

市町における移動サービス導入にあたっての手引き

三重県

2025 年 3 月

＜目次＞

1. はじめに（本事業・本書のねらい）	1
2. 三重県の特性・現状、地域住民の移動ニーズ	2
（1）三重県の特性・現状	2
（2）県内地域における住民（主に高齢者等）の主な移動ニーズ	5
3. 地域の類型化	8
（1）基礎的な条件による分類表	8
（2）基礎的な条件に関する各市町データ一覧	8
（3）各分類の概要	9
（4）その他参考データ	10
4. 移動サービスの類型化	14
（1）県内移動サービスの把握対象の明確化、整理・区分、数値化	14
（2）地域分類ごとの共通事項・特徴・課題	19
（3）課題に対する交通施策事例	23
（4）全市町において参考となる交通施策の方針・事例	61

1. はじめに（本事業・本書のねらい）

■本事業・本書について

人口減少や高齢化の進行による公共交通の利用者の減少、長期化する燃料価格高騰、深刻化する運転士不足などにより、地域公共交通は厳しい状況に置かれている。交通不便地域が県内各地に多く存在する中、高齢者は買い物や通院などの日常生活のために自家用車を使用せざるを得ず、高齢者による交通事故が社会問題化しており、交通不便地域等における移動手段の確保が喫緊の課題となっている。

その中で、コミュニティバスなどの既存の公共交通機関だけでは住民の移動ニーズに対応することが困難になってきていることから、県内各市町においては、住民の声を聞きながら地域の実情に応じた移動手段確保の取組について検討を進めている。しかしながら、交通施策に関するノウハウの蓄積が不十分なところもあり、地域の実情に応じた最適な方策を模索し、試行錯誤している状況にある。

本業務（令和6年度「地域における移動手段の導入に向けた支援業務」）では、県における今後の地域内交通施策の検討のため、また、各市町における新たな移動手段の導入、定着を推進するため、地域における移動ニーズ等のきめ細かな把握や、県内市町の状況に応じた類型化（グルーピング）と、各類型に応じた適切な移動サービスを検討した。

本書は、本業務で実施した、地域における移動ニーズ等の取りまとめや、県内市町の状況に応じた類型化、各類型の主な課題とその課題に応じた県内外の移動サービス事例を抽出したうえで、県において求められる今後の地域内交通施策について提言している。

■本書の構成

- ・「2. 三重県の特性・現状、地域住民の移動ニーズ」では、三重県の地域公共交通における特性・現状について、三つの視点から記載するとともに、県内市町の住民が参加する地域座談会での意見を整理し、県内地域における住民（主に高齢者等）の主な移動ニーズとして整理した。
- ・「3. 地域の類型化」「4. 移動サービスの類型化」では、市町を4類型に分類し、各類型の地域的な特徴と移動サービスの状況を整理したうえで、各類型での主な課題と対応事例などを整理した。
- ・「5. 県が取り組むべき施策の方向性」では、県における今後の地域内交通施策について提言した。

■本書の活用等について

- ・本書は、市町における移動サービス導入にあたっての手引きとして、自市町の属する類型の特徴や現状を確認し、主な課題への対応策事例を参考に、今後、自市町で実施する具体的な交通施策の検討へ活用されることを想定している。
- ・なお、各類型の課題や対応事例は、主な事例を記載したものであり、類型に属する全ての市町に必ず当てはまるものではないことや、市町単位での類型化を実施しており市町内の一部地域には当てはまらない。

2. 三重県の実態・現状、地域住民の移動ニーズ

(1) 三重県の実態・現状

三重県の実態公共交通の現状を把握するため、県内市町における地域公共交通の策定状況や新たな移動手段の検討状況、担い手不足の視点から取りまとめた。

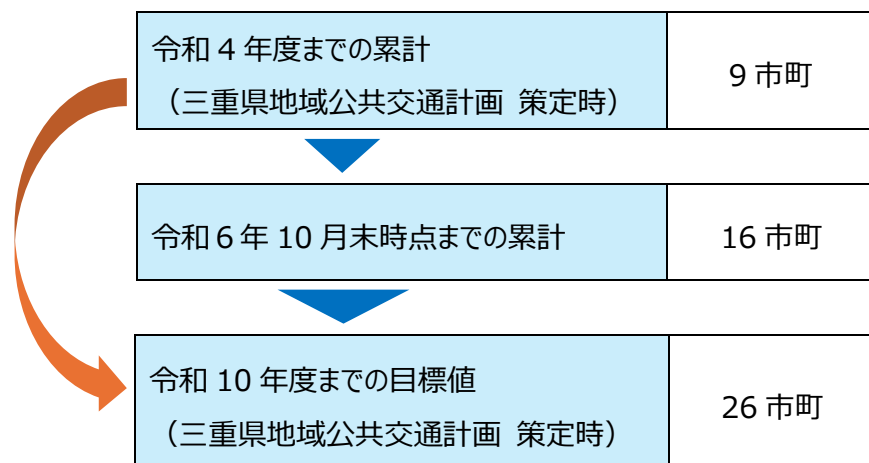
■ 県内市町における地域公共交通計画の策定について

各市町の地域公共交通に関わる施策を実施するにあたっては、住民の移動ニーズをきめ細かく把握したうえで、地域の移動手段を着実に確保していく必要があり、地域公共交通事業者や住民、地域関係者との協議を踏まえた計画・ビジョンの策定と、それに基づいた新たな移動手段の検討、検証、導入が必要不可欠となっている。しかしながら、県内市町における地域公共交通計画の策定は、全市町の半数強に留まっている。

「地域公共交通計画」とは・・・

- 地域の公共交通サービスの現状と課題を分析し、将来の望ましい姿を明確にするためのマスタープランです。地方公共団体が策定し、地域の移動手段の確保・充実を図ることを目的としています。
- 令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」改正により、地方公共団体に対して地域公共交通計画の策定が努力義務とされました。これに伴い、国等の補助制度が計画と連動するようになってきており、計画策定が地域公共交通の維持・発展において重要な役割を果たしています。
- 計画の策定にあたっては、地域の特性やニーズに応じて、公共交通ネットワークの構築方針や戦略を定め、交通事業者や地域住民との連携を図ることが求められます。

＜県内市町の地域公共交通計画の策定状況＞



【県による具体的な施策】

□ 施策：地域内交通の課題解決に向けた支援

□ 施策の取組方向：市町における的確な施策立案に向けた支援

□ 主な取り組み：

- ① さまざまな関係者による協議の場や、行政担当者のスキルアップの場づくり
- ② 移動サービスの類型化や導入に向けた留意事項の整理、共有
- ③ 地域公共交通会議等とおした助言や好事例の情報共有と、広域的な移動サービス導入に係る助言など

三重県地域公共交通計画（令和6年3月）より抜粋

■ 県内市町における新たな移動手段の検討について

交通不便地域等における具体的な移動手段の確保・定着に向けて、三重県では、令和2年度より「三重県高齢者等の移動手段の確保等に向けた地域モデル事業」を実施し、県内市町が実施するニーズ調査や実証事業、定着の取組、地域特性に応じた交通ネットワーク構築に向けた取組を支援している。

<三重県による市町への支援取組と市町の新たな移動手段の取組状況>

●「三重県高齢者等の移動手段の確保等に向けた地域モデル事業」（令和2～5年度）

目的：高齢者をはじめとする県民や来訪者の移動手段確保のため、市町等が行う福祉分野等と連携した事業や、次世代モビリティ等を活用した事業を支援し、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保につなげる。

対象事業：①福祉分野等と連携した移動手段確保事業
②次世代モビリティ等を活用した移動手段確保事業

補助率：補助対象経費の1/2

限度額：①・② 1団体300万円

取組実績：以下のとおり

年度	取組市町数 (取組事業数)	デマンド車両	他分野連携	その他	自動運転車両	AI・MaaS活用
R2年度	4市町 (4事業)	5市町 (6事業)	1市町 (2事業)	1市町 (1事業)	2市町 (4事業)	3市町 (3事業)
R3年度	4市町 (4事業)	桑名市、伊賀市、 川越町、鈴鹿市、 南伊勢町	南伊勢町	鳥羽市	桑名市、 四日市市	亀山市 紀北町 菰野町
R4年度	2市町 (3事業)	上記のうち、公共ライドシェアに関する取り組み				
R5年度	5市町 (5事業)	2市町（2事業） 紀北町、伊賀市				
合計	10市町 (16事業)					

●「三重県交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金」（令和6年度）

目的：交通不便地域等において高齢者・若者の日常的な移動手段、観光地での二次交通などを確保するため、市町等が行う取組の費用の一部を補助し、地域内交通のネットワーク構築につなげる。

対象事業：①地域における移動手段確保事業
②交通結節点等における乗継環境整備事業
③自動運転導入推進事業

補助率：補助対象経費の1/2

限度額：①1事業あたり100～500万円、②1団体あたり300万円、③1事業あたり800万円

取組実績：11市町19取組（2025年1月末時点）

予算額
支援内容
拡充

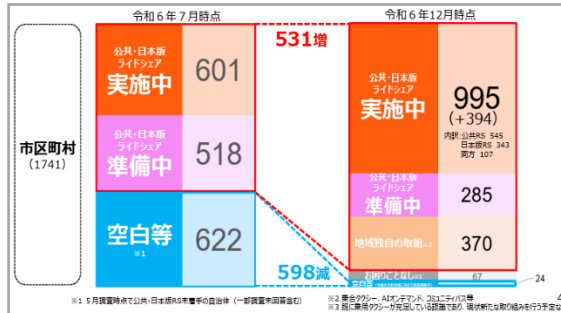
【参考】公共・日本版ライドシェアの取組状況

<県内>

	取組市町数	備考
公共ライドシェア※	9市町 (10サービス)	以下の市町等がサービスを実施。 津市（運営主体：市、運営協議会の2サービス）、松阪市、 名張市、伊賀市、大台町、木曽岬町、尾鷲市、伊勢市、紀北町
	2市町 (3サービス)	以下のNPO、一般社団法人がサービスを実施。 南伊勢町（運営主体：NPO）、 熊野市（運営主体：一般社団法人、NPOの2サービス）
日本版ライドシェア	2市町 (2取組)	実証事業による取組。 伊勢市 - 実証期間：令和6年12月5日～令和7年3月1日 志摩市 - 実証期間：令和6年7月22日～9月16日

※ 国土交通省「交通空白地有償運送登録者名簿（令和6年10月23日現在）」より

<全国>



※ 国土交通省「交通空白」解消本部 第3回（令和7年2月25日）
資料「地域の足」「観光の足」確保に向けた取組状況と今後の対応」より

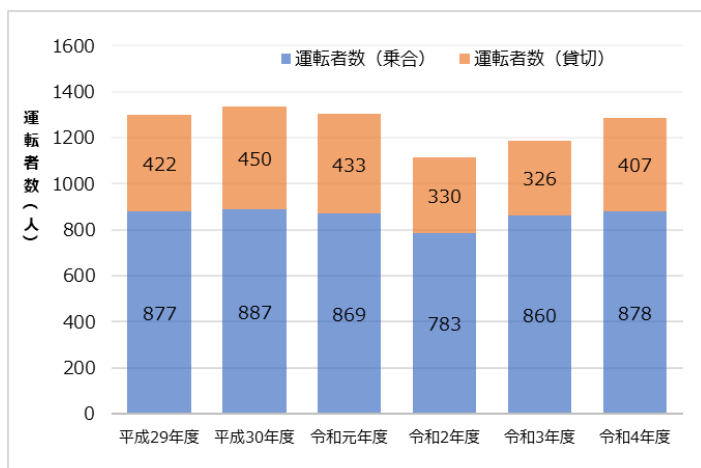
全国的に公共・日本版ライドシェアの取り組みが増加

■ 地域公共交通における担い手不足について

バス運転士の労働時間等の基準が変更される中で、既存の運行ダイヤの維持に対して運転士不足が懸念される。また、タクシー運転士においても、年々減少傾向にあり、観光地や都市部の深夜時間帯等のタクシー需要に対応できなくなるなど、駅からの二次交通の欠如につながる可能性がある。これらのことから、積極的な運転士確保を図ることが求められる。

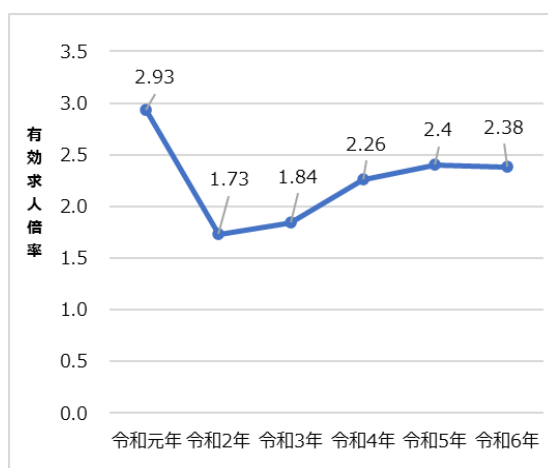
＜県内運転士の状況（バス・タクシー）＞

■ バス運転士数の推移（三重県）



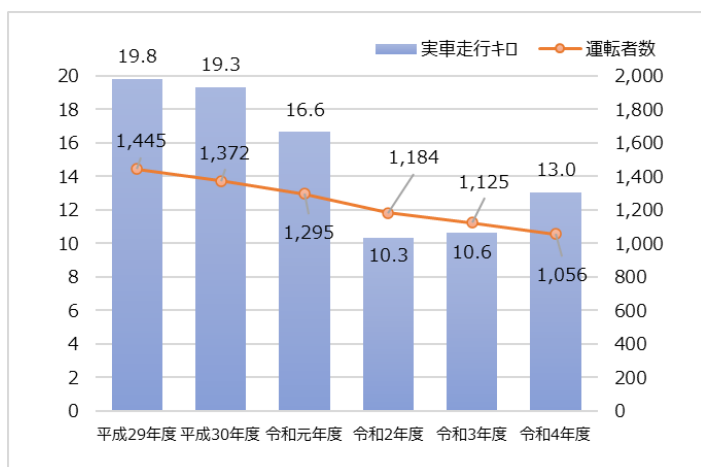
出典：数字でみる中部の運輸 2024「3. バス(1)バス事業の推移」

■ 自動車運転の職業に係る有効求人倍率の推移(三重県)



出典：三重労働局資料
※各年 6 月の数字。バス・タクシー・貨物輸送も含む

■ タクシー運転士数の推移と実車走行キロの推移（三重県）



出典：数字でみる中部の運輸 2024「5. ハイヤー・タクシー（3）タクシー事業の推移」

【県による具体的な施策】

□施策：公共交通の担い手の確保

□施策の取組方向：路線バスやタクシー等の担い手確保に向けた取組の促進

□主な取り組み：

- ① 運転士等確保の取組の促進
- ② キャリア教育をととした児童生徒への運転士等に係る職業理解の促進
- ③ 自動運転の導入に向けた取組の促進

など

三重県地域公共交通計画（令和 6 年 3 月）より抜粋

（２）県内地域における住民（主に高齢者等）の主な移動ニーズ

住民の移動ニーズや免許返納に向けた課題等を把握するため、地域座談会を以下のとおり実施した。地域座談会は、地域交通の実証事業の住民向け説明会の機会や、民生委員等の会議の機会などを活用し、高齢者を中心とした住民の声を聞きとることや、地域の高齢者に日頃接する機会が多い民生委員等へのヒアリングにより、把握に努めた。

①実施概要

<実施日・場所>

実施日	場所
2024年8月20日	川越町（川越町役場）
2024年8月30日	名張市（名張市役所）
2024年9月18日	紀北町（紀北町役場）
2024年9月20日	大台町（高奈集会所）
2024年9月24日	伊賀市（上野高校）
2024年9月25日	大台町（日進集会所）
2024年10月1日	南伊勢町（方座浦防災センター）
2024年10月9日	志摩市（安乗漁民センター）
2024年10月16日	紀北町（紀北町生涯学習センター）
2024年10月17日	南伊勢町（木谷の館）
2025年1月22日	桑名市（多度地区市民センター）
2025年1月27日	桑名市（肱江集会所）
2025年2月12日	尾鷲市（中央公民館）

<主なヒアリング項目>

- ・日ごろの公共交通の利用状況や改善してほしいこと
- ・免許返納への考え、どのような移動手段が整備されれば免許返納を考えることが可能か
- ・地域住民によるボランティア輸送、スクールバスや医療・福祉車両の活用、第二種免許を保有しない一般人によるライドシェアに対する乗車意向

②主な意見のとりまとめ

地域座談会で出された具体的な意見について、下記の通り整理した。

■現状の公共交通に対する意見

<利用状況>

- ・ほとんど利用したことがない（自家用車中心）。
- ・買い物や病院利用の時に、路線バスやタクシーを利用（週数回）。
- ・飲酒時など車が使用できない時に、バスを利用（月 1・2 回）。
- ・緊急で外出する時に、タクシーを利用（年数回）。

<感想・意見> ⊕便利・満足な声 ⊖改善等を望む声

鉄道

- ⊖（JR）運行本数を増やしてほしい。

タクシー

- ⊕夜間や緊急時に移動したい場合に便利。
- ⊕観光促進の面では必要不可欠。
- ⊖料金が高い（安くしてほしい）。
- ⊖贅沢な乗り物の印象があり、利用を控えてしまう。
- ⊖タクシー補助券で十分に移動できない。

デマンド交通などの新たなサービス

- ⊕ドアツードアの移動サービスは便利。
- ⊖利用したことがない。
- ⊖事前予約が不便・面倒。
- ⊖高齢者の移動をサポートする観点では、ピンポイントでの送迎ができるサービスが良い。

路線バス・コミュニティバス

- ⊕定時定路線は利用しやすい。
- ⊕バスが運行していることが町の活気に関わる。
（利用者が少なくても継続してほしい）。
- ⊕コミュニティバスがあること自体が、安心感につながる。
- ⊖バス停までの距離が遠い。停留所を増やしてほしい。
- ⊖運行本数が少ない（特に昼の時間帯）。
- ⊖利用者数がいつ見ても少ない。
- ⊖料金体系が複雑なため、簡易な設定にしてほしい。

<提案等>

- ・特に路線バスやコミュニティバスについて、利用者が増加する施策（情報発信、利用促進の取組）を積極的に検討・実施したかどうか。
- ・バス車両の小型化など経費面の削減を検討したかどうか。
- ・利用の少ないバスは、別の用途（子どもの通学サポートに活用など）を検討したかどうか。
- ・高齢者等の利用は、変動料金ではなく、フリーパス制の利用を検討したかどうか。
- ・公共交通に乗る機会が必要だと感じる。

■ 免許返納に対する意見

<返納は検討できない主な理由>

- ・買い物や趣味（習い事）ができなくなる（自家用車と比較して、公共交通では圧倒的に不便）。
- ・世界（移動範囲）が狭まり、刺激が減ってしまうのが不安。
- ・親族の介護等をしており、公共交通の活用では実施が難しい。
- ・親族や近隣住民の支援等があっても、日々の全ての移動を依頼することはできない。

<返納を検討するために必要なサービス等>

- ・免許返納をする高齢者は、バス停までも歩くのが困難な可能性が高いため、ドアツードアの移動が良い。
- ・買い物などでは、荷物があるため、自宅までの送迎が必要と感じる。
- ・タクシー的なサービスの場合、料金的な負担が大きいことが考えられるため、安価な価格設定が必要。
- ・地域において、買い物便や病院便といった、目的別の乗合タクシーの充実。

■ 新たな移動手段に対する意見

近隣住民によるボランティア輸送 ⊕過疎地域や地域住民が親しい地域であれば、実施は検討できる。 ⊕仕組みがあれば利用する。ニーズはあると思う。 ⊖担い手の負担が大きすぎる。 ⊖担い手確保・維持が難しい。 ⊖事故時の責任や補償の面で課題が大きい。 ⊖事故等があった後も、同じ地域で生活していくことを考えると利用しづらい。 ⊖何度も依頼するのは気が引ける。 ⊖日常的な個人的な用事のための移動は依頼しづらい。	スクールバスや医療・福祉車両の活用 ⊕既存車両、施設等の従業員（雇用者）の空き時間を有効活用できる点で良い。 ⊕既存のバスサービスの運行本数を補完するという意味で良い。 ⊖買い物を目的としたような移動サービスの補完であれば、ドアツードアの方が良い。
第二種免許を保有しない一般ドライバーによるタクシーサービス（日本版ライドシェア等） ⊕仕組みが十分に周知されていれば、近所の人より見ず知らずの人の方が利用しやすい。 ⊕交通事業者や行政が管理・運営を十分にできていれば問題ない。 ⊖見ず知らずの人の一般車両に乗車することには抵抗感がある。 ⊖運賃が通常のタクシーと同額であれば、タクシーを利用したい。 ⊖事故があった場合の対応や安全面で不安がある。	

■ 利用料金に対する意見

- ・利用頻度や経済状況に合わせた料金設定が理想的。
- ・週 1 回は出かけるとすると、片道 500 円の利用料は高い印象がある。
- ・現在の自家用車の管理費の範囲内で、今まで通りの移動ができるような料金設定が良い。

3. 地域の類型化

地域を類型化するにあたり、県内 29 市町を人口、人口密度、面積の 3 つの条件に基づいて分類を行った。
具体的な条件の内容については下記の通り。

(1) 基礎的な条件による分類表

条件 \ 類型	地方中心都市型	中間型	コンパクト型	過疎地型
人口	5 万人以上		5 万人未満	
人口密度	300 人/km ² 以上	100 人/km ² 以上		100 人/km ² 未満
面積	50 km ² 以上		50 km ² 未満	50 km ² 以上

(2) 基礎的な条件に関する各市町データ一覧

分類	市町	条件		
		人口※1	人口密度※2	面積※3
地方中心都市型	津市	267,884	377	711.18
地方中心都市型	四日市市	300,342	1,454	206.5
地方中心都市型	伊勢市	117,928	566	208.37
地方中心都市型	桑名市	135,832	994	136.65
地方中心都市型	鈴鹿市	191,412	984	194.46
地方中心都市型	名張市	73,459	566	129.77
中間型	松阪市	153,612	246	623.58
中間型	伊賀市	84,009	150	558.23
中間型	鳥羽市	16,145	150	107.34
中間型	亀山市	49,438	259	191.04
中間型	いなべ市	44,123	201	219.83
中間型	志摩市	42,242	236	178.93
中間型	菰野町	39,876	373	107.01
中間型	多気町	13,344	129	103.06
中間型	紀宝町	9,771	123	79.62
コンパクト型	木曽岬町	5,752	365	15.74
コンパクト型	東員町	25,671	1,132	22.68
コンパクト型	朝日町	11,078	1,849	5.99
コンパクト型	川越町	15,546	1,783	8.72
コンパクト型	明和町	22,155	540	41.06
コンパクト型	玉城町	14,717	360	40.91
過疎地型	尾鷲市	14,713	76	192.71
過疎地型	熊野市	14,598	39	373.35
過疎地型	大台町	7,984	22	362.86
過疎地型	度会町	7,464	55	134.98
過疎地型	大紀町	6,970	30	233.32
過疎地型	南伊勢町	9,684	40	241.89
過疎地型	紀北町	13,288	52	256.55
過疎地型	御浜町	7,580	86	88.13

※1 三重県市町要覧（令和 6 年度版） R6.4.1 推計人口【単位：人】

※2 表内の「人口」、「面積」より算出【単位：人/km²】

※3 三重県市町要覧（令和 6 年度版） R6.4.1 総面積【単位：km²】

（３）各分類の概要

各分類の概要について、前述の人口、人口密度、面積のデータに加えて、人口集中地区や通勤・通学流動地域などのデータ（p 10～13 参照）を踏まえて取りまとめた。

■地方中心都市型

該当市町：6市町（津市、四日市市、伊勢市、桑名市、鈴鹿市、名張市）

【概要】

- ✓ 人口が5万人以上、かつ人口密度が300人以上／km²の市が対象となる。
- ✓ 県内地域において、経済面や生活面で中心的な役割を有し、人口規模が大きく、人口密度が高い市町が多い。
- ✓ 可住地面積割合が比較的高い市町が多く、複数の人口集中地区を有する市町が多い。

