

地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット

令和4年3月 国土交通省 総合政策局 地域交通課

① 地域公共交通計画と補助制度の連動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法と呼びます)」の改正と合わせる形で、**地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化(計画制度と補助制度の連動化)**を行いました。

今後、補助事業の活用のためには、**補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等**について、原則、**補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく協議会等(以下、法定協議会と呼びます)において協議**がなされる必要があります。特に、**幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要**となります。

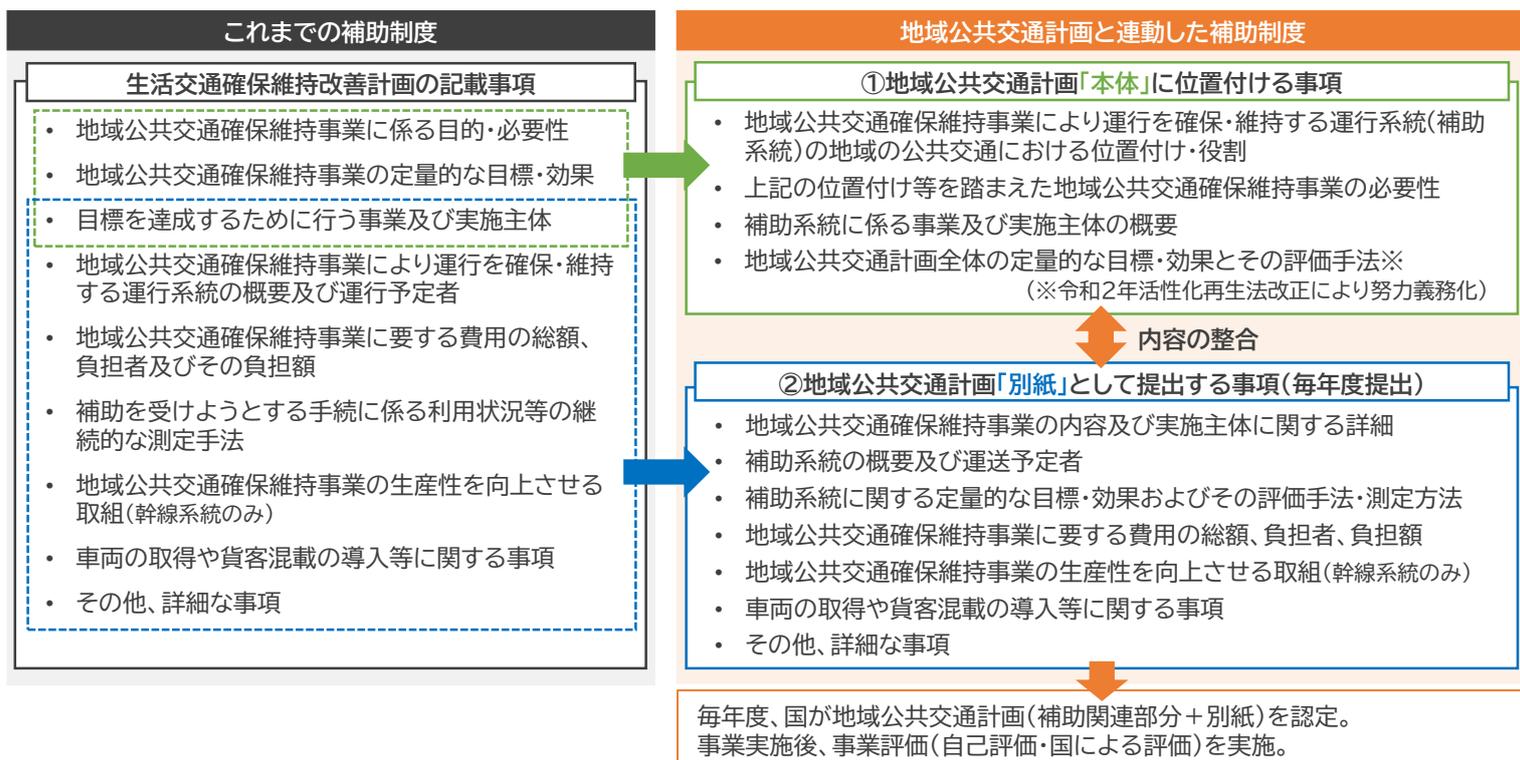
また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項**以外**については、**計画の「別紙」として提出**することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

※計画本体に位置付ける事項(①)及び計画の別紙として提出する事項(②)については、下図をご参照ください。

※なお、本制度の経過措置期間は**令和6年事業年度(令和5年10月1日～令和6年9月30日)**までであり、経過措置期間終了後に、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、**補助対象外**となります。ただし、乗用タクシーによる運行に対する補助については、経過措置はありません(地域公共交通計画の作成が必須です)。

本パンフレットは、地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考になる情報を取りまとめたものであり、補助系統等の計画への位置付け等、具体的実務に少しでもお役に立てると幸いです。

i 補助制度の概要については、以下の国土交通省WEBページ内で紹介していますので、併せてご確認ください。
URL: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html



② 地域公共交通計画(本体)の記載イメージ

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画(本体)において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について設定する必要があります。これまでの補助計画のように補助事業についてのみ記載するのではなく、**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載**する必要があります。

ここでは、地域公共交通計画(本体)での記載イメージを紹介します。**チェックポイント**  に留意して作成してみましょう。

～ 記載イメージ：「××市地域公共交通計画」において補助系統を位置付ける場合 ～

法定の記載事項における補助関連の記載事項

地域公共交通計画における法定の記載事項	補助関連の記載事項	
①基本的な方針 ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載(幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定)	Step 1 Step 2
②区域 ・住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定	補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置付けや役割を明示	Step 1
③目標 ・定量的な目標(利用者数、収支、行政負担額等)を設定し、データに基づくPDCAを強化	地域公共交通全体の定量的な目標・数値指標・目標値を設定(個別の補助系統に関する目標は別紙に記載)	Step 4
④目標を達成するために行う事業及びその実施主体 ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載	Step 3
⑤計画の達成状況の評価 ・事業実施後、設定した具体的な目標に基づき、適切にPDCAを運用するための評価方法等について記載	地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載(個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載)	Step 4

※上記はあくまでも例示です。

補助系統を計画本体に位置付ける際のイメージ

Step 1 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割について整理しましょう

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。

Check!  **系統の記載**
表内の系統名は図と整合させて記載してください。

Check!  **取組の方向性の記載**
幹線・フィーダーの将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載してください。

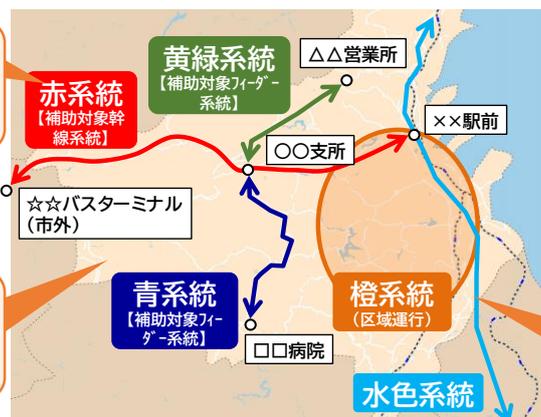
<表での整理イメージ>

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス 水色系統	××駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行
	乗合バス 赤系統		
支線	乗合タクシー(区域運行) 橙系統	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す
	乗合バス 青系統、黄緑系統		

<地図での整理イメージ>

Check!  **補助系統の位置**
計画区域内での補助系統(幹線・フィーダー)の位置を地図内で明示してください。

Check!  **計画区域の設定**
補助系統を含めるよう区域が設定されていることを確認してください。



Check!  **確保・維持策の記載**
補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましが分かるように記載した上で、補助系統をわかりやすく明示してください。

Check!  **ネットワークの全体像**
補助系統以外も含めて、地域公共交通ネットワークが分かるような概要図を掲載してください。

Step 2 地域公共交通確保維持事業の必要性を記載しましょう

Step 1 で整理した位置付け等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

<説明イメージ>

- ・ **赤系統**は、**XX市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。**起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である〇〇支所では、**他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。**一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは**路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。**
- ・ **青系統**は、地域拠点である〇〇支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、**地域の移動手段としての役割を担っており、また、〇〇支所では赤系統への接続により広域への移動も可能とするなど、赤系統を補完する欠かせない路線である。**一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは**路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。**
- ・ **黄緑系統**は、地域拠点である〇〇支所から…(以下略)

Check! 補助事業の必要性

地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載してください。

Step 3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要を整理しましょう

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

Check! **整理対象の事業**
補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。

Check! **実施主体の記載**
主体が行政なのか交通事業者なのかは必ず明記してください。

Check! **補助系統の記載**
補助系統を明示してください。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	××駅前	〇〇支所	☆☆BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	〇〇支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内			4条乗合	区域運行	XX市(運行は交通事業者に委託)	なし
...							

Check! **車両購入費補助に関する記載**
車両購入費補助の活用を見込む場合は、その旨、記載してください。

Step 4 地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理しましょう

地域が自らの目指す方向性に合わせて、具体的な数値指標・目標値を設定します。加えて、各数値指標の評価方法についても記載してください。なお、「標準指標」である地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標・効果は、特に補助事業を活用する場合には、**必ず全ての計画において設定**してください。

目標	数値指標	データ取得方法	現況値(R元年度)	目標値(R6年度)
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	市内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	50,000千人/年	55,000千人/年
	青系統の年間利用者数		2,000千人/年	2,100千人/年
市民の外出機会の創出	市民における路線バスの利用率	市民意識調査により毎年計測	40%	45%
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	3,700万円/年	3,800万円/年
	市内路線バスの収支差	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	▲4,500万円/年	▲4,000万円/年
...				

Check! **数値指標・目標値**
地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

Check! **個別系統の目標**
基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

Check! **単位について**
利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

Check! **収支について**
収支については、収支率でも差し支えありません。

Check! **データ取得手法**
具体的なデータ取得方法について記載してください。

運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標の設定について

Step 1 「計画全体の目標」と「運行系統ごとの目標」の違いを理解しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と、別紙に記載する「運行系統ごとの目標」の違いについて理解しましょう。

<例：年間利用者数を設定する場合>



Check!

計画全体の目標設定においては、必ずしも圏域内全ての交通機関や系統を網羅しなくても構いませんが、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、なるべく広い視点から目標設定を行うようにしてください。

Check!

補助系統が地域公共交通計画の中で特に重要な位置付けを占める場合等、個別の補助系統に限定した数値指標を計画本体で設定しても構いませんが、なるべく地域全体を俯瞰した数値指標も設定するようにしてください。

Step 2 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標を設定しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と別紙に記載する「運行系統ごとの目標」が矛盾なく結びつくように、以下の3つのポイントに留意して目標・数値指標・目標値を設定しましょう。

本体と別紙の目標設定における整合を図るための3つのポイント

①数値指標を揃えましょう

本体と別紙で数値指標は整合していますか？集計単位も含めて確認しましょう。

×整合していない例

- ✓ 本体では「収支差」を設定しているが、別紙では「収支率」を設定している。
- ✓ 本体では「住民1人当たりの公的資金投入額」を設定しているが、別紙では「利用者1人当たりの公的資金投入額」を設定している。

②データ・評価手法を揃えましょう

数値指標を算出するためのデータや評価手法は両者で整合していますか？

×整合していない例

- ✓ 本体では「ICカードデータ」を使って、別紙では「交通事業者による輸送実績データ」から年間利用者数を計測している。
- ✓ 本体と別紙で収支算出時の収入・支出の費目が整合していない。

③目標設定のコンセプトを揃えましょう

全体の目標値と個別の補助系統の目標値の設定のコンセプトは整合していますか？

×整合していない例

- ✓ 本体では「利用者数を現状維持」と設定しているが、補助系統を含む個別系統の将来予測値の積み上げが「10%減」になっている。
- ✓ 本体では公的資金投入額を大きく縮減の方針を掲げているが、別紙では全く意識されていない。

? 評価に当たってのデータの「集計期間」について

別紙(補助事業)の年度区切り(10月～9月)と計画本体の年度区切りが異なる場合(例えば、計画本体について4月～3月で年度を区切っている場合)は、本体と別紙で評価時の数値指標の集計期間が異なるケースもあります。

両者で集計期間が異なることで、補助事業と計画運用の自己評価結果(数値)が変わることについては問題ありませんが、両者の集計期間の違いについては、評価に関係する方々同士で認識を共有するようにしましょう。

? 目標設定の「コンセプト」とは??

例えば、補助系統については公的資金を重点的に投入する一方で、補助系統以外で効率化を図り、地域全体では公的資金を現状維持することを目標に掲げるケースでは、「補助系統単体で見たとき(別紙):公的資金が増加する」と「地域の公共交通全体で見たとき(本体):公的資金を現状維持する」のように、両者で目標値の考え方が異なって見える場合もあります。

ここで重要なのは、「目標値設定のコンセプト」が本体と別紙で整合しているかどうかを確認することです。上記のケースでは、「採算路線の効率性を高め、不採算路線の維持確保を図る」というコンセプトが両者で共通しているため、問題ありません。

Step 3 評価においても、「全体」を見ながら「個別系統」を議論しましょう

評価に当たっては、補助系統だけに着目するのではなく、地域公共交通全体を対象として議論しましょう。補助事業を活用することが、地域公共交通計画に基づくその他全ての事業の効率的な実施や、地域公共交通ネットワークをより良いものとすることに役立っているかどうかという観点から評価を行うことが重要です。

また、「目標を達成したか否か」だけに着目するのではなく、現在の結果に至る経緯を明らかにすることにより、今後改善すべき点についてより具体的に評価を行うことが重要です。自治体・協議会の取組すべてを対象として、広い視野のもとで議論しましょう。

計画別紙の評価結果については、毎年度国に報告する必要があります。なお、自己評価結果は協議会の取組みを広く様々な関係者に紹介するために活用できるものですので、記載内容は分かりやすく簡潔に整理しましょう。

③ 計画の作成主体について

幹線補助は、幹線沿線の市町村(単独・複数)が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する広域的な地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。フィーダー補助は、主に市町村単位で作成される地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。

幹線 作成主体:都道府県又は市町村

- 地域公共交通計画に幹線補助を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - ① 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成
※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり
 - ② 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - ③ 都道府県による広域(都道府県全域又はブロックごと)での計画作成
- 地域の公共交通における幹線の位置付け等を地域公共交通計画に記載。

フィーダー 作成主体:市町村

- 地域公共交通計画にフィーダー補助を位置付ける場合、基本的には市町村が計画作成することを想定。
- 地域の公共交通におけるフィーダーの位置付け等を地域公共交通計画に記載。

