

第2次津市地域公共交通網形成計画 概要版

令和2年3月

津市

目 次

第1章	はじめに.....	1
第2章	津市の現状.....	2
第3章	地域公共交通の現状	3
第4章	上位・関連計画	3
第5章	地域公共交通の課題	4
第6章	基本的な方針、計画の目標.....	8
第7章	目標を達成するために実施する事業	14
第8章	計画の達成状況の評価	23
第9章	計画推進体制	26

第1章 はじめに

近年、人口減少及び少子高齢化、モータリゼーションの進展等によって公共交通の需要が低下したことにより、公共交通の利用者は全国的に減少傾向が続いており、鉄道や路線バスの廃止等によるサービス水準の低下及び公共交通を担う民間事業者の経営悪化といった悪循環が社会問題となっています。

このような中、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進すべく、平成25年12月に「交通政策基本法」が施行され、交通に関する基本理念及び基本事項並びに国及び地方公共団体の責務等が定められました。

また、同法の理念に基づき、地方公共団体が中心となってまちづくりと連携した公共交通ネットワークを再構築するため、平成26年5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」を作成することができるようになりました。

平成18年1月に10市町村の合併により誕生した津市においては、旧市町村が独自に実施していた各種バス事業を引き継いで実施していましたが、平成21年12月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく『津市地域公共交通総合連携計画』を策定し、平成22年4月にこれらのバス事業を『津市コミュニティバス』として再編しました（3年間の実証運行期間を経て平成25年4月に本格運行へ移行）。

また、平成27年3月に『（第1次）津市地域公共交通網形成計画』を策定し、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成に努めてきましたが、津市においても公共交通を取り巻く環境は厳しく、特に路線バスにおいては利用者の減少や運転手不足による運行本数の減少が続いています。

本計画は、令和2年3月をもって『（第1次）津市地域公共交通網形成計画』の計画期間が満了することから、このような状況下において津市が持続的に発展し、安心して暮らせるまちであり続けるために、社会情勢の変化に柔軟かつ的確に対応し、市民の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、機能的かつ効率的な公共交通網を整備していくために策定するものです。

第2章 津市の現状

1. 地勢

津市は、三重県の中央部に位置しており、北は鈴鹿市及び亀山市、西は伊賀市、名張市及び奈良県、南は松阪市と接し、東は伊勢湾を臨んでいます。

東部は伊勢平野の一部を形成する海岸平野、中部は標高 30～50 m の丘陵地や台地、西境沿いには 700～800 m の山々が連なり、多様な自然を形成しています。

平成 18 年 1 月 1 日に、津市、久居市、河芸町、芸濃町、美里村、安濃町、香良洲町、一志町、白山町、美杉村の 10 市町村が合併して誕生しており、711.19 km² と三重県で最も広い面積を有しています。

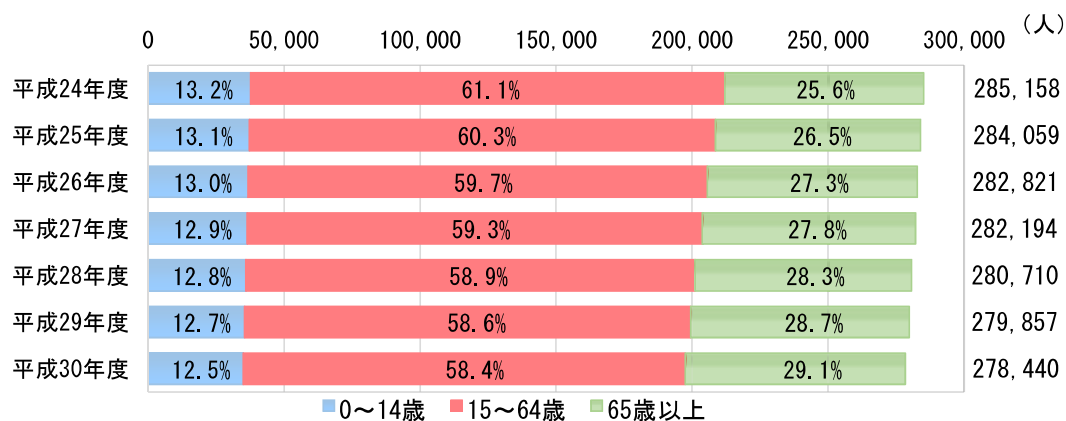


図 1 位置図

2. 人口

津市の総人口は、平成 18 年 1 月の誕生以降減少していますが、平成 30 年度末で 278,440 人で、三重県の市町では四日市市に次いで多くなっています。

生産年齢人口（15～64 歳）、年少人口（15 歳未満）共に減少しており、生産年齢人口は、平成 24 年度末には 61.1% であったものが、平成 30 年度末には 58.4% に減少しています。



※各年度末（3月31日）の人口（外国人を含む）
（出典：住民基本台帳）

図 2 津市の年齢3区分別人口の推移

第3章 地域公共交通の現状

津市には、以下のような公共交通機関があります。

表 1 津市公共交通一覧

交通機関			役割
鉄道	ＪＲ特急・快速		津市と大都市圏・三重県内主要都市とを結ぶ
	近鉄特急・急行（快速急行含む）		
	ＪＲ普通	名松線	松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結ぶ
		紀勢本線	津駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
	伊勢鉄道		伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
	近鉄普通 （一部の急行含む）	名古屋線 大阪線	
航路	津エアポートライン		津市と中部国際空港とを結ぶ
乗合バス	高速路線バス		鉄道を補完する形で、津市と大都市圏・三重県内主要都市等とを結ぶ
	一般路線バス	市内の都市拠点と地域拠点とを結ぶ	
		市内外の拠点を結ぶ	
		津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保する	
	コミュニティバス等		一般路線バスが運行していない地域において、地域内又は隣接する地域間の移動手段を確保する
地域住民運営主体型 コミュニティ交通		一般路線バス及びコミュニティバス等が運行していない地域において、住民主体により移動手段を確保する	
タクシー			様々な移動に対応する

第4章 上位・関連計画

本計画の上位計画としては『津市総合計画』、関連計画としては『津市都市マスタープラン』、『津市立地適正化計画』、『第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略』等があります。

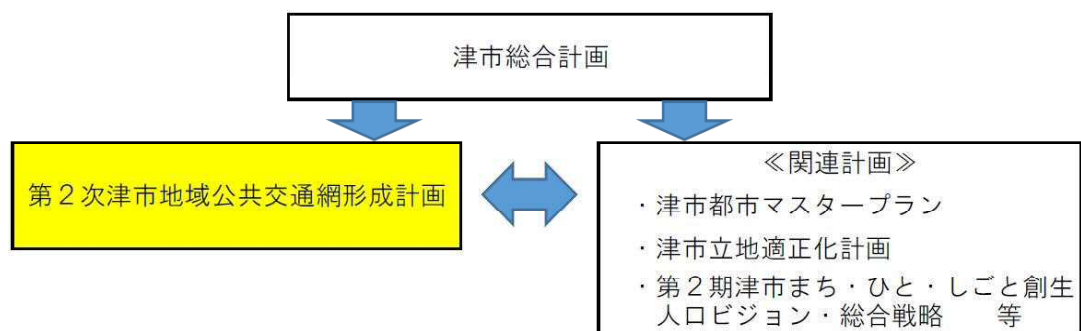


図 3 第2次津市地域公共交通網形成計画と上位・関連計画

第5章 地域公共交通の課題

1. 「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況

【目標1-1】広域での移動を確保する

指標	目標値	実績値	結果
「幹線」と位置付けるバス路線の利用者数	2,249,500 人	2,054,572 人	-194,928 人 (未達成) 【達成率：91.3%】
市内の鉄道の乗降者数	17,067,300 人	17,828,471 人	+761,171 人 (達成) 【達成率：104.5%】

