

5. 「(第1次) 津市地域公共交通網形成計画」の評価結果

(第1次) 津市地域公共交通網形成計画では、最終年度である令和元年度に分科会を開催し、計画目標達成状況及び事業の実施状況についての評価を実施しました。

(1) 目標達成状況

【目標1-1】広域での移動を確保する

数値目標① 「幹線」と位置付けるバス路線の利用者数

平成25年度	平成30年度	目標	結果
2,249,488人	2,054,572人	2,249,500人	-194,928人 (未達成) 【達成率：91.3%】

要因	前時点比		
人口	98.0%	平成26年3月末	284,059人
		平成31年3月末	278,440人
自動車保有台数 (自家用・軽自動車)	100.9%	平成26年3月末	216,050台
		平成31年3月末	217,991台
1人あたり自動車保有台数 (自家用・軽自動車)	102.6%	平成26年3月末	0.76台
		平成31年3月末	0.78台
運行本数	89.3%	平成25年4月	206往復
		平成30年4月	184往復

人口減少、自動車保有率の向上も多少は影響していると考えられますが、運転手不足等による減便の影響が最も大きいと考えられます。

数値目標② 市内の鉄道の乗降者数

2012 年度	2017 年度	目標	結果
17,067,212 人	17,828,471 人	17,067,300 人	+761,171 人（達成） 【達成率：104.5%】

◎目標設定の方針：現状維持

要因		前時点比		
乗降者数	近鉄名古屋線	105.4%	平成24年度	13,710,924 人
			平成29年度	14,449,903 人
	JR紀勢本線	99.2%	平成24年度	1,903,563 人
			平成29年度	1,889,020 人
	伊勢鉄道	100.9%	平成24年度	734,926 人
			平成29年度	741,759 人
	近鉄大阪線	103.1%	平成24年度	583,851 人
			平成29年度	601,808 人
	JR名松線	109.0%	平成24年度	133,948 人
			平成29年度	145,981 人

- 近鉄名古屋線は、全体の約 8 割を占めるため、最も影響が大きくなっています。平成 28 年 5 月の伊勢志摩サミット、平成 29 年 4 月～5 月の菓子博の影響か、平成 27 年度から平成 29 年度にかけて利用者数は好調に推移しました。
- JR 名松線は、平成 28 年 3 月に全線復旧を果たし、利用者数は増加しましたが、利用者数は全体の 1% 未満であり、影響はわずかとなっています。

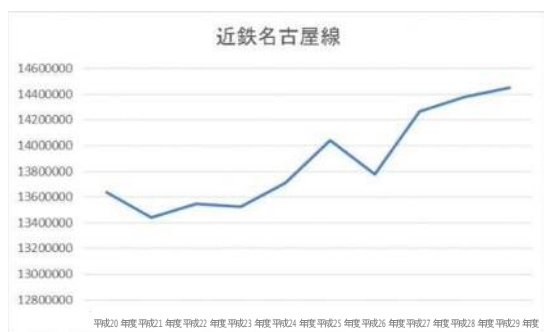


図79 近鉄名古屋線の乗降者数

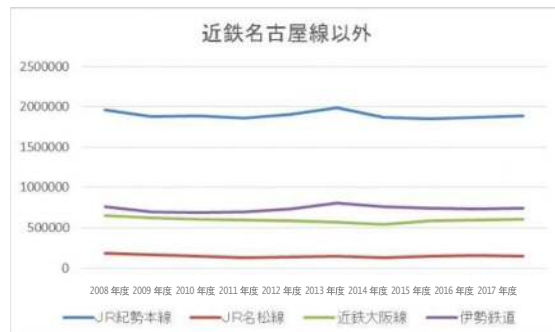


図80 近鉄名古屋線以外の乗降者数

伊勢志摩サミットや菓子博により三重県に注目が集まったためか、平成 27 年度から平成 29 年度にかけて、特に近鉄名古屋線の利用者が増加しました。

【目標 1-2】日常生活における地域移動を確保する

数値目標① 「支線」と位置付けるバス路線の利用者数

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
2,080,153 人	1,749,086 人	2,080,200 人	-331,114 人（未達成） 【達成率：84.1%】

