

第2次津市地域公共交通網形成計画

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.	地域公共交通の現状	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	36
5.	津市の公共交通網	38
6.	津市公共交通の目標	42
第7章	目標を達成するために実施する事業	45
1.	目標1「広域の移動の確保」のための事業	46
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	50
3.	目標3「バス路線の運行効率化」のための事業	52
4.	目標4「快適な移動環境の整備」のための事業	56

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	57
6. 目標6 「公共交通を担う人材育成」のための事業	61
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	62
第8章 計画の達成状況の評価	66
1. 計画全体の評価	66
2. 目標の達成度の評価	67
3. 事業の進捗の評価	68
第9章 計画推進体制	69
1. 計画推進体制	69
2. 計画期間内のスケジュール	70
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	73
1. 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し	73
2. 津市コミュニティバスの再編	74

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。

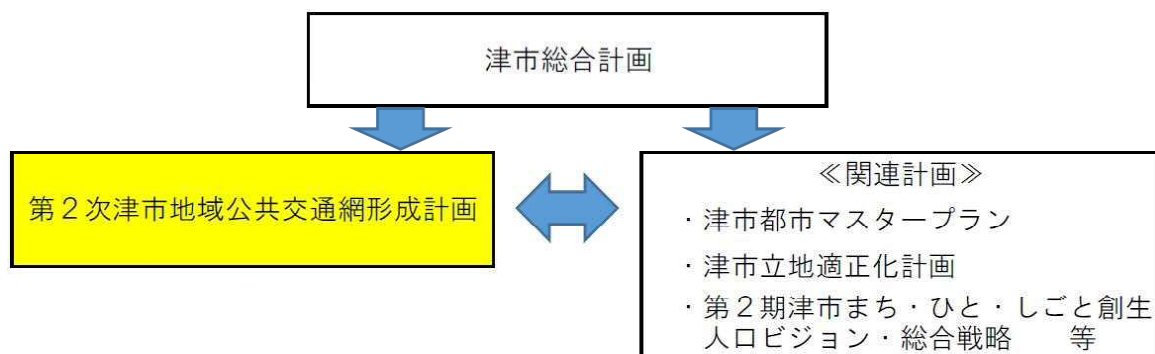


図1-1 計画の位置付け

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。

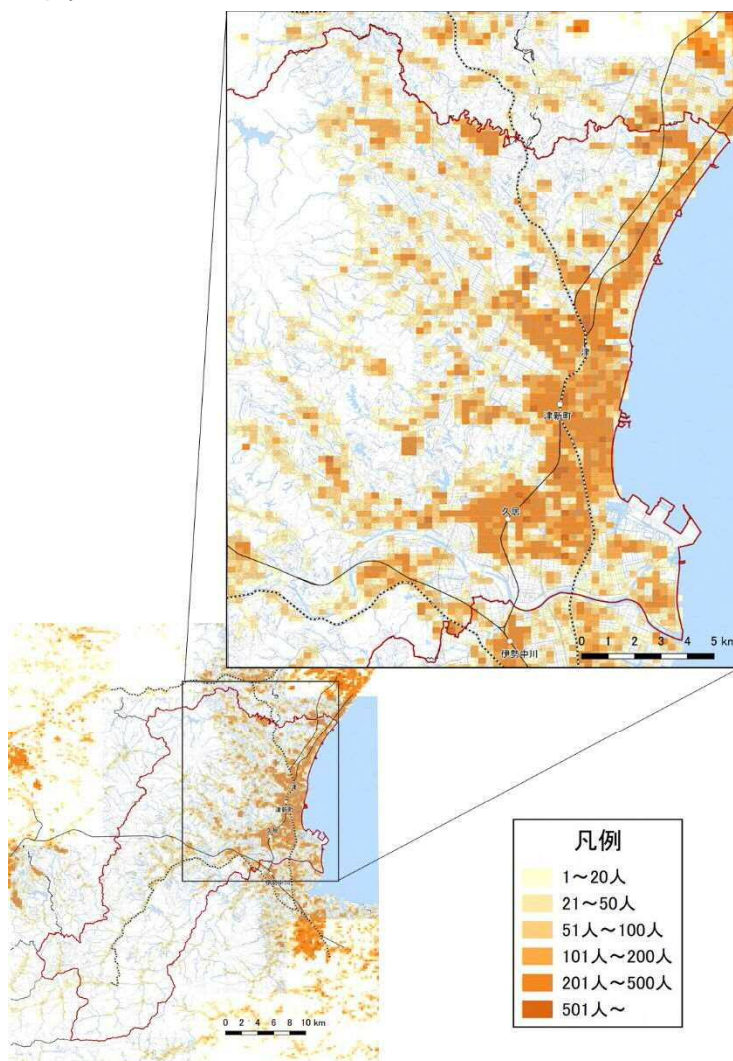
生産年齢人口（15～64歳）、年少人口（15歳未満）共に減少しており、生産年齢人口は、平成24年度末には61.1%であったものが、平成30年度末には58.4%に減少しています。



※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

津市内の人口は、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 250m 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. 地域公共交通の現状