【目標1-2】日常生活における地域移動を確保する

指標	目標値	実績値	結果
「支線」と位置付けるバス路線の利用者数	2,080,200 人	1,749,086 人	-331,114 人 (未達成) 【達成率：84.1%】

【目標1-3】観光振興との連携による交流人口の拡大

指標	目標値	実績値	結果
津市への観光入込客数	2,811,500 人	3,938,611 人	+1,127,111 人 (達成) 【達成率：140.1%】
観光目的での津エアポートライン利用者数	21,300 人	12,705 人	-8,595 人 (未達成) 【達成率：59.6%】

【目標2-1】交通不便地における移動手段を確保する

指標	目標値	実績値	結果
地域住民運営主体型の公共交通の導入協議箇所数(のべ)	15 箇所	6 箇所	-9 箇所 (未達成) 【達成率：40%】

【目標2-2】地域を越えた移動手段を確保する

指標	目標値	実績値	結果
「支線」における地域をまたいだ路線の利用者数	17,000 人	14,400 人	-2,600 人 (未達成) 【達成率：84.7%】

【目標3-1】公共交通に対する市民意識の向上を図る

指標	目標値	実績値	結果
モビリティマネジメント・啓発イベント等の開催数	8 回	6 回	-2 回 (未達成) 【達成率：75%】

【目標3-2】高齢者の外出意欲の増進

指標	目標値	実績値	結果
低床バスの導入率	70%	79%	+9% (達成) 【達成率：112.9%】

【目標4-1】市民や関係者が目標の共有を図る

指標	目標値	実績値	結果
公共交通全体の利用者数	21,678,800 人	21,763,554 人	+84,754 人 (達成) 【達成率：100.4%】

【目標5-1】交通を担う人材を確保し育てる

指標	目標値	実績値	結果
地域公共交通あり方検討会等の地域が主体となった会議の開催数	38 回	26 回	-12 回 (未達成) 【達成率：68.4%】

※)「市内の鉄道利用者数」「公共交通全体の利用者数」を除き、平成30年度の数値

2. 関連計画との整合性

「津市都市マスタープラン」等の関連計画との整合性を図り、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方に基づき、拠点間を結ぶ公共交通のサービス水準を維持し、拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保に努めるとともに、地域特性に応じた持続可能な交通体系を確立する必要があります。また、地域住民の地域公共交通運営への参画度合を高めていく必要があります。

【関連計画との整合性】

- 拠点間を結ぶ公共交通サービス水準の維持
- 拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保
- 地域特性に応じた持続可能な交通体系の確立
- 地域住民の地域公共交通運営への参画度合向上

3. 社会環境の変化への対応

(1) 全国共通の環境変化

- 人口減少、高齢化
- 高齢化に起因する交通事故の増加
- 外国人旅行者の増加
- 地球温暖化
- 運転手不足
- 交通に係る技術等の進展（MaaS[※]等）

※)MaaS（Mobility as a Service）は、出発地から目的地までの複数の移動手段を「1つの」サービスとして提供する考え方のこと。情報通信技術（ICT）、特にスマートフォンの普及により、複数交通機関の検索・予約・決済を一括で行うことが可能となった。

(2) 津市固有の環境変化

- JR名松線の全線復旧（平成28年3月）
- 航路（松阪航路）の休止（平成28年12月）
- 運転免許返納割引制度の開始（平成29年3月）
- 津市高齢者外出支援事業の開始（平成29年9月）

4. アンケート結果やデータ分析結果による問題点

(1) アンケート結果による問題点

- 通院や買い物等、ニーズに応じた移動手段を確保できていない
- 既存のバスの運行本数、運行時間帯、停留所施設に関する満足度が低い

(2) データ分析結果による問題点

- 自主運行バス（廃止代替バス）において、著しく利用の少ない路線がある
- 地域住民運営主体型コミュニティ交通の利用が少ない
- 津市コミュニティバスにおいて、利用者 1 人当たりの運行経費が高額な地域がある
- 津市コミュニティバスのダイヤの一部で、通院や買い物等の帰宅時に利用できる便が無く、他の交通手段を利用せざるを得ないケースがある

(3) その他の問題点

- 一般路線バスと津市コミュニティバスが重複している区間がある
- JR 名松線と乗合バスが重複している区間がある
- 自主運行バスや津市コミュニティバス等に対する財政支出が増加傾向にある（表 2 参照）
- 伊勢鉄道及び JR 東海において、交通系 IC カードの利用ができない（表 3 参照）

表 2 公共交通に係る津市の財政支出

（単位：円）

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
自主運行バス （廃止代替バス）	47,892,492	49,137,540	53,161,480	58,151,800	61,766,280
津市コミュニティバス	74,514,599	101,101,854	112,355,222	119,645,162	131,103,535
津市バス 運行補助金	4,051,000	4,062,000	4,134,000	4,088,000	4,062,000
合計	126,458,091	154,301,394	169,650,702	181,884,962	196,931,815

表 3 津市の公共交通における交通系 IC カード利用の可否

交通機関		交通事業者	IC カード 利用可否
鉄道		JR 東海	×
		伊勢鉄道	×
		近鉄	○
航路		津エアポートライン	×
乗合バス	一般路線バス	三重交通・津市	○
	津市コミュニティバス	津市	×
	ぐるっと・つーバス	バスネット津	○

5. 地域公共交通の課題の総括

津市の地域公共交通の問題点の整理結果に加え、上位計画・関連計画におけるまちづくりの方針、(第1次)津市地域交通網形成計画の目標達成状況や施策の点検結果、社会環境の変化等を加味することにより、津市地域公共交通の課題は、大きく以下の4つに分類できます。

課題1 まちづくりや関係機関の整合性確保

【具体的な課題】

- 拠点間を結ぶ公共交通サービス水準の維持
- 拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保
- 各種公共交通間の乗継設定

課題2 利便性と効率性の両立

【具体的な課題】

- 地域特性に応じた持続可能な交通体系の確立
- 人口減少や高齢化への対応
- 運行経費の抑制による効率的な運行
- 利用の少ない路線、サービスが重複する区間の運行の見直し
- 日常生活に応じたサービス内容の見直し

課題3 社会情勢に応じた移動環境の整備と情報提供

【具体的な課題】

- 高齢化に起因する交通事故増加への対応
- 外国人旅行者への対応
- ソフト・ハード両面での待合環境の整備
- 情報通信技術の活用及び適用範囲の拡大

課題4 行政や交通事業者以外の役割

【具体的な課題】

- 地域住民の地域公共交通運営への参画度合向上
- 公共交通を担う人材の育成(運転手の確保等)

