

第5章 地域公共交通の課題

津市の地域公共交通の課題を、以下の流れで抽出しました。

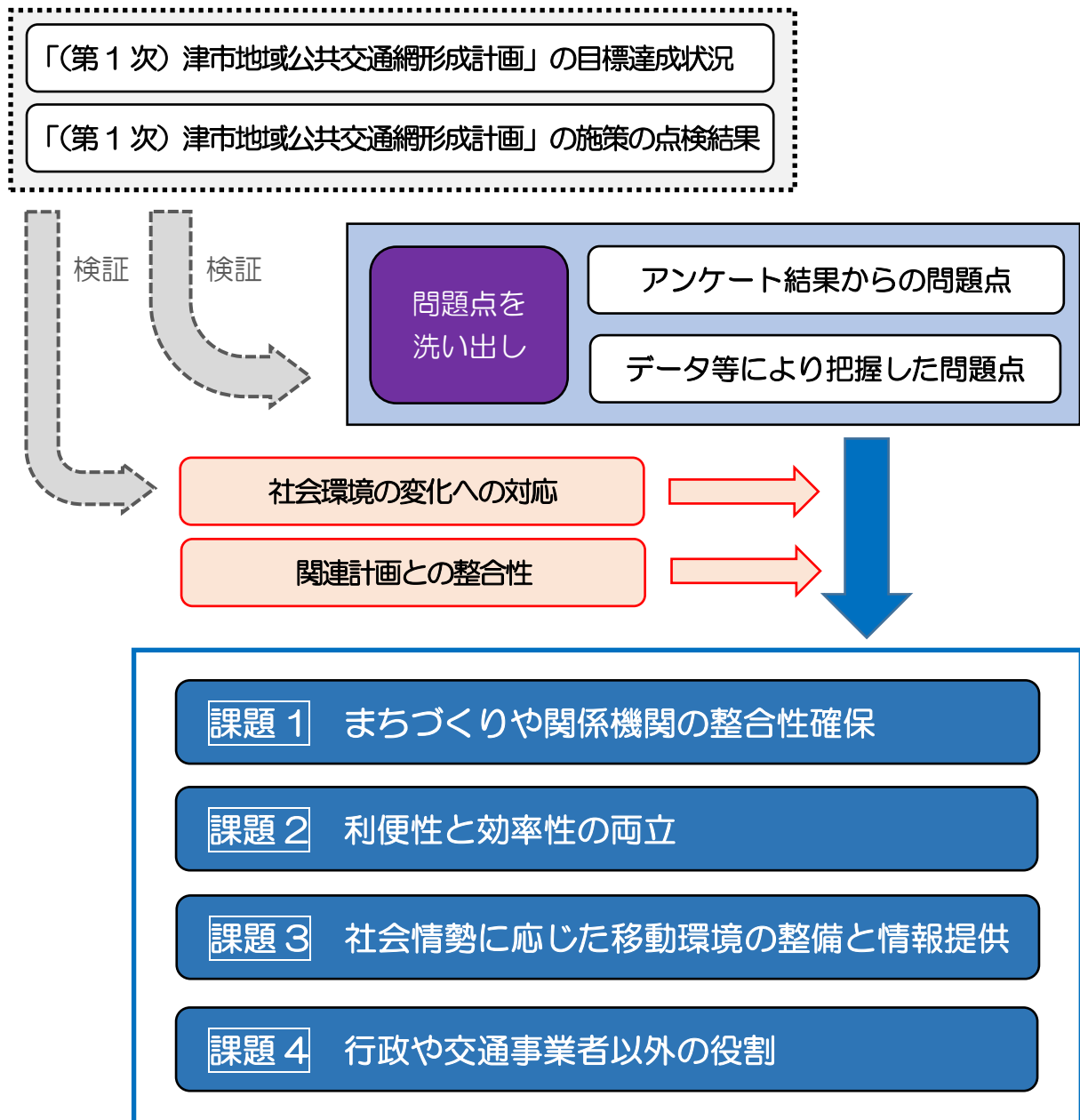


図5-1 地域公共交通の課題

1. 「(第1次) 津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況

(第1次) 津市地域公共交通網形成計画における数値目標の達成状況は、以下のとおりです。

【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%】

【評価】

運転手不足による運行本数の減少が大きく影響していると考えられます。

数値目標② 市内の鉄道の乗降者数

平成24年度	平成29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%】

【評価】

平成28年5月の「第42回先進国首脳会議」、平成29年4月～5月の「お伊勢さん菓子博2017」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%】

【評価】

幹線と同じく、運行本数の減少が大きく影響していると考えられます。

【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%】

【評価】

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いえます。

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%】

【評価】

観光目的での利用者数を算出する方法が不適切であったといえますが、平成 28 年 12 月に松阪航路が休止となった影響もあり、津エアポートラインの利用者数は増加しています。

【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%】

【評価】

市民の公共交通に関する意識向上に関する取組や、行政からの情報提供が不足していたと考えられます。

【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%】

【評価】

旧行政境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ないかどうかを評価するには目標設定として適切でなかったといえます。

