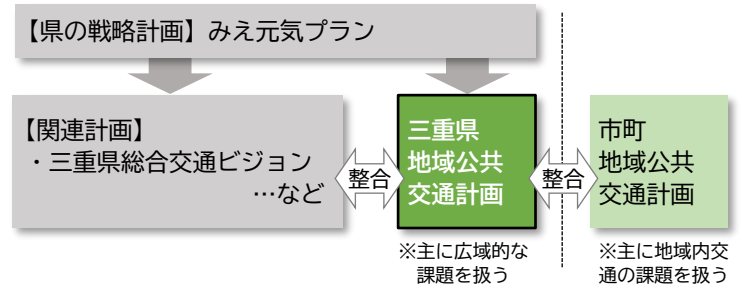


三重県地域公共交通計画策定基礎調査 報告書【概要版】

第1章 三重県地域公共交通計画の策定に向けて

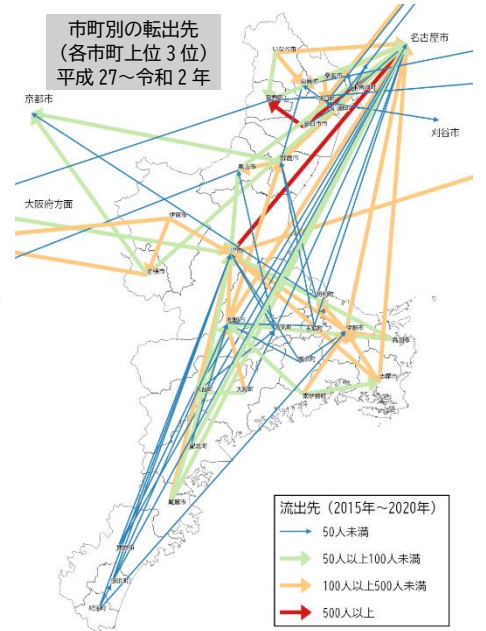
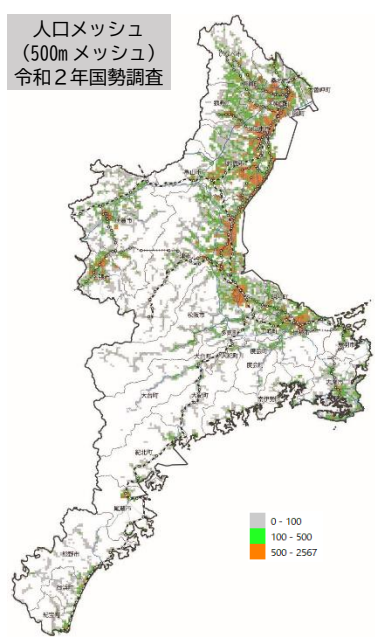
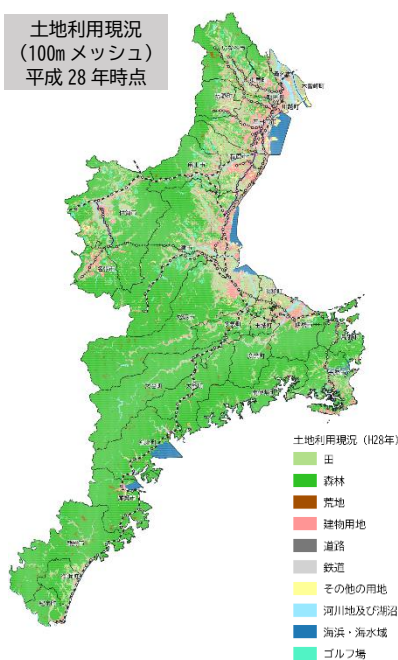
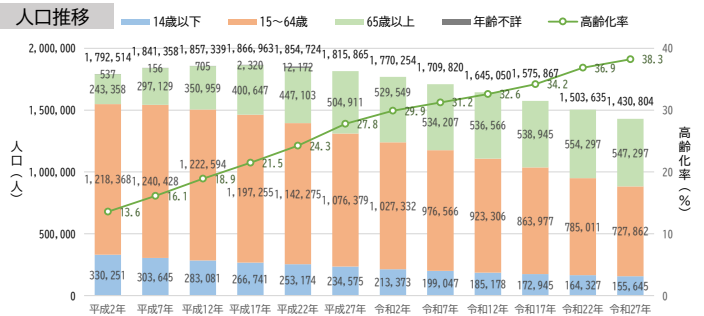
- 本調査は、計画策定に先立ち、三重県の地域公共交通に係る現状と今後の課題を整理するための基礎調査を行うものです。
- 策定する計画については、【みえ元気プラン】に基づき、【三重県総合交通ビジョン】及び【市町地域公共交通計画】等と整合を図ります。



