

第2次津市地域公共交通網形成計画(案)

令和 年 月
津市

目次

第1章 はじめに.....	1
1. 計画策定の背景・目的	1
2. 計画の位置付け	2
第2章 津市の現状	3
1. 地勢	3
2. 人口	3
3. 観光の状況	4
第3章 地域公共交通の現状	5
1. 公共交通の概況及び利用状況	5
第4章 上位・関連計画	9
1. 津市総合計画	9
2. 津市都市マスタープラン	10
3. 津市立地適正化計画	12
4. 第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略	14
第5章 地域公共交通の課題	15
1. 「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況	16
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	20
3. 関連計画との整合性	20
4. 社会環境の変化への対応	21
5. アンケート結果からの問題点	26
6. データ等により把握した問題点	27
7. 地域公共交通の課題の総括	32
第6章 基本的な方針、計画の目標	34
1. 計画の目指すべき将来像	35
2. 計画の区域	35
3. 計画の期間	36
4. 津市公共交通の基本的な方針	37
5. 津市の公共交通網	39
6. 津市公共交通の目標	43
第7章 目標を達成するために実施する事業	46
1. 目標1 「広域の移動の確保」のための事業	47
2. 目標2 「日常生活における地域移動の確保」のための事業	51
3. 目標3 「バス路線の運行効率化」のための事業	53
4. 目標4 「快適な移動環境の整備」のための事業	57

5. 目標5「公共交通に関する情報の管理と提供」のための事業	58
6. 目標6「公共交通を担う人材育成」のための事業	62
7. 目標7「公共交通に関する市民の意識向上」のための事業	63
第8章 計画の達成状況の評価	67
1. 計画全体の評価	67
2. 目標の達成度の評価	68
3. 事業の進捗の評価	69
第9章 計画推進体制	70
1. 計画推進体制	70
2. 計画期間内のスケジュール	71
第10章 自主運行バスの見直し、津市コミュニティバスの再編	74
1. 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し	74
2. 津市コミュニティバスの再編	75

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景・目的

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。

2. 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定するもので、上位計画である『津市総合計画』の将来像及び『津市都市マスタープラン』等の関連計画に示される理念や目標を踏まえた上で、津市を取り巻く社会環境の変化や本計画の策定に当たり実施した各種調査結果等から得られた公共交通の問題点や課題を整理し、持続可能な公共交通網の形成に向けた取組を明確化したものです。

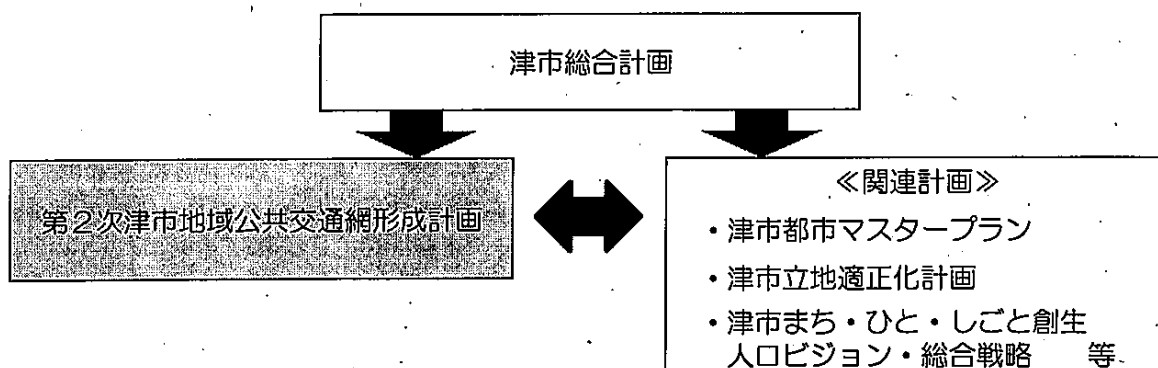


図1-1 計画の位置付け

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 30～50m の丘陵地や台地、西境沿いには 700～800m 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、711.19km² と三重県で最も広い面積を有しています。

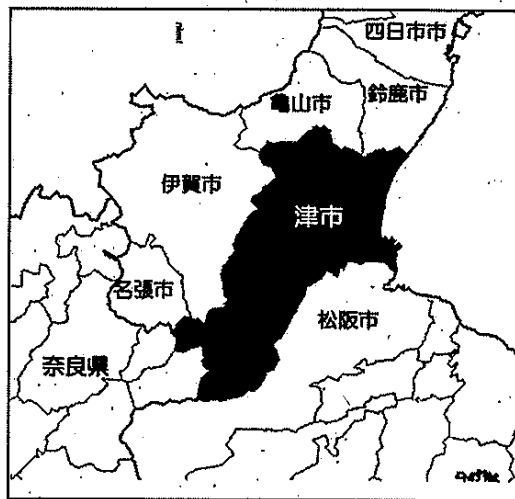
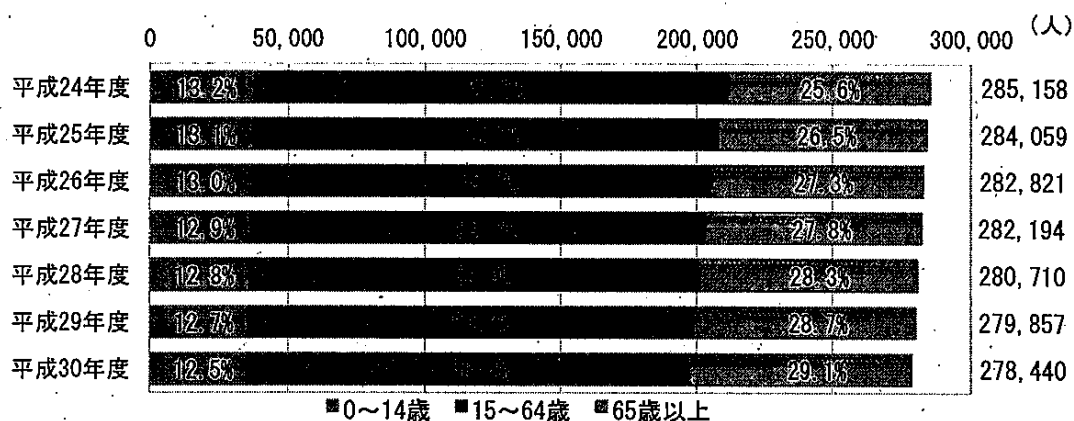


図 2-1 位置図

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。

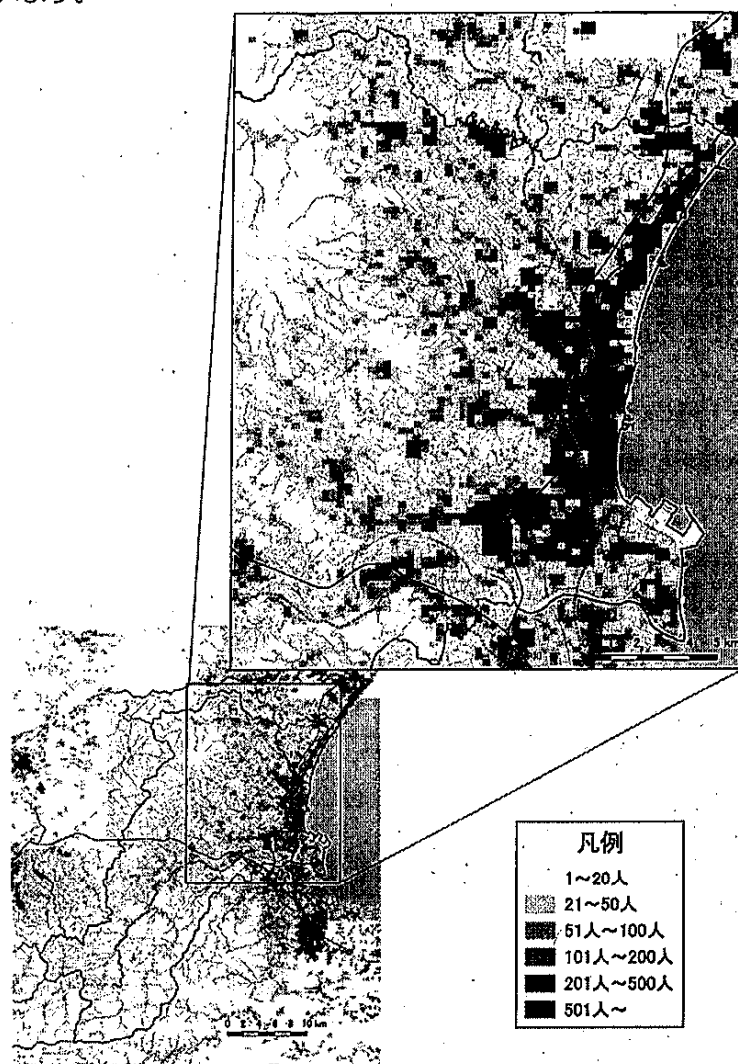
生産年齢人口（15～64 歳）、年少人口（15 歳未満）共に減少しており、生産年齢人口は、平成 24 年度末には 61.1%であったものが、平成 30 年度末には 58.4%に減少しています。



※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 2-2 津市の年齢 3 区分別人口の推移

津市内の人口は、東部の伊勢湾岸沿いの市街地に集中しており、西部の平野部や山間部では低密度に分散しています。



(出典：平成 27 年 国勢調査 250m メッシュデータ)

図 2-3 津市内の人口分布

3. 観光の状況

津市は、豊かな自然環境に恵まれており、南北約 20km にわたって続く海岸線や、清少納言ゆかりの名湯として知られる美人の湯「榊原温泉」を始めとする中伊勢温泉郷、美杉地域の癒しの森等、多種多様な風景を楽しむことができます。

また、「津まつり」や「津花火大会」等のイベント時には、市内外から多くの来客があります。

さらに、近年では「津城」及び「多気北畠氏城館」が続日本 100 名城に選定され、高田本山専修寺の「御影堂」及び「如来堂」が建造物としては県内で初となる国宝指定を受けるなど、歴史的資源の持つ価値が改めて評価されるとともに、工場一体型テーマパーク「おやつタウン」が新たに開業するなど、観光資源が充実してきています。

令和元年 9 月に、中部国際空港セントレアにおいて第 2 ターミナルが供用を開始したこともあり、国内外からの観光客の増加が期待されます。

第3章 地域公共交通の現状

1. 公共交通の概況及び利用状況

(1) 鉄道

津市における鉄道網には、東海旅客鉄道（ＪＲ東海）の紀勢本線及び名松線、近畿日本鉄道（近鉄）の名古屋線及び大阪線並びに第３セクターである伊勢鉄道の伊勢線があり、名古屋圏及び大阪圏のほか、県内の北勢地域、南勢地域及び東紀州地域と結ばれています。

ただし、近鉄各線が複線電化されているのに対し、津市域内のＪＲ各線と伊勢鉄道は非電化で単線となっています。

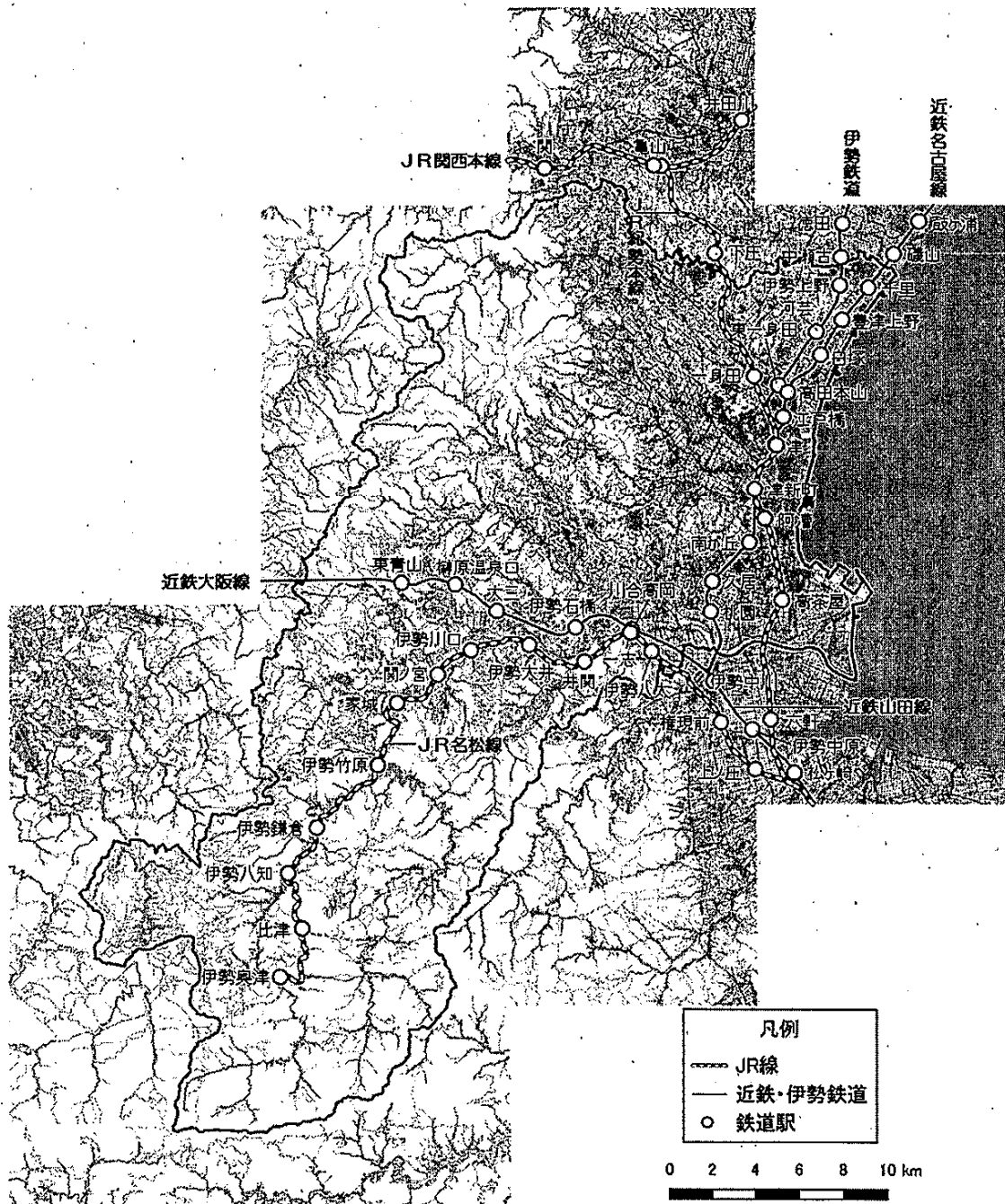


図3-1 津市の鉄道網

(2) 乗合バス

津市のバス交通には、民間事業者が運行する「高速路線バス」及び「一般路線バス」、津市が運営する「自主運行バス（廃止代替バス）」及び「津市コミュニティバス」、NPO 法人が運営する「ぐるっと・つーバス」並びに地域住民が主体となり運行する「地域住民運営主体型コミュニティ交通」があります。

なお、「自主運行バス（廃止代替バス）」については、収支の悪化等により廃止となった「一般路線バス」を津市が「一般路線バス」と同じ運行形態で運行しているものであることから、本計画においては、特に区別が必要な場合を除き「一般路線バス」として取り扱います。

また、「津市コミュニティバス」と「ぐるっと・つーバス」を合わせて「コミュニティバス等」として取り扱います。

表 3-1 乗合バスの種類

種類		運営主体
高速路線バス		民間事業者
一般路線バス	一般路線バス	
	自主運行バス（廃止代替バス）	津市
コミュニティバス等	津市コミュニティバス	
	ぐるっと・つーバス	NPO法人
地域住民運営主体型コミュニティ交通		地域住民

ア 高速路線バス

津市における高速路線バスは、三重交通を中心に民間事業者により運行されています。

【行先】仙台市、さいたま市（大宮）、東京 23 区（東京駅、池袋、新宿）、立川市、横浜市、浦安市（東京ディズニーランド）、金沢市、富山市、京都市、伊勢市、鳥羽市

イ 一般路線バス

津市における一般路線バスは、全て三重交通が運行しており、津駅、津新町駅、久居駅といった主要な鉄道駅を発着又は経由する路線が主体で、東部の伊勢湾岸沿いに網目状に路線網が存在するほか、主要な鉄道駅と総合支所所在地等とを結んでいます。

なお、一部、津市と隣接自治体（亀山市、鈴鹿市、松阪市、名張市、奈良県御杖村）とを結ぶ路線も存在します。

ウ コミュニティバス等

津市は、旧市町村単位の 10 の地域で構成されており、「津市コミュニティバス」は津地域及び香良洲地域を除いた 8 地域、「ぐるっと・つーバス」は津地域で運行しています。

なお、津市コミュニティバスは地域ごとにルートを設定して運行しており、「（第 1 次）津市地域公共交通網形成計画」では、地域ごとの運行形態に応じて以下のとおり 3 つに類型化しています。

民間補完型：民間バス路線がカバーしていない場所の補完（週 1～2 日運行）
 福祉目的型：移動制約者の生活交通の確保（週 3～4 日運行）
 生活基盤型：上記に加えて、小中高生の通学に利用（毎日もしくは全平日運行）

エ 地域住民運営主体型コミュニティ交通

津市内では、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、地域住民が運営主体となって交通手段を確保しており、平成 31 年 4 月現在、3 か所にて運行しています。

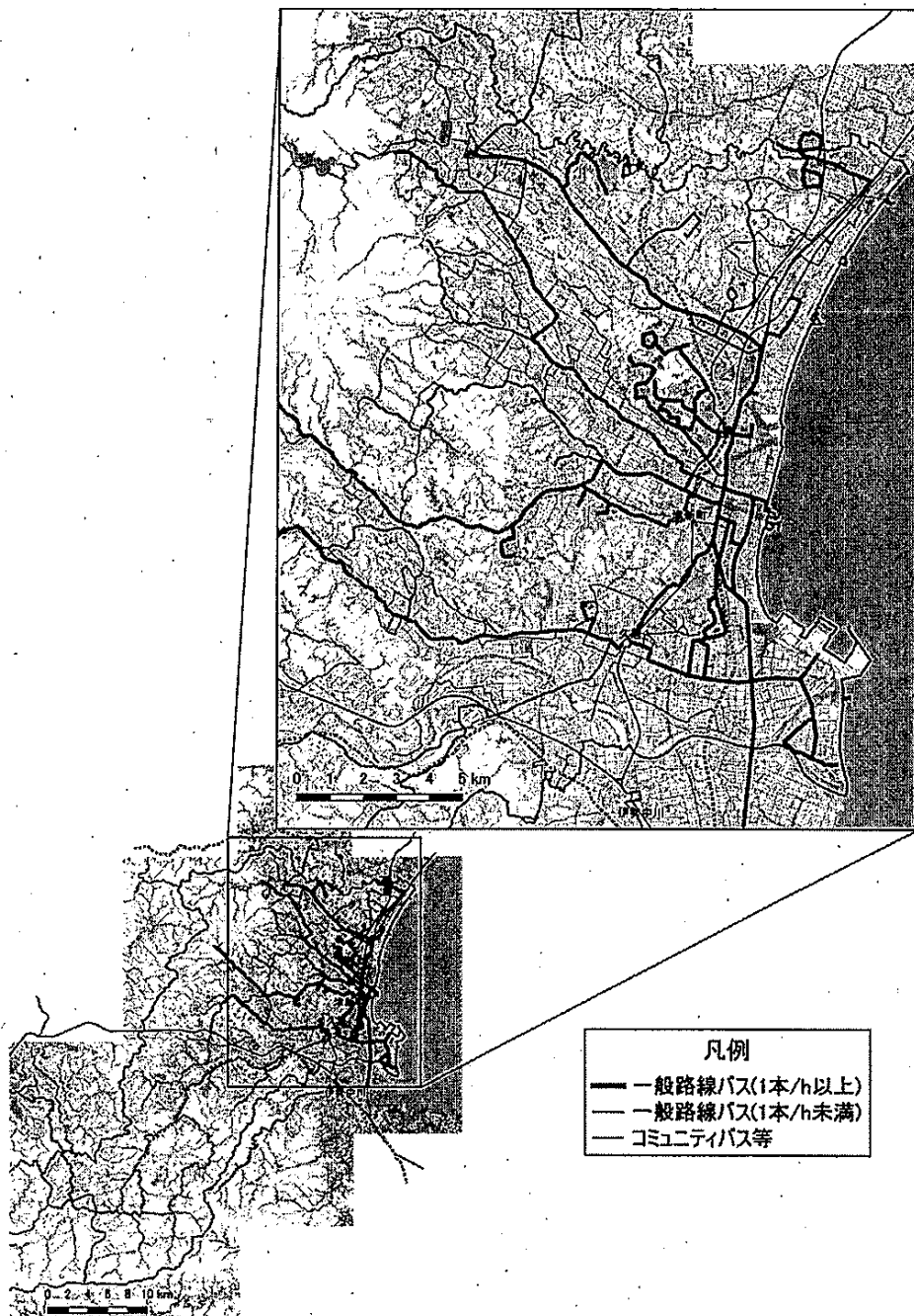


図 3-2 津市の一般路線バス及びコミュニティバス等の路線網

(3) タクシー

津市及び松阪市（旧嬉野町、旧三雲町）で「津交通圏」を形成しており、平成31年4月現在、津市内には事業者が10者あります。

(4) 航路

平成17年2月に、津なぎさまち（津新港）～中部国際空港（セントレア）間を約45分で結ぶ航路が開港し、平成31年4月現在、15往復/日の運航となっています。

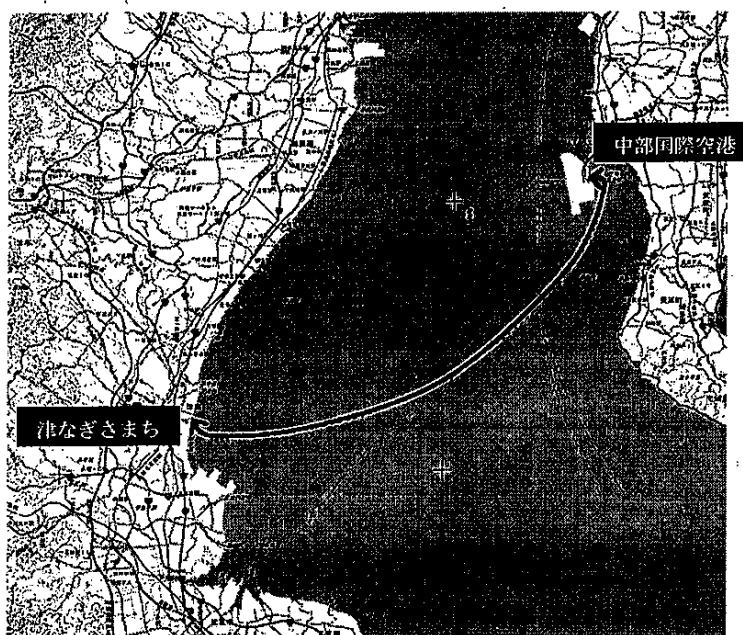


図3-3 航路図（津エアポートライン）

津市総合計画は、津市が持続し発展し続けるために目指すべき都市像や、その実現に向けた取組の方向性を市民と行政が共有し、共にまちづくりを進めるための計画で、津市の最上位計画です。

■第2次基本計画：平成30年度～令和9年度

なお、本計画は、津市総合計画の「目標 4 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られます。



図4-1 津市総合計画での位置付け

2. 津市都市マスタープラン

津市都市マスタープランは、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことで、津市総合計画における目標を具体化するための計画の1つであり、都市の将来像や整備方針を明確にし、行政と住民がそれらを共有しながら実現していくことを目的として策定しています。

■計画期間：平成30年度～令和9年度

津市都市マスタープランでは、都市構造の基本的な考え方について以下のとおり定めています。

本市は人口減少期を迎えており、その傾向は今後も続く予測されていることから、今後の都市づくりについては、人口減少下においても現在までに築かれた生活基盤が維持できる人口密度が必要となります。

今後の都市構造は、鉄道駅などの移動利便性の高い拠点に都市機能が集積し、その周辺に良好な生活サービス機能が確保された居住地を形成することで都市のコンパクト化を図る「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の構築が重要となります。

