

第3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。

調査結果及びデータ分析による検証

- 1. アンケート結果からの問題点
- 2. データ等により把握した問題点

社会環境の変化への対応

他施策等との整合性

「第2次津市地域公共交通網形成計画」の評価

- 1. 計画全体の評価
- 2. 目標達成の評価

課題の抽出

課題1 | 人口減少・高齢化の視点による地域公共交通の課題

課題2 | 地域特性を踏まえた地域公共交通の課題

課題3 | 社会経済情勢・時代の変化による地域公共交通の課題

課題4 | 持続可能な視点による地域公共交通の課題

1. 調査結果及びデータ分析による検証

(1) アンケート結果からの問題点

1) 公共交通の充実に対する不満（市民意識調査）

令和5年7月から8月にかけて実施した市民意識調査では、「公共交通の充実」に関する満足度の点数は「-0.51」で、他の項目に比べて低い状況です。地域別でみると、美里、香良洲、白山、美杉の点数が低く、「-1.0」を下回っています。また、津地域でも、全体平均を若干上回る程度の「-0.43」となっています。

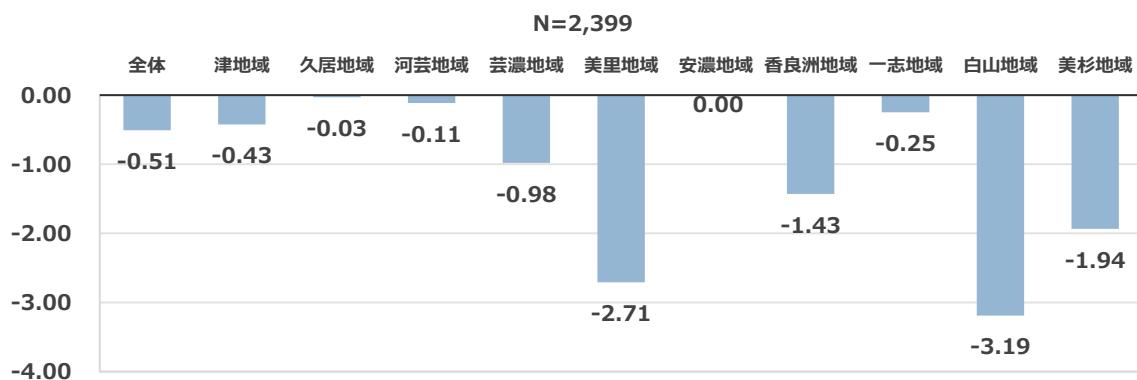


図 3- 1 地域別の「公共交通の充実」に関する満足度

2) 運行本数への不満（市政アンケート）

令和4年7月から8月にかけて実施された市政アンケートによると、いずれの地域も、「バス交通について改善が必要であると思うこと」として、「運行本数」を挙げる回答が多く、全地域で65%以上となっています。

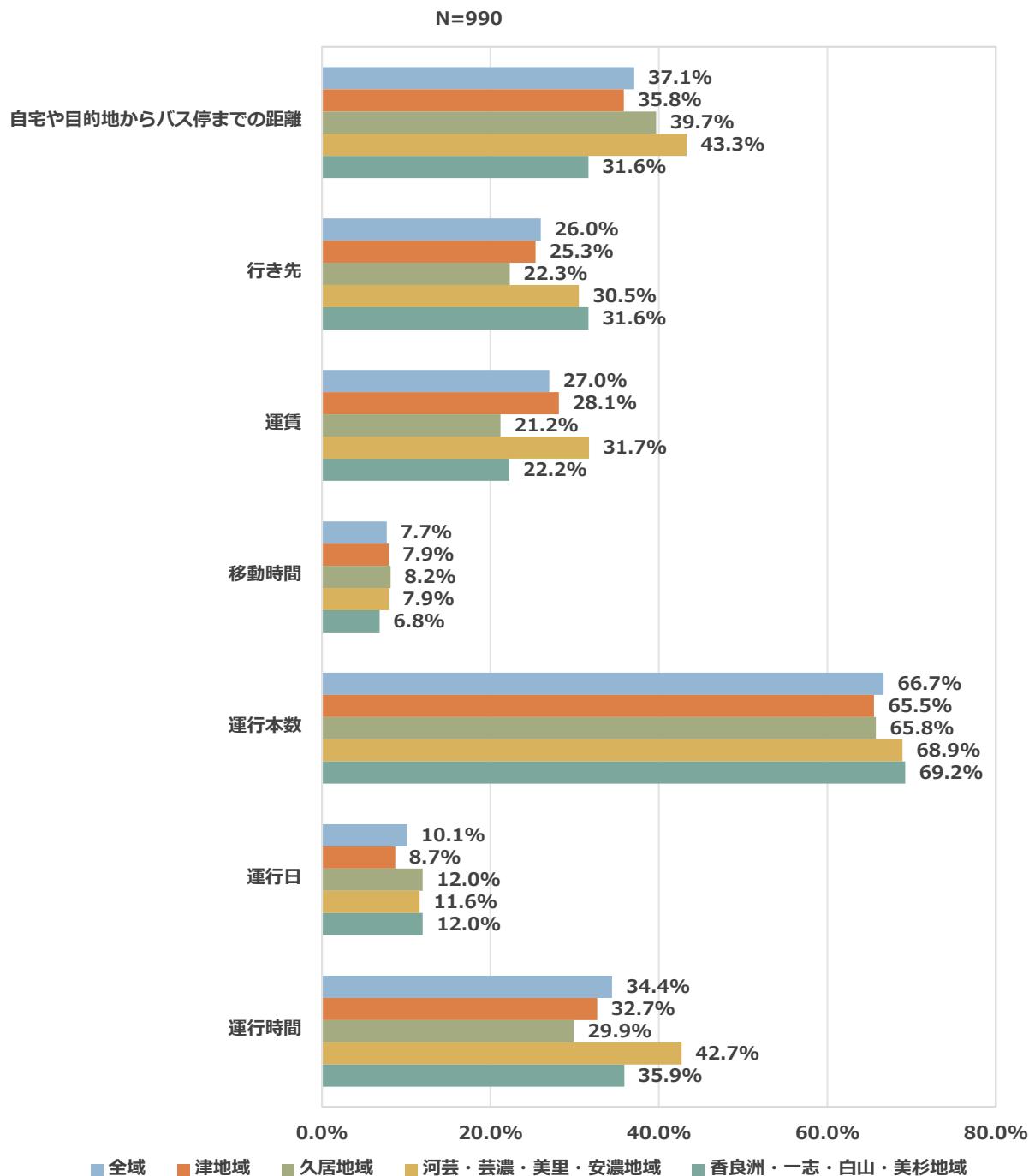


図3-2 バス交通について改善が必要であると思うこと

3) デマンド型交通導入に対する意見（実証実験アンケート）

路線延長など現在のコミュニティバス（路線定期運行）では解決が難しい課題を解消するため、令和8年4月に実施を予定しているコミュニティバスの再編に向けたデマンド型交通の導入の検討を進めるため、令和6年度に美杉地域（中山間地：比較的人口密度が低く停留所が地域内に分散する地域）全域と安濃地域（市街地：比較的人口密度が高く停留所が地域内に密集している地域）及び津地域（コミュニティバスが運行していない交通不便地区のある地域）の一部でデマンド型交通の実証実験運行を実施し、利用者にアンケート調査を行いました。

ア デマンド型交通実証実験運行の概要

(ア) 美杉地域

a 運行期間・運行日数

令和6年10月21日（月）から12月13日（金）まで・31日間

b 運行実績

利用登録者：281名、うち実利用者：51名

延べ乗降人数：100名

c 運行内容

週4回（月・水曜日：美杉地域内の循環運行、火・金曜日：白山地域への運行）

月・水曜日：往復1便、火・金曜日：Aルート・Bルートで往復1便ずつ

目的地：津市美杉健康相談所前、スーパーみすぎ太郎生店前、御杖村バス停、伊勢地診療所前、スーパーみすぎ前、伊勢八知駅前、津市美杉総合文化センター前、竹原診療所前、伊勢竹原駅前、下之川健康相談所前、洗心福祉会美杉クリニック前、スーパー美杉多気店前、津市家庭医療クリニック前、伊勢奥津駅前、一志病院前、家城駅前、マックスバリュ川口店前、榎原温泉口駅前

停留所：地域内178箇所に設定

d 利用傾向

- ・8割以上が火、金曜日（白山地域行き）の利用
- ・月、水曜日（美杉地域内）の利用はごく少数
- ・主な目的地は榎原温泉口駅26件、マックスバリュ川口18件
- ・一志病院は1件のみ

(イ) 安濃地域

a 運行期間・運行日数

令和7年1月20日（月）から3月13日（木）まで・15日間

b 運行実績

利用登録者：64名、うち実利用者：28名 延べ乗降人数：95名

c 運行内容

週2回（月曜日：安濃地区、木曜日：明合地区）

武内病院ルート、芸濃イオンルートの各ルート往復1便ずつ

目的地：曾根橋（スーパーぜにや）、武内病院、岡南（伊勢谷医院・JA安濃）、村主（安濃中央クリニック）、安濃総合支所、サンヒルズ安濃、イオンタウン芸濃、ぎゅーとらブリー芸濃店

停留所：地域内3箇所に設定

d 利用傾向

- ・主な目的は買物42件、病院4件、その他2件
(イオンタウン芸濃32件、ぎゅーとらブリー芸濃店7件、ぜにや安濃店3件、武内病院1件、伊勢谷医院3件、サンヒルズ安濃2件)

