

## 第4章 基本的な方針、計画の目標

### 1. 計画の目指すべき将来像

「津市総合計画」では、将来像を「笑顔があふれ幸せに暮らせる県都 津市～夢や希望、明るい未来が広がるまちへ」（平成30年度）また、「津市都市マスタープラン」では、都市づくりのテーマを「安心して住み快適に暮らせる 未来につながるまちづくり」（平成30年度）と定めています。

子どもたちの明るい未来が展望でき、若者が夢や希望を持ち、市民の幸せな暮らしが広がる将来にわたって持続可能な都市づくりの実現に当たっては、都市を支える公共交通の役割が重要であることから、地域の暮らしや様々な需要に対応できる利便性の高い持続可能な地域公共交通網の構築を目指し、本計画における将来像を

**「快適で幸せな暮らしを多様な移動サービスで支えるまち」**

とします。

### 2. 計画の区域

本計画の区域は、津市全域とします。

### 3. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和8年4月から令和13年3月までの期間とします。

### 4. 津市の公共交通網の考え方

#### （1）津市の公共交通網の考え方

津市には鉄道や乗合バスを始めとして、中部国際空港への航路、個人の移動ニーズに対応するタクシー、高齢者や障がい者に特化した福祉有償運送、学校や施設の個別輸送に対応したスクールバス及び送迎バス等の様々な交通手段が存在します。

これらの点を踏まえ、木の「幹」に該当する地域間（市外と拠点、拠点間）を結ぶ交通、木の「枝」に該当する日常の移動手段を確保する交通、個別の目的に対応した交通、特定の目的に対応した交通により、津市の公共交通網を形成します。

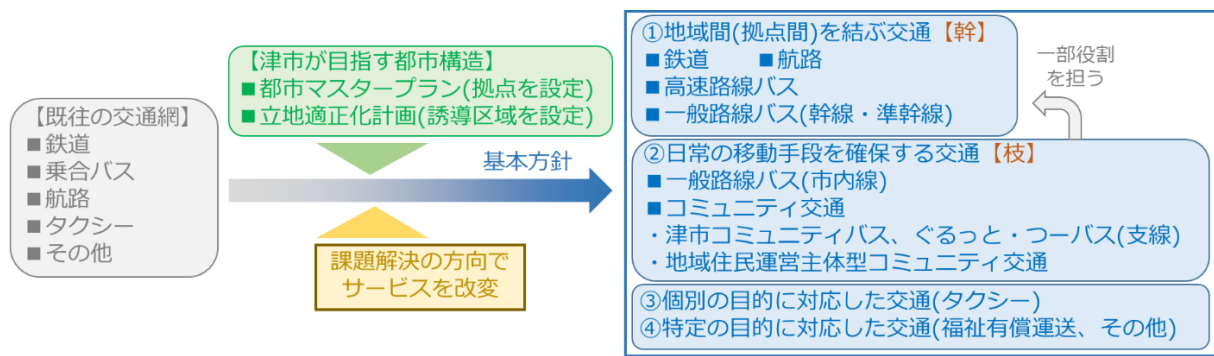


図 4- 1 津市公共交通網形成の基本的な考え方

なお、「津市都市マスタープラン」では都市構造における拠点を設定していますが、地域拠点が設定されていない津地域及び久居地域においても、「津市立地適正化計画」で定める居住誘導区域の外側に一定数の居住がある地域が存在する点を踏まえ、本計画では独自に津地域及び久居地域にある各出張所の所在地付近を地域拠点として位置づけます。

具体的には、拠点を以下のように設定します。

表 4- 1 本計画における拠点の考え方

都市マスタープラン で設定した拠点	都市拠点	都市核	津駅・江戸橋駅周辺、 津新町駅・大門・丸之内周辺
		副都市核	久居駅周辺
本計画で独自に 設定する拠点	地域拠点		河芸・芸濃・美里・安濃・ 香良洲・一志・白山・ 美杉地域の中心部周辺
			高野尾・大里・一身田・白塚・ 栗真・安東・櫛形・片田・神戸・ 藤水・高茶屋・雲出・榊原・ 栗葉出張所付近