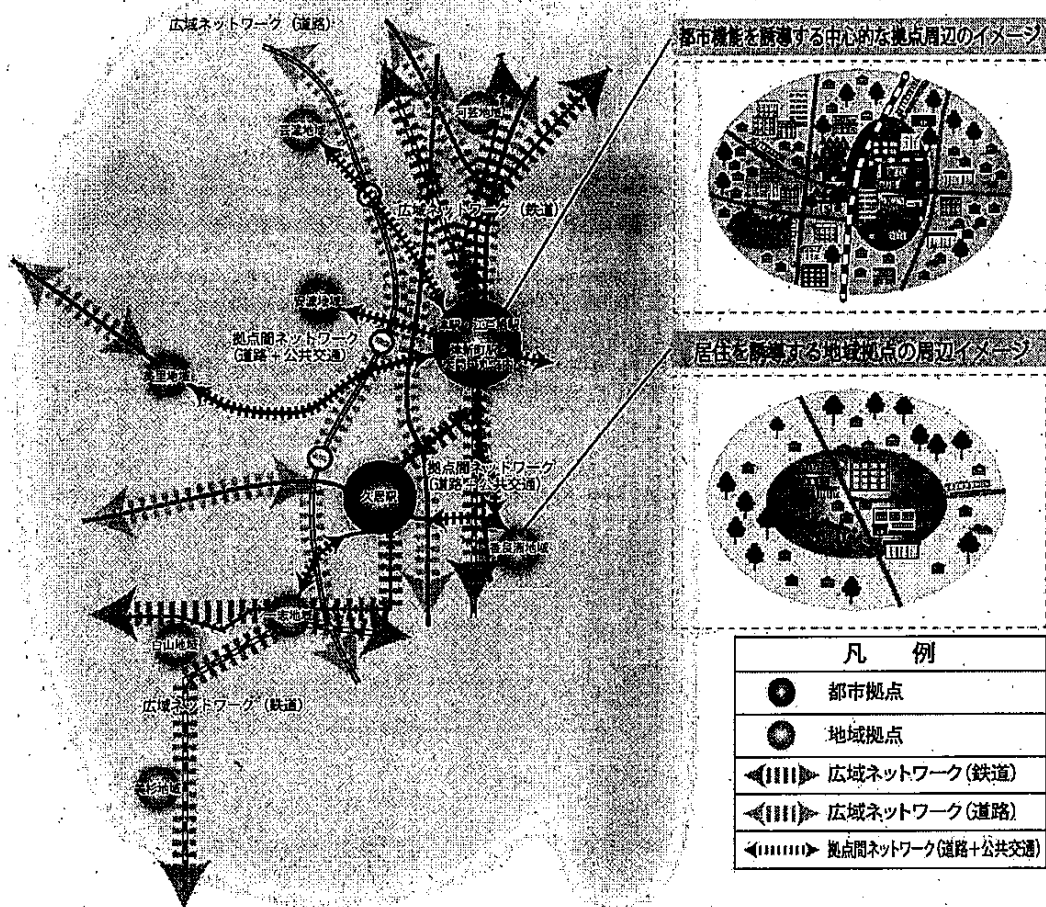


図4-2 将来都市構造図

また、都市づくりの方針の一つである「交通体系形成の方針」について、以下のとおり定めています。

地域公共交通体系の確立

- 移動利便性が高い持続可能な交通サービスが提供できる公共交通体系を実現するため、有識者や交通事業者、市民との協議、協働により、鉄道やバス路線とコミュニティ交通の連携を進めます。
- 人口減少、少子高齢化の進展への対応に向け、都市拠点間を結ぶ路線のサービス水準の維持、都市拠点と地域拠点を結ぶ路線の維持、地域拠点周辺におけるコミュニティバスなどの多様な移動手段の確保を推進するなど、地域性に応じた持続可能な交通体系を検討します。

鉄道の利用促進等

- 環境負荷が少ない鉄道の利用促進を図るため、利用促進に係る啓発活動を推進するとともに、必要に応じ関係機関に対してダイヤ改正や増便、施設整備などを要望し、利便性の向上に努めます。

バス交通の利用促進等

- 民間バス路線、廃止代替バスなどについては、事業者と連携したPR活動やサービスの向上に取り組むとともに、交通事業者を含めた関係機関と協力し、維持・活性化に努めます。
- コミュニティ交通については、高齢化が進展していく中でも、高齢者の外出を促進できる交通環境を確保するため、鉄道や民間バス路線との接続強化を進めます。
- 路線の乗換ができる拠点的なバスターミナルについては、利用者のコミュニティの場など、安全で快適にバスを待つことのできる待合環境の確保に努めます。

さらに、都市づくりの推進方策の一つである「協働による都市づくり」として、以下の役割が市民に求められています。

《市民に期待される役割》

快適で安心して住み続けることができる都市を形成するためには、市民の一人一人が、都市づくりの担い手として自ら住むまちに関心をもち、都市づくりに積極的に参加することが大切です。また、市民相互の理解と協力によって、自らが住む地域だけでなく、広域的な都市づくりを継続して行う主体としての役割が期待されます。

市民一人一人はもとより、自治会、市民活動団体は、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ます。

3. 津市立地適正化計画

津市立地適正化計画は、都市再生特別措置法第 81 条の規定に基づき作成する「都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画」のことで、人口減少・少子高齢化等の社会経済状況の変化に的確に対応し、持続可能で快適な暮らしができるまちづくりを進めることを目的とした「津市都市マスタープラン」の一部とみなされます。

■計画期間：平成 30 年度～令和 9 年度
(津市都市マスタープランと同じ)

■対象区域：津都市計画区域

津市立地適正化計画における都市機能誘導区域と居住誘導区域は、下図のとおりです。

都市機能誘導区域には、「津駅・江戸橋駅周辺地区」、「津新町駅周辺地区」、「久居駅周辺地区」の 3 地区が定められています。

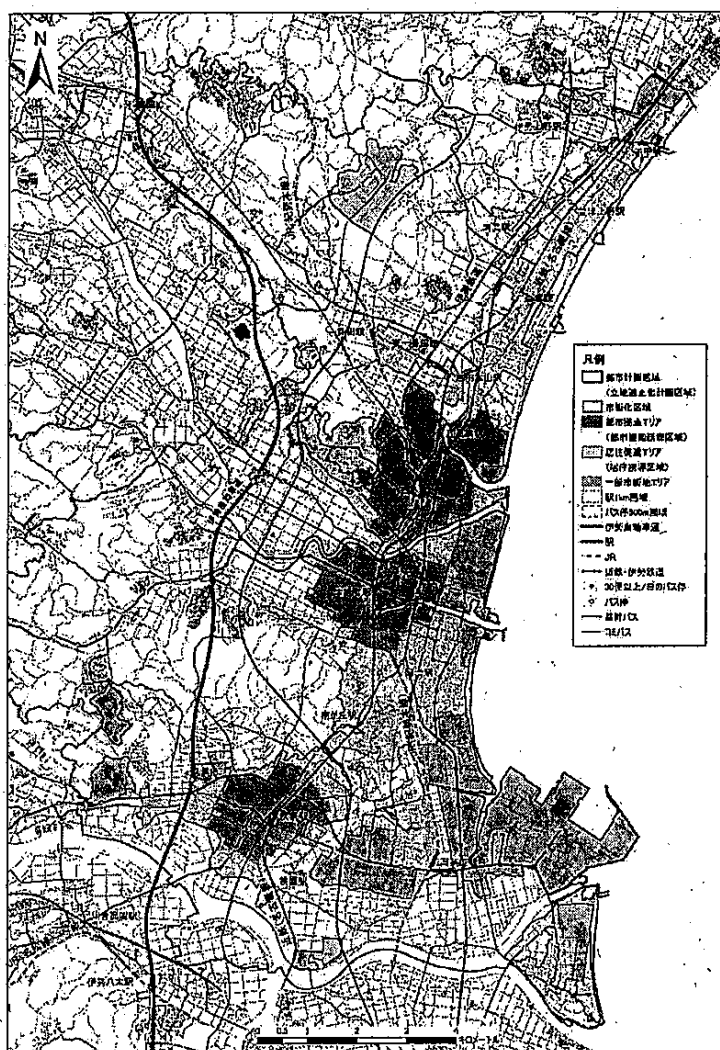
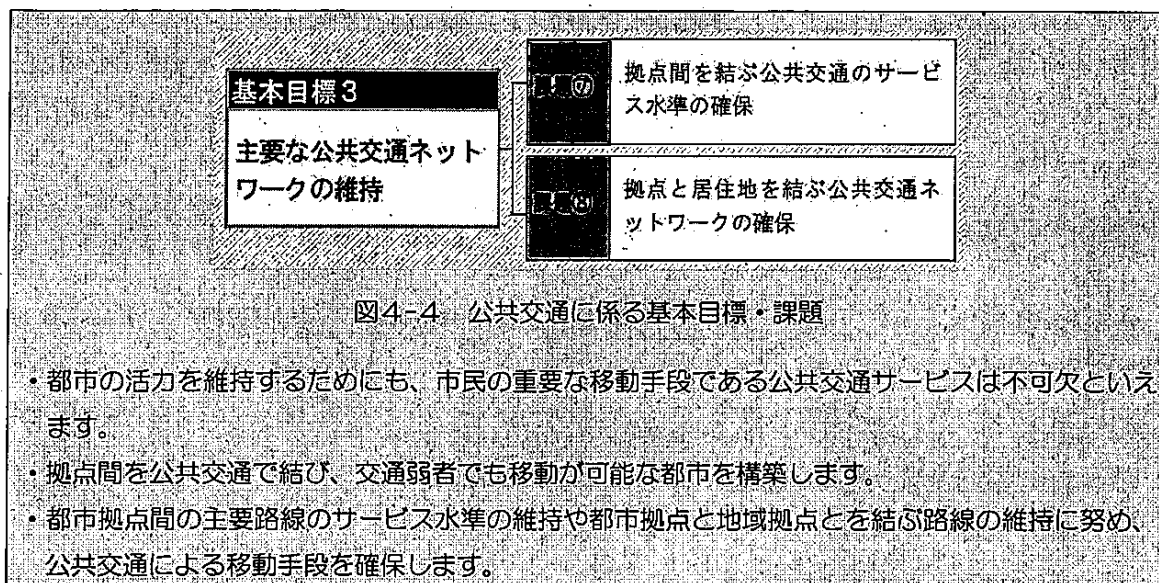


図4-3 都市機能誘導区域及び居住誘導区域（全体図）

なお、津市立地適正計画では、公共交通について以下のとおり位置付けています。



4. 第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略は、まち・ひと・しごと創生法第10条の規定に基づき、地方創生に資する取組の推進を目的として策定したものであり、津市の人口の現状及び将来の姿を示した上で、目標や施策に関する基本的な方向や具体的な施策を取りまとめています。

■戦略の期間：令和2年度～令和6年度

第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略では、公共交通について以下のとおり定めています。

基本目標③ 定住・還流・移住などによる新たなひとの流れの創出

《具体的な施策と重要業績評価指標》

(1) 定住の促進

エ 公共交通の充実（都市計画部）

鉄道や海上交通、民間路線バス・コミュニティバス等のバス交通などの様々な交通モードの連携を図ります。

また、地域の移動ニーズに応じたコミュニティ交通を実現することで、生活の移動手段を確保するとともに、公共交通に対する市民意識の向上を図り、利用促進に取り組みます。

重要業績評価指標（KPI※）

【モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数】

6回（平成30年度）→7回（令和6年度）

【具体的な事業】

- ・第2次津市地域公共交通網形成計画の運用
- ・津市自主運行バス（廃止代替バス）・津市コミュニティバスの再編
- ・乗継設定と待合環境の整備
- ・モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等の実施

※）KPI：Key Performance Indicator

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。

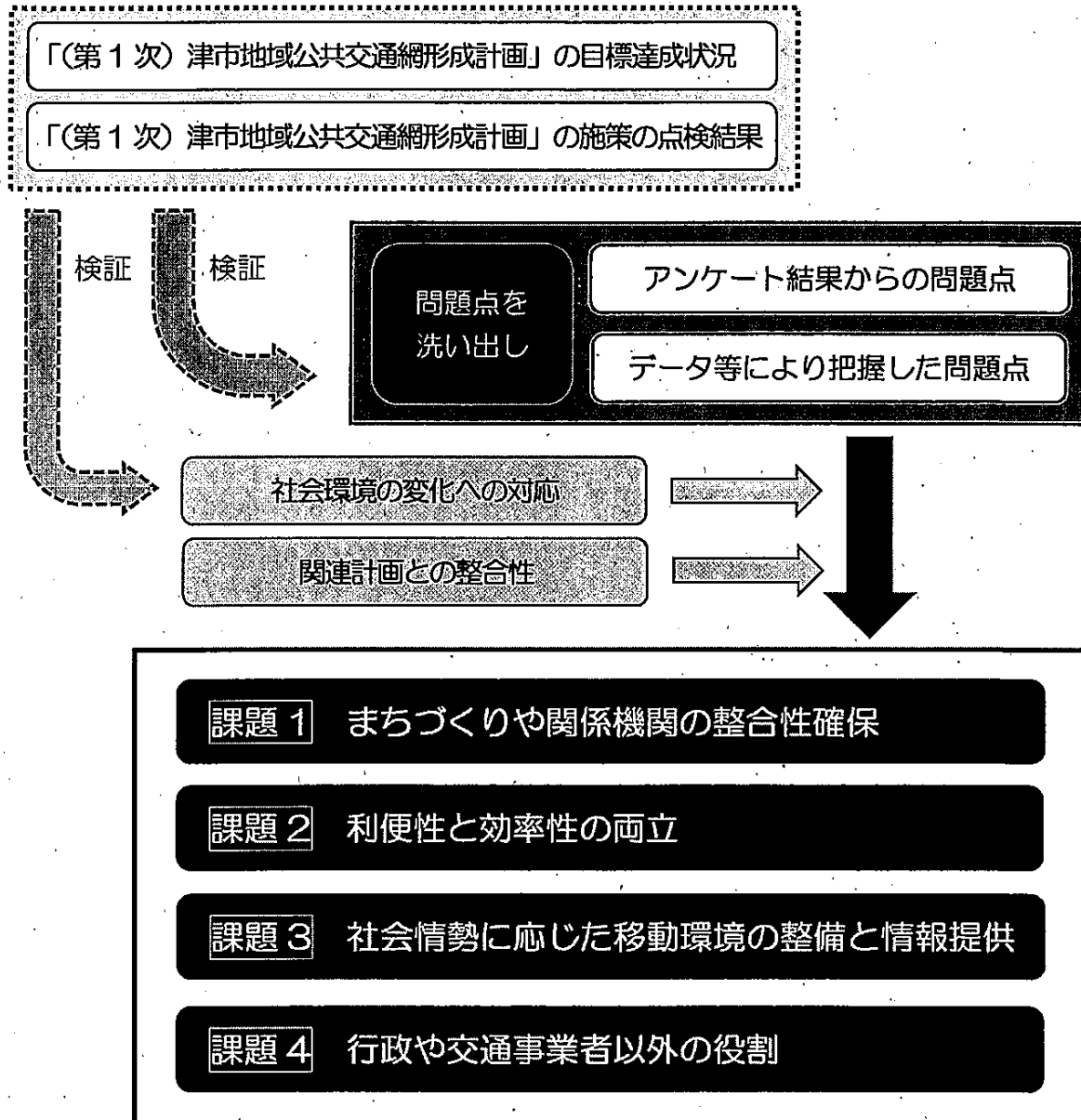


図5-1 地域公共交通の課題

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

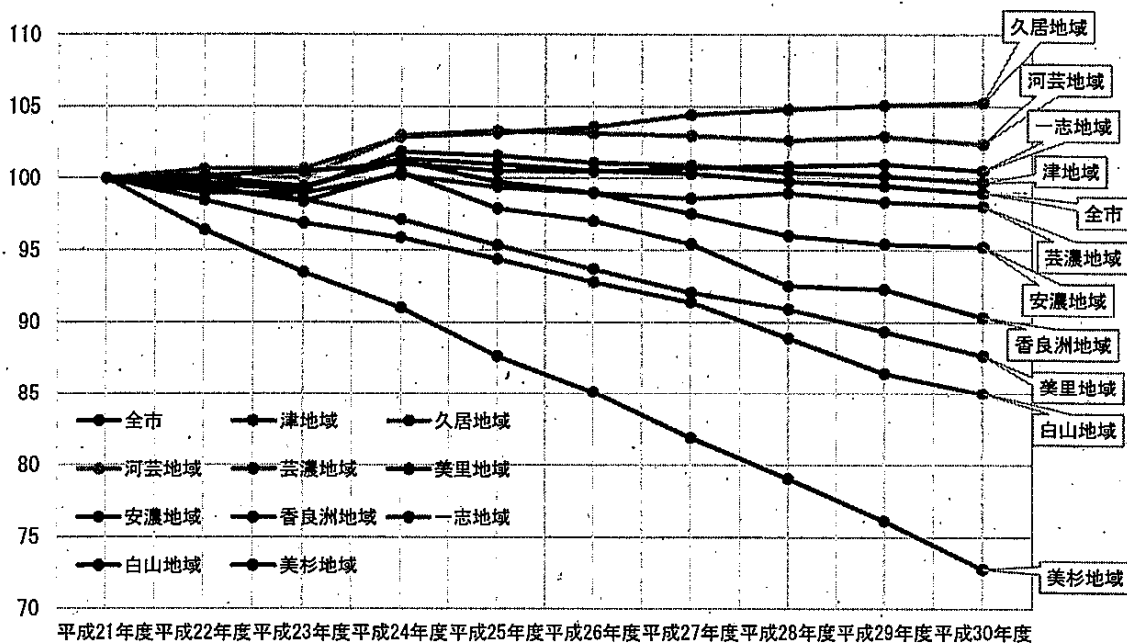
(第1次) 津市地域公共交通網形成計画の実施期間中には、以下のような社会環境の変化がありました。これらを踏まえ、公共交通の維持及び利便性向上に努める必要があります。

(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)

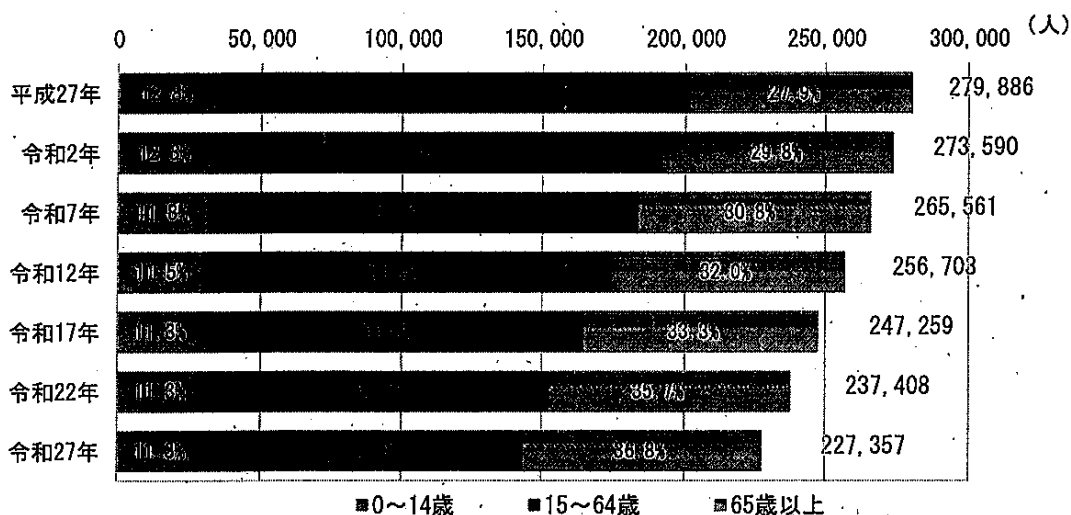
(出典: 住民基本台帳)

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。

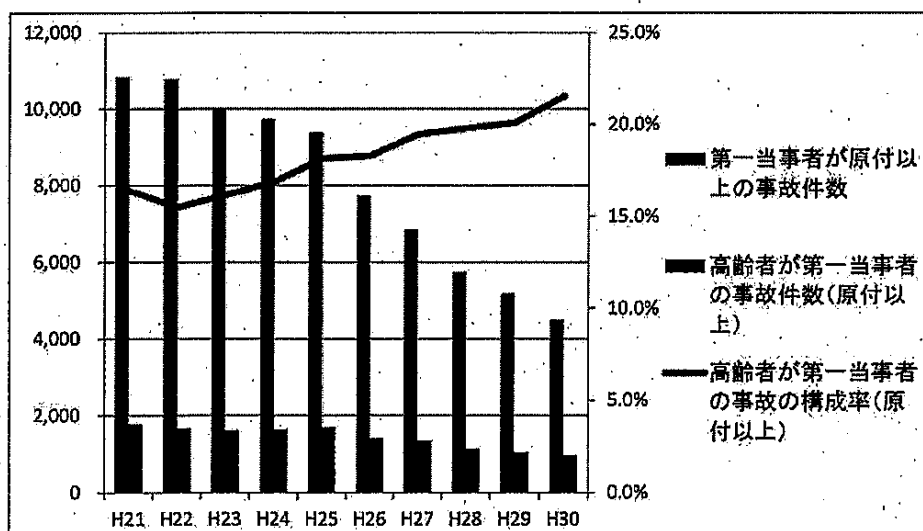


(出典：平成 29 年 国立社会保障・人口問題研究所)

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。



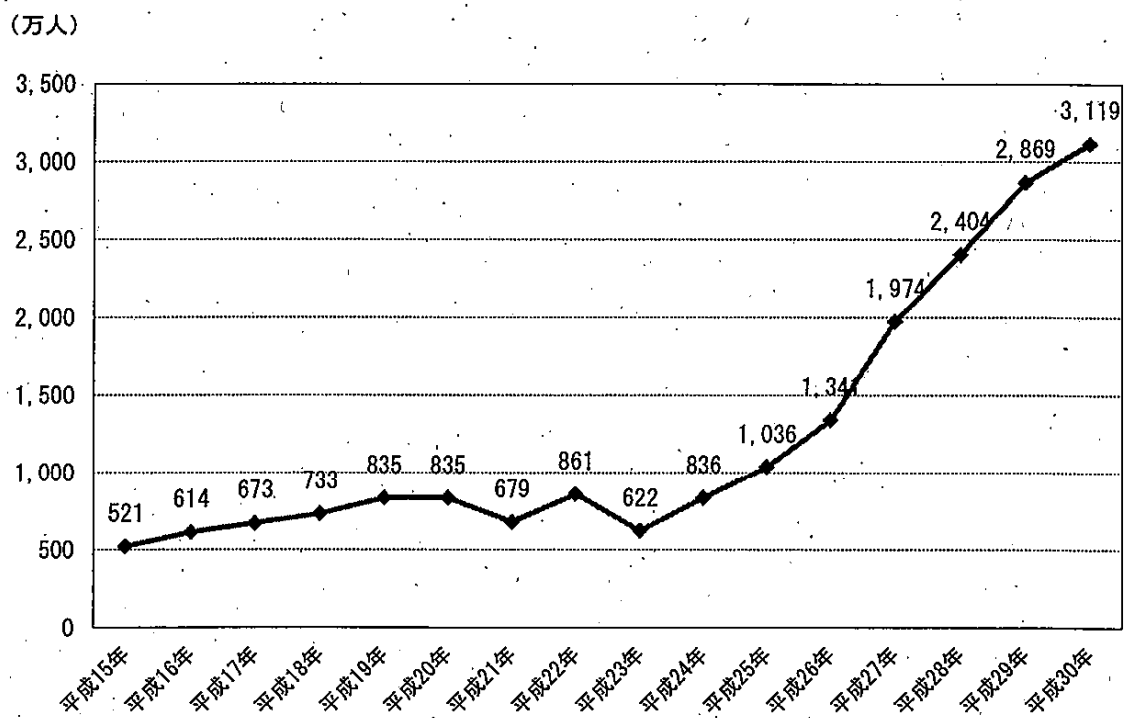
(出典：運転免許証自主返納サポートみえ)

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 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。

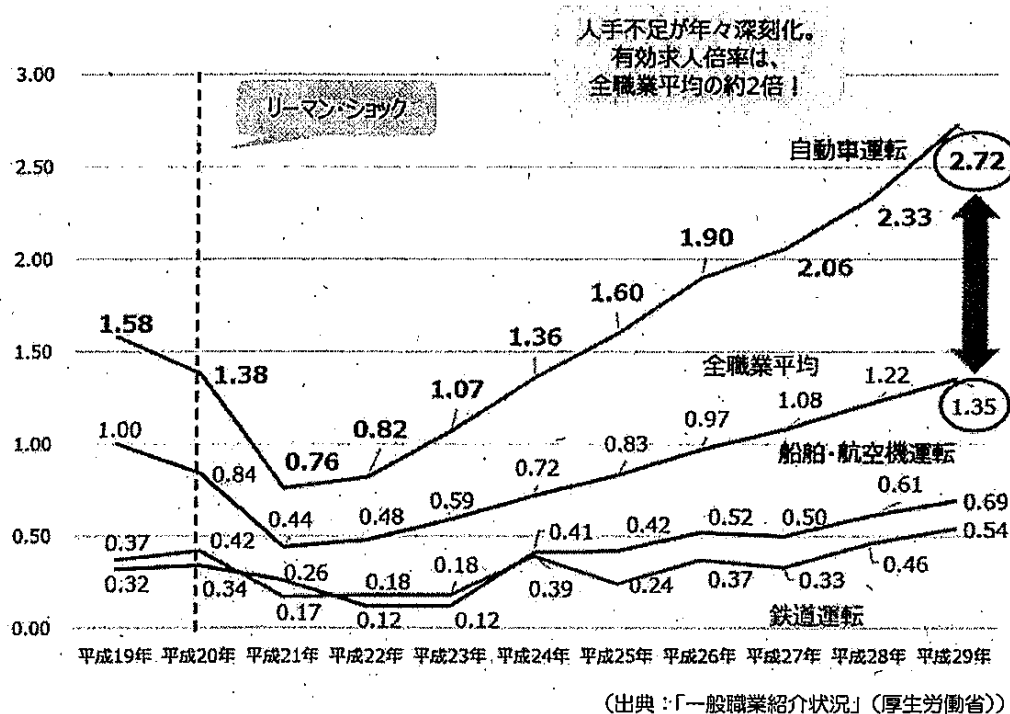


図5-6 各種運転手数の有効求人倍率

オ 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5-7 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	—	29	—
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 ～身田支所前	74.8	31	6.2	26※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	運行日当たりの利用者数(人)			年間利用者数(人)			年間運行経費(円)	利用者1人当たりの運行経費(円/人)
			平日全便	土休日	土休日	平日全便	土休日	土休日		
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5-8 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

