

津市地域公共交通計画（素案）

令和7年〇月

目 次

はじめに	1
1. 計画策定の背景・目的	1
2. 計画の位置づけ	2
 第1章 津市の現状	3
1. 地勢	3
2. 津市の人口動態	3
3. 観光の状況	5
4. 地域公共交通の現状	6
 第2章 上位・関連計画	12
1. 津市総合計画	12
2. 津市都市マスタープラン	13
3. 津市立地適正化計画	15
4. 第3期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略	17
5. 津市第10次高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画	18
6. 津市障がい福祉総合プラン	19
7. 津市地球温暖化対策実行計画	20
 第3章 地域公共交通の課題	21
1. 調査結果及びデータ分析による検証	22
2. 社会環境の変化や他施策等との整合を踏まえた検証	34
3. 「第2次津市地域公共交通網形成計画」の評価	41
4. 津市地域公共交通の課題のまとめ	47
 第4章 基本的な方針、計画の目標	49
1. 計画の目指すべき将来像	49
2. 計画の区域	49
3. 計画の期間	49
4. 津市の公共交通網の考え方	49
5. 津市公共交通の基本的な方針	54
6. 津市の公共交通の目標	57

第5章 目標を達成するために実施する取組	59
1. 目標を達成するための取組	60
【目標 1-(1)】利便性の高い交通サービスの維持	60
【目標 1-(2)】乗降場所における利用環境の整備	65
【目標 1-(3)】まちづくりと連携した取組の実施	68
【目標 2-(1)】日常生活に必要な移動手段の確保	72
【目標 2-(2)】多様な移動手段の活用	78
【目標 3-(1)】公共交通の担い手確保	80
【目標 3-(2)】公共交通の利用促進	81
【目標 3-(3)】共助の意識の醸成	86
【目標 3-(4)】効果的・効率的な運行(運航)	88
【目標 4-(1)】環境負荷の軽減	89
【目標 4-(2)】情報通信技術（ICT）や新技術・制度の活用	90
2. 取組の実施スケジュール	93
第6章 計画の達成状況の評価	95
1. 計画全体の評価	95
2. 目標の達成度の評価	96
3. 取組の進捗の評価	97
4. 計画を推進するための体制について	99

はじめに

1. 計画策定の背景・目的

これまで津市では、平成 21 年 12 月に市街地と周辺の住宅地や鉄道駅との交通利便性を高め、合併前の市町村が運営していたバス関連事業を統合して新たな公共交通システムを構築するため「津市地域公共交通総合連携計画」を、平成 27 年 3 月には市域全体を展望した、より効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築する新たな計画として「津市地域公共交通網形成計画」を、また令和 2 年 3 月には社会情勢の変化に柔軟かつ的確に対応し、機能的かつ効率的な公共交通網を整備していくため「第 2 次津市地域公共交通網形成計画」をそれぞれ策定し、その都度、津市コミュニティバス等の再編を行うなど、より効率的で機能的な公共交通網の整備に努めながら、通勤や通学、買物、医療機関の受診など、日常生活における基本的な移動手段が確保できるよう取り組んできました。

しかし、人口減少や少子高齢化の急速な進展、高い自家用車の利用率などに加えて、コロナ禍を経た新しい生活様式の定着、運転手不足や燃料価格の高騰など公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

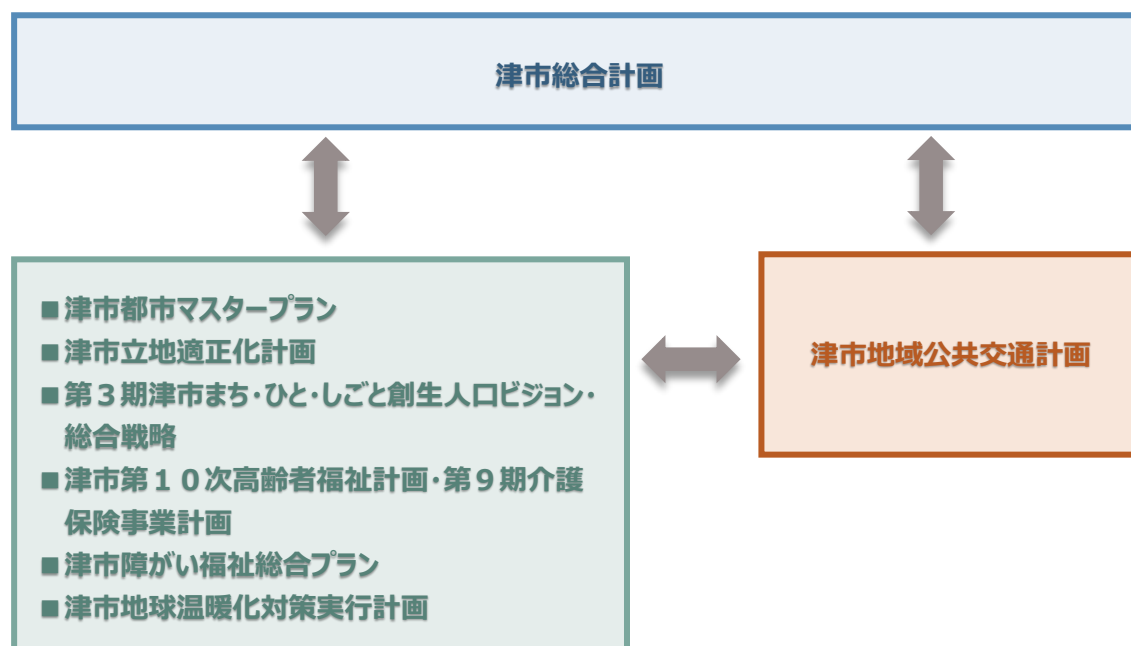
このことから、運行ダイヤの見直しや減便、路線廃止など提供される公共交通サービスの低下は避けられず、その結果、更なる公共交通の利用者減少につながっています。こうした状況下において、現在の市内の基幹となる公共交通網や地域の移動手段を今後も維持・継続していくためには、公共交通の担い手確保や利用促進を図りながら、共助の考え方のもと、必要な交通サービスが提供できるように地域住民・交通事業者・行政がそれぞれ協力していく必要があります。

また、公共交通の利用促進や環境負荷の軽減に対する取組に加え、未来の公共交通を支える新しい技術や取組にも着目しながら、必要に応じてその活用方法を模索し、将来を見据えた本市に相応しい公共交通の姿を検討していく必要があります。

本計画は、上記の背景を踏まえ、令和 8 年 3 月末をもって終了する「第 2 次津市地域公共交通網形成計画」の次期計画として、本市における持続可能な公共交通網の形成に向け、その実現のための基本方針や具体的な取組等を共有するため、策定するものです。

2. 計画の位置づけ

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。



計画の位置付け

第1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、711.18km²と三重県で最も広い面積を有しています。

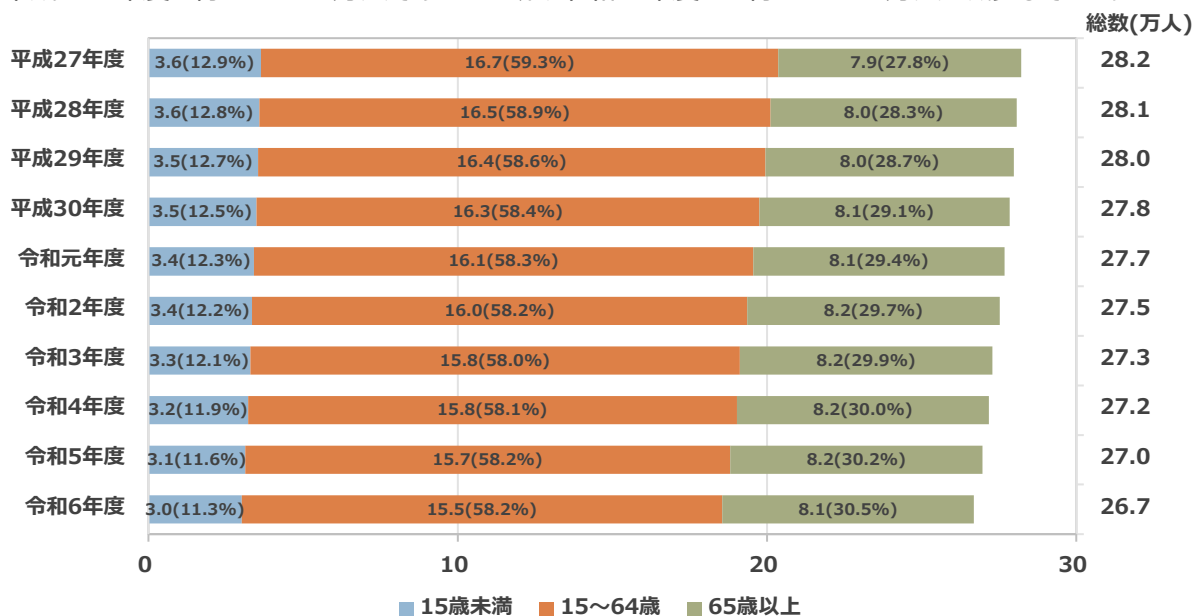


図 1-1 位置図

2. 津市の人口動態

津市の総人口は、平成18年1月の合併以降減少していますが、令和6年度末で約26.7万人となり、三重県の市町では四日市市に次いで多くなっています。

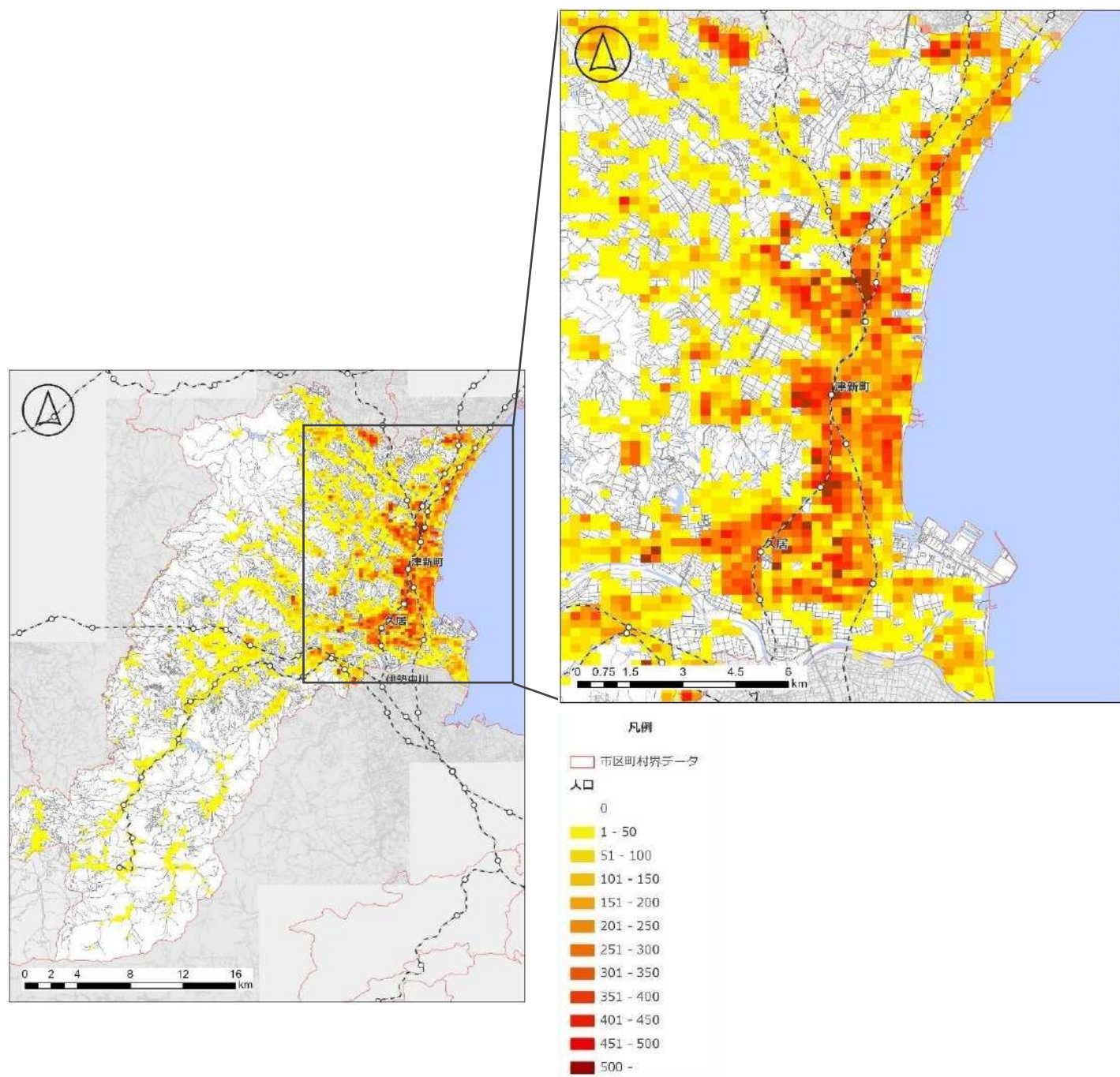
生産年齢人口（15～64歳）、年少人口（15歳未満）ともに減少しており、生産年齢人口は、平成27年度に約16.7万人であったものが、令和6年度には約15.5万人に減少しています。



※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 1-2 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：令和2年 国勢調査 250mメッシュデータ)

図 1-3 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20km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。

更に、近年では「津城」及び「多気北畠氏城館」が続日本100名城に選定されたことに加え、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など、観光資源が充実してきています。



津城（出典：津市）



高田本山専修寺（出典：津市教育委員会）

4. 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三セクターである伊勢鉄道の伊勢線があり、名古屋圏、大阪圏、県西部（伊賀市、名張市）及び県南部方面（伊勢市、尾鷲市、熊野市等）と結ばれています。

なお、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 1-4 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、本計画では「一般路線バス」と「自主運行バス（廃止代替バス）」を「一般路線バス」、「津市コミュニティバス」、「ぐるっと・つーバス」及び「地域住民運営主体型コミュニティ交通」を「コミュニティ交通」として整理しています。

表 1-1 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
コミュニティ交通	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

1) 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、船橋市、東京 23 区（千代田区、新宿区、豊島区（池袋））、立川市、横浜市、高岡市、富山市、金沢市、京都市
----	---

2) 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。

表 1-2 一般路線バス一覧

路線名称	系統番号	路線の 位置付け	運行区間
神戸白塚線	06	幹線	片田団地～津駅・白塚駅
波瀬線	11	幹線	三重中央医療センター・久居駅～室の口
高野団地線（自主運行バス）			久居駅～とことめの里
榊原線	15	幹線	津駅～下村～榊原車庫前
	16		津駅～上稲葉～榊原車庫前
久居高茶屋線	21	幹線	久居駅東口～香良洲公園
国立病院線	22	市内線	久居駅～三重中央医療センター・久居高校
津三雲線	31	幹線	津駅～天白【松阪市】
香良洲線	32	幹線	津駅～香良洲公園
城山線	34	幹線	津駅～警察学校
津なぎさまち線	35	市内線	津駅～空港アクセス港
津太陽の街線	40	準幹線	千里駅～太陽の街【鈴鹿市】
一身田大里線 （一部自主運行バス）	51	幹線	日硝ハイウエーアリーナ～三重病院
棕本線	52	幹線	イオンモール津南・米津・津駅 ～サイエンスシティ・豊が丘・棕本
豊野団地線（自主運行バス）	53	幹線	津駅～豊野団地
亀山棕本線（自主運行バス）	55	準幹線	棕本～亀山駅前【亀山市】
安濃線	65	幹線	津駅～市場
津駅西団地循環線	71・81	市内線	津駅西口～西団地～津駅西口
津西ハイタウン線	84・85	市内線	津駅西口～津西ハイタウン
	86	市内線	津新町駅・津駅西口～津西ハイタウン
看護大学夢が丘線	89	市内線	津駅西口～総合文化センター・夢が丘団地
長野線	91	幹線	津駅～平木
泉ヶ丘片田団地線	93	幹線	津駅・津新町駅～片田団地
辰水殿舟団地線	95	幹線	津駅・津新町駅～殿舟団地～穴倉
奥津線	31 (伊賀)	準幹線	敷津～名張駅前（西口）【名張市】

※）平日 1 日 1 往復以下の区間は記載の対象外
（出典：三重交通提供資料）

- 自主運行バス：市内の路線バスが廃止された後を受け、津市が三重交通株式会社に運行を委託し、廃止前と同じ運行形態で運行しているもの
- 幹線：市内の都市拠点と地域拠点とを結び、かつ市街地内にて一定のサービス水準を確保する役割の路線
- 準幹線：市内外の拠点を結ぶ路線
- 市内線：市街地内にて一定のサービス水準を確保する役割の路線

3) コミュニティ交通

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（一部を除く）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。

また、津市内では、一般路線バス及び津市コミュニティバス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います。（「地域住民運営主体型コミュニティ交通」）かつては白山地域の二俣地区及び上佐田地区でも運行していましたが、令和6年10月末で廃止となり、現在は津地域の高松山団地のみ運行しています。



図 1- 5 津市コミュニティバス運行地域

表 1-3 津市コミュニティバス一覧

各地域	ルート名称	運行区間	運行曜日
河芸地域	河芸循環（月・土）ルート	河芸総合支所～近鉄千里駅・近鉄豊津上野駅～河芸総合支所	月・土
	河芸循環（水）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	水
	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	火・木・金
久居地域	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	火・木・金
	久居南・雲出ルート	イオンモール津南～久居インターガーデン・桃園駅東～三重中央医療センター	月・水・土
	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）	火
芸濃地域	芸濃北ルート	長徳寺～中町～芸濃総合支所	火・木・金
	芸濃南ルート	長徳寺・北畑～市場・中町～芸濃総合支所	月・水・土
安濃地域	清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート	清水ヶ丘団地～曽根橋～芸濃総合支所	火・木・金
	妙法寺・野口・棕本ルート	安濃総合支所～曽根橋～芸濃総合支所	月・水・土
美里地域	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	月・水・土
	長野・榊原ルート	平木～美里総合支所・稲葉口～榊原口・湯の瀬	火・木・金
一志地域	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・一志総合支所～とことめの里一志	月・水・土
	一志西循環ルート	とことめの里一志～川合高岡駅・一志総合支所～とことめの里一志	火・木・金
白山地域	八対野・大三ルート	榊原車庫前・文化センター・榊原温泉口駅～一志病院・グリーンタウン～一志病院・家城駅前	毎日
	福田山・川口・三ヶ野（月・水・金）ルート	上福田山・マックスバリュ（川口店）・白山総合支所前～関ノ宮・川口駅前・大三駅前～白山総合支所前・白山中学校前・文化センター	月・水・金
	福田山・川口・三ヶ野（火・木）ルート	上福田山・一志病院～家城駅前・関ノ宮～榊原温泉口駅	火・木
美杉地域	美杉東ルート	丹生俣・伊勢奥津駅前～伊勢竹原駅前・家城駅前・一志病院～下之川出張所前～一志病院・マックスバリュ（川口店）	月・水・金
	美杉西ルート	川上～敷津・比津・竹原・エコーブみすぎ店前～一志病院（～マックスバリュ（川口店））	月・水・金
	美杉南ルート	飯垣内・美杉総合支所前～三多気・老ヶ野～美杉総合支所前・飯垣内	水
	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～道の駅美杉・伊勢奥津駅前・敷津	火・木

(3) タクシー

津市及び松阪市（ただし、旧嬉野町、旧三雲町の区域に限る。）で「津交通圏」を形成しており、令和7年4月現在、津市内には事業者が9者あります。

表 1-4 タクシー事業者一覧

事業者名	所在地
三重近鉄タクシー(株)津営業所	津市大字岩田字丸山 1 番 8
安全タクシー三重(株)津営業所	津市上弁財町津興 3193
三重第一交通(株)	津市寿町 20 番 17 号
共和タクシー	津市中央 6 番 27 号
久居交通(株)	津市戸木町 4096
つタクシー(有)	津市乙部 2016 番地
(有)中川タクシー	津市垂水 1348 番地
河芸タクシー(有)	津市河芸町東千里 132 番地の 5
(株)一志運輸	津市一志町高野 225 番地の 1

(4) 高速船

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分で結ぶ高速船を就航し、運航されています。これまで高速船2隻で運航してきましたが、令和7年5月に高速船1隻が故障し、現在は1隻で運航しています。



図 1-6 航路図（津航路）

第2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2-1 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。

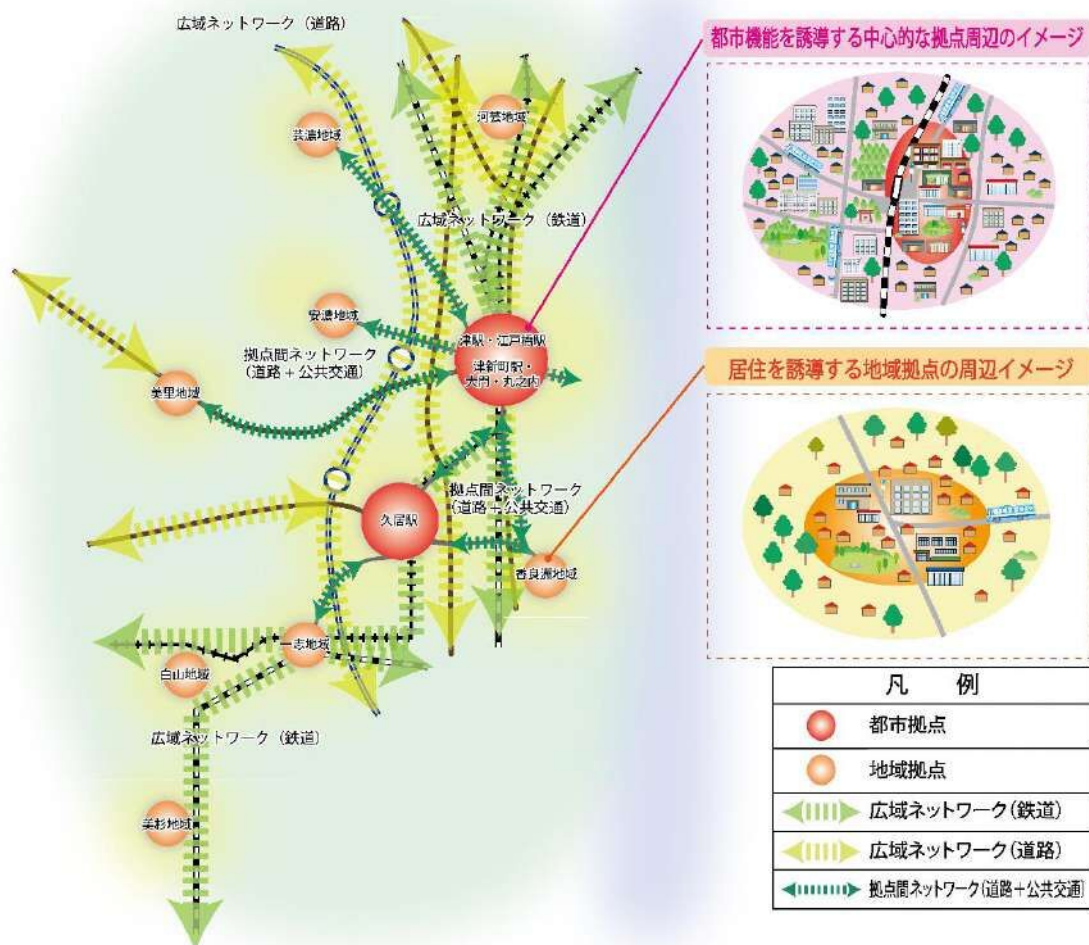


図2-2 将来都市構造図

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、必要に応じて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。

更に、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持ち、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。

(津市都市マスタープランより抜粋)

