

第2次津市地域公共交通網形成計画(案)

令和2年3月

三重県津市

目 次

第1章	はじめに	1
1.	計画策定の背景・目的	1
2.	計画の位置づけ	2
3.	計画の区域	2
4.	計画の期間	2
第2章	地域の現状	3
1.	地勢	3
2.	人口の状況	3
3.	土地利用・道路等の状況	8
4.	主要施設の立地状況	9
5.	観光の状況	12
第3章	地域公共交通の現状	13
1.	公共交通の概況及び利用状況	13
第4章	上位・関連計画	19
1.	津市総合計画	19
2.	津市都市計画マスタープラン	20
3.	津市立地適正化計画	22
第5章	既往計画の評価	24
1.	「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」における目標達成状況	24
2.	「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」における事業の実施状況点検	31
第6章	地域公共交通の課題	40
1.	アンケート等により把握した問題点	40
2.	データ等により把握した問題点	43
3.	その他の問題点	47
4.	社会情勢の動向	51
5.	津市地域公共交通の課題の総括	53
第7章	基本的な方針、計画の目標	54
1.	上位・関連計画との整合	54
2.	計画で目指すべき将来像	54
3.	津市公共交通の基本的な方針	55
4.	津市公共交通の目標	
5.	津市の公共交通網	
第8章	目標達成のため施策	
1.	施策の体系	

2. 施策の内容・実施主体・実施年度	
第9章 計画の達成状況の評価	
1. 目標の達成度を示す評価指標	
2. 事業の達成状況の評価	
第10章 計画推進体制と推進プロセス	
1. 計画推進体制	
2. 推進プロセス	

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景・目的

近年、人口減少及び少子高齢化、モータリゼーションの進展等によって公共交通の需要が低下したことにより、公共交通の利用者は全国的に減少傾向が続いており、鉄道や路線バスの廃止等によるサービス水準の低下及び地域交通を担う民間事業者の経営悪化といった悪循環が社会問題となっています。

このような中、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進すべく、2013年12月に「交通政策基本法」が施行され、交通に関する基本理念及び基本事項、国及び地方公共団体の責務等が定められました。

また、同法の理念に基づき、地方公共団体が中心となってまちづくりと連携した公共交通ネットワークを再構築するため、2014年5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」を作成することができるようになりました。

2006年1月に10市町村の合併により誕生した本市においては、旧市町村が独自に実施していた各種バス事業を引き継いで実施していましたが、2009年12月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく『津市地域公共交通総合連携計画』を策定し、2010年4月にこれらのバス事業を『津市コミュニティバス』として再編しました。（3年間の実証運行期間を経て2013年4月に本格運行へ移行）

また、2015年3月に『津市地域公共交通網形成計画』を策定し、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成に努めてきましたが、本市においても公共交通を取巻く環境は厳しく、特に路線バスにおいては利用者の減少や運転手不足によって運行本数の減少が続いています。

本計画は、2020年3月をもって『津市地域公共交通網形成計画』の計画期間が満了となることから、このような状況下において本市が持続的に発展し、安心して暮らせるまちであり続けるために、社会情勢の変化に柔軟かつ的確に対応し、市民の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、機能的かつ効率的な公共交通体系を整備していくために策定するものです。

第2章 地域の現状

1. 地勢

本市は、三重県の県庁所在地であり、県の中央部に位置しています。北は鈴鹿市、亀山市と接し、西は名張市や伊賀市、奈良県、南は松阪市と接しており、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。

本市は、2006 年 1 月 1 日に、津市、久居市、河芸町、芸濃町、美里村、安濃町、香良洲町、一志町、白山町、美杉村の 10 市町村が合併して誕生しており、三重県で最も広い面積を有しています。



図 2-1 位置図

2. 人口の状況

(1) 人口

本市の総人口は 2013 年度以降減少していますが、2018 年度末で 278,440 人であり、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）の比率、年少人口（15 歳未満）ともに減少しており、生産年齢人口は、2009 年度には 61.9%であったものが 2018 年度には 58.4%に減少しています。



※各年度末（3月31日）の人口（外国人も含む）
（出典：住民基本台帳）

図 2-2 位置図

人口の推移を地域別に見てみると、2009 年度末の人口を 100 としたとき、2018 年度末では久居地域で約 105 が最も高く、河芸、一志が増加している他は減少しており、美杉地域は 75 を下回り、かつ 65 歳以上の人口も減少しています。

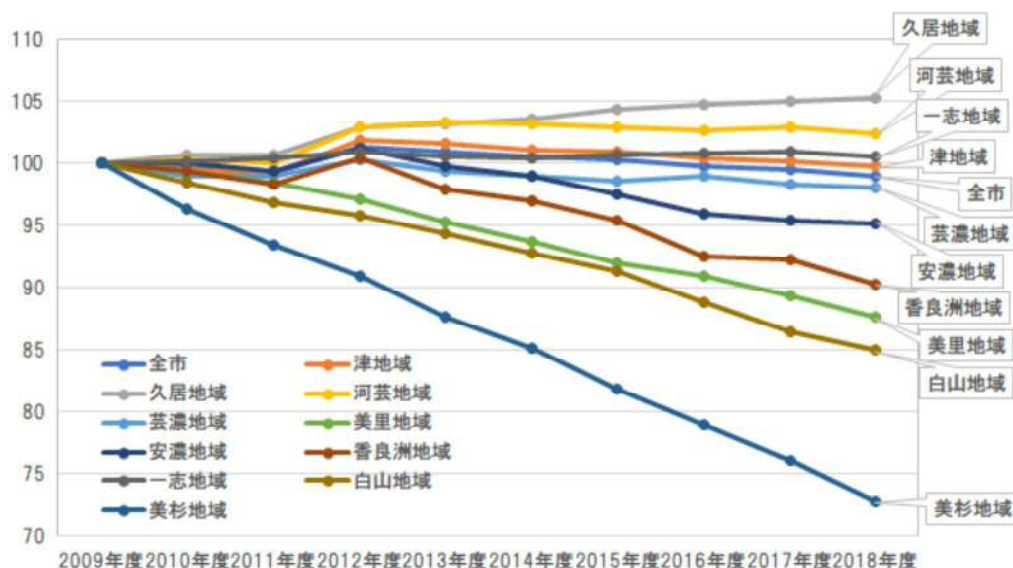


図2-3 地域別人口推移

※各年度末（3月31日）の人口（外国人も含む）

（出典：住民基本台帳）

高齢化率を地域別に見てみると、2018 年度末で最も低い地域は 2018 年度末時点で久居地域の 25.3%であり、河芸地域、津地域とともに全市の 29.1%以下となっています。

その他の地域は 30%を超えており、美杉地域では 59.6%と大幅に高くなっています。



※2019 年 3 月 31 日の人口（外国人も含む）

（出典：住民基本台帳）

図2-4 地域人口・年齢構成比

(2) 将来人口

本市の総人口は徐々に減少し、2035年には25万人を下回り、2045年には23万人を下回ると推計されています。高齢化率（65才以上の人口の割合）は2025年には30%を超過し、2045年には36.8%と推計されています。