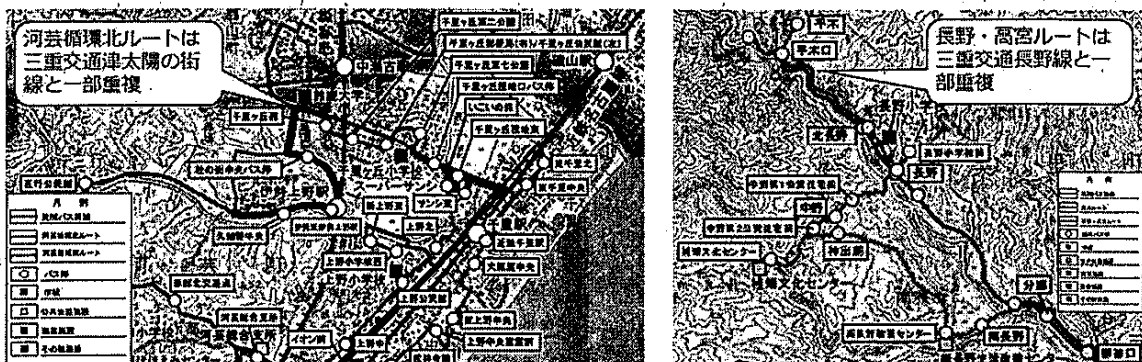


図5-9 河芸地域及び美里地域における一般路線バスと津市コミュニティバスとの重複

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	コミュニティバス	多気線	コミュニティバス	コミュニティバス	多気線	多気線	コミュニティバス	多気線	バス停
名松駅									名松駅前
三志		11:42			15:22	17:22		19:22	川合高岡
井関		11:50			15:30	17:30		19:30	大仰
伊勢大井		11:54			15:34	17:34		19:34	井生公民館前
伊勢川口		12:01	12:12		15:41	17:41		19:41	川口駅前
関ノ宮		12:04	12:13		15:44	17:44		19:44	関の宮駅前
家城着	8:26	12:09	12:22	14:17	16:49	17:49		18:09	白山高枝前
家城発	8:28		12:24	14:19				18:11	家城駅前
伊勢竹原	8:33	12:14	12:29	14:24	15:54	17:54		18:16	竹原駅前
伊勢鎌倉	8:46		12:42	14:37				18:29	伊勢鎌倉駅前
伊勢八知	8:51		12:47	14:42				18:34	美杉総合支所
比津	8:58		12:56	14:51				18:43	比津
伊勢奥津	9:06		13:04	14:59				18:51	伊勢奥津駅前

名松線駅	多気線	多気線	コミュニティバス	コミュニティバス	多気線	コミュニティバス	多気線	コミュニティバス	バス停
伊勢奥津			7:17	9:28		13:26		15:51	伊勢奥津駅前
比津			7:25	9:36		13:34		15:59	比津
伊勢八知			7:32	9:43		13:43		16:08	美杉総合支所
伊勢鎌倉			7:37	9:53		13:48		16:13	伊勢鎌倉駅前
伊勢竹原	6:25	7:58	7:50	10:06	12:30	14:01	16:10	16:26	竹原駅前
家城着	6:40		7:56	10:12	12:07	14:07	16:20	16:32	白山高枝前
家城発	6:30	8:03		10:16	12:10	14:07	16:15	16:36	家城駅前
関ノ宮	6:35	8:08		10:21	12:15	14:10	16:20	16:41	関の宮駅前
伊勢川口	6:38	8:11		10:24	12:18	14:13	16:23	16:42	川口駅前
伊勢大井	6:45	8:18		10:30	12:24	14:19	16:30	16:49	井生公民館前
井関	6:49	8:22		10:34	12:28	14:23	16:34	16:52	大仰
三志	6:57	8:30		10:42	12:36	14:32	16:42	16:59	川合高岡
名松駅								17:00	名松駅前

(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ＩＣカードの導入も進んでおり、三重交通ではオリジナル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する事態となります。

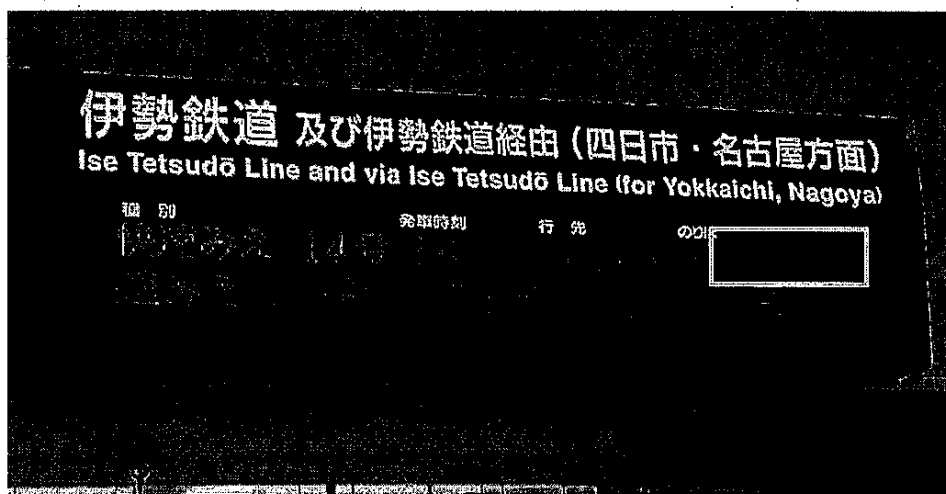


図 5-10 津駅における共通ＩＣカードに関する注意書き（ＪＲ）

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）

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。

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。

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章で分類した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ます。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持ち、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。

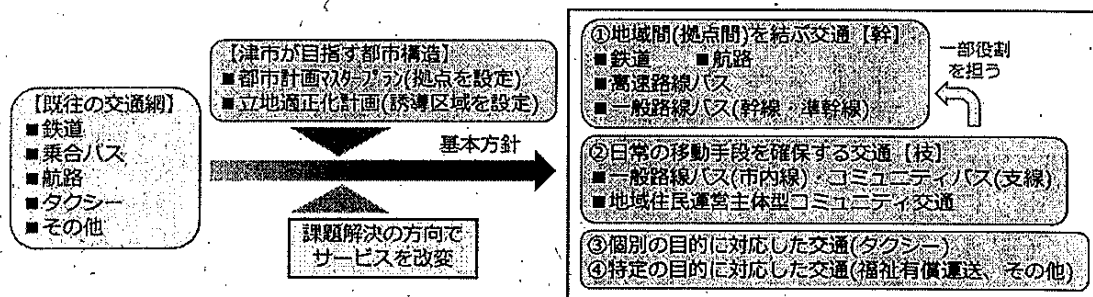


図6-2 津市公共交通網形成の基本的な考え方

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 津市公共交通等の役割分担

交通機関			役割	
鉄道	JR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
	JR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			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		津市と中部国際空港とを結ぶ
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	津市と大都市圏・三重 県内主要都市等とを結ぶ
乗合バス	高速路線バス			市内の都市拠点と地域拠点を結び、一定の サービス水準を確保する
	一般路線バス	幹線		市内外の拠点を結ぶ
		準幹線		
		市内線		
	コミュニティバス等	支線	津地域及び久居地域の市街地内の移動手段 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	
			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			個別の目的に 対応した交通	様々な移動に対応する
福祉有償運送			特定の目的に 対応した交通	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
その他 【参考】	スクールバス			小中学校等の通学に対応する
	各種送迎輸送			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

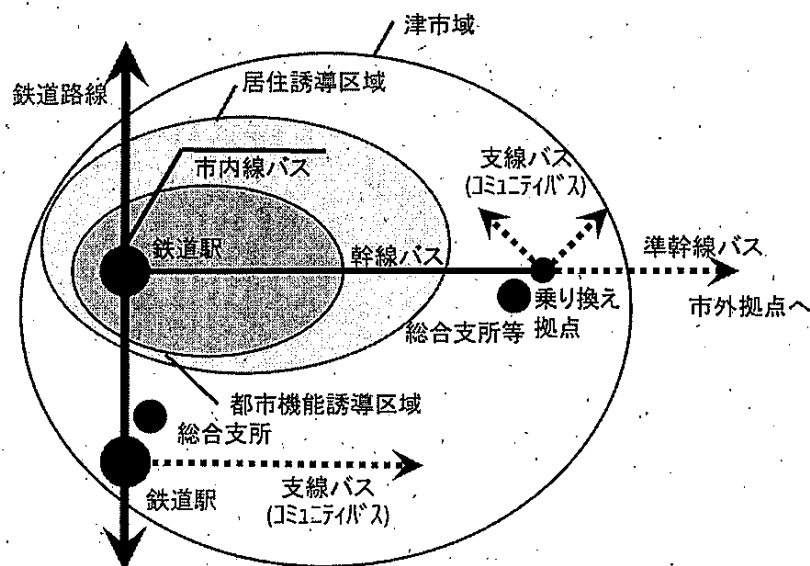


図6-3 津市公共交通の役割分担イメージ図

(2) 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。

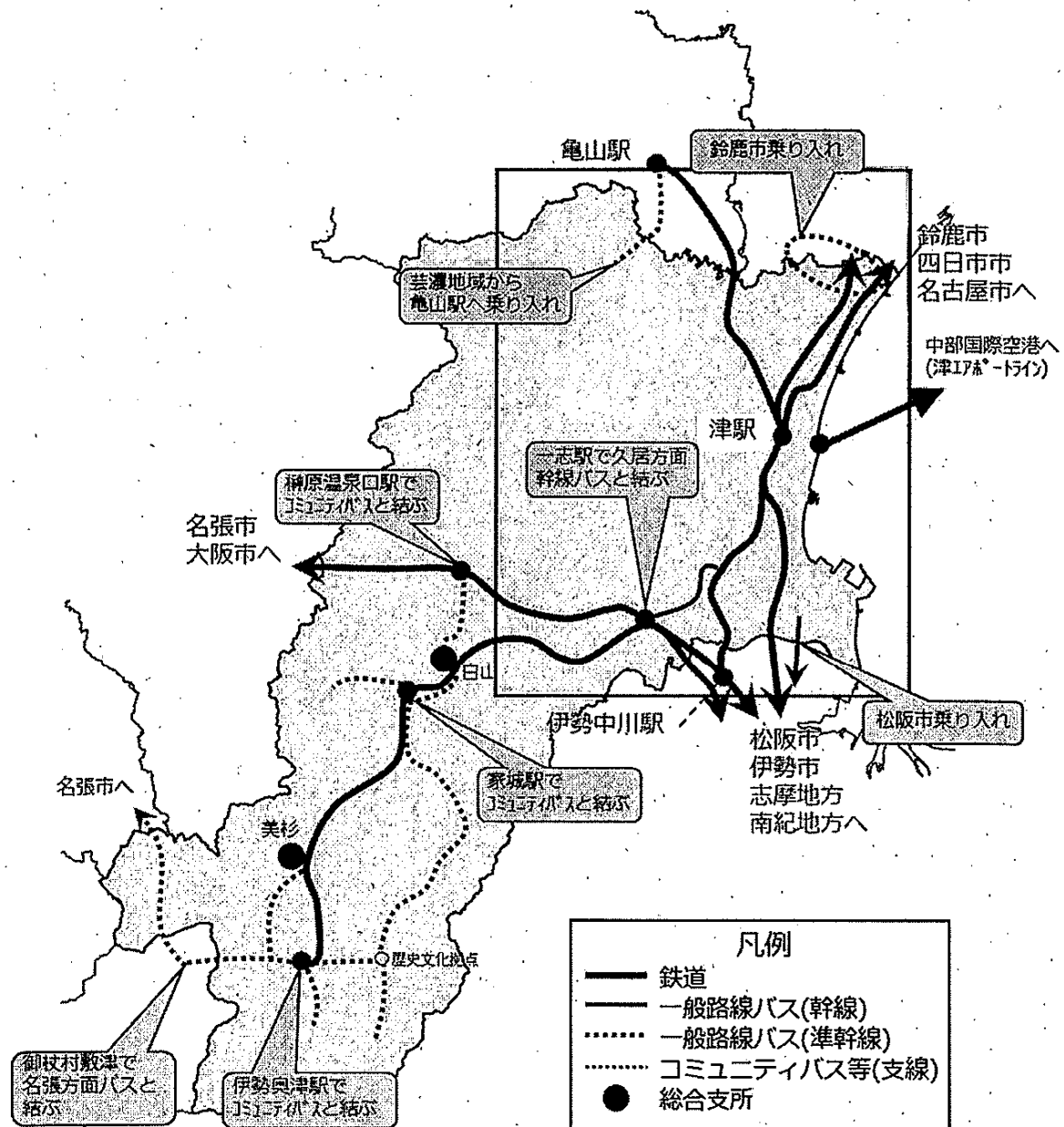


図6-4 津市公共交通網の全体像①

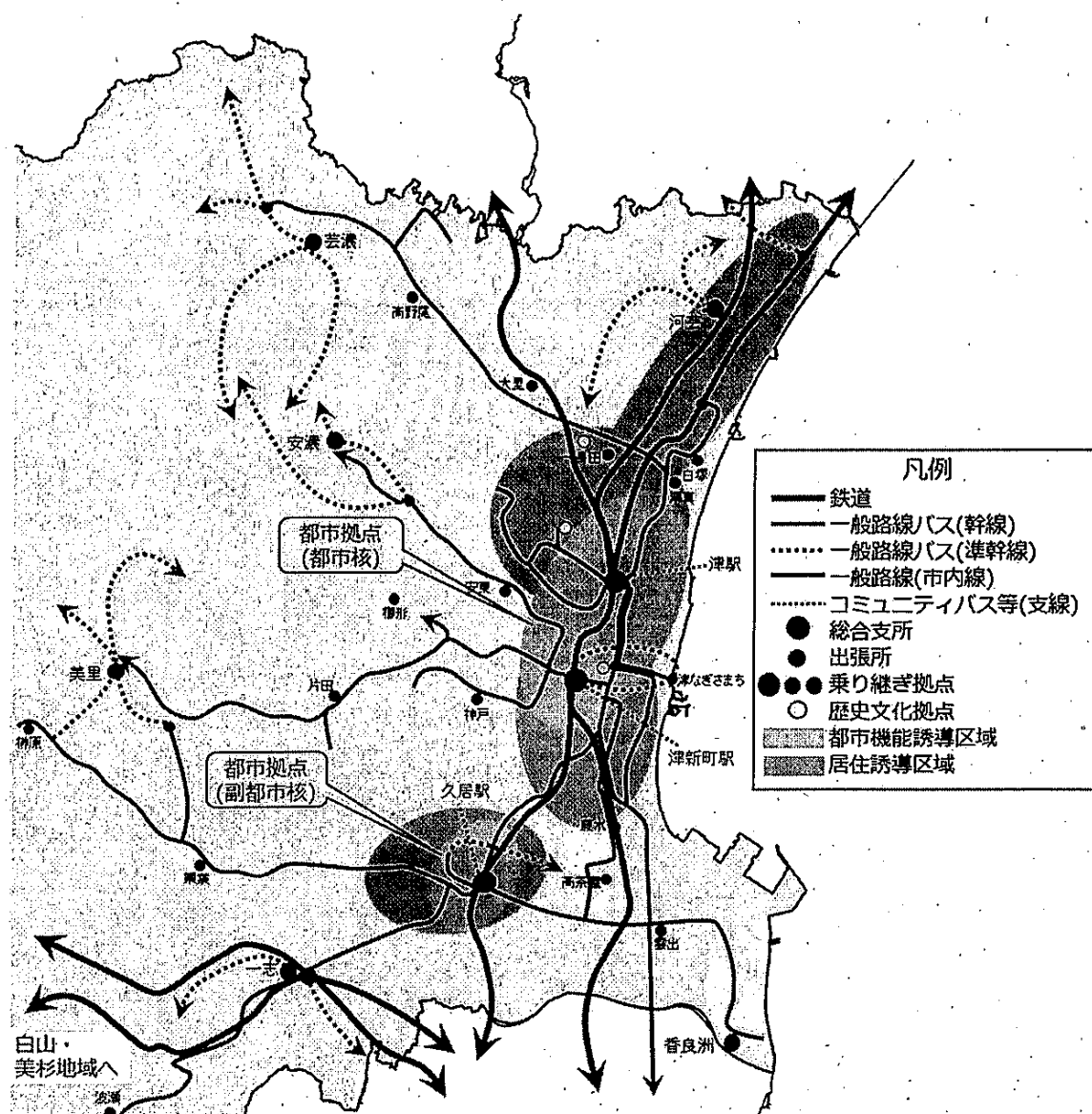


図6-5 津市公共交通網の全体像②

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J.R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

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

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

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

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

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

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

また、事業は内容により以下の4つに分類します。

- ① 直接運行に係る事業
- ② 運行形態を変更・改変するための事業
- ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
- ④ 他事業の実効性を高めるための事業

1. 目標1「広域の移動の確保」のための事業

【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。

具体的には、直接又は三重県及び沿線市町の自治体で構成され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。

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。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重県				
事業分類	①直接運行に係る事業				

【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。

表7-1 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

一般路線バス（幹線）に位置付ける区間及び対象路線は、以下の通りです。

なお、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7-2 一般路線バス（幹線）と位置付ける区間

区間		対象路線名	備考
都市拠点	地域拠点		
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	棕本線	
	一身田	棕本線、一身田大里線、三行線	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	白塚	神戸白塚線	
	栗真	棕本線、一身田大里線、三行線、神戸白塚線	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	安濃地域、安東	安濃線	
	神戸	神戸白塚線	
	櫛形	長野線、泉ヶ丘片田団地線、穴倉線	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	片田	長野線、泉ヶ丘片田団地線	
	美里地域	長野線	
	藤水	津三雲線、香良洲線、棕本線、城山線	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	雲出	津三雲線、香良洲線、棕本線	
	高茶屋	城山線	
	香良洲地域	香良洲線	久居高茶屋線とダイヤを調整
	栗葉・榊原	榊原線	
久居駅周辺	高茶屋、雲出、香良洲地域	久居高茶屋線	香良洲線とダイヤを調整
	一志地域	波瀬線、多気線	

中心部方面時刻表				中心部方面時刻表		
時	A路線	B路線		時	A路線	B路線
	.	.	複数路線が重複する区間は運行間隔を調整		.	.
13	40	50		13	40	10
14	40	50		14	40	10
	.	.			.	.

図7-1 重複区間のダイヤ調整のイメージ

特に、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。

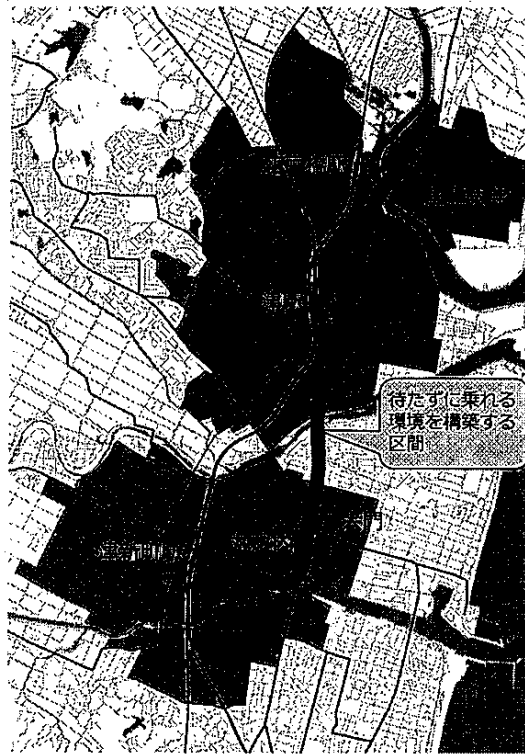


図7-2 幹線が集中する都心活動軸周辺

一般路線バス（準幹線）に位置付ける区間及び対象路線は、以下の通りです。

表7-3 一般路線バス（準幹線）と位置付ける路線

路線名	運行区間	備考
亀山棕本線	芸濃地域(棕本)～亀山市(亀山駅)	津市及び亀山市による 自主運行バス(廃止代替バス)
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)	一部自主運行バス(廃止代替バス)

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	三重交通、津市				
事業分類	①直接運行に係る事業				

【事業 1-3】隣接自治体との連携

津市内にとどまらず、隣接自治体を含めた広域な移動を確保するため、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。

表 7-4 隣接自治体への乗り入れ路線

路線名	乗り入れ先自治体
津太陽の街線	鈴鹿市
亀山棕本線	亀山市
津三雲線	松阪市
奥津線	名張市、御杖村
津市コミュニティバス（美杉地域）	御杖村

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重県				
事業分類	④他事業の実行性を高めるための事業				

【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、海を活かした景観形成や海の玄関口としての観光振興への取組を推進していきます。

具体的には、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」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。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津エアポートライン、津市、三重県				
事業分類	①直接運行に係る事業				

2. 目標2「日常生活における地域移動の確保」のための事業

【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。サービス水準及び対象路線は、以下のとおりです。

表7-5 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経由	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

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	三重交通				
事業分類	①直接運行に係る事業				

【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。

また、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。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、バス事業者				
事業分類	①直接運行に係る事業				

【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。

実施年度	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
	――	――	―― 随時実施	――	――→
実施主体	津市、バス事業者、関係施設				
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業				

【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。

実施年度	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
	――	――	―― 随時実施	――	――→
実施主体	津市				
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業				

3. 目標3「バス路線の運行効率化」のための事業

〔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。

7 路線の自主運行バス（廃止代替バス）については、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。

路線ごとの方向性については、第10章で示します。

表7-6 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

実施年度	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
	→	-----	----- 随時実施	-----	-----→
実施主体	津市				
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業				

【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。

地域ごとの方向性については、第10章で示します。

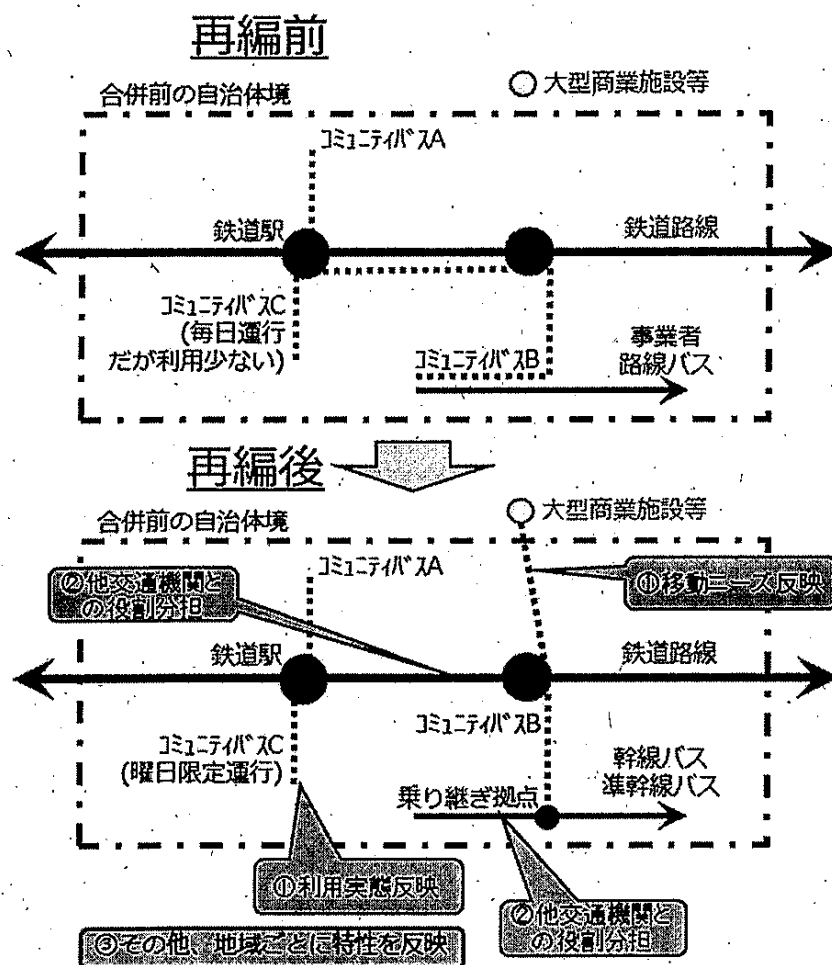


図 7-3 津市コミュニティバスの再編イメージ

実施年度	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
	→	→	→	→	→
			随時見直し		
実施主体	津市				
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業				

