

一般路線バス

分類	対象路線名	運行区間等		評価内容 ○：達成　△：一部達成　×：未達成				
				サービス水準維持を確認				
				経路を確保しているか		ダイヤを確保しているか		
		都市拠点（※1）	地域拠点（※2）	都市拠点と 地域拠点を經由 しているか	市内及び市外の 拠点間を結んでいるか	毎日、おおむね 6時～21時台まで1時間に 1本の運行頻度を確保しているか	路線が重複している場合、 路線間で運行間隔が調整されているか	居住誘導区域（※3）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しているか
幹線	棕本線	津駅・江戸橋駅周辺、 津新町駅・大門・丸之内周辺	芸濃地域、高野尾・大里、 一身田、栗真、藤水、雲出	○		○	○	
	神戸白塚線		白塚、栗真、 神戸	○		○	○	
	安濃線		安濃地域、 安東	○		○	-	
	長野線		美里地域、 楡形、片田	○		○	○	
	泉ヶ丘 片田団地線		楡形、片田	○		○	○	
	穴倉線		楡形	○		×	○	
	津三雲線		藤水、雲出	○		○	○	
	香良洲線		香良洲地域、 藤水、雲出	○		○	○	
	城山線		高茶屋、藤水	○		○	○	
	榊原線	津駅・江戸橋駅周辺、 津新町駅・大門・丸之内周辺、 久居駅周辺	栗葉、榊原	○		○	-	
	久居高茶屋線	久居駅周辺	香良洲地域、 高茶屋、雲出	○		○	○	
	波瀬線		一志地域	○		○	○	
準幹線	津太陽の街線	河芸地域（千里駅）～鈴鹿市太陽の街			○			
	奥津線	御杖村敷津～美杉地域太郎生地区～名張市（名張駅）			○			
市内線	津なぎさまち線	津駅～空港アクセス港				×		-
	津駅西団地循環線	津駅西口～西団地～津駅西口				○		○
	津西ハイタウン線	津駅西口～津西ハイタウン、 津新町駅～津駅西口～津西ハイタウン				○		○
	看護大学・夢が丘線	津駅西口～総合文化センター・夢が丘団地				○		○
	国立病院線	久居駅～三重中央医療センター・久居高校				○		-

※1 都市拠点とは、津市都市マスタープランにおいて定めた都市核（津駅・江戸橋駅周辺、津新町駅・大門・丸之内周辺）及び副都市核（久居駅周辺）を都市拠点として位置付けている。
※2 地域拠点とは、津市都市マスタープランにおいて定めた河芸・香良洲・芸濃・安濃・一志・美里・白山・美杉地域の中心部周辺に加え、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ている。
※3 居住誘導区域とは、都市再生を図るため居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域であり、津市においては市街化区域内を基本に一定の基準に基づいて設定している。

自主運行（廃止代替）バス

分類	対象路線名	ルートの特徴	運行区間等		評価内容 ○：達成　△：一部達成　×：未達成				利用者数 （人）	1便当たりの 利用者数	評価 A：3.5人以上 B：2.0人以上 C：2.0人以下 D：1.0人未満	評価に応じて行う取組	乗降調査に基づく分析
					サービス水準維持を確認								
					経路を確保しているか		ダイヤを確保しているか						
			都市拠点 （※1）	地域拠点 （※2）	都市拠点と 地域拠点を 経由しているか	市内及び市外の 拠点間を結んでいるか	毎日、おおむね 6時～21時台まで 1時間に1本の運行頻度 を確保しているか	路線が重複している場合、 路線間で運行間隔が 調整されているか					
幹線	津新町大里線	三重病院から津市産業・スポーツセンター（サオリーナ前）まで津駅・津新町駅を経由して結ぶ路線である。	津駅・江戸橋駅周辺、津新町駅・大門・丸之内周辺	一身田、栗真	○		○	○	48,174	11.85	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	津駅や津新町駅等の主要駅から三重大学病院や三重病院への利用が多いことが確認できた。1便当たりの利用者数も運行目標値を大きく上回る数値で達成している。
	豊野団地線	令和3年4月1日の再編において路線を短縮（三行～小川区間を廃止）し、「豊野団地線（旧三行線）」として運行している。 なお、廃止区間は、津市コミュニティバス（河芸循環ルート、河芸南・一身田・白塚循環ルート）が代替している。	津駅・江戸橋駅周辺、津新町駅・大門・丸之内周辺	一身田、栗真	○		×	○	10,557	4.63	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	津駅を起点に区間内の利用が確認できた。土日よりも平日の利用が多く確認できたため、通勤・通学で利用されている可能性がある。
	高野団地線	令和3年4月1日の再編において路線の短縮（竹原～井関区間を廃止）し、「高野団地線（旧多気線）」として運行している。 なお、廃止区間は、津市コミュニティバス（一志西循環ルート、福田山・川口・三ヶ野ルート、美杉東ルート、美杉西ルート）及びJR名松線が代替している。	久居駅周辺	一志地域	○		×	○	5,202	2.18	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	久居駅から高野団地への利用が多いことが確認できたが、その他の区間では想定より利用が少ないため認知度の向上が必要である。
準幹線	亀山棕本線	津市と亀山市を結ぶ唯一の広域バス路線でJR亀山駅にも接続している。	芸濃地域（棕本）～亀山市（亀山駅）			○			16,863	3.01	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	芸濃地域から亀山市への通勤・通学を主として利用されている路線であるが、令和2年度から新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者が減少している。
合計									80,796	3.10	B		

