

第5章 目標を達成するために実施する取組

第4章で設定した目標を達成するために実施する取組を、以下のとおり記載します。

また、取組は内容により以下5つに分類します。

| 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"> ○鉄道の利便性向上の要請 ○航路の維持・利便性向上 ○一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持 ○タクシーの維持 |
| 【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"> ○駅やバス停等における乗降環境の充実（情報提供を含む） ○バリアフリーに向けた取組の促進 ○パーク＆ライド、サイクル＆ライドの実施 ○駅やバス停等における情報提供の充実（多言語対応含む） |
| 【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"> ○都市核における運行バス路線の利便性向上 ○津駅周辺の基盤整備の取組の実施 ○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 |
| 【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"> ○津市コミュニティバス等（支線）の維持 ○津市コミュニティバスの再編 ○自主運行バス（廃止代替バス）の集約化等 ○医療施設や商業施設への乗り入れ ○運転免許証返納に対する支援 |
| 【目標2-(2)] 多様な移動手段の活用 | <ul style="list-style-type: none"> ○地域住民主体型のコミュニティ交通の推進 ○福祉、教育等との連携（福祉有償運送、スクールバス等） |
| 【目標3-(1)] 公共交通の担い手確保 | <ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者による運転手確保の実施 ○行政による運転手募集のための情報提供 |
| 【目標3-(2)] 公共交通の利用促進 | <ul style="list-style-type: none"> ○市民に対する意識啓発活動の実施 ○公共交通に親しむためのイベントの実施 ○体系的な公共交通情報の発信 ○JR名松線の活性化 ○運行情報の公開（リアルタイム） ○公共交通データの標準化及びオープン化 |
| 【目標3-(3)] 共助の意識の醸成 | <ul style="list-style-type: none"> ○地域別の「地域公共交通あり方検討会」等の開催 ○関係機関との連携の取組の実施 ○運賃外収入の確保に向けた取組の実施 |
| 【目標3-(4)] 効果的・効率化な運行（運航） | <ul style="list-style-type: none"> ○【再掲】航路の維持・利便性の向上 ○【再掲】一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持 ○【再掲】津市コミュニティバス等（支線）の維持 ○自主運行バス（廃止代替バス）の見直し |
| 【目標4-(1)] 環境負荷の軽減 | <ul style="list-style-type: none"> ○環境対応車の導入 ○【再掲】市民に対する意識啓発活動の実施 |
| 【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"> ○ICカード等電子決済の拡充 ○日本版ライドシェアの導入可能性調査 ○次世代型移動手段の導入可能性調査 ○モビリティ・データの共有手法の検討 |
| 取組分類 | ① 運行（運航）に直接関わる取組の実施 |
| | ② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組 |
| | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 |
| | ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 |
| | ⑤ 本計画以外の他事業と共通する取組 |

1. 目標を達成するための取組

【目標 1-(1)】利便性の高い交通サービスの維持

1) 鉄道の利便性向上の要請

東海旅客鉄道（JR東海）、近畿日本鉄道（近鉄）、伊勢鉄道との連携により、津市から広域への移動手段の確保・維持を図るとともに、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、利用ニーズに見合った車両運用、利便性の向上に資する施設整備等を働きかけます。

また、利便性向上のため、JR東海及び伊勢鉄道に対しては、交通系ICカードが利用できる環境の整備に向けて働きかけるとともに国等の支援が得られるよう関係機関と連携した取組を進めます。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | 継続実施 | | | | |
| 交通事業者 | | | | | |
| 取組分類 | ① 運行（運航）に直接関わる取組 | | | | |

2) 航路の維持・利便性向上

津市-中部国際空港間の航路を維持し、利便性を向上させるため、中部国際空港の就航便数等を踏まえるなど、運行事業者との連携・協力を図りながら、効果的・効率的なダイヤ編成等への見直しを始めとした取組を行うとともに、運航中の高速船の船齢が20年を超え、故障等のリスクがあることから、長寿命化を図りつつ、県内唯一となった当航路を今後も安定的に継続するため、新造船に向けた検討を進めます。

また、高速船の各種割引の周知や津なぎさまち内旅客船ターミナルにおける路線バスと高速船間の乗継強化など、多様なニーズに対応するための利便性向上に関する施策の推進や、観光振興関連の利用促進を働きかけます。具体的には、国、県、関係市、運航事業者及び関係機関等と連携した「海上アクセス利用促進調整会議」で情報共有を図るとともに、伊勢湾対岸地域との交流促進を始め国内外からの観光誘客に向けた情報発信等、さらには社会見学等の教育旅行を受け入れるなど、地域での啓発活動にも努め、航路の利用を促進します。



図 5- 1 高速船

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|--------------------|---|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 三重県 交通事業者 | 新造船に向けた検討 | | | | |
| | 継続実施 | | | | → |
| | その他の取組 | | | | → |
| 取組分類 | ① 運行（運航）に直接関わる取組 ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | | | | |

3) 一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持

一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）については維持に努めます。なお、効果的・効率的な運行等の観点から集約等を図る場合にあっては、事業者、行政、関係機関が連携して代替手段を検討するなど、多様な移動手段の活用に努めます。

表5-1 運行する一般路線バス（幹線）

| 都市拠点 | 区間 | 路線名称 | 備考 |
|------|---------------|--|------------------------|
| 地域拠点 | | | |
| 津 | 芸濃・高野尾 ・大里 | 棕本線 | |
| | 一身田 | 棕本線、一身田大里線（自主運行）、 豊野団地線（自主運行） | 複数路線が対象、 路線間でダイヤを調整 |
| | 白塚 | 神戸白塚線 | |
| | 栗真 | 棕本線、一身田大里線（自主運行）、 神戸白塚線、豊野団地線（自主運行） | 複数路線が対象、 路線間でダイヤを調整 |
| | 安濃・安東 | 安濃線 | |
| | 神戸 | 神戸白塚線 | |
| | 櫛形 | 辰水殿舟団地線 | |
| | 片田 | 神戸白塚線、長野線、 泉ヶ丘片田団地線 | 複数路線が対象、 路線間でダイヤを調整 |
| | 美里 | 長野線 | |
| | 藤水 | 城山線 | |
| | 雲出 | 津三雲線、香良洲線 | 複数路線が対象、 路線間でダイヤを調整 |
| | 高茶屋 | 城山線 | |
| | 香良洲 | 香良洲線 | 久居高茶屋線とダイヤを調整 |
| 久居 | 神原・栗葉 | 神原線 | |
| | 香良洲・雲出 | 久居高茶屋線 | 香良洲線とダイヤを調整 |
| | 一志 | 波瀬線、高野団地線（自主運行） | |