第2章 公共交通の現状整理

1. 人口等の整理

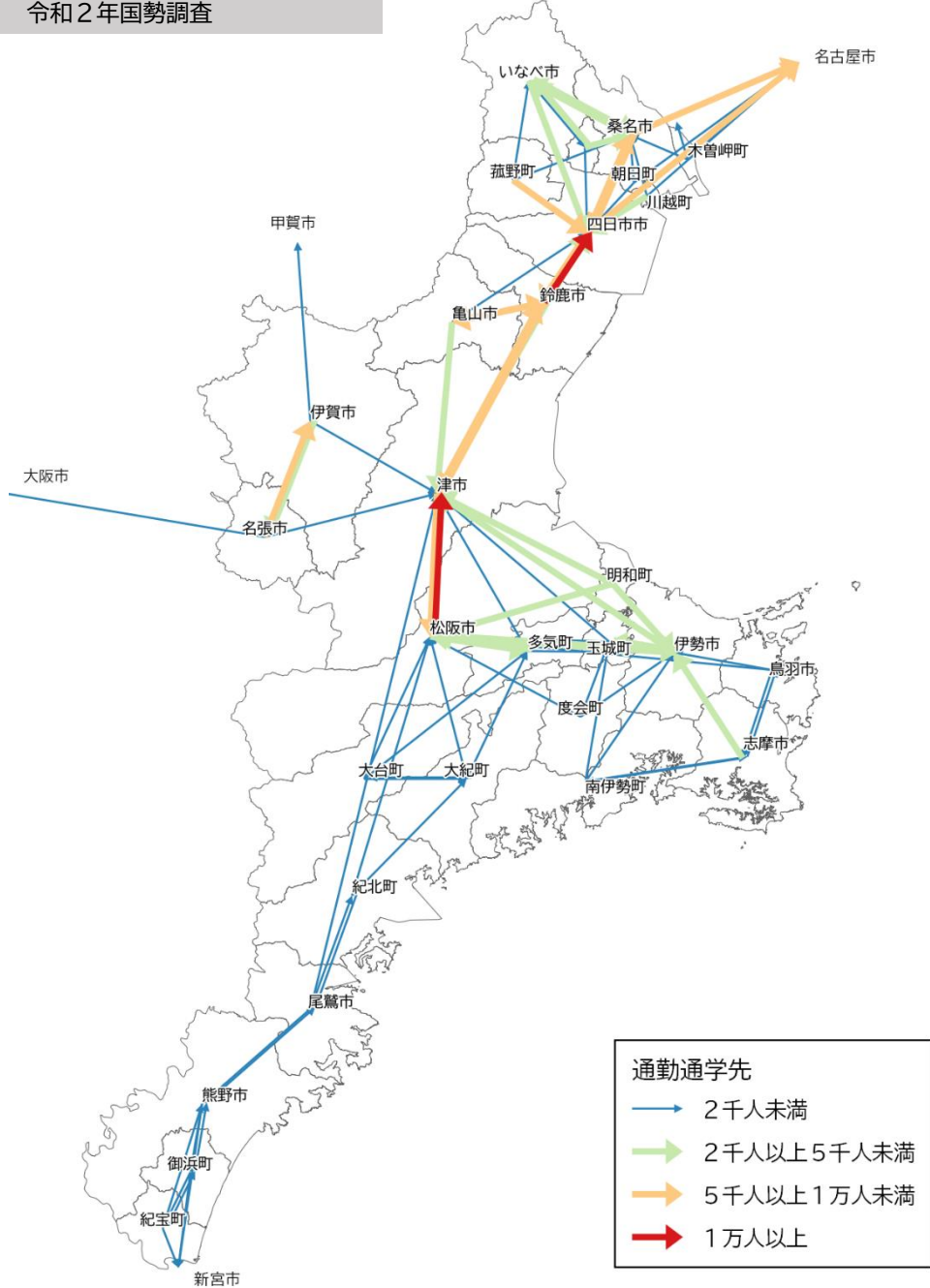
- 県人口は年々減少傾向にあり、14歳以下、15～64歳の年齢層の減少が大きく、通勤、通学交通の減少が懸念されます。
- 山地が多く、鉄道沿線に人口が集中していますが、交通不便な地域も多く、名古屋市など県外への転出も多い状況があります。



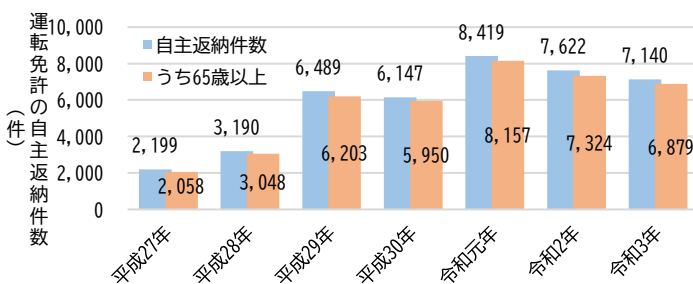
2. 県民の移動等の状況

- 国勢調査による他市町への通勤通学先（下図）では、津市、四日市市等集まる傾向があります。
- 県内の運転免許返納数は増加傾向となっています。
- 県内の観光入込客数は令和2年に大きく減少しました。