④ 補助系統が複数市町村に跨がる場合の計画作成主体について

複数市町村に跨がる幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合の地域公共交通計画の作成主体と補助計画認定申請の基本的な考え方は以下のとおりです。いずれのケースにおいても、関係する市町村同士での密な連携のもとで進めるようにしましょう。また、都道府県によるリーダーシップや連携支援も重要なポイントです。

幹線

現状

- D県が生活交通確保維持改善計画(幹線)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

今後

- 方法①
- D県が地域公共交通計画を作成し、引き続き幹線補助の計画認定を受ける。
- 方法②
- D県が地域公共交通計画を作成しない場合、A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
 - 地域公共交通計画を作成した上で、毎年の幹線補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

フィーダー

現状

- A市・B町・C村が共同して運行委託している系統であり、A市・B町・C村がそれぞれ生活交通確保維持改善計画(フィーダー)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

今後

- 方法
- A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
 - 地域公共交通計画を作成した上で、毎年のフィーダー補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

【参考】都道府県の役割について ～「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 七1(2)」より～

市町村から広域的な地域公共交通計画の作成に係る要請があったときは、都道府県は、当該地域公共交通計画の取組が当該都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村に跨がる移動の確保に資すると判断した場合などには、積極的に計画作成参画することが望ましい。

5 複数市町村に跨がる場合の例外について

補助系統の一部沿線市町村において、補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない(又は地域公共交通計画を未作成の)場合であっても、**当該市町村の区間が補助対象外となっている場合、当該市町村が補助系統に係る費用負担を行っていない場合、当該市町村の住民の利用実態がない場合等、当該市町村の計画に補助系統を位置付ける必要がない合理的な理由を補助を受けようとする地方公共団体の計画(本体・別紙いずれか)において示す必要があります。**

6 補助金執行について

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間 (~令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度~)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、 自家有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。

● 新制度での申請に当たり準備が必要なもの

今後は、原則として**法定協議会(幹線補助については乗合バス事業者又は法定協議会)に対して補助を行うこととなりますので、**これまでに説明した地域公共交通計画への記載のほか、以下の確認・変更が必要です。なお、準備に当たっては、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【詳細編】」も併せてご参照ください。

- ・協議会財務規程の制定
- ・協議会口座の準備
- ・協議会規約の見直し
- ・協議会の構成要員が要件を満たしているかの確認※ 等

※活性化再生法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱いずれの要件も満たす必要があります

● 経過措置について

令和6年事業年度までは、経過措置により従前の生活交通確保維持改善計画による認定を受けることが可能ですが、**令和7年事業年度以降は、補助事業の活用においては地域公共交通計画の作成が必須となる点に注意しましょう。**

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を**作成していない**地方公共団体

- ・経過措置の**令和6年事業年度(令和5年10月1日~令和6年9月30日事業分)**の認定申請の提出期限までに、**地域公共交通計画を作成**しましょう。

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を**作成している**地方公共団体

- ・改正前の生活交通確保維持改善計画を適用できるのは、**令和6年事業年度まで**です。

Q & A

よくある質問について

Q: 地域公共交通計画本体の目標設定において、地域公共交通確保維持事業とは関係ない路線バスや鉄道も含めて「利用者数、収支、公的資金投入額」に関する目標値の記載が必要でしょうか？

A: 地域公共交通計画本体には、補助系統のみならず、他の路線や交通手段も位置付けることが望ましいです

計画本体の目標設定においては、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、地域公共交通サービスに係る路線・交通手段全てを含めて記載することが望ましいです。なお、別紙については補助系統についてのみ記載されていればよいです。

Q: 地域公共交通計画作成後に補助系統が増えた場合は、その都度、計画本体についても改正しなければならないのでしょうか？

A: 都度改正が必要です

地域公共交通計画に基づいて補助が行われますので、計画内容に変更があった場合は、都度、計画本体についても改正してください。

Q: これまでは補助要綱に基づく協議会を設置し、生活交通確保維持改善計画の申請を行ってきましたが、同協議会は活性化再生法に基づく法定協議会のメンバー構成の条件を満たしていません。今後の申請に当たってはどのようにすればよいのでしょうか？

A: 法定協議会の設置・協議が必要です

活性化再生法に基づく法定協議会を設置し、法定協議会での協議のもとで申請する必要があります。なお、現行の協議会を法定協議会の下部組織（部会等）に位置付け、現行協議会のメンバーで議論した上で法定協議会に報告する形式でも構いません。

Q: 補助系統が複数市町村に跨っており、一部補助対象外の区間も含まれるのですが、補助系統の全体を沿線全ての市町村の地域公共交通計画に位置付ける必要があるのでしょうか？

A: 基本的には全ての市町村で地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、例外もあります

今般の法改正・要綱改正の趣旨に鑑みると、補助系統の全体を地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、補助系統のうち、現在補助対象外となっている区間が存在する場合については、補助対象外となっている区間を当該地方公共団体の計画に位置付けない合理的な理由が示せる場合は、例外を認める場合もあります。判断に迷う場合は、お近くの地方運輸局・運輸支局に相談してください。

Q: 複数市町村を跨ぐ補助系統に関して、複数市町村がそれぞれ個別に地域公共交通計画で位置付ける場合、目標の設定はどのように行うべきでしょうか？

A: 市町村間で連携の上、数値指標や目標値の整合を図るようにしてください

数値指標・目標値の設定に当たっては、市町村間で連携し、標準指標に関してはそれぞれ共通して設置し、コンセプトの整合を図ったうえで目標値の設定を行ってください。その上で、各市町村の地域課題に鑑み、独自の数値指標を標準指標に追加して評価することについては問題ありません。

i

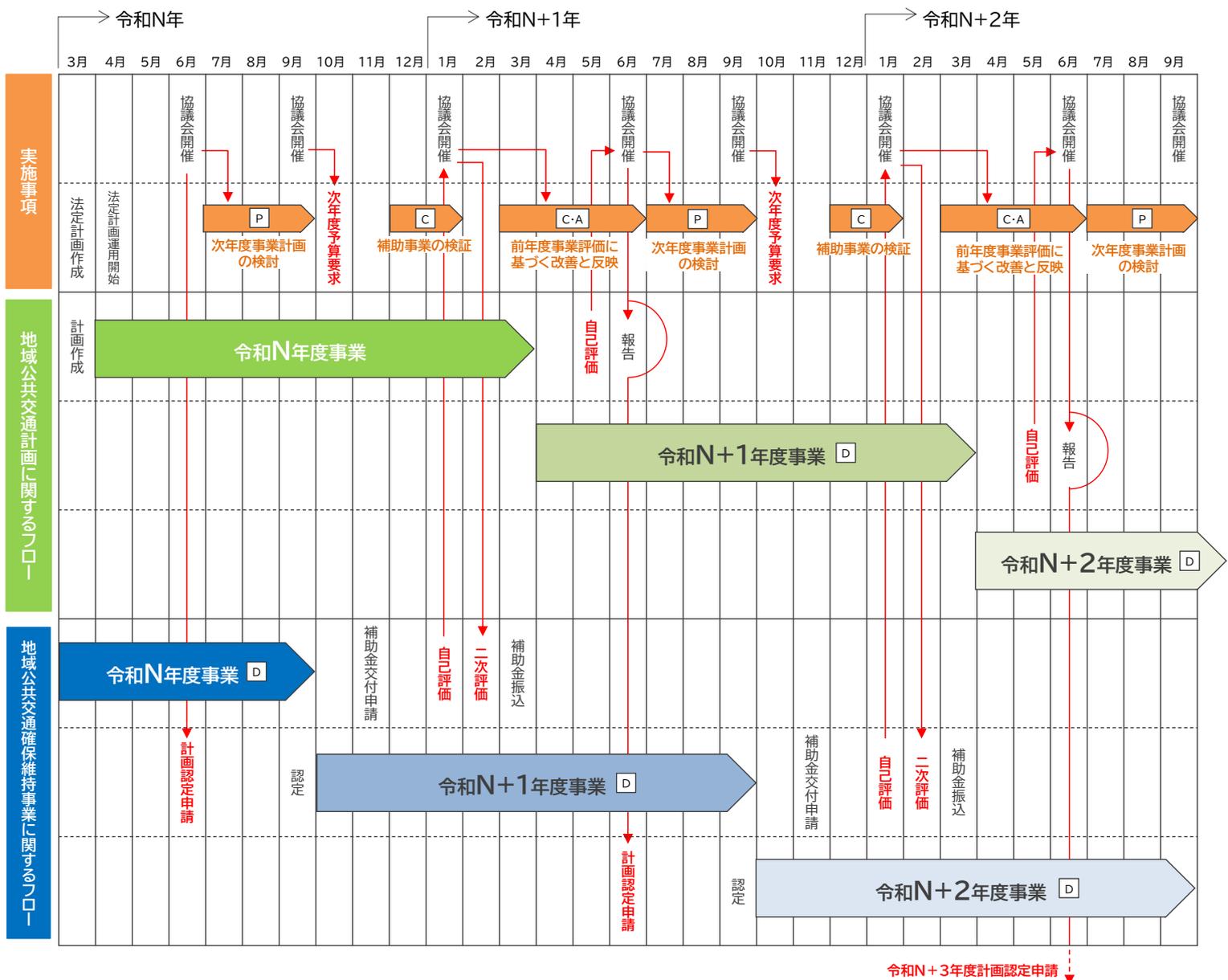
国土交通省では、地域公共交通計画等の作成に当たり、計画の作成手順、考え方を示した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を作成しています。

特に、初めての地域公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の職員にとって、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかとなるよう、手引きがまとめられています。

URL: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html



地域公共交通計画と補助制度の連動化に伴うPDCAサイクルのイメージ



お問い合わせ窓口

ご不明な点は、気軽にお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。活用可能な国の補助制度や必要となる法律上の手続、技術支援など、総合的にアドバイスします。

○国土交通省総合政策局地域交通課

TEL: 03-5253-8987

○北海道運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 011-290-2721

○近畿運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 06-6949-6409

○東北運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 022-791-7507

○中国運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 082-228-3495

○関東運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 045-211-7209

○四国運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 087-802-6725

○北陸信越運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 025-285-9151

○九州運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 092-472-2315

○中部運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 052-952-8006

○沖縄総合事務局運輸部企画室

TEL: 098-866-1812



※各運輸支局については企画調整担当又は輸送・監査担当までお問い合わせください

第2次津市地域公共交通網形成計画（改定案）新旧対照表

頁	改定前	改定後
1	<p data-bbox="299 281 552 321">第1章 はじめに</p> <p data-bbox="299 344 685 384">1. 計画策定の背景・目的</p> <p data-bbox="299 415 1427 579">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。</p> <p data-bbox="299 594 1427 716">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。</p> <p data-bbox="299 730 1427 894">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。</p> <p data-bbox="299 909 1427 1115">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）。</p> <p data-bbox="299 1129 1427 1293">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。</p> <p data-bbox="299 1308 1427 1472">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。</p>	<p data-bbox="1534 281 1786 321">第1章 はじめに</p> <p data-bbox="1534 344 1979 384">計画策定（改定）の背景・目的</p> <p data-bbox="1534 415 2662 579">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。</p> <p data-bbox="1534 594 2662 716">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。</p> <p data-bbox="1534 730 2662 894">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。</p> <p data-bbox="1534 909 2662 1115">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）。</p> <p data-bbox="1534 1129 2662 1293">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。</p> <p data-bbox="1534 1308 2662 1514">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<u>令和2年3月に策定しました。</u></p> <p data-bbox="1534 1528 2662 1650"><u>令和2年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に合わせ、計画制度と補助制度の連動化が行われたため、当該連動化に対応した必要事項の追記等を行った上で、改定するものです。</u></p>

3 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。

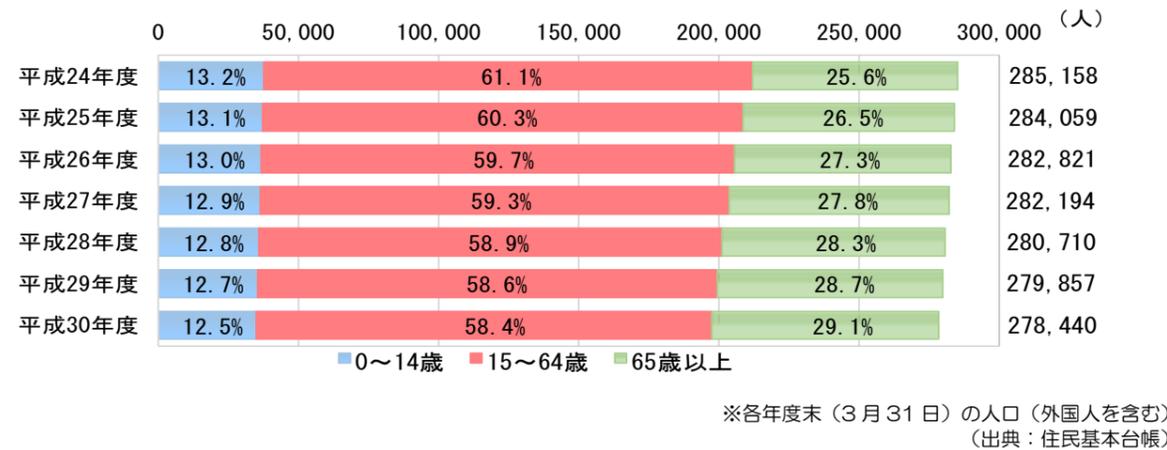


図 2-2 津市の年齢 3 区分別人口の推移

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、711.18km² 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、令和 4 年度末で 271,758 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、令和 4 年度末には 58.1%に減少しています。

