

志摩市地域公共交通計画



タクシー



浜島地区ボランティア輸送



定期船



磯部地域予約運行型バス



バス



鉄道

2024 ▶ 2028

目次

第1章 計画の概要

- 1 計画の役割 1
- 2 計画の区域 1
- 3 計画の期間 1
- 4 計画の位置づけ 1
- 5 前計画(志摩市地域公共交通網形成計画)の評価 2

第2章 志摩市および地域公共交通の現況

- 1 志摩市の現況 5
- 2 公共交通の現況 10

第3章 現況の考察と課題の整理

- 1 地域の課題 17
- 2 公共交通の課題 18

第4章 公共交通の機能分担

- 1 公共交通の機能分担 21

第5章 目標とする地域公共交通ネットワーク体系

- 1 地域公共交通確保維持改善事業の取組状況 22
- 2 本計画のめざす将来像 23
- 3 めざす将来像を実現するための基本方針(視点) 23
- 4 対応方針と具体的な取組 24

第6章 事業の推進

- 1 各主体の役割 26
- 2 具体的な取組 28

第7章 対応方針と評価指標の体系

- 1 対応方針と評価体系 31
- 2 評価指標の設定 32
- 3 進捗管理 34

第1章 計画の概要

地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正(令和2年11月施行)に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものです。

志摩市における地域特性や公共交通の現状・課題等を踏まえ、めざすまちの将来像を実現する上で公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標および施策体系を示すマスタープランとして、「志摩市地域公共交通網形成計画」を改訂し、「志摩市地域公共交通計画」を策定します。

また、本計画の推進により、SDGs のゴールターゲット 11.2 の達成をめざします。

SDGs ゴールターゲット 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等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。」

1 計画の役割

本計画は、以下の4つの役割を担うものです。

- ① 志摩市の公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい公共交通の姿（目標・対応方針・具体的な取組）を明らかにする。
- ② 目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策を示す。
- ③ 志摩市のまちづくり(総合計画、都市計画等)の取組との連携・整合を確保する。
- ④ 評価指標の進捗を評価、検証、改善することで、計画策定に向けたPDCAサイクルを確立する。

2 計画の区域

本計画は「志摩市全域」を対象とします。

3 計画の期間

本計画の期間は、令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5年間とします。

4 計画の位置づけ

本計画は、志摩市の最上位計画である「志摩市総合計画」に基づき、市がめざすまちの将来像の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方等に基づくものとします。また、都市計画や施設管理、福祉、教育、環境等の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合って、めざすまちの将来像の実現に向けた取組を進めるものとします。

特に、「志摩市都市計画マスタープラン」で定める「まちづくりの方向性」の実現に向けて、地域公共交通ネットワークの構築を進めます。

5 前計画(志摩市地域公共交通網形成計画)の評価

「志摩市地域公共交通網形成計画」では、基本方針に基づき評価指標を設定し、毎年、志摩市地域公共交通会議において、実績値等を用いて評価し、進捗状況を確認してきました。

「志摩市地域公共交通計画」の策定にあたっては、「志摩市地域公共交通網形成計画」における評価指標の目標達成状況等を踏まえ、推進すべき取組や新たな評価指標等を設定することとします。

(1)【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

1) 地域間幹線(御座線・宿浦線・五ヶ所線)の利用者数

外出自粛や学校の臨時休業等、コロナ禍の影響を受け、市民はもとより観光客の利用が減少し、目標値を下回る結果となりましたが、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行等もあり、利用者は回復傾向にあります。コロナ禍前の水準へ利用が回復するには時間が掛かると想定されますが、今後も交通事業者との連携により、利用促進を図り、地域間幹線を維持していく必要があります。

評価指標	現況値 (平成 30(2018)年度)	目標値 (令和 5(2023)年度)	実績値 (令和 4(2022)年度)
地域間幹線の利用者数 (各路線の合計)	586,178人/年	600,000人/年	431,700人/年

2) 支線(安乗線・志島循環線・ハッスル号等)の利用者数

支線の利用者数の目標値達成のため、ハッスル号の商業施設への接続や路線バスを活用した買い物案内等を実施しましたが、コロナ禍の影響を受け、目標値は達成できませんでした。直近において、市内の都市機能施設(スーパー等)への移動が回復されつつあり、利用者が増加傾向となっています。今後においても、利用促進事業を中心に、積極的に事業を実施することにより、支線の持続化を図ります。

評価指標	現況値 (平成 30(2018)年度)	目標値 (令和 5(2023)年度)	実績値 (令和 4(2022)年度)
支線の利用者数 (各路線の合計)	51,722人/年	53,000人/年	40,030人/年

3) 公共交通空白地域の比率

浜島町浜島地区においては、通院等の地区内移動支援を目的に、住民主体によるボランティア輸送が開始されました。また、大王町と志摩町においても、医療機関や商業施設等の生活拠点をつなぐ、デマンド交通の実証運行を行う等、公共交通空白地域の解消に向け、さまざまな取組を進めています。目標値には届かない結果となりましたが、引き続き、地域特性に応じた地域公共交通ネットワークの構築を進め、公共交通空白地域の解消に取り組みます。

評価指標	現況値 (平成 30(2018)年度)	目標値 (令和 5(2023)年度)	実績値 (令和 4(2022)年度)
公共交通空白地域の比率	29.6%	0%	22.5%

※交通空白地域の比率: 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

(2) 【基本方針2】観光との連携による公共交通の利用促進

1) 地域公共交通で来訪可能な観光地の年間入込客数

公共交通マップの作成等により、市内に点在する観光地の周遊につなげるための取組を行ってきましたが、コロナ禍における訪日外国人旅行の制限や、国内での外出自粛等により観光客が大幅に減少したため、観光入込客数は目標値を下回る結果となりました。

現在は、旅行需要の回復に伴い、観光入込客数も回復傾向にあることから、さらなる情報発信や利便性の向上により、公共交通の観光利用を促進していく必要があります。

評価指標	現況値 (平成 30(2018)年)	目標値 (令和 5(2023)年)	実績値 (令和 4(2022)年)
公共交通の駅・停留所から徒歩圏内の観光地の入込客数	1,836,392人 /年	2,000,000人 /年	1,584,236人 /年

※三重県観光レクリエーション入込客数推計書・観光客実態調査報告書により把握

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

1) 地域別住民懇談会の開催回数

コロナ禍による交流機会の制限を受けたことから、目標値を下回る結果となりましたが、令和4年度においては、「志摩市地域公共交通計画」の策定に向け、地域の移動課題を把握するための住民懇談会を市内5地域で開催することができました。公共交通空白地域の解消や公共交通の利便性向上等を図るため、住民懇談会等を通じ、多様な主体との協働を推進していきます。

評価指標	現況値 (平成 30(2018)年度)	目標値 (令和 5(2023)年度)	実績値 (令和 4(2022)年度)
地域別住民懇談会の開催回数	16回/年	105回(延べ)	5回(延べ)

2) 「乗り方教室」の開催回数

市内の小学生が、路線バスの乗降を実際に体験する「乗り方教室」の実施や、ケーブルテレビの行政情報番組を活用した、路線バスの乗り方に関する周知啓発等に取り組みましたが、目標値回数を実施することができませんでした。

公共交通の利用方法に対する不安は、公共交通の利用を遠ざける要因となることから、高齢者や児童生徒を中心に、「乗り方教室」等の取組を継続していく必要があります。

評価指標	現況値 (平成 30(2018)年度)	目標値 (令和 5(2023)年度)	実績値 (令和 4(2022)年度)
「乗り方教室」の実施回数	1回/年	5回/年	1回/年

(4) 志摩市地域公共交通網形成計画のまとめ

「志摩市地域公共交通網形成計画」の計画期間である、令和元(2019)年度から令和5(2023)年度の大半は、コロナ禍の影響を受けたこともあり、すべての評価指標において、目標値を下回る結果となりました。

計画期間においては、地域別住民懇談会の開催をはじめ、磯部地域予約運行型バス「ハッスル号」の増便や停留所増設、浜島町におけるボランティア輸送「のってかんせ号」の運行のほか、定期航路(あご湾定期船)における、高校生等航路通学支援補助金の創設や間崎島民の航路運賃補助区間の拡充、航路維持のための運航事業者支援等に取り組みました。また、公共交通空白地域の解消を図るため、大王町と志摩町において、デマンド交通の実証運行も開始しています。

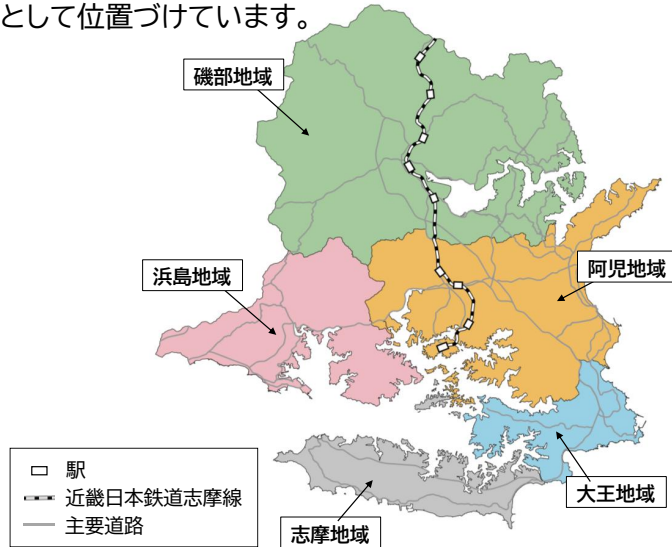
コロナ禍の影響による新しい生活様式への変化等もあり、公共交通利用者の回復には時間を要することが想定されますが、市民や交通事業者等、多様な主体との連携により、公共交通の利便性を高める取組を推進するとともに、地域特性に応じた、新たな地域公共交通ネットワークの構築を進めていきます。

第2章 志摩市および地域公共交通の現況

1 志摩市の現況

(1) 志摩市の地域区分

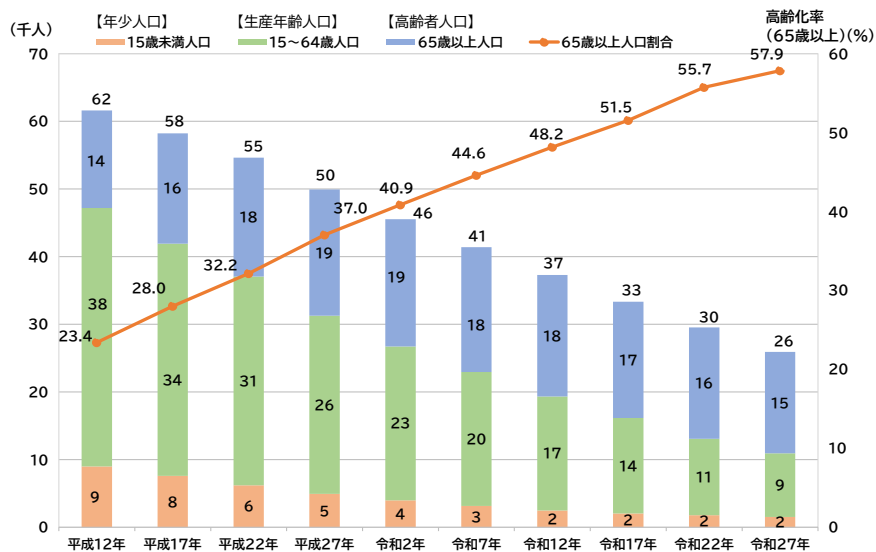
志摩市は平成16(2004)年10月1日に、浜島町、大王町、志摩町、阿児町、磯部町の5町が合併して誕生しました。「志摩市都市計画マスタープラン」において、志摩市の地域区分は、合併前の行政区を基本とした5つの地域として位置づけています。