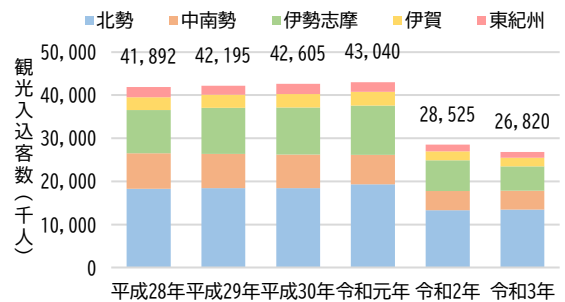
通勤通学流動（各市町上位3位を図化）
令和2年国勢調査



高齢者の運転免許返納数の推移（三重県）

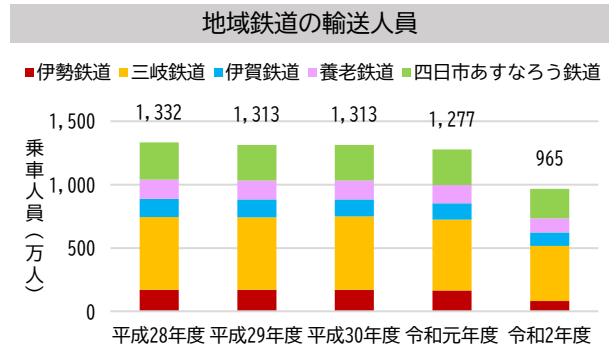
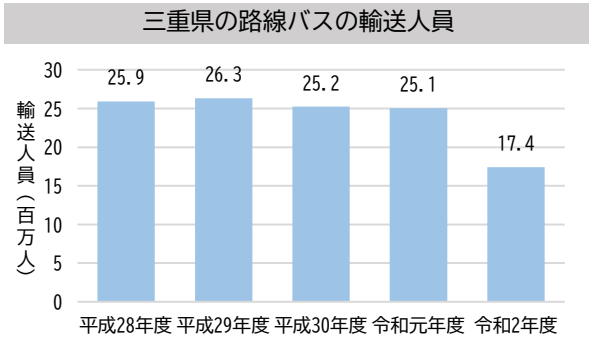


