

頁	修正前	修正後	対応する意見																																	
4	(資料編から移動)	<p>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。</p> <p style="text-align: center;">図 2-3 津市内の人口分布</p>	<p>(事務局で整理)</p> <p>交通網を形成する上で、人口分布は重要な情報であると考えました。</p>																																	
6	<p>(2)乗合バス</p> <p>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、「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」及び市内の拠点間又は市内と近隣市等とを結ぶ「一般路線バス」のほか、「一般路線バス」と同じ運行形態で津市が運営する「自主運行バス（廃止代替バス）」があります。</p>	<p>(2)乗合バス</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>(事務局で整理)</p> <p>事業者路線バス、一般路線バスといった表現が混在していたことから、表現を整理しました。(事業者路線バスという表現は使用しない)</p>																																	
6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 25%; color: blue;">(民間事業者)</td> <td style="width: 25%; color: blue;">(津市)</td> <td style="width: 25%; color: blue;">(NPO法人)</td> <td style="width: 25%; color: blue;">(地域住民)</td> </tr> <tr> <td>高速路線バス</td> <td>自主運行バス（廃止代替バス）</td> <td></td> <td>地域住民運営主体型 コミュニティ交通</td> </tr> <tr> <td>一般路線バス</td> <td>津市コミュニティバス</td> <td>ぐるっと・つーバス</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業者路線バス</td> <td colspan="2">コミュニティバス等</td> <td></td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">図 3-3 乗合バスの種類</p>	(民間事業者)	(津市)	(NPO法人)	(地域住民)	高速路線バス	自主運行バス（廃止代替バス）		地域住民運営主体型 コミュニティ交通	一般路線バス	津市コミュニティバス	ぐるっと・つーバス		事業者路線バス	コミュニティバス等			<p style="text-align: center;">表 3-1 乗合バスの種類</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2">種類</th> <th>運営主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高速路線バス</td> <td></td> <td>民間事業者</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">一般路線バス</td> <td>一般路線バス</td> <td rowspan="2">津市</td> </tr> <tr> <td>自主運行バス（廃止代替バス）</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">コミュニティバス等</td> <td>津市コミュニティバス</td> <td rowspan="2">NPO法人</td> </tr> <tr> <td>ぐるっと・つーバス</td> </tr> <tr> <td>地域住民運営主体型コミュニティ交通</td> <td></td> <td>地域住民</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">(掲載位置も変更)</p>	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	津市	自主運行バス（廃止代替バス）	コミュニティバス等	津市コミュニティバス	NPO法人	ぐるっと・つーバス	地域住民運営主体型コミュニティ交通		地域住民	
(民間事業者)	(津市)	(NPO法人)	(地域住民)																																	
高速路線バス	自主運行バス（廃止代替バス）		地域住民運営主体型 コミュニティ交通																																	
一般路線バス	津市コミュニティバス	ぐるっと・つーバス																																		
事業者路線バス	コミュニティバス等																																			
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	津市																																		
	自主運行バス（廃止代替バス）																																			
コミュニティバス等	津市コミュニティバス	NPO法人																																		
	ぐるっと・つーバス																																			
地域住民運営主体型コミュニティ交通		地域住民																																		
8	(4)海上アクセス（津エアポートライン）	(4)航路	<p>(事務局で整理)</p> <p>一般的な名称に変更しました。</p>																																	
14	(追記)	<p>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</p> <p>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方向、具体的な施策を取りまとめています。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>■戦略の期間：令和2年度～令和6年度</p> </div> <p>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。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>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</p> <p>《具体的な施策と重要業績評価指標》</p> <p>(1) 定住の促進</p> <p> 工 公共交通の充実（都市計画部）</p> <p> 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。</p> </div>	<p>① 「第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」との整合性を図ること。</p>																																	

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、利用促進に取り組みます。

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

24 (追記)

※) スマートシティとは、都市の抱える諸課題に対して、情報通信技術等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理、運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区のこと。

(事務局で整理)
用語説明を追記しました。

27

表5-2 自主運行バス（廃止代替バス）の利用状況（平成30年度）

路線名	主たる区間	日利用者数 (人/日)		便利用者数 (人/便)	
		全区間	単独区間	全区間	単独区間
亀山椋本線	亀山駅～椋本	55.5	—	2.9	—
津新町大里線	三重病院～サオリーナ前	227.2	69	16.2	4.9
三行線	三行～三重会館	74.8	31	6.2	2.6
安濃線(立合系統)	立合～安濃総合庁舎前	14.7	—	0.8	—
多気線	竹原～久居駅	30.9	14.2	3.9	1.8
榊原線(末端区間)	榊原温泉口駅～榊原車庫前	2.9	—	0.7	—
名張奥津線(末端区間)	奥津駅前～敷津※	2.6	—	0.7	—

