

# 生活交通確保維持改善計画

平成30年5月29日

(名称) 津市地域公共交通活性化協議会

## 生活交通確保維持改善計画の名称

津市地域内フィーダー系統確保維持計画

### 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(市の概況)

三重県の県庁所在地である本市は、平成18年1月1日に10市町村の合併により誕生し、県内で最も広大な面積(711.19km<sup>2</sup>)を有している。

また、本市は県の中心部に位置し、北は鈴鹿市及び亀山市、西は名張市及び伊賀市並びに奈良県、南は松阪市と接しており、東は伊勢湾を臨んでいる。東部には伊勢平野の一部を形成する海岸平野、中部は標高30～50mの丘陵地や台地、西境沿いには700～800mの山々が連なり、多様な自然を形成している。

本市では、公共交通網を主に鉄道、海上交通、バス交通により形成している。

鉄道については、近鉄名古屋線、近鉄大阪線、JR紀勢本線、JR名松線、伊勢鉄道があり、市内のみならず、名古屋圏及び大阪圏並びに伊勢方面への移動が可能となっている。

海上交通については、津市と中部国際空港を結ぶ高速船が、海上アクセス港である津なぎさまちから運航されている。

また、バス交通については、津地域、久居地域を中心に民間路線バスが運行されており、久居地域、河芸地域、芸濃地域、美里地域、安濃地域、一志地域、白山地域、美杉地域ではコミュニティバスが運行されている。

本市には、中山間部の地域をはじめ、鉄道や民間路線バスでカバーできない地域も多いため、通院や買い物といった住民の生活に不可欠な移動手段について、コミュニティバス等の運行により確保していく必要がある。

#### (久居地域)

久居地域は、近鉄久居駅を中心として民間路線バスが運行されているが、郊外、特に山間部においては、民間バス路線までの直線距離は比較的近いものの、その地形の特殊性から民間路線バスの利用が困難となっているところがあり、交通手段の確保が必要となっている。

また、三重中央医療センターなどの医療機関及び商業施設が集積する久居インターガーデンについては、駅周辺からの民間バス路線はあるものの、郊外から乗り入れているものがないため、郊外からこれらの施設を利用するためにも、コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

#### (河芸地域)

河芸地域は、主要道路において民間路線バスである津太陽の街線が運行されており、また郊外には廃止代替路線である三行線が運行されているものの、ほとんどの集落がカバーされていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。高齢者等は、スーパーや個人病院等が集積している地区にコミュニティバスを利用して行くことが多く、地域住民の移動手段の確保という点で、地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっている。また、コミュニティバスと民間路線バス等を利用することにより、三重大学附属病院などの、より高度な医療機関及び津市中心地への移動が可能となることから、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

#### (芸濃地域)

芸濃地域は、津駅や三重会館へつながる棕本線及び安濃線（市場系統）などの民間路線バスが運行されており、棕本線は芸濃地域の中心地区から、安濃線（市場系統）は南部地区から運行されているものの、中心地区及び南部を除いた地区、特に山間部においては民間路線バスが運行されておらず、医療機関及び商業施設が集積している中心地区へ向かうコミュニティバスは、高齢者等、地域住民の移動手段の確保という点で、欠くことのできない交通手段となっている。

また、コミュニティバスと民間路線バスを利用することにより、三重大学附属病院などの、より高度な医療機関及び各鉄道駅への移動が可能となることから、コミュニティバスは地域住民にとって欠くことのできな

い重要な交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

#### （美里地域）

美里地域は、主要道路において民間路線バスである長野線及び穴倉線が運行されているが、ほとんどの集落、特に山間部の集落はカバーされていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。また、高齢者が総合病院や温泉施設へ行くのにコミュニティバスを利用していることから、地域住民の移動手段の確保という点で、地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

