

## 第2次津市地域公共交通網形成計画(案)



## 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.	計画策定の背景・目的 .....	1
2.	計画の位置づけ .....	2
3.	計画の区域 .....	2
4.	計画の期間 .....	2
<b>第2章</b>	<b>地域の現状</b> .....	<b>3</b>
1.	地勢 .....	3
2.	人口の状況 .....	3
3.	土地利用・道路等の状況 .....	8
4.	主要施設の立地状況.....	9
5.	観光の状況 .....	12
<b>第3章</b>	<b>地域公共交通の現状</b> .....	<b>13</b>
1.	公共交通の概況及び利用状況 .....	13
<b>第4章</b>	<b>上位・関連計画</b> .....	<b>19</b>
1.	津市総合計画.....	19
2.	津市都市マスタープラン .....	20
3.	津市立地適正化計画.....	22
<b>第5章</b>	<b>既往計画の評価</b> .....	<b>24</b>
1.	「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」における目標達成状況.....	24
2.	「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」における事業の実施状況点検.....	31
<b>第6章</b>	<b>地域公共交通の課題</b> .....	<b>41</b>
1.	アンケート等により把握した問題点 .....	41
2.	データ等により把握した問題点.....	44
3.	その他の問題点 .....	48
4.	社会情勢の動向.....	52
5.	津市地域公共交通の課題の総括.....	54
<b>第7章</b>	<b>基本的な方針、計画の目標</b> .....	<b>55</b>
1.	上位・関連計画との整合 .....	55
2.	計画で目指すべき将来像 .....	55
3.	津市公共交通の基本的な方針 .....	56
4.	津市公共交通の目標.....	58
5.	津市の公共交通網 .....	60
<b>第8章</b>	<b>目標を達成するために行う事業</b> .....	<b>64</b>
1.	事業の内容・実施主体・実施年度 .....	64

2. 広域の移動の確保のための事業.....	66
3. 日常生活における地域移動の確保のための事業.....	70
4. バス路線の運行効率化のための事業.....	75
5. 快適な移動環境整備.....	79
6. 公共交通に関する情報の管理と提供のための事業.....	80
7. 公共交通に関する市民の意識向上のための事業.....	85
8. 公共交通を担う人材育成のための事業.....	88
9. 事業の実施期間.....	89
<b>第9章 計画の達成状況の評価.....</b>	<b>92</b>
1. 計画全体の評価.....	92
2. 目標の達成度を示す評価.....	93
3. 事業の進捗を示す評価.....	94
<b>第10章 計画推進体制.....</b>	<b>95</b>
1. 計画推進体制.....	95

---

## 第1章 はじめに

### 1. 計画策定の背景・目的

近年、人口減少及び少子高齢化、モータリゼーションの進展等によって公共交通の需要が低下したことにより、公共交通の利用者は全国的に減少傾向が続いており、鉄道や路線バスの廃止等によるサービス水準の低下及び地域交通を担う民間事業者の経営悪化といった悪循環が社会問題となっています。

このような中、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進すべく、2013年12月に「交通政策基本法」が施行され、交通に関する基本理念及び基本事項、国及び地方公共団体の責務等が定められました。

また、同法の理念に基づき、地方公共団体が中心となってまちづくりと連携した公共交通ネットワークを再構築するため、2014年5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」を作成することができるようになりました。

2006年1月に10市町村の合併により誕生した津市においては、旧市町村が独自に実施していた各種バス事業を引き継いで実施していましたが、2009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』を策定し、2010年4月にこれらのバス事業を『津市コミュニティバス』として再編しました。（3年間の実証運行期間を経て2013年4月に本格運行へ移行）

また、2015年3月に『津市地域公共交通網形成計画』を策定し、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成に努めてきましたが、津市においても公共交通を取巻く環境は厳しく、特に路線バスにおいては利用者の減少や運転手不足によって運行本数の減少が続いています。

本計画は、2020年3月をもって『津市地域公共交通網形成計画』の計画期間が満了となることから、このような状況下において津市が持続的に発展し、安心して暮らせるまちであり続けるために、社会情勢の変化に柔軟かつ的確に対応し、市民の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、機能的かつ効率的な公共交通体系を整備していくために策定するものです。



## 第2章 地域の現状

### 1. 地勢

津市は、三重県の県庁所在地であり、県の中央部に位置しています。北は鈴鹿市、亀山市と接し、西は名張市や伊賀市、奈良県、南は松阪市と接しており、東は伊勢湾を臨んでいます。東部は伊勢平野の一部を形成する海岸平野、中部は標高30～50mの丘陵地や台地、西境沿いには700～800mの山々が連なり、多様な自然を形成しています。

津市は、2006年1月1日に、津市、久居市、河芸町、芸濃町、美里村、安濃町、香良洲町、一志町、白山町、美杉村の10市町村が合併して誕生しており、三重県で最も広い面積を有しています。



図2-1 位置図

### 2. 人口の状況

#### (1) 人口

津市の総人口は2013年度以降減少していますが、2018年度末で278,440人であり、三重県の市町では四日市市に次いで多くなっています。

生産年齢人口（15～64歳）の比率、年少人口（15歳未満）ともに減少しており、生産年齢人口は、2009年度には61.9%であったものが2018年度には58.4%に減少しています。



※各年度末（3月31日）の人口（外国人も含む）  
（出典：住民基本台帳）

図2-2 位置図

人口の推移を地域別に見てみると、2009年度末の人口を100としたとき、2018年度末では久居地域で約105が最も高く、河芸、一志が増加している他は減少しており、美杉地域は75を下回り、かつ65歳以上の人口も減少しています。

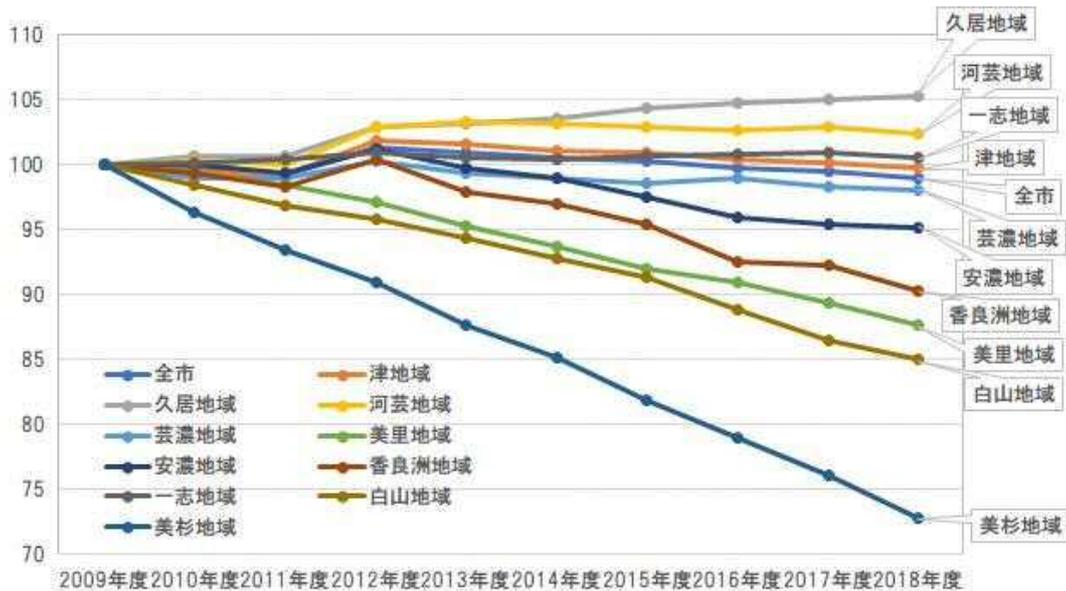


図2-3 地域別人口推移

※各年度末（3月31日）の人口（外国人も含む）  
 （出典：住民基本台帳）

高齢化率を地域別に見てみると、2018年度末で最も低い地域は2018年度末時点で久居地域の25.3%であり、河芸地域、津地域とともに全市の29.1%以下となっています。その他の地域は30%を超えており、美杉地域では59.6%と大幅に高くなっています。



※2019年3月31日の人口（外国人も含む）  
 （出典：住民基本台帳）

図2-4 地域人口・年齢構成比

## (2) 将来人口

津市の総人口は徐々に減少し、2035年には25万人を下回り、2045年には23万人を下回ると推計されています。高齢化率（65歳以上の人口の割合）は2025年には30%を超過し、2045年には36.8%と推計されています。



（出典：2017年 国立社会保障・人口問題研究所）

図2-5 将来人口

(3) 通勤・通学動向

津市の通勤・通学における流動総数をみると、市内での動きが流出・流入とも8割近くを占め、市内での移動が主となっています。一方、市域を超えた流出入は、通勤では流出・流入ともに鈴鹿市、松阪市が多く、通学では流出は鈴鹿市、名古屋市、流入は松阪市、鈴鹿市が多くなっているなど、隣接自治体とのつながりが強くなっています。

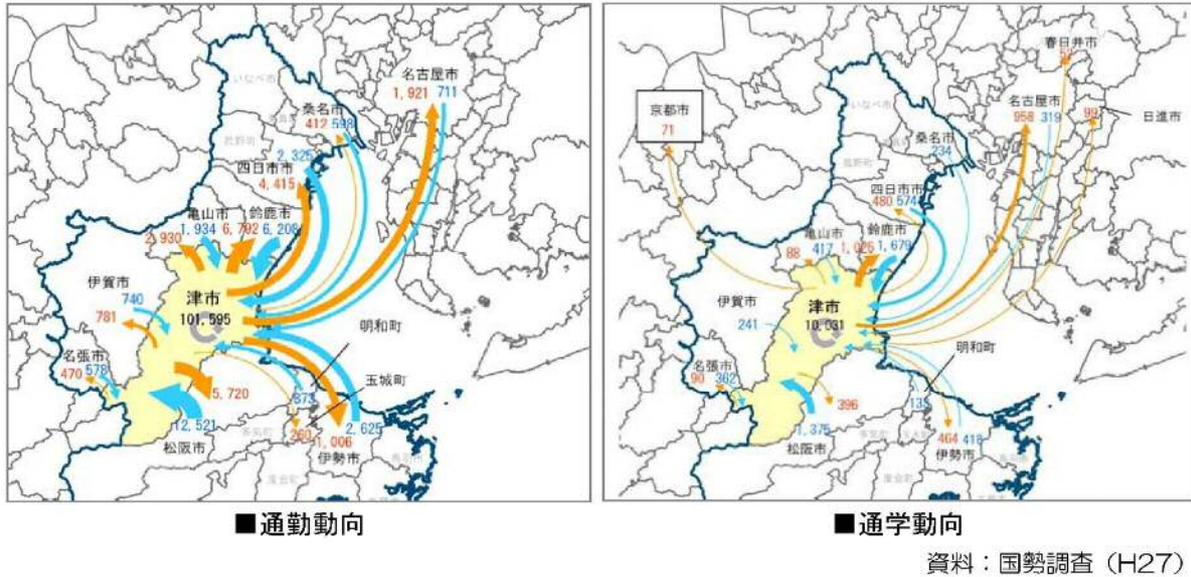


図2-6 通勤・通学動向

従業地・通学地の市内外を地域別にみると、従業地では河芸、芸濃地域が市外への流出が大きく、通学では河芸、一志、美杉地域が市外への流出が多くなっています。

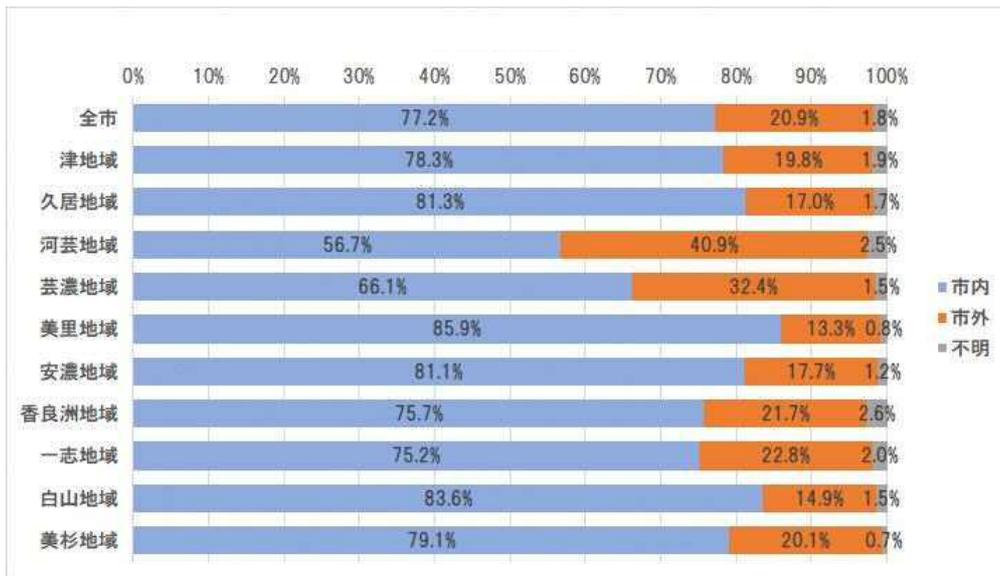


図2-7 地域別従業地

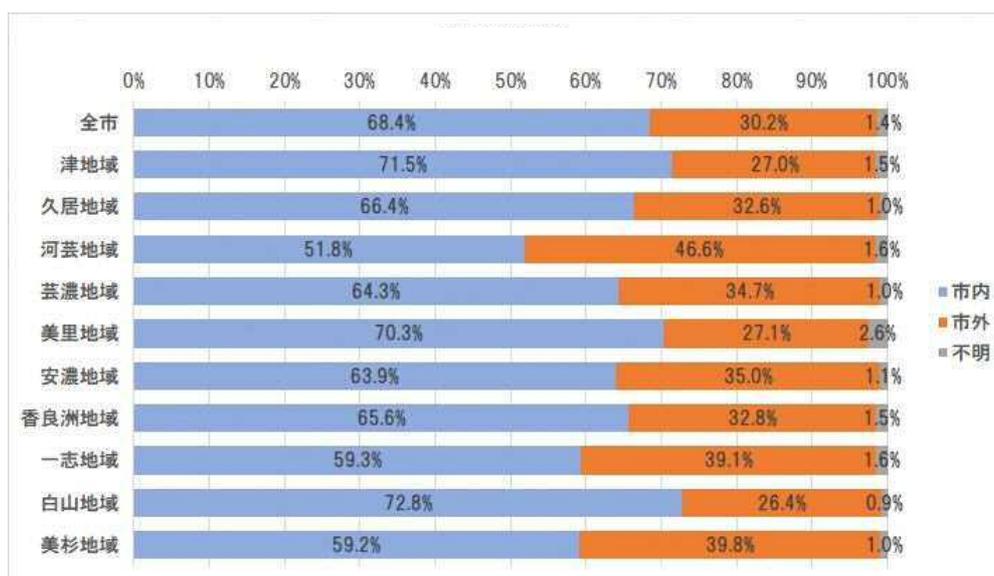


図2-8 地域別通学地

### 3. 土地利用・道路等の状況

#### (1) 道路網

津市の道路網は、海岸沿いを南北に貫く国道 23 号、津市中心地から安濃地域、美里地域を横断し伊賀市へ抜ける国道 163 号、国道 23 号雲出本郷町交差点から分かれ東西に長い久居地域を横断し伊賀市へ抜ける国道 165 号の3つの国道が骨格となっています。また、現在国道 23 号の渋滞解消、交通安全の確保と地域経済の発展を支援するため、鈴鹿市を起点として、津市を経由し松阪市に至る中勢バイパスの整備が進められており、2019年2月17日に7工区が開通したことにより、市内の全工区が開通しました。

また国道 23 号逆川神社前交差点から一部 23 号との重複区間を経て、河芸地域を通り鈴鹿・亀山・滋賀方面へ抜ける国道 306 号もあります。これらの国道に加え、芸濃地域を中心部と結ぶ津関線、一志地域、白山地域、美杉地域と久居地域とを結ぶ久居美杉線、津市の西部を南北に貫く亀山白山線の主要地方道が国道を補完し、地域内のネットワークを形成しています。

さらに自動車専用道路として伊勢自動車道が市域東部を南北に貫き、芸濃 IC、津 IC、久居 IC が設けられています。市域外となりますが、一志嬉野 IC も市境界に接して位置しています。

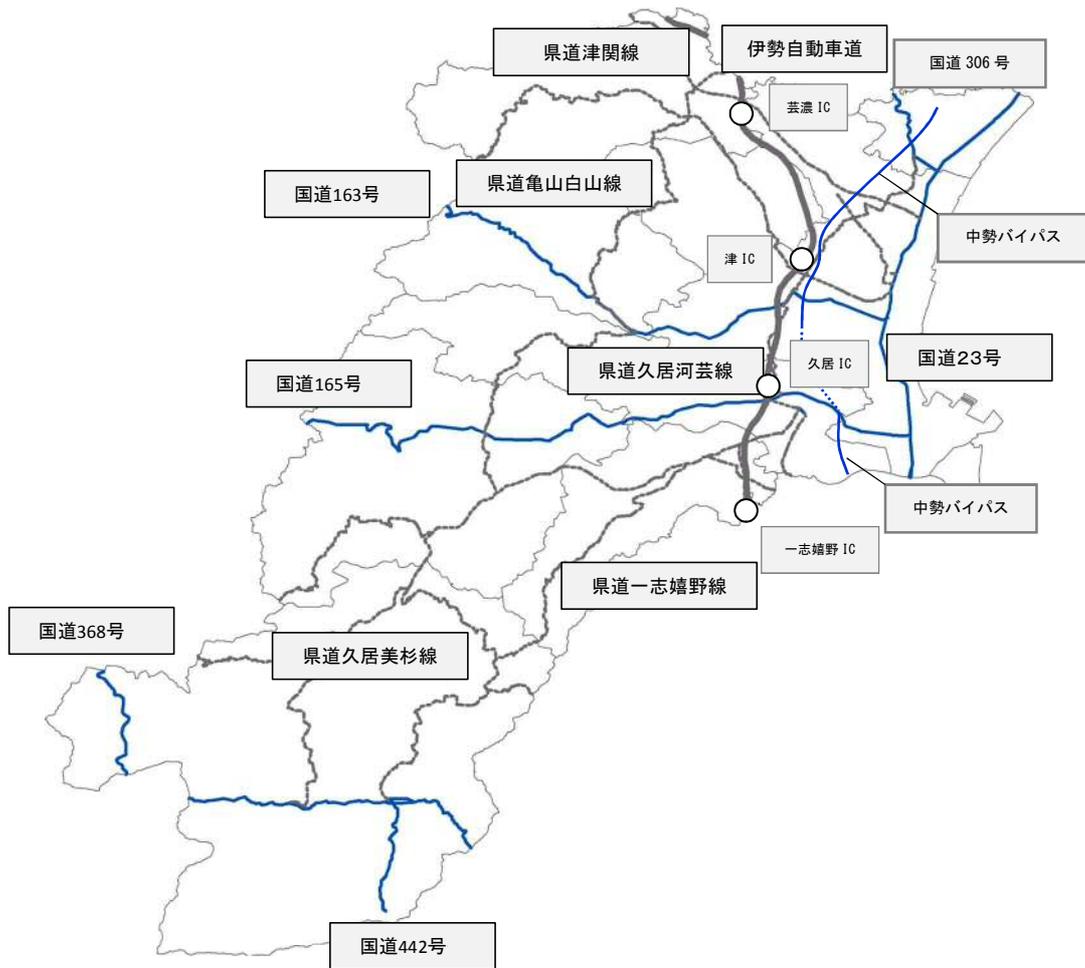


図2-9 道路網

## 4. 主要施設の立地状況

### (1) 医療機関

国では、高齢化に伴う医療需要の増加に対応するため、医療の機能分担を進めています。津市には中核病院の機能を担うと考えられる、地域の中心となる病院は7箇所あり、その分布は下図のとおりです。

河芸地域、芸濃地域、美里地域、安濃地域、美杉地域では地域内に中核病院がないため、地域外への通院の交通手段が課題となります。

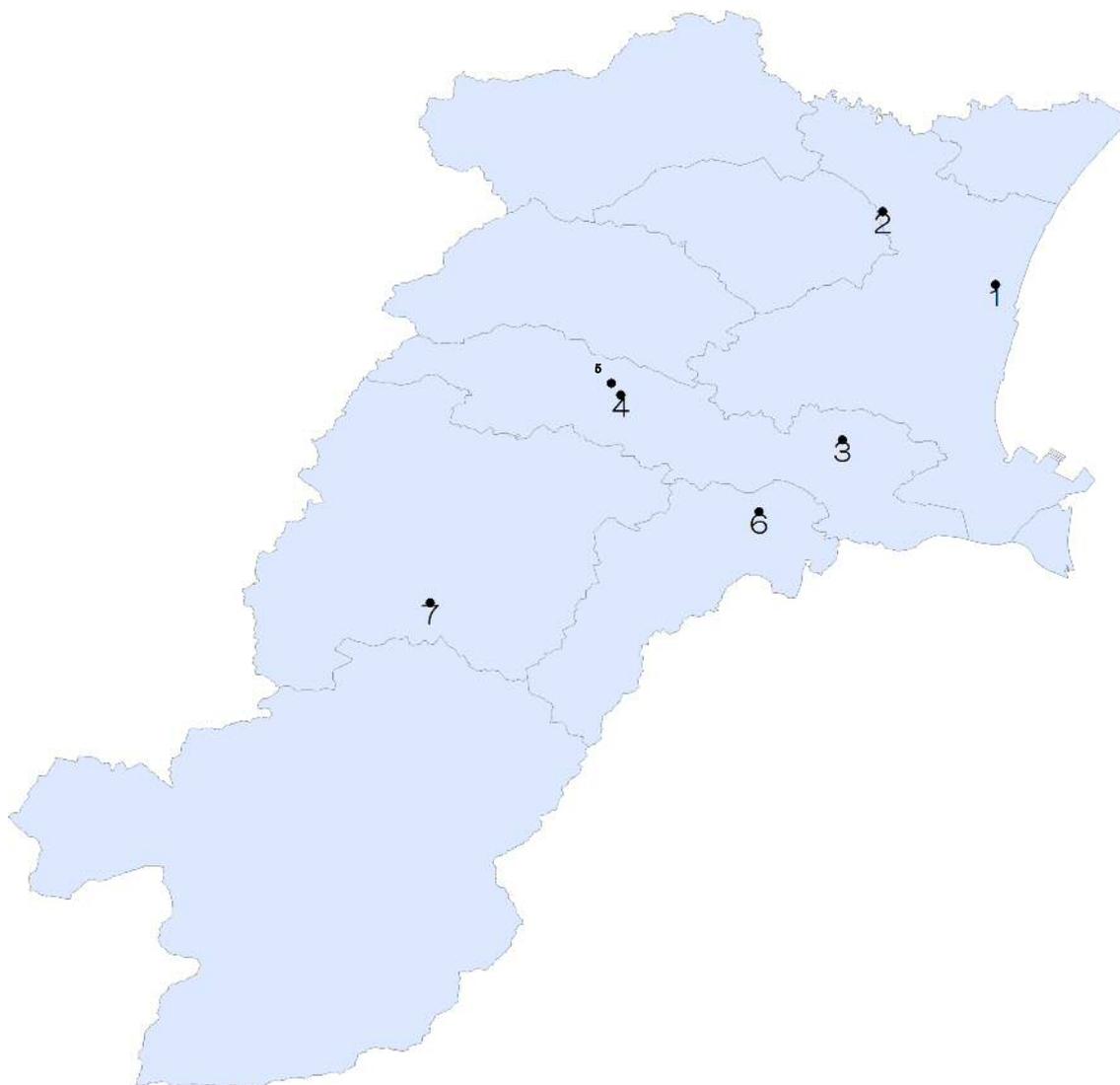


図2-10 医療機関

表2-1 医療機関

1 三重大学医学部附属病院	5 榑原病院
2 国立三重病院	6 小渕医院
3 三重中央医療センター	7 一志病院
4 榑原温泉病院	

(2) 高等学校・大学

津市には高等学校は 12 校、大学は短期大学も含め 4 校あり、その分布は下図のとおりです。

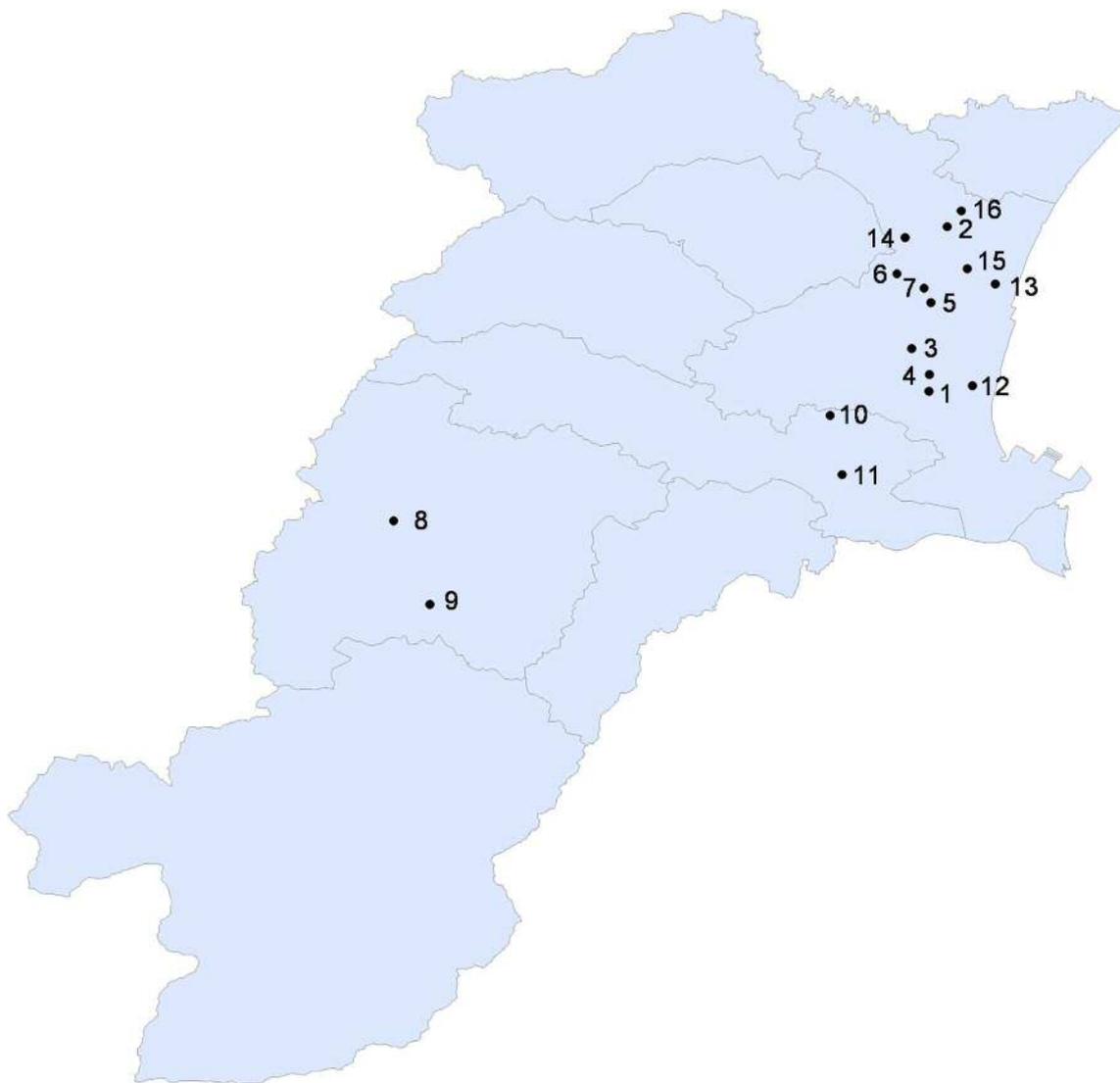


図2-11 高等学校・大学

表2-2 高等学校・大学

1 セントヨゼフ女子学園高等学校	9 白山高等学校
2 高田高等学校	10 久居高等学校
3 津高等学校	11 久居農林高等学校
4 津工業高等学校	12 みえ夢学園高等学校
5 津商業高等学校	13 三重大学
6 津西高等学校	14 県立看護大学
7 津東高等学校	15 三重短期大学
8 青山高等学校	16 高田短期大学

