

第1章 本計画策定の背景

少子高齢化・人口減少が急速に進展する社会において、地域の活性化や地域経済の持続的発展を実現するためには、コンパクトなまちづくりとともに、拠点同士や拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通網の充実が必要不可欠です。

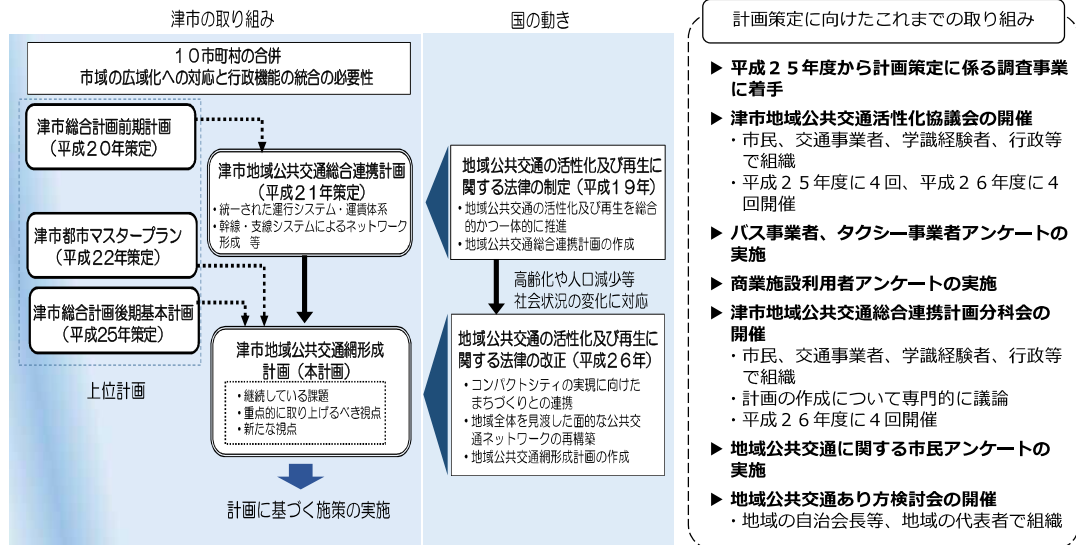
本市では、平成21年12月に「津市地域公共交通総合連携計画」を策定し、合併前の旧市町村で独自に実施していたバス事業を平成22年4月から津市コミュニティバスとして再編し、平成25年4月に本格運行へ移行しました。

次のステップとして、平成25年度から新たな連携計画策定のための調査事業に着手していましたが、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、同法に基づき、津市における新たな計画を「津市地域公共交通網形成計画」として策定することとなりました。

○本計画の位置付け

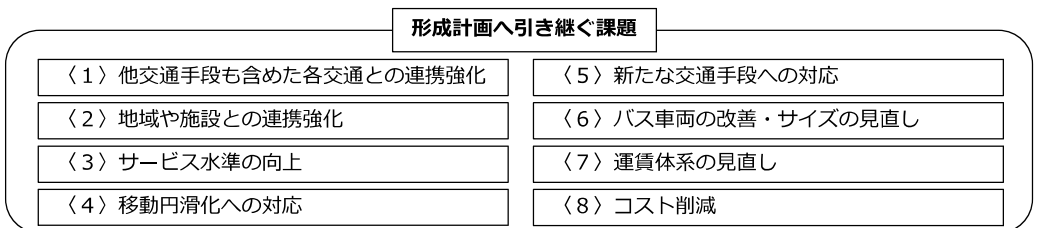
- ▶ 本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づき、平成21年に策定された「津市地域公共交通総合連携計画」を、平成26年11月施行の改正法に基づき改定したものです。
- ▶ 本計画は、平成25年策定の「津市総合計画後期基本計画」、平成22年策定の「津市都市マスタープラン」を上位計画とします。

津市地域公共交通網形成計画は、基本的な考え方については、「津市地域公共交通総合連携計画」を踏襲しますが、まちづくり、観光振興等との一体性の確保や、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成及び住民の協力を含む関係者の連携などを重要視することとともに、連携計画をステップアップし、市域全体を展望した、より効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。



第2章 津市地域公共交通総合連携計画の実施状況

連携計画の検討課題と施策の実施状況の点検を行い、加えて平成26年度に実施した市民アンケートの結果も踏まえ、形成計画へ引き継ぐ課題の整理を行いました。



第3章 津市地域公共交通網形成計画の基本的な事項

上位計画・法改正を踏まえた新たな視点より重点的に取り上げるべき視点

- まちづくりや観光振興と公共交通の連携
- 高齢者の生きがい対策や子育て中の人・免許のない子どもたちにも配慮した公共交通

形成計画へ引き継ぐ課題

※第2章で整理

本計画の将来像

「楽しく便利に生活するために公共交通が利用できるまち」

本計画の基本理念

「一体感のあるまちづくりを支え、誰もが移動できる公共交通体系の実現」(連携計画より継承)

将来像、基本理念より、基本方針と目標を定め、施策を実施します。

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ネットワークの構築	基本方針3	公共交通サービスをサポートし、利用促進につながる交通体系の実現
目標1-1	広域での移動を確保する	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幹線の整備と運行 ②乗継設定と待合環境の整備 ③隣接自治体との連携 ④鉄道の利便性の向上のための要請と利用促進	施策	①広報誌による意識啓発・利用促進PR ②わかりやすい路線・時刻表情報の提供 ③モビリティマネジメントの実施 ④利用促進イベントの実施
目標1-2	日常生活における地域移動を確保する	目標3-2	高齢者の外出意欲の増進
施策	①三重交通バス路線の整備と運行 ②津市自主運行バス(廃止代替バス)の見直しへの着手 ③津市コミュニティバスの整備と運行	施策	①高齢者に特化した割引制度や設備等の検討
目標1-3	観光振興との連携による交流人口の拡大	基本方針4	持続可能な交通サービスが提供できる交通体系の実現とPDCAサイクルの確立
施策	①公共交通を利用した観光振興への取組 ②海上アクセス利用促進事業 ③JR名松線利活用事業	目標4-1	市民や関係者が目標の共有を図る
基本方針2	地域の特性に応じた利便性の高いコミュニティ交通の実現	施策	①PDCAサイクル確立のための基準づくり ②中間年度・最終年度における評価指標の達成度評価(二重調査) ③改善案の策定と路線の運行体系の見直し
目標2-1	交通不便地における移動手段を確保する	基本方針5	市民、交通事業者、行政の協働による仕組みづくり
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	目標5-1	交通を担う人材を確保し育てる
目標2-2	地域を越えた移動手段を確保する	施策	①地域公共交通あり方検討会の開催
施策	①津市コミュニティバスの整備と運行(再掲) ②乗継環境の整備		

○計画対象区域：津市全域

○計画期間：平成27年4月～平成32年3月(平成29年度に中間見直しを行います。)

資料

本市の概況、平成26年度実施の市民アンケートの結果などを資料編として記載します。

今後のスケジュール

- ▶ パブリックコメントの募集・・・・・・2月中旬～3月中旬
- ▶ 津市地域公共交通活性化協議会の開催・・・・・・3月中旬
- ▶ 計画策定・・・・・・3月末

津市地域公共交通網形成計画（案）

平成 27 年 月 日

三重県津市

～ 目 次 ～

第1章 本計画策定の背景	1
第1 本計画の位置付け	3
第2 改定の元となる連携計画及び上位計画の概要	4
1 連携計画の概要	4
2 津市総合計画	7
3 津市都市マスタープラン	8
第2章 津市地域公共交通総合連携計画の実施状況	11
第1 連携計画の実施状況の検証	11
1 津市地域公共交通総合連携計画における課題	11
2 津市地域公共交通総合連携計画に基づき実施した施策	12
3 津市地域公共交通総合連携計画での検討課題と施策の点検結果	17
4 平成24年度事業評価からの課題	19
5 津市地域公共交通網形成計画へ引き継ぐ課題	20
6 課題の整理	22
第3章 津市地域公共交通網形成計画の基本的な事項	24
第1 津市が目指すまちづくりと公共交通の姿	24
1 計画が目指す将来像	24
2 公共交通の果たす役割	25
3 上位計画の策定による基本方針の見直し	25
4 津市の持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本方針	26
5 連携計画における地域公共交通ネットワークの継承	28
第2 計画の対象区域	32
第3 計画期間	32
第4 地域公共交通網形成計画の目標	33
第5 目標を達成するために行う事業・施策及びその実施主体に関する事項	38
1 事業・施策の概要	38
2 各事業・施策の概要、実施主体、実施年度	40
第6 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項	56
1 公共交通の計画推進体制について	56
2 推進プロセス	57
3 計画期間中の見直しプロセス	58

資 料	60
1. 本市の状況の整理	61
1-1 本市の概況	61
(1) 位置	61
(2) 人口	61
(3) 年齢構成	62
(4) 道路網	63
(5) 自動車保有状況	64
(6) 各種施設分布状況	65
1-2 本市の公共交通網の実態	67
(1) 鉄道の実態	67
(2) バスの実態	73
(3) NPOや地域住民が運営主体となって取り組んでいるコミュニティ交通事業の実態	86
(4) タクシーの実態	88
(5) 海上アクセス（津エアポートライン）の実態	89
2. 市民アンケート	90
2-1 調査の概要	90
(1) 調査の概要	90
(2) 配布・回収状況	90
2-2 調査結果の概要	91
(1) 回答者の属性	91
(2) 回答状況	92
2-3 その他調査	110
(1) 商業施設利用者アンケート調査	110
(2) バス事業者アンケートからの意見及び指摘事項	116
(3) タクシー事業者アンケートからの意見及び指摘事項	116
(4) コミュニティバス利用状況調査	117
用語集	120

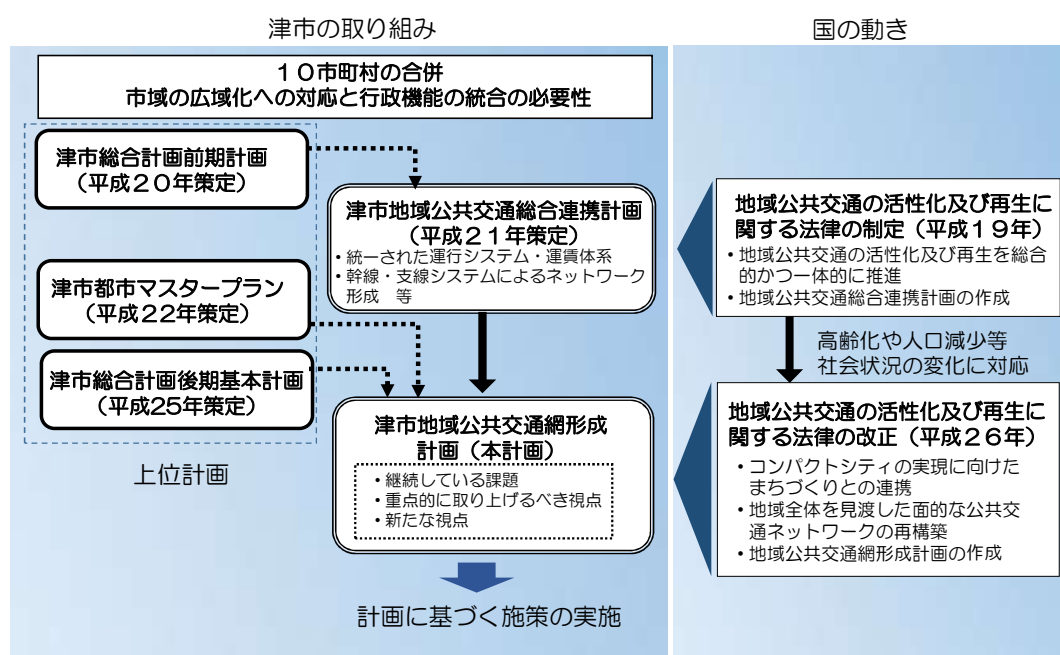
第1章 本計画策定の背景

少子高齢化・人口減少が急速に進展する社会において、地域の活性化や地域経済の持続的発展を実現するためには、コンパクトなまちづくりとともに、拠点同士や拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通網の充実が必要不可欠です。

本市は、平成18年に10の市町村が合併して誕生しました。旧市町村はそれぞれが独自のコミュニティバスや福祉バス等のバス関連事業を実施していましたが、運行方式や運賃体系に統一性はなく、民間バス路線や鉄道等との連携も十分ではありませんでした。そのため、効率的で利便性の高い公共交通網の再構築を目指し、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（以下連携計画）」を策定しました。そして、連携計画に従い、旧市町村で独自に実施していたバス関連事業は平成22年4月から津市コミュニティバスとして再編し、3年間の実証運行期間と平成24年3月に実施した事業評価を経て、平成25年4月に本格運行へ移行しました。

次のステップとして、平成25年度から、新たな連携計画策定のための調査事業に着手していましたが、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、同法に基づき作成する計画の名称が、「地域公共交通網形成計画」に改正されたことから、津市における新たな計画を「津市地域公共交通網形成計画（以下形成計画）」として策定することになりました。

形成計画では、基本的な考え方については、連携計画を踏襲しますが、連携計画実施期間中に策定された「津市都市マスタープラン」と計画期間満了後に策定された「津市総合計画後期基本計画」での考え方や施策を取り入れ、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保や、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成及び住民の協力を含む関係者の連携などを重要視するとともに、連携計画をステップアップし、市域全体を展望した、より効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築する新たな「津市地域公共交通網形成計画」として改定します。



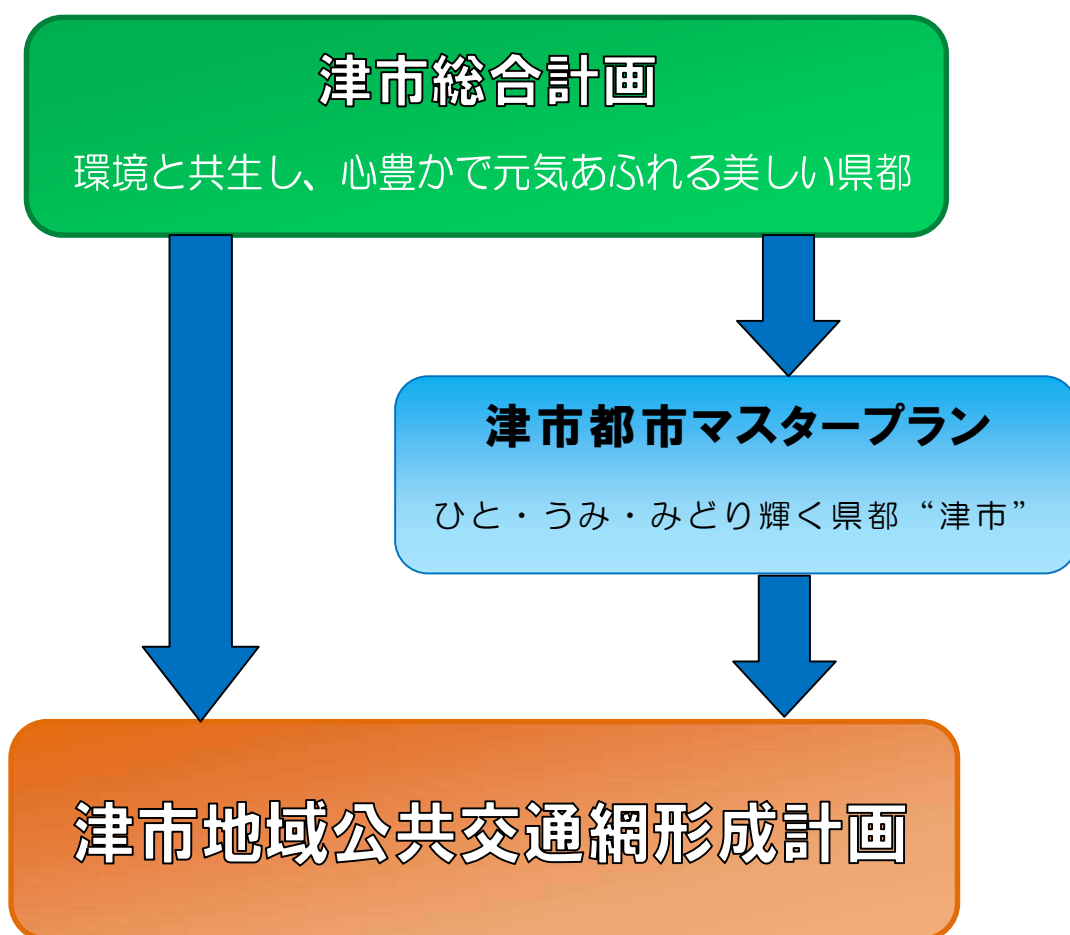
本計画の構成

本計画は、平成 21 年 12 月に策定された連携計画を、改正された法律に則して改定するものであり、構成は次のとおりとします。

項目	内容	趣旨
1. 計画策定の背景	・ 本計画の位置付け ・ 改定の元となる連携計画及び上位計画の概要	本計画の位置付け及び元になる計画・関連計画の内容を提示します。
2. 連携計画の実施状況と評価	・ 連携計画の実施状況 ・ 現状の評価 ・ 課題の整理	連携計画に基づいて実施した施策の内容と現状の評価を明らかにした上で、継続する課題を整理します。
3. 津市地域公共交通網形成計画の基本的な事項	・ 形成計画の基本方針 ・ 計画の対象区域 ・ 計画の目標 ・ 事業・施策及びその実施主体に関する事項 ・ 達成状況の評価に関する事項	法律に基づき、形成計画の内容を示します。
4. 資料	・ 本市の状況の整理 ・ アンケート調査 ・ 用語集	参考となる資料を添付します。

第1 本計画の位置付け

本計画は、冒頭で述べた通り、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づき平成21年12月に策定された「津市地域公共交通総合連携計画」を、平成26年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、改定したものです。また、本計画は、平成20年3月に策定され、津市の最上位計画である「津市総合計画」と、平成22年に策定され、津市のまちづくりの具体的な方針を示した「津市都市マスタープラン」を上位計画とします。



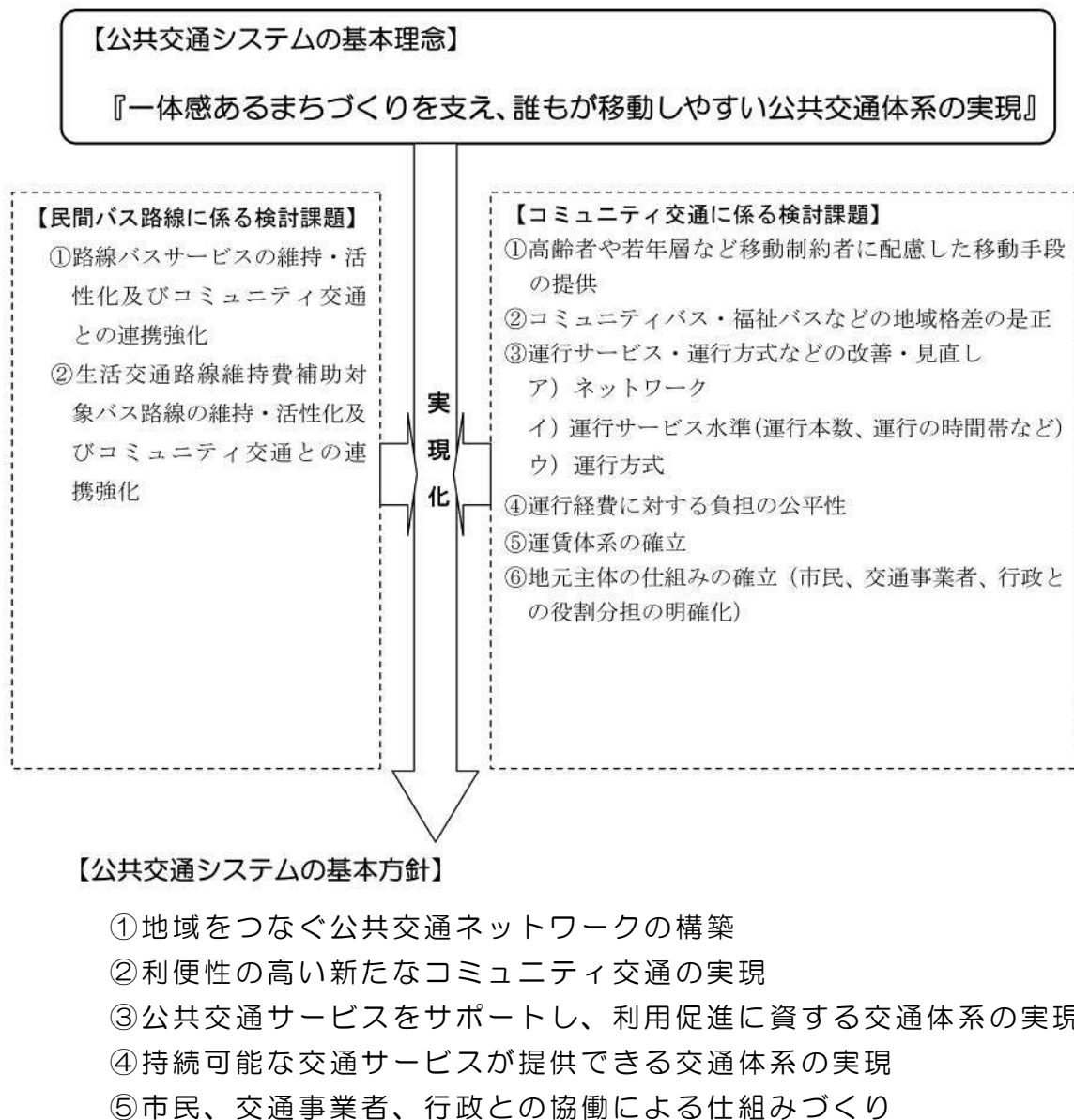
本計画の位置付け

第2 改定の元となる連携計画及び上位計画の概要

1 連携計画の概要

(1) 連携計画の基本理念と基本方針

連携計画では、基本理念を「一体感のあるまちづくりを支え、誰もが移動しやすい公共交通体系の実現」とし、民間バス路線に係る2つの検討課題及びコミュニティ交通に係る6つの検討課題から、5つの基本方針を設定しています。



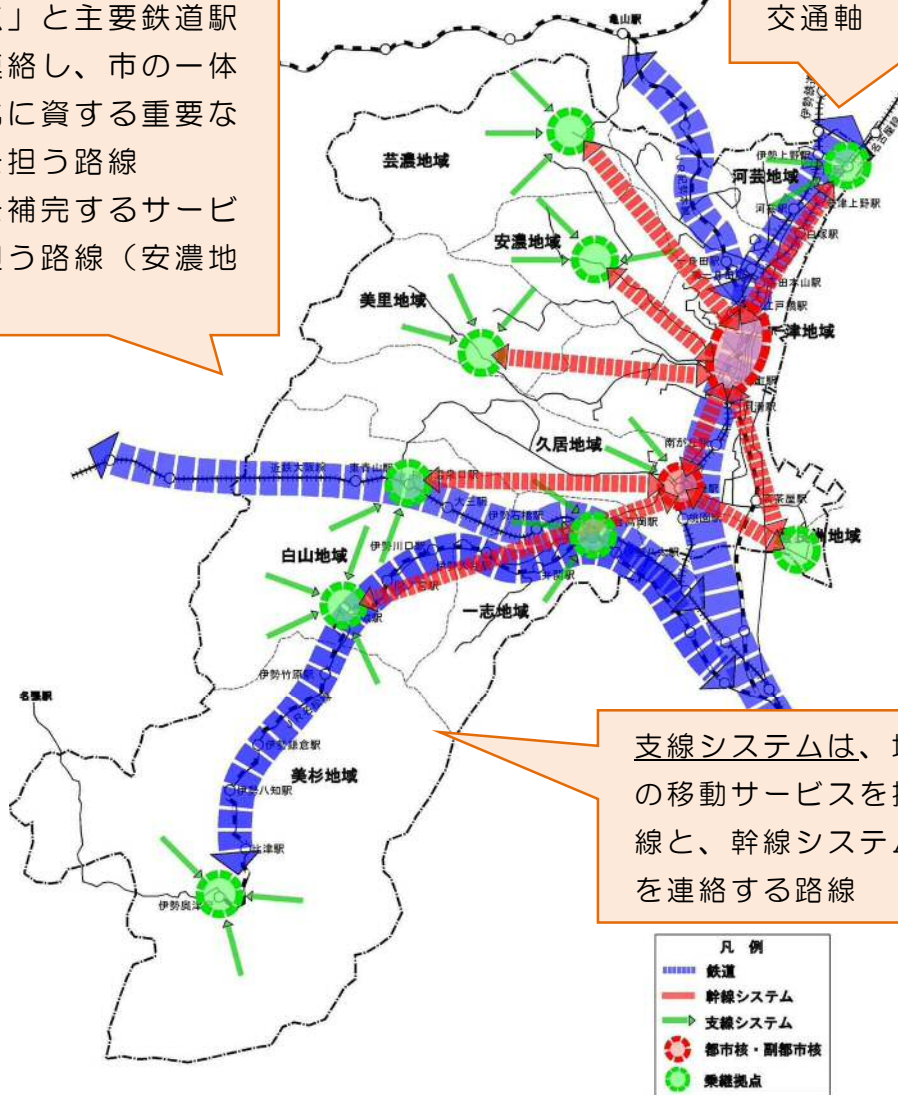
(2) 連携計画のネットワーク形成の方向性

基本理念・基本方針に基づき、ネットワーク形成について、次のような方向性を設定しています。

- ・ 事業の効率性、運行サービス及び採算性などの観点から、公共施設、総合支所、鉄道駅などを「乗継拠点」として位置付け、ネットワークの骨格を形成する。
- ・ 地域と地域との連携強化による一体感の醸成と、市民生活の向上を図っていくため、鉄道、幹線システム、支線システムの3段階に機能分類することによって、階層的なネットワークの形成を目指す。
- ・ 一体感のあるまちづくりを支える公共交通ネットワークを形成するため、以下に掲げる方向性を目指すように再編する。

幹線システムは、市内の骨格路線として「乗継拠点」と主要鉄道駅まで連絡し、市の一体性強化に資する重要な機能を担う路線
鉄道を補完するサービスを担う路線（安濃地域等）

鉄道は市内外、市内を連絡するメインの公共交通軸



支線システムは、地域内の移動サービスを担う路線と、幹線システムまでを連絡する路線

(3) 連携計画の推進体制について

計画の推進体制については、有識者、市民・利用者代表、行政等で組織される津市地域公共交通活性化協議会を中心に、地域懇談会を活用し、地域の声を取り入れることとしています。

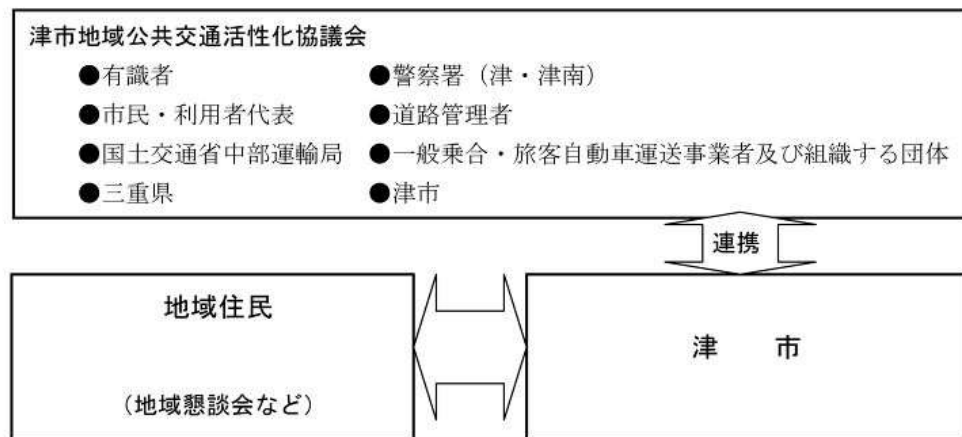
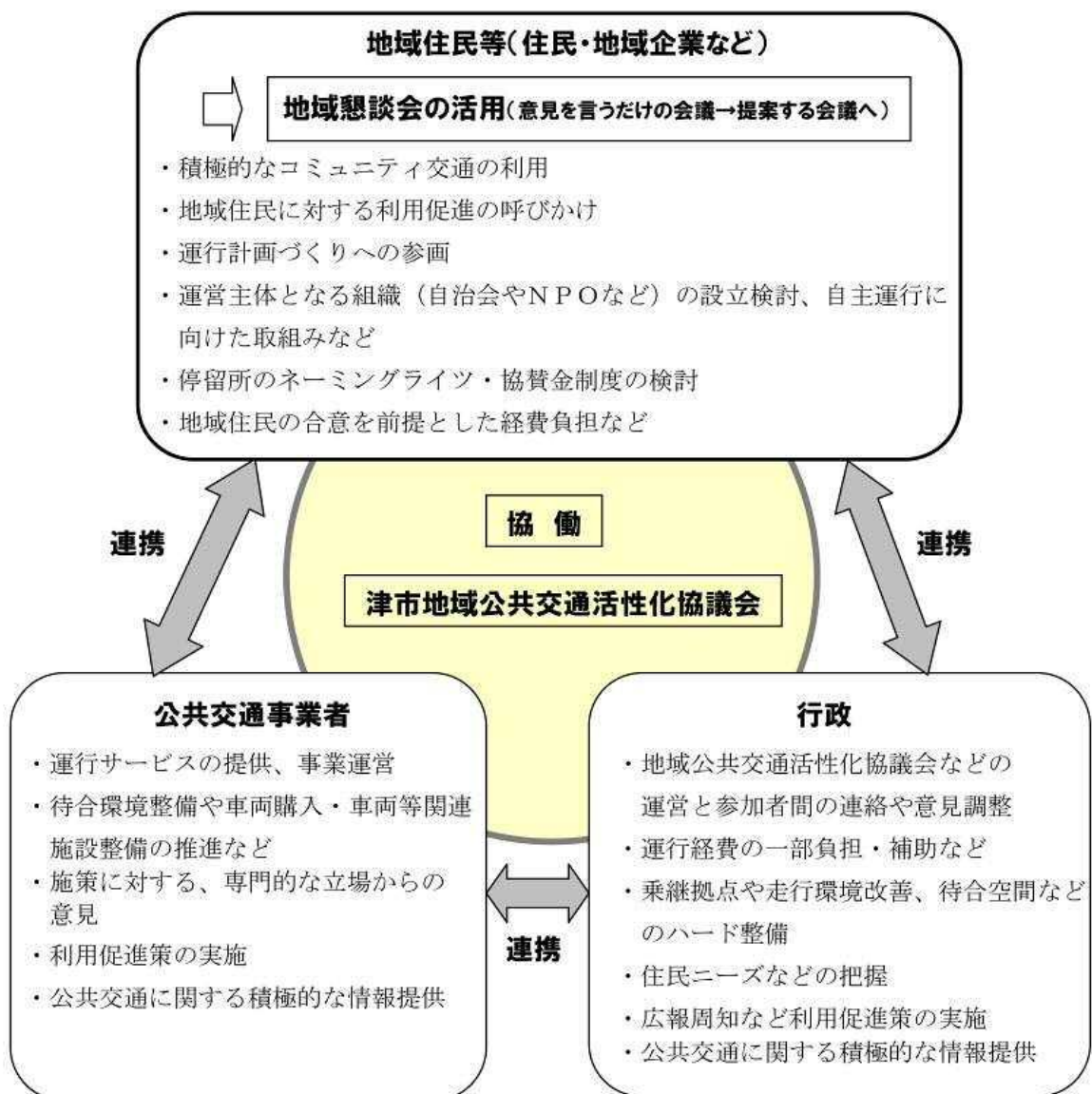


図7-1 市民・交通事業者・行政との仕組みづくりイメージ



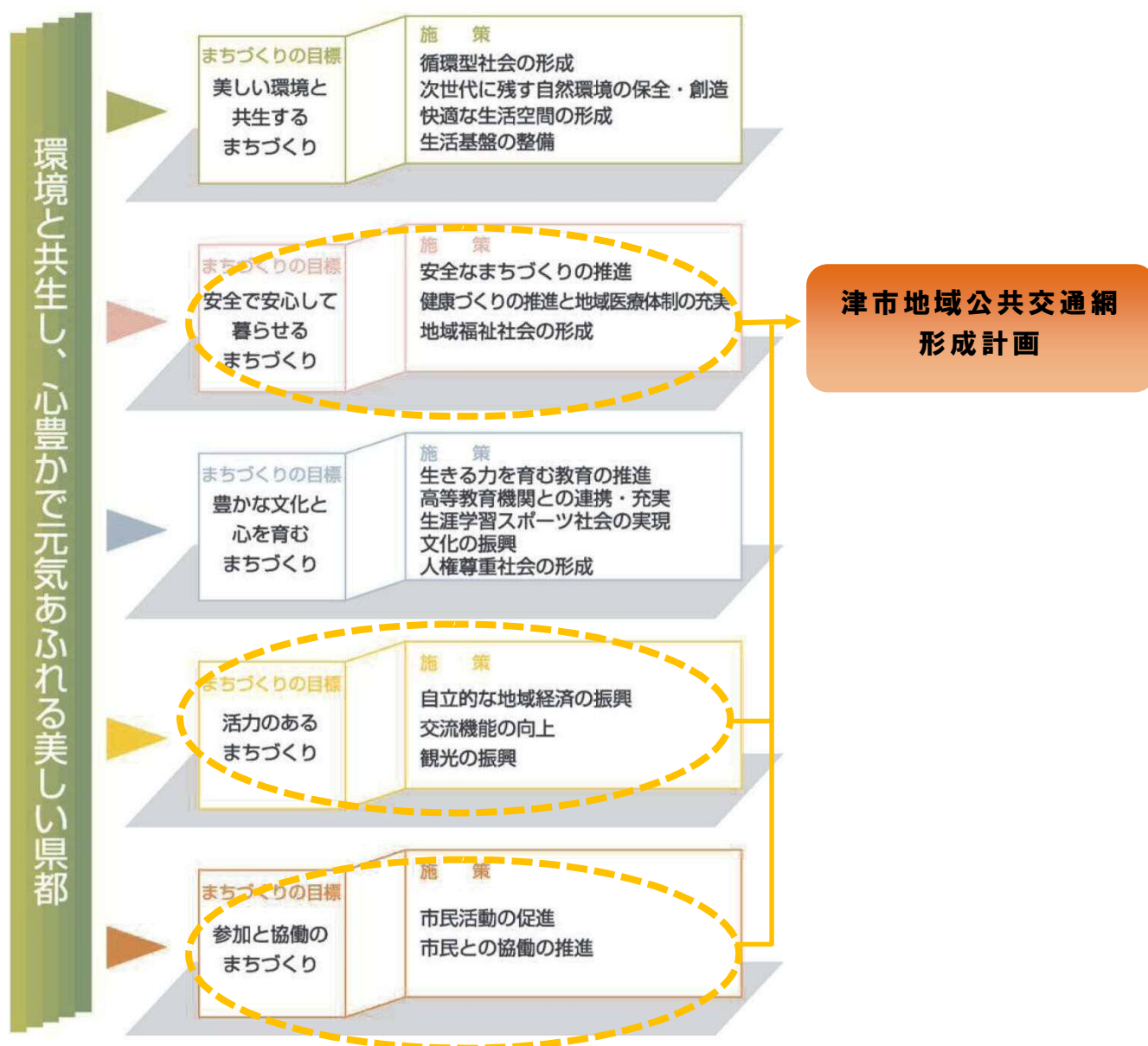
2 津市総合計画

津市総合計画は、平成18年1月1日に10市町村が合併して誕生した新「津市」の、行政として目指すべきまちづくりの目標とその実現のために取り組む施策体系を明らかにする本市の最上位の計画として位置付けられるものです。

【津市総合計画 2008→2017】

- 基本構想：平成20年度～29年度の10年間
- 前期基本計画：平成20年度～24年度（平成20年3月策定）
- 後期基本計画：平成25年度～29年度（平成25年3月策定）

本市の最上位計画である津市総合計画は本計画の上位計画であり、具体的には基本理念にもとづいて設定された5つのまちづくりの目標のうち、「安全で安心して暮らせるまちづくり」、「活力のあるまちづくり」、「参加と協働のまちづくり」を実現するための計画として位置付けられます。



3 津市都市マスタープラン

津市都市マスタープランは、平成２２年７月に策定され、都市計画法第１８条の２第１項に規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を定めています。津市都市マスタープランでは、津市が目指す都市構造についての基本的な考え方を次の通り定めています。

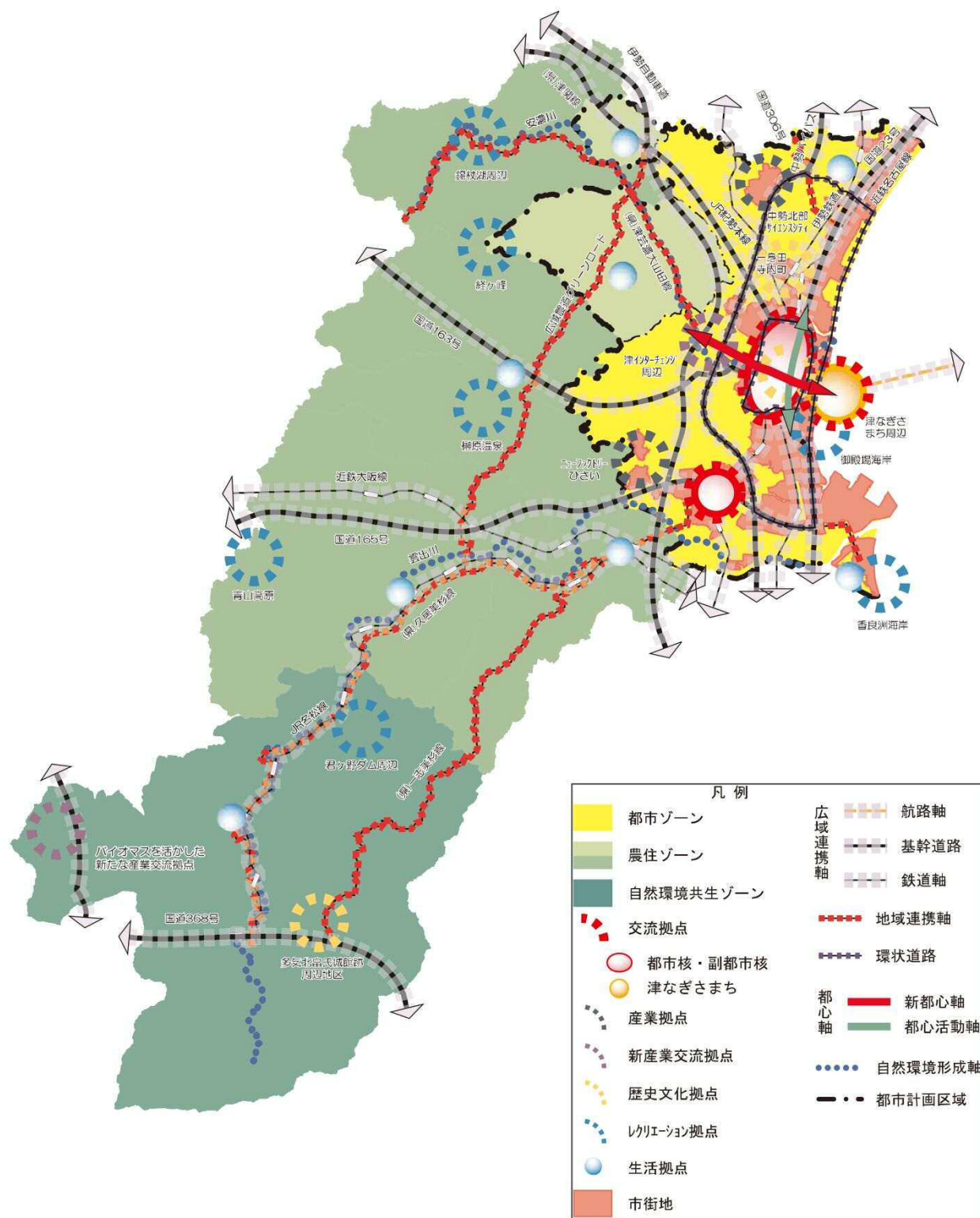
第５章 全体構想

１ 将来都市構造

１－１ 都市構造の基本的な考え方

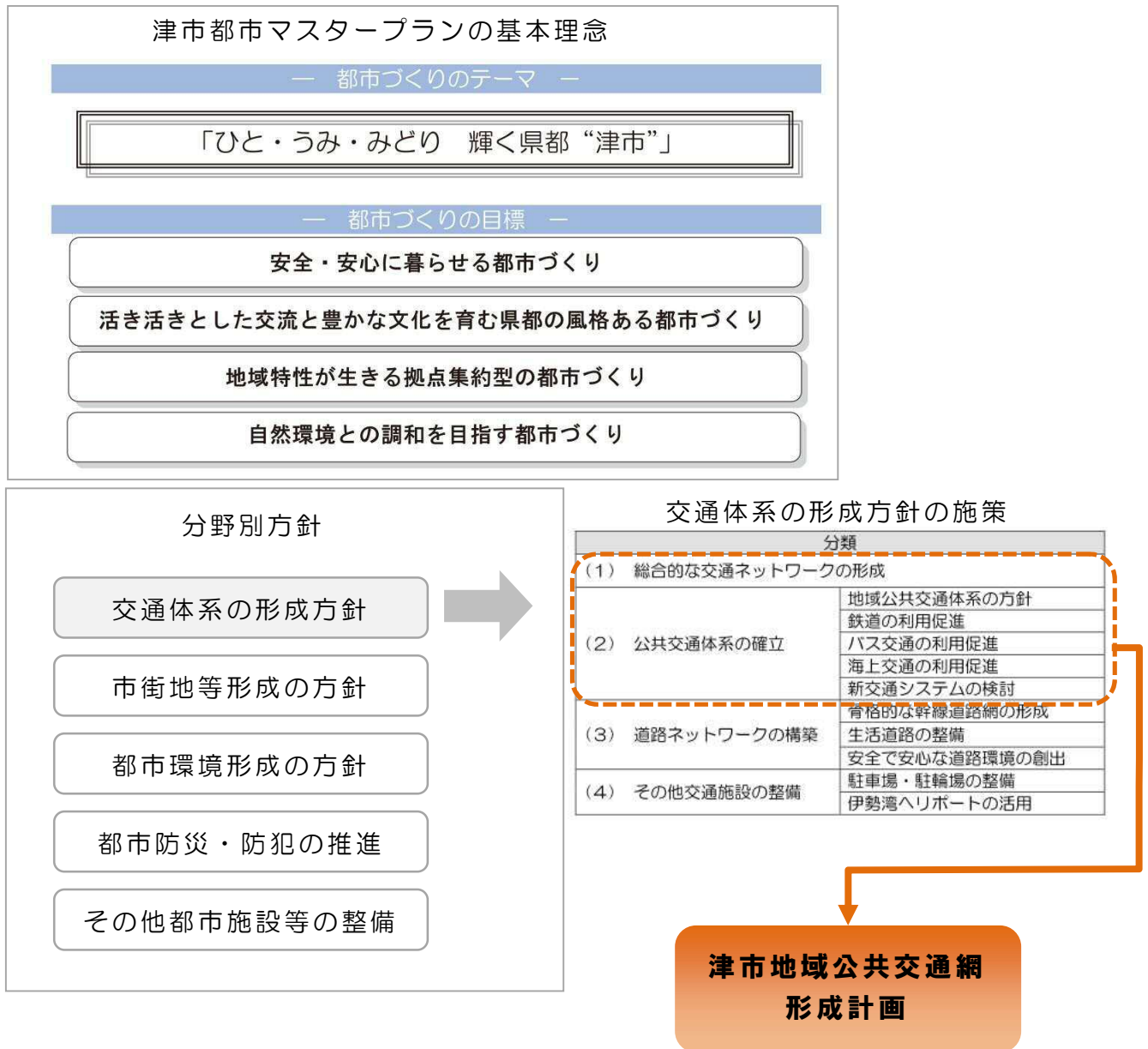
広大な市域を有する本市には、多様な地域が存在しています。これまでは、それぞれの地域において、都市の成長・拡大を前提とした都市づくりが進められてきました。（略）

