

第2次津市地域公共交通網形成計画(案)

令和 年 月

津市

目次

第1章	はじめに.....	1
1.	計画策定の背景・目的.....	1
2.	計画の位置付け.....	2
第2章	津市の現状.....	3
1.	地勢.....	3
2.	人口.....	3
3.	観光の状況.....	4
第3章	地域公共交通の現状.....	5
1.	公共交通の概況及び利用状況.....	5
第4章	上位・関連計画.....	9
1.	津市総合計画.....	9
2.	津市都市マスタープラン.....	10
3.	津市立地適正化計画.....	12
4.	第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略.....	14
第5章	地域公共交通の課題.....	15
1.	「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況.....	16
2.	「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の施策の点検結果.....	20
3.	関連計画との整合性.....	20
4.	社会環境の変化への対応.....	21
5.	アンケート結果からの問題点.....	26
6.	データ等により把握した問題点.....	27
7.	地域公共交通の課題の総括.....	32
第6章	基本的な方針、計画の目標.....	34
1.	計画の目指すべき将来像.....	35
2.	計画の区域.....	35
3.	計画の期間.....	36
4.	津市公共交通の基本的な方針.....	37
5.	津市の公共交通網.....	39
6.	津市公共交通の目標.....	43
第7章	目標を達成するために実施する事業.....	46
1.	目標1「広域の移動の確保」のための事業.....	47
2.	目標2「日常生活における地域移動の確保」のための事業.....	51
3.	目標3「バス路線の運行効率化」のための事業.....	53
4.	目標4「快適な移動環境の整備」のための事業.....	57

5. 目標5「公共交通に関する情報の管理と提供」のための事業	58
6. 目標6「公共交通を担う人材育成」のための事業	62
7. 目標7「公共交通に関する市民の意識向上」のための事業	63
第8章 計画の達成状況の評価	67
1. 計画全体の評価	67
2. 目標の達成度の評価	68
3. 事業の進捗の評価	69
第9章 計画推進体制	70
1. 計画推進体制	70
2. 計画期間内のスケジュール	71
第10章 自主運行バスの見直し、津市コミュニティバスの再編	74
1. 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し	74
2. 津市コミュニティバスの再編	75

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公共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、平成 25 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並びに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、平成 26 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。

平成 18 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、平成 21 年 12 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく『津市地域公共交通総合連携計画』を策定し、平成 22 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平成 25 年 4 月に本格運行へ移行）。

また、平成 27 年 3 月に『（第 1 次）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り巻く環境は厳しく、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る運行本数の減少が続いています。

本計画は、令和 2 年 3 月をもって『（第 1 次）津市地域公共交通網形成計画』の計画期間が満了することから、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網を整備していくために策定するものです。

2. 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定するもので、上位計画である『津市総合計画』の将来像及び『津市都市マスタープラン』等の関連計画に示される理念や目標を踏まえた上で、津市を取り巻く社会環境の変化や本計画の策定に当たり実施した各種調査結果等から得られた公共交通の問題点や課題を整理し、持続可能な公共交通網の形成に向けた取組を明確化したものです。

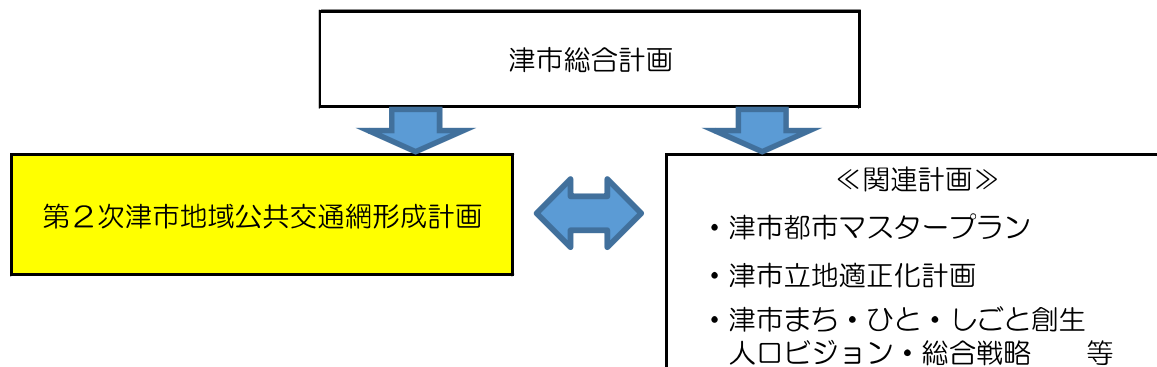


図1-1 計画の位置付け

第2章 津市の現状

1. 地勢

津市は、三重県の中央部に位置しており、北は鈴鹿市及び亀山市、西は伊賀市、名張市及び奈良県、南は松阪市と接し、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。

