

# 令和6年度 第1回 伊勢地域公共交通会議

日時 令和6年4月19日（金） 13:30～

場所 いせシティプラザ 2階 多目的ホール

## 事 項 書

### 1. 開 会

- ・新委員のご紹介（名簿参照）

### 2. 議 題

議案第1号 令和6年度 事業計画（案）について

議案第2号 令和6年度 事業収支予算（案）について

議案第3号 「(改訂) 伊勢市地域公共交通網形成計画」の補助制度の連動化及び  
「伊勢市地域公共交通計画」の策定について

議案第4号 伊勢地域公共交通会議設置要綱の改正について

報告第1号 専門部会「夜間早朝交通対策部会」の協議経過について

### 3. そ の 他

### 4. 閉 会

## 伊勢地域公共交通会議名簿（R6. 4. 1）

〔敬称略〕

| 組織・役職名等                                                | 氏 名    |
|--------------------------------------------------------|--------|
| 伊勢市<br>（伊勢市長）                                          | 鈴木 健一  |
| 学識経験者<br>（名古屋大学大学院 環境学研究科教授）                           | 加藤 博和  |
| 学識経験者<br>（近畿大学工業高等専門学校 総合システム工学科教授）                    | 中平 恭之  |
| 市民代表                                                   | 前田 世利子 |
| 〃                                                      | 五十子 桂子 |
| 〃                                                      | 西田 和之  |
| 〃                                                      | 島原 弥生  |
| 一般乗合旅客自動車運送事業者<br>（三重交通（株）バス営業部部長（乗合））                 | 小瀬古 恵則 |
| 一般旅客自動車運送事業者<br>（三重県タクシー協会専務理事）                        | 景山 和   |
| 一般旅客自動車運送事業者<br>（三重県タクシー協会伊勢志摩支部長）                     | 小崎 琢也  |
| 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車運転者が組織する団体<br>（三交伊勢志摩交通労働組合 副執行委員長） | 辻井 秀明  |
| 鉄道事業者<br>（東海旅客鉄道株式会社 東海鉄道事業本部）                         | 豊田 智隆  |
| 〃<br>（近畿日本鉄道株式会社 宇治山田駅長）                               | 山本 一史  |
| 中部運輸局三重運輸支局<br>（首席運輸企画専門官）                             | 小島 光洋  |
| 三重県伊勢警察署<br>（交通第一課長）                                   | 藤田 卓文  |
| 三重県<br>（地域連携・交通部交通政策課長）                                | 藤田 雄一  |
| 三重県<br>（伊勢建設事務所 総務・管理室管理課長）                            | 近藤 桂子  |

（新）

## 令和 6 年度 事業計画（案）

### 1 コミュニティバス運行事業

#### （1）伊勢市コミュニティバス運行〔おかげバス〕

①運行期間：令和 6 年 4 月 1 日～令和 7 年 3 月 31 日

②運行ルート：全 6 路線

【環状線】【御菌線】【辻久留・藤里線】【東大淀・明野・小俣線】

【鹿海・朝熊線】【二見線】

③運行事業者：三重交通（株）

#### ●令和 6 年 4 月 1 日に以下の路線でダイヤ変更

・辻久留・藤里線…「伊勢やすらぎ公園」に停車する便の追加

参考資料 1－1 中部運輸局二次評価結果（評価できる取組）

「低炭素なまちづくり」の実現に向けた取組の一環としておかげバスへポケモン「ミジュマル」ラッピングを施した小型電気バスを導入し、幅広い年代層へ訴求したことを評価します。

#### （2）伊勢市コミュニティバスデマンド運行

①運行期間：令和 6 年 4 月 1 日～令和 7 年 3 月 31 日

②運行ルート：全 3 路線

【小俣・栗野デマンド（予約制）】〔栗野団地・植山方面、湯田・新村方面〕

【御菌・小木・田尻デマンド（予約制）】

【沼木デマンド（予約制）】

③運行事業者：（株）三交タクシー

#### ●令和 6 年 4 月 1 日に以下の路線でダイヤ変更

・小俣・栗野デマンド（予約制）

栗野団地・植山方面…右回りを 1 便新設

#### （3）広告協賛等の継続実施

《令和 6 年 4 月 1 日現在》

①広告協賛

おかげバス 5 企業（敬称略）

（ぎゅーとら、豚捨、へんばや商店、山本医院、三重交通）

②バス停副名称のネーミングライツ

6 停留所の協賛の継続

〔おかげバス〕

明野（へんばや商店本店前）

小俣総合支所（ぎゅーとら 小俣店）

宮町駅口（ぎゅーとら TRY mart. 宮町店）

桧尻（ぎゅーとら ハイジー店）…〔路線バスと共通〕

〔三重交通 路線バス〕

桧尻（ぎゅーとら ハイジー店）…〔おかげバスと共通〕

伊勢警察前（ぎゅーとら ラブリー神田久志本店）

宮町駅口（ぎゅーとら TRY mart. 宮町店）

岩渕（日本公庫前）【3年契約を更新】

## 2 沼木地区自主運行バス運行事業

沼木バス（定時定路線）

①運行期間： 令和6年4月1日～令和7年3月31日

②運行ルート：【神菌行き】、【南伊勢高校度会校舎前行き】

【度会方面行き】、【横輪口行き】、【床ノ木方面行き】

1日11便

③運行事業者：沼木まちづくり協議会

参考資料1-1 中部運輸局二次評価結果（期待する取組）

沼木地区自主運行バスについて、引き続き、関係者と連携・協働し、地域の声の把握、現状分析、補助等支援のあり方やダイヤ・ルート及び利用促進の検討などの取組が進められることを期待します。

## 3 路線バス運行維持事業

廃止代替路線バス 伊勢玉城線の運行の継続

①運行期間： 令和6年4月1日～令和7年3月31日

②運行ルート：伊勢市駅前～田丸城跡（玉城町役場）～伊勢市駅前（A・B回り）

平日10便/日、土日祝8便/日

③運行事業者：三交伊勢志摩交通（株）



## 4 地域公共交通促進事業

伊勢市地域公共交通計画の策定と伊勢地域公共交通会議の運営を行います。

### (1) 伊勢市地域公共交通計画の策定

伊勢市地域公共交通網形成計画が令和6年度をもって計画期間満了を迎えることから、現状の課題を踏まえつつ、これまでの取組により形成した地域公共交通ネットワークを今後も持続的なものとするため、令和7年度から始まる新たな計画を策定します。(詳細は議案第3号)

**参考資料1-1** 中部運輸局二次評価結果(期待する取組)

現状分析や課題を踏まえながら、次期地域公共交通計画策定に向けた準備取組を期待します。

### (2) 伊勢地域公共交通会議の開催(予定)

| 回数  | 開催日時         | 内容                                                                 |
|-----|--------------|--------------------------------------------------------------------|
| 第1回 | 令和6年4月19日(金) | ・事業計画、予算(令和6年度)<br>・網形成計画の連動化<br>・地域公共交通計画の策定<br>・会議設置要綱の改正(運賃分科会) |
| 第2回 | 令和6年6月       | ・事業報告、決算(令和5年度)<br>・生活交通確保維持改善計画(フィーダー)(令和7年度)                     |
| 第3回 | 令和6年8月       | ・地域公共交通計画の策定(課題把握)                                                 |
| 第4回 | 令和6年10月      | ・地域公共交通計画の策定(素案)                                                   |
| 第5回 | 令和6年12月      | ・地域公共交通計画の策定(案)                                                    |
| 第6回 | 令和7年1月       | ・事業評価(一次評価)<br>・地域公共交通計画の策定(最終案)                                   |

※予定のため、変更となる可能性があります。

**参考資料1-1** 中部運輸局二次評価結果(期待する取組)

市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、引き続き、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。

### (3) 夜間早朝交通対策部会(専門部会)について

昨年度は三重県による実証事業の実施により、伊勢市を中心としたタクシーの需給バランスの調査を行い、夜間帯の需要と供給の大まかな状況が明らかとなりました。

今年度も引き続き関係者と議論を重ねながら、二次交通の充実に向けた実証事業を実施します。

【参考】昨年度の夜間早朝交通対策部会の実施状況

| 回数<br>(通算) | 開催日時          | 内容                                    |
|------------|---------------|---------------------------------------|
| 第6回        | 令和5年6月2日(金)   | ・夜間のタクシー増車配備の実証事業の実施概要について            |
| 第7回        | 令和5年11月13日(月) | ・実証事業の第1期の報告について<br>・実証事業の第2期の実施について  |
| 第8回<br>※   | 令和6年3月18日(月)  | ・実証事業の第2期の報告について<br>・第1期・第2期を通じた事業の総括 |

※第8回については、報告第1号にて報告します。

## 5 広報事業

利用促進のPRを実施します。

①神宮125社を公共交通機関でめぐるマップ

シリーズものとして、エリアごとに分け、今年度は第1弾を作成予定

参考資料1-2

参考資料1-1 中部運輸局二次評価結果（期待する取組）

観光地という特性も踏まえ、引き続き、市外からの来訪者に対する公共交通に係る情報発信や公共交通に乗ってみたいとなるような利用促進を期待します。

②インターネットでの時刻表情報の提供（提供先：ジョルダン、ナビタイム、駅探、もくいく、駅すばあと（YAHOO路線情報）、Googleマップ）

おかげバスについては、Googleマップでリアルタイム情報を発信し、遅延情報を表示する。

③広報いせへの記事掲載、ケーブルテレビでの放映

④「バスの乗り方&交通安全」教室の開催（対象：小学生・高齢者）

⑤バスポスターコンクールの開催（対象：小学生（夏休みの課題））

・最優秀賞受賞者は環状線の車内音声放送を依頼

⑥伊勢まつりでのPRブースを設置（10月12日（土）を予定）

参考資料1-1 中部運輸局二次評価結果（評価できる取組）

5年ぶりに開催された「伊勢まつり」で、バスポスターコンクールの表彰式や作品展示を行い、また小型電気バスの展示、利用相談コーナーの設置等、PRに努めたことを評価します。

⑦伊勢市公共交通時刻表の発行、各戸配布（広報いせ6/1号と同時配布）

## 参考資料1－1

中運交企第191号  
令和6年3月21日

伊勢地域公共交通会議  
会長 鈴木 健一 殿

中部運輸局長  
(公印省略)

### 令和4・5年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について(通知)

日頃より国土交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、先般報告された標記事業にかかる一次評価について、これを基に二次評価を行ったため、別紙のとおり通知します。

なお、二次評価結果は協議会等において共有するとともに、次年度以降の計画等に反映いただくようお願いします。

【問合せ先】  
中部運輸局交通政策部 交通企画課  
TEL:052-952-8006

(別紙)中部運輸局二次評価結果 令和6年3月21日付け中運交企第191号通知

|          |            |
|----------|------------|
| 自治体・協議会名 | 伊勢地域公共交通会議 |
| 評価対象事業   | 地域内フィーダー系統 |

二次評価結果

|                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>評価できる取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・「低炭素なまちづくり」の実現に向けた取組の一環としておかげバスへポケモン「ミジュマル」ラッピングを施した小型電気バスを導入し、幅広い年代層へ訴求したことを評価します。</li><li>・5年ぶりに開催された「伊勢まつり」で、バスポスターコンクールの表彰式や作品展示を行い、また小型電気バスの展示、利用相談コーナーの設置等、PRに努めたことを評価します。</li></ul> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>期待する取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・沼木地区自主運行バスについて、引き続き、関係者と連携・協働し、地域の声の把握、現状分析、補助等支援のあり方やダイヤ・ルート及び利用促進の検討などの取組が進められることを期待します。</li><li>・観光地という特性も踏まえ、引き続き、市外からの来訪者に対する公共交通に係る情報発信や公共交通に乗ってみたいとなるような利用促進を期待します。</li><li>・現状分析や課題を踏まえながら、次期地域公共交通計画策定に向けた準備取組を期待します。</li><li>・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、引き続き、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。</li></ul> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

# 神宮125社めぐり (たたき台)案

2024.4.12

## 公共交通で125社めぐり 概案

### ●仕様

B6 128mm×182mm

12p(表紙含む) フルカラー

※シリーズ 2以降、8p フルカラー

### ●ページ構成

p1 表紙

p2-3 全体マップと神宮について(シリーズ1のみ)

p4-5 エリア名+〇〇社めぐり

p6-7 めぐる神社の写真&紹介

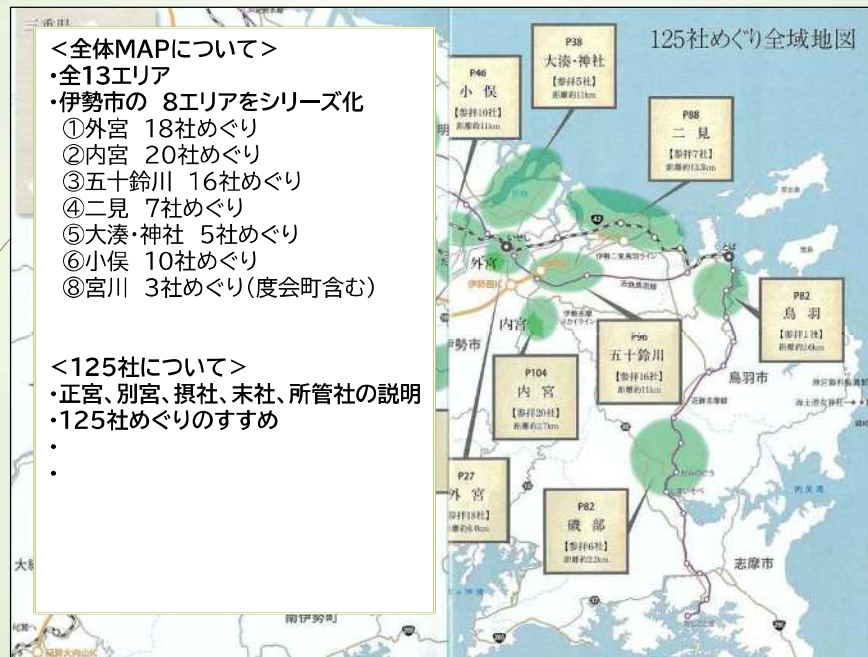
p8-9 めぐる神社の写真&参拝の作法

p10-11 参拝の記録帖

p12 背表紙



## P2-3 構成イメージ



参考資料「お伊勢さん 125社めぐり」(伊勢文化舎)

## P4-5 構成イメージ



参考資料「お伊勢さんを歩こう 神宮125社めぐり」(伊勢神宮崇敬会)



## P6-7 構成イメージ

- ・めぐる順に神社を紹介
- ・神社の写真



参考資料「お伊勢さん 125社めぐり」(伊勢文化舎)

## P8-9 構成イメージ

- ・参拝の作法について



参考資料「お伊勢さん 125社めぐり」(伊勢文化舎)

## P10-11 構成イメージ

| 内宮 20社めぐり 記録帖 |             |
|---------------|-------------|
| <div></div>   | <div></div> |
| <div></div>   | <div></div> |
| <div></div>   | <div></div> |
| <div></div>   | <div></div> |
| <div></div>   | <div></div> |

・神社ごとに  
めぐった記録  
をメモ  
(日付・天気・思い出など)

## 発行スケジュール(案)

|           | 4月   | 5月        | 6月 | 7月 | 8月    | 9月 | 10月       | 11月 | 12月 | 1月 |
|-----------|------|-----------|----|----|-------|----|-----------|-----|-----|----|
| パンフレットの作成 |      |           |    |    |       |    |           |     |     |    |
|           | たたき台 | パンフレット案作成 |    |    | データ完成 |    | 印刷・各地へ配布① |     |     |    |
|           |      |           |    |    |       |    |           |     |     |    |
| 行事等       |      |           |    |    |       |    |           |     |     |    |

※パンフレットについては、シリーズものとする。  
※伊勢市エリアの8エリアに絞り、1回に1コースを紹介（エリア別）



## 議案第 2 号

### 令和 6 年度 事業収支予算（案）

（歳 入）

（単位：円）

| 科目  | 本年度予算額<br>(A) | 前年度<br>当初予算額<br>(B) | 比較増減<br>(A－B) | 摘 要                                                        |
|-----|---------------|---------------------|---------------|------------------------------------------------------------|
| 負担金 | 5,869,000     | 3,117,000           | 2,752,000     | 市負担金                                                       |
| 補助金 | 2,500,000     | 0                   | 2,500,000     | 県補助金（三重県高齢者等<br>の移動手段の確保に向けた<br>地域モデル事業補助金）<br>〔タクシー等実証事業〕 |
| 繰越金 | 1,000         | 1,000               | 0             |                                                            |
| 雑収入 | 1,000         | 1,000               | 0             | 協賛金等                                                       |
| 計   | 8,371,000     | 3,119,000           | 5,252,000     |                                                            |

（歳 出）

（単位：円）

| 科目    | 本年度予算額<br>(C) | 前年度<br>当初予算額<br>(D) | 比較増減<br>(C－D) | 摘 要                                                                    |
|-------|---------------|---------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------|
| 事務費   | 155,000       | 20,000              | 135,000       | 振込手数料・一般郵送料<br>等 20,000 円<br>会議会場使用料<br>135,000 円                      |
| 事業費   | 8,216,000     | 3,099,000           | 5,117,000     |                                                                        |
| 消耗品費  | 197,000       | 197,000             | 0             | 啓発物品購入 65,000 円<br>ポスター展関連経費<br>132,000 円                              |
| 印刷製本費 | 2,994,000     | 2,777,000           | 217,000       | 伊勢市公共交通時刻表<br>作成等<br>2,994,000 円                                       |
| 委託料   | 5,025,000     | 25,000              | 5,000,000     | 三重県見える化事業 GTFS-<br>JP データ作業委託料<br>25,000 円<br>タクシー等実証事業<br>5,000,000 円 |
| 使用料   | 0             | 100,000             | △100,000      | （事務費へ振替）                                                               |
| 計     | 8,371,000     | 3,119,000           | 5,252,000     |                                                                        |

## 「(改訂) 伊勢市地域公共交通網形成計画」と補助制度の連動化及び 「伊勢市地域公共交通計画」の策定について

### 1. 「(改訂) 伊勢市地域公共交通網形成計画」と補助制度の連動化について

(経過)

毎年度、おかげバスや沼木バスでは、運行費用を賄うため、国に対し補助金を申請していますが、令和 6 年 10 月から令和 7 年 9 月までが対象の令和 7 年度事業からは、地域公共交通計画網形成計画に補助系統等の位置づけが要件化されました。

(計画と補助の連動化については、[参考資料 3－1](#)をご覧ください)。

(対応方法)

現行の(改訂)伊勢市地域公共交通網形成計画は、

- ・計画内での補助系統の位置づけが行われていないこと
- ・今年度(R7.3)までが計画の期間であること
- ・今年度に「(新)伊勢市地域公共交通計画」を策定する予定であること

以上のことから令和 7 年度の補助事業分(R6.10～R7.9)については、[別紙 3－1](#)のように「(改訂)伊勢市地域公共交通網形成計画【補助制度連動化】資料」の作成で対応することとします。

【資料】

[別紙 3－1](#) (改訂)伊勢市地域公共交通網形成計画【補助制度連動化】資料

[参考資料 3－1](#) 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関するパンフレット

### 2. 「伊勢市地域公共交通計画」の策定について

上記のとおり、「(改訂)伊勢市地域公共交通網形成計画」が今年度(R7.3)をもって計画満了を迎えることから、現状の課題を踏まえつつ、これまでの取組により形成した地域公共交通ネットワークを今後も持続的なものとするため、令和 7 年度から始まる新たな計画を策定する。

なお、策定にあたっては国の「地域公共交通調査等事業(地域公共交通計画等の策定等への支援)」の補助を活用するものとする。

【資料】

[別紙 3－2](#) 「伊勢市地域公共交通計画」策定スケジュール(案)

[別紙 3－3](#) 「伊勢市地域公共交通計画」策定業務仕様書(案)

[参考資料 3－2](#) 「地域公共交通調査等事業」に関する解説資料

# (改訂)伊勢市地域公共交通網形成計画 【補助制度連動化】資料

令和6年 月 伊勢市

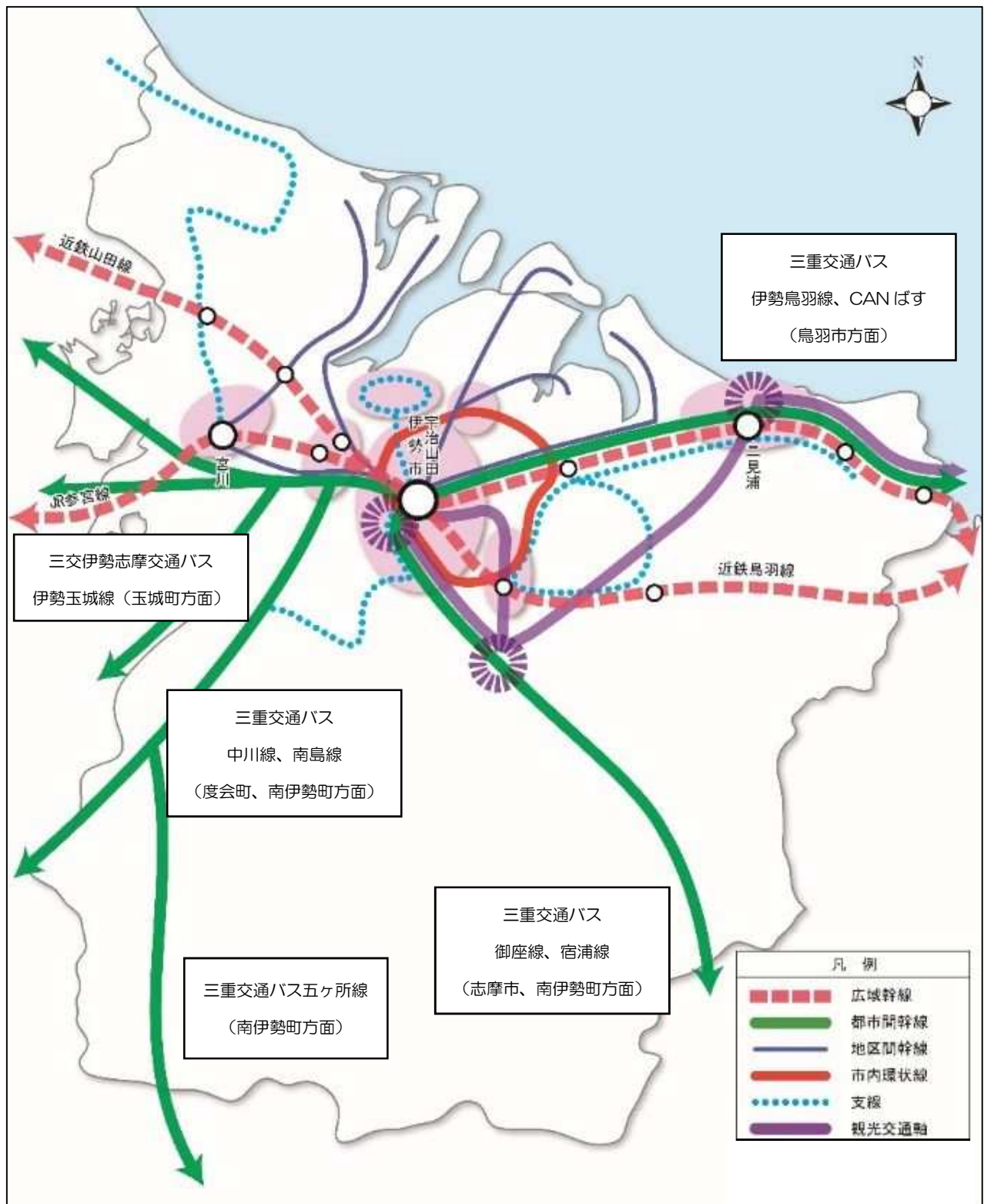
この資料は、令和2年11月の地域交通法の改正に伴い、地域間幹線補助系統国庫補助金や地域内フィーダー系統国庫補助金といった、伊勢市内を運行するバス路線等に対する補助金などの活用を見込む場合、地域公共交通網形成計画に補助対象系統等の位置づけを行う必要があります。本資料においては、それらの事項について記載します。

## 目 次

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 1. 補助系統の位置づけ .....               | 1  |
| 1-1.非交通不便地域を支える移動手段 .....        | 2  |
| 1-2.交通不便地域を支える移動手段 .....         | 4  |
| 1-3.その他の移動手段 .....               | 5  |
| 2. 地域公共交通確保維持事業の必要性 .....        |    |
| 2-1.地域間幹線系統路線 .....              | 6  |
| 2-2.地域内フィーダー系統路線 .....           | 8  |
| 3. 補助系統に係る事業及び実施主体の概要 .....      | 10 |
| 4. 地域公共交通全体の定量的な指標・効果と把握手法 ..... |    |
| 4-1.定量的な指標と把握方法 .....            | 15 |
| 4-2.実施施策と効果 .....                | 16 |
| 4-3.路線ごとの数値指標 .....              | 18 |

# 1. 補助系統の位置づけ

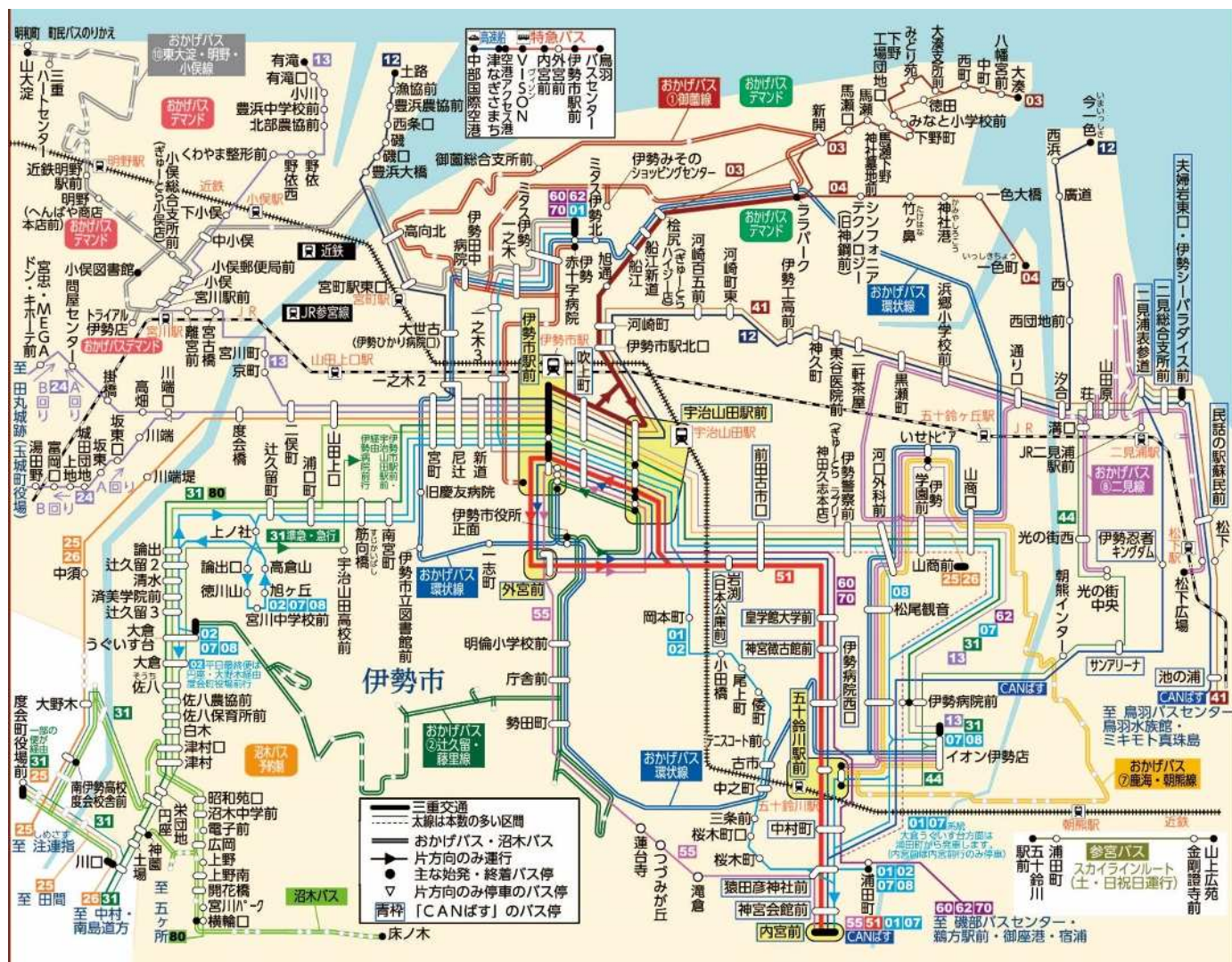
## ●伊勢市地域公共交通体系のイメージ





## 1-1. 非交通不便地域を支える移動手段

●伊勢市内バス路線図



| 位置付け                                                                                         | 系 統                                                                                                                                                                                 | 役 割                                             | 確保・維持策                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 広域幹線<br>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR参宮線</li> <li>・ 近鉄山田線</li> <li>・ 近鉄鳥羽線</li> </ul>                                                                                         | 本市と市外や県外など広域的な移動を支える鉄道                          | 交流を促進する地域公共交通として利便性の向上を図る。                                                  |
| 都市間幹線<br> | 三重交通バス<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ (31) 南島線</li> <li>・ (25、26) 中川線</li> <li>・ (41) 伊勢鳥羽線</li> <li>・ (60、62) 御座線</li> <li>・ (70) 宿浦線</li> <li>・ (80) 五ヶ所線</li> </ul> | 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 | 地域公共交通確保維持事業（国や県の幹線補助）を活用し、周辺市町や地区間の交流を促進するとともに、日常生活を支える地域公共交通として利便性の向上を図る。 |

|                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                            |                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊勢 VISON 線</li> </ul> <p>三交伊勢志摩交通バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(24) 伊勢玉城線</li> </ul> <p>※斜字は地域間幹線系統路線</p>                                                                                                                                   |                                                            |                                                                                                        |
| <p>地区間幹線</p>    | <p>三重交通バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(12) 土路今一色線</li> <li>・(01、02、07、08) 伊勢市内線</li> <li>・(44) 二見サンアリーナ線</li> <li>・(04) 神社線</li> <li>・(03) 大湊線</li> <li>・(51、55) 外宮内宮線</li> </ul> <p>三交伊勢志摩交通バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(13) 有滝線</li> </ul> <p>※斜字は地域間幹線系統路線</p> | <p>本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</p>                         | <p>地域公共交通確保維持事業（国や県の幹線補助）を活用し、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利便性の向上を図る。</p> |
| <p>市内環状線</p>  | <p>おかげバス環状線</p> <p>※斜字は地域内フィーダー系統路線</p>                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>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バス路線</p>                     | <p>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、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利便性の向上を図る。</p>           |
| <p>観光交通軸</p>  | <p>(51、55) 外宮内宮線、(01、02、07、08) 伊勢市内線、CAN ばす</p>                                                                                                                                                                                                                                                      | <p>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</p> | <p>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る。</p>                                                  |

※位置付けごとの路線の役割や確保・維持策は、「（改訂）伊勢市地域公共交通網形成計画」の第5章にも記載しています。



## 1-2.交通不便地域を支える移動手段

### ●伊勢市コミュニティバス運行ルート



※おかげバスデマンドは区域運行

| 位置付け           | 系 統                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 役 割                                                                            | 確保・維持策                                                                                    |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 支線<br>●●●●●●●● | <p>おかげバス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(1) 御園線 (赤)</li> <li>・(2) 辻久留・藤里線 (緑)</li> <li>・(7) 鹿海・朝熊線 (橙)</li> <li>・(8) 二見線 (紫)</li> <li>・(10) 東大淀・明野・小俣線 (灰)</li> </ul> <p>おかげバスデマンド</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小俣・栗野デマンド (桃)</li> <li>・御園・小木・田尻デマンド (黄緑)</li> </ul> <p>沼木バス</p> <p>沼木バスデマンド</p> | <p>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）の移動を担うバス路線やデマンド交通</p> | <p>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、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利便性の向上を図る。</p> |

|            |                             |                                                         |                                                   |
|------------|-----------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
|            | ※斜字は地域内フィーダー系統路線            |                                                         |                                                   |
| 地域運営乗合タクシー | 進修おでかけタクシー<br>・宇治線<br>・高麗広線 | 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的な生活移動を担うデマンド交通 | 地域独自で移動手段を検討や運行を行い、運行を実施する際には、行政や運行事業者が積極的にサポートする |

※位置付けごとの路線の役割や確保・維持策は、「（改訂）伊勢市地域公共交通網形成計画」の第5章にも記載しています。

### 1-3.その他の移動手段

資料：多様な輸送手段についてのアンケート 三重県（調査委託：株式会社 創建）令和5年10月11日

| 位置付け     | 系 統                                                                                                                             | 役 割                                        | 確保・維持策            |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------|
| その他の移動手段 | 幼稚園の送迎バス<br><br>保育園の送迎バス                                                                                                        | 幼稚園への送迎<br><br>保育園への送迎                     | 各幼稚園・保育園が運行（私立のみ） |
|          | 小学校のスクールバス・タクシー<br>・二見浦小学校スクールバス<br>・みなと小学校スクールバス<br>・みなと小学校スクールタクシー<br><br>中学校のスクールバス・タクシー<br>・伊勢宮川中学校スクールバス<br>・二見中学校スクールタクシー | 小学校への送迎<br><br><br><br><br><br><br>中学校への送迎 |                   |



|  |                                                   |                                |            |
|--|---------------------------------------------------|--------------------------------|------------|
|  | 高校のスクールバス                                         | 志摩市、南伊勢町方面から伊勢市内の高校へ向けてのスクールバス | 三重交通(株)が運行 |
|  | 大学のシャトルバス                                         | 宇治山田駅から皇學館大学への送迎               | 大学が運行      |
|  | 病院の送迎バス<br>・伊勢赤十字病院<br>・三重ハートセンター                 | 主要駅等から各病院への送迎                  | 各病院が運行     |
|  | これらの他、観光・宿泊施設へのシャトルバス、デイサービス・デイケアや福祉・介護事業所等の送迎 など |                                |            |

## 2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

### 2-1. 地域間幹線系統路線（事業主体：三重交通(株)）

地域公共交通確保維持事業により、国や県の補助を受けながら維持している路線

| 位置付け                                                                                         | 運行系統名                           | 当該系統の必要性                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 都市間幹線<br> | (31) 南島線                        | 県道伊勢南島線沿いや沼木地区の住民にとっては、伊勢市駅などの中心市街地への交通手段として重要な役割を担っているほか、沿線の小学校（佐八小学校、中島小学校）への通学利用もある。沿線に立地する小学校の児童及び高等学校の生徒の通学や地域住民が病院への通院するために必要不可欠な路線であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
|                                                                                              | (25、26) 中川線                     | 県道伊勢大宮線沿い（城田地区）の住民にとっては、伊勢市駅などの中心市街地への交通手段として重要な役割を担っている。沿線に立地する高等学校の生徒の通学や病院への通院の利用に必要不可欠な路線であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。                                             |
|                                                                                              | (24) 伊勢玉城線<br>※三交伊勢志摩交通(株)が事業主体 | 小俣地区、城田地区の住民にとっては、伊勢市駅などの中心市街地や MEGA ドン・キホーテなどへの商業施設への交通手段を担っている。沿線住民の通勤や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買物、観                                                                           |

|                                                                                              |             |                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                              |             | 光地へのレジャー等の利用に必要不可欠な路線であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。                                                                                                                 |
|                                                                                              | (60、62) 御座線 | 志摩方面から伊勢市駅などの中心市街地や市内の高等学校への通学及び伊勢赤十字病院に通院するための交通手段として重要な役割を担っている。伊勢市内や志摩方面から伊勢市駅などの中心市街地や市内の高等学校への通学及び伊勢赤十字病院に通院するための交通手段として必要不可欠な路線であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
|                                                                                              | (70) 宿浦線    | 志摩方面から伊勢市駅などの中心市街地や市内の高等学校への通学及び伊勢赤十字病院に通院するための交通手段として重要な役割を担っている。志摩方面から伊勢市駅などの中心市街地や市内の高等学校への通学及び伊勢赤十字病院に通院するための交通手段として必要不可欠な路線であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。      |
|                                                                                              | (80) 五ヶ所線   | 県道伊勢南島線沿いや沼木地区の住民にとっては、伊勢市駅などの中心市街地への交通手段として重要な役割を担っているほか、沿線の小学校（佐八小学校、中島小学校）への通学利用もある。沿線に立地する小学校の児童や高等学校の生徒の通学等の利用に必要不可欠な路線であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。          |
| 地区間幹線<br> | (12) 土路今一色線 | 東豊浜地区、二見町今一色地区及び西地区を運行する唯一のバス路線であり、伊勢市駅などの中心市街地までの移動手段として必要不可欠な路線であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。                                                                     |