(ウ) 津地域

a 運行期間・運行日数

令和7年1月29日（水）から3月21日（金）まで・16日間

b 運行実績

利用登録者：46名、うち実利用者：23名 延べ乗降人数70名

c 運行内容

週2回（水曜日・金曜日） 往路2便、復路3便

目的地：西部市民センター前、ヤマナカアルテ津新町（土手バス停）

停留所：地域内12箇所に設定

d 利用傾向

- ・目的は買物27件（津地域の買物施設の目的地はヤマナカアルテ津新町のみ）

イ アンケート調査の結果

利用者アンケートの「今後もデマンド型交通を利用したいか」に対する回答においては、安濃地域及び津地域では約9割が「今後も利用したい」と回答した一方で、美杉地域においては「今後も利用したい」と回答した人は約半数という結果でした。

また、利用者からの意見として、「待ち時間が長い」「本数が少ない」「高齢者にとって予約しなければいけないデマンド型交通は不便である」「従来のコミュニティバスを続けてほしい」といった意見が複数ありました。

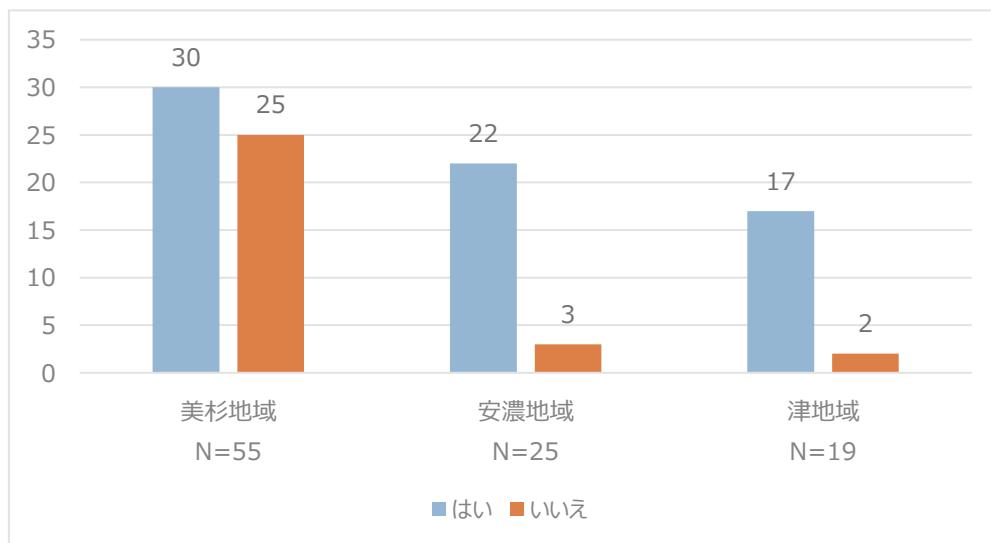


図3-3 「今後もデマンド型交通を利用したいか」に対する回答

4) デマンド型交通導入に対する意見（実証実験アンケート以外）

実証実験アンケート以外にも、地域公共交通あり方検討会や自治会、各総合支所を通じて様々な意見をいただきしており、「地域で一般路線バスが運行していない」「利用できるタクシー事業者がない」「診療科の受診日に運行がない」といった理由から運行日数や便数の増加を希望する意見が多くありました。また、地域内に商業施設や医療機関が少なく、地域外の目的地の設定を希望する意見も多くありました。その他、「小さな車両で運行してほしい」「現行のコミュニティバスを残してほしい」「高校生や小中学生の通学利用ができるように考えてほしい」といった様々な意見があり、当初想定していた市内全域での一律の運行方式では地域ニーズに十分対応できないことがわかりました。

主な意見は以下のとおりです。

ア 運行日数・運行便数等について

- ・運行日数や便数を増やしてほしいという要望
⇒三重交通バス路線がないことや、タクシー事業者がない、通院したい診療科が受診できる曜日に運行がないといったことから増便を希望される意見が多い。
- ・運賃についての要望（シルバーエミカ適用継続の要望等）
⇒運賃について利用料金やシルバーエミカの取扱いについて現在の料金体系等の継続を望む要望

イ 目的地等について

- ・バス停、ミーティングポイント、目的地を増やしてほしいという要望
- ・移動ニーズに対して地域内に目的地として設定できるスーパーマーケットや医療機関がなく、地域外の目的地設定について希望する意見が多い。
⇒地域外（病院）への運行希望[芸濃、美里、安濃、一志、白山、美杉地域]
地域内に総合病院等がない地域では近隣の総合病院等を目的地に希望される意見が多い。

⇒地域外（買物施設）への運行希望[美里、安濃、一志、白山、美杉地域]

買物施設へは食料品だけでは無く日用品の買い出しが必要であり、日用品は自分の目で見て選びたいと日用品も購入できる買物施設を目的地に希望される意見が多い。

・地域外（他市）への運行希望[一志、美杉地域]

⇒地域によっては最寄りの買物施設等が他市にある場合もあり目的地に地域外（他市）を希望される意見が多い。

ウ 予約方法について

- ・予約しなければ乗れない、電話がつながらない、携帯電話を持っていない人の考慮など、予約に対する不安
- ・柔軟な対応を実現するためのA I導入（システムの活用）

エ 運行車両について

・小型車両導入の要望[河芸、美里、一志地域]

⇒道幅が狭く、10人乗り程度のワゴン等の想定車両の進入が難しい地域からは車両の小型化を希望される意見が多い。

オ 運行方式について

- ・現行のコミュニティバスが便利だとする要望[久居、河芸、一志、白山、美杉地域]

カ その他

・高校生、中学生、小学生の通学利用に対する要望[白山地域]

・三重交通既存路線に影響しない運行方法

(2) データ分析からの問題点

1) 人口減少及び高齢化

人口の推移を地域別に見ると、平成27年度末の人口を1.00としたとき、令和6年度末では全ての地域で1.00を下回っています。特に美里地域・香良洲地域・白山地域・美杉地域は0.90を下回っており、市内の南西部で人口減少が著しくなっています。

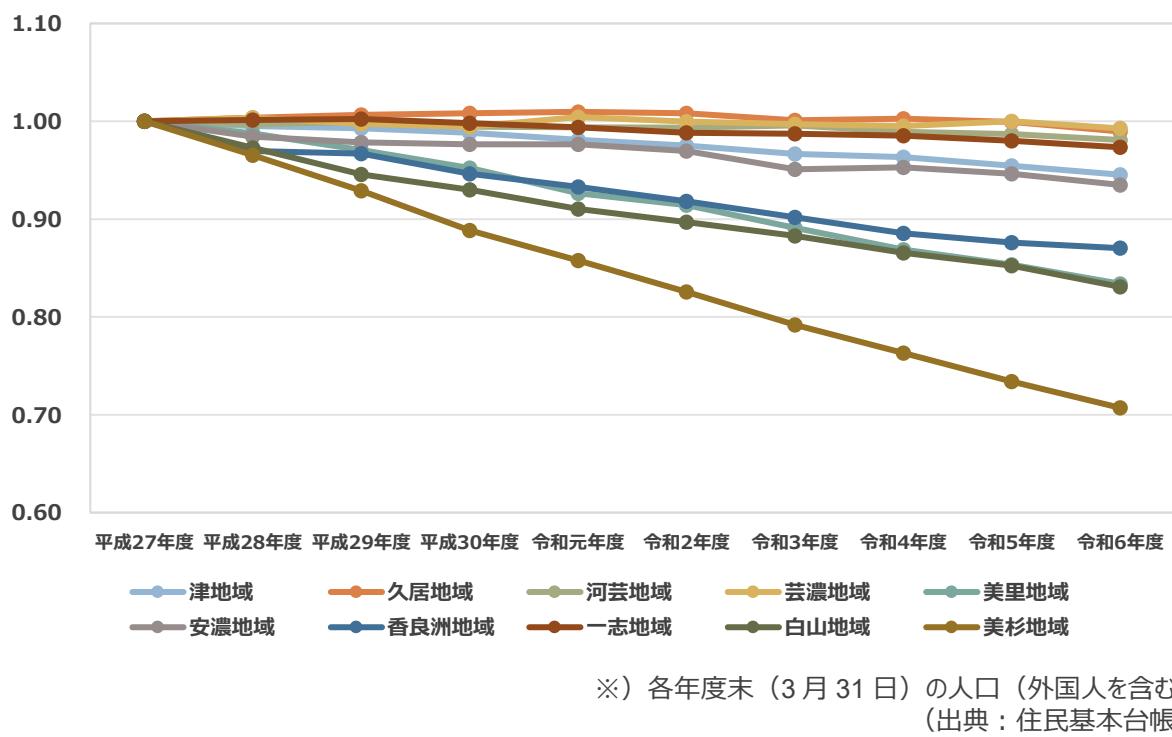


図3-4 地域別人口推移

将来においても、津市の人口は減少傾向と予測されており、令和17年には、25万人を下回る可能性があります。年齢別にみると、65歳以上の人口については当面増加すると予測されていますが、令和27年からは減少に転じる見込みであり、15歳未満、15歳以上～64歳の人口については、減少が進むと予測されるため、令和32年には全体の人口は約22万人になると推定されています。