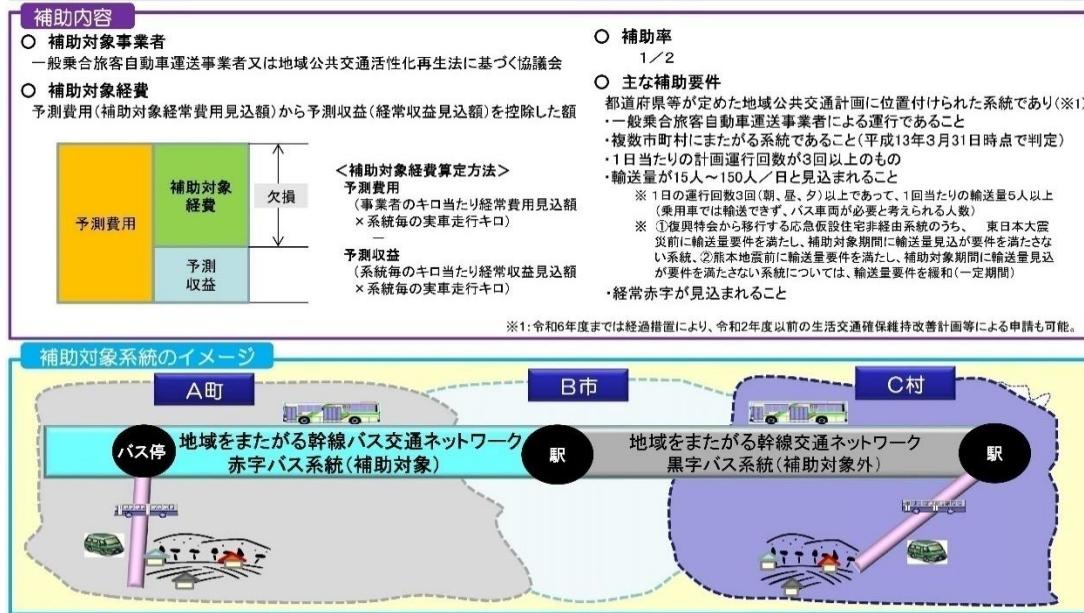
表 5- 2 運行する一般路線バス（準幹線）

| 運行区間 | 路線名称 |
|------------------------------|--------|
| 芸濃地域（椋本）～亀山市（亀山駅） | 亀山椋本線 |
| 河芸地域（千里駅）～鈴鹿市（太陽の街） | 津太陽の街線 |
| 御杖村（敷津）～美杉地域（太郎生地区）～名張市（名張駅） | 奥津線 |

表 5- 3 運行する一般路線バス(市内線)

| 地域 | 路線名称 |
|------|----------------------------|
| 津地域 | 津なぎさまち線 |
| | 津駅西団地循環線、津西ハイタウン線、看護大学夢が丘線 |
| 久居地域 | 国立病院線 |

運行に当たっては、国土交通省が実施している地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）等の補助を活用することで、路線の維持に努めます。地域間幹線系統補助の対象となる路線並びに路線ごとの実施主体については、別冊（「補助対象路線を含む路線及び路線ごとの実施主体一覧」）にて示します。



（出典：国土交通省）

図 5- 2 地域間幹線系統補助

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|------------------|---------|----------|----------|----------|
| | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 交通事業者 | 継続実施（利用状況に応じて再編） | | | | |
| 取組分類 | ① 運行（運航）に直接関わる取組 | | | | |

4) タクシーの維持

鉄道、一般路線バスでは、場所や時間帯等によって移動ニーズに応えられない場合があります。そのような場所ではタクシーが必要不可欠であることから、事業者としてのサービスの提供が維持できるよう、事業者と連携して必要な情報提供等を行います。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|------------------|---------|----------|----------|----------|
| | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 交通事業者 | 継続実施 | | | | |
| 取組分類 | ① 運行（運航）に直接関わる取組 | | | | |

【目標1-(2)】乗降場所における利用環境の整備

1) 駅やバス停等における乗降環境の充実（情報提供を含む）

鉄道やバスの交通結節点となる駅やバス停等において、乗継ぎを考慮したダイヤ設定や待合環境等の利用環境の整備を促進します。



図5-3 市内のバス待合所の整備例（三重会館前）

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|---|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 交通事業者 | 継続実施 | | | | |
| 取組分類 | ② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組 ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 | | | | |

2) バリアフリーに向けた取組の促進

バリアフリー法及びバリアフリー法に基づく基本方針に従い、利用者の多い駅における障がい者対応型券売機の整備をはじめ、鉄道駅におけるバリアフリー整備や車両におけるバリアフリー化を進めます。

また、高齢者、障がい者、妊婦や子どもなど誰もが快適に公共交通を利用できるよう、ソフト面でのバリアフリーに向けた取組を促進します。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 国 | | | | | |
| 交通事業者 | 久居・津新町駅における券売機整備の実施 | 継続実施 | | | |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | | | | |

3) パーク&ライド、サイクル&ライドの実施

自家用車利用による渋滞緩和や、公共交通の利用促進のため、津市内において、パーク&ライド等の促進のための取組を実施します。具体的には、津まつりなどのイベント時における臨時駐車場からのシャトルバス運行の実施や津駅西口周辺の自転車等駐車場を再編し、駅利用者の利便性の向上と効果的な利活用を検討します。

また、津市では、令和2年に久居駅東口、令和7年に桃園駅で自転車等駐車場を整備するなど、鉄道駅の周辺へ自転車等が利用できる駐車場を整備しており、自転車等利用者が駅やバス停などの近隣の駐車場まで行き、鉄道、バス等の公共交通に乗換できる環境を整えるなど、サイクル&ライドにつながる取組を促進します。



図5-4 津まつりにおけるシャトルバス運行の様子（写真：三重交通提供）



図5-5 パーク&ライドの取組

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 交通事業者 | 継続実施 | | | | → |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | | | | |

4) 駅やバス停等における情報提供の充実（多言語対応を含む）

鉄道駅やバス停等において、乗換等のわかりやすい表示や多言語対応、運行情報の提示やスマートフォンを使ったりアルタイムデータの提供などの情報提供の充実に取り組むことにより、公共交通の利用を促進します。



図5-6 リアルタイムの情報提供（左:三重交通のデジタルサイネージ）

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 交通事業者 | 継続実施 | | | | → |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | | | | |

【目標1-(3)】まちづくりと連携した取組の実施

1) 都市核における運行バス路線の利便性向上

津市が策定している都市マスターplan、立地適正化計画の居住誘導と連携し、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークを構築します。

特に、三重大学病院～津駅～三重会館～津新町駅の区間については、津市都市マスターplanで周辺を都心活動軸と位置づけている上、市内各地から路線が集中しており高頻度の運行を確保できることから、路線間のダイヤの調整及び三重県道路交通渋滞対策推進協議会が中心となり、道路管理者（三重県・津市等）や三重県警察による公共車両優先システム^{※）}の導入検討を含めた渋滞緩和のための取組を実施することにより、「スムーズに乗れる」環境の構築を目指します。

※）公共車両優先システム（PTPS: Public Transportation Priority System）は、バス専用・優先レーンの設置や、違法走行車両への警告、優先信号制御などを行うことによりバスなどの公共車両が、優先的に通行できるように支援するシステムのこと。

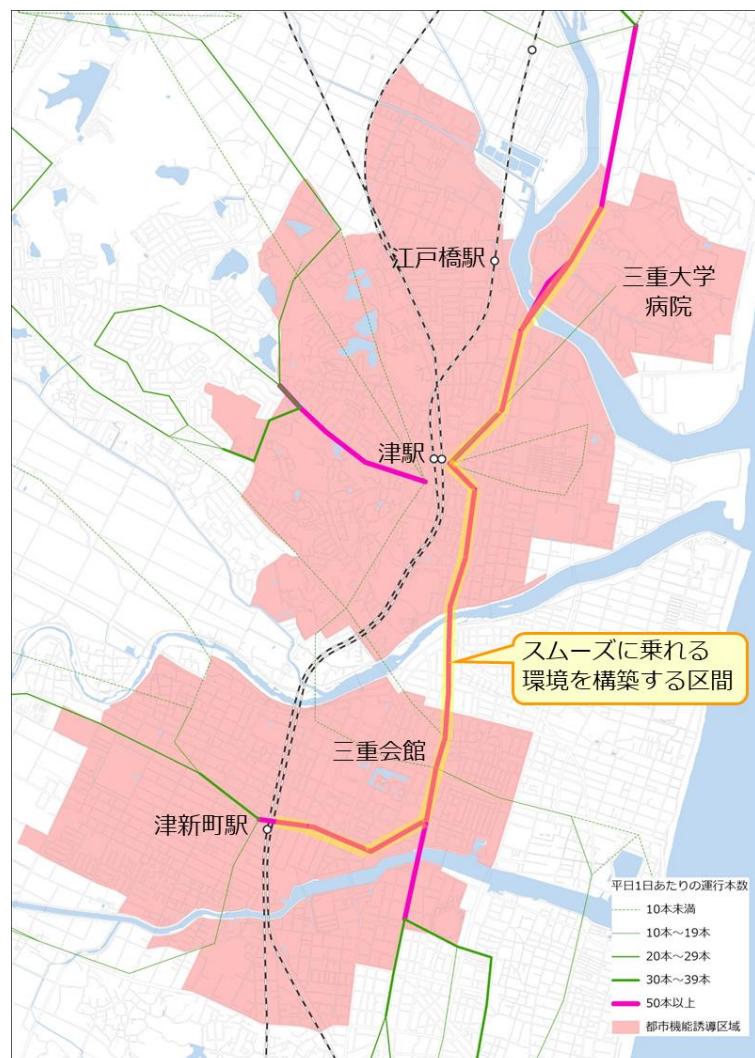
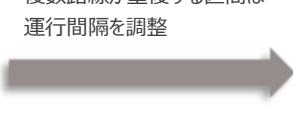


