

大台町地域公共交通計画

令和6年（2024年）2月

大 台 町

目 次

I	計画の概要	1
	1. 背景・目的	1
	2. 計画の位置づけ	1
	3. 計画の区域	2
	4. 計画期間	2
II	地域及び公共交通の現状	3
	1. 地域の概況	3
	2. 公共交通の現状	21
	3. 大台町がめざす姿（主な上位・関連計画）	39
III	町民の外出状況など	42
	1. 町民へのアンケート	42
	2. 町営バス利用者へのアンケート	48
	3. （参考）AI オンデマンド交通実証実験の結果	52
	4. （参考）医療 MaaS に関する取組	56
IV	今後に向けた課題	58
	1. 公共交通の現状と問題	58
	2. 今後に向けた課題と着眼点	61
V	大台町の公共交通がめざす姿と方針	63
VI	今後の取り組み（事業）	66
	1. 取り組み（事業）の体系	66
	2. 各取り組み（事業）の概要	68
	3. 将来の公共交通ネットワーク	85
VII	今後の進め方	86



1. 背景・目的

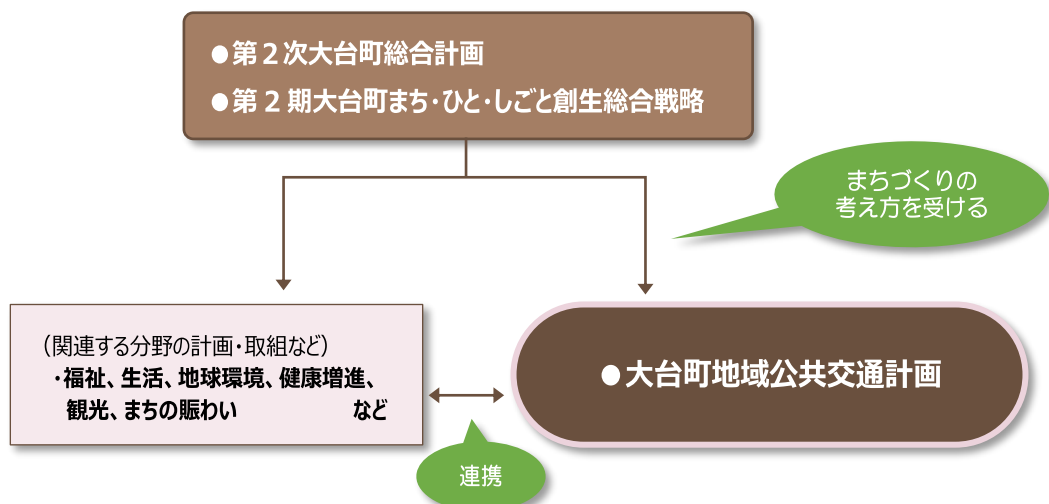
本町の公共交通は、広域移動の基軸となる JR 紀勢本線、三重交通路線バス、さらに町内移動を担う町営バスやデマンドタクシーなどが運行しています。その一方、人口の減少や自家用車を中心とした移動の増加に伴い、利用客が減少していることに加え、運行事業者の乗務員不足・高齢化が深刻化しており、きわめて厳しい運営状況にあります。今後も少子・高齢化が進展する見通しであり、クルマを運転できない高齢者や学生などをはじめとする町民の日々の外出手段として、公共交通の重要性は高まっていくものと考えられます。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成 19 年施行)が平成 26 年、令和 2 年、さらには令和 5 年に一部改正され、地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通の再構築を進めることとされています。また「大台町総合計画」においても、公共交通の利用促進と維持に努めるとともに需要に見合う持続可能な公共交通網の構築を取組の一つとして掲げています。

これらの背景から、この度、地域や公共交通の現状、本町のまちづくりを踏まえ、町民・利用客、各公共交通の運行事業者、各分野の関係者・行政などが一体となって取組を進められるよう、今後の取組の方向性、考え方を示す計画として「大台町地域公共交通計画」を策定しました。

2. 計画の位置づけ

「大台町地域公共交通計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 41 号)」に基づくとともに、本町のまちづくりの最上位計画である「大台町総合計画」の考え方を踏まえた計画であり、各分野の関連計画との連携を図りながら取組を進めます。



3. 計画の区域

本計画の計画区域は、**大台町全域** とします。

4. 計画期間

計画期間は、**令和6年度(2024年度)～令和10年度(2028年度)**の5年間とします。



本町の地勢、人口、施設の立地状況などに関する地域の概況、及び町内を運行する鉄道・バスなどの公共交通の現状は、以下のとおりです。

(※以下は、令和4年度に行った基礎調査期間に入手可能な情報をもとに整理したものです。)

1. 地域の概況

1-1. 位置・地勢

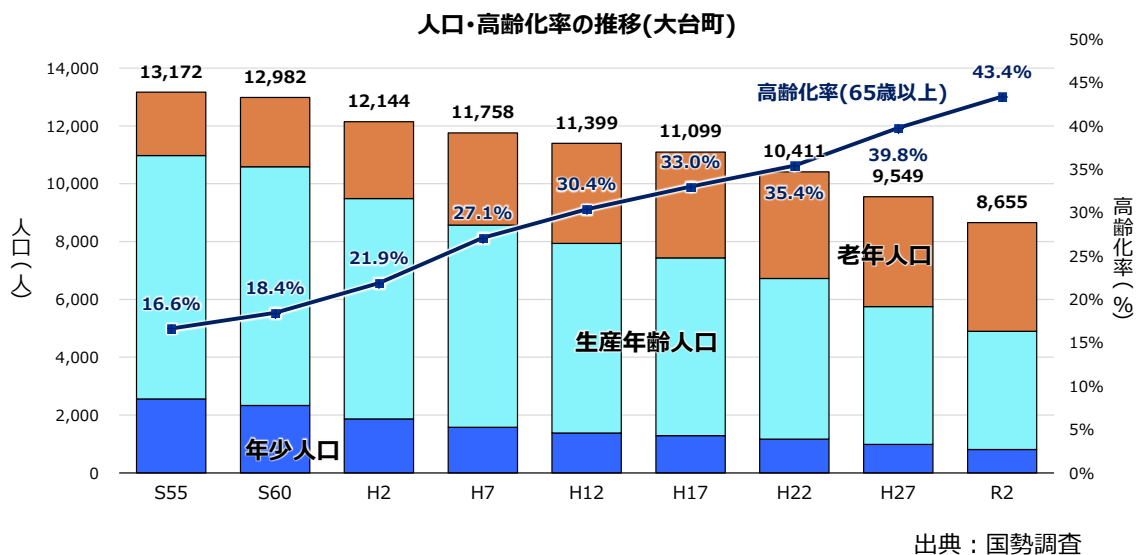
- 本町は、三重県の中南勢地域の南西部に位置し、松阪市、多気町、度会町、大紀町、紀北町、及び奈良県の川上村、上北山村に隣接しています。
- 本町の面積は362.86km²で県内の町では最大であり、その内93%を森林が占めています。大台ヶ原を源とする一級河川「宮川」が町の中央を流れ、町全体が大台ヶ原・大峯山・大杉谷ユネスコエコパークに登録されるとともに、宮川の源流部は吉野熊野国立公園、上中流部は奥伊勢宮川峡県立自然公園に指定された自然豊かな町です。
- 平成18年に旧大台町と旧宮川村が合併した広大な町域に約8千5百人の町民が暮らしており、三瀬谷地区を中心とした市街地に人口が集まる一方、それ以外の地区にも、居住地が広がっています。



1-2. 人口などの状況

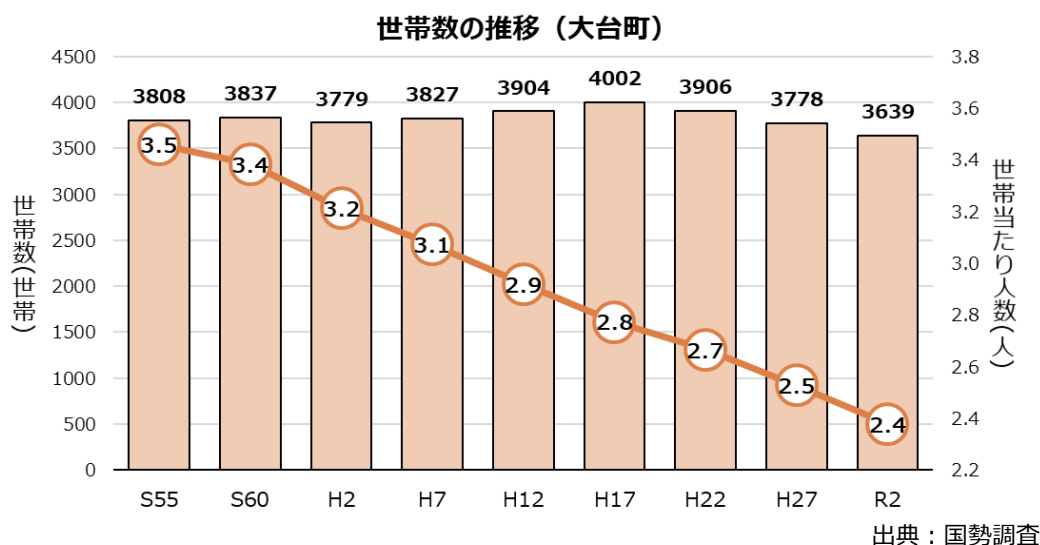
(1) 人口の推移

- 本町の総人口は昭和 50 年代から減少が続いており、現在は9千人を下回っています。
- また、少子・高齢化が進展し、高齢化率は 4 割を超えています。高齢化の進展に伴い、今後の外出手段の確保がますます重要になると考えられます。



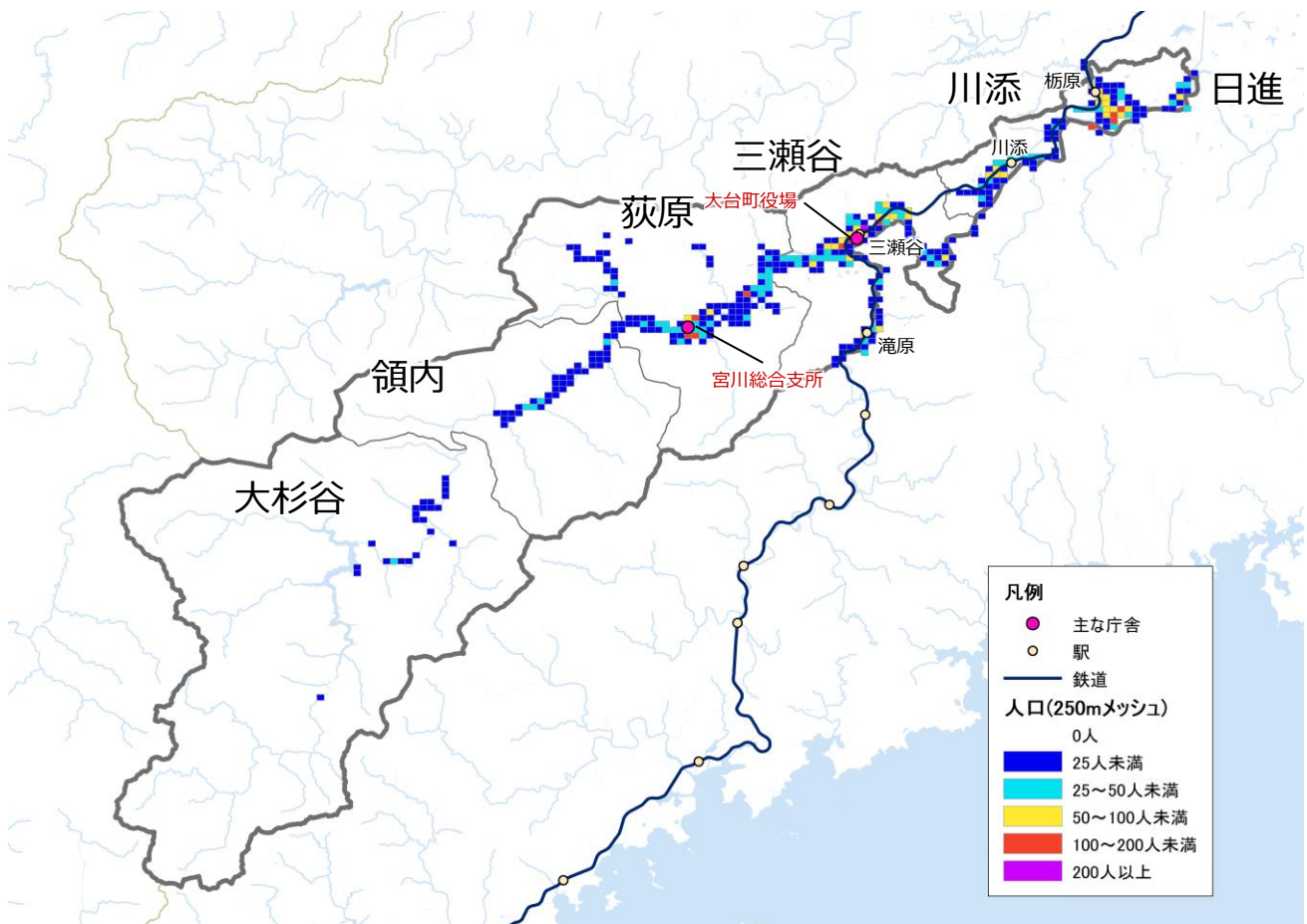
(2) 世帯数の推移

- 人口が顕著に減少している中、世帯数は大きくは減少しておらず、世帯当たりの人数が減少している状況です。
- 世帯の構成が変化することで、今後、家族や地域での助け合いなどにも影響する可能性があります。



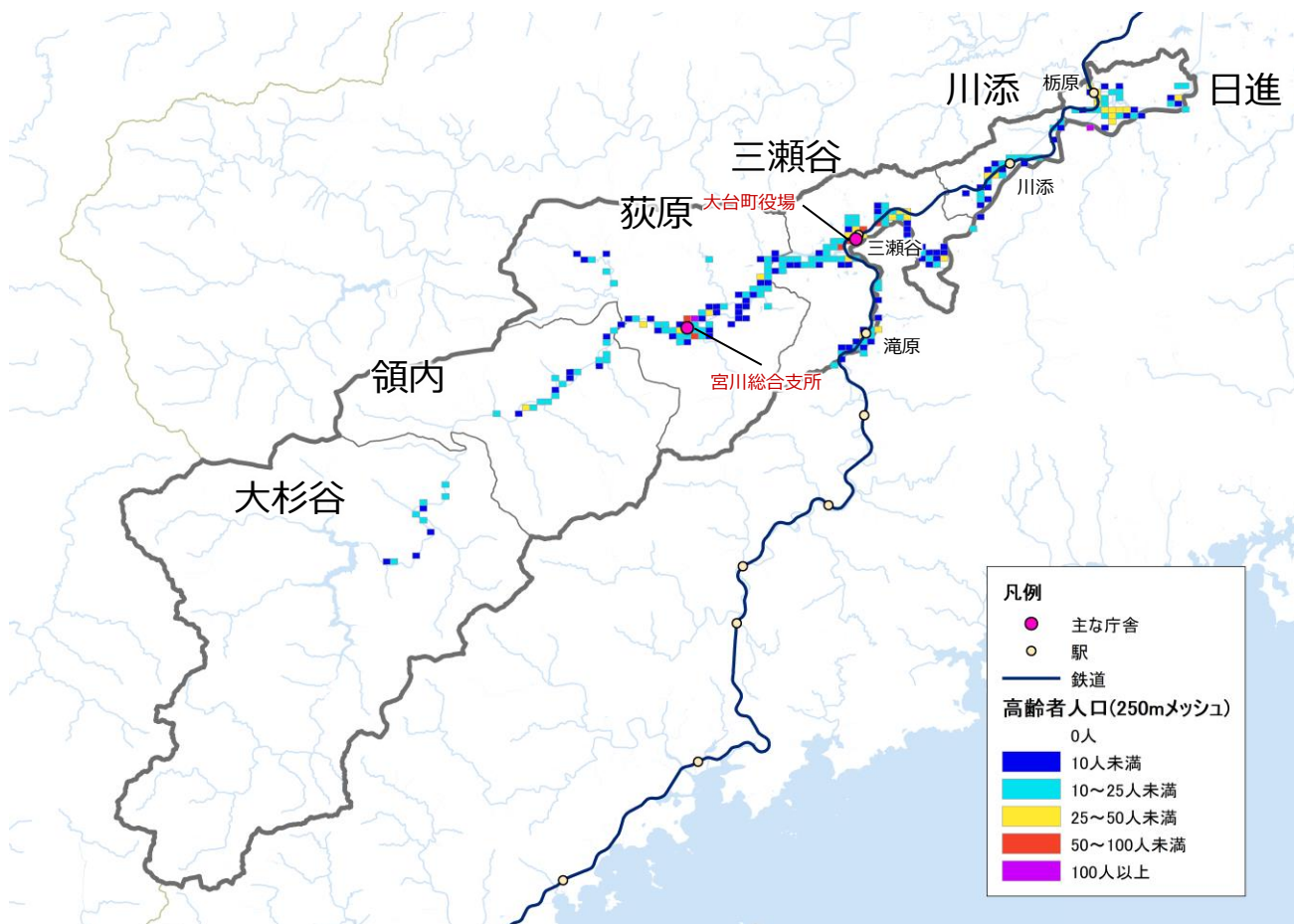
(2) 人口の分布状況

- 人口は町を流れる一級河川「宮川」に沿って幅広く分布しており、大台地域では三瀬谷駅周辺の三瀬谷地区に、宮川地域では宮川総合支所周辺の荻原地区に多く分布しています。
- また、地区別の人口は三瀬谷地区が最も多く、町西部に位置する大杉谷地区が最も少なく、次いで領内地区が少なくなっています。
- 高齢化率は町西部に位置する大杉谷地区が最も高く6割、次いで領内地区が5割となっており、町東部に位置する日進地区が3割と最も低くなっています。



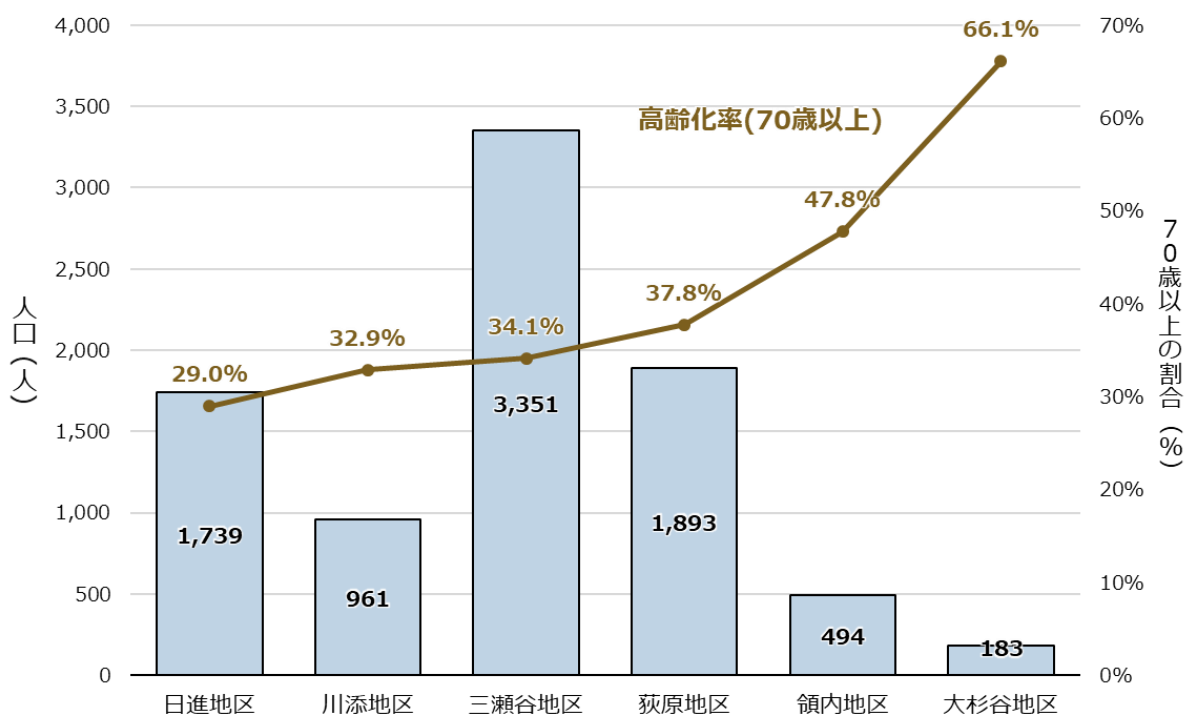
出典：国勢調査（令和2年）

(3) 高齢者人口の分布状況



出典：国勢調査（令和2年）

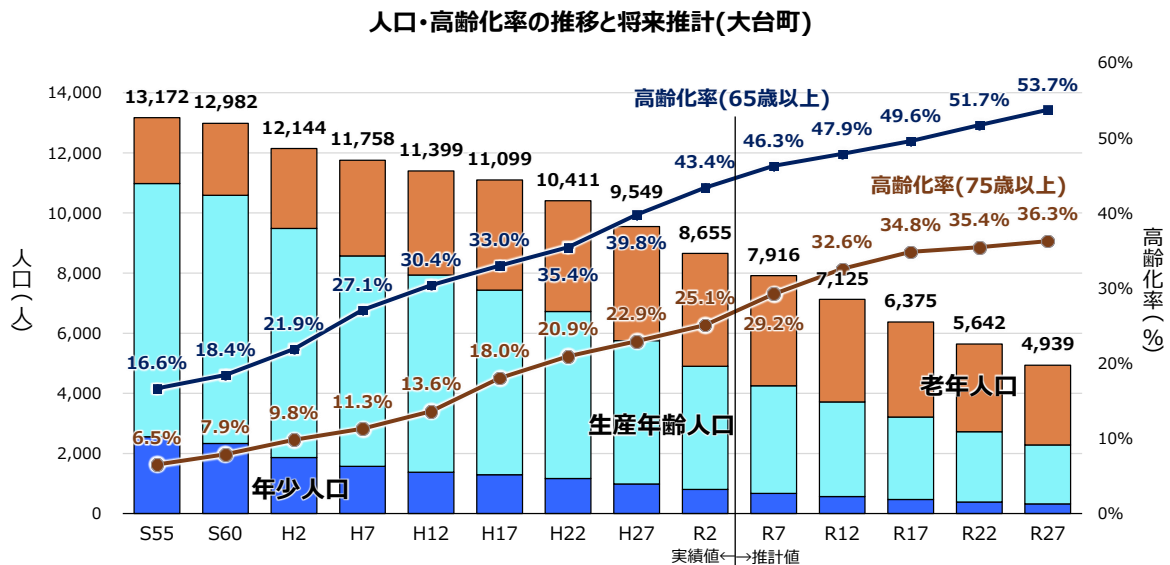
(4) 地区別の人口などの状況



出典：大台町資料（令和4年10月）

(5) 将来人口の見通し

- 本町の人口は昭和 50 年代から減少が続いており、将来的にもその傾向は続くことが予想されています。
- 令和 27 年度には総人口が約 5 千人になると見込まれており、また、令和 22 年度には高齢化率（65 歳以上）が 5 割を超えると見込まれています。



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計

1-3. 主な施設の立地状況

(1) 公共施設などの立地状況

- 公共施設については、大台町役場本庁が三瀬谷地区に位置し、各地区には支所や出張所が設置されています。
- 医療機関については、大台地域の三瀬谷地区には大台厚生病院と個人診療所が、川添地区・日進地区には個人診療所がそれぞれ設置されています。また、宮川地域では荻原地区に報徳診療所が、大杉谷地区には大杉谷診療所が設置されています。
- 公共交通の停留所が敷地内に設置されている主な施設としては、大台厚生病院、宮川総合支所、報徳診療所などがあります。



宮川総合支所



報徳診療所



大台町役場



大台厚生病院

(2) 店舗などの立地状況

- 比較的規模の大きいスーパー、ドラッグストアなど（道の駅奥伊勢おおだい、マックスバリュ、ココカラファイン、コメリ、ムトウなど）は、いずれも三瀬谷地区に位置しています。
- また、地域密着型のスーパー（キッチン海ものがたり）が、日進地区、荻原地区に位置しています。
- これらの店舗は、利用客が自宅から歩いて訪れるには遠い場所に位置していますが、いずれも、店舗周辺には公共交通の停留所が設置されています。また道の駅奥伊勢おおだい、キッチン海ものがたり（日進地区）は敷地内に停留所が設置されています。