出典: 志摩市都市計画マスタープラン、国土数値情報

(2) 人口の推移

志摩市の人口は年々減少し、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和27(2045)年に令和2(2020)年の人口の約半分の2万6千人になると予想されています。また、令和12(2030)年には、高齢者人口が生産年齢人口を上回り、令和17(2035)年には、高齢者人口が50%を超えることが予想されています。



将来人口推計を含めた人口動態

出典: 国勢調査(令和2(2020)年以前)

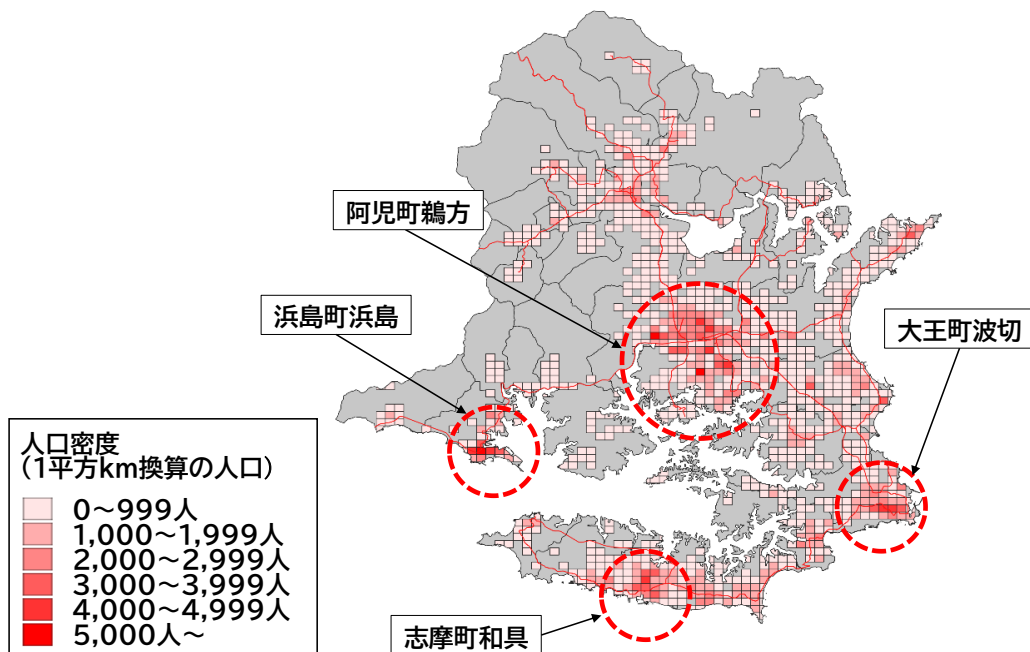
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」「令和7(2025)年以降

(3) 人口分布と高齢化率の関係

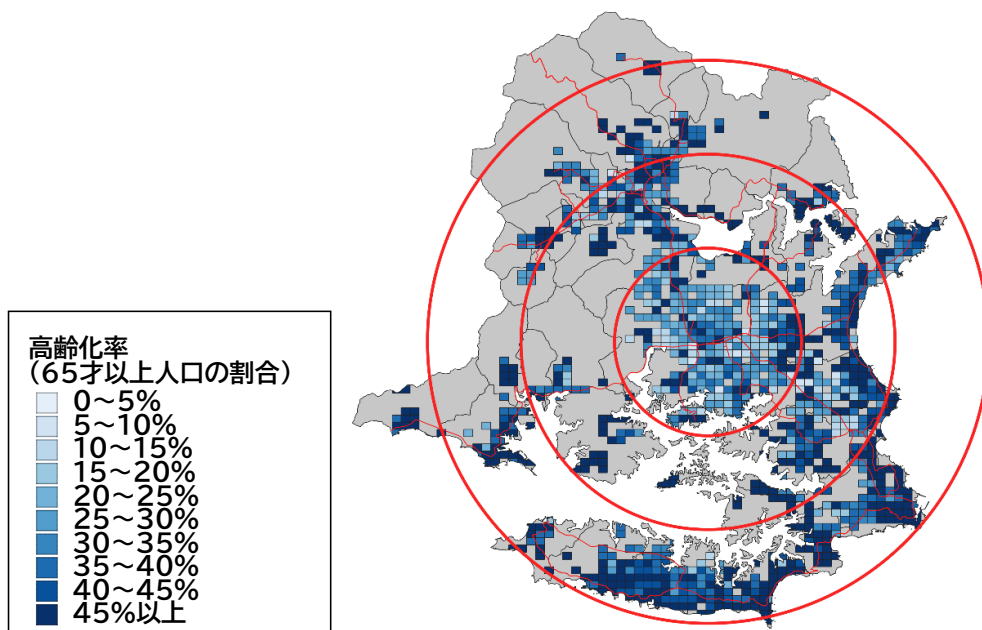
市内の人口分布を概観します。

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、大王波切、志摩町和具、阿児町鵜方の4か所に集中しています。

下の図は、メッシュごとの高齢化率を10段階で色分けして示しており、鵜方駅から3kmごとに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。



人口分布

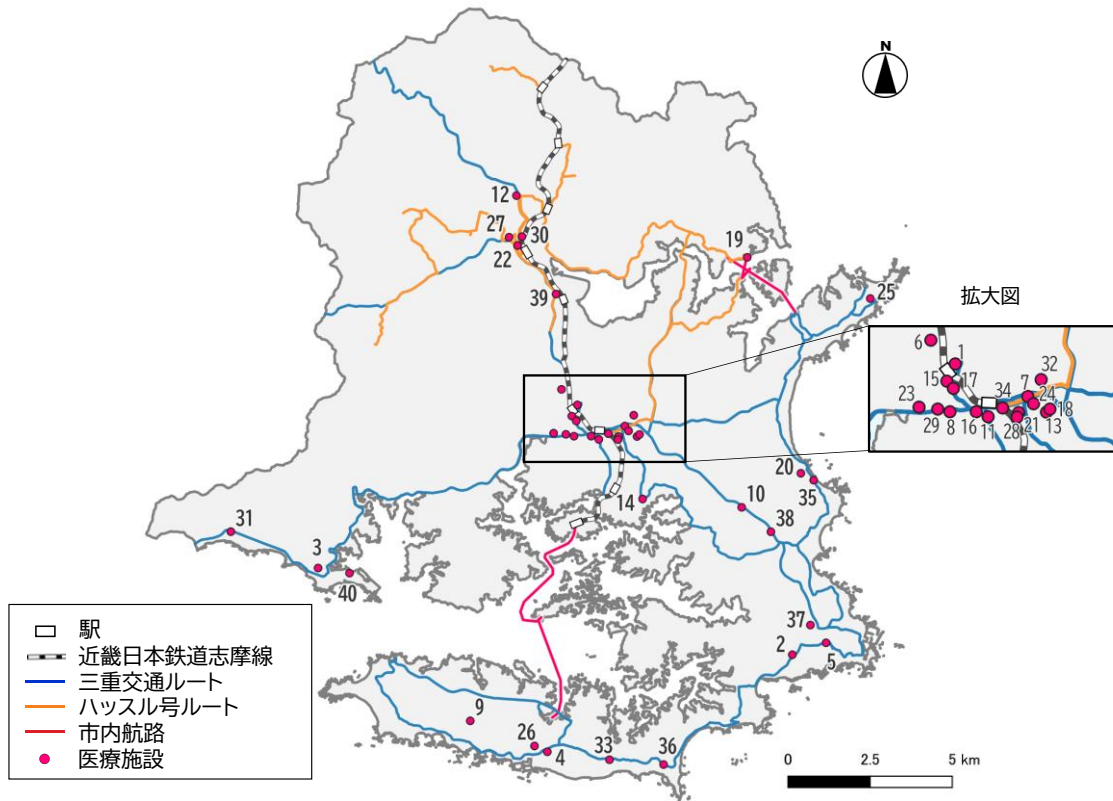


高齢化率

(4) 都市機能施設等の立地・配置状況

1) 医療施設

医療施設は各地域に存在していますが、特に阿児町鵜方地区周辺に多くの施設が集中しています。



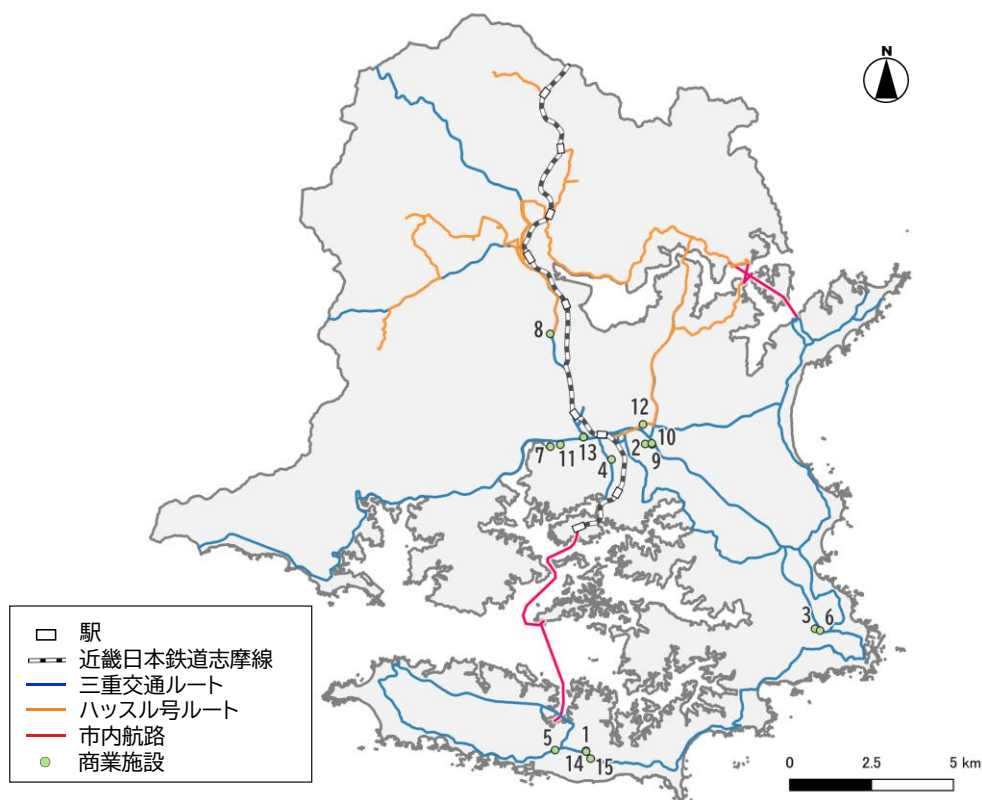
医療施設の立地状況

医療施設一覧

1	三重県立志摩病院	15	金児外科医院	29	林クリニック
2	国民健康保険志摩市民病院	16	近藤医院	30	日比クリニック
3	志摩市立国民健康保険浜島診療所	17	齋木内科	31	別當クリニック
4	志摩市立前島診療所	18	志摩こどもの城クリニック	32	豊和病院
5	あがわ医院	19	谷岡医院	33	松井医院
6	池田ファミリークリニック	20	谷奥医院	34	宮村眼科
7	いしがみ整形外科	21	たのうえ眼科	35	山下医院
8	いずみ耳鼻咽喉科・アレルギー科	22	中條眼科志摩分院	36	山本クリニック
9	井上医院	23	伊勢志摩腎クリニック志摩分院	37	和気医院
10	うえむら整形外科	24	中瀬外科胃腸科	38	わき内科クリニック
11	鵜飼耳鼻咽喉科・アレルギー科	25	中村医院	39	しま相和透析クリニック
12	おかむね医院	26	鍋島医院	40	在宅・総合診療スマイルクリニック
13	おかむらクリニック	27	西岡記念セントラルクリニック		
14	尾崎内科	28	服部内科		