## (3) 商業施設

津市で公共交通機関と接している主な商業施設の分布は下図のとおりです。美里地域、美杉地域は地域内に商業施設がないため、地域外の商業施設まで移動する必要があります。

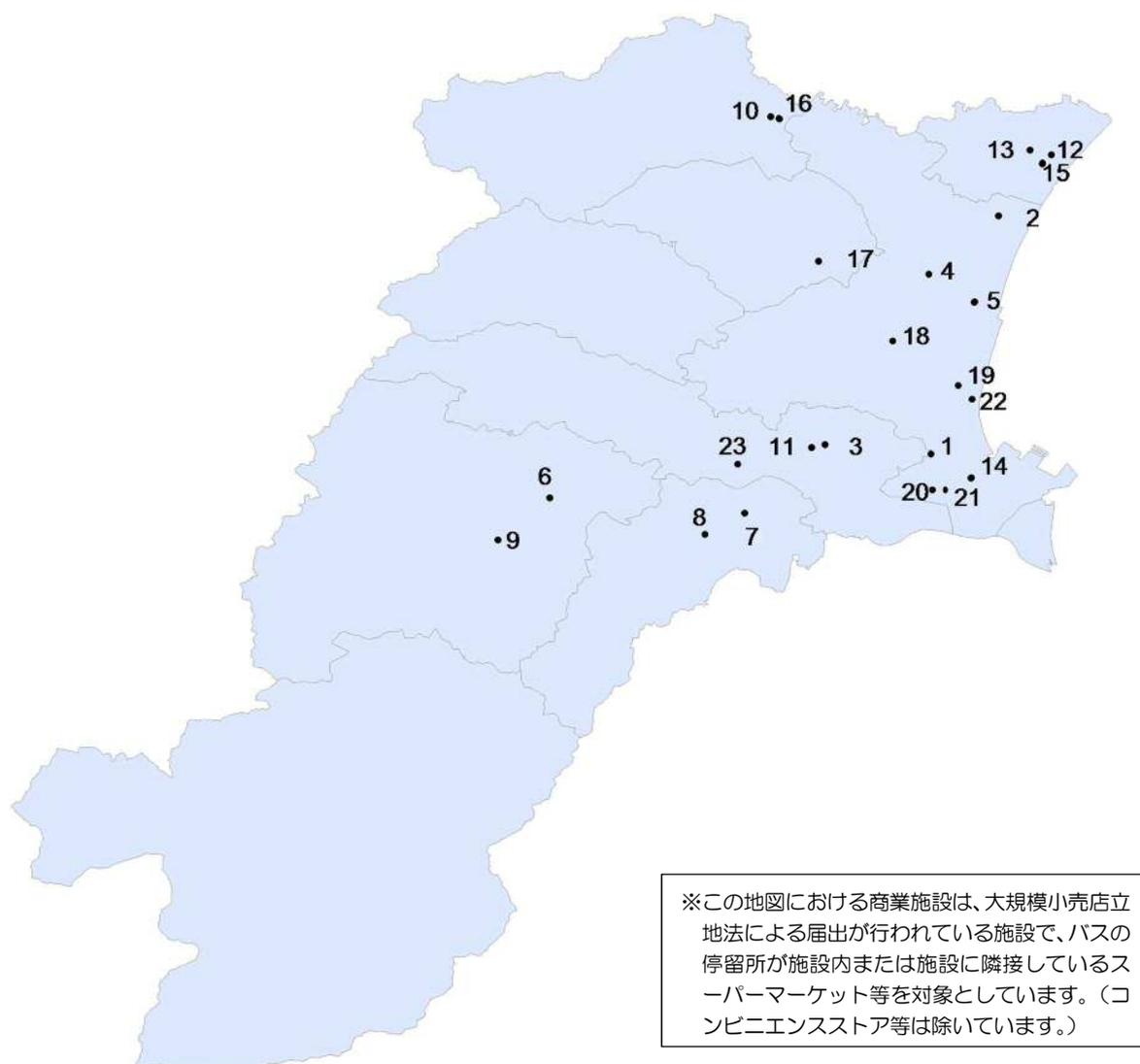


図2-12 商業施設

表2-3 商業施設

1	イオンタウン津城山	12	スーパーサンシ河芸店
2	SENOPARK津	13	イオンモール津南
3	久居インターガーデン	14	イオンタウン津河芸
4	マックスバリュ津北店	15	イオンタウン芸濃
5	イオン津ショッピングセンター	16	ぜにや安濃店・ジップドラッグ安濃店
6	白山ショッピングセンター	17	ヤマナカアルテ津新町店
7	マックスバリュ志店	18	マックスバリュ津垂水店
8	ぎゅーとらラプリーー志店	19	オークワ津高茶屋店
9	マックスバリュ川口店	20	F1マート津南店
10	ぎゅーとらラプリーー芸濃店	21	バロー藤方店
11	久居パワーセンター	22	オークワ久居庄田店

## 5. 観光の状況

津市は、豊かな自然環境に恵まれており、南北約20kmにわたって続く海岸線や、清少納言ゆかりの名湯として知られる美人の湯「榊原温泉」をはじめとする中伊勢温泉郷、美杉地域の癒しの森など、多種多様な風景を楽しむことができます。

また、「津まつり」や「津花火大会」などのイベント時には、市内外から多くの来客があります。

さらに、近年では「津城」及び「多気北畠氏城館」が続日本100名城に選定され、高田本山専修寺の「御影堂」及び「如来堂」が建造物としては県内で初となる国宝指定を受けるなど、歴史的資源の持つ価値が改めて評価されるとともに、工場一体型テーマパーク「おやつタウン」が新たに開業するなど、観光資源が充実してきています。

また、中部国際空港セントレアにおいて第2ターミナルが供用を開始したこともあり、訪日外国人観光客の増加が期待されます。

表2-4 観光入込客数

地域	施設等	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
津	津の海	200,250	221,260	196,810	213,570	205,362
	高田本山専修寺	364,600	364,600	364,600	364,600	296,000
	津偕楽公園春まつり	60,000	45,000	60,000	45,000	60,000
	津観音寺	225,000	230,000	235,000	235,000	235,000
	津花火大会	140,000	145,000	155,000	150,000	155,000
	津まつり	260,000	255,000	305,000	271,000	273,500
	結城神社	184,171	176,414	175,946	178,399	171,061
	県立美術館	64,294	59,752	106,507	194,589	146,706
	ビーチバレーin御殿場		5,000	5,000	5,000	
	三重県総合博物館	320,311	241,131	247,215	254,801	209,157
	朝津味			432,937	494,064	490,219
久居	榊原温泉	319,390	324,153	320,210	315,313	293,133
	サマーフェスティンひさい	60,000	60,000	60,000	55,000	55,000
	久居まつり（春）	5,000	5,500	5,000	5,000	5,500
	久居まつり（秋）	39,500	39,800	35,800		38,500
河芸	道の駅「津かわげ」			890,443	778,560	758,700
安濃	あのを「光れ！しかけ花火」祭り	5,000	5,000	5,500		
	あのを温泉					51,882
香良洲	香良洲海岸				20,310	
一志	とことめの里一志	351,520	300,625	337,719	318,610	290,378
白山	猪の倉温泉	155,141	157,542	146,245	138,065	116,228
美杉	北畠神社	18,500		21,600	20,072	
	美杉リゾート	36,119	47,776	60,709	54,463	72,285
	君ヶ野ダム公園桜まつり	15,000	15,000	15,000		
	三多気桜まつり	20,000	20,000	23,000	17,000	
	みすぎ夏まつり	5,500	10,000	15,000	17,000	15,000
合計		2,849,296	2,728,553	4,220,241	4,145,416	3,938,611

## 第3章 地域公共交通の現状

### 1. 公共交通の概況及び利用状況

#### (1) 鉄道

津市における鉄道網には、東海旅客鉄道（JR東海）の紀勢本線、名松線、近畿日本鉄道（近鉄）の名古屋線と大阪線及び第3セクターの伊勢鉄道があり、名古屋圏、大阪圏及び伊勢方面と結ばれています。

ただし、近鉄各線が複線電化されているのに対し、津市域内のJR各線と伊勢鉄道は非電化で単線となっています。

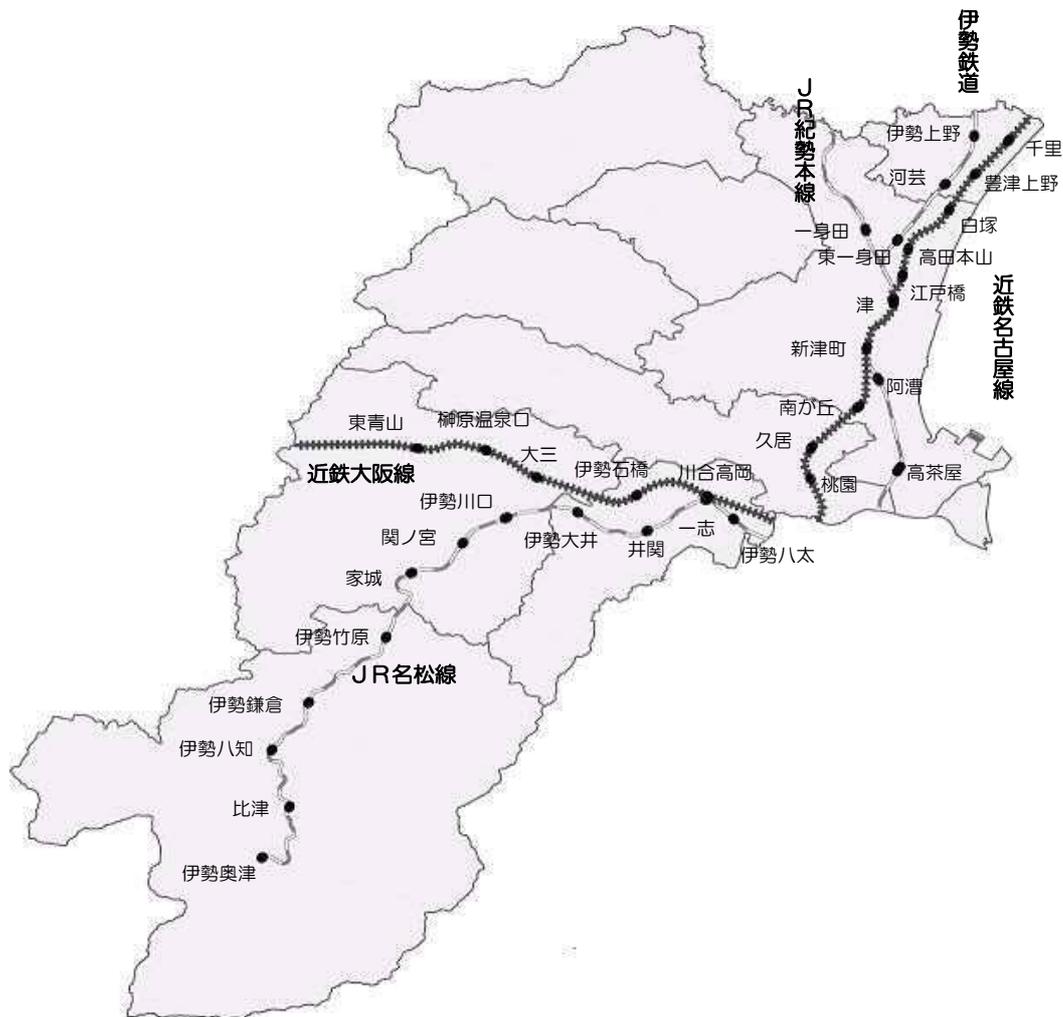


図3-1 津市の鉄道網

(2) 乗合バス

津市のバス交通には、原則として民間事業者が運行する「事業者路線バス」、津市が運営する「津市コミュニティバス」、NPO 法人が運営する「ぐるっと・つーバス」があります。

民間事業者が運行する「事業者路線バス」には、津市と他都市とを結ぶ「高速路線バス」、津市内及び近隣市等とを結ぶ「一般路線バス」があります。また、「一般路線バス」と同じ運行形態の津市が運営する「廃止代替バス」があります。

津市は、津・久居・河芸・芸濃・美里・安濃・香良洲・一志・白山・美杉という旧市町村単位の10の地域で構成していますが、「津市コミュニティバス」は津・香良洲を除いた8地域、「ぐるっと・つーバス」は津地域で運行しています。

過去10年間の利用実態は、以下のようになっています。事業者路線バスの利用者は減少傾向にあり、コミュニティバス等（ぐるっと・つーバス含む）の利用者は概ね横ばいで推移しています。

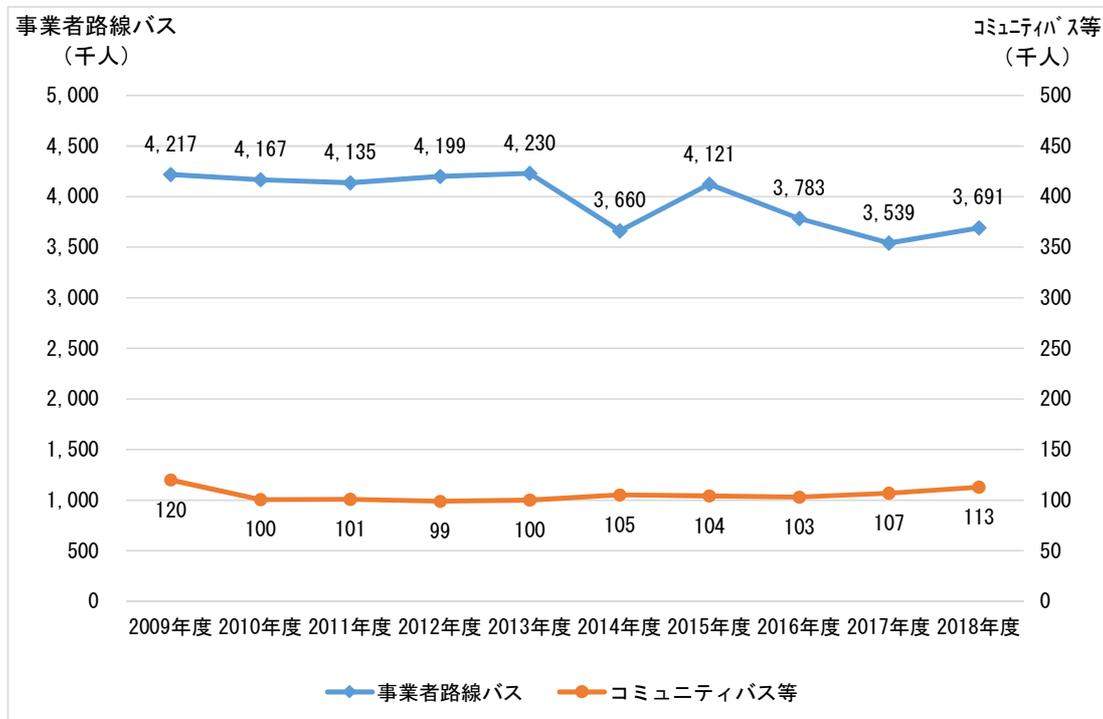


図3-2 市内のバスの利用者数

表3-1 市内のバスの利用者数

	(単位：人)				
	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
事業者路線バス	4,216,886	4,166,972	4,135,117	4,198,529	4,229,541
コミュニティバス等	120,068	100,434	100,795	99,003	99,993
	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
事業者路線バス	3,660,198	4,120,916	3,782,795	3,539,073	3,690,639
コミュニティバス等	105,221	104,126	103,100	106,958	112,951

※事業者路線バスは、高速路線バス除く推計値

(出典：三重交通㈱提供の乗降者数及び津市コミュニティバス乗降調査)

## 1) 高速路線バス

津市における高速路線バスは、三重交通を中心に、一部民間事業者により運行しています。以下に、2019年10月現在、津市を発着、経由する高速路線バスの一覧を示します。

表3-2 高速路線バス一覧

都市	昼夜別	民間事業者	備考
仙台市	夜行	青木バス	
さいたま市(大宮)、 東京23区(池袋、新宿)、 立川市、横浜市	夜行	三重交通 三交伊勢志摩交通 西武観光バス	
東京23区、横浜市	夜行	WILLER EXPRESS	
浦安市(東京ディズニーランド)、 東京23区(東京駅)、横浜市	夜行	オー・ティー・ビー	
東京23区(東京駅)、横浜市	夜行	青木バス	
金沢市、富山市	夜行	青木バス	
伊勢市、鳥羽市	昼行	三重交通	海上アクセスと接続
京都市	昼行	三重交通 京阪バス	

2) 一般路線バス

津市における民間事業者による一般路線バスは全て三重交通が運行しており、市内の路線は、主に津駅前、津駅西口、三重会館、久居駅前等の都市拠点地域を発着する路線が主体ですが、津市郊外部と近隣自治体とを結び路線も存在します。

以下に津市における一般路線バスの一覧を示します。

表3-3 一般路線バス一覧

路線の名称	系統番号	運行区間	備考
神戸白塚線	06	緑が丘団地～白塚駅	
波瀬線	11	三重中央医療センター・久居駅～室の口	
多気線	12	久居駅～竹原	廃止代替路線
榊原（下村）線	15	津駅～下村～榊原車庫前、 榊原車庫前～榊原温泉口駅	榊原温泉口駅発着のみ廃止代替路線
榊原（稲葉）線	16	津駅～上稲葉～榊原車庫前	
久居高茶屋線	21	久居駅東口～雲出鋼管町・香良洲公園	
国立病院線	22	久居駅～三重中央医療センター・久居高校	
津三雲線	31	津駅～天白(松阪市)	
香良洲線	32	イオン津・津駅～香良洲公園	
城山線	34	津駅～警察学校	
津なぎさまち線	35	津駅～空港アクセス港	
津太陽の街線	40	千里駅前～太陽の街	
一身田大里線	51	サオリーナ前～三重病院	一部廃止代替路線
棕本線	52	イオンモール津南・米津・津駅 ～サイエンスシティ・豊が丘・棕本	
三行線	53	三重会館・津駅～三行	廃止代替路線
亀山棕本線	55	棕本～亀山駅前(亀山市)	廃止代替路線
安濃（市場）線	65	津駅～市場	
安濃（立合）線	66	津駅・安濃庁舎前～立合	一部廃止代替路線
津駅西団地循環線	71・81	津駅西口～西団地～津駅西口	
津西ハイタウン線	84・85	津駅西口～津西ハイタウン	
	86	津新町駅・津駅西口～津西ハイタウン	
看護大学夢が丘線	89	津駅西口～総合文化センター・夢が丘団地	
長野線	91	イオン津～平木	
泉ヶ丘片田団地線	93	大学病院・津新町駅～片田団地	
辰水線	95	津駅～殿舟団地～穴倉	
奥津線	31(伊賀)	敷津～名張駅前、奥津駅前～飯垣内・名張駅前	一部廃止代替路線

※平日1日1往復以下の区間は記載の対象外

## 3) コミュニティバス

津市におけるコミュニティバスは、地域ごとにルートを設定して運行しています。津市のコミュニティバスは、地域ごとの運行形態に応じて3つに類型化しています。

※ 民間補完型：民間バス路線がカバーしていない場所の補完（週1～2日運行）

福祉目的型：移動制約者の生活交通の確保（週3～4日運行）

生活基盤型：上記に加えて、小中高生の通学に利用（毎日もしくは全平日運行）

2019年4月1日現在の津市コミュニティバスは、以下のとおりです。

表3-4 津市コミュニティバス

分類	地域	ルート名称	運転状況
民間補完型	久居	稲葉ルート	週2日各1往復
		稲葉ふれあい会館ルート	週1日1往復
		榊原ルート	週2日各1往復
		桃園ルート	週2日各1往復
		野村ルート	週2日各1往復
福祉目的型	河芸	河芸循環北ルート	週1日4往復、週2日2往復
		河芸循環南ルート	週1日4往復、週2日2往復
	芸濃	芸濃循環明ルート	週4日各2往復
		芸濃循環安西ルート	週4日各2往復
		芸濃循環雲林院ルート	週4日各2往復
		芸濃循環河内ルート	週4日各2往復
生活基盤型	美里	長野・高宮ルート	週5日各3往復半
		辰水ルート	週5日各3往復半
福祉目的型	安濃	明合ルート	週2日各2往復
		安濃ルート	週2日各2往復
		草生ルート	週2日各2往復
		村主ルート	休止中
	一志	川合ルート	週3日各4往復
		高岡ルート	週3日各4往復
生活基盤型	白山	家城ルート	週7日6往復半
		城立・福田山ルート	週7日9往復半
		白山循環三ヶ野ルート	週7日各4運行
	美杉	川上ルート	週7日各4往復
		丹生俣ルート	週7日各4往復
		逢坂・飼坂ルート	週5日各3往復

(3) 航路（津エアポートライン）

2005年2月より、津なぎさまち（津新港）～中部国際空港（セントレア）間を約45分で結ぶ海上アクセスが整備され、2018年現在、15往復/日の運航となっています。

2018年度の乗船者数は約29万人/年で、近年は微増傾向にあります。

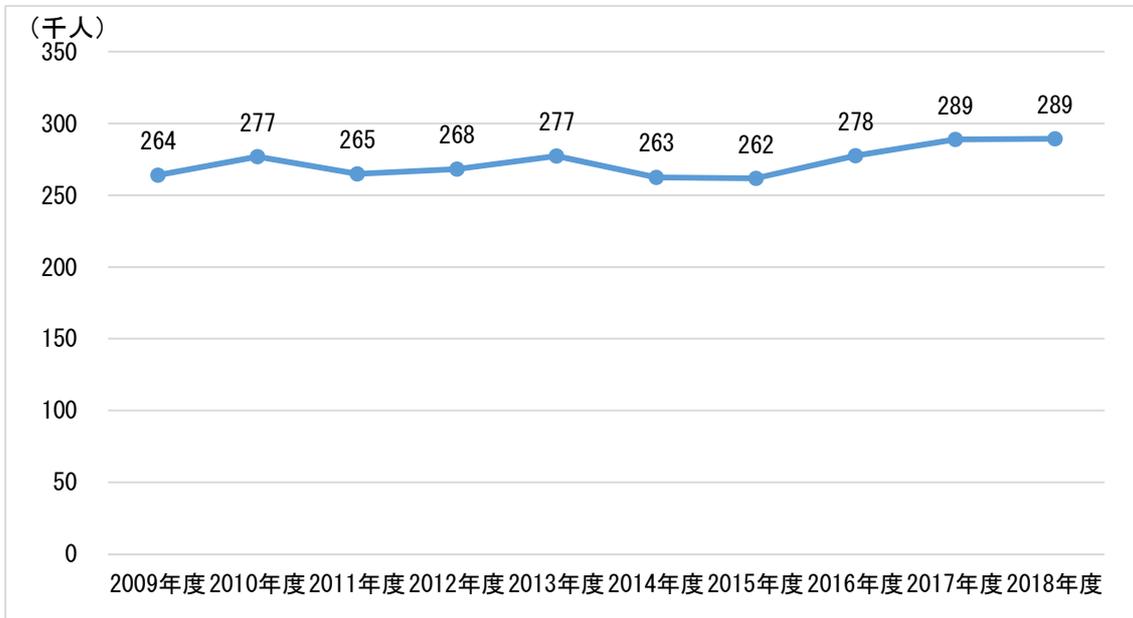


図3-3 津エアポートライン 年度別乗船者数



図3-4 津エアポートライン経路図

## 第4章 上位・関連計画

### 1. 津市総合計画

津市総合計画は、津市が持続し発展し続けるために目指すべき都市像や、その実現に向けた取組の方向性を市民と行政が共有し、共にまちづくりを進めるための津市の最上位計画です。

■基本構想：2018年度～（計画期間の定めなし）

■基本計画：2018年度～2027年度

なお、本計画は、津市総合計画の「目標4 心やすらぐ住みよいまちづくり」を実現するための計画として位置付けられます。



図4-1 津市総合計画での位置づけ

## 2. 津市都市マスタープラン

津市都市マスタープランは、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことで、総合計画における目標を具体化するための計画の1つであり、都市の将来像や整備方針を明確にし、行政と住民がそれらを共有しながら実現していくことを目的として策定しています。

■計画期間：2018年度～2027年度

津市都市マスタープランでは、都市構造の基本的な考え方について以下のとおり定めています。

本市は人口減少期を迎えており、その傾向は今後も続くと予測されていることから、今後の都市づくりについては、人口減少下においても現在までに築かれた生活基盤が維持できる人口密度が必要となります。

今後の都市構造は、鉄道駅などの移動利便性の高い拠点に都市機能が集積し、その周辺に良好な生活サービス機能が確保された居住地を形成することで都市のコンパクト化を図る「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の構築が重要となります。