※1 都市拠点とは、津市都市マスタープランにおいて定めた都市核（津駅・江戸橋駅周辺、津新町駅・大門・丸之内周辺）及び副都市核（久居駅周辺）を都市拠点として位置付けている。
※2 地域拠点とは、津市都市マスタープランにおいて定めた河芸・香良洲・芸濃・安濃・一志・美里・白山・美杉地域の中心部周辺に加え、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ている。

コミュニティバス

分類	地域	ルート名	ルートの特徴	利用者数 (人) A	うち シルバー エミカ 利用者 (人) B	シルバー エミカ 使用率 (A／B)	1 便当たり の利用者数	評価 A：3.5人以上 B：2.0人以上 C：2.0人以下 D：1.0人未満	評価に応じて行う取組	乗降調査に基づく分析
支線	北部	河芸循環	地域住民の移動ニーズが高いスーパーサンシ及びその周辺に集積している医療機関や温浴施設のあるほほえみセンター等へ行けるように河芸地域全体を循環運行しており、三重交通バス路線「津太陽の街線」と路線が重複する千里ヶ丘地区等については、週1回のみの運行とした。	3,667	3,397	92.6%	4.20	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	再編前の旧ルートと比較して利用者数は増加しており、三行地区（三行公民館）及び黒田地区からスーパーサンシやイオンタウン津河芸店への商業施設への買い物需要や医療機関等への通院需要があることが確認できたため、再編時に取り入れた計画通りの利用がされた。
		河芸南・一身田・白塚循環	旧市町村の地域という概念を取り払い、河芸地域南部と一身田及び白塚地区といった津地域北部を一体とした運行とした。	1,639	1,226	74.8%	1.62	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	令和3年7月1日にルート変更を行っており、令和3年度下半期は利用者数が増加していた。新たに乗り入れた地区（一身田及び白塚地区）での利用が想定よりも少なく、認知度の向上が必要である。
小計				5,306	4,623	87.1%	2.81	B		
支線	南部	久居北・片田・高茶屋	これまで運行していなかった片田地区及び高茶屋地区と久居地域を結ぶことにより、津地域西部、南部、久居地域を一体とした移動手段を確保した。	3,961	2,763	69.8%	3.91	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	新たに乗り入れた片田地区からイオンタウン津城山や久居インターガーデンの商業施設の利用が多かったが、新たに乗り入れた高茶屋地区からの利用が想定よりも少なかった。
		久居南・雲出	これまで運行していなかった雲出地区及びイオンモール津南を結ぶことにより、津地域南部と久居地域を一体とした移動手段を確保した。	1,586	926	58.4%	1.58	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	新たに乗り入れた雲出地区での利用が想定よりも少ないため、認知度の向上が必要である。
		久居西循環	三重交通バス路線「榊原線」との役割分担から運行を考えていなかったが、地域から運行継続を求める意見が強かったことに加え、榊原地区は高齢化率が高いことや、七栗地区はコミュニティバスの利用が多いことから、週1日2往復の運行とした。	853	681	79.8%	5.02	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	運行継続を求める意見が強かった榊原地区での利用が多く確認できたため、地域の意向に沿った運行としたことで、1便当たりの利用者数が運行目標値を達成できた。
小計				6,400	4,370	68.3%	2.93	B		
支線	北西部 (芸濃)	芸濃北	芸濃地域北部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、芸濃総合支所等の行政機関へ行けるルートを設定した。	2,828	2,585	91.4%	2.79	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	芸濃地域北部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、芸濃総合支所等の行政機関への利用が確認できたため、再編時に取り入れた計画通りの利用がされた。
		芸濃南	芸濃地域南部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、芸濃総合支所等の行政機関へ行けるルートを設定した。	2,738	2,558	93.4%	2.74	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	芸濃地域南部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、芸濃総合支所等の行政機関への利用が確認できたため、再編時に取り入れた計画通りの利用がされた。
小計				5,566	5,143	92.4%	2.77	B		
支線	北西部 (安濃)	清水ヶ丘団地・戸島・棕本	明合地区等から安濃地区の商業施設及び村主地区等の医療機関への移動ニーズに対応するとともに、旧市町村の地域という概念を取り払い、芸濃地域の商業施設へ乗り入れた。	2,723	1,736	63.8%	2.69	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	芸濃地域の商業施設へ乗り入れたことで、安濃地域の集落から芸濃地域の商業施設への利用が確認できたため、再編時に取り入れた計画通りの利用がされた。
		妙法寺・野口・棕本	草生地区等から安濃地区の商業施設及び村主地区等の医療機関への移動ニーズに対応するとともに、旧市町村の地域という概念を取り払い、芸濃地域の商業施設へ乗り入れた。	1,175	980	83.4%	1.17	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	再編前から利用の少ない地区を運行するルート。地域外の商業施設へ乗り入れたが、利用が想定よりも少なく、認知度の向上が必要である。
小計				3,898	2,716	69.7%	1.94	C		