(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。

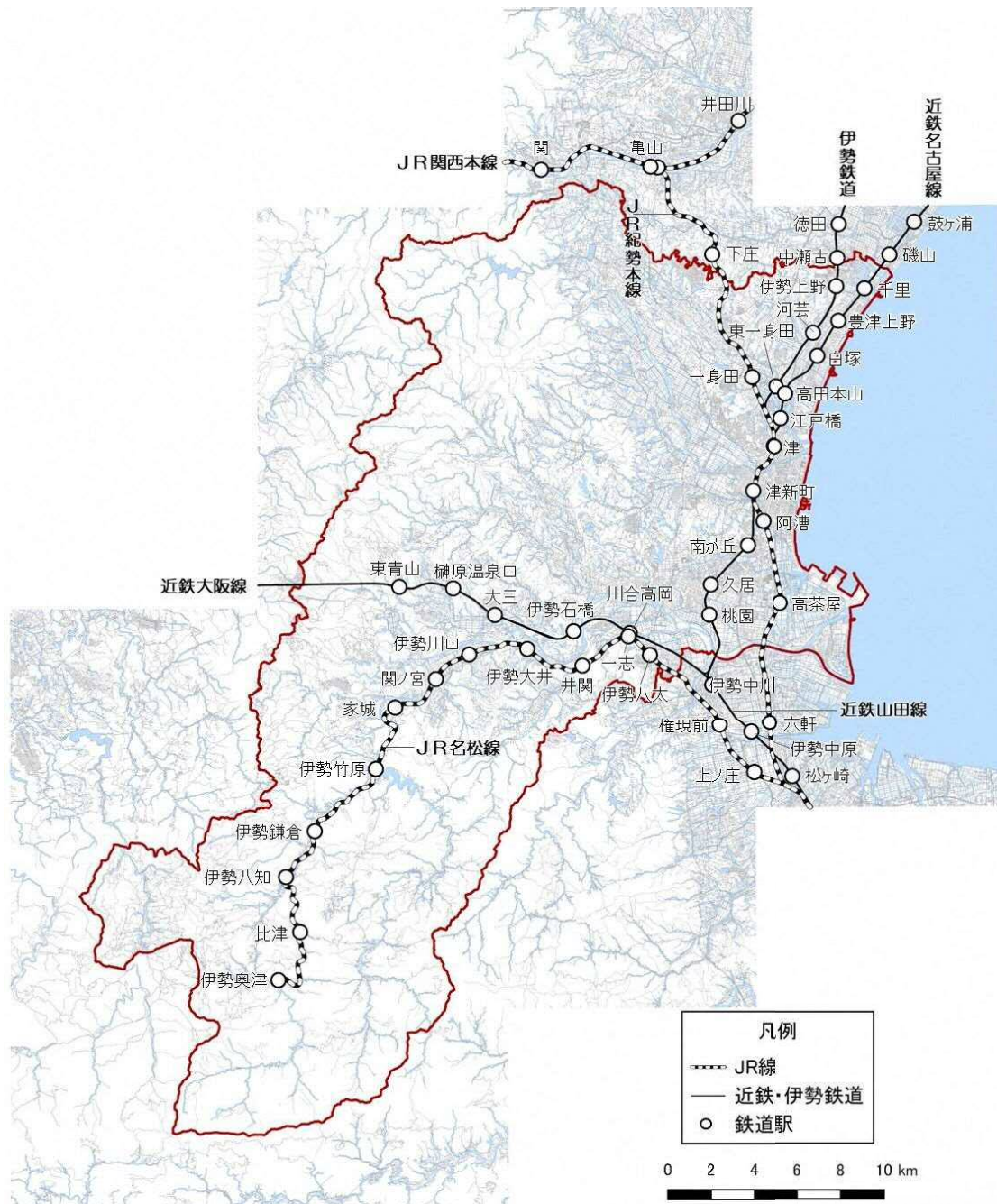


図 3 - 1 津市の鉄道網

(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。

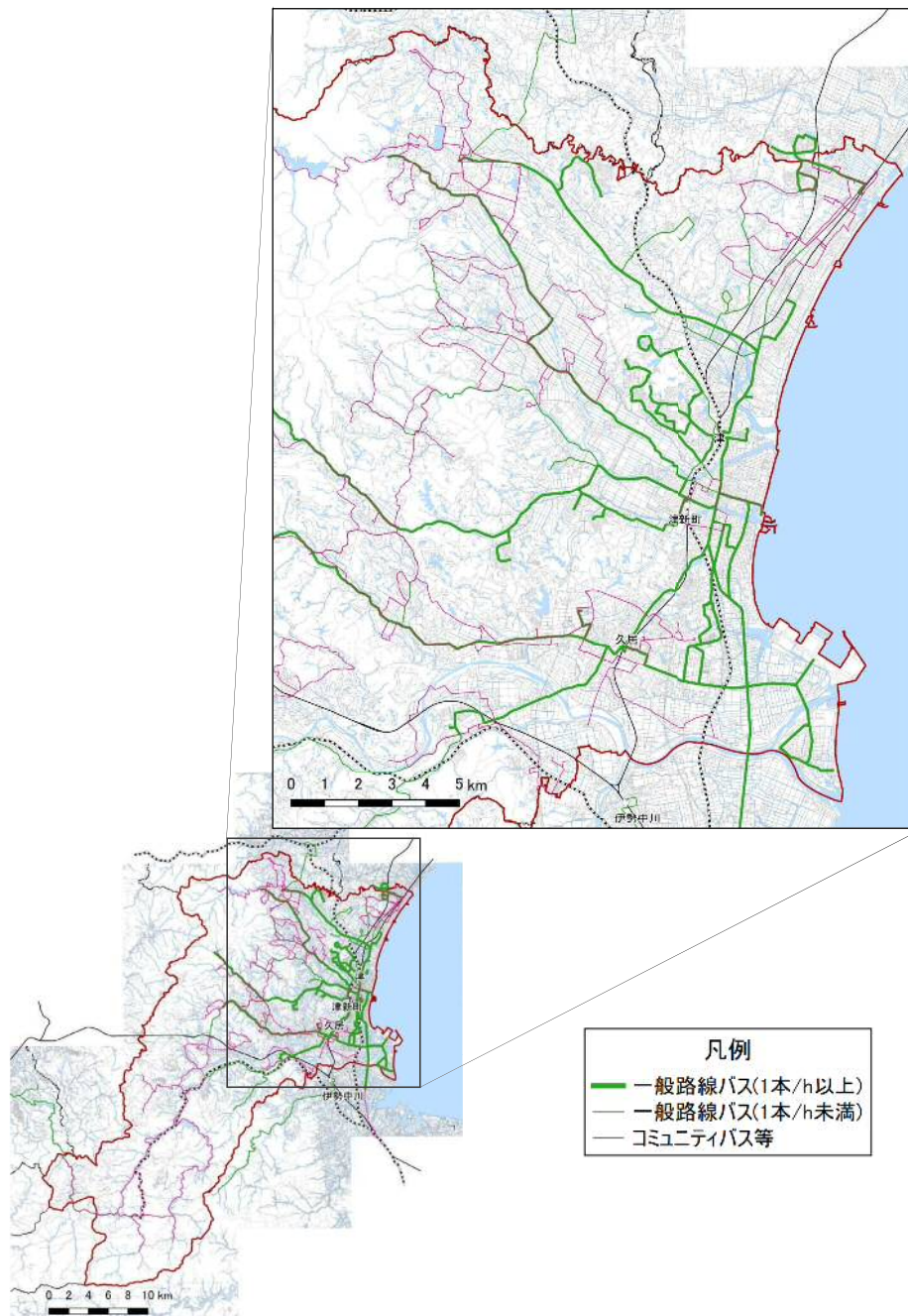


図3-2 津市の一般路線バス及びコミュニティバス等の路線網

