

中部様式

令和7年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要(全体)

明和町地域公共交通協議会 (明和町)

平成19年7月1日設置

令和6年6月1日 明和町地域公共交通計画策定
(計画期間: 令和6年4月～令和13年3月)

1. 【Plan】 明和町地域公共交通協議会が目指す地域公共交通の姿

【明和町の概要】

人口：2万2千人

鉄道：近鉄山田線 斎宮駅・明星駅が所在

【計画策定の背景】

人口減少、少子高齢化、運転手不足等の情勢を踏まえた、公共交通サービスの維持

【地域公共交通の将来像】

「利便性と持続可能性を両立した公共交通サービスの提供による、暮らしやすいまち」

【基本方針】

1 「利用しやすい交通サービスを目指します」

- ・各交通機関の役割分担の明確化
- ・公共交通サービスの改善・充実
- ・日常生活に合わせた公共交通の実現

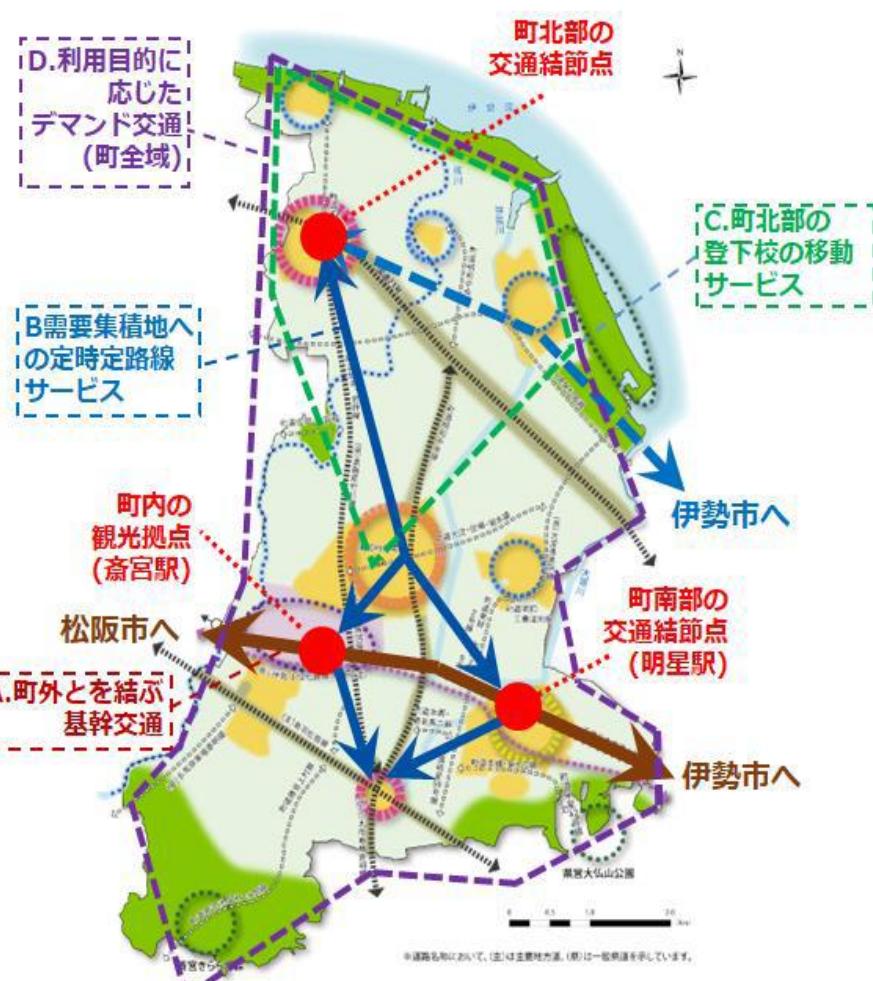
2 「持続可能な公共交通サービスを目指します」

- ・担い手不足解消のための輸送資源の総動員による効率的なサービス提供・仕組み作り
- ・町民が「わがこと」と捉えられるような公共交通の実現
- ・地球環境への配慮

