資料７－１

津市地域内フィーダー系統確保維持計画

（策定年月日）　平成２６年　　月　　日
（協議会名称）　津市地域公共交通活性化協議会

０．生活交通ネットワーク計画の名称

津市地域内フィーダー系統確保維持計画
平成 25 年度申請の事業実施期間（平成 24 年 10 月～平成 27 年 9 月）
平成 26 年度申請の事業実施期間（平成 25 年 10 月～平成 28 年 9 月）
平成 27 年度申請の事業実施期間（平成 26 年 10 月～平成 29 年 9 月）

１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

（久居地域）

久居地域は、駅を中心として民間路線バスの運行が行われているが、郊外、特に山間部においては、民間バス路線までの直線距離は比較的近いものの、その地形の特殊性から民間路線バスの利用が困難となっているところがあり、交通手段の確保が必要となっている。

また、三重中央医療センターなどの医療機関及び商業施設が集積する久居インターガーデンについては、駅周辺からの民間バス路線はあるものの、郊外から乗り入れているものがないため、郊外からこれらの施設を利用するためにも、コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

（河芸地域）

河芸地域は、主要道路において民間バス路線である津太陽の街線が運行しており、また郊外には廃止代替路線である三行線が運行しているものの、ほとんどの集落をカバーしていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。スーパーや個人病院等が集積している地区に、高齢者等はコミュニティバスを利用して行くことが多く、地域住民の移動手段の確保という点で、地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっている。また、コミュニティバスと民間路線バス等を乗り継いで利用することにより、三重大学附属病院などの、より高度な医療機関及び津市中心地への移動が可能となることからも、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

（芸濃地域）

芸濃地域は、津駅や三重会館へつながる椋本線及び安濃線（市場系統）などの民間バス路線の運行が行われており、椋本線は、芸濃地域の中心地区から、安濃線（市場系統）は、南部地区から運行しているものの、中心地区及び南部を除いた地区、特に山間部においては、民間路線バスの運行もなく、医療機関及び商業施設が集積している中心地区へ向かうコミュニティバスは高齢者等、地域住民の移動手段の確保という点で、欠くことのできない交通手段となっている。また、コミュニティバスと民間路線バスを乗り継いで利用することにより、三重大学附属病院などの、より高度な医療機関及び各鉄道駅への移動が可能となることからも、コミュニティバスは地域住民にとって欠くことのできない重要な交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

（美里地域）

美里地域は、主要道路において民間バス路線である長野線及び穴倉線が運行しているが、ほとんどの集落、特に山間部の集落については、カバーしていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。また、小学生及び中学生の登下校にも利用されていることや、高齢者が総合病院への通院又は温泉施設へ行くのにコミュニティバスを利用していることから、地域住民の移動手段の確保という点で、地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

（安濃地域）

安濃地域は、主要道路において、民間バス路線である安濃線が、また南部地区には穴倉線が運行しているが、ほとんどの集落をカバーしていないため、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。また、安濃地域において、スーパーは曽根橋にしかないため、高齢者が買い物に行くのにコミュニティバスを利用することが多いことや、地域内に個人病院はあるものの、総合病院が無いため、曽根橋で民間バス路線に乗り継いで通院することが多いことからも、安濃地域のコミュニティバスについては、地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

（一志地域）

一志地域は、地域の中心を通る主要道路において、民間バス路線である波瀬

線及び廃止代替路線である多気線が運行しているが、それ以外の集落のほとんどをカバーしていないため、交通手段の確保が必要となっている。

また、一志地域においては、スーパーマーケットなどの商業施設及び医療機関が一志総合支所周辺に集中していることもあるため、民間バス路線等の沿線上にない集落から買い物及び通院に対する移動手段の確保が必須となっており、さらに、三重中央医療センターなどの、より高度な医療機関等への移動は、民間路線バスに乗り継ぎ通院することも多いことから、一志地域のコミュニティバスについては、地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

（美杉地域）

美杉地域については、過疎地域自立促進特別措置法に基づく、過疎地域に指定されており、地域の人口は減少傾向で市内において、最も高齢者比率が高い地域である。

また、美杉地域のコミュニティバスは、主に美杉地域の民間路線バスが廃止となったところを運行しており、現在復旧を予定しているＪＲ名松線を除けば、唯一の公共交通手段となっている。高齢者が一志病院への通院や買い物に利用することが多く、地域住民にとって欠くことのできない重要な交通手段となっている。

（名張奥津線）

名張奥津線は、近鉄名張駅から飯垣内、敷津を経由しＪＲ名松線伊勢奥津駅までを結ぶバス路線（１路線２系統）であり、沿線住民が主に白山地域や名張市内への通勤や通学、通院等に利用しているが、近年、敷津から伊勢奥津駅の間は利用者（輸送量）が少なく、当該区間の運行欠損額が年々拡大し、運行事業者の経営を圧迫していたことから、その区間のバス路線の廃止も想定されている収支状況である。

しかしながら、通勤や通学などで定常的な利用者があり、生活必要度が高いこと、また、市エリアにおいて当該路線沿線である美杉地域の太郎生・伊勢地地区は最も西端に位置し、当該路線が廃止されると同地区から他の地域への公共交通手段が寸断されることとなり、通勤・通学のみならず、医療機関への通院や買物、公共施設などへの交通弱者の移動に重大な支障をきたすことになるため、バス路線にて維持する必要がある。