要因		前時点比		
利用者数	三重交通路線 （自主運行バス（廃止 代替バス）含む）	82.6%	平成 25 年度	1,980,053 人
			平成 30 年度	1,636,067 人
	津市コミュニティバス	116.1%	平成 25 年度	83,108 人
			平成 30 年度	96,470 人
	ぐるっと・つーバス	97.6%	平成 25 年度	16,885 人
			平成 30 年度	16,481 人
	地域住民運営主体型 コミュニティ交通	—		
			平成 30 年度	68 人

- ・ 三重交通路線の利用者数は全体の約 94% を占めるため、影響が大きいと言えます。
- ・ 津市コミュニティバスの利用者数は、『津市高齢者外出支援事業』の開始により、平成 29 年度に増加に転じました。
- ・ ぐるっと・つーバスの利用者数は、年度により変動はありますが、14,000 人～17,000 人で推移しています。
- ・ 地域住民運営主体型コミュニティ交通は、平成 26 年度から開始されましたが、利用者は年間で数十名程度となっています。

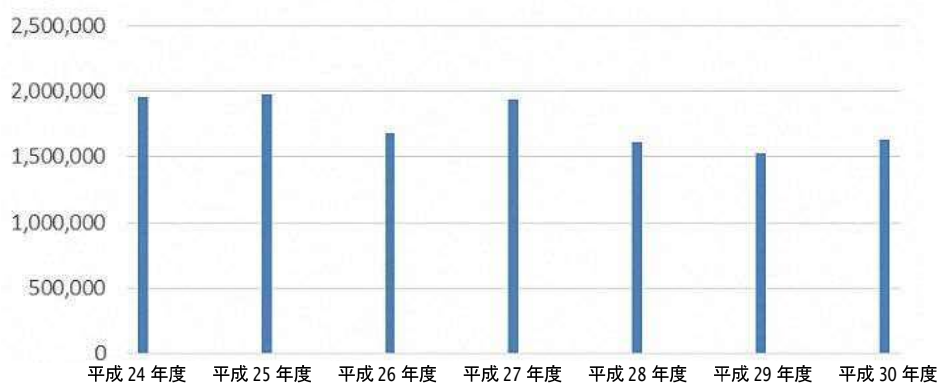


図 8-1 三重交通路線の利用者数

幹線と同じく、運行本数の減少が利用者減少につながっているものと考えられます。

【目標 1－3】観光振興との連携による交流人口の拡大

数値目標① 津市への観光入込客数

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
2 729 559 人	3 938 611 人	2 811 500 人	+1 127 111 人（達成） 【達成率：140.1%】

要因	前時点比	
対象となる観光地（イベント）	100.0%	平成 25 年度 20 箇所 平成 30 年度 20 箇所※

※うち、同じ調査地点は 15 か所で、5 か所は入れ替わっている

- 対象地が毎年変わる上、公共交通との連携について検証できない指標であるため、目標設定として適切でなかったと言えます。

数値目標② 観光目的での津エアポートライン利用者数

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
17 715 人	12 705 人	21 300 人	-8 595 人（未達成） 【達成率：59.6%】

要因	前時点比	
津エアポートラインの利用者数	104.3%	平成 25 年度 277 398 人 平成 30 年度 289 387 人
観光目的での利用率	68.8%	平成 25 年度 6.4% 平成 30 年度 4.4%

- 津エアポートラインの利用者数は、平成 28 年 12 月に松阪航路が休止となった影響もあり、増加しています。
- 観光目的での利用率は、年に 1 回、1 日のみのアンケート結果を用いているため、結果にばらつきがあるものと考えられます。

