

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～」

(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。

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。

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もち、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。

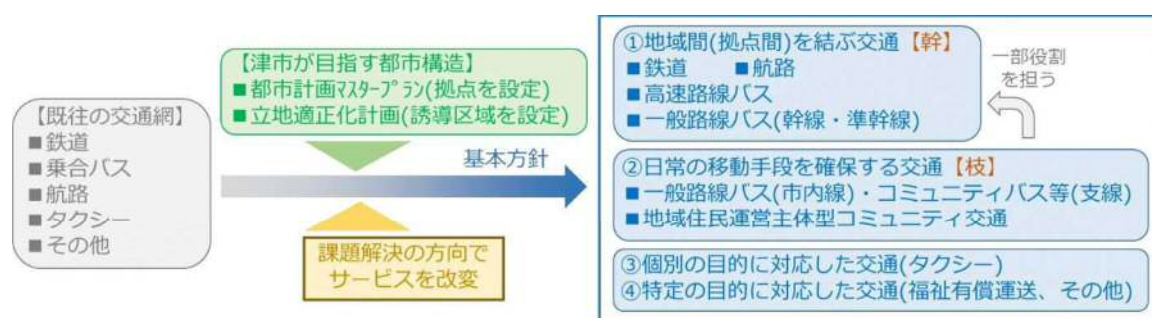


図6-2 津市公共交通網形成の基本的な考え方

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
本計画で独自に 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 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 結び交通	津市と大都市圏・三重県内主要都市とを結び
	近鉄特急・急行（快速急行含む）			
	ＪＲ普通	名松線		松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結び
		紀勢本線		津駅と市内地域拠点・近隣市とを結び
	伊勢鉄道			
	近鉄普通 （一部の急行含む）	名古屋線 大阪線		伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結び
航路	津エアポートライン			津市と中部国際空港とを結び
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	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び
	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		市内外の拠点を結び
		市内線		津地域及び久居地域の市街地内の移動手段 を確保する
	コミュニティバス等	支線		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