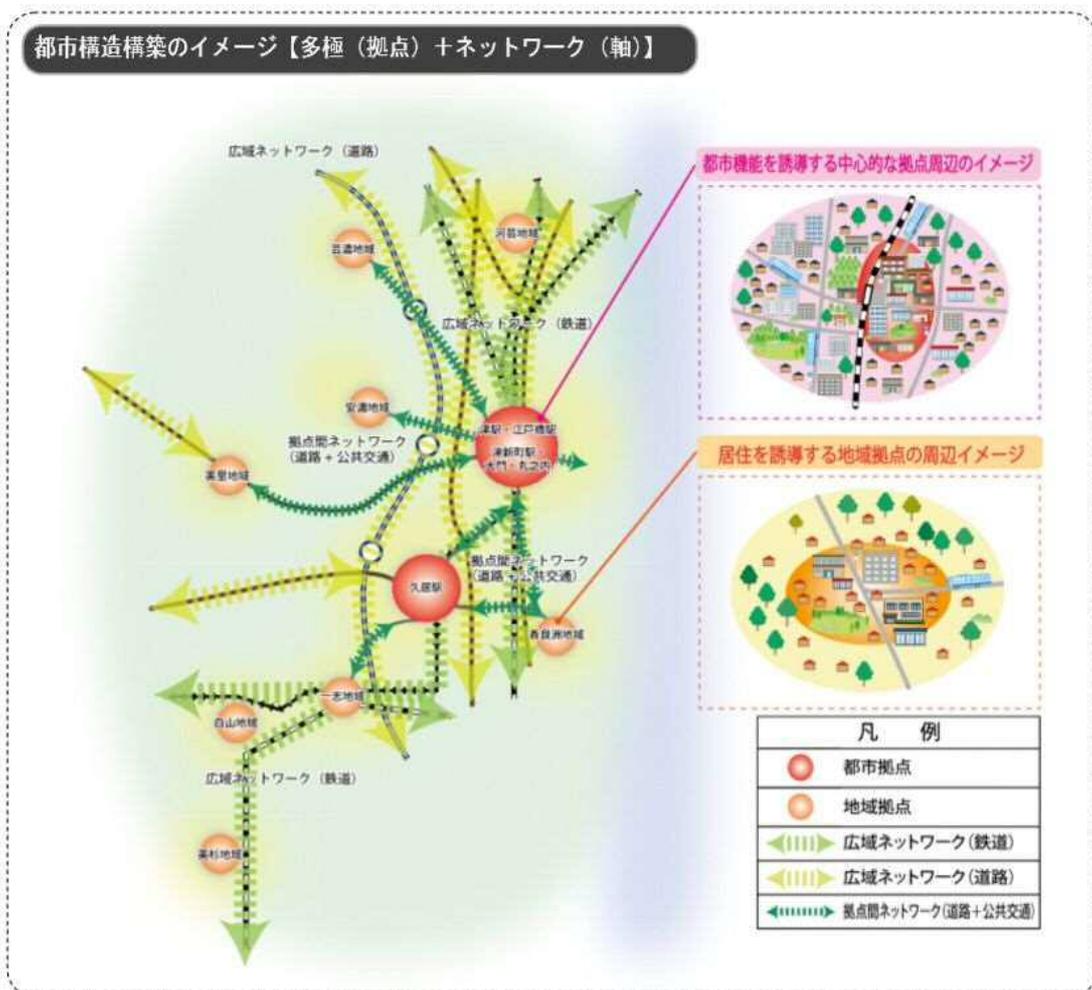


図4-2 将来都市構造図

また、都市づくりの方針の一つである「交通体系形成の方針」について以下のとおり定めています。

**地域公共交通体系の確立**

- 移動利便性が高い持続可能な交通サービスが提供できる公共交通体系を実現するため、有識者や交通事業者、市民との協議、協働により、鉄道やバス路線とコミュニティ交通の連携を進めます。
- 人口減少、少子高齢化の進展への対応に向け、都市拠点間を結ぶ路線のサービス水準の維持、都市拠点と地域拠点を結ぶ路線の維持、地域拠点周辺におけるコミュニティバスなどの多様な移動手段の確保を推進するなど、地域性に応じた持続可能な交通体系を検討します。

**鉄道利用促進等**

- 環境負荷が少ない鉄道の利用促進を図るため、利用促進に係る啓発活動を推進するとともに、必要に応じ関係機関に対してダイヤ改正や増便、施設整備などを要望し、利便性の向上に努めます。

**バス交通の利用促進等**

- 民間バス路線、廃止代替バスなどについては、事業者と連携したPR活動やサービスの向上に取り組むとともに、交通事業者を含めた関係機関と協力し、維持・活性化に努めます。
- コミュニティ交通については、高齢化が進展していく中でも、高齢者の外出を促進できる交通環境を確保するため、鉄道や民間バス路線との接続強化を進めます。
- 路線の乗換ができる拠点的なバスターミナルについては、利用者のコミュニティの場など、安全で快適にバスを待つことのできる待合環境の確保に努めます。

さらに、都市づくりの推進方策の一つである「協働による都市づくり」として、以下の役割が市民に求められています。

**《市民に期待される役割》**

快適で安心して住み続けることができる都市を形成するためには、市民の一人一人が、都市づくりの担い手として自ら住むまちに関心をもち、都市づくりに積極的に参加することが大切です。また、市民相互の理解と協力によって、自らが住む地域だけでなく、広域的な都市づくりを継続して行う主体としての役割が期待されます。市民一人一人はもとより、自治会、市民活動団体は、協働のパートナーとして連携と協働による都市づくりに取り組むことが期待されます。

### 3. 津市立地適正化計画

津市立地適正化計画は、都市再生特別措置法第81条の規定に基づき作成する「都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画」のことで、人口減少・少子高齢化などの社会経済状況の変化に的確に対応し、持続可能で快適な暮らしができるまちづくりを進めることを目的とした「津市都市マスタープラン」の一部とみなされます。

■計画期間：2018年度～2027年度  
(津市都市マスタープランと同じ)

■対象区域：津都市計画区域

津市立地適正化計画における都市機能誘導区域と居住誘導区域は、下図のとおりです。

そのうち都市機能誘導区域は、「津駅・江戸橋駅周辺地区」、「津新町駅周辺地区」、「久居駅周辺地区」の3地区が定められています。

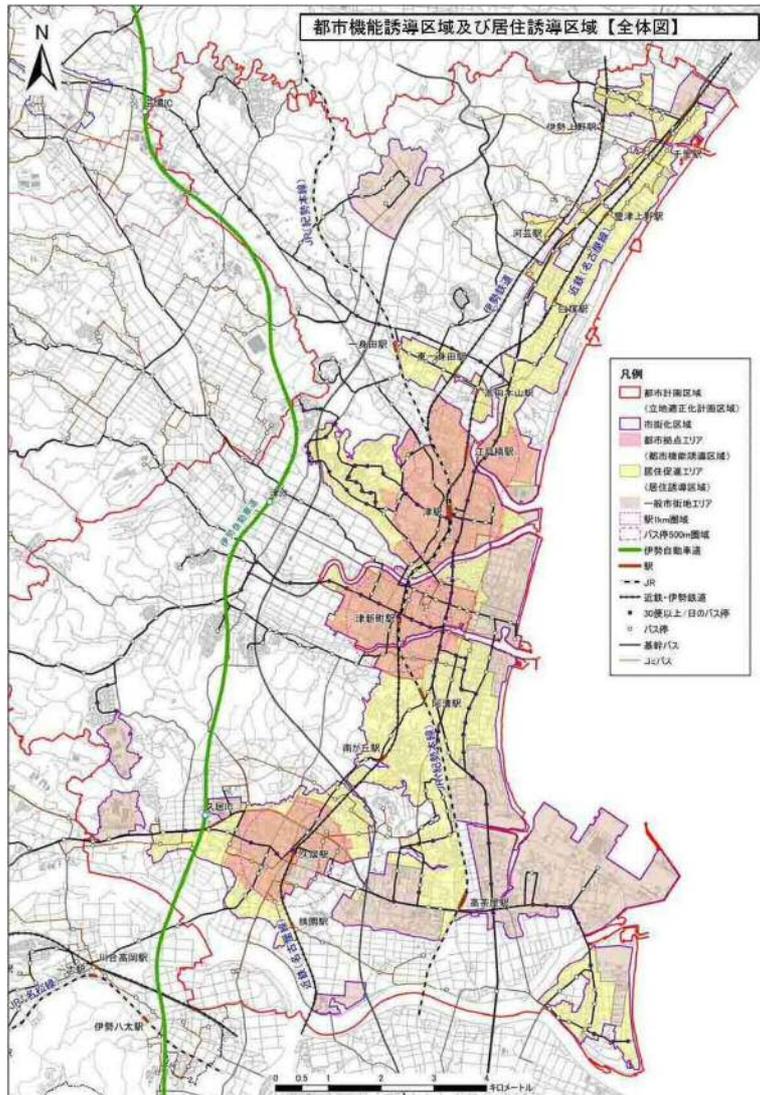
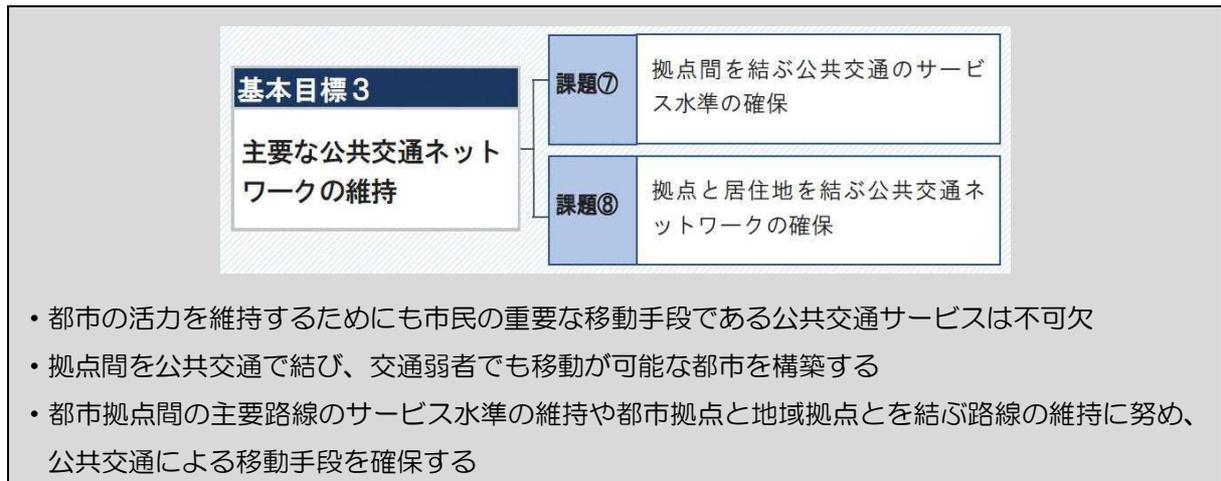


図4-3 都市機能誘導区域及び居住誘導区域（全体図）

津市立地適正計画では、公共交通について以下のとおり位置付けています。



## 第5章 既往計画の評価

### 1. 「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」における目標達成状況

#### 【目標1-1】広域での移動を確保する

##### 数値目標① 「幹線」と位置付けるバス路線の利用者数

2013年度	2018年度	目標	結果
2,249,488人	2,054,572人	2,249,500人	-194,928人(未達成) 【達成率：91.3%】

◎目標設定の方針：現状維持

要因	前時点比		
人口	98.0%	2014年3月末	284,059人
		2019年3月末	278,440人
自動車保有台数 (自家用・軽自動車)	100.9%	2014年3月末	216,050台
		2019年3月末	217,991台
1人あたり自動車保有台数 (自家用・軽自動車)	102.6%	2014年3月末	0.76台
		2019年3月末	0.78台
運行本数	89.3%	2013年4月	206往復
		2018年4月	184往復

- 人口減少、自動車保有率の向上も多少は影響していると考えられますが、運転手不足による減便の影響が最も大きいと考えられます。

数値目標② 市内の鉄道の乗降者数

2012 年度	2017 年度	目標	結果
17,067,212 人	17,828,471 人	17,067,300 人	+761,171 人 (達成) 【達成率：104.5%】

◎目標設定の方針：現状維持

要因		前時点比		
乗降者数	近鉄名古屋線	105.4%	2012 年度	13,710,924 人
			2017 年度	14,449,903 人
	JR 紀勢本線	99.2%	2012 年度	1,903,563 人
			2017 年度	1,889,020 人
	伊勢鉄道	100.9%	2012 年度	734,926 人
			2017 年度	741,759 人
	近鉄大阪線	103.1%	2012 年度	583,851 人
			2017 年度	601,808 人
	JR 名松線	109.0%	2012 年度	133,948 人
			2017 年度	145,981 人

- 近鉄名古屋線は、全体の約 8 割を占めるため、最も影響が大きくなっています。2016 年 5 月の伊勢志摩サミット、2017 年 4 月～5 月の菓子博の影響か、2015 年度から 2017 年度にかけて利用者数は好調に推移しました。
- JR 名松線は、2016 年 3 月に全線復旧を果たし、利用者数は増加しましたが、利用者数は全体の 1%未満であり、影響はわずかとなっています。

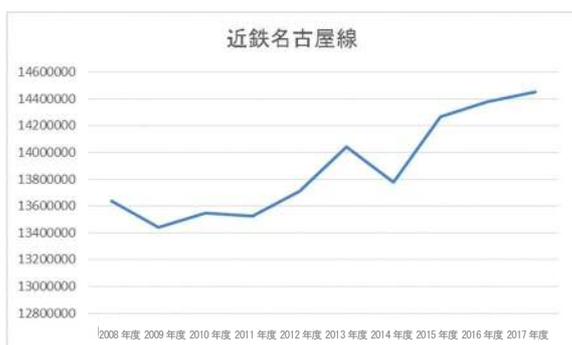


図5-1 近鉄名古屋線の乗降者数

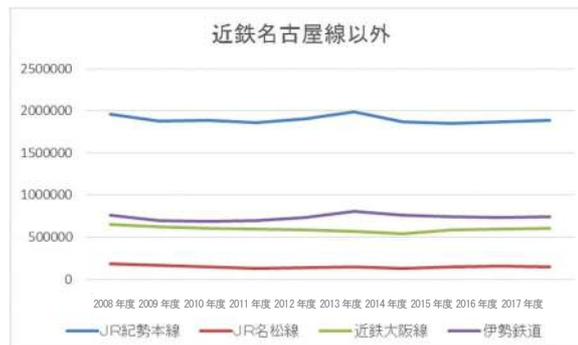


図5-2 近鉄名古屋線以外の乗降者数

- 伊勢志摩サミットや菓子博により三重県に注目が集まったためか、2015 年度から 2017 年度にかけて、特に近鉄名古屋線の利用者が増加しました。

【目標1-2】日常生活における地域移動を確保する

数値目標① 「支線」と位置付けるバス路線の利用者数

2013年度	2018年度	目標	結果
2,080,153人	1,749,086人	2,080,200人	-331,114人(未達成) 【達成率：84.1%】

◎目標設定の方針：現状維持

要因		前時点比		
利用者数	三重交通路線 (廃止代替含む)	82.6%	2013年度	1,980,053人
			2018年度	1,636,067人
	津市コミュニティバス	116.1%	2013年度	83,108人
			2018年度	96,470人
	ぐるっと・つーバス	97.6%	2013年度	16,885人
			2018年度	16,481人
	地域住民運営主体型 コミュニティ交通	—		—

- 三重交通路線は、全体の約94%を占めるため、影響が大きいと言えます。
- 津市コミュニティバスは、『津市高齢者外出支援事業』の開始により、2017年度に増加に転じました。
- ぐるっと・つーバスは、年度により変動はありますが、14,000人～17,000人で推移しています。
- 地域住民運営主体型コミュニティ交通は、2014年度から開始されましたが、利用者は年間で数十名程度となっています。

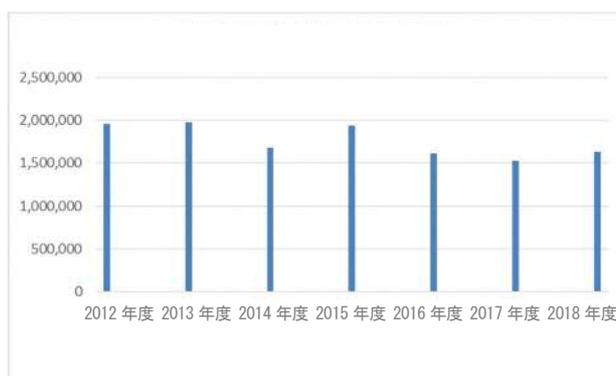


図5-3 三重交通路線の利用者数

- 幹線と同じく、運行本数の減少が利用者減少に繋がっているものと考えられます。

## 【目標1-3】観光振興との連携による交流人口の拡大

## 数値目標① 津市への観光入込客数

2013年度	2018年度	目標	結果
2,729,559人	3,938,611人	2,811,500人	+1,127,111人（達成） 【達成率：140.1%】

◎目標設定の方針：3%増

要因	前時点比		
対象となる観光地（イベント）	100.0%	2013年度	20箇所
		2018年度	20箇所*

※うち、同じ箇所は15箇所、5箇所は入れ替わっている

- 対象地が毎年変わるうえ、公共交通との連携について検証できない指標であるため、目標設定として適切でなかったと言えます。

## 数値目標② 観光目的での津エアポートライン利用者数

2013年度	2018年度	目標	結果
17,715人	12,705人	21,300人	-8,595人（未達成） 【達成率：59.6%】

◎目標設定の方針：20%増（増加傾向を踏まえ）

要因	前時点比		
津エアポートラインの利用者数	100.0%	2013年度	277,398人
		2018年度	289,387人
観光目的での利用率	-2%	2013年度	6.4%
		2018年度	4.4%

- 津エアポートラインの利用者数は、平成28年12月に松阪航路が休止となった影響もあり、増加しています。
- 観光目的での利用率は、年に1回、1日のみのアンケートであるため、結果にばらつきがあるものと考えられます。
- 観光目的での利用者の割合を算出する方法が不適切であり、目標値の算出方法が不適切であったと言えます。

**【目標2-1】 交通不便地における移動手段を確保する**

**数値目標① 地域住民運営主体型の公共交通の導入協議箇所数（のべ）**

2013年度	2018年度	目標	結果
2箇所	6箇所	15箇所	-9箇所（未達成） 【達成率：40%】

◎目標設定の方針：+12箇所（根拠なし）

●要因として、以下の可能性が考えられます。

- 公共交通の不便さを地域の問題として捉えていない
- 不便地域が存在しない
- 地域での負担（費用・手間）に対する抵抗
- 行政まかせの考え方
- コミュニティバスでの対応を希望
- 市の補助制度を知らない（周知不足）

**【目標2-2】 地域を越えた移動手段を確保する**

**数値目標① 「支線」における地域をまたいだ路線の利用者数**

2013年度	2018年度	目標	結果
16,022人	14,400人	17,000人	-2,600人（未達成） 【達成率：84.7%】

◎目標設定の方針：+1,000人（根拠なし）

要因	前時点比		
コミュニティバス全体の利用者数	116.1%	2013年度	83,108人
		2018年度	96,470人

- 全体の利用者数が増加しているにも関わらず、地域をまたいだ利用は減少しています。
- 名松線の復旧により、一部利用者が名松線へと転換した可能性があります。
- 新たに地域をまたぐ路線は設定されませんでした。

- 地域をまたぐ新たな路線の設定に至らなかったことが原因とも考えられます（単にニーズが無かったとも考えられます）。
- そもそも、ごく一部の利用者を対象とした目標値であり、旧行政界を少しでもまたいだかどうかを評価の基準としているため、地域のニーズに沿った運行ができているかどうかを評価することには繋がらないと言えます。

## 【目標3-1】公共交通に対する市民意識の向上を図る

## 数値目標① モビリティマネジメント・啓発イベント等の開催数

2013年度	2018年度	目標	結果
4回	6回	8回	-2回（未達成） 【達成率：75%】

◎目標設定の方針：+4回

- イベントの開催には労力や費用を要することもあり、目標とする回数を達成することができませんでした。

## 【目標3-2】高齢者の外出意欲の増進

## 数値目標① 低床バスの導入率

2013年度	2018年度	目標	結果
56%	79%	70%	+9%（達成） 【達成率：112.9%】

◎目標設定の方針：導入率向上（数値設定の根拠なし）

- 三重交通（株）では、車両入替の際に低床車両を導入していることから、導入率は順調に向上してきました。

**【目標4-1】 市民や関係者が目標の共有を図る**

**数値目標① 公共交通全体の利用者数**

2013年度	2018年度	目標	結果
21,633,067人	21,763,554人	21,678,800人	+84,754人（達成） 【達成率：100.4%】

	前時点比		
鉄道の利用者数	104.5%	2013年度	17,067,212人
		2018年度	17,828,471人
幹線・支線の利用者数	84.8%	2013年度	4,297,532人
		2018年度	3,646,129人
高速船の利用者数	107.7%	2013年度	268,323人
		2018年度	288,954人

- 主に鉄道利用者が増加したことにより目標を達成することができました。
- 鉄道と高速船の利用者が増加した反面、バス等の利用者が減少していることから、市外を含めた広域な移動には公共交通が利用され、市内での移動には他の移動手段が利用される傾向が見られます。

**【目標5-1】 交通を担う人材を確保し育てる**

**数値目標① 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**

2013年度	2018年度	目標	結果
26回	26回	38回	-12回（未達成） 【達成率：68.4%】

◎目標設定の方針：地域の自主的な取組の増加を期待

- 津市コミュニティバスが運行している8地域に地域公共交通あり方検討会を設置していますが、地域によって活動内容は大きく異なります。
- 「公共交通を担う人材を確保し育てる」という目標に従うのであれば、自主的な取組を期待するだけでなく、公共交通に関する制度改正や他市での取組などの情報を提供することにより、地域の意識向上に努める必要があります。

## 2. 「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」における事業の実施状況点検

地域公共交通網形成計画に基づき、実施した施策及びその点検結果を以下に示します。

### 【目標1-1】広域での移動を確保する

#### 施策① 幹線の整備と運行

実施内容	<p>今まで民間事業者に依存していた部分が大きかった幹線の運行について、これ以上の減便や廃止につながらないように、年間利用者数の維持を図っていくため、関係者が連携して、地域特性に応じた、適切な運行ルート、本数、運行時間帯の設定を行うとともに、利用促進、利用啓発事業の実施を行っていきます。</p>
最終評価	<p><b>[成果]</b> 国庫補助の要件である1日当たり輸送量15人を割り込む恐れのある路線が4路線（亀山椋本線、太陽の街線、穴倉線、榊原線（稲葉系統））あるため、亀山椋本線については近隣の中学校及び高校へのパンフレットの配布、太陽の街線については沿線上の大学のスクールバスとしての活用、榊原線については商業施設への乗り入れ、穴倉線については他の路線（殿舟団地線）との統合により幹線システムの維持・利用促進に努めている。</p> <p><b>[課題]</b> 補助対象外となっている路線についても、補助を受けられるよう路線の見直し等をしていくべき。</p> <p><b>[成果]</b> 三重交通（株）の企業努力により、バスロケーションシステムが導入された。</p> <p><b>[成果]</b> 三重県道路交通渋滞対策推進協議会を通じて、関係機関による商業施設の立地や渋滞情報の共有を図ることができている。</p>

#### 施策② 乗継設定と待合環境の整備

実施内容	<p>幹線である鉄道の利用促進や、民間路線バスやコミュニティバス等とのさらなる連携を図るため、鉄道に合わせたコミュニティ交通のダイヤ設定に努めます。</p> <p>また、鉄道やコミュニティ交通の乗継拠点における待合環境の整備（バス停への屋根・ベンチの整備）に努めるとともに、乗継拠点における分かりやすい時刻表・路線図等の設置に努めます。</p>
最終評価	<p><b>[成果]</b> 鉄道との乗継を意識したコミュニティバスのダイヤ改正により、乗継による広域移動を確保することができた。</p> <p><b>[課題]</b> 待合環境については、地域住民が主体となって椅子等の設置や管理ができるようなスキーム作りが必要である。</p> <p><b>[成果]</b> 大規模な屋根等の設置は難しいことから、鉄道の駅舎や公共施設、商業施設を活用した乗継設定に努めている。</p> <p><b>[課題]</b> JR名松線については、パーク＆ライドの取組として一志庁舎と白山庁舎の駐車場を無料開放しているが、市のホームページに掲載するだけでは周知が不十分であり、行事等に直接関連するホームページに掲載する必要がある。</p>

**施策③ 隣接自治体との連携**

実施内容	幹線には、市域をまたぐ路線もあることから、これらの路線について、廃止や減便になることがないように、隣接自治体とは、常に情報共有を図りながら、連携して路線の維持、活性化に努めています。
最終評価	<p><b>[成果]</b>三重県生活交通確保維持対策協議会において、隣接自治体と市域を跨ぐ幹線の維持に向けた情報共有を図ることができた。</p> <p><b>[成果]</b>亀山市と共同運行している廃止代替バス「亀山棕本線」については、亀山市と連携して両市内の中学校及び亀山市内の高校へチラシを配布することにより、高校生の通学利用の促進に努めた。</p> <p><b>[成果]</b>隣接する御杖村内に津市コミュニティバスの停留所を設置し、市域を越えた運行を行っている。</p> <p><b>[成果]</b>地域間幹線である津三雲線と松阪市のコミュニティバスである鈴の音バスの乗継が可能となり、利便性が向上した。</p>

**施策④ 鉄道の利便性向上のための要請と利用促進**

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 三重県や、沿線市町の自治体で構成されている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や増便、利便性の向上に資する施設整備等を働きかけます。</li> <li>• リニア中央新幹線については、リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会を通じて、三重・奈良ルートによる早期の全線同時開業の要請等と、県内への停車駅設置に向けての取組を行います。</li> <li>• 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき鉄道駅の駅舎及び駅周辺の交通施設のバリアフリー化などの整備を促進します。</li> <li>• 環境負荷が少ない鉄道の利用促進を図るため、三重県鉄道網整備促進期成同盟会をはじめとした関係機関や、関係市町、鉄道事業者等と連携した利用促進を推進していきます。</li> </ul>
最終評価	<p><b>[成果]</b>三重県鉄道網整備促進期成同盟会を通じ、東海旅客鉄道に対して利便性向上に関する取組（ICカードの利用エリア拡大など）や利用促進に関する取組（インバウンドへの対応及び地域と連携したイベントの企画や参画）について要望してきたところであり、2019年5月には名松線沿線で初となる伊勢奥津駅でのさわやかウォーキングが開催された。</p> <p><b>[成果]</b>東京で開催された「岐阜県・三重県共同ローカル鉄道展」や県内で開催された「こんなにあるんだ三重の鉄道展」において、市外居住者に対する利用促進活動を実施することができた。</p> <p><b>[成果]</b>駅舎のバリアフリー化に関しては、国、事業者、地方自治体による三位一体の取組として、国の補助額と同額を県と市とで負担している。</p>