【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%】

【評価】

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%】

【評価】

三重交通の企業努力により、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%】

【評価】

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、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%】

【評価】

公共交通を担う人材を確保し育てるためには、市民の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所での取組等の情報を提供することにより、市民の意識向上に努める必要があります。

【目標の達成状況の評価からの課題】

- 数値目標を設定するに当たっては、適切な目標設定が必要
- 乗合バスの運行においては、運行本数の減少が利用者の減少に直結するため、運行本数を維持していくことが重要。
- 市民の意識向上への取組や情報提供が重要。
(利用しなければ無くなってしまうという危機感の醸成)

2. 「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の施策の点検結果

(第1次)津市地域公共交通網形成計画に基づき実施した施策の点検結果により明らかとなった課題は、以下のとおりです。

【課題】

- 人口特性を踏まえた路線の見直し
- 国庫補助要件に合致するような路線の見直し
- 待合環境の持続的な整備
- 分かりやすい広報
- 紙媒体による情報提供
- JR 名松線のパーク&ライド事業やレンタサイクル事業のPR
- 観光施設への案内・モデルコースの作成等（例：高田本山専修寺へのアクセス等）
- 高齢者の外出目的の創出
- 公共交通を担う人材育成（地域住民、運転手）

3. 関連計画との整合性

第4章で述べたとおり、平成30年3月に「津市都市マスタープラン」及び「津市立地適正化計画」が策定されました。

これら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、市民一人一人はもとより、自治会、市民活動団体が協働のパートナーとして連携と協働による都市づくりに取り組むことが期待されていることから、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

4. 社会環境の変化への対応

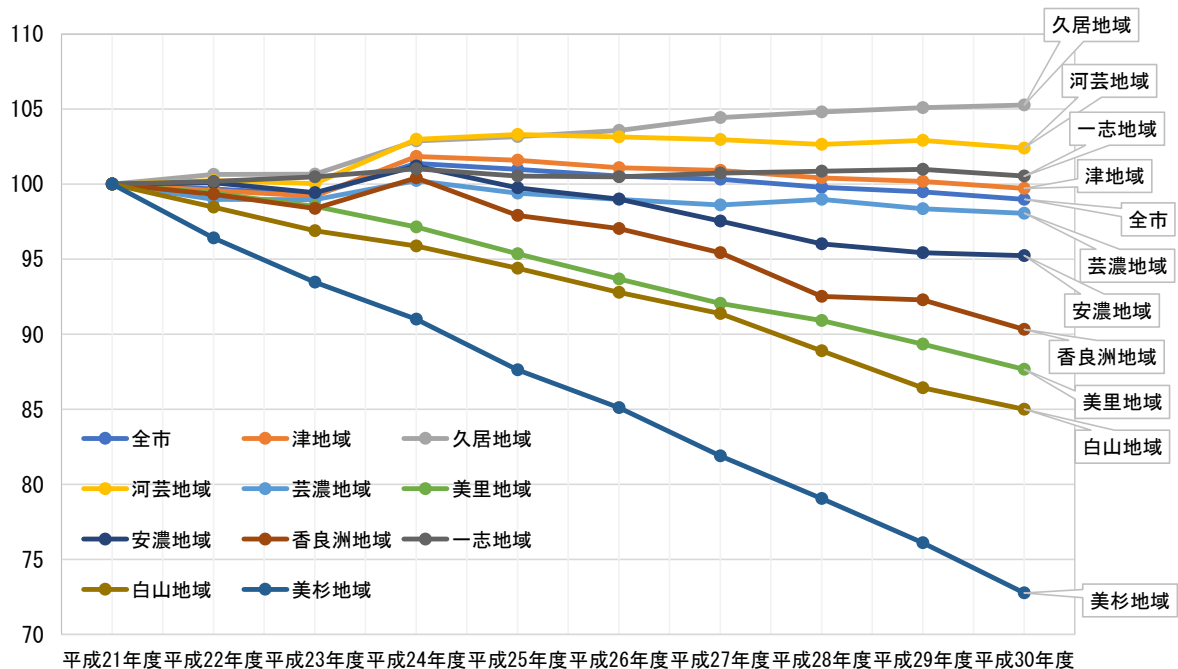
近年、以下のような社会環境の変化があります。これらを踏まえ、公共交通の維持及び利便性向上に努める必要があります。

(1) 全国共通の環境変化

ア 人口減少、高齢化

前述のとおり、津市では全体的に人口減少の傾向にあります。

津市の人口の推移を地域別に見てみると、平成 21 年度末の人口を 100 としたとき、平成 30 年度末では久居地域の約 105 が最も高く、河芸地域及び一志地域も 100 を上回っていますが、その他の地域は 100 を下回っており、特に美杉地域は 75 を下回るとともに、高齢者（65 歳以上）の人口も減少しています。



平成21年度 平成22年度 平成23年度 平成24年度 平成25年度 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

