

第2次

多気町地域公共交通総合連携計画 (改訂版)

～つながりとふれあいで“ええまち”を支える交通機関を目指して～

令和5年7月

多気町

1. はじめに

路線バスは、住民にとって、通学・通勤、通院、買い物など日常生活に密着した交通手段であり、特に自ら交通手段を持たない高齢者や学生などにとっては必要不可欠である。

当町では、自家用車依存の進展に伴うバス利用者の減少等により、町内を運行していた三重交通の路線バス（丹生線）が平成 10 年に廃止となり、町内における公共交通手段の確保が課題となった。これをうけ、廃止代替としての西相鹿瀬線（旧多気町）、丹生線（旧多気町～旧勢和村）の運行を開始した。さらに平成 13 年からは住民の要望により勢和巡回バス（旧勢和村）の運行を開始した。

平成 18 年 1 月 1 日に多気町と勢和村が合併した後も従来通りバスを運行し続けた。しかし旧町村間の不均衡を是正し、一体的な公共交通施策を展開するため、平成 18 年 10 月に地域公共交通会議を設置して検討を開始し、平成 20 年 10 月 3 日に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第 5 条に規定される地域公共交通総合連携計画として「多気町地域公共交通総合連携計画」を策定した。この計画は、交通不便地域の解消、多気町民の交流範囲の拡大、町の公共交通ネットワークの形成、公共交通への意識の向上を目的とするもので、計画をもとに、平成 21 年 4 月 1 日より、幹線バスと予約運行小型バスの併用運行となった。

しかし、この連携計画に基づく運行では、住民のニーズに合わない部分が多くみられ、町内の他の公共交通機関である路線バス及び JR との連携も不十分であった。そこで、改善点を見直し、より良い地域公共交通体系を構築するため、平成 25 年 4 月 1 日に第 2 次の「多気町地域公共交通総合連携計画」を、計画期間を 3 年間として策定した。

その後、平成 26 年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、法定計画は「地域公共交通総合連携計画」から「地域公共交通網形成計画」に変更となり、それが満たすべき要件も変更になった。

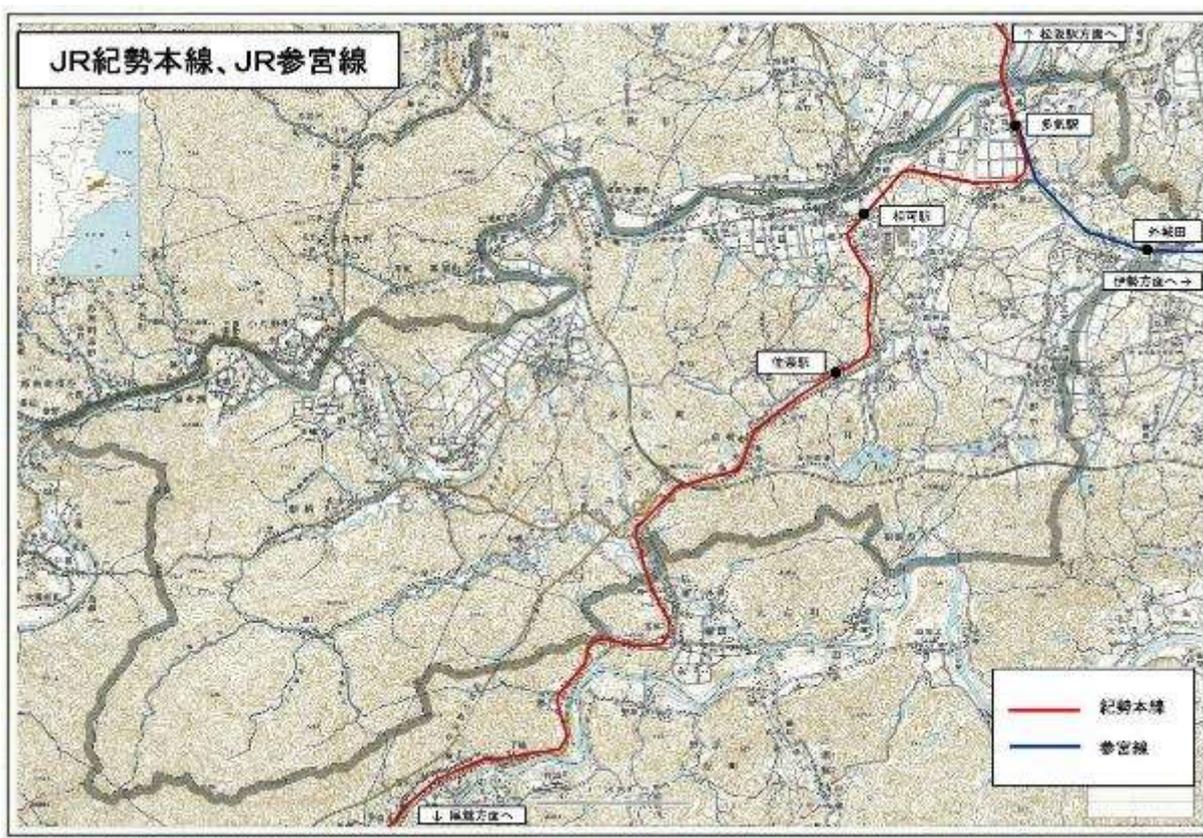
本町においても、連携計画から網形成計画へ移行することを予定していたが、平成 28 年度においては都市計画マスタープランの改定、平成 29 年度においては以前から課題であった土日祝のバスの運行等の実証運行を実施したことから、3 年間連携計画を延長した。これらの内容を反映させて令和 2 年 4 月 1 日より多気町地域公共交通網形成計画の計画期間に移行する予定をしていたが、令和 2 年度内に公共交通関連法の改正があり、令和 3 年度に改めて改正後の内容に沿った計画を作る予定であったがさらに準備期間を設け、第 2 次連携計画（改訂版）をさらに令和 6 年 3 月 31 日まで延長する。

