

志摩市地域公共交通網形成計画（案）

志摩市

目次

第1章 計画の基本的事項	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の期間	1
4. 本計画の位置づけ（上位計画、関連計画との関係）	2
第2章 志摩市生活交通計画の実施状況と課題	3
1. 志摩市生活交通計画の概要	3
2. 志摩市生活交通計画の実施状況と課題	5
第3章 上位計画及び関連計画の概要	9
1. 第2次志摩市総合計画	9
2. 志摩市都市計画マスタープラン	11
3. 志摩市観光振興計画	14
4. 志摩市人口ビジョン及び志摩市創生総合戦略	16
(1)志摩市人口ビジョン	16
(2)志摩市創生総合戦略	19
5. 志摩市SDGs未来都市計画	20
第4章 志摩市の現状	22
1. 地勢・環境	22
(1)地勢	22
(2)主要施設等の分布	23
(3)人口分布と高齢化率	24
(4)人の移動	25
(5)観光客数	26
2. 公共交通の現状	28
(1)鉄道	28
(2)路線バス	29
(3)航路	31
(4)スクールバス	32
(5)タクシー	33
(6)電動バス・電気自動車の実証実験	34
第5章 志摩市公共交通の課題の検討	36
1. 公共交通の課題把握に実施した調査	36
(1)住民アンケート調査	36
(2)乗降者数調査	43
(3)住民懇談会でのヒアリング	46

2. 課題の整理.....	49
(1)前計画及び調査等により明らかになった課題の整理.....	49
(2)地域共通の課題の整理	51
(3)各地域の課題.....	52
第6章 志摩市地域公共交通網形成計画の基本的な事項.....	57
1. 志摩市が目指す公共交通サービスの姿.....	57
(1)計画が目指す将来像.....	57
(2)計画の基本方針	58
(3)志摩市公共交通ネットワークの将来像	60
2. 計画の目標と目標値	67
3. 目標を達成するための事業及び実施主体に関する事業	71
(1)重点事業	71
(2)実施事業.....	78
4. 計画のPDCA	86
(1)計画の推進体制及びプロセス	86
(2)計画期間中の見直しについて	87

第 1 章 計画の基本的事項

1. 計画策定の趣旨

- 高齢化と人口減少が全国的に進行しており、志摩市は全国平均より早くなっています。団塊の世代が後期高齢者となる令和 7 年以降、問題は加速度的に深刻化することが予想され、それまでに地域のセーフティネットを確立する必要があります。
- 志摩市では、自家用車の利用に依存した市民生活が定着しており、公共交通の利用者が著しく減少しています。そのために運行本数の削減やルート縮小などのサービス低下を招き、それが利用者の減少に拍車をかける悪循環に陥っています。
- 現在車を運転している人も、将来運転ができなくなったときには公共交通が衰退し、利用できなくなることに不安をいだいている人が増えています。
- 平成 19 年 10 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割等を定める「地域公共交通総合連携計画」を市町村が策定できることが規定されました。平成 26 年 11 月の改正によって、「地域公共交通網形成計画」に変更されました。
- 一方、志摩市では、平成 22 年 3 月に「志摩市生活交通計画」を策定し、今後の生活交通のあり方や達成される目標を定めました。しかし、十分な実施が行われていない項目や、時間経過に伴って見直しすべき項目が出てきました。
- 志摩市では、鉄道、路線バス、市内航路など多様な事業者が交通サービスを提供しているため、効率的で持続的な公共交通網を構築するためには、これらのサービスがうまく連携する必要があります。住民・事業者・行政が協力して、一体的な計画のもとで事業を進める必要があります。そこで、「志摩市生活交通計画」を大幅に改訂し、「志摩市地域公共交通網形成計画」（以下、本計画）を策定することとしました。

2. 計画の区域

- 本計画の区域は志摩市全域とします。

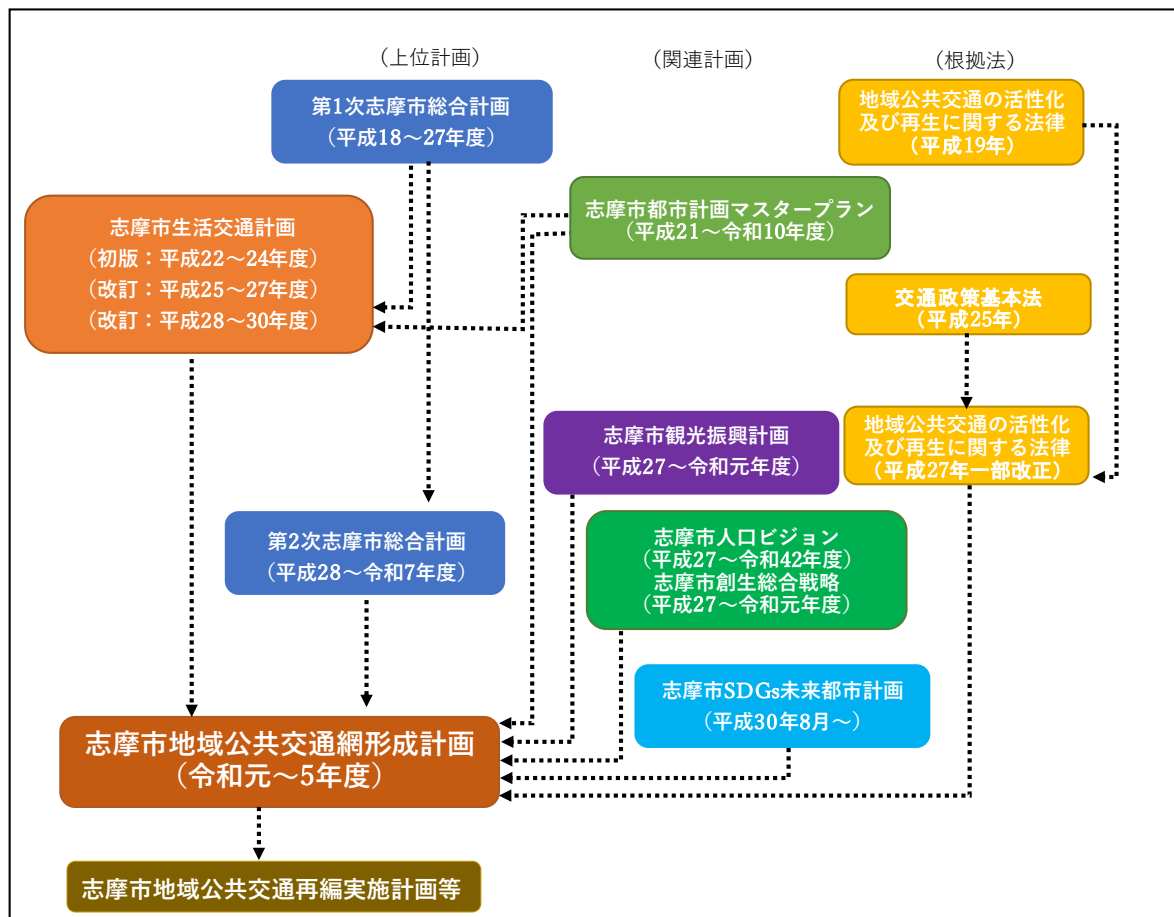
3. 計画の期間

- 本計画の期間は令和元年 月から 5 年間とします。

4. 本計画の位置づけ（上位計画、関連計画との関係）

本計画は、当市の最上位計画である「第2次志摩市総合計画（平成28年3月）」やその他関連計画との整合性を図りつつ、平成22年3月に策定された「志摩市生活交通計画（平成29年2月改正）」を継承し、策定されるものです。

なお、本計画は「交通政策基本法」の基本理念に則り、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条を根拠条文とする法定計画として策定されます。

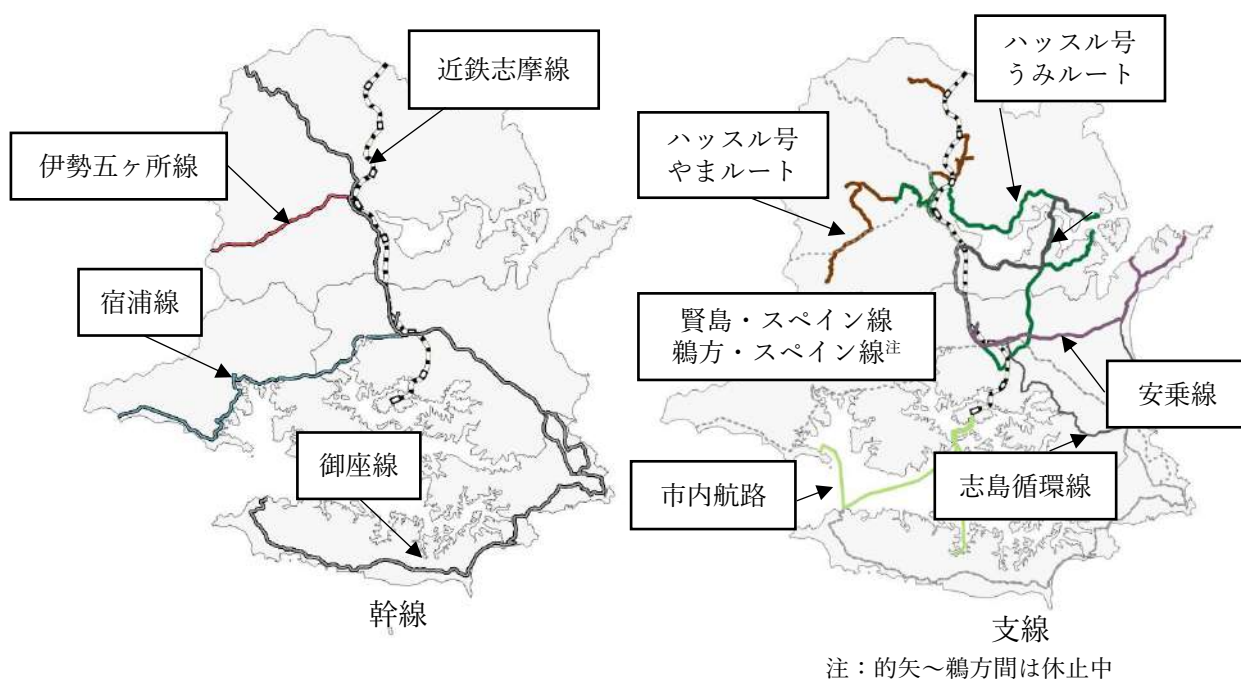


第2章 志摩市生活交通計画の実施状況と課題

1. 志摩市生活交通計画の概要

志摩市生活交通計画は、第2次総合計画のめざすまちの姿「住む人支え、来る人迎える、豊かな里と海のまち」及び基本目標「安心と安全のまち」を実現するために、市の生活交通はどのようにあるべきかについて、総合的な方針を示す計画です。

計画書では公共交通を効率的に供給していくため、既存バス路線の機能分けを定義しています。近鉄線、および各地域の拠点地区と市の中心部をつなぐ三重交通バス御座線、宿浦線、伊勢五ヶ所線を「幹線」として、各地域の集落と拠点地区をつなぐ路線を「支線」と位置づけています。



計画の基本理念として、総合計画の目指す「住む人支え」及び「来る人迎える」という将来像を、さらに明確にしておき、それを受けて「公共交通空白地ゼロ」という目標を設定しています。

志摩市生活交通計画 の基本理念	住む人支え = だれもがいつまでも安心して暮らしていけるため、最低限の生活の質を保证する生活交通サービスの確保 来る人迎える = 利便性が高く持続可能な生活交通ネットワークの追求
志摩市生活交通計画 の目標	公共交通空白地ゼロ ① 高校通学者の住宅が、高校に通学可能なダイヤとなっている駅・主要停留所（駐輪場のあるところ）・乗船場から半径2 km以内に入ること ② 駅・停留所（予約運行型バスを含む）・乗船場から半径300m以内に全集落がかかること ③ 主要医療機関・商業施設・金融機関および高校に行くのに公共交通が利用できること

基本理念及び基本目標を受けて、実施する個別施策を3つのカテゴリーに分け、それをさらにそれぞれ2つ、合計6つの項目ごとに具体的な施策を定めています。

志摩市生活交通計画で実施する個別施策	
A.運行（航）方法の見直しに係る事項	① 既存バス路線の機能分けの明確化による適材適所な運行（航）の実現 ② 交通機関間の連携強化
B.運営方法の見直しに係る事項	③ 市民が主役となった利用促進策の実践 ④ 収支改善のための工夫
C.新たに検討されるべき事項	⑤ 地域特性に合わせた新たな交通サービスの検討 ⑥ 観光客に使いやすい「来る人迎える」の環境づくり

2. 志摩市生活交通計画の実施状況と課題

志摩市生活交通計画の内容と実施状況の検証結果は次の通りです。

A.運行(航)方法の見直しに係る事項				
①既存バス路線の機能分けの明確化による適材適所な運行(航)の実現				
具体的な施策		実施状況	検証結果	課題
①-1	志島循環線(廃止代替バス)については、アンケート結果等を踏まえ、公共施設や商業施設への乗り入れを含めた路線の再編を検討します。	・志島循環線は、平成24年度に市役所やイオン阿児店等へ乗り入れるように、ルートを見直しました。	△	状況の変化により、機能分けが適切かどうかを検証するとともに、運行(航)されているルートの改善の可能性について、引き続き検討をする必要があります。
①-2	安乗線については、利用率向上のためのバスの乗り方講座や高齢者の運転免許返納制度を活用したセーフティーバス制度について検討します。	・平成28年度に三重交通との共催により、安乗地区・国府地区で、バスの乗り方教室を各1回実施。平成30年度は、安乗地区で、バスの乗り方教室を1回実施しました。 ・三重交通で、平成23年1月より65歳以上の運転免許返納者を対象に「セーフティーバス」制度を導入しました。 ・平成29年3月より、制度の拡充で、運転経歴証明書を持っていれば、年齢に関係なく「セーフティーバス」を購入でき、乗車頻度を考慮して、運賃支払い時に運転経歴証明書を提示で、1乗車ごとにバス運賃を半額に割引く制度を新設しました。	○	公共交通の利用促進のために、バスの乗り方教室を継続していくこととともに、より広い内容を行う必要があります。
①-3	磯部地域予約運行型バスについては、利用者が増加しない原因を分析し、利用状況やニーズに応じた見直しを行い、地域の実情に合った運行内容への改善を図ります。	・平成25年度に、やまルートの運行を週3日から週2日に変更し、1日8便から7便に変更しました。 ・平成28年度から、うみルートの便数を7便から5便に変更し、志摩病院、イオン阿児店などへ乗り入れました。 ・平成29年4月から、うみルートの鵜方地内乗降を500円から300円に変更。平成29年12月から、やまルートでプラントへ乗り入れを実施した結果、利用者数は減少から増加に転じました。	○	利用者が固定化していることを踏まえ、利用啓発等の取り組みを強化することにより、新たな利用者を確保する必要があります。

②交通機関間の連携強化				
具体的な施策		実施状況	検証結果	課題
②－１	鵜方駅では、鉄道とバスの乗り継ぎ時間短縮を関係者へ働きかけるとともに、乗り継ぎをスムーズに行えるよう、案内標示改善を働きかけます。	・乗り継ぎの時間短縮や案内標示については十分な改善に至りませんでした。	×	交通機関の連携について、未実施の施策については未実施の理由を検証するとともに、施策の必要性を再度検討する必要があります。
②－２	志摩磯部駅では、駅周辺のパーク・アンド・ライドに関する実態を調査します。	・実態調査は実施していません。	×	
②－３	賢島駅では、乗船場と駅に互いの案内標示を設置します。	・賢島駅では、駅側に定期船の乗り場案内標示を設置してありますが、時刻表の掲示はありません。	△	
②－４	磯部バスセンターでは、バス乗り継ぎ時間短縮を関係者へ働きかけるとともに、乗り継ぎをスムーズに行えるよう、案内標示の改善を働きかけます。	・バス乗り継ぎ時間の短縮を働きかけたことはありましたが、実現に至りませんでした。 ・案内標示の改善は、交通事業者へ働きかけをしていません。	×	
②－５	的矢、三ヶ所、渡鹿野、御座では、バスと船の乗り継ぎ時間短縮を関係者へ働きかけるとともに、船の利用案内標示を改善します。	・御座港では、バスと船の乗り継ぎが、浜島航路の７回着便のうち４回着便は時間差なしで乗り継ぎできますが、それ以外の時間短縮の働きかけと案内標示については改善には至りませんでした。	×	

B.運営方法の見直しに係る事項				
③市民が主役となった利用促進策の実践				
具体的な施策		実施状況	検証結果	課題
③－１	公共交通の利用者となり、また公共交通運行（航）の便益を享受する市民が自ら公共交通について考え、その利用促進に取り組むことは、地域特性や市民ニーズに合った地域公共交通が作り出されることにつながります。そこで市は、平成21年度に発足した、市民による路線バスの支援組織「志摩市バスサポーター」による利用促進活動を支援します。具体的には、会合の場の設定、活動するにあたっての手続き上のノウハウ等のアドバイスを通じ、サポーターの主体的な活動を支援します。	・現在は「志摩市バスサポーター」による主体的な活動が行われなくなったため、支援を実施していません。	×	「志摩市バスサポーター」を抜本的に見直す必要があります。
③－２	交通事業者や商業関係者などと協働し、公共交通利用者に対する特典を付けるキャンペーン企画の検討を行うなど、市民が公共交通を利用したくなる環境づくりに努めます。	・毎年、9月20日「バスの日」PRを、鵜方駅前では三重交通と協働して行っていますが、それ以外の働きかけは行っていません。	×	「バスの日」PRの効果を検証するとともに、商業関係者や福祉関係者等他の主体との協働についての可能性を検討する必要があります。
④収支改善のための工夫				
④－１	磯部地域予約運行型バスについては、協賛金・広告料収入の確保に向けた働きかけを行うとともに、収支率15%を達成するために、収入支出両面からの見直しを行います。	・協賛金・広告料収入の確保に向けた働きかけの検討を行いましたがいまだに実現していません。一方、収支率は運賃収入15%を平成29年度までは達成していましたが、平成30年度はわずかに下回りました。	△	コミュニティバスの協賛金・広告料収入の確保について、他自治体の事例を研究するなど、実現に向けたより具体的な取り組みを行う必要があります。
④－２	志島循環線については、路線再編に伴う商業施設乗り入れと協賛金確保に向けた働きかけを行います。	・平成24年4月から、「イオン阿児店」「志摩病院」への乗り入れを実施していますが、協賛金確保に向けた働きかけは行っていません。	△	

C.新たに検討されるべき事項

⑤地域特性に合わせた新たな交通サービスの検討

具体的な施策	実施状況	検証結果	課題
⑤-1 現在、タクシー車両を活用した予約運行型バスの試行運行は磯部地域のみでの実施ですが、他地域においても運行が有効であるかどうかを検討していきます。支線においては定時定路線運行にとらわれることなく、市民のニーズや地域特性に合わせた利便性が高く効率的な新たな交通サービスへの転換を図っていきます。	・平成30年1月～2月にかけて浜島町浜島地区で、高齢者の通院や地区内での買い物、路線バスの乗り継ぎの移動支援の一環として、低速電動バスと電気自動車を活用した新たな交通施策を検討するための実証実験を行いました。	△	実証実験の結果を分析し、利用者のニーズや新交通システムの特長について把握し、他地域での導入や他の方式の採用も含め、運行の可能性についてさらなる検討を行う必要があります。

⑥「来る人迎える」の環境づくり

⑥-1 観光客が利用しやすい環境を整備することにより、観光目的による公共交通の利用者増をねらいます。具体的には、関係者と協力して市内の観光地への公共交通によるアクセス方法等についてのガイドマップ作成を検討します。	・公共交通のアクセス方法に特化したガイドマップは作成していませんが、観光部局で作成している観光ガイドマップの巻末に、電車・バスなどの観光アクセス早見表を記載をしました。	△	観光部局との連携を強化し、観光客の公共交通の利用についてさらに広い視点での検討を行う必要があります。
---	--	---	--

第3章 上位計画及び関連計画の概要

1. 第2次志摩市総合計画

第2次志摩市総合計画（平成28～令和7年度）では、めざすまちの姿として「住む人支え 来る人迎える 豊かな里と海のまち」を掲げ、それを実現するための基本目標を6つ定めています。そのうち「目標2 安全安心なまちづくり」を達成するための4つの政策のひとつとして「交通体系の整備」があり、具体的な施策として「道路網の整備充実」及び「公共交通体系の充実」が挙げられています。

本計画はこれらの実現を念頭に、具体的な施策との整合をとるような形で策定します。

第2次志摩市総合計画（平成28～令和7年度）の施策体系

めざすまちの姿

住む人支え 来る人迎える 豊かな里と海のまち

基本目標

目標1 自然とともに生きるまちづくり

目標2 安全・安心なまちづくり

政策2-1 災害・火災対策の推進

政策2-2 生活安全対策の推進

政策2-3 居住環境の整備

政策2-4 交通体系の整備

施策1 道路網の整備充実

施策2 公共交通体系の充実

目標3 産業が元気なまちづくり

目標4 誰もが健やかで助け合うまちづくり

目標5 人と文化を育むまちづくり

目標6 市民のために市民と築くまちづくり

第2次志摩市総合計画の「施策2」の内容

2.4.2 公共交通体系の充実

(1) 基本方針

○生活交通の利便性を高めるため、バス路線や定期航路、県道船の維持・確保に努めながら公共交通網の整備を行うとともに、交通体系の見直しを進めます。

(2) 現状と課題

① 効率的・効果的な公共交通網の体系化検討

○利用者の減少傾向が続く公共交通機関は、路線の廃止・運行本数の削減など、運行確保が困難な状況となっています。自ら交通手段を持たない高齢者や学生など交通弱者にとって、公共交通機関はなくてはならない移動手段で、高齢化の進行にともない、ますますその役割は重要となっています。各種交通機関の利用状況、利用形態などを常に把握し、より効率的で効果的な地域の実情にあった公共交通を検討し、確保する必要があります。

② 離島地域における日常移動手段

○離島地域における島民の日常生活に不可欠な定期航路を県道船によって維持していますが、県道船が老朽化してきているため頻繁に修理が必要な状況となっています。

(3) 施策展開上の重点化の視点

○老朽化した県道船の改修や更新について、引き続き三重県と検討していきます。

(4) 今後の取り組みの内容

主な施策名称	名称	取り組み内容	主な担当課
① 公共交通網の整備	①-1 バス路線の維持・確保 注 生	運行事業者に対する補助の継続や自主運行バスの効率的な運行に努めます。	総合政策課 建設整備課 都市計画課
	①-2 定期船航路の維持・確保	離島航路については島への唯一の公共交通機関であるため、引き続きその維持に努めます。 運行事業者に対する補助の継続に努めるとともに、代替手段導入の可能性を含めた検討を行います。また、県道船の運航の継続に努めます。	
	①-3 市営駐車場や駅前広場の維持・管理	市営駐車場や駅前広場の適正な維持・管理に努めるとともに、施設のあり方についても検討していきます。	
② 交通体系の見直し	②-1 効率的で効果的な交通体系の構築 生	地域の実情に合った、より効率的で効果的な公共交通を維持できるよう、関係機関との調整を行い、検討を重ねます。	

(5) 施策の成果指標・目標数値の設定

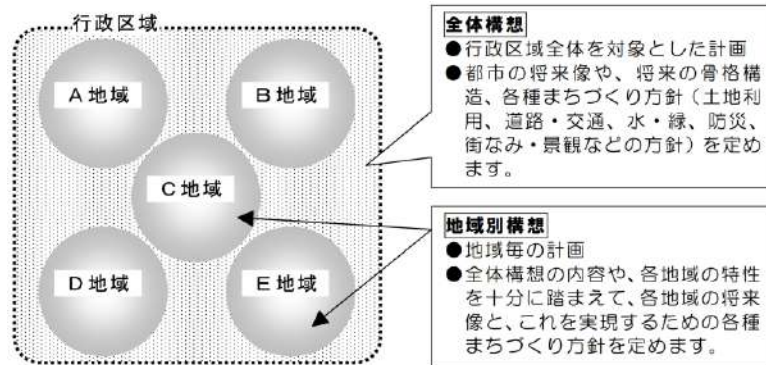
No.	指標項目	単位	現状値（直近）		目標値		担当課
			年度	数値	R2年度	R7年度	
1	志島循環線の利用者数	人／年	26	21,152	19,000	18,000	総合政策課
2	磯部地域予約運行型バス1便あたり利用人数	人／年	26	1.5	2	2	
3	磯部地域予約運行型バス1便あたり収支率※	%	26	17.4	15	15	
4	英虞湾内指定航路の利用者数	人／年	26	25,452	23,000	22,000	

※収支率＝収入金額／委託料

注）総合計画では3つの重点目標掲げており、生は「生活：一人ひとりが元気で充実したまちづくり」に対応していることを示している。

2. 志摩市都市計画マスタープラン

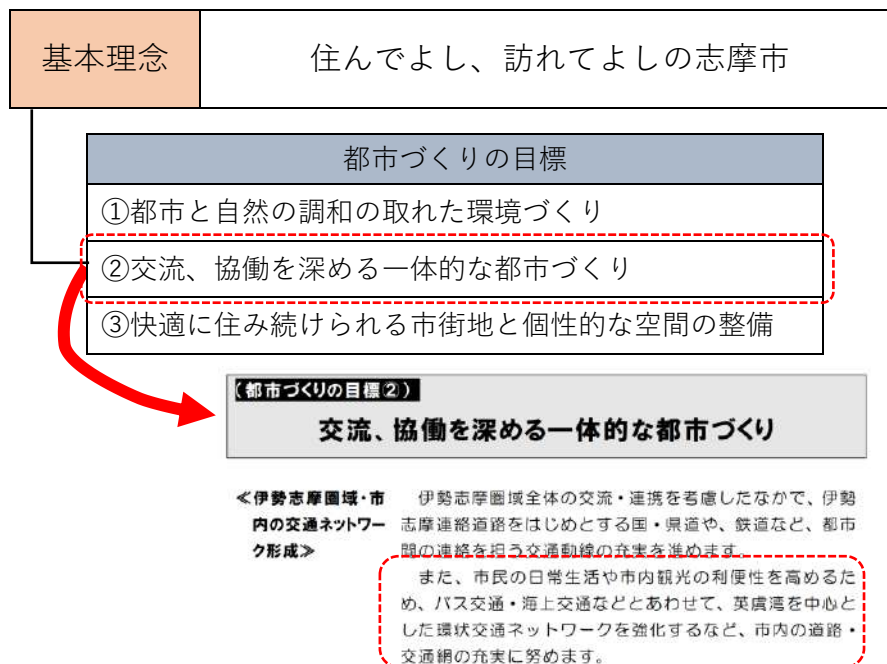
都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に該当するまちづくり構想であり、土地の使い方や、道路、公園、下水道などの都市施設、街なみ・風景といった都市を構成するさまざまな要素に関して、将来目指すべき方向性をまとめるものです。「志摩市都市計画マスタープラン」（平成 21～令和 10 年度）は、市全体のまちづくりのあり方を定める「全体構想」と、地域ごとのまちづくりのあり方を定める「地域別構想」により構成されています。



a. 全体構想での公共交通の位置づけ

全体構想は 4 つのパートに分かれており、第 1 章で「都市づくりの理念と目標」が述べられています。その中で基本理念を「住んでよし、訪れてよしの志摩市」と規定し、住む人が誇りを持って安全・快適に暮らせ、訪れる人も楽しい時間を過ごし何度も訪れたいと思えるような、魅力的な都市空間へと磨き上げていくことが重要としています。この基本理念のもと、都市づくりの目標が 3 つ掲げられています。2 つ目の目標、「交流、協働を深める一体的な都市づくり」を実現するために、バス交通・海上交通とあわせて英虞湾を中心とした環状交通ネットワークを強化するなど、市内交通網の充実に努める、と記載されています。

第 1 章 都市づくりの理念と目標



また、全体構想第4章にある5つの分野別都市整備方針の中で、最初の「道路・交通づくりに関する方針」に「公共交通の充実」という整備・誘導の方針と具体的な施策が書かれています。

第4章 分野別都市整備の方針	
4-1	道路・交通づくりに関する方針
4-2	水・緑づくりに関する方針
4-3	快適なまちづくりに関する方針
4-4	災害に強いまちづくりに関する方針
4-5	街なみ・景観づくりに関する方針

基本方針	自動車交通と公共交通のバランスが取れ、安全で快適な交通環境を整備します
整備・誘導の方針	● 段階的な道路ネットワーク形成 ● 美しく安全な道路環境づくり ● 公共交通の充実