※各年度末（3月31日）の人口（平成24年度以降は外国人を含む）

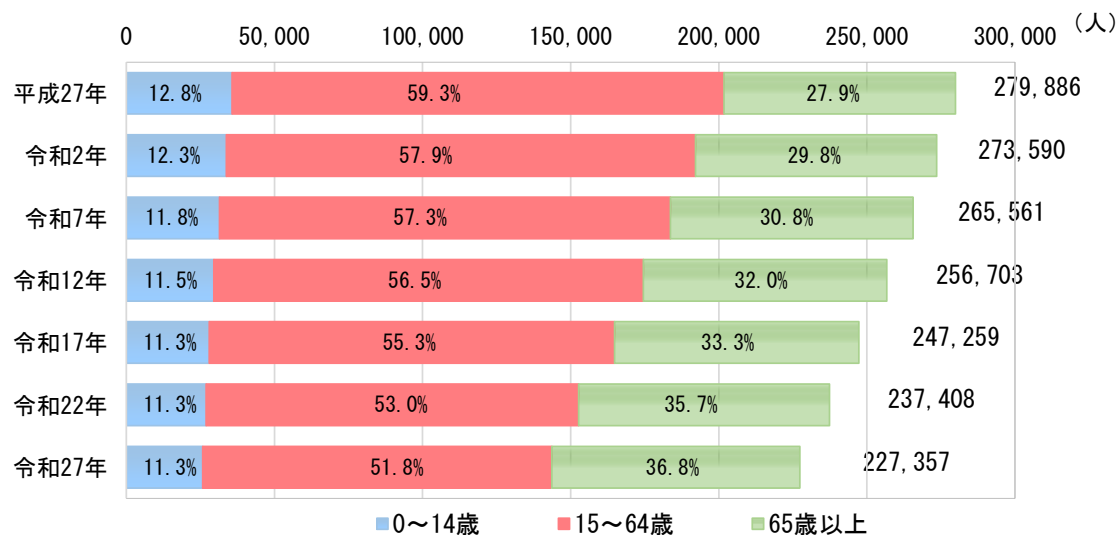
（出典：住民基本台帳）

図5-2 地域別人口推移

今後、津市の総人口は徐々に減少し、令和 17 年には 25 万人を下回り、令和 27 年には 23 万人を下回ると推計されています。

また、高齢化率（65 才以上の人口の割合）は、令和 7 年には 30%を超過し、令和 27 年には 36.8%に達すると推計されています。

なお、家族類型別では、「単独世帯」が最も増加すると推計されています。

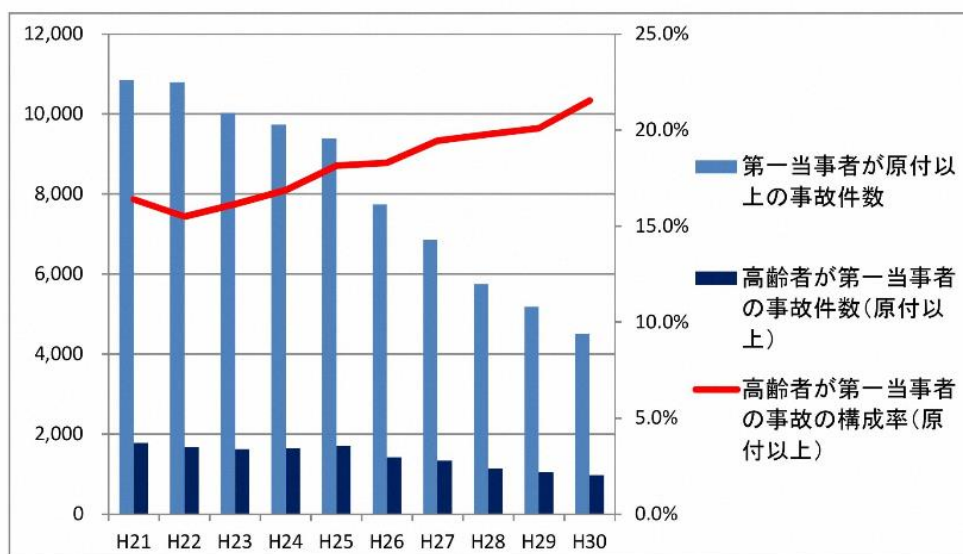


（出典：平成 29 年 国立社会保障・人口問題研究所）

図5-3 津市の年齢3区分別人口の推計

イ 高齢化に起因する交通事故の増加

三重県内においては、交通人身事故発生件数が減少している中、第一当事者が原付以上の事故に占める高齢運転手の割合は、平成 21 年から平成 30 年までの 10 年間で約 1.3 倍に増加しています。