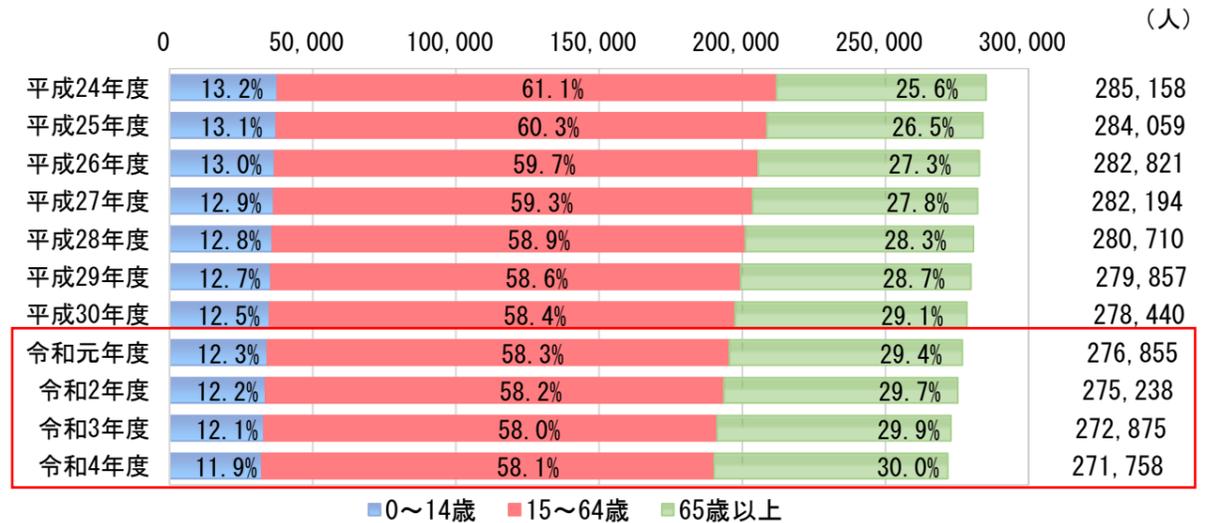


図 2-2 津市の年齢 3 区分別人口の推移

6 (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。

(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】宮城県（仙台市、名取市）、さいたま市（大宮）、東京 23 区（東京駅、池袋、新宿、羽田空港）、立川市、横浜市、浦安市（東京ディズニーランド）、船橋市、金沢市、富山県（高岡市、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（一部路線で津地域へ乗り入れ）、「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

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。

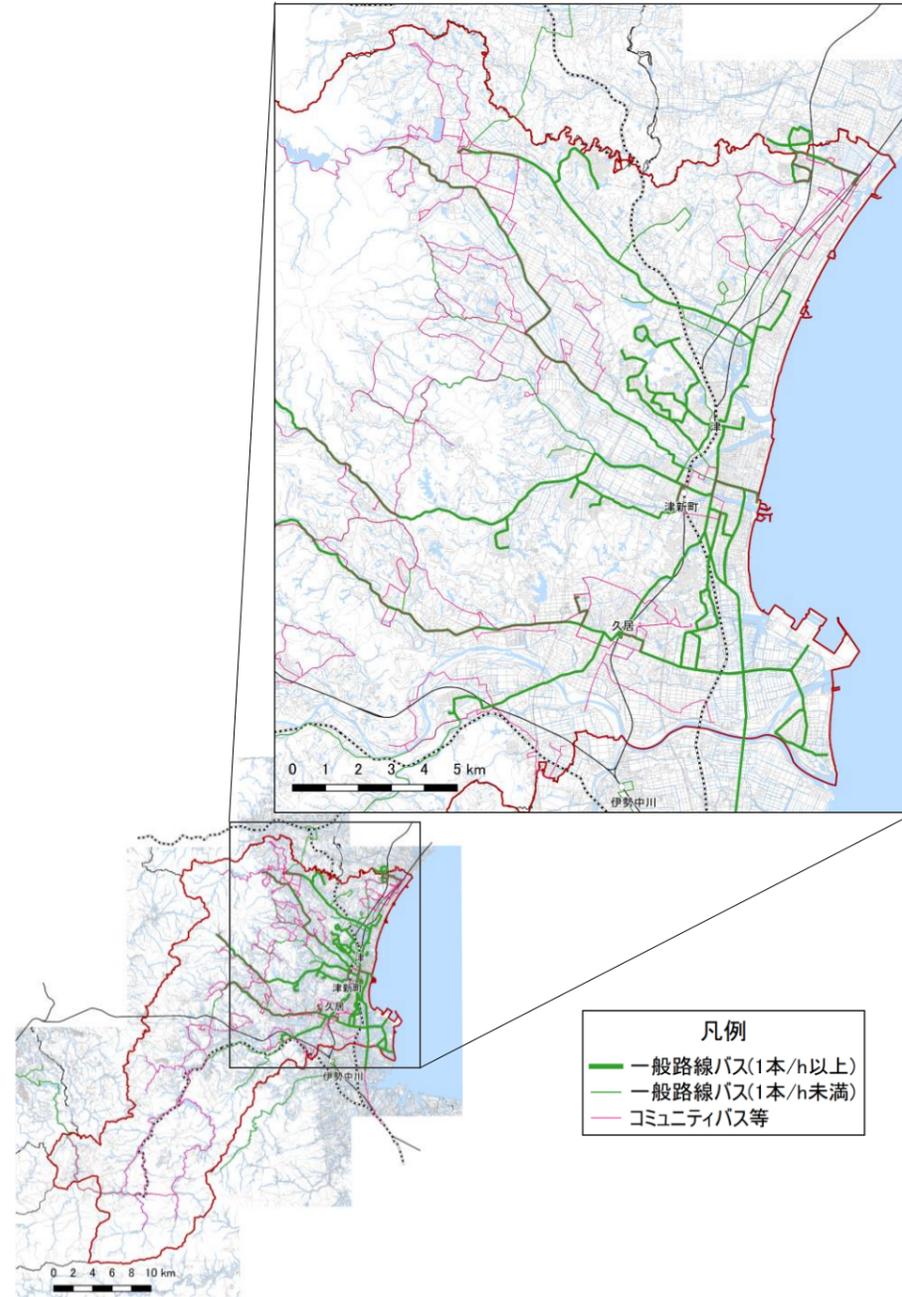


図 3-2 津市の一般路線バス及びコミュニティバス等の路線網

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、令和6年3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

8 (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）

(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、令和6年3月現在、津市内には事業者が9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、令和6年3月現在、月曜日から木曜日は9往復/日、金曜日から日曜日まで及び祝日は11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）

1.計画の目指すべき将来像

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。

津市総合計画（平成30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～」

津市都市マスタープラン（平成30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.計画の区域

本計画の区域は、津市全域とします。

ただし、周辺市村に隣接する一部の地域においては、市域を越えて生活圏が形成されていることから、市域をまたいだ公共交通網についても整理することとします。

1.計画の目指すべき将来像

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。

津市総合計画（平成30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～」

津市都市マスタープラン（平成30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.計画の区域

~~本計画の区域は、津市全域とします。~~

~~ただし、周辺市村に隣接する一部の地域においては、市域を越えて生活圏が形成されていることから、市域をまたいだ公共交通網についても整理することとします。~~

3.計画の期間

本計画の計画期間は、令和2年度から令和6年度までの5年間とします。
 なお、社会情勢の変化等に対応すべく、必要に応じて計画を見直します。

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
津市総合計画第2次基本計画										
津市都市マスタープラン										
津市立地適正化計画										
		第2次津市地域公共交通網形成計画								

図6-1 計画期間

4.津市公共交通の基本的な方針

1. で掲げた将来像を実現するため、第5章で整理した4つの課題を解決することを、本計画における基本的な方針とします。

基本方針1 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ています。また、「津市都市マスタープラン」では「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。

津市は平成18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持ち、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、各地域の特徴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全ての世代が快適で健康的に「移動できる」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、乗合バス、航路等が一体となった公共交通網を構築します。

3.計画の期間

本計画の計画期間は、**令和2年4月1日から令和7年9月30日まで**とします。
 なお、社会情勢の変化等に対応すべく、必要に応じて計画を見直します。

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
津市総合計画第2次基本計画										
津市都市マスタープラン										
津市立地適正化計画										
		第2次津市地域公共交通網形成計画								

図6-1 計画期間

4.津市公共交通の基本的な方針

1. で掲げた将来像を実現するため、第5章で整理した4つの課題を解決することを、本計画における基本的な方針とします。

基本方針1 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ています。また、「津市都市マスタープラン」では「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。

津市は平成18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持ち、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、各地域の特徴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全ての世代が快適で健康的に「移動できる」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、乗合バス、航路等が一体となった公共交通網を構築します。

39 (追記)

表6-2 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割

位置付け	系統	系統番号	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線 橙色系統	①	市内外の広域交通を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
地域内幹線	乗合バス 緑色系統 (破線含む)	②	市内の都市拠点と地域拠点 又は市内外の拠点を結ぶ	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を確保する
	乗合バス 青色系統	③	津地域及び久居地域の市街 地内の移動手段を確保する	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
支線	乗合バス 青色系統 (破線)	④	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	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す

(2) 地域公共交通確保維持事業(幹線・フィーダー補助)の必要性

- 緑色系統(破線含む)は、津市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活の移動手段だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。多くの路線において起終点又は経由地となっている津駅、津新町駅及び久居駅は、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 青色系統(破線)は、一般路線バスのサービスを受用することができない地域において通院、買物等の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、鉄道や一般路線バスと接続することで広域的な移動にも対応するなど、緑色系統(破線含む)を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

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	【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）		松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結ぶ	
	JR普通		名松線 紀勢本線	津駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
	伊勢鉄道			伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
	近鉄普通 （一部の急行含む）		名古屋線 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	【枝】 日常の移動 手段を確保 する交通	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
	コミュニティバス等		支線	津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保 する 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		
タクシー		個別の目的に 対応した交通	様々な移動に対応する	
福祉有償運送		特定の目的に 対応した交通	乗合バス及びタクシー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	
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	

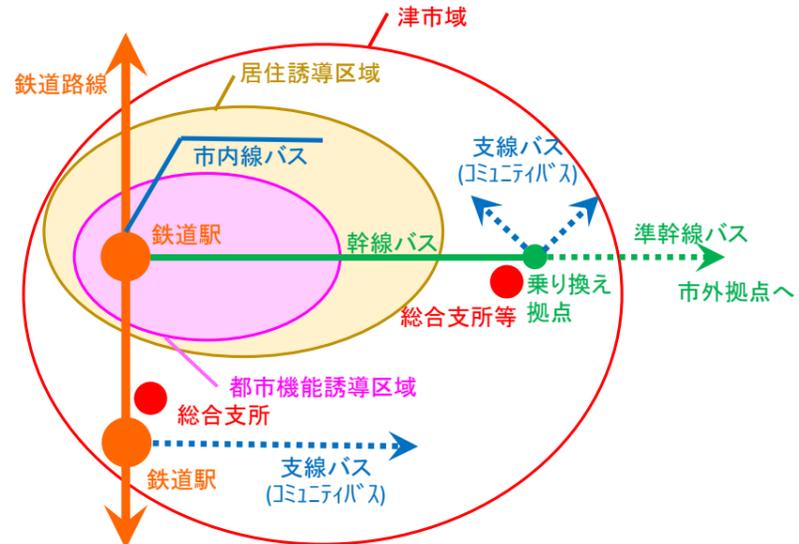


図 6-3 津市公共交通の役割分担イメージ図

表6-3 津市公共交通等の役割分担

系統番号	交通機関	役割			
①	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）		松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結ぶ	
		JR普通		名松線 紀勢本線	津駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
		伊勢鉄道			伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
		近鉄普通 （一部の急行含む）		名古屋線 大阪線	
二	航路	津エアポートライン		津市と中部国際空港とを結ぶ	
②	乗合 バス	高速路線バス	【枝】 日常の移動 手段を確保 する交通	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
		コミュニティバス		支線	津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保 する 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
④	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			
二	タクシー	個別の目的に 対応した交通	様々な移動に対応する		
	福祉有償運送	特定の目的に 対応した交通	乗合バス及びタクシー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		
	その他 【参考】	スクールバス 各種送迎輸送	小中学校等の通学に対応する 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		

