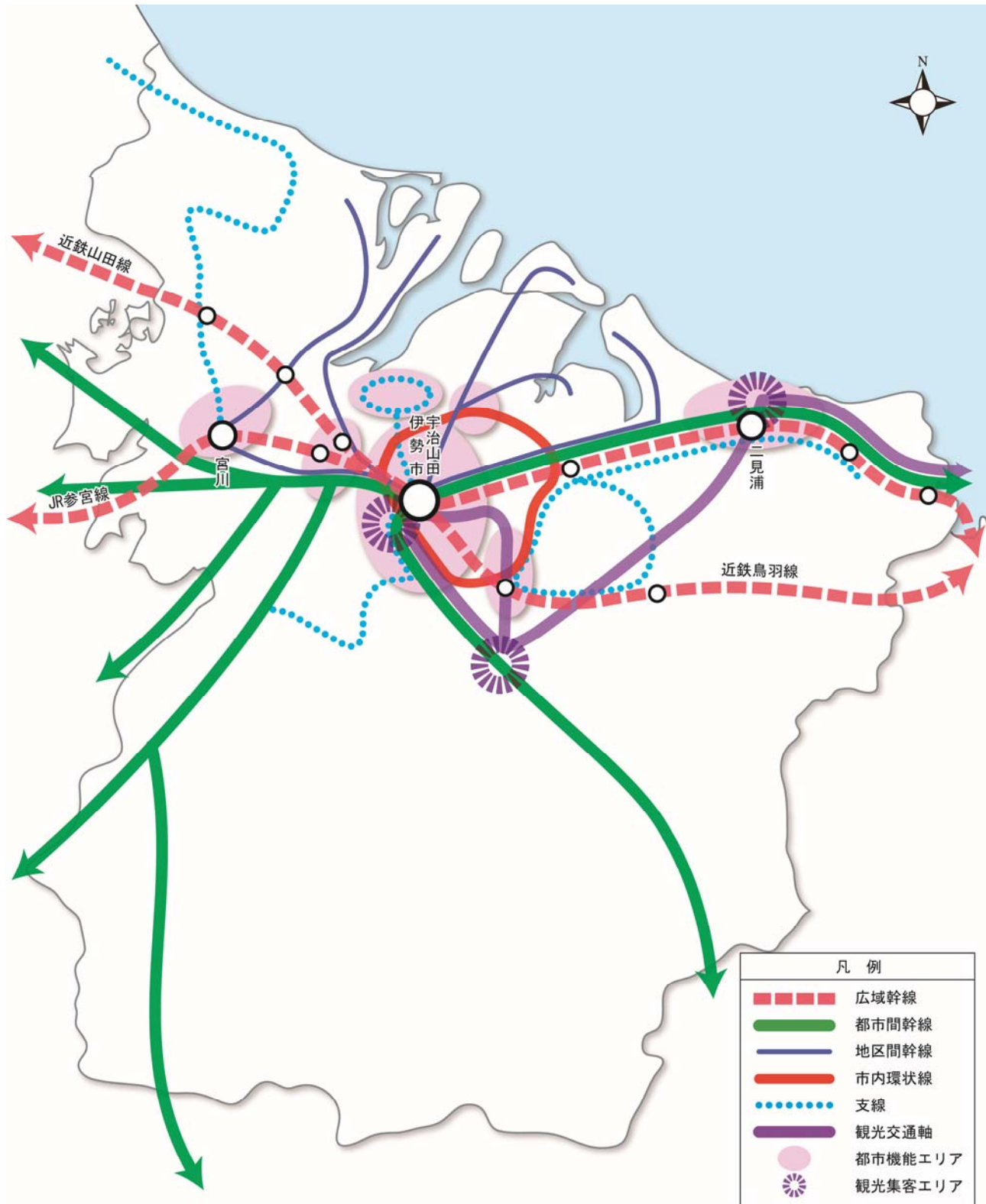
鉄道、路線バス、コミュニティバスでもカバーできない地域や、勾配や地形等の要因により地元から要望があり、伊勢地域公共交通会議が不便地域と認める地域で、地域住民が主体となった乗合いや相乗りタクシーの運行（行先限定）など、地域独自で移動手段を検討し、運行するエリアとなります。

地域主体型交通エリア

各幹線や支線でもカバーできない地域において、各公共交通へのアクセスや地域内の日常生活移動を支えるエリアを「地域主体型交通エリア」として位置づけます。地域主体型交通エリアにおいては地域独自で移動手段を検討し、運行を実施する場合は、行政や運行事業者が積極的にサポートします。

- 各幹線や支線でもカバーできない地域

伊勢市地域公共交通体系のイメージ



2. 計画の区域

計画の区域は、「伊勢市全域」とします。

3. 計画の期間

R2年4月からR8年3月までの6年間とし、必要に応じて見直します。

4. 計画の目標

計画の基本方針である「日常生活で利用できる公共交通を目指す」「公共交通を利用した観光交流人口の増加を目指す」「地域の関係者が協働・連携しながら自ら公共交通を支える」にそって、次のとおり具体的な目標を定め、事業を推進します。また、目標ごとに具体的な数値目標を設定し、達成状況を評価します。

基本方針 1

日常生活で利用できる公共交通を目指す

目標① 路線バスの運行維持・改善

目標を達成するために行う事業

- (1) 路線バスの運行維持・改善
- (2) 路線バス網の再編
- (3) 周辺市町との連携促進

目標② コミュニティバスの運行継続・改善

目標を達成するために行う事業

- (1) おかげバス、おかげバスデマンドの運行維持・改善
- (2) 市内環状バスの運行維持・改善
- (3) 地域主体の自家用有償旅客運送の運行維持・改善
- (4) 地域が自ら検討し運営する地域交通の導入
- (5) ICカードの導入による利便性向上
- (6) 地域や施設との連携による利用促進

目標③ 公共交通の利便性向上

目標を達成するために行う事業

- (1) 乗継割引制度の導入
- (2) 「公共交通ネットワーク見える化」事業の推進
- (3) バスロケーションシステムの導入
- (4) バス停環境の改善
- (5) わかりやすい公共交通利用環境への改善

基本方針 2

公共交通を利用した観光交流人口の増加を目指す

目標① 公共交通を利用した観光振興の推進

目標を達成するために行う事業

- (1) 観光施設との連携による公共交通の利用促進
- (2) 観光交通軸での連節バス運行による利用促進
- (3) 多様な交通手段の組み合わせによる公共交通の利用促進
- (4) 企画きっぷによる利用促進
- (5) マイカー観光から公共交通観光への転換促進
- (6) 電気自動車等の活用による公共交通の利用促進

基本方針 3

地域の関係者が協働・連携しながら自ら公共交通を支える

目標① 利用するきっかけの創出

目標を達成するために行う事業

- (1) 公共交通の利便性、実用性等の情報発信
- (2) クルマと公共交通のかしこい使い方の周知とその支援
- (3) 高齢者等の外出機会の増進
- (4) みえエコ通勤デーによる利用促進

目標② わかりやすい情報提供の展開

目標を達成するために行う事業

- (1) 時刻表の発行
- (2) 広報誌や市ホームページ等多様な媒体による情報提供

目標③ 公共交通を地域で支え、育てる

目標を達成するために行う事業

- (1) 地域公共交通会議の活用
- (2) 地域意見交換会の実施
- (3) 広告協賛金事業等多様な収入源の確保

5. 目標を達成するために行う事業及び事業主体・スケジュール

5-1. 事業概要

基本方針 1

日常生活で利用できる公共交通を目指す

目標① 路線バスの運行維持・改善

(1) 路線バスの運行維持・改善

本市の路線バスは、都市間幹線や地区間幹線を構成する公共交通として非常に重要な役割を担っています。

路線バスの利用者が減少した場合、交通事業者の収益が悪化して、路線によっては運行の継続が困難となる事態が想定されます。運行を継続していくためには一定の利用者及び収益の確保が必要となります。今後、バス事業者や他の交通事業者、市、地域住民など各主体が連携し利用促進に取り組むとともに、地域の特性や利用状況に応じた運行内容の改善にも取り組みます。



◆実施主体

バス事業者、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
路線バスの運行維持・改善	※適宜改善検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：————▶

(2) 路線バス網の再編

玉城線は、伊勢市駅と玉城町とを結び、赤字相当額を本市と玉城町との距離按分により補填し路線を維持しており利用促進にも取り組んでいましたが、利用者が少ない状況が続いていました。また、伊勢市駅と明和町や松阪市とを結び、玉城線の北側を運行する松阪伊勢線においても利用者が減少したため、この両路線の統合・再編を実施しています。

他の路線バスにおいても利用が少ない路線も見受けられるため、より一層の利用促進を図る必要もありますが、路線の統合やコミュニティバスとの役割分担なども見据えた再編を適宜実施し、確保・維持を図ります。

◆実施主体

バス事業者、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
路線バス網の再編	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：————▶

(3) 周辺市町との連携促進

本市には、市域を跨ぎ周辺市町とを結ぶ路線バスが複数存在しており、地域住民の通院、通学や買い物を支える交通手段として、また、観光交流を支える交通手段としての役割を果たしています。今後もこれら路線バスの利用促進を図り、確保・維持していくために、周辺市町との情報共有や周知活動、利用促進活動の展開など、連携を強化、促進します。

◆実施主体

バス事業者、伊勢市、周辺市町

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
周辺市町との連携促進	※適宜検討・実施					継続
						

検討：■■■▶ 実施：————▶

『目標① 路線バスの運行維持・改善』の指標と目標値

指標	現況値 (H30 年度)	目標値 (R7 年度)
外宮内宮線・CAN ばす・二見サンアリーナ線を除く 路線バスの利用者数	1,584,300 人	158 万人