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。

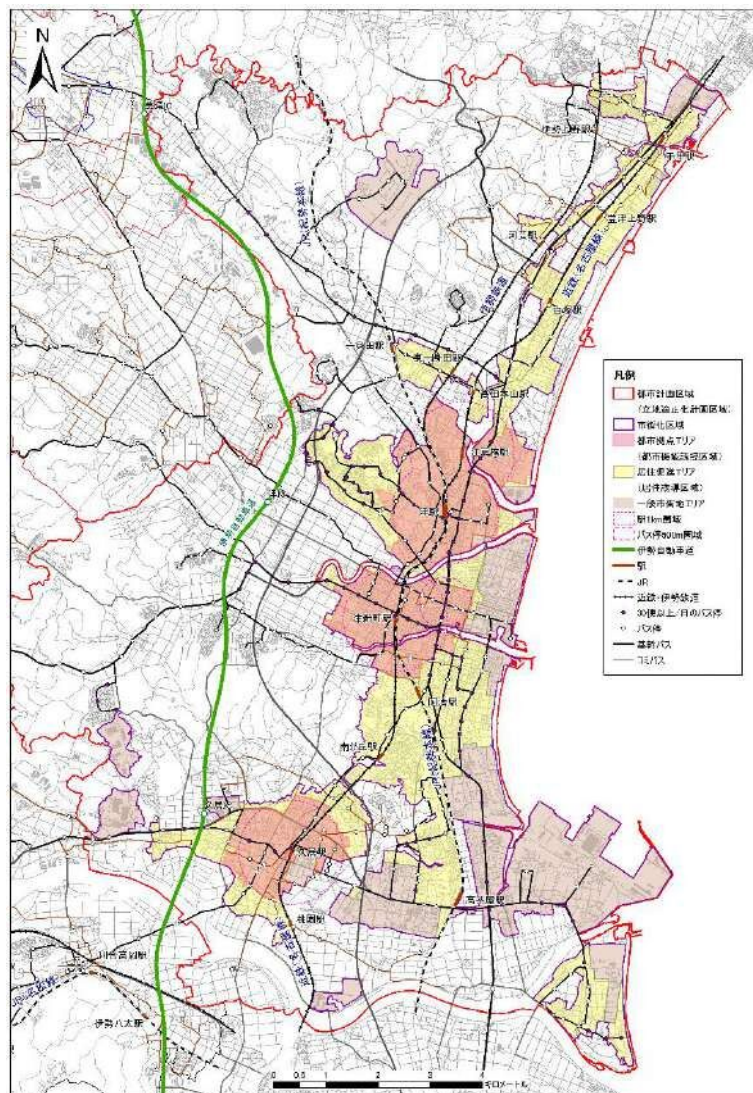
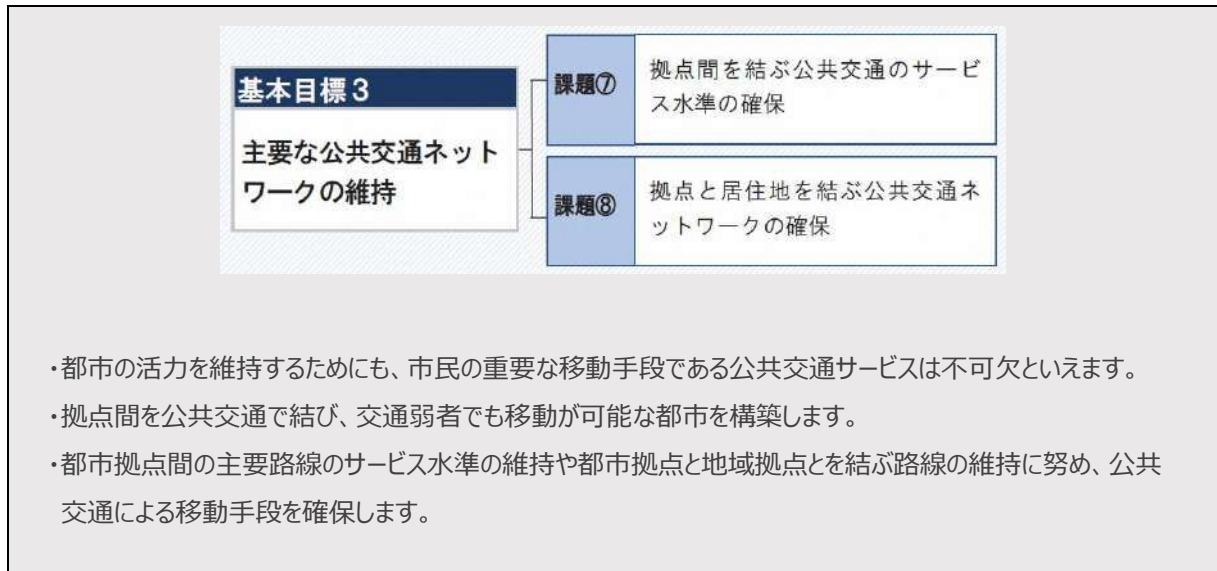


図 2-3 都市機能誘導区域及び居住誘導区域（全体図）

なお、津市立地適正化計画では、公共交通について以下のとおり位置付けています。



(津市立地適正化計画より抜粋)

4. 第3期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

第3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すがたを示した人口ビジョンを踏まえ、政策目標や施策の基本的な方向、具体的な施策を取りまとめています。

■戦略の期間：令和7年度～令和11年度

第3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人の流れの創出

《具体的な施策と重要業績評価指標》

(1) 定住の促進

Ⅰ 公共交通などの充実（都市計画部）

広大な市域において各地域のニーズに応じたコミュニティ交通の実現により生活の移動手段を確保するため、自由経路ミーティングポイント型と定路線型の運行を組み合わせたハイブリッド方式のデマンド型交通を構築し、利用促進に取り組みます。そして、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手段の連携を図り、人口減少が続くなかであっても生活サービス拠点等と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保に向け、地域の交通事業者と連携し、地域特性に応じた持続可能な交通体系の確立に向けた取組を進めます。

重要業績評価指標（KPI※）

【公共交通全体の利用者数】

19,642,925人 → 20,760,000人
（R5年度、ただし、鉄道の利用者数のみ推計値） （R11年度）

【モビリティマネジメントに関する取組や利用促進イベント等実施数】

9回（R5年度） → 10回（R11年度）

【具体的な事業】

- ・津市コミュニティバスの再編
- ・各交通手段の乗り継ぎ設定
- ・モビリティマネジメントの推進
- ・利用促進イベント等の実施
- ・新たな交通サービス・システムに係る調査及び検討

※）KPI：Key Performance Indicatorの略。施策ごとの達成すべき成果目標として設定するもの。
 （第3期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略より抜粋）

5. 津市第10次高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画

津市第10次高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画は、老人福祉法第20条の8の規定に基づく市町村老人福祉計画及び介護保険法第117条の規定に基づく市町村介護保険事業計画を一体的にまとめた計画です。

■計画期間：令和6年度～令和8年度

この中で、高齢者の外出を支援する取組として、津市内在住の65歳以上の方を対象として、三重交通グループの路線バス及びぐるっと・つーバスで利用できる乗車ポイントを付与したオリジナルICカード「シルバーエミカ」を無償で交付しています。また、実施見込として、シルバーエミカの新規発行件数及び追加チャージ件数を掲げています。

5 いきいきと元気に暮らす地域づくり

(1) 高齢者の多様な生きがい活動への支援

高齢者が地域住民、地域の子ども等、地域におけるさまざまな世代と交流を図り、高齢者の豊かな経験による個性や能力を活かし、地域の中で心豊かに生きがいを持って暮らすことのできるよう、多様な活動機会の提供や地域活動の促進を図ります。

高齢者外出 支援事業 (シルバーエミカ)	高齢者の健康・生きがいづくり、人と人とのつながりづくりのために、日常生活の移動を支援し、外出機会の拡大を図っていくことが重要であることから、高齢者の外出支援としてシルバーエミカ（交通系ICカード）の交付に引き続き取り組みます。シルバーエミカの交付については、マイナンバーカードの取得が必要であることから、あわせて同カードの取得推進に努めます。また、次期津市地域公共交通網形成計画の動向について、関係部局との情報共有に努め、必要とされる公共交通の導入に向け協議します。
----------------------------	---

シルバーエミカの新規発行件数及び追加チャージ件数の実施見込

実施見込	令和6年度	令和7年度	令和8年度
新規発行件数(件)	3,000	3,100	3,200
追加チャージ件数(件)	6,000	6,500	7,000

(津市第10次高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画より抜粋)

6. 津市障がい福祉総合プラン

津市障がい福祉総合プランは、津市におけるこれまでの障がい福祉に関する取組や地域性を踏まえつつ、障がい者・障がい福祉・障がい児福祉に関わる計画を一体化したものです。

■計画期間：令和6年度～令和8年度

計画の中で、展開する施策の方向として、「建築物等バリアフリー化の推進」を掲げています。

3. 行動しやすい環境の整備

(1)生活環境

①建築物等のバリアフリー化の推進

第2次津市地域公共交通網形成計画に基づき、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のほか、鉄道駅においても、駅舎のバリアフリー化をはじめとした待合環境の整備に努めます。

(津市障がい福祉総合プランより抜粋)

7. 津市地球温暖化対策実行計画

津市地球温暖化対策実行計画は、深刻になりつつある地球温暖化問題に対応すべく、国や三重県の地球温暖化対策に係る施策が津市において効果的に実施されるよう連携し、また、省エネルギー等の導入に係る取組を促進することで環境負荷の低減を図り、市域の自然的社会的条件に応じて温室効果ガスの排出抑制を行うことを目的として、地球温暖化対策の推進に関する法律第21条に基づき策定された計画です。

■計画期間：令和3年度～令和12年度

計画の中で、二酸化炭素排出抑制に関する国の取組として、運輸部門における取組の中で「公共交通機関及び自転車の利用促進」、津市における取組として「市民の公共交通機関の利用」が挙げられています。

第5章 二酸化炭素排出抑制に関する施策

1 国や三重県の取組が効果的に実施されるための連携

(1) 国の取組による削減

エ 運輸部門における取組

- 環境に配慮した自動車使用等の促進による自動車運送事業等のグリーン化
- 公共交通機関及び自転車の利用促進
- 鉄道分野の脱炭素化
- 船舶分野の脱炭素化

2 津市における取組

(1) 市民の取組

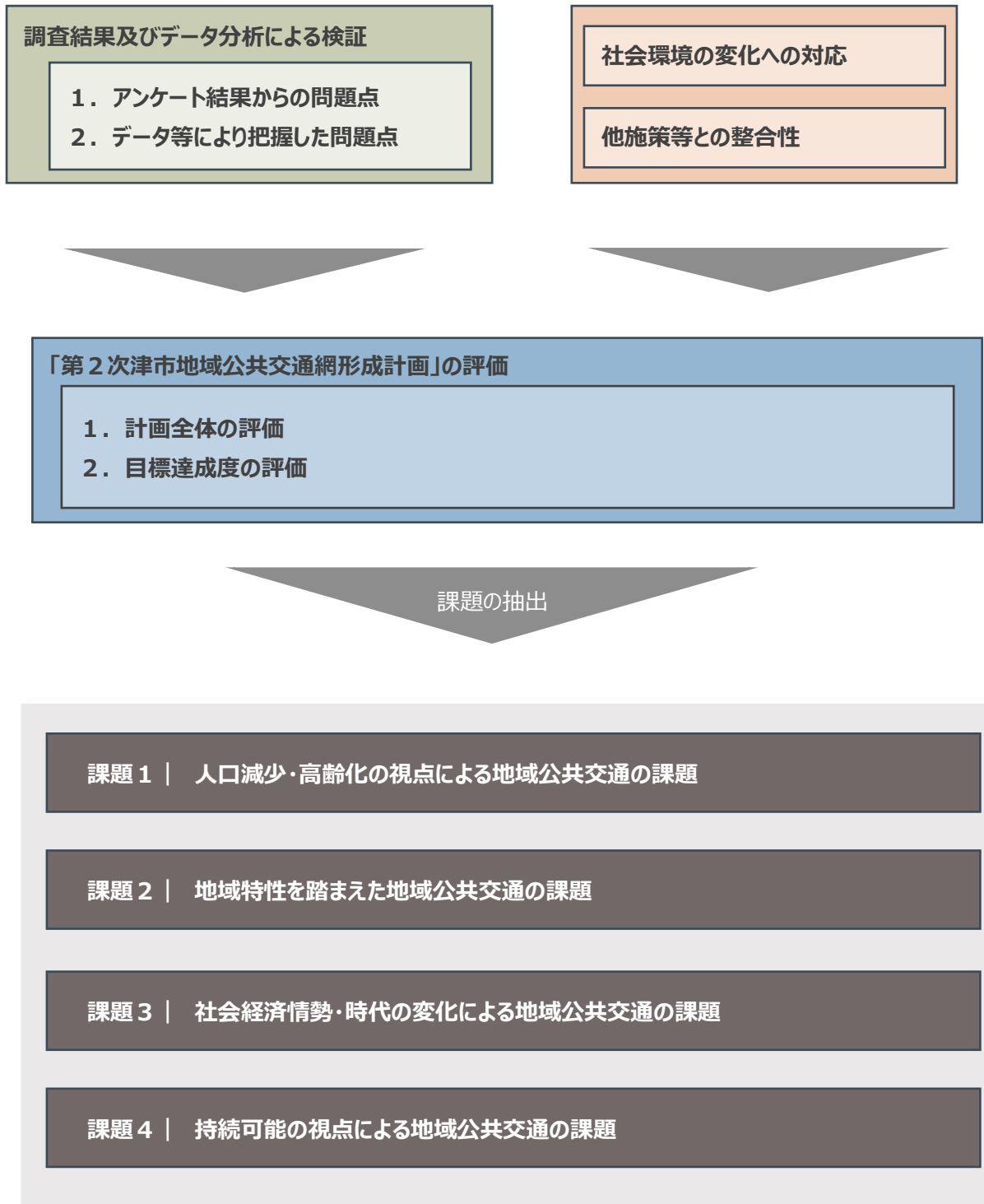
ウ 公共交通機関の利用

公共交通機関は多くの人を一度に運ぶため、環境にやさしい移動手段です。また、渋滞や違法駐車を減らすことにもつながります。省エネルギーや環境保全のため公共交通機関の利用を心掛けます。

(津市地球温暖化対策実行計画より抜粋)

第3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。



1. 調査結果及びデータ分析による検証

(1) アンケート結果からの問題点

1) 公共交通の充実に対する不満（市民意識調査）

令和5年7月から8月にかけて実施した市民意識調査では、「公共交通の充実」に関する満足度の点数は「-0.51」で、他の項目に比べて低い状況です。地域別でみると、美里、香良洲、白山、美杉の点数が低く、「-1.0」を下回っています。また、津地域でも、全体平均を若干上回る程度の「-0.43」となっています。

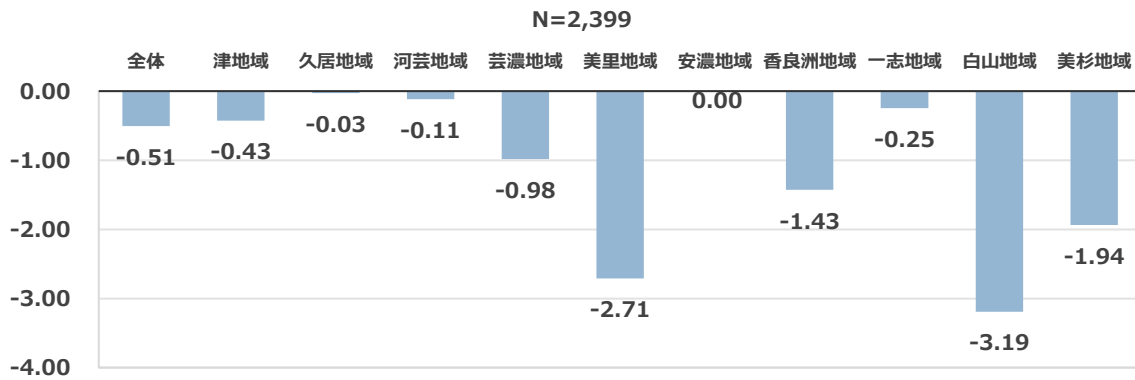


図 3-1 地域別の「公共交通の充実」に関する満足度

2) 運行本数への不満（市政アンケート）

令和4年7月から8月にかけて実施された市政アンケートによると、いずれの地域も、「バス交通について改善が必要であると思うこと」として、「運行本数」を挙げる回答が多く、全地域で65%以上となっています。

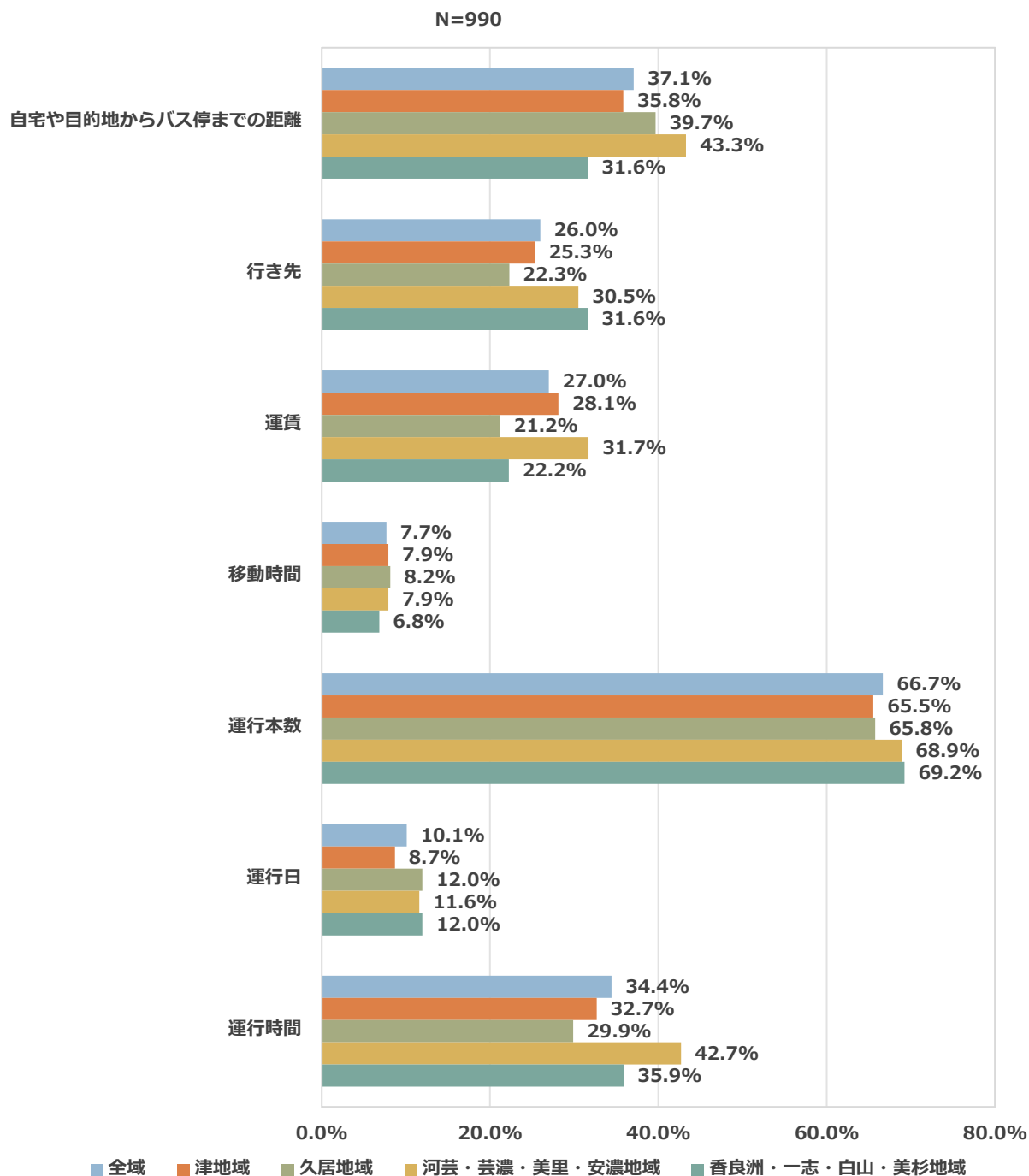


図 3-2 バス交通について改善が必要であると思うこと

3) デマンド型交通導入に対する意見（実証実験アンケート）

路線延長など現在のコミュニティバス（路線定期運行）では解決が難しい課題を解消するため、令和8年4月に実施を予定しているコミュニティバスの再編に向けたデマンド型交通の導入の検討を進めるため、令和6年度に美杉地域（中山間地：比較的人口密度が低く停留所が地域内に分散する地域）全域と安濃地域（市街地：比較的人口密度が高く停留所が地域内に密集している地域）及び津地域（コミュニティバスが運行していない交通不便地区のある地域）の一部でデマンド型交通の実証実験運行を実施し、利用者にアンケート調査を行いました。

ア デマンド型交通実証実験運行の概要

(ア) 美杉地域

a 運行期間・運行日数

令和6年10月21日（月）から12月13日（金）まで・31日間

b 運行実績

利用登録者：281名、うち実利用者：51名

延べ乗降人数：100名

c 運行内容

週4回（月・水曜日：美杉地域内の循環運行、火・金曜日：白山地域への運行）

月・水曜日：往復1便、火・金曜日：Aルート・Bルートで往復1便ずつ

目的地：津市美杉健康相談所前、スーパーみすぎ太郎生店前、御杖村バス停、伊勢地出張所前、スーパーみすぎ前、伊勢八知駅前、津市美杉総合文化センター前、竹原診療所前、伊勢竹原駅前、下之川健康相談所前、洗心福祉会美杉クリニック前、スーパー美杉多気店前、津市家庭医療クリニック前、伊勢奥津駅前、一志病院前、家城駅前、マックスバリュ川口店前、榊原温泉口駅前

停留所：地域内178箇所に設定

d 利用傾向

・8割以上が火、金曜日（白山町行き）の利用

・月、水曜日（美杉町内）の利用はごく少数

・主な目的地は榊原温泉口駅26件、マックスバリュ川口18件

・一志病院は1件のみ

(イ) 安濃地域

a 運行期間・運行日数

令和7年1月20日（月）から3月13日（木）まで・15日間

b 運行実績

利用登録者：64名、うち実利用者：28名 延べ乗降人数：95名

c 運行内容

週2回（月曜日：安濃地区、木曜日：明合地区）

武内病院ルート、芸濃イオンルートの各ルート往復1便ずつ

目的地：曽根橋（スーパーゼにや）、武内病院、岡南（伊勢谷医院・J A 安濃）、村主（安濃中央クリニック）、安濃総合支所、サンヒルズ安濃、イオンタウン芸濃、ぎゅーとらラプリー芸濃店

停留所：地域内3箇所に設定

d 利用傾向

・主な目的は買物42件、病院4件、その他2件
（イオンタウン芸濃32件、ぎゅーとらラプリー芸濃店7件、ゼにや安濃店3件、武内病院1件、伊勢谷医院3件、サンヒルズ安濃2件）

(ウ) 津地域

a 運行期間・運行日数

令和7年1月29日（水）から3月21日（金）まで・16日間

b 運行実績

利用登録者：46名、うち実利用者：23名 延べ乗降人数70名

c 運行内容

週2回（水曜日・金曜日） 往路2便、復路3便

目的地：西部市民センター前、ヤマナカアルテ津新町（土手バス停）

停留所：地域内12箇所に設定

d 利用傾向

・目的は買物27件（津地域の買物施設の目的地はヤマナカアルテ津新町のみ）

イ アンケート調査の結果

利用者アンケートの「今後もデマンド型交通を利用したいか」に対する回答においては、安濃地域及び津地域では約9割が「今後も利用したい」と回答した一方で、美杉地域においては「今後も利用したい」と回答した人は約半数という結果でした。

また、利用者からの意見として、「待ち時間が長い」「本数が少ない」「高齢者にとって予約しなければいけないデマンド型交通は不便である」「従来のコミュニティバスを続けてほしい」といった意見が複数ありました。

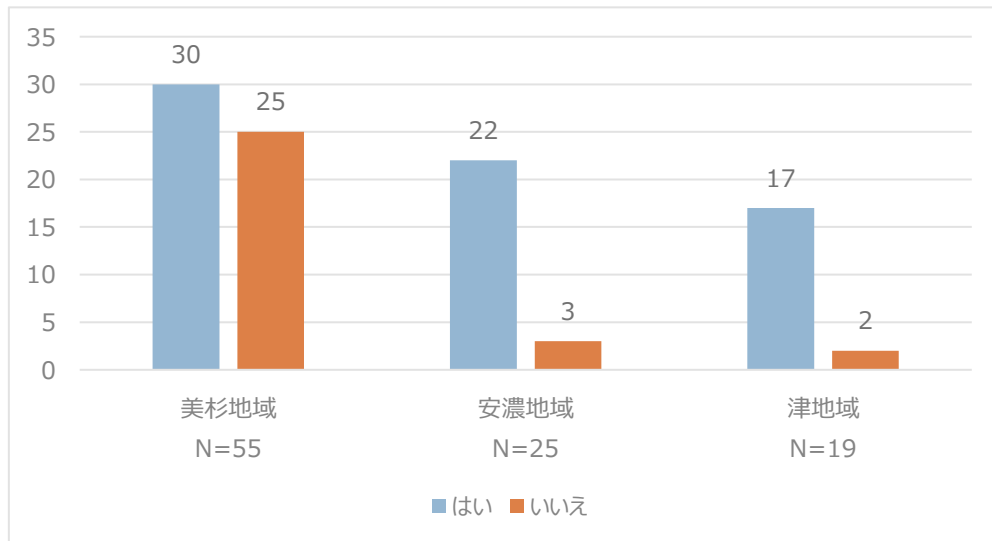


図 3-3 「今後もデマンド型交通を利用したいか」に対する回答

4) デマンド型交通導入に対する意見（実証実験アンケート以外）

実証実験アンケート以外にも、地域公共交通あり方検討会や自治会、各総合支所を通じて様々な意見をいただいております。「地域で一般路線バスが運行していない」「利用できるタクシー事業者がない」「診療科の受診日に運行がない」といった理由から運行日数や便数の増加を希望する意見が多くありました。また、地域内に商業施設や医療機関が少なく、地域外の目的地の設定を希望する意見も多くありました。その他、「小さな車両で運行してほしい」「現行のコミュニティバスを残してほしい」「高校生や小中学生の通学利用ができるように考えてほしい」といった様々な意見があり、当初想定していた市内全域での一律の運行方式では地域ニーズに十分対応できないことがわかりました。