※ 1 往復のみ奥津駅前～飯垣内の運行

表5-2 自主運行バス（廃止代替バス）の利用状況（平成30年度）

路線名	運行区間	単独区間	日利用者数 (人/日)		便利用者数 (人/便)	
			全区間	単独区間	全区間	単独区間
亀山椋本線	亀山駅 ～椋本	—	55.5	—	2.9	—
津新町大里線	三重病院 ～サオリーナ前	三重病院 ～宮の前	227.2	69	16.2	4.9
三行線	三行 ～三重会館	三行 ～一身田支所前	74.8	31	6.2	2.6※1
安濃線(立合系統)	立合 ～安濃総合庁舎前	—	14.7	—	0.8	—
多気線	竹原 ～久居駅	竹原 ～谷戸	30.9	14.2	3.9	1.8
榊原線(末端区間)	榊原温泉口駅 ～榊原車庫前	—	2.9	—	0.7	—
名張奥津線(末端区間)	奥津駅前 ～敷津※2	—	2.6	—	0.7	—

※1 三行～東豊野の便利用者数は0.5人/便

※2 1 往復のみ奥津駅前～飯垣内の運行

(事務局で整理)
単独区間と補足説明（三行線の利用の少ない区間）を追記しました。

<p>31 (追記)</p>	<p>(5)交通系ICカードの利用ができない区間の存在</p> <p>平成13年にJR東日本が「Suica」を発売して以降、国内では交通系ICカードが急速な普及と発展を遂げてきたところであり、平成25年3月には全国10種類の交通系ICカード（以下「10カード」といいます。）の相互利用サービスが開始され、1枚のカードで利用できる公共交通機関の範囲が大幅に拡大しました。</p> <p>また、10カード以外のICカードの導入も進んでおり、三重交通ではオリジナルICカード「emica」が導入されていますが、一般路線バス及びぐるっと・つーバスでは、「emica」だけでなく10カードを利用することも可能となっています。</p> <p>このような中、津市内の公共交通においては、交通系ICカードが利用できない区間が存在しています。交通系ICカードの利用の可否は、以下のとおりです（高速バス、地域住民運営主体型コミュニティ交通を除く）。</p> <p style="text-align: center;">表5-8 津市の公共交通における交通系ICカード利用の可否</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="2">交通手段</th> <th>交通事業者</th> <th>ICカード利用可否</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">鉄道</td> <td></td> <td>JR東海</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td></td> <td>伊勢鉄道</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td></td> <td>近鉄</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td colspan="2">航路</td> <td>津エアポートライン</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">乗合バス</td> <td>一般路線バス</td> <td>三重交通・津市</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>津市コミュニティバス</td> <td>津市</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>ぐるっと・つーバス</td> <td>バスネット津</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>鉄道においては、近鉄では交通系ICカードの利用ができますが、JR東海及び伊勢鉄道では利用できない状況です。津駅はJR東海及び伊勢鉄道と近鉄が共通の改札となっているため、例えばJR東海で名古屋駅～津駅間を利用した場合、交通系ICカードでの改札時にエラーが発生する事態となります。</p> <p style="text-align: center;">図5-10 津駅における共通ICカードに関する注意書き（JR）</p>	交通手段		交通事業者	ICカード利用可否	鉄道		JR東海	×		伊勢鉄道	×		近鉄	○	航路		津エアポートライン	×	乗合バス	一般路線バス	三重交通・津市	○	津市コミュニティバス	津市	×	ぐるっと・つーバス	バスネット津	○	<p>② 鉄道事業者に対する公共交通系ICカード導入の要望については、将来に引き継ぐためにも明確に記載すべき。</p>
交通手段		交通事業者	ICカード利用可否																											
鉄道		JR東海	×																											
		伊勢鉄道	×																											
		近鉄	○																											
航路		津エアポートライン	×																											
乗合バス	一般路線バス	三重交通・津市	○																											
	津市コミュニティバス	津市	×																											
	ぐるっと・つーバス	バスネット津	○																											
<p>35 (第1章から移動)</p> <p>36</p>	<p>2.計画の区域</p> <p>3.計画の期間</p>	<p>③ 計画の区域と期間が分かりにくい。</p>																												
<p>39 (1)津市の公共交通網の考え方</p> <p>津市の公共交通は、鉄道や拠点間を結ぶ事業者路線バスによって「幹」が形成され、市街地の事業者路線やコミュニティバス等によって「枝」が形成されています。その他、中部国際空港と結ぶ海上アクセスや、個人の移動ニーズに対応するタクシー、高齢者や障がい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及び送迎バス等、様々な交通手段が存在します。</p> <p>様々な交通手段が存在する状況においては、各交通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。</p>	<p>(1)津市の公共交通網の考え方</p> <p>津市都市マスタープランで定めた将来都市構造及び津市立地適正化計画で定めた目指すべき将来都市像に合わせて公共交通網を形成する必要がありますが、津市には、鉄道や乗合バスを始めとして、中部国際空港とを結ぶ航路や、個人の移動ニーズに対応するタクシー、高齢者や障がい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及び送迎バス等様々な交通手段が存在します。</p> <p>これらの点を踏まえ、木の「幹」に該当する地域間（市外と拠点、拠点間）を結ぶ交通、木の「枝」に該当する日常の移動手段を確保する交通、そして特定の目的に対応した交通により、津市の公共交通網を形成します。</p>	<p>④ P41、42 図6-4、図6-5の「公共交通網の全体像」について、考え方を示すべき。</p>																												