県内の観光客入込客数

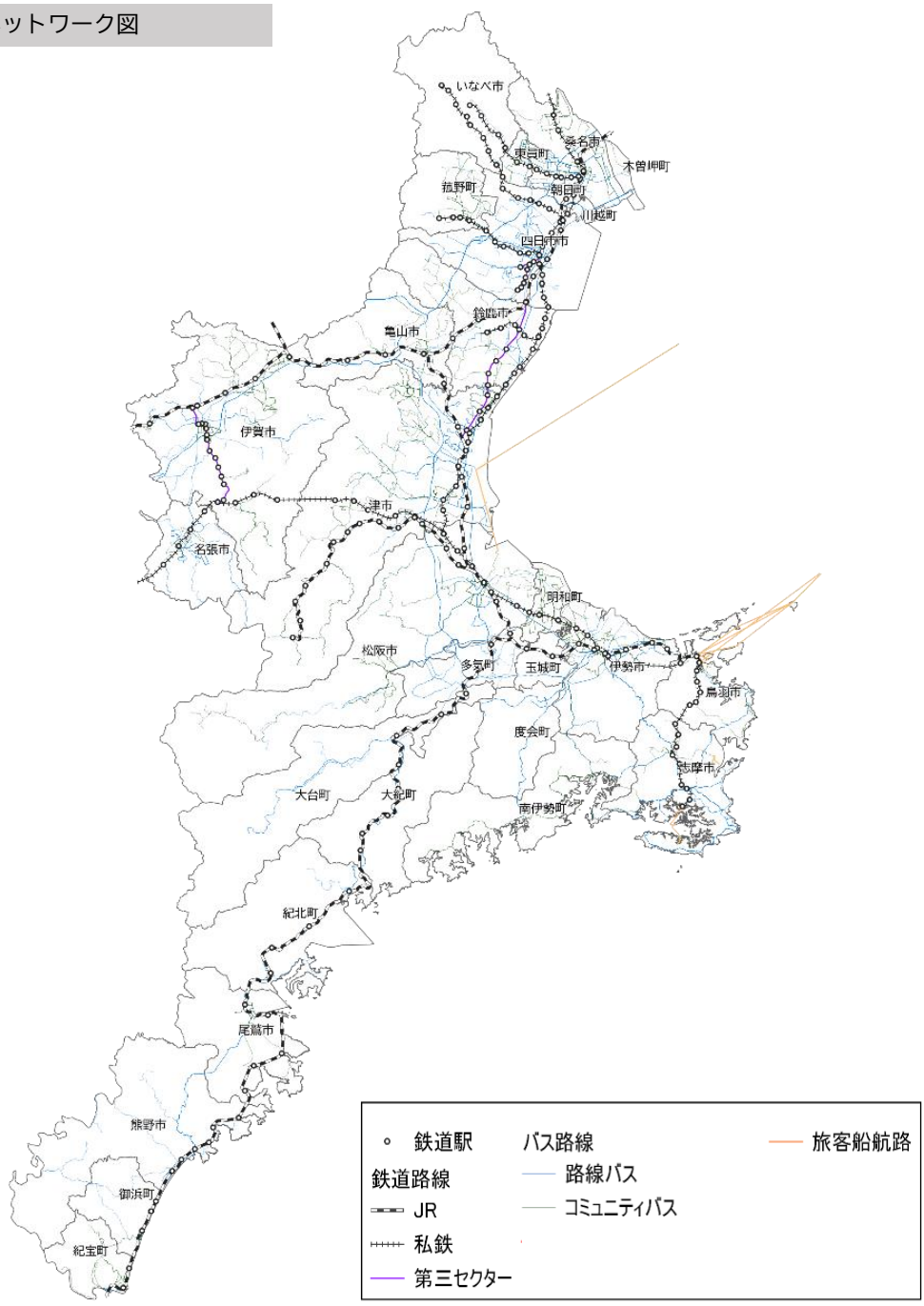


3. 公共交通の現状等

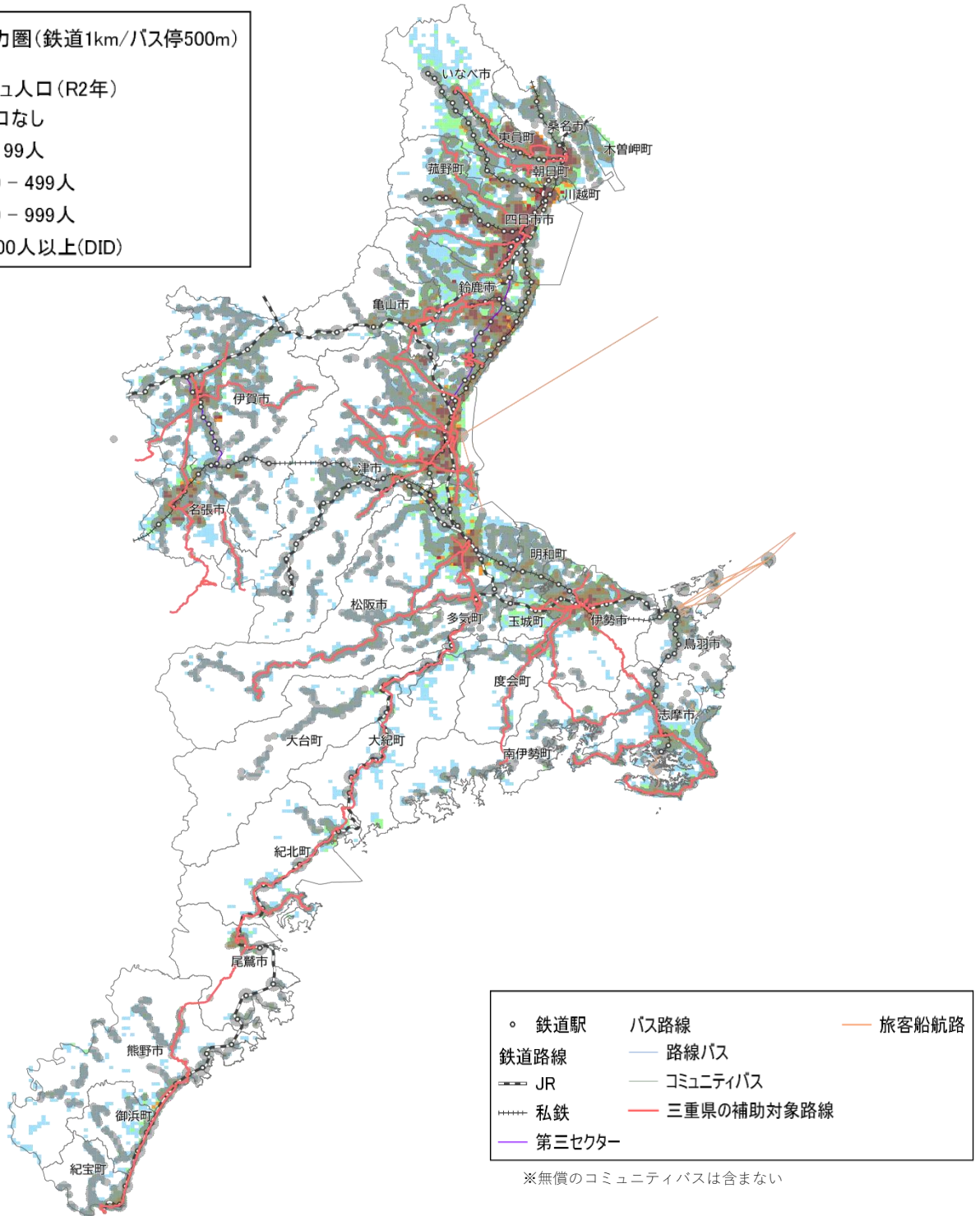
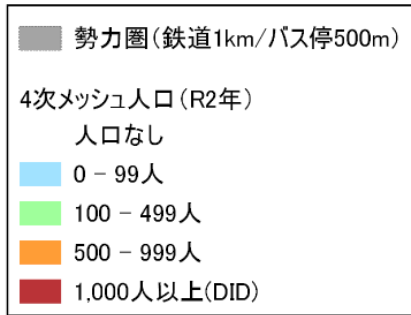
- 路線バスや地域鉄道の利用者数は、平成28年以降ほぼ横ばいで維持してきたものの、コロナ禍を受けて対令和元年度比で7～8割に減少しました。今後の利用回復を期待する一方で、テレワークの浸透等、社会が大きく変化する中で、引き続き厳しい経営状況にあります。



公共交通ネットワーク図

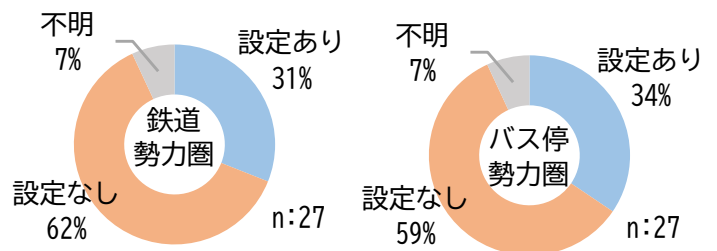


公共交通空白地域図・補助対象路線図
(勢力圏：駅1,000m、バス停500mの場合)