観光面においても、三多気の桜や南部エリアで推し進める森林セラピー、伊

勢本街道などの観光資源があり、それらをメインとした観光施策を広く発信していく上で、欠くことのできない交通手段であり、過疎地域振興の観点からも重要であることから、バス路線として支援・維持していくものである。

２．事業の定量的な目標・効果

（１）事業の目標

（コミュニティバス）

久居地域の乗降者数について、稲葉ふれあい会館ルート、榊原ルート及び野村ルートは増加しているが、他のルートは対前年度比を下回っており、久居地域全体で減少傾向にあることから、現状維持を目指す。河芸地域の乗降者数については、河芸循環北ルート及び河芸循環南ルートの両ルートで減少傾向がみられ、河芸地域全体では減少傾向にあることから、減少幅を抑え、現状維持を目指す。芸濃地域の乗降者数については、全てのルートで前年度を上回る利用があり、芸濃地域全体で増加傾向にあることから、対前年度比 110%を目指す。美里地域の乗降者数については、長野・高宮ルートで増加しているものの、辰水ルートで減少傾向にあり、全体としては、横ばいであることから現状維持を目指す。安濃地域の乗降者数については、安濃ルートで増加しているものの、他のルートで減少傾向にあり、地域全体で減少傾向にあることから、現状維持を目指す。一志地域については、高岡ルートで増加傾向にあるものの、川合ルートで減少傾向にあり、全体として、減少傾向にあることから、現状維持を目指す。美杉地域については、一志病院への直接乗り入れや通院時間に合わした運行変更を実施するなど、利便性を向上していることから利用者数は増加しているが、過疎地域であることを考慮し、現状維持を目指す。

今後、これらの目標に向け、各地域で開催する地域公共交通あり方検討会において地域住民の意見・要望を聞き、また乗降調査や利用者アンケート調査の分析結果を基に、ＰＤＣＡによる評価・改善を行い、地域ごとの特性を踏まえたより効率的で一体感のあるコミュニティ交通システムの整備推進に努める。

（名張奥津線）

名張奥津線については、利用者数の現状維持を掲げ、利用者数が減少傾向にある当該路線区間において、運行事業者と連携して、この目標に向けた利用促進に取り組んでいく。

（２）事業の効果

（コミュニティバス）

当市において、コミュニティバスを運行している地域の多くが民間バス路線の運行されていない中山間部の地域であり、児童や高齢者等の交通弱者の移動手段の確保が重要であると認識している。各地域のコミュニティバスを維持することにより、これら交通弱者の移動手段の確保、

また、高齢者等の社会参加の確保や生きがいの創出等の効果があり、さらには地域活性化にもつながる。

（名張奥津線）

名張奥津線（飯垣内～敷津～奥津駅前）を維持することにより、美杉地域の太郎生地区・伊勢地地区の学生や高齢者等の移動制約者の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。

また、幹線と支線の相互連携により、効率的で利便性を低下させない運行が可能となり、さらには、過疎地域の観光振興や地域活性化にもつながる。

３．地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表１」を添付のほか、関係資料についても合わせて添付

４．地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱「表２」を添付。なお、津市から運行事業者へ委託する委託料については、運行経費から国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

５．地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱「表５」を添付

６．協議会の開催状況と主な議論

・平成２６年５月１９日（平成２６年度第１回）
津市地域内フィーダー系統確保維持計画について合意

７．利用者等の意見の反映

法定協議会において、市民から公募した公募委員が５人含まれているほか、法定協議会とは別に、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公共交通あり方検討会を各地域で開催しており、各地域の様々な要望や意見等を協議し、必要であれば運行変更等を行っている。

８．協議会メンバーの構成員

別添「平成２６年度津市地域公共交通活性化協議会構成員名簿」のとおり

資料７－２

平成26年度津市地域公共交通活性化協議会構成員名簿

	氏名	団体名等
1	伊豆原　浩二	愛知工業大学　工学部都市環境学科　客員教授
2	伊藤　誠司	三重県津警察署交通官
3	井戸坂　昇	三重県津建設事務所総務･管理室管理課長
4	越川　経男	津市地域公共交通活性化協議会公募委員
5	大西　正晏	津市地域公共交通活性化協議会公募委員
6	岡　喜理夫	津市自治会連合会美里支部会長
7	落合　毅人	建設政策課長
8	北村　香織	三重短期大学准教授
9	竹田　治	地域公共交通コーディネーター
10	谷口　榮二	三重県津南警察署交通課長
11	中津　多喜郎	津市地域公共交通活性化協議会公募委員
12	中林　広己	三重交通株式会社中勢営業所所長
13	西川　明正	津市社会福祉協議会
14	野田　敏幸	国土交通省中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官
15	林　眞砂子	津市地域公共交通活性化協議会公募委員
16	原田　孝夫	三重県地域連携部交通政策課長
17	松下　太	社団法人三重県旅客自動車協会津支部長
18	松本　尚士	津市都市計画部長
19	森田　寛	津市地域公共交通活性化協議会公募委員
20	山口　貞信	三重交通労働組合中勢支部支部長