

1. 津市公共交通網の考え方

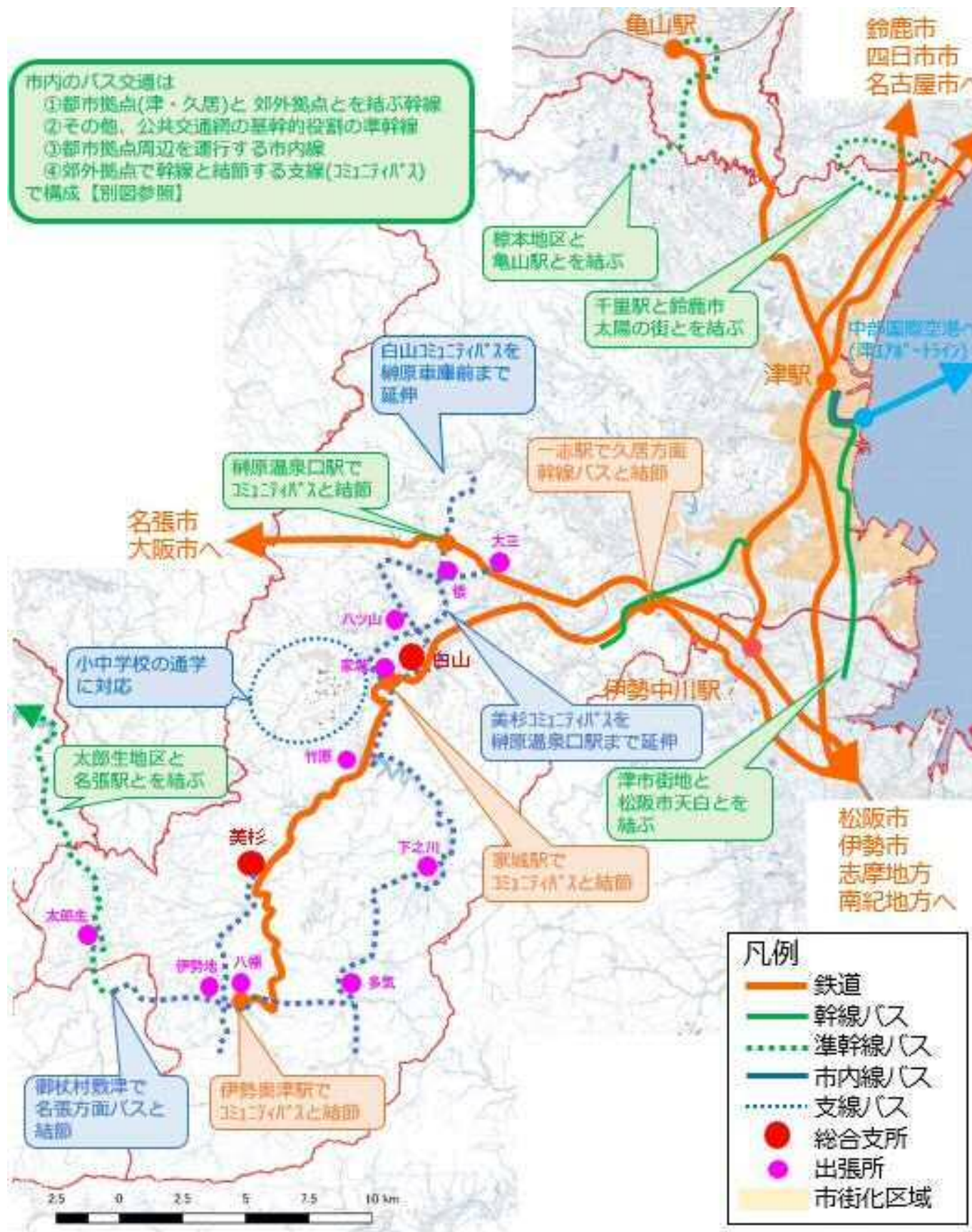


図-1 津市公共交通網の考え方(市外との交通および白山・美杉地域)

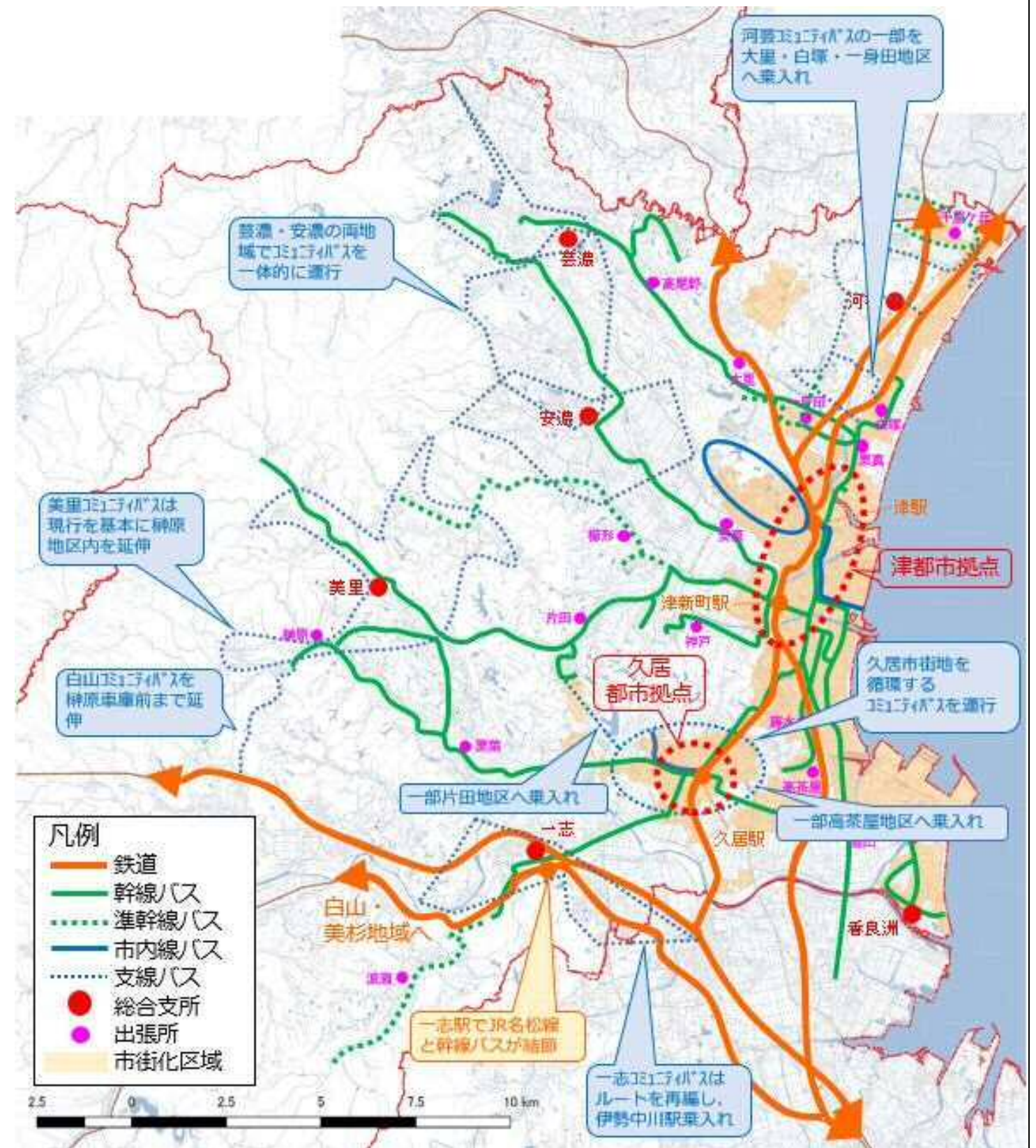


図-2 津市公共交通網の考え方(白山・美杉地域を除く市内の交通)

2. 津市公共交通の役割分担

表-1 津市の交通機関ごとの役割分担

次期網計画における役割分担				現網計画での 位置付け	
鉄道	JR(伊勢鉄道含む)特急・快速		津市と大都市圏・三重県内主要都市とを結ぶ	鉄道	
	近鉄特急・ 急行(快速急行含む)				
	JR普通	名松線			松阪市・市内拠点と市内山間部とを結ぶ
		紀勢本線			津駅と市内主要拠点・近隣市とを結ぶ
	伊勢鉄道普通				
	近鉄普通 (一部の急行含む)	名古屋線 大阪線			
船舶	津エアポートライン		津市と中部国際空港とを結ぶ	海上交通	
乗合バス	幹線※)	津都市拠点(三重大学病院～津駅～三重会館～津新町駅)と津市郊外とを結び、昼間に1時間に1本以上の運行を確保する路線		地域間幹線は 幹線システム	
		久居駅と市内拠点とを結び、1時間に1本以上の運行を確保する路線			
	準幹線※)	市内拠点と市外とを結ぶ路線		その他路線は 支線システム	
		幹線の役割を担う路線のうち、昼間に1時間に1本以上の運行を確保が困難な路線・区間			
	市内線※)	幹線・準幹線に含まれない、旧津市内または旧久居市内を運行し、昼間に1時間に1本以上の運行を確保する路線		支線システム	
	支線	買物及び通院を主目的として、市内の大型商業施設及び医療施設とを結ぶ路線 (コミュニティバス)			
		中心市街地において、幹線・準幹線・市内線では担うことのできない、事業者の協賛による移動サービス			
		需要が小さい地域において、移動困難者の手段を確保するための住民主導型の移動サービス			
福祉 有償運送	乗合バスでは対応できない障がい者または高齢者を対象とした移動サービス			—	
タクシー	上記交通手段では対応できない移動サービスを確保			支線システム	
その他	スクールバス		小中学校などの通学に特化した移動サービス	—	
	各種送迎輸送		事業所への通勤、商業施設への買い物など、特定施設の送迎に特化した移動サービス		

※) 個別路線の役割については、「三重交通路線の役割分担」を参照

表-2 乗合バスのうち事業者路線（三重交通）の役割分担

分類	路線名	系統 番号	補助要件 による分類	役割
幹線	神戸白塚線	06	事業者路線	津都市拠点と栗真・白塚地区とを結ぶ 津都市拠点と神戸地区とを結ぶ
	一身田大里線・三行線	51 53	廃止代替路線 (一部事業者路線)	津都市拠点と栗真・一身田地区とを結ぶ (末端区間は準幹線)
	棕本線(棕本系統)	52	地域間幹線路線	津都市拠点と豊里地区・旧芸濃町棕本地区とを結ぶ
	棕本線(豊が丘系統)		事業者路線	津都市拠点と藤水・高茶屋地区とを結ぶ
	安濃線	65	地域間幹線路線	津都市拠点と旧安濃町とを結ぶ
	長野線	91	地域間幹線路線	津都市拠点と旧美里村高宮・長野地区とを結ぶ
	穴倉線	95	地域間幹線路線	津都市拠点と橿形地区・旧美里村辰水地区とを結ぶ (末端区間は準幹線)
	泉ヶ丘片田団地線	93	事業者路線	津都市拠点と神戸・片田地区とを結ぶ
	津三雲線	31	地域間幹線路線	津都市拠点と雲出地区・松阪市旧三雲町とを結ぶ
	香良洲線	32	地域間幹線路線	津都市拠点と雲出地区・旧香良洲町とを結ぶ
	榊原線	15 16	地域間幹線路線	津都市拠点・久居都市拠点と栗葉・榊原地区とを結ぶ
	波瀬線	11	地域間幹線路線	久居都市拠点と旧一志町波瀬地区とを結ぶ (末端区間は準幹線)
	久居高茶屋線	21	地域間幹線路線	久居都市拠点と高茶屋地区・旧香良洲町とを結ぶ
	城山線	34	事業者路線	津都市拠点と藤水・城山・高茶屋地区とを結ぶ
準幹線	亀山棕本線	55	廃止代替路線 地域間幹線路線	旧芸濃町棕本地区と亀山市とを結ぶ
	津太陽の街線	40	地域間幹線路線	千里駅と鈴鹿市太陽の街とを結ぶ
	奥津線	31	地域間幹線路線	伊勢奥津駅と名張駅とを結ぶ
市内線	津駅西団地循環線	71 81	事業者路線	津駅と旧津市西部の住宅地とを結ぶ
	津西ハイタウン線	84 85 86	事業者路線	
	看護大学夢が丘線	89	事業者路線	
	津なぎさまち線	35	事業者路線	津都市拠点と港とを結ぶ
	国立病院線	22	事業者路線	久居駅と中央医療センターとを結ぶ

【補足】幹線は立地適正化計画における「都市機能誘導地域」と「居住誘導地域外」とを結ぶ路線を想定

3. 乗合バスサービスの基本的な考え方

(1) 事業者路線のサービス水準の考え方

三重交通の事業者路線（一部廃止代替バス路線も含む）による**幹線バス**および**市内線**は、利用目的が通学、通院、買物にとどまらず、様々な利用目的があり、利用者属性也多岐にわたる。これらの点を踏まえ、幹線バスおよび市内線のサービス水準を以下のように設定する。

■立地適正化計画で都市機能誘導区域として設定した津都市地域・久居都市地域を発着または経由し、総合支所や出張所所在地といった、地域の拠点を結ぶ【**幹線バス**】

■早朝から深夜までの終日にわたり、毎日1時間に1本以上の運行を確保【**幹線バス**】【**市内線**】

なお、幹線バスのうち、上記のサービス水準を満たすことが困難（津都市地域や久居都市地域を経由しない、1時間に1本の運行を確保する需要が無いなど）である場合は、**準幹線バス**と位置付ける。

(2) 廃止代替バス路線のサービス水準の考え方

津市では廃止代替バスを7路線運行しており、利用実態は表-4 のとおりである。単独区間の便利用者数(人/日・便)を基準に、方向性を以下の通り定める。

■便利用者数が3.0人以上の場合：現状維持

■便利用者数が2.0人以上3.0人未満の場合：サービスの内容・水準を見直し

■便利用者数が2.0人未満の場合：他の交通手段で代替

なお、現状維持またはサービス内容・水準を見直して継続する場合は、**利用者の視点では三重交通事業者路線と変わらない**ことから、分類は三重交通事業者路線と同様とし、**幹線バス**または**準幹線バス**と位置付ける。

表-4 廃止代替バスの利用実態

路線名	主たる区間	津市 負担額 (千円)	日利用者数 (人/日)		便利用者数 (人/日・便)		見直し方針
			全区間	単独区間	全区間	単独区間	
1. 亀山棕本線	亀山駅～棕本	5,557※1)	55.5	－	2.9	－	本数の見直し
2. 津新町大里線	三重病院～サオリーナ前	11,058	227.2	69	16.2	4.9	現状維持
3. 三行線	三行～三重会館	14,088	74.8	31	6.2	2.6	区間の見直し
4. 安濃線(立合系統)	立合～安濃総合庁舎前	6,081	14.7	－	0.8	－	別手段で代替
5. 多気線	竹原～久居駅	18,994	30.9	14.2	3.9	1.8	別手段で代替
6. 榑原線(末端区間)	榑原温泉口駅～榑原車庫前	1,372	2.9	－	0.7	－	別手段で代替
7. 名張奥津線 (末端区間)	奥津駅前～敷津※2)	4,617	2.6	－	0.7	－	別手段で代替

※1) 亀山棕本線は、同額を亀山市にて負担

※2) 1往復のみ奥津駅前～飯垣内の運行

(3) コミュニティバスのサービス水準の考え方

津市では8地域でコミュニティバスを運行しているが、多くが旧市町村による運行形態を踏襲しているので、地域によっては移動ニーズに応えられていない場合がある（表-5 参照）。また、**目的地への行きと帰り、午前便と午後便で利用の差が大きいケース**も存在する（久居地域・安濃地域など、地域別資料参照）。これらの点を踏まえ、コミュニティバスのサービス水準を以下の通り設定する。

1) 基本的な考え方

■昼間の通院・買物に便利な時間帯に、週2～3日程度、運行日あたり2～4往復程度運行

■ダイヤは、通院や買物からの帰りにも利用できるように配慮

2) 地域特性への対応

①白山地域の通学対応

■榑原温泉口駅から白山高校への通学需要に応えるため、通学時間帯に土日も含めて毎日運行

■元取地区から家城小学校及び白山中学校への通学需要に応えるため、通学時間帯に平日は毎日運行

②J R名松線の利活用

■地域外の方の利用も見据え、観光シーズンなど季節限定の臨時運行

表-5 コミュニティバスの利用実態

		運行 両数	運行日	運行日あたり 利用者数(人)		年間 利用者数(人)			年間1両 あたり 利用者数 (昼間便)	年間 運行経費 (千円)	利用者 1人あたり 運行経費 (円/人)
				平日全便		平日全便					
				昼間便		昼間便					
コミュニティ バス	久居地域	1	4ルート週2日 1ルート週1日	54.1		4,339			4,339	6,729	1,551
	河芸地域	2	2ルート週3日	31.9		4,819			2,410	6,163	1,279
	芸濃地域	2	4ルート週4日	41.9		8,175			4,088	11,374	1,391
	安濃地域	1	3ルート数2日	31.6		3,162			3,162	7,070	2,236
	美里地域	2	2ルート週5日	23.4		5,967			2,984	25,446	4,264
	一志地域	1.2	2ルート週3日	48.4		7,079			5,899	13,325	1,882
	白山地域	2	3ルート毎日	46.7	107.3	11,395	26,181	37,576	5,698	39,854	1,135
	美杉地域	3	2ルート毎日 1ルート週5日	—	60.1	—	14,670	18,503	—	51,140	2,764

※一志地域は、平日5日中1日が2両運行

4. 路線再編にあたっての基本的な考え方

コミュニティバスをはじめとする地域内の乗合バス路線再編にあたっては、以下の **3つの視点**により検討を行う。

①移動ニーズ・利用実態の反映

コミュニティバス運行地域のニーズ把握にあたり、以下の要領でアンケートを実施した。

■調査方法：市内 63 地区の満 60 歳以上の住民 50 人ずつ(計 3, 127 人)を抽出

■調査時期：2019 年（平成 31 年 2 月）

■回収率：70. 3%(2, 197 件)

調査の結果、

(1) 一部地区で、地域外の医療施設への通院、地域外への商業施設への買物が一定数存在していることが判明した。

(2) 多くの方の外出頻度が、買い物で週 2～3 回、通院で週 1 回未満ということが判明した。

この点を踏まえ、移動実態の多い地域へ、通院や買い物を目的とした路線の新設・変更・延伸を検討する。

また、全く利用されていない、または極端に利用が少ない区間もあることから、こうした区間については路線を見直す。

②他交通機関との重複解消

一部地域にて、三重交通の事業者路線や J R 名松線との路線重複が発生している。特に J R 名松線に並行する廃止代替バス多気線や美杉地域コミュニティバスでは、列車とバスとでダイヤが近接している（表-7 参照）。

これらの点を踏まえ、三重交通事業者路線や J R 名松線と重複する区間については、交通結節点での乗り継ぎによる運行の効率化を図る。

③地域特性の考慮

津市は2006年(平成18年)1月に10市町村が合併して誕生しており、面積が711. 19km²の広大な面積を有する。市内は旧津市や旧久居市を中心とした**都市地域から、農村地域、山村地域と異なる地域性**を有する。一方、コミュニティバスは原則旧市町村単位を運行エリアとしており、箇所によっては効率的な運行の妨げになっているケースもある。

これらの点を踏まえ、**旧市町村域に捉われず**、より地域事情に即した運行形態とする。

表-6 地域ごとの再編の方向性

地域	①移動ニーズ・利用実態の反映		②他交通機関との役割分担	③地域特性の考慮
	移動ニーズ	利用実態		
久居	(B)片田地区・高茶屋地区から久居地域内商業施設への移動手段確保 (B)運行回数の見直し	—	(B)榊原線との役割分担	—
河芸	(B)河芸地域から津地域北部の商業施設への移動手段確保	(B)三行線の一部区間を別の移動手段に代替	(B)津太陽の街線との役割分担	—
芸濃	—	(B)運行回数の見直し(河内地区)	—	(B)安濃地域北部との一体運行
安濃	(B)安濃地域から芸濃地域商業施設への移動手段確保	(B)安濃線立合系統を別の移動手段に代替	—	(B)芸濃地域南部との一体運行
美里	(A)美里地域から久居地域内商業施設への移動手段確保	(B)運行回数の見直し	(B)長野線との役割分担	(A)長野線と榊原線の接続強化
一志	(B)松阪市嬉野地域の商業施設への移動手段確保	(C)多気線の一部区間を別の移動手段に代替	(A)JR名松線と多気線の役割分担	—
白山	—	(B)榊原線の一部区間を別の移動手段に代替	(A)JR名松線と多気線の役割分担	(B)美杉地域と一体運行 (B)通学対応
美杉	—	(B)名張奥津線の一部区間を別の移動手段に代替	(B)JR名松線と川上ルートとの役割分担	(B)白山地域と一体運行 (B)名松線の利活用