2. 本町の公共交通の現状

(1) 公共交通全体の現状（令和5年4月現在）

1 鉄道

JR 紀勢本線、JR 参宮線が通っており、多気駅、相可駅、佐奈駅、外城田駅が設置されている。多気駅は町中心部から少し離れていますが、紀勢本線から参宮線が分かれる駅であり、松阪方面、伊勢方面へのアクセス拠点として、また町への玄関口として大きな役割を担っている。名古屋とを結ぶ「快速みえ」、が約1時間に1本、「特急南紀」が1日に4本運行している。また、伊勢・鳥羽方面へ「快速みえ」が1時間に1本程度、尾鷲方面へは「特急南紀」の他に普通列車が2時間に1本程度運行している。



② 路線バス（三重交通）

松阪市と大台町にまたがって走る広域的な路線バスのことを地域間幹線と言う。この路線バスは広域的な生活を支える重要な役割を担っており、路線によって高校生の通学利用が中心となっている。この地域間幹線は、地域公共交通確保維持改善事業に基づく補助金を、国と県から得て運行している。運行日は全日で、三重交通株式会社にて平日ダイヤ、土日祝日ダイヤが設けられている。

① 大杉線

松阪駅から多気町役場、クリスタルタウン、VISON（ヴィゾン）を經由し、大台町の JR 三瀬谷駅までの区間の 4 系統となる。

- ・ 54 系統「松阪駅～三瀬谷」
- ・ 55 系統「松阪駅前～シャープ正門前」
- ・ 57 系統「松阪駅前～道の駅奥伊勢おおだい」
- ・ 58 系統「松阪駅前～VISON（ヴィゾン）」