#### （安濃地域）

安濃地域は、主要道路において、民間路線バスである安濃線が、また南部地区では穴倉線が運行されているが、ほとんどの集落がカバーされていないため、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。また、安濃地域において、スーパーは曾根橋にしかいないため、高齢者等が買い物に行くのにコミュニティバスを利用することが多いことや、地域内に個人病院はあるものの、総合病院が無い場合、曾根橋で民間バス路線に乗り継いで通院することが多いことから、コミュニティバスは地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

#### （一志地域）

一志地域は、地域の中心を通る主要道路において、民間路線バスである波瀬線及び廃止代替路線である多気線が運行されているが、それ以外の集落のほとんどがカバーされていないため、交通手段の確保が必要となっている。

また、一志地域においては、スーパーマーケットなどの商業施設及び医療機関が一志総合支所周辺に集中していることもあるため、民間バス路線等の沿線上にない集落からの買い物及び通院時の移動手段の確保が必須となっており、さらに、三重中央医療センターなどの、より高度な医療機関等へは、民間路線バスに乗り継ぎ通院することも多いことから、コミュニティバスは地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

#### （白山地域）

白山地域は、主要道路において久居駅につながる廃止代替路線である多気線が運行されており、また、近鉄大阪線やJR名松線により地域外への移動は可能となっているが、ほとんどの集落がカバーされていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。白山地域のコミュニティバスは、地域内フィーダー系統補助の対象外となっているものの、地域内での買い物、通院の手段としてだけでなく、中学生、高校生の通学手段としても利用されていることから、地域住民の移動手段の確保という点で、地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

#### （美杉地域）

美杉地域は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域に指定されており、地域の人口は減少傾向にあり、市内において最も高齢者比率が高い地域である。

また、美杉地域のコミュニティバスは、主に民間路線バスが廃止になったところを運行しており、JR名松線とともに貴重な公共交通手段となっている。特に、コミュニティバスは高齢者等が津市家庭医療クリニック及び一志病院への通院や、地域内及び近隣地域への買い物に利用することが多く、地域住民にとって欠くことのできない重要な交通手段となっているため、同路線を確保・維持していく必要がある。

#### （名張奥津線）

名張奥津線は、近鉄名張駅から飯垣内、敷津を經由し、JR名松線伊勢奥津駅までを結ぶ路線（1路線2系統）であり、沿線住民が主に名張市内への通勤や通院などに利用しているが、敷津から伊勢奥津駅の間は利用者（輸送量）が少なく、当該区間の運行欠損額が年々拡大し、運行事業者の経営を圧迫したことから、その区間のバス路線が廃止された。

しかしながら、通勤などで定常的な利用者があり、生活必要度が高いことに加え、当該路線が廃止されると、買い物、公共施設などへの移動制約者の移動に重大な支障をきたすことになるため、バス路線を維持する必要がある。

なお、観光面においても、三多気の桜や南部エリアで推し進める森林セラピー、伊勢本街道などの観光資源があり、それらをメインとした観光施策を

広く発信していく上で欠くことのできない交通手段であり、過疎地域振興の観点からも重要である。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

(コミュニティバス)

ルート名	目標値 (平成 29 年度比)
久居地域全体	115%
・稲葉ルート	110%
・稲葉ふれあい会館ルート	150%
・榊原ルート	101%
・桃園ルート	120%
・野村ルート	130%
河芸地域全体	125%
・河芸循環北ルート	130%
・河芸循環南ルート	120%
芸濃地域全体	143%
・芸濃循環明ルート	130%
・芸濃循環安西ルート	130%
・芸濃循環雲林院ルート	190%
・芸濃循環河内ルート	130%
美里地域全体	66%
・長野・高宮ルート	75%
・辰水ルート	55%
安濃地域全体	106%
・明合ルート	110%
・安濃ルート	101%
・草生ルート	105%
一志地域全体	115%
・川合ルート	120%
・高岡ルート	110%

白山地域全体	104%
・家城ルート	110%
・城立・福田山ルート	101%
・白山循環三ヶ野ルート	101%
美杉地域全体	104%
・川上ルート	101%
・丹生俣ルート	101%
・逢坂・飼坂ルート	140%