(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。

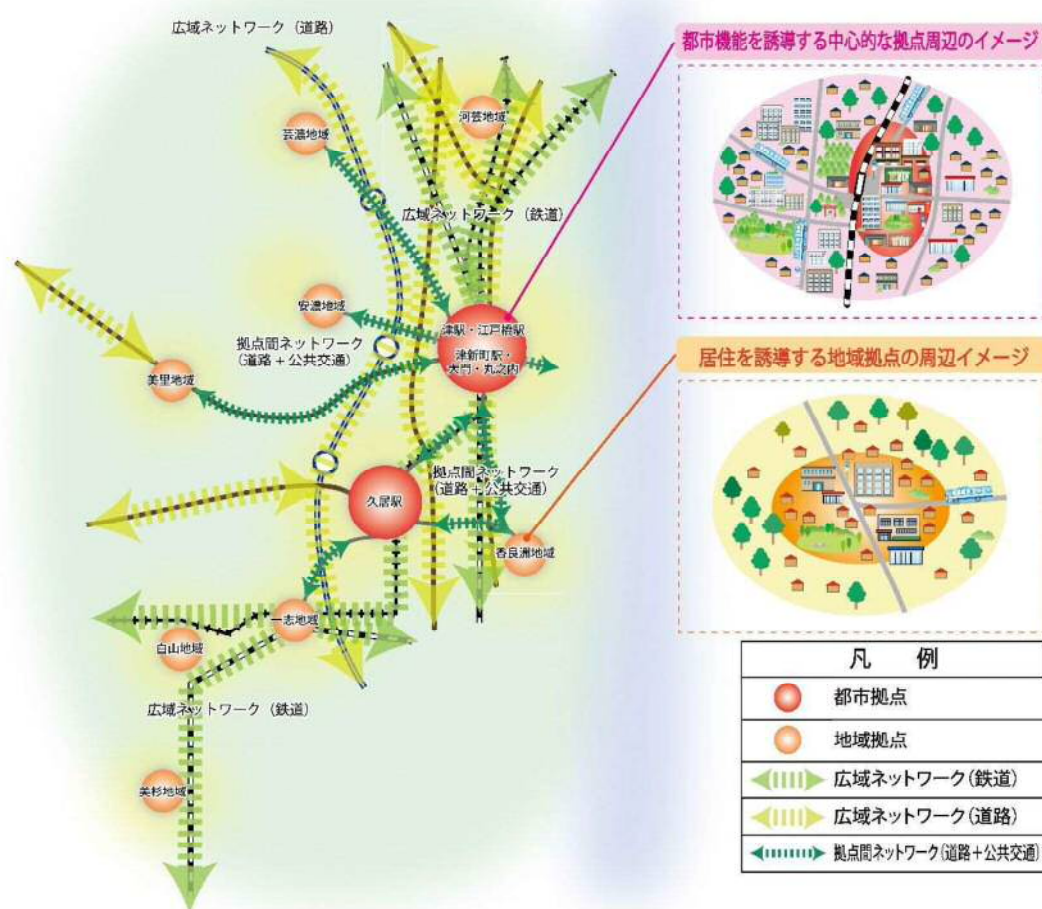


図4-2 将来都市構造図

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。

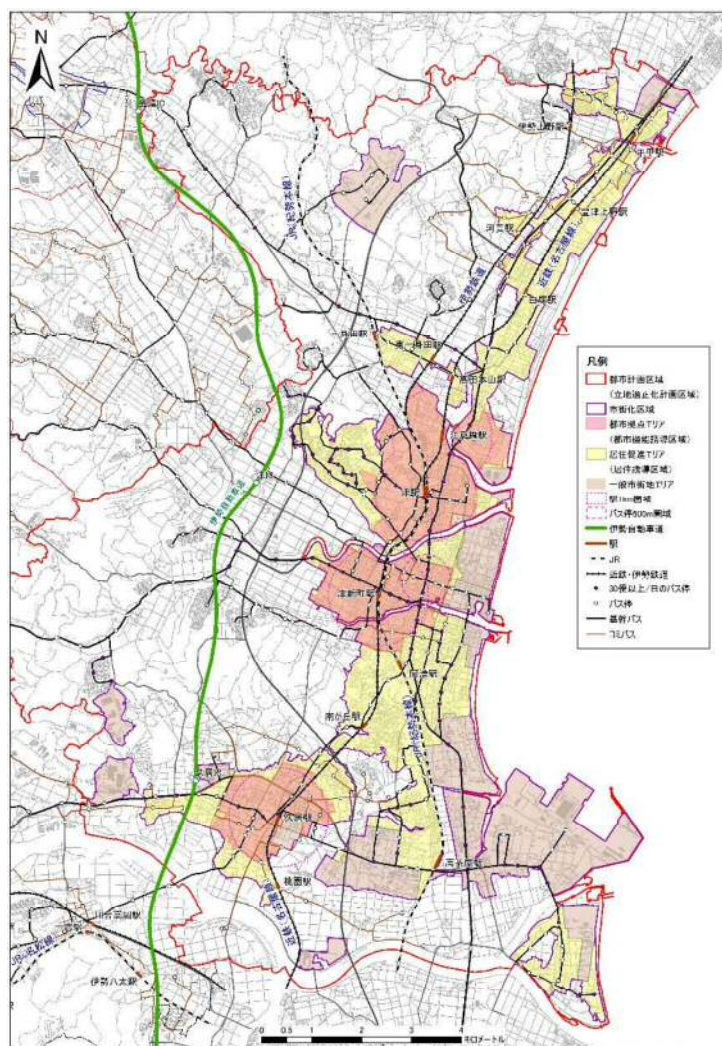
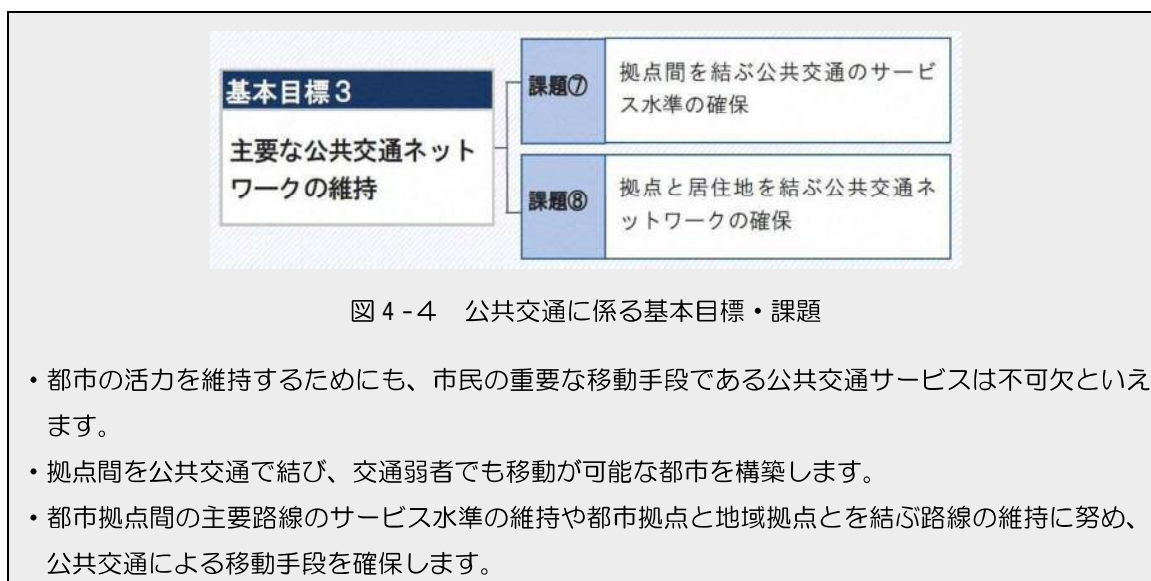


