

南伊勢町営バス

# 南伊勢町 地域公共交通計画



BUS STOP

令和3年3月策定  
令和6年5月改定  
令和7年3月改定  
令和8年 月改定  
南 伊 勢 町



----- 目 次 -----

1、南伊勢町地域公共交通計画の基本方針	1
2、計画区域・期間	2
3、南伊勢町の目指す姿	4
4、本計画の位置づけ	5
5、公共交通、移動手段の現状	6
6、公共交通の概要と取組	10
7、調査による課題の洗い出し	20
8、課題の整理	43
9、施策と数値目標の体系	44
10、具体的な事業とその実施主体	60
11、達成状況の評価に関する事項	65
12、計画策定のための検討経過	66
13、【別冊資料について】 補助対象系統等の位置づけ	67



## 1、南伊勢町地域公共交通計画の基本方針

### はじめに

最近、SDGs という言葉をニュースなどでよく聞くことがあると思います。これは、「Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標」の略で、日本を含む国際連合加盟国が、「だれ一人取り残さず」持続可能でよりよい世界を目指し 2030 年までに達成すべき目標として採択した目標です。その 169 のターゲットの 1 つ、11.2 は以下のように書かれています。

「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。」

このターゲットは、南伊勢町においても重要なものです。

「クルマがなくとも必要な移動ができる」ための地域公共交通は、安定した地域生活の基盤であり、南伊勢町もこれまで地域公共交通の確保・維持に取り組んできました。

そのため、関係者からなる南伊勢町地域公共交通会議を設置し、地域公共交通について、さらに移動全般について、検討・協議し、対応策の実施につなげてきました。しかしながら、更なる人口減少と少子高齢化により、地域公共交通の維持に困難が生じているとともに、新たな課題も見えてきています。

そこで、今後の地域における公共交通見直しの方向性とその進め方を明確にし、実際に前進していくための計画として、この「南伊勢町地域公共交通計画」を策定しました。

計画実施によって以下のようなまちになることを目指します。

「安心」「快適」「魅力的」な「おでかけ」を支える地域公共交通への転換

特に、現段階で公共交通ニーズを見込みやすい以下の「3K」への働きかけに重点

「高校生」の”快適”な通学、児童生徒の活動、  
”安心”して子育てできる環境の整備



「高齢者」など移動制約者のおでかけ機会を  
確保し、”安心”して生活できる地域



豊かな資源を生かした「観光」集客が交流を生み、  
地域が”魅力的”となるまちづくり

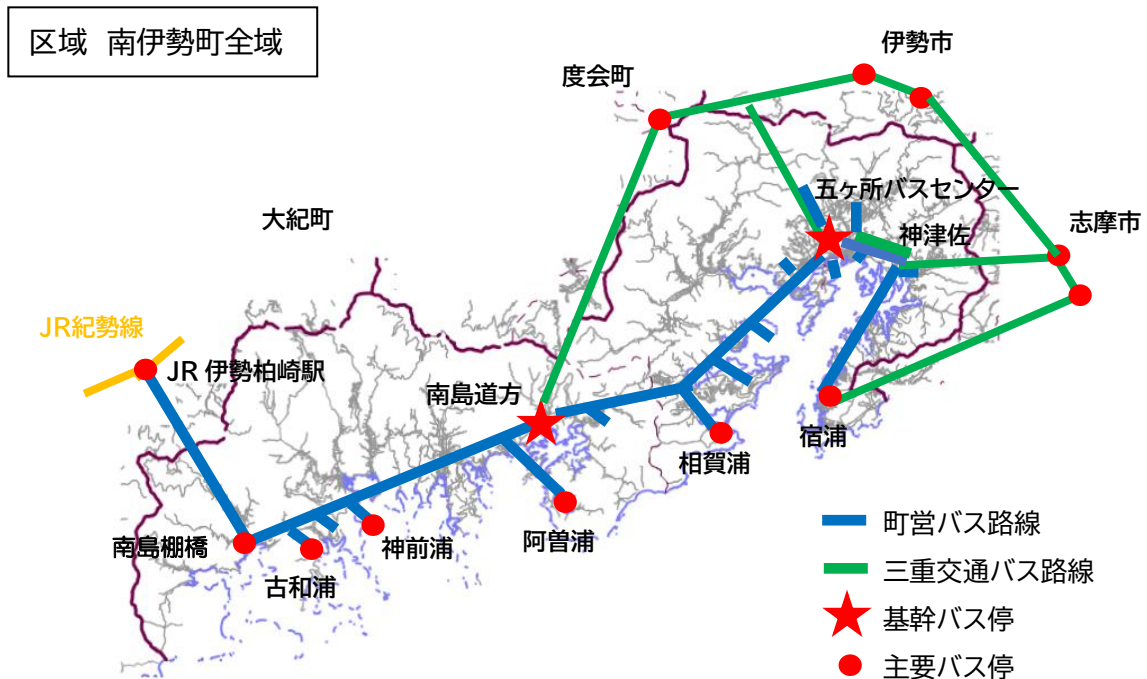


Kankoukyaku



## 2、計画区域・期間

### 計画区域



### 計画期間

令和 2(2020)～令和11(2029)年度の10年間※とします。

※ 但し、計画期間途中であっても町総合計画等の関係計画の策定、改定により変更すべき事由が発生した場合は、当該関係計画との整合性を図り、新たな計画を策定する。

### 計画区域(南伊勢町)の概要

本計画は、三重県度会郡南伊勢町(以下「本町」と記載)全域を対象区域とします。

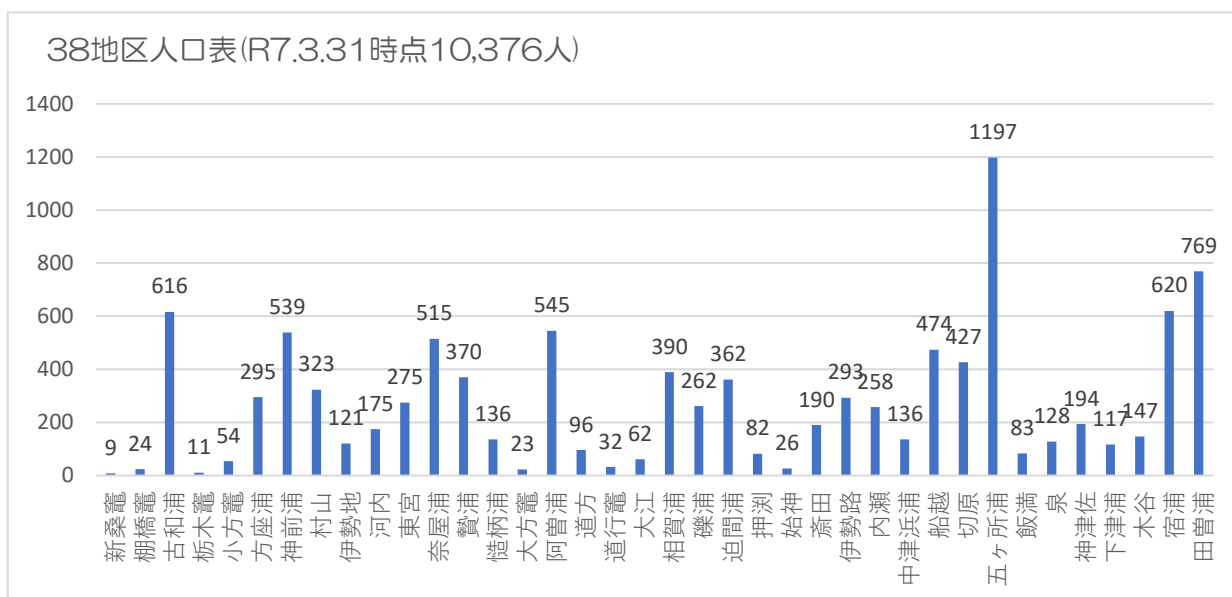
本町は県中南部にあり、北は伊勢市、度会町、東は志摩市、西は大紀町に接しています。2005年10月1日に東の南勢町と西の南島町が合併して発足しました。南側は広袤たる熊野灘に面してリアス式の海岸(海岸線延長245.6km)を有し、町域は241.89平方kmです。それに沿って、東西に長く延び、町内を横断する国道260号は実延長55.7kmあります。町域の85%を占める山林は全般に急峻で、平坦部は極めて少なく、海に面した僅かな土地に民家が集中する沿岸部と、民家と耕地が散在する農山村部とに分かれています。

38の集落で構成される典型的な農山漁村地域です。

## 計画区域の人口

本町の人口は毎年400人程度の減少があり、令和 7 年3月末現在 10,376 人です。

高齢化率は50%を越えています。



## 各地区の高齢化率(R7.3.31 現在 53.86%)

	80%～	70%～	60%～	50%～	40%～	30%～
地区名	新桑電	大方電	始神、相賀浦、田曾浦 宿浦、道行電、阿曾浦 槌柄浦、栃木電、棚橋電	切原、中津浜浦、礫浦 内瀬、伊勢路、押刈 下津浦、迫間浦、泉、道方 大江、寶浦、東宮、村山 伊勢地、神前浦、古和浦	五ヶ所浦、船越、斎田 木谷、神津佐、河内 方座浦、小方電	奈屋浦 飯満

## 中学校の生徒数(R7年度) (人)

	1年	2年	3年	計
南勢中	33	20	32	85
南島中	17	17	10	44
計	50	37	42	129

## 中学校の卒業生数 (人)

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
南勢中	34	33	20	32
南島中	20	19	22	10
計	54	52	42	42

## 小学校の児童数(R7年度)

	1年	2年	3年	4年	5年	6年	計	地区計
南勢小	12	25	11	30	23	16	117	117
南島東小	6	6	7	9	7	8	43	101
南島西小	10	10	12	11	7	8	58	
計	28	41	30	50	37	32	218	218

令和8年度小中学校 入学予定者数 … 小学校 25 名、中学校 32 名

### 3、南伊勢町の目指す姿



特に、現段階で公共交通ニーズを見込みやすい以下の「3K」への働きかけに重点

#### 「高校生」の”快適”な通学、児童生徒の活動、”安心”して子育てできる環境の整備

- ◇ 町内の移動手段を確保し、小さな頃から児童生徒が公共交通利用できる環境を整えます。
- ◇ 高校生や大学生になっても南伊勢町で安心して通学や活動ができるように、町内外へのアクセスを充実し、快適な移動を提供します。
- ◇ 保護者の送迎にかかる負担を軽減します。

*Koukousei*

#### 「高齢者」など移動制約者のおでかけ機会を確保し、”安心”して生活できる地域

- ◇ 生涯、「健幸」で過ごせるように、わかりやすい公共交通利用環境、安心できる待ち空間を整備し、おでかけ機会を増進させます。
- ◇ 公共交通を利用したくても利用できない方や地域について現状を把握し、需要に合わせた交通体系の維持改善を行います。

*Koureisha*

#### 豊かな資源を生かした「観光」集客が交流を生み、地域が”魅力的”となるまちづくり

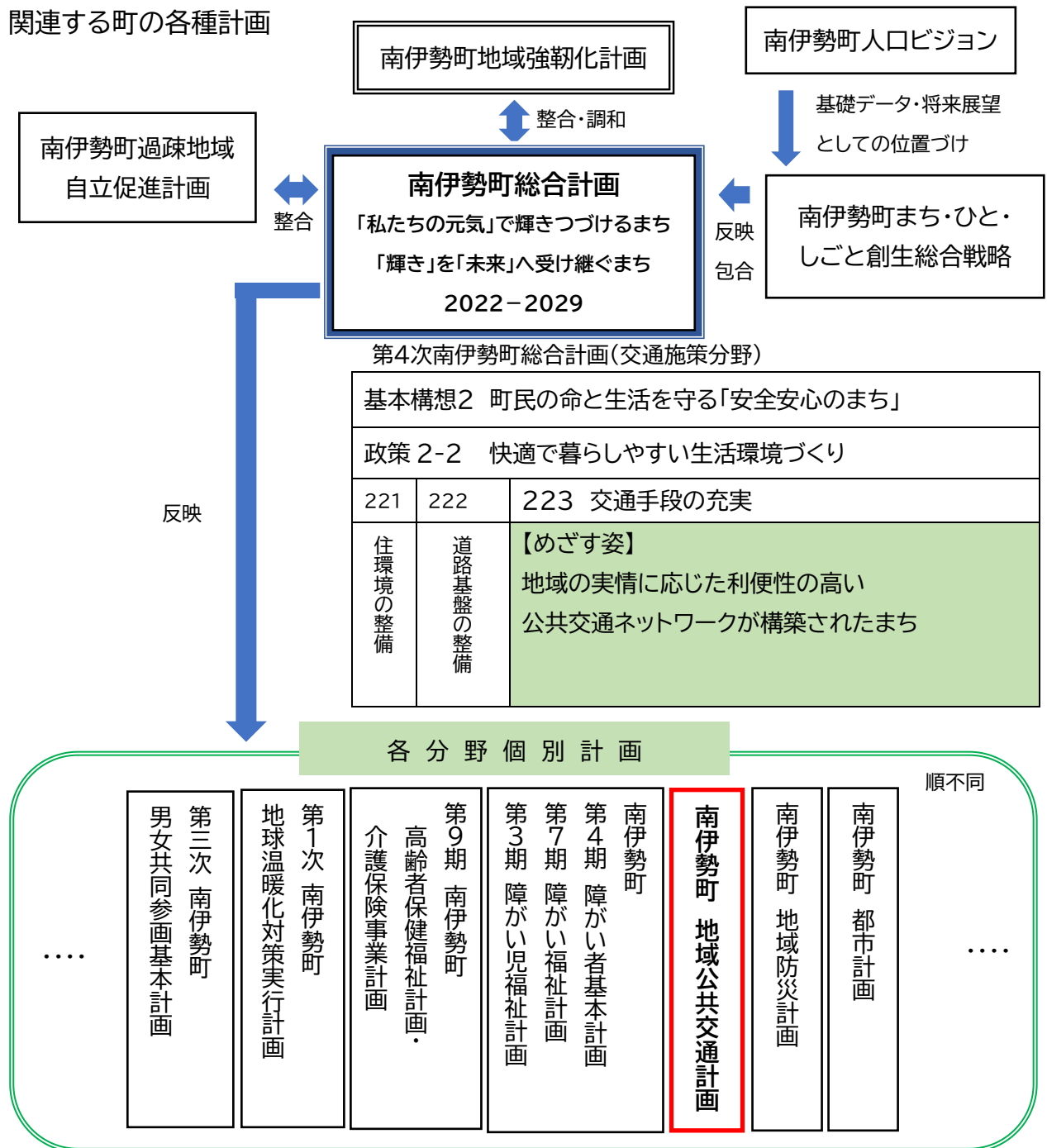
- ◇ 公共交通を利用して観光スポットに訪れることができるように、町外へのアピールや利用案内、バス停標識の設置に取り組みます。
- ◇ 乗継拠点を整備し、来訪者とともに町内住民の交流を創出します。

*Kankoukyaku*



## 4、本計画の位置づけ

関連する町の各種計画



### <第4次 南伊勢町総合計画(2022年～2029年)>

- 働きやすく稼げる「活力ある産業・経済」
- 2 町民の命と生活を守る「安全安心のまち」**
- 町ぐるみで全力で応援しめざす「子育て応援日本一のまち」
- 心豊かに元気に暮らす「誰もが元気なまち」
- 全ての力を結集した「輝きをもてるまち」



## 5、公共交通、移動手段の現状

### サービスの概要

本町には鉄道がなく、町内の公共交通サービスは、「町営バス」(平成12年旧南勢町・平成14年旧南島町での運行開始、平成19年南島南勢連絡線の運行開始)と、「デマンドバス」(平成24年9月運行開始)、近隣市町とを結ぶ「地域間幹線バス」(三重交通)、「民間タクシー」(度会タクシー・神前タクシーの2社)、交通空白解消自家用有償運送を「特定非営利活動法人わがら」(令和3年5月運行開始)が提供しています。

主に国道260号線を走行する町営バスは大型車両によって定期運行し、リアス式海岸特有の地形に点在する集落には、狭い道路に対応できる小型車両によるデマンドバスを運行することで、町内全域の公共交通サービスを確保しています。

さらに、地域間幹線バス(南島線、五ヶ所線、宿浦線)は、2ヶ所(道方・五ヶ所)の基幹バスセンターで町営バス・デマンドバスと接続することにより、町外へのアクセスを確保しています。

民間のタクシー会社は2社で、いずれも南島地区にあり、タクシー事業の他に、町の保育園バスや、中学生のクラブ遠征なども、町より委託され運行しています。

福祉介護分野では、福祉タクシー事業者が1社あり、福祉有償運送事業は社会福祉協議会や特定非営利活動法人が行っています。他に、各介護施設での送迎車、町立南伊勢病院や南島メディカルセンターが運行する病院バス、町が実施する高齢者・重度障がい者向け外出サービス、町外の特別支援学校への通学送迎サービスなどがあり、介護や障がいの状態や行き先により、利用者が選択しています。

また、町立保育園では全園で保育園バスを有し、登園・降園や園外保育(他園交流・遠足等)に活用しています。

教育分野では、町内3小学校、2中学校が全て、遠距離通学者のスクールバスを交通事業者への委託や独自のマイクロバスで運行しています。課外活動やクラブ遠征にも利用されています。

南勢地区では、伊勢市内の高校へ通学するスクールバスが、三重交通志摩営業所により運行されています。

広大な町域を網羅する町営バス、デマンドバスに加え、民間タクシー事業者と連携した吉津線(令和5年10月より令和8年9月末迄の3年間)などの実証運行、無料で運行されるループバス(病院送迎バス)、スクールバスなど、本町の移動手段確保、公共交通の充実とともに、経費は年々増大している状況があります。

## 地域の公共交通

町営バス



デマンドバス



実証運行



民間タクシー  
地域間幹線バス(三重交通)



## その他の移動手段

病院ループバス



小中学校スクールバス



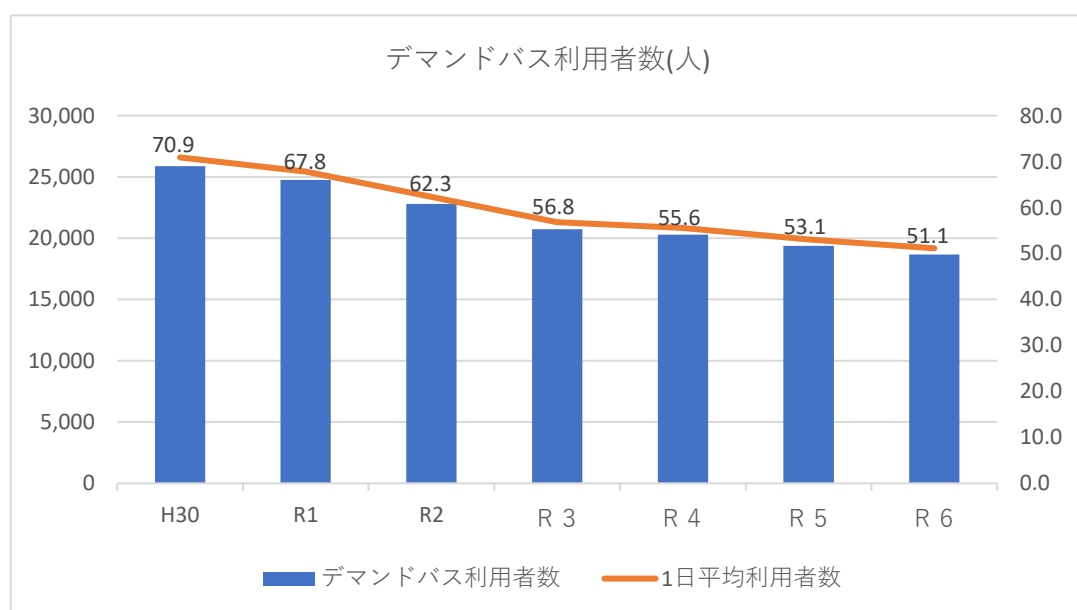
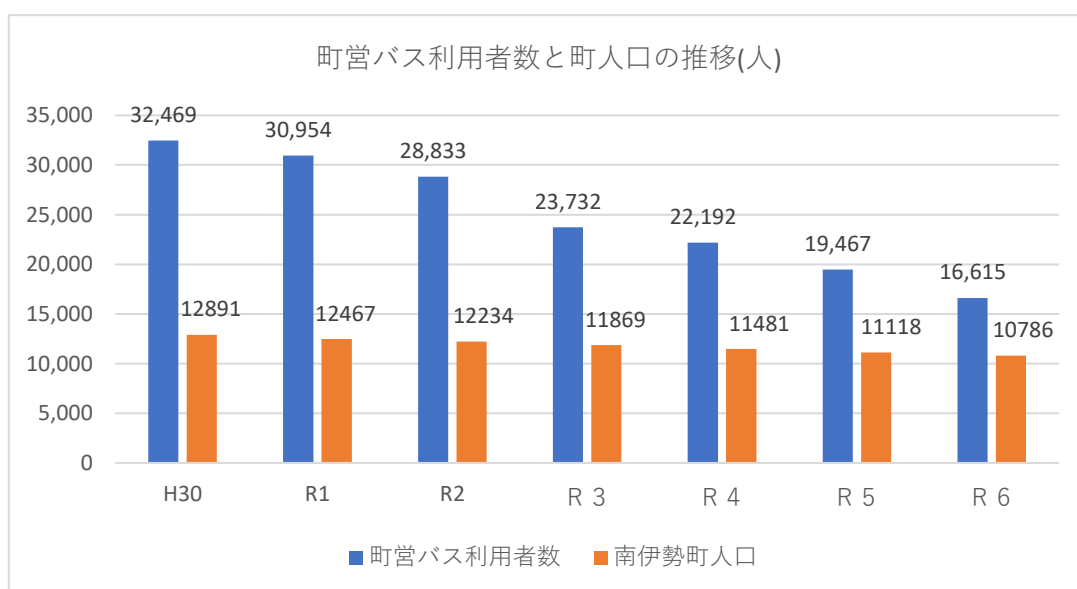
福祉有償運送  
福祉タクシー  
自家用有償運送  
送迎サービス  
保育園送迎バス  
特別支援学校送迎バス  
高校スクールバス  
など、いろいろな移動手段

## バス利用状況

バス利用状況については、10月～翌年9月の集計です。

例えば、令和6年度は、令和5年10月～令和6年9月末となります。

町営バス・デマンドバス利用者数(10～9月計)							(人)
	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
町営バス	32,469	30,954	28,833	23,732	22,192	19,467	16,615
デマンドバス	25,879	24,758	22,807	20,726	20,277	19,373	18,662
実証運行(吉津線)	—	—	—	—	—	—	1,837
合 計	58,348	55,712	51,640	44,458	42,469	38,840	37,114
増 減	—	-2,636	-4,072	-7,182	-1,989	-3,629	-1,726







(四)

