

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
取組事例集



三重県



はじめに

県内の地域公共交通は、人口減少やコロナ禍を経たライフスタイルの変化による移動需要の縮小、エネルギー価格高騰に伴う負担増などにより厳しい状況に置かれています。また、県内各地には交通不便地域が存在しており、特に自家用車を持たない高齢者や若者の移動手段の確保が喫緊の課題となっています。

このため、県では、人口減少や高齢化が進行する中、交通不便地域等において、高齢者の買い物や通院、若者の通学などの日常的な移動手段や、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することにより、地域内交通のネットワーク構築につなげることを目的として、「三重県交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金」を令和6年度に創設したところです。

本書は、当該補助金を活用したモデル的な取組事例について、課題解決のための手法や必要な手続きなどをとりまとめたものです。

交通政策に携わる市町の担当者の皆さんが、交通不便地域等における移動手段の確保に取り組む際、本書が課題解決の一助となれば幸いです。

令和7年3月

三重県 地域連携・交通部 交通政策課

目 次

1	志摩市日本版ライドシェア実証事業（志摩市）・・・・・・・・・・	1
2	鈴鹿市交通ネットワーク再編検討事業（鈴鹿市）・・・・・・・・・・	6
3	赤目四十八滝観光客パークアンドライド（名張市）・・・・・・・・・・	12
4	飯高地区コミュニティ交通再編事業（松阪市）・・・・・・・・・・	16
5	川越町ふれあいバス運行事業の適正化事業（川越町）・・・・・・・・・・	19

1 志摩市日本版ライドシェア実証事業（実施主体：志摩市）

地域の現状・課題および経緯

- 市全域が伊勢志摩国立公園に含まれ、美しい景観、豊富な海の幸や山の幸に恵まれている志摩市は、三重県内においても有数の観光地であり、年間約400万人の観光客が訪れます。
- 志摩市内には、約140のバラエティ豊かな宿泊施設があり、伊勢志摩における観光拠点のひとつとなっています。
- 観光地や観光施設の多くは、鉄道や路線バス等の利用により訪れることが可能ですが、一部の観光地や観光施設においては、路線バス等の運行がない状況です。
- 路線バス等により訪れることが困難な観光地や観光施設への移動に関しては、志摩市内に3社あるタクシー事業者が利用されています。
- 宿泊施設より、「コロナ禍を経てタクシーの配車台数が減少したことにより、観光需要が復調傾向にある中、宿泊者の移動（特に早朝夜間）に支障が生じている。」との声が寄せられていました。
- 早朝夜間におけるタクシーの需給状況を定量的に分析するとともに、観光移動需要への対応策の検証を行う必要がありました。

実証実験の概要

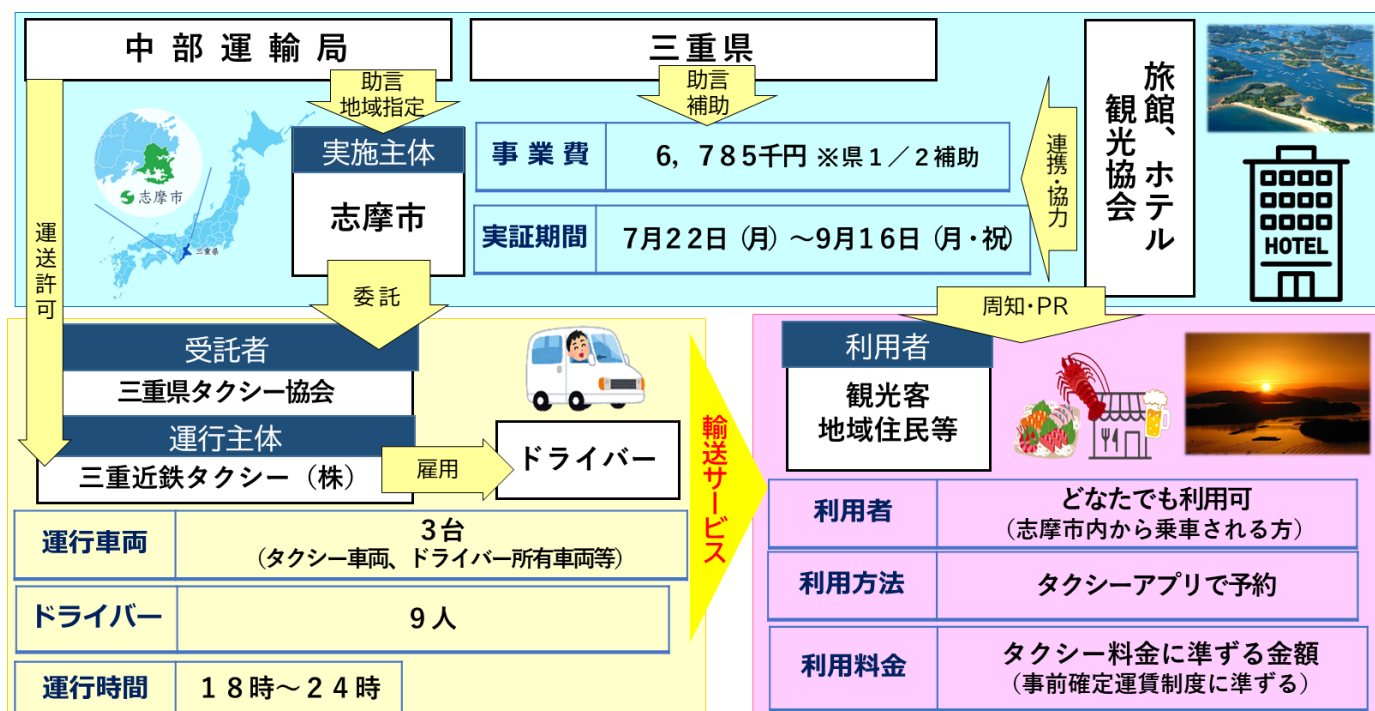
飲食店等が集積する志摩市の中心エリアである近鉄鵜方駅周辺と、近郊の宿泊施設との間において、観光客の夜間における移動需要が一定あり、営業台数が少なくなる夜間のタクシー需給状況に課題があるとの仮説を立て、日本版ライドシェアの実証運行とタクシーの需給調査を実施しました。

● 日本版ライドシェア実証運行

道路運送法第78条第3号に基づく新たな制度「自家用車活用事業」により、交通事業者、宿泊事業者、行政等の多様な主体が連携して、タクシー事業者の管理のもと、地域の自家用車や第一種運転免許のドライバーによる有償の運送サービスを実証的に提供しました。

- ・実証期間：7月22日（月）～9月16日（月・祝） 期間中毎日
- ・運行時間：18時～24時
- ・運行事業者：三重近鉄タクシー株式会社
- ・運行車両：3台（自家用車、タクシー車両）
- ・利用対象：志摩市内から乗車される方
- ・利用方法：タクシー配車アプリ ※本実証では「GO」を活用

- ・利用料金：タクシー料金に準ずる金額（事前確定運賃）
- ・推進体制：国（中部運輸局、三重運輸支局）、三重県、志摩市、一般社団法人三重県タクシー協会、一般社団法人志摩市観光協会で構成する「志摩市ドア to ドア輸送推進会議」を設置し、実証事業を円滑に推進するための協議や実証事業終了後の評価などを行いました。
- ・ドライバー：タクシー事業者ホームページ、フリーペーパー広告、市広報誌などを活用して募集を行い、9名の一般ドライバーを雇用しました。