平成 18 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、711.19km² と三重県で最も広い面積を有しています。

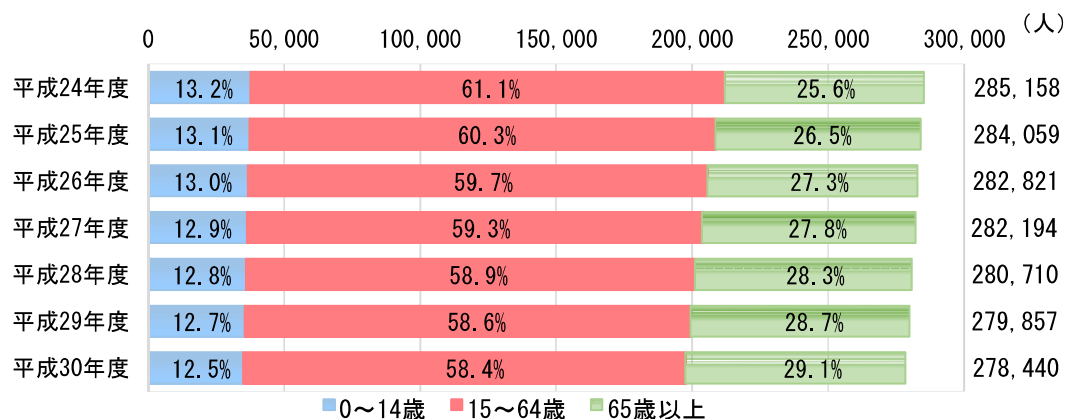


図 2-1 位置図

2. 人口

津市の総人口は、平成 18 年 1 月の誕生以降減少していますが、平成 30 年度末で 278,440 人で、三重県の市町では四日市市に次いで多くなっています。

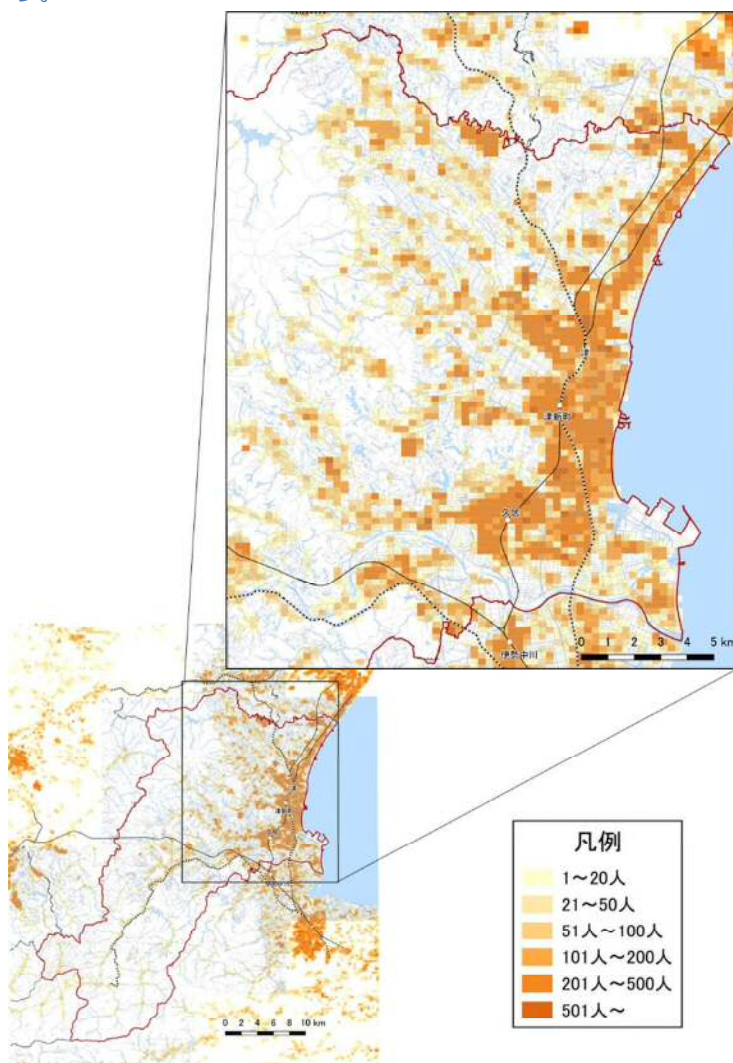
生産年齢人口（15～64 歳）、年少人口（15 歳未満）共に減少しており、生産年齢人口は、平成 24 年度末には 61.1%であったものが、平成 30 年度末には 58.4%に減少しています。