図5-7 幹線が集中する中心活動軸周辺

※）バスの経路はGTFSデータ（P85参照）にて作成



| 中部方面時刻表 | | |
|---------|-----|-----|
| 時 | A路線 | B路線 |
| 7 | 40 | 50 |
| 8 | 40 | 50 |
| 9 | 40 | 50 |
| ・ | ・ | ・ |
| ・ | ・ | ・ |

| 中部方面時刻表 | | |
|---------|-----|-----|
| 時 | A路線 | B路線 |
| 7 | 40 | 10 |
| 8 | 40 | 10 |
| 9 | 40 | 10 |
| ・ | ・ | ・ |
| ・ | ・ | ・ |

図 5- 8 重複区間のダイヤ調整のイメージ

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|-------------------------|---------|----------|----------|----------|
| | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | 継続実施 | | | | |
| 国 | | | | | |
| 交通事業者 | | | | | |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | | | | |

2) 津駅周辺の基盤整備の取組の実施

「津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）」で示した「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」の基本理念のもと、津駅西口及び東口エリアの整備の方向性に沿って、国・三重県と役割分担を図るとともに連携を図りながら、複数の公共交通路線が乗り入れる重要な交通結節点である津駅周辺の基盤整備に向けた取組を加速させるとともに、交通事業者と連携した公共交通サービスの充実に向けた取組を進めます。



図 5- 9 津駅西口及び東口エリアの整備の方向性

●津駅東口エリア

- 交通結節機能の整備の方向性

広域的な乗換需要への対応も含め、駅前広場内における多様な交通モードの円滑な走行環境と交通ターミナルとしての強化、津駅周辺エリアへの移動支援等のアクセス強化及び安全性の高い歩行空間と利便性の高い乗換機能の強化を目指します。

- 東西連携の整備の方向性

駅利用者等が快適かつ効率的に東西を往来できるだけでなく、公共交通の快適かつ効果的な乗換につなげるための東西自由通路の整備を目指します。

●津駅西口エリア

交通結節機能の整備の方向性

- 令和7年3月に策定した津駅西口駅前広場基本計画に基づき、ピーク時における多様な交通による混雑緩和に向け、多様な交通モードの円滑な走行環境と交通ターミナルとしての強化及び安全性の高い歩行空間と利便性の高い乗換機能の強化を目指します。

- 駅東西の自転車等駐車場（駐輪場）について利便性が高く、快適な利用につながる管理された有料駐輪場の再整備を目指します。

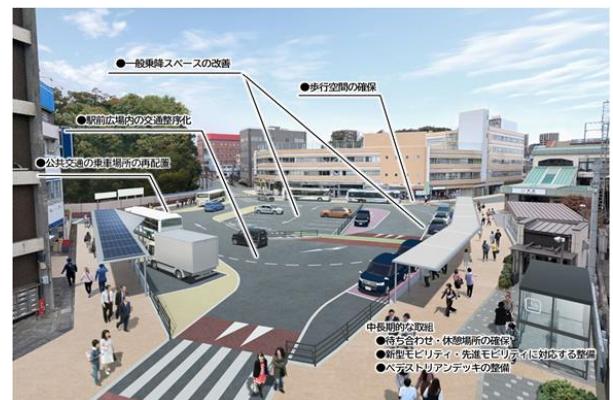


図5-10 津駅西口駅前広場の再整備イメージ

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|------|--|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | 津駅西口駅前広場 自転車等駐車場 | | | | |
| 取組分類 | ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 ⑤ 本計画以外の他事業と共通する取組 | 整備の実施 | 運用 | | |

●シェアサイクルの試行、次世代モビリティ導入に向けた検討

交通拠点である津駅を中心として、シェアサイクルを実験的に導入することで、津駅からのラストワンマイルの移動手段の確保と回遊性向上の可能性を検証し、将来的な津駅の交通結節点機能の強化につなげます。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------------------|---------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 民間事業者 | | | | | |
| 民間事業者による自主事業化を目指す | | | | | |
| 取組分類 | ⑤ 本計画以外の他事業と共に通する取組 | | | | |

※) 令和6年度にエリアプラットフォーム「大門・丸之内未来のまちづくり」が大門・丸之内地区内の回遊性と各交通拠点からのアクセスを高めるためのシェアサイクルの導入検証に係る実験を実施。また令和7年度からは津市が事業を引き継ぎ、交通結節点である津駅を中心として、津駅周辺地区、江戸橋駅周辺地区、一身田寺内町地区等にも範囲を広げるとともに電動キックボードも追加するなど新型モビリティ等の新たな移動手段導入に向けた取組を進めている。

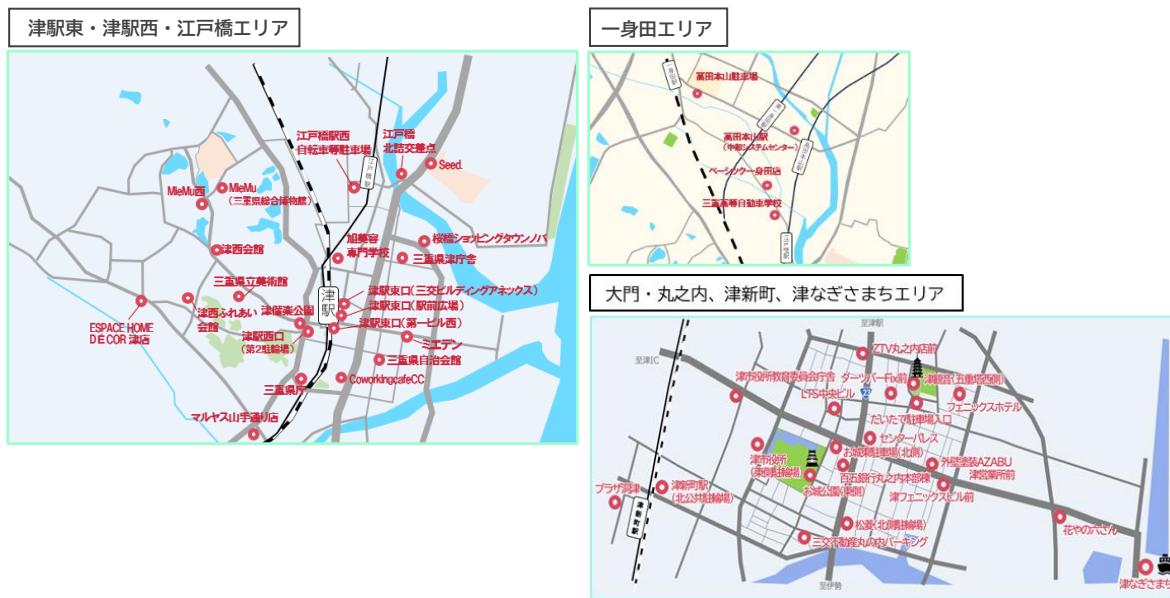


図5-11 シェアサイクル実証実験エリア

3) 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

官民連携組織であるエリアプラットフォーム「大門・丸之内未来のまちづくり」が策定した「津市大門・丸之内地区未来ビジョン」では、その実現に向けて5つの目標を定め、目標を実現するため特に優先的、重点的、横断的に取り組むべき施策としてリーディングプロジェクトが示されており、地域公共交通に関連しては、シェアサイクルの試行、次世代モビリティの検討などの「新たな移動手段の導入」が掲げられています。