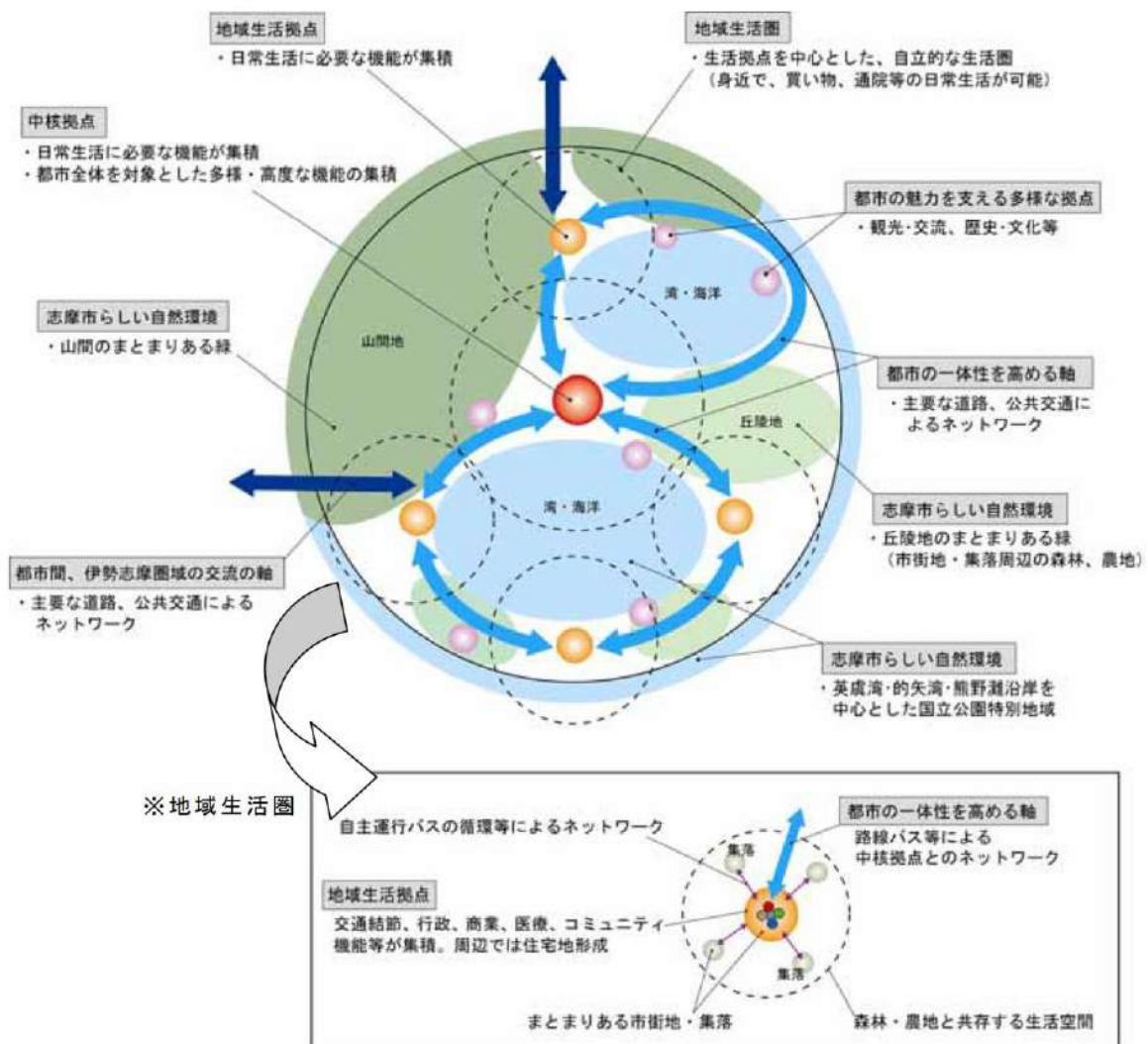
<公共交通の充実>

①鉄道交通の利便性向上
●近鉄志摩線については、観光と協調・連携した施策展開などを促進し、利用率向上を図ります。 ●鵜方駅を中心として、駅前広場や駐車・駐輪場の拡充に努め、各種交通の円滑な乗り継ぎ機能を確保します。また、駅周辺の公共公益施設などへの主要な経路について、バリアフリー化を図るなど、高齢者等の移動に配慮します。 ●賢島駅については、周辺観光との一体性に留意し、駅施設も含めたバリアフリー化などの整備を促進します。
②バス交通の利便性向上
●民間事業として運行が成り立たない路線については、その重要性を勘案しながら、運営の支援を行います。特に、鵜方駅と地域の生活拠点などを結ぶ路線は、将来都市構造の実現を支える軸として、維持・充実に努めます。 ●路線の廃止・縮小によって公共交通空白地域となることが予想される地域や、生活拠点を中心とした地域生活圏の利便性を確保するため、きめ細やかに循環する自主運行バスなどの運行について検討を行います。 ●市街地内の主要な停留所や、路線バス・自主運行バスなどの結節点では、上屋・ベンチ・風除けや、駐輪場などの設備の充実に努め、利用促進を図ります。
③海上交通の利便性向上
●英虞湾・的矢湾では、多様な定期船航路の確保や、フェリーボートの運航再開を関係機関に働きかけ、バス・鉄道との一体的な公共交通ネットワークの充実に努めます。また、長期的には架橋建設を検討します。 ●浜島港などの港湾では、老朽施設を更新し、物流などの機能維持に努めます。また、産業活動支援や港湾観光巡りなど、多目的な活用に向けて必要な整備を図ります。

また、目指す都市構造のイメージを次の通り示しています。

《目指す都市構造の
基本イメージ》

- ★市の中核を明確化しながらも、一極集中を図るのではなく、各地域の特性を大切に、多様な地域核のある構造
- ★中核拠点を基点とした、道路・公共交通ネットワークの形成などにより、多様な地域核が有機的に結ばれ、市全体として一体感のある構造
- ★交通結節点（鉄道駅）などを中心とした都市機能の集約化や、公共交通の循環によって、自動車利用を抑え、身近で大半の用が足せるような生活圏が形成された構造
- ★散発的な宅地開発の抑制、コンパクトな市街地形成によって、自然のまともり・つながりに富んだ構造

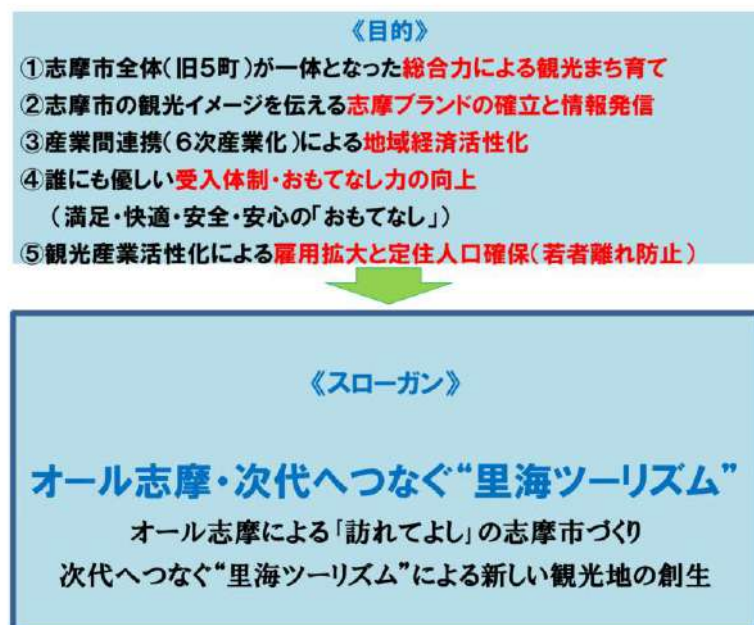


3. 志摩市観光振興計画

志摩市観光振興計画（平成 27～令和元年度）は、「志摩市総合計画」（後期基本計画〔平成 23～27 年度〕）及び志摩市の重要施策である「志摩市里海創生基本計画」（平成 24～27 年度）の両計画との関連性をもつこと、志摩市も参画する伊勢志摩観光コンベンション機構の「伊勢志摩観光振興プラン」〔平成 26～30 年度〕の方向性も踏襲した上で策定されました。

観光は志摩市の主要産業であり、「オール志摩・次世代へつなぐ里海ツーリズム」というスローガンが掲げられているように、志摩市の豊かな海洋資源を誘客の中心に据え、4つのアクションプランを掲げています。そのうち、「4. もてなす ～快適に満足、かつ安全、安心の観光地づくり～」に2次交通対策の実施が掲げられており、またプラン実施主体・役割関連表にも交通事業者・旅行会社が果たす役割が明示されています。

Ⅰ. 目的とスローガン



Ⅳ. 志摩市観光振興計画アクションプラン

1. つなぐ・むすぶ ～地域の総合力、地域の一体感の醸成～

2. 創る ～志摩の魅力の再編成、創造・活用による地域への潤い創出～

3. 伝える ～マーケット戦略に基づいた効果的PR・情報発信～

4. もてなす ～快適に満足、かつ安全、安心の観光地づくり～

(1) 2次交通対策の実施

- ①2次交通対策の実施(バス、タクシー、船、レンタカーなどの利用案内の充実・利用方法の明確化、レンタサイクルの整備、各地へのレンタサイクルポートの充実など)
- ②周遊観光バスの運行の検討(トップシーズン、3連休など)
(例:阿児町・磯部町コース 伊雑宮～天の岩戸～おうむ岩～横山展望台～西山慕情が丘など)
- ③中部国際空港、名古屋駅などからの直行バス定期運行の検討

V. プラン実施主体・役割関連表

	志摩市	志摩市観光協会	志摩スポーツコミッション	志摩市商工会	旅館・ホテル・観光事業者	交通事業者・旅行会社	市民
1. つなぐ・むすぶ ～地域の総合力、地域の一体感の醸成～							
(1) 推進体制、連携体制の構築	◎	○	○	○	○	○	○
(2) 観光協会の強化	○	◎					
(3) 連携事業・協働事業の展開	◎	◎	○	○	○	○	○
(4) 市民との連携、市民参加による地域一体化	◎	○					○
(5) 志摩市観光人材の育成	◎	◎	○	○	○	○	○
2. 創る ～志摩の魅力の再編成、創造・活用による地域への潤い創出～							
(1) 志摩の強み「志摩ブランド」の深化	◎	○	○	○	○	○	○
(2) マーケット別・目的別周遊プランの提供	◎	○			○	○	○
3. 伝える ～マーケットへの訴求、ブランド化、情報発信～							
(1) マーケティング戦略の策定	◎	○					
(2) マーケティング戦略に基づいたPR展開	◎	◎	○	○	○	○	
4. もてなす ～快適に満足、かつ安全、安心の観光地づくり～							
(1) 2次交通対策の実施	◎	○	○				○
(2) 観光客受入環境整備の推進	◎	○	○	○	○	○	○
(3) 市民による観光おもてなしの推進	◎	○	○				○
(4) 安全安心の観光地づくりの推進	◎	○	○	○	○	○	○

◎は主たる実施主体者、○は関連する団体など

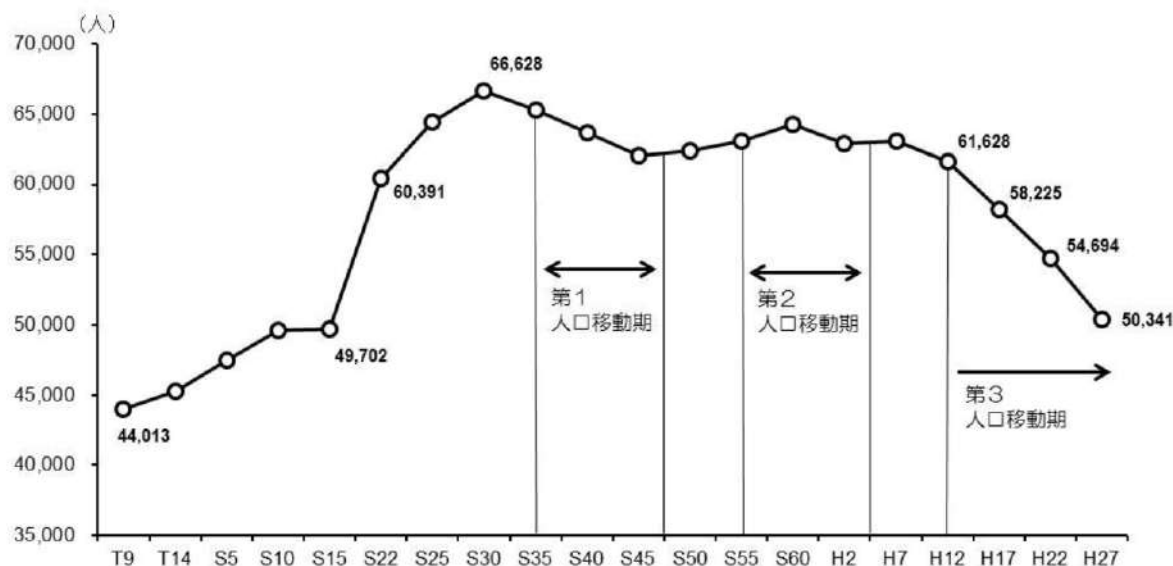
4. 志摩市人口ビジョン及び志摩市創生総合戦略

平成 25 年 3 月に国立社会保障人口問題研究所は将来人口推計を公表し、それに基づいて政策提言機関である日本創生会議人口減少問題検討会が「消滅可能性都市 896 リスト」を発表しました。志摩市はそのリストの中に含まれており、これを受けて平成 27 年 3 月に志摩市地方創生推進本部を設置し、志摩市の現状と目指す将来像をまとめた「志摩市人口ビジョン」(平成 27～令和 42 年)及びまち・ひと・しごと創生に関する施策についての基本的な計画である「志摩市創生総合戦略」(平成 27～令和元年度)を公表しました。

(1) 志摩市人口ビジョン

志摩市人口ビジョンは、「志摩市の人口や経済の現状分析」、「人口が減少する厳しい将来予測」、「今後志摩市が目指す将来像」の 3 点をまとめたものです。

下の図は、志摩市の人口の推移を示しています。



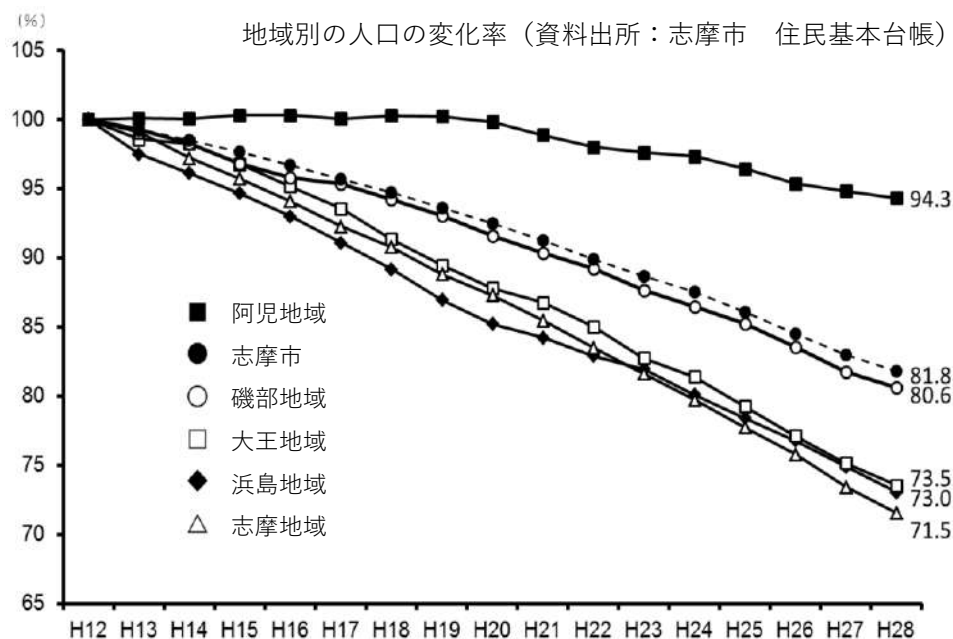
志摩市の人口推移 (資料出所：国勢調査)

大正 9 年に 44,013 人だった本市の人口は、第 1 次ベビーブーム(昭和 22 年～24 年)を経て、昭和 22 年には 60,391 人となり、昭和 30 年には 66,628 人となってピークを迎えました。その後、高度経済成長期の第 1 人口移動期(昭和 35 年～48 年)を経て人口が若干減少するものの、第 2 次ベビーブーム(昭和 46 年～49 年)を経て人口は若干増加します。その後、第 2 人口移動期(昭和 55 年～平成 5 年)には顕著な人口の減少は見られませんが、第 3 人口移動期に入る平成 12 年から急速な人口減少が続いています。

このように、若干の増減はありますが、本市の人口は半世紀以上前から減少を続けており、近年、その減少に拍車がかかっています。

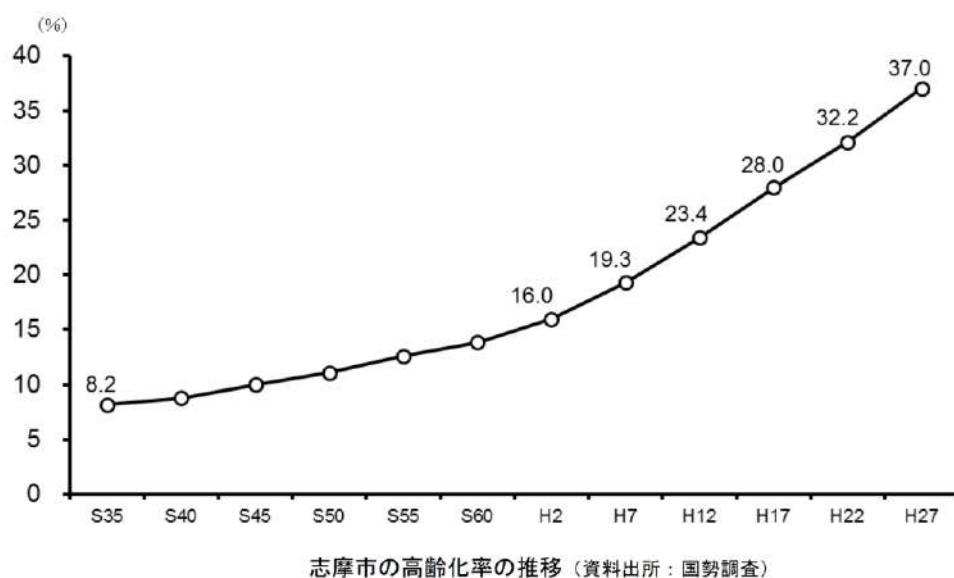
下の図は、平成 12 年の人口を基準に、平成 28 年までの 16 年間で人口がどのように変化してきたかを地域ごとに示しています。

阿児地域は、人口の減少が最も小さい地区で、平成 28 年の人口は、平成 12 年時点の 94% 程度を維持しています。総人口の減少とほぼ同じペースで人口減少が進んでいる地区が磯部地域で、平成 28 年の人口は、平成 12 年時点の 81% 程度に減少しています。一方、浜島地域、大王地域及び志摩地域の 3 地区については人口減少の進行が速く、平成 28 年度の人口は、平成 12 年時点の 73% 程度まで減少しています。



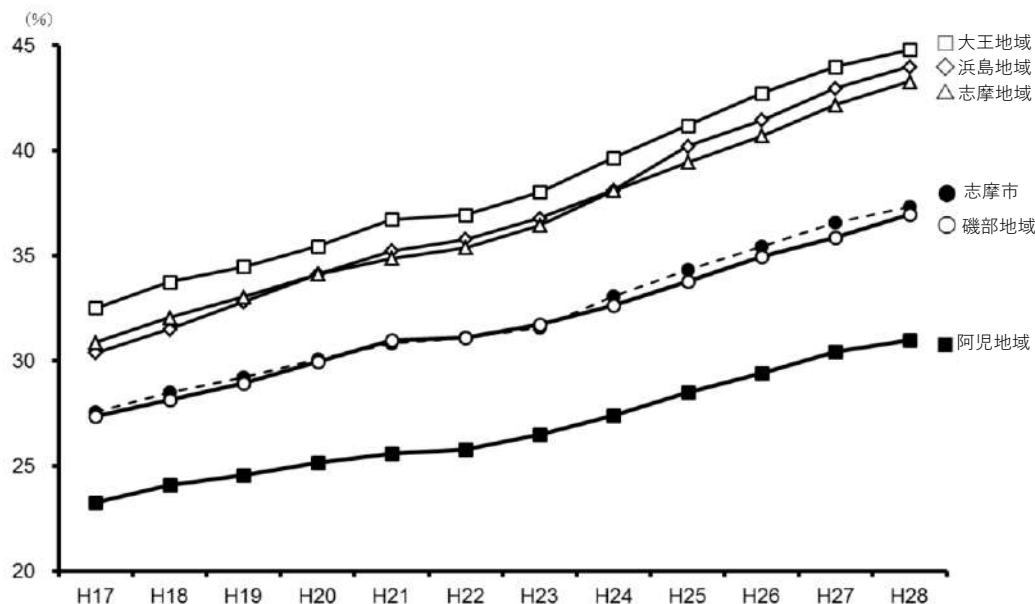
下の図は志摩市の高齢化率の推移を示しています。

志摩市の高齢化率をみると、昭和 35 年当時で高齢化率は 8% を超えており、その当時から既に高齢化社会であったことがわかります。その後、平成 2 年に高齢化率が 16% となって高齢社会に、平成 12 年には高齢化率が 23% を超えて超高齢社会になり、その後も高齢化率は上昇しています。



次の図は市内各地区の高齢化率の推移を示しています。

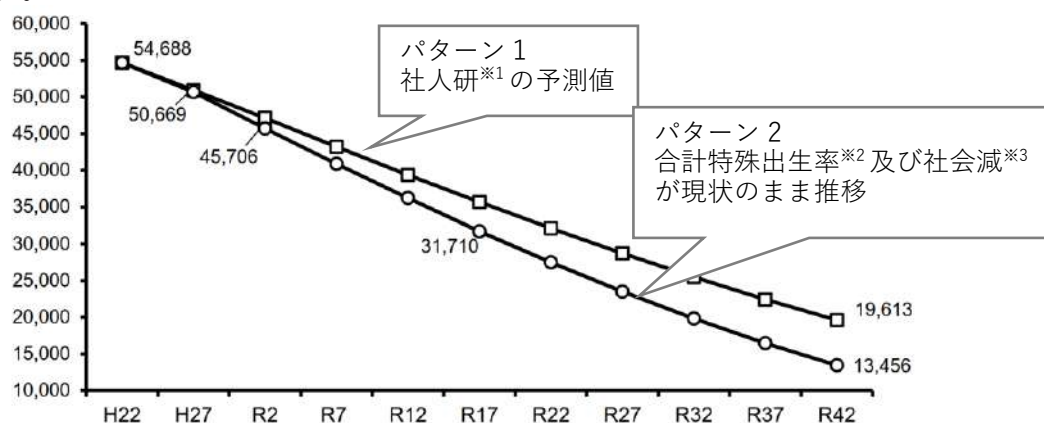
人口減少の進行が速い浜島地域、大王地域及び志摩地域の3地区では、高齢化率が40%を超えており、他の地区よりも速く高齢化が進行していることがわかります。磯部地域の高齢化率は37%程度となっており、志摩市全体とほぼ同じ水準となっています。一方、阿児地域の高齢化は他の4地区より低いものの平成27年度に30%を超えました。



地域別の高齢化率の推移 (資料出所: 志摩市 住民基本台帳)

下の図は、志摩市将来人口の予測を示しています。

将来人口を予測するにあたって、「現状の人口推移がそのまま続く」、「自然増減が改善する」及び「自然増減及び社会増減が改善する」という3タイプについてシミュレーションを行っていますが、下の図は「現状の人口推移がそのまま続く」場合の予測です。平成27年に50,669人だった総人口が、5年後には約16%減少し45,706人に、20年後の令和17年には約37%減少し31,710人と予測しています。

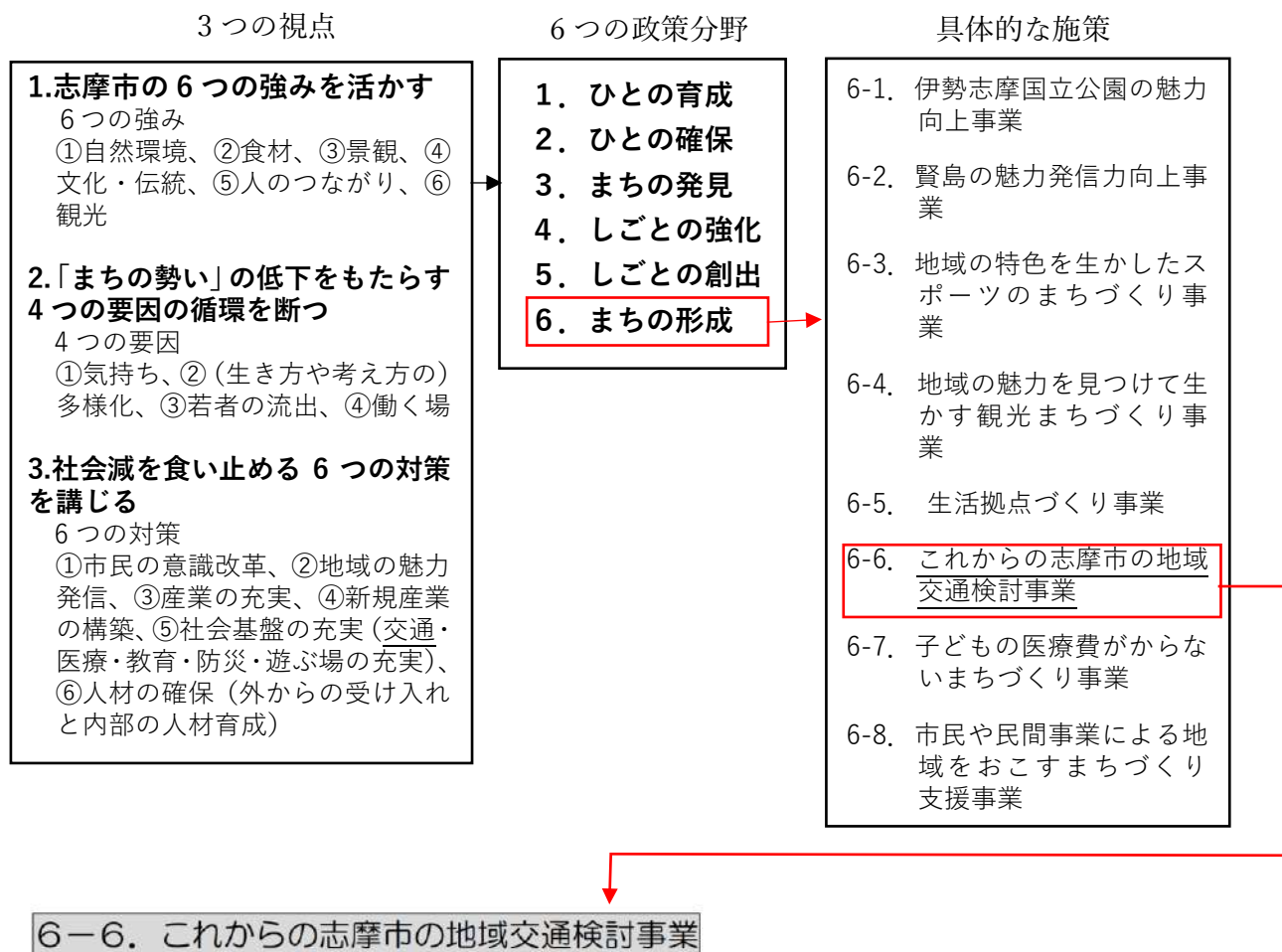


将来人口の予測 (資料出所: 志摩市人口ビジョンより一部修正)

- ※1 社人研 : 国立社会保障人口問題研究所の略
- ※2 合計特殊出生率 : 一人の女性が出産可能とされる15歳から49歳までに産む子供の数の平均を示しています。
- ※3 社会減 : 転出による人口減と転入による人口増との差分で、志摩市では転出が転入を上回る社会減が続いています。

(2)志摩市創生総合戦略

人口ビジョンの将来予測を踏まえ、「志摩市創生総合戦略」（平成 27～令和元年度）では、3つの視点の下で、6つの政策分野において対策をまとめています。その6つの政策分野のうち、「6まちの形成」の政策分野において、「6-7. これからの志摩市の地域交通検討事業」が挙げられています。



○ 目的

人口減少、高齢化率の上昇、外国人観光客等の増加など今後想定される志摩市の社会状況下において、市内各地域と駅、病院、学校、商業施設、観光スポットなどの拠点を結ぶ有効な地域交通のあり方を描く。

○ 事業内容

地域交通に関わる主体及び有識者と共に、市内の交通に関わる各種計画で明らかにされた課題を見直すとともに、志摩ならではの海上交通の活用や各地で取り組まれる新しい交通の仕組みも参考にして地域交通を検討し、実現にあたっての課題も踏まえて地域交通のあり方を描く。そのうえで、市内の地域交通に関わる各種計画に検討結果を提案する。

○ KPI（重要業績評価指標）

- ・ 将来に向けた有効な地域交通のあり方として提案する件数が延べ3件以上

5. 志摩市 SDGs 未来都市計画

SDGs (Sustainable Development Goals: 我々の世界を変革する: 持続可能な開発のための 2030 年アジェンダ) は、2030 年までの新たな国際開発目標であり、2030 年までに世界の貧困を終わらせ、持続可能な世界を実現することを目指し、2015 年 9 月に国連総会で採択されました。SDGs では 17 の目標と 169 のターゲット (具体策) が定められています。

本市は、2018 年 6 月に内閣府より SDGs 未来都市に選定されました。それを受けて「志摩市 SDGs 未来都市計画」を策定し、2030 年の将来像を設定した上で 6 つのターゲットを「2030 年のあるべき姿の実現に向けた優先的なゴール」として選定しています。

優先的なゴールには公共交通に直接関係しているものではありませんが、その他の関係計画について次のように述べています。

【その他の関係計画】

総合計画、志摩市創生総合戦略など、志摩市の主な関係計画についても、今後各計画が目指す目標や具体的な取組内容、成果指標や目標値などについて、SDGs との関係性を踏まえて検討を行うとともに、それぞれの計画に位置付けられた取組が、直接目標とする以外の目標の達成にどのように寄与するものかを明確にする。これにより各計画間のつながりが見える化し、各計画の間に横串を通して連携を強化するための見直しを随時進めることとしている。

主な関連計画名(見直し時期)