## 2-2. 地域内フィーダー系統路線（事業主体：伊勢市）

地域公共交通確保維持事業により、国のフィーダー補助を受けながら維持している路線

| 位置付け                                                                                       | 運行系統名                       | 当該系統の必要性                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 市内環状線<br> | おかげバス環状線                    | 市内の各幹線や支線等、かつ、地域の生活拠点である商業施設、医療施設及び公共施設等を結び、地域内の移動を担う路線、幹線を補完する路線として必要不可欠である。一方で、市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。                                    |
| 支線<br>    | おかげバス<br>(2) 辻久留・藤里線<br>(緑) | 伊勢市大倉町、辻久留町、前山町、旭町、藤里町、勢田町鷹泊・千寿台団地から鉄道駅（宇治山田駅、伊勢市駅）、公共施設（伊勢市役所、三重県伊勢庁舎等）、藤里町の個人医院への通院、商業施設等への移動手段として必要不可欠な路線である。一方で、市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
|                                                                                            | おかげバス<br>(7) 鹿海・朝熊線<br>(橙)  | 伊勢市朝熊町、一宇田町、鹿海町等からの四郷小学校への通学、伊勢総合病院への通院、近鉄五十鈴川駅、商業施設、公共施設（生涯学習センター）等への移動手段として必要不可欠な路線である。一方で、市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。                        |
|                                                                                            | おかげバス<br>(8) 二見線（紫）         | 伊勢市二見町地区からの伊勢総合病院への通院、近鉄五十鈴川駅、商業施設、公共施設（生涯学習センター）等への移動手段として必要不可欠な路線である。一方で、市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。                                          |
|                                                                                            | おかげバス<br>(10) 東大淀・明野・小俣線（灰） | 明和町大淀地区、伊勢市東大淀町、村松町、小俣町明野地区、野村町等からの鉄道駅（近鉄明野駅・JR 宮川駅）、公共施設（小俣郵便局・小俣図書館・小俣総合支所等）、伊勢赤十字病院、小俣町中心部、明和町大淀地区の個人医院への通院、商業施設等への移動手段として必要不可欠な路線である。一方で、市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共   |

|  |      |                                                                                                                                           |
|--|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |      | 交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。                                                                                                               |
|  | 沼木バス | 沼木地区の住民にとっては、沿線に立地する病院への通院や買物のほか、沿線に立地する小学校の児童や、中学校・高等学校の生徒の通学時に必要不可欠な路線である。一方で、市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

### 3. 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

| 都市間幹線                               |        | 事業許可区分：4条乗合 運行態様：路線定期運行           |                  |
|-------------------------------------|--------|-----------------------------------|------------------|
|                                     |        | 実施主体：三重交通(株)、三交伊勢志摩交通(株)（伊勢玉城線のみ） |                  |
| ※斜字は地域間幹線系統路線（国や県の補助を受けながら維持している路線） |        |                                   |                  |
| 路線名・料程                              | 起点     | 主な経由地                             | 終点               |
| (31) 南島線                            | 伊勢市駅前  | 大倉うぐいす台、中村                        | 南島道方             |
| 路線名                                 | 起点     | 主な経由地                             | 終点               |
| (25、26) 中川線                         | 伊勢市駅前  | 度会橋                               | 度会町役場前           |
| 路線名                                 | 起点     | 主な経由地                             | 終点               |
| (24) 伊勢玉城線                          | 伊勢市駅前  | 度会橋、上地／掛橋、<br>田丸駅前                | 田丸城跡<br>(玉城町役場前) |
| 路線名                                 | 起点     | 主な経由地                             | 終点               |
| (41) 伊勢鳥羽線                          | 伊勢市駅前  | 宇治山田駅前、河崎町、<br>夫婦岩東口              | 鳥羽バスセンター         |
| 路線名                                 | 起点     | 主な経由地                             | 終点               |
| (60、62) 御座線                         | 伊勢市駅前  | 磯部バスセンター、<br>鵜方駅前                 | 御座港              |
| 路線名                                 | 起点     | 主な経由地                             | 終点               |
| (70) 宿浦線                            | 伊勢市駅前  | 磯部バスセンター、<br>鵜方駅前                 | 宿浦               |
| 路線名                                 | 起点     | 主な経由地                             | 終点               |
| (80) 五ヶ所線                           | 宇治山田駅前 | 上野                                | 五ヶ所バスセンター        |

| 地区間幹線                               |                    |                                    |       |
|-------------------------------------|--------------------|------------------------------------|-------|
| 事業許可区分：4条乗合 運行態様：路線定期運行             |                    |                                    |       |
| 実施主体：三重交通㈱、三交伊勢志摩交通㈱（有滝線のみ）         |                    |                                    |       |
| ※斜字は地域間幹線系統路線（国や県の補助を受けながら維持している路線） |                    |                                    |       |
| 路線名・杆程                              | 起点                 | 主な経由地                              | 終点    |
| (12) 土路今一色線                         | 土路                 | 宮町駅前、伊勢市駅前、<br>宇治山田駅前、通り口          | 今一色   |
| 路線名                                 | 起点                 | 主な経由地                              | 終点    |
| (01、02、07、08) 伊勢市内線                 | 大倉うぐいす台<br>伊勢赤十字病院 | 伊勢市駅前、<br>古市／山崎口／<br>松尾観音、浦田町      | 内宮前   |
| 路線名                                 | 起点                 | 主な経由地                              | 終点    |
| (44) 二見サンアリーナ線                      | 五十鈴川駅前             | イオン伊勢店、<br>伊勢病院前、<br>サンアリーナ、光の街    | 夫婦岩東口 |
| 路線名                                 | 起点                 | 主な経由地                              | 終点    |
| (04) 神社線                            | 伊勢市駅前              | 松尻、ララパーク、<br>神社港                   | 一色町   |
| 路線名                                 | 起点                 | 主な経由地                              | 終点    |
| (03) 大湊線                            | 伊勢市駅前              | 松尻、ララパーク                           | 大湊    |
| 路線名                                 | 起点                 | 主な経由地                              | 終点    |
| (51) 外宮内宮線                          | 内宮前                | 神宮徴古館前、宇治山田<br>駅前、外宮前、神宮徴古<br>館前   | 内宮前   |
| 路線名                                 | 起点                 | 主な経由地                              | 終点    |
| (55) 外宮内宮線                          | 内宮前                | 内宮前、庁舎前、外宮<br>前、宇治山田駅前、外宮<br>前、庁舎前 | 内宮前   |



| 路線名      | 起点     | 主な経由地                       | 終点 |
|----------|--------|-----------------------------|----|
| (13) 有滝線 | イオン伊勢店 | 伊勢病院前、いせトピア・伊勢学園前、宇治山田駅前、小俣 | 有滝 |

| 市内環状線                                |       | 事業許可区分：4条乗合 運行態様：路線定期運行<br>実施主体：伊勢市（運行は三重交通㈱） |       |
|--------------------------------------|-------|-----------------------------------------------|-------|
| ※斜字は地域内フィーダー系統路線（国の補助を受けながら維持している路線） |       |                                               |       |
| 路線名・料程                               | 起点    | 主な経由地                                         | 終点    |
| おかづバス環状線                             | 伊勢市駅前 | 伊勢赤十字病院、伊勢病院前                                 | 伊勢市駅前 |
| 循環 18.2 km                           |       |                                               |       |

| 観光交通軸（外宮内宮線、伊勢市内線は省略） |        | 事業許可区分：4条乗合<br>運行態様：路線定期運行<br>実施主体：三重交通㈱       |            |
|-----------------------|--------|------------------------------------------------|------------|
| 路線名・料程                | 起点     | 主な経由地                                          | 終点         |
| 伊勢二見鳥羽周遊線<br>(CAN ばす) | 宇治山田駅前 | 内宮前、<br>夫婦岩東口・伊勢シーパ<br>ラダイス前、鳥羽水族<br>館・ミキモト真珠島 | 鳥羽シーサイドホテル |

## 支線【おかげバス】

事業許可区分：4条乗合 運行態様：路線定期運行

実施主体：伊勢市（運行は三重交通㈱）

※斜字は地域内フィーダー系統路線（国の補助を受けながら維持している路線）

| 路線名・料程                   | 起点      | 主な経由地                 | 終点      |
|--------------------------|---------|-----------------------|---------|
| (1) 御園線                  | 伊勢市駅前   | 伊勢赤十字病院、ウラパーク、御園総合支所前 | 伊勢赤十字病院 |
| 往路 12.9 km<br>復路 12.7 km |         |                       |         |
| 路線名                      | 起点      | 主な経由地                 | 終点      |
| (2) 辻久留・藤里線              | 太倉うぐいす台 | 伊勢やすらぎ公園、ベリ―藤里店、勢田町   | 伊勢市役所正面 |
| 往路 15.9 km<br>復路 15.6 km |         |                       |         |
| 路線名                      | 起点      | 主な経由地                 | 終点      |
| (7) 鹿海・朝熊線               | いせトピア   | 朝熊町                   | いせトピア   |
| 循環 11.2 km               |         |                       |         |
| 路線名                      | 起点      | 主な経由地                 | 終点      |
| (8) 二見線                  | 松下広場    | ブライスカット伊勢二見店、浜郷小学校前   | 五十鈴川駅前  |
| 往復 19.9 km               |         |                       |         |
| 路線名                      | 起点      | 主な経由地                 | 終点      |
| (10) 東大淀・明野・小俣線          | 伊勢赤十字病院 | 近鉄明野駅前、三重ハートセンター      | 山大淀     |
| 往路 24.0 km<br>復路 23.3 km |         |                       |         |

| 支線【おかげバスデマンド】 |                                                                                               | 事業許可区分：4条乗合 運行態様：区域運行<br>実施主体：伊勢市（運行はタクシー事業者） |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 路線名           | 運行区域                                                                                          |                                               |
| 小俣・栗野デマンド     | 柏町、植山町、小俣町明野、小俣町新村、小俣町相合、小俣町元町、小俣町湯田、小俣町本町、小俣町宮前、上地町、栗野町、磯町、西豊浜町<br>※時刻と停留所を予め定めて予約がある場合にのみ運行 |                                               |
| 御園・小木・田尻デマンド  | 御園町長屋、御園町上條、御園町小林、大湊町、馬瀬町、小木町、船江1丁目、船江2丁目、船江3丁目、田尻町、通町、黒瀬町<br>※時刻と停留所を予め定めて予約がある場合にのみ運行       |                                               |

支線 【沼木バス】

事業許可区分：78 条第 2 項 運行態様：路線定期運行

実施主体：伊勢市

※斜字は地域内フィーダー系統路線（国の補助を受けながら維持していく路線）

| 路線名         | 起点  | 主な経由地     | 終点     |
|-------------|-----|-----------|--------|
| 市内連絡用（1）    | 床ノ木 | 横輪口、沼木神社北 | 神園     |
| 往路 12.5 km  |     |           |        |
| 路線名         | 起点  | 主な経由地     | 終点     |
| 市内連絡用（2）    | 床ノ木 |           | 横輪口    |
| 往復 6.4 km   |     |           |        |
| 路線名         | 起点  | 主な経由地     | 終点     |
| 市内連絡用（3）    | 床ノ木 | 横輪口       | 津村口    |
| 復路 14.1 km  |     |           |        |
| 路線名         | 起点  | 主な経由地     | 終点     |
| 市内連絡・買物用（1） | 床ノ木 | 横輪口、津村    | 度会町役場前 |
| 往復 20.5 km  |     |           |        |

※沼木バス「南伊勢高校度会校舎前連絡（起点：川口、終点：南伊勢高校度会校舎前）」については、度会町にて運行費用を負担する。

| 支線【沼木バスデマンド】 |                                                                     | 事業許可区分：4条乗合 運行態様：区域運行<br>実施主体：伊勢市（運行はタクシー事業者） |
|--------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 路線名          | 運行区域                                                                |                                               |
| 沼木バスデマンド     | 津村町、上野町、円座町、神園町、<br>度会町葛原、度会町大野木、度会町棚橋<br>※時刻と停留所を予め定めて予約がある場合にのみ運行 |                                               |

## 4. 地域公共交通全体の定量的な指標・効果と把握手法

### 4-1. 定量的な指標と把握手法

| 指標                                        | 現況値<br>(H30 年度) | 実績値<br>(R4 年度) | 目標値<br>(R7 年度) | 把握<br>方法               | 把握<br>間隔 |
|-------------------------------------------|-----------------|----------------|----------------|------------------------|----------|
| ①路線バスの利用者数<br>(外宮内宮線・CAN ばす・二見サンアリーナ線を除く) | 1,584,300 人     | 1,129,400 人    | 158 万人         | バス事業者による調査             | 毎年度      |
| ②おかげバス・おかげバスデマンドの利用者数                     | 81,654 人        | 115,754 人      | 89,000 人       | 伊勢市データ                 | 毎年度      |
| ③沼木バスの利用者数<br>(スクール用を除く)                  | 3,722 人         | 2,322 人        | 3,700 人        | 伊勢市データ                 | 毎年度      |
| ④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%             | 28%            | 21%            | 伊勢市データ                 | 毎年度      |
| ⑤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%             | 44%            | 59%            | 伊勢市データ<br>(伊勢市市民アンケート) | 毎年度      |
| ⑥内宮参拝者の公共交通利用率                            | 31%             | 25%            | 35%            | 伊勢市データ                 | 毎年度      |
| ⑦路線バスの利用者数<br>(外宮内宮線・CAN ばす・二見サンアリーナ線)    | 2,676,600 人     | 1,576,900 人    | 300 万人         | バス事業者による調査             | 毎年度      |

|                                      |          |          |          |        |     |
|--------------------------------------|----------|----------|----------|--------|-----|
| ⑧公共交通の啓発・利用促進事業に参加した人数               | 857 人    | 1,302 人  | 940 人    | 伊勢市データ | 毎年度 |
| ⑨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 | 72,368 件 | 42,000 件 | 伊勢市データ | 毎年度 |
| ⑩伊勢地域公共交通会議の開催数                      | 5 回/年    | 4 回/年    | 4 回/年    | 伊勢市データ | 毎年度 |

## 4-2.実施施策と効果

| 実施施策（実施主体）                                                                                                                                                                                                                                                    | 効果                                                                                                                                                                   | 関連する指標  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 路線バスの運行維持・再編<br>・路線バスの運行維持・改善（バス事業者、伊勢市）<br>・路線バス網の再編（バス事業者、伊勢市）<br>・周辺市町との連携促進（バス事業者、伊勢市、周辺市町）                                                                                                                                                               | 都市間幹線や地区間幹線を担う路線バスを周辺市町やバス事業者と連携して運行を維持することで、通学や通院、中心市街地等への移動手段を確保することができる。                                                                                          | ①       |
| コミュニティバスの運行継続・改善<br>・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）<br>・おかげバス環状線の運行維持・改善（伊勢市、バス事業者、鉄道事業者）<br>・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）<br>・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）<br>・IC カードの導入による利便性向上（伊勢市、バス事業者）<br>・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） | 支線となるコミュニティバスを運行することによって、地区間幹線が運行していない地域住民が通院や通学、商業施設や公共施設等への移動手段を確保することができる。<br>市内環状線であるおかげバス環状線については、市内の各幹線や支線と商業施設、医療施設及び公共施設を結んでいることから、市内の各幹線や支線の利便性を向上することができる。 | ②、③、④   |
| 公共交通の利便性向上<br>・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）<br>・「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）<br>・バスロケーションシステムの導入（バス事業者、伊勢市）<br>・バス停環境の改善（バス事業者、伊勢市）                                                                                                             | 公共交通を利用する際に生じる不安や抵抗感を払拭し、気軽におでかけができる環境を整えることができる。                                                                                                                    | ①、②、③、⑤ |

| 実施施策（実施主体）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 効果                                                                                                 | 関連する指標 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| <p>公共交通を利用した観光振興の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光施設との連携による公共交通の利用推進（鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、伊勢市）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> </ul> | <p>観光都市でもある本市の地域特性を生かし、まちづくりや観光振興と連携した公共交通とすることで、観光交流人口の増加、観光客による自動車の渋滞発生や交通事故の発生リスクの軽減が期待される。</p> | ⑥、⑦    |

| 実施施策（実施主体）                                                                                                                                                                                                                                                            | 効果                                                           | 関連する指標 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------|
| <p>（公共交通を）利用するきっかけの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> </ul> | <p>地域住民が公共交通の利点を理解し、自ら利用するきっかけにつなげることができる。</p>               | ⑧      |
| <p>わかりやすい情報提供の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表の発行（伊勢市、バス事業者、鉄道事業者）</li> <li>・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）</li> </ul>                                                                                                           | <p>必要な情報をわかりやすく提供することで、だれでも気軽に公共交通を利用することにつながる。</p>          | ⑨      |
| <p>公共交通を地域で支え、育てる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通会議の活用（伊勢地域公共交通会議）</li> <li>・地域意見交換会の実施（地域住民、伊勢市）</li> <li>・広告協賛金事業等多様な収入源の確保（伊勢市）</li> </ul>                                                                                                      | <p>公共交通を地域住民が自らの問題としてとらえることで、将来的にも持続可能な公共交通へとつなげることができる。</p> | ⑩      |



#### 4-3.路線ごとの数値指標

| 地域間幹線系統路線      |                       |                     |            |
|----------------|-----------------------|---------------------|------------|
| 路線名            | 輸送量（R4.10～<br>R5.9）実績 | 収支率（R4.10～<br>R5.9） | 目標値<br>輸送量 |
| （31）南島線        | 20.7 人/日              | 31.6                | 22.0 人/日   |
| （25、26）<br>中川線 | 30.8 人/日              | 36.8                | 26.6 人/日   |
| （12）<br>土路今一色線 | 8.4 人/日               | 24.5                | 15.0 人/日   |
| （60、62）<br>御座線 | 15.6 人/日              | 28.2                | 15.6 人/日   |
| （70）宿浦線        | 19.0 人/日              | 23.6                | 20.9 人/日   |
| （80）五ヶ所線       | 14.0 人/日              | 29.3                | 15.0 人/日   |
| （24）<br>伊勢玉城線  | 18.8 人/日              | 31.9                | 15.0 人/日   |

| おかげバス                   |                    |                   |                                  |                         |
|-------------------------|--------------------|-------------------|----------------------------------|-------------------------|
| 利用者数                    |                    | 全体の運行経費<br>(R4年度) | 運行経費の内収入<br>(運賃、国庫補助<br>金、広告協賛金) | 運行経費に収入が<br>占める割合       |
| 112,750 人               |                    | 152,684,794 円     | 30,715,887 円                     | 20.1%                   |
| 路線名                     | 利用者数<br>(R4年<br>度) | 運行経費※<br>(R4年度)   | 運行経費の内<br>運賃収入                   | 運行経費に<br>運賃収入が占める<br>割合 |
| (1) 御園線                 | 5,690 人            | 10,829,000 円      | 660,289 円                        | 6.1%                    |
| (2) 辻久留・<br>藤里線         | 11,766 人           | 19,556,000 円      | 1,365,754 円                      | 7.0%                    |
| (7) 鹿海・朝<br>熊線          | 9,232 人            | 11,010,000 円      | 1,071,312 円                      | 9.7%                    |
| (8) 二見線                 | 11,750 人           | 18,803,000 円      | 1,360,212 円                      | 7.2%                    |
| (10) 東大<br>淀・明野・小俣<br>線 | 21,801 人           | 31,283,000 円      | 2,530,160 円                      | 8.1%                    |
| 環状線                     | 52,511 人           | 43,730,000 円      | 5,239,360 円                      | 12.0%                   |

※路線ごとの運行経費は、国庫補助金控除前の金額であり、広告協賛収入があるため、全体の委託料と相違する。

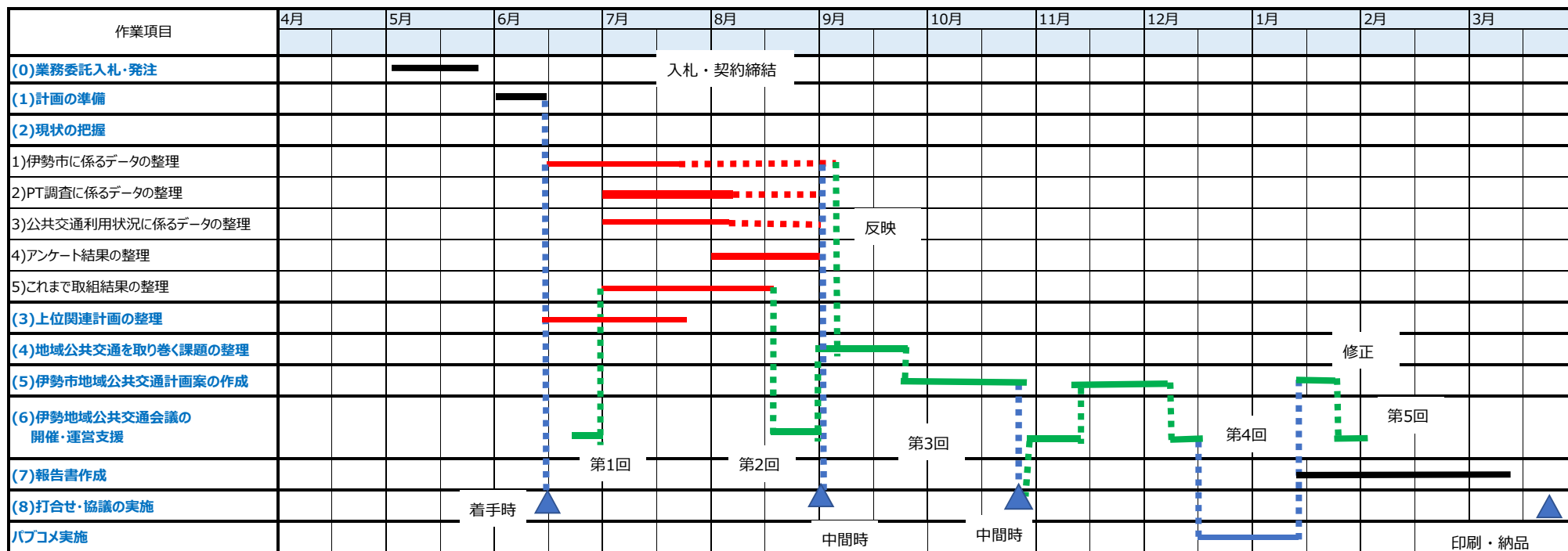
| おかげバスデマンド                        |                 |                 |                 |                   |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| 路線名                              | 利用者数<br>(R 4年度) | 運行経費<br>(R 4年度) | 運行経費の内<br>運賃収入額 | 運行経費に運賃が<br>占める割合 |
| 小俣・栗野デ<br>マンド<br>(栗野団地・<br>植山方面) | 800 人           | 1,566,379 円     | 75,300 円        | 4.8%              |
| 小俣・栗野デ<br>マンド<br>(湯田・新村<br>方面)   | 971 人           | 1,841,946 円     | 100,150 円       | 5.4%              |
| 御園・小木・<br>田尻デマンド                 | 1,233 人         | 2,584,526 円     | 97,150 円        | 3.7%              |

※キャンセル料、回数券販売収入は含まない。

| 沼木バス    |                   |                |                         |
|---------|-------------------|----------------|-------------------------|
| 利用者数    | 全体の運行経費<br>(R4年度) | 運行経費の内<br>運賃収入 | 運行経費に<br>運賃収入が占める<br>割合 |
| 1,865 人 | 8,939,155 円       | 196,150 円      | 2.2%                    |

| 沼木バスデマンド        |                 |                 |                   |
|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| 利用者数<br>(R 4年度) | 運行経費<br>(R 4年度) | 運行経費の内<br>運賃収入額 | 運行経費に運賃が<br>占める割合 |
| 467 人           | 1,415,913 円     | 45,500 円        | 3.2%              |

# 「伊勢市地域公共交通計画」 策定スケジュール（案）



- ・第1回公共交通会議（6月下旬）  
→計画の策定について
- ・第2回公共交通会議（8月中～下旬）  
→これまでの取組結果の報告
- ・第3回公共交通会議（10月下旬）  
→計画書素案の提示
  - ・市長,副市長説明（10月下旬）
  - ・正,副議長説明（11月上旬）
  - ・正,副委員長説明（11月上旬）
  - ・産業建設委員協議会（11月下旬）  
（12月議会）
- ・第4回公共交通会議（12月上～中旬）  
→計画書修正案の提示
- ・第5回公共交通会議（1月中旬～下旬）  
→計画書の最終承認
  - ・市長,副市長説明（1月下旬）
  - ・正,副議長説明（1月下旬）
  - ・正,副委員長説明（1月下旬）
  - ・産業建設委員協議会（2月上旬）  
（3月議会）

## 「伊勢市地域公共交通計画」

## 策定業務 仕様書（案）

→斜体文字：今回の計画策定業務において、作業、検討を行う内容になります。

## 1. 委託名 伊勢市地域公共交通計画策定業務

## 2. 委託場所 伊勢市 地内ほか

## 3. 業務の目的

本業務は、令和2年3月に策定した「(改訂)伊勢市地域公共交通網形成計画」(以下、「現行計画」とする。)について、令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律のほか、令和2年4月から本格運行されたおかげバス環状線の状況やコロナ禍による利用状況の変化を踏まえた計画の見直しを行い、「伊勢市地域公共交通計画」(以下、「新計画」とする。)として策定するものである。

## 4. 業務内容

## (1) 計画準備

本業務を実施するにあたり、業務内容等を十分に把握し、業務方針・工程計画・作業体制等を業務計画書としてとりまとめ監督員の下承を得るものとする。

## (2) 現状の把握

現行計画の「第2章 現況整理」について、最新の公表値や市から提供される情報を元に更新を行う。また、特に公共交通特性においては、現在の再編の実施状況のほか、コロナ禍による利用状況の変化に留意した整理を行う。

→現行計画で整理した現況の数値を最新値へと時点更新を行います。

→また、現行計画で位置付けた事業や路線網の再編の実施状況を整理します。

→現行計画策定後に実施した調査等があればそれも反映します。

→地域公共交通計画では「移動サービスの総動員」を念頭に置く必要があるため、必要に応じて福祉輸送やスクールバス、病院等の送迎バスの運行状況も調査します。

## (3) 上位関連計画の整理

現行計画の「第3章 上位関連計画」について、最新の策定状況を踏まえた更新を行う。

→現行計画で整理した上位関連計画について、最新の計画へと更新を行います。

→また、その他に新たな計画や関連事業等があれば追加整理します。

→現行計画における評価指標・目標値の達成状況も整理します。

→この項目、もしくは次の（４）で法改正の内容を整理します。

#### （４）地域公共交通を取り巻く課題の整理

ここまでの整理結果や法改正の内容等を踏まえ、現行計画の「第４章 地域公共交通を取り巻く課題」について更新を行う。

→現行計画における課題を踏まえつつ、最新の状況に応じた課題を整理します。

#### （５）伊勢市地域公共交通計画案の作成

地域公共交通を取り巻く課題や法改正の内容等を踏まえ「伊勢市地域公共交通計画案」を作成する。作成にあたっては下記の点等について見直しや検討を行う。

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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

→現行計画における将来像と基本理念、基本方針のほか、地域公共交通網の展開方針について、基本的には現行計画を踏襲しますが、必要に応じて見直します。

- ② 計画の区域

→伊勢市内とし現行計画を踏襲します。

- ③ 計画の目標

→基本的には現行計画における計画の目標を踏襲しますが、必要に応じて見直します。

- ④ 目標を達成するために行う事業・実施主体・実施スケジュール

→現在実施中の事業やその進捗状況を踏まえ、事業や実施スケジュール等を見直し、必要に応じ新たな事業も検討します。

→また、確保維持改善事業や地域公共交通利便増進事業※等、国庫補助事業に対応する事業を明記します。

→必要に応じ、「移動サービスの総動員」を念頭においた地域資源の活用策として、自家用有償運送や混乗化、需要集約（重複路線の解消）、貨客混載等の検討を行います。

→「目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項」についても、法では記載に努める事項とされています。明確化は難しいかもしれませんが、事務局内でも調整し、可能な範囲での記載を検討します。

※地域公共交通利便増進事業：法改正により地域公共交通再編事業に代わって創設された事業です。地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の

見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るものです。利用者の利便を増進するための事業としては、以下のような内容が考えられます。

- 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- 他の種類の旅客運送事業への転換（自家用有償旅客運送からの転換を含む）
- 自家用有償旅客運送の導入、路線若しくは運送の区域の変更
- 運賃又は料金の設定
- 運行回数又は運行時刻の設定
- 共通乗車券の発行
- 上記の6事業と併せて行う事業
  - ・ 乗継ぎ円滑化のための運行計画の改善
  - ・ 乗降場の改善
  - ・ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
  - ・ ICカードと活用又は二次元コードの導入 等

⑤ 評価指標・目標値

- 現在の事業の進捗状況や評価指標・目標値の達成状況を踏まえ、必要に応じて現行計画の評価指標・目標値を見直します。
- 法改正を踏まえ、収支や運行経費に対する国及び地方公共団体の負担に関する指標など、新たな目標・指標の追加も検討します。

⑥ 計画の達成状況の評価に関する事項

- PDCAサイクルの適切な運用を念頭に、計画期間内の年度単位の評価・見直し等のスケジュールを検討します。
- 法改正を踏まえ、1年間の伊勢地域公共交通会議の開催時期、評価や必要な調査の実施時期など、より詳細なスケジュールを検討します。

⑦ 計画の期間

- 現行計画のほか、上位関連計画の目標年などを踏まえ、新たな計画期間を検討します。

⑧ 地域公共交通網再編の必要性

- 現在の再編実施状況などを踏まえ現行計画の第6章を最新の状況に更新します。
- 新たな課題への対応として、さらなる再編が必要であれば、再編の方向性について検討します。
- 実際の再編実施結果等も踏まえ、必要に応じ、法で記載に努める事項とされている「都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項」（公共交通網の



イメージと誘導区域（立地適正化計画）など”を念頭においた見直しをします。（現行計画 P6-5 等の更新）

⑨ その他計画の実施に関し必要と認める事項

→基本的に当該項目に関する事項はないと考えていますが、伊勢地域公共交通会議にいける意見を踏まえ、その他に位置づけが必要な事項が出てくれば検討します。

（６）伊勢地域公共交通会の開催・運営支援等

次の内容を含め、伊勢地域公共交通会議の開催・運営支援等を行う。

- ・４回程度開催を計画している。ただし、事業の進捗状況により会議開催回数を変更することがある。
- ・会議における協議事項及びスケジュール等の企画立案
- ・会議資料の作成、会議出席、議事録作成及び会場設営支援

（７）報告書作成

ここまでの内容について報告書としてとりまとめる。

（８）打合せ・協議の実施

上記業務内容の円滑な履行に向けて委託者との情報共有を進めるため、業務計画書作成時、中間２回、納品時の計４回の協議を実施し、その記録を作成する。

５．成果品の部数

- |                                        |       |
|----------------------------------------|-------|
| （１）地域公共交通計画の策定に係る調査結果報告書               | 各 2 部 |
| （２）地域公共交通計画（A 4 判、デザイン表紙）              | 100 部 |
| （３）地域公共交通計画 概要版（A 4 判 8 面）データ          | 1 式   |
| （４）同上電子データ（word、excel、PDF、その他市が指定する形式） | 1 式   |
| （５）その他市が必要と認めた資料                       | 1 式   |

# 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット

令和4年3月 国土交通省 総合政策局 地域交通課

## ① 地域公共交通計画と補助制度の連動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていみせんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法と呼びます)」の改正と合わせる形で、**地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化(計画制度と補助制度の連動化)**を行いました。

今後、補助事業の活用のためには、**補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等**について、原則、**補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく協議会等(以下、法定協議会と呼びます)において協議がなされる必要があります**。特に、**幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要**となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項**以外**については、**計画の「別紙」として提出**することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

※計画本体に位置付ける事項(①)及び計画の別紙として提出する事項(②)については、下図をご参照ください。

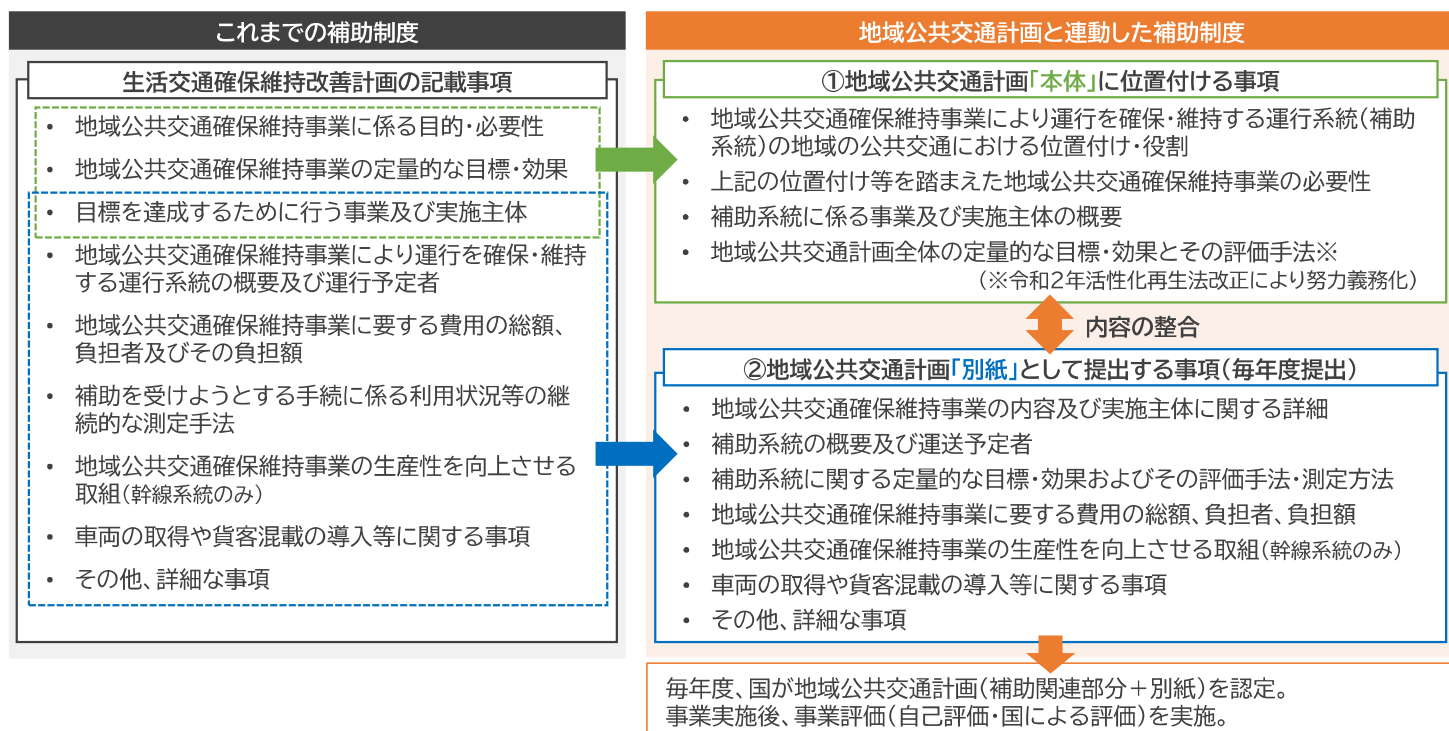
※なお、本制度の**経過措置期間は令和6年事業年度(令和5年10月1日～令和6年9月30日)まで**であり、経過措置期間終了後に、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、**補助対象外**となります。ただし、乗用タクシーによる運行に対する補助については、経過措置はありません(地域公共交通計画の作成が必須です)。

本パンフレットは、地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考になる情報を取りまとめたものであり、補助系統等の計画への位置付け等、具体の実務に少しでもお役に立てると幸いです。



補助制度の概要については、以下の国土交通省WEBページ内で紹介していますので、併せてご確認ください。

URL: [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000041.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html)



## ② 地域公共交通計画(本体)の記載イメージ

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画(本体)において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について設定する必要があります。これまでの補助計画のように補助事業についてのみ記載するのではなく、**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載**する必要があります。

ここでは、地域公共交通計画(本体)での記載イメージを紹介します。**チェックポイント**  に留意して作成してみましょう。

### ～ 記載イメージ：「××市地域公共交通計画」において補助系統を位置付ける場合 ～

#### 法定の記載事項における補助関連の記載事項

| 地域公共交通計画における法定の記載事項                                                             | 補助関連の記載事項                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①基本的な方針<br>・ 地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載                 | 補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載(幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定) |
| ②区域<br>・ 住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定                               | 補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置付けや役割を明示                                                      |
| ③目標<br>・ 定量的な目標(利用者数、収支、行政負担額等)を設定し、データに基づくPDCAを強化                              | 地域公共交通全体の定量的な目標・数値指標・目標値を設定(個別の補助系統に関する目標は別紙に記載)                                             |
| ④目標を達成するために行う事業及びその実施主体<br>・ 地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載 | 補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載                                    |
| ⑤計画の達成状況の評価<br>・ 事業実施後、設定した具体的な目標に基づき、適切にPDCAを運用するための評価方法等について記載                | 地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載(個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載)                                  |