第6章 基本的な方針、計画の目標

1. 計画の目指すべき将来像

「快適で幸せな暮らしを支える公共交通体系が確立したまち」

2. 計画の区域

本計画の区域は、津市全域とします。

ただし、周辺市村に隣接する一部の地域においては、市域を越えて生活圏が形成されていることから、市域をまたいだ公共交通網についても整理することとします。

3. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和2年度から令和6年度までの5年間とします。

なお、社会情勢の変化等に対応すべく、必要に応じて計画を見直します。

4. 津市公共交通の基本的な方針

基本方針① 地域をつなぎ、住みやすいまちづくりを実現する公共交通網の構築

まちづくりに係る計画との整合を図りつつ、各地域の特徴を活かした盛んな交流を図るために、安全・安心で、子供から高齢者まで全ての世代が快適で健康的に「移動できる」環境を提供することが重要です。また、交流人口の増大を見据えた移動手段の確保も必要です。

そのために、津市（周辺自治体含む）において、鉄道、乗合バス、航路等が一体となった公共交通網を構築します。

基本方針② 地域ニーズと持続性を両立させた公共交通サービスの提供

市民の生活の移動手段を確保するためには、公共交通において一定のサービス水準を確保する必要があり、前述の「津市立地適正化計画」においても、「拠点間を結ぶ公共交通のサービス水準の確保」を目標としています。また、「津市立地適正化計画」の居住誘導区域外にも一定数の居住があり、通学、通院、買物等、日常生活に必要な移動手段を確保する必要があります。

これらを踏まえ、地域の移動ニーズに応えつつ、津市の公共交通網を持続可能なものとするため、公共交通の効率化を図り、市民の暮らしを支えるためのサービス水準を確保します。

基本方針 ③ 利用促進につながる移動環境の提供

市民が積極的に公共交通機関を利用するためには、鉄道、乗合バス、航路等を運行（運航）するだけでなく、車両や乗降場所の快適性を確保する必要があります。特に、高齢化率が上昇していることから、高齢者が快適に移動できる環境の確保を図ります。

また、移動に必要な情報を提供することから、ダイヤ及びルート並びに駅・バス停の情報のほか、割引制度やイベント等の情報についても積極的に提供します。

基本方針 ④ 市民による自発的な行動の促進

人口減少に伴い公共交通の利用者の減少が見込まれる中、バスの運転手不足による人件費の高騰等により公共交通の運営環境は厳しさを増しており、行政及び事業者による事業だけでは公共交通サービスを維持していくことが困難になりつつあります。一方で、「津市都市マスタープラン」では、「市民に期待される役割」として、市民一人一人が都市づくりに関心をもち、主体的に参加することが大切であるとしています。

これらを踏まえ、行政や交通事業者だけでなく、市民自らが主体となり、社会的にも望ましい交通手段を選択できる環境を整備します。また、市民自らが公共交通の事業に関わるための仕組みを構築します。

5. 津市の公共交通網

(1) 津市の公共交通網の考え方

木の「幹」に該当する地域間（市外と拠点、拠点間）を結ぶ交通、木の「枝」に該当する日常の移動手段を確保する交通、個別の目的に対応した交通、特定の目的に対応した交通により、津市の公共交通網を形成します。