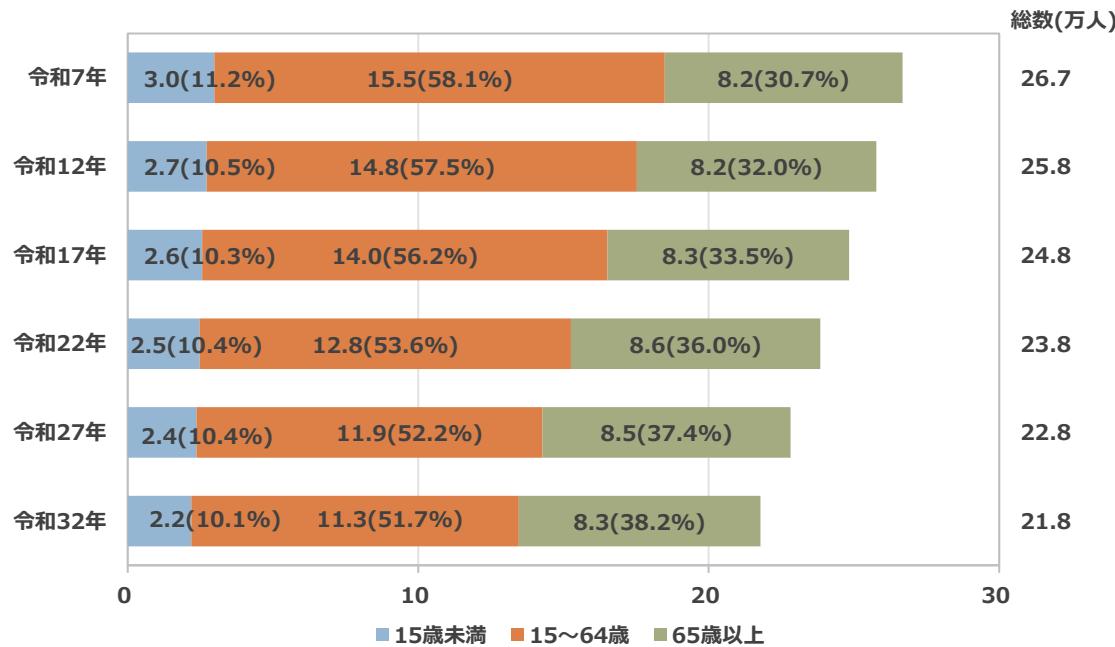


図3-5 人口の将来推計

地域別の高齢化率を見ると、地域差はあるものの各地域に高齢化率40%を超えている地区があります。特に美杉地域では、全域で50%を超えており、芸濃、美里、一志及び白山地域の多くでは、40%を超えています。

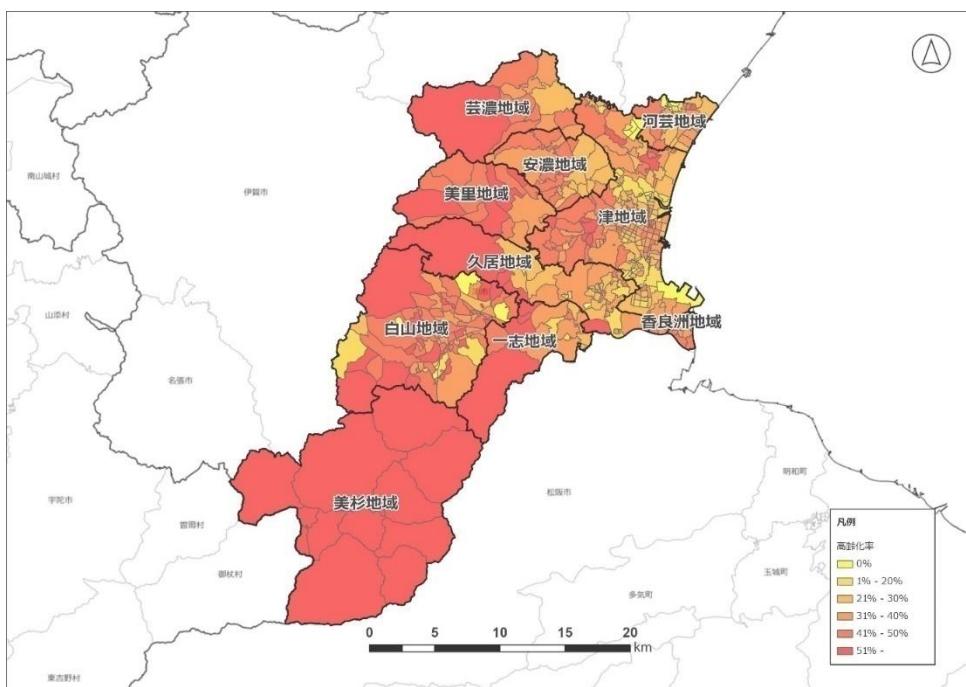
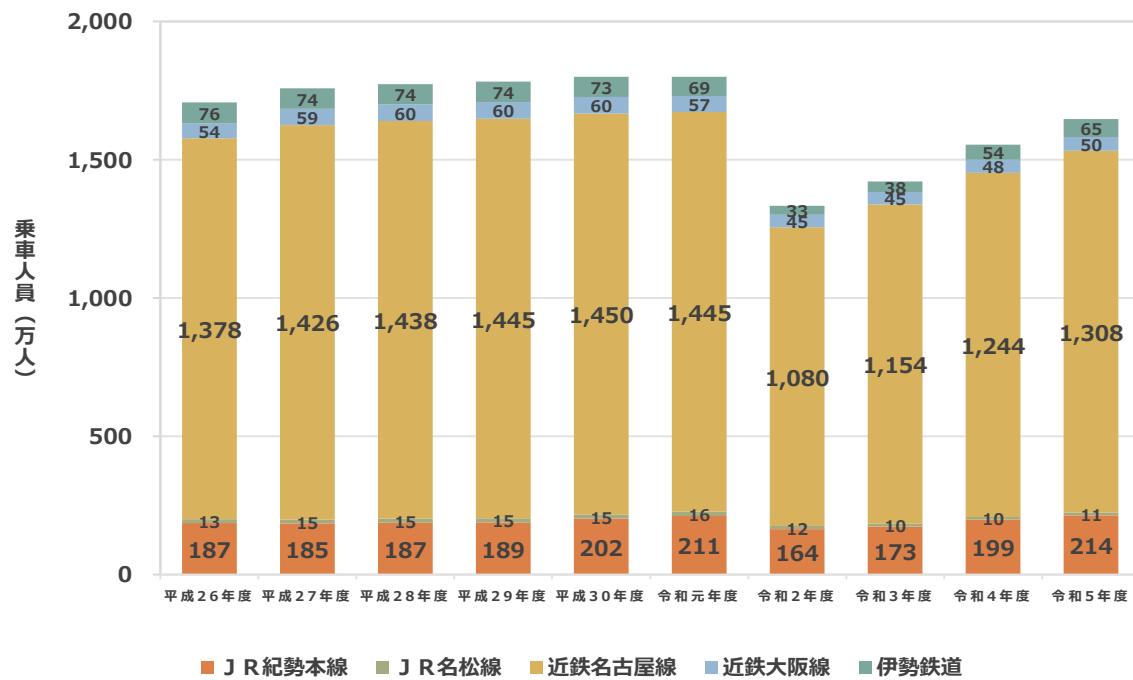


図3-6 地域別の高齢化率

2) 公共交通機関ごとの利用者数の推移

鉄道、一般路線バス、津市コミュニティバス、高速船とも、新型コロナウイルス感染拡大により、平成30年度と比べて令和2年度の利用者数は大きく減少しましたが、その後、令和5年度にかけて利用者数は徐々に回復しています。

津市内の鉄道駅における乗車人員は、平成30年度は約1,800万人でしたが、新型コロナウイルス感染拡大による影響を受け、令和2年度で約1,334万人に落ち込みました。その後回復傾向にありますが、令和5年度は約1,648万人で、平成30年度の水準には戻っていません。



(出典：三重県統計書)

図3-7 津市内における鉄道の路線別乗車人員

一般路線バスの利用者数は、令和2年度に新型コロナウイルス感染拡大の影響で一旦減少しましたが、令和3年度以降は増加に転じており、令和6年度は約375万人で、平成30年度の利用者数（約369万人）に戻っています。津市コミュニティバス等（津市コミュニティバス及びぐるっと・フーバス）の利用者は、平成30年度の約11.3万人に対し、令和6年度は約9.4万人と減少しており、平成30年度の水準には戻っていません。