このため、各地域に蓄積された都市基盤や地域資源を有効に活用することを基本とし、地域の特性に応じた拠点等を配置することにより、都市機能の集積や生活機能の維持集約に努め、それらを公共交通、幹線道路等では有機的に結びつけることで、それぞれの地域が多様な魅力にあふれ、人口減少、少子高齢社会にも対応できる都市構造の確立を目指します。



将来都市構造図

また、将来都市構造を実現するためには、都市づくりを構成する様々な分野が連携し、まとまりのある施策を展開する必要があります。津市都市マスタープランではそれぞれの分野の都市づくりの施策を次の通り整理をしています。



本計画は、津市都市マスタープランの「交通体系の形成方針」に基づく「(1)総合的な交通ネットワークの形成」、「(2)公共交通体系の確立」を実現する具体的な計画に位置付けられます。

第2章 津市地域公共交通総合連携計画の実施状況

第1 連携計画の実施状況の検証

1 津市地域公共交通総合連携計画における課題

本計画の基となる「津市地域公共交通総合連携計画（平成21年12月）」においては、計画策定時の公共交通に係る検討課題として、以下に示すように津市全体について、まず「民間バス路線に係る検討課題」と「コミュニティ交通に係る検討課題」に大別して課題を明確にし、さらに地域の状況に対応した検討課題を整理しています。

【民間バス路線に係る検討課題】	
①	路線バスサービスの維持・活性化及びコミュニティ交通との連携強化
②	生活交通路線維持費補助対象バス路線の維持・活性化及びコミュニティ交通との連携強化
【コミュニティ交通に係る検討課題】	
①	高齢者や若年層など移動制約者に配慮した移動手段の提供
②	コミュニティバス・福祉バスなどの地域格差の是正
③	運行サービス・運行方式などの改善・見直し
④	運行経費に対する負担の公平性
⑤	運賃体系の確立
⑥	地元主体の仕組みの確立（市民、交通事業者、行政との役割分担の明確化）
⑦	コミュニティバスによるスクールバス・園児バスの代替

【地域ごとの検討課題】	
久居地域	■ 利用施設との連絡 ■ 民間バス路線との競合 ■ 民間バス路線退出検討への対応
河芸地域	■ 駅、利用施設との連絡強化 ■ 鉄道、民間バスとの接続強化 ■ 民間バス路線の維持・活性化 ■ 旧行政界を跨ぐ住宅団地の利便性向上 ■ 特定便への利用集中の緩和（朝一便目）
芸濃地域	■ 民間路線バスとの乗継強化 ■ 全般的な利用の少なさ ■ 学童保育への通所利用
美里地域	■ 駅、利用施設との連絡強化 ■ 利用施設へのアクセスの検討 ■ 運行区間の見直し
安濃地域	■ 駅、利用施設との連絡強化 ■ 利用施設へのアクセスの検討 ■ 運行区間の見直し
一志地域	■ 駅、利用施設との連絡 ■ 利用できない地区及び地域との不均衡
白山地域	■ 鉄道との乗り継ぎ強化 ■ 重複によるルートの見直し ■ 隣接地域コミュニティバスとの連絡強化 ■ 利用施設へのアクセス改善 ■ 民間バス路線退出検討への対応
美杉地域	■ 利用施設や隣接地域との連絡強化 ■ 地域内の横断的な移動に対する利便性向上 ■ 観光客にも利用しやすいダイヤなどの見直し ■ 民間バス路線退出検討への対応

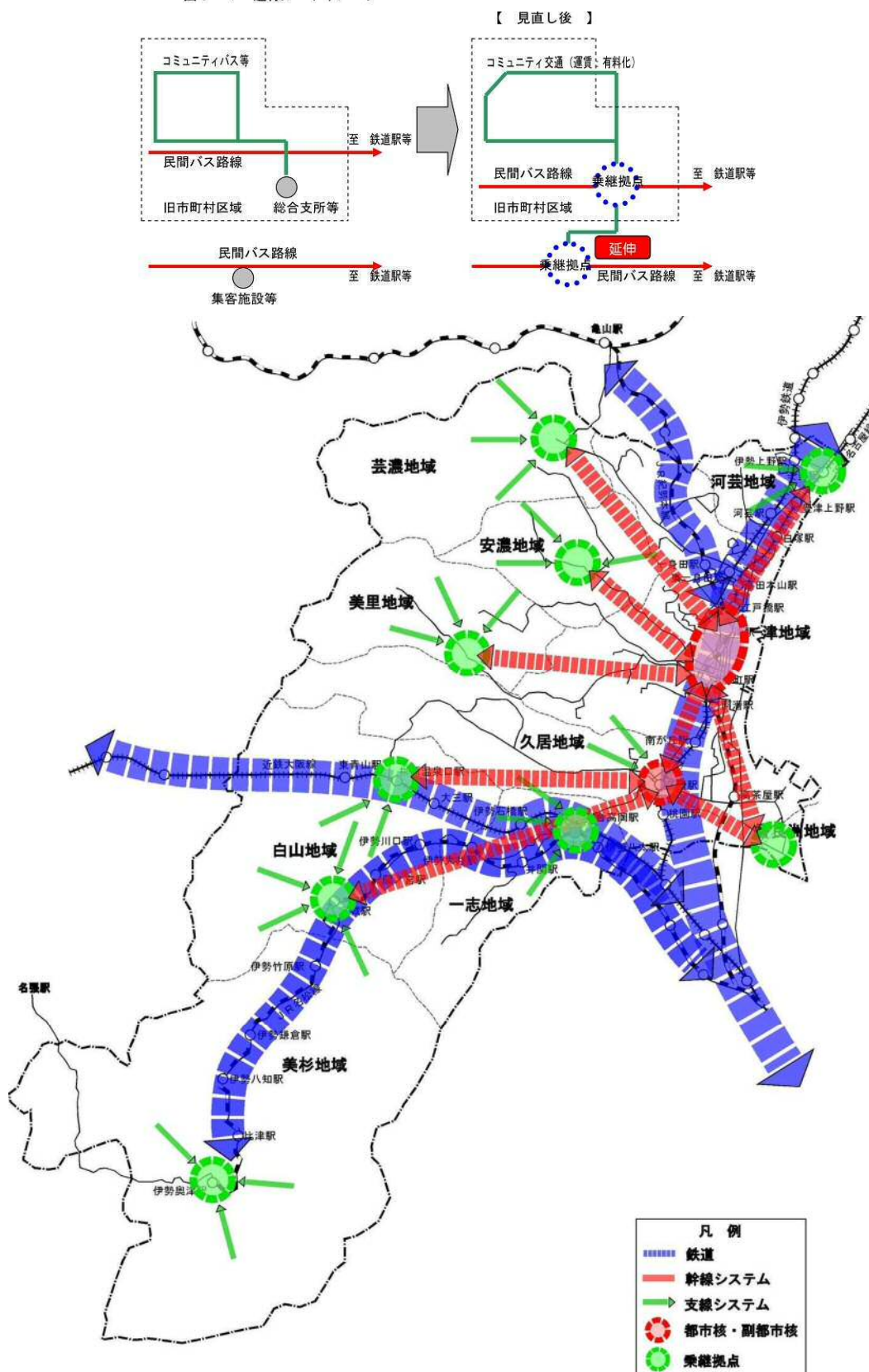
2 津市地域公共交通総合連携計画に基づき実施した施策

連携計画に基づき、5つの基本方針ごとに以下の施策を実施しました。

基本方針① 地域をつなぐ公共交通ネットワークの構築

基本方針①を実現するために、連携計画に基づき地域間の連携の強化を図り、利便性の高い体系的なネットワークを構築するため、乗継拠点の整備を行いました。

図6-1 運行ルートイメージ



また、利便性を高めるため、計画実施期間中（平成 22 年度から平成 24 年度）に運行ルートや運行時間について、次の様な改善を行いました。

【実施した施策】

久居地域	● 現行路線をベースにし、榊原・稲葉ルート方面からのバスについては、三重中央医療センターから福祉センター～久居総合支所へのルートに変更し、久居駅への乗り入れを行わないことで、民間バス路線との競合を極力縮小しました。 ● 桃園ルートと野村ルートについても久居駅と三重中央医療センターを直接つなぐようなルートを設定しないこととしました。 ● 平成 23 年 4 月には利便性の向上のため見直しを行い、稲葉ルート及び稲葉ふれあい会館ルートにおける美里農協前バス停での停車と桃園ルート及び野村ルートにおけるイオン津城山ショッピングセンターへのルートの延伸を行いました。
河芸地域	● 市民ニーズの高かった三重大学医学部付属病院及び津新町方面へは、近鉄千里駅を乗継拠点として、民間バス路線の津太陽の街線とのダイヤ接続によりアクセスを確保しました。 ● 南コースのルートを変更し、隣接していた津地域側の住宅団地の利用を可能としました。 ● 地域内の国道 23 号沿いに新しくできたイオンへの乗り入れを行いました。
芸濃地域	● 椋本バス停を乗継拠点として、民間バス路線の椋本線とのダイヤ接続を図りました。 ● 運行日は週 6 日から週 4 日に見直しました。 ● 平成 22 年 10 月には、芸濃循環安西ルートでの経路の変更と、芸濃循環河内ルートの一部の便でショッピングセンターの滞在時間に合わせた運行時刻の前倒しを行いました。 ● 平成 23 年 4 月には、芸濃循環明ルート、芸濃循環雲林院ルートについて、週 4 日の内 2 日の運行本数を 1 本追加しました。
美里地域	● 稲葉口バス停、美里総合支所前バス停を乗継拠点として、民間バス路線の長野線とのダイヤ接続を図りました。 ● ふれあいの里湯の瀬への延伸による三重中央医療センター、久居インターガーデン及び榊原温泉病院方面へのアクセス強化を図りました。 ● 民間バス路線との競合、冗長な路線設定が見受けられるので、小中学校の通学に支障がないよう配慮しつつ継続して路線の変更を行いました。 ● 平成 22 年 7 月に小学生の下校時に対応したダイヤの追加を行いました。 ● 平成 24 年 7 月には長野・高宮ルートで高宮公民館へのアクセスを確保するために足坂バス停を増設し、稲葉口で三重交通バスとの乗り継ぎのための時刻表調整を実施しました。

安濃地域	● 曽根橋バス停は、市民ニーズが多いスーパーゼにやも近くにあり、買い物利用も見込めることから、乗継拠点として位置づけ、安濃町福祉バス（巡回バス）と民間バス路線の安濃（市場）線とのダイヤ接続を図りました。 ● 運行ルートは現行ルートを基本とするが、利用が少ない区間や、道路幅員が狭く運行上支障がある区間についてはルート変更を行いました。 ● 平成 22 年 7 月には再編の際に廃止された明合ルートの荒木地区への乗り入れを再開しました。 ● 平成 22 年 10 月に、ショッピングセンター利用に配慮した時刻表調整と再編時に廃止した安濃ルートの清水が丘団地バス停を復活させました。 ● 平成 23 年 4 月には村主ルートにおけるピュアタウンのバス停の復活及び学童保育への対応として、明合団地まで延伸しました。
一志地域	● 特定の地域や登録者に限定されることなく利用できるよう他地域と同様にデマンド型から定時定路線型のコミュニティバスに変更しました。 ● 民間バス路線との重複は回避しつつ、地域の中心部へのアクセス支援を主体とし、地域外へは一志総合支所を乗継拠点として、久居地域にある三重中央医療センター方面へは民間バス路線の波瀬線、中川駅方面へは近鉄大阪線への接続によってアクセスを確保しました。
白山地域	● 榊原温泉口駅を乗継拠点として、鉄道（近鉄）とのダイヤ接続を図りました。 ● 町内循環線は城立・福田山線との重複改善を図るため、循環方式から往復方式へ変更しました。 ● 榊原温泉口駅から一志病院、白山高校へのアクセスを確保するとともに、竹原バス停（美杉地域）まで延伸し、美杉コミュニティバスとの連携強化を図りました。 ● 三ヶ野方面循環線については、マックスバリュ（白山店）及び上広地区へ乗り入れを行いました。 ● 平成 23 年 4 月に竹原ルートで竹原～家城駅間の一部運行を廃止し、城立・福田山ルートにおける家城小学校児童の下校時間・榊原温泉口駅での連絡に合わせた運行時間の変更、元取地区における午前中帰りの設定及び大原まで一部ルートの延伸を行い、バス停名「一志病院」を「白山高校前」に変更しました。 ● 平成 24 年 4 月には、城立・福田山ルートで川口地区のマックスバリュが利用できるように一部延伸を行い、またバス停名「ニューライフ前」を「立町北」に変更しました。

美杉地域	● 廃止代替バスの多気線の起終点で、JR 名松線伊勢竹原駅も近接した位置にある竹原バス停を乗継拠点としました。 ● 白山町コミュニティバスのルート見直しにより、榊原温泉口駅への接続を図りました。 ● 地域内の高齢者の生活交通を確保し、地域外からのアクセスの利便性を高めて観光振興を支援するため、丹生俣線、川上線、飼坂線及び逢坂線を統合し、循環方式（左回り、右回り）としました。なお、循環路線には逢坂方面も組み入れました。 ● 平成 22 年 7 月に、川上地区、丹生俣地区から八幡出張所まで運行を追加し、また一志病院への乗入するよう変更を行いました。 ● 平成 24 年 4 月には循環右回りについて、一志病院からの丹生俣方面への帰り便を見直し、多気線との竹原での乗り継ぎを可能とするようにダイヤを変更しました。
------	--

基本方針②利便性の高い新たなコミュニティ交通の実現

合併前の旧市町村から引き継いだコミュニティバスなどは、運行サービスなどが地域によって様々であったため、津市コミュニティバスとして運行方式を統一し、路線の再編や拡充に加え、運賃体系の見直しを行いました。

【実施した施策】

- 全市的な再編にあたって、各ルートの利用者、自治会長、社会福祉協議会代表者等で構成する「地域懇談会」を設置し、地域特性を考慮した誰もが利用できる一定水準以上の運行サービスの提供ができるよう調整を行いました。
- 運賃の均一化を実施しました。

基本方針③公共交通サービスをサポートし、利用促進に資する交通体系の実現

市民が地域性を考慮しつつ過度に自動車交通に依存することがないように、広報活動等を通じて利用促進を行いました。

【実施した施策】

- 9月20日のバスの日に合わせた広報津での啓発を行いました。
- 市内の小学校を対象にしたバスの乗り方教室を行いました。
- 津まつりにおいて、公共交通ブースの出展に参加しました。

基本方針④持続可能な交通サービスが提供できる交通体系の実現

公共交通によるサービスが安定的かつ持続的に提供できるよう、次のような施策を実施しました。

【実施した施策】

- 毎年コミュニティバスの利用状況の調査（乗降調査）を実施し、平成25年3月にはコミュニティバス事業評価を実施しました。
- それらの結果を分析し、運行システム等の見直しを実施しました。

基本方針⑤市民、交通事業者、行政との協働による仕組みづくり

持続可能な公共交通サービスを提供するために、有識者、市民・利用者代表、交通事業者、行政などにより「津市地域公共交通活性化協議会」を組織し、公共交通の運営等について協議・調整を行ってきました。協議会の開催状況を下表に示します。

津市地域公共交通活性化協議会開催状況							
年度	平成 20	平成 21	平成 22	平成 23	平成 24	平成 25	平成 26
開催回数	1 回	4 回	5 回	4 回	4 回	4 回	5 回 (予定)

また、高松山団地乗合ワゴンの実施にあたっては、高松山団地自治会との運行協議、国土交通省中部運輸局三重運輸支局、タクシー協会との調整を行いました。
(P 87 参照)

3 津市地域公共交通総合連携計画での検討課題と施策の点検結果

連携計画で検討された課題に対する具体的な施策の点検結果を示します。

幹線システム		
連携計画での検討課題	連携計画での具体的な施策	施策の点検結果
・幹線バス路線の維持・活性化	・事業者への維持・活性化の要請 ・周知 PR や利用促進イベントの実施	幹線システムについては、市民生活にとって、非常に大切な路線といえるため、具体的な施策を継続して行うことが必要
・支線バス路線との連携強化	・民間路線バスとコミュニティ交通との連携強化	骨格路線である幹線の大幅な変更は困難であるため、乗り継ぎを考慮し、支線バス路線の運行ルートや運行ダイヤの改善を行ってきたが、地域内での利便性（病院や商業施設の開設時間との連動など）をより重視すべきとの意見もあるため、利用者の実情にあった設定を引き続き検討していく。民間路線とコミュニティバスとの競合については協調ということもあり、互いに補完しあっている部分もあるため、引き続き影響の検証が必要

支線システム		
連携計画での検討課題	連携計画での具体的な施策	施策の点検結果
・高齢者や若年層など移動制約者に配慮した移動手段の提供	・運行経路・運行ダイヤの見直し -運行本数は1日2本以上とする -運行日は週2日以上を確保することを原則とする -原則として午前8時から午後5時までの運行	利用者・地域住民の要望を踏まえ、日常生活を確保できるよう運行ルートの改善を図ってきたが、過疎化・高齢化が加速度的に進行してきており、新たな交通空白地帯が発生しつつあるため、新たな形態の公共交通の導入も検討すべき。
・コミュニティバス・福祉バスなどの地域格差の是正	・運賃は支払可能額の調査に基づいた1乗車200円を基本とする。	利用者数が増加している路線もあり、概ね受け入れられていると思われる。
・運行サービス・運行方式などの改善・見直し	・利用意向、地域特性、利用者の行動ニーズを反映した運行ルートの見直し ・旧市町村の枠を超えた運行ルートの設定 ・運行サービス水準（運行本数、運行の時間帯）の向上 -地域特性を考慮した運行サービスの検討 ・運行方式の検討 -当面は定時定路線型を維持	乗り継ぎを考慮し、運行ルートや運行ダイヤの改善を行ってきたが、地域内での利便性（病院や商業施設の開設時間との連動など）をより重視すべきとの意見もあり、新たな形態の公共交通の導入も検討すべき。
・運行経費の負担の公平性	・運行経費の負担の公平性を配慮した運行サービスの見直し	運行経費については地域間で格差が依然存在しているが、サービス水準の維持と地域特性を考慮するとやむを得ない側面もある。いずれの路線についても、効率化等による運行経費削減の努力は継続していく必要がある。

・運賃体系の確立	・距離制運賃を採用している美杉地域を除き運賃を一乗車 200 円に統一してきた。	利用者数が増加している路線もあり、概ね受け入れられていると思われる。
・地元主体の仕組みの確立	・「津市地域公共交通活性化協議会」の活用 ・地域懇談会の活用	地域公共交通活性化協議会と連携し、地域懇談会（地域公共交通あり方検討会）を定期的を開催し、地元の意見を取り入れてきたことは評価できる。 また、地元主体での運行も開始してきており、継続していくべきである。
・コミュニティバスによるスクールバス・園児バスの代替	・小中学校、幼稚園の統廃合に伴い、運行中のスクールバス・園児バス機能の代替手段の提供の継続	教育委員会との調整を図りつつ代替手段の提供は引き続き継続すべきである。

4 平成 24 年度事業評価からの課題

既往報告書である「津市コミュニティバス事業評価検討報告書（平成 25 年 3 月）」における公共交通（コミュニティバス）に関する地域ごとの課題を整理した一覧表を以下に示します。

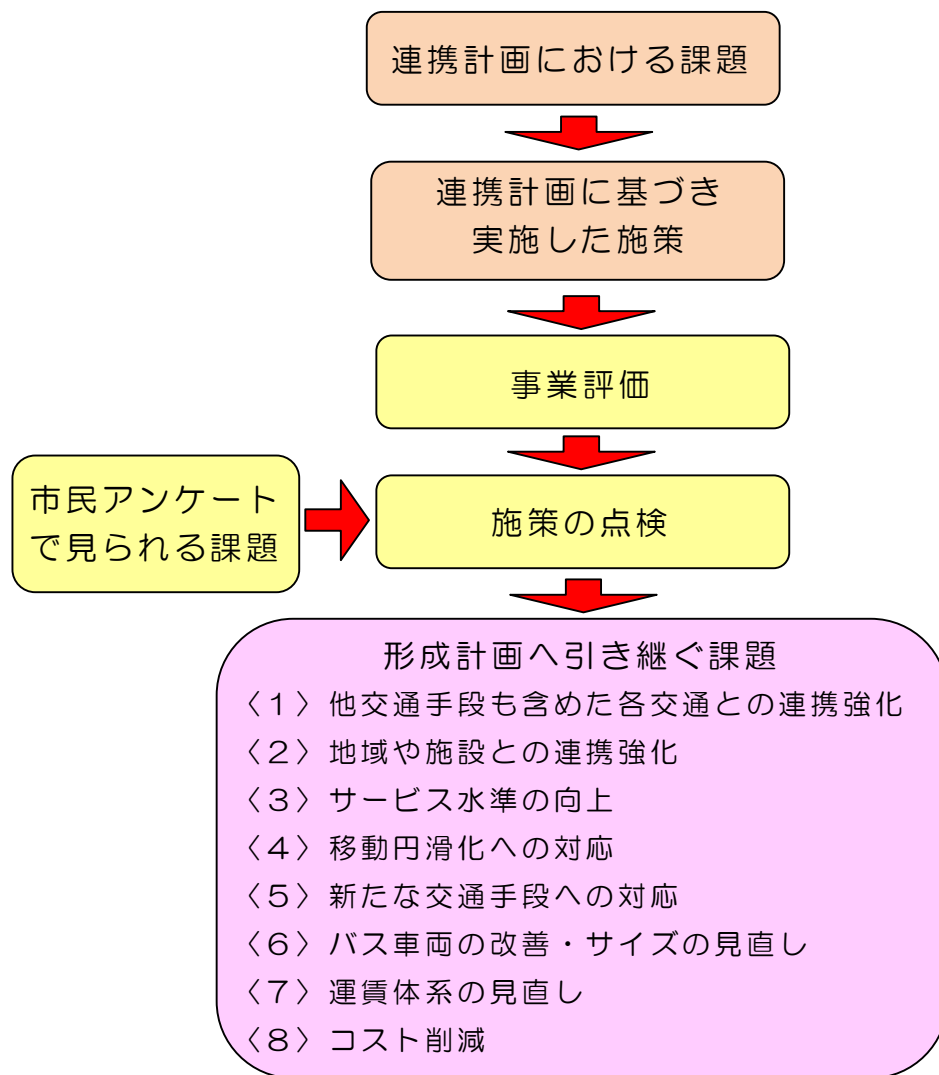
区分	分類	地域	ルート名称	既往報告書での課題 (津市コミュニティバス事業評価検討報告書 H25 年 3 月)
コミュニティバス	民間補完	久居	稲葉	・ 他路線との接続 ・ 利用施設との連携強化
			稲葉ふれあい会館	・ 低利用停留所の利用促進 ・ 重複ルートの効率化
			榊原	・ 低利用停留所やルート見直しによる効率化
			桃園	・ 他路線との接続 ・ 利用施設との連携強化
			野村	・ 重複ルートの効率化
	福祉目的	河芸	河芸循環北	・ 利用促進対策
			河芸循環南	
		芸濃	芸濃循環明	・ 公共交通としての位置づけ、必要性の再検討 ・ 利用促進策、効率化 ・ 利用状況を踏まえたルートの効率化（停留所廃止を含む）
			芸濃循環安西	・ 利用状況を踏まえたルートの効率化（停留所廃止、他ルートとの再編成含む）
			芸濃循環雲林院	・ 利用者ニーズの反映
			芸濃循環河内	・ コスト削減
	生活基盤	美里	長野・高宮	・ 利便性維持及び効率化 ・ 停留所やルートの適宜見直し ・ ルート延伸による利便性向上 ・ 乗継改善
			辰水	・ 利便性維持及び効率化 ・ 停留所やルートの適宜見直し
	福祉目的	安濃	明合	・ 運行時刻見直し
			安濃	・ 利便性向上及び効率化
			草生	・ 利用促進対策（草生ルート）
		一志	川合	・ 利用者ニーズを配慮し運行本数見直し ・ 財政投入額削減
	高岡			
	生活基盤	白山	家城（旧竹原）	・ ルート見直しによる効率化 ・ 地域内移動手段としての利便性改善
			城立・福田山	・ ルート見直しによる効率化
			白山循環三ヶ野	・ 他ルートを含むルート見直し ・ 利便性向上
		美杉	川上	・ ルート見直しによる効率化
			丹生俣	・ 運行時刻見直し
			逢坂・飼坂	・ 利便性改善による利用促進
廃止代替バス		亀山棕本線	※ 津市コミュニティバス事業評価検討報告書では評価対象外	
		三行線		
		多気線		
		安濃線		
		名張奥津線		
		津新町大里線		

※分類については（P 73）参照

5 津市地域公共交通網形成計画へ引き継ぐ課題

形成計画を策定するにあたり、連携計画を策定する際に検討した課題や、連携計画に基づいた施策の実施中に確認できた課題など、これまでの課題を克服し、よりよい交通体系を実現するために、課題の整理が必要となります。

連携計画策定時の課題を軸に、平成24年度事業評価で指摘された課題や平成26年度市民アンケート等の結果も参考にしたうえで、これらの課題を整理し形成計画へ引き継ぐ課題とします。



津市地域公共交通網形成計画へ引き継ぐ課題

〈1〉他交通手段も含めた各交通との連携強化

幹線システムと支線システムの連携のみならず、鉄道とバス交通のさらなる連携強化が必要である。

〈2〉地域や施設との連携強化

日常の買い物や、通院など、地域内のスーパーマーケットの営業時間や医療施設の診療時間等にも配慮した、地域や利用者の実情に応じた路線の見直しが必要である。

また、一部地域における小中学生、高校生等の利用にも配慮が必要である。

〈3〉サービス水準の向上

市民アンケート結果からは、バスの運行本数や運行時間帯、鉄道やバス同士の乗継に関する不満足度が高くなっていることから、限られた交通資源を有効活用したサービス水準の向上が必要である。

〈4〉移動円滑化への対応

高齢者や障がい者等に配慮したバリアフリー型の車両の導入や、わかりやすい路線図や時刻表、乗継案内などへの対応が必要である

〈5〉新たな交通手段への対応

交通空白地帯、交通不便地における新たな形態の公共交通の導入が必要である。

〈6〉バス車両の改善・サイズの見直し

利用実態に応じた車両サイズの見直しや、利便性向上のための対応が必要である。

〈7〉運賃体系の見直し

鉄道や民間バス路線に配慮したうえで、高齢者等が利用しやすい料金体系の検討が必要である。

〈8〉コスト削減

より安全な運行に配慮しつつ、可能な限り運行経費の削減に努める必要がある。

6 課題の整理

津市地域公共交通総合連携計画での課題	課題解決のために実施してきた施策
■路線バスサービスの維持・活性化及びコミュニティ交通との連携強化	・事業者への維持・活性化の要請 ・周知 PR や利用促進イベントの実施 ・小学校を対象としたバス乗り方教室の開催 ・民間路線バスとコミュニティ交通との連携強化
■生活交通路線維持費補助対象バス路線の維持・活性化及びコミュニティ交通との連携強化	
■地元主体の仕組みの確立（市民、交通事業者、行政との役割分担の明確化）	・「津市地域公共交通活性化協議会」の活用 ・地域懇談会の活用 ・地域住民主体型コミュニティ交通（高松山団地乗合ワゴン事業）の推進
■コミュニティバスによるスクールバス・園児バスの代替	・小中学校、幼稚園の統廃合に伴い運行中のスクールバス・園児バス機能の代替手段の提供の継続
■運行サービス・運行方式などの改善・見直し	・利用意向、地域特性、利用者の行動ニーズを反映した運行ルートの見直し ・旧市町村の枠を越えた運行ルートの設定 -地域特性を考慮した運行サービスの検討 ・運行方式の検討 -定時定路線型で統一
■コミュニティバス・福祉バスなどの地域格差の是正	・運行頻度、運行曜日の均一化
■高齢者や若年層など移動制約者に配慮した移動手段の提供	・運行経路・運行ダイヤの見直し -運行本数は 1 日 2 本以上とする -運行日は週 2 日以上を確保することを原則 -原則午前 8 時から午後 5 時までの運行 -ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した車両の更新
■運賃体系の確立	・基本運賃は調査による支払可能額を考慮し乗車 200 円を基本とする。
■運行経費に対する負担の公平性	・運行経費の負担の公平性を配慮した運行サービスの見直し

平成 24 年度事業評価で指摘された課題	平成 26 年度市民アンケートで見られる課題（P106 参照）
■他路線との接続	■運行形態、サービス水準（停留所施設を含む）検討
■重複ルートの効率化	■総合的サービス ⁱ 改善
■利用状況を踏まえたルートの効率化	
■停留所やルートの適宜見直し	
■乗継改善	
■運行時刻見直し	
■利用施設との連携強化	■他路線等との連携検討
■低利用停留所の利用促進	
■低利用停留所やルート見直しによる効率化	
■ルート延伸による利便性の向上	
■利用者ニーズを配慮し運行本数見直し	
■ルート見直しによる効率化	
■地域内移動手段としての利便性改善	
■他ルートを含むルート見直し	
■利用促進対策	
■利用促進策、効率化	
■利便性維持及び効率化	
■利便性の向上及び効率化	
■利便性向上	■バリアフリー化
■利便性改善による利用促進	■分かりやすさ ⁱⁱ への対応検討
	■デマンドバス利用意向への対応検討
	■車両サイズの見直し検討
	■運賃検討
■公共交通としての位置づけ、必要性の再検討	
■コスト削減	
■財政投入額削減	

実施施策の点検
・幹線システムは、市民生活にとって、非常に大切な路線といえるため、具体的な施策を継続して行うことが必要 ・乗り継ぎを考慮し、支線システムの運行ルートや運行ダイヤの改善を行うことは必要であるが、地域内での利便性をより重視すべきとの意見もあるため、利用者の実情にあった設定を引き続き検討していくことが必要 ・民間路線とコミュニティバスとの競合に配慮し、運行ルートを改善することが必要であるが、路線の協調という側面もあり、互いに補完しあっている部分もあるため、引き続き影響の検証が必要 ・津市地域公共交通活性化協議会と連携し、地域懇談会（地域公共交通あり方検討会）を定期的を開催し、地元の要望を取り入れてきた。 ・地元主体での運行も開始しており、継続していくべき。 ・教育委員会との調整を図りつつ代替手段の提供は引き続き継続すべき。
・乗り継ぎを考慮し、運行ルートや運行ダイヤの改善を行った。しかし、地域内での利便性（病院や商業施設の開設時間との運動など）をより重視すべきとの意見もあり、新たな形態の公共交通の導入も検討すべき。
・利用者数が増加している路線もあり、概ね受け入れられている。
・利用者・地域住民の要望を踏まえ、日常生活を確保できるよう運行ルートの改善を図ってきたが、過疎化・高齢化が加速度的に進行してきており、新たな交通空白地が発生しつつあるため、新たな形態の公共交通の導入も検討すべき。
・利用者数が増加している路線もあり、概ね受け入れられていると思われる。
・運行経費については地域間で格差が依然存在しているが、サービス水準の維持と地域特性を考慮するとやむを得ない側面もある。 ・いずれの路線についても、効率化等による運行経費削減の努力は継続していく必要がある。

津市地域公共交通網形成計画へ引き継ぐ課題
〈1〉他交通手段も含めた各交通との連携強化 幹線システムと支線システムの連携のみならず、鉄道とバス交通のさらなる連携強化が必要である。
〈2〉地域や施設との連携強化 日常の買い物や通院など、地域内のスーパーマーケットの営業時間や医療施設の診療時間等にも配慮した、地域や利用者の実情に応じた路線の見直しが必要である。 また、一部地域における小中学生、高校生、福祉施設での利用にも配慮が必要である。
〈3〉サービス水準の向上 市民アンケート結果からは、バスの運行本数や運行時間帯、鉄道やバス同士の乗継に関する不満足度が高くなっていることから、限られた交通資源を有効活用したサービス水準の向上が必要である。
〈4〉移動円滑化への対応 高齢者や障がい者等に配慮したバリアフリー型の車両の導入や、わかりやすい路線図や時刻表、乗継案内などへの対応が必要である。
〈5〉新たな交通手段への対応 交通空白地帯、交通不便地における新たな形態の公共交通の導入検討が必要である。
〈6〉バス車両の改善・サイズの見直し 利用実態に応じた車両サイズの見直しや、利便性向上のための対応が必要である。
〈7〉運賃体系の見直し 鉄道や民間バス路線に配慮したうえで、高齢者等が利用しやすい料金体系の検討が必要である。
〈8〉コスト削減 より安全な運行に配慮しつつ、可能な限り運行経費の削減に努める必要がある。

ⁱ 総合的サービス：運行ルート、運行ダイヤ、運賃、停留所施設、乗継ぎ等、総合的に見た公共交通の使いやすさ

ⁱⁱ 分かりやすさ：運行ダイヤ、運行状況、路線図、運賃等がひと目でわかるような仕組み

第3章 津市地域公共交通網形成計画の基本的な事項

第1 津市が目指すまちづくりと公共交通の姿

1 計画が目指す将来像

上位計画である津市総合計画の基本構想では、本市が目指すべき将来像として、本市の特性である「住みやすさ」に磨きをかけていくことで、美しい環境のもと、安心できる暮らしの舞台を整えるとともに、その上で演じられる市民の様々な活動によって、多様な交流を育み、心豊かで元気な県都を創造していく姿を理想とし、

「環境と共生し、心豊かで元気あふれる美しい県都」

と定めています。

また、津市都市マスタープランの都市づくりの方針の一つである交通体系の形成方針として、「総合的な交通ネットワークの形成」「公共交通体系の確立」を挙げ、自動車交通とバス、鉄道などの公共交通の有機的な連携を強化し、交通施設の利用分担の適正化を図ることで、新たな交通需要への対応と新たな都市構造に対応した交通網の再構築を行い、誰もが移動しやすい総合的な交通ネットワークの形成を目指すとしています。

本計画が目指す将来像は、上位計画である津市総合計画基本構想の将来像や都市マスタープランの都市づくりの方針を踏まえ、民間のバス路線や鉄道とコミュニティ交通の有機的な連携を図り、人口減少、超高齢社会の到来への対応や環境面への負荷を考慮した公共交通を整備することにより「住みよいまちづくり」が実現している、「楽しく便利に生活するために公共交通が利用できるまち」と定めます。

楽しく便利に生活するために公共交通が利用できるまち

将来像のイメージ

- 日常の買い物、通院などは生活圏域内で行うことができ、誰もが、公共交通を利用して気軽に出かけ、地域の人々と楽しく交流することができるまち
- 公共交通の運営は地域のまちづくり活動の一部として誰もが積極的に公共交通を利用し、離れた場所への買い物や通院などでも、公共交通機関を乗り継ぐことで容易に目的地まで移動することができるまち

2 公共交通の果たす役割

1で述べた将来像を実現するために、本計画では公共交通の果たす役割を次の通り定めます。

- 交通空白地帯を解消し、高齢者、未成年者等移動制約者に対して日常的な移動手段を提供すること
- 高まる環境への負荷を軽減し、加えて市民の健康増進を図ること
- 地域の活性化と再生を促進し、地域の魅力を高めること
- 来訪者の移動の利便性や回遊性の向上を図ることにより、地域外との交流を活発化させ、地域活力の増進を図ること

3 上位計画の策定による基本方針の見直し

これまで世界でも例のない高齢化・人口減少に直面している我が国では、都市構造のあり方についても転換が求められています。「津市総合計画」では、目指すべき都市構造として、「人口減少社会を迎える中で、コンパクトな市街地を形成する観点に立った都市機能の集約化を図る」としていましたが、「津市総合計画後期基本計画」では、次のように示されています。

(1)都市づくりの推進

①都市構造の基本的な考え方

各地域に蓄積された都市基盤や地域資源を有効に活用することを基本とし、地域の特性に応じた拠点等を配置することにより、都市機能の集約や生活機能の維持集約に努め、それらを公共交通、幹線道路等で有機的に結び付けることで、それぞれの地域が多様な魅力にあふれ、人口減少、少子高齢化社会にも対応できる都市構造の確立を目指します。

これは、「活力あるまちづくり」の実現にあたり、公共交通の果たす役割について、前期計画よりも、より具体的に示したものであり、地域の魅力を引き出すまちづくりと公共交通との連携や、少子化、高齢化社会に対応した公共交通の整備の必要性を示しています。

また、後期基本計画では、「公共交通の充実」の施策の内容としてJR名松線と観光資源との連携による地域の活性化が取組として追加されています。

これらの連携計画策定後の動向に対応し、基本方針における新たな視点とより重点的に取り上げるべき視点として次の2点を加え、それに基づき基本方針を見直します。

・新たな視点 ・より重点的に取り 上げるべき視点	・まちづくりや観光振興と公共交通の連携 ・高齢者の生きがい対策や子育て中の人・免許のない子ども たちにも配慮した公共交通
--------------------------------	--

4 津市の持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本方針

持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本方針として、次の5つを設定します。

新たな視点・より重点的に取り上げるべき視点

- ・まちづくりや観光振興と公共交通の連携
- ・高齢者の生きがい対策や子育て中の人・免許のない子どもたちにも配慮した公共交通

整理した課題

- 〈1〉他交通手段も含めた各交通との連携強化
- 〈2〉地域や施設との連携強化
- 〈3〉サービス水準の向上
- 〈4〉移動円滑化への対応
- 〈5〉新たな交通手段への対応
- 〈6〉バス車両改善・サイズの見直し
- 〈7〉運賃体系の見直し
- 〈8〉コスト削減