■中間型

該当市町：9市町（松阪市、伊賀市、鳥羽市、亀山市、いなべ市、志摩市、菰野町、多気町、紀宝町）

【概要】

- ✓ 他の3類型に属さない市町が対象となる。
- ✓ 一定の人口規模、人口密度を有する一方で、一部過疎、全部過疎（各2市）の自治体がある。
- ✓ 可住地面積の割合が比較的低い市町が多く、いずれの市町も3割から4割台となる。
- ✓ 年齢別人口構成として、高齢化率が比較的高い。

■コンパクト型

該当市町：6市町（木曽岬町、東員町、朝日町、川越町、明和町、玉城町）

【概要】

- ✓ 面積が50km²未満の市町が対象となる。
- ✓ 地方中心都市型の市町に隣接し、面積が小さく、人口密度が非常に高い。
- ✓ 可住地面積割合が非常に高い市町が多い。
- ✓ 通勤・通学流動において、他市町内での従業・通学（内外）の割合が高く、昼夜間人口比率が高い。
- ✓ 年齢別人口構成では、4つの分類の中で65歳以上の割合が最も低く、15歳未満、15～64歳未満の割合はいずれも最も高い。

■過疎地型

該当市町：8市町（尾鷲市、熊野市、大台町、度会町、大紀町、南伊勢町、紀北町、御浜町）

【概要】

- ✓ 人口密度が100人／km²未満の市町が対象となる。
- ✓ 人口規模が比較的小さいが、面積が広く、人口密度が低い。
- ✓ 可住地面積割合が低い市町が多く、8市町中6市町が全部過疎地域である。
- ✓ 年齢別人口構成として、高齢化率が高く、15歳未満人口や生産年齢人口が占める割合が低い。

(4) その他参考データ

分類	市町	総面積 (km ²)	可住地面積 (km ²)	可住地面積	
				割合	平均
地方中心都市型	津市	711.18	295.84	41.6%	63.7%
地方中心都市型	四日市市	206.50	178.25	86.3%	
地方中心都市型	伊勢市	208.37	98.80	47.4%	
地方中心都市型	桑名市	136.65	106.91	78.2%	
地方中心都市型	鈴鹿市	194.46	158.58	81.5%	
地方中心都市型	名張市	129.77	61.42	47.3%	
中間型	松阪市	623.58	196.64	31.5%	38.4%
中間型	伊賀市	558.23	218.75	39.2%	
中間型	鳥羽市	107.34	32.36	30.1%	
中間型	亀山市	191.04	71.33	37.3%	
中間型	いなべ市	219.83	92.48	42.1%	
中間型	志摩市	178.94	87.89	49.1%	
中間型	菰野町	107.01	53.41	49.9%	
中間型	多気町	103.06	43.90	42.6%	
中間型	紀宝町	79.62	18.88	23.7%	
コンパクト型	木曽岬町	15.74	15.74	100.0%	90.5%
コンパクト型	東員町	22.68	20.91	92.2%	
コンパクト型	朝日町	5.99	5.36	89.5%	
コンパクト型	川越町	8.72	8.72	100.0%	
コンパクト型	明和町	41.06	37.87	92.2%	
コンパクト型	玉城町	40.91	28.32	69.2%	
過疎地型	尾鷲市	192.71	17.13	8.9%	14.5%
過疎地型	熊野市	373.35	45.28	12.1%	
過疎地型	大台町	362.86	27.47	7.6%	
過疎地型	度会町	134.98	20.87	15.5%	
過疎地型	大紀町	233.32	22.69	9.7%	
過疎地型	南伊勢町	241.89	35.84	14.8%	
過疎地型	紀北町	256.55	31.32	12.2%	
過疎地型	御浜町	88.13	31.16	35.4%	

出典：三重県 市町（村）累年統計表 1章 自然環境を元に作成

分類	市町	年齢別人口構成比					
		15歳未満	平均	15~64歳	平均	65歳以上	平均
地方中心都市型	津市	11.5%	11.5%	57.0%	56.7%	29.9%	29.3%
地方中心都市型	四日市市	11.8%		60.7%		26.1%	
地方中心都市型	伊勢市	11.1%		54.9%		32.8%	
地方中心都市型	桑名市	12.2%		58.7%		27.5%	
地方中心都市型	鈴鹿市	11.2%		55.3%		25.2%	
地方中心都市型	名張市	11.3%		53.5%		34.4%	
中間型	松阪市	11.7%	10.9%	56.3%	53.4%	31.0%	33.6%
中間型	伊賀市	10.1%		53.7%		33.4%	
中間型	鳥羽市	8.2%		49.6%		41.3%	
中間型	亀山市	12.1%		53.1%		26.0%	
中間型	いなべ市	11.9%		58.7%		27.9%	
中間型	志摩市	7.9%		48.2%		42.7%	
中間型	菰野町	13.4%		58.5%		26.8%	
中間型	多気町	11.6%		52.5%		35.1%	
中間型	紀宝町	10.9%		50.4%		38.5%	
コンパクト型	木曽岬町	8.2%	13.1%	51.6%	58.0%	34.0%	27.5%
コンパクト型	東員町	13.6%		53.9%		32.4%	
コンパクト型	朝日町	16.5%		64.2%		18.8%	
コンパクト型	川越町	14.0%		67.1%		18.5%	
コンパクト型	明和町	12.7%		54.8%		32.2%	
コンパクト型	玉城町	13.4%		56.4%		29.2%	
過疎地型	尾鷲市	7.8%	8.1%	44.0%	45.2%	45.4%	46.1%
過疎地型	熊野市	9.2%		44.9%		45.4%	
過疎地型	大台町	8.7%		47.1%		44.1%	
過疎地型	度会町	10.7%		51.3%		37.9%	
過疎地型	大紀町	6.5%		41.1%		52.3%	
過疎地型	南伊勢町	5.4%		39.6%		54.7%	
過疎地型	紀北町	7.0%		45.6%		46.9%	
過疎地型	御浜町	9.7%		48.2%		42.0%	

出典：三重県 月別人口調査結果「年報」年齢別人口（令和5年10月1日現在）を元に作成

人口集中地区				昼夜間 人口比率	平均
該当有	該当人口 (人)	総人口割合	平均		
○ (3か所以上)	137,562	50.1%	54.9%	102.9%	97.2%
○ (3か所以上)	205,948	67.4%		104.7%	
○ (2か所)	54,923	44.7%		100.2%	
○ (2か所)	74,955	54.1%		92.8%	
○ (1か所)	111,739	57.1%		94.7%	
○ (3か所以上)	42,957	56.2%		88.4%	
○ (3か所以上)	74,258	46.7%	29.7%	95.7%	98.7%
○ (1か所)	21,409	24.1%		99.9%	
				106.0%	
○ (1か所)	6,256	12.6%		110.4%	
				93.4%	
				106.9%	
○ (1か所)	14,437	35.6%		84.6%	
				104.5%	
				87.2%	
			53.4%	95.2%	90.9%
○ (1か所)	11,887	46.1%		87.0%	
				83.2%	
○ (1か所)	9,193	60.8%		95.2%	
				88.3%	
				96.5%	
○ (1か所)	8,540	52.5%	52.5%	103.0%	94.5%
				101.8%	
				96.0%	
				78.3%	
				90.2%	
				94.3%	
				96.7%	
				95.7%	

出典：令和2年国勢調査を元に作成

分類	市町	通勤・通学流動						過疎地指定
		自市区町村で従業・通学			他市区町村で従業・通学			
		総数 (人)	割合	平均	総数 (人)	割合	平均	
地方中心都市型	津市	123,770	77.0%	68.4%	30,835	19.2%	27.9%	
地方中心都市型	四日市市	124,740	72.1%		38,996	22.5%		
地方中心都市型	伊勢市	52,169	72.2%		16,948	23.5%		
地方中心都市型	桑名市	49,734	58.4%		32,197	37.8%		
地方中心都市型	鈴鹿市	77,201	66.1%		36,243	31.0%		
地方中心都市型	名張市	29,186	64.8%		14,975	33.3%		
中間型	松阪市	64,591	67.6%	63.3%	27,255	28.5%	33.4%	一部過疎
中間型	伊賀市	17,065	57.8%		11,414	38.7%		一部過疎
中間型	鳥羽市	7,766	72.9%		2,568	24.1%		全部過疎
中間型	亀山市	18,671	64.8%		9,364	32.5%		
中間型	いなべ市	19,477	77.3%		5,040	20.0%		
中間型	志摩市	43,010	80.5%		7,933	14.8%		全部過疎
中間型	菰野町	12,048	47.9%		12,228	48.6%		
中間型	多気町	4,318	49.7%		4,161	47.9%		
中間型	紀宝町	2,984	51.2%		2,658	45.6%		
コンパクト型	木曽岬町	1,438	38.5%	39.2%	2,138	57.2%	56.9%	
コンパクト型	東員町	6,253	39.9%		8,941	57.1%		
コンパクト型	朝日町	2,506	34.2%		4,629	63.1%		
コンパクト型	川越町	3,724	36.9%		5,589	55.3%		
コンパクト型	明和町	5,808	42.0%		7,591	54.9%		
コンパクト型	玉城町	4,189	43.6%		5,180	53.9%		
過疎地型	尾鷲市	6,928	82.6%	65.8%	1,325	15.8%	32.6%	全部過疎
過疎地型	熊野市	6,410	77.2%		1,802	21.7%		全部過疎
過疎地型	大台町	3,026	61.9%		1,713	35.1%		全部過疎
過疎地型	度会町	1,856	39.4%		2,762	58.6%		
過疎地型	大紀町	2,407	59.8%		1,597	39.7%		全部過疎
過疎地型	南伊勢町	3,656	68.0%		1,612	30.0%		全部過疎
過疎地型	紀北町	5,890	75.7%		1,745	22.4%		全部過疎
過疎地型	御浜町	3,016	61.6%		1,844	37.7%		

出典：令和2年国勢調査を元に作成
出典：「三重県過疎地域持続的発展方針（令和4年4月改訂）」

4. 移動サービスの類型化

- ・各地域類型に属する市町の移動サービスの状況を把握し、各類型の移動サービスにおける共通事項や特徴を整理するとともに、各類型が有する主な課題とそれに対する対応策の事例について整理する。

（１）県内移動サービスの把握対象の明確化、整理・区分、数値化

- ① 県内の移動サービスについて、対象とする移動サービスの範囲を定め、運行形態等に基づいて移動サービスの種類を整理した。（表 A 参照）。

＜対象とする移動サービスの考え方＞

- ・対象とした移動サービスは、「鉄道」、「バス」、「タクシー」とし、県内市町で一律に把握が困難なサービス（民間タクシー、病院送迎やスクールバス等のボランティア輸送等）、ならびに特定の市町のみが利用する移動サービス（定期船・観光船等）については、対象外とした。
- ・道路運送法に基づき、乗車定員が 11 人以上の乗り物を「バス」、11 人未満の乗り物を「タクシー」として分類した。
- ・市町等が運営・運行する無償のバスやタクシーは、市町のホームページ等で確認可能な範囲で対象とした。

- ② 把握対象とした移動サービスについて、市町ごとに洗い出しを行い、下記の A～E の 5 区分で市町ごとの状況を整理した。そのうえで、4 つの地域類型別に表に整理し、各市町の移動サービスの状況を一覧化できるようにした（表 B 参照）。

＜A～E の整理＞

区分	整理内容
A	・鉄道（幹線鉄道／地方鉄道・支線）の路線数、ならびに駅数、 ・路線バス（幹線系統／フィーダー系統）の路線数
B	・コミュニティバス（高頻度／低頻度）の路線数 ・コミュニティタクシーの路線数
C	・デマンドバス（固定路線／一部未固定路線）の路線数 ・デマンドタクシー（固定路線）の路線数
D	・デマンドタクシー（ドアツードア）の路線数
E	・デマンドタクシー（ドアツードア・福祉）の事業者数

- ③ 上記整理からみた地域類型の特徴

区分	特徴
地方中心 都市型	・鉄道や路線バスの路線数（A）が突出して多く、コミュニティバス（B）も一定の路線数があり、充実している。 ・市町によってばらつきはあるもののデマンドタクシーの事業者数（E）も多い傾向にある。
中間型	・鉄道、路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシーは一定の路線数（A、B）がある。 ・デマンドタクシー（固定路線）の路線数（C）が多い傾向にある。
コンパクト型	・いずれの移動サービスについても、4 つの類型の中で平均値が最も低く、移動サービスが比較的少ない。
過疎地型	・鉄道や路線バスの路線数（A）は総じて少ない。 ・デマンドタクシー（ドアツードア）の路線数（D）や事業者数（E）が多い自治体がある。

①②県内移動サービスのうち、把握対象とした移動サービスの明確化、整理・区分

＜表 A＞ 把握対象とした移動サービスの明確化、整理・区分

交通手段		運行形態		名称	概要	自家用有償 旅客運送 ※道路運送法第79条登録
鉄道	幹線鉄道	乗合型	—	幹線鉄道	県内市町を横断する鉄道路線 （特急を除き、平日の運行本数が上下で100本以上）	—
	地方鉄道等		—	支線・地方鉄道	県内一部エリアで運行する地方鉄道や幹線鉄道の支線 （特急を除き、平日の運行本数が上下で100本未満）	—
バス※1	地域間幹線系統		路線定期	路線バス （幹線）	地域間幹線系統補助の対象の認定を受けたバス路線 （44系統）	—
	地域内 フィーダー系統		路線定期	路線バス （フィーダー）	上記以外の民間運営のバス路線 （高速バス、祝日のみ・季節限定の路線は除く）	—
				コミュニティバス （高頻度）	定時定路線で運行するバス （週4回以上運行）	非該当
				該当		
			コミュニティバス （低頻度）	定時定路線で運行するバス （週4回未満運行）	非該当	
				該当		
			路線不定期	デマントバス （固定路線）	不定期（予約の有無）により固定路線（停留所） を運行するバス	非該当
				該当		
区域運行		デマンドバス （一部未固定）	「予約等により走行する区間」、「フリー乗降区間」 があるバス	非該当		
	該当					
タクシー※1	—	路線定期	コミュニティタクシー	定時定路線で運行するタクシー	非該当	
					該当	
		路線不定期	デマントタクシー （固定路線）	不定期（予約の有無）で固定路線（停留所） を運行するタクシー	非該当	
					該当	
		乗合型 /貸切型	区域運行	デマントタクシー （ドアツードア）	不定期（予約の有無）で 自宅等から目的地（エリア内）を運行するタクシー	非該当
				該当		
デマンドタクシー （ドアツードア・福祉）	不定期（予約の有無）で 自宅等から目的地（エリア内）を運行する福祉タクシー	該当				

※1：乗車定員11人以上は「バス」、11人未満は「タクシー」に分類(道路運送法より定義)。廃止代替バスも含む。

※2：市町のHPなどで確認できる、市町等が運営・運行し無償で利用できるバスやタクシーも上記表内に含む。

※3：県内市町別で一律に把握が困難な移動サービス(民間タクシー、病院送迎やスクールバス等のボランティア輸送等)や該当する市町が限定的な移動サービス(定期船・観光船等)は除く。

具体例・備考	主な把握内容	区分内容	区分名称		
近鉄（名古屋線、近鉄山田線、近鉄鳥羽線、大阪線）、JR東海（関西本線）	市町内の 路線数、駅数	主に民間の交通事業者が 運営・管理する移動サービス	【A】		
地方鉄道：三岐鉄道・伊賀鉄道・養老鉄道・四日市あすなろ鉄道・伊勢鉄道 支線：近鉄（湯の山線、鈴鹿線、近鉄志摩線）、JR東海（紀勢本線、参宮線）、JR西日本（関西本線）					
桑名阿下喜線、四日市福王山線、津太陽の街線、松阪大石線、南島線、阿波線、島勝線 など	市町内の 路線数 (運行系統数)	主に市町等が 運営・管理する 移動サービス	【B】		
対象事業者：三重交通(株)、三交伊勢志摩交通(株)、八風バス(株)、三重急行自動車(株)、三岐鉄道(株)（三岐バス）					
ぐるっとバス【津市】、おかげバス【伊勢市】、C-BUS・西部/南部【鈴鹿市】、かもめバス【鳥羽市】、オレンジバス【東員町】、明和町町民バス【明和町】、熊野市バス【熊野市】、南伊勢町営バス【南伊勢町】 など	市町内の 路線数			予約等により 運行箇所や 運行実施が 変更となる 移動サービス	【C】
該当なし					
津市コミュニティバス（一部）【津市】、薦原コミュニティバス「コモコモ号」【名張市】、 関南部地区スクールバス活用バス【亀山市】、いこかバス・海野線【紀北町】、Cバス（一部）【大紀町】 など					
津市コミュニティバス（一部）【津市】、飯南ほほえみバス【松阪市】					
該当なし （注）名称として「デマンドバス」で左記概要の内容のサービスのサービスはあるが、 乗車人数11人未満のものであり、「デマンドタクシー」に分類					
K-バス（一部）【桑名市】、いこかバス（一部）【紀北町】、南伊勢町デマンドバス【南伊勢町】					
いがまち行政サービス巡回車【伊賀市】	市町内の 路線数			定時定路線の 移動サービス	【B】
嬉野おおきんバス【松阪市】、野登・白川地区自主運行バス【亀山市】、かもしか号【菰野町】 福祉バス【玉城町】、熊野市市街地周遊バス【熊野市】、度会町営バス【度会町】 など					
津市コミュニティバス（一部）【津市】、沼木バス（一部）【伊勢市】、 国津コミュニティバス「あららぎ号」【名張市】、比自岐コスモス号【伊賀市】、ふれあいバス（一部）【尾鷲市】など				予約等により 運行箇所や 運行実施が 変更となる 移動サービス	【C】
高松山団地乗合ワゴン【津市】、おかげバス（一部）【伊勢市】、エリアタクシー「でん多」【多気町】、 チョイソコめいひめ【明和町】、元気バス【玉城町】、大台町デマンドタクシー【大台町】 など					
宇気郷コミュニティバス【松阪市】、飯高地区コミュニティ交通かはだ【松阪市】		ドアツードアの 移動サービス	【D】		
熊野市乗合タクシー【熊野市】					
美杉地域お助けタクシー【津市】、えがお【紀北町】					
洗心福祉会【津市】【鈴鹿市】、いなべ市社会福祉協議会【いなべ市】、医療法人吉創会【尾鷲市】など （注）福祉有償運送の登録がある運送サービス（登録事業者）	市町内の 登録事業者数	主に民間事業者が 運営・管理する移 動サービス	介助が必要な 人限定の ドアツードアの 移動サービス	【E】	

③整理・区分に基づいた各市町の移動サービスの状況一覧

<表 B> 整理区分に基づいた各市町の移動サービス状況一覧

市町		鉄道				路線バス		区分[A] 路線数 合計	(参考) 人口カバー率
		幹線鉄道		地方鉄道・支線		幹線	フィーダー		
		路線数	駅数	路線数	駅数	路線数	路線数		
津市		2	15	3	20	13	16	34	79.6
四日市市		2	15	4	23	4	26	36	80.9
伊勢市		2	8	1	6	10	11	24	83.4
桑名市		2	5	2	12	2	20	26	87.2
鈴鹿市		2	9	2	10	5	4	13	71.3
名張市		1	4	0	0	3	13	17	75.9
都市中心型	平均	1.8	9.3	2.0	11.8	6.2	15.0	25.0	79.7
	中央	2.0	8.5	2.0	11.0	4.5	14.5	25.0	80.3
松阪市		3	9	2	6	7	9	21	61.5
伊賀市		1	4	3	21	3	11	18	75.2
鳥羽市		1	2	2	8	0	2	5	82.2
亀山市		1	2	2	5	3	1	7	71.8
いなべ市		0	0	2	12	1	0	3	44.4
志摩市		0	0	1	9	5	5	11	68.8
菰野町		0	0	1	4	1	0	2	75.8
多気町		0	0	2	5	4	2	8	78.8
中間型	平均	0.8	2.1	1.9	8.8	3.0	3.8	9.4	69.8
	中央	0.5	1.0	2.0	7.0	3.0	2.0	7.5	73.5
木曽岬町		0	0	0	0	0	0	0	67.3
東員町		0	0	1	2	1	6	8	82.6
朝日町		1	1	1	1	0	0	2	86.8
川越町		1	1	0	0	0	1	2	36.5
明和町		1	2	0	0	0	0	1	79.6
玉城町		0	0	1	1	3	0	4	30.9
コンパクト型	平均	0.5	0.7	0.5	0.7	0.7	1.2	2.8	64.0
	中央	0.5	0.5	0.5	0.5	0.0	0.0	2.0	73.5
尾鷲市		0	0	1	5	3	0	4	79.4
熊野市		0	0	1	6	2	0	3	68.8
大台町		0	0	1	4	2	1	4	66.7
度会町		0	0	0	0	3	0	3	65.5
大紀町		0	0	1	4	1	0	2	28.2
南伊勢町		0	0	0	0	5	0	5	57.9
紀北町		0	0	1	4	3	1	5	62.6
御浜町		0	0	1	3	1	0	2	62.3
紀宝町		0	0	1	2	1	0	2	92.8
過疎地型	平均	0.0	0.0	0.8	3.1	2.3	0.2	3.3	64.9
	中央	0.0	0.0	1.0	4.0	2.0	0.0	3.0	65.5
全体	平均	0.7	2.7	1.3	6.0	3.0	4.4	9.4	69.1
	中央	0.0	0.0	1.0	4.0	3.0	1.0	5.0	71.8

市町	コミュニティバス		コミュニティ タクシー	区分[B] 路線数 合計	
	高頻度	低頻度			
	路線数	路線数			
津市		3	11	7	21
四日市市		6	0	0	6
伊勢市		6	0	1	7
桑名市		5	0	1	6
鈴鹿市		5	0	0	6
名張市		7	2	1	10
都市中心型	平均	5.3	2.2	1.7	9.3
	中央	5.5	0.0	1.0	6.5
松阪市		7	5	4	16
伊賀市		7	1	9	17
鳥羽市		5	0	0	5
亀山市		7	1	1	9
いなべ市		13	0	0	13
志摩市		1	0	0	1
菰野町		9	0	1	10
多気町		1	0	0	1
中間型	平均	6.3	0.9	1.9	9.0
	中央	7.0	0.0	0.5	9.5
木曽岬町		2	0	0	2
東員町		4	0	0	4
朝日町		0	0	0	0
川越町		2	0	0	2
明和町		6	0	0	6
玉城町		0	0	1	1
コンパクト型	平均	2.3	0.0	0.2	2.5
	中央	2.0	0.0	0.0	2.0
尾鷲市		3	0	2	5
熊野市		6	0	1	7
大台町		2	0	0	2
度会町		0	0	2	2
大紀町		4	5	0	9
南伊勢町		7	1	0	8
紀北町		0	1	0	1
御浜町		4	0	0	4
紀宝町		3	0	0	3
過疎地型	平均	3.2	0.8	0.6	4.6
	中央	3.0	0.0	0.0	4.0
全体	平均	4.3	0.9	1.1	6.3
	中央	4.0	0.0	0.0	6.0

市町	デマンドバス		デマンドタクシー	区分[C] 路線数 合計		
	固定路線	一部未固定	固定路線			
	路線数	路線数	路線数			
津市	0	0	3	3		
四日市市	0	0	0	0		
伊勢市	0	0	3	3		
桑名市	0	2	0	2		
鈴鹿市	0	0	0	0		
名張市	0	0	0	0		
都市中心型	平均	0.0	0.3	1.0	1.3	
	中央	0.0	0.0	0.0	1.0	
松阪市	0	0	4	4		
伊賀市	0	3	1	4		
鳥羽市	0	0	0	0		
亀山市	0	0	1	1		
いなべ市	0	0	0	0		
志摩市	0	0	2	2		
菰野町	0	0	1	1		
多気町	0	0	2	2		
中間型	平均	0.0	0.4	1.4	1.8	
	中央	0.0	0.0	1.0	1.5	
木曽岬町	0	0	0	0		
東員町	0	0	0	0		
朝日町	0	0	0	0		
川越町	0	0	0	0		
明和町	0	0	2	2		
玉城町	0	0	1	1		
コンパクト型	平均	0.0	0.0	0.5	0.5	
	中央	0.0	0.0	0.0	0.0	
尾鷲市	0	0	0	0		
熊野市	0	0	0	0		
大台町	0	0	4	4		
度会町	0	0	0	0		
大紀町	0	0	0	0		
南伊勢町	0	1	0	1		
紀北町	0	1	0	1		
御浜町	0	0	0	0		
紀宝町	0	0	0	0		
過疎地型	平均	0.0	0.2	0.4	0.7	
	中央	0.0	0.0	0.0	0.0	
全体	平均	0.0	0.2	0.8	1.1	
	中央	0.0	0.0	0.0	0.0	