※外宮内宮線・CAN ばす・二見サンアリーナ線を除くことでできる限り観光利用の影響を排除し、維持目標とした

目標② コミュニティバスの運行継続・改善

(1) おかげバス、おかげバスデマンドの運行維持・改善

本市のコミュニティバスは、地区間幹線や支線を構成する公共交通として、路線バスなどの幹線を補完し、市内の主要な医療施設への通院や商業施設への買い物など、生活を支える地域公共交通として非常に重要な役割を担っています。

今後もおかげバスやおかげバスデマンドなどのコミュニティバスの運行を維持するため、継続的な周知、利用促進活動を展開するとともに、路線バスや鉄道など一体となった総合的な公共交通網を形成するため、各運行事業者とも連携し、運行方法や運行ルートの変更などのコミュニティバス路線網の再編を実施するとともに、乗り継ぎ環境の改善、ダイヤ調整などの利便性の向上を適宜実施します。なお、一部路線は周辺市町へも乗り入れているため、今後も周辺市町との情報共有や周知活動、利用促進活動の展開など、連携を強化、促進します。

また、一部のバス停においては利用が少ない状況が続いているため、廃止などに係る客観的な評価基準を定め、地域住民と情報を共有しながら運用するなど、一体となった取り組みを推進します。

◆実施主体

伊勢市、バス事業者、周辺市町

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
おかげバス、おかげバスデマンドの運行維持・改善	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：——▶



(2) 市内環状バスの運行維持・改善

H30年1月4日からは市中心部の主要な病院や商業施設を結ぶ市内循環バスの運行を開始し、R元年9月1日からは市内環状バスとしてルートやダイヤを改善した第2期運行を開始しています。また、利用者も増加傾向を維持しており、R2年4月1日からは市内環状線バスとして本格運行を開始する予定です。

今後も市内環状バスの運行を維持し、より利便性の高い公共交通とするため、継続的な周知、利用促進活動を展開するとともに、おかげバスや路線バス、鉄道などとも連携した、乗り継ぎ利便性の確保などの改善など適宜実施します。

◆実施主体

伊勢市、バス事業者、鉄道事業者

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
市内環状バスの運行維持・改善	R2年4月1日～本格運行開始 ※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：——▶



（３）地域主体の自家用有償旅客運送の運行維持・改善

上野地区では、高齢化が進み、車など自ら移動手段を持たない高齢者等が多く、買い物、通院などの市民生活を行う上で、これまでの公共交通（路線バス 沼木線）では支障をきたしていました。

このため、地域住民の主体的な取り組みにより、高齢者、小中学生等の移動手段を確保するための取り組みが開始され、H25 年 12 月からの試行運行、H26 年 5 月から自家用有償旅客運送の沼木バスとして、市内連絡用、買い物用、支所用、スクール用の 4 路線で本格運行を開始しています。しかし、現在においては、利用者が伸び悩んでおり、運行経費の負担が重くのしかかってきています。そこで、運行方法も含め、運行経費を削減するための改善を実施し、運行を維持していくものとします。



◆実施主体

地域住民、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
地域主体の自家用有償旅客運送の運行維持・改善	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：▶

（４）地域が自ら検討し運営する地域交通の導入

市内においては、各幹線や支線を構成する路線バスやコミュニティバスでもカバーできない地域があります。しかし、それら地域すべてにコミュニティバスを運行するのは、財政的にも非常に厳しい状況です。そこで、これらの地域を地域主体型交通エリアとし、各幹線や支線へのアクセスや地域内の日常生活移動を支える地域公共交通を、地域が自ら中心となって必要性を検討し、地域の実情にあった地域交通を導入します。

地域交通の導入を検討する際には、市やバス事業者、タクシー事業者等の交通事業者が連携し、積極的にサポートします。また、市による運行に係る補助制度を新たに検討、導入し、地域交通の運行を継続的に支援します。



タクシー事業者との連携の例

- ・バス停までの移動を支える乗合タクシー運行（バス事業者と連携）
- ・運転管理業としての運転者派遣
- ・買い物や病院・駅利用目的に特化した乗合タクシー運行 など

◆実施主体

地域住民、伊勢市、バス事業者、タクシー事業者

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
地域が自ら検討し運営する地域交通の導入	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：▶

(5) ICカードの導入による利便性向上

市内を運行する路線バスにはICカードが既に導入されており、路線バス相互の乗継割引も実施されています。コミュニティバスにおいてもICカードを導入し、小銭を持つ煩わしさの軽減や、スムーズな乗降車による利便性向上を図ります。



◆実施主体

伊勢市、バス事業者

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
ICカードの導入による利便性向上	検討 ■■■■▶	導入				継続

検討：■■■■▶ 実施：▶

(6) 地域や施設との連携による利用促進

沿線の施設や店舗等と連携し、コミュニティバス利用者に対する買い物代金や入場料の割引、粗品進呈等のサービス実施の可能性について検討し、実施します。また、各地域で実施されているイベントとも連携し、コミュニティバスの利用促進を図ります。

◆実施主体

伊勢市、バス事業者、地域住民

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
地域や施設との連携による利用促進	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■■▶ 実施：▶

『目標② コミュニティバスの運行継続・改善』の指標と目標値

指標	現況値 (H30 年度)	目標値 (R7 年度)
おかげバス・おかげバス デマンドの利用者数	81,654 人	89,000 人
沼木バスの利用者数 (スクール用を除く)	3,722 人	3,700 人
年間利用者数 72 名未満のコミュニティバス停留所の割合	31%	21%

※おかげバス・おかげバスデマンド：近年の伸び率を参考に目標値を設定した

※沼木バス：維持目標とした

※コミュニティバス停留所：現況値の 10%減少を目標値とした

目標③ 公共交通の利便性向上

(1) 乗継割引制度の導入

市内を運行する路線バスには路線バス相互の乗継割引が実施されていることから、路線バスとコミュニティバス、コミュニティバス相互の乗継割引についても導入を検討し実施します。

また、鉄道やタクシーとの乗継割引の導入も継続して検討すると同時に、乗継割引が不要となるゾーン制、時間制運賃の導入など、MaaS※への展開を念頭においた検討も推進します。

※MaaS (Mobility as a Service) …移動に必要な鉄道やバス、タクシー、レンタカー、カーシェアリング、レンタ(シェア)サイクルなど、多様なモビリティの検索～予約～運賃の支払いを、手元のスマートフォンから一度に行えるようにするサービス

◆実施主体

伊勢市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
乗継割引制度の導入	路線バス・コミュニティバス相互の乗り継ぎ検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：▶

(2) 「公共交通ネットワーク見える化」事業の推進

三重県で実施している「三重県内の公共交通ネットワーク見える化プロジェクト」と連携し、インターネットを通じて公共交通の乗り継ぎ検索サービスを提供する民間事業者への情報提供を行います。

本市でも現在「NAVITIME (ナビタイム)」「駅探 (えきたん)」「もくいく」「ジョルダン」「YAHOO!路線情報」の5つのサイトで検索が可能となっています。また、近年増加している外国からの来訪者にも対応できるよう標準的なバス情報フォーマットGTFS-JPでもデータを整備し、国内の乗換案内事業者だけではなく、Google マップでも検索可能となっています。

今後も、このような公共交通の乗り継ぎ検索サービスや多言語に対応したツールの活用を推進します。



◆実施主体

伊勢市、バス事業者、三重県

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
「公共交通ネットワーク見える化」事業の推進	実施	※適宜検討・実施				継続

検討：■■■▶ 実施：▶

(3) バスロケーションシステムの導入

現在、四日市・鈴鹿・津地区で既に導入されている無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報をリアルタイムに確認できる「バス位置情報検索システム」の導入について検討し実施します。このシステムにより、道路状況により混雑している場合や天候により遅れが出ている場合など、携帯電話やインターネットを利用してバスの位置情報を確認することができ、利用者はバスの到着予測時刻などを知ることができます。

◆実施主体

バス事業者、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
バスロケーションシステムの導入	R3年3月導入					継続

検討：■■■■ 実施：————→



(4) バス停環境の改善

主要なバス停における乗り継ぎなどの案内表示や上屋、ベンチ等の整備による環境の改善を検討、実施し、快適性を向上することで利用促進を図ります。また、同じ場所でも路線バスとコミュニティバスとのバス停名称が異なっている箇所もあるため、バス停名を統一するなど、わかりやすい環境へ改善します。

具体的取り組みの例

- ・ 主要なバス停における乗り継ぎなどの案内表示
- ・ 主要なバス停における上屋、ベンチ等の整備
- ・ 路線バスとコミュニティバスとのバス停名称の統一 など

◆実施主体

バス事業者、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
バス停環境の改善	バス停名・主要箇所改善実施		※適宜検討・実施			継続

検討：■■■■ 実施：————→

（５）わかりやすい公共交通利用環境への改善

近年増加している訪日外国人の方をはじめ、より多くの方々にとってわかりやすい公共交通の利用環境の形成を図ります。バス利用に関しては、路線バスやおかげバス全体におけるバス停ナンバリングのほか、おかげバスの路線別カラーリングやバス車両のラッピングの設定により、路線の区別や行先方面をわかりやすくするなどの改善を図ります。また、各鉄道駅や主要なバス停までの案内表示を道路上に設置するなどの取り組みも実施します。

具体的取り組みの例

- ・ 路線バスやおかげバス全体におけるバス停ナンバリング
- ・ おかげバスの路線別のカラーリングやバス車両のラッピング
- ・ 鉄道駅や主要なバス停までの案内表示の設置 など

