

生活交通確保維持改善計画

令和 2 年 5 月 2 8 日

(名称) 津市地域公共交通活性化協議会

生活交通確保維持改善計画の名称

津市地域内フィーダー系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(市の概況)

三重県の県庁所在地である津市は、平成 18 年 1 月 1 日に 10 市町村の合併により誕生し、県内で最も広大な面積（711.19 km²）を有している。

また、津市は県の中心部に位置し、北は鈴鹿市及び亀山市、西は名張市及び伊賀市並びに奈良県、南は松阪市と接しており、東は伊勢湾を臨んでいる。東部には伊勢平野の一部を形成する海岸平野、中部は標高 30～50m の丘陵地や台地、西境沿いには 700～800m の山々が連なり、多様な自然を形成している。

津市では、公共交通網を主に鉄道、海上交通、バス交通により形成している。

鉄道については、近鉄名古屋線、近鉄大阪線、J R 紀勢本線、J R 名松線、伊勢鉄道があり、市内のみならず、名古屋圏及び大阪圏並びに伊勢方面への移動が可能となっている。

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

バス交通については、津地域、久居地域を中心に一般路線バスが運行されており、久居地域、河芸地域、芸濃地域、美里地域、安濃地域、一志地域、白山地域、美杉地域では津市コミュニティバスが運行されている。

津市コミュニティバスは、一般路線バスのサービスを楽しむことができない地域において通院、買物等の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、鉄道や一般路線バスと接続することで広域的な移動にも対応する。このため、地域公共交通確保維持事業により、以下の地域を運行する津市コミ

コミュニティバス路線を確保・維持する必要がある。

なお、津市コミュニティバスについては、第2次津市地域公共交通網形成計画第10章に定める方向性に基づき、利便性の向上及び運行の効率化を推進するため再編を実施し、令和3年4月1日から新たな路線で運行する。

(久居地域)

久居地域は、近鉄久居駅を中心として一般路線バスが運行されているが、郊外、特に山間部においては、一般路線バスの利用が困難となっている地区があり、交通手段の確保が必要となっている。

また、三重中央医療センターなどの医療機関及び商業施設が集積する久居インターガーデンについては、駅周辺からの一般路線バスはあるものの、郊外から乗り入れているものがなく、津市コミュニティバスによって郊外からこれらの施設を直接利用することが可能となっている。

令和3年4月1日以降は、上記の移動需要に十分配慮した上で、以下のとおり津市コミュニティバスを再編することにより、更なる地域の移動需要に対応する。

津地域西部（片田地区）及び南部（高茶屋及び雲出地区）から久居地域の商業施設及び医療機関への移動需要があるほか、久居地域から津地域南部の商業施設への移動需要があるため、久居地域並びに津地域西部及び南部を一体とし、南部地域として運行する。

また、近年新たに開業した高茶屋地区の大型商業施設へ乗り入れ、同施設にて一般路線バスの津三雲線、香良洲線及び久居高茶屋線と接続する。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も確保・維持していく必要がある。

(河芸地域)

河芸地域は、主要道路において一般路線バスの津太陽の街線が運行されており、郊外においては三行線が運行されているものの、ほとんどの集落がカバーされていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

また、商業施設や医療機関が千里ヶ丘地区に集積しており、集落と当該地区をつなぐほか、鉄道等を利用することにより、三重大学医学部附属病院といった、より高度な医療機関や津市中心地への移動するため津市コミュニティバスは、地域住民の移動手段の確保という点で、欠くことので

きない交通手段となっている。

令和3年4月1日以降は、上記の移動需要に十分配慮した上で、以下のとおり津市コミュニティバスを再編することにより、更なる地域の移動需要に対応するとともに運行の効率化を図り、これを確保・維持していく。

河芸地域から津地域北部（一身田地区及び白塚地区）の商業施設や医療機関に移動需要があることから、河芸地域と津地域北部を一体とし、北部地域として運行し、併せて一般路線バスの利用が困難な津地域のかわきた苑団地付近を運行する。