※各年度末（3月31日）の人口（外国人を含む）
（出典：住民基本台帳）

図 2-2 津市の年齢 3 区分別人口の推移

市内の人口は、東部の伊勢湾岸沿いの市街地に集中しており、西部の平野部や山間部では低密度に分散しています。



(出典：平成 27 年 国勢調査 250 メートルメッシュデータ)

図 2-3 津市内の人口分布

3. 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 20 km 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」を始めとする中伊勢温泉郷、美杉地域の癒しの森等、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」等のイベント時には、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。

令和元年 9 月に、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、国内外からの観光客の増加が期待されます。

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）の紀勢本線及び名松線、近畿日本鉄道（近鉄）の名古屋線及び大阪線並びに第３セクターの伊勢鉄道があり、名古屋圏及び大阪圏のほか、県内の北勢地域、南勢地域及び東紀州地域と結ばれています。

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。

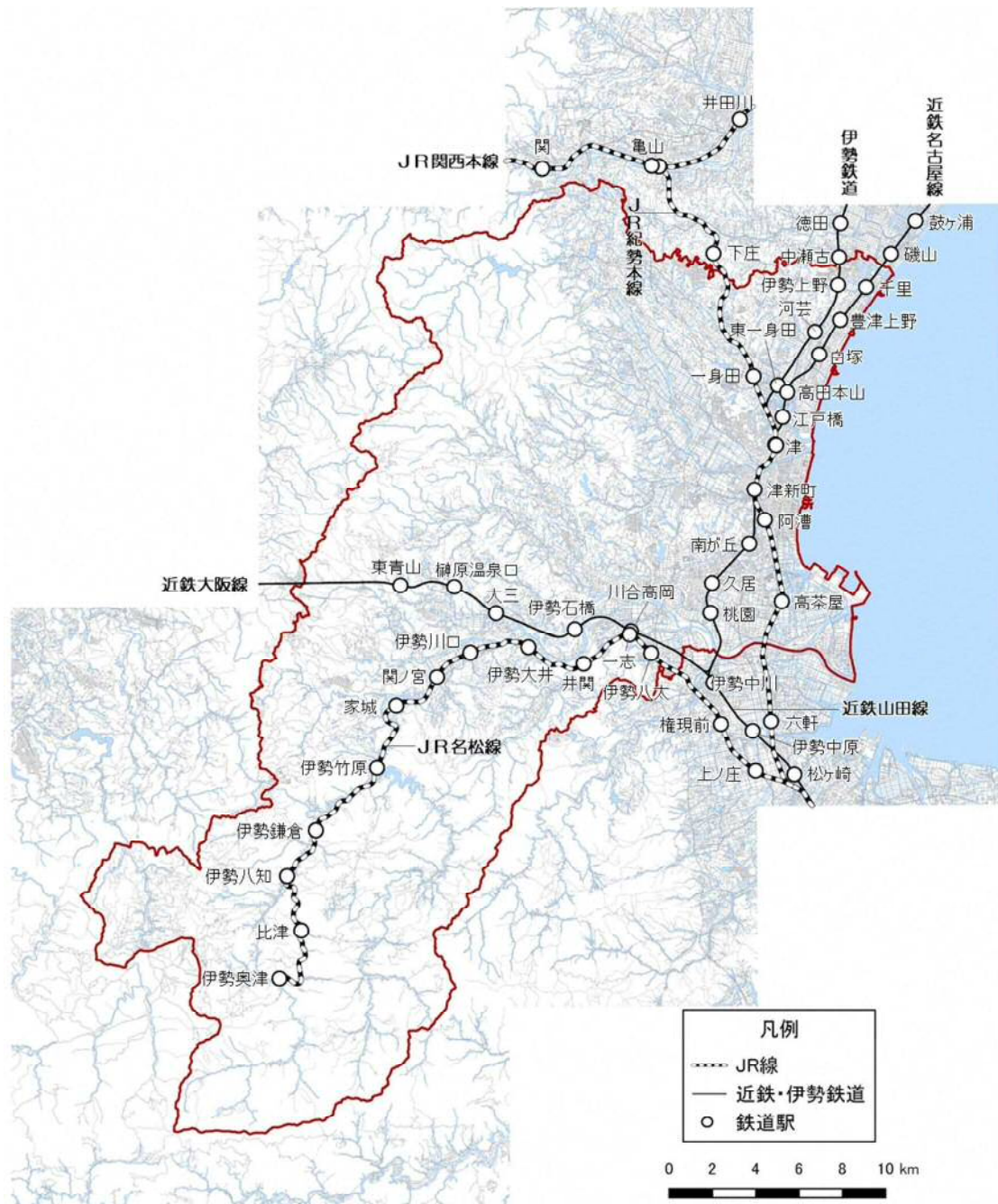


図3-1 津市の鉄道網

(2) 乗合バス

津市のバス交通には、民間事業者が運行する「高速路線バス」及び「一般路線バス」、津市が運営する「自主運行バス（廃止代替バス）」及び「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」並びに地域住民が主体となり運行する「地域住民運営主体型コミュニティ交通」があります。

