

津市地域公共交通網形成計画

概 要 版

平成 27 年 3 月 31 日

三重県津市

～ 目 次 ～

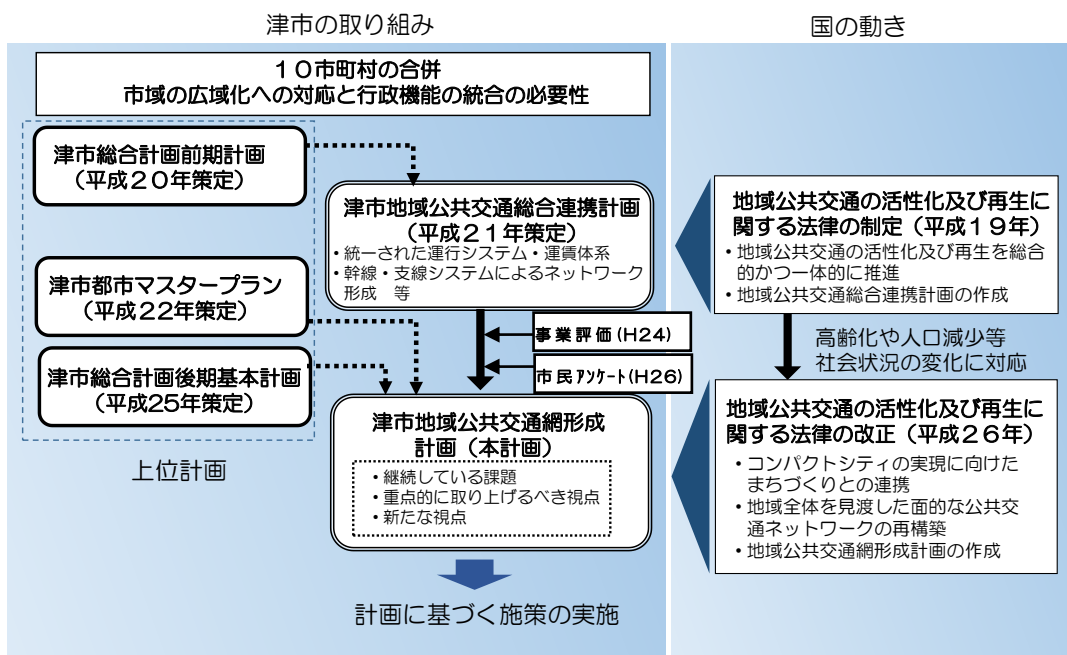
第1章	本計画策定の背景	1
第2章	津市地域公共交通総合連携計画の実施状況	2
第1	課題抽出の考え方及び引き継ぐ課題	2
第3章	津市地域公共交通網形成計画の基本的な事項	3
第1	津市が目指すまちづくりと公共交通の姿	3
1	計画が目指す将来像	3
2	公共交通の果たす役割	3
3	上位計画の策定による基本方針の見直し	4
4	津市の持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本方針	5
5	連携計画における地域公共交通ネットワークの継承	7
第2	計画の対象区域	10
第3	計画期間	10
第4	地域公共交通網形成計画の目標	11
第5	目標を達成するために行う事業・施策及びその実施主体に関する事項	15
1	事業・施策の概要	15
2	各事業・施策の概要、実施主体、実施年度	17
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	25
1	公共交通の計画推進体制について	25
2	推進プロセス	26
3	計画期間中の見直しプロセス	26

第1章 本計画策定の背景

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、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。