表 4-2 津市公共交通等の各手段の役割

交通機関				役割	
鉄道	ＪＲ（特急・快速）・近鉄（特急・急行等）			【幹】 地域間を結ぶ交通	津市と大都市圏・三重県内主要都市とを結ぶ
	ＪＲ紀勢本線・伊勢鉄道・近鉄名古屋線（普通）				津駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
	ＪＲ名松線				松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結ぶ
	近鉄大阪線（普通）				伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
航路	津エアポートライン			【枝】 日常の移動手段を確保する交通	津市と中部国際空港とを結ぶ
乗合バス（乗合タクシー）	高速路線バス				鉄道を補完する形で、津市と大都市圏・三重県内主要都市等とを結ぶ
	一般路線バス		幹線		市内の都市拠点と地域拠点とを結び、一定のサービス水準を確保する
			準幹線		津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保する
			市内線		市内外の拠点を結ぶ
	コミュニティ交通	津市コミュニティバス	支線		津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保する
		ぐるっと・つーバス			一般路線バスが運行していない地域等において、地域内又は近隣地域間の移動手段を確保し、鉄道、幹線・準幹線と結節する
		地域住民運営主体型コミュニティ交通		津中心市街地内の移動手段の確保及び鉄道や既存路線バスとの連携により住民の移動需要に対応する	
タクシー			個別の目的に対応した交通	様々な移動に対応する	
福祉有償運送			特定の目的に対応した交通	乗合バス及びタクシーでは対応できない障がい者及び高齢者の移動手段を確保する	
その他	スクールバス			小中学校等の通学に対応する	
	各種送迎輸送			事業所への通勤、商業施設への買物等、特定施設の送迎に対応する	