- ・志摩市都市計画マスタープラン(未定)
- ・志摩市緑の基本計画 (未定)
- ・志摩市景観計画(随時)
- ・志摩市環境基本計画(2026 年 3 月)
- ・志摩市生活排水処理基本計画(2021 年 3 月)
- ・志摩市観光基本計画(2020 年 3 月)
- ・志摩市水産業振興計画(2028 年 3 月)
- ・志摩市ごみ処理基本計画(2021 年 3 月)
- ・志摩市教育推進計画(2022 年 3 月)
- ・志摩市地域防災計画(随時)

SDGs のターゲットのうち、11.2 は公共交通について直接言及しています。



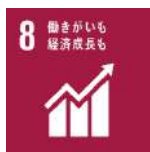
11.住み続けられるまちづくり

都市と人間の居住を包括的、安全、強靱かつ持続可能にする

ターゲット

- 11.2** 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

また、次の観光に関するターゲットも、観光業を主要産業に位置づける本市の公共交通政策には関連があります。



8. 働きがいも経済成長も

すべての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用
及びディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）を推進する

ターゲット

- 8.9 2030 年までに、雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業を促進するための政策を立案し実施する。

「志摩市 SDGs 未来都市計画」のこれらの記述に従い、本計画においても、SDGs のターゲット 11.2 及び 8.9 との関連性を踏まえた検討を行います。

第4章 志摩市の現状

1. 地勢・環境

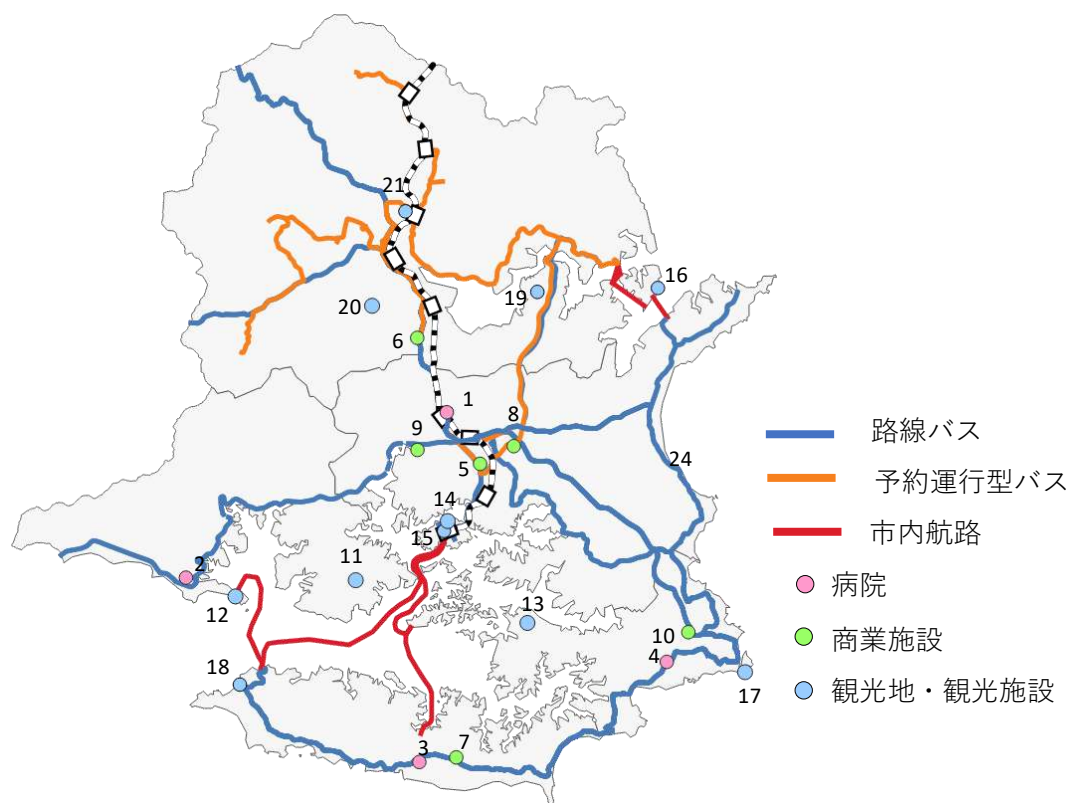
(1)地勢

志摩市は、三重県の東南部に位置します。北部は伊勢市および鳥羽市に、西部は南伊勢町に接し、南部および東部は太平洋に面しています。市全域が伊勢志摩国立公園に含まれ、海岸は入り組んだリアス海岸で、中央に英虞湾、北東は鳥羽市とともに囲む的矢湾があります。湾内をはじめ、大小の島々も点在する自然豊かな地域です。

志摩市は平成16年10月1日に、浜島町、大王町、志摩町、阿児町、磯部町の5町が合併して生まれました。各地域の特色は次の通りです。

浜島地域	南伊勢町に隣接し、市西の玄関口となっています。海岸沿いを中心に集落が点在し、西部から北部にかけての山間・丘陵地では、農地のまとまりもみられます。農地では、特産品(南張メロン)などの栽培を行っています。英虞湾の入り口付近では、遠洋漁業の基地として、船舶の主要な寄港地として栄えた浜島港が位置しています。その周辺では、浜島支所や浜島診療所など公共施設が集積し、中心性のある集落が形成されています。
大王地域	「未来に残したい漁業漁村の歴史文化財産百選」に選定される波切漁港などを有し、漁師のまちとして栄えてきた歴史があります。波切漁港が位置する波切地区では、大王支所や志摩市民病院などの暮らしを支える公共施設が多く位置し、これらをもとに中心性のある集落が形成されています。また、地域は海に囲まれ、起伏のある地形、緑が広がっており、これらは、絵を愛する人の創作意欲をかきたて、昔から「絵かきの町・大王」として広く知られています。
志摩地域	志摩半島の最南端に位置し、黒潮躍る熊野灘に面するとともに、背後は優美な英虞湾を抱え、優れた自然・生態系が豊富にあります。海に囲まれた特性から、漁師のまちとして栄えてきた歴史があります。現在も、和具漁港を中心として、あわび、伊勢えびなどの漁獲が活況です。なお、和具漁港を中心とした和具地区では、志摩支所、前島診療所などの公共施設が多く位置し、これらをもとに中心性のある集落が形成されています。
阿児地域	特急停車駅である近鉄鵜方駅のほか、市役所本庁舎、県立病院、阿児ふるさと公園など、多くの公共施設が立地し、市の中心的地域として位置づけられます。これらが集中・交叉する鵜方地区では、大規模なものも含めて商業施設が立地し、市街化が進んでいます。一方、市街地周辺には緑が広がっており、横山や、そこから眺望できる英虞湾、伊勢志摩最大級の白浜・国府白浜など、観光・交流資源としての自然も豊富です。
磯部地域	伊勢市・鳥羽市に隣接し、市北の玄関口となっています。天然の良港として知られる的矢港があり、湾内には渡鹿野島が浮かび、周辺には山々が連なっています。市の中で最も大きな面積を有していますが、大部分が山林、農地であり、海岸沿いなどで集落が形成されています。漁業や農業を中心に栄えてきた歴史がありますが、近年は的矢湾周辺を中心としてリゾート開発が進む一方、歴史的遺産が自然、集落と一体となっており、多様な観光・交流を楽しむことができます。

(2)主要施設等の分布



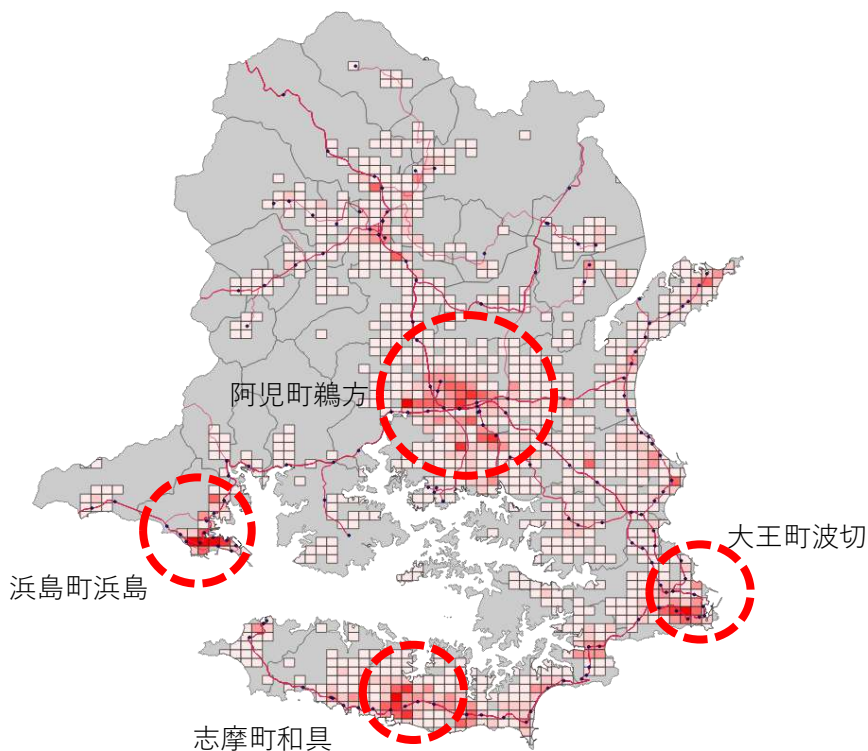
1	県立志摩病院	8	ぎゅーとらラブリー鶴方店	15	賢島エスパーニャクルーズ
2	志摩市立国民健康保険浜島診療所	9	マックスバリュ鶴方店	16	渡鹿野島
3	志摩市立前島診療所	10	ぎゅーとら波切店	17	大王埼灯台
4	国民健康保険志摩市民病院	11	ネムリゾート	18	御座白浜海水浴場
5	イオン阿児店	12	磯体験施設「海ほおずき」	19	志摩スペイン村
6	SUPERCENTER PLANT 志摩店	13	ともやま公園	20	道の駅「伊勢志摩」
7	ぎゅーとらラブリー志摩店	14	志摩マリンランド	21	伊雑宮

出典：全国大型小売店総覧、観光レクリエーション入込客数推計書・観光客実態調査報告書（三重県）

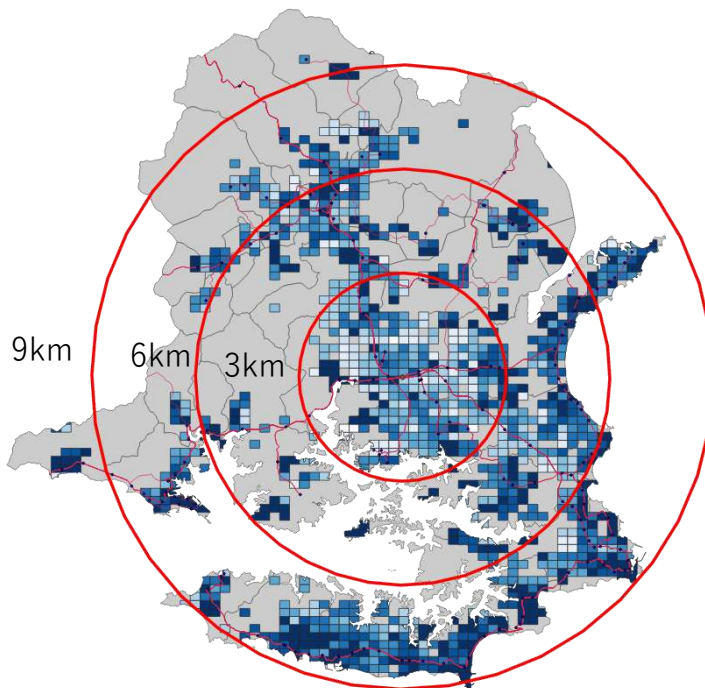
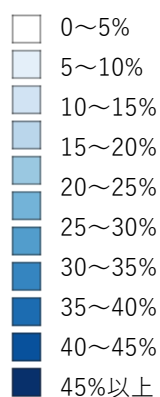
(3)人口分布と高齢化率

市内の人口分布を概観します。上の図は、1辺が250mの四角で区切ったエリア内（5次メッシュ）の人口密度を6段階で色分けしており、濃い赤色のエリアほど人口密度が高いことを示しています。濃いエリアは、浜島町浜島、大王町波切、志摩町和具、阿児町鵜方の4か所に集中しています。また、次の図はメッシュごとの高齢化率を10段階で色分けして示し、鵜方駅から3kmごとの同心円を描いています。高齢化率が進行しているメッシュは鵜方駅から離れるほど多くなっています。

人口密度
(1平方km換算の人口)



高齢化率
(65才以上人口の割合)

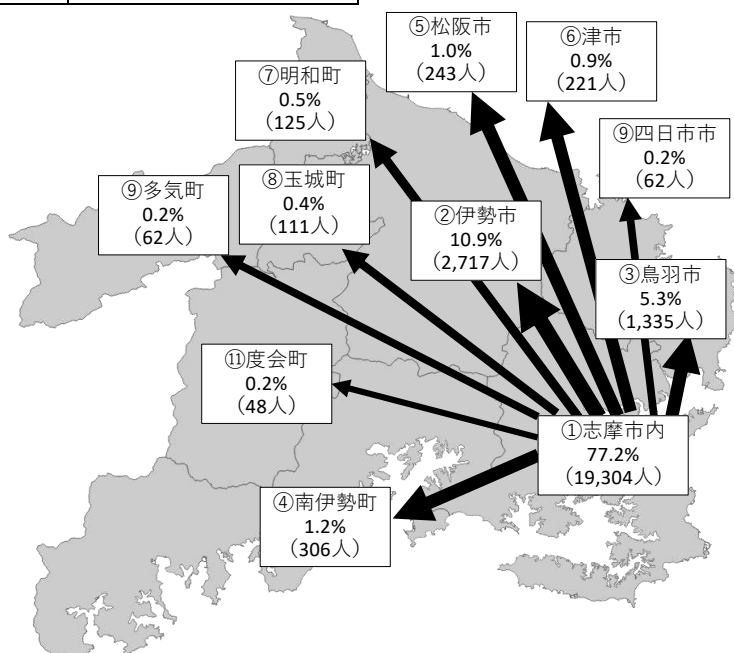


出典：平成27年国勢調査

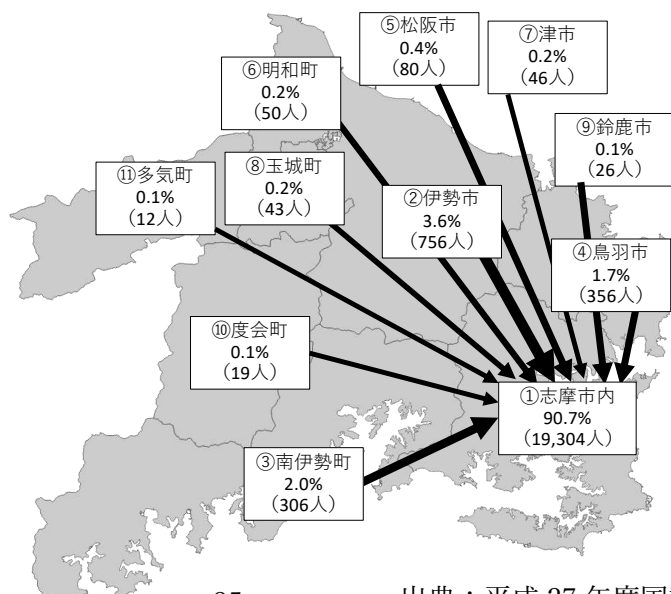
(4)人の移動

次の図は志摩市からの通勤・通学の移動先及び志摩市への通勤・通学の移動元の現況を示しています。志摩市は通勤・通学している人の 22.8%、5,702 人が市外に通勤・通学していますが、志摩市の通勤・通学している人の 9.3%、1,984 人が市外から通勤・通学しており、流出者の方が多くなっています。

通勤・通学している市内居住者	25,006 人(100.0%)
うち通勤・通学先が市内の人	19,304 人 (77.2%)
うち通勤・通学先が市外の人	5,702 人 (22.8%)



通勤・通学先が市内にある人	21,288 人(100.0%)
うち市内に居住している人	19,304 人 (90.7%)
うち市外に居住している人	1,984 人 (9.3%)



(5)観光客数

志摩市を訪れる観光客数は、平成 17 年より全国観光統計基準に合致する市内 19 の調査対象地点への入込客数として集計されています。次の表は平成 30 年の集計結果を示しています。これによると、年間延べ 409 万人程度の観光客が訪れていることになります。

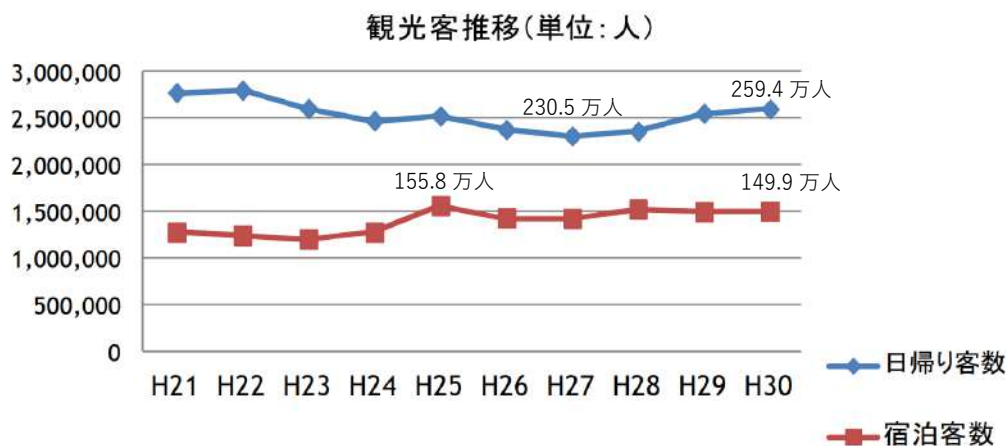
地区別	調査地点	入込客数	地区別合計
浜島町	浜島温泉街	170,692	222,217
	磯体験施設「海ほおずき」	21,525	
	伊勢えび祭	30,000	
大王町	ともやま公園	203,664	226,664
	年末海族市	23,000	
志摩町	志摩旅館街	84,671	122,083
	御座白浜海水浴場	37,412	
阿児町	阿児旅館街	630,492	1,463,833
	英虞湾景観	130,183	
	志摩マリンランド	154,784	
	賢島エスパーニャ	125,627	
	伊勢志摩サミット記念館「サミエール」	422,747	
磯部町	磯部旅館街	383,538	2,057,986
	渡鹿野島	79,819	
	志摩スペイン村	1,195,000	
	道の駅「伊勢志摩」	293,319	
	伊雑宮	81,004	
	志摩市観光農園	18,840	
	志摩ロードパーティ	6,466	
合計		4,092,783	4,092,783

平成 30 年の志摩市における観光入込客数

出典：三重県観光レクリエーション入込客数推計書（平成 30 年）

次の図は平成 21 年からの全国観光統計基準に基づく志摩市への入込客数について、日帰り客と宿泊客に分けて、その数の推移を示しています。

志摩市への入込客は、日帰り客数は平成 27 年までは減少傾向が続いていましたが、その後増加に転じており、平成 27 年の延べ 230.5 万人から平成 30 年には延べ 259.4 万人と約 13%増加しています。宿泊客数は平成 25 年の延べ 155.8 万人をピークに、横ばいの状況が続いています。



	H29	H30	前年比
合計	4,041,742	4,092,783	1.3%増
日帰り客数	2,548,713	2,594,265	1.8%増
宿泊客数	1,493,029	1,498,518	0.4%増
うち外国人	53,530	55,101	2.9%増

志摩市を訪れる日帰り客と宿泊客の推移

出典：志摩市

次の表は、休日の志摩市内の滞在人口に占める県民と県外の人割合を示しており、鳥羽市及び伊勢市と比較しています。志摩市内で県民が休日の滞在人口に占める比率は約 8 割であり、伊勢市及び鳥羽市と比較すると、2 市の中間になっています。

%	県民	県外の人
志摩市	78.9	21.0
鳥羽市	67.8	32.1
伊勢市	92.6	7.3

平成 29 年の志摩市、鳥羽市及び伊勢市における休日の滞在人口に占める県内外者の割合

出典：RESAS From-to 分析/株式会社 Agroop「流動人口データ」

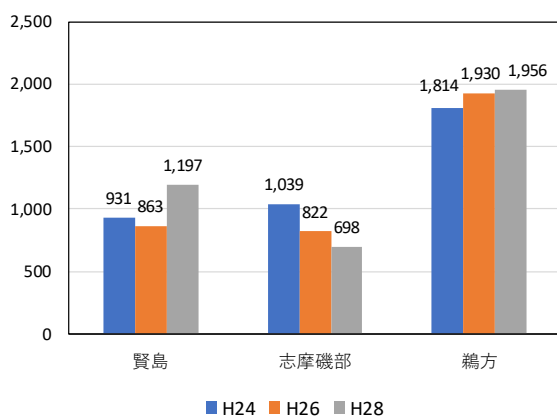
2. 公共交通の現状

(1) 鉄道

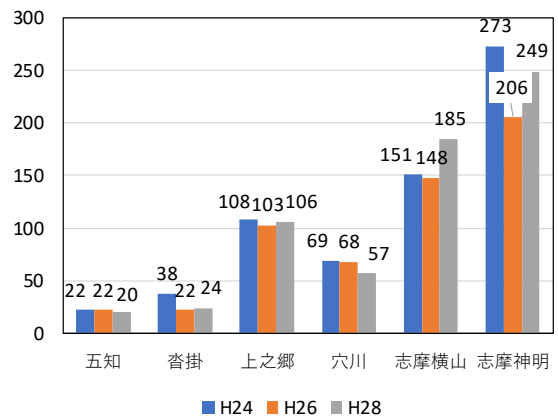
鉄道は近鉄志摩線が市のほぼ中央を南北に縦断し、終点の賢島駅まで9つの駅が設置されています。近鉄志摩線は大阪線、名古屋線と接続しており、伊勢市、松阪市、津市、四日市市等の三重県の主要都市と結んでいる他、大阪方面、名古屋方面への移動手段として活用されています。鉄道は市外への通勤・通学の足として利用されている他、志摩市の主要産業である観光を支えています。特急と普通電車が運行しており、特急は志摩磯部駅、鵜方駅、賢島駅に停車します。



1日当たりの乗降客数は、特急停車駅では鵜方が最も多く、賢島、志摩磯部と続きます。推移をみると賢島、鵜方では増加傾向にあるのに対して、志摩磯部は減少傾向にあります。普通停車駅では志摩神明が最も多く、志摩横山が続いています。



特急電車停車駅の1日当たり乗降客数推移



普通電車停車駅の1日当たり乗降客数

出典：国土交通省国土数値情報 駅別乗降客数データ

(2)路線バス

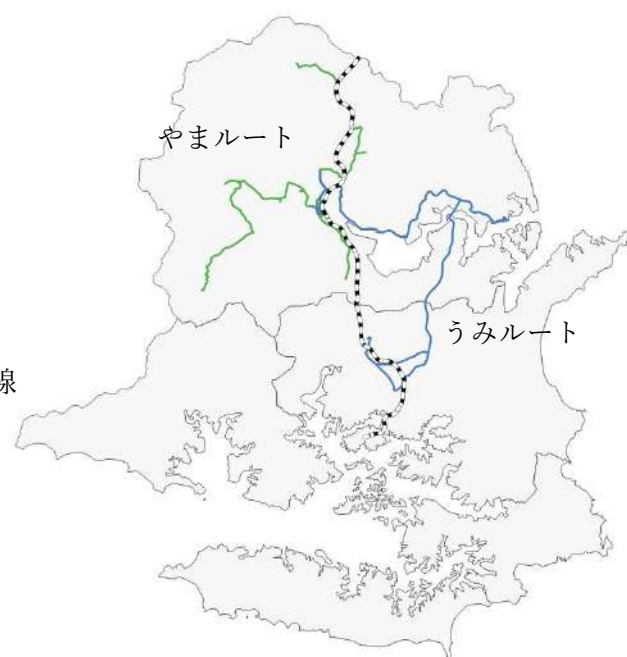
7 路線の路線バスと 2 路線の予約運行型バスが運行しています。志島循環線は平成 13 年より廃止代替路線として、運営主体が三重交通から阿児町（現在は志摩市）へ移管されました。それ以外の路線バスは三重交通が運行しています。また、予約運行型バスハッスル号は、平成 21 年に試行運行が開始されました。

種類及び運行	路線名	平日便数	休日便数
路線バス 運行：三重交通	御座線 <幹線>	上り：22 便 下り：23 便	上り：20 便 下り：20 便
	宿浦線 <幹線>	上り：14 便 下り：13 便	上り：13 便 下り：13 便
	伊勢五ヶ所線 <幹線>	上り：9 便 下り：10 便	上り：9 便 下り：10 便
	安乗線 <支線>	上り：7 便 下り：7 便	上り：6 便 下り：7 便
	賢島・鵜方・スペイン線 <その他>	上り：16 便 下り：16 便	上り：16 便 下り：16 便
	鵜方・スペイン線 <その他>	上り：1 便	上り：1 便
路線バス（廃止代替） 運営：志摩市 委託：三重交通	志島循環線 <支線>	うらじろ回り：8 便 国府回り：4 便	うらじろ回り：8 便 国府回り：4 便
予約運行型バス ハッスル号 運営：志摩市 委託：近鉄タクシー	やまルート <支線>	火、金曜日運行 往路：4 便 復路：3 便	
	うみルート <支線>	月・水・木曜日 往路：3 便 復路：2 便	

平成 31 年 3 月時点の路線バス運行状況

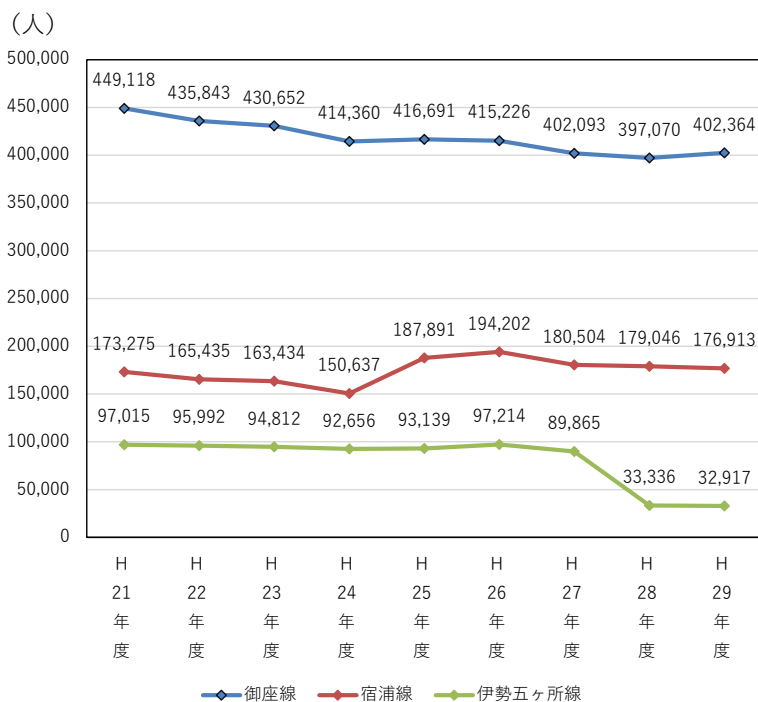


路線バスルート図

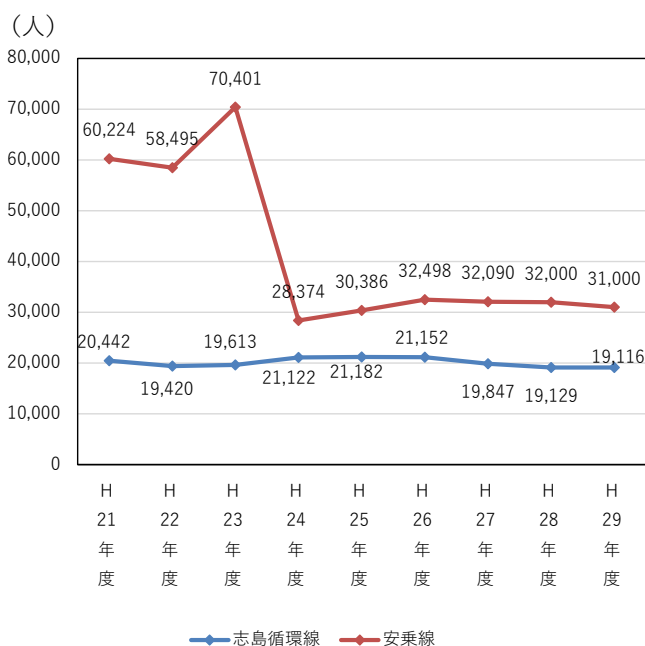


予約運行型バスハッスル号ルート図

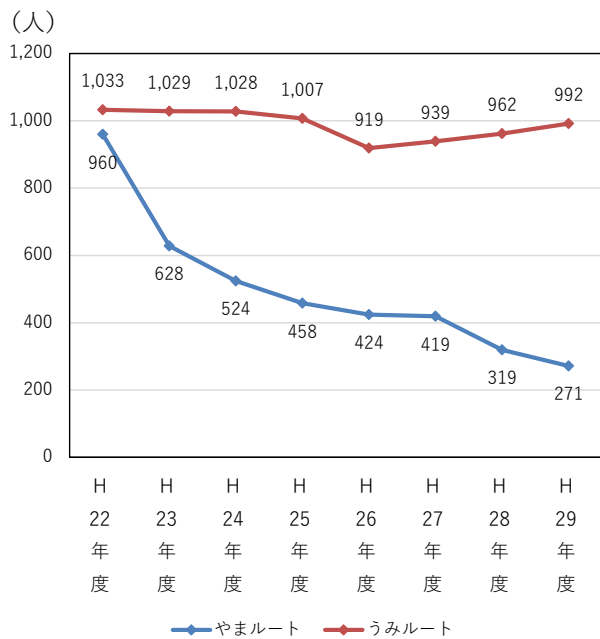
幹線と支線の年間利用者数推移は次の通りです。伊勢五ヶ所線が平成 28 年度に、安乗線が平成 24 年度に利用者数が大幅に減少しているのは、運行ダイヤの見直しを行ったことによります。



