

第6章 基本的な方針、計画の目標

本計画の基本的な方針、目標を、以下のとおり設定します。

課題1 まちづくりや関係機関の整合性確保



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



目標1 広域の移動の確保



目標2 日常生活における移動の確保

課題2 利便性と効率性の両立



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



目標3 バス路線の運行効率化

課題3 社会情勢に応じた移動環境の整備と情報提供



基本方針3

利用促進につながる移動環境の提供



目標4 快適な移動環境の整備



目標5 公共交通に関する情報の管理と提供

課題4 行政や交通事業者以外の役割



基本方針4

市民による自発的な行動の促進



目標6 公共交通を担う人材の育成



目標7 公共交通に関する市民の意識向上

1. 計画の目指すべき将来像

津市総合計画の「将来像」及び津市都市マスタープランの「都市づくりのテーマ」を踏まえ、津市の地域公共交通が目指すべき将来像を、

「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」

とします。

(1) 津市総合計画（平成 30 年度～）

合併した都市としてあるべき姿を目指したまちづくりが一つの区切りを迎え、「まちづくり」から「暮らしづくり」へ

《将来像》

「環境と共生し、心豊かで元気あふれる美しい県都」



「笑顔があふれ幸せに暮らせる県都 津市～夢や希望、明るい未来が広がるまちへ～」

(2) 津市都市マスタープラン（平成 30 年度～）

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方を踏襲しつつ、人口減少時代に合わせて市街化区域は拡大しない方針に

《都市づくりのテーマ》

「ひと・うみ・みどり 輝く県都“津市”」



「安心して住み 快適に暮らせる 未来につながるまちづくり」

2. 計画の区域

本計画の区域は、津市全域とします。

3. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和2年度から令和7年度までの6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。

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
津市総合計画第2次基本計画									
津市都市マスタープラン									
津市立地適正化計画									
		第2次津市地域公共交通網形成計画							

図6-1 計画期間

4. 津市公共交通の基本的な方針

1. で掲げた将来像を実現するため、第5章で整理した4つの課題を解決することを、本計画における基本的な方針とします。

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

本計画は、「津市総合計画」の目標である「心やすらぐ住みよいまちづくり」を実現するための計画として位置付けています。また、「津市都市マスタープラン」では「都市づくりの基本理念」として、「本市の優位性を活かしながら、将来にわたって発展する新しい県都“津市”として一体的な都市づくりをめざす」こととしています。

津市は平成18年に10の市町村が合併して誕生した経緯から、三重県で最も広い市域を持ち、多様な地域特性を有しています。合併から10年以上が経過し、津市としての一体感が醸成されたことを踏まえ、従来の地域の境界に捉われず、より生活実態に即した公共交通サービスを提供する必要があります。

このように、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

津市では、今後更なる人口減少が予想されます。「津市都市マスタープラン」では「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方を踏襲しつつ、市街化区域は拡大しないことを方針としており、その方針を実現するために「津市立地適正化計画」を策定しています。

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必要があることから、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

津市都市マスタープランで定めた将来都市構造及び津市立地適正化計画で定めた目指すべき将来都市像に合わせて公共交通網を形成する必要がありますが、津市には鉄道や乗合バスを始めとして、中部国際空港とを結ぶ航路、個人の移動ニーズに対応するタクシー、高齢者や障がい者に特化した福祉有償運送、学校や施設の個別輸送に対応したスクールバス及び送迎バス等様々な交通手段が存在します。