## 【目標1-2】日常生活における地域移動を確保する

## 施策① 三重交通バス路線の整備と運行

実施内容	支線と位置付ける路線のうち、三重交通が運営するバス路線について、幹線と同様に、これまで、民間事業者に依存していた部分が大きかった路線の運行について、これ以上の減便や廃止につながらないよう、年間利用者数の維持を図っていくため、関係者が連携して、地域特性に応じた、適切な運行ルート、本数、運行時間帯の設定を行うとともに、利用促進、利用啓発事業の実施を行っていきます。
最終評価	<p><b>[成果]</b>利用者からの電話やメール等による意見、乗降調査結果、乗務員からの聞取、ICシステムのデータの活用により利用状況及びニーズを把握し、毎年4月1日付けで状況に合わせたダイヤ改正を実施している。</p> <p><b>[成果]</b>バスロケーションシステム導入により、バスの遅延状況が把握できるようになったことから、適切な区間時分設定を目指してダイヤ改正を実施している。</p> <p><b>[成果]</b>鉄道との接続を考慮し、鉄道のダイヤ改正に合わせたダイヤの見直しを実施している。</p> <p><b>[成果]</b>ICカードの導入により、さらに精度の高い利用状況の分析が可能となった。</p> <p><b>[成果]</b>乗務員不足による減便等サービスの低下が起らないよう、乗務員の確保に取り組んでいる。</p>

## 施策② 津市自主運行バス（廃止代替バス）の見直しへの着手

実施内容	現在廃止代替バスとして運行している各地域の路線について、津市全体の公共交通網としての必要性や、コミュニティバスとのバランスなども検討し、事業評価を行う中でPDCAサイクルによる改善（路線の変更やダイヤの改善等）を行っていきます。
最終評価	<p><b>[課題]</b>人口動態統計調査などの活用により、人口特性のさらなる把握が必要である。</p> <p><b>[課題]</b>利用者が少ない便の減便、鉄道や他の幹線との接続に合わせたダイヤ改正、新規施設への路線の延伸等を実施し、効率的で利便性の高い路線になるよう努めたが、全般的に一人あたり運行経費が高額であるのが現状。</p> <p><b>[成果]</b>利用者の少ない路線について、津市コミュニティバスによる代替の検討に着手した。</p>

**施策③ 津市コミュニティバスの整備と運行**

<p>実施内容</p>	<p>津市コミュニティバスの運行については、民間路線バスサービスではカバーされていない交通空白地帯における、高齢者や未成年者等、自ら移動手段を持たない移動制約者の日常生活における移動手段の確保、小中高生の登下校における移動手段の確保等に対応するため、各地域の特性に応じて、「民間補完型」「福祉目的型」「生活基盤型」での定時定路線型運行を継続していきます。</p> <p>路線や時刻については、利用者や「地域公共交通あり方検討会」での意見や、利用状況等を踏まえ、短期・中期・長期な見直しを図っていきます。</p>
<p>最終評価</p>	<p><b>[成果]</b> 鉄道に合わせたダイヤ改正を実施することができた。</p> <p><b>[成果]</b> 地域のニーズに応えるべく、ルートやダイヤの見直しを随時実施している。</p> <p><b>[成果]</b> 地域の移動ニーズに応えるべく、旧行政界にとらわれない路線の検討に着手した。</p> <p><b>[成果]</b> 美杉地域においては、隣接自治体である御杖村への乗り入れを行った。</p> <p><b>[成果]</b> 2018年度には市内在住の60歳以上の方を対象としたアンケート調査を実施し、地域の移動実態を把握することができたので、次のステップに向けた参考とする。</p>

**【目標1-3】観光振興との連携による交流人口の拡大**

**施策① 公共交通を利用した観光振興への取組**

<p>実施内容</p>	<p>観光資源の魅力の向上を図り誘客を強化するために、観光関連事業者と交通関係事業者等が連携し、来訪者に優しい環境づくりや、観光客の利便性の向上を図るとともに、効果的な情報発信に取り組んでいきます。</p>
<p>最終評価</p>	<p><b>[成果]</b> 神宮リムジンバスの運行開始により、対岸（中部国際空港等）から伊勢市方面へのアクセスの利便性が向上した。</p> <p><b>[成果]</b> 近鉄ハイキングやさわやかウォーキング（JR東海）などが毎年開催されており、公共交通を利用した観光ルートがたくさん設定されてきた。</p> <p><b>[成果]</b> 2019年5月には名松線沿線で初となる伊勢奥津駅でのさわやかウォーキングが開催された。</p> <p><b>[課題]</b> 国宝となった高田本山専修寺への移動方法を津駅前ターミナルにおいて周知しているが、認知度が低い。</p> <p><b>[課題]</b> 公共交通機関を利用した観光地の紹介がないため、モデルコースの作成などを行う必要がある。</p> <p><b>[成果]</b> インバウンド対応として、高速船内及びターミナル内における多言語表記を実施している。</p> <p><b>[成果]</b> 三重交通（株）によるインバウンド対応は進んでいる。（車内案内表示4言語対応、英語による主要停留所の案内放送、バス停表示におけるピクトグラム、バスロケーションシステムの多言語対応等）</p>

**施策② 海上アクセス利用促進事業**

実施内容	津なぎさまちと中部国際空港を結ぶ海上アクセス事業については、国、県、関係市、運航事業者、関係機関等と連携した「海上アクセス利用促進調整会議」を活用し、情報発信等のPR事業、教育旅行や社会見学などを含めた地域間交流の推進など海上アクセスのさらなる利用促進を図っていきます。
最終評価	<p><b>[成果]</b>観光協会等と連携した常滑市でのPR活動や、みなとオアシスと連携した県内外でのPR活動に加え、チラシの作成並びに設置及び配布や、県内各地におけるPR活動といった市独自の活動も実施してきた。</p> <p><b>[成果]</b>津なぎさまちフェスタやSEALINKなどのイベントの開催、クリスマスワークショップの実施、冬のイルミネーション装飾や季節の花々の展示など、津なぎさまちの賑わい創出による海上アクセスの利用促進に努めてきた。</p> <p><b>[成果]</b>津駅から津なぎさまちへの路線バスを増便したことにより、海上アクセス利用者の利便性が向上した。</p>

**施策③ JR名松線利活用事業**

実施内容	JR名松線沿線地域の魅力を生かした情報発信や、JR名松線沿線活性化協議会や美杉地域まちづくり推進連絡協議会などの関係者が連携した取組を推進していくとともに、同線と民間路線バス、廃止代替バス、コミュニティバスを組み合わせ、来訪者に分かりやすい乗継案内やダイヤ設定に努めていきます。
最終評価	<p><b>[成果]</b>県及び松阪市と共に設立した「JR名松線沿線地域活性化協議会」及び県内市町で結成される「三重県鉄道網整備促進期成同盟会」の名松線部会において、関係自治体と協力したイベントへの出展や利用促進グッズ等の作成に取り組むことができた。</p> <p><b>[成果]</b>総合支所において、利用促進に係るイベント等を多数実施している。</p> <p><b>[成果]</b>観光シーズンにはJR名松線の増便を要請するとともに、臨時バスを運行するなどし、利用促進に努めてきた。</p> <p><b>[成果]</b>民間団体等に補助金を交付することにより、官民が連携して利用促進及び沿線の賑わい創出に取り組むことができた。</p> <p><b>[課題]</b>津市コミュニティバス（美杉地域）に土日祝日ダイヤを設定したことにより、名松線利用者が乗継により北畠神社へ行くことが可能となったが、利用者は少なく、地域からは平日と同じダイヤを望む声が上がっているため、検討が必要。</p> <p><b>[課題]</b>パーク＆ライドの取組として一志庁舎と白山庁舎の駐車場を無料開放するとともに、美杉地域ではレンタサイクルを実施し、市のホームページ等で利用を呼び掛けているが、取組を知らない人も多い。</p>

**【目標2-1】交通不便地における移動手段を確保する**

**施策① 地域住民運営主体型コミュニティ交通事業の推進**

実施内容	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、民間路線バスやコミュニティバスが通っていない交通空白地帯・交通不便地において、地域住民が運営主体となったコミュニティ交通の導入を支援し、地域の実情に応じたデマンド型交通等の新たな形態のコミュニティ交通の導入支援を行っていきます。
最終評価	<p><b>[課題]</b>2013年度から高松山団地乗合ワゴン、2016年3月から白山地域の上佐田及び二俣における乗合タクシーの運行が開始され、市からは補助金を交付しているが、いずれも乗合率は低水準で推移しており、中でも二俣においては2017年6月以降は利用者が無い状況である。</p> <p><b>[課題]</b>白山地域においては、地域の需要を把握しつつ、代替手段として交通空白地有償運送の導入について検討していく必要がある。</p>

**【目標2-2】地域を越えた移動手段を確保する**

**施策① 津市コミュニティバスの整備と運行（再掲）**

実施内容	<p>コミュニティバスについては、鉄道や民間路線バスに乗り継ぐことにより、津市内のどこへでも行けるよう、鉄道、民間路線バス、コミュニティバス同士の乗継がしやすいようなダイヤ設定に努めていきます。</p> <p>原則的に、各総合支所単位での運行を基本にしていますが、乗り継ぐ鉄道や民間路線バスが存在しない場合などは、利用者のニーズに応じて、路線の延伸などにより地域をつなぐ路線の設置について、地域と共に検討していきます。</p>
最終評価	<p><b>[成果]</b>多種多様なニーズに応えるべく、ルートやダイヤの見直しを随時実施するとともに、旧行政界にとらわれない路線の検討に着手した。</p> <p><b>[成果]</b>2018年度には、市内在住の60歳以上を対象としたアンケート調査を実施し、地域の移動実態を把握した。</p> <p><b>[課題]</b>地域の声や住民生活といった多種多様なニーズの把握に努めつつ、路線等の見直しを進めていく必要がある。</p>

施策② 乗継環境の整備	
実施内容	コミュニティバスについては、限られた台数で、地域内を網羅的に運行していることから、地域をつなぐ路線の設置にあたっては、待ち時間が確保できる施設等を乗継拠点として設定するなど、待合環境の整備を図っていきます。
最終評価	<p><b>[成果]</b>待合環境については、各停留所への屋根等の設置が難しいことから、鉄道の駅舎や公共施設、商業施設を利用できるよう乗継ダイヤの設定に努めている。</p> <p><b>[課題]</b>JR名松線については、パーク&amp;ライドの取組として一志庁舎と白山庁舎の駐車場を無料開放するとともに、美杉地域ではレンタサイクルを実施し、市のホームページ等で利用を呼び掛けているが、取組を知らない人も多い。</p> <p><b>[課題]</b>JR名松線のパーク&amp;ライドなど、利用に関する情報を明示することにより利用促進を図っていくべき。</p>

### 【目標3-1】公共交通に対する市民意識の向上を図る

施策① 広報誌による意識啓発・利用促進PR	
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報津に「バスの日」のお知らせを掲載し、公共交通のもつ環境への配慮や健康増進の効果などを題材とした利用促進PRなどを実施</li> <li>・各総合支所単位で作成している「地域だより」によるコミュニティバスのPRや鉄道や民間路線バスとの便利な乗継例の紹介</li> </ul>
最終評価	<p><b>[課題]</b>広報はしているものの、内容が分かりにくい。</p> <p><b>[課題]</b>広報紙への記事掲載にあたっては、より分かりやすいデザインや内容を心がけて情報提供する必要がある。</p>

施策② わかりやすい路線・時刻表情報の提供	
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、民間路線バス、コミュニティバスなどを乗り継いで行ける、分かりやすい路線図や時刻表の作成・配布</li> <li>・ホームページやスマートフォンを活用したIT化による乗り換え情報の提供</li> </ul>
最終評価	<p><b>[課題]</b>バスロケーションシステムなど、ICT（情報通信技術）を用いた情報提供はある程度整備されているが、高齢者への配慮も必要なので、紙媒体やバス停での分かりやすい情報提供が求められる。</p> <p><b>[課題]</b>利用促進の一環としてバスマップなども充実させたい。</p> <p><b>[成果]</b>イオンモール津南において、運行事業者と商業者の協働によりデジタルサイネージによる発着情報が実現した。</p>

**施策③** モビリティマネジメントの実施

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>小学生を対象とした「バスの乗り方教室」の実施</li> </ul>
最終評価	<p><b>[課題]</b> 効果的なモビリティマネジメントの啓発があまり行われなかった。</p> <p><b>[課題]</b> 民間企業との連携や教育現場での啓発など、様々な連携が求められる。</p> <p><b>[成果]</b> 三重運輸支局のホームページに、協議会で作成したモビリティマネジメントシステムへのリンク設定をしてもらうことができた。</p>

**施策④** 利用促進イベントの実施

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用啓発イベント「バスの日」の津駅前街頭啓発</li> <li>津まつりにおける利用促進イベント</li> </ul>
最終評価	<p><b>[課題]</b> 新たに、こんなにあるんだ三重の鉄道展及び岐阜県・三重県ローカル鉄道展へ出展することができたが、新たなイベントの自主開催には至らなかった。</p>

**【目標3-2】 高齢者の外出意欲の増進**

**施策①** 高齢者に特化した割引制度や設備等の検討

実施内容	<p>低床バスの導入などにより、高齢者が公共交通を利用しやすい環境の整備を行っています。</p> <p>また、バス事業者が取り組んでいる、運転免許証自主返納者割引定期券「セーフティパス」のPRを行うとともに、同制度を、運転免許返納者に限定せず、すべての65歳以上の高齢者に拡充することができないかなど、高齢者のさらなる利用促進や、金銭的な負担を軽減するための施策の可能性について、バス事業者、福祉部局等と連携して検討していきます。</p>
最終評価	<p><b>[成果]</b> 低床バスの導入は、三重交通（株）の企業努力でかなり進んだ。</p> <p><b>[成果]</b> セーフティパス、運転免許返納割引制度、高齢者外出支援事業（シルバーエミカ）などの制度を充実させることができた。</p> <p><b>[課題]</b> 今後は関係機関との連携を深め、公共交通による外出の目的を創出する。（体操教室や介護予防イベント等に対応したダイヤ設定）</p> <p><b>[成果]</b> 割引制度ではないが、「津市高齢者外出支援事業」は、高齢者の外出意欲の増進に繋がった。</p>

## 【目標4-1】市民や関係者が目標の共有を図る

## 施策① PDCAサイクル確立のための基準づくり

実施内容	本計画の中でPDCAサイクルを適正に回していくためには、民間路線バス等を含む公共交通ネットワーク全体での評価が必要となることから、津市地域公共交通活性化協議会の中へ「（仮称）地域公共交通網評価分科会」を位置付け、本計画の目標の達成状況の評価及び、PDCAサイクル確立のための基準づくりを進めていきます。
最終評価	<b>[成果]</b> 分科会を設置し分野別にチェックを行うことにより、現計画の検証及び次のアクションの提案が出来た。

## 施策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）

実施内容	目標達成度の評価については、中間年度である2017年度と、最終年度である2019年度に実施します。津市地域公共交通総合連携計画の中でも事業評価についての考え方が示されており、本計画の中でも基本的な考え方を引き継いでいきます。
最終評価	<b>[成果]</b> 地域公共交通アンケートなどを実施し、地域の移動ニーズを詳細に把握することができた。

## 施策③ 改善案の策定と路線の運行体系の見直し

実施内容	「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。
最終評価	<b>[成果]</b> 津市コミュニティバスの利用率向上に向け、移動ニーズに応じたバス路線の編成（再編）に着手した。

## 【目標5-1】交通を担う人材を確保し育てる

## 施策① 地域公共交通あり方検討会の開催

実施内容	バス交通ネットワークを構築するために、地域住民、運行事業者及び市が、地域が目指す交通体系のビジョンを共有し、常に情報交換を行いながらそれぞれの役割を適切に果たしていけるよう、「地域公共交通あり方検討会」で、地域住民が積極的に計画づくりに参画できる体制を整えていきます。
最終評価	<b>[成果]</b> 地域懇談会等においては公共交通に関する意見が多数出ているうえ、2018年度に実施した公共交通アンケートにおいては回収率が7割を超えるなど、公共交通に関する市民の意識（関心）は高まっているものと思われる。 <b>[課題]</b> 人材育成については地道に続けていく必要があることから、勉強会の開催等についても検討していく必要がある。

### 問題点・課題のまとめ

地域公共交通網形成計画にて実施した施策の点検結果に基づいた問題点・課題は、以下のとおりです。

- 補助要件に合致するような路線の見直し
- 待合環境の持続的な整備
- JR名松線のパークアンドライド事業やレンタサイクル事業のPR
- 人口特性のより詳細な把握
- 全般的に高額な運行経費
- 観光施設への案内・モデルコースの作成等（例：高田本山専修寺へのアクセス等）
- 生活に合っていないダイヤ（美杉地域等）
- 住民運営主体型コミュニティ交通の利用が少ない
- 公共交通空白地有償運送の導入検討（白山地域等）
- 移動実態に即した路線の見直し
- 分かりにくい広報
- 紙媒体による情報提供の必要性
- 高齢者の外出目的の創出
- 人材育成の方法

## 第6章 地域公共交通の課題

### 1. アンケート等により把握した問題点

#### (1) ニーズに応じた移動手段の未確保

2019年2月に60歳以上の住民に対して行った住民アンケートでは、多くの地域にて、合併前の自治体を単位とした地域境及び現在の市境を超えた移動ニーズがあることが分かりました。しかし、事業者路線及びコミュニティバスでは、そのニーズに対応できていないケースがあります。

表6-1 地域を跨いだ移動ニーズ（目的地が津地域の場合除く）

地域	目的	目的地	移動における割合	直通の移動手段	
				鉄道	乗合バス
津地域西部	食料品購入	久居地域東部	24.4%	無し	無し
津地域南部	食料品購入	久居地域東部	18.8%	近鉄名古屋線	三重交通榊原線、 久居高茶屋線
	通院	久居地域東部	14.4%		
河芸地域	食料品購入	津地域北部	15.5%	近鉄名古屋線 伊勢鉄道	三重交通三行線
美里地域	食料品購入	久居地域東部	42.1%	無し	無し
		久居地域西部	17.9%	無し	無し
	通院	久居地域東部	10.6%	無し	無し
香良洲地域	通院	久居地域東部	14.3%	無し	三重交通久居高茶屋線
		松阪市	21.4%	無し	無し
一志地域	食料品購入	久居地域東部	13.3%	無し	三重交通波瀬線、多気線
	通院		23.7%		
白山地域	通院	久居地域東部	20.0%	無し	三重交通多気線
美杉地域	食料品購入	白山地域	40.1%	JR名松線	津市コミュニティバス (美杉地域)
		名張市	12.6%	無し	三重交通奥津線
	通院	白山地域	47.9%	JR名松線	津市コミュニティバス (美杉地域)

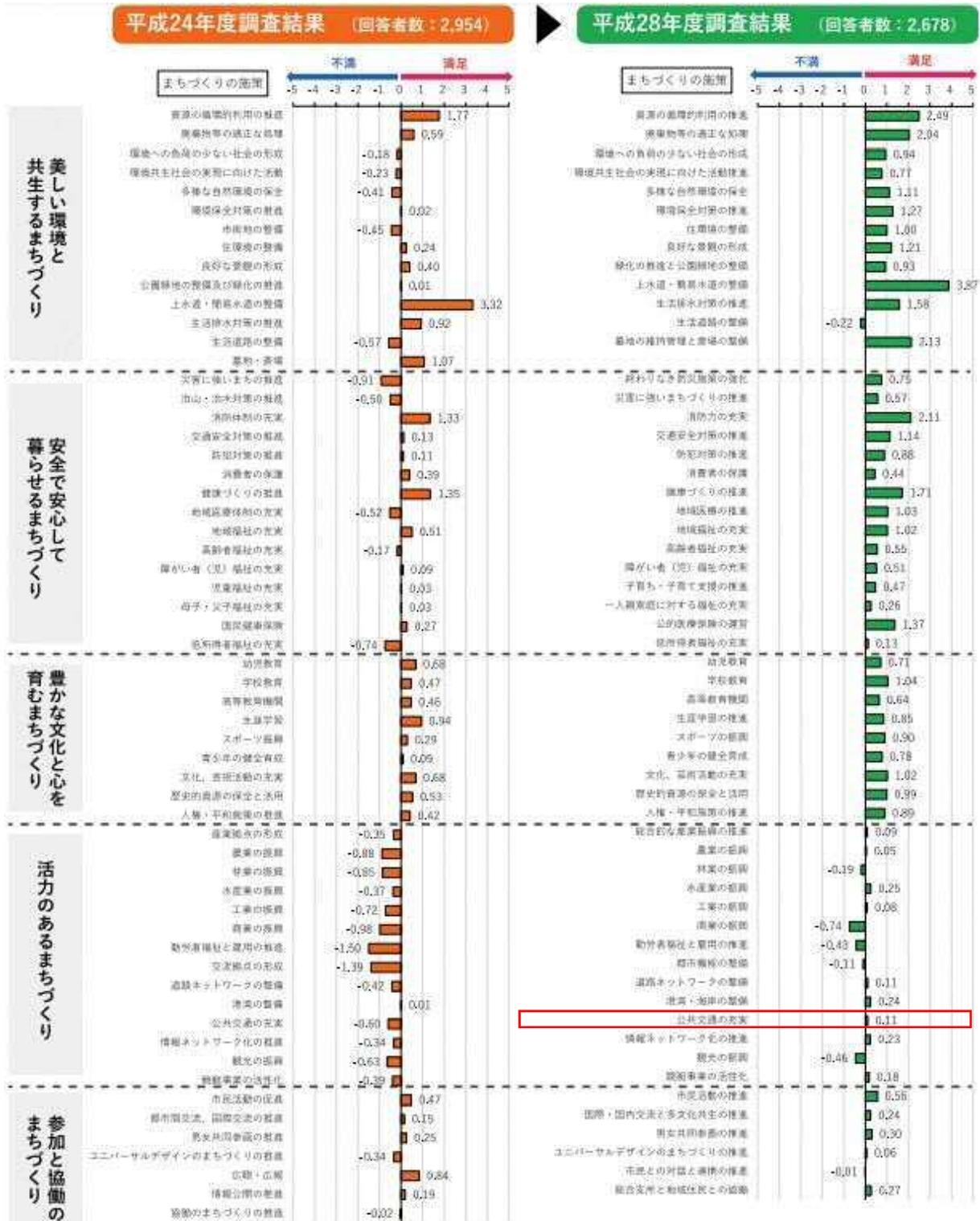
## (2) 満足度の低さ

2017年7月～8月に乗合バス利用者に対して行ったアンケートでは、以下のケースで「やや不満足」「満足」と回答した人の割合が、「満足」「やや満足」と回答した人の割合より高い傾向にありました。バスのダイヤ、停留所施設（屋根、ベンチ等）、鉄道とバスの乗り継ぎについては、改善が必要です。

表6-2 不満足の高割合項目

満足度項目	満足	やや満足	やや不満足	不満足
既存のバスの 運行本数	11.5%	22.5%	28.8%	28.4%
	34.1%		57.1%	
既存のバスの 運行時間帯	9.5%	23.8%	32.1%	24.9%
	33.3%		57.0%	
既存のバスの 停留所施設	10.3%	23.8%	27.8%	23.4%
	34.1%		51.3%	
鉄道とバスの 乗り継ぎ	9.9%	18.7%	25.1%	20.0%
	28.6%		45.1%	

また、2016年7月～8月に行った「津市総合計画策定のための市民意識調査」では、「公共交通の充実」の満足度は「+0.11」とプラスであるものの、他の市政に関する項目に比べれば低い状況です。



※調査項目は、前回の調査から一部変わっているところがあります。  
 ※表の数値は、満足度評価の回答の選択肢を「満足」、「やや満足」、「どちらともいえない」、「やや不満」、「不満」の5つとし、その結果を点数化したものです。

図6-1 津市総合計画策定のための市民意識調査における市政の満足度

## 2. データ等により把握した問題点

### (1) 人口減少

前述のとおり、津市では全体的に人口減少の傾向にあります。その中でも特に美杉地域は人口減少が著しく、公共交通の主たる利用層である65歳以上の人口も減少傾向にあります。



※各年度末（3月31日）の人口（外国人も含む）  
（出典：住民基本台帳）

図6-2 美杉地域の年齢3区分別人口の推移

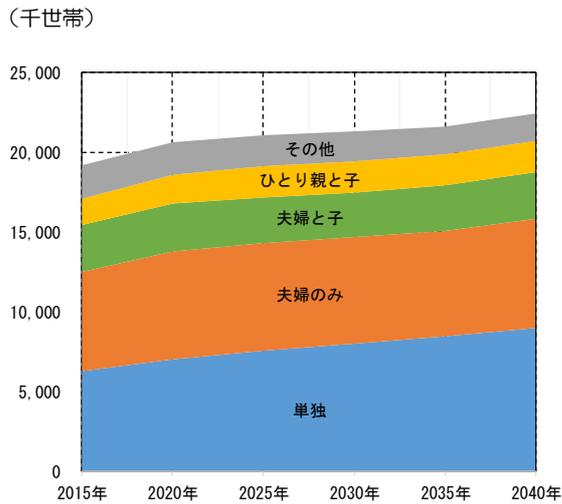
表6-3 美杉地域の年齢3区分別人口の推移

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
0~14歳	289	261	249	218	190	187	162	150	133	122
(構成比)	5.0%	4.6%	4.6%	4.1%	3.7%	3.8%	3.4%	3.3%	3.0%	2.9%
15~64歳	2,634	2,539	2,441	2,320	2,140	2,005	1,889	1,793	1,693	1,588
(構成比)	45.2%	45.2%	44.8%	43.8%	41.9%	40.5%	39.6%	39.0%	38.2%	37.5%
65歳以上	2,900	2,814	2,753	2,761	2,772	2,764	2,718	2,660	2,605	2,527
(構成比)	49.8%	50.1%	50.6%	52.1%	54.3%	55.8%	57.0%	57.8%	58.8%	59.6%
計	5,823	5,614	5,443	5,299	5,102	4,956	4,769	4,603	4,431	4,237