参考：公共交通空白地域の考え方（勢力圏設定）

- 各市町に対して地域公共交通に関するアンケート調査を行ったところ、公共交通空白地域の設定がある自治体は約3割となっています。



交通事業者ヒアリングから

- 県内の広域的な地域公共交通を支える交通事業者 9 社に対してヒアリング調査を実施した結果は以下のとおりです。

	路線バス	地域鉄道	その他交通
①最近の利用状況等	<ul style="list-style-type: none"> ● 長期的には維持されてきたが、コロナ禍で7～8割程度に減少。とくに定期外の利用の減少が著しく、戻りきる路は考えにくい。通勤・通学は戻りつつある。 ● コロナ禍での利用減に対する緊急補助は路線維持に大きく寄与した。 ● 長期的には沿線人口減少、高校等生徒数減少、廃校等の影響に不安がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 長期的には横ばい、微減程度だったが、コロナ禍で低い事業者で対前年5割、高い事業者でも8割程度に減少。 ● 全体として戻りつつあるが、とくに定期外利用での減少と回復の遅さが目立つ。完全には戻りきらないと考えている。 ● 上下分離方式の事業者では、コロナ禍前は黒字化が成立している場合が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシー事業は経済情勢に影響を受ける傾向があり、バブル期を含めた長期的な視点では減少傾向。コロナ禍で飲酒を伴う会合等が減少したこともあり、利用減少が続いている状況。 ● 船舶事業のうち定期航路に関して、コロナ禍以前より行政補助を受けても経営的に厳しい状況が続いている。
②エネルギー価格高騰	<ul style="list-style-type: none"> ● エネルギー価格高騰は、事業者を問わず影響が大きい。 ● 県補助の場合、運行費用の4か月分相当が補助対象のため、この中で対応されるイメージ。増額があると助かるが、難しい部分もあると認識している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● エネルギー価格高騰により、事業者ごとに異なるが1.4～1.5倍程度の増加と見込んでいる。 ● 県の4か月分相当の補助により、経営の維持に繋がっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● エネルギー価格高騰は、燃料を使用しサービスを提供する交通事業として負担増につながるが予想される。
③災害、バリアフリー対応	<ul style="list-style-type: none"> ● バス車両の多くはバリアフリー対応を進めているが、一部路線では対応していないケースもある。(事業者によっては、ツーステップバスでの運用あり) ● 災害時については、鉄道代替等としてサポートする役割を担ってきた。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 近年、営業が滞るような大きな災害はない。法面補強等は線路等を保有する市町と連携し適宜対応している。(上下分離方式の事業者) ● バリアフリー対応に関して、対応すべき駅は対応している場合が多い。上下分離方式の場合に、バリアフリー対応を含めサービス向上に関しては対応してもらえないケースもある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシー事業は、鉄道等の不通時にも活用できるサービスであり災害時の代替手段としての役割があると認識している。 ● 船舶事業の実態として、船舶の老朽化が進んでおり一部船舶は就航できない状態。しかし新造船の場合、新たなバリアフリー対応が求められるため、船舶更新費用が掛かるだけでなく、港湾側での対応が必要となるため、事業者としては対応に限界がある状態。
④利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ● 全国共通交通系 IC カード導入、バスロケ導入等で、利用促進とともに、乗降時間の短縮、電話対応の軽減等の効果があった。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線高校の受験に合わせ、受験生向けの減免、割引等を実施。合格後の移動手段、保護者への周知に繋がっている。 ● 近鉄等のイベント、実証実験等と連携した取組みを実施するケースがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 船舶事業の補助の仕組みから、安定収益に繋がる定期契約を増やすほど、補助額が減算されるため、定期利用に関しては利用促進に消極的にならざるを得ない状況。
⑤新技術、環境技術	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線、サービスの維持が中心となる現況化では、新技術、環境技術の導入に投資しにくい状況である。 ● モバイルチケット等を試験的に進めたが課題も見えてきている。(オンライン申請時の学割等の承認方法等) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安定的な経営に課題がある中で、新技術、環境技術への投資は難しい状況。 ● MaaS等について、大手鉄道事業者と連携した取組みに参加することはある。大きな効果があったと判断できるものはほぼない現状にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新技術、観光技術の導入に関して、安定的な経営に課題がある中では、そこへの投資は難しい。 ● 公共交通利用者は依然として高齢者の利用を想定する必要があり、スマートフォン等の操作を前提とするものは浸透しにくい。
⑥運転士の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状では運行ダイヤに対するシフトが組めているが、4月以降の厚生労働省基準の変更後、不足しなにか検証している。 ● 整備士の不足に懸念がある。県内で工業高校等の技術を持った高校卒が少なくなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転士は近鉄からの出向等が多く、ダイヤを維持できるシフトが組めている。 ● 運転士の出向はOB運転士でも費用が高いため若手を雇用し育てる考え方も検討している。 ● 運転士がコロナに感染し、やむを得ず運休等の対応をしたことがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシー事業として、地域により運転士の偏りはあるが、基本的にはどの地域でも不足傾向にあると考えている。 ● 船舶事業では対応はできているが、余裕がある状態とは言えない。 ● ハンドルタイム制限が強化で、今までのサービス提供が難しくなる可能性はある。
⑦行政への期待	<ul style="list-style-type: none"> ● 国、県の補助について、決定時期が年度末のケースが多く、次年度の事業計画が立てにくい状況。早めの決定を期待したい。 ● 補助額が当初予定の1/2程度に減らされたことがあり、事業計画に支障が出る。 ● 市町を結ぶ路線の議論では、市町により熱量が異なる。広域的な協議の場が増えると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政職員の率先した利用促進など、民間に先立ち規範を示す取組みをして欲しい。 ● 駅周辺にあった公共施設、病院等が郊外に移転するケースがあり、まちづくりと交通施策の連携をとってほしい。 ● 人口減少が安定的な経営に影響するため、沿線人口の維持を図ってほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 外出支援等の観点から、タクシーの利用促進支援があると良い。 ● 船舶事業として、航路維持が必要であれば、バリアフリー対応等船舶の制約の緩和等も考えなければならない。 ● 船舶事業として、地域住民との直接対話では継続的な運行に関する調整が滞る状況があり、行政の仲介等の検討が必要。 ● 査定方法に関して自己負担が重く持続的な航路維持に限界がある。

