

公共交通特性 目次

| | | |
|-------|-----------------------|----|
| 2 | 公共交通特性 | 1 |
| 2-1 | 公共交通網 | 1 |
| 2-1-1 | 公共交通網 | 1 |
| 2-1-2 | 公共交通網と都市機能誘導区域・居住誘導区域 | 4 |
| 2-1-3 | 公共交通網と人口分布 | 6 |
| 2-1-4 | 公共交通網と都市施設 | 9 |
| 2-1-5 | 公共交通網と主要観光施設 | 11 |
| 2-1-6 | 公共交通網と将来人口 | 13 |
| 2-2 | 鉄道 | 14 |
| 2-2-1 | 鉄道網 | 14 |
| 2-2-2 | 鉄道駅の乗客数及び経年変化 | 15 |
| 2-3 | 路線バス | 19 |
| 2-3-1 | 路線バス網 | 19 |
| 2-3-2 | 路線別利用者数 | 20 |
| 2-3-3 | 1日あたり運行本数 | 22 |
| 2-4 | コミュニティバス | 23 |
| 2-4-1 | コミュニティバス網 | 23 |
| 2-4-2 | 路線別利用者数 | 26 |
| 2-4-3 | 1日あたり運行本数 | 28 |
| 2-4-4 | 収支状況 | 29 |
| 2-4-5 | 進修おでかけタクシー | 37 |
| 2-5 | バス路線 | 38 |
| 2-5-1 | バス路線利用者数 | 38 |
| 2-5-2 | 運行本数 | 40 |
| 2-6 | タクシー | 42 |
| 2-6-1 | 事業者数及び保有台数 | 42 |
| 2-6-2 | 輸送人員及び輸送回数 | 43 |
| 2-6-3 | 登録運転者及び運転者証交付者の年齢構成 | 44 |
| 2-6-4 | 夜間の運行実態 | 46 |
| 2-7 | スクールバス・無料送迎バス | 47 |
| 2-8 | 利用促進策等の取組実施状況 | 48 |
| 2-8-1 | 料金負担軽減策 | 48 |
| 2-8-2 | 利用促進策 | 52 |
| 2-8-3 | その他の取り組み | 58 |
| 2-9 | 利用満足度 | 61 |
| 2-9-1 | 市民の利用満足度 | 61 |
| 2-9-2 | 観光客の利用満足度 | 65 |

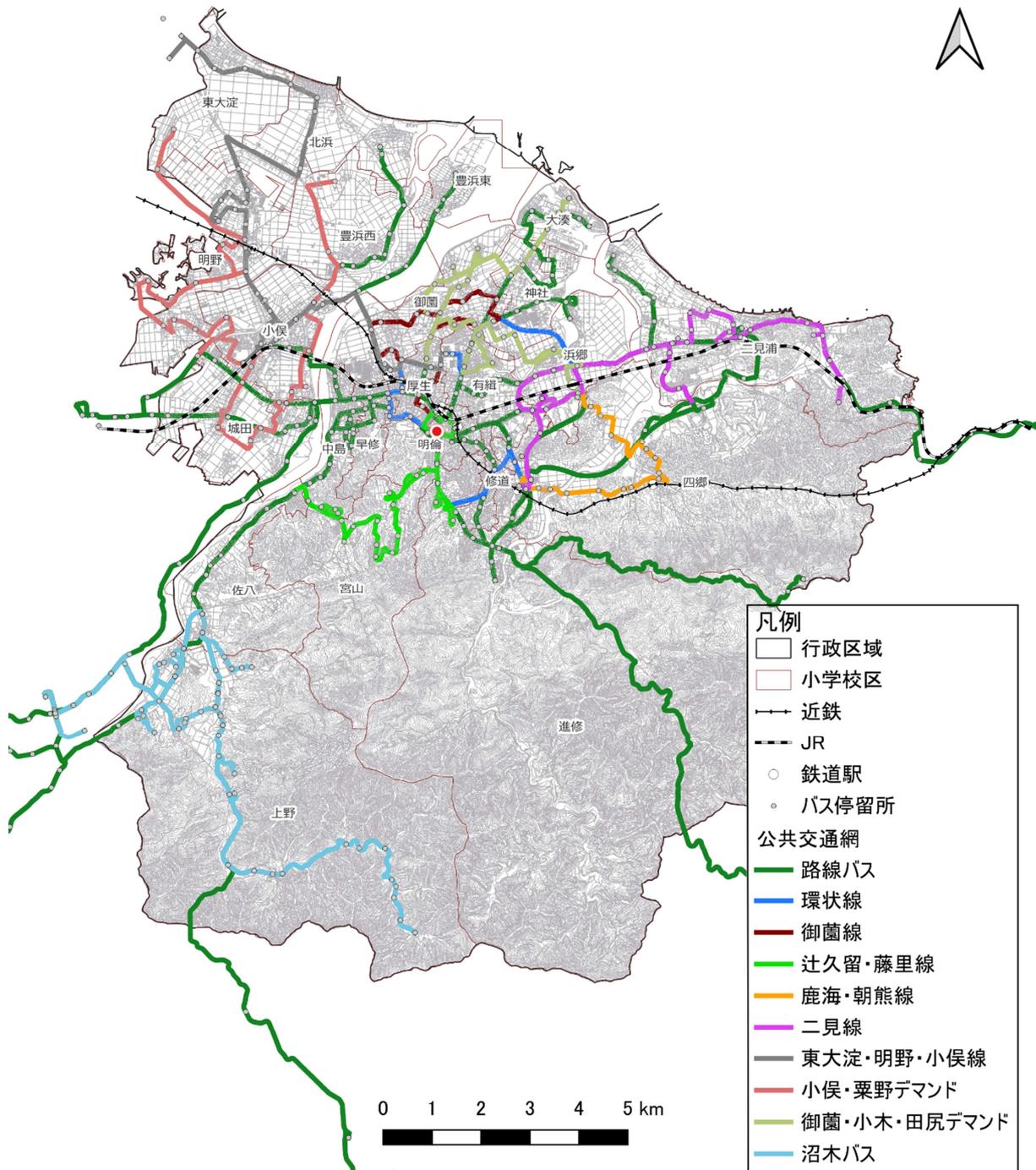
2 公共交通特性

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、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。

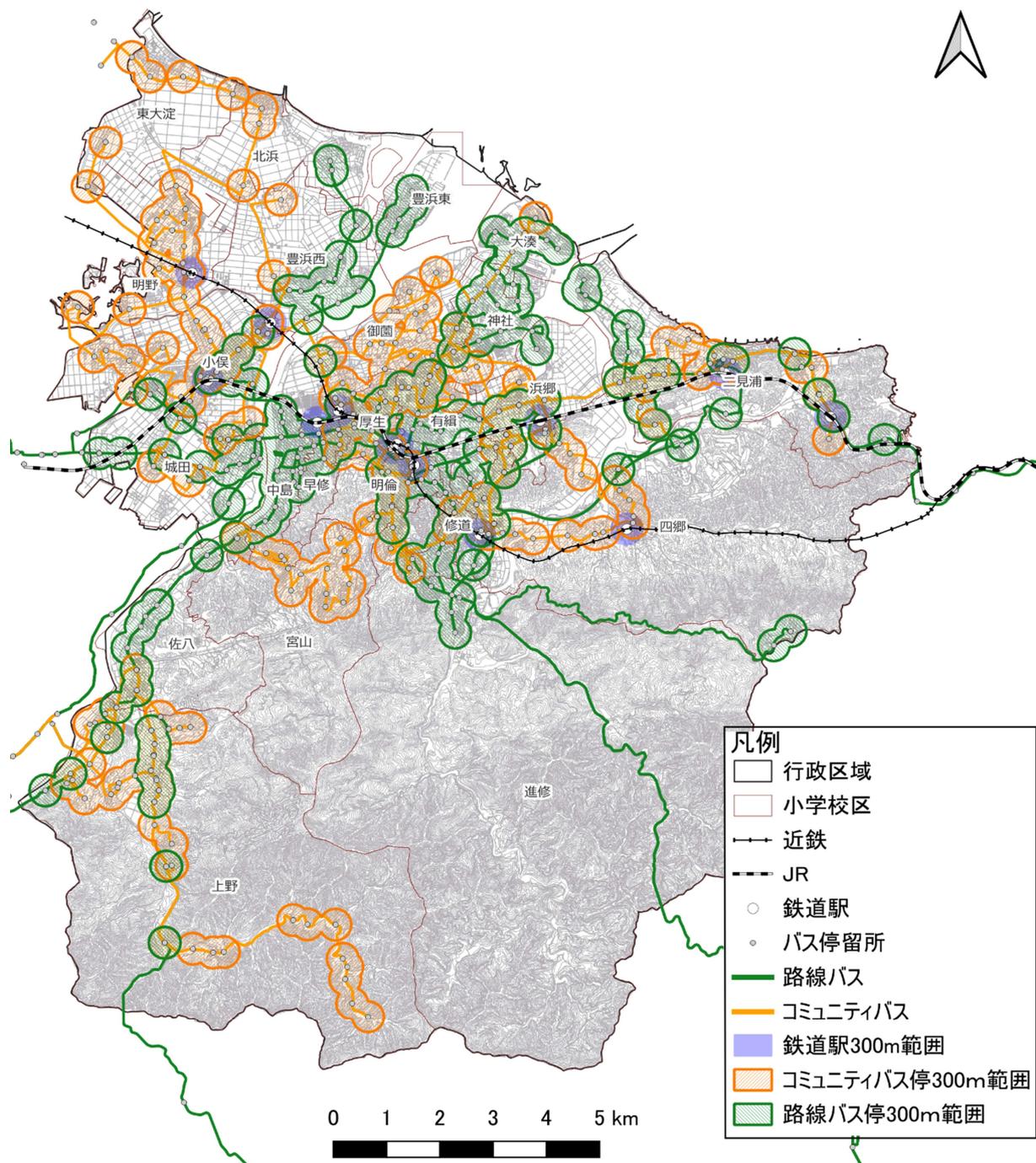
公共交通網(鉄道・路線バス・コミュニティバス)



資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)

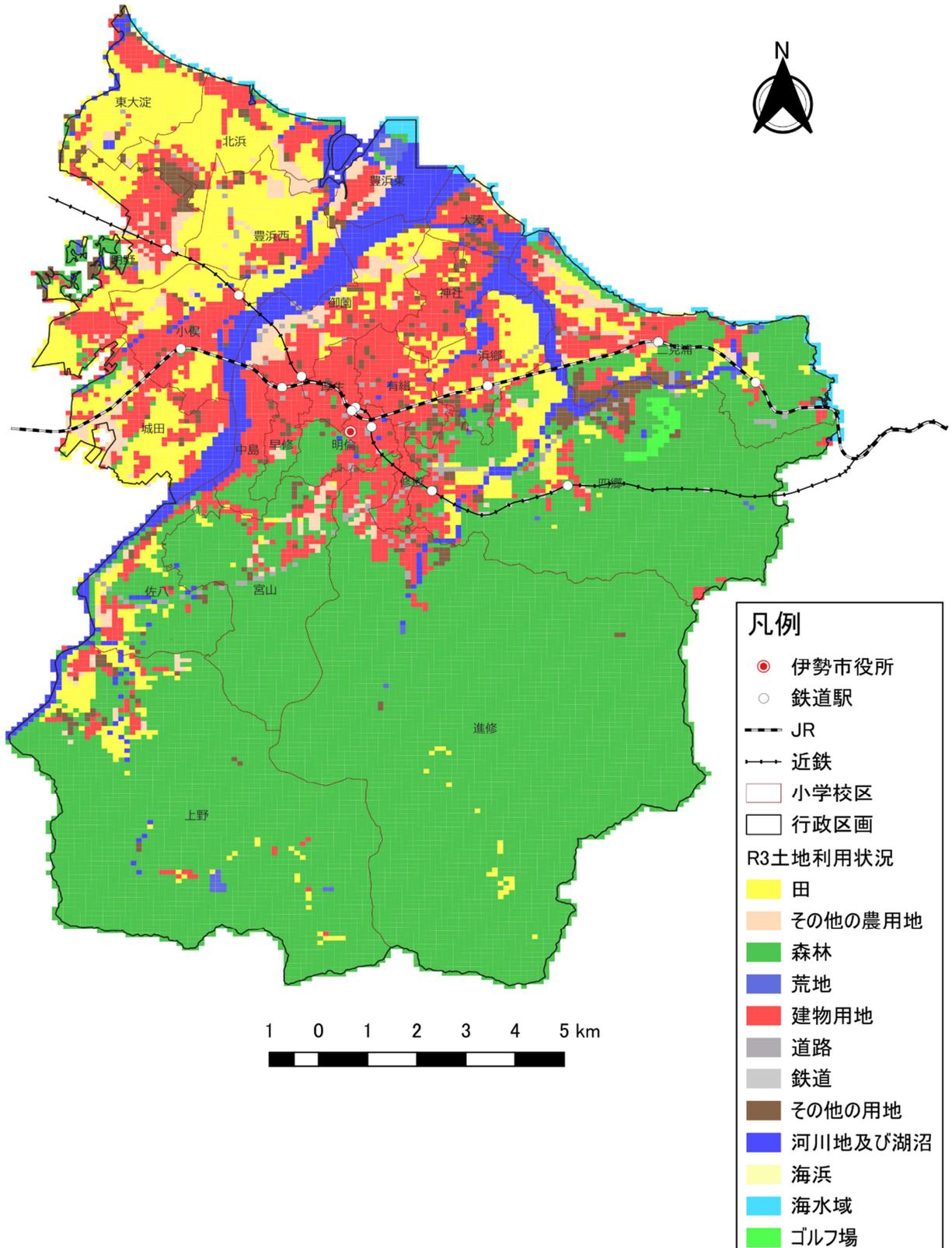
本市における公共交通のカバー圏域(鉄道駅・バス停から300m圏内)をみると、鉄道や路線バスでカバーできていない圏域を中心にコミュニティバス路線網が構築されており、それによって多くの地域をカバーしています。土地利用現況図と比較すると、建物用地の多くがカバーされていることがわかります。

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



資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)

土地利用現況

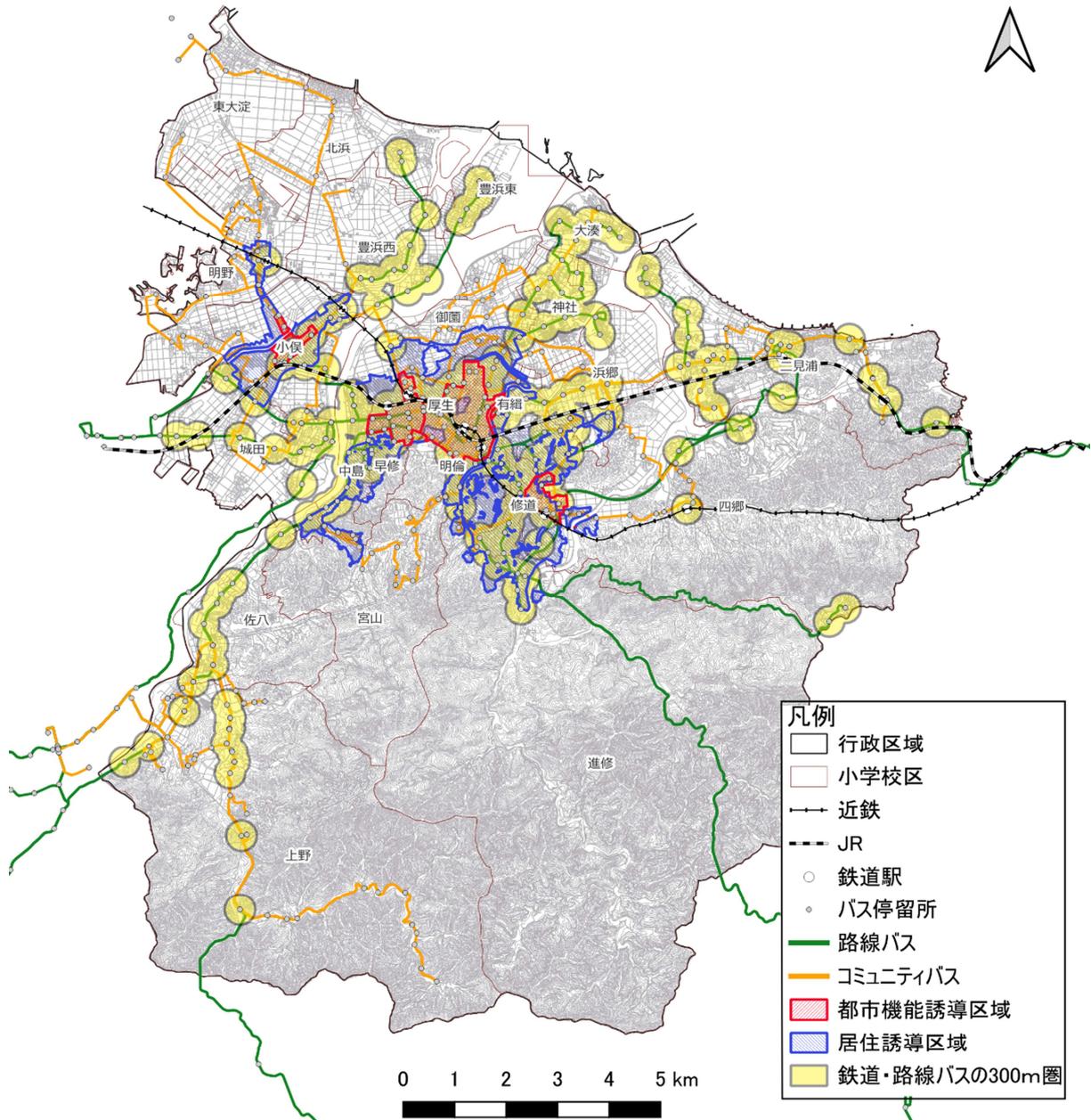


資料:国土数値情報(R3)