令和6年度からは津市中心市街地においてシェアサイクルの導入実験を実施していることから、今後もエリアプラットフォーム、市、事業者で役割分担を図りながら、当ビジョンの将来像の実現に向けて官民が連携して「移動しやすくする」取組の展開を目指します。

【目標2-(1)】日常生活に必要な移動手段の確保

1) 津市コミュニティバス等（支線）の維持

鉄道や一般路線バスのサービスを享受できない地域（地区）については、津市がコミュニティバスを運行し、通学、通院、買い物等の日常生活において必要な移動手段の確保に努め、地域の特性や実情を考慮し、必要に応じて地域（地区）外へ運行するとともに、鉄道及び一般路線バス（幹線・準幹線）との接続を図ります。

津市コミュニティバスの運行に当たっては、国の補助制度である地域公共交通確保維持事業のフィーダー補助を活用します。地域内フィーダー系統補助の対象となる路線及び路線ごとの実施主体については、別冊（「補助対象路線を含む路線及び路線ごとの実施主体一覧」）に示します。さらに、後述の民間企業等からの広告収入の増加を図り、安定的に収入を確保できるように努めます。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------------|--------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 交通事業者 | | | | | → |
| 取組分類 | ① 運行に直接関わる取組 | | | | |

2) 津市コミュニティバスの再編

津市コミュニティバスについては、これまでそれぞれの地域において定時定路線型を基本として運行していましたが、「路線の延長希望」「バス停までの距離短縮」等の課題の解決を図るために、各地域の課題に対応し、より多くの方にご利用いただくことを目的として、柔軟に利用者の行先や時間などの予約（リクエスト）に応じて運行を行えるような区域運行の導入に向けて令和5年度末から検討を開始し、実証実験を行うなどの取組を進めてきました。

これらの取組を進めるなか、各地域の特性が異なることを踏まえ、それぞれの地域に寄り添い、地域課題に対応するため、下表の3つの運行形態を、地域の実情に合わせて柔軟に選択し、運行することとします。

また、津地域及び香良洲地域については、一般路線バスの運行が充実していることから、隣接地域から乗り入れのある一部地域を除いて、これまで津市コミュニティバスを運行していませんでしたが、これらの地域においても「交通不便地区」が存在することから、当該地区においても新たに津市コミュニティバスの導入に向けた取組を進めます。

表5-4 再編後の津市コミュニティバスの運行形態一覧

| | 運行形態 | 概要 |
|---|--------------------|--|
| ① | 路線定期運行 (定時定路線型) | 決められた時間、決められたルートを走行する運行方式。 予約不要で、乗降することが可能。 |
| ② | 区域運行 (リクエスト型) | ミーティングポイント（バス停留所）、目的地及び到着時間のリクエスト（予約）に応じて、最適な経路及びダイヤで走行する運行方式。 |
| ③ | 路線定期運行+区域運行 | ①と②の特性を踏まえ、両方の運行形態を組み合わせた運行方式。 |

津市コミュニティバスの再編の方向性

津市コミュニティバスについては、以下で示す地域の意見を踏まえた方向性に基づき再編を実施し、既存の公共交通との調和を図るとともに、効率性を考慮しながら、利便性の向上を推進します。

表 5-5 津市コミュニティバスの地域別の方向性

| 地域 | 運行形態 | 地域の特徴 |
|-----|----------------|---|
| 津 | ②リクエスト型 | 一般路線バスのネットワークが充実している地域であるが、地域内的一部分にバス停留所や鉄道駅から距離があり、公共交通の利用が不便な交通不便地区が存在する。 |
| 久居 | ③定時定路線型＋リクエスト型 | 市街地と山間地を有しており、東西に広く、人口や高齢化率の差が大きい。高齢化率の高い西部では、特にコミュニティバスの利便性向上についての要望が多い。 |
| 河芸 | ①定時定路線型 | 地域内を定時定路線で運行するコミュニティバスについて、令和6年度実績で2ルートともに運行目標値である1便当たり3.5人を超える利用者があり、比較的利用者数が多い。 |
| 芸濃 | ③定時定路線型＋リクエスト型 | 主要な人口は東部に分布しており、山間地が広がる西部においては、集落が点在している。東部の中心地区には公共施設、ショッピングセンターなどの商業施設、医療機関が立地している。 |
| 美里 | ②リクエスト型 | 市の中山間地に位置しており、最も人口が少ない地域であり、地域内に集落が点在している。地域内に目的地となる商業施設や医療機関が少ないため、地域外運行の要望が多い。 |
| 安濃 | ②リクエスト型 | 比較的コンパクトな面積の中に集落が点在している。東部にはスーパーや医療機関等が立地しているが、近隣地域への移動ニーズも高い。 |
| 香良洲 | ②リクエスト型 | 地域内で一般路線バスが運行しているが、地域内的一部分にバス停留所から距離があり、公共交通の利用が不便な交通不便地区が存在する。 |
| 一志 | ③定時定路線型＋リクエスト型 | 複数の鉄道路線やバス路線が運行しており、鉄道沿線に宅地が集中して市街地が形成されている。東部の一部では生活圏の中心を隣接する松阪市とする地域がある。 |
| 白山 | ③定時定路線型＋リクエスト型 | 複数の鉄道路線が運行しているものの、地域内で一般路線バスが運行しておらず、通院や買物だけではなく、地域内に立地する県立高校等への通学需要がある。 |
| 美杉 | ③定時定路線型＋リクエスト型 | 高齢化率が最も高く、最も広い面積を有する地域であり、地域内に集落が点在している。南西部の一部を除いて路線バスが運行しておらず、商業施設や医療機関が少ないため、地域外運行の要望が多い。 |



図 5- 12 新しく導入するリクエスト型の運行イメージ

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------------|-------------------------|---------|----------|----------|----------|
| | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 |
| 津市 交通事業者 | | | | | |
| 再編の実施・隨時見直し | | | | | → |
| 取組分類 | ② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組 | | | | |

3) 自主運行バス（廃止代替バス）の集約化等

自主運行バス（廃止代替バス）は収支の悪化等により廃止となった一般路線バスの一部について、津市が路線を維持しているものですが、運転手不足や利用者の減少等により、これまでどおり維持することが困難になってきていることから、4路線の自主運行バス（廃止代替バス）については、利用実態や地域特性等を踏まえ、以下の方向性で集約等を行います。

表 5-6 自主運行バス（廃止代替バス）の見直しの方向性

| 対象区間 | 方向性 |
|------------------|--|
| 他の路線バスと運行が重複する区間 | ① 需要を把握した上で、他の路線バスへの集約又は津市コミュニティバスによる代替を推進 |
| 利用の少ない区間 | ② 需要を把握した上で、利用実態に応じた運行本数の設定 |
| 利用の著しく少ない区間 | ③ 需要を把握した上で、コミュニティ交通による代替を推進 |

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 交通事業者 | | | | | → |
| 取組分類 | ② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組 | | | | |