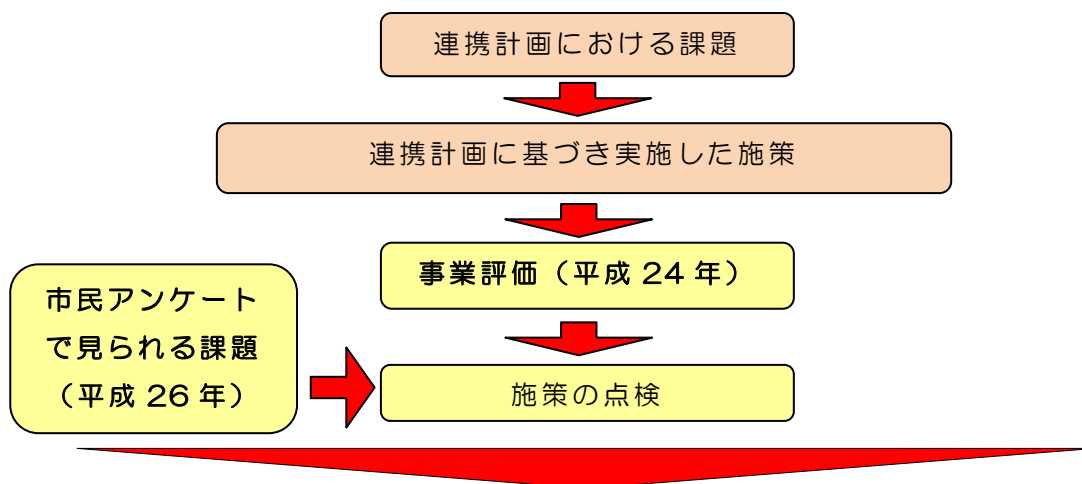


第2章 津市地域公共交通総合連携計画の実施状況

第1 課題抽出の考え方及び引き継ぐ課題

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ながら、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。



〈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。

津市地域公共交通網形成計画へ引き継ぐ課題

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性化させ、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。

<ul style="list-style-type: none">• 新たな視点• より重点的に取り上げるべき視点	<ul style="list-style-type: none">• 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でなく、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

安心して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

P10の「公共交通システムの骨格形成イメージ図」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	
	椋本線	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
	亀山椋本線（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

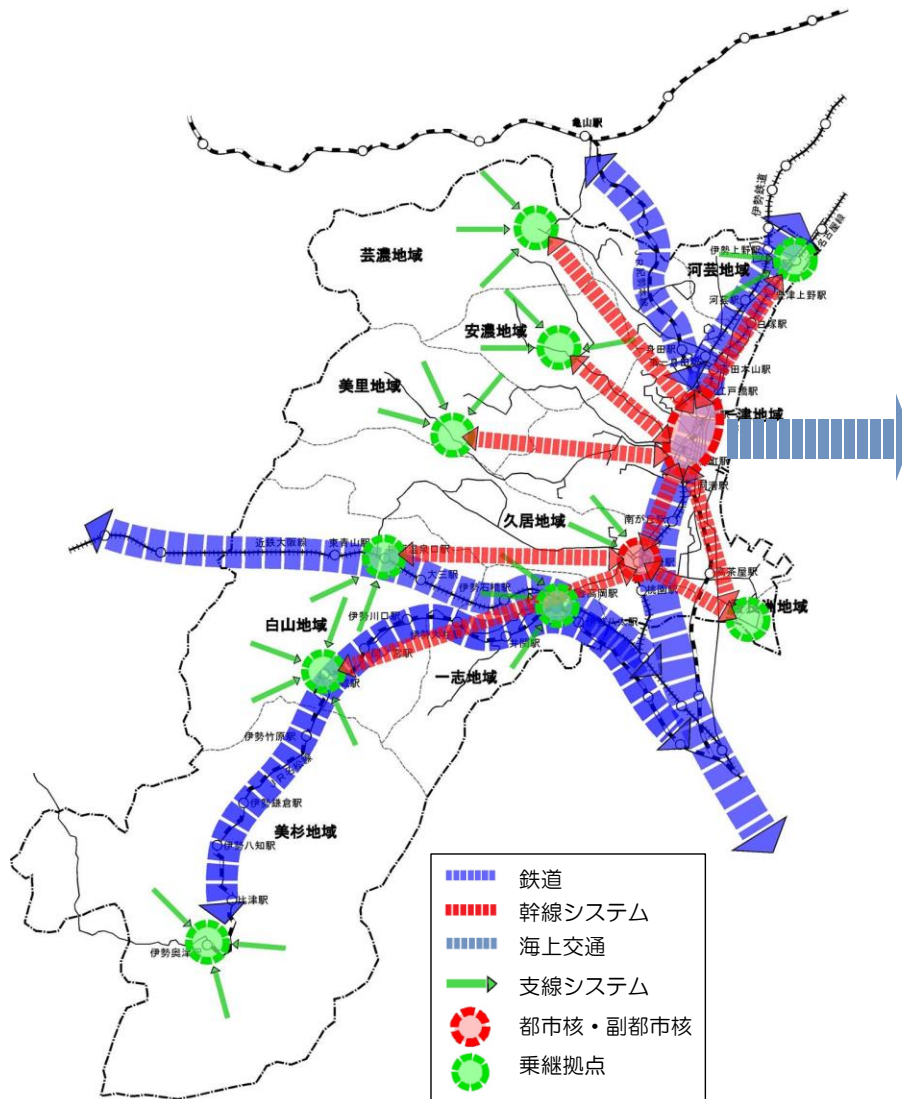
	路線の名称	実施主体	運行事業者	国庫補助金の種類	備考
支線	国立病院線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	米津一身田線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	城山線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	津なぎさまち線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	安濃（立合）線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	
	津駅西団地循環線	三重交通(株)	三重交通(株)	無	