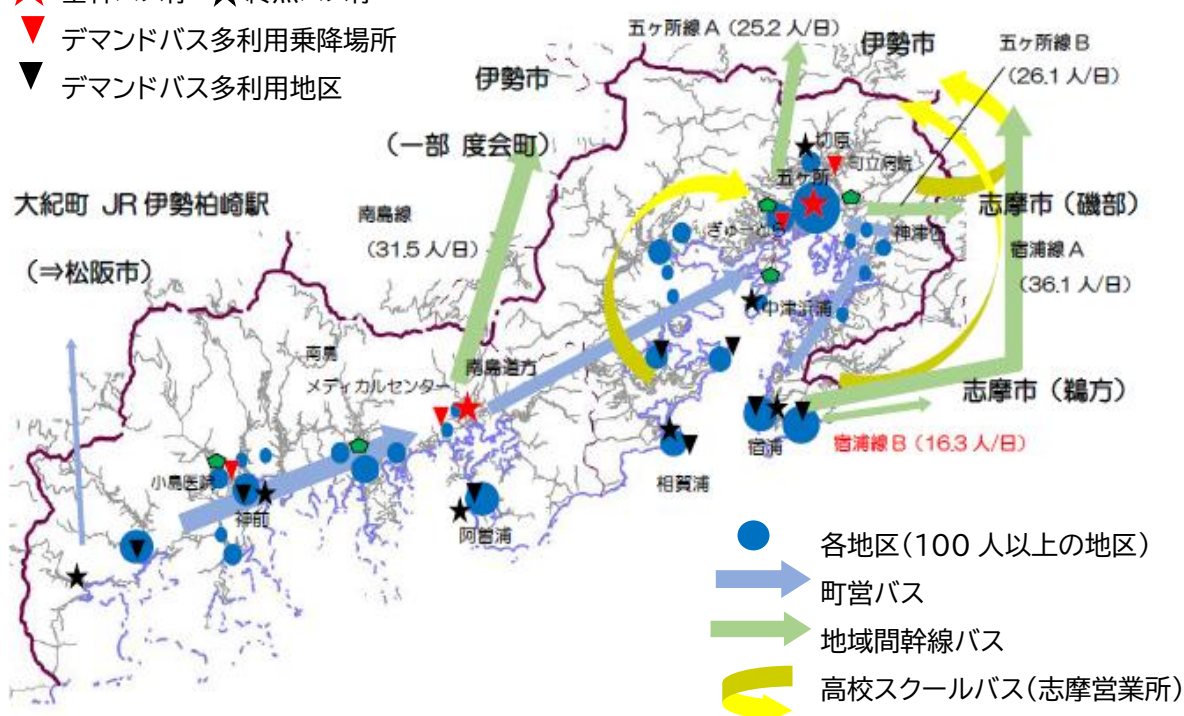
町営バス収入	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
運賃収入計	6,070,738	5,099,859	4,274,489	4,176,391	3,415,179	3,157,215
収益増減	－	-970,879	-825,370	-98,098	-761,297	-257,964
収益増減率	－	-16.0%	-16.2%	-2.3%	-18.2%	-7.6%
吉津線(参考)	－	－	－	－	24,900	12,200

※ 運賃収入より手数料等経費を差し引いた額

(円)						
デマンド収入	元年度	2 年度	3年度	4年度	5年度	6年度
運賃収入計	1,330,450	1,125,350	1,135,400	1,108,350	1,160,350	1,074,000
収益増減		-205,100	10,050	-27,050	52,000	-86,350
収益増減率		-15.4%	0.9%	-2.4%	4.7%	-8.0%

高齢者バス年間利用券販売数(4月～翌年3月計)			
	R4年度	R5年度	R6年度
町営バス	365	333	145
デマンドバス	375	326	134
共通券	—	—	133
計	740	659	412
増 減	—	-81	-247

 基幹バス停
  終点バス停  
 デマンドバス多利用乗降場所  
 デマンドバス多利用地区



## 6、公共交通の概要と取組

### 町営バス・地域間幹線バス

本町のバス路線網は、南島地区の「南島道方」と、南勢地区の「五ヶ所」を拠点とし、町営バス各路線が発着するとともに、伊勢市・志摩市方面とを結ぶ地域間幹線バスの起終点ともなり、乗継拠点となっています。朝夕の高校通学と、高齢者を中心とした通院・買い物などに主に利用されています。

町営バスの近年の大きな見直しとして、南島地区から松阪市方面への高校通学を可能とするために平成26年10月より、南島地区の神前から大紀町のJR紀勢線伊勢柏崎駅への路線を運行開始し、令和元年11月4日の町立南伊勢病院の高台移転に伴い、町内全域のダイヤ・ルートを改定し、病院アクセスの確保はもとより、その他細かな変更を行い、利便性を向上しました。令和4年1月には、町営バス阿曽浦大方竈線を延伸し、中島地区に槌柄浦の一部(南島メディカルセンター)を加えた「大方竈線」の運行を開始、令和5年10月からは地元タクシー事業者と連携した吉津エリアを巡回する「吉津線(南島西側エリア巡回バス)」の実証運行を開始しました。

令和6年2月から9月には「切原五ヶ所中津バス実証運行モデル事業」を実施しましたが、町に頂いていた要望どおりの需要は見込めなかったことから路線化せずに実証運行期間満了を以て終了した事業もあります。

地域間幹線では、伊勢市内まで1、2時間、乗車する生徒が多くいます。南島地区では平成時代には満席のため、立ち席も発生し、長時間の通学が辛い状況でした。

平成27年には、地域間幹線バスに多数の座席を確保する為、補助席を設置したバス車両導入を支援しました。現在は、少子化による生徒の減少で席数に少々ゆとりができましたが、バスでの長時間移動を快適にするため、引き続き交通事業者、関係自治体と連携して取り組む必要があります。

南勢地区においては、平成29年4月より、五ヶ所バスセンター終点の地域間幹線バスに、町営バスを接続し、高校生のクラブ・塾終了後の帰宅便確保、令和6年10月からは、これまで五ヶ所B線は五ヶ所バスセンターから磯部バスセンターまでの運行でしたが、志摩磯部駅(近畿日本鉄道株式会社)へ延伸され、地域間幹線と町営バス路線を同一車両にて運行するバスについては、発着表記のシームレス化に取り組みました。令和7年4月からは、早朝の木谷発五ヶ所バスセンター行きの町営バスの運行を宿浦発に延伸し、神津佐地内より三重交通株式会社が運行するスクールバスへの乗車を可能にしました。

南島地区においては、交通空白解消リ・デザイン全面展開プロジェクト採択モデル事業として、令和7年9月より、度会町地域公共交通会議の協力を得て、交通空白解消自家用有償運送事業実証運行として早朝5時台より、南伊勢町古和浦(古和バス停)を起点に度会町南中村(中村バス停)まで

の区間において、町内4条事業者との連携により、事業者協力型自家用有償運送事業サービスを実施しています。

また、これらの町の取り組みと並行し、宿田曾エリアの交通空白地を宿浦・田曾浦の地域課題として地域で解消することを目指す「特定非営利法人わがら」による町営バスでは運行することが出来ない狭隘道路の先にある需要に目を向け、軽自動車を活用した交通空白自家用有償運送が令和3年5月より宿田曾地内限定で開始され、令和7年7月には地域間幹線宿浦A線(宿浦—伊勢市駅)の再編成に伴い、交通空白時間帯における地域間幹線の補完的な役割を担うことを目的に宿田曾エリアから五ヶ所バスセンターへの移動支援を行い、五ヶ所A線(五ヶ所—伊勢市駅)を利用することができる自家用有償運送事業が構築されました。

これらの改善や取組については、名古屋大学環境学研究科との連携協定による各地区における公共交通懇談会や調査研究、三重交通株式会社による通年の南伊勢町営バス乗降調査、大新東株式会社によるデマンドバス利用者データの分析など様々な知見により、利便性の高い地域公共交通を目指し、南伊勢町地域公共交通会議をはじめとした地域の皆さん、名古屋大学、交通事業者など多くのステークスホルダーとともに進めてきました。

また、平成29年度より高校生保護者の通学費用に対する支援として、町営バス全額、三重交通通学定期券等の助成(令和3年度までは20%、令和4年度より50%)するなど地域間幹線利用者の経済的負担の緩和と利用促進にも努めています。

平成12年4月	南勢地区線	南勢町での運行を開始(三重交通バス廃止代替)
平成14年4月	南島地区線	南島町での運行を開始(三重交通バス廃止代替)
平成19年4月	宿浦線	1便増便し、全便を木谷経由に変更
	南島南勢連絡線	運行開始
平成24年7月	南島地区線 南島南勢連絡線	南島メディカルセンターバス停追加
	宿浦線	木谷7:20 発中津浜行きダイヤ改正。
平成26年4月	南島地区線	道方20:05 発古和行き運行開始
平成26年10月	神前柏崎線	JR 伊勢柏崎駅(紀勢線)⇄神前 運行開始
平成28年10月	宿浦線	R260 開通に伴うルート変更
平成29年4月	南島南勢連絡線	短縮授業臨時便運行開始 南勢野添18:39 発宿浦行き運行開始
	南海線	五ヶ所20:02 発相賀行き運行開始
	宿浦線	五ヶ所20:02 発木谷行き運行開始
平成29年11月	宿浦線	木谷7:15 発中津浜行き、中津浜7:47 発南勢小学校行きダイヤ改正



平成 30 年 9 月	南島地区線 (大江・道行竈)	阿曽浦港線開通に伴うルート変更
令和 元 年 3 月	中学3年生に、時刻表・路線図・三重交通定期販売案内を配布	
令和 元 年 11 月 (路線図・時刻表各戸配布)	南勢地区線 南島南勢連絡線	新町立南伊勢病院の開院に伴うダイヤ・ルート変更 町立南伊勢病院バス停追加 旧町立病院、フリーバス停の改称
	南島南勢連絡線	南勢野添 18:39 発阿曽浦行きダイヤ改正
	南島地区線	新町立南伊勢病院の開院に伴うダイヤ改正
令和 2 年 3 月	中学3年生に、高校バス通学案内、町営バス定期販売案内ほか配布	
令和 2 年 4 月	南島南勢連絡線	南伊勢高校南勢校舎の始業時間変更に伴うダイヤ改正
令和 3 年 3 月	南伊勢町地域公共交通計画 策定	
令和 3 年 度	名古屋大学大学院環境学研究科との連携協定による調査研究	
令和 3 年 5 月	南勢地区 宿田曾エリア	特定非営利活動法人わがら 交通空白地有償運送を宿田曾地区にて開始
令和 4 年 1 月	南島地区 中島エリア	町営バス阿曽浦大方竈線延伸 (令和4年1月より実証運行の実施)
令和 4 年 4 月	南島地区 中島エリア	町営バス阿曽浦大方竈線延伸 (令和4年4月より「大方竈線」として本格運行を開始)
令和 4 年 10 月	南勢地区	コメリ・ぎゅーとら敷地内への町営バス乗入開始に伴う 町営バス令和4年10月1日ダイヤ運賃改正
令和 5 年 4 月	南勢地区 宿田曾エリア	特定非営利活動法人わがら 交通空白地有償運送事業エリア拡大
令和 5 年 4 月	南島地区 西側エリア	南島西巡回バス運行
令和 5 年 10 月	南島地区 吉津エリア	地元タクシー事業者と連携 吉津路線実証運行開始
令和 6 年 2 月	南勢地区 五ヶ所エリア	切原中津浜浦実証運行開始
令和 6 年 度	名古屋大学大学院環境学研究科との連携協定による調査研究	
令和 6 年 9 月	南勢地区 五ヶ所エリア	切原中津浜浦実証運行終了 乗降データ取得、アンケート調査終了に併せ運行終了
令和 6 年 10 月	南勢地区 五ヶ所 B 線	志摩磯部駅(近畿日本鉄道株式会社)への延伸に伴い、 町営バス発着表記の変更
令和 6 年 10 月	町内全戸	時刻表・路線図を全戸配布





## デマンドバス

デマンドバスは平成 24 年 9 月に運行を開始しました。

10人乗り車両を利用し、当町特有のリアス式海岸沿いにある道路幅の狭い集落への運行が可能となりました。電話予約にて、町内に213カ所(令和7年4月1日時点)に指定されているデマンドバス乗降場所を指定し、ご利用いただけます。

高齢者の通院・買い物など日常生活や、会合・イベントへの移動手段としての利用が多く、さらに児童生徒の塾や習い事、スポーツクラブへの利用も増えました。一時はあまりの人気の予約困難な状況もありましたが、近年では、供給とのバランスが保たれつつあります。

平成 30 年7月に車椅子対応車両を導入し、車椅子を利用される方の活動にも役立っています。デマンドバス乗降場所は指定した場所のみとしていますが、町内全域に設置しており、地区や関係団体からの要望に応えた追加を随時行っています。

また、本来、町営バスの支線としての補完的役割を担う、デマンドバスについて、一部では町営バスとの競合が確認されているため、オペレーション対策が課題となっています。

### <運行について>

営業区間 南伊勢町内

運行時間 年中無休 7 時 30 分～16 時 30 分(乗車)まで

予約受付 年中無休 8 時 30 分～17 時 00 分まで(0599-65-3838)

電話にて、乗車場所、のりたい人数、目的地への到着時刻を伝える。

予約受付は、利用日の1週間前より、車いす利用は 8 日前より可能。

### <基本運行エリア>

#### 【島津・吉津エリア】

古和浦、棚橋竈、新桑竈、栃木竈、方座浦、小方竈、神前浦、村山、伊勢地、河内

#### 【鵜倉・中島エリア】

道方、道行竈、大江、阿曾浦、大方竈、槌柄浦、贅浦、奈屋浦、東宮

#### 【穂原・南海エリア】

内瀬、伊勢路、斎田、押淵、始神、迫間浦、礪浦、相賀浦

#### 【五ヶ所・神原・宿田曾エリア】

五ヶ所浦、切原、船越、中津浜浦、飯満、泉、  
神津佐、下津浦、木谷、宿浦、田曾浦



## 町営バス・デマンドバス運賃規定

○町営バスは距離等により、デマンドバスは区域により運賃が設定されています。

	町営バス	デマンドバス
大人(16歳以上)	100～500円	200～500円
小人(小中学生)	半額(町内小中学生は無料)	半額
幼児(6歳以下)	無料	無料
回数券	50円～500円	50円～500円
定期券	通学定期券・通勤定期券	なし
町民(65歳以上)	年間利用券2,000円	年間利用券2,000円

※ 年齢は、年度内に到達する年齢で明記。

### ○運賃免除について

下記に該当する方は、証明(手帳等)の提示により、町営バス・デマンドバスの運賃が免除となります。

- ・障がい者手帳等※1保持者及び介護者※2
- ・介護保険法(平成9年法律第123号)の規定により要介護又は要支援の認定を受けている者
- ・サービス事業対象者である旨の介護保険被保険者証の交付を受けている者
- ・生活保護の対象者(申請による)

※1 障がい者手帳等は、身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳の3種類である。

※2 デマンドバス運賃免除に対象となる障がい者手帳等保持者の介護者は1名に限られる。

### ○高校生への運賃助成について

- ・高校通学定期券助成(教育委員会)

町営バスは全額、三重交通バス通学定期券は50%、申請により助成があります。

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
助成実績人数	127人	125人	122人

### ○小中学生の町営バス運賃について

- ・小学1年生、中学1年生入学時に、卒業するまでの「町営バス無料券」が配布されます。
- 町内に住所があり、町外の学校へ通学している場合は、個別に申請の必要があります。

これまでの取り組み評価(中間評価 令和3年度～令和6年度)

「高校生」の”快適”な通学、児童生徒の活動、”安心”して子育てできる環境の整備

施策内容		取組評価理由	評価
A バス車内環境の改善	車両改良	車両更新が無かったため評価出来ず。	—
	地域間幹線バスとの調整	三重交通株式会社が運行する地域間幹線バスと町営バスのシームレス化(発着表記)や町営バス時刻表への地域間幹線バス時刻表の表記等を実施	○
D バス待ち環境の整備	バス停の安全確保	安全が確保されていないバス停留所5箇所(国基準 A ランク3箇所、国基準 B ランク2箇所)の改善を完了	○
	バス停の環境整備	利用者・区からの要望に基づき区と連携し、バス待合所を設置、三重県の支援を受け、交通結節点である南島道方バスセンターの環境改善対策として、多目的トイレの設置を行った。	○
B バス運行形態の見直し	最終バス降車優先運行	最終便の五ヶ所バスセンター、南島道方バスセンターに対する支線乗り入れの短縮、降車専用などの検討を行ったが実施には至らなかった。	×
C 夜間バス運行	伊勢市→南勢・南島地区	19:30 までの伊勢市滞在を目標として設定したが、令和7年3月末時点では以下のとおり。 【南勢地区】 19:13 伊勢市駅前発 →19:59 五ヶ所バスセンター着 【南島地区】 19:05 伊勢市駅前発 →20:04 南島道方バスセンター着	×
E 利用促進	小中学校へのバス利用啓発	小・中学生への町営バス無料券の配布、時刻表の見方や、高校進学時の通学案内をし、利用促進を図った。 また、熱中症警戒アラート発出時は南勢小学校と連携し、近距離通学児童への町営バス登下校時の利用促進を行い、バス利用の啓発を実施した。	○

「高齢者」など移動制約者のおでかけ機会を確保し、“安心”して生活できる地域

施策内容		取組評価理由	評価
D バス待ち環境の整備	バス停の環境整備	利用者・区からの要望に基づき区と連携し、バス待合所を設置、三重県の支援を受け、交通結節点である南島道方バスセンターへ多目的トイレの設置を行った。	○
E 利用案内・促進	高齢者事業での公共交通利用促進	町内で実施される高齢者事業に併せ公共交通利用懇談会を開催し、利用促進に努めたが、利用者増加には繋がらなかった。 今後、更なる利用案内・促進、啓発活動が必要と考える。	△
	時刻表、路線図、バス停一覧等の配布	時刻表改定、路線図変更、デマンドバス乗降位置追加時には広報紙の配布に併せ、全世帯配布や町ホームページへの掲載、五ヶ所バスセンター、南島道方バスセンターにてフリーペーパー設置を行ったが利用者増加には繋がらなかった。 今後、更なる利用案内・促進、啓発活動が必要と考える。	△
	バスおでかけツアーの実施	南伊勢町元気シニアクラブと連携し、町営バス、デマンドバス、三重交通株式会社の地域間幹線バスを利用したバスおでかけツアーを定期実施(6月・12月)。	○
F 公共交通利用支援	運転免許返納の促進	運転免許を返納したいがどうすれば良いか、返納後の交通手段や民間事業者の返納後の支援対策について説明を行う等のサポートを継続して行っている。 (運転免許返納相談機会 24回/年)	○
	バス予約サポート	環境生活課窓口にて予約サポートを実施し、必要に応じて代行予約を継続して行っている。 また、病院等にて、予約サポートを行って頂いている事例を公共交通懇談会においてデマンドバス利用者から直接お話を聞くこともあり、それを裏付けるように大新東株式会社南伊勢営業所オペレータからも代行予約があった旨の報告を受けており、予約支援が充実しつつある。	○



		(2024 年度 病院等によるデマンドバス 予約サポート件数:24 件)	
--	--	---	--

豊かな資源を生かした「観光」集客が交流を生み、地域が”魅力的”となるまちづくり

施策内容		取組評価理由	評価
H 観光と公共交通利用案内	検索ツールへのデータ提供	公共交通の見える化事業として、7社へ提供を行っている。 また、町からの提供は行っていないものの町営バスの時刻表検索が可能なツールも存在している。 (提供7社:Google、NAVITIME、もくいく、駅探、ジオルダン、Yahoo!路線情報、駅すばあと)	○
	Maas 等、予約システムの確立	伊勢志摩 Maas 推進協議会へ南伊勢町が参加することにより、仕組みづくり段階で意見反映を行っているが、関係団体との協議中であるため、現段階では評価出来ず。	—
	観光スポットの調査とバス停設置	デマンドバスで行ける町内観光スポットとしては、これまで、愛洲の館、東宮資料館の2箇所のみであったが、南海展望台、中ノ磯展望台、見江島展望台の3箇所を乗降位置へ追加。 今後、新たな観光スポットとして住民懇談会にて提案頂いた吉津地区の桜のトンネルや椿などの車両通過時に観光できるスポットについてどのように整理するか考える必要がある。	△
I次世代の交通手段の創出	自転車の活用の検討	自転車駐輪場の整備と併せ、サニーロードサイクルルートが確立され、自転車を活用した観光ルート※が作成された。	○
	航路、空路、自動運転等の検討	空飛ぶ車、自動運転に関する検討を実施したが試験運行等には至らなかった。 現時点では評価出来ず。	—
	環境に配慮した車両の導入	車両更新が無かったため評価出来ず	—
G 災害対策	帰宅困難者の移送協議 交通拠点等の高台移転の検討	町営バス、デマンドバスの災害時の対応は受託交通事業者によるマニュアル整備などが実施されているものの、交通拠点等の高台移転、バスロケーションシステム	△

	バスロケーションシステムの導入	の導入は未実施であり、今後の検討課題である。	
--	-----------------	------------------------	--

※ [https://www.iseshima-kanko.jp/feature/sunnyroad\\_cycleroute\\_minamiise](https://www.iseshima-kanko.jp/feature/sunnyroad_cycleroute_minamiise)

#### 社会的にも経済的にも持続可能な交通体系

施策内容		取組評価理由	評価
I 運賃設定	ゾーン制、運賃乗継設定の検討 運賃免除規程の見直し	ゾーン制、運賃乗継設定の検討は計画当初より協議されていない。 また、町営バス、デマンドバスにおける受益者負担についても平成12年、平成14年の町営バス供用開始時、平成23年のデマンドバス供用開始時より1度も運賃改定は実施されていない。 また、運賃免除対象者については対象範囲が拡大傾向にある。 受益者負担に関しては、利用者意見を聞きながら収支改善に努める。	×
II 路線の見直し	町営バス各路線	大方竜線の路線化、吉津線の実証運行など南伊勢町地域公共交通会議にて地域の要望に基づき新たな路線創設に取り組んだ。 また、路線化は実施しなかったものの切原、五ヶ所浦、船越、中津浜浦にてセミデマンド方式による実証運行を行い路線の見直しに関するデータ収集を行った。	○
III 乗継拠点	バス停・デマンドバスの新拠点づくり 地域間幹線バスとの接続	三重交通株式会社が運行する地域間幹線、町営バス、デマンドバス、町立南伊勢病院ループバスの商業施設(コメリ・ぎゅーとら)内への乗入を開始し、利用者からは乗り換えや徒歩距離が減り、雨の日や荷物が多い日でも出かけやすくなったとの声を頂いている。 なお、令和8年1月21日に実施したコメリ・ぎゅーとらバス停の乗降調査では買い物利用者70%、乗り換えのために当該バス停を利用した方は30%であった。	△



## 7、調査による課題の洗い出し

公共交通サービスや移動環境に関する課題を洗い出すため、住民懇談会、三重交通バス運転手、デマンドバス運転手の懇談会、デマンドバス受付者ヒアリング、中学生ヒアリング等を実施し、乗降OD調査、アンケートにより交通・移動について調査しました。

### 住民懇談会（住民の方と一緒に考え、ご意見、ご提案をいただく）



写真 令和6年度 名古屋大学大学院環境学研究科と連携した住民懇談会

#### <各地区共通意見>

##### 移動実態(行先と手段)

- ・ バス利用の方も多数いるが、殆ど自家用車(送迎含む)利用である。
- ・ 通院、買い物、通学の移動が必要。
- ・ 通院、買い物について、日常的なものは町内、おでかけは町外。

##### 町営バス、デマンドバス、三重交通バスについて

- ・ 本数が少ない。乗り継げない。でもいろんなバスがたくさん走っている。
- ・ イベント、学習会、研修などへのバスがない。移動手段がない。
- ・ 近くまで、地域の奥の方まで来てほしい。
- ・ バスの時刻表の見方、乗り方、運賃、利用方法がわからない。わかりにくい。
- ・ 伊勢市、志摩市、大紀・大台・紀北町、松阪市など町外へも行きたい。
- ・ デマンドバスの予約が取りにくい。
- ・ 町外の総合病院、ショッピングセンターに直通のバスがあると嬉しい。
- ・ 現在、バス利用されている方はうまく利用されていて、あまり不便を感じていない。
- ・ ぎゅーとら近くにバス停がほしい。
- ・ 高校へ入学後クラブをしたいが、バスで帰宅できるか不安。

- ・ デマンドバスに荷物を載せてほしい。
- ・ 宿浦地区・田曾浦地区については「NPO法人わがら」による自家用有償運送サービス(交通空白解消自家用有償運送事業)が令和3年5月開始、令和5年4月に事業エリアが拡大され、地区内の移動手段確保を進めている。(R6 年度懇談会意見)
- ・ 町営バス(三重交通株式会社)の運転手さんが親切(R6 年度懇談会意見)
- ・ もっとデマンドバス乗降位置を追加して欲しい(R6 年度懇談会意見)
- ・ 慥柄から南島道方バスセンター方面に屋根付きの待合所が無い(R6 年度懇談会意見)
- ・ デマンドバス乗務員(大新東株式会社)の接遇が素晴らしい(R6 年度懇談会意見)
- ・ 宿浦線をイオン阿児店(志摩市)に入れて欲しい(R6 年度懇談会意見)
- ・ 宿浦は三重交通地域間幹線、町営バス、デマンドバス、わがら(自家用有償運送)とさまざまな選択肢があり大変ありがたい(R6 年度懇談会意見)
- ・ 南島地区から五ヶ所へ向かう便が少ない(R6 年度懇談会意見)
- ・ 町内から町外への路線が長い直通化を図ってほしい(R6 年度懇談会意見)
- ・ 運転手の確保が難しいのなら、たいてい運転はできるので隙間時間にライドシェアをやりたい(R6 年度懇談会意見)
- ・ 移動時間が長いためトイレ休憩などの検討が必要(R6 年度懇談会意見)
- ・ 中村(度会町)など途中止めの路線延長を望む(R6 年度懇談会意見)