※上記はあくまでも例示です。

#### 補助系統を計画本体に位置付ける際のイメージ

##### Step 1 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割について整理しましょう

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。

**Check!**  **系統の記載**  
表内の系統名は図と整合させて記載してください。

**Check!**  **取組の方向性の記載**  
幹線・フィーダーの将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載してください。

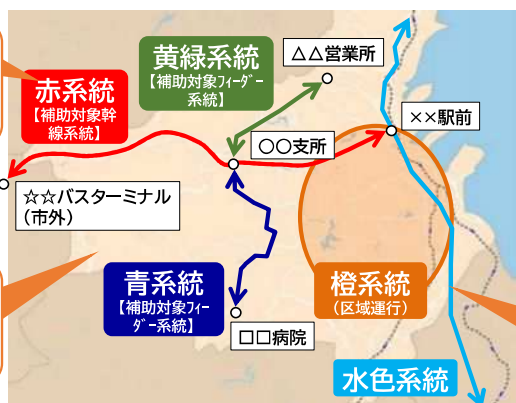
##### <表での整理イメージ>

| 位置付け  | 系統                                | 役割                            | 確保・維持策                                                            |
|-------|-----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 広域幹線  | 各鉄道路線                             | 都市拠点から市外への広域交通を担う。            | 交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保                                           |
| 地域内幹線 | 乗合バス 水色系統<br>乗合バス 赤系統             | ××駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。 | 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行                                     |
| 支線    | 乗合タクシー(区域運行) 橙系統<br>乗合バス 青系統、黄緑系統 | 市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。   | 交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保<br>地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す |

##### <地図での整理イメージ>

**Check!**  **補助系統の位置**  
計画区域内での補助系統(幹線・フィーダー)の位置を地図内で明示してください。

**Check!**  **計画区域の設定**  
補助系統を含めるよう区域が設定されていることを確認してください。



**Check!**  **確保・維持策の記載**  
補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましが分かるように記載した上で、補助系統をわかりやすく明示してください。

**Check!**  **ネットワークの全体像**  
補助系統以外も含めて、地域公共交通ネットワークが分かるような概要図を掲載してください。

## Step 2 地域公共交通確保維持事業の必要性を記載しましょう

Step 1 で整理した位置付け等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

### <説明イメージ>

- ・ **赤系統**は、XX市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である〇〇支所では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- ・ **青系統**は、地域拠点である〇〇支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また、〇〇支所では**赤系統**への接続により広域への移動も可能とするなど、**赤系統**を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- ・ **黄緑系統**は、地域拠点である〇〇支所から・・・(以下略)

#### Check! 補助事業の必要性

地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載してください。

## Step 3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要を整理しましょう

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。



#### 整理対象の事業

補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。

#### Check! 実施主体の記載

主体が行政なのか交通事業者なのかは必ず明記してください。

#### Check! 補助系統の記載

補助系統を明示してください。

| 系統名 | 起点    | 経由地  | 終点   | 事業許可区分 | 運行態様   | 実施主体             | 補助事業の活用 |
|-----|-------|------|------|--------|--------|------------------|---------|
| 赤系統 | ××駅前  | 〇〇支所 | ☆☆BT | 4条乗合   | 路線定期運行 | 交通事業者            | 幹線補助    |
| 青系統 | 〇〇支所  |      | □□病院 | 4条乗合   | 路線定期運行 | 交通事業者            | フィーダー補助 |
| 橙系統 | ◇◇地区内 |      |      | 4条乗合   | 区域運行   | XX市(運行は交通事業者に委託) | なし      |
| ... |       |      |      |        |        |                  |         |

#### Check! 車両購入費補助に関する記載

車両購入費補助の活用を見込む場合は、その旨、記載してください。

## Step 4 地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理しましょう

地域が自らの目指す方向性に合わせて、具体的な数値指標・目標値を設定します。加えて、各数値指標の評価方法についても記載してください。なお、「標準指標」である地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標・効果は、特に補助事業を活用する場合には、**必ず全ての計画において設定**してください。

| 目標                     | 数値指標           | データ取得方法                | 現況値(R元年度)  | 目標値(R6年度)  |
|------------------------|----------------|------------------------|------------|------------|
| 交通事業者との連携強化による路線の維持・改善 | 市内路線バスの年間利用者数  | バス事業者保有の乗降データにより毎年計測   | 50,000千人/年 | 55,000千人/年 |
|                        | 青系統の年間利用者数     |                        | 2,000千人/年  | 2,100千人/年  |
| 市民の外出機会の創出             | 市民における路線バスの利用率 | 市民意識調査により毎年計測          | 40%        | 45%        |
| 地域全体で支える持続可能な公共交通      | 公共交通に係る市の財政負担額 | 普通会計決算より毎年整理           | 3,700万円/年  | 3,800万円/年  |
|                        | 市内路線バスの収支差     | 事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測 | ▲4,500万円/年 | ▲4,000万円/年 |
| ...                    |                |                        |            |            |

#### Check! 数値指標・目標値

地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

#### 個別系統の目標

基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

#### Check! 単位について

利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

#### Check! 収支について

収支については、収支率でも差し支えありません。

#### Check! データ取得手法

具体的なデータ取得方法について記載してください。

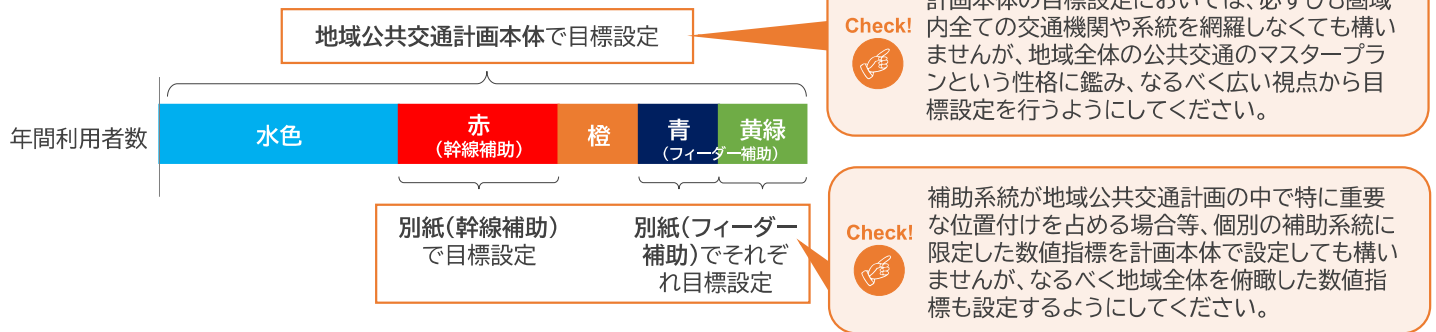


## 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標の設定について

### Step 1 「計画全体の目標」と「運行系統ごとの目標」の違いを理解しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と、別紙に記載する「運行系統ごとの目標」の違いについて理解しましょう。

<例：年間利用者数を設定する場合>



### Step 2 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標を設定しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と別紙に記載する「運行系統ごとの目標」が矛盾なく結びつくように、以下の3つのポイントに留意して目標・数値指標・目標値を設定しましょう。

#### 本体と別紙の目標設定における整合を図るための3つのポイント

##### ①数値指標を揃えましょう

本体と別紙で数値指標は整合していますか？集計単位も含めて確認しましょう。

###### ×整合していない例

- ✓ 本体では「収支差」を設定しているが、別紙では「収支率」を設定している。
- ✓ 本体では「住民1人当たりの公的資金投入額」を設定しているが、別紙では「利用者1人当たりの公的資金投入額」を設定している。

##### ②データ・評価手法を揃えましょう

数値指標を算出するためのデータや評価手法は両方で整合していますか？

###### ×整合していない例

- ✓ 本体では「ICカードデータ」を使って、別紙では「交通事業者による輸送実績データ」から年間利用者数を計測している。
- ✓ 本体と別紙で収支算出時の収入・支出の費目が整合していない。

##### ③目標設定のコンセプトを揃えましょう

全体の目標値と個別の補助系統の目標値の設定のコンセプトは整合していますか？

###### ×整合していない例

- ✓ 本体では「利用者数を現状維持」と設定しているが、補助系統を含む個別系統の将来予測値の積み上げが「10%減」になっている。
- ✓ 本体では「公的資金投入額を大きく縮減する方針を掲げているが、別紙では全く意識されていない。

#### ? 評価に当たってのデータの「集計期間」について

別紙(補助事業)の年度区切り(10月～9月)と計画本体の年度区切りが異なる場合(例えば、計画本体について4月～3月で年度を区切っている場合)は、本体と別紙で評価時の数値指標の集計期間が異なるケースもあります。

両方で集計期間が異なることで、補助事業と計画運用の自己評価結果(数値)が変わることについては問題ありませんが、両者の集計期間の違いについては、評価に関係する方々同士で認識を共有するようにしましょう。

#### ? 目標設定の「コンセプト」とは??

例えば、補助系統については公的資金を重点的に投入する一方で、補助系統以外で効率化を図り、地域全体では公的資金を現状維持することを目標に掲げるケースでは、「補助系統単体で見たとき(別紙):公的資金が増加する」と「地域の公共交通全体で見たとき(本体):公的資金を現状維持する」のように、両方で目標値の考え方が異なって見える場合もあります。

ここで重要なのは、「目標値設定のコンセプト」が本体と別紙で整合しているかどうかを確認することです。上記のケースでは、「採算路線の効率性を高め、不採算路線の維持確保を図る」というコンセプトが両方で共通しているため、問題ありません。

### Step 3 評価においても、「全体」を見ながら「個別系統」を議論しましょう

評価に当たっては、補助系統だけに着目するのではなく、地域公共交通全体を対象として議論しましょう。補助事業を活用することが、地域公共交通計画に基づくその他全ての事業の効率的な実施や、地域公共交通ネットワークをより良いものとすることに役立っているかどうかという観点から評価を行うことが重要です。

また、「目標を達成したか否か」だけに着目するのではなく、現在の結果に至る経緯を明らかにすることにより、今後改善すべき点についてより具体的に評価を行うことが重要です。自治体・協議会の取組すべてを対象として、広い視野のもとで議論しましょう。

計画別紙の評価結果については、毎年度国に報告する必要があります。なお、自己評価結果は協議会の取組を広く様々な関係者に紹介するために活用できるものですので、記載内容は分かりやすく簡潔に整理しましょう。

### ③ 計画の作成主体について

幹線補助は、幹線沿線の市町村(単独・複数)が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する広域的な地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。フィーダー補助は、主に市町村単位で作成される地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。

#### 幹線

#### 作成主体:都道府県又は市町村

- 地域公共交通計画に幹線補助を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
  - ① 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成  
※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり
  - ② 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
  - ③ 都道府県による広域(都道府県全域又はブロックごと)での計画作成
- 地域の公共交通における幹線の位置付け等を地域公共交通計画に記載。

#### フィーダー

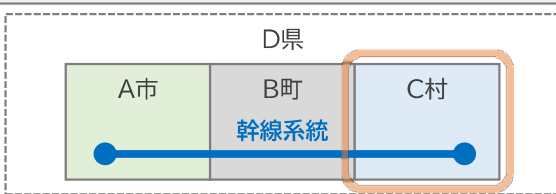
#### 作成主体:市町村

- 地域公共交通計画にフィーダー補助を位置付ける場合、基本的には市町村が計画作成することを想定。
- 地域の公共交通におけるフィーダーの位置付け等を地域公共交通計画に記載。

### ④ 補助系統が複数市町村に跨がる場合の計画作成主体について

複数市町村に跨がる幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合の地域公共交通計画の作成主体と補助計画認定申請の基本的な考え方は以下のとおりです。いずれのケースにおいても、関係する市町村同士での密な連携のもとで進めるようにしましょう。また、都道府県によるリーダーシップや連携支援も重要なポイントです。

#### 幹線



#### 現状

- D県が生活交通確保維持改善計画(幹線)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

#### 今後

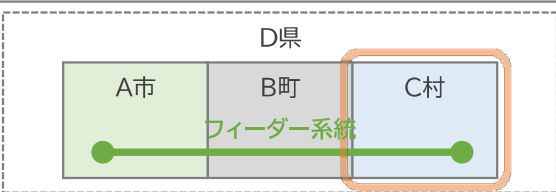
##### 方法①

- D県が地域公共交通計画を作成し、引き続き幹線補助の計画認定を受ける。

##### 方法②

- D県が地域公共交通計画を作成しない場合、A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
- 地域公共交通計画を作成した上で、毎年の幹線補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

#### フィーダー



#### 現状

- A市・B町・C村が共同して運行委託している系統であり、A市・B町・C村がそれぞれ生活交通確保維持改善計画(フィーダー)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

#### 今後

##### 方法

- A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
- 地域公共交通計画を作成した上で、毎年のフィーダー補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

【参考】都道府県の役割について ～「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 七1(2)」より～

市町村から広域的な地域公共交通計画の作成に係る要請があったときは、都道府県は、当該地域公共交通計画の取組が当該都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村に跨がる移動の確保に資すると判断した場合などには、積極的に計画作成参画することが望ましい。

## ⑤ 複数市町村に跨がる場合の例外について

補助系統の一部沿線市町村において、補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない(又は地域公共交通計画を未作成の)場合であっても、**当該市町村の区間が補助対象外**となっている場合、**当該市町村が補助系統に係る費用負担を行っていない場合**、**当該市町村の住民の利用実態がない場合等**、当該市町村の計画に補助系統を位置付ける必要がない**合理的な理由を補助を受けようとする地方公共団体の計画(本体・別紙いずれか)において示す**必要があります。

## ⑥ 補助金執行について

|       | 現行                              |                                        | 法定計画(地域公共交通計画)の有無       | 経過措置期間<br>(～令和6年事業年度)                |                          | 経過措置期間終了後<br>(令和7年事業年度～) |                          |
|-------|---------------------------------|----------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|       | 補助計画                            | 交付先                                    |                         | 補助計画                                 | 交付先                      | 補助計画                     | 交付先                      |
| 幹線    | 生活交通確保維持改善計画(幹線)<br>※主に県単位      | 乗合事業者<br>又は<br>都道府県・市町村法定協議会           | 都道府県法定計画あり              | 都道府県法定計画<br>又は<br>生活交通確保維持改善計画(幹線)   | 都道府県法定協議会<br>又は<br>乗合事業者 | 都道府県法定計画                 | 都道府県法定協議会<br>又は<br>乗合事業者 |
|       |                                 |                                        | 都道府県法定計画なし<br>市町村法定計画あり | 市町村法定計画<br>又は<br>生活交通確保維持改善計画(幹線)    | 市町村法定協議会<br>又は<br>乗合事業者  | 市町村法定計画                  | 市町村法定協議会<br>又は<br>乗合事業者  |
|       |                                 |                                        | 都道府県・市町村法定計画なし          | 生活交通確保維持改善計画(幹線)                     | 乗合事業者                    | 補助対象外                    |                          |
| フィーダー | 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)<br>※主に市町村単位 | 乗合事業者、<br>自家用有償旅客運送者<br>又は<br>市町村法定協議会 | 都道府県法定計画なし<br>市町村法定計画あり | 市町村法定計画<br>又は<br>生活交通確保維持改善計画(フィーダー) | 市町村法定協議会<br>又は<br>乗合事業者等 | 市町村法定計画                  | 市町村法定協議会                 |
|       |                                 |                                        | 都道府県・市町村法定計画なし          | 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)                  | 乗合事業者等                   | 補助対象外                    |                          |

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。

### ● 新制度での申請に当たり準備が必要なもの

今後は、原則として**法定協議会(幹線補助については乗合バス事業者又は法定協議会)に対して補助**を行うことになりますので、これまでに説明した地域公共交通計画への記載のほか、以下の確認・変更が必要です。なお、準備に当たっては、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【詳細編】」も併せてご参照ください。

- ・協議会財務規程の制定
- ・協議会口座の準備
- ・協議会規約の見直し
- ・協議会の構成要員が要件を満たしているかの確認※ 等

※活性化再生法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱いずれの要件も満たす必要があります

### ● 経過措置について

令和6年事業年度までは、経過措置により従前の生活交通確保維持改善計画による認定を受けることが可能ですが、**令和7年事業年度以降は、補助事業の活用においては地域公共交通計画の作成が必須**となる点に注意しましょう。

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を**作成していない**地方公共団体

- ・ **令和7年事業年度(令和6年10月1日～令和7年9月30日事業分)**の認定申請の提出期限は**令和6年6月**であることを踏まえ、地域公共交通計画は、余裕を持って作成しましょう。

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を**作成している**地方公共団体

- ・ 改正前の生活交通確保維持改善計画を適用できるのは、**令和6年事業年度まで**です。



## Q & A

よくある質問について

**Q** 地域公共交通計画本体の目標設定において、地域公共交通確保維持事業とは関係ない路線バスや鉄道も含めて「利用者数、収支、公的資金投入額」に関する目標値の記載が必要でしょうか？

**A** 地域公共交通計画本体には、補助系統のみならず、他の路線や交通手段も位置付けることが望ましいです

計画本体の目標設定においては、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、地域公共交通サービスに係る路線・交通手段全てを含めて記載することが望ましいです。なお、別紙については補助系統についてのみ記載されていればよいです。

**Q** 地域公共交通計画作成後に補助系統が増えた場合は、その都度、計画本体についても改正しなければならないのでしょうか？

**A** 都度改正が必要です

地域公共交通計画に基づいて補助が行われますので、計画内容に変更があった場合は、都度、計画本体についても改正してください。

**Q** これまでは補助要綱に基づく協議会を設置し、生活交通確保維持改善計画の申請を行ってきましたが、同協議会は活性化再生法に基づく法定協議会のメンバー構成の条件を満たしていません。今後の申請に当たってはどうか？

**A** 法定協議会の設置・協議が必要です

活性化再生法に基づく法定協議会を設置し、法定協議会での協議のもとで申請する必要があります。なお、現行の協議会を法定協議会の下部組織（部会等）に位置付け、現行協議会のメンバーで議論した上で法定協議会に報告する形式でも構いません。

**Q** 補助系統が複数市町村に跨っており、一部補助対象外の区間も含まれるのですが、補助系統の全体を沿線全ての市町村の地域公共交通計画に位置付ける必要があるのでしょうか？

**A** 基本的には全ての市町村で地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、例外もあります

今般の法改正・要綱改正の趣旨に鑑みると、補助系統の全体を地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、補助系統のうち、現在補助対象外となっている区間が存在する場合については、補助対象外となっている区間を当該地方公共団体の計画に位置付けない合理的な理由が示せる場合は、例外を認める場合もあります。判断に迷う場合は、お近くの地方運輸局・運輸支局に相談してください。

**Q** 複数市町村を跨ぐ補助系統に関して、複数市町村がそれぞれ個別に地域公共交通計画で位置付ける場合、目標の設定はどのように行うべきでしょうか？

**A** 市町村間で連携の上、数値指標や目標値の整合を図るようにしてください

数値指標・目標値の設定に当たっては、市町村間で連携し、標準指標に関してはそれぞれ共通して設置し、コンセプトの整合を図ったうえで目標値の設定を行ってください。その上で、各市町村の地域課題に鑑み、独自の数値指標を標準指標に追加して評価することについては問題ありません。

## i

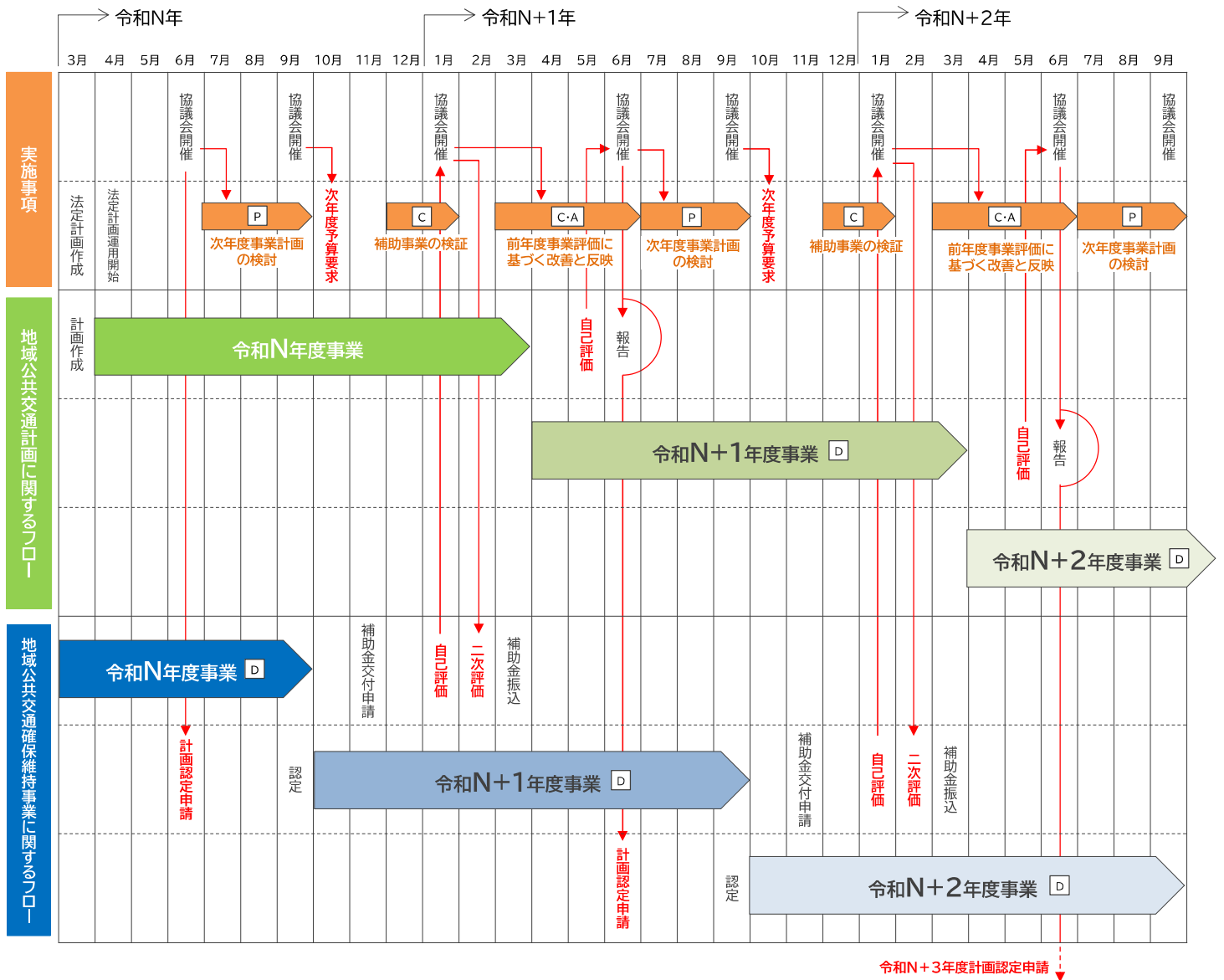
国土交通省では、地域公共交通計画等の作成に当たり、計画の作成手順、考え方を示した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を作成しています。

特に、初めての地域公共交通計画で何から手を付けてよいかわからない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の職員にとって、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするよう、手引きがまとめられています。

URL: [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000058.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)



## 地域公共交通計画と補助制度の連動化に伴うPDCAサイクルのイメージ



## お問い合わせ窓口

ご不明な点は、気軽にお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。活用可能な国の補助制度や必要となる法律上の手続、技術支援など、総合的にアドバイスします。

○国土交通省総合政策局地域交通課

TEL: 03-5253-8987

○北海道運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 011-290-2721

○近畿運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 06-6949-6409

○東北運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 022-791-7507

○中国運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 082-228-3495

○関東運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 045-211-7209

○四国運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 087-802-6725

○北陸信越運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 025-285-9151

○九州運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 092-472-2315

○中部運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 052-952-8006

○沖縄総合事務局運輸部企画室

TEL: 098-866-1812



※各運輸支局については企画調整担当又は輸送・監査担当までお問い合わせください

# 地域公共交通調査等事業(地域公共交通計画等の策定等への支援)

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定への支援  
(地域公共交通計画策定事業、利便増進計画策定事業、運送継続計画策定事業)

- 補助対象事業者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- 補助対象経費：地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画の策定に必要な経費（地域データの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等）
- 補助率：1／2(上限額500万円又は1,500万円(地域公共交通計画)、1,000万円(地域公共交通利便増進実施計画)、500万円(地域旅客運送サービス継続実施計画))

## 地域公共交通計画の記載事項(イメージ)

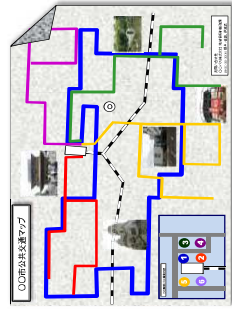
○計画の効果な活用のために必要な視点

- ①地域戦略との一体性の確保  
(まちづくり、医療・福祉、観光等との連携)
  - ②モード間連携や多様な輸送サービスの活用
  - ③地域の多様な関係者の協働
  - ④交通圏全体を見据えた広域的な連携
  - ⑤データによる状況把握、効果的な目標設定・検証を設定
- 定量的な目標値（公共交通の利用者数、収支率、公的負担等）、補助対象系統の位置づけ等を記載

## 地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の推進への支援 (利便増進計画推進事業、運送継続計画推進事業)

- 補助対象事業者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)
- 補助対象経費：国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく○補助対象期間：5年間事業として実施する利用促進及び事業評価に要する経費(公共交通マップ・総合時刻表の作成、ワークショップの開催、モビリティマネジメントの実施、目標達成状況の把握・検証・評価のための費用等)
- 補助率：1／2

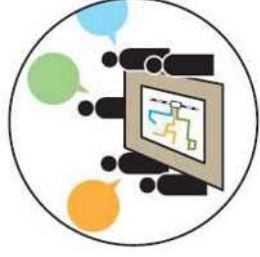
### 支援の対象となる利用促進のイメージ



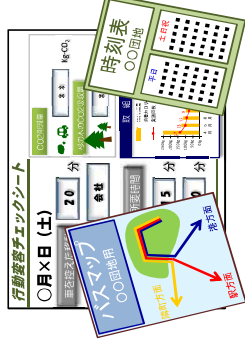
公共交通マップ・総合時刻表の作成



企画切符の発行



ワークショップの開催



モビリティマネジメントの実施

## 伊勢地域公共交通会議設置要綱の改正について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）及び道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の改正に伴い、要綱を改正するものです。

### 改正の概要

- ・伊勢市地域公共交通計画への名称変更（第 1 条及び第 2 条）
- ・協議事項に自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）に係る対価の事項を追加（第 2 条）
- ・書面開催の規定を追加（第 5 条）
- ・運賃分科会の設置（第 9 条）

### 【資料】

別紙 4－1 伊勢地域公共交通会議設置要綱 改正案

別紙 4－2 伊勢地域公共交通会議設置要綱の一部改正 新旧対照表

参考資料 4－1 道路運送法の改正と改正後の地域公共交通会議について

制定平成 18 年 11 月 30 日

## (目的)

第 1 条 伊勢地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づく地域公共交通会議として、伊勢地域全体としての整合性をとりながら、需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

## (協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。ただし、第 4 号に掲げる事項のうち「運賃、料金等に関する事項」は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 9 条第 4 項に規定する協議会として、第 9 条に規定する分科会（以下「運賃分科会」という。）で議決する。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更の協議に関する事項
- (2) 地域公共交通計画の実施に関する事項
- (3) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (5) 交通会議の協議結果に基づく輸送サービスに係る路線の休廃止等に関する事項
- (6) 交通空白地有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (7) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

## (交通会議の構成)

第 3 条 交通会議は、次に掲げる委員又は、組織を代表する委員をもって構成する。

- (1) 学識経験者
- (2) 市民代表
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車運転者が組織する団体
- (6) 鉄道事業者
- (7) 中部運輸局三重運輸支局
- (8) 三重県伊勢警察署

- (9) 三重県
- (10) 伊勢市
- (11) その他会長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(交通会議の運営)

第5条 交通会議に下記の役員を置く。

- (1) 会長 1名
  - (2) 副会長 2名
  - (3) 監事 2名
- 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
  - 3 会長は、伊勢市長とする。
  - 4 副会長及び監事は、委員の中から会長が指名する。
  - 5 会長に事故がある場合には、副会長がその職務を代理する。
  - 6 交通会議は会長が必要に応じて召集する。
  - 7 委員は委任状により代理者を出席させることができる。
  - 8 交通会議は委員の半数以上の出席がなければ会議を開くことができない。
  - 9 交通会議は原則として公開とする。
  - 10 会議の議決の方法は、原則として全会一致とするが、成立しない場合において多数決とする。
  - 11 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求めることができる。
  - 12 交通会議は、軽微な内容もしくは緊急を要する内容については、書面による賛否を求めて会議の議決に代えることができる。ただし、委員から要求がある場合には、会議を開かなければならない。
  - 13 交通会議の庶務は、伊勢市都市整備部交通政策課において処理する。

(協議結果の取扱い)

第6条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第7条 交通会議は、円滑な協議を行うため、幹事会を設置することができる。



- 2 幹事会は、会長が指名する者で構成する。
- 3 幹事会は、必要に応じて、関係者の出席を求め、意見又は説明を聴くことができる。

(専門部会)

第8条 交通会議は、地域の実情に即した課題や専門的な個別課題について協議するため、専門部会を設置することができる。

- 2 専門部会の委員は、第3条に規定する委員の中から、会長が指名する。
- 3 前項に掲げる委員のほか、交通会議が必要と認めた者を専門部会の委員とすることができる。
- 4 専門部会は、必要に応じて、関係者の出席を求め、意見又は説明を聞くことができる。
- 5 専門部会において協議した事項については、交通会議へ報告するものとする。

(運賃分科会)

第9条 第2条第4項に定める運賃分科会は、次に掲げる者をもって構成する。

- (1) 市長が指名する市職員
- (2) 運賃・料金等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 国土交通省中部運輸局三重運輸支局長又はその指名する者
- (4) 住民の代表

- 2 運賃分科会は、会長を置き、市長が指名する市職員がこれにあたる。
- 3 運賃分科会の運営その他必要な事項は、運賃分科会の会長が定め、必要に応じて会議を招集する。
- 4 運賃分科会は、必要に応じて、委員及び関係者の出席を求め、意見又は説明を聴くことができる。
- 5 運賃分科会の議事は、全会一致をもって決する。
- 6 運賃分科会において協議した事項については、交通会議へ報告するものとする。
- 7 運賃分科会開催にあたっては、関係する利用者・住民・交通事業者等が意見を表明する機会を設け、その意見を参考に案を決定する。
- 8 運賃分科会は、書面による賛否を求めて、会議の議決に代えることができる。
- 9 運賃分科会は、非公開とする。

(会計)

第10条 交通会議の収入及び支出に関する必要事項は別に定める。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交

通会議に諮り定める。

附 則

この要綱は、平成18年11月30日から施行する。

附 則（平成19年4月1日）

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

附 則（平成20年3月17日）

この要綱は、平成20年3月17日から施行する。

附 則（平成20年7月14日）

この要綱は、平成20年7月14日から施行する。

附 則（平成21年4月1日）

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

附 則（平成22年4月1日）

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附 則（平成24年6月15日）

この要綱は、平成24年6月15日から施行する。

附 則（平成25年6月12日）

この要綱は、平成25年6月12日から施行する。

附 則（平成26年9月1日）

この要綱は、平成26年9月1日から施行する。

附 則（平成27年10月9日）

この要綱は、平成27年10月9日から施行し、改正後の第1条及び第2条の規定は、平成27年4月1日から適用する。

附 則（平成29年12月15日）

この要綱は、平成29年12月15日から施行する。

附 則（令和2年1月21日）

この要綱は、令和2年1月21日から施行する。

附 則（令和6年 月 日）

この要綱は、令和6年 月 日から施行する。

## ○伊勢地域公共交通会議設置要綱の一部改正 新旧対照表

| 改正案                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 現 行                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(目的)</p> <p>第1条 伊勢地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、<u>地域公共交通計画</u>の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づく地域公共交通会議として、伊勢地域全体としての整合性をとりながら、需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。</p> <p>(協議事項)</p> <p>第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。<u>ただし、第4号に掲げる事項のうち「運賃、料金等に関する事項」は、道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項に規定する協議会として、第9条に規定する分科会（以下「運賃分科会」という。）で議決する。</u></p> <p>(1) <u>地域公共交通計画</u>の作成及び変更の協議に関する事項</p> <p>(2) <u>地域公共交通計画</u>の実施に関する事項</p> <p>(3) <u>地域公共交通計画</u>の実施に係る連絡調整に関する事項</p> <p>(4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項</p> <p>(5) 交通会議の協議結果に基づく輸送サービスに係る路線の休廃止等に関する事項</p> <p><u>(6) 交通空白地有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項</u></p> <p><u>(7) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項</u></p> | <p>(目的)</p> <p>第1条 伊勢地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、<u>地域公共交通網形成計画</u>（以下「形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づく地域公共交通会議として、伊勢地域全体としての整合性をとりながら、需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。</p> <p>(協議事項)</p> <p>第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。<u>(新設)</u></p> <p>(1) <u>形成計画</u>の作成及び変更の協議に関する事項</p> <p>(2) <u>形成計画</u>の実施に関する事項</p> <p>(3) <u>形成計画</u>の実施に係る連絡調整に関する事項</p> <p>(4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項</p> <p>(5) 交通会議の協議結果に基づく輸送サービスに係る路線の休廃止等に関する事項</p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(6) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項</u></p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>第3条（略）</p> <p>第4条（略）</p> <p>（交通会議の運営）</p> <p>第5条 交通会議に下記の役員を置く。</p> <p>（1）会長 1名</p> <p>（2）副会長 2名</p> <p>（3）監事 2名</p> <p>2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。</p> <p>3 会長は、伊勢市長とする。</p> <p>4 副会長及び監事は、委員の中から会長が指名する。</p> <p>5 会長に事故がある場合には、副会長がその職務を代理する。</p> <p>6 交通会議は会長が必要に応じて召集する。</p> <p>7 委員は委任状により代理者を出席させることができる。</p> <p>8 交通会議は委員の半数以上の出席がなければ会議を開くことができない。</p> <p>9 交通会議は原則として公開とする。</p> <p>10 会議の議決の方法は、原則として全会一致とするが、成立しない場合において多数決とする。</p> <p>11 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求めることができる。</p> <p>12 <u>交通会議は、軽微な内容もしくは緊急を要する内容については、書面による賛否を求めて会議の議決に代えることができる。ただし、委員から要求がある場合には、会議を開かなければならない。</u></p> <p>13 交通会議の庶務は、伊勢市都市整備部交通政策課において処理する。</p> <p>第6条（略）</p> | <p>第3条（略）</p> <p>第4条（略）</p> <p>（交通会議の運営）</p> <p>第5条 交通会議に下記の役員を置く。</p> <p>（1）会長 1名</p> <p>（2）副会長 2名</p> <p>（3）監事 2名</p> <p>2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。</p> <p>3 会長は、伊勢市長とする。</p> <p>4 副会長及び監事は、委員の中から会長が指名する。</p> <p>5 会長に事故がある場合には、副会長がその職務を代理する。</p> <p>6 交通会議は会長が必要に応じて召集する。</p> <p>7 委員は委任状により代理者を出席させることができる。</p> <p>8 交通会議は委員の半数以上の出席がなければ会議を開くことができない。</p> <p>9 交通会議は原則として公開とする。</p> <p>10 会議の議決の方法は、原則として全会一致とするが、成立しない場合において多数決とする。</p> <p>11 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求めることができる。</p> <p>（新設）</p> <p>12 交通会議の庶務は、伊勢市都市整備部交通政策課において処理する。</p> <p>第6条（略）</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

第7条（略）

第8条（略）

（運賃分科会）

第9条 第2条第4項に定める運賃分科会は、次に掲げる者をもって構成する。

（1）市長が指名する市職員

（2）運賃・料金等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者

（3）国土交通省中部運輸局三重運輸支局長又はその指名する者

（4）住民の代表

2 運賃分科会は、会長を置き、市長が指名する市職員がこれにあたる。

3 運賃分科会の運営その他必要な事項は、運賃分科会の会長が定め、必要に応じて会議を招集する。

4 運賃分科会は、必要に応じて、委員及び関係者の出席を求め、意見又は説明を聴くことができる。

5 運賃分科会の議事は、全会一致をもって決する。

6 運賃分科会において協議した事項については、交通会議へ報告するものとする。

7 運賃分科会開催にあたっては、関係する利用者・住民・交通事業者等が意見を表明する機会を設け、その意見を参考に案を決定する。

8 運賃分科会は、書面による賛否を求めて、会議の議決に代えることができる。

9 運賃分科会は、非公開とする。

第7条（略）

第8条（略）

（新設）

|                                                                                  |                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(会計)</p> <p><u>第 10 条</u> 交通会議の収入及び支出に関する必要事項は別に定める。</p>                      | <p>(会計)</p> <p><u>第 9 条</u> 交通会議の収入及び支出に関する必要事項は別に定める。</p>                       |
| <p>(その他)</p> <p><u>第 11 条</u> この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。</p> | <p>(その他)</p> <p><u>第 10 条</u> この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。</p> |

# 道路運送法の改正(令和5年10月1日施行)

参考資料 4 - 1

## 道路運送法（昭和26年法律第183号）

### 【旧】

#### （一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

##### 第九条

4 一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、当該運送に係る運賃等について地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者間の協議が調つたときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを変更しようとするときも同様とする。

### 【新】

#### （一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

##### 第九条

**運賃を協議するための協議会を新たに設置・・・構成員は以下 4 者**

4 一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域）以下この項において「路線等」という。）に係る運賃等について協議が調つたときは、第一項及び前項の規定にかかわらず、当該協議が調つた事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。当該協議会において当該運賃等の変更について協議が調つたときも、同様とする。