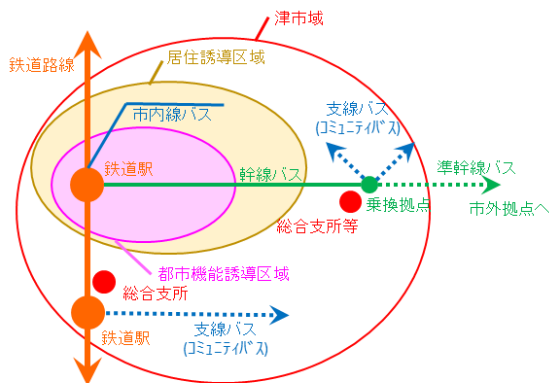


図 4-2 津市公共交通の役割分担イメージ図

## (2) 津市の公共交通網の全体像

津市における拠点の考え方、交通機関ごとの役割分担を踏まえた上で、津市の公共交通網の全体像を次に示します。

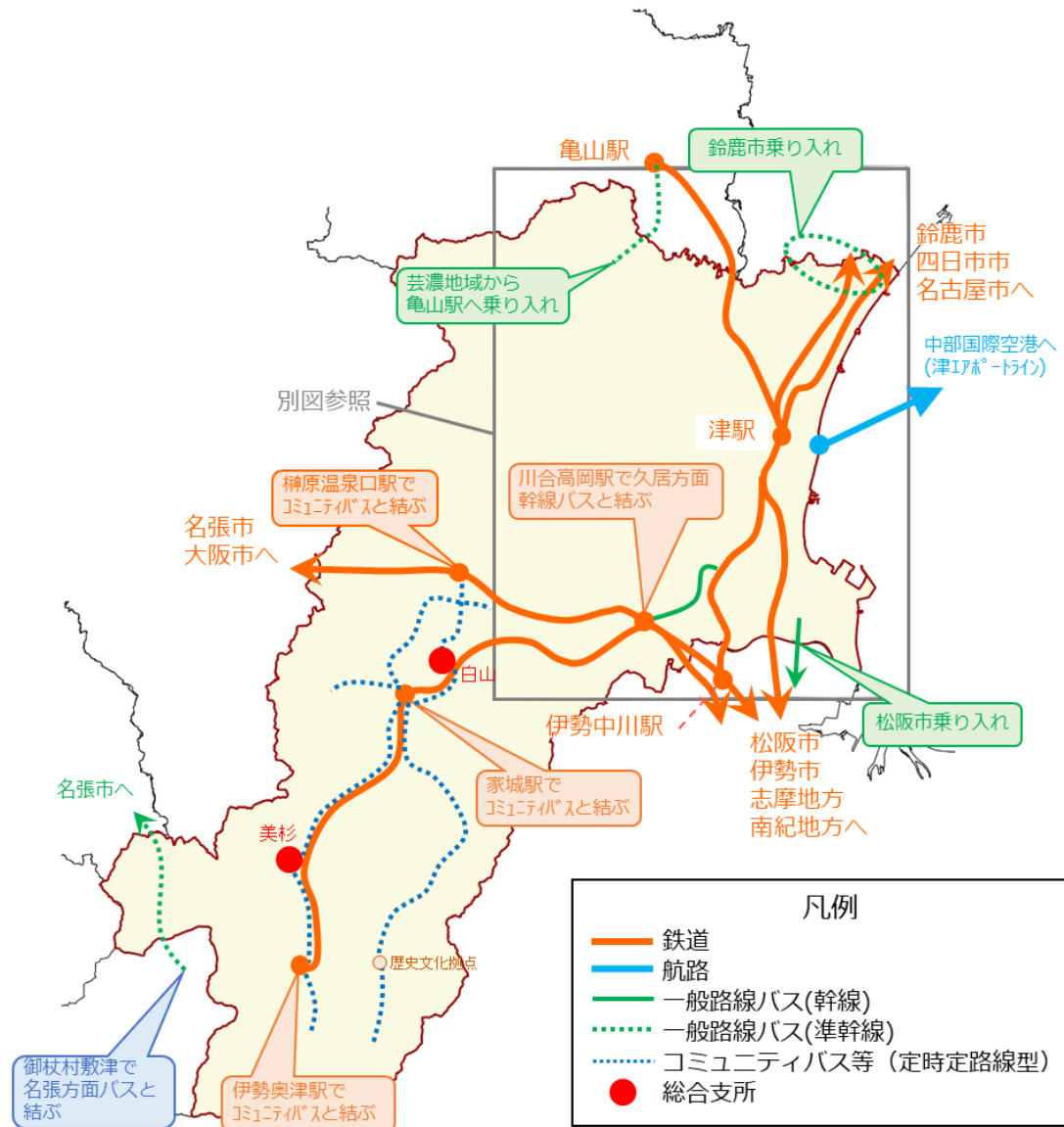


図 4-3 津市公共交通網の全体像（全体イメージ図）

※) 図は、鉄道、航路及び一般路線バス、コミュニティバス等について、経路する都市拠点や地域拠点、乗継拠点等の役割や関係性がわかるようにイメージとして表したものです。