基本理念

■津市総合計画基本構想の将来像

本市が目指すべき将来像については、基本理念を踏まえて、本市の特性である「住みやすさ」に磨きをかけていくことで、美しい環境のもと、安心できる暮らしの舞台を整えるとともに、その上で演じられる市民の様々な活動によって、多様な交流を育み、心豊かで元気な県都を創造していく姿を理想とし、本市の将来像として「環境と共生し、心豊かで元気あふれる美しい県都」と定めます。

■本計画の将来像

「楽しく便利に生活するために公共交通が利用できるまち」

■本計画の基本理念

『一体感のあるまちづくりを支え、誰もが移動できる公共交通体系の実現』

本計画における基本理念は連携計画から継承します。

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ネットワークの構築

本市は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もち、多様な地域特性を有しています。連携計画では、これらの多様な地域をつなぎ、津市として一体となるために、鉄道、幹線システム、支線システムとの連携による一体的な交通ネットワークの形成を目指し、「地域をつなぐ公共交通ネットワークの構築」を基本方針①としました。一方、「津市総合計画後期計画」では、本格的な人口減少社会への対策として、まちづくりと公共交通との連携の必要性が示されています。都市機能の集積と地域公共交通網の整備により、地域がつながることだけにとどまらず、人口が減少しても活力が保たれ、地域の多様な魅力があふれ、すべての世代の住民が笑顔で生活できる住みやすいまちづくりを目指し、本計画では基本方針①として、「住みやすいまちづくりを実現する」を加えることとします。

②地域の特性に応じた利便性の高いコミュニティ交通の実現

旧市町村から引き継いだため、運行システムや運賃体系が多様であったコミュニティバス等のバス事業は、連携計画により一定の統一化が実現しましたが、地理的な条件や住民構成などそれぞれの地域の特性は多様なため、コミュニティバスの利便性の向上は課題が残されています。連携計画では「利便性の高いコミュニティ交通の実現」が基本方針②として設定されていましたが、これからはそれぞれの地域特性に対応した改善を実施することにより利便性を高めていくことが必要です。また、「津市都市マスタープラン」では、「各地域の拠点」は地域の特性を活かした機能を強化し、相互に補完することが必要」としており、地域の連携に重要な公共交通についても地域の特性に応じたあり方の検討が必要です。したがって、基本方針②に「地域特性に応じた」を加えることとします。

③公共交通サービスをサポートし、利用促進につながる交通体系の実現

少子高齢化社会の到来や環境問題の深刻化など大きな変革に直面している中で、地域性の実態も考慮しつつ過度に自動車交通に依存することがないように、交通行動の選択ができるまちづくりが求められています。連携計画では、「公共交通サービスをサポートし、利用促進に資する交通体系の実現」が基本方針③として設定され、意識啓発・PRなどのソフト施策等が実施されていましたが、本計画でもその基本方針を継承し、ソフト施策等を実施します。

④持続可能な交通サービスが提供できる交通体系の実現とPDCAサイクルの確立

安心で安全な市民生活を送るためには、公共交通によるサービスが安定的かつ継続的に提供され続けることが重要です。連携計画では、利用ニーズを反映しながら、定期的に廃止を含めた各路線の見直し・検討を行うことで持続的で効率的な運行を目指し、「持続可能な交通サービスが提供できる交通体系の実現」を基本方針④として設定しました。本計画でも、連携計画の基本方針を継承しつつも、目標設定のあり方や各路線の見直し・検討のプロセスをより明確に示すために、「PDCAサイクルの確立」を追加します。

⑤市民、交通事業者、行政の協働による仕組みづくり

持続可能な公共交通サービスを提供するためには、行政とバス事業者だけでなく、住民や有識者との協働を積極的に推進する必要があります。連携計画の基本方針⑤「市民、交通事業者、行政の協働による仕組みづくり」を本計画でも継承し、地域公共交通活性化協議会を中心に、関係者や市民との協働による仕組みづくりを進めます。

下線部分は連携計画からの追記または変更した部分を示しています。

5 連携計画における地域公共交通ネットワークの継承

連携計画で設定したネットワーク形成の目指すべき方向性については、鉄道と幹線・支線がシステム化されたバス交通との連携により、鉄道駅や各総合支所を中心とした拠点集約型のネットワーク網の考え方が形成されており、国が提唱する拠点集約型のまちづくりの考え方とも合致していることから、形成計画においても連携計画での地域公共交通ネットワークの目指すべき方向性を基本的に継承します。

【ネットワーク形成の目指すべき方向性】

- 鉄道、幹線システム、支線システムとの連携による一体的なネットワーク形成を目指す。
- 可能な限り乗換抵抗（乗換回数、運賃、運行ダイヤなど）の軽減を図りつつ、都市核、副都市核へのアクセスを可能とするネットワークを目指す。

なお、本市の連携計画は、陸上交通のみを対象とした計画であったため、津市総合計画における施策の体系に位置付けられている「海上交通の強化」には触れておりませんでした。本計画では、陸上交通と海上交通の連携にも取り組んでいく必要があることから、「海上交通の強化」にも取り組んでいきます。

■公共交通システムの機能分類及び性格

機能分類		性格	
鉄道		・ 市内外、市内を連結するメインの公共交通軸	近鉄大阪線、近鉄名古屋線、JR 紀勢本線、JR 名松線（平成 27 年度中に全線復旧の予定）、伊勢鉄道
海上交通		・ 中部国際空港への海上アクセスの利便性・快適性の向上を図るための航路	津エアポートライン
バス交通等	幹線システム	・ 幹線システムとは、市内の骨格路線として『乗継拠点』と主要鉄道である津駅、津新町駅または久居駅までを連絡し、市の一体性強化に資する重要な機能を担う路線 ・ 鉄道を補完するサービスを担う路線	民間バス路線（三重交通） 一部廃止代替バスを含む
	支線システム	地域内の移動サービスを担う路線と、幹線システムまで連絡する路線	民間路線バス コミュニティバス タクシー等
乗継拠点		乗継拠点とは、鉄道、幹線バスと支線バス等を連絡するバス停で、待合空間としての機能の他に、地域の情報発信など魅力的で賑わいのある空間として機能強化を図るべき拠点	公共施設、総合支所、鉄道駅など

P31の「公共交通システムの骨格イメージ図」のように、鉄道、海上交通、バス交通など、それぞれのモードに応じた対応を図っていく中で、バス交通については、幹線と支線に分けて、それぞれが果たしている役割に着目して対応していく必要があるため、下記のとおり路線ごとに分類し、整理した上で、その性格に応じた、あり方や施策を検討していきます。

■バス交通等における幹線と支線の位置付け（分類）

この計画における幹線とは、地域公共交通確保維持改善事業費補助金において、地域間幹線の認定を受けている路線及び廃止代替バス路線のうち、旧市町村間をまたぐものを幹線と位置付けます。また、幹線を補う路線を支線と位置付けます。

・ 幹線と位置付ける路線

	路線の名称	実施主体	運行事業者	国庫補助金の種類	備考
幹線	津太陽の街線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	一部市外へ
	安濃（市場）線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	
	辰水（穴倉）線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	
	津三雲線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	一部市外へ
	榊原（下村）線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	
	榊原（稲葉）線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	
	長野線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	
	棕本線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	
	香良洲線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	
	波瀬線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	
	久居高茶屋線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	
	名張奥津線	三重交通(株)	三重交通(株)	地域間幹線	一部市外へ
	亀山棕本線 （廃止代替）	津市	三重交通(株)	地域間幹線	一部市外へ
	名張奥津線 （廃止代替）	津市	三重交通(株)	地域内フィーダー	一部市外へ
	多気線（廃止代替）	津市	三重交通(株)	無	
	三行線（廃止代替）	津市	三重交通(株)	無	

・ 支線と位置付ける路線

	路線の名称	実施主体	運行事業者	国庫補助金の種類	備考
支線	国立病院線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	米津一身田線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	城山線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	津なぎさまち線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	安濃（立合）線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	

	津駅西団地循環線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	津西ハイタウン線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	看護大学夢が丘線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	泉ヶ丘片田団地線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	殿舟団地線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	神戸白塚線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	一身田大里線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	津新町大里線 (廃止代替)	津市	三重交通(株)	無	
	安濃(立合)線 (廃止代替)	津市	三重交通(株)	無	
	津市コミュニティバス (久居地域) (5ルート)	津市	津市	地域内フィーダー	
	津市コミュニティバス (河芸地域) (2ルート)	津市	津市	地域内フィーダー	
	津市コミュニティバス (芸濃地域) (4ルート)	津市	津市	地域内フィーダー	
	津市コミュニティバス (美里地域) (2ルート)	津市	三重交通(株)	地域内フィーダー	
	津市コミュニティバス (安濃地域) (3ルート)	津市	津市	地域内フィーダー	
	津市コミュニティバス (一志地域) (2ルート)	津市	(株)一志運輸	地域内フィーダー	
	津市コミュニティバス (白山地域) (3ルート)	津市	三重交通(株)	無	
	津市コミュニティバス (美杉地域) (2ルート)	津市	三重交通(株)	地域内フィーダー	
	津市コミュニティバス (美杉地域) (1ルート)	津市	津市	無	

・支線と位置付ける路線（住民主体型）

	路線の名称	実施主体	運行事業者	補助金の種類	備考
住民主体型	ぐるっと・つーバス	特定非営利活動法人バスネット津	三重交通(株)	津市バス運行事業補助金	
	高松山団地乗合ワゴン	高松山団地乗合ワゴン運営委員会	(株)三交タクシー	津市バス運行事業補助金	登録者のみ利用可

また、地域公共交通ネットワークの再編にあたっては、デマンド型乗合タクシーなど、多様な交通サービスの導入を検討していく必要があることから、タクシー事業も本計画の対象としていきます。

第2 計画の対象区域

本計画における「地域」の定義は、旧市町村管内程度の広さの生活圏域として
いることから、日常の買い物や、通院での移動は、生活圏域内で対応できるよ
うに考えていますが、より高度な医療機関の受診や、通勤通学などでの地域を越え
る移動については、「広域」と定義し、津市内を「広域」の移動対象としています。
また、大都市間を鉄道などで結んだ「より広域」な移動については本計画の対象
外としています。

よって、本計画における計画対象区域は、津市全域とします。

第3 計画期間

本計画の計画期間は、平成27年4月～平成32年3月までの5年間とします。

第4 地域公共交通網形成計画の目標

前項で設定した5つの基本方針に対して、先に検討した課題を解決するための目標を次のとおり設定します。なお、平成29年度に行う中間見直し及び平成31年度に行う見直しにおいて用いる各種指標の数値目標値は前年度のものを用います。（鉄道の乗降者数を含むものは前々年度の数値を使用）

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ネットワークの構築」に対する目標

対応する課題	<1>他交通手段も含めた各交通との連携強化 <2>地域や施設との連携強化 <3>サービス水準の向上 <4>移動円滑化への対応
--------	---

目標1-1 広域での移動を確保する

幹線システムは津市公共交通の動脈であり、利用者の減少による路線の廃止は、津市公共交通システム全体に大きな影響を及ぼします。幹線システムの活性化を促進し、維持できるよう努めます。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成28年度)	目標値 (平成30年度)
「幹線」と位置付けるバス路線の利用者数	2,249,488 人/年	2,249,500 人/年	2,249,500 人/年
指標	現況値 (平成24年度)	中間目標値 (平成27年度)	目標値 (平成29年度)
市内の鉄道の乗降者数	17,067,212 人/年	17,067,300 人/年	17,067,300 人/年

- 幹線と位置付けるバス路線の利用者数は、年々減少を続けており、今後も減少し続けることが予想されることから、利用促進により減少に歯止めをかけ、現状の利用者数を維持することを目標とします。（目標値は100人単位）
- 市内の鉄道の乗降者数についても、幹線と位置付けるバス路線の利用者数と同様に、年々減少を続けており、今後も減少し続けることが予想されることから、利用促進により減少に歯止めをかけ、現状の利用者数を維持することを目標とします。（目標値は100人単位）

（バス利用者数は三重交通㈱からの聞き取り数値及び津市のデータから、鉄道の乗降者数は三重県統計書のデータから津市が独自に推計したものです。）

目標 1-2 日常生活における地域移動を確保する

支線システムであるコミュニティバスの利用者は全体では増加傾向にありますが、減少している路線もあります。利用者の減少は路線の廃止や統合につながり、利便性の低下が懸念されます。支線システムの利用者の拡大を図り、路線がさらに充実することを目指します。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成28年度)	目標値 (平成30年度)
「支線」と位置付けるバス路線の利用者数	2,080,153 人/年	2,080,200 人/年	2,080,200 人/年

- 支線と位置付けるバス路線の利用者数も、年々減少を続けており、今後も減少し続けることが予想されることから、利用促進により減少に歯止めをかけ、現状の利用者数を維持することを目標とします。(目標値は100人単位)

目標 1-3 観光振興との連携による交流人口の拡大

観光の移動手段としても自家用車の利用が主流となっていますが、観光での公共交通の利用は、その地域での公共交通がもつ独自の魅力の演出や回遊性の向上の手段として有効です。観光の移動手段としての公共交通の利用を促進し、観光交流人口の増加を目指します

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成28年度)	目標値 (平成30年度)
津市への観光入込客数	2,729,559 人/年	2,784,200 人/年	2,811,500 人/年
観光目的での津エアポートライン利用者数	17,715 人/年	18,600 人/年	21,300 人/年

- 津市への観光入込客数は、近年増加傾向(平成25年度は調査地点の変更により大幅減)にあることから、その増加傾向を維持し、公共交通の充実と利用促進により、中間目標値(平成28年度)を平成25年度比2%増、目標値(平成30年度)を平成25年度比3%増とします。(目標値は100人単位)
- 津エアポートラインの観光目的利用者数は、近年増加傾向にあるため、その増加傾向を維持し、県外などからの誘客など、さらなる利用促進を図り、中間目標値(平成28年度)を平成25年度比5%増、目標値(平成30年度)を平成25年度比20%増とします。(目標値は100人単位)

(津市への観光入込客数は三重県観光統計のデータから、津エアポートライン利用者数は津市のデータから津市が独自に推計したものです。)

基本方針 2 「地域の特性に応じた利便性の高いコミュニティ交通の実現」に対する目標

対応する課題	<2>地域や施設との連携強化 <3>サービス水準の向上 <5>新たな交通手段への対応
--------	--

目標 2-1 交通不便地における移動手段を確保する

津市のコミュニティ交通は定時定路線型に統一されていますが、地域の特性によりデマンド型等、異なった運行システムの方がニーズにより対応している可能性があります。地域の特性を分析し、地域住民運営主体型のデマンド交通等、新たな形態の公共交通の導入を目指します。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成28年度)	目標値 (平成30年度)
地域住民主体型の公共交通の導入協議箇所数	2 件/年	10 件/年	15 件/年

- 地域住民主体型の公共交通の導入協議箇所は、現在の協議箇所数を参考に、中間目標値（平成28年度）を平成25年度＋8件、目標値（平成30年度）を平成25年度＋13件とします。

目標 2-2 地域を越えた移動手段を確保する

現在運行しているコミュニティバスは、地域内（各総合支所管内）での運行を中心にしていますが、通勤・通学、買い物及び通院の目的の移動では地域を越えた移動ニーズがあります。地域の特性を踏まえ、地域を越えた支線システムの実現を目指します。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成28年度)	目標値 (平成30年度)
「支線」における地域をまたいだ路線数	8 路線/年	9 路線/年	10 路線/年

- 「支線」における地域をまたいだ路線数は、現在の路線数を参考に、中間目標値（平成28年度）を平成25年度＋1件、目標値（平成30年度）を平成25年度＋2件とします。

基本方針 3 「公共交通サービスをサポートし、利用促進につながる交通体系の実現」に対する目標

対応する課題	<3>サービス水準の向上 <7>運賃体系の見直し
--------	-----------------------------

目標 3-1 公共交通に対する市民意識の向上を図る

過度の自家用車利用の依存を減らすために公共交通の利用を促進するには、PR による啓発活動、IT 技術の活用による利便性の向上、モビリティマネジメントによる意識改革などソフト対策も重要です。利用しやすい公共交通を実現することにより、車から公共交通への移動手段のシフトを目指します。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成28年度)	目標値 (平成30年度)
モビリティマネジメント・啓発イベント等の開催数	4 回/年	6 回/年	8 回/年

- モビリティマネジメント・啓発イベント等の開催数は、現在の開催数を参考に、中間目標値（平成28年度）を平成25年度+2件、目標値（平成30年度）を平成25年度+4件とします。

目標 3-2 高齢者の外出意欲の増進

高齢者が公共交通を利用しやすい環境を整備するとともに、高齢者が公共交通を利用して気軽に出かけられるような割引制度・運賃体系についても検討を行い、高齢者の外出意欲の増進を目指します。

指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成28年度)	目標値 (平成30年度)
低床バスの導入率 (三重交通)	56 %	63 %	70 %

- 低床バスの導入率は、三重交通(株)中勢営業所管内の数値を使用しています。

基本方針 4 「持続可能な交通サービスが提供できる交通体系の実現と PDCA サイクルの確立」に対する目標

対応する課題	<1>他交通手段も含めた各交通との連携強化 <2>地域や施設との連携強化 <3>サービス水準の向上 <8>コスト削減
--------	---

目標 4-1 市民や関係者が目標の共有を図る

利用者ニーズや要望を汲み取り、改善を行うための評価の基準を確立し、利用者ニーズに対応した公共交通の実現を目指します。

指標	現況値 (平成24年度)	中間目標値 (平成27年度)	目標値 (平成29年度)
公共交通全体の 利用者数	21,633,067 人/年	21,675,000 人/年	21,678,800 人/年

- 公共交通全体の利用者は減少傾向にありますが、市民や関係者が目標の共有を図り、意識的に公共交通を利用することにより、少しずつ利用者を増大させることを目指します。

基本方針 5 「市民、交通事業者、行政の協働による仕組みづくり」に対する目標

対応する課題	<5>新たな交通手段への対応
--------	----------------

目標 5-1 交通を担う人材を確保し育てる

地域住民が主体となり、コミュニティ交通の検討を行うことができるよう、「地域公共交通あり方検討会」の充実を目指します。

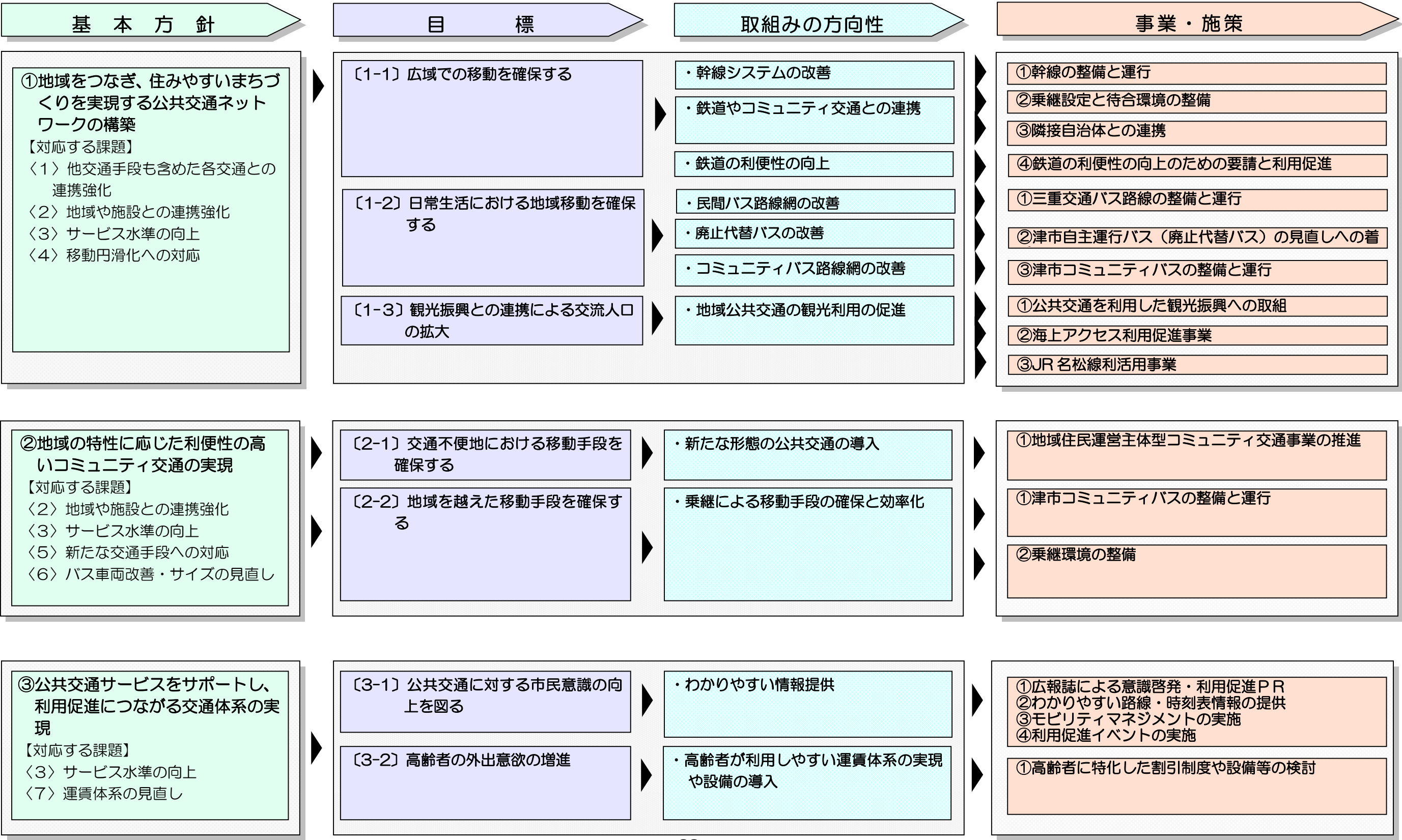
指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成28年度)	目標値 (平成30年度)
地域公共交通あり 方検討会等の地域 が主体となった 会議の開催数	26 回/年	30 回/年	38 回/年

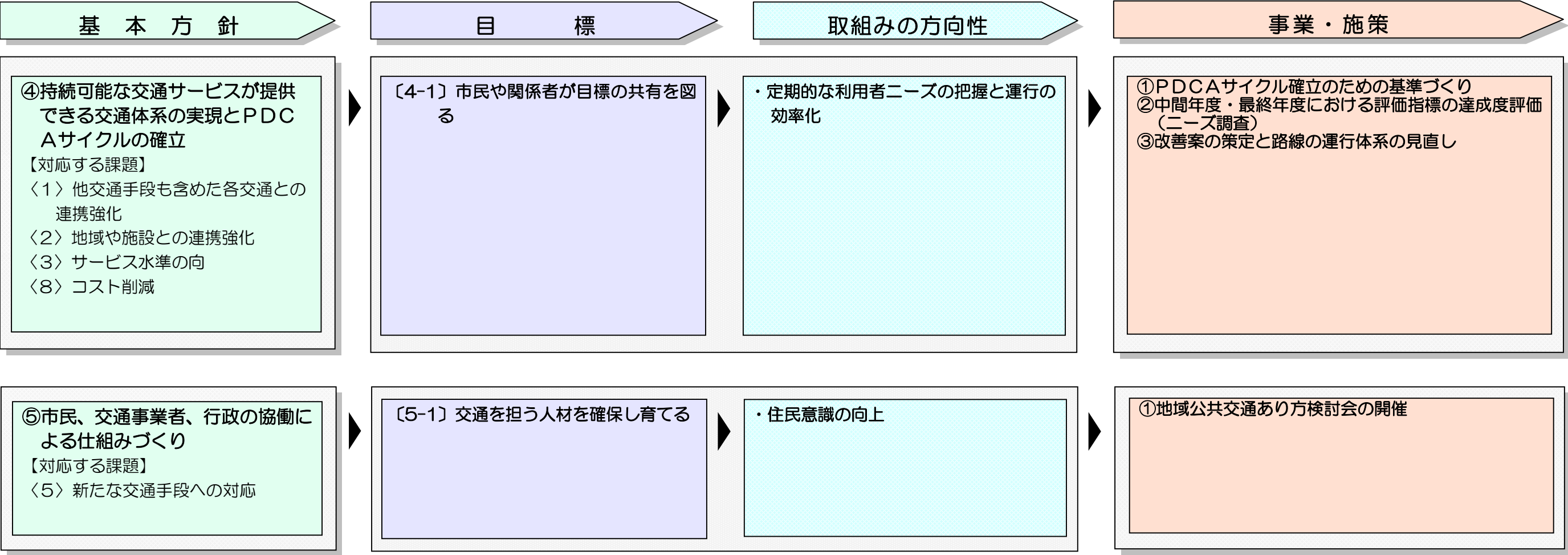
- 地域公共交通あり方検討会等の地域が主体となった会議の開催数は、今後の各地域での自主的な取り組みが増加していくことを期待し、中間目標値（平成28年度）を平成25年度＋4件、目標値（平成30年度）を平成25年度＋12件とします。

第5 目標を達成するために行う事業・施策及びその実施主体に関する事項

1 事業・施策の概要

本計画では、各基本方針に対する目標を達成するために行う事業を以下のとおり定めます。詳細については別に地域公共交通再編実施計画において定めるものとします。





2 各事業・施策の概要、実施主体、実施年度

次に、取組の方向性に基づいた事業・施策を以下のように定めます。また、事業・施策の実施主体は、以下に示すとおりとします。

なお、目標達成の評価を、本計画の中間年度である平成 29 年度と最終年度の平成 31 年度に行います。

目標 1-1 「広域での移動を確保する」に係る施策

①幹線の整備と運行

現行の幹線システムの維持・利用促進に加えて、住みやすいコンパクトなまちづくりにおける公共交通のあり方や、新たな幹線システム構築の必要性について検討します。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・幹線システムの維持・利用促進	津市地域公共交通活性化協議会、バス事業者、津市					
・新たな幹線システム構築検討への着手						
・定時性確保のための道路状況改善策の検討（ラッシュ時間帯の渋滞緩和）	バス事業者、道路管理者（三重県・津市）					
・国道 23 号中勢バイパスの開通に向けたバス路線網の改編	バス事業者、津市					
・大型商業施設、公共施設への乗り入れ検討	バス事業者、津市					
・バスロケーションシステムの導入（携帯電話型）	バス事業者					

◆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、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。

（利用促進については P 52 に記載しています。）

②乗継設定と待合環境の整備

住民の移動ニーズへの対応に加え、来訪者の移動性や回遊性の向上のため、鉄道とコミュニティ交通とのさらなる連携を行います。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・鉄道に合わせたコミュニティ交通のダイヤ設定	津市地域公共交通活性化協議会、バス事業者、津市					
・鉄道駅とコミュニティ交通の乗継拠点の整理						
・復旧後の名松線との連携						

◆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。

・本計画において乗継拠点と位置づける駅、バス停

エリア	乗継拠点
北部	椋本（中町）バス停、曽根橋バス停、稲葉口
東部・北エリア	千里駅
東部・東エリア	津駅、津新町駅、三重会館前バス停
東部・南エリア	久居駅、香良洲総合支所
中部エリア	一志病院、榊原口バス停、榊原温泉口駅、一志総合支所
南部エリア	竹原バス停、伊勢奥津駅

③隣接自治体との連携

地域間幹線の維持をはじめとしたより広域な移動を確保するために、隣接自治体とも協力していきます。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・より広域な移動を確保するための隣接自治体との意見交換の実施	バス事業者、津市、隣接自治体	←				→

◆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、活性化に努めていきます。

該当路線

- 三重交通 津三雲線（松阪市）
- 三重交通 名張奥津線（名張市）
- 三重交通 津太陽の街線（鈴鹿市）
- 廃止代替路線 名張奥津線（御杖村）
- 廃止代替路線 亀山棕本線（亀山市）

④鉄道の利便性の向上のための要請と利用促進

より広域の移動需要を確保維持していくため、鉄道事業者と連携し、利便性の向上や、利用促進などを促進していきます。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・ダイヤの改正や増便、利便性の向上に資する施設整備等の要請	津市、三重県など	←				→
・リニア中央新幹線の三重・奈良ルートによる早期の全線同時開業の要請等		←				→

◆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

向けての取組みを行います。

- ・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。

目標 1-2 「日常生活における地域移動を確保する」に係る施策

①三重交通バス路線の整備と運行

より利用しやすい公共交通手段とするために、民間のバス路線について路線網の改善を検討します。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・大型商業施設、公共施設への乗り入れ検討（再掲）	バス事業者	←	→			→
・バスロケーションシステムの導入（携帯電話型）（再掲）	バス事業者	←	→			
・利用者のニーズに合ったダイヤの提案	バス事業者、津市	←	→			→
・幹線、津市コミュニティバスとの連携	バス事業者、津市	←	→			→

◆実施内容

P 2 9で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。（利用促進についてはP 5 2に記載しています。）

②津市自主運行バス（廃止代替バス）の見直しへの着手

廃止代替バスは、収支の悪化等により廃止となった民間バス路線の一部について、施策上必要と認めたものに限り、市が路線の維持を行っています。その必要性や今後のあり方について路線ごとに検討していきます。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
【津地域】 ・三行線、津新町大里線の継続運行のあり方について検討 ・検討した施策の実施	バス事業者、津市	←		→	←	→
【久居地域】 ・多気線の継続運行のあり方について検討 ・検討した施策の実施		←		→	←	→
【芸濃地域】 ・亀山棕本線の継続運行のあり方について検討 ・検討した施策の実施		←		→	←	→
【安濃地域】 ・安濃線の継続運行のあり方について検討 ・検討した施策の実施		←		→	←	→
【一志地域、白山地域】 ・多気線の継続運行のあり方について検討 ・検討した施策の実施		←		→	←	→
【美杉地域】 ・名張奥津線、多気線の継続運行のあり方について検討 ・検討した施策の実施		←		→	←	→

◆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。

③津市コミュニティバスの整備と運行

より利用しやすい公共交通手段とするために、コミュニティバス路線について民間バス路線との競合を解消し、連携、協調する路線網への改善を検討します。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
【久居地域】 ・久居地域コミュニティバスの整備と運行 【改善のポイント】 ・民間バス路線「榊原線」「波瀬線」との競合を解消し、連携、協調へとつなげる ・日常の通院、買い物需要に対応したダイヤ設定	津市					
【河芸地域】 ・河芸地域コミュニティバスの整備と運行 【改善のポイント】 ・鉄道との乗り継ぎ設定 ・民間バス路線「津太陽の街線」との乗り継ぎ設定 ・日常の通院、買い物需要に対応したダイヤ設定						
【芸濃地域】 ・芸濃地域コミュニティバスの整備と運行 【改善のポイント】 ・東部地域に集積している商業施設に向けた運行や、津駅、イオン津及び三重大学医学部附属病院など大規模店舗や医療機関への移動を確保するため、民間バス路線「棕本線」との乗り継ぎ設定 ・日常の通院、買い物需要に対応したダイヤ設定						

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
【美里地域】 ・美里地域コミュニティバスの整備と運行 【改善のポイント】 ・小学校の統廃合に合わせ、路線や、ダイヤの見直し ・津市コミュニティバスと民間バス路線との乗り継ぎ設定 -津駅、ヤマナカ、イオン津、三重大学医学部付属病院方面への移動を確保するため、民間バス路線「長野線」との乗り継ぎ設定 -久居駅、久居インターガーデン、三重中央医療センター方面への移動を確保するため、民間バス路線「榊原線」との乗り継ぎ設定	津市					
【安濃地域】 ・安濃地域コミュニティバスの整備と運行 【改善のポイント】 ・津市コミュニティバスと民間バス路線「安濃線」との乗り継ぎ設定 ・日常の通院、買い物需要に対応したダイヤ設定						
【一志地域】 ・一志地域コミュニティバスの整備と運行 【改善のポイント】 ・既存の鉄道や民間バス路線を活用し久居インターガーデン、三重中央医療センター及び久居駅方面への移動を確保するため、民間バス路線「波瀬線」との乗り継ぎ設定 ・日常の通院、買い物需要に対応したダイヤ設定						

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
【白山地域】 ・白山地域コミュニティバスの整備と運行 【改善のポイント】 ・小学生・中学生の通学確保 ・白山高校の通学確保 ・日常の通院、買い物需要に対応したダイヤ設定	津市					
【美杉地域】 ・美杉地域コミュニティバスの整備と運行 【改善のポイント】 ・医療機関への通院確保 ・障がい者授産施設の通院確保 ・商業施設での買い物時間の確保 ・名松線との連携強化						

◆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」（P 73 参照）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」（P 56 参照）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。

目標 1-3 「観光振興との連携による交流人口の拡大」に係る施策

①公共交通を利用した観光振興への取組

津市総合計画（後期基本計画）に掲げる観光の振興における 3 つの施策体系「人々が行き交う津づくり」「来て楽しめる仕組づくり」「魅力をとどける仕組づくり」に基づき、催し物の誘致や、イベントへの取組、また観光地の魅力向上を通じて、観光交流人口の増加を目指します。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・観光地へのアクセスのための公共交通網の整備充実 ・市内・市外の観光地との交通ネットワークの充実、強化	津市など					
・観光客のニーズに応じた観光ルートや周遊手段などの観光商品づくりへの取組						
・ウォーキングイベント等を絡めた観光ルートの有効活用						

◆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きます。

②海上アクセス利用促進事業

中部国際空港への海上アクセスターミナルの「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みを推進していきます。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・情報発信等PR事業の推進 ・ポスター、パンフレットによるPR ・観光協会等と連携したPR	津市、三重県など					
・県外からの利用者の増加 ・各種大会、教育旅行、行政視察などの誘致 ・みなとオアシスと連携した地域間交流の推進						
・津なぎさまちイメージアップ事業 実行委員会や地元自治会等と連携したイベント等の実施						

◆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。

③JR名松線利活用事業

JR名松線の全線復旧を踏まえ、交流機能として同路線の活用を図り、森林セラピー基地ほか観光資源等との連携を図るなど、沿線地域の活性化とも連携した取組みを推進します。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・JR名松線沿線地域の魅力発信 ・沿線イベントの実施(ウォーク等) ・ポスター、パンフレットによるPR ・県・松阪市とともに設立した協議会事業の実施 ・観光協会等と連携したPR ・観光案内板等の設置 ・総合支所等関係部局と連携した事業の実施・PR ・名松線利用促進を実施する団体等に対する支援	津市、三重県など					

◆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み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。

目標 2-1 「交通不便地における移動手段の確保」に係る施策

① 地域住民運営主体型コミュニティ交通事業の推進

10 の市町村が合併して誕生した本市は、本県で最も面積が広く、異なった特性をもつ地域により成り立っています。連携計画のもとで、コミュニティバスは定時定路線型に統一しましたが、今後、地域住民運営主体型のデマンド型交通等地域の特性に応じた新たな形態の公共交通の導入を検討します。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・住民主体型のデマンド型交通等、新たな形態の公共交通の導入の検討	市民、バス事業者、津市					

◆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。

目標 2-2 「地域を越えた移動手段の確保」に係る施策

① 津市コミュニティバスの運行と整備（再掲）

連携計画では、公共交通を幹線システムと支線システムに整理し、地域外・地域内への移動需要に効率的に対応できる交通ネットワークを形成してきました。しかし、地域によっては乗り継ぎが不便であったり、特定の地域への移動需要が集中している等の理由により、地域を越えた移動需要が顕在化している地域があります。このような移動需要を満たすため、地域をつなぐ路線を検討します。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・地域をつなぐ路線の検討	市民、バス事業者、津市					
・地域をつなぐ路線の設置						

◆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ぎ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。

② 乗継環境の整備

上記①津市コミュニティバスの運行と整備を図っていく中で、地域をつなぐ路線の乗継環境を整備していきます。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・地域をつなぐコミュニティバス同士のダイヤ設定	津市ほか	←→	←→	←→	←→	←→
・待合環境の整備		←→	←→	←→	←→	←→

◆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。

目標 3-1 「公共交通に対する市民意識の向上を図る」に係る施策

- ① 広報誌による意識啓発・利用促進PR
- ② わかりやすい路線・時刻表情報の提供
- ③ モビリティマネジメントの実施
- ④ 利用促進イベントの実施

公共交通利用者の減少を食い止め、増加につなげるために、公共交通の持つ環境への配慮や健康増進の効果を広報誌等でPRする意識啓発事業を実施します。また民間路線バスやコミュニティバスの便益や運行路線・時刻表等の「見える化」を推進します。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・市広報誌等での意識啓発PR	市民、 バス事業者、 津市	←→	←→	←→	←→	←→
・公共交通の運行路線・時刻表等の「見える化」の推進		←→	←→	←→	←→	←→
・モビリティマネジメントの実施		←→	←→	←→	←→	←→
・利用促進イベントの実施		←→	←→	←→	←→	←→
・バスロケーションシステムの導入（携帯電話型）（再掲）	バス事業者	←→	←→	←→	←→	←→
・利用者のニーズに合ったダイヤの提案（再掲）	バス事業者、 津市	←→	←→	←→	←→	←→
・低床バスの導入継続	バス事業者、 津市	←→	←→	←→	←→	←→
・ＩＣカードシステムの導入検討	バス事業者	←→	←→	←→	←→	←→
・セーフティーバスのPR活動	バス事業者	←→	←→	←→	←→	←→

◆実施内容（例）

- ・ 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り継ぎ例の紹介
- ・ 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
- ・ 小学生を対象とした「バスの乗り方教室」の実施
- ・ 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
- ・ その他、関係機関と連携した利用促進イベントへの参画

目標 3-2 「高齢者の外出意欲の増進」に係る施策

①高齢者に特化した割引制度や設備等の検討

高齢者のさらなる利用促進を図るため、高齢者が公共交通を利用しやすい環境を整えるとともに、バス事業者、福祉部局等と連携して、高齢者に特化した割引制度の検討を行います。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・高齢者に特化した割引制度等の検討	バス事業者、津市	←	→			
・低床バスの導入継続（再掲）	バス事業者、津市	←	→			
・セーフティーパスのPR活動（再掲）	バス事業者	←	→			

◆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きます。

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「セーフティーパス」のPRを行うとともに、同制度を、運転免許返納者に限定せず、すべての65歳以上の高齢者に拡充することができないかなど、高齢者のさらなる利用促進や、金銭的な負担を軽減するための施策の可能性について、バス事業者、福祉部局等と連携して検討していきます。

目標 4-1 「市民や関係者が目標の共有を図る」に係る施策

- ① PDCA サイクル確立のための基準づくり
- 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）
- ③ 改善案の策定と路線の運行体系の見直し

第6項での「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。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・PDCA サイクル確立のための基準づくり	津市地域公共交通活性化協議会、 地域公共交通あり方検討会	←→	←→		←→	
・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）				←→		←→
・改善案の策定と路線の運行体系の見直し					←→	←→

◆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。後述しますが、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。

目標 5-1 「交通を担う人材を確保し育てる」に係る施策

① 地域公共交通あり方検討会の開催

これまで地域ごとに「地域公共交通あり方検討会」を開催し、地域公共交通に関する要望や意見をいただき、改善について議論してきました。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新しいコミュニティ交通を検討していけるよう、「地域公共交通あり方検討会」の充実を図ります。

事業・施策	実施主体	事業・施策実施年度				
		H27	H28	H29	H30	H31
・改善策の検討や新しいコミュニティ交通の検討	地域住民、 運行事業者、 津市	←	←	←	←	←
・検討された改善策の実施			←	←	←	←