3 「まちづくりと一体的な公共交通サービスを目指します」

- ・本町のまちづくり方針との連携
- ・観光施策との連携

明和町公共交通イメージ図



1. 【Plan】明和町地域公共交通協議会が目指す地域公共交通の姿

明和町で現在運行している公共交通サービスの概要は下図のとおりです。

項目	近鉄山田線
運行時間帯	5時台～24時台
乗降場所	2駅（斎宮駅、明星駅）

項目	町民バス	チョイソコ めいひめ	結モビ	おかげバス (伊勢市)	でん多 (多気町)
運行形態	定時定路線	デマンド (4条+公共ライドシェア)	デマンド (公共ライドシェア)	定時定路線	デマンド
運行日	毎日	月～土曜日	毎日	毎日	毎日
運行時間帯	7時台～17時台	8:30～17:00	8:00～19:00	7時台～18時台	7:30～19:00
乗降場所	88箇所	約210箇所	約300箇所	3箇所	1箇所
会員登録	不要	必要	必要	不要	不要
予約	不要	必要	必要	不要	必要
運賃	100円/回	300円/回	300円/回 5,000円/月定額	200円/回	1地域:300円/回
年齢制限	無	18歳以下、65歳以上	無	無	無
運営主体	明和町	明和町	明和観光商社	伊勢市	多気町
運行事業者	アケミ交通	明和タクシー アケミ交通	明和タクシー 明和観光商社	三重交通	三重近鉄タクシー

※「おかげバス（伊勢市）」、「でん多（多気町）」の情報は、明和町乗入れ区域のみ掲載

2. 【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

今年度の取組① 「町民バス（コミバス）再編」

課題 1 「町全域運行による運行効率低下」

町民バスの停留所は全体で 88箇所あり、4路線で町全域を網羅的に運行していますが、回り道が多く目的地に中々着かないといった意見も寄せられており、路線効率化が必要となっています。

また、令和6年度の利用者数は 36,759名。右図は令和6年度の停留所別乗降者数の上位データですが、日あたり平均で1名以上の乗降のある停留所は27停留所（30.6%）に留まっています。

残りの 61 停留所については乗降のない日もあり、年間で乗降者 0 人の停留所も存在します。

解消策として

「乗降者少數の停留所廃止」「路線効率化」 が必要。

課題 2 「バス4台運行による経費過多」

令和6年度の年間運行経費は 72,600千円となっていますが、単純に年間利用者数で除すると、1人あたり 2 千円程度の経費がかかっていることとなり、費用対効果の改善が必要です。

解消策として

「路線統廃合によるバス台数縮小」 が必要。

町民バス停留所 R 6年間乗降者数

バス停名	乗降者数	平均/日
イオンモール明和	17,935	49.1
明星駅	7,169	19.6
いつき茶屋	7,125	19.5
役場	4,229	11.6
明星小学校	3,978	10.9
斎宮駅	3,695	10.1
ぎゅーとら	2,950	8.1
尾野	2,947	8.1
平尾	2,783	7.6
サンシ	1,557	4.3
新茶屋（東）	1,458	4.0
なりひら	1,285	3.5
明和病院	1,248	3.4
大淀郵便局	1,195	3.3
ガーデン・明宝苑	1,191	3.3
東野	1,150	3.2
増田山団地	847	2.3
光ヶ丘	597	1.6
船橋苑	596	1.6
八木戸	586	1.6
人権センター	477	1.3
岩内	436	1.2
山田整形	414	1.1
山大淀（東）	410	1.1
蓑村	407	1.1
JA本店	371	1.0
明星苑	370	1.0