また、「シャープ南」停留所を設けることで、シャープへの来訪者の利便性も損なわないように路線設定している。

② 松阪熊野線（56 系統）

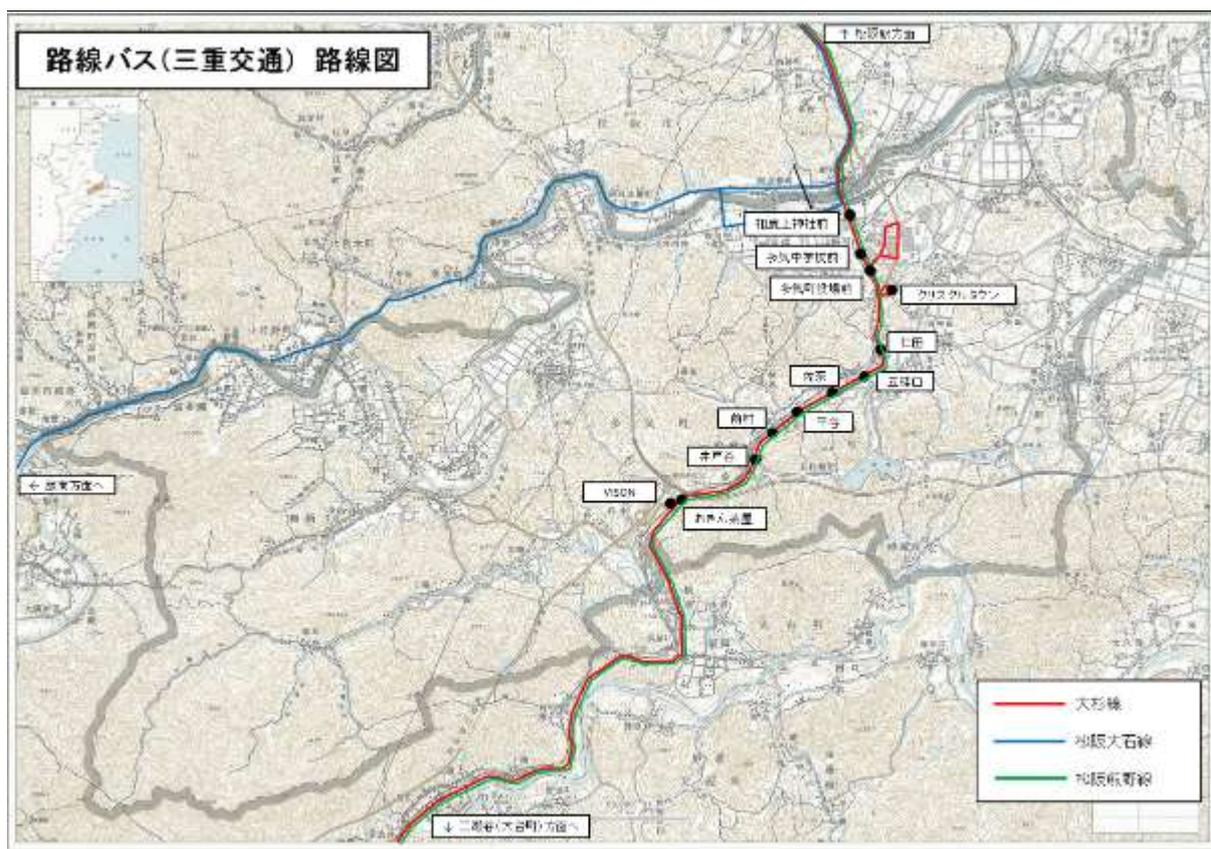
平成 30 年 10 月に南紀特急線が廃止になり、新たに設定された路線である。一部の便で「松阪中央病院」にて発着している。町内の停留所は大杉線とほぼ同じで、その先は三交南紀営業所（熊野市）へとつながる。起点から終点まで約 3 時間 30 分かかりますが、車両はノンステップで乗降しやすくなっている。

③ 松阪大石線（52 系統）

「松阪駅前～大石（松阪市）」間を運行する路線で、町内の相可高校を經由する系統である。町内の停留所として「三疋田」、「四疋田」、「相可高校前」、「相可一区」がある。朝の混雑を緩和するため、同路線では高校生専用の通学バスを、松阪駅、大石から 1 便ずつ運行している。（学休日は運休）

④ 飯南波瀬線（11・12 系統）

「松阪駅前～道の駅飯高駅（松阪市飯高町）」間と、「松阪駅前～スメール（松阪市飯南町）」間を運行する路線で、飯南高校を經由する系統である。大石のバス停からの利用が多く、飯南高校への通学路線としても重要な路線となっている。