図4-3 都市機能誘導区域及び居住誘導区域（全体図）

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）

第2次津市地域公共交通網形成計画に基づき、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、利用促進に取り組みます。

重要業績評価指標（KPI※）

【公共交通全体の利用者数】

21,916,719 人	→	21,950,000 人
（H30年度、ただし、鉄道の利用者数のみ推計値）		（R6年度）

【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（H30年度） → 7回（R6年度）

【具体的な事業】

- ・津市自主運行バス（廃止代替バス）の見直し
- ・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

第5章 地域公共交通の課題

津市の地域公共交通の課題を、以下の流れで抽出しました。

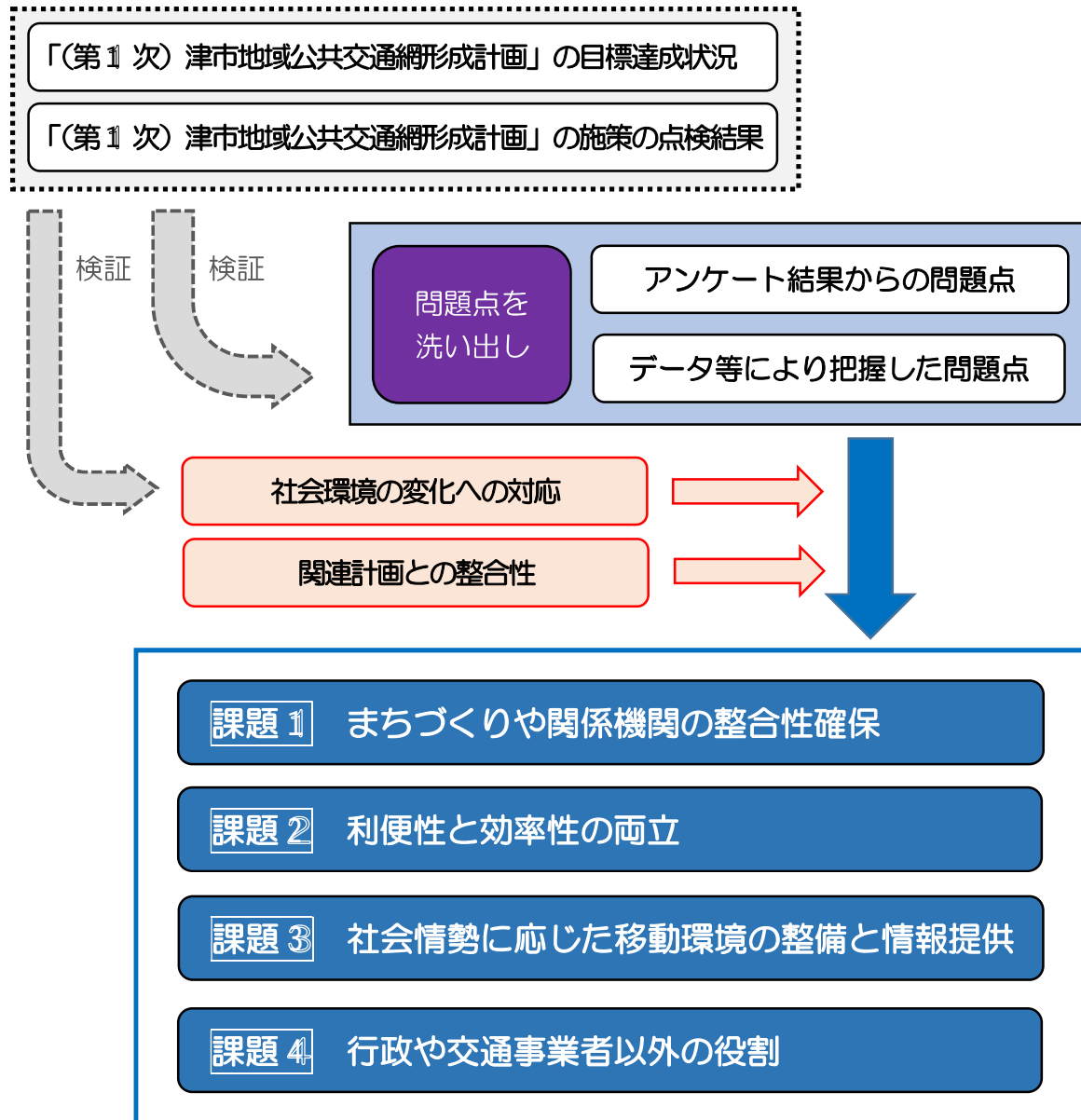


図5-1 地域公共交通の課題

1. 「(第1次) 津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況

(第1次) 津市地域公共交通網形成計画における数値目標の達成状況は、以下のとおりです。

【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

平成25年度	平成30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%】

【評価】

運転手不足による運行本数の減少が大きく影響していると考えられます。

数値目標② 市内の鉄道の乗降者数

平成24年度	平成29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%】

【評価】

平成28年5月の「第42回先進国首脳会議」、平成29年4月～5月の「お伊勢さん菓子博2017」により三重県に注目が集まったためか、平成27年度から平成29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