2) 商業施設

日用品を扱うスーパー等の商業施設は、市内に点在していますが、特に阿児町鵜方地区に多く立地しています。



商業施設の立地状況

商業施設一覧

1	ぎゅーとらラブラー志摩店	9	プロマーケット志摩店
2	ぎゅーとらラブラー鵜方店	10	セイムス鵜方金谷店
3	ぎゅーとら波切店	11	セイムス志摩阿児店
4	イオン阿児店	12	コスモス鵜方野田店
5	マックスバリュ志摩和具店	13	ココカラファイン阿児店
6	マックスバリュエクスプレス志摩波切店	14	ココカラファイン志摩店
7	マックスバリュ鵜方店	15	クスリのアオキ布施田店
8	PLANT 志摩店		

出典:令和3(2021)年度三重県都市計画基礎調査等を基に作成

3) 観光地・観光施設

全域が伊勢志摩国立公園に含まれる志摩市には、豊かな自然環境を活かした魅力ある観光地が点在しています。

観光地の多くは、公共交通の利用により訪れることができますが、一部の観光地では路線バス等の運行がない状況です。



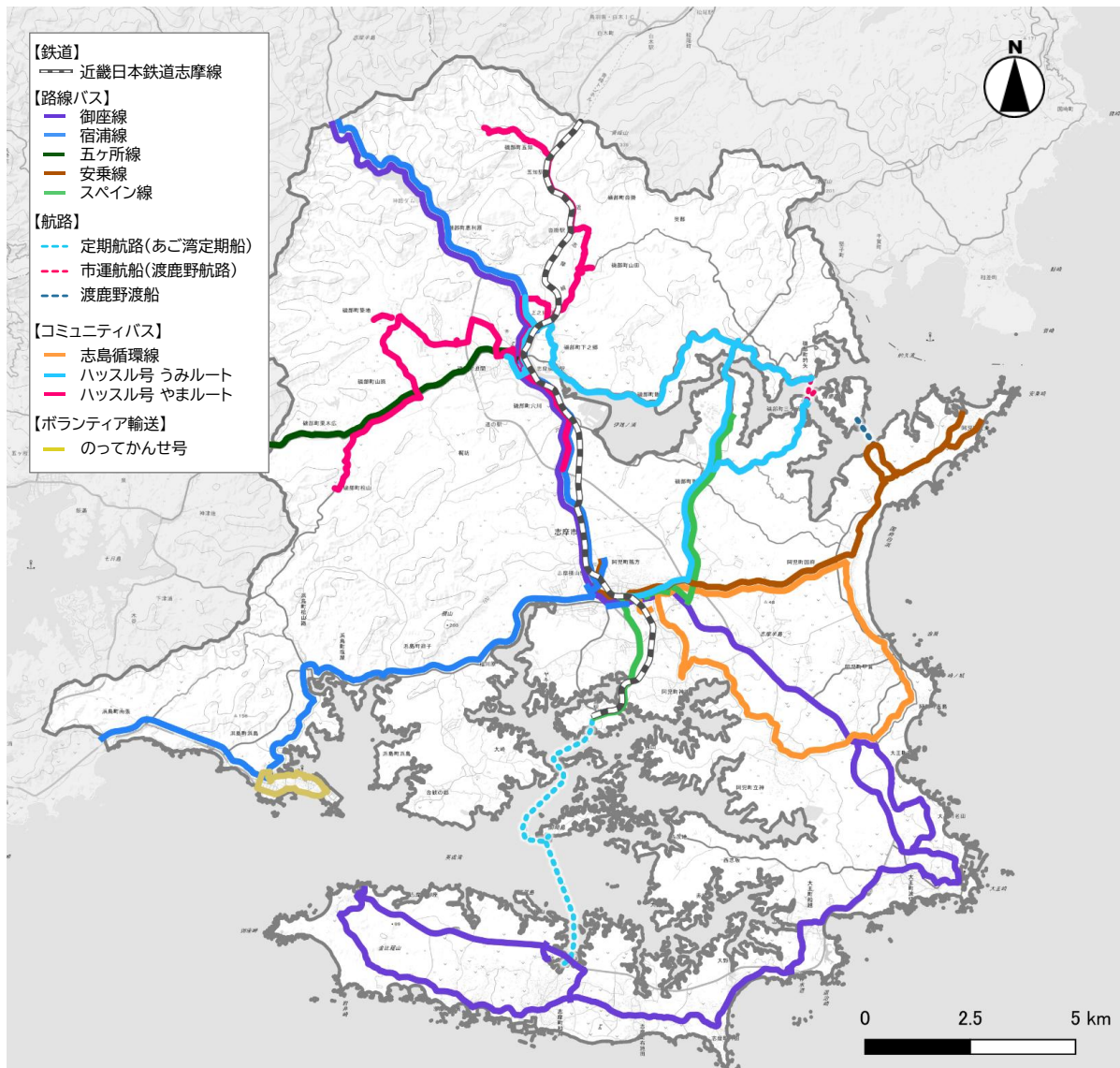
観光施設等の立地状況

出典: 志摩市

2 公共交通の現況

(1) 地域公共交通ネットワークの現況

市内は多様な地域公共交通ネットワークで結ばれており、公共交通の特徴は、次のとおりです。



地域公共交通ネットワーク

※運行経路が決まっている路線等を記載しているため、タクシー・福祉タクシー・スクールバスは除外

出典:GTFS-JP データ等を基に作成

1) 鉄道

鉄道は、近畿日本鉄道(株)の志摩線が市のほぼ中央を南北に縦断し運行しており、終点の賢島駅まで9つの駅が設置されています。また、特急と普通電車を運行しており、特急は、志摩磯部駅、鵜方駅、賢島駅に停車します。近鉄志摩線は、大阪線や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をはじめ、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。

2) 路線バス

定時定路線型で有償運行しているバスは、6路線運行していますが、その中で志島循環線は、平成13(2001)年に廃止代替路線として、運営主体が三重交通(株)から阿児町(現在は志摩市)へと移管され、コミュニティバスとして運行しています。それ以外のバスは、三重交通(株)が運行しています。

3) 航路

航路は、間崎島民の日常生活を支え、観光客や県立水産高校の学生の移動手段として利用される「定期航路(あご湾定期船)」を志摩マリンレジャー(株)が運航しています。また、渡鹿野島民の日常生活を支え、観光客等の移動手段として利用される「渡鹿野～三ヶ所～的矢航路」は志摩市が運営主体となり運航し、民間渡船事業者が「渡鹿野～国府航路」を運航しています。

4) コミュニティバス

コミュニティバスは、志島循環線と志摩市が運営主体として磯部地域を中心に運行するハッスル号があります。「ハッスル号」は、生活圏が広く、広域での地域公共交通ネットワークの整備が重要となる磯部地域において、平成21(2009)年に試行運行を開始し、現在は、本格運行しています。

5) ボランティア輸送

ボランティア輸送は、浜島町まちづくり委員会が運営主体として浜島町浜島地区を運行する「のってかんせ号」があります。「のってかんせ号」は、高齢化が進行する浜島地域において、平成30(2018)年1月から2月にかけて集落内の移動を円滑化させるために実証運行を実施し、令和2(2020)年2月から本格運行を行っています。

6) タクシー・福祉タクシー

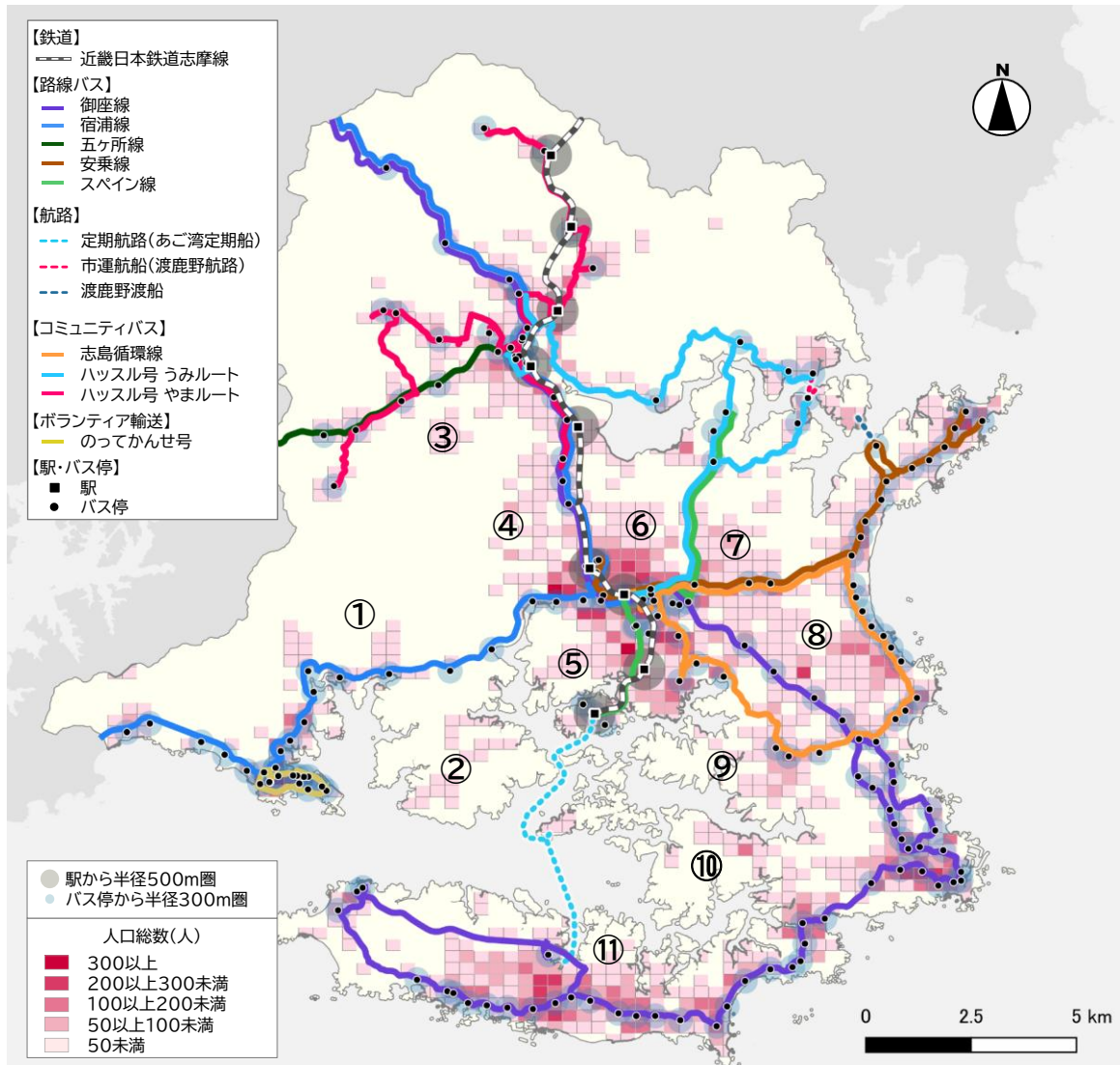
市内には、タクシー事業者が3社存在し、また、福祉タクシーは7社存在しており、高齢者や観光客等の重要な移動手段となっています。

