

一般路線バス

分類	対象路線名	運行区間等		評価内容 ○：達成 △：一部達成 ×：未達成				
				サービス水準維持を確認				
				経路を確保しているか		ダイヤを確保しているか		
都市拠点（※1）	地域拠点（※2）	都市拠点と地域拠点を經由しているか	市内及び市外の拠点間を結んでいるか	毎日、おおむね6時～21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか	路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか	居住誘導区域（※3）のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を經由しているか		
幹線	棕本線	津駅・江戸橋駅周辺、津新町駅・大門・丸之内周辺	芸濃地域、高野尾・大里、一身田、栗真、藤水、雲出	○	/	○	○	/
	神戸白塚線		白塚、栗真、神戸	○	/	○	○	/
	安濃線		安濃地域、安東	○	/	○	-	/
	長野線		美里地域、楡形、片田	○	/	○	○	/
	泉ヶ丘片田団地線		楡形、片田	○	/	○	○	/
	穴倉線		楡形	○	/	×	○	/
	津三雲線		藤水、雲出	○	/	○	○	/
	香良洲線		香良洲地域、藤水、雲出	○	/	○	○	/
	城山線		高茶屋、藤水	○	/	○	○	/
	榊原線		津駅・江戸橋駅周辺、津新町駅・大門・丸之内周辺、久居駅周辺	栗葉、榊原	○	/	○	-
	久居高茶屋線	久居駅周辺	香良洲地域、高茶屋、雲出	○	/	○	○	/
	波瀬線		一志地域	○	/	○	○	/
準幹線	津太陽の街線	河芸地域（千里駅）～鈴鹿市太陽の街～河芸地域（千里駅）		/	○	/	/	/
	奥津線	御杖村敷津～美杉地域太郎生地区～名張市（名張駅）		/	○	/	/	/
市内線	津なぎさまち線	津駅～空港アクセス港		/	/	×	/	-
	津駅西団地循環線	津駅西口～西団地～津駅西口		/	/	○	/	○
	津西ハイタウン線	津駅西口～津西ハイタウン、津新町駅～津駅西口～津西ハイタウン		/	/	○	/	○
	看護大学・夢が丘線	津駅西口～総合文化センター・夢が丘団地		/	/	○	/	○
	国立病院線	久居駅～三重中央医療センター・久居高校		/	/	○	/	-

※1 都市拠点とは、津市都市マスタープランにおいて定めた都市核（津駅・江戸橋駅周辺、津新町駅・大門・丸之内周辺）及び副都市核（久居駅周辺）を都市拠点として位置付けている。
 ※2 地域拠点とは、津市都市マスタープランにおいて定めた河芸・香良洲・芸濃・安濃・一志・美里・白山・美杉地域の中心部周辺に加え、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ている。
 ※3 居住誘導区域とは、都市再生を図るため居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域であり、津市においては市街化区域内を基本的に一定の基準に基づいて設定している。