◆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。

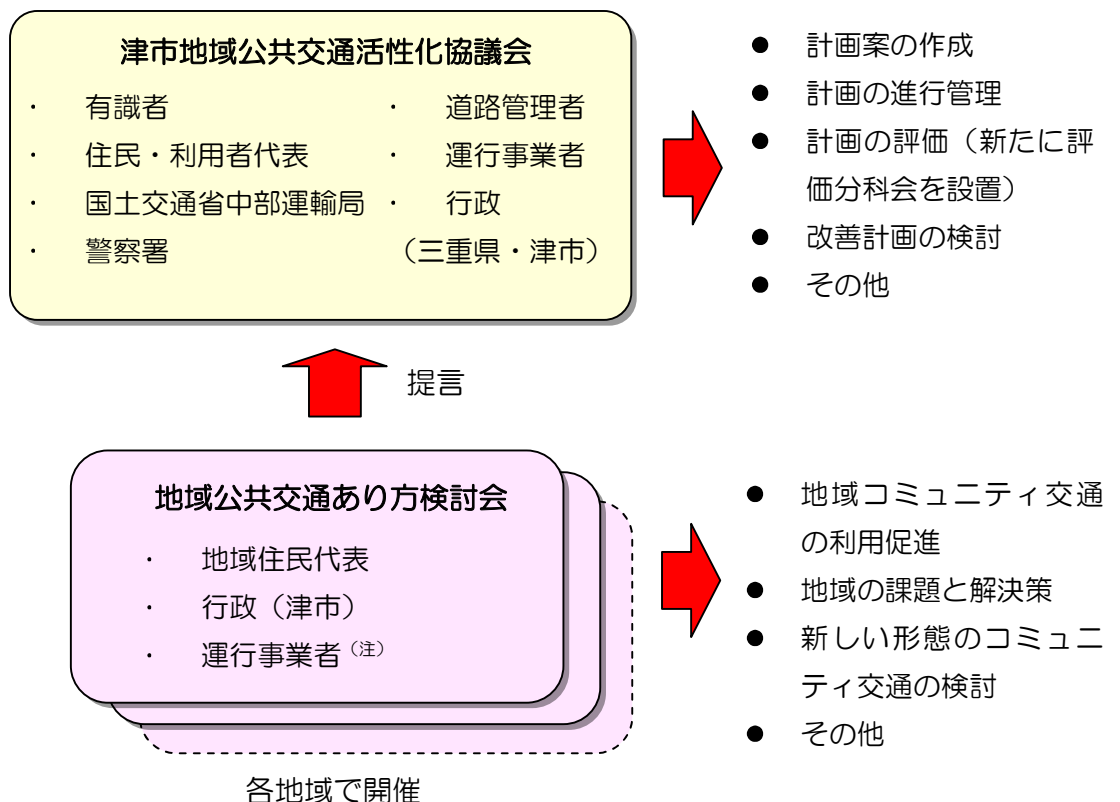
第6 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項

本計画では、先に示した目標への達成状況に対する評価は、次のプロセスにより推進していきます。

1 公共交通の計画推進体制について

計画の推進については、地域住民、運行事業者、行政それぞれが適切な役割分担を果たしながら行うこととし、地域住民の公共交通の運営への参画を高め、協働の場となるように発展させていきます。

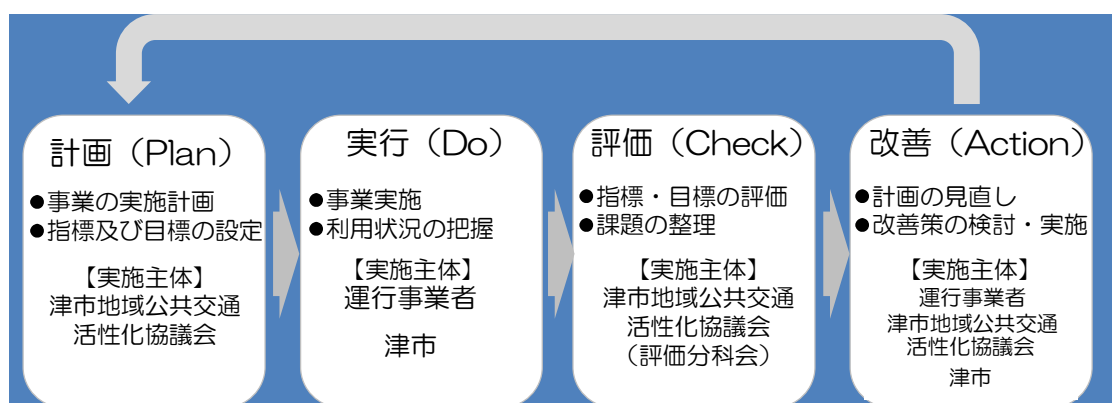
計画案の作成は、市民・運行事業者・有識者・行政等から構成されている「津市地域公共交通活性化協議会」が行い、同計画の策定は津市が行います。また、地域毎に開催される「地域公共交通あり方検討会」は地域住民が地域コミュニティ交通の運営に参画する場として、地域住民、行政、運行事業者等により、地域コミュニティ交通の利用促進、地域の課題とその解決策等について協議を行い、加えて市民、運行事業者、行政が一体となって運営する新しい形態のコミュニティ交通の検討をし、「津市地域公共交通活性化協議会」へ提言します。



（注）運行事業者は新しい形態のコミュニティ交通の検討等、必要に応じて参加

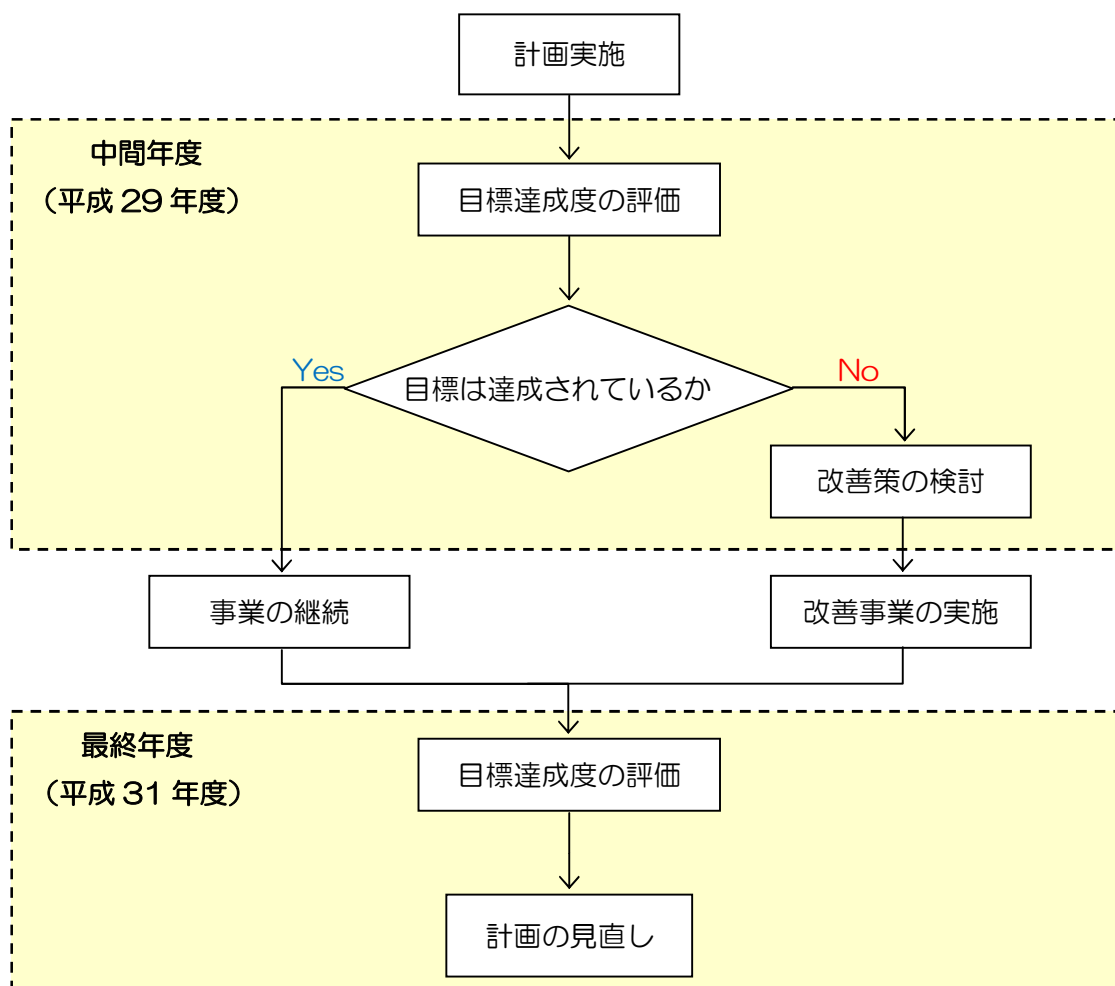
2 推進プロセス

本計画を推進し、よりよい公共交通を実現するためには、施策の実施状況及び目標の達成状況を把握し、計画の進捗状況を評価し、その結果に基づき改善を行い、改善に基づき施策を見直す、「PDCA サイクル」を適切に運用することが必要となります。特に、本計画より設定される数値目標については、評価プロセスにおいて設定目標の適切性、数値の客観性と妥当性を検証し、場合によっては設定自体を見直すことにより、形骸化しないようにすることが重要です。



3 計画期間中の見直しプロセス

設定した目標は、計画期間の中間年度にその評価を実施します。目標が未達成の事業については改善策を検討し、残りの計画期間内に改善策を実施します。最終年度では、再度設定目標の評価を行った上で計画の見直しを実施します。



中間年度、最終年度以外の年度についても、津市地域公共交通活性化協議会が実施事業の進捗状況の管理を行い関係機関と情報共有を図ります。

資 料

1. 本市の状況の整理

1-1 本市の概況

(1) 位置

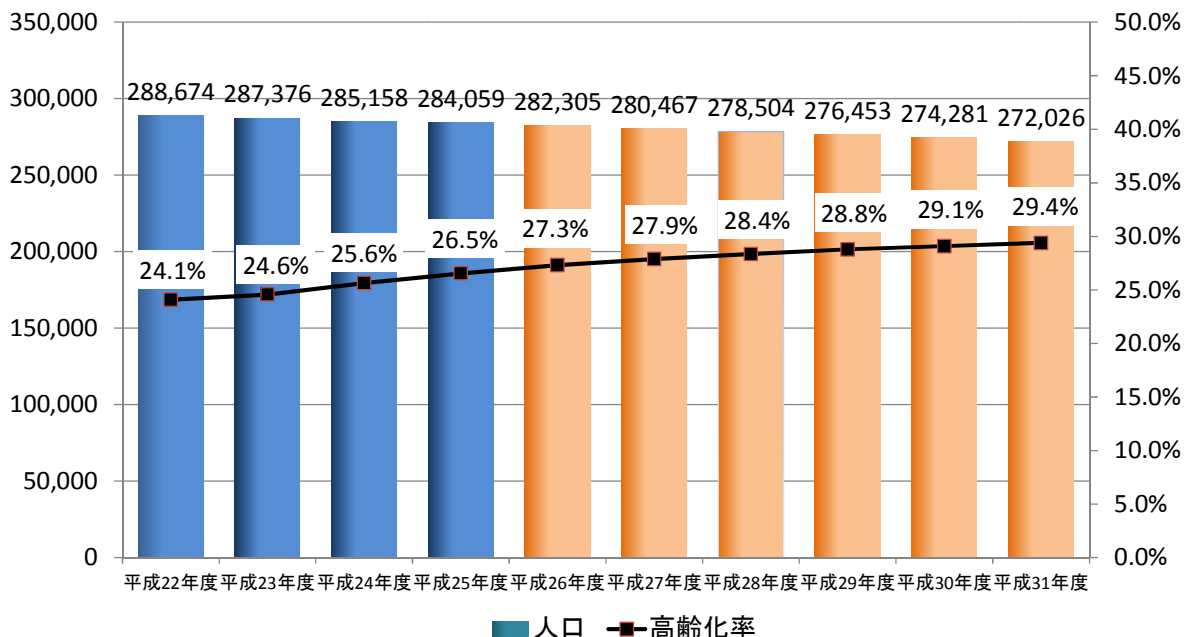
本市は、三重県の県庁所在地であり、県の中央部に位置しています。北は鈴鹿市、亀山市と接し、西は名張市や伊賀市、奈良県、南は松阪市と接しており、東は伊勢湾を臨んでいます。東部は伊勢平野の一部を形成する海岸平野、中部は標高 30～50m の丘陵地や台地、西境沿いには 700～800m の山々が連なり、多様な自然を形成しています。

本市は、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、三重県で最も広い面積を有しています。



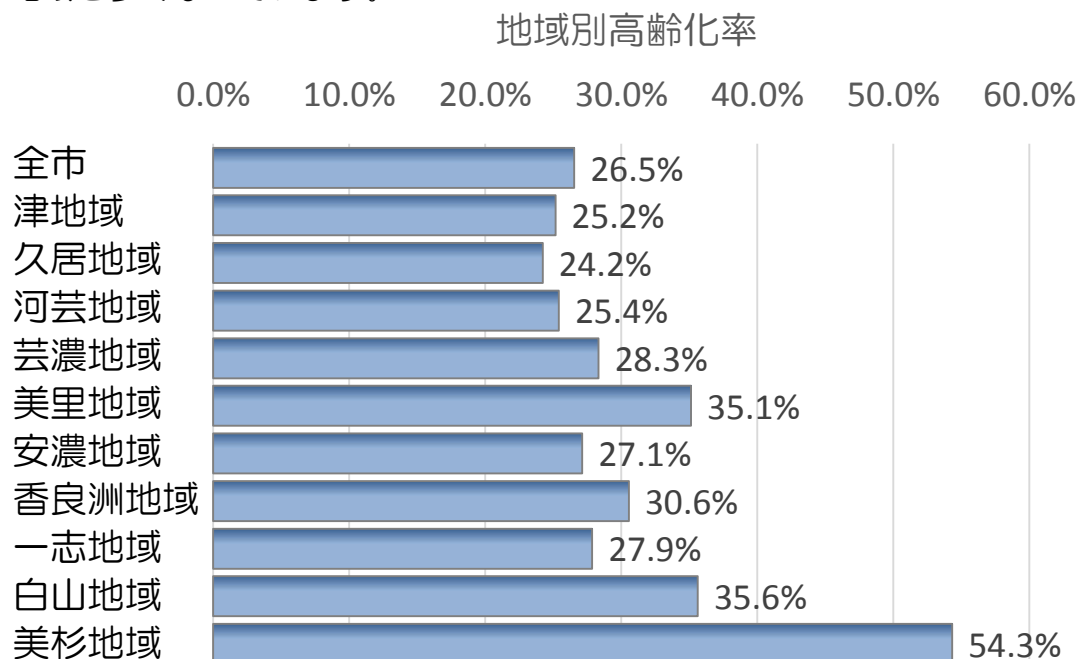
(2) 人口

本市の総人口は平成 26 年 3 月 31 日現在 284,059 人、三重県の市町では四日市市に次いで多くなっています。人口は平成 22 年度より減少しており、平成 25 年度に 1,099 人が減少しています。高齢化率（65 才以上の人口の割合）は 26.5% であり、全国平均の 25.1%（平成 25 年 10 月 1 日）よりも、1.4 ポイント上回っています。人口推計によると、平成 31 年度には平成 25 年度から 12,033 人減少し、高齢化率も 2.9 ポイント上昇し、29.4% になると推定されています。



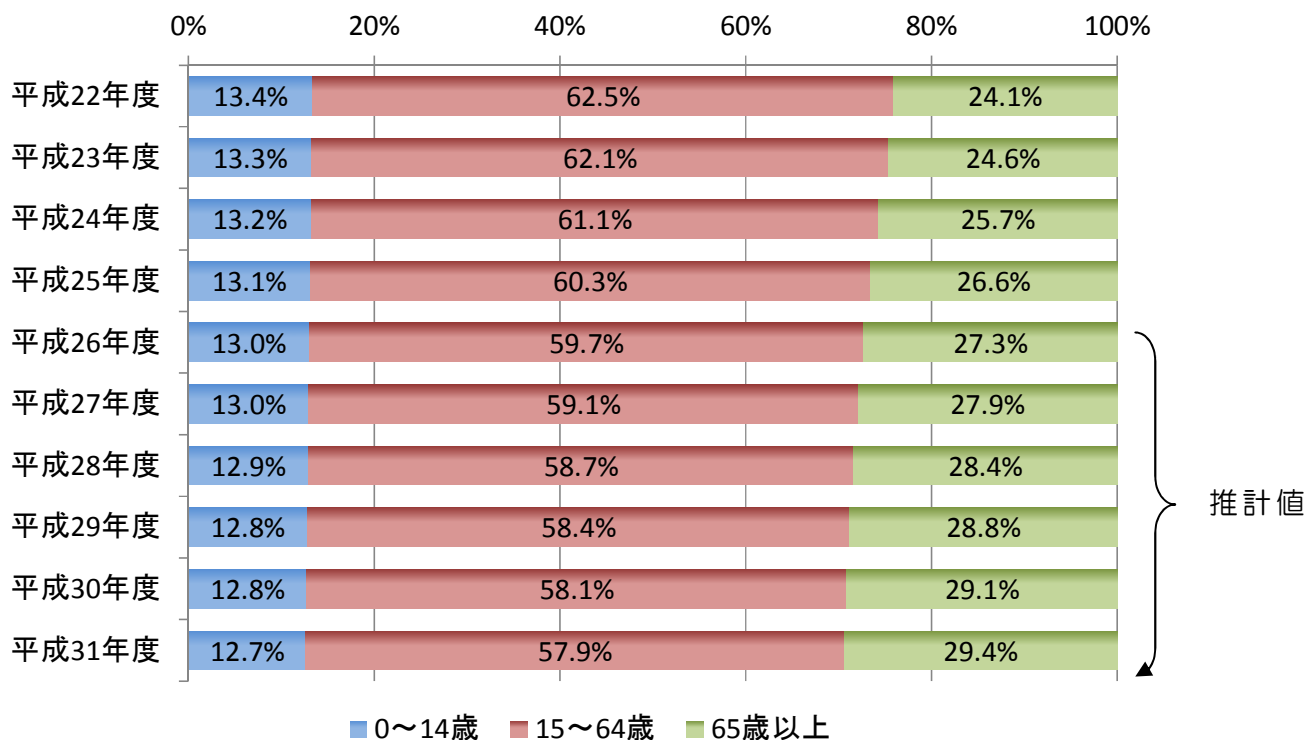
住民基本台帳より各年度末（3 月 31 日）の人口（外国人も含む）推計値はコーホート変化率法による

高齢化率を地域別に見てみると、最も低い地域は久居地域の 24.2%であり、30%を超えている地域は4地域あり、香良洲地域の 30.6%に続き、美里地域、白山地域、美杉地域と多くなっています。



(3) 年齢構成

高齢化の進展により、生産年齢人口（15～64 歳）の比率、年少人口（15 歳未満）とも減少しています。生産年齢人口は、平成 22 年度には 62.5%だったのが平成 25 年度には 60.3%に減少しており、平成 31 年度には 57.9%になると推計されています。年少人口も平成 22 年度には 13.4%だったのが平成 25 年度には 13.1%となり、平成 31 年度には 12.7%になると推計されています。

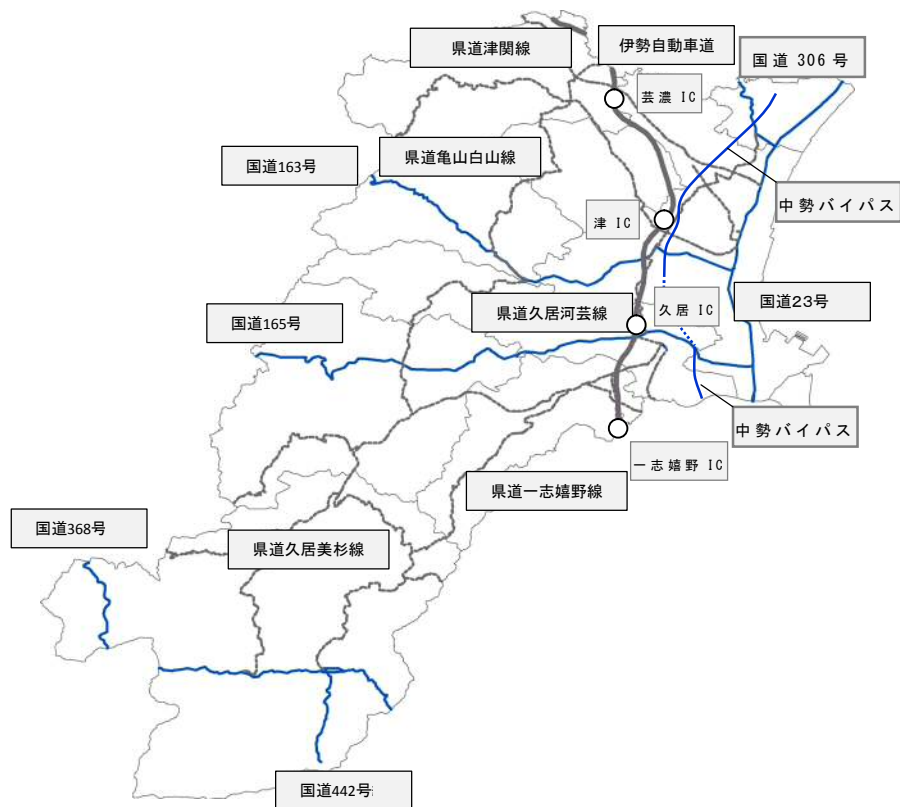


(4) 道路網

本市の道路網は、海岸沿いを南北に貫く国道 23 号、津市中心地から安濃地域、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分かれ東西に長い久居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。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中勢バイパスの整備が進められており、津市内では平成 6 年から順次供用が始まっています。

また国道 23 号逆川神社前交差点から一部 23 号との重複区間を経て、河芸地域を通り鈴鹿・亀山・滋賀方面へ抜ける国道 306 号もあります。これらの国道に加え、芸濃地域を中心部と結ぶ津関線、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、津市の西部を南北に貫く亀山白山線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。

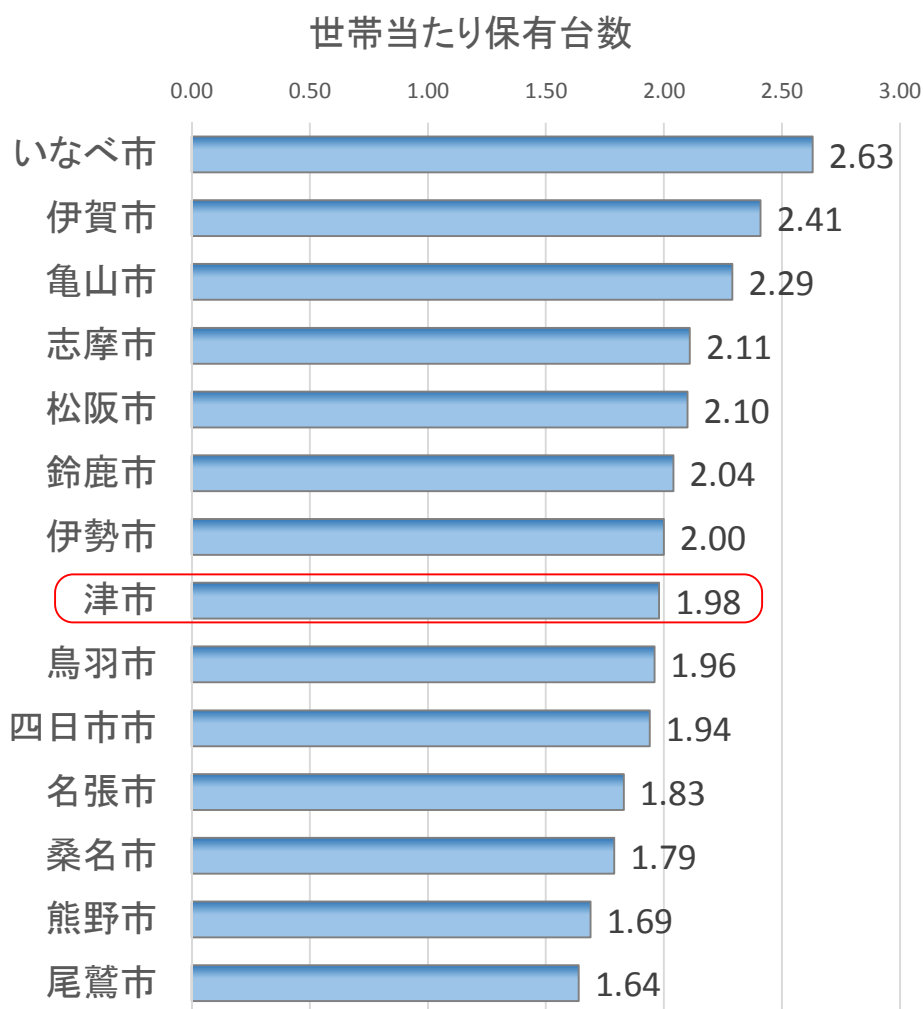


(5) 自動車保有状況

本市の世帯当り自動車保有台数は、1.98 台であり、三重県全体の平均値 2.05 台を 0.07 ポイント下回っています。また、三重県の 14 の市の中では 8 番目であり、自動車保有台数は平均を下回っています。

	乗用車	トラック	軽自動車	その他	計	人口	1台当り人口	世帯数	1世帯当り車両数
津市	114,194	15,903	87,114	8,011	225,222	280,994	1.25	113,481	1.98
三重県	705,519	100,405	600,512	52,121	1,458,557	1,828,859	1.25	711,627	2.05

中部運輸局三重運輸支局発表「平成 25 年三重県の運輸概況」より

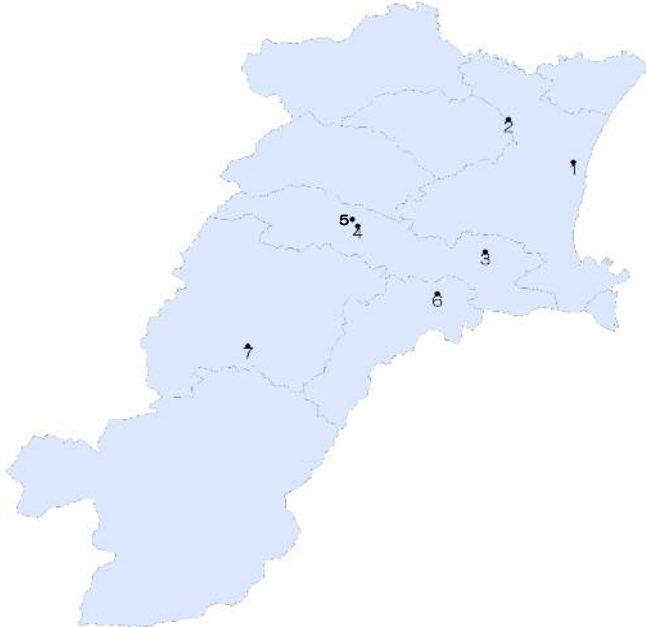


（６）各種施設分布状況

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。本市には中核病院の機能を担うと考えられる、280床以上もしくは地域の中心となる病院は7箇所あり、その分布は下図のとおりです。

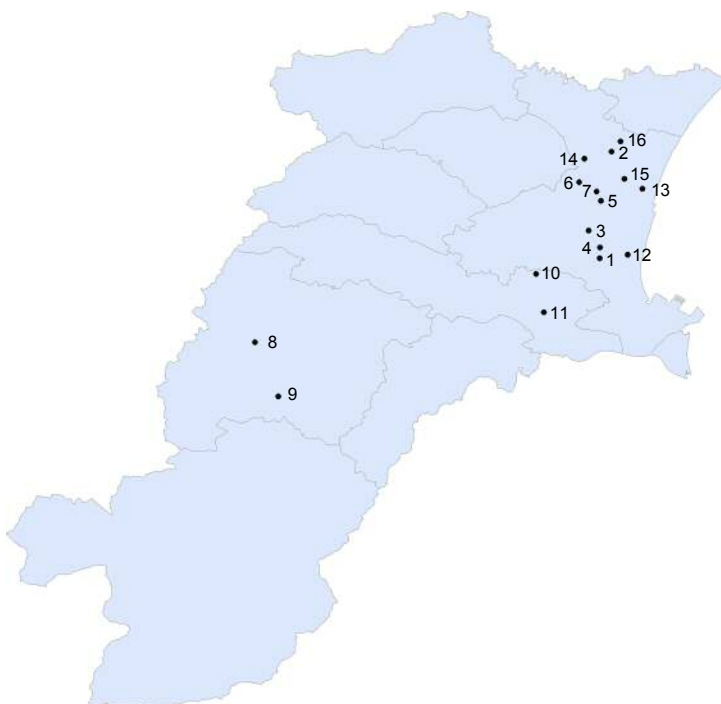
河芸地域、芸濃地域、美里地域、安濃地域、美杉地域では地域内に中核病院がないため、地域外への通院の交通手段が課題となります。



1	三重大学医学部附属病院
2	国立三重病院
3	三重中央医療センター
4	榊原温泉病院
5	榊原病院
6	小渕医院
7	一志病院

２）高等学校・大学

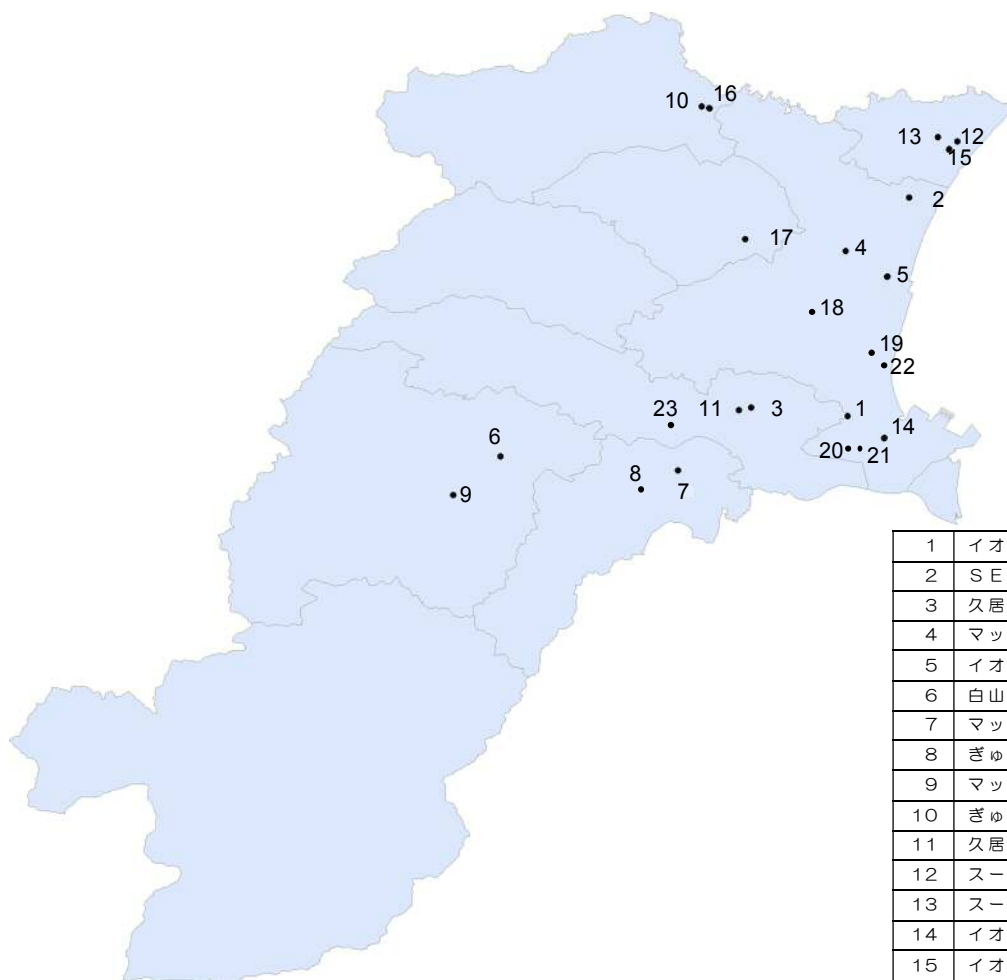
本市には高等学校は12校、大学は短期大学も含め4校あり、その分布は下図のとおりです。



1	セントヨゼフ女子学園高等学校
2	高田高等学校
3	津高等学校
4	津工業高等学校
5	津商業高等学校
6	津西高等学校
7	津東高等学校
8	日生学園第二高等学校
9	白山高等学校
10	久居高等学校
11	久居農林高等学校
12	みえ夢学園高等学校
13	三重大学
14	県立看護大学
15	三重短期大学
16	高田短期大学

3) 商業施設

本市で公共交通機関と接している主な商業施設の分布は下図のとおりです。美里地域、美杉地域は地域内に商業施設がないため、地域外の商業施設まで移動をする必要があります。



1	イオンタウン津城山
2	SENO PARK 津
3	久居インターガーデン
4	マックスバリュ津北店
5	イオン津ショッピングセンター
6	白山ショッピングセンター
7	マックスバリュ志店
8	ぎゅーとらラブリー志店
9	マックスバリュ川口店
10	ぎゅーとらラブリー芸濃店
11	久居パワーセンター
12	スーパーセンターオークワ河芸店
13	スーパーサンシ河芸店
14	イオン津南ショッピングセンター
15	イオンタウン津河芸
16	イオンタウン芸濃
17	ぜにや安濃店・ジップドラッグ安濃店
18	ヤマナカアルテ津新町店
19	マックスバリュ津垂水店
20	オークワ津高茶屋店
21	F1 マート津南店
22	パロー藤方店
23	オークワ久居庄田店

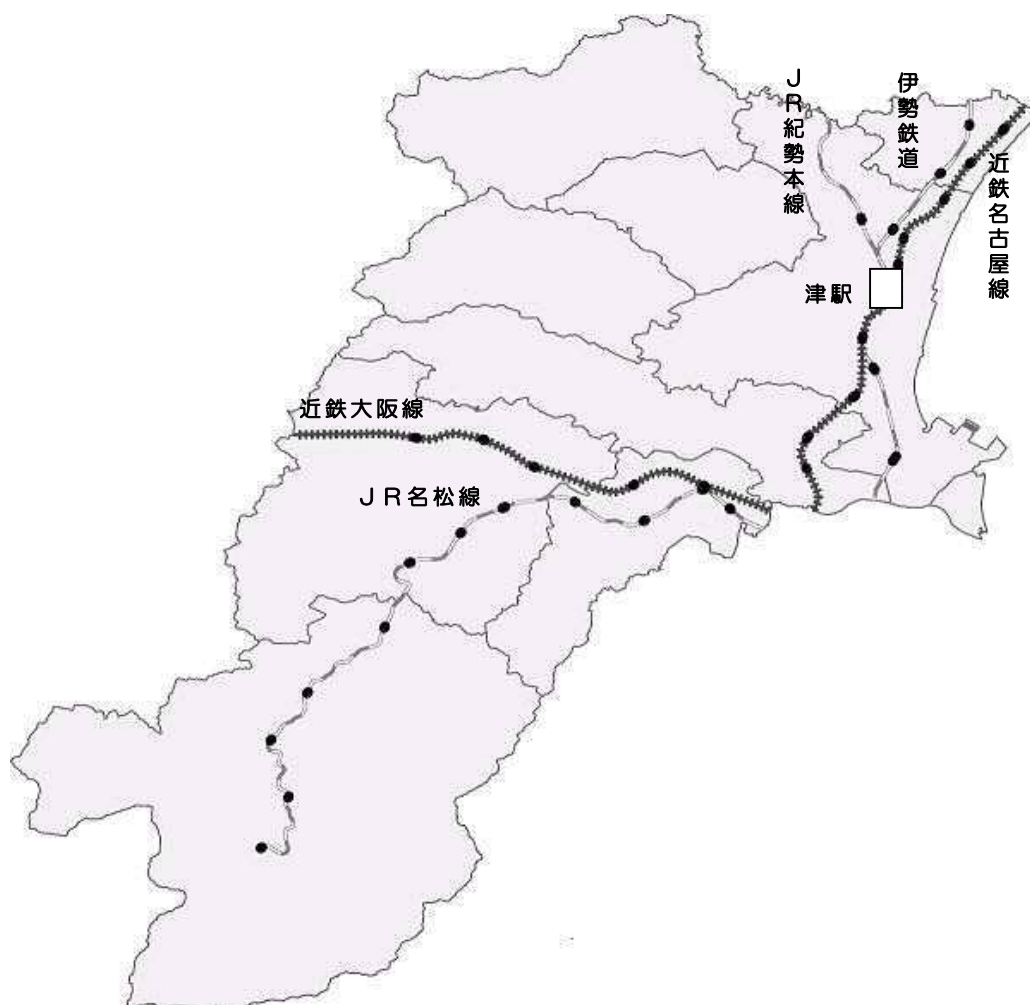
この地図における商業施設は、大規模小売店立地法による届出が行われている施設で、バスの停留所が施設内または施設に隣接しているスーパーマーケット等を対象としています。(コンビニエンスストア等は除いています。)

1-2 本市の公共交通網の実態

(1) 鉄道の実態

本市における鉄道網には、東海旅客鉄道（ＪＲ東海）の紀勢本線、名松線、近畿日本鉄道（近鉄）の名古屋線と大阪線及び第３セクターの伊勢鉄道があり、名古屋圏、大阪圏及び伊勢方面と結ばれています。

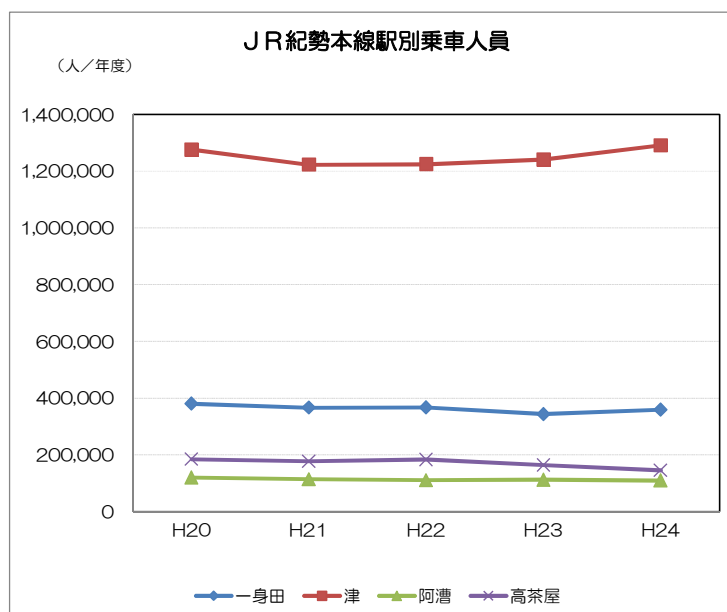
ただし、近鉄各線が複線電化されているのに対し、本市域内のＪＲ各線と伊勢鉄道は非電化で単線となっています。



1) JR

①紀勢本線

本市内には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が近鉄名古屋線や伊勢鉄道と接続している津駅で、特急や快速の優等列車が停車し、毎年120万人／年を超えて推移しています。次いで多いのが一身田駅で、高田本山や高田中・高・短大の最寄り駅でもあり、約36万人／年で近年増加傾向にあります。高茶屋駅は近年減少傾向にあり、阿漕駅は横ばいを続けています。



(人／年度)

	H20	H21	H22	H23	H24
一身田	379,927	365,873	366,584	343,339	358,614
津	1,275,914	1,222,697	1,224,119	1,240,370	1,290,953
阿漕	119,380	113,666	110,340	111,904	109,177
高茶屋	184,238	176,970	183,294	163,900	144,819

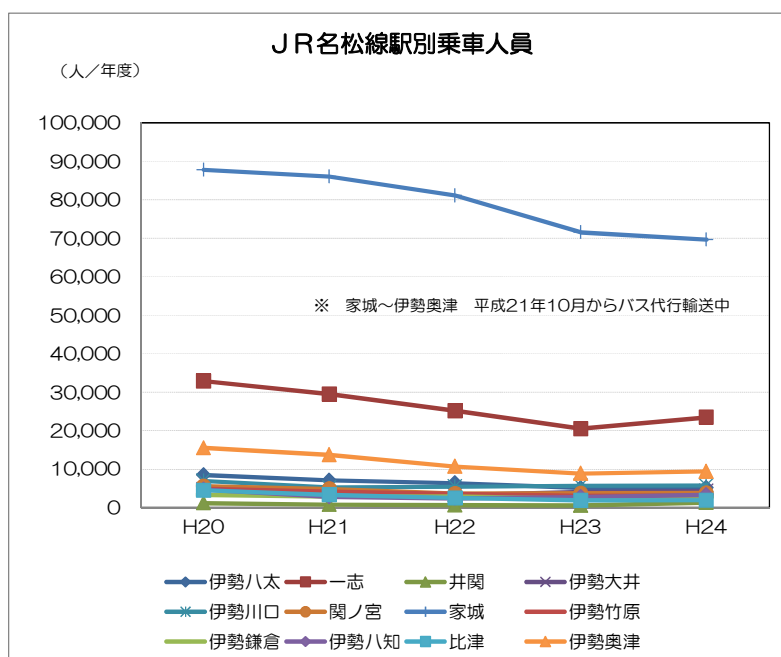
資料：三重県統計書

②名松線

本市内には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。乗車人員が最も多いのが家城駅ですが、年々減少しており平成２４年度は約７万人／年です。なお、平成２１年１０月の台風１８号による被害のため、現在も家城駅～伊勢奥津駅間が不通のため、同区間で代行バスを運行しています。次いで多いのが近鉄大阪線川合高岡駅にほど近い一志駅で、約２万３千人／年となっています。