一 当該路線等をその区域に含む市町村（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県

二 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者

三 当該路線等を管轄する地方運輸局長

四 第一号に規定する市町村の長又は同号に規定する都道府県の知事が関係住民の意見を代表する者として指名する者

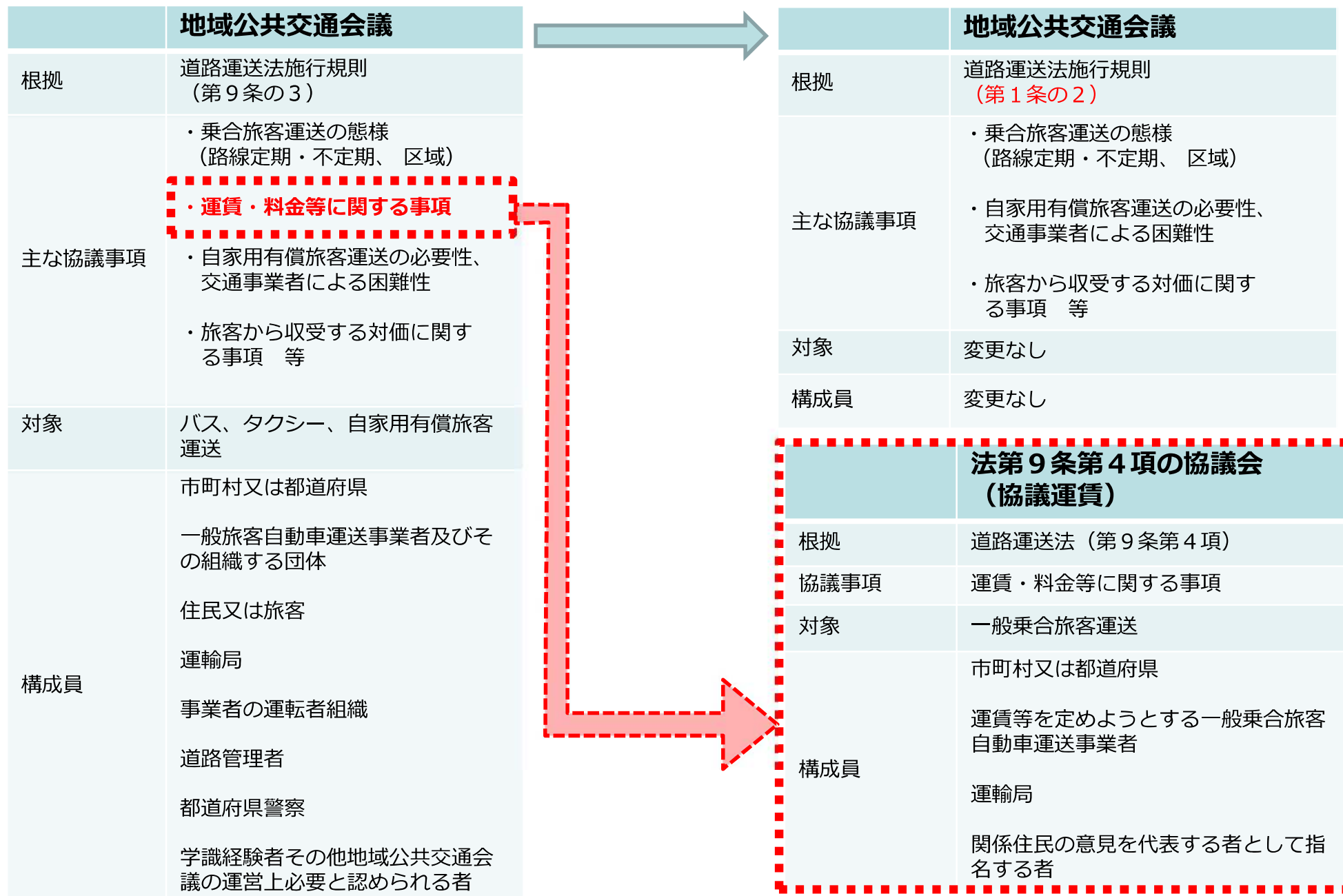
**当該乗合事業者のみが参加**

5 前項第一号に掲げる者は、同項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

**公聴会の開催等が義務付け**



# 改正後の地域公共交通会議



## 報告第 1 号

### 専門部会「夜間早朝交通対策部会」の内容について

伊勢地域公共交通会議の専門部会「夜間早朝交通対策部会」が、以下のとおり開催されましたのでご報告いたします。

#### 第 5 回 夜間早朝交通対策部会

1. 開催日時 令和 6 年 3 月 18 日（月）10 時 00 分～11 時 30 分

#### 2. 内容

観光地における夜間のタクシー増車配備の実証事業について

**別紙 5－1** 《調査概要 説明資料 【概要版】》

**参考資料 5－1** 《調査概要 説明資料》

**参考資料 5－2** 《第 1 期・第 2 期 利用者調査 報告書》

※議事概要は**参考資料 5－3**を参照

観光地における夜間のタクシー増車配備の  
実証事業に係るデータ分析業務

＜調査概要 説明資料＞

【概要版】

三重県

令和6年3月18日

◆事業者調査

- 第2期（令和5年11月30日～令和6年2月10日）は、第1期（令和5年8月3日～9月30日）の結果をふまえ、20時～22時において重点的に増車配備をした。
- 第1期はいずれの時間帯も「可能」の割合が6割台であったが、第2期では、20～21時において77.5%となるなど、20～22時の時間帯において「可能」の割合が大きく高まった。なお、重点的に増車しなかった22～24時は改善が見られなかった。
- 第2期の「追加で必要となる台数」については、木曜日のすべての時間帯、及び金曜日の20時～22時、土曜日の20時～21時において、2台未満となり、特に金曜日の20～21時においては0.8台にとどまった。なお、最も多い時間帯は土曜日の22～23時で4.6台であった。
- 第2期の「追加で必要となる台数」について、後半に限定してみると、木曜日の22～23時が0.3台、金曜日の21～22時が0.6台など、前半と比べ総じて少なかった。
- 総配車依頼件数の80%に対応するために追加で必要となる台数（理論値）について、時間帯別に第1期と、第2期前半（令和5年11月30日～12月16日）、後半（令和6年1月18日～2月10日）を比較すると、第2期前半は、第1期よりも22～24時の時間帯の追加で必要となる台数が2台程度多くなっている。また、第2期後半の22～24時の時間帯は、前半の追加で必要となる台数が第1期と差がほとんどないことから、前半の遅い時間帯はタクシーの需要が高かったことが伺える。

➤ （参考）総配車依頼件数の80%に対応するために追加で必要となる台数（理論値）（台）

|        | 20～21時 | 21～22時 | 22～23時 | 23～24時 |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 第2期前半① | 1.2    | 2.9    | 3.8    | 4.3    |
| 第1期②   | 3.7    | 3.0    | 1.9    | 2.0    |
| 差（①-②） | -2.5   | -0.1   | 1.9    | 2.3    |

（参考）総配車依頼件数の80%に対応するために追加で必要となる台数（理論値）（台）

|        | 20～21時 | 21～22時 | 22～23時 | 23～24時 |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 第2期後半③ | 1.4    | 1.8    | 1.8    | 2.4    |
| 第1期②   | 3.7    | 3.0    | 1.9    | 2.0    |
| 差（③-②） | -2.3   | -1.2   | -0.1   | -0.4   |

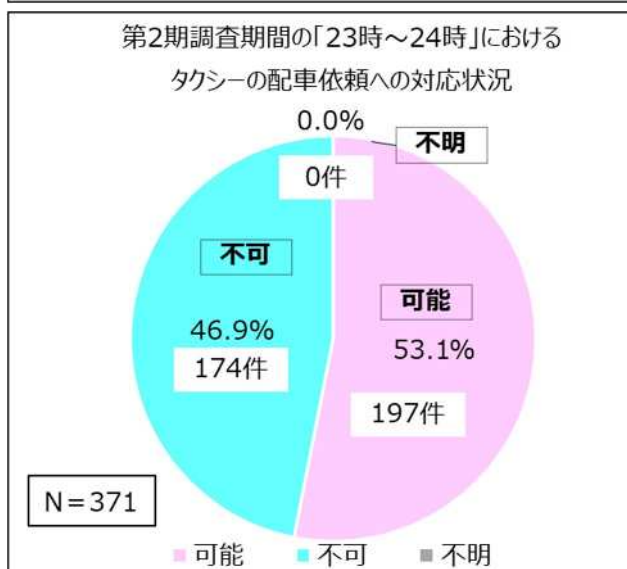
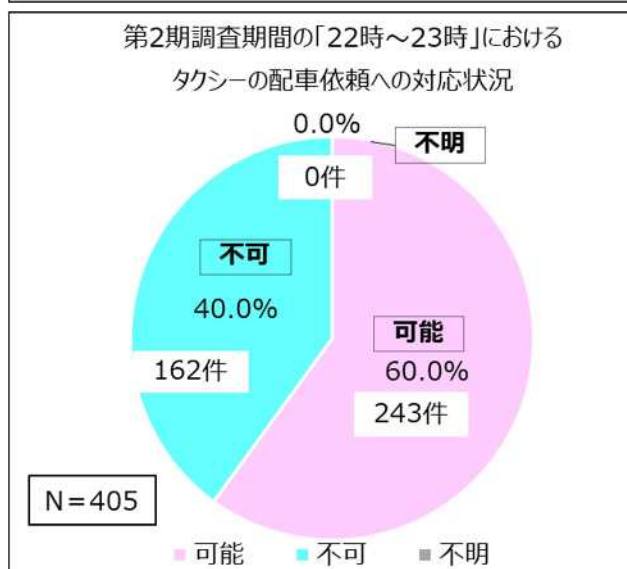
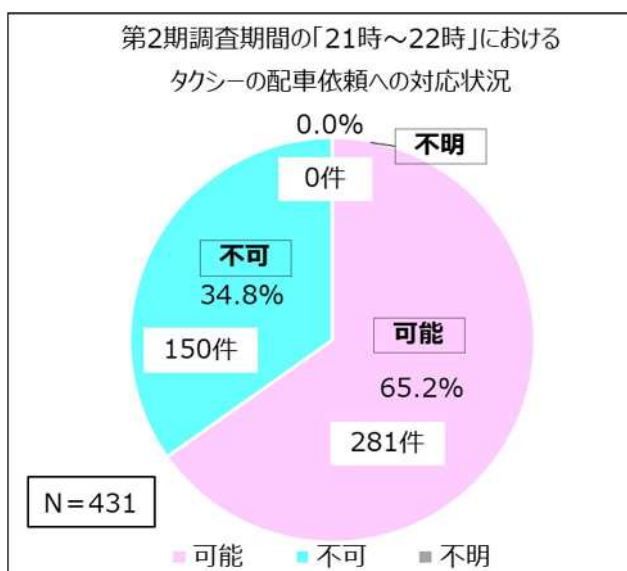
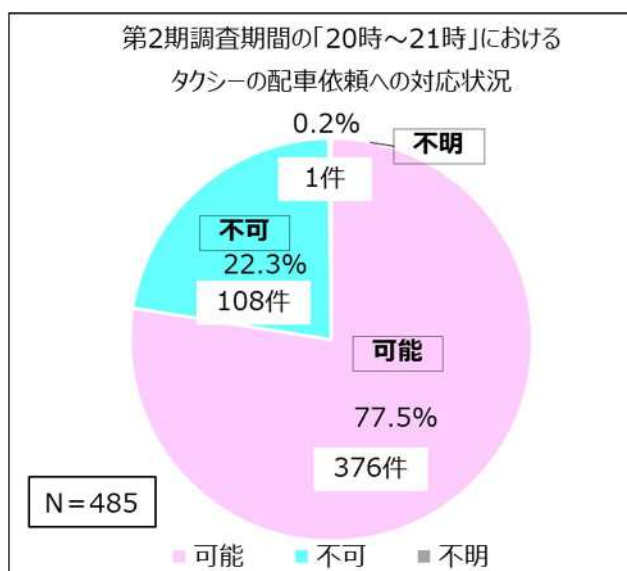
#### ◆利用者調査

- 回答者の属性は、「個人の方」が 69.5%、「ホテル・旅館・飲食店の方」が 30.5%となった。
- 個人の方の居住地は、「伊勢市内」が 78.9%で最も高く、市民が大半を占めた。
- タクシーを手配（乗車）「できた」人は 70.5%、「できなかった」人は 29.5%となった。
- 電話で配車を依頼してからの到着時間は「5～10 分程度」が最も高く 40.4%、次いで、「11～15 分程度」が 31.9%となり、15 分以内での到着が 7 割以上となった。
- 電話をしたタクシー事業者数は、「1 社」が最も高く 48.8%、次いで「2 社」が 17.1%、「自分で手配していない」と「3 社」が同率の 14.6%となった。

## ●第2期の曜日・時間帯別で見た配車依頼へ対応状況

- 第2期の時間帯別のタクシーの配車依頼への対応状況は、「可能」の割合が、20時～21時は77.5%、21時～22時は65.2%、22時～23時は60.0%、23時～24時は53.1%となり時間帯が遅くなるにつれ「可能」の割合が低くなった。20時～21時は全調査期間の時間帯別の可能の割合の中で最も高くなったが、23時～24時は最も低くなった。
- 第2期の曜日・時間帯別のタクシーの配車依頼への対応状況は、20～21時は「可能」の割合が、金曜日は8割、木曜日と土曜日は7割を超えているが、時間帯が遅くなるにつれて、「可能」の割合が低くなった。23～24時は、いずれの曜日も「不可」の割合が他の時間帯と比較して高い傾向にあり、金曜日と土曜日は「不可」の割合が約5割と高くなった。

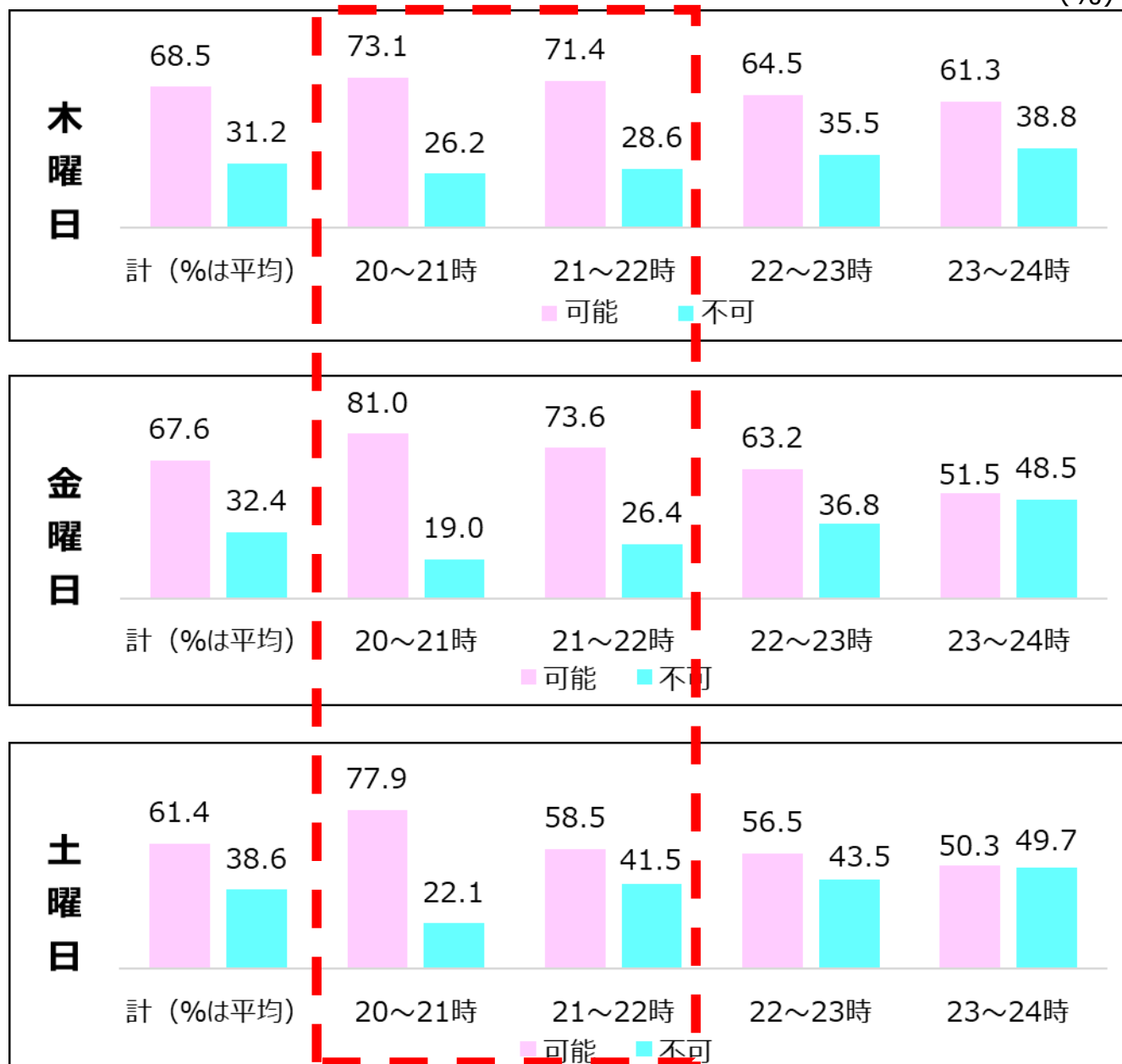
### 【第2期の時間帯別で見たタクシーの対応可能・不可率】



【第2期の曜日・時間帯別に見たタクシーの対応可能・不可率】

第1期より重点的に増車した時間帯

(%)





●第2期の夜間のタクシー増車配備の実証事業からの必要推計台数（理論値）

- 総配車依頼件数の80%に対応することを目標に設定（※）した場合、追加で必要となる台数は、「23～24時」が3.2台と最も多く、次いで、「22～23時」が2.7台、「21～22時」が2.2台となった。
- 曜日・時間帯別でみると、木曜日は全ての時間帯、金曜日は20～22時、土曜日の20～21時の時間帯はいずれも追加で必要となる台数が2台未満となった。

〈第2期の必要推計台数〉

【目標値：総配車依頼件数の80%、1台あたりの営業回数：1.95回】

|             |        | 1日あたり                             | 1日あたり                      | 1日あたり                          |
|-------------|--------|-----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
|             |        | ①                                 | ②                          | ③                              |
| 項目          |        | 総配車依頼件数の80%に対応するために必要な台数<br>(理論値) | 実証期間中に<br>配備できた台数<br>(実績値) | 追加で必要となる台数<br>[①－②＝③]<br>(理論値) |
|             |        | (台)                               | (台)                        | (台)                            |
| 総<br>数      | 20～21時 | 20.1                              | 18.8                       | 1.3                            |
|             | 21～22時 | 20.2                              | 18.0                       | 2.2                            |
|             | 22～23時 | 16.0                              | 13.3                       | 2.7                            |
|             | 23～24時 | 15.5                              | 12.2                       | 3.2                            |
| 木<br>曜<br>日 | 20～21時 | 16.5                              | 15.0                       | 1.5                            |
|             | 21～22時 | 16.0                              | 14.9                       | 1.2                            |
|             | 22～23時 | 12.8                              | 11.7                       | 1.1                            |
|             | 23～24時 | 12.6                              | 10.9                       | 1.7                            |
| 金<br>曜<br>日 | 20～21時 | 21.1                              | 20.3                       | 0.8                            |
|             | 21～22時 | 20.7                              | 19.4                       | 1.2                            |
|             | 22～23時 | 16.5                              | 14.1                       | 2.3                            |
|             | 23～24時 | 16.7                              | 12.9                       | 3.8                            |
| 土<br>曜<br>日 | 20～21時 | 22.7                              | 21.1                       | 1.6                            |
|             | 21～22時 | 23.9                              | 19.6                       | 4.3                            |
|             | 22～23時 | 18.8                              | 14.1                       | 4.6                            |
|             | 23～24時 | 17.2                              | 13.0                       | 4.2                            |

(※) 総配車依頼件数の80%に対応することを目標に設定した理由

1社目が配車できなかったが、2社目が配車できた場合は、1社目の記録では「不可」、2社目は「可能」に計上されるなど、1人（1回）の配車ニーズに対して、重複してカウントするケースがあることから、総配車依頼件数の80%を目標値として設定した。

〈参考：第2期調査期間の前半部分（11月30日～12月16日）

と後半部分（1月18日～2月10日）の比較〉

- 調査期間の前半と後半を比較すると、前半は後半より実証期間中に配備できた台数（総数）が多いが、金曜日と土曜日の「20～21時」の時間帯以外の追加で必要となる台数が多い。

◆第2期前半部分（11月30日～12月16日）の必要推計台数

【目標値：総配車依頼件数の80%、1台あたりの営業回数：1.99回】

|     |        | 1日あたり                             | 1日あたり                  | 1日あたり                          |
|-----|--------|-----------------------------------|------------------------|--------------------------------|
|     |        | ①                                 | ②                      | ③                              |
| 項目  |        | 総配車依頼件数の80%に対応するために必要な台数<br>(理論値) | 実証期間中に配備できた台数<br>(実績値) | 追加で必要となる台数<br>[①－②＝③]<br>(理論値) |
|     |        | (台)                               | (台)                    | (台)                            |
| 総数  | 20～21時 | 20.7                              | 19.6                   | 1.2                            |
|     | 21～22時 | 20.7                              | 17.9                   | 2.9                            |
|     | 22～23時 | 16.7                              | 12.9                   | 3.8                            |
|     | 23～24時 | 16.3                              | 12.0                   | 4.3                            |
| 木曜日 | 20～21時 | 16.3                              | 14.3                   | 1.9                            |
|     | 21～22時 | 15.4                              | 14.0                   | 1.4                            |
|     | 22～23時 | 12.8                              | 10.7                   | 2.1                            |
|     | 23～24時 | 11.9                              | 10.0                   | 1.9                            |
| 金曜日 | 20～21時 | 22.5                              | 21.7                   | 0.8                            |
|     | 21～22時 | 22.1                              | 20.0                   | 2.1                            |
|     | 22～23時 | 17.2                              | 13.3                   | 3.9                            |
|     | 23～24時 | 18.2                              | 13.0                   | 5.2                            |
| 土曜日 | 20～21時 | 23.5                              | 22.7                   | 0.8                            |
|     | 21～22時 | 24.8                              | 19.7                   | 5.1                            |
|     | 22～23時 | 20.1                              | 14.7                   | 5.4                            |
|     | 23～24時 | 18.8                              | 13.0                   | 5.8                            |

◆第2期後半部分（1月18日～2月10日）の必要推計台数

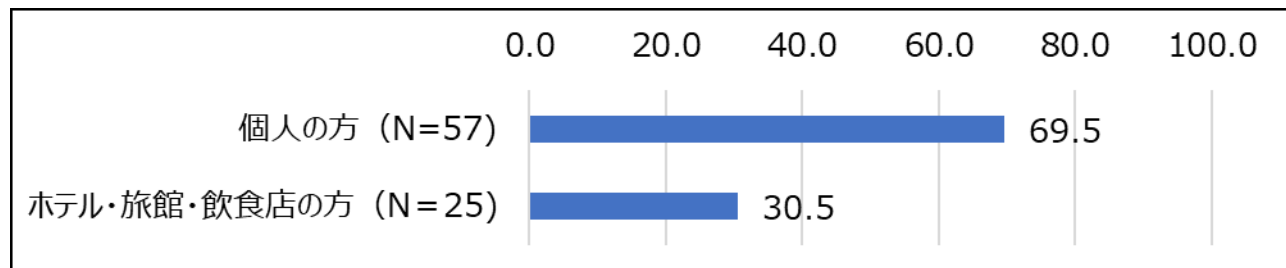
【目標値：総配車依頼件数の80%、1台あたりの営業回数：1.92回】

|             |        | 1日あたり                             | 1日あたり                      | 1日あたり                          |
|-------------|--------|-----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
|             |        | ①                                 | ②                          | ③                              |
| 項目          |        | 総配車依頼件数の80%に対応するために必要な台数<br>(理論値) | 実証期間中に<br>配備できた台数<br>(実績値) | 追加で必要となる台数<br>[①－②＝③]<br>(理論値) |
|             |        | (台)                               | (台)                        | (台)                            |
| 総<br>数      | 20～21時 | 19.6                              | 18.3                       | 1.4                            |
|             | 21～22時 | 19.8                              | 18.0                       | 1.8                            |
|             | 22～23時 | 15.5                              | 13.7                       | 1.8                            |
|             | 23～24時 | 14.8                              | 12.4                       | 2.4                            |
| 木<br>曜<br>日 | 20～21時 | 16.6                              | 15.5                       | 1.1                            |
|             | 21～22時 | 16.5                              | 15.5                       | 1.0                            |
|             | 22～23時 | 12.8                              | 12.5                       | 0.3                            |
|             | 23～24時 | 13.1                              | 11.5                       | 1.6                            |
| 金<br>曜<br>日 | 20～21時 | 20.1                              | 19.3                       | 0.9                            |
|             | 21～22時 | 19.6                              | 19.0                       | 0.6                            |
|             | 22～23時 | 15.8                              | 14.8                       | 1.1                            |
|             | 23～24時 | 15.5                              | 12.8                       | 2.8                            |
| 土<br>曜<br>日 | 20～21時 | 22.1                              | 20.0                       | 2.1                            |
|             | 21～22時 | 23.2                              | 19.5                       | 3.7                            |
|             | 22～23時 | 17.7                              | 13.8                       | 4.0                            |
|             | 23～24時 | 15.9                              | 13.0                       | 2.9                            |

【問1 回答者の属性（回答数：82件）】

アンケートのご回答者様について教えてください。

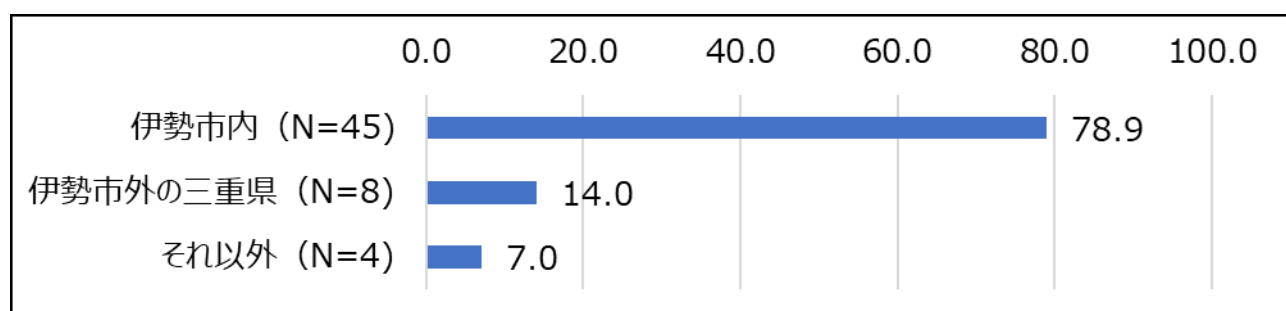
(%)



【問2 居住地（回答数：57件）】

お住いの地域について教えてください。

(%)



【問3 タクシーの手配（乗車）の可否（回答数：78件）】

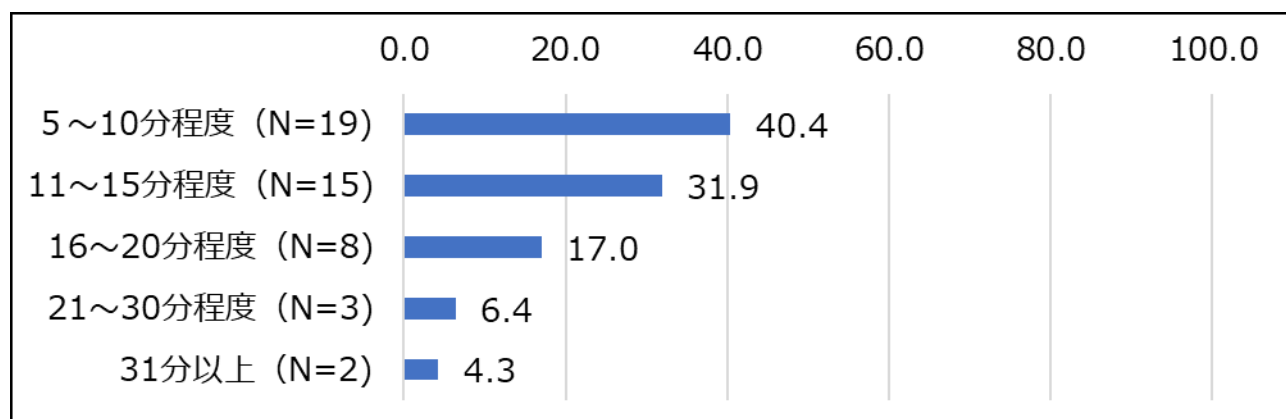
タクシーの手配（乗車）の可否について教えてください。

(%)



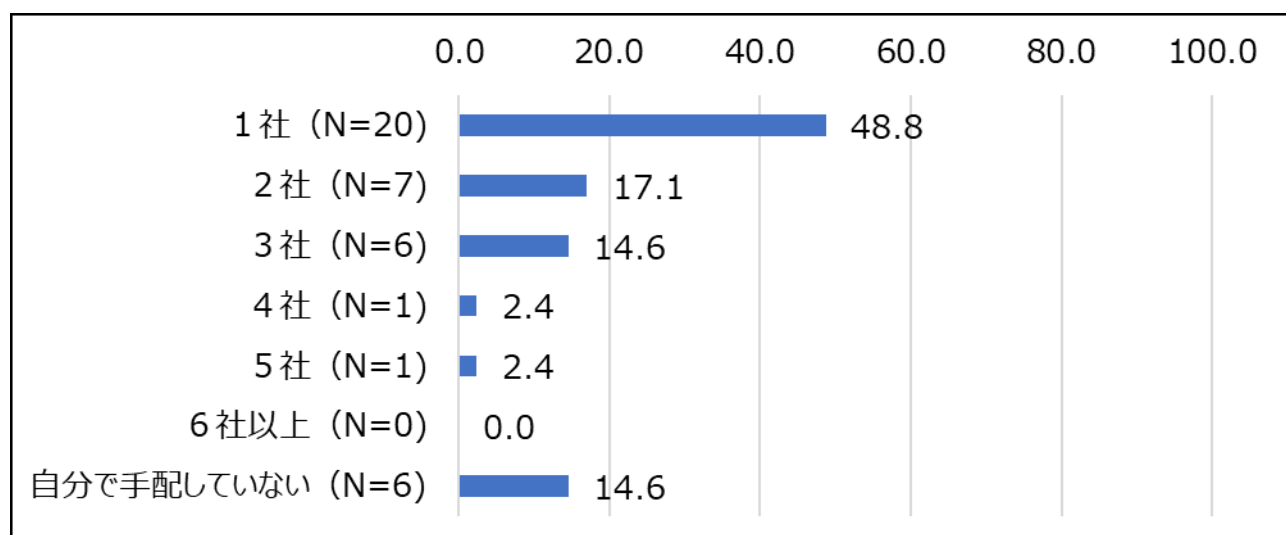
【問 8 手配してからタクシー到着までの時間（回答数：47 件）】

手配（予約）完了後、タクシー到着までのおおよその時間をお教えてください。（%）



問 9 電話されたタクシー事業者数（回答数：41 件）】

何社のタクシー会社にお電話されましたか。



観光地における夜間のタクシー増車配備の  
実証事業に係るデータ分析業務  
《調査概要 説明資料》

三重県

令和6年3月18日

# 目次

---

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| I 調査の概要.....                                  | 1  |
| II 調査結果の概要.....                               | 3  |
| ① 全調査期間におけるタクシーの配車依頼への対応状況 .....              | 3  |
| ●第1期、第2期の調査期間におけるタクシーの配車依頼への対応状況.....         | 4  |
| ③ 曜日・時間帯別で見たタクシーの配車依頼への対応状況 .....             | 5  |
| ●第1期の曜日・時間帯別で見た配車依頼へ対応状況 .....                | 7  |
| ●第2期の曜日・時間帯別で見た配車依頼へ対応状況 .....                | 9  |
| ④ 配車依頼に対応できなかった理由 .....                       | 14 |
| ●第1期、第2期の配車依頼に対応できなかった理由 .....                | 15 |
| ⑤ 夜間のタクシー増車配備の実証事業からの必要推計台数（理論値） .....        | 17 |
| ●第1期、第2期の夜間のタクシー増車配備の実証事業からの必要推計台数（理論値） ..... | 19 |



## I 調査の概要

### 1. 調査の目的

- 観光地（伊勢市）における夜間のタクシーの持続可能な充実・確保策の構築に向けて、タクシー事業者が夜間にタクシーの配車を増車したことによる、利用者への配車対応の充足状況について把握をする。

### 2. 調査の概要

- タクシー事業者向け調査

#### 【調査の種類】

- ①入電状況把握調査（※調査期間内に入電があったものを記録）
- ②稼働台数把握調査（※調査期間内のタクシーの配車台数と営業回数を記録）

#### 【調査期間】

#### ◆第1期

・令和5年8月3日（木）～令和5年9月30日（土）

※期間内の木、金、土曜日の20時～24時

#### ◆第2期

・令和5年11月30日（木）～令和6年2月10日（土）

・期間内の木、金、土曜日の20時～24時

※令和5年12月21日（木）～令和6年1月13日（土）は除く

- 伊勢市内のタクシー台数の増車配備について

#### ◆第1期

下記は、本実証事業に向けて、伊勢市内のタクシー事業者が予定していたタクシーの配備台数である。通常台数とは、実証期間外でも配備する台数（見込み）を指し、予定増車台数は、実証期間中のみ増車し配備する台数を指す。

| 木曜日・土曜日       |            |     | 金曜日           |            |     |
|---------------|------------|-----|---------------|------------|-----|
| 通常台数<br>(見込み) | 予定<br>増車台数 | 計   | 通常台数<br>(見込み) | 予定<br>増車台数 | 計   |
| 14台           | 5台         | 19台 | 16台           | 7台         | 23台 |

◆第2期

第2期実証事業に向けて、第1期実証事業の結果を基に算定した1日あたりの配車依頼の80%を達成するために必要な配備台数である。この台数を基準に、各タクシー事業者様には期間内のタクシーの増車配備にご協力いただきました。

| 項目  |        | 配車依頼件数の<br>80%に対応するために<br>必要な台数<br>(理論値) | 第1期実証期間中に<br>配備できた台数<br>(実績値) | 追加で必要となる台数<br>(理論値) | 配備予定台数<br>(5社) |
|-----|--------|------------------------------------------|-------------------------------|---------------------|----------------|
| 木曜日 | 20～21時 | 19.1                                     | 17.7                          | 1.4                 | 19             |
|     | 21～22時 | 18.8                                     | 17.2                          | 1.6                 | 19             |
|     | 22～23時 | 16.5                                     | 15.8                          | 0.7                 | 19             |
|     | 23～24時 | 16.5                                     | 14.7                          | 1.8                 | 19             |
| 金曜日 | 20～21時 | 23.0                                     | 18.8                          | 4.2                 | 24             |
|     | 21～22時 | 20.1                                     | 18.0                          | 2.1                 | 24             |
|     | 22～23時 | 17.5                                     | 16.3                          | 1.2                 | 21             |
|     | 23～24時 | 17.5                                     | 15.4                          | 2.0                 | 21             |
| 土曜日 | 20～21時 | 23.5                                     | 18.0                          | 5.5                 | 24             |
|     | 21～22時 | 22.6                                     | 17.3                          | 5.3                 | 24             |
|     | 22～23時 | 19.4                                     | 15.6                          | 3.9                 | 21             |
|     | 23～24時 | 16.7                                     | 14.6                          | 2.2                 | 21             |

## Ⅱ 調査結果の概要

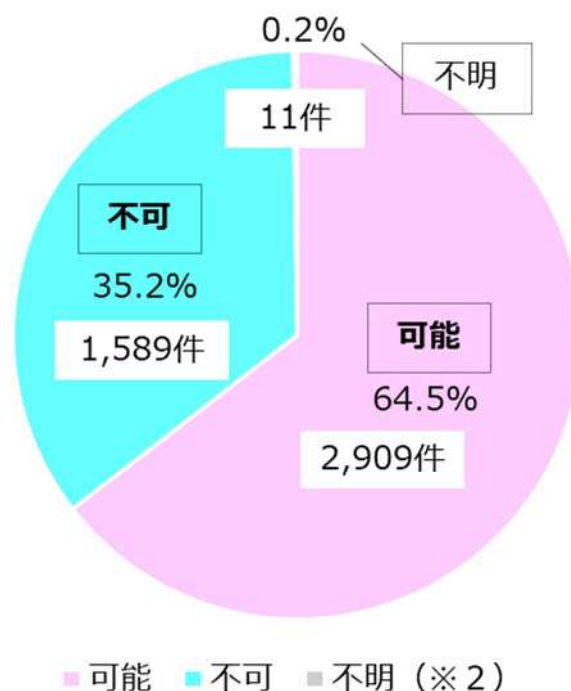
### ① 全調査期間におけるタクシーの配車依頼への対応状況

- 全調査期間のタクシーの総配車依頼件数（※1）は、4,865 件となった。
- 配車依頼のうち、配車できなかった理由（P4 参照）がタクシーの充足状況を理由としないもの（「オペレーター不足等で、電話対応できなかった」と「予約を受け付けていないため対応できなかった」）を除くと、配車依頼件数は 4,509 件となり、その内訳は、配車依頼に対応できた「可能」が 2,909 件（64.5%）、対応できなかった「不可」が 1,589 件（35.2%）となった。