これらの点を踏まえ、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。

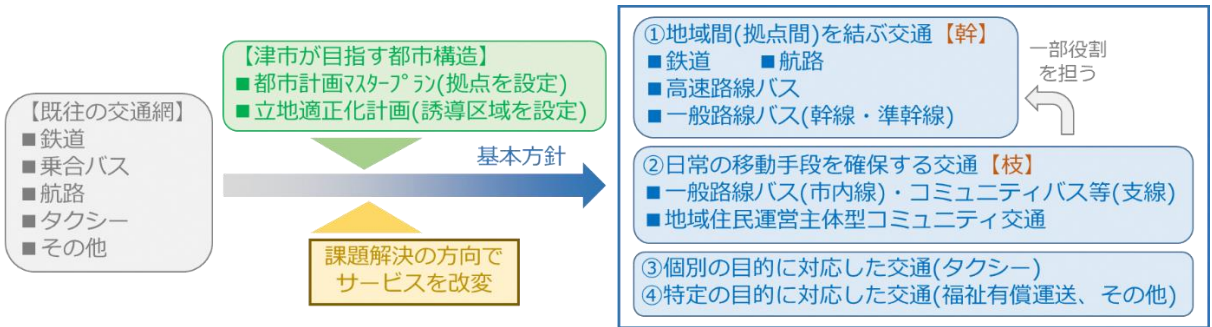


図6-2 津市公共交通網形成の基本的な考え方

なお、津市都市マスタープランでは都市構造における拠点を設定していますが、地域拠点が設定されていない津地域及び久居地域においても、立地適正化計画で定める居住誘導区域の外側に一定数の居住がある地域が存在する点を踏まえ、本計画では独自に津地域及び久居地域の出張所所在地付近を地域拠点として位置付けます。

具体的には、拠点を以下のように設定します。

表6-1 本計画における拠点の考え方

都市マスタープラン で設定した拠点	都市 拠点	都市核	津駅・江戸橋駅周辺、 津新町駅・大門・丸之内周辺
		副都市核	久居駅周辺
本計画で独自に 設定する拠点	地域拠点		河芸・香良洲・芸濃・安濃・一志・美里・白山・ 美杉地域の中心部周辺
			高野尾・大里・一身田・白塚・栗真・安東・櫛形・ 片田・藤水・高茶屋・雲出・栗葉・榊原の出張所 付近

津市公共交通等の役割分担については、次ページにて定めます。

表6-2 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割

位置付け	系統	系統番号	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線 橙色系統	①	市内外の広域交通を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
地域内幹線	乗合バス 緑色系統 (破線含む)	②	市内の都市拠点と地域拠点 又は市内外の拠点を結ぶ	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を確保する
	乗合バス 青色系統	③	津地域及び久居地域の市街 地内の移動手段を確保する	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
支線	乗合バス 青色系統 (破線)	④	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 手段を確保し、鉄道、幹 線・準幹線と結節する	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す

(2) 地域公共交通確保維持事業（幹線・フィーダー補助）の必要性

- 緑色系統（破線含む）は、津市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活の移動手段だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。多くの路線において起終点又は経由地となっている津駅、津新町駅及び久居駅は、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 青色系統（破線）は、一般路線バスのサービスを楽しむことができない地域において通院、買物等の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、鉄道や一般路線バスと接続することで広域的な移動にも対応するなど、緑色系統（破線含む）を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表6-3 津市公共交通等の役割分担

系統番号	交通機関			役割	
①	鉄道	J R 特急・快速		【幹】 地域間を 結ぶ交通	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）			松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結ぶ
		J R 普通	名松線		津駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
		伊勢鉄道			
		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		【枝】 日常の移動 手段を確保 する交通	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、津市と大都市圏等とを結 ぶ
一般路線バス		幹線	市内の都市拠点と地域拠点とを結び、一定のサ ービス水準を確保する		
		準幹線	市内外の拠点を結ぶ		
②					
③			市内線		
④	乗合 バス	コミュニティバス	支線	【枝】 日常の移動 手段を確保 する交通	津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を 確保する
		ぐるっと・つーバス			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 確保し、鉄道、幹線・準幹線と結節する
地域住民運営主体型 コミュニティ交通			特定非営利活動法人により津地域中心部と他 地域を結ぶ既存バス路線や鉄道との連携によ る相互の移動等の移動手段を確保する		
—	タクシー		個別の目的に 対応した交通		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
	福祉有償運送		特定の目的に 対応した交通		様々な移動に対応する
	その他 【参考】	スクールバス		乗合バス及びタクシーでは対応できない障が い者及び高齢者の移動手段を確保する	
各種送迎輸送		小中学校等の通学に対応する			
					事業所への通勤、商業施設への買い物等、特定 施設の送迎に対応する