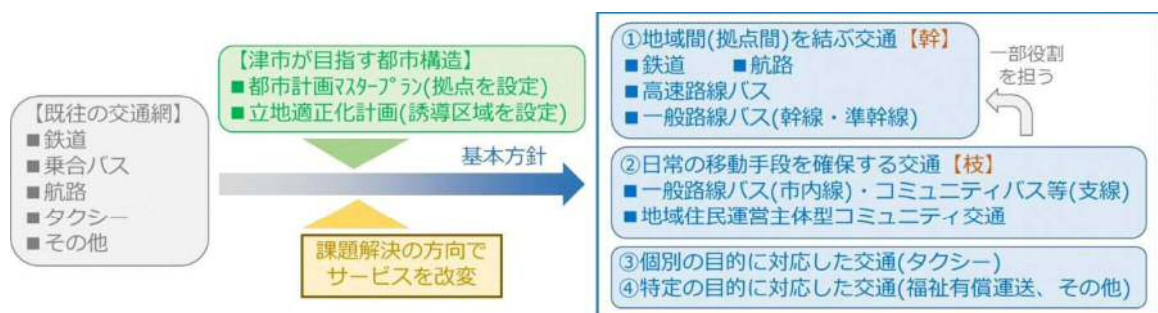


図4 津市公共交通網形成の基本的な考え方

(2) 津市の公共交通網の全体像

各交通機関の役割分担を踏まえた津市の公共交通網の全体像を次に示します。

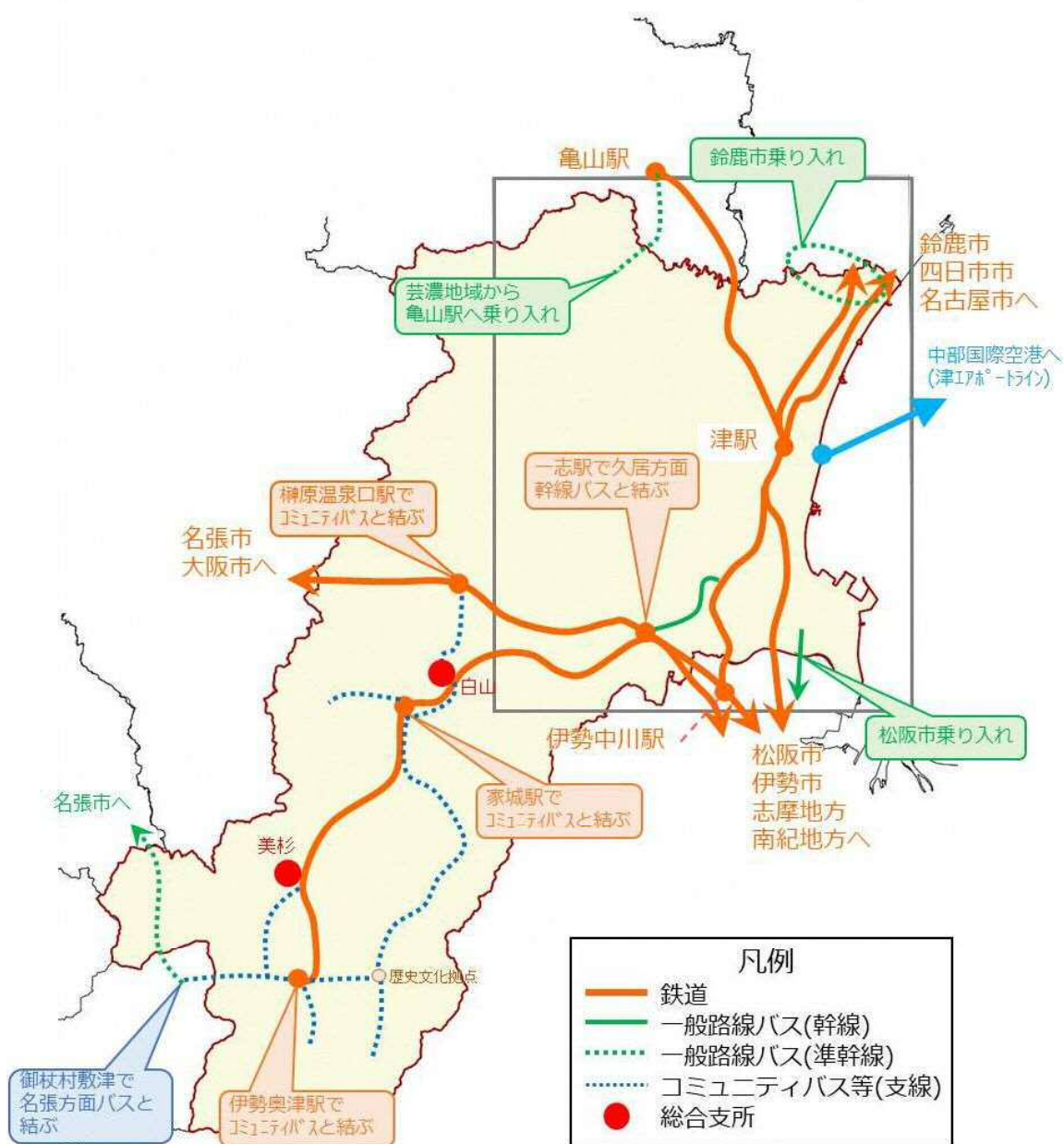


図 5 津市公共交通網の全体像①

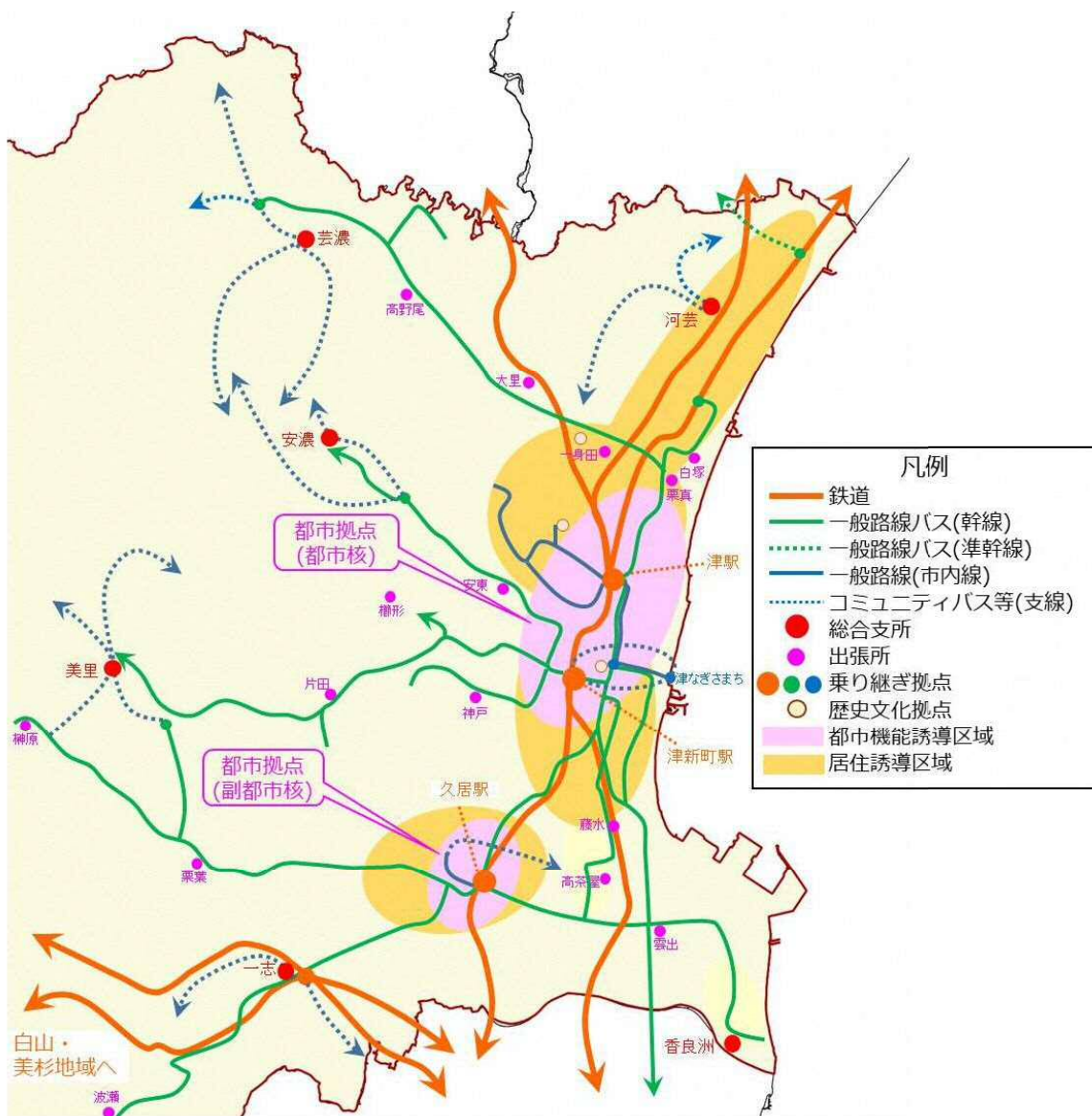


図 6 津市公共交通網の全体像②

6. 津市公共交通の目標

4 つの基本方針に対して、津市の地域公共交通が目指すべき目標を次のとおり設定します。

(1) 基本方針 1 に対応する目標

目標 1 広域の移動の確保

津市の公共交通は、主として市外の各都市とを結ぶJR東海、近鉄、伊勢鉄道の鉄道路線が基幹となり、一般路線バス（幹線・準幹線）が鉄道を補完する形で拠点間のネットワークを構築しています。また、津市と中部国際空港とを結ぶ航路を介して、国内外の都市とを結んでいます。これらの路線は、津市の骨格を形成する重要な路線であることから、一定の利用者数の確保を図ります。

目標の達成度を測る数値目標として、市内の鉄道駅での乗者数、航路の利用者数、一般路線バス（幹線・準幹線）の利用者数を設定します。

目標 2 日常生活における移動の確保

津市民の日常生活の移動手段を確保するためには、鉄道や一般路線バス（幹線・準幹線）だけでは不十分であり、一般路線バス（市内線）やコミュニティバス等（支線）の役割が重要となることから、これらの運行はもとより、利用促進を始めとする様々な事業を組み合わせることにより、日常生活に必要な移動手段の確保を図ります。

目標の達成度を測る数値目標として、一般路線バス（市内線）の利用者数、コミュニティバス等（支線）の利用者数を設定します。

(2) 基本方針 2 に対応する目標

目標 3 バス路線の運行効率化

津市内を運行する多くの乗合バスにおいて、運行に係る経費が運賃等の収入を上回っており、その差額の多くを行政が負担しています。また、経費の問題だけでなく、近年はバスの運転手不足も問題となっており、今まで以上に効率的な運行が求められています。津市民の日常生活の移動手段を確保し続けるため、利用実態に応じてバスの運行を見直します。

(3) 基本方針 3 に対応する目標

目標 4 快適な移動環境の整備

津市では、今後も人口減少及び高齢化の進展が見込まれることから、公共交通の利用者数を維持し続けるためには、単に鉄道、乗合バス、航路等を運行（運航）するだけでは不十分で、身体的制約の大きい高齢者が問題無く公共交通を利用できる環境づくりが重要です。そのため、車両や乗降場所（駅・バス停）において、利用者が快適に過ごせるための環境を整備します。