(A)廃止代替バスを含めた三重交通としての対応 (B)コミュニティバスとしての対応 (C)その他移動手段による対応

表-7 J R 名松線と廃止代替バス多気線・美杉コミュニティバス川上ルートのダイヤ近接状況

鉄道駅	列車	列車	コミバス	列車	多気線	列車	コミバス	列車	コミバス	多気線	列車	多気線	列車	コミバス	多気線	列車	列車		バス停
松阪	7:32			9:38		11:33		13:09			15:11		17:18			19:01	21:27		
...	...			...		...		...			...		...			...	...		
一志	7:51			9:56	11:42	11:51		13:27		15:22	15:29	17:22	17:36		19:22	19:19	21:45		川合高岡
井関	7:55			10:00	11:50	11:55		13:31		15:30	15:33	17:30	17:40		19:30	19:23	21:49		大仰
伊勢大井	7:59			10:04	11:54	11:59		13:35		15:34	15:37	17:35	17:44		19:35	19:27	21:53		井生公民館前
伊勢川口	8:03			10:08	12:01	12:03	12:12	13:39		15:41	15:41	17:41	17:48	17:59	19:41	19:31	21:57		川口駅前
関ノ宮	8:06			10:11	12:04	12:06	12:13	13:42		15:44	15:44	17:44	17:51	18:00	19:44	19:34	22:00		関の宮
家城着	8:11		8:26	10:15	12:09	12:10	12:22	13:46	14:17	15:49	15:48	17:49	17:55	18:09	19:49	19:38	22:04		白山高校前
家城発		8:25	8:28	10:28		12:23	12:24	13:59	14:19		16:01		18:08	18:11		19:51			家城
伊勢竹原		8:31	8:33	10:34	12:14	12:29	12:29	14:06	14:24	15:54	16:08	17:54	18:15	18:16	19:54	19:58			竹原
伊勢鎌倉		8:39	8:46	10:42		12:37	12:42	14:14	14:37		16:15		18:22	18:29		20:05			伊勢鎌倉駅前
伊勢八知		8:44	8:51	10:47		12:42	12:47	14:19	14:42		16:20		18:27	18:34		20:10			美杉総合支所
比津		8:51	8:58	10:54		12:49	12:56	14:26	14:51		16:27		18:34	18:43		20:17			比津
伊勢奥津		8:59	9:06	11:02		12:57	13:04	14:33	14:59		16:35		18:42	18:51		20:25			伊勢奥津駅前

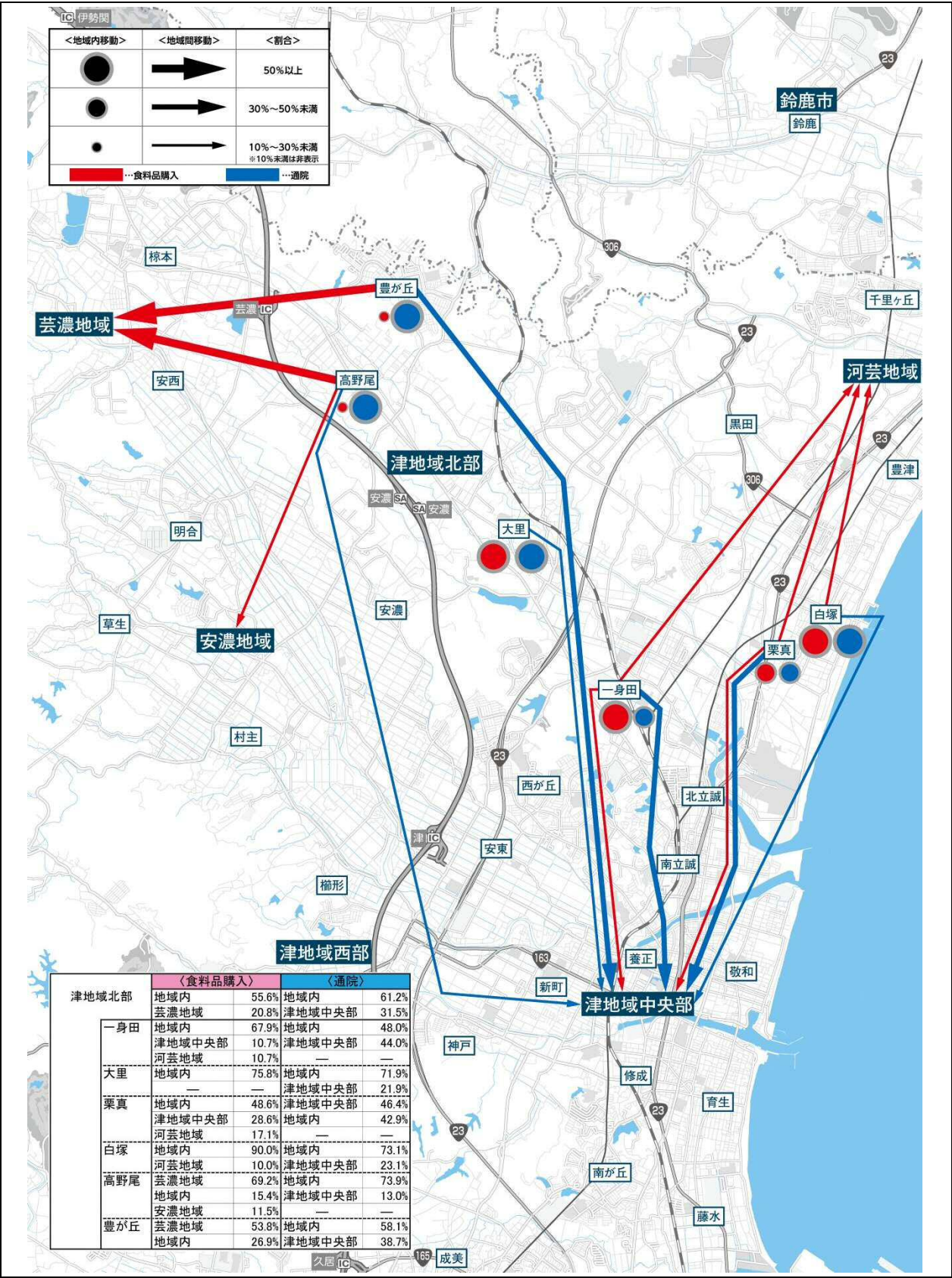
鉄道駅	列車	多気線	列車	多気線	コミバス	列車	列車	コミバス	列車	列車	多気線	コミバス	列車	列車	多気線	コミバス	列車	列車	バス停
伊勢奥津	5:56				7:17	7:31		9:28	9:35	11:30		13:26	13:06	15:08		15:51	17:15	18:58	伊勢奥津駅前
比津	6:03				7:25	7:38		9:36	9:42	11:37		13:34	13:13	15:15		15:59	17:22	19:05	比津
伊勢八知	6:10				7:32	7:45		9:48	9:49	11:44		13:43	13:20	15:22		16:08	17:29	19:12	美杉総合支所
伊勢鎌倉	6:15				7:37	7:50		9:53	9:54	11:49		13:48	13:25	15:27		16:13	17:34	19:17	伊勢鎌倉駅前
伊勢竹原	6:23	6:25		7:58	7:50	7:58		10:06	10:02	11:57	12:30	14:01	13:33	15:35	16:10	16:26	17:42	19:25	竹原
家城着	6:30				7:56	8:05		10:12	10:09	12:04		14:07	13:40	15:42		16:32	17:49	19:32	白山高校前
家城発		6:30	6:38	8:03			8:19	10:16	10:22	12:17	12:35		13:53	15:55	16:15	16:36	18:02	19:45	家城
関ノ宮		6:35	6:42	8:08			8:23	10:21	10:26	12:21	12:40		13:57	15:59	16:20	16:41	18:06	19:49	関の宮
伊勢川口		6:38	6:45	8:11			8:26	10:22	10:29	12:24	12:43		14:00	16:02	16:23	16:42	18:09	19:52	川口駅前
伊勢大井		6:45	6:49	8:18			8:30		10:33	12:28	12:50		14:04	16:06	16:30		18:13	19:56	井生公民館前
井関		6:49	6:53	8:22			8:34		10:38	12:32	12:54		14:08	16:10	16:34		18:17	20:00	大仰
一志		6:57	6:57	8:30			8:38		10:42	12:36	13:02		14:12	16:14	16:42		18:21	20:04	川合高岡
...							...		...					...			...	...	
松阪			7:15				8:56		11:01	12:54			14:30	16:34			18:41	20:23	

※川上ルートの時刻は通行止めによる経路変更前のもの

地域の移動実態（平成31年2月実施 アンケート結果）

■津地域北部

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

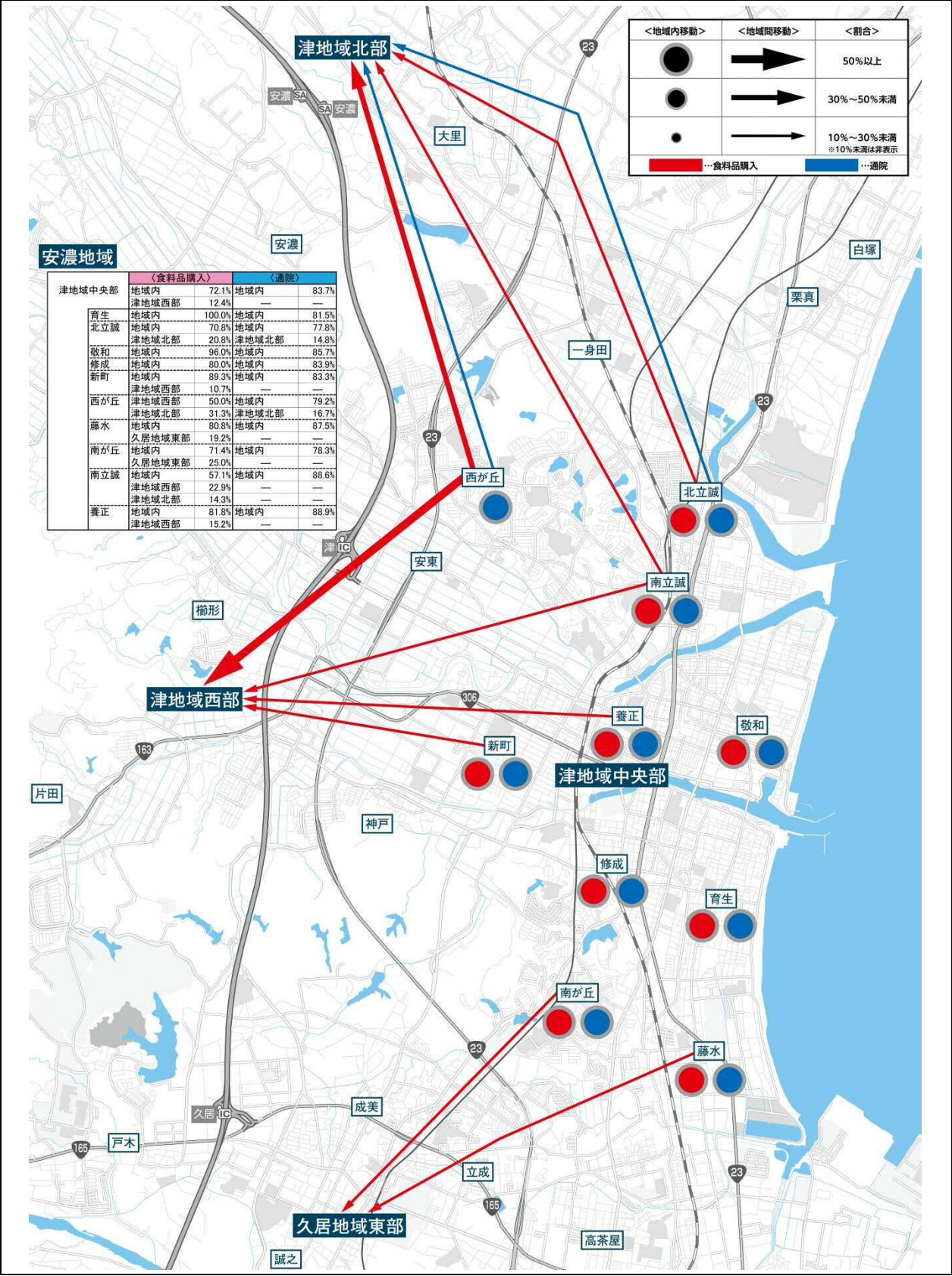
- 【移動】
- ・津駅方面に向かってバス、鉄道、道路等が整備されている地域。
 - ・食料品購入や通院に際し、それぞれの地区ごとに他地域に移動する人の割合が違うのが特長。
 - ・商業施設等の立地が大きく影響していると考えられる。通院は、比較的「津地域中央部」へ移動する人の割合が大きい。
- 【ご意見・ご要望等】
- ・今はまだ、自動車で移動しているため大丈夫であるが、将来的に買い物や通院で不自由になると感じている人がいる。背景として、バス停が遠いことや本数が少ないこと、運賃が高いことがあげられている。
 - ・運転免許証返納後の自家用車の代替として、予約型ワゴン車を導入することについて、肯定的な意見が目立つ。

地域懇談会等の地域の声

- 【白塚】
- ・民間路線バスの停留所から離れている集落があるので、河芸地域のコミュニティバス路線を延長し、利用できるようにしてほしい。
- 【大里】
- ・かわぎた苑は高齢者が多い団地であるが、団地内までバスが乗り入れていない。民間路線バスの停留所までは遠く、高低差もあり利用できないため、バスが利用できるようにしてほしい。
- 【高野尾】
- ・集落が民間バス路線から離れているので、芸濃地域のコミュニティバス路線を延長し、利用できるようにしてほしい。
- 【豊が丘】
- ・民間路線バスは運行しているものの、津駅西口や芸濃町へ行く便が無いので、バスの運行をお願いしたい。

■津地域中央部

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・津駅や津新町駅前に商店や病院が他の地域と比較すると集積している地域。
- ・通院については地域内で行い、自動車以外では、徒歩や自転車を交通手段として使う人の割合が大きい。
- ・食料品購入も地域内で行う割合が大きいですが、一部の地区では、近隣地域の商業施設に自動車で移動する傾向にある。

【ご意見・ご要望等】

- ・バスについての路線や運賃等に意見が多くあるが、この地域の傾向として、以前と比較して本数が減少傾向で、使い勝手が悪くなったと感じている意見がある。
- ・将来的には、移動することが難しいと考えている人が多く、予約型のバスやワゴン車の導入について、運転免許証返納後の高齢者のために必要という意見がある。

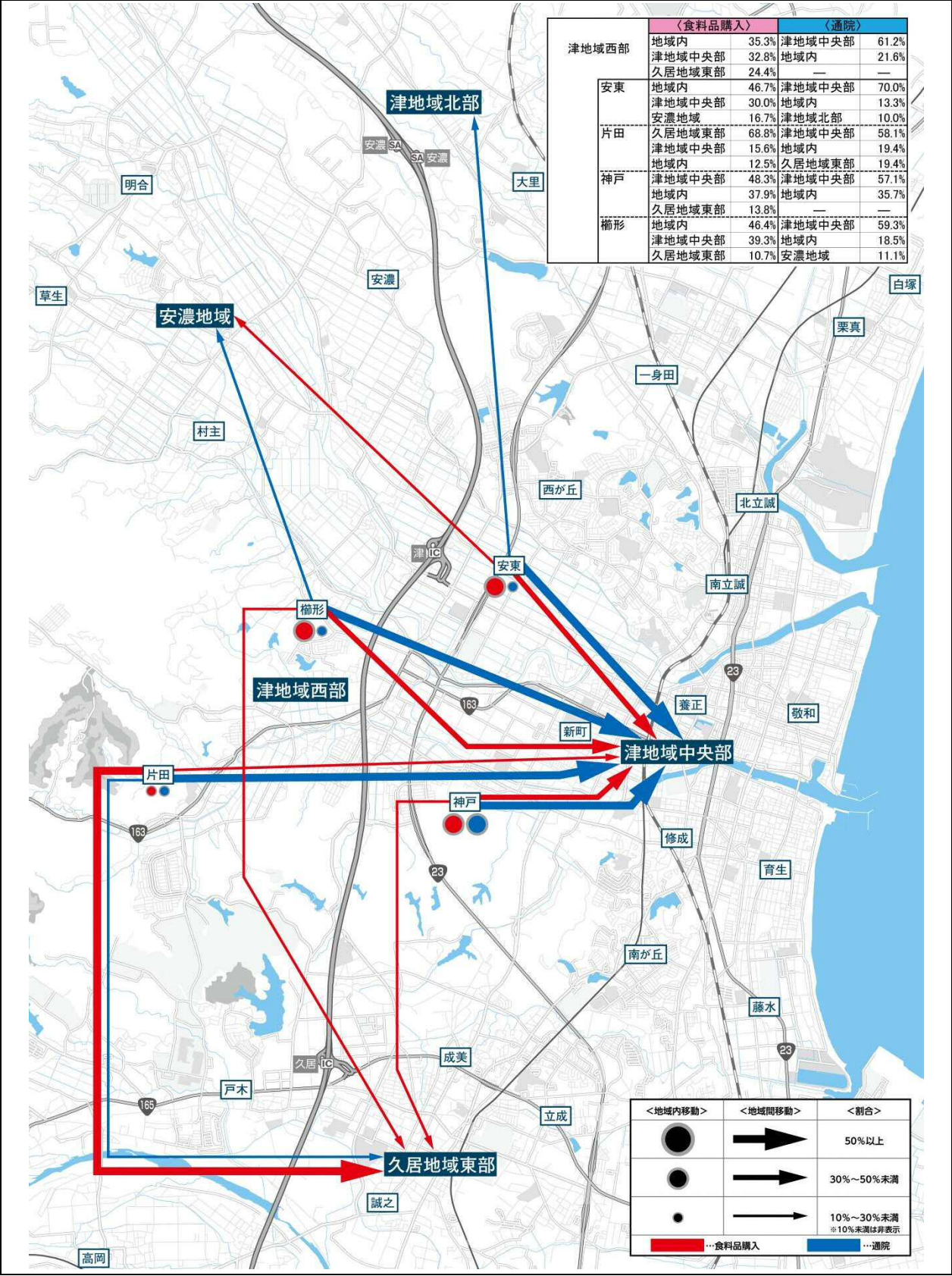
地域懇談会等の地域の声

【南が丘】

- ・1時間に1本でよいので民間路線バスを南が丘、潮見ヶ丘、千歳ヶ丘を経由させてほしい。

■津地域西部

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・ 津駅方面に向かってバス、道路等が整備されている地域。
- ・ 食料品購入や通院に際し、全般的に、他地域に移動する人の割合が大きいのが特長。
- ・ 食料品購入は近隣地域の商業施設等の立地が大きく影響していると考えられる。
- ・ 通院でバスを利用する人の割合が他地域と比較すると大きい。

【ご意見・ご要望等】

- ・ バス利用者から、津駅でバスを乗り換える不便さや、乗り換えによって運賃が高くなることについての意見が見られる。そのため、他地域で運行されているコミュニティバスについての言及がある。
- ・ 「片田地区」においては、津駅を経由することなく「久居地域」へ運行するバス路線追加の要望が目立つ。

地域懇談会等の地域の声

【安東】

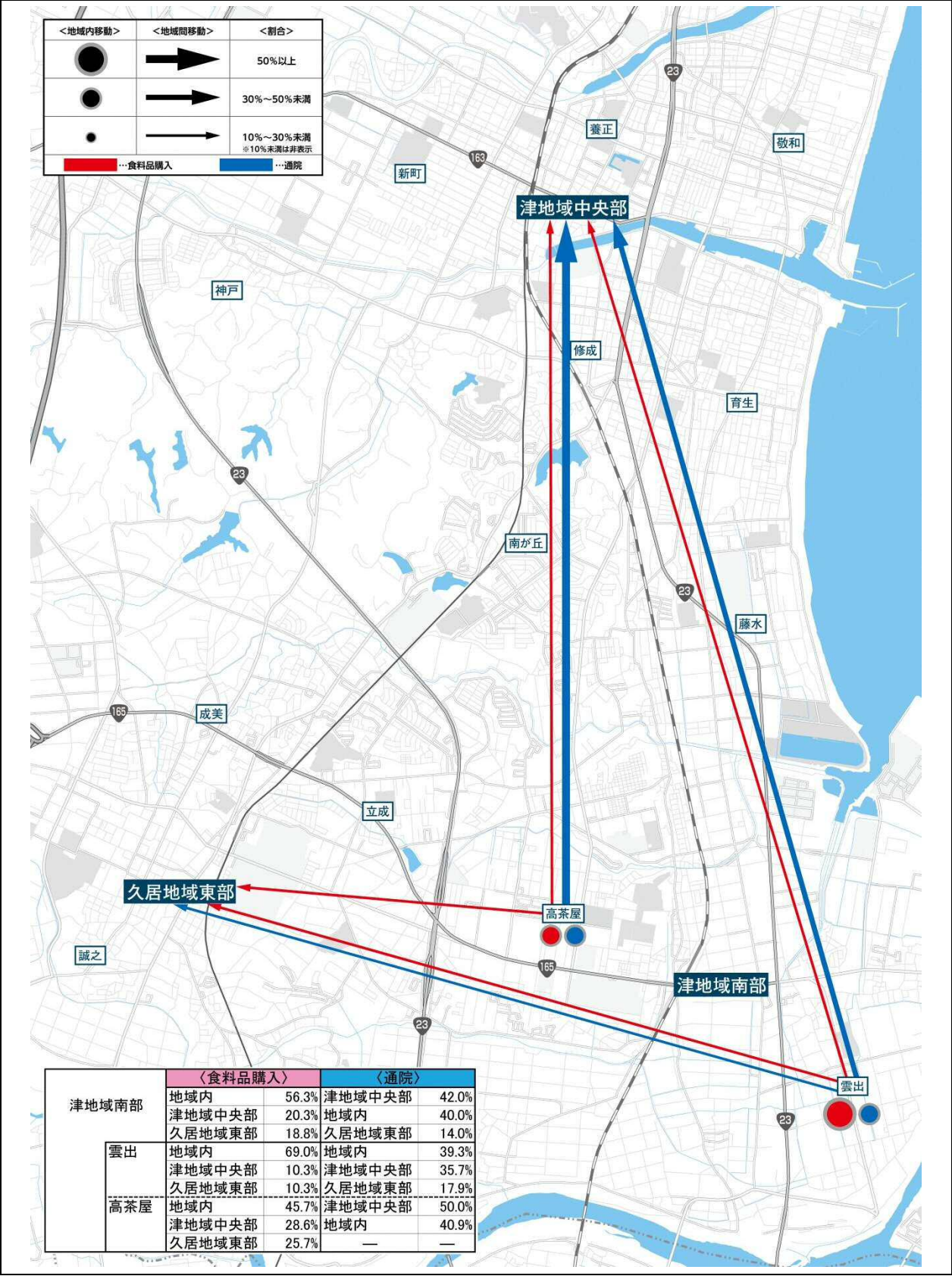
- ・ 跡部（４０戸）には民間路線バスが運行しておらず、「櫛形」や「安東」停留所までは２０～３０分かかかるので、津市自主運行バス（津新町・大里線）又は安濃地域のコミュニティバス路線を延長し、利用できるようにしてほしい。