幹線の利用者数推移（御座線、宿浦線、伊勢五ヶ所線）



支線の利用者数推移（志島循環線、安乗線）



支線の利用者数推移
(ハッスル号うみルート、やまルート)

(3)航路

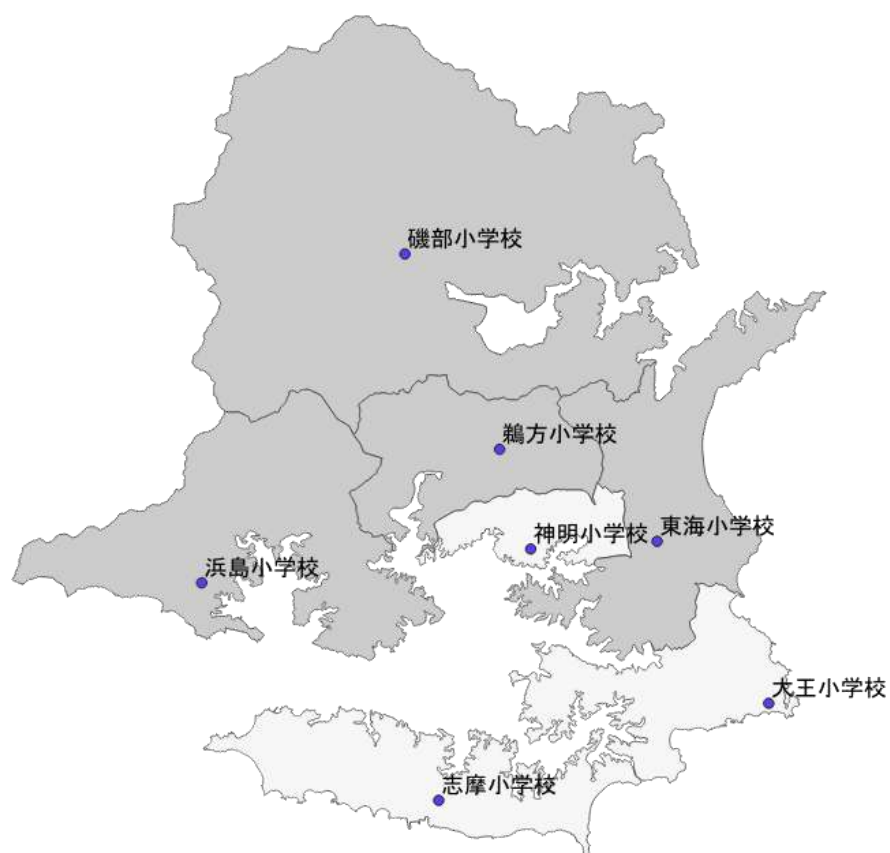
市内航路は、5 航路が運航されています。

航路名	航路	料金	営業 キロ (km)	1 日当り 運航回数 (回)	年間 運航回数 (回)	年間 利用者数 (人)	1 便当り 利用者数 (人)
英虞湾内 指定航路 (志摩マリノレジャー)	和 具 ～ 賢 島	有料	6.7	8.9	3,258	25,315	7.7
	浜 島 ～ 賢 島		10.6	6.8	2,498	2,432	1.0
県道船区間 (的矢航路)	的 矢 ～ 三 ヶ所	無料	22.0	17.4	6,356	2,556	0.4
志摩市運行区間 (渡鹿野航路)	渡 鹿 野 ～ 三ヶ所 渡 鹿 野 ～ 的矢						
渡鹿野渡船	渡 鹿 野 ～ 国府	有料	随時		-	-	-

平成 30 年度実績 志摩市

(4) スクールバス

以下の校区で運行をしています。



学校区	車両台数	車両保有者	年間利用人数	利用の内訳
浜島小学校区	1 台	志摩市	浜島小学校：12,600 人	浜島小学校児童 30(人) ×2(往復)×210(日)
東海小・中学校区	4 台	三重交通	東海小学校：48,300 人 東海中学校：16,000 人	東海小学校児童 115(人) ×2(往復)×210(日) 東海中学校生徒 32(人) ×2(往復)×210(日)
鵜方小学校、 文岡中学校区	2 台	志摩市	鵜方小学校：7,980 人 文岡中学校：2,520 人	鵜方小学校児童 19(人) ×2(往復)×210(日) 文岡中学校生徒 6(人) ×2(往復)×210(日)
磯部小学校区	1 台	志摩市	磯部小学校：13,440 人	児童 32 (人) ×2 (往復)×210 (日)

(5) タクシー

タクシーは 5 事業者、福祉タクシーは 6 事業者が運行しています。

【タクシー事業者】

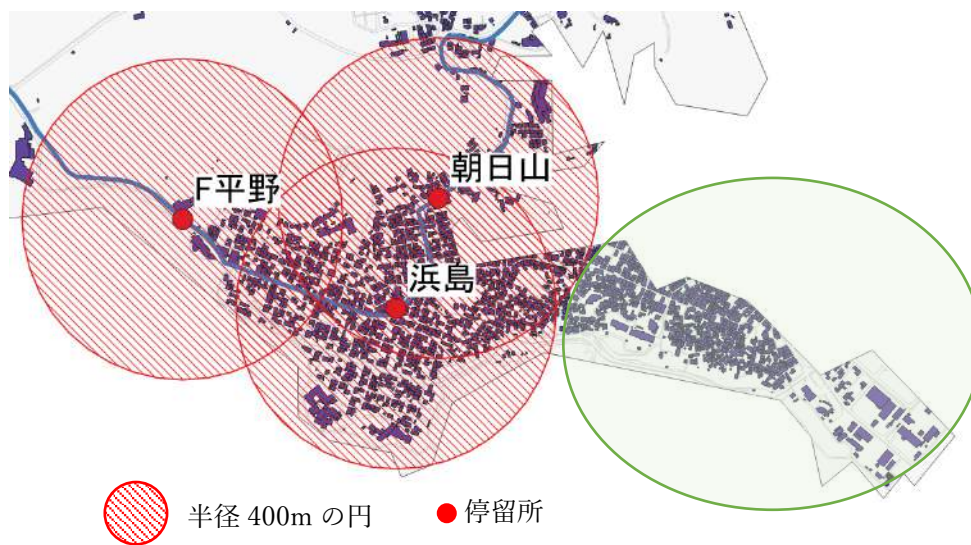
会社名	事業所所在地
三重近鉄タクシー株式会社 鳥羽・志摩営業所	阿児町鶴方字宇野田 2573-2
有限会社和栄タクシー	志摩町和具 1903-1・阿児町神明 1828-1
大屋タクシー株式会社	阿児町鶴方 4036
株式会社マルカタクシー	阿児町鶴方 3280-3
大王タクシー株式会社	大王町波切 3939-3

【福祉タクシー事業者】

会社名	事業所所在地
陣吉福祉タクシー	阿児町国府 1209-248
心和福祉タクシー	磯部町栗木広 267
三重・福祉タクシー	志摩町和具 1116
縁（よすが）タクシー	阿児町神明 1107-50
和栄タクシー	志摩町和具 1903-1
虹福祉タクシー	阿児町鶴方 1047-69

(6) 電動バス・電気自動車の実証実験

浜島町浜島で平成 30 年 1～2 月に、電動バス・電気自動車の実証実験を実施しました。浜島は浜島地域の中核拠点ですが、高齢化が急速に進行しています。集落の形状が東西に長いため、集落内に停留所から遠い公共交通空白地域が生じています。環境に優しい電動バス・電気自動車の集落内の移動や宿浦線への乗り継ぎ手段としての可能性を検証するために、実証実験が行われました。



浜島町浜島の公共交通空白地域

【実証実験の概要】

実施期間：電動バス 平成 30 年 1 月 9 日(火)～2 月 3 日(土) (日曜日、祝日は運休)
電気自動車 平成 30 年 2 月 5 日(月)～2 月 28 日(水) (土日曜日、祝日は運休)
料金 : 無料
便数 : 電動バス 1 日 9 便 (定時)
電気自動車 1 日 2 便 (予約型)

運行ルート

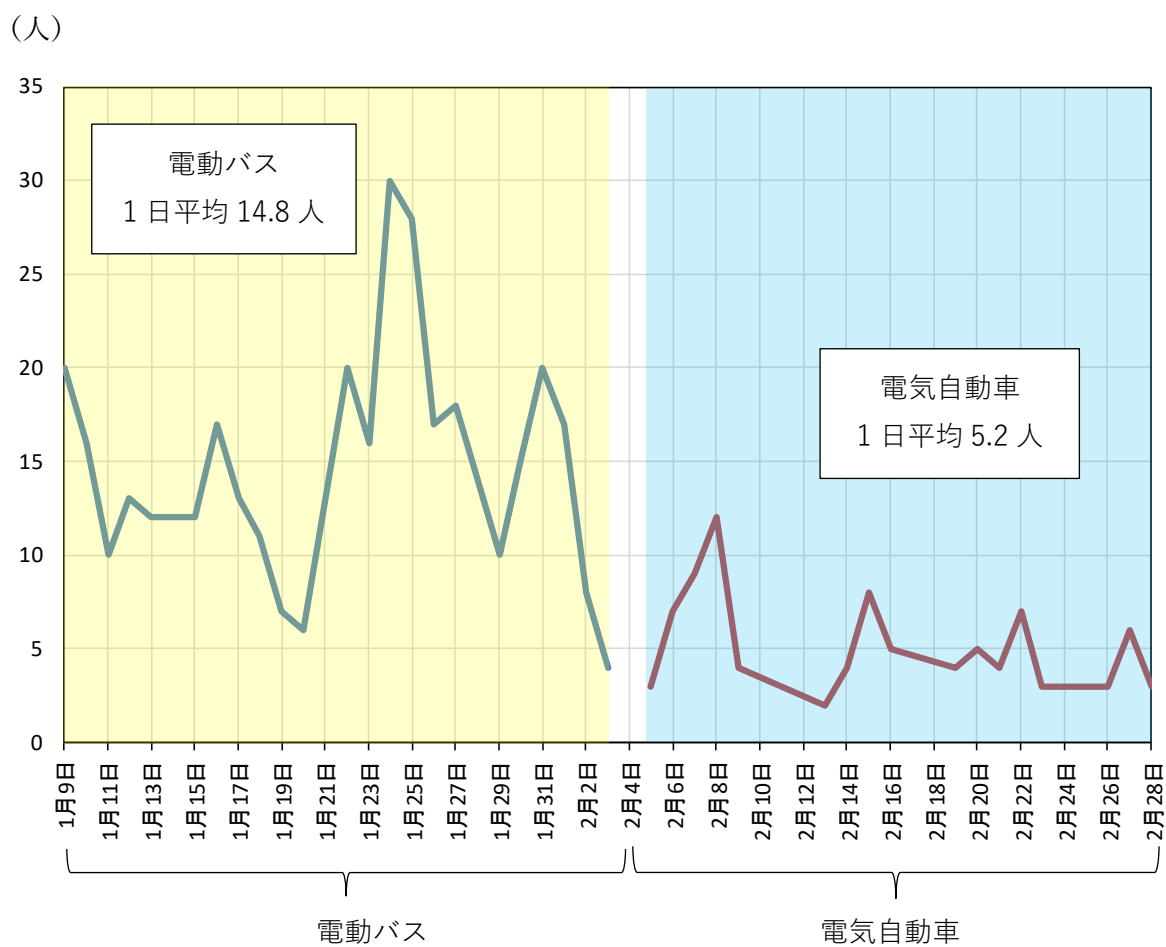


電動バス



電気自動車

次のグラフは期間中の利用者数の推移を示しています。



一日当たりの利用者数推移

実証実験が1月9日に開始され、1月24日には1日の利用者が30人に達しましたが、その日をピークに次第に減少しており、2月には1日平均5人前後で横ばいとなっています。2月に利用者が減少した要因として、開始初期は電動バスが定時運行だったのに対して電気自動車は予約運行であったこと、一日の便数が9便から2便に減少したことが考えられますが、2月になって横ばいになっており、公共交通空白地域における地域内交通に一定の需要があることが確認されたと評価できます。今後、これらの需要をもとに、維持可能な運行体制や利用促進の方法について、本格運行を前提に具体的な検討を行います。

第5章 志摩市公共交通の課題の検討

1. 実施した調査

(1) 住民アンケート調査

① アンケート調査の概要

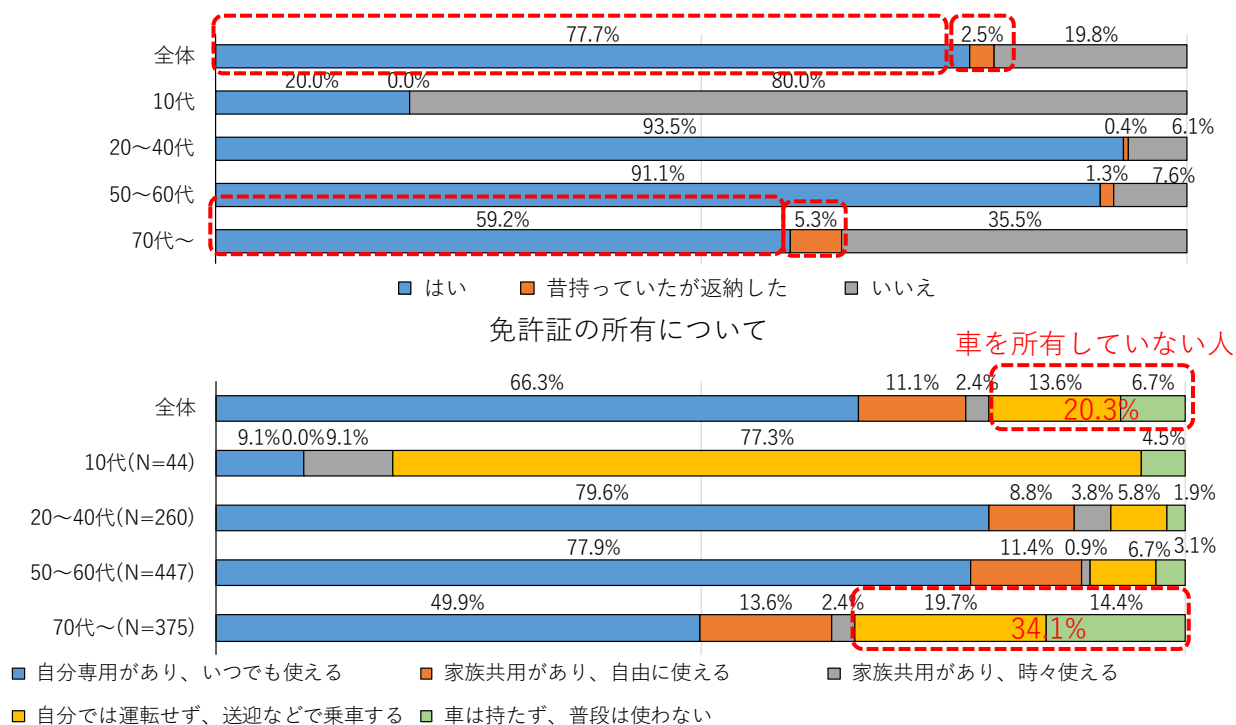
- 調査対象地域 志摩市全域
- 調査対象者 住民基本台帳（平成30年3月7日時点）から15歳以上85歳以下の住民を無作為抽出
- 調査期間 平成30年4月
- 調査方法 調査票による本人記入方式、郵送配布・郵送回収による郵送調査
- 配布回収数

配布数	回収数	回収率	白紙回答	有効回収数	有効回収率
2,800	1,199	42.82%	2	1,197	42.75%

② 調査結果

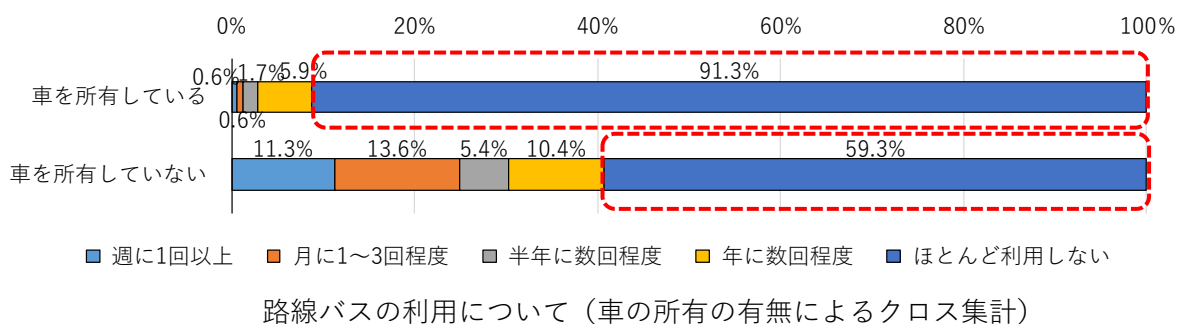
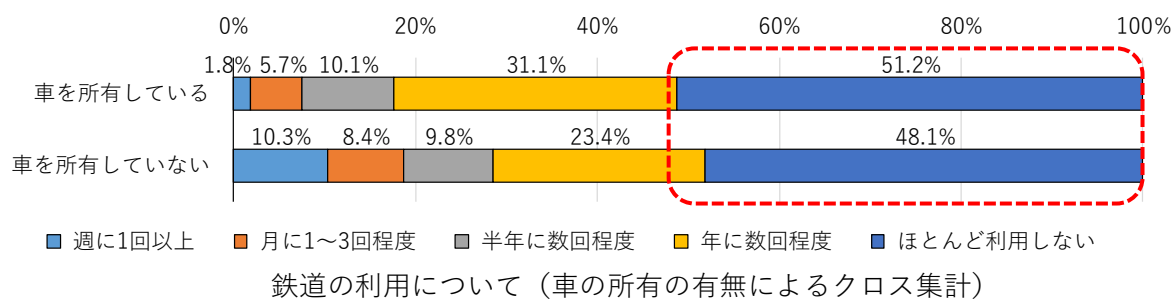
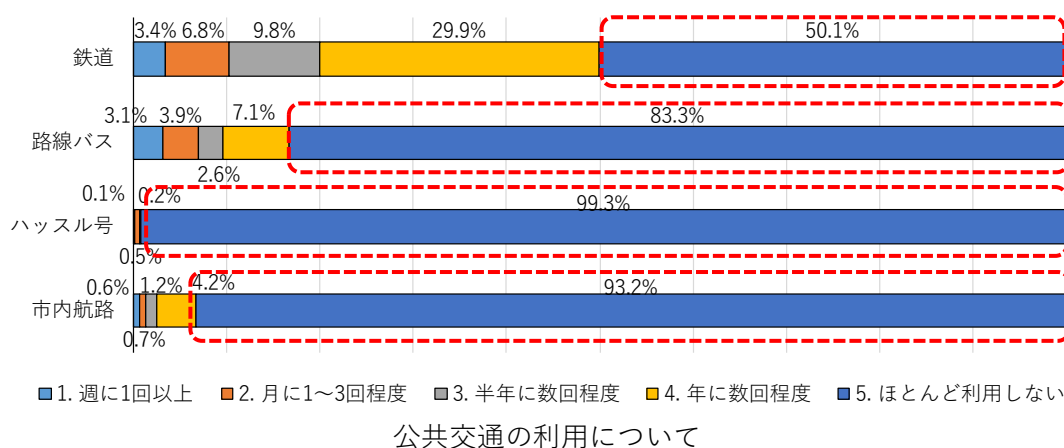
(a) 運転免許と車の所有

- 免許保有者の割合は77.7%です。70代以上に絞っても59.2%が免許を保有しており、免許返納者は全体では2.5%、70代以上でも5.3%にとどまっています。
- 車を所有していない人（「自分では運転せず、送迎などで乗車する」及び「車は持たず、普段は使わない」の合計）の割合は全体では20.3%ですが、70代以上では34.1%を占めています。



(b)公共交通の利用

- 公共交通の利用頻度の質問では、「ほとんど利用しない」と回答している人は、鉄道では50.1%と約半数ですが、路線バスでは83.3%、ハッスル号は99.3%、市内航路は93.2%であり、大多数の人が鉄道を除く公共交通をほとんど利用していないことがわかります。
- 公共交通の利用について車の所有の有無によりクロス集計を行うと、鉄道の利用について、「ほとんど利用しない」と答えた人の割合は、車を所有している人は51.2%、車を所有していない人は48.1%と大きな差はありませんでした。路線バスでは車を所有している人で「ほとんど利用しない」と答えた人は91.3%であり、車を所有していると路線バスはほとんど利用しない実態が浮かび上がります。車を所有していない人で「ほとんど利用しない」と答えた人は59.3%であり、半数以上が路線バスを利用していません。



(c)日常生活での移動

【買い物】

- 最もよく行く買い物先のある場所は、全体では約6割が阿児地域と回答しています。地域別に見ると、浜島地域の人は約7割、大王地域及び磯部地域の人は約半数が阿児地域と回答しています。一方、志摩地域の人は約7割の人が地元と答えています。
- 買い物先への移動手段（複数回答）は、全体では「自家用車を運転」が74.1%で最も多く、公共交通の利用は、路線バスが3.5%、一般タクシー1.7%、鉄道1.4%、ハッスル号0.3%と、いずれも5%に満たない比率になっています。車の所有でクロス集計をすると、車を所有していない人の移動手段では「自家用車で送迎」が48.5%と最も高く、公共交通を利用するより、車での送迎に頼る人の方が多いという結果になっています。

(%)

	浜島地域	大王地域	志摩地域	阿児地域	磯部地域	鳥羽市	伊勢市	南伊勢町	その他
全体	1.8	4.5	15.6	60.9	10.6	0.3	5.4	0.2	0.8
浜島地域	13.8	-	1.6	69.9	8.1	0.8	4.1	0.8	0.8
大王地域	-	37.9	2.6	50.0	6.0	-	2.6	-	0.9
志摩地域	0.5	0.5	73.6	17.9	1.0	0.5	4.5	-	1.5
阿児地域	-	-	1.1	86.1	5.5	0.2	6.6	-	0.5
磯部地域	-	-	0.7	45.0	46.4	-	6.4	0.7	0.7

最もよく行く買い物先のある場所

(%)

	自家用車を運転	自家用車で送迎	徒歩	オートバイ (原付を含む)	自転車	路線バス	一般タクシー	鉄道	ハッスル号	定期航路	福祉有償運送	その他
全体	74.1	14.5	7.7	6.8	4.5	3.5	1.7	1.4	0.3	0.1	-	1.7
車を所有している	94.1	6.1	3.8	4.2	2.1	0.3	0.2	0.6	0.1	-	-	-
車を所有していない	4.0	48.5	21.5	15.0	13.0	12.5	6.5	4.5	-	-	-	8.5

最もよく行く買い物先への移動手段（複数回答）

【通院】

- 最もよく行く病院のある場所は、全体では約半数が阿児地域と回答しており、伊勢市と答えた人も約 15%います。地域別に見ると、浜島地域では約半数が、大王地域、磯部地域では約 4 割が阿児地域と回答しています。一方、志摩地域は約 6 割が同地域と答えています。伊勢市と答えた人はいずれの地域も約 15%でほぼ同じ比率となっています。
- 病院への移動手段は全体では「自家用車を運転」が 66.7%で、公共交通は、路線バスが 8.3%、一般タクシーが 3.4%、鉄道が 3.1%と、ハッスル号以外では買い物より高くなっています。車の所有によるクロス集計では、車を所有している人の移動手段は 89.4%が車を自ら運転して移動しているのに対して、車を所有していない人は 51.0%が車での送迎と答えており、買い物と同様に公共交通を利用するより、車での送迎に頼る人の方が多いという結果になっています。

(%)

	浜島地域	大王地域	志摩地域	阿児地域	磯部地域	鳥羽市	伊勢市	南伊勢町	その他
全体	2.9	4.5	15.3	50.1	8.0	0.6	15.1	0.7	2.8
浜島地域	22.6	-	2.4	53.6	2.4	-	13.1	2.4	3.6
大王地域	-	30.0	2.5	42.5	6.3	-	15.0	-	3.8
志摩地域	0.6	1.9	62.7	14.3	3.1	-	15.5	-	1.9
阿児地域	0.4	1.8	0.7	75.7	2.8	0.7	15.1	0.7	2.1
磯部地域	-	-	1.0	38.2	36.3	2.0	16.7	1.0	4.9

最もよく行く病院のある場所

(%)

	自家用車を運転	自家用車で送迎	路線バス	徒歩	オートバイ (原付を含む)	一般タクシー	鉄道	自転車	定期航路	ハッスル号	福祉有償運送	その他
全体	66.7	19.1	8.3	6.8	6.1	3.4	3.1	1.8	0.3	0.1	0.1	0.3
車を所有している	89.4	10.4	1.6	3.0	3.0	0.7	1.8	1.1	-	-	-	0.2
車を所有していない	2.5	51.0	22.9	18.5	12.7	10.2	5.1	3.8	-	-	-	0.6

最もよく行く病院への移動手段（複数回答）

【通勤・通学先】

- 通勤・通学先は全体で見ると、約4割の人が阿児地域であり、市外と答えた人も約3割になります。地域別に見ると浜島地域は地元と阿児地区が34.0%で同じであり、それ以外の地域は同地域内の比率が最も高くなっています。
- 通勤・通学先への移動手段は80.3%が「自家用車を運転」と答えており、公共交通の利用で最も多いのは鉄道ですが利用は7.9%にとどまっています。地域別に見ると、磯部地区は自家用車の運転が86.3%と5地域の中で高くなっていますが、鉄道の利用も15.1%と最も高くなっており、パーク・アンド・ライドにより通勤をしている人が一定数いることが推察されます。路線バスの利用は浜島地域が9.1%で最も高く、次いで志摩町が8.6%となっていますが、いずれも10%以下にとどまっています。

(%)

	浜島地域	大王地域	志摩地域	阿児地域	磯部地域	鳥羽市	伊勢市	南伊勢町	その他
全体	6.4	6.4	9.5	39.2	11.5	5.2	11.7	1.4	8.7
浜島地域	34.0	-	2.0	34.0	4.0	8.0	6.0	2.0	10.0
大王地域	1.8	33.9	5.4	19.6	8.9	7.1	14.3	-	8.9
志摩地域	3.3	4.3	40.2	25.0	6.5	4.3	8.7	-	7.6
阿児地域	4.5	3.7	2.5	55.0	9.1	5.0	10.3	1.7	8.3
磯部地域	1.4	1.4	2.7	24.3	32.4	4.1	20.3	2.7	10.8

通勤・通学先のある場所

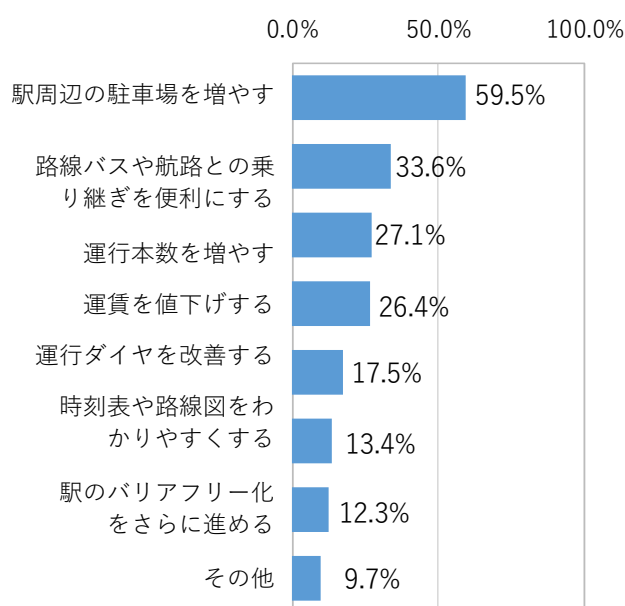
(%)

	自家用車を運転	鉄道	徒歩	自家用車で送迎	オートバイ (原付を含む)	自転車	路線バス	一般タクシー	定期航路	ハッスル号	福祉有償運送	その他
全体	80.3	7.9	6.4	4.7	4.5	4.3	4.2	0.4	0.2	-	-	2.1
浜島地域	80.0	-	-	7.3	7.3	1.8	9.1	-	-	-	-	1.8
大王地域	78.9	5.3	10.5	7.0	5.3	1.8	3.5	-	-	-	-	-
志摩地域	75.3	5.4	7.5	4.3	9.7	6.5	8.6	1.1	-	-	-	5.4
阿児地域	81.2	9.2	6.4	3.2	3.2	4.8	1.6	0.4	0.4	-	-	2.0
磯部地域	86.3	15.1	6.8	6.8	-	4.1	2.7	-	-	-	-	-