※各年度末（3月31日）の人口（外国人も含む）  
（出典：住民基本台帳）

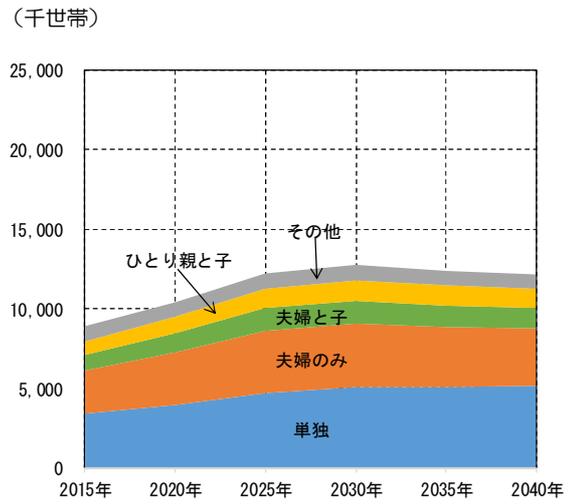
(2) 高齢化

世帯主年齢が65歳以上の世帯総数は、2015年の1,917万世帯から2040年の2,242万世帯へと約1.17倍、同様に世帯主年齢が75歳以上の世帯総数は、2015年の8,838万世帯から2040年の1,217万世帯へと1.37倍に増加すると推計されています。家族類型別では、最も増加するのは「単独世帯」で、2015年から2040年にかけて、世帯主年齢が65歳以上では1.43倍、世帯主年齢が75歳以上では1.52倍に増加すると推計されています。



(出典：国立社会保障人口問題研究所  
「日本の将来推計人口（2017年4月推計）」)

図6-3 世帯主65歳以上世帯の  
家族類型別世帯の推移



(出典：国立社会保障人口問題研究所  
「日本の将来推計人口（2017年4月推計）」)

図6-4 世帯主75歳以上世帯の  
家族類型別世帯の推移

### (3) 利用が少ない路線の存在

津市では廃止代替バスを7路線運行していますが、1便あたりの利用者数が著しく少ない路線があります。運行の効率化を踏まえ、路線の再編が必要です。

また、地域住民運営主体型コミュニティ交通が現在3地区（高松山団地乗合ワゴン、白山地域二俣地区乗合タクシー、白山地域上佐田地区乗合タクシー）にて運行されていますが、いずれも利用が少ない状況です。

表6-4 廃止代替バスの利用状況

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)	
			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 <sup>※1)</sup>	55.5	—	2.9	—
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
3. 三行線	三行～三重会館	14,088	74.8	31	6.2	2.6
4. 安濃線(立合系統)	立合～安濃総合庁舎前	6,081	14.7	—	0.8	—
5. 多気線	竹原～久居駅	18,994	30.9	14.2	3.9	1.8
6. 榊原線(末端区間)	榊原温泉口駅～榊原車庫前	1,372	2.9	—	0.7	—
7. 名張奥津線(末端区間)	奥津駅前～敷津 <sup>※2)</sup>	4,617	2.6	—	0.7	—

※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

### (4) 実態に合わないサービス水準

現在、コミュニティバス（ぐるっと・つーバスを除く）は8地域で運行していますが、地域によって運行日が異なります。また、利用者1人あたりの運行経費も大きく異なり、美里地域、美杉地域が他地域に比べて高い傾向にあり、移送実態、生活実態、日常生活に合わない状況です。

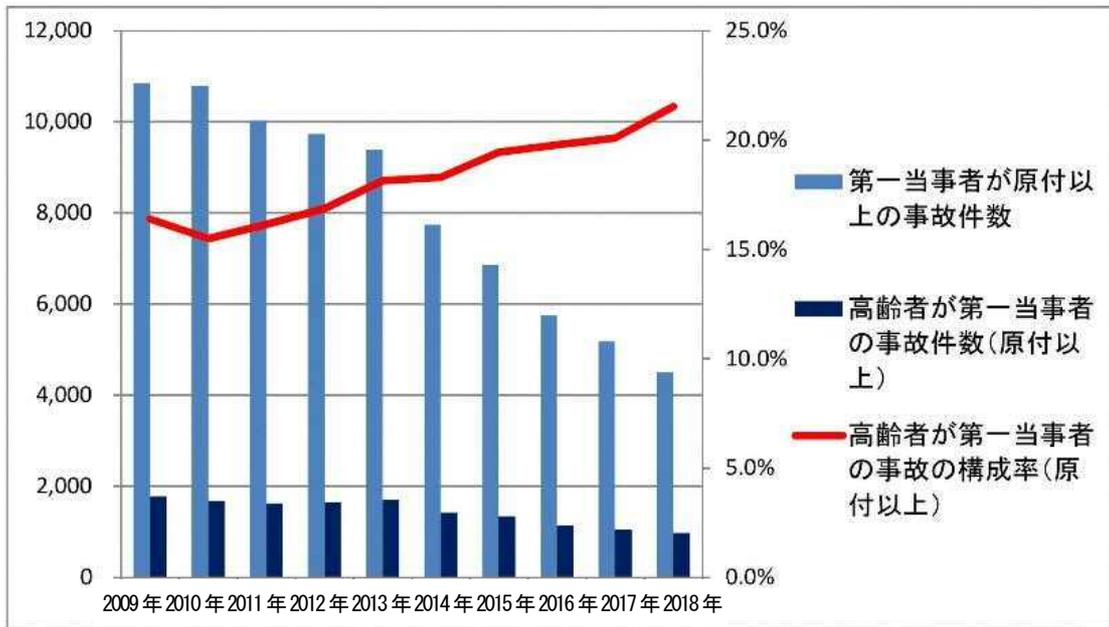
表6-5 地域別のコミュニティバスの現状

コミュニティバス 運行地域	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 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					
民間補完型	久居地域	1	4ルート週2日 1ルート週1日	54.1	4,339			6,729	1,551	
福祉目的型	河芸地域	2	2ルート週3日	31.9	4,819			6,163	1,279	
福祉目的型	芸濃地域	2	4ルート週4日	41.9	8,175			11,374	1,391	
福祉目的型	安濃地域	1	3ルート数2日	31.6	3,162			7,070	2,236	
生活基盤型	美里地域	2	2ルート週5日	23.4	5,967			25,446	4,264	
福祉目的型	一志地域	1.2	2ルート週3日	48.4	7,079			13,325	1,882	
生活基盤型	白山地域	2	3ルート毎日	54.3	121.9	13,249	29,743	44,133	39,854	903
生活基盤型	美杉地域	3	2ルート毎日 1ルート週5日	—	60.8	—	14,847	18,796	51,140	2,721

※一志地域は、平日5日中1日が2両運行

(5) 高齢者に起因する交通事故増加

三重県内の交通人身事故発生件数が減少している中、第一当事者が原付以上の事故に占める高齢運転手の割合は、2009年から2018年までの10年間で、約1.3倍に増加しています。



(出典：運転免許証自主返納サポートみえ)

図6-5 県内の交通人身事故発生件数の推移

表6-6 県内の交通人身事故発生件数の推移

	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
総件数	11,372	11,275	10,420	10,155	9,804	8,100	7,169	6,038	5,441	4,678
第一当事者が原付以上の事故件数	10,847	10,797	10,022	9,729	9,380	7,738	6,845	5,743	5,179	4,494
高齢者が第一当事者の事故(原付以上)	1,777	1,673	1,618	1,642	1,702	1,416	1,331	1,136	1,041	968
高齢者が第一当事者の事故の構成率(原付以上)	16.90%	15.50%	16.10%	16.90%	18.10%	18.30%	19.40%	19.80%	20.10%	21.50%

(出典：運転免許証自主返納サポートみえ)

### 3. その他の問題点

#### (1) 運行の重複が存在

##### 1) 事業者路線とコミュニティバスとの重複

久居地域、河芸地域、美里地域では、三重交通の事業者路線とコミュニティバスで運行ルートの重複が見られます。運行の効率化を図るためには、お互いの役割を明確化する必要があります。



図6-6 久居地域における事業者路線とコミュニティバスの重複



図6-7 河芸地域及び美里地域における事業者路線とコミュニティバスの重複

##### 2) 乗合バスとJR名松線との重複

2009年10月に台風で被災し、一部区間の長期運休を余儀なくされたJR名松線は2016年3月に全線復旧しました。そのJR名松線と、三重交通多気線が一志駅～伊勢竹原駅間で、美杉コミュニティバスが伊勢川口駅～伊勢奥津駅間で、ルートとダイヤが重複しています。

表6-7 乗合バスとJR名松線とのダイヤの重複状況

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	10:38	12:32	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	10:42	12:36	13:02		14:08	16:10	16:34		18:17	20:00	大仰
一志		6:57	6:57	8:30			8:38	10:42	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

(2) 日常生活に合っていないダイヤ

現状のコミュニティバスのダイヤの一部で、通院や買物等の帰宅時に該当する便が無く、他の交通手段を利用せざるを得ないケースがあります。例えば、久居コミュニティバスは全ルートで午前1本、午後逆方向1本の運行としていますが、午前と午後で利用に大きな差が見られます。

表6-8 久居地域の各地区における午前便と午後便の乗降者数

	午前乗	午前降	午後乗	午後降	合計乗	合計降	午後降/午前乗
久居東	552	426	277	277	829	703	0.502
久居西	259	1,961	1,486	1,033	1,745	2,994	3.988
桃園	63	9	0	0	63	9	0.000
戸木	86	89	69	81	155	170	0.942
七栗	615	6	4	138	619	144	0.224
稲葉	669	0	0	307	669	307	0.459
榊原	255	8	4	4	259	12	0.016
合計	2,499	2,499	1,840	1,840	4,339	4,339	0.736

### (3) 運転手不足

乗合バスの運転手数について、直近では、規制緩和による新規参入や分社化による事業者数の増加に伴い増加傾向にありますが、長期的な視点で見ると 1976 年の 107,282 人をピークに減少傾向にあり、2015 年はピーク時から 22%減少しています。

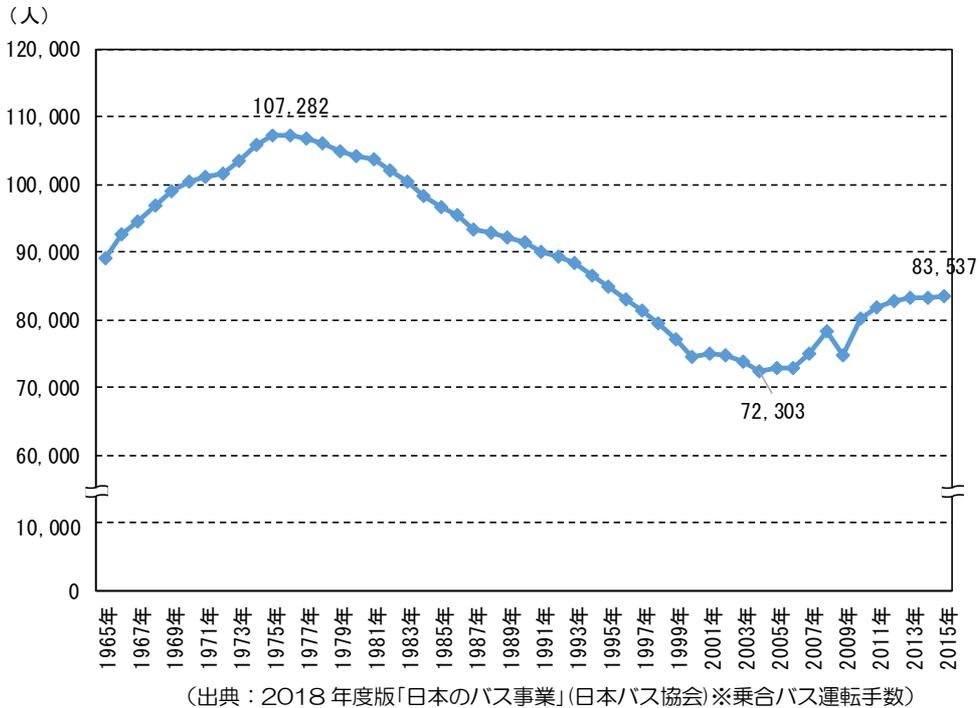


図6-8 バス運転手数の推移

また、運転手不足により自動車運転手の有効求人倍率は増加傾向にあり、全職業平均の約 2 倍となっています。

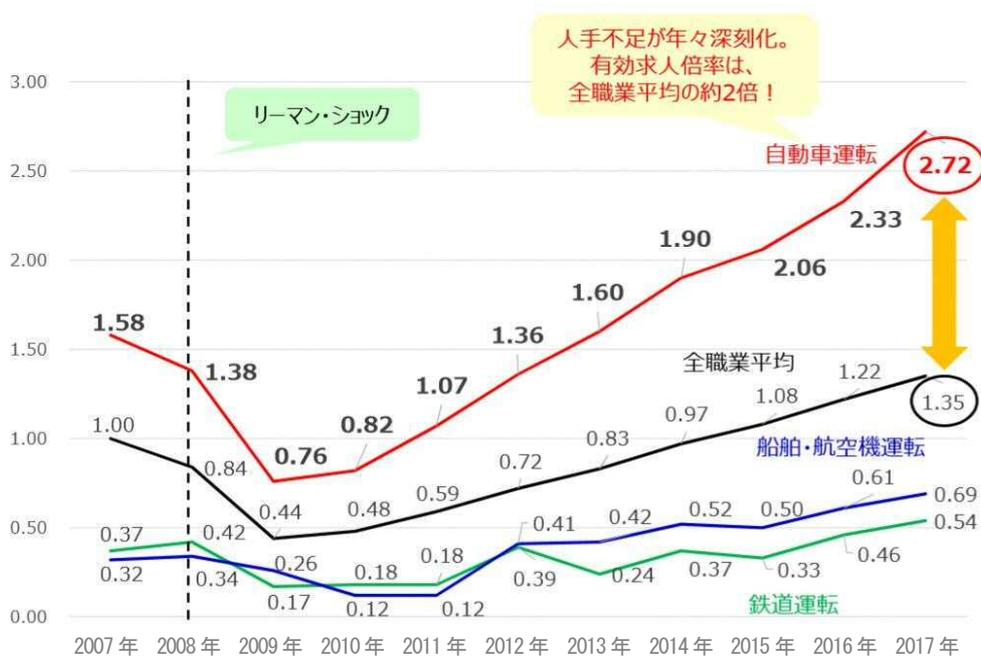
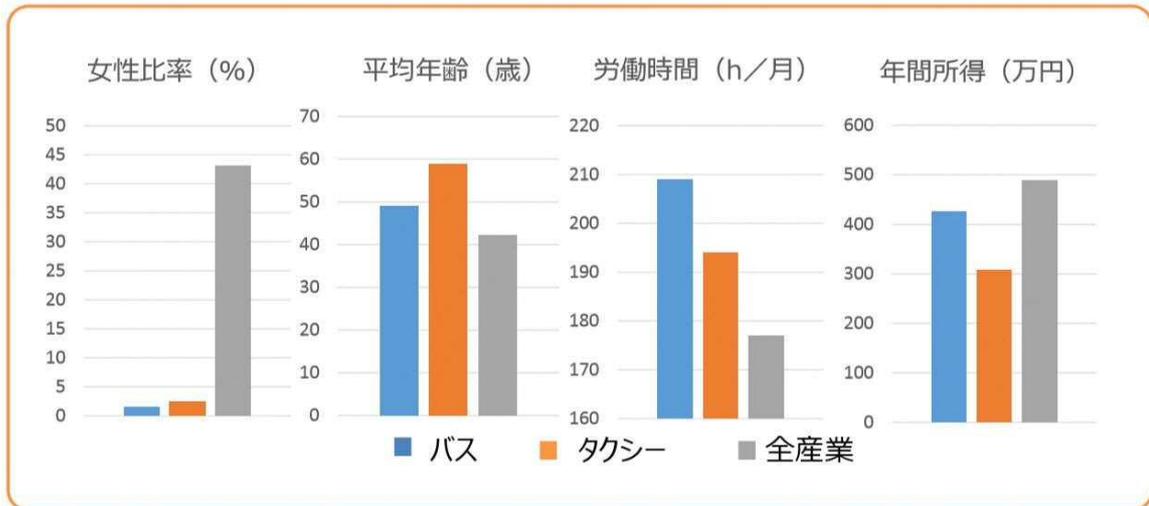


図6-9 各種運転手数の有効求人倍率

なお、運転手不足の要因としては、厳しい経営環境の中で、乗合バスの運転手は労働負担が重くなりやすいことが挙げられます。

乗合バスの運転手は、総じて中高年の男性に依存した状況にあり、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、そのような環境から、若年者がバス事業への就業を敬遠していることが考えられます。



注1：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値  
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数  
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数  
 注2：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与其他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値  
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む  
 年間賞与其他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額  
 資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より国土交通省総合政策局作成

（出典：国土交通省総合政策局作成資料）

図6-10 バス・タクシー運転手の労働環境

#### (4) 公共交通に関するPR不足

既往の地域公共交通網形成計画の施策の点検では、「JR 名松線のパークアンドライド施策が十分に認知されていない」、「観光地へのバスの案内の周知不足」、「広報はしているが内容が分かりにくい」等、公共交通に関するPR不足が明確になりました。公共交通に関するより一層の情報提供が必要です。

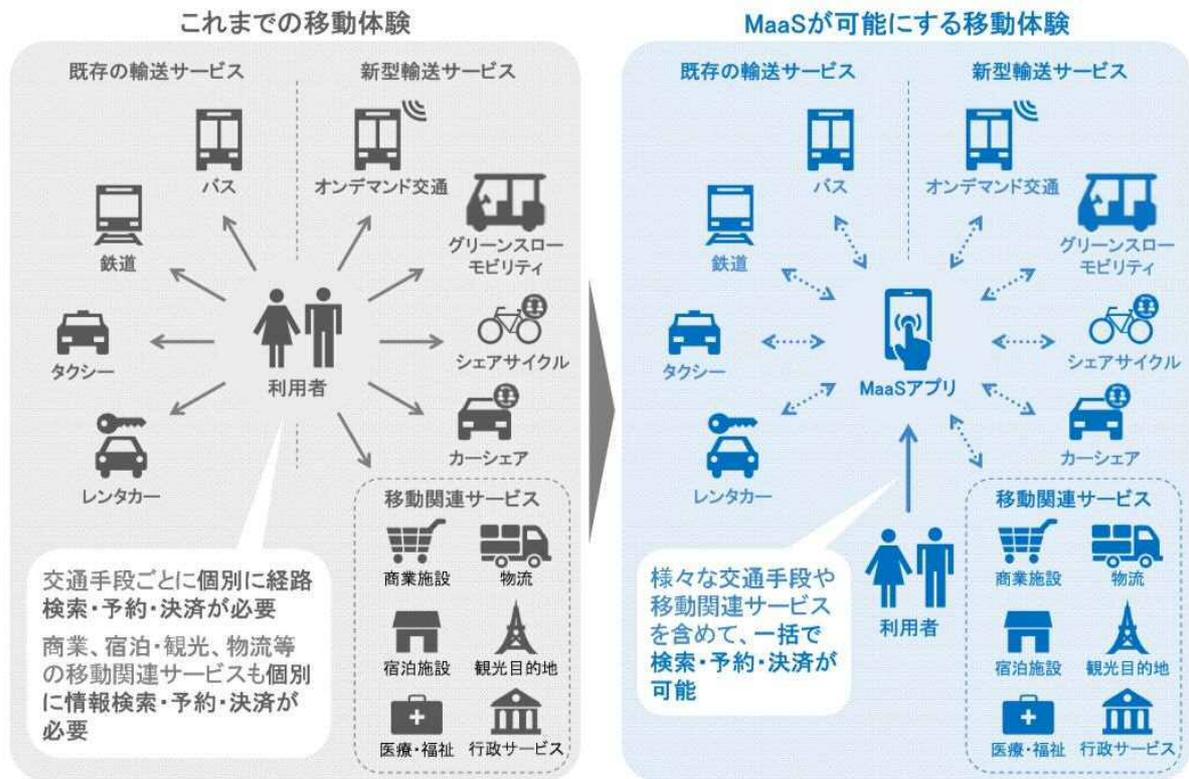
## 4. 社会情勢の動向

### (1) 新しいモビリティサービス

近年、交通事業者が MaaS<sup>※</sup>、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスの取組を開始しています。これらの新たなモビリティサービスは、公共交通分野での新たな事業展開の可能性を広げることにつながります。

新たなモビリティサービスは、利用者利便性の向上、まちづくり・公共交通基盤整備への影響、道路の混雑緩和、都市空間利用効率化、スマートシティの実現等につながることが期待できます。

※) MaaS (Mobility as a Service) は、出発地から目的地までの複数の移動手段を「1つの」サービスとして提供する考え方のこと。情報通信技術 (ICT)、特にスマートフォンの普及により、複数交通機関の検索・予約・決済が一括で行うことが可能となった。



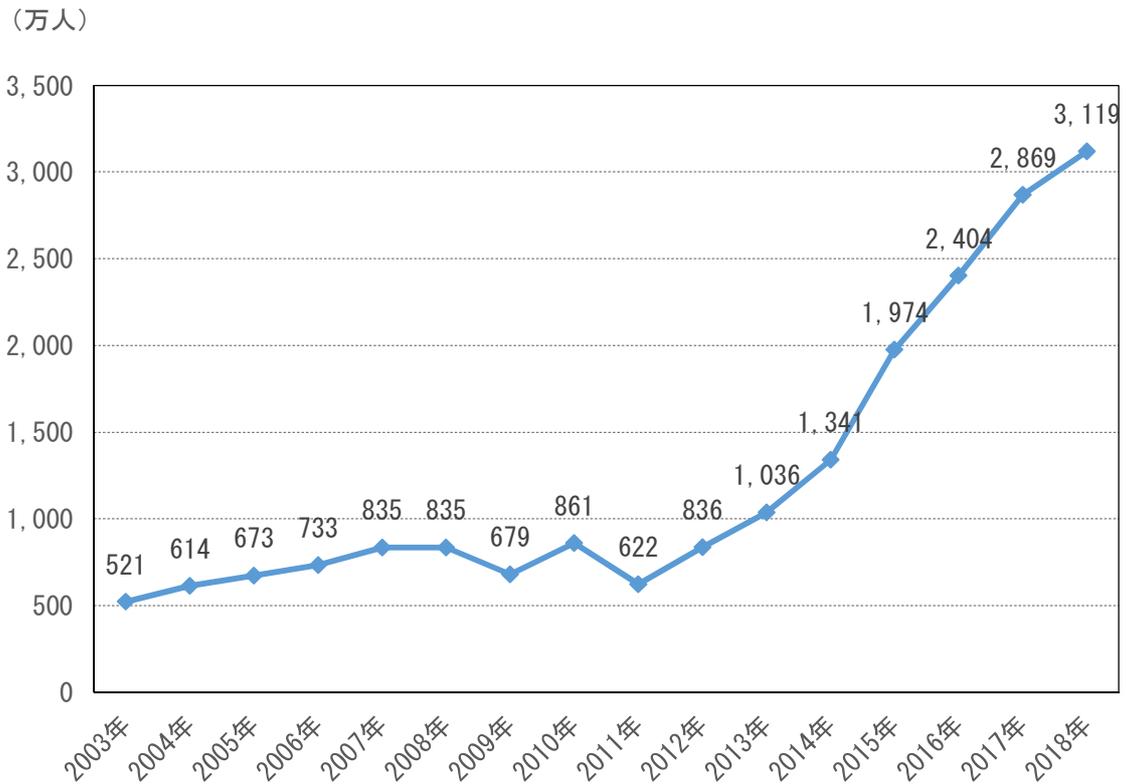
(出典：「新たなモビリティサービスの 実現に向けて H31.3.22」(国土交通省))

図6-11 MaaSのイメージ

## (2) 外国人観光客等の増加

訪日外国人観光客は、最近5年で約3倍に増加しており、全国各地の観光地への移動が増加しています。増加する訪日外国人観光客に対応し、移動・周遊を円滑化することは地域の活性化や地域の生活交通の充実にもつながりますが、現状では不十分です。

津市都市マスタープランにおいては、津城跡周辺、一身田寺内町地区、三重県総合文化センター周辺、多気北畠氏城跡周辺を歴史・文化拠点として定めていますが、場所によっては公共交通サービス及びその案内が不十分であるのが現状です。このため、生活交通と融合しつつ、市内の観光地等への公共交通によるアクセスの確保・充実を図るとともに、案内の充実にも努める必要があります。



(出典：日本政府観光局 (JNTO) 作成資料)

図6-12 訪日外国人旅行者数の推移

## 5. 津市地域公共交通の課題の総括

---

津市の地域公共交通の問題点の整理結果に加え、上位計画・関連計画におけるまちづくりの方針、第1次津市地域交通網形成計画の目標達成状況や施策の点検結果、社会情勢の変化を加味することにより、津市地域公共交通の課題は、大きく以下の4つに分類できます。

### 課題Ⅰ まちづくりや関係機関の整合性確保

「津市総合計画」、「津市都市マスタープラン」、「津市立地適正化計画」等の上位計画・関連計画との整合を図る必要があります。また、津市は鉄道・バス（事業者路線バス、コミュニティバス等）・航路等、様々な交通機関が存在し、相互に連携を図る必要があります。

### 課題Ⅱ 利便性と効率性の両立

公共交通に関するアンケート等では、移動ニーズに対応しきれていないことや特定サービスの満足度の低さが浮き彫りになりました。データ等では、人口減少傾向にあることや、サービスの内容が実態に合っていないことが明確になりました。その他、運行サービスの重複、運転手不足等も問題もあります。これらを踏まえ、利便性を確保しつつ、運行の効率性を向上する必要があります。

### 課題Ⅲ 社会情勢に応じた移動環境整備

津市においても高齢者が進展し、また高齢者に起因する交通事故件数の割合も増加傾向にあります。身体的制約が多い高齢者の移動の快適さを確保するために、種々の移動環境整備が必要不可欠です。また、情報通信技術の進展により新たな移動サービスが研究されるなど、時代に応じた公共交通のあり方が求められます。

### 課題Ⅳ 行政や交通事業者以外の役割

人口減少下において、一定のサービス水準を確保するためには、行政や交通事業者だけで事業を行うことには限界があります。市民が自発的に公共交通政策に関与することが必要不可欠です。

## 第7章 基本的な方針、計画の目標

### 1. 上位・関連計画との整合

#### (1) 津市総合計画（2018年度～）

合併した都市としてあるべき姿を目指したまちづくりが一つの区切りを迎え、「まちづくり」から「暮らしづくり」へ

《将来像》

「環境と共生し、心豊かで元気あふれる美しい県都」



「笑顔があふれ幸せに暮らせる県都 津市～夢や希望、明るい未来が広がるまちへ～」

#### (2) 津市都市マスタープラン（2018年度～）

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方を踏襲しつつ、人口減少時代に合わせて市街化区域は拡大しない方針に