なお、「自主運行バス（廃止代替バス）」については、収支の悪化等により廃止となった「一般路線バス」を津市が「一般路線バス」と同じ運行形態で運行しているものであることから、本計画においては、特に区別が必要な場合を除き「一般路線バス」として取り扱います。

また、「津市コミュニティバス」と「ぐるっと・つーバス」を合わせて「コミュニティバス等」として取り扱います。

表 3-1 乗合バスの種類

種類		運営主体
高速路線バス		民間事業者
一般路線バス	一般路線バス	
	自主運行バス（廃止代替バス）	津市
コミュニティバス等	津市コミュニティバス	
	ぐるっと・つーバス	NPO法人
地域住民運営主体型コミュニティ交通		地域住民

ア 高速路線バス

津市における高速路線バスは、三重交通を中心に民間事業者により運行されています。

【行先】仙台市、さいたま市（大宮）、東京 23 区（東京駅、池袋、新宿）、立川市、横浜市、浦安市（東京ディズニーランド）、金沢市、富山市、京都市、伊勢市、鳥羽市

イ 一般路線バス

津市における一般路線バスは、全て三重交通が運行しており、津駅、津新町駅、久居駅といった主要な鉄道駅を発着又は経由する路線が主体で、東部の伊勢湾岸沿いに網目状に路線網が存在するほか、主要な鉄道駅と総合支所所在地等とを結んでいます。

なお、一部、津市と隣接自治体（亀山市、鈴鹿市、松阪市、名張市、奈良県御杖村）とを結ぶ路線も存在します。

ウ コミュニティバス等

津市は、旧市町村単位の 10 の地域で構成されており、「津市コミュニティバス」は津地域及び香良洲地域を除いた 8 地域、「ぐるっと・つーバス」は津地域で運行しています。

なお、津市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おり、「（第 1 次）津市地域公共交通網形成計画」では、地域ごとの運行形態に応じて以下のとおり 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）

エ 地域住民運営主体型コミュニティ交通

津市内では、一般路線バス及びコミュニティバス等が運行していない地域において、地域住民が運営主体となって交通手段を確保しており、平成 31 年 4 月現在、3 か所にて運行しています。