市町	デマンドタクシー		区分[D] 路線数 合計			
	ドアツードア					
	路線数					
津市	1		1			
四日市市	0		0			
伊勢市	0		0			
桑名市	0		0			
鈴鹿市	0		0			
名張市	0		0			
都市中心型	平均	0.2	0.2			
	中央	0.0	0.0			
松阪市	0		0			
伊賀市	0		0			
鳥羽市	0		0			
亀山市	0		0			
いなべ市	0		0			
志摩市	0		0			
菰野町	0		0			
多気町	0		0			
中間型	平均	0.0	0.0			
	中央	0.0	0.0			
木曽岬町	0		0			
東員町	0		0			
朝日町	0		0			
川越町	0		0			
明和町	0		0			
玉城町	0		0			
コンパクト型	平均	0.0	0.0			
	中央	0.0	0.0			
尾鷲市	0		0			
熊野市	4		4			
大台町	0		0			
度会町	0		0			
大紀町	0		0			
南伊勢町	0		0			
紀北町	1		1			
御浜町	0		0			
紀宝町	0		0			
過疎地型	平均	0.6	0.6			
	中央	0.0	0.0			
全体	平均	0.2	0.2			
	中央	0.0	0.0			

市町	デマンドタクシー		区分[E] 事業者数 合計			
	ドアツードア・福祉					
	事業者数					
津市	12		12			
四日市市	0		0			
伊勢市	4		4			
桑名市	3		3			
鈴鹿市	6		6			
名張市	10		10			
都市中心型	平均	5.8	5.8			
	中央	5.0	5.0			
松阪市	9		9			
伊賀市	15		15			
鳥羽市	2		2			
亀山市	6		6			
いなべ市	2		2			
志摩市	0		0			
菰野町	0		0			
多気町	0		0			
中間型	平均	4.3	4.3			
	中央	2.0	2.0			
木曽岬町	1		1			
東員町	0		0			
朝日町	1		1			
川越町	0		0			
明和町	0		0			
玉城町	1		1			
コンパクト型	平均	0.5	0.5			
	中央	0.5	0.5			
尾鷲市	5		5			
熊野市	6		6			
大台町	0		0			
度会町	1		1			
大紀町	0		0			
南伊勢町	2		2			
紀北町	7		7			
御浜町	0		0			
紀宝町	4		4			
過疎地型	平均	2.8	2.8			
	中央	2.0	2.0			
全体	平均	3.3	3.3			
	中央	2.0	2.0			

(2) 地域分類ごとの共通事項・特徴・課題

各地域類型に属する市町の移動サービスの状況を踏まえ、各類型の移動サービスにおける共通事項・特徴、主な課題を整理した。なお、整理にあたっては、地域座談会における住民の声や市町担当者ヒアリング等も参考とした。

また、地域座談会における住民の声から特徴的なものを示した。

■ 地方中心都市型

【共通事項・特徴】

- ✓ 民間交通事業者による移動サービスに関しては、人口集中地区を中心に市内で幅広く整備されており、市町外の移動手段が一定確保できている。
- ✓ 市内の移動に関しては、路線バスを補完する形で、主に市によるコミュニティバスが複数路線、市内の広域に運行するなど、大量輸送型の移動サービスが充実している。
- ✓ 特定需要に対応した移動サービスや少量輸送型の移動サービスは、タクシー事業者や福祉事業者などによる民間サービスが中心的に担っている。

【主な課題】

① 既存公共交通のサービス水準の維持・向上

民間交通事業者による移動サービスおよび市町によるコミュニティ交通において、利用者の減少傾向、運営コストの増加などを踏まえ、既存交通の見直しによる利用者増加やコスト削減などの施策を検討していく必要性がある。

<地域住民の声>

- ・バスの利用者がいつ見ても少ない。利用者増やす取り組みが必要。
- ・路線バスの運行がなく、コミュニティバスが運行しているが、朝夕の運行がなく不便。
- ・免許返納者が増えても、利便性が高くないため、コミュニティバスの利用者は減っている。

② 特定地域における移動手段の確保

一部地域において、交通空白地が存在するほか、高齢化の進行に伴い、既存の移動サービスでは住民ニーズが満たせない地域が発生しており、新たな移動サービスの導入を検討していく必要がある。

<地域住民の声>

- ・住居環境が変化（過疎化）しており、自宅からバス停までの距離が遠く、バス停までの移動手段が必要。
- ・（高齢者）家族や友人・知人による自家用車での送迎により買い物や病院に行っている。
- ・（市街地まで行かないと）地区内に買い物をする場所がなく、バス停までの距離が遠いため、車は手放せない。

■ 中間型

【共通事項・特徴】

- ✓ 民間交通事業者による移動サービスに関しては、一定の人口規模を有する市街地やその郊外で整備され、市町内外の移動手段が一定確保されている。
- ✓ 一方で、人口が減少傾向にある住宅街や過疎地など地域では、サービスが削減または削減傾向にあり、移動手段が不十分な状態にあるとの声も聞かれた。
- ✓ 市町内移動に関しては、路線バスを補完する形で、主に市町によるコミュニティバスが市町内の広域に運行している。
- ✓ 少ない需要量に応じたコミュニティタクシーを運行する市町や、特定の需要に対応するためのデマンドタクシーが運行している。

【主な課題】

② 特定地域における移動手段の確保

一部地域において、交通空白地が存在するほか、高齢化の進行に伴い、既存の移動サービスでは住民ニーズが満たせない地域が発生しており、新たな移動サービスの導入を検討していく必要がある。

<地域住民の声>

- ・住居環境が変化（過疎化）しており、自宅からバス停までの距離が遠く、バス停までの移動手段が必要。
- ・（高齢者）家族や友人・知人による自家用車での送迎により買い物や病院に行っている。
- ・（市街地まで行かないと）地区内に買い物をする場所がなく、バス停までの距離が遠いため、車は手放せない。

■コンパクト型

【共通事項・特徴】

- ✓ 民間交通事業者による移動サービスに関しては、整備状況は限定的であるものの、面積自体が小さいことや隣接市町の利用などが可能な状況などもあり、町内外の移動手段は一定確保できている。
- ✓ 町内移動に関しては、民間交通事業による移動サービスを補完する形で、市町等によるコミュニティバスなどが運行しているところもあるが、路線数等は少ない。

【主な課題】

③ 限定的な市町内移動ニーズに応じた移動手段の確保

コンパクト型の自治体は面積が小さく、隣接市町の移動サービスの利用が可能な状況もあり、自前で移動サービスを整備する必要性が他市町に比べて高くない状況にある。一方で、移動困難者（高齢者や若者）に対する移動サービスの確保は他市町と同様に必要である。そのため、限定的な対象者を主なターゲットとした、近～中距離の移動ニーズを満たすような移動サービスを検討していく必要がある。

<地域住民の声>

- ・自家用車が利用できない時の移動手段として、公共交通を月に1・2回程度は利用するが、ほとんど利用者がいない。
- ・公共交通手段の選択として、タクシーの利用が多いように感じる。また、徒歩を選択する人も多い。
- ・町外への移動やピンポイントで送迎してもらえる移動サービスが高齢者には求められる。

④ 市町外への移動手段の検討・確保

市町外への移動ニーズが一定ある一方で、市町外への移動手段が限定的または複数の乗り換えが必要、料金が高額になるなど、利便性に課題がみられるため、自家用車による移動のみが住民の選択肢となっている状況にある。そのため、他市町への移動ニーズの有無を十分に把握し、対応の必要性を判断し検討していく必要がある。

<地域住民の声>

- ・他市町の目的地も停留所として検討してほしい。
- ・自家用車がないと他市町にある病院に行く際に困る(自市町には適切な病院がない場合)。また、介護タクシーを利用すると高額。
- ・他市町の駅に行きたいが路線バスがないため不便（実際は乗り換えなどにより行くことが可能）。

■ 過疎地型

【共通事項・特徴】

- ✓ 民間交通事業者による移動サービスに関しては、特定の市街地等に限定して市町外移動の手段は一部確保されているが、市町内移動の手段は全域で限定的であり希薄な状態にある。
- ✓ 市町内移動に関しては、市町等によるコミュニティバスの運行が大きな役割を果たしている。
- ✓ 一方、コミュニティバスの利用者数が減少傾向にあるほか、乗車地が広域に分散する市町が多いため、路線数等は限定的となる傾向にある。
- ✓ 一部市町では、コミュニティバスを補完する形で、少ない需要量に応じたコミュニティタクシーを特定の需要に対応するためのデマンドタクシーを運行している。

【主な課題】

④ 市町外への移動手段の検討・確保

市町外への移動ニーズが一定ある一方で、市町外への移動手段が限定的または複数の乗り換えが必要、料金が高額になるなど、利便性に課題がみられるため、自家用車による移動のみが住民の選択肢となっている状況にある。そのため、他市町への移動ニーズの有無を十分に把握し、対応の必要性を判断し検討していく必要がある。

<地域住民の声>

- ・他市町の目的地も停留所として検討してほしい。
- ・自家用車がないと他市町にある病院に行く際に困る(自市町には適切な病院がない場合)。また、介護タクシーを利用すると高額。
- ・他市町の駅に行きたいが路線バスがないため不便（実際は乗り換えなどにより行くことが可能）。

⑤ 高齢者等のニーズに合致した移動手段の確保

市町全域で高齢化が進行する地域が多く、介護までは要しないものの、一定距離の徒歩移動が難しい高齢者が増加傾向にある。そのような高齢者等の買い物等における移動を支援するため、ドアツードアの移動支援サービスを検討していく必要がある。

<地域住民の声>

- ・高齢になるほどバス停まで歩くことも大変になるため、ドアツードア移動の必要性が強くなると思う。
- ・買い物の場合、バスは（荷物などがあるため）不便。ドアツードアだと助かる。
- ・買い物では荷物を運ぶことが大変なため、ドアツードアのサービスが増える方が望ましい。
- ・家の前で乗れる、気軽に移動できるといった要素が求められる。

⑥ 将来的な移動需要の変化を踏まえた既存公共交通の維持・存続

コミュニティバスの運営に関して、利用者の減少により維持が困難となる路線や効果的に機能していない路線等の見直しを実施し、今後さらに増加する高齢者等の潜在的な移動ニーズに対応した地域公共交通の検討が必要である。また、福祉分野、教育分野などで別途提供している移動ニーズも併せた地域公共交通のあり方を検討し、市町の費用面や運営面での負担軽減、効率化も併せて検討し、持続可能な利用率の向上を図っていく必要がある。

<地域住民の声>

- ・バス利用者がいつ見ても少ない。利用促進の取組や情報発信が必要。
- ・車両を小さくするなど、経費面を削減した方が良いのではないか、もったいない。
- ・バスの本数が少なく（特に昼・午後）、帰宅の際は、長時間待つか、タクシーを利用するしか方法がない。
- ・バス停までの距離が遠い（または本数がすくない）ため、利用しにくい（できない）。
- ・停留所の改定で、日常的な買い物ができる店舗前（スーパーや生活用品店舗など）を新たに設置してもらえたのは非常にありがたい。

(3) 課題に対する交通施策事例

主な課題
①既存公共交通のサービス水準の維持・向上 背景 ✓利用者の減少（利用収入の減少）。 ✓燃料費の高騰などによるコスト増加。 ✓人手不足の深刻化による担い手（運転手）確保が困難。 ➡不採算路線や費用対効果の低いサービスが発生。
②特定地域における移動手段の確保 背景 ✓過疎化・高齢化に伴い、生活利便施設が不足する地域が発生。 ✓日常生活において、他地域への移動が必要不可欠であるが、自家用車以外の移動手段が不足。 ✓地区内の移動困難者（高齢者や若者など）の移動ニーズが満たせない状況が発生。
③限定的な市町内移動ニーズに応じた移動手段の確保 背景 ✓市町内での移動需要は、他市町と比較して相対的に低い。 ➡一般的な公共交通の導入では費用対効果が非常に低い。 ✓他市町同様に移動困難者（高齢者や若者など）の移動需要は存在。 ✓近～中距離かつ個別の目的地への移動需要が比較的高い。
④市町外への移動手段の検討・確保 背景 ✓市町外にある目的地への移動ニーズが存在。 ✓市町外への移動手段は存在するが、限定的であったり、複数の乗り換えが必要など、住民にとっては利便性が悪い。 ✓結果として、自家用車による移動が住民の選択肢となっている。
⑤高齢者等のニーズに合致した移動手段の確保 背景 ✓全域で高齢化が進展しており、高齢者数が大幅に増加。 ✓バス停留所までの徒歩移動が困難であったり、買い物等で荷物を持った状態での徒歩等による移動が困難といった、ドアツードアによる移動のニーズが高い。 ➡自動車移動の常態化により、ドアツードア以外の移動手段に対する不便さがあり、公共交通が利用がされない。 ✓地域内において、ドアツードアの移動サービス自体が不足、または利用料金が高額であり、日常利用が困難。
⑥将来的な移動需要の変化を踏まえた既存公共交通の維持・存続 背景 ✓地域全体の人口減少、過疎化などに伴う大幅な利用者の減少により、既存公共交通の運行維持が困難な状況。 ✓利用者が少ないだけでなく、住民の居住地が点在していることなどもあり、1つ1つのサービスや路線の利用者確保が難しく、費用対効果が非常に低い状況が発生。 ➡一方で上記を理由に廃線などにしてしまうと住民の移動手段がなくなってしまう状況。 ✓更に今後、高齢者等の更なる増加が想定され、より住民ニーズを満たす公共交通の整備が必要。

対応事項（例）		対応事例
▶	代替手段になりうる新たな移動手段の検討	事例 1 三重県桑名市 AIオンデマンドバス実証事業
	既存公共交通に代わる新たな移動手段の導入により、 利便性向上やコスト削減を検討。	
▶	既存公共交通の利用を促す新たな移動手段の確保	事例 2 千葉県我孫子市 高齢者等外出支援応援事業
	既存公共交通の利便性向上につながる、 新たな移動手段や仕組みなどを検討。	
▶	地域住民による新たな移動の導入	事例 3 三重県名張市 国津コミュニティバス「あららぎ号」
	地域の特性や実態、ニーズを十分に反映するため、 交通空白地の住民による新たな移動手段の導入を検討。	
▶	費用対効果を確保しつつ特定需要へ対応した移動手段の導入	事例 4 三重県明和町 「チョイソコめいひめ」
	利用者限定の新たな移動手段と エリアスポンサー（事業者等）協賛型の事業運営の実施検討。	
▶	住民ニーズ把握と他市町への相談・協議	事例 5 三重県 桑名市→朝日町 名張市→伊賀市、奈良県宇陀市
	市町外への移動ニーズを十分に把握し、 既存サービスの費用対効果や運用面を考慮したうえで、 他市町への相談・協議を実施。	
▶	行政によるドアツードア移動手段の導入	事例 6 三重県紀北町 お出かけ応援サービス「えがお」
	地域内のドアツードア移動手段の確保に向け、 行政自ら公共ライドシェアの導入を検討。	
▶	地域団体による高齢者外出支援に繋がる移動手段の実施	事例 7 愛知県設楽町津具地区 「のってかつせ」
	地域内における高齢者の移動手段の継続を目的に、 行政が呼びかけを行い地域団体による移動手段の導入を検討。	
▶	他部署（他分野）との連携による移動サービスの統合	事例 8 三重県南伊勢町 町営バス大方電線実証事業
	他部署（医療・教育）との協議・連携を踏まえ、 既存公共交通と他部署移動サービスの統合による効率的な運用の検討。	
▶	交通事業の一括管理による運用	事例 9 鳥取県伯耆町 伯耆町型バス事業
	各部署（交通・教育・福祉・総務）の移動サービスを一元管理できる 部署の新設による、柔軟かつ効率的な運用の検討。	
▶	新しい公共交通ネットワークを計画したうえでの既存公共交通の集約	事例 10 岐阜県白川町・東白川村 地域公共交通ネットワーク 「おでかけしらかわ・ひがしらかわ」
	単なる既存公共交通の見直し、路線の集約（削減）ではなく、 集約後の新たな移動手段の導入や他移動サービスとの統合など、 新たな公共交通ネットワークを見据えた交通施策の実施検討。	

① 既存公共交通のサービス水準の維持・向上

【対応事例 1】

地域	桑名市	人口	135,832 人
		人口密度	994 人/km ²
フェーズ	一部実装	面積	136.65 km ²

(※ 3. (2) 基礎的な条件に関する各市町データ一覧より)

背景・目的

- ✓ 民間交通を補完する、高齢者等の地域内の移動手段の確保。
- ✓ 現行のコミュニティバスに代わる、利用者の利便性と運行の効率性を備えた、新たな交通サービスの導入の検討。
- ✓ 公共交通空白地の解消。

実施概要

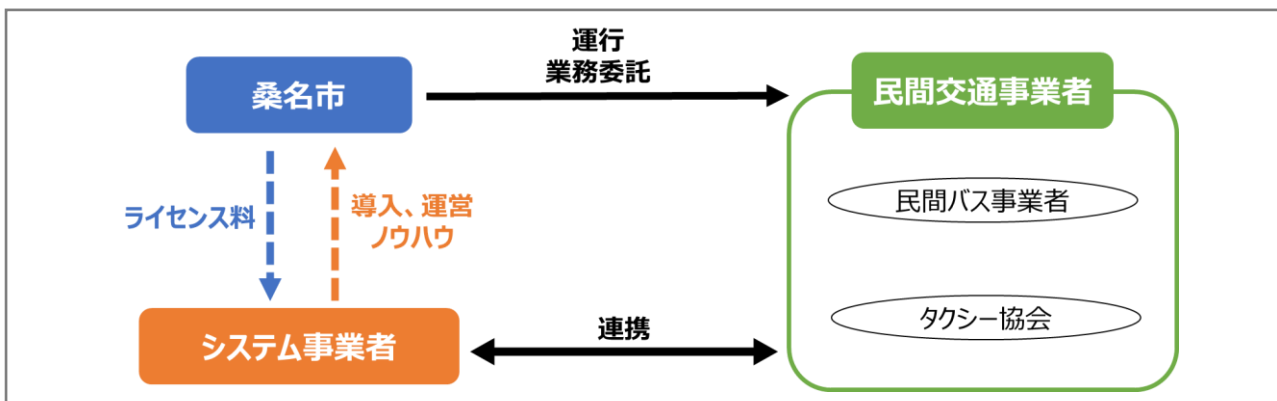
◆AI 活用型オンデマンドバス「のるーと桑名」の実証運行を実施。

- ✓ 予約型乗合バスサービスである AI 活用型オンデマンドバス「のるーと」システムを活用し、運行を民間交通事業者に委託することで実証運行を開始。
 - 利用者は事前に、専用アプリや電話等で利用予約を行う。
 - 時刻表や決まった運行ルートはなく、AI（人工知能）が予約状況に応じて配車や運行ルートを設定する。
- ✓ 令和 3 年度から、コミュニティバス西部南ルートエリアで、「のるーと桑名」の実証運行を開始。
 - 令和 5 年度は、LINE 予約の導入や市域を跨いだ乗降拠点の設置等の新たな取組を実施し、運賃有償での事業性や地域の受容性等を検証。
 - 3 年間の実証実験を経て、令和 7 年 2 月から「のるーと桑名」の本格運行を開始し、コミュニティバス西部南ルートからの段階的な移行を行う。
- ✓ 令和 6 年度からは、コミュニティバス多度エリアで「のるーと桑名」の実証運行を開始。

実施体制・サービス内容・収支状況

◆AI 活用型オンデマンドバス「のるーと桑名」

<実施体制>



<主なサービス内容>

サービス種類	利用対象者	利用料金	利用方法	路線
オンデマンドバス「のるーと桑名」	誰でも利用可	大人 300円 小児 100円 幼児 無料 ※運転経歴証明書の提示で200円 ※障がい者手帳の提示で100円	・事前に専用アプリ、LINEまたは電話で利用予約が必要 ・運転手に予約番号を伝えて乗車	2 路線 （西部南ルート、多度ルート） 運行時間 平日 9:00～18:30 土・祝日9:00～18:00 ※日曜運休

桑名市 HP 情報をもとに作成

＜収支状況＞ ※令和 5 年度実績

収入		支出
県支出金	3,000 千円	運行経費 17,681 千円
その他（ふるさと応援基金繰入金）	14,681 千円	

桑名市 令和 5 年度決算成果報告書をもとに作成

実施手続きのポイント

◆既存公共交通との連携

- ✓ 民間交通と地域公共交通のすみ分け。
 - 鉄道やバス、タクシーなどの民間交通を地域公共交通の軸と位置付け、市はこれらを補完するためのラストワンマイルを中心とした地域内の移動手段を提供。
 - 競合の影響が少なくなるよう、交通事業者との連携を通じ、民間交通と地域公共交通の線引きを行う。

◆地域住民との関係性の構築

- ✓ 地域住民への説明会を開催。
 - 地域別に説明会を開催し、バス利用やアプリについて説明。地域ごとに複数回開催し周知を図るとともに、少人数開催とすることで、アプリの使用方法等の細やかな説明を実施。
- ✓ サービス向上のためのアンケートを実施。
 - 乗車、未乗車に関わらず、広くアンケートを実施し、サービスに対する意見を取集。
 - 地域住民からのアンケート結果をもとに、実施方法に修正を加えながら、地域住民の実情に応じたサービス内容の改善を図った。
- ✓ コミュニティバスから AI 活用型デマンドバスへの移行。
 - コミュニティバスから AI 活用型デマンドバスへの移行を段階的に行うことで、コミュニティバス利用者の負担を軽減し、また、地域住民への丁寧な説明を実施することで理解を得る。

◆デマンドバス利用のための予約方法の検討

- ✓ 専用アプリ、電話予約に加え、LINE アプリ上での予約を導入。
 - 多くの利用者に馴染みのある LINE アプリでユーザー登録から予約までを可能とするシステムを導入することで、ユーザーインターフェースが向上。

主な成果

◆地域の足の確保

- ✓ 外出支援の手段として、地域に住む住民の外出の足を確保。
 - 令和 5 年度 利用者数：延べ 693 人（※令和 5 年度 AI 活用型オンデマンドバス結果報告より）
 - 地域住民の利用割合が約 9 割を占め、地域内の移動手段が確保されている。
 - 自治会からの要望を受け、隣接する市町の担当者と協議の上、桑名市民の利用が多い隣接する市町のスーパーを乗降拠点に設置し、利便性の向上を確保するとともに、運行効率の改善を図る。

◆コミュニティバスに代わるサービスの提供

- ✓ 定時定路線のコミュニティバスと比較し、オンデマンド輸送による利用者の利便性が向上。
 - 利用者アンケートで満足と回答した割合は 7 割を占め、希望する時間に乗車できること、事前に予約ができること等に満足感を得られている。
 - 市が運行する移動手段として、コミュニティバスが必要だと回答した割合は 24%であったのに対し、AI 活用型オンデマンドバスが必要だと回答した割合は 67%を占める。
- ✓ コミュニティバスから AI 活用型デマンドバスへの移行
 - コミュニティバスから AI 活用型デマンドバスへの移行を段階的に行うことで、コミュニティバス利用者の負担を軽減し、また、地域住民への丁寧な説明を実施することで理解を得る。