◆実施主体

伊勢市、バス事業者、鉄道事業者

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
わかりやすい公共交通利用環境への改善	検討 ■■■■	ナンバリング・ラッピング実施 —————▶		※適宜検討・実施 —————▶		継続 —————▶

検討：■■■■▶ 実施：—————▶

『目標③ 公共交通の利便性向上』の指標と目標値

指標	現況値 (H30 年度)	目標値 (R7 年度)
外宮内宮線・CAN ばす・二見アリーナ線を除く 路線バスの利用者数	1,584,300 人	158 万人
おかげバス・おかげバス デマンドの利用者数	81,654 人	89,000 人
沼木バスの利用者数 (スクール用を除く)	3,722 人	3,700 人
市民アンケートの交通環境満足度 (満足・どちらかといえば満足)	49%	59%

※利用者数は目標①②と同じ指標とした

※交通環境：路線バスの充実とバス線路のない地域の移動手段の確保への取り組み

※満足度は現況値の+10%とした

目標① 公共交通を利用した観光振興の推進

(1) 観光施設との連携による公共交通の利用促進

市内にある観光施設を十分に活かして地域を活性化するため、公共交通による来勢の増加を目指します。観光施設など多くの人が集まる施設やエリアに関して利便性や周遊性の高い公共交通を提供するほか、さわやかウォーキングなどイベントを通し、鉄道を利用した来勢の増加促進などを図り、観光やまちの活性化と市内外の交流人口の増加を目指します。

伊勢市内には観光施設が点在しており、周遊するには移動が必要となります。そのため、観光施設や鉄道、路線バス、タクシーを活用した取り組みを拡充し、さらなる公共交通の利用促進を図ります。

また、CANばすなどの路線バスは伊勢市内だけでなく、鳥羽市などの周辺市域へ発着している路線もあるため、周辺市と連携し、より効果的なバス路線の構築を検討します。



◆実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
観光施設との連携による公共交通の利用促進	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：▶

(2) 観光交通軸での連節バス運行による利用促進

観光集客区域を結ぶ観光交通軸のうち、特にひとの移動の多い伊勢市駅と外宮、内宮とを結ぶ区間において連節バスを運行し、来訪者の利便性や回遊性の向上を図ります。また、連節バスの運行により、観光渋滞の低減や環境保全、まちの魅力向上も図ります。



◆実施主体

バス事業者、伊勢市、三重県、国

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
観光交通軸での連節バス運行による利用促進	R3年3月導入					継続

検討：■■■▶ 実施：▶

(3) 多様な交通手段の組み合わせによる公共交通の利用促進

①渋滞対策の実施

内宮、外宮をはじめ市内には集客力の高い観光地が数多くあり、年末年始やゴールデンウィーク、さらには大規模なイベントが実施される際には、観光地周辺等で交通渋滞が発生しています。来訪者の移動や近隣住民の日常生活に支障が生じるため、伊勢地域観光交通対策協議会※が主体となり、パークアンドバスライドの実施、自家用車から公共交通への積極的な移行などによる渋滞の解消を図るとともに、公共交通の利用を促進します。



※伊勢地域観光交通対策協議会…伊勢地域の観光促進と交通の円滑化を目指し、伊勢市、伊勢市商工会、三重県、国土交通省、その他関係機関が一緒になり設立した協議会

②観光施設へのアクセスの円滑化

路線バスによる観光施設へのアクセス方法やモデルルートに記載したチラシの配布を検討します。また、近年増加している訪日外国人の集客のために、公共交通機関での外国語案内やピクトグラム表示、外国語の案内パンフレットの作成を検討します。



③駅やバス停周辺における適切な場所・規模の駐輪場の確保

駅の周辺を中心に自転車・徒歩で移動しやすい交通環境づくりを目指します。また、バス停周辺の公共施設や商業施設等の主要な施設と連携し、バス利用者への施設駐輪場の解放によるサイクル&バスライドを促進します。

④市内における鉄道の利用促進

市内の鉄道駅の時刻表と鉄道駅にあるバス乗り場の時刻表を合わせて情報提供する等の情報発信をするとともに、鉄道事業者とバス事業者との連携によるダイヤの調整等を行い、市内における鉄道の利用促進を図ります。

⑤タクシーによるサービスの提供

タクシーは、駅や集客施設を発着地とした移動ニーズに対応するとともに、バスや鉄道では対応が難しい少量の移動に対して、機動性や柔軟性を活かしたよりきめ細かい移動ニーズに柔軟に対応したサービスを提供します。

また、観光客のほか、今後増加傾向にある高齢者等のニーズに対応できるようサービス向上に努めます。

◆实施主体

伊勢市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
多様な交通手段の組み合わせによる公共交通の利用促進	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：➡

(4) 企画きっぷによる利用促進

現在の様々な企画きっぷが販売され、多くの方に利用されています。今後も鉄道事業者やバス事業者、観光施設などが連携し、伊勢市内や伊勢志摩地域に点在する観光施設へのアクセス利便性や周遊性の向上を図るとともに、公共交通の利用促進と観光交流人口の増加を図るため、季節やイベントも踏まえた新たな企画きっぷの販売も検討しつつ、継続的に販売します。また、MaaSへの取り込みも合わせて検討します。



◆実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
企画きっぷによる利用促進	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：➡

(5) マイカー観光から公共交通観光への転換促進

伊勢市に來訪する際の交通手段の約半数は自家用車・レンタカーとなっており、鉄道やバスなどの公共交通は約4割となっています。バスで観光施設にアクセスする場合は、バスの運行ルートや運行時間に合わせた行動が必要となるため、バスによるアクセス方法や料金等の周知を図ります。また、タクシーにおいても予め予約をしておけば待ち時間なしで利用できるなどのメリットを活かすとともに、明確な料金体系を周知するなどにより、公共交通全体で利用促進を図り、観光交流人口の増加を目指します。



◆実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
マイカー観光から公共交通観光への転換促進	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：➡

（６）電気自動車等の活用による公共交通の利用促進

第２期伊勢市環境基本計画（Ｈ27年３月策定）に基づき、走行中に二酸化炭素を排出しない電気自動車等による「ＥＶ等で観光できる環境づくり」を進め、Ｈ25年度に作成した「小型ＥＶで周る観光ドライブコース」やＨ25年度に路線バスとして導入されたポケモン電気バスを活用した企画を支援し、観光施設等の周遊に電気自動車等を活用し公共交通の利用促進と低炭素なまちづくりを進めます。



〔権利表記〕©2018 Pokémon. ©1995-2018 Nintendo/Creatures Inc. /GAME FREAK inc

◆実施主体

バス事業者、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
電気自動車等の活用による公共交通の利用促進	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：——▶

『目標① 公共交通を利用した観光振興の推進』の指標と目標値

指標	現況値 (H30年度)	目標値 (R7年度)
内宮参拝者の公共交通利用率	31%	35%
外宮内宮線・CANバス・二見サンアリーナ線 路線バスの利用者数	2,676,600人	300万人

※H30年の内宮・外宮の参拝者数 8,505,253人から「第３次伊勢市総合計画」及び「伊勢市観光振興基本計画」の目標値（R3年 900万人）までの伸び率を参考に各目標値を設定した

※観光利用の多い外宮内宮線・CANバス・二見サンアリーナ線を対象とした

目標① 利用するきっかけの創出

(1) 公共交通の利便性、実用性等の情報発信

公共交通をより多くの人に利用してもらうためには、公共交通を利用してみる機会の提供が必要です。地域住民が公共交通の利点を理解し、自ら利用することを目指し、その取り組みを支援するための事業を実施します。また、市内だけでなく、市外からの来訪者が公共交通に関する情報を簡単に入手できるように、わかりやすい情報提供を実施するなど、認知度の向上や新規需要の掘り起こしを図ります。

具体的取り組みの例

- ・バスポスターコンクール
 - ・バスの乗り方&交通安全教室
 - ・高齢者等を対象としたバスの乗り方&ＩＣカード使い方教室
 - ・バスラッピングコンテスト
 - ・利用啓発イベント（公共交通に親しむ日）等の実施
 - ・伊勢まつりでのバス利用促進
 - ・バス車内や市役所、総合支所、支所、バス停周辺施設、駅、店舗等でのＰＲ など
- 
- A photograph of a yellow bus with a Pikachu livery. A sign in the foreground reads 'バスもモテる新交通手段' (Buses are also trendy new means of transportation).