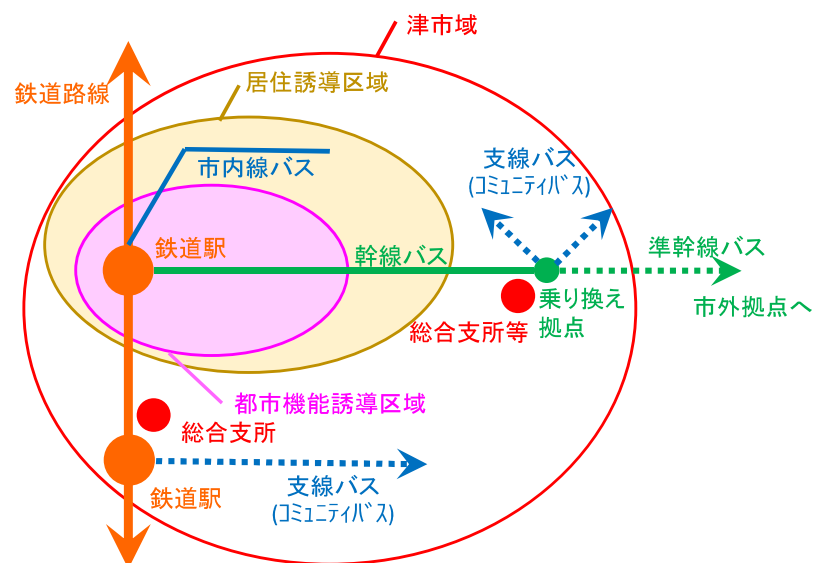


図6-3 津市公共交通の役割分担イメージ図

(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。

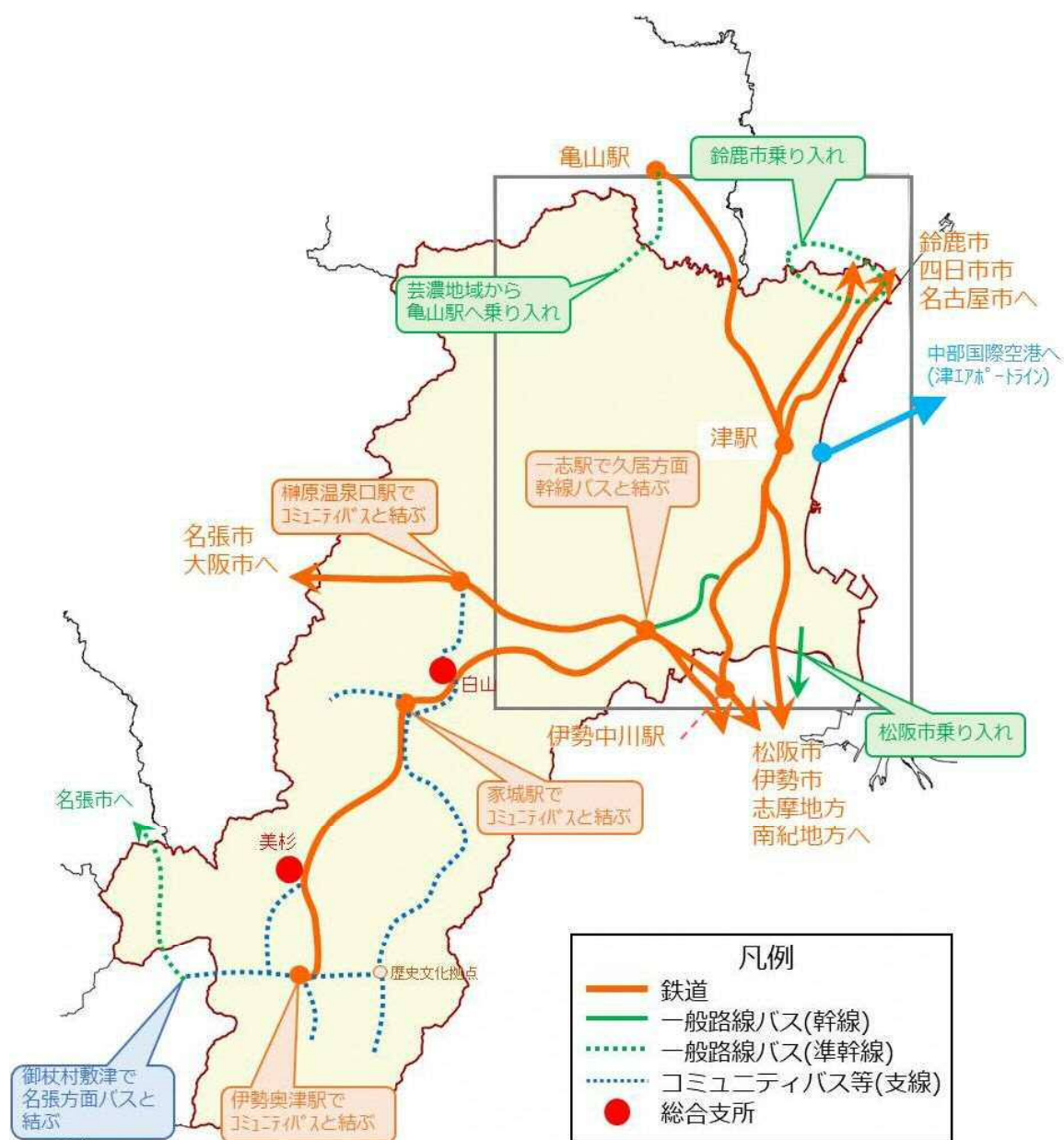


図6-4 津市公共交通網の全体像①

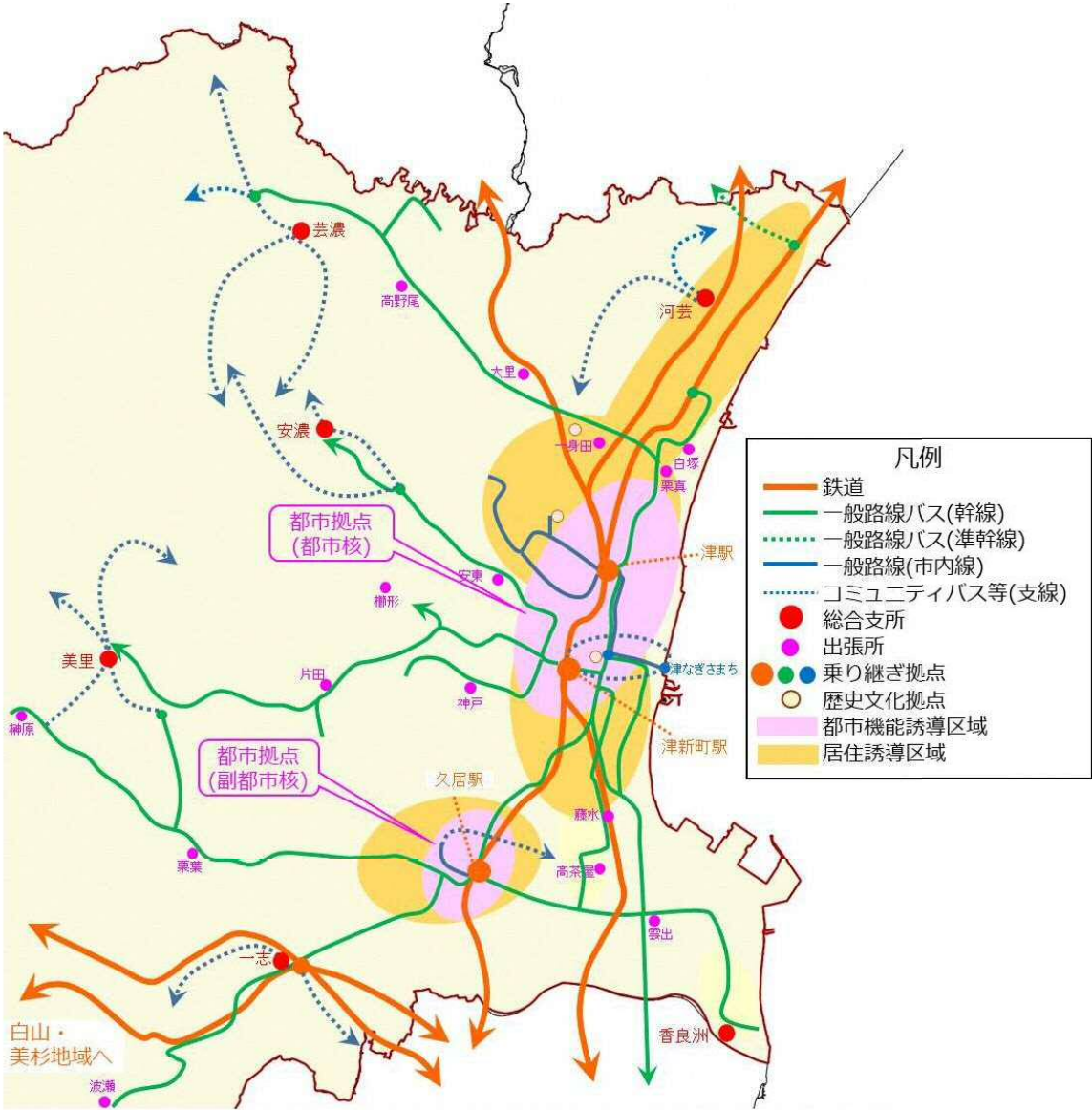


図6-5 津市公共交通網の全体像②

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7章 目標を達成するために実施する事業

第6章で設定した目標を達成するために実施する事業を、以下のとおり設定します。

目標1 広域の移動の確保	事業1-1 鉄道の利便性向上の要請 事業1-2 一般路線バス（幹線・準幹線）の維持 事業1-3 隣接自治体との連携 事業1-4 航路の維持・向上
目標2 日常生活における移動の確保	事業2-1 一般路線バス（市内線）の維持 事業2-2 コミュニティバス等（支線）の維持 事業2-3 各種施設への乗り入れ 事業2-4 新たな交通サービスの研究
目標3 バス路線の運行効率化	事業3-1 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し 事業3-2 津市コミュニティバスの再編 事業3-3 乗り継ぎ拠点の設定 事業3-4 住民主体型の移動手段の推進
目標4 快適な移動環境の整備	事業4-1 待合環境等の整備 事業4-2 定時性確保のための渋滞緩和
目標5 公共交通に関する情報の管理と提供	事業5-1 バスロケーションシステムの充実 事業5-2 来訪者（特に外国人）への情報提供 事業5-3 紙媒体による情報提供 事業5-4 公共交通データの標準化及びオープン化
目標6 公共交通を担う人材の育成	事業6-1 運転手不足への対応 事業6-2 住民主体型の組織設立支援