【片田】

- ・ スーパーが無いため民間路線バスを利用して津新町方面へ行っているが、最近は距離の近い久居方面に病院やスーパーが充実してきているため、久居方面への路線バスの運行をお願いしたい。
- ・ 民間路線バスの停留所から遠い集落（長谷、赤坂）があり、荷物を持って歩くのは大変なので、路線バスの運行をお願いしたい。

■津地域南部

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・ 国道 23 号と国道 165 号に沿ってさまざまな商業施設が集積している地域。
- ・ 食料品購入については、地域内で自転車や徒歩で移動する人の割合が大きい。
- ・ 通院は「津地域中央部」や「久居地域東部」など、他地域へ移動する割合が半数を超える。

【ご意見・ご要望等】

- ・ イオンモールに関連した要望や渋滞等に関する意見が見られる。
- ・ 運転免許証返納後の移動に不安があるため、「高茶屋地区」を通る路線など、コミュニティバスの路線拡充や「久居地域」や「松阪市」など各方面へのバス路線追加の要望がある。

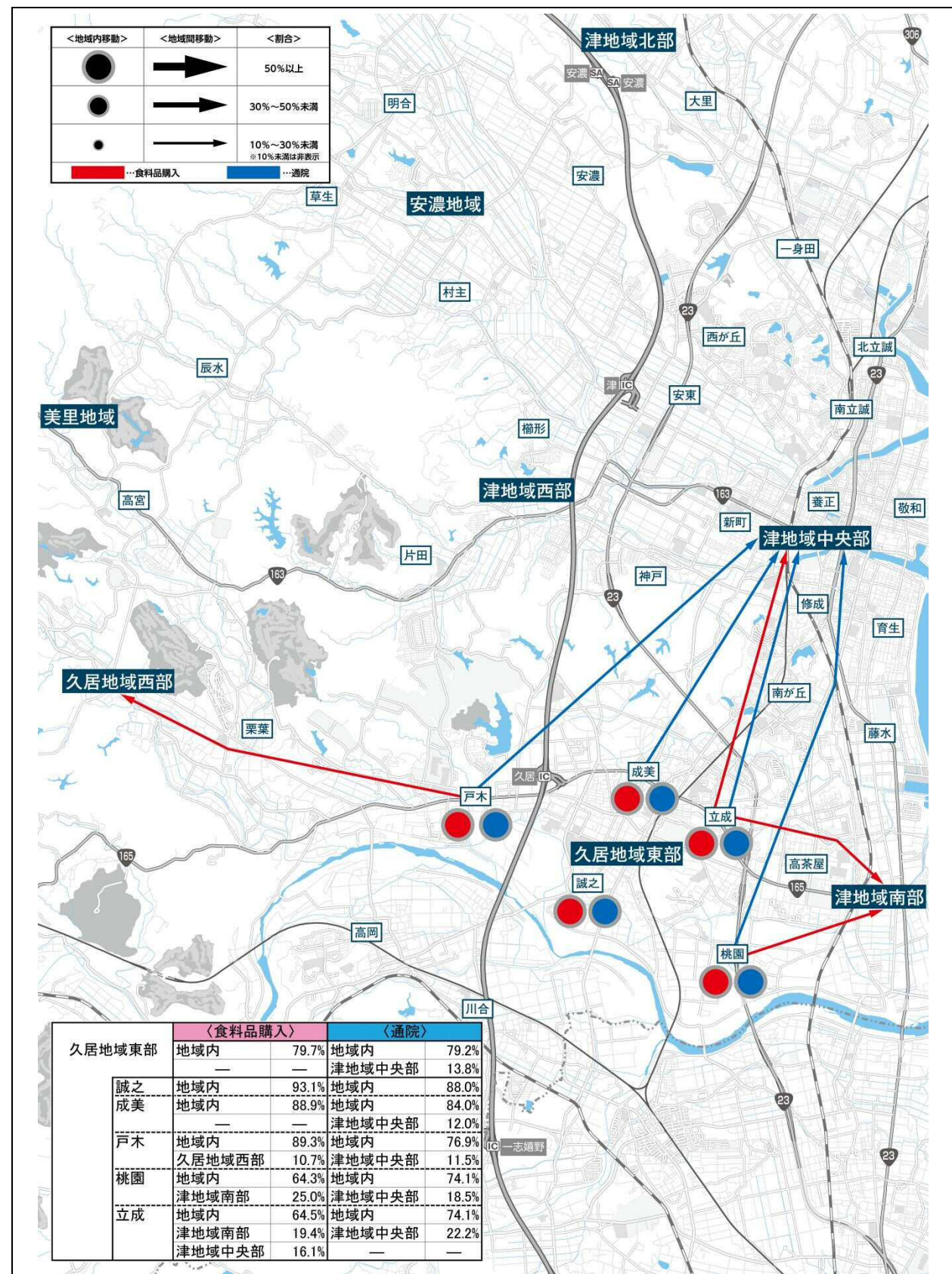
地域懇談会等の地域の声

【雲出】

- ・ 雲出地区について、伊倉津は民間路線バスの停留所まで 5 0 0 ～ 7 0 0 メートル離れているので、路線の延長をお願いしたい。

■久居地域東部

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・近鉄久居駅や久居インター付近に商業施設や病院が集積している地域。
- ・コミュニティバスが、各地区と商業施設や医療機関、公共公益施設を結んでいる。
- ・食料品購入や通院に際し、約８割の人が地域内の移動をしているのが特長。
- ・通院にタクシーを使う割合が市内で一番大きくなっている。

【ご意見・ご要望等】

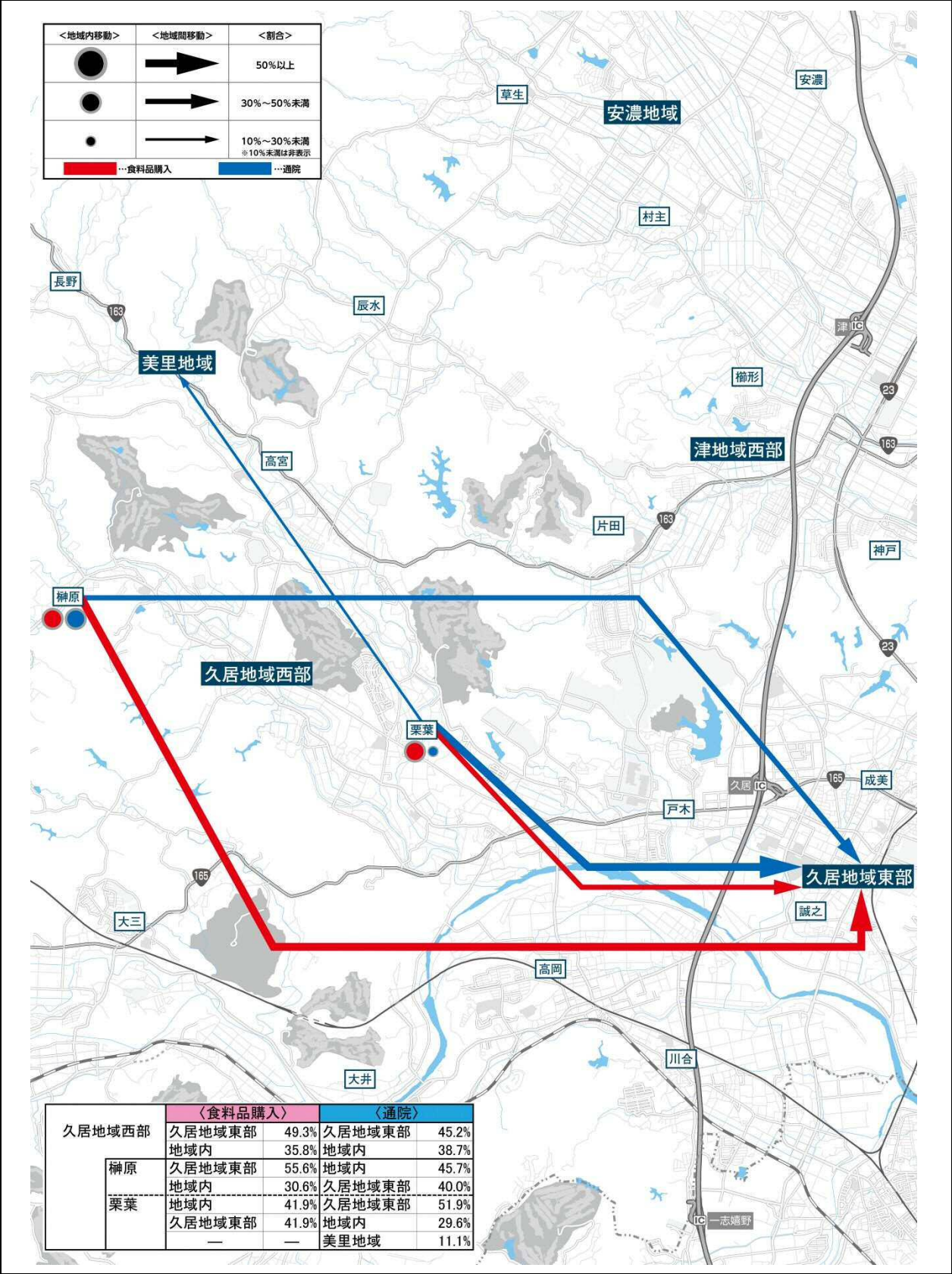
- ・現時点では自分で運転できるが、運転免許証返納後の移動に不安を感じている意見が目立つ。
- ・路線バスやコミュニティバスの路線（運行本数、時間）や料金（無料・低価格）についての意見や要望に加え、福祉タクシーに関する意見（料金）があがっている。

地域懇談会等の地域の声

- ・路線バスやコミュニティバスの路線見直しに関する地域の声はない。

■久居地域西部

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・「久居地域東部」と各地区を結ぶ路線バスやコミュニティバスが運行している。
- ・食料品購入や通院に際し、「久居地域東部」へ移動する人の割合が約半数にのぼる。
- ・移動に自動車を使う割合に比例するように、鉄道やバスを使わない理由として「路線はあるが利用したい時間に運行便がない」「運賃が高い」の割合が大きい。

【ご意見・ご要望等】

- ・コミュニティバスに一定の評価はあるものの、自宅からバス停までの距離や路線についての意見が目立つ。
- ・「栗葉地区」「榊原地区」にて、予約型バスの停留所の位置や利用の仕方についての意見があがっている。

地域懇談会等の地域の声

【榊原】

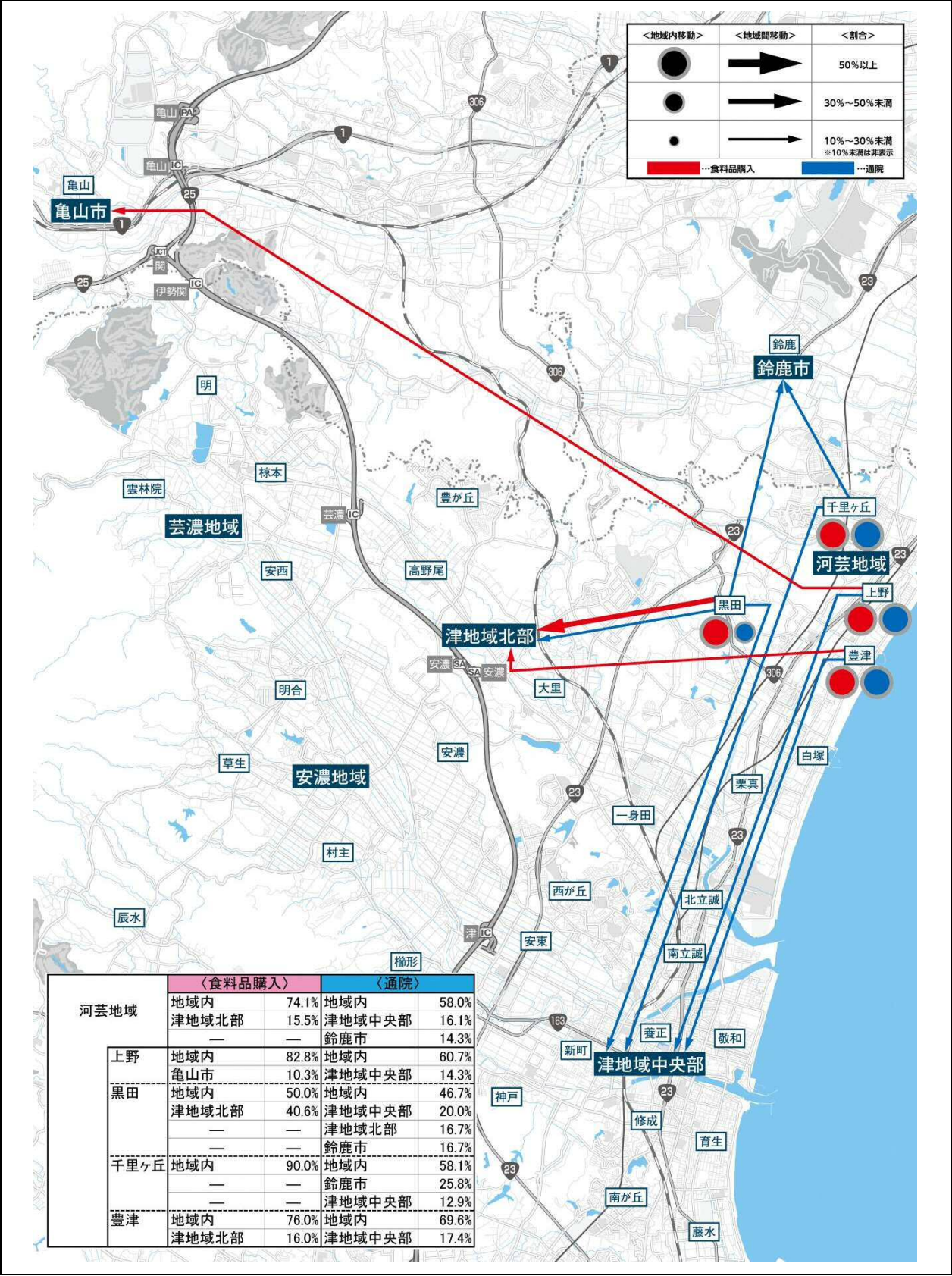
- ・コミュニティバスの路線を榊原温泉口駅へ、さらには白山町の家城まで延長してほしい。

【栗葉】

- ・中川原はバスの運行が無いので運行をお願いしたい。

■河芸地域

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・国道 23 号に沿って、商業施設が立地している地域。移動には、2 路線の鉄道を利用することも可能。
- ・食料品購入や通院に際し、概ね地域内を移動する傾向にある。
- ・「黒田地区」においては、約半数の人たちが、「津地域北部」「津地域中央部」などの区域外へ移動する傾向にある。

【ご意見・ご要望等】

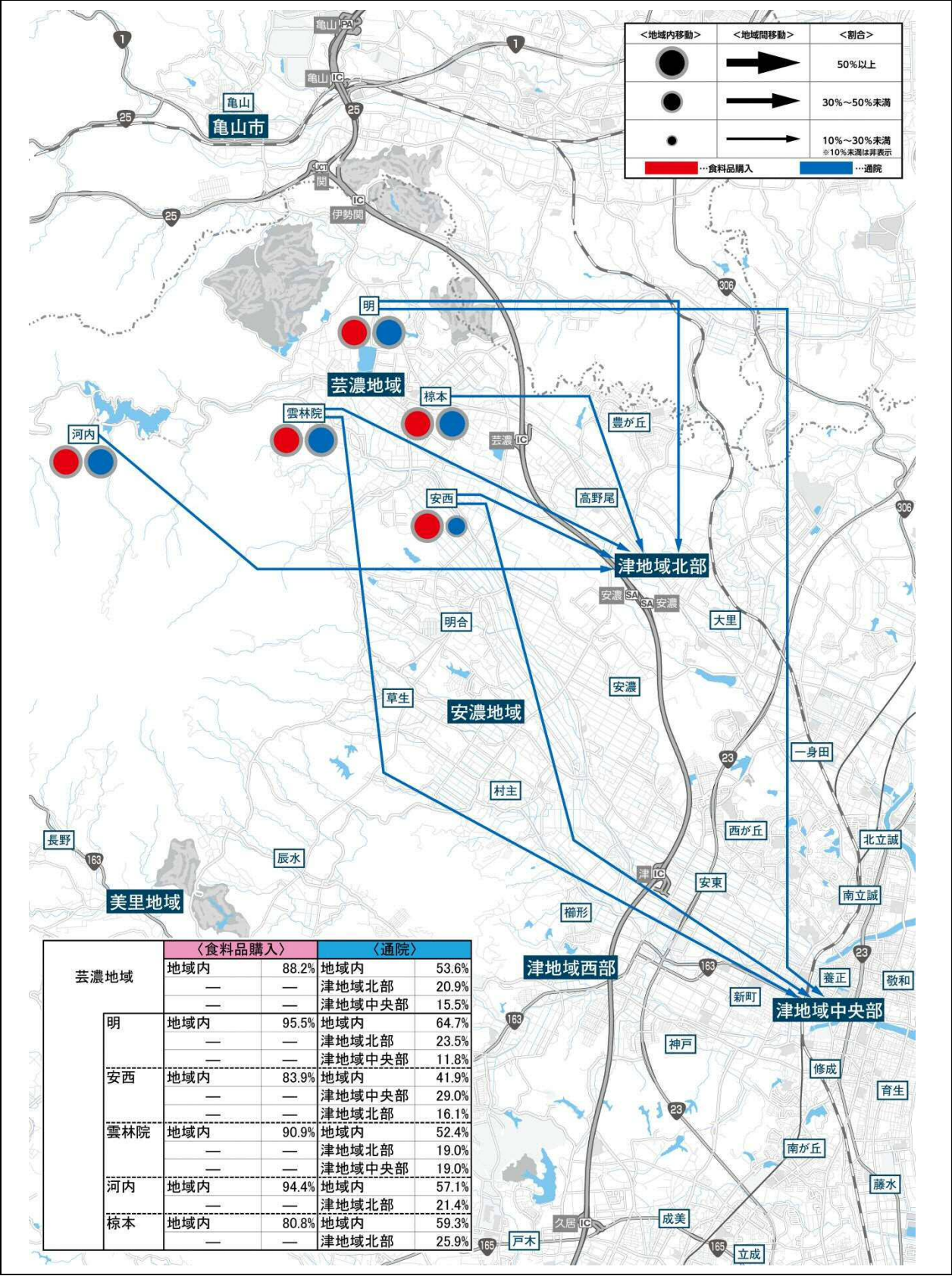
- ・高齢者による事故防止の観点から、運転免許証返納について検討している人からは、返納後には、バスをはじめとする公共交通機関を利用すると思うという回答が目立つ。
- ・コミュニティバスの利用については、路線やバス停の位置、本数増加についての言及がある。

地域懇談会等の地域の声

- ・路線バスやコミュニティバスの路線見直しに関する地域の声はない。

■ 芸濃地域

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・ 商業施設が芸濃インター付近に集積している地域。
- ・ 公共交通機関は、路線バスとコミュニティバスが中心となっている。
- ・ 食料品購入は、地域内で行う割合が大きく、通院については、食料品購入に比べて「津地域北部」や「津地域中央部」へ移動する人の割合が大きいのが特長。

【ご意見・ご要望等】

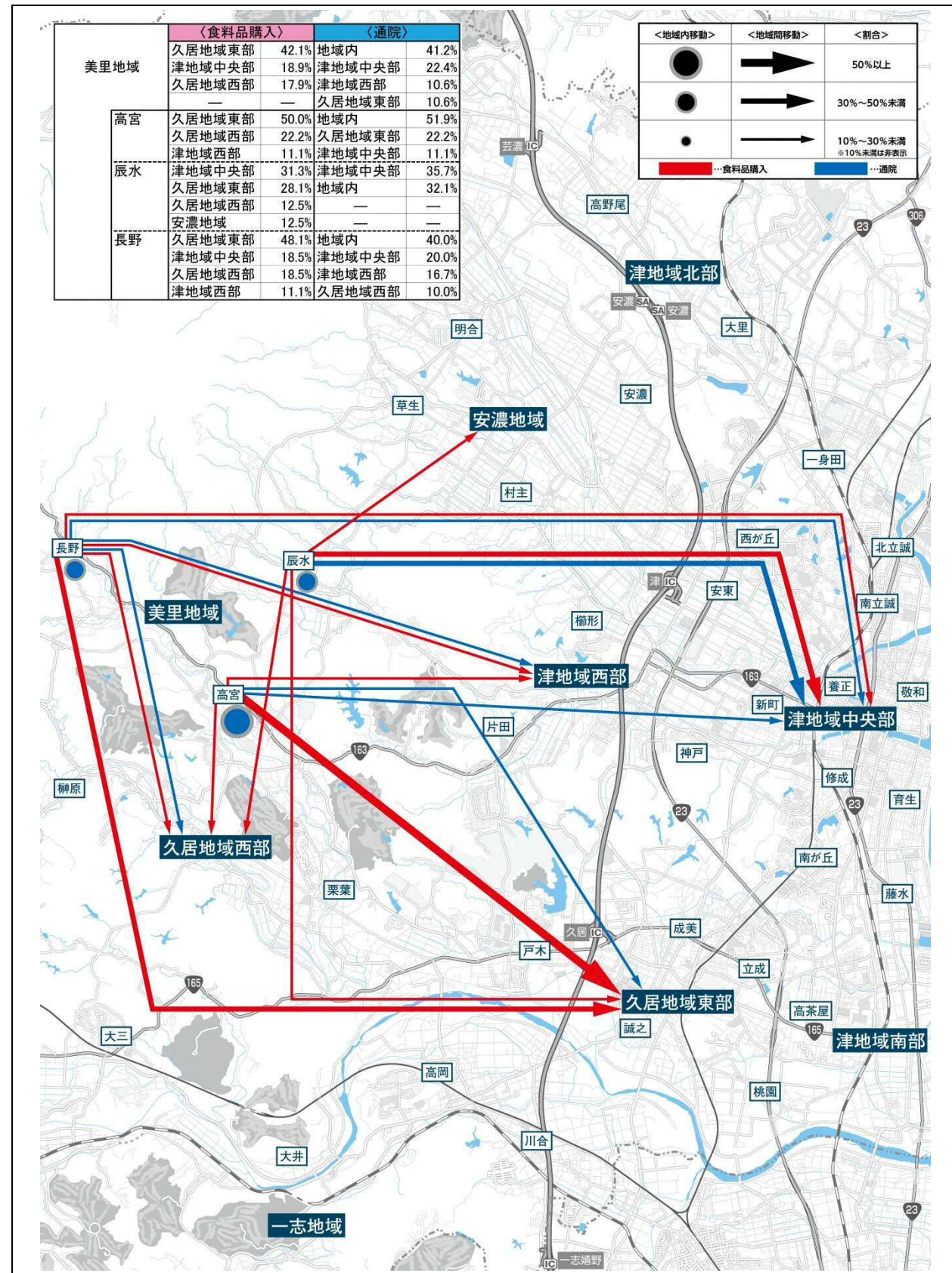
- ・ 運転免許証返納後に予約型のバスやワゴン車を利用したいとの意見がある一方で、予約なしで利用したいという意見もある。
- ・ 今はまだ、自動車で移動しているため大丈夫であるが、将来的にコミュニティバス等を利用するだろうという意見が目立つ。