（出典：2017年 国立社会保障・人口問題研究所）

図2-5 将来人口

(3) 通勤・通学動向

本市の通勤・通学における流動総数をみると、市内での動きが流出・流入とも8割近くを占め、市内での移動が主となっています。一方、市域を超えた流出入は、通勤では流入出ともに鈴鹿市、松阪市が多く、通学では流出は鈴鹿市、名古屋市、流入は松阪市、鈴鹿市が多くなっているなど、隣接自治体とのつながりが強くなっています。

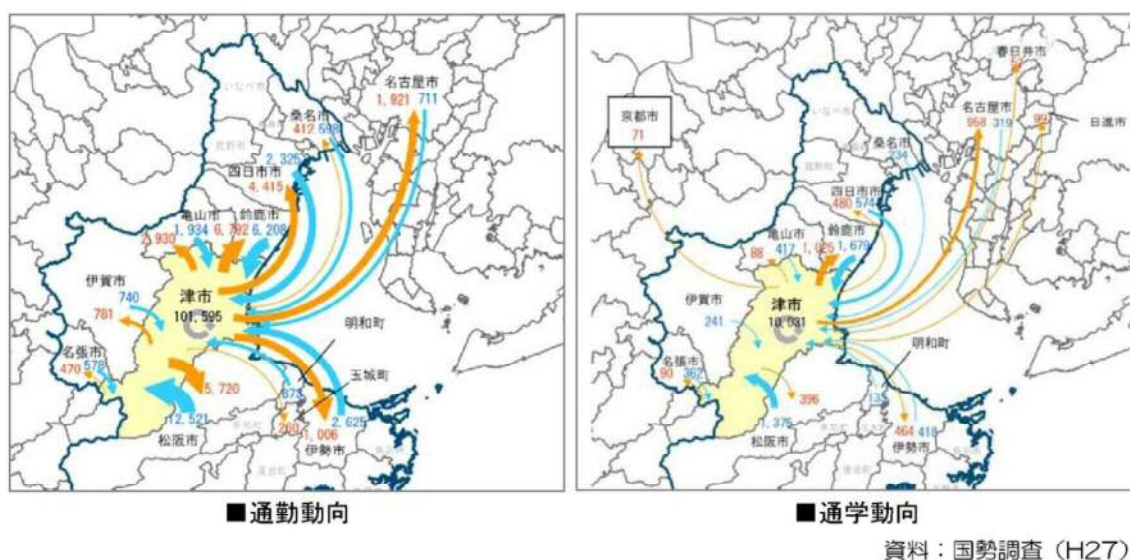


図2-6 通勤・通学動向

従業地・通学地の市内外を地域別にみると、従業地では河芸、芸濃地域が市外への流出が大きく、通学では河芸、一志、美杉地域が市外への流出が多くなっています。

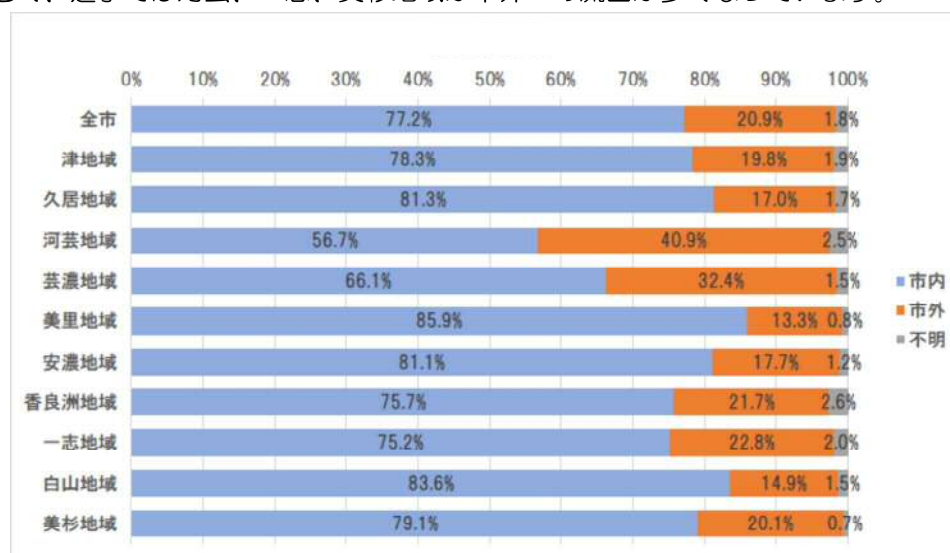


図2-7 地域別従業地

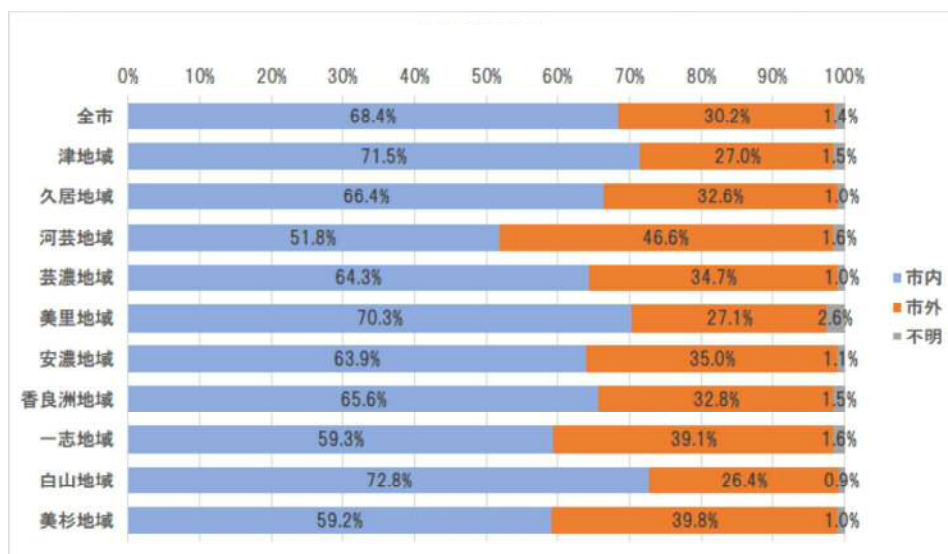


図2-8 地域別通学地

3. 土地利用・道路等の状況

(1) 道路網

本市の道路網は、海岸沿いを南北に貫く国道 23 号、津市中心地から安濃地域、美里地域を横断し伊賀市へ抜ける国道 163 号、国道 23 号雲出本郷町交差点から分かれ東西に長い久居地域を横断し伊賀市へ抜ける国道 165 号の3つの国道が骨格となっています。また、現在国道 23 号の渋滞解消、交通安全の確保と地域経済の発展を支援するため、鈴鹿市を起点として、津市を經由し松阪市に至る中勢バイパスの整備が進められていますが、2019 年 2 月 17 日に 7 工区が開通したことにより、市内の全工区が開通しました。