3 町営バス

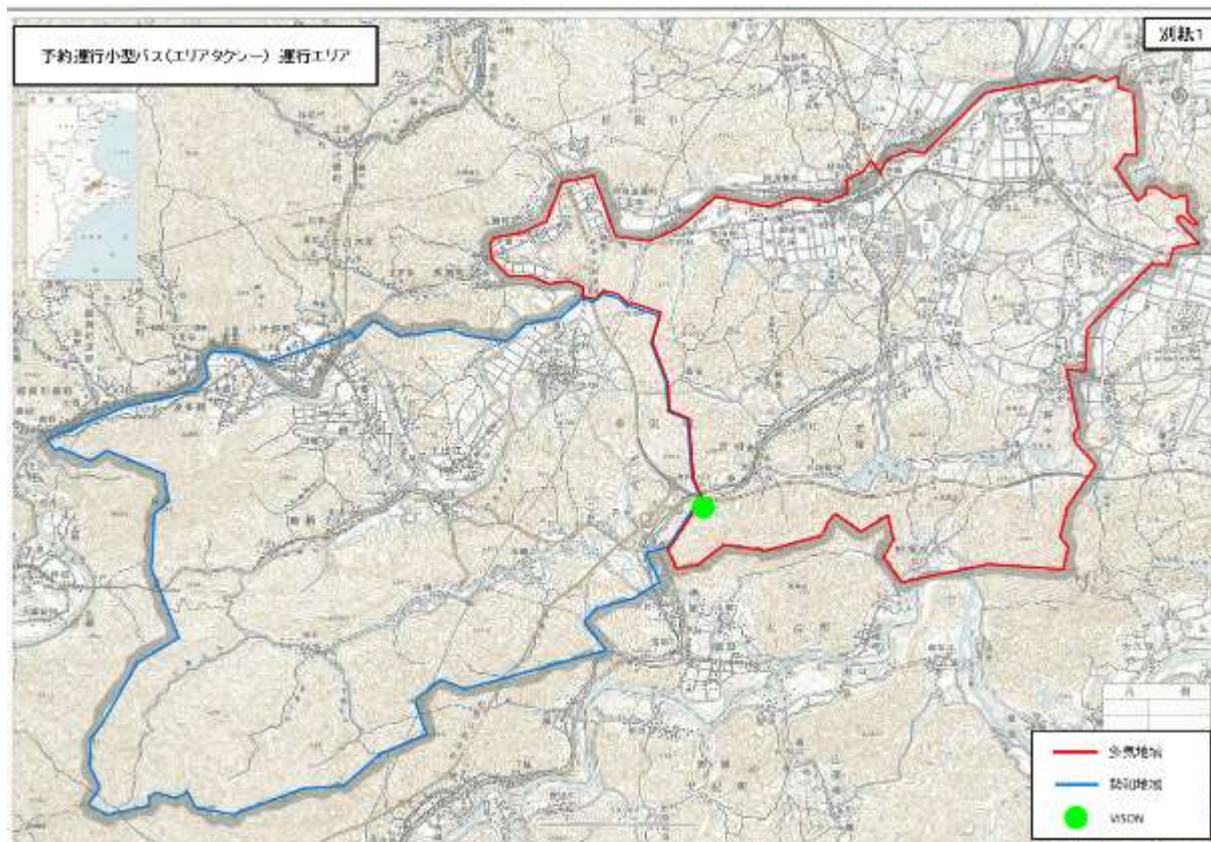
<多気勢和線>

「JR 多気駅～元丈の館」を結ぶ路線で、定時定路線型乗合バスとして、平日に1日3.5往復(7便)運行し、「多気町役場」、「勢和振興事務所」、「クリスタルタウン」(商業施設)など、町の主要部を結んでいる。時間帯により、「相可高校前」経由と「天啓の里」経由の系統を設けている。地域内フィーダー路線として、国の地域公共交通確保維持改善事業に基づく補助金を得て運行している。多気勢和線の延長として「JR 多気駅から河田間」を令和4年4月から2年間試験運行を実施している。

<予約運行小型バス> 【でん多(通称):エリア乗合タクシー】

「でん多」はエリア乗合タクシーで事前に電話予約を受けてから運行する乗合バスになり、定められた乗降場所間の移動ができる。乗降場所は町内の集会所や公民館、商業施設が中心である。4人乗りまたは9人乗り車両を用いて運行している。町内を多気地域、勢和地域、町長が別に定める地域「VISON(ヴィソン)」に分け、定められた乗降場所を往来できる。予約に応じてルートを生成し、効率よく乗り合わせて、それぞれの希望の乗降場所へと向かっている。自宅付近から駅、バス停留所へ行く手段としても利用でき、一部松阪市内に乗降場所を設け、三重交通路線バスに連絡している。

■町営バス <予約運行小型バス>【でん多(通称)：エリアタクシー】の概要



◆運行日
全日

◆乗車料金

一人1地域につき(小学生以上) 300円 未就学児：無料
一人2地域につき(小学生以上) 600円

◆運行エリア

多気地域(乗降場所 106ヶ所)
勢和地域(乗降場所 42ヶ所)
町長が定める地域(1ヶ所) VISON

■町内を走る路線バスの運賃補助(平成25年10月1日から実施)

三重交通が運行する路線バス(大杉線・松阪熊野線)について、町内の停留所で乗降する場合に限り、運賃を多気勢和線と同一(上限200円)で乗れるように町が補助する。

◆補助区間

三重交通が町内に設置する停留所間(相鹿上神社前～VISON)