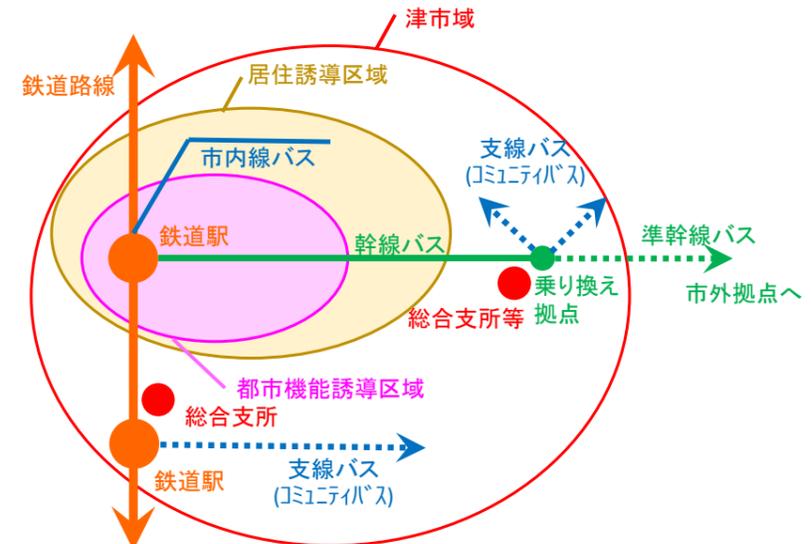


図 6-3 津市公共交通の役割分担イメージ図

41 (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。

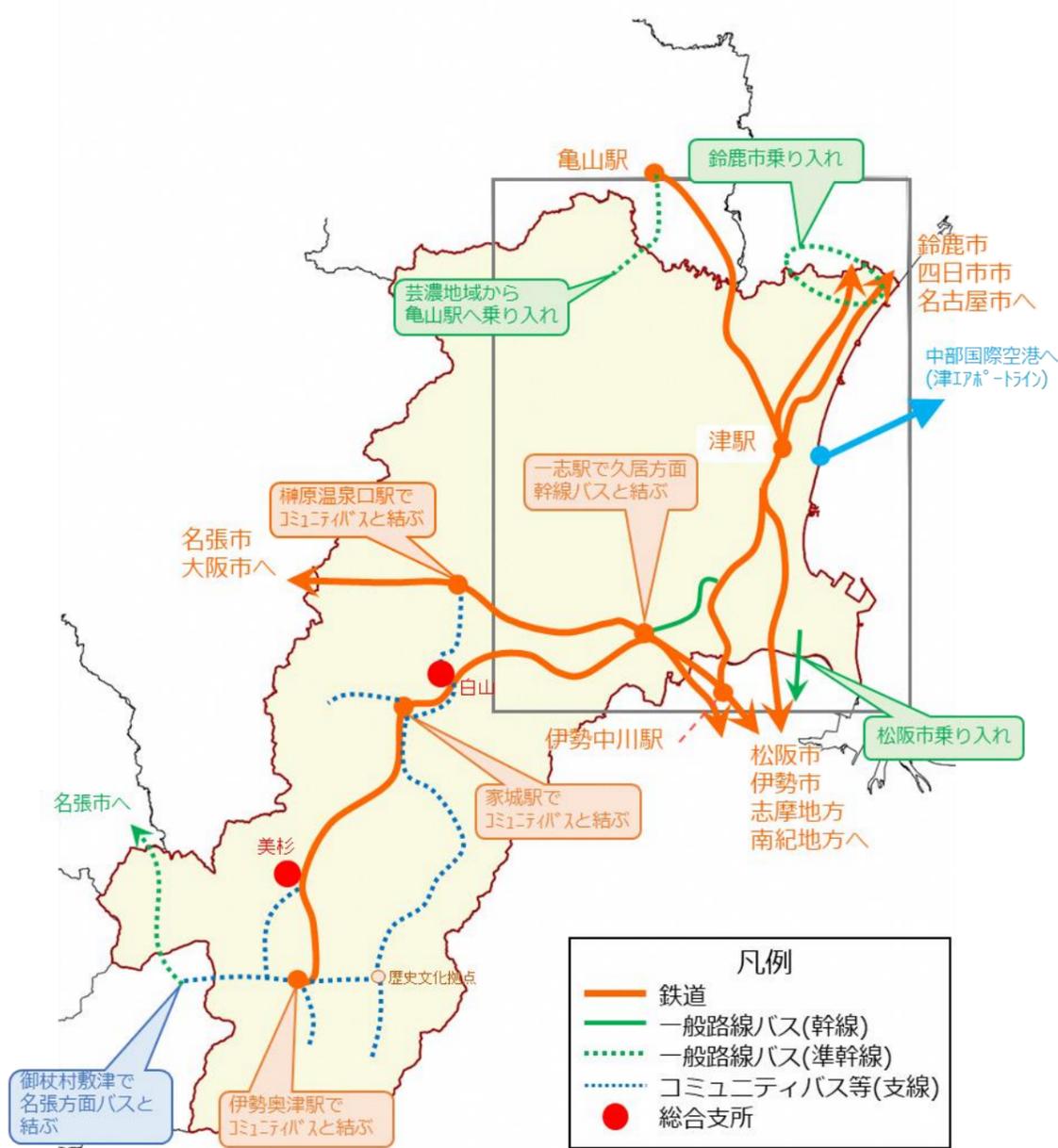


図6-4 津市公共交通網の全体像①

(3) 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。

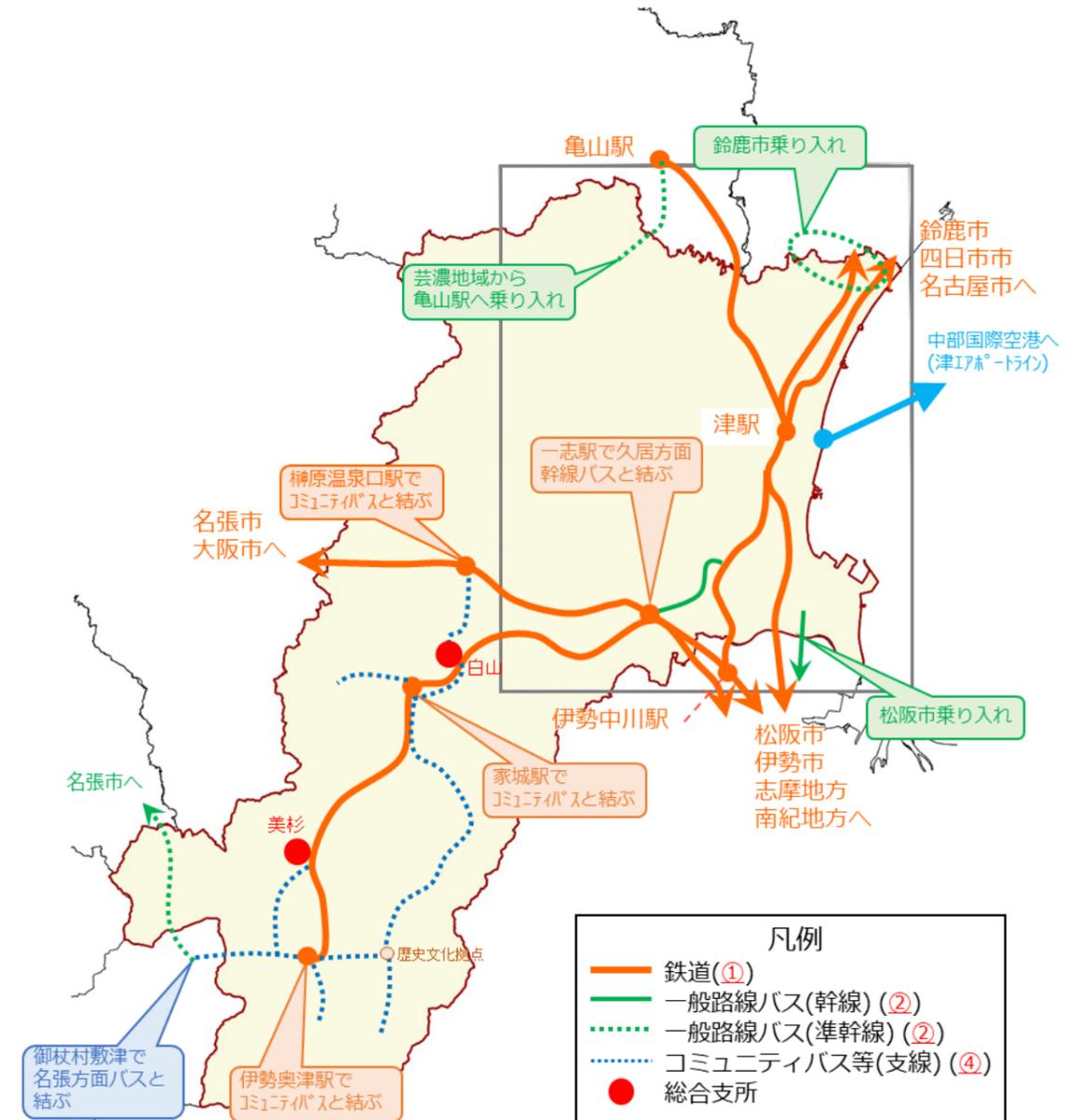


図6-4 津市公共交通網の全体像①

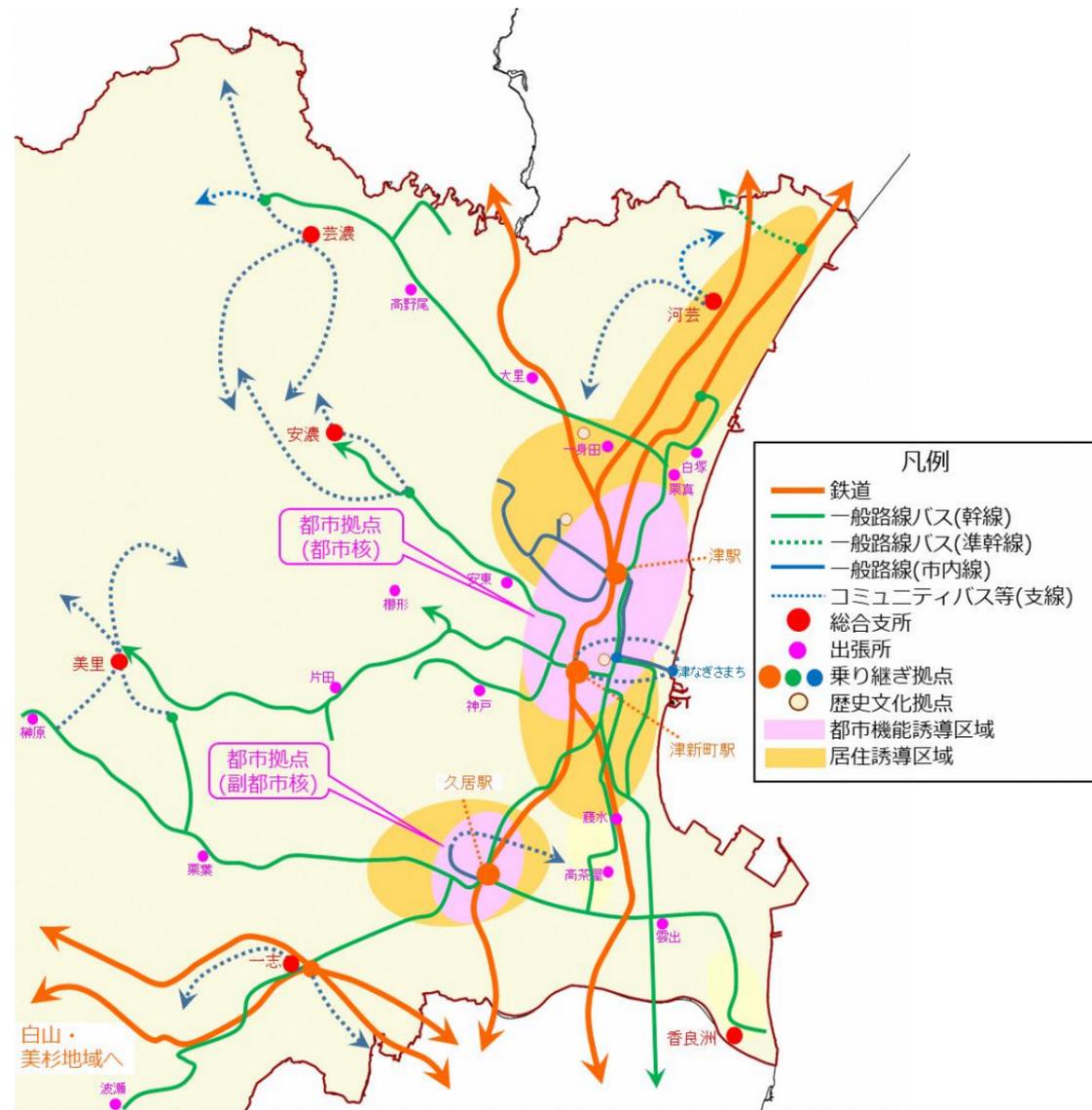


図6-5 津市公共交通網の全体像②

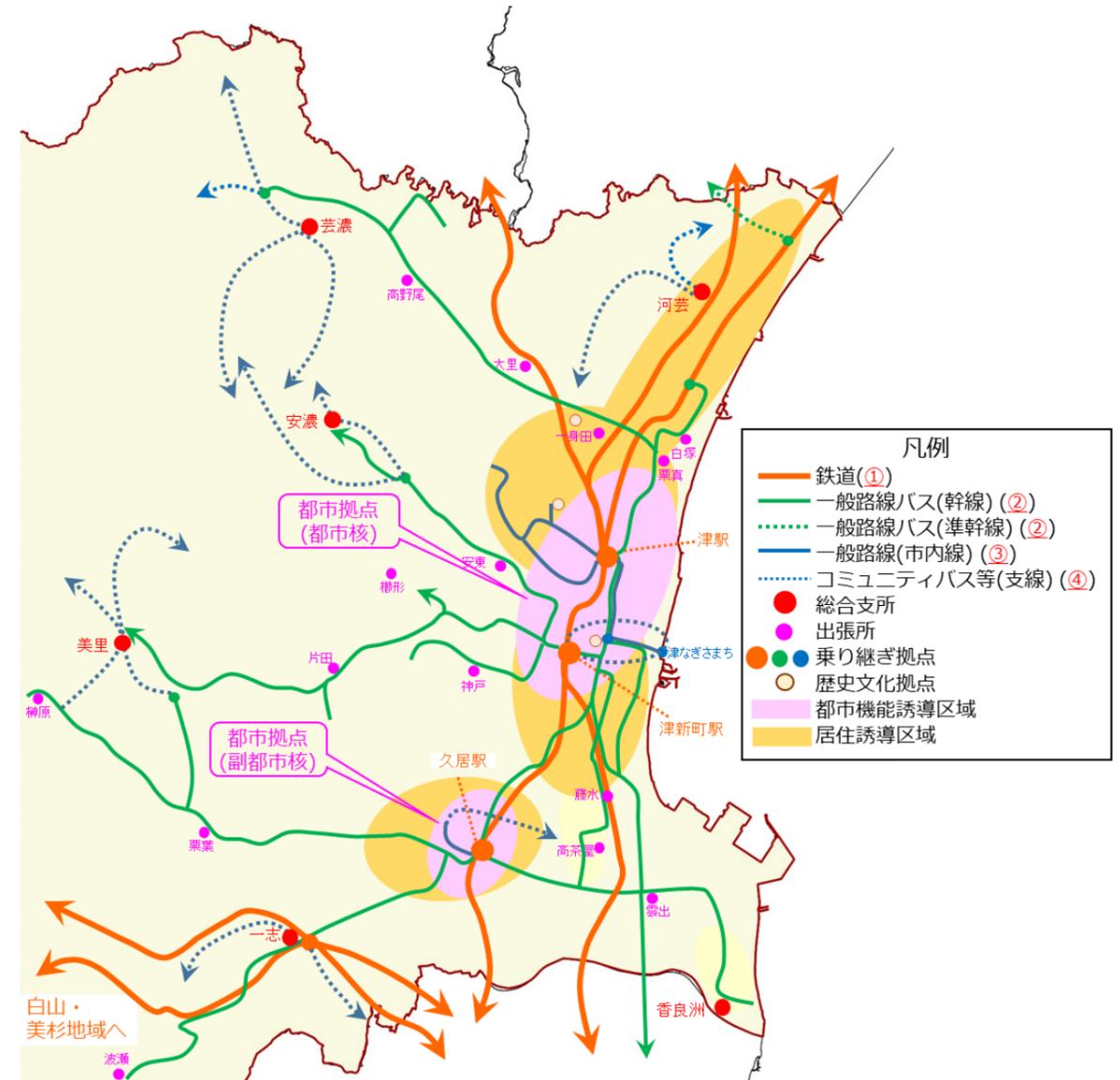


図6-5 津市公共交通網の全体像②

表6-4 補助系統を含む事業及び実施主体の概要

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
緑色系統 (破線含む)	棕本線	イオンモール津南	柳山	棕本	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	神戸白塚線	白塚駅前	津駅前、津新町駅	片田団地	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	安濃線	津駅前	安濃総合庁舎前	市場	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	長野線	津駅前	泉ヶ丘団地、片田団地	平木	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	泉ヶ丘片田団地線	津駅前	津新町駅	片田団地	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	穴倉・殿舟団地線	津駅前	殿舟団地、今徳	穴倉	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津三雲線	津駅前	イオンモール津南	天白(回転場)	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	香良洲線	津駅前	イオンモール津南	香良洲公園	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	城山線	津駅前	三重会館	警察学校	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	榊原線	津駅前	下村、いなば園前	榊原車庫前	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	久居高茶屋線	久居駅東口	高茶屋	香良洲公園	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	波瀬線	久居高校	久居駅	室の口	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津太陽の街線	千里駅前	杜の街中央	太陽の街	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	奥津線	名張駅前	滝ノ原口	敷津	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	亀山棕本線	亀山駅前	安知本	棕本	4条 乗合	路線定期運行	亀山市・津市(運行は交通事業者に委託)	幹線補助
青色系統	津なぎさまち線	津駅前	三重会館前	空港アクセス港	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
青色系統	津駅西団地循環線	津駅西口	西つつじヶ丘	津駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	津西ハイタウン線	津新町駅	津駅西口	津西ハイタウン	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	看護大学夢が丘線	津駅西口	看護大学前	津駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	国立病院線	久居駅前	三重中央医療センター	久居高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	一身田大里線	サオリーナ前	津駅前	三重病院	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし
緑色系統 (破線含む)	豊野団地線	津駅前	豊野団地口	津駅前	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし
緑色系統 (破線含む)	高野団地線	久居駅前	久居アルスプラザ前	とことめの里	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし
青色系統 (破線)	河芸循環ルート	河芸総合支所	近鉄千里駅、近鉄豊津上野駅、千里ヶ丘公民館	河芸総合支所	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	河芸南・一身田・白塚循環ルート	河芸総合支所	白塚駅西、近鉄豊津上野駅、北部市民センター前	河芸総合支所	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	久居北・片田・高茶屋ルート	久居駅東口	久居インターガーデン	片田団地	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	久居南・雲出ルート	三重中央医療センター	久居インターガーデン、桃園駅東	イオンモール津南	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	久居西循環ルート	久居総合支所前 (久居駅西口)	榊原口	久居インターガーデン	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助