#### 高校通学、小中学校バスについて

- ・ スクールバスも小中学生も、他地区の児童もみんなで乗せてほしい。地域の方も一緒に良い。
- ・ 高校生は通学もクラブも移動に時間がかかる。バスの本数が少ない。
- ・ 南伊勢高校南勢校舎は町内であっても、バス本数が少なく、バスまでの時間を過ごす場所がない。
- ・ 三重交通株式会社の広域間幹線では始発・終着が度会町の中村発や中村止めとなるため家族がそこまで送迎を行っている(R6 年度懇談会意見)
- ・ JR 伊勢柏崎駅について、部活無しの下校便の時間が合わず待合場所も整備されていない。便も少なく朝の登校便も早い。鉄道との連絡、高校への登下校で不便を感じている若者は多い。このままでは若者は残ってくれない恐れがある。近鉄沿線と比べて、JR 沿線は不便だと思う。(R6 年度懇談会意見)



#### 提案

- ・ 町内でも知らない地域も多く、気軽に参加できる町営バスツアーなどがあると楽しい。
- ・ 観光の見所としては、吉津地区の桜のトンネル・椿などが有名(R6 年度懇談会意見)
- ・ 南伊勢町と志摩市など近隣自治体が連携した交通ネットワークの構築が必要ではないか(R6 年度懇談会意見)

## 運転手懇談会、受付者ヒアリング(利用者現場からのニーズ調査)

三重交通バス運転手(伊勢営業所、志摩営業所)懇談会実施

大新東デマンドバス運転手の懇談会、デマンドバス予約受付担当者ヒアリング実施

### <三重交通> 伊勢営業所 R1.10.16 実施、志摩営業所 R1.10.23 実施

- ・ 高齢者の利用と、高校通学が主な利用客。平日より、土日に買い物利用が多い。(南島)
- ・ 乗客は南海線の高齢者利用が多く、高校生は、朝は高校スクール利用で、帰りは定期バスを利用する人が多い。(南勢)
- ・ 町内を、種類の違うバスが連なって運行している。
- ・ 運賃免除対象の手帳や証の種類が多く、降車時掲示では運転手の確認作業が負担。
- ・ 道路改良やトンネル開通により、伊勢からの所要時間は随分短縮された。(南島)
- ・ 伊勢柏崎線で、駅に到着しても、1人の保護者の送迎車に、一緒に帰ってきた高校生も同乗して帰ってしまい、空のバスが運行すること多い。(南島)
- ・ 伊勢からの帰宅便についても、最終バスは阿曽浦や方座浦を通ると時間ロスになることを敬遠して、道方に保護者が迎えにくる。(南島)
- ・ 槌柄浦の信号機がたまに壊れる。バスは故障だと思っても、信号無視できず困る。(南島)
- ・ 危険だと思うバス停については、相賀漁協前と船越。相賀漁協前は、出店や住民で混雑する時に危険と感じる。船越バス停は、停車(乗降)中も、後続の自家用車が抜かし、見通しが悪く危なく感じる。(南勢)
- ・ たまに伊勢現代美術館に行かれる方が、野添のバス停で降りて、歩いてみえる。(南勢)

### <三重交通> 志摩営業所 R.6.11.1実施

#### 利用者

- ・ 非常に少なくなってきた。日中は高齢者が多い。
- ・ 高校スクールバスがあるので、朝はその便で登校するが、明野高校や早く登校したい学生は五ヶ所 A 線の始発で登校する。

#### 南勢小学校のスクール利用

- ・ 一部町営バスを利用して、切原、中津浜浦は帰宅している。この夏ごろからしばらくの間、切原は全員が朝も乗車するようになった。夏の熱中症対策時に、五ヶ所浦などのスクール利用でない生徒達も町営バスに乗車した。スクールバスに慣れている為、降車時にボタンを押すことを忘れてしまい困った。
- ・ バスの乗り方教室ができるといい。

#### 宿浦線

- ・ 高齢者の利用が多いが、ぎゅーとらに通勤する 20 代の方の利用もある。朝はデマンドを利用している。本数が少なく、もう少しあれば利用も増えると思う。
- ・ 終点が宿浦になっているが、宿浦についても先に前を通るので降車できるようにする方がいい。

- ・ 最近、木谷の別荘地に普通に生活されている家族がある。木谷別荘地入口からの国道と接する辺りにバス停があるといい。以前その奥から結構な距離歩いてバスを利用する方をみかけ、バス停があればいいなと感じた。

#### 南海線

- ・ 土日祝で運休となる、通称「病院バス」は全日運行にしてあげてほしい。
- ・ 七軒屋については、回転場を区に修繕していただいて、大変感謝している。
- ・ しかしながら、七軒屋の利用は殆どないので、寺前までで、小学校スクールバスと同じように、運行する方がいい。
- ・ 大三浦と礪口の間に1建家がある。現在その家のお子さんのため、スクールバスは「ホシラ」で停車している。子ども達がこれから大きくなることを考えて、町営バスのバス停があるといいと思う。
- ・ 高校スクールで下校する時に、町営バスにも乗り換えるが、迎えが来ることも多い。路線が長い為、礪浦や里谷に入らない便があった方がいい。

#### 五ヶ所 A 線(伊勢市駅前)

- ・ 駅前にできた横断歩道信号の影響で、夕方とても混雑する。17:50 発を 17:45 発にかえると、その後の五ヶ所での他便との接続も待ってもらわなくてもよくなる。
- ・ 高校生の登校下校便については、荷物を置いて席を譲らずに、立っている生徒がいることもある。サニーロードはアップダウンがあるのでなるべく着座してほしい。

#### 車両

- ・ 車両は 7 台と予備 2 台が運行しているが、その内2台のみ低床車両となっている。もう少し小さなバスがあるといい。

#### コメリ・ぎゅーとらバス停

- ・ 特にお昼前、11:47 相賀行の時間帯に、枠外駐車が多くバス停まで進入し難いことが多い。コメリ駐車場のぎゅーとら側について、駐車禁止表示や安全ポールを設置してほしい。一度は、バックしたこともあった。

#### 南勢小学校下のバス回転場

- ・ 宿浦寄りの国道との接続部分を、開口してほしい。
- ・ 入口が信号側だけなので、子どもを送迎してくる車が強引でもあり、降ろした児童も付近をあるくので接触しそうで危ない。一方方向へバスが運行できれば、安全に乗降させ、運行できそうでもある。是非、検討いただきたい。

#### 高校スクールの朝便

- ・ 志摩高校、水産高校も乗れる方がいい。
- ・ 逆に、明野高校に関しては、近鉄への乗換えも合いにくいのと、実情、五ヶ所線でご利用いただいている事を考えると、明野高校の座席確保がなくて良い。



もし、高校スクールの運行をなくした場合は、7 時台の増便となるが、伊勢市上野を経由するための小型車両では全員が着座できない。円座経由で大きな車両での運行が必要。

- ・ 伊勢市の上野地区については、高齢者のお買い物は沼木バス、通学定期の購入は数名あるものの高校生は送迎が多く、利用が少ない。

#### <三重交通> 志摩営業所 R.7. 8.12実施

##### その他意見

- ・ 津波警報(R7.7.30)の際、車両はハザードマップに基づき高台待機を行った。五ヶ所バスセンターは閉鎖し、南伊勢町と連携して警報解除まで町営バスは運休した。五ヶ所バスセンターは目の前が海であり海拔も低い位置にあることから検討が必要※。

※ 付近に津波避難タワーがあるものの、バス利用者の大半が高齢者であることから検討が必要



写真 三重交通株式会社志摩営業所

#### <三重交通> 伊勢営業所 R6.11.6実施

##### 土日祝日の大方竈線

- ・ 現状、土日祝日には大方竈へ通じる路線が皆無であり不便であるとの声を利用者から聞く。阿曾浦でバスを降りてから、バイクや自転車で大方竈方面へ向かう方があり、とても可哀そうだった。買い物も週末に子ども達が帰ってくるからと、行きたい方も多い。
- ・ 現状のダイヤはほとんど、平日ダイヤから大方竈部分を取り除いただけなので、小学生通学便についてはなくし、お買い物便は残すなど再考の余地がある。例えば、阿曾浦で 40 分の待機時間が発生しているので以下2便について大方竈往復便があると良いと思う。
  - ①メディカル 9:05 阿曾浦行きと、折返しの阿曾浦 9:40 メディカル行きの間
  - ②メディカル 10:39 阿曾浦行きと、折返しの阿曾浦 11:26 メディカル行きの間また、阿曾浦 14:21 メディカル行きとその折返しは、山を逆にする。現在、道方から阿曾浦まで回送してこのダイヤを運行している。さらに、折り返しで阿曾浦到着後、道方までは回送している。この折返しパターンを逆にし、大方竈まで運行する方が合理的である。(道方から阿曾浦への回送部分は、平日では、大方竈行きのダイヤが存在している。単純にそれを削除しているので実車が回送に変化している。)

#### イオン伊勢店 14:18 南島棚橋行き

- ・ イオンから南島地区へのご利用がある。現状利用のない棚橋まで行かず、古和までで充分である。代わりに、需要のある方座を経由してはどうか。この便はかもめ作業所からの帰宅便として利用してもらえるので方座内へ入れる方が安心。

#### 神前 17:02 南島棚橋行き

- ・ 大納生活改善センター方面や新桑竈は利用が無く、経由不要。古和を出発した後は国道沿いに進むだけでよいはず。時々、遊びに行っていた小学生が神前方面から古和浦漁港まで帰宅便として利用する。

#### 南島道方の停車時間

- ・ 現在、南島道方ではトイレ休憩や、行先の問合せ対応などでしばらく停車することがある。あらかじめ、3分くらい停車時間を設けた方がいい。5分は知らない。ただ、朝の学生登校便や下校便では待機時間は不要だと思う。

#### 南島線

- ・ 南島線直通便の度会町役場経由は利用が無い。入る必要がないと感じる。むしろ、クスリのアオキや「宮リバー」プールを経由した方が有用だと思う。特に夏場、伊勢からの中学生や、南島の中学生在「宮リバー」へ行くことが多く、また(度会)町営バスの利用も難しいので、降車バス停を説明し難い。「内城田」からが説明しやすいか、悩む。

#### JR伊勢柏崎駅

- ・ 接続待ち時間、現状では10分待機して汽車が到着しないときはバスを出発している。実際には汽車に遅れが出たときには伸びる一方で、バスの出発に間に合うことはない。
- ・ 夜遅い時間だと、自家用車で迎えが来ている。JR伊勢柏崎駅利用の高校生は最終便には誰も乗らない。

#### 慥柄浦

- ・ 慥柄の信号の故障は、現状ではあまり問題ないが、大型車両同士が対向するときだけは場所によっては身動きとれなくなる恐れがある。三交同士は無線でやり取りしていて問題ないが、他者であった時は、南島地区のバス車両は大きくバックはできない。現状では殆ど大型車が進入してこないが、唯一である南島中学校のマイクロバスは、運転手が町営バスの運行時間を把握してくれており交差点に進入せずに待ってけている。運転手が交代したり、その引継ぎが出来なかった場合は、立ち往生する可能性がある。郵便局の配送車も、極力、賛側から国道へ出入りしている。支障は出ていないが、不安ではある。  
路線バスを除く大型車両を規制するか、慥柄経由便は大型では運行しないなどの対応が考えられる。

#### 急行の「中村」バス停

- ・ 南島から自家用車で送迎してきて乗車していく。

急行は「中村」に停車するが、カーブの途中であるうえ、かなり高速で他車両は通過していくので危険を感じる。停車の必要があるなら2つ伊勢寄りの梅橋で停車した方がよい。「大倉」以降停車バス停があるが、明野高校も伊勢市駅での近鉄乗換えが多く、あまり必要性がないので、伊勢市駅までノンストップでも良い。（「宮町」については「日赤」「ひかり病院」等へのおかげバス乗り換えがあるので、停車が必要。）

## 現金の利用

- ・ 現在、現金で利用しているのは移住してきて間もない人や、他地域からの訪問者（観光など）で、たいていの人は高齢者利用券か定期券を使用している。しかしながら、苦情もあるので、キャッシュレス決裁は必要だと思う。

## その他の意見

- ・ 交番はダイヤの削減と併せて、順番を入れ替えることで負担感を減らせる余地がある。
- ・ 南島線の子供達、高校生、高齢者、皆さん利用のマナーが良い。スクールバスも含め、みんな譲り合って座っている。南島東スクールでは車両が小さくなって心配した時も、高学年が低学年の荷物を持ったり、席をゆずったりして仲良くしてくれた。高校生もみんな挨拶をして降車していき、車内マナーもとても良い。

## <デマンドバス>（運転手・予約受付担当者）

- ・ 朝一番で、南海地区からと、宿田曽地区から出発することが多い。南海の方は、予約を早めに上手に取る。南島地区は当日予約が多い。
- ・ 耳の遠い方の、電話予約について考えなければならない。
- ・ 五ヶ所バスセンターについて、バスの多く入る時間帯の駐停車が難しい。
- ・ 津波警報(R7.7.30)の際、南伊勢町立病院まで予約受付担当者が避難し、避難先より当日の予約者には電話にて運休連絡を行った。携帯電話からだと電話に出てくれない予約者もいたが、役場が防災無線で運休のお知らせをしてくれた。営業所が海岸付近にあるため、高台移転が望ましいと思う。
- ・ 津波警報(R7.7.30)の際、当時は、回送中で次の予約者のところに向かう最中であった。津波到達時間まで余裕があったため最寄りの高台まで移動し待機した。ハザードマップは車両に常備しており、日頃の研修が役にたったと感じている。





中学生ヒアリング(南島中学校、南勢中学校で「おでかけ」や移動について調査)

南勢中学校(1,2年生対象) R2.2.18 実施

- ・ 地区を離れ、友達と遊ぶ時などは、お母さんに送迎してもらっている。
- ・ 学校外のスポーツクラブに行く時に、町営バスを利用したことがある。

南島中学校(1,2年生対象) R2.2.21 実施

- ・ 友達同士で、町営バスや三重交通のバスを乗り継いで、ララパークにでかけた。乗継など、難しくはなかった。
- ・ 自家用車の送迎について、車内では音楽を聴いていた、外を見たり、寝ていたりする。



南島中学校(3年生対象アンケート) R7.11 実施

- ・ 生徒数10名、回答数10名
- ・ 卒業後の進路は全員が高等学校への進学を希望しており、伊勢市内の高等学校への進学が9名(自宅からバス利用による通学者は9名中8名)、志摩市内の高等学校への進学が1名(保護者が五ヶ所バスセンターまで送迎する通学を予定)
- ・ 南伊勢町古和浦発度会町南中村地区中村バス停への早朝便利用予定生徒は2名
- ・ 夜間最終便度会町南中村地区中村バス停留めの三重交通株式会社が運行する地域間幹線への町営バス接続新設を希望する生徒は8名

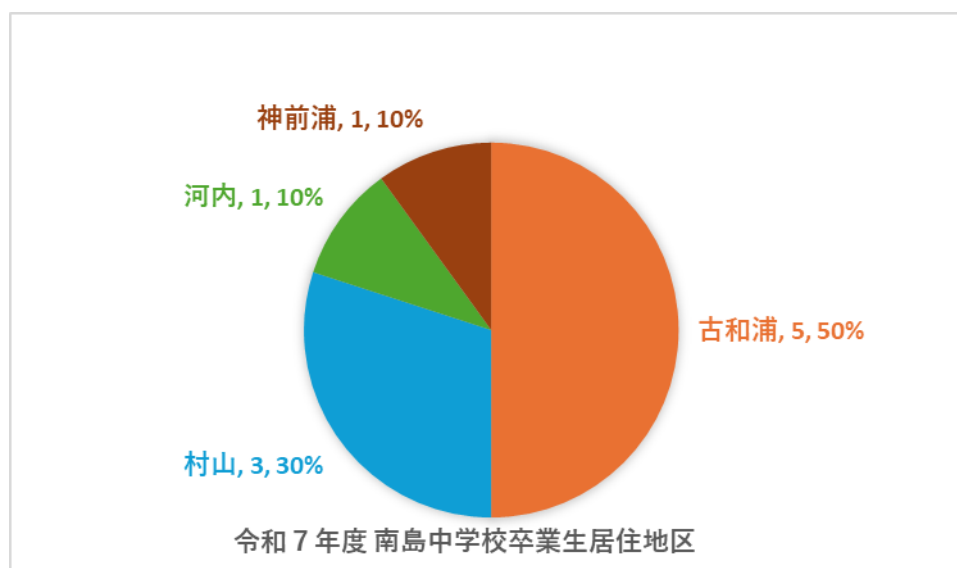


表 令和7年度南島中学校卒業生の進学希望先

進学希望先	伊勢市			志摩市		
	通学	下宿・寮		通学	下宿・寮	
生徒数	9	8	1	1	1	0

## 南勢中学校(3年生対象アンケート) R7.11 実施

- ・ 生徒数 32 名、回答数 32 名
- ・ 卒業後の進路は全員が高等学校への進学を希望しており、伊勢市内の高等学校への進学が 14 名と最も多く、次いで、志摩市内の高等学校への進学が 9 名、松阪市 4.5 名、四日市市 3 名、津市 1 名、鈴鹿市 0.5 名です。なお、進学先に 2 市の候補があり、確定していない生徒は案分 0.5 として整理しました。

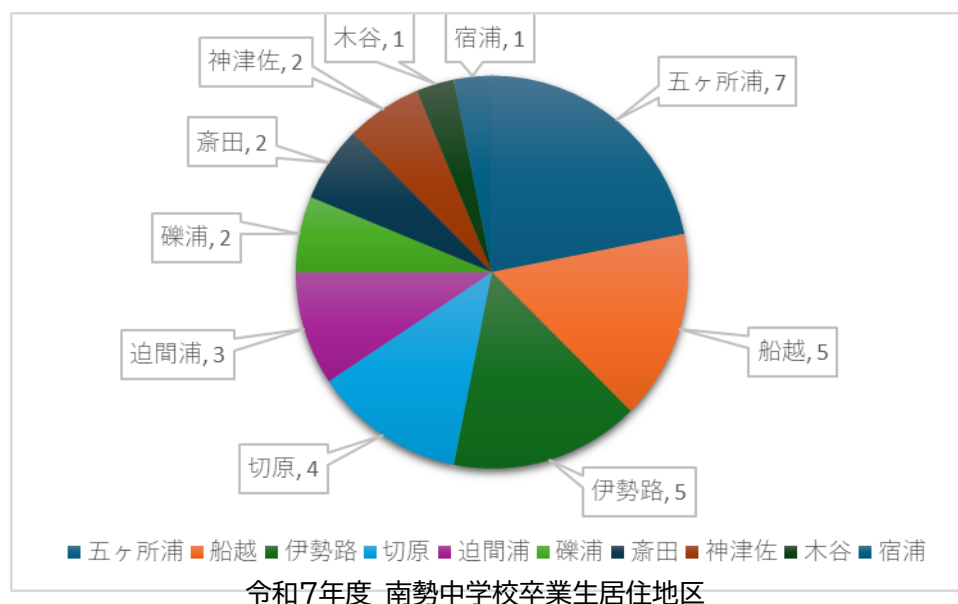


表 令和7年度南勢中学校卒業生の進学希望先

進学希望先	伊勢市			松阪市			津市			志摩市			四日市市	鈴鹿市
	通学	下宿・寮		通学	下宿・寮		通学	下宿・寮		通学	下宿・寮		下宿・寮	下宿・寮
生徒数	14	14	0	4.5	2.5	2	1	0	1	9	9	0	3	0.5

## 中学3年生 生徒保護者の公共交通に関する意見

- ・通学費等補助制度は上の子の時、大変助かりました。今後も続けて頂けると嬉しいです。
- ・松阪方面の交通手段が少ないので増やしてほしい。
- ・南伊勢高校わたり校舎への交通手段について、伊勢行の路線を度会町経由にしてほしい。
- ・土日も平日と同じ時間帯(昼間の時間帯)にバスを運行してほしい。
- ・宿浦、田曾浦、泉、神津佐、下津浦で1台、中津浜浦、五ヶ所浦、船越、切原で1台、内瀬、伊勢路、斎田、押刈、迫間浦、礪浦、相賀浦で1台として伊勢までいけるスクールバスを作って、南海・穂原はサニーロードで伊勢まで行けるようにしてほしい。
- ・伊勢路からサニーロードを通して伊勢に行ける路線も運行してほしい。
- ・五ヶ所バスセンター6:30 発宇治山田行では朝練に間に合わない。宇治山田 19:30 発では最後まで部活をさせるとバスが無い。

## 住民を対象とした「バス・交通・移動に関するアンケート」

### <調査概要>

令和6年度 名古屋大学大学院環境学研究科連携事業

調査日:令和6年12月27日(金)~令和7年1月31日(金)

調査方法:南伊勢町内の各世帯に広報紙と一緒に、アンケート用紙を配布。

同時に、町内のバス路線図、時刻表、デマンドバスの案内を配布して、公共交通の広報に努めた。また、WEB サイトからも回答可能とした。

配布数:回答数:5450 件配布中、回答 1170 件(うち WEB:47 件) 回答率 21.5%

### <調査結果>

南伊勢町アンケート結果表を参照、構成比は不明を除いた有効回答で算出

#### (1)回答者の属性[問 5]

##### ①性別[問 5(1)] 有効回答:1144 名

a. 男性:380 名(33.2%) b. 女性:745 名(65.1%) c. 未回答:19 名(1.7%)  
d. 不明:26

・回答者は女性が男性の約 2 倍であった

##### ②年齢[問 5(2)]

年齢[問5(2)]	人数(名)	構成比(%)
a.10代	2	0.2
b. 20代	2	0.2
c. 30代	14	1.2
d. 40代	46	4.0
e. 50代	100	8.7
f. 60代	209	18.2
g. 70代	428	37.2
h. 80歳以上	349	30.3
計	1150	100.0
不明	20	

・年齢は 70 代以上で約 7 割、60 代以上も含めると約 85%になる。

##### ③職業[問 5(3)]

年齢[問5(2)]	人数(名)	構成比(%)
a. 会社員・公務員・団体職員	137	12.2
b. 自営業(商工業等)	77	6.9
c. 農林漁業	64	5.7
d. 学生	3	0.3
e. 無職	684	60.9
f. パート・アルバイト	104	9.3
g. その他	54	4.8
計	1123	100.0
不明	47	

・年齢層が高いこともあり、無職が約 6 割、会社員やパート等も含めて通勤する方が約 2 割。

#### ④世帯構成

世帯構成[問5(3)]	人数(名)	構成比(%)
a. 単身	305	27.0
b. 夫婦のみ	419	37.0
c. 親子(二世帯)	325	28.7
d. 三世帯以上の家族	52	4.6
e. その他	30	2.7
計	1131	100.0
不明	39	

- ・単身、夫婦のみ、親子(二世帯)が約 3 分の1ずつ、  
単身で 70 代以上の方が約 250 名で、うち車を運転しない方が約 100 名おられた。  
その他、「兄弟のみ」や「老人ホーム暮らし」などの回答があった。

#### ⑤車の利用

車の利用[問5(5)]	人数(名)	構成比(%)
a. 車をよく運転	694	64.6
b. あまり運転しない	62	5.8
c. 町内限定で運転	66	6.1
d. 免許返納した	72	6.7
e. 免許失効した	34	3.2
f. 免許取得経験なし	146	13.6
計	1074	100.0
不明	96	

- ・車をよく運転する人で約 6 割、まったく運転できない人は2割余りおられる。

#### ⑥居住地区(人口は 2024 年 4 月 1 日現在)

居住地区[問1(1)]	人数(名)	構成比(%)	人口	人口構成比(%)	回答率
島津	79	6.9	1044	9.7	7.6
吉津	117	10.2	1214	11.3	9.6
鵜倉	130	11.4	1324	12.3	9.8
中島	86	7.5	811	7.5	10.6
南海	127	11.1	1069	9.9	11.9
穂原	78	6.8	876	8.1	8.9
五ヶ所	273	23.8	2388	22.2	11.4
神原	51	4.5	608	5.6	8.4
宿田曾	204	17.8	1434	13.3	14.2
計	1145	100.0	10768	100.0	10.6
不明	25				