キッチン海ものがたり（宮川店）



道の駅奥伊勢おおだい



マックスバリュ大台店



キッチン海ものがたり

(3) 学校の立地状況

- 本町には小学校が4校、中学校が2校、県立高校が1校設置されています。
- 県立高校の昴学園高等学校には、町内外の生徒が在籍し、通学しています。



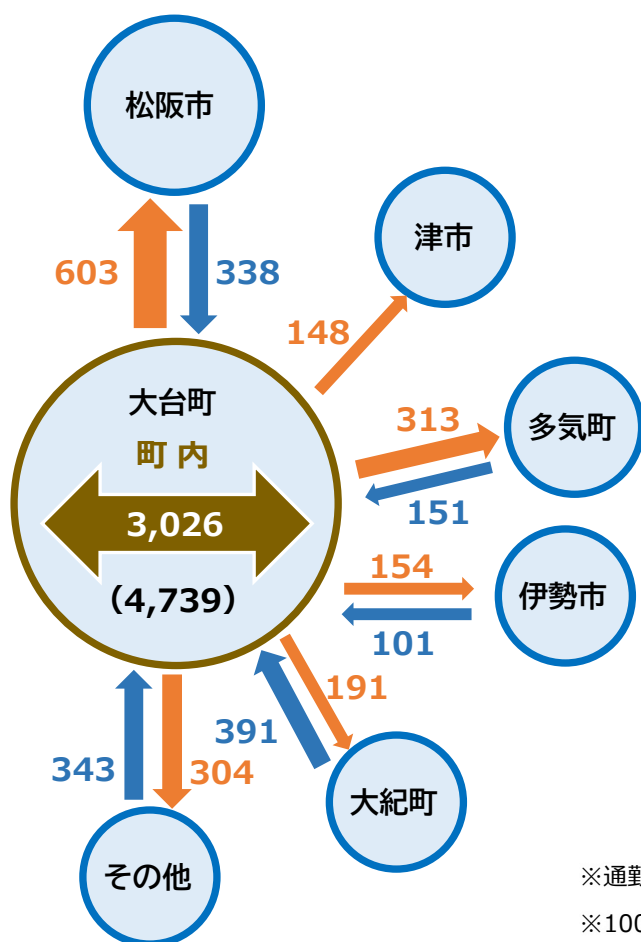
県立昴学園高等学校

1-4. 町民などの外出の状況

(1) 通勤・通学

- 本町の通勤・通学の状況は、町内に通う人が全体の約 6 割を占めています。一方、町外へ通勤・通学する人の中では、松阪市に通う人が最も多く、次いで多気町、大紀町の順となっています。

大台町の通勤・通学状況



- () : 通勤・通学をする町民
- ↔ : 町内で通勤・通学をする町民
- : 町外へ通勤・通学をする町民
- ← : 町外から本町へ通勤・通学をする人
- その他 : 通勤・通学をする人が 100 人未満の自治体

※通勤・通学先が「不詳」「外国」となる移動を除きます。

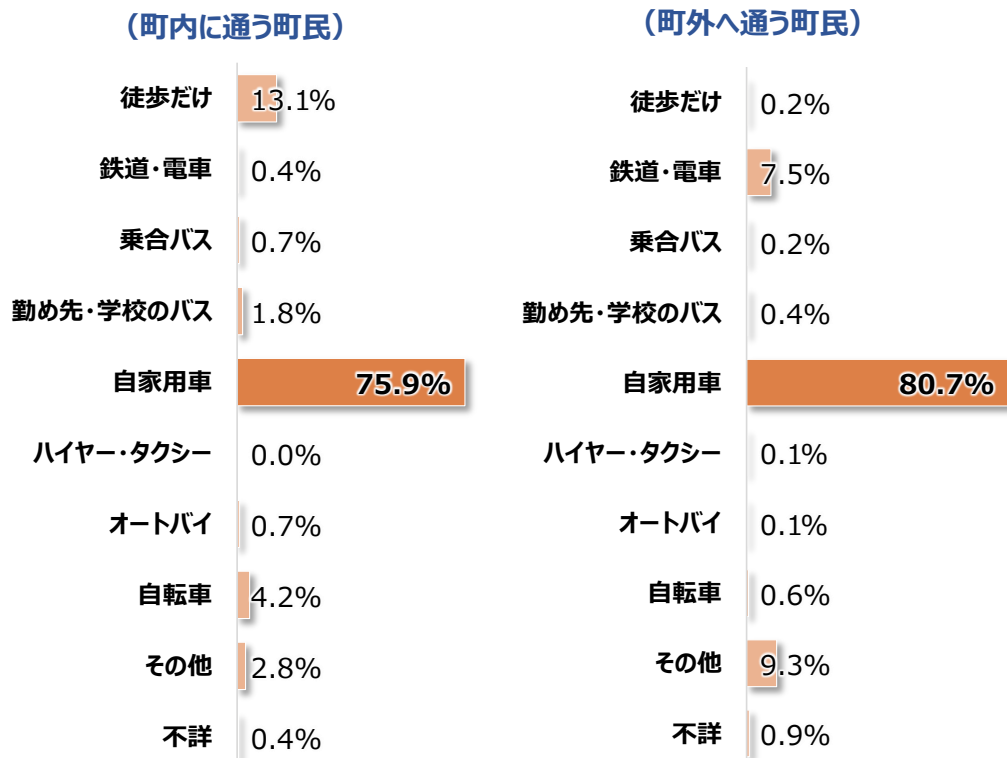
※100 人以上の移動のみ表示しています。

出典：国勢調査（令和 2 年）

(2) 通勤・通学的手段

- 町民の通勤・通学的手段は、町内に通う人、町外へ通う人のいずれも、クルマが最も多く、公共交通を利用する人は少なくなっています。

町民の通勤・通学の交通手段

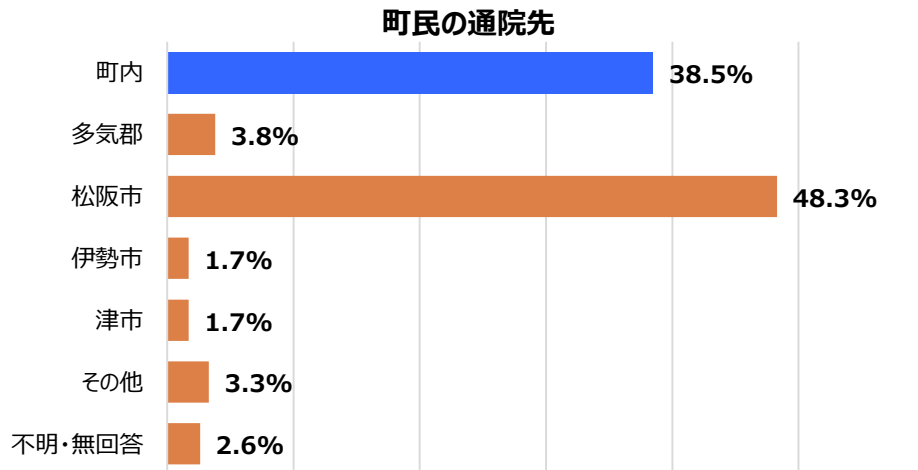


※その他には複数の交通手段の利用を含みます。

出典：国勢調査（令和2年）

(3) 通院

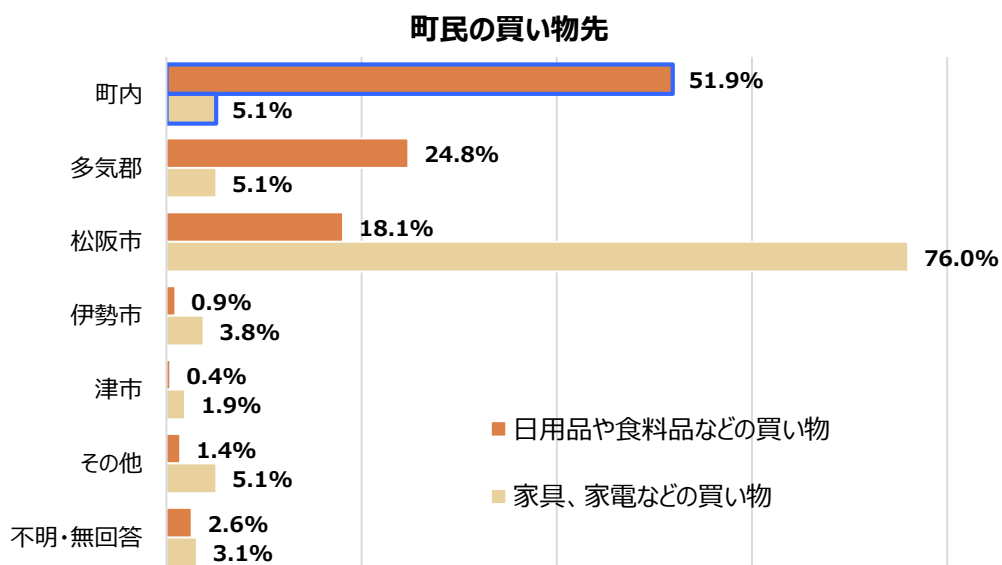
- 町民の通院先は、町内の医療機関への通院が 4 割程度を占めています。町外の医療機関への通院先では松阪市が最も多くなっています。



出典：大台町まちづくりアンケート（令和 2 年度）

(4) 買い物

- 日用品や食料品などの買い物については、町内の店舗を利用する町民が最も多くなっています。
- 家具、家電などの買い物については、町内の店舗を利用する町民は少なく、松阪市の店舗を利用する町民が最も多くなっています。



出典：大台町まちづくりアンケート（令和 2 年度）

1-5. 観光の状況

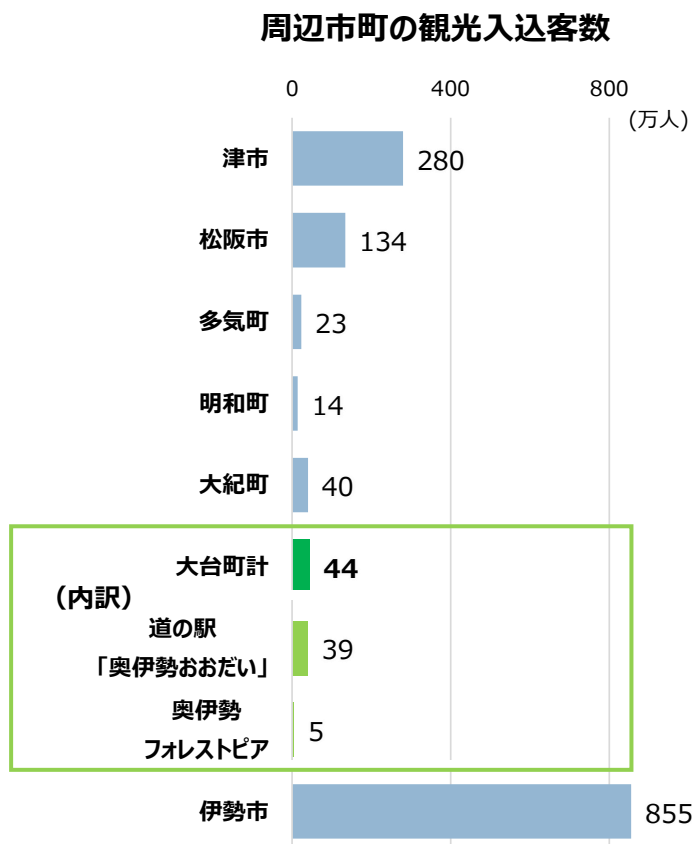
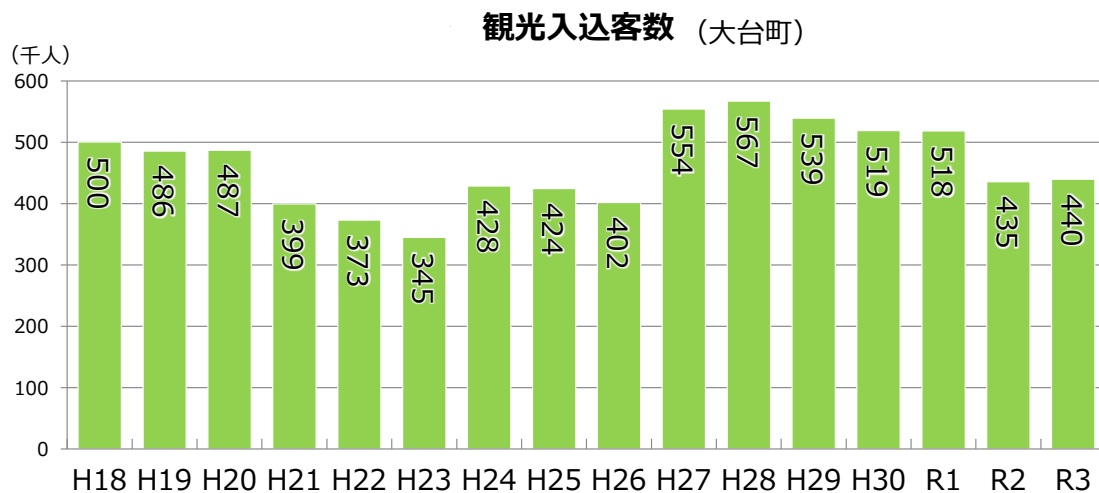
(1) 主な観光スポット

- 本町は、全域が大台ヶ原・大峯山・大杉谷ユネスコエコパークに指定されているほか、一部が国立公園、県立自然公園に指定されており、大自然の魅力に恵まれています。また本町には、水上アクティビティ、歴史などの観光資源があります。
- 本町の観光スポットの多くは、来訪者が駅から歩いて訪れるには遠い場所に位置しており、多くの人はクルマにより来訪しています。



(2) 観光入込客数

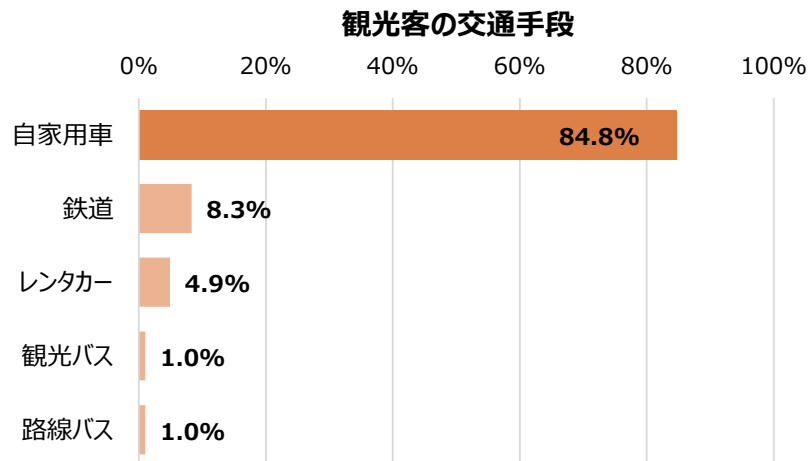
- 本町の観光入込客数は、近年 50 万人以上で推移していましたが、コロナ禍で落ち込みがみられます。
- 中南勢地域の市町の中では、津市や松阪市と比較して、本町の観光入込客数は少ない状況です。



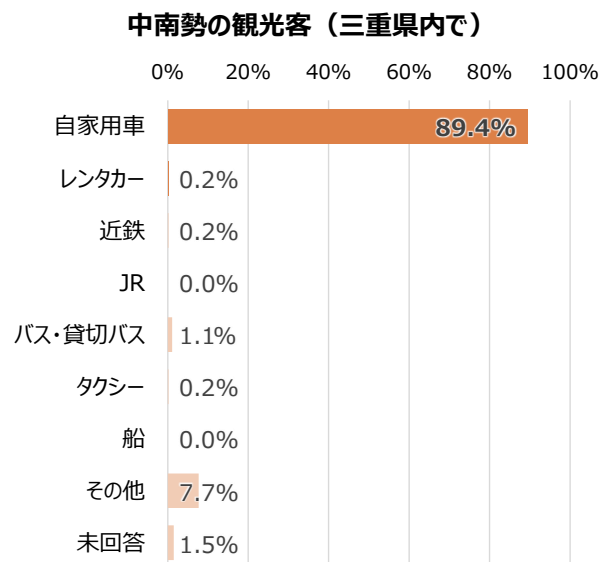
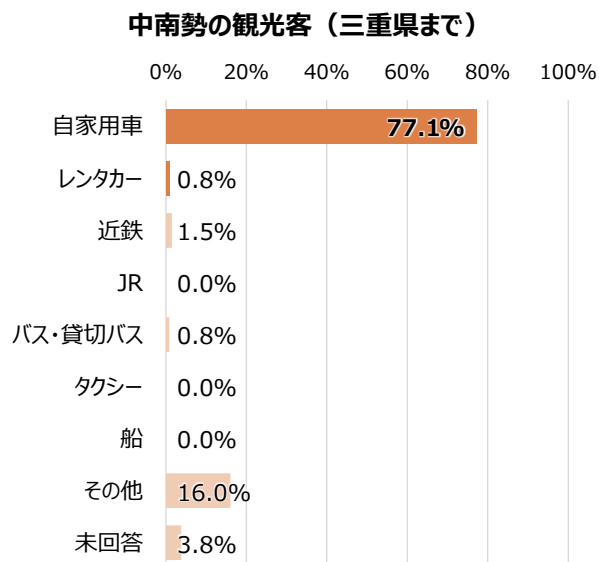
出典：三重県観光客実態調査(令和3年度)

(3) 観光客の交通手段

- 本町を訪れる観光客はクルマを利用する人が大半で、8割以上が自家用車で来訪しており、鉄道やバスで訪れる人は少ないのが現状です。
- この傾向は中南勢地域全体としても同様であり、観光客が三重県を訪れ、県内を周遊する交通手段は、自家用車が最も多くなっています。



出典：大台町観光振興計画
(大台町観光地アンケート H30～31)



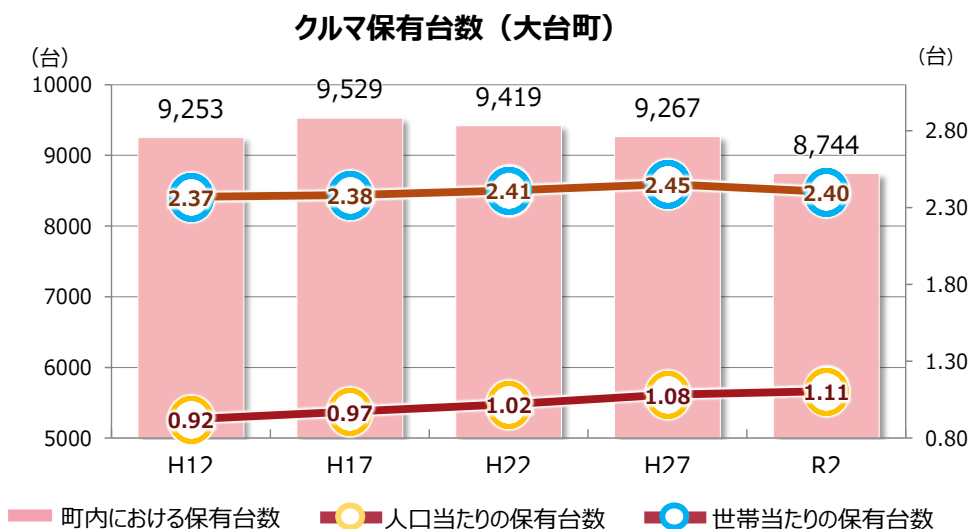
出典：三重県観光実態調査（令和3年度）

1-6. 町民のクルマ利用などの状況

(1) クルマ利用の状況

・クルマの保有状況

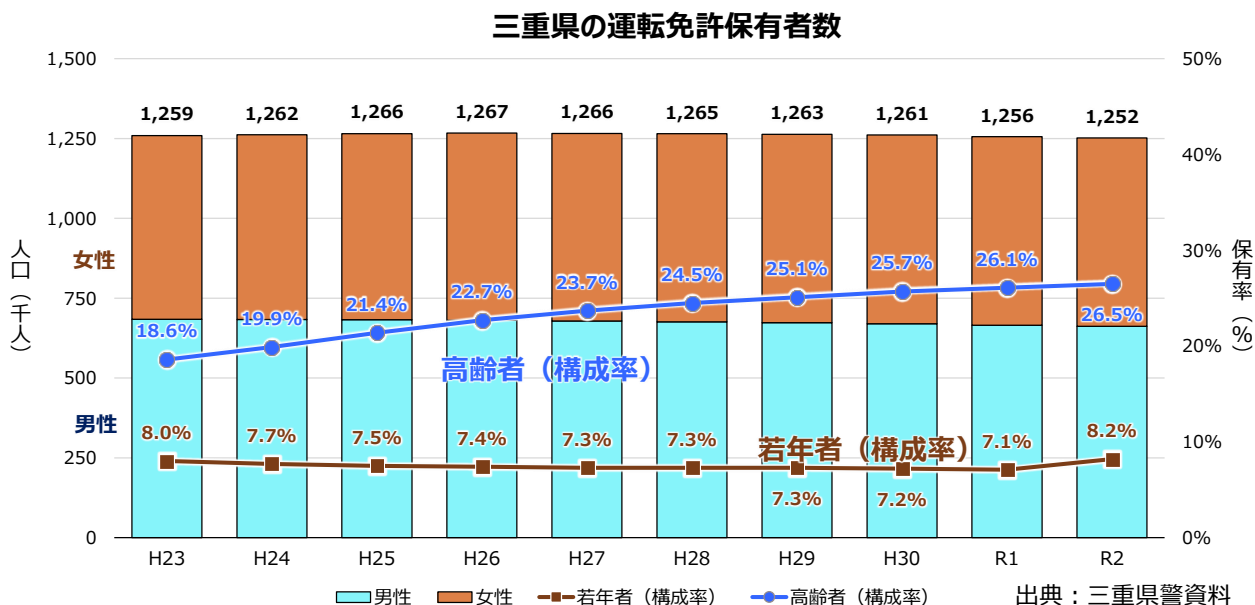
- 町民のクルマ保有台数は、近年減少傾向にあるものの、1世帯当たりの保有台数は2台以上となっています。また15歳以上の人口1人当たりの保有台数は1台以上で増加傾向が続いています。



出典：三重県統計書

・運転免許の保有状況

- 三重県の運転免許保有者数は、ほぼ横ばい傾向ですが、運転免許保有者のうち高齢者の占める割合が高くなってきています。



出典：三重県警資料

(2) まちなかの賑わいなど

- 道の駅奥伊勢おおだいや隣接する店舗敷地内では利用客が多く賑わいを感じられますが、利用客の多くはクルマで訪れているため、三瀬谷駅周辺を歩いて周遊する人は少ない状況です。
- クルマでの移動は非常に便利ですが、まちなかの賑わいには繋がりにくく、CO2 の排出による環境への負荷や、運動不足による健康への悪影響も潜在的な問題として考えられます。

三瀬谷地区の状況



道の駅奥伊勢おおだい



マックスバリュ大台店



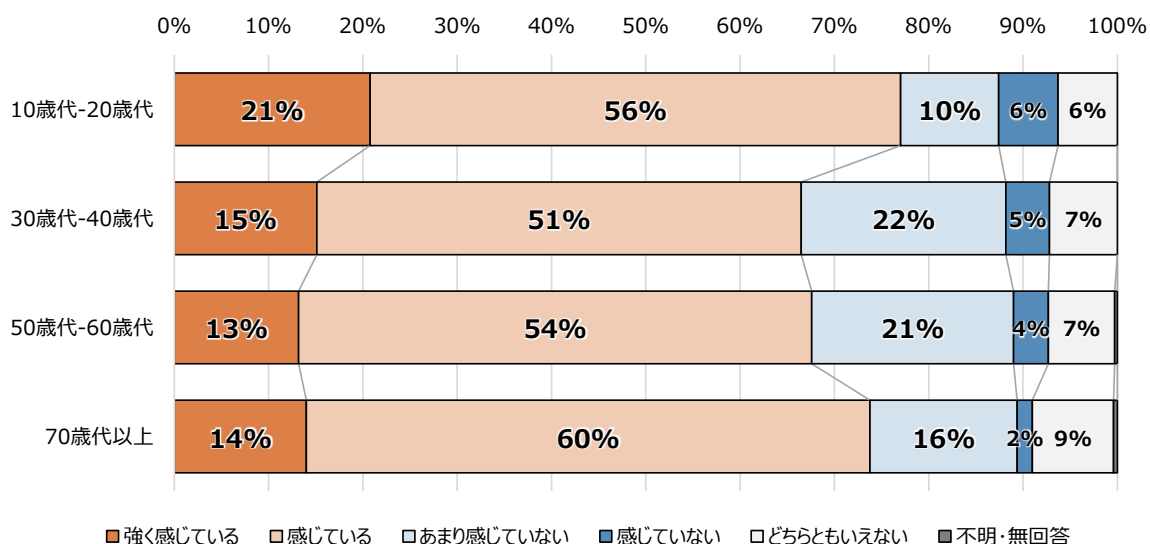
JR 三瀬谷駅周辺

1-7. 町民の意識など

(1) 大台町への愛着

- 多くの町民が、本町に愛着を感じると回答しています。年代別では、特に若年層の本町への愛着が高くなっています。

大台町への愛着（年代）

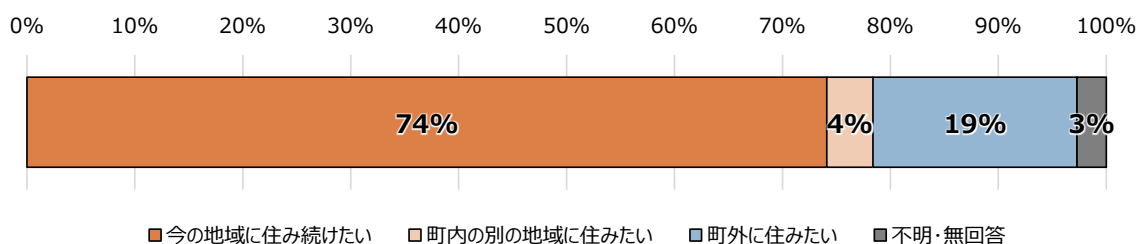


出典：大台町まちづくりアンケート（令和2年度）

(2) 大台町への定住意向

- 町民の7割以上が、現在の地域に住みたいと考えており、定住意向は高くなっています。

今後も住み続けたいか



出典：大台町まちづくりアンケート（令和2年度）

2. 公共交通の現状

2-1. 公共交通ネットワークの概要

- 本町の公共交通ネットワークは、町内を運行する町営バスとデマンドタクシー、主に町外への移動を担う三重交通路線バス、JR 紀勢本線により構成されています。



2-2. 鉄道（JR紀勢本線）

(1) 概要

- JR 紀勢本線は中南勢地域の広域的な交通を担う主要路線となっており、亀山駅から本町及び津市、松阪市などの沿線市町を経由して、新宮駅（和歌山県）方面をつないでいます。
- 本町には栃原駅・川添駅・三瀬谷駅・滝原駅の4つの駅があり、その中でも三瀬谷駅には特急「南紀」が発着し松阪駅や名古屋駅まで直接アクセスできます。三瀬谷駅には三重交道路線バス、町営バス、デマンドタクシーが発着し、三瀬谷駅から町内の各地区をつないでいます。また、栃原駅・滝原駅にはデマンドタクシーのみ発着しています。