自主運行（廃止代替）バス

分類	対象路線名	ルートの特徴	運行区間等		評価内容 ○：達成 △：一部達成 ×：未達成				利用者数 (人)	1便当たりの 利用者数	評価 A：3.5人以上 B：2.0人以上 C：2.0人以下 D：1.0人未満	評価に応じて行う取組	乗降調査に基づく分析
					サービス水準維持を確認								
			都市拠点 (※1)	地域拠点 (※2)	経路を確保しているか		ダイヤを確保しているか						
					都市拠点と 地域拠点を 経由しているか	市内及び市外の 拠点を結んでいるか	毎日、おおむね 6時～21時台まで 1時間に1本の運行頻度 を確保しているか	路線が重複している場合、 路線間で運行間隔が 調整されているか					
幹線	津新町大里線	三重病院から津市産業・スポーツセンター（サオリーナ前）まで津駅・津新町駅を經由して結ぶ路線である。	津駅・江戸橋駅周辺、津新町駅・大門・丸之内周辺	一身田、栗真	○	/	○	○	53,683	10.73	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	津駅から三重会館及び津新町駅等の主要駅への移動に加え、三重大学病院や三重病院、更にサオリーナへの移動が多いことが確認でき、1便当たりの利用者数も運行目標値を大きく上回る数値で達成している。
	豊野団地線	令和3年4月1日の再編において路線を短縮（三行～小川区間を廃止）し、「豊野団地線（旧三行線）」として運行している。 なお、廃止区間は、津市コミュニティバス（河芸循環ルート、河芸南・一身田・白塚循環ルート）が代替している。	津駅・江戸橋駅周辺、津新町駅・大門・丸之内周辺	一身田、栗真	○	/	×	○	15,091	5.38	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	津駅を起点に区間内の利用が確認できた。土日よりも平日の利用が多いため、運行目標値を達成した背景として通勤・通学需要が考えられる。
	高野団地線	令和3年4月1日の再編において路線を短縮（竹原～井関区間を廃止）し、「高野団地線（旧多気線）」として運行している。 なお、廃止区間は、津市コミュニティバス（一志西循環ルート、福田山・川口・三ヶ野ルート、美杉東ルート、美杉西ルート）及びJR名松線が代替している。	久居駅周辺	一志地域	○	/	×	○	6,452	2.20	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	久居駅の利用を中心とし、久居駅からとことめの里間の利用も一定数確認できたため運行維持基準値を達成したが、その他の区間での利用が少ないため運行目標値を達成することができなかった。
準幹線	亀山椋本線	津市と亀山市を結ぶ唯一の広域バス路線でJR亀山駅にも接続している。	芸濃地域（椋本）～亀山市（亀山駅）		/	○	/	/	16,780	2.43	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	土日よりも平日の利用が多く、椋本から亀山駅間の乗降者数が大半を占めるため、運行維持基準値を達成した背景として芸濃地域から亀山市への通勤・通学需要が考えられるが、その他区間での利用が少ないため運行目標値の達成はできなかった。今後利用の少ない区間での運行の認知度の向上が必要である。
合計									92,006	5.22	A		

※1 都市拠点とは、津市都市マスタープランにおいて定めた都市核（津駅・江戸橋駅周辺、津新町駅・大門・丸之内周辺）及び副都市核（久居駅周辺）を都市拠点として位置付けている。

※2 地域拠点とは、津市都市マスタープランにおいて定めた河芸・香良洲・芸濃・安濃・一志・美里・白山・美杉地域の中心部周辺に加え、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ている。

コミュニティバス

分類	地域	ルート名	ルートの特徴	利用者数 (人) A	うち シルバー エミカ 利用者 (人) B	シルバー エミカ 利用率 (A/B)	1便当 たりの 利用者 数	評価 A: 3.5人以上 B: 2.0人以上 C: 2.0人未満 D: 1.0人未満	評価に応じて行う取組	乗降調査に基づく分析
支線	北部	河芸循環	地域住民の移動ニーズが高いスーパーサンシ及びその周辺に集積している医療機関や温浴施設のあるほほえみセンター等へ行けるように河芸地域全体を循環運行しており、三重交通バス路線「津太陽の街線」と路線が重複する千里ヶ丘地区等については、週1回のみ運行している。	4,788	4,492	93.8%	4.44	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	三行地区（三行公民館）及び黒田地区からスーパーサンシやイオンタウン津河芸への移動が確認でき、商業施設への買い物需要や医療機関等への通院需要により運行目標値を達成した。