- ・地区ごとの人口あたり回答率は 7.6%~14.2%で宿田曾地区の回答率が一番高かった。  
小地区ごと(別添集計表参照)では一番低い始神地区の 3.6%から、一番高く半数を超える  
大方竈地区の 54.2%まで差がついた。

## (2)買物[問 2]

### ①買物頻度[問 2(1)]

買物頻度[問2(1)]	人数(名)	構成比(%)
1. ほぼ毎日(週5日以上)	105	9.4
2. 週に2~4回	638	57.2
3. 月に数回(週に1回以下)	305	27.3
4. 年に数回	22	2.0
5. 買い物には行かない	46	4.1
計	1116	100.0
不明	54	

・週に2~4回が半数を超えて、残りの4分の1が月に数回(週に1回以下)買物に出かける。

### ②地区別買物先[問 2(2)](2つまで回答の総計)

買物先地区[問2(2)]	買物先計	構成比(%)
南伊勢町南勢地区	449	27.4
南伊勢町南島地区	324	19.8
志摩市	348	21.3
伊勢市	238	14.5
度会町	78	4.8
玉城町	53	3.2
明和町	36	2.2
紀北町	21	1.3
大台町	15	0.9
大紀町	11	0.7
松阪市	5	0.3
多気町	3	0.2
所在地不明	56	3.4
計	1637	100.0

- ・主な買物先は南勢地区が約4分の1、南島地区と志摩市が約2割ずつ、伊勢市が約15%であった。南伊勢町内で約半数、志摩市と伊勢市も含めると83%を占める。次に度会町、玉城町と続く。松阪市まで買物に行く人は少なかった。

### ③買物の交通手段[問 2(2)](2つまで回答の総計) 注1)

買物交通手段[問2(2)]	交通手段計	構成比(%)
自家用車を運転	1212	70.6
町営バスのみ	52	3.0
デマンドバスのみ	63	3.7
三重交通バスのみ	26	1.5
町営バス・三重交通バス・デマンドバス	8	0.5
町営バス・三重交通バス	15	0.9
町営バス・デマンドバス	19	1.1
三重交通バス・デマンドバス	3	0.2
車にのせてもらう	199	11.6
無料送迎バス・福祉有償	6	0.3
バイク	25	1.5
自転車	16	0.9
徒歩	67	3.9
その他	5	0.3
計	1716	100.0

- ・自家用車を使う人が約7割、車で送迎してもらう人が約1割、公共交通の利用者が約1割という割合であった。町営バスの利用者は三重交通やデマンドバスとの併用も含めて94名。

あとは、徒歩、バイク、自転車、無料送迎バス・福祉有償の順。

#### ④買物の時間[問 2(4)](2つまで回答の総計)

買物開始時間[問2(4)]	買物開始計	構成比(%)
7時以前	5	0.3
7時台	14	0.9
8時台	61	3.9
9時台	349	22.6
10時台	472	30.5
11時台	125	8.1
12時台	35	2.3
13時台	153	9.9
14時台	97	6.3
15時台	52	3.4
16時台	61	3.9
17時台	28	1.8
18時以降	27	1.7
不規則・その他	67	4.3
計	1546	100.0

買物終了時間[問2(4)]	買物開始計	構成比(%)
9時以前	3	0.2
9時台	21	1.4
10時台	109	7.2
11時台	239	15.8
12時台	275	18.2
13時台	102	6.8
14時台	139	9.2
15時台	179	11.9
16時台	168	11.1
17時台	111	7.4
18時台	69	4.6
19時台	32	2.1
20時以降	20	1.3
不規則・その他	43	2.8
計	1510	100.0

買物所要時間[問2(4)]	買物所要時間計	構成比(%)
1時間未満	152	10.5
1～2時間	385	26.5
2～3時間	329	22.6
3～4時間	225	15.5
4～5時間	122	8.4
5～6時間	78	5.4
6～7時間	63	4.3
7～8時間	51	3.5
8～9時間	13	0.9
9～10時間	17	1.2
10時間以上	19	1.3
計	1454	100.0

・買物の開始時間は 9 時台と 10 時台で半数を占める。一旦 12 時台に少なくなるが、13 時台と 14 時台で若干多くなる。

終了時間は開始時間ほど集中しないが、11 時台と 12 時台で約 3 分の 1、同様に 13 時台に少なくなるが、13 時台～17 時台に分散して約 3 分の 1 の方が帰宅する。

所要時間は 1～2 時間が一番多く、約 4 分の 1 を占める。次に 2～3 時間、3～4 時間と続く。所要時間 4 時間までで約 4 分の 3 の方が買物を済ませている。

注 1)交通手段は、各交通手段について複数回答されているものも多いが、そのうち代表的に使われていると想定される交通手段を使ったものとして集計している。優先順位は表の順番どおり。

回答例:自家用車を運転, 車にのせてもらう, 徒歩→自家用車を運転として集計

町営バス, 無料送迎バス・福祉有償, 自転車→町営バスとして集計

デマンドバス, 車にのせてもらう→デマンドバスとして集計町営バス、デマンドバス、三重交通バスはそれぞれ単独使用時と組合せ使用時に分けて集計した。

### (3)通院[問 3]

#### ①通院頻度[問 3(1)]

通院頻度[問3(1)]	人数(名)	構成比(%)
1. ほぼ毎日(週5日以上)	2	0.2
2. 週に2～4回	61	5.6
3. 月に数回(週に1回以下)	513	47.0
4. 年に数回	332	30.4
5. 通院していない	184	16.8
計	1092	100.0
不明	78	

・月に数回が約半数、年に数回が約 3 分の 1、通院していない人も 16.8%おられる。

#### ②地区別通院先[問 3(2)](2つまで回答の総計)

通院先地区[問3(2)]	通院先計	構成比(%)
南伊勢町南勢地区	551	40.3
南伊勢町南島地区	212	15.5
伊勢市	388	28.4
志摩市	133	9.7
松阪市	13	1.0
玉城町	11	0.8
津市	9	0.7
度会町	5	0.4
大台町	5	0.4
明和町	4	0.3
紀北町	2	0.1
多気町	2	0.1
大紀町	1	0.1
鳥羽市	1	0.1
所在地不明	29	2.1
計	1366	100.0

・主な通院先は南勢地区が約 4 割、南島地区と合わせて南伊勢町内が約半数強を占める。  
町外へは、伊勢市が約 3 割、志摩市が 1 割で、買物では少なかった松阪市への通院もみられる。次に玉城町、津市、度会町、大台町と続く。

#### ③通院の交通手段[問 3(2)](2つまで回答の総計) 注1)

通院交通手段[問3(2)]	交通手段計	構成比(%)
自家用車を運転	794	62.8
町営バスのみ	49	3.9
デマンドバスのみ	63	5.0
三重交通バスのみ	35	2.8
町営バス・三重交通バス・デマンドバス	11	0.9
町営バス・三重交通バス	21	1.7
町営バス・デマンドバス	22	1.7
三重交通バス・デマンドバス	4	0.3
車にのせてもらう	159	12.6
鉄道	1	0.1
タクシー	1	0.1
無料送迎バス・福祉有償	31	2.5
バイク	24	1.9
自転車	12	0.9
徒歩	35	2.8
その他	3	0.2
計	1265	100.0



- ・自家用車を使う人が約 6 割、車で送迎してもらう人が約 1 割、公共交通の利用者が約 15%と、買物よりも自家用車を使う割合が低く、その分、送迎や公共交通利用者の割合が高くなった。

町営バスの利用者は三重交通やデマンドバスとの併用も含めて 94 名。あとは、徒歩、無料送迎バス・福祉有償、バイク、自転車の順。

#### ④通院の時間[問 3(4)](2 つまで回答の総計)

通院開始時間[問3(4)]	通院開始計	構成比(%)
7時以前	19	1.5
7時台	98	7.6
8時台	327	25.2
9時台	375	28.9
10時台	214	16.5
11時台	44	3.4
12時台	15	1.2
13時台	49	3.8
14時台	59	4.5
15時台	36	2.8
16時台	15	1.2
17時台	13	1.0
18時以降	1	0.1
不規則・その他	32	2.5
計	1297	100.0

通院終了時間[問3(4)]	通院開始計	構成比(%)
9時以前	6	0.5
9時台	32	2.6
10時台	123	10.0
11時台	255	20.7
12時台	254	20.7
13時台	119	9.7
14時台	100	8.1
15時台	111	9.0
16時台	111	9.0
17時台	60	4.9
18時台	17	1.4
19時台	17	1.4
20時以降	4	0.3
不規則・その他	21	1.7
計	1230	100.0

通院所要時間[問3(4)]	通院所要時間計	構成比(%)
1時間未満	28	2.3
1～2時間	251	21.0
2～3時間	293	24.6
3～4時間	216	18.1
4～5時間	132	11.1
5～6時間	83	7.0
6～7時間	67	5.6
7～8時間	63	5.3
8～9時間	29	2.4
9～10時間	14	1.2
10時間以上	17	1.4
計	1193	100.0

- ・通院の開始時間は 8 時台と 9 時台で半数を占め、買物開始時間より早い。  
10 時台までに 4 分の 3 の方が病院へ出かけている。  
午後からは 13 時台と 14 時台に出かけてはいるが、買物ほどは多くない。  
終了時間は開始時間ほど集中しないが、10 時台から 12 時台までで約半数を占める。  
午後は 13 時台から 16 時台まで 10%弱の帰宅がある。大きな病院だと診察に時間がかかり、薬をもらう時間を含めるとに帰宅が遅くなる傾向がみてとれる。  
所要時間は 2～3 時間が一番多く、約 4 分の 1 を占める。次に 1～2 時間が約 2 割、3～4 時間も 2 割弱、4～5 時間が約 1 割と続く。  
所要時間 5 時間までで約 4 分の 3 の方が通院を済ませている。  
ただし、この帰宅時間や所要時間は買物や他の用事を含めている可能性もあることに留意。

#### (4)町の施策[問 4]

##### ①施策の認知度[問 4(1)]

施策の認知[問4(1)]	認知人数(名)	認知度(%)
a. 町営バス高齢者年間利用券	838	71.6
b. デマンドバス高齢者年間利用券	837	71.5
c. 障がい者等の運賃免除	330	28.2
d. 町営バス・デマンドバス回数券	455	38.9
e. 小中学生町営バス無料券	270	23.1
f. 高校生の通学費助成	357	30.5
g. 町営バス情報の配布・HP掲載	352	30.1
h. 乗り換えアプリで検索が可能	49	4.2
i. バス高齢者年間利用共通券	350	29.9
j. 乗り方教室、意見交換会等の開催	48	4.1
k. バス待ち環境の改善	221	18.9

・それぞれ知っていると答えた人数と、回答者総数で除した割合を認知度として示した。

「町営バス高齢者年間利用券」と「デマンドバス高齢者年間利用券」の認知度は 7 割を超える。アンケート回答者に高齢者が多く、自分たちが得する施策ということで広く知られていた。

その他の施策の平均的な認知度は約 3 割で自動車利用者が多いため、公共交通への関心が高くないのも課題である。特に認知度の低い施策は以下のとおり。

「待合所の設置、バス待ち環境の改善」は 18.9%で、改善を行った停留所が限定的となるため、仕方がない面もあり。「バスの乗り方教室、バス利用説明会、交通意見交換会などの開催」が 4.2%と低く、実際に参加した方しか認知されていないようである。「乗り換えアプリで検索が可能」も 4.1%と低く、高齢者は普段使う経路が決まっており、検索する必要がないことや、情報機器へのなじみがあまりないことも原因と考えられる。

##### ②乗り換えの利便性[問 4(2)]

乗り換えの利便性[問4(2)]	順位1の人数(名)	順位2の人数(名)	順位3の人数(名)	順位4の人数(名)	順位5の人数(名)	重要度	重要度順位
1. 乗り換えの時間が短い	257	161	109	74	114	2548	1
2. 乗り換えの距離が短い	183	225	113	113	70	2493	2
3. 乗り換えても値段が変わらない	96	106	224	135	123	2159	3
4. 乗り換える場所での休憩	54	121	122	236	143	1600	4
5. 買物や用事を済ませられる	114	63	107	121	262	1478	5
計	704	676	675	679	712		
不明	466	494	495	491	458		
重要度	人数×5	人数×4	人数×3	人数×2	人数×1		

バスの乗り換えについて、なにを重要視するかについて、接続時間が最も重視され、次に乗換時に歩く距離が短いと重視されている。値段が変わらない点についても高いものの、ある程度運賃が上がることは許容されている傾向にある。三重交通のバスは料金が高いものの、町営バスもデマンドバスも安価なため、価格抵抗が低いといえる。それよりも高齢者が多いので、乗換時に歩かされるのは不便と感じる人が多かった。乗換場所の環境やついでに用事ができるといった要素は上記 3 つの要素と比べ重要度は低かった。

### ③交通手段確保について関心のある施策[問 4(3)]

関心のある施策[問4(3)]	人数(名)	構成率(%)
a. 保護者送迎軽減	268	15.0
b. 高齢者移動支援	742	41.5
c. 観光交通の充実	105	5.9
d. 福祉タクシーや病院送迎バスの運行	642	35.9
e. その他	33	1.8
計	1790	100.0

- ・回答者に高齢者が多いこともあり、一番関心のある施策は「高齢者向け買い物・通院等 日常移動支援」で約 4 割を占めた。次に関心が高いのが「福祉タクシーや病院送迎バスの運行」で、約 3 分の 1 が関心ありと答えた。逆に「観光交通の充実」は 5.9%と関心が低かった。その他関心のある施策として、次のような回答があった。

「自宅への送迎」、「民間タクシー」、「福祉タクシー」、「ライドシェア」、「自動運転」、  
「通勤に使えるバス」、「日赤への直通バス」、「高校への直通バス」、「クラブ活動に使えるバス」、  
「伊勢市や町外方面へのバス接続や移動」、「夜間の移動手段」、  
「病院ルートバスの行先がわかりにくい」、「伊勢市駅で南伊勢観光用のタクシーを用意」、  
「費用削減」、「高齢者や学生だけでなく一般向けの施策を要望」  
バスは使わないので関心はないといった意見もあった。

### ④デマンドバスについて[問 4(4)A]

デマンドバスの予約不成立[問4(4)A]	人数(名)	構成率(%)
a. ある	131	13.0
b. ない	139	13.8
c. デマンドバス利用なし	740	73.3
計	1010	100.0
不明	160	

- ・デマンドバスを予約する際、断られたことがある人は半数ほど。  
回答者のうち、デマンドバスを使ったことがある人は 4 分の 1 ほど。

デマンドバスと町営バスの利便性[問4(4)B]	人数(名)	構成率(%)
a. 時間制約のないデマンドバス	168	17.9
b. 予約のいらぬ町営バス	194	20.7
c. のりばが近いデマンドバス	148	15.8
d. どちらともいえない	203	21.7
e. その他	79	8.4
複数回答	144	15.4
計	936	100.0
不明	234	

- ・町営バスとデマンドバスを比較して、どちらが便利かと、その理由を尋ねたところ、  
町営バスが 2 割、デマンドバスが 3 割、どちらともいえないが 2 割と意見が分かれた。  
その他や複数回答を選んだ方の意見としては、「車に乗るので使わない」、「どちらも使う」、  
「両方は必要ない」、「デマンドバスの停留所までも遠い」、「荷物が多い時はデマンドが便利」  
「早い時間にデマンドが使えない」

## 乗降 OD 調査(乗降バス停の調査による利用者数を把握、アンケート実施)

### (1)調査概要

#### ① 南島地区

■実施日:2019年11月13日(水)、16日(土)

■対象路線:南島地区線

南島南勢連絡線(南島地区～楓江橋)

神前柏崎線(神前～JR伊勢柏崎駅)

三重交通南島線(南島道方～伊勢市駅前・伊勢病院前)



#### ② 南勢地区

■実施日:2019年11月20日(水)、30日(土)

■対象路線:南海線(薬局前・五ヶ所～相賀・相賀峠口)

宿浦線(中津浜・町立南伊勢病院・五ヶ所～宿浦)

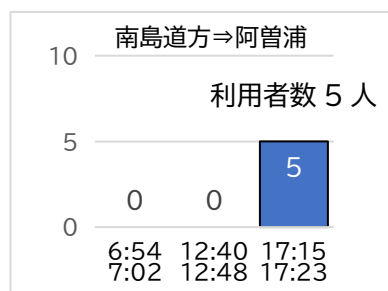
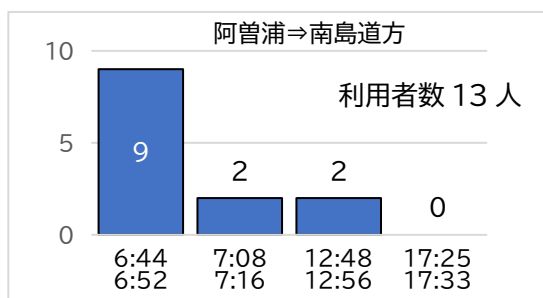
切原線(町立南伊勢病院・五ヶ所～切原(回転場))

三重交通伊勢五ヶ所線(宇治山田駅前～五ヶ所～磯部バスセンター)

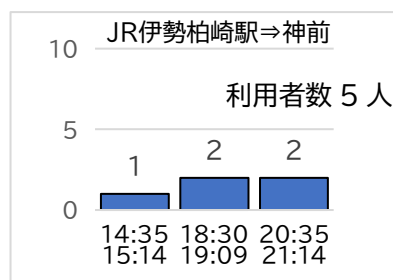
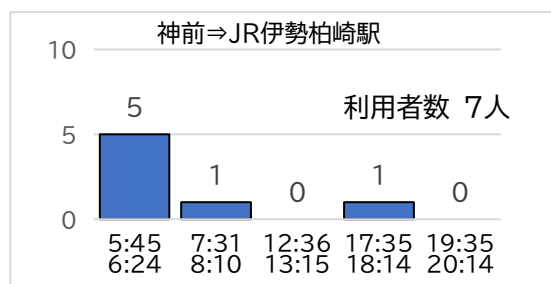
### (2)路線別利用者数の集計結果(2日間の合計値)

#### ① 南島地区

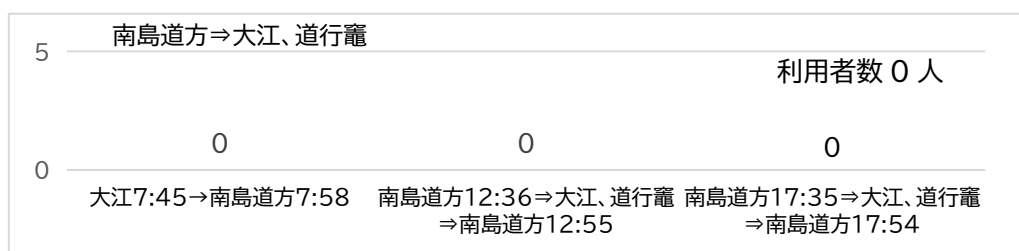
##### ● 阿曾浦線(南島道方～阿曾浦)



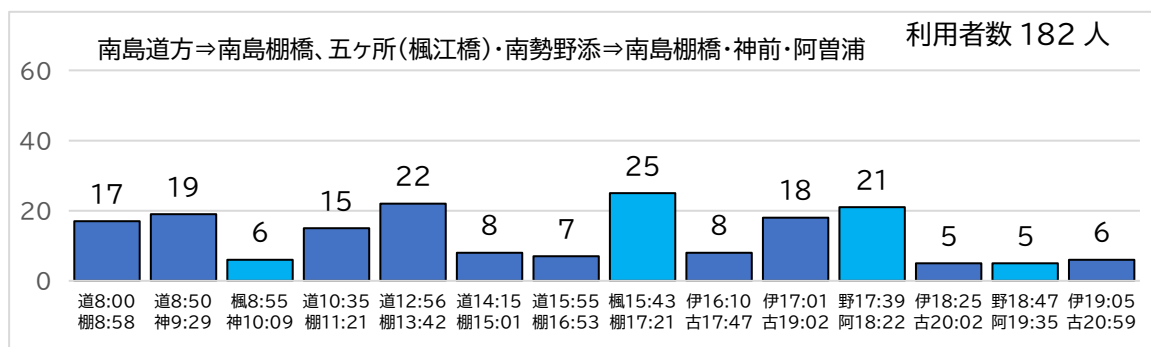
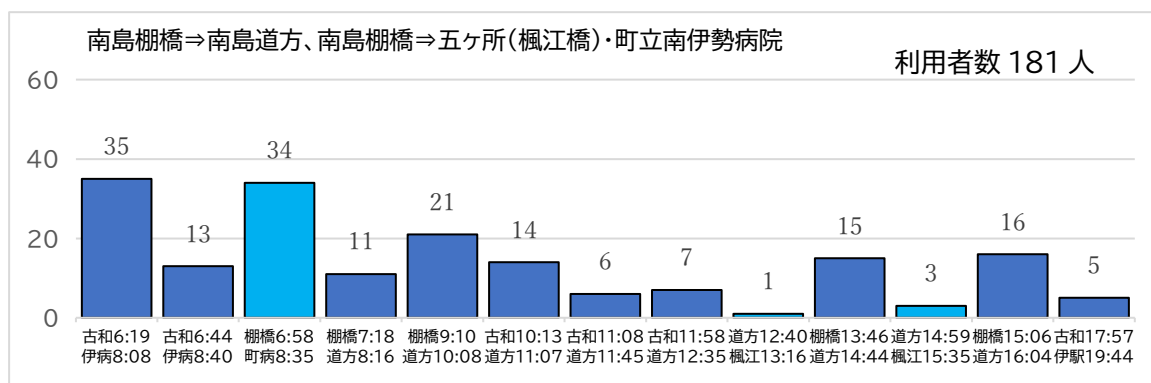
##### ● 神前柏崎線(神前～JR伊勢柏崎駅)



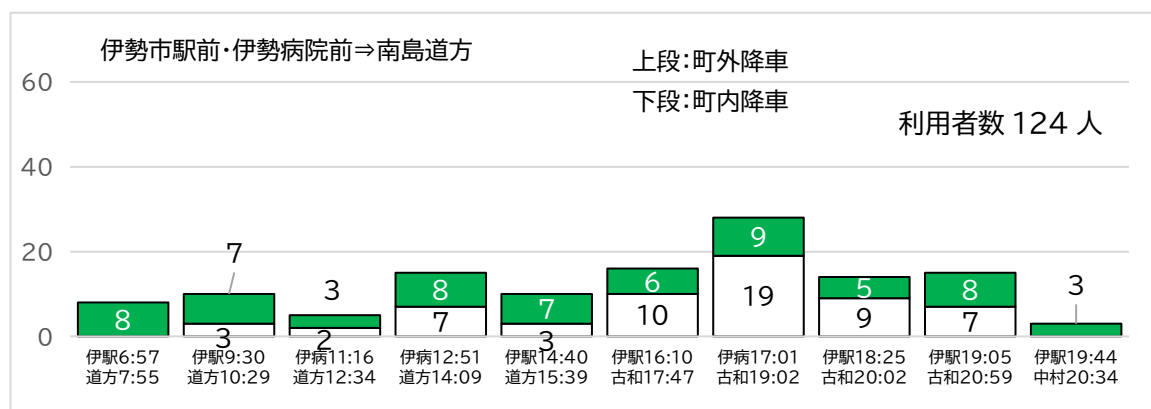
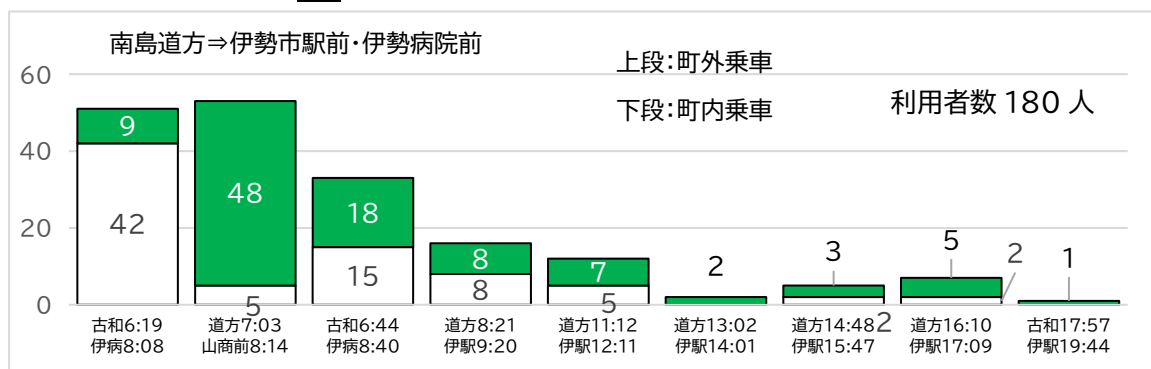
##### ● 大江・道行竈線(南島道方～大江、道行竈)