2-1-2 公共交通網と都市機能誘導区域・居住誘導区域

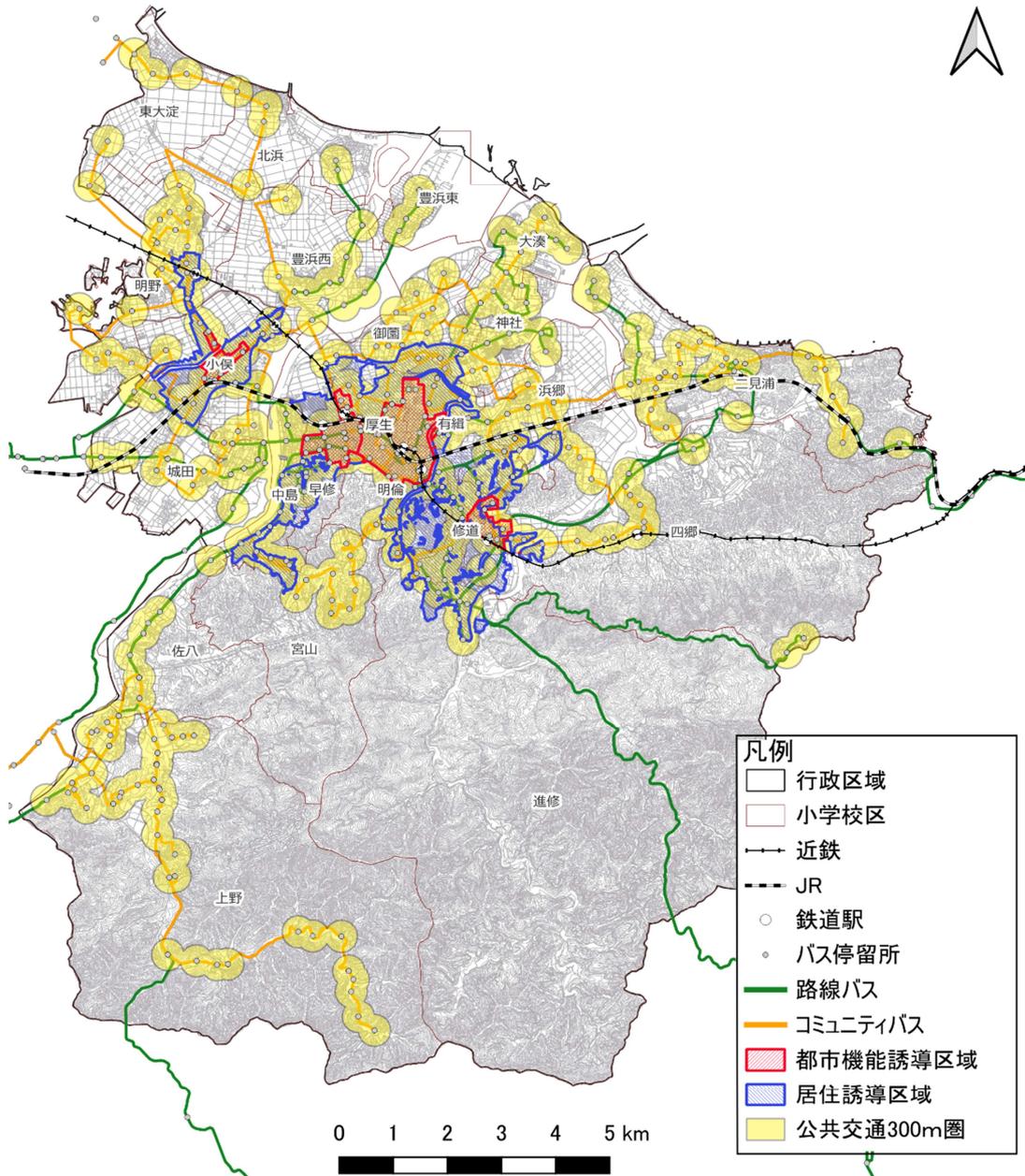
本市における都市機能誘導区域は、全域が公共交通網のカバー圏域に含まれています。また、居住誘導区域は鉄道と路線バスでは 70.3%、コミュニティバスも含めた場合は 87.5%がカバー圏域に含まれています。

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



資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、伊勢市立地適正化計画(R4)

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

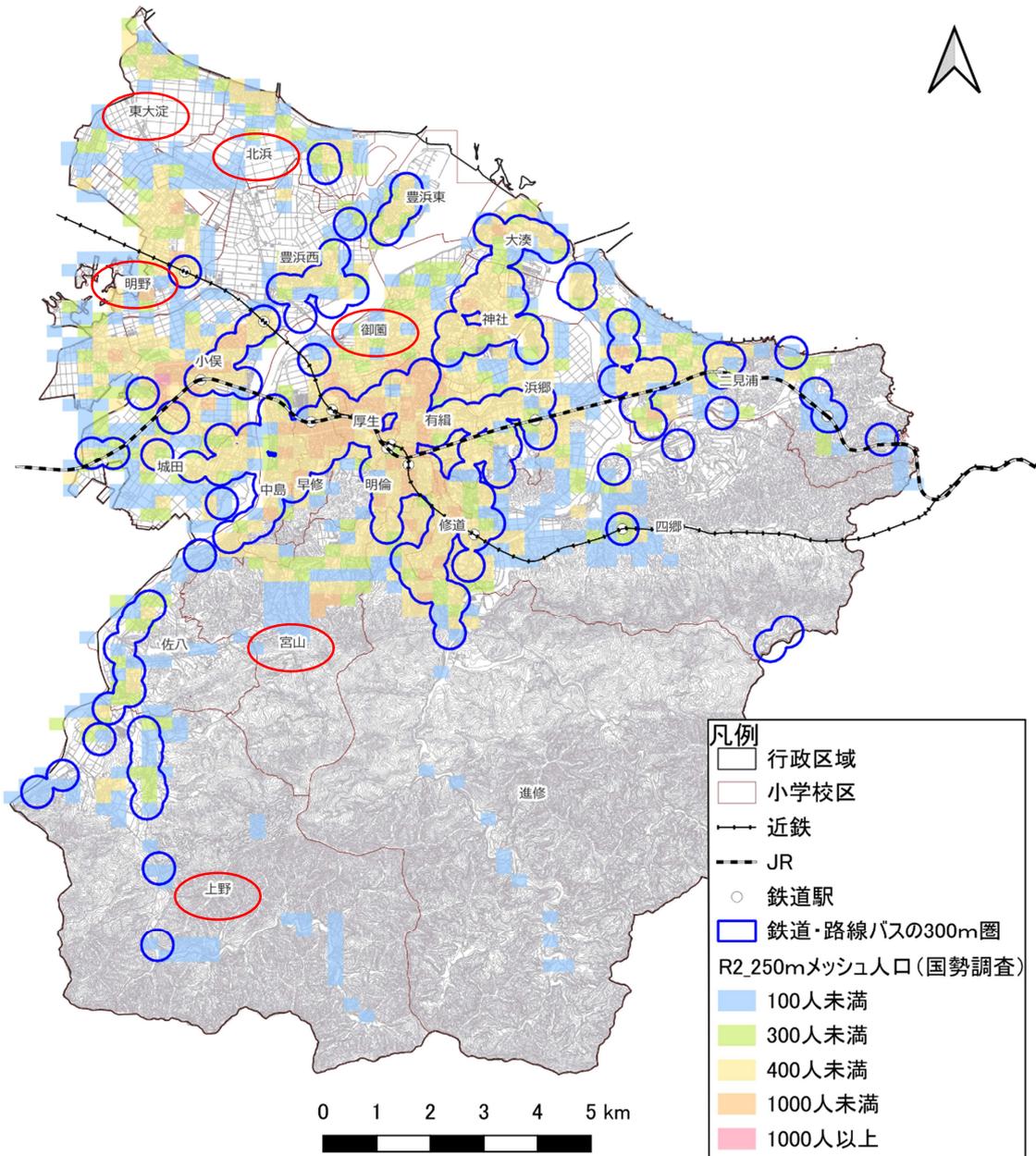


資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、伊勢市立地適正化計画(R4)

2-1-3 公共交通網と人口分布

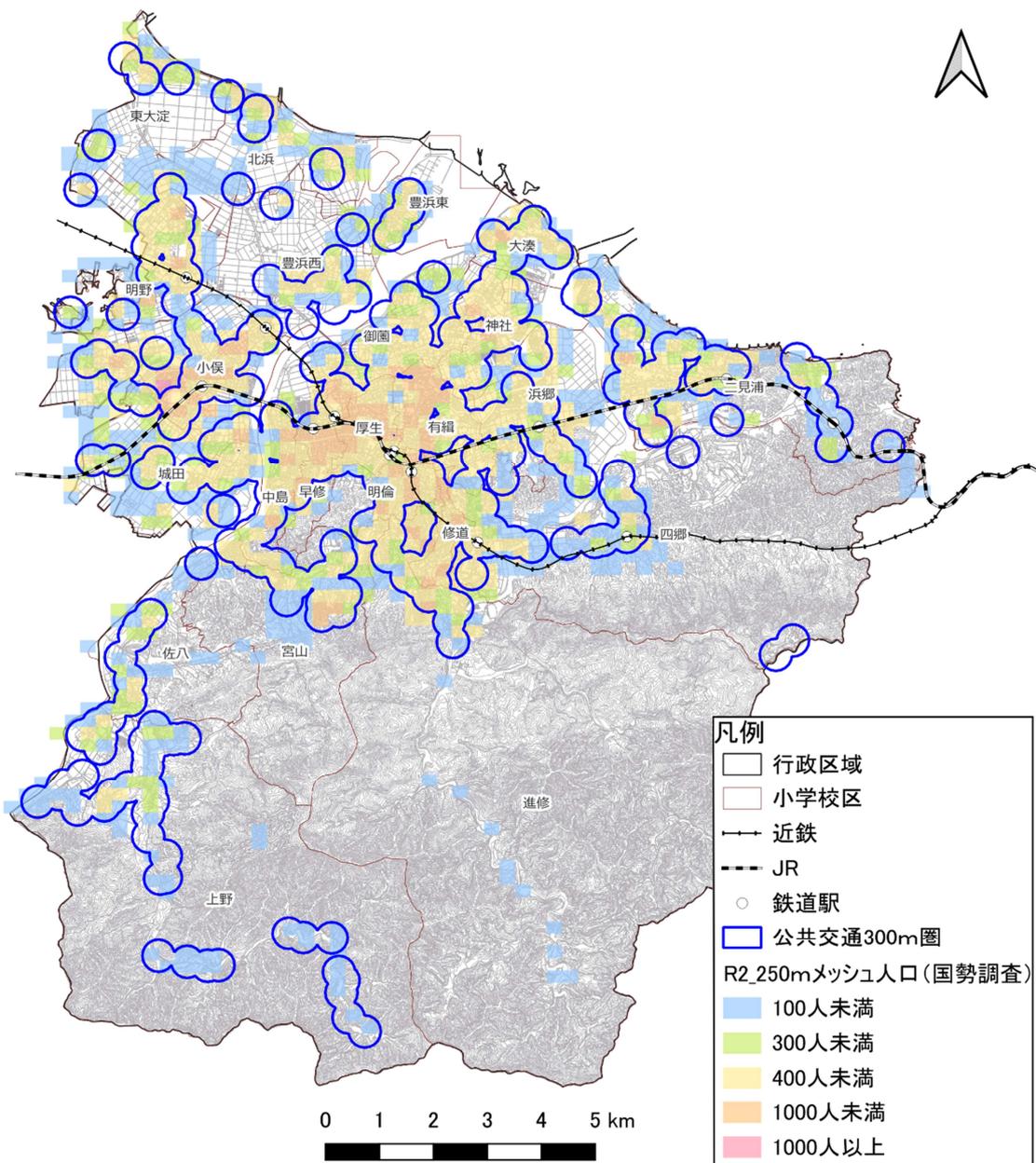
鉄道駅や路線バスが運行されている地域に比較的人口が多くなっており、人口の73.2%をカバーしています。しかし、宮山地区や北浜地区、東大淀地区、明野地区、上野地区、御園地区では鉄道と路線バスでは人口カバー率が低くなっており、コミュニティバスの運行により補っている状況です。コミュニティバスを含めた公共交通の人口カバー率は93.0%です。

公共交通網(鉄道・路線バス)のカバー圏域と人口分布



資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、国勢調査(R2)

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:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、国勢調査(R2)

公共交通網の人口カバー状況

| 小学校区 | 全体 (人) | 鉄道・路線バス | | 鉄道・路線バス・コミュニティバス | | カバー率の差 (②-①) |
|-----------|----------------|----------------|--------------|------------------|--------------|-----------------|
| | | 300m圏内(人) | カバー率① | 300m圏内(人) | カバー率② | |
| 進修 | 9,782 | 8,321 | 85.1% | 8,888 | 90.9% | 5.8% |
| 修道 | 7,062 | 6,896 | 97.6% | 6,896 | 97.6% | 0.0% |
| 有緝 | 13,706 | 13,085 | 95.5% | 13,706 | 100.0% | 4.5% |
| 早修 | 6,977 | 6,765 | 97.0% | 6,790 | 97.3% | 0.4% |
| 中島 | 7,378 | 6,444 | 87.3% | 7,307 | 99.0% | 11.7% |
| 明倫 | 8,705 | 7,917 | 90.9% | 8,681 | 99.7% | 8.8% |
| 厚生 | 10,467 | 10,166 | 97.1% | 10,467 | 100.0% | 2.9% |
| 神社 | 8,387 | 6,820 | 81.3% | 7,713 | 92.0% | 10.6% |
| 大湊 | 3,362 | 3,192 | 94.9% | 3,361 | 100.0% | 5.0% |
| 佐八 | 2,279 | 2,101 | 92.2% | 2,145 | 94.1% | 1.9% |
| 宮山 | 5,876 | 1,008 | 17.2% | 5,262 | 89.6% | 72.4% |
| 浜郷 | 7,138 | 5,381 | 75.4% | 6,203 | 86.9% | 11.5% |
| 四郷 | 10,374 | 7,929 | 76.4% | 8,941 | 86.2% | 9.8% |
| 豊浜東 | 1,899 | 1,776 | 93.5% | 1,776 | 93.5% | 0.0% |
| 豊浜西 | 3,858 | 2,750 | 71.3% | 3,421 | 88.7% | 17.4% |
| 北浜 | 3,822 | 1,004 | 26.3% | 2,963 | 77.5% | 51.3% |
| 東大淀 | 2,283 | | 0.0% | 1,861 | 81.5% | 81.5% |
| 城田 | 9,241 | 7,175 | 77.6% | 7,728 | 83.6% | 6.0% |
| 上野 | 1,966 | 1,120 | 57.0% | 1,895 | 96.4% | 39.4% |
| 二見浦 | 8,171 | 6,507 | 79.6% | 7,748 | 94.8% | 15.2% |
| 小俣 | 14,173 | 10,510 | 74.2% | 13,621 | 96.1% | 22.0% |
| 明野 | 10,444 | 1,532 | 14.7% | 8,512 | 81.5% | 66.8% |
| 御園 | 12,955 | 6,343 | 49.0% | 12,442 | 96.0% | 47.1% |
| 合計 | 170,305 | 124,742 | 73.2% | 158,327 | 93.0% | 19.7% |

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

資料:国勢調査(R2)

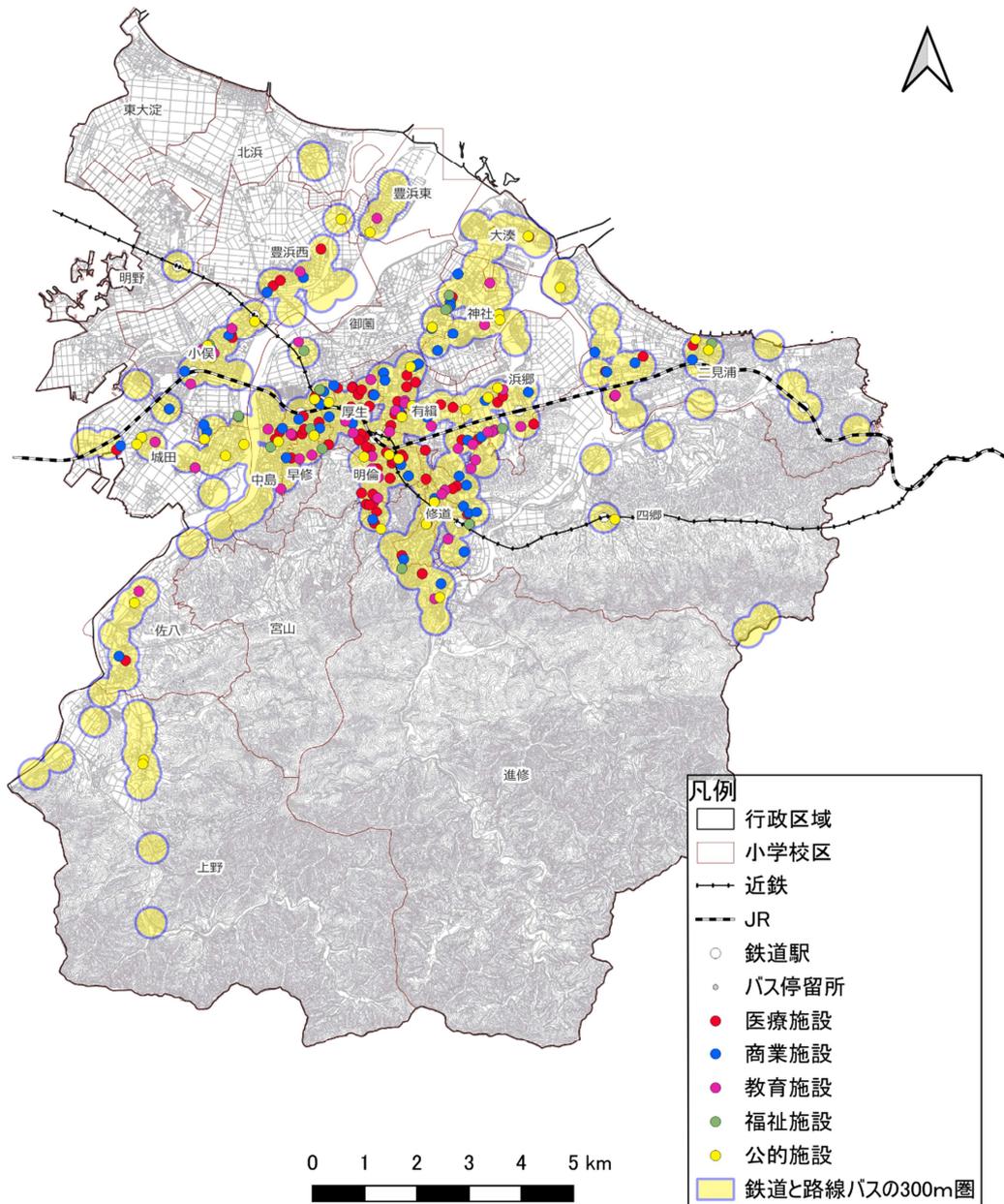
2-1-4 公共交通網と都市施設

本市における都市施設は、鉄道と路線バスでは 69.0%、コミュニティバスも含めた場合は 91.7%がカバー圏域に含まれています。特に商業施設や医療施設、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

| | 医療 施設 | 商業 施設 | 教育 施設 | 福祉 施設 | 公的 施設 | 全都市 施設 |
|-------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| カバー率 | 72.1% | 73.6% | 72.2% | 54.1% | 66.1% | 69.0% |
| 300m圏 | 80 | 53 | 13 | 20 | 41 | 207 |
| 全体 | 111 | 72 | 18 | 37 | 62 | 300 |