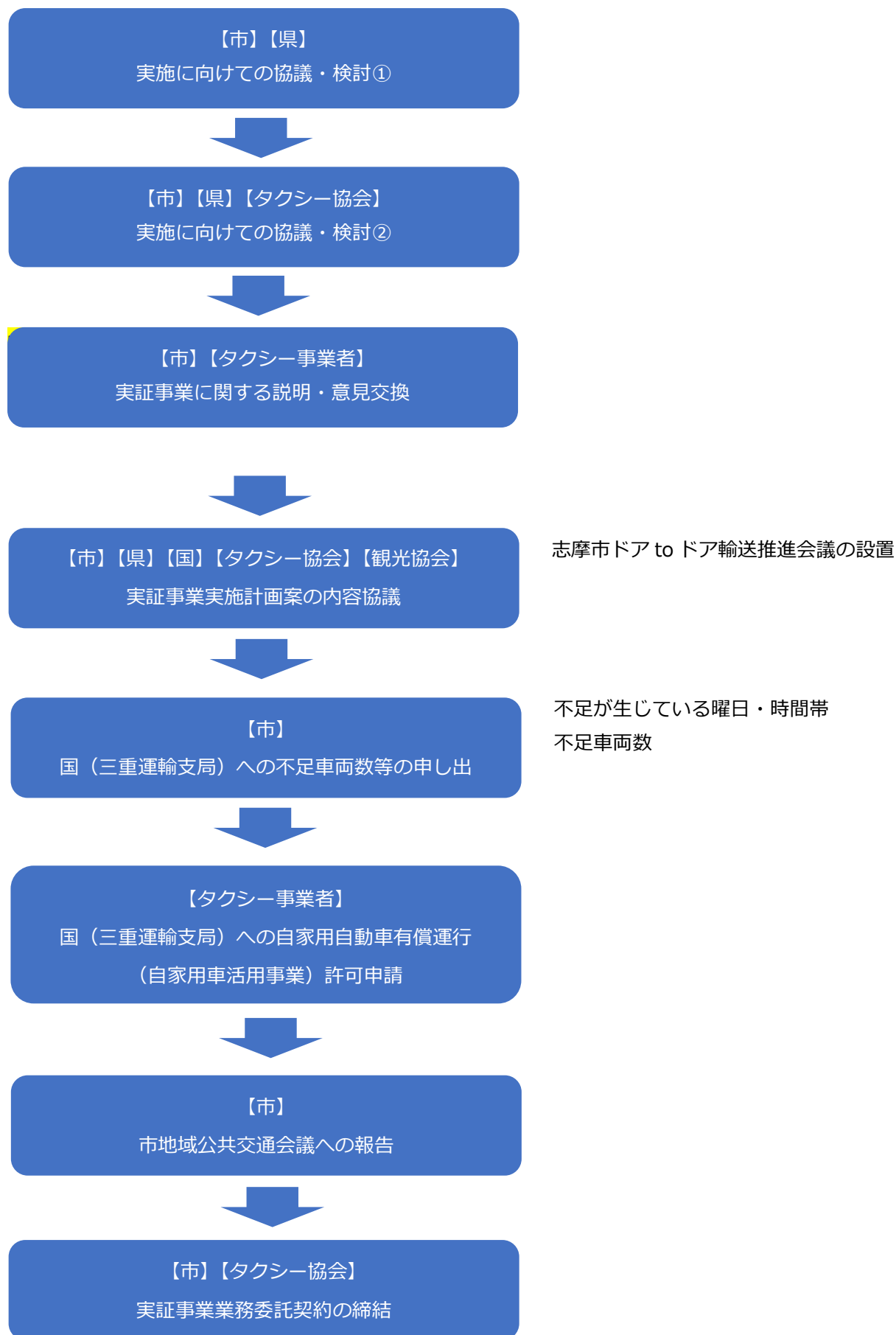
● タクシー需給調査

タクシー事業者の協力を得て、日本版ライドシェア実証運行の期間及び時間に合わせ、タクシーの時間帯別による営業回数や営業車両台数を把握するとともに、電話によるタクシーの配車依頼内容（入電時間、依頼に対する配車可否等）の記録を行い、タクシーの需給状況を調査しました。

実証実験にあたり必要となった主な経費（例）

- 実証業務委託費 6,784,687 円
ドライバー管理費、車両管理費、プロモーション費、調査・分析費 等

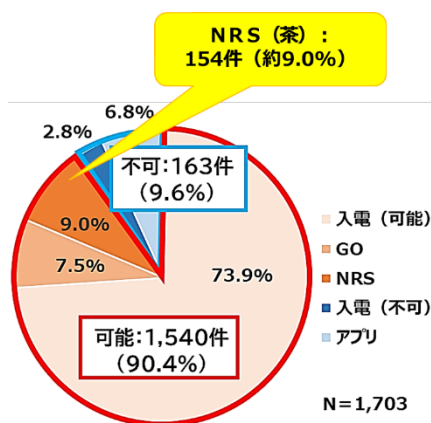
実証実験の手続き・フロー



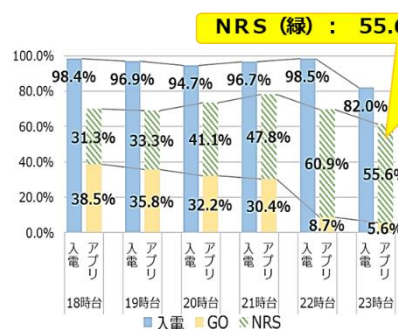
実証実験の評価

- タクシー及び日本版ライドシェアの総配車依頼件数は1,703件、うち配車可能が1,540件（90.4%）となり、依頼に対して、高い割合で配車がなされている状況を把握することができました。特に、入電によるタクシーの配車可能割合は23時台を除く時間帯で9割以上となり、タクシーが夜間の移動需要に高い割合で対応できている状況を把握することができました。【資料1】【資料2】
- 一方で、配車可能割合に占める日本版ライドシェアの割合は時間を追うごとに高くなっており、特に入電を含むタクシーの配車可能割合が低下する23時台には約2割を占め、日本版ライドシェアがタクシーを補完している状況がみられたことから、タクシーの営業台数が減少する夜間の遅い時間帯については、タクシーの配車可能割合が低くなり、移動需要への対応に一定の課題があることを把握することができました。【資料3】
- 日本版ライドシェアの1日あたりの営業回数は、月を追うごとに増加しており、観光入込客数が最も多い8月より9月の方が高い結果となりました。この結果は、宿泊事業者へのヒアリングなどから、時季による観光客の属性が影響している可能性があることを把握することができました。【資料4】
- タクシー及び日本版ライドシェアにおいては、近鉄鶴方駅のある鶴方地域、鶴方駅近郊の宿泊施設や夜間営業が行われているレジャー施設のある地域での乗降が多い結果となり、夜間の観光客の移動ニーズが一定あることを把握することができました。【資料5】

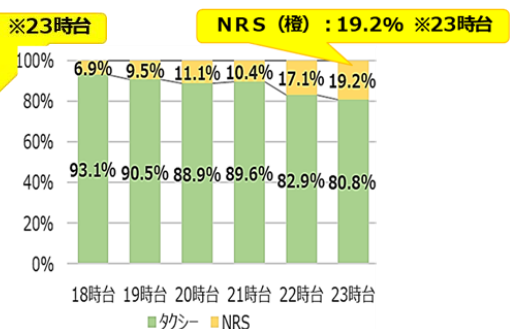
【資料1】配車依頼への対応状況



【資料2】配車可能割合



【資料3】配車割合



【資料4】1日あたり営業回数 (NRS)



【資料5】乗降状況



※NRS=日本版ライドシェア

利用者、関係者の評価

- タクシー事業者の評価

夜間におけるタクシーの需給状況を定量的に把握できたことは評価をしている。日本版ライドシェアがタクシーを補完する役割を担い、採算性を踏まえた持続可能なものとなり得るか、さらなる検証が必要と思われる。

- 観光協会の評価

市内のタクシーを最大限活用することが重要。そのうえで、夜間の遅い時間帯を日本版ライドシェアが補完することで、早朝等の対応をタクシーが担いやすい環境を構築することができるとうい。

- 宿泊事業者の評価

宿泊事業者としては有益な検証であったと認識。タクシーと同一設定の料金が課題と感じた。市内均一の料金設定などができれば利用者也増えるのではないかと思う。

- ドライバーの評価

慣れない業務で大変な面もあったが、地域の役に立ちたいとの思いを持ち、安全第一の運行に努めた。利用者のほとんどは観光客と思われる方で、アプリを使い慣れている様子があり、乗車から降車までスムーズにご利用いただけた。

- 利用者の評価

アプリでの予約やドライバーの対応などの面で利用しやすかったとの声が寄せられており、概ね好評であった。

今後の展望・課題

- 家族旅行の割合が高い夏季と比較して、団体旅行等の割合が高くなる秋季の方が、宿泊施設を拠点とした夜間の移動需要が見込まれる可能性があることから、実証期間に秋季を加えた再検証が必要です。
- 日本版ライドシェアがタクシーに与える影響や、日本版ライドシェアの運行効率および採算性などについて、令和6年度実証事業により得られたデータをもとに、運行する曜日や時間帯、運行台数等を精査して再検証することが必要です。