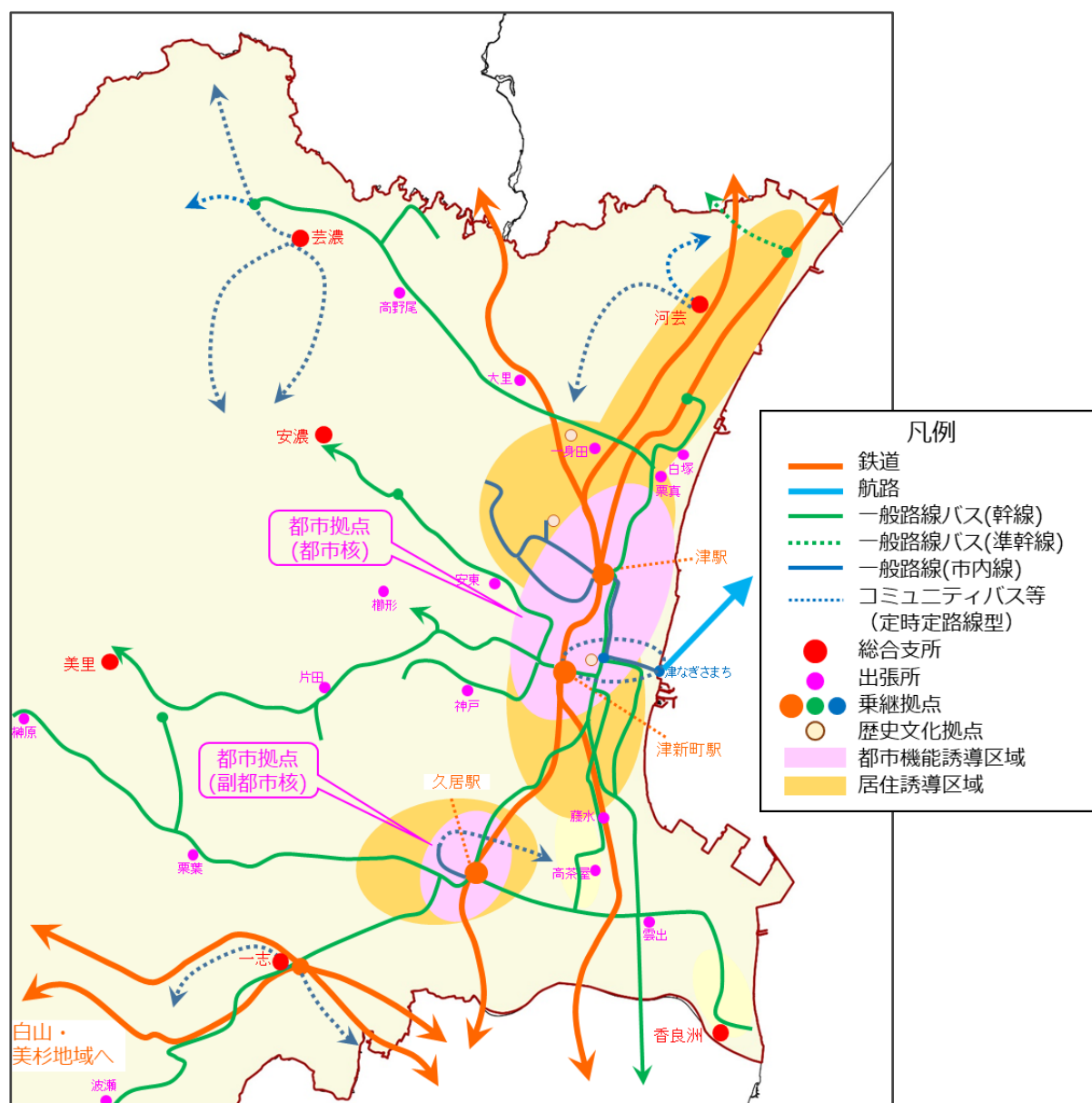


図 4-4 津市公共交通網の全体像（都市拠点を中心としたイメージ図）

※）図は、鉄道、航路及び一般路線バス、コミュニティバス等について、経由する都市拠点や地域拠点、乗継拠点等の役割や関係性がわかるようにイメージとして表したものです。

## 5. 津市公共交通の基本的な方針

1.で掲げた目指すべき将来像を実現するため、第3章で整理した4つの課題を解決することを本計画における基本的な方針とします。

### 基本方針① 利便性の高い公共交通網の確立

津市の公共交通を考えるに当たっては、「津市総合計画」「津市都市マスタープラン」「津市立地適正化計画」などのまちづくりに関する計画との整合を図りつつ、安全・安心で、子どもから高齢者までの全ての世代が快適で健康的に移動できる環境を提供することが重要です。また、交流人口の増大を見据えた移動手段の確保も必要です。

この点を踏まえ、津市内を円滑に移動できるように、公共交通の一定のサービス水準を確保することが求められます。「津市立地適正化計画」においても、「拠点間を結ぶ公共交通のサービス水準の確保」を目標としています。市民の暮らしを支える移動手段として、また、来訪者の市内での移動手段として、利便性の高い公共交通網の確立を目指します。

### 基本方針② 地域の暮らしを支える公共交通網の形成

自家用車での移動が困難な高齢者などの移動制約者や自家用車での移動ができない学生にとって、通学、通院、買物等、日常生活に必要な移動手段の確保は必要不可欠です。津市は平成18年に10市町村が合併して誕生した自治体で、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。引き続き、各地域の特性を考慮しながら、安心して利用できる移動手段を提供するとともに、交通不便地域においても、生活圏をカバーできるような多様な移動手段を活用し、地域住民の暮らしを支える公共交通網の形成を図ります。

### 基本方針③ 持続可能な公共交通の実現

バスの運転手不足や運行経費の増大等により、公共交通の運営環境は厳しさを増しており、行政及び事業者による事業だけでは公共交通サービスを維持していくことが困難になりつつあります。