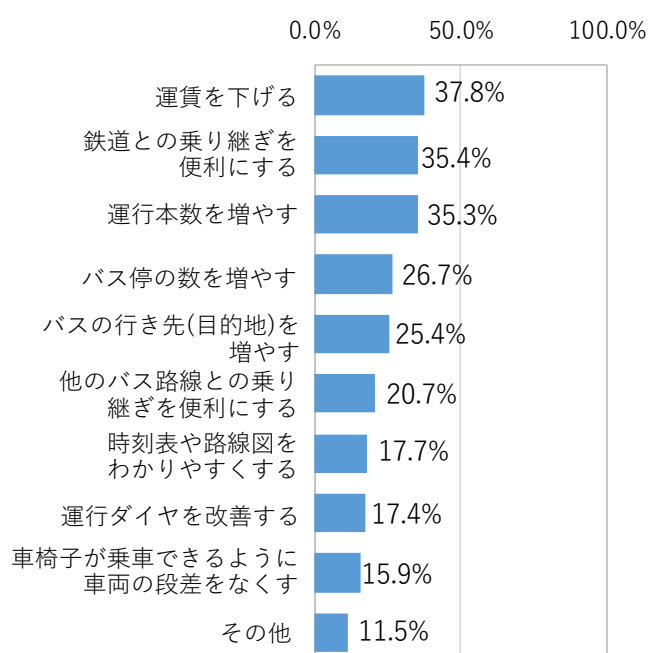
通勤・通学先への移動手段（複数回答）

(d)公共交通の利用を増やす方法

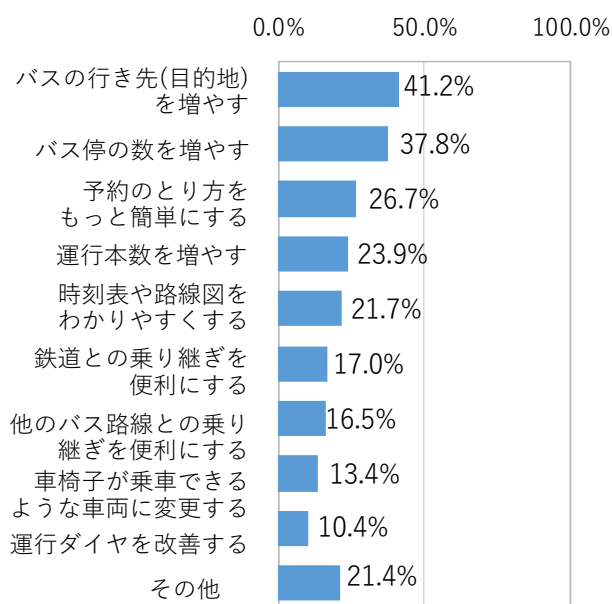
- 鉄道の利用を増やすための方法について、約 6 割の人が「駅周辺の駐車場を増やす」と答えており、「路線バスや航路との乗り継ぎを便利にする」が 33.6%で続いています。
- 路線バスの利用を増やすための方法について、「運賃を下げる」(37.8%)、「鉄道との乗り継ぎを便利にする」(35.4%)、「運行本数を増やす」(35.3%) がほぼ横並びで上位にきています。
- ハッスル号の利用を増やすためには、「バスの行き先(目的地)を増やす」が 41.2%で最も多く、「バス停の数を増やす」が 37.8%で続いています。
- 市内航路の利用を増やす方法として、回答者の半数以上が、「観光客への PR を積極的に行う」(58.3%) と「鉄道やバスとの乗り継ぎを便利にする」(50.6%) を選んでいます。



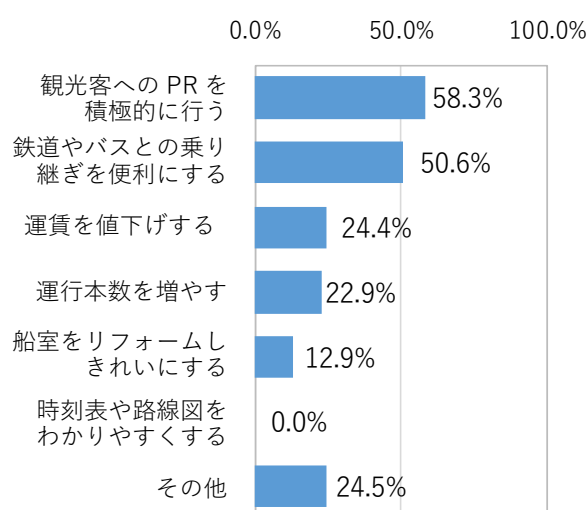
鉄道の利用を増やす方法（複数回答）



路線バスの利用を増やす方法（複数回答）



ハッスル号の利用を増やす方法（複数回答）



市内航路の利用を増やす方法（複数回答）

③アンケート調査による課題のまとめ

- 公共交通を「ほとんど利用しない」人は鉄道では約半数ですが、その他の公共交通ではいずれもが約８割以上となっています。また、高齢による免許の返上も進んでいません。
- 買い物先や通院先の阿児地域への集約化が進行しており、周辺の地域から阿児地域への買い物、通院の移動のニーズは顕在化していますが、車で移動する人が大半であり、車を所有していない人も他人の車による送迎が多く、車への依存度が高いことが公共交通の利用が進まない主要因と考えられます。
- 鉄道、路線バス、市内航路の利用者を増やすための方法についての意見として、鉄道は駐車場の整備が最も多く、路線バスは「運賃を下げる」、「乗り継ぎの利便性の向上」、「運行本数を増やす」が上位にきています。ハッスル号は「行き先と停留所を増やす」、市内航路は「観光客へのPRを強化」が上位にきています。

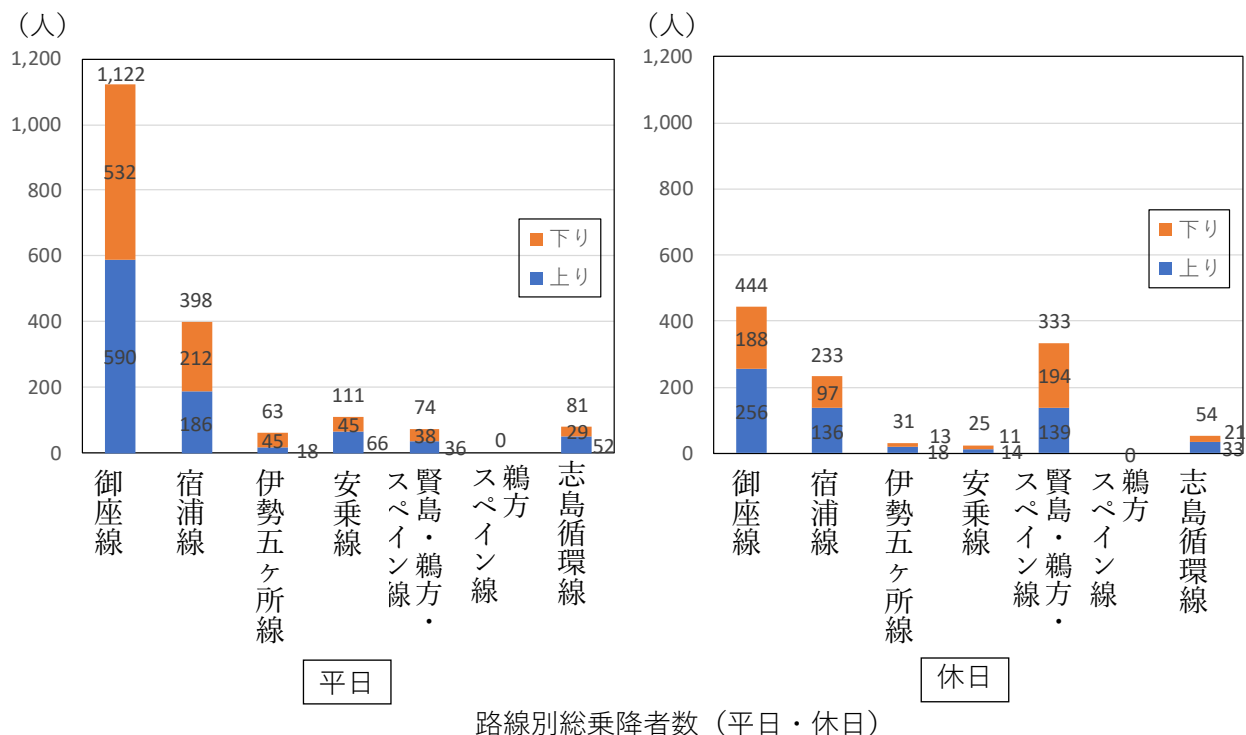
(2)乗降者数調査

①路線バス

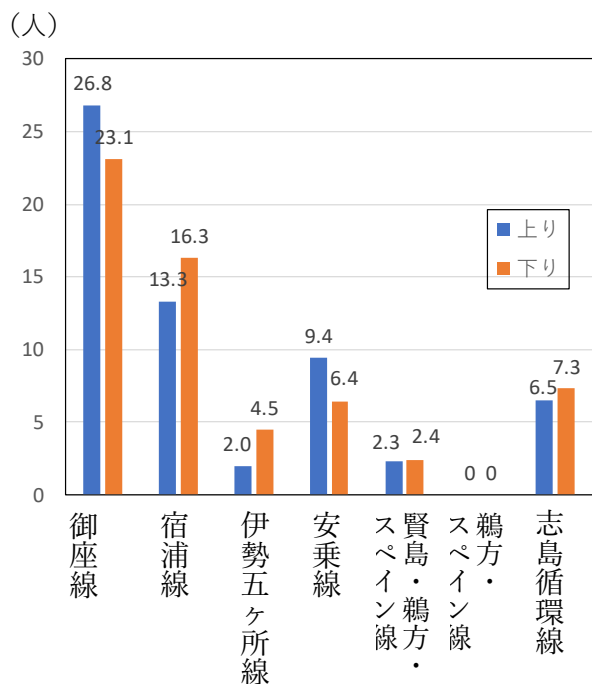
路線バスの利用状況を把握するために、7路線において、平日・休日の各1日、全便において乗降調査を実施しました。

路線名	平日便数	平日実施日	休日便数	休日実施日
御座線	上り：22 便 下り：23 便	2018.6.15	上り：20 便 下り：20 便	2018.6.17
宿浦線	上り：14 便 下り：13 便	2018.6.7	上り：13 便 下り：13 便	2018.6.10
伊勢五ヶ所線	上り：9 便 下り：10 便	2018.5.22	上り：9 便 下り：10 便	2018.5.20
安乗線	上り：7 便 下り：7 便	2018.5.15	上り：6 便 下り：7 便	2018.5.27
賢島・鵜方・スペイン線	上り：16 便 下り：16 便	2018.5.23	上り：16 便 下り：16 便	2018.5.19
鵜方・スペイン線	上り：1 便	2018.5.23	上り：1 便	2018.5.19
志島循環線	うらじろ回り：8 便 国府回り：4 便	2018.5.26	うらじろ回り：8 便 国府回り：4 便	2018.5.17

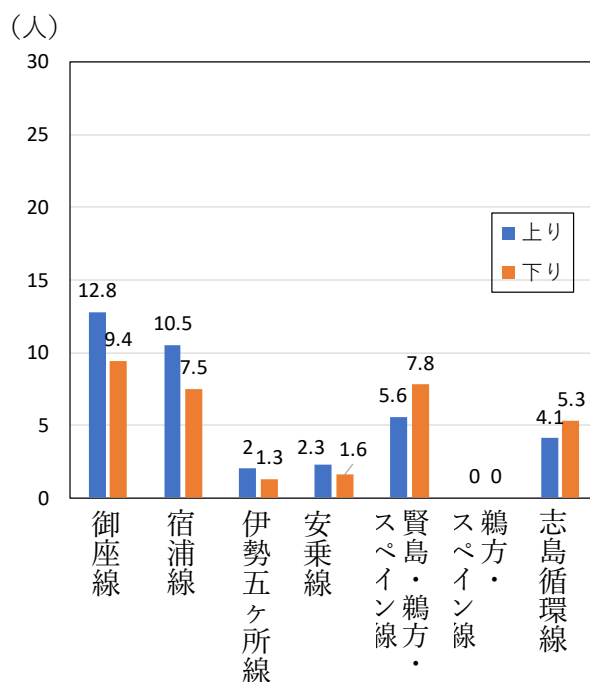
路線別の乗降客数は、平日・休日とも御座線が最も多く、平日は宿浦線、休日は賢島・鵜方・スペイン線が続いています。



路線別 1 便当たり乗降者数を見ても、御座線が最も多く、宿浦線が続いています。その他の路線は平日、休日とも 10 人以下であり、路線を維持するために利用者の増加が課題となっています。



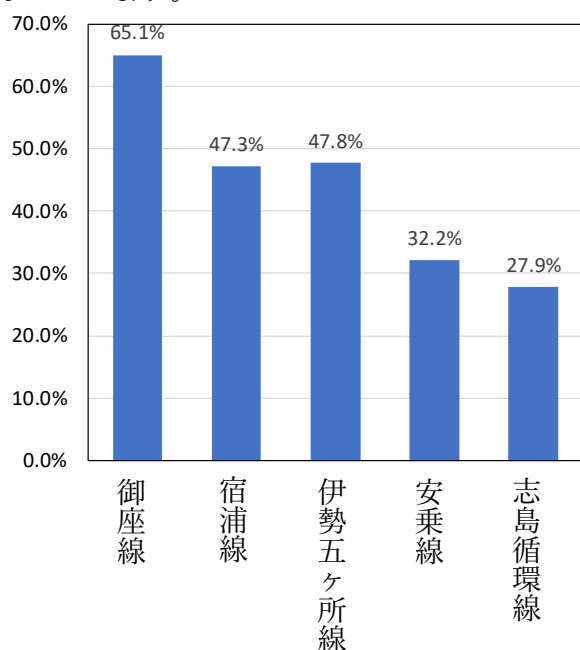
平日



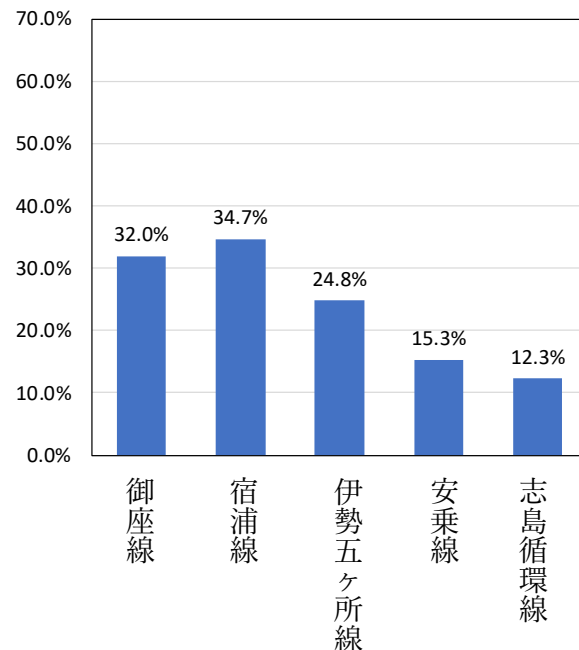
休日

路線別 1 便当たり乗降者数 (平日・休日)

観光目的の賢島・鵜方・スペイン線及び鵜方・スペイン線以外の路線の学生（高校生以下）の比率（平日・休日）を見ると、いずれの路線も、学生の利用が、特に平日は大きな割合を占めていることがわかります。特に利用者の最も多い御座線は、平日は半数以上が学生であり、重要な収益源となっています。



平日



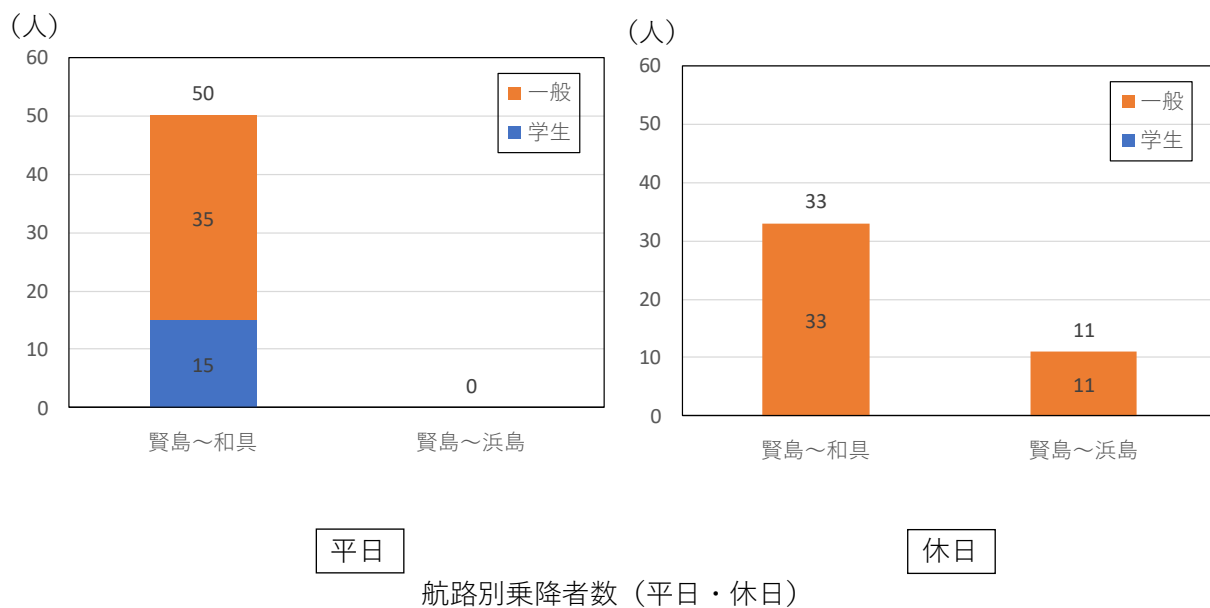
休日

路線別学生比率 (平日・休日)

②市内航路の乗船調査

市内航路も賢島～和具、賢島～浜島の２航路について、平日及び休日の各１日の全便の乗降者数の調査を行いました。

航路名	平日便数	平日実施日	休日便数	休日実施日
賢島～和具	18 便	2018.6.19	18 便	2018.6.24
賢島～浜島	5 便	2018.6.19	5 便	2018.6.23



賢島～和具は平日は 50 人の利用があり、そのうち 15 名は和具にある水産高校へ通学する学生でした。休日は 33 名の利用があり、学生は 0 名でした。賢島～浜島は平日は利用者がなく、休日は一般利用者が 11 名でした。

(3)住民懇談会でのヒアリング

地域の住民から、日常生活での移動に関する困りごとや不安、地域の将来に対する意識などを直接ヒアリングするために、住民懇談会を実施しました。住民懇談会は、参加者が地域住民の意見を必ずしも代表しているわけではないことに留意する必要がありますが、地域特有の事情や住民の意識について生の声を聴取でき、対話により相互に理解を深め、また公共交通に関する現状と課題を把握するため市内17か所で実施しました。

地域	地区	日時	参加者数
浜島地域	浜島	7月22日(日) 10:00～11:40	18名
	南張	9月8日(土) 14:00～15:20	14名
	桧山路	8月20日(月) 19:30～21:10	15名
	塩屋	8月6日(月) 20:15～21:10	20名
	迫子	8月19日(日) 10:00～11:30	18名
	大崎	8月20日(月) 15:00～16:20	13名
大王地域		8月26日(日) 14:00～15:30	16名
志摩地域		8月26日(日) 10:00～11:30	32名
阿児地域	鵜方	8月25日(土) 19:00～20:00	40名
	神明	10月21日(日) 14:00～15:30	3名
	立神	7月28日(土) 10:00～11:30	27名
	志島	8月25日(土) 10:00～11:30	14名
	甲賀	9月2日(日) 19:00～20:00	34名
	国府	8月18日(土) 10:00～11:30	31名
	安乗	10月21日(日) 10:00～11:00	41名
磯部地域		8月18日(土) 14:00～15:30	9名

ヒアリングで示された課題

地域名	地区	課題
浜島地域	浜島	買い物拠点への路線バスの乗り入れ 地区を巡回するバスの実現 停留所の駐輪場の整備 住民同士の移動の助け合いの仕組みの構築
	南張	停留所から遠い住民への移動手段の提供
	桧山路	集落の中間点（桧山路生涯学習センター）への停留所の移設 鵜方地区での巡回バスの運行
	塩屋	バスの目的地や本数の充実 独居高齢者への移動手段の確保
	迫子	集落が縦に長く、停留所が端にあり、停留所から遠い住民が多いので、地区を循環するバスの設置を希望 鵜方地区での巡回バスを希望 乗合タクシーの検討を希望
	大崎	地区全体が公共交通空白地域であるため、路線バスの乗り入れまたは巡回バスの運行 ホテルや旅館の送迎バスの活用を交渉しており、行政による支援を希望
大王地域		停留所から遠いまたは坂道がある住民への移動手段の提供 ぎゅーとら波切店の近くへの停留所の設置 停留所の環境整備 フリー乗降制の導入 乗り継ぎ（御座線と志島循環線等）の利便性向上 バスサポーターの活用
志摩地域		バイパス周辺の住民等、停留所から遠い住民への移動手段の提供（志摩町内を巡回するバス等） 鵜方地区の巡回バス ぎゅーとらラブリー志摩店への停留所の設置、周辺の道路環境の整備 住民同士の移動の助け合いの仕組みの構築

地域名	地区	課題
阿児地域	鵜方	中心部以外の公共交通空白地域での移動弱者への対応 中長期的な観点からの計画策定を望む
	神明	公共交通空白地域の解消 神明駅、賢島駅のパーク・アンド・ライドの環境整備 フリー乗降制の導入
	立神	停留所から遠い住民への移動手段の提供 志島循環線の運行本数の充実 志摩市民病院へのバス路線が欲しい
	志島	現状のバス路線の継続 御座線への接続の利便性向上
	甲賀	停留所から遠い住民への移動手段の提供 御座線への接続の利便性向上 フリー乗降制の導入 路線バスに関する情報の多様かつ効果的な周知 住民による高齢者支援の方法
	国府	豊和苑～国府間の公共交通空白地域の解消（停留所の設置） 歩道のない県道での高齢者の安全対策 住民による高齢者支援の課題解決
	安乗	安乗線の午後の増便 鵜方地区を巡回するバスの実現 朝の便の安乗線バスの大型化
磯部地域		ハッスル号は、年に 1 回開催される運営協議会で、乗車場所と目的地は調整しているので大きな不満はないが、運行本数が少ないとの意見は出された

2. 課題の整理

(1)前計画及び調査等により明らかになった課題の整理

明らかになった志摩市公共交通の課題を分類し、各地域での課題の有無と合わせて整理をしました。

	共 通	浜 島	大 王	志 摩	阿 児	磯 部
志摩市生活交通計画の実施状況からの課題 第2章-2						
地域の変化に合わせたバス路線の機能分けの検討	○					
買い物・通院等、移動目的に合致しない運行内容	○					
住民への啓発活動による利用者の拡大	○					
公共交通事業者同士の連携不足				○	○	○
公共交通に関する住民活動が少ない	○					
運賃以外の収入源の欠如					○	○
実証実験の成果が生かされていない		○				
観光客の公共交通利用が少ない	○					
第2次総合計画（平成28～37年度）からの課題 第3章-1						
安全安心なまちづくりの実現のための公共交通の充実	○					
志摩市都市計画マスタープラン（平成21～40年度） 第3章-2						
交流、協働を深める一体的なまちづくり	○					
地勢・環境の整理からの課題 第4章-1						
高齢化・人口減少に対応した持続可能な公共交通	○					
鵜方地区への都市機能の集中に合わせた公共交通の再編	○					
住民アンケート調査からの課題 第5章-1-(1)						
車に依存する生活からの脱却	○					
高齢による免許返納が少ない	○					
買い物・通院の移動ニーズへの公共交通による対応が不十分	○					
鉄道と路線バス、路線バス間の乗り継ぎの改善	○					
運行ダイヤ・運行本数への不満	○					
ハッスル号の目的地・停留所への不満						○
市内航路の観光客へのPR不足				○	○	○
乗降者数調査からの課題 第5章-1-(2)						
阿児町、磯部町のバス路線の利用者が少ない					○	○
市内航路の利用者が少ない				○	○	
住民懇談会でのヒアリングからの課題 第5章-1-(3)						
運行ダイヤ・運行本数への不満が多い	○					
車非所有者への公共交通の周知が不十分	○					
停留所移設・新設の要望がある		○	○	○	○	
地域の主要商業施設で停留所から離れているところがある					○	
停留所の掲示が見にくく不親切	○					
高齢者が積極的に免許を返納しない	○					
鵜方の施設を巡回する公共交通が欲しい					○	
公共交通空白地域が多くあり対応が望まれている					○	
住民が主体となった移動支援の活動を行っている地域は少ない	○					
観光事業者との連携がほとんど行われていない	○					
公共交通に関する情報が住民に伝わっていない	○					
歩行者の通行が危険なバス路線がある					○	
公共交通空白地域を補完する移動手段実現の要望			○			
学生が利用するのに駐輪場が整備されていない停留所が多い		○				

	共 通	浜 島	大 王	志 摩	阿 児	磯 部
①既存公共交通の運行内容への不満						
	買い物・通院等、移動目的に合致しない運行内容	○				
	地域ごとに異なる買い物・通院の移動ニーズへの対応が不十分	○				
	運行ダイヤ・運行本数への不満が多い	○				
	停留所移設・新設の要望がある		○	○	○	○
	地域の主要商業施設で停留所から離れているところがある				○	
	市外通学の高校生の移動支援		○		○	
	ハッスル号の運行本数への不満					○
	歩行者の通行が危険なバス路線がある				○	
②公共交通空白地域の解消						
	公共交通空白地域が多くあり対応が望まれている					○
	公共交通空白地域を補完する移動手段実現の要望		○	○	○	
③接続の改善や事業者間の連携強化の必要性						
	鉄道と路線バス、路線バス間の乗り継ぎが不便	○				
	公共交通事業者同士の連携不足				○	○
④利用環境の改善						
	停留所の掲示が見にくく不親切	○				
	学生が利用するのに駐輪場が整備されていない停留所が多い		○			
⑤財政負担の軽減						
	運賃以外の収入源の欠如					○
⑥住民・事業者・行政の協働推進の必要性						
	公共交通に関する住民活動が少ない	○				
	交流、協働を深める一体的なまちづくり	○				
	高齢による免許返納が少ない	○				
	住民が主体となった移動支援の活動を行っている地域は少ない	○				
	鵜方の施設を巡回する公共交通が欲しい					○
	浜島地区、大王地区、志摩地区で急激に進行する人口減少と高齢化への対応		○	○	○	
⑦公共交通の啓発・情報発信の強化						
	住民への啓発活動による利用者の拡大	○				
	車に依存する生活からの脱却	○				
	車非所有者への公共交通の周知が不十分	○				
⑧観光客の公共交通利用促進						
	観光客の公共交通利用が少ない	○				
	市内航路の利用者が少ない				○	○
⑨持続可能な公共交通実現のための交通システムの見直し						
	地域の変化に合わせたバス路線の機能分けの検討	○				
	鵜方地区への都市機能の集中に合わせた公共交通の再編	○				
	安全安心なまちづくりの実現のための公共交通の充実	○				
	高齢化・人口減少に対応した持続可能な公共交通	○				
	実証実験の成果が生かされていない		○			
	阿児町、磯部町のバス路線の利用者が少ない					○

(2)地域共通の課題の整理

- 高齢化と人口減少が進行する中で、多くの住民は自家用車に依存した生活を送っています。そのため多くの高齢者ドライバーが、将来運転ができなくなったときの日常生活について不安を感じており、公共交通が衰退している現状に危機意識を持っています。
- 商業施設、医療施設等が鵜方駅周辺に集中しつつあり、周辺地域の拠点と鵜方駅とを結ぶ公共交通ネットワークを整備することで、車に依存しない生活を可能にする必要があります。
- 住民が主体的に公共交通の構築や運営に関わっている事例は少なく、公共交通に関する情報も不十分であり、住民・事業者・行政の協働の推進と、啓発活動が必要です。
- 公共交通で移動する観光客は少ないため、利用環境の整備とともに PR が必要です。

①既存公共交通の運行内容への不満
買い物・通院等、移動目的に合致しない運行内容
地域ごとに異なる買い物・通院の移動ニーズへの対応が不十分
運行ダイヤ・運行本数への不満が多い
③接続の改善や事業者間の連携強化の必要性
鉄道と路線バス、路線バス間の乗り継ぎが不便
④利用環境の改善
停留所の掲示が見にくく不親切
⑥住民・事業者・行政の協働推進の必要性
公共交通に関する住民活動が少ない
交流、協働を深める一体的なまちづくり
高齢者による免許が少ない
住民が主体となった移動支援の活動を行っている地域は少ない
⑦公共交通の啓発・情報発信の強化
住民への啓発活動による利用者の拡大
車に依存する生活からの脱却
車非所有者への公共交通の周知が不十分
公共交通に関する情報が住民に伝わっていない
⑧観光客の公共交通利用促進
観光客の公共交通利用が少ない
⑨持続可能な公共交通実現のための交通システムの見直し
地域の変化に合わせたバス路線の機能分けの検討
鵜方地区への都市機能の集中に合わせた公共交通の再編
安全安心なまちづくりの実現のための公共交通の充実
高齢化・人口減少に対応した持続可能な公共交通