【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。

なお、本計画では以下の場所を乗り継ぎ拠点と位置付けます。

表7-7 乗り継ぎ拠点

乗り継ぎ拠点	対象路線
千里駅	近鉄名古屋線(鉄道)、津太陽の街線(準幹線)、津市コミュニティバス(支線)
白塚駅	近鉄名古屋線(鉄道)、津市コミュニティバス(支線)
棕本バス停	棕本線(幹線)、亀山棕本線(準幹線)、津市コミュニティバス(支線)
曾根橋バス停	安濃線(幹線)、津市コミュニティバス(支線)
津駅(東口)	鉄道各路線、高速路線バス、一般路線バス(幹線)各路線、津なぎさまち線(市内線)
津駅(西口)	鉄道各路線、市内線各路線
津新町駅	近鉄名古屋線(鉄道)、一般路線バス(幹線)各路線、ぐるっと・つーバス(支線)
三重会館	高速路線バス、一般路線バス(幹線)各路線、津なぎさまち線(市内線)、ぐるっと・つーバス(支線)
津なぎさまち	津エアポートライン(航路)、津なぎさまち線(市内線)、高速路線バス、ぐるっと・つーバス(支線)
久居駅	近鉄名古屋線(鉄道)、一般路線バス(幹線)各路線、国立病院線(市内線)
美里総合支所	長野線(幹線)、津市コミュニティバス(支線)
一志総合支所 (川合高岡駅・一志駅)	近鉄大阪線(鉄道)、JR 名松線(鉄道)、波瀬線(幹線)、津市コミュニティバス(支線)
榑原温泉口駅	近鉄大阪線(鉄道)、津市コミュニティバス(支線)
家城駅 伊勢八知駅 伊勢奥津駅	JR 名松線(鉄道)、津市コミュニティバス(支線)
数津	奥津線(準幹線)、津市コミュニティバス(支線)

	事業	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
実施年度	ダイヤ設定			継続実施		
	案内の充実			時点更新		
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者					
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業					

【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。支援に当たっては、以下の3点を満たすことを条件とし、持続可能な運行体制の確立を図ります。

- ▶ 道路運送法に基づく有償運送であること。
- ▶ 新規運行の場合は地域住民が詳細な運行計画を策定すること。
- ▶ 定期的に利用状況を検証し、需要を把握すること。

実施年度	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
			随時実施		
実施主体	津市				
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業				

4. 目標4「快適な移動環境の整備」のための事業

【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。

実施年度	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
			随時実施		
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【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、三重県道路交通渋滞対策推進協議会が中心となり、道路管理者（三重県・津市等）にて渋滞緩和のための取組みを実施します。

具体的には、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。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	三重県、津市、三重県警察、その他道路管理者				
事業分類	④他事業の実効性を高めるための事業				

5. 目標5「公共交通に関する情報の管理と提供」のための事業

【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。

Sanco Bus Location System
三重交通 Bus-Vision

車両指定

2019/10/03 08:58更新

更新

津駅 → 三重会館

※発車時刻は前後する場合があります

バス接近情報

1	08:57に三交ホーム前を通過	▼
	乗車停留所から1個前 三行→道の駅→三重会館 三重会館行き	
2	08:58に三重大学前を通過	▼
	乗車停留所から4個前 三重病院→サオリーナ前 サオリーナ前行き	
3	08:57に白塚口・栗真中山町を通過	▼
	乗車停留所から5個前 一身田西→サオリーナ前 サオリーナ前行き	

条件を変更 帰りを検索

図7-4 三重交通によるバスロケーションシステム

実施年度	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
			随時実施		
実施主体	三重交通				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【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。津市都市マスタープランにおいては、歴史・文化拠点として津城跡周辺（最寄りバス停：三重会館前、岩田橋）、一身田寺内町地区（最寄りバス停：本山前、高田高校前）、三重県総合文化センター周辺（最寄りバス停：総合文化センター前、総合文化センター）、多気北畠氏城館跡周辺（最寄りバス停：北畠神社前）を位置付けており、これらの場所への公共交通の案内は、今後より一層重要となります。

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。

具体的には、次のような取組を実施します。

- ▶ 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	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
実施年度	案内整備					
	情報提供			継続実施		
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者					
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業					

【事業5-3】紙媒体による情報提供

情報通信技術が進展した現代においても、紙媒体による情報提供のニーズには根強いものがあります。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。

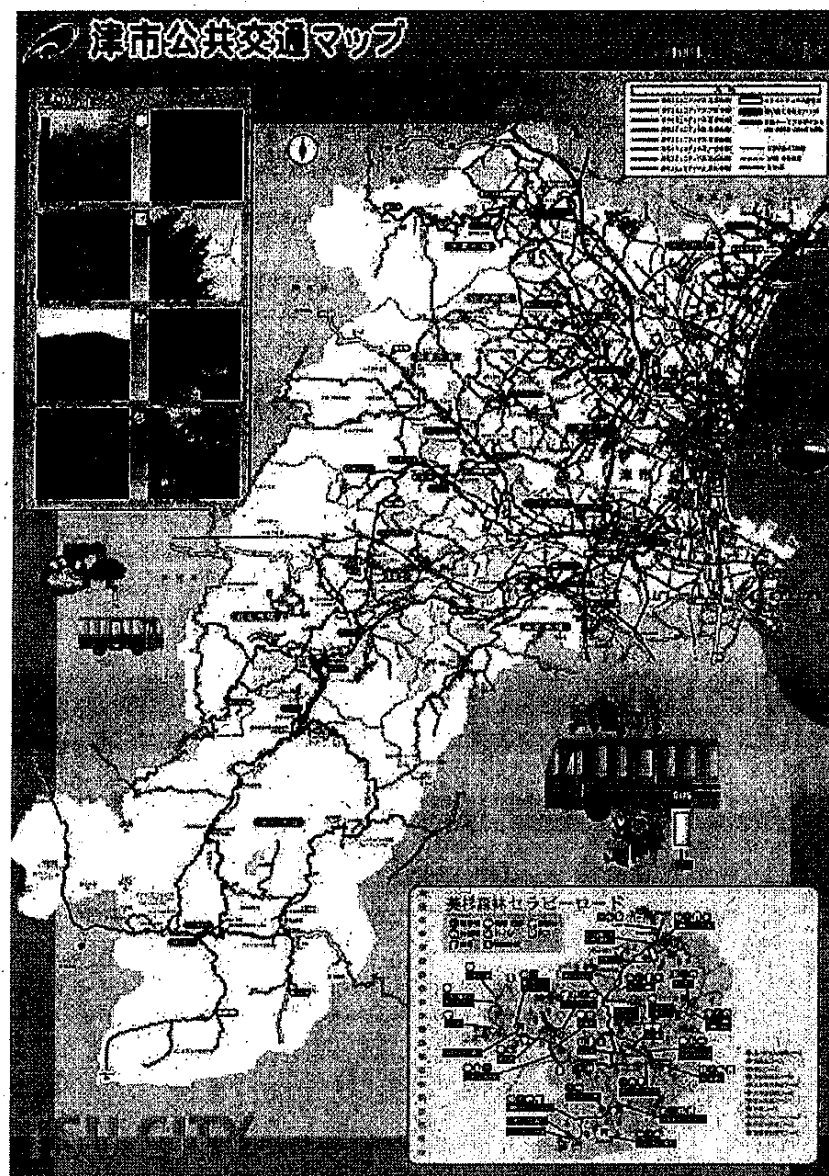


図7-5 津市公共交通マップ

実施年度	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
			時点更新		
実施主体	津市				
事業分類	◎市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【事業5-4】公共交通データの標準化及びオープン化

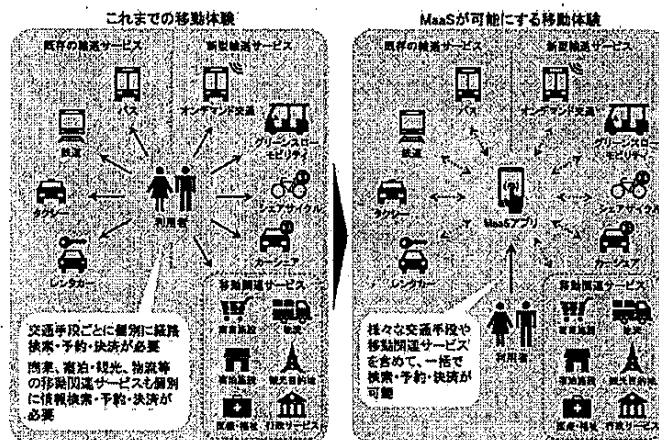
現在、国土交通省ではインターネット等の経路検索におけるバス情報の拡充のため、バス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡しをするための「標準的なバス情報フォーマット」を定めています。

なお、データフォーマットは、公共交通機関の情報の受渡しに海外で広く利用されている GTFS 形式※)に準じています。

※) GTFS(General Transit Feed Specification)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 Google 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 CSV 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。

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 GTFS 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、GTFS 形式によるデータを津市ホームページにて公開します。

さらに、将来的に津市の地域特性を活かした MaaS (Mobility as a Service) が導入できるよう、事例研究を行います。



(出典:「新たなモビリティサービスの 実現に向けて H31.3.22」(国土交通省))

図7-6 MaaSのイメージ

事業	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
標準化、オープン化					
MaaSの研究			随時実施		
実施主体	津市、三重交通				
事業分類	④他事業の実効性を高めるための事業				

6. 目標6「公共交通を担う人材育成」のための事業

【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。

	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
実施年度					
実施主体	交通事業者、津市				
事業分類	④他事業の実効性を高めるための事業				

【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。

	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
実施年度					
実施主体	津市				
事業分類	④他事業の実効性を高めるための事業				

7. 目標7「公共交通に関する市民の意識向上」のための事業

【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



図 7-7 JR名松線の利用を促すホームページ

事業	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
実施年度	案内整備				
	情報提供				
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【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7-8 バスの乗り方教室の様子

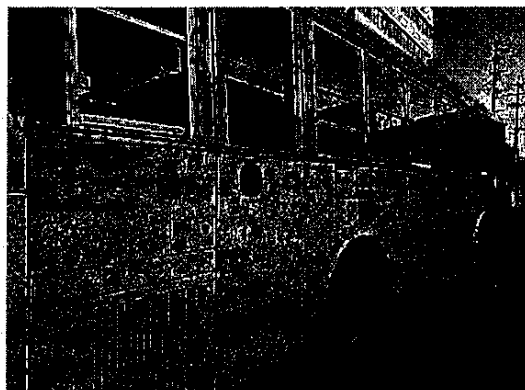


図7-9 津まつりにおけるお絵かきバス

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重県、中部運輸局、三重交通				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【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。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【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。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重県				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【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7-8 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。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重県、三重交通、三重県警察				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

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」の具現化状況を知る数値目標を、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8-1 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。

具体的には、5年間の計画期間を対象とした目標達成のためのサイクルと年度ごとの事業実施のためのサイクルを組み合わせます。

特に、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。

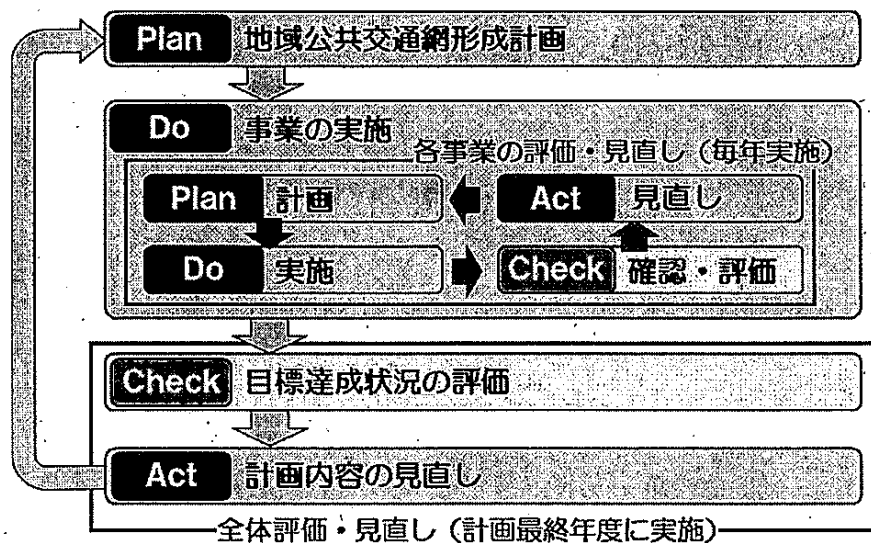


図8-1 PDCAサイクルに基づく進捗管理

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。

なお、評価指標は計画期間最終年度の前年度である令和5年度の値（鉄道利用者数については令和4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8-2 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	28,9387 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

津市においては、今後人口が減少する見込みであり、利用者の増加を見込むのは困難であることから、平成30年度の実績値を基準に数値目標（原則現状維持）を設定しますが、航路については社会環境の変化もあり利用者数が増加傾向にあることから、利便性の高いダイヤ編成の実現により更なる利用者の増加を目指します。

なお、計画で定めた目標のうち、**目標3**バス路線の運行効率化については、運転手不足に起因した運行経費の増大が予想されることから、数値目標は設定せず、後述する1便当たり利用者数を毎年確認することにより評価します。また、**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、**目標6**公共交通を担う人材育成については、定量的評価が困難であることから、各目標を達成するために実施する事業の実施状況を点検することにより評価します。

3. 事業の進捗の評価

(1) 直接運行に係る事業の評価

第7章で示した事業のうち、「①直接運行に係る事業」については、目標の達成度を測る数値目標で評価します。

ただし、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、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、具体的な運行計画策定後に設定）。

なお、必要とするサービス水準が維持できなかった場合及び数値目標の達成が困難である場合は、事業内容を見直すことにより津市の公共交通網の確保・維持を図ります。

表8-3 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 【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
	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 ー毎日・6時～21時・1本/時の運行 ー居住誘導区域内のバス停単位で評価※ 【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	ー 【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バス停がある場合もしくは
半径 1km 以内に鉄道駅がある場合は対象外

(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、その多くが定量的な評価が困難な目標を実現するための事業であることから、毎年事業の実施状況を点検することにより評価します。

第9章 計画推進体制

1. 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。

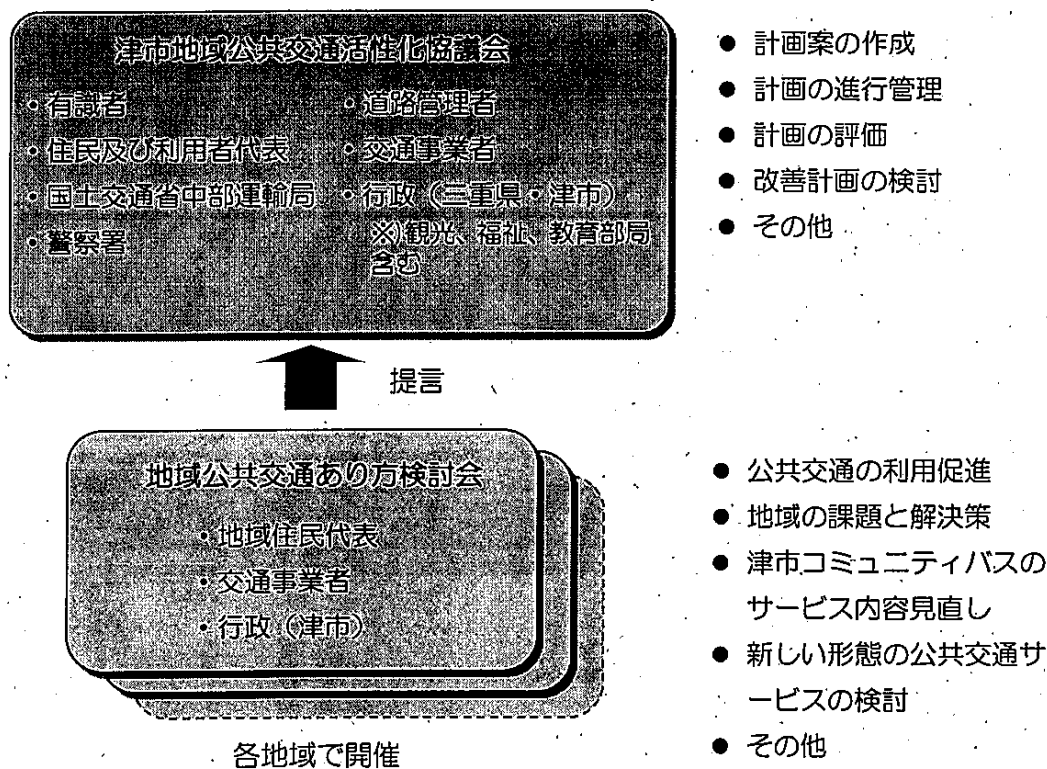


図9-1 計画推進体制

2. 計画期間内のスケジュール

(1) 年度ごとの実施スケジュール

事業の年度ごとの実施内容は、以下の通りです。

表9-1 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
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9-2 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、三重県警察

(2) 年間標準スケジュール

計画推進のための年間標準スケジュールを、以下に示します。

なお、運行計画の変更については、10月初旬、3月下旬に実施することが多いですが、交通事業者のダイヤ改正に合わせて、適宜実施します。

表9-3 計画推進のための年間標準スケジュール

事業	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
乗降調査（自主運行バス（廃止代替バス）・津市コミュニティバス）		▲						▲				
一般路線バスのサービス水準評価											▲	
自主運行バス（廃止代替バス）及び津市コミュニティバスの評価		▲										
事業実施状況点検		▲										
運行計画の変更						▲						▲
協議会開催		▲			▲				▲		▲	

第10章 自主運行バスの見直し、津市コミュニティバスの再編

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）については、第7章（事業3-1）で示された3つの方向性に基づき、運行の効率化を推進します。

なお、市域を跨いで運行している路線については、関係自治体と協議しながら見直しを進めます。

表10-1 自主運行バス（廃止代替バス）の見直しの方向性（再掲）

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

表10-2 各路線の見直しの方向性

路線名	運行区間	方向性
亀山棕本線	亀山駅～棕本	現状維持
津新町大里線	三重病院～サオリーナ前	現状維持
三行線	三行～三重会館	三行～東豊野区間は、津市コミュニティバスの運行変更による代替を推進
安濃線(立合系統)	立合～安濃総合庁舎前	津市コミュニティバスの運行変更による代替を推進
多気線	竹原～久居駅	竹原～井関区間は、JR名松線への集約を推進
榊原線(末端区間)	榊原温泉口駅～榊原車庫前	津市コミュニティバスの運行変更による代替を推進
名張奥津線	奥津駅前～敷津（～飯垣内）	津市コミュニティバスの運行変更による代替を推進

2. 津市コミュニティバスの再編

(1) 津市コミュニティバスの再編の方向性

津市コミュニティバスについては、第7章（事業3-2）で示された3つの方向性に基づき、利便性の向上及び運行の効率化を推進します。

表 10-3 津市コミュニティバスの再編の方向性

地域	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	③ 地域特性の考慮
	移動ニーズ	利用実態		
津	津地域西部から久居地域東部の商業施設への移動手段確保	—	—	—
久居	—	生活実態に応じたダイヤの設定	榊原線との役割分担	—
河芸	河芸地域から津地域北部の商業施設への移動手段確保	—	津太陽の街線との役割分担	—
芸濃	—	—	—	—
美里	美里地域から久居地域東部の商業施設への移動手段確保	需要に応じた運行回数の設定	長野線との役割分担	—
安濃	安濃地域から芸濃地域の商業施設への移動手段確保	—	—	—
香良洲	—	—	—	—
一志	松阪市嬉野地域の医療機関への移動手段確保	—	—	—
白山	—	—	—	小中学校、高校への通学対応
美杉	美杉地域から白山地域の商業施設・医療機関への移動手段確保	—	JR名松線との役割分担	歴史・文化拠点「多気北畠氏城跡周辺」への観光対応

(2) コミュニティバス等の運行単位

コミュニティバス等の運行単位を見直し、津市都市マスタープランで定めた5地域を単位として運行しますが、南西部地域については範囲が広く様々な地域特性があることから、従来の津市コミュニティバスの運行単位を継承します。

表 10-4 コミュニティバス等の運行単位

運行単位		運行範囲	運行内容
北部地域		河芸地域、津地域北部	河芸地域と津地域北部を一体とした運行
中央部地域		津地域中央部	「ぐるっと・つーバス」の運行継続
南部地域		久居地域東部、津地域南部・西部	津地域南部・西部を含めた運行
北西部地域		芸濃地域、安濃地域	芸濃地域と安濃地域を一体とした運行
南西部地域	美里地域	美里地域、久居地域西部	美里地域と久居地域西部を一体とした運行
	一志地域	一志地域、松阪市嬉野地域、久居地域西部	松阪市嬉野地域へ乗り入れ 久居地域栗葉地区を含めた運行
	白山地域	白山地域、久居地域西部	久居地域榊原地区を含めた運行
	美杉地域	美杉地域、白山地域	白山地域と美杉地域を一体とした運行

(3) コミュニティバス等の役割による分類及びサービス水準

コミュニティバス等を主に担う役割により3つに分類し、それぞれの役割に応じたサービス水準を設定します。

表 10-5 コミュニティバス等のサービス水準

分類名	役割	サービス水準	対象地域
日常生活 対応型	高齢者等、自ら移動手段を持たない移動制約者の生活交通の確保	■週 2～3 日運行 ■通院・買物に対応 (帰宅時含む)	北部地域 南部地域 北西部地域 南西部地域(美里、一志、白山、美杉)
地域特性 対応型	日常生活対応型の役割に加え、通学手段の確保、来訪者の移動手段の確保	■週 5～7 日運行 ■通学、観光に対応 (帰宅時含む)	南西部地域(白山、美杉地域の一部)
多目的 対応型	都市部における多様なニーズに対応	■平日毎日運行 ■通院・買物に対応	中央部地域

表 10-6 地域特性対応型の内容

対象地域	対象区間	区間の役割
白山地域 の一部	白山総合文化センター～榑原温泉口駅 ～倭地区～八対野地区～一志病院・白 山高校～家城駅	■高校への通学輸送 ■近鉄大阪線と白山地域内各地区、 JR 名松線との連絡
	元取地区～小中学校	■小学校・中学校への通学輸送
美杉地域 の一部	伊勢奥津駅～北畠神社	■歴史・文化拠点である多気北畠氏 城館跡への観光輸送

資料編

目 次

1. 津市の人口.....	1
2. 津市の施設立地状況.....	6
3. 津市の交通.....	10
4. 観光入込客数.....	24
5. 「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の評価結果.....	25
6. アンケート結果.....	43

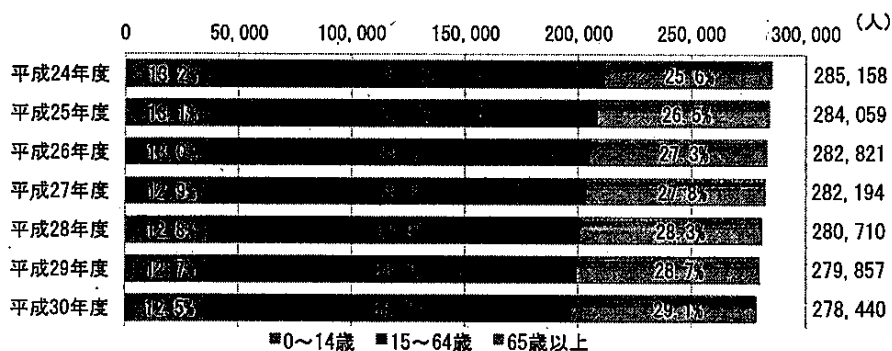
資料編

1. 津市の人口

(1) 人口の概要

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。

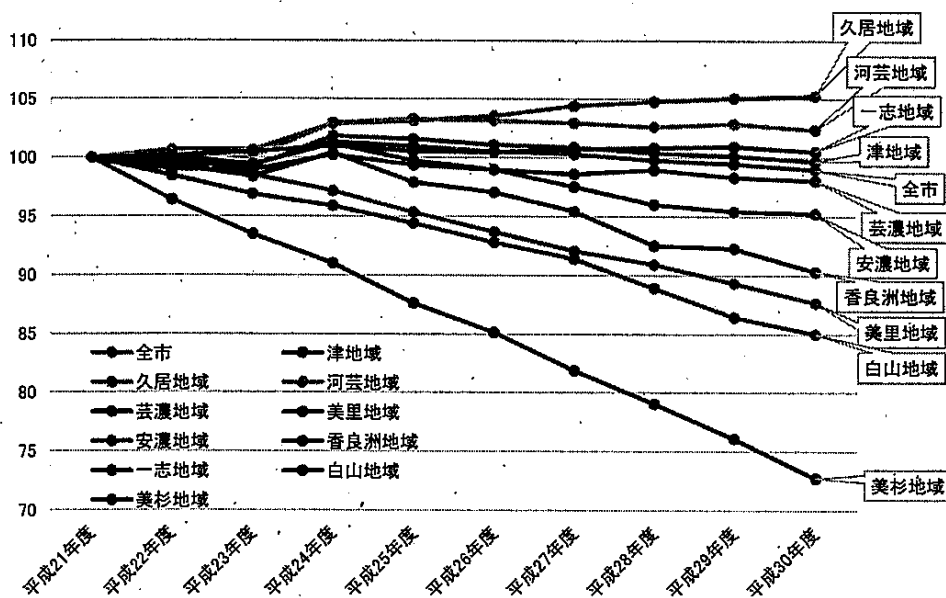
生産年齢人口（15～64歳）、年少人口（15歳未満）共に減少しており、生産年齢人口は、平成24年度には61.1%であったものが、平成30年度には58.4%に減少しています。