7) スクールバス

市内の4つの小学校と2つの中学校を対象に、スクールバスを運行しており、すべての子どもの学びを保障するための重要な交通となっています。

(2) 公共交通空白地区の状況

公共交通サービスを利用しにくい地区が存在しており、本市では「路線バス停留所から300mまたは鉄道駅から500m以上離れた地区」を「公共交通空白地区」と定めます。その地域特性に応じた施策を講じ、公共交通空白の解消に取り組む必要があります。



①	浜島町北部(桧山路・迫子地区)	⑦	阿児町北東部(鶺方・国府地区)
②	浜島町南東部(大崎地区)	⑧	阿児町南東部(甲賀・志島地区)
③	磯部町西部(梶坊地区)	⑨	阿児町南部(立神地区)
④	阿児町北西部(鶺方地区)	⑩	大王町西部(登茂山地区)
⑤	阿児町南西部(神明地区)	⑪	志摩町北部(越賀・和具・布施田地区)
⑥	阿児町北西部(鶺方地区)		

公共交通空白地区の状況

※運行経路が決まっている路線等を記載しているため、タクシー・福祉タクシー・スクールバスは除外

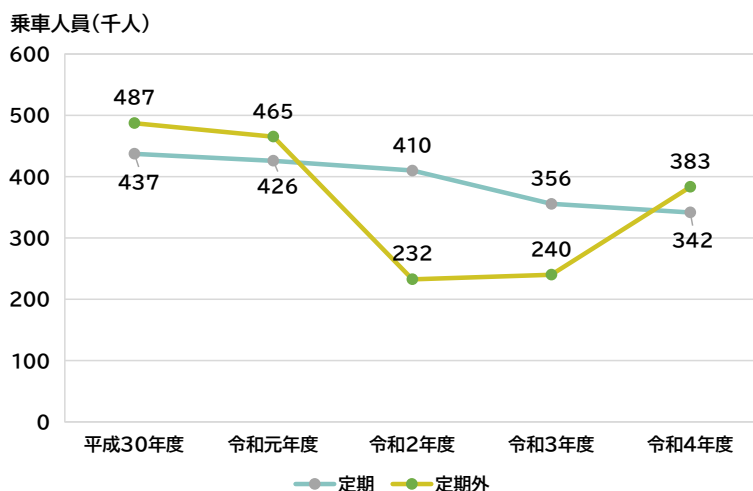
出典:GTFS-JP データ等を基に作成

(3) 公共交通の利用推移

1) 鉄道【市内各駅の乗車人員推移】

市内の鉄道駅で定期券を利用した乗車人員の合計は、令和4(2022)年度は342千人であり、コロナ禍前の令和元(2019)年度の426千人まで回復しておらず、緩やかな減少傾向にあります。

また、市内の鉄道駅で定期券利用以外の乗車人員の合計は、令和元(2019)年度と令和2(2020)年度と比較し、約50%の減少となりましたが、令和4(2022)年度は383千人であり、コロナ禍前の令和元(2019)年度の465千人に近づきながら、緩やかに回復しています。

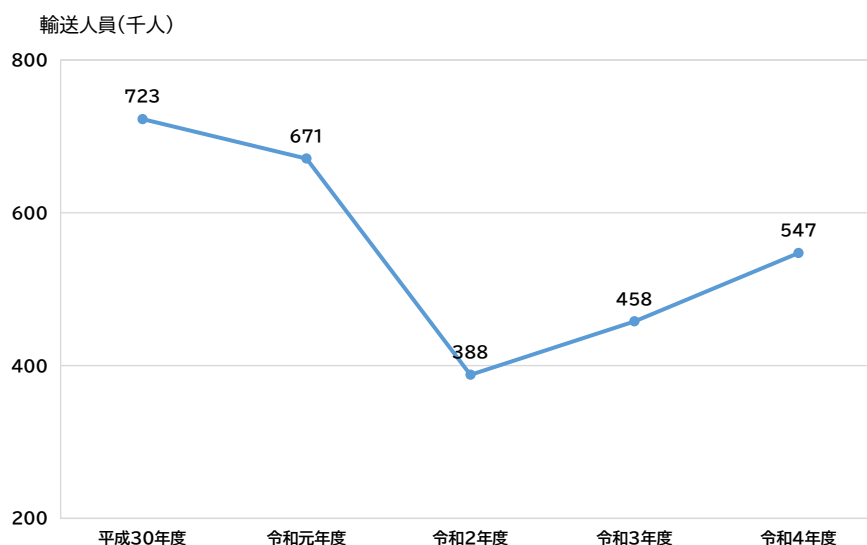


市内各駅の乗車人員推移(定期・定期外別)

出典:近畿日本鉄道(株)

2) 路線バス【市内各路線の輸送人員推移】

市内を運行する路線バスの輸送人員の合計は、令和元(2019)年度と令和2(2020)年度と比較し、約42%の減少となりましたが、令和4(2022)年度は547千人であり、令和元(2019)年度の671千人に近づきながら、緩やかに回復しています。

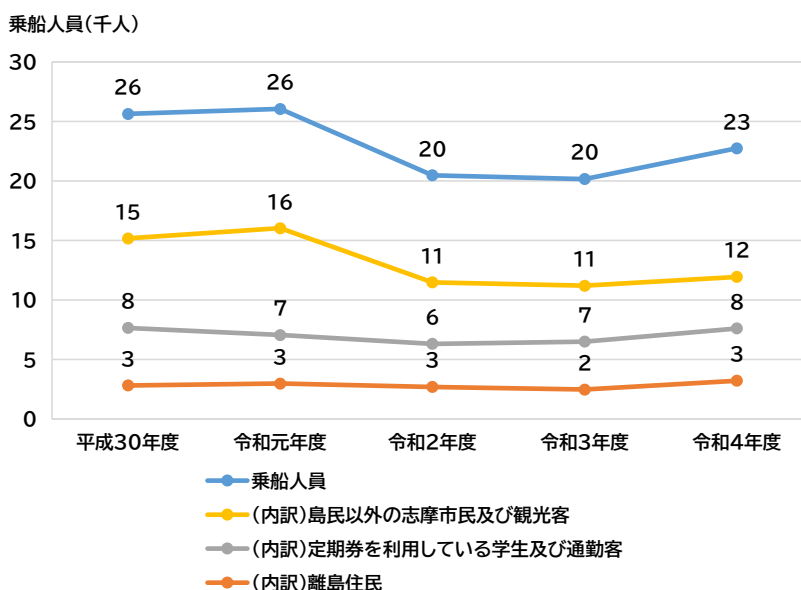


市内各路線の輸送人員推移(志島循環線含む)

出典:三重交通(株)

3) 定期航路(あご湾定期船)【乗船人員推移】

定期航路(あご湾定期船)の乗船人員の合計は、令和4(2022)年度は23千人であり、コロナ禍前の令和元(2019)年度の26千人に近づきながら、緩やかに回復しています。

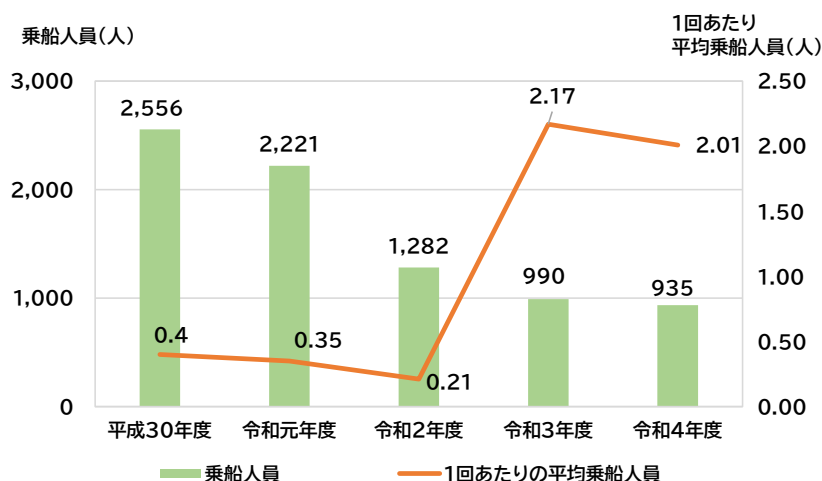


乗船人員推移

出典: 志摩マリンレジャー(株)

4) 市運航船【乗船人員推移】

市運航船の乗船人員の合計は、令和4(2022)年では935人となっており、令和元(2019)年の2,221人から大きく減少していますが、1回あたりの平均乗船人員は、令和4(2022)年では2.01人となっています。



乗船人員推移

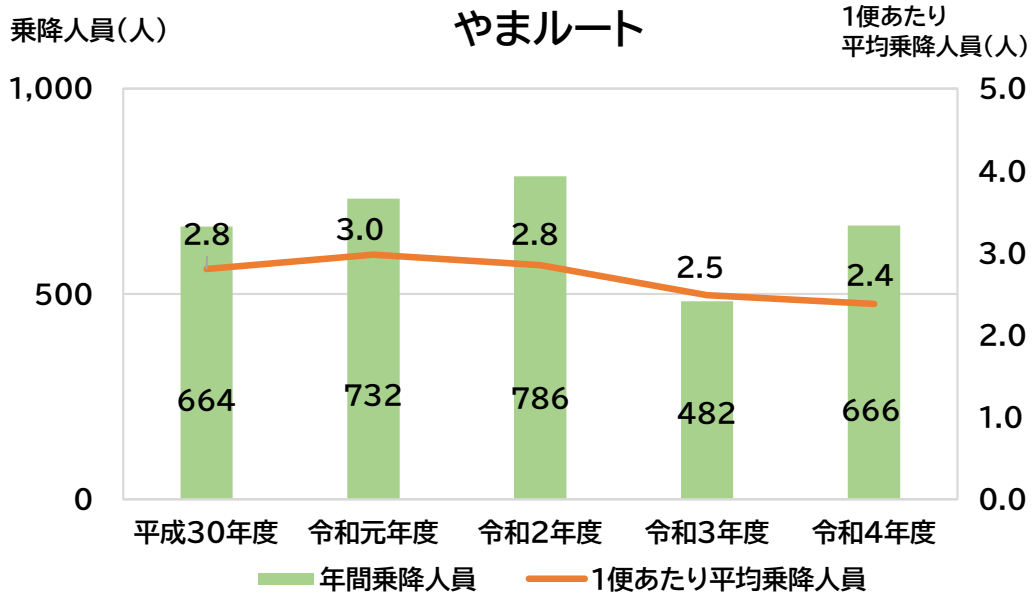
※市運航船は、令和3(2022)年度に県道船が廃止され、市運航船に切り替わった際に、運航回数の見直しを実施