	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。



公共交通システムの骨格形成イメージ図

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

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

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

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)
地域住民運営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

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の利用者数	16,022 人/年	16,500 人/年	17,000 人/年

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

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て気軽に出かけられるような環境を整備することにより、高齢者の外出意欲の増進を目指します。また、割引制度・運賃体系についても検討を行います。

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	56 %	63 %	70 %

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

持続可能な交通サービスの実現や、PDCA サイクルを確立させるために、市民や関係者が形成計画の目標を共有し、達成を目指して意識的に取り組むことで、さらなるサービスの向上につなげていきます。

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

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

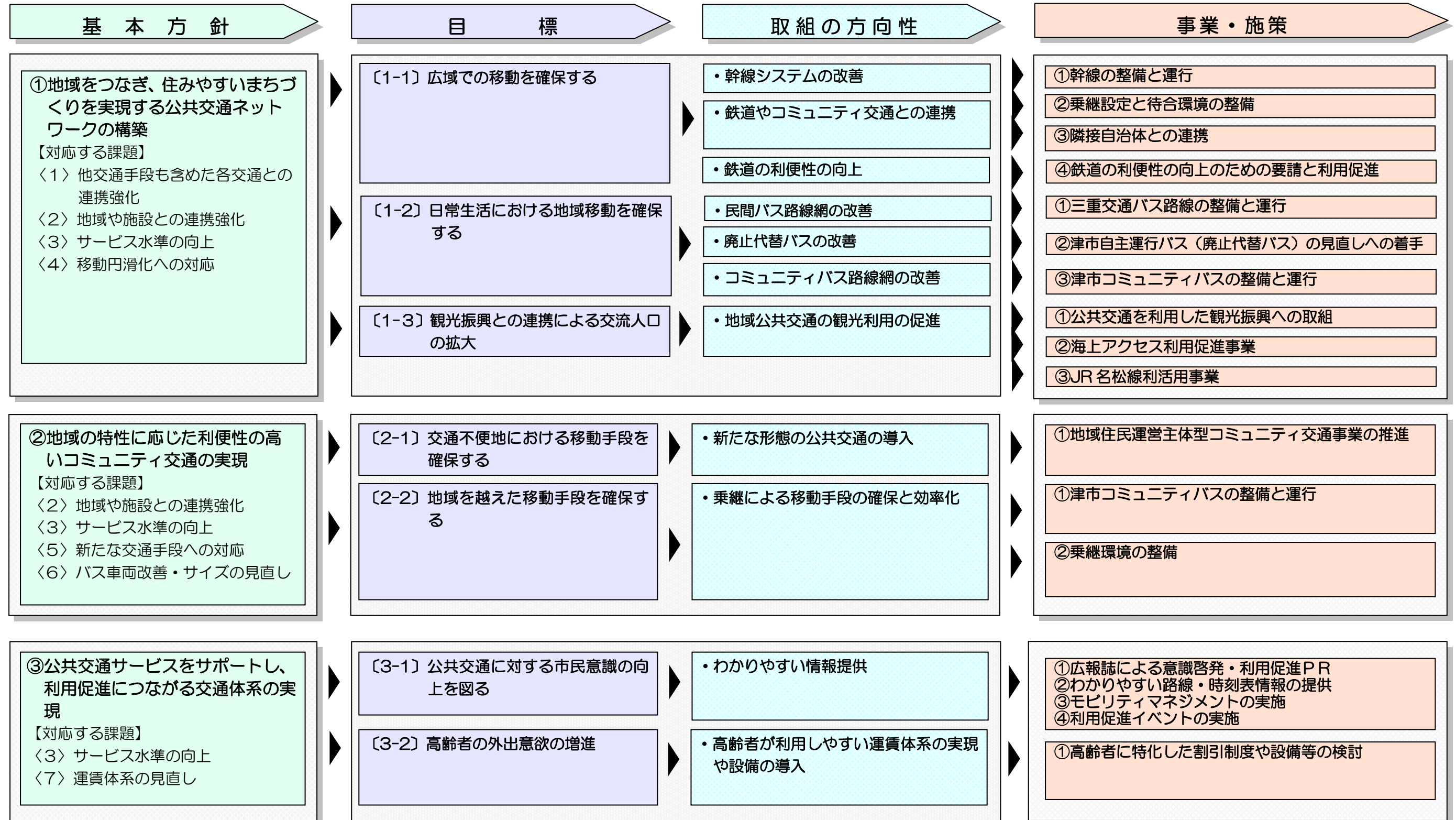
地域住民が主体となり、コミュニティ交通の検討を行うことができるよう、「地域公共交通あり方検討会」の充実を目指します。