地域懇談会等の地域の声

- ・ 民間路線バスやコミュニティバス路線の循環経路の拡充をお願いしたい。

■ 美里地域

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・商業施設が地域内に少ない地域。
- ・公共交通機関は、路線バスとコミュニティバスが中心となっている。
- ・食料品購入に際し、回答者全員が地域外へ移動しており、「久居地域」へ移動する割合が半数以上を占める。
- ・通院は、「久居地域」方面ではなく、地域内と「津地域」方面へ移動する傾向にある。

【ご意見・ご要望等】

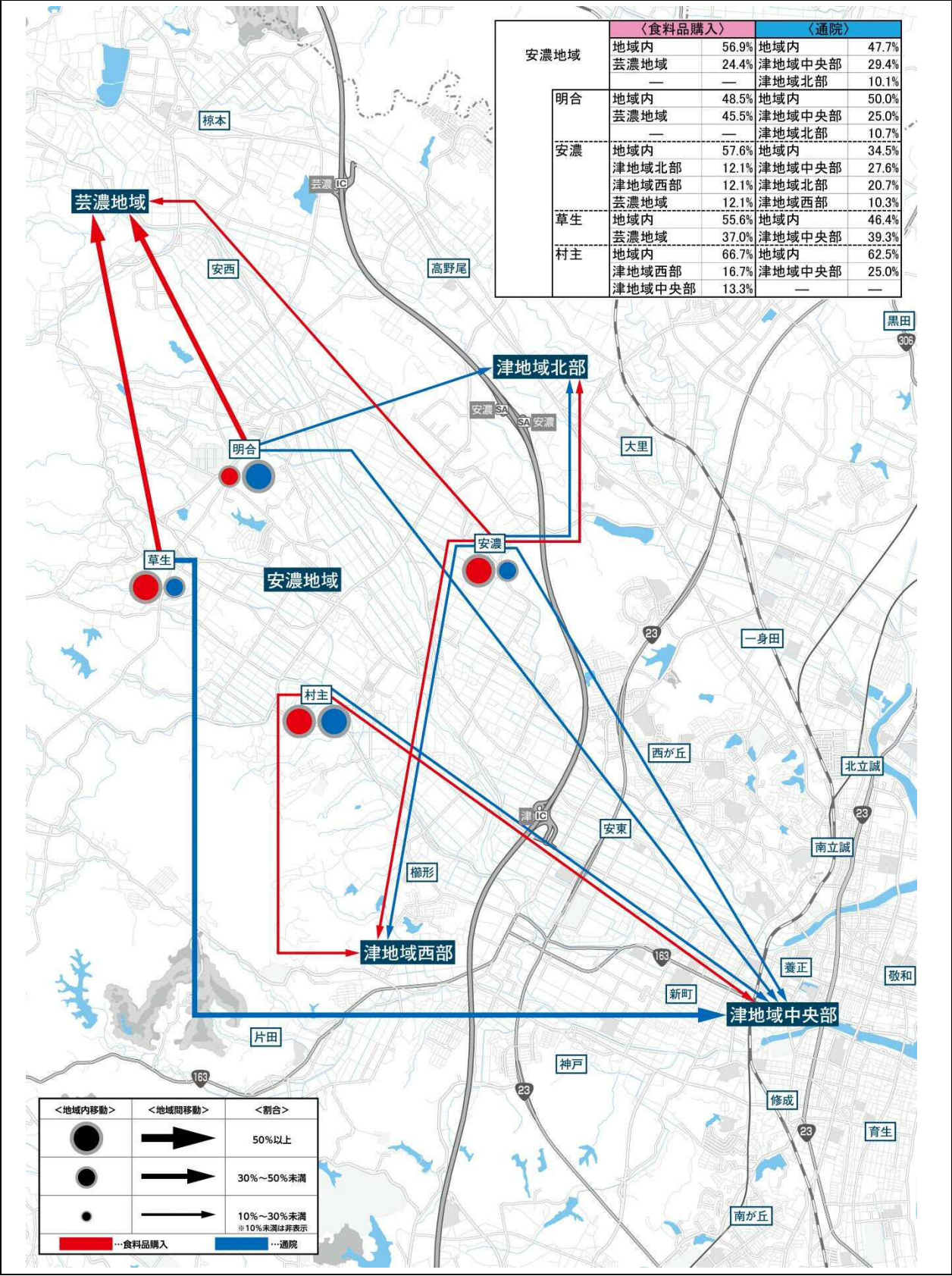
- ・「美里地域」より「久居地域」の商業施設や病院に向けた、バスの運行を要望する意見がある。
- ・路線やバスの始発・終発の時間について不便であるとの意見があがっている。

地域懇談会等の地域の声

- ・スーパーや医療機関へ行けるよう、コミュニティバスを久居方面や安濃方面まで運行してほしい。

■ 安濃地域

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・ 津駅方面に向かう路線バスと地域内をめぐりコミュニティバスがつながるように路線が設定されている地域。
- ・ 食料品購入や通院に際し、自分で自動車を運転すると回答した人の割合が 8 割を超える地域。
- ・ 地域内以外では、食料品購入は「芸濃地域」、通院は「津地域」と方面が分かれる。

【ご意見・ご要望等】

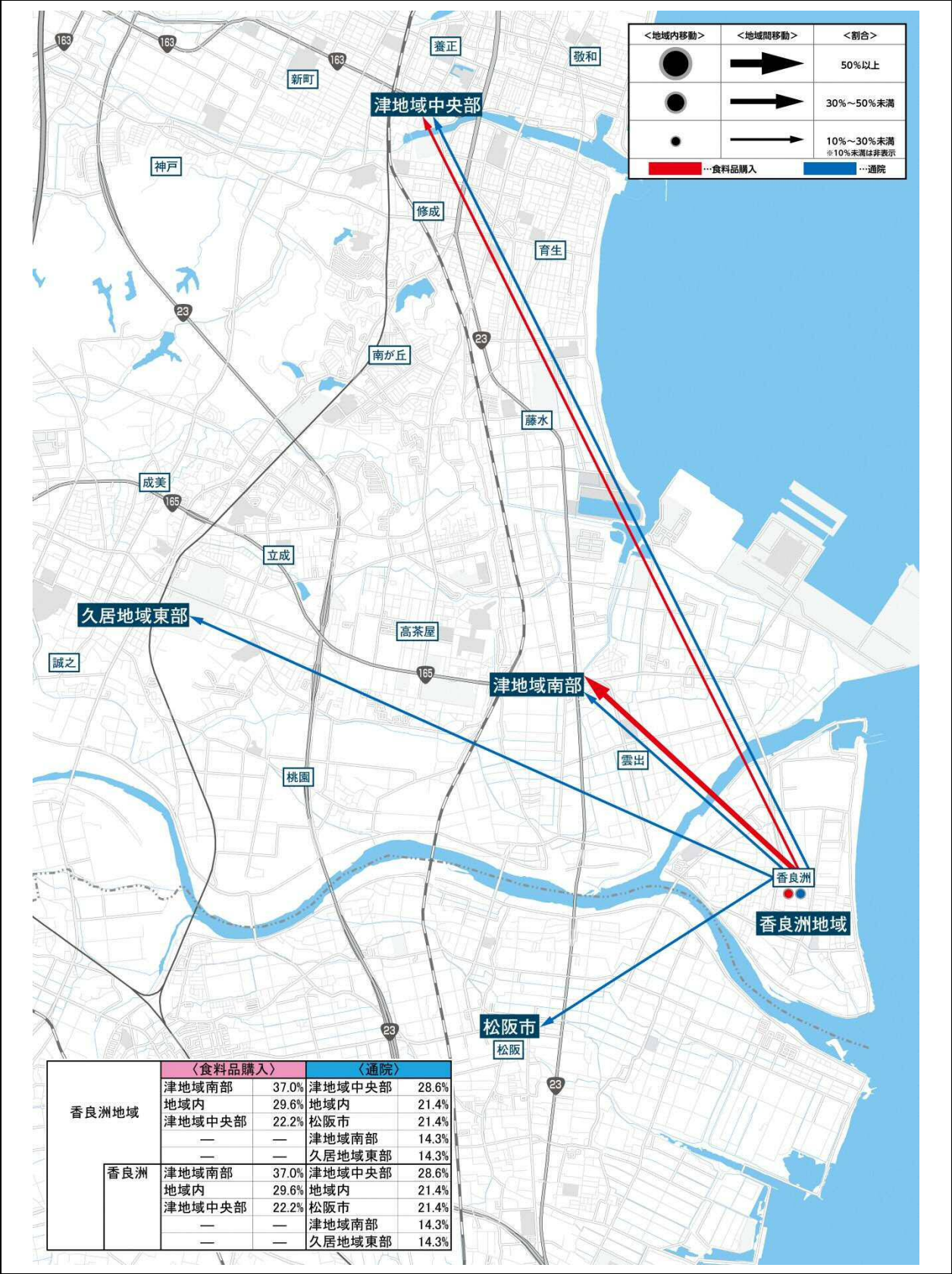
- ・ 今は、自動車を使って移動しているため大丈夫であるが、将来的に買い物や通院で不自由になることを不安に思う人の意見が目立つ。
- ・ 運転免許証返納後の自動車の代替として、予約型ワゴン車を利用するだろうとの回答がある。

地域懇談会等の地域の声

- ・ コミュニティバスを芸濃町の商業施設まで運行してほしい。

■ 香良洲地域

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・路線バスが主な公共交通機関の地域。「津地域」への路線が設定されていて、「松阪市」方面への直通路線は無い。
- ・食料品購入や通院に際し、地域内を移動する割合は3割程度で、地域外へ移動する割合は他地域と比較しても大きい傾向にある。
- ・移動にバスを使う人の割合が大きいことも特長。

【ご意見・ご要望等】

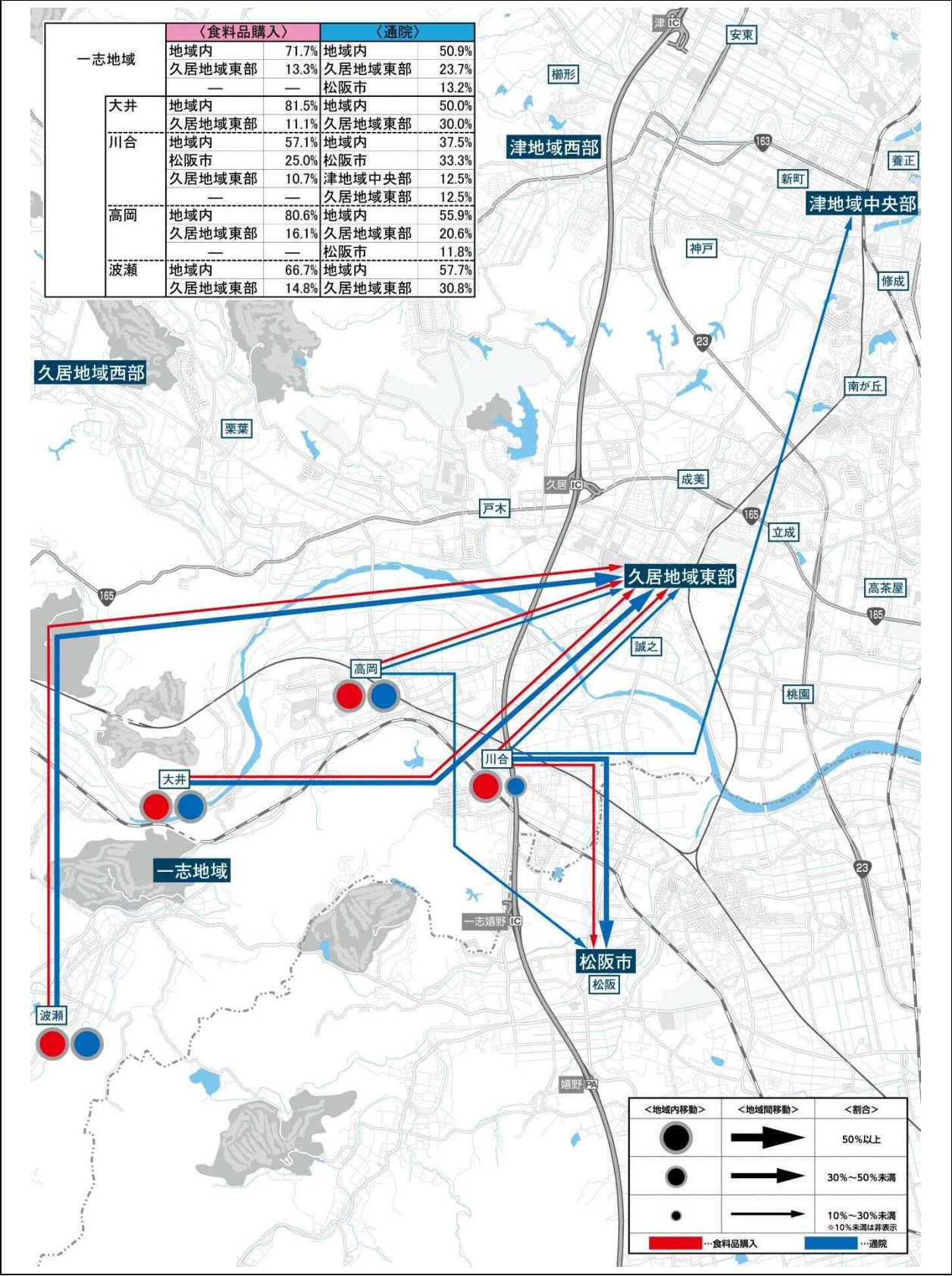
- ・現在の路線バスは、本数が少ないという意見がある。
- ・「松阪市」方面への自動車以外の交通機関や、地域内を移動するためのコミュニティバスの活用について意見があがっている。

地域懇談会等の地域の声

- ・路線バスやコミュニティバスの路線見直しに関する地域の声はない。

■ 一志地域

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・ J R 名松線と近鉄の駅が地域内にあり、久居駅に向かう路線バスと、各地区と駅を結ぶコミュニティバスが運行している地域。
- ・ 食料品購入は地域内で行う人の割合が7割を超えているが、通院は約半数の割合で「久居地域東部」や「松阪市（主に伊勢中川駅周辺）」などに移動する傾向にある。

【ご意見・ご要望等】

- ・ 全般的に、バスの本数や、路線について意見が多くあがっている。
- ・ 「波瀬地区」は「バスの便が少ない」「終発の時間が早い」などの意見が目立つ。
- ・ バス利用の活性化のため、無料バスに関する言及が見られるのも特長的。

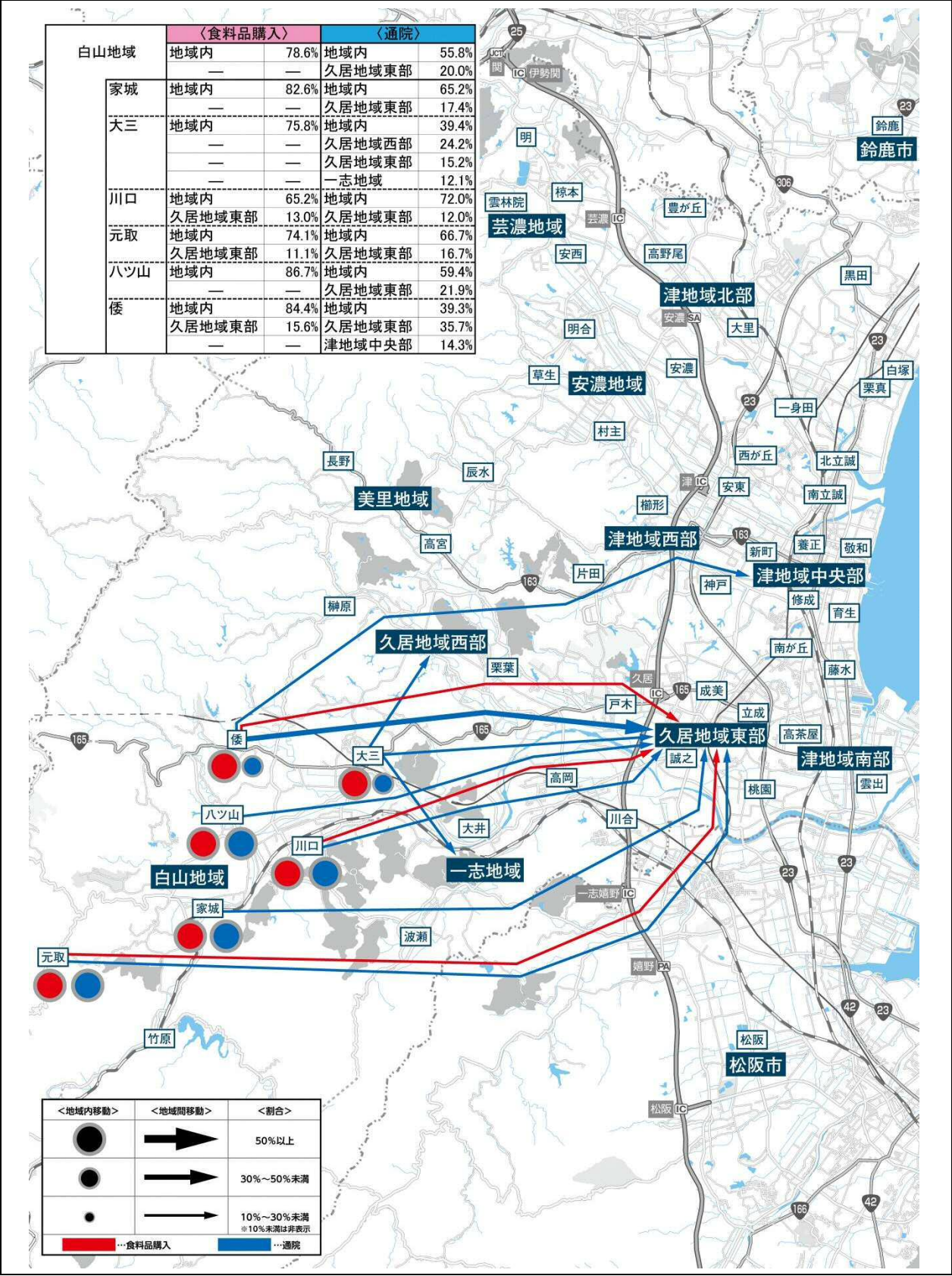
地域懇談会等の地域の声

【川合】

- ・ コミュニティバスをみのりヶ丘、虹が丘から伊勢中川駅方面へ運行してほしい。

■白山地域

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

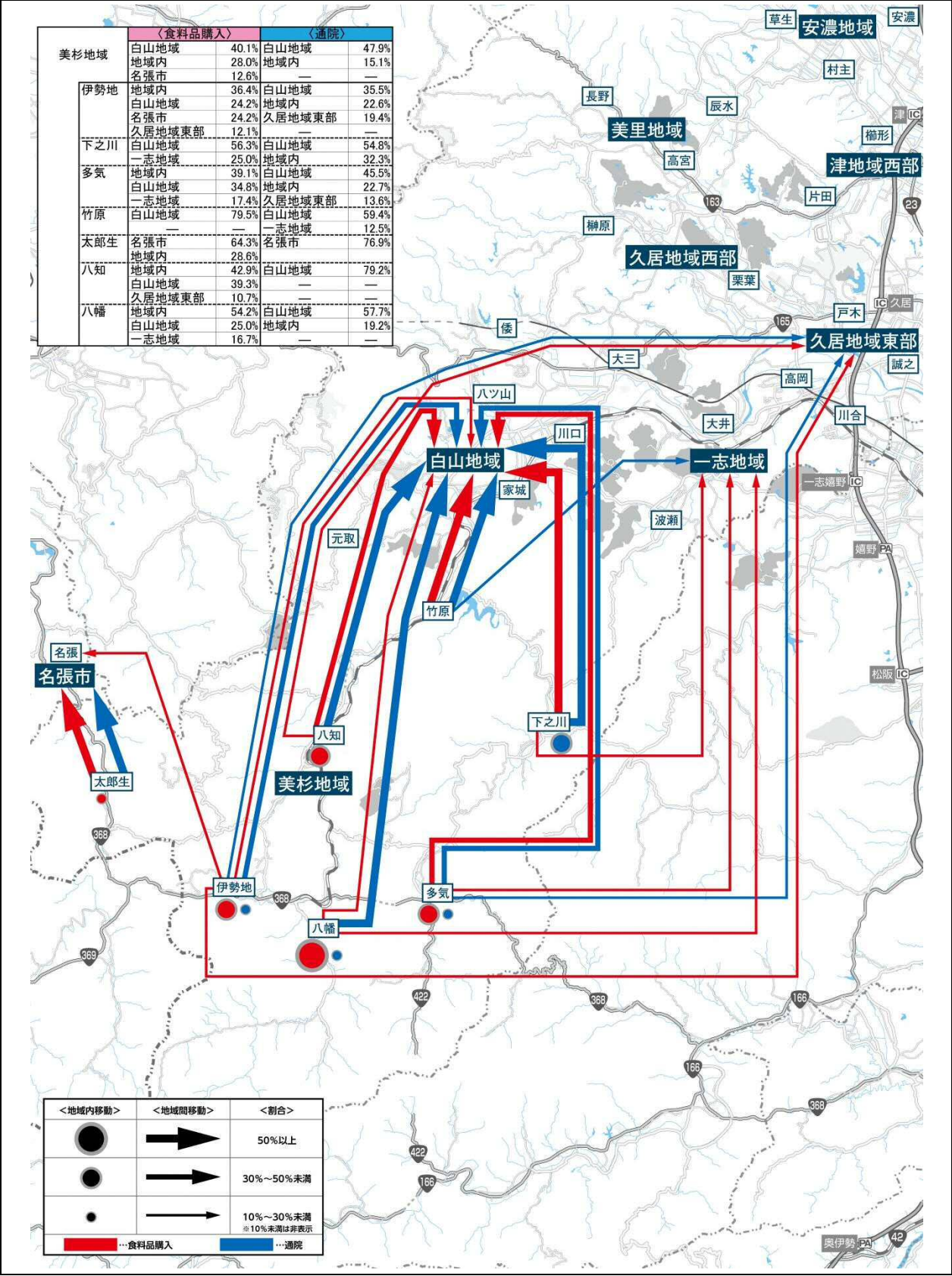
- 【移動】
- ・ JR 名松線と近鉄の駅が地域内にあり、久居駅に向かう路線バスと、各地区と駅を結ぶコミュニティバスが運行している地域。
 - ・ 隣接する「松阪市」との結びつきは弱い。
 - ・ 食料品購入や通院に際し、国道 165 号でつながっている「久居地域東部」へ移動する人の割合が大きく、特に「倭地区」においては、その傾向が強い。
- 【ご意見・ご要望等】
- ・ 過疎について言及があり、「津地域」と同等の交通の利便性を求める意見がある。
 - ・ 運転免許証返納後に予約型のバスやワゴン車があれば、便利といった意見が目立つ。