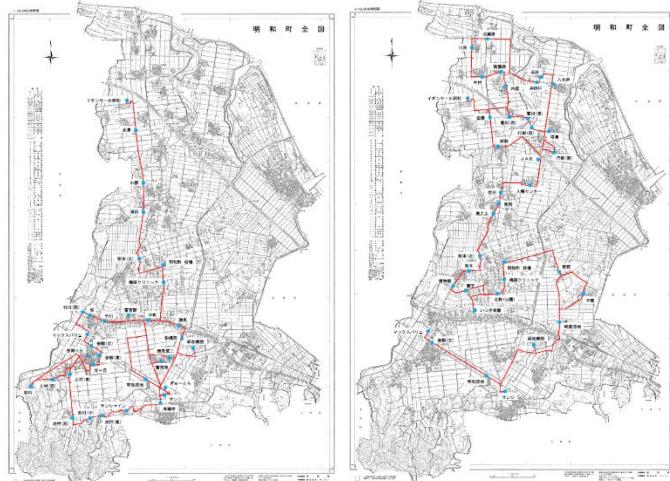
2. 【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

今年度の取組① 「町民バス（コミバス）再編」

町民バスは「乗降者少数の停留所廃止」「路線統廃合によるバス台数縮小」という課題がありました。

そこで、利用者の多い停留所を残しながら、「拠点間移動」「沿岸部の通学」の意図を持って2路線に再編する方針を立て、地会議での議論・承認を受けて下記案を運輸支局に申請中です。バス台数半減に伴い、**経費も半減**となる見込みです。また、駅から乗降者最多の大規模商業施設まで、現行では平均30分程度かかりましたが、改定路線では17分でアクセス可能となり**利便性向上**が見込めます。

現行 4 路線（停留所数:88箇所）



令和8年4月1日
改定予定



再編 2 路線（停留所数:33箇所）



2. 【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

今年度の取組②「デマンド型交通制度拡大」

課題1 「バス縮小による交通空白対策」

町民バスの縮小により、交通空白が生じる見込みです。
高齢者はチョイソコめいひめ（デマンド型乗合タクシー）でカバーできますが、運転免許証が取得できない未成年への対応が必要となります。

解消策として

「会員に未成年を含める対象拡大」が必要。

課題2 「需要増による予約不成立の増加」

会員数が1,200名を超え、予約不成立が1月あたり平均65件程度発生しており、令和5年度平均35件の2倍近い数字に増加しています。

解消策として

「デマンド型タクシーの増車」等が必要。

課題3 「ドライバー不足への対応策」

運行事業者2社のうち1社が「2種免許ドライバー確保が難しい」という課題を抱えており、運行の継続ができなくなる可能性があります。

解消策として

「公共ライドシェア制度の導入」等が必要。

健康増進のための乗り合い送迎サービス



2. 【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

今年度の取組②「デマンド型交通制度拡大」

「バス縮小による交通空白対策」「需要増による予約不成立の増加」「ドライバー不足への対応策」の課題解消のため、三重県と連携して下記のとおり令和7年10月より制度拡大しました。

デマンド型交通「チョイソコめいひめ」の再編事業概要

概要	令和8年度に町民バスの再編を見据える中、交通空白地への対応を担っている「チョイソコめいひめ」について、移動需要の増加及び運転士不足に対応するため、現在の道路運送法4条による運行から、一部を 道路運送法第78条第2号（自家用有償旅客運送） による運行へ転換し、地域のドライバーや車両の活用などによる、持続可能な仕組みを検討する。
-----------	--