主な意見は以下のとおりです。

ア 運行日数・運行便数等について

- ・運行日数や便数を増やしてほしいという要望
⇒三重交通バス路線がないことや、タクシー事業者がない、通院したい診療科が受診できる曜日に運行がないといったことから増便を希望される意見が多い。
- ・運賃についての要望（シルバーエミカ適用継続の要望等）
⇒運賃について利用料金やシルバーエミカの取扱いについて現在の料金体系等の継続を望む要望

イ 目的地等について

- ・バス停、ミーティングポイント、目的地を増やしてほしいという要望
- ・移動ニーズに対して地域内に目的地として設定できるスーパーマーケットや医療機関がなく、地域外の目的地設定について希望する意見が多い。
⇒地域外（病院）への運行希望[芸濃、美里、安濃、一志、白山、美杉地域]
地域内に総合病院がない地域では近隣の総合病院等を目的地に希望される意見が多い。

⇒地域外（買物施設）への運行希望[美里、安濃、一志、白山、美杉地域]

買物施設へは食料品だけではなく日用品の買い出しも必要であり、日用品は自分の目で見て選びたいと日用品も購入できる買物施設を目的地に希望される意見が多い。

・地域外（他市）への運行希望[一志、美杉地域]

⇒地域によっては最寄りの買物施設等が他市にある場合もあり目的地に地域外（他市）を希望される意見が多い。

ウ 予約方法について

- ・予約しなければ乗れない、電話がつかない、携帯電話を持っていない人の考慮など、予約に対する不安
- ・柔軟な対応を実現するための AI 導入（システムの活用）

エ 運行車両について

・小型車両導入の要望[河芸、美里、一志地域]

⇒道幅が狭く、ハイエース等の想定車両の進入が難しい地域からは車両の小型化を希望される意見が多い。

オ 運行方式について

・現行のコミュニティバスが便利だとする要望[久居、河芸、一志、白山、美杉地域]

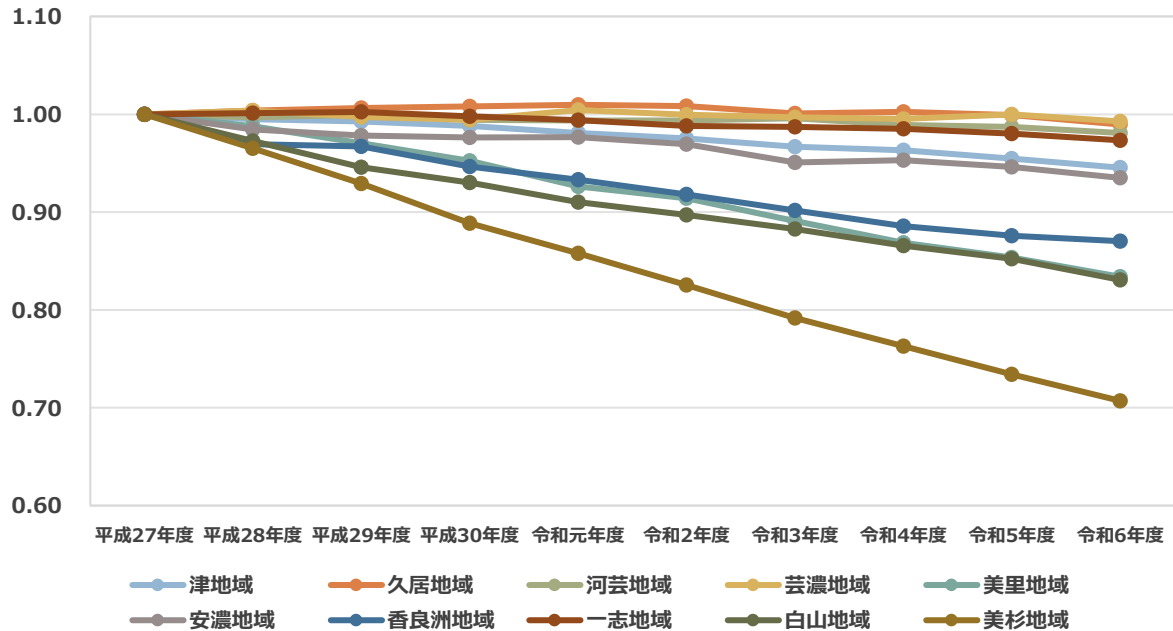
カ その他

- ・高校生、中学生、小学生の通学利用に対する要望[白山地域]
- ・三重交通既存路線に影響しない運行方法

(2) データ分析からの問題点

1) 人口減少及び高齢化

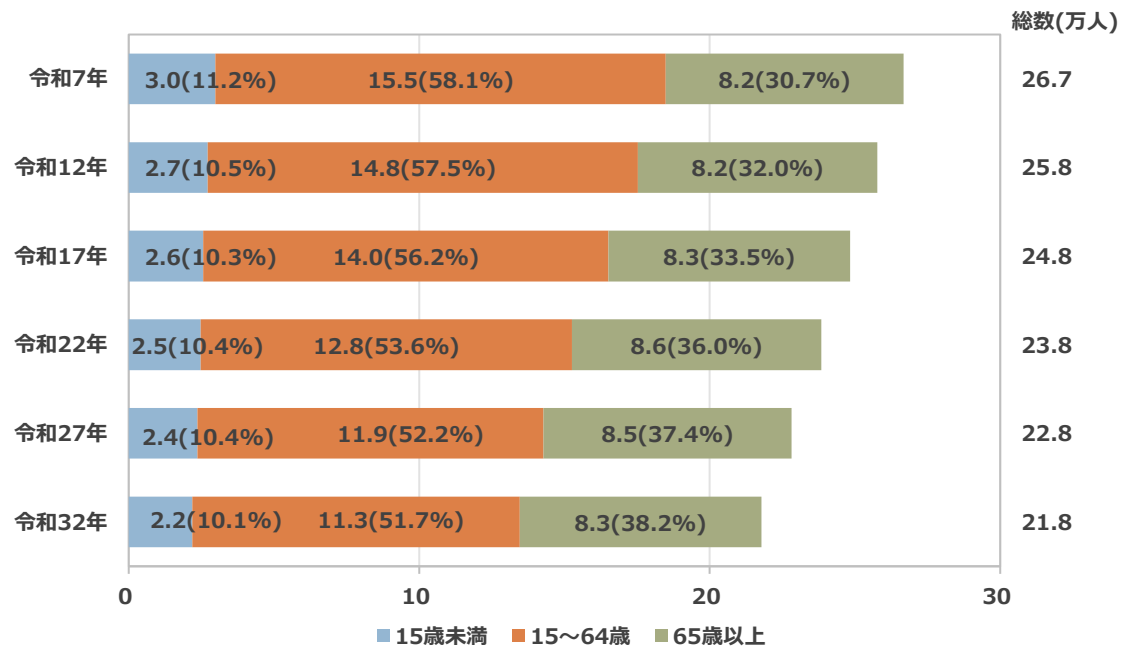
人口の推移を地域別に見ると、平成27年度末の人口を1.00としたとき、令和6年度末では全ての地域で1.00を下回っています。特に美里地域・香良洲地域・白山地域・美杉地域は0.90を下回っており、市内の南西部で人口減少が著しくなっています。



※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 3-4 地域別人口推移

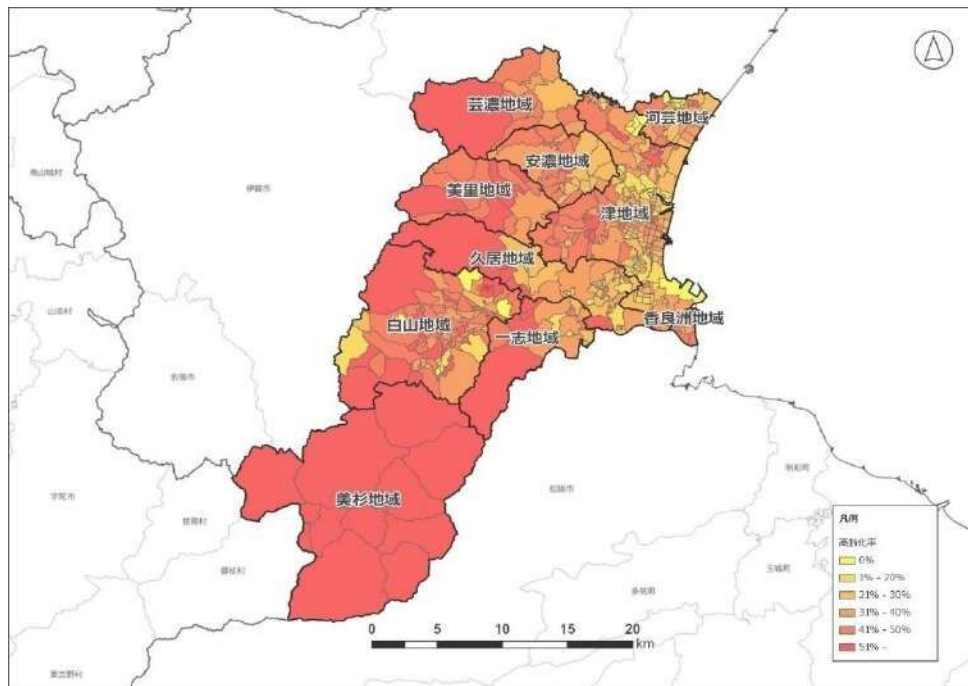
将来においても、津市の人口は減少傾向と予測されており、令和17年には、25万人を下回る可能性があります。年齢別にみると、65歳以上の人口については当面増加すると予測されていますが、令和27年からは減少に転じる見込みであり、15歳未満、15歳以上～64歳の人口については、減少が進むと予測されるため、令和32年には全体の人口は約22万人になると推定されています。



※令和5年度推計
(出典：国立社会保障・人口問題研究所)

図3-5 人口の将来推計

地域別毎の高齢化率を見ると、地域差はあるものの各地域に高齢化率40%を超えている地区があります。特に美杉地域では、全域で50%を超えており、芸濃、美里、白山及び一志地域の多くでは、40%を超えています。



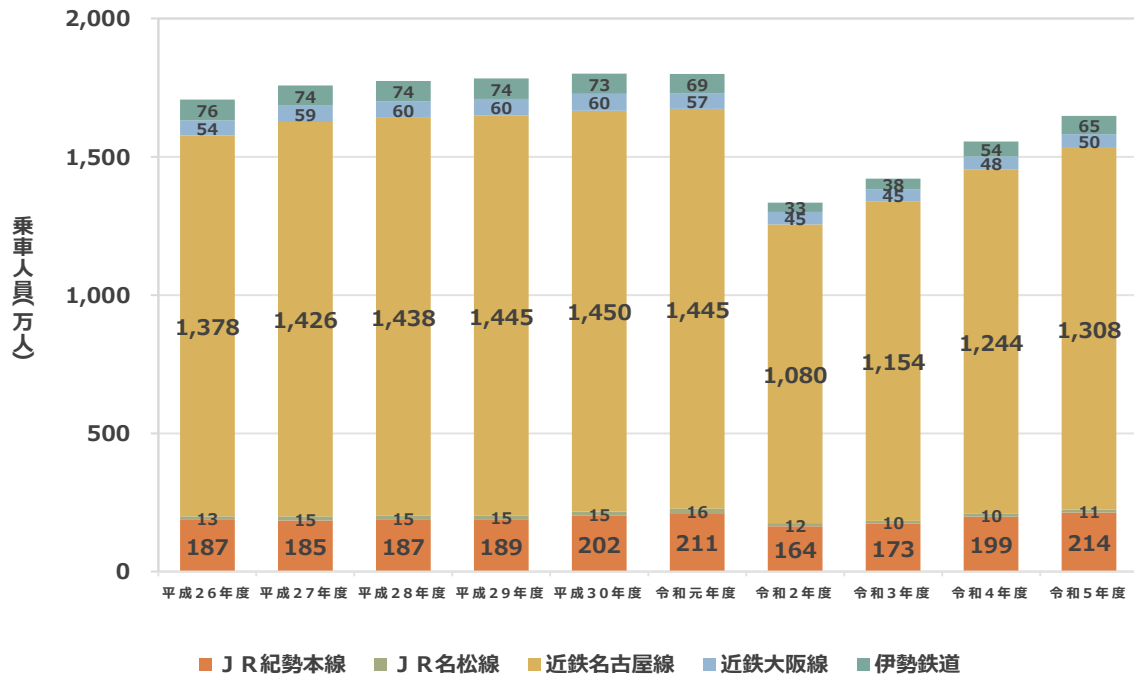
(出典：令和2年 国勢調査)

図3-6 地域別の高齢化率

2) 公共交通機関ごとの利用者数の推移

鉄道、一般路線バス、津市コミュニティバス、高速船とも、新型コロナウイルス感染拡大により、平成30年度と比べて令和2年度の利用者数は大きく減少しましたが、その後、令和5年度にかけて利用者数は徐々に回復しています。

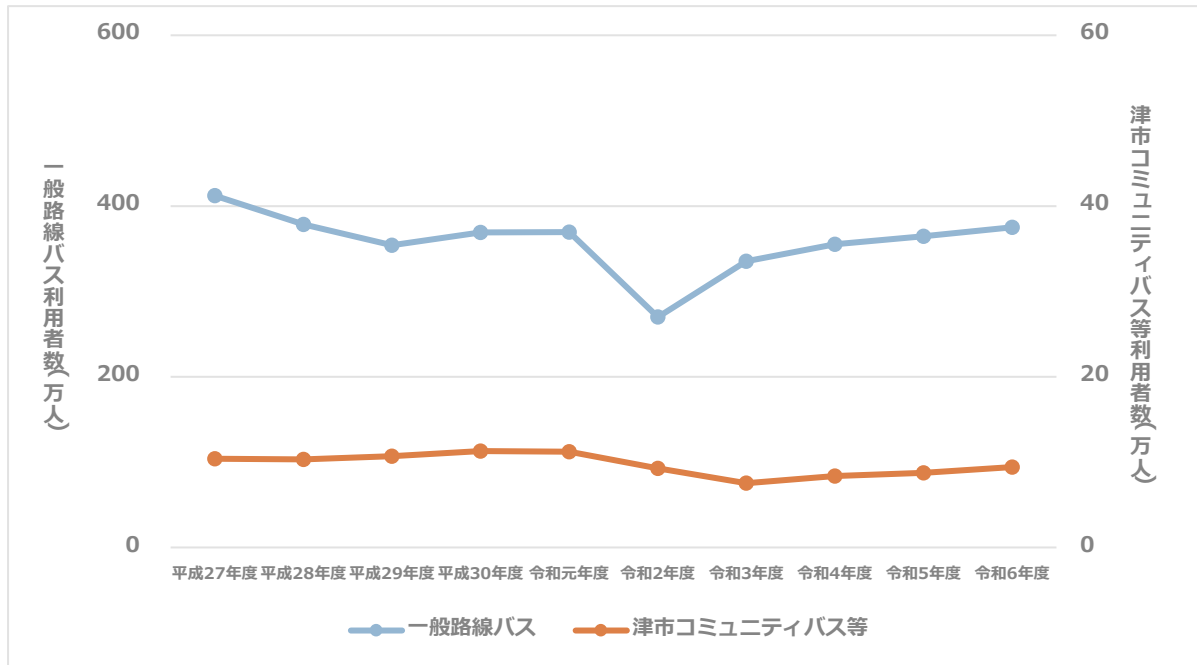
津市内の鉄道駅における乗車人員は、平成30年度は約1,800万人でしたが、新型コロナウイルス感染拡大による影響を受け、令和2年度で約1,334万人に落ち込みました。その後回復傾向がありますが、令和5年度は約1,648万人で、平成30年度の水準には戻っていません。



(出典：三重県統計書)

図 3-7 津市内における鉄道の路線別乗車人員

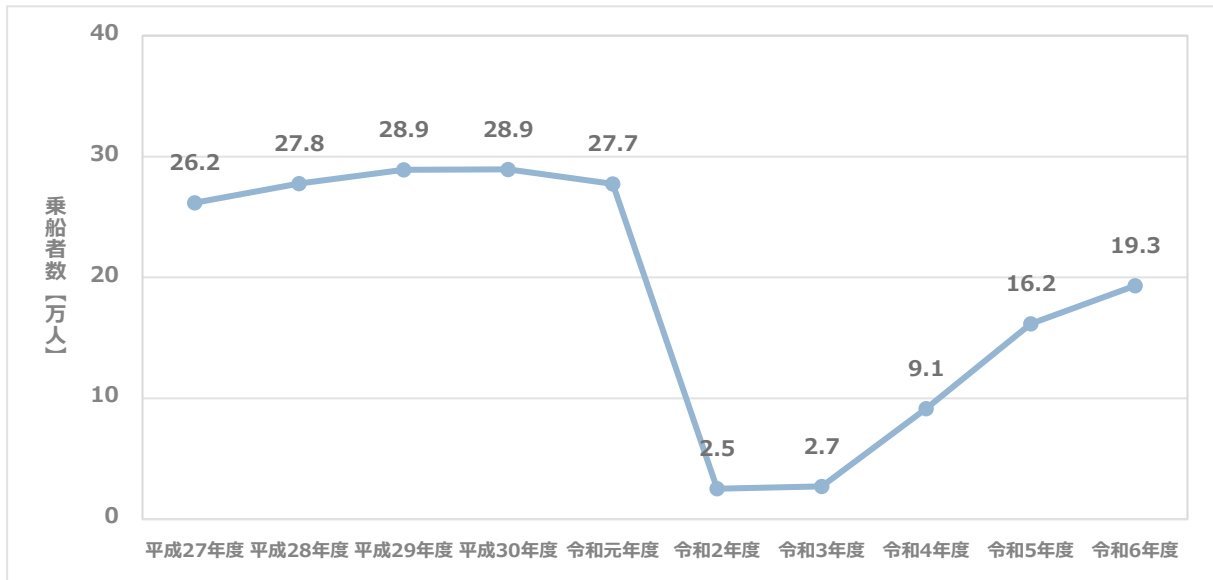
一般路線バスの利用者数は、令和2年度に新型コロナ感染拡大の影響で一旦減少しましたが、令和3年度以降は増加に転じており、令和6年度は約375万人で、平成30年度の利用者数（約369万人）に戻っています。津市コミュニティバス等（津市コミュニティバス及びぐるっと・つーバス）の利用者は、平成30年度の約11.3万人に対し、令和6年度は約9.4万人と減少しており、平成30年度の水準には戻っていません。



（出典：三重交通提供の乗降者数及び津市コミュニティバス乗降調査）

図 3- 8 津市内の乗合バスの利用者数の推移

高速船の利用者数は、令和元年度までは、年間利用者数で約26万人～29万人の間を推移していましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響によって、令和2年度の利用者数が約2.5万人まで落ち込みました。令和6年度の利用者数は約19.3万人で、近年は回復傾向にありますが、中部国際空港の就航便数がコロナ禍前の水準まで回復していないことなどから、令和元年度以前の水準には戻っていない状況です。

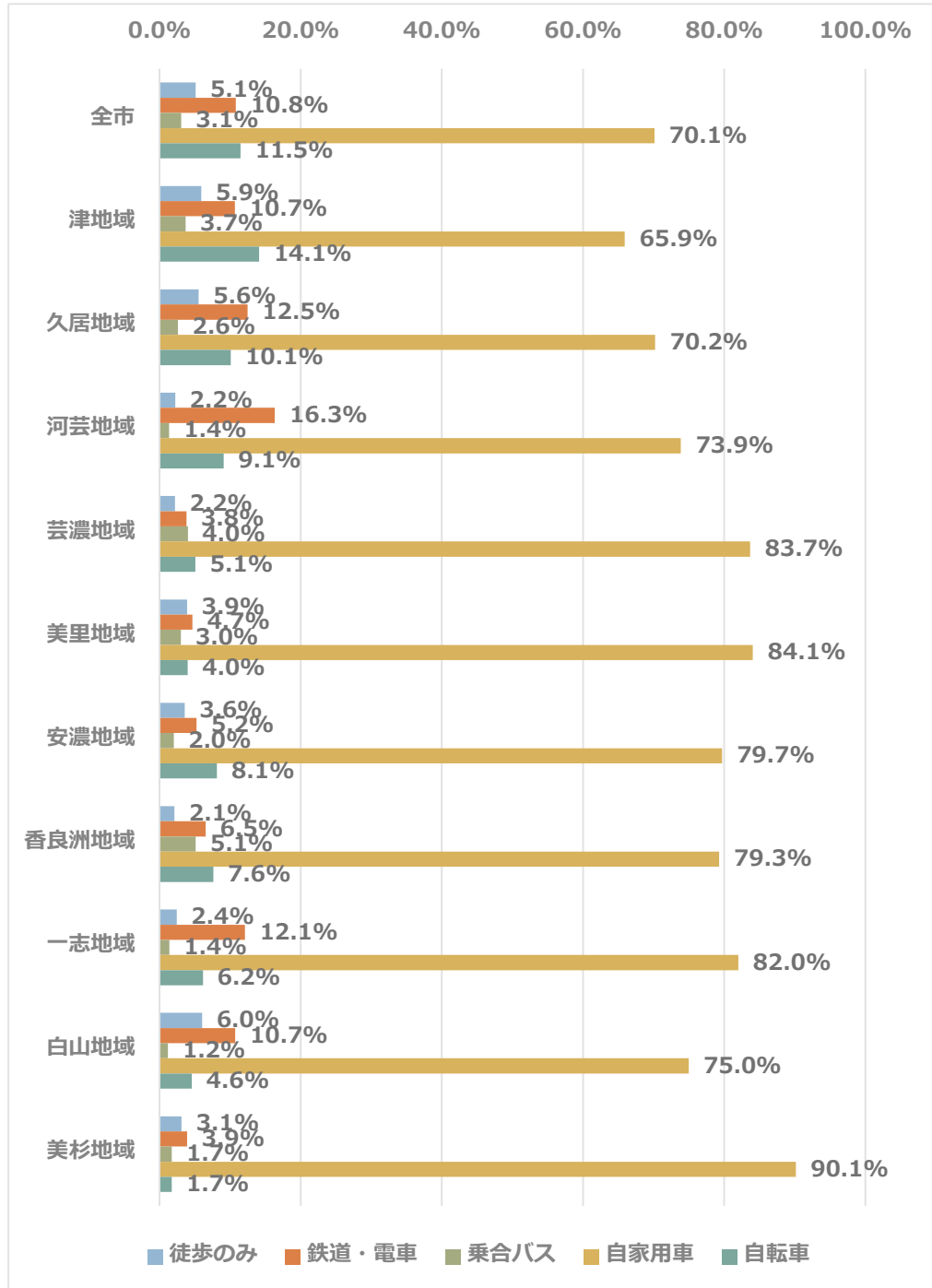


（出典：津エアポートラインの提供資料を基に作成）

図 3-9 高速船の利用者数の推移

3) 通勤及び通学における交通手段

地域別の通勤・通学の交通手段を見ると、全地域において自家用車の利用が最も多くなっています。津地域では、自家用車の利用率が70%を下回っており、それ以外の地域では、自家用車の利用率が70%を上回っています。特に、美杉地域では90%を超えています。



(出典：令和2年 国勢調査)