目標7 公共交通に関する市民の意識向上	事業7-1 JR名松線の活性化 事業7-2 利用促進イベントの実施 事業7-3 広報紙やホームページ等による広報 事業7-4 モビリティ・マネジメントの実施 事業7-5 運転免許証返納に対する支援

また、事業は内容により以下の4つに分類します。

- ① 直接運行に係る事業
- ② 運行形態を変更・改変するための事業
- ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
- ④ 他事業の実効性を高めるための事業

1. 目標 1 「広域の移動の確保」のための事業

【事業 1-1】鉄道の利便性向上の要請

津市と三重県内主要都市及び大都市とを結ぶ広域の移動手段を確保維持していくため、東海旅客鉄道（ＪＲ 東海）、近畿日本鉄道（近鉄）、伊勢鉄道といった鉄道事業者と連携し、利便性の向上や利用促進等を図ります。

具体的には、直接又は三重県及び沿線市町の自治体で構成される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や増便、利便性の向上に資する施設整備等を働きかけます。

特に、ＪＲ東海及び伊勢鉄道に対しては、交通系ＩＣカードが利用できる環境の整備を強く働きかけます。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重県				
事業分類	①直接運行に係る事業				

【事業 1-2】一般路線バス(幹線・準幹線)の維持

一般路線バス（幹線・準幹線）については、原則として継続して運行しますが、利用の少ない路線については代替手段を講じるなどして移動手段の確保に努めます。

一般路線バス（幹線・準幹線）が維持すべきサービス水準は、以下のとおりとします。

表 7-1 維持すべきサービス水準

分類	経路	ダイヤ
幹線	都市拠点と地域拠点を經由	おおむね 6 時台～21 時台まで、1 時間に 1 本（1 日 15 往復）の運行頻度を確保
準幹線	市内及び市外の拠点間を結ぶ	朝夕の通勤・通学、昼間の通院・買物等の移動が可能な本数を確保