2 鈴鹿市交通ネットワーク再編検討事業（実施主体：鈴鹿市）

地域の現状・課題および経緯

- 人口集中地域の大部分は、鉄道、バスネットワークでカバーされているものの、公共交通空白地域（鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m以遠の地域）が存在しています。
- 高齢化の進行や運転免許証の返納等を受け、公共交通空白地域や地形に高低差がある地域、高齢化が進む地域等における移動手段の確保が課題となっています。
- また、路線バス・コミュニティバスの利用において、バス停に近く使いやすい環境にあるものの不便に感じる点として、運行本数、運行時間帯、運行ルート等があります。利便性の向上が求められる中、移動ニーズに対応した使いやすいバスネットワークの実現が必要となっています。

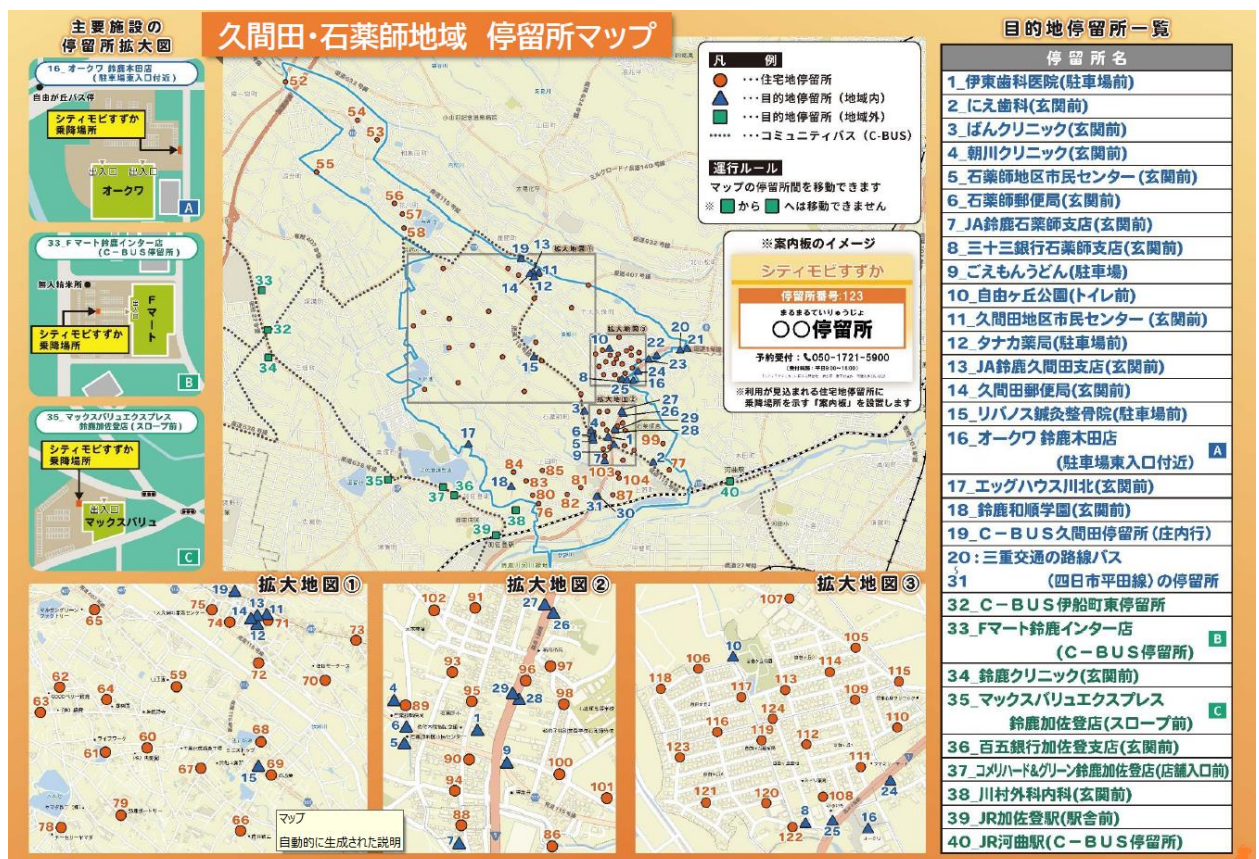
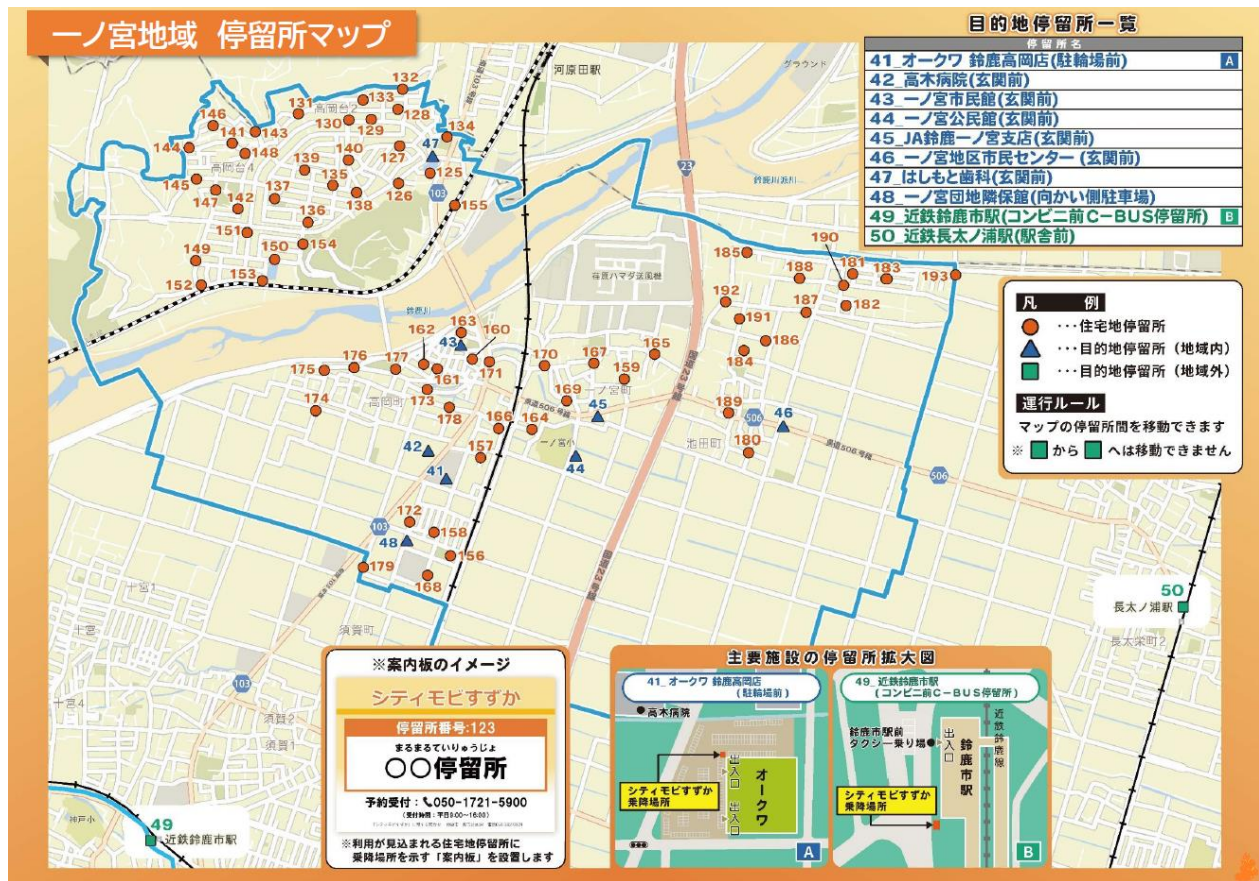
実証実験の概要

- 地域公共交通ネットワークの支線交通・地域内支線の位置付けでデマンド型交通の実証運行を行い、課題整理を行います。
- コミュニティバスの利用状況や市内の移動実態アンケートの結果を分析することにより、最適化を図るための検討を進めます。