目標 5 公共交通に関する情報の管理と提供

近年の情報通信技術の進展はめまぐるしく、公共交通においてもインターネットによる情報提供やＩＣカードによる運賃支払いを始めとして、随所に情報通信技術が活用されています。津市の公共交通事業においても、従来の紙媒体による情報提供に加えて、情報通信技術の活用による移動環境の充実及びそのための仕組みづくりを進めます。

(4)基本方針 4 に対応する目標

目標 6 公共交通を担う人材の育成

近年のバスの運転手不足に代表されるように、公共交通を支える人材が不足する傾向にあります。市民の移動手段を確保していくため、公共交通に関わる人材を確保・育成していきます。

目標 7 公共交通に関する市民の意識向上

今後、生活の移動手段である公共交通を維持し続けるためには、市民一人一人が「公共交通は利用しなければ維持していくことができない」という意識を持つことが重要であることから、モビリティ・マネジメント※)を始めとして、市民の公共交通に対する認知を高めるための事業を組み合わせることにより、市民の意識向上を図ります。

※) モビリティ・マネジメントとは、1 人のモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

第7章 目標を達成するために実施する事業

第6章で設定した目標を達成するために実施する事業を、以下のとおり設定します。

目標1 広域の移動の確保	事業1-1 鉄道の利便性向上の要請 事業1-2 一般路線バス（幹線・準幹線）の維持 事業1-3 隣接自治体との連携 事業1-4 航路の維持・向上
目標2 日常生活における移動の確保	事業2-1 一般路線バス（市内線）の維持 事業2-2 コミュニティバス等（支線）の維持 事業2-3 各種施設への乗り入れ 事業2-4 新たな交通サービスの研究
目標3 バス路線の運行効率化	事業3-1 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し 事業3-2 津市コミュニティバスの再編 事業3-3 乗り継ぎ拠点の設定 事業3-4 住民主体型の移動手段の推進
目標4 快適な移動環境の整備	事業4-1 待合環境等の整備 事業4-2 定時性確保のための渋滞緩和
目標5 公共交通に関する情報の管理と提供	事業5-1 バスロケーションシステムの充実 事業5-2 来訪者（特に外国人）への情報提供 事業5-3 紙媒体による情報提供 事業5-4 公共交通データの標準化及びオープン化
目標6 公共交通を担う人材の育成	事業6-1 運転手不足への対応 事業6-2 住民主体型の組織設立支援
目標7 公共交通に関する市民の意識向上	事業7-1 JR名松線の活性化 事業7-2 利用促進イベントの実施 事業7-3 広報紙やホームページ等による広報 事業7-4 モビリティ・マネジメントの実施 事業7-5 運転免許証返納に対する支援

【事業 1-1】鉄道の利便性向上の要請

津市と三重県内主要都市及び大都市とを結ぶ広域の移動手段を確保維持していくため、東海旅客鉄道（ＪＲ 東海）、近畿日本鉄道（近鉄）、伊勢鉄道といった鉄道事業者と連携し、利便性の向上や利用促進等を図ります。

特に、ＪＲ東海及び伊勢鉄道に対しては、交通系ＩＣカードが利用できる環境の整備を強く働きかけます。

【事業 1-2】一般路線バス(幹線・準幹線)の維持

一般路線バス（幹線・準幹線）については、原則として継続して運行しますが、利用の少ない路線については代替手段を講じるなどして移動手段の確保に努めます。

一般路線バス（幹線・準幹線）が維持すべきサービス水準は、以下のとおりとします。複数路線が重複する区間については、運行間隔に偏りが発生しないように路線間でダイヤを調整し、一体的なサービスを提供するものとします。

表 4 維持すべきサービス水準

分類	経路	ダイヤ
幹線	都市拠点と地域拠点を經由	おおむね 6 時台～21 時台まで、1 時間に 1 本（1 日 15 往復）の運行頻度を確保
準幹線	市内及び市外の拠点間を結ぶ	朝夕の通勤・通学、昼間の通院・買物等の移動が可能な本数を確保

三重大学病院～津駅～三重会館～津新町駅の区間については、津市都市マスタープランで周辺を都心活動軸と位置付けている上、市内各地から路線が集中しており高頻度の運行を確保できることから、路線間のダイヤの調整によって「待たずに乗れる」環境の構築に努めます。

【事業 1-3】隣接自治体との連携

隣接自治体への乗り入れ路線については、常に隣接自治体との情報共有を図り、連携してバス路線の維持及び活性化に努めます。

【事業 1-4】航路の維持・向上

中部国際空港への海の玄関口である「津なぎさまち」について、国際線とも連携した交流拠点としての機能を踏まえ、国、県、関係市、運航事業者、関係機関等と連携した「海上アクセス利用促進調整会議」で情報共有を図るとともに、利便性の高いダイヤ編成の協議、伊勢湾対岸地域との交流促進、国内外からの観光誘客に向けた情報発信等のＰＲ事業に取り組みます。また、社会見学等の教育旅行を受け入れるなど、地域での啓発活動にも努めることにより、航路の更なる利用促進を図ります。

【事業 2-1】一般路線バス(市内線)の維持

一般路線バス（市内線）については、津地域及び久居地域の市街地内において、一般路線バス（幹線）と同等のサービス水準を確保します。サービス水準は、以下のとおりです。

表 5 一般路線バス（市内線）のサービス水準

経路	ダイヤ	対象路線名
居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を經由	おおむね 6 時台～21 時台まで、1 時間に 1 本（1 日 15 往復）の運行頻度を確保	津なぎさまち線 津駅西団地循環線 津西ハイタウン線 看護大学・夢が丘線 国立病院線 （一部区間除く）

【事業 2-2】コミュニティバス等（支線）の維持

鉄道や一般路線バスのサービスを受けることができない地域については、津市がコミュニティバスを運行し、通院、買物等の日常生活において必要な移動手段の確保に努めるとともに、鉄道及び一般路線バス（幹線・準幹線）と接続させます。鉄道や一般路線バスではカバーできない多様な需要に対応するため、NPO 法人が乗合バスを自主運行します。

【事業 2-3】各種施設への乗り入れ

集客が見込める大型商業施設や公共施設等において、利用者若しくは市民又は施設側から乗合バスの乗り入れの要望があった場合は、需要を精査した上で各施設への乗り入れを行います。

【事業 2-4】新たな交通サービスの研究

今後、人口減少が予想される津市において、鉄道、航路、乗合バス、タクシーといった既存の交通手段だけでなく、新たな交通手段の導入が必要となる可能性があることから、オンデマンド交通やカーシェア等の新たな交通サービスについて研究します。

また、高齢化が進む中、最寄りの駅やバス停から自宅までの移動手段の確保は重要であることから、タクシーの機能向上を図るとともに、タクシーが充実していない地域における末端交通についても新たな交通サービスを研究します。

【事業 3-1】自主運行バス（廃止代替バス）の見直し

自主運行バス（廃止代替バス）は、収支の悪化等により廃止となった一般路線バスの一部について、津市が路線を維持しているものです。利用実態や地域特性を踏まえ、以下の方向性で見直します。

表 6 自主運行バス（廃止代替バス）の見直しの方向性

対象区間	方向性
鉄道と運行が重複する区間	① 需要を把握した上で鉄道への集約を推進
利用の少ない区間	② 利用実態に応じた運行本数の設定
利用の著しく少ない区間	③ 需要を把握した上で、津市コミュニティバスによる代替を推進