観光目的での利用率を算出する方法が不適切であったと言えます。

【目標 2-1】交通不便地における移動手段を確保する

数値目標① 地域住民運営主体型の公共交通の導入協議箇所数（のべ）

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
2 箇所	6 箇所	15 箇所	-9 箇所（未達成） 【達成率：40%】

要因として、以下の可能性が考えられます。

- ・ 公共交通の不便さを地域の問題として捉えていない。
- ・ 不便地域が存在しない。
- ・ 地域での負担（費用・手間）に対する抵抗がある。
- ・ 行政まかせの考え方がある。
- ・ 津市コミュニティバスでの対応を希望している。
- ・ 市の補助制度を知らない（周知不足）。

【目標 2-2】地域を越えた移動手段を確保する

数値目標① 「支線」における地域をまたいだ路線の利用者数

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
16,022 人	14,400 人	17,000 人	-2,600 人（未達成） 【達成率：84.7%】

要因	前時点比		
津市コミュニティバス全体の利用者数	116.1%	平成 25 年度	83,108 人
		平成 30 年度	96,470 人

- ・ 全体の利用者数が増加しているにも関わらず、地域をまたいだ利用は減少しています。
- ・ 名松線の復旧により、一部利用者が名松線へと転換した可能性があります。
- ・ 新たに地域をまたぐ路線は設定されませんでした。

地域をまたぐ新たな路線の設定に至らなかったことが原因とも考えられます（単にニーズが無かったとも考えられます）が、一部の利用者を対象とした目標値であり、旧行政界を少しでもまたいだかどうかを評価の基準としているため、地域のニーズに沿った運行ができているかどうかを評価することにはつながらないと言えます。

【目標 3-1】公共交通に対する市民意識の向上を図る

数値目標① モビリティマネジメント・啓発イベント等の開催数

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
4 回	6 回	8 回	-2 回（未達成） 【達成率：75%】

イベントの開催には労力や費用を要することもあり、目標とする回数を達成することができませんでした。

【目標 3-2】高齢者の外出意欲の増進

数値目標① 低床バスの導入率

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
56%	79%	70%	+9%（達成） 【達成率：112.9%】

三重交通では、車両入替の際に低床車両を導入していることから、導入率は順調に向上してきました。

【目標 4-1】市民や関係者が目標の共有を図る

数値目標① 公共交通全体の利用者数

平成 24 年度	平成 29 年度	目標	結果
21,633,067 人	21,763,554 人	21,678,800 人	+84,754 人 (達成) 【達成率：100.4%】

	前時点比		
鉄道の利用者数	104.5%	平成 24 年度	17,067,212 人
		平成 29 年度	17,828,471 人
幹線・支線の利用者数	84.8%	平成 24 年度	4,297,532 人
		平成 29 年度	3,646,129 人
高速船の利用者数	107.7%	平成 24 年度	268,323 人
		平成 29 年度	288,954 人

主に鉄道の利用者が増加したことにより、目標を達成することができました。

鉄道と航路の利用者が増加した反面、乗合バスの利用者が減少していることから、市外を含めた広域な移動には公共交通が利用され、津市内での移動には他の移動手段が利用される傾向が見られます。

【目標 5-1】交通を担う人材を確保し育てる

数値目標① 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

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
26 回	26 回	38 回	-12 回 (未達成) 【達成率：68.4%】

津市コミュニティバスが運行している 8 地域に地域公共交通あり方検討会を設置していますが、地域によって活動内容は大きく異なります。

「公共交通を担う人材を確保し育てる」という目標に従うのであれば、自主的な取組を期待するだけでなく、公共交通に関する制度改正や他市での取組等の情報を提供することにより、地域の意識向上に努める必要があります。