#### 【全調査期間におけるタクシーの配車依頼への対応状況】

本データは、電話での配車依頼をすべて集計したもの。

仮に 1 社目で配車できず、2 社目で配車された場合は、「可能」と「不可」にそれぞれ計上され、「可能」の割合が 50% になるなど、1 件の配車依頼件数に対して重複して計上するケースがある。このため、実際の「可能」の割合は単純集計より高いことに留意

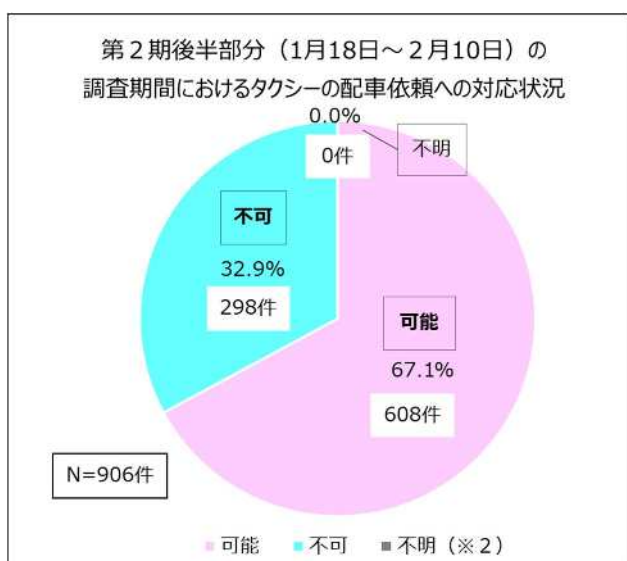
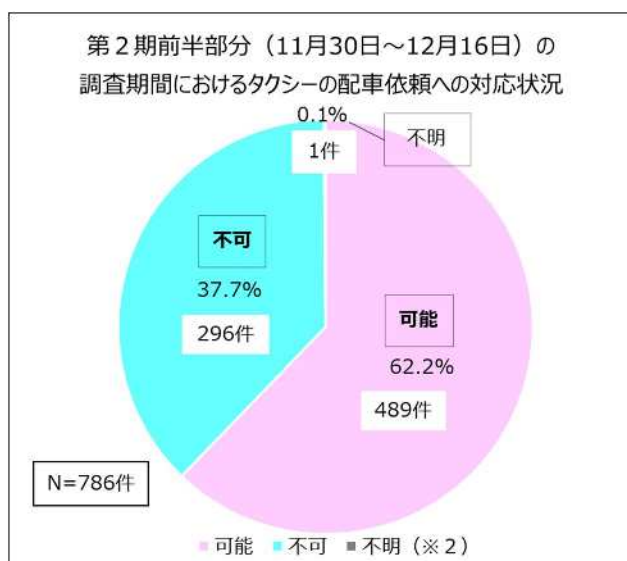
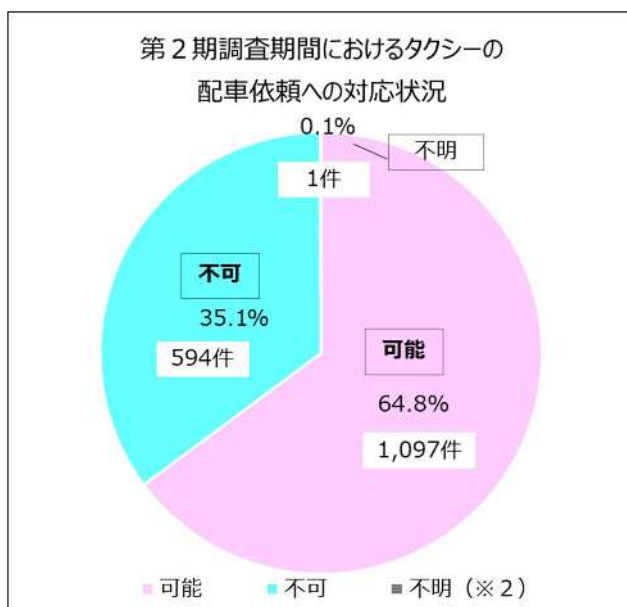
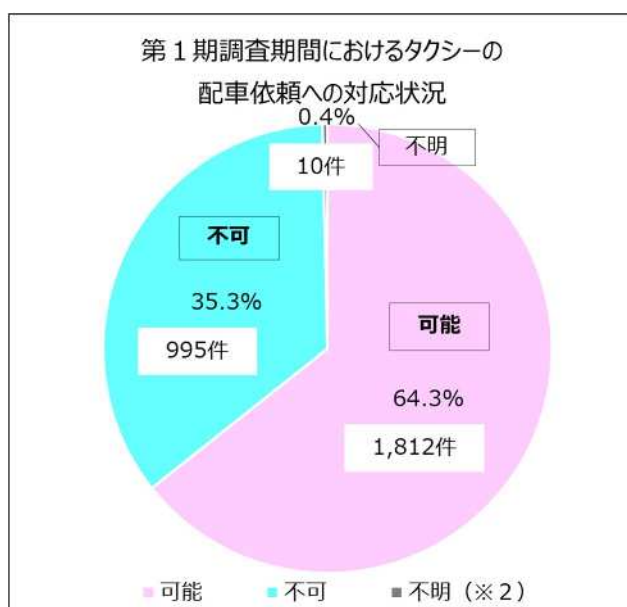


（※1）調査期間内に、事業参加タクシー事業者への配車依頼の入電があった件数

（※2）可能・不可の判別ができなかったもの

# ●第1期、第2期の調査期間におけるタクシーの配車依頼への対応状況

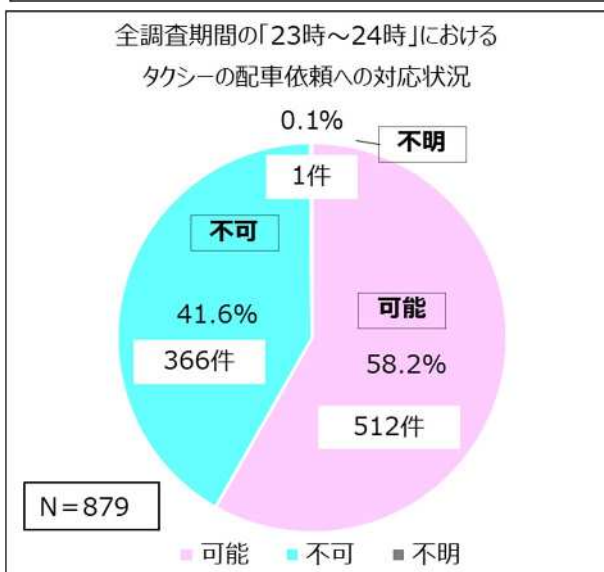
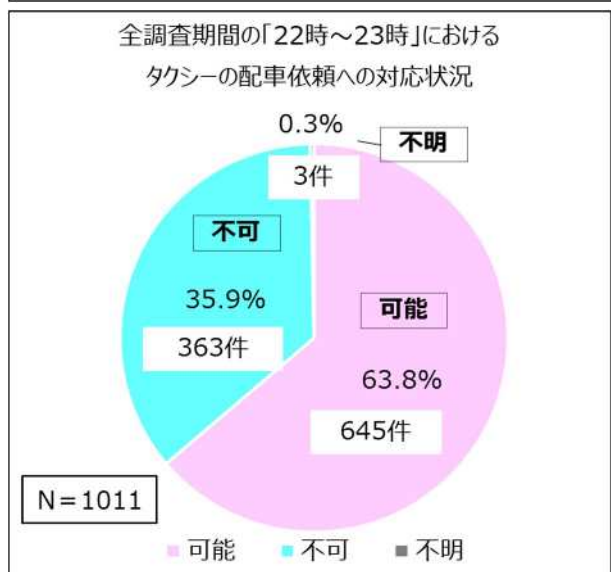
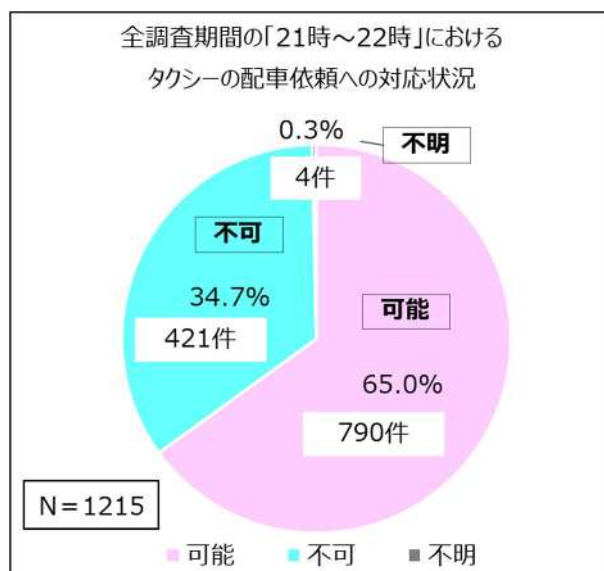
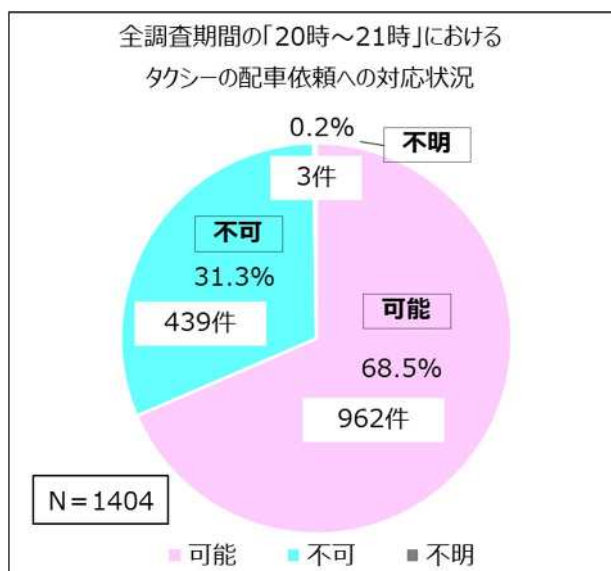
- タクシーの総配車依頼件数（※1）は、第1期は3,010件、第2期は1,855件となった。
- 配車依頼のうち、配車できなかった理由（P4参照）がタクシーの充足状況を理由としないもの（P3同様）を除くと、配車依頼件数は、第1期が2,817件、第2期が1,692件となり、その内訳は、配車依頼に対応できた「可能」が第1期は1,812件（64.3%）、第2期は1,097件（64.8%）、対応できなかった「不可」が第1期は995件（35.3%）、第2期は594件（35.1%）となった。
- 第1期と第2期の「可能」と「不可」の割合に大きな変化はなかった。
- 第2期調査期間の前半と後半を比較すると、後半が前半より「可能」が4.9ポイント高くなった。



### ③ 曜日・時間帯別で見たタクシーの配車依頼への対応状況

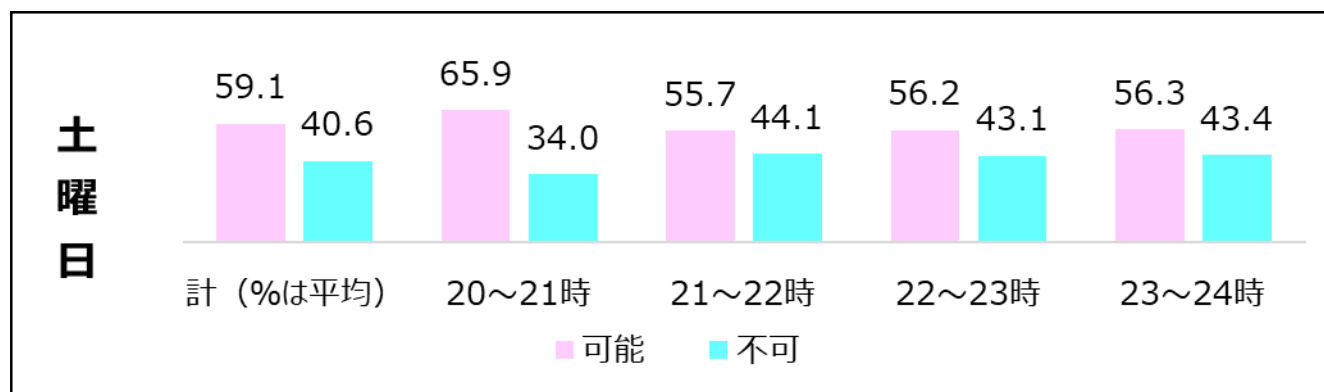
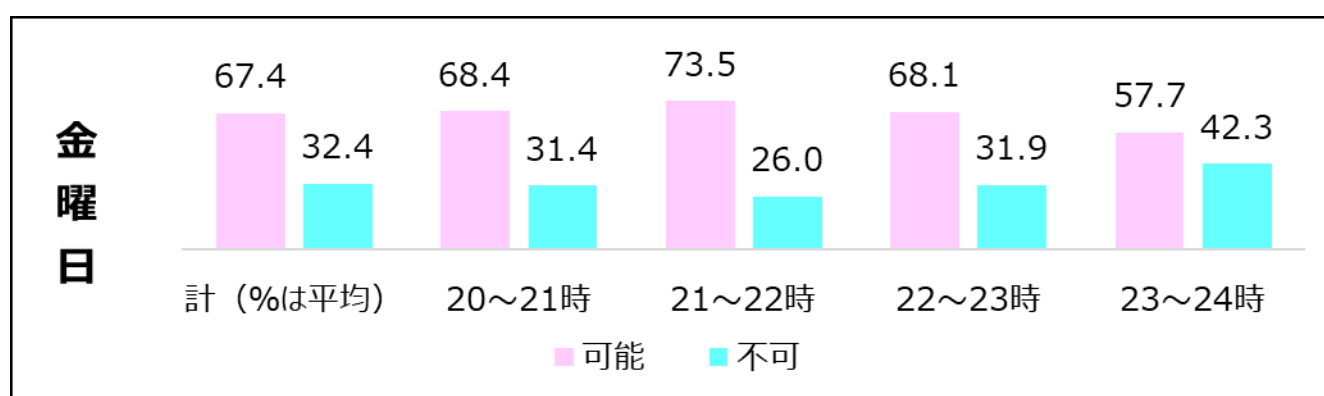
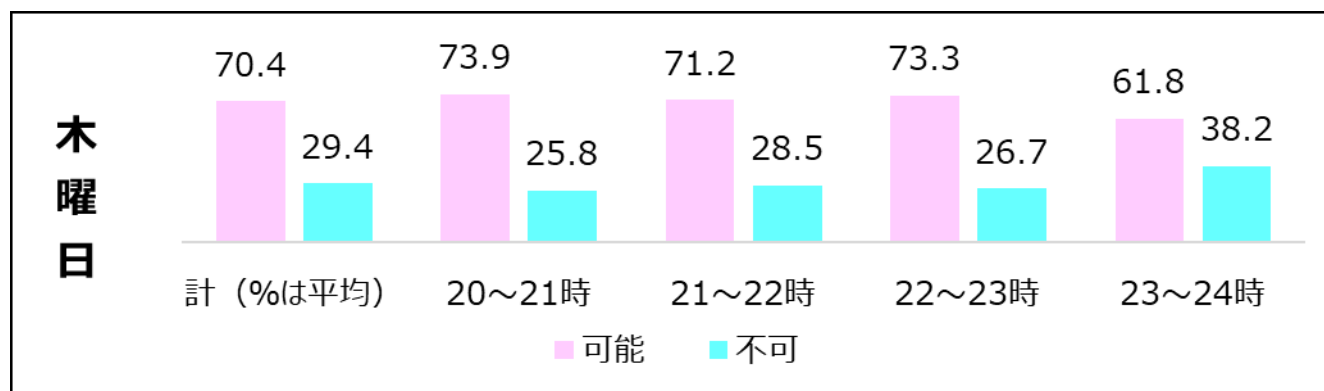
- 全調査期間のタクシーの配車依頼への対応状況を、時間帯別でみると「可能」の割合が、20時～21時は68.5%、21時～22時は65.0%、22～23時は63.8%、23～24時は58.2%となった。
- 時間帯が遅くなるにつれ、依頼件数が減少している。一方、「不可」の割合は高くなり、23時～24時（41.6%）は20時～21時（31.3%）より、10.3ポイント高い。
- 全調査期間のタクシーの配車依頼への対応状況を、曜日別でみると「可能」の割合は、木曜日は70.4%、金曜日は67.4%、土曜日は59.1%となった。
- 曜日・時間帯別でみると、木曜日は、20時～23時の「可能」の割合が7割以上となっている。また、土曜日は21～24時の「可能」の割合は5割台となった。

#### 【時間帯別で見たタクシーの対応可能・不可率】



【曜日・時間帯別で見たタクシーの対応可能・不可率】

(%)



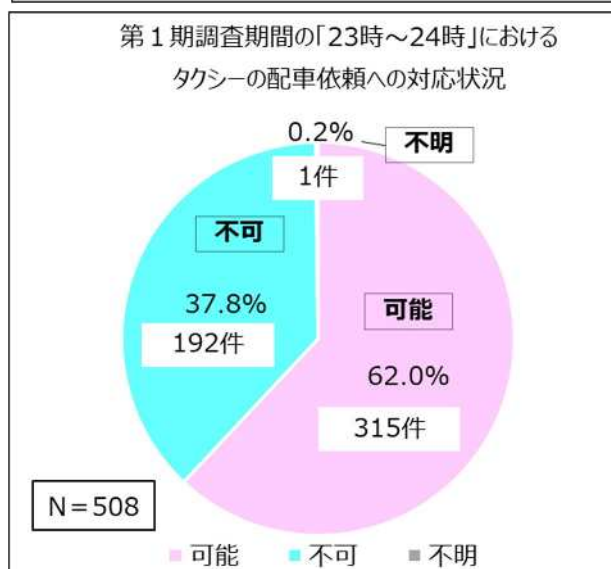
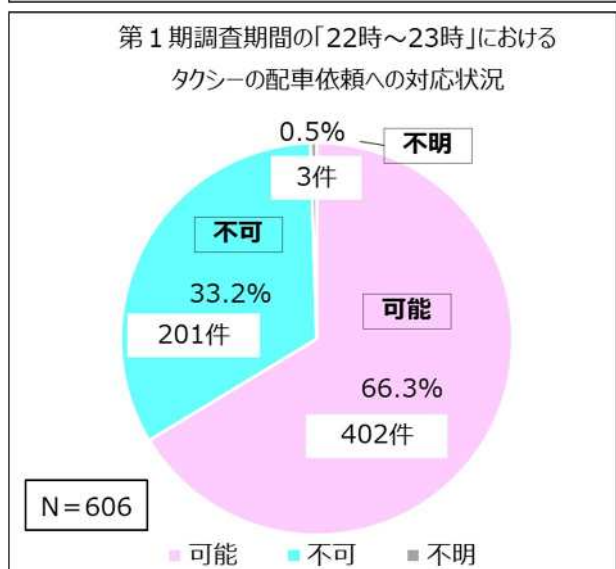
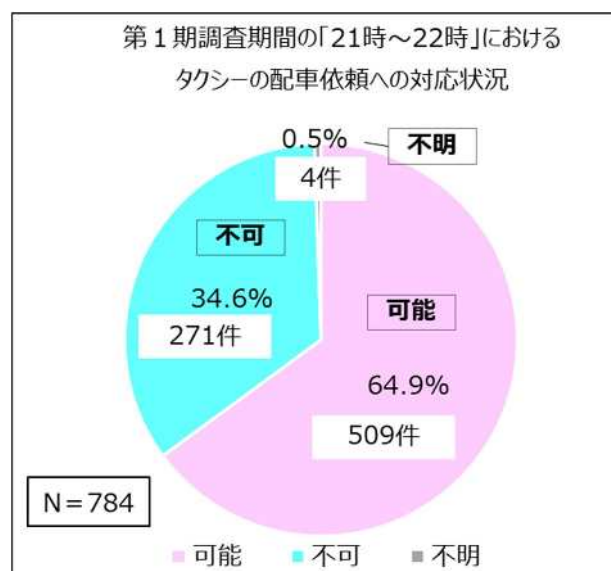
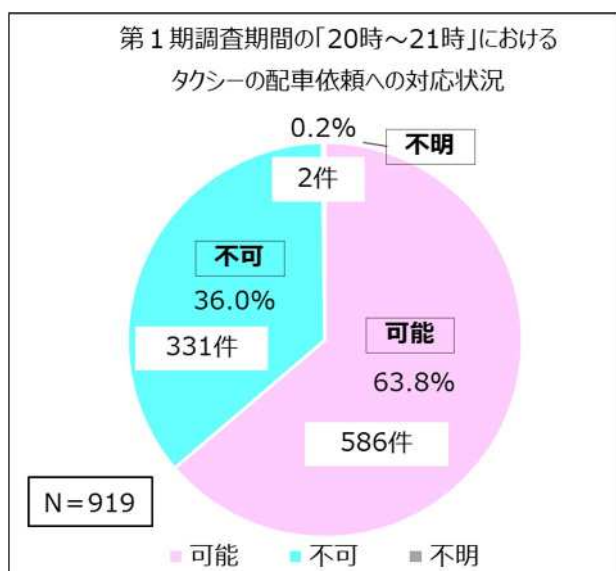
グラフに「不明」を記載していないため、「可能」と不可の合計が100%にならないことがある。



## ●第1期の曜日・時間帯別で見た配車依頼へ対応状況

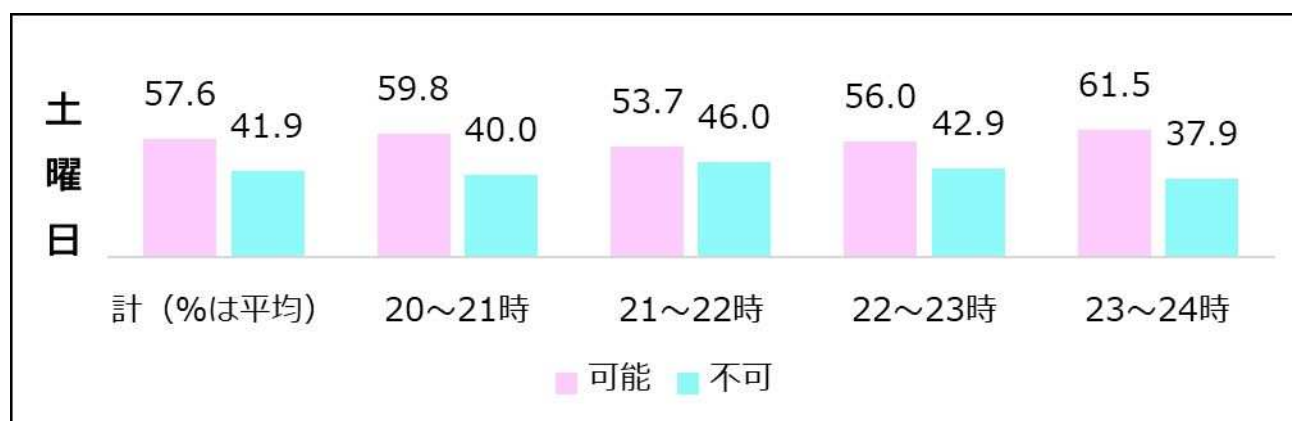
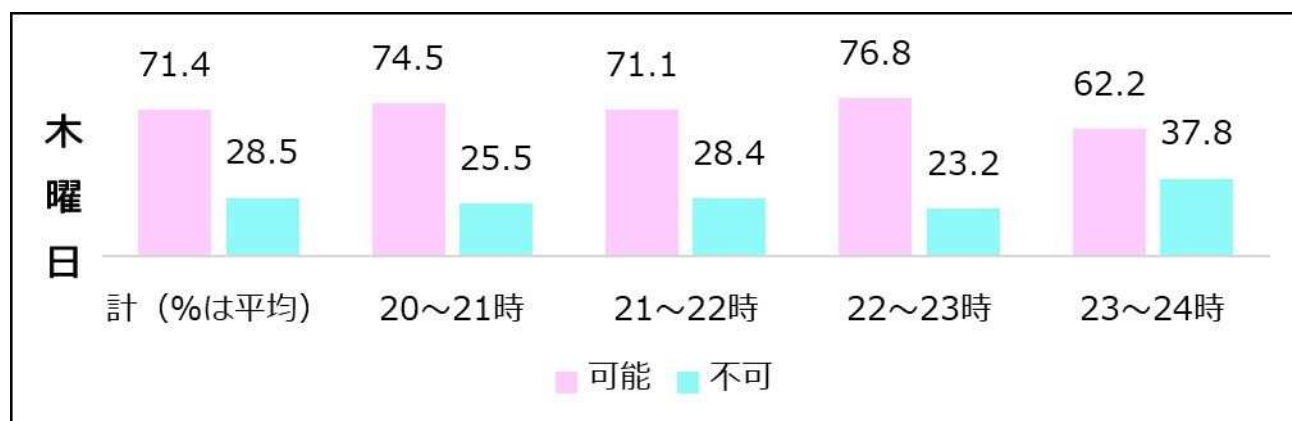
- 第1期の時間帯別のタクシーの配車依頼への対応状況は、「可能」の割合が、20時～21時は63.8%、21時～22時は64.9%、22時～23時は66.3%、23時～24時は62.0%となった。いずれの時間帯も「可能」の割合は6割台となり、22時～23時が最も高い。
- 第1期の曜日・時間帯別のタクシーの配車依頼への対応状況は、いずれの時間帯も「可能」の割合が「不可」を上回っており、木曜日の20時～23時、金曜日の21時～23時は「可能」が7割を超える。一方、土曜日は「不可」の割合が他の曜日・時間帯と比較しても高い傾向にあり、20時～23時の「可能」が5割台にとどまる。
- 木曜日、金曜日でみると、いずれの曜日も「23～24時」は「不可」の割合が37%以上と、他の時間帯より、やや高くなっている。

### 【第1期の時間帯別で見たタクシーの対応可能・不可率】



【第1期の曜日・時間帯別で見たタクシーの対応可能・不可率】

(%)

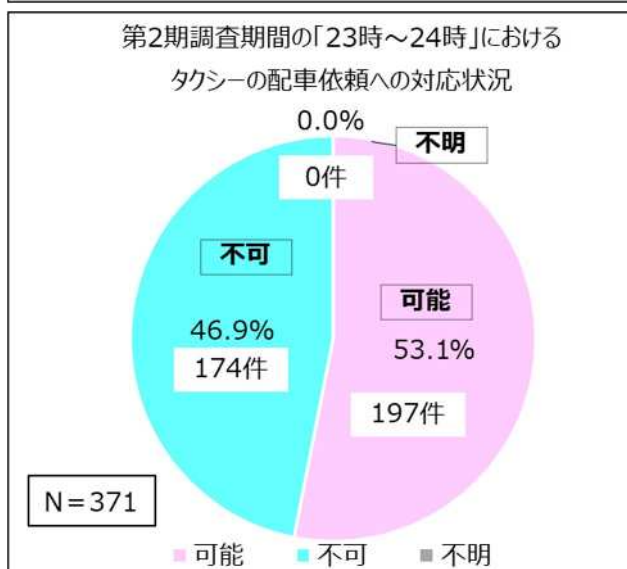
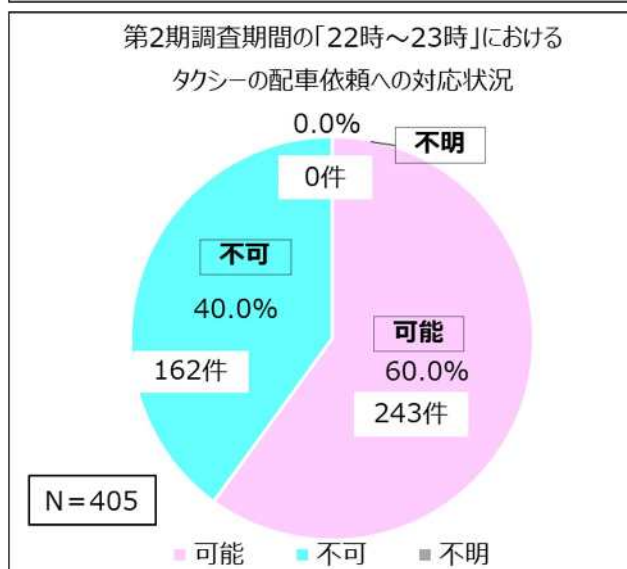
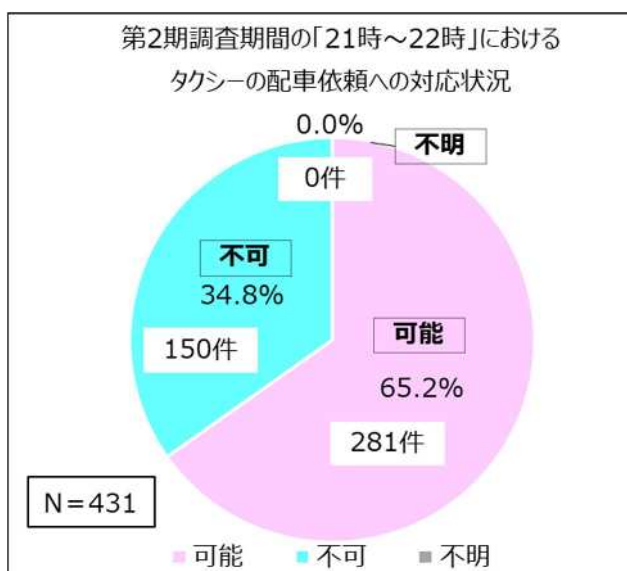
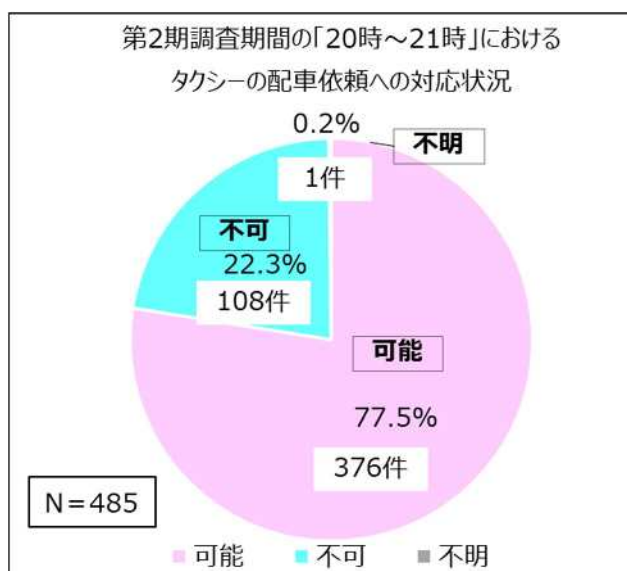




## ●第2期の曜日・時間帯別で見た配車依頼へ対応状況

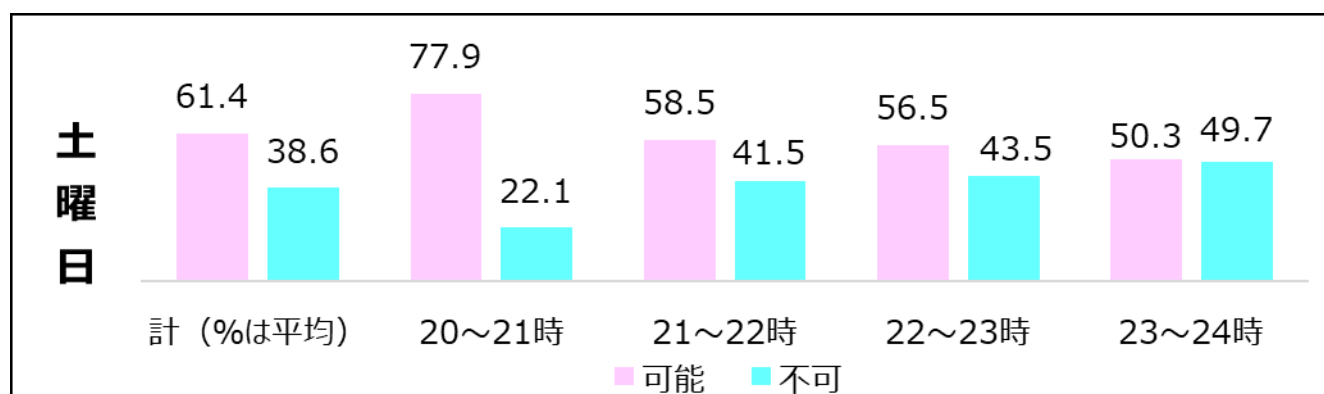
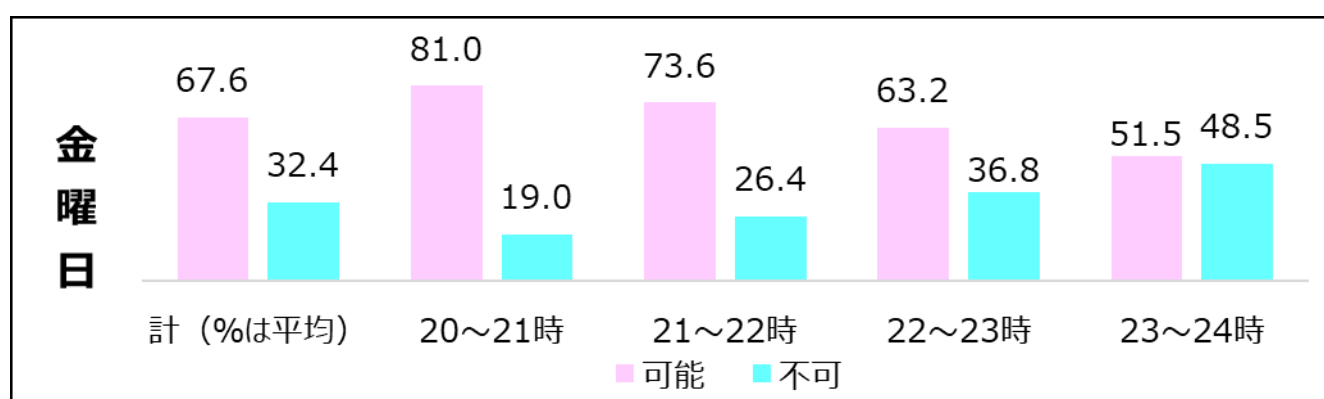
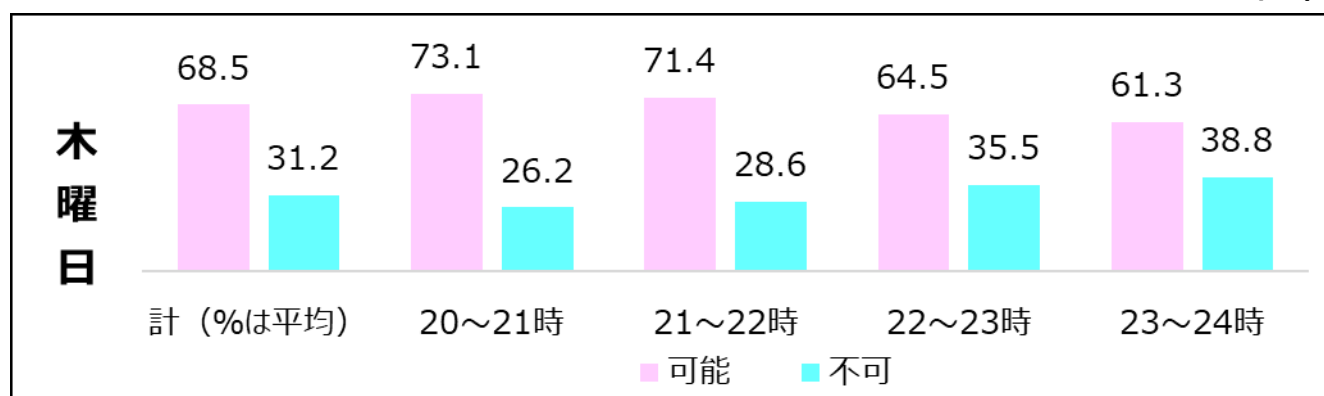
- 第2期の時間帯別のタクシーの配車依頼への対応状況は、「可能」の割合が、20時～21時は77.5%、21時～22時は65.2%、22時～23時は60.0%、23時～24時は53.1%となり時間帯が遅くなるにつれ「可能」の割合が低くなった。20時～21時は全調査期間の時間帯別の可能の割合の中で最も高くなったが、23時～24時は最も低くなった。
- 第2期の曜日・時間帯別のタクシーの配車依頼への対応状況は、20～21時は「可能」の割合が、金曜日は8割、木曜日と土曜日は7割を超えているが、時間帯が遅くなるにつれて、「可能」の割合が低くなった。23～24時は、いずれの曜日も「不可」の割合が他の時間帯と比較して高い傾向にあり、金曜日と土曜日は「不可」の割合が約5割と高くなった。

### 【第2期の時間帯別で見たタクシーの対応可能・不可率】



## 【第2期の曜日・時間帯別に見たタクシーの対応可能・不可率】

(%)