【事業 3-2】津市コミュニティバスの再編

津市コミュニティバスは、津地域と香良洲地域を除く 8 つの地域ごとにルートを設定して運行していますが、地域によって運行本数や運行経費が大きく異なるほか、鉄道又は一般路線バスと運行ルートやダイヤが重複している路線も見受けられることから、より効率的かつ利便性の高いものにするため、①移動ニーズ・利用実態の反映、②他交通機関との役割分担の整理、③地域特性の考慮の 3 つの方向性に基づき再編します（次ページ図 8 参照）。

【事業 3-3】乗り継ぎ拠点の設定

鉄道、乗合バス及び航路の結節により、津市全域において広域的な移動手段を確保します。具体的には、①鉄道に合わせた一般路線バス（幹線・準幹線）並びに鉄道及び一般路線バス（幹線・準幹線）に合わせたコミュニティバス等（支線）のダイヤ設定、②乗り継ぎ拠点における相互の乗降場所、時刻表及び路線図といった案内の充実を図ります。

【事業 3-4】住民主体型の移動手段の推進

鉄道、一般路線バス及びコミュニティバス等による移動手段の確保が困難な地域において、地域住民が運営主体となり運行する地域の実情に応じたデマンド型交通等のコミュニティ交通に対し、津市地域住民運営主体型コミュニティ交通事業補助金を活用した支援を行います。

【事業 4-1】待合環境等の整備

引き続き、公共交通に係る車両のバリアフリー化及びバス停における待合環境の整備に努めます。特に、乗継拠点については優先して整備に努めます。

また、鉄道駅においても、駅舎のバリアフリー化を始めとした、待合環境の整備に努めます。

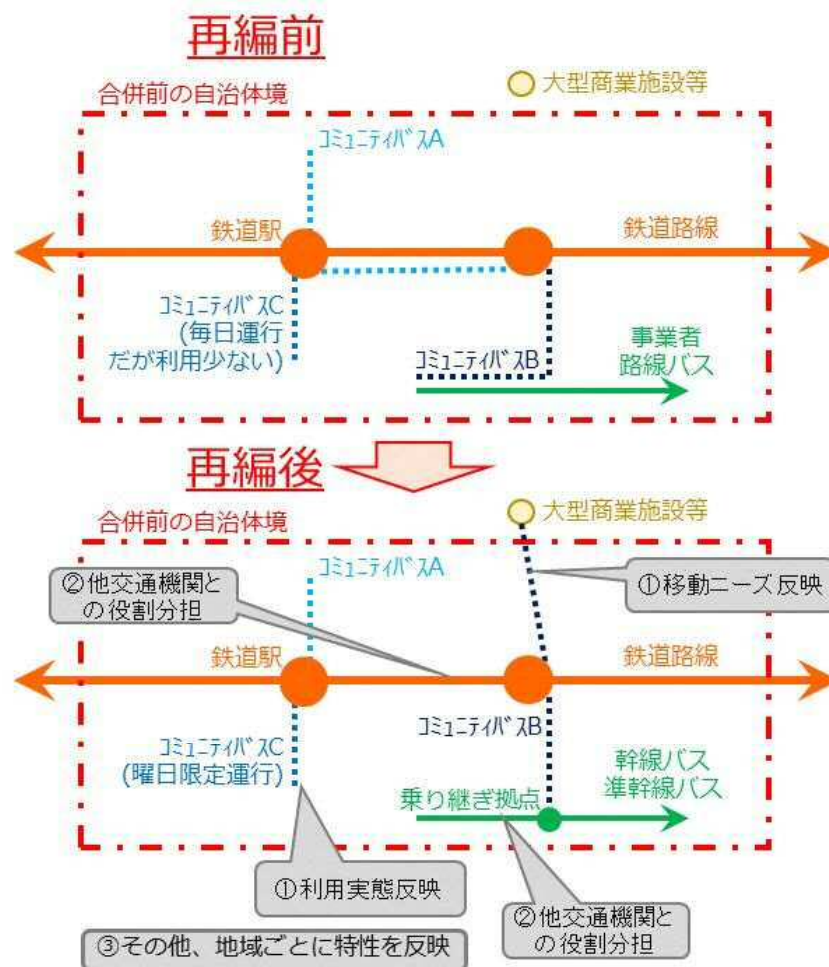


図 7 津市コミュニティバスの再編イメージ

【事業 4-2】定時性確保のための渋滞緩和

一般路線バス（幹線）を中心とした乗合バスの定時性を確保するために、津地域中央部や久居地域東部に集中する通勤交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制を目的として、国道 23 号中勢バイパスや一般県道上浜高茶屋久居線等の整備を進めます。

また、一般路線バス（幹線）が集中する都心活動軸周辺（国道 23 号大学病院前交差点～大倉交差点）においては、バス優先レーンの更なる充実に向けた道路整備を関係機関に働きかけるとともに、PTPS[※]の導入を検討します。

※) PTPS (Public Transportation Priority System) は、バスの接近を感知した際に信号制御等を行うことにより、バスの運行の円滑化、定時運行を図るシステムのこと。

【事業 5-1】バスロケーションシステムの充実

三重交通では、従来からパソコンや携帯電話（スマートフォンを含む）でバスの位置情報を把握できる「バスロケーションシステム」の導入を進めてきましたが、引き続き対応エリアの拡大等を進めていきます。

【事業 5-2】来訪者(特に外国人)への情報提供

近年、主要な観光地だけでなく、これまで外国人がほとんど訪れなかった地方都市においても外国人旅行者が増加しています。特に、津市は航路によって中部国際空港とつながっていることから、このような好条件を活かして誘客を強化するために、観光関連事業者と交通関係事業者等が連携し、来訪者に優しい環境づくりや、観光客の利便性の向上を図るとともに、効果的な情報発信に取り組んでいきます。

- 津駅、津なぎさまち、伊勢奥津駅等の交通結節点における観光地への公共交通の案内の充実
- 観光地における最寄りの駅やバス停への経路・時刻表等の案内の充実
- 観光地最寄りバス停における、交通結節点や他の観光地への案内の充実
- 車内、乗降施設（駅・バス停）における英語を中心とした多言語表記やピクトグラム等の充実
- 航路のインターネットを通じたPR
- 航路のポスターやパンフレットによるPR

【事業 5-3】紙媒体による情報提供

津市においても公共交通マップを作成していますが、津市コミュニティバスに重きを置いたものとなっていることから、利用者の更なる利便性向上に資するため、津市内の鉄道並びに一般路線バス及びコミュニティバス等を一体的に扱った路線図の作成を行います。

【事業 5-4】公共交通データの標準化及びオープン化

一般路線バスを運行する三重交通では、運行管理システムの更新時期に合わせて G T F S 形式※)形式によるデータの管理を行います。また、津市コミュニティバスについては、路線再編に合わせて、G T F S 形式によるデータを津市ホームページにて公開します。

※) G T F S (G e n e r a l T r a n s i t F e e d S p e c i f i c a t i o n) 形式とは、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの。当初は G o o g l e 社向けのフォーマットとして作成されていたが、現在はオープン化され、誰もが使用できるものとなっている。表計算ソフトでの閲覧が容易な c s v 形式を採用し、仕様がオープン化されていることから、北米・欧州を中心に海外で幅広く利用されている。