一般路線バス（幹線）に位置付ける区間及び対象路線は、以下のとおりです。

なお、複数路線が重複する区間については、運行間隔に偏りが発生しないように路線間でダイヤを調整し、一体的なサービスを提供するものとします。

表7-2 一般路線バス（幹線）と位置付ける区間

区間		対象路線名	備考
都市拠点	地域拠点		
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	棕本線	
	一身田	棕本線、一身田大里線、三行線	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、三行線、神戸白塚線	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	安濃地域、安東	安濃線	
	神戸	神戸白塚線	
	櫛形	長野線、泉ヶ丘片田団地線、穴倉線	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	片田	長野線、泉ヶ丘片田団地線	
	美里地域	長野線	
	藤水	津三雲線、香良洲線、棕本線、城山線	複数路線が対象、路線間でダイヤを調整
	雲出	津三雲線、香良洲線、棕本線	
	高茶屋	城山線	
	香良洲地域	香良洲線	久居高茶屋線とダイヤを調整
	栗葉・榊原	榊原線	
久居駅周辺	高茶屋、雲出、香良洲地域	久居高茶屋線	香良洲線とダイヤを調整
	一志地域	波瀬線、多気線	

中心部方面時刻表		
時	A路線	B路線
・	・	・
・	・	・
13	40	50
14	40	50
・	・	・
・	・	・

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
・	・	・
・	・	・
13	40	10
14	40	10
・	・	・
・	・	・

図7-1 重複区間のダイヤ調整のイメージ

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によって「待たずに乗れる」環境の構築に努めます。

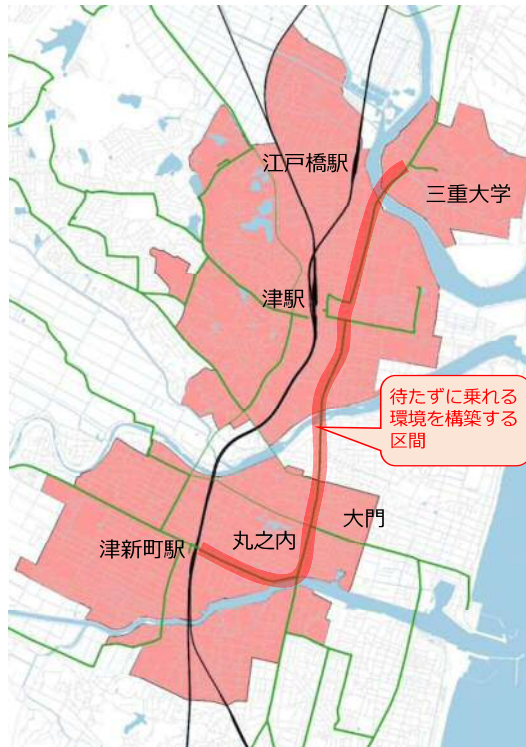


図7-2 幹線が集中する都心活動軸周辺

一般路線バス（準幹線）に位置付ける区間及び対象路線は、以下のとおりです。

表7-3 一般路線バス（準幹線）と位置付ける路線

路線名	運行区間	備考
亀山棕本線	芸濃地域(棕本)～亀山市(亀山駅)	津市及び亀山市による 自主運行バス(廃止代替バス)
津太陽の街線	河芸地域(千里駅)～鈴鹿市太陽の街	
奥津線	御杖村敷津～美杉地域太郎生地区 ～名張市(名張駅)	一部自主運行バス(廃止代替バス)

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	三重交通、津市、三重県				
事業分類	①直接運行に係る事業				

【事業1-3】隣接自治体との連携

津市内にとどまらず、隣接自治体を含めた広域な移動を確保するため、隣接自治体への乗り入れ路線については、常に隣接自治体との情報共有を図り、連携してバス路線の維持及び活性化に努めます。

表7-4 隣接自治体への乗り入れ路線

路線名	乗り入れ先自治体
津太陽の街線	鈴鹿市
亀山棕本線	亀山市
津三雲線	松阪市
奥津線	名張市、御杖村
津市コミュニティバス（美杉地域）	御杖村

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重県				
事業分類	④他事業の実行性を高めるための事業				

【事業1-4】航路の維持・向上

中部国際空港への海の玄関口である「津なぎさまち」について、国際線とも連携した交流拠点としての機能を踏まえ、海を活かした景観形成や海の玄関口としての観光振興への取組を推進していきます。

具体的には、国、県、関係市、運航事業者、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、利便性の高いダイヤ編成の協議、伊勢湾対岸地域との交流促進、国内外からの観光誘客に向けた情報発信等のPR事業に取り組みます。

また、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ることにより、航路の更なる利用促進を図ります。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津エアポートライン、津市、三重県				
事業分類	①直接運行に係る事業				

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

【事業2-1】一般路線バス(市内線)の維持

一般路線バス（市内線）については、津地域及び久居地域の居住誘導区域において、一般路線バス（幹線）と同等のサービス水準を確保します。サービス水準及び対象路線は、以下のとおりです。

表7-5 一般路線バス（市内線）のサービス水準

経路	ダイヤ	対象路線名
居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由	おおむね 6 時台～21 時台まで、1 時間に 1 本（1 日 15 往復）の運行頻度を確保	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 国立病院線