地域懇談会等の地域の声

- ・ 路線バスやコミュニティバスの路線見直しに関する地域の声はない。

■美杉地域

地域内移動と地域外移動の傾向（地図）



アンケート調査結果

【移動】

- ・公共交通機関は、JR 名松線とコミュニティバスが中心で、「竹原」にて「久居地域」方面とを結ぶ路線バスと接続している。
- ・「美杉地域」の大部分の地区においては、食料品購入や通院に際し、「白山地域」へ移動する人の割合が最も大きい。
- ・「太郎生地区」においては、約 8 割の人が「名張市」へ移動している。

【ご意見・ご要望等】

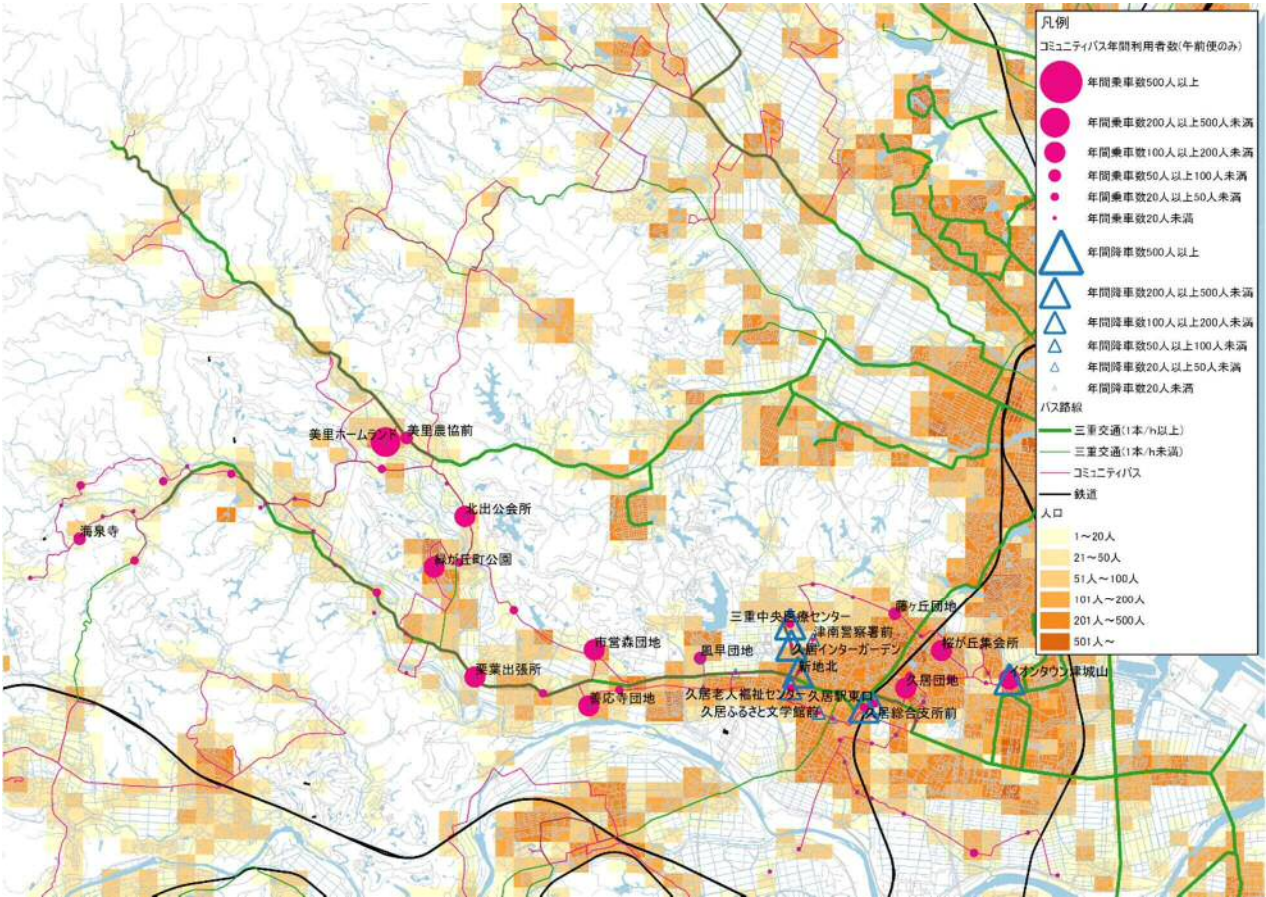
- ・コミュニティバスの利用者が少ないので、タクシーやフリーストップを活用したらどうかという意見があがっている。
- ・バスや鉄道の乗り継ぎが不便であるといった意見や、目的地まで直接行くことができる交通機関等にも要望がある。

地域懇談会等の地域の声

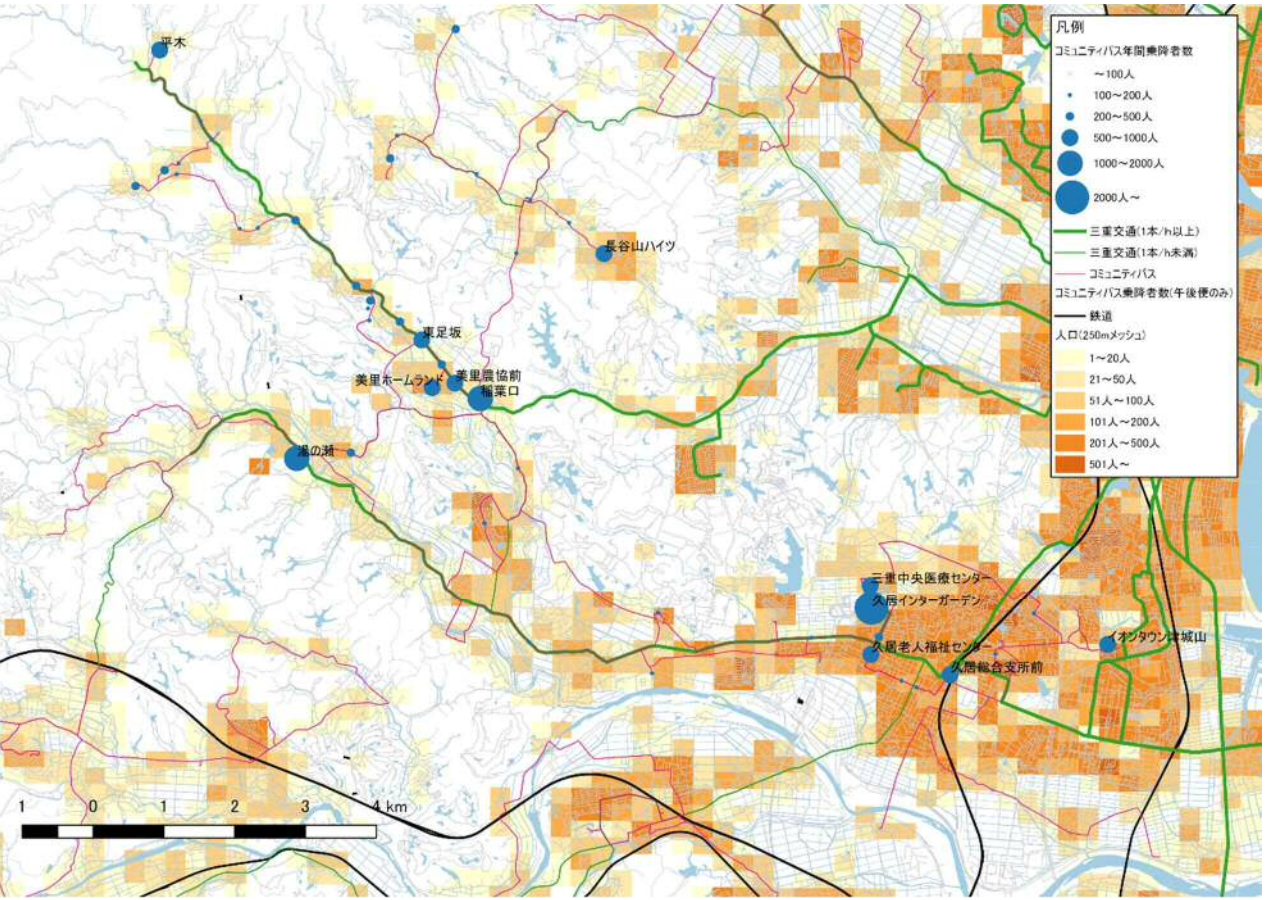
- ・コミュニティバスの運行を定時運行でなくデマンドタイプの運行にしてほしい。
- ・行楽シーズンの平日の名松線利用者に対するコミュニティバスの有効活用をお願いしたい。

1. 久居地域 コミュニティバス利用実態

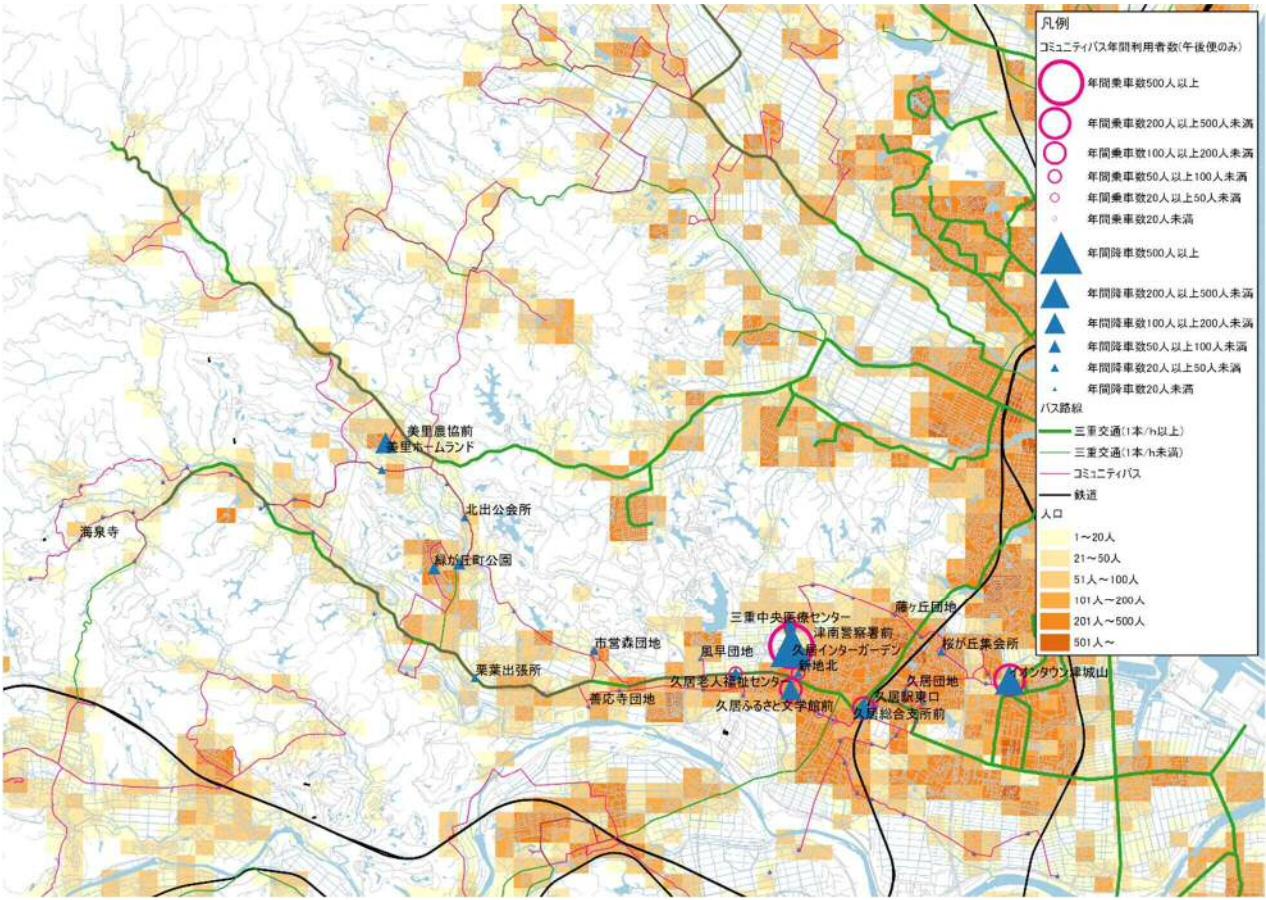
運行状況	■稲葉ルート、稲葉ふれあい会館ルート、野村ルート、榊原ルート、桃園ルートの5ルートを、日1往復運行（久居総合支所前行午前、久居総合支所前発午後） ※稲葉ルート・桃園ルートは月・水曜日、野村ルート・榊原ルートは火・木曜日、稲葉ふれあい会館ルートは金曜日の運行 ※小型バスが1両で運行
利用実態	■コミュニティバスの年間利用者数は4,339人（運行日1日あたり約54人） ※午前便の利用者数は2,499人、午後便の利用者数は1,840人 ■久居都市地域以外の多くの停留所で午前と午後の乗降者数に差がある（午前はコミュニティバスで外出、午後は別手段で帰宅の利用が多いと思われる） ■コミュニティバス利用の目的地としては、三重中央医療センター、久居インターガーデン、イオンタウン城山、久居総合支所前が多い
再編の方向性	■栗葉・榊原地区については、事業者路線である三重交通榊原線に集約 ■久居緑が丘団地と稲葉地区北部については、コミュニティバスを三重交通榊原線に集約し、経路変更で対応 ■片田地区から久居地域東部への買い物需要へ対応（アンケート参照） ■榊原地区については、美里地域及び白山地域のコミュニティバスの延伸で対応（将来的には別の移動手段を検討）



停留所別年間利用者数（午前便のみ）



停留所別年間利用者数（美里地域含む）



停留所別年間利用者数（午後便のみ）

2. 美里地域 コミュニティバス利用実態

運行状況

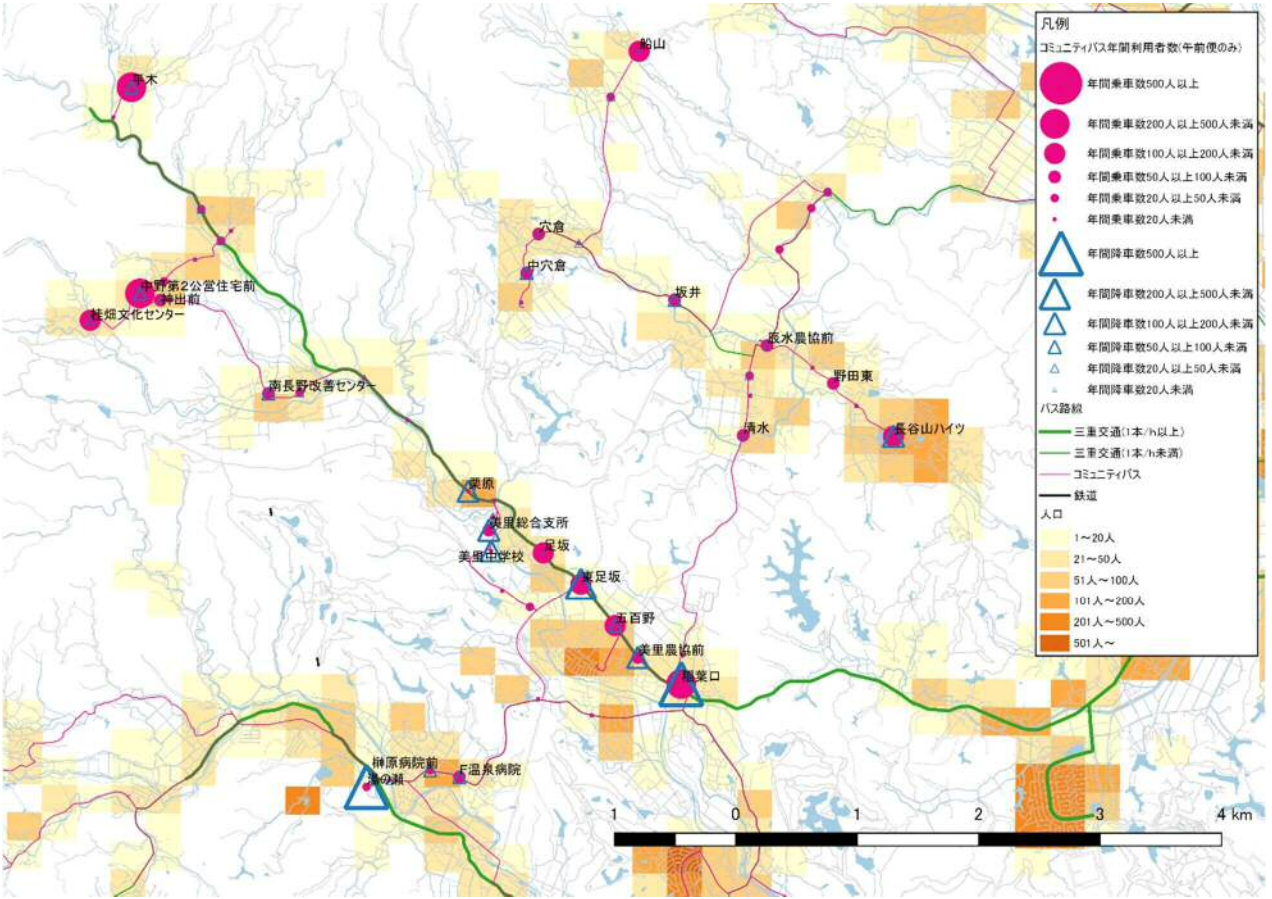
■長野・高宮ルート、辰水ルートの2ルートを、平日毎日3.5往復運行
※湯の瀬行は午前2本・午後1本、湯の瀬発は午前1本・午後3本
※小型バスが2両で運行

利用実態

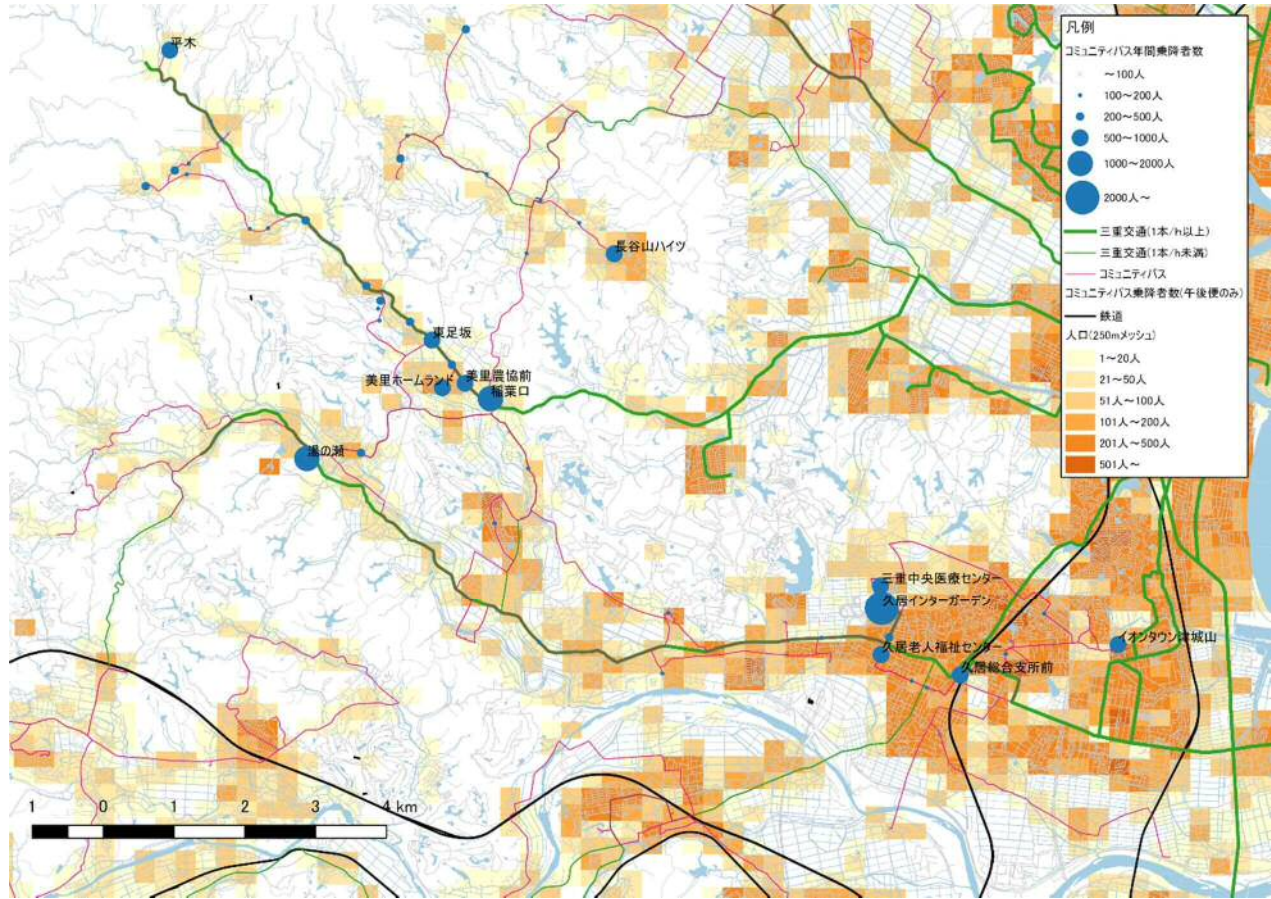
■コミュニティバスの年間利用者数は5,967人（1日あたり約23人）
※午前便の利用者数は約3,410人、午後便の利用者数は約2,570人
■午前の利用が午後よりも多く、午前における各停留所の乗車数・降車数は一部停留所ではほぼ拮抗しているが、一部停留所では午前の乗車・午後の降車が多い
■コミュニティバス利用の目的地としては、稲葉口、湯の瀬（温泉）が多い