1) 運行概要

平日・休日ともダイヤは同じで、普通列車は、亀山方面行き、新宮方面行きとも9本が運行されています。三瀬谷駅の亀山方面行きの始発列車は5時台発、亀山方面からの最終列車は22時台着（三瀬谷駅止まり）です。

亀山方面行きの普通列車の多くは多気駅止まりであり、乗り継ぎが必要です。三瀬谷駅に発着する特急「南紀」は上下線とも4本運行されており、松阪駅や名古屋駅などの主要な駅へ直接アクセスできます。

2) 待合環境など

本町の駅はいずれも無人駅で改札はありません。駅舎には待合室はありますが、売店やテーブルなどの設備はありません。



3) 他の公共交通の発着など

三瀬谷駅には三重交通路線バス、町営バス、デマンドタクシーが発着しています。柘原駅・滝原駅にはデマンドタクシーのみ発着しています。いずれの駅の駅舎にも他の公共交通の運行案内はありません。



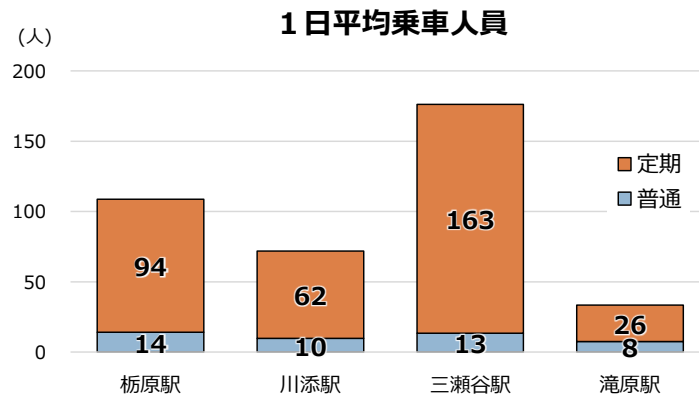
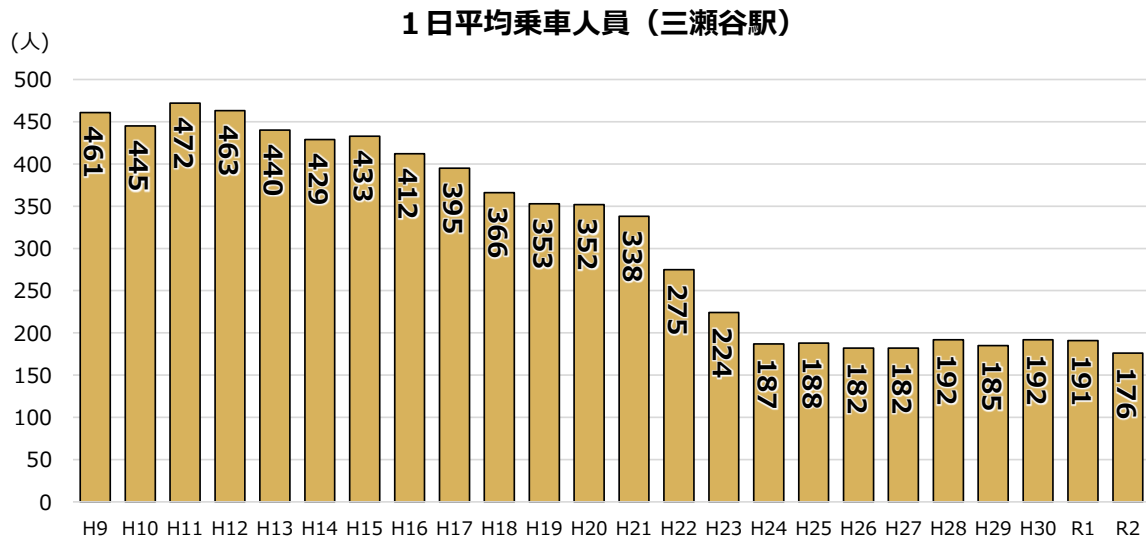
4) 駅舎の立地状況

いずれの駅舎も線路の片側 1 か所のみを設置されており、出入口がある駅前から、駅裏への連絡道については整備されておらず、JR 紀勢本線の利用にあたっては利便性の向上が求められています。また、三瀬谷駅周辺においては、道の駅奥伊勢おおだい、観光案内所である奥伊勢テラス、スーパーマーケットなどの店舗が駅裏に位置しており、三瀬谷駅から駅裏への移動手段の確保が大きな課題となっています。



(2) JR紀勢本線の利用状況

- 三瀬谷駅の1日平均乗車人員は年々減少しています。近年の乗車人員は1日200人未満で、平成9年から約6割減少しています。
- 乗車にあたっては定期券の利用が大半を占めています。



出典：三重県統計書

2-3. バスなど

(1) 概要

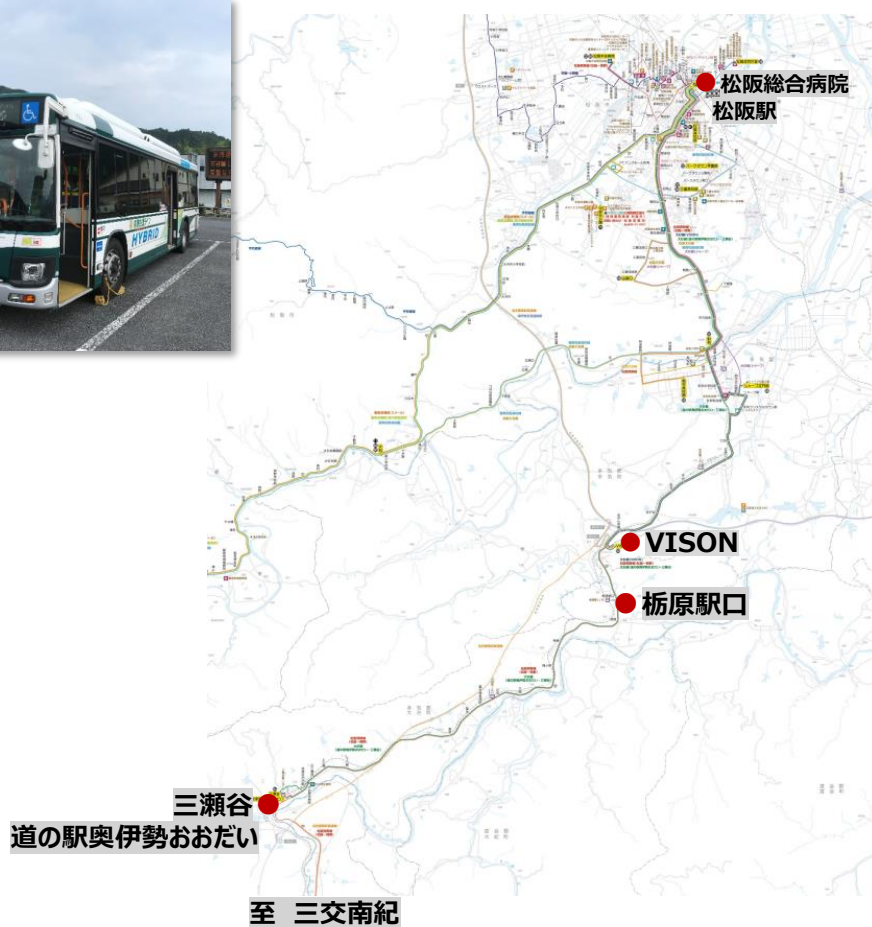
- JR 紀勢本線を除いた本町を運行する公共交通は、三重交通路線バス、町営バス、デマンドタクシーとなっています。
- 三重交通路線バスは、本町を通る国道 42 号に沿って運行されており、松阪から熊野までを結ぶ松阪熊野線と、松阪から三瀬谷までを結ぶ大杉線の 2 路線があります。
- 町営バスは三瀬谷から大杉谷を結ぶ廃止代替路線が「宮川」に沿って運行し、南岸中心路線が江馬から泉方面、栗谷方面を結んでおり、廃止代替路線へ接続しています。
- デマンドタクシーは大台地域の上菅・下菅線、長ケ線、滝広線、千代・柳原線の 4 路線について町内を主に運行するタクシー事業者に委託し運行しています
- 隣接する大紀町が運行する「Cバス」が本町に乗り入れています。



(2) 三重交通路線バス（大杉線・松阪熊野線）

1) 運行概要

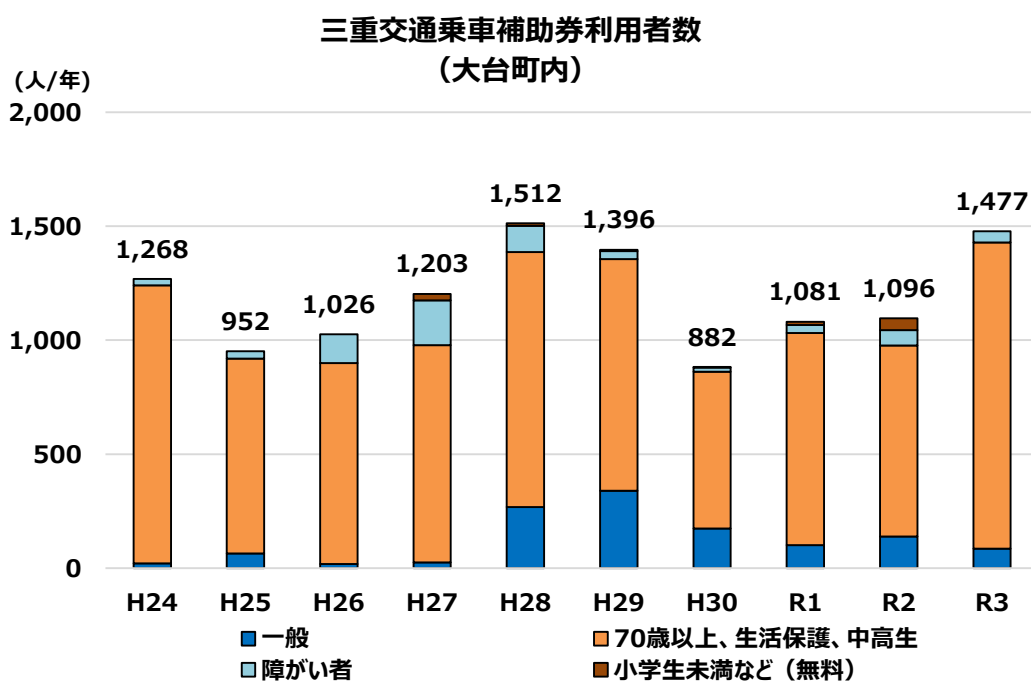
- 三重交通の大杉線は、三瀬谷・道の駅奥伊勢おおだい～松阪駅前の間を運行しており、松阪熊野線は、「三交南紀」（熊野市）～「松阪駅前」・「松阪中央病院」の間を運行しています。
- 両路線とも概ね同じ経路であり、大半の便が「道の駅奥伊勢おおだい」・「大台厚生病院」・「栃原駅口」を經由しています。
- 平日休日とも、運行便数は2路線計で松阪方面行き8便、三瀬谷方面行き8便です。そのうち「三瀬谷」に発着するのは、松阪方面行きの午前1便と、三瀬谷方面行きの午後1便のみです。



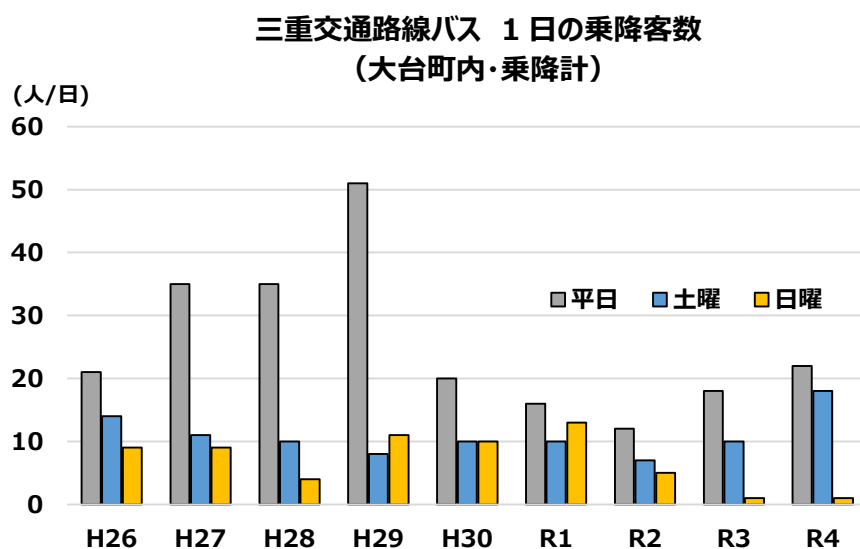
出典：三重交通 HP の図を基に作成

2) 利用状況

- 本町が発行する三重交通乗車補助券の利用者数は、令和元年度から増加傾向ではあるものの、年間 1,500 人以下となっています。三重交通乗車補助券利用者の区分は「70 歳以上、生活保護、中高生」が大半を占めています。
- 町内停留所の 1 日あたりの乗降客数は、平日及び土曜日では 20 人程度ですが、日曜日はほとんど利用がない状況です。



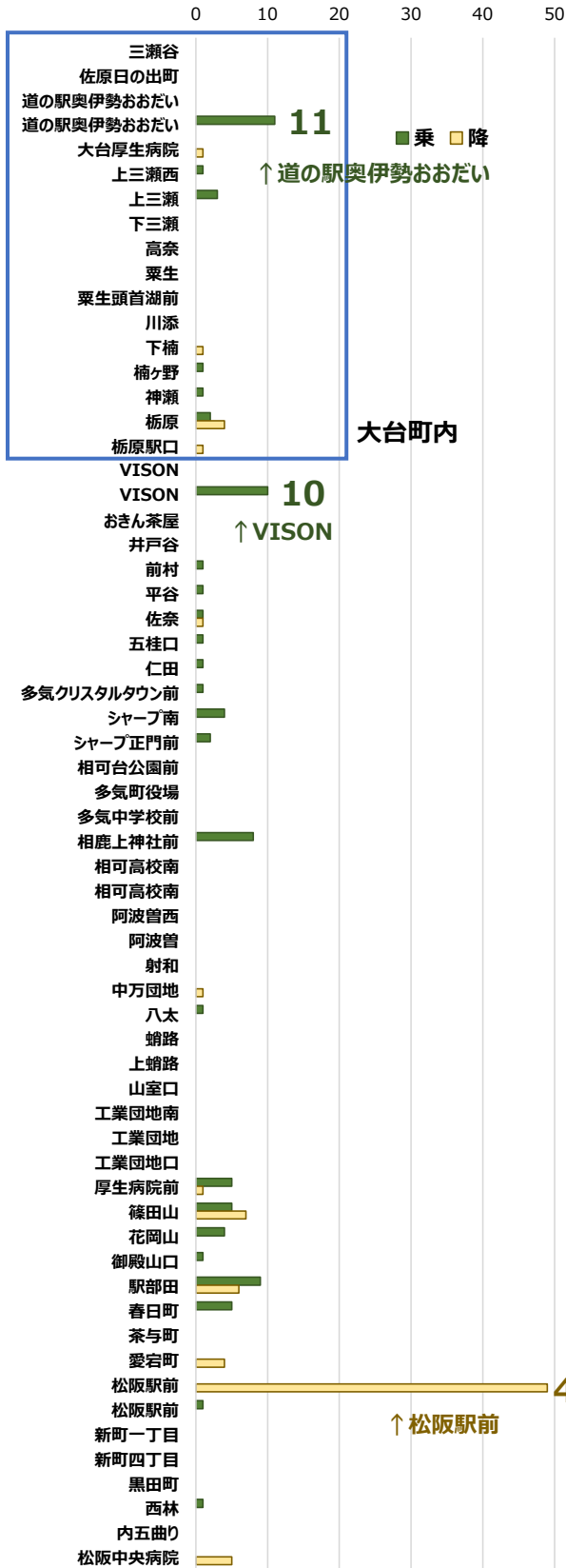
出典：大台町資料



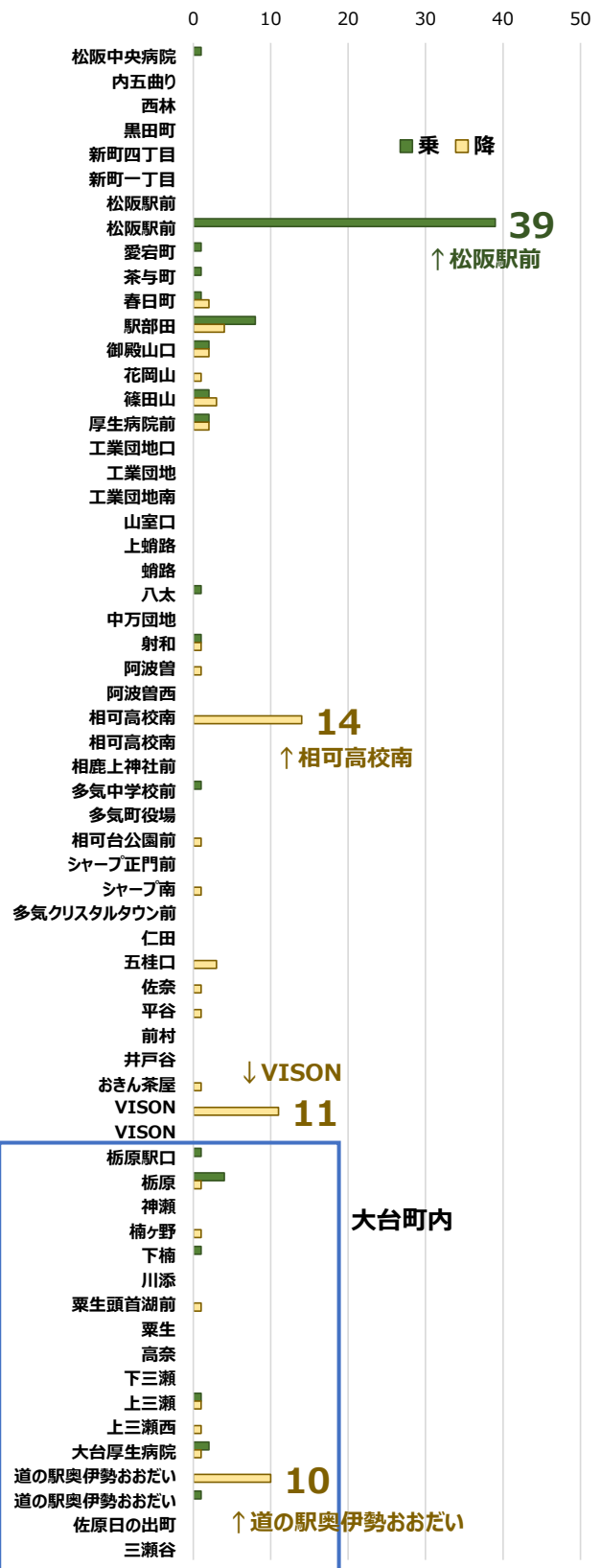
出典：三重交通資料

●路線全体で停留所別の利用状況を見ると、「道の駅奥伊勢おおだい」が若干多いものの本町内の乗降客数は少なく、松阪市内、多気町内の乗降客数が多くを占めている状況です。特に、松阪駅前での乗降客数が多くなっています。

乗降客数 松阪方面行き



乗降客数 大台方面行き



出典：三重交通資料（令和4年6月実施）
実施期間：令和4年6月の平日1日間のみ

(3) 町営バス（廃止代替路線、南岸中心路線（栗谷線・泉線））

1) 運行概要

- 町営バスは、廃止代替路線、南岸中心路線（泉線・栗谷線）の3路線を運行しており、いずれも荻原地区の「報徳診療所前」を経由する運行ルートになっています。
- 廃止代替路線は、「道の駅奥伊勢おおだい」・「三瀬谷（JR三瀬谷駅）」から「報徳診療所前」・「宮川総合支所」を経由し、「滝谷」・「大杉」までの区間を運行しています。
- 廃止代替路線は平日休日とも、運行便数は8往復運行しており、三瀬谷方面行きは6時台～17時台、大杉・滝谷方面行きは7時台～19時台に運行しています。運行期間については年中無休で運行しています。
- 南岸中心路線は、江馬から泉方面の区間を運行する泉線、江馬から栗谷方面の区間を運行する栗谷線が存在し、いずれの路線も「報徳診療所前」から発着し、廃止代替路線へ接続しています。スクールバスの空き時間を利用した運行であり、2路線ともに平日のみの運行で、泉線については午前1便、午後1便、栗谷線については午前2便、午後2便の運行をしています。栗谷線については曜日ごとに運行方向が分かれており、月・水・金曜日が上中木屋方面、火・木曜日は宮ノ谷方面を運行しています。

・運賃

均一料金制で、大人は1回300円です。障がいのある人、本町に住所を有する高校生、昴学園の生徒、70歳以上の町民は減額（1回100円）となります。

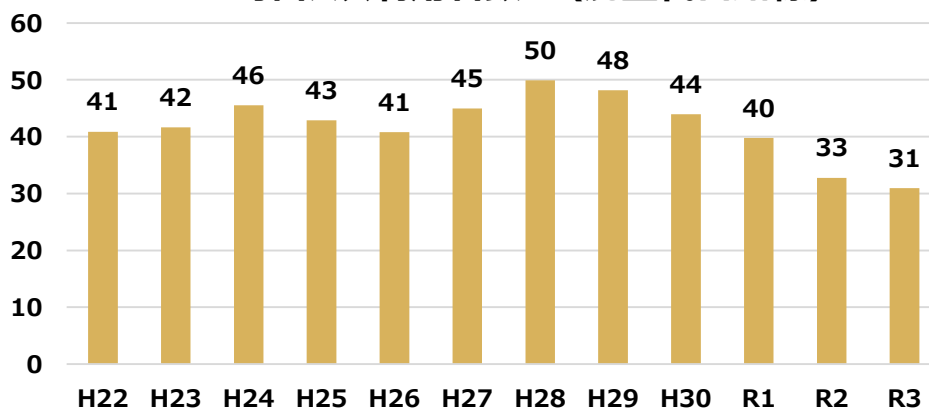
区分	区間	運賃
小学生未満	全区間	無料
小中学生		片道100円
上記以外		片道300円



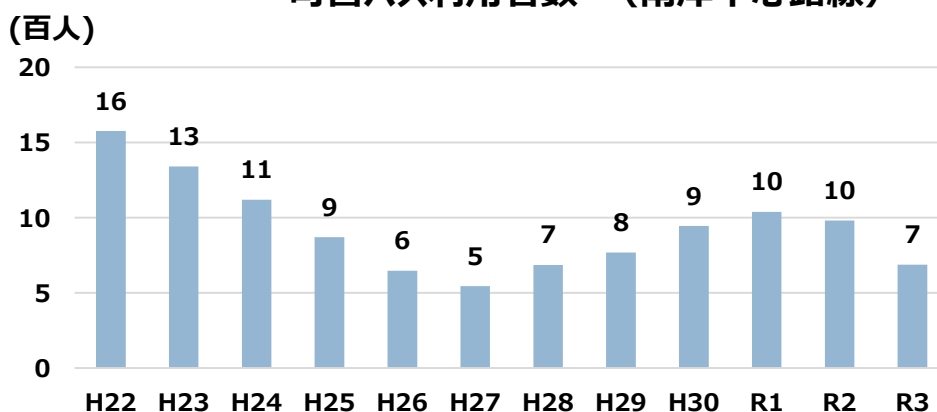
2) 利用状況

- 廃止代替路線の利用者数は平成 28 年度から減少しており、年間 3 万人程度となっています。
- 南岸中心路線の利用者数は平成 24 年度から年間千人以下となっています。

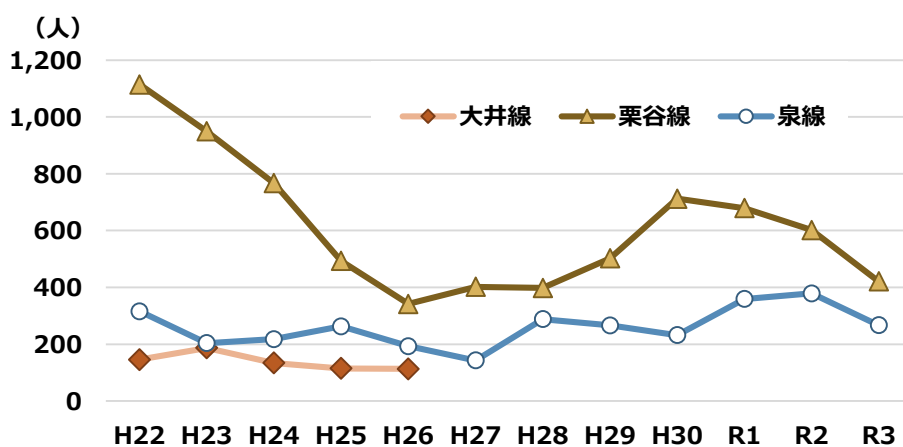
(千人) 町営バス利用者数 (廃止代替路線)