平成25年度	平成30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%】

【評価】

幹線と同じく、運行本数の減少が大きく影響していると考えられます。

【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**

平成25年度	平成30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%】

【評価】

対象地が毎年変わる上、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いえます。

数値目標② 観光目的での津エアポートライン利用者数

平成25年度	平成30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%】

【評価】

観光目的での利用者数を算出する方法が不適切であったといえますが、平成28年12月に松阪航路が休止となった影響もあり、津エアポートラインの利用者数は増加しています。

【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）**

平成25年度	平成30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%】

【評価】

市民の公共交通に関する意識向上に関する取組や、行政からの情報提供が不足していたと考えられます。

【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**

平成 25 年度	平成 30 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%】

【評価】

旧行政境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には目標設定として適切でなかったといえます。

【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**

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
4 回	6 回	8 回	-2 回 (未達成) 【達成率：75%】

【評価】

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**

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
56%	79%	70%	+9% (達成) 【達成率：112.9%】

【評価】

三重交通の企業努力により、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**

平成 24 年度	平成 29 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%】

【評価】

鉄道と航路の利用者が増加した反面、乗合バス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**

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
26 回	26 回	38 回	-12 回 (未達成) 【達成率：68.4%】

【評価】

公共交通を担う人材を確保し育てるためには、市民の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所での取組等の情報を提供することにより、市民の意識向上に努める必要があります。

【目標の達成状況の評価からの課題】

- 数値目標を設定するに当たっては、適切な目標設定が必要
- 乗合バスの運行においては、運行本数の減少が利用者の減少に直結するため、運行本数を維持していくことが重要。
- 市民の意識向上への取組や情報提供が重要。
(利用しなければ無くなってしまうという危機感の醸成)

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

(第1次) 津市地域公共交通網形成計画に基づき実施した施策の点検結果により明らかとなった課題は、以下のとおりです。

【課題】

- 人口特性を踏まえた路線の見直し
- 国庫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
- 分かりやすい広報
- 紙媒体による情報提供
- JR 名松線のパーク＆ライド事業やレンタサイクル事業のPR
- 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）
- 高齢者の外出目的の創出
- 公共交通を担う人材育成（地域住民、運転手）

3. 関連計画との整合性

第4章で述べたとおり、平成30年3月に「津市都市マスタープラン」及び「津市立地適正化計画」が策定されました。

これらの関連計画との整合性を図り、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方に基づき、拠点間を結ぶ公共交通のサービス水準を維持し、拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保に努めるとともに、地域特性に応じた持続可能な交通体系を確立する必要があります。

また、市民一人一人はもとより、自治会、市民活動団体が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ていることから、地域住民の地域公共交通運営への参画度合を高めていく必要があります。

【関連計画との整合性】

- 拠点間を結ぶ公共交通サービス水準の維持
- 拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保
- 地域特性に応じた持続可能な交通体系の確立
- 地域住民の地域公共交通運営への参画度合向上

4. 社会環境の変化への対応

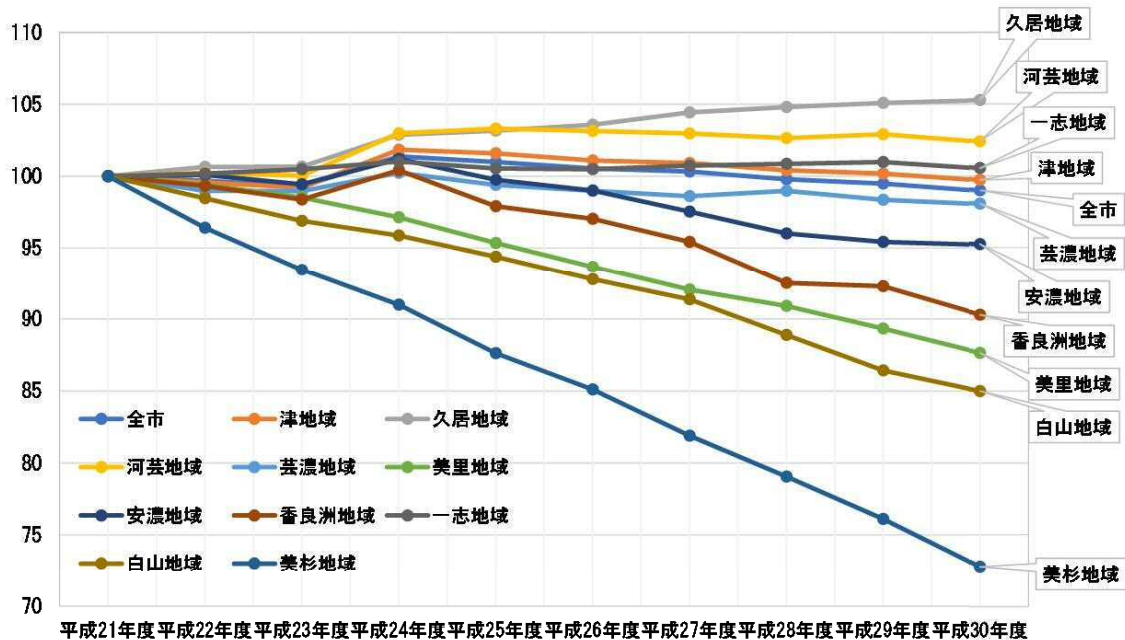
近年、以下のような社会環境の変化があります。これらを踏まえ、公共交通の維持及び利便性向上に努める必要があります。

(1) 全国共通の環境変化

ア 人口減少、高齢化

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。

津市の人口の推移を地域別に見てみると、平成21年度末の人口を100としたとき、平成30年度末では久居地域の約105が最も高く、河芸地域及び一志地域も100を上回っていますが、その他の地域は100を下回っており、特に美杉地域は75を下回るとともに、高齢者（65歳以上）の人口も減少しています。