※施設数ベースのカバー率、教育施設は高等学校、専門学校、大学を対象

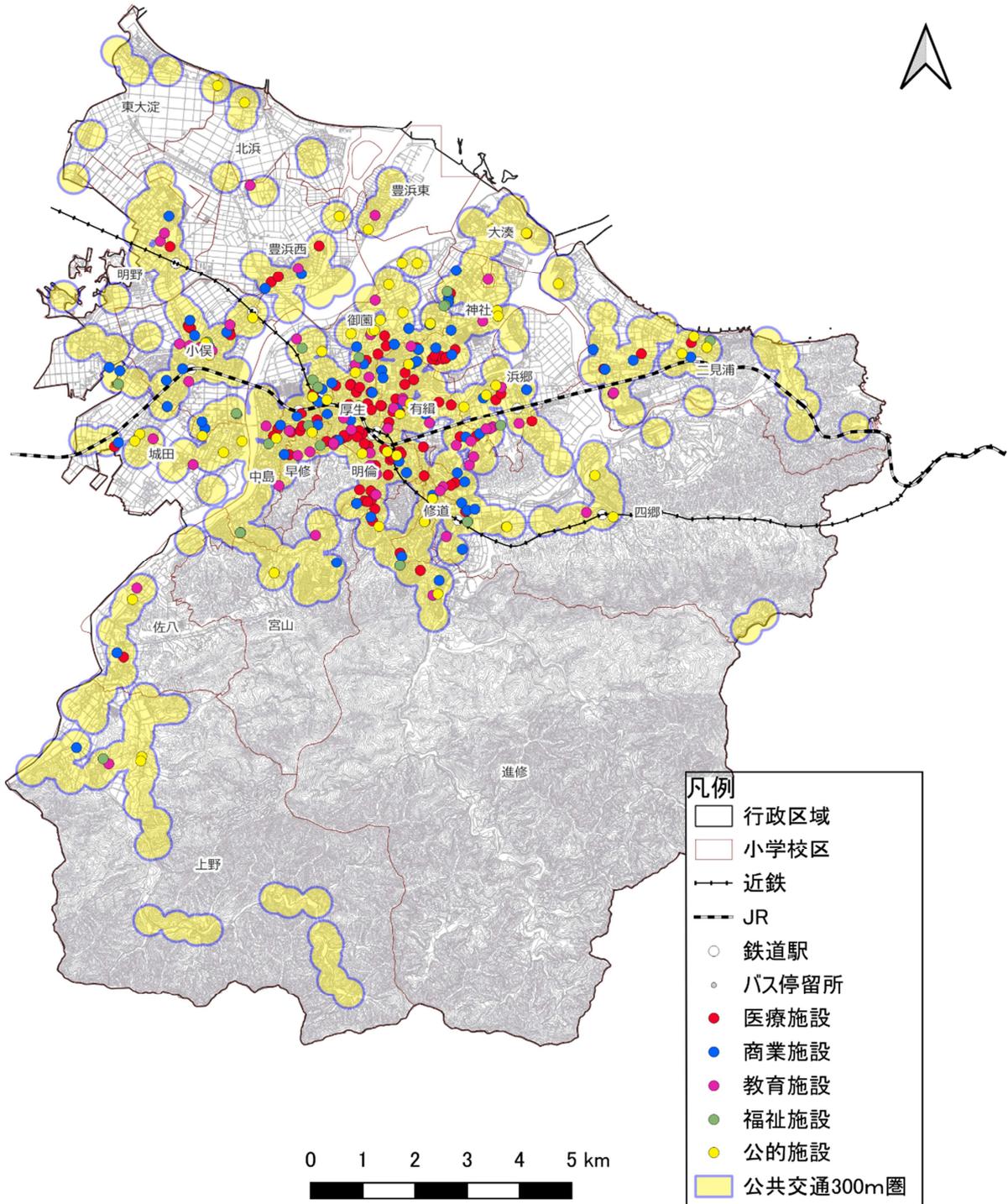


資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、伊勢市医師会ホームページ、iタウンページ、国土数値情報、三重県ホームページ、伊勢市ホームページ、日本郵政ホームページ

公共交通網(鉄道・路線バス・コミュニティバス)と都市施設

| | 医療 施設 | 商業 施設 | 教育 施設 | 福祉 施設 | 公的 施設 | 全都市 施設 |
|-------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| カバー率 | 93.7% | 97.2% | 88.9% | 73.0% | 93.5% | 91.7% |
| 300m圏 | 104 | 70 | 16 | 27 | 58 | 275 |
| 全体 | 111 | 72 | 18 | 37 | 62 | 300 |

※施設数ベースのカバー率、教育施設は高等学校、専門学校、大学を対象



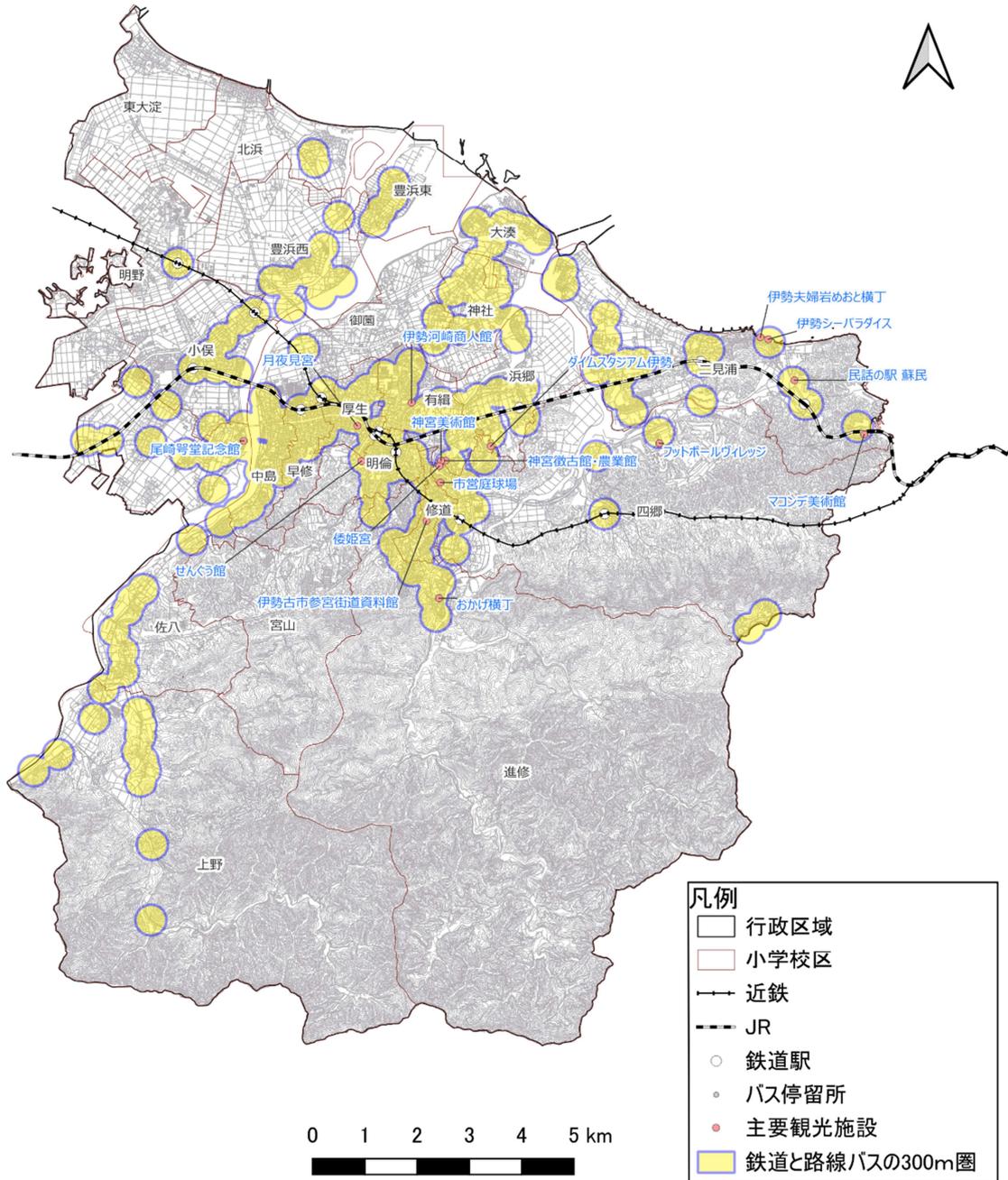
資料: 伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、伊勢市医師会ホームページ、iタウンページ、国土数値情報、

三重県ホームページ、伊勢市ホームページ、日本郵政ホームページ

2-1-5 公共交通網と主要観光施設

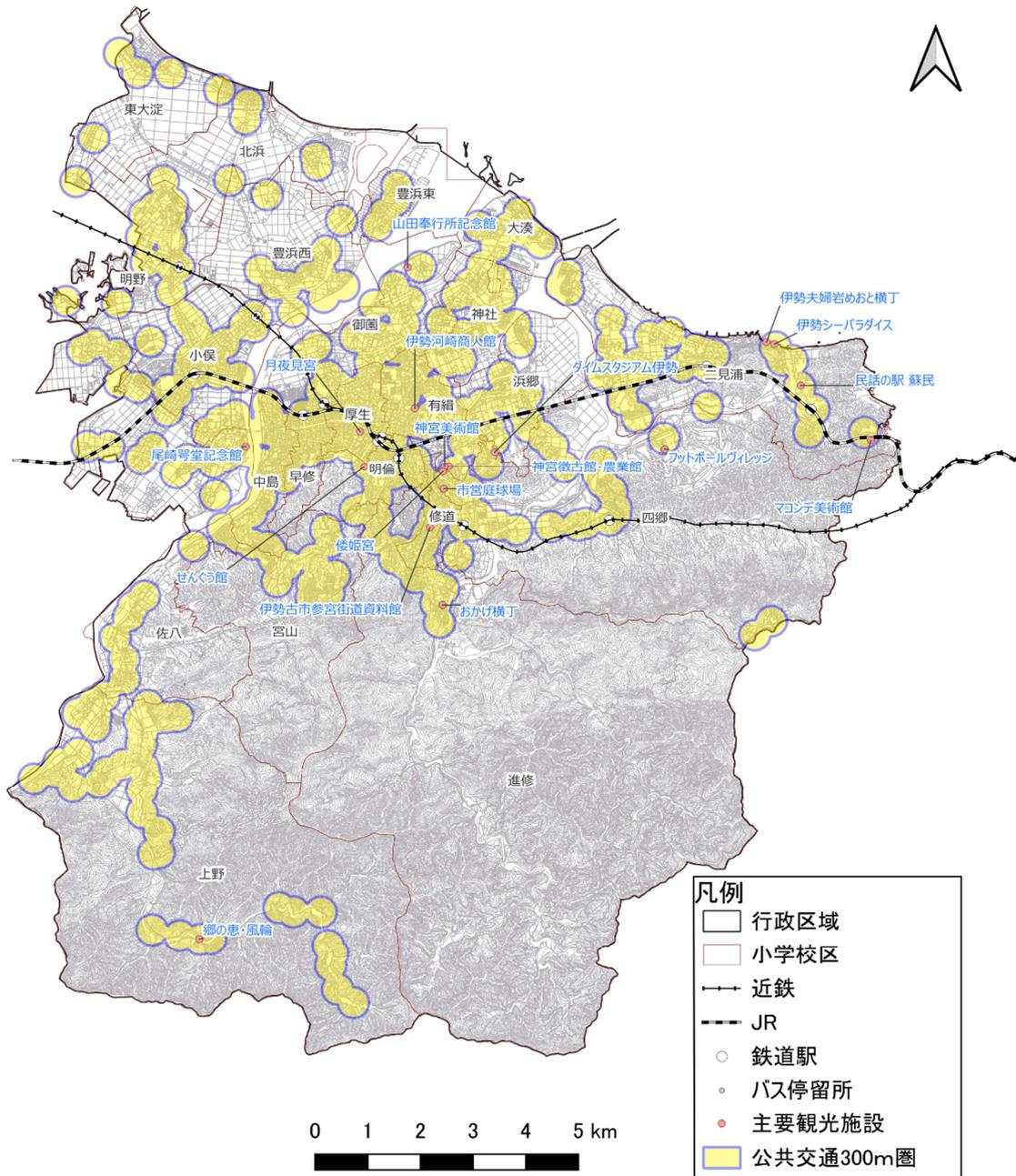
本市における主要観光施設は、鉄道と路線バスでは61.5%、コミュニティバスも含めた場合は69.2%がカバー圏域に含まれています。

公共交通網(鉄道・路線バス)と主要観光施設



資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、伊勢市観光統計

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

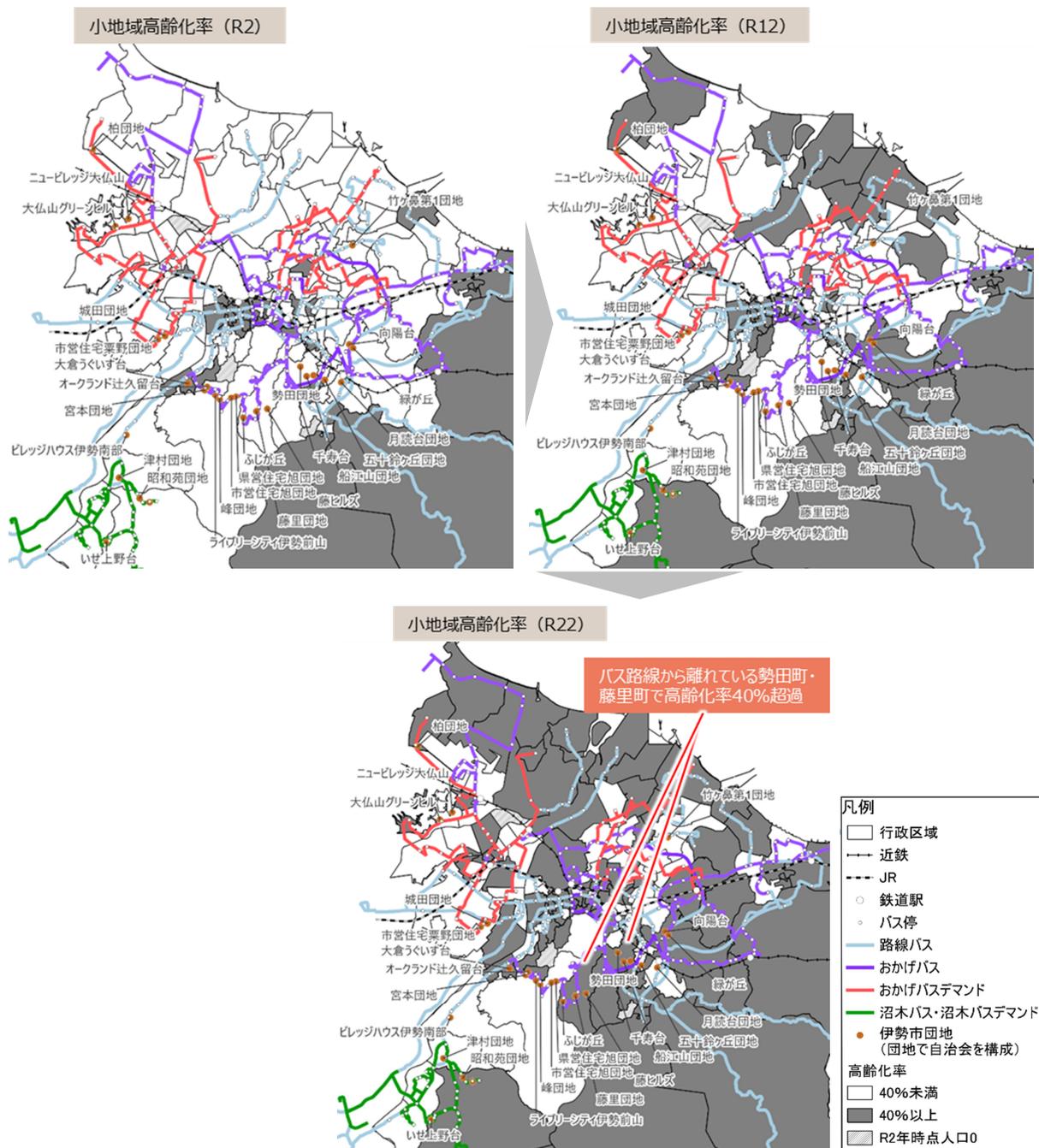


資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、伊勢市観光統計

2-1-6 公共交通網と将来人口

本市の小地域別の高齢化率は、R2年時点で高齢化率40%以上の地域が41地域(全167地域の25%)であるのに対し、R22年には98地域(全167地域の59%)となる見込みです。

本市の主な団地(単独で自治会を構成する団地)の立地状況と、小地域の高齢化率、現状のバス路線を重ねてみると、主な団地は比較的バス路線沿線に立地していますが、勢田団地・船江山団地・自由ヶ丘団地(勢田町)や藤ヒルズ(藤里町)五十鈴ヶ丘団地(中之町)、ニュービレッジ大仏山(小俣町新村)はバス路線から離れており、高齢化が進んだ際の対応を継続して検討していく必要があります。