出典: 志摩市

5) ハッスル号【やまルートとうみルートの乗降人員推移】

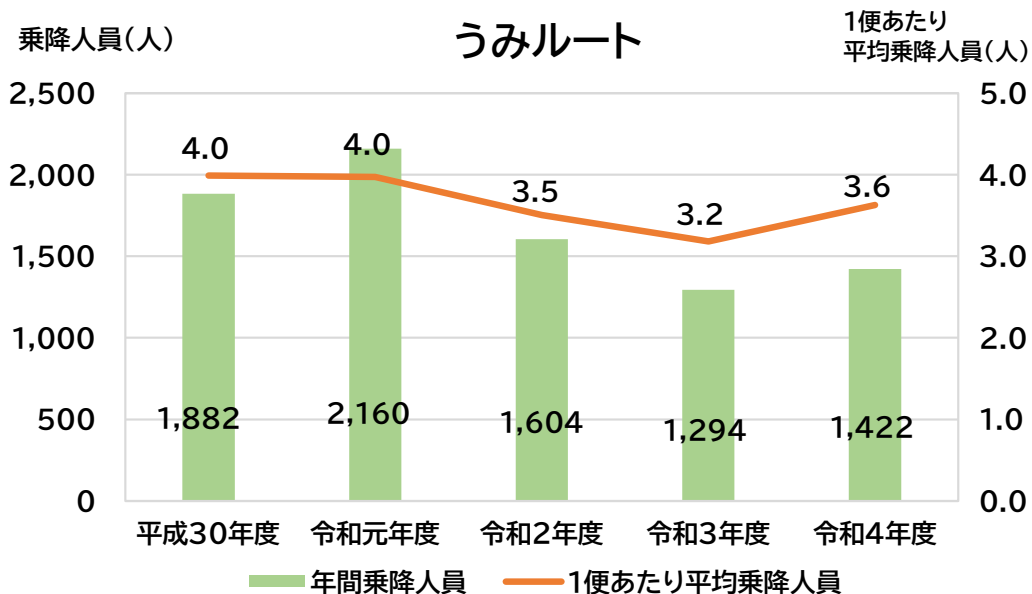
やまルートの1便あたりの平均乗降人員は、令和元(2019)年度から徐々に低下していますが、年間乗降人員は、令和4(2022)年度は666人で、令和元(2019)年度の732人に近づきながら、回復しています。

うみルートの1便あたりの平均乗降人員は、ほぼ横ばいで推移しています。年間乗降人員は、令和4(2022)年度は1,422人で、令和元(2019)年度の2,160人に近づきながら、回復しています。



やまルート乗降人員推移

出典:志摩市

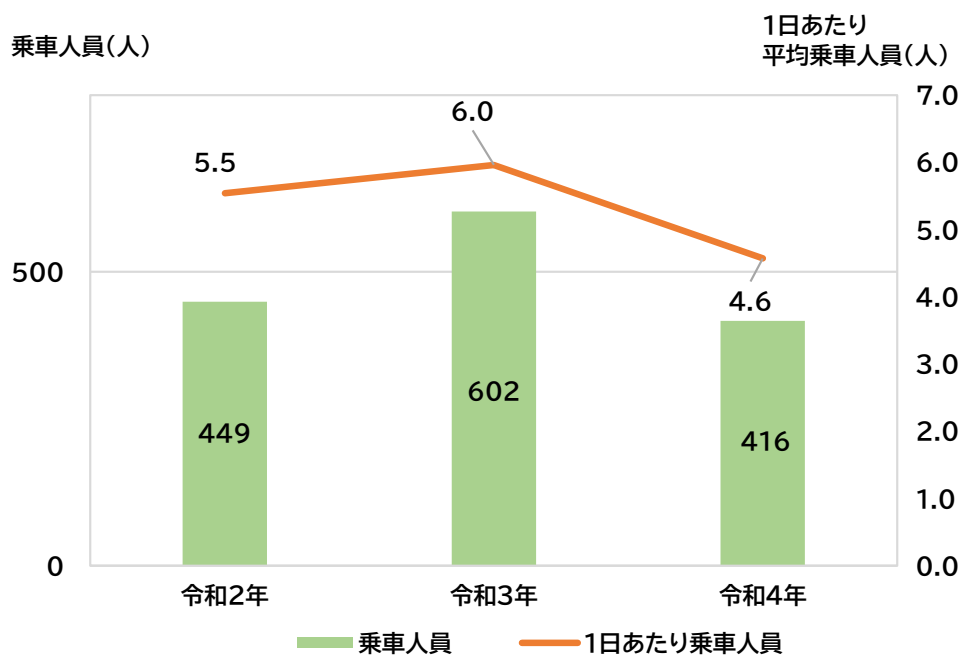


うみルート乗降人員推移

出典:志摩市

6) のってかんせ号【乗車人員推移】

のってかんせ号の乗車人員の合計は、令和4(2022)年では416人となっています。また、1日あたりの平均乗車人員は、令和4(2022)年は4.6人となっており、令和2(2020)年と比較すると、減少しています。



乗車人員推移

出典:志摩市

第3章 現況の考察と課題の整理

令和4(2022)年度に実施した地域別住民懇談会の結果やこれまでの現況整理、取組実績等を基に考察し、課題の整理を行います。

1 地域の課題

(1) 生産年齢人口の減少による公共交通利用者の減少

1) 現況の考察

生産年齢人口の減少に伴い通勤・通学需要が減少しており、特に、移動の中心となっている鉄道や路線バス、定期航路(あご湾定期船)の維持に大きな影響を与えています。

2) 課題

公共交通を維持していくために、日ごろから自動車を利用している人に公共交通を利用してもらう必要があります。また、停留所の位置やアクセスを改善することで、高齢者をはじめとした誰もが利用しやすい地域公共交通ネットワークの構築が必要です。

■ 地域別住民懇談会での主な意見

- ・ 学生も減ってきており、利用者を増やすのは難しい。
- ・ バスがなくなると学生が困る。
- ・ 自動車の利用が一般的で、公共交通には乗らない。
- ・ 公共交通を使うのは自動車を持っていない人が多い。
- ・ バス停留所が遠いので利用しにくいし、そこまで歩くことができない人もいる。

(2) 高齢化率の高まり

1) 現況の考察

高齢化率の高まり等により、公共交通の利用が長期的に減少しています。特に高齢者にとっては、坂道等による移動の不便さや、駅やバス停までのアクセス等の理由から公共交通の利用が困難な状況が生じています。それにより、自動車を運転できなくなった高齢者は、誰かに送迎してもらわないと、買い物や通院等ができない状況になっています。

2) 課題

公共交通を維持していくために、自動車を利用している方も含めて公共交通の利用頻度を高める取組が必要です。また、運行(運航)効率を意識しながら、高齢者の状況を踏まえ、各地域の特性に応じた移手段を確保していく必要があります。

■ 地域別住民懇談会での主な意見

- ・ 高齢で運転が難しくなる間際の状況まで、運転している人もいる。
- ・ バス停留所まで遠く、荷物が重いと歩いていくのが困難である。
- ・ バスの乗り方がわからない。
- ・ バス停留所までシニアカーで行っても置く場所がない。

(3) 観光客の利用促進

1) 現況の考察

現在の地域公共交通ネットワークは、観光客の多い「志摩スペイン村」へのバス路線は充実していますが、「横山展望台」、「志摩市観光農園」、「ともやま公園および周辺エリア」等の観光地への公共交通の手段が限られています。

2) 課題

観光客が公共交通をスムーズに利用できるように、駅やバス停留所、航路乗船場等の環境整備や、公共交通のアクセス方法の周知、市内での周遊性を高めるための二次交通の整備が必要です。

■ 地域別住民懇談会での主な意見

- ・ もっと間崎島の観光PRをする必要がある。魚釣り客も最近増えてきたので、そういう部分でPRできるのではないか。
- ・ 観光客を巻き込んだイベントを地域と一緒に実施していくことが必要。

2 公共交通の課題

(1) 公共交通空白地域の存在

1) 現況の考察

公共交通を利用したくてもできない公共交通空白地域では、高齢者や運転免許を返納する人等が日常生活を送りにくい状況となっています。

2) 課題

公共交通空白地域から、鉄道駅や路線バス停留所、商業・医療施設等への移動手手段を確保し、高齢者等が安心して免許返納できるような環境整備が必要です。

■ 地域別住民懇談会での主な意見

- ・ 公共交通を利用したいが、近隣にバス停留所がなく、利用が難しいため、不便である。
- ・ 道も狭いので、近くまで大型車両の乗り入れが難しい。
- ・ 買い物に歩いて行ける地区もあれば、遠くて歩いていけない地区もある。
- ・ 親族が車で送迎してくれるので不便を感じないが、将来のことを考えるとデマンド交通があれば利用したい。
- ・ 「運行本数が減る→利用しにくい→利用者数が減る」の悪循環に陥っている。免許を返納したくても、移動手手段が心配で、できない人が多い。

(2) 地域公共交通ネットワークのサービス内容の維持

1) 現況の考察

鉄道、路線バスおよび定期航路(あご湾定期船)の利用者は、コロナ禍前と比較し、回復しておらず、収支率は悪化しています。

2) 課題

公共交通を維持していくために、学生利用を継続させる取組が必要です。また、日ごろから自動車を利用している人や高齢者等に対しても公共交通の利用を促し、朝・夕時間帯だけでなく、日中時間帯の利用者も確保することで、公共交通の収支率の改善を図ることが必要です。

■ 交通事業者ヒアリングでの主な意見

バス事業者

日常生活路線は学生の利用が中心であり、一般の利用は減少していることから、効率的な運行をはじめ、利用促進等の取組が必要である。

定期航路事業者

定期航路(あご湾定期船)は損失が大きく、民間事業者のみでは事業の継続性を担保できないため、引き続き、行政(国・県・市)には支援を期待したい。

鉄道事業者

コロナ禍以降、想像以上に利用者が回復していない状況であり、運賃改定により運賃を上げても、運賃収入が下がっているため、さらに利用促進を図る必要がある。

(3) 待合・乗継機能等の状況

1) 現況の考察

公共交通の乗継拠点である鵜方駅は、トイレや待合所等さらなる待合環境の整備が必要です。また、志摩磯部駅においても乗継機能の強化が求められています。加えて、主要な市内の路線バス停留所には、必要に応じて、駐輪場の整備が必要となっています。