◆实施主体

伊勢市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
公共交通の利便性、実用性等の 情報発信	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：➡

（２）クルマと公共交通のかしこい使い方の周知とその支援

公共交通は様々な種類があり、また、利用者が少なくなると減便や路線の廃止などが想定されます。一方、クルマはどこにでも行ける便利な乗り物ですが、多くなりすぎると、交通渋滞などの問題が発生します。公共交通とクルマの利用のバランスを考える機会を設け、かしこい使い方を周知し、その支援を推進します。

具体的取り組みの例

- ・バスの乗り方&交通安全教室
- ・時刻表の配布
- ・利用啓発イベント（公共交通に親しむ日）等の実施 など



◆实施主体

バス事業者、鉄道事業者、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
クルマと公共交通のかしこい 使い方の周知とその支援	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：➡

(3) 高齢者等の外出機会の増進

①運転免許証自主返納者の外出支援

交通事故の削減及び公共交通の利用促進を図るため、運転免許証を自主的に返納した方でも安全に外出できる機会を増進するため「運転経歴証明書」を活用した支援制度を検討します。



②高齢者の料金負担低減による利用促進

現在、75歳以上の高齢者の外出支援策として、市が実施している老人乗合バス運賃助成事業（寿バス乗車券）を配布し、高齢者の路線バス及びコミュニティバスの利用促進を図っています。今後も高齢者の料金負担軽減を図り、より一層の利用促進を図るため、新たな料金負担軽減策も検討し実施します。

③低床バスの導入

低床バスの導入を推進し、高齢者等が公共交通を利用しやすい環境を整備します。



④障がい者への外出支援

公共交通の利用の際に、障がいを理由として、正当な理由なくサービスの提供を拒否したり、制限したり、条件をつけたりすることはできません。また、車いすの方が乗り物に乗るときは手助けを行ったり、窓口で障がいのある方の障がいの特性に応じたコミュニケーション手段（筆談や読み上げなど）で対応を行うなど、心のバリアフリーを推進し、障がい者の外出機会を増進します。

⑤タクシーによるサービスの提供

タクシーは、駅や集客施設を発着地とした移動ニーズに対応するとともに、バスや鉄道では対応が難しい少量の移動に対して、機動性や柔軟性を活かしたよりきめ細かい移動ニーズに柔軟に対応したサービスを提供します。また、観光客のほか、今後増加傾向にある高齢者等のニーズに対応できるようサービス向上に努めます。

◆実施主体

バス事業者、伊勢市、タクシー事業者、鉄道事業者

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
高齢者等の外出機会の増進	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：▶

(4) みえエコ通勤デーによる利用促進

自動車やバイク通勤から二酸化炭素排出の少ない公共交通による通勤へ転換を促す取り組みである「みえエコ通勤デー」により公共交通の利用促進を図ります。また、市民、行政及び市内企業の協力のもと、マイカー利用を控えて公共交通を利用する「ノーマイカーデー」の取り組みも推進します。

◆実施主体

バス事業者、三重県、伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
みえエコ通勤デーによる利用促進	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：▶



『目標① 利用するきっかけの創出』の指標と目標値

指標	現況値 (H30 年度)	目標値 (R7 年度)
公共交通の啓発・利用促進 事業に参加した人数	857 人	940 人

※バスポスターコンクール、バスの乗り方&交通安全教室、伊勢まつり参加者

※現況値から約 10%増加

目標② わかりやすい情報提供の展開

(1) 時刻表の発行

コミュニティバスなどの時刻表を掲載した時刻表を配布する等、わかりやすい情報提供を推進します。

◆実施主体

伊勢市、バス事業者、鉄道事業者

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
時刻表の発行	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：➡



(2) 広報誌や市ホームページ等多様な媒体による情報提供

バスなど公共交通の運行や取り組みを広く知っていただくため、ホームページや広報誌、チラシ、CATVなど多様な媒体により周知を実施しています。このような情報提供を今後も継続的に実施するとともに、スマートフォン、パソコン、CATVなどからバスの運行状況を確認できるようにするなど、多様な媒体により公共交通の情報を入手できる環境を整備します。

◆実施主体

伊勢市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
広報誌や市ホームページ等多様な媒体による情報提供	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：➡



『目標② わかりやすい情報提供の展開』の指標と目標値

指標	現況値 (H30 年度)	目標値 (R7 年度)
おかげバス・おかげバスデマンドのページ(伊勢市ホームページ)アクセス数	38,376 件	42,000 件

※現況値から約 10%増加

（３）広告協賛金事業等多様な収入源の確保

地域公共交通を安定的、継続的に運行するためには運賃以外の収入も重要となります。現在、伊勢市においては、コミュニティバスの車体や車内への広告協賛事業などを実施していますが、運行経費に係る市の財政負担が増えるなか、新たな財源の確保を考える必要があります。そこで、新たな収入源としてバス停のネーミングライツ（命名権）を実施し、地域の企業にもコミュニティバスを支えていただくとともに、企業名のバス停の設置や車内放送、時刻表への表示による企業や店舗のPRなど活性化のツールとして、コミュニティバスを活かします。

◆実施主体

伊勢市

◆実施スケジュール

事業	実施スケジュール(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7～
広告協賛金事業等多様な収入源の確保	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：————▶

『目標③ 公共交通を地域で支え、育てる』の指標と目標値

指標	現況値 (H30 年度)	目標値 (R7 年度)
伊勢地域公共交通会議 の開催数	5 回/年	4 回/年

※現況（H30 年度）は本計画見直し検討のため回数が多い

※目標値は、事業計画立案や定期的な事業評価実施のために 4 回/年とした

5-2. 実施事業のまとめ

基本方針 1

日常生活で利用できる公共交通を目指す

目標① 路線バスの運行維持・改善

事業	実施主体	実施スケジュール(年度)					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7～
(1)路線バスの運行維持・改善	バス事業者 伊勢市	※適宜検討・実施					継続
(2)路線バス網の再編	バス事業者 伊勢市	※適宜検討・実施					継続
(3)周辺市町との連携促進	バス事業者、伊勢市、周辺市町	※適宜検討・実施					継続

目標② コミュニティバスの運行継続・改善

事業	実施主体	実施スケジュール(年度)					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7～
(1)おかげバス、おかげバスデマンドの運行維持・改善	伊勢市、バス事業者、周辺市町	※適宜検討・実施					継続
(2)市内環状バスの運行維持・改善	伊勢市、バス事業者、鉄道事業者	R2年4月1日～本格運行開始 ※適宜検討・実施					継続
(3)地域主体の自家用有償旅客運送の運行維持・改善	地域住民 伊勢市	※適宜検討・実施					継続
(4)地域が自ら検討し運営する地域交通の導入	地域住民、伊勢市、バス事業者、タクシー事業者	※適宜検討・実施					継続
(5)ICカードの導入による利便性向上	伊勢市 バス事業者	検討	導入				継続
(6)地域や施設との連携による利用促進	伊勢市、バス事業者、地域住民	※適宜検討・実施					継続

目標③ 公共交通の利便性向上

事業	実施主体	実施スケジュール(年度)					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7～
(1)乗継割引制度の導入	伊勢市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者	路線バス・コミュニティバス相互の乗り継ぎ検討・実施					継続
(2)「公共交通ネットワーク見える化」事業の推進	伊勢市、バス事業者、三重県	実施	※適宜検討・実施				継続
(3)バスロケーションシステムの導入	バス事業者 伊勢市	R3年3月導入					継続
(4)バス停環境の改善	バス事業者 伊勢市	バス停名・主要箇所改善実施		※適宜検討・実施			継続
(5)わかりやすい公共交通利用環境への改善	伊勢市、バス事業者、鉄道事業者	検討	ナンバリング・ラッピング実施		※適宜検討・実施		継続

検討：■■■■▶ 実施：————▶

基本方針 2

公共交通を利用した観光交流人口の増加を目指す

目標① 公共交通を利用した観光振興の推進

事業	実施主体	実施スケジュール(年度)					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7～
(1)観光施設との連携による公共交通の利用促進	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、伊勢市	※適宜検討・実施 ■■■■■→					継続
(2)観光交通軸での連節バス運行による利用促進	バス事業者 伊勢市、三重県、国	R3年3月導入 ■■■▶					継続
(3)多様な交通手段の組み合わせによる公共交通の利用促進	伊勢市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者	※適宜検討・実施 ■■■■■→					継続
(4)企画きっぷによる利用促進	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、伊勢市	※適宜検討・実施 ■■■■■→					継続
(5)マイカー観光から公共交通観光への転換促進	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、伊勢市	※適宜検討・実施 ■■■■■→					継続
(6)電気自動車等の活用による公共交通の利用促進	バス事業者 伊勢市	※適宜検討・実施 ■■■■■→					継続

検討：■■■■▶ 実施：■■■■■→

地域の関係者が協働・連携しながら自ら公共交通を支える

目標① 利用するきっかけの創出

事業	実施主体	実施スケジュール(年度)					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7～
(1)公共交通の利便性、実用性等の情報発信	伊勢市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者	※適宜検討・実施 					継続
(2)クルマと公共交通のかしこい使い方の周知とその支援	バス事業者 鉄道事業者 伊勢市	※適宜検討・実施 					継続
(3)高齢者等の外出機会の増進	バス事業者、伊勢市、タクシー事業者、鉄道事業者	※適宜検討・実施 					継続
(4)みえエコ通勤デーによる利用促進	バス事業者 三重県 伊勢市	※適宜検討・実施 					継続

目標② わかりやすい情報提供の展開

事業	実施主体	実施スケジュール(年度)					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7～
(1)時刻表の発行	伊勢市 バス事業者 鉄道事業者	※適宜検討・実施					継続
(2)広報誌や市ホームページ等多様な媒体による情報提供	伊勢市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者	※適宜検討・実施					継続

目標③ 公共交通を地域で支え、育てる

事業	実施主体	実施スケジュール(年度)					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7～
(1)地域公共交通会議の活用	伊勢地域公共交通会議	※適宜検討・実施					継続
(2)地域意見交換会の実施	地域住民 伊勢市	再編に係る実施		計画評価・見直しに係る実施			
(3) 広告協賛金事業等多様な収入源の確保	伊勢市	※適宜検討・実施					継続