その他留意事項

◆AI 活用型デマンドバスの運行に係る費用対効果の改善

- ✓ AI 活用型デマンドバスの運行にあたっての費用負担
 - AI 活用型デマンドバスの運行に伴い、システム構築や、予約を受ける電話オペレーター等に係る費用負担が大きい。
 - 1 回の運行あたりの乗車人数が平均 1.3 人と運行効率の改善が課題であり、費用対効果が低い。
- ✓ 地域事業者との連携による歳入確保の仕組みの構築
 - のるーと車内に動画再生が可能なモニターを設置し、のるーと利用方法や街の案内の他、地域事業者から有料の広告を募集し、歳入の確保を図る。

参考 1：オンデマンドバス「のるーと桑名」運行マップ【西南部地区】（令和 7 年 2 月 10 日本格運行）



出典：桑名市 オンデマンドバス「のるーと 桑名」西南部地区パンフレットより一部抜粋

参考 2：オンデマンドバス「のーと 桑名」運行マップ【多度地区】（令和 7 年 1 月 24 日～3 月 17 日実証実験）



出典：桑名市 オンデマンドバス「のーと 桑名」多度地区パンフレットより一部抜粋

① 既存公共交通のサービス水準の維持・向上

【対応事例 2】

地域	千葉県我孫子市	人口	13,0510 人
フェーズ	実装	人口密度	3024.6 人/km ²
		面積	43.2 km ²

(※令和 2 年国勢調査より)

背景・目的

- ✓ 高齢者が気軽に外出できる移動手段の確保や日常的な外出機会の確保による健康増進。
- ✓ 交通空白地の解消。

実施概要

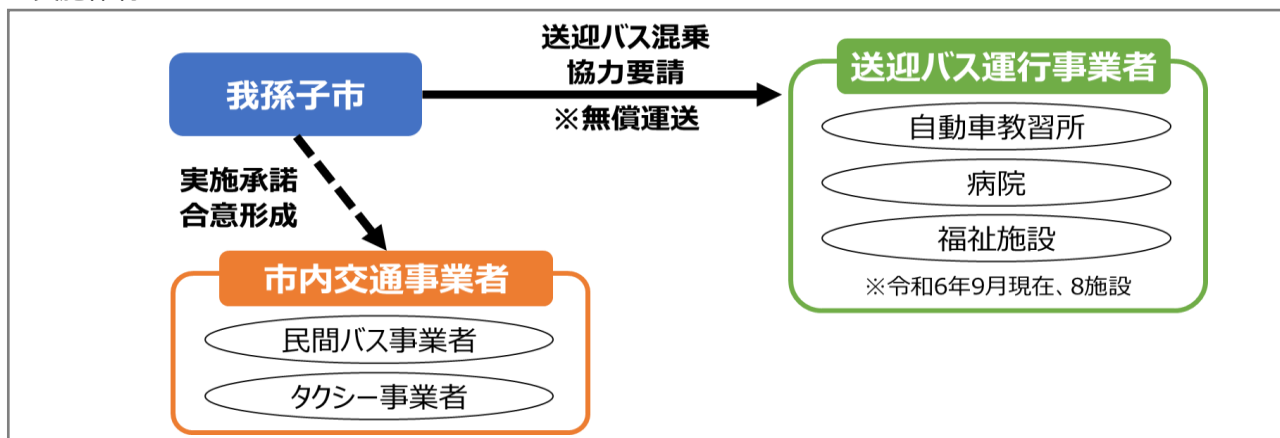
◆市内の各民間事業者が運行している送迎バスへの高齢者等の混乗利用を実施。

- ✓ 送迎バスへの地域住民の混乗化を実施するため、市内関係事業者に向けた調整の実施。
 - 市内のバス事業者やタクシー事業者と協議を通じ、事業実施の承諾、合意形成。
 - 送迎バスを運行する事業者への、事業説明および協力要請。
- ✓ 平成 17 年 3 月から、市内の病院、福祉施設、自動車教習所などの送迎バスへの地域住民の混乗化を開始。
 - 混乗は、送迎バスの空席がある場合に限り、運賃無料で利用可能。
 - 対象者は、市内在住の満 65 歳以上の高齢者または障がい者で、車両に単独または介助者の援助で乗降できる者が利用可能。
 - 利用には、市に申請することで交付される「パスカード」を運転者に提示することが必要。
 - 市が混乗利用者分の傷害保険料費用とパスカードの印刷費用を負担。
 - 令和 6 年 9 月現在、8 施設の送迎バスが利用可能（我孫子市 HP より）。

実施体制・サービス内容・収支状況

◆我孫子市高齢者等外出応援事業

<実施体制>



<主なサービス内容>

サービス種類	利用対象者	利用料金	利用方法	路線（施設）
我孫子市高齢者等 外出応援事業	- 市内在住の満65 歳以上の高齢者または障がい者 - 車両に単独、または介助者の援助で乗降できる者 ※利用者 1 名につき介助者 1 名の同乗可	無料	- 事前に市へ利用登録し、「パスカード」の交付を受ける - 乗車時は「パスポート」の定時が必要 - 送迎車両に空席があった場合のみ利用可能 - 指定の停留所や運行経路内の任意の場所で乗降可 ※路線（施設）により乗降方法が異なる。	8 路線（施設） ※令和6年9月現在 原則、月～金曜日の平日運行 運行時間 9:00～17:00 ※一部路線は土・日も利用可

千葉県我孫子市 HP 情報をもとに作成

<収支状況> ※令和4年度実績

収入	支出
市負担	混乗者保険 930 千円 バスカード印刷費 175 千円
送迎バス 運行主体負担	運行経費

出典：国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」より一部抜粋

実施手続きのポイント

◆市内交通事業者との合意

- ✓ 交通事業者との協議を通じて事業の枠組みを検討し、合意形成を図る。
 - 市内では、民間バス事業者 1 社、法人タクシー事業者が 4 社営業。
 - 送迎バスへの混乗者の運賃が無料であり、交通事業者の既存路線と重複する区間が存在。
 - 競合の影響が少なくなるよう、交通事業者との協議を踏まえ、以下の運行ルール等を設定。
 - ・混乗の利用可能時間を原則、ラッシュ時等のピーク時間を除く平日（9～17 時）に限定。
 - ・利用者を 65 歳以上の高齢者や障がい者に限定。
 - その他、合意を得られた要因の 1 つとして、市と交通事業者との間で、良好な関係を形成。
 - ・バス事業者に対しては、コミュニティバス「あびバス」の運行委託を依頼。
 - ・タクシー事業者に対しては、市内各所での送迎バスの運行委託を依頼。

◆市内で送迎バスを運行する事業者に対する協力要請

- ✓ 市から個別に事業の説明し、事業実施への協力を得る。
 - 一部の事業者からは協力を得られない状況で取組を開始したが、住民からの評判の良さなどが後押しして協力を承諾する事業者が増加。

◆協力事業者との協定書の締結

- ✓ 市と協力事業者の間における費用負担や責任の範囲を明確化するため、事業実施にあたっては、各協力事業者と「送迎バスの空席を活用した我孫子市高齢者等外出応援事業に係る協定書」を締結。
 - 運行継続の意思確認、課題の共有のため、2 年に 1 度、市と各協力事業者で協定書を締結。

◆協力事業者の負担抑制

- ✓ 送迎車両運転者の負担感への対応。
 - 混乗利用者の対象について、車両に単独、または介助者が付添い乗降できる者に限定。
※送迎車両はバリアフリーに配慮した車両ではなく、乗降介助等が発生した場合、運転者への負担が増加するため。
- ✓ 混乗利用者からの苦情対応・処理を市が対応。
 - 本事業が協力事業者の厚意・協力で成り立っていることを踏まえ、苦情・トラブルは市で対応。
 - その他、利用申請やバスカードの交付・更新などの事務手続きや利用ルール・マナーの周知・指導なども実施。

◆万一における混乗利用者への賠償責任

- ✓ 事故等による混乗利用者への賠償責任の所在を明確化し対応。
 - 事故等により混乗利用者が傷害を負った場合の賠償責任は市が持つ。
※混乗利用登録者数に応じた傷害保険に市が加入し対応。

主な成果

◆地域の足の確保

- ✓ 外出支援の手段として、公共交通を補完する第二の移動手段として、地域に住む高齢者等の貴重な外出の足
 - 利用登録者数は 2,000 人超。高齢化とともに年々増加。※平成 19 年度から
 - 利用料金が無料であり、活用しやすい。
 - 運行ルートが、市内のほぼ全域をカバーするほか、鉄道駅を経由して施設へ向かうルートが多くなど、交通空白地の解消、地域住民の移動需要とマッチしている。

◆コストの削減

- ✓ 市の費用負担を最小限に抑えつつ、移動手段を確保
 - 市の負担は年間計約 130 万円程度に抑制。
 - ・利用パスカード印刷費用（2 年に 1 度印刷）。
 - ・傷害保険加入費用。
 - 移動手段の導入において、新たな車両の購入や運行委託費用等が不要。
※あくまで協力事業者の厚意・協力に基づく事業であることが前提。

◆新たな移動手段の導入までに要する期間の短縮

- ✓ 法令等によらない無償運送のため、事業開始までの期間を短縮。
 - 道路運送法に基づくコミュニティバス等を運行する場合とは異なり、必要な手続きが少ないため、実施までに要する期間が短くて済む。

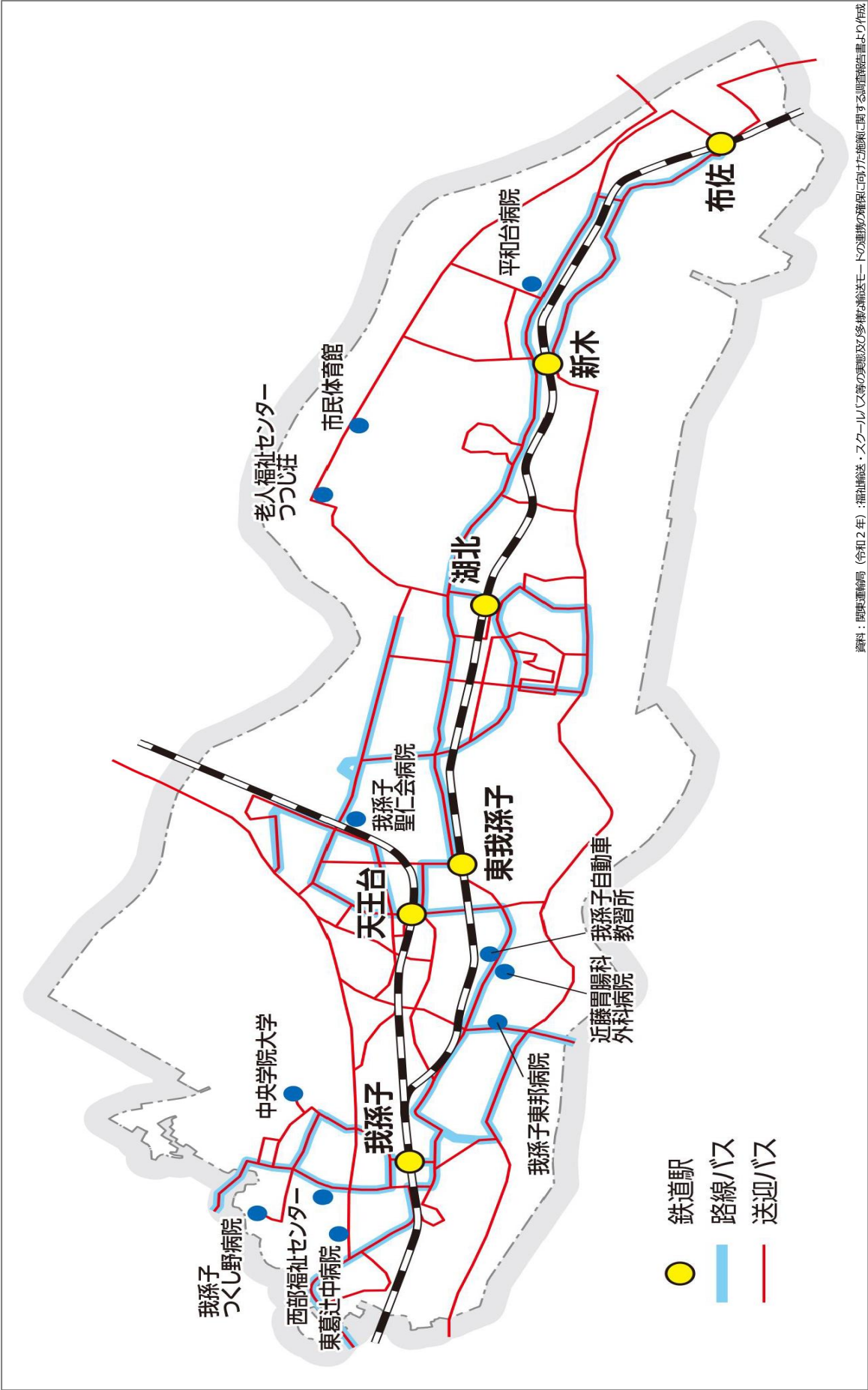
その他留意事項

◆送迎バス混乗サービスの継続

- ✓ 協力事業者の確保・維持
 - 事業協力への負担増大を理由に撤退する協力事業者も存在。
 - 本事業が協力事業者の厚意・協力に基づいて実施できていることを前提に、利用者のルール・マナーの順守など、協力事業者側の負担軽減や継続的に協力できる環境を構築していくことが今後の課題。
- ✓ 混乗利用者へのルール・マナーの周知・指導・順守
 - 協力事業者による無償での運行であるが、混乗利用者からの過度な要求（通常の送迎バスルートへの運行要求等）や苦情（運転手の態度が悪い等）が存在。
 - 混乗利用者に対して、事業背景の説明およびルール・マナーの周知・指導を、パスカードの交付時・更新時、市 HP における掲載などで実施し、順守への協力を得る。

◆他の公共交通機関との連携

- ✓ 本事業はあくまで高齢者の外出支援の補助的な移動手段
 - 交通空白地の解消は、コミュニティバス「あびバス」の役割と市は捉えている。
 - 今後、送迎バスの本来の目的を果たしつつも、送迎バス活用により外出頻度を増加させるとともに、「あびバス」などの公共交通機関の利用を誘導していく仕組みや連携を図っていくことが課題。



出典：国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカatalog」より一部抜粋

② 特定地域における移動手段の確保

【対応事例 3】

地域	名張市	人口	73,459 人
		人口密度	566 人/km ²
フェーズ	実装	面積	129.77 km ²

(※ 3. (2) 基礎的な条件に関する各市町データ一覧より)

背景・目的

- ✓ 国津地域における、路線バスの廃止。
- ✓ 高齢者の地域内の買い物や児童の通学のための交通手段の確保。
- ✓ 交通空白地の解消。

実施概要

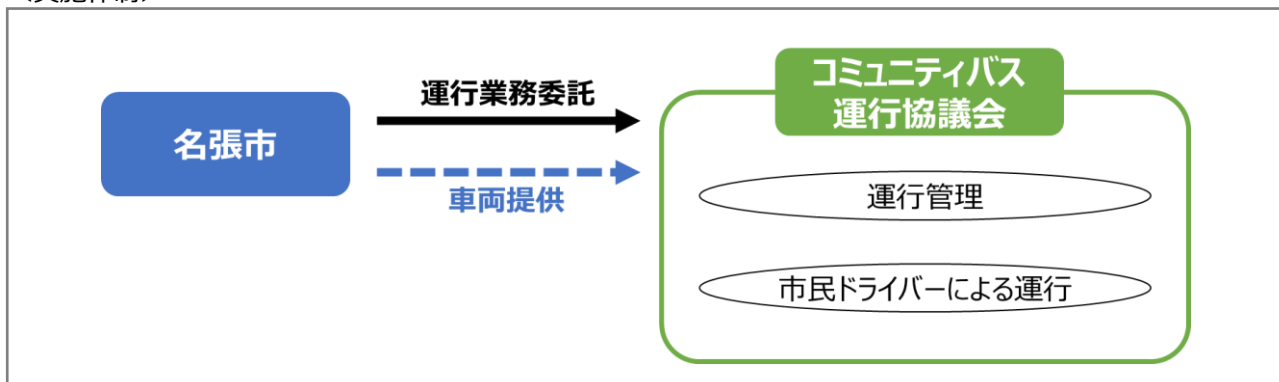
◆コミュニティバス運行協議会が自家用有償旅客運送（交通空白地有償輸送）の運行を実施。

- ✓ 平成 16 年 9 月から、コミュニティバス運行協議会により運行開始。
 - 運行主体である市が車両の購入や許可申請等を行い、運行業務を「国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会」に委託。
 - 国津地域における廃止代替バス「布生線」の運行と並行し、交通空白地から民間バス路線への接続を目的として、運行を開始。
- ✓ 平成 20 年 4 月の廃止代替バス「布生線」の廃止に伴い、廃止代替バスの機能を代替するため、運行範囲の見直しを実施。
- ✓ 平成 21 年度に最寄り鉄道駅までの路線延長及び運賃改定のための実証実験を実施し、平成 22 年度から本格運行を実施。
- ✓ 令和 3 年度に一部の停留所でのデマンド運行や新規停留所の設置等、事業再編を実施。

実施体制・サービス内容・収支状況

◆国津コミュニティバス「あららぎ号」

<実施体制>



<主なサービス内容>

サービス種類	利用対象者	利用料金	利用方法	路線
国津コミュニティバス「あららぎ号」	誰でも利用可	200円～450円 ※小中学生の通学利用、6歳未満は無料 ※障がい者手帳等の提示で運賃免除	通常の路線バスと同様 ※一部の停留所で事前予約が必要	2 路線（国津地域⇔バス回転場） （国津地域⇔駅） 運行時間 7:35～17:52 ※ 1 日 8 便 ※ 土日祝、12月29日～1月3日は運休

名張市 HP 情報をもとに作成

＜収支状況＞ ※令和5年度実績

収入		支出
市負担 2,859 千円		運行経費 2,969 千円
運賃収入 110 千円		

名張市提供資料をもとに作成

実施手続きのポイント

◆コミュニティバス運行協議会との連携

- ✓ 地域住民で構成されるコミュニティバス運行協議会への委託。
 - 運行業務を国津地域の地域住民代表（地元区長、市民ドライバー等）で構成される「国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会」に委託し、地域住民が交通を含めた生活課題を自分事として捉え、取組を実施する体制を構築。
- ✓ 市とコミュニティバス運行協議会の役割分担。
 - 法的な手続きや運行経費の補助を市が行い、地元のニーズを把握しやすいコミュニティバス運行協議会がダイヤ・路線の決定や運転手の確保を行い、双方の役割分担でスムーズな運行を実施。
- ✓ 市とコミュニティバス運行協議会との協議。
 - コミュニティバスの運行方法を改定する際は、市の担当者も協議に参画し、情報共有を実施。

◆住民アンケートの実施

- ✓ 住民アンケート調査の実施を通じて、住民の意向を把握し、住民ニーズを反映した運行を実施。
 - 路線経路やダイヤについては、住民アンケート結果を尊重し、バス停位置やその名称についても国津地域を構成する小地区において決定。
 - 運行開始後も状況に応じ住民アンケートを実施し、住民ニーズに対応したサービスの再編を実施。

◆交付金制度の活用

- ✓ 国の交付金制度を活用し、車両を購入。
 - 経済産業省資源エネルギー庁の電源立地地域対策交付金制度を活用し、近隣にダムのある国津地域でのコミュニティバス運行は、この制度の「地域住民の生活利便性向上に資する事業」に該当するものとして、車両購入費の補助を受けた。

主な成果

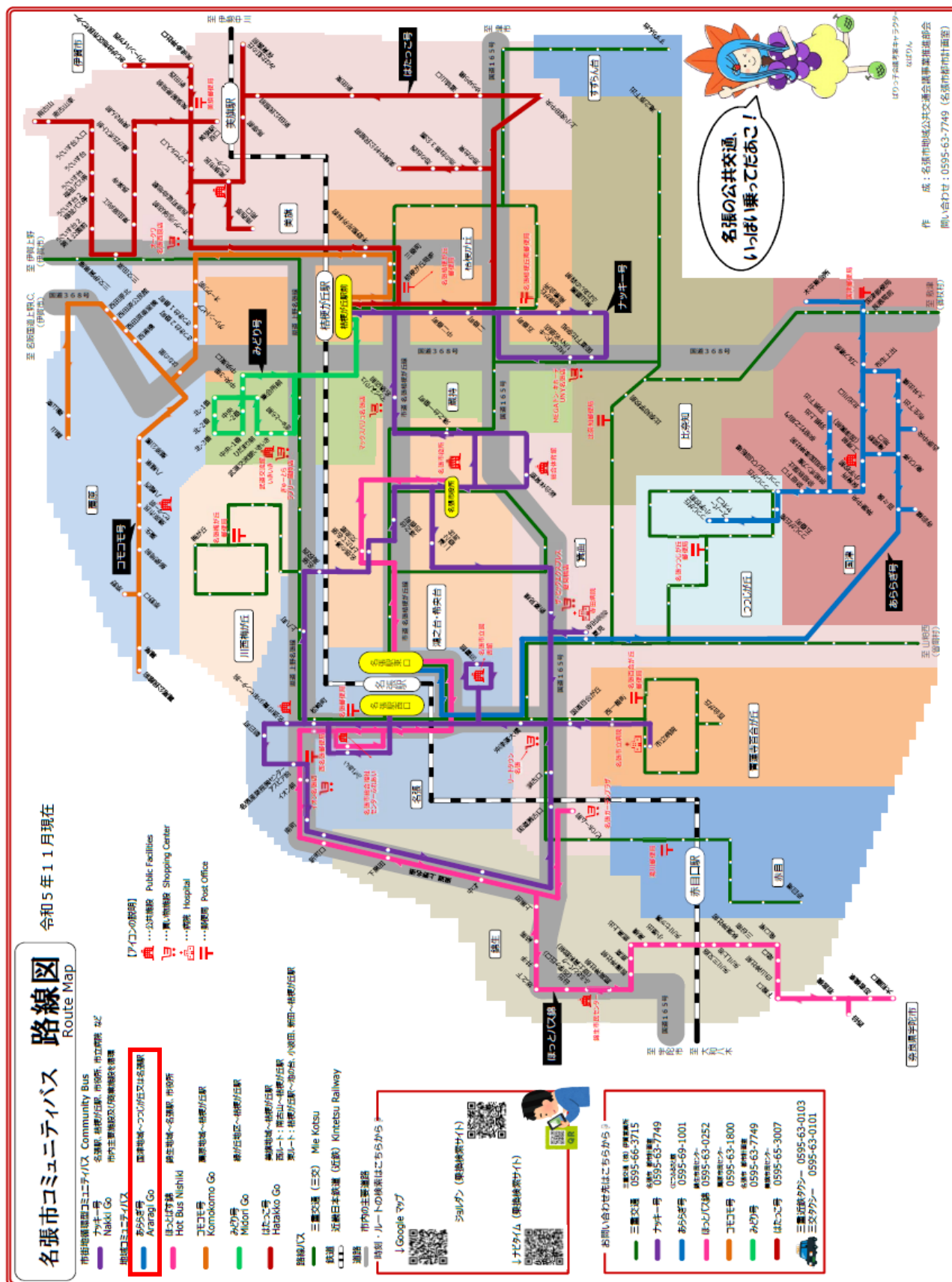
◆地域の足の確保

- ✓ 外出支援の手段として、地域に住む高齢者等の貴重な外出の足を確保。
 - 利用者ができるだけ歩かずにコミュニティバスに乗車できるよう、きめ細かくバス停を設置。一部の停留所ではデマンド運行を実施し、住民のニーズに合わせた運行を実施。
 - コミュニティバスの利用により、民間バス路線や最寄り鉄道駅への接続が可能となり、交通空白地の住民の移動手段が確保されている。
 - 昼中は、高齢者の買い物に合わせてスーパー経由のルートに変更するなど、時間帯によって柔軟な運行ルートを設定し、利便性の向上が図れている。
 - 小中学生の通学時間帯に合わせた運行ダイヤを設定し、通学のための交通手段を確保。（小中学生の通学のための乗車は運賃無料）
 - 令和5年度 利用者数：1,671 人（※名張市提供資料より）