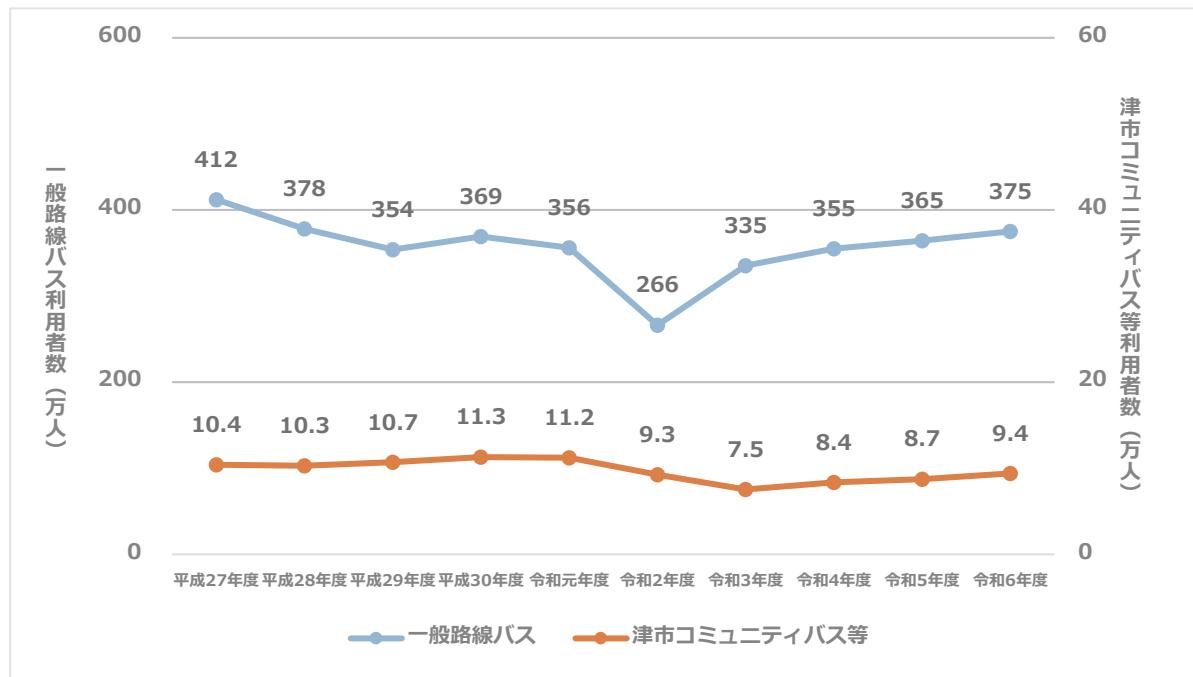
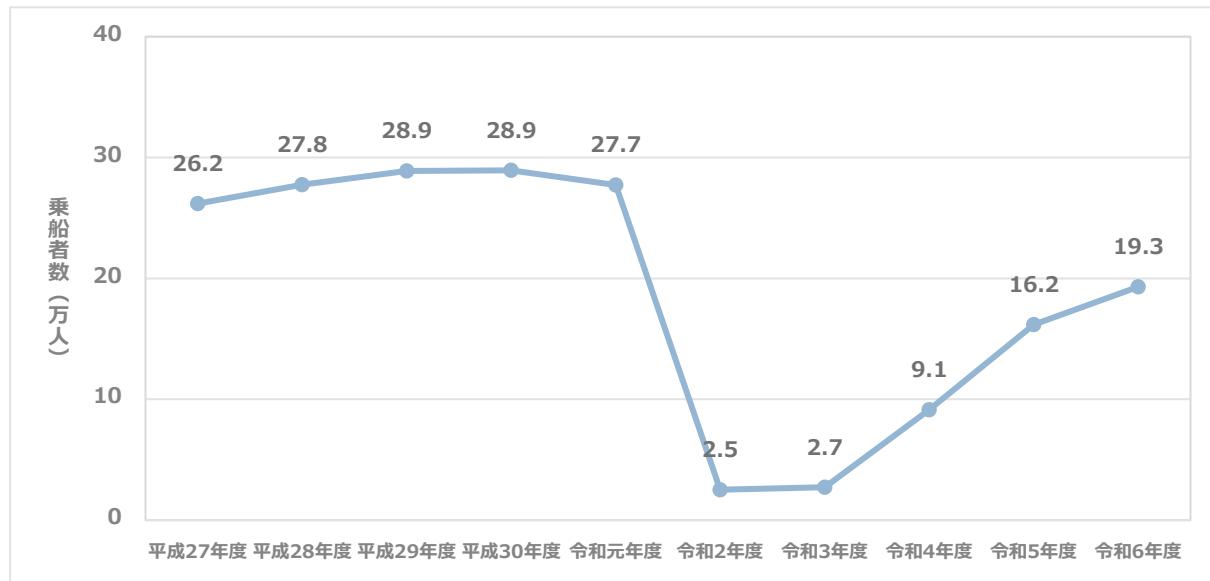


図3-8 津市内の乗合バスの利用者数の推移

高速船の利用者数は、令和元年度までは、年間利用者数で約26万人～29万人の間を推移していましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響によって、令和2年度の利用者数が約2.5万人まで落ち込みました。令和6年度の利用者数は約19.3万人で、近年は回復傾向にありますが、中部国際空港の就航便数がコロナ禍前の水準まで回復していないことなどから、令和元年度以前の水準には戻っていない状況です。

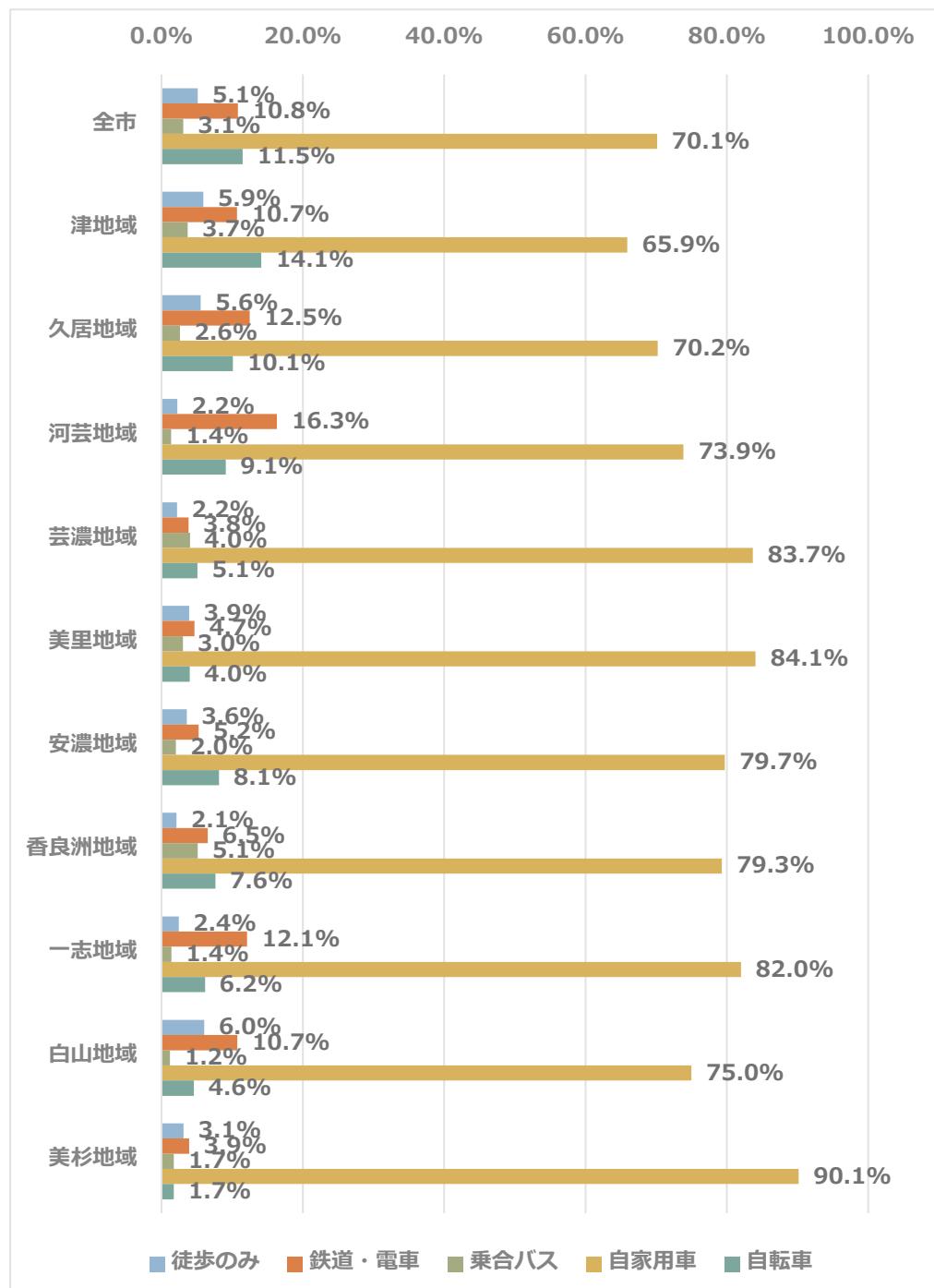


(出典：津エアポートライン提供資料)

図 3-9 高速船の利用者数の推移

3) 通勤及び通学における交通手段

地域別の通勤・通学の交通手段を見ると、全地域において自家用車の利用が最も多くなっています。津地域では、自家用車の利用率が70%を下回っており、それ以外の地域では、自家用車の利用率が70%を上回っています。特に、美杉地域では90%を超えていいます。



(出典：令和2年 国勢調査)