＜デマンド型乗合タクシー＞（シティモビすずか）

項目	内容
事業形態	乗合旅客運送事業（法21条）
運行概要	予約に基づき停留所間を運行する乗合タクシー
利用対象者	事前に利用登録を行った地域住民
運行期間	令和6年9月から令和7年3月までの6カ月間
運行日・運行時間	平日（月～金）の9時から16時まで
運行車両	久間田・石薬師地区：セダン型のタクシー2台 一ノ宮地区：セダン型のタクシー1台
運行区域・停留所	久間田・石薬師地区と一ノ宮地区（停留所マップに示す）
運賃	久間田・石薬師地区：地域内：400円 地域外：500円 一ノ宮地区：地域内：300円 地域外：500円
予約受付方法	予約センターへの電話 またはスマートフォン・Webアプリ
予約受付時間	電話：平日9:00～16:00 スマートフォン・Webアプリ：24時間365日
予約受付期間	乗車の1週間前から受付
予約締切時間	新規予約・キャンセル・変更ともに、 午前中の乗車は前日16時まで、それ以降は乗車の2時間前まで

停留所マップ



＜コミュニティバスの再編検討＞

コミュニティバスの IC カード利用データや移動実態アンケート結果等を用いて分析します。

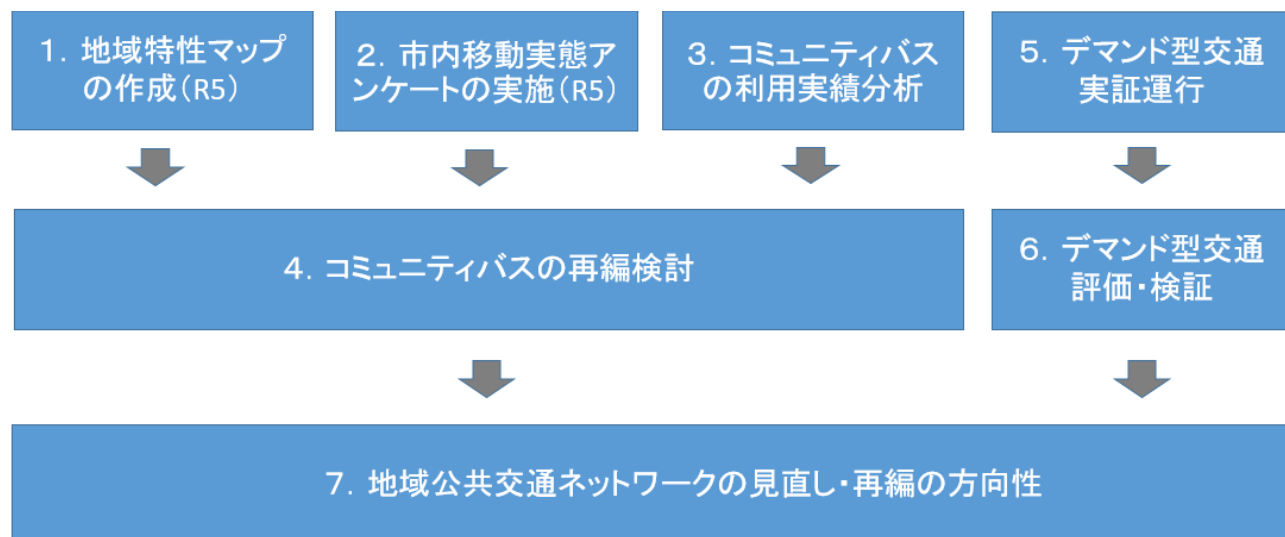
以下の6つの視点でコミュニティバスの再編を検討し、路線ごとに再編の方向性を整理しました。

1. 他公共交通との区間重複の検証
2. バス乗車時間と直接移動時間との乖離の検証
3. 目的地へのアクセス性の検証
4. 利用者の偏りの検証
5. 遅れ時間等の検証
6. 乗り継ぎ容易性の検証

実証実験にあたり必要となった主な経費（例）

- コンサルティング業務委託費（デマンド型交通運行、運行システム構築、評価・検証、コミュニティバス利用状況調査・分析、会議運営支援等を包括的に委託）

実証実験の手続き・フロー



1. 公共交通の運行状況、移動実態、外出困難状況をマップに反映し見える化。
2. 移動実態、デマンド型交通へのニーズをアンケート調査（郵送、Web）。
3. IC カードデータを分析により、路線別の利用者数、バス停別の利用者数を整理。
4. コミュニティバスの路線ごとの課題を整理し見直しの方向性を整理。
5. 2エリアにおいて、最寄りの駅・バス停までを結ぶ地域内支線交通として、予約型乗

合タクシーを実証運行。

6. 運行実績、登録者アンケート、関係者ヒアリングにより課題を整理し、改善手法を検討。
7. コミュニティバスの再編検討結果やデマンド型交通の評価検証を踏まえ、公共交通ネットワークの最適化を図るための方向性を整理。

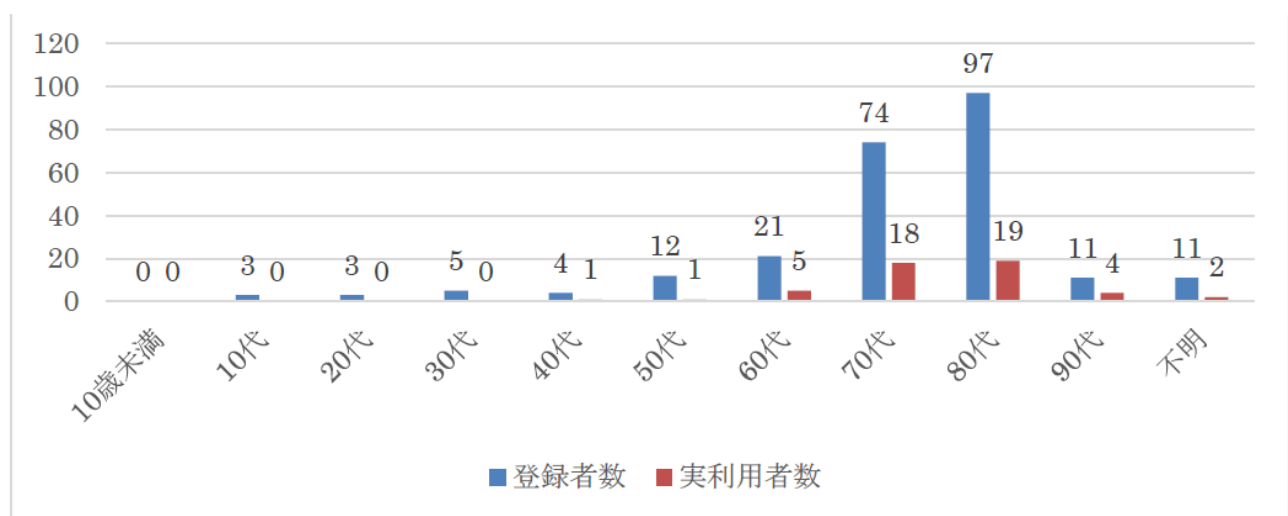
実証実験の評価

<デマンド型乗合タクシー>

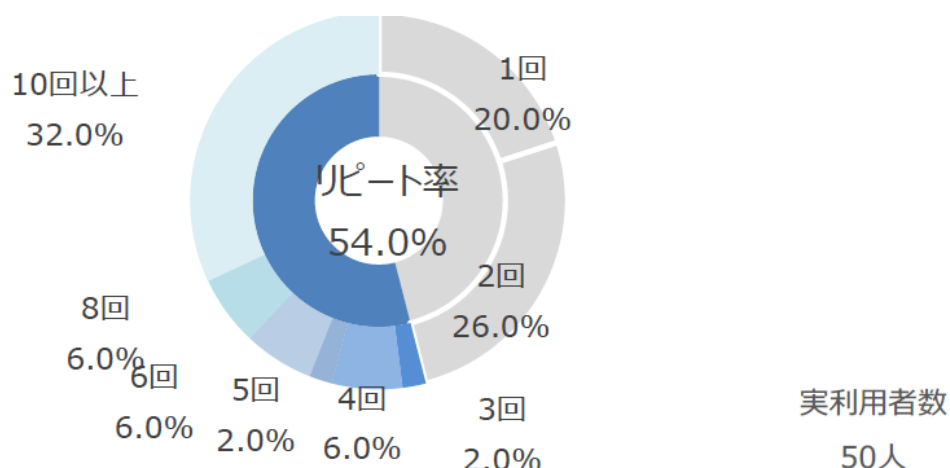
・利用実績

項目	久間田・石薬師地域	一ノ宮地域	両地域
運行日数（日）	118	118	119
登録者数（人）	179	62	241
利用者数（人） （1回以上利用のある登録者）	25	25	50
利用人数（人）	238	480	718
利用件数（件）	222	338	560
日平均利用人数（人/日）	2.0	4.1	6.0
日平均利用件数（件/日）	1.9	2.9	4.7
日単位最大利用人数（人）	11	12	20
日単位最大利用件数（件）	9	10	16
利用が1件もなかった日数（日）	52	16	7