国（中部運輸局）	三重県	交通概況	再編後の事業概要
登録申請	助言登録	○町民バス再編に伴う交通空白地拡大の見込み(R8~)	○町民バス再編に伴う、18歳以下の町民の移動の足の確保 ○「チョイソコめいひめ」の利用者増に伴う予約不成立の解消 ○交通事業者の運転士確保が課題
実施主体 明和町	事業費 21,082千円	 	運送区域 明和町内
再編日 10月1日(水)~	委託	運行日・時間 月～土、8:30～17:00	旅客の範囲 次のいずれかに該当する町民の方 1. 65歳以上の方 2. 障がい者手帳所持者 3. 運転経歴証明書所持者 4. 18歳以下の方 ※未就学児は保護者の同乗必須 5. 1～4の同乗者
受託者(管理主体) 三重トヨタ	委託	運行形態 予約に応じ、停留所から停留所までを運行	使用車両 2台⇒3台 (緑ナンバー 1台 白ナンバー 2台)
受託者(運行主体) 明和タクシー、アケミ交通	輸送サービス	ドライバー 第1種又は第2種運転免許保有者 ※第1種は大臣認定講習受講が必須	4条と78条2号によるハイブリッド運行
新 チョイソコめいひめ		運賃 1人1乗車300円 ※障がい者手帳または運転経歴証明書所持者は150円 ※未就学児は無料	

3. 【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

数値目標・目標値		達成状況					考察
		1年目	2年目 (本年)	3年目	4年目	5年目	
斎宮駅及び明星駅の利用回数	1,600人/日	1,269人 (近鉄HP)	未公開	—	—	—	コロナ禍より利用者数は100名/日程度増加したものの、人口減少、少子高齢化の影響で、平成27年と比較して200名/日程度減少している。
町民の公共交通利用回数	4.4回	2.0回	2.1回	—	—	—	デマンド型交通について、制度拡充により半年で乗降者数が2,000名程度増加している。（町民バスは横ばい）
公共交通の利便性	満足度の数値「0.00」	-0.64 (R1総計アンケート)	0.5 (R7総計アンケート)	—	—	—	令和4年度よりデマンド型交通を運行、利便性向上による満足度上昇。
町民バス1便あたり利用者数	3.2人/便	5.0人	5.0人	—	—	—	令和6年4月に大型商業施設が運行していたシャトルバス（商業施設～駅）が廃止となり、町民バスの需要増に繋がった。
デマンド型交通1区間あたり利用者数	1.5人/区間	1.1人/区間	1.1人/区間	—	—	—	平日午前中などは需要が集中する為、乗合になることが多いが、午後などは1人乗車が多くなっている。
高齢者の運転免許返納者数	100人/年	98人	75人	—	—	—	免許返納の風潮もある中、デマンド型交通において返納者に対する半額割引制度を実施しており返納者増の一因となっている。