また、収支の悪化等により民間事業としての継続が困難になり、津市が運行を維持している一般路線バスの三行線のうち、利用が著しく少ない三行～小川間については路線を廃止し、津市コミュニティバスにより代替する。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も確保・維持していく必要がある。

（芸濃地域）

芸濃地域は、津駅や三重会館へつながる一般路線バスの棕本線及び安濃線（市場系統）、亀山市につながる亀山棕本線が運行されており、棕本線及び亀山棕本線は芸濃地域の中心部から、安濃線（市場系統）は南部から運行されているものの、中心部及び南部を除いた地区、特に山間部においては一般路線バスが運行されておらず、医療機関及び商業施設が集積している芸濃地域の中心部へ向かうほか、一般路線バスに乗り継ぎ、三重大学医学部附属病院といったより高度な医療機関へ通院するため、津市コミュニティバスは、地域住民の移動手段の確保という点で欠くことのできない交通手段となっている。

令和3年4月1日以降は、上記の移動需要に十分配慮した上で、以下のとおり津市コミュニティバスを再編することにより運行の効率化を図り、これを確保・維持していく。

各集落からの移動需要が大きい地域中心部への路線が設定されており、中心部においては、路線の重複が多く効率的な運行となっていなかったため、これを見直し4ルートを2ルートに統合する。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も確保・維持していく必要がある。

（美里地域）

美里地域は、主要道路において一般路線バスの長野線及び穴倉線が運行されているが、ほとんどの集落、特に山間部の集落はカバーされていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

各集落から医療機関や温泉施設のほか、美里地域においては、地域内にスーパーマーケットがないことから、一般路線バスに乗り継いで津地域や久居地域へ買い物に行くため、津市コミュニティバスは地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっている。

令和3年4月1日以降は、上記の移動需要に十分配慮した上で、以下のとおり津市コミュニティバスを再編することにより更なる地域の移動需要に対応し、これを確保・維持していく。

津地域及び久居地域への買い物のための大きな移動需要があるため一般路線バスへの接続を強化することで利便性の向上を図る。

津地域への移動については、津新町方面に向かう長野線及び片田団地線に接続するため、新たに津地域の忠盛塚まで路線を延伸する。

久居地域への移動については、榊原線への乗り継ぎ強化のため、現在接続している稲葉口よりも運行本数の多い久居地域の榊原口まで路線を延伸するとともに、久居地域の榊原地区の山間部を運行ルートに加え、同地区から榊原線への乗り継ぎについても対応する。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も確保・維持していく必要がある。

(安濃地域)

安濃地域は、津新町方面へ向かう一般路線バスの安濃線及び穴倉線が運行されているが、ほとんどの集落がカバーされていないため、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

各集落からの買い物や通院のほか、一般路線バスに乗り継いで津地域のより高度な医療機関へ通院するため、津市コミュニティバスは地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっている。

令和3年4月1日以降は、上記の移動需要に十分配慮した上で、以下のとおり津市コミュニティバスを再編することにより、更なる地域の移動需要に対応するとともに運行の効率化を図り、これを確保・維持していく。

安濃地域から芸濃地域の商業施設に移動需要があることから、当該商業施設に乗り入れるとともに、利用実態がほとんどない安濃地域東部の一部区間

については路線を廃止する。

また、収支の悪化等により民間事業としての継続が困難になり、津市が運行を維持している一般路線バスの安濃線（立合系統）については、利用が著しく少ないため、路線を廃止し、津市コミュニティバスにより代替する。

なお、再編後は芸濃地域と安濃地域を一体として整理し、北西部地域とする。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も確保・維持していく必要がある。

（一志地域）

一志地域は、地域の中心を通る主要道路において、一般路線バスの波瀬線及び多気線が運行されているが、当該道路の沿線にない多くの集落がカバーされていないため、交通手段の確保が必要となっている。