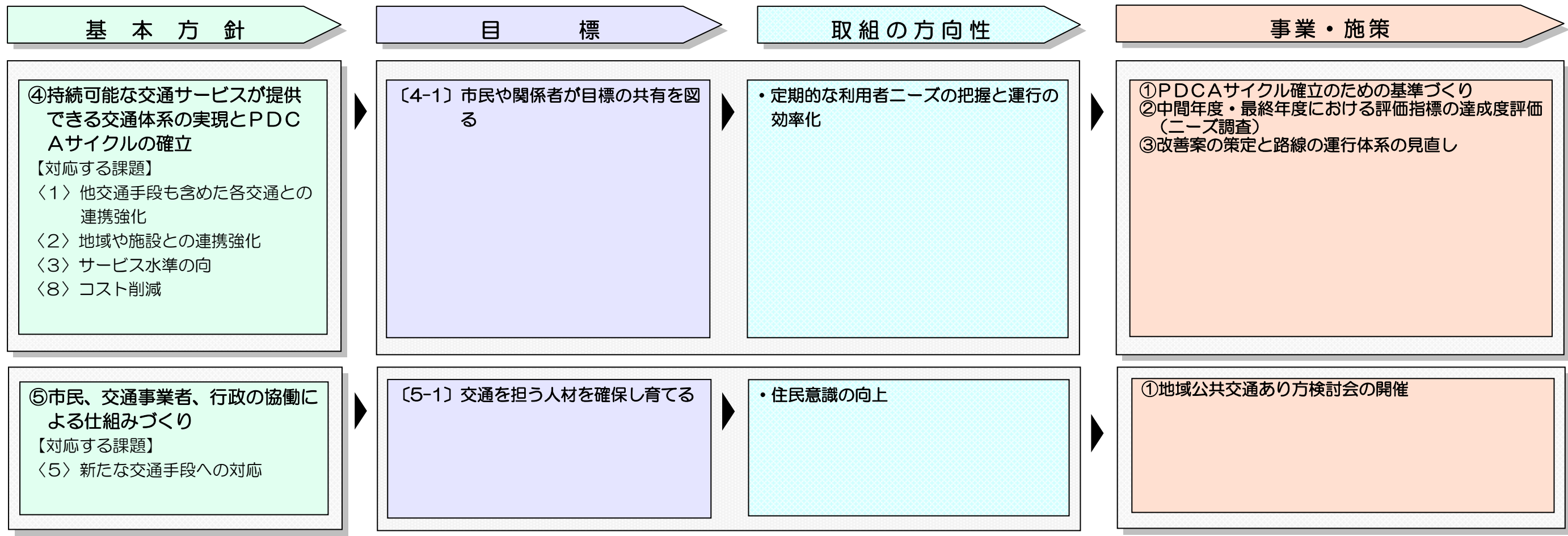
指標	現況値 (平成25年度)	中間目標値 (平成28年度)	目標値 (平成30年度)
地域公共交通あり方検討会等の地域が主体となった会議の開催数	26 回/年	30 回/年	38 回/年

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。バス路線の整備・運行に関しては、地域公共交通再編事業の活用についても検討いたします。





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	←	←	←	←	←

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		←	←	←	←	←

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(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	←	←	←	←	←

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だけのものに限り、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】 ▶ 亀山椋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						