検討：■■■▶ 実施：➡

6. 計画の達成状況の評価

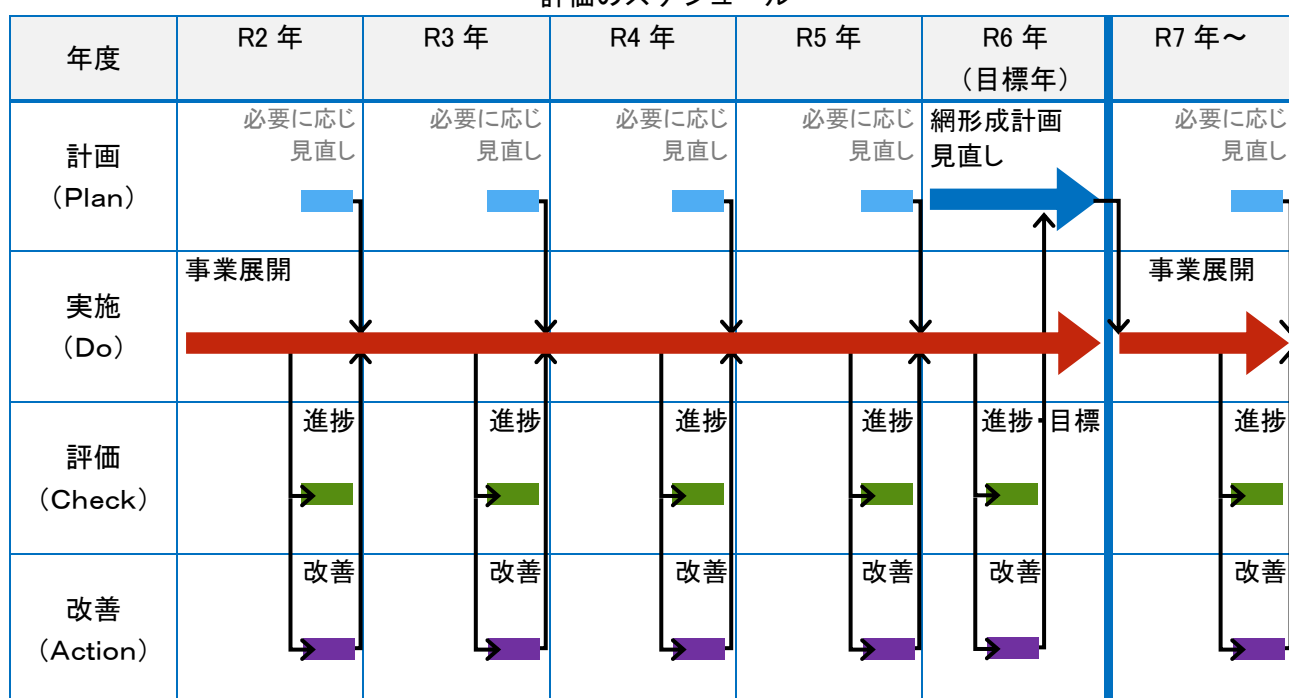
6-1. 計画・事業の進め方

事業の実施にあたっては、法改正や社会環境、市民のニーズの変化に合わせ事業内容を適宜改善することが必要となります。

そのため、市民（地域住民）や交通事業者、市などの行政等の関係者が協働・連携し、計画（Plan）された施策を実施（Do）していく上で、その施策の進行状況を把握・評価（Check）し、必要に応じて改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルにより、効果的な施策の展開を図ります。

また、本計画で定めた目標値の達成状況の評価及び検証については、実績値が毎年度把握できる指標は、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況を適切に評価し、適宜、事業の見直しを図ります。計画期間の最終年次にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげます。

評価のスケジュール



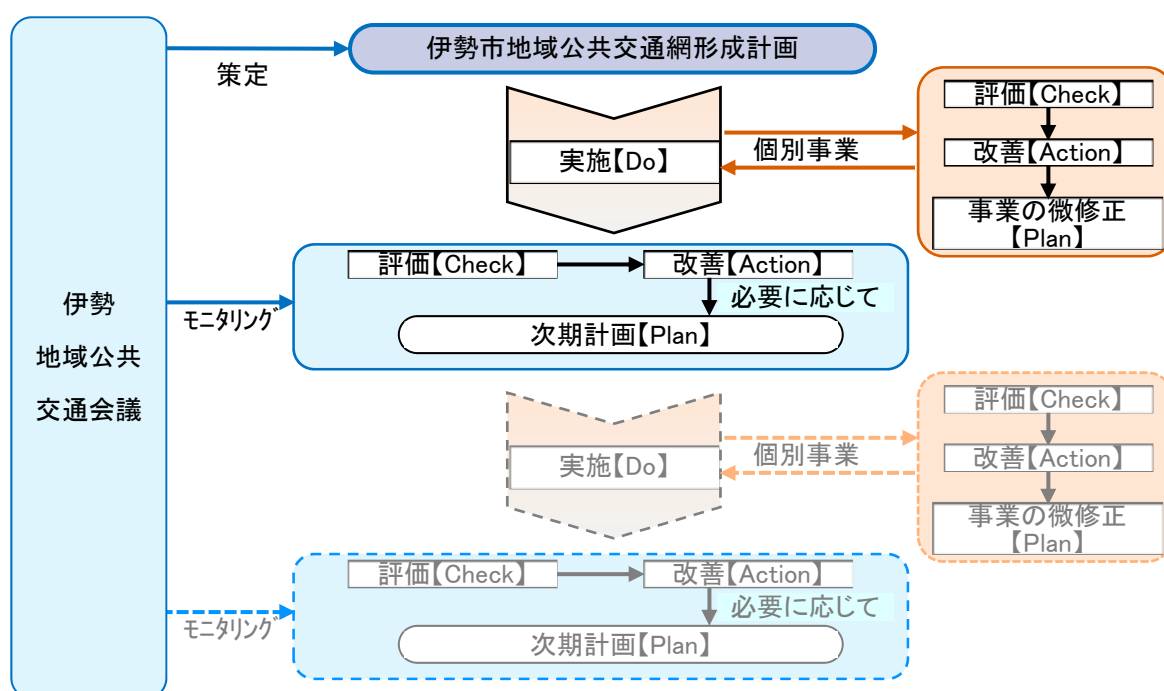
6-2. 評価の実施体制・方法

6-2-1. 評価の実施体制

学識経験者や行政関係者、市民の代表者、交通事業者など様々な立場の方々が参画をしている「伊勢地域公共交通会議」において、協働・連携して計画の立案、実施、評価、改善を繰り返すPDCAサイクルを実行します。各年では各事業の進捗を実施主体者がモニタリングすることで、進捗が思わしくない事業や効果が認められていない事業については取り組み方法を改善する等、事業の見直しを行う、小さなPDCAを実施します。また、「伊勢地域公共交通会議」が、地域公共交通網形成計画の全体の進捗を諮ることで大きなPDCAが構築されます。最終的に、目標年次に計画目標の達成状況を評価し、達成や未達成となった要因を整理して次期計画策定へと反映することになります。

また、「伊勢地域公共交通会議」は、計画の推進を図るとともに、計画の着実な実施に向けた全体調整を行います。

伊勢地域公共交通会議による評価管理と個別施策のPDCA



6-2-2. 評価指標の把握方法

伊勢市地域公共交通網形成計画において、必要となるデータの把握方法について、以下に示します。

ただし、把握するデータは、目標に掲げた指標だけでなく、地域公共交通全体の利用状況なども把握し、適宜評価を実施します。

評価指標の把握方法と計画目標（基本方針・目標）

指標	現況値	目標値 (R7 年度)	把握 方法	把握 間隔	基本方針 1			2	基本方針 3		
					目標 ①	目標 ②	目標 ③	目標 ①	目標 ①	目標 ②	目標 ③
路線バスの利用者数 (外宮内宮線・CAN ば す・二見サンアリーナ線 を除く)	1,584,300 人 (H30 年度)	158 万人	バス事業 者による 調査	毎年度	○		○				
おかげバス・おかげバ スデマンドの利用者数	81,654 人 (H30 年度)	89,000 人	伊勢市 データ	毎年度		○	○				
沼木バスの利用者数 (スクール用を除く)	3,722 人 (H30 年度)	3,700 人	伊勢市 データ	毎年度		○	○				
年間利用者数 72 名未 満のコミュニティバス停 留所の割合	31% (H30 年度)	21%	伊勢市 データ	毎年度		○					
市民アンケートの交通 環境満足度(満足・どち らかといえは満足)	49% (H30 年度)	59%	伊勢市デ ータ(伊勢 市市民ア ンケート)	毎年度			○				
内宮参拝者の公共交通 利用率	31% (H30 年度)	35%	伊勢市 データ	毎年度				○			
路線バスの利用者数 (外宮内宮線・CAN ば す・二見サンアリーナ 線)	2,676,600 人 (H30 年度)	300 万人	バス事業 者による 調査	毎年度				○			
公共交通の啓発・利用 促進事業に参加した人 数	857 人 (H30 年度)	940 人	伊勢市 データ	毎年度					○		
おかげバス・おかげバ スデマンドのページ(伊 勢市ホームページ)アク セス数	38,376 件 (H30 年度)	42,000 件	伊勢市 データ	毎年度						○	
伊勢地域公共交通会議 の開催数	5 回/年 (H30 年度)	4 回/年	伊勢市 データ	毎年度							○

6-3. 各実施主体の役割

本計画が目指す将来像や基本理念を実現するために、地域住民、交通事業者、行政など、それぞれの実施主体の役割を明確にし、協働・連携して事業を推進します。

■地域住民の役割

地域公共交通を担っている役割と地域公共交通及び交通事業者の現状を理解するとともに、地域公共交通の運営に積極的に参画し、積極的な利用、啓発活動、公共交通による移動手段の転換促進などの活動を実施することで、地域公共交通を自分たちで創り、育むことで、持続性のある運行を支えます。