45	系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
	青色系統 (破線)	芸濃北ルート	長徳寺	中町	芸濃総合支所	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
	青色系統 (破線)	芸濃南ルート	長徳寺、北畑	中町、市場	芸濃総合支所	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
	青色系統 (破線)	清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート	芸濃総合支所	曾根橋	清水ヶ丘団地	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
	青色系統 (破線)	妙法寺・野口・椋本ルート	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総合支所	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
	青色系統 (破線)	穴倉・辰水・忠盛塚ルート	美里総合支所	忠盛塚	榑原口、美里総合支所	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
	青色系統 (破線)	長野・榑原ルート	平木、湯の瀬	美里総合支所、稲葉口	湯の瀬、榑原口、平木	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし
	青色系統 (破線)	一志東・伊勢中川駅ルート	伊勢中川駅東口、片野集会所	川合高岡駅	とことめの里一志	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
	青色系統 (破線)	一志西循環ルート	とことめの里一志	川合高岡駅	とことめの里一志	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
	青色系統 (破線)	八対野・大三ルート	榑原車庫前、榑原温泉口駅、文化センター	榑原温泉口駅、八対野1区、一志病院、グリーントウン	一志病院、家城駅前	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	福田山・川口・ミヶ野ルート	上福田山、マックスバリュ(川口店)、白山総合支所前、	一志病院、関ノ宮、下川口、マックスバリュ(川口店)、グリーントウン東、	白山総合支所前、文化センター、上福田山、マックスバ	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし	

46

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
		文化センター、白山中学校前、一志病院、榊原温泉口駅	大原	リュ（川口店）、白山中学校前、榊原温泉口駅、一志病院				
青色系統 （破線）	美杉東ルート	丹生俣、伊勢奥津駅前、一志病院、マックスバリュ（川口店）	伊勢竹原駅前、家城駅前、一志病院	一志病院、マックスバリュ（川口店）、伊勢奥津駅前、丹生俣	4条乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
青色系統 （破線）	美杉西ルート	川上、マックスバリュ（川口店）、一志病院	敷津、比津、竹原、エーコープJAみすぎ店前	一志病院、マックスバリュ（川口店）、川上	4条乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
青色系統 （破線）	美杉南ルート	飯垣内、美杉総合支所前、丹生俣	三多気、老ヶ野	丹生俣、美杉総合支所前、飯垣内	79条空白地	路線定期運行	津市	なし
青色系統 （破線）	美杉循環ルート	敷津、伊勢奥津駅前、道の駅美杉	竹原、道の駅美杉、伊勢奥津駅前、津市家庭医療クリニック北、伊勢地出張所前	伊勢奥津駅前、道の駅美杉、敷津	79条空白地	路線定期運行	津市	なし
青色系統 （破線）	ぐるっと・ツーバス	津新町駅	市役所前、津なぎさまち	津新町駅	4条乗合	路線定期運行	NPO法人バスネット津（運行は交通事業者に委託）	なし

2.目標の達成度の評価

第6章で示した目標の達成度を測る数値目標を以下のとおり定めます。
 なお、評価指標は計画期間最終年度である令和6年度の値としますが、値は毎年度算出し、進捗を把握します。

表8-2 目標の達成度を測る数値目標

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	■市内の鉄道駅での乗車数	17,900,000人/年	17,828,471人/年
	■航路の利用者数	300,000人/年	289,387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・マネジメントや利用促進イベント等実施数	7回/年	6回/年

※) 最新の数値は、「市内の鉄道駅での乗車数」のみ平成29年度の実績、その他の項目は平成30年度の実績

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、平成30年度の実績値を基準に数値目標(原則現状維持)を設定しますが、航路については社会環境の変化もあり利用者数が増加傾向にあることから、利便性の高いダイヤ編成の実現により更なる利用者の増加を目指します。

なお、計画で定めた目標のうち、**目標3**バス路線の運行効率化については、運転手不足に起因した運行経費の増大が予想されることから、数値目標は設定せず、後述する1便当たり利用者数を毎年確認することにより評価します。また、**目標4**快適な移動環境の整備、**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、各目標を達成するために実施する事業の実施状況を点検することにより評価します。

2.目標の達成度の評価

第6章で示した目標の達成度を測る数値目標を以下のとおり定めます。
 なお、評価指標は計画期間最終年度である令和6年度の値としますが、値は毎年度算出し、進捗を把握します。

表8-2 目標の達成度を測る数値目標

目標	評価項目	データ取得方法	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	三重県統計書から毎年計測	17,900,000人/年	17,828,471人/年
	■航路の利用者数	運航事業者保有の利用者データにより毎年計測	300,000人/年	289,387人/年
	■一般路線バス(幹線・準幹線)の利用者数	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	2,900,000人/年	2,940,782人/年
	■補助対象の一般路線バス(幹線・準幹線)の収支率(*)	交通事業者の決算報告書等の資料から毎年計測	5.1%	5.1%
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	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	740,000人/年	749,857人/年
	■コミュニティバス等(支線)の利用者数	津市及び交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	110,000人/年	112,951人/年
目標3 バス路線の運行効率化	■公共交通に係る市の負担額	普通会計決算より毎年整理	1億7,000万円	1億6,499万円
目標7 公共交通に関する市民意識の向上	■モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数	実施回数を毎年計測	7回/年	6回/年

※) 最新の数値は、「市内の鉄道駅での乗車数」のみ平成29年度の実績
 ※) 「補助対象の一般路線バス(幹線・準幹線)の収支率」の数値目標は令和5年度の実績値を基準、「公共交通に係る市の負担額」の数値目標は、令和4年度の実績値を基準として数値目標(原則現状維持)を設定

目標1((*)を除く)、**目標2**、**目標7**については、計画策定時の平成30年度の実績値を基準に数値目標(原則現状維持)を設定し、**目標1**(*)、**目標3**については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正による計画制度と補助制度の連動化に伴う改定に合わせて設定するものであることから、改定時の最新の数値に合わせ、直近の実績値を基準に数値目標を設定します。

なお、**目標4**快適な移動環境の整備、**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、各目標を達成するために実施する事業の実施状況を点検することにより評価します。

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 17 条第 1 項に規定する事項の記載箇所（項）について

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割
計画 39～46 ページ
2. 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
計画 39 ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
計画 43～46 ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
計画 72 ページ

※ 1～4 について、変更点は赤字にて記載しております。

第2次津市地域公共交通網形成計画

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	47
第7章	目標を達成するために実施する事業	50
1.	目標1 「広域の移動の確保」のための事業	51
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	55
3.	目標3 「バス路線の運行効率化」のための事業	57
4.	目標4 「快適な移動環境の整備」のための事業	61

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	62
6. 目標6 「公共交通を担う人材育成」のための事業.....	66
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.....	67
第8章 計画の達成状況の評価	71
1. 計画全体の評価.....	71
2. 目標の達成度の評価.....	72
3. 事業の進捗の評価.....	73
第9章 計画推進体制	74
1. 計画推進体制	74
2. 計画期間内のスケジュール.....	75
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	78
1. 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し.....	78
2. 津市コミュニティバスの再編.....	79

第1章 はじめに

1. 計画策定（改定）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**令和 2 年 3 月に策定しました。**

令和 2 年 1 1 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に合わせ、計画制度と補助制度の連動化が行われたため、当該連動化に対応した必要事項の追記等を行った上で、改定するものです。

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。

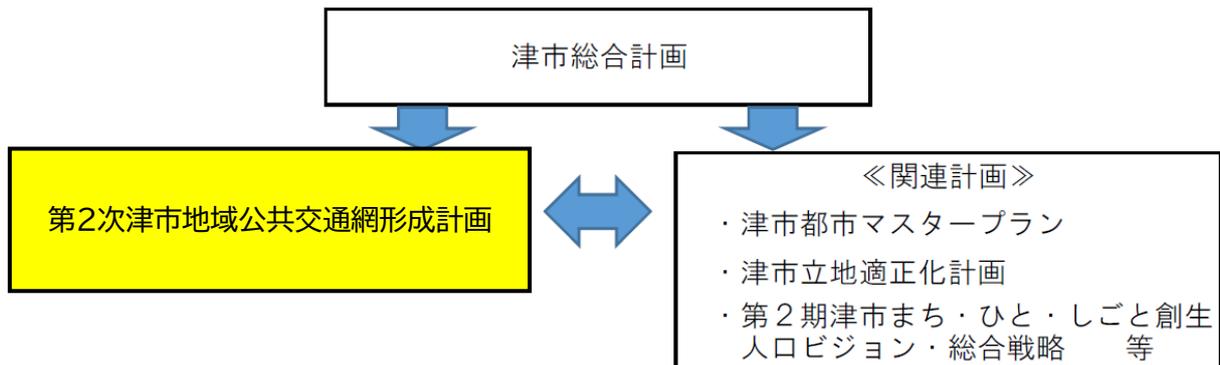


図1-1 計画の位置付け

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、711.18km²と三重県で最も広い面積を有しています。

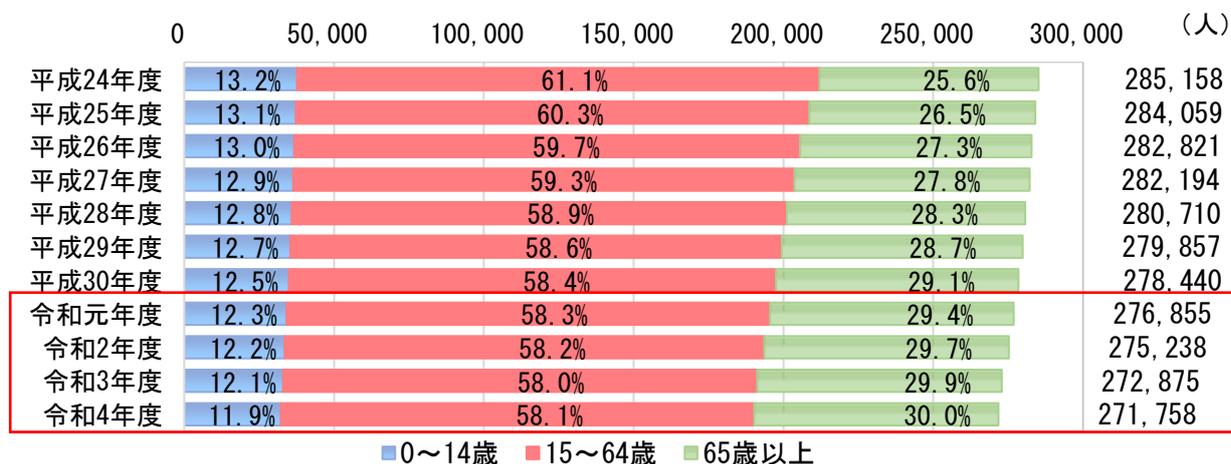


図2-1 位置図

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、令和4年度末で 271,758 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。

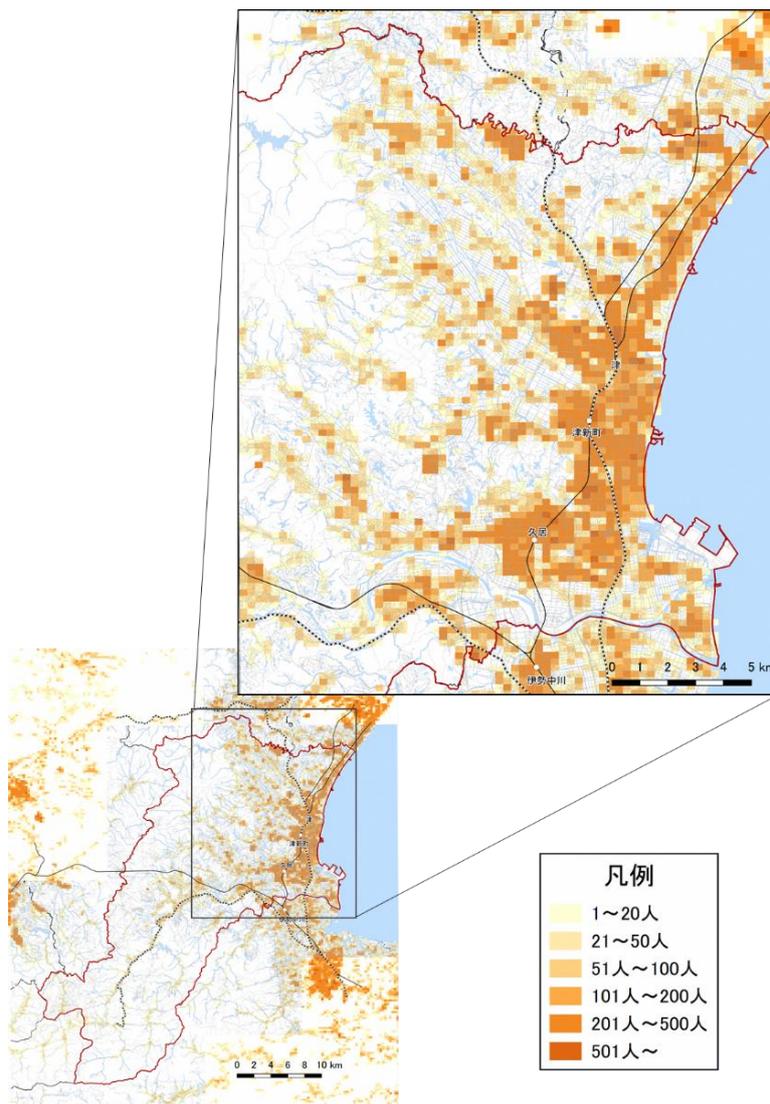
生産年齢人口（15～64 歳）、年少人口（15 歳未満）共に減少しており、生産年齢人口は、平成 24 年度末には 61.1%であったものが、令和4年度末には 58.1%に減少しています。