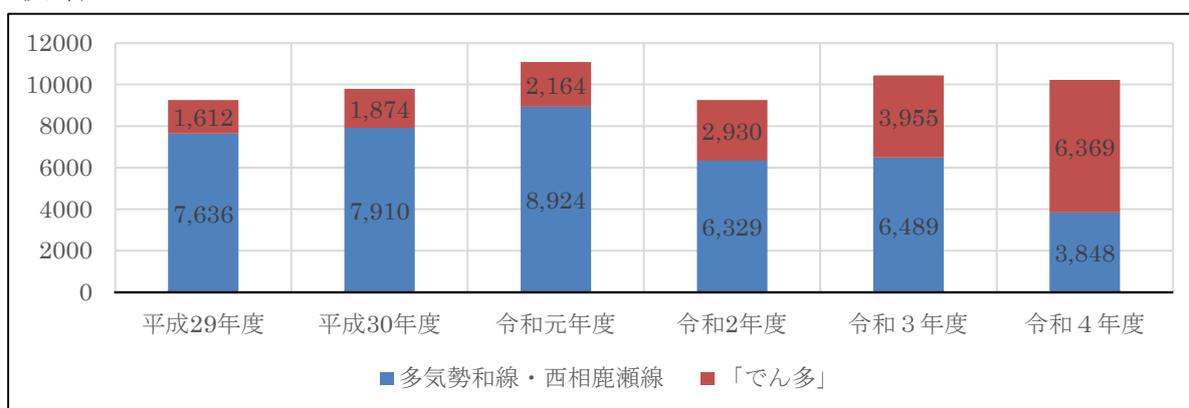
(2) 町営バスの運行状況

■利用者数

(人)

	多気勢和線・西相鹿瀬線	予約運行小型バス	計
平成29年度	7,636	1,612	9,248
平成30年度	7,910	1,874	9,784
令和元年度	8,924	2,164	11,088
令和2年度	6,329	2,930	9,259
令和3年度	6,489	3,955	10,444
令和4年度	3,848	6,369	10,217

(人/年)

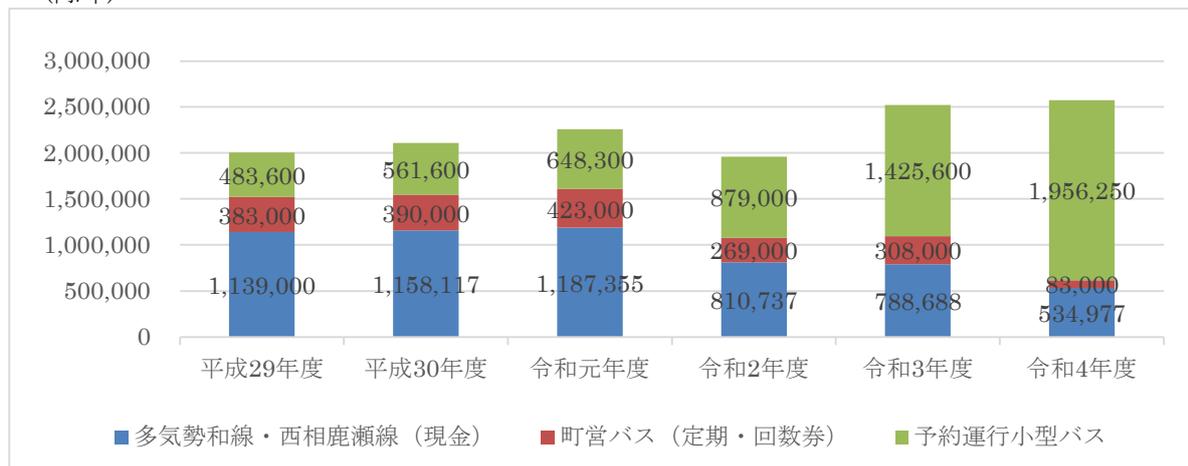


■運行収入

(円)

	多気勢和線・西相鹿瀬線		予約運行 小型バス	計
	現金	定期・回数券		
平成29年度	1,139,000	383,000	483,600	2,005,600
平成30年度	1,158,117	390,000	561,600	2,109,717
令和元年度	1,187,355	423,000	648,300	2,258,655
令和2年度	810,737	269,000	879,000	1,958,737
令和3年度	788,688	308,000	1,425,600	2,522,288
令和4年度	534,977	83,000	1,956,250	2,574,227

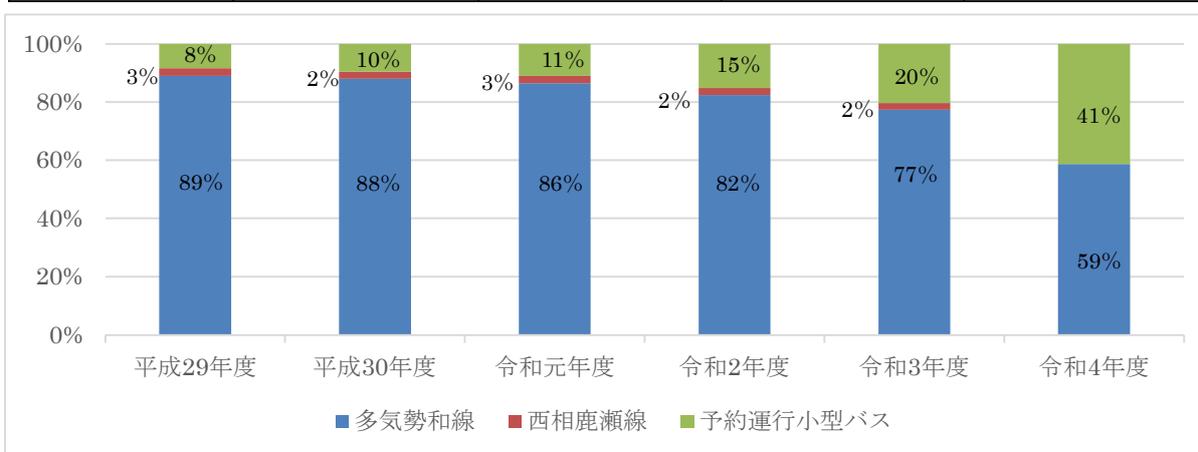
(円/年)