※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1 津市の年齢3区分別人口の推移

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、美杉地域は75を下回っています。

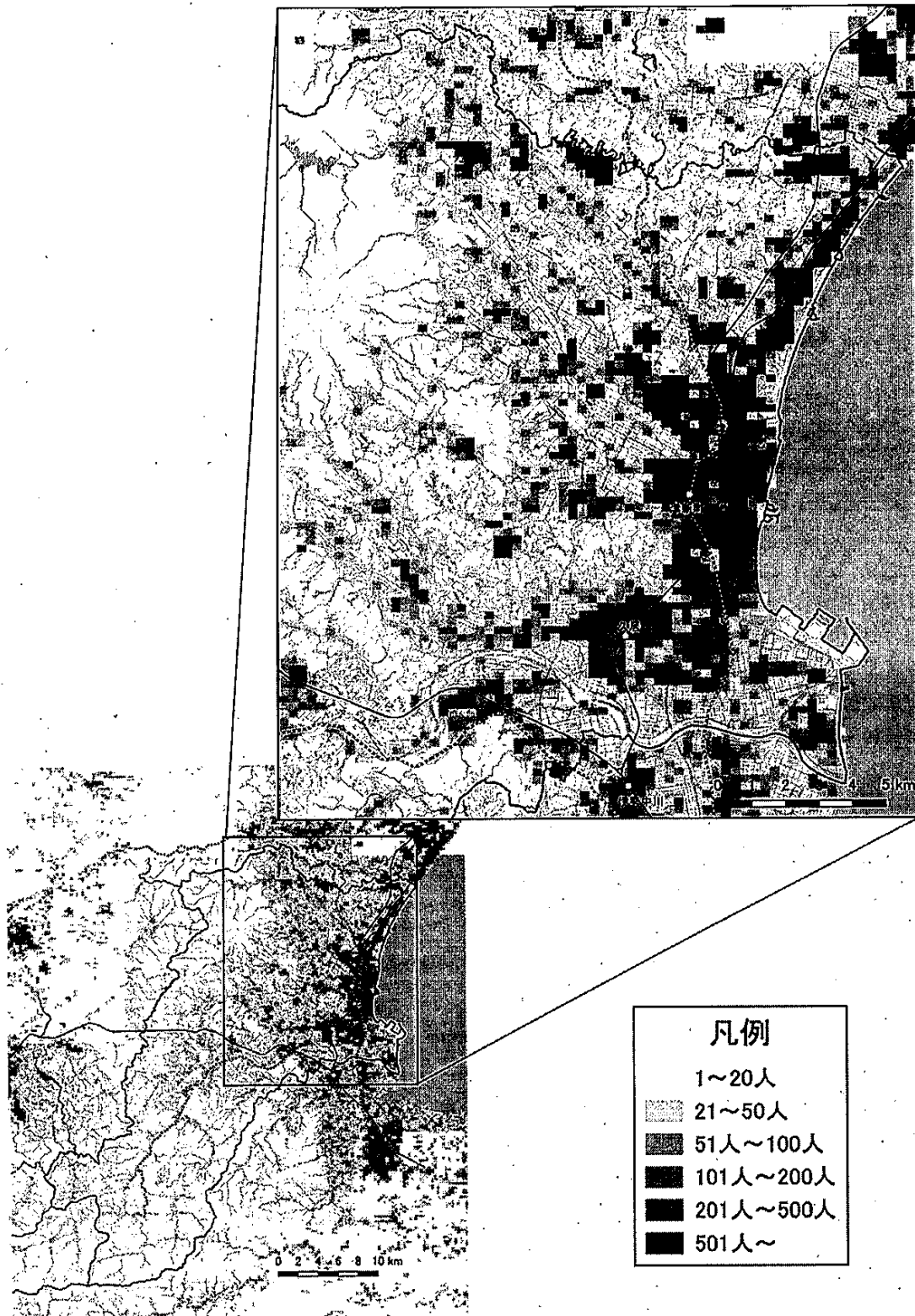


※各年度末（3月31日）の人口（外国人を含む）
（出典：住民基本台帳）

図2 地域別人口推移

(2) 人口分布

津市内の人口は、東部の伊勢湾岸沿いの市街地に集中しており、西部の平野部や山間部では低密度に分散しています。



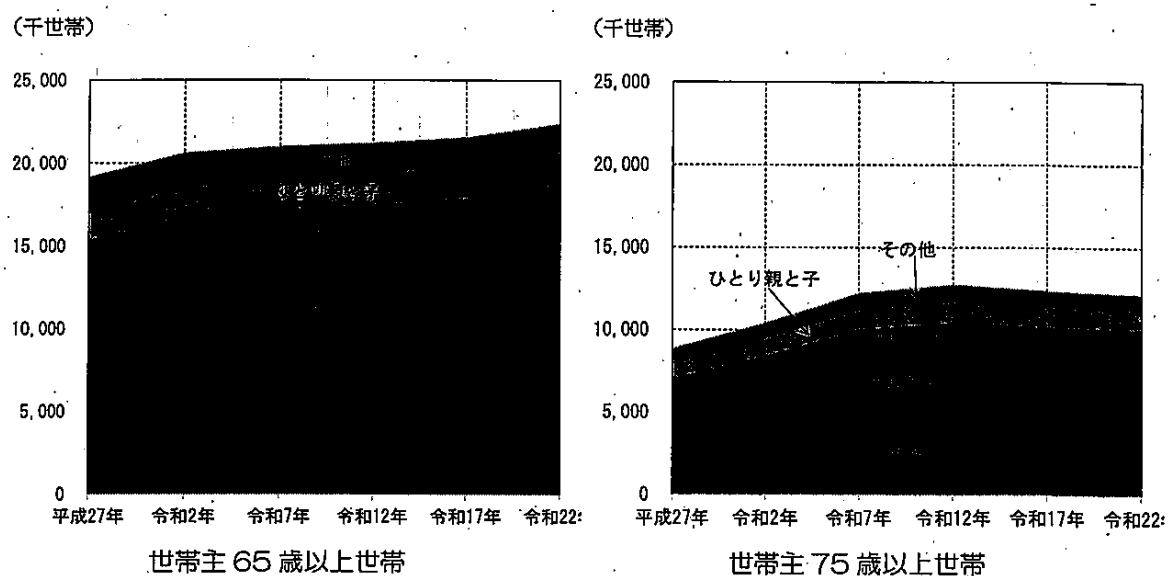
(出典：平成 27 年 国勢調査 250mメッシュデータ)

図3 津市内の人口分布

(3) 高齢化の状況

日本では、平成 27 年から令和 22 年にかけて、世帯主年齢が 65 歳以上の世帯総数は 1,917 万世帯から 2,242 万世帯へと約 1.17 倍に、世帯主年齢が 75 歳以上の世帯総数は 883 万世帯から 1,217 万世帯へと約 1.37 倍に増加すると推計されています。

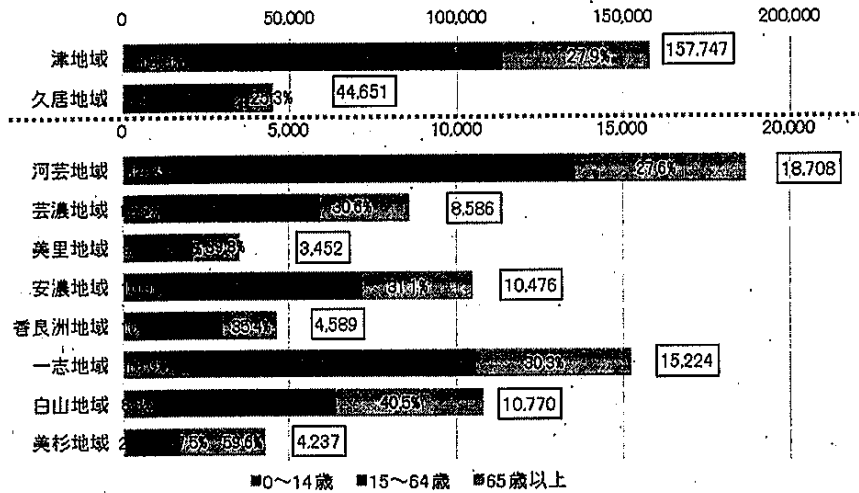
また、家族類型別では、最も増加するのは「単独世帯」で、同期間に世帯主年齢が 65 歳以上では 1.43 倍、世帯主年齢が 75 歳以上では 1.52 倍に増加すると推計されています。



(出典：国立社会保障人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成 29 年 4 月推計）」)

図4 家族類型別世帯の推移

高齢化率（65歳以上の人口の割合）を地域別に見てみると、平成30年度末で最も低いのは久居地域の25.3%です。河芸地域及び津地域も全市の29.1%を下回っていますが、その他の地域は30%を超えており、中でも美杉地域は59.6%と大幅に高くなっています。



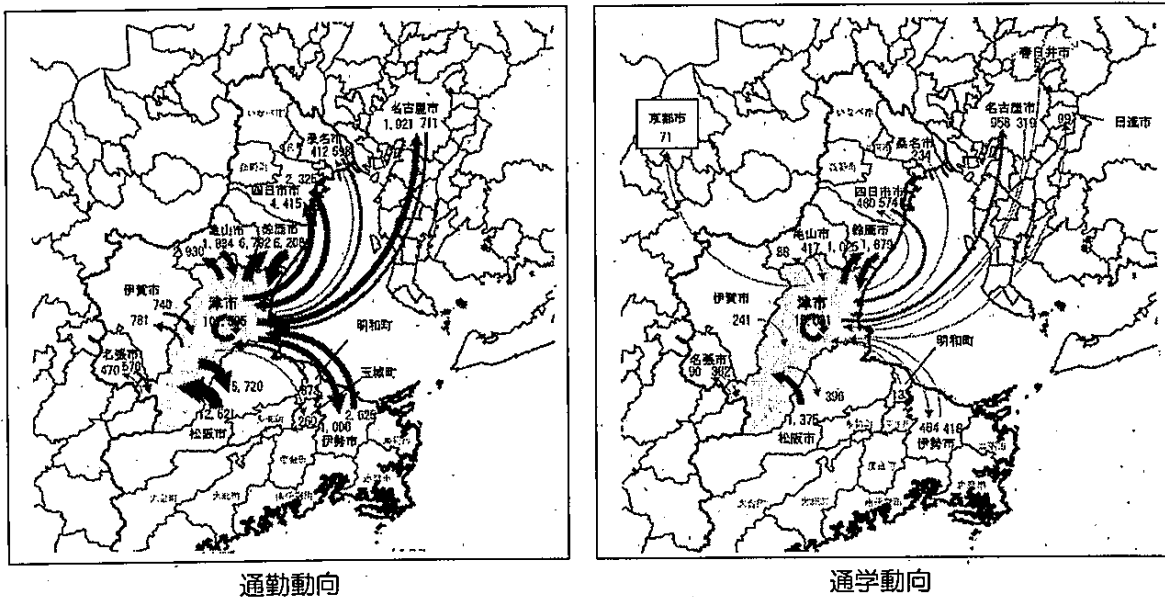
※平成31年3月31日の人口（外国人を含む）

（出典：住民基本台帳）

図5 各地域の年齢3区分別人口

(4) 通勤・通学の動向

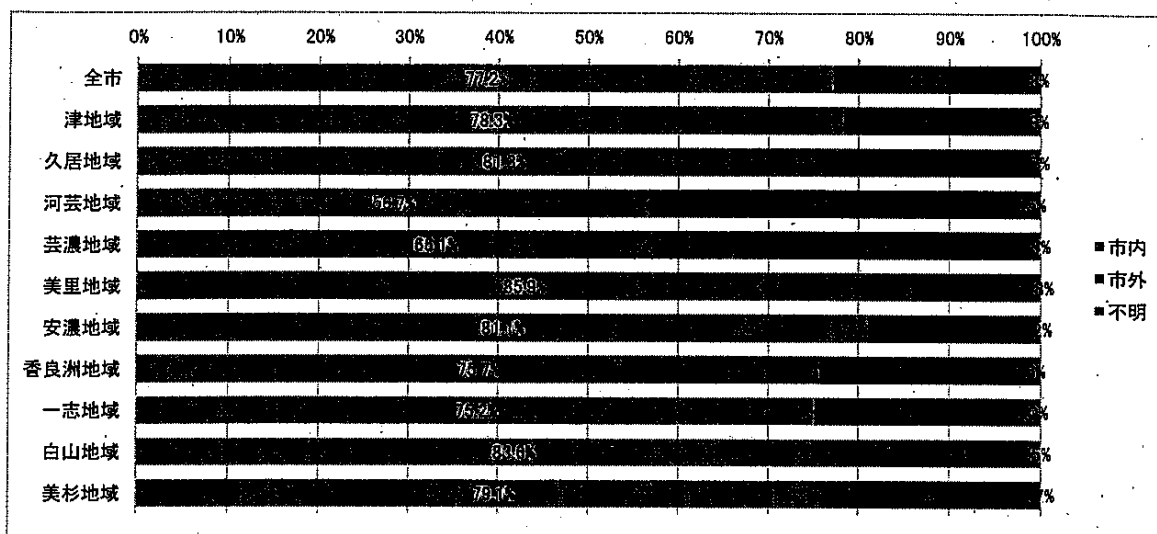
津市の通勤・通学における流動総数を見ると、津市内での動きが主となっており、通勤・通学共に8割近くを占めています。一方、市域を越えた流入は、通勤では流出・流入共に鈴鹿市及び松阪市が多く、通学では流出は鈴鹿市及び名古屋市、流入は松阪市及び鈴鹿市が多くなっているなど、隣接自治体とのつながりが強くなっています。



（出典：平成27年国勢調査）

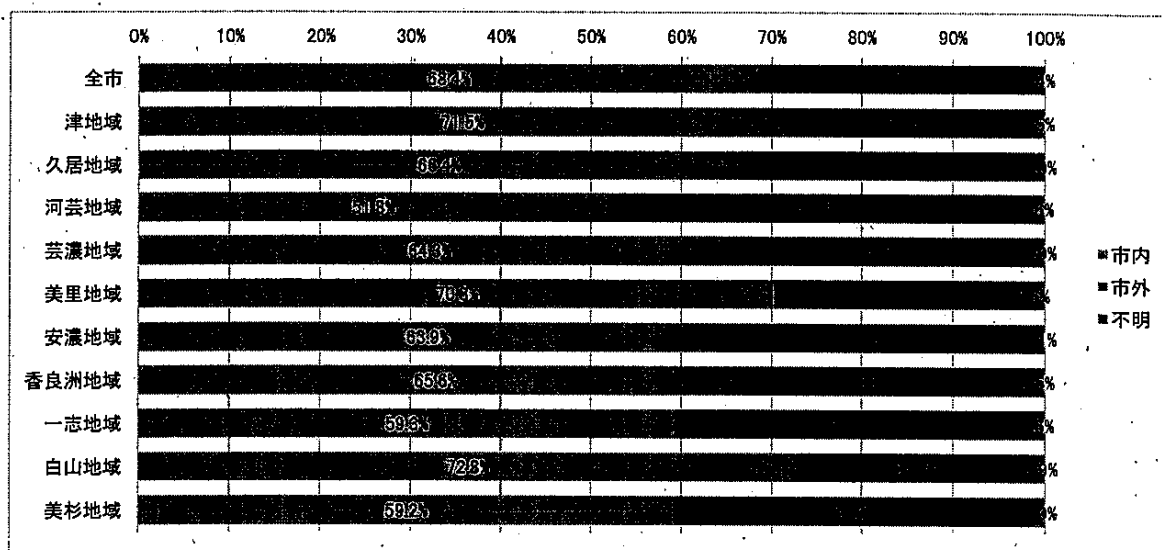
図6 通勤・通学動向

従業地・通学地の津市内外を地域別に見ると、従業地では河芸地域及び芸濃地域で市外が多く、通学地では河芸地域、一志地域及び美杉地域で市外が多くなっています。



(出典：平成 27 年国勢調査)

図 7 地域別従業地



(出典：平成 27 年国勢調査)

図 8 地域別通学地

2. 津市の施設立地状況

(1) 医療機関

国では、高齢化に伴う医療需要の増加に対応するため、医療の機能分担を進めています。津市には中核病院の機能を担う救急指定病院は12か所あり、その分布は下図のとおりです。