※タクシー、船舶はヒアリング対象1事業者であり、情報が特定できるため非公表とした。

第3章 移動実態・ニーズの調査

1. 県民アンケート調査の概要

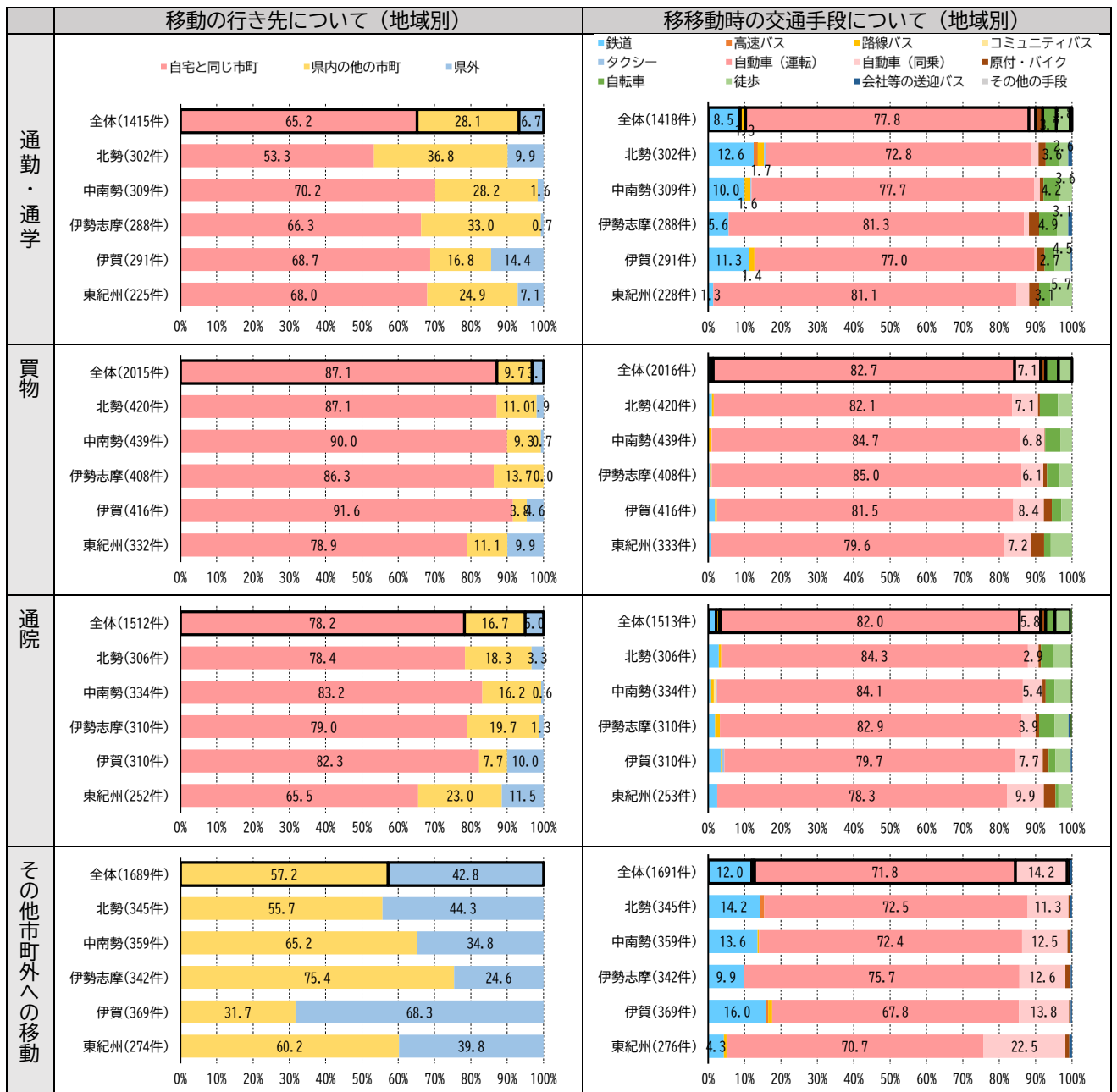
- 県民に対して、日常的な移動の実態や地域公共交通の利用可能性、情報収集の方法等について把握するため、WEBアンケート調査（一部、紙面調査で補足）を行いました。

■ 県民アンケート調査概要

調査期間	令和4年11月～令和5年2月
調査方法	インターネットを用いたWEBアンケート調査 (東紀州地域のみ、追加で紙面アンケート調査で補足)
回収状況	全2,078サンプル (1地区あたり400サンプルを目標に実施)

① 日常的な移動のこと

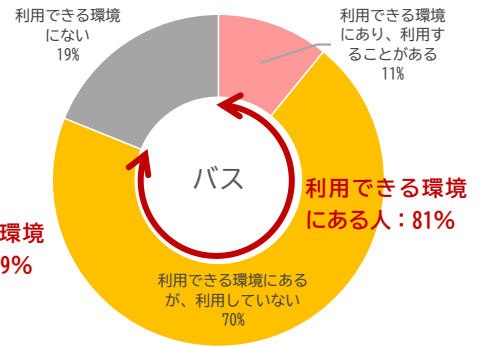
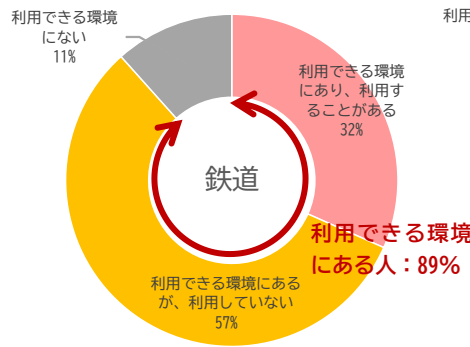
- 県民の移動は、居住市町内で完結することが多いものの、一部は居住市町外への移動も散見され、広域交通での対応も求められます。
- 現状では移動の8～9割が自動車によるものであり、市町内、市町外の移動ともに公共交通利用を促すことが必要です。