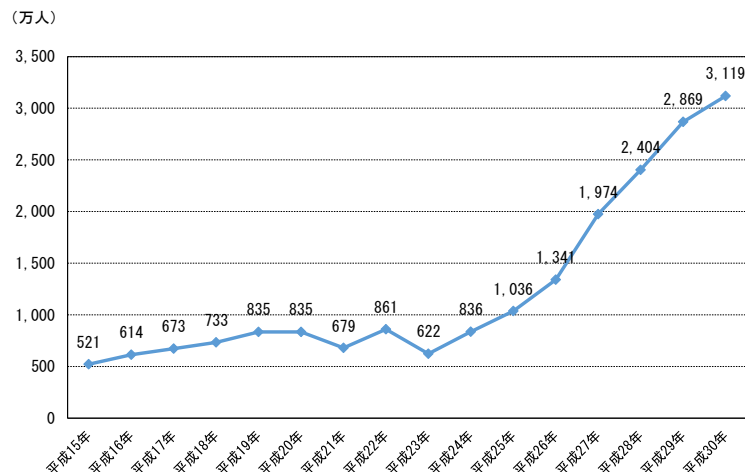
（出典：運転免許証自主返納サポートみえ）

図5-4 県内の交通人身事故発生件数の推移

ウ 外国人旅行者の増加

訪日外国人観光客は、最近5年で約3倍に増加しており、全国各地の観光地への移動が増加しています。増加する訪日外国人観光客の移動・周遊を円滑化することは、地域の活性化や地域の生活交通の充実にもつながりますが、現状では対応が不十分です。

津市都市マスタープランにおいては、津城跡周辺、一身田寺内町地区、三重県総合文化センター周辺、多気北畠氏城跡周辺を歴史・文化拠点として定めていますが、場所によっては公共交通サービス及びその案内が不十分であるのが現状です。このため、生活交通と融合しつつ、市内の観光地等への公共交通によるアクセスの確保・充実を図るとともに、案内の充実に努める必要があります。

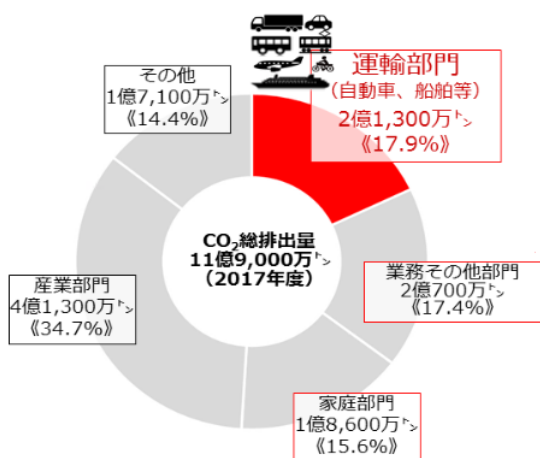


(出典：日本政府観光局(JNTO)作成資料)

図5-5 訪日外国人旅行者数の推移

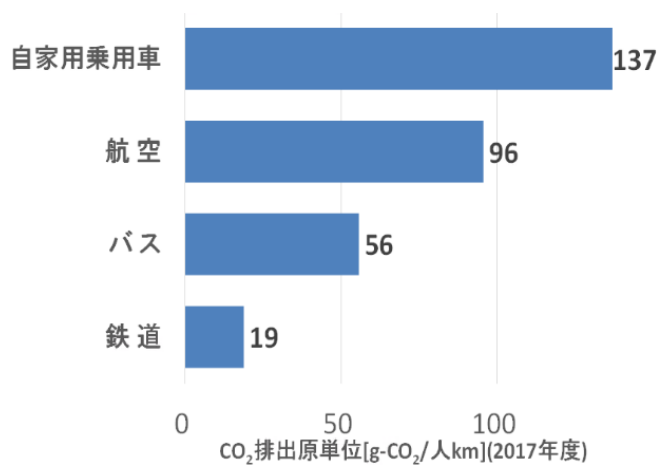
エ 地球温暖化

地球温暖化対策として、自家用車に比べて輸送量当たりの温室効果ガス排出量が少ない公共交通の利用促進が求められます。



(出典：国土交通省)

図5-6 日本の各部門におけるCO₂排出量



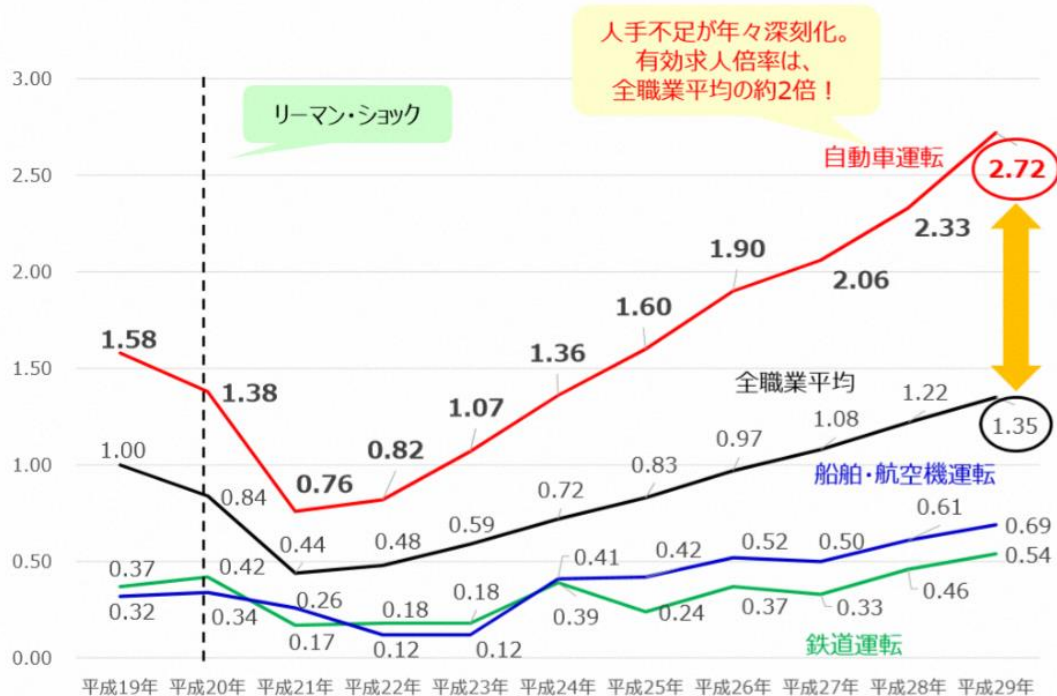
(出典：国土交通省)