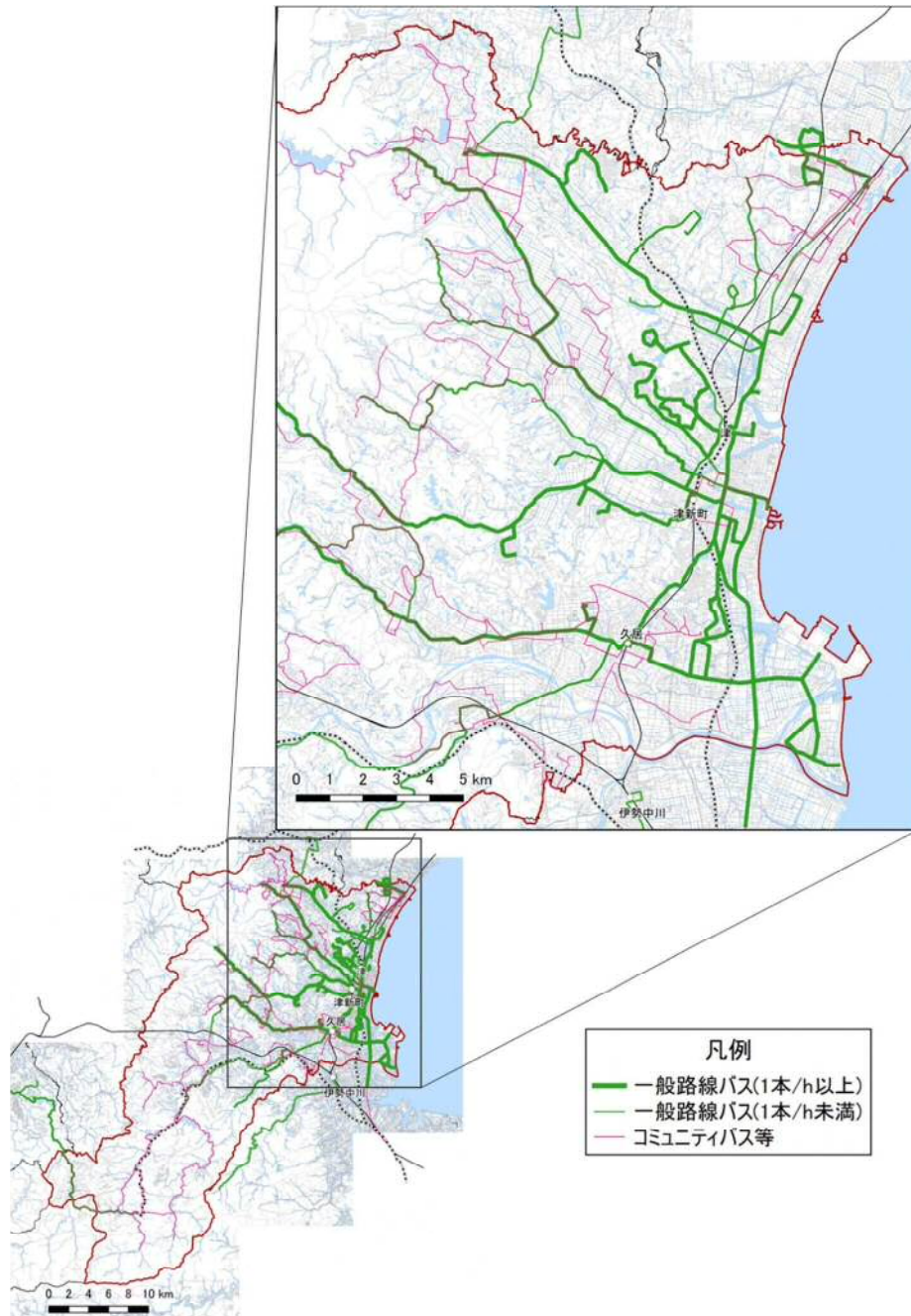


図3-2 津市の一般路線バス及びコミュニティバス等の路線網

(3) タクシー

津市及び松阪市（旧嬉野町、旧三雲町）で「津交通圏」を形成しており、平成 31 年 4 月現在、津市内には事業者が 10 者あります。

(4) 航路

平成 17 年 2 月に、津なぎさまち（津新港）～中部国際空港（セントレア）間を約 45 分で結ぶ航路が開港し、平成 31 年 4 月現在、15 往復/日の運航となっています。



図3-3 航路図（津エアポートライン）

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計画で、津市の最上位計画です。

■基本構想：平成30年度～（計画期間の定めなし）

■第2次基本計画：平成30年度～令和9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付け

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、津市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：平成30年度～令和9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。