(2) 事業の実施状況

【目標 1-1】 広域での移動を確保する

施策① 幹線の整備と運行

実施内容	今まで民間事業者に依存していた部分が大きかった幹線の運行について、これ以上の減便や廃止につながらないように、年間利用者数の維持を図っていくため、関係者が連携して、地域特性に応じた、適切な運行ルート、本数、運行時間帯の設定を行うとともに、利用促進、利用啓発事業の実施を行っていきます。
最終評価	【成果】 国庫補助の要件である 1 日当たり輸送量 15 人を割り込むおそれのある路線が 4 路線（亀山棕本線、太陽の街線、穴倉線、榊原線（上稲葉系統））あるため、亀山棕本線については近隣の中学校及び高校へのパンフレットの配布、太陽の街線については沿線上の大学のスクールバスとしての活用、榊原線については商業施設への乗り入れ、穴倉線については他の路線（殿舟団地線）との統合により幹線システムの維持・利用促進に努めている。 【課題】 補助対象外となっている路線についても、補助を受けられるよう路線の見直し等をしていくべき。 【成果】 三重交通の企業努力により、バスロケーションシステムが導入された。 【成果】 三重県道路交通渋滞対策推進協議会を通じて、関係機関による商業施設の立地や渋滞情報の共有を図ることができている。

施策② 乗継設定と待合環境の整備

実施内容	幹線である鉄道の利用促進や、民間路線バスやコミュニティバス等とのさらなる連携を図るため、鉄道に合わせたコミュニティ交通のダイヤ設定に努めます。 また、鉄道やコミュニティ交通の乗継拠点における待合環境の整備（バス停への屋根・ベンチの整備）に努めるとともに、乗継拠点における分かりやすい時刻表・路線図等の設置に努めます。
最終評価	【成果】 鉄道との乗継を意識した津市コミュニティバスのダイヤ改正により、乗継による広域移動を確保することができた。 【課題】 待合環境については、地域住民が主体となって椅子等の設置や管理ができるようなスキーム作りが必要である。 【成果】 大規模な屋根等の設置は難しいことから、鉄道の駅舎や公共施設、商業施設を活用した乗継設定に努めている。 【課題】 JR 名松線については、パーク＆ライドの取組として一志庁舎と白山庁舎の駐車場を無料開放しているが、市のホームページに掲載するだけでは周知が不十分であり、行事等に直接関連するホームページに掲載する必要がある。

施策③ 隣接自治体との連携

実施内容	幹線には、市域をまたぐ路線もあることから、これらの路線について、廃止や減便になることがないように、隣接自治体とは、常に情報共有を図りながら、連携して路線の維持、活性化に努めています。
最終評価	【成果】 三重県生活交通確保維持対策協議会において、隣接自治体と市域をまたぐ幹線の維持に向けた情報共有を図ることができた。 【成果】 亀山市と共同運行している自主運行バス（廃止代替バス）「亀山椋本線」については、亀山市と連携して両市内の中学校及び亀山市内の高校へチラシを配布することにより、高校生の通学利用の促進に努めた。 【成果】 隣接する御杖村内に津市コミュニティバスの停留所を設置し、市域を越えた運行を行っている。 【成果】 地域間幹線である津三雲線と松阪市のコミュニティバスである鈴の音バスとの乗継が可能となり、利便性が向上した。

施策④ 鉄道の利便性向上のための要請と利用促進

実施内容	- 三重県や、沿線市町の自治体で構成されている三重県鉄道網整備促進期成同盟会等を通じて、鉄道事業者へダイヤ改正や増便、利便性の向上に資する施設整備等を働きかけます。 - リニア中央新幹線については、リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会を通じて、三重・奈良ルートによる早期の全線同時開業の要請等と、県内への停車駅設置に向けての取組を行います。 - 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき鉄道駅の駅舎及び駅周辺の交通施設のバリアフリー化などの整備を促進します。 - 環境負荷が少ない鉄道の利用促進を図るため、三重県鉄道網整備促進期成同盟会をはじめとした関係機関や、関係市町、鉄道事業者等と連携した利用促進を推進していきます。
最終評価	【成果】 三重県鉄道網整備促進期成同盟会を通じ、東海旅客鉄道に対して利便性向上に関する取組（ＩＣカードの利用エリア拡大等）や利用促進に関する取組（インバウンドへの対応及び地域と連携したイベントの企画や参画）について要望してきたところであり、令和元年５月には名松線沿線で初となる伊勢奥津駅でのさわやかウォーキングが開催された。 【成果】 東京で開催された「岐阜県・三重県共同ローカル鉄道展」や県内で開催された「こんなにあるんだみえの鉄道展」において、市外居住者に対する利用促進活動を実施することができた。 【成果】 駅舎のバリアフリー化に関しては、国、事業者、地方自治体による三位一体の取組として、国の補助額と同額を県と市とで負担している。

