

津市コミュニティバス路線の再編について

1 再編経緯

津市コミュニティバスの運行は、これまでも各地域からの要望に基づき運行ルート等を適宜見直しながら運行を継続してきました。

しかしながら、合併後、市民の皆様を取り巻く社会環境が変化する中、合併前の旧市町村が設定した路線を基本とした路線延伸や新たなバス停の設置などの変更のみでは、ニーズに応えられていない現状も見受けられてきました。

この状況を踏まえ、地域の移動ニーズや外出の実態を把握、分析し、コミュニティバスが市民の皆様がそれぞれの地域で生活する上で日常生活を支えられるものとなるよう路線の再編を進めていくことが必要と考えました。

2 コミュニティバス路線再編の考え方

(1) 重点項目

- ・ 市民の買い物、通院のための「生活の移動手段」を確保する。
- ・ コミュニティバス路線編成の事業規模は現行の1億4千万円(市負担分)の運行経費を基本とする。

(2) 基本項目

- ・ 旧市町村の地域という概念を取り払い、移動ニーズに応じた路線を設定する。
- ・ 広域な移動は鉄道、民間路線バスが担う。
- ・ 鉄道、民間路線バスとの路線の重複は基本的にはしない。
- ・ 廃止代替バスについては、利用ニーズに応じてコミュニティバス運行に見直す。
- ・ 小規模な交通空白地域は、地域住民運営主体型コミュニティ交通を推進する。
- ・ 各路線の運行日数、運行便数、ダイヤは、通院・買物などの外出機会のニーズに応えられるよう設定する。

前ページの考え方をもとに、津市コミュニティバス路線をより効率的かつ利便性の高いものにするため、以下の3つの視点から路線再編を検討します。

①移動ニーズ・利用実態の反映

アンケート、データ等の結果を以下の通り反映する。

- (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。
- (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他交通機関との役割分担

一部地域にて、津市コミュニティバス路線と、三重交通の事業者路線やJR名松線との路線重複の区間がある。交通ネットワークの維持の観点から、三重交通事業者路線やJR名松線と重複する区間については、交通結節点での津市コミュニティバスと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、箇所によっては生活圏に沿っておらず移動ニーズに応えられておらず、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ない路線の設定及び地域ごとの特性を考慮した運行形態とする。

①白山地域の通学対応

- 榊原温泉口駅から白山高校への通学需要
- 元取地区から家城小学校及び白山中学校への通学需要

②JR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

コミュニティバス路線等の再編にかかる委員意見(第3回活性化協議会)

委員意見	対応
<p>反映が一定された地域 白塚、大里、片田、榊原、栗葉、安濃etc…</p> <p>反映されなかった地域 高野尾、豊が丘、安東</p> <p>1 民間バスに対応を検討してもらう地域 南が丘、雲出etc…</p> <p>大きな再編にあたり、市としてどう説明されるかご教示ください。</p>	<p>今回のコミュニティバス路線等の再編にあたっては、地域における移動ニーズ(買い物、通院)や利用実態の反映、既存事業者路線のサービス水準の維持を優先する事業者公共交通機関との役割分担、地域事情に即した運行形態等の地域特性の考慮の3つの視点により行っています。</p> <p>また、小規模な交通空白地域については地域住民運営主体型コミュニティ交通の提案を進めていくことを考えています。</p>
<p>2 白塚地域のコミュニティバスについては要望が無かったのか？高齢者は買物(病院)難民である。コミュニティバスは時間も本数も少なく「真の市民の足」とは到底言えない。</p>	<p>今回のコミュニティバス路線等の再編にあたっては、アンケートなどの声を集約し、買い物、通院における移動ニーズを分析し、さらに将来的にも公共交通を維持活用するためにも公共ネットワークの考え方に基づき乗り継ぎなどを行っていただくことを想定し、路線、運行回数、日数のサービス水準も含めて見直しを図っております。</p> <p>白塚地域においては、地域内での移動が中心となっておりますが、河芸地域のコミュニティバスを延伸することを予定しております。</p>
<p>3 時代の変化、環境の変化と共に地域交通網もいかにこの変化に適応、対応するか？しっかりこの状況変化に合わせていくか、まず我々推進していく側の問題と考えます。</p> <p>状況をしっかり整合し、すべて現場ありと心得、今後の対応を望む。</p> <p>利用目的を明確に(利用者)高齢化率等、地域等</p>	<p>高齢化が進む社会情勢などを踏まえ、また現在のコミュニティバスを必要としている利用者のことを考え、乗り継ぎについても負担のかからない場所、時間を設定することを念頭において進めております。</p>
<p>4 津市公共交通の考え方として、結節点で利用者の方がうまく乗り換えられるか。待ち時間を乗り換え施設があるか。</p> <p>例えば、JR名松線一志駅、近鉄川合高岡駅、三重交通幹線バスの接続がスムーズに乗り継げるよう考えてほしい。</p>	<p>今回の再編では、交通ネットワークの考え方により、幹線と支線の乗り継ぎを重要視しておりますことから、乗り継ぎ拠点、ダイヤなどについては配慮していきます。</p> <p>JR一志駅～近鉄川合高岡駅間は約140m、徒歩2分でありますことから、歩いての乗り継ぎと考えています。</p>
<p>5 廃止代替バス多気線について 竹原～井関にて名松線ダイヤと近接しているとあるが、バス停井関とJR名松線井関駅とは相当離れており、乗り継ぎは一志駅にした方がよいのでは。</p>	<p>乗り継ぎ拠点としては、近鉄川合高岡駅、JR一志駅を位置づけています。</p>
<p>6 豊が丘地区から芸濃地域への買い物に対する移動ニーズは高いと思われるがどう対応するのか？</p>	<p>公共交通の存続も今回の再編の大きなテーマであり、そのため路線の重複をしないことを基本に整理しております。</p> <p>豊が丘地区から芸濃地域までの移動については、三重交通本線が運行されておりますので、乗り継ぎ時間の短縮、豊が丘への乗り入れなど運行会社とも協議しており、今後も地域の移動ニーズに添えるよう検討を進めます。</p>