4) 医療施設や商業施設への乗り入れ

生活を営む上で医療施設や商業施設への移動手段を確保することは重要であるため、市民から要望があった場合、需要を精査した上で、津市と交通事業者、当該施設の関係者が連携し、医療施設や商業施設への乗り入れを行います。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------------|------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 交通事業者 | ----- | ----- | ----- | ----- | ----- |
| 取組分類 | ① 運行（運航）に直接関わる取組 | | | | |

5) 運転免許証返納に対する支援

三重県が実施している「運転免許証自主返納サポートみえ^{※1}」と交通事業者が連携し、運転免許証返納のサポートを引き続き行います。また、三重県警察が実施している運転免許証自主返納の啓発活動や、各「運転免許証自主返納サポートみえ」参加事業所の周知・啓発に努めます。

津市においては、運転免許証を返納した方や運転免許証の返納を考えている方等に対して、運転免許証返納者が利用できる割引制度について、周知に努めます。

また、津市コミュニティバスにおいて運転免許証自主返納者割引の実施に向けた取組を進めます。

※1) 「運転免許証自主返納サポートみえ」は、運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書を取得された高齢者やその家族等が、「参加事業所」として登録されている事業所において、各種サポートを受けることができる制度です。

表 5-7 津市内におけるバス・タクシー事業者が実施する運転免許証返納割引一覧

| 種別 | 事業者名 | 制度内容 |
|----------|-----------|----------------------|
| 路線 バス | 三重交通グループ | セーフティーパス |
| | | 普通運賃割引 |
| タクシー | 三重第一交通(株) | 運転免許証返納者 1 割引（要事前登録） |
| | (有)中川タクシー | 運転免許証返納者 1 割引 |
| | 河芸タクシー(有) | 運転免許証返納者 1 割引 |
| | (株)一志運輸 | 運転免許証返納者 1 割引 |

※) 令和7年9月時点。各事業者への聞き取り内容を基に作成。



図 5-13 運転免許証自主返納の啓発（三重県警察）

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|--------------|--|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 交通事業者 |  継続実施 | | | | |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | | | | |

【目標2-(2)】多様な移動手段の活用

1) 地域住民主体型のコミュニティ交通の推進

鉄道、一般路線バス及びコミュニティバス等による移動手段の確保が困難な交通空白地域において、地域住民が運営主体となり運行する地域の実情に応じたコミュニティ交通に対し、引き続き「津市地域住民運営主体型コミュニティ交通事業補助金」を活用した支援を行います。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 交通事業者 | | | | | |
| 地域住民 | | 継続実施 | | | |
| 民間事業者 | | | | | |
| 取組分類 | ② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組 | | | | |

国等により進められている自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）については、地域等における実施主体となる団体等の設立や無償運送からの移行、運営等に係る国や県の支援が活用できるよう支援を行うとともに、運行開始に向けた相談・助言等の支援を行います。

また、団体等の設立後の運行について、随時相談・助言等の支援を行うとともに、地域住民が主体となり自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）等により、コミュニティ交通の運行を直接行う事業について、交通空白地域で運行する津市のコミュニティバスの代替となるなどの一定条件のもと、支援を行う仕組みについて検討を進めます。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|----------------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 交通事業者 | | | | | |
| 地域住民 | 相談・助言等の支援（随時実施） | | | | |
| 民間事業者 | 公共ライドシェア 運行に係る支援を行 う仕組みの検討 | 本格実施 | | | |
| 取組分類 | ② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組 | | | | |

2) 福祉、教育等との連携（福祉有償運送、スクールバス等）

日常生活において必要不可欠な福祉施設、教育施設までの移動を確保するため、関係者と連携し、それぞれの役割を分担しながら移動手段の確保を図ります。

具体的には、単独で公共交通機関を利用することが困難な方を対象とした福祉有償運送や、小中学校のスクールバスの運行等について、関係者と連携を図り、継続的な実施を促進します。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|---------------|------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 交通事業者 等 | | | | | → |
| 取組分類 | ① 運行（運航）に直接関わる取組 | | | | |

【目標3-(1)】公共交通の担い手確保

1) 交通事業者による運転手確保の実施

事業者の担い手不足を解消するため、引き続き積極的な採用活動を図ります。具体的には、就職説明会の実施や運転手の仕事に関する情報提供を行います。また、採用者に対する第二種運転免許取得のためのサポートも継続的に実施します。



図 5-14 三重交通が実施しているオンライン（マンツーマン）説明会の例

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 交通事業者 | | | | | |
| 取組分類 | ① 運行（運航）に直接関わる取組 | | | | |

2) 行政による運転手募集のための情報提供

バス・タクシー事業者が実施する運転手確保に向けた取組についての情報提供や就職説明会の開催、また、新卒者や定年退職者向けの就職案内等の取組を実施します。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|------|----------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 国 | | | | | |
| 取組分類 | ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 | | | | |

【目標 3-(2)】公共交通の利用促進

1) 市民に対する意識啓発活動の実施

市民の自発的な公共交通利用を促進させるため、交通事業者等の関係機関と津市が連携しモビリティ・マネジメントを実施します。

■モビリティ・マネジメントとは

「一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策」と定義されています。

(出典: 国土交通省)

■モビリティ・マネジメントの具体的実践方法の事例

モビリティ・マネジメントの一例として、トラベル・フィードバック・プログラム（Travel Feedback Program）があります。コミュニケーション・アンケートなどにより、普段の交通行動を振り返り、クルマのより良い使い方などを考え、実践していく方法です。

このような多くのCO₂を排出するクルマを、皆様お一人一人が、少しずつ、控えれば、全体でCO₂が大きく、削減されることになります。

それを呼びかけてるのが、この「エコ活動」運動です。

ぜひ、ご無理のないできる範囲で、ご協力ください。

「エコ活動」は・・・

- ・健康的に...
- ・「自転車・徒歩」で活動
- ・本で活動しながら、
- ・「電車・バス」で活動
- ・会社の環境と一緒に、
- ・「クルマ」「あいのり」活動

※毎日はなくても、まずは、
週に1回だけでも、エコ活動をおためしください。
(もしくは、週末がいい(週に1回)、
体の回りの環境を守るために、あわせて結構ください。)

なお、エコ活動は、「健常」(生活習慣病対策)・「エコット」や
「交通安全」、「コトコト」のほかにもあります。そのためのものです。

詳しくは、下記のリンクをご参照ください。

<http://www.000.ne.jp/~yamada/>

(出典: 国土交通省)

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|---------------|-------------------------|---------|----------|----------|----------|
| | 令和 8 年度 | 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 |
| 津市 交通事業者 等 | | | | | |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | 調査・研究 | 取組の検討 | | |

2) 公共交通に親しむためのイベントの実施

市民のニーズ、周辺施設やイベントと連携して、公共交通の利用促進イベントを実施します。また、高頻度で運行している路線の利用を促進するため、周辺施設やイベントと連携し、公共交通利用の促進を図ります。

具体的には、津まつりにおける利用促進活動、バスの日の利用啓発活動及びバスの乗り方教室開催等による公共交通への転換のきっかけづくりを行います。



(出典：公益法人三重県バス協会)

図 5- 15 津まつりにおける利用促進活動

表 5- 8 過去の実施内容

| | |
|------|--|
| 実施日 | 令和6年10月13日（日） |
| 実施場所 | 津まつり会場（三重弁護士会館前会場） |
| 実施内容 | お絵かきバスコーナー バス乗務員制服試着コーナー ^③ バスの乗り方教室 公共交通利用の促進活動ブース |

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|---------------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 交通事業者 等 | 継続実施 | | | | → |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | | | | |

3) 体系的な公共交通情報の発信

公共交通を利用してもらえるよう情報発信の場として、公共交通に係る情報発信について津市ホームページ上で市内の公共交通情報が体系的に確認できるページを作成します。



(出典：前橋交通ポータル（<https://maebashimobility.jp/>）)

図 5- 16 公共交通ポータルサイトの事例

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | 構成の検討 | 本格実施 | | | |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | | | | |

4) JR名松線の活性化

JR名松線は、沿線の周辺住民や学生にとって不可欠な移動手段です。今後もJR名松線の利用者増につながるよう、鉄道事業者だけでなく、市や地域住民等が連携し活性化の取組を実施します。

また、JR名松線沿線の観光地は駅から離れていることから、観光需要が見込まれる時期に、JR伊勢奥津駅からの臨時バスを運行します。

さらにマスコミ・SNS等を活用し、名松線の利用促進につながる取組を実施します。



図 5- 17 名松線利用促進の取組

表5-9 JR名松線と連絡する季節ごとの臨時バス運行

| 季節 | 区分 | 目的地 |
|------|------------|--------------|
| 4月 | 桜シーズン | 杉平（三多気）、敷津 |
| 4～5月 | ゴールデンウィーク | 北畠神社 |
| 10月 | アサギマダラシーズン | 太郎生、北畠神社、下之川 |
| 11月 | 紅葉シーズン | 北畠神社 |
| 3月 | ミツマタシーズン | 杉平（三多気）、敷津 |

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|---|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | → |
| 交通事業者 | △ 継続実施 | | | | |
| 地域住民 | | | | | |
| 取組分類 | ① 運行（運航）に直接関わる取組 ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | | | | |

5) 運行情報の公開（リアルタイム）

デジタルサイネージを使った運行情報の提供やスマートフォンを使ったリアルタイムデータの提供支援を行い、公共交通利用の促進を行います。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 交通事業者 | | | | | → |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 | | | | |

6) 公共交通データの標準化及びオープン化

現在、国土交通省ではインターネット等の経路検索におけるバス情報の拡充のため、バス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡しをするための「標準的なバス情報フォーマット」を定めています。なお、データフォーマットは、公共交通機関の情報の受渡しに海外で広く利用されているGTF(S)形式^{※)}に準じています。

一般路線バスを運行する三重交通では、引き続きGTF(S)形式によるデータの公開及び関係各所への提供を行います。また、津市コミュニティバスにおいても、引き続きGTF(S)形式によるデータを公開します。

※) GTFS (General Transit Feed Specification) 形式とは

| 区分 | フォーマット名 | 対象とする情報 |
|-------|--------------------------|--------------------|
| 静的データ | GTFS-JP (2017年3月~) | 停留所、路線、便、時刻表、運賃等 |
| 動的データ | GTFSリアルタイム (2019年3月~) | 遅延、到着予測、車両位置、運行情報等 |

(出典：国土交通省)

公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの。当初はGoogle社向けのフォーマットとして作成されていたが、現在はオープン化され、誰もが使用できるものとなっている。表計算ソフトでの閲覧が容易なCSV形式を採用し、仕様がオープン化されていることから、北米・欧州を中心に海外で幅広く利用されています。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------------|---|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 交通事業者 | | | | | |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 | | | | |

【目標3-(3)】共助の意識の醸成

1) 地域別の「地域公共交通あり方検討会」等の開催

地域公共交通の利用促進や地域の課題と解決策等について協議するとともに、津市コミュニティバスのサービス内容や新しい形態の公共交通サービスのあり方等を検討するため、地域別の「地域公共交通あり方検討会」等を開催し、地域の意見や要望を聞き、地域公共交通の維持に向けて取り組みます。また、地域住民が参画した上で地域の公共交通の課題等について協議を行うことで、地域全体で公共交通を支えていくという意識を醸成していきます。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|------|---|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | → |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 | | | | |

2) 関係機関との連携の取組の実施

公共交通サービスを維持する上で、関係機関との連携が必要不可欠です。今後も持続可能な公共交通の実現に向けて、関係者間の情報共有や、関係機関との協議や補助等に関する取組を引き続き実施していきます。また、関係機関や民間事業者等と連携して、積極的な利用促進の実施を検討していきます。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|---------|---|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 国 | | | | | → |
| 交通事業者 | | | | | |
| 民間事業者 等 | | | | | |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 | | | | |

3) 運賃外収入の確保に向けた取組の実施

人口減少に伴い公共交通の利用者数が減少しており、今後の安定した収入の確保が不透明であるため、安定的な公共交通の経営実施に向けて、各事業者において広告収入の確保に向けた取組や地域からの協賛企業・団体の募集など、運賃外収入の確保に向けた取組を実施します。また、協賛の募集等の取組を通じて、地域全体で公共交通を支えていく意識の醸成を図ります。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------------|----------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 交通事業者 | | | | | → |
| 取組分類 | ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 | | | | |

【目標3-(4)】効果的・効率的な運行（運航）**1) 【再掲】航路の維持・利便性向上**

津市-中部国際空港間の航路の維持・利便性の向上を図るため、中部国際空港の就航便数等を踏まえるなど、津エアポートラインとの連携を図りながら、効果的・効率的なダイヤ編成等への見直しを始めとした航路の維持向上に向けた取組を進めます。

2) 【再掲】一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持

一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）については維持に努めます。なお、効果的・効率的な運行等の観点から集約等を図る場合にあつては、事業者、行政、関係機関が連携して代替手段を検討するなど、多様な移動手段の活用に努めます。

3) 【再掲】津市コミュニティバス等（支線）の維持

鉄道や一般路線バスのサービスを享受できない地域（地区）については、津市がコミュニティバスを運行し、通学、通院、買物等の日常生活において必要な移動手段の確保に努めるとともに、鉄道及び一般路線バス（幹線・準幹線）との接続を図ります。

4) 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し

自主運行バス（廃止代替バス）は収支の悪化等により廃止となった一般路線バスの一部について、津市が路線を維持しているものですが、運転手不足や利用者の減少等により、これまでどおり維持することが困難になってきていることから、4路線（亀山棕本線、津新町大里線、豊野団地線、高野団地線）の自主運行バス（廃止代替バス）については、利用実態や地域特性等を踏まえ、以下の方向性で運行の集約等の見直しを行います。

表5-10 各路線の見直しの方向性

| 路線名 | 運行区間 | 方向性 |
|--------|------------------|--------------------------------|
| 亀山棕本線 | 棕本～亀山駅 | 利用実態に応じた運行本数の設定等を含めた見直しの検討 |
| 津新町大里線 | 三重病院～日硝ハイウェーアリーナ | 他の路線バスへの集約又は津市コミュニティバスによる代替を推進 |
| 豊野団地線 | 津駅～豊野団地 | |
| 高野団地線 | 久居駅～とことめの里 | |

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------------|---------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 交通事業者 | | | | | |
| | 再編の実施・隨時見直し | | | | |
| 取組分類 | ② 運行形態を変更・改変するための取組 | | | | |

【目標4-(1)】環境負荷の軽減

1) 環境対応車の導入

公共交通車両の二酸化炭素排出量の抑制のため、国土交通省の補助事業の活用も踏まえながら、電気バス（EVバス）のほか、プラグインハイブリッドバスや燃料電池バスといった環境負荷の小さい車両について、車両の更新に合わせた導入を促進します。

| 車種 | 電気バス | プラグインハイブリッドバス | 燃料電池バス |
|------|---|---|---|
| |  |  |  |
| サイズ | コミュニティバス～大型 | 中型 | 大型 |
| 動力 | モーター・蓄電池 | モーター・エンジン | モーター・燃料電池 |
| 特徴 | サイズが豊富 運用方法により必要なバッテリー容量・充電回数が変わる | 1日に1回充電で走行可能 充電と軽油の燃料補給が必要 | 1日に1回充電で走行可能 地域にバス用水素ステーションが必要 |
| 車両価格 | 約6,000万円～1億円 | 約6,500万円 | 約1億円 |
| 航続距離 | 約30km～250km | EV走行約15km、HV走行300km | 約200km |
| 補給方法 | 普通充電、急速充電 | 給油所 普通充電、急速充電 | 水素ステーション |
| 環境性能 | ◎ | ○ | ◎ |