【目標 1－2】日常生活における地域移動を確保する

施策① 三重交通バス路線の整備と運行

実施内容	支線と位置付ける路線のうち、三重交通が運営するバス路線について、幹線と同様に、これまで、民間事業者に依存していた部分が大きかった路線の運行について、これ以上の減便や廃止につながらないよう、年間利用者数の維持を図っていくため、関係者が連携して、地域特性に応じた、適切な運行ルート、本数、運行時間帯の設定を行うとともに、利用促進、利用啓発事業の実施を行っていきます。
最終評価	【成果】 利用者からの電話やメール等による意見、乗降調査結果、乗務員からの聞き取り、Ｉシステムのデータの活用により利用状況及びニーズを把握し、毎年４月１日付けで状況に合わせたダイヤ改正を実施している。 【成果】 バスロケーションシステムの導入により、バスの遅延状況を把握できるようになったことから、適切な区間時分設定を目指してダイヤ改正を実施している。 【成果】 鉄道との接続を考慮し、鉄道のダイヤ改正に合わせたダイヤの見直しを実施している。 【成果】 ＩＣカードの導入により、さらに精度の高い利用状況の分析が可能となった。 【成果】 乗務員不足による減便等のサービス低下が起こらないよう、乗務員の確保に取り組んでいる。

施策② 津市自主運行バス（廃止代替バス）の見直しへの着手

実施内容	現在廃止代替バスとして運行している各地域の路線について、津市全体の公共交通網としての必要性や、コミュニティバスとのバランスなども検討し、事業評価を行う中でＰＤＣＡサイクルによる改善（路線の変更やダイヤの改善等）を行っていきます。
最終評価	【課題】 人口動態統計調査等の活用により、人口特性のさらなる把握が必要である。 【課題】 利用者が少ない便の減便、鉄道や他の幹線との接続に合わせたダイヤ改正、新規施設への路線の延伸等を実施し、効率的で利便性の高い路線になるよう努めたが、全般的に一人当たり運行経費が高額であるのが現状。 【成果】 利用者の少ない路線について、津市コミュニティバスによる代替の検討に着手した。

施策③ 津市コミュニティバスの整備と運行

実施内容	津市コミュニティバスの運行については、民間路線バスサービスではカバーされていない交通空白地帯における、高齢者や未成年者等、自ら移動手段を持たない移動制約者の日常生活における移動手段の確保、小中高生の登下校における移動手段の確保等に対応するため、各地域の特性に応じて、「民間補完型」「福祉目的型」「生活基盤型」での定時定路線型運行を継続していきます。 路線や時刻については、利用者や「地域公共交通あり方検討会」での意見や、利用状況等を踏まえ、短期・中期・長期的な見直しを図っていきます。
最終評価	【成果】 鉄道に合わせたダイヤ改正を実施することができた。 【成果】 地域のニーズに応えるべく、ルートやダイヤの見直しを随時実施している。 【成果】 地域の移動ニーズに応えるべく、旧行政界にとらわれない路線の検討に着手した。 【成果】 美杉地域においては、隣接自治体である御杖村への乗り入れを行った。 【成果】 平成 30 年度には津市内在住の 60 歳以上の方を対象とした公共交通アンケートを実施し、地域の移動実態を把握することができたので、次のステップに向けた参考とする。