町営バス利用者数 (南岸中心路線)



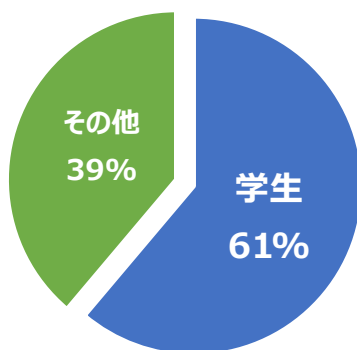
町営バス利用者数 (南岸中心路線 路線別)



出典：大台町資料

- 廃止代替路線の停留所別の 1 日あたりの乗降客数は、「報徳診療所前」・「江馬」・「三瀬谷（JR 三瀬谷駅）」・「道の駅奥伊勢おおだい」の利用が大半を占めています。
- 廃止代替路線の乗降客の 6 割程度が学生となっています。

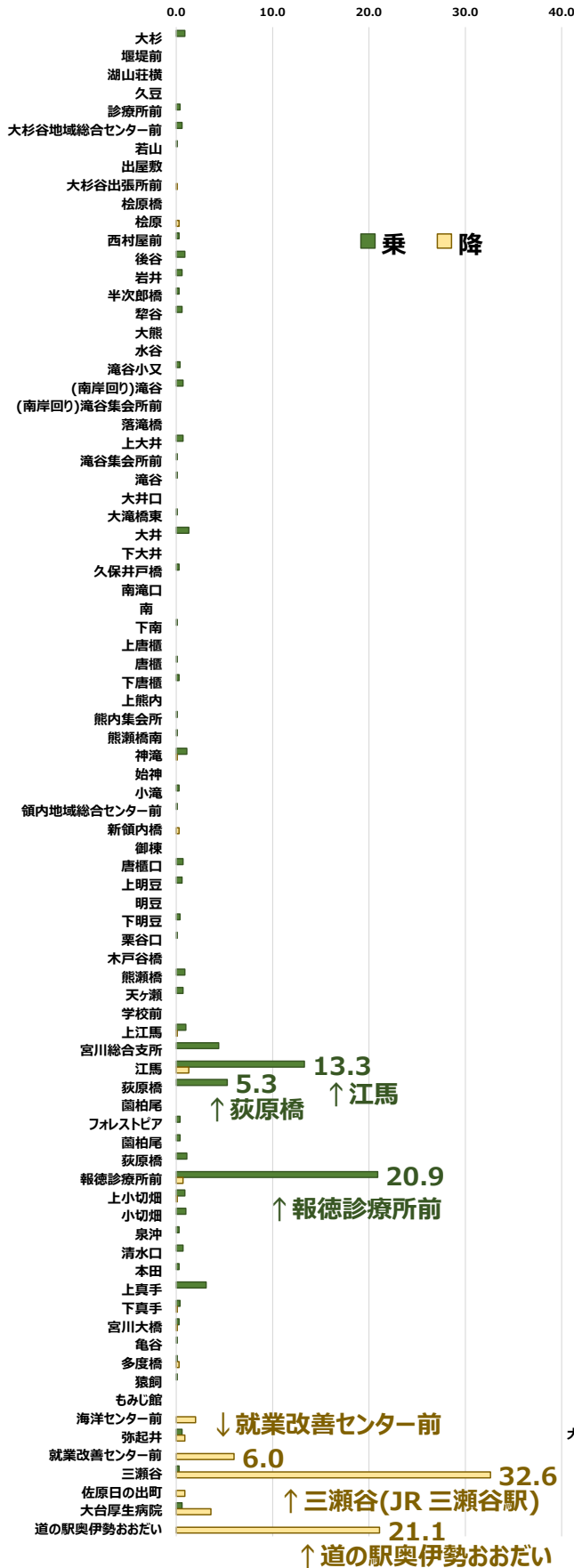
乗降客数の内訳（廃止代替路線）



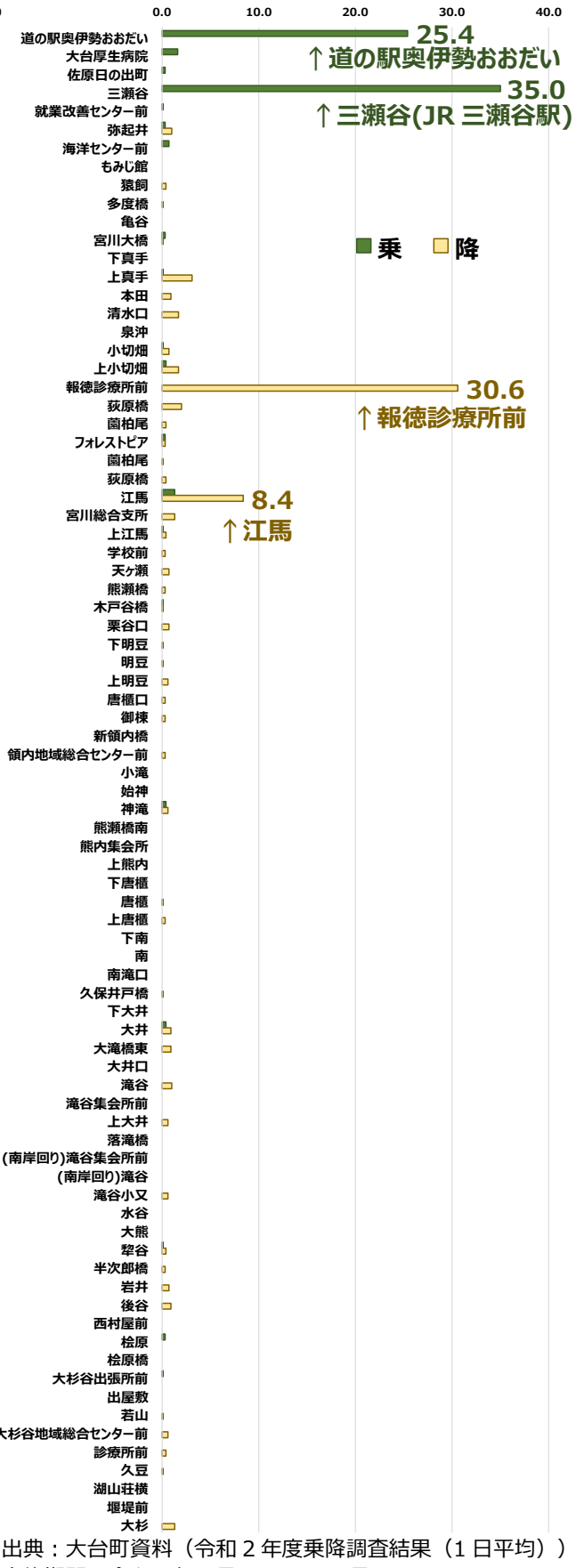
出典：大台町資料

（令和 2 年度乗降調査結果）

乗降客数 廃止代替路線
(大杉・滝谷⇒三瀬谷・道の駅奥伊勢おおい)



乗降客数 廃止代替路線
(道の駅奥伊勢おおい・三瀬谷⇒滝谷・大杉)



出典：大台町資料（令和2年度乗降調査結果（1日平均））
実施期間：令和2年9月28日～10月4日

(4) デマンドタクシー

1) 運行概要

- デマンドタクシーは大台地域の上菅・下菅線、長ケ線、滝広線、千代・柳原線の4路線を運行しています。各路線で停留所と時刻表が決まっており、予約に応じて運行する方式で、予約をすれば誰でも利用が可能です。
- いずれの路線も往路3便・復路3便で日祝は運休となります。
- 予約受付と運行は、町内を運行するタクシー事業者に委託しています。

・運賃

均一料金制で、大人は1回300円です。障がいのある人、本町に住所を有する高校生、昴学園の生徒、70歳以上の町民は減額（1回100円）となります。

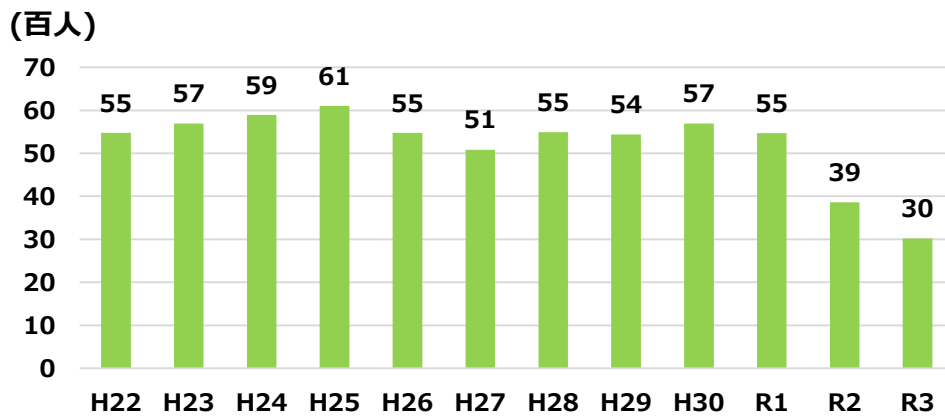
区 分	区 間	運 賃
小学生未満	全 区 間	無 料
小 中 学 生		片道100円
上 記 以 外		片道300円



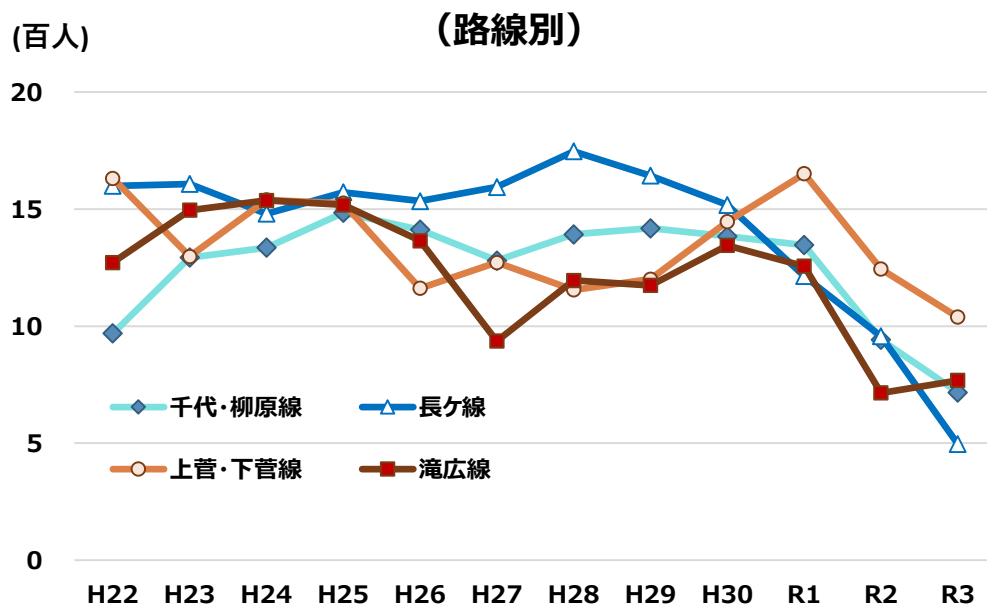
2) 利用状況

- デマンドタクシーの年間利用者数は令和2年度から5千人を下回り、年間3千人程度になっています。
- 各路線の年間利用者数（令和3年度）について、最も利用者数が少ない長ヶ線で5百人程度、最も利用者数が多い上菅・下菅線においても千人程度となっています。

デマンドタクシー利用者数

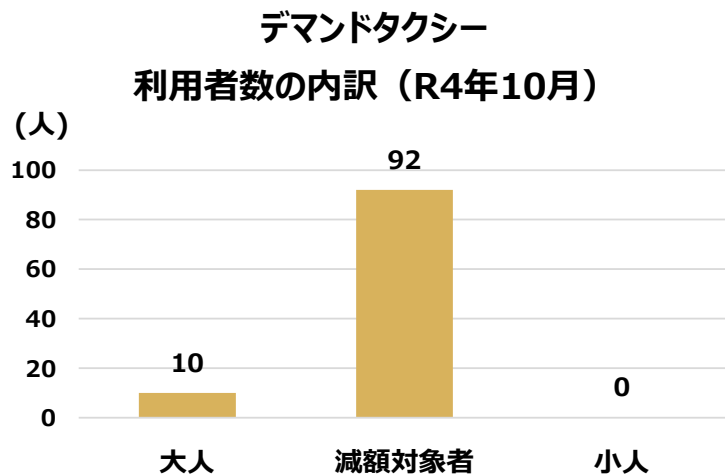
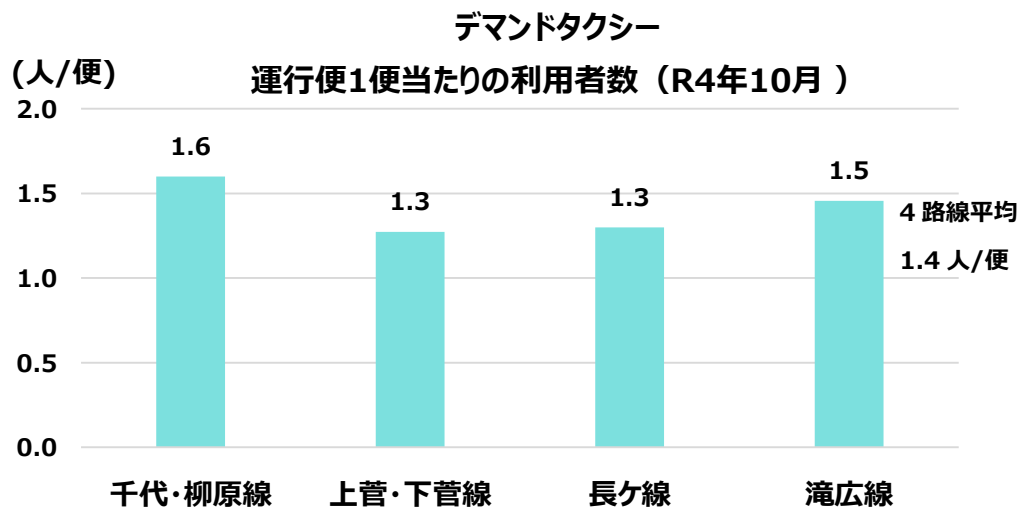
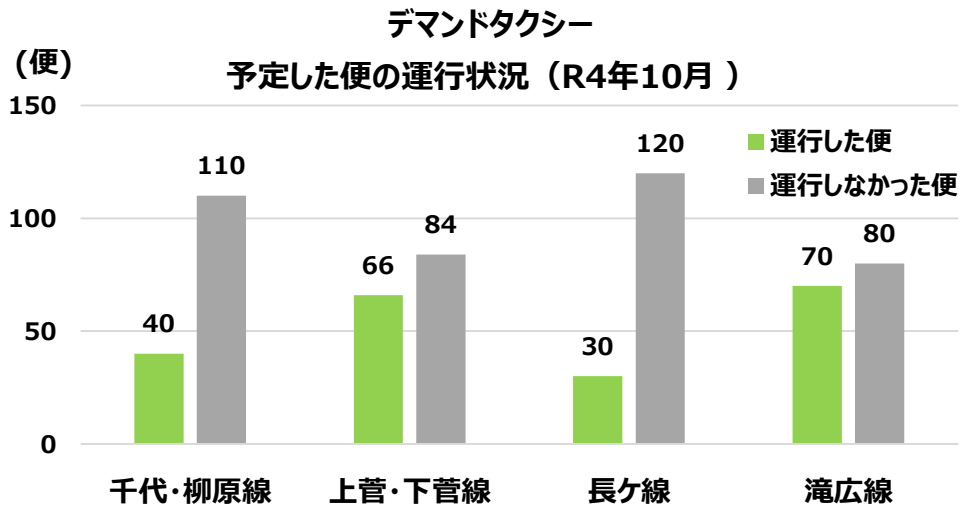


デマンドタクシー 利用者数



出典：大台町資料

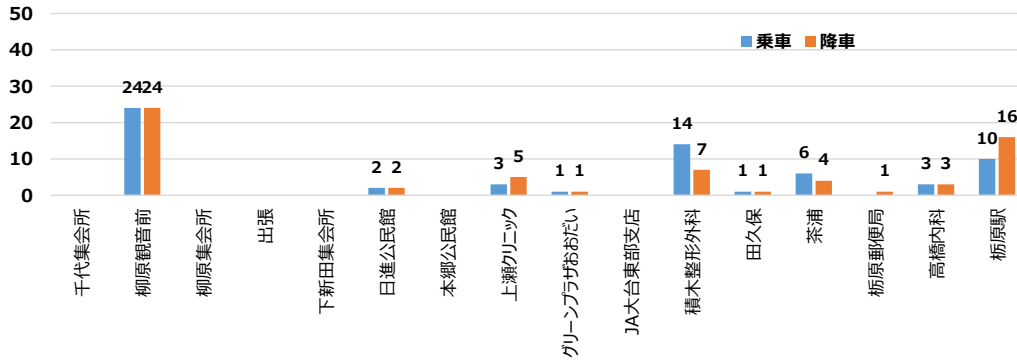
- デマンドタクシーの運行状況は、いずれの路線も、「運行した便」より「運行しなかった便」のほうが多い状況です。※乗車予約が無ければ運行しません。
- 乗合型の運行形態ですが、1便当たりの利用者数は「1.4人」であり、乗合率は低くなっています。
- 利用者の多くは高齢者などの減額対象者となっています。



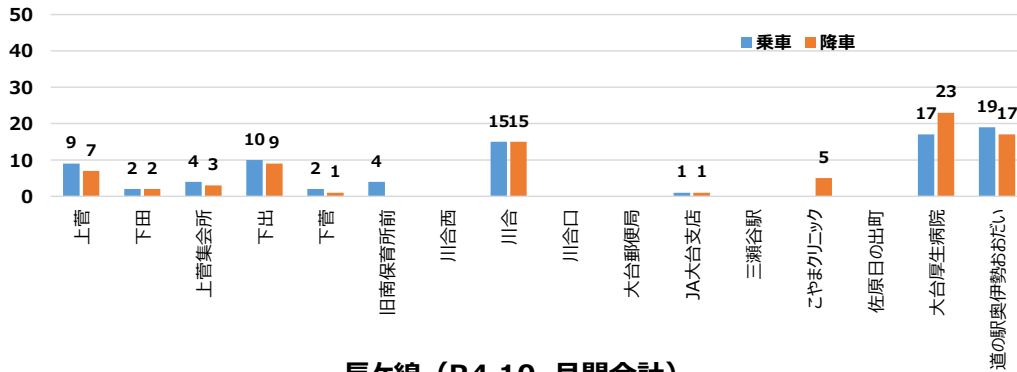
出典：大台町資料（令和4年10月の実績）

●千代・柳原線は「柳原観音前」・「積木整形外科」・「栃原駅」、上菅・下菅線は「川合」・「大台厚生病院」・「道の駅奥伊勢おおだい」、長ケ線は「大台厚生病院」、滝広線は「農業改善センター」・「大台厚生病院」・「道の駅奥伊勢おおだい」での乗降客数が多くなっています。

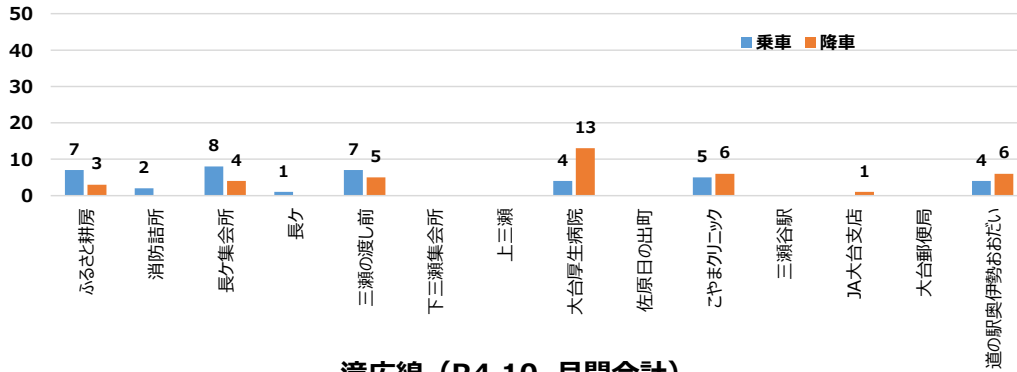
千代・柳原線 (R4.10 月間合計)



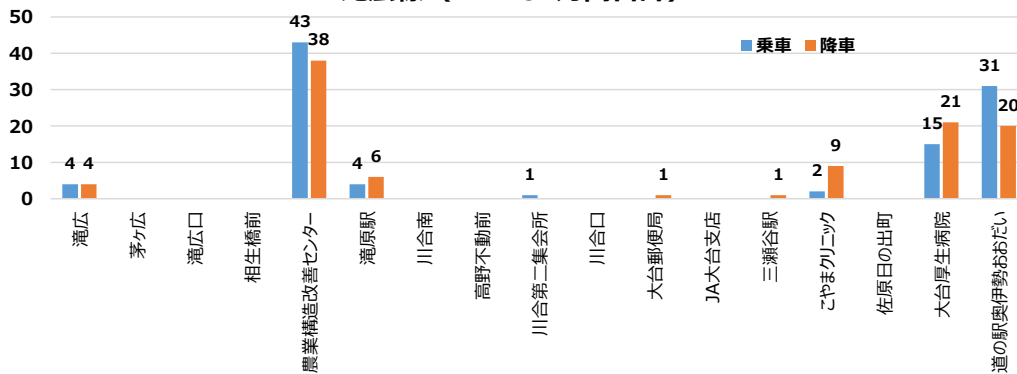
上菅・下菅線 (R4.10 月間合計)



長ケ線 (R4.10 月間合計)



滝広線 (R4.10 月間合計)



出典：大台町資料（令和4年10月の実績）

(5) 主な停留所の状況

- 三重交通路線バス、町営バス、デマンドタクシーの停留所は、本町の主な施設に設置されています。大台地域では「道の駅奥伊勢おおだい」や「三瀬谷駅」が、宮川地域では「報徳診療所」が主な乗り継ぎ拠点となっています。

・「道の駅奥伊勢おおだい」の状況

「道の駅奥伊勢おおだい」の敷地内には三重交通の路線バス、町営バス、デマンドタクシーの停留所が設置されています。令和5年度に「道の駅奥伊勢おおだい」の周辺施設がリニューアルされ、公共交通に関する情報案内版、三重交通路線バス、町営バス、デマンドタクシーの乗降用スロープや観光情報を提供する「奥伊勢テラス」が整備されました。

「奥伊勢テラス」には観光案内窓口が常設されており、町内の観光案内を行うほか、E-bikeのレンタルサービスを行っています。また、「奥伊勢テラス」内にはテーブルや椅子が設置されており、バスなどの待合施設として利用することもできます。

「道の駅奥伊勢おおだい」周辺には多くの町民が利用するスーパーマーケットなどがありますが、バスなどを利用し訪れた高齢者が購入した商品を持って徒歩で移動するには不慣れた位置関係にあります。



奥伊勢テラスと道の駅奥伊勢おおだい



バス、デマンドタクシーの乗降用スロープ



情報案内板



奥伊勢テラス内の状況



マックスバリュ、ムトウと道の駅奥伊勢おおだい

・「報徳診療所」の状況

「報徳診療所」の敷地内には町営バスの停留所が設置されています。屋根のある待合所が設置され、町営バスの時刻表が掲示されています。なお周辺にはスーパーマーケットや「宮川総合支所」などがありますが、高齢者が徒歩で移動するには不便な位置関係にあります。



報徳診療所



報徳診療所前停留所のバス待合所

・その他の施設

「大台厚生病院」の敷地内には三重交通の路線バス、町営バス、デマンドタクシーの停留所が設置されています。また大紀町が運行する「Cバス」も乗入れています。

町営バス「江馬停留所」には、屋根のある待合所が設置され、町営バスの時刻表が掲示されており、宮川地域で営業するスーパーマーケットの最寄りの停留所となっています。

また、観光宿泊施設である「奥伊勢フォレストピア」の敷地内には町営バスの停留所が設置されています。



大台厚生病院停留所



江馬停留所



宮川総合支所停留所



奥伊勢フォレストピア



町内の主な停留所

3. 大台町がめざす姿（主な上位・関連計画）

本町がめざす姿、まちづくりの考え方については、上位・関連計画において、以下のように示されています。

3-1. 上位計画

・第2次大台町総合計画 後期基本計画

- 本町のまちづくりの最上位計画として、平成29年に策定された基本構想を踏まえ、令和3年に後期基本計画が策定されました。
- 基本目標5「安全・安心のまちづくり」において、地域公共交通に関する主な取組として、「1 持続可能な運行体系の構築」「2 公共交通の利用促進」「3 利便性の向上」「4 地域公共交通の安全運行」が掲げられ、持続可能な公共交通網の構築をめざしています。



・第 2 期大台町まち・ひと・しごと創生総合戦略

- 本町のまちづくりの上位計画として、令和 2 年に策定されました。
- 「ユネスコエコパークのまち集客周遊プロジェクト」において道の駅周辺を立寄拠点、フォレストピア周辺を滞在拠点とし、回遊の仕組みづくりがめざされています。また「小さな拠点で地域と人を繋ぐプロジェクト」において、行政、買い物、文化、医療など、日常のサービス機能を集約した拠点と集落を地域公共交通ネットワークで結ぶまちづくりを掲げています。

・大台町国土強靱化地域計画

- 本町の防災・減災の取組に基づき、町の強靱化に資する指針として令和 3 年に策定されました。
- 目標 5「経済活動を機能不全に陥らせない」における「基幹的交通ネットワークの機能停止による物流・人流への甚大な影響」に関し、公共交通の分断時に代替機能が不足することが想定されており、町・民間で輸送機関ごとの代替性の確保とともに、災害時における輸送機関相互の連携・代替性の確保について検討することとしています。