■ 運行経費

(円)

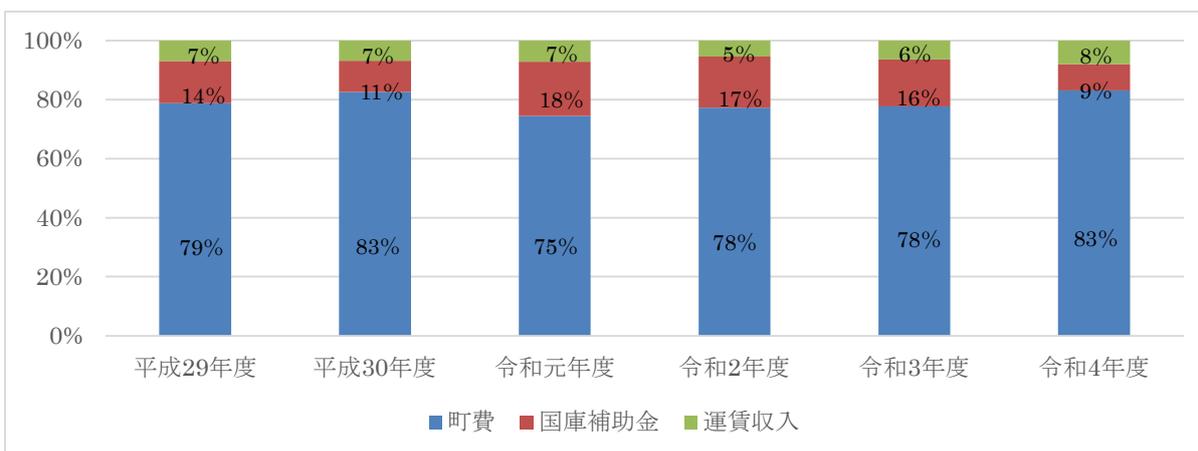
	多気勢和線	西相鹿瀬線	予約運行 小型バス	計
平成 29 年度	25,560,000	734,400	2,431,248	28,725,648
平成 30 年度	27,073,000	745,000	2,952,565	30,770,565
令和元年度	27,478,840	819,680	3,512,066	31,810,586
令和 2 年度	30,079,378	883,872	5,542,064	36,505,314
令和 3 年度	30,411,950	880,231	8,014,259	39,306,440
令和 4 年度	18,926,310	—	13,307,426	32,233,736



■ 財源内訳

(円)

	町費	国庫補助金	運賃収入	計
平成 29 年度	22,640,048	4,080,000	2,005,600	28,725,648
平成 30 年度	25,411,848	3,249,000	2,109,717	30,770,565
令和元年度	23,702,931	5,849,000	2,258,655	31,810,586
令和 2 年度	28,305,577	6,241,000	1,958,737	36,505,314
令和 3 年度	30,543,152	6,241,000	2,522,288	39,306,440
令和 4 年度	26,776,509	2,883,000	2,574,227	32,233,736



■幹線バス利用者数

(人)

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
4 月	710	568	691	341	574	313
5 月	722	661	736	269	568	318
6 月	804	662	881	615	615	375
7 月	702	(225)781	843	584	501	317
8 月	438	396	571	434	489	300
9 月	669	613	734	544	437	366
10 月	(166)581	735	929	618	600	354
11 月	(191)651	674	871	635	594	324
12 月	656	640	827	655	625	304
1 月	609	737	740	466	486	301
2 月	586	727	615	593	435	274
3 月	508	716	486	575	565	302
計	(357)7,636	(225)7,910	8,924	6,329	6,489	3,848

平成 29 年度の 10・11 月の()内の数字は、土日祝日実証運行時の利用人数である。平日利用の約 6 割の利用があったが、継続して土日祝日運行を行うとすると費用が今の倍になるため、令和 2 年 4 月 1 日よりでん多を土日祝日利用できるようにし、必要な需要に応えられるか実証運行を行った。