・年代別登録者数



・リピーターの割合



＜コミュニティバスの見直し検討＞

【西部地域】

庄内・神戸線・・・大野付近の区間において遅延の要因になる運行ルートが存在するので、運行経路の見直し検討が必要。

【南部地域】

白子・平田線・・・イオンモール鈴鹿駅周辺のバス停は利用者が多いが、渋滞が発生しやすく、遅延が発生しているため、路線の短絡化・分割等、長時間運行を考慮した見直し検討が必要。

太陽の街・平田線・・・利用の少ないバス停が存在するので、一部のバス停の廃止等、運行計画の見直し検討が必要。

利用者、関係者の評価

＜デマンド型交通＞

- 利用した感想については、50%を超える回答者が乗降停留所の位置、待ち時間、予約センター・運転手の対応に関して満足と回答していました。一方、予約のしやすさや乗り継ぎのしやすさについては、満足の回答割合が40%を下回っていました。
- 利用しなかった理由としては、久間田・石薬師地域では50%の回答者が「自分で自家用車を運転して外出できる」と回答していました。また、その他の回答としては、回答者の20%以上から「行きたい目的地に停留所が無い」、「予約の締切が早く、直前に利用できず不便」との回答が得られました。

今後の展望・課題

- 本事業による成果物を活用しつつ地域特性やまちづくりと整合を図る形で、将来の地域公共交通ネットワークを描き、次期交通計画につなげます。
- 幹線交通の対応として、今回得られたコミュニティバスの再編検討資料をもとにコミュニティバスの見直し検討を行います。
- 支線交通の対応として、今回のデマンド型乗合タクシーの実証運行の検証を行い、需要規模に応じた効果的な移動手段の運行形態の検討を行います。

3 赤目四十八滝観光客パークアンドライド（実施主体：名張市）

地域の現状・課題および経緯

- 本市随一の観光地である赤目四十八滝について、渓谷へ向かう道路の交通渋滞が行楽シーズンは特にひどく、混雑時には県内ナンバーの自動車に対し、日を改めて来訪いただくよう促すなどの対応を行っており、観光客獲得の機会を逸している状況にあり、対策が必要となっています。渓谷内の駐車可能台数を増やすことが困難であるため、自動車によらない方法による移動手段が必要です。
- 市内にある既存駐車場に駐車し、バスに乗り換えて目的地まで向かうパークアンドライド（二次交通）を確保することで、赤目四十八滝への観光客増加及び消費額拡大による地域活性化を図ります。

実証実験の概要

内 容：名張の湯・とれたて名張交流館及び名張市役所駐車場から赤目四十八滝までのシャトルバス運行

実施内容：11/16～11/24 の土日 計 4 回（11/16・11/17・11/23・11/24）

※11/16、11/17 は雨天のため赤目四十八滝駐車場の混雑が見込まれなかったため、中止としました。

運 賃：無料（貸切バスによる運行）

運行時間帯：11：00～17：00

運行台数：2 台双方向運行（約 30 分間隔で随時運行）

運行主体：名張市

運行事業者：株式会社キタモリ（市スクールバス）

株式会社メイハン（市保有マイクロバス、事業者保有貸切バス）

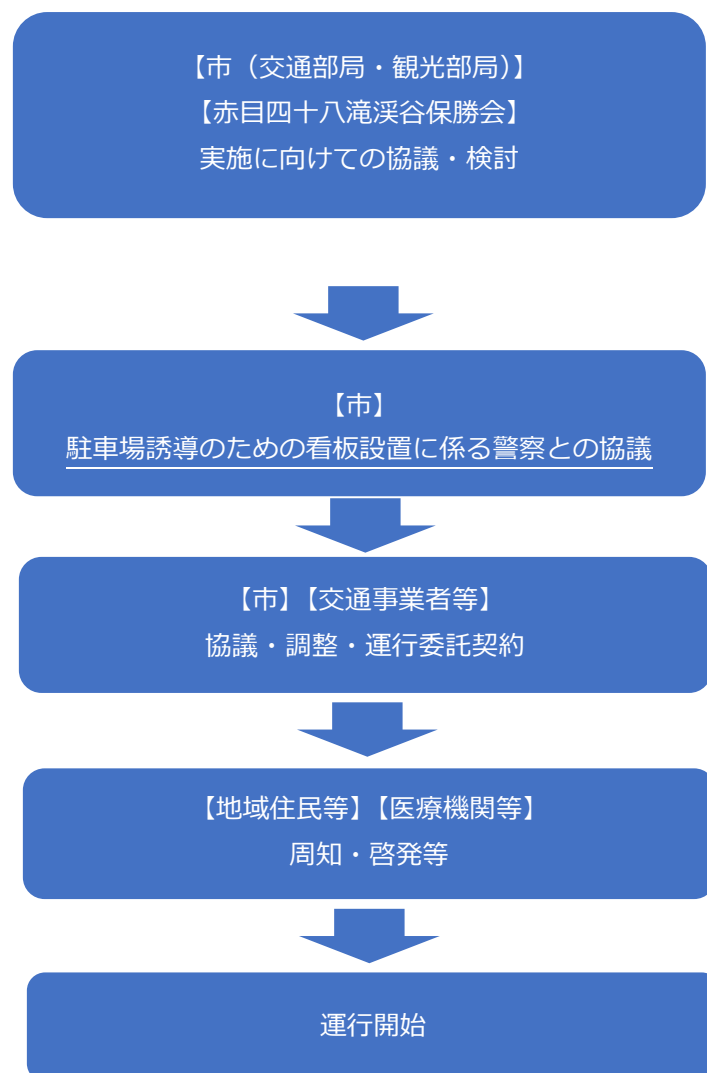
とれたて名張交流館（癒しの里 名張の湯）発時刻表

発着所	01 便	02 便	03 便	04 便	05 便	06 便	07 便	08 便	
とれたて名張交流館（癒しの里 名張の湯）	11:00 発	11:30 発	12:00 発	12:30 発	13:00 発	13:30 発	15:00 発	15:30 発	
赤目四十八滝（赤目小町入口）	11:30 着	12:00 着	12:30 着	13:00 着	13:30 着	14:00 着	15:30 着	16:00 着	

赤目四十八滝（赤目小町入口）発時刻表

発着所	R1 便	R2 便	R3 便	R4 便	R5 便	R6 便	R7 便	R8 便	R9 便
赤目四十八滝（赤目小町入口）	11:30 発	12:00 発	12:30 発	13:00 発	13:30 発	15:00 発	15:30 発	16:00 発	16:30 発
とれたて名張交流館（癒しの里 名張の湯）	12:00 発	12:30 発	13:00 発	13:30 発	14:00 発	15:30 発	16:00 発	16:30 発	17:00 発

実証実験の手続き・フロー



実証実験の評価

2日間で延べ 186 人がパークアンドライドを利用し、それに伴い、赤目四十八滝までの道路混雑については大幅に解消されました。

市外への周知が不十分であったことから、赤目四十八滝付近まで一度来て渋滞の列に並んでしまう状況があり、スタッフがパークアンドライドについてドライバーに伝えるなどの対応を取ることで、渋滞緩和につなげることができましたが、次回は、市外への周知を更に強化する必要があります。

【乗車人数】

(人)