また国道 23 号逆川神社前交差点から一部 23 号との重複区間を経て、河芸地域を通り鈴鹿・亀山・滋賀方面へ抜ける国道 306 号もあります。これらの国道に加え、芸濃地域を中心部と結ぶ津関線、一志地域、白山地域、美杉地域と久居地域とを結ぶ久居美杉線、津市の西部を南北に貫く亀山白山線の主要地方道が国道を補完し、地域内のネットワークを形成しています。

さらに自動車専用道路として伊勢自動車道が市域東部を南北に貫き、芸濃 IC、津 IC、久居 IC が設けられています。市域外となりますが、一志嬉野 IC も市境界に接して位置しています。

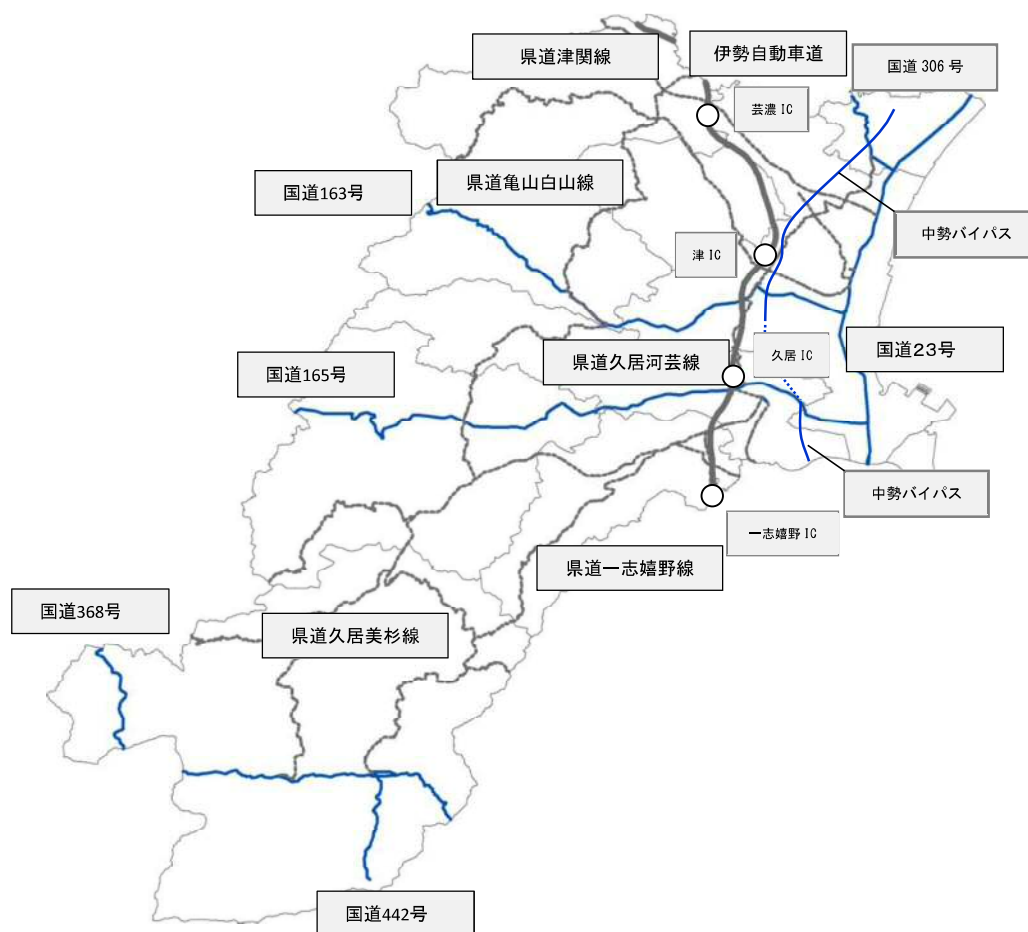


図 2-9 道路網

4. 主要施設の立地状況

(1) 医療機関

国では、高齢化に伴う医療需要の増加に対応するため、医療の機能分担を進めています。本市には中核病院の機能を担うと考えられる、地域の中心となる病院は7箇所あり、その分布は下図のとおりです。