再編の方向性

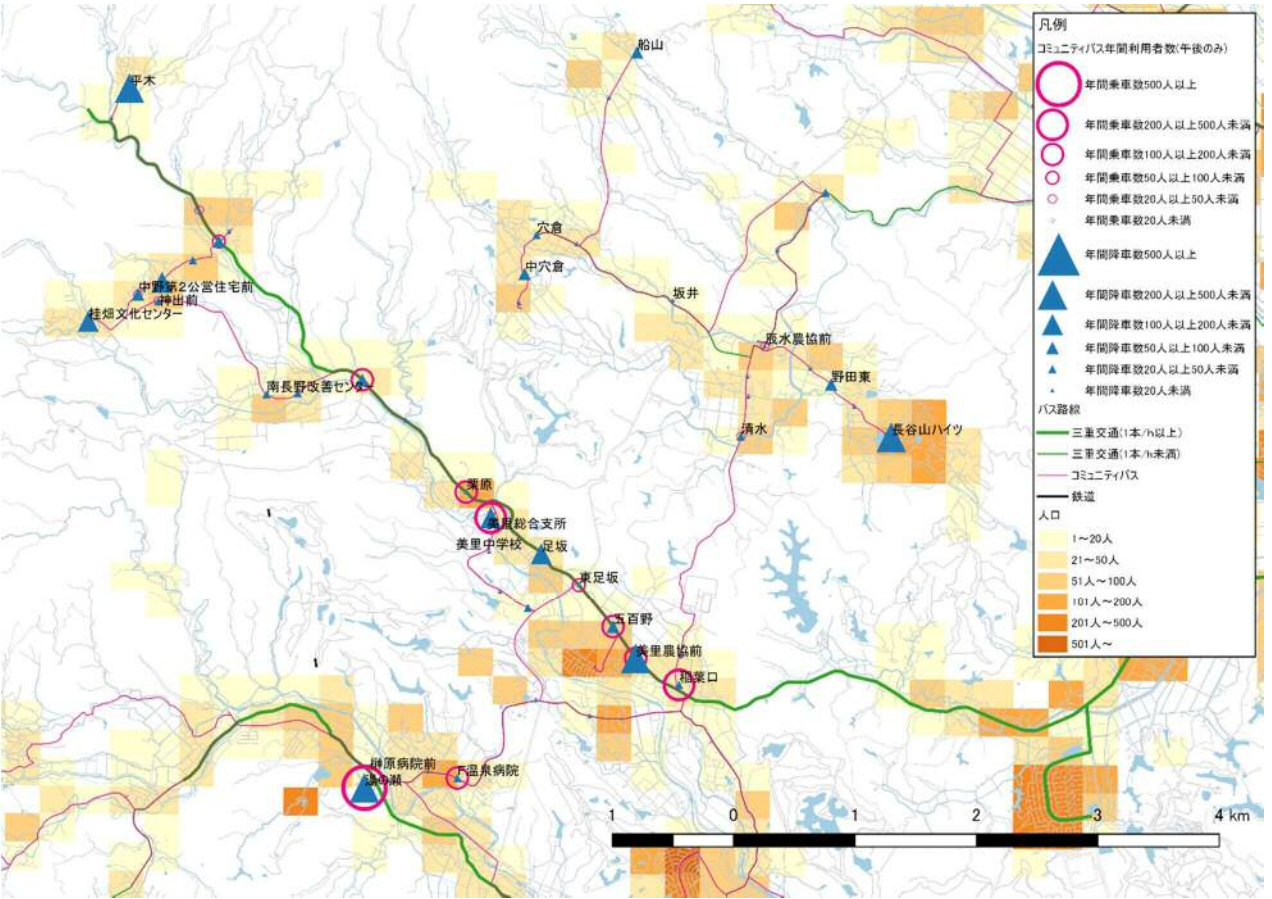
■運行日1日あたりの利用者が少ないことから、運行日数を見直す
■美里地域から久居地域東部への通院・買い物需要（アンケート参照）については、三重交通榑原線との接続強化で対応
■榑原地区との一体的な運行（榑原西部への延伸）



停留所別年間利用者数（午前便のみ）



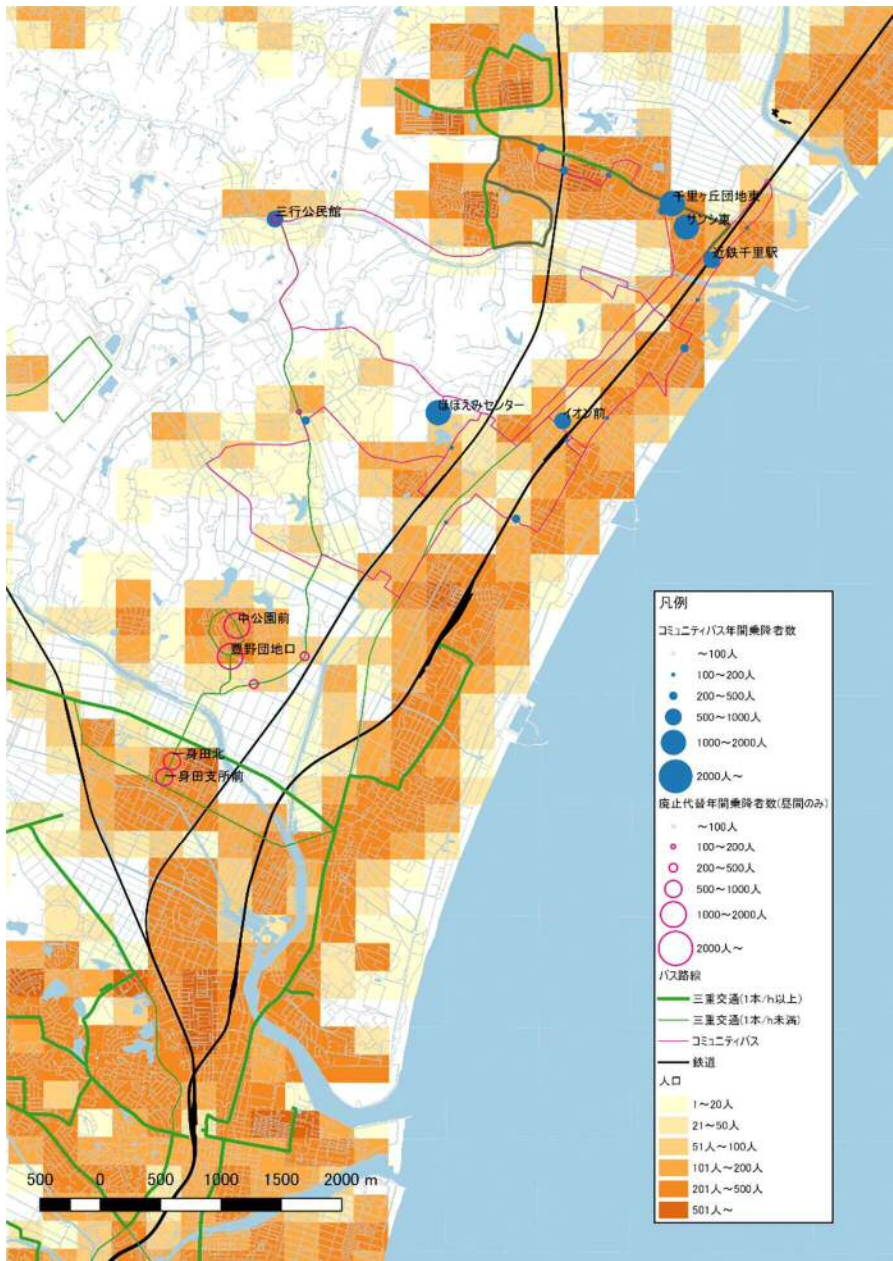
停留所別年間利用者数（久居地域含む）



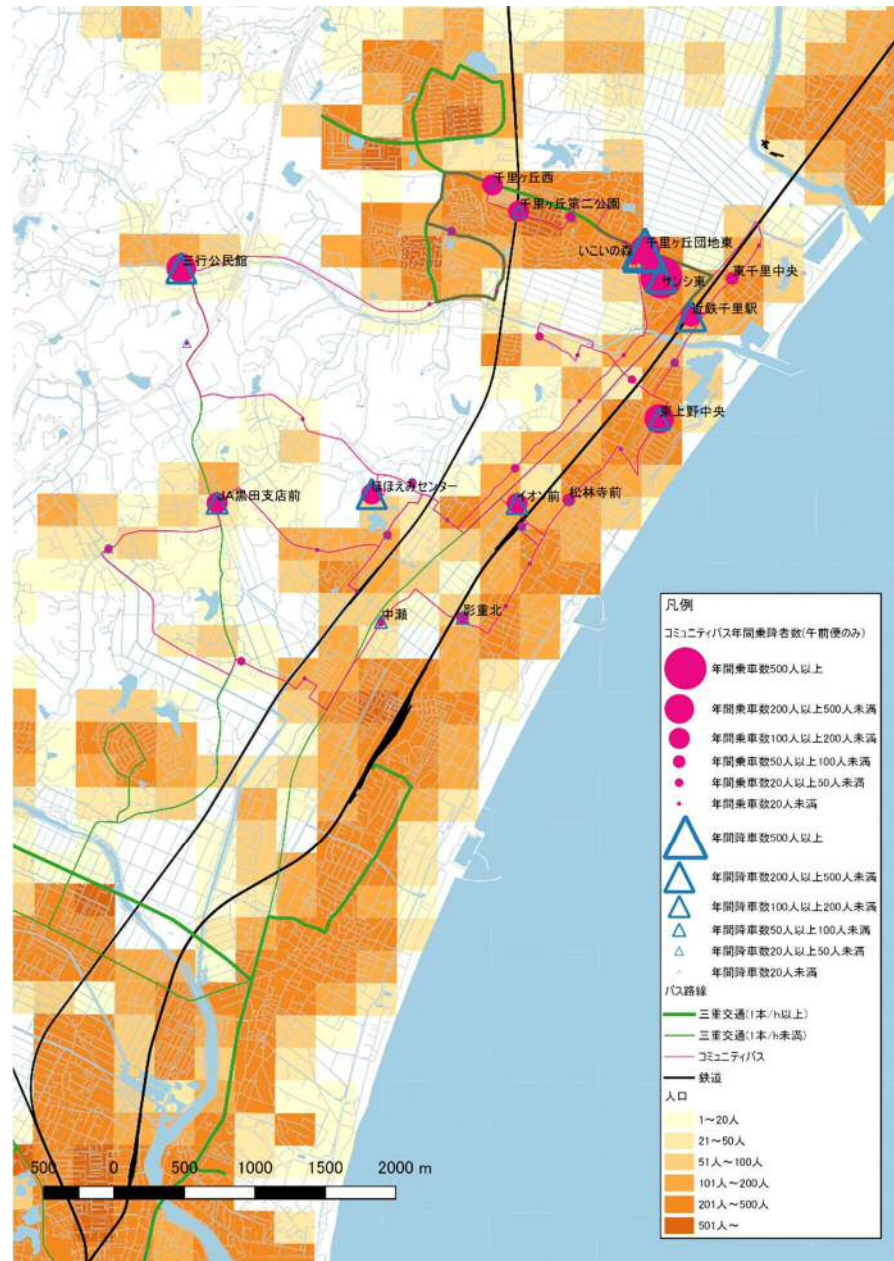
停留所別年間利用者数（午後便のみ）

3. 河芸地域 コミュニティバス利用実態（一部廃止代替バス含む）

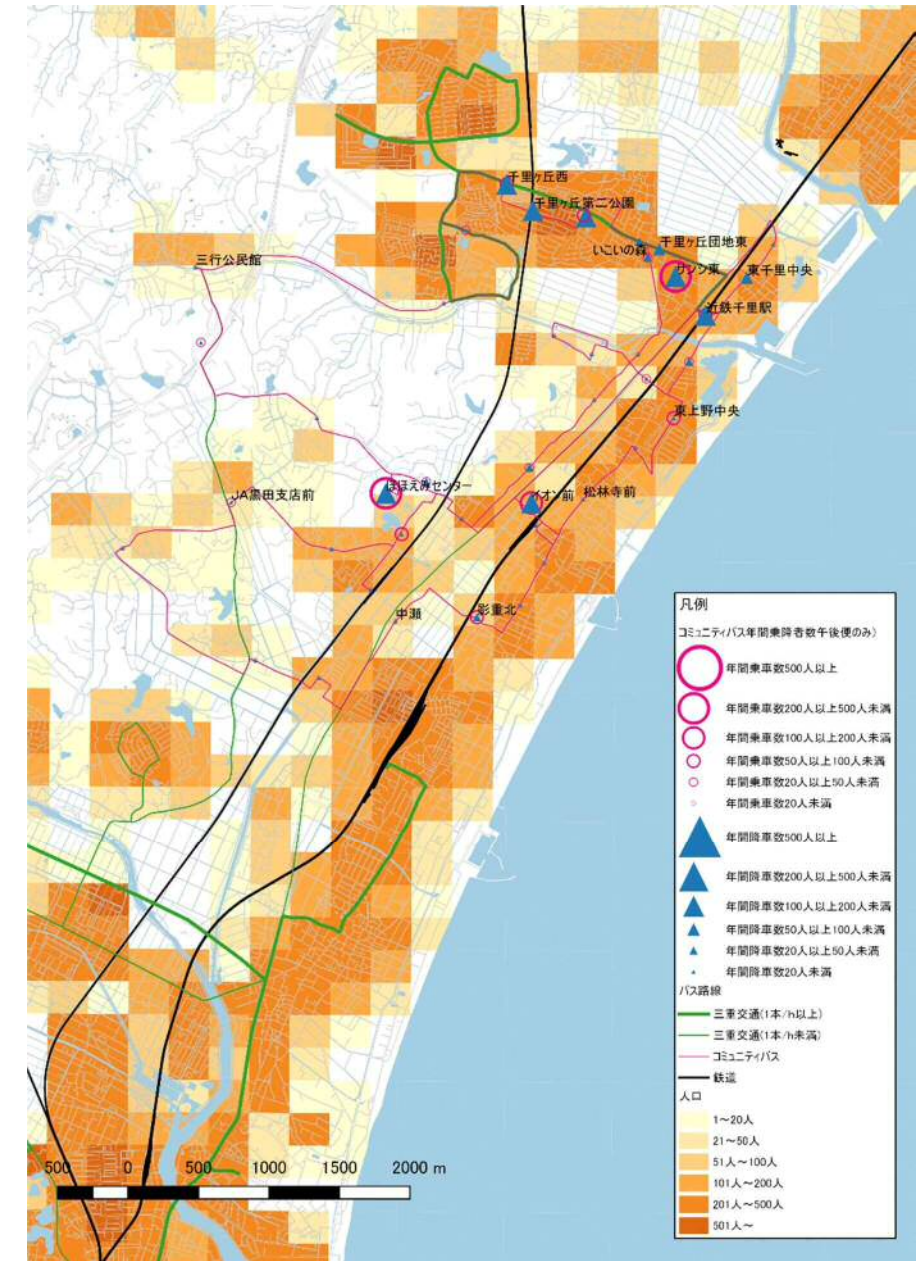
運行状況	■河芸循環北ルート、河芸循環南ルートの2ルートを、火曜日4往復、水・金曜日2往復運行 ※火曜日は午前・午後2往復ずつ、水・金曜日は午前・午後1往復ずつ運行 ■廃止代替バスは、三行線が河芸地域に乗り入れ（単独区間は一身田東以北）
利用実態	■コミュニティバスの年間利用者数は4,819人（運行日1日あたり約32人） ※午前便の利用者数は3,204人、午後便の利用者数は1,615人 ■午前の利用が午後よりも多く、午前における各停留所の乗車数・降車数はほぼ拮抗している ■コミュニティバス利用の目的地としては、サンシやイオンなど、商業施設への利用が多い ■年間乗降者数が100人未満（利用がほぼ週1人未満）の停留所が多い ■三行線の河芸地域停留所での乗降者数は、年間約720人、1日あたり約3人（平日のみ）
再編の方向性	■千里ヶ丘地区の需要については、事業者路線である三重交通津太陽の街線に集約 ■アンケート（別紙参照）より津地域北部への買い物需要があることから、商業施設（略）（マックスバリュなど）へ乗り入れ ■大里地区の交通不便地域をカバーする ■近鉄名古屋線が利用可能な沿岸部については、利用が少ない停留所を経由するルートの見直し ■三行線のうち利用の少ない豊野団地以北については、コミュニティバスのルート変更により代替