〔主な活動〕

- ・公共交通を積極的に利用します。
- ・公共交通を地域で支えるため、要望する側ではなく主役として、利用する立場から路線・サービスの改善や利用促進の取り組み等の提案を行います。
- ・利用促進などの取り組みに積極的に参加・協力します。
- ・伊勢地域公共交通会議の運営に参加・協力し、地域の公共交通確保のための路線再編等の具体的な計画づくり、利用促進の取り組み等に主体的に参画します。
- ・企業や学校等は、所属する従業員や学生の通勤・通学に関して責任を持つ立場から、地域の関係者の一員として主体的に検討に参画します。

■交通事業者の役割

地域公共交通の運行を担う者として、地域公共交通の安全な運行を実施するとともに、さらなる利便性の向上と収支改善等による維持に向けた努力を継続します。

〔主な活動〕

○交通事業者

- ・交通サービスの供給者として、安全運行の確保はもとより、きめ細かい、質の高い運行サービスの提供と経営努力を行います。
- ・行政や地域住民と協力して、路線の見直し、運行ダイヤの調整等について検討し、提案します。
- ・乗務員は、利用者に配慮した行動を行います。

○関係団体（三重県バス協会、三重県タクシー協会等）

- ・交通ネットワークを踏まえた日常交通圏間の調整や交通事業者への助言・調整等による広域施策への対応を行います。
- ・地域のニーズにあったサービスを提供できる環境を整えるため、交通事業者と伊勢市等との調整、助言を行います。

■行政の役割

地域住民や交通事業者と積極的に連携し、改善に向けた企画の立案、利用促進策の実施、必要な経費確保などを行います。

〔主な活動〕

○伊勢市

- ・地域住民の生活交通の確保、まちづくりの観点等から公共交通のあり方、維持・運営に必要な方策を検討します。
- ・関係者との協働・連携を推進するためのリーダーシップを発揮し、公共交通全体のコーディネートを行います。
- ・伊勢地域公共交通会議の提案を受け、地域と協議して公共交通の確保・維持・改善に努めます。
- ・地域住民や企業、交通事業者の取り組みを支援します。

○三重県

- ・広域的な視点から、関係者調整、必要な支援等を行います。

○国（中部運輸局・三重運輸支局）

- ・制度を通じた必要な支援と取り組みにあたっての助言や情報提供を行います。

各実施主体の役割と協働・連携、PDCAサイクルのイメージ



市民(地域住民)や交通事業者、市などの行政等の関係者が協働・連携し、計画(Plan)された施策を実施(Do)していく上で、その施策の進行状況を把握、評価(Check)し、必要に応じて改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルにより、効果的な施策を展開

第6章 地域公共交通再編の検討

1. 再編の考え方

第5章「1-3.地域公共交通網の展開方針（移動手段確保の考え方）」で位置づけた地域公共交通網の展開方針に基づき、各公共交通の役割を念頭に、各種調査によって明らかとなった移動特性や、現状の問題点に対応した、より効率的な地域公共交通網への再編を検討します。

伊勢市地域公共交通体系のイメージと移動手段確保の考え方

移動手段確保の考え方

- 主要な拠点間を効果的に結ぶ幹線を中心に、それらの幹線を補完する支線や各地区内の移動を支える交通網の形成など段階構成を明確化し、公共交通網を展開

非交通不便地域を支える移動手段

- ・ 鉄道、路線バス、タクシーを活用する地域で、基本的に行政による移動手段のサービス提供が望ましくないエリア。ただし、立地適正化計画に基づく区域拠点間の移動手段となる市内環状バス、介護保険制度などを活用した道路運送法適用外のボランティア輸送は除く

非交通不便地域を支える幹線

- ・ **広域幹線、都市間幹線、地区間幹線、市内環状線、観光交通軸**

- 鉄道や路線バス、市内環状バスなどで構成
- ★ **ダイヤ、便数、バス停位置、バス停名称など、路線バス及び市内環状バスの利便性を再検討**

交通不便地域を支える移動手段

①自治体主体型交通エリア

- ・ 鉄道、路線バスでカバーできない地域のうち、集落が比較的多くまとまっている地域や連続した地域を有し、比較的多くの輸送量が必要であり、行政による移動手段のサービス提供を必要とするエリア。ただし、地域住民が主体となった乗合いや相乗りタクシーの運行（行先限定）のほか、介護保険制度などを活用した道路運送法適用外のボランティア輸送も可能

自治体主体型交通エリアを支える支線

・ 支線

- おかげバス、おかげバスデマンド、沼木バスなどのコミュニティバスで構成

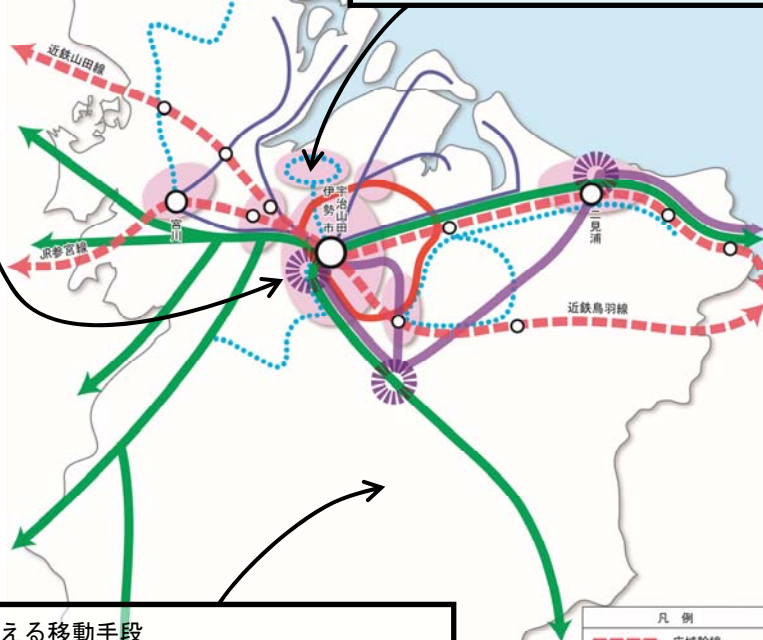
- ★ **運行方法やルート、ダイヤ、便数、バス停位置、バス停名称など、コミュニティバスの効率性を再検討**

交通不便地域を支える移動手段

②地域主体型交通エリア

- ・ 鉄道、路線バス、コミュニティバスでもカバーできない地域や、勾配や地形等の要因により地元から要望があり、伊勢地域公共交通会議が不便地域と認める地域で、地域住民が主体となった乗合タクシーの運行（行先限定）など、地域独自で移動手段を検討し、運行するエリア

- ★ **地域主体型交通エリアにおいて地域独自で移動手段を検討し、運行する場合は、行政や運行事業者がサポート**



凡 例	
---	広域幹線
---	都市間幹線
---	地区間幹線
---	市内環状線
---	支線
---	観光交通軸
●	都市機能エリア
●	観光集客エリア

2. 再編の基本的な方針

再編にあたっては、現在のコミュニティバスの利用実態や意見交換会での意見、各種調査で明らかとなった移動特性などを踏まえ、以下の基本的な方針に基づき検討します。

方針1 路線バスを含め、利用実態に応じたバス停の削減、または追加や運行ルート・方法の変更等による運行の効率化

- ・月に概ね2名（年間24名）以上の利用がないバス停を廃止
- ・意見交換会を通じて需要が見込める地域へのバス停を新設（路線バス、おかげバス（デマンド））
- ・1日平均利用者が1人に満たないバス停がまとまって存在する地域はデマンド運行に移行
- ・1人も乗車しなかったバスの割合が高いダイヤについては廃止または時間変更

[主な現状]

- おかげバスデマンドのほか、おかげバスの一部のバス停でも利用されていないバス停や利用の非常に少ないバス停が存在
- おかげバスなどの運行ルート周辺にも、高低差によりバスを利用しにくいなど地域主体型交通エリアの候補となる、交通不便地域が存在 など

方針2 おかげバス相互の重複運行の抑制や、市内環状バスの運行を加味した路線網の再編

- ・おかげバス相互や市内環状バスルートと重複する区間を中心に再編するとともに、移動特性等を加味したより効率的な運行ルートへの変更

[主な現状]

- 伊勢市駅などの市中心では、おかげバスと市内環状バスとが重複して運行
- 旧小俣町などではおかげバス相互が、上野地区では沼木バスと度会町営バスが同じような区間を重複して運行
- どこ行きのバスなのかわかりにくい
- 市民アンケートにおける買い物や通院の移動特性
 - 〔買い物〕
 - ・ぎゅーとらやベリーなど最寄りのスーパーへの買い物が多く、ララパークやイオン伊勢店など大型店への買い物も多い
 - ・旧小俣町を中心とした地区では、宮川を渡河するような買い物は少ない
 - 〔通院〕
 - ・伊勢赤十字病院や市立伊勢総合病院のほか、有緝地区など市中心部の診療所や、各地区内の診療所への通院が多い など

方針3 運行ルートや行き先方面が分かりやすい、利用者目線のダイヤに再編

- ・行き先方面を分かりやすくするための案内方法の導入
- ・診察、買い物に要する時間に即した効果的なダイヤの編成

[主な現状]

- どこ行きのバスなのかわかりにくい
- 複数ルートを跨いで車両を運用しているため、時間帯によっては運行の間隔が長くなるなど、ばらつきが出ている
- バスの運行時間帯が合わない など

方針 4 隣接市町等との協働運行

- 度会町、玉城町、明和町との費用負担による協働運行
- 各種団体による無料送迎バスとのダイヤ調整または費用負担による統合

[主な現状]