【事業 6-1】運転手不足への対応

社会問題にもなっているバスの運転手不足への対応については、当事者である交通事業者だけでなく、行政としても積極的に取り組む必要があります。交通事業者においては積極的な採用活動を継続し、津市においては運転手不足の実情についての情報発信に努めます。

【事業 6-2】住民主体型の組織設立支援

これまで、「地域公共交通あり方検討会」等で地域公共交通に関する意見をいただくとともに、改善について協議してきました。今後は地域住民の参画度合いを高め、住民主体型で改善策や前述の新しい移動手段を検討していけるように、「地域公共交通あり方検討会」にて地域住民が積極的に参画できる体制を整えます。

その他、住民主体型の組織設立の希望があった場合は、他地域での実例や各種制度の情報を提供するなどの支援に努めます。

【事業 7-1】ＪＲ名松線の活性化

ＪＲ 名松線は、通学、通院、買い物等の日常生活における移動に加え、「ＪＲ名松線そのもの」を観光資源と位置付け、他の観光資源との連携を図るなどし、美杉地域を始めとした沿線地域の活性化を目指します。

具体的には、ＪＲ名松線沿線地域活性化協議会や美杉地域まちづくり推進連絡協議会等の関係者と連携して、以下のような取組を推進します。

- ＪＲ 名松線の活用を促すホームページの運営
- ＪＲ 名松線、一般路線バス、津市コミュニティバス、近鉄大阪線が一体となった乗り継ぎ時刻表及び路線図の作成
- パーク＆ライド及びレンタサイクルに関するＰＲ
- 観光案内の充実
- 観光協会等と連携した各種媒体によるＪＲ名松線のＰＲ
- ＪＲ名松線を活用した観光モデルプランの作成
- ＪＲ名松線の利用促進を実施する団体等に対する支援

【事業 7-2】利用促進イベントの実施

公共交通の利用による環境負荷軽減効果や個人の健康増進効果を周知することにより公共交通の利用を促進するため、利用促進イベントを実施します。

なお、過去のイベント実施例としては、以下のようなものがあります。

- 9 月 20 日の「バスの日」の利用啓発活動
- 「みえ交通安全・環境フェスタ」におけるバスに関する展示等
- バスの乗り方教室
- 「津まつり」におけるバスに関する展示等
- ノーマイカーデーの実施
- 「こんなにあるんだ三重の鉄道展」における鉄道に関する展示等
- 「岐阜県・三重県共同ローカル鉄道展」における鉄道に関する展示等



図 8 バスの乗り方教室の様子



図 9 津まつりにおけるお絵かきバス

【事業 7-3】広報紙やホームページ等による広報

公共交通の利用を促進するため、広報紙及びホームページを通じて公共交通に関する情報を提供します。

また、SNS（Facebook、Twitter 等）やケーブルテレビによる情報提供も実施します。

【事業 7-4】モビリティ・マネジメントの実施

津市では、モビリティ・マネジメントの WEB サイトを構築し、インターネットを通じて交通手段の選択に関する意識啓発に努めてきました。従来のインターネットによる手法に加え、民間企業、学校、高齢者向けイベント等と連携し、対象を明確にしたモビリティ・マネジメントを実施します。

【事業 7-5】運転免許証返納に対する支援

三重交通では、運転免許証自主返納者に対して、以下のような取組を実施しています。

表 7 三重交通による運転免許証自主返納者に対する取組

項目	内容
運転免許返納割引定期券 「セーフティーパス」	運転経歴証明書を提示した場合、三重交通グループの一般路線バス（自主運行バス（廃止代替バス）を含む）が乗り放題のフリーパスを発売
運転免許返納割引	三重交通グループの一般路線バス（自主運行バス（廃止代替バス）を含む）の運賃支払い時に運転経歴証明書を提示した場合、運賃が半額

また、一部のタクシー事業者では、運転免許証自主返納者に限らず 65 歳以上の利用者の料金が 1 割引となる制度を導入しています（事前登録が必要）。

これらの取組や津市高齢者外出支援制度（シルバーエミカ）を運転免許返納者に周知するためのチラシ等を作成し、警察署や運転免許センター等にて配布するとともに、運転免許返納者だけでなく運転免許の返納を検討している人にも情報が届くよう、引き続き三重交通や津市のホームページ等でも広報します。

第8章 計画の達成状況の評価

1. 計画全体の評価

本計画で目指すべき将来像である「快適で幸せな暮らしを支える公共交通体系が確立したまち」の具現化状況を測る数値目標を、以下のとおり定めます。なお、数値目標は、津市総合計画の評価に係る市民意識調査の「公共交通の充実」に関する市政の満足度を点数化した値とします。

※ 満足度の点数は、以下の計算により算出

$$\text{満足度} = \frac{\text{「満足」} \times 10 + \text{「やや満足」} \times 5 + \text{「やや不満」} \times (-5) + \text{「不満」} \times (-10)}{\text{「無回答」を除いた回答数}}$$

表 8 目標の達成度を示す数値目標

評価項目	平成28年度 調査結果の数値	数値目標
「公共交通の充実」に関する 市政の満足度	+0.11	+0.70

また、第6章で示した目標及び第7章で示した事業の達成状況については、PDCAサイクル（計画→実施→評価→改善）に基づいた進捗管理を行い、目標の達成が困難である場合は、その要因を分析した上で改善策を検討し、事業内容や目標の見直しを繰り返し行います。

一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業については、市民の利用に直接関係する事業であることから、評価方法を定めて着実な見直しを行います。



図 10 PDCAサイクルに基づく進捗管理

2. 目標の達成度の評価

第6章で示した目標の達成度を測る数値目標を以下のとおり定めます。評価指標は計画期間最終年度である令和6年度の値としますが、値は毎年度算出し、進捗を把握します。

表9 目標の達成度を測る数値目標

目標		評価項目	数値目標	
				【参考】最新の数値
目標1	広域の移動の確保	■市内の鉄道駅での乗車数	17,900,000 人/年	17,828,471 人/年
		■航路の利用者数	300,000 人/年	289,387 人/年
		■一般路線バス（幹線・準幹線）の利用者数	2,900,000 人/年	2,940,782 人/年
目標2	日常生活における地域移動の確保	■一般路線バス（市内線）の利用者数	740,000 人/年	749,857 人/年
		■コミュニティバス等（支線）の利用者数	110,000 人/年	112,951 人/年
目標7	公共交通に関する市民意識の向上	■モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数	7 回/年	6 回/年

※）最新の数値は、「市内の鉄道駅での乗車数」のみ平成29年度の実績、その他の項目は平成30年度の実績

3. 事業の進捗の評価

(1) 直接運行に係る事業の評価

一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業については、毎年度個別に評価します（自主運行バス（廃止代替バス）及び津市コミュニティバスに係る数値目標（1 便当たり利用者数）については、具体の運行計画策定後に設定、次ページ表10 参照）。