4. 【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

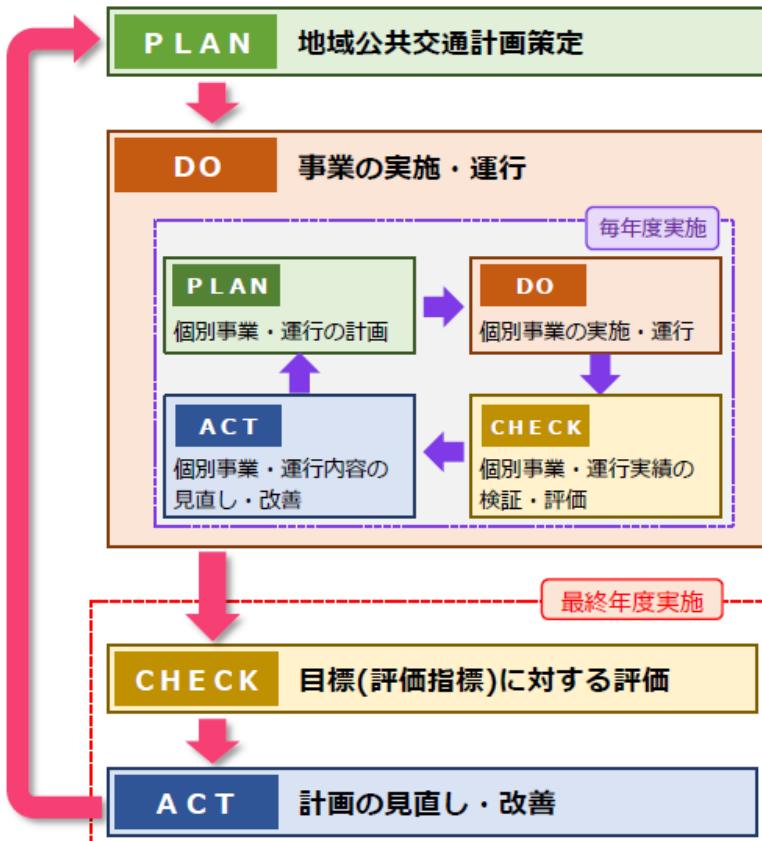
数値目標	計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
斎宮駅及び明星駅の利用回数	町民バスについて、駅から大型商業施設までを直行に近いルートで運行するよう令和8年4月に改定予定、他市町からの流入、駅の乗降者数増加に期待したい。	住民・利用者アンケート等により、改定の影響について調査・分析を進めていく。
町民の公共交通利用回数	令和7年10月のデマンド型交通制度改定で会員対象を拡大しており、会員が増加している。	町民バスの改定により、利便性は向上するものの全体では減便となるなかで、ODデータ分析等を断続的に実施しニーズの把握に努める。
公共交通の利便性	デマンド型交通の運行開始により、住民の満足度はプラスに転じている。デマンド型交通を基幹サービスとして位置付け制度拡大を実施した。	住民ニーズ、交通空白の把握に努めながら、運行台数の増台や運行時間の延長等について検討を進めていく。
町民バス1便あたり利用者数	年間で乗降者のない停留所や、乗降者がいない区間も存在していた為、路線の見直しを実施して、利便性向上に努めた。	改定後のデータ分析等を実施して、改定路線の有用性や運行効率について分析し、次の改定に繋げる。
デマンド型交通1区間あたり利用者数	予約不成立の増加が課題であった為、1台増車した。不成立件数は月平均65件から30件に半減した。会員対象拡大により、需要増を見込んでいる。	予約不成立件数の推移について注視し、適正な運行台数の確保に努めていく。
高齢者の運転免許返納者数	デマンド型交通にて、返納者に対する運賃割引制度を実施しており、返納者増の一因になったと整理している。	免許未取得高齢者との不公平が課題となっており、免許返納者に対するインセンティブの継続・見直しを実施していく。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回			
		直近の二次評価がないため未記載	
前々回	—		—
	—	—	—
	—	—	—

※前回：令和 年 月 日、前々回：一年一月一日

6.計画・評価の推進体制

PDCAサイクルに基づく計画の推進手順



毎年度の標準スケジュール

実施項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事業実施	計画に掲げた事業の実施(上半期)										計画に掲げた事業の実施(下半期)	
	反映	意見聴取 協議・報告					反映		報告	意見聴取 協議・報告		報告
評価検証	■ ■ 前年度データ分析	■ 公共交通会議	■ ■ (改善検討) 個別の事業評価 町民ニーズの把握	■ ■ 計画に掲げた 事業全体の評価	■ 第3者評価(国)	■ 公共交通会議(書面)						
予算決算	事業者から データ収集	前年度 実績報告	前年度実績 取りまとめ	前年度決算 (決算審査・事業評価等)	評価検証 取組検討	次年度事業実行計画・予算編成						報告

明和町地域公共交通協議会 開催状況

令和6年度

- 第1回 令和6年 4月15日
- 第2回 // 5月28日
- 第3回 // 12月19日
- 第4回 令和7年 1月書面開催
- 第5回 // 3月21日

令和7年度

- 第1回 令和7年 7月 2日
- 第2回 // 9月 30日
- 第3回 // 12月 2日
- 第4回 令和8年 2月 25日 (予定)