- 明和町町民バスと東大淀・日赤ルートとが一部区間で重複して運行
- 東大淀地域など市西部の住民はイオンモール明和への買い物や、三重ハートセンターへの通院の需要、要望がある
- 度会町営バスと沼木バスが、度会町内において重複して運行
- 度会町営バスの利用が少ない
- 上野地区や南伊勢町からイオン伊勢店への買い物や市立伊勢総合病院への通院の需要、直通運行要望がある など

方針 5 地域による運行内容や運営方法等の検討を支援

- 地域主体型交通エリアにおける地域主体の乗合いや相乗りタクシーの運行（行先限定）やボランティア輸送への支援

[主な現状]

- 鉄道、路線バス、コミュニティバスでもカバーできない地域がある
- バス停までの距離が遠い地域や、高低差によりバスを利用しにくい地域がある など

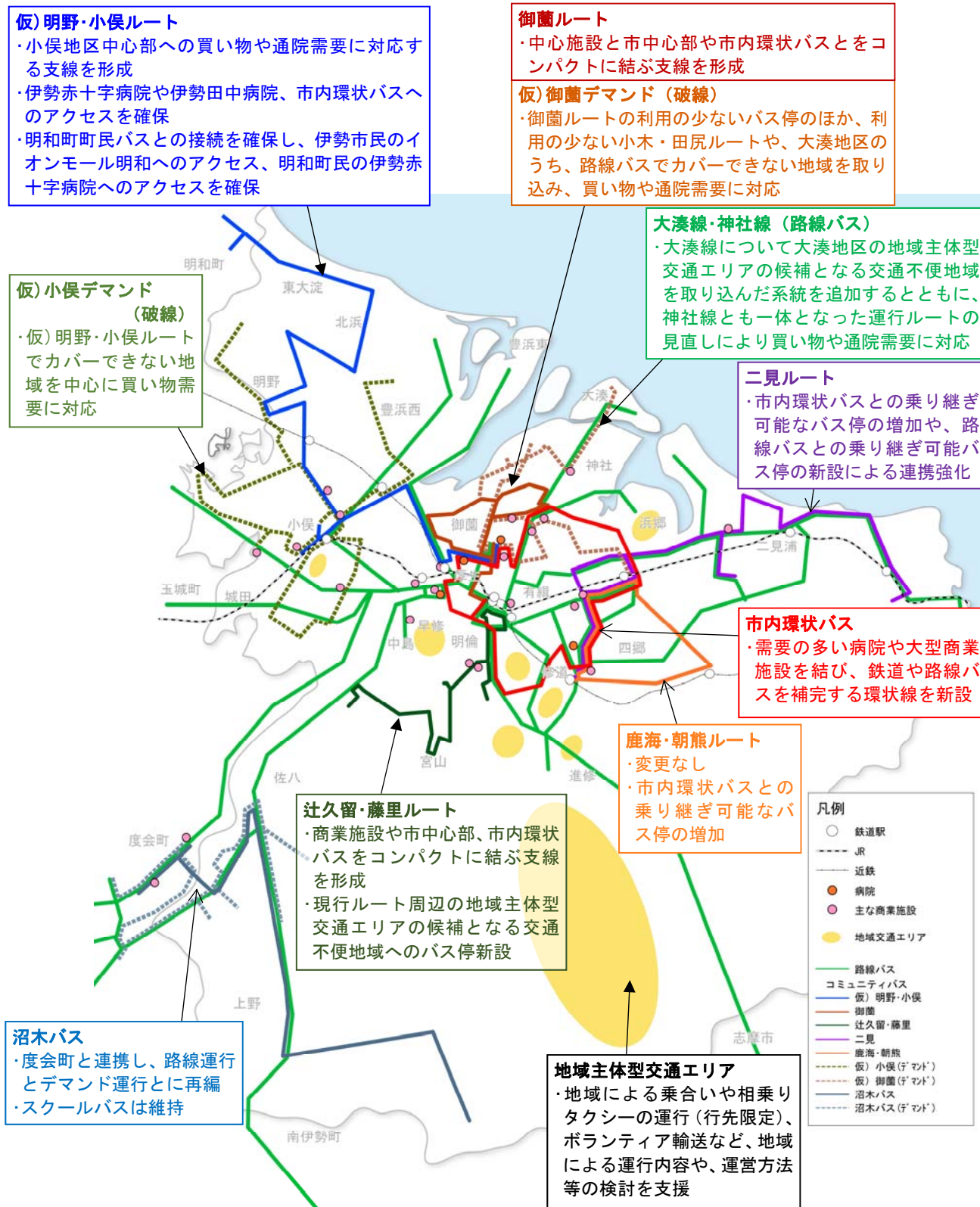
3. 地域公共交通網再編の検討

3-1. 再編後の公共交通網の概要

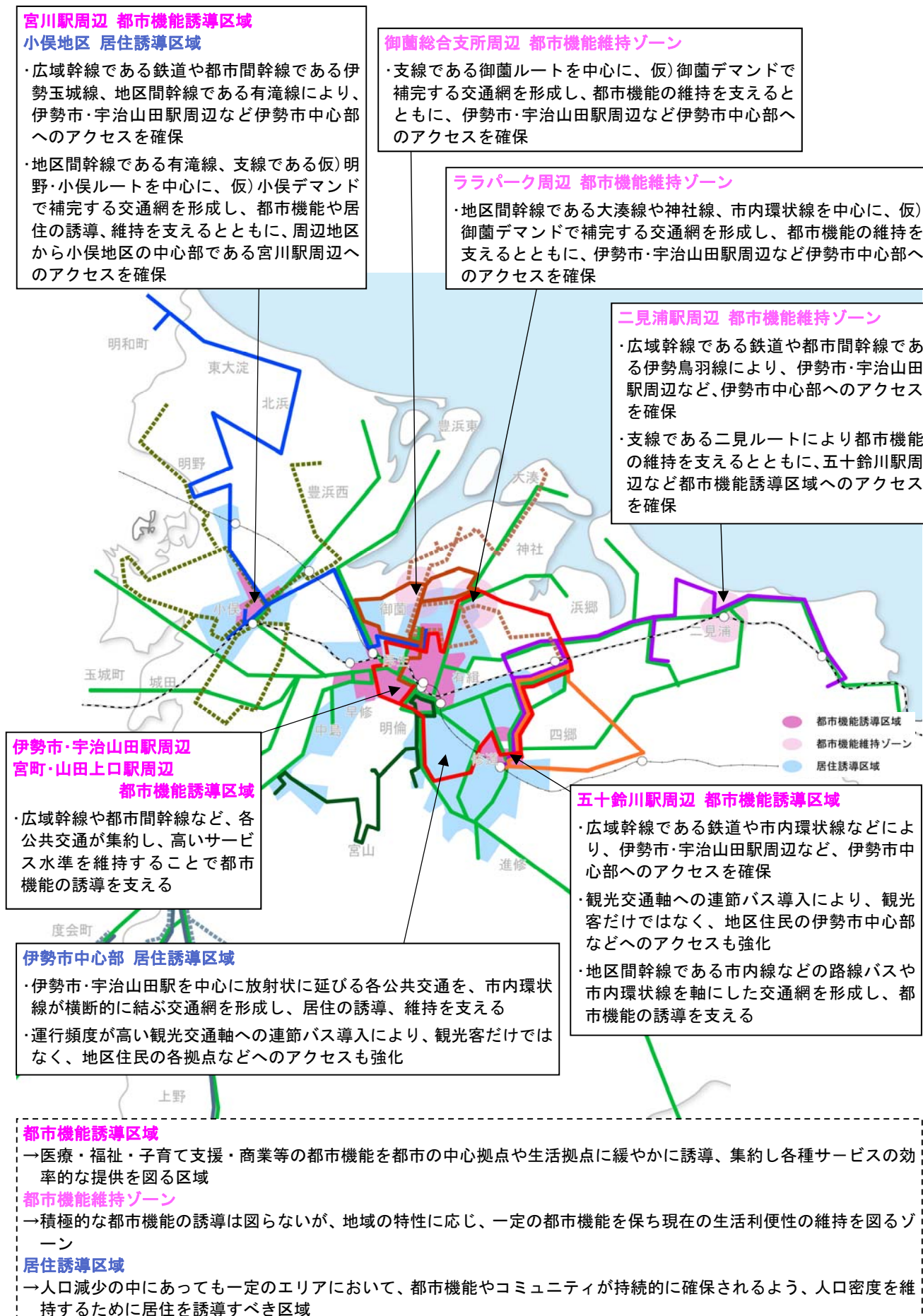
再編後の公共交通網のイメージと概要は以下のとおりです。

また、伊勢市立地適正化計画における誘導区域との関係を次項に示します。

再編後の公共交通網のイメージと概要



再編後の公共交通網のイメージと誘導区域（立地適正化計画）



3-2. 地域公共交通再編の検討

3-2-1. 旧小俣町を中心とした地区の再編

(東大淀、北浜、豊浜西、豊浜東、明野、小俣、城田地区、明和町、玉城町)

小俣地区中心部の商業施設などを結ぶ路線運行の支線を中心に、デマンド運行などにより補完する交通網を形成

(1) 東大淀・日赤ルート、明野ルート

- ◆重複する区間の多い2路線を「仮)明野・小俣ルート」へと統合することで、小俣地区中心部への買い物、通院需要に対応する支線を形成
- ◆伊勢赤十字病院や伊勢田中病院、市内環状バスへのアクセスを最低限確保
 - ⇒重複する区間の多い2路線を統合
 - ⇒新たなルートでカバーできない既存バス停は「仮)小俣デマンド」で対応
 - ⇒2ルートで構成
 - ・主ルートは買い物、通院需要に対応した「仮)小俣コース」
 - ・午前中などの伊勢赤十字病院へ通院や市内環状ルートへのアクセスに対応する「仮)田中・日赤コース」
 - ⇒通院需要のある明和町の三重ハートセンターにもアクセス
 - ⇒明和町町民バスとの接続を確保し、伊勢市民のイオンモール明和へのアクセス、明和町民の伊勢赤十字病院へのアクセスを確保