40

表 6-2 津市公共交通等の役割分担

交通機関		役割	
鉄道	JR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		
近鉄普通（一部の急行含む）	名古屋線 大阪線	伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ	
海上アクセス	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・三重県内主要都市等とを結ぶ	
	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
		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（コミュニティバス等）	幹線・準幹線と結節し、地域内の移動手段を確保する
地域住民運営主体型コミュニティ交通	交通不便地において、住民主体により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及び高齢者の移動手段を確保する		
タクシー	上記交通手段では対応できない場合等に対応する		
その他【参考】	スクールバス	小中学校等の通学に対応する	
	各種送迎輸送	事業所への通勤、商業施設への買い物等、特定施設の送迎に対応する	

表 6-2 津市公共交通等の役割分担

交通機関		役割	役割	
鉄道	JR特急・快速	【幹】 地域間を結ぶ交通	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			
近鉄普通（一部の急行含む）	名古屋線 大阪線	伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ		
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・三重県内主要都市等とを結ぶ	
	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	
		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	
	コミュニティバス等	支線	【枝】 日常の移動手段を確保する交通	一般路線バスが運行していない地域において、地域内又は隣接する地域間の移動手段を確保し、鉄道、幹線・準幹線と結節する
地域住民運営主体型コミュニティ交通			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、住民主体により移動手段を確保する	
福祉有償運送		特定の目的に対応した交通	乗合バスでは対応できない障がい者及び高齢者の移動手段を確保する	
タクシー			上記交通手段では対応できない場合等に対応する	
その他【参考】	スクールバス		小中学校等の通学に対応する	
	各種送迎輸送		事業所への通勤、商業施設への買い物等、特定施設の送迎に対応する	

43

数値目標 1-2 海上アクセスの利用者数
290,000人/年

数値目標 1-2

航路の利用者数
300,000人/年

⑤ 公共交通を維持・充実していくという考えを示して欲しい。

44

数値目標 3-1 人口1人当たりの津市の財政支出
700円/年以内

(削除)