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	三重交通				
事業分類	①直接運行に係る事業				

【事業2-2】コミュニティバス等（支線）の維持

鉄道や一般路線バスのサービスを受けることができない地域については、津市がコミュニティバスを運行し、通院、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、鉄道及び一般路線バス(幹線・準幹線)と接続させます。

また、鉄道や一般路線バスではカバーできない多様な需要に対応するため、NPO 法人が乗合バスを自主運行します。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、バス事業者				
事業分類	①直接運行に係る事業				

【事業 2-3】各種施設への乗り入れ

集客が見込める大型商業施設や公共施設等において、利用者若しくは市民又は施設側から乗合バスの乗り入れの要望があった場合は、需要を精査した上で各施設への乗り入れを行います。

実施年度	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
	— — — —	— — — —	— — — — 随時実施	— — — —	— — — — →
実施主体	津市、バス事業者、関係施設				
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業				

【事業 2-4】新たな交通サービスの研究

今後、人口減少が予想される津市において、鉄道、航路、乗合バス、タクシーといった既存の交通手段だけでなく、新たな交通手段の導入が必要となる可能性があることから、オンデマンド交通やカーシェア等の新たな交通サービスについて研究します。

また、高齢化が進む中、最寄りの駅やバス停から自宅までの移動手段の確保は重要であることから、タクシーの機能向上を図るとともに、タクシーが充実していない地域における末端交通についても新たな交通サービスを研究します。

実施年度	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
	— — — —	— — — —	— — — — 随時実施	— — — —	— — — — →
実施主体	津市				
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業				

3.目標③「バス路線の運行効率化」のための事業

【事業3-1】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。

7 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を踏まえ、以下の方向性で見直します。

路線ごとの方向性については、第10章で示します。

表7-6 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
鉄道と運行が重複する区間	① 需要を把握した上で鉄道への集約を推進
利用の少ない区間	② 利用実態に応じた運行本数の設定
利用の著しく少ない区間	③ 需要を把握した上で、津市コミュニティバスによる代替を推進

実施年度	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
	→	-----	-----	-----	-----→
			随時実施		
実施主体	津市				
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業				

【事業 3-2】津市コミュニティバスの再編

津市コミュニティバスは、津地域と香良洲地域を除く 8 つの地域ごとにルートを設定して運行していますが、地域によって運行本数や運行経費が大きく異なるほか、鉄道又は一般路線バスと運行ルートやダイヤが重複している路線も見受けられることから、より効率的かつ利便性の高いものにするため、①移動ニーズ・利用実態の反映、②他交通機関との役割分担の整理、③地域特性の考慮の 3 つの方向性に基づき再編します。

地域ごとの方向性については、第 10 章で示します。

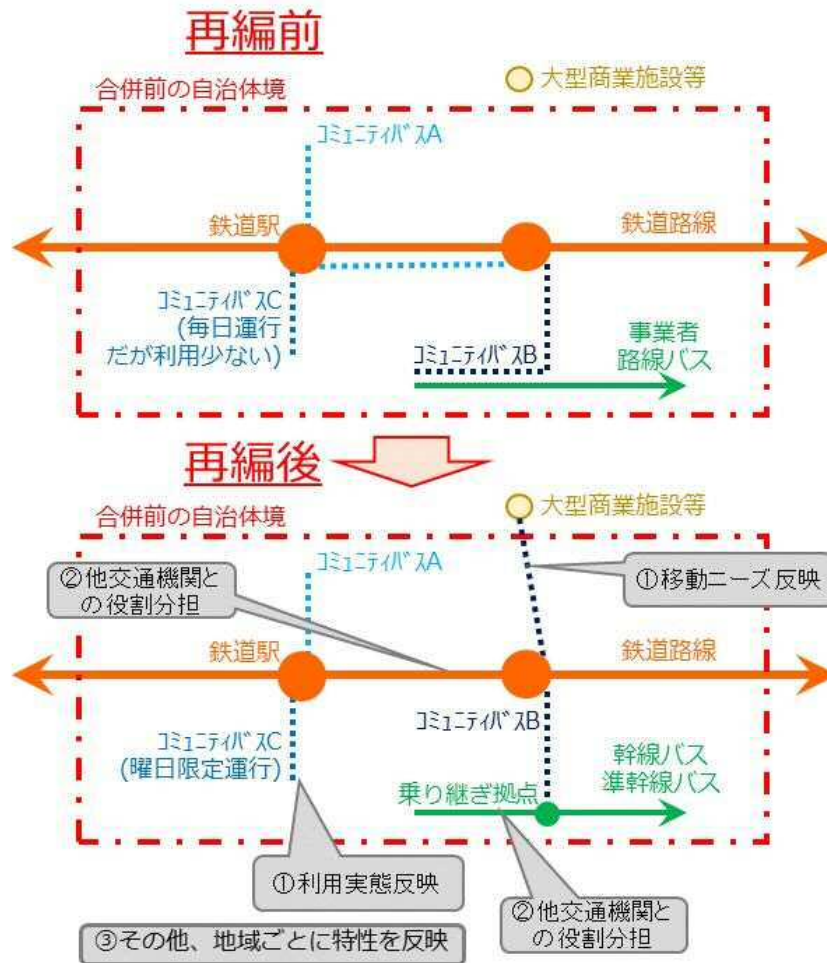


図 7-3 津市コミュニティバスの再編イメージ

実施年度	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
	→	→	→	→	→
			随時見直し		
実施主体	津市				
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業				