その他留意事項

◆運行協議会による自家用有償旅客運送サービスの継続

- ✓ デマンド運行の検討
 - 年間利用者数は減少傾向にあり、令和 5 年度は 1 便当たりの利用者数が 1 を下回る状況である。
 - 現行の定時定路線での運行は非効率であるため、デマンド運行への移行を検討しているが、下記の課題解決が求められる。
 - ・運行ルート複雑化による、ドライバーの負担増加。
 - ・予約を受け付けるオペレーターの人材不足。
 - 今年度中に実証実験を実施し、本格運行に向けた環境を構築していくことが今後の課題。
- ✓ 担い手不足への対応
 - ドライバーの高齢化に伴い、将来の担い手が見つからないのが現状。
 - 今後、デマンド運行へ転換するに当たっては、運行管理業務について民間事業者に協力を依頼するなどの検討が必要。
 - 総務省の集落支援員制度や三重県の交通不便地等移動手段確保総合対策補助金制度を活用し、人材の確保を検討。



出典：名張市 HP「名張市内コミュニティバス路線図」より抜粋

③ 限定的な市町内移動ニーズに応じた移動手段の確保

【対応事例 4】

地域	明和町	人口	22,155 人
		人口密度	540 人/km ²
フェーズ	実装	面積	41.06 km ²

(※ 3. (2) 基礎的な条件に関する各市町データ一覧より)

背景・目的

- ✓ 高齢者の移動手段の確保。
- ✓ 交通空白地域の解消。

実施概要

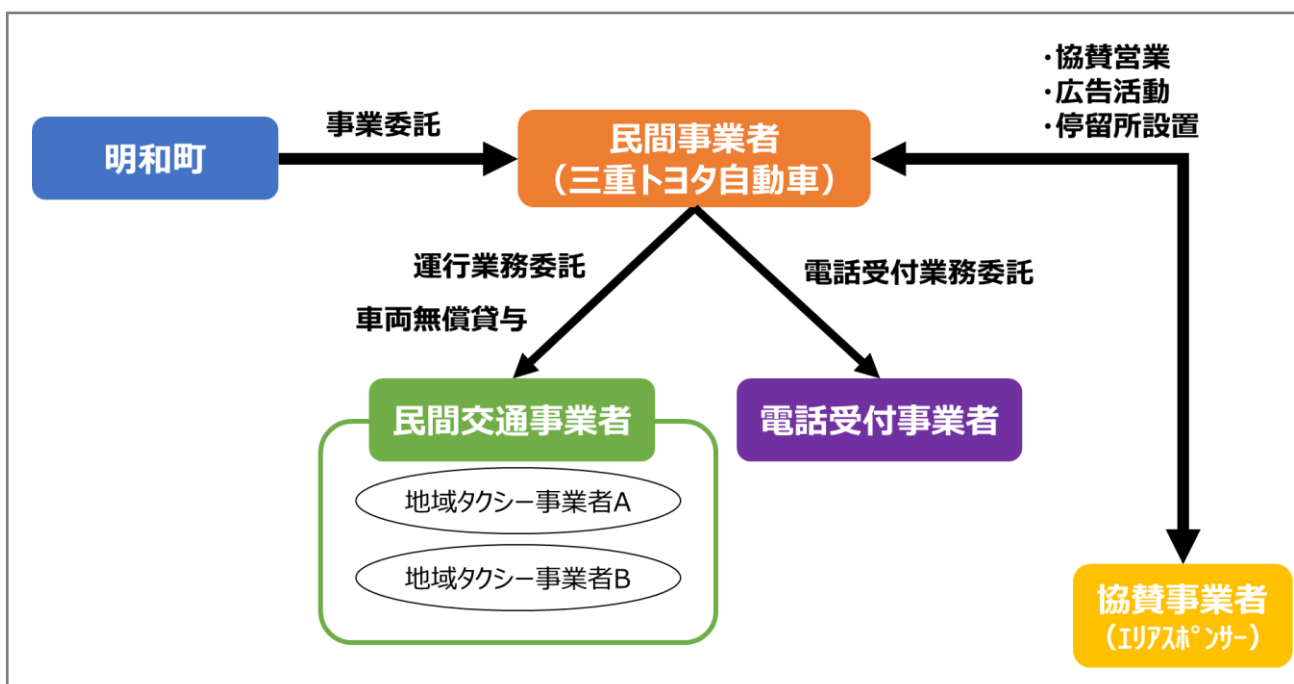
◆民間企業が共同で創るオンデマンド型乗合送迎の実施。

- ✓ デマンド型乗合事業を民間事業者へ委託
 - デマンド型乗り合い送迎サービスの事業を展開する三重トヨタ自動車(株)へ事業を委託。
 - 三重トヨタ自動車(株)が中心となり、運行业務を地域のタクシー事業者、電話受付を別の民間事業者へ委託するなど、複数の民間事業者により、サービス体制を構築。
 - エリアスポンサー（事業者等）の募集などによる、協賛型の運営を実施。
- ✓ 令和 4 年 10 月 3 日から 1 年間の実証運行を踏まえ、令和 5 年 10 月より本格運行を開始。

実施体制・サービス内容

◆「チョイソコめいひめ」

<実施体制>



出典：三重トヨタ自動車(株)提供資料より作成

サービス種類	利用対象者	利用料金	利用方法	路線
チョイソコめいひめ	以下のいずれかに該当する方 ・65歳以上の方 ・障がい者手帳所持者 ・運転経歴証明書所持者	1人1乗車300円 ※障がい者手帳または運転経歴証明書所持者は150円	・運行日：月～土曜日 （祝日、年末年始を除く） ・運行時間：8時30分～17時 ・電話またはインターネットによる事前予約制 ＜電話予約＞ 月～土、8時15分～17時 （祝日、年末年始を除く） ＜インターネット予約＞ 24時間対応 ※乗車日時の1週間前より予約可能	町内の公共施設、病院、スーパー、金融機関など180カ所超 車両台数：2台

出典：明和町 HP「チョイソコめいひめ」より抜粋

実施手続きのポイント

◆専門的なサービス事業を実施する事業者への委託

- ✓ デマンド型乗り合い送迎サービスの事業を展開する事業者への委託
 - 民間独自のサービスを展開する事業者へ業務を依頼することで、事業者が保有するノウハウ等を有効的に活用。

◆地域の民間交通事業者との連携

- ✓ 運行業務を地域のタクシー事業者へ委託
 - 単に新たな移動手段を担う民間事業者を導入するのではなく、地域の交通事業者と連携した事業体制を構築する。

◆新たな移動手段の説明・情報発信等による利用促進

- ✓ デマンド型交通の利用促進
 - 町民を対象に、デマンド型交通の使い方教室を開催し、実際の乗り方やスマートフォンでの予約方法などを説明。
 - デマンド型交通登録会員に対して、運行に関する情報やおでかけに関する情報を盛り込んだ「チョイソコ通信」の定期的な発信や利用促進イベントを実施。

◆エリアスポンサー制度の導入

- ✓ 地元の事業者からの協賛・協力の募集
 - エリアスポンサーを募集することで、地域住民、自治体、交通事業者、地域の事業者の4者が一体となる移動手段の構築。
 - 事業者停留所の設置やスポンサー冊子等への掲載、チョイソコ通信（毎月発行）掲載などの特典を設けることで、エリアスポンサーになるメリットを創出。

主な成果

◆地域住民の外出機会の創出

- ✓ 高齢者や障がい者の移動手段の確保。
 - 自宅近くの停留所より希望の時間で外出できる移動手段を確保。
- ＜利用者数＞ ※「明和町地域公共交通計画」より
令和4年10月：712人 ➡ 令和5年7月：1,532人

◆地域交通事業者や地域事業者との共創

- ✓ 地域タクシー事業者による運行業務の実施
 - 地域のタクシー事業者が運行業務を担うことで、タクシー事業者の経営面を圧迫することがなく、新たな移動手段の導入が実現。
- ✓ 地域事業者からの協賛・協力による Win-Win の関係構築
 - エリアスポンサーとして、地域事業者に協賛・協力を募集することで、移動手段の運営側は、運行経費の一部を補填でき、スポンサーである事業者は、今後地域で増加する高齢者に特化した事業 PR が実現できる。

参考：明和町 チョイソコめいひめ停留所マップ°

〈停留所〉

- 大淀地区

 - ①大堀川新田ごみ集積所
 - ①大堀川新田(西)バス停
 - ①大淀すみれタウンごみ集積所
 - ①新王尾野凌御殿塚跡
 - ①兼平史跡公園
 - ①大淀会館
 - ①三臺ハートセンター
 - ①もりた内科医院
 - ①喫茶越前
 - ①大淀海岸キャンプ場
 - ①おたいや駐車場
 - ①大淀小学校
 - ①大堀川新田津波避難タワー
 - ①大淀申山バス停
 - ①大淀郵便局
 - ①東区ごみ集積所
 - ①赤坂ごみ集積所
 - ①ガレッジ前
 - ①山大淀①ごみ集積所
 - ①山大淀北
 - ①山大淀津波避難タワー
 - ①山大淀(西)バス停

上御糸地区

 - ①相野④ごみ集積所
 - ①馬之上生活改善センター
 - ①馬之上バス停
 - ①ミニストップ明和馬之上店
 - ①明和町役場
 - ①ふれあい会館
 - ①上御糸簡易郵便局
 - ①小藪公民館
 - ①斎宮台公園
 - ①坂本(北)バス停
 - ①坂本公会堂
 - ①坂本古墳公園
 - ①坂本バス停
 - ①佐田南行部第1公園
 - ①算所①ごみ集積所
 - ①しもさと歯科クリニック
 - ①ささふえ保育所
 - ①人権センター
 - ①はしもと歯科クリニック
 - ①ふるさと会館
 - ①明和の里
 - ①須田集会所
 - ①中海公民館
 - ①中海団地公園
 - ①西出公民館
 - ①JA多気郡明和北支店
 - ①西行部ごみ集積所
 - ①花菰浦ごみ集積所
 - ①総合体育館
 - ①東村①ごみ集積所
 - ①根倉・行部津波避難タワー
 - ①行部教育集会所
 - ①明和ファミリークリニック
 - ①増田山やわらざ前
 - ①御厨野ごみ集積所
 - ①南野④ごみ集積所
 - ①山川公民館

下御糸地区

 - ①サニータウンないざ
 - ①みいと会館
 - ①イオン明和
 - ①ケースデンキ明和店
 - ①スマイル明和
 - ①中村ごみ集積所
 - ①根倉公民館
 - ①下御糸郵便局
 - ①演田ごみ集積所
 - ①演田バス停
 - ①南藤原②ごみ集積所
 - ①八木戸御蔵跡
 - ①養川(西)バス停
 - ①養川(東)バス停

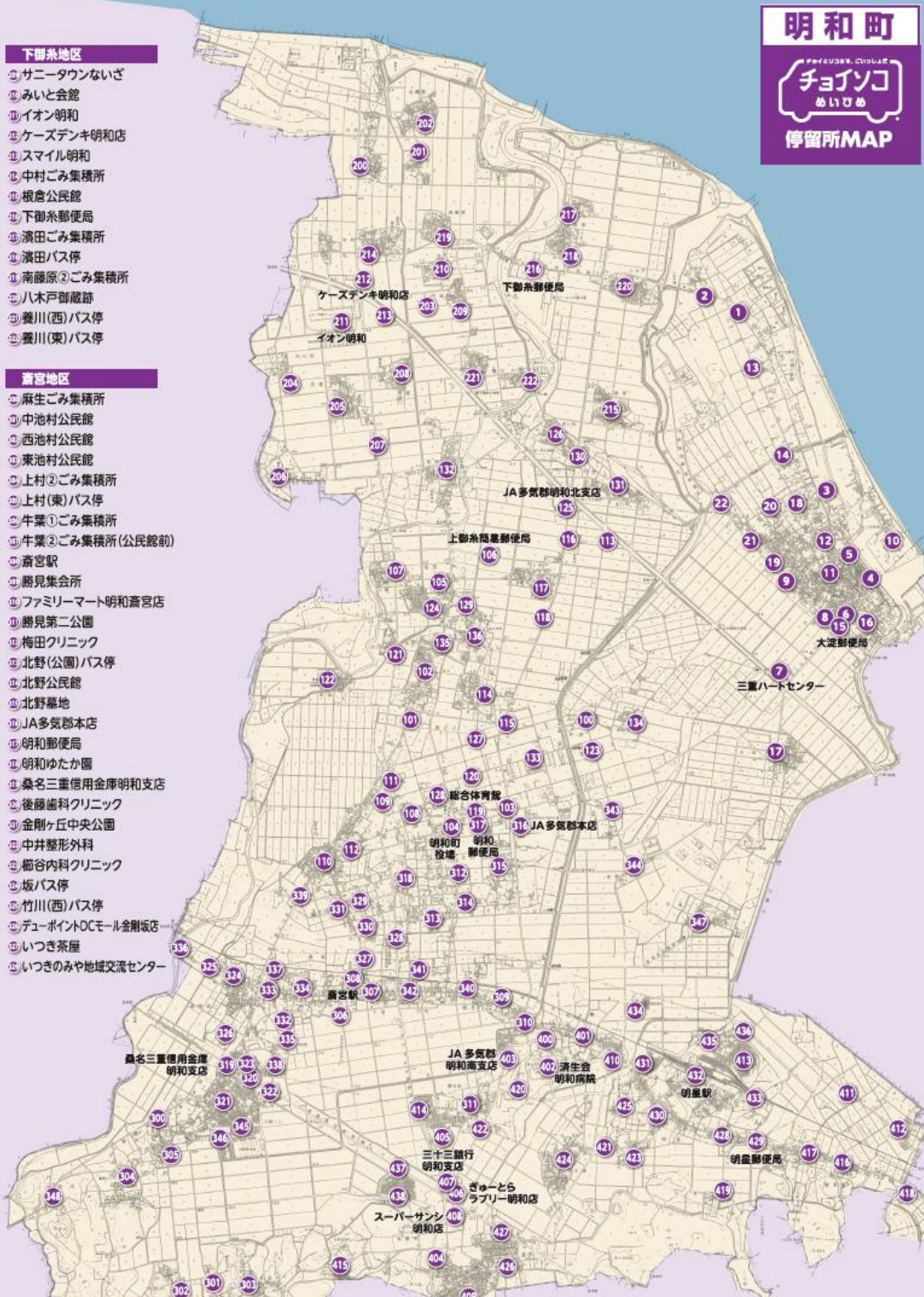
斎宮地区

 - ①麻生ごみ集積所
 - ①中池村公民館
 - ①西池村公民館
 - ①東池村公民館
 - ①上村②ごみ集積所
 - ①上村(東)バス停
 - ①牛葉①ごみ集積所
 - ①牛葉②ごみ集積所(公民館前)
 - ①斎宮駅
 - ①勝見集会所
 - ①ファミリーマート明和斎宮店
 - ①勝見第二公園
 - ①梅田クリニック
 - ①北野(公園)バス停
 - ①北野公民館
 - ①北野墓地
 - ①JA多気郡本店
 - ①明和郵便局
 - ①明和ゆたか園
 - ①桑名三重信用金庫明和支店
 - ①後藤歯科クリニック
 - ①金剛ヶ丘中央公園
 - ①中井整形外科
 - ①都合内科クリニック
 - ①坂バス停
 - ①竹川(西)バス停
 - ①デューポイントOCモール金剛坂店
 - ①いつつ茶屋
 - ①いつつのみや地域交流センター

- 下郡糸地区**

 - ㊦ 川尻ごみ集積所
 - ㊦ 北藤原ごみ集積所
 - ㊦ 北藤原生活改善センター
 - ㊦ サンヴィレッジ明和公園
 - ㊦ 志責①ごみ集積所
 - ㊦ 志責公民館
 - ㊦ 志責出
 - ㊦ 志責④ごみ集積所
 - ㊦ 田原町有公園
 - ㊦ 斎王公民館
 - ㊦ 斎王の森
 - ㊦ 斎王バス停
 - ㊦ いつき会館
 - ㊦ 北島医院
 - ㊦ 斎宮小学校
 - ㊦ 斎宮幼稚園ごみ集積所
 - ㊦ 竹川③ごみ集積所
 - ㊦ 竹川④ごみ集積所
 - ㊦ つづき歯科医院
 - ㊦ 博物館バス停
 - ㊦ 中町公民館
 - ㊦ 中町②ごみ集積所
 - ㊦ 中町バス停
 - ㊦ 東野①ごみ集積所
 - ㊦ 東野公民館
 - ㊦ 光ヶ丘ごみ集積所
 - ㊦ みどり保育所ごみ集積所
 - ㊦ 平尾ごみ集積所
 - ㊦ 岩内ごみ集積所

- | 明星地区 | | ① ハーサロインシダ | | ① 妻ヶ広公園 | | ① 明星郵便局 | |
|-----------------|---------------|-------------------|-------------------|------------|--------------|------------|--------------|
| ① 上野①ごみ集積所 | ① 大塚団地公園 | ① トップタウン公園 | ① 本郷①ごみ集積所(浜江田駅前) | ① 山田整形外科 | ① 明星新町①ごみ集積所 | ① 山田整形外科 | ① 明星新町①ごみ集積所 |
| ① 上野公民館 | ① 尾野第2公園 | ① 西井歯科医院 | ① 本郷②ごみ集積所(本郷会館前) | ① 明星苑ごみ集積所 | ① 明星駅 | ① 明星苑ごみ集積所 | ① 明星駅 |
| ① 済生会明和病院 | ① 尾野バス停 | ① シンクリーニング養村店 | ① 水池上橋製作遺跡 | ① 明星団地集会所 | ① 明宝苑公民館 | ① 明宝苑公民館 | ① 明宝苑公民館 |
| ① JA多気郡明和南支店 | ① ガーデンタウン団地公園 | ① 本郷③ごみ集積所(本郷会館前) | ① とづか会館 | ① 明宝苑ごみ集積所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 |
| ① 有蘭中さくら会館 | ① 斎宮苑①ごみ集積所 | ① 本郷④ごみ集積所(本郷会館前) | ① 明宝苑ごみ集積所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 |
| ① 開発公園 17-17 | ① サンシャインバス停 | ① 新茶屋(中)バス停 | ① 養村バス停 | ① 明宝苑ごみ集積所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 |
| ① ぎゅーとらフリーストランド | ① 新茶屋(西)バス停 | ① 新茶屋駅前遊歩公園 | ① 明星児童公園 | ① 明宝苑ごみ集積所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 |
| ① 三十三銀行明和支店 | ① スーパーサン明和店 | | | ① 明宝苑ごみ集積所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 | ① 明和団地集会所 |



明和町

チョイソコ
めいびめ

停留所MAP

出典：明和町 HP「チョイソコめいひめ停留所 MAP（令和 4 年 10 月 3 日時点）」より抜粋

④ 市町外への移動手段の検討・確保

【対応事例 5】

地域	桑名市・名張市	人口	一人
		人口密度	一人/km ²
フェーズ	実装	面積	—km ²

背景・目的

【桑名市（AI 活用型オンデマンドバス「のるーと桑名」）】

- ✓ 令和 4 年度 AI 活用型オンデマンドバス「のるーと桑名」実証事業における、利用者アンケートで、「市外の商業施設や鉄道駅、病院への移動に利用できれば便利」といった住民ニーズを把握。

【名張市（錦生コミュニティバス「ほっとバス錦」）】

- ✓ 廃止代替バス「安部田線」の廃止に伴い、錦生コミュニティバス「ほっとバス錦」を実証運行。
- ✓ 廃止代替バスが従来から運行していた市外（宇陀市）の一部区域について、実証運行で必要性を検証。

実施概要

【桑名市】

- ✓ 市外の目的地に、AI 活用型オンデマンド「のるーと桑名」の乗降拠点を設定。
 - 令和 4 年度の実証事業において、市外の商業施設、鉄道駅、病院への移動に利用できれば便利といった多くの要望を踏まえ、市外の目的地における乗降拠点の設定を検討。
 - 令和 5 年度の実証事業では、主に桑部地区の住民の利用が多い、市外の商業施設に乗降拠点を設置。

（市外の乗降拠点）朝日町の商業施設「スーパーオークワ」

※令和 7 年 2 月 10 日からの本格運行においても、本件、市外の乗降拠点を継続して設置。

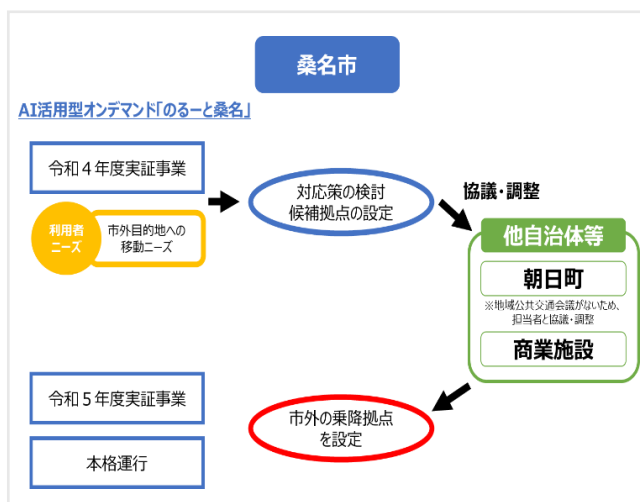
【名張市】

- ✓ 錦生コミュニティバス「ほっとバス錦」の実証運行を踏まえ、市外の一部区域を運行ルートとして設定。
 - 廃止代替バス「安部田線」の廃止に伴い、錦生コミュニティバス「ほっとバス錦」を実証運行（平成 20 年 4 月～）。
 - 実証運行の結果を踏まえ、廃止代替バスが従来から運行していた市外（宇陀市）の一部区域について、「ほっとバス錦」の本格運行（平成 21 年 4 月～）においても運行することを決定。

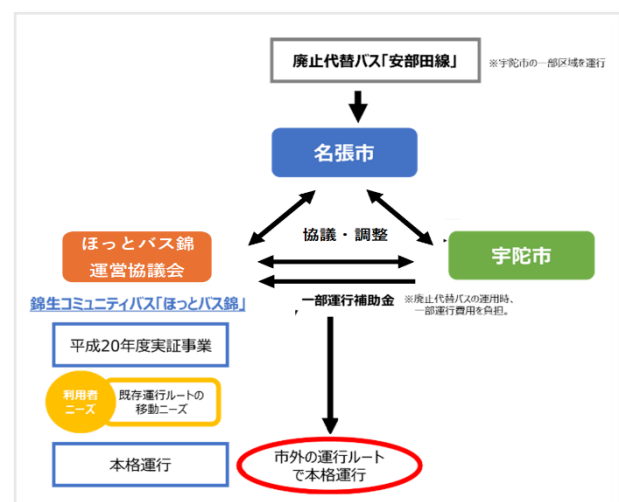
（市外の運行ルート）奈良県宇陀市 大和龍口～下龍口（5 停留所）

検討の流れ・体制

◆桑名市



◆名張市



実施手続きのポイント

【桑名市】

◆実証事業での利用者ニーズの把握と検討、他自治体等での協議

- ✓ 利用者アンケートの実施による適切なニーズ把握と対応検討
 - 実証事業における利用者アンケートについて、利用者のニーズ、要望を十分に把握したうえで、実現していくための対応策を検討。
 - 具体的には、要望のある全ての市外目的地に乗降拠点を設置するのではなく、特に要望の多い拠点や AI オンデマンドバスの運行効率などを踏まえて、市外の乗降拠点の設定を検討。
 - 検討の結果、市外の乗降拠点地となる朝日町の担当者、商業施設と、事業の説明、乗降地の設置、運用面等について、協議。

【名張市】

◆従来運行ルートの利用者ニーズ確認と他自治体との協議・調整

- ✓ 利用者の従来運行ルートのニーズ確認
 - 従来運行ルートが住民・利用者にとってニーズがあるかどうかを、実証事業により確認・把握。
※利用者ニーズを踏まえ、一部路線の延長等を実施。
- ✓ 他自治体との協議・調整
 - 宇陀市での運行にあたり、宇陀市地域公共交通会議での協議・承認を得る。
※運行ルート、乗降地、費用負担等について、協議。