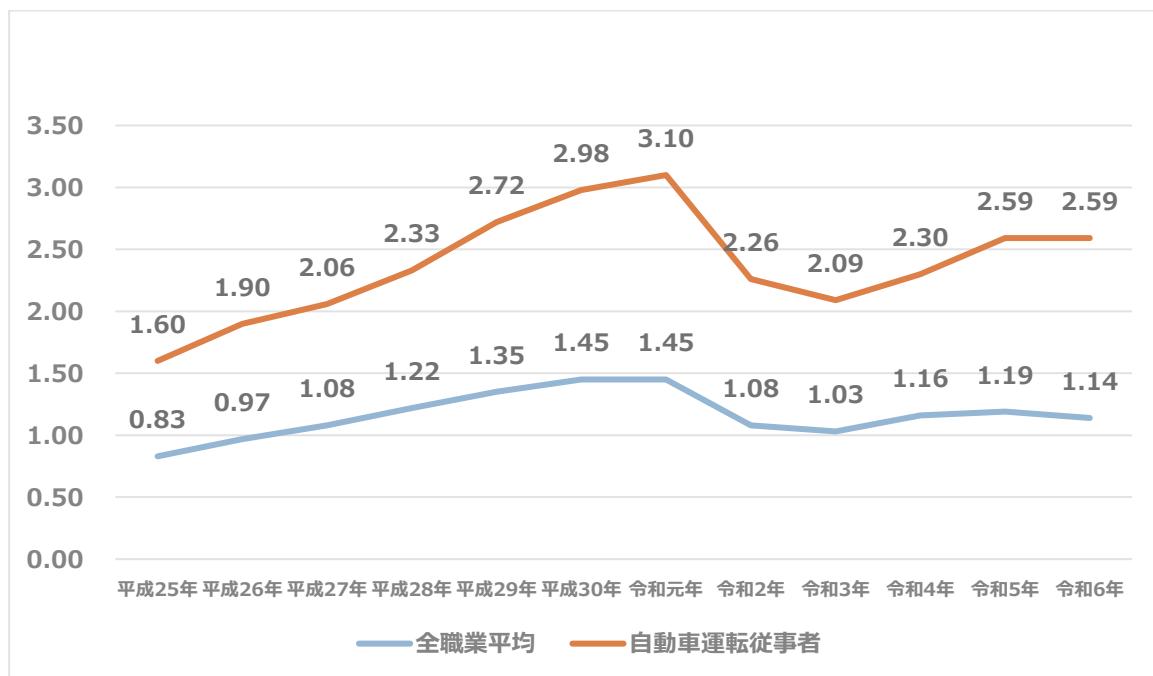
図3-10 地域別の通勤・通学の交通手段

2. 社会環境の変化や他施策等との整合を踏まえた検証

(1) 公共交通を取り巻く社会環境の変化

1) バスの運転手不足

バス運転手を含めた自動車運転従事者の有効求人倍率は、全職業平均と比較して2倍以上という高い水準で推移しており、バスの運転手不足が深刻化しています。

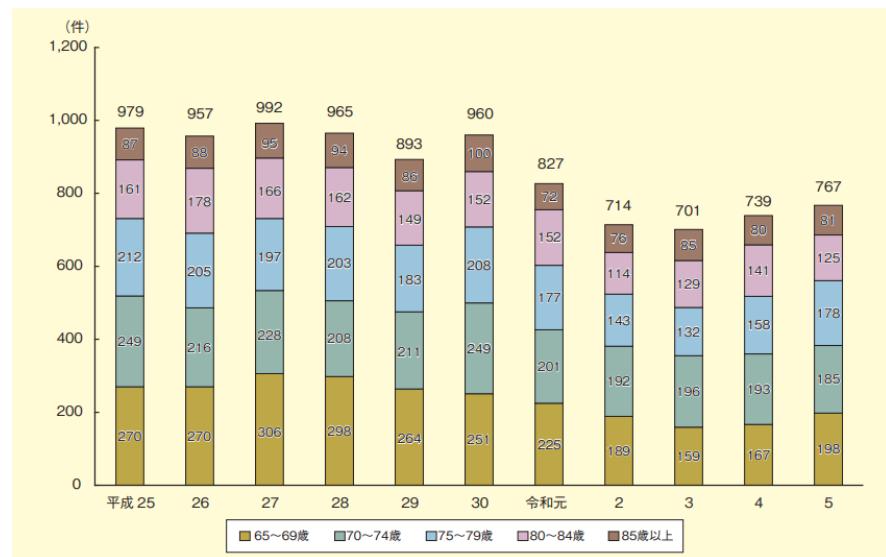


(出典：厚生労働省「職業安定業務統計」より作成)

図3-11 職業別有効求人倍率（パートタイムを含む常用）推移

2) 高齢者が運転する車による事故の現状

65歳以上の運転者による交通事故件数の推移を見ると、65歳以上の運転者による交通事故件数は、令和3年度までは減少傾向にありましたが、近年は増加しています。



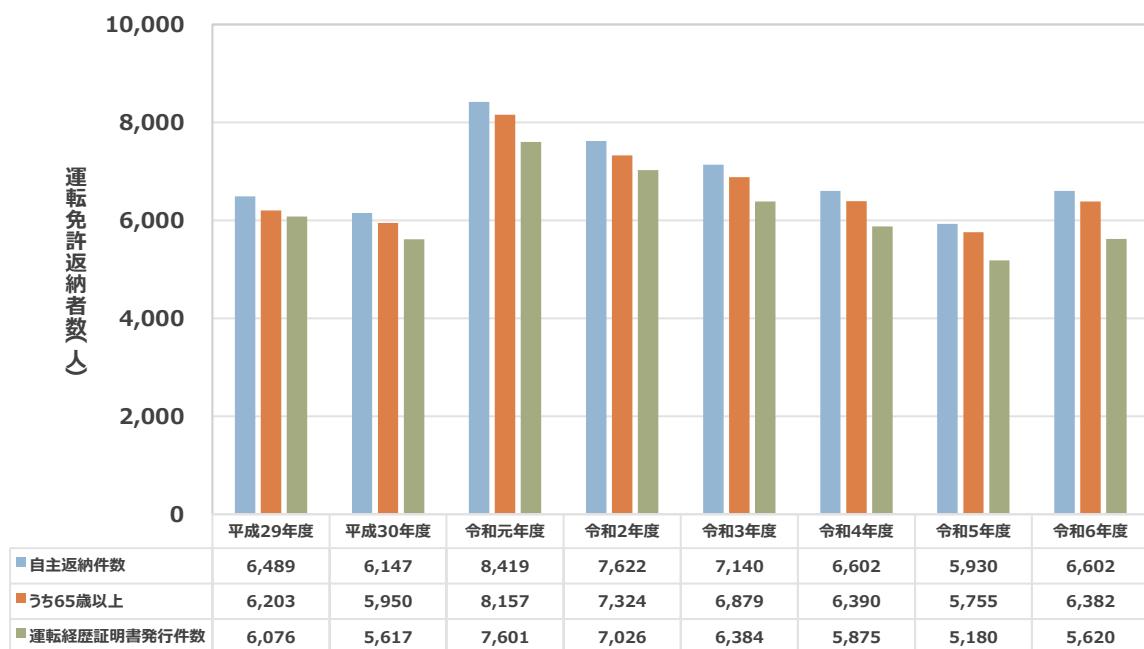
(出典：令和6年交通安全白書)

図3-12 65歳以上の運転者による年齢層別交通事故死亡件数の推移

3) 三重県内の運転免許証自主返納の現状

三重県内における運転免許証自主返納件数は、令和元年度に高齢ドライバーによる死傷事故等をきっかけに増加しました。それ以降は減少傾向にありましたが、令和6年度は前年度を上回りました。

なお、自主返納件数のうち、9割以上が65歳以上です。



(出典：運転免許証自主返納サポートみえ)

図3-13 三重県内の運転免許証自主返納件数

4) 地球温暖化への対応

地球温暖化対策として、自家用車に比べて輸送量当たりの温室効果ガス排出量が少ない公共交通の利用促進や環境負荷の少ない乗り物への更新が求められています。また、政府では脱炭素社会の実現に向けて、2050年に温室効果ガスの排出量を吸収・除去して「排出量を差し引きゼロ」とする、いわゆる「カーボンニュートラル」を目標に掲げています。

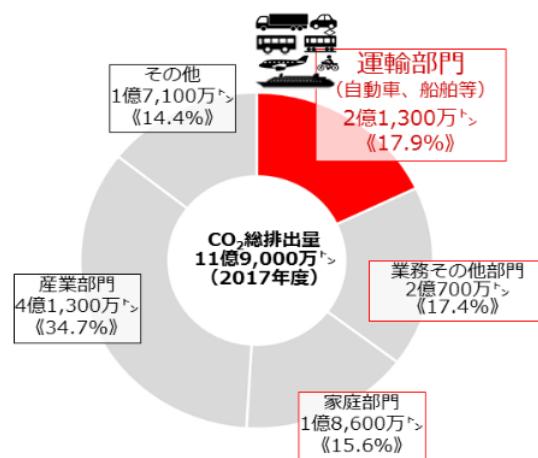


図3-14 日本の各部門におけるCO₂排出量
(出典：国土交通省)

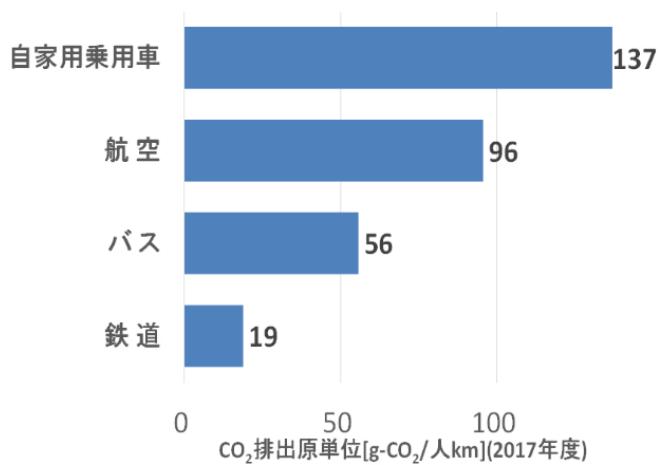


図3-15 輸送量当たりのCO₂排出量
(出典：国土交通省)

5) 交通に係るデジタル技術等の進展

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。

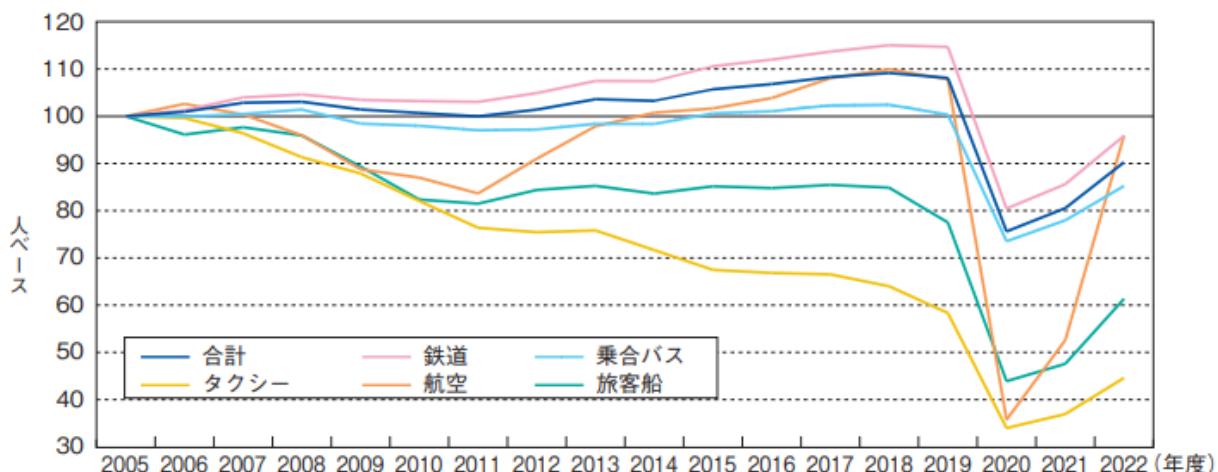
また、新たなモビリティサービスは、まちづくりや公共交通基盤整備に大きな影響を与える可能性があるとともに、利用者の利便性向上、道路の混雑緩和、都市空間の利用の効率化、スマートシティ^{※)}の実現等につながることが期待できます。