※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。

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)
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
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】宮城県（仙台市、名取市）、さいたま市（大宮）、東京 23 区（東京駅、池袋、新宿、羽田空港）、立川市、横浜市、船橋市、金沢市、富山県（高岡市、富山市）、京都市

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（一部路線で津地域へ乗り入れ）、「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、令和6年3月現在、3 か所にて運行しています。

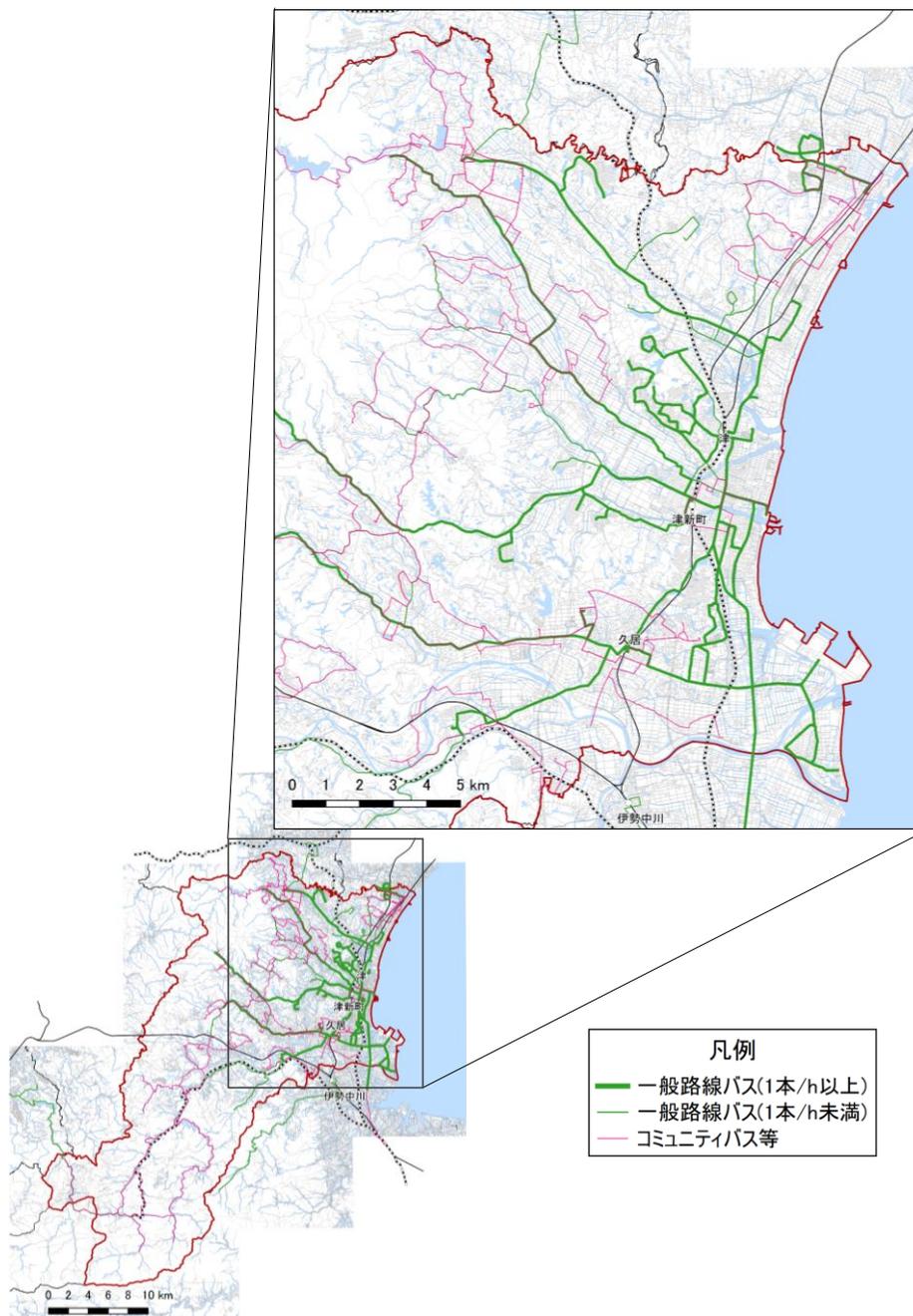


図3-2 津市の一般路線バス及びコミュニティバス等の路線網

(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、令和6年3月現在、津市内には事業者が9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、令和6年3月現在、月曜日から木曜日は9往復/日、金曜日から日曜日まで及び祝日は11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6章 基本的な方針、計画の目標

本計画の基本的な方針、目標を、以下のとおり設定します。

課題1 まちづくりや関係機関の整合性確保

基本方針1
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

目標1 広域の移動の確保

目標2 日常生活における移動の確保

課題2 利便性と効率性の両立

基本方針2
地域ニーズと持続性を両立させた公共交通サービスの提供

目標3 バス路線の運行効率化

課題3 社会情勢に応じた移動環境の整備と情報提供

基本方針3
利用促進につながる移動環境の提供

目標4 快適な移動環境の整備

目標5 公共交通に関する情報の管理と提供

課題4 行政や交通事業者以外の役割

基本方針4
市民による自発的な行動の促進

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

1. 計画の目指すべき将来像

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。

(1) 津市総合計画（平成 30 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、心豊かで元気あられる美しい県都」



「笑顔があら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（平成 30 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. 計画の区域

本計画の区域は、津市全域とします。

3. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和2年4月1日から令和7年9月30日までとします。
 なお、社会情勢の変化等に対応すべく、必要に応じて計画を見直します。

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
津市総合計画第2次基本計画									
津市都市マスタープラン									
津市立地適正化計画									
		第2次津市地域公共交通網形成計画							

図6-1 計画期間

4. 津市公共交通の基本的な方針

1. で掲げた将来像を実現するため、第5章で整理した4つの課題を解決することを、本計画における基本的な方針とします。

基本方針1 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ています。また、「津市都市マスタープラン」では「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。

津市は平成18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持ち、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、各地域の特徴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全ての世代が快適で健康的に「移動できる」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、乗合バス、航路等が一体となった公共交通網を構築します。

基本方針 2 地域ニーズと持続性を両立させた公共交通サービスの提供

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」では「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。

市民の生活の移動手段を確保するためには、公共交通において一定のサービス水準を確保する必要があり、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。また、「津市立地適正化計画」の居住誘導区域外にも一定数の居住があり、通学、通院、買物等、日常生活に必要な移動手段を確保する必要があります。

これらを踏まえ、地域の移動ニーズに応えつつ、津市の公共交通網を持続可能なものとするため、公共交通の効率化を図り、市民の暮らしを支えるためのサービス水準を確保します。

基本方針 3 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、乗合バス、航路等を運行（運航）するだけでなく、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、高齢化率が上昇していることから、高齢者が快適に移動できる環境の確保を図ります。

また、移動に必要な情報を提供する必要があることから、ダイヤ及びルート並びに駅・バス停の情報のほか、割引制度やイベント等の情報についても積極的に提供します。

基本方針 4 市民による自発的な行動の促進

人口減少に伴い公共交通の利用者の減少が見込まれる中、バスの運転手不足による人件費の高騰等により公共交通の運営環境は厳しさを増しており、行政及び事業者による事業だけでは公共交通サービスを維持していくことが困難になりつつあります。

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、市民自らが主体となり、社会的にも望ましい交通手段を選択できる環境を整備します。

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。

5. 津市の公共交通網

(1) 津市の公共交通網の考え方

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、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。

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、個別の目的に対応した交通、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。

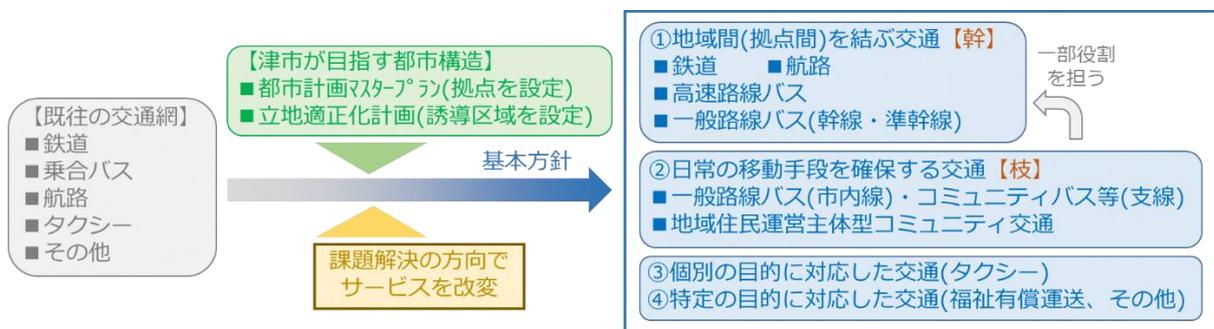


図6-2 津市公共交通網形成の基本的な考え方

なお、津市都市マスタープランでは都市構造における拠点を設定していますが、地域拠点が設定されていない津地域及び久居地域においても、立地適正化計画で定める居住誘導区域の外側に一定数の居住がある地域が存在する点を踏まえ、本計画では独自に津地域及び久居地域の出張所所在地付近を地域拠点として位置付けます。

具体的には、拠点を以下のように設定します。

表6-1 本計画における拠点の考え方

都市マスタープラン で設定した拠点	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 設定する拠点	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
			高野尾・大里・一身田・白塚・栗真・安東・櫛形・ 片田・藤水・高茶屋・雲出・栗葉・榊原の出張所 付近

津市公共交通等の役割分担については、次ページにて定めます。

表6-2 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割

位置付け	系統	系統番号	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線 橙色系統	①	市内外の広域交通を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
地域内幹線	乗合バス 緑色系統 (破線含む)	②	市内の都市拠点と地域拠点 又は市内外の拠点を結ぶ	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を確保する
	乗合バス 青色系統	③	津地域及び久居地域の市街 地内の移動手段を確保する	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
支線	乗合バス 青色系統 (破線)	④	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	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す

(2) 地域公共交通確保維持事業（幹線・フィーダー補助）の必要性

- 緑色系統（破線含む）は、津市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活の移動手段だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。多くの路線において起終点又は経由地となっている津駅、津新町駅及び久居駅は、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 青色系統（破線）は、一般路線バスのサービスを受用することができない地域において通院、買物等の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、鉄道や一般路線バスと接続することで広域的な移動にも対応するなど、緑色系統（破線含む）を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表6-3 津市公共交通等の役割分担

系統番号	交通機関		役割		
①	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)		松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結ぶ	
		JR普通		名松線 紀勢本線	津駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
		伊勢鉄道			伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
		近鉄普通 (一部の急行含む)		名古屋線 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	
		高速路線バス		鉄道を補完する形で、津市と大都市圏等とを結ぶ	
②	乗合 バス	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		
③		市内線	【枝】 日常の移動 手段を確保 する交通	津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保する	
④		コミュニティバス ぐるっと・コーバス		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	
	タクシー		個別の目的に 対応した交通	様々な移動に対応する	
	福祉有償運送		特定の目的に 対応した交通	乗合バス及びタクシー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	
	その他 【参考】	スクールバス 各種送迎輸送		小中学校等の通学に対応する 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	