⑥ 運行経費が年々増加する中で、「人口1人当たりの財政支出700円以下」という目標を設定すると、サービスを低下させていくということになり、他の目標と矛盾する。

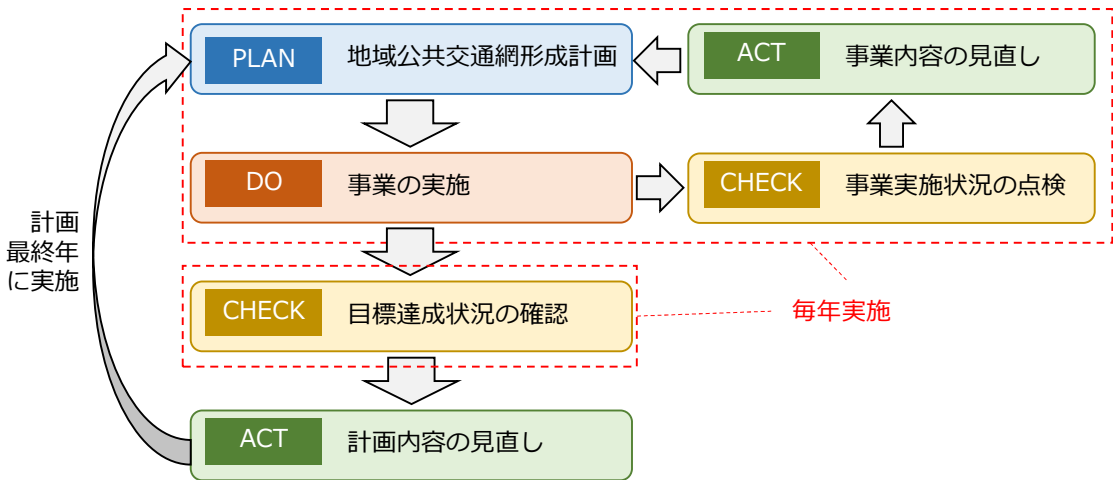

45

目標 6 公共交通に関する市民の意識向上
目標 7 公共交通を担う人材育成

目標 6

公共交通を担う人材の育成
目標 7 公共交通に関する市民の意識向上

⑦ 市民の意識向上というのは難しい目標なので、目標 6 と目標 7 を入れ替えるべき。

45	(追記)	数値目標 7-1 モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数 7回/年	① 「第2期津市まち・ひと・しごと創生ビジョン・総合戦略」との整合性を図ること。																
46	海上アクセスの維持	航路の維持・向上	⑤ 公共交通を維持・充実していくという考えを示して欲しい。																
47	(追記)	特に、JR東海及び伊勢鉄道に対しては、交通系ICカードが利用できる環境の整備を強く働きかけます。	② 鉄道事業者に対する公共交通系ICカード導入の要望については、将来に引き継ぐためにも明確に記載すべき。																
52	乗合バス（事業者路線バス、コミュニティバス等）では補うことのできない、自宅周辺等での末端交通についても新たな交通サービスの導入可能性を研究します。	タクシーの機能向上を図るとともに、タクシーが充実していない地域における末端交通についても新たな交通サービスを研究します。	⑧ タクシーの活用について記載すべき。																
53	<p>表 7-6 自主運行バス（廃止代替バス）の見直しの方向性</p> <table border="1" data-bbox="261 684 1160 961"> <thead> <tr> <th colspan="2">見直しの方向性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>利用状況に応じた運行本数の設定</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>鉄道や一般路線バスと運行が重複する路線については、需要を把握した上で鉄道や一般路線バスによる代替を推進</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>利用者の少ない路線については、需要を把握した上で津市コミュニティバスによる代替を推進</td> </tr> </tbody> </table>	見直しの方向性		1	利用状況に応じた運行本数の設定	2	鉄道や一般路線バスと運行が重複する路線については、需要を把握した上で鉄道や一般路線バスによる代替を推進	3	利用者の少ない路線については、需要を把握した上で津市コミュニティバスによる代替を推進	<p>表 7-6 自主運行バス（廃止代替バス）の見直しの方向性</p> <table border="1" data-bbox="1383 684 2303 915"> <thead> <tr> <th>対象区間</th> <th>方向性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道と運行が重複する区間</td> <td>① 需要を把握した上で鉄道への集約を推進</td> </tr> <tr> <td>利用の少ない区間</td> <td>② 利用実態に応じた運行本数の設定</td> </tr> <tr> <td>利用の著しく少ない区間</td> <td>③ 需要を把握した上で、津市コミュニティバスによる代替を推進</td> </tr> </tbody> </table>	対象区間	方向性	鉄道と運行が重複する区間	① 需要を把握した上で鉄道への集約を推進	利用の少ない区間	② 利用実態に応じた運行本数の設定	利用の著しく少ない区間	③ 需要を把握した上で、津市コミュニティバスによる代替を推進	(事務局で整理) 一般路線バスとの重複は避けられない部分もあるため、当該部分を削除した上で、記載する順序及び表現を見直しました。
見直しの方向性																			
1	利用状況に応じた運行本数の設定																		
2	鉄道や一般路線バスと運行が重複する路線については、需要を把握した上で鉄道や一般路線バスによる代替を推進																		
3	利用者の少ない路線については、需要を把握した上で津市コミュニティバスによる代替を推進																		
対象区間	方向性																		
鉄道と運行が重複する区間	① 需要を把握した上で鉄道への集約を推進																		
利用の少ない区間	② 利用実態に応じた運行本数の設定																		
利用の著しく少ない区間	③ 需要を把握した上で、津市コミュニティバスによる代替を推進																		
57	引き続き、バス停における待合環境の整備に努めます。	引き続き、公共交通に係る車両のバリアフリー化及びバス停における待合環境の整備に努めます。	⑨ 車両のバリアフリー化に関する記述が必要。																
57	(追記)	<p>また、一般路線バス（幹線）が集中する都心活動軸周辺（国道23号大学病院前交差点～大倉交差点）においては、バス優先レーンの更なる充実やPTPS※の導入を関係機関に働きかけます。</p> <div data-bbox="1288 1167 2392 1255" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> ※) PTPS(public Transportation Priority System)は、バスの接近を感知した際に信号制御等を行うことにより、バスの運行の円滑化、定時運行を図るシステムのこと。 </div>	⑩ バスレーンやPTPS（公共交通優先信号）の導入も検討したい。																
66	(追記)	また、一部のタクシー事業者では、運転免許証自主返納者に限らず65歳以上の利用者の料金が1割引となる制度を導入しています（事前登録が必要）。	⑧ タクシーの活用について記載すべき。																
67	 <p>8-1 PDCAサイクルに基づく進捗管理</p>	 <p>図 8-1 PDCAサイクルに基づく進捗管理</p>	⑪ 図8-1 PDCAの図が分かりにくい(CとAが二つある)。																