家城駅は減少傾向が続いていますが、他の駅は増加傾向が見られます。

なお、名松線不通区間は平成２８年春に復旧開通予定です。



（人／年度）

	H20	H21	H22	H23	H24
伊勢八太	8,462	7,111	6,374	5,110	5,141
一志	32,878	29,475	25,182	20,500	23,461
井関	1,133	776	608	536	1,303
伊勢大井	4,721	3,432	3,220	4,030	4,298
伊勢川口	6,934	5,220	5,453	5,656	5,761
関ノ宮	5,561	4,830	3,669	3,745	3,796
家城	87,767	86,031	81,103	71,535	69,617
伊勢竹原	4,936	4,094	3,554	3,071	3,181
伊勢鎌倉	3,320	2,877	2,962	2,329	2,772
伊勢八知	4,699	2,786	2,365	2,753	3,282
比津	4,487	3,327	2,484	1,866	1,926
伊勢奥津	15,527	13,711	10,669	8,861	9,410

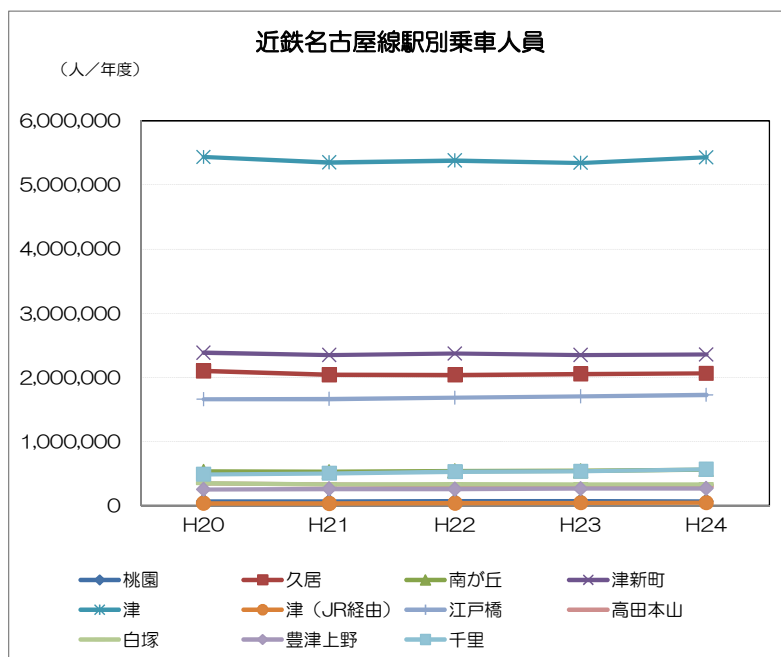
※ 家城～伊勢奥津 平成21年10月からバス代行輸送中

資料：三重県統計書

2) 近鉄

①名古屋線

本市内には近鉄名古屋線の駅が10駅（桃園、久居、南が丘、津新町、津、江戸橋、高田本山、白塚、豊津上野、千里）設けられています。乗車人員が最も多いのが一部列車を除きすべてが停車し、JR線や伊勢鉄道とも接続する津駅で約550万人／年（JR経由を含む）です。次いで多いのが津新町駅で約240万人／年、久居駅約200万人／年、江戸橋駅約170万人／年となっています。



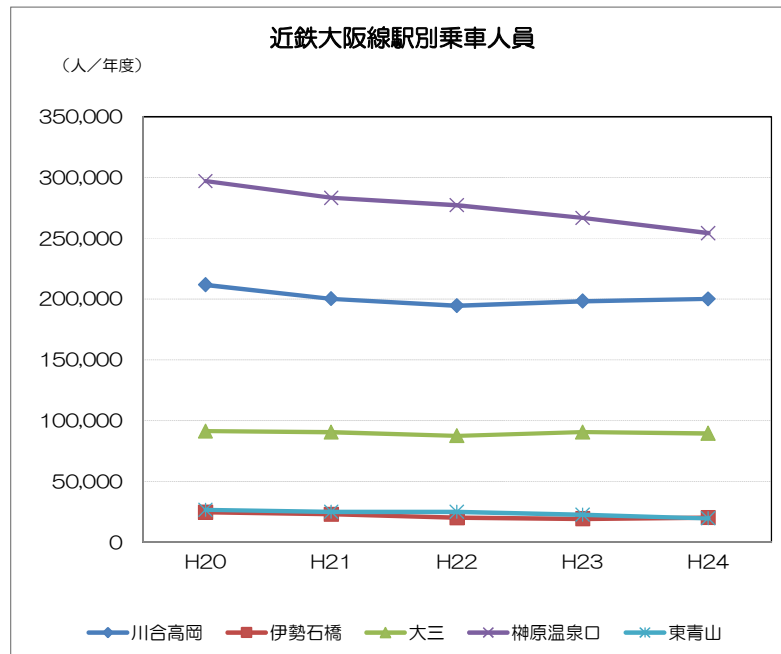
(人／年度)

	H20	H21	H22	H23	H24
桃園	65,132	63,940	67,140	67,619	64,301
久居	2,097,152	2,038,987	2,035,830	2,051,175	2,060,026
南が丘	533,942	528,111	540,808	542,105	561,488
津新町	2,381,308	2,346,271	2,370,956	2,347,222	2,356,463
津	5,435,038	5,349,543	5,381,140	5,343,142	5,429,920
津 (JR経由)	34,693	33,441	37,369	41,959	45,114
江戸橋	1,659,226	1,662,130	1,681,965	1,703,436	1,726,550
高田本山	345,725	328,534	314,546	298,982	303,874
白塚	346,813	328,215	332,237	331,331	329,623
豊津上野	252,118	259,095	257,525	265,247	266,837
千里	487,408	502,599	529,478	533,918	566,728

資料：三重県統計書

②大阪線

本市内には近鉄大阪線の駅が5駅（川合高岡、伊勢石橋、大三、榊原温泉口、東青山）設けられています。乗車人員が最も多いのが榊原温泉口駅ですが、年々減少しており平成24年度は約250万人／年です。次いで多いのがJR名松線一志駅にほど近い川合高岡駅で、近年増加傾向にあり約20万人／年となっています。



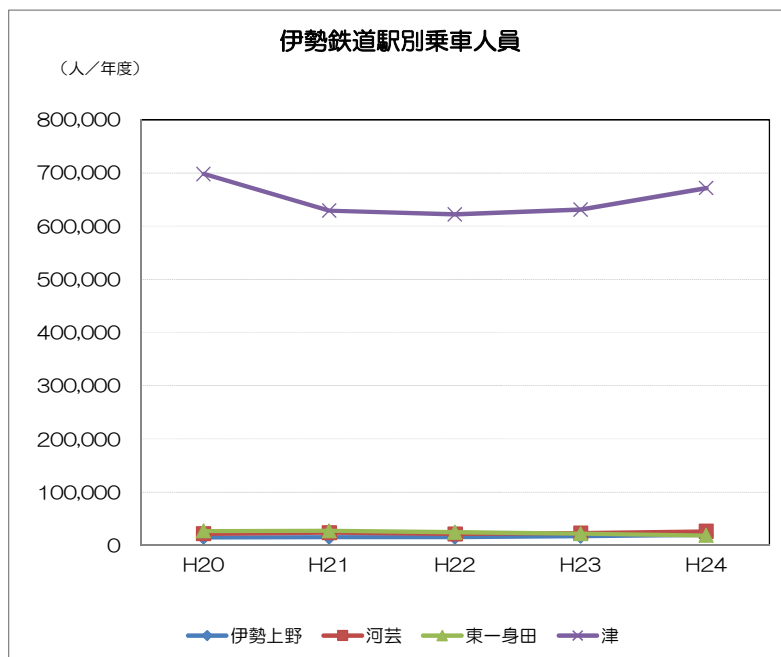
(人／年度)

	H20	H21	H22	H23	H24
川合高岡	211,676	200,248	194,473	198,237	200,173
伊勢石橋	24,626	22,838	20,122	19,240	20,257
大三	91,371	90,502	87,538	90,598	89,535
榊原温泉口	297,036	283,246	277,219	266,694	254,249
東青山	26,590	24,918	24,912	22,554	19,637

資料：三重県統計書

3) 伊勢鉄道

本市内には伊勢鉄道線の駅が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がJRや近鉄と接続する津駅で、平成24年度は約67万人／年で、平成23年以降増加傾向にあります。次いで多いのが河芸駅で約2万5千人／年で、同じく平成23年以降増加傾向にあります。また伊勢上野駅は年々増加を続け、東一身田駅のみ平成23年以降減少傾向にあります。



(人／年度)

	H20	H21	H22	H23	H24
伊勢上野	14,523	15,079	15,166	17,107	19,336
河芸	21,300	23,408	21,104	22,946	25,820
東一身田	26,686	26,922	24,346	21,571	18,230
津	698,012	629,107	622,229	631,200	671,540

資料：三重県統計書

(2) バスの実態

本市のバス交通には、津市が運営する「津市コミュニティバス」、NPO 法人が運営し三重交通が受託運行する「ぐるっと・つーバス」、三重交通が運行する「路線バス」があります。

本市は、津・久居・河芸・芸濃・美里・安濃・香良洲・一志・白山・美杉という旧市町村単位の 10 の地域で構成しており、「津市コミュニティバス」は津・香良洲を除いた 8 地域、「ぐるっと・つーバス」は津地域、「路線バス」は本市全域で運行しています。

これらのバス交通は大きく 2 つのタイプ『幹線システム』『支線システム』に分類でき、基本的には幹線システムには路線バス、支線システムにはコミュニティバス等が位置づけられます。

また「津市コミュニティバス事業評価検討報告書（平成 25 年 3 月）」では、バス交通を地域ごとの運行形態に応じて 3 つに類型化しており、本調査でもその分類を用いることとします。

※ 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）

上記を整理した一覧表を以下に示します。

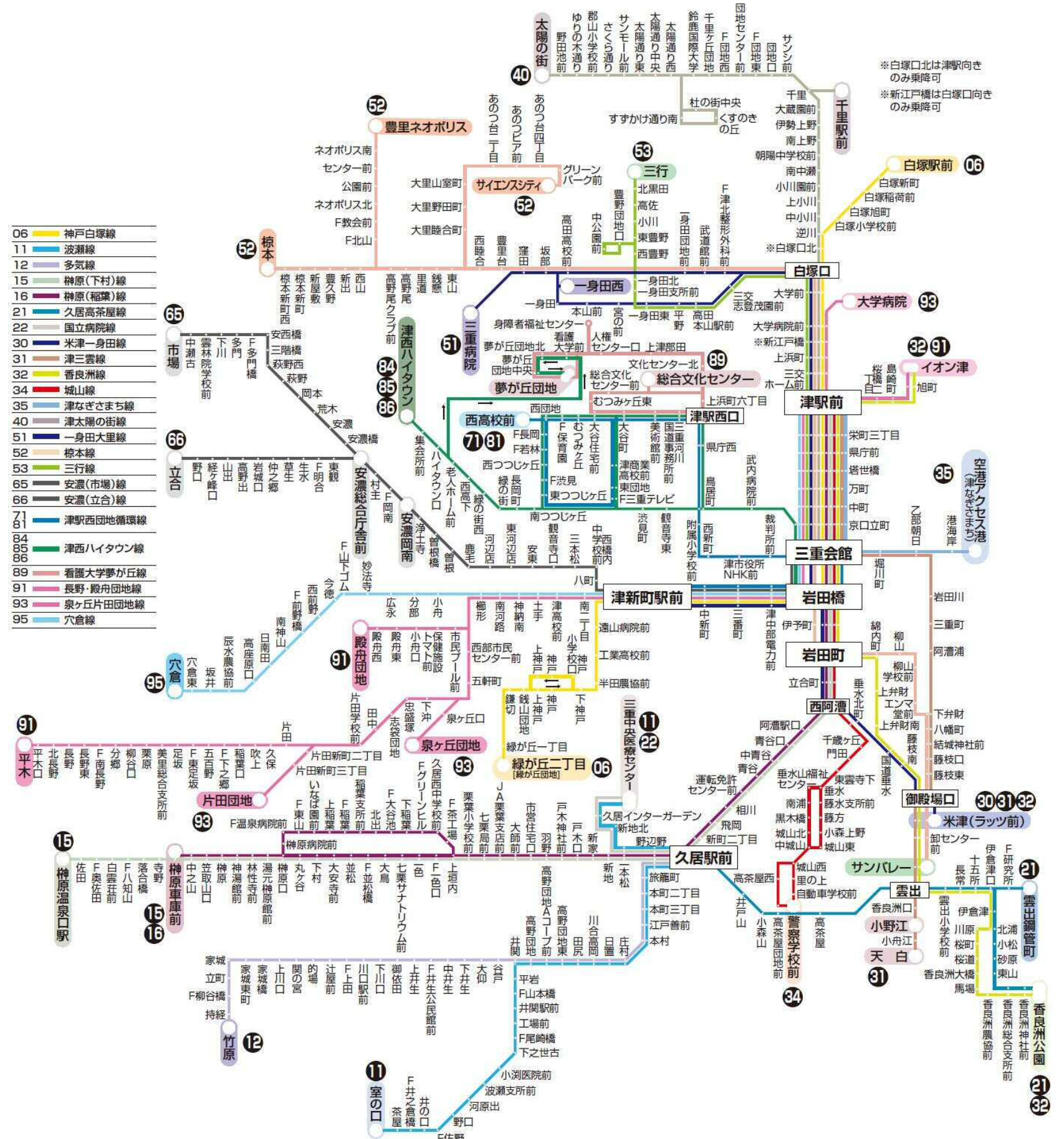
地域	路線バス （幹線システム）	コミュニティバス等 （支線システム）	コミュニティバス の運行分類	備 考
津	●	●※	—	※NPO 法人による運営
久居	●	●	民間補完型	
河芸	●	●	福祉目的型	
芸濃	●	●	福祉目的型	
美里	●	●	生活基盤型	
安濃	●	●	福祉目的型	
香良洲	●	—	—	
一志	●	●	福祉目的型	
白山	●	●	生活基盤型	
美杉	●	●	生活基盤型	

次頁より、本市の路線バス（幹線システム）とコミュニティバス（支線システム）についての概要を示します。

1) 路線バス

本市における路線バスは三重交通が運行しており、市域内の路線は、主に津駅前、津駅西口、三重会館、久居駅前を発着する路線があり、この他、一部、市域外を結ぶ路線で棕本、奥津駅前を発着する路線等があります。

右に本市におけるバス路線図を示します。



公益社団法人三重県バス協会提供の資料を一部加工

2) コミュニティバス

本市におけるコミュニティバスは、以下に示すように地域ごとにルートを設定して運行しています。また「津市コミュニティバス事業評価検討報告書(平成 25 年 3 月)」では運行状況によりタイプを分類(民間補完型、福祉目的型、生活基盤型)しているので、本調査でもその分類を用います。

平成 25 年 4 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。

分類	地域	ルート名称	運転状況	運賃
民間補完型	久居	稲葉ルート	週 2 日各 1 往復	・中学生以上 200 円 ・小学生 100 円 ・乳幼児無料 ・障害者手帳等の交付を受けた方及びその介護者は半額 ・回数券(1 組 12 枚で 10 枚分の金額)
		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	
	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	<対距離運賃> ・最低(乗車距離 8 km 未満) 200 円。 ・乗車距離に応じ 100 円ずつ上がる(最大 700 円迄)。
		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	

■久居地域〔津市コミュニティバス〕



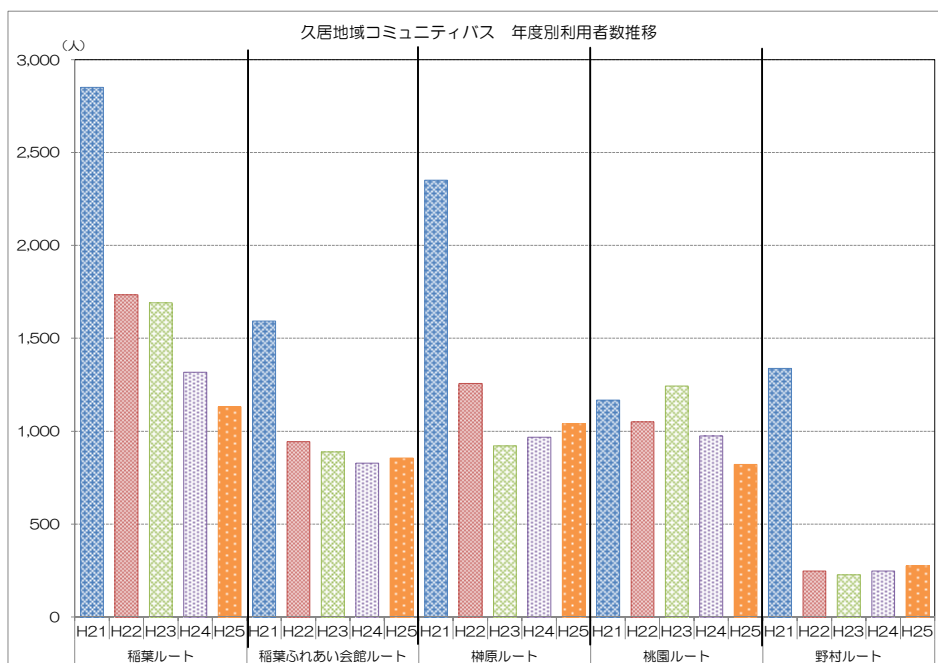
久居地域における平成 25 年度までの利用状況は以下のとおりで、平成 22 年 4 月のコミュニティバス再編後利用が増加しているのは榊原ルート、野村ルートで、地域全体では利用減少が続いています。

■減少傾向：稲葉ルート、桃園ルート

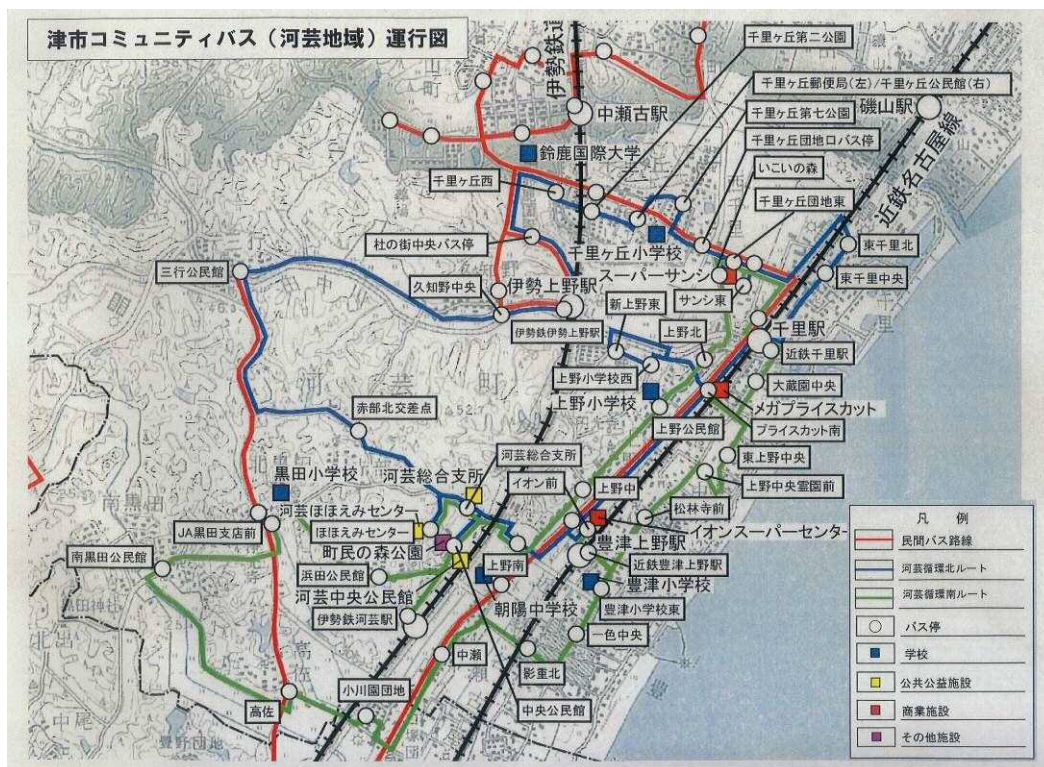
■横ばい傾向：稲葉ふれあい会館ルート

■増加傾向：榊原ルート、野村ルート

	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
稲葉ルート	2,851 人	1,734 人	1,691 人	1,317 人	1,131 人
稲葉ふれあい会館ルート	1,593 人	943 人	888 人	829 人	856 人
榊原ルート	2,352 人	1,258 人	921 人	968 人	1,040 人
桃園ルート	1,168 人	1,051 人	1,244 人	976 人	821 人
野村ルート	1,339 人	249 人	228 人	249 人	275 人
合 計	9,303 人	5,235 人	4,972 人	4,339 人	4,123 人



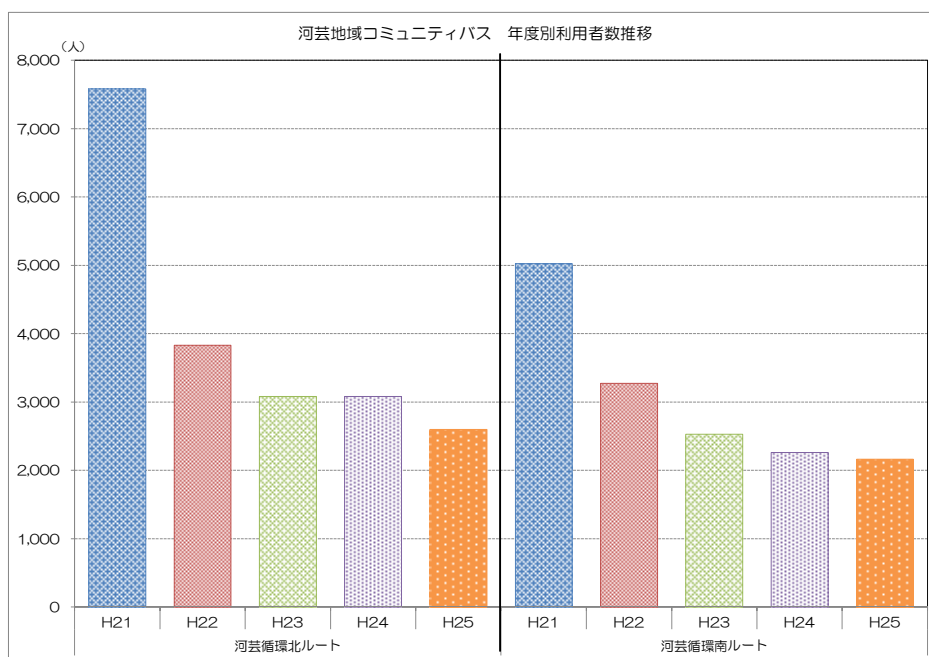
■河芸地域〔津市コミュニティバス〕



河芸地域における平成 25 年度までの利用状況は以下のとおりで、平成 22 年 4 月のコミュニティバス再編後も河芸循環北ルート、河芸循環南ルートとも利用減少が続いており、地域全体で利用減少が続いています。

■減少傾向：河芸循環北ルート、河芸循環南ルート

	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
河芸循環北ルート	7,579 人	3,831 人	3,081 人	3,078 人	2,597 人
河芸循環南ルート	5,023 人	3,271 人	2,528 人	2,260 人	2,161 人
合 計	12,602 人	7,102 人	5,609 人	5,338 人	4,758 人



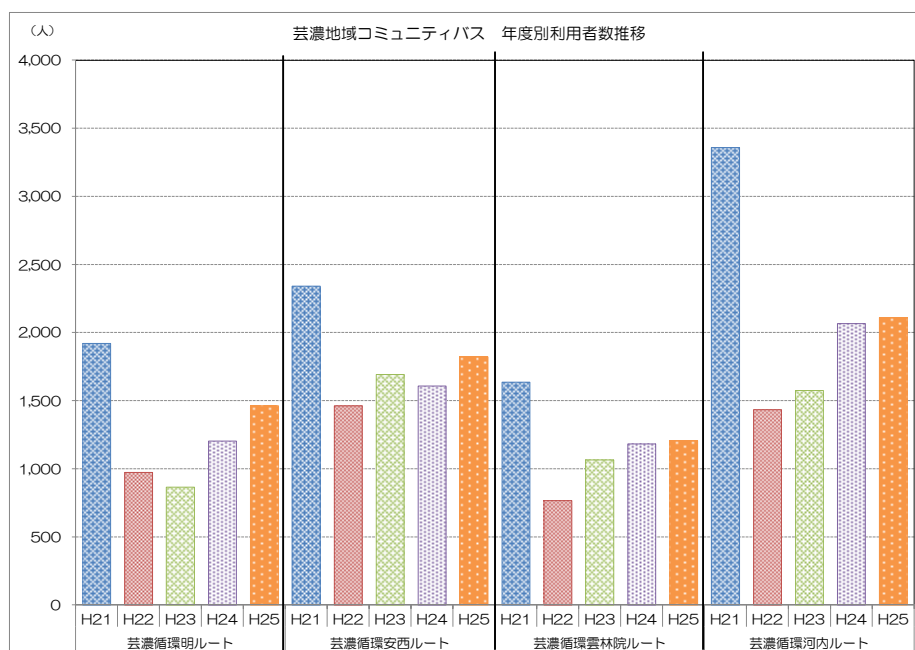
■ 芸濃地域〔津市コミュニティバス〕



芸濃地域における平成 25 年度までの利用状況は以下のとおりで、平成 22 年 4 月のコミュニティバス再編後、芸濃循環明ルートと芸濃循環安西ルートで一時的な減少が見られましたが、芸濃循環雲林院ルート、芸濃循環河内ルートを含めた各ルートで利用増加が続いており、地域全体で利用増加が続いています。

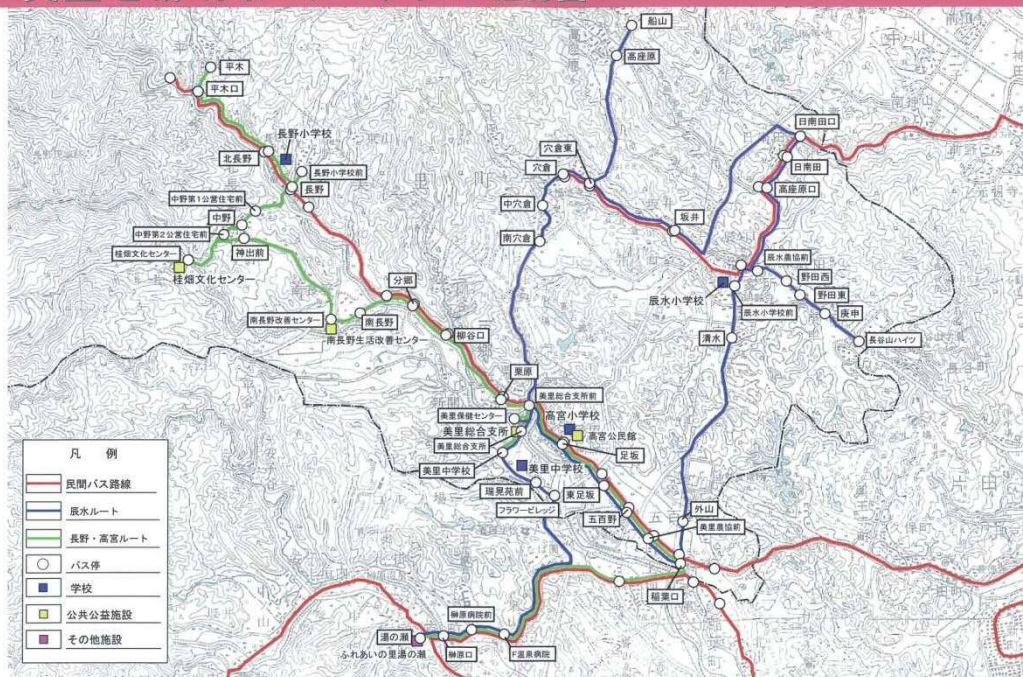
■ 増加傾向：芸濃循環明ルート、芸濃循環安西ルート、芸濃循環雲林院ルート、芸濃循環河内ルート

	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
芸濃循環明ルート	1,920 人	972 人	865 人	1,202 人	1,462 人
芸濃循環安西ルート	2,342 人	1,463 人	1,691 人	1,606 人	1,822 人
芸濃循環雲林院ルート	1,635 人	766 人	1,065 人	1,182 人	1,206 人
芸濃循環河内ルート	3,359 人	1,434 人	1,575 人	2,065 人	2,111 人
合 計	9,256 人	4,635 人	5,196 人	6,055 人	6,601 人



■美里地域〔津市コミュニティバス〕

美里地域 津市コミュニティバス運行図

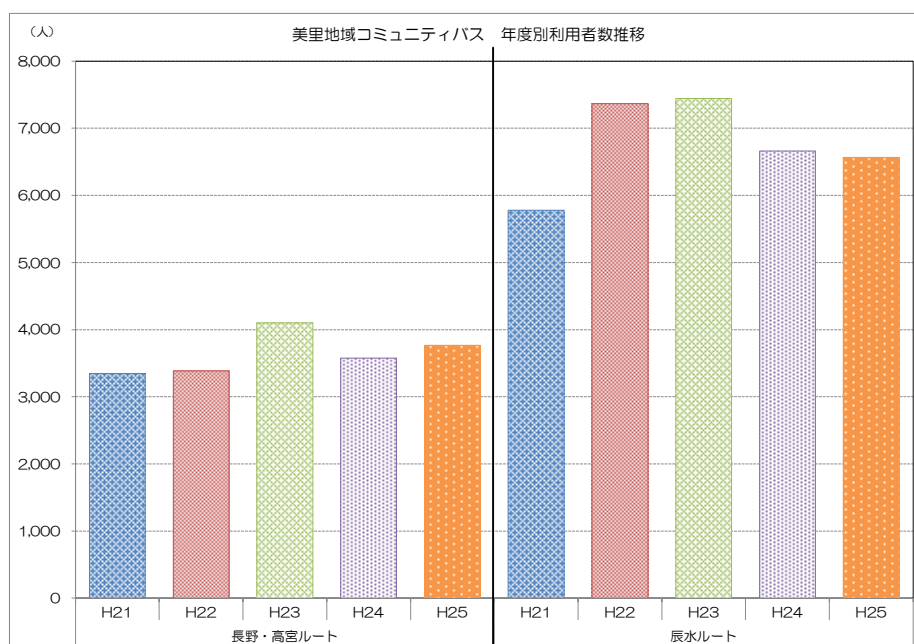


美里地域における平成 25 年度までの利用状況は以下のとおりで、平成 22 年 4 月のコミュニティバス再編後、辰水ルートは平成 23 年度以降利用減少、長野・高宮ルートは平成 24 年度以降利用増加が続いています。地域全体で見ると平成 24 年度以降利用が増加しています。

■減少傾向：辰水ルート

■増加傾向：長野・高宮ルート

	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
長野・高宮ルート	3,344 人	3,385 人	4,097 人	3,575 人	3,767 人
辰水ルート	5,780 人	7,366 人	7,444 人	6,661 人	6,565 人
合 計	9,124 人	10,751 人	11,541 人	10,236 人	10,332 人



■安濃地域〔津市コミュニティバス〕

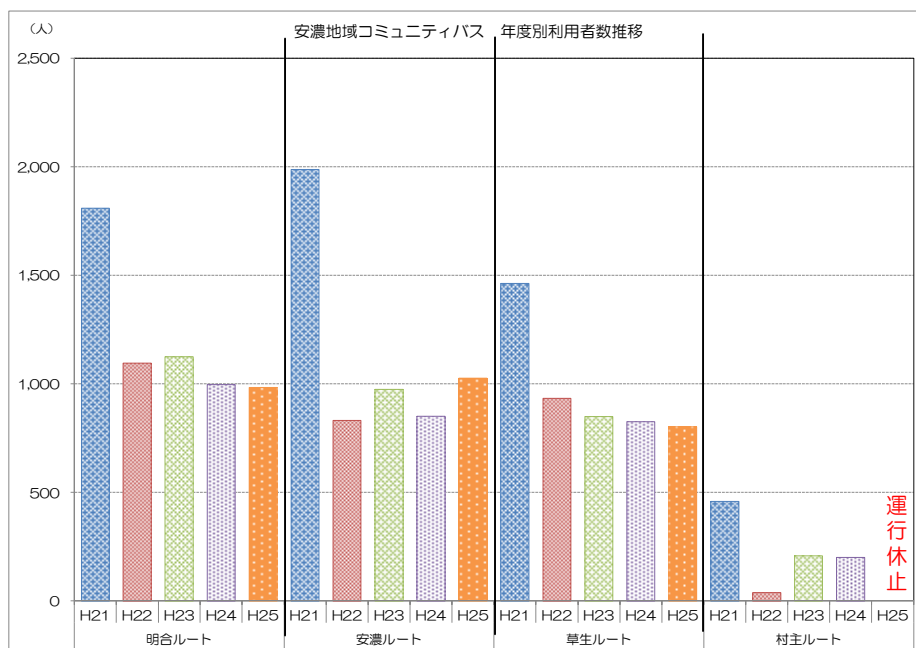


安濃地域における平成 25 年度までの利用状況は以下のとおりで、平成 22 年 4 月のコミュニティバス再編後、明合ルートと草生ルートで利用減少、安濃ルートで利用増加が続いています。また、村主ルートは利用が少ないために平成 25 年度から運行休止となりました。地域全体では利用減少が続いています。

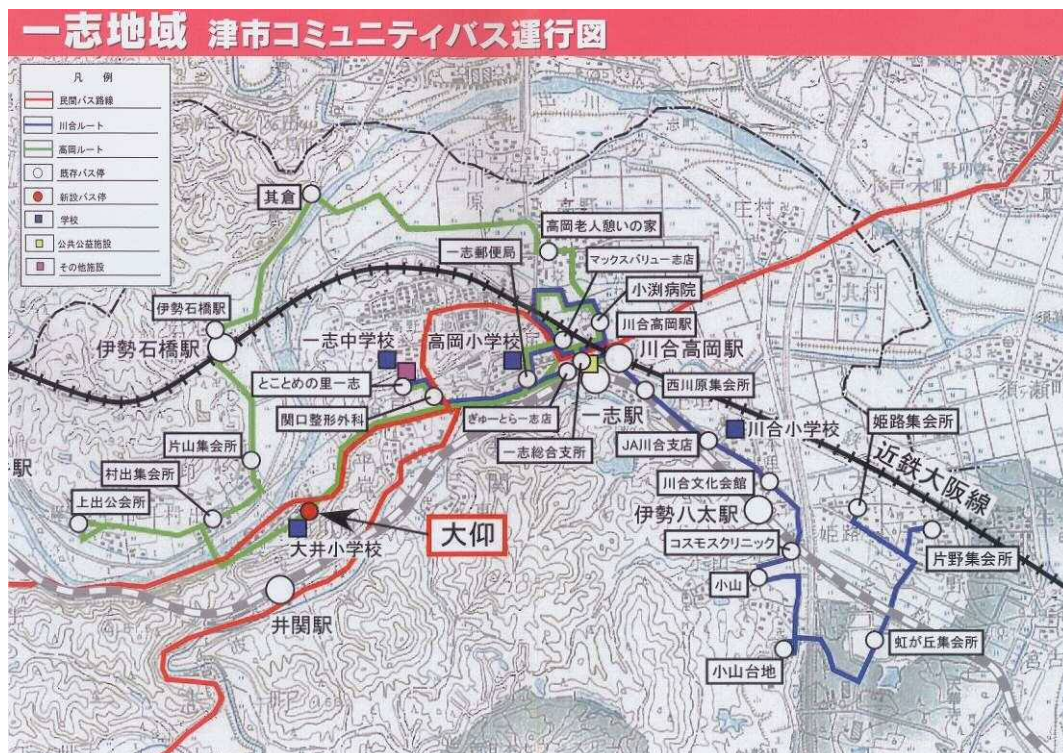
■減少傾向：明合ルート、草生ルート

■増加傾向：安濃ルート

	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
明合ルート	1,809 人	1,095 人	1,125 人	996 人	983 人
安濃ルート	1,987 人	831 人	974 人	851 人	1,027 人
草生ルート	1,463 人	933 人	849 人	825 人	802 人
村主ルート	458 人	39 人	207 人	200 人	運行休止
合 計	5,717 人	2,898 人	3,155 人	2,872 人	2,812 人



■一志地域〔津市コミュニティバス〕



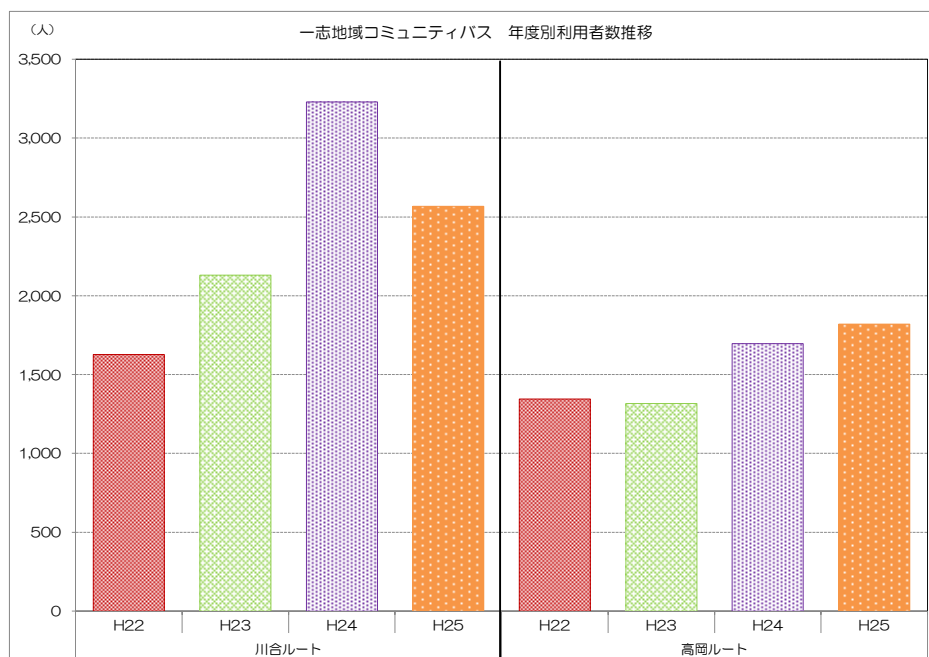
一志地域における平成 25 年度までの利用状況は以下のとおりで、平成 22 年 4 月のコミュニティバス再編後は、川合ルートが平成 24 年度までは増加していましたが平成 25 年度に利用減少し、高岡ルートは利用増加が続いていますが、地域全体では平成 24 年度から利用減少が続いています。

■減少傾向：川合ルート

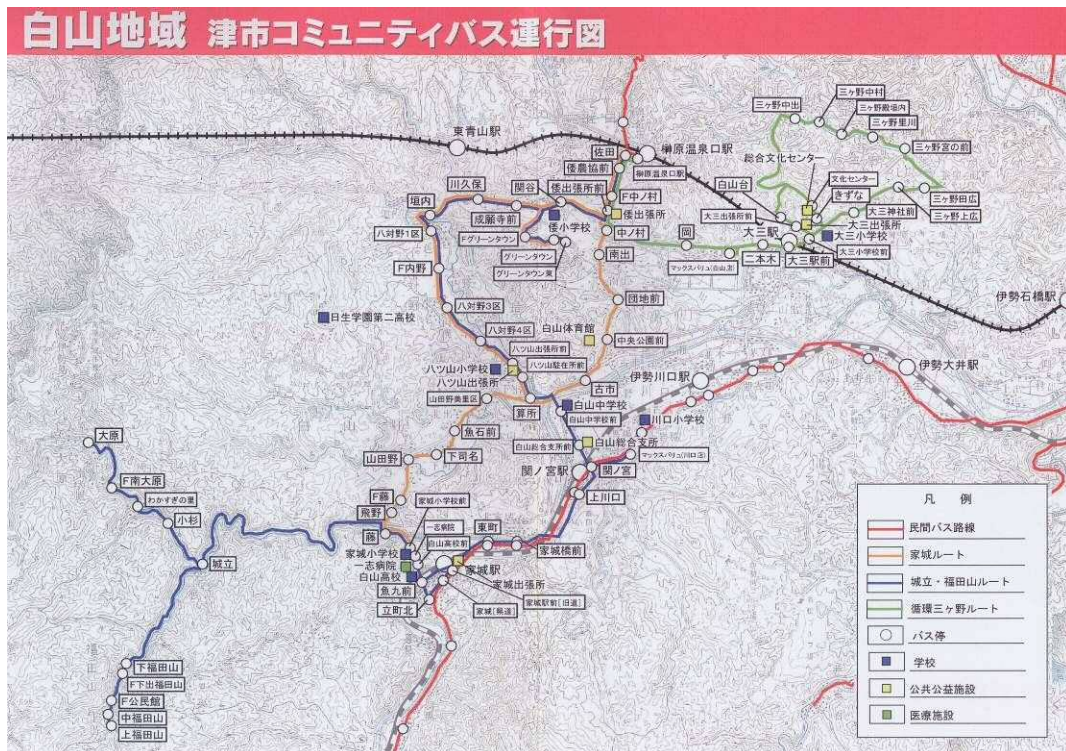
■増加傾向：高岡ルート

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
川合ルート	1,626 人	2,131 人	3,230 人	2,568 人
高岡ルート	1,346 人	1,317 人	1,696 人	1,821 人
合 計	2,972 人	3,448 人	4,926 人	4,389 人