平成 29 年 9 月 25 日に「津市高齢者外出支援事業」が開始されたことにより、平成 30 年度前半（平成 29 年 10 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日）の利用者数は、前年度に比べ全体で約 1 割の増加となった。

また、同期間の利用者数を前半 3 箇月と後半 3 箇月に分類して前年度からの増加率を比較したところ、全 24 ルート中 17 ルートにおいては後半の増加率が前半の増加率を下回ったが、7 ルートにおいては後半の増加率が前半の増加率を上回った。

以上のことから、全体としては「津市高齢者外出支援事業」の効果が落ち着きつつあると認められるものの、ルートによって傾向が異なることから、前半と後半のうち、前年度からの増加率が低い方の実績値を見据えて目標値を設定するが、平成 29 年度比で利用者の減少が見込まれるルートについては、期待値として 101%を目標値として設定する。

ただし、平成 29 年 4 月にスクールバスが導入され、小中学生による通学利用が無くなった美里地域の 2 ルートについては、例外として 100%未満の目標値を設定する。

今後、これらの目標達成に向け、各地域で開催する地域公共交通あり方検討会等における地域住民の意見及び要望や、乗降調査や利用者アンケート調査等の分析結果を基に P D C A による評価・改善を行い、地域ごとの特性を踏まえたより効率的で一体感のあるコミュニティ交通システムの整備推進に努める。

(名張奥津線)

路線名	目標値 (平成 29 年度比)
名張奥津線	101%

名張奥津線については、地域人口の減少に伴う利用者数の減少が予測される路線であるため、期待値として目標を 101% (平成 29 年度比) に設定し、運行事業者と連携して、この目標に向けた利用促進に取り組んでいく。

(2) 事業の効果

(コミュニティバス)

当市におけるコミュニティバス路線は、主に民間バス路線の運行されていない地域や中山間部に位置する地域で運行しており、これらの地域における学生や高齢者等の移動制約者の移動手段の確保が重要であると認識している。各地域のコミュニティバスを維持することにより、これら移動制約者の移動手段の確保及び高齢者等の社会参加の確保や生きがいの創出等の効果があり、さらには地域活性化にも繋がる。

(名張奥津線)

名張奥津線 (飯垣内～敷津～奥津駅前) を維持することにより、美杉地域の太郎生地区及び伊勢地地区の通勤者及び高齢者等の移動制約者の日常生活に必要な移動手段が確保される。

また、幹線と支線の相互連携により、効率的で利便性を低下させない運行が可能となり、さらには、過疎地域の観光振興や地域活性化にもつながる。

### 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- 鉄道や幹線に合わせたダイヤ設定 (津市、三重交通)  
主要な駅や停留所での接続に合わせ、随時ダイヤを見直していく。
- 市広報紙 (広報津) での意識啓発 P R (津市)  
バスの日に合わせ、利用啓発の記事を掲載する。  
3月のダイヤ改正に合わせ、注意喚起の記事を掲載する。  
その他、利用促進の記事を掲載する。
- モビリティマネジメントの実施 (津市)

平成 28 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業）を活用して作成したシステムを活用し、Web を利用したモビリティマネジメントを継続していく。

また、イベントブース等において、インターネット環境に無い高齢者等に対しても、同様の内容を紙ベースで実施していく。

○ 利用促進イベントの実施（津市、三重交通ほか）

① バスの日の街頭 PR 活動

- ・ 利用促進グッズの配布

② みえ交通安全・環境フェスタ

- ・ お絵かきバス
- ・ バス運転士等の制服試着
- ・ 利用促進グッズの配布

③ 津祭りでのブース出展

- ・ お絵かきバス
- ・ バス運転士の制服試着

④ バスの乗り方教室

- ・ 小学生及び高齢者を対象に、実際のバスを使用したバスの乗り方教室を実施する。

○ 『わたしの時刻表』の発行（津市）

鉄道やバスなどを利用して外出される方を対象に、目的地までの乗継や発着時刻などをまとめた『わたしの時刻表』を発行する。

○ 津市高齢者外出支援事業（津市）

市内に住所を有する 65 歳以上の方を対象に、三重交通（株）の IC カード『エミカ』を活用した『シルバーエミカ』を無償交付し、年間 2,000 円分のポイントを上限として乗車ポイントを付与する。