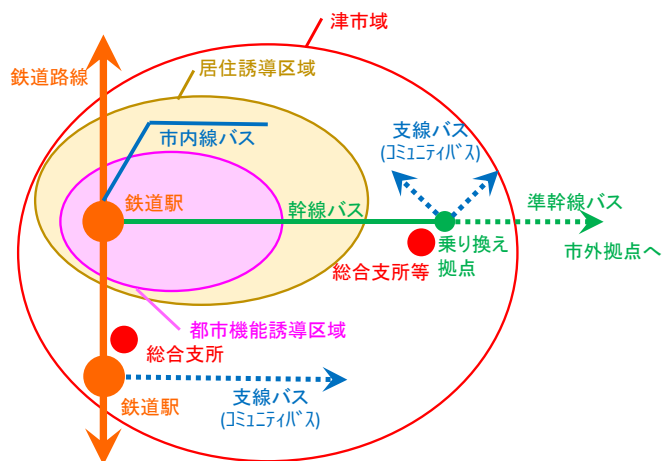


図6-3 津市公共交通の役割分担イメージ図

(3) 津市の公共交通網の全体像

津市における拠点の考え方、交通機関ごとの役割分担を踏まえた上で、津市の公共交通網の全体像を次に示します。

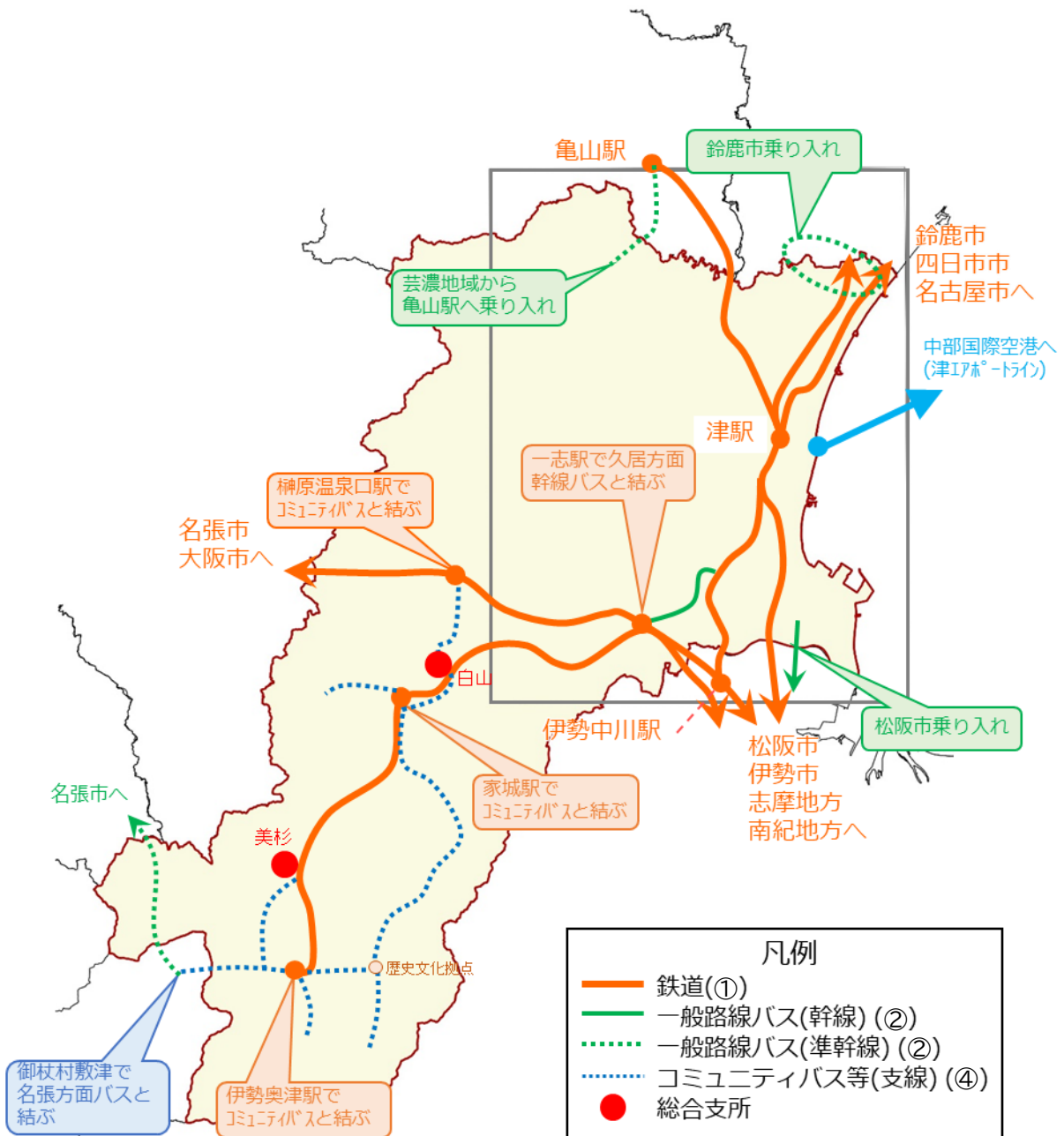


図6-4 津市公共交通網の全体像①

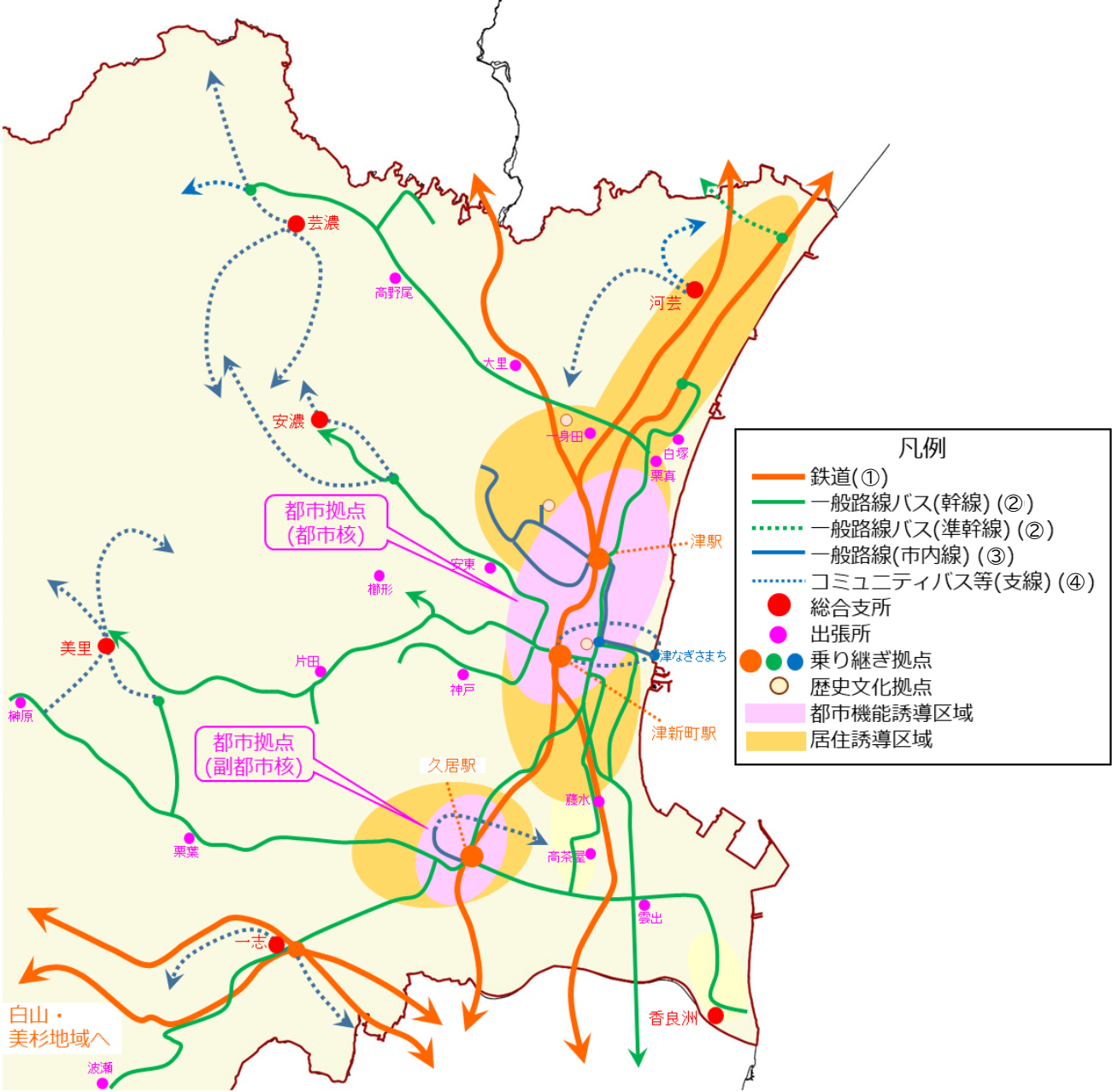


図6-5 津市公共交通網の全体像②

表6-4 補助系統を含む事業及び実施主体の概要

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可 区分	運行 態様	実施 主体	補助の 活用
緑色系統 (破線含む)	棕本線	イオンモ ール津南	柳山	棕本	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	神戸白塚 線	白塚駅前	津駅前、津新町 駅	片田団地	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	安濃線	津駅前	安濃総合庁舎前	市場	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	長野線	津駅前	泉ヶ丘団地 、片田団地	平木	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	泉ヶ丘片 田団地線	津駅前	津新町駅	片田団地	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	穴倉・殿 舟団地線	津駅前	殿舟団地、今徳	穴倉	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津三雲線	津駅前	イオンモール津 南	天白回転 場	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	香良洲線	