※ 平成 21 年度のルート別利用者数は不明



■白山地域〔津市コミュニティバス〕



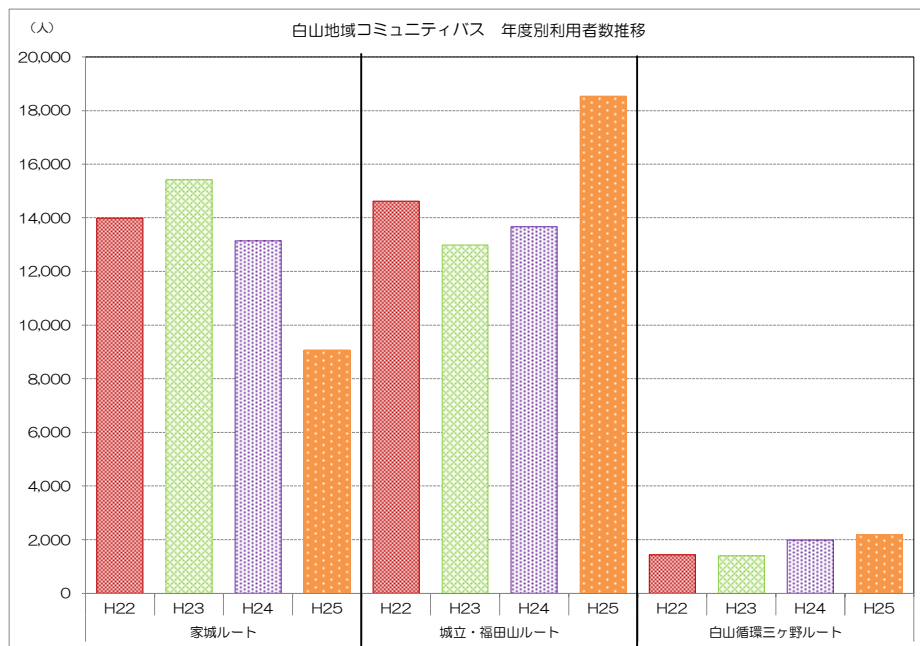
白山地域における平成 25 年度までの利用状況は以下のとおりで、平成 22 年 4 月のコミュニティバス再編後、家城ルートで利用減少、城立・福田山ルート、白山循環三ヶ野ルートで利用増加が続いています。

■減少傾向：家城ルート

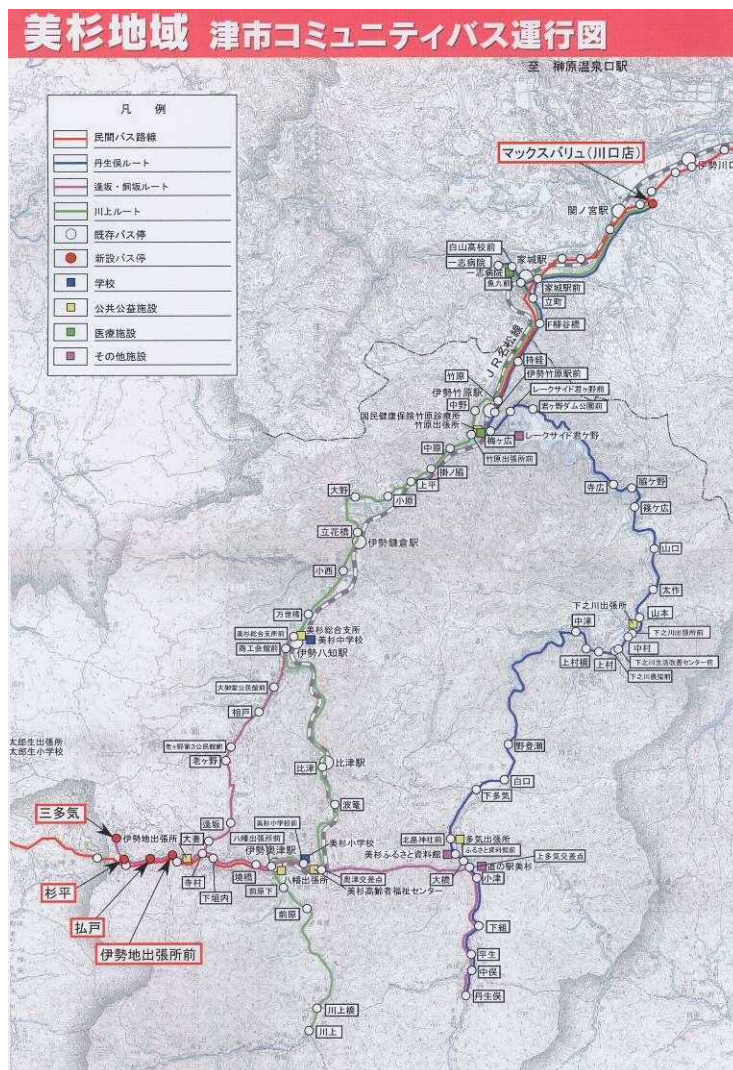
■増加傾向：城立・福田山ルート、白山循環三ヶ野ルート

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
家城ルート	13,982 人	15,425 人	13,139 人	9,075 人
城立・福田山ルート	14,626 人	12,983 人	13,668 人	18,534 人
白山循環三ヶ野ルート	1,432 人	1,398 人	1,983 人	2,189 人
合 計	30,040 人	29,806 人	28,790 人	29,798 人

※ 平成 21 年度のルート別利用者数は不明



■美杉地域〔津市コミュニティバス〕

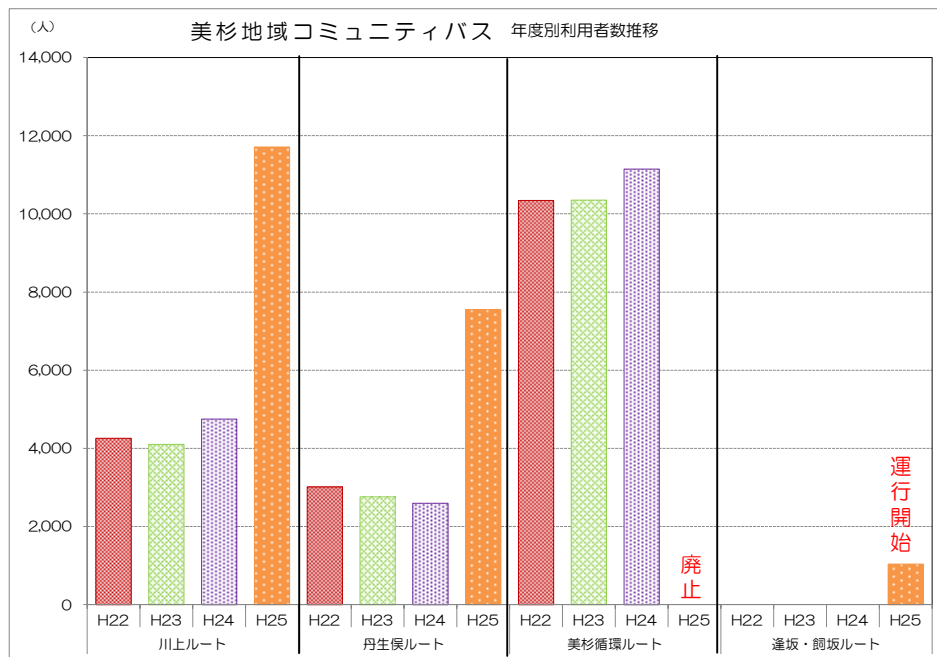


美杉地域における平成 25 年度までの利用状況は以下のとおりで、平成 22 年 4 月のコミュニティバス再編後、川上ルートと丹生俣ルートは美杉循環ルートの廃止に伴い平成 25 年に大きく増加しています。また三多気地区に新たに停留所を設け、乗継ぎが必要ですが一志病院やマックスバリュ川口店へ行くことのできる逢坂・飼坂ルートの運行を開始しました。地域全体では利用増加が続いています。

■増加傾向：川上ルート、丹生俣ルート

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
川上ルート	4,258 人	4,107 人	4,747 人	11,714 人
丹生俣ルート	3,013 人	2,761 人	2,594 人	7,540 人
美杉循環ルート	10,344 人	10,347 人	11,146 人	循環型廃止
逢坂・飼坂ルート	—	—	—	1,041 人
合 計	17,615 人	17,215 人	18,487 人	20,295 人

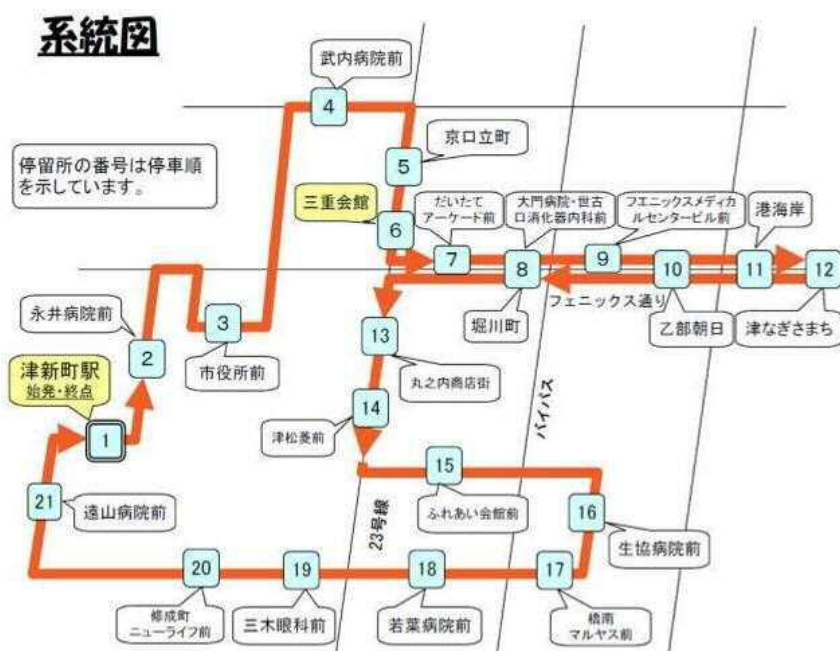
※ 平成 21 年度のルート別利用者数は不明



（３）ＮＰＯや地域住民が運営主体となって取り組んでいるコミュニティ交通事業の実態

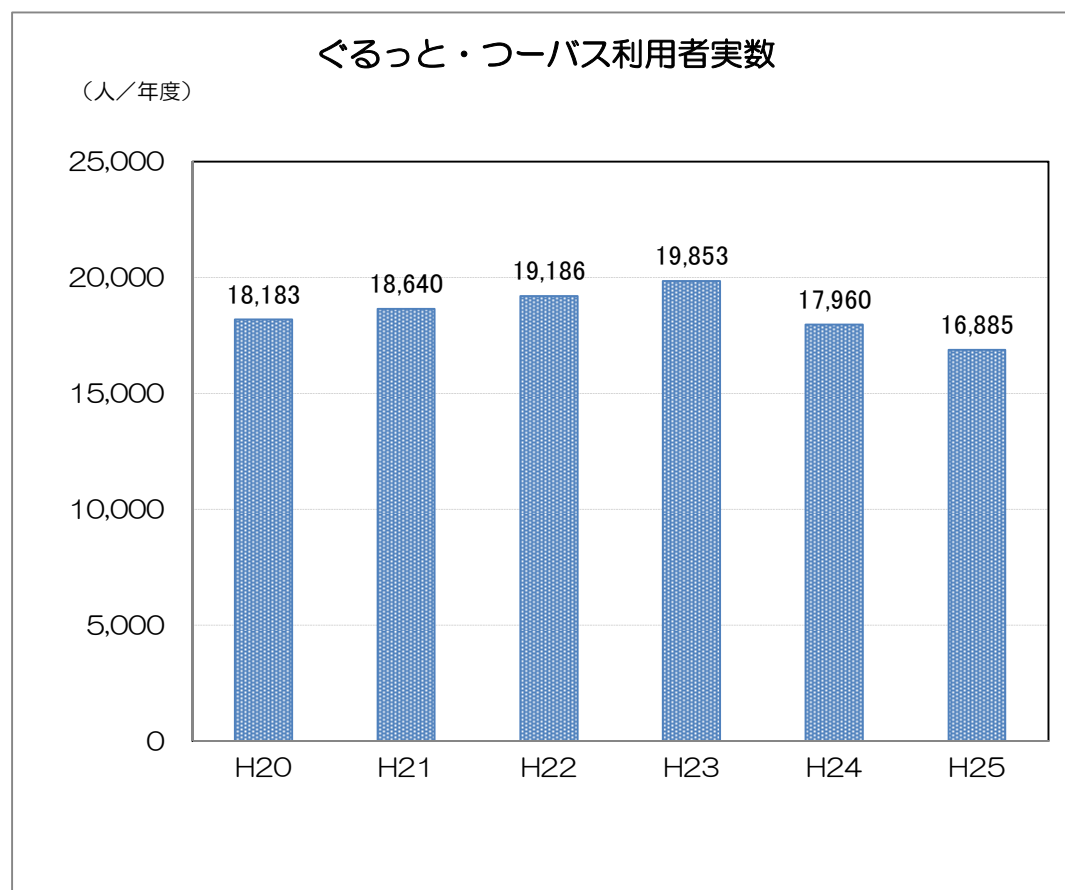
１）特定非営利活動法人等自主運行バス事業

- ・ぐるっと・つーバス（運営主体：非営利特定法人バスネット津）



平成 25 年度までの利用状況は以下に示すとおりで、平成 23 年度までは増加傾向が続いていましたが、平成 24 年度から減少傾向に転じています。

	平成 20 年度	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
利用者実数	18,183 人	18,640 人	19,186 人	19,853 人	17,960 人	16,885 人



資料：NPO 法人バスネット津 HP

2) 地域住民主体型コミュニティ交通事業

- ・高松山団地乗合ワゴン（運営主体：高松山団地乗合ワゴン運営委員会）

高松山団地では、利用者減少による路線バスの廃止に伴い失われた地域の移動手段を、地元自治会が中心となり本市の支援のもと、高松山団地に居住する高齢者や運転免許非所有者などの移動制約者に通院や買い物など日常生活に必要な移動手段を確保・提供し生活をサポートする予約型乗合タクシー『高松山団地乗合ワゴン』を運営しています。

運営主体は高松山団地乗合ワゴン運営委員会で、三交タクシーが運行事業者となっています。運行区間は高松山団地～津新町駅前間で、毎週火曜日、金曜日、第1・第3水曜日に1往復半の運行です。

停留所は高松山団地内（①ゴミ集積場、②北公園前、③ふれあい会館前、④真虫谷池前、⑤東公園）、奥田医院前、プライスカット前、遠山病院前、津新町駅前です。

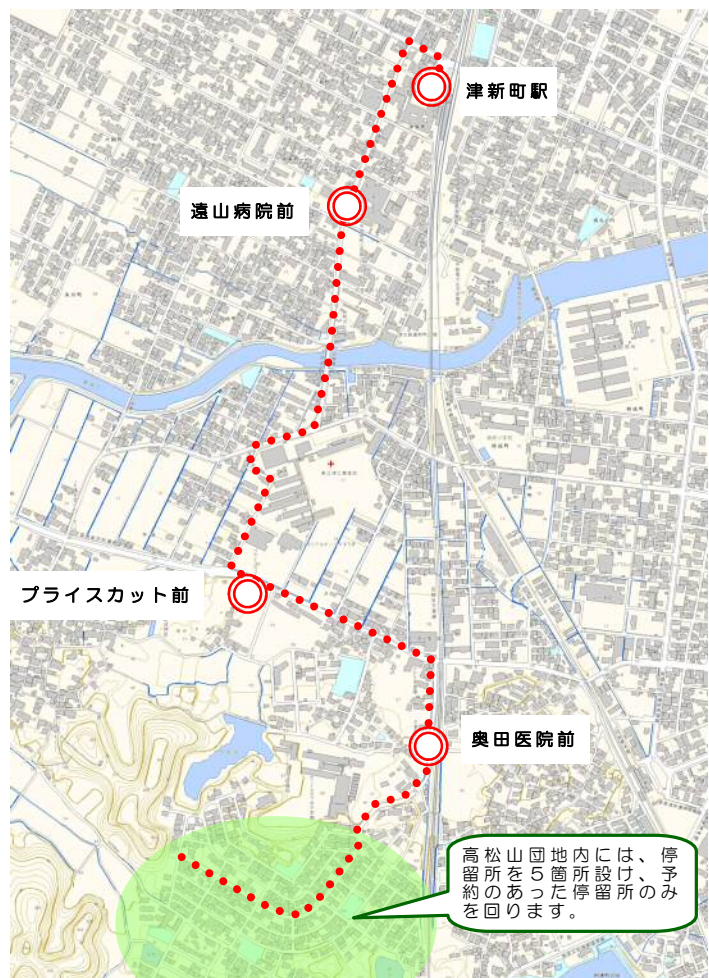
平成25年4月の本格運行開始後1年間の利用者は、往便・復便合わせて107人で、料金は1乗車につき300円です。

以下に運行ダイヤと路線図を示します。

往		便	
停留所名	所要時間	毎週火・金曜日 第1・3週目水曜日	
高松山団地内	—	9:30	10:30
奥田医院前	0:12	9:42	10:42
プライスカット前	0:03	9:45	10:45
遠山病院前	0:03	9:48	10:48
津新町駅	0:02	9:50	10:50

復		便	
停留所名	所要時間	毎週火・金曜日 第1・3週目水曜日	
津新町駅	—	12:30	
遠山病院前	0:02	12:32	
プライスカット前	0:03	12:35	
奥田医院前	0:03	12:38	
高松山団地内	0:12	12:50	

平成25年12月の利用者アンケートの結果から、復便の利用しにくさの改善や、利用登録だけして利用していない人に対する利用促進の呼びかけが課題と考えられます。



(4) タクシーの実態

本市内に事業所を置くタクシー事業者（13 事業者）に対して、車両台数、利用状況、平均運行距離、乗降場所、乗合ワゴン実施の有無、社会貢献状況、その他についてのヒアリング調査を実施しました。調査結果の概要を下に示します。

その結果を見ると、本市における平成 24 年度のタクシー利用人数は、市全体で約 120 万人／年で、最も多い事業者は約 35 万人／年、次いで約 21 万人／年、約 20 万人／年と続き、最も少ない事業者は 751 人／年となっています。

■車両数：普通車両 234 台、ジャンボ車両 6 台（13 事業者合計）

■年間利用回数：842,245 回／平成 24 年度

■年間利用人数：1,201,373 人／平成 24 年度

■1 台あたり利用回数：3,509 回／台／平成 24 年度

■1 台あたり利用人数：5,140 人／台／平成 24 年度

■平均運行距離：3.5 km／台（未回答 2 事業者を除いた 11 事業者平均）

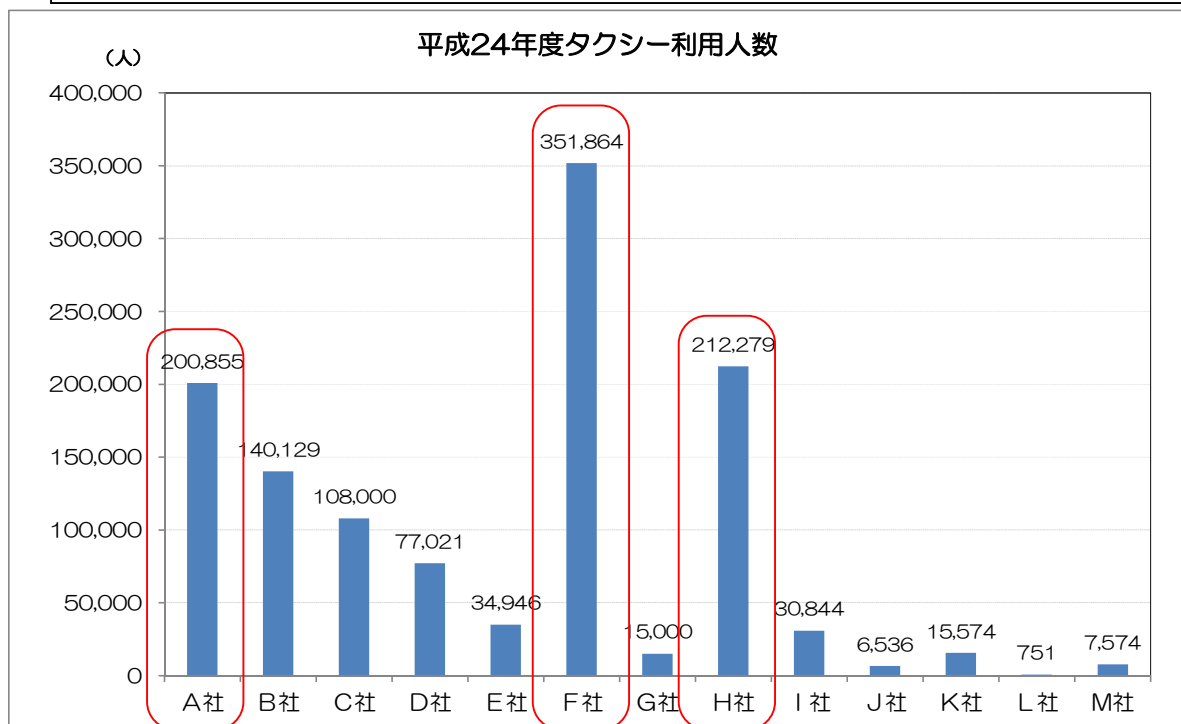
■乗合ワゴン：実施中 1 事業者（高松山団地乗合ワゴン）

実施意向あり 6 事業者（うち条件付き 4 事業者）

条件：乗合事業の許認可を受けるための期間、乗降場所の確保、他社との協力
各タクシー会社で 1 年間ずつ持ち回りにする、事業収支があれば検討する

■社会貢献：乗合タクシー・デマンドタクシー等の事業拡大、地域との連携、
ドア・ツー・ドア運送、高齢者の雇用、タクシー待機場所清掃活動、
交通安全運動参加、防犯活動協力、高齢者の買物・通院支援、
バスより融通の利く細かなサービス実施 等

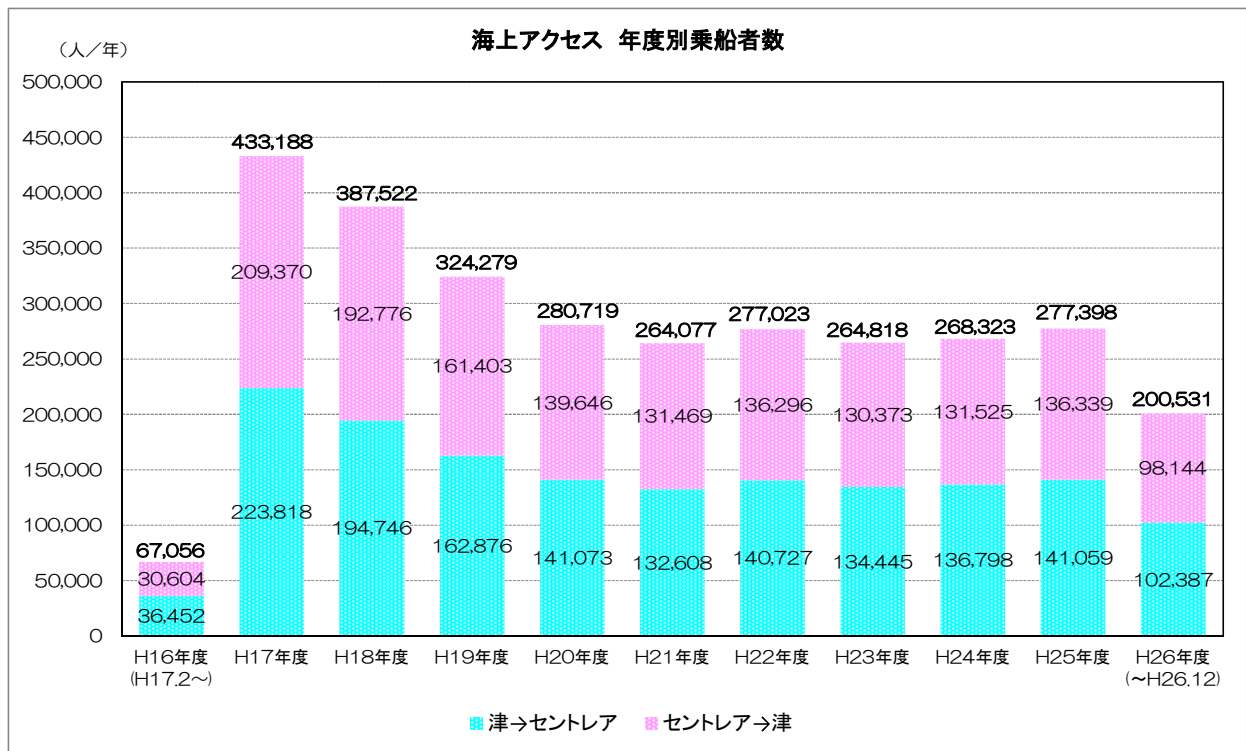
■その他：高齢者割引制度検討要望、
老人・子ども等移動制約者に安全安心提供、
コミュニティバスとの共存



(5) 海上アクセス（津エアポートライン）の実態

平成 17 年 2 月より、津なぎさまち（津新港）～中部国際空港（セントレア）間を約 45 分で結ぶ中部国際空港への海上アクセスが整備され、13 往復／日の運航となっています（うち 2 往復は松阪港発着、3 往復は津で乗継ぐ形で松阪港とも結ばれています）。

平成 25 年度の乗船者数は約 28 万人／年で、開業から続いていた減少傾向から代わって、平成 23 年度以降は微増傾向にあります。



2. 市民アンケート

2-1 調査の概要

(1) 調査の概要

- ・調査期間 平成 26 年 7 月中旬～8 月中旬
- ・調査対象 市内在住者 7,410 人（15 歳以上）
- ・抽出方法 住民基本台帳から無作為抽出
- ・調査方法 郵送配布、郵送回収

(2) 配布・回収状況

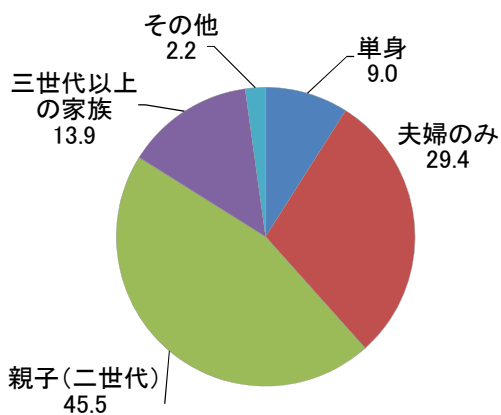
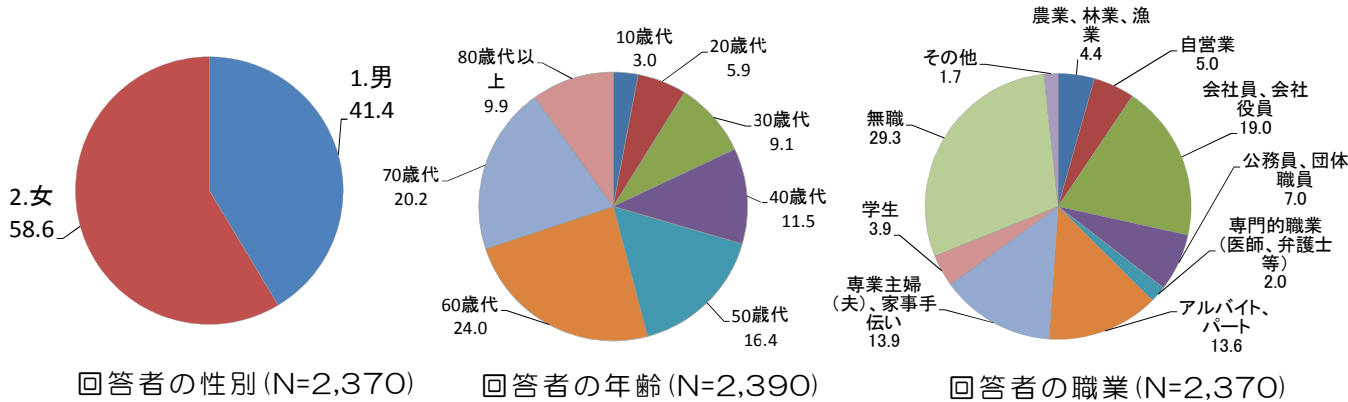
地区別配布数及び回収数は以下のとおりです。

	配布数	回収数	回収率
津地域	770	268	34.8%
久居地域	770	225	29.2%
河芸地域	760	238	31.3%
芸濃地域	740	221	29.9%
美里地域	700	235	33.6%
安濃地域	740	228	30.8%
香良洲地域	710	182	25.6%
一志地域	750	256	34.1%
白山地域	750	246	32.8%
美杉地域	720	248	34.4%
不明	—	62	—
合計	7,410	2,409	32.5%

2-2 調査結果の概要

(1) 回答者の属性

- 回答者の年齢は約半数が 60 代以上です。
- 免許保有者は全体で 80.7% ですが、20 歳代～60 歳代では 90% を超えています。70 歳代は 65.3%、80 歳代では 36.8% になります。
- 自由に使える自家用車がある方が 20 歳代～60 歳代では約 9 割ですが、70 歳代では 68.3%、80 歳代になると 43.5% に低下します。



	N	免許所有	なし
全体	2371	80.7	19.3
1.10歳代	72	13.9	86.1
2.20歳～50歳代	1022	96.5	3.5
3.60歳代	571	91.4	8.6
4.70歳代	475	65.3	34.7
5.80歳代以上	231	36.8	63.2

年齢別運転免許の所有状況

	N	自分専用があり、いつでも使える	家族共用があり、自由に使える	家族共用があり、時々使える	自分で運転せず、送迎などで乗車する	車は持たず、普段は使わない
全体	2,311	70.2	10.1	2.4	13.2	4.2
1.10歳代	69	5.8	4.3	7.2	76.8	5.8
2.20歳～50歳代	1,020	83.1	10.0	2.6	2.6	1.6
3.60歳代	567	78.1	10.6	1.2	9.0	1.1
4.70歳代	448	57.1	11.2	2.2	22.3	7.1
5.80歳代以上	207	34.3	9.2	2.9	35.3	18.4

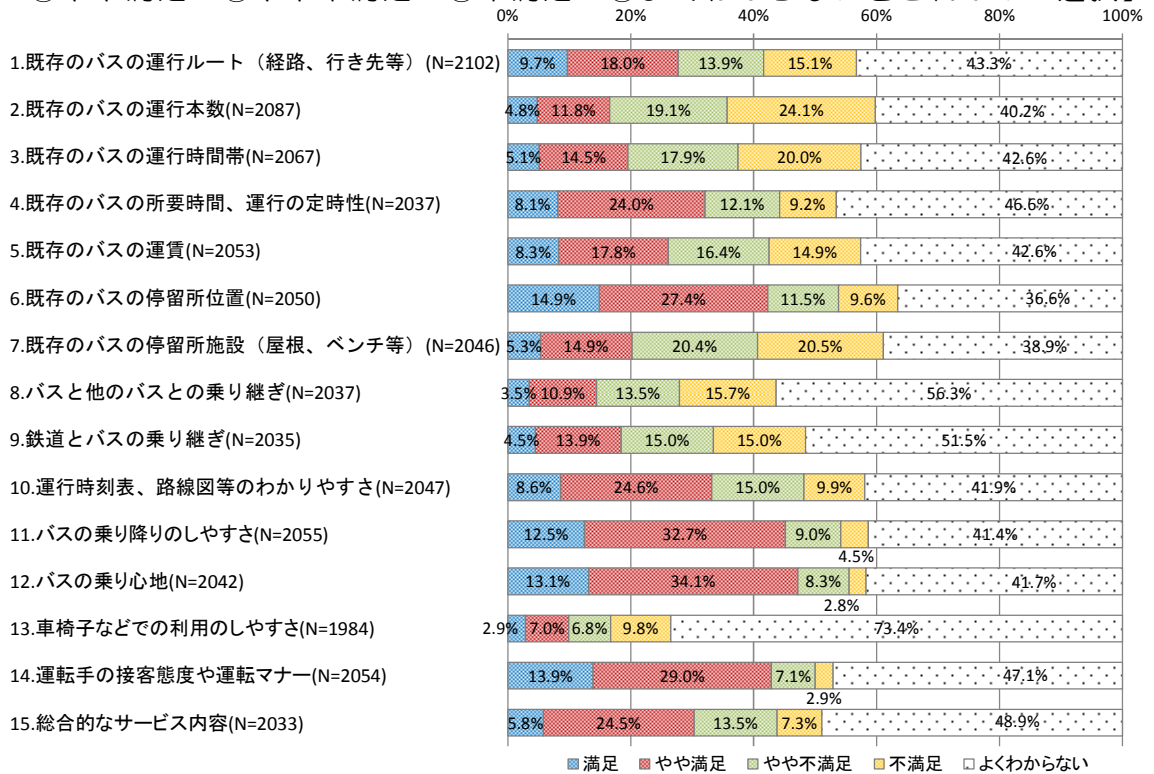
回答者の自動車の所有状況

(2) 回答状況

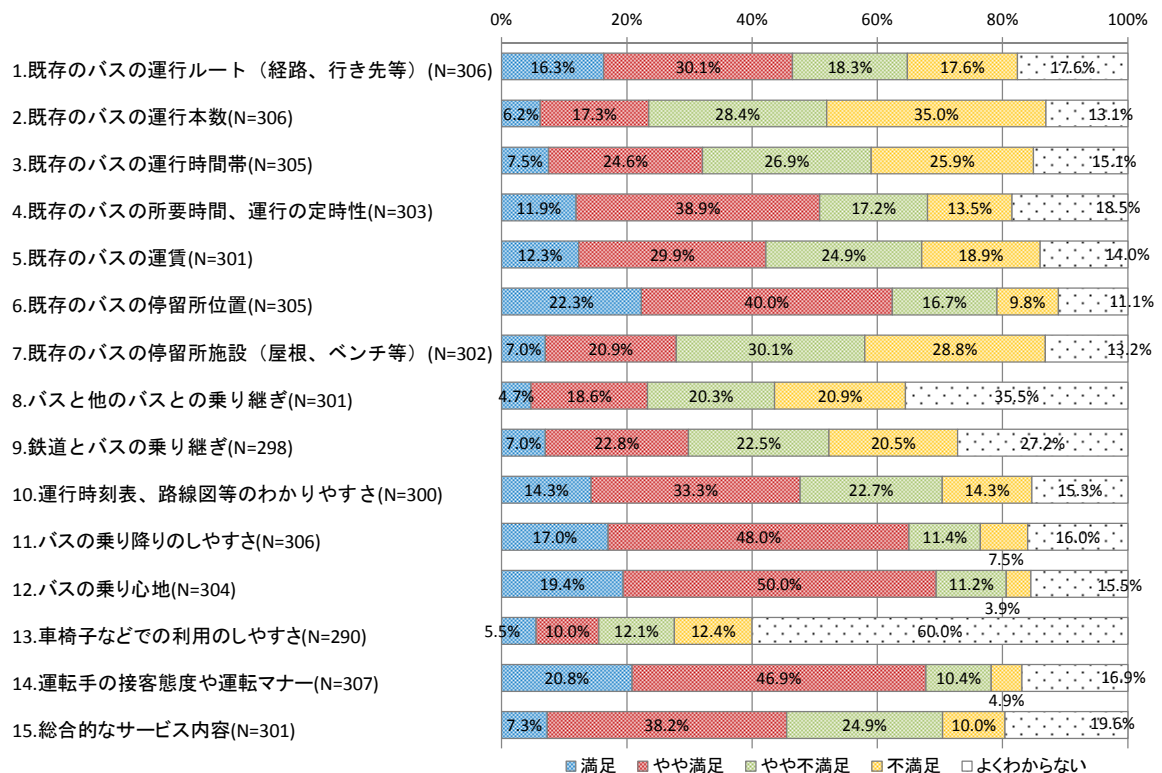
- 津市のバス交通に関して満足度が高い項目は、「バスの乗り心地」、「バスの乗り降りのしやすさ」、「運転手の接客態度や運転マナー」の順で、低い項目は「既存のバスの運行本数」、「既存のバスの停留所施設（屋根、ベンチ等）」、「既存のバスの運行時間帯」の順となっています。バス利用者限定しても、その傾向はほぼ同じです。

問 1 津市のバス交通について、どのように感じていますか。

【①満足・②やや満足・③やや不満足・④不満足・⑤よくわからないをどれか1つ選択】



【問 8 でのバス利用者に絞った場合の結果】



- 「運行ルート（経路、行先等）」について地域別に見ると、「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、津、久居、美里、香良洲の各地域では「満足」と「やや満足」を足した満足度が高く、他の地域では「やや不満足」と「不満足」を足した不満足度が高くなっています。

問1-1 運行ルート（経路、行先等）	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	2062	9.7	18.0	13.9	15.0	43.4
1.津 地 域	233	9.9	29.2	19.3	10.3	31.3
2.久居地域	196	9.2	17.3	8.7	14.3	50.5
3.河芸地域	220	6.8	11.8	11.4	15.0	55.0
4.芸濃地域	197	12.2	17.3	12.7	17.3	40.6
5.美里地域	207	17.4	18.8	12.1	18.8	32.9
6.安濃地域	203	6.9	19.2	19.7	17.7	36.5
7.香良洲地域	167	13.8	28.7	15.6	6.6	35.3
8.一志地域	226	6.2	11.1	11.1	19.9	51.8
9.白山地域	211	6.6	12.8	15.2	14.2	51.2
10.美杉地域	202	9.4	15.8	13.4	14.4	47.0

- 「運行本数」について地域別に見ると、「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、すべての地域で「やや不満足」と「不満足」を足した不満足度が高くなっています。

問1-2 運行本数	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	2048	4.9	11.8	19.2	24.0	40.1
1.津 地 域	233	8.2	20.6	26.6	16.7	27.9
2.久居地域	194	5.7	12.9	12.4	19.6	49.5
3.河芸地域	215	3.3	6.0	15.3	23.7	51.6
4.芸濃地域	196	5.1	10.2	19.4	29.6	35.7
5.美里地域	209	6.2	14.4	22.0	27.8	29.7
6.安濃地域	203	3.0	10.3	21.2	29.6	36.0
7.香良洲地域	161	5.6	16.8	25.5	24.2	28.0
8.一志地域	225	4.4	8.4	15.6	20.9	50.7
9.白山地域	212	4.2	4.7	19.3	24.1	47.6
10.美杉地域	200	3.5	14.5	15.0	25.0	42.0

- 「運行時間帯」について地域別に見ると、美里地域では「不満足」及び「よくわからない」、他の地域では「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、すべての地域で「やや不満足」と「不満足」を足した不満足度が高くなっています。

問1-3 運行時間帯	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	2028	5.2	14.5	18.0	19.8	42.6
1.津 地 域	233	7.3	23.6	25.8	15.5	27.9
2.久居地域	192	6.3	14.1	14.6	14.6	50.5
3.河芸地域	213	4.2	9.4	11.7	19.2	55.4
4.芸濃地域	198	5.6	17.2	18.7	20.2	38.4
5.美里地域	204	7.4	17.2	17.6	28.9	28.9
6.安濃地域	201	2.5	14.4	20.9	21.4	40.8
7.香良洲地域	161	6.2	20.5	24.8	19.3	29.2
8.一志地域	221	3.6	11.8	14.0	16.3	54.3
9.白山地域	206	3.9	6.3	15.5	21.8	52.4
10.美杉地域	199	5.0	11.1	17.1	21.1	45.7

- 「所要時間、定時性」について地域別に見ると、津地域では「やや満足」、他の地域では「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、すべての地域で「満足」と「やや満足」を足した満足度が高くなっています。