(出典：国土交通省)

図5-18 電動バス導入ガイドライン

表5-11 商用電動車等に対する補助金について（バス車両）

| 種別 | 補助金名称 |
|---------------|-------------------------|
| 電気バス | 脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金 |
| 燃料電池バス | （商用車等の電動化促進事業（タクシー・バス）） |
| プラグインハイブリッドバス | 地域公共交通確保維持改善事業 等 |
| ハイブリッドバス | 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 |
| 天然ガスバス | （環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業） |

(出典：国土交通省)

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|--------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | 随时導入 | | | |
| 国 | | | | | |
| 交通事業者 | | | | | |
| 取組分類 | ⑤ 本計画以外の他事業と共通する取組 | | | | |

2) 【再掲】市民に対する意識啓発活動の実施

自家用車利用から公共交通利用への転換による脱炭素化に向けて、市民の自発的な公共交通利用を促進させるため、交通事業者と津市が連携しモビリティ・マネジメントを実施します。

【目標4-(2)】情報通信技術（ICT）や新技術・制度の活用

1) ICカード等電子決済の拡充

公共交通の利便性向上のため、交通系ICカードや、クレジットカードに対応した電子決済の拡充を促進します。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|---|-----------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 国 | | | | | |
| 交通事業者 | | △ 継続実施 | | | |
| 取組分類 | ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 | | | | |

2) 日本版ライドシェアの導入可能性調査

地域公共交通の「担い手」や「移動の手段」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業（日本版ライドシェア）が創設されました。今後も、問題の解消に向けて制度の改正や取組の推進が予想されることから、動向を注視し、地域のニーズに応えた公共交通サービスを実現するため、日本版ライドシェアの導入に向けた調査・研究を進めます。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 交通事業者 | △ 調査・研究 | | | | |
| 取組分類 | ② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組 | | | | |

3) 次世代型移動手段の導入可能性調査

次世代型移動手段等の導入に関する調査・研究を進めます。

特に、自動運転について、国の動向や他市の実証実験結果など、先進的な取組の状況を踏まえて、津駅や大門・丸之内などの都市核や津なぎさまち等における導入の可能性について検討を進めます。

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 | | | | | |
| 三重県 | | | | | |
| 交通事業者 | 調査・研究 | | | | |
| 取組分類 | ② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組 | | | | |

4) モビリティ・データの共有手法の検討

交通事業者、津市、その他民間事業者が連携し、今後の津市内の公共交通実態把握のため、公共交通の多様なデータ共有の手法について研究及び検討します。

具体的には、公共交通の運行情報を把握するための前述のG T F Sデータ活用、公共交通の利用状況を把握するためのICカードデータ活用及びセンサ情報の活用、公共交通の潜在需要把握のための人流データ活用を念頭に、実施手順を検討します。

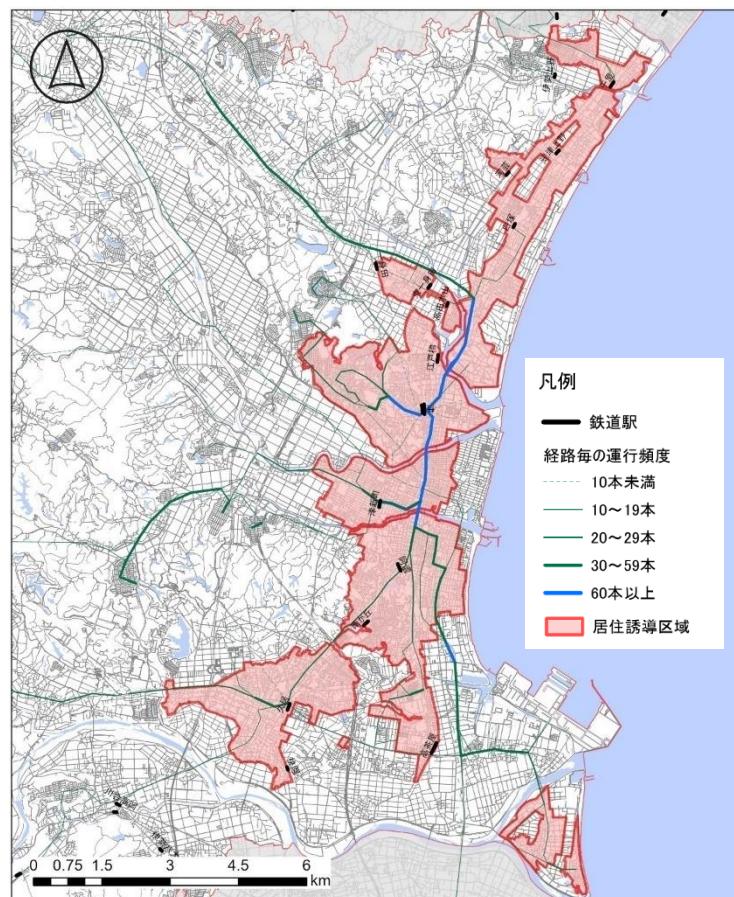
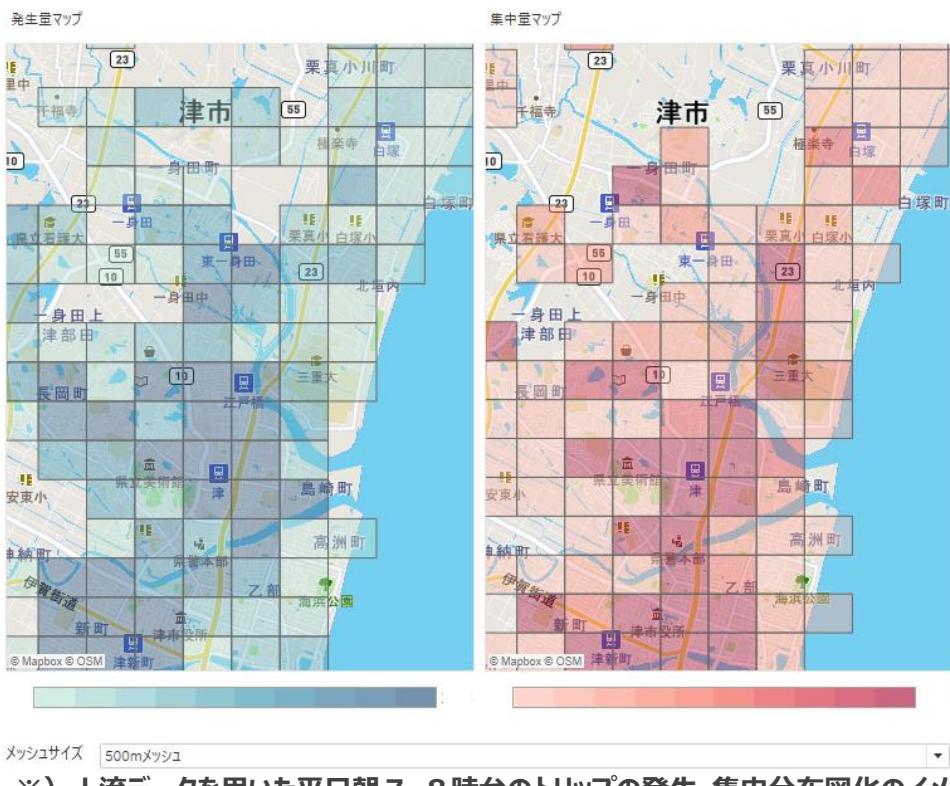