河芸地域、芸濃地域、美里地域、安濃地域、美杉地域では地域内に中核病院がないため、地域外への通院の交通手段が課題となります。

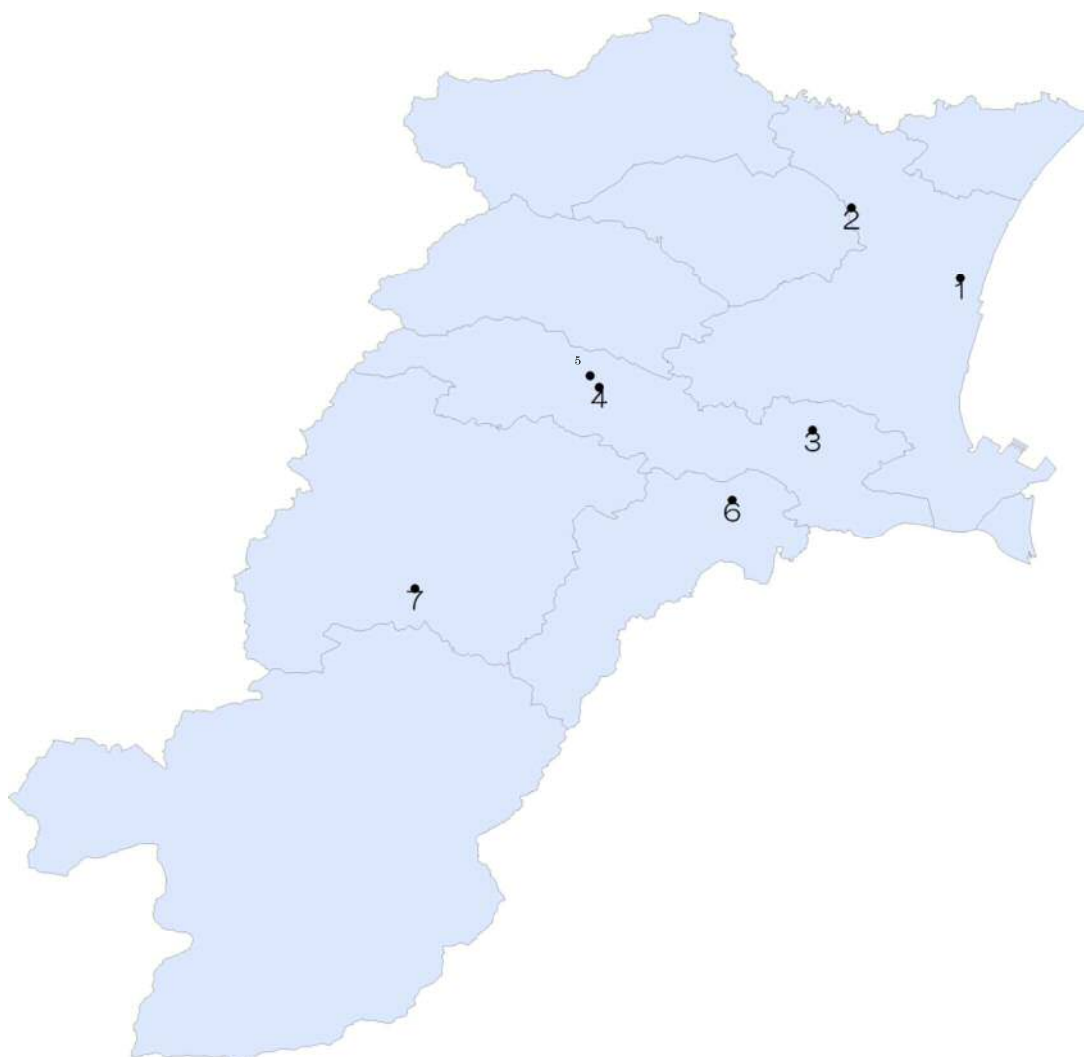


図2-10 医療機関

表2-1 医療機関

1 三重大学医学部附属病院	5 榑原病院
2 国立三重病院	6 小渕医院
3 三重中央医療センター	7 一志病院
4 榑原温泉病院	

(2) 高等学校・大学

本市には高等学校は12校、大学は短期大学も含め4校あり、その分布は下図のとおりです。

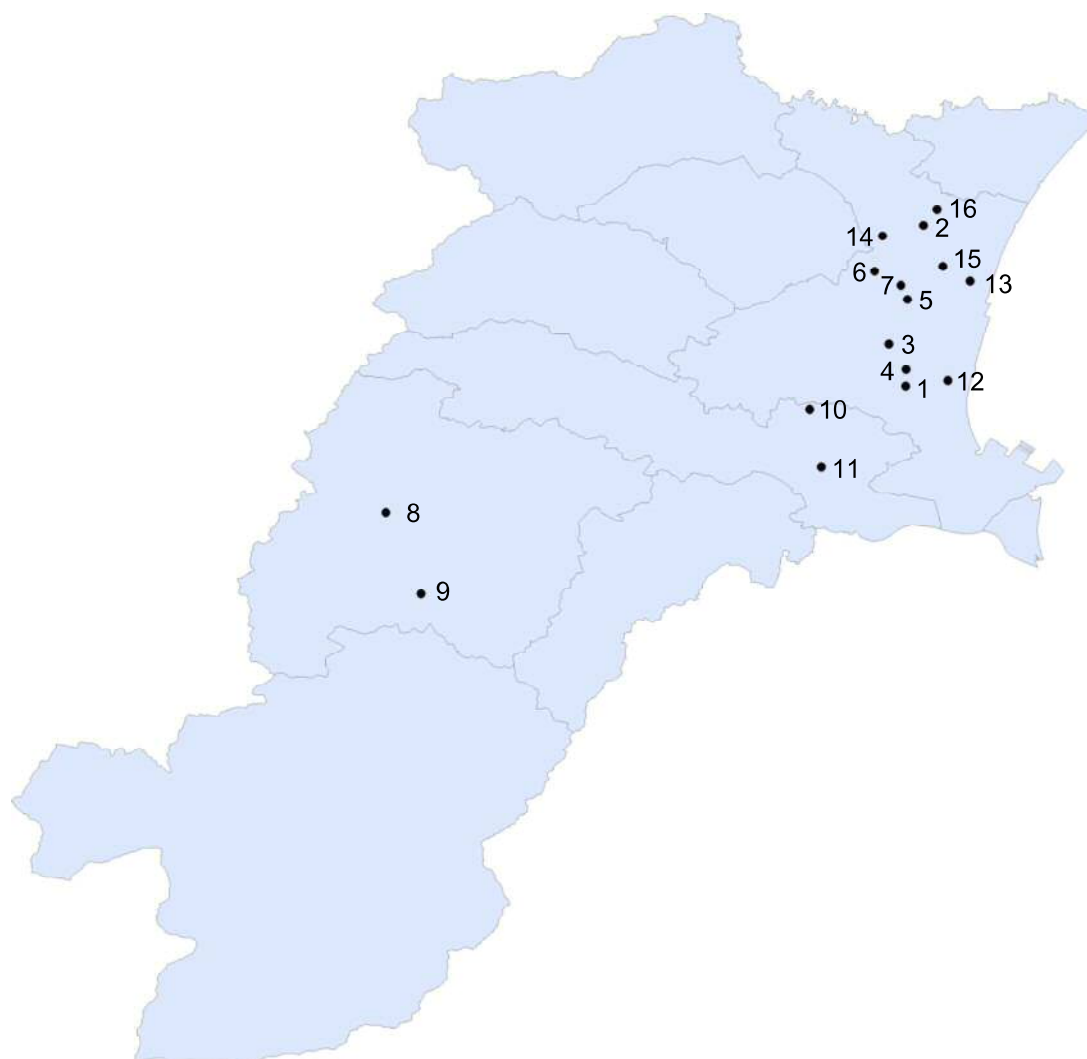


図2-11 高等学校・大学

表2-2 高等学校・大学

1 セントヨゼフ女子学園高等学校	9 白山高等学校
2 高田高等学校	10 久居高等学校
3 津高等学校	11 久居農林高等学校
4 津工業高等学校	12 みえ夢学園高等学校
5 津商業高等学校	13 三重大学
6 津西高等学校	14 県立看護大学
7 津東高等学校	15 三重短期大学
8 青山高等学校	16 高田短期大学

(3) 商業施設

本市で公共交通機関と接している主な商業施設の分布は下図のとおりです。美里地域、美杉地域は地域内に商業施設がないため、地域外の商業施設まで移動をする必要があります。