● 南島地区線(南島道方～南島棚橋)・南島南勢連絡線(南島棚橋～五ヶ所・楓江橋)



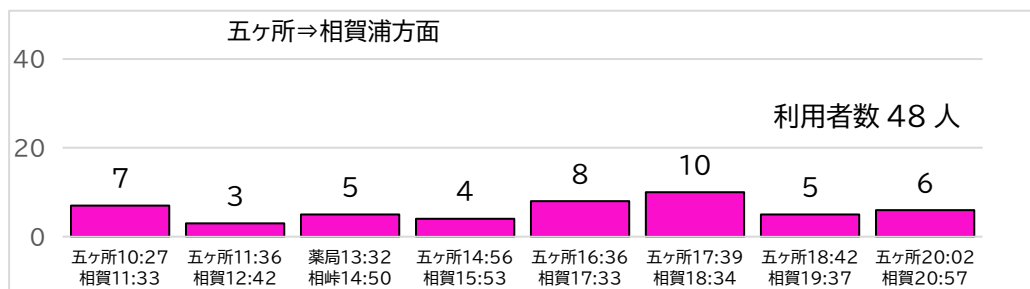
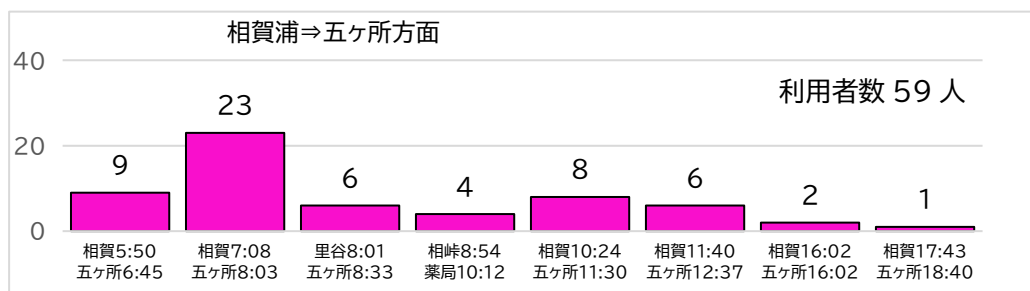
● 三重交通南島線 31 (伊勢市駅前・伊勢病院前～南島道方)



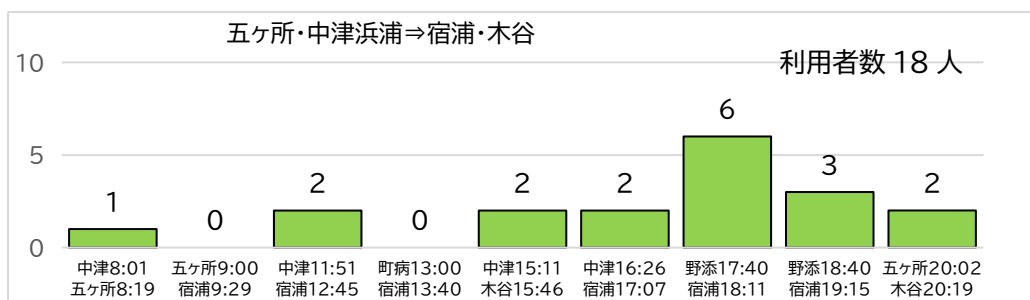
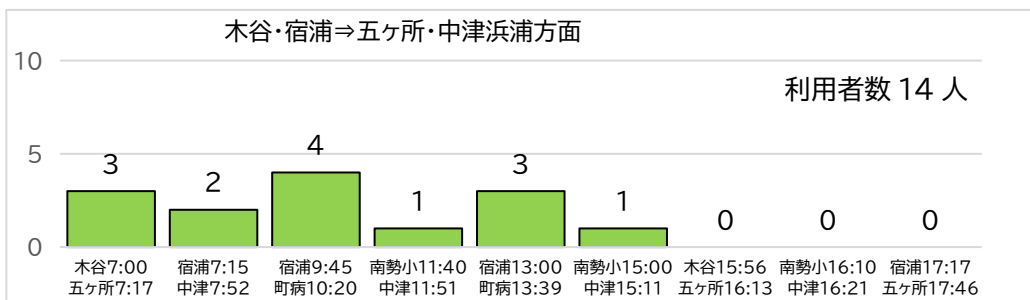
バス停名称 棚:南島棚橋 古:古和 道:南島道方 神:神前 阿:阿曽浦 楓:楓江 楓江橋 野:南勢野添  
伊・伊病:伊勢市駅前 伊病:伊勢病院前 中村:中村(度会町)

## ② 南勢地区

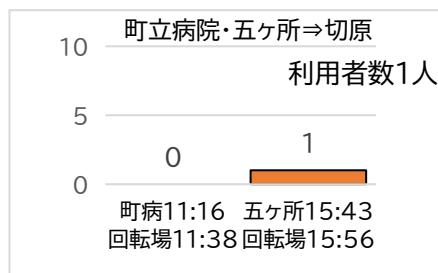
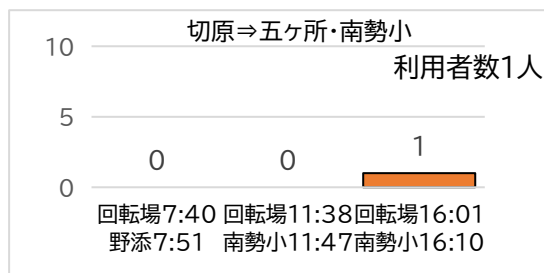
### ● 南海線(五ヶ所・薬局前～相賀・相賀峠口)



### ● 宿浦線(中津浜浦～五ヶ所～木谷・宿浦)



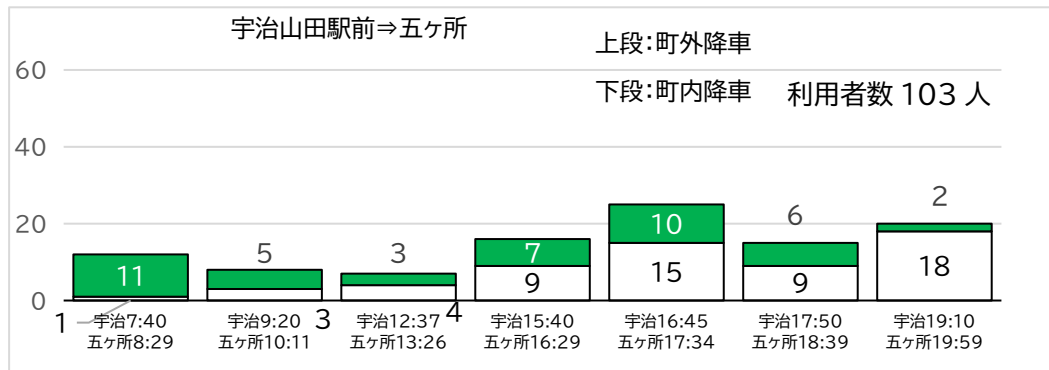
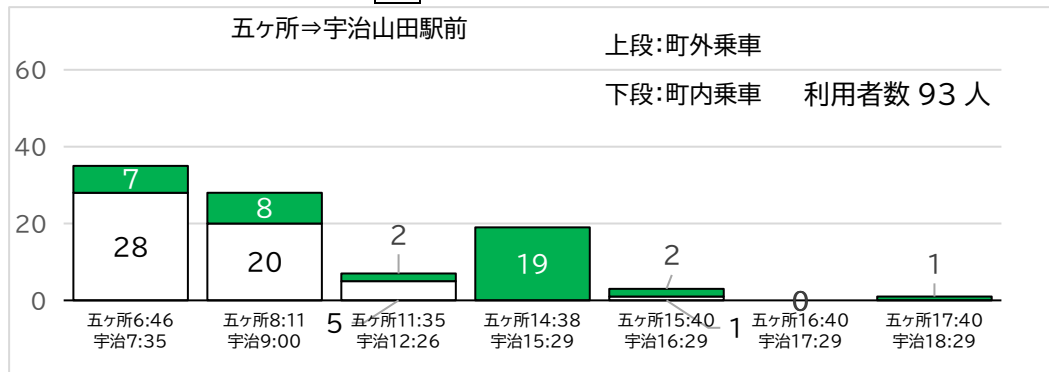
### ● 切原線(町立南伊勢病院・五ヶ所～切原(回転場))



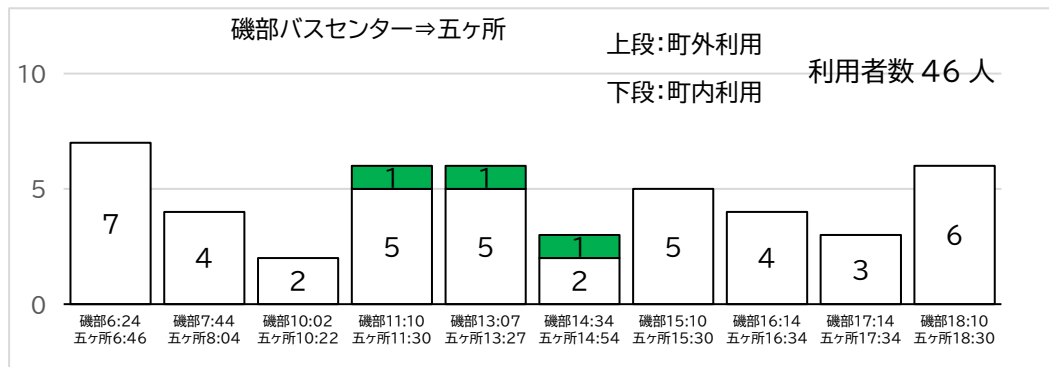
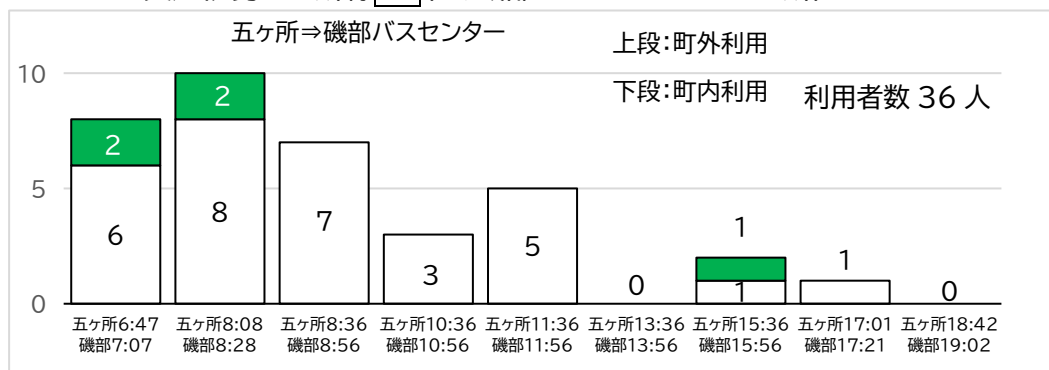
バス停名称 相峠:相賀峠口(R2.10 廃止) 薬局:薬局前 中津:中津浜浦 南勢小:南勢小学校前  
町病:町立南伊勢病院 野添:南勢野添 回転場:切原(回転場)



● 三重交通伊勢五ヶ所線80(A、宇治山田駅前～五ヶ所)



● 三重交通伊勢五ヶ所線80(B、磯部バスセンター～五ヶ所)



バス停名称 宇治:宇治山田駅前 磯部:磯部バスセンター

### (3)OD集計結果(人流ベース)

#### ① 南島地区

- ・ 突出した傾向ではないが、平日は南勢野添や伊勢市方面との通学利用が目立つ一方、休日は神前⇄方座・古和といった南島地区内の行き来が目立つ。
- ・ 町立南伊勢病院やJR伊勢柏崎駅前への利用はほとんど見られない。
- ・ 休日について、阿曾浦⇒伊勢市方面の利用がある一方で、復路の伊勢市⇒阿曾浦の利用はほとんどなく、道方バス停から送迎が行われているものと考えられる。
- ・ 地域間幹線南島線について、伊勢市行に比べ伊勢市からの帰宅便利用者が減少する。帰宅についての送迎が行われているものと考えられる。

#### ② 南勢地区

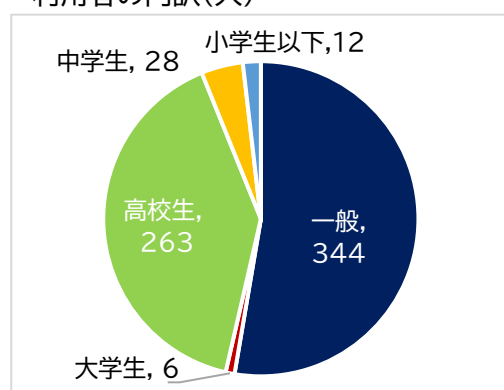
- ・ 大きな傾向としては、五ヶ所から伊勢市や志摩市方面への利用が多い。
- ・ 南島地区と比較すると、合計の利用者数が少なかった。
- ・ 復路について利用者が多くなっていて、高校生の下校によるものである。三重交通の運行する高校スクールバスで登校し、下校は路線バスを利用する。
- ・ デマンドバス導入前(平成 22 年)に実施した乗降調査同様、日中時間帯は 10 名以下の利用が目立つ。

### (4)バス利用者乗降アンケート調査

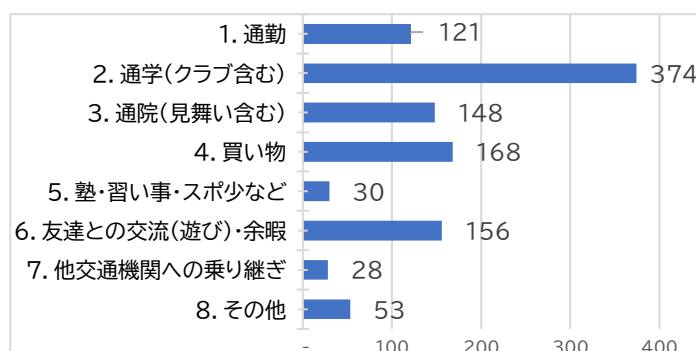
乗降調査時に、利用者に対し利用についてのアンケートを実施した。(回収数:918 部)

<町内で乗車若しくは降車のあった、南伊勢町に関連する利用者の方の抜粋>

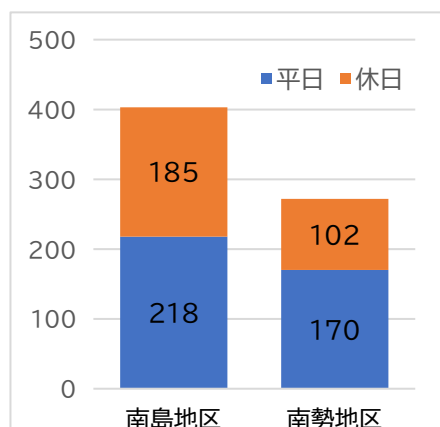
利用者の内訳(人)



利用目的(人)



利用人数(人)



南勢地区・・・南勢地区線(南海線、宿浦線、切原線)、  
地域間幹線(五ヶ所線 A,B)




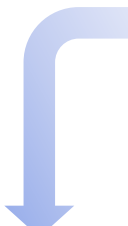
南島地区・・・南島地区線、南島南勢連絡線、地域間幹線(南島線)

- ・ 南島地区で、小・中学生が特に休日に利用している。
- ・ 南勢地区は高校スクールバスが運行しているため、高校生より一般の利用者が多い。
- ・ 南勢地区で平日と休日の利用者の差が大きい。

公共交通会議委員住民代表者会議（意見交換・協議・検討）

住民代表委員で、意見交換と今後の取組を検討しました。

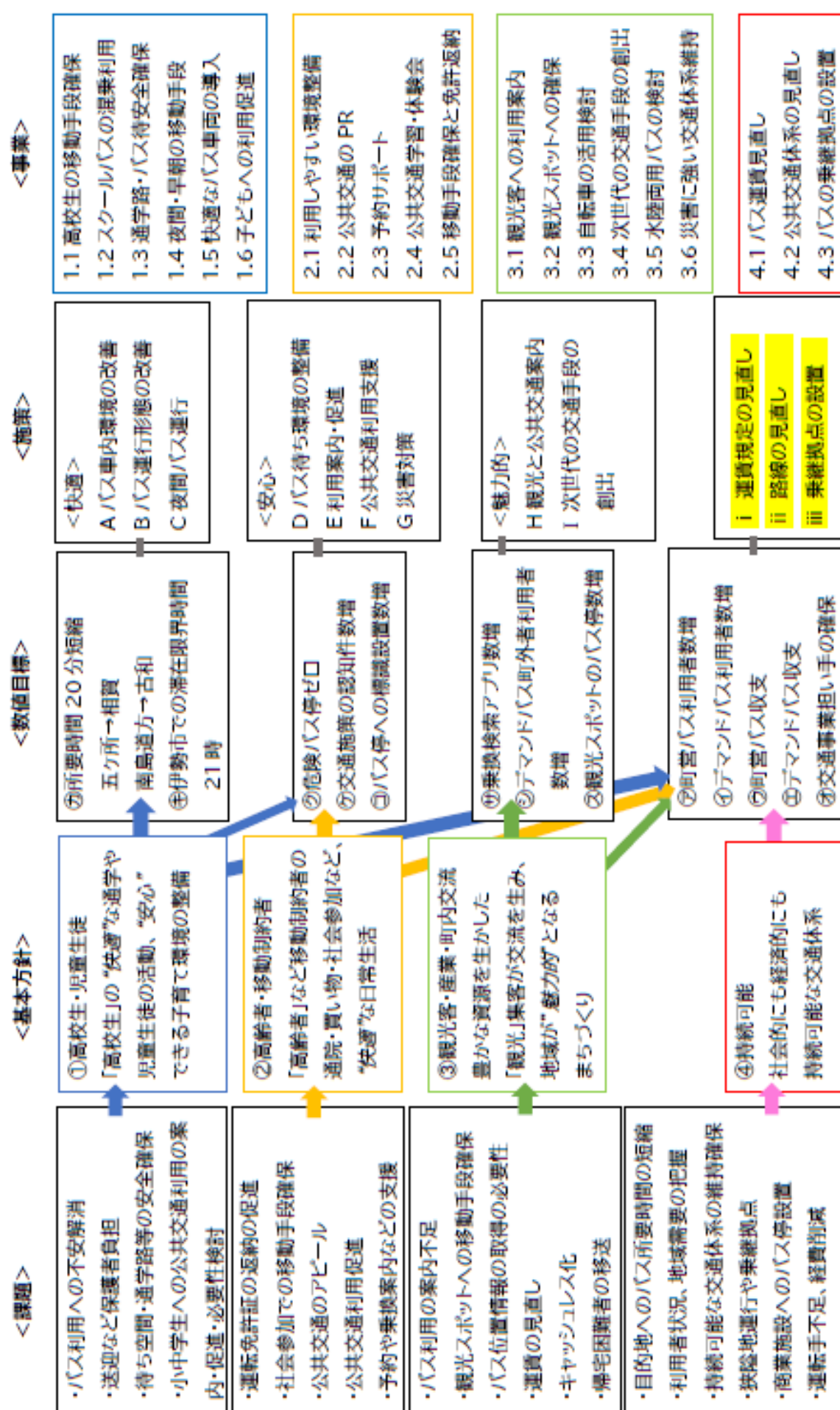
開催日：令和2年2月25日（火）10～12 時 場所：浮島パークなんとう

<p>子ども 学 生</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校通学時間帯のバス台数を増やす</li> <li>・スクールバス等にお年寄りや一般の方も乗れると良い。</li> <li>・各地区から道方や五ヶ所までの距離が遠く、時間もかかる。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●子どもが小さい頃からバスに乗る機会、慣れる環境を作る。（バス乗り方教室の開催）</li> <li>●後輩お母さんに、高校通学方法について説明（教える）ことができるかもしれない。</li> </ul>	
<p>高齢者 （生活）</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスへの乗り方がわからない。乗る習慣がなく、乗れる自信がない。</li> <li>・時刻表の字が小さく読めない。また、時刻表の読み方がわからない。</li> <li>・乗継（町内、町外アクセス）やデマンドバスとの乗換をスムーズにする。</li> <li>・デマンドバスの予約が取れない。</li> <li>・急病の時のタクシーがない。（救急車を呼ぶ程でもない時など）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●デマンドバスの予約方法を教えたり、予約のお手伝いができる。</li> <li>●地域サポーターや公共交通アドバイザーなどを作る。</li> <li>●高齢者のサロンや老人会で、バス利用促進事業や説明会を行う。</li> </ul>	
<p>観 光 交 流</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インバウンド対策ができていない。</li> <li>・観光で来た人が移動できない。レンタカー等がない。</li> <li>・自転車で移動するのは気持ちよさそう。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●レンタカーや、シェアサイクル、レンタサイクルを検討してみては？</li> <li>●インバウンドを意識し外国語表記を増やす。</li> </ul>	
<p>バス全般</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南島⇄南勢間の本数を強化してほしい。</li> <li>・ぎゅーとらに行って南島へ帰る、丁度よいバス時刻がない。</li> <li>・様々なバスがあり、運行が多い。乗客のないバスが多く走っている。</li> <li>・運賃が均一にならないか？</li> <li>・バスの経費が莫大で、町の予算（経費）が心配。</li> <li>・バス停までの距離がある集落がある。（大方竈、新桑竈）</li> <li>・町営バス運行しているが、体系を変えた方がよいのではないか。（切原、中津浜浦）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●まず、自分たちがバス利用してみる。人任せにしない。利用者に積極的に意見を聞く。</li> <li>●イベント、公的な行事など、バス時刻を意識し、利用を促す。</li> <li>●みんなでバスに乗る機会を作る。無料体験日を作る。</li> <li>●行政チャンネルで、バス利用方法、デマンドバス予約についての説明ムービーを流したり、スマホを用いた情報発信を行う。</li> </ul>	