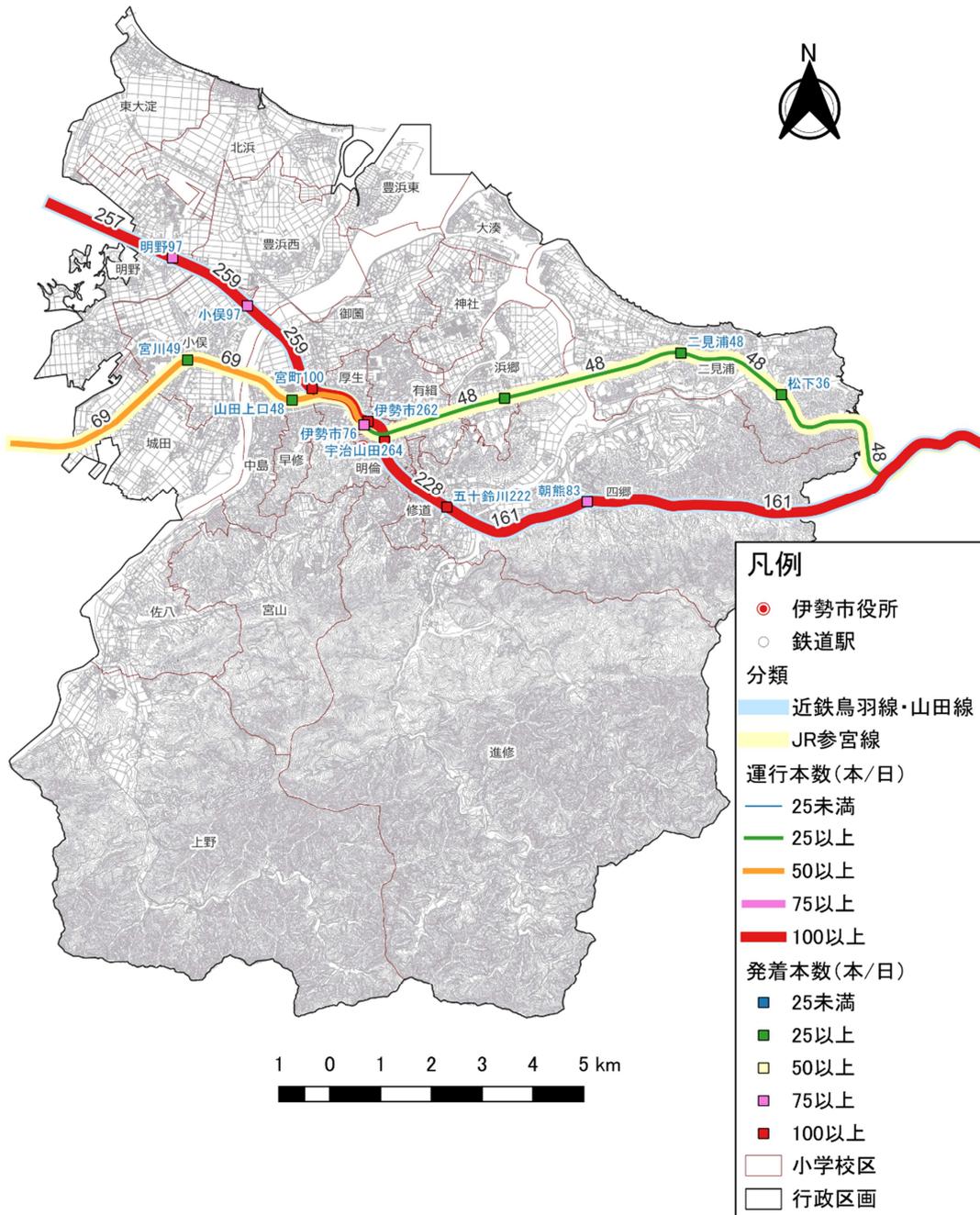
資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

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おり、JRの運行本数は伊勢市駅以東が48本/日、伊勢市駅以西が69本/日、近鉄の運行本数は五十鈴川駅以東が161本/日、五十鈴川駅以西は228～262本/日となっています。また、各駅の発着本数をみてみると、宮町駅、近鉄伊勢市駅、宇治山田駅、五十鈴川駅で100本/日以上、その他の近鉄の駅では75本/日以上、JRの各駅は25本/日以上となっており、運行本数、発着本数ともに近鉄の方が利便性が高いといえます。

鉄道網と運行本数



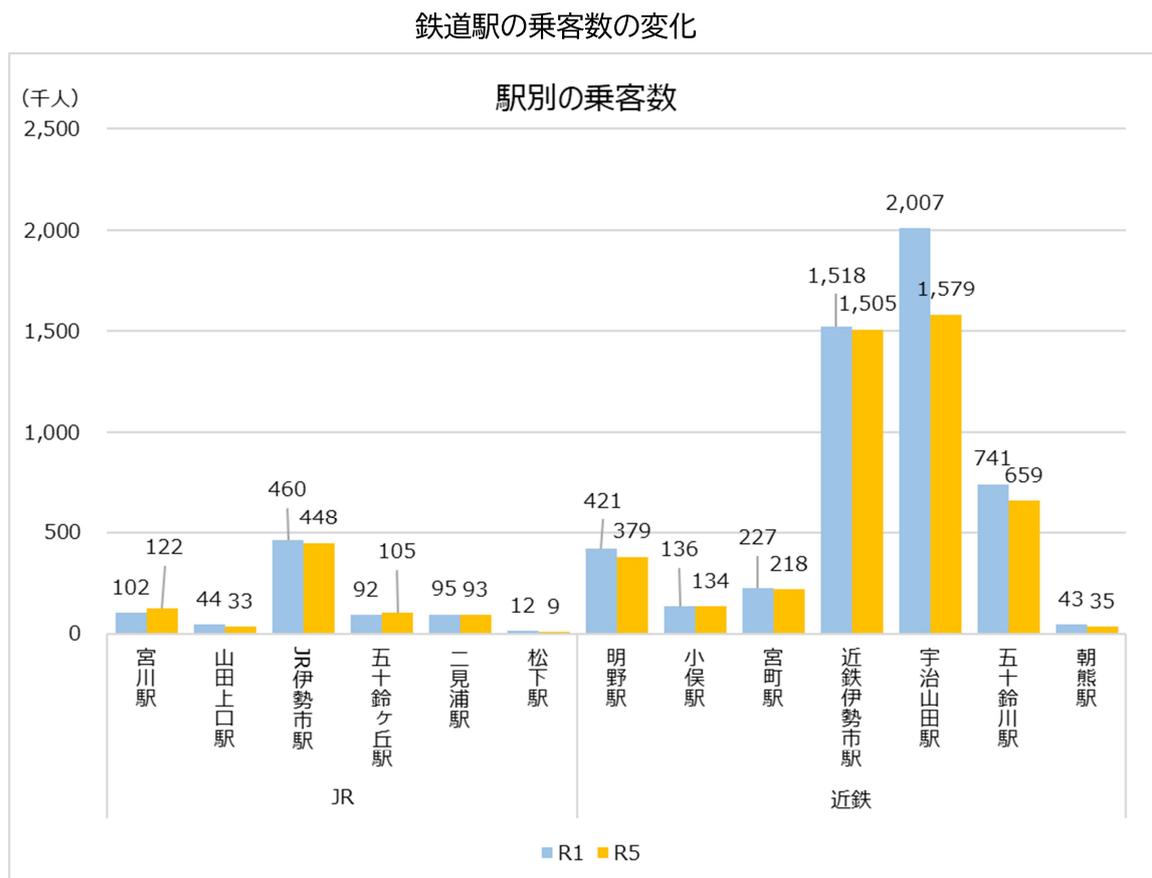
資料: JR 東海、近畿日本鉄道時刻表

2-2-2 鉄道駅の乗客数及び経年変化

(1) 鉄道駅の乗客数

R5年度の乗客数は、外宮や伊勢市役所に近い近鉄宇治山田駅が1,579千人と最も多く、次いで近鉄伊勢市駅が1,505千人と多くなっています。この傾向はコロナ前のR1年度も同様ですが、全体的にR5年度は乗客数が減少しています。

全駅の利用客数をみると、JRより近鉄の方が多く、両路線が通る伊勢市駅に関しては近鉄の方が多くなっています。



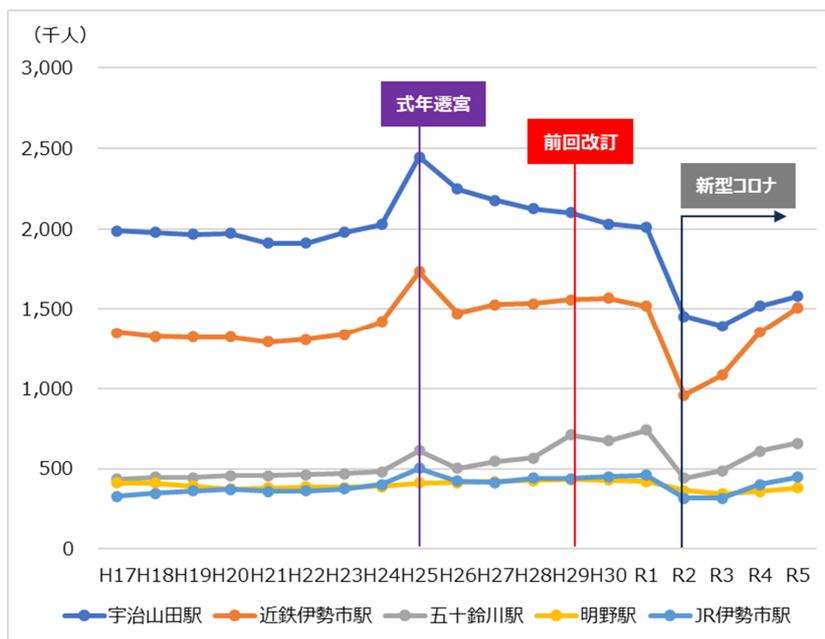
資料:市勢統計要覧

(2) 乗客数の推移

R5年度に乗客数の多い上位5駅の乗客数の推移をみると、H17年度以降横ばい～増加傾向にあり、特に五十鈴川駅、JR伊勢市駅では増加傾向が高くなっています。H25年度は式年遷宮が行われたため、いずれの駅でも利用が多くなっていますが、五十鈴川駅、明野駅ではR1年度にそれを上回る乗客数を記録しています。

また、R2年からの新型コロナウイルス感染症拡大によりいずれの駅でも利用者が大きく減少し、R5年度の時点ではいずれの駅も乗客数が以前の状況にまで回復していません。

鉄道駅の乗客数の推移(R5年度上位5駅)



単位：千人

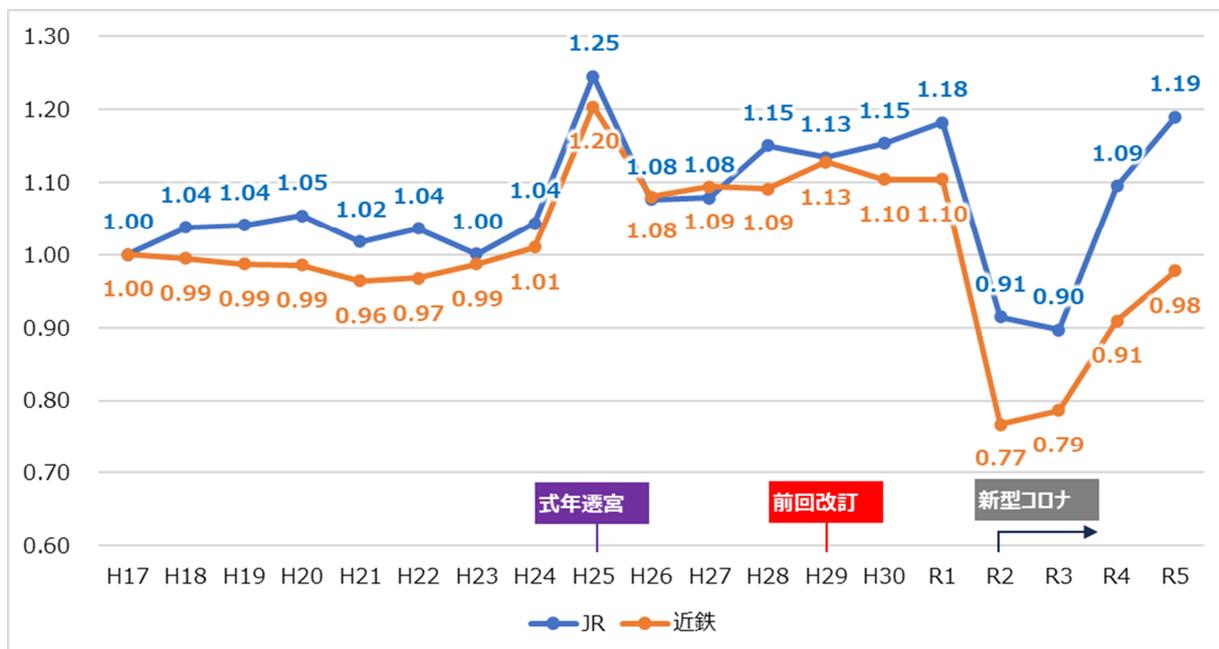
| 年度 | 乗客数 | | | | | 伸び率 | | | | |
|-----|-------|--------|-------|-----|--------|-------|--------|-------|------|--------|
| | 近鉄 | | | | JR | 近鉄 | | | | JR |
| | 宇治山田駅 | 近鉄伊勢市駅 | 五十鈴川駅 | 明野駅 | JR伊勢市駅 | 宇治山田駅 | 近鉄伊勢市駅 | 五十鈴川駅 | 明野駅 | JR伊勢市駅 |
| H17 | 1,986 | 1,351 | 434 | 410 | 329 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| H18 | 1,977 | 1,325 | 448 | 410 | 347 | 1.00 | 0.98 | 1.03 | 1.00 | 1.05 |
| H19 | 1,966 | 1,322 | 445 | 393 | 362 | 0.99 | 0.98 | 1.03 | 0.96 | 1.10 |
| H20 | 1,973 | 1,322 | 455 | 373 | 372 | 0.99 | 0.98 | 1.05 | 0.91 | 1.13 |
| H21 | 1,911 | 1,293 | 456 | 380 | 358 | 0.96 | 0.96 | 1.05 | 0.93 | 1.09 |
| H22 | 1,912 | 1,306 | 462 | 385 | 363 | 0.96 | 0.97 | 1.07 | 0.94 | 1.10 |
| H23 | 1,978 | 1,340 | 468 | 383 | 374 | 1.00 | 0.99 | 1.08 | 0.93 | 1.14 |
| H24 | 2,026 | 1,422 | 479 | 388 | 401 | 1.02 | 1.05 | 1.11 | 0.95 | 1.22 |
| H25 | 2,445 | 1,732 | 613 | 410 | 503 | 1.23 | 1.28 | 1.41 | 1.00 | 1.53 |
| H26 | 2,248 | 1,474 | 503 | 412 | 423 | 1.13 | 1.09 | 1.16 | 1.00 | 1.28 |
| H27 | 2,178 | 1,528 | 546 | 420 | 415 | 1.10 | 1.13 | 1.26 | 1.02 | 1.26 |
| H28 | 2,126 | 1,535 | 566 | 426 | 441 | 1.07 | 1.14 | 1.31 | 1.04 | 1.34 |
| H29 | 2,102 | 1,558 | 709 | 431 | 438 | 1.06 | 1.15 | 1.63 | 1.05 | 1.33 |
| H30 | 2,030 | 1,568 | 672 | 430 | 449 | 1.02 | 1.16 | 1.55 | 1.05 | 1.36 |
| R1 | 2,007 | 1,518 | 741 | 421 | 460 | 1.01 | 1.12 | 1.71 | 1.03 | 1.40 |
| R2 | 1,453 | 958 | 441 | 363 | 316 | 0.73 | 0.71 | 1.02 | 0.88 | 0.96 |
| R3 | 1,394 | 1,085 | 486 | 344 | 314 | 0.70 | 0.80 | 1.12 | 0.84 | 0.95 |
| R4 | 1,519 | 1,355 | 608 | 358 | 402 | 0.76 | 1.00 | 1.40 | 0.87 | 1.22 |
| R5 | 1,579 | 1,505 | 659 | 379 | 448 | 0.79 | 1.11 | 1.52 | 0.92 | 1.36 |

資料：市勢統計要覧

(3) 乗客数の推移(全駅)

H17年度以降の乗客数の推移をみると、JRは横ばい傾向～増加傾向、近鉄は横ばい～減少傾向となっています。

伊勢市内鉄道駅の乗客数の推移(H17を1とした時の伸び率)



資料:市勢統計要覧

前回計画改訂時の H29 年度以降の乗客数推移をみると、JR 宮川駅を除く全駅で横ばい～減少傾向にあるものの、その減少率は JR より近鉄の方が大きくなっています。

また、新型コロナウイルス感染症が拡大した R2 年度とその前年を比較すると、近鉄の方が減少率が大きくなっています。

単位：千人

| | | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | H29→R5増減率 | R1→R2増減率 |
|----|--------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| JR | 宮川駅 | 94 | 97 | 102 | 98 | 101 | 115 | 122 | 29.4% | -4.0% |
| | 山田上口駅 | 35 | 40 | 44 | 40 | 29 | 35 | 33 | -5.8% | -9.8% |
| | JR伊勢市駅 | 438 | 449 | 460 | 316 | 314 | 402 | 448 | 2.2% | -31.3% |
| | 五十鈴ヶ丘駅 | 101 | 98 | 92 | 91 | 90 | 101 | 105 | 4.0% | -1.0% |
| | 二見浦駅 | 93 | 91 | 95 | 67 | 66 | 81 | 93 | 0.2% | -29.4% |
| | 松下駅 | 11 | 11 | 12 | 12 | 10 | 12 | 9 | -21.3% | -4.3% |
| | 小計 | 772 | 785 | 804 | 622 | 610 | 745 | 809 | 4.8% | -22.6% |
| 近鉄 | 明野駅 | 431 | 430 | 421 | 363 | 344 | 358 | 379 | -12.1% | -13.7% |
| | 小俣駅 | 134 | 129 | 136 | 115 | 119 | 131 | 134 | 0.4% | -15.1% |
| | 宮町駅 | 227 | 224 | 227 | 183 | 172 | 192 | 218 | -3.8% | -19.4% |
| | 近鉄伊勢市駅 | 1,558 | 1,568 | 1,518 | 958 | 1,085 | 1,355 | 1,505 | -3.4% | -36.9% |
| | 宇治山田駅 | 2,102 | 2,030 | 2,007 | 1,453 | 1,394 | 1,519 | 1,579 | -24.9% | -27.6% |
| | 五十鈴川駅 | 709 | 672 | 741 | 441 | 486 | 608 | 659 | -7.0% | -40.5% |
| | 朝熊駅 | 41 | 42 | 43 | 28 | 29 | 34 | 35 | -14.5% | -34.7% |
| | 小計 | 5,203 | 5,095 | 5,093 | 3,541 | 3,628 | 4,196 | 4,510 | -13.3% | -30.5% |