平成 30 年度の 7 月()内の数字は、7 月 7 日(日)の臨時運行利用者数である。多気町商工会主催のイベント「オタコス・ニコニコ町会議」対応のため、町営バスの臨時運行を行った。

平成 30 年度 1 月から多気町社会福祉協議会、元丈の館と連携し「高齢者のおでかけ」を促す企画に取り組み、は前年対比で 113% (1,000 人増)と大きく利用が伸びた。特に回数券の購入が増えた。

令和 2 年度は新型コロナウイルスの影響で実績は 6,329 人で、令和元年度の 8,924 人より大きく減少した。令和 2 年 4 月中旬に緊急事態宣言があり、相可高校が 5 月末まで休校したこともあり 4 月、5 月の利用者が減少した。

令和 3 年度は、多気町役場のバスの停留所を NISSHIN スポーツ前に集約を行った。また、新型コロナウイルスの影響のため、利用人数は前年度程度であった。

令和 4 年度は、減便(12 便から 7 便)、新型コロナウイルスに伴い利用促進イベント等も実施することができず、利用者数が大きく減少した。

■ 予約運行小型バス【でん多(通称)：エリア乗合タクシー】利用者数
(人)

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
4 月	159	162	108	186	260	453
5 月	117	165	135	211	237	499
6 月	140	175	176	256	290	600
7 月	144	180	201	270	370	567
8 月	131	188	206	257	269	555
9 月	139	119	194	259	316	524
10 月	133	173	209	335	486	491
11 月	130	158	205	272	302	563
12 月	141	158	219	256	393	456
1 月	114	115	162	183	322	402
2 月	130	150	166	205	305	526
3 月	134	131	183	240	405	733
計	1,612	1,874	2,164	2,930	3,955	6,369

平成 25 年 10 月 1 日より、定路線型の予約運行小型バスからエリア内を自由に行き来できるエリア乗合タクシーに移行した。平成 28 年度までは少しずつ利用が伸びていたが、平成 29 年度についてはオペレーション対応などに課題があり利用が減った。運行事業者にて対策を実施していただき、平成 30 年度から徐々に回復している。令和元年度は、受託事業者の変更に伴い予約ダイヤルが変わり、当初は利用が少なかったが最終的にはピークの平成 28 年度の利用者数に近づいた。また平成 30 年 1 月より多気町社会福祉協議会と元丈の館との連携で開催している「高齢者のおでかけ」を促すイベントにて、参加者にバスマップの活用や、免許を返納した場合の公共交通の使い方等を説明するコンシェルジュ活動を行っている。

令和元年 3 月より新型コロナウイルスの影響によりバスの利用が減少しているが、「でん多」については利用が伸びている。要因としては令和 2 年度より町外の方でも利用できるようにしたこと、土日祝日を含めた全日運行にしたことが挙げられる。令和 3 年度は、新型コロナウイルスにより 3 密回避等のために、「でん多」の利用が増加したと推測される。

令和 4 年度は、新型コロナウイルスの影響により、不特定多数の人との接触を避けて移動することができ、また乗り物マップの全戸配布や、広報での PR により、認知が高まり利用者が大きく増加したと考えられる。

3. 本町の公共交通における課題

(1) 町民等の主な意見

■全体

- ・車に乗れない方や、認識力が低下して免許を返上した高齢者が、生活の移動手段として困らない交通手段を確保する必要がある。

■幹線バス

- ・買い物で利用をするが、帰りの時間が合わないので困る。
- ・昼の運行便数を増やしてほしい。
- ・土日の運行も考えてほしい。
- ・町外からの観光客を呼び込むために観光施設にも行けるようにしてほしい。

■予約運行小型バス【でん多(通称)エリア乗合タクシー】

- ・勢和地域から多気地域へ乗り継ぎなしに行けるようにしてほしい。
- ・乗降場所までが遠い。自宅まで来てほしい。
- ・町外の病院へ行けるようにしてほしい。
- ・朝の時間帯はいつも予約がいっぱいで利用できない。
- ・土日でも利用できるようにしてほしい（令和2年4月1日より全日運行）

(2) 課題

1 高齢化への対応

本町では、人口減少と高齢化が進行してきている。高齢により、自動車の運転が困難になる人の増加が見込まれているため、高齢者が安心して気軽に外出できるように、移動手段を確保することが必要である。

2 幹線バス等の利便性の向上

幹線バスは、相可高校等への通学や高齢者の通院・買い物等に利用されているが、便数が少ないため利用が低調である。また、JR や路線バスが町内の移動手段の1つとして活用できていないことも問題である。これら公共交通の幹線の充実に求められる。