また、一志地域においては、スーパーマーケットなどの商業施設及び医療機関が一志総合支所周辺に集中していることもあるため、一般路線バス等の沿線にない集落からの買い物及び通院のほか、一般路線バスに乗り継ぎ三重中央医療センターといった、より高度な医療機関等へ通院するため、津市コミュニティバスは地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっている。

令和3年4月1日以降は、上記の移動需要に十分配慮した上で、以下のとおり津市コミュニティバスを再編することにより、更なる地域の移動需要に対応するとともに運行の効率化を図り、引き続きこれを確保・維持していく。

一志地域の川合地区から松阪市嬉野地域の商業施設や医療機関への移動需要があることから、松阪市嬉野地域へ乗り入れる。また、一般路線バスの利用が困難であり、津市コミュニティバスが運行していない地域内のみのりヶ丘団地及び久居地域西部の栗葉地区の一部を運行ルートに加える。

また、収支の悪化等により民間事業としての継続が困難になり、津市が運行を維持している一般路線バスの多気線のうち、JR名松線と運行が重複し、かつ利用が少ない竹原～井関間については路線を廃止し、このうち一志地域の井生地区については津市コミュニティバスで代替する。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も確保・維持していく必要がある。

(白山地域)

白山地域は、主要道路において久居駅につながる自主運行バスの多気線が運行されており、また、近鉄大阪線やJR名松線により地域外への移動は可能となっているが、ほとんどの集落がカバーされていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

また、当該地域の津市コミュニティバスは、地域内での買い物、通院の手段としてだけでなく、高校生等の通学手段としても利用されており、地域住民の移動手段の確保という点で、欠くことのできない交通手段となっている。

令和3年4月1日以降は、上記の移動需要に十分配慮した上で、以下のとおり津市コミュニティバスを再編することにより運行の効率化を図り、引き続きこれを確保・維持していく。

また、収支の悪化等により民間事業としての継続が困難になり、津市が運行を維持している一般路線バスの榊原線の末端区間（榊原温泉口駅～榊原車庫前間）及び多気線について、利用が著しく少ない榊原線の末端区間及びJR名松線と運行が重複し、かつ利用が少ない多気線の竹原～井関間は路線をそれぞれ廃止し、榊原線については当該廃止区間を、多気線については当該廃止区間のうち白山地域の川口地区を、それぞれ当該地域を運行する津市コミュニティバスで代替する。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も確保・維持していく必要がある。

(美杉地域)

美杉地域は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域に指定されており、地域の人口は減少傾向にあり、市内において最も高齢化率が高い地域である。

そのような中、JR名松線が白山地域及び一志地域並びに松阪市と、一般路線バス名張奥津線が名張市と当該地域をつないでいる。

美杉地域の津市コミュニティバスは、主に一般路線バスが廃止になったところを運行しており、津市家庭医療クリニック及び一志病院への通院や、地域内及び近隣地域への買い物に利用することが多く、地域住民にとって欠くことのできない重要な交通手段となっている。

令和3年4月1日以降は、上記の移動需要に十分配慮した上で、以下のとおり津市コミュニティバスを再編することにより、更なる地域の移動需要に

対応するとともに運行の効率化を図り、引き続きこれを確保・維持していく。

美杉地域は、桜や紅葉といった観光資源が豊富であり、季節毎のイベントの際には、観光客の移動需要があるため、津市コミュニティバスにて各季節限定の運行を実施し、当該需要に対応する。

また、収支の悪化等により民間事業としての継続が困難になり、津市が運行を維持している一般路線バスの名張奥津線の末端区間（伊勢奥津駅～敷津間）は、著しく利用が少ないため路線を廃止し、津市コミュニティバスで代替する。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も確保・維持していく必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