コミュニティバス

分類	地域	ルート名	ルートの特徴	利用者数 (人) A	うち シルバー エミカ 利用者 (人) B	シルバー エミカ 使用率 (A／B)	1便当たり の利用者数	評価 A：3.5人以上 B：2.0人以上 C：2.0人以下 D：1.0人未満	評価に応じて行う取組	乗降調査に基づく分析
支線	南西部 (美里)	穴倉・辰水・忠盛塚	三重交通バス路線「長野線」と接続することで津地域方面への移動ニーズに対応し、更に地域住民の移動ニーズに応えるため、旧市町村の地域という概念を取り払い、新たに忠盛塚までルートを延伸した。	1,042	805	77.3%	1.19	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	三重交通バス路線「長野線」と接続がある「稲葉口」停留所については利用が確認できたが、新たにルートを延伸した「忠盛塚」については想定より少なく、また、辰水地区での利用がほとんどみられなかった。
		長野・榊原	三重交通バス路線「長野線」との接続により、津地域方面への買物や通院の移動ニーズに対応するとともに、榊原地区西部へルートを延伸することで、三重交通バス路線「榊原線」と接続し、当該地区から久居地域方面への買物、通院の移動ニーズに対応した。	1,437	1,292	89.9%	1.42	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	三重交通バス路線「長野線」と接続がある「稲葉口」停留所については利用が確認できたが、新たにルートを延伸した榊原地区西部での利用がほとんどみられなかった。
小計				2,479	2,097	84.6%	1.31	C		
支線	南西部 (一志)	一志東・伊勢中川駅	川合地区等から地域住民の移動ニーズが高い高岡地区の商業施設や医療機関へ行けるようなルートを設定するとともに、市域を越えた松阪市の伊勢中川駅方面への移動ニーズがあったため、一志地域東部と松阪市嬉野地域の伊勢中川駅周辺を一体とした移動手段を確保したルートを設定した。	3,180	2,797	88.0%	3.18	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	松阪市への乗り入れにより、一志地域から松阪市への利用が確認できたため、再編時に取り入れた計画通りの利用がされている。一方で川合地区等の利用が想定より少なかった。
		一志西循環	自主運行バス（廃止代替バス）の代替手段として、井生地区までルートを延伸し、地域住民の移動ニーズが高い高岡地区の商業施設及び医療機関や一志温泉やすらぎの湯とことめの里一志等を循環するルートとした。	1,980	1,829	92.4%	1.95	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	運行地域を拡大し、旧自主運行バスの一部を代替したルートを設定したが、運行時間が長くなり、従来のルートからの利便性の低下が指摘されている。
小計				5,160	4,626	89.7%	2.56	B		
支線	南西部 (白山)	八対野・大三	榊原温泉口駅から三重県立白山高校への通学需要に対応するため毎日運行としている。また、自主運行バス「榊原線」の「榊原車庫前」以南を廃止することに伴い、代替手段として朝夕の時間帯に一部ルートを設定した。	14,628	4,969	34.0%	3.57	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	榊原温泉口駅から白山高校への利用が多いことから、再編時の計画通り白山高校への通学需要に対応できていることが確認できた。また、各集落から一志病院への利用が多いことから、通院のための生活路線としての役割を担うことができている。