2) 課題

鵜方駅の待合機能や乗継機能の強化のほか、志摩磯部駅では、路線バスとの接続強化が課題となっています。また、市内各地域での自転車やシニアカーの駐輪スペースを確保することにより、公共交通の利用促進を図ることが必要です。

■ 地域別住民懇談会での主な意見

- ・ バス停留所にシニアカー置き場がないので、バスへの乗り継ぎがしにくい。
- ・ 鵜方駅での各交通の接続が悪く、待ち時間が長いので、環境を整備してほしい。
- ・ 志摩磯部駅と磯部バスセンターが繋がっていない。時間もバラバラで接続が悪い。

(4) 新たな地域公共交通ネットワークの構築

1) 現況の考察

公共交通は、過去のさまざまな経緯により形成され、現在の利用者の移動ニーズに対応した運行を行っています。そのため、主要な移動手段である鉄道や路線バスは柔軟にルートを変更することが難しい側面があります。

2) 課題

市民や交通事業者等の関係者の声を聴きながら、人口構造や社会構造等の変化や地域の変化を考慮し、地域の特性に応じた、新たな地域公共交通ネットワークの構築が必要です。

■ 地域別住民懇談会での主な意見

- ・ 電車と定期船のダイヤが合っておらず、帰島時の接続が悪く不便。電車の本数も少ないので、通院が非常に不便である。磯部にタクシーがないことも困る。
- ・ 電車の本数が少ないため、通院時の往復に時間がかかってしまう。

第4章 公共交通の機能分担

1 公共交通の機能分担

「志摩市都市計画マスタープラン」を踏まえながら、市内の公共交通の機能分担等を、次のとおり行います。

公共交通における位置付け・役割

位置付け	系統名等	役割	方向性
広域幹線	近鉄志摩線		
地域間幹線 ※1	路線バス (御座線)	▶ 市民や観光客の交流の促進やにぎわいの創出につながるネットワーク	▶ 引き続き市の公共交通の骨格を形成できるよう、利用促進等により、将来に渡って一定以上のサービス水準を確保していきます。
	路線バス (宿浦線)		
	路線バス (五ヶ所線)		
支線	路線バス (安乗線)	▶ 地域生活拠点と集落とを接続するネットワーク	▶ 今後の移動需要の動向を注視しつつ、効率的な運行(運航)や利用促進等により、一定以上のサービス水準を確保していきます。
	路線バス (スペイン線)		
	定期航路 (あご湾定期船)※2	▶ 中核拠点と観光地とを接続するネットワーク	▶ 既存のネットワークでは対応できない移動需要がある場合は、運行(運航)計画の変更(ダイヤ改正等)や新たな移動手段の導入により、市民や観光客の移動を支えます。
	市運航船		
	渡鹿野渡船		
	コミュニティバス (志島循環線)		
	コミュニティバス (ハッスル号)		
	コミュニティバス (のりあい)※3		
ボランティア輸送 (のってかんせ号)			

※1 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用し、持続可能な運行を実施

※2 地域公共交通確保維持改善事業(離島航路運営費等補助金)を活用し、持続可能な運航を実施

※3 地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、持続可能な運行を実施

第5章 目標とする地域公共交通ネットワーク体系

1 地域公共交通確保維持改善事業の取組状況

市内の公共交通を確保・維持するために、国の地域公共交通確保維持改善事業を継続して活用していく必要があります。事業の必要性や概要、実施主体等は、次のとおりです。

地域公共交通確保維持改善事業の必要性

系統名等	必要性
路線バス (御座線)	<p>市内外の交通拠点を接続し、通勤・通学を中心とする日常生活や観光等多様な目的で利用する、重要な交通となっています。</p> <p>一方で、路線バス事業者や市の運営努力のみでは、路線の維持が困難となっており、地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)により運行を確保・維持する必要があります。</p>
路線バス (宿浦線)	
路線バス (五ヶ所線)	
定期航路 (あご湾定期船)	<p>間崎島民を中心とする日常生活や通勤・通学・観光等、多様な目的で利用する、重要な交通となっています。</p> <p>一方で、船舶運航事業者や市の運営努力のみでは、航路の維持が難しくなっており、地域公共交通確保維持改善事業(離島航路運営費等補助金)により運航を確保・維持する必要があります。</p>
コミュニティバス (のりあい)	<p>大王・志摩地域における集落から、既存のバス停留所や医療機関、商業施設等を接続し、高齢者を中心とする日常生活の通院・買い物等の移動を支える、重要な交通となっています。</p> <p>一方で、タクシー事業者や市の運営努力のみでは、路線の維持が困難となっており、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)により運行を確保・維持する必要があります。</p>

補助系統等に係る事業および実施主体の概要

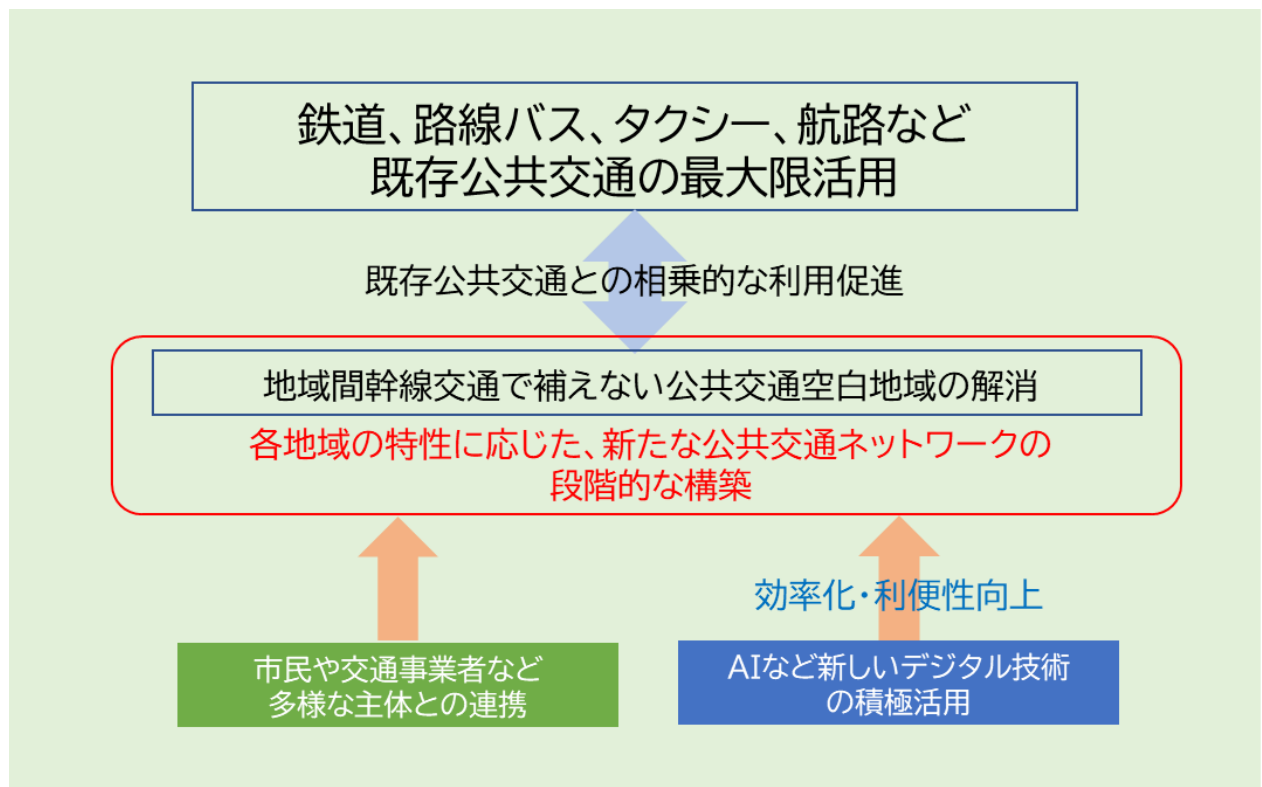
系統名等	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行(運航)	実施主体	補助事業の活用
路線バス (御座線)	御座港	鵜方駅前	伊勢 赤十字病院	道路運送法 第4条(乗合)	路線定期 運行	三重交通 (株)	地域間幹線系統 確保維持費国庫 補助金
路線バス (宿浦線)	宿浦	鵜方駅前	伊勢 赤十字病院				
路線バス (五ヶ所線)	磯部バス センター	五ヶ所	宇治山田 駅前				
定期航路 (あご湾 定期船)	和具	間崎	賢島	海上運送法 第3条	定期航路	志摩マリン レジャー (株)	離島航路運営費 等補助金
コミュニテ ィバス (のりあい)	大王地域内・志摩地域内 (一部地域以外含む)			道路運送法 第4条(乗合)	区域運行	志摩市	地域内フィーダ ー系統確保維持 費国庫補助金

2 本計画のめざす将来像

本計画のめざす将来像は、「志摩市総合計画」に定める、めざすまちの将来像「住む人支え 来る人迎える 豊かな里と海のまち」の下、高齢者と高校生を中心とした市民と来訪する観光客の両者を念頭に置きつつ、次のとおり定めます。

住む人の誰もが、いつまでも、安心して自由に出かけられ、訪れた人がみな、まちじゅうを自由に巡り、自然や人の魅力に出会えるまち

めざす将来像を実現するため、本計画では次の目標に沿って取組を進めます。



3 めざす将来像を実現するための基本方針(視点)

めざす将来像を実現するため、次のとおり基本方針(視点)を定めます。

- I 市民が過度に自動車に依存せず、地域公共交通で気兼ねなく移動できる姿
- II 観光客が地域公共交通で、快適に観光地を周遊することができる姿
- III 市民・事業者・行政等、みんなが一緒に考え、つくる地域公共交通ネットワークのあるまち