：約30%以上の減少

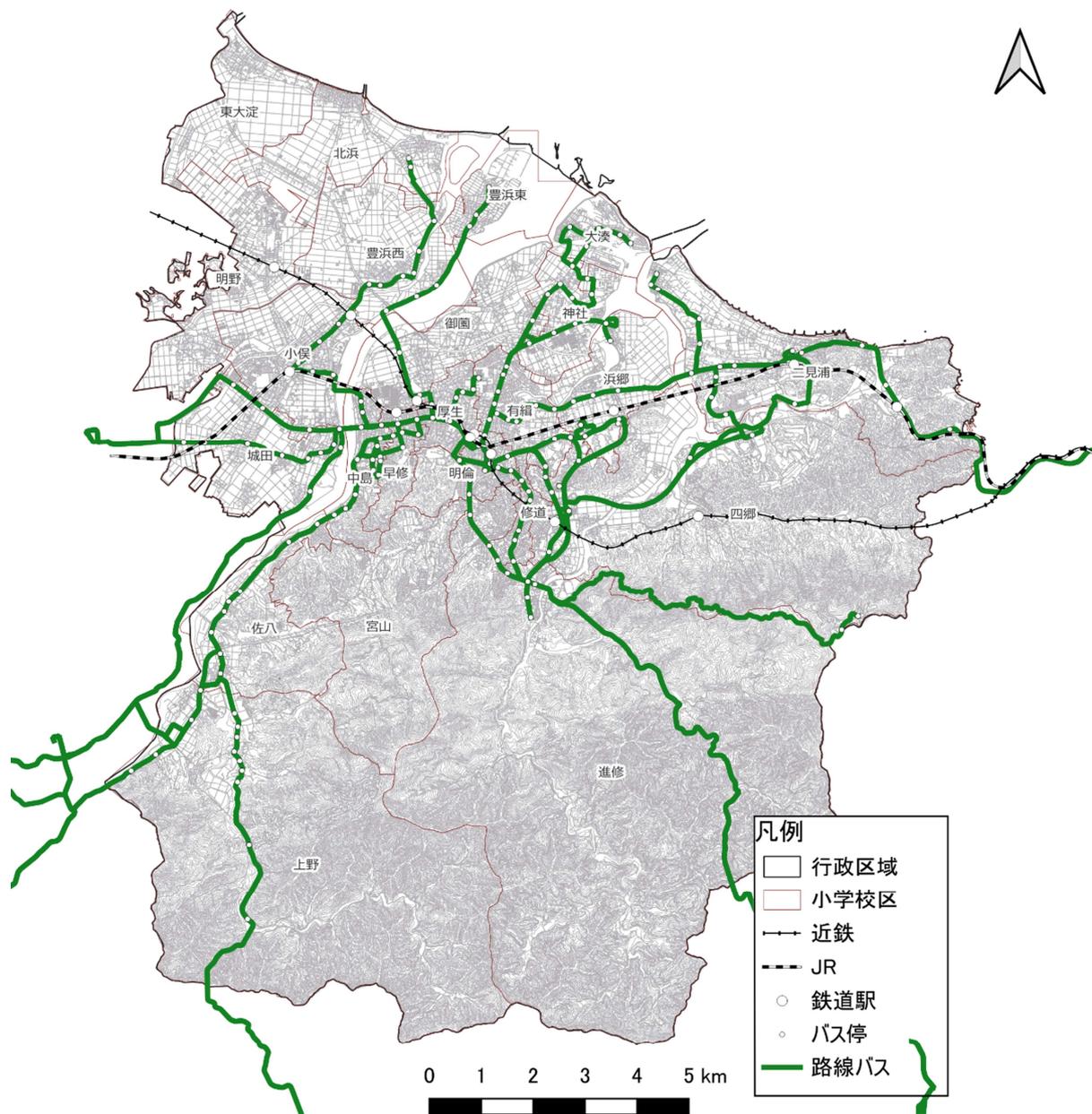
資料：市勢統計要覧

2-3 路線バス

2-3-1 路線バス網

本市では16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市中心部から放射状に伸びています。

路線バス網



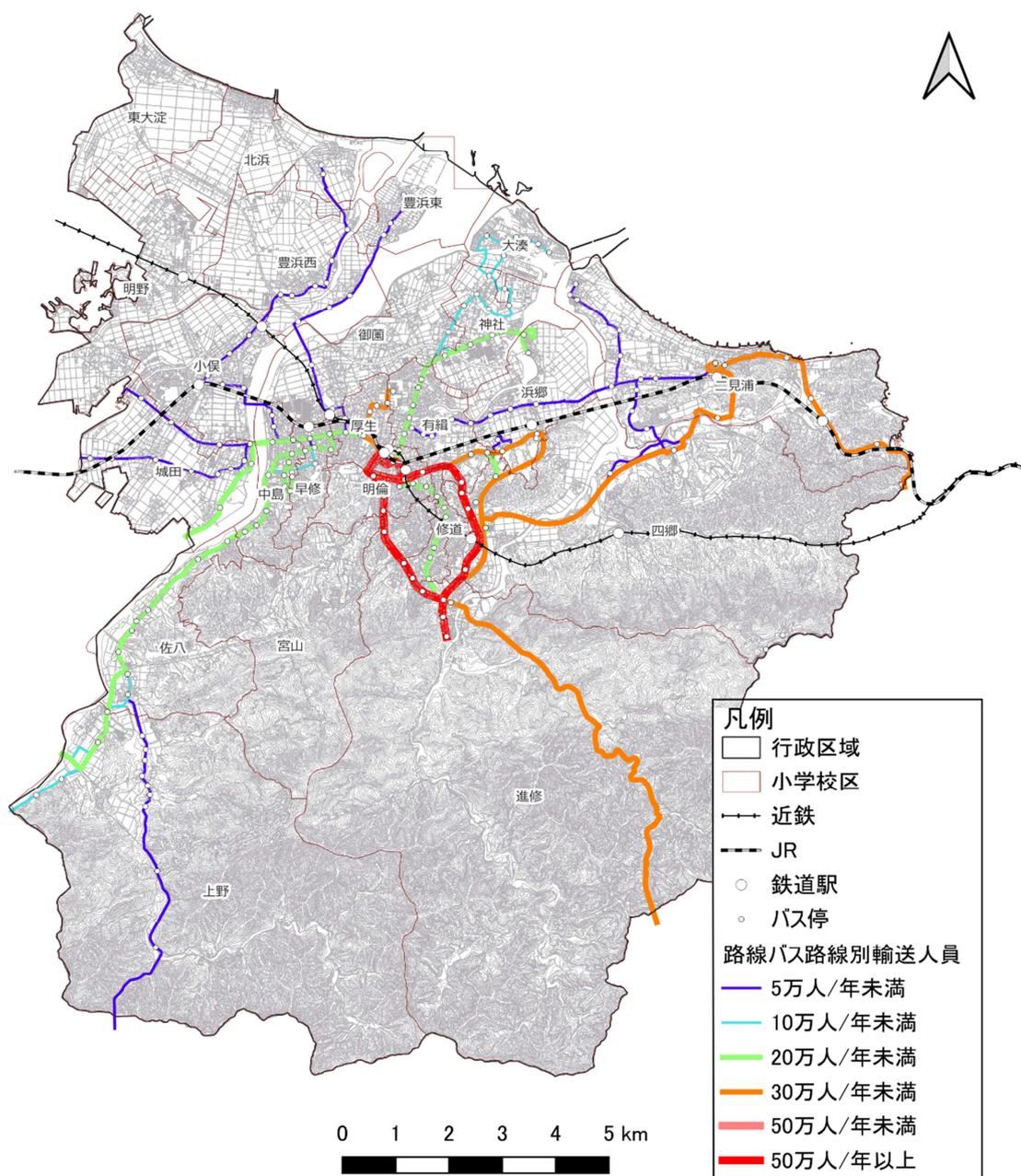
資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)

2-3-2 路線別利用者数

(1) 路線別利用者数

路線別の利用者数をみると、伊勢市駅や宇治山田駅と外宮・内宮を結ぶ外宮内宮線が最も多く50万人/年以上となっています。次いで、御座港と伊勢赤十字病院を結ぶ御座線と、宇治山田駅と内宮、鳥羽水族館を結ぶCANバスが20万人/年以上となっています。

路線別利用者数(R6年度)



資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、三重交通提供データ

(2) 路線別利用者数の経年変化

路線別利用者数の経年変化をみると、イオンうぐいす台線、伊勢鳥羽線を除いて減少傾向になっています。

特に土路今一色線、有滝線の減少が大きくなっています。また、外宮内宮線も他路線と比較して利用者数は多いですが、H30年度と比較すると利用者が30%程度減少しています。

また、R2～R3年度は全ての路線の利用者数が減少しており、新型コロナウイルス感染症拡大の影響と想定されます。

路線別利用者数の経年変化

単位：人・年度

| 路線 | 利用者数 | | | | | | R1を1としたときの伸び率 | | | | | |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|-------|------|------|------|------|
| | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 |
| | 前回改訂 | 新型コロナ | | | | | 前回改訂 | 新型コロナ | | | | |
| 伊勢市内A線 | 160,600 | 88,700 | 95,900 | 108,200 | 109,500 | 114,800 | 1.00 | 0.55 | 0.60 | 0.67 | 0.68 | 0.71 |
| 神社線 | 117,100 | 94,200 | 99,700 | 103,900 | 106,200 | 110,700 | 1.00 | 0.80 | 0.85 | 0.89 | 0.91 | 0.95 |
| 外宮内宮線 | 2,181,600 | 822,600 | 883,400 | 1,270,000 | 1,404,000 | 1,404,000 | 1.00 | 0.38 | 0.40 | 0.58 | 0.64 | 0.70 |
| 大湊線 | 105,200 | 83,200 | 61,900 | 63,000 | 64,500 | 65,600 | 1.00 | 0.79 | 0.59 | 0.60 | 0.61 | 0.62 |
| イオンうぐいす台線 | 88,800 | 84,900 | 89,300 | 105,700 | 107,800 | 112,900 | 1.00 | 0.96 | 1.01 | 1.19 | 1.21 | 1.27 |
| 二見サンアリーナ線 | 263,900 | 190,400 | 157,100 | 88,700 | 19,100 | 16,000 | 1.00 | 0.72 | 0.60 | 0.34 | 0.07 | 0.06 |
| 土路今一色線 | 41,500 | 19,400 | 20,600 | 21,000 | 17,100 | 16,300 | 1.00 | 0.47 | 0.50 | 0.51 | 0.41 | 0.39 |
| 伊勢鳥羽線 | 41,100 | 35,400 | 34,400 | 38,200 | 38,100 | 41,100 | 1.00 | 0.86 | 0.84 | 0.93 | 0.93 | 1.00 |
| 中川線 | 142,000 | 93,300 | 91,400 | 108,000 | 101,000 | 106,900 | 1.00 | 0.66 | 0.64 | 0.76 | 0.71 | 0.75 |
| 南島線 | 87,600 | 58,300 | 65,700 | 72,900 | 62,800 | 64,200 | 1.00 | 0.67 | 0.75 | 0.83 | 0.72 | 0.73 |
| CANばす | 324,400 | 117,500 | 188,900 | 218,200 | 230,500 | 236,500 | 1.00 | 0.36 | 0.58 | 0.67 | 0.71 | 0.73 |
| 伊勢玉城線 (伊勢志摩交通)※1 | 33,800 | 30,300 | 31,200 | 30,600 | 30,500 | 30,200 | 1.00 | 0.90 | 0.92 | 0.91 | 0.90 | 0.89 |
| 有滝線 (伊勢志摩交通) | 66,100 | 55,300 | 51,600 | 46,200 | 44,900 | 38,100 | 1.00 | 0.84 | 0.78 | 0.70 | 0.68 | 0.58 |
| 御座線 | 369,600 | 219,400 | 243,100 | 254,200 | 270,500 | 265,400 | 1.00 | 0.59 | 0.66 | 0.69 | 0.73 | 0.72 |
| 宿浦線 | 158,200 | 86,000 | 114,200 | 125,600 | 129,300 | 117,200 | 1.00 | 0.54 | 0.72 | 0.79 | 0.82 | 0.74 |
| 伊勢五ヶ所線 | 79,900 | 40,900 | 44,900 | 51,900 | 46,700 | 54,800 | 1.00 | 0.51 | 0.56 | 0.65 | 0.58 | 0.69 |
| 合計①※2 | 4,261,400 | 2,119,800 | 2,273,300 | 2,706,300 | 2,782,500 | 2,921,500 | 1.00 | 0.50 | 0.53 | 0.64 | 0.65 | 0.69 |
| 合計②※3 | 1,491,500 | 989,300 | 1,043,900 | 1,129,400 | 1,128,900 | 1,138,200 | 1.00 | 0.66 | 0.70 | 0.76 | 0.76 | 0.76 |
| 合計③※4 | 2,769,900 | 1,130,500 | 1,229,400 | 1,576,900 | 1,653,600 | 1,783,300 | 1.00 | 0.41 | 0.44 | 0.57 | 0.60 | 0.64 |

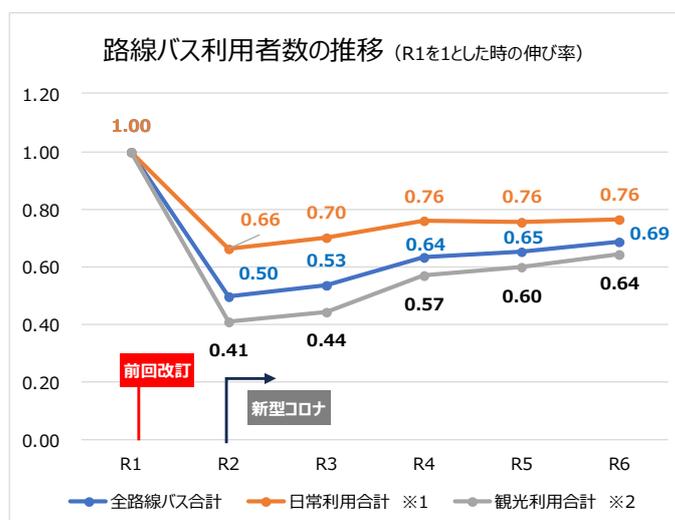
※1：R1.9まで玉城線

※2：全路線の合計

※3：外宮内宮線・CANばす・二見サンアリーナ線を除く合計

※4：外宮内宮線・CANばす・二見サンアリーナ線の合計

：減少が比較的好ましい路線（減少率40%以上）



※1：外宮内宮線・CANばす・二見サンアリーナ線を除く合計

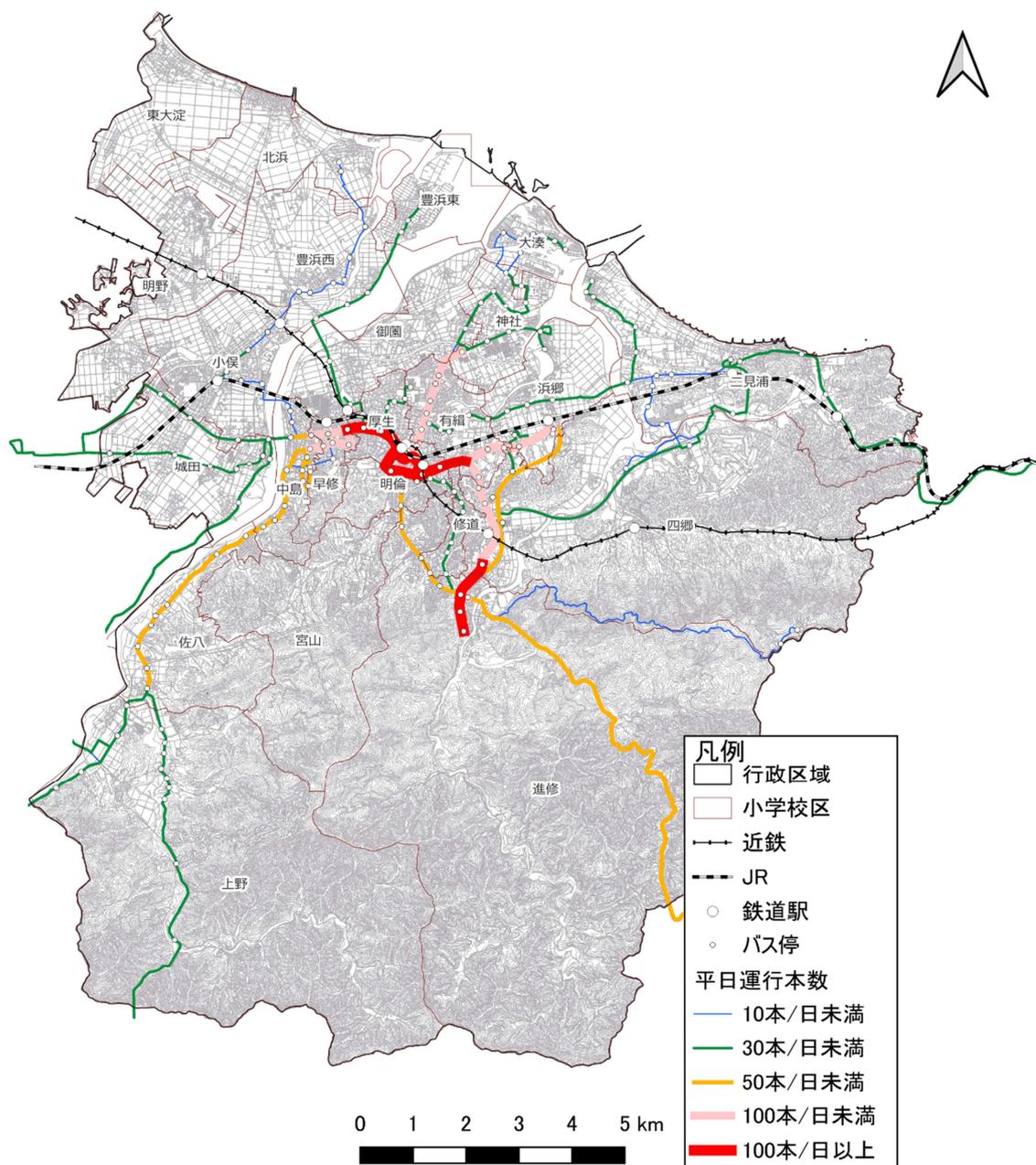
※2：外宮内宮線・CANばす・二見サンアリーナ線の合計

資料：三重交通提供データ

2-3-3 1日あたり運行本数

伊勢市駅や宇治山田駅周辺と、内宮周辺の路線の運行本数が最も多く100本/日以上となっています。そしてそれらと山商口、ララパークなどを結ぶ路線の運行本数が50本/日以上と多くなっています。