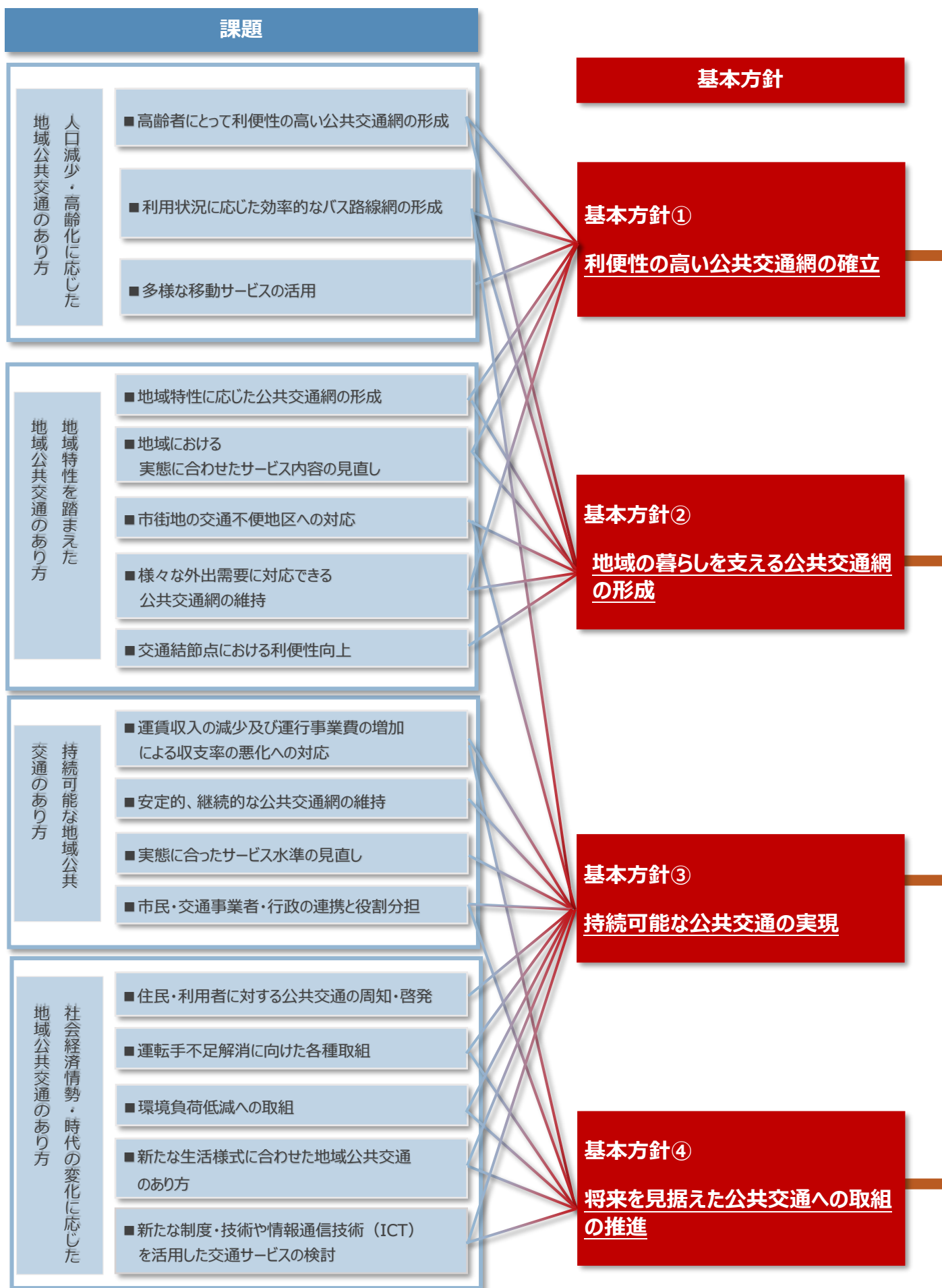
そのため、バス運転手等の担い手を確保し、地域に必要な公共交通サービスを安定的に、効果的・効率的な運行（運航）を維持できるよう目指します。また、市民に対しても、公共交通に関わる啓発活動等を行うことにより、公共交通の利用促進を進めるとともに、行政や交通事業者だけでなく、市民自らが公共交通を支えていくという意識の醸成を図るなど、持続可能な公共交通の実現に努めます。