3-2. 主な関連計画など

・大台町観光振興計画

- 地域の観光資源を活かし、大台町らしい観光を推進するため、令和 4 年に策定されました。
- 本町への交通手段の 8 割以上が自家用車であり、観光目的の来訪者が公共交通で町内を巡ることは難しいという課題があり、方策として町内周遊ルートの形成と安全で環境に配慮した移動手段の確保を図ることとしています。

・大台町健康増進計画

- 町民の健康増進の推進に関する施策の方向性を定める計画で、令和 3 年に策定されました。
- 基本目標「運動の推進」にて日常生活の中で、歩く、階段を使うなど運動を取り入れることを目標としており、日常生活における歩数の増加など、適度な運動の習慣化を進めています。

・大台町高齢者福祉計画・介護保険事業計画

- 「地域包括ケアシステム」の構築を進め、高齢者福祉施策及び介護保険事業を計画的に推進するために令和 3 年に策定されました。
- 基本施策「住み慣れた地域で安心して暮らせるまちづくり」における「高齢者の移動手段の確保における施策の方向性」として、町営バス、デマンドタクシー、三重交通(株)との連携による移動手段の確保などに取り組むこととしています。また、引き続きタクシーなど利用助成券の周知を図ることとしています。

・大台町障がい福祉まちづくりプラン 2021

- 「障がい者計画」、「障がい福祉計画」、「障がい児福祉計画」の3つの計画で構成され、障がい者のための施策などに関する基本的な計画として策定されました。
- 「障がい者計画」では、住みよい環境づくりのための「移動手段の確保」に関する取組として、町営バス・デマンドタクシーの利便性向上、タクシー券の利用の勧奨、移動の実態把握などを取り組むこととしています。

・大台町過疎地域持続的発展計画

- 大台町まち・ひと・しごと創生総合戦略を長期的な展望とし、未来へ引き継ぐまちづくりを全分野の共通目標としています。
- 取り組み分野の一つである「交通施設の整備、交通手段の確保」の施策として、交通弱者の移動手段の確保、持続可能な運行体系の構築、利用者の中心となる世代に応じた利用促進・啓発活動、町営バス及びデマンドタクシーのJR紀勢本線・三重交道路線バスとの乗り継ぎに配慮した利便性向上などが示されています。

・その他の関連事業など

- 道の駅奥伊勢おおだい環境整備事業にて、「奥伊勢テラス」が令和5年にリニューアルされました。案内カウンター、休憩スペースや駐車場などの改修に合わせ、公共交通の案内板の設置やバス停の移設などが行われました。
- 観光協会などによるE-Bike（電動アシスト自転車）のレンタサイクルや、レンタルEV（電動バイクのレンタル）が開始されています。E-Bikeを「フェアフィールド・バイ・マリオット三重おおだい」「奥伊勢フォレストピア」「奥伊勢テラス」などに設置し、「観光周遊ルート(仮称)」構築に向けた実証実験を行っています。



町民の外出状況や、公共交通の利用状況など公共交通への意識を把握するため、アンケートによる調査を行いました。主な結果は以下のとおりです。

(※四捨五入などの関係で回答の合計が100%にならない場合があります。)

1. 町民へのアンケート

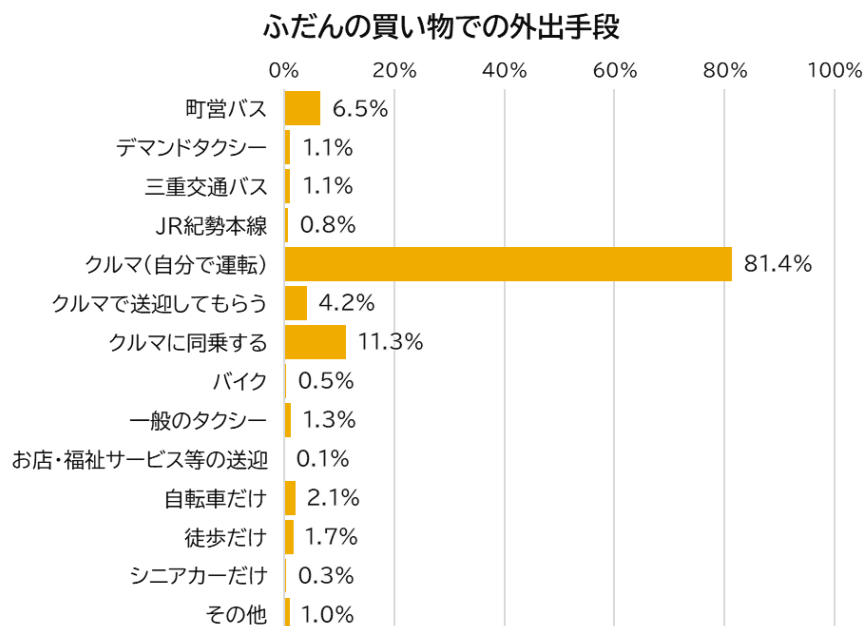
1-1. 調査方法

- 16歳以上の町民の中から2,020人を無作為抽出し、郵送による配布・回収方式（webでの回答も可）で、アンケートを行いました。
- 回答数は994人（49%）であり、65～74歳が29%、75歳以上が32%と、高齢者が約6割を占めました。

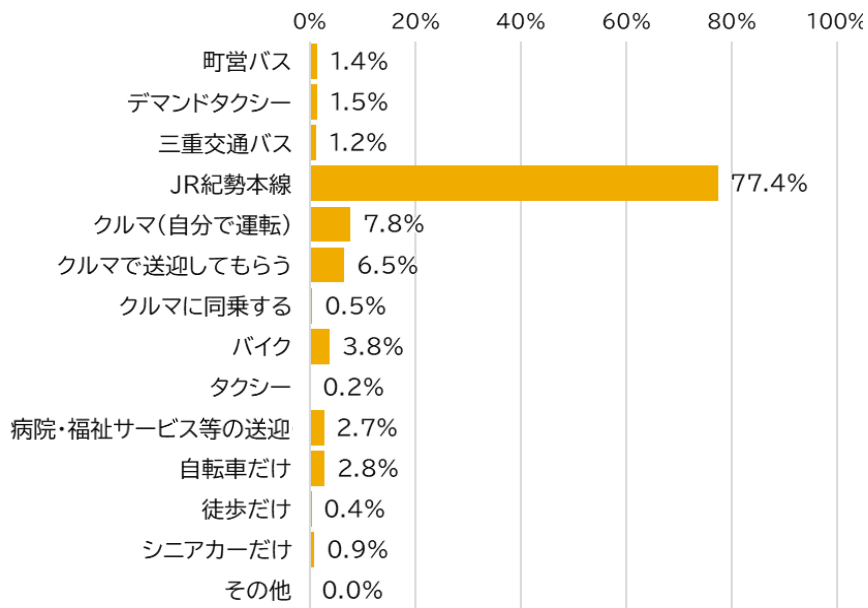
1-2. 主な調査結果

(1) ふだんの外出手段について

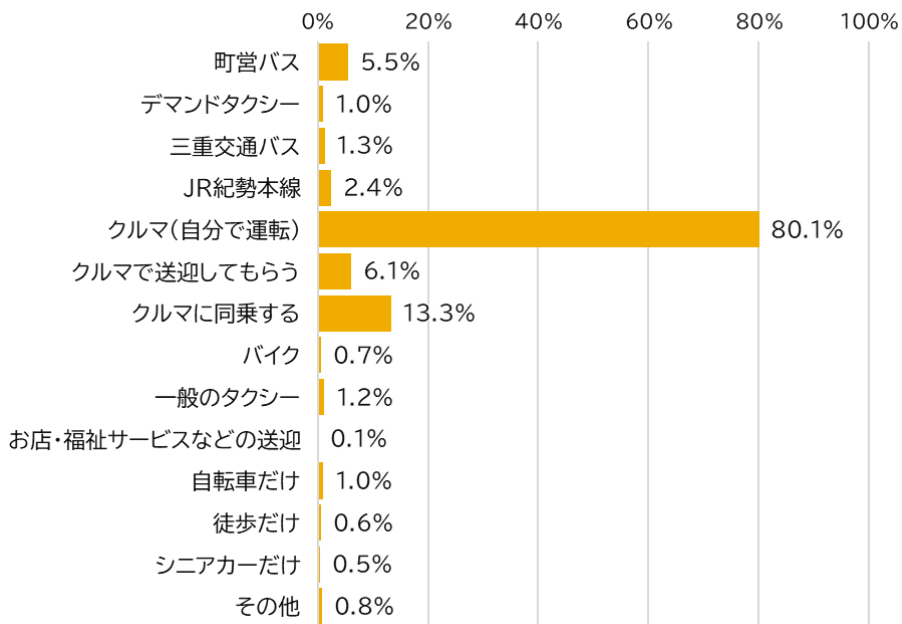
- 町民は、高齢者も含め大半が運転免許を持ち、自分で運転をしています。免許がない、または運転しない人も、家族・親族、ご近所の人が運転するクルマへの同乗や送迎で外出しています。
- ふだんの買い物、通院、趣味・遊び・特別な買い物のいずれの外出でも、クルマを使う人が非常に多く、自分の運転で外出する人が8割程度を占めています。公共交通の利用は少ないですが、町営バスの利用については他の公共交通に比べて多い傾向があります。



通院での外出手段



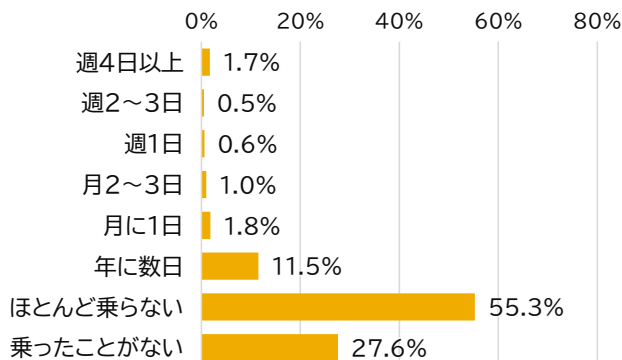
趣味・遊び・特別な買い物での外出手段



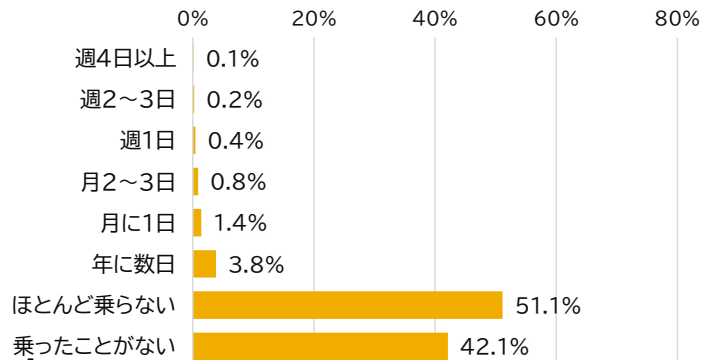
(2) 公共交通の利用頻度について

●公共交通の利用頻度については、「ほとんど乗らない」、「乗ったことがない」という人の合計が、「JR 紀勢本線」、「一般のタクシー」で8割以上、「三重交通路線バス」、「町営バス」、「デマンドタクシー」で9割以上を占めており、公共交通の利用頻度は少なくなっています。

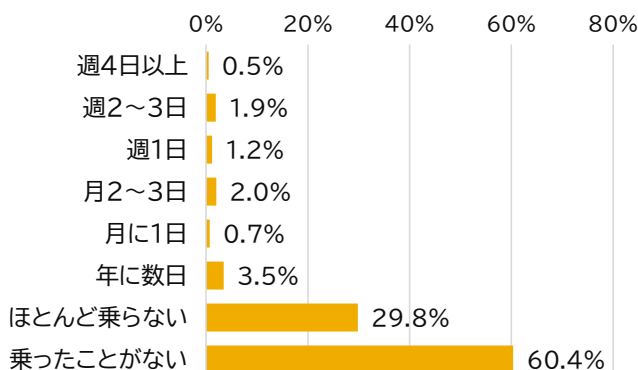
公共交通の利用頻度(JR紀勢本線)



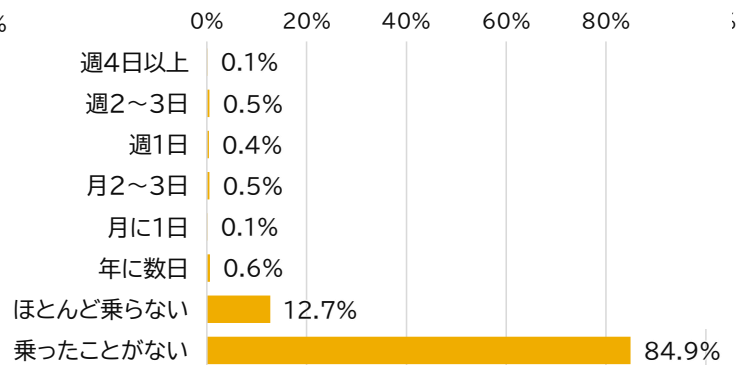
公共交通の利用頻度(三重交通路線バス)



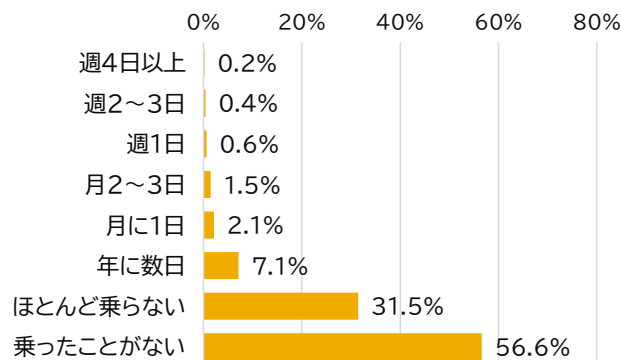
公共交通の利用頻度(町営バス)



公共交通の利用頻度(デマンドタクシー)

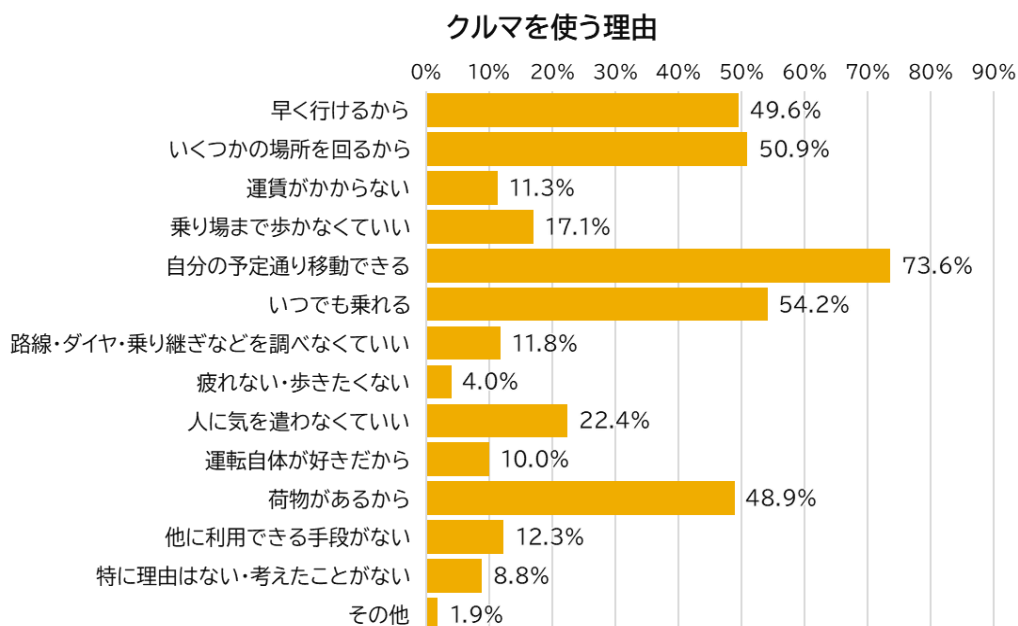


公共交通の利用頻度(一般のタクシー)



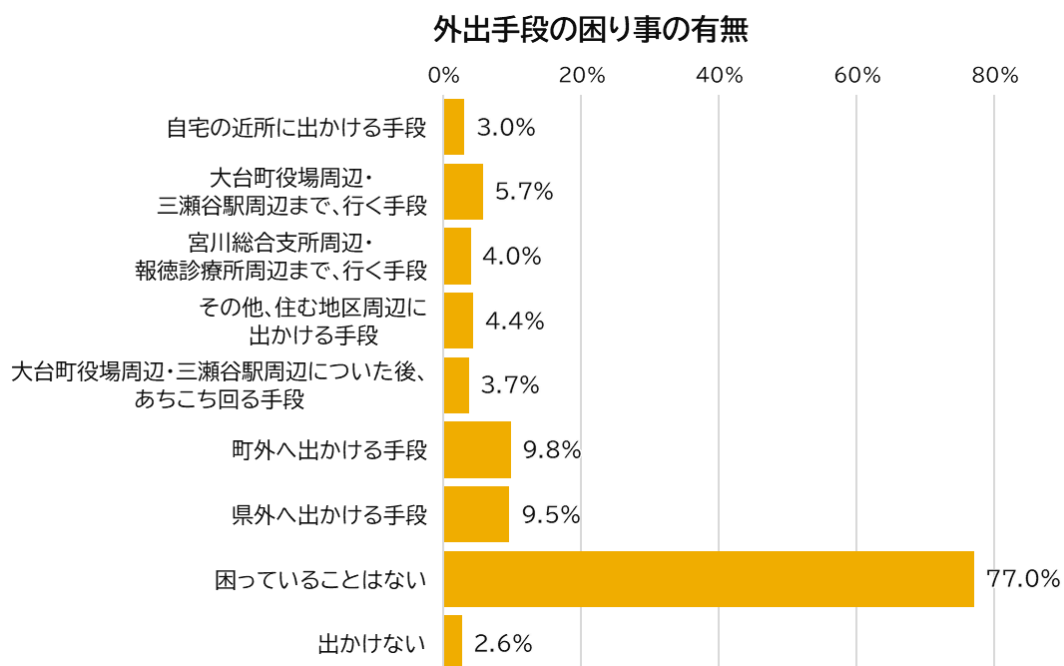
(3) クルマを使う理由について

- 多くの人がクルマで外出している状況ですが、その理由として、時間や行先の自由度に関する理由が特に多く、その他では、荷物があるからという理由が多くなっています。



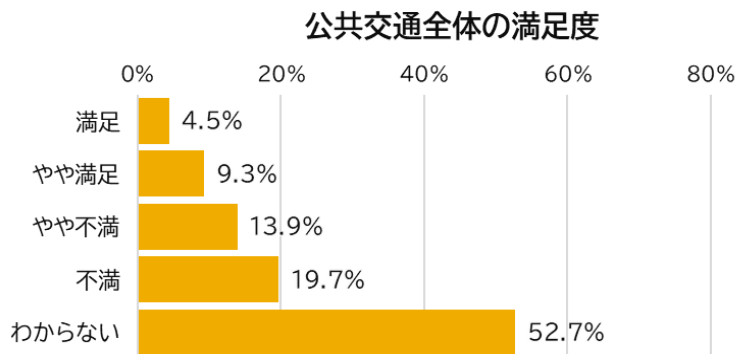
(4) 外出に関する現在の困り事について

- 現在の外出手段の困り事については、困り事は無いと回答した人が7割以上を占めており、クルマ（自分で運転、送迎・同乗）で外出する人が多いため、現状では外出手段に関する困り事は無いと考える人が大半を占めています。
- 困り事が有ると回答した人は3割程度ですが、特に町外、県外への外出手段に関する困り事が多くなっています。



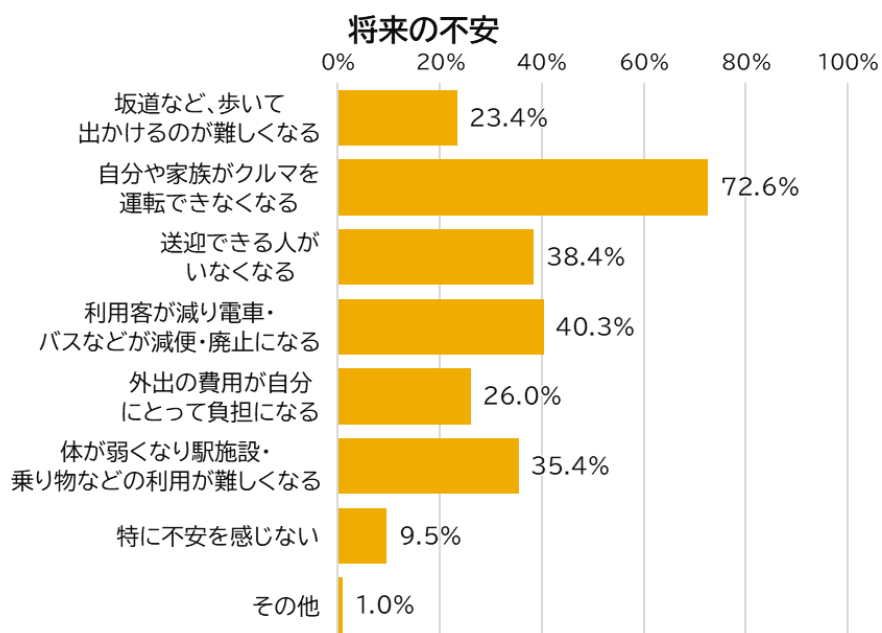
(5) 公共交通全体の満足度について

- 公共交通全体に対する満足度では、「満足」・「やや満足」に比べ、「不満」・「やや不満」が上回っています。
- 「わからない」との回答が半数程度を占めており、公共交通を利用しないため「満足」か「不満」か判断できない人が多いと考えられます。



(6) 将来の外出手段の心配事について

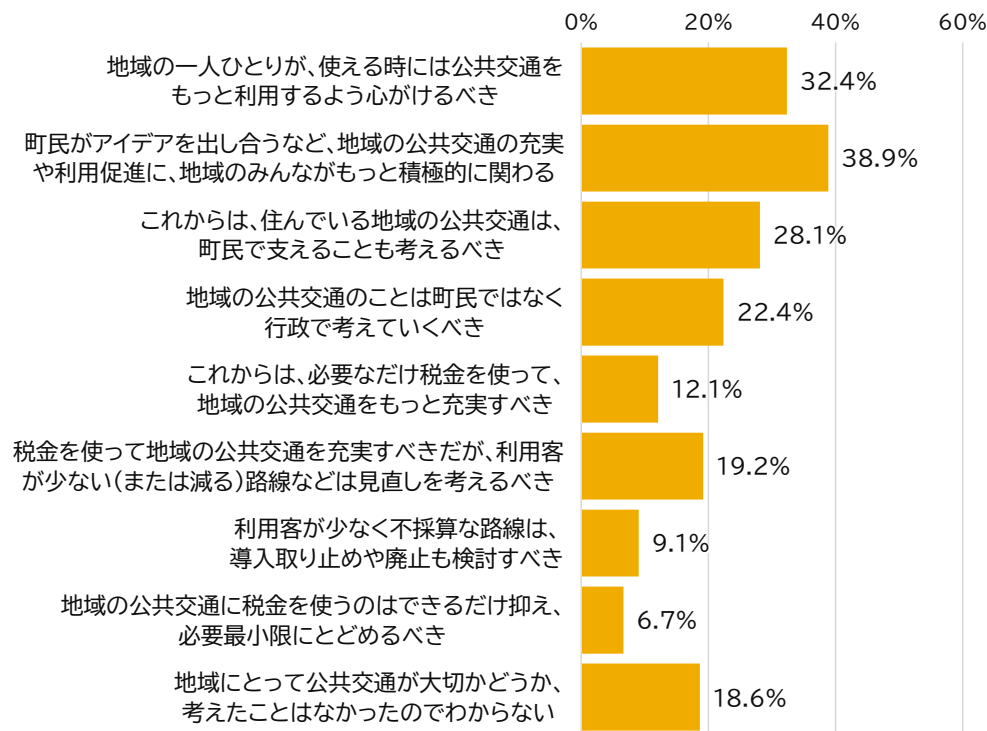
- 現在の段階ではクルマ（自分で運転、送迎・同乗）で外出する人が多いため、自分や家族がクルマを運転できなくなることや、送迎者がいなくなることが不安と感じている人が多くなっています。また、利用客が減り、将来、公共交通が減便・廃止になることを不安に感じている人が4割程度となっています。



(7) 公共交通に対する考え方について

- 今後は地域がもっと積極的にかかわるべき、一人ひとりがもっと利用するよう心がけるべき、町民で支えることも考えるべきという意見が多い一方、町民ではなく行政で考えるべき、利用が少ない路線などは見直しを考えるべき、公共交通が大切かどうか考えたことはないとといった意見もあります。