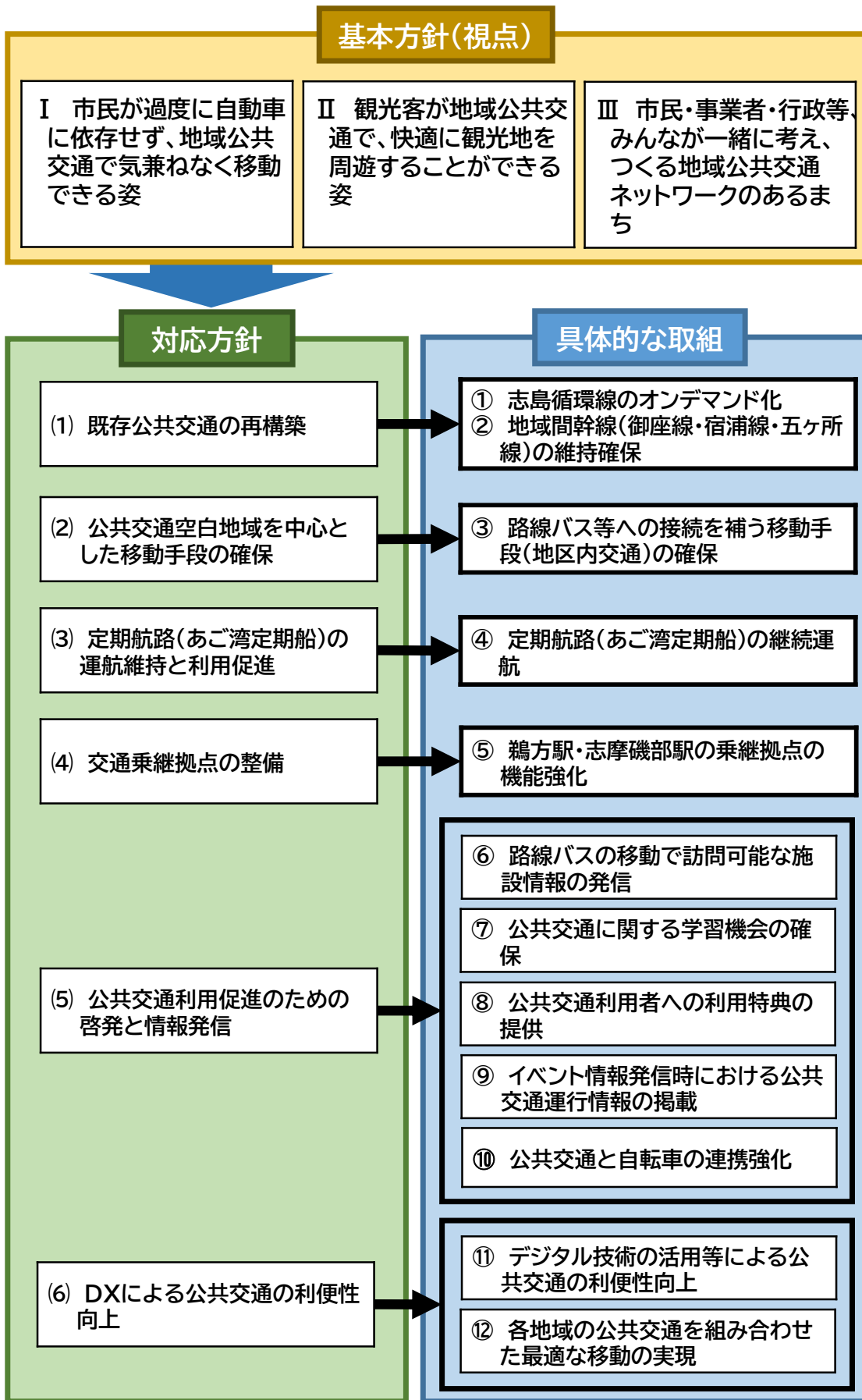


めざす将来像を実現するための各地域特性に応じた取組の視点

4 対応方針と具体的な取組

めざす将来像を実現するために、基本方針(視点)を踏まえ、次の対応方針を設定し、具体的な取組を展開します。

- 対応方針(1): 既存公共交通の再構築
- 対応方針(2): 公共交通空白地域を中心とした移動手段の確保
- 対応方針(3): 定期航路(あご湾定期船)の運航維持と利用促進
- 対応方針(4): 交通乗継拠点の整備
- 対応方針(5): 公共交通利用促進のための啓発と情報発信
- 対応方針(6): DXによる公共交通の利便性向上



基本方針(視点)・対応方針・具体的な取組一覧

第6章 事業の推進

1 各主体の役割

対応方針(1)	既存公共交通の再構築	
実施主体 の役割	志摩市	市民や交通事業者をはじめとした関係者と対話を図りつつ、調整役を担いながら、適切な再構築計画を立案します。
	交通事業者 (バス・タクシー 等)	交通運営主体として培ってきたノウハウをもとに、再構築計画の立案に対する助言の実施や、既存公共交通の運行形態変更等に対応します。
	市民・関係団体	日常生活体験をもとに、地域別住民懇談会等において、公共交通の現状や課題について、市や交通事業者とともに新たな交通体系を考え、つくる主体を担います。

対応方針(2)	公共交通空白地域を中心とした移動手段の確保	
実施主体 の役割	志摩市	市民や交通事業者をはじめとした関係者と対話を図りつつ、調整役を担いながら、公共交通空白地域に適する運行計画・利用促進策等を立案します。
	交通事業者 (バス・タクシー 等)	交通運営主体として培ってきたノウハウをもとに、運行計画・利用促進策等の立案に対する助言の実施や、新たな交通体系の運行または運行支援を担います。
	市民・関係団体	公共交通の現状や課題を自分事として捉え、市や交通事業者とともに公共交通空白地域における移動手段を考え、つくる主体を担います。

対応方針(3)	定期航路(あご湾定期船)の運航維持と利用促進	
実施主体 の役割	志摩市	関係者との調整役を担いながら、運航効率が高いダイヤ設定や国と県と協調し、損失に対する財政負担、改善に向けた助言等の支援を行います。また、交通事業者と連携し、利用促進策を企画・提案・実施します。
	交通事業者 (航路)	市と連携して利用促進策を企画・実施し、観光利用者等の増加を図りながら、定期航路(あご湾定期船)の継続運航を行います。
	市民・関係団体	航路利用環境等について、市や交通事業者とともにダイヤ設定等の運航形態を考え、つくる主体を担います。

対応方針(4)	交通乗継拠点の整備	
実施主体 の役割	志摩市	異なる移動手段(バス、鉄道、船、タクシー、自転車、歩行者等)が接続し、シームレスな移動が実現できるよう、交通事業者や市民と連携し、駅や停留所等の交通乗継拠点の整備に取り組みます。
	交通事業者 (鉄道・バス・ 航路・タクシー)	乗継拠点でのスムーズな接続を確保するため時刻表等の調整を行います。また、誰でも拠点(駅・停留所・渡船場等)を利用できる環境づくりに取り組みます。
	市民・関係団体	利用者目線で公共交通の利便性向上につながる方策を提案し、交通乗継拠点の整備に取り組みやすい環境をつくります。

対応方針(5)	公共交通利用促進のための啓発と情報発信	
実施主体 の役割	志摩市	市民や来訪者の移動時間帯や目的地、移動ニーズ、公共交通の運行状況を把握し、広報誌・ケーブルテレビ・ホームページ等で利用促進を促す情報発信を企画・実施します。
	交通事業者 (鉄道・バス・ 航路・タクシー)	利用者のニーズを把握しつつ、他の主体と運行(運航)状況を共有・連携するとともに、バスの乗り方教室等の啓発活動を企画・実施します。
	市民・関係団体	日常の生活体験をもとに、必要な交通情報等について提案し、自ら積極的に公共交通を利用します。

対応方針(6)	DXによる公共交通の利便性向上	
実施主体 の役割	志摩市	各地域の交通が接続し、一元的に利用可能となるような仕組みづくりに取り組みます。また、デマンド交通の予約システム等、新たな移動手段について、デジタル技術を積極的に活用します。さらに、高齢者等を対象にスマートフォンの使用方法等の習得支援を行うことで、デジタル技術の普及を図ります。
	交通事業者 (鉄道・バス・ タクシー)	時刻表や乗継情報の掲載をはじめとして、利用者が交通情報を取得しやすい環境づくりに取り組みます。また、ICT(情報通信技術)を活用して、よりスマートで使い勝手の良い地域公共交通システムを導入し、利便性向上に取り組みます。
	市民・関係団体	スマートフォンやPC・タブレット等の情報端末を積極的に利用する等、公共交通の利便性が高まる取り組みを行い、よりスマートで利便性の高い地域公共交通システムの構築を支援します。

2 具体的な取組

取組内容①	志島循環線のオンデマンド化				
事業概要	志島循環線の利便性を高め、効果的な運行形態を構築するため、現状の定時定路線運行とデマンド型の運行が融合する新たな運行形態を構築します。				
今後のスケジュール (年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	調整	実施			

取組内容②	地域間幹線(御座線・宿浦線・五ヶ所線)の維持確保				
事業概要	路線バス事業者および三重県、関係市町と連携し、広域での観光周遊の情報発信等、地域間幹線の利用促進や利便性の高い運行形態を構築します。				
今後のスケジュール (年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	調整	実施			

取組内容③	路線バス等への接続を補う移動手段(地区内交通)の確保				
事業概要	市民の声を聴き、内容を吟味しつつ、路線バス事業者等と連携し、運行計画の立案や普及活動に取り組みます。また、公共交通空白地域等の既存公共交通の利用が困難な地域における、通学や通院、買い物、路線バス等へ接続するための移動手段を確保します。				
今後のスケジュール (年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	志摩地域と大王地域 実証		実装		
	浜島地域 調査・研究		実施調整	実施	
	磯部地域 実施				

※「実証」とはデマンド交通の本格運行を検討するための試験的運行を意味します。「実装」とは、「実証」を経て本格運行された状態を意味します。

取組内容④	定期航路(あご湾定期船)の継続運航				
事業概要	観光客への利用促進策の実施や、運航効率を高める調整を行いつつ、間崎島民を中心として日常生活を支える重要な移動手段である定期航路(あご湾定期船)を確保維持します。				
今後のスケジュール(年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	実施				

取組内容⑤	鵜方駅・志摩磯部駅の乗継拠点の機能強化				
事業概要	主要な交通乗継拠点である鵜方駅での待合環境の整備や五ヶ所線の志摩磯部駅までの乗継機能の強化等、乗継拠点の機能強化を図り、公共交通の利便性を向上します。				
今後のスケジュール(年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	鵜方駅の待合環境整備				
	調整		実施		
	五ヶ所線の志摩磯部駅への乗り入れ				
	調整	実施			

取組内容⑥	路線バスの移動で訪問可能な施設情報の発信				
事業概要	既存公共交通の再構築や公共交通への接続を補う移動手段の確保の取組と併せて、バス路線ごとに利用可能施設の情報を発信することで、路線バスの利用促進を図ります。				
今後のスケジュール(年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	調整	実施			

取組内容⑦	公共交通に関する学習機会の確保				
事業概要	公共交通に親しみを持ち、公共交通が担う役割や特徴を理解してもらうため、児童・生徒や高齢者等を対象に、交通学習を実施し、持続的に公共交通利用者の確保を図ります。				
今後のスケジュール(年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	実施				

取組内容⑧	公共交通利用者への利用特典の提供				
事業概要	市内の商業施設等と連携し、公共交通の利用者を対象に各施設で特典が得られる取組を実施し、日中時間帯を中心とした公共交通の利用促進を図ります。				
今後のスケジュール (年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	調整	実施			

取組内容⑨	イベント情報発信時における公共交通運行情報の掲載				
事業概要	イベント情報を発信する際に、イベント施設周辺の駅・バス停留所・港の名称や路線バス検索アプリ等を併記することにより、公共交通の利用促進を図ります。				
今後のスケジュール (年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	調整	実施			