図 5-19 G T F Sを用いたバスの運行頻度把握のイメージ



※) 人流データを用いた平日朝7・8時台のトリップの発生・集中分布図化のイメージ

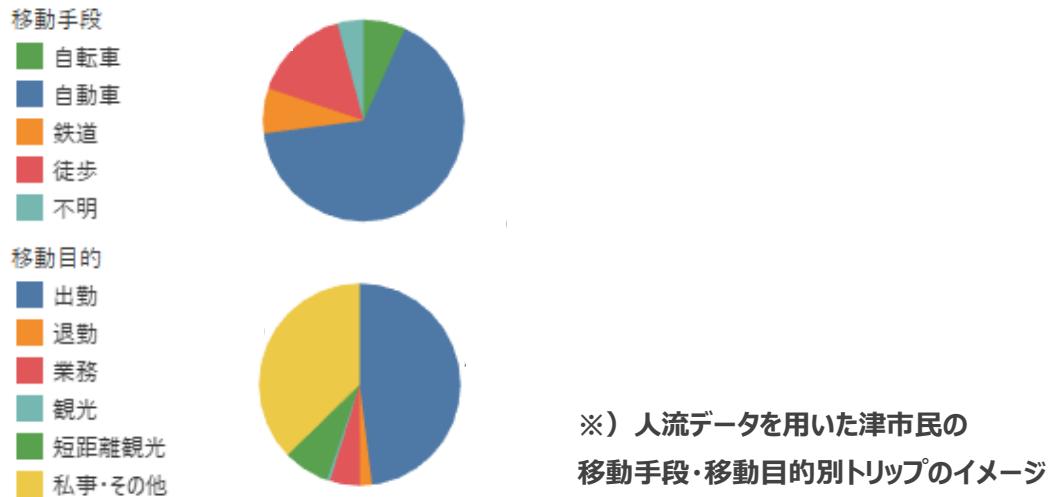


図5-20 人流データ活用による移動実態把握のイメージ

| 実施主体 | 実施年度 | | | | |
|-------------|----------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 津市 交通事業者 | | | | | |
| | | | | | |
| 取組分類 | ③ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 | | | | |

2. 取組の実施スケジュール

| 取組一覧 | 実施年度 | | | | | 実施主体 |
|-----------------------------------|---|-----------------------------|-----|-----|-----|--------------------------|
| | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | |
| 【目標1-(1)】利便性の高い交通サービスの維持 | | | | | | |
| 1) 鉄道の利便性向上の要請 | | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| 2) 航路の維持・利便性向上 | | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| 3) 一般路線バス(幹線・準幹線・市内線)の維持 | | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| 4) タクシーの維持 | | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| 【目標1-(2)】乗降場所における利用環境の整備 | | | | | | |
| 1) 駅やバス停等における乗降環境の充実 (情報提供を含む) | | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| 2) バリアフリーに向けた取組の促進 | | 久居・津新町駅の整備の実施 (R8) 、継続実施、 | | | → | 市・県・国・交通事業者 |
| 3) パーク&ライド、サイクル&ライドの実施 | | | | | → | 市・交通事業者 |
| 4) 駅やバス停等における情報提供の充実 (多言語対応含む) | | | | | → | 交通事業者 |
| 【目標1-(3)】まちづくりと連携した取組の実施 | | | | | | |
| 1) 都市核における運行バス路線の利便性向上 | | | | | → | 市・県・国・交通事業者 |
| 2) 津駅周辺の基盤整備の取組の実施 | | 整備の実施 (津駅西口駅前広場・自転車等駐車場) | | | → | 市 |
| | | 民間事業者による自主事業化を目指す (シェアサイクル) | | | → | 民間事業者 |
| 3) 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 | | | | | → | エリアプラットフォーム・ 市・民間事業者等 |
| 【目標2-(1)】日常生活に必要な移動手段の確保 | | | | | | |
| 1) 津市コミュニティバス等(支線)の維持 | | | | | → | 市・交通事業者 |
| 2) 津市コミュニティバスの再編 | | | | | → | 市・交通事業者 |
| 3) 自主運行バス(廃止代替バス)の集約化等 | | | | | → | 市・交通事業者 |
| 4) 医療施設や商業施設への乗り入れ | | 随時実施 | | | → | 市・交通事業者 |
| 5) 運転免許証返納に対する支援 | | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| 【目標2-(2)】多様な移動手段の活用 | | | | | | |
| 1) 地域住民主体型のコミュニティ交通の推進 | 継続実施 (「地域住民運営主体型コミュニティ交通事業補助金」 を活用した支援) | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| | 随時実施 (相談・助言等の支援) | | | | → | ・地域住民・民間事業者 |
| | 検討 (公共ライドシェア支援) | | | | → | |
| 2) 福祉・教育等との連携 (福祉有償運送、スクールバス等) | | | | | → | 市・交通事業者等 |

| 取組一覧 | 実施年度 | | | | | 実施主体 |
|---------------------------------------|-------|--------|-----|-----|-----|------------------------|
| | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | |
| 【目標3-(1)】公共交通の担い手確保 | | | | | | |
| 1) 交通事業者による運転手確保の実施 | | | | | → | 交通事業者 |
| 2) 行政による運転手募集のための情報提供 | | | | | → | 市・県・国 |
| 【目標3-(2)】公共交通の利用促進 | | | | | | |
| 1) 市民に対する意識啓発活動の実施 | 調査・研究 | | | | → | 市・交通事業者等 |
| 2) 公共交通に親しむためのイベントの実施 | | | | | → | 市・交通事業者等 |
| 3) 体系的な公共交通情報の発信 | 検討 | | | | → | 市 |
| 4) JR名松線の活性化 | | | | | → | 市・県・交通事業者 ・地域住民 |
| 5) 運行情報の公開(リアルタイム) | | | | | → | 交通事業者 |
| 6) 公共交通データの標準化及びオープン化 | | | | | → | 市・交通事業者 |
| 【目標3-(3)】共助の意識の醸成 | | | | | | |
| 1) 地域別の「地域公共交通あり方 検討会」等の開催 | | 定期的に開催 | | | → | 市 |
| 2) 関係機関との連携の取組の実施 | | | | | → | 市・県・国・交通事業者 ・民間事業者等 |
| 3) 運賃外収入の確保に向けた取組の実施 | | | | | → | 市・交通事業者 |
| 【目標3-(4)】効果的・効率的な運行(運航) | | | | | | |
| 1) 【再掲】航路の維持・利便性向上 | | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| 2) 【再掲】一般路線バス(幹線・準幹線・市内 線)の維持 | | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| 3) 【再掲】津市コミュニティバス等(支線)の維持 | | | | | → | 市・交通事業者 |
| 4) 自主運行バス(廃止代替バス)の見直し | 随時見直し | | | | → | 市・交通事業者 |
| 【目標4-(1)】環境負荷の軽減 | | | | | | |
| 1) 環境対応車の導入 | 随時導入 | | | | → | 市・県・国・交通事業者 |
| 2) 【再掲】市民に対する意識啓発活動の実施 | 調査・研究 | | | | → | 市・交通事業者等 |
| 【目標4-(2)】情報通信技術(ICT)や新技術・制度の活用 | | | | | | |
| 1) ICカード等電子決済の拡充 | | | | | → | 市・県・国・交通事業者 |
| 2) 日本版ライドシェアの導入可能性調査 | 調査・研究 | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| 3) 次世代型移動手段の導入可能性調査 | 調査・研究 | | | | → | 市・県・交通事業者 |
| 4) モビリティ・データの共有手法の検討 | 手法の研究 | | | | → | 市・交通事業者 |