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】 ・ 鉄道との乗継設定 ・ 民間バス路線「津太陽の街線」との乗継設定 ・ 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「椋本線」との乗継設定 ・ 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継設定 -津駅、ヤマナカ、イオン津、三重大学医学部附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」との乗継設定 -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」との乗継設定	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」との乗継設定 ・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」との乗継設定 ・日常の通院、買い物需要に対応したダイヤ設定						
【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						
【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						

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						

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						

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を活用し、森林セラピー基地ほか観光資源等との連携を図るなど、美杉地域をはじめとした沿線地域の活性化を目指し、観光振興への取組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
▶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					

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	←				→

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	←				→
▶セーフティーバスのPR活動（再掲）	バス事業者	←				→

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					←→	←→

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			←→			

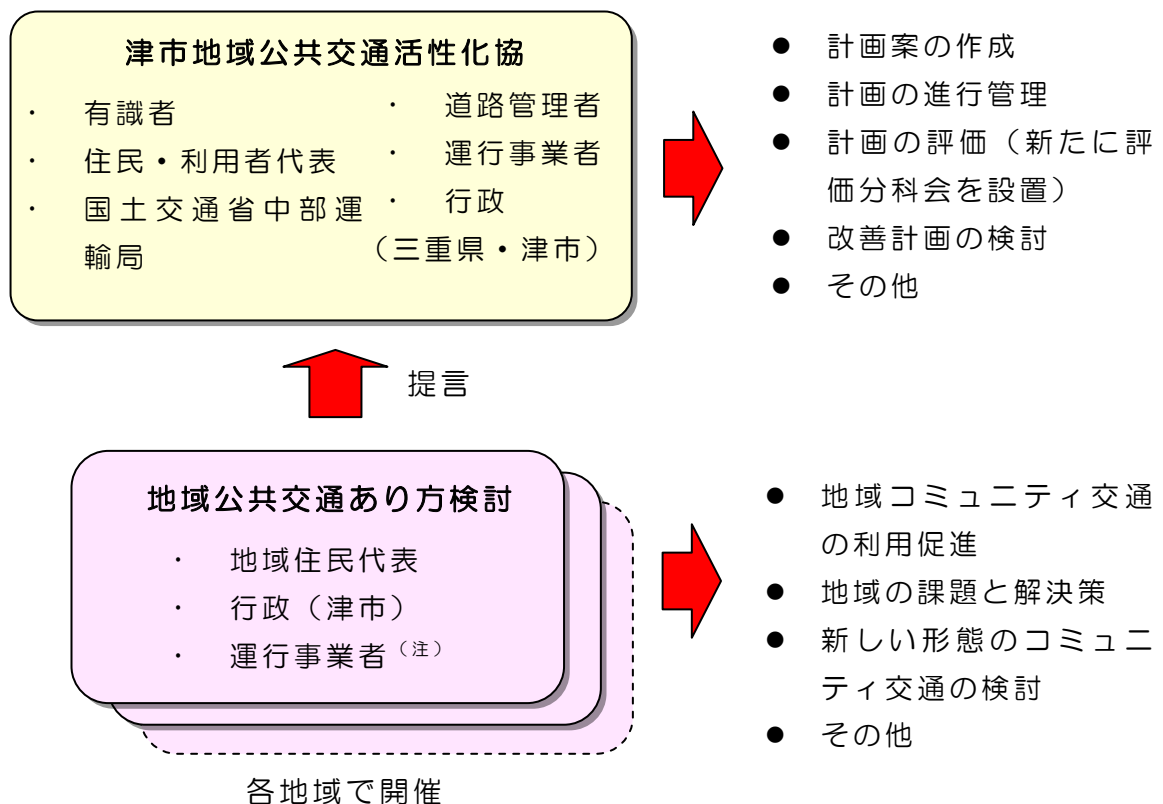
第6 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項