問1-4 所要時間、定時性	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや 不満足	4.不満足	5.よく わからない
全 体	2000	8.2	24.2	12.2	9.0	46.6
1.津 地 域	227	10.1	33.0	16.7	10.1	30.0
2.久居地域	192	7.3	25.5	6.3	7.8	53.1
3.河芸地域	208	5.8	16.8	10.1	6.7	60.6
4.芸濃地域	195	9.7	20.0	17.9	11.3	41.0
5.美里地域	202	10.4	28.2	11.9	13.4	36.1
6.安濃地域	198	10.1	28.3	11.1	7.1	43.4
7.香良洲地域	160	10.6	28.8	18.8	10.0	31.9
8.一志地域	222	6.3	20.7	7.2	7.2	58.6
9.白山地域	202	5.4	17.8	11.4	7.9	57.4
10.美杉地域	194	6.7	22.7	11.3	8.2	51.0

- 「運賃」について地域別に見ると、津地域では「やや満足」、他の地域では「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、津地域、白山地域及び美杉地域で「満足」と「やや満足」を足した満足度が高く、他の地域では「やや不満足」と「不満足」を足した不満足度が高くなっています。

問1-5 運賃	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや 不満足	4.不満足	5.よく わからない
全 体	2015	8.4	17.9	16.4	14.7	42.6
1.津 地 域	233	8.2	34.3	15.5	15.9	26.2
2.久居地域	190	8.4	17.9	16.8	9.5	47.4
3.河芸地域	211	5.7	17.5	12.3	10.9	53.6
4.芸濃地域	198	8.6	13.6	17.7	26.8	33.3
5.美里地域	204	12.7	16.2	19.6	22.1	29.4
6.安濃地域	201	5.5	14.9	24.4	11.9	43.3
7.香良洲地域	161	3.7	14.3	23.6	25.5	32.9
8.一志地域	221	4.5	15.8	14.0	11.8	53.8
9.白山地域	204	17.6	12.7	9.3	3.4	56.9
10.美杉地域	192	8.9	18.8	12.5	11.5	48.4

- 「停留所位置」について地域別に見ると、津地域、美里地域、香良洲地域では「やや満足」、他の地域では「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、すべての地域で「満足」と「やや満足」を足した満足度が高くなっています。

問1-6 停留所位置	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや 不満足	4.不満足	5.よく わからない
全 体	2012	14.9	27.5	11.4	9.6	36.6
1.津 地 域	231	14.3	35.9	18.2	9.1	22.5
2.久居地域	194	10.8	22.7	12.4	11.3	42.8
3.河芸地域	211	11.8	21.8	7.6	6.6	52.1
4.芸濃地域	193	16.6	25.4	13.0	12.4	32.6
5.美里地域	202	19.8	28.2	13.9	15.3	22.8
6.安濃地域	194	14.9	27.8	15.5	12.4	29.4
7.香良洲地域	160	19.4	40.6	11.3	4.4	24.4
8.一志地域	223	13.9	24.7	5.8	11.2	44.4
9.白山地域	208	15.9	20.2	8.7	6.7	48.6
10.美杉地域	196	12.8	30.1	7.7	5.6	43.9

- 「停留所施設（屋根、ベンチ）」について地域別に見ると、美里地域では「不満足」、香良洲地域は「やや不満足」、他の地域では「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、すべての地域で「やや不満足」と「不満足」を足した不満足度が高くなっています。

問1-7 停留所施設（屋根、ベンチ等）	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	2007	5.2	15.1	20.4	20.4	38.9
1.津 地 域	229	6.1	18.3	25.8	23.6	26.2
2.久居地域	192	3.6	12.0	17.2	21.4	45.8
3.河芸地域	211	4.3	12.8	16.6	15.2	51.2
4.芸濃地域	193	7.3	16.1	17.1	21.2	38.3
5.美里地域	203	6.9	14.3	24.1	28.1	26.6
6.安濃地域	200	4.5	20.0	27.5	14.5	33.5
7.香良洲地域	159	5.7	17.0	27.7	25.8	23.9
8.一志地域	224	4.0	15.6	18.3	17.0	45.1
9.白山地域	197	6.1	9.1	16.8	14.7	53.3
10.美杉地域	199	4.0	15.6	13.6	24.1	42.7

- 「他のバスとの乗継」について地域別に見ると、「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、すべての地域で「やや不満足」と「不満足」を足した不満足度が高くなっています。

問1-8 他のバスとの乗継	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	2000	3.6	11.0	13.4	15.9	56.3
1.津 地 域	229	3.9	12.7	15.7	13.1	54.6
2.久居地域	193	4.1	7.3	10.4	11.4	66.8
3.河芸地域	210	1.9	8.1	7.1	13.8	69.0
4.芸濃地域	190	5.8	11.1	14.7	13.2	55.3
5.美里地域	204	3.4	18.6	14.2	21.1	42.6
6.安濃地域	196	5.1	12.8	15.8	13.8	52.6
7.香良洲地域	158	3.2	11.4	25.3	15.2	44.9
8.一志地域	222	2.3	9.0	10.8	18.9	59.0
9.白山地域	203	3.0	7.4	10.8	16.3	62.6
10.美杉地域	195	3.6	11.3	11.3	21.5	52.3

- 「鉄道とバスとの乗継」について地域別に見ると、「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、すべての地域で「やや不満足」と「不満足」を足した不満足度が高くなっています。

問1-9 鉄道とバスとの乗継	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	1996	4.6	14.0	15.0	15.0	51.5
1.津 地 域	228	5.7	18.0	19.3	13.6	43.4
2.久居地域	191	5.2	14.1	11.0	9.4	60.2
3.河芸地域	209	3.8	11.5	10.5	13.4	60.8
4.芸濃地域	190	5.3	14.7	12.6	15.3	52.1
5.美里地域	200	4.5	21.0	12.5	14.5	47.5
6.安濃地域	198	5.1	15.7	19.7	12.6	47.0
7.香良洲地域	158	5.1	17.7	22.8	12.7	41.8
8.一志地域	221	3.2	8.1	12.7	19.0	57.0
9.白山地域	205	3.9	12.2	13.7	16.1	54.1
10.美杉地域	196	4.1	7.7	16.3	22.4	49.5

- 「時刻表、路線図等のわかりやすさ」について地域別に見ると、津地域及び香良洲地域では「やや満足」、他の地域では「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、美杉地域で「やや不満足」と「不満足」を足した不満足度が高く、他の地域では「満足」と「やや満足」を足した満足度が高くなっています。

問1-10 時刻表、路線図等のわかりやすさ	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	2007	8.7	24.5	15.2	9.7	41.9
1.津 地 域	230	8.3	30.9	22.2	10.4	28.3
2.久居地域	193	9.8	19.2	12.4	9.8	48.7
3.河芸地域	209	6.2	20.6	11.5	10.5	51.2
4.芸濃地域	195	7.2	28.2	15.9	9.7	39.0
5.美里地域	201	17.4	28.9	13.4	8.0	32.3
6.安濃地域	197	6.6	26.9	19.3	8.6	38.6
7.香良洲地域	158	10.8	38.0	13.9	6.3	31.0
8.一志地域	222	6.3	19.8	10.4	12.2	51.4
9.白山地域	204	8.8	16.7	16.2	7.8	50.5
10.美杉地域	198	6.6	18.2	16.7	12.6	46.0

- 「乗り降りのしやすさ」について地域別に見ると、津地域、美里地域、安濃地域、香良洲地域では「やや満足」、他の地域では「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、すべての地域で「満足」と「やや満足」を足した満足度が高くなっています。

問1-11 乗り降りのしやすさ	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	2017	12.5	32.9	8.8	4.5	41.3
1.津 地 域	229	14.0	44.1	14.0	3.5	24.5
2.久居地域	192	14.1	26.6	7.3	5.2	46.9
3.河芸地域	210	7.1	26.7	10.5	3.3	52.4
4.芸濃地域	196	13.8	34.2	7.7	4.6	39.8
5.美里地域	206	21.8	34.0	6.8	7.3	30.1
6.安濃地域	196	12.8	40.3	8.2	2.6	36.2
7.香良洲地域	160	15.6	43.8	9.4	1.3	30.0
8.一志地域	222	8.1	25.7	6.8	6.8	52.7
9.白山地域	204	8.8	26.5	9.3	2.9	52.5
10.美杉地域	202	10.4	28.7	7.4	6.4	47.0

- 「乗り心地」について地域別に見ると、津地域、美里地域、安濃地域、香良洲地域では「やや満足」、他の地域では「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、すべての地域で「満足」と「やや満足」を足した満足度が高くなっています。

問1-12 乗り心地	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	2006	13.1	34.3	8.3	2.7	41.6
1.津 地 域	229	14.0	46.7	12.7	2.6	24.0
2.久居地域	193	13.0	29.5	8.3	3.6	45.6
3.河芸地域	209	8.1	30.1	7.7	2.4	51.7
4.芸濃地域	193	14.0	36.8	5.7	3.1	40.4
5.美里地域	206	19.4	38.3	5.8	4.4	32.0
6.安濃地域	195	13.8	40.0	9.7	0.5	35.9
7.香良洲地域	160	14.4	46.9	8.8	1.3	28.8
8.一志地域	219	11.0	24.2	7.3	3.2	54.3
9.白山地域	204	10.8	24.5	8.8	2.9	52.9
10.美杉地域	198	12.6	28.3	7.6	3.0	48.5

- 「車いす等での利用しやすさ」について地域別に見ると、すべての地域で「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、香良洲地域で「満足」と「やや満足」を足した満足度が高く、他の地域では「やや不満足」と「不満足」を足した不満足度が高くなっています。

問1-13 車いす等での利用しやすさ	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	1948	3.0	6.9	6.9	9.6	73.7
1.津 地 域	219	3.2	10.5	8.7	12.3	65.3
2.久居地域	189	4.2	3.2	4.8	9.0	78.8
3.河芸地域	206	0.5	5.8	7.8	7.3	78.6
4.芸濃地域	189	1.6	5.8	9.5	8.5	74.6
5.美里地域	195	5.1	10.3	6.2	13.3	65.1
6.安濃地域	192	2.6	6.3	9.4	9.4	72.4
7.香良洲地域	153	3.3	11.1	5.9	6.5	73.2
8.一志地域	216	2.8	6.0	2.8	8.8	79.6
9.白山地域	203	3.0	5.4	6.4	10.8	74.4
10.美杉地域	186	3.8	4.8	7.5	9.1	74.7

- 「運転手の接客態度、マナー」について地域別に見ると、津地域、香良洲地域では「やや満足」、他の地域では「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、すべての地域で「満足」と「やや満足」を足した満足度が高くなっています。

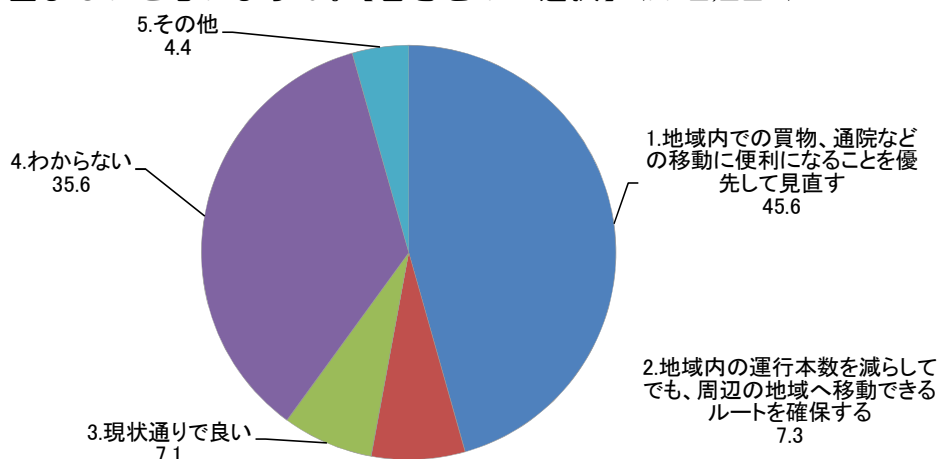
問1-14 運転手の接客態度、運転マナー	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	2016	13.7	29.4	7.0	2.8	47.1
1.津 地 域	229	10.5	42.4	9.6	3.9	33.6
2.久居地域	191	13.6	22.5	7.9	4.7	51.3
3.河芸地域	210	5.2	28.1	4.3	2.9	59.5
4.芸濃地域	192	14.6	28.1	9.4	3.1	44.8
5.美里地域	208	23.1	29.8	4.8	5.8	36.5
6.安濃地域	199	13.1	38.2	6.0	1.0	41.7
7.香良洲地域	159	11.9	40.3	10.7	-	37.1
8.一志地域	222	10.8	22.1	5.4	3.2	58.6
9.白山地域	206	13.6	22.3	6.3	1.5	56.3
10.美杉地域	200	21.5	21.0	6.5	1.0	50.0

- 「総合的なサービス内容」について地域別に見ると、津地域で「やや満足」、他の地域では「よくわからない」の割合が最も多くなっていますが、一志地域では「やや不満足」と「不満足」を足した不満足度が高く、他の地域では「満足」と「やや満足」を足した満足度が高くなっています。

問1-15 総合的なサービス内容	合計	1.満足	2.やや満足	3.やや不満足	4.不満足	5.よくわからない
全 体	1997	5.9	24.6	13.6	7.2	48.8
1.津 地 域	226	6.2	38.1	15.9	7.5	32.3
2.久居地域	189	3.7	23.3	8.5	7.4	57.1
3.河芸地域	209	3.3	23.0	9.1	4.8	59.8
4.芸濃地域	195	4.6	23.6	16.9	6.7	48.2
5.美里地域	203	12.3	26.6	13.8	9.9	37.4
6.安濃地域	196	4.6	29.6	13.8	7.1	44.9
7.香良洲地域	156	6.4	30.8	20.5	2.6	39.7
8.一志地域	222	3.6	15.8	14.0	9.5	57.2
9.白山地域	205	7.8	13.7	12.2	7.8	58.5
10.美杉地域	196	6.1	22.4	12.2	7.1	52.0

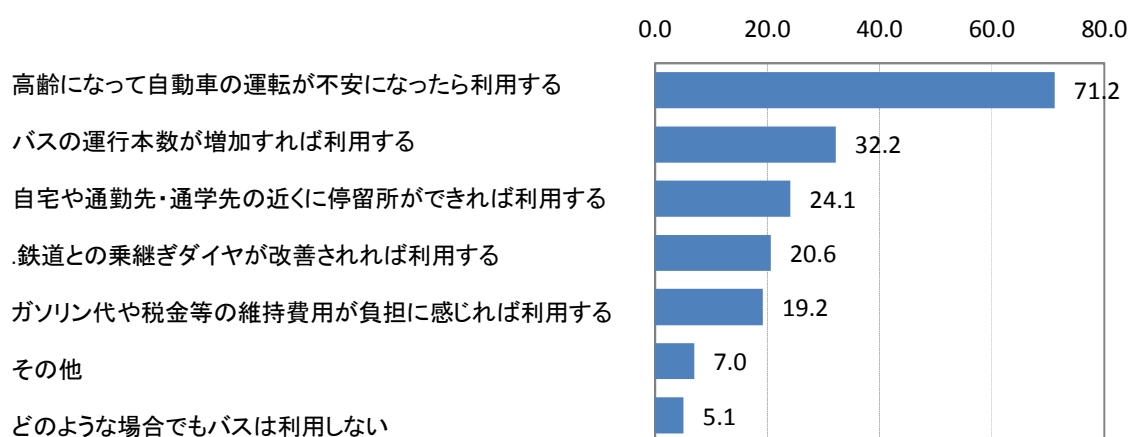
- コミュニティバスのルートの見直しについては、「地域内での買い物、通院などの移動に便利になることを優先して見直す」が 45.6%と、「地域内の運行本数を減らしてでも、周辺の地域へ移動できるルートを確認する」(7.3%) や「現状通りで良い」(7.1%) よりも多くなっています。

問3 コミュニティバスについておたずねします。現在コミュニティバスは少ない台数の中で、曜日を限定するなど、必要最低限の運行をしています。その運行ルートを見直すとすればどちらが望ましいと思いますか。【番号を1つ選択】(N=2,220)



- 現在主に自動車で移動している人のうち 71.2%が、「高齢になって自動車の運転が不安になったら（バスを）利用する」と回答しています。

問4 現在、主な移動に自家用車を使用している人におたずねします。どのような状態なら、自家用車の使用を控えバスを利用しますか。【番号をいくつでも選択】(N=2,083)



- デマンド型バスの利用希望については、約半数の人が「わからない」（49.5%）と回答し、31.4%の方が「利用したい」と答えています。「利用したくない」（19.1%）と答えた方の理由は、「毎回、行きも帰りも予約することがわずらわしい」が 41.8%で最も多くなっています。

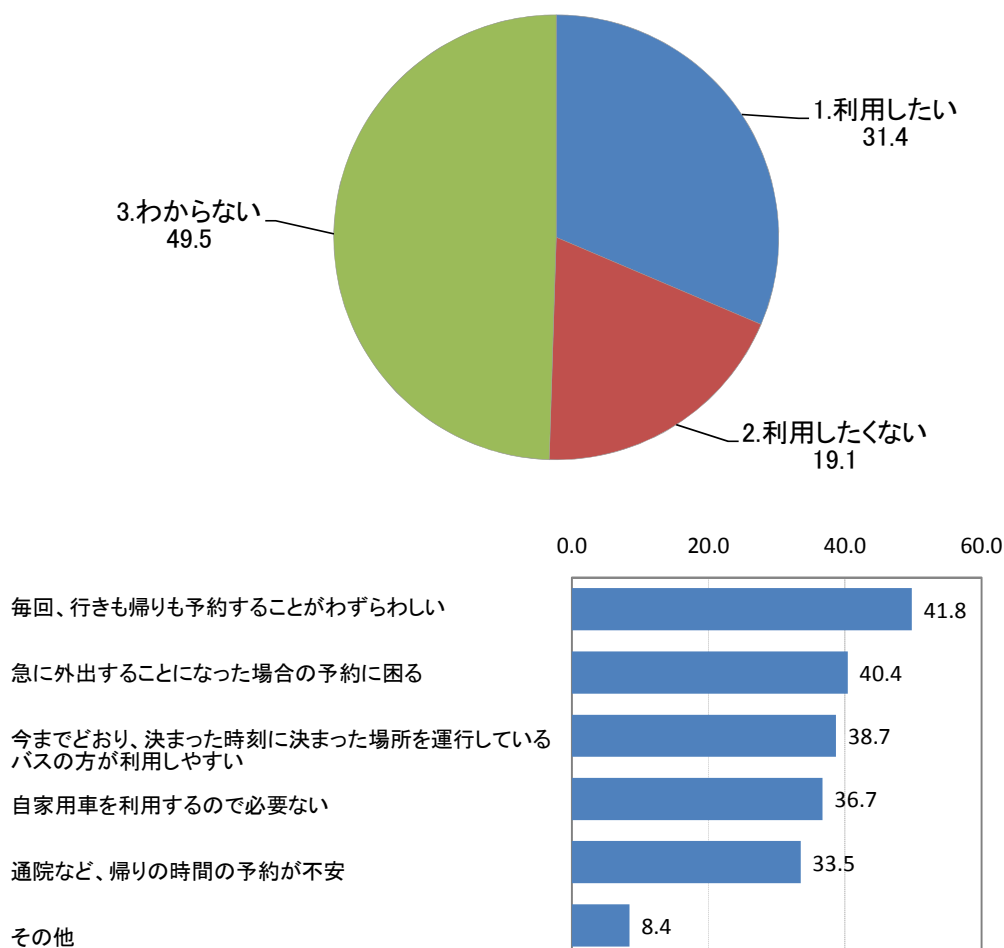
問5(1) 従来の、路線バス型のコミュニティバスに代わって、次のような運行形式のデマンドバスが導入されれば利用したいと思いますか。【番号を1つ選択】(N=2,176)

(2)利用したくないと答えた人におたずねします。その理由をお答えください。【番号をいくつでも選択】(=406)

デマンドバス

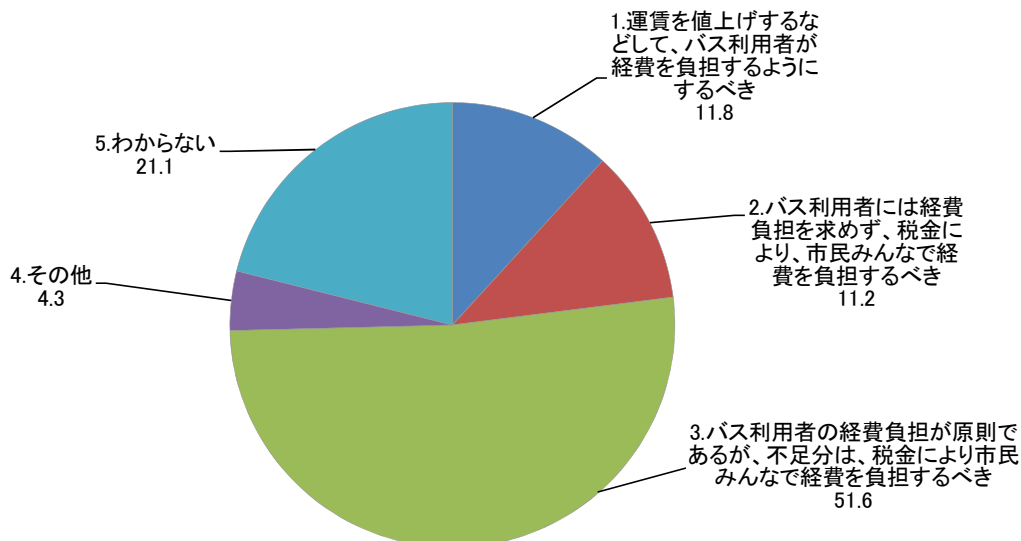
事前に登録した利用者から予約の電話を受けて、バスが自宅付近の停留所まで迎えに行き、利用者を巡回しながら相乗りして目的地近くの停留所に運ぶという運行システムのことです。

利用にあたっては、毎回、予約が必要となります。予約のないバス停には行きませんので、目的地の停留所まで所要時間は短くすることが可能となります。ただし、目的地は同じでも予約のあったバス停の数により、経路や所要時間は毎回同じにはなりません。



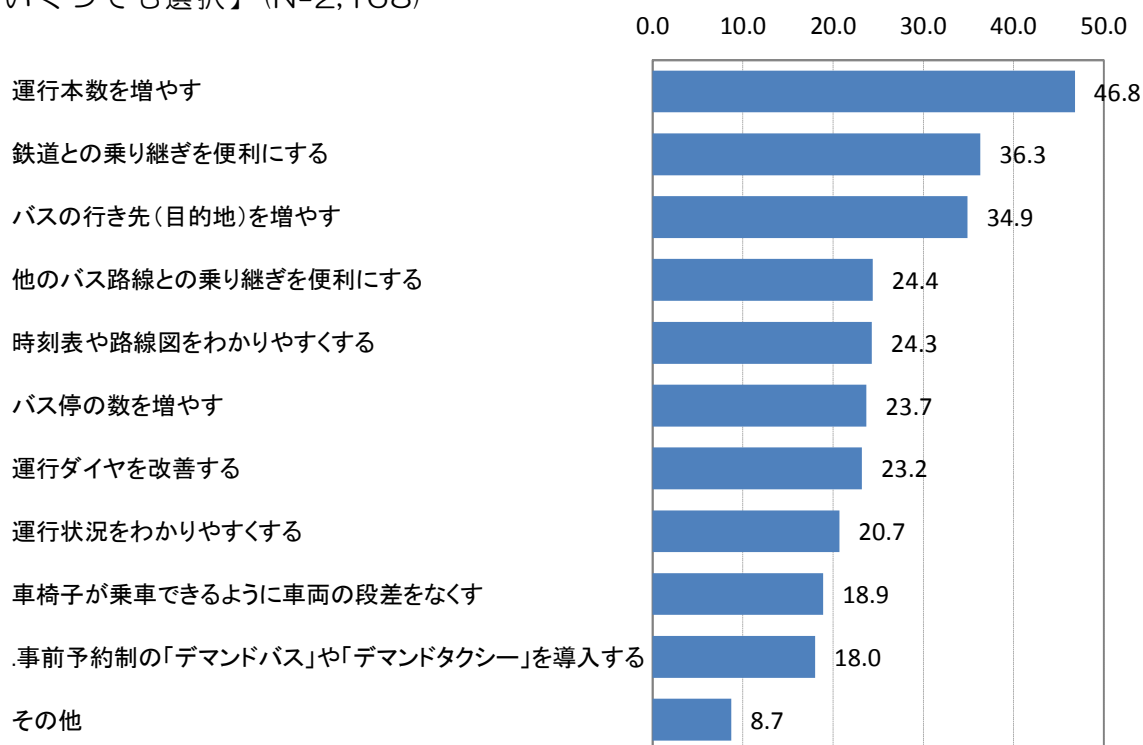
- 津市のバス路線を改善するための費用負担の考え方として、半数以上の人々が「バス利用者の経費負担が原則であるが、不足分は、税金により市民みんなで経費を負担すべき」（51.6%）と答えています。

問6 今後、津市のバス路線を更に良くしていくための費用負担についてどのように考えますか。【番号を1つ選択】(N=2,207)



- バスの利用を促進するためには、「運行本数を増やす」と答えた方が 46.8%で最も多く、「鉄道との乗り継ぎを便利にする」（36.3%）、「バスの行き先（目的地）を増やす」（34.9%）が続いています。

問7 津市のバスをもっと利用してもらうためにどのようにすれば良いと思いますか。【番号をいくつでも選択】(N=2,168)



- 地域別に見ると、津地域、久居地域、河芸地域、芸濃地域、美里地域、安濃地域、香良洲地域、白山地域では「運行本数を増やす」、一志地域では「運行本数を増やす」及び「鉄道との乗り継ぎを便利にする」、美杉地域では「鉄道との乗り継ぎを便利にする」が最も多くなっています。
- 2番目に多い促進策は、津地域、美里地域、安濃地域、一志地域では「バスの行き先（目的地）を増やす」、久居地域、河芸地域、香良洲地域、白山地域では「鉄道との乗り継ぎを便利にする」、芸濃地域では「バスの行き先（目的地）を増やす」及び「鉄道との乗り継ぎを便利にする」、美杉地域では「運行本数を増やす」となっています。

問7 利用促進策	合計	1.バス停の 数を増やす	2.運行本数 を増やす	3.運行ダイ ヤを改善す る	4.バスの行 き先(目的 地)を増や す	5.車椅子が 乗車できる ように車両 の段差をな くす	6.鉄道との 乗り継ぎを 便利にする	7.他のバス 路線との乗 り継ぎを便 利にする	8.時刻表や 路線図をわ かりやすく する	9.運行状況 をわかりや すくする	10.事前予 約制の「デ マンドバス 」や「デマ ンドタクシ ー」を導入 する	11.その他
全体	2124	23.7	47.0	23.4	35.1	19.1	36.5	24.6	24.4	20.7	18.3	8.6
1.津地域	243	20.6	44.4	20.2	39.1	19.3	28.4	22.2	25.9	26.7	11.9	11.1
2.久居地域	204	34.3	45.6	19.1	33.3	21.1	38.2	20.1	30.9	27.0	18.1	5.9
3.河芸地域	219	25.1	55.7	21.5	35.6	15.5	37.4	15.5	32.0	26.0	12.8	8.7
4.芸濃地域	188	22.3	51.6	27.1	29.8	18.6	29.8	26.1	23.9	20.7	21.3	10.1
5.美里地域	212	18.4	44.3	23.6	41.0	18.9	19.8	36.3	15.1	13.2	19.8	9.0
6.安濃地域	213	25.4	43.7	28.2	36.2	19.2	32.4	23.0	25.8	19.2	22.1	11.3
7.香良洲地域	163	16.0	50.9	27.6	33.7	20.9	36.2	27.0	19.6	15.3	14.7	11.7
8.一志地域	239	33.1	43.1	19.2	38.1	15.5	43.1	24.7	23.8	21.3	18.8	8.4
9.白山地域	223	19.3	50.7	22.0	33.2	21.5	49.8	21.1	24.7	19.3	23.8	4.0
10.美杉地域	220	20.5	42.3	27.3	29.1	21.4	48.2	30.9	21.4	16.4	19.5	6.4

問8 あなたの日常での主な外出で目的毎に、目的地、頻度、交通手段について、お答えください。

- 通勤・通学の移動の目的地を地域毎にみると、目的地が津地域にある比率が最も高い地域が10地域中8地域あり、津地域が交流の中心になっています。
- 地域間移動の手段をバス利用者に限定すると、津地域への移動の比率が全体よりも高くなっており（バス利用者の回答がなかった河芸地区を除く）、通勤・通学のバス利用は、津地域を中心とした地域間移動での利用比率が高いと推測されます。

通勤・通学の地域間移動（全体）

		目的地														
		N	1 ・ 津 地 域	2 ・ 久 居 地 域	3 ・ 河 芸 地 域	4 ・ 芸 濃 地 域	5 ・ 美 里 地 域	6 ・ 安 濃 地 域	7 ・ 香 良 洲 地 域	8 ・ 一 志 地 域	9 ・ 白 山 地 域	10 ・ 美 杉 地 域	11 ・ 市 外 （ 大 阪 ・ 名 張 方 面 ）	12 ・ 市 外 （ 名 古 屋 ・ 四 日 市 方 面 ）	13 ・ 市 外 （ 伊 勢 ・ 松 阪 方 面 ）	14 ・ そ の 他
居住 地域	全体	826	38.1	11.4	2.7	3.9	2.4	5.6	1.3	4.8	4.8	3.4	2.4	9.1	6.4	3.6
	1.津地域	97	69.1	4.1	3.1	-	1.0	1.0	1.0	-	1.0	-	2.1	9.3	5.2	3.1
	2.久居地域	98	36.7	34.7	2.0	-	1.0	2.0	2.0	4.1	-	-	1.0	6.1	7.1	3.1
	3.河芸地域	80	32.5	3.8	16.3	1.3	-	1.3	-	-	-	-	1.3	35.0	2.5	6.3
	4.芸濃地域	88	33.0	1.1	1.1	25.0	3.4	5.7	1.1	-	-	-	1.1	17.0	1.1	10.2
	5.美里地域	64	43.8	15.6	-	1.6	20.3	4.7	-	3.1	1.6	-	1.6	7.8	-	-
	6.安濃地域	102	40.2	3.9	2.9	4.9	-	31.4	-	2.0	-	-	1.0	4.9	3.9	4.9
	7.香良洲地域	51	45.1	13.7	-	-	-	2.0	11.8	-	-	-	-	2.0	23.5	2.0
	8.一志地域	85	34.1	14.1	-	1.2	1.2	-	-	27.1	2.4	2.4	1.2	2.4	11.8	2.4
	9.白山地域	90	32.2	15.6	-	1.1	-	1.1	-	5.6	28.9	-	3.3	2.2	8.9	1.1
	10.美杉地域	71	9.9	7.0	-	1.4	1.4	-	1.4	5.6	14.1	36.6	12.7	2.8	5.6	1.4

通勤・通学の地域間移動（バス利用者）

		目的地														
		合計	1 ・ 津 地 域	2 ・ 久 居 地 域	3 ・ 河 芸 地 域	4 ・ 芸 濃 地 域	5 ・ 美 里 地 域	6 ・ 安 濃 地 域	7 ・ 香 良 洲 地 域	8 ・ 一 志 地 域	9 ・ 白 山 地 域	10 ・ 美 杉 地 域	11 ・ 市 外 （ 大 阪 ・ 名 張 方 面 ）	12 ・ 市 外 （ 名 古 屋 ・ 四 日 市 方 面 ）	13 ・ 市 外 （ 伊 勢 ・ 松 阪 方 面 ）	14 ・ そ の 他
居住地 地域	全体	120	55.8	11.7	1.7	1.7	-	5.0	3.3	1.7	0.8	2.5	2.5	5.8	4.2	3.3
	1.津地域	19	84.2	-	5.3	-	-	-	-	-	-	-	-	10.5	-	-
	2.久居地域	19	36.8	31.6	-	-	-	-	10.5	-	-	-	-	5.3	5.3	10.5
	3.河芸地域	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.芸濃地域	20	65.0	5.0	-	10.0	-	5.0	-	-	-	-	-	10.0	-	5.0
	5.美里地域	10	60.0	20.0	-	-	-	10.0	-	-	-	-	-	10.0	-	-
	6.安濃地域	16	68.8	-	6.3	-	-	18.8	-	-	-	-	-	-	6.3	-
	7.香良洲地域	14	64.3	7.1	-	-	-	7.1	14.3	-	-	-	-	-	-	7.1
	8.一志地域	9	22.2	33.3	-	-	-	-	-	22.2	-	-	-	-	22.2	-
	9.白山地域	5	40.0	20.0	-	-	-	-	-	-	20.0	-	20.0	-	-	-
	10.美杉地域	8	12.5	-	-	-	-	-	-	-	-	37.5	25.0	12.5	12.5	-

- 買い物の移動の目的地を地域毎にみると、津地域、久居地域、河芸地域、芸濃地域は地域内での移動の比率がいずれも約 8 割と高く、安濃地域、一志地域、白山地域は地域内での比率が最も高いものの 4～5 割と、前の 4 地域ほど高くありません。美里地域、香良洲地域、美杉地域では地域外へ買い物に出かける比率が高くなっています。
- 地域間移動の手段をバス利用者に限定すると、美里地域では津地域、久居地域への移動の比率が全体の場合よりも高くなるなど、全体とバス利用では目的地の傾向に違いが出る地域があります。

買い物の地域間移動（全手段）

		目的地															
		N	1 ・ 津 地 域	2 ・ 久 居 地 域	3 ・ 河 芸 地 域	4 ・ 芸 濃 地 域	5 ・ 美 里 地 域	6 ・ 安 濃 地 域	7 ・ 香 良 洲 地 域	8 ・ 一 志 地 域	9 ・ 白 山 地 域	10 ・ 美 杉 地 域	11 ・ 市 外 （大 阪・ 名 張 方 面）	12 ・ 市 外 （名 古 屋・ 四 日 市 方 面）	13 ・ 市 外 （伊 勢・ 松 阪 方 面）	14 ・ そ の 他	
居住 地域	全体	1252	20.1	29.7	9.3	9.5	1.0	5.5	1.3	6.6	7.6	1.7	2.3	2.2	1.8	1.4	
	1.津地域	155	80.0	12.9	1.3	1.3	0.6	1.9	-	-	0.6	-	-	1.3	-	-	
	2.久居地域	132	15.2	82.6	0.8	-	-	-	-	-	-	-	0.8	-	-	0.8	
	3.河芸地域	138	6.5	2.9	79.7	-	-	-	-	-	-	-	-	10.1	-	0.7	
	4.芸濃地域	110	3.6	1.8	0.9	76.4	-	1.8	-	-	-	-	-	8.2	-	7.3	
	5.美里地域	109	13.8	67.0	-	0.9	11.0	6.4	-	-	-	-	-	-	-	0.9	
	6.安濃地域	138	20.3	12.3	1.4	23.2	-	41.3	-	-	-	-	-	0.7	-	0.7	
	7.香良洲地域	74	55.4	14.9	-	-	-	-	21.6	-	-	-	-	-	-	8.1	-
	8.一志地域	153	2.6	37.9	-	-	-	-	-	47.1	0.7	-	-	-	-	8.5	3.3
	9.白山地域	130	1.5	41.5	-	-	-	-	-	4.6	50.0	-	-	-	-	2.3	-
	10.美杉地域	113	4.4	21.2	-	-	-	-	-	4.4	24.8	18.6	24.8	0.9	0.9	-	-

買い物の地域間移動（バス利用）

		目的地															
		合計	1 ・ 津 地 域	2 ・ 久 居 地 域	3 ・ 河 芸 地 域	4 ・ 芸 濃 地 域	5 ・ 美 里 地 域	6 ・ 安 濃 地 域	7 ・ 香 良 洲 地 域	8 ・ 一 志 地 域	9 ・ 白 山 地 域	10 ・ 美 杉 地 域	11 ・ 市 外 （大 阪・ 名 張 方 面）	12 ・ 市 外 （名 古 屋・ 四 日 市 方 面）	13 ・ 市 外 （伊 勢・ 松 阪 方 面）	14 ・ そ の 他	
居 住 地 域	全体	109	36.7	25.7	5.5	6.4	0.9	2.8	2.8	7.3	3.7	3.7	2.8	1.8	-	-	
	1.津地域	16	87.5	12.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	2.久居地域	13	23.1	69.2	-	-	-	-	-	-	-	-	7.7	-	-	-	
	3.河芸地域	9	22.2	11.1	66.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	4.芸濃地域	10	20.0	10.0	-	50.0	-	-	-	-	-	-	-	20.0	-	-	
	5.美里地域	11	45.5	45.5	-	-	9.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	6.安濃地域	9	44.4	-	-	22.2	-	33.3	-	-	-	-	-	-	-	-	
	7.香良洲地域	13	69.2	7.7	-	-	-	-	23.1	-	-	-	-	-	-	-	
	8.一志地域	16	6.3	50.0	-	-	-	-	-	43.8	-	-	-	-	-	-	-
	9.白山地域	4	-	-	-	-	-	-	-	-	100.0	-	-	-	-	-	-
	10.美杉地域	8	-	12.5	-	-	-	-	-	12.5	-	50.0	25.0	-	-	-	-

- 通院のための移動を地域毎にみると、津地域、芸濃地域、美里地域、安濃地域、香良洲地域は、津地域へ移動する比率が最も高くなっています。久居地域、河芸地域、一志地域は地域内への移動の比率が最も高く、白山地域は久居地域への移動、美杉地域は白山地域への移動の比率が高くなっています。
- 地域間移動の手段をバス利用者に限定すると、目的地が津地域、久居地域の比率が高くなっています。

通院の地域間移動（全手段）

		目的地														
		N	1 ・ 津 地 域	2 ・ 久 居 地 域	3 ・ 河 芸 地 域	4 ・ 芸 濃 地 域	5 ・ 美 里 地 域	6 ・ 安 濃 地 域	7 ・ 香 良 洲 地 域	8 ・ 一 志 地 域	9 ・ 白 山 地 域	10 ・ 美 杉 地 域	11 ・ 市 外 （大 阪・ 名 張 方 面 ）	12 ・ 市 外 （名 古 屋・ 四 日 市 方 面 ）	13 ・ 市 外 （伊 勢・ 松 阪 方 面 ）	14 ・ そ の 他
居住地	全体	963	38.7	20.9	5.6	3.0	2.5	3.0	0.7	5.6	7.5	0.9	1.8	2.0	5.8	2.0
	1.津地域	118	86.4	5.1	0.8	0.8	-	-	-	-	0.8	-	-	0.8	3.4	1.7
	2.久居地域	88	18.2	70.5	-	-	-	-	-	2.3	1.1	-	-	1.1	5.7	1.1
	3.河芸地域	104	36.5	1.0	50.0	-	-	-	-	-	-	-	-	9.6	-	2.9
	4.芸濃地域	75	50.7	2.7	-	34.7	-	2.7	-	-	-	-	-	5.3	-	4.0
	5.美里地域	91	42.9	24.2	-	-	26.4	4.4	-	-	-	-	-	1.1	-	1.1
	6.安濃地域	96	65.6	5.2	-	1.0	-	24.0	-	-	-	-	-	1.0	1.0	2.1
	7.香良洲地域	61	57.4	16.4	-	-	-	-	11.5	-	-	-	-	-	14.8	-
	8.一志地域	120	19.2	28.3	-	-	-	-	-	33.3	2.5	-	-	-	13.3	3.3
	9.白山地域	112	10.7	42.0	0.9	0.9	-	-	-	3.6	31.3	-	1.8	0.9	5.4	2.7
	10.美杉地域	98	7.1	12.2	-	-	-	-	-	8.2	32.7	9.2	15.3	-	15.3	-

通院の地域間移動（バス利用者）

		目的地														
		合計	1 ・ 津 地 域	2 ・ 久 居 地 域	3 ・ 河 芸 地 域	4 ・ 芸 濃 地 域	5 ・ 美 里 地 域	6 ・ 安 濃 地 域	7 ・ 香 良 洲 地 域	8 ・ 一 志 地 域	9 ・ 白 山 地 域	10 ・ 美 杉 地 域	11 ・ 市 外 （大 阪・名 張 方 面）	12 ・ 市 外 （名 古 屋・四 日 市 方 面）	13 ・ 市 外 （伊 勢・松 阪 方 面）	14 ・ そ の 他
居住地域	全体	134	48.5	26.1	3.7	0.7	1.5	0.7	1.5	1.5	6.7	2.2	1.5	1.5	1.5	2.2
	1.津地域	15	93.3	6.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.久居地域	13	23.1	53.8	-	-	-	-	-	-	7.7	-	-	-	7.7	7.7
	3.河芸地域	16	62.5	-	31.3	-	-	-	-	-	-	-	-	6.3	-	-
	4.芸濃地域	14	71.4	7.1	-	7.1	-	-	-	-	-	-	-	7.1	-	7.1
	5.美里地域	19	42.1	47.4	-	-	10.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	6.安濃地域	8	75.0	-	-	-	-	12.5	-	-	-	-	-	-	-	12.5
	7.香良洲地域	14	64.3	21.4	-	-	-	-	14.3	-	-	-	-	-	-	-
	8.一志地域	16	31.3	56.3	-	-	-	-	-	6.3	-	-	-	-	6.3	-
	9.白山地域	8	-	37.5	-	-	-	-	-	-	62.5	-	-	-	-	-
10.美杉地域	11	-	18.2	-	-	-	-	-	9.1	27.3	27.3	18.2	-	-	-	