1日あたり運行本数(平日)



資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、三重交通提供データ

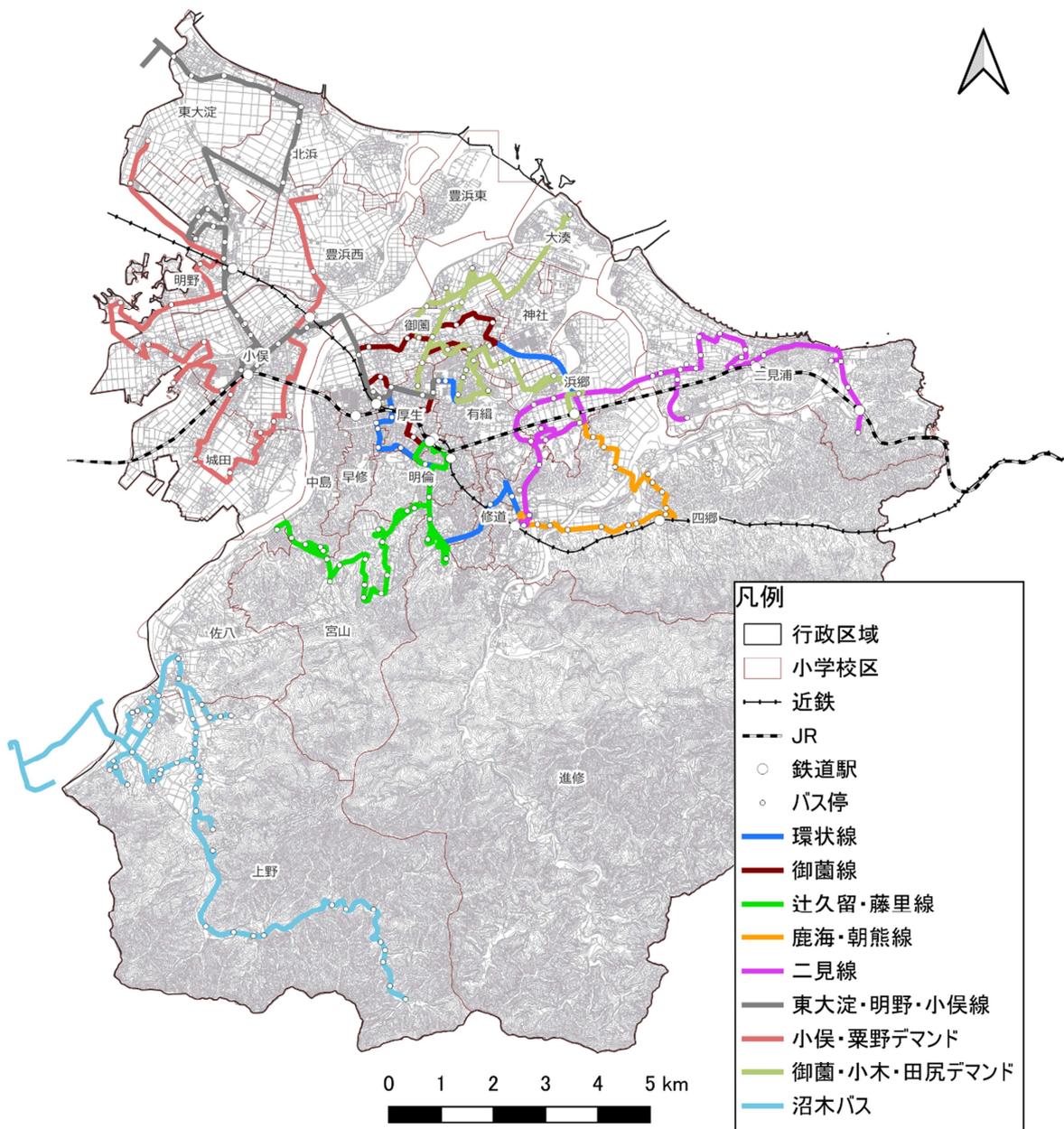
2-4 コミュニティバス

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9路線が運行されています。

H31年1月～R2年3月の社会実験運行後、R2年4月より、おかげバス環状線の運行が開始されました。

コミュニティバス網

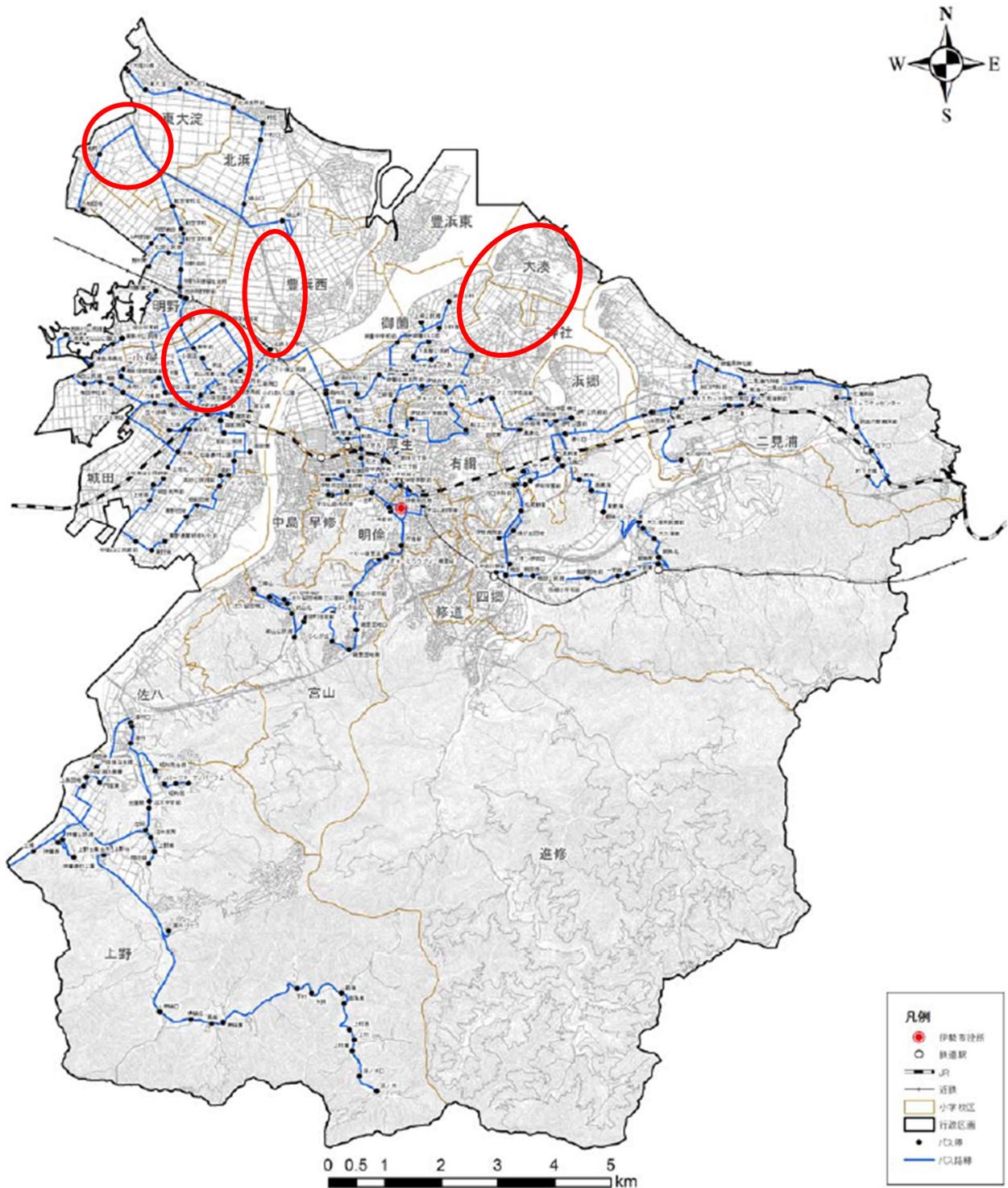


資料：伊勢市公共交通総合時刻表(R6)

H30年と比較すると、おかげバス環状園の運行開始に加えて、小俣・粟野デマンド、御菌・小
木・田尻デマンド、東大淀・明野・小俣線等で路線を見直しています。また、沼木バスの利用の少
ないエリアをデマンドバスへの運行に切り換えました。

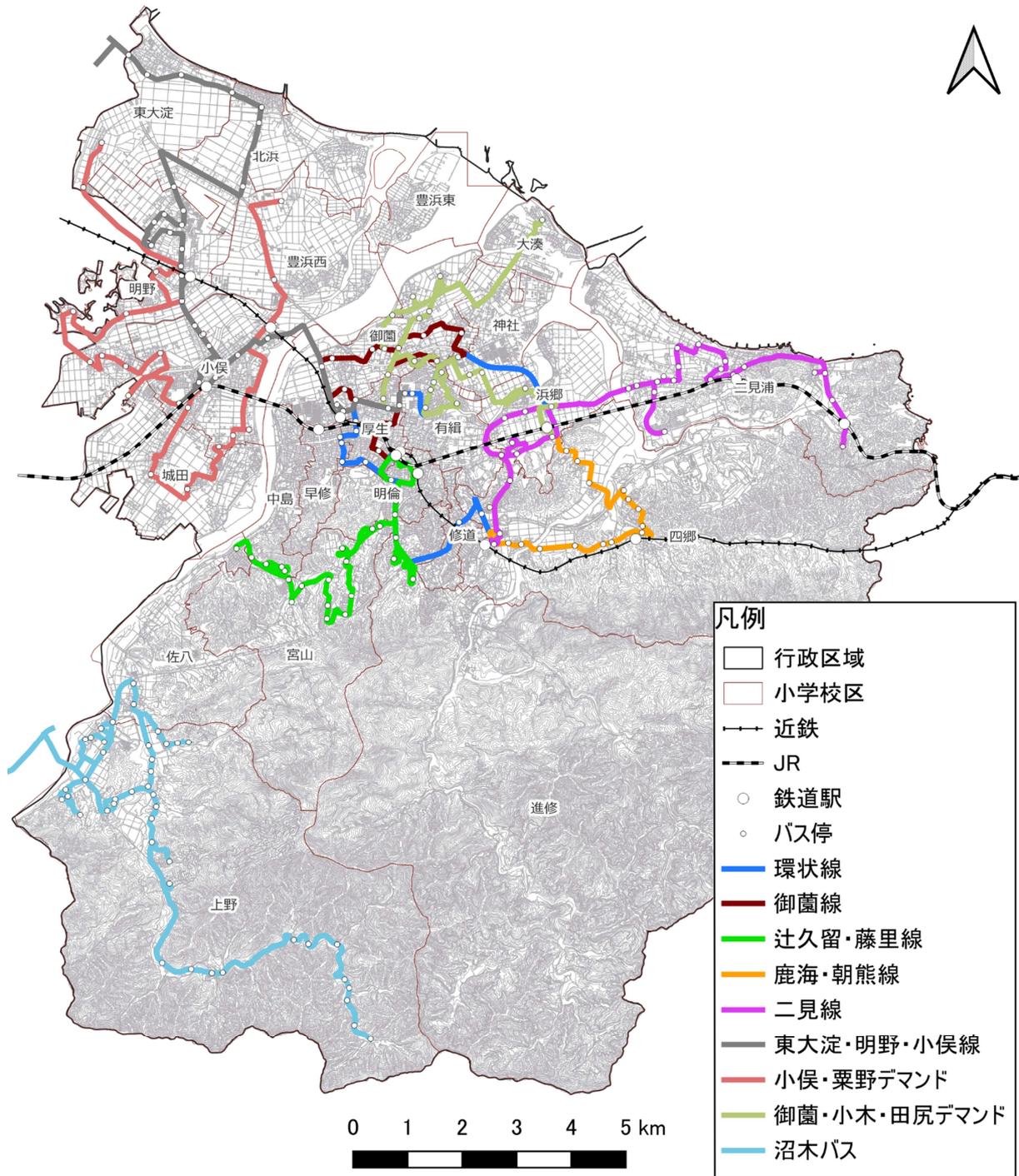
コミュニティバス網の変化

H30年



資料:伊勢市公共交通総合時刻表(H30)

R6年



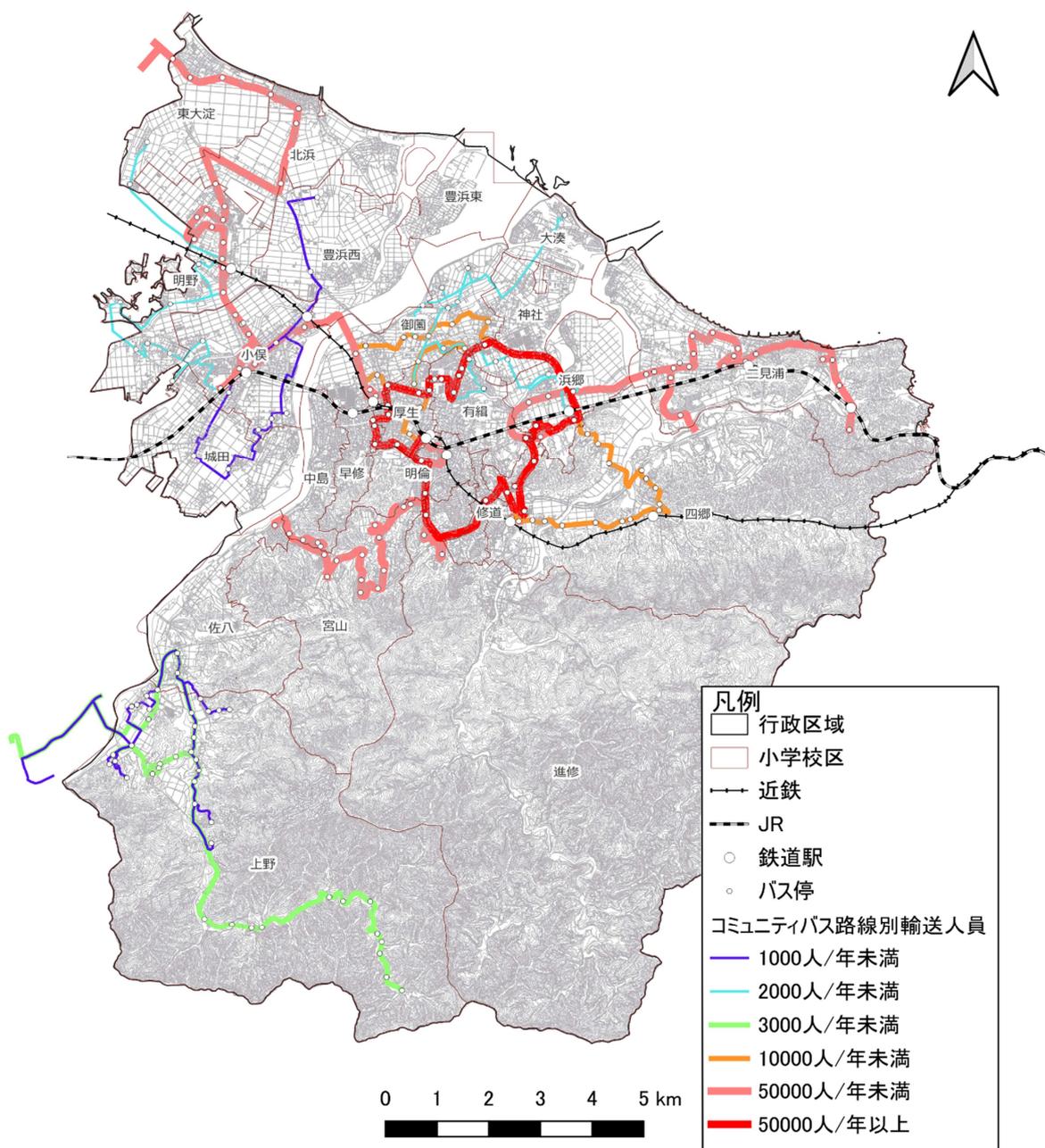
資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)

2-4-2 路線別利用者数

(1) 路線別利用者数

路線別の利用者数をみると、内宮、外宮、伊勢赤十字病院、イオン伊勢店等を環状で結ぶ環状線が最も多く5万人/年以上となっています。次いで、東大淀・明野・小俣線、辻久留・藤里線、二見線が1万人/年以上となっています。

路線別利用者数(R6 年度)



資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、市データ

(2) 路線別利用者数の経年変化

路線別利用者数の経年変化をみると、おかげバス環状線、御園線、おかげバスデマンド(湯田・新村・元町方面)を除いて減少傾向になっています。

特におかげバスデマンド(栗野団地・植山方面)の減少が大きく、おかげバスでも辻久留・藤里線、鹿海・朝熊線、二見線の減少が大きくなっています。

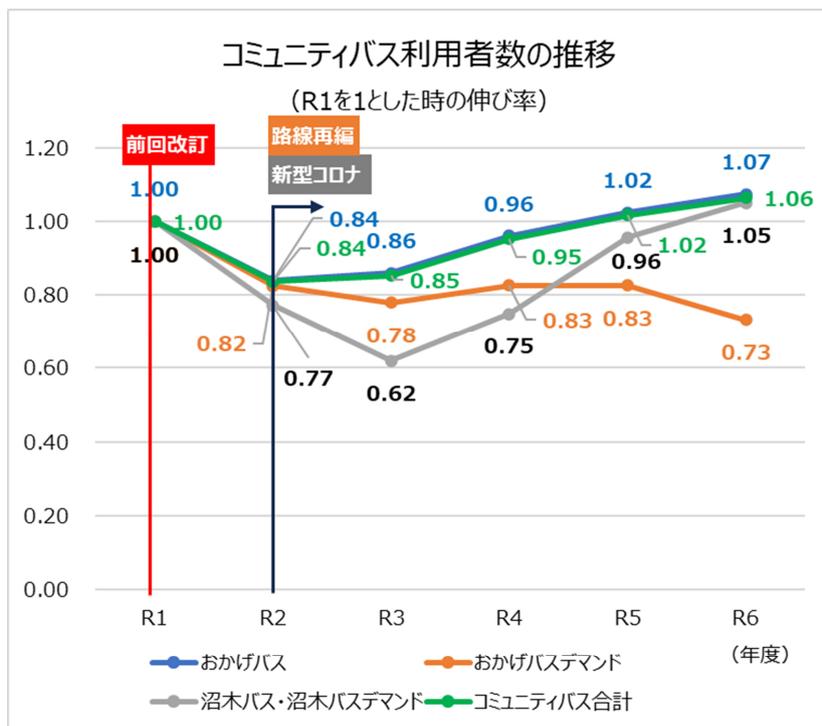
また、R2～R3年度は全ての路線の利用者数が減少しており、新型コロナウイルス感染症拡大の影響と想定されます。