## 8、課題の整理

背景	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・小さな頃からバス利用をしていないと、高校進学を控えバス通学への不安が本人も保護者も大きくなる。</li> <li>・いざバス通学を始めると、バスの本数や、所要時間の長さ、車内での快適さについて考え、辛くなる。</li> <li>・学休日に運休するバスは利用しにくい。</li> <li>・子どもの頃から塾やスポーツ活動、友達と遊ぶ時に送迎が必要で、保護者の負担となっている。</li> <li>・安心安全な通学を確保しなければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用への不安解消</li> <li>・地域間幹線系統バスとの乗継設定</li> <li>・バス利用できていない地域の把握</li> <li>・待ち空間の改善</li> <li>・所要時間と臨時バスの需要の確認</li> <li>・小中学生へのバス利用案内と利用促進</li> <li>・通学路における公共交通の必要性</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・車の運転に不安を感じ、免許返納したいが、バスを利用する概念がなく、不安で免許返納できない。</li> <li>・バスについて乗り方も、行先や時刻表もわからず、南勢⇨南島で移動できる事も知らず、利用できてない。</li> <li>・高齢になるとバス停までの移動や乗継もたいへんで、休息場所や、町内外問わずの直通バスは嬉しい。</li> <li>・町内のイベントや習い事に行きたくても、バスの時刻が合わなかったり、移動手段が確保されていない。</li> <li>・デマンドバスの予約方法がわからず、取り辛い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証の返納の促進</li> <li>・社会参加での移動手段確保</li> <li>・公共交通のアピール</li> <li>・公共交通利用促進</li> <li>・予約や乗換案内などの支援</li> <li>・バス利用における不便の解消</li> <li>・待ち空間の改善</li> <li>・町内間移動の充実</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・町外からのアクセスについて、バス利用での南伊勢町への案内が言語も含めできていない。</li> <li>・町内の観光スポットに、公共交通で行けない。</li> <li>・運賃がわかり難く、キャッシュレス化されていない。</li> <li>・バス停からの移動手段も困難。</li> <li>・災害時、バスの運行状況が把握し難い。バス運行ができず帰宅困難者がでるかもしれない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用の案内不足</li> <li>・観光スポットへの移動手段確保</li> <li>・バス位置情報の取得の必要性</li> <li>・運賃の見直し</li> <li>・キャッシュレス化</li> <li>・帰宅困難者の移送</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線において、最終地までの所要時間がかかり過ぎる。</li> <li>・利用者のないバス路線、バス停がある。</li> <li>・世代間交流も促した、みんなが一緒に乗る、乗れるバスが必要。</li> <li>・自宅や目的地近くまで乗せて欲しいことも踏まえ、狭隘地や支線乗り入れをスムーズにする必要がある。</li> <li>・バスを利用しているが、バス停から集落が遠く大変。</li> <li>・商業施設から路線バスに乗りたい。町外にも行きたい。</li> <li>・乗客も、運転手も免除と運賃がわかりにくい。</li> <li>・デマンドバスの運賃が安すぎて持続できるか不安。</li> <li>・交通事業者の担い手不足。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地へのバス所要時間の短縮</li> <li>・利用者ゼロ路線の把握</li> <li>・正確な利用者数の把握</li> <li>・地域毎による行先需要の把握</li> <li>・代替え移動手段の確保</li> <li>・持続可能な交通体系の維持</li> <li>・狭隘地への運行</li> <li>・新乗継拠点の検討</li> <li>・商業施設へのバス停設置</li> <li>・運転手不足</li> <li>・経費削減</li> </ul>

## 9、施策と数値目標の体系





## 目標設定

### ○目標設定における将来推計人口等の設定条件

本計画が策定された令和3年3月の時点において設定した計画目標(数値目標)については、「南伊勢町自主運行バス(デマンドを含む)の利用者数」は、2019年度に町営バス利用者年間30,954人、デマンドバス24,758人の利用者があったため、これらの利用者を基準に町営バス利用者28,000人、デマンドバス利用者25,550人を2025年の目標値としていました。

この目標値は、人口減少による定時定路線バスの利用減少と高齢化によるデマンドバス利用者の増加を考慮し設定されたものです。

しかしながら、2019年に試算した人口減少を超える速度で町人口は減少しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、2030年には南伊勢町の人口は7,715人になると予測されています。

南伊勢町人口ビジョンにおいては、「コンパクトながら人口バランスの取れた町」を将来人口の目指すべき方向性として、自然減の抑制(合計特殊出生率が2030年までに1.80まで回復し、その後横ばいとなる)及び社会減の抑制(社会動態の改善を目指して、特に以下の世帯※の転入を促進する)この2つの条件の到達を目指し、国立社会保障・人口問題研究所の推計人口よりも高い目標値を設定し人口減少の影響を軽減することに努めることとしています。

人口減少は、地域公共交通に大きく影響し、このまま従来通りの運行を継続した場合、2029年には、町営バス利用者は、現状の16,615人/年から12,551人/年へと4,064人/年の利用者減少、デマンドバス利用者は大半が65歳以上の方であることを考慮し、2019年の計画策定時の65歳人口6,255人と2024年計画改定基準65歳人口5,588人を基に2029年の将来推計利用者を試算すると増減率は91.71%となり、2024年の利用者数18,662人/年から2029年利用者数は14,427人/年へと4,235人/年の利用者減少となることが見込まれます。

このため、バス待合所整備等の利便向上対策や現在の実証運行後の路線再編成※1・新規路線の設定等の新たな運行事業を実施し、サービス向上に取り組むことで、人口減少の影響を軽減するための措置を講じることとして、次頁より、目標設定や2029年までに実施する具体的な事業実施内容を整理するものとします。

年代	2020年→2030年	2030年→2040年	2040年→2065年
①増加させる人口	18人/年間	48人/年間	58人/年間
②増加させる人口の年代構成	5～9歳、10～14歳：8人 20代後半～30歳前半：10人	5～9歳、10～14歳：16人 20代後半～30歳前半：24人 30代後半～40歳前半：8人	0～4歳：2人 5～9歳、10～14歳：16人 20代後半～30歳前半：24人 30代後半～40歳前半：16人
③②から想定される世帯イメージ	夫婦+子ども1～2人の世帯が5世帯	20代後半～40代前半の夫婦+子ども1人の世帯が16世帯	20代後半～40代前半の夫婦が20世帯、うち子ども1人の世帯が18世帯

社会動態の改善を目指して、転入を促進する世帯(※本文中の「以下の世帯」)

(引用元 南伊勢町人口ビジョン)



表1 本計画期間中の人口増減率(町営バス)

2019年計画策定時 (参考)	2024年 現状人口 $A^1$	2029年 推計人口 $B^1$	増減率 $C^1 = B^1 \div A^1$
12,234 人	10,786 人	8,148 人	75.5%

表2 本計画期間中の65歳以上人口増減率(デマンドバス)

2019年計画策定時 (参考)	2024年 現状人口 $A^2$	2029年 推計人口 $B^2$	増減率 $C^2 = B^2 \div A^2$
6,255 人	5,588 人	4,710 人	91.71%

表3 従来どおりの運行を継続した場合(人口推移に比例)

2024年利用者数 町営バス $D^1$	2029年利用者数 町営バス $E^1 = D^1 \times C^1$	2024年利用者数 デマンド $D^2$	2029年利用者数 デマンド $E^2 = D^2 \times C^2$
16,615 人/年	12,544 人/年	18,662 人/年	14,427 人/年

表4 従来どおりの運行を継続した場合の運賃収入※2(人口推移に比例)

	2024年 運賃収入 $F$	1人・回あたり運賃収入 $G = F \div D$	2029年 運賃収入 $H = G \times E$
町営バス	4,600 千円/年	277円/人・回	3,474 千円/年
デマンドバス	1,074 千円/年	58円/人・回	836 千円/年

※1 路線再編成は年々増加する運行経費に関し、利用が乏しい路線に関し、地区懇談会等により地域と合意形成した上で減便や廃線を行い、収支改善対策を行うことを含む。

※2 運賃収入額は千円未満を切り捨てて計上。

## ○目標設定

バス利用者数(10～9月):㊦㊧		単位:人、人/日	
計画策定時(2019年)		現状値(2024年)	目標値(2029年)
㊦町営バス利用者数 30,954人 町営バス(吉津線)利用者数 ー人※ ※ 神前タクシーによるカウント 2023.10 運行開始		16,615人	13,465人
		1,655人	1,311人
		㊦人口比利用割合 1.693	㊦人口比利用割合 1.813
㊧デマンドバス利用者数 24,758人 16.9人/日・車		18,662人 13.6人/日・車	16,011人 11.95人/日・車
		㊧高齢者人口比利用割合 2.983	㊧高齢者人口比利用割合 3.399

バス収支(10～9月):㊨㊩				単位:千円
計画策定時(2019年)			現状値(2024年)	目標値(2029年)
㊨町営バス※1	経費	203,708	218,398	現状維持
	収入	6,176	4,612	4,092
	収支	ー 197,534	ー 213,786	ー 214,306
㊩デマンドバス	経費	63,116	77,997	現状維持
	収入	1,364	1,074	928
	収支	ー 61,752	ー 76,923	ー 77,069
人口1人あたりの費用※2		20,797円	26,953円	35,759円
利用者数あたりの費用		4,654円	7,871円	9,627円

※1 現状値及び目標値は吉津線を含む(計画策定時、吉津線は運行していない)

※2 人口はP8住民基本台帳登録者数10,786人、目標値は南伊勢町人口ビジョンを参考に8,148人を想定

町内交通の担い手(町内に営業所のある事業者):㊪		単位:社
現状値(2024年)		目標値(2029年)
神前タクシー、度会タクシー、ひまわり介護タクシー、 NPO 法人わがら、三重交通株式会社、大新東株式会社		現状維持

安全性が確保されていないと思われるバス停留所数：㉔		単位：箇所
現状値(2020 年)	活動指標	目標値(2029年)
3 (国基準 A ランク) 2 (国基準 B ランク)	現地調査 2回／年	0

五ヶ所、南島道方バス停から終点付近までの所要時間：㉕		単位：分
現状値(2020 年)	活動指標	目標値(2029年)
五ヶ所 ～ 相賀 55 分 南島道方 ～ 古和 54 分	バス検討会・地区との協議	約 35 分 約 35 分
伊勢市での課外活動(部活動・塾・クラブ等)に参加する子どもたちの滞在限界時間：㉖		
現状値(2020 年)		目標値(2029年)
18:30～19:00 頃 ※伊勢市駅前バス停最終バス発時刻 五ヶ所行 19:13、宿浦行 19:15、道方行 19:05 (中村バス停(度会町)止め 伊勢市駅前発 19:45)		21:00 頃
〔参考〕五ヶ所発伊勢市駅前行 6:47(到着 7:32) 南島道方発伊勢病院行 6:58(伊勢市駅到着 7:48) (中村バス停(度会町)発 6:30 到着 7:19)		7:30 頃

代表的な公共交通施策の認知件数(平均値)：㉗		単位：事業
現状値(2020 年)	活動指標	目標値(2029年)
2.6/7	ダイヤ改正時の時刻表配布	3.5/7
町営バス高齢者年間利用券、デマンドバス高齢者年間利用券、障がい者運賃免除、回数券、 小中学生町営バス無料券、高校生通学定期券購入費助成、時刻表・路線図の配布		

バス停標識のないバス停留所：㉘		単位：箇所
現状値(2020 年)	活動指標	目標値(2029年)
52	現地調査 2回／年	0 (50 カ所削減)

南伊勢町営バス検索アプリ数：㉙		
現状値(2020 年)	活動指標	目標値(2029年)
5 社 (Google、NAVITIME、 もくいく、駅探、ジョルダン)	3社と協議	7 社

デマンドバス利用者数に占める来訪者・観光客(町外者等利用)の割合:㊦		
現状値(2020 年)	活動指標	目標値(2029年)
-	町外への案内発信回数	10%
参考 2024年度のデマンドバス町外者等利用実績 0.2%(34人/16,615 人)		

最寄りバス停がある町内の観光スポット(展望台)の数:㊧		単位:箇所
現状値(2020 年)	活動指標	目標値(2029年)
0/5	現地調査	4/5
南海展望公園、中ノ磯展望台、あけぼの展望台(要検討)、見江島展望台及びたちばな展望台及びかさらぎ展望台、ニラハマ展望台 ※ 2024年時点、南海展望公園、中ノ磯展望台、見江島展望台の3箇所にバス停設置済(3/5)		

## ① 高校生の“快適”な通学や児童生徒の活動、“安心”できる子育て環境の整備

遠距離通学における車内での時間の有効活用と、安心して児童生徒が活動できる環境を整備し、中学、高校進学時の人口流出を食い止める。送迎負担の軽減により子育てを支援する。

施策内容		事業の調査・検討・実施期間					
		R2～ R7	R8	R9	R10	R11	
Aバス車内環境の改善	車両改良	→					
	地域間幹線バスとの調整	→					
Dバス待ち環境の整備	バス停の安全性確保	→					
	バス停の環境整備	→	→	→			
B バス運行形態の見直し	最終バス降車優先運行		→				
C 夜間バス運行	伊勢市⇔南勢・南島地区		→				
E 利用案内・促進	小中学生へのバス利用啓発	→					

### A(バス車内環境の改善:南伊勢町、交通事業者) 令和2年～

特に、学習時間の確保は必須であり、テーブル、電源、Wi-Fi 環境、ライト等の設置を、広域幹線バスも含め検討する。広域幹線バスと連携し、町内外のアクセスをスムーズにする。感染症対策として、キャッシュレス決済の導入や、バス位置情報の確認で、安心できる環境を車両更新に併せ随時整える。

### ㊦,㊧,D(バス待ち環境の調査と整備:南伊勢町、交通事業者) 令和2年～

安全性が確保されていないとされるバス停の調査と改善を実施。  
また、乗継拠点での待合所やバス停付近の街灯、駐輪所、災害用自動販売機等の設置を必要に応じて検討する。



### ㊦,B(バス運行形態の見直し:南伊勢町、交通事業者) 令和3年～

最終便の五ヶ所・南島道方以遠の便は、支線乗り入れの短縮や降車専用など検討し、最終地までの運行の時間短縮に取り組む。また、始業前のクラブ活動などに参加できるような滞在時間の確保を目指す。併せて早朝の地域間幹線接続、最終便延伸等も働きかけを行う。

### ㊦,C(夜間バス運行:南伊勢町、交通事業者) 令和3年～

伊勢市から南島道方・五ヶ所バスセンターへの地域間幹線バスの伊勢市最終発車時刻を19時30分以降とすることを目指す。そのため、夜間帰宅便の利用希望の調査を行う。




伊勢市内で、しっかりとクラブ活動や塾での勉強に励めるような運行内容を実現すべく、事業者に拘らず、21時頃までの滞在を目指した夜間便の創設(予約制も検討)に取り組む。

⑦, E(利用促進:南伊勢町、交通事業者、三重県) 令和2年～

中学生や小学生への町営バス無料券の配布を継続しつつ、時刻表の見方や、高校進学時の通学案内をし、利用促進を図る。

②「高齢者」など移動制約者のおでかけ機会を確保し、“安心”して生活できる地域

おでかけがスムーズに楽しくできるよう、利用しやすい仕組み作りと、利用方法の周知徹底。公共交通でのおでかけで、いつまでも健康で心豊かな生活を維持する。

施策内容		事業の調査・検討・実施期間				
		R2～R7	R8	R9	R10	R11
D バス待ち環境の整備	バス停の環境整備 (ベンチやバス停標識・案内板の設置)					
E 利用案内・促進	1)高齢者事業での公共交通利用促進	●	●	●	●	●
	2)時刻表、路線図、バス停一覧等の配布	●	●	●	●	●
	3)バスおでかけツアーの実施		●	●	●	●
F 公共交通利用支援	4)運転免許返納の促進					
	5)バス予約サポート					

⑦, ③, D(バス待ち環境の整備:南伊勢町、交通事業者) 令和2年～

バスの待ち時間に休息できるように屋根や、ベンチの設置を積極的に行う。

町内での移動がしやすくなるよう、わかり易い案内板やバス停の設置を行う。

これまで狹隘道でバス停やバス待合所の設置が困難であった地域において空家等の除却により安全に停車・乗降可能な場所が確保できる場合、伊勢警察署、交通事業者、区と連携しバス停移設やバス待合所の移転を進める。

⑦, ③, E(利用案内・促進:南伊勢町、住民、交通事業者、三重県) 令和2年～

コロナ収束後、各地区での高齢者向け事業や、イベント開催時に、バスの乗り方教室など、バス利用のきっかけ作りとなる利用促進事業を実施する。

町営バスおでかけツアーなどを開催し、南勢地区、南島地区の交流と、バス利用の促進を行う。

車内換気、消毒など感染症対策を実施し、公共交通利用の安全性をアピールする。

⑦, F(運転免許返納の促進:南伊勢町、交通事業者、警察、三重県) 令和3年～

快適な移動手段を提供することにより、車のない生活も可能だと言う安心感を、住民に意識してもらう。加えて、バス利用についての案内や、民間事業者の返納後の支援に関する周知等により、運転免許返納を促進する。

F(バス予約サポート:南伊勢町、住民、交通事業者) 令和3年～

予約ができなかったり、わからなかったりして、デマンドバス利用を躊躇されている方に向けて、代行予約や、予約サポートの仕組み作りに取り組む。



### ③ 豊かな資源を生かした「観光」集客が交流を生み、地域が“魅力的”となるまちづくり

観光客も住民もおでかけしたくなる魅力的なまちづくりに資する取組みを進め、それをアピールする。

施策内容		事業の調査・検討・実施期間				
		R2～R7	R8	R9	R10	R11
H 観光と公共交通 利用案内	1)検索ツールへのデータ提供	■	■	■	■	■
	2)Maas 等、予約システムの確立	■	■	■	■	■
	3)観光スポットの調査とバス停設置	■	■	■	■	■
I 次世代の 交通手段の創出	自転車の活用の検討	■	■	■	■	■
	1)航路、空路、自動運転等の検討	■	■	■	■	■
	2)環境に配慮した車両の導入		■	■	■	■
G 災害対策	帰宅困難者の移送の協議		●			
	交通拠点等の高台移転の検討		■	■	■	■
	バスロケーションシステムの導入			■	■	■

#### ㊤,H(検索ツールへのデータ提供、Maas 等予約システムの確立:南伊勢町) 令和3年～

当町営バスがまだ対象となっていない乗換検索アプリのプロバイダ契約と情報提供を行う。  
また、あわせて Maas の検討も行う。

#### ㊦,㊧,H(観光スポットの調査とバス停設置:南伊勢町、観光協会) 令和3年～

公共交通機関で行けない観光スポットを調査し、町営バスやデマンドバスの乗降箇所を設置し、バス停や案内板の設置も併せて設置する。

#### ㊨,I(自転車の活用の検討:南伊勢町、三重県) 令和3年～

バス停からの移動に、レンタサイクル等自転車が活用できないか、駐輪所の設置も併せて検討する。



#### I(次世代の交通手段の創出:南伊勢町、三重県) 令和3年～

車の自動運転技術や GPS による位置情報取得など、新技術を柔軟に取り入れ、バスを安全に運行する。空の移動手段、海上の移動手段についても模索する。

環境に配慮したエコカーの普及に向けた取り組みや、グリーンスローモビリティの検討を行う。

#### G(災害対策:南伊勢町、交通事業者) 令和3年～

広域・町営バス等の運行位置情報の取得ができるように、一部バス停でバスロケーションシステムを導入する。デマンドバス車両等、退避所についての、高台移転の検討。

災害時における地域住民及び就労者・観光客などの帰宅困難者の輸送について協議する。

デマンドバス運行システム更新等に伴い、利用者への情報提供を拡充する。

また、地域の交通拠点となるバスセンターや交通事業者の営業所高台移転等に関し協議を行う。

## 社会的にも経済的にも持続可能な交通体系

町内の公共交通ネットワークの構築と、町外路線との接続の徹底により、快適かつスピーディーに目的地へ移動できる公共交通サービスを目指す。主な利用目的である、高齢者の買い物・通院・おでかけ、高校生・大学生の通学や活動、小中学生の友達との交流や習い事などを可能とする移動を提供し、安心して暮らせる地域にする。その観点から交通体系を評価し、実証運行の成果を条件に新規路線の運行開始、既存路線の減便・廃線等を行う。

施 策 内 容			事業の調査・検討・実施期間				
			R2～R7	R8	R9	R10	R11
町営バス スクールバス タクシー デマンドバス 新系統	Ⅰ 運賃設定	ゾーン制、運賃乗継設定の検討					
		運賃免除規定の見直し					
	Ⅱ 路線の見直し	南島南勢連絡線					
		阿曽浦線(阿曽浦・大方竈)					
		大江・道行竈線					
		神前柏崎線					
		南島地区線					
		南島地区吉津線※					
		南海線(相賀浦)					
		南海線(迫間浦・礪浦)					
		切原線					
		宿浦線(中津浜浦)					
		宿浦線(木谷・宿浦・田曽浦)					
	Ⅲ 乗継拠点	バス停・デマンドバスの新拠点づくり					
		広域幹線バスとの接続					

※ 南島地区吉津線は令和6年10月～令和8年9月まで実証運行(道路運送法第21条)期間とし、令和8年10月より正式路線化(本格運行)に移行する。

### Ⅰ 運賃の見直しと乗継設定:南伊勢町、交通事業者、福祉事業者

令和4年～

運賃規定の見直し	令和4年～
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用をわかりにくくさせている、距離制の町営バス運賃を改め、ゾーン制運賃の導入を実施する。</li> <li>・所要時間の短縮や、短距離運行を目指し、乗換を推奨するため、運賃の乗継設定を行う。</li> <li>・福祉分野との運賃軽減・免除ルールの見直しを検討する。</li> </ul>	

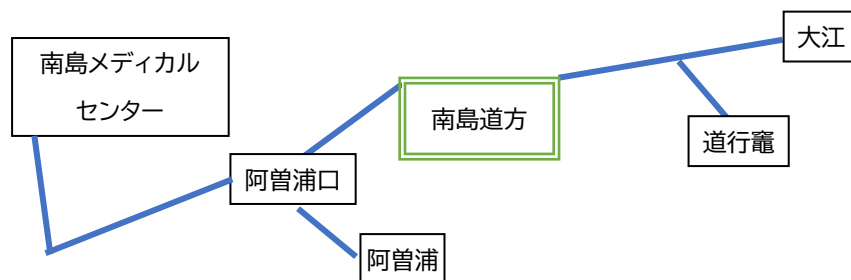
阿曾浦・大方竈・大江・道行竈・慥柄浦 南島道方接続 【達成済】

令和2年～令和4年

バスが乗り入れられない道路狭隘地区と、現在はバス路線の支線が運行している地区とを合わせての公共交通サービス導入を目指す。

利用の少ない区間もあるため、形態を問わないサービス確保を念頭において、スクールバス・路線バスの統合による高齢者と小中学生の混乗や、定時定路線運行の見直しを行う。タクシーや、自家用有償運送、グリーンスローモビリティ事業などの活用も検討し、南島道方バス停、南島メディカルセンターを軸とした、中島地区に慥柄浦地区を含めた範囲での調査・検討を直ちに開始する。

令和4年1月7日より、中島地区に慥柄浦地区(南島メディカルセンター)を含めた「南伊勢町営バス大方竈線」として三重交通株式会社が有するワゴンタイプバスにて実証運行を開始し、同年4月より路線化を行った。



神前～南島棚橋 JR 伊勢柏崎駅接続	令和2年～
<p>南島地区西部から松阪市方面への通学を意図した路線だが、利用者が減少している。定時定路線運行を見直す必要があるが、何らかの運行確保は必要である。</p> <p>大台厚生病院等へのアクセス要望があるが、町営での直接乗り入れは高コストであり、三重交通バス松阪熊野線との接続を検討する必要がある。タクシー会社等に働きかけを行い、運行形態について見直しを行う。広域での検討が必要であり、大紀町と調整を図る。</p>	
	
宿浦・田曾浦 五ヶ所バスセンター接続【達成済】	令和2年～令和7年
<p>町内屈指の大きな集落であるが、高齢化率の高い地域でもある。国道 260 号の木谷工区開通により、宿浦線の運行がスムーズになった。</p> <p>志摩市の鵜方駅へ向かう地域間幹線の宿浦線は、利用者が減少し、存続の危機である。一方で日常の買い物・通院需要は志摩市方面にもあるが、町内特に五ヶ所への需要が高まっている。また、児童の保護者においては、町内の友達と交流させたい、高校通学では伊勢市からの帰宅を五ヶ所経由としたいという意見がある。以上のことから、五ヶ所への接続を強化する。</p> <p>路線バスではカバーできない地区があることから、区域内での移動手段の確保とともに、乗車や移動についてのサポートができる体制作りを地域と検討し、宿浦・田曾浦エリアにて交通空白解消自家用有償運送を実施するNPO法人と町の連携により、宿浦・田曾浦から五ヶ所バスセンターへの接続を令和7年7月より開始した。</p> <p>町は同法人に対し、車両貸与及び燃料油脂等の必要な支援を行い、同法人は地域間幹線宿浦線が減便された時間帯に限り、五ヶ所バスセンター等の交通結節点へ接続することで、宿浦・田曾浦地区の住民が地域間幹線五ヶ所線を利用することで町外への移動手段を確保する既存路線の補完的役割を担う事業となった。</p>	
 <div data-bbox="260 1843 775 1910">         令和7年6月 宿浦公共交通懇談会       </div>	
 <div data-bbox="855 1843 1366 1910">         令和7年6月 田曾浦公共交通懇談会       </div>	