### 基本方針④ 将来を見据えた公共交通への取組の推進

今後も人口減少が続いていくと見込まれるとともに、生活様式の変化等により公共交通の利用実態が変容する中で、公共交通の利用者減少やバスの運転手不足など様々な課題が生じていくものと考えられます。また、環境負荷軽減のためには自家用車から公共交通利用への転換が必要です。そのような課題を解消するために、新たな制度や技術の動向を踏まえ、利便性の高い交通サービスを提供するために情報通信技術等の活用も含め、将来を見据えた公共交通の取組を進めます。

課題と基本方針以降の対応について、次ページに示します。





目標	取組
【目標1-(1)】 利便性の高い交通サービスの維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道の利便性向上の要請</li> <li>○航路の維持・利便性向上</li> <li>○一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持</li> <li>○タクシーの維持</li> </ul>
【目標1-(2)】 乗降場所における利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅やバス停等における乗降環境の充実（情報提供を含む）</li> <li>○バリアフリーに向けた取組の促進</li> <li>○パーク＆ライド、サイクル＆ライドの実施</li> <li>○駅やバス停等における情報提供の充実（多言語対応含む）</li> </ul>
【目標1-(3)】 まちづくりと連携した取組の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市核における運行バス路線の利便性向上</li> <li>○津駅周辺の基盤整備の取組の実施</li> <li>○大門・丸之内地区未来ビジョンの実現に向けた取組の実施</li> </ul>
【目標2-(1)】 日常生活に必要な移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○津市コミュニティバス等（支線）の維持</li> <li>○津市コミュニティバスの再編</li> <li>○自主運行バス（廃止代替バス）の集約化等</li> <li>○医療施設や商業施設への乗り入れ</li> <li>○運転免許証返納に対する支援</li> </ul>
【目標2-(2)】 多様な移動手段の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域住民主体型のコミュニティ交通の推進</li> <li>○福祉、教育等との連携（福祉有償運送、スクールバス等）</li> </ul>
【目標3-(1)】 公共交通の担い手確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事業者による運転手確保の実施</li> <li>○行政による運転手募集のための情報提供</li> </ul>
【目標3-(2)】 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市民に対する意識啓発活動の実施</li> <li>○公共交通に親しむためのイベントの実施</li> <li>○体系的な公共交通情報の発信</li> <li>○JR名松線の活性化 ○運行情報の公開（リアルタイム）</li> <li>○公共交通データの標準化及びオープン化</li> </ul>
【目標3-(3)】 共助の意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域別の「地域公共交通あり方検討会」等の開催</li> <li>○関係機関との連携の取組の実施</li> <li>○運賃外収入の確保に向けた取組の実施</li> </ul>
【目標3-(4)】 効果的・効率化な運行（運航）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○【再掲】航路の維持・利便性の向上</li> <li>○【再掲】一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持</li> <li>○【再掲】津市コミュニティバス等（支線）の維持</li> <li>○自主運行バス（廃止代替バス）の見直し</li> </ul>
【目標4-(1)】 環境負荷の軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>○環境対応車の導入</li> <li>○【再掲】市民に対する意識啓発活動の実施</li> </ul>
【目標4-(2)】 情報通信技術（ICT）や新技術・制度の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ICカード等電子決済の拡充</li> <li>○日本版ライドシェアの導入可能性調査</li> <li>○次世代型移動手段の導入可能性調査</li> <li>○モビリティ・データの共有手法の検討</li> </ul>



## 6. 津市の公共交通の目標

---

4つの基本方針に対して、津市の地域公共交通が目指すべき目標を次のとおり設定します。

### （１）基本方針①「利便性の高い公共交通網の確立」に対応する目標

#### 【目標 1-(1)】利便性の高い交通サービスの維持

津市の公共交通は、主として市外の各都市とを結ぶＪＲ東海、近鉄、伊勢鉄道の鉄道路線が基幹となり、一般路線バス（幹線・準幹線）が鉄道を補完する形で拠点間のネットワークを構築しています。また、津市と中部国際空港とを結ぶ航路を介して、国内外の都市とを結んでいます。これらの路線は、津市の骨格を形成する重要な路線であることから、一定の利用者数の確保を図ります。

市内の都市核と郊外の地域拠点を結ぶバス路線の多くは、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の確保・維持は困難であることから、国の補助事業である地域公共交通確保維持事業により運行を確保します。