【事業 3-3】乗り継ぎ拠点の設定

鉄道、乗合バス及び航路の結節により、津市全域において広域的な移動手段を確保します。具体的には、①鉄道に合わせた一般路線バス（幹線・準幹線）並びに鉄道及び一般路線バス（幹線・準幹線）に合わせたコミュニティバス等（支線）のダイヤ設定、②乗り継ぎ拠点における相互の乗降場所、時刻表及び路線図といった案内の充実を図ります。

なお、本計画では以下の場所を乗り継ぎ拠点と位置付けます。

表 7-7 乗り継ぎ拠点

乗り継ぎ拠点	対象路線
千里駅	近鉄名古屋線(鉄道)、津太陽の街線(準幹線)、津市コミュニティバス(支線)
白塚駅	近鉄名古屋線(鉄道)、津市コミュニティバス(支線)
棕本バス停	棕本線(幹線)、亀山棕本線(準幹線)、津市コミュニティバス(支線)
曽根橋バス停	安濃線(幹線)、津市コミュニティバス(支線)
津駅(東口)	鉄道各路線、高速路線バス、一般路線バス(幹線)各路線、津なぎさまち線(市内線)
津駅(西口)	鉄道各路線、市内線各路線
津新町駅	近鉄名古屋線(鉄道)、一般路線バス(幹線)各路線、ぐるっと・つーバス(支線)
三重会館	高速路線バス、一般路線バス(幹線)各路線、津なぎさまち線(市内線)、ぐるっと・つーバス(支線)
津なぎさまち	津エアポートライン(航路)、津なぎさまち線(市内線)、高速路線バス、ぐるっと・つーバス(支線)
久居駅	近鉄名古屋線(鉄道)、一般路線バス(幹線)各路線、国立病院線(市内線)
美里総合支所	長野線(幹線)、津市コミュニティバス(支線)
一志総合支所 (川合高岡駅・一志駅)	近鉄大阪線(鉄道)、JR 名松線(鉄道)、波瀬線(幹線)、津市コミュニティバス(支線)
榑原温泉口駅	近鉄大阪線(鉄道)、津市コミュニティバス(支線)
家城駅 伊勢八知駅 伊勢奥津駅	JR 名松線(鉄道)、津市コミュニティバス(支線)
敷津	奥津線(準幹線)、津市コミュニティバス(支線)

実施年度	事業	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
	ダイヤ設定			継続実施		
	案内の充実			時点更新		
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者					
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業					

【事業 3-4】住民主体型の移動手段の推進

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地域において、地域住民が運営主体となり運行する地域の実情に応じたデマンド型交通等のコミュニティ交通に対し、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。支援に当たっては、以下の3点を満たすことを条件とし、持続可能な運行体制の確立を図ります。

- 道路運送法に基づく有償運送であること。
- 新規運行の場合は地域住民が詳細な運行計画を策定すること。
- 定期的に利用状況を検証し、需要を把握すること。

実施年度	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
	――	――	―― 随時実施	――	――→
実施主体	津市				
事業分類	②運行形態を変更・改変するための事業				

4. 目標4 「快適な移動環境の整備」のための事業

【事業4-1】待合環境等の整備

引き続き、公共交通に係る車両のバリアフリー化及びバス停における待合環境の整備に努めます。特に、乗継拠点については優先して整備に努めます。

また、鉄道駅においても、駅舎のバリアフリー化を始めとした、待合環境の整備に努めます。

実施年度	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
	――	――	―― 随時実施	――	――→
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【事業4-2】定時性確保のための渋滞緩和

一般路線バス（幹線）を中心とした乗合バスの定時性を確保するために、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）にて渋滞緩和のための取組みを実施します。

具体的には、津地域中央部や久居地域東部に集中する通勤交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制を目的として、国道23号中勢バイパスや一般県道上浜高茶屋久居線等の整備を進めます。

また、一般路線バス（幹線）が集中する都心活動軸周辺（国道23号大学病院前交差点～大倉交差点）においては、バス優先レーンの更なる充実に向けた道路整備を関係機関に働きかけるとともに、PTPS[※]の導入を検討します。

※) PTPS (Public Transportation Priority System) は、バスの接近を感知した際に信号制御等を行うことにより、バスの運行の円滑化、定時運行を図るシステムのこと。

実施年度	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
			―― 継続実施	――	――→
実施主体	三重県、津市、三重県警察、その他道路管理者				
事業分類	④他事業の実効性を高めるための事業				