救急指定病院の多くは津地域に集中しています。津地域以外では、久居地域の三重中央医療センター及び榑原温泉病院、白山地域の一志病院があります。

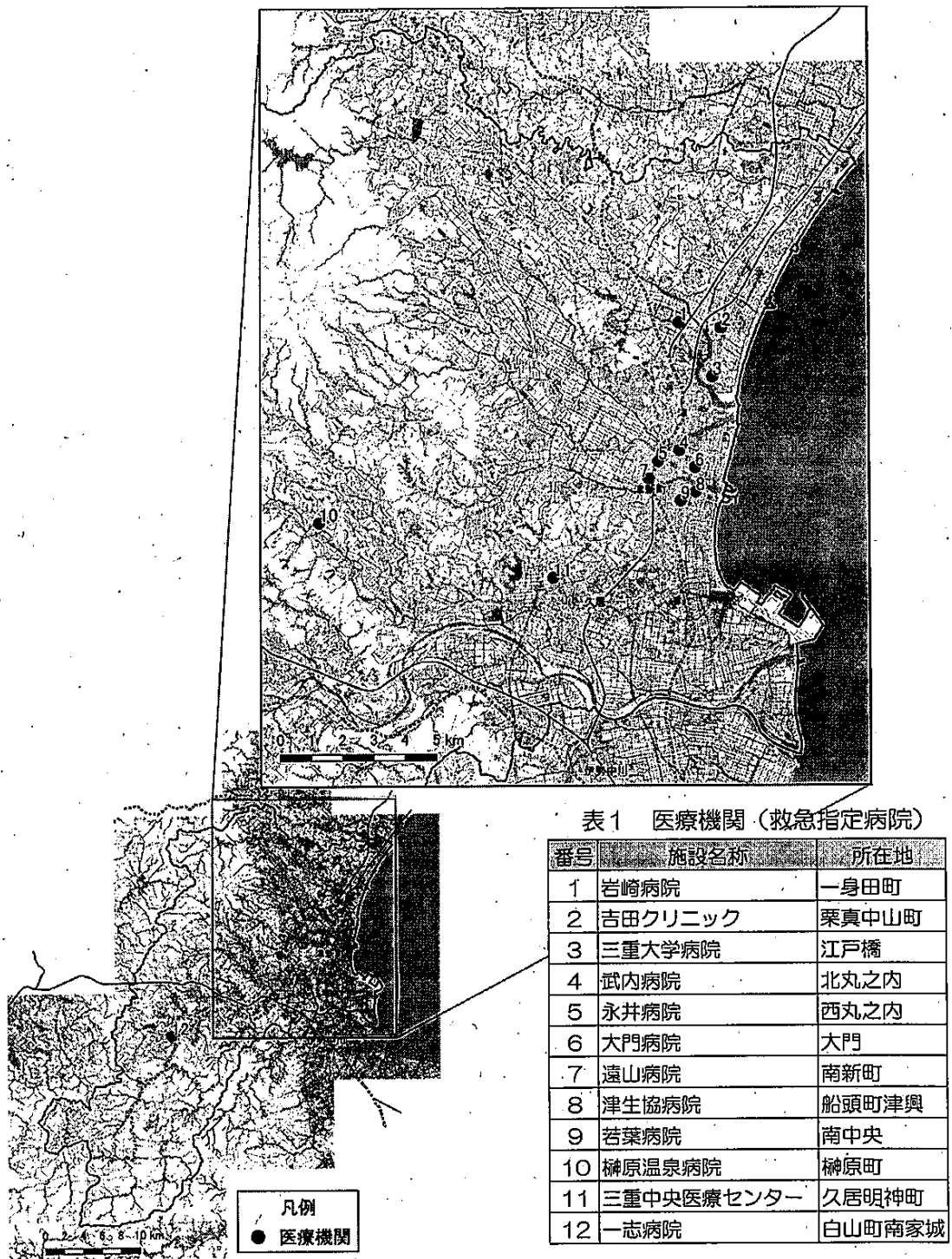


図9 医療機関位置図

(2) 高等学校・大学

津市内には、高等学校は12校、大学は短期大学も含め4校あり、その分布は下図のとおりです。

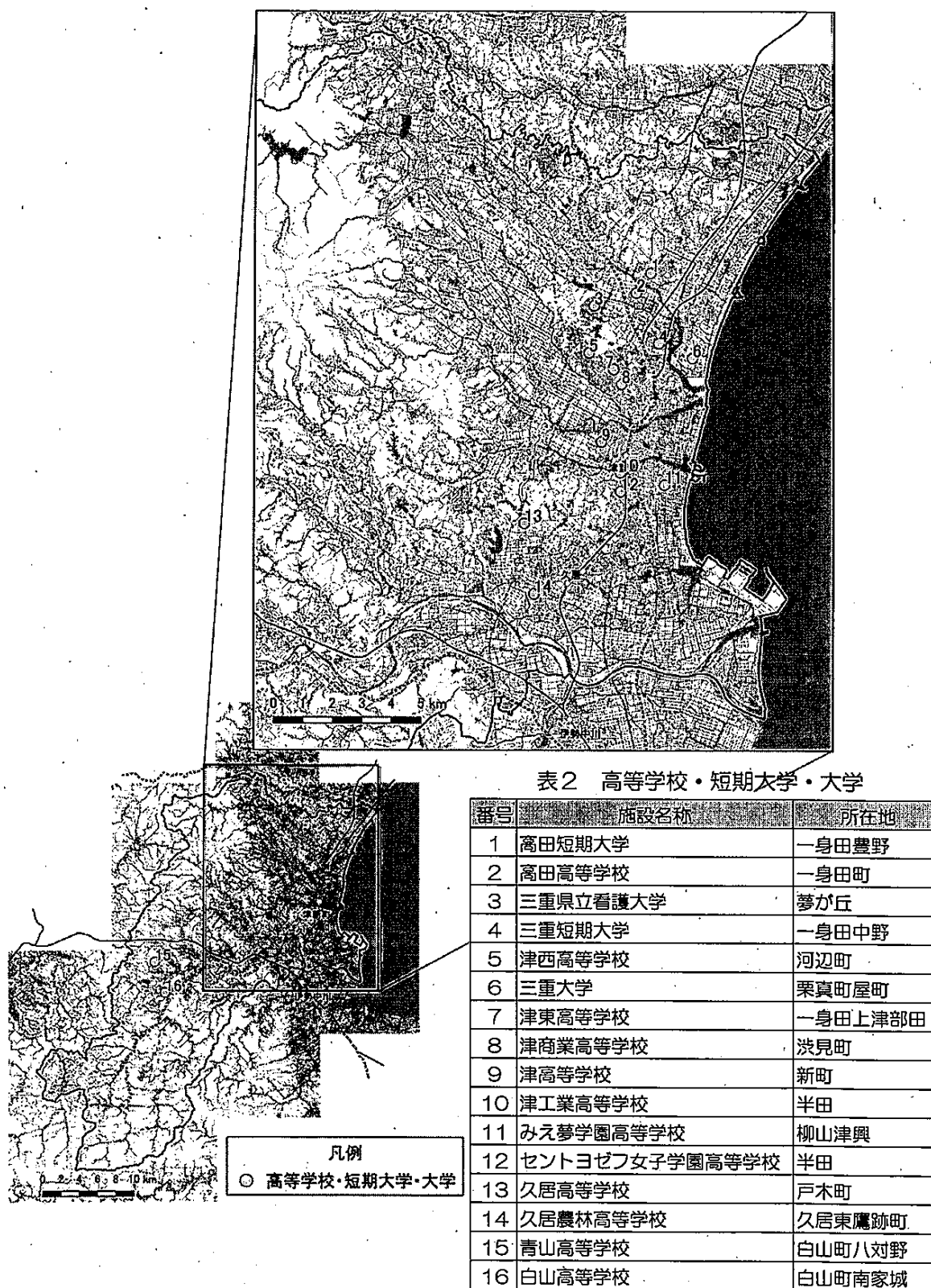


図10 高等学校・短期大学・大学位置図

(3) 商業施設

津市内の主な大型商業施設（専門店やホームセンター除く）の分布は下図のとおりです。

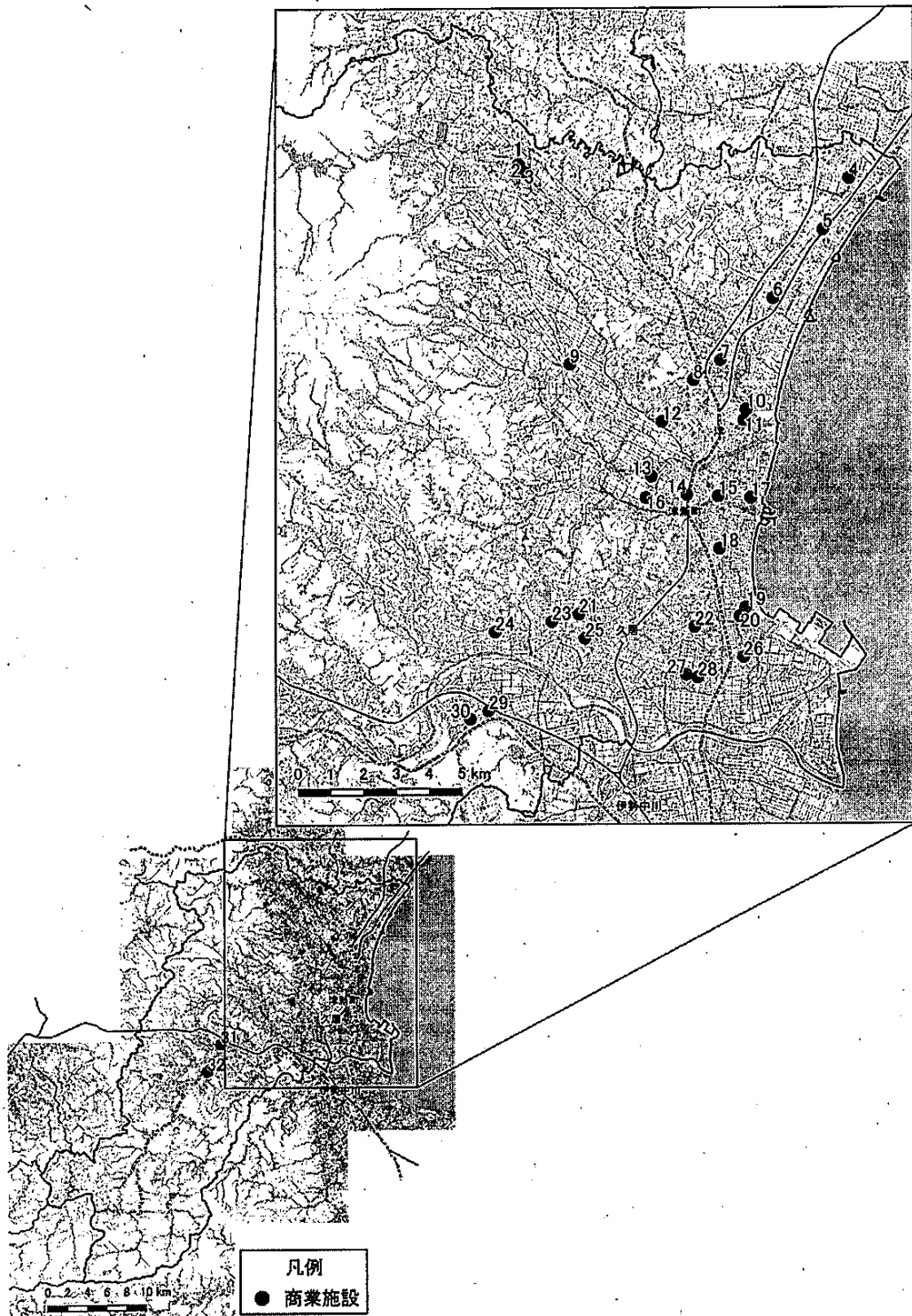


図1-1 商業施設位置図

表3 商業施設

番号	施設名称	所在地
1	ぎゅーとらラプリー芸濃店	芸濃町棕本
2	マルヤスメルヴィ芸濃店	芸濃町棕本
3	イオンタウン芸濃（ザ・ビッグ芸濃店）	芸濃町棕本
4	スーパーサンシ河芸店	河芸町東千里
5	イオンタウン津河芸（ザ・ビッグエクストラ津河芸店）	河芸町中別保
6	SENOPARK 津・Bゾーン（マックスバリュ津東店）	白塚町
7	コスモスー身田店	一身田中野
8	津北ショッピングセンター（マックスバリュ津北店）	一身田上津部田
9	ぜにやあもう店	安濃町曾根
10	桜橋 SC ノバ（MEGAドン・キホーテ津桜橋店）	桜橋
11	イオン津ショッピングセンター（イオン津店）	桜橋
12	ぎゅーとらラプリー淡見店	淡見町
13	ヤマナカアルテ津新町店	博多町
14	ぎゅーとらトライマート津新町店	新町
15	津松菱	東丸之内
16	ぎゅーとらラプリー津神戸店	神戸
17	マックスバリュ港町店	港町
18	マックスバリュ垂水店	津興
19	バイスクエア津（ザ・ビッグ津藤方店）	藤方
20	スーパーセンタートライアル津藤方店	藤方
21	イオン久居店	久居明神町風早
22	イオンタウン津城山	久居小野辺町
23	久居パワーセンター（コスモス久居インター店）	戸木町
24	オークワ久居庄田店	庄田町
25	ぎゅーとらラプリー久居店	久居西鷹跡町
26	イオンモール津みなみ	高茶屋小森町
27	オークワ津高茶屋店	高茶屋小森町
28	F1 マート津南店	高茶屋小森町
29	マックスバリュ一志店	一志町田尻
30	ぎゅーとらラプリー一志店	一志町田尻
31	白山ショッピングセンター（マックスバリュ白山店）	白山町二本木
32	マックスバリュ川口店	白山町川口

※延床面積が1,500㎡以上で、業態が百貨店、ショッピングセンター、総合スーパー及び食品スーパーの店舗

（出典：「全国大型小売店総覧 2019年版」東洋経済新報社編）

3. 津市の交通

(1) 道路網

津市の道路網は、海岸沿いを南北に貫く国道 23 号、津市の中心部から美里地域を横断し、伊賀市へ抜ける国道 163 号、国道 23 号雲出本郷町交差点から久居地域及び白山地域を横断し、伊賀市へ抜ける国道 165 号の 3 つの国道が骨格となっています。また、現在国道 23 号の渋滞解消、交通安全の確保と地域経済の発展を支援するため、鈴鹿市を起点として、津市を経由し松阪市に至る国道 23 号中勢バイパスの整備が進められており、平成 31 年 2 月 17 日に 7 工区が開通したことにより、津市内の全工区が開通しました。

また、芸濃地域と津市の中心部とを結ぶ津関線、一志地域、白山地域、美杉地域と久居地域とを結ぶ久居美杉線等の主要地方道が国道を補完し、地域内のネットワークを形成しています。

さらに、自動車専用道路として伊勢自動車道が市域東部を南北に貫き、芸濃 IC、津 IC、久居 IC が設けられています。市域外となりますが、一志嬉野 IC も市境界に接して位置しています。

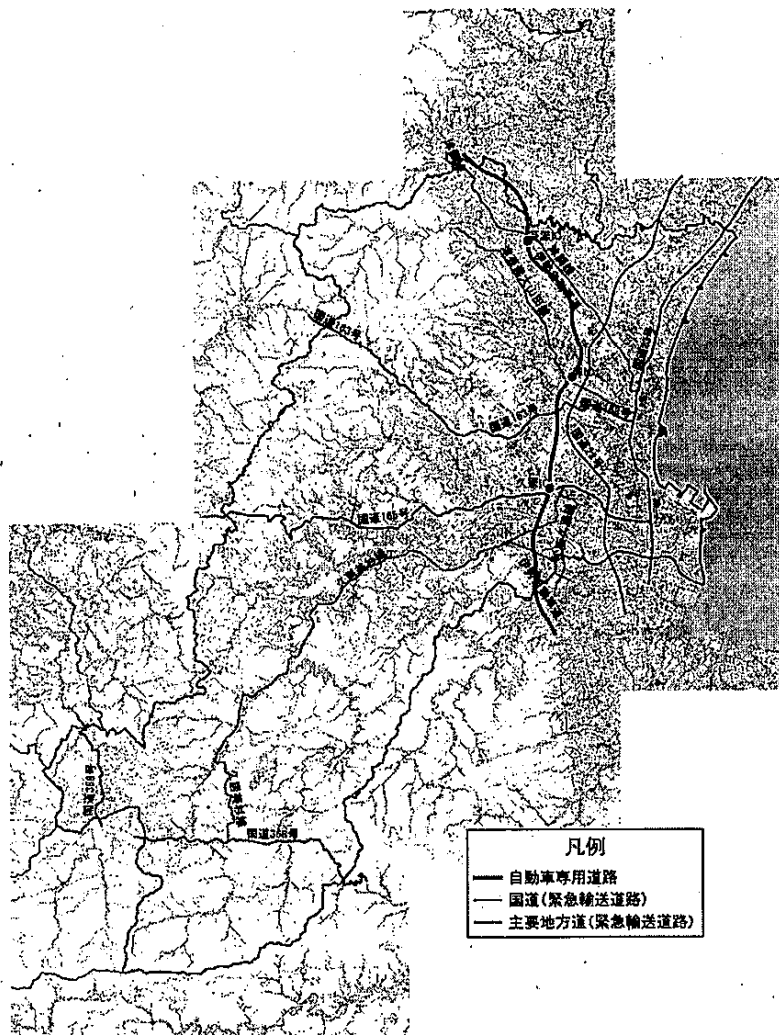


図12 津市の道路網

(2) 鉄道

津市における鉄道網には、東海旅客鉄道（ＪＲ東海）の紀勢本線及び名松線、近畿日本鉄道（近鉄）の名古屋線及び大阪線並びに第３セクターである伊勢鉄道の伊勢線があり、名古屋圏、大阪圏及び伊勢市方面と結ばれています。

ただし、近鉄各線が複線電化されているのに対し、津市域内のＪＲ各線と伊勢鉄道は非電化で単線となっています。

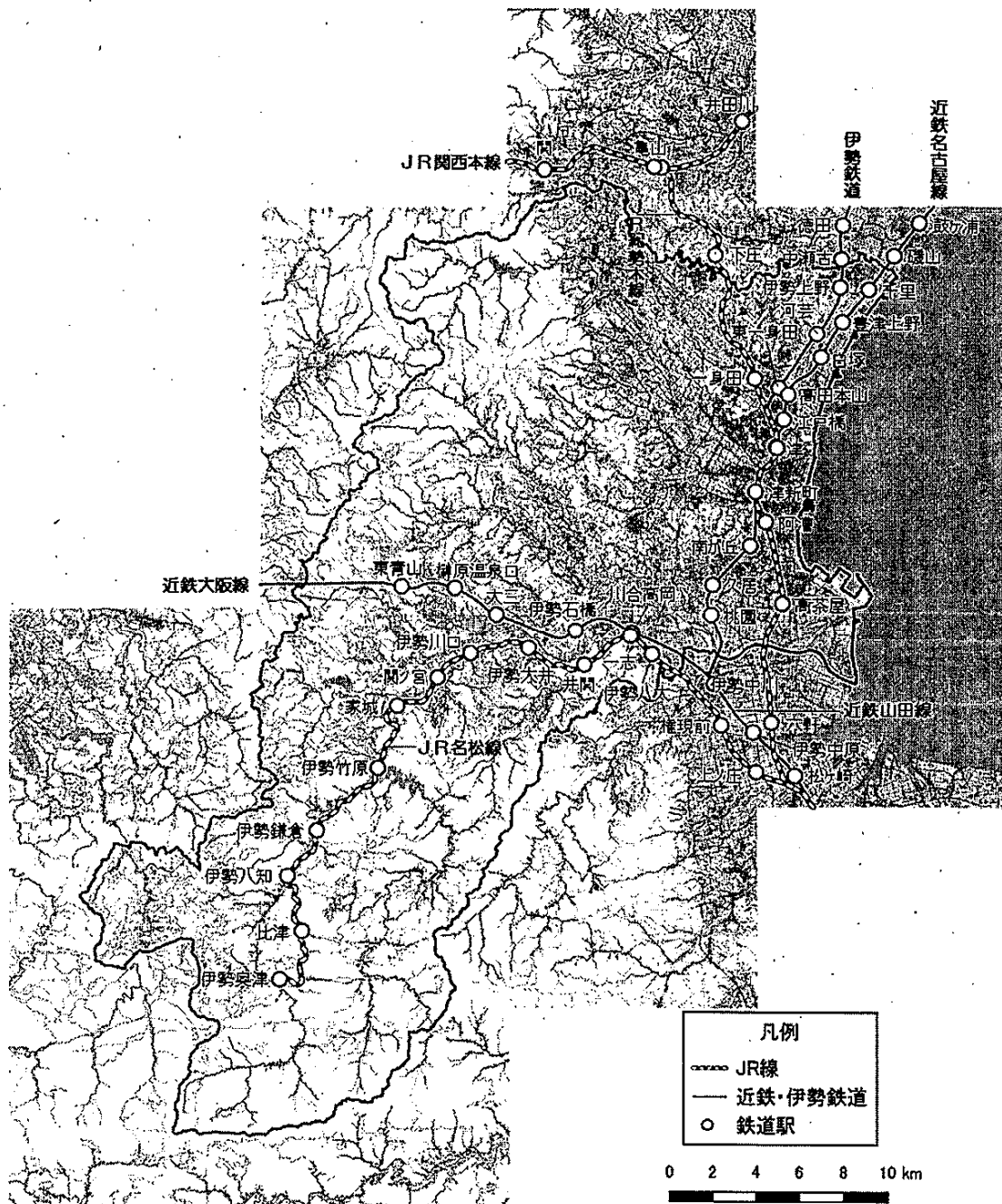


図13 津市の鉄道網

(3) 鉄道の実態

津市内における乗車人員は平成 29 年度で 1,700 万人／年であり、平成 26 年に一度減少した後は増加傾向にあります。

なお、近鉄名古屋線の乗車人員が 8 割以上となっています。

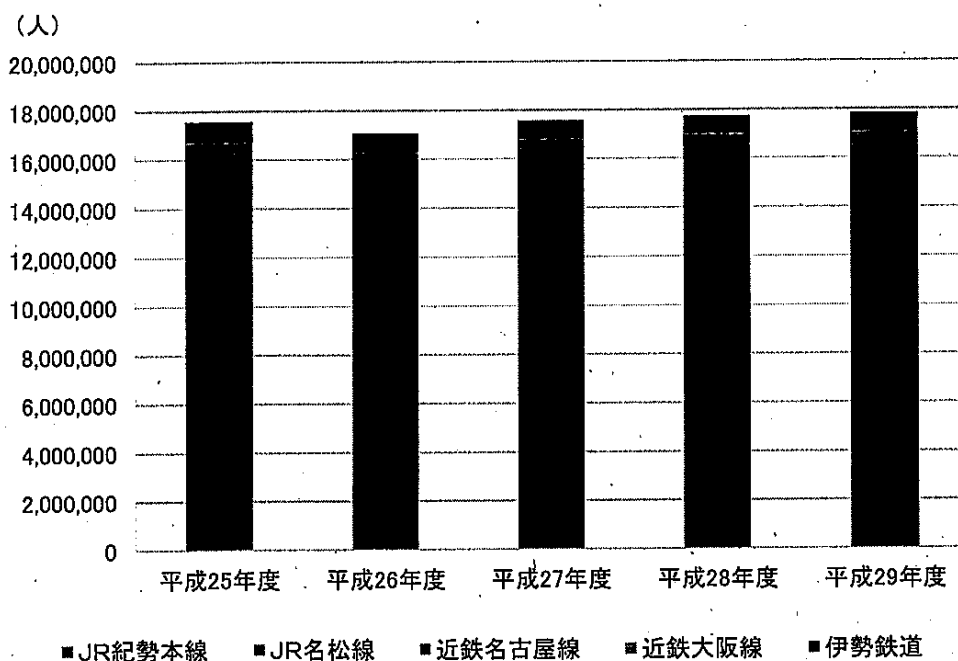


図 14 路線別乗車人員

(出典：三重県統計書)

表 4 路線別乗車人員

(単位：人)

駅名	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
JR 紀勢本線	1,990,660	1,865,377	1,846,503	1,870,295	1,889,020
JR 名松線	143,978	132,147	147,253	152,806	145,981
近鉄名古屋線	14,043,471	13,776,641	14,264,304	14,380,114	14,449,903
近鉄大阪線	570,415	540,003	586,923	599,251	601,808
伊勢鉄道	810,367	757,055	738,590	735,576	741,759
合計	17,558,891	17,071,223	17,583,573	17,738,042	17,828,471

(出典：三重県統計書)

ア JR

ア) 紀勢本線

津市内には、JR紀勢本線の駅が4駅（一身田、津、阿漕、高茶屋）設けられています。

乗車人員が最も多いのは、近鉄名古屋線や伊勢鉄道と接続している津駅で、優等列車（特急、快速）が停車し、毎年120万人／年を超えて推移しています。

次いで多いのは一身田駅で、高田本山や高田中・高・短大の最寄り駅でもあり、平成29年度は約39万人／年で、近年は増加傾向にあります。

高茶屋駅は近年減少傾向にありましたが、平成30年11月のイオンモール津南の開業を機に増加しています。阿漕駅は、平成26年度以降わずかな増加傾向にあります。

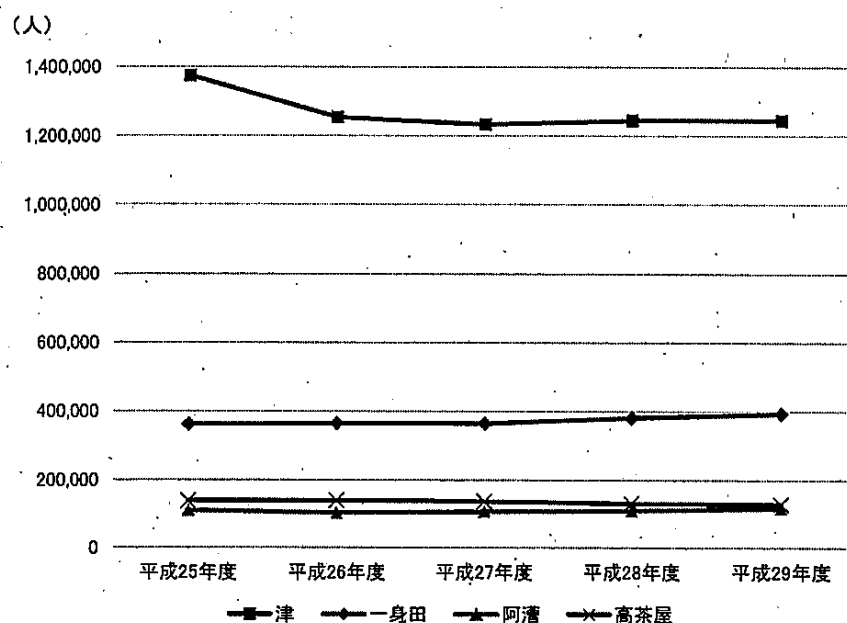


図15 JR 紀勢本線駅別乗車人員

(出典：三重県統計書)

表5 JR 紀勢本線駅別乗車人員

(単位：人)

駅名	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
一身田	363,608	365,011	364,907	381,092	393,765
津	1,374,220	1,253,662	1,232,976	1,244,958	1,245,120
阿漕	112,526	105,303	109,590	111,963	119,232
高茶屋	140,306	141,401	139,030	132,282	130,903
合計	1,990,660	1,865,377	1,846,503	1,870,295	1,889,020

(出典：三重県統計書)

1) 名松線

津市内には、JR名松線の駅が12駅（伊勢八太、一志、井関、伊勢大井、伊勢川口、関ノ宮、家城、伊勢竹原、伊勢鎌倉、伊勢八知、比津、伊勢奥津）設けられています。

なお、平成21年10月の台風18号により被災し、家城駅～伊勢奥津駅間が不通となったため、平成28年3月に全線復旧を果たすまでの間は、同区間で代行バスが運行されていました。

乗車人員が最も多いのは家城駅で、7万人台/年で推移しています。次いで多いのは近鉄大阪線の川合高岡駅に程近い一志駅で、平成26年度以降増加傾向にあり、平成29年度には約3万3千人/年となっています。

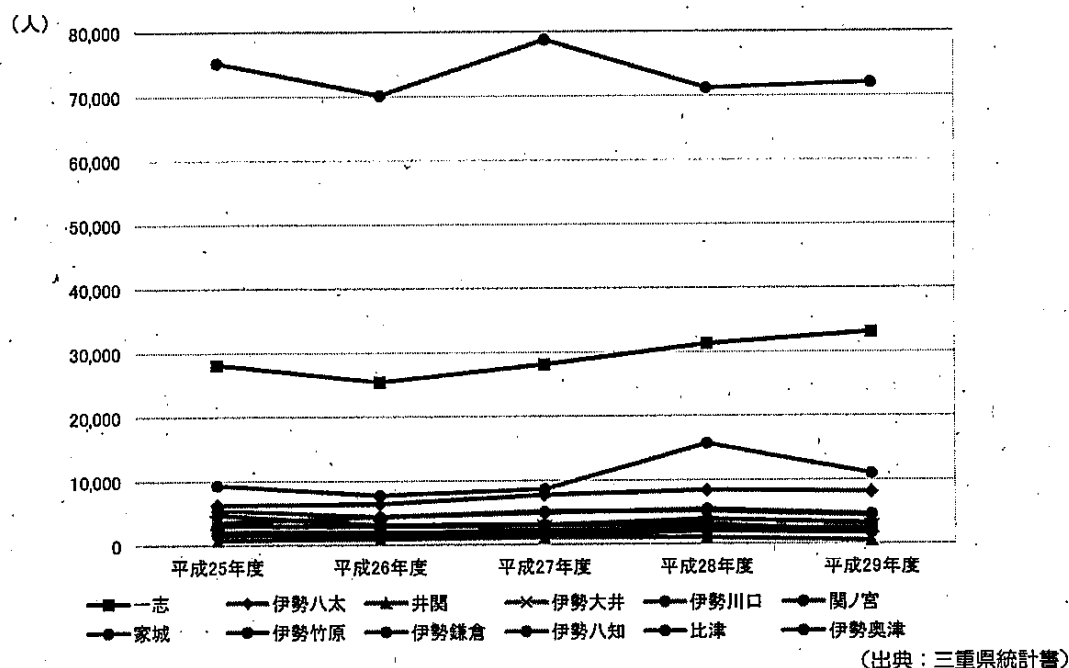


図16 JR名松線駅別乗車人員

表6 JR名松線駅別乗車人員

(単位:人)

駅名	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
伊勢八太	6,245	6,421	7,767	8,418	8,136
一志	28,155	25,475	28,165	31,299	33,099
井関	828	960	1,120	1,057	563
伊勢大井	3,607	2,979	2,725	2,911	2,717
伊勢川口	5,477	4,393	4,973	5,449	4,630
関ノ宮	3,591	4,427	5,176	5,188	4,430
家城	75,208	70,177	78,755	71,214	72,036
伊勢竹原	3,056	2,885	3,077	3,911	3,221
伊勢鎌倉	2,090	1,931	2,191	2,376	2,506
伊勢八知	4,703	3,156	3,112	3,162	1,883
比津	1,694	1,597	1,541	2,082	1,739
伊勢奥津	9,324	7,746	8,651	15,739	11,021
合計	143,978	132,147	147,253	152,806	145,981