《都市づくりのテーマ》

「ひと・うみ・みどり 輝く県都“津市”」



「安心して住み 快適に暮らせる 未来につながるまちづくり」

### 2. 計画で目指すべき将来像

津市総合計画の「将来像」及び津市都市マスタープランの「都市づくりのテーマ」を踏まえ、津市の地域公共交通が目指すべき将来像を、

「快適で幸せな暮らしを支える公共交通体系が確立したまち」

とします。

### 3. 津市公共交通の基本的な方針

#### (1) 公共交通の果たす役割

4で掲げた将来像を実現するため、本計画では公共交通の果たす役割を次の通り定めます。

- 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
- 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
- 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発化させ、地域活力の増進を図ること

#### (2) 基本的な方針

第6章で分類した4つの課題を解決することを、第2次津市地域公共交通網形成計画における基本的な方針とします。

#### 基本方針Ⅰ 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網の構築

本計画は、「津市総合計画」の目標である「心やすらぐ住みよいまちづくり」を実現するための計画として位置付けられています。また、「津市都市マスタープラン」の「都市づくりの基本理念」として、「本市の優位性を活かしながら、将来にわたって発展する新しい県都“津市”として一体的な都市づくりをめざす」こととしています。

一方で、津市は2006年に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。合併から10年以上が経過し、津市としての一体感が醸成されたことを踏まえ、従来の地域の境界に捉われず、より生活実態に即した公共交通サービスを提供する必要があります。

このように、まちづくりに係る計画との整合を図りつつ、各地域の特長を活かした盛んな交流を図るために、安全・安心で、子供から高齢者まですべての世代が快適で健康的に「移動する」環境を提供することが重要です。また、交流人口の増大を見据えた移動手段の確保も必要です。そのために、津市（周辺自治体含む）において、鉄道・バス・航路等が一体的な公共交通網を構築します。

#### 基本方針Ⅱ 地域ニーズと持続可能性を両立させたサービスの提供

津市では今後、更なる人口減少が予想されます。「津市都市マスタープラン」にて「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方を踏襲しつつ、市街化区域は拡大しないことを方針としており、その方針を実現するために「津市立地適正化計画」を策定しています。

一方で、市民の生活の足を確保するためには、一定のサービス水準を確保する必要があります。前述の「津市立地適正化計画」においても、「拠点間を結ぶ公共交通のサービス水準の確保」を目標としています。

これらを踏まえ、地域の移動ニーズに十分応えつつ、津市の公共交通網を持続可能なものとするため、人口減少を踏まえた路線再編による効率的な運行を実現し、暮らしを支えるためのサービス水準を確保します。そのためには、各路線の見直し・検討のプロセスをより明確に示します。

### 基本方針Ⅲ 利用促進につながる移動環境の提供

市民が積極的に公共交通機関を利用するためには、鉄道・バス・船舶等の運行だけでなく、車両や乗降場所の快適性を確保する必要があります。特に高齢化率の上昇により、高齢者が快適に移動できるようにするために、移動環境の快適性の確保を図ります。

また、市民が積極的に公共交通機関を利用するためには、移動に必要な情報を提供する必要があります。ダイヤ、ルート、駅・バス停の情報のほか、割引制度やイベント等の情報も積極的に提供します。

### 基本方針Ⅳ 市民による自発的な行動の促進

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、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。

一方で、「津市都市マスタープラン」では、「市民に期待される役割」として、市民一人一人が都市づくりに関心を持ち、主体的に参加することが大切であるとしています。

これらを踏まえ、行政や交通事業者だけでなく、市民自らが主役となり、社会的にも望ましい交通手段の選択を促進するための施策を実施します。また、市民自らが公共交通の事業に関わるための仕組みを構築します。

## 4. 津市公共交通の目標

---

4つの基本方針に対して、津市の地域公共交通が目指すべき目標を次のとおり設定します。

### (1) 基本方針Ⅰに対応する目標

#### 目標1 広域の移動の確保

津市の公共交通は、主として市外の各都市とを結ぶJR東海、近鉄、伊勢鉄道の鉄道路線が基幹となり、三重交通による事業者路線が鉄道を補完する形で拠点間のネットワークを構築しています。また、中部国際空港へのアクセス交通である津エアポートラインを介して、国内外の都市を結んでいます。これらの路線は、津市の骨格を形成する重要な路線であり、確実に一定の利用者数を確保することします。

目標の達成度を測る数値目標として、市内の鉄道駅での乗降者数、津エアポートラインの利用者数、事業者路線のうち「幹線・準幹線」と位置付ける路線の利用者数を設定します。

#### 目標2 日常生活における地域移動の確保

津市民の日常生活の移動手段を確保するためには、鉄道や拠点間を結ぶ幹線・準幹線の事業者路線だけでは不十分であり、津市の公共交通網の「幹」に対し、「枝」に該当する事業者路線の市内線や支線の位置づけであるコミュニティバスの役割が重要となります。バスの運行にとどまらず、利用促進をはじめとする様々な施策を組合せることにより、日常生活に必要な移動手段の確保を図ります。

目標の達成度を測る数値目標として、事業者路線のうち「市内線」と位置付ける路線の利用者数、コミュニティバスの利用者数を設定します。

### (2) 基本方針Ⅱに対応する目標

#### 目標3 バス路線の運行効率化

津市内を運行するバス路線のほとんどが、運行に係る経費が運賃等の収入を上回っており、その差額の多くを行政が負担しています。また、経費の問題だけでなく、近年はバスの運転手不足も問題となっており、今まで以上に効率的な運行が求められています。市民の日常生活の移動手段を確保し続けるためには、利用実態に応じてバス路線の再編を適切なタイミングで行うことが重要です。

### (3) 基本方針Ⅲに対応する目標

#### 目標4 快適な移動環境整備

津市の人口が減少傾向にある中、公共交通の利用者数を維持し続けるためには、単に鉄道、航路、バスを運行（運航）するだけでは不十分です。また、津市では高齢化も進展しており、身体的制約の大きい高齢者が問題無く公共交通を利用できる環境づくりが重要です。そのため、車両や乗降場所（駅・バス停）において、利用者が快適に過ごせるための環境づくりを目指します。

#### 目標5 公共交通に関する情報の管理と提供

近年の情報通信技術（ICT）の進展はめまぐるしく、公共交通においてもインターネットによる情報提供やICカードによる運賃支払いをはじめとして、随所に情報通信技術が活用されています。津市の公共交通施策においても、従来の紙媒体による情報提供に加えて、積極的に情報通信技術を活用することにより、効率的な移動手手段の確保、移動環境提供のためのサポートを行います。

### (4) 基本方針Ⅳに対応する目標

#### 目標6 公共交通に関する市民の意識向上

生活の移動手手段である公共交通を維持し続けるためには、市民の日常の交通行動に対する意識の向上が重要となります。モビリティ・マネジメントをはじめとして、市民の公共交通に対する認知を高めるための事業を組合せることにより、市民が過度に自家用車に依存することなく、多くの方が自発的に公共交通を利用していただけるための環境づくりを行います。

#### 目標7 公共交通を担う人材育成

近年のバスの運転手不足に代表されるように、公共交通を支える人材が不足する傾向にあります。市民の移動手手段の確実な確保のためには、公共交通に関わる人材を確保・育成し続けることが重要となります。

## 5. 津市の公共交通網

### (1) 津市の公共交通網の考え方

津市の公共交通は、鉄道や拠点間を結ぶ事業者路線によって「幹」が形成され、市街地の事業者路線やコミュニティバスによって「枝」が形成されています。その他、中部国際空港と結ぶ津エアポートラインや、個人の移動ニーズに対応するタクシー、移動制約者に特化した福祉有償運送、学校や施設の個別輸送に対応したスクールバス・送迎バス等、様々な交通手段が存在します。

様々な交通手段が存在する状況においては、各手段の役割を明確にする必要があります。また、津市都市マスタープランや津市立地適正化計画といった関連計画で定めた都市構造に合致する形で公共交通網を形成する必要があります。津市都市マスタープランでは、都市構造における拠点を以下のように設定していますが、本計画では、立地適正化計画において旧津市域及び旧久居市域においても居住誘導区域の外側にある地域が存在する点を踏まえ、津地域及び久居地域の出張所所在地付近を地域拠点に位置付けます。具体的には、拠点を以下のように設定します。

表7-1 本計画における拠点の考え方

都市マスタープラン で定めた拠点	都市 拠点	都市核	津駅・江戸橋駅周辺、 津新町駅・大門・丸之内周辺
		副都市核	久居駅周辺
本計画で独自に 定める拠点	地域拠点		河芸・香良洲・芸濃・安濃・一志・美里・白山・ 美杉地域の中心部周辺
			高尾野・大里・一身田・白塚・栗真・安東・櫛形・ 片田・藤水・高茶屋・雲出・栗葉・榊原

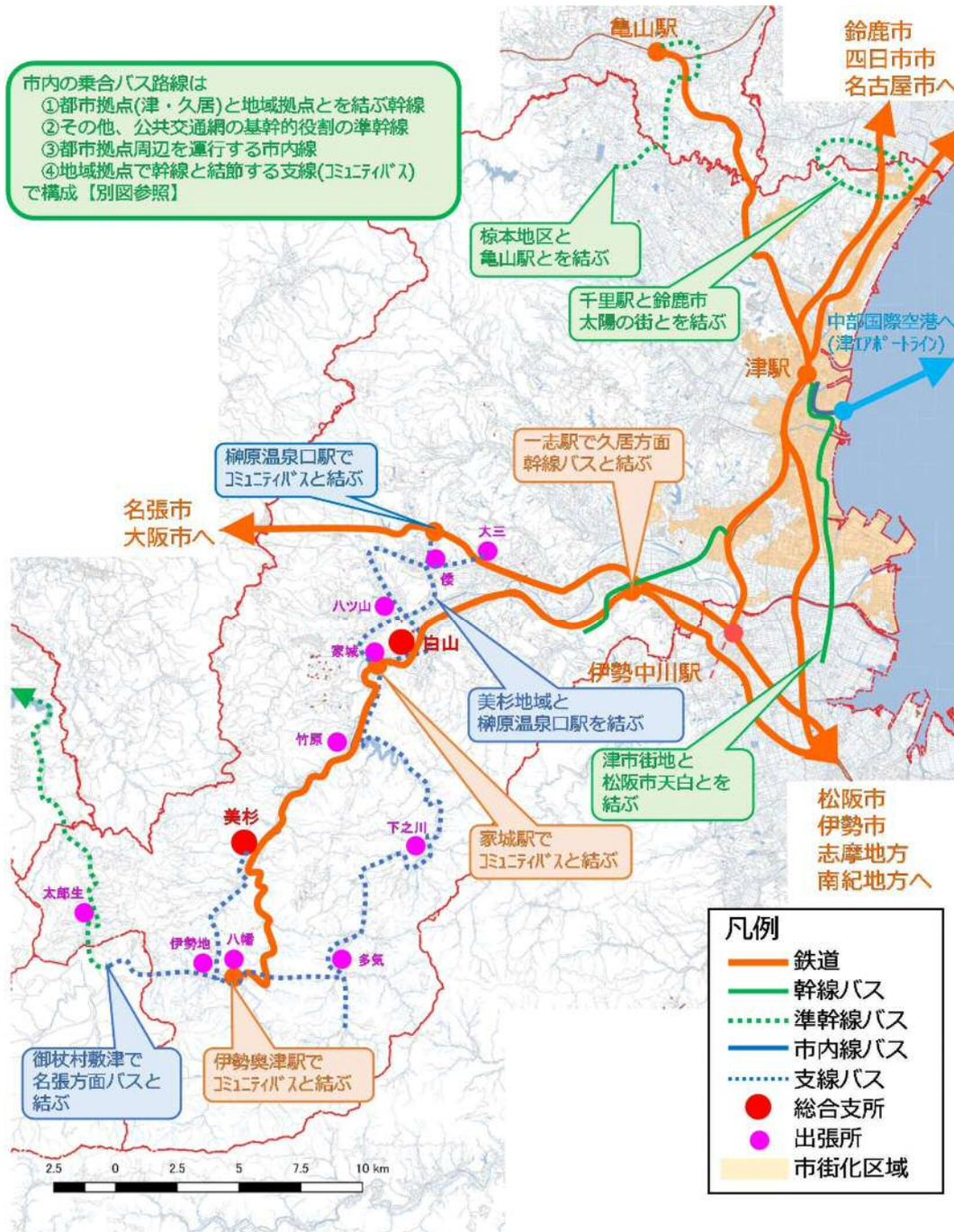
これらを踏まえた上で、津市の公共交通網のあり方を、次のように定めます。なお、一般路線バスについては、第8章の「目標を達成するために行う事業」において、より詳細な役割を定めます。

表7-2 津市公共交通等の役割分担

交通機関		役割	
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	
	近鉄特急・急行(快速急行含む)		
	JR普通	名松線	松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結ぶ
		紀勢本線	津駅と市内地域拠点・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	伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
	大阪線		
航路	津エアポートライン	津市と中部国際空港とを結ぶ	
乗合バス	高速路線バス		鉄道を補完する形で津市と大都市圏・三重県内主要都市とを結ぶ
	一般路線バス	幹線	市内の都市拠点と地域拠点とを結び、一定のサービス水準を確保する(下表参照)
		準幹線	市内外の拠点を結ぶ
		市内線	津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保する
		支線	幹線・準幹線と結節し、地域内の移動手段を確保する
地域住民主体型コミュニティ交通		交通不便地において、住民主導で移動手段を確保する	
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する	
タクシー		上記交通手段では対応できない場合に対応する	
その他 【参考】	スクールバス		小中学校などの通学に対応する
	各種送迎輸送		事業所への通勤、商業施設の買い物等、特定施設の送迎に対応する

(2) 津市の公共交通網の全体像

津市における拠点の考え方、交通機関ごとの役割分担を踏まえた上で、津市の公共交通網の全体像を、次に示します。





## 第8章 目標を達成するために行う事業

### 1. 事業の内容・実施主体・実施年度

目標を達成するための事業については、以下の通りとします。また、事業については、その内容により4通りに分類します。

表 8-1 目標を達成する事業の分類

目標	事業項目	事業分類	関連する目標							
			目標①	目標②	目標③	目標④	目標⑤	目標⑥	目標⑦	
			◎	○	◎	○	◎	○	◎	
【目標1】 広域の移動の確保	1-1. 鉄道路線の利便性向上の要請	運行	◎			○				
	1-2. 乗合バス(幹線・準幹線)の維持	運行	◎		○					
	1-3. 近接自治体との連携	再編	◎	○						
	1-4. 定時性確保のための渋滞緩和	補助	◎	○		○				
	1-5. 海上アクセスの維持	運行	◎							
【目標2】 日常生活における地域移動の確保	2-1. 乗合バス(市内線)の維持	運行		◎						
	2-2. 乗合バス(支線)の維持	運行		◎						
	2-3. 各種施設への乗り入れ	再編		◎						
	2-4. 住民主導型の移動手段の推進	再編		◎	○					○
	2-5. 新たな交通サービスの研究	再編		◎	○		○			
【目標3】 バス路線の運行効率化	3-1. 廃止代替バスの見直し	再編			◎					
	3-2. コミュニティバスの再編	再編		○	◎					
	3-3. 乗り継ぎ拠点の設定	再編	○	○	◎	○				
【目標4】 快適な移動環境整備	4-1. 待合環境の整備	促進	○	○		◎				
【目標5】 公共交通に関する情報の管理と提供	5-1. バスロケーションシステムの充実	促進				○	◎			
	5-2. 来訪者(特に外国人)向け情報提供	促進					◎			
	5-3. 紙媒体による情報提供	促進					◎			
	5-4. 広報紙やホームページによるPR	促進					◎	○		
	5-5. 公共交通データの標準化及びオープン化	補助					◎			
	5-6. MaaSの実現可能性の研究	補助					◎			
【目標6】 公共交通に関する市民の意識向上	6-1. J R 名松線の活性化	促進	○	○	○				◎	
	6-2. 利用促進イベントの実施	促進							◎	
	6-3. モビリティ・マネジメントの実施	促進							◎	
	6-4. 運転免許返納者に対する支援	促進							◎	
【目標7】 公共交通を担う人材育成	7-1. 運転手不足への対応	補助	○	○						◎
	7-2. 住民主導型の組織設立支援	補助							○	◎
<b>&lt;事業分類&gt;</b>										
【運行】 直接運行に係る事業			【再編】 運行形態を変更・改変するための事業							
【促進】 市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業										
【補助】 他事業の実効性を高めるための事業										

表8-2 目標を達成する事業の分類

事業分類	内容
直接運行に係る事業	鉄道・バス・航路といった交通機関を従来通り運行（運行）するための事業。
運行形態を変更・改変するための事業	公共交通サービス（経路、ダイヤ、乗降施設、車両）のあり方を検討し、改変するための事業。
市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業	自家用車から公共交通機関への転換や外出促進等、市民や来訪者に対して公共交通の認知度を高めるための事業。
他事業の実効性を高めるための事業	上記で列挙した事業について、着実に実施して目標の達成を図るために、補足的に行う事業。

## 2. 広域の移動の確保のための事業

### 【事業 1-1】 鉄道路線の利便性向上の要請

事業分類	直接運行に係る事業
対応する目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 1</div> 広域の移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 4</div> 快適な移動環境整備
実施主体	津市、三重県

#### 【実施内容】

津市と三重県内主要都市及び大都市とを結ぶ広域の移動手段を確保維持していくため、東海旅客鉄道（JR 東海）、近畿日本鉄道（近鉄）、伊勢鉄道といった鉄道事業者と連携し、利便性の向上や、利用促進等を図ります。具体的には、直接または、三重県や沿線市町の自治体で構成されている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や増便、利便性の向上に資する施設整備等を働きかけます。

### 【事業 1-2】 乗合バス(幹線・準幹線)の維持

事業分類	直接運行に係る事業
対応する目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 1</div> 広域の移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 3</div> バス路線の運行効率化
実施主体	三重交通、津市

#### 【実施内容】

乗合バス（幹線・準幹線）については、原則として継続して運行します。利用の少ない路線については、代替手段を講じる等して、サービス低下や廃止につながらないように、移動手段の確保に努めます。

幹線、準幹線が維持すべきサービス水準は、以下のとおりとします。

表 8-3 維持すべきサービス水準

分類	経路	ダイヤ
幹線	津都市拠点及び久居都市拠点と地域拠点（総合支所・出張所所在地）を經由	概ね 6 時台～21 時台まで、1 時間に 1 本（1 日 15 往復）の運行頻度を確保
準幹線	市内及び市外の拠点間を結ぶ	朝夕の通勤・通学、昼間の通院・買物等の移動が可能な本数を確保

幹線に位置づける路線は、以下のとおりとします。

表8-4 幹線と位置づける路線

都市拠点	地域拠点	幹線と位置づける路線	備考
津都市拠点	芸濃地域、 高野尾・ 大里	棕本線	
	一身田	棕本線、一身田大里線（三行線含む）	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（三行線含む）、 神戸白塚線	複数路線が対象、 路線間でダイヤを調整
	安濃地域、 安東	安濃線	
	神戸	神戸白塚線	
	櫛形	長野線、泉ヶ丘片田団地線、穴倉線	複数路線が対象、 路線間でダイヤを調整
	片田	長野線、泉ヶ丘片田団地線	
	美里地域	長野線	
	藤水	津三雲線、香良洲線、棕本線、城山線	複数路線が対象、 路線間でダイヤを調整
	雲出	津三雲線、香良洲線、棕本線	
	高茶屋	城山線	
	香良洲地域	香良洲線	久居高茶屋線とダイヤを 調整
	津都市拠点・ 久居都市拠点	栗葉・榊原	榊原線
久居都市拠点	高茶屋、 雲出、 香良洲地域	久居高茶屋線	香良洲線とダイヤを調整
	一志地域	波瀬線（多気線含む）	

なお、複数路線が重複する区間については、運行間隔が偏らないように、ダイヤを調整します。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、津市都市マスタープランで都心活動軸と位置づけており、市内各地から路線が集中して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によって「待たずにバスに乗ることができる」環境の構築に努めます



図8-1 幹線が集中する都心活動軸周辺

表8-5 準幹線と位置づける路線

運行区間	準幹線と位置づける路線	備考
芸濃地域(椋本)～亀山市(亀山駅)	亀山椋本線	津市及び亀山市による自主運行バス(廃止代替バス)
河芸地域(千里駅)～鈴鹿市太陽の街	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)	名張奥津線	

## 【事業 1-3】 隣接自治体との連携

事業分類	運行形態を変更・改変するための事業
対応する目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 1</div> 広域の移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 2</div> 日常生活における地域移動の確保
実施主体	津市

## 【実施内容】

津市内にとどまらず、隣接自治体との広域な移動を確保するために、常に情報共有を図りながら、連携して路線の維持、活性化に努めます。

表 8-6 隣接自治体への乗り入れ路線

乗り入れ路線	路線分類	乗り入れ先自治体
津太陽の街線	準幹線	鈴鹿市
亀山椋本線	準幹線	亀山市
津三雲線	幹線	松阪市
奥津線	準幹線	名張市、御杖村
美杉コミュニティバス	支線	御杖村
一志コミュニティバス	支線	松阪市

## 【事業 1-4】 定時性確保のための渋滞緩和

事業分類	他事業の実効性を高めるための事業
対応する目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 1</div> 広域の移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 2</div> 日常生活における地域移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 4</div> 快適な移動環境整備
実施主体	三重県、津市、その他道路管理者

## 【実施内容】

幹線を中心とした乗合バスの定時性を確保するために、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）にて渋滞緩和のための取組みを実施します。具体的には、津地域中央部や久居地域東部に集中する通勤交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制を目的として、国道 23 号中勢バイパスや一般県道上浜高茶屋久居線等の整備を進めます。

**【事業 1-5】 海上アクセスの維持**

事業分類	直接運行に係る事業
対応する目標	<b>目標 1</b> 広域の移動の確保
実施主体	津エアポートライン、津市、三重県

**【実施内容】**

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。具体的には、国、県、関係市、運航事業者、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、利便性の高いダイヤ編成の協議、伊勢湾対岸地域との交流促進、国内外からの観光誘客に向けた情報発信等のPR事業に取り組みます。また、教育旅行や社会見学など、地域での啓発活動にも努めることにより、海上アクセスのさらなる利用促進を図っていきます。

**3. 日常生活における地域移動の確保のための事業**

**【事業 2-1】 乗合バス(市内線)の維持**

事業分類	運行形態を変更・改変するための事業
対応する目標	<b>目標 2</b> 日常生活における地域移動の確保
実施主体	三重交通

**【実施内容】**

乗合バス（市内線）については、津地域及び久居地域の市街地内において、幹線と同等のサービス水準を確保します。サービス水準及び対象路線は、下図の通りです。

表8-7 市内線のサービス水準

経路	ダイヤ	対象路線
居住誘導区域のうち、鉄道駅、乗合バスの幹線でカバーできない地域を経由	概ね 6 時台～21 時台まで、1 時間に 1 本（1 日 15 往復）の運行頻度を確保	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 国立病院線

## 【事業 2-2】 乗合バス(支線)の維持

事業分類	直接運行に係る事業
対応する目標	目標 2 日常生活における地域移動の確保
実施主体	津市、バス事業者

## 【実施内容】

乗合バス(幹線・準幹線)のサービスを受用することができない地域については、津市がコミュニティバスを運行し、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、乗合バス(幹線・準幹線)と接続させます。

コミュニティバスは、津市都市マスタープランで定めた5地域を単位として運行します。なお、南西部地域については、運行区域によって地域特性が異なることから、従来のコミュニティバスの運行地域を基準とします。なお、中央部地域においては、鉄道や乗合バス(幹線・市内線)ではカバーできない多様な需要に対応するため、特定非営利団体活動法人(NPO)による乗合バスを自主運行します。

なお、計画期間内にコミュニティバスの路線再編を実施します。

表8-8 コミュニティバス等の運行区域

運行地域		運行範囲
北部地域		河芸地域、津地域北部
中央部地域		津地域中央部
南部地域		久居地域東部、津地域南部・西部
北西部地域		芸濃地域、安濃地域
南西部地域	美里地域	美里地域、久居地域西部
	一志地域	一志地域、松阪市嬉野地域、久居地域西部
	白山地域	白山地域、久居地域西部
	美杉地域	美杉地域、白山地域

コミュニティバスは、地域特性に応じて、以下の3種類に分類します。白山地域及び美杉地域については、一部区間を「地域特性型」とします。

表8-9 コミュニティバス等の分類及びサービス水準

分類名	役割	サービス水準	対象地域
日常生活 対応型	移動制約者の生活交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■週2～3日運行</li> <li>■通院・買物に対応 (帰宅時含む)</li> </ul>	北部地域 北西部地域 南西部地域(美里、 一志、白山、美杉)
地域特性 対応型	日常生活対応型の役割に加え、通学手段の確保、来訪者の移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■週5～7日運行</li> <li>■通学に対応(帰宅時 含む)</li> </ul>	南西部地域(白山の一部、美杉の一部)
多目的 対応型	都市部における多様なニーズに対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>■平日毎日運行</li> <li>■通院・買物に対応</li> </ul>	中央部地域

表 8-10 白山地域及び美杉地域における地域特性対応型コミュニティバス

対象地域	対象区間	区間の役割
白山地域 の一部	白山総合文化センター～榑原温泉口駅～ 倭地区～八対野地区～一志病院・白山高 校～家城駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>■高校への通学輸送</li> <li>■近鉄大阪線と白山地域内各地区、 JR名松線との連絡</li> </ul>
	小中学校～元取地区	■小学校・中学校への通学輸送
美杉地域 の一部	伊勢奥津駅～北畠神社	■歴史・文化拠点である多気北畠氏 城館跡への観光輸送

**【事業 2-3】 各種施設への乗り入れ**

事業分類	運行形態を変更・改変するための事業
対応する目標	目標 2 日常生活における地域移動の確保
実施主体	津市、三重交通、関係施設

**【実施内容】**

集客が見込める大型商業施設や公共施設等において、利用者または市民から要望があった場合、もしくは施設側からバス乗り入れの要望があった場合、需要を精査した上で、各施設への乗り入れを行います。