津駅前	イオンモール津 南	香良洲公 園	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	城山線	津駅前	三重会館	警察学校 前	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	榊原線	津駅前	下村、いなば園 前	榊原車庫 前	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	久居高茶 屋線	久居駅東 口	高茶屋	香良洲公 園	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	波瀬線	三重中央 医療セン ター	久居駅	室の口	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津太陽の 街線	千里駅前	杜の街中央	千里駅前	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	名張奥津 線	名張駅前	滝之原口	敷津	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	亀山棕本 線	亀山駅前	安知本	棕本	4条 乗合	路線定期運行	亀山市・津 市（運行は 交通事業者 に委託）	幹線補助
青色系統	津なぎさ まち線	津駅前	三重会館前	空港アク セス港	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可 区分	運行 態様	実施 主体	補助の 活用
青色系統	津駅西団 地循環線	津駅西口	西つつじヶ丘	津駅西口	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	津西ハイ タウン線	津新町駅	津駅西口	津西ハイ タウン	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	看護大学 夢が丘線	津駅西口	看護大学前	津駅西口	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	国立病院 線	久居駅前	三重中央医療セ ンター	久居高校	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	一身田大 里線	日碓ハイ ウエア リーナ	津駅前	三重病院	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	なし
緑色系統 (破線含む)	豊野団地 線	津駅前	豊野団地口	津駅前	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	なし
緑色系統 (破線含む)	高野団地 線	久居駅前	久居アルスプラ ザ前	とことめ の里	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	なし
青色系統 (破線)	河芸循環 ルート	河芸総合 支所	近鉄千里駅、近 鉄豊津上野駅、 千里ヶ丘公民館	河芸総合 支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	河芸南・ 一身田・ 白塚循環 ルート	河芸総合 支所	白塚駅西、近鉄 豊津上野駅、北 部市民センター 前	河芸総合 支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	久居北・ 片田・高 茶屋ルー ト	久居駅東 口	久居インターガ ーデン	片田団地	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	久居南・ 雲出ルー ト	三重中央 医療セン ター	久居インターガ ーデン、桃園駅 東	イオンモ ール津南	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	久居西循 環ルート	久居イン ターガー デン	榊原口	久居総合 支所前 (久居駅 西口)	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダ ー補助