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

【事業5-1】バスロケーションシステムの充実

三重交通では、従来からパソコンや携帯電話（スマートフォンを含む）でバスの位置情報を把握できる「バスロケーションシステム」の導入を進めてきましたが、引き続き対応エリアの拡大等を進めていきます。

Sanco Bus Location System
三重交通 Bus-Vision

乗降指定

2019/10/03 08:58更新

更新

津駅 → 三重会館

※発車時刻は前後する場合があります

バス接近情報

1	08:57に三交ホーム前を通過	▼
	乗車停留所から1個前	
	三行→道の駅→三重会館 三重会館行き	
2	08:58に三重大学前を通過	▼
	乗車停留所から4個前	
	三重病院→サオリーナ前 サオリーナ前行き	
3	08:57に白塚口・栗真中山町を通過	▼
	乗車停留所から5個前	
	一身田西→サオリーナ前 サオリーナ前行き	

条件を変更 帰りを検索

図7-4 三重交通によるバスロケーションシステム

実施年度	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
	――	――	――	――	――→
実施主体	三重交通				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【事業 5-2】来訪者(特に外国人)への情報提供

近年、主要な観光地だけでなく、これまで外国人がほとんど訪れなかった地方都市においても外国人旅行者が増加しています。津市都市マスタープランにおいては、歴史・文化拠点として津城跡周辺（最寄りバス停：三重会館前、岩田橋）、一身田寺内町地区（最寄りバス停：本山前、高田高校前）、三重県総合文化センター周辺（最寄りバス停：総合文化センター前、総合文化センター）、多気北畠氏城館跡周辺（最寄りバス停：北畠神社前）を位置付けており、これらの場所への公共交通の案内は、今後より一層重要となります。

特に、津市は航路によって中部国際空港とつながっていることから、このような好条件を活かして誘客を強化するために、観光関連事業者と交通関係事業者等が連携し、来訪者に優しい環境づくりや、観光客の利便性の向上を図るとともに、効果的な情報発信に取り組んでいきます。

具体的には、次のような取組を実施します。

- 津駅、津なぎさまち、伊勢奥津駅等の交通結節点における観光地への公共交通の案内の充実
- 観光地における最寄りの駅やバス停への経路・時刻表等の案内の充実
- 観光地最寄りバス停における、交通結節点や他の観光地への案内の充実
- 車内、乗降施設（駅・バス停）における英語を中心とした多言語表記やピクトグラム等の充実
- 航路のインターネットを通じたPR
- 航路のポスターやパンフレットによるPR

	事業	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
実施年度	案内整備					
	情報提供			継続実施		
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者					
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業					

【事業 5-3】紙媒体による情報提供

情報通信技術が進展した現代においても、紙媒体による情報提供のニーズには根強いものがあります。津市においても公共交通マップを作成していますが、津市コミュニティバスに重きを置いたものとなっていることから、利用者の更なる利便性向上に資するため、津市内の鉄道並びに一般路線バス及びコミュニティバス等を一体的に扱った路線図の作成を行います。



図 7-5 津市公共交通マップ

実施年度	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
	→	-----	時点更新	-----	-----
実施主体	津市				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【事業 5-4】公共交通データの標準化及びオープン化

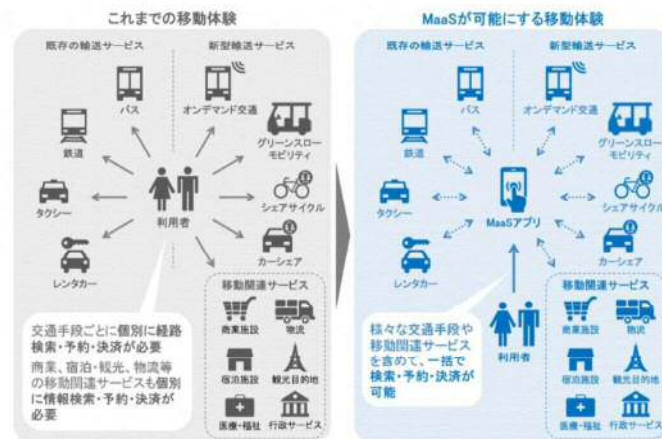
現在、国土交通省ではインターネット等の経路検索におけるバス情報の拡充のため、バス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡しをするための「標準的なバス情報フォーマット」を定めています。

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 G T F S 形式※)に準じています。

※) G T F S (G e n e r a l T r a n s i t F e e d S p e c i f i c a t i o n) 形式とは、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 G o o g l e 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 c s v 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る。

一般路線バスを運行する三重交通では、運行管理システムの更新時期に合わせて G T F S 形式によるデータの管理を行います。また、津市コミュニティバスについては、路線再編に合わせて、G T F S 形式によるデータを津市ホームページにて公開します。

さらに、将来的に津市の地域特性を活かした M a a S (M o b i l i t y a s a S e r v i c e) が導入できるよう、事例研究を行います。



(出典：「新たなモビリティサービスの 実現に向けて H 3 1 3 2 2 」(国土交通省))