**【事業 2-4】 住民主導型の移動手段の推進**

事業分類	運行形態を変更・改変するための事業
対応する目標	目標 2 日常生活における地域移動の確保 目標 3 バス路線の運行効率化 目標 7 公共交通を担う人材育成
実施主体	津市

**【実施内容】**

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、民間路線バスやコミュニティバスによる移動手段の確保が困難な地域において、地域の実情に応じたデマンド型交通等の地域住民が運営主体となった新たな形態のコミュニティ交通の導入支援を行っていきます。支援にあたっては、以下の条件を満たすことを条件とし、持続可能な運行体制の確立を図ります。

- 有償運送であること
- 新規運行の場合は地域住民が詳細な運行計画を策定すること
- 一定数の利用者を確保できること

**【事業 2-5】 新たな交通サービスの研究**

事業分類	運行形態を変更・改変するための事業
対応する目標	目標 2 日常生活における地域移動の確保
	目標 3 バス路線の運行効率化
	目標 5 公共交通に関する情報の管理と提供
実施主体	津市

**【実施内容】**

今後、人口減少が予想される津市において、鉄道・航路・バス・タクシーといった従来型の移動手段だけでなく、新たな交通手段の導入が必要となる可能性があります。オンデマンド交通やカーシェア等、新たな交通サービスの津市内における導入可能性について研究します。

また、最寄りの駅やバス停から自宅までの移動は大きな問題です。乗合バス（事業者路線、コミュニティバス等）では補うことのできない、自宅周辺等での端末交通について、新たな交通手段の導入可能性について研究します。

## 4. バス路線の運行効率化のための事業

### 【事業3-1】廃止代替バスの見直し

事業分類	運行形態を変更・改変するための事業
対応する目標	目標3 バス路線の運行効率化
実施主体	津市

#### 【実施内容】

廃止代替バス（自主運行バス）は、収支の悪化等により廃止となった事業者路線の一部について、津市が路線の維持を行っているものです。7 路線の廃止代替バスについては、利用実態や地域特性を踏まえ、以下の方向で見直します。

表8-11 廃止代替バスの見直し方針

路線名	運行区間	見直しの方向性	実施年度
亀山椋本線	亀山駅～椋本	利用状況に応じて運行本数の見直し	2024 年度までに随時実施
津新町大里線	三重病院～サオリーナ前	現状維持	—
三行線	三行～三重会館	運行区間を豊野団地以南のみとし、廃止区間は再編した北部コミュニティバスで代替	2020 年度
安濃線 (立合系統)	立合～安濃総合庁舎前	再編した北西部コミュニティバスで代替	2020 年度
多気線	竹原～久居駅	竹原～井関はJR 名松線及び一志コミュニティバスで代替、井関～久居駅は継続	2020 年度
榊原線 (末端区間)	榊原温泉口～榊原車庫前	再編した白山コミュニティバスで代替	2020 年度
名張奥津線	奥津駅前～敷津（～飯垣内）	再編した美杉コミュニティバスで代替	2020 年度

【事業 3-2】 コミュニティバスの再編

事業分類	運行形態を変更・改変するための事業
対応する目標	目標 2 日常生活における地域移動の確保
	目標 3 バス路線の運行効率化
実施主体	津市

【実施内容】

コミュニティバスをより効率的かつ利便性の高いものにするために、路線の再編を実施します。再編は、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地域特性の考慮の3つの視点から再編を行います。

表8-12 コミュニティバスの再編内容

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		
津	津地域西部から久居地域内商業施設への移動手段確保	—	—	—
久居	—	榊原線の一部区間を別の移動手段に代替	榊原線との重複解消	東部と西部で運行を分離
河芸	河芸地域から津地域北部の商業施設への移動手段確保	三行線の一部区間を別の移動手段に代替	津太陽の街線との重複解消	—
芸濃	—	需要に応じた運行回数の設定	—	安濃地域北部との一体運行
美里	美里地域から久居地域内商業施設への移動手段確保	需要に応じた運行回数の設定	長野線との重複解消	長野地区と久居地域栗葉・榊原地区との一体運行
安濃	安濃地域から芸濃地域商業施設への移動手段確保	安濃線立合系統を別の移動手段に代替	—	芸濃地域南部との一体運行
香良洲	—	—	—	—
一志	松阪市嬉野地域の商業施設への移動手段確保	—	—	—
白山	—	需要に応じた運行回数設定	—	美杉地域と一体運行
美杉	—	名張奥津線の一部区間を別の移動手段に代替	JR名松線との重複解消	白山地域と一体運行

従来、津市のコミュニティバス等は、旧市町村単位で運行していますが、地域特性に応じた運行とするため、津市都市マスタープランで定めた地域区分（5地域）を運行単位として設定します。ただし、南西部地域（美里・一志・白山・美杉の各地域）については、地域により特性が大きく異なることから、原則として従来の運行単位を踏襲します。

また、生活実態に即した通院や買い物の移動ニーズに対応するため、合併前の市町村の枠組みを取り払い、生活圏を基本とした運行とします。

表8-13 コミュニティバスの運行単位の変更

再編後の 運行単位	再編の方向性	従来の 運行単位
北部地域	津地域北部と河芸地域を一体とした路線設定	河芸
中央部地域	「ぐるっと・つーバス」として運行	津
北西部地域	芸濃地域と安濃地域を一体とした路線設定	芸濃
		安濃
美里地域	久居西部地域と美里地域を一体とした運行	美里
南部地域	津地域南部を含めた運行	久居
白山地域	久居地域榊原地区を含めた運行	
美杉地域	白山・美杉地域を一体としてとらえた運行	白山
		美杉
一志地域	松阪市嬉野地域へ乗り入れ 久居地域栗葉地区を含めた運行	一志

**【事業 3-3】 乗り継ぎ拠点の設定**

事業分類	運行形態を変更・改変するための事業
対応する目標	目標 1 広域の移動の確保
	目標 2 日常生活における地域移動の確保
	目標 3 バス路線の運行効率化
	目標 4 快適な移動環境整備
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者

**【実施内容】**

鉄道、事業者路線(幹線・準幹線)及び自主運行路線(幹線・準幹線)、コミュニティバス等(支線)との結節により、津市全域において広域的な移動手段の確保を行います。具体的には、①鉄道及び幹線・準幹線に合わせたダイヤの設定、②乗り継ぎ拠点における相互の乗降場所の案内図、時刻表及び路線図といった案内の充実を図ります。

本計画では、以下の場所を乗り継ぎ拠点と位置付けます。

表 8-14 乗り継ぎ拠点

地域	乗り継ぎ拠点	対象路線
北部	千里駅	近鉄名古屋線(鉄道)、太陽の街線(準幹線)、北部コミュニティバス
	白塚駅	近鉄名古屋線(鉄道)、北部コミュニティバス
北西部	椋本バス停	椋本線(幹線)、亀山椋本線(準幹線)、北西部コミュニティバス
	曾根橋バス停	安濃線(幹線)、北西部コミュニティバス
中央部	津駅(東口)	鉄道各路線、高速路線バス、幹線各路線、津なぎさまち線(市内線)
	津駅(西口)	鉄道各路線、市内線各路線
	津新町駅	近鉄名古屋線(鉄道)、幹線各路線
	三重会館	高速路線バス、幹線各路線、津なぎさまち線(市内線)
	津なぎさまち	津エアポートライン、津なぎさまち線(市内線)、高速路線バス
南部	久居駅	近鉄名古屋線(鉄道)、幹線各路線
南西部	美里総合支所	長野線(幹線)、美里コミュニティバス
	稲葉公民館	榊原線(幹線)、美里コミュニティバス
	一志総合支所 (川合高岡駅・一志駅)	近鉄大阪線(鉄道)、JR 名松線(鉄道)、波瀬線(幹線)、一志コミュニティバス
	榊原温泉口駅	近鉄大阪線(鉄道)、白山コミュニティバス、美杉コミュニティバス
	家城駅	JR 名松線(鉄道)、白山コミュニティバス
	伊勢八知駅	JR 名松線(鉄道)、美杉コミュニティバス
	伊勢奥津駅	
敷津	名張奥津線(幹線)、美杉コミュニティバス	

## 5. 快適な移動環境整備

### 【事業 4-1】 待合環境の整備

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 1</div> 広域の移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 2</div> 日常生活における地域移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 4</div> 快適な移動環境整備
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者

#### 【実施内容】

引き続きバス停における待合環境の整備に努めます。

また、鉄道駅においても、駅舎のバリアフリー化をはじめとした、待合環境の整備に努めます。

## 6. 公共交通に関する情報の管理と提供のための事業

### 【事業5-1】バスロケーションシステムの充実

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標4</div> 快適な移動環境整備 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標5</div> 公共交通に関する情報の管理と提供
実施主体	三重交通

#### 【実施内容】

三重交通では従来からパソコンや携帯電話（スマートフォン含む）でバスの位置情報を把握できる「バスロケーションシステム」の導入を進めてきましたが、引き続き機能エリアの拡大等を進めていきます。

Sanco Bus Location System  
三重交通 Bus-Vision

乗降指定

2019/10/03 08:58更新

更新

津駅 → 三重会館

※発車時刻は前後する場合があります

バス接近情報

<b>1</b>	<b>08:57に三交ホーム前を通過</b>	▼
	乗車停留所から <b>1個前</b>	
	三行→道の駅→三重会館 三重会館行き	
<b>2</b>	<b>08:58に三重大学前を通過</b>	▼
	乗車停留所から <b>4個前</b>	
	三重病院→サオリーナ前 サオリーナ前行き	
<b>3</b>	<b>08:57に白塚口・栗真中山町を通過</b>	▼
	乗車停留所から <b>5個前</b>	
	一身田西→サオリーナ前 サオリーナ前行き	

条件を変更
帰りを検索

図8-2 三重交通によるバスロケーションシステム

## 【事業 5-2】 来訪者(特に外国人)向け情報提供

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	目標 5 公共交通に関する情報の管理と提供
実施主体	津市、三重県、三重交通

## 【実施内容】

近年、主要観光地だけでなく、これまで外国人がほとんど訪れなかった地方都市においても、外国人観光客が増加しています。津市都市マスタープランにおいては、歴史・文化拠点として津城跡周辺（最寄りバス停：三重会館前、岩田橋）、一身田寺内町地区（最寄りバス停：本山前、高田高校前）、三重県総合文化センター周辺（最寄りバス停：総合文化センター前、総合文化センター）、多気北畠氏城館跡周辺（最寄りバス停：北畠神社前）を位置付けており、これらの場所への公共交通へのアクセスの案内は、今後より一層重要となります。

特に津市においては、海上アクセスによって中部国際空港とつながっています。このような好条件を活かして、観光資源の魅力の向上を図り誘客を強化するために、観光関連事業者と交通関係事業者等が連携し、来訪者に優しい環境づくりや、観光客の利便性の向上を図るとともに、効果的な情報発信に取り組んでいきます。

具体的には、次のような取り組みを実施します。

- 津駅・津なぎさまち・伊勢奥津駅等の交通結節点の観光地への公共交通案内の充実
- 観光地における最寄り駅やバス停への経路・時刻表等の案内の充実
- 車内、乗降施設（駅・バス停）における英語を中心とした多言語表記やピクトグラム等の充実
- 海上アクセスのインターネットを通じたPR
- 海上アクセスのポスターやパンフレットによるPR

【事業 5-3】 紙媒体による情報提供

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	目標 5 公共交通に関する情報の管理と提供
実施主体	津市

【実施内容】

情報通信技術（ICT）が進展した現代においても、紙媒体による情報提供のニーズは根強いものがあります。津市においても、公共交通マップを作成していますが、コミュニティバスに重きを置いたものとなっています。津市内の鉄道・乗合バスの事業者路線・コミュニティバスを一体的に扱った路線図の作成を行います。

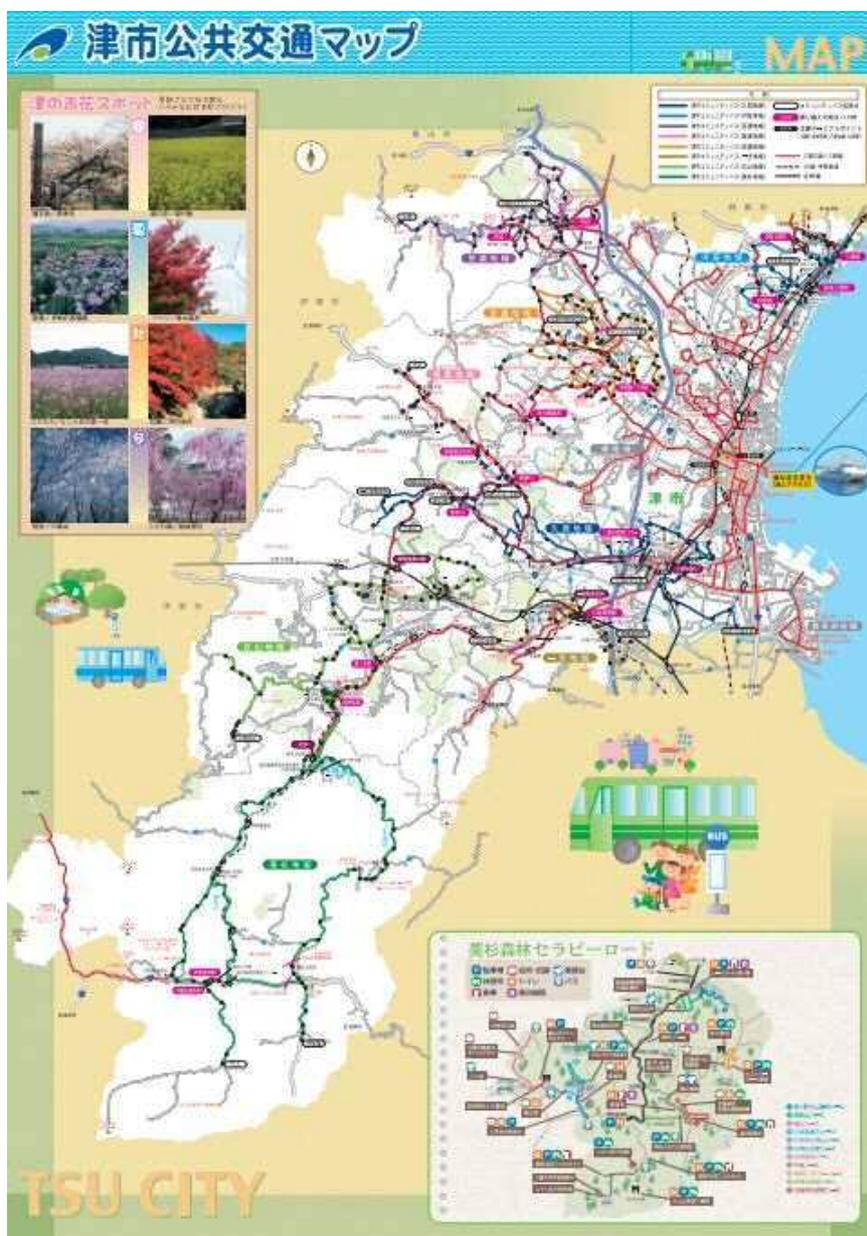


図8-3 津市公共交通マップ

## 【事業 5-4】 広報紙やホームページによる PR

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	目標 5 公共交通に関する情報の管理と提供 目標 6 公共交通に関する市民の意識向上
実施主体	津市

## 【実施内容】

公共交通の利用による効果の認知を向上させるために、広報紙のほか、ホームページを通じて、公共交通の利用促進のための情報提供を行います。SNS（Facebook、Twitter 等）やケーブルテレビによる情報提供も実施します。

## 【事業 5-5】 公共交通データの標準化及びオープン化

事業分類	他事業の実効性を高めるための事業
対応する目標	目標 5 公共交通に関する情報の管理と提供
実施主体	三重交通、津市

## 【実施内容】

現在、国土交通省ではインターネットなどの経路検索におけるバス情報拡充のため、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。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 GTFS 形式※)に準じています。

※) GTFS(General Transit Feed Specification)形式とは、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る。

事業者路線を運行する三重交通では、運行管理システムの更新時期に合わせて、GTFS 形式によるデータの管理を行います。また、コミュニティバスについては、路線再編に合わせて、GTFS 形式によるデータの公開を津市ホームページにて行います。

**【事業 5-6】 MaaS の実現可能性の研究**

事業分類	他事業の実効性を高めるための事業
対応する目標	目標 5 公共交通に関する情報の管理と提供
実施主体	津市、三重交通

**【実施内容】**

MaaS（Mobility as a Service）は、出発地から目的地までの複数の移動手段を「1 つの」サービスとして提供する考え方です。情報通信技術（ICT）、特にスマートフォンの普及により、複数交通機関の検索と予約と決済が一括で行うことができるようになりました。津市では、鉄道、事業者路線、コミュニティバス等による一体的な公共交通網を形成してきました。

さらなる利便性向上のため、三重交通と連携して情報収集するとともに、津市の地域特性を活かした MaaS のあり方を研究します。

## 7. 公共交通に関する市民の意識向上のための事業

### 【事業6-1】JR名松線の活性化

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 1</div> 広域の移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 2</div> 日常生活における地域移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 3</div> バス路線の運行効率化 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 6</div> 公共交通に関する市民の意識向上
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者

#### 【実施内容】

JR 名松線は通学・通院・買い物等の日常生活における移動に加え、「JR名松線そのもの」を観光資源と位置づけ、他の観光資源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ます。

具体的には、JR名松線沿線地域活性化協議会や美杉地域まちづくり推進連絡協議会等の関係者と連携して、以下のような取り組みを推進します。

- JR 名松線、乗合バス（事業者路線・コミュニティバス）、近鉄大阪線が一体となった乗り継ぎ時刻表及び路線図の作成
- パークアンドライドに関するPR
- レンタサイクルに関するPR
- 観光案内の充実
- 観光協会等と連携した各種媒体によるJR名松線のPR
- JR名松線を活用した観光モデルプランの作成
- 名松線利用促進を実施する団体等に対する支援

**【事業 6-2】 利用促進イベントの実施**

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	目標 6 公共交通に関する市民の意識向上
実施主体	津市、三重県、中部運輸局、三重交通

**【実施内容】**

公共交通による環境負荷軽減効果や個人の健康増進効果の周知を図る機会として、公共交通の利用促進のためのイベントを実施します。

津市における公共交通利用促進のための過去のイベント実施例としては、以下のようなものがあります。

- 9月20日の「バスの日」に利用啓発活動を実施
- 「みえ交通安全・環境フェスタ」にてバスに関する展示等を実施
- バスの乗り方教室の実施
- 「津まつり」においてバスに関する展示等を実施
- ノーマイカーデーの実施
- 「こんなにあるんだ三重の鉄道展」での展示等を実施



図8-4 バスの乗り方教室の様子



図8-5 津まつりにおけるお絵かきバス

## 【事業 6-3】モビリティ・マネジメントの実施

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	目標 6 公共交通に関する市民の意識向上
実施主体	津市、三重県

## 【実施内容】

津市では、モビリティ・マネジメント<sup>※</sup>のWEBサイトを構築し、インターネットを通じて交通手段の選択に関する意識啓発に努めてきました。従来のインターネットによる手法に加え、民間企業、学校、高齢者向けイベント等と連携し、対象を明確にしたモビリティ・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、1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

## 【事業 6-4】運転免許返納者に対する支援

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	目標 6 公共交通に関する市民の意識向上
実施主体	津市、三重交通、三重県警察本部

## 【実施内容】

三重交通では、運転免許証自主返納者に対して、以下のような取り組みを実施しています。

表 8-15 三重交通による運転免許証自主返納者に対する取り組み

取り組み項目	取り組み内容
運転免許返納割引定期券 「セーフティーパス」	運転経歴証明書を提示した場合、三重交通グループの路線が乗り放題のフリーパスを発売
運転免許返納割引	運賃支払い時に運転経歴証明書を提示した場合、運賃が半額

このような取り組みについて、引き続き三重交通や津市のホームページで広報します。また、シルバーエミカ等の高齢者外出支援制度について、チラシ等を作成し、警察署や運転免許センター等にて配布します。

## 8. 公共交通を担う人材育成のための事業

### 【事業 7-1】 運転手不足への対応

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 1</div> 広域の移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 2</div> 日常生活における地域移動の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 7</div> 公共交通を担う人材育成
実施主体	交通事業者、津市

#### 【実施内容】

社会問題にもなっているバスの運転手不足への対応については、当事者である交通事業者だけでなく、行政としても積極的に取り組む必要があります。交通事業者においては積極的な採用活動を継続し、津市においては運転手不足の実情についての情報発信に努めます。

### 【事業 7-2】 住民主導型の組織設立支援

事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
対応する目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 6</div> 公共交通に関する市民の意識向上 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標 7</div> 公共交通を担う人材育成
実施主体	津市

#### 【実施内容】

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意見をいただくとともに、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前述の新しい移動手段を検討していけるように、「地域公共交通あり方検討会」にて地域住民が積極的に計画づくりに参画できる体制を整えます。

その他、住民主導型の組織設立の希望があった場合は、他地域での実例や各種制度の情報を提供する等の支援に努めます。

## 9. 事業の実施期間

事業の実施期間、以下のとおりです。

表 8-16 事業の実施期間及び実施主体①

事業	実施年度					実施主体
	2020	2021	2022	2023	2024	
1-1. 鉄道路線の利便性向上の要請			継続実施			津市、三重県
1-2. 海上アクセスの維持			継続実施			津市、三重県、 津エアポートライン
1-3. 近接自治体との連携			継続実施			津市
1-4. 定時性確保のための渋滞緩和			継続実施			三重県、津市、 その他道路管理者
1-5. 乗合バス(支線)の維持			継続実施			津市、バス事業者
2-1. 乗合バス(幹線・準幹線)の維持			継続実施			三重交通、津市
2-2. 乗合バス(市内線)の維持			継続実施			三重交通
2-3. 各種施設への乗り入れ			随時実施			津市、三重交通、 関係施設
2-4. 住民主導型の移動手段の推進			随時実施			津市
2-5. 新たな交通サービスの研究			随時実施			津市
3-1. 廃止代替バスの見直し	見直し					津市
3-2. コミュニティバスの再編	再編					津市
3-3. 乗り継ぎ拠点の設定	ダイヤ連携		継続実施			津市、三重交通、 その他交通事業者
	各種案内の充実			時点更新		
4-1. 待合環境の整備			随時実施			津市、三重交通、 その他交通事業者



## 第9章 計画の達成状況の評価

### 1. 計画全体の評価

本計画で目指すべき将来像として「快適で幸せな暮らしを支える公共交通体系が確立したまち」としてありますが、この将来像の具現化状況を測る指標として、以下のように定めます。目標とする数値は、次期津市総合計画策定時の市民意識調査の結果を用います。

表9-1 目標の達成度を示す評価

評価項目	2016年度 調査結果の数値	目標とする数値
「公共交通の充実」に関する 市政の満足度	+0.11	+0.80

また、目標の達成状況については、PDCA サイクル（計画→実施→評価→改善）に基づいた進捗管理を行います。目標の達成が困難である場合は、その要因を分析した上で改善策を検討し、事業内容や目標の見直しを繰り返し行います。具体的には、5年間の計画期間を対象とした目標の達成状況のためのサイクル、年度ごとの事業実施のためのサイクルを組合せます。

特に、バスの運行に係る事業については、直接市民の利用に直結する事業であることから、評価方法を定めて、着実な見直しを行います。

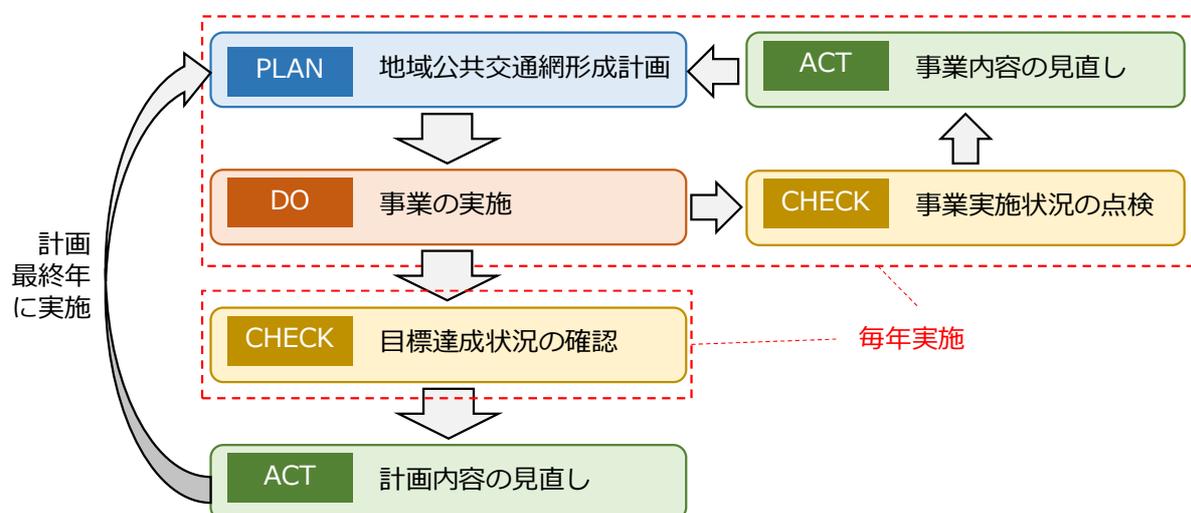


図9-1 PDCAサイクルに基づく進捗管理

## 2. 目標の達成度を示す評価

第7章で示した目標の達成評価指標を次のとおり設定します。なお、評価指標は計画期間最終年度の前年度である2023年度の値（鉄道利用者数については2022年度の値）としますが、値の算出は毎年度実施し、進捗を把握します。

表9-2 目標の達成度を示す評価

目標		評価項目	数値目標
目標1	広域の移動の確保	■鉄道利用者数	17,900,000人/年
		■海上アクセス利用者数	300,000人/年
		■乗合バスの幹線・準幹線利用者数	2,900,000人/年
目標2	日常生活における地域移動の確保	■乗合バスの市内線・支線利用者数	870,000人/年
目標3	バス路線の運行効率化		

津市においては今後人口が減少する見込みであり、利用者の増加を見込むのは困難であることから、2018年度の実績値を基準に数値目標（原則現状維持）を設定します。

なお、計画で定めた目標のうち、**目標4** 快適な移動環境整備、**目標5** 公共交通に関する情報の管理と提供、**目標6** 公共交通に関する市民意識の向上、**目標7** 公共交通を担う人材育成については、定量的評価が困難であることから、関連事業の実施状況を毎年度点検することにより評価します。