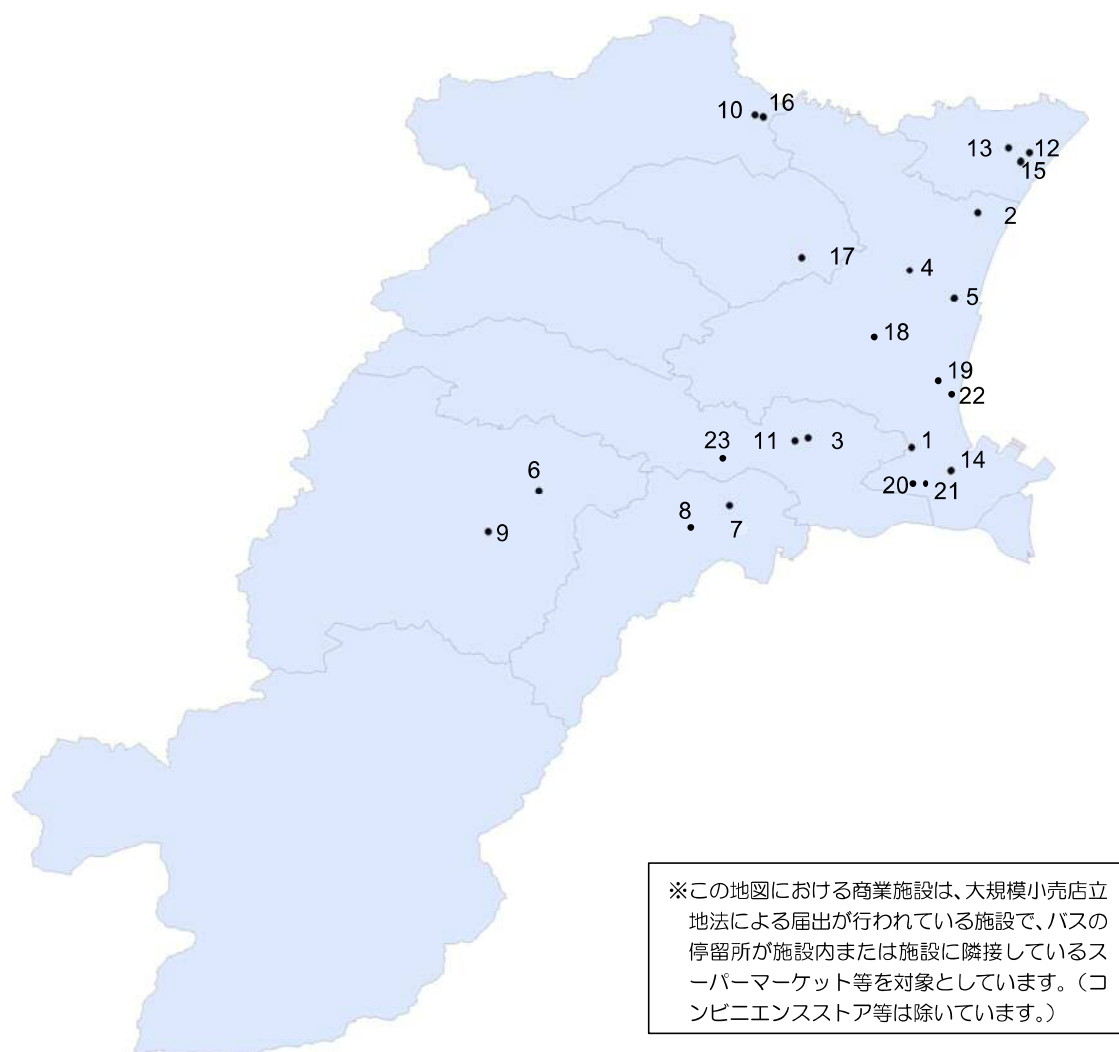


図2-12 商業施設

表2-3 商業施設

1	イオンタウン津城山	12	スーパーサンシ河芸店
2	SENOPARK津	13	イオンモール津南
3	久居インターガーデン	14	イオンタウン津河芸
4	マックスバリュ津北店	15	イオンタウン芸濃
5	イオン津ショッピングセンター	16	ぜにや安濃店・ジップドラッグ安濃店
6	白山ショッピングセンター	17	ヤマナカアルテ津新町店
7	マックスバリュ志店	18	マックスバリュ津垂水店
8	ぎゅーとらラプリーー志店	19	オークワ津高茶屋店
9	マックスバリュ川口店	20	F1 マート津南店
10	ぎゅーとらラプリーー芸濃店	21	ハロー藤方店
11	久居パワーセンター	22	オークワ久居庄田店

5. 観光の状況

本市は、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」をはじめとする中伊勢温泉郷、美杉地域の癒しの森など、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」などのイベント時には、市内外から多くの来客があります。

さらに、近年では「津城」及び「多気北畠氏城館」が続日本100名城に選定され、高田本山専修寺の「御影堂」及び「如来堂」が建造物としては県内で初となる国宝指定を受けるなど、歴史的資源の持つ価値が改めて評価されるとともに、工場一体型テーマパーク「おやつタウン」が新たに開業するなど、観光資源が充実してきています。

また、中部国際空港セントレアにおいて第2ターミナルが供用を開始したこともあり、訪日外国人観光客の増加が期待されます。

表2-4 観光入込客数

地域	施設等	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
津	津の海	200,250	221,260	196,810	213,570	205,362
	高田本山専修寺	364,600	364,600	364,600	364,600	296,000
	津偕楽公園春まつり	60,000	45,000	60,000	45,000	60,000
	津観音寺	225,000	230,000	235,000	235,000	235,000
	津花火大会	140,000	145,000	155,000	150,000	155,000
	津まつり	260,000	255,000	305,000	271,000	273,500
	結城神社	184,171	176,414	175,946	178,399	171,061
	県立美術館	64,294	59,752	106,507	194,589	146,706
	ビーチバレーin御殿場		5,000	5,000	5,000	
	三重県総合博物館	320,311	241,131	247,215	254,801	209,157
	朝津味			432,937	494,064	490,219
久居	榊原温泉	319,390	324,153	320,210	315,313	293,133
	サマーフェスティンひさい	60,000	60,000	60,000	55,000	55,000
	久居まつり（春）	5,000	5,500	5,000	5,000	5,500
	久居まつり（秋）	39,500	39,800	35,800		38,500
河芸	道の駅「津かわげ」			890,443	778,560	758,700
安濃	あのを「光れ！しかけ花火」祭り	5,000	5,000	5,500		
	あのを温泉					51,882
香良洲	香良洲海岸				20,310	
一志	とことめの里一志	351,520	300,625	337,719	318,610	290,378
白山	猪の倉温泉	155,141	157,542	146,245	138,065	116,228
美杉	北畠神社	18,500		21,600	20,072	
	美杉リゾート	36,119	47,776	60,709	54,463	72,285
	君ヶ野ダム公園桜まつり	15,000	15,000	15,000		
	三多気桜まつり	20,000	20,000	23,000	17,000	
	みすぎ夏まつり	5,500	10,000	15,000	17,000	15,000
合計		2,849,296	2,728,553	4,220,241	4,145,416	3,938,611

(2) 乗合バス

本市のバス交通には、原則として民間事業者が運行する「事業者路線バス」、津市が運営する「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」があります。

民間事業者が運行する「事業者路線バス」には、津市と他都市とを結ぶ「高速路線バス」、津市内及び近隣市等とを結ぶ「一般路線バス」があります。また、「一般路線バス」と同じ運行形態の津市が企画する「廃止代替バス」があります。

本市は、津・久居・河芸・芸濃・美里・安濃・香良洲・一志・白山・美杉という旧市町村単位の10の地域で構成していますが、「津市コミュニティバス」は津・香良洲を除いた8地域、「ぐるっと・つーバス」は津地域で運行しています。

過去10年間の利用実態は、以下のようになっています。事業者路線バスの利用者は減少傾向にあり、コミュニティバス等（ぐるっと・つーバス含む）の利用者は概ね横ばいで推移しています。