主な成果

◆地域住民の日常生活に応じた移動手段の確保

- ✓ 地域住民の日常的な移動に対応した移動手段の確保
 - 桑名市では、主に桑部地区において、日常的に利用が多い市外の商業施設に乗降拠点を設置することで、地域住民の実際の移動状況を踏まえた移動手段を整備することに繋がり、住民の利便性向上に寄与。
＜参考＞
「のるーと桑名」の満足度 (令和4年度実証) (令和5年度実証)
 大変満足 36% ➡ 大変満足 50%
 - 名張市では、従来のバス路線の運行ルートを一部維持することで、他市町との境目に居住する住民の日常生活における移動手段を維持。

◆運行効率の向上に期待

- ✓ 既存の乗降地点だけの設定と比較して、オンデマンドバスの運行効率の向上が期待できる
 - 桑名市では、利用者の要望を踏まえて、市外の乗降拠点を検討した結果、時間帯によっては、既存の商業施設の乗降拠点への運行よりも、市外の商業施設の乗降拠点へ運行する方が、運行効率の向上が期待できる状況となった。

その他留意事項

◆市町外の乗降拠点の十分な検討

- ✓ 住民ニーズのきめ細かな把握
 - 既存の移動手段を含め、他市町との境界部や生活圏等を踏まえると、市町外を目的地とする移動ニーズが十分考えられるため、他市町への移動手段を確保することの可能性を消すことなく、柔軟に検討していくことが必要。
- ✓ 移動手段の運行効率や目的を踏まえた検討
 - 一方で、対象となる移動手段において、市町外の乗降拠点の設置は、一定の運行効率が確保できるのか、当該移動手段の本来の目的と合致するのか、など十分な検討が必要。

⑤ 高齢者等のニーズに合致した移動手段の確保

【対応事例 6】

地域	紀北町	人口	13,288 人
フェーズ	実装	人口密度	52 人/km ²
		面積	256.55 km ²

(※ 3. (2) 基礎的な条件に関する各市町データ一覧より)

背景・目的

- ✓ 平成 28 年に町内唯一のタクシー事業者が廃業。
- ✓ 平成 30 年度に実施した相乗り運送実証事業の結果を踏まえ、町が運営主体となるドアツードアの移動サービスの提供を検討。
- ✓ 公共交通空白地の解消（16 地区で発生）。

実施概要

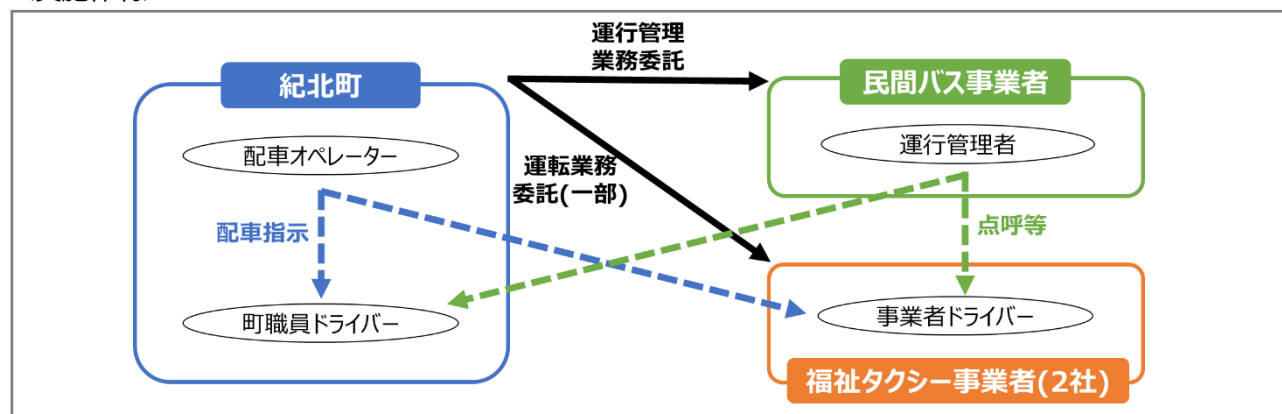
◆町が自家用有償旅客運送（交通空白地有償輸送）の運営を実施。

- ✓ 担い手の確保及び関係事業者との調整・契約。
 - 総務省の集落支援員制度を活用し、町が配車オペレーター及びドライバーを雇用。
 - 運行管理業務を民間バス事業者に委託し、一部の運転業務を福祉タクシー事業者に委託。
 - 地域公共交通会議での協議を経て、道路運送法に基づく自家用有償旅客運送の登録を実施。
- ✓ 令和 2 年 6 月から実施した実証実験の利用者アンケート結果を踏まえ、令和 2 年 8 月から本格運行を開始。
 - 対象者は、町民に限らず、車両に単独で乗降でき、自身の荷物を持ち運びできる者が利用可能。
 - 事前に電話による利用予約が必要。
 - 町内全域で、ドアツードアの移動サービスが利用可能。
 - 令和 3 年 6 月から車両を増車し、夜間の運行を開始。

実施体制・サービス内容・収支状況

◆おでかけ応援サービス「えがお」

<実施体制>



<主なサービス内容>

サービス種類	利用対象者	利用料金	利用方法	路線
おでかけ応援サービス「えがお」	・車両に単独で乗降できる者 ・自身で荷物を持ち運びできる者	初乗り10分600円 ※以後1分ごとに100円加算 ※65歳以上の方は、回数券の購入可能	事前に電話による利用予約が必要 ※受付時間 8:20～17:00 ※1週間先まで予約可能	紀北町内全域 運行時間 7:00～20:00 ※連休日12月29日～1月3日

紀北町 HP 情報をもとに作成

＜収支状況＞ ※令和5年度実績

収入		支出
町負担		運行経費 24,390 千円
補助金 3,190 千円		
運賃収入 4,200 千円		

紀北町担当者からのヒアリングをもとに作成

実施手続きのポイント

◆町内交通事業者との合意

- ✓ 交通事業者との協議を通じ、合意形成を図る。
 - 町内で民間タクシー事業者は営業していないが、民間福祉タクシー事業者が営業。
 - 競合の影響が少なくなるよう、民間福祉タクシー事業者との協議を踏まえ、利用対象者を設定。
 - ・利用者を車両に単独で乗降できる者、及び自身で荷物を持ち運びできる者に限定。
 - ・介助が必要な方は、福祉タクシーの利用を案内。
 - 運転業務の一部を福祉タクシー事業者に委託することで、本事業の実施による福祉タクシー事業者の減収補償を行うとともに、365 日体制の事業実施が可能。

◆安全運行の確保

- ✓ 民間バス事業者に運行管理業務等を委託。
 - 運行管理業務（点呼、アルコールチェック、事故時の対応）やドライバーのシフト作成を民間バス事業者に委託し、安全運行を確保する体制を構築。
 - 配車センターを民間バス事業者内に設置し、必要に応じ適宜アドバイスを受けられる環境を整備。
- ✓ 第2種免許を保有するドライバーによる運行。
 - 第1種免許を保有し、運転者講習を受講したドライバーであれば自家用有償旅客運送が可能であるが、第2種免許を保有するドライバーにより運行することで、より安全な運行の確保を図る。

◆地域の関係者との定期的な連携・情報共有

- ✓ 地域公共交通会議での連絡体制を構築。
 - 毎年度の実績を地域公共交通会議で報告し、委員からでた意見をとりまとめ、サービス内容や予算措置に反映。
 - 地域公共交通会議の委員として、自治会連合会会長や民生委員に参画いただき、地域住民のニーズを汲み取る体制を構築。

◆人材の確保

- ✓ 町職員として配車オペレーターとドライバーを雇用。
 - 総務省の集落支援員制度を活用し、配車オペレーターとドライバーを町職員として雇用することで、財政負担を抑えながら、町内での雇用を確保。

◆運賃の設定

- ✓ 町内公共交通との運賃の比較。
 - 町内のバス・福祉タクシー等の公共交通の運賃と比較し、運賃を設定。
- ✓ 加算運賃の設定。
 - 初乗り運賃 600 円、以後の加算運賃を 1 分毎に 100 円とし、短距離でも利用しやすい運賃を設定。

主な成果

◆地域の足の確保

- ✓ 外出支援の手段として、地域に住む高齢者等の貴重な外出の足を確保。
 - 令和5年度 利用者数：延べ7,343人（※紀北町地域公共交通計画（令和6年3月）より）
 - 利用者数は年々増加しており、70歳以上の高齢者の割合が約8割を占める。
 - 運行範囲が、町内全域をカバーし、公共交通空白地域を解消。

◆公共交通を補完する移動手段として、観光客の周遊利便性の向上

- ✓ 鉄道・路線バスの端末輸送として、観光客の町内移動の利便性が向上。
 - 令和5年度 町外利用者数：延べ355人。（※紀北町担当者からのヒアリングより）
 - 町外利用者数は、年々増加。
 - 主に、駅からの端末輸送として利用。

その他留意事項

◆町運営の自家用有償旅客運送サービスの継続

- ✓ 担い手不足への対応
 - 利用者が年々増加し、ドライバーが不足。
 - 福祉タクシー事業所が継続的に協力できる環境の整備及び、町職員ドライバー及び福祉タクシー事業者ドライバーの負担軽減に繋がるサービス内容の見直しなどの検討が必要。
- ✓ 利用者増加に伴う増便の検討
 - 増便により利益率の低下が懸念されることから、慎重な検討が必要。
- ✓ 予約・配車方法の検討
 - 現在、配車オペレーターによる人力での対応を実施しているが、利用者の増加に伴い、効率的な配車実施のため、システム等の導入の検討が必要。

◆町民のニーズを踏まえた運行範囲の再検討

- ✓ 町外への運行
 - 町民から、町外の隣接する市への運行に強いニーズがあるが、交通事業者に与える影響が大きいことから、関係者を交えた慎重な検討が必要。

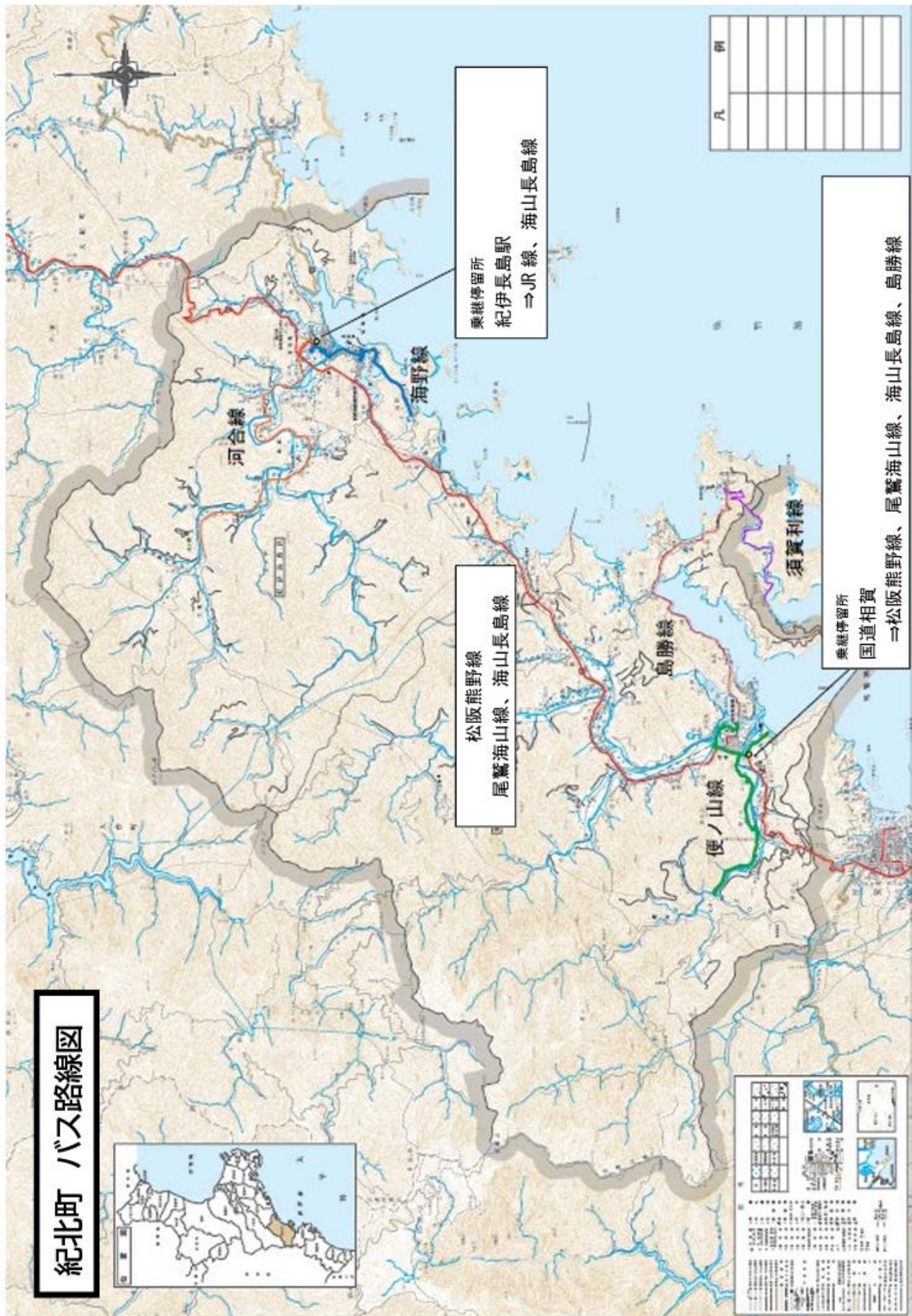
◆観光客による利用の増加

- ✓ 観光客の利用増加に伴う、町民利用への影響。
 - 観光客による利用は、乗車時間が長時間化することが多く、町内利用者の利用が困難になることが懸念されるため、今後も観光客による利用が増加する場合は、サービス内容の見直しが必要。

◆管轄区域内の交通事業者との合意

- ✓ 交通事業者との協議の中で、事業のスキームを検討し、事業実施の合意を図る。
 - 交通事業者の既存路線との重複に留意し、競合の影響が少なくなるよう、事業の枠組みを検討。
 - 日頃から、自治体と交通事業者との間で良好な関係を形成し、事業について十分な説明を行った上で、事業実施の合意を得る。

参考：紀北町 バス路線図 ※「えがお」の運行区域は町内全体



出典：「紀北町地域公共交通計画（令和 6 年 10 月改定）」より抜粋

⑤ 高齢者等のニーズに合致した移動手段の確保

【対応事例 7】

地域	愛知県設楽町津具地区	人口	1,011 人
		人口密度	19.0 人/km ²
フェーズ	実装	面積	53.1 km ²

(※令和 2 年国勢調査より)

背景・目的

- ✓ 平成 14 年より行政による福祉タクシーが運行されていた。
- ✓ 平成 17 年の市町村合併により、社会福祉協議会も合併し、運行継続ができない状況が発生。
- ✓ また、同地区ではタクシー事業者もなく、地区住民の移動手段が不足。

実施概要

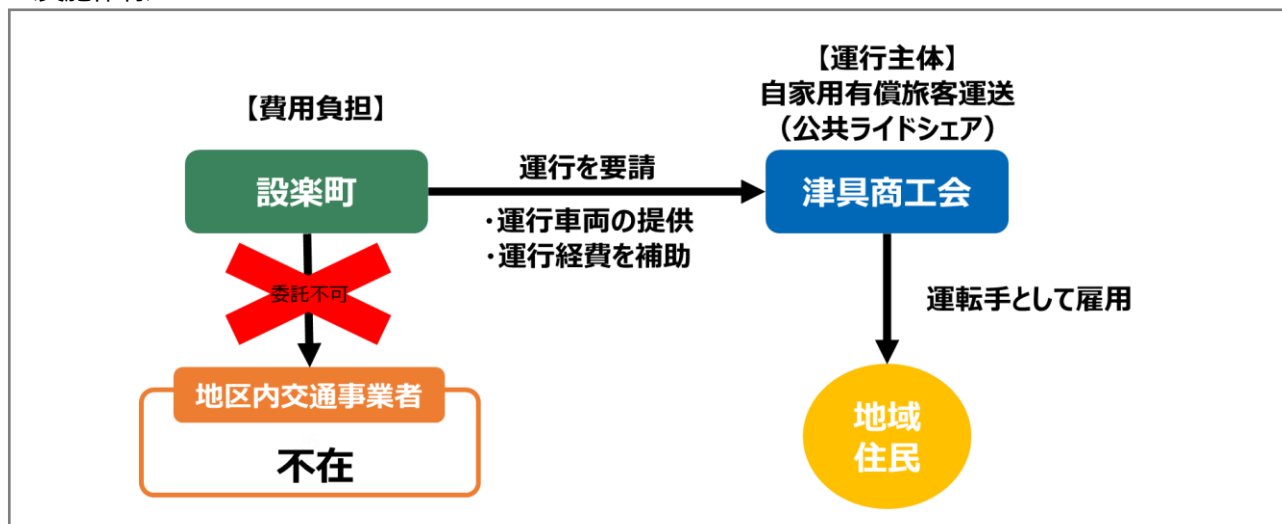
◆町から要請を受けた商工会が自家用有償旅客運送により、地区住民の買物・通院の足を確保。

- ✓ 町が商工会に委託し、平成 28 年より自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を開始。
 - 運行は、地区内、平日の 9～17 時の予約型で運行。
 - 会員登録した住民と同伴者が利用可能。
 - 運賃は片道・往復ともに 500 円。
 - 地区は、端から端まで車で約 10 分と小さな地域で、相乗り調整がしやすいことから、予約受付のオペレーターが直接マッチングを実施。
 - 商工会が、町所有の車両により、運営・運行。
 - 運賃収入で補填できなかった運行経費を町が補助。持続的な運行を実現。
 - 運転手は地元住民が行っており、運行回数に応じて支払い。

実施体制・サービス内容・収支状況

◆のってかせ

<実施体制>



<主なサービス内容>

サービス種類	利用対象者	利用料金	利用方法	路線（施設）
のってかせ津具	設楽町民で会員登録した者	1回500円	• 電話による事前予約制 • 利用用途は、医療機関への通院、行事への参加、公共機関への用務など • 運行日・時間は以下の通り 月～金曜日、午前9時～午後5時	町内（津具地区に限定）

「第 2 次北設楽郡地域公共交通網形成計画（2022 年 9 月改正）」より作成

⑥ 将来的な移動需要の変化を踏まえた既存公共交通の維持・継続

【対応事例 8】

地域	南伊勢町	人口	9,684 人
		人口密度	40 人/km ²
フェーズ	実装	面積	241.89 km ²

(※ 3. (2) 基礎的な条件に関する各市町データ一覧より)

背景・目的

- ✓ 阿曽浦・大方竈地区は、既設終点「阿曽浦」バス停からの地域範囲が広く道路が狭隘で大型バスの乗入が困難。
- ✓ 高齢者の日常生活での地域内やバス停までの移動に困難が生じ、スクールバス停（阿曽浦バス停）から自宅までの徒歩通学距離が長く、漁村特有の狭隘な道路（岸壁）で保護者の送迎が発生している。
- ✓ 地域内にあった診療機関が閉鎖。病院バスが一部乗り入れている。
- ✓ 南伊勢町は面積が広く、バス停から離れた地域が多いため、デマンドバスを運行しているが、予約制の乗合運行であり国道より離れた地域のため予約が取りづらい状況。
- ✓ 人口減少、少子高齢化が顕著で、世代を越え利用できる交通手段を確保したい。

実施概要

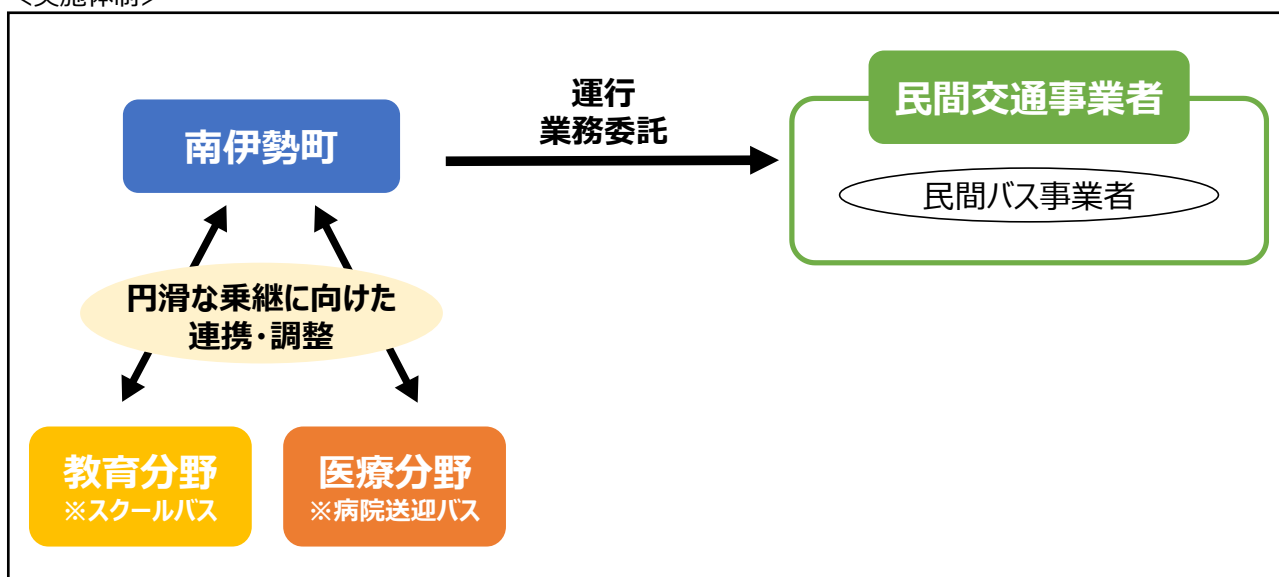
◆狭隘地区におけるワンボックス車両による教育分野・医療分野と連携した町営バス（定時定路線）の運行。

- ✓ 議会と PTA が語る会、交通住民懇談会等を経て、地域と連携。
- ✓ 令和 4 年 1 月より、南伊勢町営バス大方竈実証事業の実施。
 - 町地域公共交通会議、地域関係者との議論・協議を踏まえ、阿曽浦・大方竈地区において、町営バス路線での運行（定時定路線・有償）を試行。
※実証期間：令和 4 年 1 月 7 日～令和 4 年 3 月 31 日
 - ワンボックス車両（定員 12 名）を活用。
 - 乗継円滑化のため、バス路線と接続するスクールバスや病院送迎バスについて、調整を実施。
 - 学校と連携し、それまで小学校、中学校別であったスクールバスを統合した（他地区にも波及効果）。
 - 実証結果、地域住民、関係者からの評価を踏まえ、令和 4 年 4 月 1 日以降、南伊勢町営バス「大方竈線」として本格運行（旧阿曽浦線と統合）。

実施体制・サービス内容・収支状況

◆南伊勢町営バス大方竈線

<実施体制>



＜主なサービス内容＞

サービス種類	利用対象者	利用料金	利用方法	路線
南伊勢町営バス	宿浦線 切原線 南海線 南島・南勢連絡線 南島地区線 神前柏崎線 大方竈線 吉津線	100円～500円 ※幼児（6歳未満）は無料 ※小児（6歳以上16歳未満）は利用料金の2分の1 ※町内在住の小中学生は無料券提示で無料 ※生活保護者は申請により運賃免除 ※身体障害者手帳等を有する者、同乗する介護者は手帳提示で運賃免除 ※要介護、要支援の認定を受けている者と同乗する介護者は、介護保険被保険者証の提示で運賃免除 100円/1回乗車 ※各種割引・免除は上記同様。	通常の路線バスと同様	p52 「南伊勢町営バス案内」を参照
南伊勢町デマンドバス	1人で乗降できる方 ※介護者がいる場合は可	200～500円 ※各種割引・免除は上記同様。	1.乗降位置と時間を電話で予約 2.予約した場所から乗車（運賃前払い） ※午前8～9時の乗車希望の方は前日までに予約 ※事前の予約は、利用日の7日前から電話受付	南伊勢町内