		河芸南・一身田・白塚循環	旧市町村の地域という概念を取り払い、河芸地域南部と一身田及び白塚地区といった津地域北部を一体とした運行としている。	3,517	2,893	82.3%	2.85	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	一身田及び白塚地区からセノパーク及びイオンタウン津河芸への移動が確認できた。令和3年度は運行維持基準値を達成していなかったが、令和3年度に新たに乗り入れた地区（一身田及び白塚地区）での利用が定着し、令和4年度から利用者数が伸びたことで運行維持基準値を達成した。
小計				8,305	7,385	88.9%	3.59	A		
支線	南部	久居北・片田・高茶屋	令和3年の再編までは運行していなかった片田地区及び高茶屋地区と久居地域を結ぶことにより、津地域西部、南部、久居地域を一体とした移動手段を確保している。	6,400	4,370	68.3%	5.19	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	令和3年度に新たに乗り入れた片田地区からイオンタウン津城山や久居インターガーデンの商業施設への利用が多く、運行目標値を達成した。
		久居南・雲出	令和3年の再編までは運行していなかった雲出地区及びイオンモール津南を結ぶことにより、津地域南部と久居地域を一体とした移動手段を確保している。	2,471	1,744	70.6%	2.00	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	令和5年10月にぎゅーとらうプリーズ居店に乗り入れたことで、利用者が増加し、運行維持基準値を達成した。
		久居西循環	三重交通バス路線「榊原線」との役割分担から運行を考慮していなかったが、地域から運行継続を求める意見が強かったことに加え、榊原地区は高齢化率が高いことや、七栗地区はコミュニティバスの利用が多いことから、週1日2往復の運行としている。	1,013	845	83.4%	4.96	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	運行継続を求める意見が強かった榊原地区での利用が多く確認でき、地域の意向に沿った運行としたことで、運行目標値を達成した。
小計				9,884	6,959	70.4%	3.70	A		
支線	北西部 (芸濃)	芸濃北	芸濃地域北部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、芸濃総合支所等の行政機関へ行けるルートを設定している。	2,973	2,842	95.6%	2.57	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	令和5年10月に買い物時間がとれるようダイヤ変更をした。前年度より1便あたりの利用者数が増加し、運行維持基準値を達成した。
		芸濃南	芸濃地域南部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、芸濃総合支所等の行政機関へ行けるルートを設定している。	2,835	2,670	94.2%	2.45	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	令和5年10月に買い物時間がとれるようダイヤ変更をした。前年度より1便あたりの利用者数が増加し、運行維持基準値を達成した。
小計				5,808	5,512	94.9%	2.51	B		
支線	北西部 (安濃)	清水ヶ丘団地・戸島・椋本	移動ニーズが高い芸濃地域の商業施設へ乗り入れるなど、安濃地域と芸濃地域を一体とした移動手段を確保するルートを設定した。	3,143	2,648	84.3%	2.91	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	令和5年10月に買い物時間がとれるようダイヤ変更をした。前年度より1便あたりの利用者数が増加し、運行維持基準値を達成した。
		妙法寺・野口・椋本	移動ニーズが高い芸濃地域の商業施設へ乗り入れるなど、安濃地域と芸濃地域を一体とした移動手段を確保するルートを設定した。	1,909	1,731	90.7%	1.76	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	令和3年度の再編前から利用の少ない地区を運行するルートであるため、運行維持基準値をわずかに達成できなかったものの、令和5年10月に買い物時間がとれるようダイヤ変更をし、前年度より1便あたりの利用者数が増加した。
小計				5,052	4,379	86.7%	2.33	B		