公共交通に対する考え



(8) その他

- 75歳以上で運転免許を持つ回答者のうち、バスなどの利便性にかかわらず、できる限り長く運転したいという人が6割を占めています。

2. 町営バス利用客へのアンケート

2-1. 調査方法

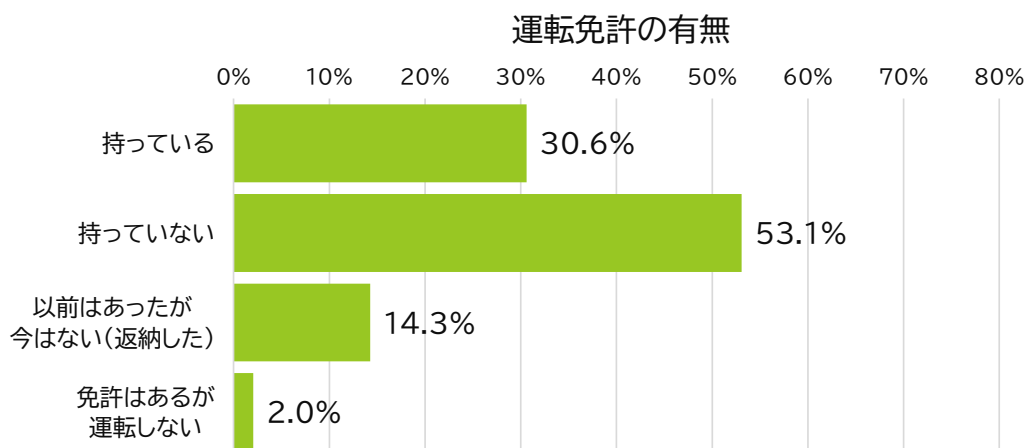
- 町営バスの利用客を対象として、無料キャンペーン・おえかき展の期間（令和5年3月10日～令和5年3月31日）に、町営バス車内・道の駅奥伊勢おおだい・報徳診療所・大台町役場企画課・宮川総合支所にアンケート用紙と回収箱を設置し、配布・回収するとともに、期間内の1日のみ、道の駅奥伊勢おおだい・三瀬谷駅・報徳診療所の停留所前で調査員による聞き取りによってアンケートを行いました。
- 回答数は99人であり、60歳代以上が約6割を占めました。また回答者の7割が町内在住者でした。



2-2. 主な調査結果

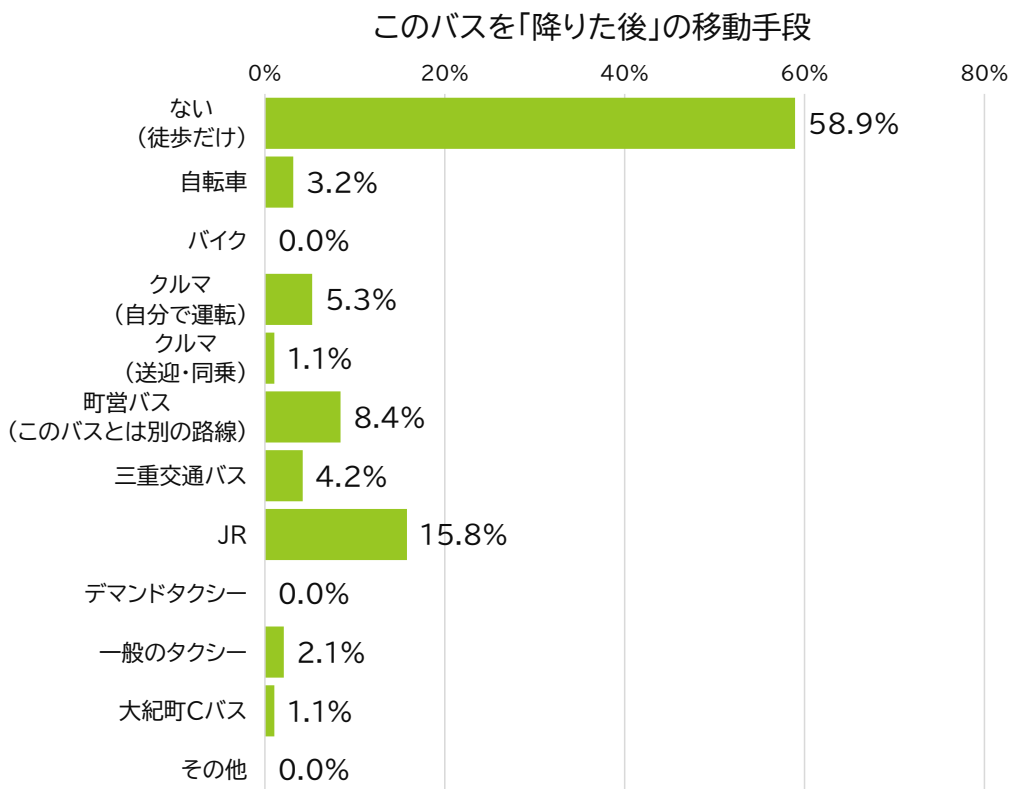
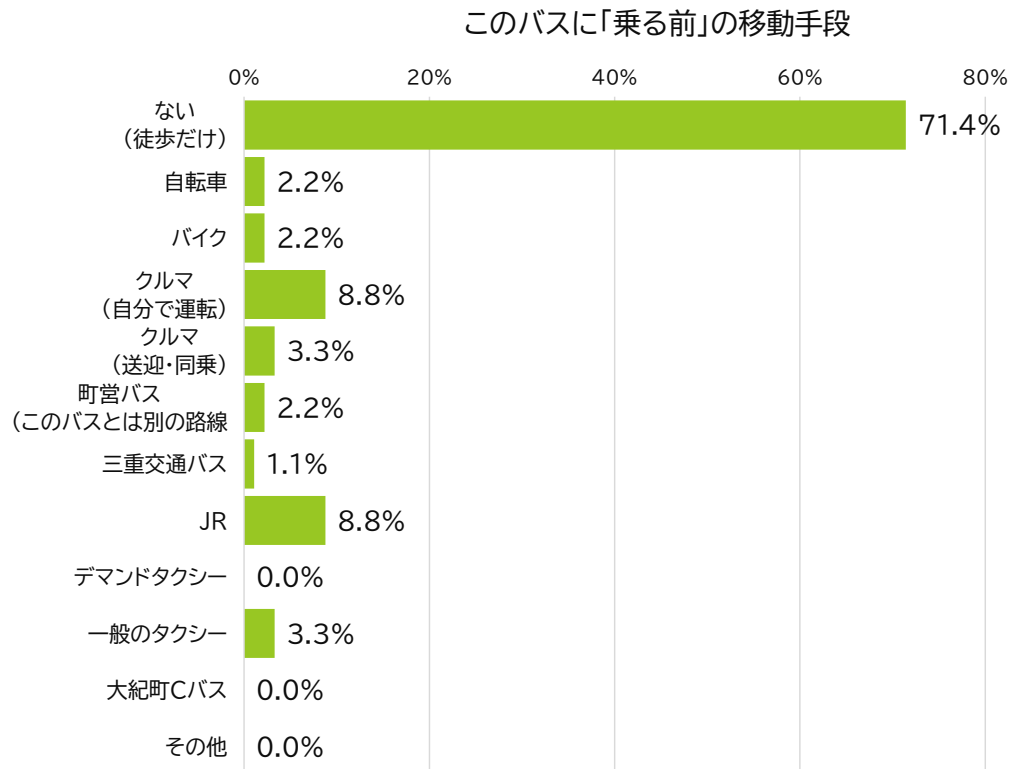
(1) 運転免許の有無

- 回答者のうち、運転免許を持たない人が6割以上を占めており、運転免許を持っている人、持っているがクルマを運転しない人が、あわせて3割程度でした。



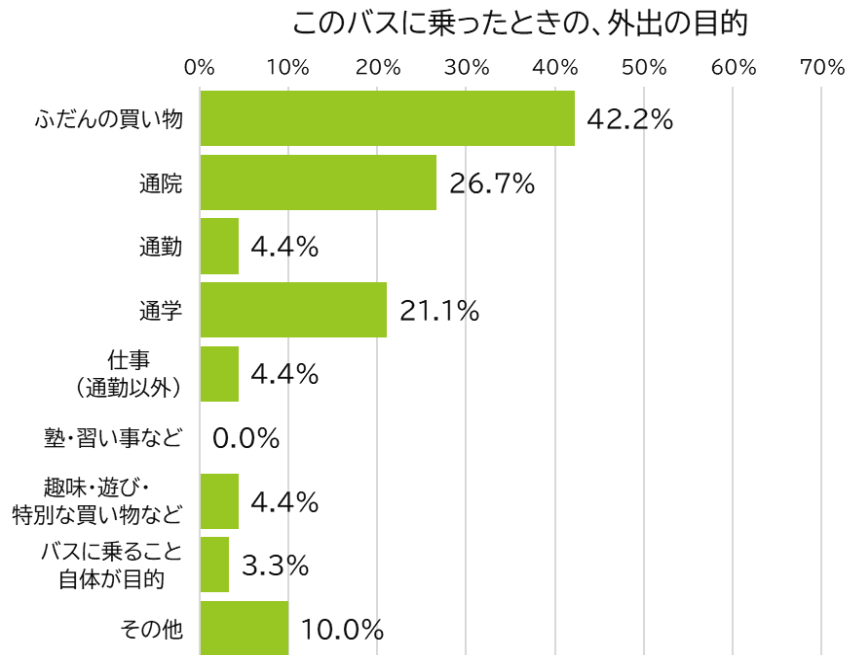
(2) 乗車前・降車後の移動手段

- 乗車前の移動手段については、7割以上の方が「徒歩のみ」で、1割程度の方がJR紀勢本線を利用しています。
- 降車後の移動手段については、5割以上の方が「徒歩のみ」で、それぞれ1割程度の方が町営バス（他の路線）、JR紀勢本線を利用しています。



(3) アンケート回答日の外出目的

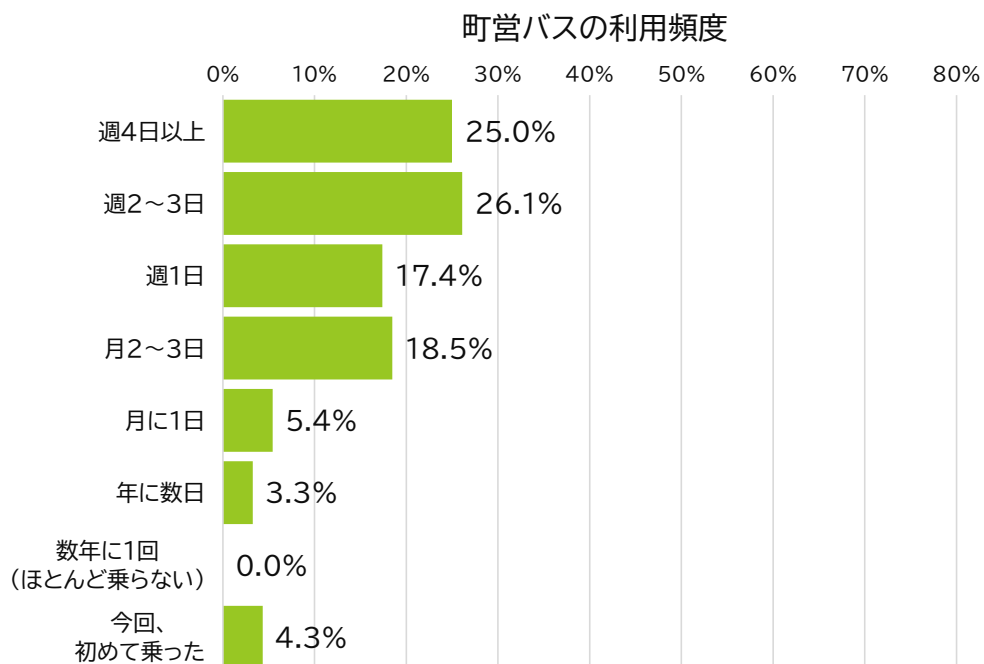
●アンケート回答日の外出目的は、ふだんの買い物（日用品や食料品）が最も多く、次いで通院、通学が多くなっています。



(4) 町営バスの利用頻度

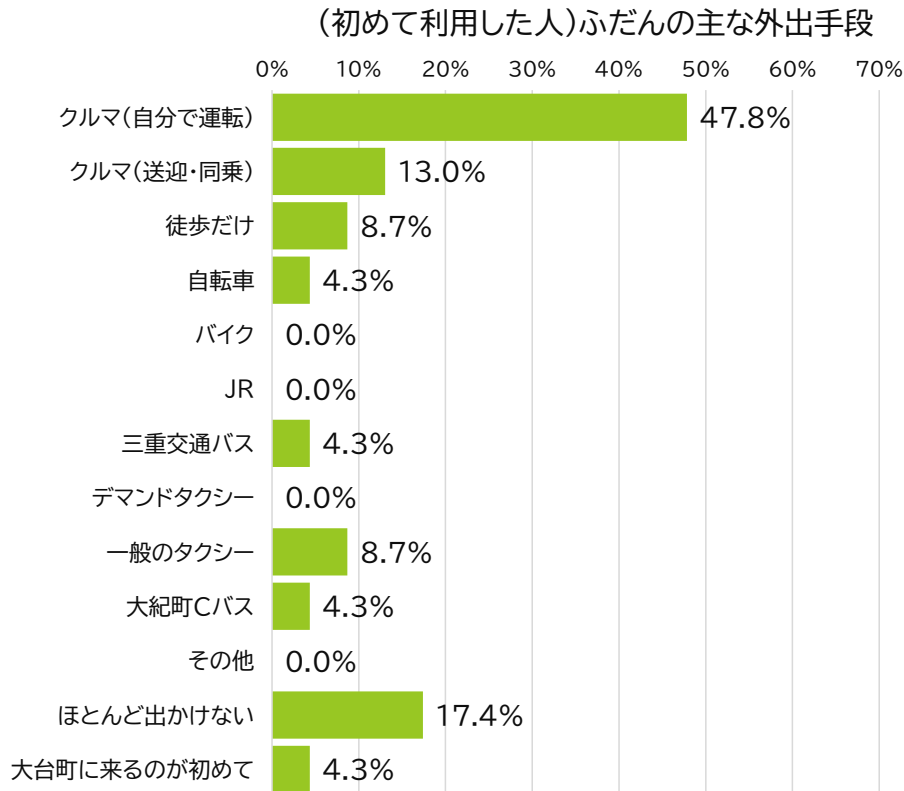
●回答者の町営バスの利用頻度は、週4日以上、週2～3日が、あわせて5割以上を占めています。

●今回初めて乗車した人は1割未満でした。



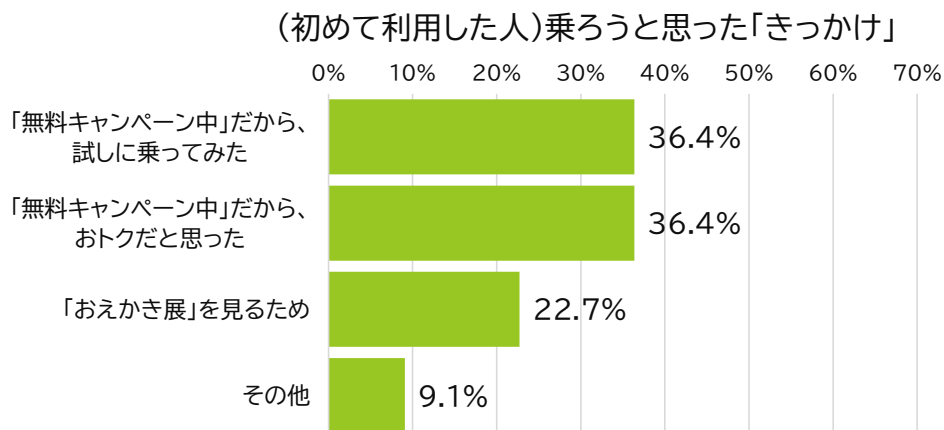
(5) 初めて乗車した人のふだんの主な外出手段

- 初めて乗車した人のふだんの主な外出手段は、クルマ（自分で運転、送迎・同乗）が6割以上を占めています。



(6) 初めて乗車したきっかけ

- 初めて乗車したきっかけは、「無料キャンペーン」や「おえかき展」が、あわせて7割以上を占めています。



3. (参考) AI オンデマンド交通実証実験の結果

3-1. 実証実験の概要

本町では、令和3年11月から12月の2か月間に渡りAI オンデマンドシステムを活用した、フルデマンド型（予約に応じ、利用者が乗りたい時間、乗りたい場所から目的地までを運行する方式）の乗合タクシーの実証実験を行い、本町への適用性を検証するとともに、利用者のODデータ（出発地と目的地）を取得しました。

(実証実験の実施方法)

◇運行地区

三瀬谷地区（長ヶ・下三瀬・上三瀬・佐原・上菅・下菅・川合）
 荻原地区（菅木屋・清滝・藪・江馬・茂原・天ヶ瀬・栗谷）

◇運行期間：令和3年11月1日～令和3年12月28日（平日のみ）

◇運行時間：午前8時～午後4時（予約受付は午後3時30分まで）

◇運行方式

- ・三瀬谷地区内、荻原地区内のみでの運行（両地区をまたいだ運行は行わない）
- ・AI オンデマンスシステムを利用したフルデマンド型乗合タクシー

◇利用対象者：制限なし

◇予約方法：コールセンター・スマホアプリ・モビリティポートによる予約

◇利用対象者：制限なし（ただし事前登録が必要）

◇運賃：無償

◇その他

- ・実証実験期間中は、デマンドタクシー（長ヶ線、上菅・下菅線、滝広線）、南岸中心路線の運行を休止
- ・コールセンターは大台町商工会が実施
- ・モビリティポートは「道の駅奥伊勢おおい（三瀬谷地区）」、「報徳診療所（荻原地区）」に設置



『あいのり号』に乗って出かけよう

AI オンデマンド交通「あいのり号 (AI 乗りGo!)」は、
 現状運行している乗合デマンドタクシーを発展させた **これからの時代の乗合い型公共交通システム** です。
 直前の予約でもAIが効率よく配車を行い、利用者の利便性を向上させます。ぜひこの機会に気軽に実証実験にご参加下さい。



AI オンデマンド交通 実証実験概要		『あいのり号』予約方法	
運行地区	【三瀬谷地区】 長ヶ、下三瀬、上三瀬、佐原、上菅、下菅、川合、 大ヶ所、滝広 【荻原地区】 菅木屋、清滝、藪、江馬、茂原、天ヶ瀬、栗谷	電話予約・モビリティポート予約の方は まずは会員登録	スマホ予約
運行方式	フルデマンド・ドアツードア型デマンド乗合運行 ただしそれぞれの地区内での運行に限る ※乗りたい時間に予約して、乗りたい場所から目的地まで 運んでくれるサービスです	会員登録については 役場企画課までお問い合わせください。  お申込み後に 各課のようち 会員登録を お渡しします。	スマホをお持ちの方は 下の二次元コードから、 会員登録なしで 自由に予約が可能です。 
運行期間・ 日時	2021年11月1日～12月28日 平日（月～金） 8:00～16:00	電話予約  会員登録を 確認して、 『あいのり号』 コールセンター ☎ 0598-82-2770	モビリティポート予約  三瀬谷地区、 荻原地区 両地区 両方対応可能
運賃	無償	予約完了 画面を 提示して 乗車	
利用対象者	制限なし ただしスマホ又は事前説明会での登録必要	【お問い合わせ先】 役場企画課 ☎ 0598-82-3782	
予約時間	平日（月～金） 8:00～15:30		

時刻表の
利用なし

遠方でも
予約可能

ドアツードア
運送

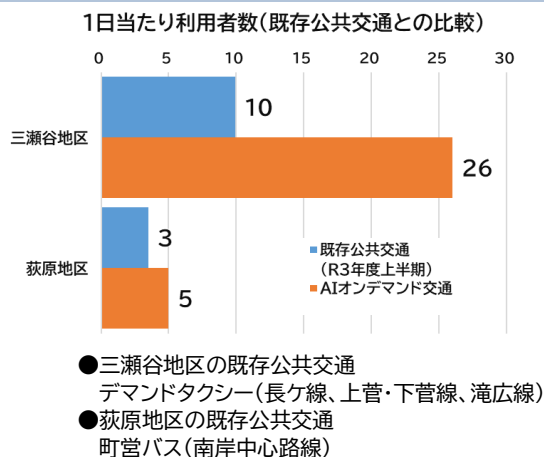
スマホなくても
外先で
簡単予約

3-2. 主な結果

(1) 登録・利用状況

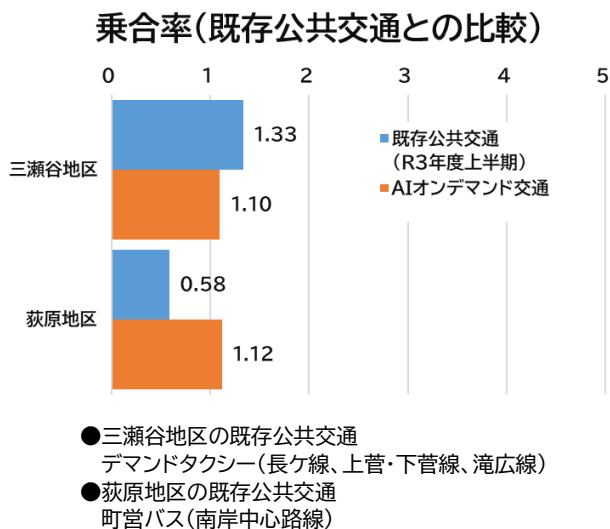
- 登録者数は236人でしたが、実際に利用した人は112人で、登録者数の約半数の利用に留まりました。
- 延べ利用者数は1,229人で、1日当たりの利用者数は31人であり、既存の町営バス、デマンドタクシーの約2倍となりました。

	登録者 (人)	利用者 (人)	利用率	利用回数 (回)	延べ 利用者数 (人)
三瀬谷地区	154	85	55%	944	1,035
荻原地区	82	27	33%	173	194
合計	236	112	47%	1,117	1,229



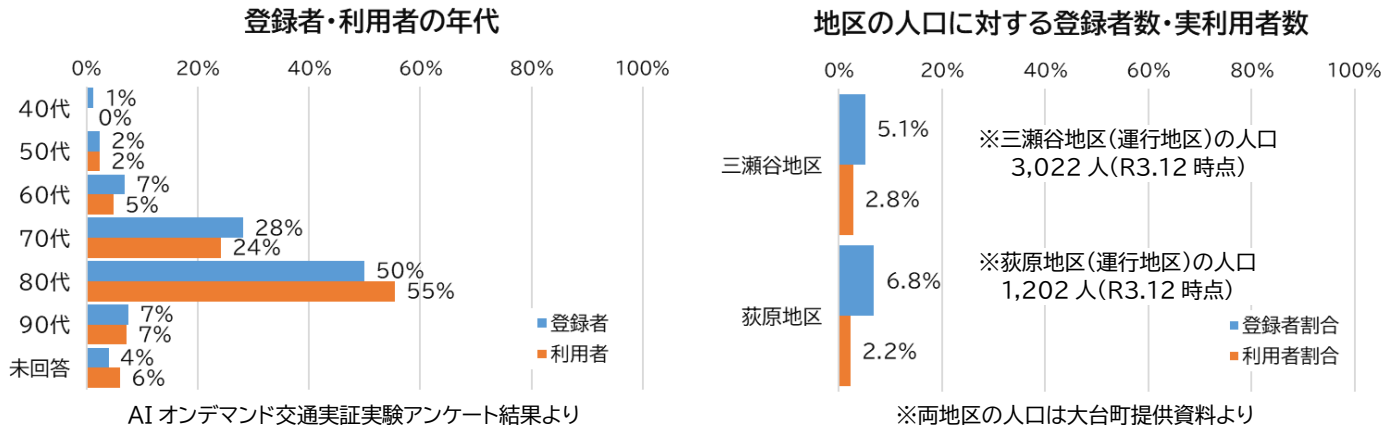
(2) 乗合率 (1 運行当たりの乗車人数)

- 今回の実証実験は、乗合の公共交通として運行しましたが、1人で乗車するケースが大半でした。三瀬谷地区については乗合率(1運行当たりの乗車人数)が既存の公共交通と比べて低い状況でした。



(3) 登録者・利用者の状況

- 登録者、利用者とも、70歳以上が大半を占めており、各地区の人口に対する登録者の割合は三瀬谷地区 5.1%、荻原地区 6.8%、利用者の割合は三瀬谷地区 2.8%、荻原地区 2.2%となりました。



(4) その他、利用者の状況など

- 利用者の目的地は、自宅を除けば、三瀬谷地区は「マックスバリュ」、「道の駅奥伊勢おおだい」、「大台厚生病院」、荻原地区は「報徳診療所」が大半でした。
- コールセンターで予約する人が全体の約 94%で、「道の駅奥伊勢おおだい」と「報徳診療所」に設置したモビリティポートでの予約が約 6%で、スマホアプリからの予約はありませんでした。
- 利用者からは、運賃が無料であること、ドアツードア型の送迎であることが好評でした。

(5) 結果のまとめ (今後に向けた可能性について)

- 今回の実証実験では、主な利用者は「運転免許を持っていない(返納済含む)」70歳以上の人が大半で、主な利用目的は日用品や食料品の買い物、通院であること、配車予約に関してはほとんどがコールセンターを利用した予約であり、モビリティポートやスマホアプリを利用した予約はわずかでした。また、1日当たりの利用者数は既存の公共交通の2倍程度となったものの、乗合率が非常に低く、両地区の平均は1.2人程度であり、既存の公共交通を下回る結果となりました。
- 乗合率低下の要因としては、利用者が少ないにも関わらず、運行ダイヤを定めていないため、利用が分散したことが考えられます。
- 現状でのAIオンデマンドシステムの本町への適用性については、今回の実証実験のような利用状況、運用方法では「適用性は低い」と考えられます。しかしながら、AI配車システムを利用せずに、「利用者」・「目的地」・「運行日時」を限定したサービスについては「適用性は高い」のではないかと考えられます。
- 全国的に乗務員不足や高齢化が深刻化する中、少子・高齢化が進展する見通しであり、クルマを運転できない高齢者や学生などの日々の外出手段として公共交通の重要性は高まっていくと考えられます。このため、AIオンデマンドシステムの活用も含め、効率的なサービスの導入については引き続き検討が必要です。