(2) 栗野ルート（デマンド）、湯田・新村・元町ルート（デマンド）

- ◆「仮)明野・小俣ルート」でカバーできない地域を中心に「仮)小俣デマンド」へと再編し、買い物需要に対応
 - ⇒2路線の利用の少ないバス停の大幅な削減するとともに、「仮)明野・小俣ルート」でカバーできない既存バス停も取り込み、「仮)小俣デマンド」へと再編
 - ⇒買い物需要に対応するため、主要な各地域とスーパーとを巡回
 - ⇒豊浜東地区の買い物需要に対応するため、路線バスのバス停（土路今一色線：豊浜大橋）に新たにバス停を新設

(3) 松阪伊勢線（路線バス）、玉城線（路線バス）

- ◆松阪伊勢線と玉城線との統廃合により、通勤通学や買い物、通院需要に対応する「伊勢玉城線」として、都市間幹線を形成
 - ⇒松阪伊勢線を伊勢市駅から千引神社間までの区間の運行に短縮し、城田地区、小俣地区、玉城町を循環する路線へと再編（R元年10月に実施）

3-2-2. 旧御園村や伊勢市を中心とした地区の再編

(進修、修道、有緝、早修、中島、明倫、厚生、神社、大湊、佐八、宮山、浜郷、四郷、御園地区)

路線バスや各幹線を補完し、各地区から市中心部や市内環状バスへとアクセスする効率的な交通網に再編

(1) 市内環状バス

- ◆需要の多い病院や大型商業施設を結び、鉄道や路線バスを補完し市中心部を環状に結ぶ市内環状バスを新設
 - ⇒過半数の市民が各地の移動手段から乗り換え1回で利用可能となる移動手段として新設
 - ⇒社会実験運行の評価結果を踏まえ、ルート、ダイヤを設定

(2) 御園ルート、小木・田尻ルート（デマンド）

- ◆御園地区の中心施設と市中心部や市内環状バスとをコンパクトに結び、行先がわかりやすい「御園ルート」へと再編することで、利便性の高い支線を形成
- ◆現在の「御園ルート」で利用の少ないバス停のほか、利用の少ない「小木・田尻ルート」や、大湊地区の地域主体型交通エリアの候補となる交通不便地域を取り込んだ「仮」御園デマンド」へと再編し、買い物や通院需要に対応
 - ⇒利用の比較的多いハートプラザみそのや伊勢みそのショッピングセンターなどの御園地区の中心施設と、伊勢赤十字病院、伊勢市駅など市中心部、市内環状バスとを結ぶルートを、支線として、シンプルでわかりやすい路線運行（御園ルート）へと再編
 - ⇒鉄道以南の慶友病院～伊勢市立図書館などの区間やラパークは、市内環状バスでカバー
 - ⇒その他の比較利用の少ない既存バス停については、狭隘道路も多く、運行ルートも複雑になりがちのため、デマンド運行に変更し効率化
 - ⇒伊勢赤十字病院まで運行し、利用の少ない「小木・田尻ルート」や、御園地区に隣接する大湊地区の地域主体型交通エリアの候補となる交通不便地域のうち、路線バス（大湊線）でもカバーできない地域を「仮」御園デマンド」に取り込み、買い物や通院需要に対応

(3) 辻久留・藤里ルート

- ◆佐八地区や宮山地区の居住地域と商業施設や市中心部、市内環状バスとをコンパクトに結ぶ「辻久留・藤里ルート」として利便性の高い支線を形成
- ◆現行ルート周辺の地域主体型交通エリアの候補となる交通不便地域へのバス停新設
 - ⇒佐八地区や宮山地区の居住地域とぎゅーとらラプリー藤里店やベリー藤里店などの商業施設のほか、伊勢市駅や宇治山田駅などの市中心部、市内環状バスとを結ぶルートを、支線としてわかりやすい路線運行へと再編
 - ⇒現行ルートで市中心部を巡回する区間にあたる慶友病院～伊勢市立図書館などの区間は市内環状バスでカバー
 - ⇒現行ルートに近い、大倉うぐいす台やふじが丘、千寿台、鷹泊などの地域主体型交通エリアの候補となる交通不便地域にバス停を新設し、買い物利便性を向上
 - ⇒現在シャトルバスが運行している伊勢やすらぎ公園へのアクセスについて、無料送迎バスを辻久留・藤里ルートに接続
 - ⇒大倉うぐいす台、千寿台、鷹泊、伊勢やすらぎ公園については、買い物やお墓参りの時間帯を踏まえ、昼間の便のみの停車とするなど、路線バスへの影響や、乗車時間の増加による利便性の低下をできる限り低減

(4) 鹿海・朝熊ルート

- ◆再編は実施しないが、市内環状バスとの乗り継ぎ可能なバス停の増加により、連携を強化（山商口、イオン伊勢店、伊勢病院前、河口外科前）

(5) 大湊線・神社線（路線バス）

- ◆大湊線について大湊地区の地域主体型交通エリアの候補となる交通不便地域を取り込んだ系統を追加するとともに、神社線とも一体となった運行ルートの見直しにより買い物や通院需要に対応

3-2-3. 旧二見町を中心とした地区

（二見浦地区（浜郷地区））

現行のルートを基本に、土路今一色線などの路線バスや市内環状バスへとアクセスする効率的な交通網に再編

(1) 二見ルート

- ◆市内環状バスとの乗り継ぎ可能なバス停の増加や、路線バスとの乗り継ぎ可能バス停の新設による連携強化
⇒新たに山商口、イオン伊勢店、伊勢病院前、河口外科前バス停で市内環状バスと乗り継ぎ可能となるほか、土路今一色線や二見サンアリーナ線、伊勢鳥羽線と乗り継ぎ可能なバス停を新設することで利便性を向上

3-2-4. 上野地区

（上野地区、度会町、南伊勢町）

利用の多い区間を重点的に運行するとともに、度会町との連携により、路線バスなどの都市間幹線や商業施設にアクセスする交通網を形成

(1) 沼木バス

- ◆度会町と連携し、路線運行とデマンド運行とに再編
⇒比較的利用の多い床ノ木方面から路線バスとの乗り継ぎ可能な横輪口や津村、度会町内の商業施設を結ぶ区間を路線運行とし、その他の比較的利用の少ない既存バス停については、デマンド運行に変更することなどにより、買い物や通院需要に対応
⇒スクールバスの運行は従来通り維持するとともに、一部の路線運行は、南伊勢高校の通学にも対応（南伊勢高校度会校舎前～川口バス停）

3-2-5. 交通不便地域のうち地域主体型交通エリア

- ◆地域による乗合いや相乗りタクシーの運行（行先限定）など、地域による運行内容や、運営方法等の検討を支援

[主な移動手段の概要]

地域主体乗合タクシー

- ⇒バス停位置、目的地、ルート、運行方法、運賃について地域で企画検討し、伊勢地域公共交通会議へ提案し、法律上の判断も含め協議、承認
- ⇒地区（まちづくり協議会単位）とバスやタクシー事業者との契約関係を構築
- ⇒行政が赤字分を補填（上限額設定）
- ※進修地区、修道地区が地域主体型交通エリアとして検討している。

3-2-6. 車両の運用方法

- ◆行き先方面を分かりやすくするための案内方法の導入
- ◆診察、買い物に要する時間に即した効果的なダイヤの編成
 - ⇒運行ルートや運行方面に応じたラッピング車両の導入や、それに合わせた効率的な車両交番制を検討

4. 再編スケジュール

再編の実施にあたっては、路線バスや市内環状バスなどの幹線と、コミュニティバスとの乗り継ぎ利便性の確保も重要となります。また、市内環状バスはR2年3月末まで社会実験運行を継続する予定となっています。市内環状バスの評価結果をR元年度内に行い、R2年4月に本格運行を目指します。

おかげバス、おかげバスデマンドについては、市内環状バスとのダイヤなどの調整を行い、R2年8月から再編後の運行を目指します。沼木バスについては、他との調整が多いことから、R2年10月から再編後の運行の開始を目指します。

※松阪伊勢線と玉城線との統廃合による「伊勢玉城線」としての運行はR元年10月から開始済

再編スケジュール

対象	検討項目	実施スケジュール(年度)																							
		2019												2020											
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
市内環状バス	再編後本格運行													本格運行開始											
	時刻表作成等準備、周知活動																								
	関係機関申請等																								
	地元調整																								
	路線・ダイヤ検討																								
	運行評価																								
	(社会実験運行)																								
おかげバス おかげバスデマンド	再編後運行																								
	時刻表作成等準備、周知活動																								
	関係機関申請等																								
	地元調整																								
	路線・ダイヤ検討																								
	(既存内容で運行)																								
沼木バス 沼木バスデマンド	再編後運行(定時定路線+デマンド)																								
	時刻表作成等準備、周知活動																								
	関係機関申請等																								
	地元・度会町調整																								
	路線・ダイヤ検討																								
	(既存内容で運行)																								

(改訂)伊勢市地域公共交通網形成計画

令和 2 年 3 月

伊勢市 都市整備部 交通政策課

〒516-8601 三重県伊勢市岩渕 1 丁目 7 番 29 号

電 話 0596-21-5593 FAX 0596-21-5585

E-mail koutsu@city.ise.mie.jp