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。

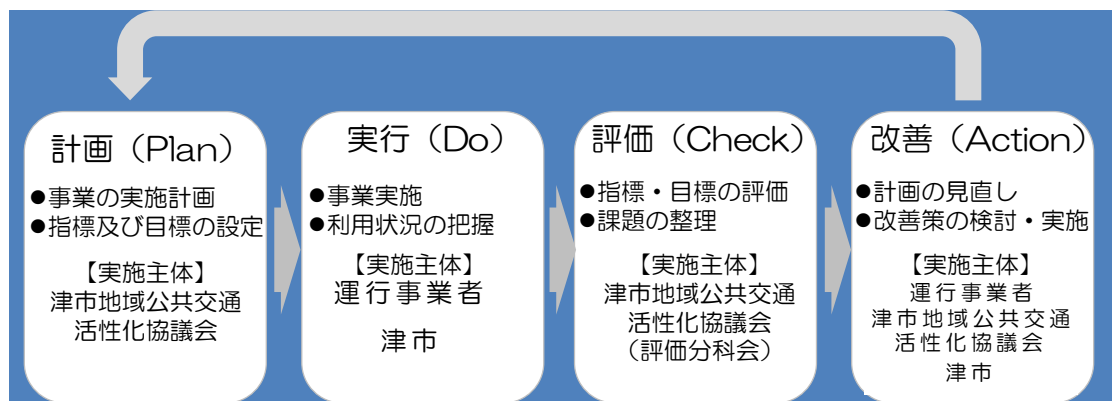
計画案の作成は、市民・運行事業者・有識者・行政等から構成されている「津市地域公共交通活性化協議会」が行い、同計画の策定は津市が行います。また、地域毎に開催される「地域公共交通あり方検討会」は地域住民が地域コミュニティ交通の運営に参画する場として、地域住民、行政、運行事業者等により、地域コミュニティ交通の利用促進、地域の課題とその解決策等について協議を行い、加えて市民、運行事業者、行政が一体となって運営する新しい形態のコミュニティ交通の検討をし、「津市地域公共交通活性化協議会」へ提言します。



（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

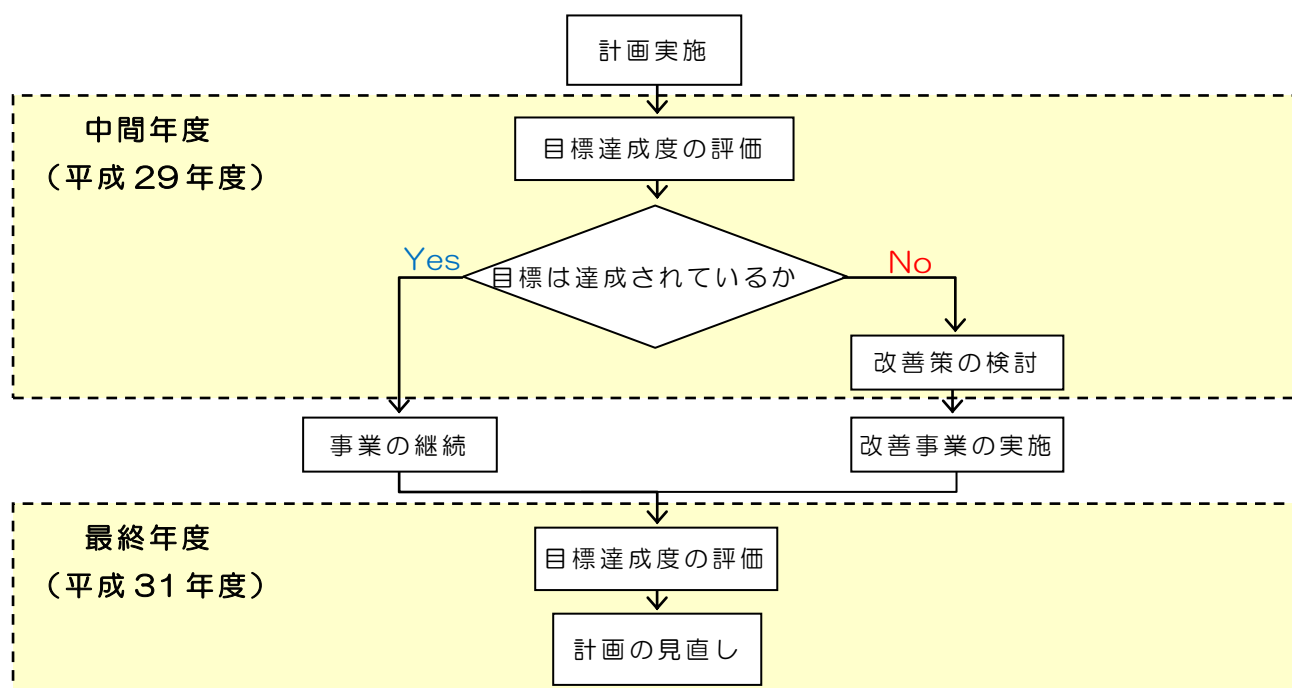
2 推進プロセス

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。