4. (参考) 医療 MaaS に関する取組

本町では、令和 3 年度より高齢者の通院に関する利便性の向上を図り、中山間地域における町民の健康や生活を維持することを目的として医療 MaaS に関する実証実験を行っています。

令和 5 年度には報徳診療所における医療 MaaS の実装を見据え、医療 MaaS におけるサービス提供者の省人化、効率化について実証実験を行っています。

(これまでの取組み内容)

〔令和 3 年度〕

- ◇実施主体：三重県広域連携スーパーシティ協議会
- ◇実施期間：令和 3 年 11 月 4 日～令和 3 年 12 月 27 日
- ◇実施内容：マルチタスク車両で患者の自宅を訪問し、オンラインによる診療や健康相談を実施
- ◇協力医療機関：大台町報徳診療所
- ◇協力薬局：なし
- ◇参加企業：MRT 株式会社・株式会社リエンティンガルッツ・MONET Technologies 株式会社・大日本印刷株式会社

〔令和 4 年度〕

- ◇実施主体：令和 3 年度と同じ
- ◇実施期間：令和 4 年 10 月 6 日～令和 4 年 11 月 30 日
- ◇実施内容：マルチタスク車両で町内の集会所などを巡回し、オンラインによる診療、服薬指導に加えて薬剤配送を実施。
- ◇協力医療機関：勝栄堂薬局・日本調剤松阪薬局
- ◇協力薬局：令和 3 年度と同じ
- ◇参加企業：令和 3 年度と同じ



(令和5年度実証実験の概要)

- ◇実施主体：令和3年度と同じ
- ◇実施期間：令和5年10月27日～令和5年11月30日
- ◇実施内容：医療 MaaS におけるサービス提供者の省人化、効率化を図るため、「普通車の活用」、「機器の高度化」、「専門医の活用」について検証する。
- ◇協力医療機関：令和3年度と同じ
- ◇協力薬局：日本調剤松阪薬局
- ◇参加企業：令和3年度と同じ





1. 公共交通の現状と問題点

基礎情報の整理、町民や利用者からのアンケート結果、町民、運行事業者、関係者などからの意見交換やヒアリングによって得られた情報・意見などに基づき、本町の地域及び公共交通の現状や問題点の要点を以下のように整理しました。

《地域の概況より》

- 広い町域に居住地が分布しており、鉄道・路線バスなどで全てをカバーするのは困難な状況となっている。
- 官公庁などの施設の多くは三瀬谷地区に集中している。
- 日常的な利用が多い店舗・医療施設は、大台地域では三瀬谷地区、宮川地域では荻原地区に位置し、日々の暮らしの所用は、町内で済ませることができるが、規模の大きい施設は松阪市・多気町に位置しており、目的に応じた外出手段が必要となる。
- 人口減少、少子・高齢化の進展により、高齢者世帯の増加が見込まれる。

《公共交通の現状より》

- 鉄道・路線バス・町営バス・デマンドタクシー・一般タクシーが、概ね町域をカバーするとともに、町内各地区、多気・松阪方面をつないでおり、ネットワークの形は概成されている。
- 町民の大半はクルマ中心の外出スタイルであり、どの公共交通機関も利用者数は少なく、厳しい運営状況となっている。
- 鉄道・路線バス・町営バスの利用者の大半は、通学利用の高校生、一部の高齢者に留まっている。
- 町営バスの利用者数は少なく、乗降のない停留所もある。
- デマンドタクシーは利用者がほぼ決まっており、相乗りの発生頻度は少ない。
- いずれの駅舎も線路の片側1か所のみを設置されており、駅入口がある駅前から、駅裏への連絡道は整備されていない。また、駅舎の反対側のホームへは跨線橋を渡る必要がある。
- 路線バス・町営バス・デマンドタクシーの乗車案内は停留所にしか設置されておらず、近隣の店舗などには設置されていない。
- バス待合所がある停留所などで、夜間に町営バス運転手から利用者を確認しにくい場合がある。
- 三瀬谷地区・荻原地区の主要施設（駅、公共施設、店舗、病院など）が、それぞれやや離れて位置しており、周遊するための手段がない。
- 本町が発行する時刻表は、初めて町営バスなどを利用する人にはわかりづらい内容となっている。

《運行事業者の現状より》

- 公共交通利用者の減少が続く中、新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに厳しい運営状況となっている。
- 路線バスやタクシー事業者は、全国的にも乗務員の不足・高齢化が深刻な問題となっており、他の自治体では乗務員不足のために減便などを行う路線などもある。
- 観光客による公共交通の利用は少ないものの、一部の登山客により利用されることがある。

《町民の現状より》

- ほとんどの町民は、高齢者も含め、日々の暮らしで、クルマ中心の外出スタイルが浸透しており、公共交通は運転できない「交通弱者」（学生や高齢者）が利用するものであるという意識が浸透してしまっている。
- 公共交通にほとんど乗らない、乗ったことがないという人が大半を占めている。
- 満足度は高くないが、町民は、外出手段として公共交通を意識しておらず、便利か不便か、乗らないのでよくわからない状況である。
- 町民アンケートの結果では公共交通に関する乗り継ぎの利便性向上、待合環境の充実、三瀬谷地区・荻原地区の周遊手段の充実などを要望する意見はあるものの、これらの項目が改善されても公共交通を利用するかどうかはわからないとの回答が多くみられた。
- 現状で外出手段に関する困り事のある人は少ないが、クルマが利用できなくなること、公共交通を使えなくなることなど、将来の外出手段について不安を抱える町民は多い。
- 町営バスを利用する高校生からは、町営バスと三重交通路線バスとの乗り継ぎの利便性向上や町営バスの運行ダイヤの充実と接遇の向上を求める声が寄せられている。

《高齢者福祉の視点より》

○高齢者の中でも様々な状況の人が存在し、公共交通だけでなく福祉の個別送迎のような、それぞれの状況に応じた支援などが必要である。

(高齢者について様々な状況がある)

- ・クルマを運転し一人で不自由なく外出できる高齢者
- ・クルマを運転しない、または運転できないが送迎や公共交通を利用し外出できる高齢者
- ・体力の低下により公共交通への乗降などに付き添いが必要な高齢者
- ・体力の低下により歩く事が困難であり、付き添いなしでは店舗などでの買い物自体が困難な高齢者
- ・体力、認知機能の低下により外出そのものが困難な高齢者

○本人が運転できなくても、多くの高齢者は公共交通ではなく、家族・親族のクルマで外出しており、送迎者などがいない高齢者が、公共交通を利用しているような状況である。

○短い距離であっても自宅などから停留所まで歩くことが負担となる高齢者がいる。

○買い物などで公共交通を利用した後に、荷物を持って停留所へ、停留所から自宅へ荷物を持って歩くことが負担となる高齢者がいる。

《まちなかの賑わい創出》

○来訪者の大半は公共交通ではなくクルマで来訪している。

○自家用車での来訪が多く、三瀬谷駅周辺を歩いて周遊する人は少なく、まちなかに賑わいがあるとは言い難い状況となっている。

2. 今後に向けた課題と着眼点

「1. 公共交通の現状と問題点」で掲げた内容を踏まえ、本町の公共交通の課題・着眼点として以下のように整理しました。

課題1：地域の実情に見合った形で、公共交通を将来まで持続することが必要

今後の高齢化への対応や、賑わいのあるまちづくりをめざすためには、地域の公共交通の役割はますます重要となります。一方、町民などの公共交通の利用頻度はきわめて低く、利用者数は減少傾向にあり、加えて、乗務員の不足・高齢化によって、厳しい運営状況となっています。一方、今後も少子・高齢化が進展する見通しであり、クルマを運転できない高齢者や学生などをはじめとする町民の日々の外出手段として、公共交通の重要性は高まっていくものと考えられます。したがって、将来に向け、地域の実情に見合った形で、公共交通を確保し持続していくことが必要と考えられます。

課題2：町民の日々のお出かけに便利な公共交通としていくことが必要

日々の外出に公共交通を利用する町民は少数ですが、実際に利用している人や、過去に利用した経験のある人からは、松阪方面へ出かける際の乗り継ぎや、帰りの便数、拠点地域内の移動手段などについて、不便との意見があります。利用者がきわめて少ない中、大幅な増便や、新規路線の拡充などは難しい状況ですが、可能な工夫・調整などを行い、できる限り多くの町民の外出が便利になる公共交通にしていくことが必要と考えられます。

課題3：公共交通全体のわかりやすさ・やさしさの充実が必要

乗り方や乗り継ぎなど、公共交通に関する案内が不十分だという声があり、利用したことがない人にとっては、こうしたことが利用の抵抗感に繋がっている可能性もあります。また、頻繁に利用する人でも、ほぼ毎回決まった路線を利用するだけの人が多く見受けられます。多くの人が便利で自由な移動に利用していただくためには、公共交通全体のわかりやすさ・やさしさを充実していくことが必要と考えられます。

課題4：高齢者福祉などと役割分担や連携が必要

これからも公共交通は、誰でも、どんな目的で使ってもよい移動手段として維持・確保していく必要があります。一方、高齢化が進むことで公共交通を利用するのが難しい人が増加し、福祉的な個別の送迎や、外出時の介助サービスが必要な人（公共交通だけでは対応が難しい人など）が増える可能性もあります。したがって、福祉関係の取組と役割分担を整理しながら、連携していくことが必要と考えられます。

課題5：町民の、クルマ移動中心の外出スタイルを見直し、地域の公共交通をみんなで利用し、支えていく意識の醸成が必要

本町では、高齢者も含めクルマ中心の外出スタイルが定着しており、バスなどが使える状況にあっても、全く利用しない人が多い現状であり、公共交通が便利か不便かわからないという人も少なくありません。また、クルマがある限り、公共交通が便利になっても使わないという声も多くあります。公共交通は、クルマを運転しない交通弱者の乗り物であるという考え方の人も多く見受けられ、現在は運転できない高校生なども将来はクルマ中心の外出スタイルにしたいと考えています。このままでは、公共交通を将来まで維持・確保し充実したとしても、思うように利用されないことが危惧されます。したがって、少しずつでも、使える時に利用するなど、外出スタイルの見直しや、公共交通を利用してみんなで支える意識の醸成を図って行くことが必要と考えられます。

課題6：観光と連携し、まちなかの賑わい創出に貢献する可能性を模索することが必要

本町を来訪する観光客は、自家用車で訪れる人が大半です。クルマでの観光は、ポイントのドアツードアの移動になるため、駅、停留所へのアクセスや乗り継ぎなどでまちなかを歩く人の往来がなく、観光客でまちが賑わうことはありません。公共交通を利用し来訪していただくことで、まちなかを徒歩で回遊したりする人が増えれば、賑わいを取り戻し、地域の活性化にも繋がるため、まちなかの賑わいを創出するために観光と公共交通が連携できる可能性を模索することが必要と考えられます。



本町の課題と将来に向けたまちづくりを踏まえ、以下を本町の公共交通がめざす姿（基本理念）及び今後の基本的な方針（取組の方向性）とします。



大台町の公共交通がめざす姿（基本理念）

**町民の生活とまちの賑わいを支え、
将来にわたって持続可能な
公共交通の構築をめざします**

本町の公共交通は、日々の生活で使いやすい移動手段をめざし、クルマを運転しない高齢者や学生などだけでなく、すべての町民が利用できる持続可能な公共交通をつくり上げることで、町民の生活を支え、地域活性化や観光振興に貢献する公共交通の構築に取り組みます。



基本的な方針（今後の取組の方向性）

めざす姿（基本理念）の実現に向け、本町の公共交通は、今後、6つの方針（取組の方向性）にもとづき、取り組んでいきます。

方針 I

地域の特性や実情に合った形で、将来にわたり公共交通の維持に取り組めます。

- 本町の公共交通を将来にわたって維持し、日々の生活やまちづくりを支えていくことをめざします。
- そのため、地域の特性や実情を考慮した町営公共交通の持続的な運行や、鉄道、路線バス、タクシーの利用客の確保など、公共交通を維持するために必要な運行・運用のための方策に取り組めます。

方針 II

誰もが利用しやすい公共交通を実現するため、利便性の向上に取り組みます。

- 町内全ての地域で日常的な移動で便利に利用できる、公共交通サービスの提供をめざします。
- そのため、関係者間で可能な工夫や調整策を検討し、町内外への移動や、生活拠点となる地域内における移動の利便性向上に取り組みます。

方針 III

わかりやすく、安心して利用できる公共交通の構築に取り組みます。

- 普段は公共交通を利用しない人や、高齢者、町外からの来訪者にもわかりやすい公共交通をめざします。
- そのため、町の公共交通全体のわかりやすさや、停留所での案内の充実、待合環境の整備など、利用環境の充実に努めます。

方針 IV

高齢者のお出かけを応援するための、公共交通施策に取り組みます。

- 高齢者が公共交通を利用して、いつまでも元気に外出ができるよう応援していきます。
- そのため、福祉関連部門と連携した取組や、高齢者が外出しやすくなる公共交通施策に取り組みます。

方針 V

公共交通を「知って・乗って・考える」取組を行い、クルマ中心のライフスタイルを見直す機会を提供します。

- 現在のクルマ中心の移動手段から、可能なときには公共交通を利用するライフスタイルを推進します。また、地域の公共交通を守っていく意識を育てることで、高齢者や学生だけでなく、地域のすべての人びとが公共交通を使って移動する環境をめざします。
- そのため、モビリティ・マネジメント（知る機会、乗る機会、考える機会を提供し、少しずつ自発的に意識や行動が変容するよう促す施策）に取り組みます（挑戦します）。

方針 VI

まちなかの賑わいを創出するため、観光と公共交通の連携に取り組みます。

- 多くの人が本町を訪れて散策したり周囲を観光したりすることで、町の賑わい創りに貢献する公共交通をめざします。
- そのため、観光と公共交通の関係者が協力して企画を検討し、観光周遊プランなどを提供します。



1. 取組（事業）の体系

「めざす姿」の実現に向けた「6つの方針」にしたがい、計画期間（5年間）において、以下の取組（事業）の具体的な検討・実施を進めていきます。

方針Ⅰ

地域の特性や実情に合った形で、将来にわたり公共交通の維持に取り組みます。



取組
1-1

公共交通ネットワークの維持・確保



取組
1-2

幅広い年代の人びとが利用できる方策の検討



取組
1-3

持続的な運行・運営のための効率化など

方針Ⅱ

誰もが利用しやすい公共交通を実現するため、利便性の向上に取り組みます。



取組
2-1

町内の移動を目的とした公共交通の利便性向上



取組
2-2

生活拠点となる地域内移動の利便性向上



取組
2-3

町外へ出かけるための公共交通の利便性向上

方針Ⅲ

わかりやすく、安心して利用できる公共交通の構築に取り組みます。



取組
3-1

わかりやすい運行情報の提供



取組
3-2

誰もが安心して利用できる環境づくり

方針 IV

高齢者のお出かけを応援するための、公共交通施策に取り組みます。



取組
4-1

高齢者の外出を支援



取組
4-2

乗降をサポートする取組

方針 V

公共交通を「知って・乗って・考える」取組を行い、クルマ中心のライフスタイルを見直す機会を提供します。



取組
5-1

知る機会の提供



取組
5-2

乗る機会の提供



取組
5-3

考える機会の提供

方針 VI

まちなかの賑わいを創出するため、観光と公共交通の連携に取り組みます。



取組
6-1

観光とのコラボによる取組



取組
6-2

来訪者の町内移動手段の充実、利便性の向上

2. 各取組（事業）の概要

本計画の基本的な方針に基づいて実施する取組（事業）について、以下に示します。

各取組の具体的な内容、方法、実施体制などについては、計画期間中に関係者や運行事業者、町民などと意見交換や検討、調整を進めながら取り組んでいきます。

方針 I

地域の特性や実情に合った形で、将来にわたり公共交通の維持に取り組みます。



取組
1-1

公共交通ネットワークの維持・確保

本町では、公共交通の利用者数の減少などによる、厳しい運営状況が続いています。今後さらに人口減少、少子・高齢化が進むことを見越して、将来も公共交通を維持・確保し、日々の暮らしやまちづくりを支えていくことが求められます。

そのため、運行事業者と町が連携して方策を検討し、町内の公共交通の運行を持続するため取り組んでいきます。

(1) 町営による公共交通の運行の継続

町営バス、デマンドタクシーなどの町営の公共交通については、町内の各地域と拠点などとの間をつなぐ外出手段として、利用状況に応じた定期的な見直しを行いながら、町営による運行を今後も継続します。

(2) 三重交通路線バスの運行と支援の継続

本町を運行する三重交通路線バス（大杉線）については、本町と近隣市町との間を結ぶ公共交通として、利用状況に応じた定期的な見直しを行います。また、本町や多気町などが協調し路線を維持するための支援を行うとともに、地域間幹線系統として地域公共交通確保維持改善事業による補助を活用しながら、今後も運行を継続します。

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	●	○ (補助などの関係機関) (多気町)	—

(●：取組主体 ○：連携・協力)

町内を運行する公共交通の利用者数は年々減少しており、運営状況は厳しい状況にあります。公共交通を将来にわたって維持・確保していくためには、より多くの人に公共交通を利用していただき、日常的な利用者を増やすことが必要です。

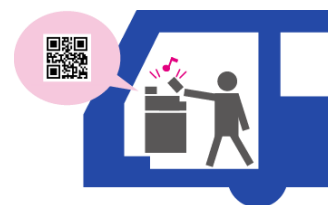
そのため、幅広い年代の人びとが公共交通を利用しやすい環境づくりをめざし、利用者への支援や、利用しやすい環境づくり、通学利用に適した運行などの方策を関係者と継続的に検討し取り組んでいきます。

(1) 公共交通利用者への支援の継続

公共交通の日常的な利用者を確保するため、町営バス、デマンドタクシー、三重交通路線バスの利用者（運賃割引対象者）への支援制度を継続します。また、鉄道などで通学する高校生などの定期券購入などへの補助制度（大台町高等学校等通学費補助金）を継続するとともに、町民に積極的にPRしていきます。

(2) 公共交通を利用しやすい環境づくり

キャッシュレスによるスムーズな乗降を可能とし利用者の利便性を向上するため、町営バスやデマンドタクシーの支払い方法に、「回数券」や「デジタル回数券」（スマートフォンアプリを使った回数券）、「定額乗り放題制度」の導入を検討します。加えて、ICカードやアプリを利用したキャッシュレス決済サービスの導入も、町が運行事業者と共に検討を進めます。



キャッシュレス決済のイメージ
(出典：国土交通省 HP)

(3) 高校生の通学に適した町営バスの運行

昴学園高等学校の生徒が通学しやすくなるように、通学時間帯を中心とした運行ルートとダイヤ調整について検討します。さらに、テスト期間など特別な時間割への対応として、臨時便の導入についても、学校関係者と調整しながら検討を進めていきます。

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	○	○ (学校)	—

(●：取組主体 ○：連携・協力)

本町の公共交通の利用者数は、少子・高齢化や人口の減少などの影響により年々減少しており、利用者がほとんどいない区間も存在しています。さらに、乗務員の不足や高齢化といった問題が全国的に深刻化し、運行事業者は厳しい運営状況に直面しています。しかし、公共交通は町民の日々の生活を支える交通手段として、継続的な運行が求められています。今後も公共交通サービスを継続して提供するために、地域の実情に応じた運行方法や形態の見直しを行い、運行事業者の経営状況を把握し、効率化に取り組みます。

(1) 町営バスの運行方法・運行形態の定期的な見直し

町営バスについては、利用状況や JR・三重交通路線バスの運行ダイヤの改正、観光のオンシーズン・オフシーズンなどの状況を考慮し、定期的に運行方式の見直しを検討します。利用者がほとんどいない区間については、デマンド交通の導入など運行形態の変更を計画期間中に検討し、町が関係機関と調整して条件が整えば「実証運行」を行います。



(2) デマンドタクシーの運行・運用方法の定期的な見直し

デマンドタクシーについては、利用状況や JR・三重交通路線バスの運行ダイヤの改正などの状況を考慮して定期的に運行方式の見直しを検討します。また、新技術を活用した効率的で利便性の高いサービス導入について、運行事業者と町が定期的に意見交換をしながら検討します。

(3) 運行事業者の乗務員不足・高齢化問題に関する情報収集と対応の検討

全国的に深刻化している乗務員の不足や高齢化の問題について、本町の状況を把握するため、運行事業者と町が定期的に意見交換をしながら対応策について検討します。

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	●	—	—

(●：取組主体 ○：連携・協力)

方針 II

誰もが利用しやすい公共交通を実現するため、利便性の向上に取り組みます。



取組
2-1

町内の移動を目的とした公共交通の利便性向上

本町では三瀬谷駅周辺や宮川総合支所周辺に町民の生活基盤となる店舗や医療施設が集中しています。周辺地域からこれらの拠点地域内へ町営バスなどの公共交通でアクセスする際、自宅から停留所、さらに停留所から目的地となる施設までの距離が長いという問題が存在します。町民の活発な移動を支えるために、新技術の活用を含む様々な移動支援に関する事例の情報収集を行い、既存の公共交通では対応できない移動支援の提供に取り組みます。

(1) 町営バス南岸中心路線の利便性向上

宮川地域を運行する町営バス南岸中心路線については、「報徳診療所一栗谷方面」、「報徳診療所一泉方面」を運行していますが、三瀬谷地区へアクセスするには、町営バス廃止代替路線への乗り継ぎが必要となっています。沿線町民の利便性の向上を図るため、町営バス南岸中心路線において、三瀬谷地区への「直行便」の導入について検討し、町が関係機関と調整して条件が整えば「実証運行」を行います。



(2) 町営バスやデマンドタクシーを利用しやすい環境づくり

停留所から店舗や医療施設までの移動の負担を軽減するため、店舗や医療施設の敷地内に停留所を設置し、町営バスやデマンドタクシーが発着できるよう、町が関係機関と調整します。

また、公共交通を利用して店舗などに外出しやすい環境の整備を行うため、町営バスやデマンドタクシーの利用者を対象とした各種割引や特典などの制度の導入について町が関係機関と検討します。

(3) 買い物特別便の実証運行

町内の買い物で町営バスを利用する人のニーズの高い時間帯に貸切バスなどを利用した「買い物特別便」を運行することを、町が関係機関と調整して条件が整えば「実証運行」を行います。

(4) 地区内の停留所・駅までの移動手段の実証運行

停留所や駅までの移動支援を目的とした、新たな移動手段（地域内限定タクシーなど）の導入について、町が関係機関と調整して条件が整えば「実証運行」を行います。



(5) 降車フリー区間の試行

町営バス・デマンドタクシーについて、買い物などで荷物を持っている利用者や高齢者が安心して利用できるよう降車フリー区間（停留所と停留所の間でも降車できる区間）を設けることについて、町が関係機関と調整して条件が整えば「試行」します。

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	○	○ (許認可の関係機関) (商工会、観光協会など) (店舗などの施設関係者)	—

(●：取組主体 ○：連携・協力)

本町では、三瀬谷駅周辺や宮川総合支所周辺に町民の生活基盤となる店舗や医療施設が集中しています。しかし、これらの拠点地域内では、施設間の移動距離が長く、徒歩による移動が不便な状況となっています。拠点地域内での町民の活発な移動を支えるために、新技術の活用を含む様々な移動支援に関する事例の情報収集を行うと共に、既存の公共交通では対応できない、細やかな移動支援の提供に取り組みます。

(1) 拠点地域内における新たな移動手段の提供

拠点地域内での移動支援を目的とし、新たな移動手段（地域内限定タクシー・循環バスなど）の導入について、町は関係機関と調整を行い、条件が整えば「実証運行」を行います。また、「奥伊勢テラス」で提供されている E-Bike の貸出サービスについては、関係機関と協力し積極的な PR を行うことに加え、グリーンスローモビリティ（時速 20km 未満で公道を走ることができる電気自動車を活用した移動サービス）などによる移動支援について、町は情報収集を行います。



小型 EV（電気自動車）



グリーンスローモビリティ

（出典：国土交通省資料）

(2) 拠点地域内における高齢者の自由な移動の支援

拠点地域内での高齢者の移動支援を目的とし、シニアカー（電動カート）の貸出について検討します。

また、拠点地域内の公共施設敷地内や三瀬谷駅駐輪場にシニアカーを駐車できるよう検討します。



シニアカー

（出典：国土交通省資料）

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	○	○ (商工会、観光協会など)	—

（●：取組主体 ○：連携・協力）

町民が公共交通を利用して町外へ外出する際、町営バスやデマンドタクシーとJR・三重交通路線バスとの乗り継ぎや運行時間帯が不便なケースが存在しており、町民からの改善要望が多く寄せられている状況です。町民の活発な移動を支えるために、関連する公共交通事業者と連携し、町外への公共交通による移動の利便性の向上に取り組みます。

(1) JR、三重交通路線バスとの乗り継ぎを考慮した町営バスの運行

町外へ外出する人が利用する町営バスやデマンドタクシーが、JR・三重交通路線バスとスムーズに乗り継ぎできるよう、運行ダイヤの調整を行います。また、関係機関とダイヤ改正などの情報交換を密に行い、遅延なく対応していきます。



(2) 公共交通事業者間の定期的な意見交換

公共交通を利用した町外への移動の利便性を向上するために、関連する公共交通事業者と定期的に意見交換を行います。

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	●	○ (許認可の関係機関)	—

(●：取組主体 ○：連携・協力)