	11月23日（土・祝）		11月24日（日）	
発時刻	とれたて名張交流館	赤目四十八滝	とれたて名張交流館	赤目四十八滝
11：00	3	—	6	—
11：30	8	0	11	0
12：00	15	0	2	1
12：30	12	1	0	0
13：00	9	0	6	5
13：30	9	9	10	0
15：00	3	9	0	10
15：30	0	12	0	8
16：00	0	9	0	10
16：30	—	16	—	2
小計	59	56	35	36

【当日写真】



赤目四十八滝臨時バス停



とれたて名張交流館臨時バス停

【警備員・看板の設置状況】



利用者、関係者の評価

【利用者】

- 利用者に実施したアンケートによると、パークアンドライドの満足度は5段階中4.5と高い満足度となり、渋滞による待ち時間がなく、かつ無料であることが、満足度の高きの要因とかがえます。
- 次回もパークアンドライドを利用したい人は、同じ内容であれば7割の方が、少し改善を希望する方を含めれば、アンケートに回答いただいた全ての方が次回も利用したいと回答しています。

【関係者（赤目四十八滝渓谷保勝会）】

- パークアンドライドを利用することで延べ 186 人の観光客を新たに獲得することができ、かつ渓谷入山料の増加などの効果がありました。

今後の展望・課題

- 令和7年度も引き続き繁忙期にて継続を予定しています。
- 駐車場については、市内消費が促進できる商業施設を新たに追加することを検討します。
- 来訪客が時間をロスすることのないよう市外への周知を強化します。

4 飯高地区コミュニティ交通再編事業（実施主体：松阪市）

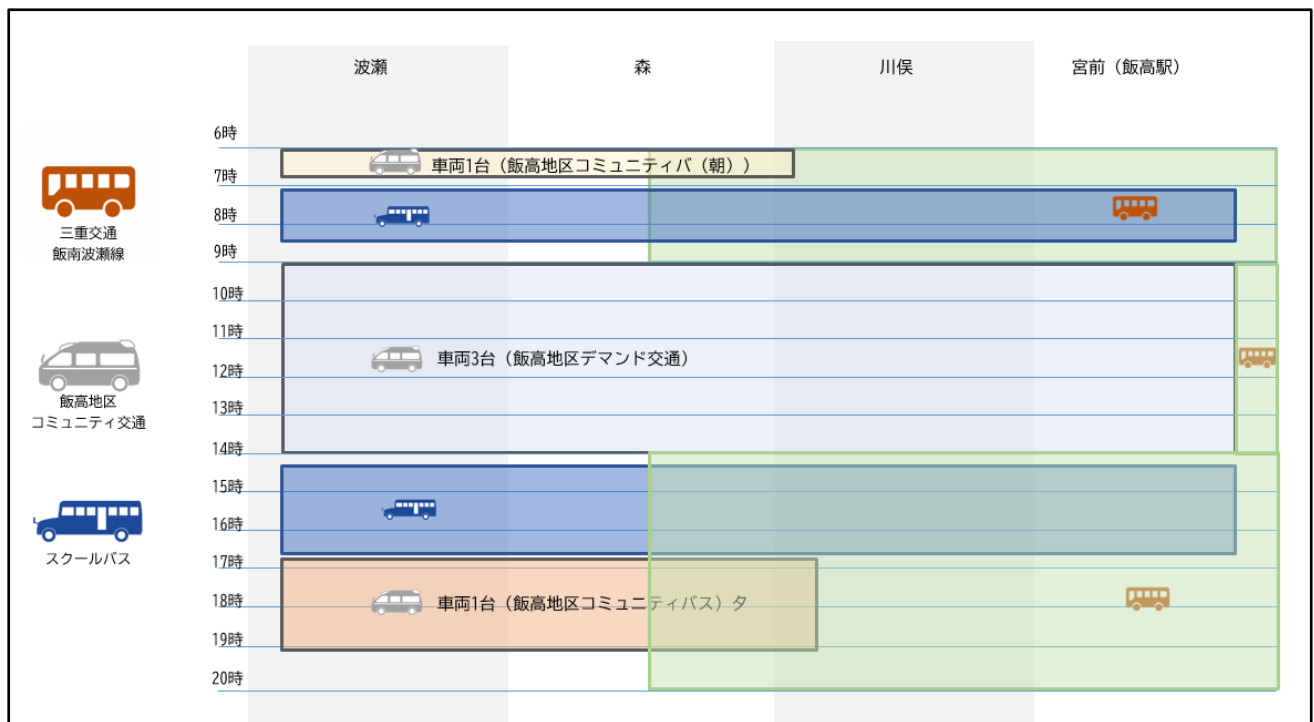
地域の現状・課題および経緯

松阪市の山間部にあたる旧飯高町(以下、飯高地区)は、東西30km程に市域が広がっており、高齢化率が70%を超える集落が多く、人口減少が進んでいるため、過疎化対策として重点的に対策を進めている地域です。この飯高地区の公共交通として、令和6年3月時点では市町村運営自家用有償運送である飯高波瀬森地区コミュニティバス「たかみ」が運行していましたが、コミュニティバスでは地域に点在する交通空白地には対応できず、また地域内を運行する路線バスへの乗継が不便であるといった課題がありました。また、路線バスの輸送密度についても、低い水準にあり、将来的に補助要件を達成することが難しくなる見通しであったため、路線バスの将来的な維持と地域内の交通空白地の解消を目的とした、地域の交通手段の再編が求められていました。そのため、地域の輸送資源を再編成し、コミュニティ交通「かはだ」として構築しました。



実証実験の概要

飯高波瀬森地区コミュニティバス「たかみ」の運行エリアを波瀬森地区から飯高地区全域まで広げ、デマンドの区域運行として飯高地区コミュニティ交通「かはだ」としました。また、松阪市街地への移動手段を確保するため、朝夕は予約による定時定路線のコミュニティバスを確保しました。加えて、スクールバスの運行まで一括で委託することで、経費削減も図っています。「かはだ」の大きな特徴として、時間的な交通空白地の概念を取り入れており、バスが運行しない時間において、バス運行エリアを含めたデマンド交通として運行しています。また、過疎地域における自家用有償運送の運営方式として、遠隔点呼も採用したものととなっています。

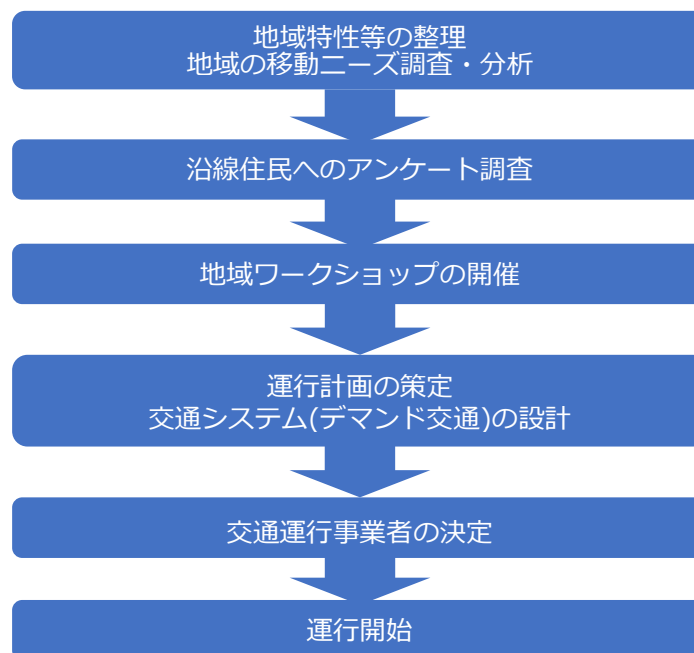


令和 6 年度は実証運行として導入を行い、課題を洗い出した上で、令和 7 年度の本格運行へつなげる予定です。

実証実験にあたり必要となった主な経費（例）

- ・ 運行業務の委託料
- ・ コールセンター業務の委託料

実証実験の手続き・フロー



実証実験の評価

- 再編前のコミュニティバスである「たかみ」の年間利用実績が約 1,000 人程度であったが、「かはだ」では、4 月～12 月の実績が 1,500 人程度であったため、既にコミュニティバス利用者を越える実績を残しており、非常に効果が大いなものと思われます。
- 利用の多くは、高齢者の通院でのご利用でした。
- 通勤に使われる方が毎日使うことで、一部の時間は実質定時定路線化していました。