3 公共交通不便地域の解消

幹線バスの通っていない地域は予約運行小型バスを運行することにより、移動手段の確保を行っているが、町民のニーズに対応し、より利便性のよい公共交通の運行形態を確立する必要がある。

また町外からくる人は予約運行小型バスを利用することができないため、町内の観光施設に行く手段がない。（令和2年4月1日解決済み）

4. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

(1) 基本的な方針

快適な生活を支える基盤づくりとして、道路・交通網の整備のため、町民のニーズに合った町営バスの運行に努めることを定めた「第1次多気町総合計画」に続き、「つながる力、ふれあう心、共につくる“ええまち”多気町」をまちづくりの目標として掲げ、7つの理念を基にまちづくりを進めている。その理念の1つ「インフラの整うまち」の主要施策として、道路の整備や交通網の整備を明記し、その主な事業に町営バス事業を位置付けている。

以上を踏まえ、次の事項を、地域公共交通の活性化及び再生の基本的な方針とする。

- ・高齢者、学生など、自ら交通手段を持たない方への日常生活における移動手段の確保
- ・交通不便地域の解消、町内のどこからでも移動できるような手段の確保
- ・町内の各種公共交通機関が連携することによる利用しやすい公共交通システムの確立

(2) 計画の区域

多気町全域とする。(一部、松阪市に乗り入れ)

(3) 計画の目標

1 数値目標

町営バス：年間利用者数 10,500人(1日あたり約44人)
幹線バス 4,000人 予約運行小型バス 6,500人
(参考) 令和4年度

幹線バス利用者数	3,848人
予約運行小型バス	6,369人
合計	10,217人

2 計画目標

①町内のどこからでも利用できる移動手段の確保

町内の主要地や JR 各駅に、町内のどこからでも移動できるような公共交通体系の確立を目指す。

②利便性の高い運行体系の構築

小集落が分散する状況に合うように公共交通空白地域を解消し移動手段確保・ニーズ対応を図るべく、多気地域と勢和地域を結ぶ幹線バスの充実と、町内の全集落をカバーするデマンド型乗合交通運行との二段構えによって、利便性の高い運行体系を目指す。

③各種公共交通機関の連携

町営バス・デマンド型乗合交通と鉄道・路線バスとが連携して、他市町への移動手段を確保し、公共交通ネットワークの形成を目指す。

(4) 目標を達成するために行う事業

事業	概要
町内の主要地等を結ぶ幹線交通手段の確保	町内の主要地や、JR の各駅等への移動手段として、幹線バスを運行する。運行に際しては、導入車両の形態についても検討を行う。
デマンド型乗合交通の運行	幹線バスの運行していない地域に予約制のエリア乗合タクシーを運行する。
路線バス利用時における乗車料金の補助	三重交通の路線バスについて、町内の停留所間で乗降する場合に限り、町営バスとの差額の補助を行う。
公共交通の利用方法の周知	町営バスの利用方法や乗り継ぎ、ダイヤなどをわかりやすくした案内を作成する。また、地域の協力を得て周知し、バス利用者の開拓を行う。

5. 運行維持方策

運行費用については、国が実施する地域公共交通確保維持改善事業補助金等 (R4.10～R5.9) を活用し、差額分は町が負担する。

6. 計画期間

平成 25 年度から令和 6 年 3 月 31 日まで (計画期間 3 年、延長期間 8 年)

7. 計画の実施と評価

(1) 計画の実施

地域住民及び利用者のニーズにあったものにしていくため、地域住民や関係団体、関係機関の代表者らへの聞き取り、利用者への聞き取り調査を行い、意見の把握に努める。その意見は、多気町地域公共交通会議（道路運送法および地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会）で協議・検討を行って計画に反映させる。計画の実施は、多気町議会での予算審議を経て、地域住民や関係団体、関係機関の代表者を通じ、地域住民らと協力して行うこととする。

(2) 計画の評価

地域公共交通をより良いものにしていくため、PDCA サイクルを実施する。このサイクルは公共交通において、運行開始後の継続した評価・改善を図るためのものであり、関係者間の協議によって、目標を設定、事業計画を策定【Plan（計画）】し、実際に運行【Do（運行・運営）】を行い、その結果を点検・評価【Check（点検・評価）】した後、改善【Action（改善）】を行うプロセスを示したものである。これにより、定期的に事業の点検・評価を行い、見直しを行っていくこととする。

8. スケジュール

令和5年度

	実施内容	内容・協議事項
7月	地域公共交通会議	・多気町地域公共交通総合連携計画(案)の延長について
1月	地域公共交通会議	・一次評価について ・多気町地域公共交通計画（案）について