図7-6 MaaS のイメージ

実施年度	事業	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
	標準化、オープン化					
	MaaSの研究			随時実施		
実施主体	津市、三重交通					
事業分類	④他事業の実効性を高めるための事業					

6. 目標⑥「公共交通を担う人材育成」のための事業

【事業 6-1】運転手不足への対応

社会問題にもなっているバスの運転手不足への対応については、当事者である交通事業者だけでなく、行政としても積極的に取り組む必要があります。交通事業者においては積極的な採用活動を継続し、津市においては運転手不足の実情についての情報発信に努めます。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	交通事業者、津市				
事業分類	④他事業の実効性を高めるための事業				

【事業 6-2】住民主体型の組織設立支援

これまで、「地域公共交通あり方検討会」等で地域公共交通に関する意見をいただくとともに、改善について協議してきました。今後は地域住民の参画度合いを高め、住民主体型で改善策や前述の新しい移動手段を検討していけるように、「地域公共交通あり方検討会」にて地域住民が積極的に参画できる体制を整えます。

その他、住民主体型の組織設立の希望があった場合は、他地域での実例や各種制度の情報を提供するなどの支援に努めます。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市				
事業分類	④他事業の実効性を高めるための事業				

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

【事業7-1】JR名松線の活性化

JR 名松線は、通学、通院、買い物等の日常生活における移動に加え、「JR名松線そのもの」を観光資源と位置付け、他の観光資源との連携を図るなどし、美杉地域を始めとした沿線地域の活性化を目指します。

具体的には、JR名松線沿線地域活性化協議会や美杉地域まちづくり推進連絡協議会等の関係者と連携して、以下のような取組を推進します。

- JR 名松線の活用を促すホームページの運営
- JR 名松線、一般路線バス、津市コミュニティバス、近鉄大阪線が一体となった乗り継ぎ時刻表及び路線図の作成
- パーク&ライド及びレンタサイクルに関するPR
- 観光案内の充実
- 観光協会等と連携した各種媒体によるJR名松線のPR
- JR名松線を活用した観光モデルプランの作成
- JR名松線の利用促進を実施する団体等に対する支援



図 7-7 JR 名松線の利用を促すホームページ

	事業	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
実施年度	案内整備					
	情報提供			継続実施		
実施主体	津市、三重県、その他交通事業者					
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業					

【事業 7-2】利用促進イベントの実施

公共交通の利用による環境負荷軽減効果や個人の健康増進効果を周知することにより公共交通の利用を促進するため、利用促進イベントを実施します。

なお、過去のイベント実施例としては、以下のようなものがあります。

- 9月20日の「バスの日」の利用啓発活動
- 「みえ交通安全・環境フェスタ」におけるバスに関する展示等
- バスの乗り方教室
- 「津まつり」におけるバスに関する展示等
- ノーマイカーデーの実施
- 「こんなにあるんだみえの鉄道展」における鉄道に関する展示等
- 「岐阜県・三重県共同ローカル鉄道展」における鉄道に関する展示等



図7-8 バスの乗り方教室の様子



図7-9 津まつりにおけるお絵かきバス

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重県、中部運輸局、三重交通				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【事業 7-3】広報紙やホームページ等による広報

公共交通の利用を促進するため、広報紙及びホームページを通じて公共交通に関する情報を提供します。

また、SNS（Facebook、Twitter等）やケーブルテレビによる情報提供も実施します。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【事業 7-4】モビリティ・マネジメントの実施

津市では、モビリティ・マネジメントのWEBサイトを構築し、インターネットを通じて交通手段の選択に関する意識啓発に努めてきました。従来のインターネットによる手法に加え、民間企業、学校、高齢者向けイベント等と連携し、対象を明確にしたモビリティ・マネジメントを実施します。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重県				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【事業 7-5】運転免許証返納に対する支援

三重交通では、運転免許証自主返納者に対して、以下のような取組を実施しています。

表 7-8 三重交通による運転免許証自主返納者に対する取組

項目	内容
運転免許返納割引定期券 「セーフティーパス」	運転経歴証明書を提示した場合、三重交通グループの一般路線バス（自主運行バス（廃止代替バス）を含む）が乗り放題のフリーパスを発売
運転免許返納割引	三重交通グループの一般路線バス（自主運行バス（廃止代替バス）を含む）の運賃支払い時に運転経歴証明書を提示した場合、運賃が半額

また、一部のタクシー事業者では、運転免許証自主返納者に限らず 65 歳以上の利用者の料金が 1 割引となる制度を導入しています（事前登録が必要）。

これらの取組や津市高齢者外出支援制度（シルバーエミカ）を運転免許返納者に周知するためのチラシ等を作成し、警察署や運転免許センター等にて配布するとともに、運転免許返納者だけでなく運転免許の返納を検討している人にも情報が届くよう、引き続き三重交通や津市のホームページ等でも広報します。

実施年度	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
			継続実施		
実施主体	津市、三重県、三重交通、その他交通事業者、三重県警察				
事業分類	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

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	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。

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	【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
	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。