コミュニティバス

分類	地域	ルート名	ルートの特徴	利用者数 (人) A	うち シルバー エミカ 利用者 (人) B	シルバー エミカ 利用率 (A/B)	1便当たり の利用者数	評価 A: 3.5人以上 B: 2.0人以上 C: 2.0人未満 D: 1.0人未満	評価に応じて行う取組	乗降調査に基づく分析
支線	南西部 (美里)	穴倉・辰水・忠盛塚	三重交通バス路線「長野線」と接続することで津地域方面への移動ニーズに対応し、更に地域住民の移動ニーズに応えるため、令和3年の再編で旧市町村の地域という概念を取り払い、新たに忠盛塚までルートを延伸し、運行している。	1,424	1,014	71.2%	1.32	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	新たに乗り入れた「忠盛塚」停留所での利用が伸びているものの、辰水地区（「穴倉」、「船山」及び「日南田」）での利用がほとんど見られず、運行維持基準値を達成できなかった。
		長野・榊原	三重交通バス路線「長野線」との接続により、津地域方面への買物や通院の移動ニーズに対応するとともに、榊原地区西部へルートを延伸することで、三重交通バス路線「榊原線」と接続し、当該地区から久居地域方面への買物、通院の移動ニーズに対応している。	933	857	91.9%	0.75	D	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討する。	三重交通バス路線「長野線」と接続がある「稲葉口」停留所については利用が確認できたが、特に榊原地区西部での利用がほとんどみられず、運行維持基準値を達成できなかった。
小計				2,357	1,871	79.4%	1.02	C		
支線	南西部 (一志)	一志東・伊勢中川駅	川合地区等から地域住民の移動ニーズが高い高岡地区の商業施設や医療機関へ行けるようなルートを設定するとともに、市域を越えた松阪市の伊勢中川駅方面への移動ニーズがあったため、一志地域東部と松阪市嬉野地域の伊勢中川駅周辺を一体とした移動手段を確保したルートを設定している。	3,779	3,328	88.1%	3.06	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	「MEGAドン・キホーテUNY嬉野店」、「マックスバリュ一志店」及び「ぎゅーとら一志店」等の商業施設の利用が確認でき、「とことめの里一志」の利用が伸びたため、運行維持基準値を達成した。
		一志西循環	自主運行バス（廃止代替バス）の代替手段として、井生地区までルートを延伸し、地域住民の移動ニーズが高い高岡地区の商業施設及び医療機関や一志温泉やすらぎの湯とことめの里一志等を循環するルートとしている。	2,225	2,044	91.9%	1.80	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	「ぎゅーとら一志店」の利用は増えたものの、「一志眼科」、「高岡老人憩いの家」及び「善応寺団地」と各集落間の利用が前年度より減少したため、わずかに運行維持基準値を達成できなかった。
小計				6,004	5,372	89.5%	2.43	B		
支線	南西部 (白山)	八対野・大三	榊原温泉口駅から三重県立白山高校への通学需要に対応するため毎日運行としている。また、自主運行バス「榊原線」の「榊原車庫前」以南を廃止することに伴い、代替手段として朝夕の時間帯に一部ルートを設定している。	19,379	6,364	32.8%	3.84	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	「榊原温泉口駅」から白山高校への利用が多いことから、白山高校への通学需要に対応できていることが確認できた。また、各集落から一志病院への利用が多いことから、通院のための生活路線としての役割を担うことができ、運行目標値を達成した。
		福田山・川口・三ヶ野 (月・水・金)	白山地域の西側にある福田山など元取地区の小中学生の通学に対応するとともに、川口地区、三ヶ野地区等における買い物や通院の移動手段を確保するルートを設定している。	2,039	1,569	76.9%	1.33	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	「マックスバリュ（白山店）」及び「マックスバリュ（川口店）」停留所の利用は多いものの、元取地区（福田山）及び大三地区（三ヶ野）からの利用が少なく、運行維持基準値を達成できなかった。
		福田山・川口・三ヶ野 (火・木)	白山地域の西側にある福田山など元取地区の小中学生の通学に対応するとともに、傍地区等における買い物や通院の移動手段を確保するルートを設定している。	1,686	1,005	59.6%	1.63	C	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。	元取地区における利用が少なく、「一志病院」停留所の利用が減少したため、運行維持基準値を達成できなかった。
小計				23,104	8,938	38.7%	3.04	B		
支線	南西部 (美杉)	美杉東	下之川地区や多気地区から「津市家庭医療クリニック」へ通院できるようなルートとし、また、白山地域の県立一志病院やマックスバリュ等への通院や買い物に行けるようなルートを設定している。	3,382	2,500	73.9%	2.76	B	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。	各集落から一志病院、マックスバリュ等への買い物・通院利用が多く、運行維持基準値を達成した。
		美杉西	自主運行バス「名張奥津線」の代替となるよう、伊勢奥津駅から敷津まで運行するルートとし、また、沿線住民が県立一志病院や津市家庭医療クリニック等への通院のほか、マックスバリュ（川口店）への買い物へ行けるようにルートを設定している。	4,822	3,865	80.2%	3.93	A	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。	各集落から一志病院、マックスバリュ等への買い物及び通院利用が多く、運行目標値を達成した。
		美杉南	美杉東ルート及び美杉西ルートにて対応できていない太郎生地区や伊勢地地区から津市家庭医療クリニック及び伊勢地巡回診療所へ通院できるようなルートを設定し、伊勢地巡回診療所の開設日に合わせて水曜日の運行としている。	288	36	12.5%	0.70	D	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討する。	「津市家庭医療クリニック北」、「美杉総合支所」及び「エコープJAみずぎ店前」停留所への利用が確認できたものの、特に太郎地区の利用がほとんどみられず運行維持基準値を達成できなかった。
		美杉循環	大部分が元々設定していなかったルートであり、地域からの意見により見直したルートである。津市家庭医療クリニックの隣にある「みずぎ杉の実作業所」という障がい者福祉施設からの通所に対応するため、美杉東ルート及び美杉西ルートが運行していない火曜日と木曜日に設定し、観光に利用できるよう朝夕の通所以外の時間帯で「伊勢奥津駅」「北畠神社」「道の駅美杉」を結んだルートを設定している。	820	310	37.8%	0.53	D	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討する。	「津市家庭医療クリニック北」の利用は多いものの、全体として利用が少なく運行維持基準値を達成できなかった。
小計				9,312	6,711	72.1%	2.11	B		
合計				69,826	47,127	67.5%	2.66	B		