図5-7 輸送量当たりのCO₂排出量

オ 運転手不足

バスやタクシーを含む自動車運転手の有効求人倍率は増加傾向にあり、全職業平均の約2倍となっています。

乗合バスの運転手不足は、運行本数の削減や路線の廃止等に直結します。



(出典：「一般職業紹介状況」(厚生労働省))

図5-8 各種運転手数の有効求人倍率

カ 交通に係る技術等の進展

近年、交通事業者が MaaS^{※)} 並びにバス・タクシー運行時におけるAI及び自動運転技術の活用等、新たなモビリティサービスの取組を開始しており、これらの新たなモビリティサービスは、公共交通分野での新たな事業展開の可能性を広げることにつながります。

また、新たなモビリティサービスは、まちづくりや公共交通基盤整備に大きな影響を与える可能性があるとともに、利用者の利便性向上、道路の混雑緩和、都市空間の利用の効率化、スマートシティ^{※)}の実現等につながることが期待できます。

※) 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。

※) スマートシティとは、都市の抱える諸課題に対して、情報通信技術等の新技術を活用しつつ、マネジメント (計画、整備、管理、運営等) が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区のこと。

(2) 津市固有の環境変化

ア JR名松線の全線復旧（平成 28 年 3 月）

JR 名松線は、平成 21 年 10 月に発生した豪雨災害により、家城駅～伊勢奥津駅間が 6 年以上にわたって運休していましたが、平成 28 年 3 月に全線復旧しました。本計画は全線復旧後初めての計画となります。

イ 航路（松阪航路）の休止（平成 28 年 12 月）

三重県と中部国際空港（セントレア）とを結ぶ航路として、かつては津航路、松阪航路、四日市航路の 3 航路が運航していましたが、平成 20 年 10 月に四日市航路が廃止、平成 28 年 12 月に松阪航路が休止となり、平成 31 年 4 月現在、運航しているのは津航路のみとなっています。

ウ 運転免許返納割引制度の開始（平成 29 年 3 月）

三重交通グループの乗合バス事業者（三重交通等）では、運転免許証返納者に対するサポート制度として、平成 23 年 1 月から「セーフティパス（フリー定期券）」を販売してきましたが、高齢者が第一当事者となる交通事故が社会問題化している状況を鑑み、高齢運転者の事故防止及びバスの利用促進を図るため、平成 29 年 3 月に新たに「運転免許返納割引制度」を導入しました。

当該制度は、一般路線バスの運賃支払い時に運転経歴証明書を提示することにより、本人及び同伴者 1 名の運賃が普通運賃の半額となるものです。

エ 津市高齢者外出支援事業の開始（平成 29 年 9 月）

津市は、高齢者の健康づくりや生きがいづくりを支援するため、平成 29 年 9 月に市内在住の 65 歳以上の人を対象に、2,000 ポイントの乗車ポイントを付与した津市オリジナル IC カード「シルバーエミカ」を無償交付する事業を開始しました。

当該乗車ポイントは、一般路線バス及びぐるっと・つーバスを利用した際に、乗車運賃の支払いに使用できます。

また、当該 IC カードを提示することにより、津市コミュニティバスを無料で利用できます。



図 5-9 津市オリジナル IC カード「シルバーエミカ」

5. アンケート結果からの問題点

(1) ニーズに応じた移動手段を確保できていない

平成 31 年 2 月に 60 歳以上の住民に対して実施した公共交通に関するアンケート調査では、多くの地域にて合併前の自治体を単位とした地域境及び現在の市境を越えた移動ニーズがあることが分かりましたが、鉄道、一般路線バス及びコミュニティバス等では適切な移動手段を確保できていないケースがあります。

表 5-1 地域をまたいだ移動ニーズ

地域	地区	目的	目的地	移動における割合
河芸地域	黒田	食料品購入	津地域北部	40.6%
津地域西部	片田	食料品購入	久居地域東部	68.8%
美里地域	高宮			50.0%
	長野			48.1%
白山地域	倭	通院		35.7%
津地域北部	豊が丘	食料品購入	芸濃地域	53.8%
安濃地域	明合			45.5%
	草生			37.0%
一志地域	川合	通院	松阪市	33.3%