### 第1期と第2期の曜日・時間帯別に見た配車依頼へ対応状況の比較

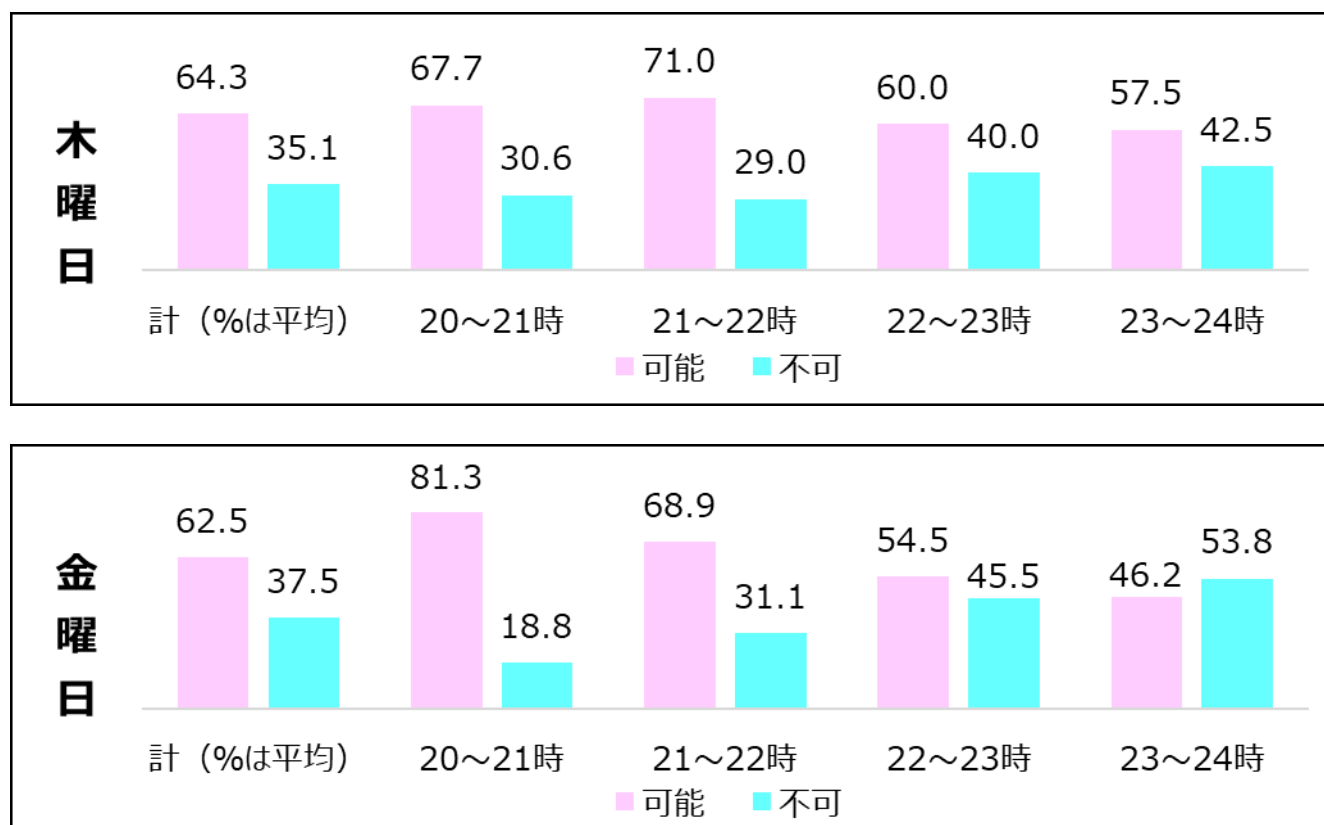
- 第1期と第2期を比較すると、第2期の時間帯別のタクシーへの依頼状況は「可能」の割合は、第1期より、20～21時は+13.7ポイント、21～22時は+0.3ポイント、22～23時は-6.3ポイント、23～24時は-8.9ポイントとなり、20～21時は大幅に増加したが、22時以降は低下した。
- 曜日・時間帯別でみると、第1期より、金曜日、土曜日の20～21時は約18ポイント高いが、木曜日の22～23時と、金曜日、土曜日の23～24時は約10ポイント低い。

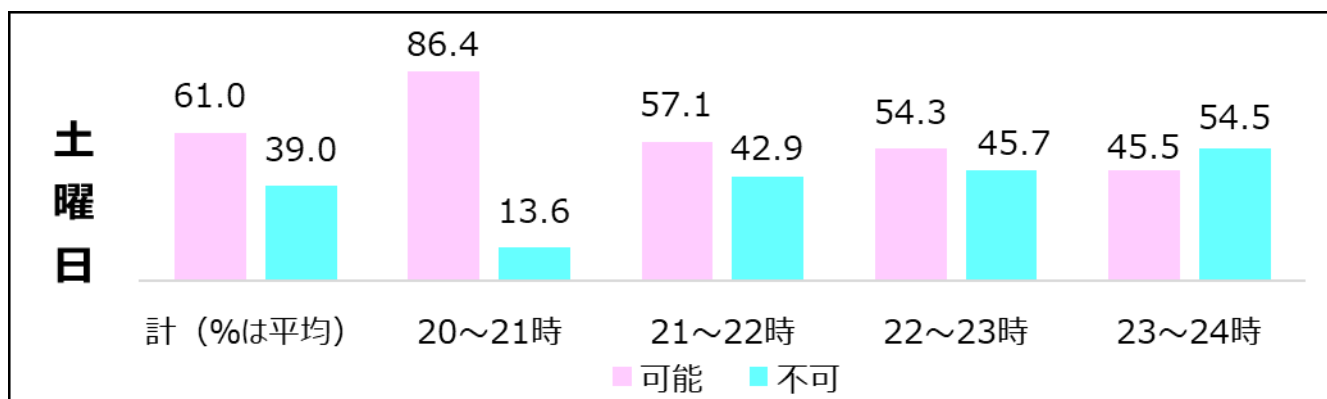
〈参考：第2期調査期間の前半部分（11月30日～12月16日）

と後半部分（1月18日～2月10日）の比較〉

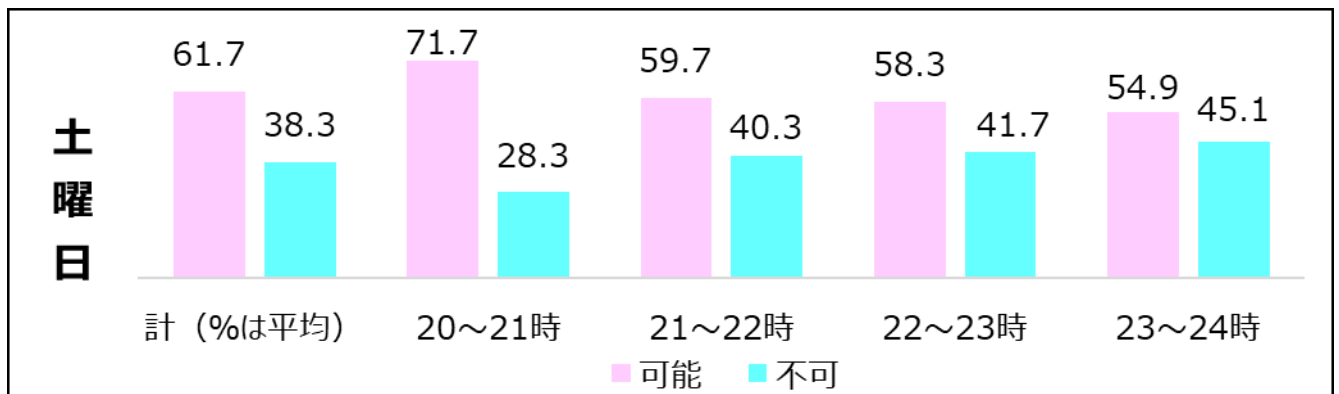
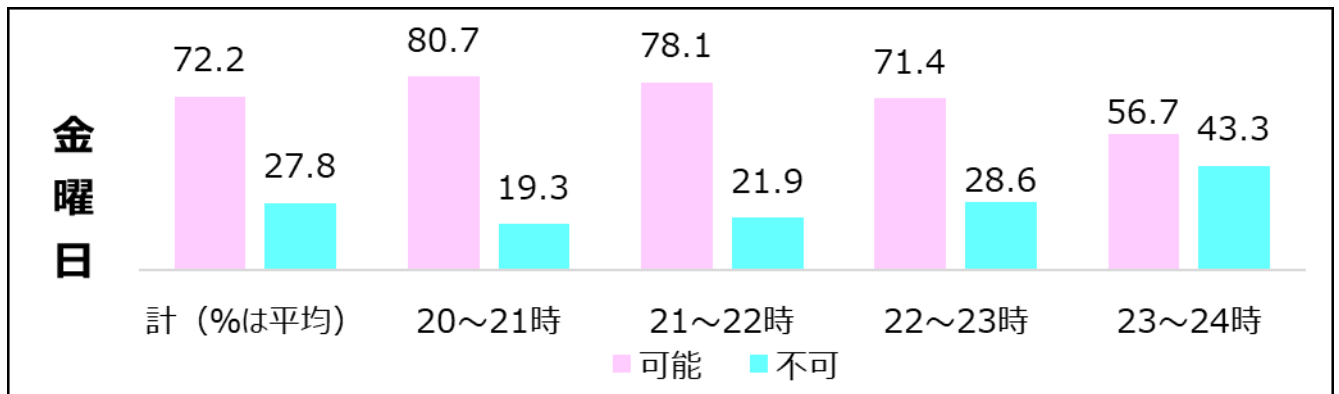
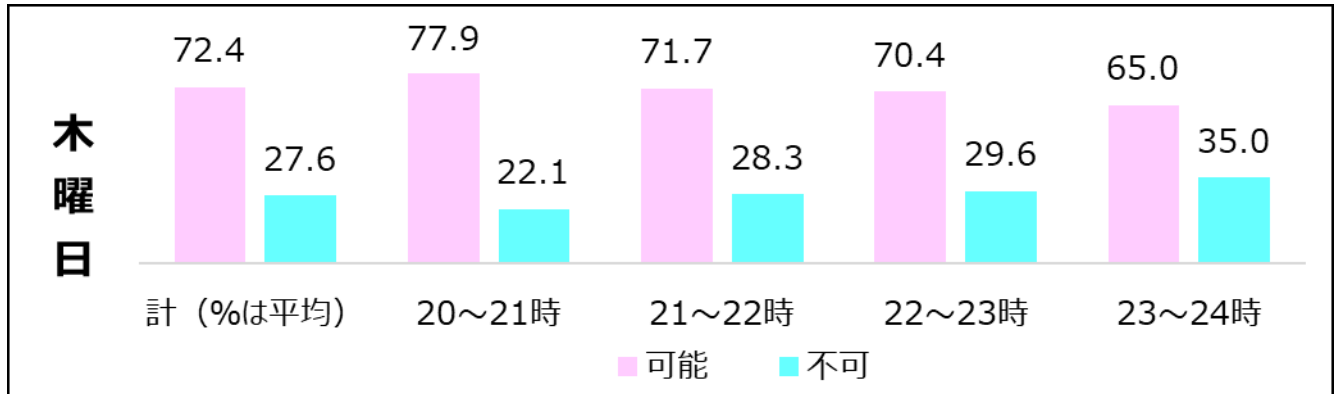
- 第2期調査期間の前半と後半を比較すると、後半はいずれの時間帯においても「可能」の割合が「不可」よりも高くなっているが、前半は、金曜日と土曜日の「23～24時」の時間帯の「不可」の割合が「可能」を上回っている。
- 金曜日と土曜日の20～21時を除くすべての曜日・時間帯で、後半の「可能」の割合が前半より高い。
- 後半は、木曜日と金曜日の20～23時の「可能」が70%以上で、かつ、計（平均）も70%以上となっており、前半よりも高い。

【第2期前半部分（11月30日～12月16日）の曜日・時間帯別で見たタクシーの対応可能・不可率】 (%)





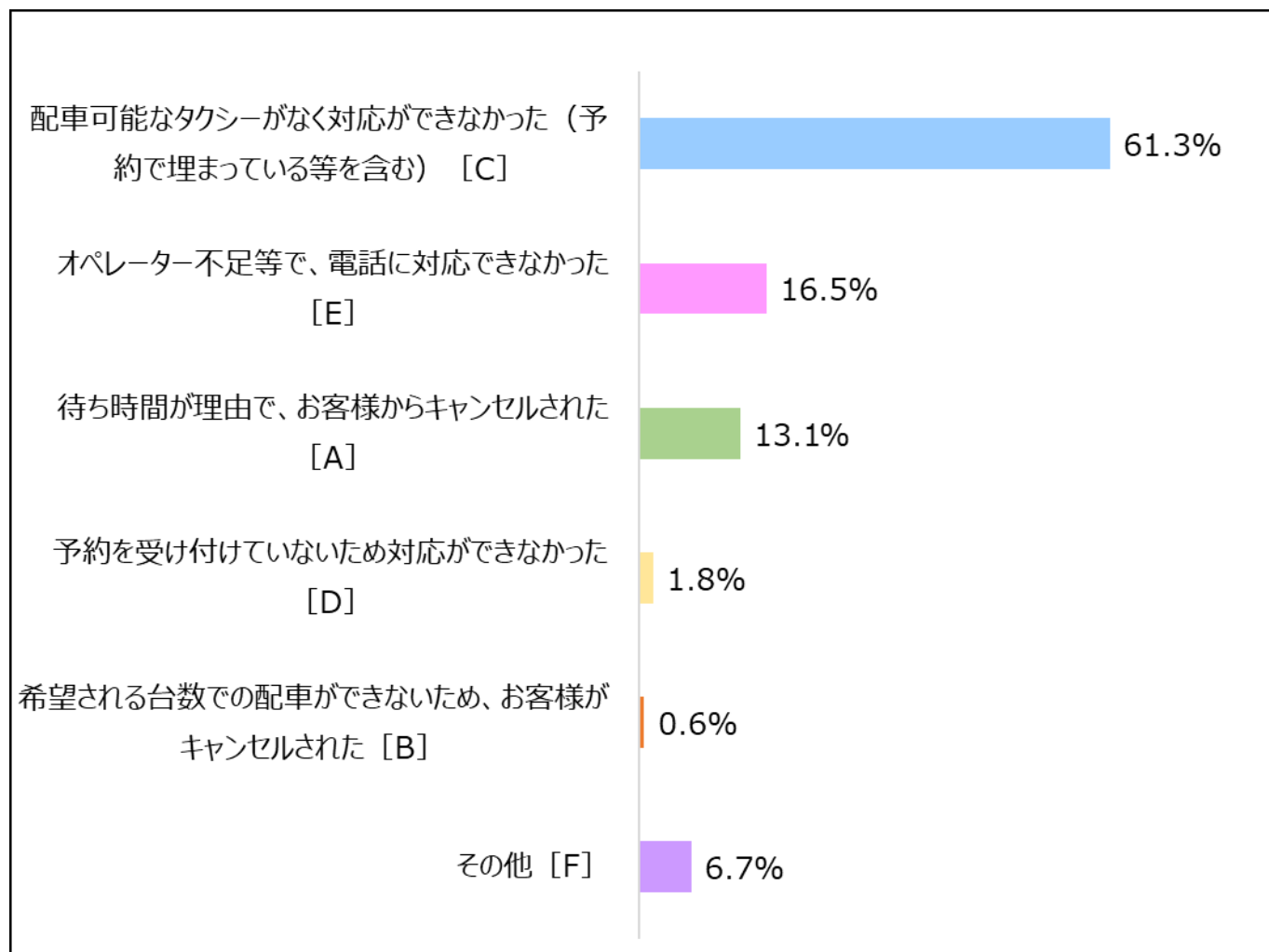
【第2期後半部分（1月18日～2月10日）の曜日・時間帯別に見たタクシーの対応可能・不可  
率】  
(%)



#### ④ 配車依頼に対応できなかった理由

- 全調査期間の配車依頼に対応できなかった理由は、「配車可能なタクシーがなく対応ができなかった」が最も高く 61.3%、次いで、「オペレーター不足等で、電話に対応できなかった」が 16.5%、「待ち時間が理由で、お客様からキャンセルされた」が 13.1%となった。

#### 【配車依頼に対応できなかった理由】

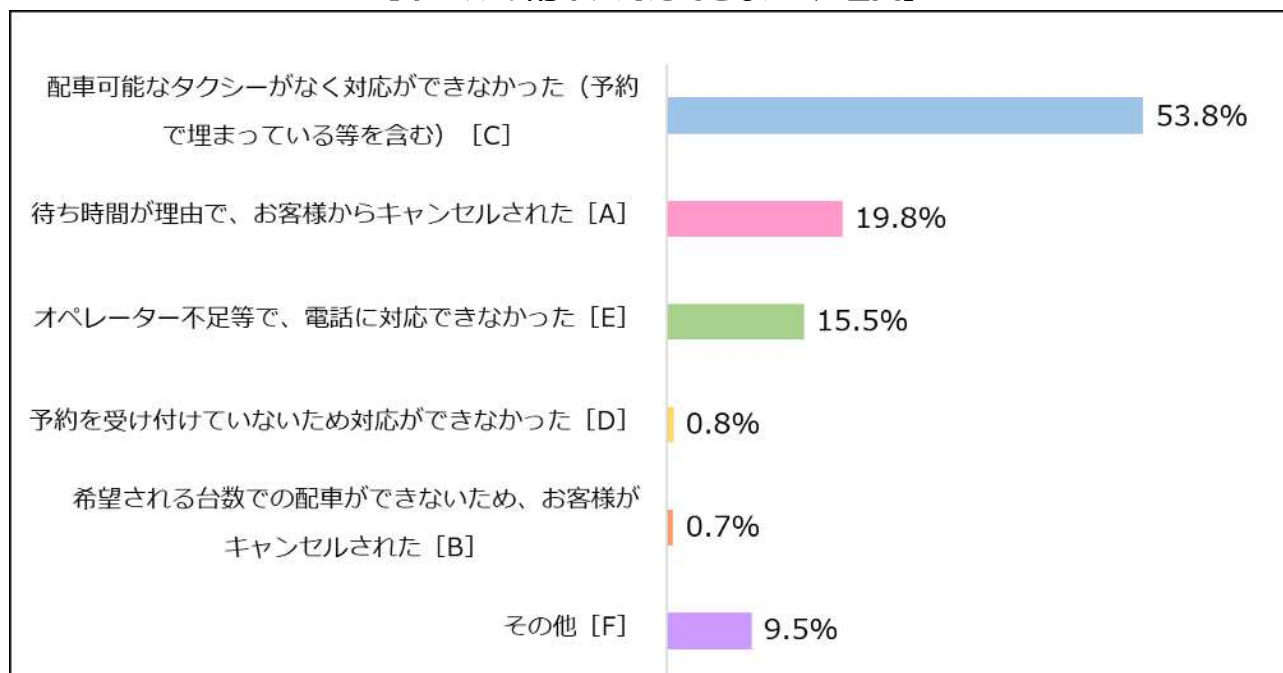


## ●第1期、第2期の配車依頼に対応できなかった理由

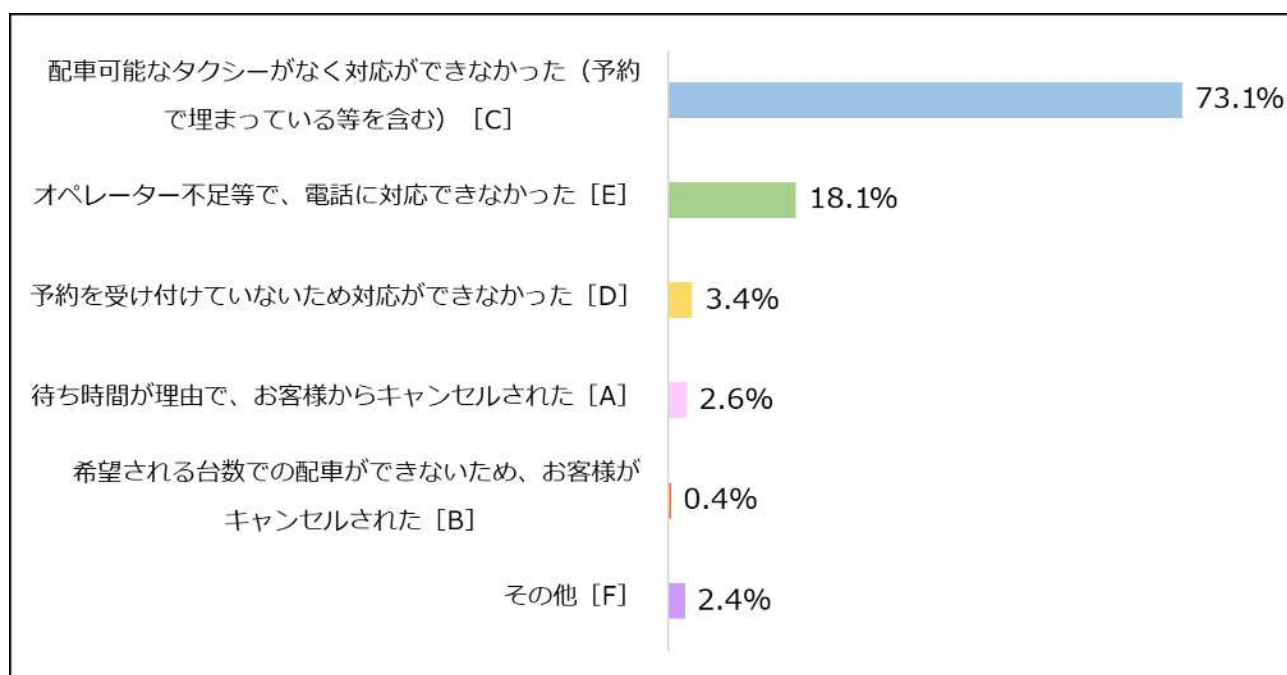
- 第1期と2期を比較すると、第2期が第1期より「配車可能なタクシーがなく対応できなかった」が19.3ポイント高く、「待ち時間が理由でお客様からキャンセルされた」は、17.2ポイント低くなった（※）。

※第1期で「A：待ち時間が理由で、お客様からキャンセルされた」との回答の大半を占めていた事業者が第2期に参加していないことが影響している。

### 【第1期の配車に対応できなかった理由】



### 【第2期の配車に対応できなかった理由】

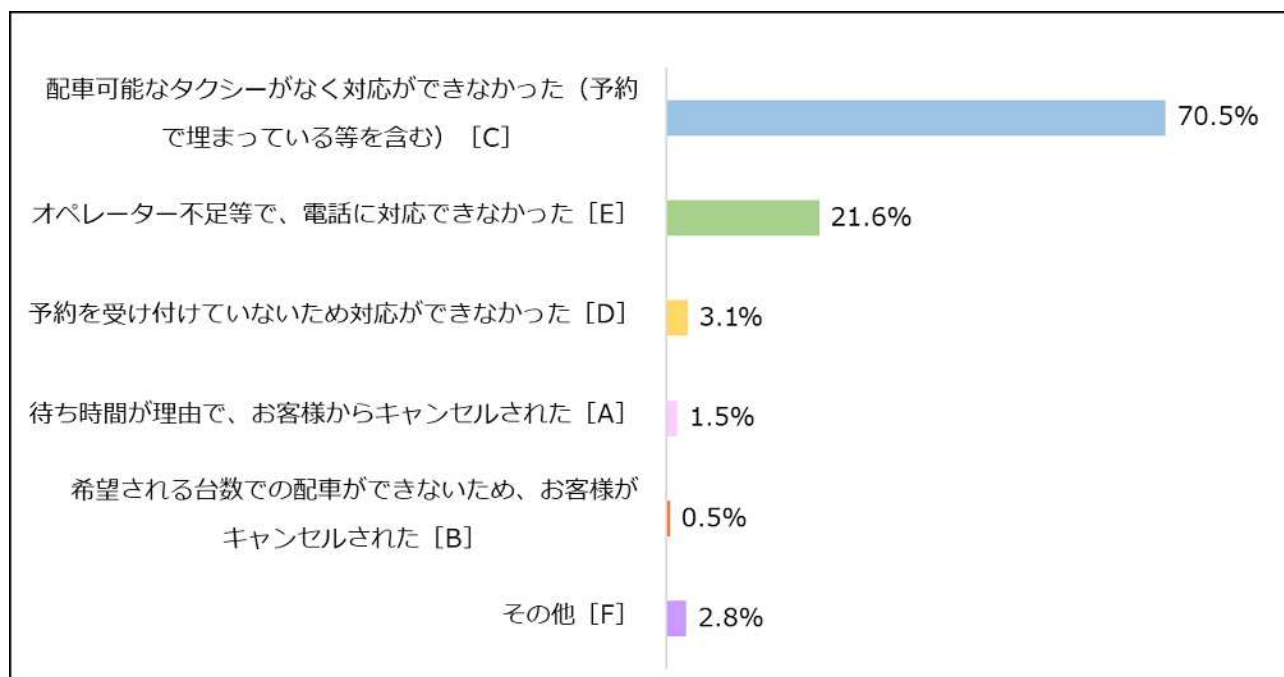


〈参考：第2期調査期間の前半部分（11月30日～12月16日）

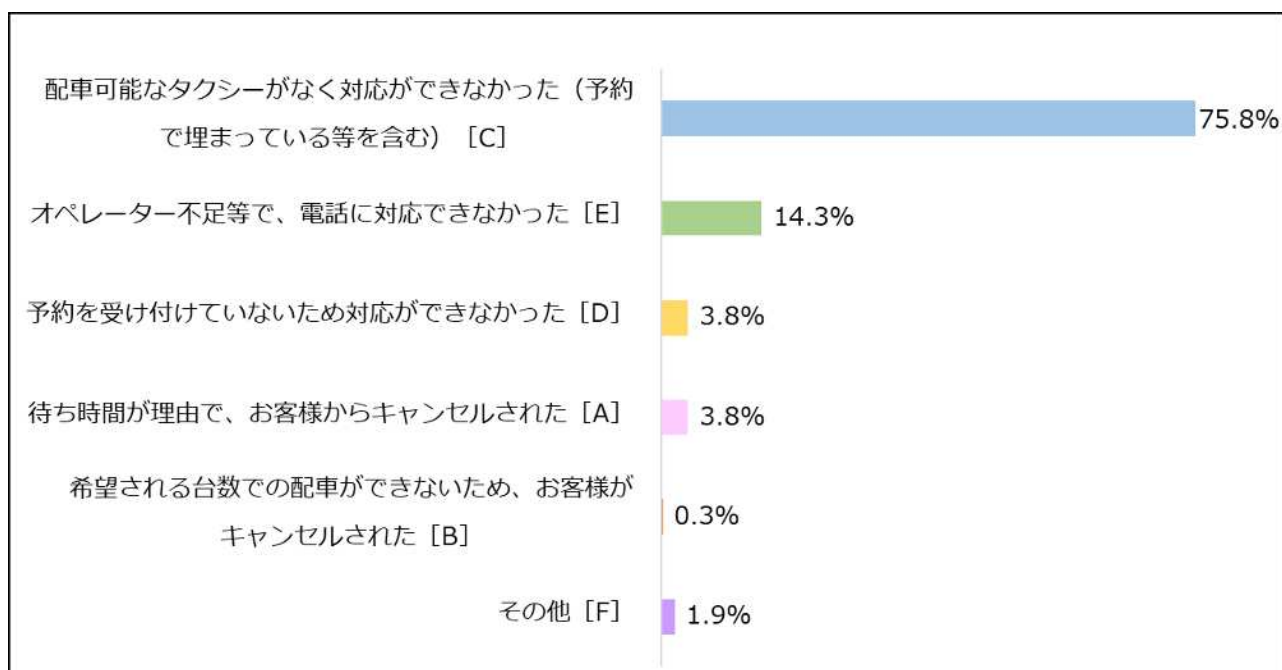
と後半部分（1月18日～2月10日）の比較〉

- 調査期間の前半と後半を比較すると、後半が前半よりも「配車可能なタクシーがなく対応できなかった」が5.3ポイント高く、「オペレーター不足等で、電話に対応できなかった」は、7.3ポイント低くなった。

**【第2期前半部分（11月30日～12月16日）の配車に対応できなかった理由】**



**【第2期後半部分（1月18日～2月10日）の配車に対応できなかった理由】**





⑤ 夜間のタクシー増車配備の実証事業からの必要推計台数（理論値）

- 総配車依頼件数の80%に対応することを目標に設定（※）した場合、追加で必要となる台数は、「20～21時」と「21～22時」同数の2.7台と最も多く、次いで、「23～24時」が2.5台、「22～23時」が2.3台となった。
- 曜日、時間帯別でみると、木曜日のいずれの時間帯も追加で必要となる台数は2台未満であるが、土曜日はいずれの時間帯も3台以上と、他の曜日・時間帯と比べて不足している台数が多い。

【目標値：総配車依頼件数の80%、1台あたりの営業回数：2.02回】

|             |        | 1日あたり                             | 1日あたり                      | 1日あたり                          |
|-------------|--------|-----------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
|             |        | ①                                 | ②                          | ③                              |
| 項目          |        | 総配車依頼件数の80%に対応するために必要な台数<br>(理論値) | 実証期間中に<br>配備できた台数<br>(実績値) | 追加で必要となる台数<br>[①－②＝③]<br>(理論値) |
|             |        | (台)                               | (台)                        | (台)                            |
| 総<br>数      | 20～21時 | 21.1                              | 18.4                       | 2.7                            |
|             | 21～22時 | 20.4                              | 17.7                       | 2.7                            |
|             | 22～23時 | 17.0                              | 14.8                       | 2.3                            |
|             | 23～24時 | 16.3                              | 13.7                       | 2.5                            |
| 木<br>曜<br>日 | 20～21時 | 17.9                              | 16.5                       | 1.4                            |
|             | 21～22時 | 17.6                              | 16.2                       | 1.4                            |
|             | 22～23時 | 14.9                              | 14.0                       | 0.9                            |
|             | 23～24時 | 14.8                              | 13.0                       | 1.8                            |
| 金<br>曜<br>日 | 20～21時 | 22.2                              | 19.4                       | 2.8                            |
|             | 21～22時 | 20.3                              | 18.6                       | 1.7                            |
|             | 22～23時 | 17.0                              | 15.4                       | 1.7                            |
|             | 23～24時 | 17.1                              | 14.3                       | 2.8                            |
| 土<br>曜<br>日 | 20～21時 | 23.2                              | 19.4                       | 3.9                            |
|             | 21～22時 | 23.2                              | 18.3                       | 4.9                            |
|             | 22～23時 | 19.1                              | 14.9                       | 4.2                            |
|             | 23～24時 | 16.9                              | 13.9                       | 3.0                            |

(※) 総配車依頼件数の80%に対応することを目標に設定した理由

1社目が配車できなかったが、2社目が配車できた場合は、1社目の記録では「不可」、2社目は「可能」に計上されるなど、1人（1回）の配車ニーズに対して、重複してカウントするケースがあることから、総配車依頼件数の80%を目標値として設定した。

〈参考〉

【目標値：総配車依頼件数の100%、1台あたりの営業回数：2.02回】

|             |        | 1日あたり                                 | 1日あたり                      | 1日あたり                          |
|-------------|--------|---------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
|             |        | ①                                     | ②                          | ③                              |
| 項目          |        | 総配車依頼件数を100%<br>対応するために必要な台数<br>(理論値) | 実証期間中に<br>配備できた台数<br>(実績値) | 追加で必要となる台数<br>[①－②＝③]<br>(理論値) |
|             |        | (台)                                   | (台)                        | (台)                            |
| 総<br>数      | 20～21時 | 24.3                                  | 18.4                       | 5.9                            |
|             | 21～22時 | 23.1                                  | 17.7                       | 5.4                            |
|             | 22～23時 | 19.2                                  | 14.8                       | 4.5                            |
|             | 23～24時 | 18.2                                  | 13.7                       | 4.5                            |
| 木<br>曜<br>日 | 20～21時 | 20.1                                  | 16.5                       | 3.6                            |
|             | 21～22時 | 19.5                                  | 16.2                       | 3.3                            |
|             | 22～23時 | 16.4                                  | 14.0                       | 2.4                            |
|             | 23～24時 | 16.3                                  | 13.0                       | 3.3                            |
| 金<br>曜<br>日 | 20～21時 | 25.4                                  | 19.4                       | 6.0                            |
|             | 21～22時 | 23.0                                  | 18.6                       | 4.4                            |
|             | 22～23時 | 19.2                                  | 15.4                       | 3.8                            |
|             | 23～24時 | 19.2                                  | 14.3                       | 4.9                            |
| 土<br>曜<br>日 | 20～21時 | 27.4                                  | 19.4                       | 8.0                            |
|             | 21～22時 | 26.7                                  | 18.3                       | 8.4                            |
|             | 22～23時 | 22.2                                  | 14.9                       | 7.2                            |
|             | 23～24時 | 19.1                                  | 13.9                       | 5.3                            |

〈参考〉

●第1期、第2期の夜間のタクシー増車配備の実証事業からの必要推計台数（理論値）

- 総配車依頼件数の80%に対応することを目標に設定した場合、第1期と第2期を比較すると、第2期が第1期より「20～22時」の時間帯の追加で必要となる台数が少なく、「22～24時」の時間帯は多くなった。
- 曜日・時間帯別でみると、金曜日と土曜日の「20～22時」の時間帯は、第2期が第1期よりも追加で必要となる台数が少なく、「22～24時」の時間帯は、第2期が第1期よりも多くなった。
- 時間帯別に見ると、第1期は時間が遅くなるについて、追加で必要となる台数が少なくなる傾向にあるが、第2期は時間が遅くなるについて、追加で必要となる台数が増加する傾向にあった。

〈第1期の必要推計台数〉

【目標値：総配車依頼件数の80%、1台あたりの営業回数：2.08回】

|             |        | 1日あたり                                          | 1日あたり                           |                      | 1日あたり                               |
|-------------|--------|------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------|-------------------------------------|
| 項目          |        | ①<br>総配車依頼件数の<br>80%に対応するために<br>必要な台数<br>(理論値) | ②<br>実証期間中に<br>配備できた台数<br>(実績値) | 参考<br>配備予定台数<br>(5社) | ③<br>追加で必要となる台数<br>[①－②＝③]<br>(理論値) |
|             |        | (台)                                            | (台)                             | (台)                  | (台)                                 |
| 総<br>数      | 20～21時 | 21.9                                           | 18.1                            |                      | 3.7                                 |
|             | 21～22時 | 20.5                                           | 17.5                            |                      | 3.0                                 |
|             | 22～23時 | 17.8                                           | 15.9                            |                      | 1.9                                 |
|             | 23～24時 | 16.9                                           | 14.9                            |                      | 2.0                                 |
| 木<br>曜<br>日 | 20～21時 | 19.1                                           | 17.7                            | 19                   | 1.4                                 |
|             | 21～22時 | 18.8                                           | 17.2                            | 19                   | 1.6                                 |
|             | 22～23時 | 16.5                                           | 15.8                            | 19                   | 0.7                                 |
|             | 23～24時 | 16.5                                           | 14.7                            | 19                   | 1.8                                 |
| 金<br>曜<br>日 | 20～21時 | 23.0                                           | 18.8                            | 23                   | 4.2                                 |
|             | 21～22時 | 20.1                                           | 18.0                            | 23                   | 2.1                                 |
|             | 22～23時 | 17.5                                           | 16.3                            | 23                   | 1.2                                 |
|             | 23～24時 | 17.5                                           | 15.4                            | 23                   | 2.0                                 |
| 土<br>曜<br>日 | 20～21時 | 23.5                                           | 18.0                            | 19                   | 5.5                                 |
|             | 21～22時 | 22.6                                           | 17.3                            | 19                   | 5.3                                 |
|             | 22～23時 | 19.4                                           | 15.6                            | 19                   | 3.9                                 |
|             | 23～24時 | 16.7                                           | 14.6                            | 19                   | 2.2                                 |

〈第2期の必要推計台数〉

【目標値：総配車依頼件数の80%、1台あたりの営業回数：1.95回】

|             |        | 1日あたり                                     | 1日あたり                      |                | 1日あたり                          |
|-------------|--------|-------------------------------------------|----------------------------|----------------|--------------------------------|
| 項目          |        | ①                                         | ②                          | 参考             | ③                              |
|             |        | 総配車依頼件数の<br>80%に対応するために<br>必要な台数<br>(理論値) | 実証期間中に<br>配備できた台数<br>(実績値) | 配備予定台数<br>(3社) | 追加で必要となる台数<br>[①－②＝③]<br>(理論値) |
|             |        | (台)                                       | (台)                        | (台)            | (台)                            |
| 総<br>数      | 20～21時 | 20.1                                      | 18.8                       | 15.3           | 1.3                            |
|             | 21～22時 | 20.2                                      | 18.0                       | 15.3           | 2.2                            |
|             | 22～23時 | 16.0                                      | 13.3                       | 13.2           | 2.7                            |
|             | 23～24時 | 15.5                                      | 12.2                       | 13.2           | 3.2                            |
| 木<br>曜<br>日 | 20～21時 | 16.5                                      | 15.0                       | 12.0           | 1.5                            |
|             | 21～22時 | 16.0                                      | 14.9                       | 12.0           | 1.2                            |
|             | 22～23時 | 12.8                                      | 11.7                       | 12.0           | 1.1                            |
|             | 23～24時 | 12.6                                      | 10.9                       | 12.0           | 1.7                            |
| 金<br>曜<br>日 | 20～21時 | 21.1                                      | 20.3                       | 17.0           | 0.8                            |
|             | 21～22時 | 20.7                                      | 19.4                       | 17.0           | 1.2                            |
|             | 22～23時 | 16.5                                      | 14.1                       | 14.0           | 2.3                            |
|             | 23～24時 | 16.7                                      | 12.9                       | 14.0           | 3.8                            |
| 土<br>曜<br>日 | 20～21時 | 22.7                                      | 21.1                       | 17.0           | 1.6                            |
|             | 21～22時 | 23.9                                      | 19.6                       | 17.0           | 4.3                            |
|             | 22～23時 | 18.8                                      | 14.1                       | 14.0           | 4.6                            |
|             | 23～24時 | 17.2                                      | 13.0                       | 14.0           | 4.2                            |