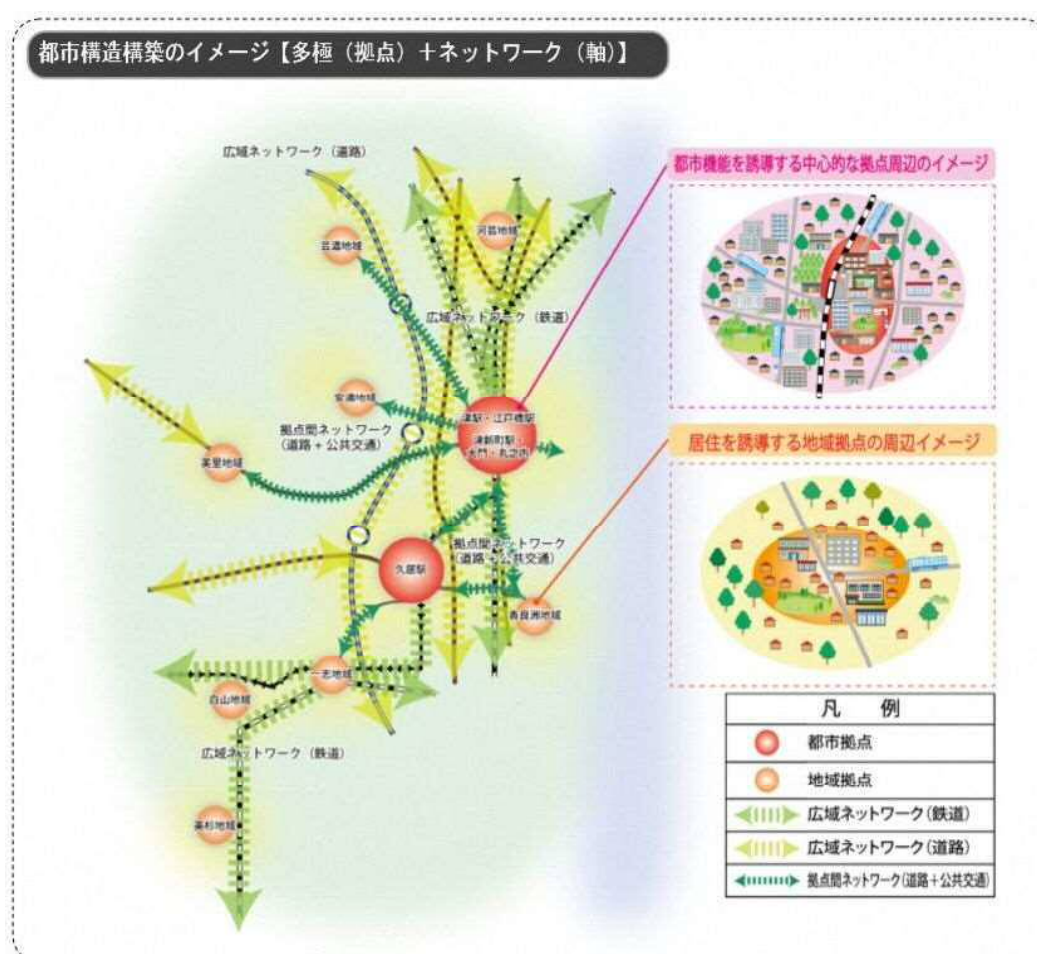


図4-2 将来都市構造図

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。

鉄道の利用促進等

- 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・少子高齢化等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：平成30年度～令和9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。