(2) 満足度の低い項目

平成 28 年 7 月～8 月に実施した「津市総合計画策定のための市民意識調査」では、「公共交通の充実」の満足度は「+0.11」とプラスであるものの、他の市政に関する項目に比べると低い状況です。

また、平成 29 年 7 月～8 月に一般路線バス及びコミュニティバス等の利用者に対して実施したアンケート調査では、以下の項目についての満足度が低いという結果でした。

【満足度の低い項目】

- 既存のバスの運行本数（57.1%の利用者がやや不満足・不満足と回答）
- 既存のバスの運行時間帯（57.0%の利用者がやや不満足・不満足と回答）
- 既存のバスの停留所施設（51.3%の利用者がやや不満足・不満足と回答）
- 鉄道とバスの乗り継ぎ（45.1%の利用者がやや不満足・不満足と回答）

6. データ等により把握した問題点

(1) 利用が少ない路線の存在

津市では、自主運行バス（廃止代替バス）を 7 路線運行していますが、1 便当たりの利用者数が著しく少ない路線があります。

表5-2 自主運行バス（廃止代替バス）の利用状況（平成 30 年度）

路線名	運行区間	単独区間	日利用者数 (人/日)		便利用者数 (人/便)	
			全区間	単独区間	全区間	単独区間
亀山棕本線	亀山駅 ～棕本	—	55.5	—	2.9	—
津新町大里線	三重病院 ～サオリーナ前	三重病院 ～宮の前	227.2	69	16.2	4.9
三行線	三行 ～三重会館	三行 ～一身田支所前	74.8	31	6.2	2.6 ^{※1}
安濃線(立合系統)	立合 ～安濃総合庁舎前	—	14.7	—	0.8	—
多気線	竹原 ～久居駅	竹原 ～谷戸	30.9	14.2	3.9	1.8
榊原線(末端区間)	榊原温泉口駅 ～榊原車庫前	—	2.9	—	0.7	—
名張奥津線(末端区間)	奥津駅前 ～敷津 ^{※2}	—	2.6	—	0.7	—

※1 三行～東豊野の便利用者数は 0.5 人/便

※2 1 往復のみ奥津駅前～飯垣内の運行

また、地域住民運営主体型コミュニティ交通が現在 3 地区(高松山団地乗合ワゴン(津地域)、二俣地区乗合タクシー(白山地域)、上佐田地区乗合タクシー(白山地域))にて運行されていますが、いずれも利用が少ない状況です。

表5-3 地域住民運営主体型コミュニティ交通の利用状況

(単位：人)

名称	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
高松山団地乗合ワゴン	74	61	67	69	54
上佐田地区乗合タクシー	—	4 ^{※)}	36	20	14
二俣地区乗合タクシー	—	33 ^{※)}	61	9	0

※)平成 27 年 12 月から平成 28 年 2 月までは実証運行期間

(2) 実態に合わないサービス水準

現在、津市コミュニティバスは8地域で運行していますが、地域によって運行本数が異なり、移動実態、生活実態に合わない状況が見られるとともに、地域によって利用者1人当たりの運行経費も大きく異なっています。

表5-4 地域別の津市コミュニティバスの現状（平成30年度）

運行地域	運行 車両数 (台)	運行日	運行日当たり 利用者数(人)			年間 利用者数(人)			年間 運行経費 (千円)	利用者 1人当たり 運行経費 (円/人)
			平日全便		土休日	平日全便		土休日		
			昼間便			昼間便				
久居地域	1	4ルート週2日 1ルート週1日	54.1		—	4,339		—	6,729	1,551
河芸地域	2	2ルート週3日	31.9		—	4,819		—	6,163	1,279
芸濃地域	2	4ルート週4日	41.9		—	8,175		—	11,374	1,391
安濃地域	1	3ルート週2日	31.6		—	3,162		—	7,070	2,236
美里地域	2	2ルート週5日	23.4		—	5,967		—	25,446	4,264
一志地域	1.2	2ルート週3日	48.4		—	7,079		—	13,325	1,882
白山地域	2	3ルート週7日	46.7	107.3	73.8	11,395	26,181	8,924	39,854	1,135
美杉地域	3	2ルート週7日 1ルート週5日	—	60.1	31.7		14,670	3,833	51,140	2,764

※一志地域は、平日5日中1日が2両運行

また、津市コミュニティバスのダイヤの一部で、通院や買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ります。

例えば、久居地域では全ルートで午前1本、午後逆方向1本の運行としていますが、午前と午後で利用に大きな差が見られます。

表5-5 久居地域の各地区における午前便と午後便の乗降者数

	午前乗	午前降	午後乗	午後降	合計乗	合計降	午後降/午前乗
久居東	552	426	277	277	829	703	0.502
久居西	259	1,961	1,486	1,033	1,745	2,994	3.988
桃園	63	9	0	0	63	9	0.000
戸木	86	89	69	81	155	170	0.942
七栗	615	6	4	138	619	144	0.224
稲葉	669	0	0	307	669	307	0.459
榊原	255	8	4	4	259	12	0.016
合計	2,499	2,499	1,840	1,840	4,339	4,339	0.736