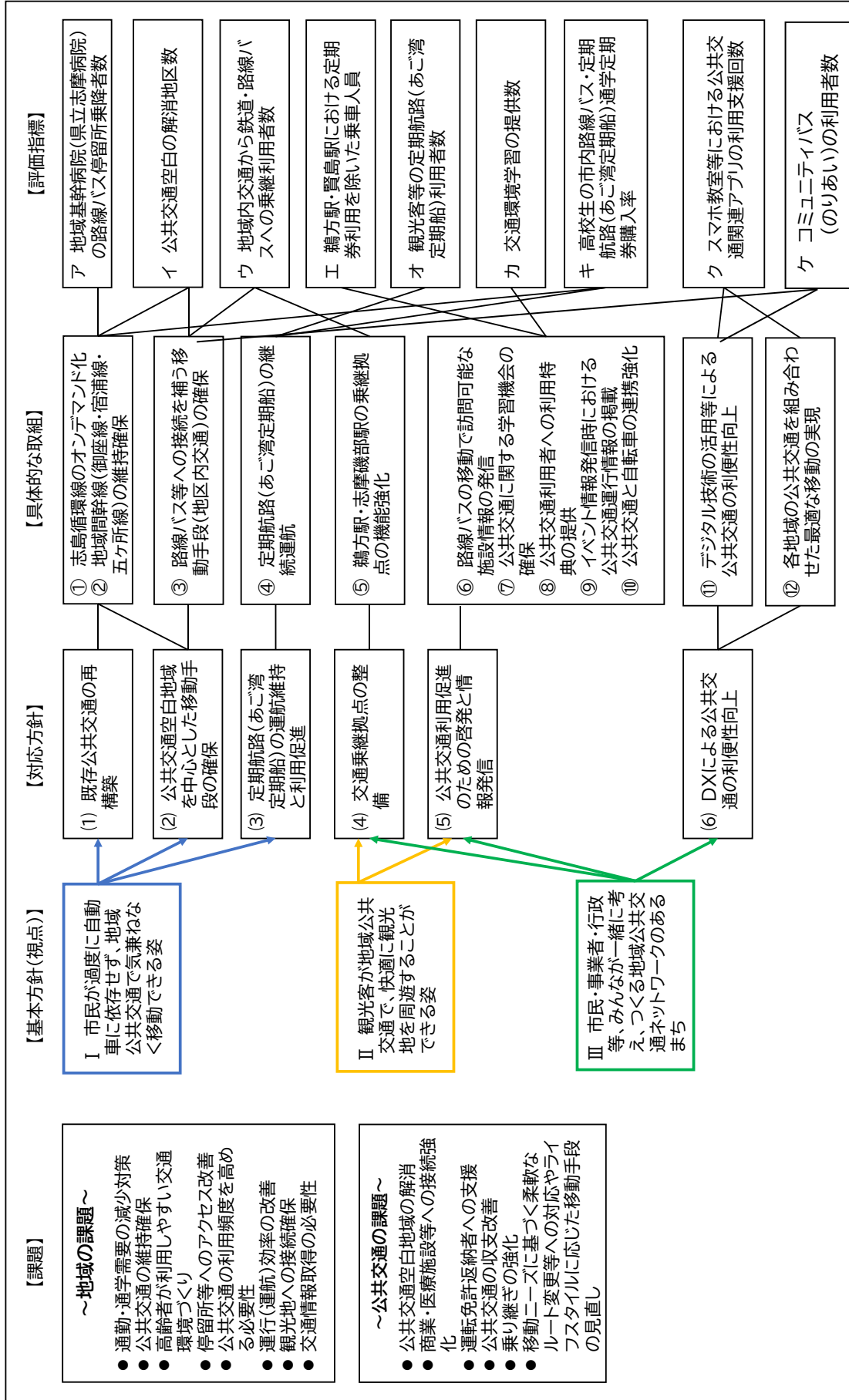
取組内容⑩	公共交通と自転車の連携強化				
事業概要	サイクルトレインの導入や、路線バスへの自転車ラックの設置、定期航路(あご湾定期船)での自転車の運搬、シェアサイクリングの推進等を行い、公共交通を自転車と組み合わせることにより、自転車を移動手段として利用しやすい環境を整備します。				
今後のスケジュール (年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	実施				

取組内容⑪	デジタル技術の活用等による公共交通の利便性向上				
事業概要	デマンド交通の予約システム等、新たな移動手段について、デジタル技術を積極的に活用します。また、高齢者等を対象にスマートフォンの使用方法等の習得支援を行うことで、デジタル技術の普及を図ります。				
今後のスケジュール (年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	実施				

取組内容⑫	各地域の公共交通を組み合わせた最適な移動の実現				
事業概要	デジタル技術等を活用し、市内に存在するさまざまな各公共交通を組み合わせた交通システムを構築することで、最適な移動の実現に取り組みます。				
今後のスケジュール (年度)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	準備	調整	実施		

第7章 対応方針と評価指標の体系

1 対応方針と評価体系



2 評価指標の設定

(1) 設定指標

本計画に位置付けた事業の達成状況を評価するため、次の指標を設定します。

これら指標については、毎年度、志摩市地域公共交通会議において、実績値等を用いて評価し、進捗状況を管理していきます。

なお、各公共交通において、利用者数や収支状況に加えて、市民1人あたりの市の財政負担額について、毎年度目標値を設定し、検証を行います。

1) 地域基幹病院(県立志摩病院)の路線バス停留所乗降者数

項目	現況値 (令和 5(2023)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)	把握方法
高齢者の公共交通 利用促進	(平日)24人/日 (土曜) 4人/日 (日曜) 2人/日	(平日)40人/日 (土曜) 7人/日 (日曜) 3人/日	交通事業者への利用状況調査により把握

※平日、土曜、日曜の3日間における乗降者数調査を基に算出

2) 公共交通空白の解消地区数

項目	現況値 (令和 5(2023)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)	把握方法
公共交通空白地区の 解消	—	全地区	市の事業推進状況より把握

3) 地区内交通から鉄道・路線バスへの乗継利用者数

項目	現況値 (令和 4(2022)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)	把握方法
地区内交通との 乗継促進	278人/年	380人/年	ハッスル号の鵜方駅・志摩磯部駅と磯部バスセンターの乗降者数

※実証段階の地区内交通は、本格運行となった際、目標値への反映を検討します。

4) 鵜方駅・賢島駅における定期券利用を除いた乗車人員

項目	現況値 (令和 4(2022)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)	把握方法
鵜方駅・賢島駅での 定期券利用以外の 乗車人員	320,915人/年	362,000人/年	交通事業者への利用状況調査により把握

5) 観光客等の定期航路(あご湾定期船)利用者数

項目	現況値 (令和 5(2023)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)	把握方法
定期航路 (あご湾定期船) の利用促進	12,952人/年	16,000人/年	交通事業者の利用実績により把握

※観光客等とは、間崎島民と定期券利用者(高校生及び通勤客)を除いた、市民及び観光客を指します。

6) 交通環境学習の提供数

項目	現況値 (令和4(2022)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)	把握方法
市民と公共交通との 関係強化	1回/年	5回/年	交通事業者と市内小中学校 の取組状況により把握

7) 高校生の市内路線バス・定期航路(あご湾定期船)通学定期券購入率

項目	現況値 (令和 5(2023)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)	把握方法
高校生の通学等の 公共交通利用促進	【路線バス】12.1% 【定期船】11.2%	【路線バス】15.0% 【定期船】15.0%	交通事業者の販売状況により把握

※路線バスは市内対象年齢人口に占める通学定期購入者数割合、定期航路(あご湾定期船)は県立水産高校生生徒数に占める通学定期購入者数割合で算出

8) スマホ教室等における公共交通関連アプリの利用支援回数

項目	現況値 (令和 5(2023)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)	把握方法
デジタル技術の活用 による、公共交通の 利便性向上	—	25回(累計)	市の事業推進状況より把握

9) コミュニティバス(のりあい)の利用者数

項目	現況値 (令和7(2025)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)	把握方法
路線バス等への接続 を補う移動手段	773人/年	6,300人/年	利用状況より把握

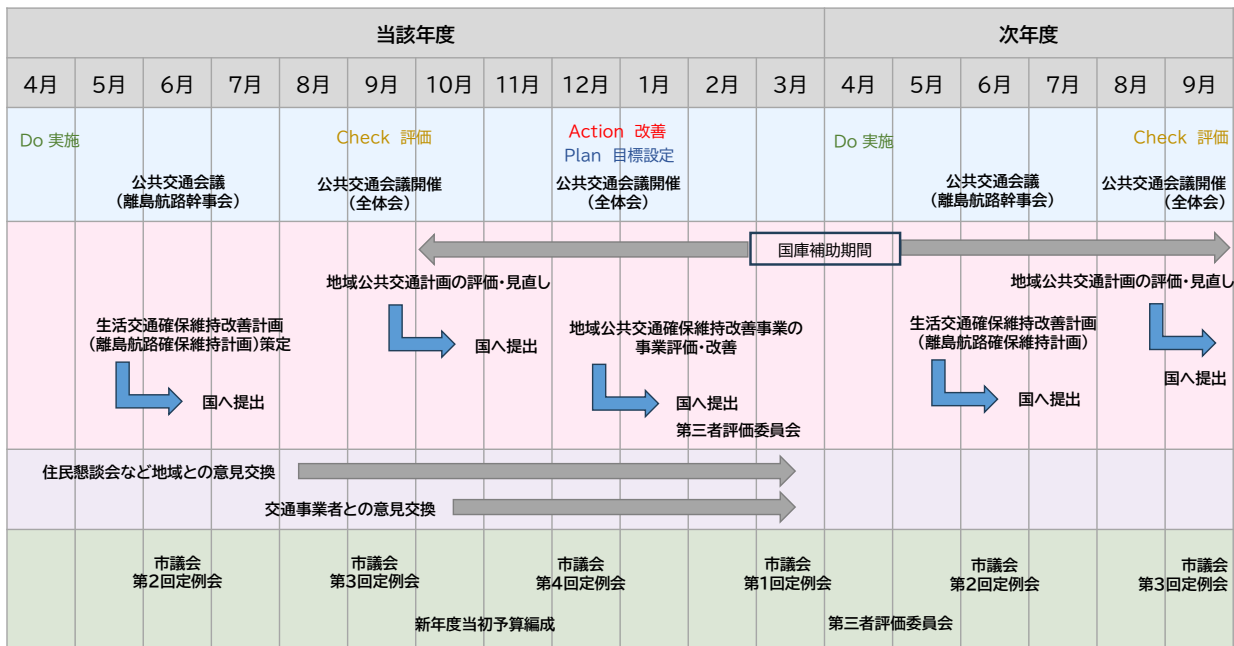
※令和 7 年度の現状値は、実証期間の 4 か月間の数値です。

3 進捗管理

本計画の評価・検証・進捗管理・改善策の検討は「志摩市地域公共交通会議」が主体となって実施します。

原則として毎年度4月に事業を開始し、9月に前年度実績の評価・検証を行うとともに、改善策を検討し、次年度の事業実施に反映していきます。

【PDCAサイクル(年間)】



※令和9(2027)年度から次期計画策定に着手

志摩市地域公共交通計画

令和6(2024)年3月

令和8(2026)年6月 一部変更

志摩市政策推進部総合政策課

〒517-0592 三重県志摩市阿児町鵜方3098番地22

TEL 0599-44-0205 FAX 0599-44-5252

E-mail sogoseisaku@city.shima.lg.jp



志摩市