② 地域公共交通の利用できる環境

- 利用できる環境にある人が8割以上存在するものの、利用しない人が、鉄道で6割、バスで7割を占めています。また、運行本数や交通費、時間の面での不満の割合が高い状況です。
- 自動車からの転換のためには、乗り方教室等の啓発による利用促進や、新技術等の活用による少量の需要に合わせた効率的なサービス提供の仕組みの検討が必要です。

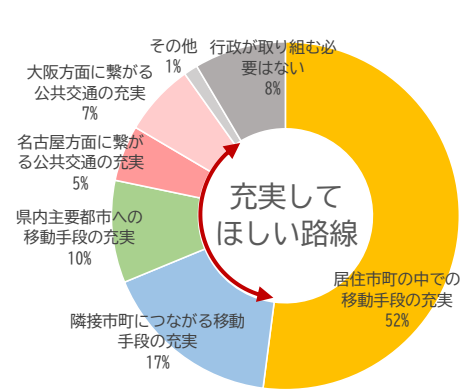
地域公共交通の利用できる環境



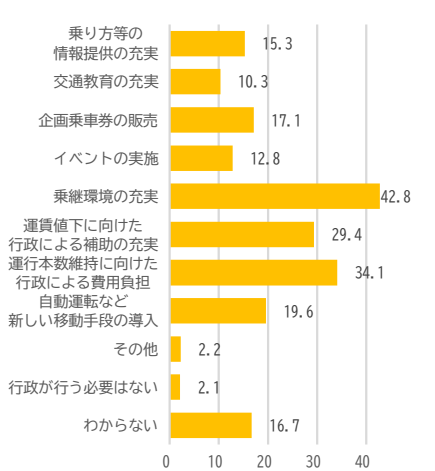
③ 公共交通の充実・維持に対するニーズへの対応

- 市内での移動、隣接市町との移動のための公共交通の充実へのニーズが高くなっています。
- 乗継環境の充実や行政の負担による運賃の値下げ、運行本数の維持に繋がる支援等の期待が高く、これらに適切に答える行政の取組みが求められます。

充実してほしい公共交通の路線



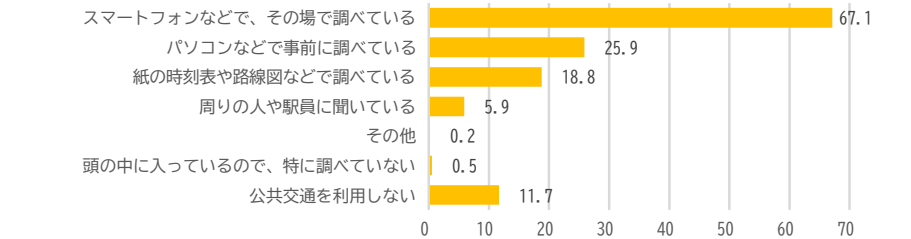
行政による地域公共交通の充実の視点



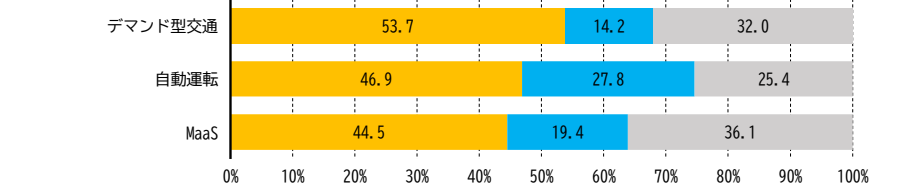
④ 新サービス、新システムの導入に向けた取組

- 情報を得る手段が、スマートフォンやパソコン等に移行しつつあり、現地での情報取得も可能な人が多くなっています。
(ただし年齢が高くなるに従い、紙媒体による割合が高くなる)
- 様々な新サービス導入を行政主導で推進することを是とする人が多く、新技術を積極的に活用できる仕組みが必要です。