(出典：平成30年度乗降調査結果)

(3) 運行の重複が存在

ア 一般路線バスと津市コミュニティバスとの重複

久居地域、河芸地域及び美里地域では、一般路線バスと津市コミュニティバスとで運行ルートの重複が見られます。運行の効率化を図るためには、お互いの役割を明確化する必要があります。

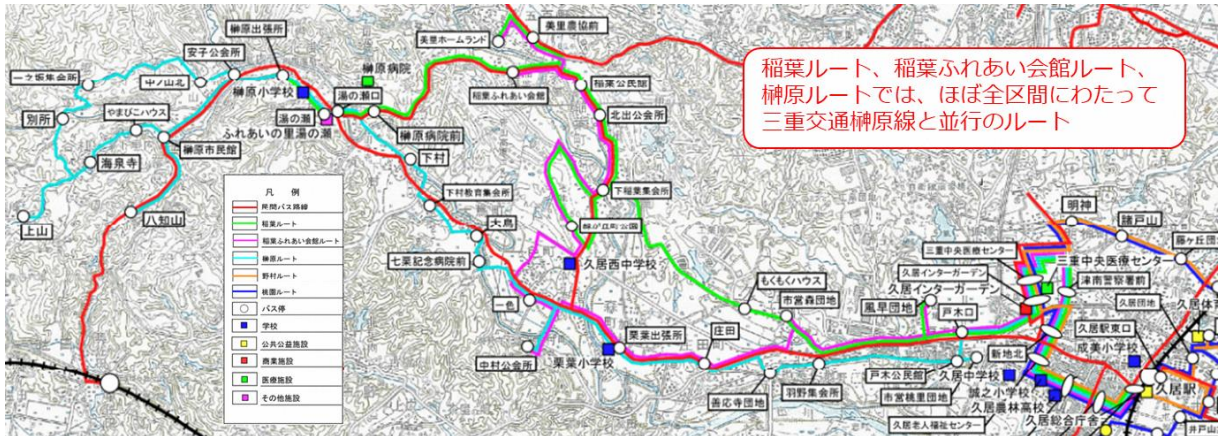


図5-10 久居地域における一般路線バスと津市コミュニティバスとの重複



図5-11 河芸地域及び美里地域における一般路線バスと津市コミュニティバスとの重複

イ JR 名松線と乗合バスとの重複

JR 名松線と一般路線バス多気線とが一志駅～伊勢竹原駅間で、JR 名松線と津市コミュニティバス（美杉地域）とが関ノ宮～伊勢奥津駅間で、ルートとダイヤが重複しています。

表5-6 JR 名松線と乗合バスとの重複状況

名松線駅	名松線	名松線	コミュニティバス	名松線	多気線	名松線	コミュニティバス	名松線	コミュニティバス	多気線	名松線	多気線	名松線	コミュニティバス	多気線	名松線	名松線	バス停
松阪	7:32			9:38		11:33		13:09			15:11		17:18			19:01	21:27	
...	...			...		...		...			...		...			...	...	
一志	7:51			9:56	11:42	11:51		13:27		15:22	15:29	17:22	17:36		19:22	19:19	21:45	川合高岡
井関	7:55			10:00	11:50	11:55		13:31		15:30	15:33	17:30	17:40		19:30	19:23	21:49	大仰
伊勢大井	7:59			10:04	11:54	11:59		13:35		15:34	15:37	17:35	17:44		19:35	19:27	21:53	井生公民館前
伊勢川口	8:03			10:08	12:01	12:03	12:12	13:39		15:41	15:41	17:41	17:48	17:59	19:41	19:31	21:57	川口駅前
関ノ宮	8:06			10:11	12:04	12:06	12:13	13:42		15:44	15:44	17:44	17:51	18:00	19:44	19:34	22:00	関ノ宮
家城着	8:11		8:26	10:15	12:09	12:10	12:22	13:46	14:17	15:49	15:48	17:49	17:55	18:09	19:49	19:38	22:04	白山高校前
家城発		8:25	8:28	10:28		12:23	12:24	13:59	14:19		16:01		18:08	18:11		19:51		家城
伊勢竹原		8:31	8:33	10:34	12:14	12:29	12:29	14:06	14:24	15:54	16:08	17:54	18:15	18:16	19:54	19:58		竹原
伊勢鎌倉		8:39	8:46	10:42		12:37	12:42	14:14	14:37		16:15		18:22	18:29		20:05		伊勢鎌倉駅前
伊勢八知		8:44	8:51	10:47		12:42	12:47	14:19	14:42		16:20		18:27	18:34		20:10		美杉総合支所
比津		8:51	8:58	10:54		12:49	12:56	14:26	14:51		16:27		18:34	18:43		20:17		比津
伊勢奥津		8:59	9:06	11:02		12:57	13:04	14:33	14:59		16:35		18:42	18:51		20:25		伊勢奥津駅前