また、提示により津市コミュニティバスの運賃を無料とする。

#### 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付のほか、関係資料についても合わせて添付

#### 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

津市

## 6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

### ・津市

久居地域、河芸地域、芸濃地域、安濃地域のコミュニティバス及び美杉地域のコミュニティバスのうち逢坂・飼坂ルート

### ・三重交通株式会社

美里地域のコミュニティバス及び美杉地域のコミュニティバス（逢坂・飼坂ルートを除く）

廃止代替バス 名張奥津線

### ・株式会社一志運輸

一志地域のコミュニティバス

## 7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定状況

該当なし（法定協議会が補助対象事業者となる場合に記載が必要な項目）

## 8. 外客来訪促進計画との整合性

該当なし

## 9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱「表5」を添付

## 10. 協議会の開催状況と主な議論

（平成29年度津市地域公共交通活性化協議会）

### 第1回協議会 平成29年4月27日開催

- ・平成28年度同協議会に係る事業報告及び収支決算報告
- ・平成29年度同協議会に係る事業計画及び予算（案）について合意

### 第2回協議会 平成29年5月30日開催

- ・平成28年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果の確認
- ・平成30年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画について合意

### 第3回協議会 平成29年8月17日開催

- ・廃止代替バス（津新町大里線）の延伸について合意
- ・自家用有償旅客運送の更新、変更登録の申請について合意

### 第4回協議会 平成29年11月20日開催

- ・形成計画の中間評価を実施

### 第5回協議会 平成30年1月10日開催

- ・平成 30 年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について合意
- ・形成計画の中間見直しを実施

#### 第 6 回協議会 平成 30 年 2 月 23 日開催

- ・津市コミュニティバス（久居地域、美里地域、一志地域、白山地域）の運行変更等について合意
- ・廃止代替バス（津新町大里線）の運行変更について合意
- ・形成計画の中間見直しを終了

### 1 1. 利用者等の意見の反映状況

法定協議会には、市民からの公募委員が 5 人含まれているほか、法定協議会とは別に、各ルートの利用者、自治会長、社会福祉協議会代表者等で構成する地域公共交通あり方検討会を各地域で開催しており、各地域の様々な要望や意見等を協議し、必要に応じた運行変更等を行っている。

平成 30 年度には、各地域での地域公共交通あり方検討会の意見も踏まえながら、久居地域、美里地域、一志地域、白山地域のコミュニティバスの運行変更等を実施した。

（久居地域）

平成 30 年 4 月 1 日

- ・医療機関名の変更に伴う停留所の名称変更

（美里地域）

平成 30 年 4 月 1 日

- ・地域からの要望に応じた停留所の新設

（一志地域）

平成 30 年 4 月 1 日

- ・近鉄川合高岡駅での接続に合わせた運行ダイヤの変更

（白山地域）

平成 30 年 4 月 1 日

- ・商業施設の営業時間変更に伴う運行ダイヤの変更
- ・白山高校への通学利用者の増加に伴う運行変更
- ・津市コミュニティバス（美杉地域）との接続に合わせた運行ダイヤの変更
- ・榊原温泉口での接続に合わせた運行ダイヤの変更
- ・運行効率改善のための順路変更
- ・公共施設の移転に伴う停留所の名称変更

(美杉地域)

平成 29 年 10 月 1 日

・奈良県御杖村地内に停留所 2 箇所を新設

## 12. 協議会メンバーの構成員

別添「平成 30 年度津市地域公共交通活性化協議会構成員名簿」のとおり

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 津市西丸之内 23 番 1 号

(所 属) 津市都市計画部交通政策課

(氏 名) 藤原 崇

(電 話) 059-229-3289

(E-mail) 229-3289@city.tsu.lg.jp