路線別利用者数の経年変化

単位：人・年度

| 路線 | 利用者数 | | | | | | R1を1としたときの伸び率 | | | | | | |
|----------------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------|-------|------|------|------|------|------|
| | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | |
| | 路線再編 | | | | | | 路線再編 | | | | | | |
| | 前回改訂 | 新型コロナ | | | | | 前回改訂 | 新型コロナ | | | | | |
| おかげバス | 御園線 | 5,752 | 3,753 | 4,528 | 5,690 | 5,691 | 6,749 | 1.00 | 0.65 | 0.79 | 0.99 | 0.99 | 1.17 |
| | 辻久留・藤里線 | 17,900 | 11,897 | 11,116 | 11,766 | 13,529 | 15,171 | 1.00 | 0.66 | 0.62 | 0.66 | 0.76 | 0.85 |
| | 東大淀・明野・小俣線 | 27,839 | 18,879 | 18,118 | 21,801 | 23,350 | 23,789 | 1.00 | 0.68 | 0.65 | 0.78 | 0.84 | 0.85 |
| | 鹿海・朝熊線 | 10,965 | 9,145 | 9,480 | 9,232 | 8,136 | 7,714 | 1.00 | 0.83 | 0.86 | 0.84 | 0.74 | 0.70 |
| | 二見線 | 16,172 | 12,435 | 12,374 | 11,750 | 12,088 | 11,869 | 1.00 | 0.77 | 0.77 | 0.73 | 0.75 | 0.73 |
| | 環状線 | 38,625 | 42,264 | 45,294 | 52,511 | 57,226 | 60,611 | 1.00 | 1.09 | 1.17 | 1.36 | 1.48 | 1.57 |
| | 小計 | 117,253 | 98,373 | 100,910 | 112,750 | 120,020 | 125,903 | 1.00 | 0.84 | 0.86 | 0.96 | 1.02 | 1.07 |
| おかげバス デマンド | 栗野団地・植山方面 | 1,749 | 1,208 | 761 | 800 | 678 | 616 | 1.00 | 0.69 | 0.44 | 0.46 | 0.39 | 0.35 |
| | 湯田・新村・元町方面 | 373 | 747 | 895 | 971 | 1,197 | 991 | 1.00 | 2.00 | 2.40 | 2.60 | 3.21 | 2.66 |
| | 小木・田尻方面 | 1,511 | 1,039 | 1,178 | 1,233 | 1,129 | 1,053 | 1.00 | 0.69 | 0.78 | 0.82 | 0.75 | 0.70 |
| | 小計 | 3,633 | 2,994 | 2,834 | 3,004 | 3,004 | 2,660 | 1.00 | 0.82 | 0.78 | 0.83 | 0.83 | 0.73 |
| 沼木バス | | 3,113 | 2,074 | 1581 | 1865 | 2345 | 2677 | 1.00 | 0.67 | 0.51 | 0.60 | 0.75 | 0.86 |
| (沼木バスデマンド) | | | 331 | 348 | 467 | 632 | 594 | 1.00 | 1.05 | 1.41 | 1.91 | 1.79 | |
| 沼木バス・沼木バスデマンド計 | | 3,113 | 2,405 | 1,929 | 2,332 | 2,977 | 3,271 | 1.00 | 0.77 | 0.62 | 0.75 | 0.96 | 1.05 |
| コミュニティバス合計 | | 123,999 | 103,772 | 105,673 | 118,086 | 126,001 | 131,834 | 1.00 | 0.84 | 0.85 | 0.95 | 1.02 | 1.06 |

：減少が比較的確しい路線（減少率概ね25%以上）

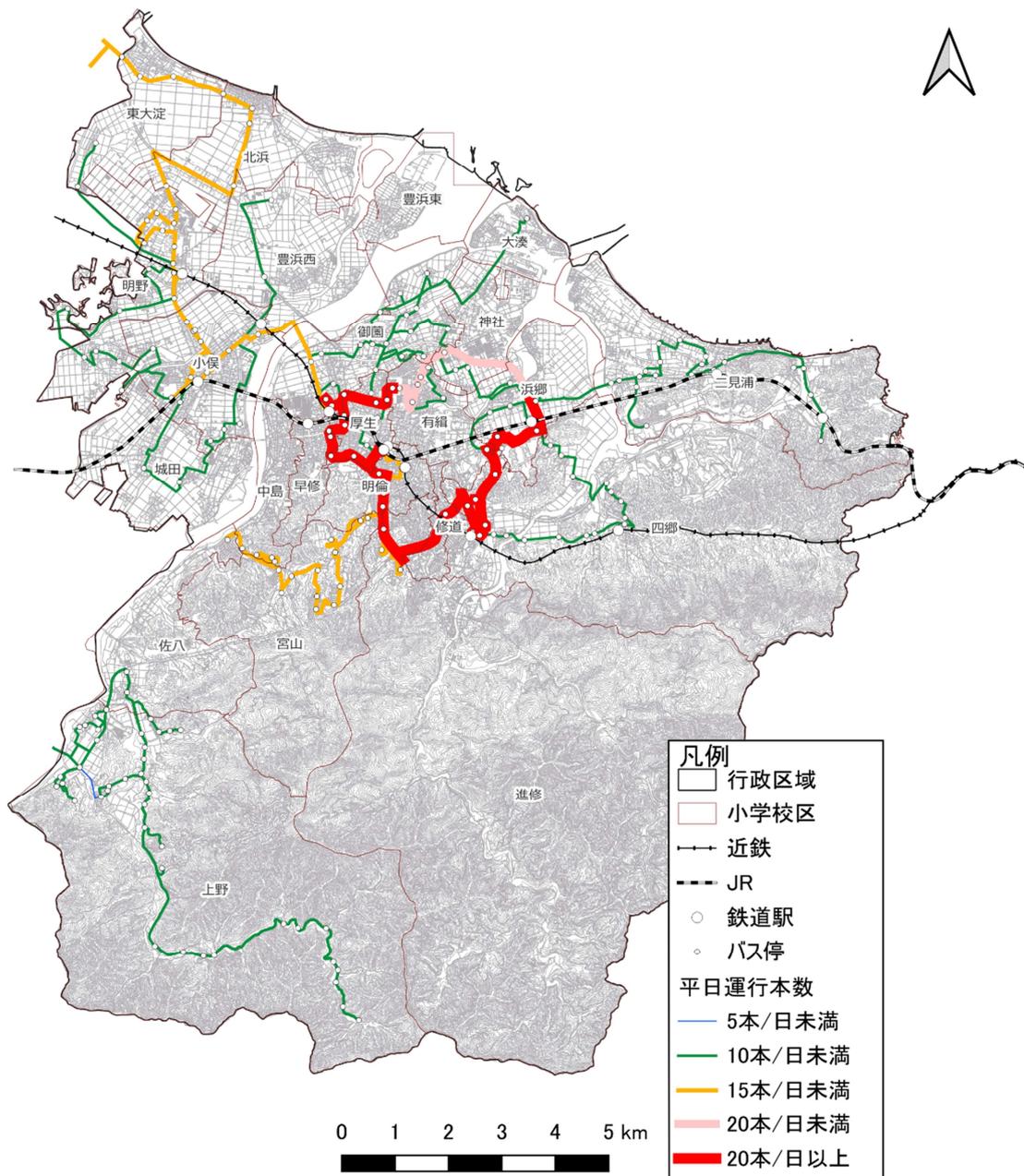


資料：市データ

2-4-3 1日あたり運行本数

本市のコミュニティバスはおかげバス環状線とそこに重複する区間で運行本数が15本/日以上と多くなっています。

1日あたり運行本数



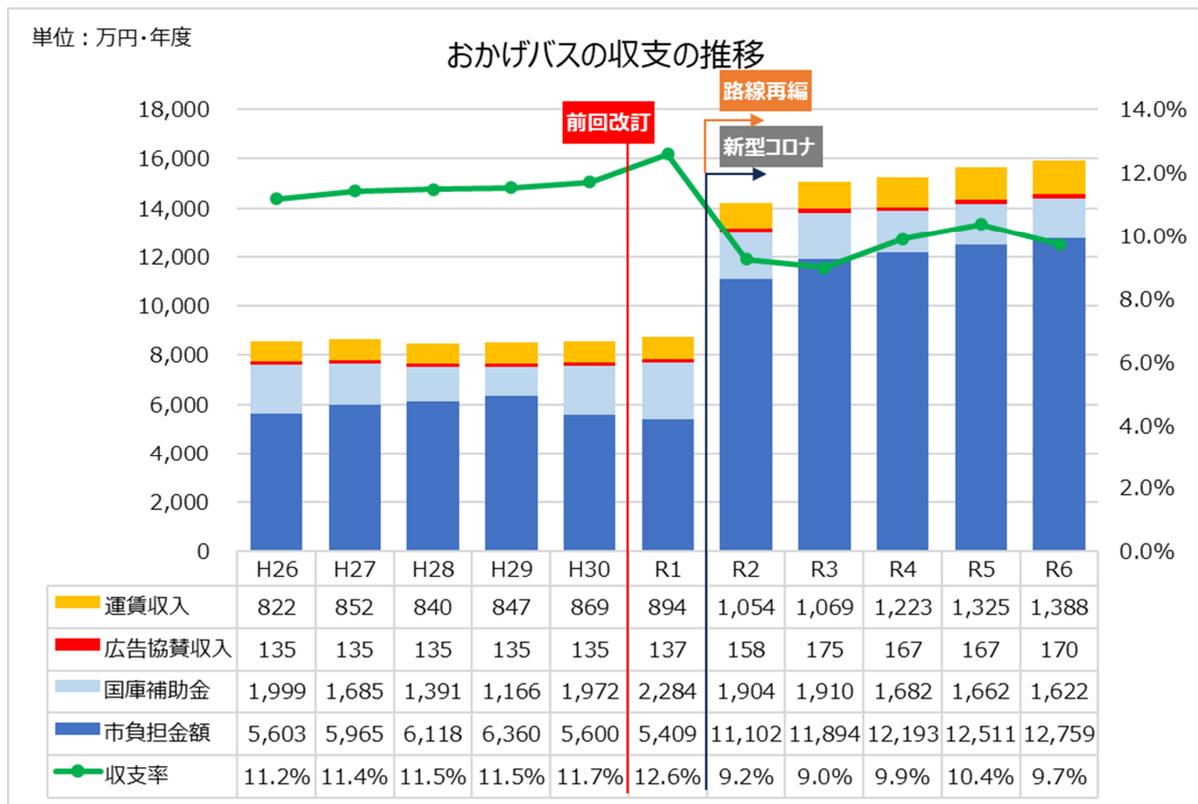
資料:伊勢市公共交通総合時刻表(R6)、市データ

2-4-4 収支状況

(1) おかげバスの収支状況

各種収入はR2年度までは横ばい傾向でしたが、環状線の運行が開始されたR2年度に大きく増加しています。

収支率は運行経費がどれだけ収入でまかなわれているかを示す指標です。H26年以降11～12%で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大による運賃収入の減少により9%まで低下しました。その後、徐々に回復していますが、感染症拡大以前の水準には戻っていません。

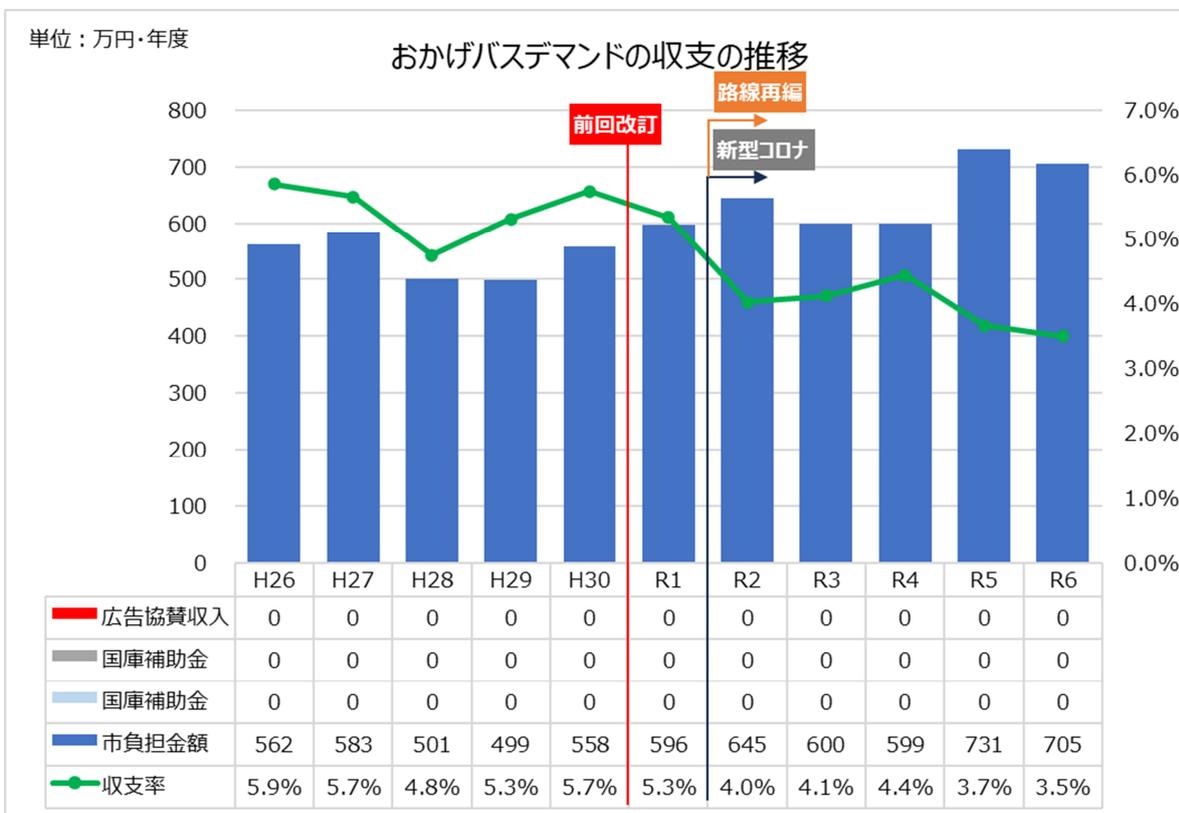


※収支率 = (運賃収入 + 広告協賛収入) / 運行経費

資料：市データ

(2) おかげバスデマンドの収支状況

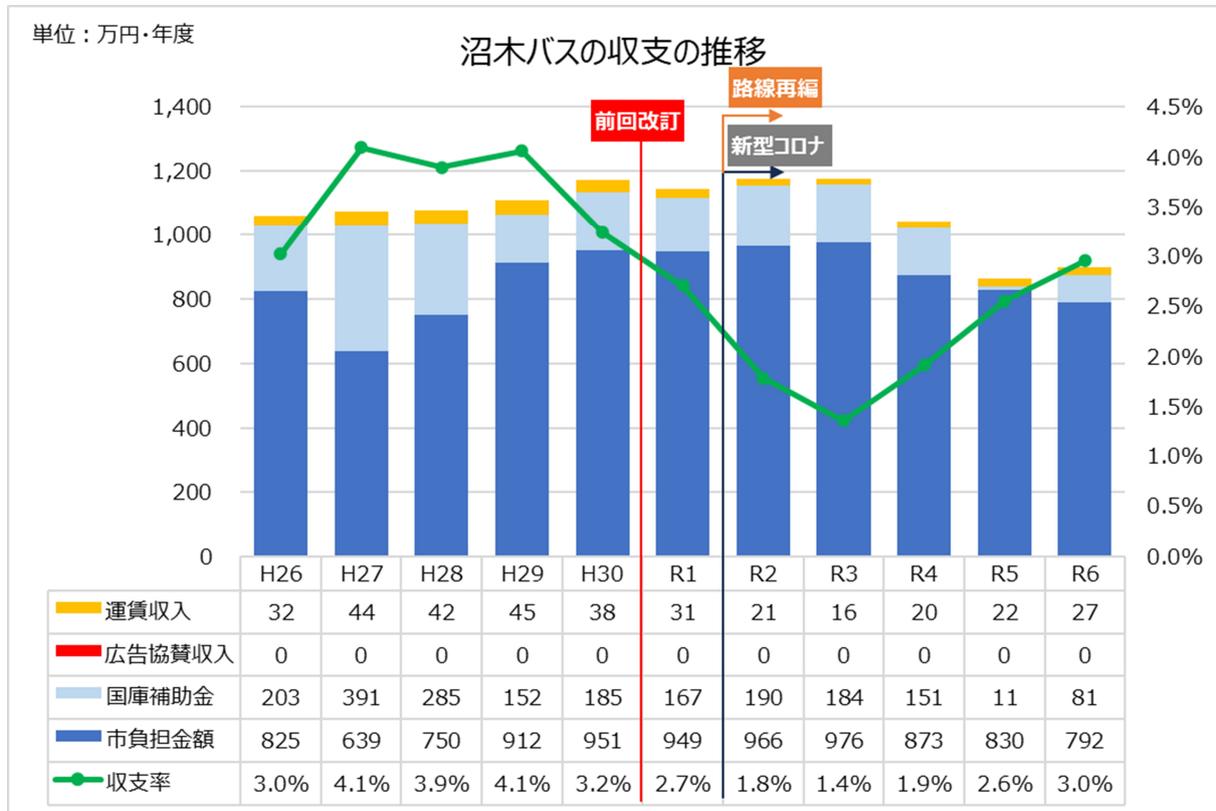
運賃収入は新型コロナウイルス感染症が拡大した R2 年度に減少し、その後回復していません。市負担額は増減を繰り返していますが、徐々に増加傾向にあります。そのため、収支率は減少傾向にあります。