都市機能誘導区域には、「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。

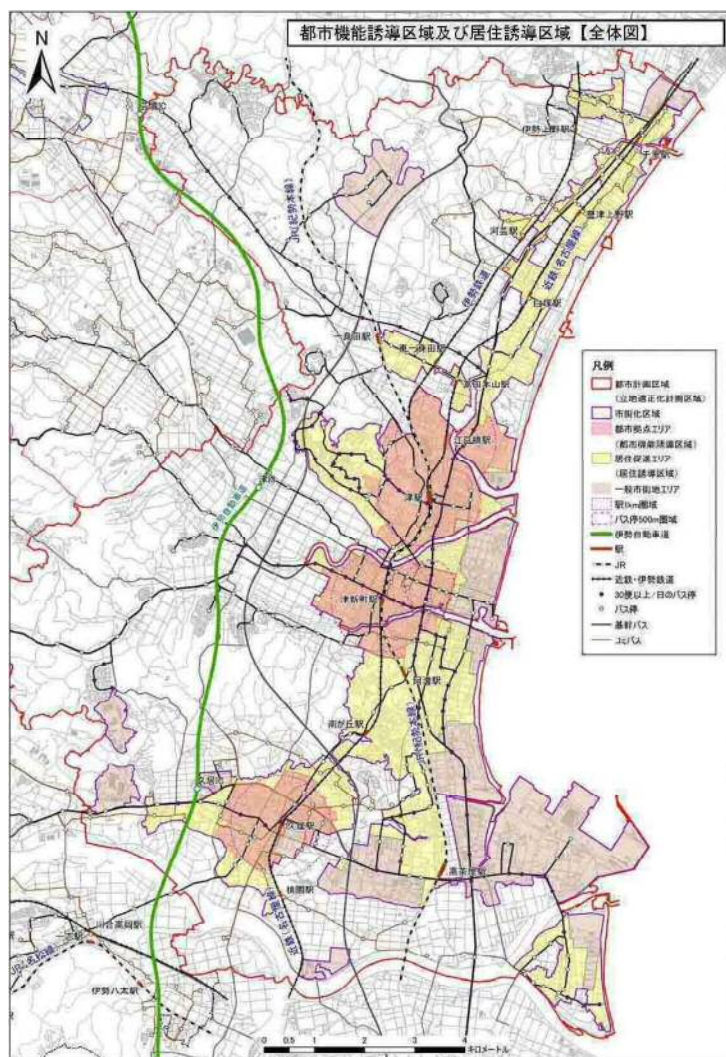
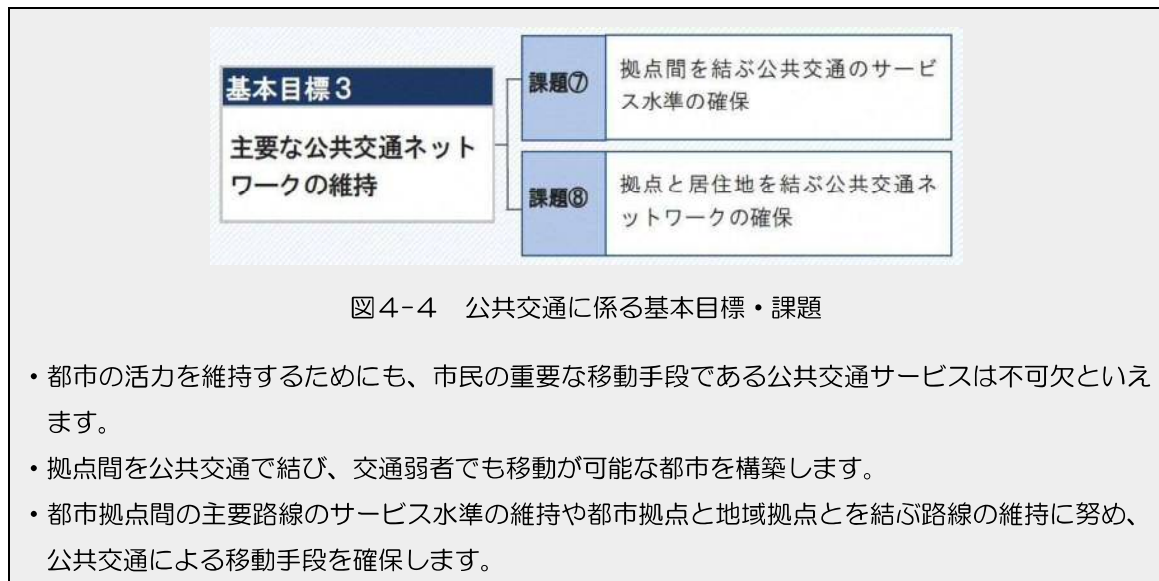


図4-3 都市機能誘導区域及び居住誘導区域（全体図）

なお、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。



4. 第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略は、まち・ひと・しごと創生法第10条の規定に基づき、地方創生に資する取組の推進を目的として策定したものであり、津市の人口の現状及び将来の姿を示した上で、目標や施策に関する基本的な方向や具体的な施策を取りまとめています。

■戦略の期間：令和2年度～令和6年度

第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略では、公共交通について以下のとおり定めています。

基本目標③ 定住・還流・移住などによる新たなひとの流れの創出

《具体的な施策と重要業績評価指標》

(1) 定住の促進

エ 公共交通の充実（都市計画部）

鉄道や海上交通、民間路線バス・コミュニティバス等のバス交通などの様々な交通モードの連携を図ります。

また、地域の移動ニーズに応じたコミュニティ交通を実現することで、生活の移動手段を確保するとともに、公共交通に対する市民意識の向上を図り、利用促進に取り組めます。

重要業績評価指標（KPI※）

【モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数】

6回（平成30年度）→7回（令和6年度）

【具体的な事業】

- ・第2次津市地域公共交通網形成計画の運用
- ・津市自主運行バス（廃止代替バス）・津市コミュニティバスの再編
- ・乗継設定と待合環境の整備
- ・モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等の実施

※）KPI：Key Performance Indicator