南伊勢町 HP 情報をもとに作成

＜収支状況＞ ※令和4年10月～5年12月の実績

収入		支出
町負担等 279,798 千円		運行経費（町営バス） 224,766 千円
		運行経費（デマンドバス） 60,001 千円
運賃収入（町営バス） 3,866 千円		
運賃収入（デマンドバス） 1,103 千円		

南伊勢町提供資料より作成

実施手続きのポイント

◆道路狹隘地区での定時定路線による移動手段の導入

- ✓ ワンボックス車両の活用と予約不要で住民が利用しやすい町営バスの運行
 - 同地区は、湾内の漁村であり、リアス海岸特有の入り組んだ地形であり、狹隘な道路が多く、大型バスが乗入できないことから、交通事業者と協議のうえ、定員 12 名のワンボックス車両を活用。
 - 高齢者や児童の移動手段確保を主な目的としたことから、既存の町営バスと同様、予約不要で利用ができる定時定路線で運行。
 - 地区と協力し、自家用車両との対向など配慮してもらっている。

◆利用対象者へのきめ細かなヒアリングと事業説明

- ✓ 「高齢者」「児童」「（児童の）保護者」との意見交換の実施
 - 地区内の利用対象者ごとに意見交換の場を設け、各対象者の意見や要望を把握する。
 - 各対象者の必要な交通状況を説明したうえで、ダイヤや停留所の設定などの事業説明を実施。

◆地域住民への幅広い事業周知と利用促進

- ✓ 様々な手法での事業周知と利用促進を促す施策の実施
 - チラシの全戸配布や阿曽浦・大方竈地区での住民懇談会だけでなく、高齢者事業の活用や、交通事業者と協力し「バスの乗り方教室」を小学校で開催するなど、地域住民へ幅広く事業周知を実施。
 - 実証開始案内チラシに 100 円乗車割引券※を付けることで、広く町営バス利用を促進。
※乗車割引券はチラシ 1 枚につき 2 枚（200 円分）。利用期限は実証期間中。
※実証区間以外の南伊勢町営バス路線で利用可能とした（ただし、デマンドバスでの利用不可）。

次のページへつづく➡

◆既存の輸送資源との円滑な接続・利用に向けた調整

- ✓ スクールバスとの調整
 - 大方電線と接続する小中学校のスクールバスについて、利用対象者からの要望等を踏まえ、学校や PTA 連合会などと運行内容等を調整。
(主な調整事項) ダイヤ、停留所、スクールバスにおける小中学生の混乗利用
- ✓ 病院送迎バスとの調整
 - 大方電線の一部運行と重複する無料の病院送迎バスについて、南島メディカルセンターと調整を図り、大方電線の利用で円滑に来院できるよう、時刻表のわかりやすい表示を実施。

◆運行開始後の住民意見等を踏まえた柔軟な対応

- ✓ 利用状況や住民ニーズを検証し、運用変更を実施
 - 利用状況の検証および住民ニーズの確認を行い、地域公共交通会議等での協議を踏まえ、柔軟に運用を変更。
(主な変更事項) 新たな停留所の設置、ダイヤの変更、路線の延伸など

主な成果

◆地域住民の移動手段確保・充実

- ✓ 高齢者や児童を中心とした地域住民の日常的な移動手段の確保・充実
 - 地域住民へ幅広い事業周知、利用促進だけでなく、既存の輸送資源との円滑な接続環境の調整、運行開始後の住民ニーズを踏まえた、柔軟な対応により、相応の利用者を確保。
<1 日(平日)の平均利用者数>
令和 4 年 1 月(実証開始時点): 15.0 人/日^{※1} ➡ 令和 4 年 4 月: 18.85 人/日^{※2}
➡ 令和 5 年 6 月: 23.18 人/日^{※2}
※1: 三重県「移動支援取組事例マニュアル」より
※2: 南伊勢町担当者より

◆既存輸送資源の活用検討による合理化・経費削減

- ✓ 既存輸送資源の活用検討により実現したスクールバスの統合
 - 大方電線の運行に合わせて、スクールバスの運用調整を行った結果、阿曽浦地区における小学生用と中学生用のスクールバスを統合し運用することとなり、運行の合理化および経費削減を実現。

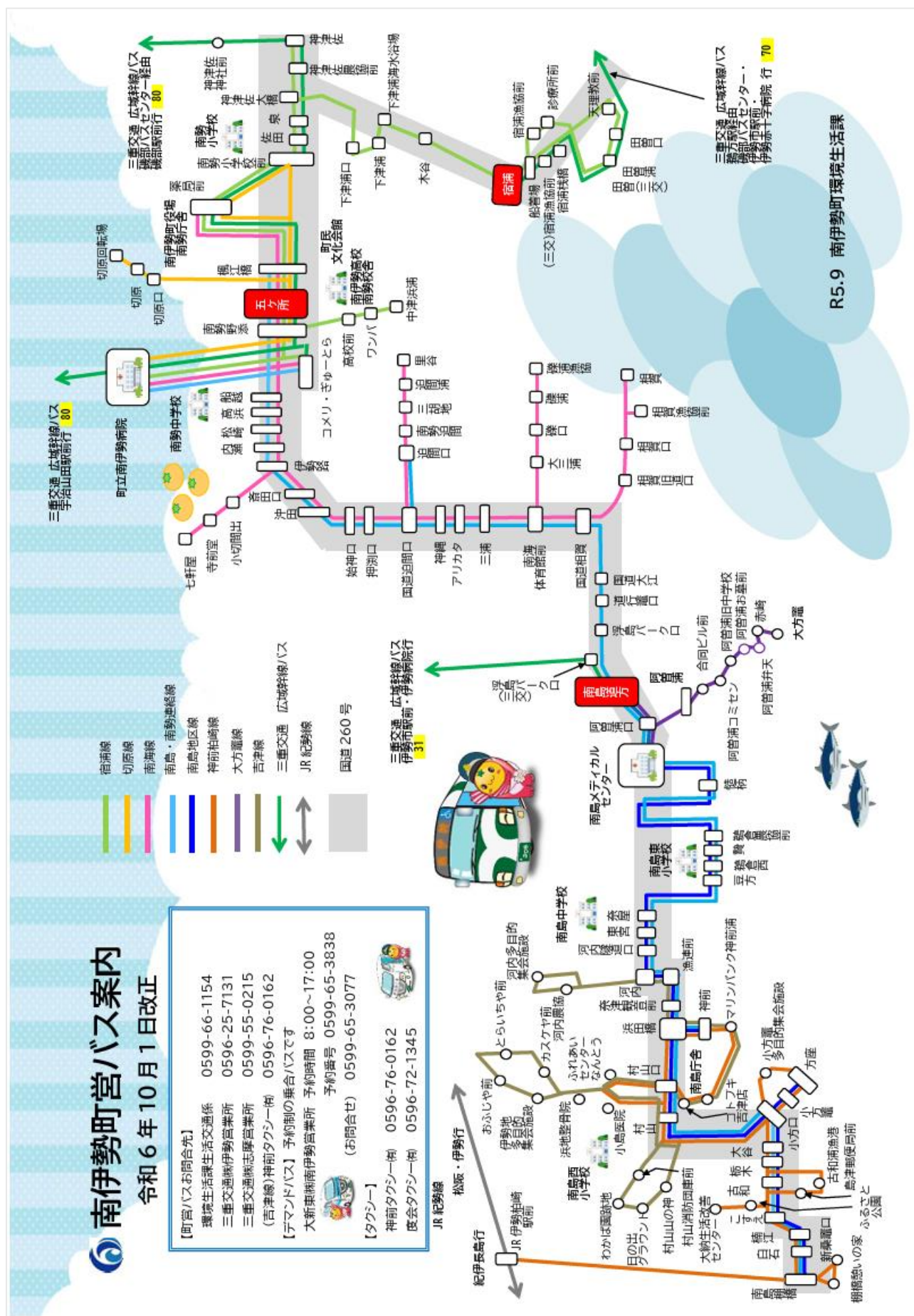
◆地域住民の移動ニーズ等の十分な把握

- ✓ 多様な機会での意見交換による、詳細な地域住民の移動ニーズ等の把握
 - 住民懇談会、利用対象者別の意見交換会、高齢者事業や学校での事業説明など、多様な意見交換の機会を設けることで、住民の移動ニーズ、公共交通の利用状況や現状での利用困難性を明確化。
(例) 高齢者になってからのバス利用の困難性を把握
➡ 高齢者もバスが利用しやすいようにバス停の時刻表をわかりやすい表記へ変更

その他留意事項

◆地域交通にかかる行政負担

- ✓ 行政負担の軽減に向けた活動および施策の検討
 - 路線バス等の維持・継続には、相応の行政負担(本件事例でも行政負担は増加)が必要であるため、継続的な利用状況の調査などを踏まえた、行政負担の軽減策の検討が必要。
 - 一方で、利用者減少等だけを負担軽減の指標とすることなく、住民のニーズを十分に把握したうえで、既存地域交通の利用促進や代替の移動手段の整備など、多様な選択肢の検討も必要。



南伊勢町 HP「町営バス路線図令和 6 年 10 月 1 日～」より抜粋

⑥ 将来的な移動需要の変化を踏まえた既存公共交通の維持・継続

【対応事例 9】

地域	鳥取県伯耆町	人口	10,696 人
フェーズ	実装	人口密度	76.7 人/km ²
		面積	139.4 km ²

(※令和 2 年国勢調査より)

背景・目的

- ✓ 平成 17 年 1 月の 2 町合併後、町内全域を路線バスと町営バスでカバー。
- ✓ 平成 18 年度に幹線以外の路線バス（全支線の運行）が廃止。
- ✓ 地域の生活や小中学生の登下校の足を確保するため、町、教育委員会、各学校関係者において協議・検討。

実施概要

◆平成 19 年度から、デマンドバス及びスクールバスを市町村有償運送として新設（4 部署が関係するバス事業を一括管理）。

- ✓ ①教育部署のスクールバス、②交通部署のデマンドバス、③介護部署の外出支援サービス、④総務部署の研修バスを「地域交通準備室」が一括して管轄。

※平成 25 年の機構改革により、企画課と分庁総合窓口課で管理。

企画課	バス事業に関する許認可手続き、会計全般の管理、財源の管理
分庁総合窓口課	運行管理者として年間の運行配置、ダイヤ改正、関連部署・運行事業者との連絡調整

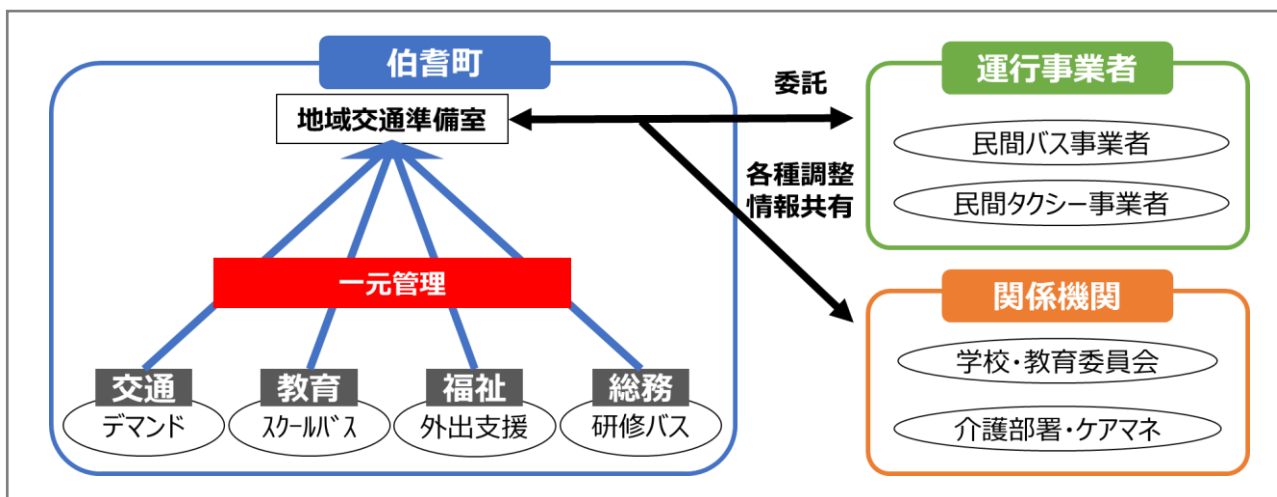
- ✓ 「地域交通特別会計」を新設し、予算も一元的に管理（事業全体の費用対効果を把握しやすい）。
- ✓ 町で運行計画案を作成し、各事業者や教育委員会・学校等と調整し、平成 19 年度よりデマンドバス及びスクールバスの運行を開始。
 - スクールバスは一般利用者の混乗を可能。
 - ③外出支援サービス、④研修バスを含め一括して交通事業者へ委託（不足する一部を直営）。
 - 町、バス事業者、タクシー事業者のそれぞれが保有する、車両、運転手、運行ノウハウ等を、一定のルールの下で柔軟に利活用。

スクールバス	バス事業者は自社大型車両、タクシー事業者は自社ワゴン車と町保有車両、町職員は町保有車両を運転。
デマンドバス	バス事業者は自社ワゴン車、タクシー事業者は自社と町保有ワゴン車をスクールバスから続けて運転。
研修バス	タクシー事業者と町職員が町保有車両を運転。スクールバスとのシフト掛け持ちの場合あり。

実施体制・サービス内容・収支状況

◆伯耆町型バス事業

<実施体制>



鳥取県伯耆町 HP 情報、国土交通省「地域公共交通の活性化・再生への事例集・伯耆町」資料をもとに作成

＜主なサービス内容＞

サービス種類	利用対象者	利用料金	利用方法	路線
①デマンドバス事業	誰でも利用可	100～200円 ※未就学児以外は全て有料。 ※定期券等の発行もあり。	事前に電話による利用予約が必要 ※利用30分前まで予約が可能	3地域4路線 ※各区间距離は約10km
②スクールバス事業	主に小中学生 ※一般人も利用可	無料（通学利用） ※遊び・習い事での利用、高校生以上の利用は、100～200円。	通常の路線バスと同様	学校近くのバス停を経由する 定時バス（3路線） ※休校日はデマンドバス運行
③外出支援サービス事業	高齢者及び障がい者などで、公共交通機関の利用が困難な方 ※詳細条件あり	町内200円（片道） 町外200～1,200円（片道） ※距離により変動	町へ利用申請手続きが必要 利用希望日の5日前までに予約	利用者の居宅と医療機関の間 利用時間8:30～17:00 ※利用回数、週1回(往復)まで ※介助等の提供は不可
④研修バス事業	住民の団体等の研修などに利用する場合 ※15人以上の利用など詳細条件あり	実費負担 ※有料道路料金、有料駐車場料金、燃料費	事前予約が必要 ※使用日の2か月前より	利用可能距離あり

鳥取県伯耆町 HP 情報をもとに作成

＜収支状況＞ ※令和4年度実績

収入		支出
町負担 7,730 千円	運行経費（①デマンドバス）39,090 千円	
県補助 10,200 千円		
特別交付税 18,760 千円 ※概算値		
普通交付税 74,480 千円 ※概算値		
	運行経費（②スクールバス）65,520 千円	
	運行経費（③外出支援）5,750 千円	
	人件費等 3,520 千円	
運賃収入 2,700 千円		

出典：国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」より抜粋

実施手続きのポイント

◆町自ら体制構築に向けて活動町し始動

- ✓ 町がバス運行の計画（素案）を作成のうえ、地域公共交通会議で議論。
 - 地域公共交通会議での協議を踏まえ、関係者の理解を得たうえで、体制構築および事業を開始。

◆複数部署が関与する交通（バス）事業を一元化

- ✓ 「地域交通準備室」を設置することで事業を管理。
 - 一元化にあたっては、関係部署のメンバーを構成員としてプロジェクトチームを結成。
 - 施策や窓口的な役割だけでなく、事業予算の管理も一元化するため「地域交通特別会計」も併せて新設。

◆スピーディーな事業推進

- ✓ 短期間・集中的な実態調査による地域ニーズの収集し、関係者と調整。
 - 実態調査は、全路線・全便を職員で手分けして2週間で実施。
 - 地域ニーズを踏まえ、運行ルートやダイヤ、各関係者との調整を実施。

◆関係部署等との定期的かつ密な連携・情報共有

- ✓ 関係者との意見交換会、連絡体制を構築。
 - スクールバスについては、教育委員会事務局や各学校担当者との定期的な意見交換の場を設置。
※急な運休時にも、関係部署の連携により保護者へ連絡が取れる体制を構築。
 - 外出支援サービスについては、介護・福祉部署、ケアマネジャーとの連携体制を構築。
※利用前に本人や家族、ケアマネジャーより注意点を確認し、運転手へ情報共有を実施。

◆運転手確保

- ✓ 運行本数が多くなる時間帯における運転手確保に向けた対策の実施。
 - 朝など一時的に運行本数が増加する時間帯の運転手について、町職員も運転資格を取得し、対応。
※町職員は研修バスだけでなく、スクールバスの運行も担う。

主な成果

◆交通空白地の解消

- ✓ 町内全ての集落から公共交通が利用でき、生活交通手段を維持・確保。
 - 町内全集落にデマンドバスのバス停を設置。
 - デマンドバス、スクールバスでは住民も利用できるサービス内容とすることで、学生、高齢者の移動手段確保だけでなく、全ての地域住民の移動手段確保および利便性の向上が図れている。
 - 令和4年度 年間利用者数 ※鳥取西部地域公共計画より
デマンドバス（スクールバス混乗を含む）：18,967人
外出支援サービス事業：1,283人

◆事業の一元管理による効率的な事業運営

- ✓ 事業間での効率的な車両の活用。
 - 4つの事業で活用する車両について、適切なサイズの車両の共通運用が可能となり、無駄のない車両活用が可能となった。
- ✓ 運転手の柔軟な采配による安定的なサービスの提供。
 - 運転手においても、同様に4事業の中で人員配置が検討でき、減便・運休をすることのないサービス内容提供が可能となった。
※1人の運転手が兼任で複数のサービスを運転・担当できるため、少ない人員で運行が可能。
- ✓ 予算管理業務の負担削減
 - 運行管理部署、事務担当部署に業務を集約し、「地域交通特別会計」を設けてトータルの予算管理を行う事で効率性を向上。
※その他、予算の見通しが立てやすく、サービス改善にも対応しやすい体制が構築できていると考えられる。

◆地域公共交通事業者の保護

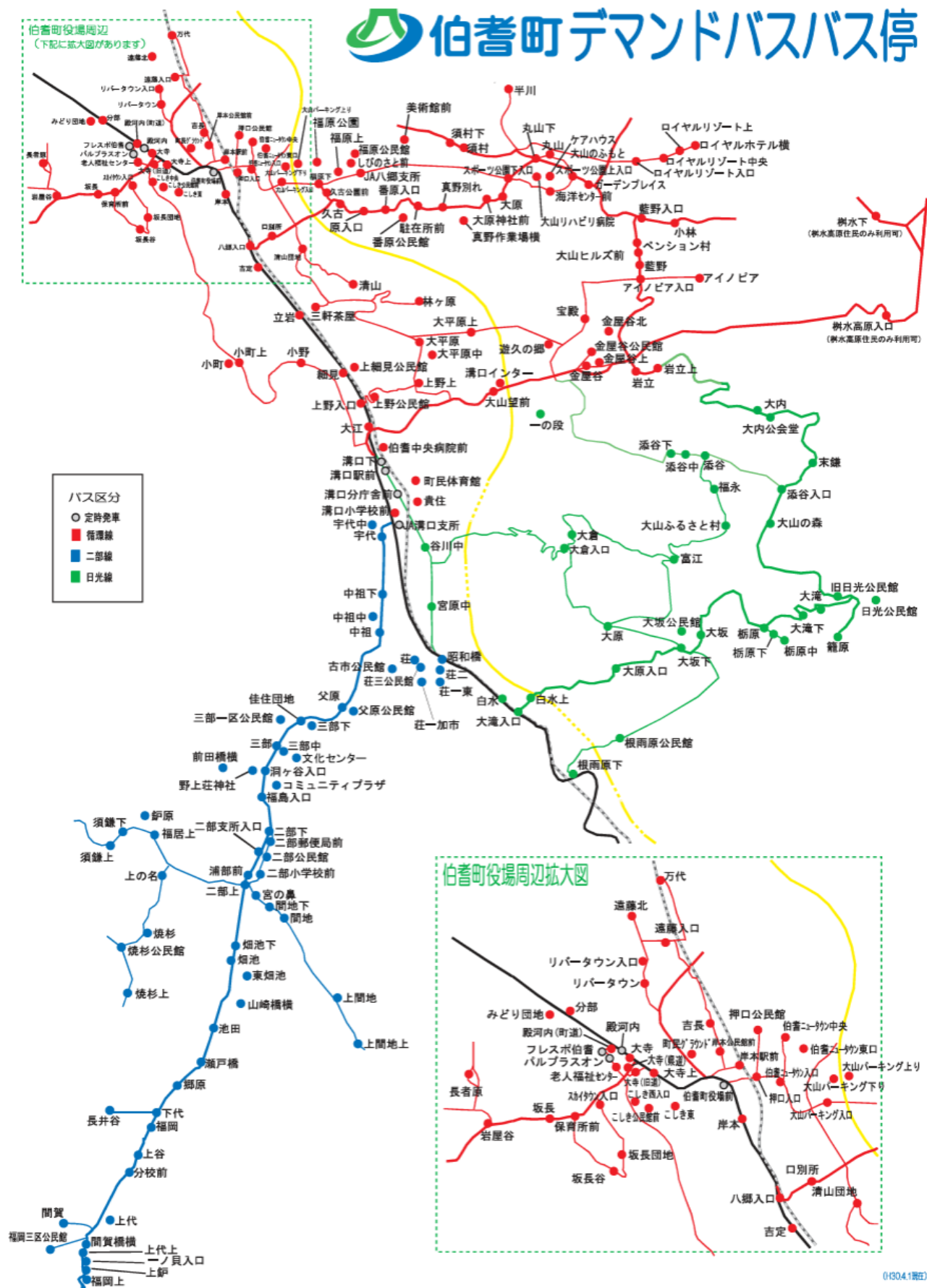
- ✓ 事業の運行を地域公共交通事業者に委託。
 - 町内の交通事業者へ運行委託することで、地域公共交通事業者を保護するとともに、町内での事業継続ができる環境を構築。

その他留意事項

◆事業継続に向けた持続可能な体制づくり

- ✓ 利用者の減少
 - 人口減少、コロナ禍等の影響で、年間利用者数が年々減少傾向。
 - 地域住民のニーズを踏まえつつ、サービス内容の見直しなどの検討が必要。
- ✓ 担い手不足への対応
 - 運転手の高齢化に伴い、将来の担い手が見つからないのが現状。
- ✓ スクールバスと路線バスが重複する区間があるため、路線バスを併用することで運転手削減を図るといった、民間事業者と協力的な対応を検討。

参考：伯耆町 デマンドバス区域図



伯耆町町 HP「デマンドバス区域図（2024.4.1）」より抜粋

⑥ 将来的な移動需要の変化を踏まえた既存公共交通の維持・継続

【対応事例 10】

地域	岐阜県白川町・東白川村	人口	9,428 人
フェーズ	実装	人口密度	29.0 人/km ²
		面積	325.0 km ²

(※令和 2 年国勢調査より)