※) 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。

6) 新型コロナウイルス感染拡大による交通事業への影響

平成24（2012）年度以降、タクシー以外の交通モードは緩やかに増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年度からいずれの交通モードも減少に転じ、令和2（2020）年度は減少幅が拡大しました。なお、タクシーは長期にわたり減少が続いており、令和元年度以降は減少幅が拡大しています。その後、令和3（2021）年度からいずれの交通モードも増加に転じ、令和4（2022）年度は特に航空の輸送量が大きく増加しました。



資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「海事レポート」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

図3-16 国内旅客輸送量の推移（人ベース・2005年度を100とした場合の動き）

7) 持続可能な開発目標（SDGs）への対応

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、平成27年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030（令和12）年までに、持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴールと169のターゲットから構成されており、地球上の「誰一人取り残さない」ことを理念としています。発展途上国のみならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであり、日本でも積極的に取り組まれています。



(2) 津市の他施策との連携・整合

本市の都市拠点であり、重要な交通結節点である、津駅周辺、大門・丸之内周辺においては、それぞれの特性を踏まえたまちづくりに向けた取組が進められていることから、本計画における地域公共交通に関連する事項等については整合を図るとともに連携した取組が必要です。

1) 津駅周辺

津駅周辺は、多様で高次な都市機能が集積し、市民や来訪者が都市的サービスを享受できる中心的な核であるとともに、複数の公共交通路線が乗り入れる重要な交通結節点となっています。この津駅周辺空間が形成されてから半世紀が経過し、現在は、施設の老朽化への対応や東西エリアの分断の解消、津駅西側の住宅団地開発による人口増加等に伴い生じている津駅西口駅前広場の混雑解消への対応など、様々な課題を抱えています。

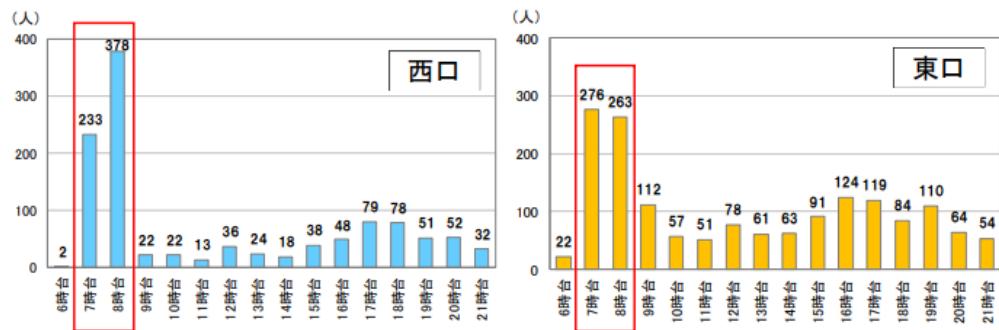
津駅の平日の1日当たりの乗降者数は、東口バス乗り場と西口バス乗り場を合わせて5,000人以上となっています。また、路線バスの乗車人数は東口・西口ともに7~8時台が多く、降車人数は16時台から増加する傾向にあります。東口及び西口の駅前広場内では、一般車が公共交通と錯綜したり、通勤通学のピーク時には、歩行者動線とバス待列が混雑し、錯綜が発生しています。また、西口駅前広場では、路線バスの待機スペースが不足し、駅前広場内で待機・滞留するバスが発生し、他の車両の通行に支障をきたしたりしています。

このような中、令和2年の道路法改正を契機として、本市は令和2年度から三重県とともに、津駅東口の道路空間に着目し、交通結節点の機能強化に向けた検討を始め、令和3年度からは国、三重県及び本市の3者で検討を進め、本市は津駅西口駅前広場の整備に加え、令和5年8月には三重県との協議により、津駅東西自由通路の整備を担うこととなりました。

国においては、交通結節点の機能強化に向けた調査、いわゆるバスターミナルプロジェクトの調査が進められ、三重県においては、歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）の導入に向けた調査が進められています。

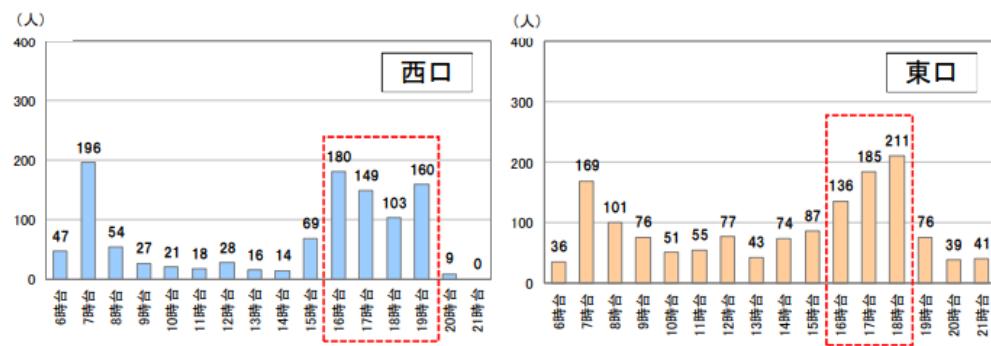
今後、国、県及び本市が連携した津駅周辺基盤整備の取組を加速させ、エリアの将来に向けた整備の方向性を具体化することを目的として、本市において、令和7年7月に当該地区が目指す将来像となる「津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）」を策定しました。

ビジョンでは、津駅周辺基盤整備の基本理念として、「みえ県都の顔となり、地域の活力を引き出し、災害にも強い空間へ」を掲げ、津駅周辺地区の課題解決に向け「公共交通」「防災」「にぎわい・滞留」「東西連携」「回遊性」の5つの目標の実現に向けた整備の方向性を示しており、その実現に向けて、市民や関係事業者との意見交換を重ねながら具体的な事業計画を策定し、早期実現に向けて取組を進めていきます。



(出典：津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）)

図3-17 津駅における平日の時間別乗車人数



(出典：津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）)

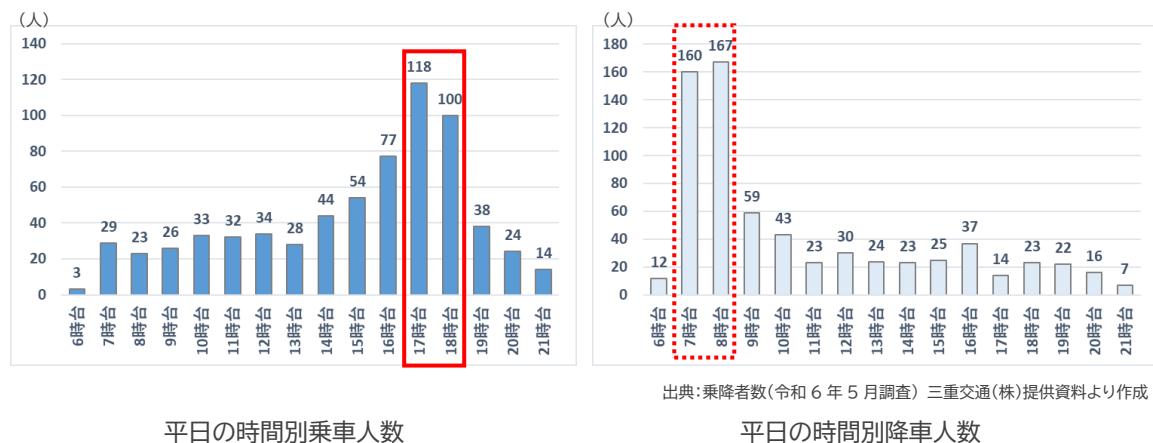
図3-18 津駅における平日の時間別降車人数

2) 大門・丸之内地区周辺

大門・丸之内地区は、交通の利便性が高く、また多様な都市機能と歴史・文化資源を有し、中心市街地として本市を支え牽引してきましたが、モータリゼーションの進展等を背景に中心市街地の空洞化が進み、本市においても様々な取組を展開する中、国道23号の西側ではオフィス街としての顔を持ち始めるなど、まちの姿を変化させてきました。

令和に入ると国道23号の東側においてもぎわいや活力の創出につながる新たな展開が見え始めたことから、こうした動きを加速させ、確実かつ継続的なものにするため、官民が連携してまちづくりを進めることを目的として、令和5年3月エアープラットフォーム「大門・丸之内未来のまちづくり」により「津市大門・丸之内地区未来ビジョン」が示されました。

同地区の中心部にある「三重会館前」停留所では、平日の1日当たりの乗降者数は1,300人以上となっています。乗車人数は17～18時台、降車人数は7～8時台が特に多くなっており、バスターミナルとして多くの乗降客があります。