名松線駅	名松線	多気線	名松線	多気線	コミュニティバス	名松線	名松線	コミュニティバス	名松線	名松線	多気線	コミュニティバス	名松線	名松線	多気線	コミュニティバス	名松線	名松線	バス停
伊勢奥津	5:56				7:17	7:31		9:28	9:35	11:30		13:26	13:06	15:08		15:51	17:15	18:58	伊勢奥津駅前
比津	6:03				7:25	7:38		9:36	9:42	11:37		13:34	13:13	15:15		15:59	17:22	19:05	比津
伊勢八知	6:10				7:32	7:45		9:48	9:49	11:44		13:43	13:20	15:22		16:08	17:29	19:12	美杉総合支所
伊勢鎌倉	6:15				7:37	7:50		9:53	9:54	11:49		13:48	13:25	15:27		16:13	17:34	19:17	伊勢鎌倉駅前
伊勢竹原	6:23	6:25		7:58	7:50	7:58		10:06	10:02	11:57	12:30	14:01	13:33	15:35	16:10	16:26	17:42	19:25	竹原
家城着	6:30				7:56	8:05		10:12	10:09	12:04		14:07	13:40	15:42		16:32	17:49	19:32	白山高校前
家城発		6:30	6:38	8:03			8:19	10:16	10:22	12:17	12:35		13:53	15:55	16:15	16:36	18:02	19:45	家城
関ノ宮		6:35	6:42	8:08			8:23	10:21	10:26	12:21	12:40		13:57	15:59	16:20	16:41	18:06	19:49	関ノ宮
伊勢川口		6:38	6:45	8:11			8:26	10:22	10:29	12:24	12:43		14:00	16:02	16:23	16:42	18:09	19:52	川口駅前
伊勢大井		6:45	6:49	8:18			8:30		10:33	12:28	12:50		14:04	16:06	16:30		18:13	19:56	井生公民館前
井関		6:49	6:53	8:22			8:34		10:38	12:32	12:54		14:08	16:10	16:34		18:17	20:00	大仰
一志		6:57	6:57	8:30			8:38		10:42	12:36	13:02		14:12	16:14	16:42		18:21	20:04	川合高岡
...			...				...		...	...			...	...			...	...	
松阪			7:15				8:56		11:01	12:54			14:30	16:34			18:41	20:23	

(4) 財政支出の増加

津市が運行する乗合バスについては、運転手不足による人件費の高騰等により運行経費は増加傾向にありますが、国庫補助金及び運賃収入は減少傾向にあることから、公共交通に係る津市の財政支出が年々増加しています。

表5-7 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

(5) 交通系ＩＣカードの利用ができない区間の存在

平成 13 年にＪＲ東日本が「Suica」を発売して以降、国内では交通系ＩＣカードが急速な普及と発展を遂げてきたところであり、平成 25 年 3 月には全国 10 種類の交通系ＩＣカード（以下「10 カード」といいます。）の相互利用サービスが開始され、1 枚のカードで利用できる公共交通機関の範囲が大幅に拡大しました。

また、10 カード以外の交通系ＩＣカードの導入も進んでおり、三重交通ではオリジナル交通系ＩＣカード「emica」が導入されていますが、一般路線バス及びぐるっと・つーバスでは、「emica」だけでなく 10 カードを利用することも可能となっています。

このような中、津市内の公共交通においては、交通系ＩＣカードが利用できない区間が存在します。交通系ＩＣカードの利用の可否は、以下のとおりです（高速バス、地域住民運営主体型コミュニティ交通を除く）。

表 5-8 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	○

鉄道においては、近鉄では交通系ＩＣカードを利用できますが、ＪＲ東海及び伊勢鉄道では利用できない状況です。津駅はＪＲ東海及び伊勢鉄道と近鉄が共通の改札となっているため、例えばＪＲ東海で名古屋駅～津駅間を利用した場合、交通系ＩＣカードでの改札時にエラーが発生します。



図 5-12 津駅における交通系ＩＣカードに関する注意書き（ＪＲ）

7. 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

「津市総合計画」、「津市都市マスタープラン」、「津市立地適正化計画」等の上位計画・関連計画との整合を図る必要があります。また、津市は鉄道、乗合バス(一般路線バス、コミュニティバス等)、航路等様々な交通機関が存在することから、相互に連携を図る必要があります。

【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

公共交通に関するアンケート調査では、既存の公共交通が地域の移動ニーズに対応しきれていないことや、特定サービスの満足度の低さが浮き彫りになりました。また、データからは人口減少傾向にあることや、公共交通サービスの内容が実態に合っていないことが明確になりました。その他、運行の重複、運行経費の増大、運転手不足等の問題もあることから、これらを踏まえ、利便性を確保しつつ運行の効率性を向上させる必要があります。

【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

三重県では高齢者による交通事故件数の割合が増加傾向にあり、津市においても高齢化が進展しています。身体的な制約が多い高齢者の移動の快適さを確保するためには、様々な移動環境の整備及び情報提供が必要不可欠です。また、情報通信技術の進展により新たな移動サービスが研究されるなどの社会情勢を踏まえ、時代に応じた公共交通のあり方が求められます。

【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

人口減少下において一定のサービス水準を確保していくためには、行政や交通事業者による事業だけでは限界があることから、市民が自発的に公共交通政策に関与することが必要不可欠です。

【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）