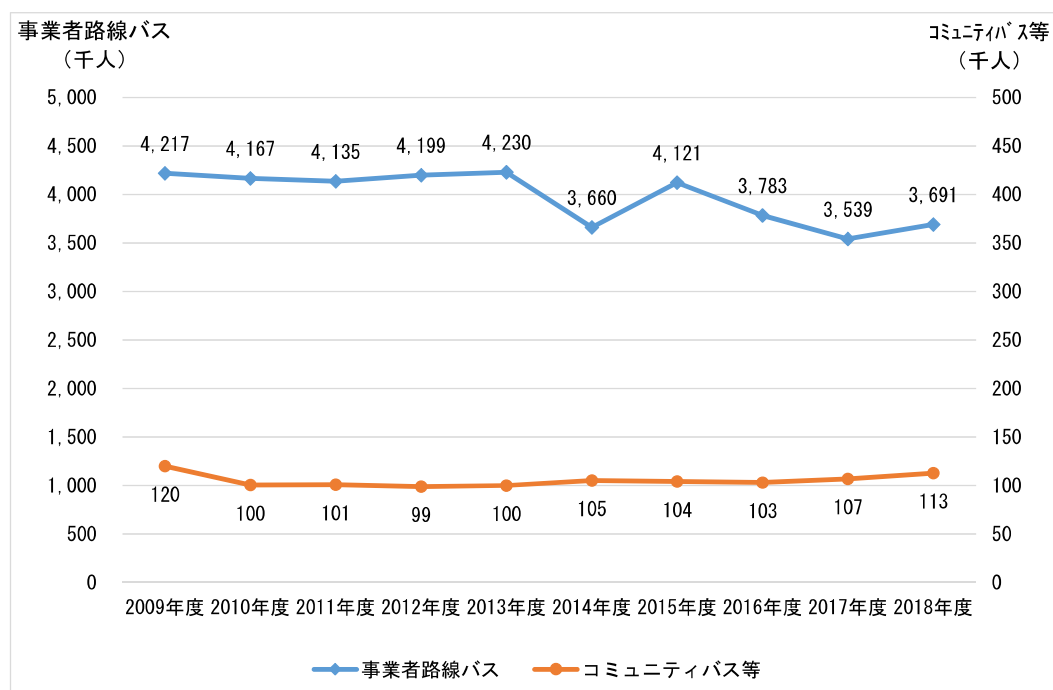


図3-2 市内のバスの利用者数

表3-1 市内のバスの利用者数

(単位：人)

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
事業者路線バス	4,216,886	4,166,972	4,135,117	4,198,529	4,229,541
コミュニティバス等	120,068	100,434	100,795	99,003	99,993

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
事業者路線バス	3,660,198	4,120,916	3,782,795	3,539,073	3,690,639
コミュニティバス等	105,221	104,126	103,100	106,958	112,951

※事業者路線バスは、高速路線バス除く推計値

(出典：三重交通(株)提供の乗降者数及び津市コミュニティバス乗降調査)

1) 高速路線バス

本市における高速路線バスは、三重交通を中心に、一部民間事業者により運行しています。
以下に、2019年10月現在、本市を発着、経由する高速路線バスの一覧を示します。

表3-2 高速路線バス一覧

都市	昼夜別	民間事業者	備考
仙台市	夜行	青木バス	
さいたま市(大宮)、 東京23区(池袋、新宿)、 立川市、横浜市	夜行	三重交通 三交伊勢志摩交通 西武観光バス	
東京23区、横浜市	夜行	WILLER EXPRESS	
浦安市(東京ディズニーランド)、 東京23区(東京駅)、横浜市	夜行	オー・ティー・ビー	
東京23区(東京駅)、横浜市	夜行	青木バス	
金沢市、富山市	夜行	青木バス	
伊勢市、鳥羽市	昼行	三重交通	海上アクセスと接続
京都市	昼行	三重交通 京阪バス	

2) 一般路線バス

本市における民間事業者による一般路線バスは全て三重交通が運行しており、市域内の路線は、主に津駅前、津駅西口、三重会館、久居駅前等の都市拠点地域を発着する路線が主体ですが、本市郊外部と近隣自治体とを結ぶ路線も存在します。

以下に本市における一般路線バスの一覧を示します。

表3-3 一般路線バス一覧

路線の名称	系統 番号	運行区間	備考
神戸白塚線	06	緑が丘団地～白塚駅	
波瀬線	11	三重中央医療センター・久居駅～室の口	
多気線	12	久居駅～竹原	廃止代替路線
榑原（下村）線	15	津駅～下村～榑原車庫前、 榑原車庫前～榑原温泉口駅	榑原温泉口駅発着 のみ廃止代替路線
榑原（稲葉）線	16	津駅～上稲葉～榑原車庫前	
久居高茶屋線	21	久居駅東口～雲出鋼管町・香良洲公園	
国立病院線	22	久居駅～三重中央医療センター・久居高校	
津三雲線	31	津駅～天白(松阪市)	
香良洲線	32	イオン津・津駅～香良洲公園	
城山線	34	津駅～警察学校	
津なぎさまち線	35	津駅～空港アクセス港	
津太陽の街線	40	千里駅前～太陽の街	
一身田大里線	51	サオリーナ前～三重病院	一部廃止代替路線
棕本線	52	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	
三行線	53	三重会館・津駅～三行	廃止代替路線
亀山棕本線	55	棕本～亀山駅前(亀山市)	廃止代替路線
安濃（市場）線	65	津駅～市場	
安濃（立合）線	66	津駅・安濃庁舎前～立合	一部廃止代替路線
津駅西団地循環線	71・81	津駅西口～西団地～津駅西口	
津西ハイタウン線	84・85	津駅西口～津西ハイタウン	
	86	津新町駅・津駅西口～津西ハイタウン	
看護大学夢が丘線	89	津駅西口～総合文化センター・夢が丘団地	
長野線	91	イオン津～平木	
泉ヶ丘片田団地線	93	大学病院・津新町駅～片田団地	
辰水線	95	津駅～殿舟団地～穴倉	
奥津線	31(伊賀)	敷津～名張駅前、奥津駅前～飯垣内・名張駅前	一部廃止代替路線

※平日 1 日 1 往復以下の区間は記載の対象外

3) コミュニティバス

本市におけるコミュニティバスは、地域ごとにルートを設定して運行しています。津市のコミュニティバスは、地域ごとの運行形態に応じて3つに類型化しています。

※ 民間補完型：民間バス路線がカバーしていない場所の補完（週1～2日運行）

福祉目的型：移動制約者の生活交通の確保（週3～4日運行）

生活基盤型：上記に加えて、小中高生の通学に利用（毎日もしくは全平日運行）

2019年4月1日現在の津市コミュニティバスは、以下のとおりです。

表3-4 津市コミュニティバス

分類	地域	ルート名称	運転状況
民間補完型	久居	稲葉ルート	週2日各1往復
		稲葉ふれあい会館ルート	週1日1往復
		榊原ルート	週2日各1往復
		桃園ルート	週2日各1往復
		野村ルート	週2日各1往復
福祉目的型	河芸	河芸循環北ルート	週1日4往復、週2日2往復
		河芸循環南ルート	週1日4往復、週2日2往復
	芸濃	芸濃循環明ルート	週4日各2往復
		芸濃循環安西ルート	週4日各2往復
		芸濃循環雲林院ルート	週4日各2往復
		芸濃循環河内ルート	週4日各2往復
生活基盤型	美里	長野・高宮ルート	週5日各3往復半
		辰水ルート	週5日各3往復半
福祉目的型	安濃	明合ルート	週2日各2往復
		安濃ルート	週2日各2往復
		草生ルート	週2日各2往復
		村主ルート	休止中
	一志	川合ルート	週3日各4往復
		高岡ルート	週3日各4往復
生活基盤型	白山	家城ルート	週7日6往復半
		城立・福田山ルート	週7日9往復半
		白山循環三ヶ野ルート	週7日各4運行
	美杉	川上ルート	週7日各4往復
		丹生俣ルート	週7日各4往復
		逢坂・飼坂ルート	週5日各3往復