〈参考：第2期調査期間の前半部分（11月30日～12月16日）

と後半部分（1月18日～2月10日）の比較〉

- 調査期間の前半と後半を比較すると、前半は後半より実証期間中に配備できた台数（総数）が多いが、金曜日と土曜日の「20～21時」の時間帯以外の追加で必要となる台数が多い。

◆第2期前半部分（～12月16日）の必要推計台数

【目標値：総配車依頼件数の80%、1台あたりの営業回数：1.99回】

|     |        | 1日あたり                             | 1日あたり                  |                | 1日あたり                          |
|-----|--------|-----------------------------------|------------------------|----------------|--------------------------------|
| 項目  |        | ①                                 | ②                      | 参考             | ③                              |
|     |        | 総配車依頼件数の80%に対応するために必要な台数<br>(理論値) | 実証期間中に配備できた台数<br>(実績値) | 配備予定台数<br>(3社) | 追加で必要となる台数<br>[①－②＝③]<br>(理論値) |
|     |        | (台)                               | (台)                    | (台)            | (台)                            |
| 総数  | 20～21時 | 20.7                              | 19.6                   | 15.3           | 1.2                            |
|     | 21～22時 | 20.7                              | 17.9                   | 15.3           | 2.9                            |
|     | 22～23時 | 16.7                              | 12.9                   | 13.2           | 3.8                            |
|     | 23～24時 | 16.3                              | 12.0                   | 13.2           | 4.3                            |
| 木曜日 | 20～21時 | 16.3                              | 14.3                   | 12.0           | 1.9                            |
|     | 21～22時 | 15.4                              | 14.0                   | 12.0           | 1.4                            |
|     | 22～23時 | 12.8                              | 10.7                   | 12.0           | 2.1                            |
|     | 23～24時 | 11.9                              | 10.0                   | 12.0           | 1.9                            |
| 金曜日 | 20～21時 | 22.5                              | 21.7                   | 17.0           | 0.8                            |
|     | 21～22時 | 22.1                              | 20.0                   | 17.0           | 2.1                            |
|     | 22～23時 | 17.2                              | 13.3                   | 14.0           | 3.9                            |
|     | 23～24時 | 18.2                              | 13.0                   | 14.0           | 5.2                            |
| 土曜日 | 20～21時 | 23.5                              | 22.7                   | 17.0           | 0.8                            |
|     | 21～22時 | 24.8                              | 19.7                   | 17.0           | 5.1                            |
|     | 22～23時 | 20.1                              | 14.7                   | 14.0           | 5.4                            |
|     | 23～24時 | 18.8                              | 13.0                   | 14.0           | 5.8                            |

◆第2期後半部分（1月18日～）の必要推計台数

【目標値：総配車依頼件数の80%、1台あたりの営業回数：1.92回】

|             |        | 1日あたり                                     | 1日あたり                      |                | 1日あたり                          |
|-------------|--------|-------------------------------------------|----------------------------|----------------|--------------------------------|
| 項目          |        | ①                                         | ②                          | 参考             | ③                              |
|             |        | 総配車依頼件数の<br>80%に対応するために<br>必要な台数<br>(理論値) | 実証期間中に<br>配備できた台数<br>(実績値) | 配備予定台数<br>(3社) | 追加で必要となる台数<br>[①－②＝③]<br>(理論値) |
|             |        | (台)                                       | (台)                        | (台)            | (台)                            |
| 総<br>数      | 20～21時 | 19.6                                      | 18.3                       | 15.3           | 1.4                            |
|             | 21～22時 | 19.8                                      | 18.0                       | 15.3           | 1.8                            |
|             | 22～23時 | 15.5                                      | 13.7                       | 13.2           | 1.8                            |
|             | 23～24時 | 14.8                                      | 12.4                       | 13.2           | 2.4                            |
| 木<br>曜<br>日 | 20～21時 | 16.6                                      | 15.5                       | 12.0           | 1.1                            |
|             | 21～22時 | 16.5                                      | 15.5                       | 12.0           | 1.0                            |
|             | 22～23時 | 12.8                                      | 12.5                       | 12.0           | 0.3                            |
|             | 23～24時 | 13.1                                      | 11.5                       | 12.0           | 1.6                            |
| 金<br>曜<br>日 | 20～21時 | 20.1                                      | 19.3                       | 17.0           | 0.9                            |
|             | 21～22時 | 19.6                                      | 19.0                       | 17.0           | 0.6                            |
|             | 22～23時 | 15.8                                      | 14.8                       | 14.0           | 1.1                            |
|             | 23～24時 | 15.5                                      | 12.8                       | 14.0           | 2.8                            |
| 土<br>曜<br>日 | 20～21時 | 22.1                                      | 20.0                       | 17.0           | 2.1                            |
|             | 21～22時 | 23.2                                      | 19.5                       | 17.0           | 3.7                            |
|             | 22～23時 | 17.7                                      | 13.8                       | 14.0           | 4.0                            |
|             | 23～24時 | 15.9                                      | 13.0                       | 14.0           | 2.9                            |

# 観光地における夜間のタクシー増車配備の 実証事業に係るデータ分析業務

## 《第 1 期・第 2 期 利用者調査 報告書》

三重県

令和 6 年 3 月 25 日

# 目次

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| I 調査の概要.....                            | 1  |
| II 調査結果の概要 .....                        | 2  |
| 【問 1 回答者の属性（回答数：82 件）】 .....            | 3  |
| 【問 2 居住地（回答数：57 件）】 .....               | 3  |
| 【問 3 タクシーの手配（乗車）の可否（回答数：78 件）】 .....    | 3  |
| 【問 4 タクシー手配の方法（回答数：55 件）】 .....         | 3  |
| 【問 5 タクシーの利用日（回答数：46 件）】 .....          | 4  |
| 【問 6 タクシーの利用時間帯（回答数：55 件）】 .....        | 6  |
| 【問 7 利用したタクシー事業者（回答数：55 件）】 .....       | 6  |
| 【問 8 手配してからタクシー到着までの時間（回答数：47 件）】 ..... | 6  |
| 【問 9 電話されたタクシー事業者数（回答数：41 件）】 .....     | 7  |
| 【問 10 タクシーを利用したかった日（回答数：16 件）】 .....    | 8  |
| 【問 11 タクシーを利用したかった時間帯（回答数 22 件）】 .....  | 10 |
| 【問 12 電話されたタクシー事業数（回答数：22 件）】 .....     | 10 |
| 【問 13 夜間帯の適切だと感じる迎車料金（回答数：73 件）】 .....  | 11 |
| 【問 14 自由記述】（回答数：33 件） .....             | 11 |



## I 調査の概要

### 1. 調査の目的

- タクシーを手配するホテル・旅館・飲食店等及びタクシー利用者からみた需給状況を把握する。

### 2. 調査の概要

- 利用者向け調査

#### 【調査期間】

##### ◆第1期

- 令和5年8月3日（木）～令和5年9月30日（土）  
※期間内の木、金、土曜日の20時～24時の乗車を対象

##### ◆第2期

- 令和5年11月30日（木）～令和6年2月10日（土）
- 期間内の木、金、土曜日の20時～24時の乗車を対象  
※令和5年12月21日（木）～令和6年1月13日（土）は除外

#### 【対象者】

- 本事業期間中に、タクシーをご利用いただいた方、タクシーを利用しなかったが、配車できなかった方

#### 【調査方法】

- 本事業のチラシや連絡先カードに記載の二次元コードやURLからアクセスしWEB上で回答

#### 【回収結果】

- ・回答件数：82件（第1期：35件、第2期：47件）

- 利用施設向け調査

#### 【調査期間】

- 令和5年11月30日（木）～令和6年2月10日（土）
- 期間内の木、金、土曜日の20時～24時の乗車を対象  
※令和5年12月21日（木）～令和6年1月13日（土）は除外

#### 【対象者】

##### ◆飲食店

割烹大喜、料理番綱元、倭庵黒石、スナック優、焼肉げんちゃん、ル・バンボッシュ、BURROUGHS、食事処魚勘、伊な勢

##### ◆旅館、ホテル

つるや、ホテル清海、ホテルルートイン伊勢、ホテルキャッスルイン伊勢、神宮会館、EN HOTEL Ise、ホテルエリアワン伊勢インター、やわらの湯まるや

### 3. 集計について

- 不明回答（回答なし）については、総件数に含めず算出しています。

## Ⅱ 調査結果の概要

### 【利用者向け調査】

- 回答者の属性は、「個人の方」が 69.5%、「ホテル・旅館・飲食店の方」が 30.5% となった。
- 居住地は、「伊勢市内」が最も高く 78.9%、次いで「伊勢市外の三重県」が 14.0%、「それ以外」が 7.0% となり、市民の利用が最も多くなった。
- タクシーを手配（乗車）「できた」人は 70.5%、「できなかった」人は 29.5% となった。
- タクシーの手配（乗車）方法は、「電話で手配（予約）した」が最も高く、74.5%、次いで、「アプリで手配（予約）した」が 12.7%、「待機所等から直接乗車した」が 10.9% となった。
- タクシーを手配できた方が、手配したタクシー事業者は、「三重近鉄タクシー」の割合が 47.3% と最も高く、次いで、「安全タクシー三重」が 30.9%、「三交タクシー」が 12.7% となった。
- 電話で配車を依頼してからの到着時間は「5～10 分程度」が最も高く 40.4%、次いで、「11～15 分程度」が 31.9% となり、15 分以内での到着が 7 割以上となった。
- 電話をしたタクシー事業者数は、「1 社」が最も高く 48.8%、次いで「2 社」が 17.1%、「自分で手配していない」と「3 社」が同率の 14.6% となった。

### ◆第 1 期と第 2 期の比較

- 第 2 期が第 1 期よりも、利用者のうち「個人の方」の割合が 36.5 ポイント、居住地が「伊勢市内」の割合が 28.7 ポイント増加した。
- タクシーを手配（乗車）できた人の割合は、第 1 期は 90.9% であったが、第 2 期は 55.6% と、35.3 ポイント減少した。
- 電話で配車を依頼してからの到着時間は、第 1 期は 15 分以内が約 9 割であったが、第 2 期は約 5 割となった。

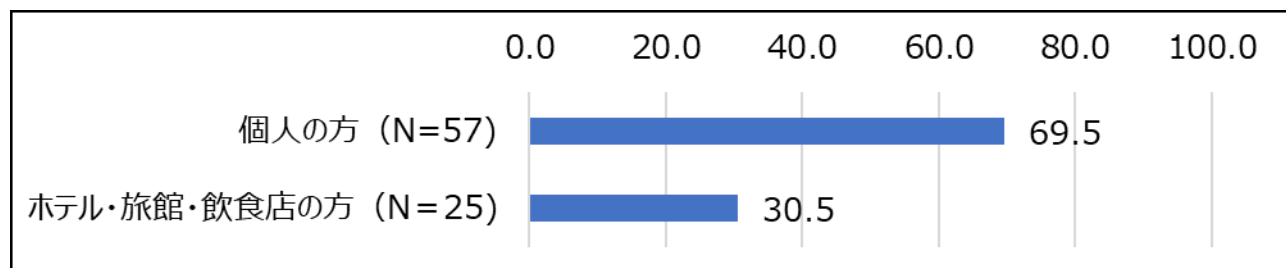
### 【利用施設向け調査】

- タクシーの手配の可否率は、「可能」が 91.8%、「不可」が 8.2% となった。
- 電話したタクシー事業者数は、「1 社」が最も高く 80.0%、次いで「2 社」が 17.6%、「3 社」が 2.4% となった。
- 曜日時間帯別でみると、木曜日、金曜日、土曜日の順で総件数は増加し、手配の可能率は高くなっている。また、金曜日の 22～23 時は他の時間帯と比較して、可能の割合が少し低くなっている。

◇すべての方（回答者）

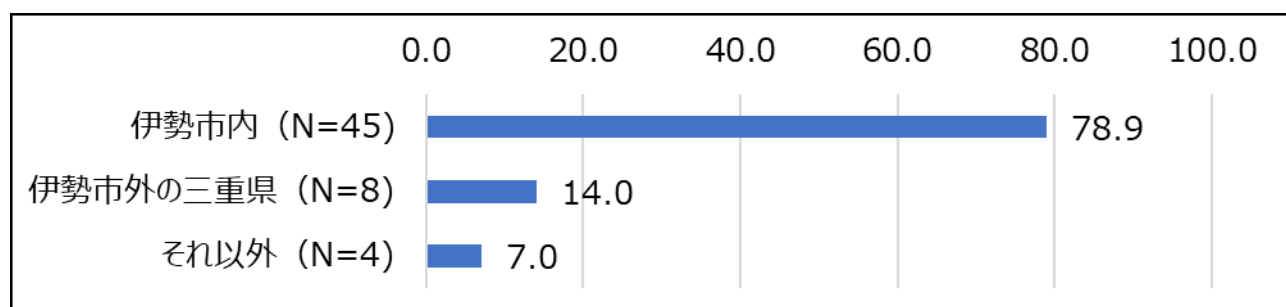
【問1 回答者の属性（回答数：82件）】

アンケートのご回答者様について教えてください。 (%)



【問2 居住地（回答数：57件）】

お住いの地域について教えてください。 (%)



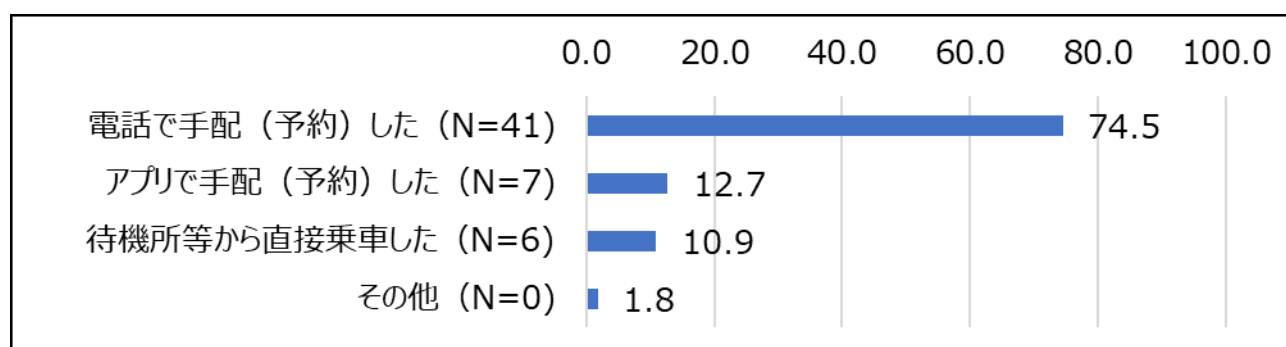
【問3 タクシーの手配（乗車）の可否（回答数：78件）】

タクシーの手配（乗車）の可否について教えてください。 (%)



【問4 タクシー手配の方法（回答数：55件）】

タクシーの手配（乗車）方法について教えてください。 (%)

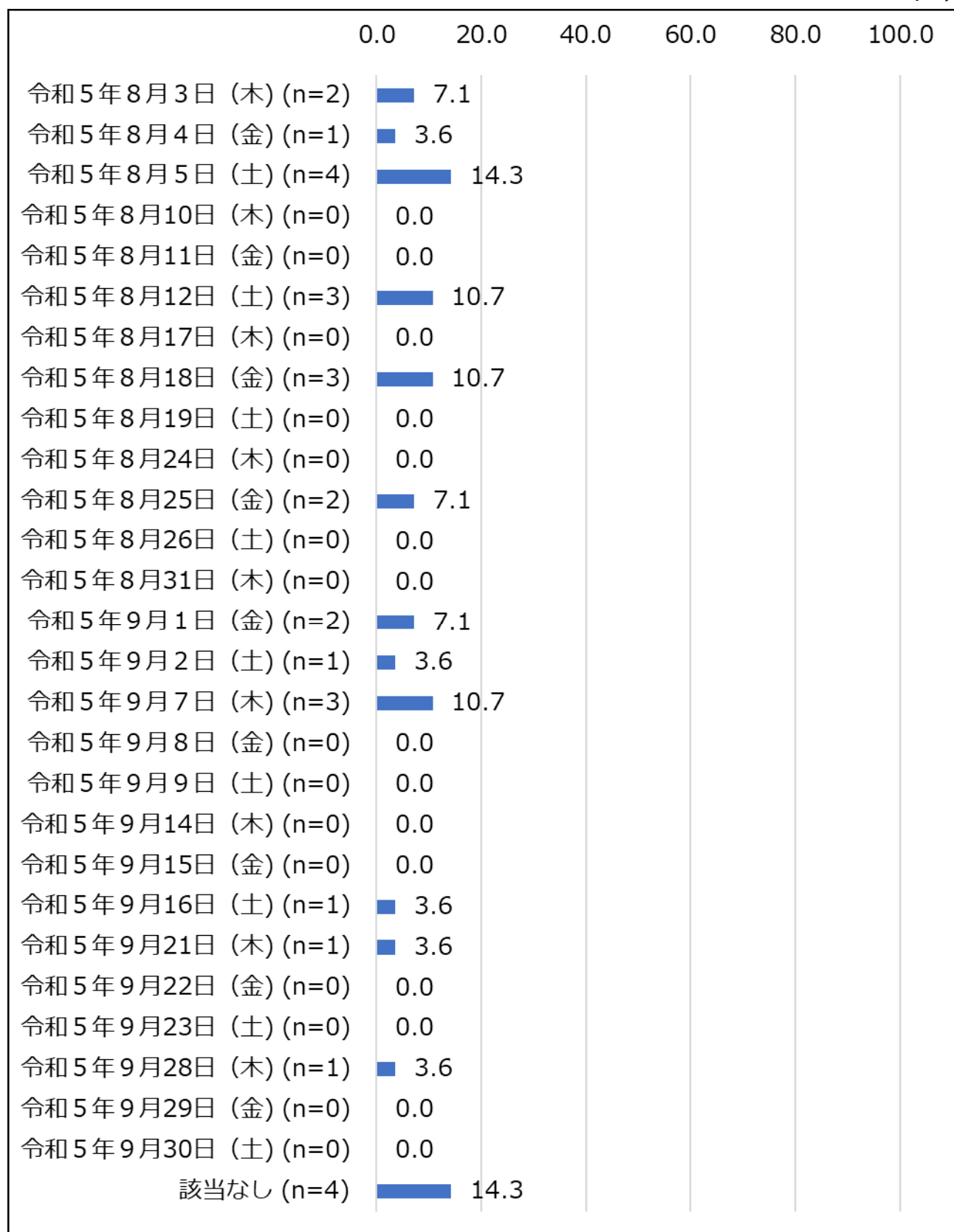


◇利用できた方（回答者）

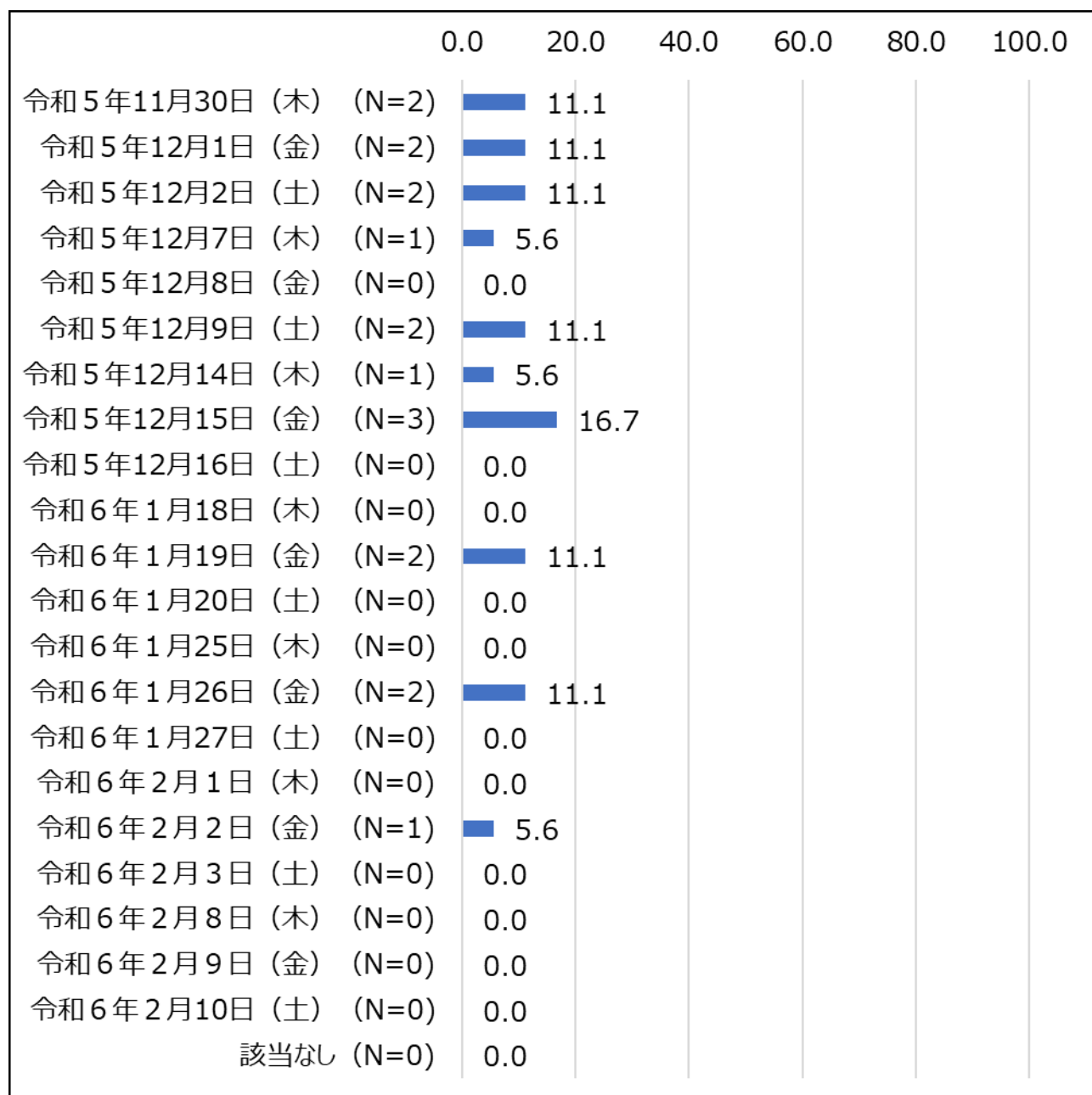
【問5 タクシーの利用日（回答数：46件）】

タクシーを利用された（または利用される）日にちをお教えてください。

(%)

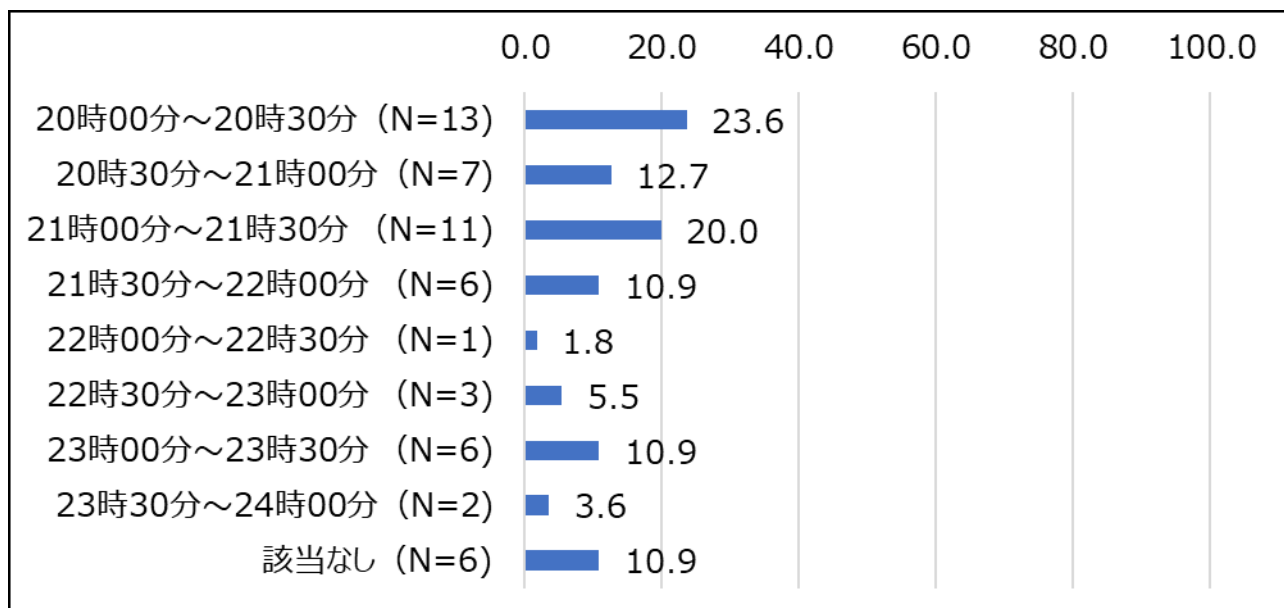


(%)



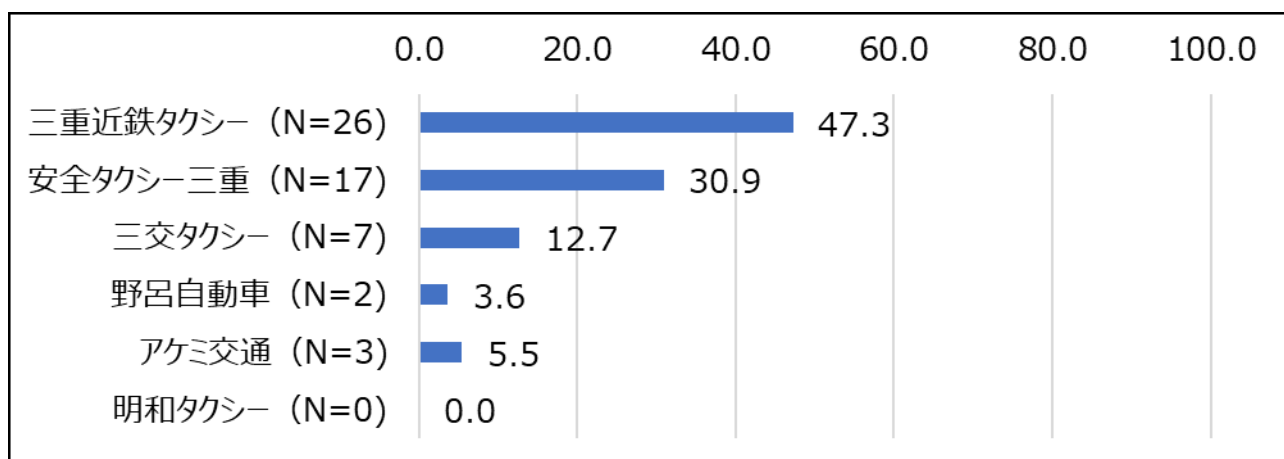
【問6 タクシーの利用時間帯（回答数：55件）】

タクシーを利用された（または利用される）時間帯をお教えてください。（%）



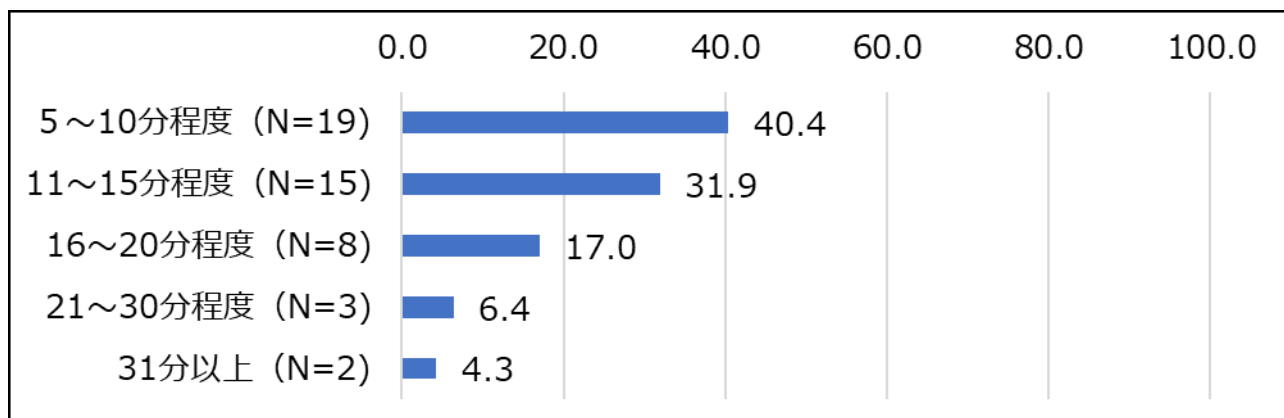
【問7 利用したタクシー事業者（回答数：55件）】

配車されたタクシー会社名をお教えてください。（%）



【問8 手配してからタクシー到着までの時間（回答数：47件）】

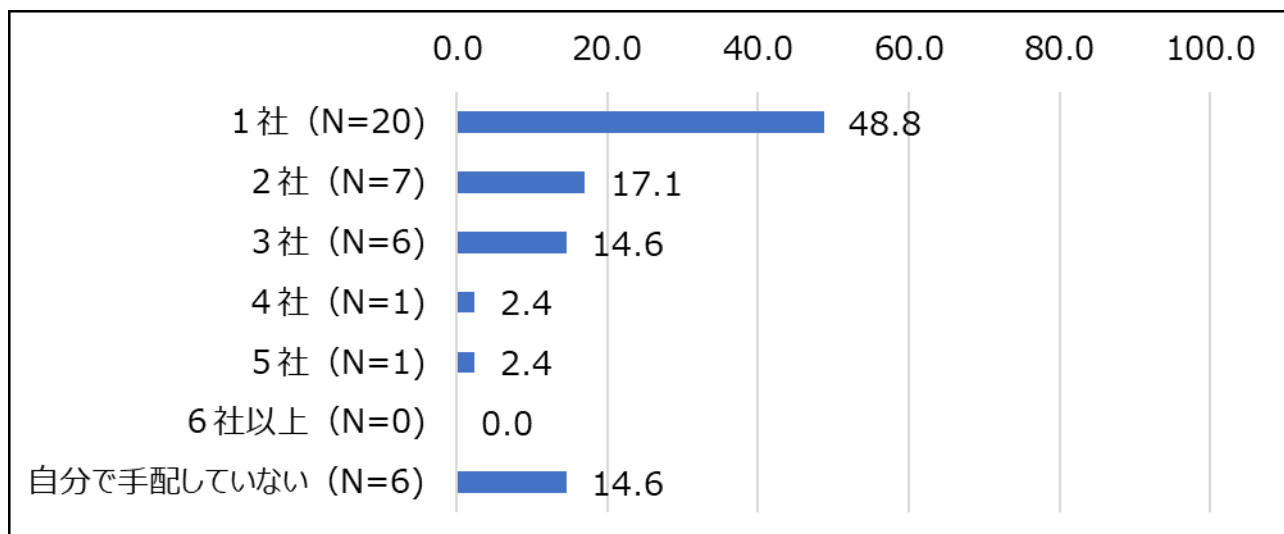
手配（予約）完了後、タクシー到着までのおおよその時間をお教えてください。（%）



【問9 電話されたタクシー事業者数（回答数：41件）】

何社のタクシー会社にお電話されましたか。

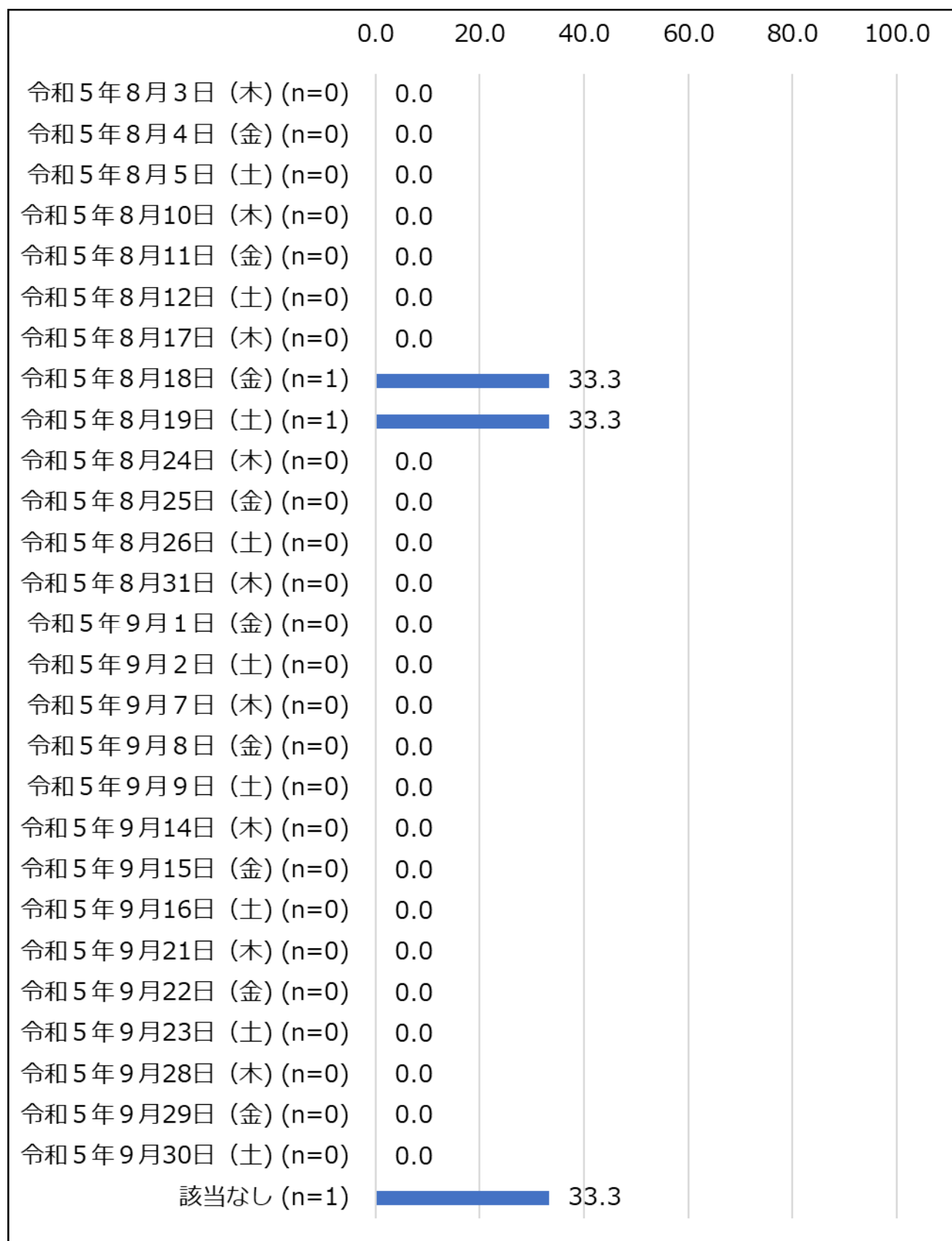
(%)