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可 区分	運行 態様	実施 主体	補助の 活用
青色系統 (破線)	芸濃北ル ート	長徳寺	中町	芸濃総合 支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	芸濃南ル ート	長徳寺 、北畑	中町、市場	芸濃総合 支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	清水ヶ丘 団地・戸 島・椋本 ルート	芸濃総合 支所	曽根橋	清水ヶ丘 団地	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	妙法寺・ 野口・椋 本ルート	芸濃総合 支所	曽根橋	安濃総合 支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	穴倉・辰 水・忠盛 塚ルート	美里総合 支所	忠盛塚	榊原口、 美里総合 支所	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	長野・榊 原ルート	平木、湯 の瀬	美里総合支所、 稲葉口	湯の瀬、 榊原口、 平木	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	なし
青色系統 (破線)	一志東・ 伊勢中川 駅ルート	伊勢中川 駅東口、 片野集會 所	川合高岡駅	とことめ の里一志	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	一志西循 環ルート	とことめ の里一志	川合高岡駅	とことめ の里一志	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	八対野・ 大三ルー ト	榊原車庫 前、榊原 温泉口 駅、文化 センター	榊原温泉口駅、 八対野1区、一 志病院、グリー ンタウン	一志病 院、家城 駅前	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	フィーダ ー補助
青色系統 (破線)	福田山・ 川口・三 ヶ野ルー ト	上福田山、 マックスバ リュ（川口 店）、白山 総合支所	一志病院、関ノ 宮、下川口、マ ックスバリュ （川口店）、大 原	白山総合支 所前、文化 センター、 上福田山、 マックスバ	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行 は交通事業 者に委託）	なし

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可 区分	運行 態様	実施 主体	補助の 活用
		前、文化センター、白山中学校前、一志病院、榊原温泉口駅		リュ（川口店）、白山中学校前、榊原温泉口駅、一志病院				
青色系統 （破線）	美杉東ルート	丹生俣、伊勢奥津駅前、一志病院、マックスバリュ（川口店）	伊勢竹原駅前、家城駅前、一志病院	一志病院、マックスバリュ（川口店）、伊勢奥津駅前、丹生俣	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者 者に委託）	フィーダ ー補助
青色系統 （破線）	美杉西ルート	川上、マックスバリュ（川口店）、一志病院	敷津、比津、竹原、エーコープJAみすぎ店前	一志病院、マックスバリュ（川口店）、川上	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者 者に委託）	フィーダ ー補助
青色系統 （破線）	美杉南ルート	飯垣内、美杉総合支所前、丹生俣	三多気、老ヶ野	丹生俣、美杉総合支所前、飯垣内	79 条空 白地	路線定期運行	津市	なし
青色系統 （破線）	美杉循環ルート	敷津、伊勢奥津駅前、道の駅美杉	竹原、道の駅美杉、伊勢奥津駅前、津市家庭医療クリニック北、伊勢地出張所前	伊勢奥津駅前、道の駅美杉、敷津	79 条空 白地	路線定期運行	津市	なし
青色系統 （破線）	ぐるっと・つーバス	津新町駅	市役所前、津なぎさまち	津新町駅	4条 乗合	路線定期運行	NPO法人 バスネット 津（運行は交通事業者 者に委託）	なし

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。

数値目標 1-1	市内の鉄道駅での乗者数 17,900,000 人/年（令和7年度）	平成29年度実績 17,828,471 人
数値目標 1-2	航路の利用者数 300,000 人/年（令和7年度）	平成30年度実績 289,387 人
数値目標 1-3	一般路線バス（幹線・準幹線）の利用者数 2,900,000 人/年（令和7年度）	平成30年度実績 2,940,782 人

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。

数値目標 2-1	一般路線バス（市内線）の利用者数 740,000 人/年（令和7年度）	平成30年度実績 749,857 人
数値目標 2-2	コミュニティバス等（支線）の利用者数 110,000 人/年（令和7年度）	平成30年度実績 112,951 人

(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交通系 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。

数値目標 7-1 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（令和 7 年度）

平成 30 年度実績 6 回/年

※）モビリティ・マネジメントとは、1 人 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。