平日の時間別乗車人数

平日の時間別降車人数

図3-19 「三重会館前」停留所における平日の時間別乗車人数及び降車人数

3) 津なぎさまち周辺

平成17年2月に開港した津なぎさまちでは、津なぎさまちと中部国際空港（セントレア）を結ぶ高速船が運航しており、三重県内唯一の海上アクセス航路となっています。

周辺には高速船利用のための無料駐車場が完備されている一方で、公共交通については、津なぎさまちから津駅までを結ぶ一般路線バスの運行が高速船の発着に連絡していない時間帯もあり、公共交通を利用した移動手段の充実が課題となっています。

3. 「第2次津市地域公共交通網形成計画」の評価

(1) 計画全体の評価

令和5年度実施の市民意識調査では、数値目標「+0.70」に対し、「-0.51」と不満が目立ちました。

表3-1 目標達成の数値結果

評価項目	数値目標	市民意識調査の満足度
「公共交通の充実」に関する市政の満足度	+0.70	-0.51

$$\text{満足度} = \frac{\text{「満足」} \times 10 + \text{「やや満足」} \times 5 + \text{「やや不満」} \times (-5) + \text{「不満」} \times (-10)}{\text{「無回答」を除いた回答数}}$$

(2) 目標達成の評価

「第2次津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況は、以下のとおりです。

表3-2 目標達成の数値成果

目標 ①	評価項目	数値目標		目標に 対する 割合	
		令和5年度数値 (鉄道のみ令和4年度)			
目標 ②	市内の鉄道駅での乗車数	17,900,000人/年	15,548,264人/年	87%	
	航路の利用者数	300,000人/年	161,741人/年	54%	
	一般路線バス (幹線・準幹線) の利用者数	2,900,000人/年	2,699,136人/年	93%	
目標 ③	日常生活における移動 の確保	一般路線バス (市内線) の利用者数	740,000人/年	899,200人/年	122%
		コミュニティバス等 (支線)の利用者数	110,000人/年	87,448人/年	79%
目標 ④	公共交通に 関する市民の 意識向上	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	9回/年	129%

※) 目標③～⑥については、数値目標の設定がないため掲載していません。

【目標①】広域の移動の確保

評価項目	達成状況	評価
市内の鉄道駅での乗車数	×	鉄道駅利用者数は目標値の約87%で、新型コロナウイルス感染拡大による行動様式の変化が要因と考えられます。
航路の利用者数	×	航路利用者数は目標値の約54%で、新型コロナウイルス感染拡大以降の中部国際空港の減便に伴う運休・減便による影響が大きいと考えられます。
一般路線バス(幹線・準幹線)の利用者数	×	幹線・準幹線は目標値の約93%で、運転手不足に起因する減便による影響が大きいと考えられます。

【目標②】日常生活における移動の確保

評価項目	達成状況	評価
一般路線バス(市内線)の利用者数	○	一般路線バスは、市内線の利用が目標値の約122%で、津駅西口発着路線の利用が増えたことが大きいと考えられます。
コミュニティバス等(支線)の利用者数	×	コミュニティバス等は、目標値の約79%です。特に津市コミュニティバスの美里地域、美杉地域での利用者減少が大きく、運行日の限定化による影響が大きいと考えられます。

【目標⑦】公共交通に関する市民の意識向上

評価項目	達成状況	評価
モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数	○	令和5年度の実施回数は9回で、目標の7回を上回りました。9回の内訳は、全市向け広報誌掲載2回、特定地域向けチラシ作成5回、イベント開催2回です。

【目標達成状況の評価のまとめ】

数値目標を達成できた評価項目は3分の1に留まっており、数値目標を達成できなかつた要因としては、新型コロナウイルス感染拡大の影響により減少した利用者が戻りきっていないことが考えられます。

(3) 直接運行に係る事業の評価

直接運行に係る事業の評価内容は、以下のとおりです。

表 3-3 事業進捗に係る事業の評価内容

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	<p>【サービス水準維持を確認】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 経路を確保しているか <ul style="list-style-type: none"> – 都市拠点と地域拠点を経由 ■ ダイヤを確保しているか <ul style="list-style-type: none"> – 毎日、おおむね 6 時～21 時・1 本/時の運行 – 複数路線重複の場合は、路線間で運行間隔の調整 	
	準幹線	<p>【サービス水準維持を確認】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 経路を確保しているか <ul style="list-style-type: none"> – 市内及び市外の拠点間を結ぶ 	<p>【数値目標達成度を確認】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1 便あたり利用者数 <ul style="list-style-type: none"> – 区間単位でも評価
	市内線	<p>【サービス水準維持を確認】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ダイヤを確保しているか <ul style="list-style-type: none"> – 毎日、おおむね 6 時～21 時・1 本/時の運行 – 居住誘導区域を評価※) 	<p>【数値目標達成度を確認】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1 便あたり利用者数
コミュニティバス等	支線	–	<p>【数値目標達成度を確認】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1 便あたり利用者数（類型ごとに設定） <ul style="list-style-type: none"> – 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幹線のバス停がある場合及び半径 1km 以内に鉄道駅がある場合は対象外

1) 一般路線バス(幹線・準幹線)

一般路線バス（幹線・準幹線）のサービス水準の維持についての評価は以下のとおりです。

表 3-4 直接運行に係る事業の評価（一般路線バス）

分類	対象路線	運行区間等		サービス水準維持			1便当たり 利用者数
		都市拠点	地域拠点	経路の 確保	ダイヤ の確保	路線間 の調整	
幹線	神戸白塚線	津駅・江戸橋駅周辺、 津新町駅・大門・丸之内周辺	白塚、栗真、神戸	○	✗	○	-
	津三雲線		藤水、雲出	○	○	○	-
	香良洲線		香良洲地域、藤水、雲出	○	○	○	-
	城山線		高茶屋、藤水	○	○	○	-
	一身田大里線		一身田、栗真	○	○	○	10.73 ※1)
	椋本線		芸濃地域、高野尾・大里、 一身田、栗真、藤水、雲出	○	○	○	-
	豊野団地線		一身田、栗真	○	✗	○	5.38
	安濃線		安濃地域、安東	○	✗	-	-
	長野線		美里地域、櫛形、片田	○	✗	○	-
	泉ヶ丘片田団地線		櫛形、片田	○	✗	○	-
	穴倉線		櫛形	○	✗	○	-
準幹線	榎原線	津駅・江戸橋駅周辺、 津新町駅・大門・丸之内周辺、 久居駅周辺	栗葉、榎原	○	○	-	-
	久居高茶屋線	久居駅周辺	香良洲地域、高茶屋、雲出	○	○	○	-
	波瀬線・ 高野団地線		一志地域	○	○	○	2.2 ※2)
準幹線	津太陽の街線	河芸地域（千里駅）～鈴鹿市太陽の街～河芸地域（千里駅）		○	-	○	-
	亀山椋本線	芸濃地域（椋本）～亀山市（亀山駅）		○	-	-	2.43
	奥津線	御杖村敷津～美杉地域太郎生地区～名張市（名張駅）		○	-	○	-

※ 1) 一身田大里線は自主運行部分のみの利用者数

※ 2) 高野団地線のみの利用者数

2) 一般路線バス（居住誘導区域との関係）

津市の公共交通利便地域（鉄道駅から1km以内もしくは1時間に1往復以上停車するバス停から500m以内）のうち、居住誘導区域内の面積は約31.19km²です。これは居住誘導区域約33.82km²のうち約9.2%です。