7	<p>支線のあり方は、どこのルートも総合支所(本庁)を通るとか、駅を通るとかの基本的なコンセプトを何かはつきりさせた上で、主な商業施設、病院などと三重交通との接続を考えてほしい。</p> <p>利用者が増えているJR高茶屋駅にも接続を考えてほしい。</p>	<p>基本的に各ルートごとに、幹線への乗り継ぎ拠点(支所など)とし、商業施設、病院など(地域の主要施設を経由すること意識して設定しています。</p> <p>JR高茶屋駅周辺への接続は、久居地域コミュニティバスの延伸を予定していますので、ニーズ、道路状況を勘案したうえで駅周辺へのバス停を設置を想定しています。</p>
8	<p>路線やかなり長い路線をコンパクトに検討されているが、不利益を被られる方のカバーをする必要がある。</p> <p>乗り継ぎの仕方などをアピールするなど利用者の減少にならないようにする。</p> <p>これまで走っていない区域に食い込んで走らせているが利用の見込みはあるのか。</p> <p>三重交通とコミュニティバスが連携して、双方の利用者が増えることが望ましい。</p>	<p>乗り継ぎについては、施設、ダイヤなどをPRしていきます。</p> <p>新規のルートについては、十分なPR期間を設け、運行会社とも十分な協議を重ね、乗り継ぎ等を工夫し、双方の利用者が増える路線編成とします。</p>
9	<p>乗り継ぎ割引とかそういったものは考えられるか？</p>	<p>乗り継ぎで不便にならないようなダイヤの工夫などの方策も考えていきます。乗り継ぎ割引については現段階では考えていません。</p>
10	<p>無くしたバス停(路線)についての対応は？</p>	<p>今回のコミュニティバス路線再編は、各交通機関の役割分担を考え、民間事業者(鉄道・バス)とコミュニティバスとの重複路線については、民間事業者を優先しております。</p> <p>例えば 多気線(井関～竹原)→JR名松線 三行線→河芸地域コミュニティバス 安濃線(立合系統)→安濃地域コミュニティバス 榊原線(廃止代替区間)→白山地域コミュニティバス 名張奥津線→美杉地域コミュニティバス、民間路線バス また、コミュニティバスの利用者が無いバス停(路線)については、地域住民運営主体型コミュニティ交通等について地域の皆さんに提案していきます。</p>
11	<p>目的地が、病院、買物、公共施設だけでなく、車に乗れない人が楽しめるところへの運行も考えてほしい。</p>	<p>現在も各地域の主要な公民館、湯の瀬等の温泉施設など施設にも運行しており、そのような施設への運行をを念頭において進めております。</p>
12	<p>ラストマイルについての考え方がない。すべての住宅地をカバーできているわけではない。バスまでの需要がないような地域についても新たな公共交通手段を考えていきましょう。</p>	<p>地域住民運営主体型コミュニティ交通の提案や各地域に合った新たな公共交通手段についても地域の皆さんと共に取り組んでいきます。</p>