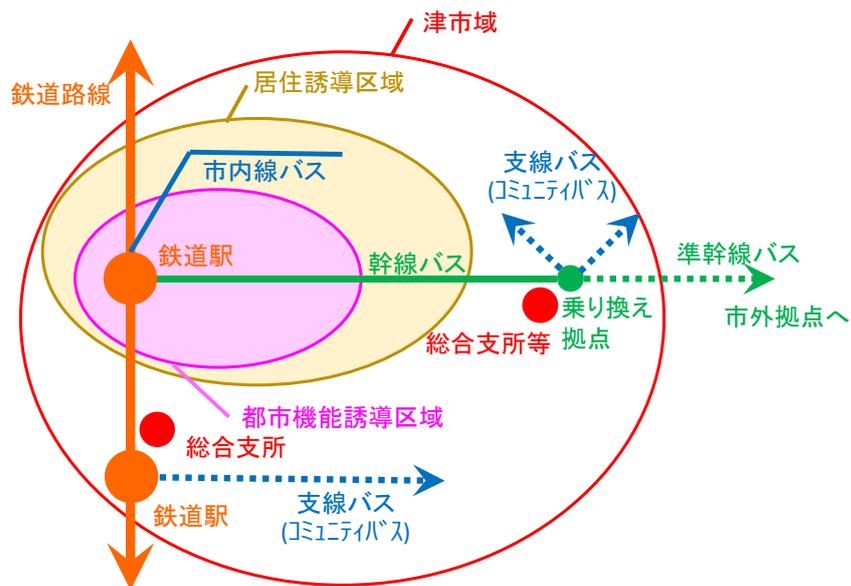


図6-3津市公共交通の役割分担イメージ図

(3) 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。

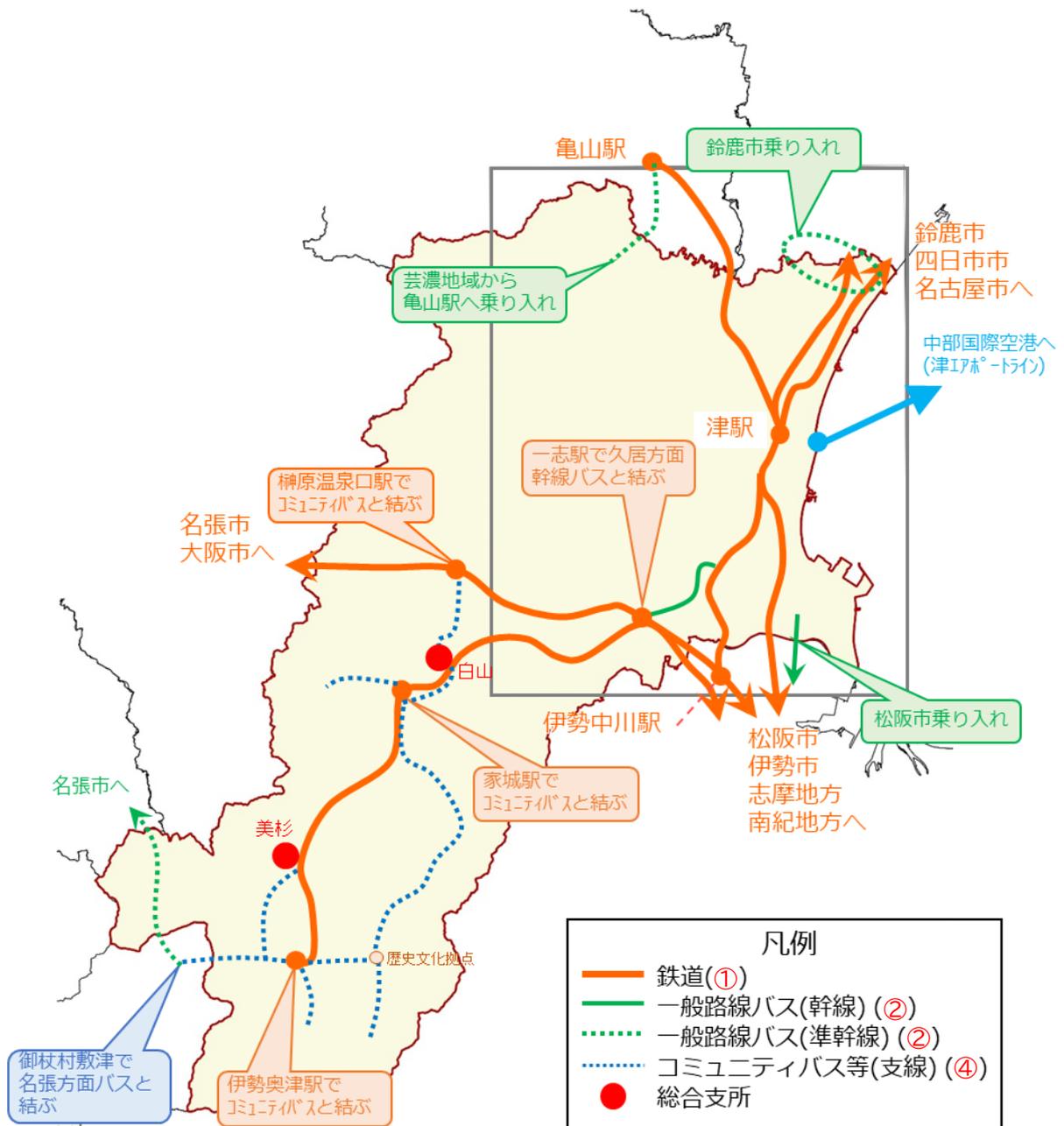


図6-4 津市公共交通網の全体像①

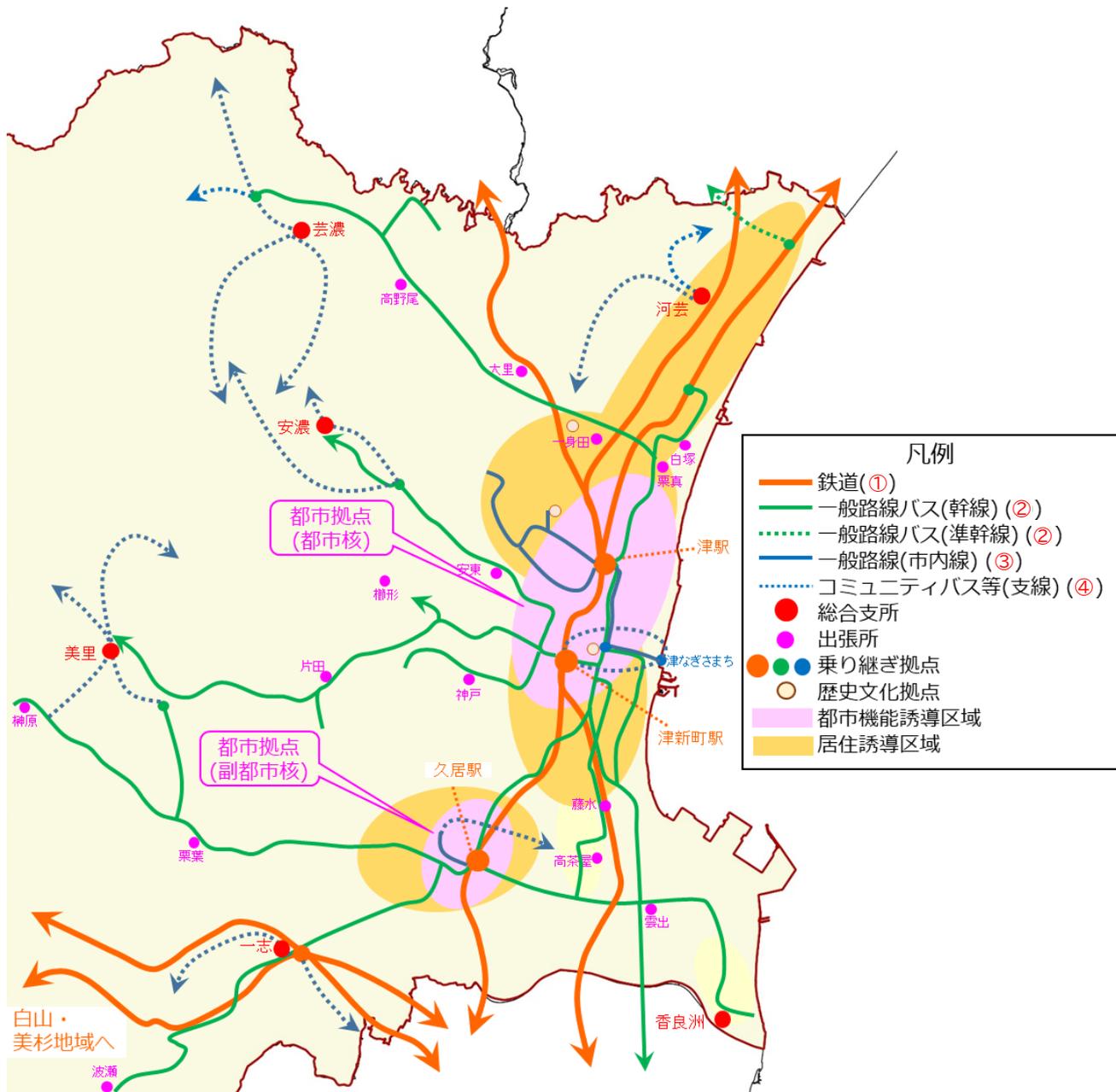


図6-5 津市公共交通網の全体像②

表6-4 補助系統を含む事業及び実施主体の概要

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
緑色系統 (破線含む)	椋本線	イオンモール津南	柳山	椋本	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	神戸白塚線	白塚駅前	津駅前、津新町駅	片田団地	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	安濃線	津駅前	安濃総合庁舎前	市場	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	長野線	津駅前	泉ヶ丘団地、片田団地	平木	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	泉ヶ丘片田団地線	津駅前	津新町駅	片田団地	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	穴倉・殿舟団地線	津駅前	殿舟団地、今徳	穴倉	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津三雲線	津駅前	イオンモール津南	天白(回転場)	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	香良洲線	津駅前	イオンモール津南	香良洲公園	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	城山線	津駅前	三重会館	警察学校前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	榊原線	津駅前	下村、いなば園前	榊原車庫前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	久居高茶屋線	久居駅東口	高茶屋	香良洲公園	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	波瀬線	久居高校	久居駅	室の口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津太陽の街線	千里駅前	杜の街中央	太陽の街	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	奥津線	名張駅前	滝ノ原口	敷津	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	亀山椋本線	亀山駅前	安知本	椋本	4条乗合	路線定期運行	亀山市・津市(運行は交通事業者に委託)	幹線補助
青色系統	津なぎさまち線	津駅前	三重会館前	空港アクセス港	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
青色系統	津駅西団地循環線	津駅西口	西つつじヶ丘	津駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	津西ハイタウン線	津新町駅	津駅西口	津西ハイタウン	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	看護大学夢が丘線	津駅西口	看護大学前	津駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	国立病院線	久居駅前	三重中央医療センター	久居高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	一身田大里線	サオリーナ前	津駅前	三重病院	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし
緑色系統 (破線含む)	豊野団地線	津駅前	豊野団地口	津駅前	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし
緑色系統 (破線含む)	高野団地線	久居駅前	久居アルスプラザ前	とことめの里	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし
青色系統 (破線)	河芸循環ルート	河芸総合支所	近鉄千里駅、近鉄豊津上野駅、千里ヶ丘公民館	河芸総合支所	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	河芸南・一身田・白塚循環ルート	河芸総合支所	白塚駅西、近鉄豊津上野駅、北部市民センター前	河芸総合支所	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	久居北・片田・高茶屋ルート	久居駅東口	久居インターガーデン	片田団地	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	久居南・雲出ルート	三重中央医療センター	久居インターガーデン、桃園駅東	イオンモール津南	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	久居西循環ルート	久居インターガーデン	榊原口	久居総合支所前(久居駅西口)	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
青色系統 (破線)	芸濃北ルート	長徳寺	中町	芸濃総合支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	芸濃南ルート	長徳寺、北畑	中町、市場	芸濃総合支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート	芸濃総合支所	曾根橋	清水ヶ丘団地	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	妙法寺・野口・椋本ルート	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総合支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	穴倉・辰水・忠盛塚ルート	美里総合支所	忠盛塚	榊原口、美里総合支所	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者者に委託）	フィーダー補助
青色系統 (破線)	長野・榊原ルート	平木、湯の瀬	美里総合支所、稲葉口	湯の瀬、榊原口、平木	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者者に委託）	なし
青色系統 (破線)	一志東・伊勢中川駅ルート	伊勢中川駅東口、片野集会所	川合高岡駅	とことめの里一志	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者者に委託）	フィーダー補助
青色系統 (破線)	一志西循環ルート	とことめの里一志	川合高岡駅	とことめの里一志	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者者に委託）	フィーダー補助
青色系統 (破線)	八対野・大三ルート	榊原車庫前、榊原温泉口駅、文化センター	榊原温泉口駅、八対野1区、一志病院、グリーンタウン	一志病院、家城駅前	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者者に委託）	フィーダー補助
青色系統 (破線)	福田山・川口・三ヶ野ルート	上福田山、マックスバリュ（川口店）、白山総合支所	一志病院、関ノ宮、下川口、マックスバリュ（川口店）、グ	白山総合支所前、文化センター、上福田山、マックスバ	4条 乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者者に委託）	なし

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
		前、文化センター、白山中学校前、一志病院、榊原温泉口駅	リーントウン東、大原	リュ（川口店）、白山中学校前、榊原温泉口駅、一志病院				
青色系統 （破線）	美杉東ルート	丹生俣、伊勢奥津駅前、一志病院、マックスバリュ（川口店）	伊勢竹原駅前、家城駅前、一志病院	一志病院、マックスバリュ（川口店）、伊勢奥津駅前、丹生俣	4条乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者者に委託）	フィーダー補助
青色系統 （破線）	美杉西ルート	川上、マックスバリュ（川口店）、一志病院	敷津、比津、竹原、エコーブJAみすぎ店前	一志病院、マックスバリュ（川口店）、川上	4条乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者者に委託）	フィーダー補助
青色系統 （破線）	美杉南ルート	飯垣内、美杉総合支所前、丹生俣	三多気、老ヶ野	丹生俣、美杉総合支所前、飯垣内	79条空白地	路線定期運行	津市	なし
青色系統 （破線）	美杉循環ルート	敷津、伊勢奥津駅前、道の駅美杉	竹原、道の駅美杉、伊勢奥津駅前、津市家庭医療クリニック北、伊勢地出張所	伊勢奥津駅前、道の駅美杉、敷津	79条空白地	路線定期運行	津市	なし
青色系統 （破線）	ぐるっと・つーバス	津新町駅	市役所前、津なぎさまち	津新町駅	4条乗合	路線定期運行	NPO法人バスネット津（運行は交通事業者者に委託）	なし

6. 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 1 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、一般路線バス（幹線・準幹線）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、津市と中部国際空港とを結ぶ航路を介して、国内外の都市とを結んでいます。これらの路線は、津市の骨格を形成する重要な路線であることから、一定の利用者数の確保を図ります。

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者数、航路の利用者数、一般路線バス（幹線・準幹線）の利用者数を設定します。

数値目標 1-1	市内の鉄道駅での乗者数 17,900,000 人/年（令和6年度）	平成 29 年度実績 17,828,471 人
数値目標 1-2	航路の利用者数 300,000 人/年（令和6年度）	平成 30 年度実績 289,387 人
数値目標 1-3	一般路線バス（幹線・準幹線）の利用者数 2,900,000 人/年（令和6年度）	平成 30 年度実績 2,940,782 人

目標 2 日常生活における移動の確保

津市民の日常生活の移動手段を確保するためには、鉄道や一般路線バス（幹線・準幹線）だけでは不十分であり、一般路線バス（市内線）やコミュニティバス等（支線）の役割が重要となることから、これらの運行はもとより、利用促進を始めとする様々な事業を組み合わせることにより、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、一般路線バス（市内線）の利用者数、コミュニティバス等（支線）の利用者数を設定します。

数値目標 2-1	一般路線バス（市内線）の利用者数 740,000 人/年（令和6年度）	平成 30 年度実績 749,857 人
数値目標 2-2	コミュニティバス等（支線）の利用者数 110,000 人/年（令和6年度）	平成 30 年度実績 112,951 人

(2) 基本方針 2 に対応する目標

目標 3 バス路線の運行効率化

津市内を運行する多くの乗合バスにおいて、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。津市民の日常生活の移動手段を確保し続けるため、利用実態に応じてバスの運行を見直します。

(3) 基本方針 3 に対応する目標

目標 4 快適な移動環境の整備

津市では、今後も人口減少及び高齢化の進展が見込まれることから、公共交通の利用者数を維持し続けるためには、単に鉄道、乗合バス、航路等を運行（運航）するだけでは不十分で、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を整備します。

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交通系 IC カードによる運賃支払いを始めとして、随所に情報通信技術が活用されています。津市の公共交通事業においても、従来の紙媒体による情報提供に加えて、情報通信技術の活用による移動環境の充実及びそのための仕組みづくりを進めます。

(4) 基本方針 4 に対応する目標

目標 6 公共交通を担う人材の育成

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。市民の移動手段を確保していくため、公共交通に関わる人材を確保・育成していきます。

目標 7 公共交通に関する市民の意識向上

今後、生活の移動手段である公共交通を維持し続けるためには、市民一人一人が「公共交通は利用しなければ維持していくことができない」という意識を持つことが重要であることから、モビリティ・マネジメント[※]を始めとして、市民の公共交通に対する認知を高めるための事業を組み合わせることにより、市民の意識向上を図ります。

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（令和6年度）

平成 30 年度実績

6回/年

※）モビリティ・マネジメントとは、1人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。

第8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である「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」の具現化状況を測る数値目標を、以下のとおり定めます。