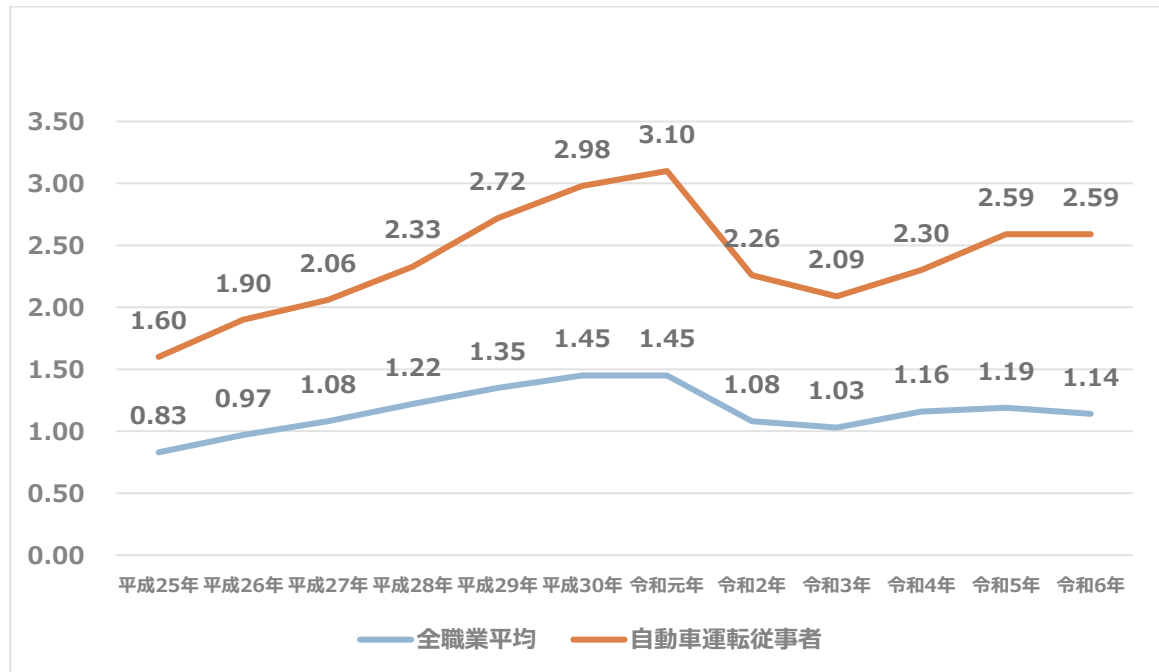
図 3- 10 地域別の通勤・通学の交通手段

2. 社会環境の変化や他施策等との整合を踏まえた検証

(1) 公共交通を取り巻く社会環境の変化

1) バスの運転手不足

バス運転手を含めた自動車運転従事者の有効求人倍率は、全職業平均と比較して2倍以上という高い水準で推移しており、バスの運転手不足が深刻化しています。

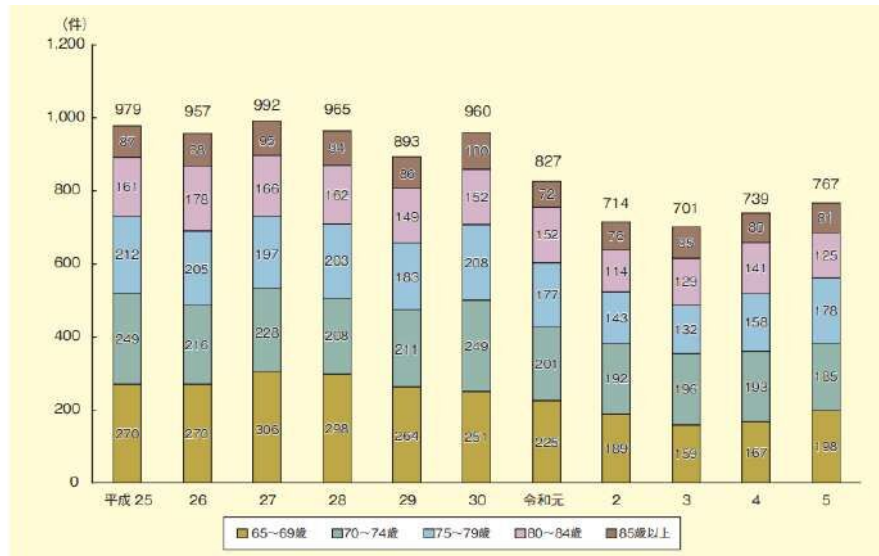


(出典：厚生労働省「職業安定業務統計」より作成)

図 3- 11 職業別有効求人倍率（パートタイムを含む常用）推移

2) 高齢者が運転する車による事故の現状

65歳以上の運転者による交通死亡事故件数の推移を見ると、65歳以上の運転者による交通死亡事故件数は、令和3年度までは減少傾向にありましたが、近年は増加しています。



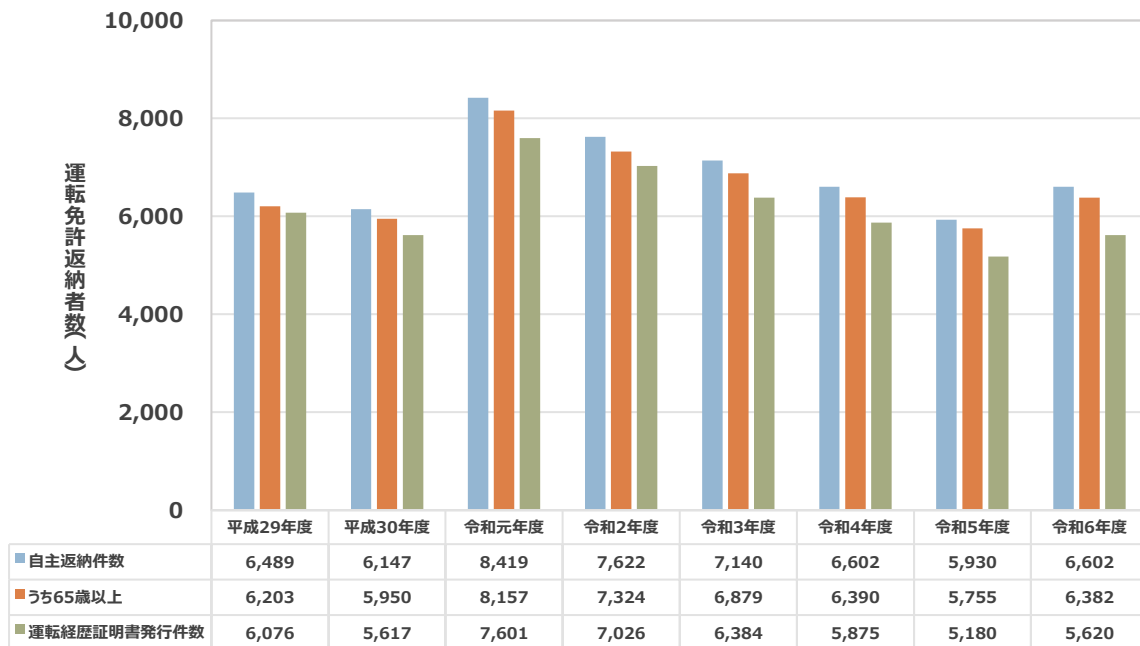
(出典：令和6年交通安全白書)

図 3-12 65歳以上の運転者による年齢層別交通事故死亡件数の推移

3) 三重県内の運転免許証自主返納の現状

三重県内における運転免許自主返納件数は、令和元年度に高齢ドライバーによる死傷事故等をきっかけに増加しました。それ以降は減少傾向にありましたが、令和6年度は前年度を上回りました。

なお、自主返納件数のうち、9割以上が65歳以上です。

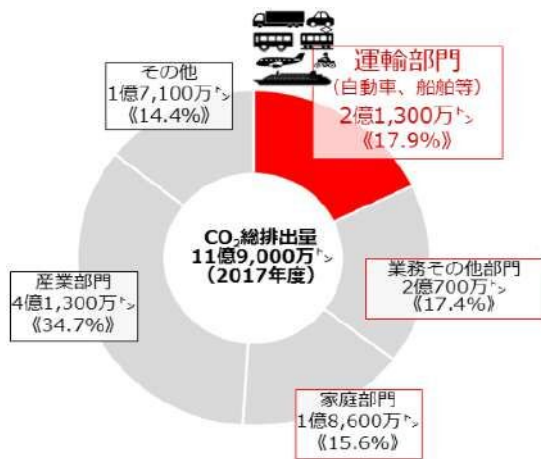


(出典：運転免許証自主返納サポートみえ)

図 3-13 三重県内の運転免許証自主返納件数

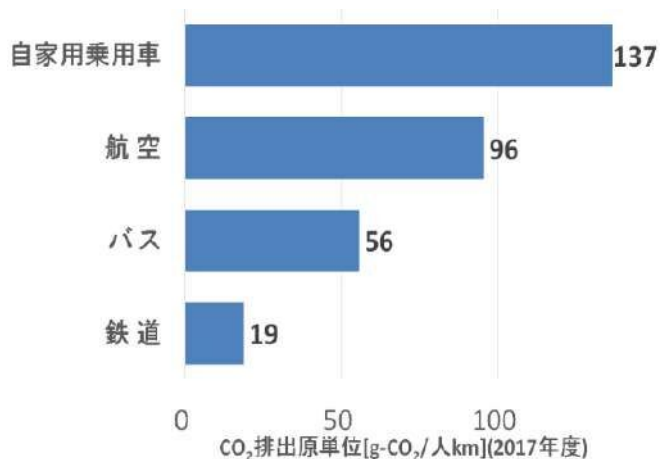
4) 地球温暖化への対応

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や環境負荷の少ない乗り物への更新が求められています。また、政府では脱炭素社会の実現に向けて、2050年に温室効果ガスの排出量を吸収・除去して「排出量を差し引きゼロ」とする、いわゆる「カーボンニュートラル」を目標に掲げています。



(出典：国土交通省)

図 3-14 日本の各部門における CO2 排出量



(出典：国土交通省)

図 3-15 輸送量当たりの CO2 排出量

5) 交通に係るデジタル技術等の進展

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。

6) 新型コロナウイルス感染拡大による交通事業への影響

平成24年度以降、タクシー以外の交通モードは緩やかに増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年度からいずれの交通モードも減少に転じ、令和2年度は減少幅が拡大しました。なお、タクシーは長期にわたり減少が続いており、令和元年度以降は減少幅が拡大しています。その後、令和3年度からいずれの交通モードも増加に転じ、令和4年度は特に航空の輸送量が大きく増加しました。

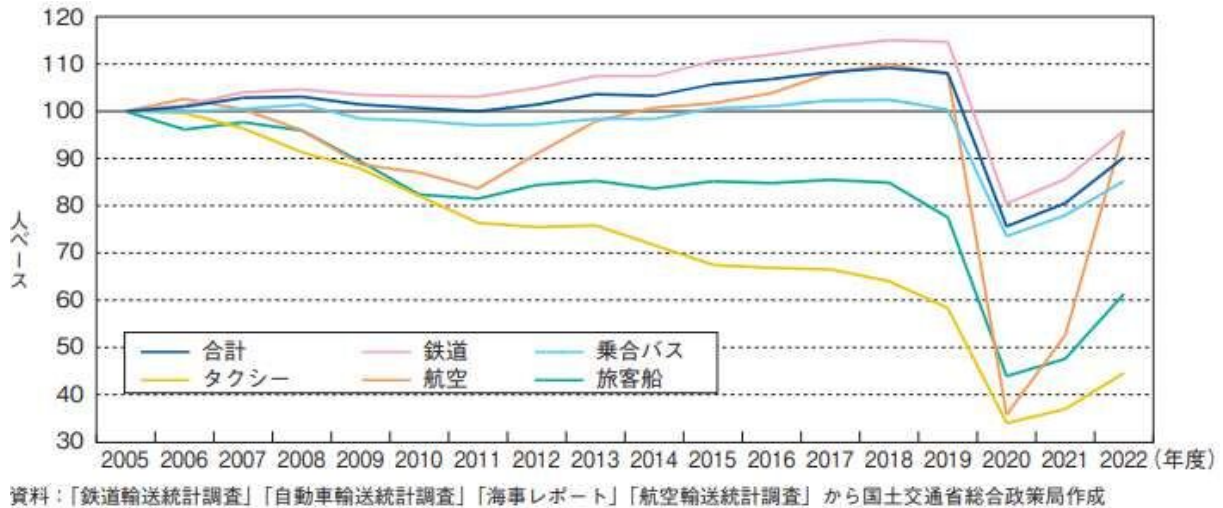


図 3-16 国内旅客輸送量の推移（人ベース・2005 年度を 100 とした場合の動き）

7) 持続可能な開発目標（SDGs）への対応

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、平成27年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030（令和12）年までに、持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴールと169のターゲットから構成されており、地球上の「誰一人取り残さない」ことを理念としています。発展途上国のみならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであり、日本でも積極的に取り組まれています。



（２）津市の他施策との連携・整合

本市の都市拠点であり、重要な交通結節点である、津駅周辺、大門・丸之内周辺においては、それぞれの特性を踏まえたまちづくりに向けた取組が進められていることから、本計画における地域公共交通に関連する事項等については整合を図るとともに連携した取組が必要です。

１）津駅周辺

津駅周辺は、多様で高次の都市機能が集積し、市民や来訪者が都市的サービスを楽しむことができる中心的な核であるとともに、複数の公共交通路線が乗り入れる重要な交通結節点となっています。この津駅周辺空間が形成されてから半世紀が経過し、現在は、施設の老朽化への対応や東西エリアの分断の解消、津駅西側の住宅団地開発による人口増加等に伴い生じている津駅西口駅前広場の混雑解消への対応など、様々な課題を抱えています。

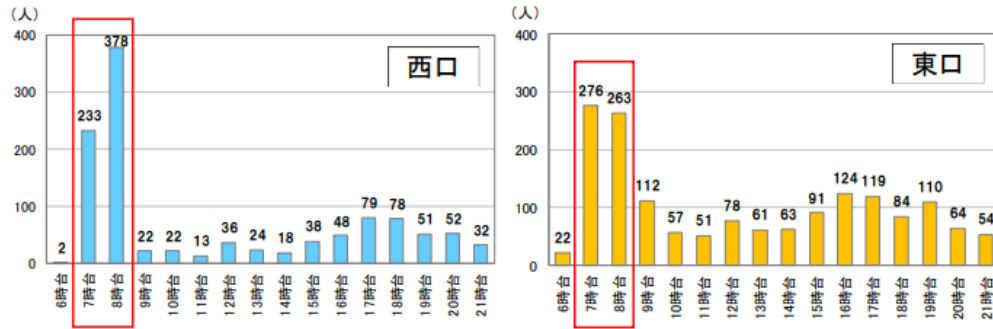
津駅の平日の１日当たりの乗降者数は、東口バス乗り場と西口バス乗り場を合わせて5,000人以上となっています。また、路線バスの乗車人数は東口・西口ともに7～8時台が多く、降車人数は16時台から増加する傾向にあります。東口及び西口の駅前広場内では、一般車が公共交通と錯綜したり、通勤通学のピーク時には、歩行者動線とバス待列が混雑し、錯綜が発生しています。また、西口駅前広場では、路線バスの待機スペースが不足し、駅前広場内で待機・滞留するバスが発生し、他の車両の通行に支障をきたしたりしています。

このような中、令和２年の道路法改正を契機として、本市は令和２年度から三重県とともに、津駅東口の道路空間に着目し、交通結節点の機能強化に向けた検討を始め、令和３年度からは国、三重県及び本市の３者で検討を進め、本市は津駅西口駅前広場の整備に加え、令和５年８月には三重県との協議により、津駅東西自由通路の整備を担うこととなりました。

国においては、交通結節点の機能強化に向けた調査、いわゆるバスタプロジェクトの調査が進められ、三重県においては、歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）の導入に向けた調査が進められています。

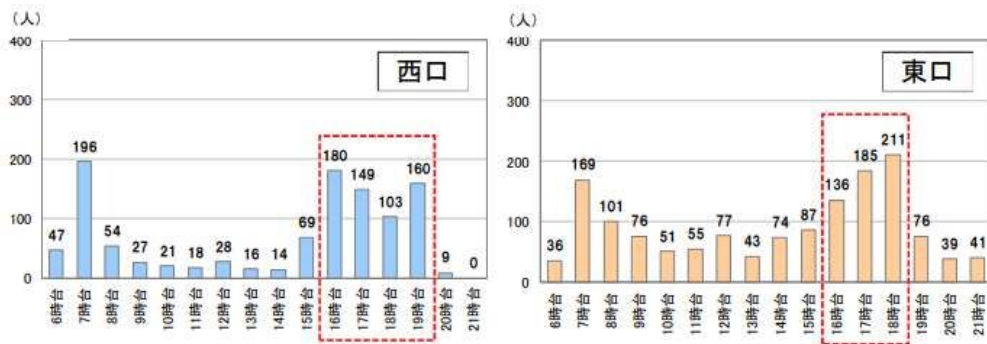
今後、国、県及び本市が連携した津駅周辺基盤整備の取組を加速させ、エリアの将来に向けた整備の方向性を具体化することを目的として、本市において、令和７年７月に当該地区が目指す将来像となる「津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）」を策定しました。

ビジョンでは、津駅周辺基盤整備の基本理念として、「みえ県都の顔となり、地域の活力を引き出し、災害にも強い空間へ」を掲げ、津駅周辺地区の課題解決に向け「公共交通」、「防災」、「にぎわい・滞留」、「東西連携」、「回遊性」の５つの目標の実現に向けた整備の方向性を示しており、その実現に向けて、市民や関係事業者との意見交換を重ねながら具体的な事業計画を策定し、早期実現に向けて取組を進めていきます。



(出典：津駅周辺基盤整備の方向性 (ビジョン))

図 3- 17 津駅における平日の時間別乗車人数



(出典：津駅周辺基盤整備の方向性 (ビジョン))

図 3- 18 津駅における平日の時間別降車人数

2) 大門・丸之内地区周辺

大門・丸之内地区は、交通の利便性が高く、また多様な都市機能と歴史・文化資源を有し、中心市街地として本市を支え牽引してきましたが、モータリゼーションの進展等を背景に中心市街地の空洞化が進み、本市においても様々な取組を展開する中、国道23号の西側ではオフィス街としての顔を持ち始めるなど、まちの姿を変化させてきました。

令和に入ると国道23号の東側においてもにぎわいや活力の創出につながる新たな展開が見え始めたことから、こうした動きを加速させ、確実かつ継続的なものにするため、官民が連携してまちづくりを進めることを目的として、令和5年3月エリアプラットフォーム「大門・丸之内未来のまちづくり」により「津市大門・丸之内地区未来ビジョン」が示されました。

同地区の中心部にある「三重会館前」停留所では、平日の1日当たりの乗降者数は1,300人以上となっています。乗車人数は17～18時台、降車人数は7～8時台が特に多くっており、バスターミナルとして多くの乗降客があります。

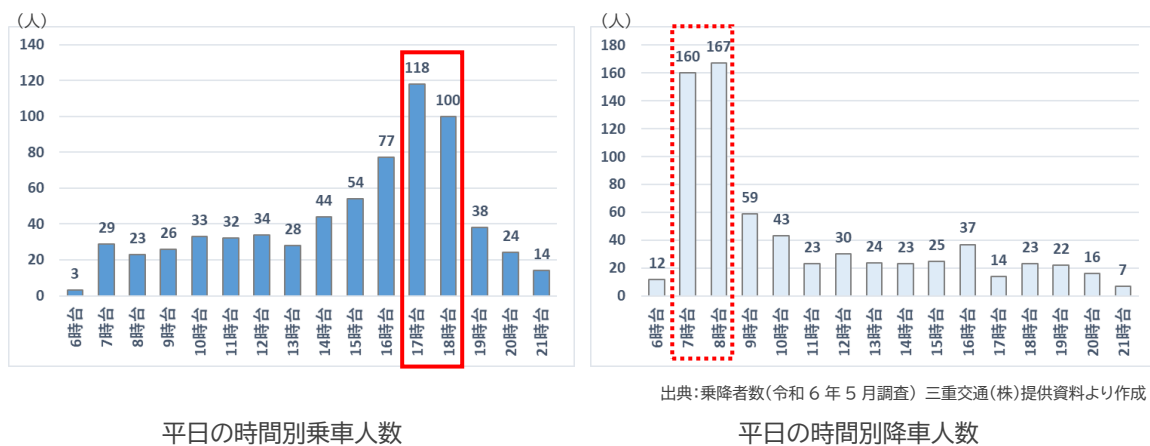


図 3- 19 「三重会館前」停留所における平日の時間別乗車人数及び降車人数

3) 津なぎさまち周辺

平成17年2月に開港した津なぎさまちでは、津なぎさまちと中部国際空港（セントレア）を結ぶ高速船が運航しており、三重県内唯一の海上アクセス航路となっています。

周辺には高速船利用のための無料駐車場が完備されている一方で、公共交通については、津なぎさまちから津駅までを結ぶ一般路線バスの運行が高速船の発着に連絡していない時間帯もあり、公共交通を利用した移動手段の充実が課題となっています。

3.「第2次津市地域公共交通網形成計画」の評価

(1) 計画全体の評価

令和5年度実施の市民意識調査では、数値目標「+0.70」に対し、「-0.51」と不満が目立ちました。

表 3-1 目標達成の数値結果

評価項目	数値目標	市民意識調査の満足度
「公共交通の充実」に関する 市政の満足度	+0.70	-0.51

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

(2) 目標達成の評価

「第2次津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況は、以下のとおりです。

表 3-2 目標達成の数値成果

		評価項目	数値目標		目標に 対する 割合
			令和 5 年度数値 (鉄道のみ令和 4 年度)		
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	15,548,264 人/年	87%
		航路の利用者数	300,000 人/年	161,741 人/年	54%
		一般路線バス (幹線・準幹線) の利用者数	2,900,000 人/年	2,699,136 人/年	93%
目標②	日常生活に おける移動 の確保	一般路線バス (市内線) の利用者数	740,000 人/年	899,200 人/年	122%
		コミュニティバス等 (支線)の利用者数	110,000 人/年	87,448 人/年	79%
目標⑦	公共交通に 関する市民の 意識向上	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	9 回/年	129%

※目標③～⑥については、数値目標の設定がないため掲載していません。

【目標①】広域の移動の確保

評価項目	達成状況	評価
市内の鉄道駅での乗車数	×	鉄道駅利用者数は目標値の約87%で、新型コロナウイルス感染拡大による行動様式の変化が要因と考えられます。
航路の利用者数	×	航路利用者数は目標値の約54%で、新型コロナウイルス感染拡大以降の中部国際空港の減便に伴う運休・減便による影響が大きいと考えられます。
一般路線バス(幹線・準幹線)の利用者数	×	幹線・準幹線は目標値の約93%で、運転手不足に起因する減便による影響が大きいと考えられます。

【目標②】日常生活における移動の確保

評価項目	達成状況	評価
一般路線バス(市内線)の利用者数	○	一般路線バスは、市内線の利用が目標値の約122%で、津駅西口発着路線の利用が増えたことが大きいと考えられます。
コミュニティバス等(支線)の利用者数	×	コミュニティバス等は、目標値の約79%です。特に津市コミュニティバスの美里地域、美杉地域での利用者減少が大きく、運行日の限定化による影響が大きいと考えられます。

【目標⑦】公共交通に関する市民の意識向上

評価項目	達成状況	評価
モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数	○	令和5年度の実施回数は9回で、目標の7回を上回りました。9回の内訳は、全市向け広報誌掲載2回、特定地域向けチラシ作成5回、イベント開催2回です。

【目標達成状況の評価のまとめ】

数値目標を達成できた評価項目は3分の1に留まっており、数値目標を達成できなかった要因としては、新型コロナウイルス感染拡大の影響により減少した利用者が戻ってきていないことが考えられます。

(3) 直接運行に係る事業の評価

直接運行に係る事業の評価内容は、以下のとおりです。

表 3-3 事業進捗に係る事業の評価内容

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 - 都市拠点と地域拠点を經由 ■ ダイヤを確保しているか - 毎日、おおむね 6 時～21 時・1 本/時の運行 - 複数路線重複の場合は、路線間で運行間隔の調整	
	準幹線	【サービス水準維持を確認】 ■ 経路を確保しているか - 市内及び市外の拠点間を結ぶ	【数値目標達成度を確認】 ■ 1 便当たり利用者数 - 区間単位でも評価
	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 - 毎日、おおむね 6 時～21 時・1 本/時の運行 - 居住誘導区域を評価※)	
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) - 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

1) 一般路線バス(幹線・準幹線)

一般路線バス（幹線・準幹線）のサービス水準の維持についての評価は以下の通りです。

表 3-4 直接運行に係る事業の評価（一般路線バス）

分類	対象路線	運行区間等		サービス水準維持			1便当たり 利用者数
		都市拠点	地域拠点	経路の 確保	ダイヤ の確保	路線間 の調整	
幹線	神戸白塚線	津駅・江戸橋駅周辺、 津新町駅・大門・丸之内周辺	白塚、栗真、神戸	○	×	○	—
	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	○	○	○	—
	一身田大里線		一身田、栗真	○	○	○	10.73 ※1
	棕本線		芸濃地域、高野尾・大里、 一身田、栗真、藤水、雲出	○	○	○	—
	豊野団地線		一身田、栗真	○	×	○	5.38
	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	○	×	○	—
	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・ 高野団地線		一志地域	○	○	○	2.2 ※2
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）		○	—	○	—
	亀山棕本線	芸濃地域（棕本）～亀山市（亀山駅）		○	—	—	2.43
	奥津線	御杖村敷津～美杉地域太郎生地区～名張市（名張駅）		○	—	○	—