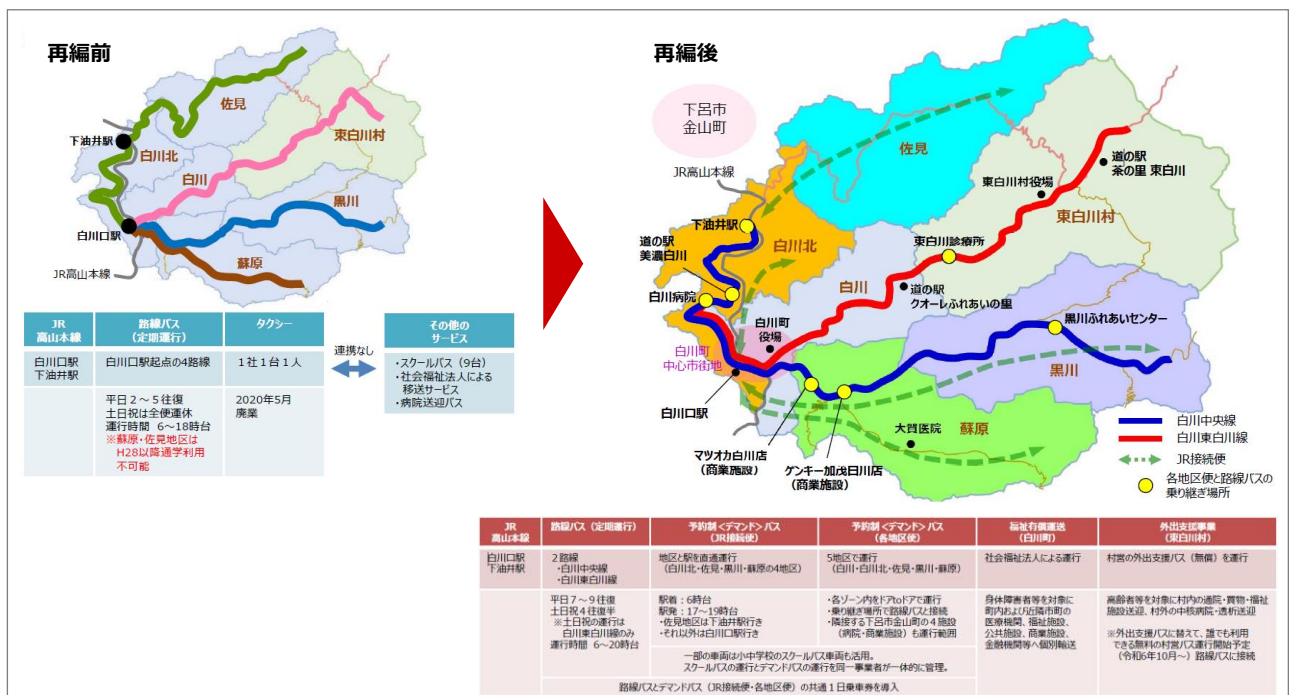
背景・目的

- ✓ 路線バス（廃止代替）が白川町各地区と東白川村をカバー。
- ✓ 運転手不足が要因で、平成 28 年 4 月より全路線で土日祝日運休、全 4 路線のうち 2 路線の朝夕運休など、大幅な減便。
- ✓ 高校生の通学、運転免許を持たない高齢者の買い物・通院を可能にするための移動手段を確保するため、白川町と東白川村合同で協議・検討。

実施概要

◆ 高校生の通学手段の確保、地域内のどこからでも日常生活の移動に利用することができる「おでかけしらかわ・ひがししらかわ」の運行を開始。病院バスの公共交通への統合による全体経費の提言と利用者の利便性向上。

- ✓ 平成 28 年 6 月、町村合同で「白川・東白川地域公共交通活性化協議会」を設置。地域における公共交通のあり方について協議開始。
 - 地域住民等へのアンケート調査結果、有識者および事務局内での協議・検討を経て、平成 29 年 6 月に平成 30 年 10 月からの「新しい公共交通システムの方向性」を作成。
 - 「新しい公共交通システムの方向性」を関係者で協議し、運行開始に向けて協議会で調整。
- ✓ 平成 30 年 10 月より、新たな公共交通ネットワーク（システム）「おでかけしらかわ・ひがししらかわ」の運行を開始。
 - 路線バス 4 路線から 2 路線へ集約。
 - 路線バスのフィーダーにもなるデマンドバス（各地区便）を導入。
 - 小中学生のスクールバスをデマンドバス（JR 接続便）に活用。
- ✓ 上記の交通ネットワークを構築後、令和 3 年 5 月より重複運行となる病院バスを公共交通（路線バス）へ統合。



出典：白川・東白川地域公共交通活性化協議会 資料より一部抜粋

実施体制・サービス内容・収支状況

◆地域公共交通ネットワーク「おでかけしらかわ・ひがししらかわ」

＜実施体制・主なサービス内容＞

	実施体制	主な役割	料金（1回）	利用方法	運行内容
定期バス	運行主体：濃飛乗合自動車 ※町村が運行経費と運送収入の差額負担	中大量輸送機関として地区間、主要施設間を運行	100～200円	バス停で乗降（予約不要）	定時定路線運行 ・白川中央線（平日のみ） ・白川東白川線（毎日）
予約制バス	各地区便	各地区内の日常生活における移動手段	ゾーン内 200円 ゾーン間 400円	電話予約	各地区内をドアtoドアで運行地区外へは定期バスに乗換 ・みどり ・ハッピー ・ニコバス ・いこカー ・そはらGO
	JR接続便	高校生の自宅通学が可能となるよう、JR高山線との接続に特化した手段	200円	高校生：web予約 一般：電話予約	町内各地区と駅間を直通運行 【駅着】6時台（毎日） 【駅発】17時台（毎日） 18時台（平日のみ） 20時台（平日のみ）
福祉有償運送＜白川町＞	運行主体：社会福祉法人白川町社会福祉協議会 ※福祉有償運送	身体的な事情等により公共交通が利用できない方を対象として、福祉車両を使った移動支援	町内(15km未満) 400円 町内(15km以上) 500円 町外 1,000～2,000円	事前登録のうえ電話予約	町民専用（個別輸送） 【東白川村、下呂市金山町】医療機関、福祉施設、公共施設、商店、金融機関 【可茂地区内、旧下呂町】医療機関、福祉施設に限る
外出支援事業＜東白川村＞	運行主体：東白川村	公共交通の利用が困難な高齢者等の外出支援	中大量輸送機関として地区間、主要施設間を運行無料	事前登録のうえ電話予約	村民専用（乗合） 【村内】通院、買物、福祉施設送迎 【村外】中核病院、透析送迎

「白川・東白川地域公共交通計画 2028」もとに作成

＜収支状況＞ ※令和6年度（2023年10月～2024年9月）実績

収入		支出
町村負担 34,382 千円	運行経費 144,129 千円	
県補助 27,400 千円		
特別交付税 72,865 千円		
運賃等収入 9,482 千円		

出典：第32回 白川・東白川地域公共交通活性化協議会・資料より作成

実施手続きのポイント

◆「新しい公共交通ネットワーク」の検討に向けた取り組み

- ✓ アンケート調査、無償実証運行等の実施、地域運営組織での協議
 - 全世帯向けアンケート調査を実施し、地域住民のニーズを把握。
 - 無償の実証運行を複数実施し、新たな運行方法を検証することで「新しい公共交通ネットワーク」を検討。
 - 地域住民で構成する地域運営組織を設置し、地域特有の事項について協議する場を設け、「新しい公共交通ネットワーク」を検討。

◆新たな移動手段の導入と既存交通の運用変更

- ✓ デマンドバスの導入とスクールバスの一般利用
 - 路線バス路線の集約に伴い、地域内全ての集落における移動手段（路線バスのフィーダー）として、デマンドバス（各地区便）を導入。
 - 小中学校のスクールバスの運行について、高校生の利用集中時間において、有償での一般利用を実施。
 - 各サービスの乗継ハードルを下げるために全運行共通「1日乗車券」を導入。

次ページにつづく➡

◆病院バスとの統合

- ✓ 各関係者の調整・連携による運行体制の構築
 - 対象者、運送区域、料金等について、地域公共交通会議での協議をはじめ、運送主体、役場公共交通部局、福祉部局が調整・連携し、公共交通との役割を明確にして、それぞれの関係者が運行を補完しあう体制を構築。
- ＜統合の状況＞
- 2021 年 5 月 大賀医院 全運行を統合
 - 2021 年 10 月 白川病院 11 路線中 5 路線を統合

主な成果

◆移動手段の確保および利便性の向上

- ✓ 高校生の通学手段の確保、地域内のどこからでも利用できる環境づくり
 - 小中学生のスクールバスの一般利用（有償）の導入により、高校生の通学手段を確保。
 - 路線バスの集約、デマンドバスの導入により、地域内全ての集落で自宅前からの公共交通の利用が可能。

◆地域・事業者・行政の三位一体での取り組み

- ✓ 地域・事業者・行政の連携
 - 地域運営運営組織を設置することで、地域公共交通の検討における住民の参画を実現するとともに、地域のバス事業者やタクシー事業者、病院といった様々な事業者が連携・協力できる体制を各種調整により構築することで、三位一体での地域公共交通ネットワークを構築。

◆地域全体の輸送にかかる経費の削減

- ✓ 病院バスの統合による経費低減
 - 重複している病院バスの運行を公共交通に統合することで、通院利用者の公共交通の乗車機会の増加を図るだけでなく、病院バスに要していた経費の削減を実現。

参考：白川町・東白川村 地域公共交通網

【地域公共交通網】



出典：白川・東白川地域公共交通計画 2028 より一部抜粋

（４）全市町において参考となる交通施策の方針・事例

① タクシー補助制度の検討

タクシー補助制度の概要

◆タクシー補助制度とは

- ✓ 交通弱者の移動手段を維持する政策として、高齢者や免許有無、送迎家族の有無等、一定の条件によって対象者を限定して、タクシー料金を補助する制度。
- ✓ 一般的に実施されている事例としては、対象者に年間一定の枚数のタクシー券（タクシーチケット）等を交付し、その券をタクシー乗車時に支払いの一部とする方法等によって、自治体がタクシー利用時の料金の一部を、一般に年間の限度額を設けて補助するもの。

導入・検討の主なメリット・必要性

- ✓ 高齢者や運転免許非保有者のドアツードアでの移動需要に対応。
 - タクシーはドアツードアサービスのため、他の公共交通手段と比較して、利用者の身体的負担が非常に少ない。
- ✓ 財政支出の抑制や手続き面の負担軽減が図れる可能性。
 - コミュニティバスやデマンド交通などの実証、導入、運営コストと比較して、財政支出の抑制が図れる可能性がある。
 - 既存のタクシーを活用するため、移動手段確保までの期間短縮や手続き負担の削減が図れる可能性がある。

【参考】上記２つに関しては、県内地域住民からも以下のような意見が挙がっている。

<地域住民の声より>

- ・コミュニティバスの運行コストと比較して、安く抑えられる可能性があるため、利用者を限定したうえで検討しても良い。
- ・タクシー券の補助は非常にありがたい。一方で、日常の移動回数・距離を考えると、現状では足りない。

- ✓ 地域のタクシー事業者の経営安定化
 - 地域住民によるタクシー利用が増加するため、タクシー事業者の売上増加や採算性が確保しづらい地域においても一定の収益確保に繋がる可能性があるなど、事業者の経営安定化が図られる。

その他留意事項

◆財源の確保

- ✓ 将来的な人口構成の変化による財政支出の増加。
 - 現時点で他の公共交通手段と比較しタクシー補助制度に係る財政支出が低く抑えられる場合であっても、高齢化等の進行で対象者の増加により将来的に財政支出が増加する可能性が高いといった、制度上の特性がある。

◆タクシーの需給バランスの調整

- ✓ タクシー需要の増加に伴う供給不足。
 - タクシー補助制度の導入により、タクシー需要が増加し、地域のタクシー事業者の供給量で十分な対応ができず、相応のタクシー待ち時間が発生するといった事例も発生している。
 - タクシー補助制度の導入にあたっては、予想される需要量と地域のタクシー事業者の供給量の検討、協議が重要。

参考事例

◆山口県山口市「グループタクシー」

✓ 実施概要

- 公共交通が不便な地域の交通弱者に、日常生活の利便性向上と社会活動の拡大を図るため、平成 20 年 10 月からグループで共同利用できるタクシー利用券を交付する制度を実施。

○対象者：以下の条件を全て満たす 4 人以上のグループ。

・65 歳以上の方 ・山口市タクシー利用券等を受給していない方
・自宅から最寄りの駅、バス停等までの距離が 1.0 km 以上ある方
※その他、詳細条件あり。

○助成額：対象者の自宅から最寄りの公共交通機関までの距離に応じて、利用券 1 枚の金額を決定。

・利用券の交付枚数は、1 人 60 枚。

自宅から最寄りの公共交通機関までの距離	利用券金額／枚
1.0 km 以上 1.5 km 未満※	300 円券
1.5 km 以上 4.0 km 未満	500 円券
4.0 km 以上	700 円券

○使用方法等：・1 回の乗車につき 1 人 1 枚の利用券が使用可能。

・利用券の地用期間は、各年度の 4 月 1 日～3 月 31 日まで。

・利用券の他人への譲渡は不可。

✓ 特徴

- 複数で乗り合えばお得に利用できる制度であるため、住民同士の相乗りを促進。
- バスや鉄道の組み合わせによる使い方を案内することで、その他の公共交通機関の利用を促進。

山口市 HP「グループタクシーの申請を受け付けています」より作成

◆大台町「高齢者等外出支援助成事業（タクシー券）」

✓ 実施概要

- 高齢者及び障がい者の方の安心安全な移動手段の確保と、妊産婦の方の身体的負担を軽減するため、タクシーを利用し通院等の必要な外出をする場合に、その料金の一部を助成。

○対象者：・70 歳以上の方 ・身体障害者手帳の交付を受けている方で 1・2 級に該当する方
・療育手帳の交付を受けている方 ・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方
※老人福祉施設等の入所者、生活保護（医療費の移送費加算）の受給者、自身で運転できる方は対象外

○交付枚数：1 枚 300 円のタクシー券を地域別で助成（交付）

地域別の交付枚数 ※1 年間分

地域	交付枚数
大杉谷地区	96 枚（28,800 円相当）
川添地区	72 枚（21,600 円相当）
領内地区	
栗谷	
浦谷	
その他の地域	48 枚（14,400 円相当）

（注 1）

年度途中で申請した場合、地域別に所定の計算に応じた枚数を交付。

（注 2）

1 回の乗車における使用制限はなし。
自己負担分は、直接乗務員へ支払い。

○申請方法：オンライン申請（24 時間申請可能）、窓口申請、プッシュ型はがき申請のいずれかで申請

○タクシー券を利用できる協力機関：

タクシー券は、町が認めたタクシー事業所又は福祉・介護タクシー事業所でのみ利用可能。

※タクシー事業者：5 事業所、福祉・介護タクシー事業所：16 事業所

✓ 特徴

- 対象者全員への配布ではなく、支援を必要とする対象者に限定するため、申請方式を採用。
- 申請手続きの負担軽減のため、オンラインでの申請が可能（親族からの申請も可能）。

大台町 HP「高齢者等外出支援（タクシー券）の申請について」より作成

② 地域ボランティア輸送の検討

地域ボランティア輸送の概要

◆地域ボランティア輸送とは

- ✓ 地域の住民等によるボランティアや助け合いにより、高齢者や障がいのある人の外出や移動を支援するサービス。
- ✓ 利用料金は、無償または実費（燃料代、有料道路使用料等）のみを収受するサービスであり、有償輸送に該当しないため、道路運送法上の許可・登録を要しない。
- ✓ 地域住民やボランティア団体等が独自に行うサービスから、運行等に係る費用を行政が一部または全部負担し行うサービスなど、実施方法はさまざま。

導入・検討の主なメリット・必要性

- ✓ 地域の公共交通ではカバーしきれないニーズへの対応
 - 地域の住民を対象とした限定的な移動手段であるため、地域における住民の日常生活に合わせた経路や時刻、行動範囲や移動目的の設定が可能であり、地域の公共交通と比べて個々人のニーズを満たしやすい。

【参考】上記に関しては、県内地域住民からも以下のような意見が挙がっている。

<地域住民の声より>

- ・住民から出た意見を試験的に実施し、試行錯誤していく必要があると考える。
- ・コミュニティ単位で新しい移動サービスや仕組みを検討できれば良い。例えば、買い物や病院といった目的別の移動サービスを、地区別・曜日別で実施するなど

- ✓ 各種許可等の手続きが不要
 - 有償運送にあたらぬ輸送であるため、道路運送法上の許可・登録といった手続きが不要。
- ※一方で以下「その他留意事項」に記載事項等に関する十分な検討は必要。

その他留意事項

◆実施前の許可等を要しないことの確認

- ✓ 運輸支局への相談・確認
 - 検討している地域ボランティア輸送について、運輸支局に相談のうえ、実際に道路運送法上の許可・登録を要しない輸送に該当するかどうかを確認するほか、運行等におけるアドバイスを十分に受けることが重要である。

◆安全性の確保措置

- ✓ 輸送における安全確保等に関する規定等の作成・周知
 - 道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないため、運行主体については、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのか十分検討することはもちろん、輸送の安全確保や利用者保護に関する規定等を作成するとともに、運営従事者や利用者等へ幅広く周知する必要がある。
- ※運転者に対する教育は、自家用有償旅客運送制度における国土交通大臣の認定する講習を受講させるという方法などが検討できる。

◆地域等と行政の関わり方の検討

- ✓ 地域ボランティア輸送を地域等へ完全に委ねない
 - 地域ボランティア輸送の実施について、地域住民やボランティア団体等の民間の活動に完全に委ねるのではなく、行政として、持続可能な移動手段として継続していけるよう、運営主体と情報共有、協議したうえで、各種支援等を実施していく必要がある。

参考事例

◆志摩市「のってかんせ号」

✓ 実施概要

- 路線バスが廃止となった浜島町浜島地区において、高齢者の通院や買い物の移動支援のため、地域の有志が電気自動車による循環運行を実施し、通院を中心とした高齢者の移動手段を確保。
- 実証運行（平成 30 年 1 月 9 日～2 月 28 日）を踏まえ、令和 2 年 2 月より運行開始。
 - 運行主体：浜島町まちづくり委員会
 - 対象者：誰でも利用可
 - 利用料金：無料
 - 利用方法：通常の路線バスと同様
 - 路線：1 路線（停留所 13 ヶ所）
 - 運行：月・金曜日（午前中のみ 8 便）
 - その他：・運行車両（電気自動車）は、市が購入し、貸与・管理
 - ※電気代、車両保険や車検代等の維持管理費は市で負担。
 - ・運行および運行管理は、全て地域住民により運営

【浜島町まちづくり委員会】

浜島町地域の課題を解決するため地域住民相互の連携と協調を育み、自助・共助・公助の精神で、「共に生き、共に支え合う地域社会の実現を図る」ことを目的として活動する地域委員会
（参加団体）自治会、民生委員会、老人クラブ、商工会、社会福祉協議会、
小中学校、幼稚園、保育所、地元市議、地元事業者、市役所等

✓ 特徴

- 浜島町まちづくり委員会による協議、意向により本事業が開始されており、ほぼ全ての運営を地域住民によるボランティア活動によりまかなっている。
- 現状、50・60 代の地域住民 5 名程度がドライバーなどを担っている状況であるが、将来的な運営継続に向けては、人員確保の面で課題を抱えている。
- 浜島町まちづくり委員会と市との協議を定期的実施することで、本移動手段の持続性の確保に努めている。

志摩市 提供資料より作成

◆鈴鹿市「おでかけハッピー号」

✓ 実施概要

- 地域の移動課題に対して、地域づくり協議会「椿地区まちづくり協議会」「庄内地区地域づくり協議会」が主体となり、主に高齢者を対象とした移動支援の取組を実施。

【地域づくり協議会】

同じ地域に住む人やその地域で活動している各種団体等の関係者が一体となり、福祉や子育て、防犯・防災や環境等、地域の課題を協議し、その地域に必要な活動を行政と一緒に取り組む組織のこと。
市内全域に 28 の地域づくり協議会が立ち上げられ、住みよい地域をつくっていくために、地域計画を策定し、「住みよいまち」の実現に向けた活動が行われている。

- 令和 3 年 2 月より本格運行を開始し、周辺地域の医療機関やスーパー等を目的地として、利用者の電話予約に基づき、有償ボランティアが運転手を務める。

✓ 特徴

- 地域の住民、関係者の協議により、実施・運営されている移動手段の 1 つ。
- 有償ボランティアをドライバーとして活用し、人員を確保。
- 地域が主体となる取り組みであるため、志摩市の取組と同様に、将来的な運営継続における課題がある。

「鈴鹿市地域公共交通計画（令和 4 年 6 月）」より作成

③ 地域（住民）の交通施策への参画

参考事例

◆名張市 地域コミュニティ交通推進方針

✓ 実施概要

- 民間の交通事業者のみに委ねられがちであった地域交通を、市民と行政が協働し、新たな公共交通（バス交通）システムを構築していくため、以下の推進方針を定め、地域コミュニティ交通の推進を図る。

【名張市地域コミュニティ交通推進方針】※平成 19 年 8 月策定

- (1) 市内交通不便地域の解消と高齢化等による交通移動不便者の増加に対応する、市民のニーズに合った新たな公共交通システムを構築します。
- (2) 既存公共交通機関と地域コミュニティ交通がそれぞれの役割を分担し、連携する公共交通システムを構築します。
- (3) 地域コミュニティ交通の導入は、地域の状況にもっとも適する運行形態を選択し、地域、利用者、市の 3 者で支える地域コミュニティ交通を構築します。

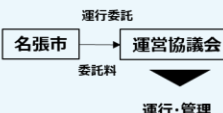
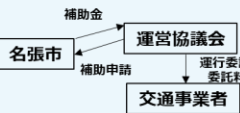
- 現状、地域住民等で構成される 15 の市内地域づくり組織のうち、5 つの組織がコミュニティバス運営協議会を設置し、地域における移動手段に関して、協議・運営等を実施。

※その他、地域づくり組織においても、生活支援サービス（外出支援）等の移動手段について検討。

【名張市のコミュニティバス一覧】

コミュニティバス	コミュニティバス運営協議会 (地域づくり組織)
市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」	—
国津コミュニティバス「あららぎ号」	国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会 (国津地区地域づくり委員会)
錦生コミュニティバス「ほっとバス錦」	ほっとバス錦運営協議会 (地縁法人 錦生自治協議会)
薦原コミュニティバス「コモコモ号」	薦原コミュニティバス運営委員会 (薦原地域づくり委員会)
緑が丘コミュニティバス「みどり号」	緑が丘コミュニティバス運営協議会 (桔梗が丘自治連合協議会)
美旗地域コミュニティバス「はたっこ号」	美旗地域コミュニティバス運営協議会 (地縁法人 美旗まちづくり協議会)

【コミュニティバスの運行主体、運営方法等】

	ナッキー号	あららぎ号	ほっとバス コモコモ号 みどり号 はたっこ号
運行主体	名張市	名張市	コミュバス 運営協議会
運行事業者	交通事業者	コミュバス 運営協議会	交通事業者
協議・検討の場 (協議メンバー)	地域公共交通連携協議会 ✓ 名張市 ✓ コミュバス運営協議会 ✓ 交通事業者 ✓ その他有識者等 ※地域公共交通会議などで協議	コミュバス運営協議会 ✓ 地域まちづくり組織 ✓ 名張市 ※運営の改定等には、市が参画。	コミュバス運営協議会 ✓ 地域まちづくり組織 ※完全に自主的な運営
運営方法			

次のページへつづく➡

名張市 提供資料等より作成

✓ 特徴

- 地域住民同士が協議することで、地域実情に応じた移動手段の検討・構築ができる。
- 地域住民が交通を含めた生活課題を自分事として捉え、取り組みを実施していく姿勢がある点や、一定の規則に沿った施策の実施や、地域での創意工夫により行政コストを抑制できる。
- 人口減少や高齢化の進行などにより、1つのまちづくり組織による運営継続が厳しい状況などが発生しており、一部仕組みの見直し検討の必要性などが発生している。

導入・検討の主なメリット・必要性

✓ 住民の地域公共交通に対する関心の向上

- 住民が主体的に地域の移動手段を検討することで、地域公共交通の必要性や重要性を自分事として捉える機会が生まれる。

✓ 地域の実情に応じた移動手段の検討

- 地域の実情を一番把握する住民同士により、日常生活や地理的な状況等を踏まえ、自分たちに必要な移動手段の検討ができ、住民ニーズの十分な反映が期待できる。

✓ 行政負担の抑制

- 一定の仕組み、規則に基づく活用ができた場合、費用負担や行政側の事務手続きなどの行政負担の一部抑制が期待できる。