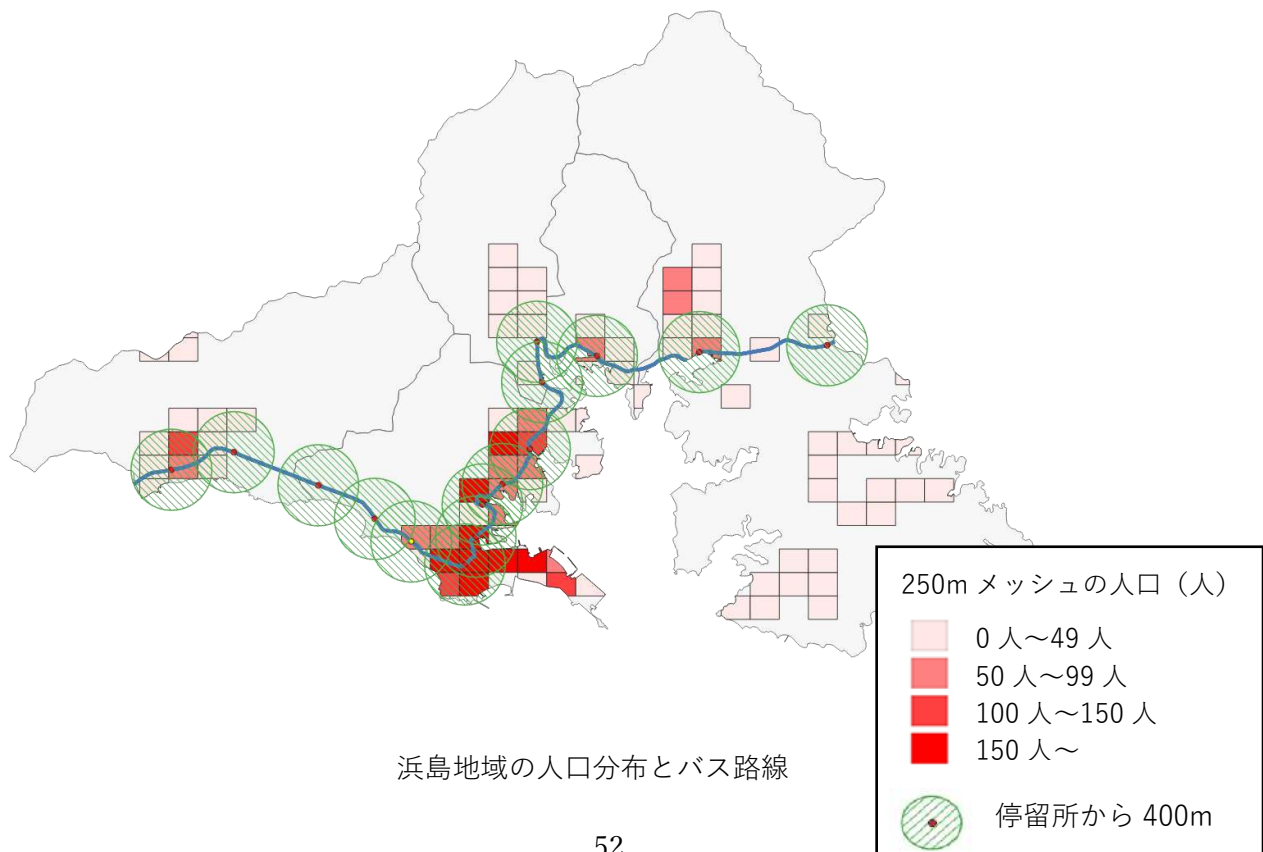
(3)各地域の課題

①浜島地域の課題

- 宿浦線の停留所がすべての集落にあります、利用者は低迷しているため、利用者を拡大し、路線の維持を図る必要があります。
- 宿浦線の停留所はすべての集落に設置されていますが、一部の集落では停留所が端に設けられているため、公共交通空白地域が生じており解消が必要です。
- 浜島地域は志摩市の中でも高齢化と人口減少が進んでおり、他地域に先駆けた対策が必要です。

①既存公共交通の運行内容への不満
住民からの松山路地区、大崎地区での停留所の移設・新設の要望
浜島地域から市外へ通学する高校生のための乗り継ぎ等の改善
②公共交通空白地域の解消
公共交通空白地域解消のための新たな公共交通の検討
④利用環境の改善
浜島地区朝日山停留所での駐輪場の整備
⑥住民・事業者・行政の協働推進の必要性
高齢化、人口減少に対応するための協働の推進
⑨持続可能な公共交通実現のための交通システムの見直し
浜島町電気バス・電気自動車実験の分析結果の活用

浜島地域の課題の集約と整理

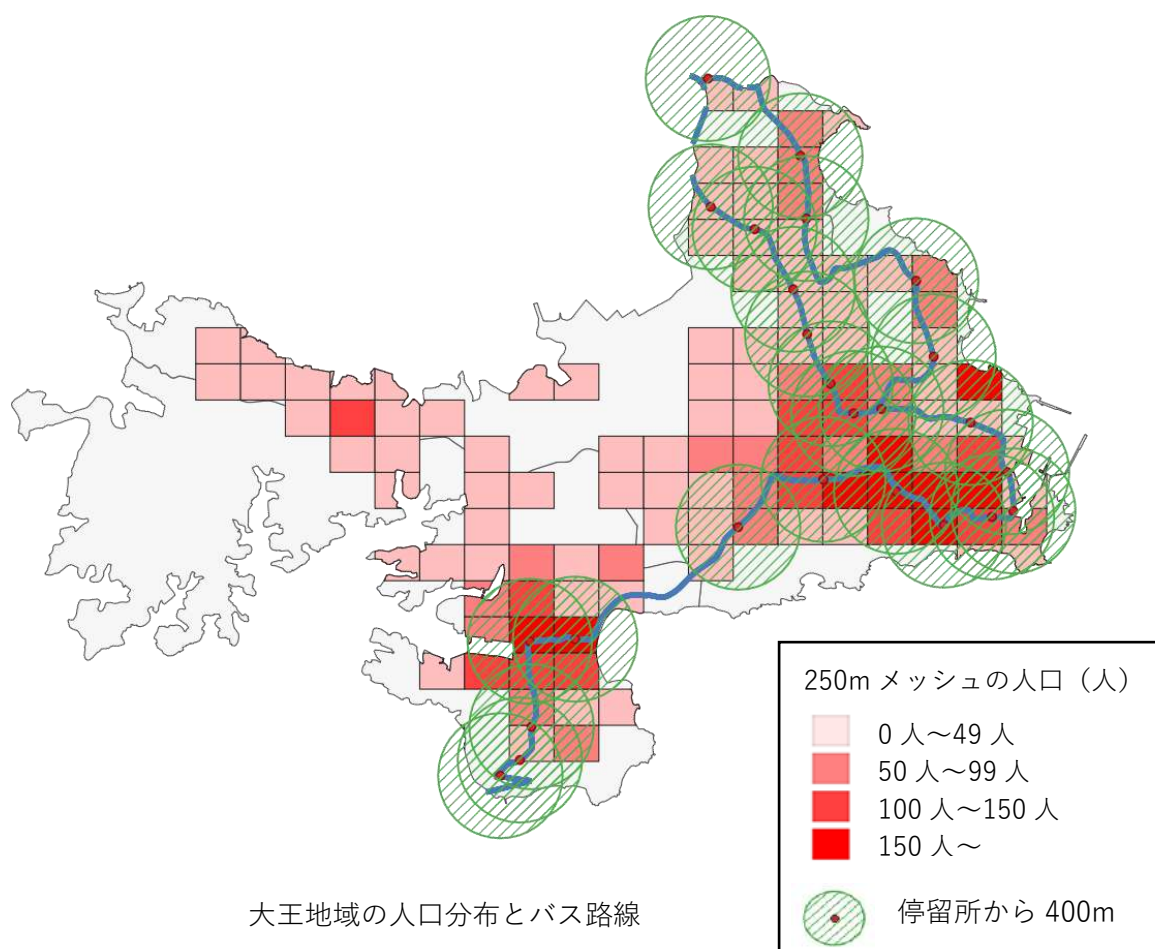


②大王地域の課題

- 御座線の停留所が大半の集落にあり、商業施設や医療施設の集積する鶴方駅と直接結んでいます。高齢化と人口減少が進行する中で、利用を促進し、御座線を維持することが課題です。
- 登茂山半島に公共交通空白地域があり、その解消が課題です。
- 波切にある商業施設には現在、停留所が設置されていないため、今後整備することが課題となっています。

①既存公共交通の運行内容への不満
地域内商業施設への停留所の設置
②公共交通空白地域の解消
公共交通空白地域解消のための新たな公共交通の検討
⑥住民・事業者・行政の協働推進の必要性
高齢化、人口減少に対応するための協働の推進

大王地域の課題の集約

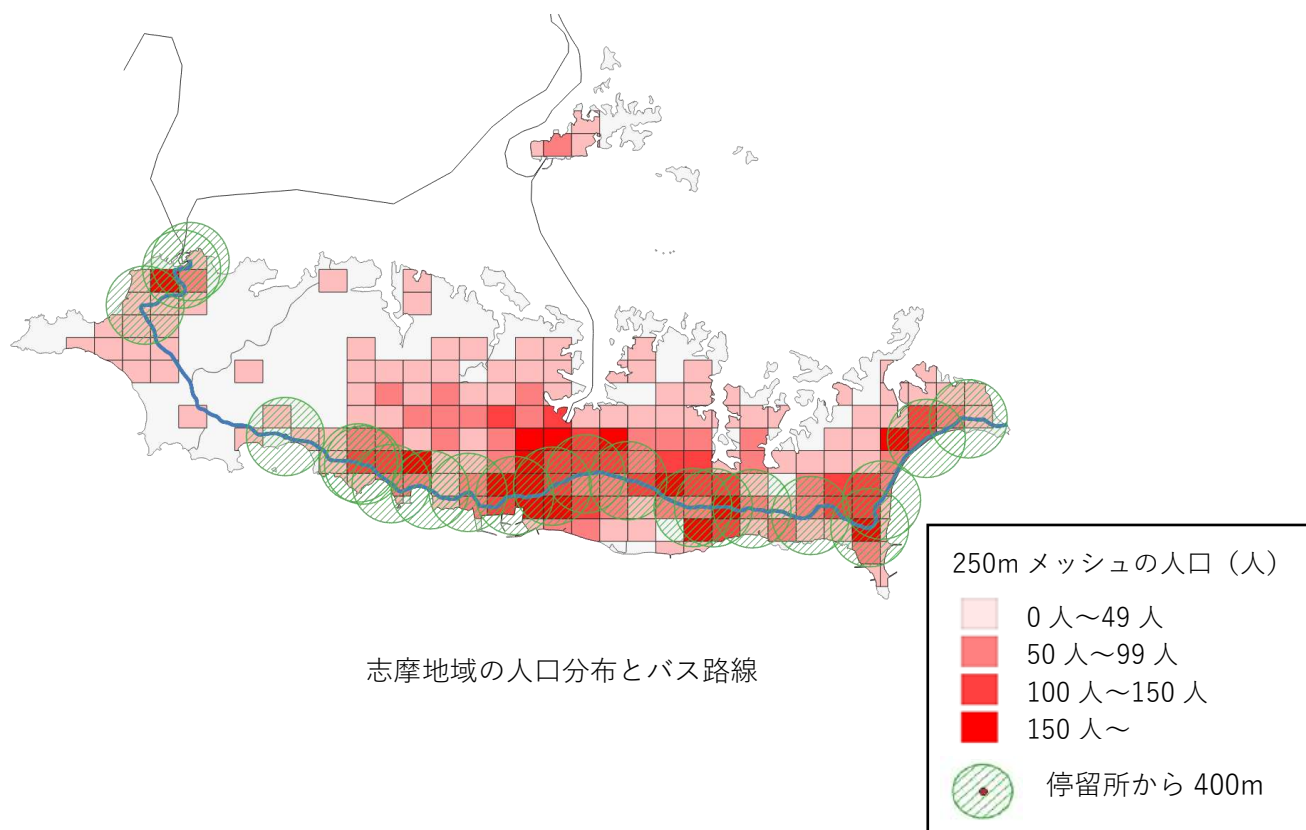


③志摩地域の課題

- 御座線が商業施設や医療施設の集積する鵜方駅と直接結んでいます。高齢化と人口減少が進行する中で、利用を促進し、御座線を維持することが課題です。
- 以前は、御座線の通る旧国道沿いに集落が集積していましたが、北側にバイパスが建設されてから北側への移住者が増加し、公共交通空白地域が拡大しています。
- 間崎島は離島であり、住民は航路に生活を依存しているため、航路の維持が課題です。

①既存公共交通の運行内容への不満
停留所移設・新設の要望がある
市外通学の高校生の移動支援
②公共交通空白地域の解消
公共交通空白地域解消のための新たな公共交通の検討
③接続の改善や事業者間の連携強化の必要性
公共交通事業者同士の連携不足
⑥住民・事業者・行政の協働推進の必要性
高齢化、人口減少に対応するための住民参加による協働の推進
⑧観光客の公共交通利用促進
市内航路の利用者が少ない

志摩地域の課題の集約

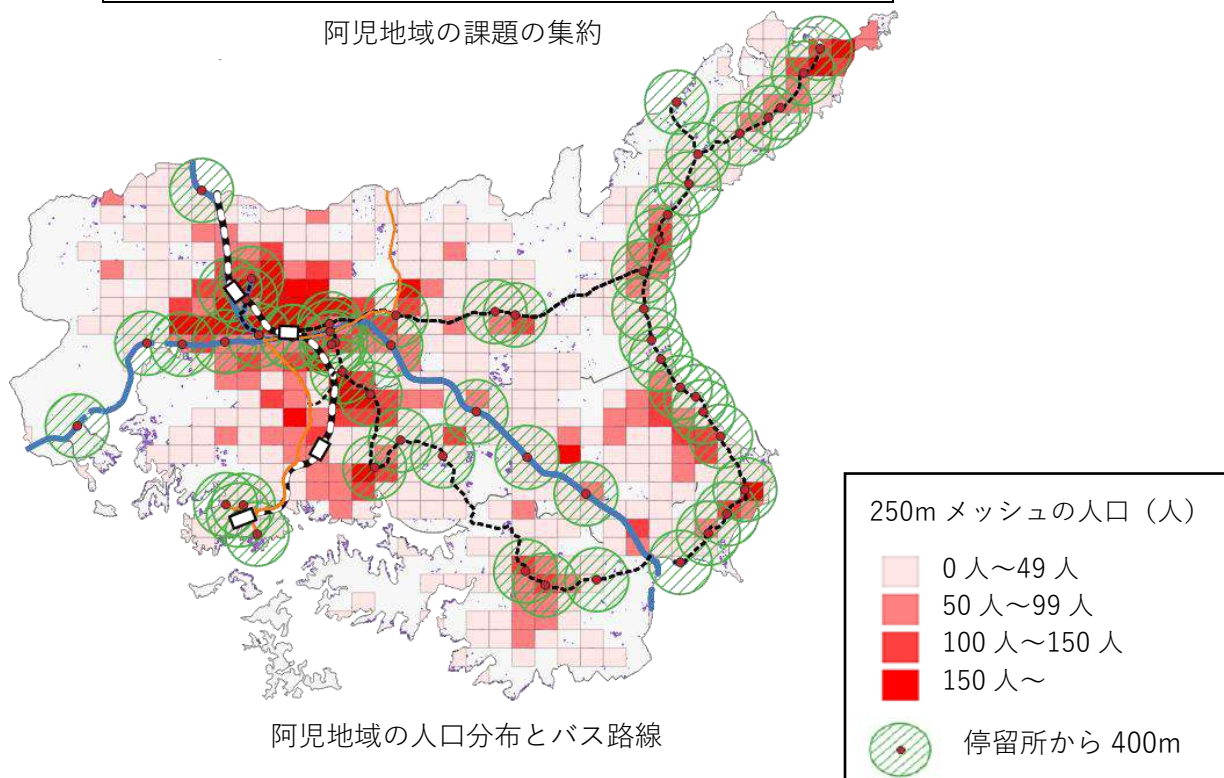


④阿児地域の課題

- 志摩市では高齢化率が最も低く、人口減少も緩やかですが、海岸沿いの集落は高齢化率が高く、志島循環線及び安乗線は高齢者が鵜方方面へ出かける際の移動手段として利用されています。しかし、利用者数は少なく路線の維持が課題です。
- 南東部や南西部に、停留所がカバーしない公共交通空白地域があり、対策が必要です。

①既存公共交通の運行内容への不満
安乗線、志島循環線の停留所移設・新設の要望
地域の主要商業施設で停留所から離れているところがある
歩行者の通行が危険なバス路線がある
②公共交通空白地域の解消
公共交通空白地域解消のための新たな公共交通の検討
③接続の改善や事業者間の連携強化の必要性
公共交通事業者同士の連携不足
⑤財政負担の軽減
運賃以外の収入源の欠如
⑥住民・事業者・行政の協働推進の必要性
鵜方の施設を巡回する公共交通が欲しい
⑧観光客の公共交通利用促進
市内航路の利用者が少ない
⑨持続可能な公共交通実現のための交通システムの見直し
阿児町、磯部町のバス路線の利用者が少ない

阿児地域の課題の集約



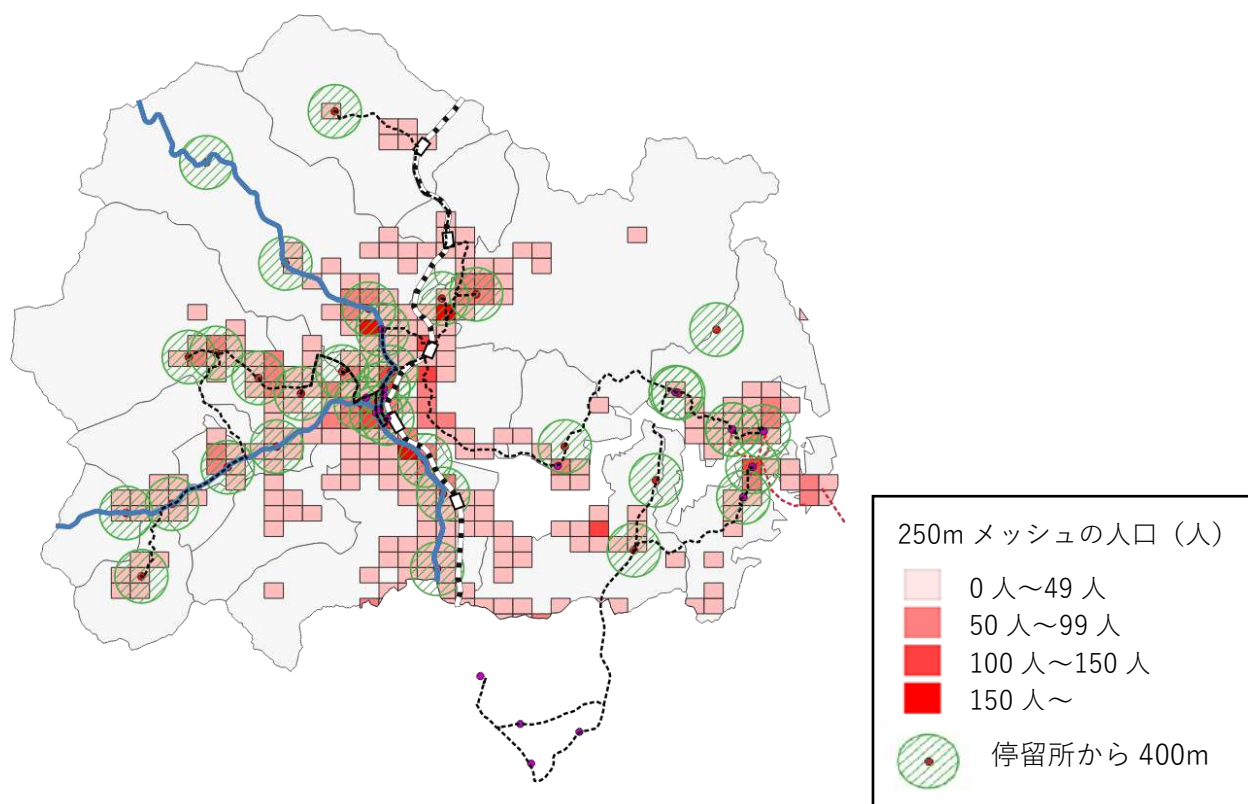
阿児地域の人口分布とバス路線

⑤磯部地域の課題

- 集落が広い範囲に点在していますが、近鉄志摩線及び路線バス3ルートに加えて、予約運行型バスが2ルート運行しており、住民のニーズに応じて効率的に運行しています。
- 予約運行型バスの利用者数は、2ルートのうち1ルートが減少傾向にありましたが、平成29年12月より大型商業施設に停留所を設置することにより、増加に転じています。今後も住民のニーズの応じたルートの見直しを行い、利用を促進して路線を維持することが課題です。

①既存公共交通の運行内容への不満
ハッスル号の運行本数への不満
③接続の改善や事業者間の連携強化の必要性
公共交通事業者同士の連携不足
⑤財政負担の軽減
運賃以外の収入源の欠如
⑨持続可能な公共交通実現のための交通システムの見直し
阿児町、磯部町のバス路線の利用者が少ない

磯部地域の課題の集約



磯部地域の人口分布とバス路線

第6章 志摩市地域公共交通網形成計画の基本的な事項

1. 志摩市が目指す公共交通サービスの姿

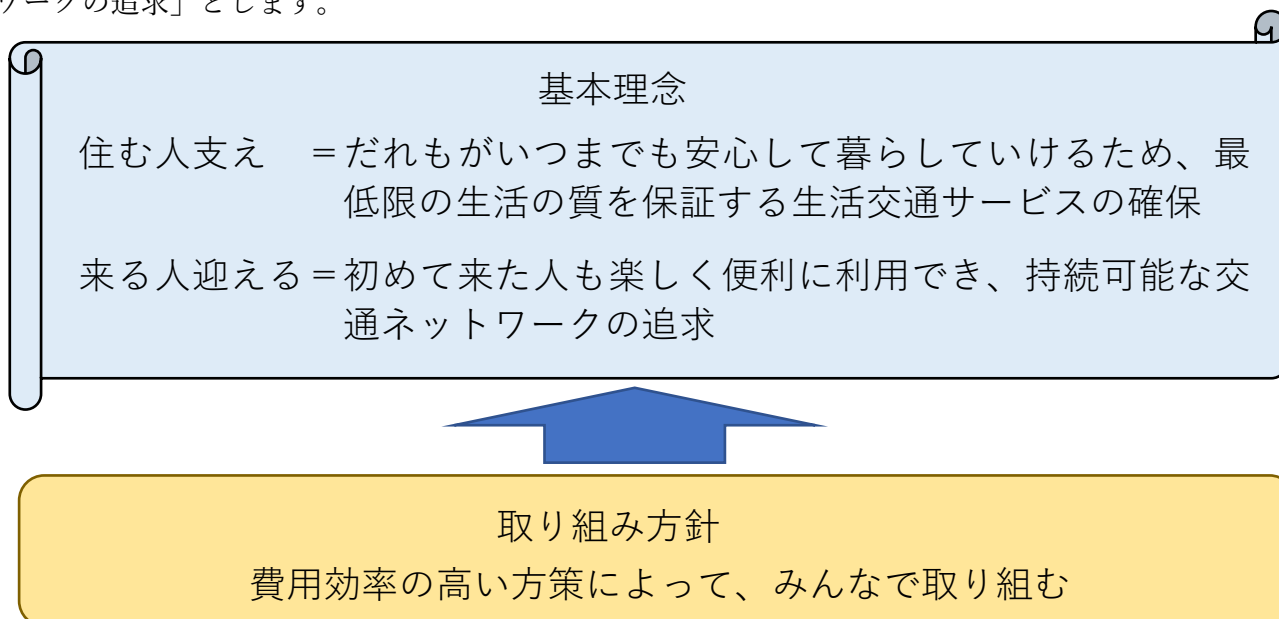
(1)計画が目指す将来像

第2次志摩市総合計画の基本構想では、本市が目指すべき将来像として、「住む人支え 来る人迎える 豊かな里と海のまち」と定めています。また、志摩市都市計画マスタープランの基本理念は、「住んでよし、訪れてよしの志摩市」と定めています。いずれも住民と訪問者の両者が楽しく過ごせるまちづくりを目指しています。

本計画が目指す将来像は、上位計画である志摩市総合計画の将来像や都市マスタープランの基本理念を踏まえ、住民と来訪者の両者を念頭に置き、「だれもが、いつまでも、安心して自由にでかけられ、訪れたひとがみな、まちじゅうを自由に巡り、自然やひとの魅力にであえるまち」とします。

計画が目指す将来像
住む人のだれもが、いつまでも、安心して自由にでかけられ、訪れたひとがみな、 まちじゅうを自由に巡り、自然やひとの魅力にであえるまち

志摩市生活交通計画は、総合計画の将来像や都市マスタープランの基本理念を実現するために、「住む人支え＝だれもがいつまでも安心して暮らしていけるため、最低限の生活の質を保証する生活交通サービスの確保」を第1の基本理念、「来る人迎える＝利便性が高く持続可能な生活交通ネットワークの追求」を第2の基本理念としていました。また、取り組み方針として「費用効率の高い方策によって、みんなで取り組む」と定めています。本計画では基本理念及び第1の取り組み方針は前計画を継承することとしますが、志摩市の主要産業である観光での利用促進を強調するため、第2の取り組みは「来る人迎える＝初めて来た人も楽しく便利に利用でき、持続可能な交通ネットワークの追求」とします。



(2)計画の基本方針

計画の基本理念が目指す、「住む人支え＝だれもがいつまでも安心して暮らしていけるため、最低限の生活の質を保障する生活交通サービスの確保」と、「来る人迎える＝初めて来た人も楽しく便利に利用でき、持続可能な交通ネットワークの追求」を実現するためには、志摩市内に住むすべての住民が、公共交通ネットワークを使って気軽にお出かけを楽しめ、初めてくる来訪者も住民とともに利用できるような環境を構築する必要があります。住民が交通事業者と行政と三位一体となって計画を推進するために、次の3項目を基本方針とします。また、基本方針に基づき地域公共交通再編実施計画等を策定し、対象となる施策の推進を加速します。

基本方針①	地域特性と住民のニーズに対応した、持続可能な公共交通システムの実現
-------	-----------------------------------

- 本市では浜島地域、大王地域、志摩地域及び磯部地域において、高齢化や人口減少が急速に進んでいるため、商業施設、金融機関、医療施設等の鶴方駅周辺への集約化が進行し、他地域の拠点のにぎわいが失われつつあります。
- 本市が重視する、国連総会で採択された持続可能な開発目標（SDGs、P20 参照）では、「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」というターゲットが示されています。
- 既存の路線を、住民ニーズに基づき利用環境や運行の改善を進めるとともに、住民・事業者・行政の協働により公共交通空白地域をなくし、地域の拠点のにぎわいをとりもどすことにより持続可能な公共交通システムを実現します。

基本方針②	観光分野での公共交通の利用促進
-------	-----------------

- 本市では観光が主要産業の一つに位置づけられており、「志摩市 SDGs 未来都市計画」においても、持続可能な開発目標として国連総会で合意された 169 の開発目標から、「2030 年までに、雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業を促進するための政策を立案し実施する。」が優先的なゴールとして設定されています。一方、観光客の公共交通の利用は進んでいないため、環境負荷の低減や観光客の利便性の向上の観点から、2 次交通[※]の環境整備と利用促進が求められています。
- 志摩市観光振興計画において、英虞湾・伊勢志摩国立公園の豊かな自然は志摩市観光の強みの一つとしています。英虞湾定期船は現在、生活航路として運行していますが、観光航路としても高い潜在能力を持っており、このような強みを活かし観光客の利用促進を行います。

- その他の公共交通についても、観光客が2次交通として利用できるよう商工・観光事業者と連携し、環境整備をすすめます。また、サイクリング、サーフィン等のスポーツ団体と、交通事業者、観光業者との連携を支援し、移動環境等を整備することで、愛好家を誘引し、リピーターを獲得します。

※) 2次交通：拠点となる空港や鉄道の駅から観光地までの交通のこと。

基本方針③	住民が公共交通を維持するために事業者・行政との協働を推進する仕組みの構築
-------	--------------------------------------

- 持続可能な公共交通ネットワークを実現するためには、住民、交通事業者、行政等が協働し連携することが重要になります。志摩市は地域ごとに組織されている自治会の活動が活発であり、計画策定においても、自治会を通じて地区別住民懇談会を開催し、住民の生の声を聞くことができました。
- 地域別・地区別住民懇談会を、定期的に開催することにより、住民が主体的に公共交通の検討に関わる機会を提供し、協働により地域公共交通を支える仕組みを構築します。
- バスの乗り方教室を推進することで、公共交通のファンを増やし、利用者増につなげます。

○本計画における事業・施策の範囲

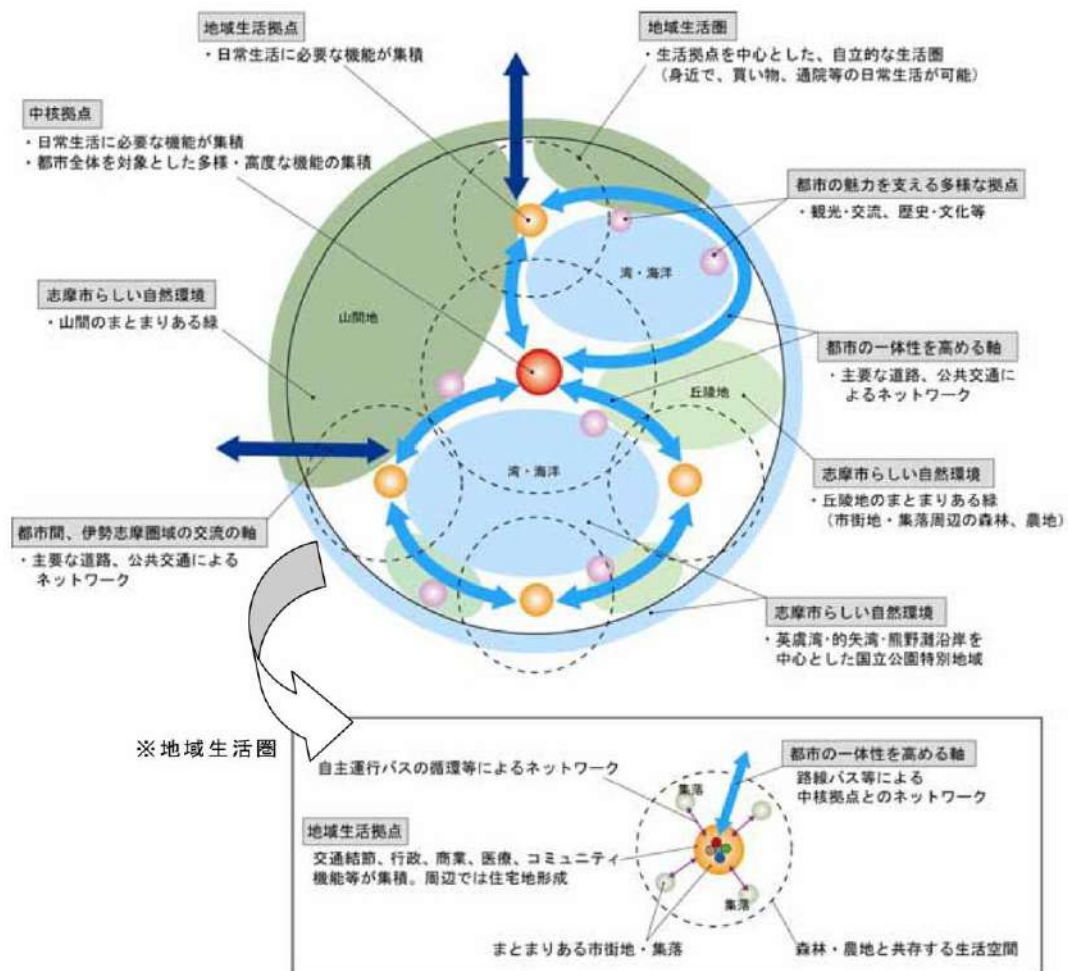
本計画は、「自らの意思により公共交通を利用することができる人」を中心に策定しました。
自らの意思で移動ができない人の移動確保は、福祉関連計画等と連携し推進します。