◇利用できなかった方

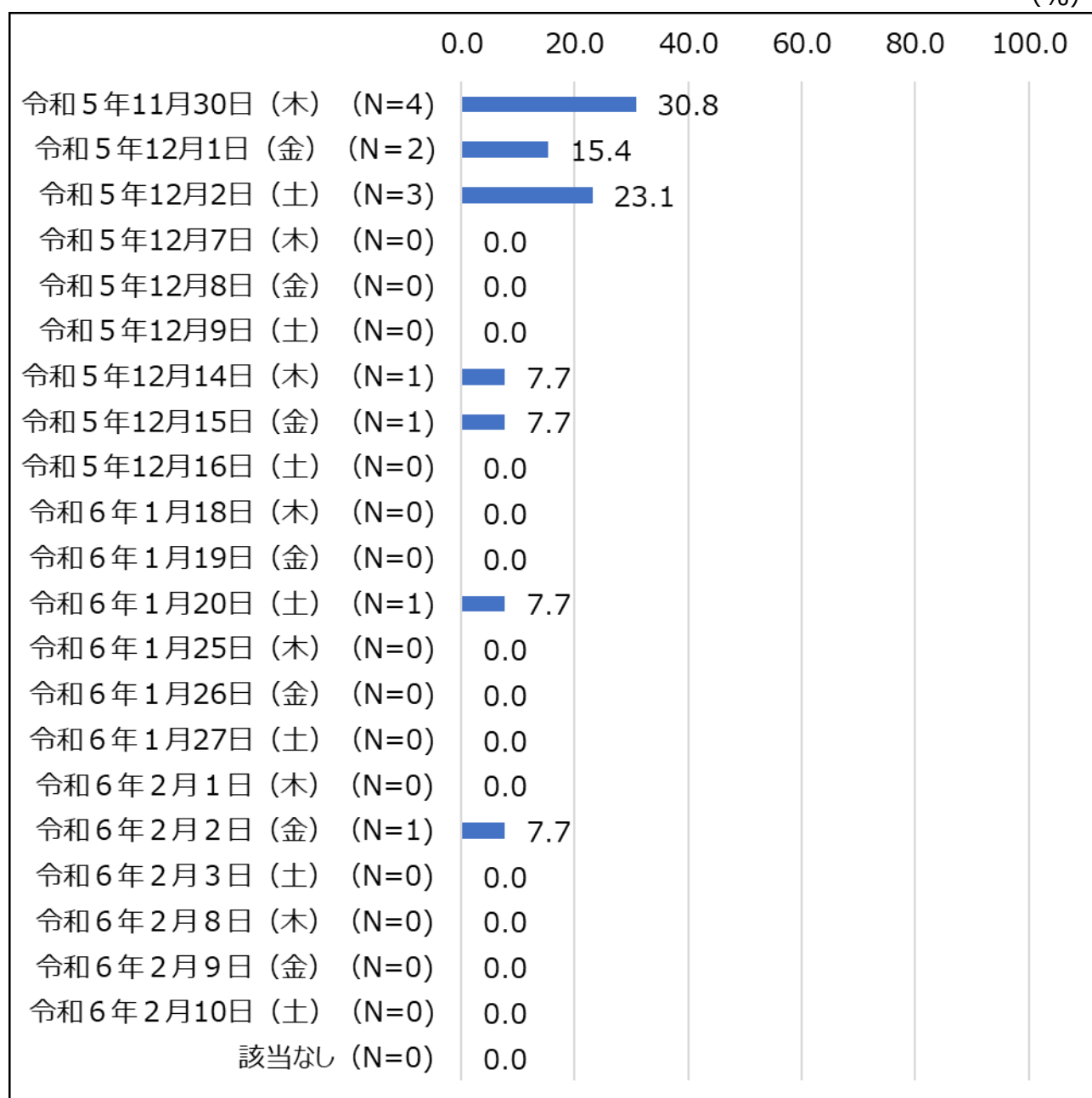
【問 10 タクシーを利用したかった日（回答数：16 件）】

タクシーを利用したかった（利用希望だった）日にちをお教えてください。 (%)



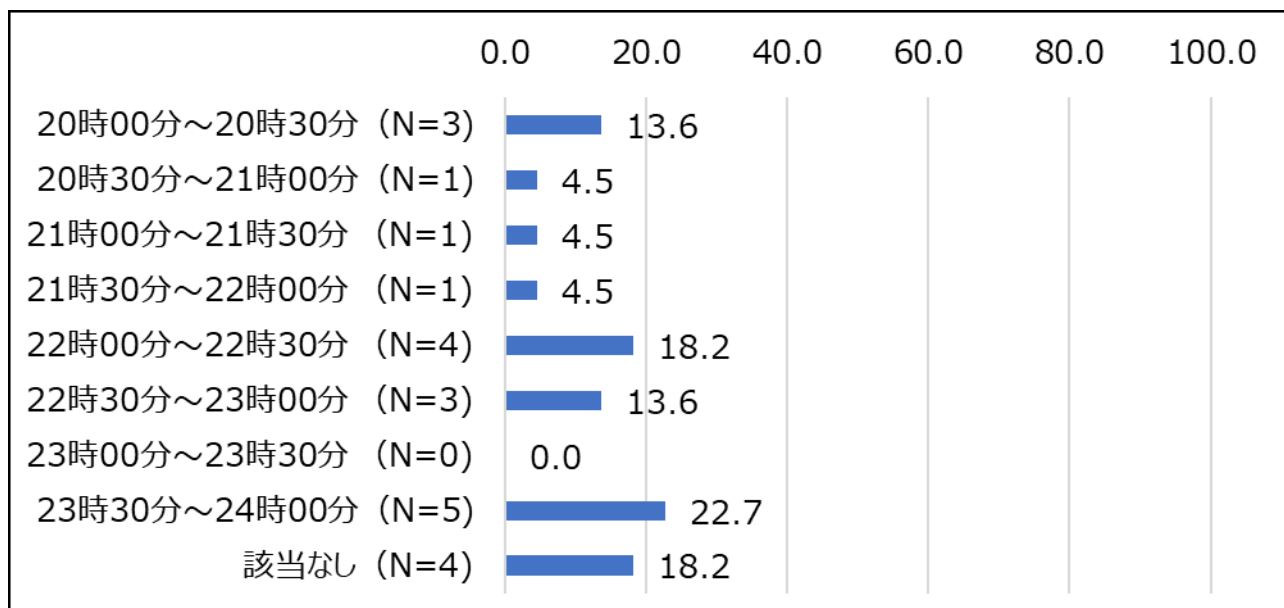


(%)



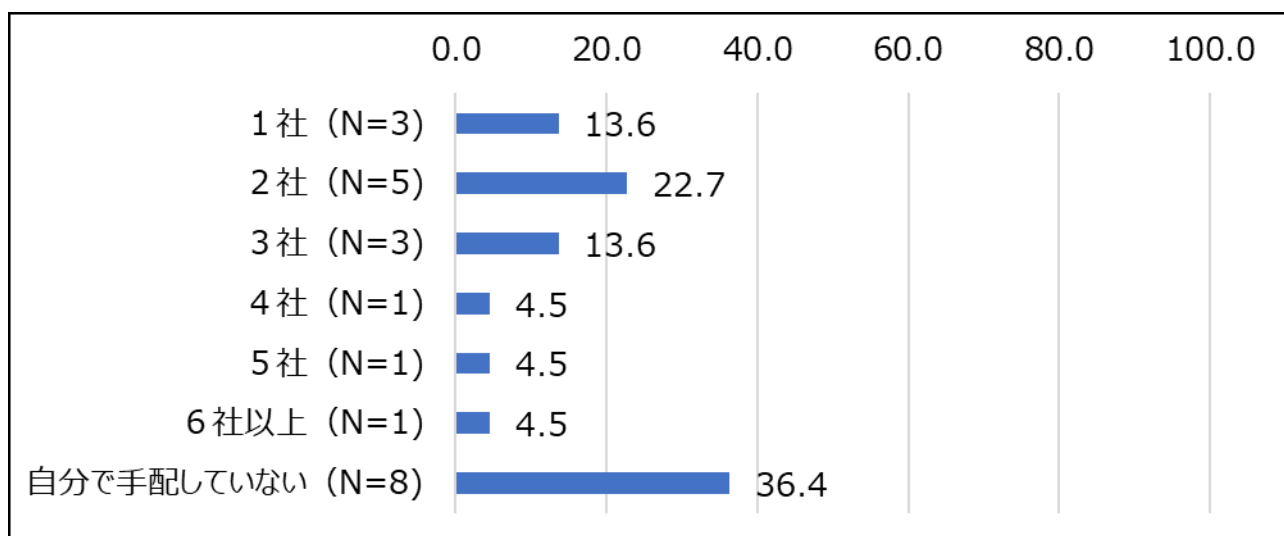
【問 11 タクシーを利用したかった時間帯（回答数 22 件）】

タクシーを利用したかった（利用希望だった）時間帯をお教えてください。 (%)



【問 12 電話されたタクシー事業数（回答数：22 件）】

何社のタクシー会社にお電話されましたか。 (%)



◇すべての方（回答者）

【問 13 夜間帯の適切だと感じる迎車料金（回答数：73 件）】

伊勢市において、夜間（20 時～24 時）タクシーが利用したい場所におらず、タクシーを手配し迎えに来てもらう場合、上乗せするタクシー料金としておおよそいくら程度が適切だと考えますか。

平均：約 467 円

| 料金    | 100円 | 110円 | 150円 | 200円 | 300円 | 400円 | 500円 | 600円 | 800円 | 1000円 | 1500円 | 2000円 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|
| 1 期   | 6    | 0    | 1    | 1    | 7    | 0    | 12   | 0    | 1    | 1     | 0     | 0     |
| 2 期   | 8    | 1    | 1    | 4    | 7    | 1    | 10   | 1    | 1    | 6     | 3     | 1     |
| 合計回答数 | 14   | 1    | 2    | 5    | 14   | 1    | 22   | 1    | 2    | 7     | 3     | 1     |

〈参考：迎車料金と利用時間帯（利用しなかった時間帯含む）のクロス集計〉

|                 | 100円 | 110円 | 150円 | 200円 | 300円 | 500円 | 800円 | 1000円 | 1500円 | 2000円 | 総計 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|----|
| ① 20時00分～20時30分 | 3    |      |      |      | 1    |      |      |       | 1     | 1     | 6  |
| ② 20時30分～21時00分 |      |      |      |      |      | 3    |      |       |       |       | 3  |
| ③ 21時00分～21時30分 | 1    |      |      |      | 2    |      |      |       |       |       | 3  |
| ④ 21時30分～22時00分 |      |      |      |      | 1    |      |      |       |       |       | 1  |
| ⑤ 22時00分～22時30分 |      |      |      | 1    |      |      |      |       |       |       | 1  |
| ⑥ 22時30分～23時00分 |      |      |      |      | 1    |      |      |       |       |       | 1  |
| ⑦ 23時00分～23時30分 |      |      |      | 1    |      |      |      | 1     |       |       | 2  |
| ⑧ 23時30分～24時00分 | 2    |      |      |      |      | 1    |      |       | 2     |       | 5  |
| ⑨ 該当なし（時間回答なし）  | 2    | 1    | 1    | 2    | 2    | 6    | 1    | 5     |       |       | 20 |
| 総計              | 8    | 1    | 1    | 4    | 7    | 10   | 1    | 6     | 3     | 1     | 42 |

【問 14 自由記述】（回答数：33 件）

伊勢市において、夜間（20 時～24 時）タクシーの手配（乗車）や、お電話いただいた際の対応、配車状況などについて、ご意見等ございましたらご記入ください。

◇謝辞的な記述（回答数：5 件）

A 社さんは感じよかったですと思います

速な対応して頂き気持ちよく乗車できました。

思ってたより早く来て頂いた。

今後大変でしょうが、お続けいただくと助かります。

素早い対応をしていただきました。

#### ◇改善に向けたご意見（回答数：28 件）

タクシーいきなり多すぎます。もっと少しずつ試験していけばいいかと思います。タクシーが増えてもタクシーが余ってきたら経費の無駄にもなると思いますよ。それと、夜間に高齢のドライバーが多すぎて困りますし運転が乱暴です。目が見えてないのか車間距離は、詰めるし曲がり角も、もう少しスピードを控えてほしいです。以前入社したばかりって人が当たりでしたが、以前も運転手をしていたみたいで、結構落ち着いて運転されて楽しかったです。老人廃止の声は、良く近所でも聞くので年齢も若くしていけばいかがでしょうか。

対応が悪い会社や電話に出ない会社が多い。B 社さんは、比較的時間がかかっても来てくれるが、「満車です」だけで全く対応してくれない会社が多い。電話番号によって電話に出ないともあり、(C 社) 常連店の電話であればすぐに配車するのに、そうでも無い所は断っている事も頻繁にある。これは、法に抵触していないのですか。ギリギリグレーゾーンですか。とても気分が悪くなる時が多々あります。改善をお願いします。

D 社は電話に出ませんでした。

#### 1 社対応が悪い

タクシーがいなかったので電話するにも、ほとんどのタクシー会社は電話がつながらず、仕方なくタクシー乗り場まで歩いてつかまえた。乗ったら乗ったで、酒臭放つ運転手だった。

宿泊業として、食事後、伊勢の歓楽街に出かけられる方々が、伊勢市駅周辺施設から出かけるのは徒歩で、帰還時やはり飲酒されている都合でタクシーを使う場合、もしもタクシーがない場合、どうしても迎えを施設に頼ります。施設スタッフも深夜のお客様のお迎え負担が大変です。

全く捕まらないのは、観光都市として、ダメだと思う。

7 月の下旬ですが、本当は 20 分後くらいに来て欲しかったのですが、時間は指定出来なけれど駅から行くからそれくらいにはなると言われてお願いしました。すると 10 分くらいで到着されたので 5、10 分くらい待ってもらえますか？とお願いしたら「忙しいから無理！違う車呼んで」と言って帰って行きました。もう一度同じ会社に電話して手配してもらいました。待ってくれる人もいます。運転手さんによるんですかね。

電話しましたが、当然のことながら配車に出ている車が二台程度なので、お迎えに1時間半以上かかると言う連絡。仕方なく待ちましたが、途中でやはり長くなったということで諦めて歩いて帰りました。また、E社など、前に運転手ドライバーなどがいたのですが、10時位にらせてもらえますかと言ったところもう終わったので伊勢市駅前まで行ってくださいと言う風な対応。

宮町駅～宇治山田駅付近で食事をしてから帰宅のため利用するシーンが多いが、急な雨の日や終電後の時間帯はタクシーがなかなかつかまらずに困ることが多かったため、増車してもらえるならばぜひ利用したい。

また、電話がなかなか繋がらないことも多く、アプリで配車できるタクシー会社が増えればより効率的で利便性も高まり利用頻度は上がると思う。

タクシー会社の対応は、すごく良いと思います。しかしながら、増やしてる感は全く感じられない。運転手さんに話を聞いても、、、コレって本当に？と疑問です。

宇治山田駅や伊勢市駅に常駐していて欲しい。雨の日やバスがなくなった時間帯、寒い日など、利用者はすぐ乗りたいのです。サービス向上、観光地を目指すならもっと努力してください。全然足りないと思います。

もう少し根気強く電話すれば良かったと思います。

市営タクシーを開業するならアンケートの意図はわかる。既存のタクシー事業者に対して市が意見しようとするなら怖すぎる。すぐに転出したい。

増車実証事業について、23時～1時頃まで飲み屋さんの多いエリアに車庫があるF社には利用の方が集中して溢れている一方で、伊勢市駅前にはタクシーがあるのに利用の方がいないという状況です。G社の車庫のあたりにタクシー待機所を設けるべきです。夜遅い時間はH社しかやってないと利用者の方が思っていることが多いので、実際の営業時間を把握して他のタクシー会社もやっていることを知ってほしいです。

宇和野で料金は20～22時と22～24時で変えた方がよい

二見町では断られる事が多いです

出来るだけ、誤差のない時間を教えて欲しい。

電話対応の良し悪しはいい人もいれば 最悪な人もいます。

2 社(I 社さんと J 社さん)以外のタクシー会社の対応は、非常に愛想もなく面倒臭そうな言葉遣いで、とても不愉快でした。

駅には配車出来ないと言われました。

K 社はいいい運転手さんばかりです。

中々、繋がらず繋がると配車無いとの回答なのでとても困る。しかも転送電話の会社は、聞こえづらくて更に困る。

時間が遅くなると配車が無いと言われ、歩いて帰宅した。

夜間に、救急車などで医療機関を受診し、帰宅するのにタクシーを利用したかったが手配できず。朝まで帰宅できないことがある。

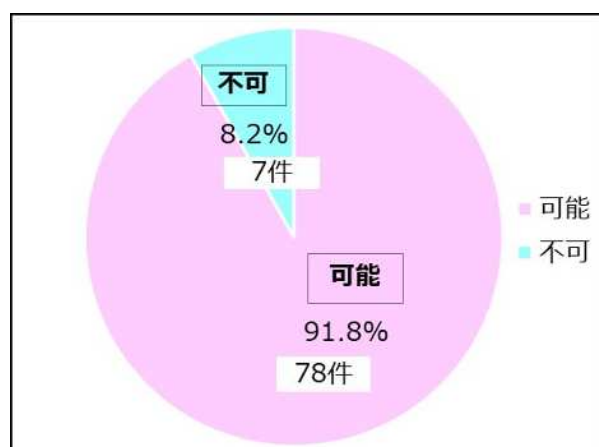
とにかく丁重に対応頂きたいです

前に嫌味を言われたことがあります。

いつも 22 時を過ぎるとタクシーが無い事が多くて困るので食事に行かなくなりました。24 時位までタクシーがあるとわかれば食事や飲みに行く機会が増えるので、せめてお店から頼んだ時は配車できるとか、駅前に行けばタクシーに乗れるという環境になると助かります。

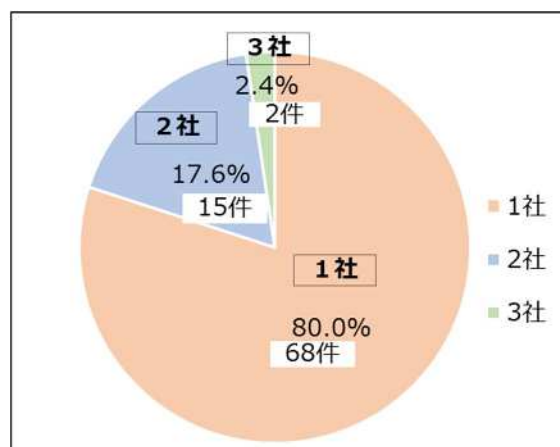
## 利用施設向け調査

### ◆タクシーの手配の可否率 (N=85)

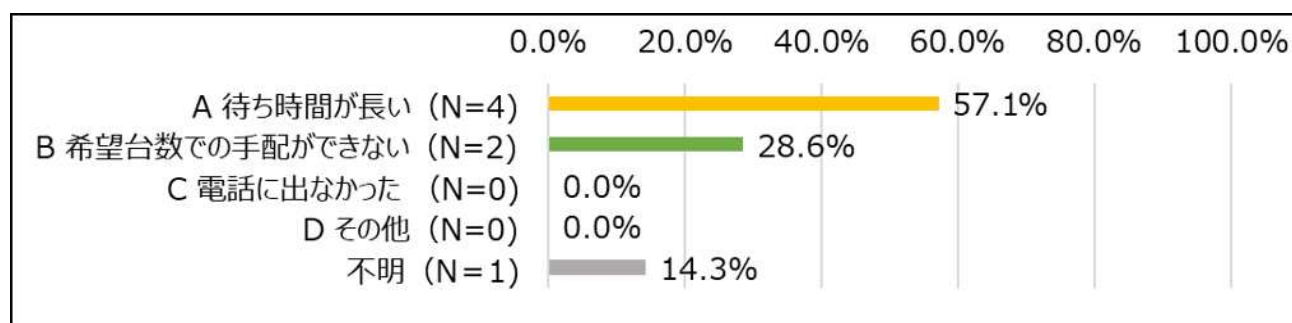


### ◆電話をしたタクシー事業社数 (N=85)

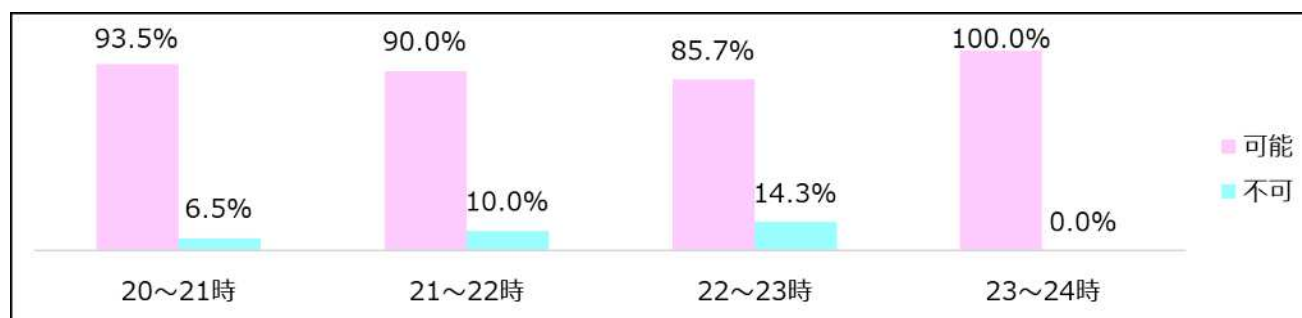
平均：1.22 社



### ◆タクシーを手配できなかった理由 (N=7)

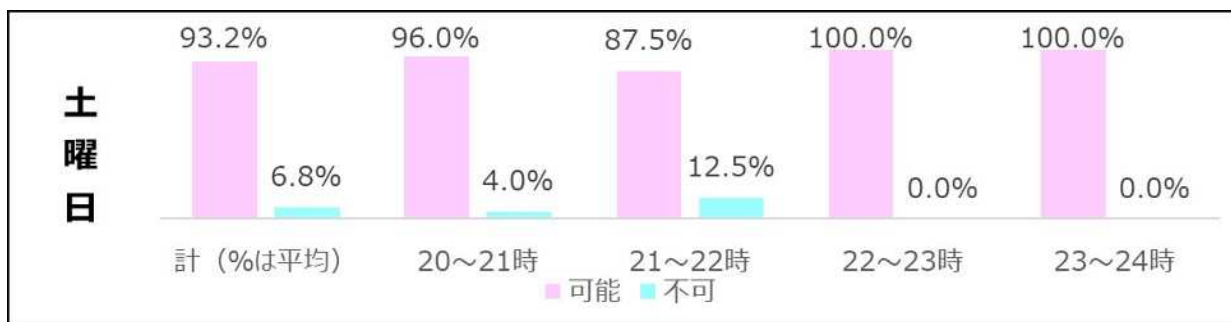


### ◆時間帯別のタクシーの手配の可否率 (N=85)



|          | 総件数 | 手配可否件数 (件) |        | 手配可否率 (%) |        | 不可理由 (件) |   |   |   |    |
|----------|-----|------------|--------|-----------|--------|----------|---|---|---|----|
|          |     | 可能(件)      | 不可 (件) | 可能 (%)    | 不可 (%) | A        | B | C | D | 不明 |
| 20~21時   | 46  | 43         | 3      | 93.5%     | 6.5%   | 1        | 2 | 0 | 0 | 0  |
| 21~22時   | 30  | 27         | 3      | 90.0%     | 10.0%  | 3        | 0 | 0 | 0 | 0  |
| 22~23時   | 7   | 6          | 1      | 85.7%     | 14.3%  | 0        | 0 | 0 | 0 | 1  |
| 23~24時   | 2   | 2          | 0      | 100.0%    | 0.0%   | 0        | 0 | 0 | 0 | 0  |
| 計 (%は平均) | 85  | 78         | 7      | 91.8%     | 8.2%   | 4        | 2 | 0 | 0 | 1  |

◆曜日・時間帯別タクシーの手配の可否率（N=85）



| 木曜日      | 総件数 | 手配可否件数 (件) |        | 手配可否率 (%) |        | 不可理由 (件) |   |   |   |    |
|----------|-----|------------|--------|-----------|--------|----------|---|---|---|----|
|          |     | 可能(件)      | 不可 (件) | 可能 (%)    | 不可 (%) | A        | B | C | D | 不明 |
| 計 (%は平均) | 18  | 16         | 2      | 88.9%     | 11.1%  | 1        | 1 | 0 | 0 | 0  |
| 20～21時   | 11  | 9          | 2      | 81.8%     | 18.2%  | 1        | 1 | 0 | 0 | 0  |
| 21～22時   | 5   | 5          | 0      | 100.0%    | 0.0%   | 0        | 0 | 0 | 0 | 0  |
| 22～23時   | 2   | 2          | 0      | 100.0%    | 0.0%   | 0        | 0 | 0 | 0 | 0  |
| 23～24時   | 0   | 0          | 0      | 0.0%      | 0.0%   | 0        | 0 | 0 | 0 | 0  |

| 金曜日      | 総件数 | 手配可否件数 (件) |        | 手配可否率 (%) |        | 不可理由 (件) |   |   |   |    |
|----------|-----|------------|--------|-----------|--------|----------|---|---|---|----|
|          |     | 可能(件)      | 不可 (件) | 可能 (%)    | 不可 (%) | A        | B | C | D | 不明 |
| 計 (%は平均) | 23  | 21         | 2      | 91.3%     | 8.7%   | 1        | 0 | 0 | 0 | 1  |
| 20～21時   | 10  | 10         | 0      | 100.0%    | 0.0%   | 0        | 0 | 0 | 0 | 0  |
| 21～22時   | 9   | 8          | 1      | 88.9%     | 11.1%  | 1        | 0 | 0 | 0 | 0  |
| 22～23時   | 3   | 2          | 1      | 66.7%     | 33.3%  | 0        | 0 | 0 | 0 | 1  |
| 23～24時   | 1   | 1          | 0      | 100.0%    | 0.0%   | 0        | 0 | 0 | 0 | 0  |

| 土曜日      | 総件数 | 手配可否件数 (件) |        | 手配可否率 (%) |        | 不可理由 (件) |   |   |   |    |
|----------|-----|------------|--------|-----------|--------|----------|---|---|---|----|
|          |     | 可能(件)      | 不可 (件) | 可能 (%)    | 不可 (%) | A        | B | C | D | 不明 |
| 計 (%は平均) | 44  | 41         | 3      | 93.2%     | 6.8%   | 2        | 1 | 0 | 0 | 0  |
| 20～21時   | 25  | 24         | 1      | 96.0%     | 4.0%   | 0        | 1 | 0 | 0 | 0  |
| 21～22時   | 16  | 14         | 2      | 87.5%     | 12.5%  | 2        |   | 0 | 0 | 0  |
| 22～23時   | 2   | 2          |        | 100.0%    | 0.0%   | 0        | 0 | 0 | 0 | 0  |
| 23～24時   | 1   | 1          |        | 100.0%    | 0.0%   | 0        | 0 | 0 | 0 | 0  |



第8回 夜間早朝交通対策部会 議事概要

1 日時及び場所 令和6年3月18日（月）10時00分～11時30分  
伊勢市役所 東館4階 4-3会議室

2 出席者 出席者 23名

3 内 容

（1）「夜間のタクシー増車配備の実証事業」について

【三重県】

（・第2期（令和5年11月から令和6年2月まで）の事業報告を中心に、第1期も含めた事業の総括の報告を行なった。）

【中部運輸局三重運輸支局】

- ・タクシー事業者は公共交通機関の一面を持ちながら、営利企業であり、持続可能な交通体系を作ることから、採算性も重要と考える。この実証事業について、タクシー事業者としてはどのような受け止め方をしているか。

【三重県タクシー協会】

- ・タクシーの需要は、日や時間、天候などの様々な状況で変わっていくので、運転手の稼働もそれに合わせて変化させている。
- ・今後続けるにあたっては、ダイナミックプライシング（時間帯によつての運賃を変える、迎車料金を夜の時間帯は上げる）などの色々な方策で事業者の方が存続可能な対策を皆さんととっていただけたらと考える。
- ・どうしても足りない部分は、社会保障的な意味で市や県の補助も考えられるが、そうならないように事業者も一生懸命足の確保をさせていただきたい。

【二見旅館組合】

- ・個人の旅館としては（事業により）かなり改善され、各タクシー事業者に助けてもらいながら、すごく浸透している。旅館でもタクシーを断ることはなくなってきた。
- ・タクシーの一覧表を自作し、活用しているが、伊勢病院でも同じものが既に作成されていた。そのような表をタクシー協会が作ってもらえると一番良いものができるのではないかな。
- ・そのような表に、ネットで呼べるタクシーがどこかというようなことを、もっと大々的に情報提供をしてもらえれば、旅館としてもお客様に提案できる。サービスのオープン化というか、お客様に対して提供する情報の幅が増えたと、もっとタクシー利用の増加が期待できるのではないかな。

【三重県タクシー協会】

- ・今後も公表等をやっていききたい。タクシー事業者のホームページを見ながら協会で作成していきたい。

【部会長】

- ・「サービスのオープン化」というのはすごく良い言葉。ぜひとも実行していただきたい。
- ・理論値は、実際の実現値みたいなものなのか。

【三重県】

- ・実数ではあるが、総数に 80%をかけたものを目指すべき目標というかたちで提示させていただいている。

【伊勢旅館組合】

- ・データをみると、夜間にオペレーション不足で対応できなかったというところがある。伊勢市内のタクシー事業者 1 社が、順番に夜間のオペレーション体制をやっていくというお考えはないか。

【三重県タクシー協会】

- ・本来、ひとつの電話番号をお知らせして、そこにかかってきたものを a 社、b 社、・・・という風に振り分けていくことができればということは実現したいこと。ただ、他の地域でも行なっている共同無線は、今のところ良いシステムがないのが現状である。
- ・アナログで、a 社が受けたものを b 社、c 社に連携することはできなくはないが、1 つのシステムでとなると、どれもうまくいっていない状況となっている。

【部会長】

- ・アプリを使えるのがベストかと、費用面はあまり存じ上げないが、補助のようなものもあったと思う。

【三重県タクシー協会】

- ・同じアプリを入れていく会社が増えてくれば、案内は強化させていきたい。
- ・伊勢でいうと 2 社が「GO」アプリを導入し、タクシー全体の 3 分の 1 が入っていると思われる。
- ・アプリの場合、配車センターのオペレーションを介さずにドライバーに配車依頼が直接入るので、サービスの向上への近道であると考えている。課題としては、（ドライバーもお客さまも）高齢の方にとっては少し使いにくいところ。

【二見旅館組合】

- ・どちらかというと、（旅館の場合）フロントでアプリを使いたいと考えている。電話よりも、アプリで配車状況や待ち時間がわかればスムーズに対応できると思う。

【部会長】

- ・伊勢でも相当数アプリに対応しているとのことで、皆さんもご利用いただければと思う。

【三重県タクシー協会】

- ・今回の取り組みで改善したとお声は、元気づけられること。共有していきたい。
- ・今回の参考資料の数値は、1社目は配車不可で2社目で配車できた場合、お客様にとっては配車できた（配車可能率は100%）ということになるが、数値上は配車可能率が50%として計算される。80%を目標値としたという説明があったと思うが、裏を返せば今回の65%という数値は、実態でいうと80%くらいの配車可能率であると考えられるので、配車できた割合が高まり、満足度が以前よりも向上しているのではないかと。利用者側のご意見やデータにもそれが反映されている。
- ・今回は、タクシー事業者の努力の範囲でできていたと思うが、これ以上の深夜帯になると別途検討していかなければならない。

【部会長】

- ・最終的に配車できた数は、データよりも多いと考えられる。

【二見旅館組合】

- ・駅によって、または時間によって、配車可能なタクシー会社が違うのであれば、それがわかる情報や資料を提供してほしい。

【三重県タクシー協会】

- ・情報提供できるようにする。

【伊勢市観光協会】

- ・アンケートの中の「観光地としてどうなのか」というのは、観光協会の中でも気になっている意見であり、この会議を開催してほしいとしたきっかけでもある。
- ・アンケートにあがってくる意見は、苦情が多くなることが多いので、ここまでひどくはないかもしれないが、意見があがるということは何らかの原因はあると考えられるので、そのあたりの対応をタクシー事業者にお願いしたい。
- ・観光客は、タクシーがあって当たり前という考え方で来訪することが非常に多いので、伊勢という土地柄、事情を考えて対応をお願いしたい。

【三重県タクシー協会】

- ・意見については所属のタクシー会社に注意喚起していく。
- ・予約がとれないからその時間に電話をしてください、その時になって電話したら繋がらない、というのは変な話なのでそのような対応はしないように注意していく。
- ・一方で、数日前の予約なら取れると思うが、直前の予約は採算性の問題などからも別の話になってくると思うので、課題としていきたい。

【伊勢市観光協会】

- ・知っていたら頼まなかった、あるいは別の方法を考えたということもある。

【三重県タクシー協会】

- ・これは情報の出し方だと思う。例えば、朝のお参りは前日の何時までといったような共通の認識や情報提供があればトラブルはなくなるので、協会で検討していきたい。

【伊勢まちづくり株式会社】

- ・アンケートのお住まいの地域について、市内在住が多くなっているが、現場の感覚とあっているのか。アンケートを答えた人が（市内在住者が）ただ多いだけなのか、利用者自体も多いのか。
- ・市内在住者の利用が多いのであれば、タクシーの稼働について、このくらいで回すことができる、といったことを計算することができる。

【三重県】

- ・事業について、知っているのは伊勢市民の方が多く、逆に観光などで1日だけ来た方などが事業を知る機会は少ないので、このような結果はやむを得ないものだと考えている。

【伊勢まちづくり株式会社】

- ・そうすると、データがまだ不足しているということで、調査のボリュームを減らしても定性的なデータをとっていく必要があるという話になると思うので、引き続きこの会議で議論していきたい。

【伊勢市観光協会】

- ・旅館が外から来た人のために電話をかけた場合は、どこに含まれるのか。

【株式会社百五総合研究所】

- ・個人での回答でのみ居住地アンケートを行なったので、旅館等は含まない。

【伊勢市観光協会】

- ・利用者側は供給過多（若干余るレベル）を望んでいて、80%の配車率を目指すというのは利用者側からは満足とはいかない。
- ・満足度が上がらなければ、仕事への満足度も上がらず、運転手のなり手も確保しづらいのではないかと。
- ・（タクシーの）金額が高いという意見はなく、我慢できるのは時間より金額なのではないか。顧客のニーズがみたされて、かつ従業員の満足度も上がるように、価格についても、タクシーの台数についても柔軟に変えていく努力をするのがベストではないかと。

【部会長】

- ・ダイナミックプライシングなどの方法を事業者で今後検討いただきたい。
- ・運転手の確保は、タクシーだけではなく、バスや鉄道でも不足している。市内の公共交

通全般を考えながら検討していかなければならない。

【伊勢フードサービス組合】

- ・この事業によって、以前よりタクシーが配車できるようになった。以前は3, 4件かけても断られるなどしていたが、今では3件目には長くても15分程度待てばタクシーが来てくれるようになったので、効果が出ていると感じる。

【伊勢旅館組合】

- ・今回の実証事業で、どの宿泊施設でもタクシーが確保できないということが非常に減ってありがたい。
- ・一方で、朝時間帯のタクシーが確保しづらいという次の段階の課題もある。

【部会長】

- ・今回は夜間を重点的に実施しているが、今後は早朝の時間帯についても合わせて検討していければと考える。

## (2) その他

【中部運輸局】

(・地域公共交通についての国の取り組み、自家用車活用事業についての説明を行なった。)

【伊勢まちづくり株式会社】

- ・今日の議論で一番大事なのは、顧客満足度をどうやって維持するか。
- ・事業をやる際に、皆で協力するというのは非常にエネルギーがいること。まず顧客満足度で解決できることから進めていく。そのためには、どのような状況なのかの情報共有する、タクシー事業者を応援する形を作ってできることからやっていくような会議をしていきたい。各自の課題を会議の場に持ち寄ること新たな情報として生データが上がってくるのが重要。事務局などに、何かゴールに向けてアイデアをつなげる道筋なりを簡単に作ってもらえるとよいと考える。

【部会長】

- ・様々な方が協力し合っていいものを作り上げていき、そういうスキームができれば、この会議が終わっても、伊勢市の中で議論、改善がされていくということになるかと思うので、是非とも検討してほしい。

(表)

伊勢市内タクシー事業者のご案内



|          |                |
|----------|----------------|
| 三重近鉄タクシー | ☎ 0596-28-3171 |
| 安全タクシー三重 | ☎ 0596-28-8221 |
| 三交タクシー   | ☎ 0596-28-2151 |
| 伊勢西村ハイヤー | ☎ 0596-25-1211 |
| 丸万タクシー   | ☎ 0596-25-2211 |
| 野呂自動車    | ☎ 0596-22-2188 |
| 三重タクシー   | ☎ 0596-25-3118 |



三重県タクシー協会 伊勢支部



(裏)

伊勢市内タクシーの営業時間概要

| 営業時間<br>タクシー事業者 | 5:00~<br>12:00 | 12:00~<br>17:00 | 17:00~<br>20:00 | 20:00~<br>22:00 | 22:00~<br>5:00 |
|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|
| 三重近鉄タクシー        | ○              | ○               | ○               | △               | △              |
| 安全タクシー三重        | ○              | ○               | ○               | △               | △              |
| 三交タクシー          | △              | ○               | ○               | ×               |                |
| 丸万タクシー          | △              | ○               | △               | ×               |                |
| 伊勢西村ハイヤー        | △              | ○               | △               | ×               |                |
| 野呂自動車           | △              | ○               | △               | ×               |                |
| 三重タクシー          | △              | ○               | △               | ×               |                |

※全ての時間帯で必ずタクシーの配車を約束するものではありません。

※○＝配車しやすい。△＝30分程度お待ち頂くかもしれません。×＝配車不可です。

注：伊勢市内に営業所がある事業者



駅入構関係

| 宇治山田駅 | 伊勢市駅 JR | 伊勢市駅近鉄側 | 二見駅 | 配車アプリ台数「普通」     |
|-------|---------|---------|-----|-----------------|
| 10台   | 4台      | 6台      | 0   | 23台中23台 (GO)    |
| 2台    | 6台      | 1台      | 2台  | 33台中33台 (自社アプリ) |
| 7台    | 5台      | 2台      | 0   | 23台中22台 (GO)    |
| 4台    | 4台      | 1台      | 0   | 0               |
| 4台    | 6台      | 0       | 1台  | 0               |
| 1台    | 4台      | 0       | 4台  | 0               |
| 1台    | 1台      | 0       | 0   | 0               |