平成21年度 平成22年度 平成23年度 平成24年度 平成25年度 平成26年度 平成27年度 平成28年度 平成29年度 平成30年度

※各年度末（3月31日）の人口（平成24年度以降は外国人を含む）

（出典：住民基本台帳）

図5-2 地域別人口推移

今後、津市の総人口は徐々に減少し、令和17年には25万人を下回り、令和27年には23万人を下回ると推計されています。

また、高齢化率（65才以上の人口の割合）は、令和7年には30％を超過し、令和27年には36.8％に達すると推計されています。

なお、家族類型別では、「単独世帯」が最も増加すると推計されています。

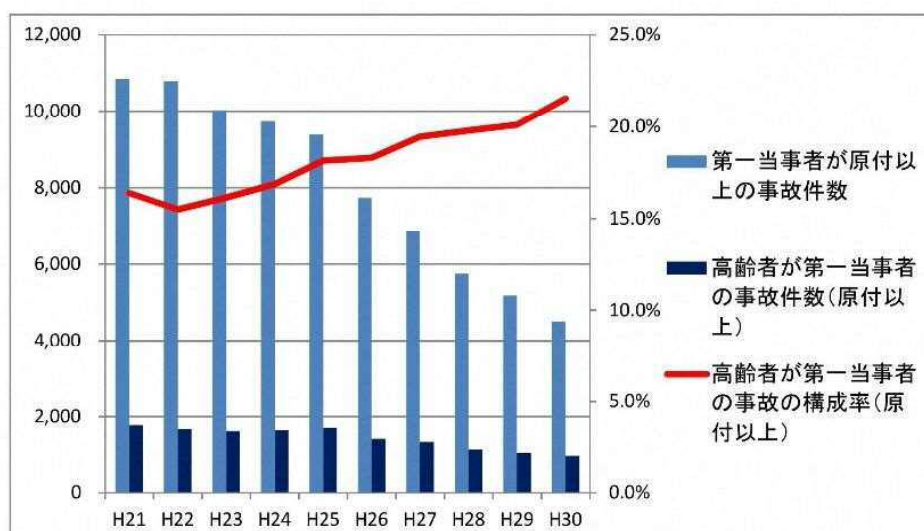


（出典：平成29年 国立社会保障・人口問題研究所）

図5-3 津市の年齢3区分別人口の推計

イ 高齢化に起因する交通事故の増加

三重県内においては、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、平成21年から平成30年までの10年間で約1.3倍に増加しています。



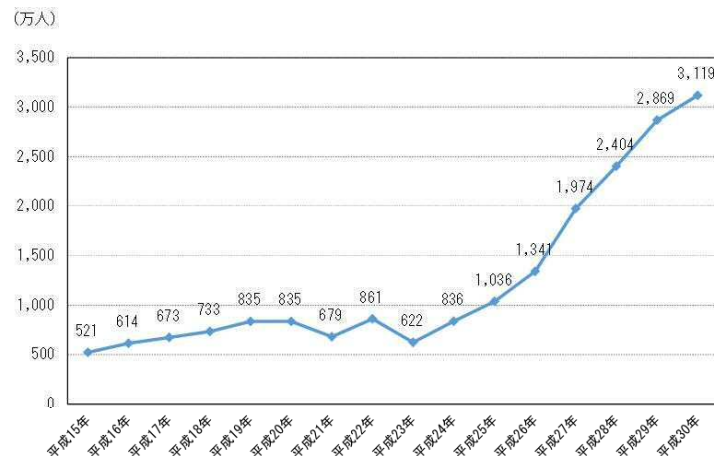
（出典：運転免許証自主返納サポートみえ）

図5-4 県内の交通人身事故発生件数の推移

ウ 外国人旅行者の増加

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の移動・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、現状では対応が不十分です。

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。

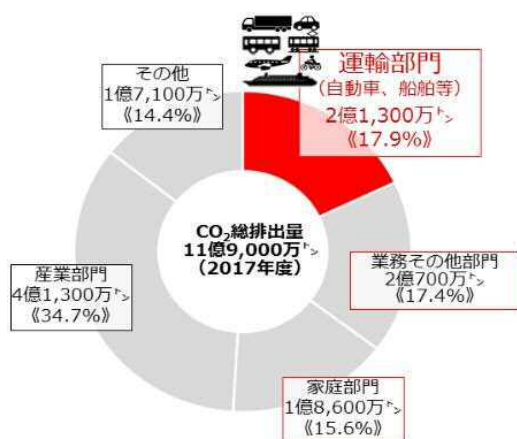


(出典：日本政府観光局(JNTO)作成資料)

図5-5 訪日外国人旅行者数の推移

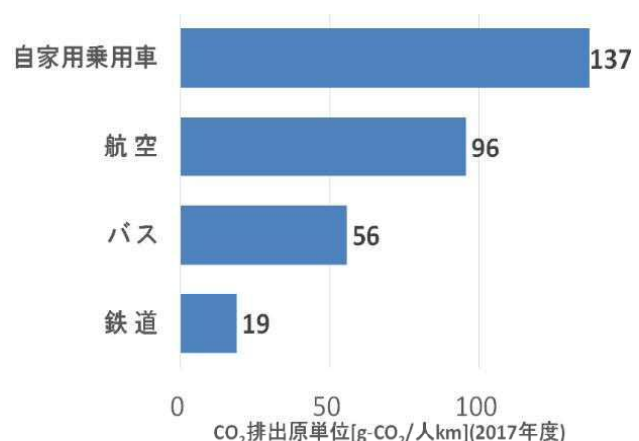
エ 地球温暖化

地球温暖化対策として、自家用車に比べて輸送量当たりの温室効果ガス排出量が少ない公共交通の利用促進が求められます。



(出典：国土交通省)

図5-6 日本の各部門におけるCO₂排出量



(出典：国土交通省)