公共交通利用にあたっての情報収集の手段

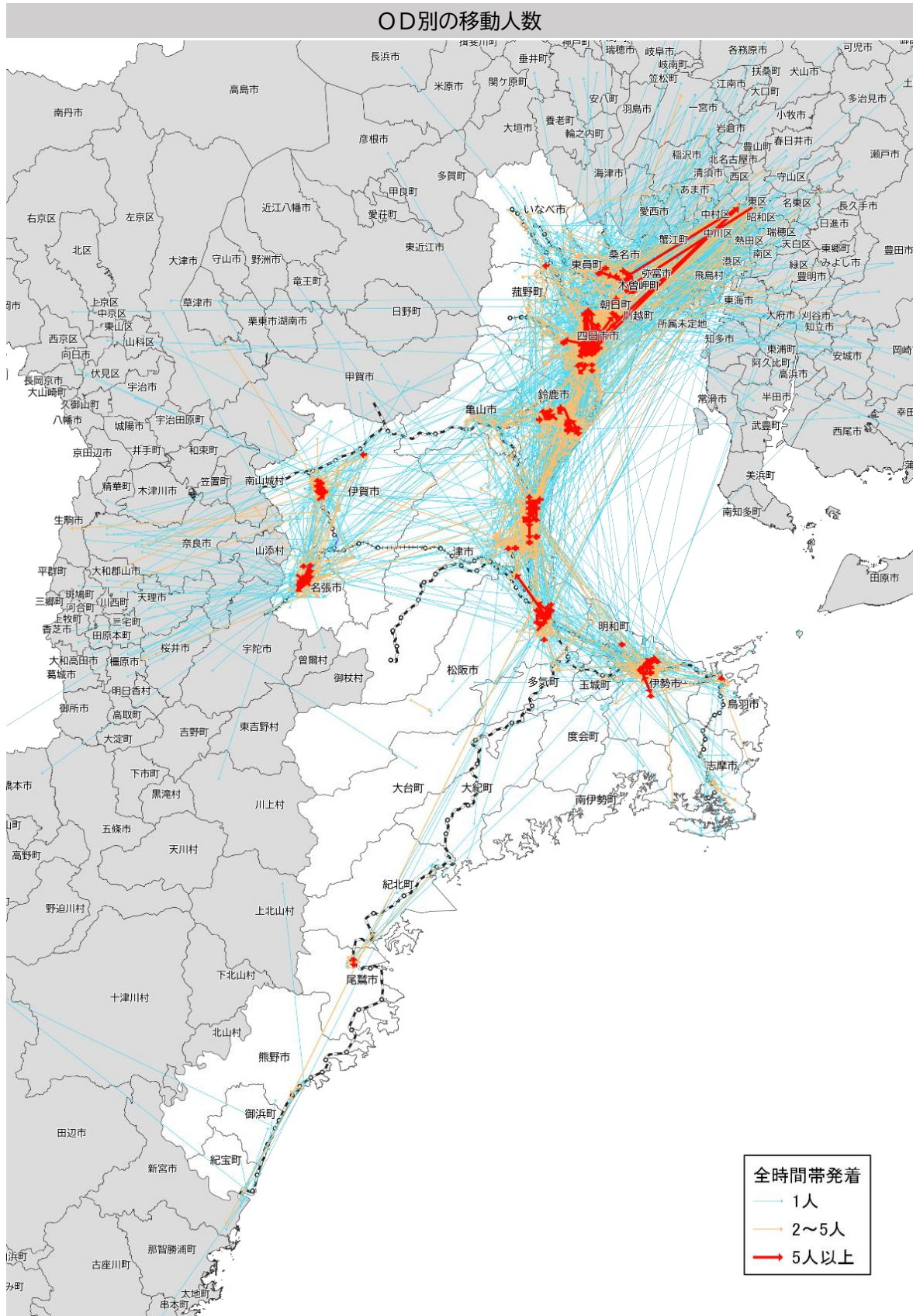


新しいサービスの推進の必要性



2. 利用者の移動実態の分析

- 移動特性の分析に当たり、KDDI社のauスマートフォンユーザー同意のもと取得された位置情報データ（個人情報削除後）を活用し、令和4年10月20日（木、終日晴天日）の1日間の移動ビッグデータ（データ件数49,180件/年）を用いて移動人数の集計と分析を行いました。
- 各市町内の移動や周辺市町をまたぐ移動を中心に移動が主ですが、北勢エリアは名古屋市など、伊賀エリアは関西方面などとの移動もみられます。



第4章 課題・方向性等の整理

- 現状と課題を踏まえた今後の方向性は次のとおりです。

【課題】

～現状整理から～

- ①人口減少による公共交通利用者の減少
- ②人口の県外への流出、都市部への集中による公共交通利用者の減少
- ③交通不便地域（公共交通空白地域）の存在
- ④県民の日常生活を支える移動手段確保が必要
- ⑤新型コロナウイルス感染症の影響で減少した利用の回復が必要
- ⑥コロナ禍で減少した観光面での利用促進を支える交通の充実が必要
- ⑦各市町のコミュニティバス等と市町を跨ぐ地域間幹線バスとの連携強化などによる広域交通の充実
- ⑧リニア中央新幹線への対応
- ⑨運転士不足
- ⑩地域公共交通の維持・確保に向けた支援に対する事業者の期待

～県民アンケート調査から～

- ⑪日常の移動実態への対応
- ⑫利用できる環境にあっても利用されていない地域公共交通
- ⑬利用の多い自動車から公共交通への転換への可能性
- ⑭世代間による情報取得メディアの違い
- ⑮地域公共交通の充実や維持・確保に向けた行政への期待
- ⑯新しい移動手段等の導入に向けた取組への期待

【方向性】

方向性① 利便性向上、組合せの最適化

域内交通と広域交通がスムーズにつながる地域公共交通ネットワークの構築

- 県民の移動の多くは居住市町内で収まる場合が多く、日常生活を支える移動手段の充実が重要。
- あらゆる輸送資源を活用し、地域の実情にあわせた移動手段を確保。
- 域内交通と広域交通との乗継利便性を、ダイヤ調整や待ち環境の改善などにより高め、域内交通と広域交通を効率的に連携させる対策が必要。

方向性② 新たな展開

新しい移動手段・サービスの導入促進 やリニア中央新幹線への対応

- 自動運転など新技術を活用しながら、少ない移動量を効率的に輸送するなど、新たな移動手段・サービス導入への取組が必要。
- リニア駅と県内各地を結ぶ二次交通の充実が必要。

方向性③ 維持・確保

地域公共交通への支援や利用促進に向けた取組の充実

- 公共交通の維持・確保に向けた支援やその在り方検討の取組が必要。
- 利用できる環境にあっても利用しない人が多い中、利用促進のための情報発信や教育も併用して進めることが重要。
- 地域生活を守るうえでの地域公共交通の重要性の理解醸成が必要。