(3)志摩市公共交通ネットワークの将来像

①志摩市が目指す都市構造の基本イメージ

志摩市が目指す将来像における公共交通を明確にするため、「志摩市都市計画マスタープラン」の都市構造の将来像を確認します。

《目指す都市構造の基本イメージ》	★市の中核を明確化しながらも、一極集中を図るのではなく、<u>各地域の特性を大切に</u>した、<u>多様な地域核のある構造</u> ★中核拠点を基点とした、<u>道路・公共交通ネットワークの形成などにより</u>、<u>多様な地域核が有機的に結ばれ</u>、<u>市全体として一体感のある構造</u> ★交通結節点（鉄道駅）などを中心とした都市機能の集約化や、公共交通の循環によって、<u>自動車利用を抑え</u>、<u>身近で大半の用が足せるような生活圏が形成された構造</u> ★散発的な宅地開発の抑制、コンパクトな市街地形成によって、自然のまともり・つながりに富んだ構造
------------------	---



このように、志摩市都市計画マスタープランが目指す都市構造は、「各地域の特性を大切にした、多様な地域核のある構造」です。そのような構造を実現するためには、多様な地域核となる地域生活拠点でのにぎわいを取り戻すことが必要です。合併前の各地域の中心地は、町役場や商業施設、医療施設が集積し、人の交流も活発でまちにもにぎわいがありました。合併後、都市機能は鵜方周辺への集約化がすすみ、人口減少と自家用車の普及と相まって、鵜方以外の中心地では、次第に人の交流は少なくなり、にぎわいが失われていき、日常生活の用を足すために鵜方まで出かけることが多くなっています。そのような状況で、高齢により運転できなくなった人は、公共の移動手段がなければ自立した生活を送ることが困難となり、ひいては高齢者の孤立を招くことになります。また、にぎわいのなくなった拠点には来訪者も少なくなり、拠点がさらにさびれていくという悪循環に陥ってしまいます。そのような状況を変えていくためには、人が集まりにぎわいを取り戻すような拠点づくり、拠点の再生が必要です。

地域生活拠点の再生には、公共交通が重要な役割を果たします。その一つは地域を循環し、集落と拠点を結ぶことで、身近で生活の用が足せるような生活圏の形成に資することです。二つ目は、各地域と市の中心とを結び、市全体の一体感をもたせることです。三つ目は、公共交通で市外からの来訪者をひきつけ、地域の活性化につなげることです。志摩市都市計画マスタープランの将来像を実現するためには、公共交通がそのような役割を果たす必要があります。

しかし、拠点の再生には公共交通の整備だけでは不十分です。国土交通省が提唱している「小さな拠点」のような再生の取り組みを検討する必要があります。

集落地域における「小さな拠点」とは、小学校区など、複数の集落が集まる地域において、商店、診療所などの生活サービスや地域活動を、歩いて動ける範囲でつなぎ、各集落とコミュニティバスなどで結ぶことで、人々が集い、交流する機会が広がっていく、新しい集落地域の再生を目指す取り組みです。

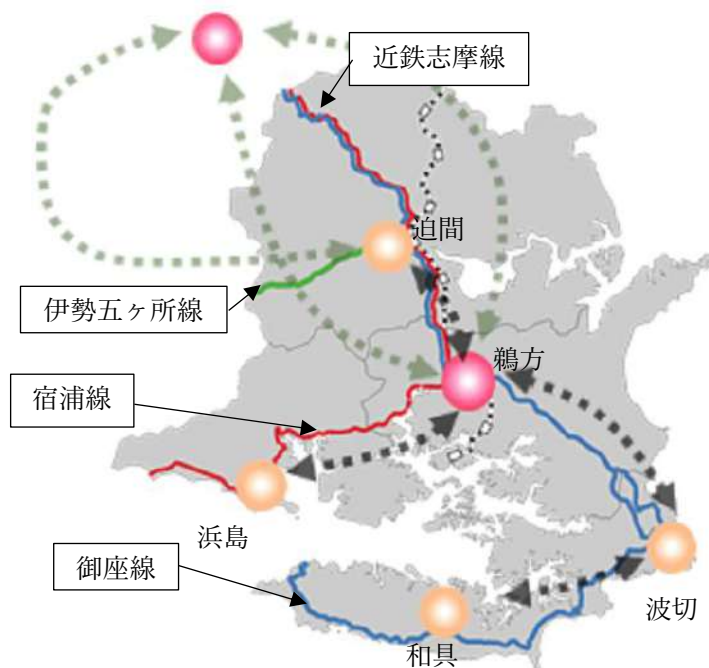


出典：国土交通省 HP より「集落地域の大きな安心と希望をつなぐ『小さな拠点』づくりガイドブック」について

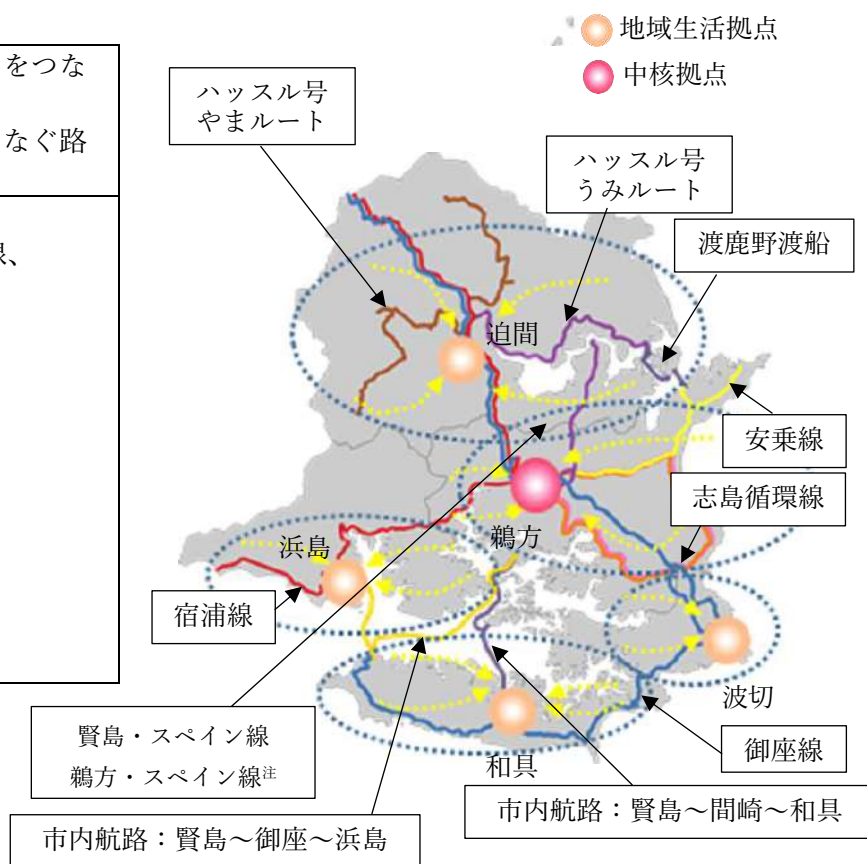
②公共交通の機能分け

「目指す都市構造の基本イメージ」から、次の通り公共交通を幹線と支線に機能分けをします。幹線を中核拠点（鵜方）と地域生活拠点（浜島、波切、和具、迫間）とをつなぎ、かつ中核拠点と市外とをつなぐ路線と定義し、支線を生活拠点と集落を結ぶ路線と、それを補完する路線とします。

幹線の定義	・ 中核拠点と地域生活拠点をつなぐ路線 ・ 中核拠点と市外をつなぐ路線
幹線となる路線	【鉄道】 近鉄志摩線 【路線バス】 宿浦線、御座線、伊勢五ヶ所線



支線の定義	・ 地域生活拠点と集落をつなぐ路線 ・ 中核拠点と観光地をつなぐ路線
支線となる路線	【路線バス】 宿浦線、御座線、安乗線、志島循環線（廃止代替） 賢島・スペイン線 鵜方・スペイン線 ^注 【予約運行型バス】 ハッスル号 うみルート やまルート 【市内航路】 賢島～間崎～和具 賢島～御座～浜島 県道船 渡鹿野渡船

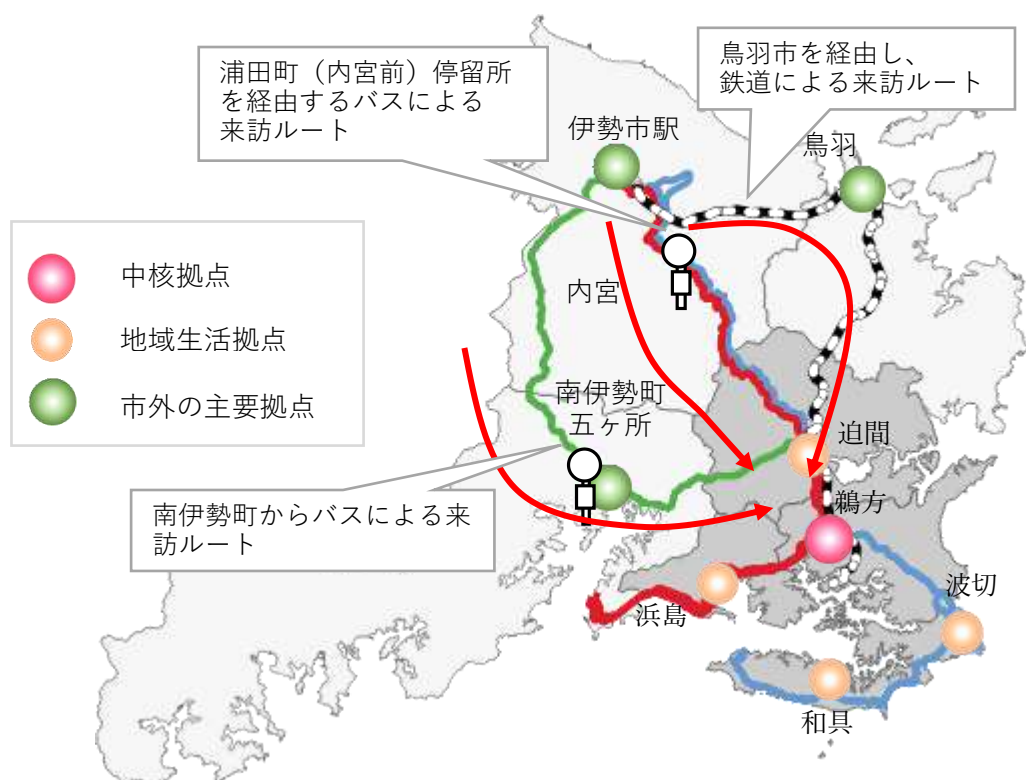


注：的矢～鵜方間は休止中

③幹線の将来像

中核拠点と地域生活拠点をつなぐ幹線として、宿浦線と御座線が定時定路線で運行しています。将来もその運行を基本的に継承することとしますが、地域生活拠点での支線との接続を整備し利便性を向上させることで、利用者増を図り、地域生活拠点のにぎわいを取り戻します。

市外と結ぶ幹線は、近鉄志摩線、バス路線の宿浦線・御座線、伊勢五ヶ所線があり、いずれも伊勢市駅とつながっており、バス路線は定時定路線で運行しています。いずれの路線も基本的に現行の運行を継承しますが、沿線市町と連携し、住民ニーズに応じた接続環境の整備や運行の改善を行い利用者増を図ります。また、それぞれのルートの特徴を活かし路線名の工夫をするなど、観光客へのプロモーションを行います。



幹線の将来像

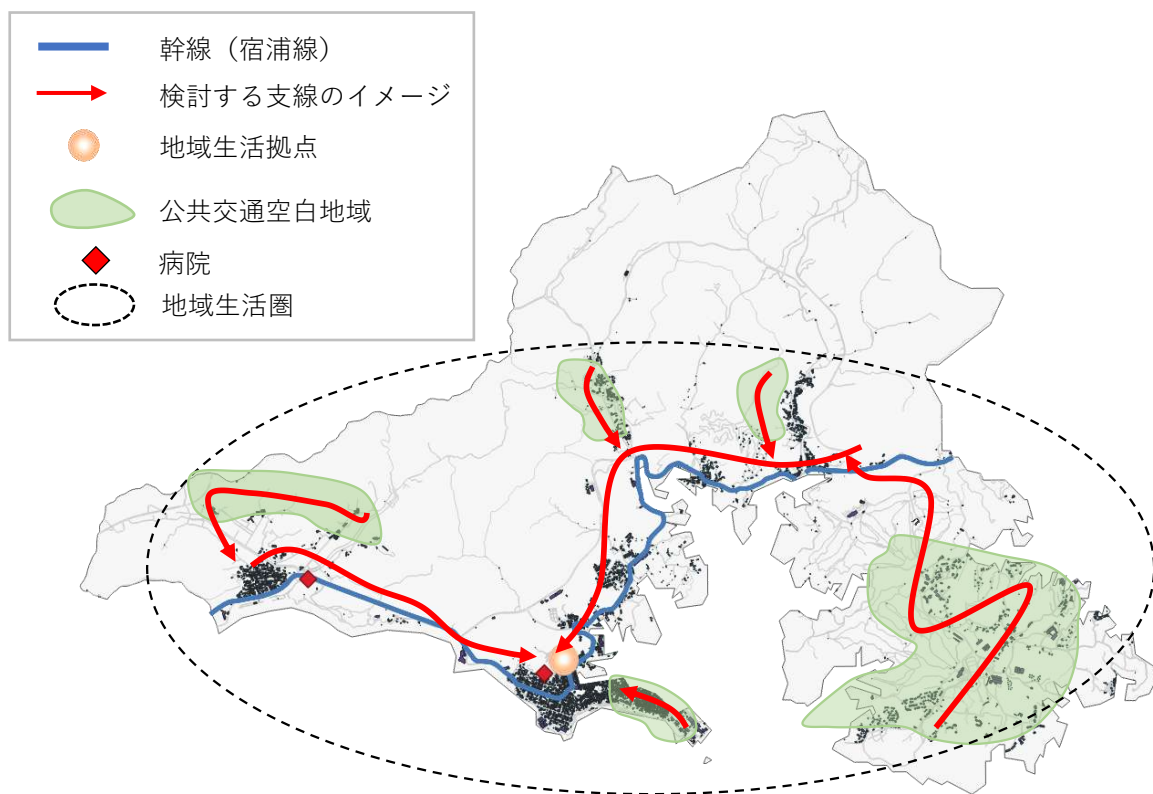
④支線系の将来像

・浜島地域、大王地域、志摩地域

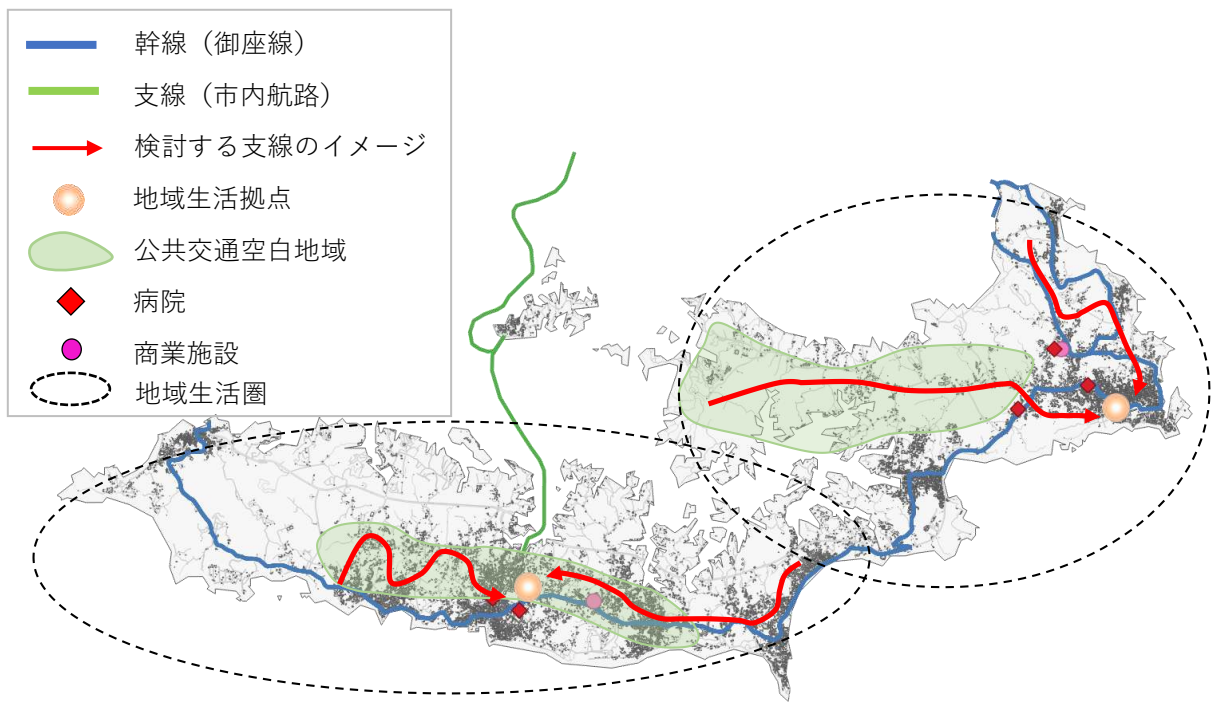
これらの地域はいずれも地域を縦断する道路沿いに集落が連なっており、その道路を宿浦線または御座線が定時定路線で運行しています。どちらの路線も鶴方とつなぐ幹線の役割を果たすと同時に、集落ごとに停留所が設けられ、支線としての役割も果たしています。幹線と支線とを兼ねていることは、支線でも運行本数が確保されるなどのメリットがある一方で、バス利用者が地域生活拠点を通過してしまい、拠点の衰退を早めており、志摩市が目指す多極化した都市構造を実現するためには課題となっています。また、いずれの地域も公共交通空白地域が生じており、解消する必要があります。

将来は、宿浦線及び御座線の運行は現状を維持しつつ幹線としての役割に特化します。集落を循環し地域生活拠点とつなぐ移動手段を、住民・事業者・行政の協働により検討し実現します。移動手段の検討と並行して、拠点づくりを協働により実現し、地域生活拠点のにぎわいを取り戻します。

また、志摩地域には離島があり、市内航路が生活に不可欠となっているので支線の補完と位置づけ、幹線や支線との乗り継ぎ環境を整備します。



浜島地域の将来像

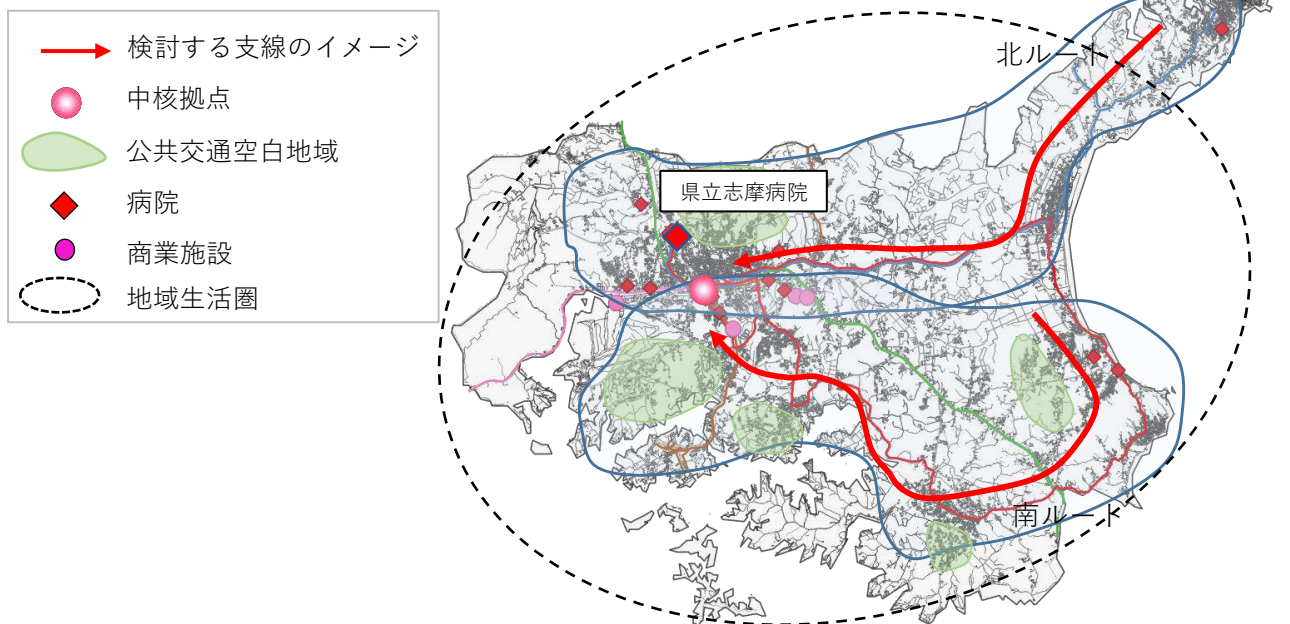


大王地域、志摩地域の将来像

・阿児地域

支線として、志島循環線と安乗線が定時定路線で運行していますが、ルートの重複による非効率な運行と、市街地が拡大したことによる公共交通空白地域が課題です。

将来は、志島循環線と安乗線を合わせて運行方法・車体等を見直し、住民、事業者、行政が連携して、柔軟性が高く効率的な路線への再編成を実現し、すべての地域で車に頼らなくても鶴方に出かけられるような環境を整備します。

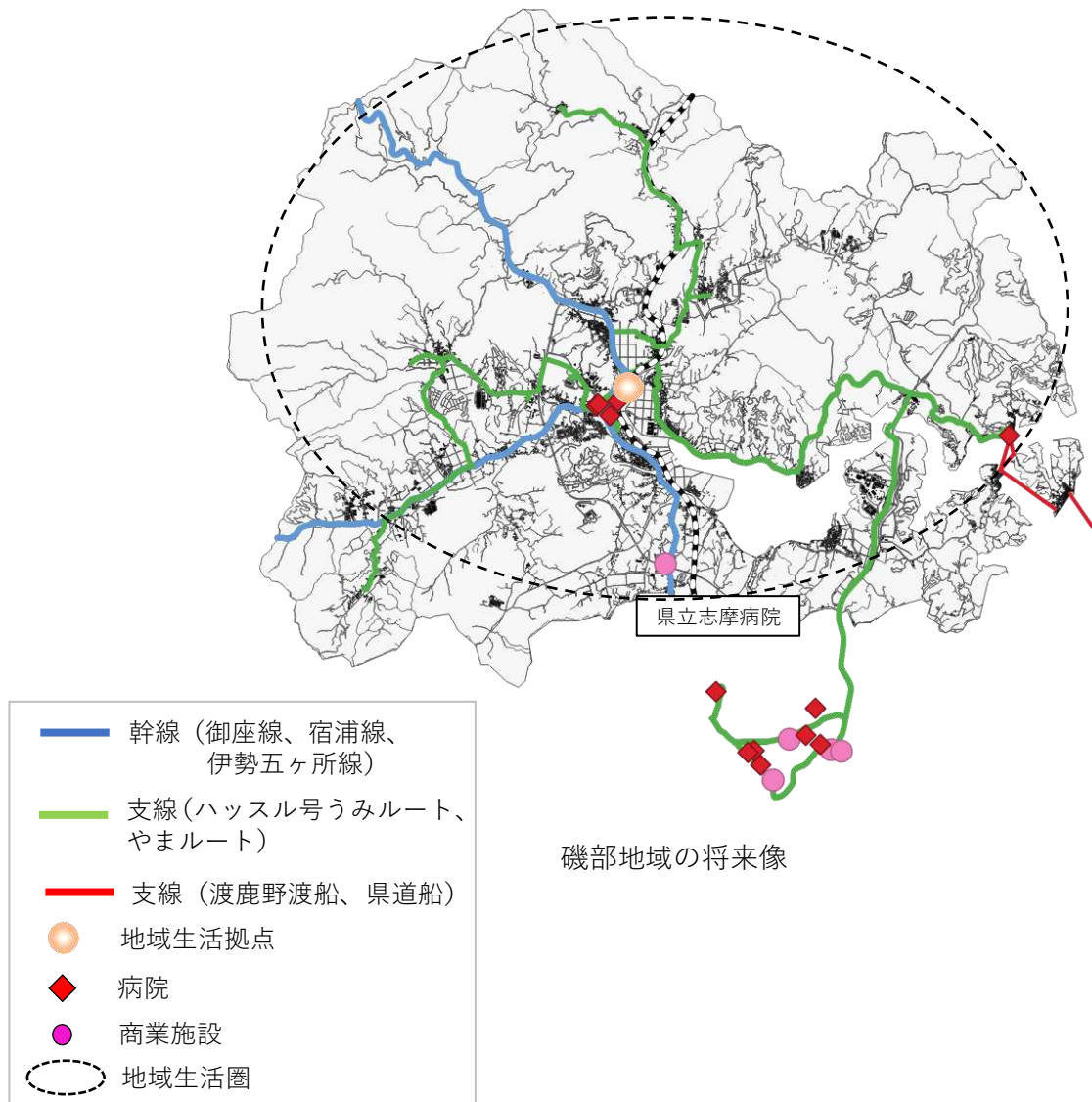


阿児地域の将来像

・磯部地域

磯部地域は、支線として予約運行型バス ハッスル号のやまルート及びうみルートの2路線が各集落を運行し、幹線である宿浦線・御座線と磯部バスセンターで、近鉄志摩線と志摩磯部駅で接続しています。予約運行型バス ハッスル号は、地域住民による運営協議会が住民のニーズを継続的に把握し、停留所の場所や運行の見直しを行っています。

今後も2路線の運行については現状を継承しつつ、運営協議会と行政が連携し、住民への利用促進を行います。



2. 計画の目標と目標値

基本方針①	地域特性と住民のニーズに対応した、持続可能な公共交通システムの実現
目標	● 公共交通利用者の減少をくい止めます ● 公共交通空白地域を縮小します ● すべての自治会地区から鵜方駅周辺の主要買い物拠点、医療拠点に公共交通により1回以内の乗り換えで行けるようにします
対応する課題	①交通網の再編・新たなシステムの検討 ②公共交通空白地域への対応 ③運行内容の改善 ④財政負担の軽減 ⑤利用環境の整備 ⑥接続の改善や連携の強化

目標 1-1 幹線の利用者数（宿浦線、御座線、伊勢五ヶ所線の利用者数の合計）

指標	現況値 (平成 30 年度)	中間目標値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 5 年度)
幹線に位置づけられる路線の利用者数	586,178 人	590,000 人	600,000 人

目標 1-2 支線の利用者数（ハッスル号うみルート、やまルート、志島循環線、安乗線等の利用者数の合計）

指標	現況値 (平成 30 年度)	中間目標値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 5 年度)
支線に位置づけられる路線の利用者数 (各路線の合計)	51,722 人	52,000 人	53,000 人

目標 1-3 公共交通空白地域の比率

指標	現況値 (平成 30 年度)	中間目標値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 5 年度)
公共交通空白地域の 比率	29.6%	20%	0%

※駅・停留所を中心とした半径 400m の円弧がかからない、人が居住している 250m メッシュの比率を公共交通空白地域の比率とします。

基本方針②	観光との連携による公共交通の利用促進
目標	● 公共交通を利用する観光客数を増加させます
対応する課題	⑨観光客の公共交通利用促進

目標 2-1 公共交通で来訪可能な観光地の年間入り込み客数

指標	現況値 (平成 30 年度)	中間目標値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 5 年度)
公共交通の駅・停留 所から徒歩圏内の観 光地の入込み客数	1,836,392 人※)	1,900,000 人	2,000,000 人

※)出典：三重県観光レクリエーション入込客数推計書・観光客実態調査（平成 30 年度）

基本方針③	住民が公共交通を維持するために事業者、行政との協働を推進する仕組みの構築
目標	● 住民が地域の公共交通について問題意識を持ち、議論をする場をつくれます ● 住民が公共交通について知る機会をつくり、意識を高めます
対応する課題	⑦住民・事業者・行政の協働の推進 ⑧公共交通の啓発・情報発信

目標 3-1 地域別・地区別公共交通懇談会の開催回数

指標	現況値 (平成 30 年度)	中間目標値 (令和 3 年度末まで)	目標値 (令和 5 年度末まで)
地域別・地区別公共交通懇談会の開催回数	16 回/年	55 回 (延べ)	105 回 (延べ)