利用者、関係者の評価

- 乗車体験会等を通して、意見を聴取しています。
- 利用者からは非常に好評の声をいただいています。
- 地元メディアからも期待を寄せる声をいただいています。
- 一方、システムが分かりづらいといった指摘もいただきました。



今後の展望・課題

- 地域を運行する三重交通路線バス飯南波瀬線の輸送量は依然危機的状況にあるためさらなる路線バスへの接続を目指せるような、支線公共交通の構築が必要です。
- 一部偏って停留所が設置されているエリアがあるため、今後の見直しが必要です。
- 停留所が多くなりすぎてしまい、利用者が指定し難いという問題もあります。
- 携帯電話を持っていない高齢者が出先で予約できないという問題があるため、出先から予約ができるよう、地域と連携を行っていきます。
- 地域の移動手段確保のため、令和 7 年度以降も運行を継続していくこととしています。

5 川越町ふれあいバス運行事業の適正化事業（実施主体：川越町）

地域の現状・課題および経緯

平成 20 年 4 月からマイクロバス 2 台により、無料で、町役場等の公共施設への移動や、駅などの公共交通機関への接続、町内の主要店舗等の巡回をする福祉バスを運行しています。

平成 24 年に「ふれあいバス」へと名称を変更し、コミュニティバスとして運行ルート、停留所等の見直しを行いながら現在に至ります。

令和 4 年度より地域公共交通会議を立ち上げ、デマンドタクシーの検証やふれあいバスの適正化に関する協議を行っています。

従来の事業では 2 台のバスで南北の 2 ルートを午前 8 時から午後 6 時まで 1 日各 8 便巡回運行していました。令和 3 年に取りまとめた利用者や 65 歳以上の町民を対象としたアンケート調査では「目的地まで時間がかかる」、「バス停まで時間がかかる」、「運行本数が少ない」、「車両の小型化」、「無料の運賃の継続」などの改善に関する意見が出ました。

マイクロバスによる運行では通行できない道路が多く、町民の生活圏から離れた場所に停留所や運行ルートを設定する必要があります。また、停留所の設置に関する規定がないことから、ルートが錯綜しているなど 1 運行あたりに 1 時間程度かかっていることが利用者の利便性を低下させている要因となっていました。

実証実験の概要

●車両の小型化

運行車両をマイクロバス 2 台からバンタイプ車両（14 人乗り）2 台へ変更しました。



●停留所の見直し

高齢者分布図を参考に、特に高齢者の多い地域で公共的な施設がある場所を選定し、高齢者が5分程度で歩ける範囲として半径300mを基準として停留所を設置します。

具体的には、町内の主な公共施設（役場庁舎、総合センター、町民体育館）、駅（伊勢朝日駅、川越富洲原駅）、商業施設（スーパーサンシ、マックスバリュ）を經由し、町内10地区の特に高齢者が多い箇所に設置しました。停留所が重複しないよう隣接する停留所とは300mの間隔を置き設置しました。

最適なルート編成のために、従来の44停留所（30か所）から36停留所（32か所）に改廃を行いました。

ふれあいバス停留所の見直し

現在のバス停留所

バスルート番号	バス停名	見直し
北 1	川越町役場	
北 2	総合センター	
北 3	北福崎公民館前	
北 4	当新田神明神社南	
北 5	北福崎墓地前	
北 6	当新田環道交差点	廃止
北 7	亀沢公民館前	廃止
北 8	亀崎稲助西	廃止
北 9	亀崎稲助東	廃止
北 10	亀崎公民館前	廃止
北 11	湯葉橋合前	廃止
北 12	南福崎環道23号東	
北 13	町総合体育館	臨時運行
北 14	上吉望海橋	廃止
北 15	上吉子ども広場前	
北 16	高松海岸前	廃止
北 17	南福崎公民館前	廃止
北 18	南福崎旧車道交差点	移動
北 19	川越町役場	
北 20	総合センター	
北 21	近鉄伊勢朝日駅	
北 22	北福崎公民館前	
北 23	スーパーサンシ	
北 24	川越町役場	

新停留所（臨時停留所（体育館）含む）

バスルート番号	停留所名称	バス停番号	見直し
北 1	川越町役場	1	
北 2	総合センター	2	
北 3	川越高松正門前	N3	移動
北 4	近鉄伊勢朝日駅	N4	
北 5	当新田神明神社南	N5	
北 6	北福崎墓地	N6	
北 7	当新田北部公園	N7	新規
北 8	亀崎稲いの広場	N8	新規
北 9	亀崎稲助所往來場	N9	新規
北 10	亀崎九仁商店前	N10	新規
北 11	亀崎九広プロパン前	N11	新規
北 12	亀崎神明神社	N12	新規
北 13	北福崎公民館	N13	
北 14	スーパーサンシ	N14	
北 15	川越町役場	1	

バスルート番号	バス停名	見直し
南 1	総合センター	
南 2	川越町役場	
南 3	南福崎公民館前	廃止
南 4	南福崎環道23号東	
南 5	町総合体育館	臨時運行
南 6	上吉望海橋	廃止
南 7	川越高校南	移動
南 8	高松環道一号東	
南 9	高松環道前	
南 10	高松子ども広場前	
南 11	雲田墓地前	
南 12	雲田八十種徳神社前	移動
南 13	近鉄川越富洲原駅東口	
南 14	マックスバリュ	
南 15	くわしん川越支店東	廃止
南 16	高松環道一号西	廃止
南 17	総合センター	
南 18	スーパーサンシ	
南 19	川越町役場	
南 20	総合センター	

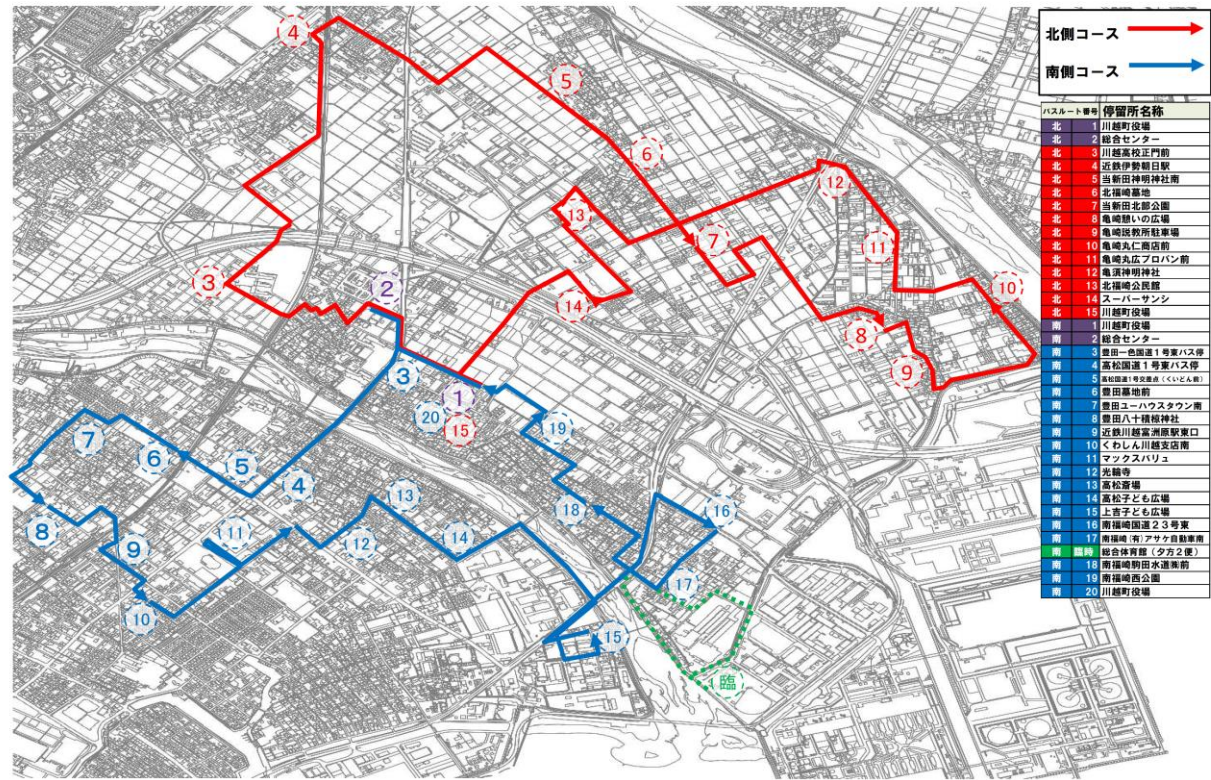
バスルート番号	停留所名称	バス停番号	見直し
南 1	川越町役場	1	
南 2	総合センター	2	
南 3	雲田一色環道1号東バス停	S15	新規
南 4	高松環道1号東バス停	S16	
南 5	高松環道1号交差点（くわしん前）	S17	新規
南 6	雲田墓地前	S18	
南 7	雲田ニューハウスタウン南	S19	新規
南 8	雲田八十種徳神社	S20	移動
南 9	近鉄川越富洲原駅東口	S21	
南 10	くわしん川越支店南	S22	新規
南 11	マックスバリュ	S23	
南 12	光臨寺	S24	新規
南 13	高松環道	S25	
南 14	高松子ども広場	S26	
南 15	上吉子ども広場	S27	
南 16	南福崎環道23号東	S28	
南 17	南福崎（南）アサケ自動車庫前	S29	新規
南 18	総合体育館（夕方2便）	S30	臨時運行
南 19	南福崎雲田水道渠前	S31	新規
南 19	南福崎西公園	S32	移動
南 20	川越町役場	1	