相賀浦・国道大江 南島道方への接続	令和3年～
<p>現在の五ヶ所線への接続を見直し、一部南島道方バス停への接続について検討する。</p> <p>南島道方からは伊勢市の総合病院、大型商業施設(イオン)、高校通学の直通便が発着しており、南海線・五ヶ所線利用より 30 分以上の時間短縮が見込まれる。</p> <p>現在大江地区からは、伊勢市への高校通学に利用するバスに接続するダイヤがないが、この路線の設定により、国道大江バス停での乗車が可能となる。</p> <p>礪浦地区については、令和3年頃には南島道方バスセンターへの接続や南島メディカルセンターへの通院等の接続要望があったが、令和7年2月に名古屋大学と連携し、地区懇談会を行ったところ、大半が町立南伊勢病院への通院利用、船越地内のスーパー、ホームセンターへの移動、五ヶ所バスセンターへの接続による地域間幹線への接続需要は見込めるものの、南島道方バスセンターや南島メディカルセンターへ通院することを希望する方は令和6年度のアンケート調査、地区懇談会においても確認できなかった。</p> <p>相賀浦・国道大江・南島道方への接続検討については、再調査を行い、需要が本当にあるのか把握に努め、再構築の方針を決定する。</p>	

礪浦・相賀浦 南海体育館前接続	令和3年～
<p>南海線は各地区へ乗り入れるため折り返し運行しており、時間が非常にかかる。デマンドバスへの乗換等によって、南海線の運行時分を短縮する。併せて、安全な乗換拠点作りを検討する。</p> <p>三重交通志摩営業所が運行する高校スクールバスは礪浦発着となっており、相賀浦住民は南海体育館前までの送迎が必要。高校スクールバスの帰宅便についても、南海体育館前での乗換が発生している。南海体育館前で快適・スムーズに乗換できる環境等の整備を行う。</p> <p>迫間浦地区については、今後調査検討を行い、路線見直しの方向性を決定する。</p>	

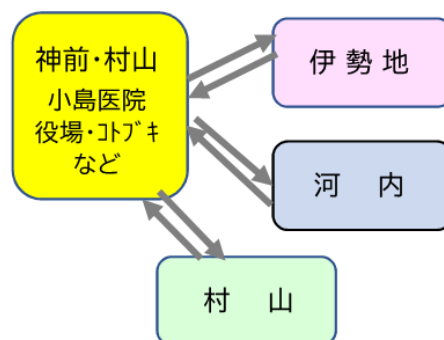
南伊勢町全域 南島南勢連絡線の強化	令和3年～
<p>町立南伊勢病院への通院や買い物需要から要望の多い南島南勢間の移動手段の充実を図るべく、南島南勢連絡線の強化方法として、同線の増便、タクシー事業者との連携、セミデマンドの導入等、あらゆる手段を検討する。</p>	

切 原 通学利用等についての時刻設定	令和4年～
<p>令和元年 11 月 8 日のダイヤ改正により、小学生が登校で利用できるようになった。雨の日には朝に 18 名程度の乗車があり、必要不可欠な路線となった。</p> <p>令和6年2月から同年9月までの期間、町への要望に基づき、中津浜浦や船越ワンバ地区と併せ、セミデマンド方式による実証運行を行ったものの、早朝以外の他の時間帯については、利用が著しく少なく、現状のデマンドバスの運行で対応可能な利用状況であったため、実証運行を終了した。今後は、アンケートや地域における公共交通懇談会等により改めて路線の再編成を検討する。</p>	



中津浜浦 路線・運行方法の見直し	令和4年～
<p>中津浜浦までの路線には、南伊勢高校南勢校舎や新興住宅地があり、新たなバス利用の需要が見込まれる。しかし、中津浜浦バス停より先の集落内は道路が狭隘でバス乗り入れができず、デマンドバス需要が高い。</p> <p>定期定路線運行は通学利用時間帯の必要最小限とし、それ以外は小型車両での運行を検討する。</p> <p>なお、令和6年2月から同年9月までの実証運行については切原地区同様の結果であったため、今後は、アンケートや地区交通懇談会等により改めて路線の再編成を検討する。</p> <p>また、前記の南伊勢高校南勢校舎については令和6年4月より生徒募集を停止しており、中津浜浦までの路線については、現在の高等学校生徒が卒業した後の路線・運行方法の検討を行い、事業の適正化に努めることとして整理する。</p>	

南島地区吉津線(実証運行事業)	令和5年～令和8年
<p>南島地区吉津エリアにおける生活交通実証運行事業として週3日間(月・水・金)、神前浦を起・終点に伊勢地、河内、村山地内を3便運行している。</p> <p>この事業は、地元タクシー事業者である『神前タクシー有限公司』との連携により、道路運送法第21条による実証運行として令和5年10月から令和8年9月末まで実施し、令和8年10月より「町営バス吉津線」として、運行を実施する。</p>	



交通空白解消自家用有償運送 (交通空白解消・デザイン全面展開プロジェクト採択モデル事業)	令和7年度～
<p>度会町地域公共交通会議との合意形成により、南島地区の高等学校生徒の早朝部活動や津市・松阪市等の遠方の高等学校への通学を可能とする通学支援として、町内の交通事業者との連携による道路運送法第78条第2項による自家用有償運送事業の実証試験を実施する。</p> <p>この実証運行により子供たちの進学の実機や学校生活の幅を広げることはもとより、ドライバーの輪番制仕組みづくり等を行い、必要に応じ他地域へ事業の横展開を進める。</p> <p>また、度会町中村バス停留所の夜間最終便への町営バス接続についても関係機関と事業化に向けた協議を積極的に進める。</p>	



度会町南中村 中村バス停留所

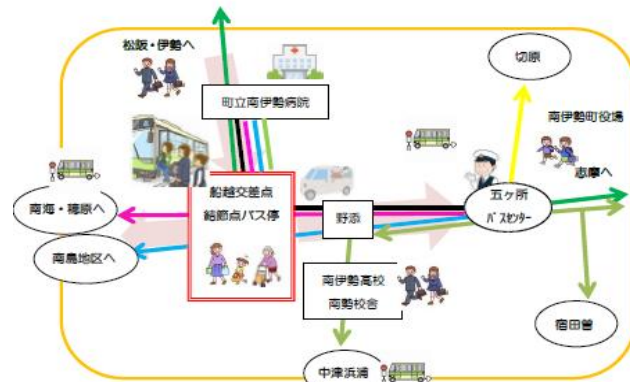
## 船越新バス停の設置【達成済】

令和3年～令和4年

地域間幹線、町営バス路線の分岐点となり、商業施設がある船越地区に乗継拠点となる新バス停を設置する。（商業施設との連携）

スムーズに乗り継げることと、ともに安心できる待ち空間を実現する。

令和4年10月より商業施設との連携により船越新バス停「コメリ・ぎゅーとら」バス停留所を新設し、町営バス及び三重交通株式会社の地域間幹線五ヶ所線の乗り入れが開始され、これまで乗り入れを行ってきたデマンドバス、病院ルートバスと併せ、地域公共交通ターミナル化が図られた。



## デマンドバス新拠点づくりとセミデマンドの導入

令和3年～

需要が大きく、国道から集落への距離が長い南海地区への効率的な運行と、地理的に南島地区への配車に時間がかかる現状を考え、デマンドバス営業拠点と乗継について検討し、移転若しくは新拠点の設置と同時に、災害に強い、車両退避場所を選定する。

セミデマンド等一部定時定路線運行の導入を検討し実証運行により地域の移動需要に応じた地域単位の公共交通事業の展開を検討する。



## 交通拠点施設の高台移転等の検討

令和7年～

津波被害が予期される三重交通株式会社五ヶ所バスセンター及び大新東株式会社南伊勢営業所について、交通事業者と連携し高台移転等の検討を行う。

また、移転時に発生する可能性がある利便性の低下等の二次的課題ができる限り発生しないよう総合的に検討を進める。



## 10、具体的な事業とその実施主体

### 1 高校生の“快適”な通学や児童生徒の活動、“安心”できる子育て環境の整備

#### 1.1 高校生の学業や活動のための移動手段確保

【実施主体】南伊勢町、交通事業者、保護者、学校

- ◇ 町内外の高校通学において、特定の地区で送迎が必要となっているため、調査を実施し、路線や時刻の見直しに取り組む(B, ii)
- ◇ 通学利用者の少なくなった路線の維持検討と、代替え交通の整備(ii)
- ◇ 伊勢市内での活動時間(早朝・帰宅)の確保のため、地域間系統バスの利用者の確保と、乗継や延伸についての働きかけを行う(㊥,B)

#### 1.2 持続可能な通学手段確保と世代間交流に向けた、スクールバスの混乗利用と町営バスの活用

【実施主体】南伊勢町、教育委員会、学校、保護者、住民、交通事業者

- ◇ 小学校・中学校スクールバスの統合による小中学生の混乗(B)
- ◇ スクールバスへの一般住民の混乗(B)
- ◇ 既存の町営バスを登下校時に活用するほか、必要に応じて登下校時間に合わせたダイヤ改正を行う(ii)

#### 1.3 通学路とバス待ち環境の安全確保と公共交通の利用促進

【実施主体】南伊勢町、教育委員会、学校、警察、保護者、住民、交通事業者

- ◇ 安全性が確保されないバス停について、調査と検討を継続的に行う(㊦,D)
- ◇ 道路幅が狭いなど、安心して通学できない特定地域での公共交通の実施(㊥, ii)
- ◇ スクールバスでのみ利用している待合所の一般利用への検討(㊦,D)

#### 1.4 町外での課外活動に参加する子どもたちの夜間・早朝の移動手段の整備

【実施主体】南伊勢町、交通事業者

- ◇ 19:45伊勢市駅前バス停発中村バス停行き三重交通路線バスについて、町内へ接続する移動手段を整備する(㊥,B)
- ◇ 伊勢市の高校に通う町内在住生徒の十分な部活動参加時間を確保するために、加えて、伊勢市等の町外の塾やクラブ等に通う子どもたちの十分な勉強・活動時間を確保するために、伊勢市駅前バス停からデマンド型の夜間バスを運行し、町外在住の子どもたちと同様の課外活動参加機会を確保する(㊥,C)
- ◇ 保護者や地域の協力者、交通事業者、町が連携し、早朝の移動手段の整備として、交通空白解消自家有償運送(法第78条第2項)を実施し、これまでの保護者による個別送迎を町の公共交通事業として事業化し、町内の交通事業者には運行管理等の必要な協力を受けながら既存路線の補完的役割を担う(B, ii)

#### 1.5 高校生・中学生が快適に通学・活動できるバス車両の導入

【実施主体】南伊勢町、交通事業者

- ◇ 通学や課外活動で長時間バスを利用する学生が、車内で快適に過ごせるよう、シートピッチを広げたり座り心地の良い座席を設けたりしたバス車両の導入、バス車内にフリーWi-Fiや充電コネクタを整備(A)
- ◇ フリーWi-Fiの整備に合わせて、学習時間の確保が難しいとされている、長距離通学

の高校生や、活動する中学生がバス車内でも快適に学習できる環境を整備(A)

## 1.6 子どもたちが公共交通を利用できる環境づくり

【実施主体】南伊勢町、教育委員会、学校、保護者、住民、交通事業者

- ◇ 小中学校等に出向いて子どもたちを対象とした出前講座を行う(㊦,E)
- ◇ 家族や周囲の大人がバスの時刻や使い方について、子どもに教えることができるようにする(㊦,E)

## 2 「高齢者」など移動制約者のおでかけ機会を確保し、“安心”して生活できる地域

### 2.1 利用しやすい環境整備

【実施主体】南伊勢町、交通事業者、教育委員会、警察、住民

- ◇ 五ヶ所バスセンターや道方バス停待合所、町立南伊勢病院、南島メディカルセンターなど、拠点施設における公共交通案内看板の整備(D, E, H)
- ◇ バス待ち環境の利用状況に応じ、夜間照明や感知式照明で明るくし、休息できるように、バス停に屋根やベンチの設置に取り組む(㊦,D)
- ◇ 各地区のスクールバス待合室の活用も視野に、バス待ちや乗り継ぎ環境の改善と強化を図る(B, D, iii)
- ◇ 自転車の利用について、必要であれば駐輪所等を検討する(I)
- ◇ 危険なバス停の解消と、危険箇所にあるバス停の調査と改善(㊦,D)

### 2.2 公共交通の PR

【実施主体】南伊勢町、交通事業者、三重県

- ◇ 時刻表や路線図、デマンドバス乗降位置一覧を継続的に発行する(E)
- ◇ 地域別・目的別時刻表の作成や配布にも取り組む(E)
- ◇ 地域に出向いて、住民を対象とした公共交通の出前講座や、意見交換の場を、各地区で定期的に設ける(E)
- ◇ 行政チャンネルで、公共交通の利用方法等を紹介する動画を放送する(E)
- ◇ 感染症拡大防止対策を実施し、公共交通利用の安全性をアピールする(E)

### 2.3 バス利用の予約サポート

【実施主体】住民、南伊勢町、交通事業者

- ◇ 各地区の住民や商店等で、他の住民に公共交通の利用方法を教えたり、デマンドバスの予約代行などの利用の手伝いをしたりする世話人のような住民を増やしていく(F)
- ◇ デマンドバス予約について、耳の聞こえにくい方を配慮し、他の予約方法についても検討する(F)

### 2.4 みんなで公共交通を学び・体験する機会をつくる

【実施主体】住民、老人クラブ、南伊勢町

- ◇ 老人クラブや婦人会のサロン、趣味の会、各区の行事などで、公共交通の利用方法を学ぶ機会を設けたり、実際に利用・体験するおでかけツアーを実施する(㊦,E)

### 2.5 町内イベントや生涯学習・習い事等の移動手段を確保し、運転免許返納の推進

【実施主体】イベント等主催者、南伊勢町、交通事業者、警察、三重県

- ◇ 自家用車が無くても社会参加できる町とするために、町内で行われるイベントや生涯

学習、習い事等の開始・終了時間について、公共交通を利用する参加者のことを考慮して、時間設定するよう努める(E, B)

- ◇ 町内イベントや生涯学習・習い事等の開始・終了時間を踏まえ、必要な場合は町営バス等の運行時刻を見直す(B)
- ◇ デマンドバスの運行時間について、再検討し、需要に応じて変更する(B)
- ◇ 運転免許の返納を促進するような、運賃割引などを検討する(F)

### 3 豊かな資源を生かした「観光」集客が交流を生み、地域が“魅力的”となるまちづくり

#### 3.1 町外からの来訪者・観光客が利用しやすい環境づくり

【実施主体】南伊勢町、観光協会、交通事業者

- ◇ 乗換検索アプリへのデータ提供を増やす(㊦, E, H)
- ◇ 町外からの来訪者・観光客でもデマンドバスが利用できることを PR する(㊥, E, H)

#### 3.2 町内の観光スポットへのアクセス確保

【実施主体】南伊勢町、観光協会、交通事業者

- ◇ 町内の観光スポットに公共交通でアクセスできるよう、町営バスのバス停やデマンドバスの乗降場所を追加・移動させる(㊦, H)

#### 3.3 自転車の活用検討

【実施主体】南伊勢町、観光協会、交通事業者、三重県

- ◇ 自転車搭載可能なサイクルラックバスの導入や、地区内の移動手段としてシェアサイクルサービスの導入など、ラストワンマイルの公共交通として自転車の活用を検討する(I)

#### 3.4 次世代の交通手段の創出

【実施主体】南伊勢町、交通事業者、三重県

- ◇ IT・ICT 技術の発展に伴い、移動手段においても柔軟に新しい技術を取り入れる。航路、空路のよりスピーディーな移動手段や、GPS による位置情報の取得による自動運転など、より快適で安全な交通手段を模索する(I, G)
- ◇ 公共交通に環境に配慮した車両やグリーンスローモビリティの導入を検討する(I)

#### 3.5 水陸両用バスを用いた観光・通学の検討

【実施主体】南伊勢町、交通事業者、住民

- ◇ 地区によっては陸路よりも海路のほうが早い場所もあるため、スクールバスとして水陸両用バス車両導入の可能性を検討し、必要に応じて実証実験を行うなど、よりよい通学手段を模索する(I)
- ◇ 水陸両用バスは観光資源にもなり得るので、登下校時はスクールバスとして、日中時間帯は観光用バスとして運行することも検討する(I, ii)

#### 3.6 災害に強い交通体系の維持

【実施主体】南伊勢町、交通事業者

- ◇ 災害時の住民や就労者、観光客の帰宅困難者の移送や、移動手段確保について協議しておく(G)
- ◇ バス運行位置情報の取得について整備に取り組む(G)
- ◇ バス車両へのハザードマップの搭載について、確認を行う(G)



- ◇ デマンドバス運行システムの改修に伴い利用者への情報提供を拡充する(G)
- ◇ 五ヶ所バスセンター等の交通拠点施設の高台移転等を各交通事業者と連携し検討する(G)

#### 4 社会的にも経済的にも持続可能な交通体系

##### 4.1 町営バスとデマンドバスの運賃見直し(i)

【実施主体】南伊勢町、交通事業者、社会福祉協議会、福祉事業者、住民

- ◇ デマンドバスの予約が取りづらい要因となっている長距離利用を是正するために、デマンドバス長距離利用時の運賃を引き上げて、利用形態の適正化を図る
- ◇ 自主運行バス間の乗り継ぎ利用時に運賃割引などを検討する
- ◇ 福祉有償運送や介護タクシーなど福祉分野との住み分けを行い、運賃免除制度の見直しを行う

##### 4.2 公共交通ネットワークの見直し(ii)

###### 4.2.1 町営バス南勢・南島連絡線の強化

【実施主体】南伊勢町、交通事業者、住民

- ◇ 町営バス南勢南島連絡線を増便し、町内移動の利便性を向上させる

###### 4.2.2 町営バスの路線・時刻見直しとデマンドバスの活用

【実施主体】南伊勢町、交通事業者、住民

- ◇ 短区間の支線系統をデマンドバス等に一本化
- ◇ デマンドバスの一部、セミデマンド化検討
- ◇ 合併前から改善されていない運行時刻を、住民ニーズに則して抜本的に見直す(学休日運休・運行の調査と検討)

###### 4.2.3 南島地区から大紀町・大台町・紀北町方面へのアクセス確保

【実施主体】南伊勢町、交通事業者、隣接自治体、住民

- ◇ 南島地区住民の移動実態に則すため、大紀町・大台町・紀北町の各隣接自治体と協力して、町営バスやデマンドバスの延伸、タクシー会社や自家用有償運送の利用、あるいは各隣接自治体の公共交通ネットワークとの接続を図る
- ◇ 利用者の減少している神前柏崎線の見直し

###### 4.2.4 地域を限定した新たな公共交通サービスの導入

【実施主体】南伊勢町、交通事業者、NPO 法人、住民

- ◇ 南海地区や阿曾浦・大方竈といった、国道 260 号線から距離のある地区について、タクシー事業者等と協力して、地区内移動と国道 260 号線までのアクセスに限定した公共交通サービスを導入する
- ◇ 南島道方バス停や南島メディカルセンターといった拠点施設の活用や、船越地区へのバス停設置など、乗継場所の整備を行い、南勢・南島各方面への町営バスとの接続を図る
- ◇ 自家用有償運送の実施※

※ 但し、バスセンター等の交通結節点接続による既存路線の補完的役割を担う交通空白解消事業(交通空白時間帯を含む)に限る



#### 4.3 町営バスとデマンドバスの乗継拠点の設置(iii)

【実施主体】南伊勢町、交通事業者

- ◇ 商業施設利用や乗継について利便性の高いバス停を設置する
- ◇ デマンドバスの発着点について、災害対策のための高台移転と、入り組んだバス支線の乗継に対応できる場所への移転に取り組む。

## 11、達成状況の評価に関する事項

計画で掲げた事業に関する評価については、事業継続の判断や、利用者ニーズ等に応じた改善を実施するため、毎年度実施する事業については PDCA サイクル、課題解決に向けた施策事業については OODA ループに基づき、評価及び検証を行う。

### 【評価組織】

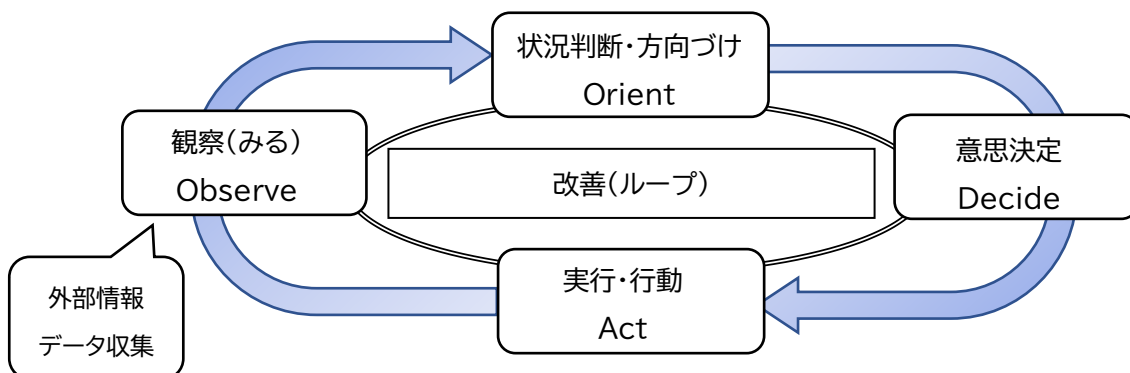


### 【PDCA サイクル ⇒ 年間スケジュール】

PDCAサイクルにより、毎年度の事業実施について評価、検討する。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
Plan 目標設定		計画提出	Do 実施						Check 評価	第三者評価	Action 改善
		会議開催				会議開催			会議開催		
		生活交通確保維持改善計画策定				維持改善事業			維持改善事業の評価・改善		
		6月議会			9月議会			12月議会			3月議会
						当初予算作成					

### 【OODA ループ ⇒ 各施策スケジュール】



施策単位で評価、状況判断を随時行っていく。

## 12、計画改定のための検討経過

<南伊勢町地域公共交通会議における令和8年4月改定までの経過>

令和7年5月28日(令和7年度第1回)

「南伊勢町地域公共交通計画」の改定に関する説明

令和7年10月8日(令和7年度第2回)

「南伊勢町地域公共交通計画改定(案)」の協議

令和7年12月17日(令和7年度第3回)

第2回地域公共交通会議意見反映後の改定(案)説明・協議、パブリックコメントの実施

令和8年1月28日～2月26日(30日間) パブリックコメントの実施

令和 年 月 日(令和7年度第4回)

パブリックコメント意見の報告と反映後の「南伊勢町地域公共交通計画改定(案)」の協議

南伊勢町地域公共交通会議 構成員
南伊勢町、南伊勢町教育委員会
住民代表 (南伊勢町区長連絡協議会、南伊勢町老人クラブ、小・中学校・高等学校保護者、南伊勢町観光協会)
福祉有償旅客運送事業者(南伊勢町社会福祉協議会) 福祉有償旅客運送・交通空白地有償運送事業者(特定非営利活動法人わがら)
中部運輸局 三重運輸支局
三重県(地域連携部交通政策課・伊勢建設事務所)
学識経験者(名古屋大学大学院環境学研究科:連携協定締結)
一般乗合旅客自動車運送事業者(三重交通株式会社)(大新東株式会社) 一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体(一般社団法人三重県タクシー協会)
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体 (三交伊勢志摩交通労働組合)
三重県警伊勢警察署

事務局 南伊勢町環境生活課

## 【別冊資料について】

令和2年11月の地域交通法の改正に伴い、地域間幹線補助系統国庫補助金や地域内フィーダー系統国庫補助金などの活用を見込む場合は、地域公共交通計画に補助対象系統等の位置づけを行う必要があるため、本資料においてはそれらに関する必要事項について記載する。

## 1、補助制度との連動化

### 1 補助系統の位置づけ



※ デマンドバス乗降位置の箇所数は令和7年4月1日時点の乗降位置

位置付け	系 統	役 割	確保・維持策
地域間幹線	<b>地域間幹線系統路線</b> <b>みどり色</b> 三交 南島線 三交 五ヶ所 A、B 線 三交 宿浦 B 線	町内基幹バス停から近隣市町への広域交通を担う。	<b>地域公共交通確保維持事業(幹線補助、国県)を活用</b> し持続可能な運行を目指す。町内外アクセスをシームレスに接続。
地域内幹線	乗合バス【町営バス】 南勢地区線 南海線 <b>ピンク</b> 、宿浦線 <b>黄緑</b> 、切原線 <b>橙</b> 南島地区線 <b>青色</b> 南島南勢連絡線 <b>水色</b>	町内基幹バス停から各地区への町内交通を担う。 一部、大紀町 JR 伊勢柏崎駅へ乗入れている。	令和5年度より南勢地区線のダイヤ路線見直しに入る。 南島地区は、実証実験を経て令和5年10月にダイヤ・路線改正を実施。