資料：市データ

(3) 沼木バス

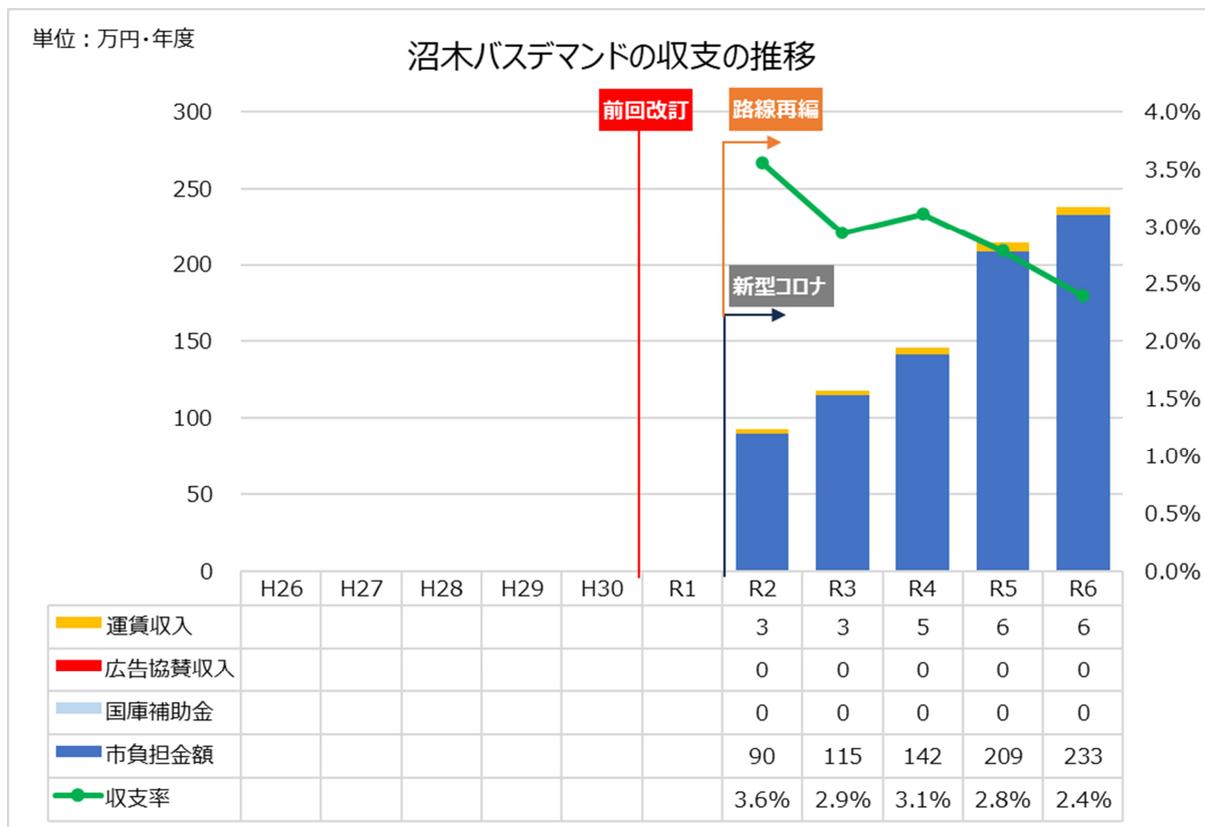
運賃収入は H29 年度以降減少傾向にあり、R3 年に最少となりましたが、その後回復し、横ばい傾向にあります。市負担額は減少傾向にあります。収支率は H29 年度以降減少傾向にありましたが、R3 年度以降回復傾向にあります。



資料：市データ

(4) 沼木バスデマンド

運賃収入は増加傾向にあります。それ以上に市の負担額が増加しているため、収支率は減少傾向となっています。

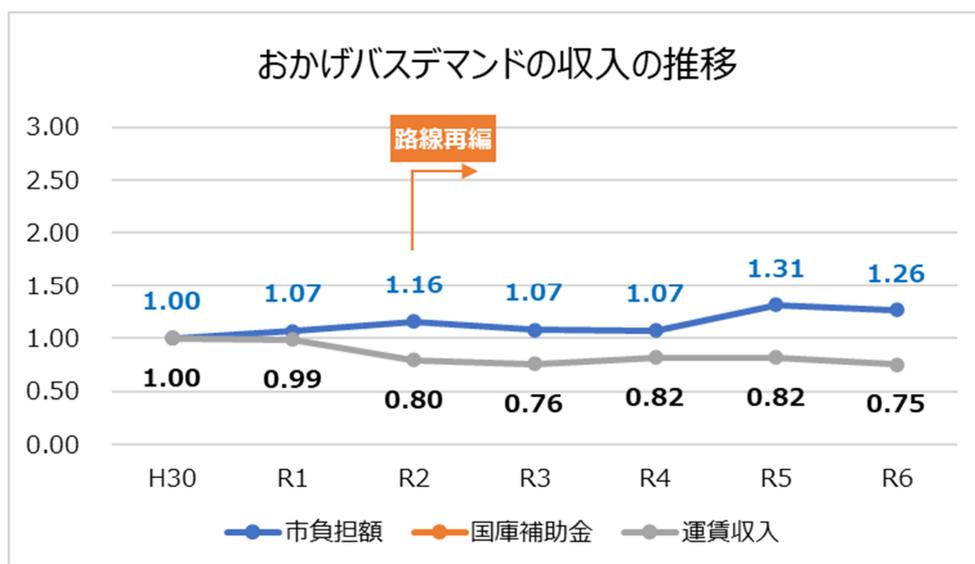
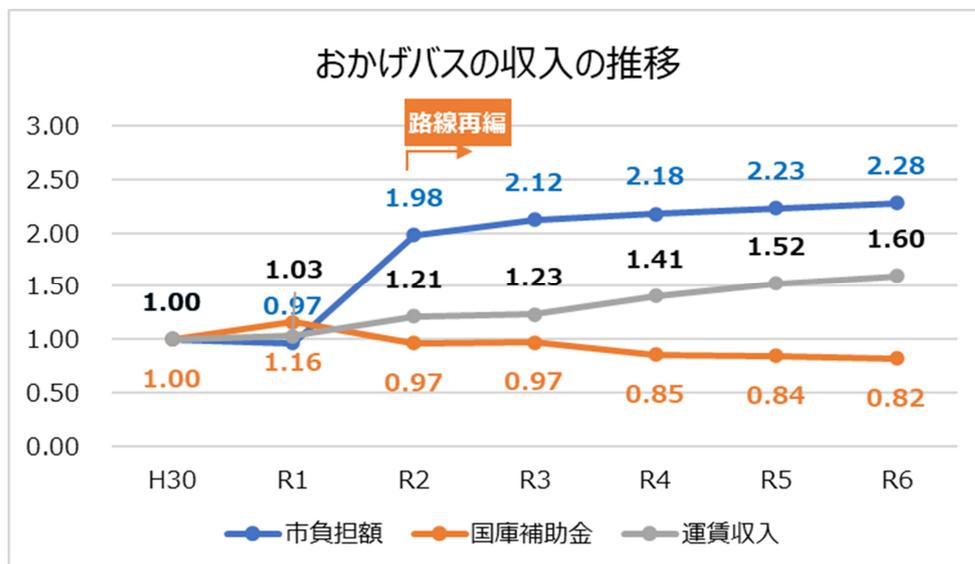


資料：市データ

(5) 各種収入の推移

H30 年度以降、おかげバス、おかげバスデマンドともに市の負担額は増加傾向にあり、路線の再編を行った R2 年度以降も同様の傾向にあります。

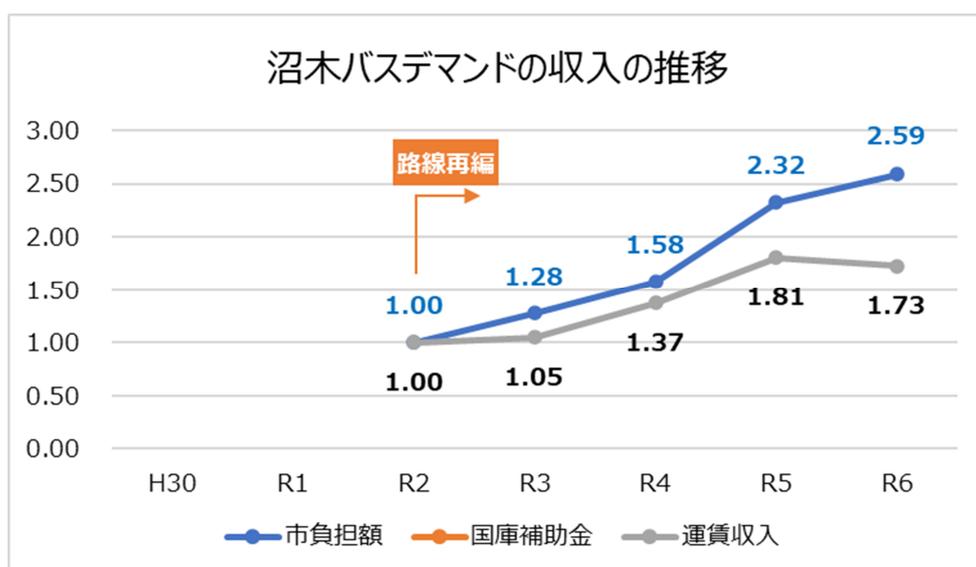
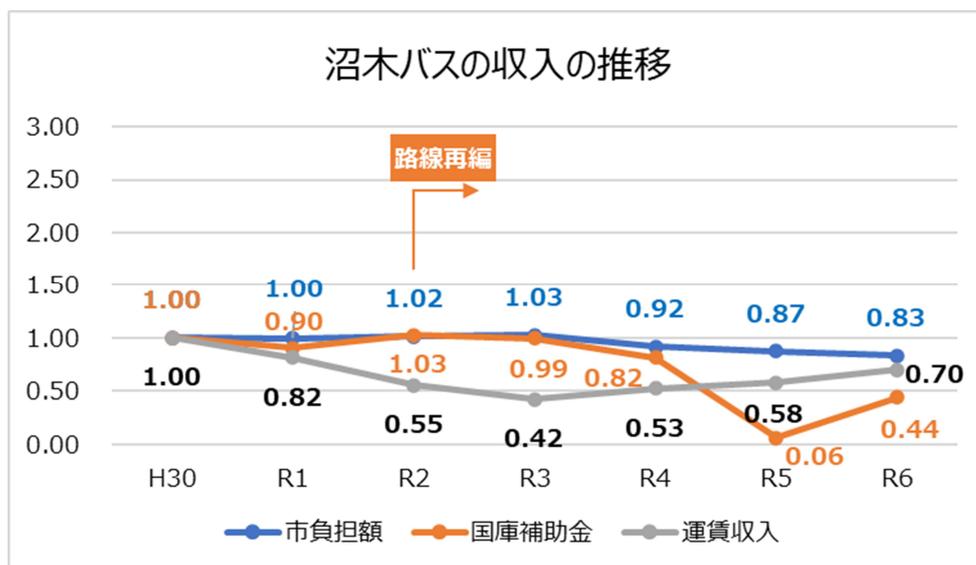
運賃収入については、おかげバスは増加傾向にありますが、おかげバスデマンドは減少しています。また、おかげバスの国庫補助金は減少しています。



資料:市データ

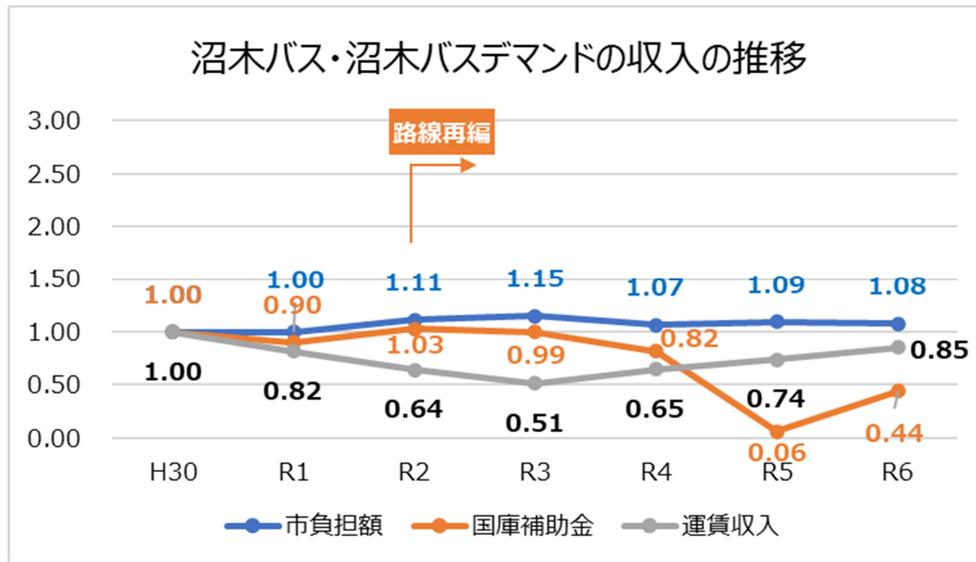
H30 年度以降、沼木バスの市の負担額は減少傾向にあります。沼木バスデマンドは増加傾向にあります。

運賃収入については、沼木バスは減少傾向にあります。沼木バスデマンドは増加しています。



資料:市データ

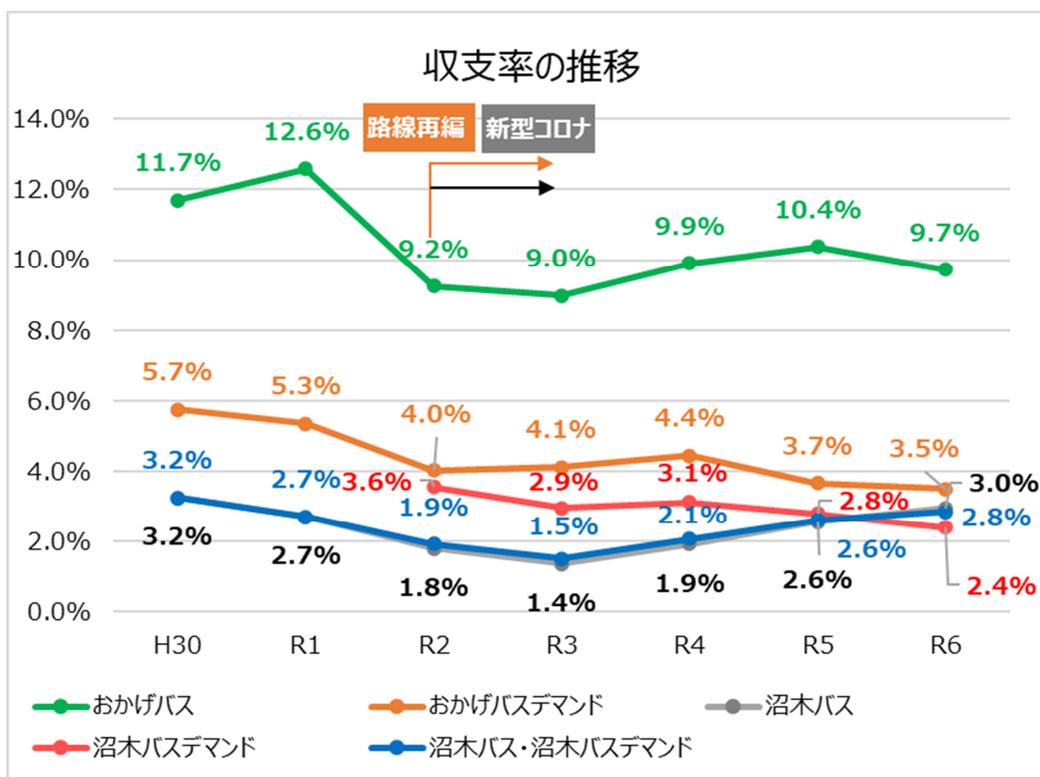
沼木バスデマンドは沼木バスの利用の少ないエリアをデマンド交通に切り換えていることを踏まえ、両者の合計でみてみると、市の負担額は横ばい傾向、運賃収入はR3年度以降微増しているものの減少傾向、国庫補助金は減少しています。



資料：市データ

(6) 収支率の推移

H30年度以降、全てのコミュニティバスで収支率は横ばい～減少傾向にあります。おかげバス、沼木バスはR5年度に微増していますが、おかげバスデマンド、沼木バスデマンドは減少しています。沼木バスと沼木バスデマンドを合わせた収支率は横ばい傾向です。



資料：市データ

おかげバスの利用者は横ばい傾向、おかげバスデマンドの利用者数は減少傾向にあります。R2年10月の路線再編で沼木バスの利用の少ないエリアがデマンドバスに切り替わっており、沼木バスと沼木バスデマンドの合計の利用者数はR3年度以降徐々に増加し、R1年度と同程度となっています。

利用者数の伸び率

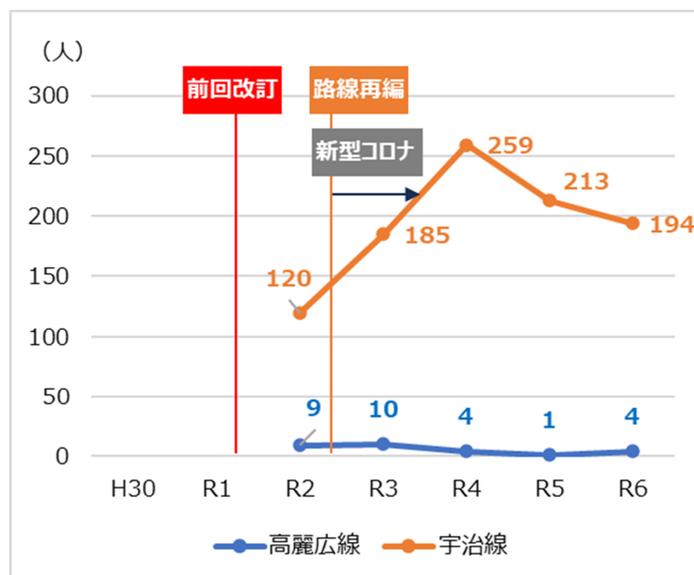


資料:市データ

2-4-5 進修おでかけタクシー

R2年8月からは地域主体輸送である「進修おでかけタクシー」の運行も始まりました。「高麗広線」と「宇治線」が運行していますが高麗広線の利用者数は減少傾向、宇治線の利用者数は増加傾向にあります。

進修お出かけタクシー利用者数の推移



資料:市データ