●運行ルートの最適化

停留所の見直し事業に基づき、令和4年度に三重大学との「地域公共交通の検討に向けた三重大学との共同研究事業」を実施しました。

町内の道路の幅員等を考慮しアルゴリズムによる最適ルートを作成し、その後、職員やバス運行会社による実地検証、修正等を行い地域公共交通会議にて意見を伺い決定しました。

ふれあいバス 8の字循環コース



●運行ダイヤの改善

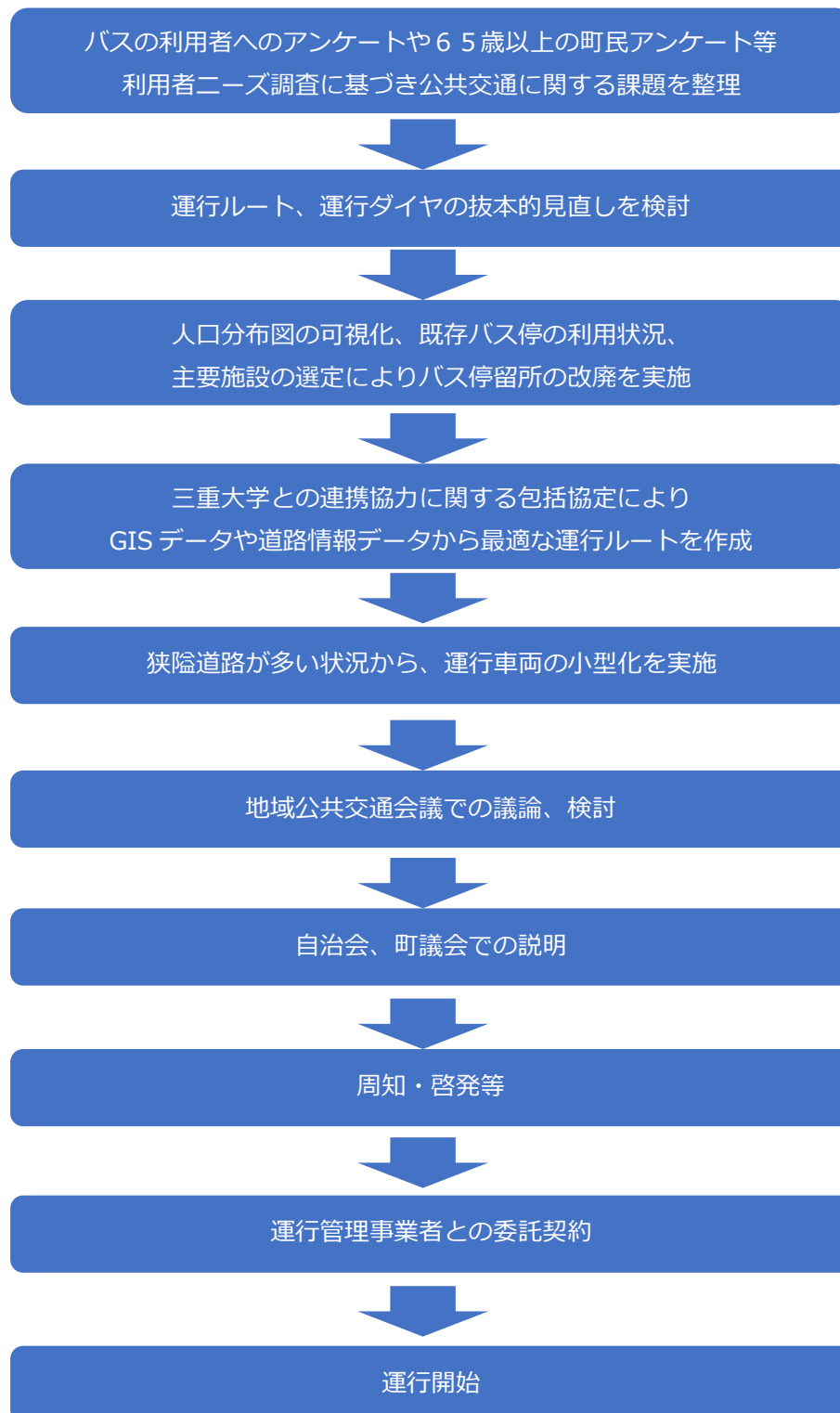
停留所の見直し、運行ルートの最適化により1便に係る距離及び時間が減少したことにより1日の運行本数を8便から12便に増加させることができました。

旧ふれあいバス（1便あたり）			新ふれあいバス（1便あたり）		
	所要時間	距離		所要時間	距離
北コース	63分	20,000m	北エリア	37分	11,060m
南コース	59分	18,000m	南エリア	40分	11,640m
総合	122分	38,000m	総合	87分	22,700m

必要となった主な経費

車両の小型化 車両の購入 8,536,000 円

実証実験の手続き・フロー



事業の評価

●乗車員数

前年の同月との比較

月	令和 5 年度	令和 6 年度	増減
10 月	1,354 人	1,778 人	424 人
11 月	1,268 人	1,354 人	86 人
12 月	1,320 人	1,399 人	79 人
1 月	1,160 人	1,271 人	111 人

●アンケート結果

新しいふれあいバスと旧ふれあいバスの運行形態について、「運行ルート」が良くなった 30.51%、「バス停の場所・アクセス」について良くなった 29.94%、「1 日の運行本数」について良くなった 44.63%、「1 回の所要時間」について良くなった 30.51%となっており、新ふれあいバスの「全体的な満足度」として 49.725%が満足と回答しています。

バスの改善や意見などについては、「バス停が近くなったので利用しやすくなった。」、「本数が増えたので助る。」との意見があった一方で、細い道や方向転換が多いため危険性を心配される意見や、以前の利用者からは、ルートや時刻が変わったことで利用しにくくなったとの意見も多くありました。

今後の展望・課題

当事業において、全体的な満足度が高くなっていることから、当事業による見直しについて一定の効果がありました。

しかし、利用者数については、前年と比較して微増となり、アンケートによると、旧ふれあいバスから利用している方が多く、初めて利用する方が少ないことから、利用したことのない方へのアピールを重点的に行う必要があります。

また、狹隘道路の利用を心配される声が多くなっています。これについては運転手への安全運転の励行、車両への安全装備の装着を行い、運行上支障をきたす場合はルートの変更等を検討していきます。その他の意見についても、地元地区、地域公共交通会議等の意見を踏まえ、見直しを行っていく必要があります。

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 取組事例集

令和7年3月

発行：三重県 地域連携・交通部 交通政策課
〒514-8570 津市広明町13番地（本庁2階）
059-224-2638
kotsu@pref.mie.lg.jp