【目標 1－3】観光振興との連携による交流人口の拡大

施策① 公共交通を利用した観光振興への取組

実施内容	観光資源の魅力の向上を図り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ます。
最終評価	【成果】 神宮リムジンバスの運行開始により、対岸（中部国際空港等）から伊勢市方面へのアクセスの利便性が向上した。 【成果】 近鉄ハイキングやさわやかウォーキング（ＪＲ東海）等が毎年開催されており、公共交通を利用した観光ルートがたくさん設定されてきた。 【成果】 令和元年５月には名松線沿線で初となる伊勢奥津駅でのさわやかウォーキングが開催された。 【課題】 国宝となった高田本山専修寺への移動方法を津駅前ターミナルにおいて周知しているが、認知度が低い。 【課題】 公共交通機関を利用した観光地の紹介が無いため、モデルコースの作成等を行う必要がある。 【成果】 インバウンド対応として、高速船内及びターミナル内における多言語表記を実施している。 【成果】 三重交通によるインバウンド対応は進んでいる（車内案内表示４言語対応、英語による主要停留所の案内放送、バス停表示におけるピクトグラム、バスロケーションシステムの多言語対応等）。

施策② 海上アクセス利用促進事業

実施内容	津なぎさまちと中部国際空港を結ぶ海上アクセス事業については、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」を活用し、情報発信等のＰＲ事業、教育旅行や社会見学などを含めた地域間交流の推進など海上アクセスのさらなる利用促進を図っていきます。
最終評価	【成果】 観光協会等と連携した常滑市でのＰＲ活動や、みなとオアシスと連携した県内外でのＰＲ活動に加え、チラシの作成並びに設置及び配布や、県内各地におけるＰＲ活動といった市独自の活動も実施してきた。 【成果】 「津なぎさまちフェスタ」や「ＳＥＡＬＩＮＫ」等のイベントの開催、クリスマスワークショップの実施、冬のイルミネーション装飾や季節の花々の展示等、津なぎさまちの賑わい創出による海上アクセスの利用促進に努めてきた。 【成果】 津駅から津なぎさまちへの路線バスを増便したことにより、海上アクセス利用者の利便性が向上した。

施策③ JR名松線利活用事業

実施内容	JR名松線沿線地域の魅力を生かした情報発信や、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などの関係者が連携した取組を推進していくとともに、同線と民間路線バス、廃止代替バス、コミュニティバスを組み合わせ、来訪者に分かりやすい乗継案内やダイヤ設定に努めていきます。
最終評価	【成果】 県及び松阪市と共に設立した「JR名松線沿線地域活性化協議会」及び県内市町で結成される「三重県鉄道網整備促進期成同盟会」の名松線部会において、関係自治体と協力したイベントへの出展や利用促進グッズ等の作成に取り組むことができた。 【成果】 総合支所において、利用促進に係るイベント等を多数実施している。 【成果】 観光シーズンにはJR名松線の増便を要請するとともに、臨時バスを運行する等の利用促進に努めてきた。 【成果】 民間団体等に補助金を交付することにより、官民が連携して利用促進及び沿線の賑わい創出に取り組むことができた。 【課題】 津市コミュニティバス（美杉地域）に土日祝日ダイヤを設定したことにより、名松線利用者が乗り継ぎにより北畠神社へ行くことが可能となったが、利用者は少なく、地域からは平日と同じダイヤを望む声が上がっているため、検討する必要がある。 【課題】 パーク＆ライドの取組として一志庁舎と白山庁舎の駐車場を無料開放するとともに、美杉地域ではレンタサイクルを実施し、市のホームページ等で利用を呼び掛けているが、取組を知らない人も多い。