(3) 航路（津エアポートライン）

2005年2月より、津なぎさまち（津新港）～中部国際空港（セントレア）間を約45分で結ぶ海上アクセスが整備され、15往復／日の運航となっています。

2018年度の乗船者数は約29万人／年で、近年は微増傾向にあります。

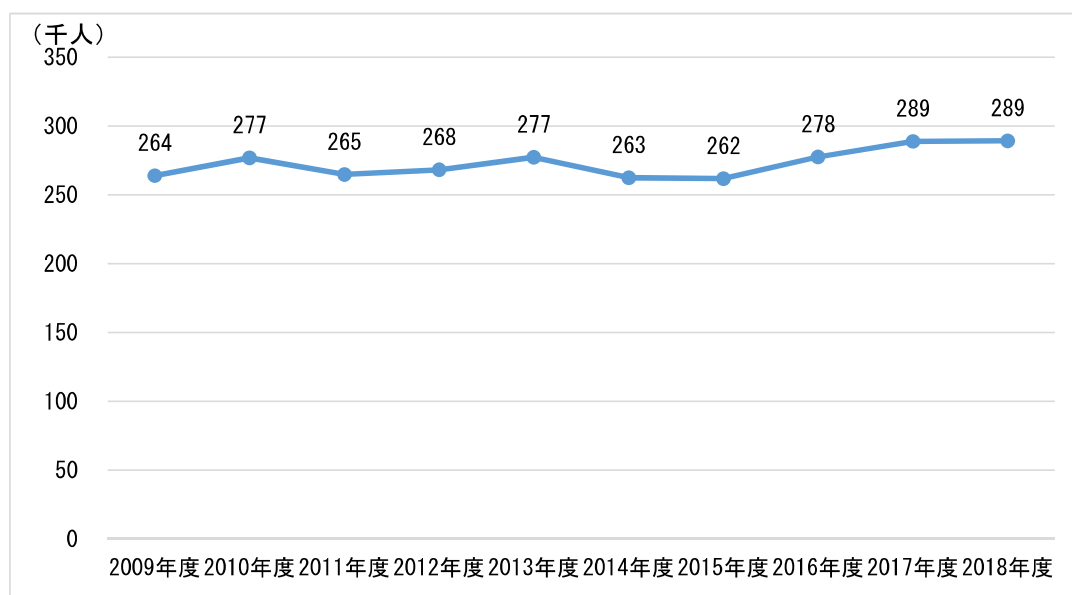


図3-3 津エアポートライン 年度別乗船者数

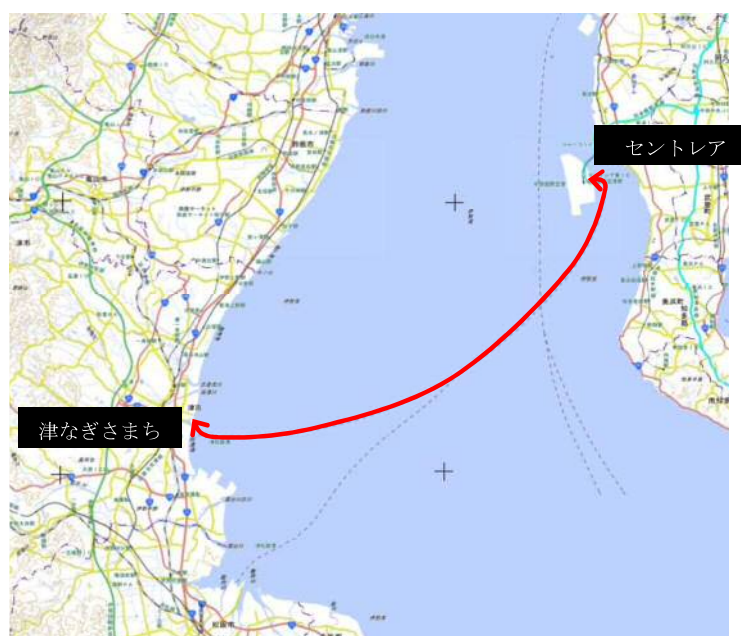


図3-4 津エアポートライン経路図

第4章 上位・関連計画

1. 津市総合計画

津市総合計画は、津市が持続し発展し続けるために目指すべき都市像や、その実現に向けた取組の方向性を市民と行政が共有し、共にまちづくりを進めるための津市の最上位計画です。

■基本構想：2018年度～（計画期間の定めなし）

■基本計画：2018年度～2027年度

なお、本計画は、津市総合計画の「目標4 心やすらぐ住みよいまちづくり」を実現するための計画として位置付けられます。



図4-1 津市総合計画での位置づけ

2. 津市都市計画マスタープラン

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、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：2018年度～2027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と予測されていることから、今後の都市づくりについては、人口減少下においても現在までに築かれた生活基盤が維持できる人口密度が必要となります。

今後の都市構造は、鉄道駅などの移動利便性の高い拠点に都市機能が集積し、その周辺に良好な生活サービス機能が確保された居住地を形成することで都市のコンパクト化を図る「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の構築が重要となります。