#### 【目標 1-(2)】乗降場所における利用環境の整備

津市では、今後も人口減少及び高齢化の進展が見込まれることから、公共交通の利用者数を維持し続けるためには、単に鉄道、乗合バス、高速船等を運行（運航）するだけでなく、高齢者等が問題なく公共交通を利用できる環境づくりが重要であることから、乗降場所（駅・バス停）において、関係機関と連携し、利用者が快適に過ごせるための環境の整備に努めます。

#### 【目標 1-(3)】まちづくりと連携した取組の実施

「津市都市マスタープラン」、「津市立地適正化計画」等の関連計画と連携を図るため、都市全体の構造を見渡しながらか、居住、福祉、環境などの関連計画で示された取組も念頭に置きつつ、地域公共交通ネットワークを構築します。また観光目的等での津市への来訪者に向けて、公共交通の利用促進を行うため、まちづくりと連携した公共交通に係る取組を実施します。

### （２）基本方針②「地域の暮らしを支える公共交通網の形成」に対応する目標

#### 【目標 2-(1)】日常生活に必要な移動手段の確保

市民の日常生活の移動手段を確保するためには、鉄道や一般路線バス（幹線・市内線）に加え、一般路線バス（準幹線）や津市コミュニティバス等（支線）の役割が重要となることから、これらの運行はもとより、利用促進を始めとする様々な事業を組み合わせ、利用を増やすことにより、日常生活に必要な移動手段の確保を図ります。

交通不便地域では、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の確保・維持は困難であることから、国の補助事業である地域公共交通確保維持事業により運行を確保します。

**【目標 2-(2)】多様な移動手段の活用**

地域の暮らしを支える公共交通網を維持していくためには、バスやタクシー等の運行事業者だけでなく、市や関係機関、住民等が連携し、多様な移動手段を活用することにより、既存の公共交通だけでは賄えない部分を補完していきます。

**(3) 基本方針③「持続可能な公共交通の実現」に対応する目標****【目標 3-(1)】公共交通の担い手確保**

近年のバスの運転手不足に代表されるように、公共交通を支える人材が不足する傾向にあります。市民の移動手段を確保していくため、関係機関が連携し、公共交通に関わる人材の確保・育成に努めます。

**【目標 3-(2)】公共交通の利用促進**

公共交通の利用者を増やすためには、交通事業者等によるサービス水準の確保はもちろんのこと、市民が個人にとっても社会にとってもより望ましい移動手段を選択できる仕組みが必要です。そのため、市民に公共交通を利用してもらうきっかけとなる各種取組を実施します。

**【目標 3-(3)】共助の意識の醸成**

持続可能な公共交通を実現させるためには、地域のニーズに応え、地域住民が利用したい、利用しやすいと思ってもらえるような公共交通サービスを提供する必要があります。そのために、地域住民と連携し、公共交通に関する協議を行い、利用促進につなげます。また、地域住民に対して、行政や交通事業者だけでなく、市民自らが公共交通を支えていくという意識を醸成していきます。

**【目標 3-(4)】効果的・効率的な運行(運航)**

深刻なバスの運転手不足等により市内の公共交通のサービス低下が懸念されていますが、日常生活に必要な移動手段を確保し、市民の暮らしを支えていく必要があります。そのため安定的に一定のサービス水準を確保しつつ効果的・効率的な運行(運航)を行うに当たっては、他の幹線路線との運行調整の実施や代替手段を講じるなど、利便性の低下に配慮しながら運行(運航)を行うための取組を実施します。

**(4) 基本方針④「将来を見据えた公共交通への取組の推進」に対する目標****【目標 4-(1)】環境負荷の軽減**

脱炭素社会の実現に向けた取組の必要性は高まっており、公共交通においてもそのような取組が求められています。新技術の活用や効率的な交通サービスの提供によって、環境負荷軽減を進めます。

**【目標 4-(2)】情報通信技術（ICT）や新技術・制度の活用**

近年の情報通信技術の進展はめまぐるしく、公共交通においてもインターネットによる情報提供や交通系ICカードによる運賃支払いを始めとして、随所に情報通信技術が活用されています。津市の公共交通事業においても、情報通信技術の活用による移動環境の充実及びそのための仕組みづくりを進めます。