※1 一身田大里線は自主運行部分のみの利用者数

※2 高野団地線のみの利用者数

2) 一般路線バス（居住誘導区域との関係）

津市の公共交通利便地域（鉄道駅から1 km 以内もしくは1 時間に1 往復以上停車するバス停から500 m 以内）のうち、居住誘導区域内の面積は約31.19 km²です。これは居住誘導区域約33.82 km²のうち約92%です。

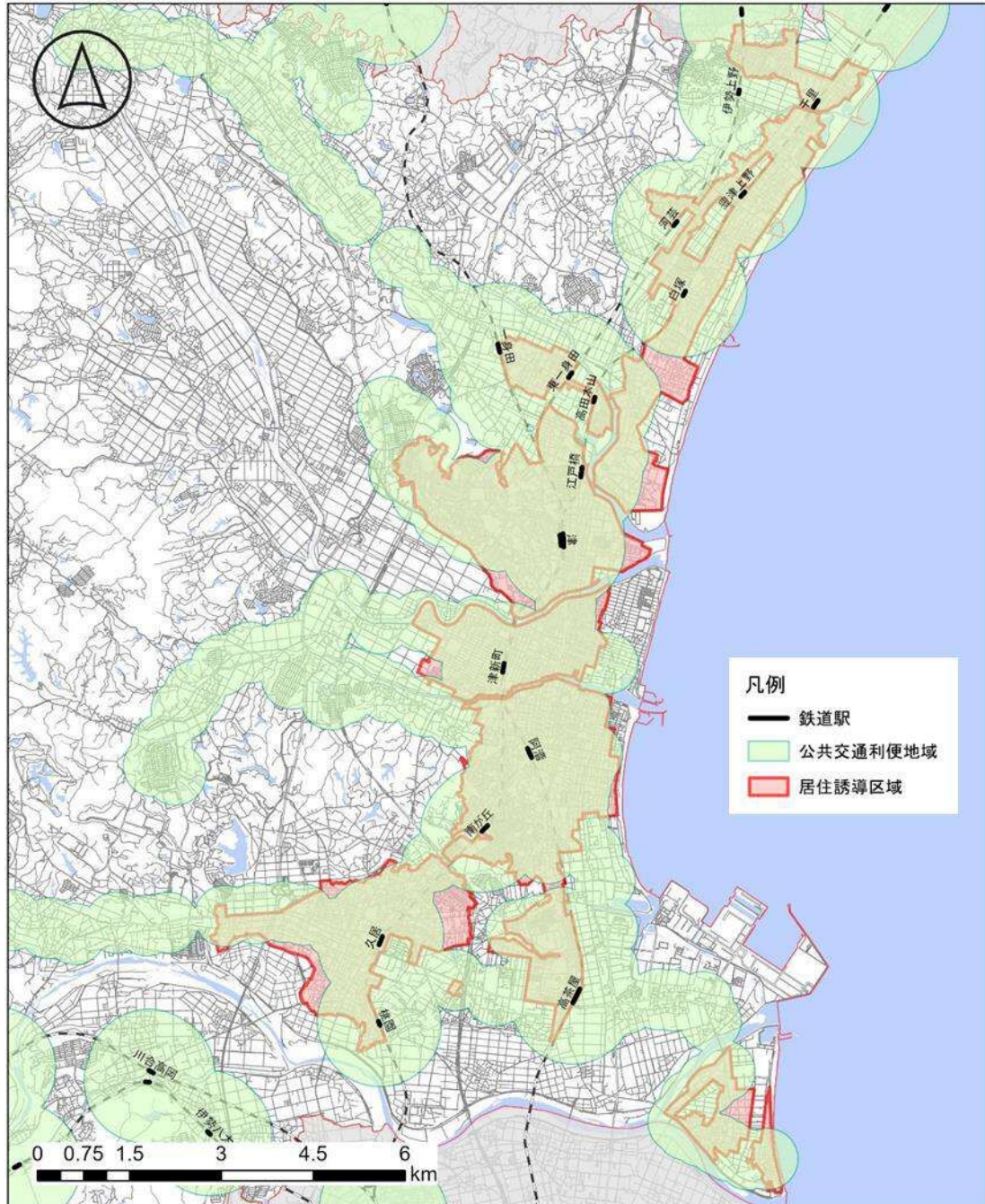


図 3-20 居住誘導区域内における公共交通のカバー率

3) 津市コミュニティバス

令和3年度第4回協議会において設定した目標値により実施した津市コミュニティバスの1便あたり利用者数の評価は以下の通りです。

表 3-5 津市コミュニティバスの1便あたり利用者数

各地域	ルート	曜日	1便あたり利用者数(人/便)	評価
河芸地域	河芸循環(月・水・土)ルート	月・水・土	4.44	◎
	河芸南・一身田・白塚循環ルート	火・木・金	2.85	○
久居地域	久居北・片田・高茶屋ルート	火・木・金	5.19	◎
	久居南・雲出ルート	月・水・土	2.01	○
	久居西循環ルート	火	4.97	◎
芸濃地域	芸濃北ルート	火・木・金	2.57	○
	芸濃南ルート	月・水・土	2.45	○
安濃地域	清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート	火・木・金	2.91	○
	妙法寺・野口・棕本ルート	月・水・土	1.76	×
美里地域	穴倉・辰水・忠盛塚ルート	月・水・土	1.32	×
	長野・榊原ルート	火・木・金	0.76	×
一志地域	一志東・伊勢中川駅ルート	月・水・土	3.07	○
	一志西循環ルート	火・木・金	1.81	×
白山地域	八対野・大三ルート	毎日	3.85	◎
	福田山・川口・三ヶ野(月・水・金)ルート	月・水・金	1.33	×
	福田山・川口・三ヶ野(火・木)ルート	火・木	1.64	×
美杉地域	美杉東ルート	月・水・金	2.76	○
	美杉西ルート	月・水・金	3.94	◎
	美杉南ルート	水	0.71	×
	美杉循環ルート	火・木	0.53	×
全体			2.66	○

◎…運行目標値【1便当たり利用者数 3.5 人】

○…運行維持基準値【1便当たり利用者数 2.0 人】

×…運行維持基準値未達成

【直接運行に係る事業の評価のまとめ】

一般路線バスは、主に運転手不足に起因する減便により、計画に定めるサービス水準を維持することができない路線が発生しています。

津市コミュニティバスは、河芸、久居及び芸濃地域では1便当たり利用者数が2人以上で、運行目標値または運行維持基準値を達成していますが、その他の地域では運行維持基準値未達成の路線があり、美里及び美杉地域では1便当たり利用者数が1人を下回る路線があるなど、地域により利用状況に大きな差があり、再編による運行日の限定化による影響などが考えられます。

4. 津市地域公共交通の課題のまとめ

これまでの現状整理をもとに、津市地域公共交通の課題を4分類しました。

課題	
人口減少・高齢化に応じた 地域公共交通のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者にとって利便性の高い公共交通網の形成 ■ 利用状況に応じた効率的なバス路線網の形成 ■ 多様な移動サービスの活用
地域特性を踏まえた 地域公共交通のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域特性に応じた公共交通網の形成 ■ 地域における 実態に合わせたサービス内容の見直し ■ 市街地の交通不便地区への対応 ■ 様々な外出需要に対応できる公共交通網の維持 ■ 交通結節点における利便性向上
持続可能な地域公共 交通のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃収入の減少及び運行事業費の増加 による収支率の悪化への対応 ■ 安定的、継続的な公共交通網の維持 ■ 実態に合ったサービス水準の見直し ■ 市民・交通事業者・行政の連携と役割分担
社会経済情勢・時代の変化に 応じた地域公共交通のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ■ 住民・利用者に対する公共交通の周知・啓発 ■ 運転手不足解消に向けた各種取組み ■ 環境負荷低減への取組み ■ 新たな生活様式に合わせた地域公共 交通のあり方 ■ 新たな制度・技術や情報通信技術（ICT） を活用した交通サービスの検討

図 3-21 津市地域公共交通の課題

（１）人口減少・高齢化の視点による地域公共交通のあり方

人口減少に伴う公共交通の利用者減少やバス運転手の不足によって、現状の地域公共交通を維持できない可能性があります。しかし、移動制約者等の生活に必要な移動手段の確保が必要となるため、高齢者、子ども、妊婦や乳幼児連れの人を含む全ての移動制約者にとって安心して利便性の高い地域公共交通サービスを提供する必要があります。

（２）地域特性を踏まえた地域公共交通のあり方

津市は三重県内で最も広い市域を持ち、多様な地域特性を有しています。東部の人口が多い地域では比較的公共交通が充実していますが、西部では人口が低密度で分散しており、利用できる公共交通機関が少なく公共交通に対する満足度が低い状況です。今後、各地域での移動ニーズなどの特性を踏まえ、地域公共交通を再編していく必要があります。

（３）持続可能な地域公共交通のあり方

地域公共交通の利用者を維持・増加させることにより、安定的、継続的に公共交通サービスを維持していく必要がありますが、公共交通の利用者減少による運賃収入の減少等により維持することが厳しい状況となっています。また、公共交通の充実に関する満足度が低いため、公共交通を利用してもらえるよう改善を図る必要があります。更に、2050年のカーボンニュートラルの実現といった目標の達成のために、環境負荷の小さい移動手段への転換を促進する必要があります。

（４）社会経済情勢・時代の変化に応じた地域公共交通のあり方

運転手不足や新型コロナウイルス感染拡大による社会経済情勢の変化により、現状の公共交通サービスを維持することが厳しい状況です。その上で、環境問題に対する取組や新たな制度・技術や情報通信技術を取込み、時代の変化に即した公共交通サービスのあり方を検討する必要があります。

第4章 基本的な方針、計画の目標

1. 計画の目指すべき将来像

「津市総合計画」の「将来像」（平成30年度）及び「津市都市マスタープラン」の「都市づくりのテーマ」（平成30年度）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多様な移動サービスで支えるまち」

とします。

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8年4月から令和13年3月までの期間とします。

4. 津市の公共交通網の考え方

（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、中部国際空港への航路、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の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。

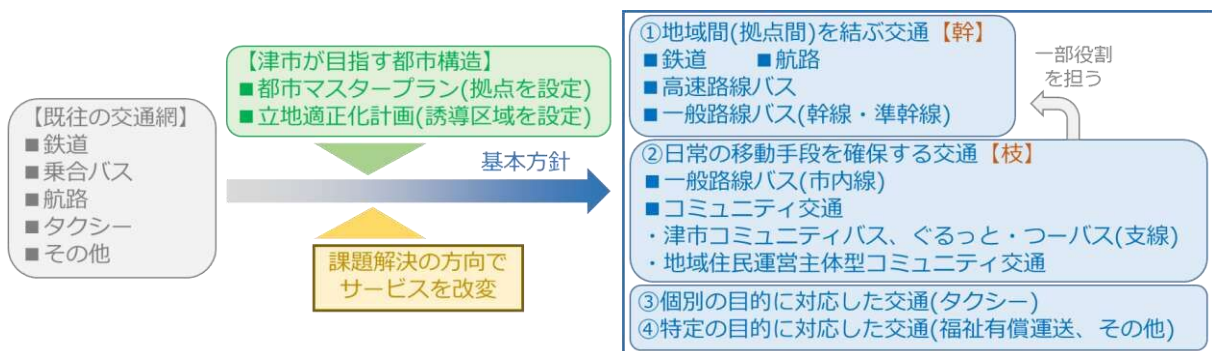


図4-1 津市公共交通網形成の基本的な考え方

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、「津市立地適正化計画」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にある各出張所の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 4- 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
本計画で独自に 設定する拠点	地域拠点		河芸・芸濃・美里・安濃・ 香良洲・一志・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・神戸・ 藤水・高茶屋・雲出・榊原・ 栗葉出張所付近

表 4-2 津市公共交通等の各手段の役割

交通機関			役割		
鉄 道	ＪＲ（特急・快速）・ 近鉄（特急・急行等）		【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	
	ＪＲ紀勢本線・伊勢鉄道・ 近鉄名古屋線（普通）			津駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ	
	ＪＲ名松線			松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結ぶ	
	近鉄大阪線（普通）			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 （ 乗 合 タ ク シー）	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 津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確 保する
				準幹線	市内外の拠点を結ぶ
				市内線	
	コミュニティ 交通	津市コミュニ ティバス		支線	【枝】 日常の移動 手段を確保 する交通
		ぐるっと・ つーバス	一般路線バスが運行していない地域等において、 地域内又は近隣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			
			一般路線バス及び津市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	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、商業施設への買物等、特定施設 の送迎に対応する	

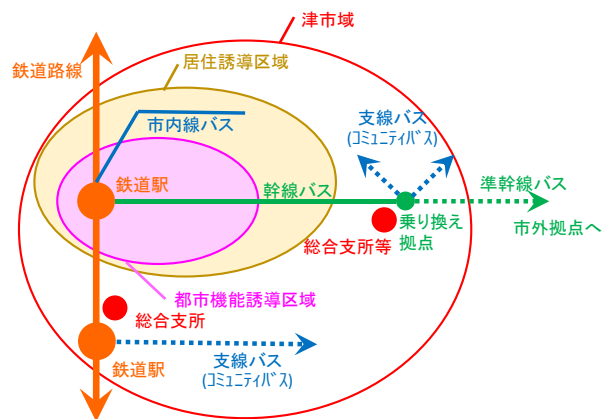


図 4-2 津市公共交通の役割分担イメージ図

(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。

津地域の都市核または久居地域の副都市核と総合支所を結ぶ一般路線バスの幹線路線については、国及び三重県による地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）の補助制度を活用して路線の確保・維持に努めます。また、幹線路線または鉄道路線に接続する支線路線（津市コミュニティバス等）については、国による地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の補助制度を活用して路線の確保・維持に努めます。

※ 津市コミュニティバス再編の方向性に応じて、図を変更します。



図 4-3 津市公共交通網の全体像①

※ 津市コミュニティバス再編の方向性に
応じて、図を変更します。

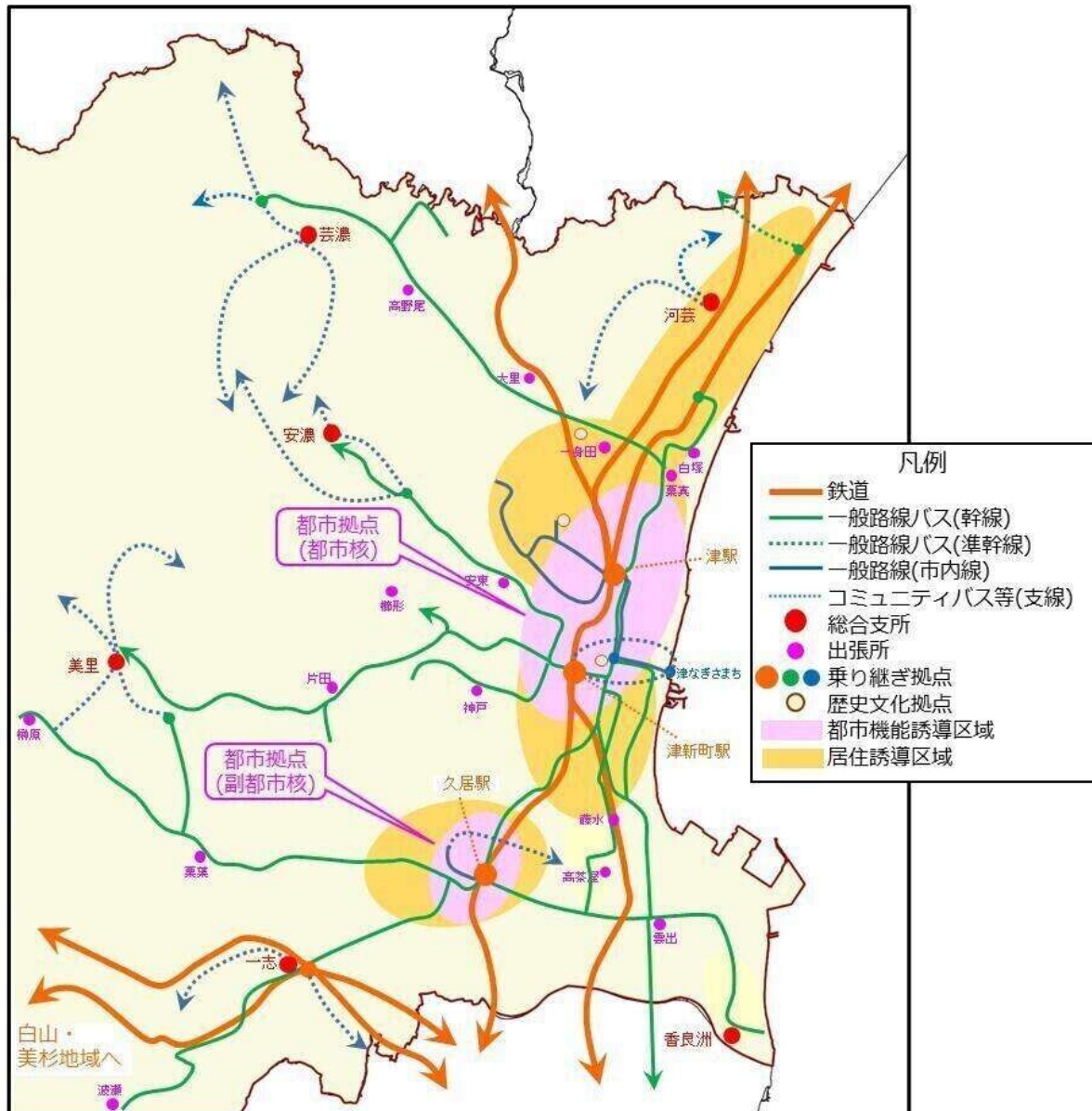


図 4-4 津市公共交通網の全体像②

5. 津市公共交通の基本的な方針

1.で掲げた目指すべき将来像を実現するため、第3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 利便性の高い公共交通網の確立

津市の公共交通を考えるに当たっては、「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」などのまちづくりに関する計画との整合を図りつつ、安全・安心で、子供から高齢者までの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。

この点を踏まえ、津市内を円滑に移動できるように、公共交通の一定のサービス水準を確保することが求められます。「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。市民の暮らしを支える移動手段として、また、来訪者の市内での移動手段として、利便性の高い公共交通網の確立を目指します。

基本方針② 地域の暮らしを支える公共交通網の形成

自家用車での移動が困難な高齢者などの移動制約者や自家用車での移動ができない学生にとって、通学、通院、買物等、日常生活に必要な移動手段の確保は必要不可欠です。津市は平成18年に10市町村が合併して誕生した自治体で、三重県内で最も広い市域を持ち、多様な地域特性を有しています。引き続き、各地域の特性を考慮しながら、安心して利用できる移動手段を提供するとともに、交通不便地域においても、生活圏をカバーできるような多様な移動手段を活用し、地域住民の暮らしを支える公共交通網の形成を図ります。

基本方針③ 持続可能な公共交通の実現

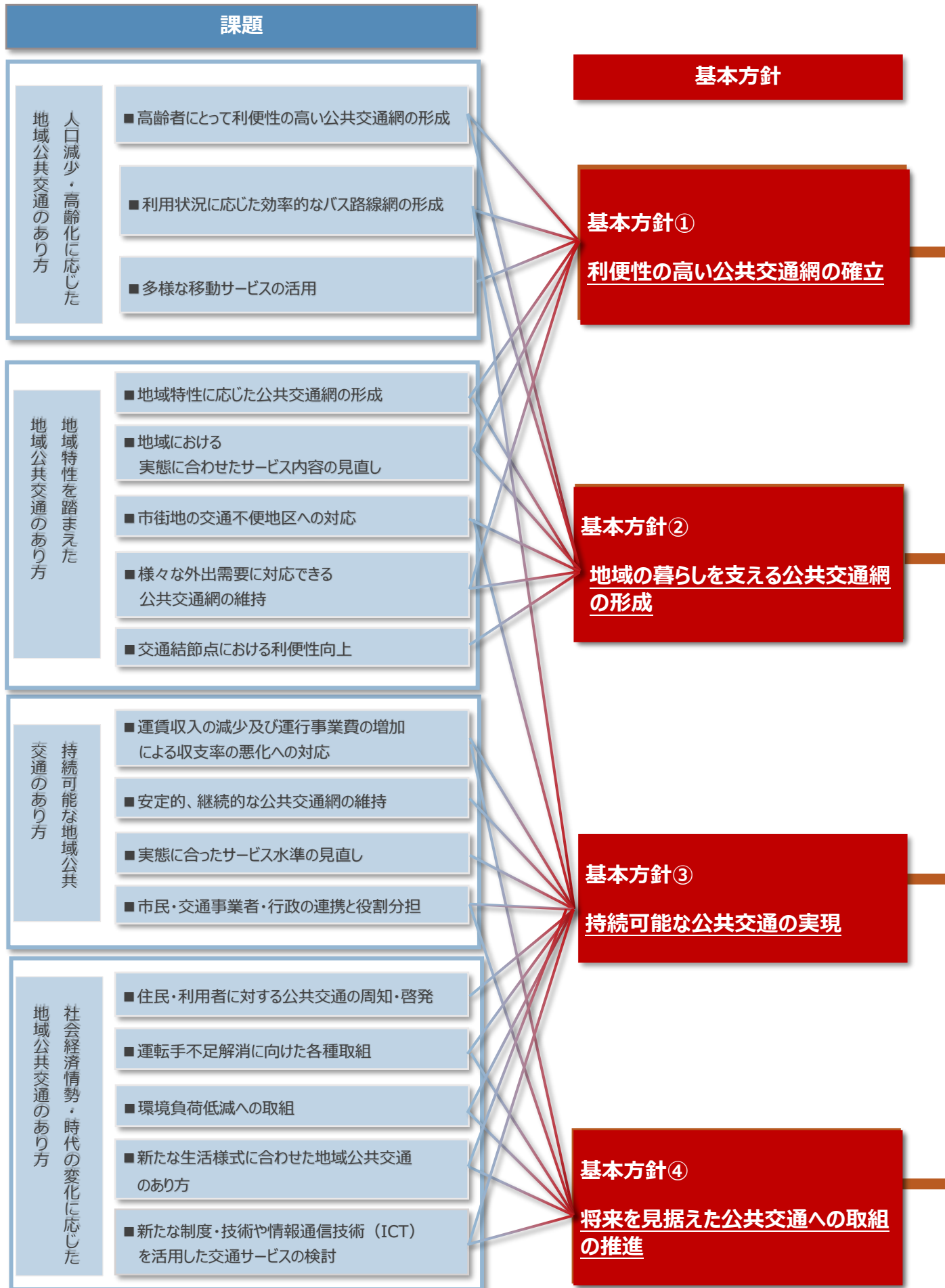
バスの運転手不足や運行経費の増大等により、公共交通の運営環境は厳しさを増しており、行政及び事業者による事業だけでは公共交通サービスを維持していくことが困難になりつつあります。

そのため、バス運転手等の担い手を確保し、地域に必要な公共交通サービスを安定的に、効果的・効率的な運行（運航）を維持できるよう目指します。また、市民に対しても、公共交通に関わる啓発活動等を行うことにより、公共交通の利用促進を進めるとともに、行政や交通事業者だけでなく、市民自らが公共交通を支えていくという意識の醸成を図るなど、持続可能な公共交通の実現に努めます。

基本方針④ 将来を見据えた公共交通への取組の推進

今後も人口減少が続いていくと見込まれるとともに、生活様式の変化等により公共交通の利用実態が変容する中で、公共交通の利用者減少やバス運転手の不足など様々な課題が生じていくものと考えられます。また、環境負荷軽減のためには自家用車から公共交通利用への転換が必要です。そのような課題を解消するために、新たな制度や技術の動向を踏まえ、利便性の高い交通サービスを提供するために情報通信技術等の活用も含め、将来を見据えた公共交通の取組を進めます。