### 3. 事業の進捗を示す評価

#### (1) 従来からの交通機関の運行に関する事業の評価

第7章で示した事業のうち、従来からの交通機関の運行に関する事業については、目標の達成度を示す数値目標で評価を行います。ただし、乗合バスの運行に係る事業については、毎年度個別に評価を実施します。定期的にモニタリングを実施し、必要とするサービス水準が維持できなかった場合、数値目標の達成が困難である場合は、事業内容の見直しを行い、津市の公共交通網の確実な確保・維持を図ります。

乗合バスの役割ごとの評価は、以下のように行います。

表 9-3 一般路線バスの評価内容

分類	評価の方法	
	事業者路線	自主運行バス・コミュニティバス
幹線	—	<b>【サービス水準維持を確認】</b> ■ルートを確保しているか —都市拠点と地域拠点を經由 ■ダイヤを確保しているか —毎日・6時～21時・1本/時の運行 —複数路線重複の場合は、路線間で運行間隔の調整
		<b>【数値目標達成度を確認】</b> ■1便あたり利用者数 —区間単位でも評価
準幹線	—	<b>【サービス水準維持を確認】</b> ■ダイヤを確保しているか —毎日・6時～21時・1本/時の運行 —居住誘導区域内のバス停単位で評価 <sup>※)</sup>
市内線	—	<b>【数値目標達成度を確認】</b> ■1便あたり利用者数
		<b>【サービス水準維持を確認】</b> ■ダイヤを確保しているか —毎日・6時～21時・1本/時の運行 —居住誘導区域内のバス停単位で評価 <sup>※)</sup>
支線	—	<b>【数値目標達成度を確認】</b> ■1便あたり利用者数(類型ごとに設定) —ルート単位だけでなく地域全体でも評価

※) 半径500m以内にサービス水準を満たすバス停がある場合もしくは半径1km以内に鉄道駅がある場合は対象外

#### (2) その他の事業の評価

目標を達成するための事業のうち、「従来からの交通機関の運行に関する事業」以外の事業については、その多くが、定量的評価が困難な目標を実現するための事業です。そのため、毎年施策の実施状況を点検することにより評価します。

## 第10章 計画推進体制

### 1. 計画推進体制

津市地域公共交通網形成計画で定めた目標の達成に向けた事業の実施については、地域住民、交通事業者、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。

津市地域公共交通網形成計画の策定、評価、改善については、市民・交通事業者・行政・有識者等から構成されている「津市地域公共交通活性化協議会」にて実施します。

また、地域毎に開催される「地域公共交通あり方検討会」は、地域住民が地域公共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、地域公共交通の利用促進や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公共交通サービスのあり方を検討し、「津市地域公共交通活性化協議会」へ提言します。

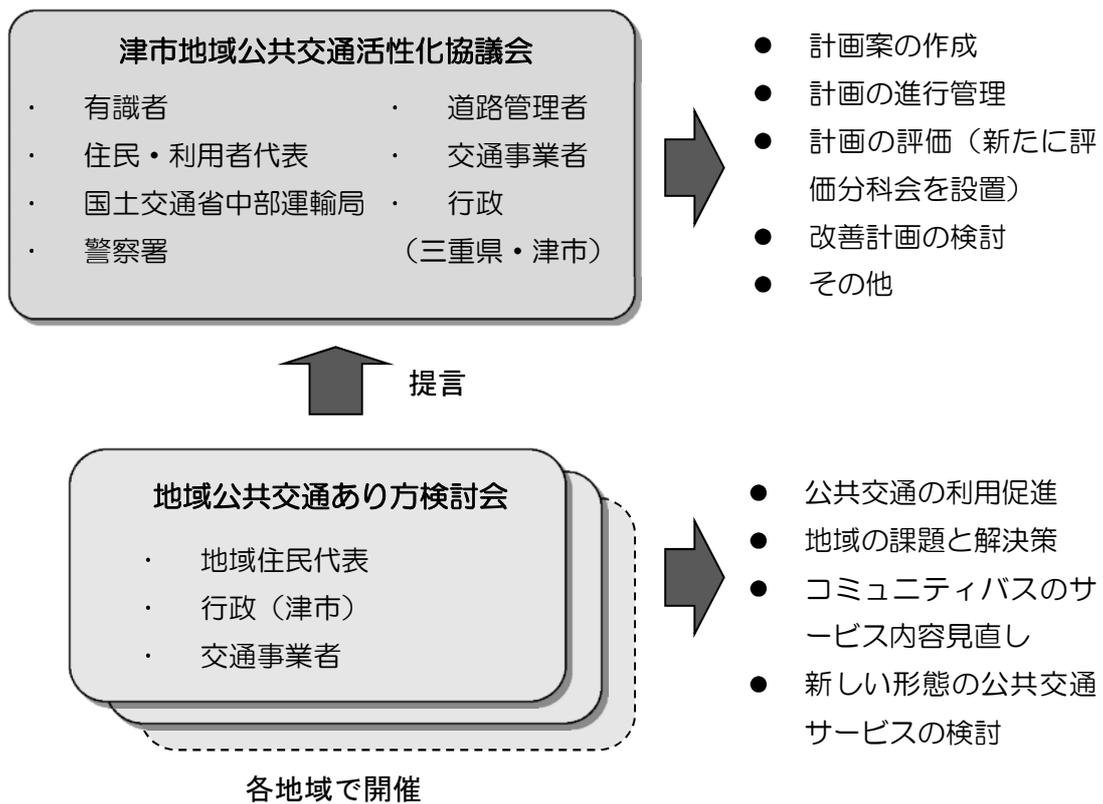


図10-1 計画推進体制

## 第 4 回協議会での意見による計画書の修正点

	意見	修正箇所
1	アンケートでバスの目的地までの移動時間の満足度は調査しているのか？	<p>【津市地域公共交通網形成計画（第 1 次）中間見直しにかかるバス利用者アンケート】(H29 年度) 既存のバスの所要時間、運行の定時制 満足(やや満足)49.1% 不満(やや不満)36.4%</p> <p>【第 6 回市政アンケート】(H30 年度) バス交通について改善が必要なこと 運行本数 57.6% バス停までの距離 27.0% 移動時間 6.4%</p>
2	現行計画の最終評価などはどのように事業などに反映されているのか？	<p>【P 4 0】施策の点検結果に基づいた問題点・課題をまとめた表を追加 【資料 1 - 3】参考</p>
3	<p>観光の課題が無い。津市の観光を盛り込めないのか</p> <p>市民だけでなく来訪者の移動への対応は</p>	<p>【P 5 3】「津市都市マスタープランにおいては、津城跡周辺、一身田寺内町地区、三重県総合文化センター周辺、多気北畠氏城跡周辺を歴史・文化拠点として定めています」追加</p> <p>【P 5 6】基本方針 I 「交流人口の増大を見据えた移動手段の確保も必要です。」追記 ※各事業に観光についての対応を明記 事業「1 - 5 海上アクセスの維持」「5 - 2 来訪者（特に外国人）向け情報提供」「6 - 1 J R 名松線の活性化」など</p>
4	高齢化への対応。特に大型団地の対応は	<p>【P 5 4】課題 III 「高齢者の～様々な移動環境整備が必要不可欠です」に含まれるものと考えます。</p>
5	課題 II 「利便性と効率性の両立」とあるが、安心(命)の担保も配慮が欲しい	<p>【P 5 6】基本方針 I 「安全・安心で、子供から高齢者まですべての世代が快適で健康的に「移動する」環境を提供することが重要です」に含まれるものと考えます。</p>

6	地域住民運営主体型コミュニティ交通について	<p>【P 6 1】 表7-2に「地域住民運営主体型コミュニティ交通」を追加</p> <p>【P 7 3】事業に導入条件を記載(事業2-4「住民主導型の移動手段の推進」)</p>
7	地域ごとの特性を配慮したバス運行はされているのか	<p>【P 7 2】事業にて地域ごとのコミュニティバス等の分類を設定いたします。</p> <p>(事業2-2)</p>
8	M a a Sの導入について具体的に	<p>【P 8 4】事業に「M a a Sの実現可能性の研究」として記載 (事業5-6)</p>

(中平) 福祉有償運送の協議会でこういった話がされているか情報共有

(伊豆原) これからは教育(スクールバス)、福祉(病院、医療)、環境などとの連携も必要  
各運営者との意見交換の場があってもいいのではないか

(羽田) M a a S の導入について具体的に

(松本) 現行計画の次の計画にどう反映されるか? 目標・事業にどうつながって  
いるかが分かりにくい

地域住民運営主体型コミュニティ交通のプロセス

リニアも開通する。観光をもう少し意識してもいいのでは?

地域特性の各地域のスタイルを出す

(竹田) 津市の情報の情報などを案内して目的地づくりも行ってはどうか?

買物、通院だけに特化せず文化活動(観光)などの要素を持たせてほしい

過疎地だけでなく大規模団地の交通困難地域も意識して欲しい

# 現行計画の評価に基づく第2次計画の方向性

資料1-3

【目標1-1】広域での移動を確保する

## 施策①幹線の整備と運行

※次期計画への反映事業【→事業〇-〇××××】

第2次計画の方向性

### 【原則継続実施】

<変更点>

- 立地適正化計画(コンパクト&ネットワーク)を見据えたサービス水準の設定と路線の役割の見直し
- 一幹線(都市拠点と地域拠点を結び、必要とするサービス水準を設定)と準幹線(市内と市外の拠点を結び、数値目標を設定)に分類【→事業1-2乗合バス(幹線・準幹線)の維持】
- 定時制確保及びバスロケーションシステム整備については、**別事業として**分離

## 施策②乗継設定と待合環境の整備

第2次計画の方向性

### 【原則継続実施】

【→事業3-3乗り継ぎ拠点の設定】

<変更点>

- JR名松線のパークアンドライドの周知は別施策として実施

## 施策③隣接自治体との連携

第2次計画の方向性

### 【原則継続実施】

【→事業1-3近接自治体との連携】

<変更点>

- 一志地域のコミュニティバスは松阪市嬉野へ乗り入れ

## 施策④鉄道の利便性向上のための要請と利用促進

第2次計画の方向性

### 【継続実施】

【→事業1-1鉄道路線の利便性向上の要請】

【目標1-2】日常生活における地域移動を確保する

## 施策①三重交通バス路線の整備と運行

第2次計画の方向性

### 【原則継続実施】

【→事業1-2乗合バス(幹線・準幹線)の維持】

<変更点>

【→事業2-1乗合バス(市内線)の維持】

- 立地適正化計画(コンパクト&ネットワーク)を見据えたサービス水準の設定と路線の役割の見直し
- 一市内線(原則居住誘導区域内で運行し、必要とするサービス水準を設定)に分類
- 一旧津市郊外とを結ぶ路線(椋本線豊が丘系統、白塚神戸線、泉ヶ丘片田団地線、城山線、一身田大里線等)は幹線への分類に変更
- 運転手不足への対応は、**新たな事業として**実施【→事業7-1運転手不足への対応】

## 施策②津市自主運行バス(廃止代替バス)の見直しへの着手

第2次計画の方向性

### 【原則継続実施】

【→事業3-1廃止代替バスの見直し】

<変更点>

- 路線見直しの具体化
- 一コミュニティバスへの変更:三行線の一部、安濃線立合系統、榊原線末端、奥津線末端
- 一運行区間短縮:多気線

## 施策③津市コミュニティバスの整備と運行

第2次計画の方向性

### 【変更】

【→事業3-2コミュニティバスの再編】

- コミュニティバスの運行は**継続実施**
- コミュニティバスの再編を新たに追加

【目標1-3】観光振興との連携による交流人口の拡大

### 施策①公共交通を利用した観光振興への取組

第2次計画の方向性

#### 【変更】

【→事業5-2来訪者(特に外国人)向け情報提供】

■観光情報の提供は**継続実施**

■外国人観光客への具体的対応を追記

■経路検索対応として、**新たな事業として**バスデータの標準化及びオープン化を追加

【→事業5-5 公共交通データの標準化及びオープン化】

### 施策②海上アクセス利用促進事業

第2次計画の方向性

#### 【継続実施】

【→事業1-5海上アクセスの維持】

### 施策③JR名松線利活用事業

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

【→事業6-1JR名松線の活性化】

#### <変更点>

■廃止代替バス見直し・コミュニバス再編により、より名松線とバスの連携の強化が必要であることから、バスとの連携施策を具体化

一鉄道・バスとの連絡ダイヤの設定

一鉄道・バスとの連絡時刻表作成と乗り継ぎ拠点整備

■パークアンドライドなど、実施中の施策の情報提供の強化

【目標2-1】交通不便地における移動手段を確保する

### 施策①地域住民運営主体型コミュニティ交通事業の推進

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

【→事業2-4住民主導型の移動手段の推進】

#### <変更点>

■地域住民運営主導型の交通手段導入のための**プロセスの明確化**

【目標2-2】地域を越えた移動手段を確保する

### 施策①津市コミュニティバスの整備と運行(再掲)

第2次計画の方向性

#### 【変更】

【→事業3-2コミュニティバスの再編】

■コミュニティバスの運行は**継続実施**

■コミュニティバスの再編を新たに追加

### 施策②乗継環境の整備

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

【→事業3-3乗り継ぎ拠点の設定】

#### <変更点>

■廃止代替バス見直し・コミュニバス再編により、より名松線とバスの連携の強化が必要であることから、バスとの連携施策を具体化

一鉄道・バスとの連絡時刻表作成と乗り継ぎ拠点整備(一志総合支所等)

【目標3-1】公共交通に対する市民意識の向上を図る

### 施策①広報誌による意識啓発・利用促進PR

	第2次計画の方向性
【原則継続実施】	【→事業5-3紙媒体による情報提供】
<変更点>	【→事業5-4広報紙やホームページによるPR】
■SNSやケーブルテレビ等、新たな媒体も追加	
■事業としては「 <b>施策②</b> 」と統合	

### 施策②わかりやすい路線・時刻表情報の提供

	第2次計画の方向性
【原則継続実施】	【→事業5-3紙媒体による情報提供】
<変更点>	【→事業5-4広報紙やホームページによるPR】
■津市全域の統合的な路線図作成を追加	
■事業としては「 <b>施策①</b> 」と統合	
■経路検索等の対応として、データの標準化及びオープン化を新規事業として実施	

### 施策③モビリティマネジメントの実施

	第2次計画の方向性
【継続実施】	【→事業6-3モビリティ・マネジメントの実施】

### 施策④利用促進イベントの実施

	第2次計画の方向性
【継続実施】	【→事業6-2利用促進イベントの実施】

【目標3-2】高齢者の外出意欲の増進

### 施策①高齢者に特化した割引制度や設備等の検討

	第2次計画の方向性
【変更】	
■待合環境の整備等は、個別の事業の中で実施	
■運転免許返納者支援対応は、 <b>新たな事業として</b> 追加 【→事業6-4運転免許返納者に対する支援】	

【目標4-1】市民や関係者が目標の共有を図る

### 施策①PDCAサイクル確立のための基準づくり

	第2次計画の方向性
【変更】	【達成状況の評価に対する事項(第9章)として記載】
■「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」を記載することは必須であるため、事業としては記載せず	

施策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) 施策③改善案の策定と路線の運行体系の見直し

	第2次計画の方向性
【変更】	【達成状況の評価に対する事項(第9章)として記載】
■「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」を記載することは必須であるため、事業としては記載せず	
■定量的評価が可能な目標の状況、定量的評価が困難な目標の事業進捗の点検、バス運行の評価を具体化	

【目標5】交通を担う人材を確保し育てる

### 施策①地域公共交通あり方検討会の開催

	第2次計画の方向性
【継続実施】	【→事業7-2住民主導型の組織設立支援】

## 現行計画の評価に基づく第2次計画の方向性

【目標1-1】広域での移動を確保する

### 施策①幹線の整備と運行

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

##### <変更点>

- 立地適正化計画(コンパクト&ネットワーク)を見据えたサービス水準の設定と路線の役割の見直し
- 幹線(都市拠点と地域拠点を結び、必要とするサービス水準を設定)と準幹線(市内と市外の拠点を結び、数値目標を設定)に分類
- 定時制確保及びバスロケーションシステム整備については、**別事業として**分離

### 施策②乗継設定と待合環境の整備

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

##### <変更点>

- JR名松線のパークアンドライドの周知は別施策として実施

### 施策③隣接自治体との連携

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

##### <変更点>

- 一志地域のコミュニティバスは松阪市嬉野へ乗り入れ

### 施策④鉄道の利便性向上のための要請と利用促進

第2次計画の方向性

#### 【継続実施】

【目標1-2】日常生活における地域移動を確保する

### 施策①三重交通バス路線の整備と運行

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

##### <変更点>

- 立地適正化計画(コンパクト&ネットワーク)を見据えたサービス水準の設定と路線の役割の見直し
- 市内線(原則居住誘導区域内で運行し、必要とするサービス水準を設定)に分類
- 旧津市郊外とを結ぶ路線(棕本線豊が丘系統、白塚神戸線、泉ヶ丘片田団地線、城山線、一身田大里線等)は幹線への分類に変更
- 運転手不足への対応は、**新たな事業として**実施

### 施策②津市自主運行バス(廃止代替バス)の見直しへの着手

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

##### <変更点>

- 路線見直しの具体化
- コミュニティバスへの変更: 三行線、安濃線立合系統、榊原線末端、多気線、奥津線末端
- 運行区間短縮: 三行線

### 施策③津市コミュニティバスの整備と運行

第2次計画の方向性

#### 【変更】

- コミュニティバスの運行は**継続実施**
- コミュニティバスの再編を新たに追加

【目標1-3】観光振興との連携による交流人口の拡大

### 施策①公共交通を利用した観光振興への取組

第2次計画の方向性

#### 【変更】

- 観光情報の提供は**継続実施**
- 外国人観光客への具体的対応を追記
- 経路検索対応として、**新たな事業として**バスデータの標準化及びオープン化を追加

### 施策②海上アクセス利用促進事業

第2次計画の方向性

#### 【継続実施】

### 施策③JR名松線利活用事業

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

##### <変更点>

- 廃止代替バス見直し・コミュニバス再編により、より名松線とバスの連携の強化が必要であることから、バスとの連携施策を具体化
  - 一鉄道・バスとの連絡ダイヤの設定
  - 一鉄道・バスとの連絡時刻表作成と乗り継ぎ拠点整備
- パークアンドライドなど、実施中の施策の情報提供の強化

【目標2-1】交通不便地における移動手段を確保する

### 施策①地域住民運営主体型コミュニティ交通事業の推進

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

##### <変更点>

- 地域住民運営主導型の交通手段導入のための**プロセスの明確化**

【目標2-2】地域を越えた移動手段を確保する

### 施策①津市コミュニティバスの整備と運行(再掲)

第2次計画の方向性

#### 【変更】

- コミュニティバスの運行は**継続実施**
- コミュニティバスの再編を新たに追加

### 施策②乗継環境の整備

第2次計画の方向性

#### 【原則継続実施】

##### <変更点>

- 廃止代替バス見直し・コミュニバス再編により、より名松線とバスの連携の強化が必要であることから、バスとの連携施策を具体化
  - 一鉄道・バスとの連絡時刻表作成と乗り継ぎ拠点整備(一志総合支所等)

【目標3-1】公共交通に対する市民意識の向上を図る

**施策①**広報誌による意識啓発・利用促進PR

第2次計画の方向性

【原則継続実施】

<変更点>

- SNSやケーブルテレビ等、新たな媒体も追加
- 事業としては「**施策②**」と統合

**施策②**わかりやすい路線・時刻表情報の提供

第2次計画の方向性

【原則継続実施】

<変更点>

- 津市全域の統合的な路線図作成を追加
- 事業としては「**施策①**」と統合
- 経路検索等の対応として、データの標準化及びオープン化を新規事業として実施

**施策③**モビリティマネジメントの実施

第2次計画の方向性

【継続実施】

**施策④**利用促進イベントの実施

第2次計画の方向性

【継続実施】

【目標3-2】高齢者の外出意欲の増進

**施策①**高齢者に特化した割引制度や設備等の検討

第2次計画の方向性

【変更】

- 待合環境の整備等は、個別の事業の中で実施
- 運転免許返納者支援対応は、**新たな事業として**追加

【目標4-1】市民や関係者が目標の共有を図る

**施策①**PDCAサイクル確立のための基準づくり

第2次計画の方向性

【変更】

- 「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」を記載することは必須であるため、事業としては記載せず

**施策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) **施策③**改善案の策定と路線の

第2次計画の方向性

【変更】

- 「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」を記載することは必須であるため、事業としては記載せず
- 定量的評価が可能な目標の状況、定量的評価が困難な目標の事業進捗の点検、バス運行の評価を具体化

【目標5】交通を担う人材を確保し育てる

**施策①**地域公共交通あり方検討会の開催

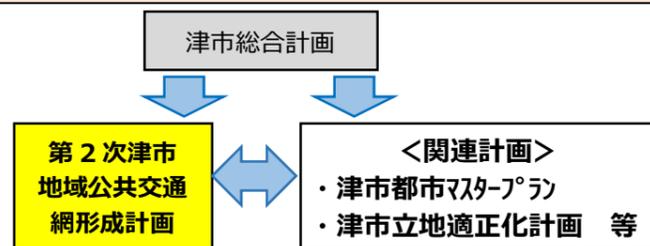
第2次計画の方向性

【継続実施】

# 津市地域公共交通網形成計画の概要

- 【改定のポイント①】** 地域ごとのサービス水準維持のため、乗合バス路線の役割と評価内容を明確化  
 ⇒ 乗合バスは幹線系路線を2分類(幹線・準幹線)、支線系路線を2分類(市内線・支線)
- 【改定のポイント②】** コミュニティバス等再編内容を具体化(運行エリアの再編・サービス水準設定等)  
 ⇒ 白山・美杉地域はJR名松線を軸に再編
- 【改定のポイント③】** 近年の社会情勢の変化を反映  
 ⇒ 情報通信技術(ICT)の進展、外国人観光客の増加、運転免許返納対応、運転手不足等  
 ⇒ 新規事業として追加(右表参照)

**【計画の位置づけ】**  
 上位・関連計画との関連は右図参照



## 【計画の概要】

**【計画区域】**  
津市全域

**【計画期間】**  
2020年度  
～2024年度  
(5年間)

**【将来像】** 快適で幸せな暮らしを支える  
公共交通体系が確立したまち

<b>【基本方針Ⅰ】</b> 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網の構築
<b>【目標1】</b> 広域の移動の確保
<b>【目標2】</b> 日常生活における地域移動の確保
<b>【基本方針Ⅱ】</b> 地域ニーズと持続可能性を両立させたサービスの提供
<b>【目標3】</b> バス路線の運行効率化
<b>【基本方針Ⅲ】</b> 利用促進につながる移動環境の提供
<b>【目標4】</b> 快適な移動環境整備
<b>【目標5】</b> 公共交通に関する情報の管理と提供
<b>【基本方針Ⅳ】</b> 市民による自発的な行動の促進
<b>【目標6】</b> 公共交通に関する市民の意識向上
<b>【目標7】</b> 公共交通を担う人材育成

**【計画の目標及び事業】** 右表参照

## 【達成状況の評価】

- 将来像の具現化状況の指標として**公共交通の満足度**を設定
- PDCAサイクルに基づき、**目標の達成状況を毎年度進捗管理**
- 定量的評価が可能な目標については、数値目標を設定(右図参照)
- 定量的評価が困難な目標については、事業の実施状況の点検を毎年度実施
- 幹線バス・市内線バスは、**サービス水準(ルート・ダイヤ)維持を第一**に考え、毎年度評価を実施
- 幹線・準幹線バスの自主運行バス及びコミュニティバスは**評価指標を定め**、毎年度評価を実施

## <計画の目標及び事業>

目標	事業項目	事業分類	関連する目標							
			目標①	目標②	目標③	目標④	目標⑤	目標⑥	目標⑦	
目標①	1-1.鉄道路線の利便性向上の要請	運行	◎			○				
	1-2.乗合バス(幹線・準幹線)の維持	運行	◎		○					
	1-3.近接自治体との連携	再編	◎	○						
	1-4.定時性確保のための渋滞緩和	補助	◎	○		○				
	1-5.海上アクセスの維持	運行	◎							
目標②	2-1.乗合バス(市内線)の維持	運行		◎						
	2-2.乗合バス(支線)の維持	運行		◎						
	2-3.各種施設への乗り入れ	再編		◎						
	2-4.住民主導型の移動手段の推進	再編		◎	○					○
	2-5.新たな交通サービスの研究 <b>【新規】</b>	再編		◎	○		○			
目標③	3-1.廃止代替バスの見直し	再編			◎					
	3-2.コミュニティバスの再編	再編		○	◎					
	3-3.乗り継ぎ拠点の設定	再編	○	○	◎	○				
目標④	4-1.待合環境の整備	促進	○	○		◎				
目標⑤	5-1.バスロケーションシステムの充実	促進				○	◎			
	5-2.来訪者(特に外国人)向け情報提供	促進					◎			
	5-3.紙媒体による情報提供	促進					◎			
	5-4.広報紙やホームページによるPR	促進					◎	○		
	5-5.公共交通データの標準化及びオープン化 <b>【新規】</b>	補助					◎			
	5-6.MaaSの実現可能性の研究 <b>【新規】</b>	補助					◎			
目標⑥	6-1. JR名松線の活性化	促進	○	○	○				◎	
	6-2.利用促進イベントの実施	促進							◎	
	6-3.モビリティ・マネジメントの実施	促進							◎	
	6-4.運転免許返納者に対する支援 <b>【新規】</b>	促進							◎	
目標⑦	7-1.運転手不足への対応 <b>【新規】</b>	補助	○	○						◎
	7-2.住民主導型の組織設立支援	補助							○	◎

## <事業分類>

- 【運行】** 直接運行に係る事業 **【再編】** 運行形態を変更・改変するための事業
- 【促進】** 市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
- 【補助】** 他事業の実効性を高めるための事業

## <数値目標>

- 【目標1】** 鉄道、幹線・準幹線バス、海上アクセスの利用者数
- 【目標2】** 市内線・支線バスの利用者数
- 【目標3】**

委員名

---

第2次津市地域公共交通網形成計画（案）への意見シート

（第5回津市地域公共交通活性化協議会）

	計画案への確認内容等（ページ数等もお示してください。）
ご意見及び質問	
その他ご意見	

締め切り 令和元年10月25日（金）まで

〒514-8611 津市西丸之内 23-1 津市都市計画部交通政策課内

津市地域公共交通活性化協議会事務局

TEL 059-229-3289 FAX 059-229-3336

※所定の様式以外でのご提出でも構いません。

※切手にて郵送いただきましたら後日清算いたします。