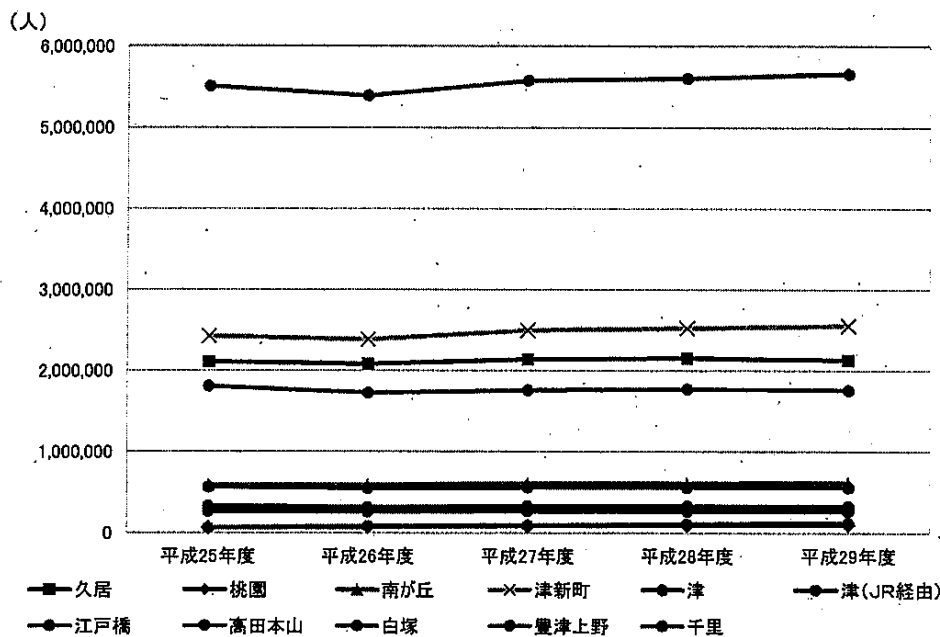
(出典:三重県統計書)

イ 近鉄

ア) 名古屋線

津市内には、近鉄名古屋線の駅が10駅（千里、豊津上野、白塚、高田本山、江戸橋、津、津新町、南が丘、久居、桃園）設けられています。

乗車人員が最も多いのは、全ての列車（一部特急列車を除く）が停車し、JR紀勢本線や伊勢鉄道と接続している津駅で、近年は増加傾向にあり、平成29年度は約580万人／年（JR経由を含む）となっています。その他では津新町駅約256万人／年、久居駅約210万人／年、江戸橋駅約176万人／年が多くなっています。



(出典：三重県統計書)

図17 近鉄名古屋線駅別乗車人員

表7 近鉄名古屋線駅別乗車人員

(単位：人)

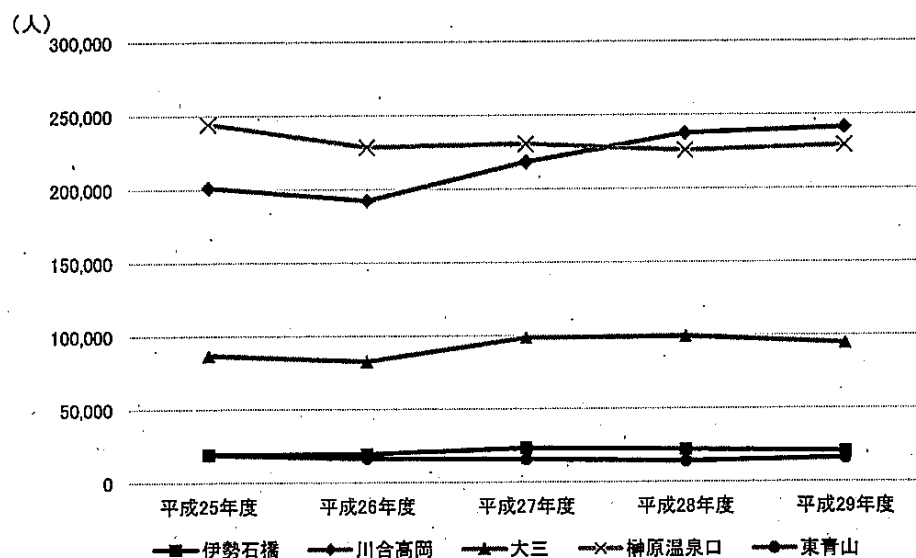
駅名	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
桃園	63,688	68,743	87,222	96,751	100,871
久居	2,112,103	2,084,665	2,140,202	2,158,067	2,135,410
南が丘	588,139	590,770	612,793	613,855	622,095
津新町	2,427,673	2,388,921	2,499,762	2,528,526	2,558,041
津	5,511,173	5,392,298	5,579,125	5,606,624	5,661,059
津(JR経由)	62,870	81,198	93,865	111,045	128,195
江戸橋	1,810,029	1,727,204	1,762,049	1,776,565	1,761,076
高田本山	305,877	315,198	327,622	332,637	328,542
白塚	331,604	315,531	331,682	327,089	326,880
豊津上野	264,456	259,636	270,129	267,632	267,896
千里	565,859	552,477	559,853	561,323	559,838
合計	14,043,471	13,776,641	14,264,304	14,380,114	14,449,903

(出典：三重県統計書)

1) 大阪線

津市内には、近鉄大阪線の駅が5駅（川合高岡、伊勢石橋、大三、榑原温泉口、東青山）設けられています。

平成25年度に乗車人員が最も多かったのは榑原温泉口駅で、約24万人／年でしたが、年々減少し、平成28年度には年々増加している川合高岡駅が最も多くなり、平成29年度には川合高岡駅の乗車人員が24万人／年を超えました。



(出典：三重県統計書)

図18 近鉄大阪線駅別乗車人員

表8 近鉄大阪線駅別乗車人員

(単位：人)

駅名	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
川合高岡	201,079	192,415	218,423	237,425	241,126
伊勢石橋	19,374	19,475	23,287	22,338	20,764
大三	86,898	82,800	98,688	99,328	94,567
榑原温泉口	244,160	228,770	230,664	225,937	229,166
東青山	18,904	16,543	15,861	14,223	16,185
合計	570,415	540,003	586,923	599,251	601,808

(出典：三重県統計書)

ウ 伊勢鉄道

津市内には、伊勢鉄道伊勢線の駅が4駅（伊勢上野、河芸、東一身田、津）設けられています。

乗車人員が最も多いのはJRや近鉄と接続する津駅で、平成25年度は70万人／年以上の利用がありましたが、平成26年度以降は減少傾向にあります。

平成25年度では、次いで河芸駅、伊勢上野駅、東一身田の順でしたが、伊勢上野駅は増加傾向、河芸駅は減少傾向にあり、平成29年度では伊勢上野駅、河芸駅、東一身田駅の順となっています。

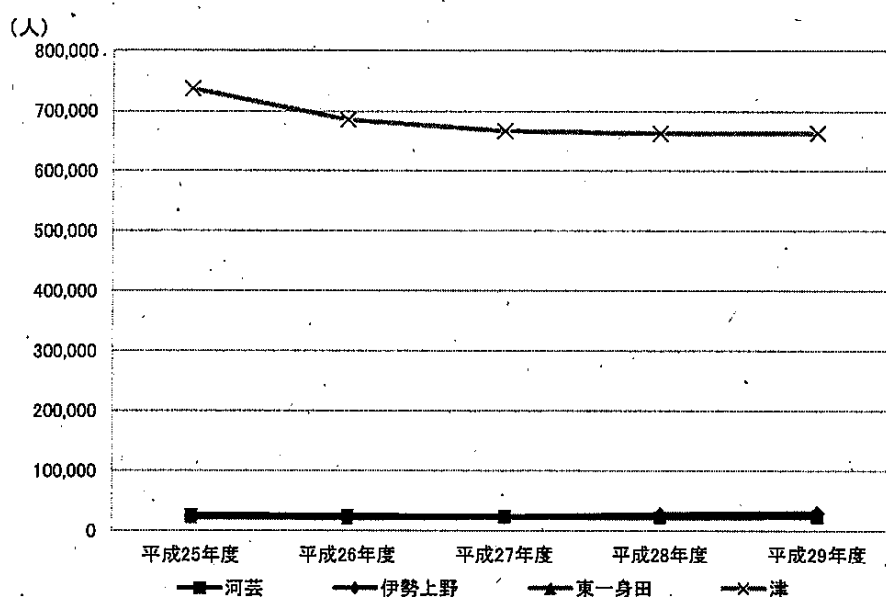


図19 伊勢鉄道駅別乗車人員

表9 伊勢鉄道駅別乗車人員

(単位: 人)

駅名	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
伊勢上野	23,535	24,675	23,846	28,270	30,370
河芸	26,962	25,980	24,895	22,572	23,570
東一身田	22,690	21,415	22,970	22,201	23,836
津	737,180	684,985	666,879	662,533	663,983
合計	810,367	757,055	738,590	735,576	741,759

(出典: 三重県統計書)

(4) 乗合バス

津市のバス交通には、民間事業者が運行する「高速路線バス」及び「一般路線バス」、津市が運営する「自主運行バス（廃止代替バス）」及び「津市コミュニティバス」、NPO 法人が運営する「ぐるっと・つーバス」並びに地域住民が主体となり運行する「地域住民運営主体型コミュニティ交通」があります。

なお、本計画では一般路線バスと自主運行バス（廃止代替バス）を「一般路線バス」、津市コミュニティバスとぐるっと・つーバスを「コミュニティバス等」として整理しています。

過去 10 年間の利用実態は以下のとおりで、一般路線バスの利用者は減少傾向にあり、コミュニティバス等の利用者は概ね横ばいで推移しています。

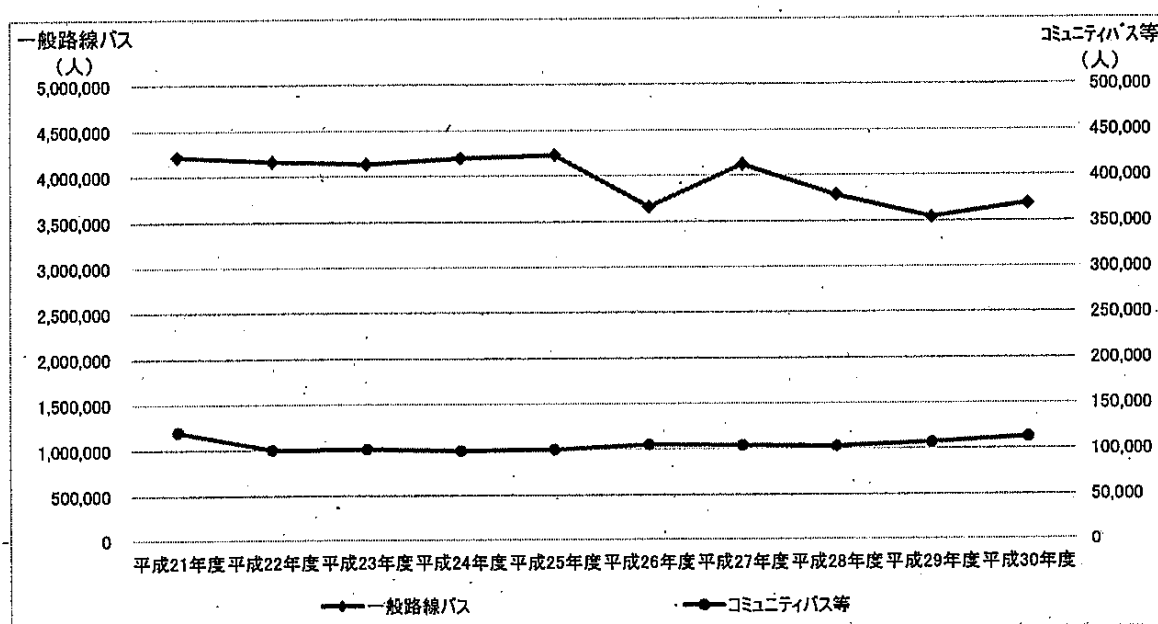


図20 津市内の乗合バスの利用者数

表10 津市内の乗合バスの利用者数

(単位: 人)					
	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
一般路線バス	4,216,886	4,166,972	4,135,117	4,198,529	4,229,541
コミュニティバス等	120,068	100,434	100,795	99,003	99,993

	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
一般路線バス	3,660,198	4,120,916	3,782,795	3,539,073	3,690,639
コミュニティバス等	105,221	104,126	103,100	106,958	112,951

※一般路線バスの全部及びコミュニティバス等の一部は推計値

(出典: 三重交通提供の乗降者数及び津市コミュニティバス乗降調査)

ア 高速路線バス

令和元年10月現在、津市を発着又は経由する高速路線バスは以下のとおりです。

表1-1 高速路線バス一覧

都市	昼夜別	民間事業者	備考
仙台市	夜行	青木バス	
さいたま市(大宮)、 東京23区(池袋、新宿)、 立川市、横浜市	夜行	三重交通 三交伊勢志摩交通 西武観光バス	
東京23区、横浜市	夜行	WILLER EXPRESS	
浦安市(東京ディズニーランド)、 東京23区(東京駅)、横浜市	夜行	オー・ティー・ビー	
東京23区(東京駅)、横浜市	夜行	青木バス	
金沢市、富山市	夜行	青木バス	
伊勢市、鳥羽市	昼行	三重交通	津エアポートライン と接続
京都市	昼行	三重交通 京阪バス	

イ 一般路線バス

令和元年10月現在、津市内を運行する一般路線バスは以下のとおりです。

表12 一般路線バス一覧

路線の名称	系統番号	運行区間	備考
神戸白塚線	06	泉ヶ丘団地～白塚駅	
波瀬線	11	三重中央医療センター・久居駅～室の口	
多気線	12	久居駅～竹原	自主運行バス
榊原（下村）線	15	津駅～下村～榊原車庫前、 榊原車庫前～榊原温泉口駅	榊原温泉口駅発着のみ自主運行バス
榊原（稲葉）線	16	津駅～上稲葉～榊原車庫前	
久居高茶屋線	21	久居駅東口～雲出鋼管町・香良洲公園	
国立病院線	22	久居駅～三重中央医療センター・久居高校	
津三雲線	31	津駅～天白(松阪市)	
香良洲線	32	イオン津・津駅～香良洲公園	
城山線	34	津駅～警察学校	
津なぎさまち線	35	津駅～空港アクセス港	
津太陽の街線	40	千里駅～太陽の街	
一身田大里線	51	サオリーナ前～三重病院	一部自主運行バス
棕本線	52	イオンモール津南・米津・津駅 ～サイエンスシティ・豊が丘・棕本	
三行線	53	三重会館・津駅～三行	自主運行バス
亀山棕本線	55	棕本～亀山駅前(亀山市)	自主運行バス
安濃（市場）線	65	津駅～市場	
安濃（立合）線	66	津駅・安濃総合庁舎前～立合	一部自主運行バス
津駅西団地循環線	71・81	津駅西口～西団地～津駅西口	
津西ハイタウン線	84・85	津駅西口～津西ハイタウン	
	86	津新町駅・津駅西口～津西ハイタウン	
看護大学夢が丘線	89	津駅西口～総合文化センター・夢が丘団地	
長野線	91	イオン津～平木	
泉ヶ丘片田団地線	93	大学病院・津新町駅～片田団地	
辰水線	95	津駅～殿舟団地～穴倉	
奥津線	31(伊賀)	敷津～名張駅前、奥津駅前～飯垣内・名張駅前	一部自主運行バス

※平日1日1往復以下の区間は記載の対象外

ウ 津市コミュニティバス

令和元年 10 月 1 日現在の津市コミュニティバスは、以下のとおりです。

表 13 津市コミュニティバス

分類	地域	ルート名称	運転状況
民間補完型	久居	稲葉ルート	週 2 日各 1 往復
		稲葉ふれあい会館ルート	週 1 日 1 往復
		榊原ルート	週 2 日各 1 往復
		桃園ルート	週 2 日各 1 往復
		野村ルート	週 2 日各 1 往復
福祉目的型	河芸	河芸循環北ルート	週 1 日 4 往復、週 2 日 2 往復
		河芸循環南ルート	週 1 日 4 往復、週 2 日 2 往復
	芸濃	芸濃循環明ルート	週 4 日各 2 往復
		芸濃循環安西ルート	週 4 日各 2 往復
		芸濃循環雲林院ルート	週 4 日各 2 往復
		芸濃循環河内ルート	週 4 日各 2 往復
生活基盤型	美里	長野・高宮ルート	週 5 日各 3 往復半
		辰水ルート	週 5 日各 3 往復半
福祉目的型	安濃	明合ルート	週 2 日各 2 往復
		安濃ルート	週 2 日各 2 往復
		草生ルート	週 2 日各 2 往復
		村主ルート	休止中
	一志	川合ルート	週 3 日各 4 往復
		高岡ルート	週 3 日各 4 往復
生活基盤型	白山	家城ルート	週 7 日 6 往復半
		城立・福田山ルート	週 7 日 9 往復半
		白山循環三ヶ野ルート	週 7 日各 4 運行
	美杉	川上ルート	週 7 日各 4 往復
		丹生俣ルート	週 7 日各 4 往復
		逢坂・飼坂ルート	週 5 日各 3 往復

民間補完型：民間バス路線がカバーしていない場所の補完（週 1～2 日運行）

福祉目的型：移動制約者の生活交通の確保（週 3～4 日運行）

生活基盤型：上記に加えて、小中高生の通学に利用（毎日もしくは全平日運行）

エ 地域住民運営主体型コミュニティ交通

令和元年10月1日現在、津市内で地域住民が主体となって運行しているコミュニティ交通は、以下のとおりです。

表14 住民主導型コミュニティ交通の概要

運行地区	運行内容	経緯
高松山団地（津地域）	乗合ワゴン	平成25年1月から3月まで実証運行、平成25年4月から本格運行開始
二俣地区（白山地域）	乗合タクシー	平成27年12月から平成28年2月まで実証運行、平成28年3月から本格運行開始
上佐田地区（白山地域）	乗合タクシー	平成27年12月から平成28年2月まで実証運行、平成28年3月から本格運行開始

(5) タクシー

津市及び松阪市（旧嬉野町、旧三雲町）で「津交通圏」を形成しており、令和元年10月1日現在、津市内には事業者が10者あります。

タクシーの稼働状況及び利用状況は、以下のとおりです。

表15 タクシーの稼働状況及び利用状況

	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
車両数(両)	232	230	224	223	192
実働車両数(日車)	55,835	53,500	52,604	50,293	46,761
利用者数(人)	1,252,915	1,188,611	1,148,055	1,130,234	1,048,997
総実車キロ(km)	3,325,422	3,288,153	3,189,161	3,156,182	2,999,817
営業収入(千円)	1,400,163	1,378,923	1,355,882	1,354,550	1,293,790

※) 津交通圏のうち、松阪市（旧嬉野町、旧三雲町）を除いた数値

(6) 航路（津エアポートライン）

津エアポートラインの平成30年度の乗船者数は289,387人で、近年は微増傾向にあります。

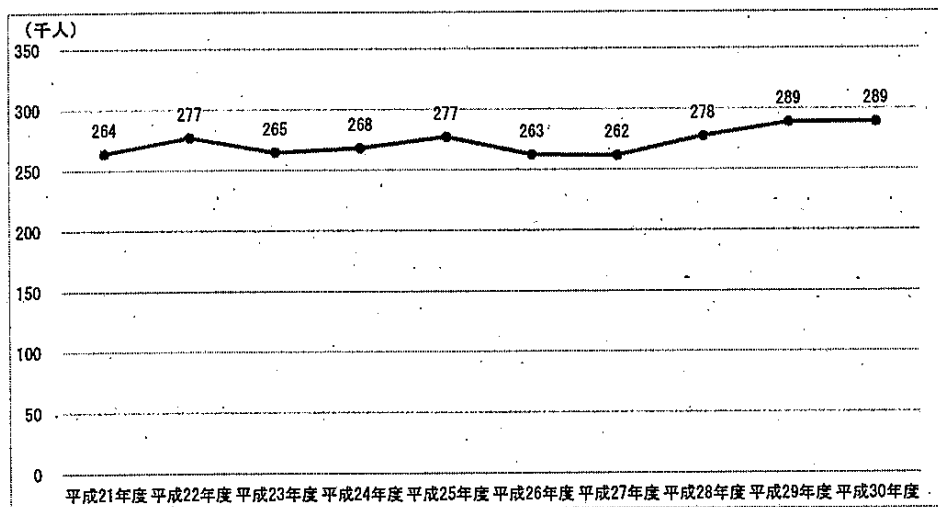


図21 津エアポートライン 年度別乗船者数

(7) 津市内の公共交通サービス提供範囲

津市内の公共交通サービスの提供範囲については、人口が集積している東部伊勢湾岸沿いでは広範囲に渡っている一方、西部の平野部や山間部では駅周辺のみ限定されています。

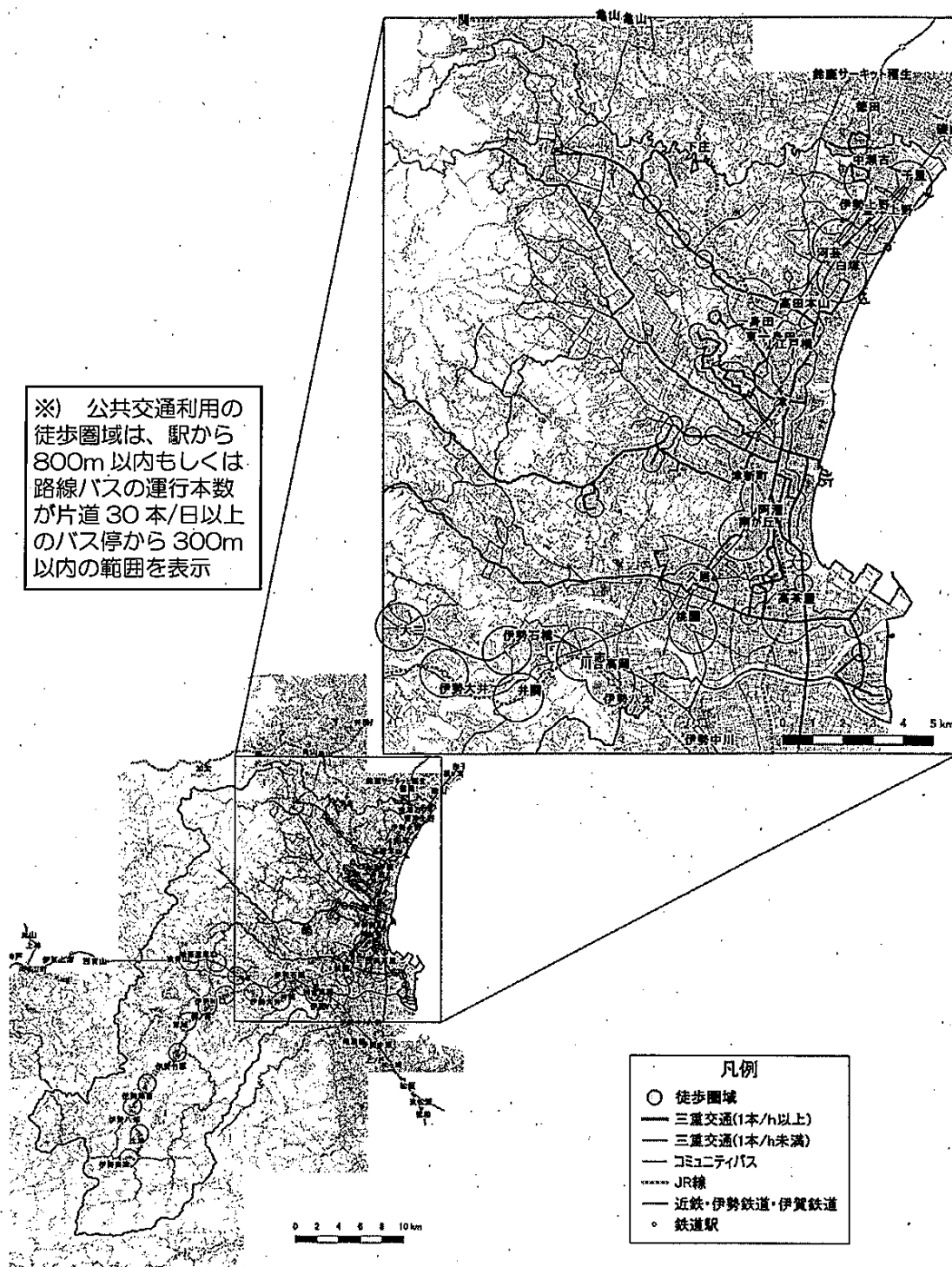


図22 津市内の公共交通のサービス水準

4. 観光入込客数

津市の観光入込客数は、以下のとおりです。

表16 観光入込客数

地域	施設等	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
津	津の海	200,250	221,260	196,810	213,570	205,362
	高田本山専修寺	364,600	364,600	364,600	364,600	296,000
	津偕楽公園春まつり	60,000	45,000	60,000	45,000	60,000
	津観音寺	225,000	230,000	235,000	235,000	235,000
	津花火大会	140,000	145,000	155,000	150,000	155,000
	津まつり	260,000	255,000	305,000	271,000	273,500
	結城神社	184,171	176,414	175,946	178,399	171,061
	県立美術館	64,294	59,752	106,507	194,589	146,706
	ビーチバレーin 御殿場		5,000	5,000	5,000	
	三重県総合博物館	320,311	241,131	247,215	254,801	209,157
	朝津味			432,937	494,064	490,219
久居	榊原温泉	319,390	324,153	320,210	315,313	293,133
	サマーフェスティンひさい	60,000	60,000	60,000	55,000	55,000
	久居まつり（春）	5,000	5,500	5,000	5,000	5,500
	久居まつり（秋）	39,500	39,800	35,800		38,500
河芸	道の駅「津かわげ」			890,443	778,560	758,700
安濃	あのを「光れ！しかけ花火」まつり	5,000	5,000	5,500		
	あのを温泉					51,882
香良洲	香良洲海岸				20,310	
一志	とことめの里一志	351,520	300,625	337,719	318,610	290,378
白山	猪の倉温泉	155,141	157,542	146,245	138,065	116,228
美杉	北畠神社	18,500		21,600	20,072	
	美杉リゾート	36,119	47,776	60,709	54,463	72,285
	君ヶ野ダム公園桜まつり	15,000	15,000	15,000		
	三多気桜まつり	20,000	20,000	23,000	17,000	
	みすぎ夏まつり	5,500	10,000	15,000	17,000	15,000
合計		2,849,296	2,728,553	4,220,241	4,145,416	3,938,611