課題と基本方針以降の対応について、次ページに示します。



目標	取組
【目標1-(1)】 利便性の高い交通サービスの維持	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の利便性向上の要請 ○航路の維持・利便性向上 ○一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持 ○タクシーの維持
【目標1-(2)】 乗降場所における利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○駅やバス停等における乗降環境の充実（情報提供を含む） ○バリアフリーに向けた取組の促進 ○パーク＆ライド、サイクル＆ライドの実施 ○駅やバス停等における情報提供の充実（多言語対応含む）
【目標1-(3)】 まちづくりと連携した取組の実施	<ul style="list-style-type: none"> ○都市核における運行バス路線の利便性向上 ○津駅周辺の基盤整備の取組の実施 ○大門・丸之内地区未来ビジョンの実現に向けた取組の実施
【目標2-(1)】 日常生活に必要な移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○津市コミュニティバス等（支線）の維持 ○津市コミュニティバスの再編 ○自主運行バス（廃止代替バス）の集約化等 ○医療施設や商業施設への乗入れ ○運転免許証返納に対する支援
【目標2-(2)】 多様な移動手段の活用	<ul style="list-style-type: none"> ○地域住民主体型のコミュニティ交通の推進 ○福祉、教育等との連携（福祉有償運送、スクールバス等）
【目標3-(1)】 公共交通の担い手確保	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者による運転手確保の実施 ○行政による運転手募集のための情報提供
【目標3-(2)】 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ○市民に対する意識啓発活動の実施 ○公共交通に親しむためのイベントの実施 ○体系的な公共交通情報の発信 ○JR名松線の活性化 ○運行情報の公開（リアルタイム） ○公共交通データの標準化及びオープン化
【目標3-(3)】 共助の意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ○地域別の「地域公共交通あり方検討会」等の開催 ○関係機関との連携の取組の実施 ○運賃外収入の確保に向けた取組の実施
【目標3-(4)】 効果的・効率化な運行（運航）	<ul style="list-style-type: none"> ○【再掲】航路の維持・利便性の向上 ○【再掲】一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持 ○【再掲】津市コミュニティバス等（支線）の維持 ○自主運行バス（廃止代替バス）の見直し
【目標4-(1)】 環境負荷の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ○環境対応車の導入 ○【再掲】市民に対する意識啓発活動の実施
【目標4-(2)】 情報通信技術（ICT）や新技術・制度の活用	<ul style="list-style-type: none"> ○ICカード等電子決済の拡充 ○日本版ライドシェアの導入可能性調査 ○次世代型移動手段の導入可能性調査 ○モビリティ・データの共有手法の検討

6. 津市の公共交通の目標

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「利便性の高い公共交通網の確立」に対応する目標

【目標 1-(1)】利便性の高い交通サービスの維持

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。

市内の都市核と郊外の地域拠点を結ぶバス路線の多くは、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の確保・維持は困難であることから、国の補助事業である地域公共交通確保維持事業により運行を確保します。

【目標 1-(2)】乗降場所における利用環境の整備

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、高速船等を運行（運航）するだけでなく、高齢者等が問題なく公共交通を利用できる環境づくりが重要であることから、乗降場所（駅・バス停）において、関係機関と連携し、利用者が快適に過ごせるための環境の整備に努めます。

【目標 1-(3)】まちづくりと連携した取組の実施

「津市都市マスタープラン」、「津市立地適正化計画」等の関連計画と連携を図るため、都市全体の構造を見渡しながらか、居住、福祉、環境などの関連計画で示された取組も念頭に置きつつ、地域公共交通ネットワークを構築します。また観光目的等での津市への来訪者に向けて、公共交通の利用促進を行うため、まちづくりと連携した公共交通に係る取組を実施します。

（２）基本方針②「地域の暮らしを支える公共交通網の形成」に対応する目標

【目標 2-(1)】日常生活に必要な移動手段の確保

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・市内線）に加え、一般路線バス（準幹線）や津市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、利用を増やすことにより、日常生活に必要な移動手段の確保を図ります。

交通不便地域では、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の確保・維持は困難であることから、国の補助事業である地域公共交通確保維持事業により運行を確保します。

【目標 2-(2)】多様な移動手段の活用

地域の暮らしを支える公共交通網を維持していくためには、バスやタクシー等の運行事業者だけでなく、市や関係機関、住民等が連携し、多様な移動手段を活用することにより、既存の公共交通だけでは賄えない部分を補完していきます。

(3) 基本方針③「持続可能な公共交通の実現」に対応する目標**【目標 3-(1)】公共交通の担い手確保**

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、関係機関が連携し、公共交通に関わる人材の確保・育成に努めます。

【目標 3-(2)】公共交通の利用促進

公共交通の利用者を増やすためには、交通事業者等によるサービス水準の確保はもちろんのこと、市民が個人にとっても社会にとってもより望ましい移動手段を選択できる仕組みが必要です。そのため、市民に公共交通を利用してもらうきっかけとなる各種取組を実施します。

【目標 3-(3)】共助の意識の醸成

持続可能な公共交通を実現させるためには、地域のニーズに応え、地域住民が利用したい、利用しやすいと思ってもらえるような公共交通サービスを提供する必要があります。そのために、地域住民と連携し、公共交通に関する協議を行い、利用促進につなげます。また、地域住民に対して、行政や公共交通事業者だけでなく、市民自らが公共交通を支えていくという意識を醸成していきます。

【目標 3-(4)】効果的・効率的な運行(運航)

深刻なバス運転手不足等により市内の公共交通のサービス低下が懸念されていますが、日常生活に必要な移動手段を確保し、市民の暮らしを支えていく必要があります。そのため安定的に一定のサービス水準を確保しつつ効果的・効率的な運行(運航)を行うに当たっては、他の幹線路線との運行調整の実施や代替手段を講じるなど、利便性の低下に配慮しながら運行(運航)を行うための取組を実施します。

(4) 基本方針④「将来を見据えた公共交通への取組の推進」に対する目標**【目標 4-(1)】環境負荷の軽減**

脱酸素社会の実現に向けた取組の必要性は高まっており、公共交通においてもそのような取組が求められています。新技術の活用や効率的な交通サービスの提供によって、環境負荷軽減を進めます。

【目標 4-(2)】情報通信技術（ICT）や新技術・制度の活用

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、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。

第5章 目標を達成するために実施する取組

第4章で設定した目標を達成するために実施する取組を、以下のとおり記載します。

また、取組は内容により以下5つに分類します。

目標	取組
【目標1-(1)】 利便性の高い交通サービスの維持	○鉄道の利便性向上の要請 ○航路の維持・利便性向上 ○一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持 ○タクシーの維持
【目標1-(2)】 乗降場所における利用環境の整備	○駅やバス停等における乗降環境の充実（情報提供を含む） ○バリアフリーに向けた取組の促進 ○パーク＆ライド、サイクル＆ライドの実施 ○駅やバス停等における情報提供の充実（多言語対応含む）
【目標1-(3)】 まちづくりと連携した取組の実施	○都市核における運行バス路線の利便性向上 ○津駅周辺の基盤整備の取組の実施 ○大門・丸之内地区未来ビジョンの実現に向けた取組の実施
【目標2-(1)】 日常生活に必要な移動手段の確保	○津市コミュニティバス等（支線）の維持 ○津市コミュニティバスの再編 ○自主運行バス（廃止代替バス）の集約化等 ○医療施設や商業施設への乗入れ ○運転免許証返納に対する支援
【目標2-(2)】 多様な移動手段の活用	○地域住民主体型のコミュニティ交通の推進 ○福祉、教育等との連携（福祉有償運送、スクールバス等）
【目標3-(1)】 公共交通の担い手確保	○交通事業者による運転手確保の実施 ○行政による運転手募集のための情報提供
【目標3-(2)】 公共交通の利用促進	○市民に対する意識啓発活動の実施 ○公共交通に親しむためのイベントの実施 ○体系的な公共交通情報の発信 ○JR名松線の活性化 ○運行情報の公開（リアルタイム） ○公共交通データの標準化及びオープン化
【目標3-(3)】 共助の意識の醸成	○地域別の「地域公共交通あり方検討会」等の開催 ○関係機関との連携の取組の実施 ○運賃外収入の確保に向けた取組の実施
【目標3-(4)】 効果的・効率化な運行（運航）	○【再掲】航路の維持・利便性の向上 ○【再掲】一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持 ○【再掲】津市コミュニティバス等（支線）の維持 ○自主運行バス（廃止代替バス）の見直し
【目標4-(1)】 環境負荷の軽減	○環境対応車の導入 ○【再掲】市民に対する意識啓発活動の実施
【目標4-(2)】 情報通信技術（ICT）や新技術・制度の活用	○ICカード等電子決済の拡充 ○日本版ライドシェアの導入可能性調査 ○次世代型移動手段の導入可能性調査 ○モビリティ・データの共有手法の検討

取組分類	① 運行（運航）に直接関わる取組の実施
	② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組
	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組
	④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組
	⑤ 本計画以外の他事業と共通する取組

1. 目標を達成するための取組

【目標 1-(1)】利便性の高い交通サービスの維持

1) 鉄道の利便性向上の要請

東海旅客鉄道（JR 東海）、近畿日本鉄道（近鉄）、伊勢鉄道との連携により、津市から広域への移動手段の確保・維持を図るとともに、三重県鉄道網整備促進期成同盟会等を通じて、鉄道事業者へダイヤ改正、利用ニーズに見合った車両運用、利便性の向上に資する施設整備等を働きかけます。

また、利便性向上のため、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引き続き働きかけていきます。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 交通事業者					
取組分類	① 運行（運航）に直接関わる取組				

2) 航路の維持・利便性向上

津市-中部国際空港間の航路を維持し、利便性を向上させるため、中部国際空港の就航便数等を踏まえるなど、運行事業者との連携・協力を図りながら、効果的・効率的なダイヤ編成等への見直しをはじめとした取組を行うとともに、運航中の高速船の船齢が 20 年を超え、故障等のリスクがあることから、長寿命化を図りつつ、県内唯一となった当航路を今後も安定的に継続するため、新造船に向けた検討を進めます。

また、高速船の各種割引の周知や津なぎさまち内旅客船ターミナルにおける路線バスと高速船間の乗継強化など、多様なニーズに対応するための利便性向上に関する施策の推進や、観光振興関連の利用促進を働きかけます。具体的には、国、県、関係市、運航事業者及び関係機関等と連携した「海上アクセス利用促進調整会議」で情報共有を図るとともに、伊勢湾対岸地域との交流促進をはじめ国内外からの観光誘客に向けた情報発信等、さらには社会見学等の教育旅行を受け入れるなど、地域での啓発活動にも努め、航路の利用を促進します。



図 5- 1 高速船

実施主体	実施年度				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
津市 三重県 交通事業者	新造船に向けた検討				
	継続実施				
	その他の取組				
	継続実施				
取組分類	① 運行（運航）に直接関わる取組 ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				

3) 一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持

一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）については維持に努めます。なお、効果的・効率的な運行等の観点から集約等を図る場合にあっては、事業者、行政、関係機関が連携して代替手段を検討するなど、多様な移動手段の活用に努めます。

表 5-1 運行する一般路線バス(幹線)

区間		路線名称	備考
都市拠点	地域拠点		
津	芸濃・高野尾・大里	棕本線	
	一身田	棕本線、一身田大里線(自主運行)、豊野団地線(自主運行)	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	白塚	神戸白塚線	
	栗真	棕本線、一身田大里線(自主運行)、神戸白塚線、豊野団地線(自主運行)	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	安濃・安東	安濃線	
	神戸	神戸白塚線	
	櫛形	穴倉線	
	片田	神戸白塚線、長野線、泉ヶ丘片田団地線	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	美里	長野線	
	藤水	城山線	
	雲出	津三雲線、香良洲線	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	高茶屋	城山線	
	香良洲	香良洲線	久居高茶屋線とダイヤを調整
	榊原・栗葉	榊原線	
久居	香良洲・雲出	久居高茶屋線	香良洲線とダイヤを調整
	一志	波瀬線、高野団地線(自主運行)	

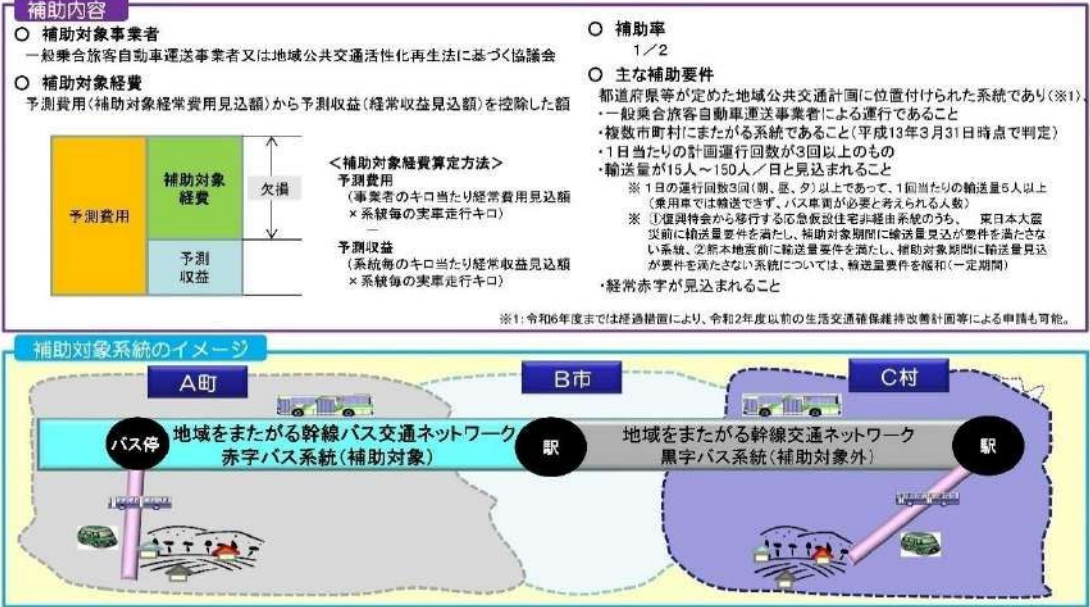
表 5-2 運行する一般路線バス(準幹線)

運行区間	路線名
芸濃地域(棕本)～亀山市(亀山駅)	亀山棕本線
河芸地域(千里駅)～鈴鹿市(太陽の街)	津太陽の街線
御杖村(敷津)～美杉地域(太郎生地区)～名張市(名張駅)	奥津線

表 5-3 運行する一般路線バス(市内線)

地域	路線名称
津地域	津なぎさまち線
	津駅西団地循環線、津西ハイタウン線、看護大学夢が丘線
久居地域	国立病院線

運行に当たっては、国土交通省が実施している地域公共交通確保維持事業（地域間幹線補助系統補助）等の補助を活用することで、路線の維持に努めます。地域間幹線系統補助の対象となる路線並びに路線ごとの実施主体については、別冊（「補助対象路線を含む路線及び路線ごとの実施主体一覧」）にて示します。



(出典：国土交通省)

図 5- 2 地域間幹線系統補助

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 交通事業者	継続実施(利用状況に応じて再編)				
取組分類					
	① 運行（運航）に直接関わる取組				

4) タクシーの維持

鉄道、一般路線バスでは、場所や時間帯等によって移動ニーズに応えられない場合があります。そのような場所ではタクシーが必要不可欠であることから、事業者としてのサービスの提供が維持できるよう、事業者と連携して必要な情報提供等を行います。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 交通事業者					
取組分類	① 運行（運航）に直接関わる取組				

【目標 1-(2)】乗降場所における利用環境の整備

1) 駅やバス停等における乗降環境の充実（情報提供を含む）

鉄道やバスの交通結節点となる駅やバス停等において、乗継ぎを考慮したダイヤ設定や待合環境等の利用環境の整備を促進します。



図 5-3 市内のバス待合所の整備例（三重会館前）

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 交通事業者	継続実施				
取組分類	② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組 ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組				

2) バリアフリーに向けた取組の促進

バリアフリー法及びバリアフリー法に基づく基本方針に従い、鉄道駅におけるバリアフリー整備や車両におけるバリアフリー化を進めます。また、高齢者、障がい者、妊婦や子どもなど誰もが快適に公共交通を利用できるよう、ソフト面でのバリアフリーに向けた取組を促進します。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 交通事業者	継続実施				
取組分類	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				

3) パーク&ライド、サイクル&ライドの実施

自家用車利用による渋滞緩和や、公共交通の利用促進のため、津市内において、パーク&ライド等の促進のための取組を実施します。具体的には、津まつりなどのイベント時における臨時駐車場からのシャトルバス運行の実施や津駅西口周辺の自転車等駐車を再編し、駅利用者の利便性の向上と効果的な利活用を検討します。

また、津市では、令和2年に久居駅東口、令和7年に桃園駅で自転車等駐車を整備するなど、鉄道の周辺へ自転車等が利用できる駐車を整備しており、自転車等利用者が駅やバス停などの近隣の駐車場まで行き、鉄道、バス等の公共交通に乗り換えできる環境を整えるなど、サイクル&ライドにつながる取組を促進します。



図 5-4 津まつりにおけるシャトルバス運行の様子（写真：三重交通提供）



図 5-5 パーク&ライドの取組

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者	継続実施				
取組分類		③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組			

4）駅やバス停等における情報提供の充実（多言語対応を含む）

鉄道駅やバス停等において、乗換等のわかりやすい表示や多言語対応、運行情報の提示やスマートフォンを使ったリアルタイムデータの提供などの情報提供を充実に取り組むことにより、公共交通の利用を促進します。



図 5- 6 リアルタイムの情報提供(左:三重交通のデジタルサイネージ)

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
交通事業者	継続実施				
取組分類		③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組			

【目標 1-(3)】まちづくりと連携した取組の実施

1) 都市核における運行バス路線の利便性向上

津市が策定している都市マスタープラン、立地適正化計画の居住誘導と連携し、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークを構築します。

特に、三重大学病院～津駅～三重会館～津新町駅の区間については、津市都市マスタープランで周辺を都心活動軸と位置付けている上、市内各地から路線が集中しており高頻度の運行を確保できることから、路線間のダイヤの調整及び三重県道路交通渋滞対策推進協議会が中心となり、道路管理者（三重県・津市等）や三重県警察による公共車両優先システム[※]の導入検討を含めた渋滞緩和のための取組を実施することにより、「スムーズに乗れる」環境の構築を目指します。

※）公共車両優先システム（PTPS: Public Transportation Priority System）は、バス専用・優先レーンの設置や、違法走行車両への警告、優先信号制御などを行うことによりバスなどの公共車両が、優先的に通行できるように支援するシステムのこと。



図 5-7 幹線が集中する中心活動軸周辺

中心部方面時刻表			複数路線が重複する区間は 運行間隔を調整 →	中心部方面時刻表		
時	A 路線	B 路線		時	A 路線	B 路線
7	40	50		7	40	10
8	40	50		8	40	10
9	40	50		9	40	10
・	・	・		・	・	・
・	・	・		・	・	・

図 5- 8 重複区間のダイヤ調整のイメージ

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 国 交通事業者	→				
取組分類	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				

2) 津駅周辺の基盤整備の取組の実施

「津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）」で示した「みえ県都の顔となり、地域の活力を引き出し、災害にも強い空間へ」の基本理念のもと、津駅西口及び東口エリアの整備の方向性に沿って、国・三重県と役割分担を図るとともに連携を図りながら、複数の公共交通路線が乗り入れる重要な交通結節点である津駅周辺の基盤整備に向けた取組を加速させます。



図 5- 9 津駅西口及び東口エリアの整備の方向性

●津駅東口エリア

- ・交通結節機能の整備の方向性

広域的な乗換需要への対応も含め、駅前広場内における多様な交通モードの円滑な走行環境と交通ターミナルとしての強化、津駅周辺エリアへの移動支援等のアクセス強化及び安全性の高い歩行空間と利便性の高い乗換機能の強化を目指します。

- ・東西連携の整備の方向性

駅利用者等が快適かつ効率的に東西を往来できるだけでなく、公共交通の快適かつ効果的な乗換に繋げるための東西自由通路の整備を目指します。

●津駅西口エリア

交通結節機能の整備の方向性

- ・令和7年3月に策定した津駅西口駅前広場基本計画に基づき、ピーク時における多様な交通による混雑緩和に向け、多様な交通モードの円滑な走行環境と交通ターミナルとしての強化及び安全性の高い歩行空間と利便性の高い乗換機能の強化を目指します。




図 5- 10 津駅西口駅前広場の再整備イメージ

- ・駅東西の駐輪場について利便性が高く、快適な利用につながる管理された有料駐輪場の再整備を目指します。

実施主体	実施年度				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
津市	津駅西口駅前広場				
	駐輪場				
	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex-grow: 1; border-bottom: 1px solid black; position: relative;"> <div style="position: absolute; right: -10px; top: -5px;">→</div> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">整備の実施</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">運用</div> </div>				
取組分類	④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組 ⑤ 本計画以外の他事業と共通する取組				

●シェアサイクルの試行、次世代モビリティ導入に向けた検討

交通拠点である津駅を中心として、シェアサイクルを実験的に導入することで、津駅からのラストワンマイルの移動手段の確保と回遊性向上の可能性を検証し、将来的な津駅の交通結節点機能の強化につなげます。

実施主体	実施年度				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
津市 民間事業者					
取組分類	⑤ 本計画以外の他事業と共通する取組				

※令和6年度にエリアプラットフォーム「大門・丸之内未来のまちづくり」が大門・丸之内地区内の回遊性と各交通拠点からのアクセスを高めるためのシェアサイクルの導入検証に係る実験を実施。また令和7年度からは津市が事業を引き継ぎ、交通結節点である津駅を中心として、津駅周辺地区、江戸橋駅周辺地区、一身田寺内町地区等にも範囲を広げるとともに電動キックボードも追加するなど新型モビリティ等の新たな移動手段導入に向けた取組を進めている。



図 5-11 シェアサイクル実証実験エリア

3) 大門・丸之内地区未来ビジョンの実現に向けた取組の実施

官民連携組織であるエリアプラットフォーム「大門・丸之内未来のまちづくり」が策定した「大門・丸之内地区未来ビジョン」では、その実現に向けて5つの目標を定め、目標を実現するため特に優先的、重点的、横断的に取り組むべき施策としてリーディングプロジェクトが示されており、地域公共交通に関連しては、シェアサイクルの試行、次世代モビリティの検討などの「新たな移動手段の導入」が掲げられています。エリアプラットフォームにおいて、令和6年度にシェアサイクルの導入実験が実施されました。

【目標 2-(1)】日常生活に必要な移動手段の確保

1) 津市コミュニティバス(支線)等の維持

鉄道や一般路線バスのサービスを受けない地域（地区）については、津市がコミュニティバスを運行し、通院、通学、買物等の日常生活において必要な移動手段の確保に努め、地域の特性や実情を考慮し、必要に応じて地域（地区）外へ運行するとともに、鉄道および一般路線バス(幹線・準幹線)との接続を図ります。

津市コミュニティバスの運行に当たっては、国の補助制度である地域公共交通確保維持事業のフィーダー補助を活用します。地域内フィーダー系統補助の対象となる路線ならびに路線ごとの実施主体については、別冊（「補助対象路線を含む路線及び路線ごとの実施主体一覧」）に示します。更に、後述の民間企業等からの広告収入の増加を図り、安定的に収入を確保できるように努めます。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者	継続実施				
取組分類	① 運行に直接関わる取組				

2) 津市コミュニティバスの再編

津市コミュニティバスについては、これまでそれぞれの地域において定時定路線型を基本として運行してきましたが、「路線の延長希望」、「バス停までの距離短縮」等の課題の解決を図るため、各地域の課題に対応し、より多くの方にご利用いただくことを目的として、柔軟に利用者の行先や時間などの予約（リクエスト）に応じて運行を行えるような区域運行の導入に向けて令和 5 年度末から検討を開始し、実証実験を行うなどの取組を進めてきました。

これらの取組を進めるなか、各地域の特性が異なることを踏まえ、それぞれの地域に寄り添い、地域課題に対応するため、下表の 3 つの運行形態を、地域の実情に合わせて柔軟に選択し、運行することとします。

また、津地域及び香良洲地域については、一般路線バスの運行が充実していることから、隣接地域から乗り入れのある一部地域を除いて、これまで津市コミュニティバスを運行していませんでしたが、これらの地域においても「交通不便地区」が存在することから、当該地区においても新たに津市コミュニティバスの導入に向けた取組を進めます。

	運行形態	概要
①	路線定期運行 (定時定路線型)	決められた時間、決められたルートを走行する運行方式。 予約不要で、乗降することが可能。
②	区域運行 (リクエスト型)	ミーティングポイント（バス停留所）、目的地及び到着時間のリクエスト（予約）に応じて、最適な経路及びダイヤで走行する運行方式。
③	路線定期運行 + 区域運行	①と②の特性を踏まえ、両方の運行形態を組み合わせた運行方式。