図5-7 輸送量当たりのCO₂排出量

オ 運転手不足

バスやタクシーを含む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。

乗合バスの運転手不足は、運行本数の削減や路線の廃止等に直結します。

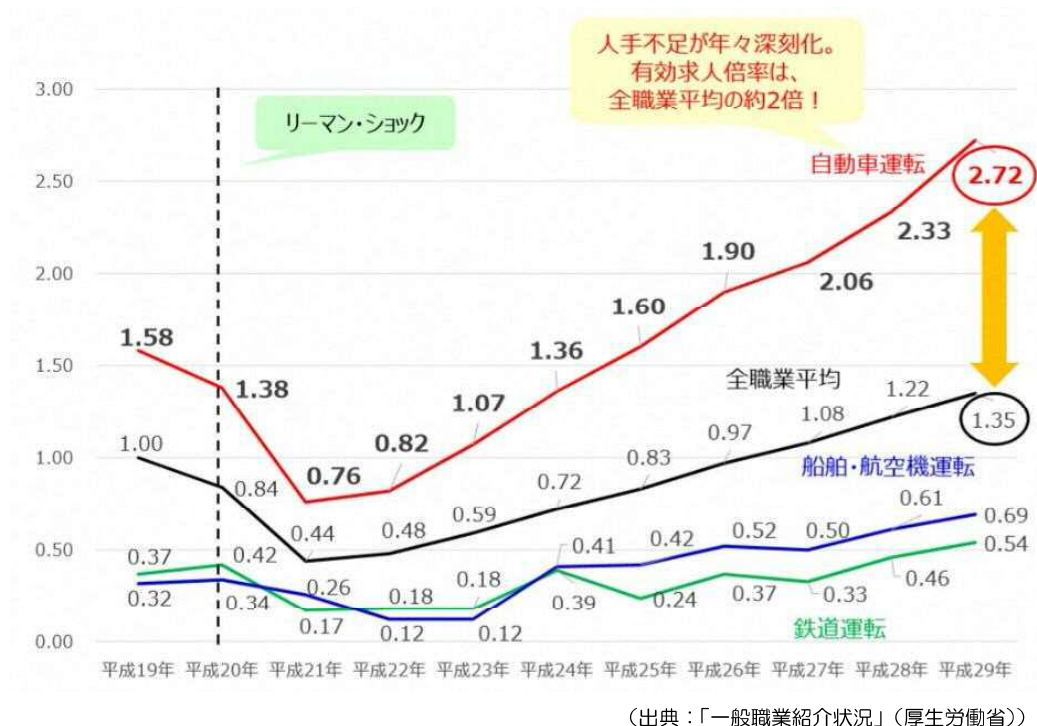


図5-8 各種運転手数の有効求人倍率

カ 交通に係る技術等の進展

近年、交通事業者がMaaS※)並びにバス・タクシー運行時におけるAI及び自動運転技術の活用等、新たなモビリティサービスの取組を開始しており、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。

また、新たなモビリティサービスは、まちづくりや公共交通基盤整備に大きな影響を与える可能性があるとともに、利用者の利便性向上、道路の混雑緩和、都市空間の利用の効率化、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・決済を一括で行うことが可能となった。

※)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。

(2) 津市固有の環境変化

ア JR名松線の全線復旧（平成28年3月）

JR名松線は、平成21年10月に発生した豪雨災害により、家城駅～伊勢奥津駅間が6年以上にわたって運休していましたが、平成28年3月に全線復旧しました。本計画は全線復旧後初めての計画となります。

イ 航路（松阪航路）の休止（平成28年12月）

三重県と中部国際空港（セントレア）とを結ぶ航路として、かつては津航路、松阪航路、四日市航路の3航路が運航していましたが、平成20年10月に四日市航路が廃止、平成28年12月に松阪航路が休止となり、平成31年4月現在、運航しているのは津航路のみとなっています。

ウ 運転免許返納割引制度の開始（平成29年3月）

三重交通グループの乗合バス事業者（三重交通等）では、運転免許証返納者に対するサポート制度として、平成23年1月から「セーフティパス（フリー定期券）」を販売してきましたが、高齢者が第一当事者となる交通事故が社会問題化している状況を鑑み、高齢運転者の事故防止及びバスの利用促進を図るため、平成29年3月に新たに「運転免許返納割引制度」を導入しました。

当該制度は、一般路線バスの運賃支払い時に運転経歴証明書を提示することにより、本人及び同伴者1名の運賃が普通運賃の半額となるものです。

エ 津市高齢者外出支援事業の開始（平成29年9月）

津市は、高齢者の健康づくりや生きがいづくりを支援するため、平成29年9月に市内在住の65歳以上の人を対象に、2,000ポイントの乗車ポイントを付与した津市オリジナルICカード「シルバーエミカ」を無償交付する事業を開始しました。

当該乗車ポイントは、一般路線バス及びぐるっと・つーバスを利用した際に、乗車運賃の支払いに使用できます。

また、当該ICカードを提示することにより、津市コミュニティバスを無料で利用できます。



図5-9 津市オリジナルICカード「シルバーエミカ」

5. アンケート結果からの問題点

(1) ニーズに応じた移動手段を確保できていない

平成31年2月に60歳以上の住民に対して実施した公共交通に関するアンケート調査では、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越えた移動ニーズがあることが分かりましたが、鉄道、一般路線バス及びコミュニティバス等では適切な移動手段を確保できていないケースがあります。

表5-1 地域をまたいだ移動ニーズ

地域	地区	目的	目的地	移動における割合
河芸地域	黒田	食料品購入	津地域北部	40.6%
津地域西部	片田	食料品購入	久居地域東部	68.8%
美里地域	高宮			50.0%
	長野			48.1%
白山地域	倭	通院		35.7%
津地域北部	豊が丘	食料品購入	芸濃地域	53.8%
安濃地域	明合			45.5%
	草生			37.0%
一志地域	川合	通院	松阪市	33.3%

(2) 満足度の低い項目

平成28年7月～8月に実施した「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ると低い状況です。

また、平成29年7月～8月に一般路線バス及びコミュニティバス等の利用者に対して実施したアンケート調査では、以下の項目についての満足度が低いという結果でした。

【満足度の低い項目】

- 既存のバスの運行本数（57.1%の利用者がやや不満足・不満足と回答）
- 既存のバスの運行時間帯（57.0%の利用者がやや不満足・不満足と回答）
- 既存のバスの停留所施設（51.3%の利用者がやや不満足・不満足と回答）
- 鉄道とバスの乗り継ぎ（45.1%の利用者がやや不満足・不満足と回答）

6. データ等により把握した問題点

(1) 利用が少ない路線の存在

津市では、自主運行バス（廃止代替バス）を7路線運行していますが、1便当たりの利用者数が著しく少ない路線があります。

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
亀山棕本線	亀山駅 ～棕本	—	555	—	29	—
津新町大里線	三重病院 ～サオリーナ前	三重病院 ～宮の前	2272	69	162	49
三行線	三行 ～三重会館	三行 ～一身田支所前	748	31	62	26※1
安濃線(立合系統)	立合 ～安濃総合庁舎前	—	147	—	08	—
多気線	竹原 ～久居駅	竹原 ～谷戸	309	142	39	18
榊原線(末端区間)	榊原温泉口駅 ～榊原車庫前	—	29	—	07	—
名張奥津線(末端区間)	奥津駅前 ～敷津※2	—	26	—	07	—