支線 地域交通	乗合バス【町営バス】 大方龍線 紫	南島地区線から、阿曾 浦・大方龍への支線	令和5年10月にダイヤ・路 線改正を実施。
	乗合バス【21 条路線】 吉津線 黄色	吉津地区内の巡回路線	令和5年10月に路線を新 設。
	乗合バス【デマンドバス】 区域運行 -予約制-	町内全域4台運行	地域公共交通確保維持事 業(フィーダー補助)を活用 し持続可能な運行を目指す
	交通空白地自家用有償 運送	宿田曾地区より五ヶ所 バスセンター等の交通結 節点へのセミデマンド運 行	運行主体の NPO 法人と連 携して持続可能な運行を目 指す
	タクシー	南島地区2社が運行	地元民間タクシー会社と連 携し、事業継続、事業者の 存続を目指す
位置付け	系 統	役 割	確保・維持策
利用者限定 運行	交通空白地自家用有償 運送	宿田曾地区内の地域内 運行	運行主体の NPO 法人と連 携して持続可能な運行を目 指す
	交通空白地自家用有償 運送(令和7年度 交通 空白解消リ・デザイン全 面展開プロジェクト採択 モデル事業)	南伊勢町古和バス停留 所から度会町中村バス 停留所区間のセミデマ ンド運行	高等学校生徒保護者等と 連携し、高等学校生徒の通 学負担軽減を目指す
	福祉有償運送	町内外の医療機関への 送迎等	運行主体の社協や NPO 法 人と連携して持続可能な運 行を目指す
	介護タクシー	南勢地区内1社が、同事 業者が運営する福祉事 業所の利用者送迎と、一 部介護タクシーとして運 行している	福祉事業所の利用者送迎 を行いつつ、地域の福祉的 移動手段として、事業継続 を目指す
	高校スクールバス	南勢地区から伊勢市内 の高校への送迎バス	運行主体は三重交通(株)志 摩営業所で、若者人口減少 により減便傾向にあるが、

			同じく三重交通が運行する 地域間幹線系統路線との 路線・ダイヤ調整等により、 高校通学移動手段を確保 する
その他の 移動手段 (無償)	小中学校バス 保育園バス 等	小中学校への送迎バス 保育園への送迎バス	事業主体は町であり、地域 特性を活かし、町営バス事 業とも連携、調整しながら 継続する
その他の 移動手段 (無償)	病院ループバス	町立南伊勢病院 周回	町立南伊勢病院が運行して いるが、公共交通(町営バ ス等)への転換を目指す。
	南島メディカルセンター バス	南島メディカルセンター から南島各地区を運行	南島メディカルセンターが 運行しているが、公共交通 (町営バス等)と連携し、持 続可能な運行を目指す
	これらの他、福祉・介護事業所等の送迎 など		



## 2 地域公共交通確保維持事業の必要性

本町には鉄道がなく、近隣市町との接続は地域間幹線系統路線バス、その終点にあたる基幹バス停(南島道方、五ヶ所)から、町営バスとデマンドバスが町内全域に接続しています。

その他、民間タクシー2社と、NPO法人の自家用有償運送で、町内の公共交通を担っていて、今後も確保維持が必要です。

それら公共交通に加え、無償の小中学校スクールバスや保育園バス、病院送迎バスなども含め、重要な移動手段となっています。

地域間幹線系統路線(地域公共交通確保維持事業[国県幹線補助路線])		みどり系統
事業主体:三重交通㈱		
南島線 31	<p>南島道方から、度会町を經由し、伊勢市駅、伊勢市内(伊勢病院・イオン伊勢店)へ運行する、南島地区住民にとって重要な路線。</p> <p>伊勢市・度会町など近隣市町への片道1時間半～2時間かかる高校通学や、スーパー・JA ショップの撤退により小売店しかなくなってしまったお買い物、総合病院への通院、鉄道への乗継ぎなどに必要不可欠。</p> <p>長距離路線であるため、利便性向上として、町営バスと三重交通の地域間幹線系統路線を同一車両で運行し町内外アクセスをシームレスに接続している。</p> <p>自治体や事業者の運営協力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>	
五ヶ所 A 線 80	<p>五ヶ所から伊勢市・宇治山田駅へ運行する、南勢地区住民にとって重要な路線。</p> <p>片道1時間半～2時間かかる伊勢市等町外への高校通学の特に帰宅便、町立南伊勢病院にない診療科目の受診、通勤、鉄道への乗継ぎなどに必要不可欠。</p> <p>長距離路線であるため、利便性向上として、特に高校生帰宅時間帯で、町営バスと三重交通の地域間幹線系統路線を同一車両で運行し町内外アクセスを一部シームレスに接続している。</p> <p>自治体や事業者の運営協力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>	

五ヶ所 B 線 80	<p>五ヶ所から磯部バスセンター・志摩磯部駅へ運行する、南勢地区住民にとって重要な路線。志摩市内への高校通学、通院、通勤などに必要不可欠。一部、町営バスとの接続がある。</p> <p>自治体や事業者の運営協力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>
<p>宿浦 A 線 70 御座 A 線 60 (令和 7 年 10 月 1 日より宿浦 A 線の一部並走分が移管)</p>	<p>宿浦から、鵜方駅・磯部バスセンターを経由し、内宮方面より宇治山田駅・伊勢市駅(一部 伊勢赤十字病院)へ運行する、宿田曾地区住民にとって重要な路線。</p> <p>片道1時間半かかる伊勢市内への高校通学の特に帰宅便、志摩市への高校通学、志摩市・伊勢市の総合病院、お買い物、鵜方駅での近鉄乗継などに必要不可欠。</p> <p>自治体や事業者の運営協力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p> <p>令和 8 年度三重県地域交通計画より、伊勢市駅前から磯部バスセンターを経由し南伊勢町の宿浦に至る宿浦 A 線※と磯部バスセンターから宿浦に至る宿浦 B 線を統合し、重複する部分を宿浦 B 線として包括された。</p> <p>これにより、宿浦 A 線の伊勢市駅前～磯部バスセンター間の一部が並走する御座 A 線に移管された。</p> <p>※ 宿浦 A 線として残る部分(伊勢市駅前～磯部バスセンター間)は補助対象外</p>
宿浦線 B 70	<p>宿浦から、鵜方駅を経由し、磯部バスセンターへ運行する、宿田曾地区住民にとって重要な路線。</p> <p>志摩市への高校通学、医院、総合病院、お買い物、鵜方駅での近鉄乗継などに必要不可欠。</p> <p>自治体や事業者の運営協力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>

地域内幹線 乗合バス【町営バス】 事業主体:南伊勢町

南勢地区線	南海線 <span style="color: #ff00ff;">ピンク</span> 運行:三重交通(株)	五ヶ所から、穂原地区を経由し、相賀(南海地区)へ運行する。 朝夕は高校通学、通勤、通院、日中は高齢者お買い物需要が高い。 沿線に斎田沖田団地があり、穂原地区住民の利用が多い。 終点相賀の手前南海地区では、国道から離れた地区へ乗入れるため、運行時間が長く、目的地に早く快適に到着できる路線・ダイヤ・新たな運行手段の検討が必要。
	宿浦線 <span style="color: #00ff00;">黄緑</span> 運行:三重交通(株)	五ヶ所から、神原地区を経由し、宿浦(宿田曾地区)へ運行する。 朝夕は高校通学、日中は高齢者の通院、お買い物の需要が高い。 元来、宿田曾地区住民は志摩市への人口流動が盛んであったが、平成28年国道260号木谷工区の開通により、志摩市を経由して宿浦へ運行していた路線を、同平成28年木谷経由、宿浦行と路線変更し、町内五ヶ所地区への通院、買い物需要が高まった。 一部、木谷止を宿浦まで延伸したダイヤはあるものの、全体的なダイヤ調整は未着手で、五ヶ所宿浦間の運行強化が必要。 車両の小型化、中津浜浦への乗り入れについて調査する。
	切原線 <span style="color: #ffa500;">橙</span> 運行:三重交通(株)	切原地区と南勢小学校、南勢野添を運行する。 主に、切原地区小学生のスクールバスの利用が多い。雨の日は、高学年も利用する。元来のスクールバスの要素が強く、路線が小学校向きであり、運行本数が少ない。高齢者の通院、お買い物需要には対応できていない。
南島地区線 <span style="color: #0000ff;">青色</span> 運行:三重交通(株)	南島道方を基幹バス停として地域間幹線系統路線と接続し、南島棚橋、一部 JR 伊勢柏崎駅(大紀町)までを運行する。 朝夕は南島地区の町外高校通学の大量輸送、高齢者の伊勢市内通院、買い物需要が高い。神前から JR 伊勢柏崎駅(大紀町)は、松阪市方面への高校通学で必要不可欠である。 令和3年度大方龍線、令和4年度南島西巡回線の実証運行を経て、令和5年10月大幅なダイヤ・路線改正を実施。	
南島南勢連絡線 <span style="color: #00bfff;">水色</span> 運行:三重交通(株)	南島地区と南勢地区の連絡線として運行する。 バス車両で1日3往復便運行し、令和5年10月改正より、平日のみワゴン車両にて午前に南勢向き、午後に南島向きで各1便、迫間口との運行で、南海線に接続し、南島南勢間の連絡便を強化している。 朝は南伊勢高校南勢校舎(R6 年度募集停止)への通学や、五ヶ所地区への通勤、町立南伊勢病院への通院などの需要が高い。 また、買い物需要としてコメリ・ぎゅーとらバス停利用が多くなっている。	

支線 乗合バス【町営バス】 事業主体:南伊勢町	
<p>大方竈線 <b>紫</b></p> <p>運行:三重交通(株)</p>	<p>南島地区線から、阿曾浦・大方竈への支線</p> <p>令和3年度実証実験を経て、令和4年4月に本格運行。小学生のスクール利用と高齢者の日常生活移動を担う。</p> <p>令和5年10月南島地区路線再編に伴い、阿曾浦への支線と大方竈線を統合し、すべての時間帯で阿曾浦と南島地区本線を接続し、平日のみではあるが、終点の大方竈まで乗車できるようになった。</p>
<p>吉津線 <b>黄色</b></p> <p>運行:神前タクシー(有)</p>	<p>吉津地区内の巡回路線</p> <p>令和4年南島西巡回線のCルート(伊勢地、河内から神前を結ぶ路線)として実証運行。河内、伊勢地地区からの利用が好評で、村山地区とも路線統合し、令和5年10月町営バス改正に伴い、月水金運行の吉津線として、道路運送法21条を適用し、地元タクシー会社が運行している。</p>
支線 デマンドバス(地域公共交通確保維持事業[フィーダー補助]) 事業主体:南伊勢町	
<p>乗合バス【デマンドバス】</p> <p>区域運行 -予約制-</p> <p>運行:大新東(株)</p> <p>(デマンドバス)</p>	<p>町内全域平日土曜日4台、日祝日3台で運行。</p> <p>国道から離れた町営バスがカバーできない地区(交通空白地)や、町営バスの便数が少なく(交通空白時間)、移動手段が確保できないため運行している。</p> <p>主にお買い物や通院などの、高齢者の日常生活支援としての需要が高いが、最近では、早朝の小学生通学利用や、観光利用など、ニーズがある。人口減少等により利用者数が漸減しているが、一部定時定路線化や代替交通が整備された地域から、予約集中地域への車両の配分、町内外新たな顧客の獲得などに取り組み、維持する必要がある。自治体や事業者の運営協力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>
支線 交通空白地自家用有償運送 事業主体:NPO法人わがら	
<p>宿田曾地区限定 区域運行</p> <p>※利用者登録制</p>	<p>主に高齢者を対象とした、利用者限定の送迎移送。</p> <p>狭隘な路地の多い住宅地2地区をカバーしており、地区内の診療所への送迎、自宅からバス停までのバス乗継ぎなどに需要が高い。</p>
<p>宿田曾地区限定 区域運行</p> <p>(セミデマンド運行)</p> <p>※ 利用者登録無し</p>	<p>令和7年7月より、地域間幹線宿浦線の減便時間帯に限り、宿田曾エリアから五ヶ所バスセンター等の地域間幹線五ヶ所線への接続を軽自動車によるセミデマンド運行にて実施。</p>

支線 交通空白地自家用有償運送 事業主体:南伊勢町	
事業者協力型自家用有償旅客運送 (セミデマンド運行)	町内の法第4条事業者の協力を得て、運行管理体制を構築し、高等学校生徒保護者や地域の協力者が交通空白解消自家用有償運送ドライバーとして自家用有償運送を南伊勢町古和バス停留所から度会町中村バス停留所区間のセミデマンド方式にて実施。
その他の有償運送	
タクシー	南島地区、民間タクシー2社(神前タクシー(有)、(有)度会タクシー)が運行。
介護タクシー ※利用者限定	南勢地区、民間福祉事業者が運行。 介護の必要な方向け、有償移送サービス。
福祉有償自家用運送 ※利用者限定	南伊勢町社協、NPO法人「わがら」※の2者が運行。 南伊勢町社協は、南伊勢町の外出等支援サービスを実施。 ※ NPO法人「わがら」は、利用登録が必要。
高校スクールバス 運行:三重交通(株) ※利用者限定	南勢地区伊勢市内通学高校生用のスクールバス。 利用には、三重交通(株)への申請登録が必要。
無償運送	
小中スクールバス 保育園バス	南伊勢町が町内小中学校、保育園の送迎車として運行。 運行委託先は、三重交通(株)、神前タクシー(有)、大新東(株)等、様々である。
病院ループバス	町立南伊勢病院が運行する、病院と五ヶ所地区の周回バス。 病院と役場、薬局、コメリ・ぎゅーとらバス停等、五ヶ所浦や船越の主要な場所を結び、ワンボックス車両で運行する。
南島メディカルセンターバス	南島メディカルセンターが運行。 各地区への送迎マイクロバス。
これらの他、福祉・介護事業所等の送迎 など	

### 3 地域公共交通の事業及び実施主体の概要

地域間幹線系統路線（地域公共交通確保維持事業〔国県 地域間幹線系統補助路線〕）

事業許可区分:4条乗合 運行態様:路線定期運行 実施主体:三重交通(株)

路線名	起点	主な経由地	終点
五ヶ所線 A	宇治山田駅前	横輪口	五ヶ所バスセンター
路線名	起点	主な経由地	終点
五ヶ所線 B	五ヶ所バスセンター	神津佐	磯部バスセンター
路線名	起点	主な経由地	終点
宿浦線 A	伊勢市駅前	鵜方駅前	宿 浦
路線名	起点	主な経由地	終点
宿浦線 B 車両減価償却費等 国庫補助	磯部バスセンター	鵜方駅前	宿 浦
路線名	起点	主な経由地	終点
南島線	伊勢市駅前	川 口	南島道方

地域内幹線【町営バス】 系統名:南勢地区線・南島地区線・南島南勢連絡線

事業許可区分:4条乗合 運行態様:路線定期運行 実施主体:南伊勢町 運行:三重交通(株)

路線名	起点	主な経由地	終点
南勢地区線 (南海線)	五ヶ所 (薬局前)	コメリ・ぎゅーとら 伊勢路(七軒屋)、里谷	相 賀
路線名	起点	主な経由地	終点
南勢地区線 (宿浦線)	宿 浦	神津佐、 五ヶ所バスセンター	町立南伊勢病院 中津浜浦
路線名	起点	主な経由地	終点
南勢地区線 (切原線)	切原(回転場)	楓江橋	南勢小学校 町立南伊勢病院



路線名	起点	主な経由地	終点
南島地区線	南島道方	阿曾浦、南島メディカルセンター、方座、古和	南島棚橋
路線名	起点	主な経由地	終点
南島地区線 (神前柏崎線)	神 前	古和、南島棚橋	JR 伊勢柏崎駅 (大紀町)
路線名	起点	主な経由地	終点
南島南勢連絡線	南島棚橋	南島メディカルセンター、 南島道方	楓江橋 (迫間口)

支 線【町営バス】 系統名:南島地区線(大方竜線)

事業許可区分:4条乗合 運行態様:路線定期運行 実施主体:南伊勢町 運行:三重交通㈱

路線名	起点	主な経由地	終点
南島地区線 (大方竜線)	南島道方、 南島メディカルセンター	阿曾浦口	阿曾浦、大方竜

支 線【町営バス】 系統名:吉津線

事業許可区分:21 条 運行態様:路線定期運行 実施主体:南伊勢町 運行:神前タクシー(有)

路線名	起点	主な経由地	終点
吉 津 線	神 前	伊勢地多目的集会施設 河内農協 日の出グラウンド	神 前

支 線【デマンドバス】(地域公共交通確保維持事業[フィーダー系統補助路線])

事業許可区分:4条乗合 運行態様:区域運行 実施主体:南伊勢町 運行:大新東(有)

路線名	起点	主な経由地	終点
南伊勢町 デマンドバス	南 伊 勢 町 全 域 平日土曜日4台、日祝日3台 運行		

位置付け	系 統	役 割	実施主体
利用者限定 運行	交通空白地自家用有償 運送	宿田曾地区内の地域内 運行	NPO 法人が運行
	事業者協力型交通空白 地自家用有償運送(令和 7年度 交通空白解消リ・ デザイン全面展開プロジ ェクト採択モデル事業)	高等学校生徒の早朝の 南伊勢町古和浦から度 会町南中村間のセミデ マンド運行により、中村 バス停留所を起点とし て運行する地域間幹線 へ接続し、伊勢市駅まで の移動支援対策を実施	事業主体:南伊勢町 協力事業者:大新東株式会 社南伊勢営業所
	福祉有償運送	町内外の医療機関への 送迎等	社協と NPO 法人が運行
	介護タクシー	南勢地区1社が運行	地元福祉事業者が運行
	高校スクールバス	南勢地区から伊勢市内 の高校への送迎バス	三重交通(株)志摩営業所が 運行
その他の 移動手段 (無償)	小中スクールバス 保育園バス 等	小中学校への送迎バス 保育園への送迎バス	町が運行
	病院ループバス	町立南伊勢病院 周回	町立南伊勢病院が運行
	南島メディカルセンター バス	南島メディカルセンター から南島各地区を運行	南島メディカルセンターが 運行
	これらの他、福祉・介護事業所等の送迎 など		

#### 4 地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法

バス利用者数(10～9月):㊦㊧		
現状値(2019年)	実績(2024年)	目標値(2029年)
㊦町営バス利用者数 30,954人 ※三重交通㈱による算出(運賃より算出) 町営バス(吉津線)利用者数 -人 ※神前タクシー(有)によるカウント 2023.10 運行	16,615人  1,655人	13,465人  1,311人
㊧デマンドバス利用者数 24,758人 1日平均利用者数 67.8人/日 1台あたり利用者数 -人/日 ※大新東㈱によるカウント	18,662人 51.3人/日 13.6人/台	16,011人 43.87人/日 11.95人/台

バス収支(10～9月):㊦㊧				単位:千円
現状値(2019年)			(2024年)	目標値(2029年)
㊦町営バス ※三重交通㈱による算出	経費	203,708	215,586	現状維持
	収入	6,176	4,600	4,083
	収支	-197,534	-210,986	-211,503
㊦'町営バス (吉津線) ※神前タクシー(有)による算出	経費		2,812	現状維持
	収入		12	9
	収支		-2,800	-2,803
㊧デマンドバス ※大新東㈱による算出	経費	63,116	77,997	現状維持
	収入	1,364	1,074	928
	収支	-61,752	-76,923	-77,069
収支計		-259,286	-290,709	-291,375
人口1人あたりの費用※ ・人口は4/1時点 住民登録者数		20,797円	26,953円	35,759円
利用者数あたりの費用 ・上表㊦㊧を利用者数とする		4,654円	7,871円	9,627円

※ 人口はP8住民基本台帳登録者数、2029年人口は南伊勢町人口ビジョンより8,148人想定

町内交通の担い手(町内に営業所のある事業者):㊦			単位:社
現状値(2020年)	実績(2024年)	目標値(2029年)	
神前タクシー(有)、(有)度会タクシー、ひまわり介護タクシー、三重交通㈱、大新東㈱	2021年より、 左記5社に加え NPO法人わがら参入	現状維持	

安全性が確保されていないと思われるバス停留所数:㊦			単位:箇所
現状値(2020 年)	活動指標	実績(2024年)	目標値(2029年)
3 (国基準 A ランク) 2 (国基準 B ランク)	現地調査 2回/年	0 2022.4 完了	0

五ヶ所、南島道方バス停から終点付近までの所要時間:㊦ 【最終便】			単位:分
現状値(2020 年)	活動指標	実績(2024年)	目標値(2029年)
五ヶ所～相賀 55 分 南島道方～古和 54 分	バス検討会・地区 との協議	五ヶ所～相賀 55 分 南島道方～古和 40 分	約 35 分 約 35 分

伊勢市での課外活動(部活動・塾・クラブ等)に参加する子どもたちの滞在限界時間:㊦			
現状値(2020 年)	実績(2024年)	目標値(2029年)	
※伊勢市駅前バス停最終バス発時刻 18:30～19:00 頃 五ヶ所行 19:13、宿浦行 19:15、 南島道方行 19:05 (中村バス停(度会町)止め 伊勢市駅前発 19:45)	変更なし	21:00 頃	
〔参考〕 五ヶ所発伊勢市駅前行 6:47(到着 7:32) 南島道方発伊勢病院行 6:58(伊勢市駅到着 7:48)➡7:44[R5.10] (中村バス停(度会町)発 6:30 到着 7:19)		7:30 頃	

代表的な公共交通施策の認知件数(平均値):㊦			単位:事業
現状値(2020 年)	活動指標	実績(2024年)	目標値(2029年)
2.6/7	ダイヤ改正時の 時刻表配布	調査なし	3.5/7
町営バス高齢者年間利用券、デマンドバス高齢者年間利用券、障がい者運賃免除、回数券、 小中学生町営バス無料券、高校生通学定期券購入費助成、時刻表・路線図の配布			

バス停標識のないバス停留所:㊦			単位:箇所
現状値(2020年)	活動指標	実績(2024年)	目標値(2029年)
52	現地調査2回/年	2021 + 7 2022 + 23※1 2023 + 4 - 35 2024 + 0 - 1 (バス標識のないバス停) 50	0 (全箇所改善※2)

※1 2022 大方竜線、2023 南島西巡回路線等、新規路線拡充のためバス停数増加あり

※2 全箇所改善については未利用のバス停留所の廃止を含めた対応を含む

南伊勢町営バス検索アプリ数:㊧			
現状値(2020年)	活動指標	実績(2024年)	目標値(2029年)
5社 (Google、NAVITIME、もくいく、駅探、ジョルダン)	3社と協議	2022 2社追加 計5社 (追加:Yahoo!路線情報、駅すばあと) 2024 町が把握している以外も公開されている。	7社

デマンドバス利用者数に占める来訪者・観光客(町外者等利用)の割合:㊨			
現状値(2020年)	活動指標	実績(2024年)	目標値(2029年)
-	町外への案内発信回数	0.2% (34人/16,615人)	10%

最寄りバス停がある町内の観光スポット(展望台)の数:㊩			単位:箇所
現状値(2020年)	活動指標	実績(2024年)	目標値(2029年)
0/5	現地調査	3/5 南海、中ノ磯、見江島	4/5
南海展望公園、中ノ磯展望台、あけぼの展望台(要検討)、見江島展望台付近、ニラハマ展望台			



## 南伊勢町地域公共交通計画

発 行 年／2021 年 3 月 策定

／2024 年 5 月 改定 2025 年 3 月 改定 2026 年 月 改定

編集・発行／南伊勢町(担当:環境生活課)

〒516-0194

三重県度会郡南伊勢町五ヶ所浦 3057 番地

電話 0599-66-1154 Fax 0599-66-2166

Email [kankyoseikatsu@town.minamiise.lg.jp](mailto:kankyoseikatsu@town.minamiise.lg.jp)