目標 3-2 「乗り方教室」の開催回数

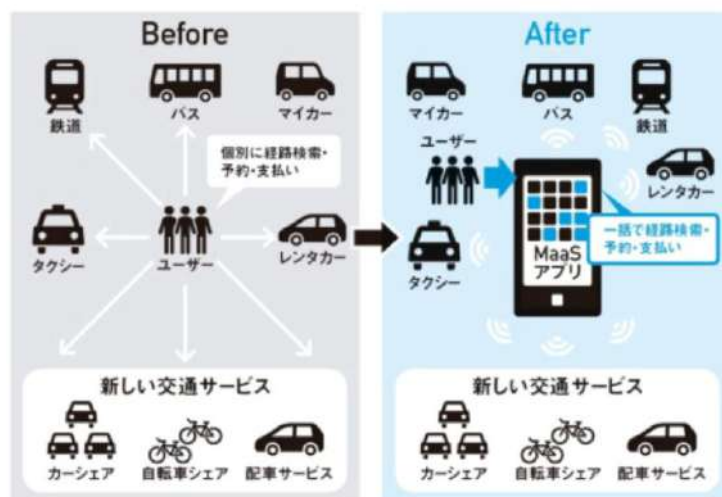
指標	現況値 (平成 30 年度)	中間目標値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 5 年度)
「乗り方教室」の実施回数	1 回/年	3 回/年	5 回/年

3. 目標を達成するための事業及び実施主体に関する事業

(1)重点事業

重点施策① MaaS（Mobility as a Service）構築による公共交通の再生

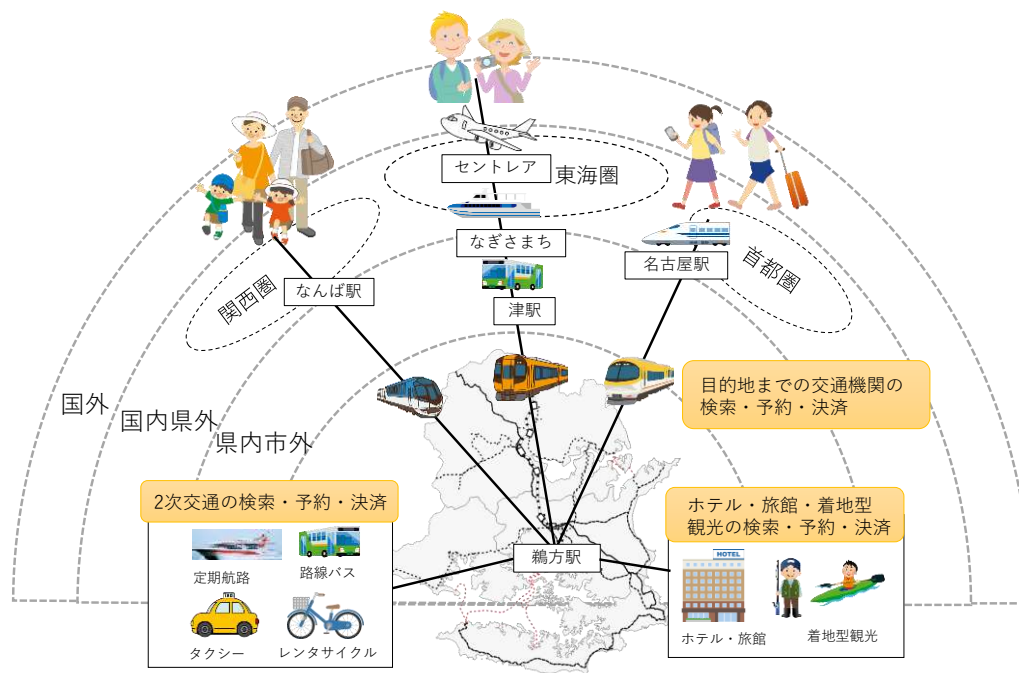
MaaS とは、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念であり、MaaS の概念に基づくシステムを構築することにより、出発地から目的地までの移動サービスの検索・予約・決済をスマートフォンやパソコンで一括して行うことが可能になります。



従来、各モビリティサービスに個別にアクセスしていたものが、MaaS アプリで一括して予約、決済できるように。MaaS はマイカーの所有を超える自由な移動体験を生み出す

出典：日高洋祐他（2018）「MaaS モビリティ革命の先にある全産業のゲーム・チェンジ」日経 BP 社

MaaS が実現すると、MaaS にオンデマンド型交通やレンタカー・レンタサイクルなどのシェア型サービスや着地型観光メニュー等、多様なサービスを組み込むことにより、利用者は出発地から目的地までの移動手段に加え、滞在先の様々なサービスの比較・選択が出発前から可能になります。また、観光地側では海外を含む遠隔地の顧客に対して様々なアプローチを行うことができます。



MaaS の利用イメージ

MaaS の構築により観光客及び住民の公共交通の利用を促進し、将来的には自家用車への過度な依存から脱却することを目指します。

MaaS の構築を推進するために、交通事業者、観光事業者、有識者、行政等により志摩 MaaS 協議会を設置し、MaaS 構築のメリット・デメリットを確認した上で、実証実験を実施します。実証実験の結果を踏まえ、観光型 MaaS の本格運用の実現及び住民による MaaS 活用の環境整備へと発展させます。

<全体スケジュール>

	令和元年				令和2年				令和3年				令和4年				令和5年			
	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	
志摩MaaS協議会の設立																				
MaaS協議会の設立	◆																		◆	
観光型MaaSの構築																				
観光型MaaS実証実験の実施 (国助成制度活用)		◆	◆		◆								◆							
対象サービスの開拓		◆																	◆	
運営体制・収益モデルの検討		◆								◆										
実証実験の検証								◆				◆								
本格運用の実施											◆								◆	
MaaSの市民活用のための環境整備																				
住民による活用の検討				◆									◆							
住民利用のためのシステム改修													◆						◆	

○志摩 MaaS 協議会の設立

MaaS の構築による公共交通の利用促進及び観光客の誘致について検討を行う志摩 MaaS 協議会を設立します。交通事業者、観光事業者、関係団体、有識者、行政等により組織し、MaaS の構築の推進、運営体制と収益モデルの検討、効果の検証、本格運用に向けた課題の検討を行います。

○観光型 MaaS の構築

観光客の誘致を目的とした観光型 MaaS を構築します。インバウンド観光客や市外からの来訪者に向けて、2 次交通を含めた出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括で行える環境を実現するとともに、情報発信や着地型観光商品での活用も想定したシステムを構築します。また並行してレンタサイクル・ライドシェアなどこれまで利用の少ない、または実績のないサービスの開拓、MaaS への取り込みを推進します。観光型 MaaS の令和元年での実証実験の開始及び計画期間内での本格運用への移行を目指します。

○MaaS の市民活用のための環境整備

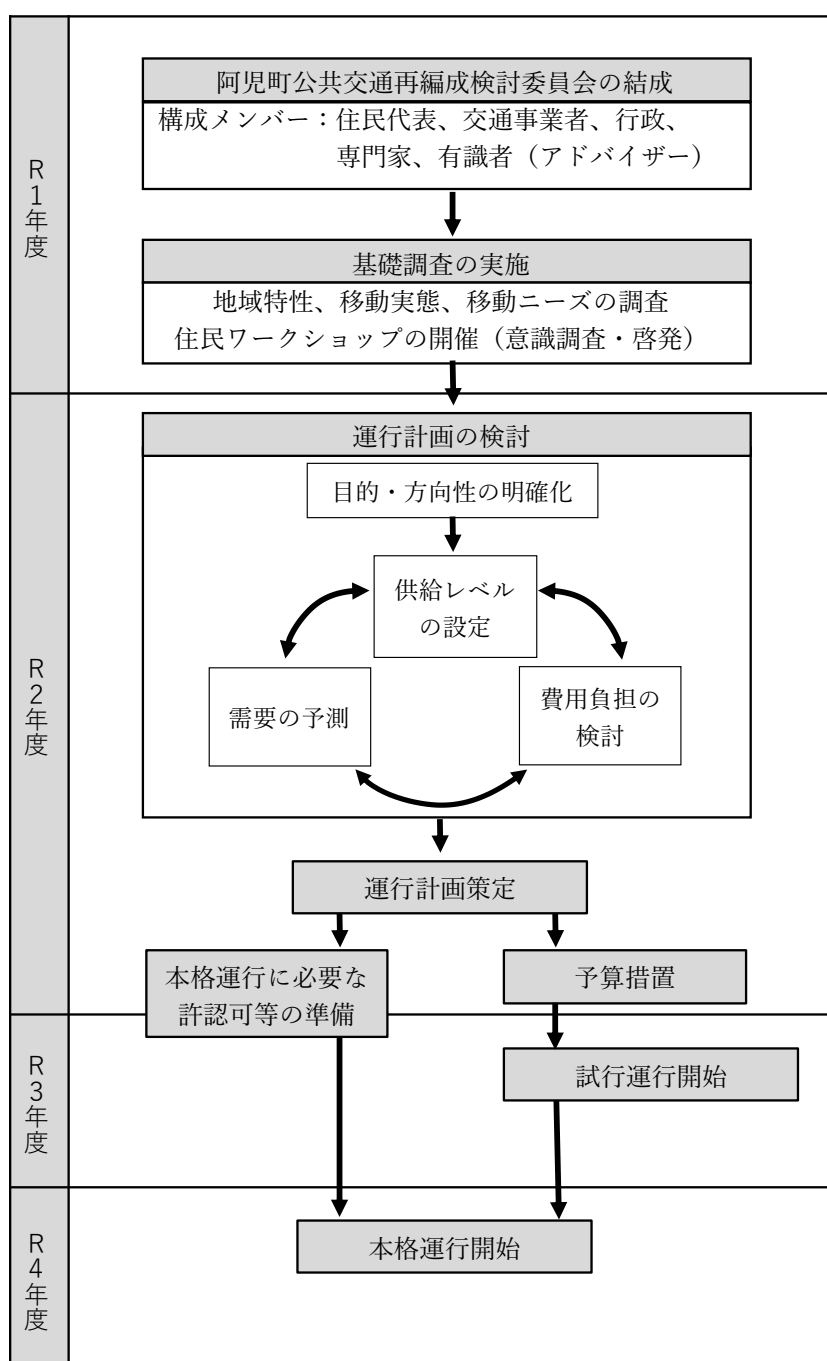
市民が MaaS を公共交通利用の際に活用できるように、高齢者の利用を想定した端末やインターフェースの検討、新たな概念のサービスの市民利用メリット・デメリットの検証など、市民の利用推進に向けた調査研究を行い、その成果をシステムに反映することにより市民が MaaS を活用できる環境を整備します。

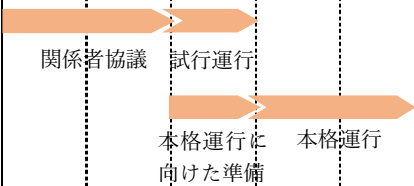
実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
志摩 MaaS 協議会の設立	交通会議、交通事業者、観光事業者、市	★ 設立	協議会開催			
観光型 MaaS の構築	交通会議、交通事業者、観光事業者、市	準備	実証実験	実験検証	本格運用	
MaaS の市民活用のための環境整備	交通会議、交通事業者、観光事業者、住民、市	調査・研究		市民利用の実現		

重点施策② 阿児地域生活路線の再編成

阿児地域は、生活バス路線として三重交通による安乗線と志摩市による志島循環線（廃止代替路線として三重交通に委託）の2ルートの定時定路線バスが運行してきましたが、ルートの重複を解消した効率的な運行ルートに再編します。また、将来の人口減少を視野に入れ、持続可能な運行形態を検討します。

現在の志島循環線は鵜方駅周辺の病院や商業施設を循環していますが、再編成したルートでも鵜方駅周辺の施設を循環するルートを継承・発展させ、幹線となるバス路線との接続を整備することで他地域からも利用しやすくします。また、再編成のプロセスに住民が関与することにより、地域の公共交通の維持に関する意識を高めます。



実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
安乗線と志島循環線の再編成	地域、交通会議、交通事業者、市					

重点施策③英虞湾定期船の観光客の利用促進

英虞湾定期船は、離島の間崎島を経由する賢島～和具航路と御座を経由する賢島～浜島航路の2ルートが運航していますが、利用者の大半は観光客でありながら、その利用は減少傾向にあります。

英虞湾は美しいリアス海岸線をもつ風光明媚な海域であり、美しい海岸線と波間に浮かぶ真珠養殖場やおおさのりの養殖網などの風景や、手つかずの自然が多く残された間崎島など、貴重な観光資源を有しており、英虞湾定期船は生活航路としての必要性に加え、観光航路としても大きな潜在力を持っています。また、乗船場は賢島駅に隣接しており、海水浴で有名な御座白浜や磯体験施設海ほおずきのある浜島などの観光スポットと結んでいるなど、公共交通で来訪した観光客の回遊性を高める移動手段としても有用です。

英虞湾定期船を観光航路としての認知を高め、観光客の利用を促進するために、次のような施策を実施します。

○英虞湾定期船への観光客誘引のための基本方針の策定

英虞湾定期船へ観光客を誘引するための基本方針を運航事業者と行政が中心となり策定します。行政は、市の観光振興施策に基本方針を反映させるとともに、環境整備の支援、関係団体との連携促進、行政手続きの支援等を行います。

基本方針の内容（イメージ）

【実施施策】

実施主体	実施施策（例）
運航事業者	・ 当面ターゲットとするセグメントの設定 ・ 運航計画の修正 ・ 運航計画の変更に必要な行政手続きの実施 ・ 施設・設備の改修 ・ ターゲットに向けた情報発信 ・ その他
市	・ 観光振興施策への反映と必要な措置の実施 ・ 関係団体・地域住民との連携の推進 ・ 周辺市町や県等との広域連携の推進 ・ 行政による情報発信 ・ その他

【実施スケジュール】

実施項目	R1	R2	R3	R4	R5
運航計画の修正	←→				
行政による情報発信		←→			

○基本方針に基づく施策の推進と中間検証及び方針の修正

基本方針に基づき、英虞湾定期航路の観光客誘引のための施策を実施します。令和3年度中に効果の検証を実施し、必要な方針の修正を行います。また、他地域への展開も検討していきます。

○観光客に向けた情報発信の充実

英虞湾定期船の観光客に向けた情報発信を運航事業者、行政、関連団体と連携して行います。また、航路情報等について交通事業者が業界標準の形式によるオープンデータを公開することにより、経路検索アプリ等での利用を可能とするとともに、発着地を通した交通・宿泊の予約・決済等、MaaSで今後実現されるサービスに対応します。

実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
英虞湾定期船への観光客誘引のための基本方針の策定	交通会議、運航事業者、市	基本方針の策定				
基本方針に基づく施策の推進と中間検証及び方針の修正	交通会議、運航事業者、関連団体、市	調整・実施		中間検証	調整・実施	
観光客に向けた情報発信の充実	交通会議、交通事業者、関連団体市		調整・実施			

(2)実施事業

基本方針① 地域特性と住民のニーズに対応した、持続可能な公共交通システムの実現

施策 1-1 地域特性や住民のニーズに対応した持続可能な公共交通実現のための交通網の改善

【阿児地域】

○阿児地域の生活路線の再編成（詳細は P74 重点施策②に記載）

阿児地域は、生活バス路線として三重交通による安乗線と志摩市による志島循環線（廃止代替路線として三重交通に委託）の2ルートの定時定路線バスが運行していましたが、ルートの重複を解消した効率的な運行ルートに再編し、将来の人口減少を見越したデマンド型等の検討も行います。現在の志島循環線は鵜方駅周辺の病院や商業施設を循環していますが、再編成したルートでも鵜方駅周辺の施設を循環するルートを継承・発展させ、幹線となるバス路線との接続を整備することで他地域からも利用しやすくします。また、再編成のプロセスに住民が関与することにより、地域の公共交通の維持に関する意識を高めます。

実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
安乗線と志島循環線の再編成 （詳細は P74 重点施策②に記載）	地域、交通会 議、交通事業 者、市					

【磯部地域】

○予約運行型バス ハッスル号の定期的なルートの見直し

予約運行型バス ハッスル号は、運行内容を住民運営協議会で決定しています。平成 29 年 12 月には、やまルートが PLANT 志摩店へ乗り入れを開始し、利用者が増加しました。しかし、運行事業者へのヒアリングによると、利用者の固定化が進んでいます。住民運営協議会で住民ニーズを把握し、定期的にルートの見直しを行うと共に、運行事業者や市と協力し、利用者の拡大を図ります。

実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
予約運行型バス ハッスル号の定期的なルート の見直しと協議会による利用促進の実施	地域、交通会 議、交通事業 者、市					

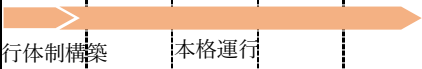
【浜島地域、大王地域、志摩地域】

○浜島地区電気自動車の本格運行の実現

平成 30 年 1～2 月に実施した浜島地区電気バス・電気自動車の実証実験の結果を受け、住民主体による電気自動車の運行体制を構築し、本格運行を実現します。さらに、他地域への展開も検討していきます。

○浜島地域、大王地域、志摩地域の集落を循環する支線の実現

浜島地域、大王地域、志摩地域の集落を循環し、地域生活拠点とつなぐ支線を、住民・事業者・行政との協働により実現します。また、幹線と支線の乗り継ぎ点における拠点づくりを住民・事業者・行政との協働により進めることを検討します。

実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
浜島地区電気自動車の本格運行の実現	地域、交通会議、市					
集落を循環する支線の実現	地域、交通会議、交通事業者、市					

施策 1-2 乗りやすさの改善による公共交通網の利用促進

【全地域共通】

○地域住民・観光客等にわかりやすいバス路線図、時刻表の作成・配布

地域住民と観光客の立場に立った、わかりやすい路線図、時刻表を作成し、配布します。

○学生や高齢者等が安全・安心に利用できるバス停の環境整備

学生、高齢者・障害者等が安心・安全に利用できるバス停の環境を整備します。学生、高齢者等が停留所への移動に利用する自転車や移動補助機械・器具（シニアカーやシルバーカーなど）を駐車・保管するためのスペースの整備を検討します。浜島地域朝日山停留所のように、自転車が既に駐輪されて通行に支障をきたしている場所や、坂が多くシニアカー等による移動補助の必要性が高い場所、交通量が多く高齢者のバス利用に危険が生じている停留所などを対象とし、地域・地区住民懇談会等で情報収集を行った上で環境整備を行う停留所を選定します。

実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
地域住民・来訪者等にわかりやすいバス路線図、時刻表の作成・配布	地域、交通会議、交通事業者、市					
学生が利用するバス停駐輪場の整備	地域、協議会、交通事業者、市					

【阿児地域、磯部地域】

○乗り継ぎ拠点の環境整備による公共交通の利用促進

鶴方駅、磯部バスセンターを、路線バスの乗り継ぎ拠点として、わかりやすい時刻表の掲示、待合室の施設整備等、拠点の改善を行います。

実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
乗り継ぎ拠点の施設整備と乗り継ぎ環境の改善	地域、交通会議、交通事業者、市					

基本方針② 観光分野での公共交通の利用促進

施策 2-1 観光客の公共交通利用のための環境整備

○英虞湾定期船の観光客への利用促進（詳細は P76 重点施策③に記載）

英虞湾定期船を観光航路としての認知を高め、観光客の利用を促進します。

○観光客の公共交通利用促進のための環境整備

観光客が二次交通として公共交通を迷うことなくスムーズに利用できるように、近鉄志摩線の駅、市内航路乗船場、観光地が最寄りにあるバス停留所の標示板を整備します。

○観光客への公共交通情報の発信、路線図、時刻表、観光パンフレットへの記載（詳細は P71 重点施策①に記載）

市が作成する観光パンフレットに、公共交通の利用が可能な観光スポットについては公共交通での行き方を記載する他、公共交通を利用したおすすめコースの紹介、観光客向けの路線図、時刻表を作成し配布します。

また、交通事業者が業界標準の形式によるオープンデータの公開をすすめ、経路検索アプリ等での利用を可能にするとともに、MaaS 等、今後発展が見込まれるサービスへの対応を行政が中心となって推進します。

実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
英虞湾定期船の観光客への利用促進（詳細は P76 重点施策③に記載）	交通会議、交通事業者、関係事業者、市	調整・実施				
観光客の公共交通利用促進のための環境整備	交通会議、交通事業者、市	調査・設計	実施			
観光客への公共交通情報の発信、路線図、時刻表、観光パンフレットへの記載（詳細は P71 重点施策①に記載）	交通会議、交通事業者、市	調整・実施				

施策 2-2 観光客の公共交通利用促進のための連携強化

○スポーツ関連団体との連携による環境整備、イベント等の実施

スポーツコミッションと連携し、スポーツ・イベントでの公共交通の案内と利用勧奨をすすめ、自転車ラックのバスへの設置等、利用促進につながる環境整備を交通事業者と協議し、推進します。

○観光客・住民向けのイベントでのバス利用の呼びかけ

主催者と協力し、志摩市で開催される主な祭（伊勢えびまつり、あわび王国まつり、わらじ祭り、潮かけ祭り、御田植祭）での公共交通利用の呼びかけを実施します。

実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
スポーツ関連団体との連携による環境整備、イベント等の実施	交通会議、交通事業者、観光事業者、市					
			企画	調整	実施	
観光客・住民向けイベントでのバス活用の呼びかけ	地域、交通会議、交通事業者、観光事業者、市					
				実施		

基本方針③ 住民が公共交通を維持するために事業者・行政との協働を推進する仕組みの構築

施策 3-1 住民が参加し公共交通についての理解を深め、支える仕組みづくり

【全地域共通】

○地域別・地区別の公共交通懇談会の開催

地域別（5 か所）に地域の公共交通に関する現状と課題、及び行政・住民・事業者等との移動支援に関する協働について話し合う地域別住民懇談会を開催します。地域別住民懇談会では、公共交通を守り、支えるために住民、交通事業者、行政のそれぞれができること、やらなければならないことを話し合い、地域ごとに「志摩市の公共交通を守るためのアクションリスト（以下、アクションリスト）」としてまとめます。地域別住民懇談会は地域ごとに年 1 回開催し、策定した「アクションリスト」の実施状況を評価し、見直します。また、地域の本当の課題は自治会ごとに異なるため、自治会単位で地区別住民懇談会（40 か所）を中間年の令和 3 年度末までに各自治会で最低 1 回、最終年までにさらに最低 1 回開催します。地区別住民懇談会では、公共交通の利用者（学生、高齢者を含むこと）の参加のもと、「アクションリスト」の内容について周知を図るとともに、地区特有の課題や地区でできること、やらなければならないことについて話し合います。

【住民懇談会の実施計画】

	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
地域別住民懇談会	・本計画書の説明 ・「アクションリスト」の作成	・「アクションリスト」の評価・修正	・「アクションリスト」の評価・修正	・「アクションリスト」の評価・修正	・「アクションリスト」の総括
地区別住民懇談会	・本計画書の説明 ・「アクションリスト」の周知 ・地区ごとの課題の話し合い ・地区でできること、やらなければならないことのまとめ			・「アクションリスト」の確認 ・地区ごとの課題のチェック ・地区でできること、やらなければならないことのチェック	

アクションリストのイメージ

施策3-1 住民が参加し公共交通についての理解を深め、支える仕組みづくり

実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
地域別の公共交通懇談会の定期開催	交通会議、自治会、交通事業者、市	地域毎の開催 1回	1回	1回	1回	1回
		自治会毎の開催 1回	1回		1回	
公共交通利用促進のためのイベントの企画・実施	交通会議、交通事業者、市	連携				
バスサポーター制度の再構築	地域、交通会議、交通事業者、市	連携	実施			
			行政主体の運営	住民主体の運営		

本計画書の実施策ごとに、各実施主体の取組みを記入する表を各地域ごとに作成します。



平成xx年度 アクションリスト 地域名

施策	実施主体		
	住民・自治会	交通事業者	行政
施策1-2 乗りやすさの改善による公共交通網の利用促進	• XXXXXXX	• XXXXXXX	• XXXXXXX
施策2-1 住民が参加し公共交通についての理解を深め、支える仕組みづくり	• XXXXXXX	• XXXXXXX	• XXXXXXX
【地域の取組み】 (例) 地域活動での利用促進	• 自治会・老人会でのバスの利用		• XXXXXXX

地域別住民懇談会で、施策ごとに住民、事業者、行政ができることを話し合い、アクションリストを作成します。

○公共交通利用促進のためのイベントの企画・実施

公共交通の利用を促進するため、公共交通の重要性について住民・事業者・行政が参加してディスカッションを行うイベントや、高齢者や小中高生に向けた「乗り方教室」を実施します。

実施項目	実施主体	実施年度				
		R1	R2	R3	R4	R5
地域別・地区別の公共交通懇談会の定期開催	交通会議、自治会、交通事業者、市	5地域ごとの開催				
		1回	1回	1回	1回	1回
		自治会ごとの開催				
		1回			1回	
公共交通利用促進のためのイベントの企画・実施	交通会議、交通事業者、市	▲ 連携				
				実施		

(2) 計画期間中の見直しについて

① 計画期間中の評価の実施スケジュール（案）

設定した目標は、計画期間中は令和2年度以降、毎年評価を実施します。令和3年度の間年度では、目標が未達成の事業について改善策を検討し、残りの計画期間内に改善策を実施します。最終年度では、再度、設定目標の評価を行った上で計画の見直しを実施します。

年度	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
令和元年度	計画の推進			
	○ 離島航路幹事会	◎ 地域公共交通会議	○ 陸上交通幹事会	
	地域別住民懇談会		地区別住民懇談会（1回目）	
令和2年度	計画の推進			
	○ 離島航路幹事会	◎ 地域公共交通会議	○ 陸上交通幹事会	
	前年度の評価		地域別住民懇談会	
	地区別住民懇談会（1回目）			
令和3年度	計画の推進		改善計画の推進	
	○ 離島航路幹事会	◎ 地域公共交通会議	○ 陸上交通幹事会	
	中間評価・改善策の検討		地域別住民懇談	
	地区住民懇談会（1回目）		地区別住民懇談会（2回目）	
令和4年度	改善計画の推進			
	○ 離島航路幹事会	◎ 地域公共交通会議	○ 陸上交通幹事会	
	前年度の評価		地域別住民懇談会	
	地区別住民懇談会（2回目）			
令和5年度	改善計画の推進			
	○ 離島航路幹事会	◎ 地域公共交通会議	○ 陸上交通幹事会	
	最終評価・次期計画の方針の検討		次期計画の策定	
	地区別住民懇談会（2回目）			

②実施施策ごとの PDCA の実施時期及び評価・改善のポイント

評価は設定目標及び実施項目ごとに行います。それぞれの評価実施の時期及び評価・改善のポイントは次の通りです。

基本方針① 地域特性と住民のニーズに対応した、持続可能な公共交通システムの実現		
目標設定	評価の時期	評価・改善のポイント
幹線・支線に位置づけられる路線の各利用者数	毎年度	・増減の要因分析 ・施策の達成度との関係分析
公共交通空白地域の比率	中間評価時及び最終評価時	・施策の達成度との関係分析
施策1-1 地域特性や住民のニーズに対応した持続可能な公共交通実現のための交通網の改善		
実施項目	評価の時期	評価・改善のポイント
安乗線と志島循環線の再編成	毎年度	・進捗度の評価 ・遅れている場合の要因分析
予約運行型バス ハッスル号の定期的なルートの見直しと協議会による利用促進の実施	毎年度	・利用者数の増減の要因分析 ・利用促進策の評価
浜島地区電気自動車の本格運行の実現	毎年度	・進捗度、利用者数の評価
集落を循環する支線の実現	毎年度	・進捗度の評価 ・遅れている場合の要因分析
施策1-2 乗りやすさの改善による公共交通網の利用促進		
実施項目	評価の時期	評価・改善のポイント
地域住民・来訪者等にわかりやすいバス路線図、時刻表の作成・配布	毎年度	・配布数の確認と評価
学生が利用するバス停駐輪場の整備	事業終了まで毎年度	・進捗度の評価
乗り継ぎ拠点の施設整備と乗り継ぎ環境の改善	事業終了まで毎年度	・進捗度の評価
基本方針② 観光分野での公共交通の利用促進		
目標設定	評価の時期	評価・改善のポイント
公共交通の駅・停留所から徒歩圏内の観光地の入込み客数	毎年度	・増減の要因分析 ・施策の達成度との関係分析
施策2-1 観光客の公共交通利用のための環境整備		
実施項目	評価の時期	評価・改善のポイント
英虞湾定期船の観光客への利用促進	毎年度	・進捗度の評価
観光客の公共交通利用促進のための環境整備	事業終了まで毎年度	・進捗度の評価
観光客への公共交通情報の発信、路線図、時刻表、観光パンフレットへの記載	毎年度	・進捗度の評価
施策2-2 観光客の公共交通利用促進のための連携強化		
実施項目	評価の時期	評価・改善のポイント
スポーツ関連団体との連携による環境整備、イベント等の実施	事業終了まで毎年度	・進捗度の評価
観光客・住民向けイベントでのバス活用の呼びかけ	毎年度	・進捗度の評価
基本方針③ 住民が公共交通を維持するために事業者、行政との協働を推進する仕組みの構築		
目標設定	評価の時期	評価・改善のポイント
地域別・地区別公共交通懇談会の開催回数	毎年度	・回数及び実施内容の評価
「乗り方教室」の実施回数	毎年度	・回数及び実施内容の評価
施策3-1 住民が参加し公共交通についての理解を深め、支える仕組みづくり		
実施項目	評価の時期	評価・改善のポイント
地域別・地区別の公共交通懇談会の定期開催	毎年度	・開催実績及び内容の評価
公共交通利用促進のためのイベントの企画・実施	毎年度	・開催実績及び内容の評価