※1 三行～東豊野の便利用者数は05人/便

※2 1往復のみ奥津駅前～飯垣内の運行

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（津地域）、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（白山地域））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5-3 地域住民運営主体型コミュニティ交通の利用状況

（単位：人）

名称	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
高松山団地乗合ワゴン	74	61	67	69	54
上佐田地区乗合タクシー	—	4※)	36	20	14
二俣地区乗合タクシー	—	33※)	61	9	0

※)平成27年12月から平成28年2月までは実証運行期間

(2) 実態に合わないサービス水準

現在、津市コミュニティバスは8地域で運行していますが、地域によって運行本数が異なり、移動実態、生活実態に合わない状況が見られるとともに、地域によって利用者1人当たりの運行経費も大きく異なっています。

表5-4 地域別の津市コミュニティバスの現状（平成30年度）

運行地域	運行 車両数 (台)	運行日	運行日当たり 利用者数(人)			年間 利用者数(人)			年間 運行経費 (千円)	利用者 1 人当たり 運行経費 (円/人)
			平日全便		土休日	平日全便		土休日		
			昼間便			昼間便				
久居地域	1	4 ルート週 2 日	5 4 1		—	4 3 3 9		—	6 7 2 9	1 5 5 1
		1 ルート週 1 日								
河芸地域	2	2 ルート週 3 日	3 1 9		—	4 8 1 9		—	6 1 6 3	1 2 7 9
芸濃地域	2	4 ルート週 4 日	4 1 9		—	8 1 7 5		—	1 1 3 7 4	1 3 9 1
安濃地域	1	3 ルート週 2 日	3 1 6		—	3 1 6 2		—	7 0 7 0	2 2 3 6
美里地域	2	2 ルート週 5 日	2 3 4		—	5 9 6 7		—	2 5 4 4 6	4 2 6 4
一志地域	1 2	2 ルート週 3 日	4 8 4		—	7 0 7 9		—	1 3 3 2 5	1 8 8 2
白山地域	2	3 ルート週 7 日	4 6 7	1 0 7 3	7 3 8	1 1 3 9 5	2 6 1 8 1	8 9 2 4	3 9 8 5 4	1 1 3 5
美杉地域	3	2 ルート週 7 日	—	6 0 1	3 1 7		1 4 6 7 0	3 8 3 3	5 1 1 4 0	2 7 6 4
1 ルート週 5 日										

※一志地域は、平日5日中1日が2両運行

また、津市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利用できる便が無く、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、久居地域では全ルートで午前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5-5 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

(出典：平成30年度乗降調査結果)

(3) 運行の重複が存在

ア 一般路線バスと津市コミュニティバスとの重複

久居地域、河芸地域及び美里地域では、一般路線バスと津市コミュニティバスと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5-10 久居地域における一般路線バスと津市コミュニティバスとの重複



図5-11 河芸地域及び美里地域における一般路線バスと津市コミュニティバスとの重複

イ JR 名松線と乗合バスとの重複

JR 名松線と一般路線バス多気線とが一志駅～伊勢竹原駅間で、JR 名松線と津市コミュニティバス（美杉地域）とが関ノ宮～伊勢奥津駅間で、ルートとダイヤが重複しています。

表5-6 JR 名松線と乗合バスとの重複状況

名松線駅	名松線	名松線	コミバス	名松線	多気線	名松線	コミバス	名松線	コミバス	多気線	名松線	多気線	名松線	コミバス	多気線	名松線	名松線	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	17:58	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	18:08	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

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

(4) 財政支出の増加

津市が運行する乗合バスについては、運転手不足による人件費の高騰等により運行経費は増加傾向にあります。国庫補助金及び運賃収入は減少傾向にあることから、公共交通に係る津市の財政支出が年々増加しています。

表5-7 公共交通に係る津市の財政支出

(単位：円)

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
自主運行バス (廃止代替バス)	47,892,492	49,137,540	53,161,480	58,151,800	61,766,280
津市コミュニティバス	74,514,599	101,101,854	112,355,222	119,645,162	131,103,535
津市バス 運行補助金	4,051,000	4,062,000	4,134,000	4,088,000	4,062,000
合計	126,458,091	154,301,394	169,650,702	181,884,962	196,931,815

(5) 交通系ＩＣカードの利用ができない区間の存在

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。

また、10カード以外の交通系ＩＣカードの導入も進んでおり、三重交通ではオリジナル交通系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。

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）。

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

交通機関		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	○

鉄道においては、近鉄では交通系ＩＣカードを利用できますが、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します。



図 5-12 津駅における交通系ＩＣカードに関する注意書き（ＪＲ）

7. 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、社会環境の変化等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1 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、乗合バス(一般路線バス、コミュニティバス等)、航路等様々な交通機関が存在することから、相互に連携を図る必要があります。

【具体的な課題】

- 拠点間を結ぶ公共交通サービス水準の維持
- 拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保
- 各種公共交通間の乗継設定

課題2 利便性と効率性の両立

公共交通に関するアンケート調査では、既存の公共交通が地域の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。また、データからは人口減少傾向にあることや、公共交通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、運行の重複、運行経費の増大、運転手不足等の問題もあることから、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させる必要があります。

【具体的な課題】

- 地域特性に応じた持続可能な交通体系の確立
- 人口減少や高齢化への対応
- 運行経費の抑制による効率的な運行
- 利用の少ない路線、サービスが重複する区間の運行の見直し
- 日常生活に応じたサービス内容の見直し

課題 ③ 社会情勢に応じた移動環境の整備と情報提供

三重県では高齢者による交通事故件数の割合が増加傾向にあり、津市においても高齢化が進展しています。身体的な制約が多い高齢者の移動の快適さを確保するためには、様々な移動環境の整備及び情報提供が必要不可欠です。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の社会情勢を踏まえ、時代に応じた公共交通のあり方が求められます。

【具体的な課題】

- 高齢化に起因する交通事故増加への対応
- 外国人旅行者への対応
- ソフト・ハード両面での待合環境の整備
- 情報通信技術の活用及び適用範囲の拡大

課題 ④ 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していくためには、行政や交通事業者による事業だけでは限界があることから、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。

【具体的な課題】

- 地域住民の地域公共交通運営への参画度合向上
- 公共交通を担う人材の育成（運転手の確保等）