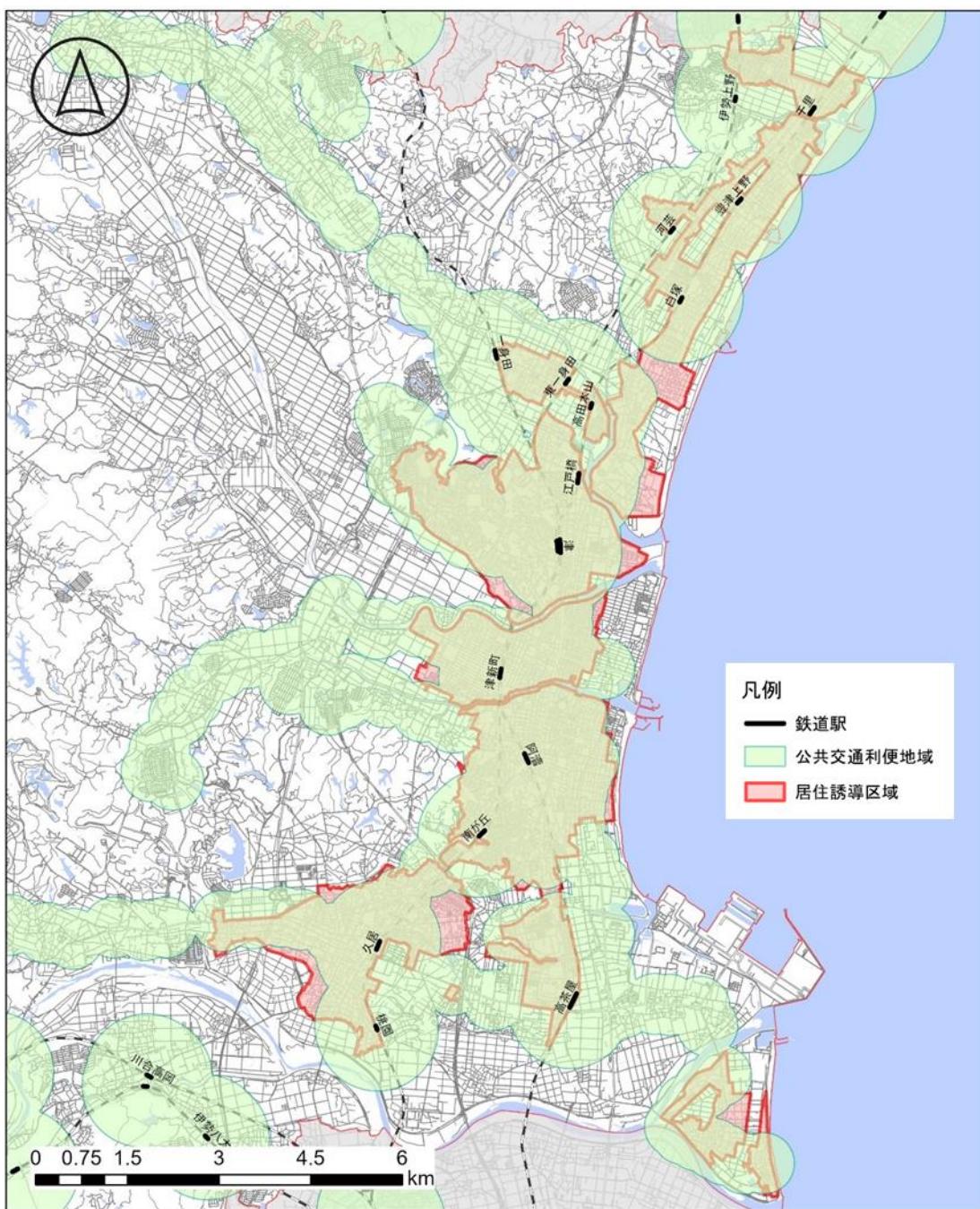


図3-20 居住誘導区域内における公共交通のカバー率

3) 津市コミュニティバス

令和3年度第4回協議会において設定した目標値により実施した津市コミュニティバスの1便当たり利用者数の評価は以下のとおりです。

表3-5 津市コミュニティバスの1便当たり利用者数

各地域	ルート	曜日	1便当たり利用者数(人/便)	評価
河芸地域	河芸循環(月・水・土)ルート	月・水・土	4.44	◎
	河芸南・一身田・白塚循環ルート	火・木・金	2.85	○
久居地域	久居北・片田・高茶屋ルート	火・木・金	5.19	◎
	久居南・雲出ルート	月・水・土	2.01	○
	久居西循環ルート	火	4.97	◎
芸濃地域	芸濃北ルート	火・木・金	2.57	○
	芸濃南ルート	月・水・土	2.45	○
安濃地域	清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート	火・木・金	2.91	○
	妙法寺・野口・椋本ルート	月・水・土	1.76	✗
美里地域	穴倉・辰水・忠盛塚ルート	月・水・土	1.32	✗
	長野・榎原ルート	火・木・金	0.76	✗
一志地域	一志東・伊勢中川駅ルート	月・水・土	3.07	○
	一志西循環ルート	火・木・金	1.81	✗
白山地域	八対野・大三ルート	毎日	3.85	◎
	福田山・川口・三ヶ野(月・水・金)ルート	月・水・金	1.33	✗
	福田山・川口・三ヶ野(火・木)ルート	火・木	1.64	✗
美杉地域	美杉東ルート	月・水・金	2.76	○
	美杉西ルート	月・水・金	3.94	◎
	美杉南ルート	水	0.71	✗
	美杉循環ルート	火・木	0.53	✗
全体			2.66	○

◎…運行目標値【1便当たり利用者数3.5人】

○…運行維持基準値【1便当たり利用者数2.0人】

✗…運行維持基準値未達成

【直接運行に係る事業の評価のまとめ】

一般路線バスは、主に運転手不足に起因する減便により、計画に定めるサービス水準を維持することができない路線が発生しています。

津市コミュニティバスは、河芸、久居及び芸濃地域では1便当たり利用者数が2人以上で、運行目標値または運行維持基準値を達成していますが、その他の地域では運行維持基準値未達成の路線があり、美里及び美杉地域では1便当たり利用者数が1人を下回る路線があるなど、地域により利用状況に大きな差があり、再編による運行日の限定化による影響などが考えられます。

4. 津市地域公共交通の課題のまとめ

これまでの現状整理をもとに、津市地域公共交通の課題を4分類しました。

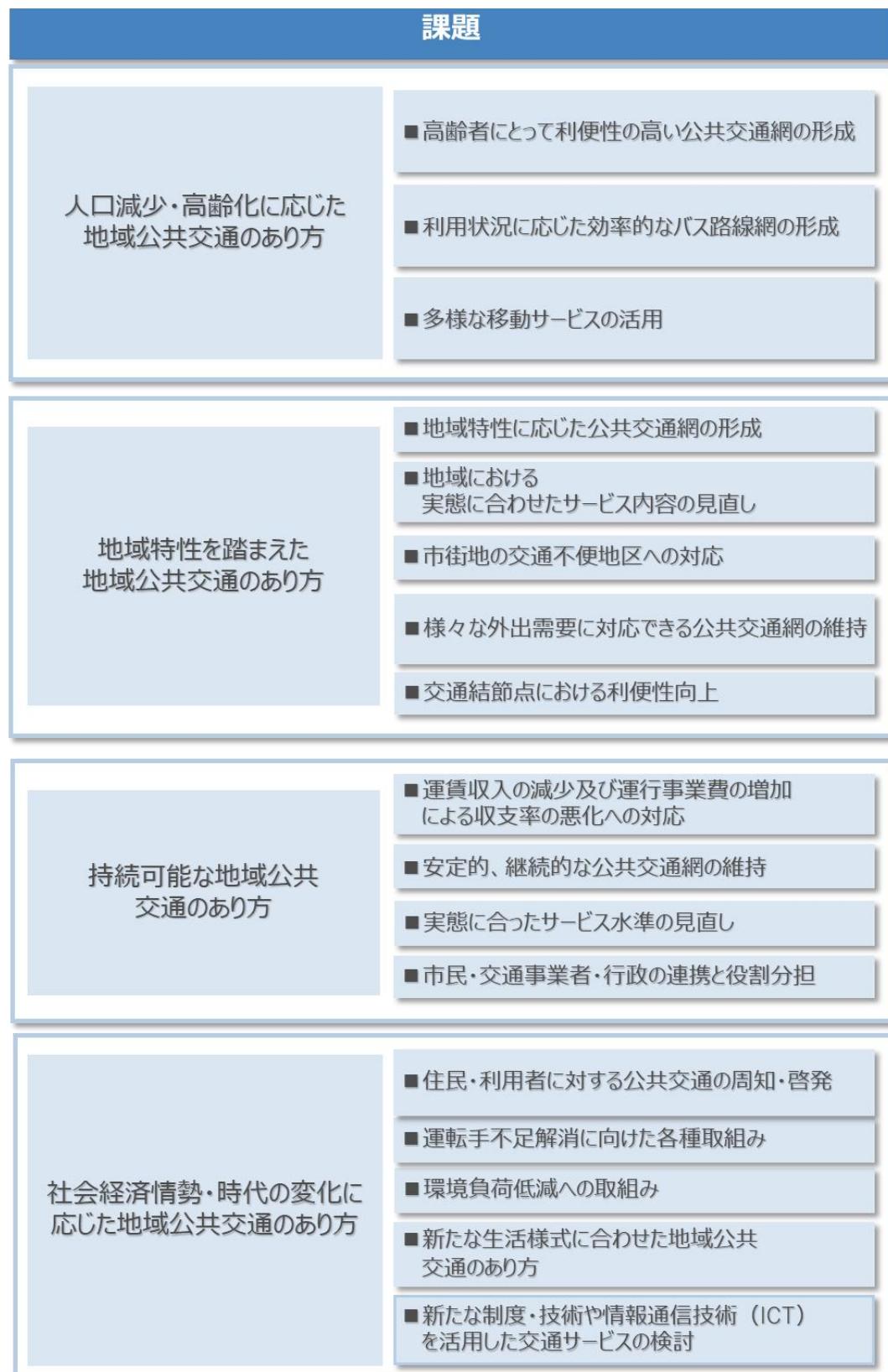


図3-21 津市地域公共交通の課題

(1) 人口減少・高齢化に応じた地域公共交通のあり方

人口減少に伴う公共交通の利用者減少やバスの運転手不足によって、現状の地域公共交通を維持できない可能性があります。しかし、移動制約者等の生活に必要な移動手段の確保が必要となるため、高齢者、子ども、妊婦や乳幼児連れの人を含む全ての移動制約者にとって安心で利便性の高い公共交通サービスを提供する必要があります。

(2) 地域特性を踏まえた地域公共交通のあり方

津市は三重県内で最も広い市域を持ち、多様な地域特性を有しています。東部の人口が多い地域では比較的公共交通が充実していますが、西部では人口が低密度で分散しており、利用できる公共交通機関が少なく公共交通に対する満足度が低い状況です。今後、各地域での移動ニーズなどの特性を踏まえ、地域公共交通を再編していく必要があります。

(3) 持続可能な地域公共交通のあり方

地域公共交通の利用者を維持・増加させることにより、安定的、継続的に公共交通サービスを維持していく必要がありますが、公共交通の利用者減少による運賃収入の減少等により維持することが厳しい状況となっています。また、公共交通の充実に関する満足度が低いため、公共交通を利用してもらえるよう改善を図る必要があります。さらに、2050年のカーボンニュートラルの実現といった目標の達成のために、環境負荷の小さい移動手段への転換を促進する必要があります。

(4) 社会経済情勢・時代の変化に応じた地域公共交通のあり方

運転手不足や新型コロナウイルス感染拡大による社会経済情勢の変化により、現状の公共交通サービスを維持することが厳しい状況です。その上で、環境問題に対する取組や新たな制度・技術や情報通信技術を取り込み、時代の変化に即した公共交通サービスのあり方を検討する必要があります。