なお、数値目標は、津市総合計画の評価に係る市民意識調査の「公共交通の充実」に関する市政の満足度を点数化した値とします。

※ 満足度の点数は、以下の計算により算出

$$\text{満足度} = \frac{\text{「満足」} \times 10 + \text{「やや満足」} \times 5 + \text{「やや不満」} \times (-5) + \text{「不満」} \times (-10)}{\text{「無回答」を除いた回答数}}$$

表8-1 目標の達成度を示す数値目標

評価項目	平成 28 年度 調査結果の数値	数値目標
「公共交通の充実」に関する 市政の満足度	+0.11	+0.70

また、第6章で示した目標及び第7章で示した事業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、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達成のためのサイクルと年度ごとの事業実施のためのサイクルを組み合わせます。

特に、一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業については、市民の利用に直接関係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8-1 PDCAサイクルに基づく進捗管理

2. 目標の達成度の評価

第6章で示した目標の達成度を測る数値目標を以下のとおり定めます。

なお、評価指標は計画期間最終年度である令和6年度の値としますが、値は毎年度算出し、進捗を把握します。

表8-2 目標の達成度を測る数値目標

目標	評価項目	データ取得方法	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	三重県統計書から毎年計測	17,900,000 人/年	17,828,471 人/年
		■航路の利用者数	運航事業者保有の利用者データにより毎年計測	300,000 人/年	289,387 人/年
		■一般路線バス(幹線・準幹線)の利用者数	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	2,900,000 人/年	2,940,782 人/年
		■補助系統に係る市内路線バスの収支率(*)	交通事業者の決算報告書等の資料から毎年計測	51%	51%
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	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	740,000 人/年	749,857 人/年
		■コミュニティバス等(支線)の利用者数	津市及び交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	110,000 人/年	112,951 人/年
目標3	バス路線の運行効率化	■公共交通に係る市の負担額	普通会計決算より毎年整理	1億7,000万円	1億6,499万円
目標7	公共交通に関する市民意識の向上	■モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数	実施回数を毎年計測	7回/年	6回/年

※) 最新の数値は、「市内の鉄道駅での乗車数」のみ平成29年度の実績

※) 「補助対象の一般路線バス(幹線・準幹線)の収支率」の数値目標は令和5年度の実績値を基準、「公共交通に係る市の負担額」の数値目標は、令和4年度の実績値を基準として数値目標(原則現状維持)を設定

目標1 ((*)を除く)、**目標2**、**目標7**については、計画策定時の平成30年度の実績値を基準に数値目標(原則現状維持)を設定し、**目標1** (*), **目標3**については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正による計画制度と補助制度の連動化に伴う改定に合わせて設定するものであることから、改定時の最新の数値に合わせ、直近の実績値を基準に数値目標を設定します。

なお、**目標4** 快適な移動環境の整備、**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、各目標を達成するために実施する事業の実施状況を点検することにより評価します。

3. 事業の進捗の評価

(1) 直接運行に係る事業の評価

第7章で示した事業のうち、「①直接運行に係る事業」については、目標の達成度を測る数値目標で評価します。

ただし、一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業については、市民の利用に直接関係する事業であることから、毎年度個別に評価します（自主運行バス（廃止代替バス）及び津市コミュニティバスに係る数値目標（1 便当たり利用者数）については、具体の運行計画策定後に設定）。

なお、必要とするサービス水準が維持できなかった場合及び数値目標の達成が困難である場合は、事業内容を見直すことにより津市の公共交通網の確保・維持を図ります。

表8-3 一般路線バス及びコミュニティバス等の評価内容

分類		評価の方法	
		全般	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	幹線	【サービス水準維持を確認】 ■経路を確保しているか ー都市拠点と地域拠点を經由 ■ダイヤを確保しているか ー毎日、おおむね6時～21時・1本/時の運行 ー複数路線重複の場合は、路線間で運行間隔の調整	【数値目標達成度を確認】 ■1便当たり利用者数 ー区間単位でも評価
	準幹線	【サービス水準維持を確認】 ■経路を確保しているか ー市内及び市外の拠点間を結ぶ	
	市内線	【サービス水準維持を確認】 ■ダイヤを確保しているか ー毎日、おおむね6時～21時・1本/時の運行 ー居住誘導区域を評価 ^{※)}	【数値目標達成度を確認】 ■1便当たり利用者数
コミュニティバス等	支線	—	【数値目標達成度を確認】 ■1便当たり利用者数(類型ごとに設定) ー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幹線のバス停がある場合及び半径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、「①直接運行に係る事業」以外の事業については、その多くが定量的な評価が困難な目標を実現するための事業であることから、毎年事業の実施状況を点検することにより評価します。

令和6年〇〇月〇〇日

(名称) 津市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(市の概況)

三重県の県庁所在地である津市は、平成18年1月1日に10市町村の合併により誕生し、県内で最も広大な面積(711.18km²)を有している。

また、津市は県の中心部に位置し、北は鈴鹿市及び亀山市、西は名張市及び伊賀市並びに奈良県、南は松阪市と接しており、東は伊勢湾を臨んでいる。東部に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る。

津市では、公共交通網を主に鉄道、海上交通、バス交通により形成している。鉄道については、近鉄名古屋線、近鉄大阪線、JR紀勢本線、JR名松線、伊勢鉄道があり、市内のみならず、名古屋圏及び大阪圏並びに伊勢方面への移動が可能となっている。

海上交通については、津なぎさまちと中部国際空港を結ぶ高速船が、運航されている。

バス交通については、津地域、久居地域を中心に一般路線バスが運行されているほか、北部地域、南部地域、北西部(芸濃、安濃)地域及び南西部地域(美里、一志、白山、美杉)地域を運行の単位として津市コミュニティバスが運行されている。

津市コミュニティバスは、一般路線バスのサービスを受用することができない地域において通院、買物等の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、鉄道や一般路線バスと接続することで広域的な移動にも対応する。このため、地域公共交通確保維持事業により、北部地域、南部地域、北西部(芸濃、安濃)地域及び南西部地域(美里、一志、白山、美杉)地域を運行する津市コミュニティバス路線を確保・維持する必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果**(1) 事業の目標****① 目標1 利用者数**

路線の1便当たりの利用者数について、段階的に評価できるよう2つの指標を設定する。

ア 運行目標値 3.5人以上

イ 運行維持基準値 2.0人以上

② 目標2 収支率

路線に係る収支率については、各地域により運行形態が様々であるため、地域ごとに以下のとおり設定する。

なお、目標値は補助金収入を含めない、直近の2か年分の平均値以上とする。

ア 北部地域 2.7%以上

イ 南部地域 1.8%以上

ウ 北西部(芸濃)地域 1.4%以上

エ	北西部（安濃）地域	3.6%以上
オ	南西部（美里）地域	0.4%以上
カ	南西部（一志）地域	4.9%以上
キ	南西部（白山）地域	5.0%以上
ク	南西部（美杉）地域	1.2%以上

③ 目標3 一人当たりの市負担額

利用者1人当たりの市負担額1,850円以内とする。

直近2か年の実績

年度	1人当たりの市負担額
令和4	1,800円
令和3	1,900円
2か年平均	1,850円

※運行経費÷利用者数（100円未満切り上げ）

（第2次津市地域公共交通網形成計画 P72 参照）

（2）事業の効果

津市コミュニティバス路線は、主に一般路線バス等が運行していない地区や中山間部に位置する地区で運行しており、これらの地区における学生や高齢者等の移動制約者の生活を支える移動手段として重要である。移動需要を把握し、各地域の津市コミュニティバスを維持・改善することにより、これら移動制約者の移動手段の確保及び高齢者等の社会参加の確保や生きがいの創出等の効果があり、更には地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

実施事業	実施主体
①地域公共交通あり方検討会の開催 各ルートの利用者、自治会長、社会福祉協議会の代表者等で構成する「地域公共交通あり方検討会」を各地域で開催し、各地域の様々な要望や意見等を基に協議する。	住民、津市、 交通事業者
②評価結果に応じた利用促進等施策の実施 毎年度行う評価結果に応じ、利用促進や減便等の事業の縮小を伴う見直し等を実施する。	住民、津市、 交通事業者
③津市コミュニティバスの運行変更 地域からの意見や利用実態に応じて、適宜津市コミュニティバスの運行を変更する。また、主要な駅や停留所での接続に合わせ、随時ダイヤを見直していく。	住民、津市、 交通事業者

<p>④運行変更に伴う周知等</p> <p>路線図、時刻表及び乗継案内等をまとめた利用促進チラシを沿線各戸に配布するとともに津市ホームページにて路線図、時刻表の情報を掲載する。</p>	津市
<p>⑤G T F Sデータの整備</p> <p>G o o g l eマップ等の経路検索サイトで、簡単に経路検索ができるように、データ整備を行い、一般公開するとともに、運行変更時には関係機関と連携し、情報提供を行うことで、反映漏れがないようにする。</p>	津市
<p>⑥市広報誌（広報津）での意識啓発PR</p> <p>バスの日に合わせ、利用啓発の記事を掲載する。</p> <p>3月のダイヤ改正に合わせ、注意喚起の記事を掲載する。</p> <p>その他、利用促進の記事を掲載する。</p>	津市
<p>⑦津市高齢者外出支援事業</p> <p>市内に住所を有する65歳以上の方を対象に、三重交通(株)のICカード『エミカ』を活用した『シルバーエミカ』を無償交付し、毎年度2,000円分のポイントを上限として乗車ポイントを付与する。また、提示により津市コミュニティバスの運賃を無料とする。</p>	津市
<p>⑧『わたしの時刻表』の発行</p> <p>鉄道やバスなどを利用して外出される方を対象に、目的地までの乗継や発着時刻などをまとめた『わたしの時刻表』を発行する。</p>	津市
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者</p>	
<p>表1を添付。</p>	
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</p>	
<p>地域公共交通確保維持事業によって、運行の維持を図る路線について、その運行に係る費用総額のうち、運行収入等及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を津市が負担することとしている。</p>	
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・評価結果を基に、地域公共交通あり方検討会においてヒアリングを実施 	
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要 【地域間幹線システムのみ】</p>	
<p>該当なし</p>	
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線システムのみ】</p>	

該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

(令和5年度津市地域公共交通活性化協議会)

第1回協議会 令和5年5月17日開催

- ・令和4年度事業報告及び収支決算報告について
- ・津市地域内フィーダー系統確保維持計画について
- ・自家用有償旅客運送事業の登録更新について
- ・津市コミュニティバスの運行変更について

第2回協議会 令和5年8月1日開催

- ・津市コミュニティバスの運行変更について
- ・第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和4年度実績に対する評価等について
- ・一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和4年度実績に対する評価等について

第3回協議会 令和5年12月15日開催

- ・津市コミュニティバス及び自主運行バスの運行変更について
- ・令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
- ・次期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略の策定について

19. 利用者等の意見の反映状況

法定協議会には、市民からの公募委員が5人含まれているほか、法定協議会とは別に、各ルートの利用者、自治会長、社会福祉協議会代表者等で構成する「地域公共交通あり方検討会」を各地域で開催しており、各地域の様々な要望や意見等を基に協議を行い、必要に応じた運行変更等を行っている。

令和6年度事業（令和5年10月から令和6年9月末）は、以下の地域でコミュニティバスの運行変更を実施した。

【南部地域】

- ・要望があった商業施設へ停留所を新設、利用者にわかりやすいよう停留所名称を変更

【北西部（芸濃）地域】

- ・安全性向上のため運行路線を変更、要望があった施設等へ停留所を新設、買い物時間にゆとりをもたせるため運行ダイヤを変更等

【北西部（安濃）地域】

- ・安全性向上のため運行路線を変更、要望があった施設等へ停留所を新設、買い物時間にゆとりをもたせるため運行ダイヤを変更等

【南西部（美里）地域】

- ・リニューアルオープンした温泉施設へ停留所を新設

また、協議会で「市内に観光にみえた方に対して、コミュニティバス等の公共交通を用いた観光モデルコースの情報発信をしてはどうか」との意見があったことから、津市観光協会と連携し、三重交道路線バスやコミュニティバスを活用した観光ルートについて、観光協会のホームページに掲載していただいた。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所)

(所 属)

(氏 名)

(電 話)

(e-mail)

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

津市コミュニティバスの収支率及び1人当たりの市負担額について

○ 令和3年度津市コミュニティバス事業費

【単位：円】

地域名	運行経費 (A)	使用料 収入 (B)	負担金 収入 (C)	補助金 収入 (D)	純支出 (A-B-C -D)	収支率 (B+C/ A)
久居	20,245,642	390,650	0	1,985,000	17,869,992	1.9%
河芸	4,204,345	124,860	0	901,000	3,178,485	3.0%
芸濃	5,037,074	74,000	0	1,255,000	3,708,074	1.5%
美里	22,495,000	79,950	0	5,329,000	17,086,050	0.4%
安濃	5,294,290	214,300	0	813,000	4,266,990	4.0%
一志	9,768,000	114,500	364,973	3,224,000	6,064,527	4.9%
白山	41,470,000	1,997,792	0	654,000	38,818,208	4.8%
美杉	28,489,173	329,360	0	8,969,000	19,190,813	1.2%
合計	137,003,524	3,325,412	364,973	23,130,000	110,183,139	2.7%

※ 車両購入に係る経費及び収入は除いている。

○ 令和4年度津市コミュニティバス事業費

【単位：円】

地域名	運行経費 (A)	使用料 収入 (B)	負担金 収入 (C)	補助金 収入 (D)	純支出 (A-B-C -D)	収支率 (B+C/ A)
久居	21,664,130	378,950	0	3,697,000	17,588,180	1.7%
河芸	5,541,722	139,400	0	1,135,000	4,267,322	2.5%
芸濃	5,092,568	63,200	0	1,052,000	3,977,368	1.2%
美里	23,001,000	86,450	0	4,697,000	18,217,550	0.4%
安濃	6,717,169	218,700	0	1,310,000	5,188,469	3.3%
一志	9,322,500	104,900	346,125	1,584,000	7,287,475	4.8%
白山	42,406,660	2,180,280	0	1,287,000	38,939,380	5.1%
美杉	30,226,307	360,424	0	5,275,000	24,590,883	1.2%
合計	143,972,056	3,532,304	346,125	20,037,000	120,056,627	2.7%

2か年の平均値

地域名	目標値
久居	1.8%
河芸	2.7%
芸濃	1.4%
美里	0.4%
安濃	3.6%
一志	4.9%
白山	5.0%
美杉	1.2%

年度	利用者数	運行経費	1人当たりの市負担額
令和4	68,013	120,056,627	1,800
令和3	59,409	110,183,139	1,900
令和2	76,976	123,836,922	1,700
3か年平均			1,800
2か年平均			1,850

※ 100円未満切り上げ