		福田山・川口・三ヶ野 (月・水・金)	白山地域の西側にある福田山など元取地区の小中学生の通学に対応するとともに、川口地区、三ヶ野地区等における買い物や通院の移動手段を確保するルートを設定した。	2,790	1,497	53.7%	2.23	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	小中学校からの利用が多いことから、再編時の計画通り通学需要に対応できていることが確認できた。マックスバリュ白山店や文化センターの利用は多いものの、川口地区及び三ヶ野地区からの利用が少なかった。
		福田山・川口・三ヶ野 (火・木)	白山地域の西側にある福田山など元取地区の小中学生の通学に対応するとともに、倭地区等における買い物や通院の移動手段を確保するルートを設定した。	2,008	1,084	54.0%	2.36	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	小中学校からの利用が多いことから、再編時の計画通り通学需要に対応できていることが確認できた。一方で倭地区（火・木曜日）等における買い物や通院の移動手段を確保するルートを設定したものの、利用が想定よりも少なかった。
小計				19,426	7,550	38.9%	3.13	B		
支線	南西部 (美杉)	美杉東	下之川地区や多気地区から「津市家庭医療クリニック」へ通院できるようなルートとし、また、白山地域の県立一志病院やマックスバリュ等への通院や買い物に行けるようなルートを設定した。	4,231	3,303	78.1%	4.24	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	下之川地区、多気地区から一志病院、マックスバリュ等への買い物・通院利用が確認できたため、再編時に取り入れた計画通りの利用がされている。
		美杉西	自主運行バス「名張奥津線」の代替となるよう、伊勢奥津駅から敷津まで運行するルートとし、また、沿線住民が県立一志病院や津市家庭医療クリニック等への通院のほか、マックスバリュ（川口店）への買い物へ行けるようにルートを設定した。	5,601	4,206	75.1%	5.61	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	一志病院、マックスバリュ等への買い物・通院利用が確認できたため、再編時に取り入れた計画通りの利用がされている。一方で「大御堂公民館前」から「敷津」停留所間での利用が想定よりも少なかった。
		美杉南	美杉東ルート及び美杉西ルートにて対応できていない太郎生地区や伊勢地地区から津市家庭医療クリニック及び伊勢地巡回診療所へ通院できるようルートを設定し、伊勢地巡回診療所の開設日に合わせて水曜日の運行とした。	192	148	77.1%	0.57	D	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討する。	多気地区から津市家庭医療クリニック及び伊勢地地区から美杉総合支所（津市コミュニティバスへ結節）への利用が多いことが確認できた。「飯垣内」から「敷津」停留所間において利用がほとんどみられなかった。
		美杉循環	大部分が元々設定していなかったルートであり、地域からの意見により見直したルートである。津市家庭医療クリニックの隣にある「みすぎ杉の実作業所」という障がい者福祉施設からの通所に対応するため、美杉東ルート及び美杉西ルートが運行していない火曜日と木曜日に設定し、観光に利用できるよう朝夕の通所以外の時間帯で「伊勢奥津駅」「北畠神社」「道の駅美杉」を結んだルートを設定した。	1,150	475	41.3%	0.90	D	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討する。	再編前から利用の少なかった「下之川出張所前」から「下多気」停留所間は、再編後においても利用が少ない状況である。「伊勢奥津駅前」から「敷津」停留所への利用が見られたため、美杉町内から名張方面への移動ニーズがある可能性がある。
小計				11,174	8,132	72.8%	3.10	B		
合計				59,409	39,257	66.1%	2.72	B		