停留所別年間利用者数（廃止代替バス昼間便含む）



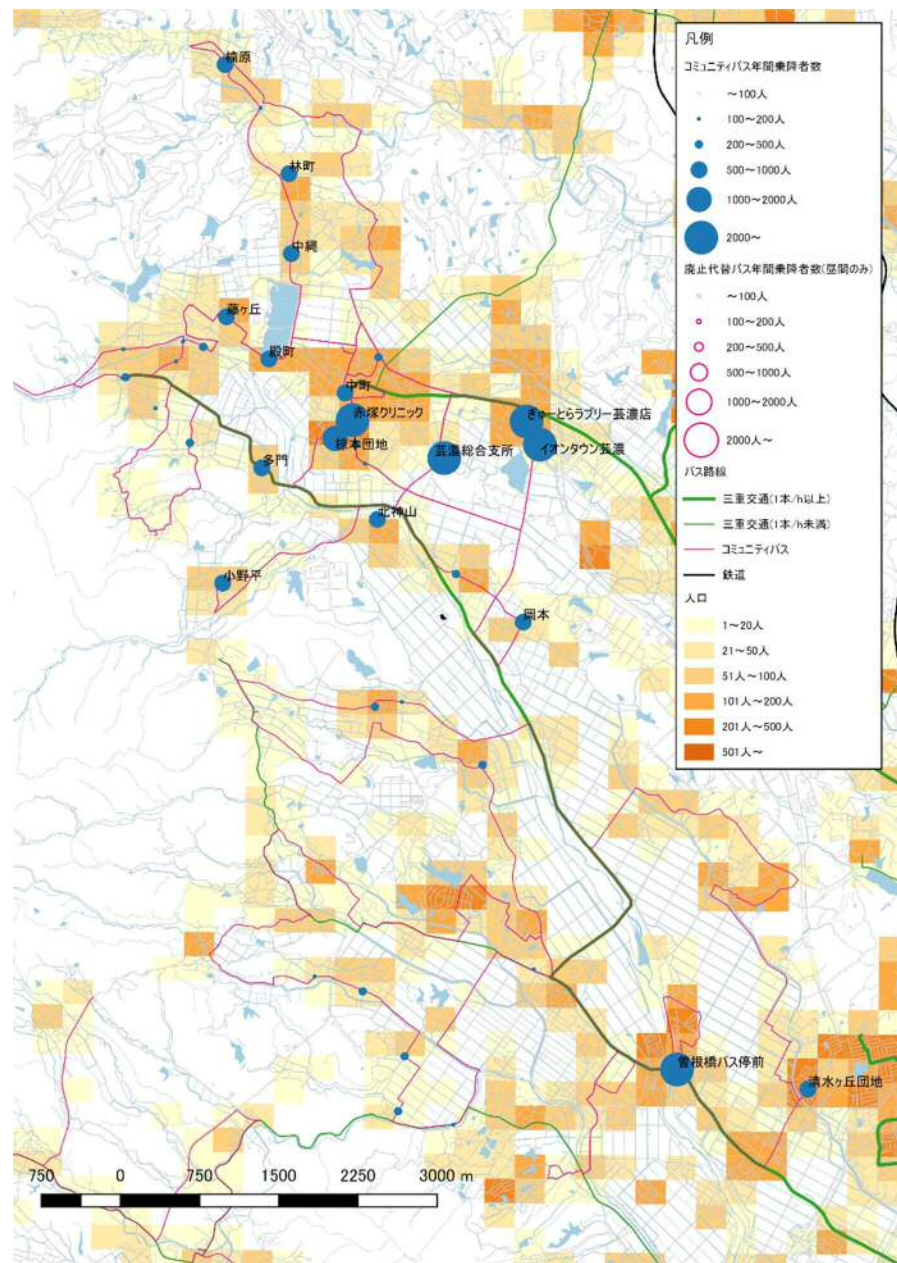
停留所別年間利用者数（午前便のみ）



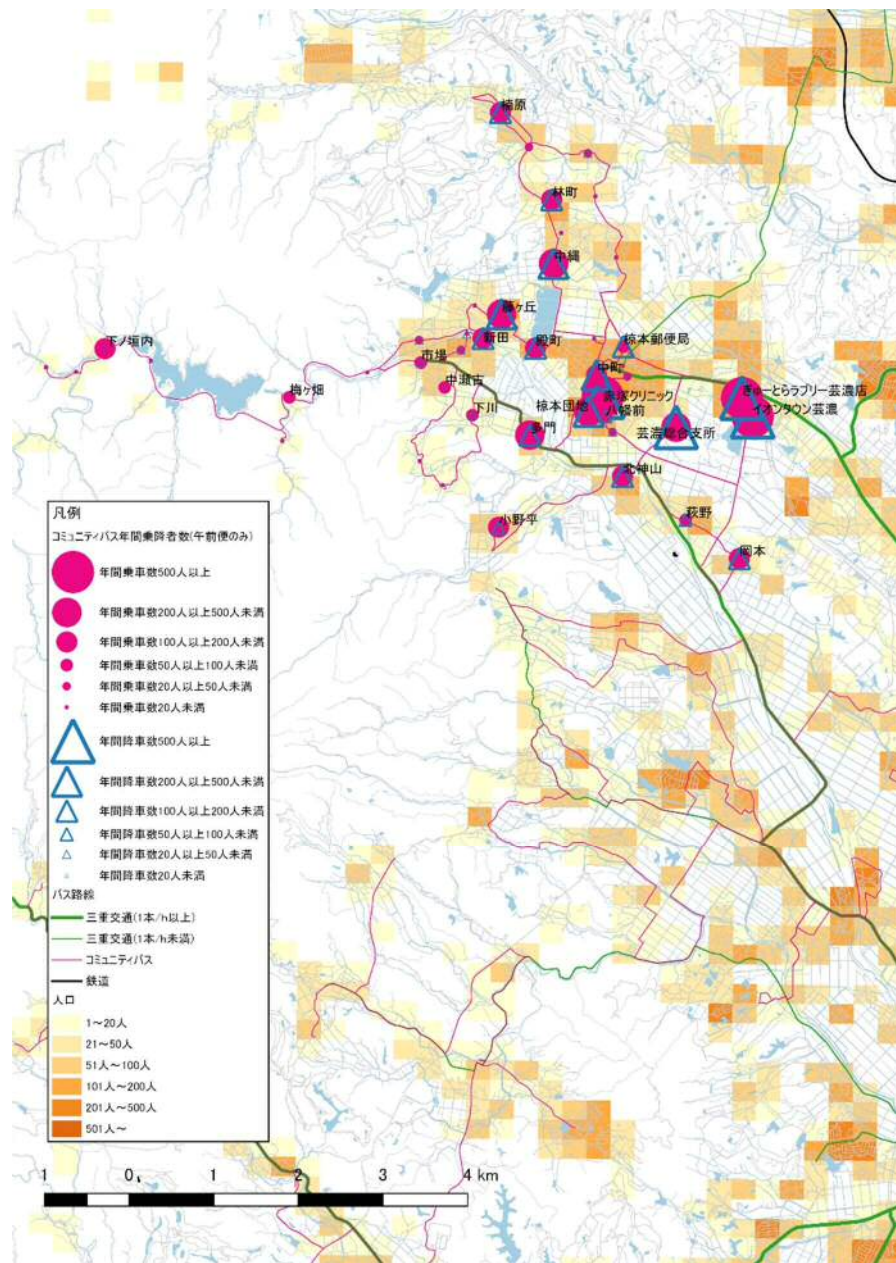
停留所別年間利用者数（午後便のみ）

4. 芸濃地域 コミュニティバス利用実態

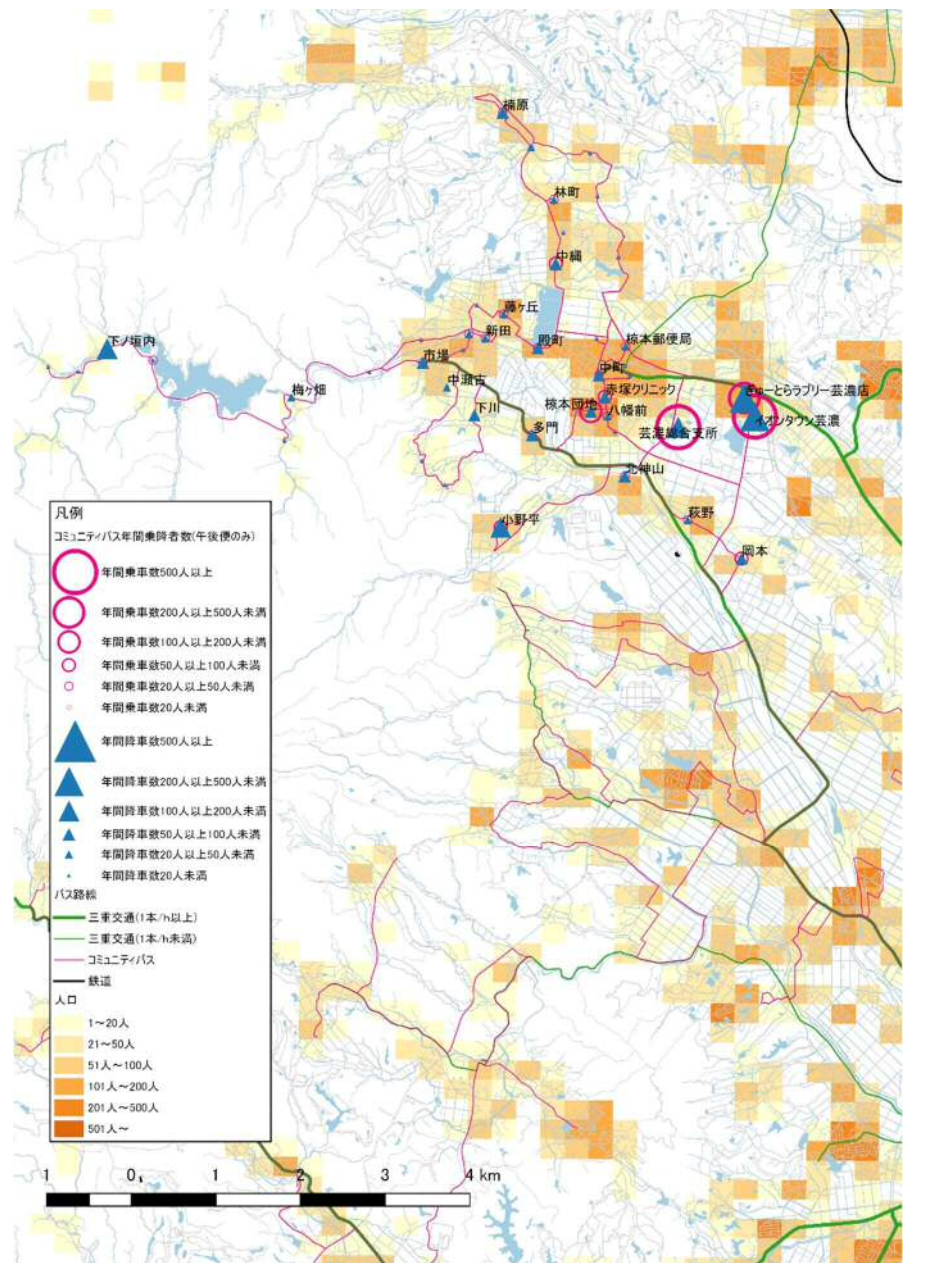
運行状況	■芸濃循環明ルート、芸濃循環雲林院ルート、芸濃循環安西ルート、芸濃循環河内ルートの4ルートを、木曜日を除く週4日・日2往復運行 ※午前1往復、午後1往復運行 ※月・水曜日、火・金曜日で運行時刻を変更 ※小型バス1両、ワゴンタイプ1両の2両で運行
利用実態	■コミュニティバスの年間利用者数は8,175人（運行日1日あたり約42人） ※午前便の利用者数は5,720人、午後便の利用者数は2,455人 ■循環運行であることから停留所によっては実質4往復となっており、午前の利用が午後よりも多く、午前における各停留所の乗車数・降車数はほぼ拮抗 ■コミュニティバス利用の目的地としては、イオンタウン、ぎゅーとらラブリーなどの商業施設、赤塚クリニックなどの医療施設、芸濃総合支所が多い ■河内地区の停留所での年間乗降者数は561人、1週間あたり約11人で、ほとんどが下ノ垣内・梅ヶ畑での利用 ■年間乗降者数が100人未満（利用がほぼ週1人未満）の停留所が一部存在
再編の方向性	■現行の運行体系を踏襲しつつ、一部ルートを変更 ■河内地区は、運行本数を見直し ■安西地区については、安濃地域の路線と一体的に考えルートを見直し



停留所別年間利用者数（安濃地域含む）



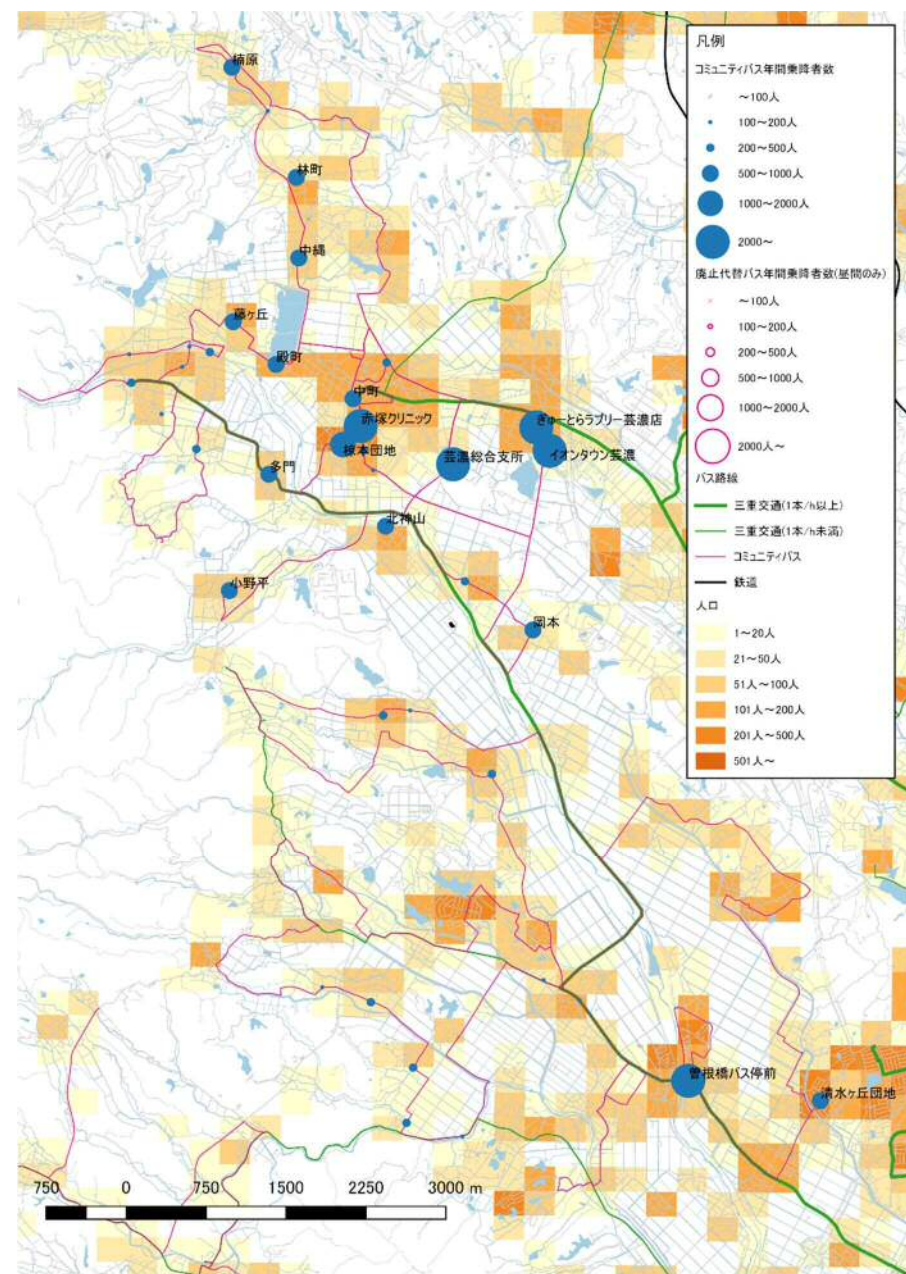
停留所別年間利用者数（午前便のみ）



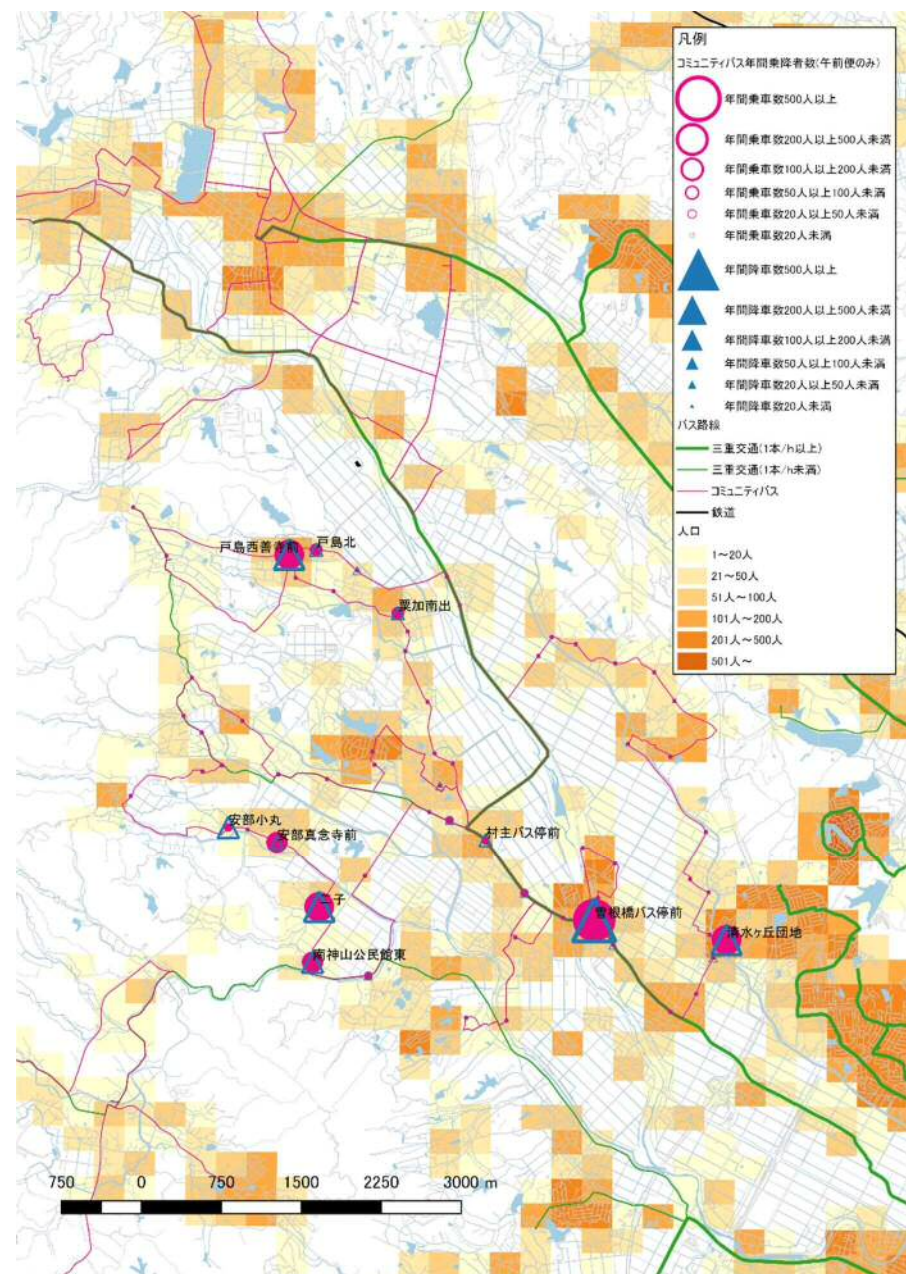
停留所別年間利用者数（午後便のみ）

5. 安濃地域 コミュニティバス利用実態

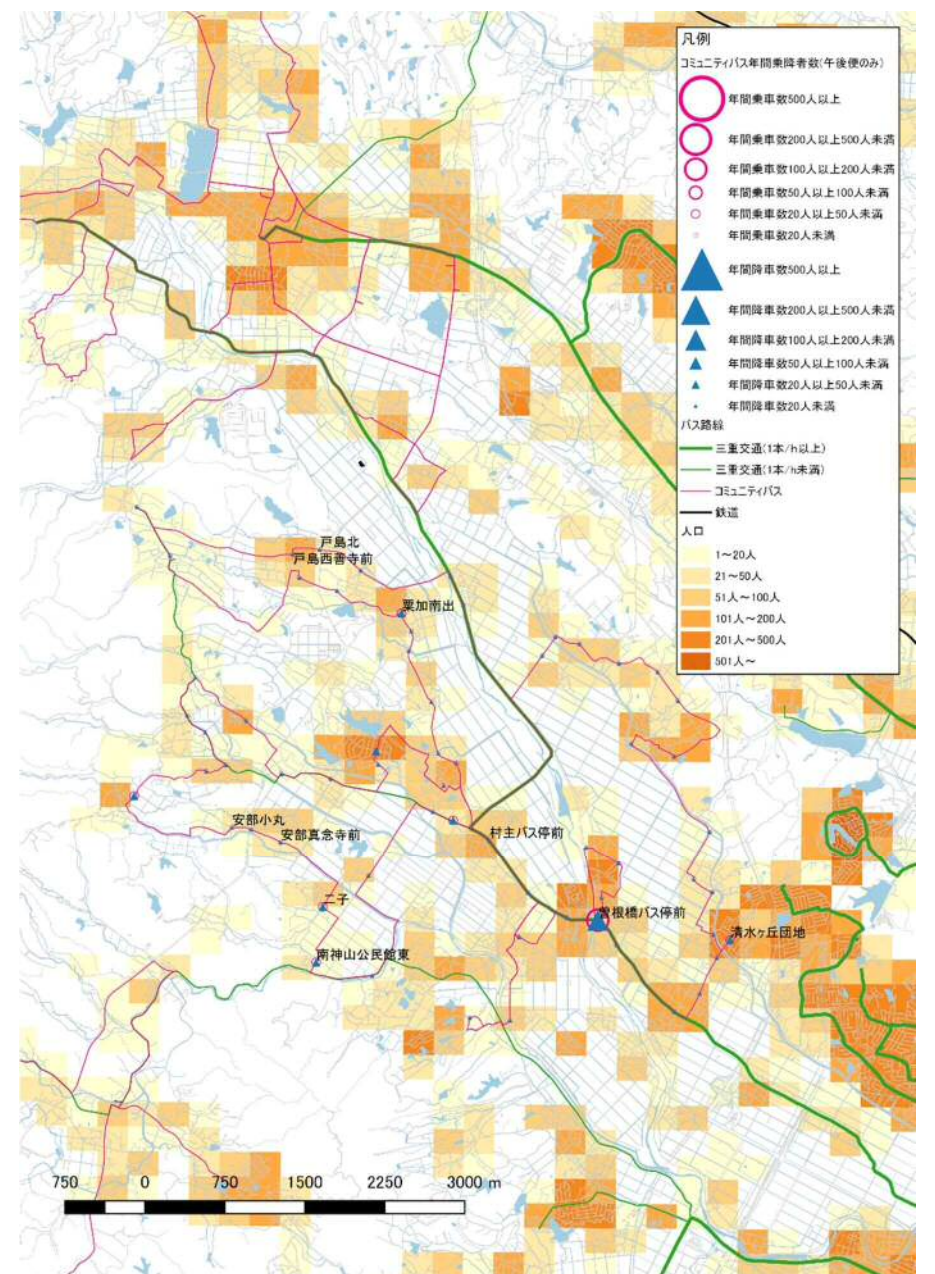
運行状況	■明合ルート、安濃ルート、草生ルートの3ルートを、週4日・日2往復運行 ※午前1往復、午後1往復運行 ※明合ルートは月・水曜日、他ルートは火・金曜日運行 ※小型バスが1両で運行 ■廃止代替バスとして安濃線立合系統を運行（毎日8.5往復）
利用実態	■コミュニティバスの年間利用者数は3,162人（運行日1日あたり約32人） ※午前便の利用者数は2,714人、午後便の利用者数は448人 ■午前の利用が午後よりも多く、午前における各停留所の乗車数・降車数は一部停留所を除いてほぼ拮抗 ■コミュニティバス利用の目的地としては、曽根橋にあるげにやが大半 ■曽根橋・清水ヶ丘団地を除く停留所では年間乗降者数500人未満（利用がほぼ週5人未満）であり、そのほとんどが年間乗降者数100人未満（利用がほぼ週1人未満）
再編の方向性	■安濃地域の北部・西部（明合地区・草生地区）については、アンケート（別紙参照）による芸濃地域への買い物需要を踏まえ、芸濃地域のコミュニティバスと一体的に捉えることにより、イオンタウン芸濃などへの移動手段を確保 ■安濃線立合系統については、コミュニティバスのルート変更により代替