アンケートの回答状況を整理し、以下に示します。

設 問	回 答 状 況 の 特 徴	
	市 全 体 、 全 地 域	地 域 別
問 1 津市のバス交通について、どのように感じていますか。	■満足度が高い項目 ・運転手の接客態度や運転マナー ・バスの乗り降りのしやすさ ・バスの乗り心地 ■満足度が低い項目 ・既存のバスの運行本数 ・既存のバスの停留所施設（屋根、ベンチ等） ・バスと他バスの乗継 ■バス利用者に限定しても、その傾向はほぼ同じ。	
1. 既存のバスの運行ルート（経路、行き先等）		■満足度（「満足」＋「やや満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、美里、香良洲 ■不満足度（「不満足」＋「やや不満足」の割合）が高い地域 ・河芸、芸濃、安濃、一志、白山、美杉
2. 既存のバスの運行本数	■全地域で不満足度が高い。	■不満足度（「不満足」＋「やや不満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉
3. 既存のバスの運行時間帯	■全地域で不満足度が高い。	■不満足度（「不満足」＋「やや不満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉 ■「よくわからない」と「不満足」が同率で最も高い地域 ・美里
4. 既存のバスの所要時間、運行の定時性※ ※定時性：決められた時間に運行されること	■全地域で満足度が高い。	■満足度（「満足」＋「やや満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉 ■「やや満足」の割合が最も高い地域 ・津
5. 既存のバスの運賃		■満足度（「満足」＋「やや満足」の割合）が高い地域 ・津、白山、美杉 ■不満足度（「不満足」＋「やや不満足」の割合）が高い地域 ・芸濃、美里、安濃、香良洲、一志 ■「やや満足」の割合が最も高い地域 ・津
6. 既存のバスの停留所位置	■全地域で満足度が高い。	■満足度（「満足」＋「やや満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉 ■「やや満足」の割合が最も高い地域 ・津、美里、香良洲
7. 既存のバスの停留所施設（屋根、ベンチ等）	■全地域で不満足度が高い。	■不満足度（「不満足」＋「やや不満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉 ■「不満足」の割合が最も高い地域 ・美里 ■「やや不満足」の割合が最も高い地域 ・香良洲
8. バスと他のバスとの乗り継ぎ	■全地域で不満足度が高い。	■不満足度（「不満足」＋「やや不満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉
9. 鉄道とバスの乗り継ぎ	■全地域で不満足度が高い。	■不満足度（「不満足」＋「やや不満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉

設 問		回 答 状 況 の 特 徴	
		市 全 体 、 全 地 域	地 域 別
問 1	10. 運行時刻表、路線図等のわかりやすさ		■満足度 （「満足」＋「やや満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山 ■不満足度 （「不満足」＋「やや不満足」の割合）が高い地域 ・美杉 ■「やや満足」の割合が最も高い地域 ・津、香良洲
	11. バスの乗り降りのしやすさ	■全地域で満足度が高い。	■満足度 （「満足」＋「やや満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉 ■「やや満足」の割合が最も高い地域 ・津、美里、安濃、香良洲
	12. バスの乗り心地	■全地域で満足度が高い。	■満足度 （「満足」＋「やや満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉 ■「やや満足」の割合が最も高い地域 ・津、美里、安濃、香良洲
	13. 車椅子などでの利用のしやすさ		■満足度 （「満足」＋「やや満足」の割合）が高い地域 ・香良洲 ■不満足度 （「不満足」＋「やや不満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、一志、白山、美杉
	14. 運転手の接客態度や運転マナー	■全地域で満足度が高い。	■満足度 （「満足」＋「やや満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉 ■「やや満足」の割合が最も高い地域 ・津、香良洲
	15. 総合的なサービス内容		■満足度 （「満足」＋「やや満足」の割合）が高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、白山、美杉 ■不満足度 （「不満足」＋「やや不満足」の割合）が高い地域 ・一志 ■「やや満足」の割合が最も高い地域 ・津
問 7 津市のバスをもっと利用してもらうためにどのようにすれば良いと思いますか。		■ バスの利用を促進するためには、「運行本数を増やす」と答えた方が 46.8%で最も多く、「鉄道との乗り継ぎを便利にする」（36.3%）、「バスの行き先（目的地）を増やす」（34.9%）が続いています。	■「運行本数を増やす」 が最も多い地域 ・津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山 「運行本数を増やす」 が2番目に多い地域 ・美杉 ■「鉄道との乗り継ぎを便利にする」 が最も多い地域 ・一志、美杉 「鉄道との乗り継ぎを便利にする」 が2番目に多い地域 ・久居、河芸、芸濃、香良洲、白山 ■「バスの行き先（目的地）を増やす」 が2番目に多い地域 ・津、芸濃、美里、安濃、一志

設 問	問	回 答 状 況 の 特 徴	
		市 全 体 、 全 地 域	地 域 別
問 8 あなたの日常での主な外出で次の4つの目的ごとに、交通手段、頻度、目的地について、お答えください。	通勤・通学		■目的地が津地域にある比率が最も高い地域 ・津、久居、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山 →津地域が交流の中心になっている。 ※バス利用者に限定すると、津地域への移動の比率が全体よりも高い（バス利用者の回答がない河芸地域を除く） 通勤・通学のバス利用は、津地域を中心とした地域間移動での利用比率が高いと推測される。
	日常の買い物		■地域内の移動が約8割と高い地域 ・津、久居、河芸、芸濃 ■地域内の移動が約4～5割の地域 ・安濃、一志、白山 ■地域外への移動の割合が高い地域 ・美里、香良洲、美杉 ※バス利用者に限定すると、全体でみた場合と目的地の傾向に違いが出る地域がある。 ・美里（津、久居への移動割合が高くなる）
	通院（入院を除く）		■目的地が津地域にある比率が最も高い地域 ・津、芸濃、美里、安濃、香良洲 ■目的地が地域内にある比率が最も高い地域 ・久居、河芸、一志 ■目的地が久居地域にある比率が最も高い地域 ・白山 ■目的地が白山地域にある比率が最も高い地域 ・美杉 ※バス利用者に限定すると、全体でみた場合と目的地の傾向に違いが出る地域がある。 ・河芸（津への移動割合が高くなる） ・一志（久居への移動割合が高くなる）
問 3 コミュニティバスについておたずねします。現在コミュニティバスは少ない台数の中で、曜日を限定するなど、必要最低限の運行をしています。その運行ルートを見直すとすればどちらが望ましいと思いますか。		■「地域内での買い物、通院などの移動に便利になることを優先して見直す」の割合が最も高い。→45.6% ■「地域内の運行本数を減らしてでも、周辺の地域へ移動できるルートを確保する」の割合が3番目に高い。→7.3% ■「現状通りで良い」の割合が4番目に高い。→7.1% ※割合が2番目に高いのは「わからない」（35.6%）	
問 4 現在、主な移動に自家用車を使用している人におたずねします（家族の送迎も含みます）。どのような状態なら、自家用車の使用を控えバスを利用しますか。		■「高齢になって自動車の運転が不安になったら（バスを）利用する」の割合が最も高い。→71.2%	
問 5 全国には、様々な形態で、予約型のデマンドバスを導入している地域がありますが、従来の、路線バス型のコミュニティバスに代わって、次のような運行形式のデマンドバスが導入されれば利用したいですか。		■「わからない」の割合が最も高い。→49.5% ■「利用したい」の割合が2番目に高い。→31.4% ■「利用したくない」の割合が最も低い。→19.1% ・最も多い利用したくない理由：「毎回、行きも帰りも予約することがわずらわしい」→41.8%	
問 6 市民の移動手段を確保するために、国や県、市の支援によりバス路線を維持していますが、経路や便数等が不十分との声もあります。今後、津市のバス路線を更に良くしていくための費用負担についてどのように考えますか。		■「バス利用者の経費負担が原則であるが、不足分は、税金により市民みんなで経費を負担すべき」の割合が最も高い。→51.6%	

市民アンケート結果から導き出された課題

市民アンケートの回答			まとめた課題
不満足な回答があった設問	問1－1	既存のバスの運行ルート(経路、行き先)	・運行形態、サービス水準(停留所施設を含む)検討
	問1－2	既存のバスの運行本数	
	問1－3	既存のバスの運行時間帯	
	問1－5	既存のバスの運賃	
	問1－7	既存のバスの停留所施設(屋根、ベンチ等)	
	問1－8	バスと他のバスとの乗り継ぎ	・他路線等との連携検討
	問1－9	鉄道とバスの乗り継ぎ	
	問1－10	運行時刻表、路線図等のわかりやすさ	・分かりやすさへの対応検討(運行ダイヤ、運行状況、路線図、運賃等がひと目でわかるような仕組み)
	問1－13	車椅子などでの利用のしやすさ	・バリアフリー化
	問1－15	総合的なサービス内容	・総合的サービス改善(運行ルート、運行ダイヤ、運賃、停留所施設、乗継ぎ等、総合的に見た公共交通の使いやすさ)
具体的な検討が必要な設問	問5	デマンドバスの導入について 「分からない」が約半数と最も多いが、それを除いた利用の意向であれば、「利用したい」が「利用したくない」の約1.5倍の回答を得ている	・デマンドバス利用意向への対応検討
	問6	費用負担について 「バス利用者の経費負担が原則であるが、不足分は、税金により市民のみんなで経費を負担すべき」の割合が半数を超えている。	・運賃検討
	自由回答	車両サイズの見直し検討	・車両サイズの見直し検討

2-3 その他調査

(1) 商業施設利用者アンケート調査

■市内の商業施設9箇所（イオン津ショッピングセンター、イオン津南ショッピングセンター、マックスバリュート志店、白山ショッピングセンター、Aコープいちしみすぎ店、イオン久居店、イオンタウン津河芸、イオンタウン芸濃、ぜにや安濃）で利用者にアンケート調査を実施しました（平成26年1月～5月）。

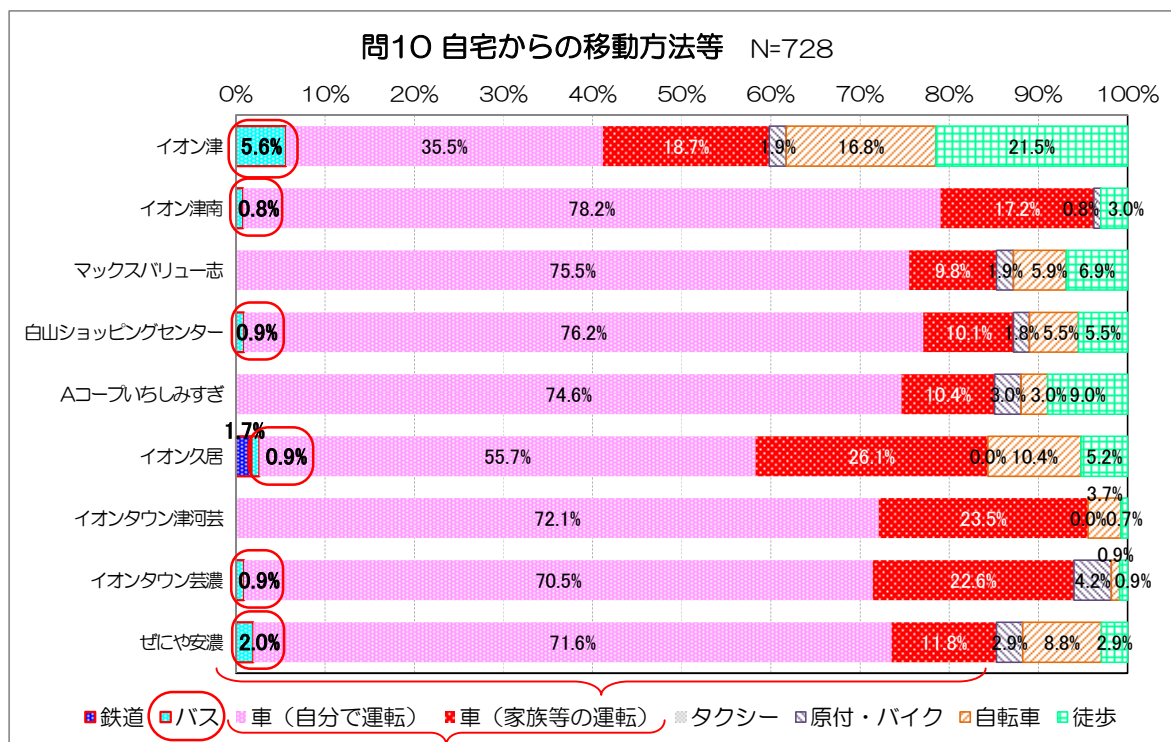
■全回答868票の中から、津市民728人の回答のみを抽出しています。

①問10 自宅から商業施設までの移動方法等

■自宅から商業施設までの移動手段は、自動車利用が圧倒的に多くなっています。

■津市民でバス利用と回答しているのは728人中12人のみとなっています。

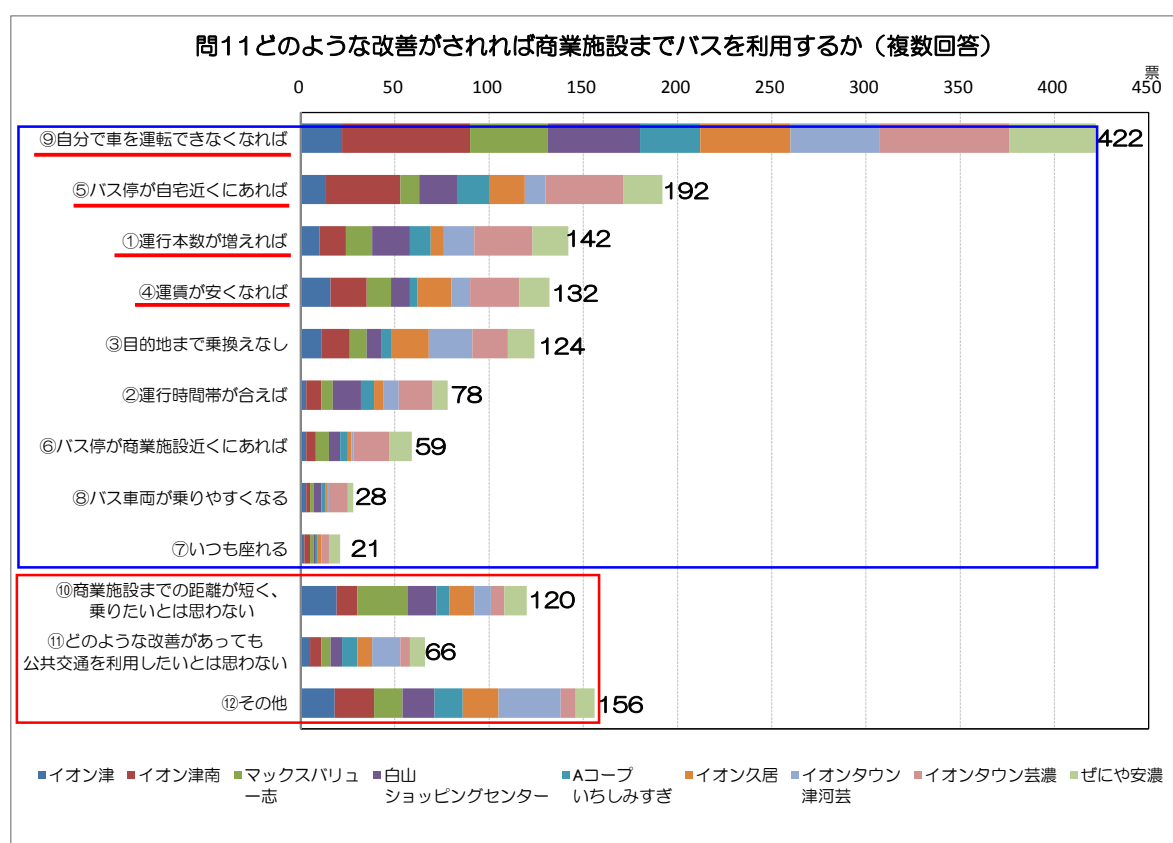
■イオン津ショッピングセンターは自転車や徒歩利用の割合が他の8箇所比べて多くなっています。



当該アンケート調査における対象施設は、店舗の面積が10,000㎡以上または各地域（総合支所管内等）で最も面積が大きいスーパーマーケット等の中から各地域1カ所以上を選定しました。

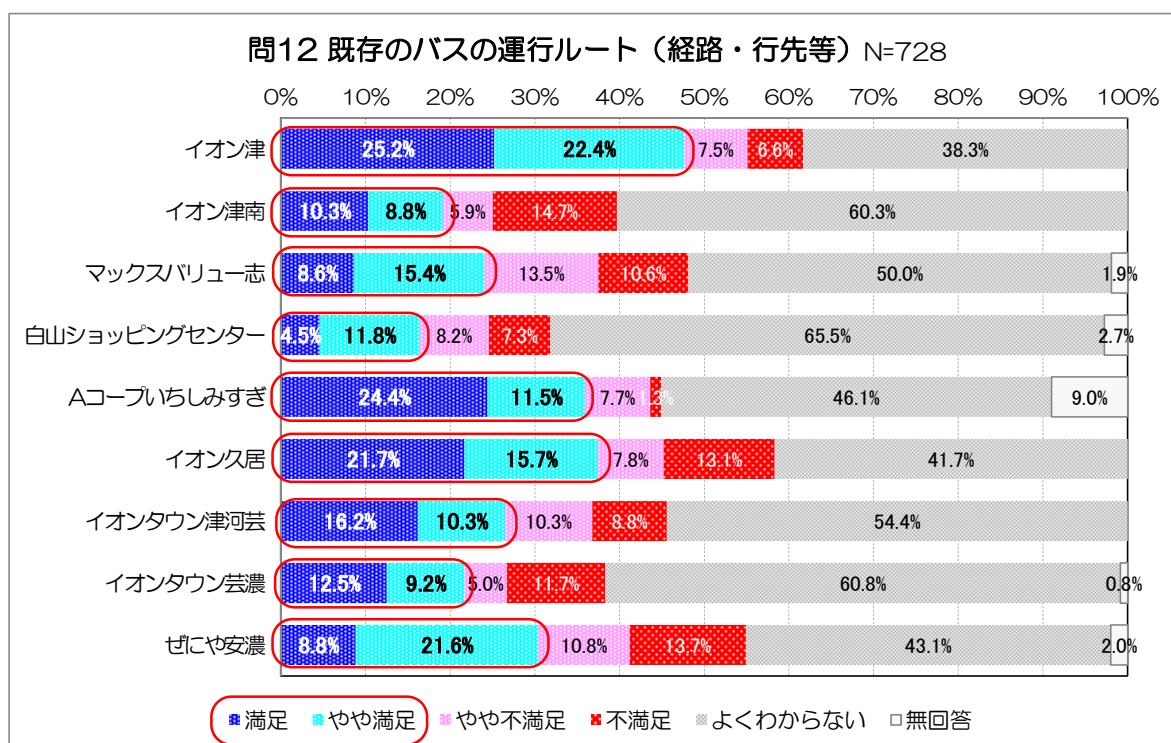
②問 11 どのような改善がされれば商業施設までバスを利用するか

- 回答者は現在バスを利用していない人です。
- 「自分で車を運転できなくなれば」バスを利用するという回答が最も多くなっています。
- 以下、「バス停が自宅近くにあれば」「運行本数が増えれば」「運賃が安くなれば」「目的地まで乗り換えなし」と続きます。
- 「商業施設までの距離が短く乗りたいとは思わない」「どのような改善があっても公共交通を利用したいとは思わない」という回答もあります。



③問 12 既存のバスルート（経路・行先等）について

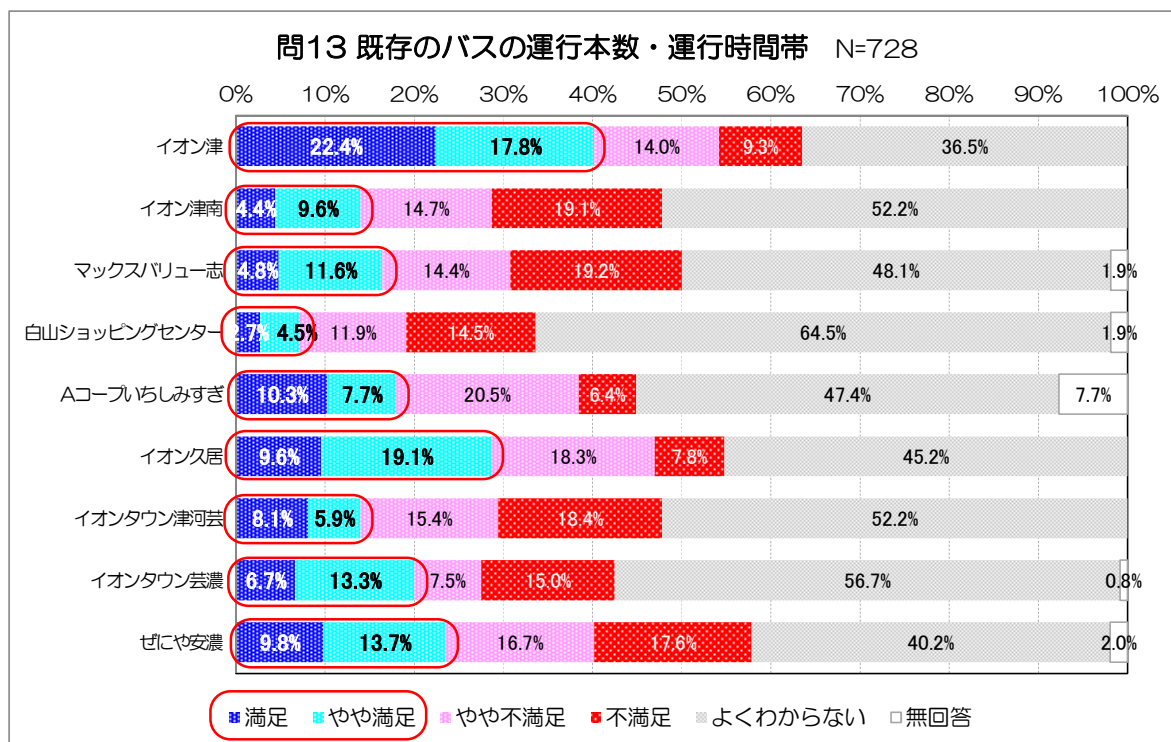
- 既存のバスルートについては、バス利用者が少ないため「よくわからない」がどの施設でも最も多くなっています。
- イオン津南ショッピングセンターは「満足」「やや満足」の合計の割合が「やや不満足」「不満足」の合計の割合を下回っています。
- マックスバリュ志店は「満足」「やや満足」の合計の割合と「やや不満足」「不満足」の割合が同率となっています。
- 残りの施設では「満足」「やや満足」の合計の割合が多くなっています。



④問 13 既存のバスの運行本数・運行時間帯について

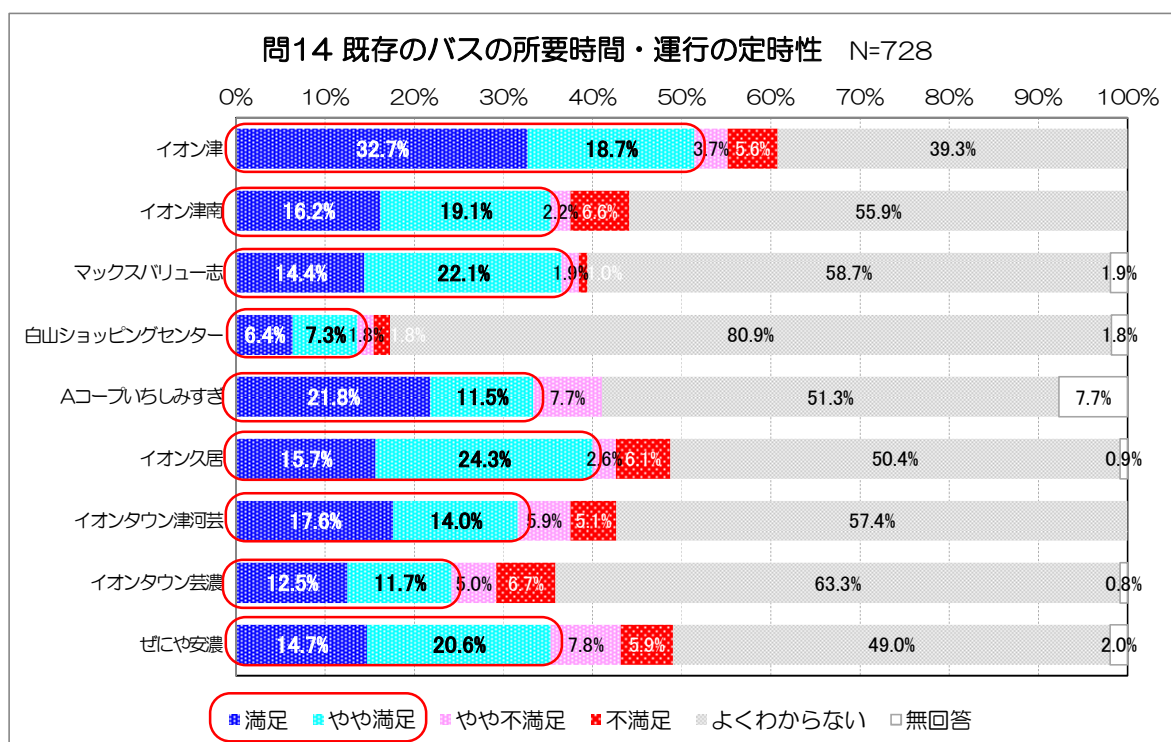
■イオン津ショッピングセンターとイオン久居店で「満足」「やや満足」の合計の割合が「やや不満足」「不満足」の合計の割合を上回っています。

■残りの施設では「やや不満足」「不満足」の合計の割合が多くなっています。



⑤問 14 既存のバスの所要時間・運行の定時性について

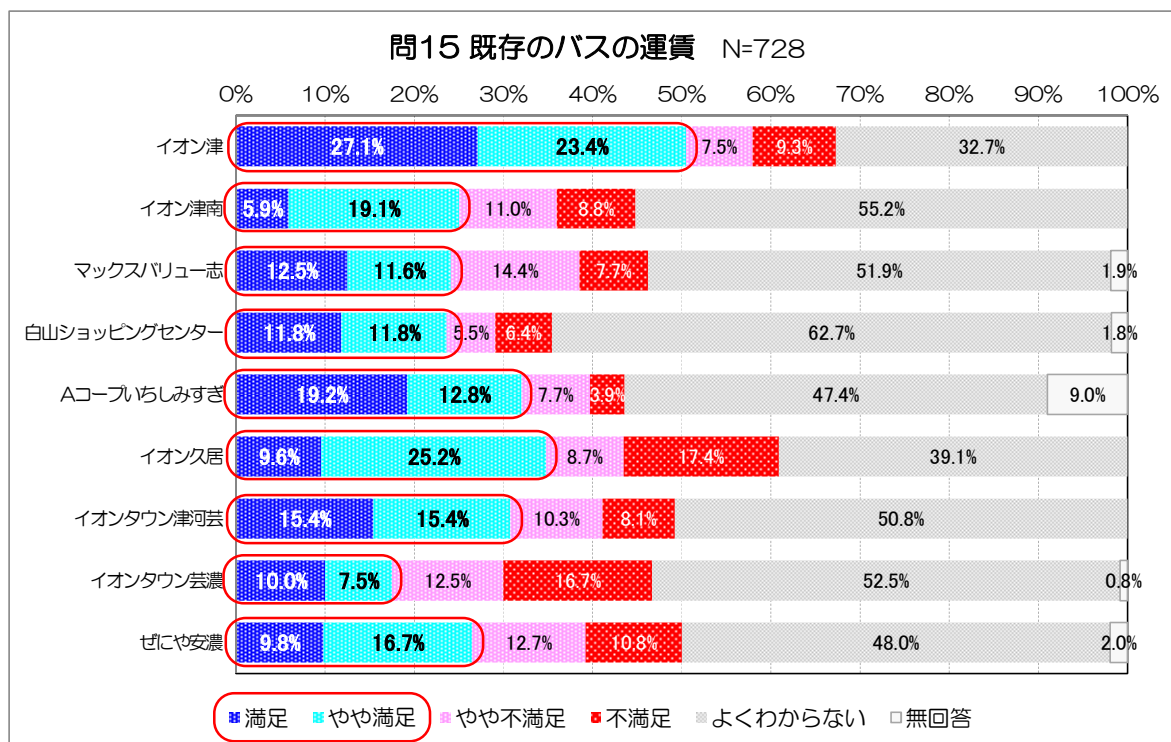
■すべての施設で「満足」「やや満足」の合計の割合が「やや不満足」「不満足」の合計の割合を上回っています。



⑥問 15 既存のバスの運賃について

■イオンタウン芸濃は「満足」「やや満足」の合計の割合が「やや不満足」「不満足」の合計の割合を下回っています。

■残りの施設では「満足」「やや満足」の合計の割合が多くなっています。



(2) バス事業者アンケートからの意見及び指摘事項

バス事業者アンケートでの地域ごとの意見及び指摘事項は、以下のとおりです。

	バス事業者アンケートからの意見及び指摘事項
津地域	
久居地域	■ 地域住民へのコミュニティバス運行ダイヤの周知
河芸地域	■ ダイヤ改善 ■ バス停位置見直し ■ バス車体改善（ドア開閉スピード短縮）
芸濃地域	■ ダイヤ改善
美里地域	■ ダイヤ改善 ■ 路線見直し（ルート延伸） ■ 案内、表示の改善
安濃地域	■ ダイヤ改善 ■ バス停位置見直し ■ バス車体改善（低ステップ車両化） ■ 料金見直し
香良洲地域	
一志地域	■ ダイヤ改善 ■ 路線見直し ■ バス停位置見直し ■ バス停表示見直し ■ 他路線、他地域コミュニティバスとの連携改善
白山地域	■ ダイヤ改善 ■ バス停表示改善
美杉地域	■ ダイヤ改善 ■ 乗継アクセス改善 ■ 路線見直し ■ 料金見直し ■ 案内、表示の改善

(3) タクシー事業者アンケートからの意見及び指摘事項

タクシー事業者アンケートでの地域ごとの意見及び指摘事項は、以下のとおりです。

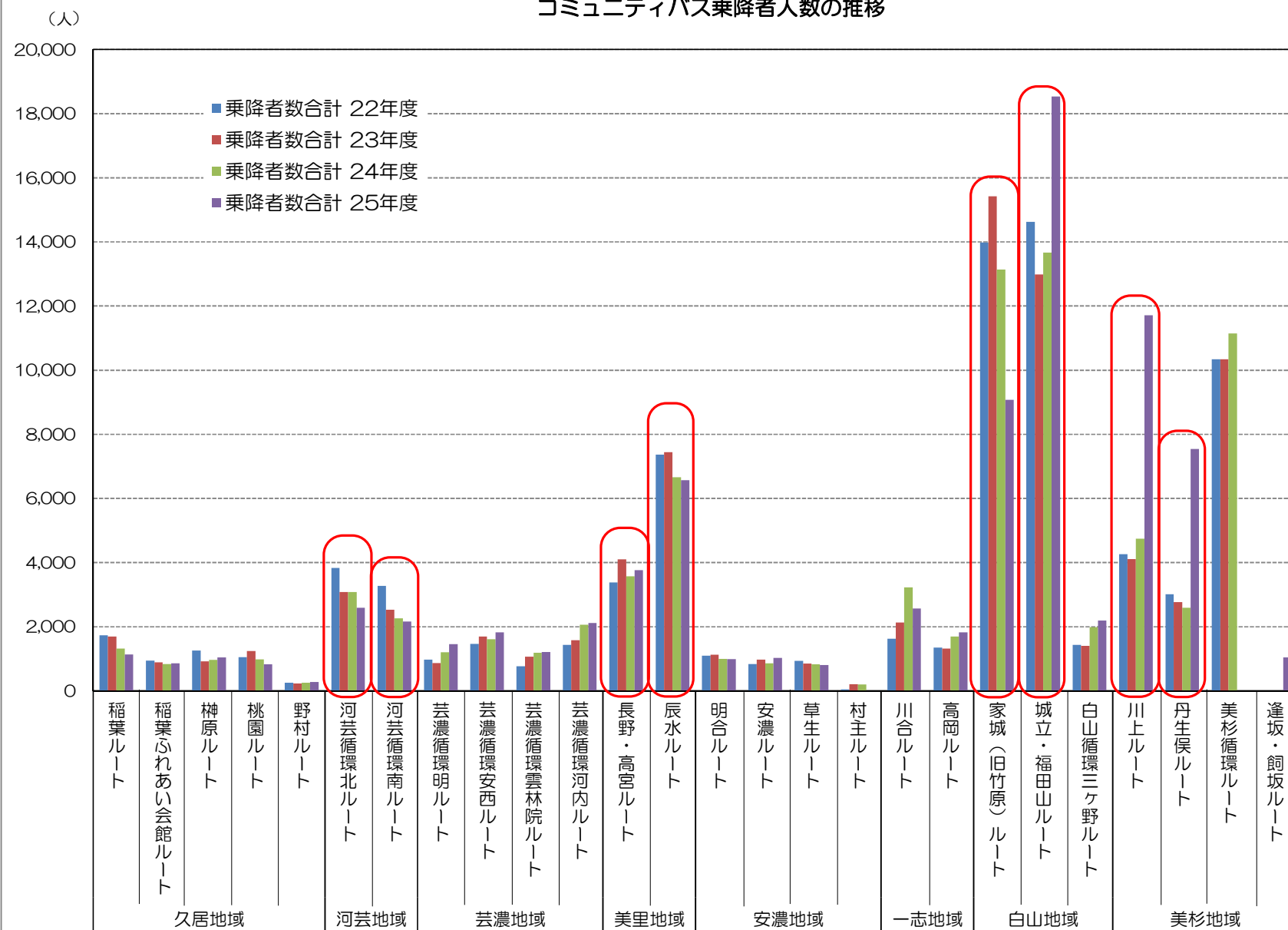
	タクシー事業者アンケートからの意見及び指摘事項
津地域	■ コミュニティバスとの共存（競合に対する検討が必要） ■ 高齢者割引制度の検討 ■ 乗合ワゴンの実施（他社との協力、乗降場所の確保） ■ 地域との連携
久居地域	■ タクシーの特性（ドア・ツー・ドア）を活かした、老人や子供等移動制約者へのサービス（安全、安心）提供 ■ 乗合ワゴンの実施（他社との協力）
河芸地域	
芸濃地域	
美里地域	
安濃地域	
香良洲地域	
一志地域	
白山地域	■ コミュニティバスとの共存
美杉地域	

(4) コミュニティバス利用状況調査

- 河芸地域、美里地域、白山地域、美杉地域での利用が多くなっています。
- 久居地域は野村ルートが 300 人／年を割っていますが、他の4ルートは概ね約 1,000 人／年です。榊原ルートと野村ルートで増加傾向が見られます。
- 河芸地域の利用者数は2ルートとも2千人／年を超えているものの、減少傾向が見られます。
- 芸濃地域の利用者数は4ルートとも増加傾向が見られます。
- 美里地域の利用者数は長野・高宮ルートが約4千人／年で増加傾向、辰水ルートが約7千人／年で減少傾向が見られます。
- 安濃地域の利用者数は運行中の3ルートは概ね約 1,000 人／年で明合ルートと草生ルートで減少傾向が見られます。
- ※ 村主ルートは平成 25 年 4 月の見直しで運行休止。
- 一志地域の利用者数は川合ルートが約3千人／年、高岡ルートが約2千人／年で増加傾向が見られます。
- 白山地域の利用者数は城立・福田山ルートが突出して多く約2万人／年で、約2千人／年の白山循環三ヶ野ルートとともに増加傾向が見られ、家城ルートは約9千人／年あるものの減少傾向が見られます。
- 美杉地域では循環型を往復型にルートを見直し、川上ルート、丹生俣ルートともに増加傾向が見られます。

地 域	ル ー ト	津市コミュニティバス 乗降者数合計（人）			
		平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
久居地域	稲葉ルート	1,734	1,691	1,317	1,131
	稲葉ふれあい会館ルート	943	888	829	856
	榊原ルート	1,258	921	968	1,040
	桃園ルート	1,051	1,244	976	821
	野村ルート	249	228	249	275
河芸地域	河芸循環北ルート	3,831	3,081	3,078	2,597
	河芸循環南ルート	3,271	2,528	2,260	2,161
芸濃地域	芸濃循環明ルート	972	865	1,202	1,462
	芸濃循環安西ルート	1,463	1,691	1,606	1,822
	芸濃循環雲林院ルート	766	1,065	1,182	1,206
	芸濃循環河内ルート	1,434	1,575	2,065	2,111
	長野・高宮ルート	3,385	4,097	3,575	3,767
美里地域	辰水ルート	7,366	7,444	6,661	6,565
	明合ルート	1,095	1,125	996	983
安濃地域	安濃ルート	831	974	851	1,027
	草生ルート	933	849	825	802
	村主ルート	39	207	200	—
一志地域	川合ルート	1,626	2,131	3,230	2,568
	高岡ルート	1,346	1,317	1,696	1,821
白山地域	家城（旧竹原）ルート	13,982	15,425	13,139	9,075
	城立・福田山ルート	14,626	12,983	13,668	18,534
	白山循環三ヶ野ルート	1,432	1,398	1,983	2,189
美杉地域	川上ルート	4,258	4,107	4,747	11,714
	丹生俣ルート	3,013	2,761	2,594	7,540
	美杉循環ルート	10,344	10,347	11,146	—
	逢坂・飼坂ルート	—	—	—	1,041

コミュニティバス乗降者人数の推移



用語集

※50 音順

	用語	解説
あ行	移動制約者	若年層や高齢者層で日常生活において自動車の運転ができない人等。この計画では自ら又は介助により停留所等に来ることができる人を対象としています。
か行	交通空白地帯	居住地域の中で、駅や停留所から一定の距離以上離れていて、公共交通の利用が困難な地域です。
	コミュニティバス	自治体等が住民の移動を確保するために運行する路線バス等のこと。交通空白地域において公共交通サービスを提供するもののほか、市街地内の主要施設等を循環するものなど様々なタイプがあり、従来の乗合バスを補う公共交通サービスです。
さ行	セーフティーパス	三重県内の交通事業者が実施する、運転免許を返納した65歳以上の方で運転経歴証明書の所持者に対する運賃割引制度です。
	生活圏域	居住者が日頃生活をする領域（エリア）です。
た行	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために制定されました。所管省庁は国土交通省で、平成19年10月1日に施行され、同法の改正法が平成26年11月20日に施行されています。主務大臣による基本方針の策定、地域の関係者の協議を踏まえた市町村による地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の作成等について定めています。
	低床バス	客室床面をほぼ全長にわたって低く作り、乗降口との段差を小さく、もしくはフラットにすることにより、高齢者や障がい者が乗降しやすくしたバスです。
	デマンド型バス・デマンド型乗合タクシー	目的地に直行する通常のタクシーや、定時に決まった路線を走るバスとは異なり、利用者からの要請（デマンド）に応じて、他の人も乗り合って利用する送迎サービスです。
は行	パーソントリップ調査	「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」移動したかについて調査し、1日平均のすべての動きを捉える調査です。
	廃止代替バス	民間バス路線が廃止された場合、その代替として自治体（市町村）等がバス事業者に替わって運行するバスです。
	バスロケーションシステム	無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集し、バス停やホームページ、携帯電話などで、現在バスがどこにいるか、あとどのくらいで到着するかなどの情報を提供するものです。

	用語	解説
	P D C A サイクル	P…Plan(プラン)→D…Do(ドゥ)→C…Check(チェック)→A…Action(アクション)を繰り返しながら、継続的な改善を行う仕組みです。
ま行	モビリティマネジメント	過度に自動車に依存したライフスタイルから、“かしこく”クルマと公共交通を利用するライフスタイルへ、行動の変化を期待するコミュニケーションを中心とした交通政策です。