68 表 8-2 目標の達成度を示す数値目標

目標	評価項目	数値目標	
			【参考】最新の数値
目標1 広域の移動の確保	■鉄道利用者数	17,900,000 人/年	17,928,471 人/年
	■海上アクセス利用者数	290,000 人/年	28,9387 人/年
	■乗合バスの幹線・準幹線利用者数	2,900,000 人/年	2,940,782 人/年
目標2 日常生活における地域移動の確保	■乗合バスの市内線利用者数	740,000 人/年	749,857 人/年
	■乗合バスの支線利用者数	110,000 人/年	112,951 人/年
目標3 バス路線の運行効率化	■人口 1 人当たりの津市の財政支出	700 円/年以内	707 円/年

表 8-2 目標の達成度を測る数値目標及び基準値

目標	評価項目	数値目標	
			【参考】最新の数値
目標1 広域の移動の確保	■市内の鉄道駅での乗車数	17,900,000 人/年	17,928,471 人/年
	■航路の利用者数	300,000 人/年	28,9387 人/年
	■一般路線バス（幹線・準幹線）の利用者数	2,900,000 人/年	2,940,782 人/年
目標2 日常生活における地域移動の確保	■一般路線バス（市内線）の利用者数	740,000 人/年	749,857 人/年
	■コミュニティバス等（支線）の利用者数	110,000 人/年	112,951 人/年
目標7 公共交通に関する市民意識の向上	■モビリティ・マネジメンタリ利用促進イベント等実施回数	7 回/年	6 回/年

① 「第 2 期津市まち・ひと・しごと創生ビジョン・総合戦略」との整合性を図ること。
 ⑤ 公共交通を維持・充実していくという考えを示して欲しい。
 ⑥ 運行経費が年々増加する中で、「人口 1 人当たりの財政支出 700 円以下」という目標を設定すると、サービスを低下させていくということになり、他の目標と矛盾する。

73 表 9-3 計画推進のための年間標準スケジュール

事業	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
乗降調査（自主運行バス・津市コミュニティバス）		▲			▲			▲			▲	
幹線・市内線サービス水準評価											▲	
自主運行バス及び津市コミュニティバス評価		▲	▲
事業実施状況点検（目標 4、目標 5、目標 6、目標 7 に対応する事業）		▲										▲
運行計画の変更						▲						▲
津市予算編成						要求			協議			議決
協議会次年度事業計画・予算案作成												▲
協議会開催		▲			▲				▲		▲	

表 9-3 計画推進のための年間標準スケジュール

事業	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
乗降調査（自主運行バス（廃止代替バス）・津市コミュニティバス）		▲						▲				
一般路線バスのサービス水準評価												▲
自主運行バス（廃止代替バス）及び津市コミュニティバスの評価		▲	▲
事業実施状況点検		▲										▲
運行計画の変更						▲						▲
協議会開催		▲			▲				▲		▲	

（事務局で整理）
 乗降調査を年 2 回とした上で、「予算編成」といった事務的な内容を削除しました。

74
 ~
 77 (添付資料から移動)

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

（事務局で整理）
 協議会での合意を得た上で、本編に記載したいと考えています。