停留所別年間利用者数（芸濃地域、廃止代替バス昼間便含む）



停留所別年間利用者数（午前便のみ）



停留所別年間利用者数（午後便のみ）

6. 一志地域 コミュニティバス利用実態（一部廃止代替バス含む）

運行状況

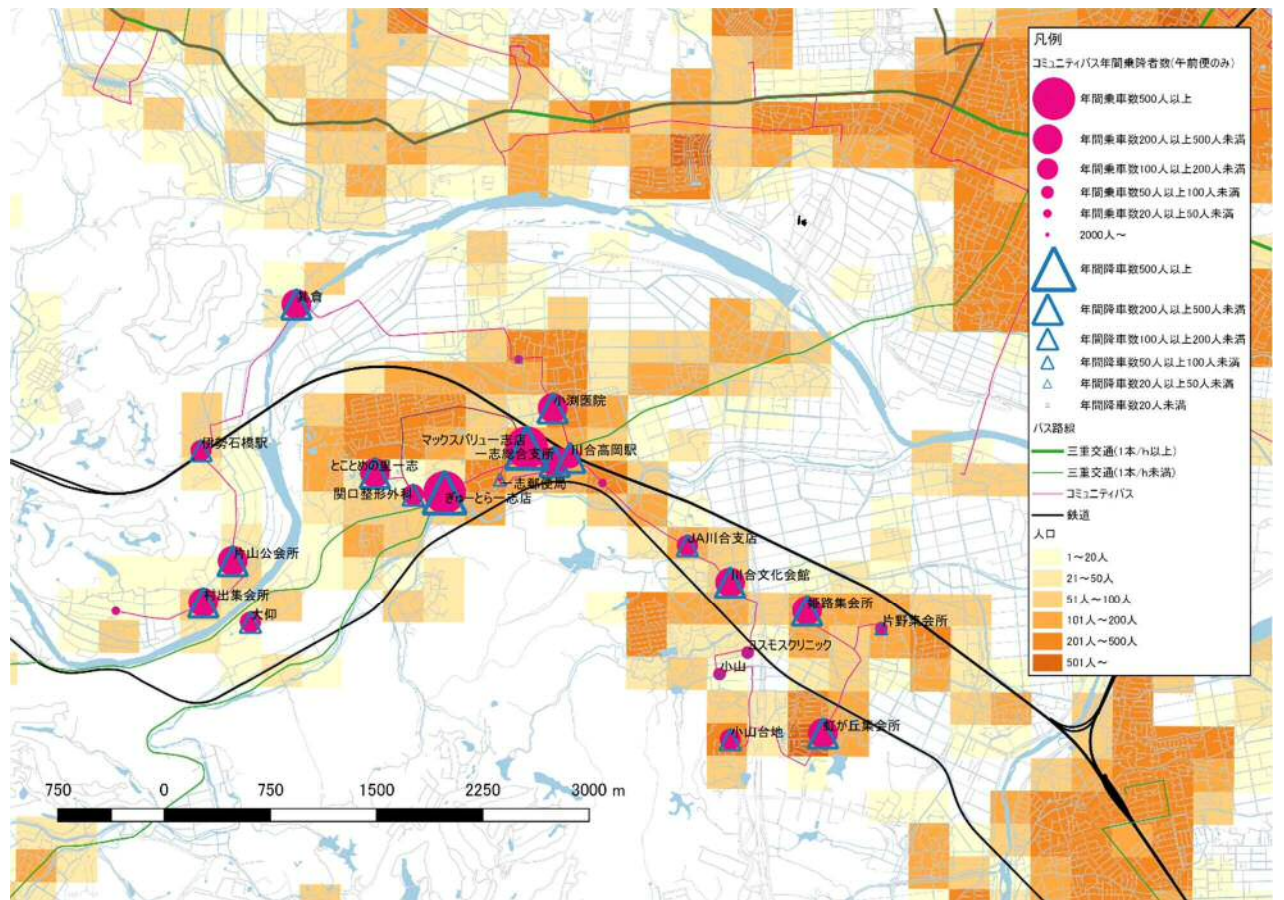
- 川合ルートと高岡ルートの2ルートを、週3日・日4往復運行
※川合ルートは火・木・金曜日、高岡ルートは月・水・金曜日
- ※一志総合支所行は午前3本・午後1本、
※一志総合支所発は午前2本・午後2本運行
- ※原則ワゴンタイプの車両が1両で運行
- ※金曜日のみ高岡ルートはセダンタイプの車両で運行
- 廃止代替バスは、多気線が一志地域に乗り入れ（単独区間は井関以西）

利用実態

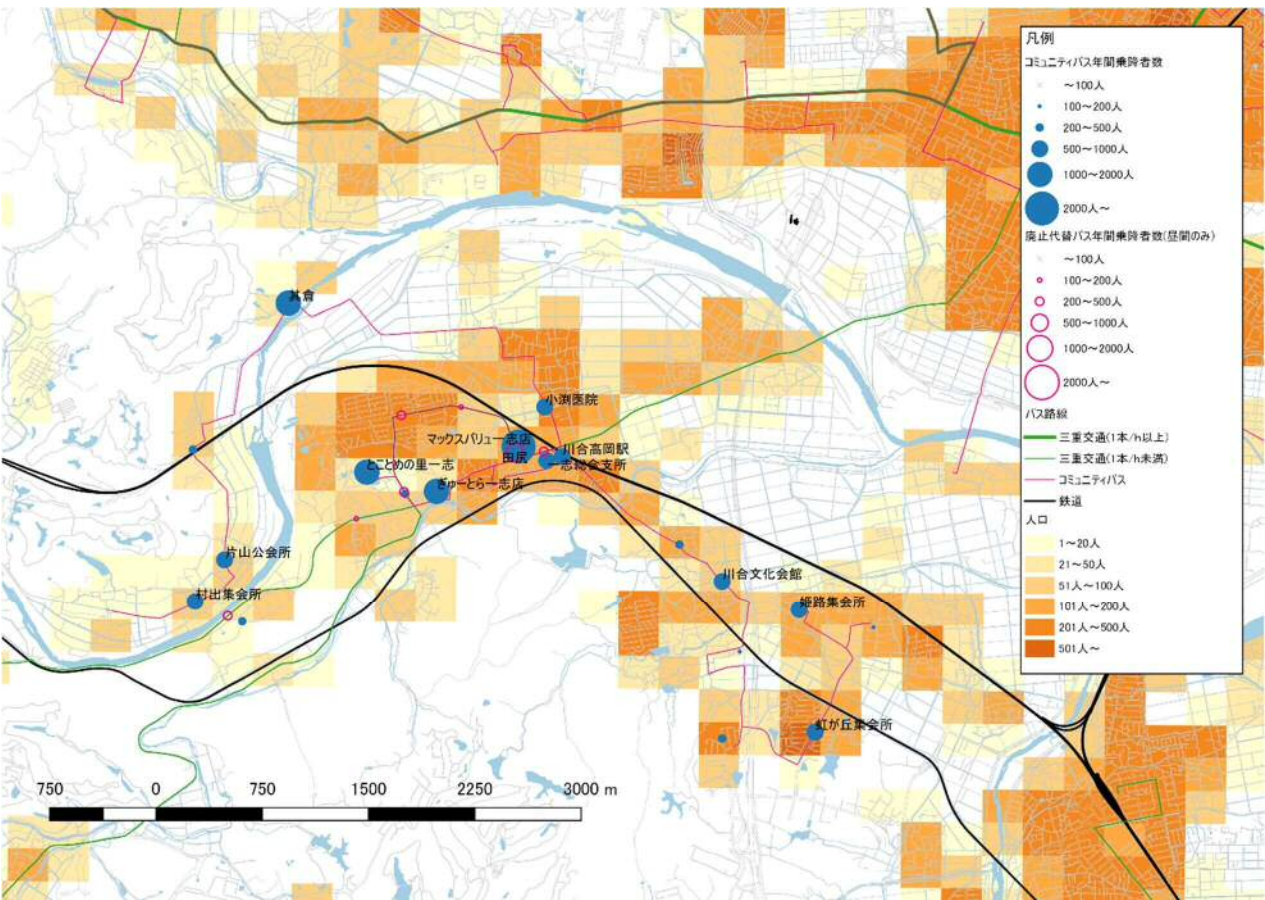
- コミュニティバスの年間利用者数は7,079人（運行日1日あたり約48人）
※午前便の利用者数は5,634人、午後便の利用者数は1,445人
- 午前の利用が午後よりも多く、午前における各停留所の乗車数・降車数はほぼ拮抗
- コミュニティバス利用の目的地としては、マックスバリュやぎゅーとらなどの商業施設が多く、温泉施設であることめの里への利用も一定数あり
- 多気線の単独区間（上井生～谷戸）の一志地域停留所での乗降者数は、年間約1,500人、1日あたり約6人（平日のみ）

再編の
方向性

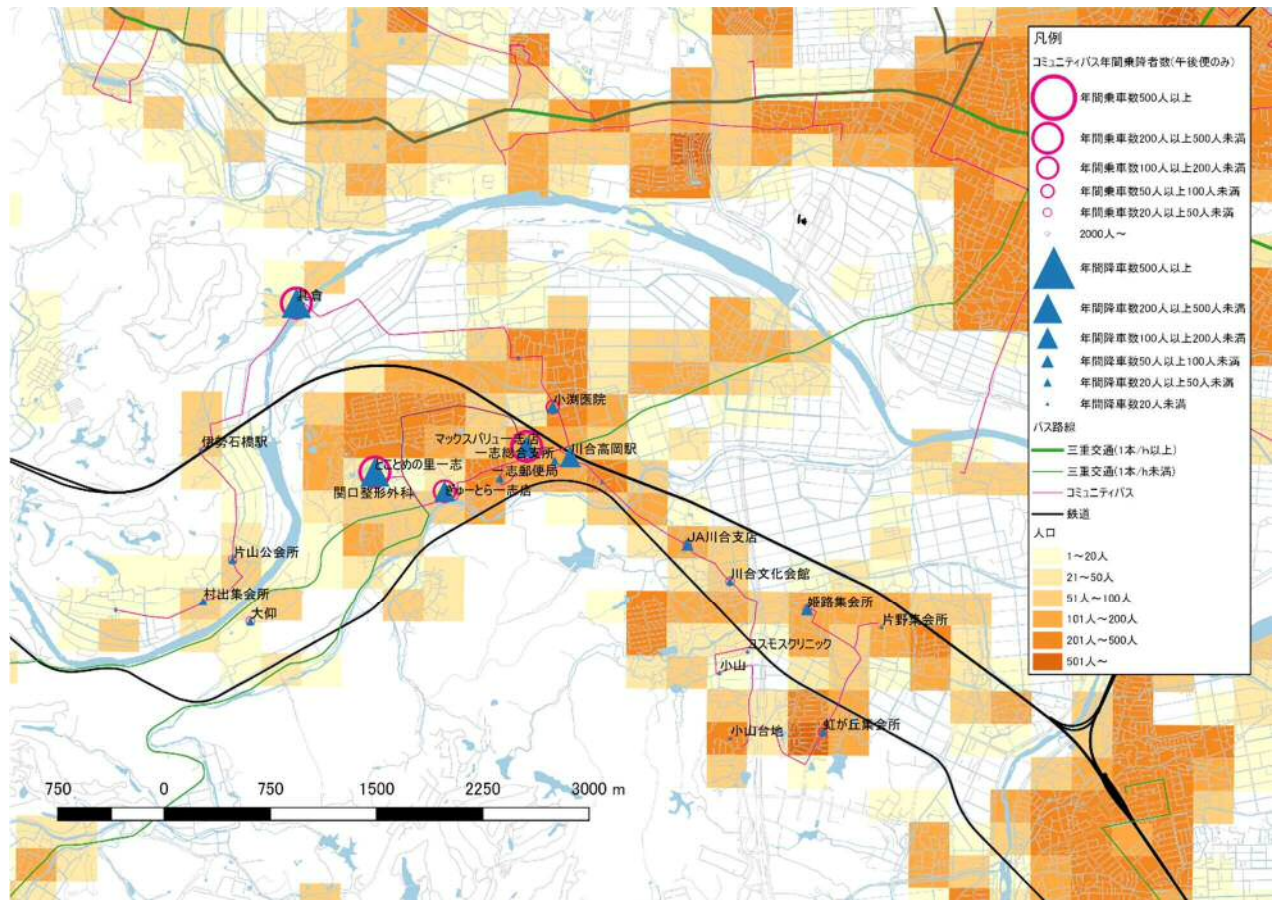
- アンケート（別紙参照）より松阪市嬉野地域への買い物需要があることから、近鉄伊勢中川駅へ乗り入れ
- 多気線は川合高岡以西でJR名松線と並行することから、運行区間を一志地域（高岡地区）まで短縮し、一志駅で乗り継ぎとすることで効率化を図る



停留所別年間利用者数（午前便のみ）



停留所別年間利用者数（廃止代替バス昼間便含む）



停留所別年間利用者数（午後便のみ）

7-1. 白山地域 コミュニティバス利用実態（一部廃止代替バス含む、その1）

資料3-3-⑦

運行状況

- 城立・福田山ルート・家城ルート・白山循環三ヶ野ルートの3ルートで毎日運行、一部便は複数ルートで連続運行
※城立・福田山ルートおよび家城ルートは終日運行、白山循環三ヶ野ルートは昼間のみ運行 ※城立・福田山ルートのうち、元取地区内は平日のみ運行
※小型バス2両で運行
- 廃止代替バスとして、多気線が毎日4往復、榊原線が平日朝夕のみ2往復運行

利用実態

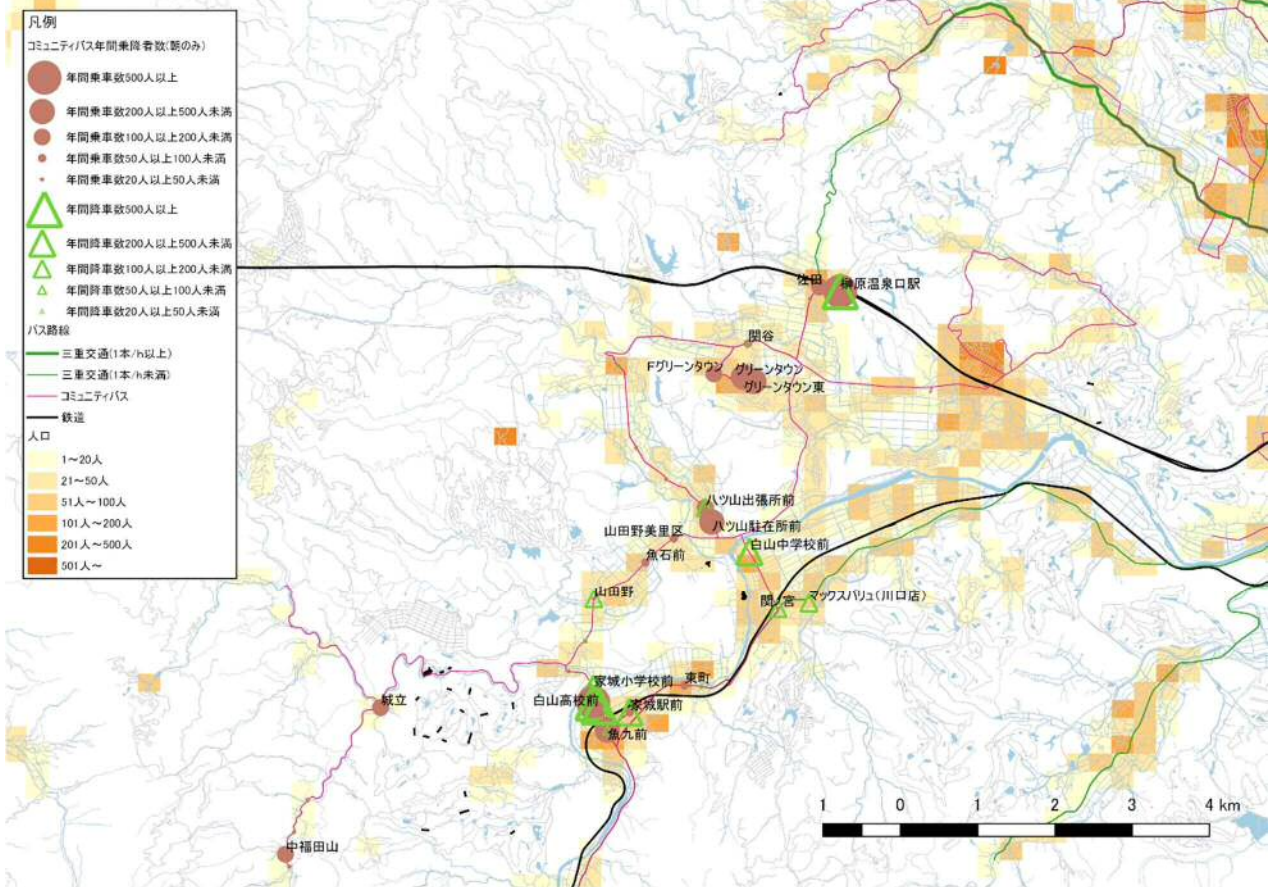
- コミュニティバスの年間利用者数は約30,000人、平日1日あたりの利用者数は122人
※コミュニティバスおよび廃止代替バスの時間帯別利用者数は、右表参照
- 朝夕は榊原温泉口駅から白山高校への通学利用が多い
- 昼間は一志病院、マックスバリュ（白山店・川口店）が主たる目的地
- 榊原温泉口駅～家城駅の中間停留所では、古市経由よりも八対野経由（グリーンタウンなど）の方が、乗降者数は多い
- 城立・福田山集落の停留所の乗降者数合計は3.3人/日
- 三ヶ野集落の停留所の乗降者数合計は0.8人/日

	平日時間帯別利用者数				年間利用者数(人)		
	朝夕	昼間	合計		朝夕	昼間	合計
コミュニティバス	67.6	54.3	121.9	コミュニティバス	16,494	13,249	29,744
多気線	5.3	4.4	9.7	多気線	1,293	1,074	2,367
榊原線	2.9	0.0	2.9	榊原線	708	0	708

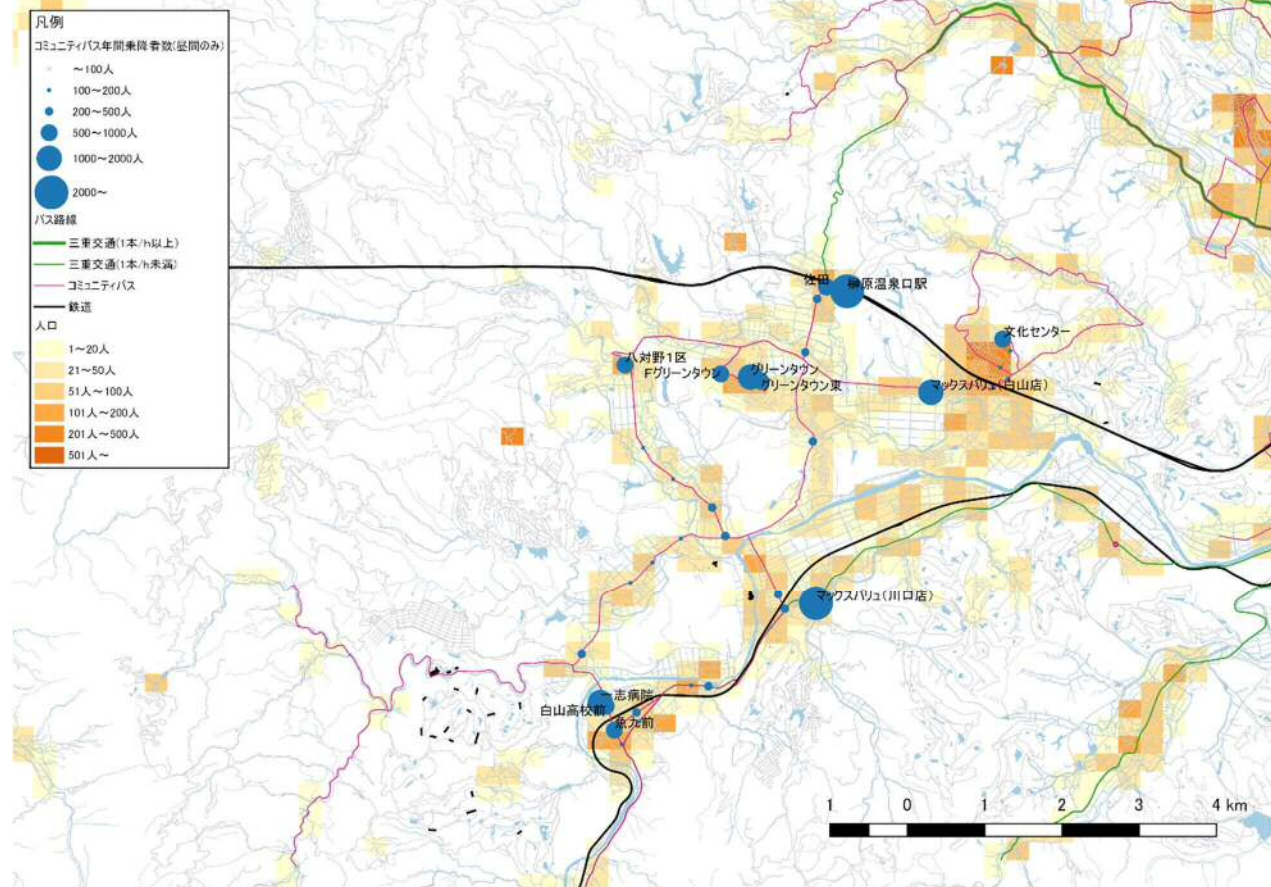
※年間利用者数は換算値
※多気線の利用者数は、白山地域乗降分のみ、榊原線の利用者数は、末端部分のみ

再編の方向性

- 時間帯毎の利用実態を踏まえた、ルートの単純化（大三地区～榊原温泉口駅～一志病院・白山高校～家城駅を集約）
- 美杉地域の丹生俣ルートを榊原温泉口駅まで延伸することによる近鉄大阪線との結節と白山地域の需要カバー（美杉地域参照）
- 廃止代替バスについては、榊原線はコミュニティバス一部便を榊原車庫前まで延伸、多気線は並行するJR名松線で代替することにより対応
- 需要の少ない地区においては、スクールバスなど新たな交通手段を検討していく（大三地区三ヶ野集落、元取地区城立・福田山集落）



停留所別年間利用者数（朝夕便のみ、一部廃止代替バス含む）



停留所別年間利用者数（昼間便のみ）