【目標 2-1】交通不便地における移動手段を確保する**施策① 地域住民運営主体型コミュニティ交通事業の推進**

実施内容	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、民間路線バスやコミュニティバスが通っていない交通空白地帯・交通不便地において、地域住民が運営主体となったコミュニティ交通の導入を支援し、地域の実情に応じたデマンド型交通等の新たな形態のコミュニティ交通の導入支援を行っていきます。
最終評価	【課題】 平成 25 年度から高松山団地乗合ワゴン、平成 28 年 3 月から白山地域の上佐田地区及び二俣地区における乗合タクシーの運行が開始され、市からは補助金を交付しているが、いずれも乗合率は低水準で推移しており、中でも二俣地区においては平成 29 年 6 月以降利用されていない状況である。 【課題】 白山地域においては、地域の需要を把握しつつ、代替手段として交通空白地有償運送の導入について検討していく必要がある。

【目標 2-2】地域を越えた移動手段を確保する

施策① 津市コミュニティバスの整備と運行（再掲）

実施内容	コミュニティバスについては、鉄道や民間路線バスに乗り継ぐことにより、津市内のどこへでも行けるよう、鉄道、民間路線バス、コミュニティバス同士の乗継がしやすいようなダイヤ設定に努めていきます。 原則的に、各総合支所単位での運行を基本にしていますが、乗り継ぐ鉄道や民間路線バスが存在しない場合などは、利用者のニーズに応じて、路線の延伸などにより地域をつなぐ路線の設置について、地域と共に検討していきます。
最終評価	【成果】 多種多様なニーズに応えるべく、ルートやダイヤの見直しを随時実施するとともに、旧行政界にとらわれない路線の検討に着手した。 【成果】 平成 30 年度には、津市内在住の 60 歳以上を対象とした公共交通アンケートを実施し、地域の移動実態を把握した。 【課題】 地域の声や住民生活といった多種多様なニーズの把握に努めつつ、路線等の見直しを進めていく必要がある。

施策② 乗継環境の整備

実施内容	コミュニティバスについては、限られた台数で地域内を網羅的に運行していることから、地域をつなぐ路線の設置にあたっては、待ち時間が確保できる施設等を乗継拠点として設定するなど、待合環境の整備を図っていきます。
最終評価	【成果】 待合環境については、各停留所への屋根等の設置が難しいことから、鉄道の駅舎や公共施設、商業施設を利用できるよう乗継ダイヤの設定に努めている。 【課題】 JR 名松線については、パーク＆ライドの取組として一志庁舎と白山庁舎の駐車場を無料開放するとともに、美杉地域ではレンタサイクルを実施し、市のホームページ等で利用を呼び掛けているが、取組を知らない人も多い。 【課題】 JR 名松線のパーク＆ライドなど、利用に関する情報を明示することにより利用促進を図っていくべき。

【目標 3-1】公共交通に対する市民意識の向上を図る

施策① 広報誌による意識啓発・利用促進PR

実施内容	・ 広報津に「バスの日」のお知らせを掲載し、公共交通のもつ環境への配慮や健康増進の効果などを題材とした利用促進PRなどを実施 ・ 各総合支所単位で作成している「地域だより」によるコミュニティバスのPRや、鉄道や民間路線バスとの便利な乗継例の紹介
最終評価	【課題】 広報はしているものの、内容が分かりにくい。 【課題】 広報紙への記事掲載に当たっては、より分かりやすいデザインや内容を心掛けて情報提供する必要がある。

施策② わかりやすい路線・時刻表情報の提供

実施内容	・ 鉄道、民間路線バス、コミュニティバスなどを乗り継いで行ける、分かりやすい路線図や時刻表の作成・配布 ・ ホームページやスマートフォンを活用したIT化による乗り換え情報の提供
最終評価	【課題】 バスロケーションシステム等、IT（情報通信技術）を用いた情報提供はある程度整備されているが、高齢者への配慮も必要なので、紙媒体やバス停での分かりやすい情報提供が求められる。 【課題】 利用促進の一環としてバスマップ等も充実させたい。 【成果】 イオンモール津南において、運行事業者と商業者の協働によりデジタルサイネージによる発着情報が実現した。