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月の菓子博の影響が、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。

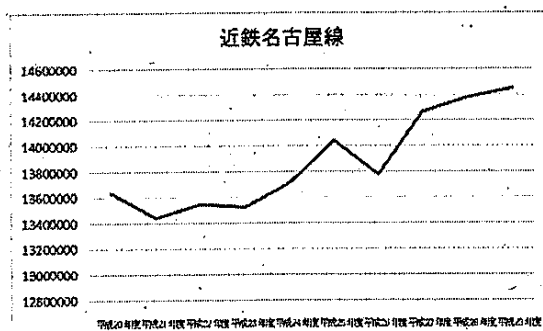


図 O-23 近鉄名古屋線の乗降者数

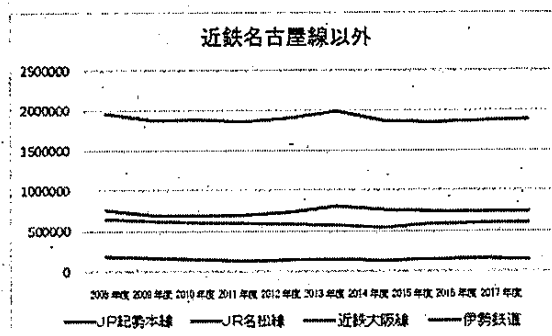


図 O-24 近鉄名古屋線以外の乗降者数

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。

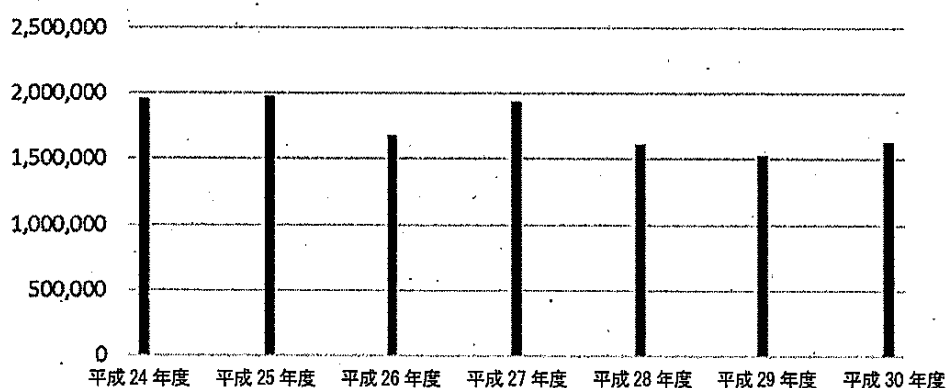


図 25. 三重交通路線の利用者数

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、結果には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かかわらず、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ない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）「亀山棕本線」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「こんなにあるんだ三重の鉄道展」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】 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、IC 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（J.R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帯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、ICT（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「セーフティバス」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】 セーフティバス、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

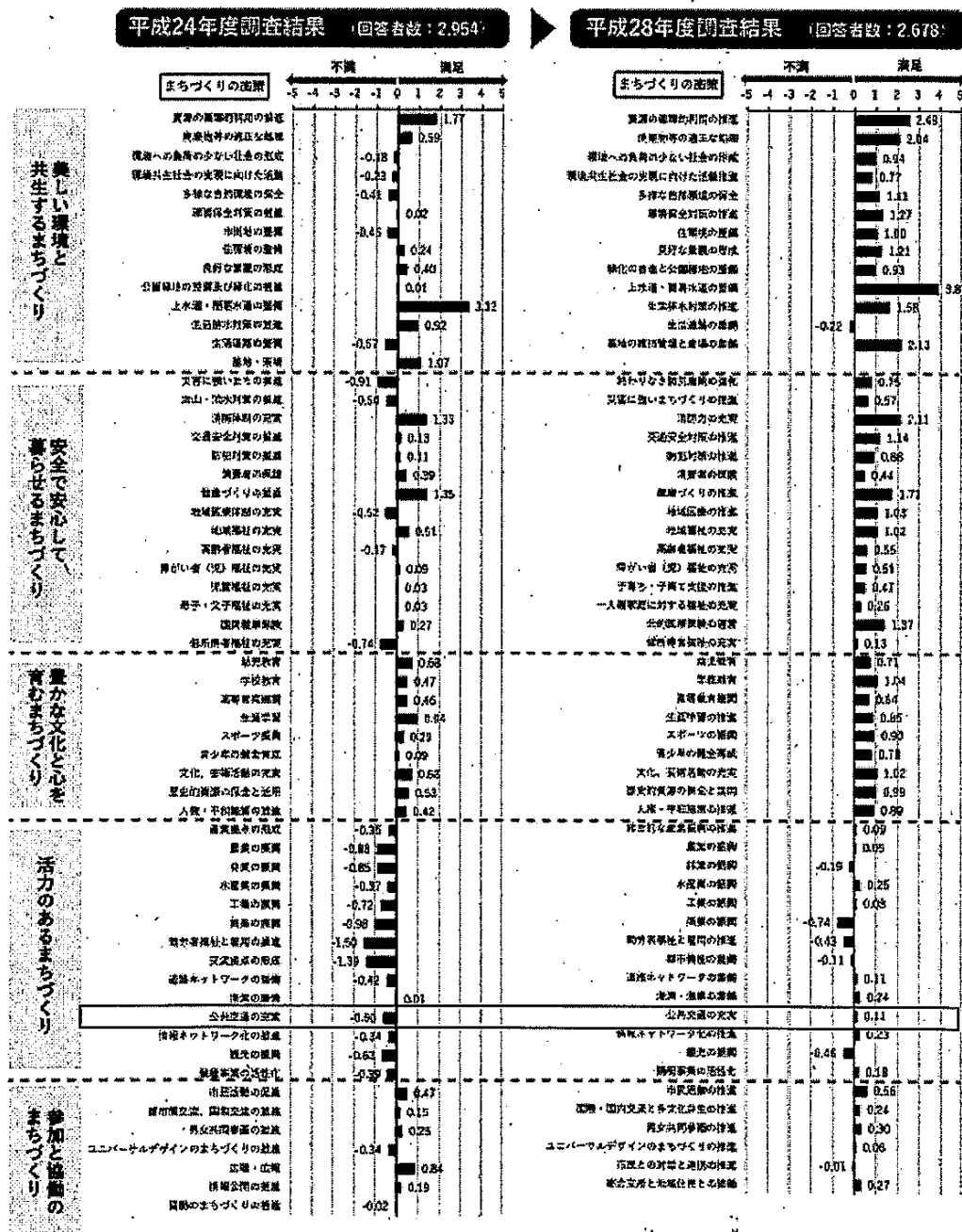
実施内容	バス交通ネットワークを構築するために、地域住民、運行事業者及び市が、地域が目指す交通体系のビジョンを共有し、常に情報交換を行いながらそれぞれの役割を適切に果たしていけるよう、「地域公共交通あり方検討会」で、地域住民が積極的に計画づくりに参画できる体制を整えていきます。
最終評価	〔成果〕 地域懇談会等においては公共交通に関する意見が多数出ている上、平成30年度に実施した公共交通アンケートにおいては回収率が7割を超えるなど、公共交通に関する市民の意識（関心）は高まっているものと思われる。 〔課題〕 人材育成については地道に続けていく必要があることから、勉強会の開催等についても検討してい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

6. アンケート結果

(1) 津市総合計画のための市民意識調査

ア 実施時期：平成28年7月～8月

イ 結果



※調査項目は、前回の調査から一部変わっているところがあります。
 ※表の数値は、満足度評価の回答の選択肢を「満足」、「やや満足」、「どちらともいえない」、「やや不満」、「不満」の5つとし、その結果を点数化したものです。

※満足度の点数は、以下の計算により算出しています。

$$\text{満足度} = \frac{「満足」 \times 10 + 「やや満足」 \times 5 + 「どちらともいえない」 \times 0 + 「やや不満」 \times (-5) + 「不満」 \times (-10)}{「無回答」を除いた回答数}$$

図2.6 津市総合計画策定のための市民意識調査における市政の満足度

(2) 乗合バス利用者を対象とした満足度調査

ア 実施時期：平成 29 年 7～8 月

イ 回答者数：546

ウ 結 果

(単位：%)

項目	満足度	割合	
① 既存のバスの運行ルート（経路、行き先等）	満足	28.4	59.3
	やや満足	31.0	
	やや不満足	18.5	29.3
	不満足	10.8	
② 既存のバスの運行本数	満足	11.5	34.1
	やや満足	22.5	
	やや不満足	28.8	57.1
	不満足	28.4	
③ 既存のバスの運行時間帯	満足	9.5	33.3
	やや満足	23.8	
	やや不満足	32.1	57.0
	不満足	24.9	
④ 既存のバスの所要時間、運行の定時性	満足	14.7	49.1
	やや満足	34.4	
	やや不満足	22.5	36.4
	不満足	13.9	
⑤ 既存のバスの運賃	満足	19.6	53.5
	やや満足	33.9	
	やや不満足	22.7	35.9
	不満足	13.2	
⑥ 既存のバスの停留所位置	満足	31.1	67.4
	やや満足	36.3	
	やや不満足	14.5	22.0
	不満足	7.5	
⑦ 既存のバスの停留所施設（屋根、ベンチ等）	満足	10.3	34.1
	やや満足	23.8	
	やや不満足	27.8	51.3
	不満足	23.4	

⑧ バスと他のバスとの乗り継ぎ	満足	7.5	24.4
	やや満足	16.8	
	やや不満足	15.8	31.3
	不満足	15.6	
⑨ 鉄道とバスの乗り継ぎ	満足	9.9	28.6
	やや満足	18.7	
	やや不満足	25.1	45.1
	不満足	20.0	
⑩ 運行時刻表、路線図等の分かりやすさ	満足	19.2	53.3
	やや満足	34.1	
	やや不満足	19.4	31.9
	不満足	12.5	
⑪ バスの乗り降りのしやすさ	満足	28.4	70.1
	やや満足	41.8	
	やや不満足	17.2	22.5
	不満足	5.3	
⑫ バスの乗り心地	満足	27.5	73.6
	やや満足	46.2	
	やや不満足	14.3	17.9
	不満足	3.7	
⑬ 車いす等での利用のしやすさ	満足	6.4	14.7
	やや満足	8.2	
	やや不満足	4.6	10.1
	不満足	5.5	
⑭ 運転手の接客態度や運転マナー	満足	34.6	76.0
	やや満足	41.4	
	やや不満足	10.8	16.7
	不満足	5.9	
⑮ 総合的なサービス内容	満足	16.5	59.7
	やや満足	43.2	
	やや不満足	20.0	27.8
	不満足	7.9	

(3) 60 歳以上の市民を対象とした移動実態調査

ア 実施時期：平成 31 年 2 月

イ 回答者数：2,197

ウ 結 果

ア) 食料品購入の外出頻度

週に 1～2 日が 45.8%と最も多く、次いで多いのは週に 3～4 日の 32.1%でした。

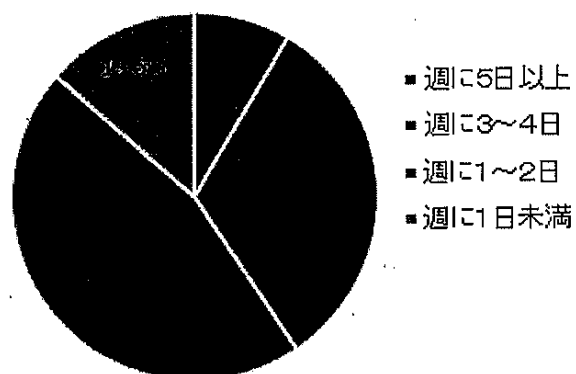


図27 食料品購入の外出頻度

イ) 通院の外出頻度

週に 1 日未満が 91.0%で、週に 1 日以上は 1 割未満でした。

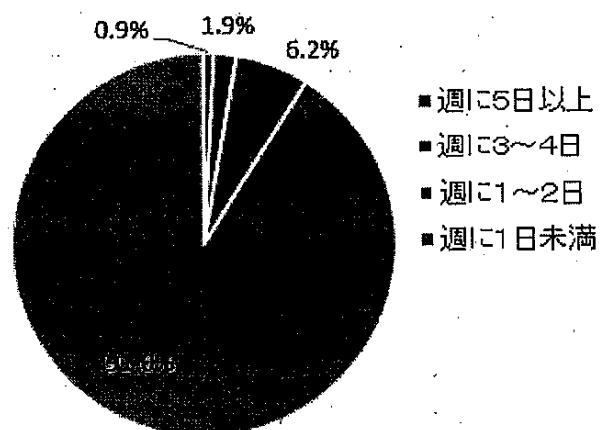


図28 通院の外出頻度

9) 食料品購入の外出先

食料品店の所在地																				
	津地域北部	津地域中央部	津地域西部	津地域南部	久居地域東部	久居地域西部	河芸地域	芸濃地域	美里地域	安濃地域	香良洲地域	一志地域	白山地域	美杉地域	伊賀市	亀山市	鈴鹿市	名張市	松阪市	その他
(%)																				
全体	8.1		5.5	3.6	2.9	5.6	10.1		5.3	0.5	6.3	12.5	3.2	0.1	0.4	0.2	1.5	0.9	0.1	
津地域北部	19.8		0.6				7.9		3.4							1.1	1.1			
一身田			3.6					3.6									3.6			
大里																				
栗真							5.7													
白塚																				
高野尾										11.5						3.8				
豊が丘										3.8						3.8	3.8			
津地域中央部	8.1			0.7	4.6	0.4	0.7	0.7		0.4										
育生																				
北立誠			4.2				4.2													
敬和																				
修成	4.0			4.0	4.0															
新町																				
西が丘			9.4					6.3		3.1										
藤水																				
南が丘				3.6																
南立誠	12.8					2.9	2.9													
養正	3.0																			
津地域西部	0.8				2.4	0.8		0.8		5.0										
安東	3.3							3.3		16.7										
片田			12.5			3.1														
神戸					13.8															
榎形					10.7					3.6										
津地域南部			1.6		18.8						3.1									
雲出			3.4							6.9										
高茶屋					25.7															
久居地域東部		5.6				2.1						1.4							1.4	
誠之																				
成美				3.7																
戸木																				
桃園											23.6								3.6	
立成																				
久居地域西部				1.5				1.5		1.5		7.5	3.0							
榎原											8.3	5.6								
栗葉					3.2			3.2		3.2										
河芸地域			3.4	0.9													3.4	1.7		0.9
上野			3.4																	3.4
黒田			3.6	8.1														3.1		3.4
千里ヶ丘																		3.3		
豊津			4.0															4.0		
芸濃地域			1.7	0.8	1.7											1.7				
明																				
安西			3.2														3.2			
雲林院																				
河内																				
椋本																				
美里地域	1.1		8.4			17.9		5.3		6.3										
高宮		8.3	11.1					2.8		5.6										
辰水	3.1		3.1			12.5		9.4		12.5										
長野			11.1					3.7												
安濃地域	3.3	5.7	8.9																0.8	
明合		3.0	3.0																	
安濃		6.1																		
草生			3.7																3.7	
村主		13.3						3.3												
香良洲地域		22.2																		
香良洲		22.2																		
一志地域		0.9		1.8		1.8													8.8	
大井						7.4														
川合				7.1	10.7															
高岡																			3.2	
波瀬		3.7											7.4						7.4	
白山地域		1.2		0.6		1.8		1.2				4.8			1.2			0.6	0.6	
家城				4.3	4.3															
大三													3.0						3.0	
川口		4.3						4.3					6.7			4.3				
元取													3.7						3.7	
八ツ山					3.3			3.3												
倭																				
美杉地域		1.0			7.7	0.5		0.5				9.2						12.6	0.5	
伊勢地					12.1			3.0												
下之川					6.3	3.1								6.3					3.1	
多気					8.7								17.4							
竹原		2.6											5.1							
太郎生					3.6								3.6							
八知		3.6				10.7							3.6							
八幡					4.2								16.7							

回答者の居住地

I) 通院の外出先

医療機関の所在地域																					
	津地域北部	津地域中央部	津地域西部	津地域南部	久居地域東部	久居地域西部	河芸地域	芸濃地域	美里地域	安濃地域	香良洲地域	一志地域	白山地域	美杉地域	伊賀市	亀山市	鈴鹿市	名張市	松阪市	その他	
(%)																					
全体	9.7		2.7	1.8		3.1	4.1	3.9	2.5	3.8	0.4	4.5	1.1	1.7	0.2	0.1	1.4	1.3	2.7	0.8	
津地域北部		0.6			0.6		1.3	1.2		1.2							0.6		1.2		
身田					4.0		4.0												3.1		
大里								3.6		3.1									3.6		
栗真		3.6						3.6													
白塚								3.8													
高野尾								4.3		4.6							4.3				
豊が丘								3.2													
津地域中央部	4.2		2.3	1.5			0.8					0.4	0.4				0.8		0.8	0.8	
育生	3.7						3.7												3.7		
北立誠																	3.7				
数和																	4.8				
修成				3.2																	
新町					4.2															4.2	
西が丘							4.2														
藤水																					
南が丘		4.3																			
南立誠											2.9								2.9		
兼正																					
津地域西部	4.3			0.9	8.6					3.4											
安東	10.0				3.3					3.3											
片田	3.2																				
神戸				3.6	3.6																
橋形	3.7				7.4					1.7											
津地域南部					14.0						2.0								2.0		
露出					17.9					3.6									3.6		
高茶屋					9.1																
久居地域東部						2.3						0.8							3.1	0.8	
誠之		4.0																			
成美						4.0															
戸木						7.7						3.8							3.7	3.7	
桃園																			3.7		
立成																					
久居地域西部	1.6	4.8							9.7												
柳原	2.9	2.9							8.6												
栗葉		7.4							1.1												
河芸地域	8.0		0.9						0.9								0.9	14.3		0.9	
上野	7.1		3.6						3.6								3.6	7.1			
黒田	6.7																	6.7			
千里ヶ丘		12.9																		3.2	
豊津	8.7																				
芸濃地域		15.5							0.9	2.7						0.9	0.9	3.6		0.9	
明		1.8																			
安西	10.0									6.5						3.2		3.2			
養林院									4.8									4.8			
河内																		7.1		7.1	
椋本		7.4								3.7								3.7			
美里地域	3.5		10.6		10.6	5.9				3.5									1.2	1.2	
高宮	3.7	11.1	7.4							3.7											
辰水	7.1		7.1		3.6	7.1				7.1											
長野			16.7		6.7	10.0													3.3	3.3	
安濃地域	10.1		3.7		2.8	0.9		3.7					0.9						0.9		
明合	10.7				7.1	3.6		3.6													
安濃	20.7		10.3					6.9													
草生	3.6				3.6			3.6											3.6		
村主	4.2		4.2											4.2							
香良洲地域			14.3	14.3																	
香良洲			14.3	14.3																	
一志地域		7.0		0.9		0.9								2.6					13.2	0.9	
大井		6.7												6.7					6.7		
川合		12.5		4.2		12.5															
高岡		5.9				2.9								2.9					1.8		
波瀬		3.8																	3.8	3.8	
白山地域	0.6	3.6				9.1		0.6					4.8			1.2			3.6	0.6	
家城						4.3						8.7							4.3		
大三		3.0				15.2						12.1				3.0			3.0		
川口						4.0						8.0							4.0		
元取	4.2															4.2			4.2	4.2	
八ツ山		3.1				9.4		3.1											3.1		
倭		14.3				7.1													3.6		
美杉地域		4.2			9.4	2.1						4.7						11.5	4.2	1.0	
伊勢地		9.7				9.4						6.5							3.2	3.2	
下之川		3.2				9.7															
多気		9.1				9.6												4.5	4.5		
多気						9.4	9.4												9.4		
竹原						3.8								3.8	3.8				3.8		
太郎生																					
八知		4.2										4.2		4.2							
八幡		3.8				3.8						7.7							7.7		

回答者の居住地

7.令和元年度 津市地域公共交通活性化協議会委員名簿

(敬称略、会長・副会長以外は五十音順)

	氏名	役職名	団体名等
1	伊豆原 浩二	会長	特定非営利活動法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク 理事長
2	生川 介彦	副会長	津市自治会連合会 会長
3	蓑田 博之	副会長	津市都市計画部 部長
4	天野 圭子	委員	三重県地域連携部交通政策課 課長
5	伊藤 好幸	//	公募委員
6	今井 和美	//	公募委員
7	内山 宜哉	//	三重交通株式会社中勢営業所 所長
8	大谷 英生	//	三重県津建設事務所総務・管理室管理課 課長
9	岡崎 新	//	三重県津警察署 交通官
10	小島 誠伺	//	公募委員
11	鈴木 博行	//	国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官
12	竹田 治	//	地域公共交通コーディネーター
13	谷口 直二	//	三重県津南警察署交通課 課長
14	中平 恭之	//	近畿大学工業高等専門学校総合システム工学科 准教授
15	西川 明正	//	社会福祉法人津市社会福祉協議会 副会長
16	濱地 秀幸	//	津市建設部建設政策課 課長
17	松本 幸正	//	名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科 教授
18	宮崎 清	//	公募委員
19	村田 和久	//	三重交通労働組合中勢支部 支部長
20	村田 友和	//	一般社団法人三重県タクシー協会 津支部長

8.令和元年度 津市地域公共交通活性化協議会分科会構成員名簿

(1) 分科会A（評価テーマ：公共交通ネットワークの構築）

（敬称略、分科会長以外は五十音順）

	氏名	団体名等
1	伊豆原 浩二 （分科会長）	特定非営利活動法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク 理事長
2	天野 圭子	三重県地域連携部交通政策課 課長
3	生川 介彦	津市自治会連合会 会長
4	伊藤 好幸	公募委員
5	内山 宜哉	三重交通株式会社中勢営業所 所長
6	大谷 英生	三重県津建設事務所総務・管理室管理課 課長
7	谷口 直二	三重県津南警察署交通課 課長

(2) 分科会B（評価テーマ：公共交通の利用促進）

（敬称略、分科会長以外は五十音順）

	氏名	団体名等
1	松本 幸正 （分科会長）	名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科 教授
2	今井 和美	公募委員
3	西川 明正	社会福祉法人津市社会福祉協議会 副会長
4	養田 博之	津市都市計画部 部長
5	宮崎 清	公募委員
6	村田 和久	三重交通労働組合中勢支部 支部長

(3) 分科会C（評価テーマ：地域住民との協働）

（敬称略、分科会長以外は五十音順）

	氏名	団体名等
1	中平 恭之 （分科会長）	近畿大学工業高等専門学校総合システム工学科 准教授
2	岡崎 新	三重県津警察署 交通官
3	小島 誠伺	公募委員
4	鈴木 博行	国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官
5	竹田 治	地域公共交通コーディネーター
6	濱地 秀幸	津市建設部建設政策課 課長
7	村田 友和	一般社団法人三重県タクシー協会 津支部長

9. 津市地域公共交通活性化協議会の開催経過

開催日時	名称	主な内容
平成30年8月22日	平成30年度 第2回協議会	記載事項、スケジュールの確認
平成31年1月11日	平成30年度 第3回協議会	地域公共交通アンケートの内容確認
平成31年3月26日	平成30年度 第4回協議会	(第1次)津市地域公共交通網形成計画の評価方法の確認
令和元年5月14日	令和元年度 第1回協議会	地域公共交通アンケート結果の報告
	令和元年度 第1回分科会	(第1次)津市地域公共交通網形成計画における事業の評価
令和元年7月17日	令和元年度 第2回協議会	乗合バスの利用状況の確認
	令和元年度 第2回分科会	(第1次)津市地域公共交通網形成計画における事業評価からの課題整理
令和元年8月20日	令和元年度 第3回協議会	地域公共交通網の考え方(各交通機関の役割分担)の検討
令和元年10月7日	令和元年度 第4回協議会	課題、基本的な方針の検討
令和元年10月15日	令和元年度 第5回協議会	目標、事業の検討
令和元年11月13日	令和元年度 第6回協議会	計画案の作成
令和元年12月24日	令和元年度 第7回協議会	計画案の確定
令和2年	令和元年度 第8回協議会	

10. パブリックコメントの実施

募集期間	意見の件数	結果公表日
令和2年1月31日～3月2日		