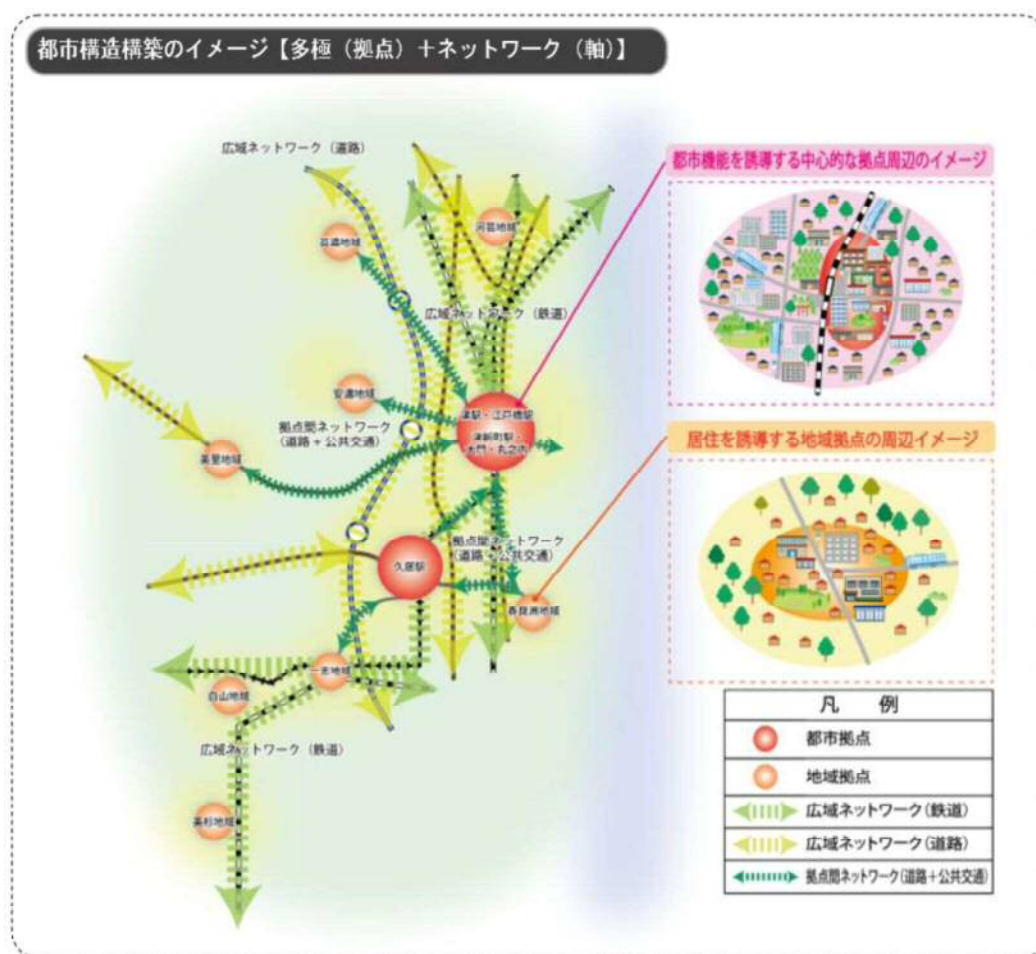


図4-2 将来都市構造図

また、都市づくりの方針の一つである「交通体系形成の方針」について以下のとおり定めています。

地域公共交通体系の確立

- 移動利便性が高い持続可能な交通サービスが提供できる公共交通体系を実現するため、有識者や交通事業者、市民との協議、協働により、鉄道やバス路線とコミュニティ交通の連携を進めます。
- 人口減少、少子高齢化の進展への対応に向け、都市拠点間を結ぶ路線のサービス水準の維持、都市拠点と地域拠点を結ぶ路線の維持、地域拠点周辺におけるコミュニティバスなどの多様な移動手段の確保を推進するなど、地域性に応じた持続可能な交通体系を検討します。

鉄道利用促進等

- 環境負荷が少ない鉄道の利用促進を図るため、利用促進に係る啓発活動を推進するとともに、必要に応じ関係機関に対してダイヤ改正や増便、施設整備などを要望し、利便性の向上に努めます。

バス交通の利用促進等

- 民間バス路線、廃止代替バスなどについては、事業者と連携したPR活動やサービスの向上に取り組むとともに、交通事業者を含めた関係機関と協力し、維持・活性化に努めます。
- コミュニティ交通については、高齢化が進展していく中でも、高齢者の外出を促進できる交通環境を確保するため、鉄道や民間バス路線との接続強化を進めます。
- 路線の乗換ができる拠点的なバスターミナルについては、利用者のコミュニティの場など、安全で快適にバスを待つことのできる待合環境の確保に努めます。

さらに、都市づくりの推進方策の一つである「協働による都市づくり」として、以下の役割が市民に求められています。

《市民に期待される役割》

快適で安心して住み続けることができる都市を形成するためには、市民の一人一人が、都市づくりの担い手として自ら住むまちに関心をもち、都市づくりに積極的に参加することが大切です。また、市民相互の理解と協力によって、自らが住む地域だけでなく、広域的な都市づくりを継続して行う主体としての役割が期待されます。市民一人一人はもとより、自治会、市民活動団体は、協働のパートナーとして連携と協働による都市づくりに取り組むことが期待されます。

3. 津市立地適正化計画

津市立地適正化計画は、都市再生特別措置法第81条の規定に基づき作成する「都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画」のことで、人口減少・少子高齢化など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： 2018年度～2027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。

そのうち都市機能誘導区域は、「津駅・江戸橋駅周辺地区」、「津新町駅周辺地区」、「久居駅周辺地区」の3地区が定められています。

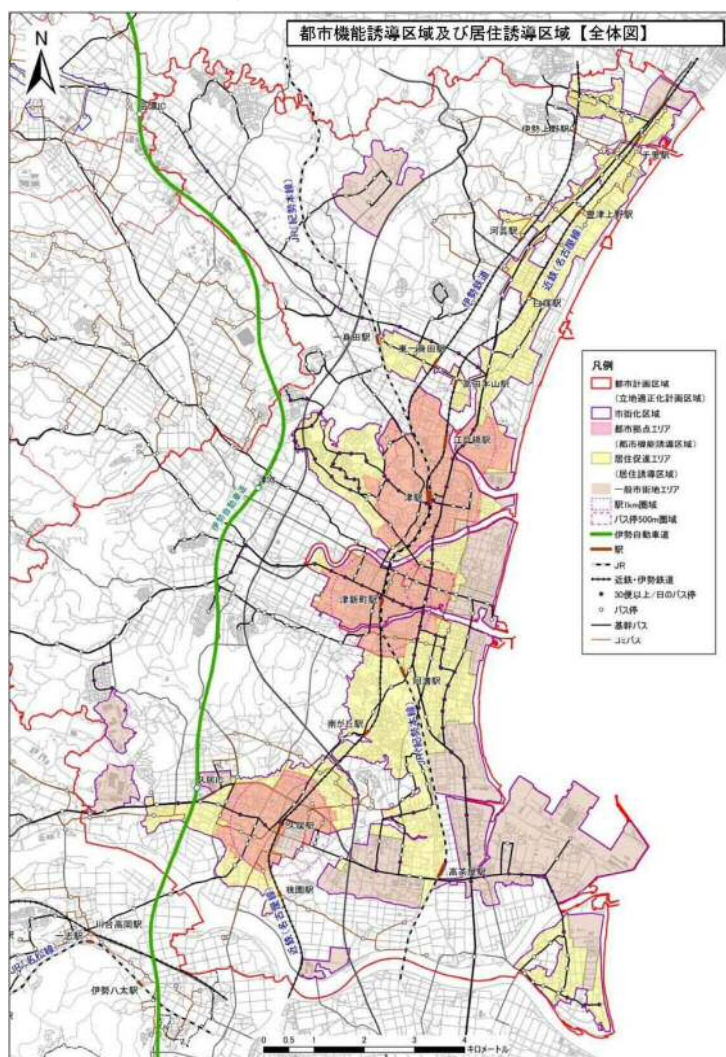


図4-3 都市機能誘導区域及び居住誘導区域（全体図）

津市立地適正計画では、公共交通について以下のとおり位置付けています。