表 5-4 再編後の津市コミュニティバスの運行形態一覧

津市コミュニティバスの再編の方向性 ※現在、各地域で調整中です。

津市コミュニティバスについては、以下で示す方向性により、利便性の向上及び運行の効率化を推進します。

表 5-5 津市コミュニティバスの地域別の方向性

地域	運行形態	地域の特徴
津	②リクエスト型	一般路線バスのネットワークが充実している地域であるが、地域内の一部にバス停留所や鉄道駅から距離があり、公共交通の利用が不便な交通不便地区が存在する。
久居	③定時定路線型＋リクエスト型	市街地と山間地を有しており、東西に広く、人口や高齢化率の差が大きい。高齢化率の高い西部では、特にコミュニティバスの利便性向上についての要望が多い。
河芸	①定時定路線型	地域内を定時定路線で運行するコミュニティバスについて、令和6年度実績で2ルートともに運行目標値である1便当たり3.5人を超える利用者がおり、比較的用户数が多い。
芸濃	②定時定路線型＋リクエスト型	主要な人口は東部に分布しており、山間地が広がる西部においては、集落が点在している。東部の中心地区には公共施設、ショッピングセンターなどの商業施設、医療機関が立地している。
美里	②リクエスト型	市域東部の山間地に位置しており、最も人口が少ない地域であり、地域内に集落が点在している。 地域内に目的地となる商業施設や医療機関が少ないため、地域外運行の要望が多い。
安濃	②リクエスト型	比較的にコンパクトな面積の中に集落が点在している。東部にはスーパーや病院等が立地しているが、近隣地域への移動ニーズも高い。
香良洲	②リクエスト型	地域内で一般路線バスが運行しているが、地域内の一部にバス停留所から距離があり、公共交通の利用が不便な交通不便地区が存在する。
一志	③定時定路線型＋リクエスト型	複数の鉄道路線やバス路線が運行しており、鉄道沿線に宅地が集中して市街地が形成されている。東部の一部では生活圏の中心を隣接する松阪市とする地域がある。
白山	③定時定路線型＋リクエスト型	複数の鉄道路線が運行しているものの、地域内で一般路線バスが運行しておらず、買物や通院だけではなく、地域内に立地する県立高校等への通学需要がある。
美杉	③定時定路線型＋リクエスト型	高齢化率が最も高く、最も広い面積を有する地域であり、地域内に集落が点在している。南西部の一部を除いて路線バスが運行しておらず、商業施設や医療機関が少ないため、地域外運行の要望が多い。


実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者					
取組分類	② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組				

3) 自主運行バス（廃止代替バス）の集約化等

自主運行バス（廃止代替バス）は収支の悪化等により廃止となった一般路線バスの一部について、津市が路線を維持しているものですが、運転手不足や利用者の減少等により、これまでどおり維持することが困難になってきていることから、4路線の自主運行バス(廃止代替バス)については、利用実態や地域特性等を踏まえ、以下の方向性で集約等を行います。


表 5-6 自主運行バス（廃止代替バス）の見直しの方向性

対象区間	方向性
他の路線バスと運行が重複する区間	① 需要を把握した上で、他の路線バスへの集約又は津市コミュニティバスによる代替を推進
利用の少ない区間	② 需要を把握した上で、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、コミュニティ交通による代替を推進

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者					
取組分類	② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組				

4) 医療施設や商業施設への乗入れ

生活を営む上で医療施設や商業施設への移動手段を確保することは重要であるため、市民から要望があった場合、需要を精査した上で、津市と交通事業者、当該施設の関係者が連携し、医療施設や商業施設への乗入れを行います。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者					
取組分類	① 運行（運航）に直接関わる取組				

5) 運転免許証返納に対する支援

三重県が実施している「運転免許証自主返納サポートみえ^{※)}」と交通事業者が連携し、運転免許返納のサポートを引き続き行います。また、三重県警察が実施している運転免許自主返納の啓発活動や、各「運転免許証自主返納サポートみえ」参加事業所の周知・啓発に努めます。

津市においては、運転免許証を返納した方や運転免許証の返納を考えている方等に対して、運転免許証返納者が利用できる割引制度について、周知に努めます。

また、津市コミュニティバスにおいて運転免許証自主返納者割引の実施に向けた取組を進めます。

※)「運転免許証自主返納サポートみえ」は、運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書を取得された高齢者やその家族等が、「参加事業所」として登録されている事業所において、各種サポートを受けることができる制度です。

表 5-7 津市内におけるバス・タクシー事業者が実施する運転免許返納割引一覧

種別	事業者名	制度内容
路線バス	三重交通グループ	セーフティーパス
		普通運賃割引
タクシー	三重第一交通株式会社	運転免許返納者 1 割引（要事前登録）
	有限会社中川タクシー	運転免許返納者 1 割引
	河芸タクシー有限会社	運転免許返納者 1 割引
	株式会社一志運輸	運転免許返納者 1 割引

※ 令和7年9月時点。各事業者への聞き取り内容を基に作成。



図 5-12 運転免許自主返納の啓発(三重県警察)

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度度	令和 9 年度度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 交通事業者					
	継続実施				
取組分類	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				

【目標 2-(2)】多様な移動手段の活用

1) 地域住民主体型のコミュニティ交通の推進

鉄道、一般路線バス及びコミュニティバス等による移動手段の確保が困難な交通空白地域において、地域住民が運営主体とする地域の実情に応じたコミュニティ交通に対し、引き続き「津市地域住民運営主体型コミュニティ交通事業補助金」を活用した支援を行います。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 交通事業者 地域住民 民間事業者		継続実施			
取組分類	② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組				

国等により進められている自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）については、地域等における実施主体となる団体等の設立や無償運送からの移行、運営等に係る国や県の支援が活用できるよう支援を行うとともに、運行開始に向けた相談・助言等の支援を行います。

また、団体等の設立等した後の運行について、随時相談・助言等の支援を行うとともに、地域住民が主体となり自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）等により、コミュニティ交通の運行を直接行う事業について、交通空白地域で運行する津市のコミュニティバスの代替えとなるなどの一定条件のもと、支援を行う仕組みについて検討を進めます。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 交通事業者 地域住民 民間事業者	相談・助言等の支援（随時実施）				
	公共ライドシェア 運行に係る支援を 行う仕組みの検討	本格実施			
取組分類	② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組				

2) 福祉、教育等との連携（福祉有償運送、スクールバス等）

日常生活において必要不可欠な福祉施設、教育施設までの移動を確保するため、関係者と連携し、それぞれの役割を分担しながら移動手段の確保を図ります。

具体的には、単独で公共交通機関を利用することが困難な方を対象とした福祉有償運送や、小中学校のスクールバスの運行等について、関係者と連携を図り、継続的な実施を促進します。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者 等	継続実施				
取組分類	① 運行（運航）に直接関わる取組				

【目標 3-(1)】公共交通の担い手確保

1) 交通事業者による運転手確保の実施

事業者の担い手不足を解消するため、引き続き積極的な採用活動を図ります。具体的には、就職説明会の実施や運転手の仕事に関する情報提供を行います。また、採用者に対する第二種運転免許取得のためのサポートも継続的に実施します。



図 5-13 三重交通が実施しているオンライン(マンツーマン)説明会の例

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
交通事業者	→				
	継続実施				
取組分類	① 運行（運航）に直接関わる取組				

2) 行政による運転手募集のための情報提供

バス・タクシー事業者が実施する運転手確保に向けた取組についての情報提供や就職説明会の開催等の支援を実施します。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 国	→				
	具体の手法検討	本格実施			
取組分類	④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組				

【目標 3-(2)】公共交通の利用促進

1) 市民に対する意識啓発活動の実施

市民の自発的な公共交通利用を促進させるため、交通事業者等の関係機関と津市が連携しモビリティ・マネジメントを実施します。

■モビリティ・マネジメントとは

「一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策」と定義されています。

(出典：国土交通省)

■モビリティ・マネジメントの具体的実践方法の事例

モビリティ・マネジメントの一事例として、トラベル・フィードバック・プログラム(Travel Feedback Program、以下 TFP)があります。コミュニケーション・アンケートなどにより、普段の交通行動をふり返り、クルマのより良い使い方などを考え、実践していく方法です。

一人ひとりが、少しずつ、エコ通勤

このような多くのCO₂を排出するクルマを、皆様お一人一人が、**少しずつ**、控えれば、全体でCO₂が**大きく**、削減されることとなります。

それを呼びかけているのが、この「エコ通勤」運動です。

ぜひ、ご無理のないでできる範囲で、ご協力ください。

「エコ通勤」とは・・・

- 健康的に・・・「自転車・徒歩」で通勤
- 本でも熱心ながら・・・「電車・バス」で通勤
- 会社の関係と一緒に・・・クルマの「あいのり」通勤

毎日ははかばかしくても、まずは、週に1回だけでも、エコ通勤をおためしください。(もちろん「通勤」が難しい場合は、休日のクルマ利用の削減も、あわせてご検討ください。)

なお、エコ通勤は、「環境」(生活習慣改善対策・ダイエット)や「交通政策」(クルマ)の両方から望ましいものです。詳しくは、下記ウェブサイトをご確認ください。

<http://www.00.jp> 国土交通省

問1 通勤、どの交通機関も、どれくらい利用して、通勤していますか？
記入欄を参考に「エコ通勤」の取り組みについて、ご回答ください。

交通機関	利用頻度	利用状況
① 自転車・徒歩	毎日	毎日通勤・通学している
② 電車・バス	毎日	毎日通勤・通学している
③ クルマ(通勤)	毎日	毎日通勤・通学している
④ バイク	毎日	毎日通勤・通学している
⑤ 自転車	毎日	毎日通勤・通学している
⑥ その他	毎日	毎日通勤・通学している

問2 通勤の「エコ通勤」のアンケートにご回答しましたか？
回答した場合は「エコ通勤」の取り組みについて、ご回答ください。

問3 そのアンケートが、現在、国土交通省の「エコ通勤」の取り組みに活用されていますか？
回答した場合は「エコ通勤」の取り組みについて、ご回答ください。

問4 通勤の「エコ通勤」の取り組みは、通勤の交通手段を改善するきっかけになりましたか？
回答した場合は「エコ通勤」の取り組みについて、ご回答ください。

問5 通勤の「エコ通勤」の取り組みは、通勤の交通手段を改善するきっかけになりましたか？
回答した場合は「エコ通勤」の取り組みについて、ご回答ください。

問6 通勤の「エコ通勤」の取り組みは、通勤の交通手段を改善するきっかけになりましたか？
回答した場合は「エコ通勤」の取り組みについて、ご回答ください。

問7 通勤の「エコ通勤」の取り組みは、通勤の交通手段を改善するきっかけになりましたか？
回答した場合は「エコ通勤」の取り組みについて、ご回答ください。


問8 通勤の「エコ通勤」の取り組みは、通勤の交通手段を改善するきっかけになりましたか？
回答した場合は「エコ通勤」の取り組みについて、ご回答ください。

問9 通勤の「エコ通勤」の取り組みは、通勤の交通手段を改善するきっかけになりましたか？
回答した場合は「エコ通勤」の取り組みについて、ご回答ください。

問10 通勤の「エコ通勤」の取り組みは、通勤の交通手段を改善するきっかけになりましたか？
回答した場合は「エコ通勤」の取り組みについて、ご回答ください。

ご協力、ありがとうございます。

(出典：国土交通省)

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者 等					
取組分類	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				

2) 公共交通に親しむためのイベントの実施

市民のニーズ、周辺施設やイベントと連携して、公共交通の利用促進イベントを実施します。また、高頻度で運行している路線の利用を促進するため、周辺施設やイベントと連携し、公共交通利用の促進を図ります。

具体的には、津まつりにおける利用促進活動、バスの日の利用啓発活動及びバスの乗り方教室開催等による公共交通への転換のきっかけづくりを行います。



(出典：公益法人三重県バス協会)

図 5- 14 津まつりにおける利用促進活動

表 5- 8 過去の実施内容

実施日	令和 6 年 10 月 13 日（日）
実施場所	津まつり会場（津法務総合庁舎（検察庁）横ブース）
実施内容	お絵かきバスコーナー バス乗務員制服試着コーナー バスの乗り方教室 公共交通利用の促進活動ブース

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者 等	継続実施				
取組分類	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				

3) 体系的な公共交通情報の発信

公共交通を利用してもらえるよう情報発信の場として、公共交通に係る情報発信について津市ホームページ上で市内の公共交通情報が体系的に確認できるページを作成します。



(出典：前橋交通ポータル(<https://maebashimobility.jp/>))

図 5- 15 公共交通ポータルサイトの事例

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市	構成の検討	本格実施			
取組分類	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				

4) JR 名松線の活性化

JR 名松線は、沿線の周辺住民や学生にとって不可欠な移動手段です。今後も JR 名松線の利用者増につながるよう、鉄道事業者だけでなく、市や地域住民等が連携し活性化の取組を実施します。

また、JR 名松線沿線の観光地は駅から離れていることから、観光需要が見込まれる時期に、JR 伊勢奥津駅からの臨時バスを運行します。


更にマスコミ・SNS 等を活用し、名松線の利用促進につながる取組を実施します。



図 5- 16 名松線利用促進の取組

表 5-9 JR 名松線と連絡する季節ごとの臨時バス運行

季節	区分	目的地
4月	桜シーズン	杉平（三多気）、敷津
4～5月	ゴールデンウィーク	北畠神社
10月	アサギマダラシーズン	太郎生、北畠神社、下之川
11月	紅葉シーズン	北畠神社
3月	ミツマタシーズン	杉平（三多気）、敷津

実施主体	実施年度				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
津市 三重県 交通事業者 地域住民					
取組分類	① 運行（運航）に直接関わる取組 ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				

5) 運行情報の公開(リアルタイム)

デジタルサイネージを使った運行情報の提供やスマートフォンを使ったリアルタイムデータの提供支援を行い、公共交通利用の促進を行います。

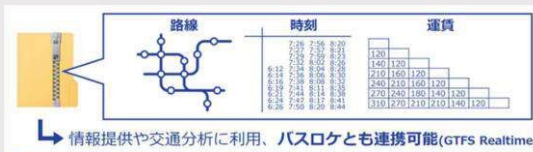
実施主体	実施年度				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
交通事業者					
取組分類	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				

6) 公共交通データの標準化及びオープン化

現在、国土交通省ではインターネット等の経路検索におけるバス情報の拡充のため、バス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡しをするための「標準的なバス情報フォーマット」を定めています。なお、データフォーマットは、公共交通機関の情報の受渡しに海外で広く利用されている GTFS 形式^{※)} に準じています。

一般路線バスを運行する三重交通では、引き続き GTFS 形式によるデータの公開及び関係各所への提供を行います。また、津市コミュニティバスにおいても、引き続き GTFS 形式によるデータを公開します。

※) GTFS(General Transit Feed Specification)形式とは



区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP (2017年3月～)	停留所、路線、便、時刻表、運賃 等
動的データ	GTFSリアルタイム (2019年3月～)	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

(出典：国土交通省)


公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの。当初は Google 社向けのフォーマットとして作成されていたが、現在はオープン化され、誰もが使用できるものとなっている。表計算ソフトでの閲覧が容易な CSV 形式を採用し、仕様がオープン化されていることから、北米・欧州を中心に海外で幅広く利用されています。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者	継続実施				
取組分類	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組				

【目標 3-(3)】共助の意識の醸成


1) 地域別の「地域公共交通あり方検討会」等の開催

地域公共交通の利用促進や地域の課題と解決策等について協議するとともに、津市コミュニティバスのサービス内容や新しい形態の公共交通サービスのあり方等を検討するため、地域別の「地域公共交通あり方検討会」等を開催し、地域の意見や要望を聞き、地域公共交通の維持に向けて取り組みます。また、地域住民が参画した上で地域の公共交通の課題等について協議を行うことで、地域全体で公共交通を支えているという意識を醸成していきます。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市	 各年で定期的に開催				
取組分類					
	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				
	④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組				


2) 関係機関との連携の取組の実施

公共交通サービスを維持する上で、関係機関との連携が不可欠です。今後も持続可能な公共交通の実現に向けて、関係者間の情報共有や関係機関との協議や補助等に関する取組を引き続き実施していきます。また、関係機関や民間事業者等と連携して、積極的な利用促進の実施を検討していきます。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 国 交通事業者 民間事業者 等	 継続実施				
取組分類					
	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組				
	④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組				

3) 運賃外収入の確保に向けた取組の実施

人口減少に伴い公共交通の利用者数が減少しており、今後の安定した収入の確保が不透明であるため、安定的な公共交通の経営実施に向けて、各事業者において広告収入の確保に向けた取組や地域からの協賛企業・団体の募集など、運賃外収入の確保に向けた取組を実施します。また、協賛の募集等の取組を通じて、地域全体で公共交通を支えていく意識の醸成を図ります。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者					
取組分類	④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組				

【目標 3-(4)】効果的・効率的な運行(運航)

1) 【再掲】航路の維持・利便性向上

津市-中部国際空港間の航路の維持・利便性の向上を図るため、中部国際空港の就航便数等を踏まえるなど、津エアポートラインとの連携を図りながら、効果的・効率的なダイヤ編成等への見直しをはじめとした航路の維持向上に向けた取組を進めます。

2) 【再掲】一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持

一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）については維持に努めます。なお、効果的・効率的な運行等の観点から集約等を図る場合にあっては、事業者、行政、関係機関が連携して代替手段を検討するなど、多様な移動手段の活用に努めます。

3) 【再掲】津市コミュニティバス(支線)等の維持

鉄道や一般路線バスのサービスを受けない地域（地区）については、津市がコミュニティバスを運行し、通院、通学、買物等の日常生活において必要な移動手段の確保に努めるとともに、鉄道および一般路線バス（幹線・準幹線）との接続を図ります。

4) 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し

自主運行バス（廃止代替バス）は収支の悪化等により廃止となった一般路線バスの一部について、津市が路線を維持しているものですが、運転手不足や利用者の減少等により、これまでどおり維持することが困難になってきていることから、4路線（亀山棕本線、津新町大里線、豊野団地線、高野団地線）の自主運行バス（廃止代替バス）については、利用実態や地域特性等を踏まえ、以下の方向性で運行の集約等の見直しを行います。

表 5- 10 各路線の見直しの方向性

路線名	運行区間	方向性
亀山棕本線	棕本～亀山駅	利用実態に応じた運行本数の設定等を含めた見直しの検討
津新町大里線	三重病院～日硝ハイウエーアリーナ	他の路線バスへの集約又は津市コミュニティバスによる代替を推進
豊野団地線	津駅～豊野団地	
高野団地線	久居駅～とことめの里	

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者					
取組分類	④ 運行形態を変更・改変するための取組				

【目標 4-(1)】環境負荷の軽減

1) 環境対応車の導入

公共交通車両の二酸化炭素排出量の抑制のため、国土交通省の補助事業の活用も踏まえながら、電気バス（EVバス）のほか、プラグインハイブリッドバスや燃料電池バスといった環境負荷の小さい車両について、車両の更新に合わせた導入を促進します。

車種	電気バス	プラグインハイブリッドバス	燃料電池バス
			
サイズ	コミュニティバス～大型	中型	大型
動力	モーター・蓄電池	モーター・エンジン	モーター・燃料電池
特徴	サイズが豊富 運用方法により必要なバッテリー容量・充電回数が変わる	1日に1回充電で走行可能 充電と軽油の燃料補給が必要	1日に1回充電で走行可能 地域にバス用水素ステーションが必要
車両価格	約6,000万円～1億円	約6,500万円	約1億円
航続距離	約30km～250km	EV走行約15km、HV走行300km	約200km
補給方法	普通充電、急速充電	給油所 普通充電、急速充電	水素ステーション
環境性能	◎	○	◎

(出典：国土交通省)

図 5- 17 電動バス導入ガイドライン

表 5- 11 自動車環境総合改善対策補助金

種別	自動車環境総合改善対策補助金
電気バス	事業用自動車における電動車の集中的導入支援 地域公共交通確保維持改善事業 等
プラグインハイブリッドバス	環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業
ハイブリッドバス	
天然ガスバス	
燃料電池バス	水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業

(出典：国土交通省)

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 国 交通事業者		随時導入			
取組分類	④ 本計画以外の他事業と共通する取組				

2) 【再掲】市民に対する意識啓発活動の実施

自家用車利用から公共交通利用への転換による脱炭素化に向けて、市民の自発的な公共交通利用を促進させるため、公共交通事業者と津市が連携しモビリティ・マネジメントを実施します。

【目標 4-(2)】情報通信技術（ICT）や新技術・制度の活用

1) IC カード等電子決済の拡充

公共交通の利便性向上のため、交通系 IC カードや、クレジットカードに対応した電子決済の拡充を促進します。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 国 交通事業者					
取組分類	③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための取組 ④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組				

2) 日本版ライドシェアの導入可能性調査

地域公共交通の「担い手」や「移動の手段」不足解消のため、令和 6 年 3 月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業（日本版ライドシェア）が創設されました。今後も、問題の解消に向けて制度の改正や取組の推進が予想されることから、動向を注視し、地域のニーズに応えた公共交通サービスを実現するため、日本版ライドシェアの導入に向けた調査・研究を進めます。

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 三重県 交通事業者					
取組分類	② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組				

3) 次世代型移動手段の導入可能性調査

次世代型移動手段等の導入に関する調査・研究を進めます。

特に、自動運転について、国の動向や他市の実証実験結果など、先進的な取組の状況を踏まえて、津駅や大門・丸之内などの都市核や津なぎさまち等における導入の可能性について検討を進めます。

実施主体	実施年度				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
津市 三重県 交通事業者	調査・研究				
取組分類	② 運行（運航）形態を変更・改変するための取組				

4) モビリティ・データの共有手法の検討

交通事業者、津市、その他民間事業者が連携し、今後の津市内の公共交通実態把握のため、公共交通の多様なデータ共有の手法について研究及び検討します。

具体的には、公共交通の運行情報を把握するための前述の GTFS データ活用、公共交通の利用状況を把握するための IC カードデータ活用及びセンサ情報の活用、公共交通の潜在需要把握のための人流データ活用を念頭に、実施手順を検討します。