方針 Ⅲ

わかりやすく、安心して利用できる公共交通の構築に取り組みます。



取組
3-1

わかりやすい運行情報の提供

本町では、町営バスなどの公共交通の運行情報を町が発行する時刻表に記載し、町民に提供しています。しかし、複数の公共交通機関を利用する際の乗り継ぎ案内や、停留所の位置を示した案内図などは提供しておらず、これから公共交通を利用しようとする人には理解しにくいという問題があります。

公共交通の利用を促進するために、町営バスなどの公共交通の利用方法をわかりやすく提供することに取り組みます。

(1) 利用方法がわかりやすくイメージできる運行情報の提供

町内の公共交通全体の運行ルートや停留所を示すマップ、また、買い物、通院、町外への外出に利用しやすい運行ダイヤをまとめたリーフレットなどを作成します。これらの作成にあたっては、高齢者にも見やすいように考慮します。

(2) 町の広報誌、イベントなどでの公共交通のPR活動

町営バスなどの公共交通の乗り方や、三重交通路線バス運賃に対する助成制度（三重交通路線バス運賃負担事業）について、町が発行する広報誌や、町が主催するイベントなどを通じて幅広い層に対しPR活動を行います。

(3) 主要な停留所での運行案内の充実

「道の駅奥伊勢おおだい」や「報徳診療所」などの主要な停留所の施設内にディスプレイを設置し、運行ダイヤを表示することを検討します。また、運行情報の見える化を進めるために、リアルタイムでバスの位置情報がわかる、バスロケーションシステムの導入についても検討します。



バスロケーションシステムのイメージ

■ 取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	○	○ (店舗などの施設関係者)	—

(●：取組主体 ○：連携・協力)

本町の公共交通をより多くの人に利用していただくには、誰もが安心して利用できる環境整備が重要になってきます。

そのため、停留所の待合環境の改善や、使いやすい車両の導入などを検討し、全ての人が安全に安心して利用できる環境づくりに取り組んでいきます。

(1) バスなどを待ちやすい環境づくり

乗り継ぎなどで、待ち時間が長くなる場合でも快適に過ごせるよう、公共施設や民間事業者などが所有する施設内で、快適な待合環境を確保できるよう関係機関と検討します。

(2) バリアフリー・ユニバーサルデザイン車両の導入の推進

町が運行する町営バスなどの車両更新時には、バリアフリーやユニバーサルデザインに考慮した車両の導入について検討します。また、令和4年度に実施した「道の駅奥伊勢おおい」の環境整備工事により、町営バスなどの公共交通の乗降環境が改善されました。今後も、必要に応じて安心・安全を考慮した施設整備に取り組めます。

(3) 利用者の安全・安心の確保

夜間や夕暮れ時に停留所で待つ利用者が、バスの運転手や他の車両からの視認性を向上するため、町営バスなどの公共交通の利用者に反射板やミニライトなどを配布します。

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	○	○ (商工会、観光協会など) (店舗などの施設関係者)	—

(●：取組主体 ○：連携・協力)

方針Ⅳ

高齢者のお出かけを応援するための、公共交通施策に
取り組めます。



取組
4-1

高齢者の外出を支援

今後も高齢化の進行にともない、一人暮らしや高齢者のみの世帯が増加することで、クルマで外出できない高齢者が増えると考えられるため、高齢者の閉じこもり防止や、社会参加を促進する支援に取り組む必要があります。

そのため、高齢者が公共交通を利用して外出しやすく、活発な社会参加を促すための方策について検討します。

(1) 高齢者外出支援事業の継続

高齢者、障がいのある人の移動手段の確保と、妊産婦の負担軽減のため、「高齢者など外出支援事業」として町が行っているタクシー券の配布を継続します。

(2) 高齢者の社会活動を促進する地域の取組への支援

町営バスなどの既存路線の最適化とラストワンマイル問題（駅や停留所から目的地までの移動手段の不足）の解決を図るため、地域が主体となって実施する助け合いによる送迎サービスの導入について検討します。

また、高齢者の閉じこもり防止と社会参加の促進を図るため、地域の団体などが行う、「お出かけ」に関する取組について支援を検討します。

(3) 降車フリー区間の試行：再掲（取組 2-1）

(4) 地区内の停留所・駅までの移動手段の実証運行：再掲（取組 2-1）

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	○	● (自治会、地域の団体など) (福祉関連団体)	○ (積極的な利用)

(●：取組主体 ○：連携・協力)

高齢化が進むことで、車両への乗降が困難な人が増える可能性があります。今後も安心して生活を続けていくには、可能な限り公共交通を利用して外出できるサービスの構築が必要となります。

そのため、高齢者が町営バスなどの公共交通を安心して利用できるよう、乗降時の補助や、生活基盤となる拠点地域内での移動負担を軽減するための方策について検討します。

(1) 車両への乗降をサポートする体制づくり

町営バスなど公共交通へ乗降する際に、添乗員などがサポートする体制づくりについて、町が関係機関と検討します。

(2) 拠点地域内における買い物などでの移動の支援

高齢者が町営バスなどの公共交通を利用し、生活基盤となる拠点地域内で買い物を行う際の徒歩移動の負担を軽減するため、シルバーカーなどの貸出について町が関係機関と検討します。

(3) 拠点地域内における高齢者の自由な移動の支援：再掲（取組 2-2）

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	○	● (福祉関連団体)	○ (積極的な利用)

(●：取組主体 ○：連携・協力)

方針 V

公共交通を「知って・乗って・考える」取組を行い、クルマ中心のライフスタイルを見直す機会を提供します。



取組
5-1

知る機会の提供

町民の多くは、外出時の移動手段としてクルマを利用することが多く、自宅付近にある公共交通の利用方法や運行状況について把握していないのが現状です。今後、公共交通を維持・確保していくうえで利便性の改善を進めても利用されないことが危惧されます。

そのため、町民の一人ひとりが少しずつでも、クルマ中心のライフスタイルを見直し、利用できる時には公共交通を利用する意識を育んでいく取組（モビリティ・マネジメント）の一環として、町民が公共交通のことを「知る」機会の提供を目的としたPR活動などを行います。

（1）町の広報誌、イベントなどでの公共交通のPR活動

町営バスなど公共交通の利用方法や、運賃割引制度などについて、町が発行する広報誌や、大勢の人が集まるイベントの場などを通じて幅広い層に対しPR活動を行います。また、利用状況についても広報誌などで毎年周知を行い、公共交通の現状に対する理解を深めます。

（2）自治会・自主グループなどを対象とした公共交通のPR活動

公共交通の利用を促進するため、自治会や自主グループなどを対象にPR冊子などを配布します。また、要望があれば町営バスなどの乗り方講座を町が関係機関と連携し実施します。

（3）町内の事業所・団体などの協力による公共交通のPR活動

公共交通の利用を呼びかけるポスターの掲示や、公共交通マップなどの設置について、商工会、町内店舗、医療機関などへ協力依頼を行います。

（4）町営バス・デマンドタクシーへの親しみを深める取組

町営バスやデマンドタクシーに対して親しみを深め、愛着をもって利用していただけるよう、愛称、路線の名称などを町民から公募します。

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	○	○ (商工会、観光協会など) (店舗などの施設関係者)	○ (積極的な参加)

(●：取組主体 ○：連携・協力)

公共交通が利用可能な状況にも関わらず、クルマ中心のライフスタイルが定着しているため、多くの人は公共交通を利用しないのが現状です。高齢になっても自身で運転する人や、家族や知人のクルマで外出する人が多く、公共交通の利用に抵抗感を持つ人も存在します。

そのため、モビリティ・マネジメントの一環として、これまで公共交通を利用してこなかった町民に対し、実際に公共交通に「乗る」機会を提供することで、利用可能な場合は少しずつでも利用するよう、意識の変革を促します。

(1) 期間限定の無料キャンペーンの開催

保育園児などの絵を町営バス車内で展示する「おえかき展」を行い、期間中は「町営バス運賃無料キャンペーン」を開催し、保護者だけでなく、多くの町民が楽しみながら乗車体験ができる機会を提供します。加えて「三重交通路線バス運賃無料キャンペーン」の開催についても町が関係機関と検討します。

また、若い世代が町営バスなどの公共交通について慣れ親しむことを目的とし、小中高生を対象とした「夏休み運賃無料キャンペーン」の開催について町が関係機関と検討します。



保育園児の絵を展示した「おえかき展」

(2) 免許返納を検討する人などの乗る機会の創出

運転免許返納を検討している人や、免許返納済みで公共交通を利用したことのない人を対象に乗る機会を提供するため、町営バスなどの「乗車体験チケット」を配布します。

(3) 三重交通路線バス・町営バス・デマンドタクシーの乗車体験会などの開催

町営バスなど公共交通の利用方法がよくわからない人や、一人で利用することに不安を感じている人を対象に、三重交通路線バス、町営バス、デマンドタクシーの「乗車体験会」などを開催します。

また、若い世代が町営バスなどの公共交通に親しみを深めることを目的とし、小学生を対象とした「バス乗り方教室」や「乗車体験会」を年1回程度開催します。



バス乗り方教室（出典：三重交通 HP）

(4) 町が主催する会議などでの公共交通の利用促進

町主催の会議やイベントなどへ公共交通を利用して参加できるよう、開催時間を調整することについて関係各課へ周知します。

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	●	—	○ (積極的な参加)

(●：取組主体 ○：連携・協力)

町民の多くが外出時の移動手段として車を利用しているため、移動に関する困りごとがない人が大半であり、その結果、公共交通に対する関心度は低いのが現状です。

しかし、高齢化や免許返納で将来に不安を感じている人も増加しており、移動手段について自発的に考える地区も見られるようになってきました。

そのため、モビリティ・マネジメントの一環として、公共交通について考える機会の提供や、地域が主体となって「考える」地区などを応援していきます。

(1) 地域で考える取組へのサポート

地域の助け合いによる送迎サービスや、高齢者の外出機会の創出のため、地域が主体的に検討する場合にアドバイザーを派遣し助言などの支援を行います。また、先行的に取り組む地区でモデル的に試行し、他の地域でも実施できる仕組みづくりを検討します。



地域で考える取組

(2) 中高生との意見交換会

若い世代に公共交通の大切さに対する意識を醸成し、将来にわたって公共交通を利用する習慣を育てることを目的として、中高生を対象とした意見交換を実施します。

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	—	○ (自治会、地域の団体など) (学校)	○ (積極的な参加)

(●：取組主体 ○：連携・協力)

方針 VI

まちなかの賑わいを創出するため、観光と公共交通の連携に取り組みます。



取組
6-1

観光とのコラボによる取組

本町への観光客の主な来訪手段はクルマが多数を占めており、観光客が地域内を歩いて巡ることが少なく、まちなかの賑わいを高めることが難しい状況にあります。

そのため、観光と公共交通の協働を促進し、バスを利用した観光周遊などに取り組むことで、まちなかの活気を創出する新たな方策について検討します。

(1) 観光とコラボした公共交通のPR活動、企画の検討

観光協会が発行する広告などに公共交通を利用した来訪を呼びかける内容を記載するよう、町が観光関係者と検討します。また、観光と公共交通が連携したツアー企画、企画きっぷなどについて検討します。

(2) 町が主催するイベントなどとの連携

町が主催するイベントなどへ公共交通を利用して参加できるよう、開始時間を調整することについて検討します。また、イベント開催に合わせた特別便の運行について、町が関係機関と検討します。

(3) 近隣市町も含めた観光周遊の推進

近隣市町を含めた観光周遊の利便性を向上するため、町内を運行する公共交通の「1日フリーきっぷ」の発行や、公共交通利用者に対する観光施設利用特典などについて町が関係機関と検討します。

また、VISON(多気町)などの集客力を有する近隣市町の観光施設と連携した観光誘客についても町が関係機関と検討します。

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	●	● (商工会、観光協会など) (近隣の自治体)	○ (積極的な利用)

(●：取組主体 ○：連携・協力)

今後、人の往来によるまちの賑わい創出をめざしていくには、観光客などが公共交通を利用して本町へ来訪することを促すだけでなく、来訪した後の活発な周遊を促す必要があります。

そのため、現在町内で運行している町営バスやデマンドタクシーなどに加え、町内の観光スポットを周遊できる新たな移動手段を提供するとともに、複数の公共交通を使いこなして周遊しようとする観光客がわかりやすく、気軽に利用できるよう、すでに普及している民間の乗り継ぎ案内アプリなどのデジタルコンテンツの活用や、新たな技術などによる情報提供サービスの充実に取り組んでいきます。

(1) 運行情報のオープンデータ化の継続と乗り継ぎ検索サイトへの掲載

本町を訪れる観光客などがスマホアプリやインターネットサイトで、他の交通機関との乗り継ぎも合わせた経路、時刻などの案内検索が便利に行え、初めて来訪する人でも公共交通を網羅的に理解でき、簡単に利用できる状況とするため、町営バスの運行情報についてオープンデータ化（自治体などが保有するデータを一般の人々や企業などに対して公開し、自由に利用できるようにする取組）と、データの更新を継続します。

(2) 先進技術などの導入に関する継続的な情報収集

観光 MaaS（スマホアプリなどを使って、複数の公共交通や施設の利用の検索、予約、決済、特典付与などを一元的に行えるようにするサービス）などの先進的な取組や、交通系 IC カード、スマホアプリなどによるキャッシュレス決済サービスなど利便性が向上する取組について、町が継続的に情報収集を行い導入について検討します。

(3) 拠点地域内における新たな移動手段の提供：再掲（取組 2-2）

■取組の主体

大台町	公共交通事業者	関係機関・団体など	町民・利用客
●	●	● (商工会、観光協会など) (近隣の自治体)	○ (積極的な利用)

(●：取組主体 ○：連携・協力)

3. 将来の公共交通ネットワーク

本町の公共交通は、現在の公共交通ネットワークの構成を活かし、地域の特性や実情に応じた運行方法・運行形態の見直しや、新たな公共交通サービスの可能性、公共交通以外の送迎サービスとの連携についても検討しながら、将来まで持続し、町民の日々の暮らしやまちづくりを支えていくことをめざします。また使いやすさや、わかりやすさを向上するだけでなく、みんなが利用して公共交通を支えるといった、町民の意識の醸成を通じて公共交通の利用促進を図るとともに、まちの賑わいへの貢献をめざした取組を行います。

《将来の公共交通ネットワーク構築に向けたイメージ》





本町の公共交通がめざす姿の実現に向け、計画期間において、本計画に基づく取組を進めていきます。また、めざす姿が実現できているかどうかを確認するための指標と目標値を設け、評価・検証を行います。

《達成状況の検証》

計画を進めるにあたっては、PDCA（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取組を行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。取組の実施状況、目標の達成状況については、各年度及び最終年度に確認・検証し大台町地域公共交通協議会で報告します。また今後、本町の公共交通を取りまく地域や社会の情勢、交通手段に関する技術革新の動向、人びとの意識・行動や嗜好・流行の変化などによっては、計画内容の更新、見直しなどを行うことも必要となります。



Plan : 計画・調整など
 Do : 取組の実行
 Check : 進捗状況の確認、評価・検証
 Action : 更新・見直しなど

(取組の進め方)

	R 6年度 4 7 10 1	R 7年度 4 7 10 1	R 8年度 4 7 10 1	R 9年度 4 7 10 1	R 10年度 4 7 10 1
Plan	次年度の計画・調整	次年度の計画・調整	次年度の計画・調整	次年度の計画・調整	次年度の計画・調整
Do	取組の実行				
Check		前年度の確認	前年度の確認	前年度の確認	前年度の確認 全体の評価・検証
Action		更新・見直しなど	更新・見直しなど	更新・見直しなど	更新・見直しなど

* 前年度の取組状況の確認、全体の評価・検証の結果は、大台町地域公共交通協議会で報告。

《評価指標と目標値》

本計画が「めざす姿」の実現に向けた「6つの方針」に対し、達成状況を測るための“ものさし（目安）”として、評価指標と目標値を以下のように設定します。なお現況値については、主に令和4年度に行った基礎調査で入手した情報をもとに設定しました。新型コロナウイルス感染拡大による外出行動への影響など、計画期間中に状況の変化があった場合には目標値の見直しを行います。

方針 I

地域の特性や実情に合った形で、将来にわたり公共交通の維持に取り組みます。

●達成イメージ： 町営の公共交通を、持続的に運行している。

町営の公共交通を持続的に運行し、人口減少が進展する状況においても現在と同等の利用客数を確保していることを指標とします。

・指標① 町営バス、デマンドタクシーの運行費用

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
4,589万円／年	4,600万円／年（現状維持）

・町営バス、デマンドタクシーの運行にかかる年間費用の合計

※「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）」の標準指標

・指標② 町営バス、デマンドタクシーの年間利用客数計

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
388百人／年	400百人／年 以上

・町営バス、デマンドタクシーの年間利用客数の合計

※「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）」の標準指標

・指標③ 町営バス、デマンドタクシーの収支率

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
10%	11% 以上

・町営バス、デマンドタクシーの年間の収入に対する費用の比率

（収支率[%]）= 収入 ÷ 費用 × 100

※「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）」の標準指標

●達成イメージ： 鉄道・路線バスの日常的な利用客を確保できている。

人口減少、少子・高齢化が進展する状況においても、鉄道や路線バスの日常的な利用客（固定客）が現在と同等に確保できていることを指標とします。

・指標④ 鉄道駅（大台町内）の一日当たり乗車人員（定期券利用客のみ）

現況値（令和3年度）	目標値（令和10年度）
280人／日	300人／日 以上

・町内4駅の1日平均乗車人員（定期券利用客のみ）の合計

※現況値は令和5年度三重県統計書 JR各駅旅客乗車人員より

・指標⑤ 三重交通バス（大台町区間）の乗車補助券利用件数

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
1,717件／年	1,800件／年 以上

・三重交通バス乗車補助券利用実績

●達成イメージ： 町営の公共交通が、効率的に運営できている。

定期的な見直しなどによって運行・運営が効率的になり、町営の公共交通の1便当たりの利用者数が増加していることを指標とします。

・指標⑥ 町営バスの1便当たりの利用者数

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
4.9人／便	5.0人／便 以上

・町営バスの年間運行便数に対する利用客数の割合

・指標⑦ デマンドタクシーの乗合率

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
1.4人／便	1.5人／便 以上

・デマンドタクシーの年間運行便数に対する利用者数の割合

方針Ⅱ

誰もが利用しやすい公共交通を実現するため、利便性の向上に取り組みます。

●達成イメージ：公共交通を利用した外出が増えている。

町民などの日々の外出に公共交通が便利に使えるようになり、多くの方が公共交通を利用して外出していることを指標とします。

- ・指標②（再掲）町営バス、デマンドタクシーの利用者数計
- ・指標⑤（再掲）三重交通バス（大台町区間）の乗車補助券利用件数
- ・指標⑧ 鉄道駅（大台町内）の一日当たり乗車人員（定期券・乗車券利用客）

現況値（令和3年度）	目標値（令和10年度）
327人／日	330人／日 以上

・町内4駅の1日平均乗車人員（定期券・乗車券利用客）の合計

※現況値は令和5年度三重県統計書 JR各駅旅客乗車人員より

方針Ⅲ

わかりやすく、安心して利用できる公共交通の構築に取り組みます。

●達成イメージ：公共交通のことを知っている町民、使って満足している町民が増えている。

公共交通全体のわかりやすさ・使いやすさが充実し、公共交通に対する町民の認知度や満足度が向上していることを指標とします。

- ・指標⑨ 町内のバスの認知度（知っている町民の割合）

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
50%	70% 以上

・町民アンケート（R4）による「町全体の路線・行き先をおおむね知っている」「近くの路線・行き先をおおむね知っている」との回答の割合の計

・指標⑩ 公共交通全体の満足度

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
14%	50% 以上

- ・町民アンケート（R4）による「満足」「やや満足」との回答の割合の計
（満足・やや満足以外の回答には、使わないのでわからない人も含む）
- ・大台町総合計画の評価指標の一つとなっており、今回の町民アンケート結果により設定

方針Ⅳ

高齢者のお出かけを応援するための、公共交通施策に取り組みます。

●達成イメージ：公共交通を使った外出を支援する取組が着実に進められ利用されている。

高齢者の公共交通を使った外出の支援に関する取組が着実に行われ、高齢者に利用されていることを指標とします。

・指標⑪ 高齢者の公共交通を利用した外出の支援に関する新規の取組の件数

現況値	目標値（令和10年度）
—	3件 以上

- ・高齢者の公共交通を利用した外出の支援のうち、現在行っていない新たな取組の件数

・指標⑫ 高齢者の外出支援の利用件数

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
27,997 件/年	28,000 件 以上

- ・現況値は、高齢者等外出支援事業によるタクシー券の利用件数
- ・目標値は、上記のタクシー券利用件数と新たな取組などの利用人数の計

方針 V

公共交通を「知って・乗って・考える」取組を行い、クルマ中心のライフスタイルを見直す機会を提供します。

●達成イメージ：公共交通の利用意識を醸成する取組が着実に行われている。

町民のクルマ利用の見直し、公共交通に対する意識の醸成を促す取組（モビリティ・マネジメント）が着実に行われていることを指標とします。

・指標⑬ モビリティ・マネジメントに関する広報活動・イベントなどの実施回数

現況値	目標値（令和10年度）
—	4回/年以上

・地区・イベントなどで実施した広報活動の回数

●達成イメージ：使える時には公共交通を使う外出スタイルが広がっている。

意識の醸成を促す取組により、町内で公共交通を利用したことがない町民の数が減少していることを指標とします。

・指標⑭ 町内の公共交通を全く利用していない町民の割合

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
（JR 紀勢本線）28%	20% 以下
（三重交通バス）42%	30% 以下
（町営バス）60%	50% 以下
（デマンドタクシー）85%	80% 以下
（一般のタクシー）57%	50% 以下

・町民アンケート（R4）による「乗ったことがない」との回答の割合

方針 VI

まちなかの賑わいを創出するため、観光と公共交通の連携に取り組みます。

●達成イメージ：観光と公共交通の連携による取組が着実に進み利用されている。

観光と公共交通が連携した取組が着実に行われ、公共交通を利用した町外からの来訪者が増加していることを指標とします。

・指標⑮ 観光と公共交通が連携した新規の企画などの件数

現況値	目標値（令和10年度）
—	2件以上

・観光と公共交通が連携したイベント・キャンペーン・企画などの件数

・指標⑯ 三瀬谷駅の乗車人員（定期券・乗車券利用客）

現況値（令和3年度）	目標値（令和10年度）
151人/日	160人/日以上

・三瀬谷駅の1日平均乗車人員（定期券・乗車券利用客）

※現況値は令和5年度三重県統計書 JR各駅旅客乗車人員より

・指標⑰ 路線バスの乗降客数（休日・大台町区間）

現況値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
19人/日(土日計)	20人/日以上

・三重交通の調査日（6月）における大台町内のバス停の土日の乗降客数の計

《進捗管理》

計画全体の取組の進捗確認や結果の評価・検証を行う主体が必要であるため、「大台町地域公共交通協議会」において行います。

《今後の取組のスケジュール》

取組ごとの具体的な実施体制などについて調整・決定し、令和6年度(2024年度)以降の5年間で、具体的な実施内容や方法の検討、準備などを行いながら取組を進めます。新規の取組は必要に応じて試行、実証運行を踏まえながら実施し、状況によっては計画の見直しも適宜行っていきます。取組の進捗状況や、指標とした数値の経過を把握可能なものについて毎年確認を行い、最終的な目標の達成状況を令和10年度(2028年度)に検証します。

取組		計画期間				
		2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
I. 地域の特性や実情に合った形で、将来にわたり公共交通を維持します。						
1-1	公共交通ネットワークの維持・確保	継続的に運行を実施、定期的な見直し				
1-2	幅広い年代の人びとが利用できる方策の検討	支援制度などの継続 検討・準備・調整 → 新規方策の試行・実施				
1-3	持続的な運行・運営のための効率化など	定期的に意見交換、検討 → 試行・実証運行 → 見直しなど				
II. 誰もが利用しやすい公共交通を実現するため、利便性の向上に取り組みます。						
2-1	町内の移動を目的とした公共交通の利便性向上	検討・準備・調整 → 試行・実証運行 → 見直しなど				
2-2	生活拠点となる地域内移動の利便性向上	検討・準備・調整 → 試行・実証運行 → 見直しなど				
2-3	町外へ出かけるための公共交通の利便性向上	定期的に意見交換				
III. わかりやすく、安心して利用できる公共交通の構築に取り組みます。						
3-1	わかりやすい運行情報の提供	継続的にPR活動 検討・準備・調整 → 新規方策の試行・実施				
3-2	誰もが安心して利用できる環境づくり	継続的に取組 検討・準備・調整				
IV. 高齢者のお出かけを応援するための、公共交通施策に取り組みます。						
4-1	高齢者の外出を支援	支援事業の継続 検討・準備・調整 → 試行・実証運行 → 見直しなど				
4-2	乗降をサポートする取組	検討・準備・調整 → 試行・実証運行 → 見直しなど				
V. 公共交通を「知って・乗って・考える」取組を行い、クルマ中心のライフスタイルを見直す機会を提供します。						
5-1	知る機会の提供	継続的に取組				
5-2	乗る機会の提供	継続的に取組				
5-3	考える機会の提供	継続的に取組				
VI. まちなかの賑わいを創出するため、観光と公共交通の連携に取り組みます。						
6-1	観光とのコラボによる取組	検討・準備・調整 → 有望な企画などの試行・実施				
6-2	来訪者の町内移動手段の充実、利便性の向上	継続的に取組				

(取組の検証)

- 実施状況、把握可能な指標を、毎年チェック
- 最終年度に、すべての取組、全目標値の達成状況を検証