(2) その他の事業の評価

目標を達成するための事業のうち、「①直接運行に係る事業」以外の事業については、毎年事業の実施状況を点検することにより評価します。

表 10 一般路線バス及びコミュニティバス等の評価内容

分類		評価の方法	
		全般	自主運行バス（廃止代替バス） ・津市コミュニティバス
一般路線バス	幹線	【サービス水準維持を確認】 ■経路を確保しているか ー都市拠点と地域拠点を經由 ■ダイヤを確保しているか ー概ね毎日・6 時～21 時・1 本/時の運行 ー複数路線重複の場合は、路線間で運行間隔の調整	【数値目標達成度を確認】 ■1 便当たり利用者数 ー区間単位でも評価
	準幹線	【サービス水準維持を確認】 ■経路を確保しているか ー市内及び市外の拠点間を結ぶ	
	市内線	【サービス水準維持を確認】 ■ダイヤを確保しているか ー概ね毎日・6 時～21 時・1 本/時の運行 ー居住誘導区域を評価※)	【数値目標達成度を確認】 ■1 便当たり利用者数
コミュニティバス等	支線	—	【数値目標達成度を確認】 ■1 便当たり利用者数(類型ごとに設定) ールート単位だけでなく地域全体でも評価

※) 半径 500m 以内にサービス水準を満たす幹線のバス停がある場合及び
半径 1 km以内に鉄道駅がある場合は対象外

第9章 計画推進体制

本計画で定めた目標の達成に向けた事業の実施については、地域住民、交通事業者、行政それぞれが適切な役割を担いながら実施することとし、計画の評価及び改善については、市民・交通事業者・行政・有識者等から構成される「津市地域公共交通活性化協議会」にて実施します。

また、地域毎に開催される「地域公共交通あり方検討会」は、地域住民が地域公共交通の運営に参画する場として、地域住民、運行事業者、行政等により、地域公共交通の利用促進や地域の課題とその解決策等について協議するとともに、津市コミュニティバスのサービス内容や新しい形態の公共交通サービスのあり方等を検討し、「津市地域公共交通活性化協議会」へ提言します。

さらに、「津市地域公共交通活性化協議会」に行政の観光、福祉、教育の各部局が参加することにより、関係施策間の連携を図ります。

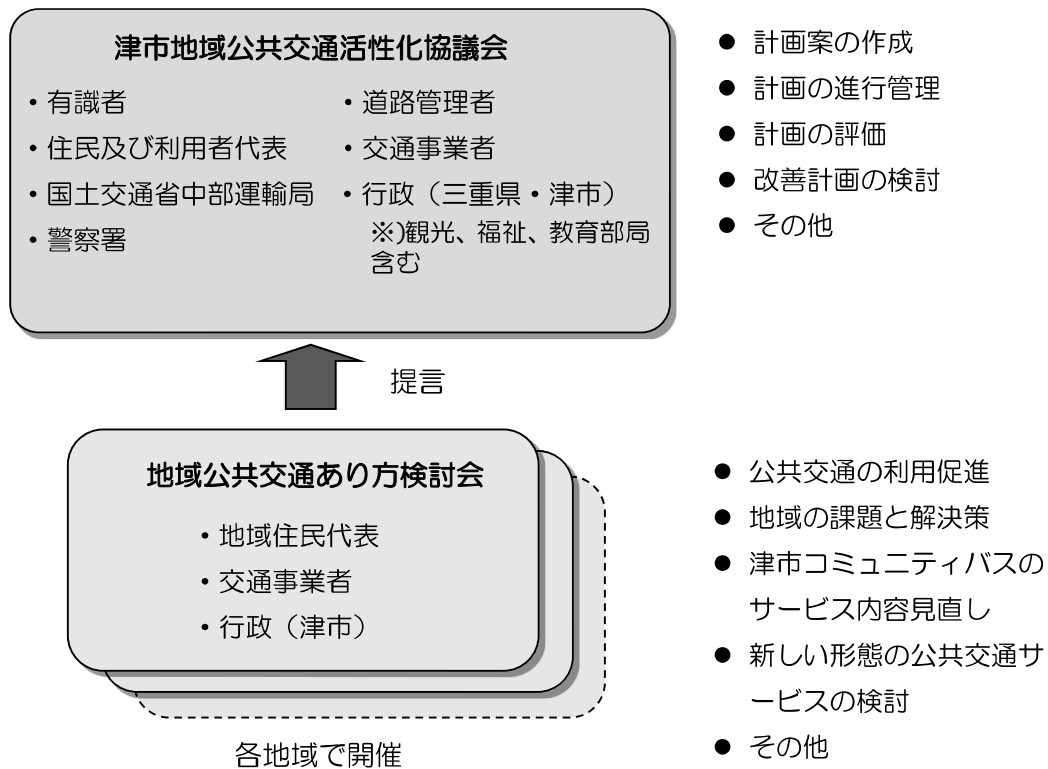


図 11 計画推進体制

事業の年度ごとの実施内容及び実施主体は、以下のとおりです。

表 11 事業の実施スケジュール①

事業		実施年度					実施主体
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	
1-1 鉄道の利便性向上の要請				継続実施			津市、三重県
1-2 一般路線バス(幹線・準幹線)の維持				継続実施			三重交通、津市、 三重県
1-3 隣接自治体との連携				継続実施			津市、三重県
1-4 航路の維持・向上				継続実施			津エアポートライン 津市、三重県、
2-1 一般路線バス(市内線)の維持				継続実施			三重交通
2-2 コミュニティバス等(支線)の維持				継続実施			津市、バス事業者
2-3 各種施設への乗り入れ		■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市、三重交通、 関係施設
2-4 新たな交通サービスの研究		■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市
3-1 自主運行バス(廃止代替バス)の見直し		見直し ■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市
3-2 津市コミュニティバスの再編		再編 ■ ■ ■	■ ■ ■	随時見直し ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市
3-3 乗り継ぎ拠点の設定	ダイヤ設定			継続実施			津市、三重交通、 その他交通事業者
	案内の充実		■ ■ ■	■ ■ ■	時点更新 ■ ■ ■	■ ■ ■	
3-4 住民主体型の移動手段の推進		■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市
4-1 待合環境等の整備		■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市、三重交通、 その他交通事業者
4-2 定時性確保のための渋滞緩和				継続実施			三重県、津市、 その他交通管理者

表12 事業の実施スケジュール②

事業		実施年度					実施主体
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	
5-1 バスロケーションシステムの充実		■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	三重交通
5-2 来訪者(特に外国人)への情報提供	案内整備	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■			津市、三重県、 三重交通
	情報提供	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	継続実施 ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	
5-3 紙媒体による情報提供		路線図作成 ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	時点更新 ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	津市
5-4 公共交通データの標準化及びオープン化	標準化	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	三重交通
	標準化及びオープン化	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	津市
	MaaSの研究	■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	三重交通、津市
6-1 運転手不足への対応		■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	継続実施 ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	交通事業者、津市
6-2 住民主体型の組織設立支援		■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	継続実施 ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	津市
7-1 JR名松線の活性化	案内整備	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	津市、三重県、 その他交通事業者
	情報提供	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	継続実施 ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	
7-2 利用促進イベントの実施		■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	継続実施 ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	津市、三重県、 中部運輸局、三重交通
7-3 広報紙やホームページ等による広報		■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	継続実施 ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	津市、三重交通、 その他交通事業者
7-4 モビリティ・マネジメントの実施		■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	継続実施 ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	津市、三重県
7-5 運転免許証返納に対する支援		■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	継続実施 ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	津市、三重県、 三重交通、 その他交通事業者、 三重県警察