施策③ モビリティマネジメントの実施

実施内容	・ 小学生を対象とした「バスの乗り方教室」の実施
最終評価	【課題】 効果的なモビリティマネジメントの啓発があまり行われなかった。 【課題】 民間企業との連携や教育現場での啓発等、様々な連携が求められる。 【成果】 三重運輸支局のホームページに、協議会で作成したモビリティマネジメントシステムへのリンク設定をしてもらうことができた。

施策④ 利用促進イベントの実施

実施内容	・ 利用啓発イベント「バスの日」の津駅前街頭啓発 ・ 津まつりにおける利用促進イベント
最終評価	【課題】 新たに、「こんなにあるんだ三重の鉄道展」及び「岐阜県・三重県ローカル鉄道展」へ出展することができたが、新たなイベントの自主開催には至らなかった。

【目標 3-2】高齢者の外出意欲の増進

施策① 高齢者に特化した割引制度や設備等の検討

実施内容	低床バスの導入などにより、高齢者が公共交通を利用しやすい環境の整備を行っています。 また、バス事業者が取り組んでいる、運転免許証自主返納者割引定期券「セーフティパス」のPRを行うとともに、同制度を、運転免許返納者に限定せず、すべての65歳以上の高齢者に拡充することができないかなど、高齢者のさらなる利用促進や、金銭的な負担を軽減するための施策の可能性について、バス事業者、福祉部局等と連携して検討していきます。
最終評価	【成果】 低床バスの導入は、三重交通の企業努力でかなり進んだ。 【成果】 セーフティパス、運転免許返納割引制度、高齢者外出支援事業（シルバーエミカ）等の制度を充実させることができた。 【課題】 今後は関係機関との連携を深め、公共交通による外出の目的を創出する（体操教室や介護予防イベント等に対応したダイヤ設定）。 【成果】 割引制度ではないが、「津市高齢者外出支援事業」は、高齢者の外出意欲の増進につながった。

【目標 4-1】市民や関係者が目標の共有を図る

施策① PDCAサイクル確立のための基準づくり

実施内容	本計画の中でPDCAサイクルを適正に回していくためには、民間路線バス等を含む公共交通ネットワーク全体での評価が必要となることから、津市地域公共交通活性化協議会の中へ「（仮称）地域公共交通網評価分科会」を位置付け、本計画の目標の達成状況の評価及び、PDCAサイクル確立のための基準づくりを進めていきます。
最終評価	【成果】 分科会を設置し、分野別にチェックを行うことにより、（第1次）津市地域公共交通網形成計画の検証及び次のアクションの提案ができた。

施策② 中間年度・最終年度における評価指標の達成度評価（ニーズ調査）

実施内容	目標達成度の評価については、中間年度である平成29年度と、最終年度である平成31年度に実施します。津市地域公共交通総合連携計画の中でも事業評価についての考え方が示されており、本計画の中でも基本的な考え方を引き継いでいきます。
最終評価	【成果】 公共交通アンケート等を実施し、地域の移動ニーズを詳細に把握することができた。

施策③ 改善案の策定と路線の運行体系の見直し

実施内容	「計画期間中の見直しプロセス」に従い、利用者ニーズを定期的に調査するなど、路線の運行体系の見直しを検討します。
最終評価	【成果】 津市コミュニティバスの利用者数増加に向け、移動ニーズに応じたバス路線の編成（再編）に着手した。

【目標 5-1】交通を担う人材を確保し育てる

施策① 地域公共交通あり方検討会の開催

実施内容	バス交通ネットワークを構築するために、地域住民、運行事業者及び市が、地域が目指す交通体系のビジョンを共有し、常に情報交換を行いながらそれぞれの役割を適切に果たしていけるよう、「地域公共交通あり方検討会」で、地域住民が積極的に計画づくりに参画できる体制を整えていきます。
最終評価	【成果】 地域懇談会等においては公共交通に関する意見が多数出ている上、平成30年度に実施した公共交通アンケートにおいては回収率が7割を超えるなど、公共交通に関する市民の意識（関心）は高まっているものと思われる。 【課題】 人材育成については地道に続けていく必要があることから、勉強会の開催等についても検討していく必要がある。