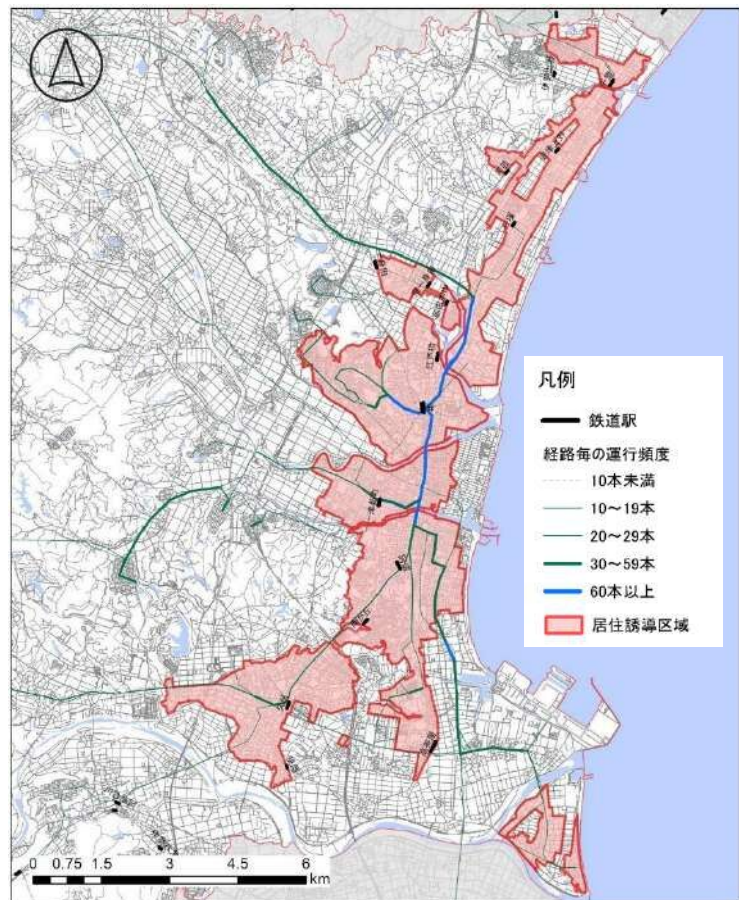


図 5- 18 GTFS を用いたバスの運行頻度把握のイメージ

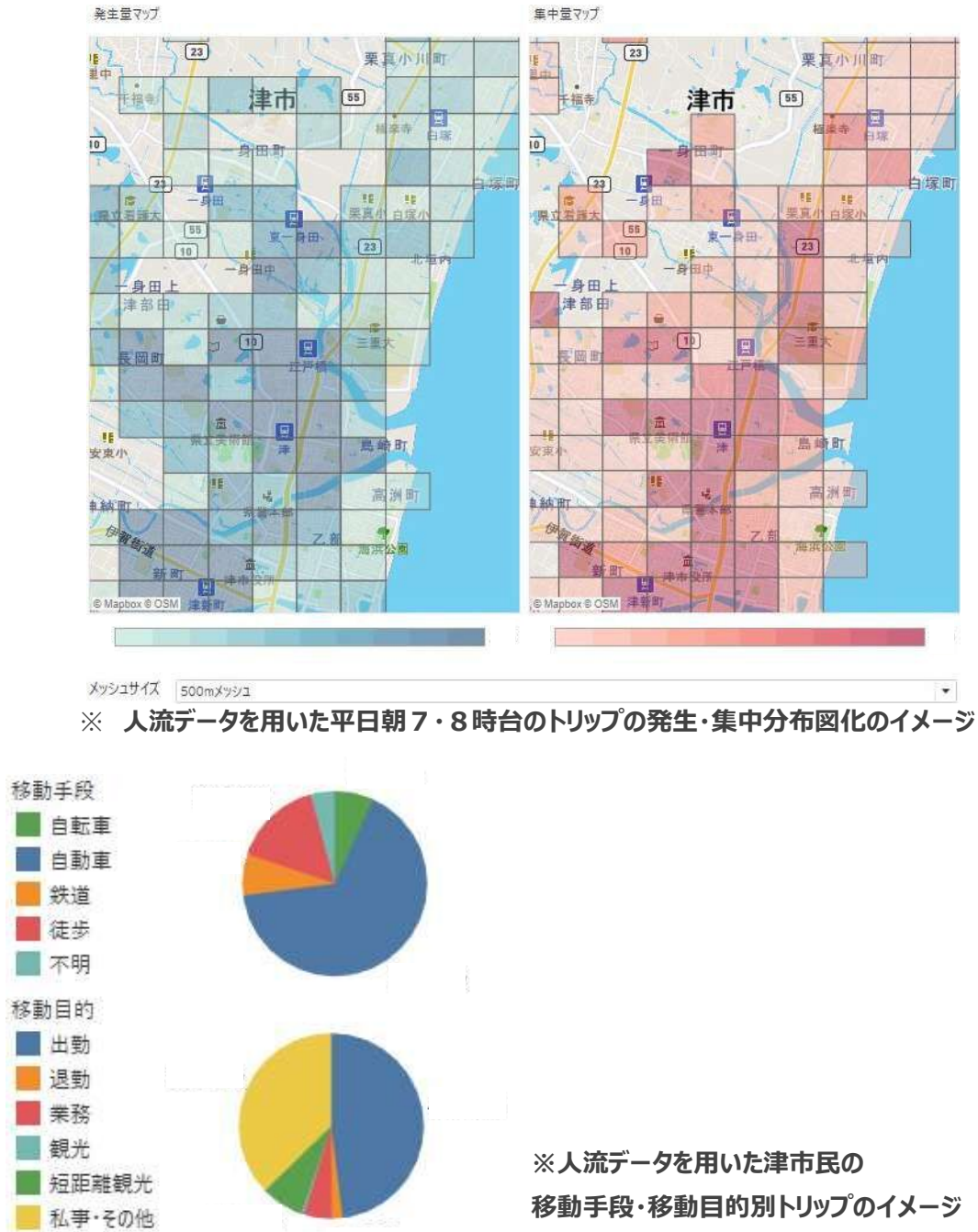


図 5-19 人流データ活用による移動実態把握のイメージ

実施主体	実施年度				
	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
津市 交通事業者	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">手法の研究</div> <div style="flex-grow: 1; border-bottom: 2px solid black; position: relative;"> <div style="position: absolute; right: -10px; top: -5px;">→</div> </div> </div>				
取組分類	④ 本計画における他の取組の実効性を高めるための取組				

2. 取組の実施スケジュール

取組一覧	実施年度					実施主体
	R8	R9	R10	R11	R12	
【目標1-(1)】利便性の高い交通サービスの維持						
1) 鉄道の利便性向上の要請						市・県・交通事業者
2) 航路の維持・利便性向上						市・県・交通事業者
3) 一般路線バス(幹線・準幹線・市内線)の維持						市・県・交通事業者
4) タクシーの維持						市・県・交通事業者
【目標1-(2)】乗降場所における利用環境の整備						
1) 駅やバス停等における乗降環境の充実 (情報提供を含む)						市・県・交通事業者
2) バリアフリーに向けた取組の促進						市・県・交通事業者
3) パーク&ライド、サイクル&ライドの実施						市・交通事業者
4) 駅やバス停等における情報提供の充実 (多言語対応含む)						交通事業者
【目標1-(3)】まちづくりと連携した取組の実施						
1) 都市核における運行バス路線の利便性向上						市・県・国・交通事業者
2) 津駅周辺の基盤整備の取組の実施	整備の実施					市
3) 大門・丸之内地区未来ビジョンの 実現に向けた取組の実施		民間による自主事業化				市・民間事業者
【目標2-(1)】日常生活に必要な移動手段の確保						
1) 津市コミュニティバス(支線等)の維持						市・交通事業者
2) 津市コミュニティバスの再編						市・交通事業者
3) 自主運行バス(廃止代替バス)の集約化等						市・交通事業者
4) 医療施設や商業施設への乗り入れ			随時実施			市・交通事業者
5) 運転免許証返納に対する支援						市・県・交通事業者
【目標2-(2)】多様な移動手段の活用						
1) 地域住民主体型のコミュニティ交通の推進	継続実施 〔「地域住民運営主体型コミュニティ交通事業補助金」 を活用した支援〕					市・県・交通事業者 ・地域住民・民間事業者
	随時実施 (相談・助言等の支援)					
	検討 (公共ライドシェア支援)					
2) 福祉・教育等との連携 (福祉有償運送、スクールバス等)						市・交通事業者等

取組一覧	実施年度					実施主体
	R8	R9	R10	R11	R12	
【目標3-(1)】公共交通の担い手確保						
1) 交通事業者による運転手確保の実施						交通事業者
2) 行政による運転手募集のための情報提供	手法の検討					市・県・国
【目標3-(2)】公共交通の利用促進						
1) 市民に対する意識啓発活動の実施	調査・研究					市・交通事業者等
2) 公共交通に親しむためのイベントの実施						市・交通事業者等
3) 体系的な公共交通情報の発信	検討					市
4) JR名松線の活性化						市・県・交通事業者 ・地域住民
5) 運行情報の公開(リアルタイム)						交通事業者
6) 公共交通データの標準化及びオープン化						市・交通事業者
【目標3-(3)】共助の意識の醸成						
1) 地域別の「地域公共交通あり方 検討会」等の開催		定期的に開催				市
2) 関係機関との連携の取組の実施						市・県・国・交通事業者 ・民間事業者 等
3) 運賃外収入の確保に向けた取組の実施						市・交通事業者
【目標3-(4)】効果的・効率的な運行(運航)						
1) 【再掲】航路の維持・利便性向上						市・県・交通事業者
2) 【再掲】一般路線バス(幹線・準幹線・市内 線)の維持						市・県・交通事業者
3) 【再掲】津市コミュニティバス(支線等)の維持						市・交通事業者
4) 自主運行バス(廃止代替バス)の見直し		随時見直し				市・交通事業者
【目標4-(1)】環境負荷の軽減						
1) 環境対応車の導入		随時導入				市・県・国・交通事業者
2) 【再掲】市民に対する意識啓発活動の実施	調査・研究					市・交通事業者等
【目標4-(2)】情報通信技術(ICT)や新技術・制度の活用						
1) ICカード等電子決済の拡充						市・交通事業者
2) 日本版ライドシェアの導入可能性調査		調査・研究				市・県・交通事業者
3) 次世代型移動手段の導入可能性調査		調査・研究				市・県・交通事業者
4) モビリティデータの共有手法の検討	手法の研究					市・交通事業者

第6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多様な移動サービスで支えるまち」の具現化状況を測る数値目標を、以下のとおり定めます。

数値目標は、「津市総合計画」の評価に係る市民意識調査等により調査した公共交通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

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 計画の達成度を示す数値目標

評価項目		令和 5 年度 調査結果の数値	数値目標
公共交通に関する 市政の満足度	全体	-0.51	+0.02

【数値目標設定の考え方】

令和 6 年度の市政アンケート結果において、「月に 1 日以上バスを利用する割合」が約 10%（P96 参照）であることから、満足度の数値目標について、令和 5 年度調査結果の数値に対して回答者の 10%が評価を 1 段階改善することを目標として、目標値を設定しました。

2. 目標の達成度の評価

本計画で定めた目標のうち、以下については具体的な数値により達成度を把握するものとします。数値目標は、取組の実施により得られる効果を示すものとして設定します。

なお、数値目標は計画期間最終年度である令和 12 年度の値としますが、利用者数に関する値は毎年度算出し、進捗を把握します。

表 8-2 目標の達成度を示す数値目標

目標		数値目標	目標値※2)	【参考】 最新の数値※3)
目標 1-(1)	利便性の高い 交通サービスの維持	鉄道駅の乗車人数	16,929,000 人/年	16,476,107 人/年
		一般路線バス (幹線・準幹線・市内線) の利用者数	3,750,000 人/年	3,749,725 人/年
		居住誘導区域における 利便地域の割合※1)	92%	92%
		航路の利用者数	252,000 人/年	193,155 人/年
目標 2-(1)	日常生活に必要な 移動手段の確保	津市コミュニティバス及び ぐるっと・つーバスの利用者数	104,000 人/年	93,939 人/年
目標 3-(2)	公共交通の利用促進	月に 1 日以上バスを 利用する割合	11.0%	10.2%

※1) 公共交通利便地域の定義：鉄道駅から 1 km 以内もしくは 1 時間に 1 往復以上停車するバス停から 500 m 以内

※2) 目標 1-(1)一般路線バスの利用者数及び目標 3-(2)を除いて、目標値は「第 3 期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」において設定した重要業績評価指標（KPI）と同じ値としています。一般路線バス利用者数については、令和 6 年度の実績が KPI として設定した目標値を上回ったため、現状を維持することを目標値としています。

※3) 最新の数値は、「鉄道駅の乗車人数」は令和 5 年度の実績値、その他の項目は令和 6 年度の実績値です。

3. 取組の進捗の評価

(1) 運行に直接関わる取組の評価

第5章で示した取組のうち、「①運行（運航）に直接関わる取組」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、一般路線バス及び津市コミュニティバスの運行に係る取組については、市民の利用に直接関係する取組であることから、毎年度個別に評価します。

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評価内容の達成が困難である場合は、取組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 一般路線バス及び津市コミュニティバスの評価内容

分類		評価の方法
一般路線バス	幹線	【サービス水準維持を拠点単位で確認】 ① 経路を確保しているか ■ 都市拠点と地域拠点を經由 ② ダイヤを確保しているか ■ 拠点が居住誘導区域内にある場合 - 毎日、おおむね 6 時～21 時・1 本/時の運行を居住誘導区域内で確保しているか（鉄道駅及び市内線も含めて一体的に評価し、鉄道駅が近隣にある場合は水準を満たしているものと評価する）※1) ■ 拠点が居住誘導区域外にある場合 - 毎日、おおむね 6 時～21 時・ピーク時 1 本/時・その他 0.5 本/時の運行
	準幹線	【サービス水準維持を路線単位で確認】 ① 経路を確保しているか ■ 市内及び市外の拠点間を結ぶ ② ダイヤを確保しているか※2) ■ 毎日、おおむね 6 時～21 時・ピーク時 1 本/時・その他 0.5 本/時の運行
	市内線	【サービス水準維持を幹線と一体的に確認】 ① ダイヤを確保しているか ■ 毎日、おおむね 6 時～21 時・1 本/時の運行を居住誘導区域内で確保しているか（鉄道駅及び幹線も含めて一体的に評価し、鉄道駅が近隣にある場合は水準を満たしているものと評価する）※1) ■ 複数路線重複の場合は、路線間で運行間隔の調整
津市コミュニティバス	支線	【数値目標達成度を確認】 ① 利用者を確保しているか（運行維持基準値は 2.0 人/便） ■ 1 便当たり利用者数で確認 ■ ルート単位だけでなく地域全体でも評価 ※利用者数の目標値は、運行形態に応じて別途設定します。 ② ダイヤを確保しているか（白山地域のみ、平日朝夕の通学時間帯） ※再編実施後、必要に応じて目標を見直します。

※1) 「目標 1-(1) 居住誘導区域における利便地域の割合」の達成度を示す数値目標

※2) 奥津線は評価の対象外

(2) その他の取組の評価

目標を達成するための取組のうち、「①運行（運航）に直接関わる取組」以外の取組のうち、一部については確認指標を設けます。確認指標は、実施主体により毎年度どの程度取組を実施したかを把握するものです。

定量的な評価が困難である場合は、後述する津市地域公共交通活性化協議会にて、毎年取組の実施状況を点検することにより評価します。

表 8-4 取組進捗の評価内容（確認指標による）

目標		確認指標
目標 1-(1)	利便性の高い交通サービスの維持	補助対象の一般路線バス（幹線・準幹線）の収支率
目標 2-(1)	日常生活に必要な移動手段の確保	公共交通に係る市の負担額
目標 3-(2)	公共交通の利用促進	市民の公共交通に対する意識向上につながる取組の実施数
目標 3-(3)	共助の意識の醸成	「地域公共交通あり方検討会」の全地域での実施回数

4. 計画を推進するための体制について

(1) 計画を推進するための組織

本計画で定めた目標の達成に向けた取組の実施については、地域住民、交通事業者、行政それぞれが適切な役割を担いながら実施することとし、計画の評価及び改善については、市民・交通事業者・行政・有識者等から構成される「津市地域公共交通活性化協議会」にて実施します。

また、地域毎に開催される「地域公共交通あり方検討会」は、地域住民が地域公共交通の運営に参画する場として、地域住民、交通事業者、行政等により、地域公共交通の利用促進や地域の課題とその解決策等について協議するとともに、津市コミュニティバスのサービス内容や新しい形態の公共交通サービスのあり方等を検討し、「津市地域公共交通活性化協議会」へ提言します。

さらに、「津市地域公共交通活性化協議会」に行政の都市計画のほか関係する各部局が参加することにより、関係施策間の連携を図ります。

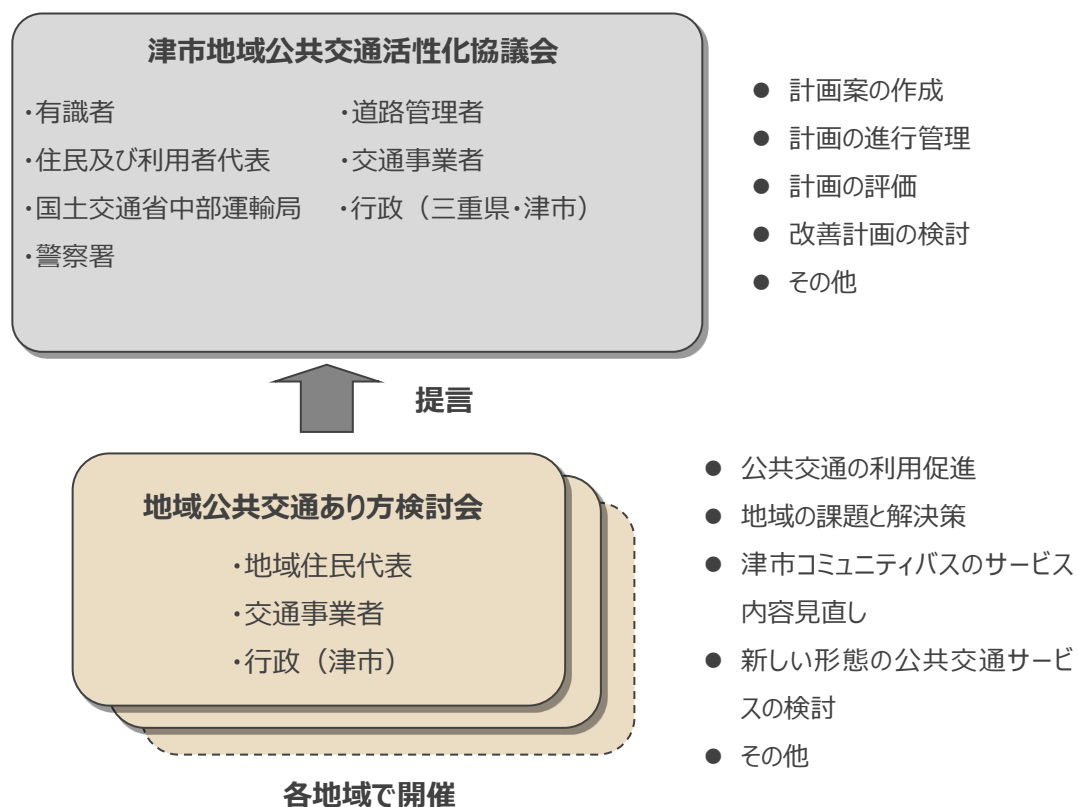


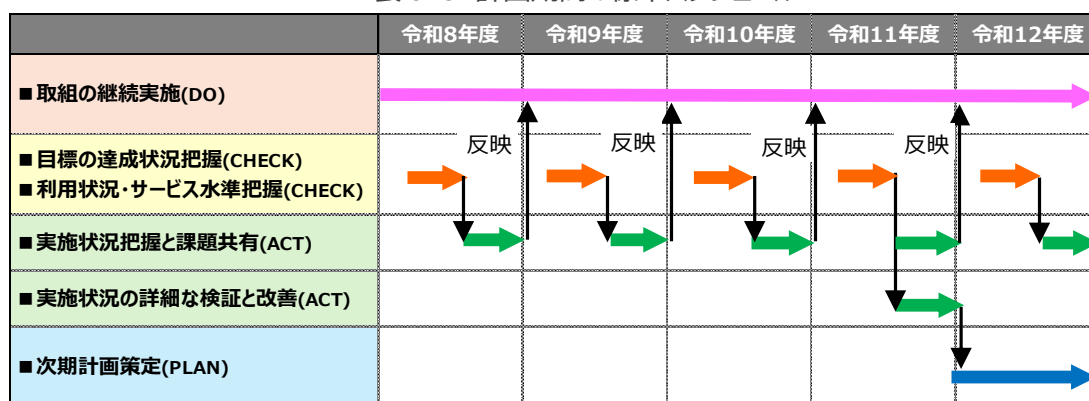
図 8-1 計画推進体制

(2) 計画の進捗を確認するための手順

1) 計画期間の標準スケジュール

「1.計画全体の評価」「2.目標達成度の評価」「3. 取組の進捗の評価」で示した達成状況については、津市地域公共交通活性化協議会にて、PDCA サイクル（計画→実施→評価→改善）に基づいた進捗管理を毎年行います。なお、計画は必要に応じて適宜見直しの検討を行います。

表 8-5 計画期間の標準スケジュール

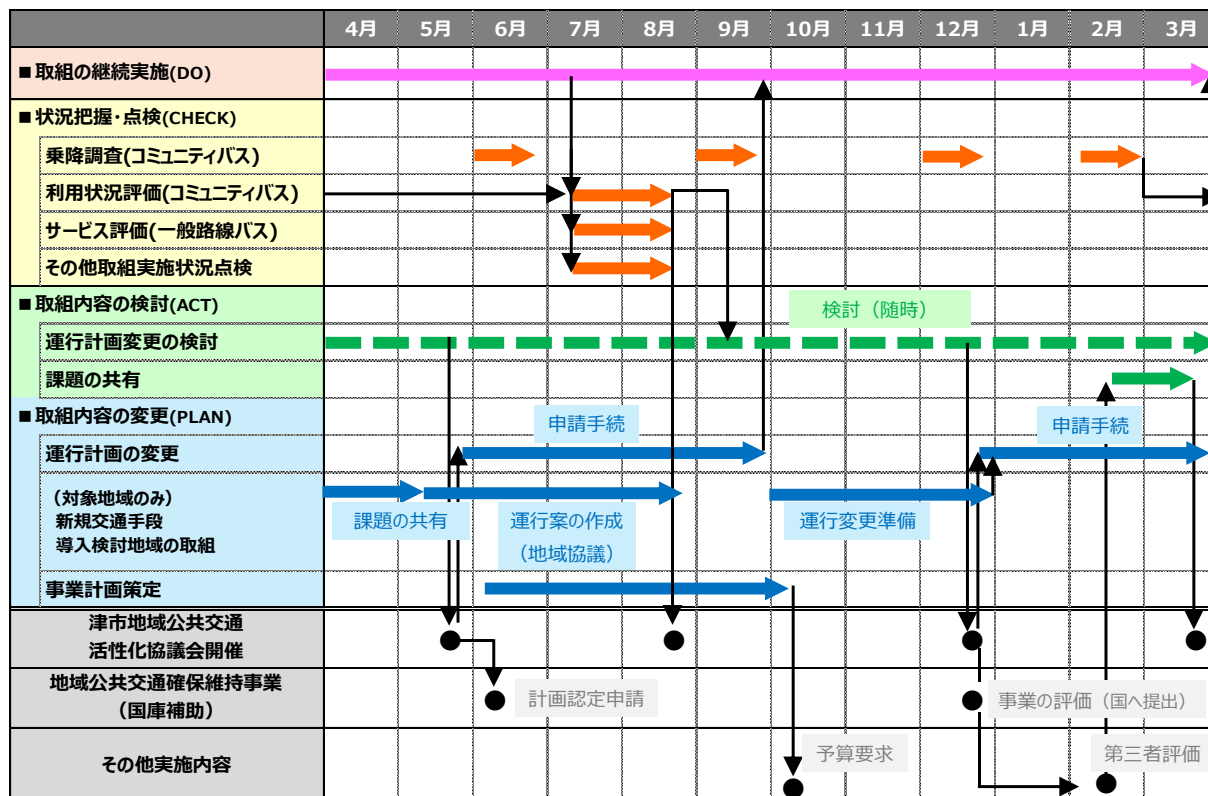


2) 年間標準スケジュール

計画推進のための年間標準スケジュールを、以下に示します。

なお、運行計画の変更については、10月初旬、3月下旬に実施することが多いですが、交通事業者のダイヤ改正に合わせて、適宜実施します。

表 8-6 年間標準スケジュール



シルバーエミカの利用方法について

1 シルバーエミカの概要

シルバーエミカは、津市高齢者外出支援事業として、高齢者の日常の移動を支援し、外出の機会の拡大を図り、高齢者の生きがいづくり、人と人とのつながりのきっかけづくり等を通じた福祉の向上に資するため、津市より無償交付されるオリジナル IC カード乗車券で、平成29年9月25日から交付及び利用が開始されました。

(1) 交付対象

市内に住所を有する 65 歳以上の人(申請する年度内に 65 歳になる人を含む)

(2) 交付要件

シルバーエミカ交付申請には、マイナンバーカードが必要

(3) 乗車ポイントの付与

シルバーエミカの乗車ポイントは、1ポイント1円相当で運賃支払いに使えます。

初回交付時に乗車ポイントを2,000ポイント付与した状態で交付し、2年目以降は前年度に使ったポイント分を、2,000ポイントを上限にチャージします。

(令和6～7年度は物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金分の 500 ポイントが上乗せされています。)

(4) 対象となる交通機関

ア 乗車ポイントで運賃支払が可能な交通機関

- ・三重交通グループの路線バス
- ・ぐるっと・つーバス

イ シルバーエミカの提示で乗車無料になる交通機関

- ・津市コミュニティバス

2 三重交通の運転免許返納割引について

(1) 利用対象者

- ・運転経歴証明書をお持ちの方(年齢制限なし)
- ・対象者ご本人と同伴者1名

(2) 割引

普通運賃の半額(10円未満切り上げ)

(3) 利用方法

- ・運賃支払い時に運転経歴証明書を提示する。
- ・運賃の支払いは、現金のほか、IC カードの利用が可能。
- ・障がい者割引等、他の割引との併用は不可。

3 シルバーエミカの利用方法について

シルバーエミカの利用方法は原則として三重交通の IC カードであるエミカと同じです。

しかし、津市から付与される乗車ポイントは本人に対して付与されるものであることから、シルバーエミカに現金をチャージして利用する場合を含めて、シルバーエミカによる支払いは本人の支払い分にしか利用できないという運用になっています。

よって、三重交通が実施している運転免許返納割引については、シルバーエミカ利用時も同伴者1名の半額割引が適用されますが、本人がシルバーエミカで支払いをする場合の同伴者の運賃は、同伴者自身が支払いを行う必要があります。

	支払方法		運転免許返納割引 (本人及び同伴者1名に適用)	同伴者の支払い方法
	本人分	同伴者分		
シルバーエミカ	○	×	○	同伴者は自身で支払いが必要 ※同伴者本人のシルバーエミカでの支払いは可能
エミカ	○	○	○	本人のエミカからまとめて支払いが可能