当該事業においては、運行地域毎に令和3年度（令和2年10月1日～令和3年9月30日）の利用者数について目標値を設定する。目標値についてはこれまでの利用実績を基に設定することとするが、直近の利用実績に当たる令和2年度（令和元年10月1日～令和2年9月30日）の利用者数はコロナウイルスの感染症の影響を大きく受けていることから、令和元年度（平成30年10月1日～令和元年9月30日）の利用者数を用いることとする。

また、令和3年4月1日付けで、津市コミュニティバスの再編を実施することから、当該再編に伴う2つの変化についても考慮することとする。

1つ目は、運行日数の減少である。

津市コミュニティバスは、運行の効率化を図るため、第2次津市地域公共交通網形成計画に定める各ルートの役割に応じて運行日数を見直す。その結果、令和3年度の計画運行日数は、令和元年度に比べ全体で概ね20%減少することから、この運行日数の減少を考慮して、目標値を設定することとする。

2つ目は、新たな地区における運行である。

津市コミュニティバスは、利便性の向上を図るため、地域の移動需要に応じて、これまで運行していなかった地区における運行を開始する。運行の範囲が広がることにより利用者の増加が見込まれるため、これを考慮して目標値を設定することとする。

以上の考えにより算出した利用者数を本事業の目標値とする。

地域公共交通確保維持事業の目標値（令和3年度）

運行地域	【目標値】 利用者数 (人)
久居地域（南部地域）	4,630
河芸地域（北部地域）	5,917
芸濃地域（北西部地域）	6,384
美里地域	5,484
安濃地域（北西部地域）	3,888
一志地域	7,849
白山地域	29,119
美杉地域	17,378
合計	80,649

今後、これらの目標達成に向け、各地域で開催する地域公共交通あり方検討会等における地域住民の意見や要望、乗降調査を基に、より効率的なコミュニティ交通システムの整備推進に努める。

なお、当該事業の目標値については、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮していないことから、事業終了後の評価においては、当該感染症の影響についても検証することとする。

（2）事業の効果

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

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- 鉄道や幹線に合わせたダイヤ設定（津市）
主要な駅や停留所での接続に合わせ、随時ダイヤを見直していく。
- 津市コミュニティバス再編に伴う新たな運行の周知

路線図、時刻表及び乗継案内をまとめた利用促進チラシを沿線各戸に配布するとともに津市ホームページにて路線図、時刻表の情報を掲載する。

- 市広報紙（広報津）での意識啓発PR（津市）
バスの日に合わせ、利用啓発の記事を掲載する。
3月のダイヤ改正に合わせ、注意喚起の記事を掲載する。
その他、利用促進の記事を掲載する。
- モビリティマネジメントの実施（津市）
平成28年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業）を活用して作成したシステムを活用し、Webを利用したモビリティマネジメントを継続していく。
- 『わたしの時刻表』の発行（津市）
鉄道やバスなどを利用して外出される方を対象に、目的地までの乗継や発着時刻などをまとめた『わたしの時刻表』を発行する。
- 津市高齢者外出支援事業（津市）
市内に住所を有する65歳以上の方を対象に、三重交通（株）のICカード『エミカ』を活用した『シルバーエミカ』を無償交付し、毎年度2,000円分のポイントを上限として乗車ポイントを付与する。
また、提示により津市コミュニティバスの運賃を無料とする。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付のほか、関係資料についても合わせて添付

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

津市

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

（令和2年10月1日～令和3年3月31日）

- ・ 津市
久居地域、河芸地域、芸濃地域及び安濃地域の津市コミュニティバス
- ・ 三重交通株式会社
美里地域の津市コミュニティバス及び美杉地域の津市コミュニティバスの一部（川上ルート、丹生俣ルート）
- ・ 株式会社一志運輸

一志地域の津市コミュニティバス
(令和3年4月1日～令和3年9月30日)

・津市

河芸地域(北部地域)、芸濃地域及び安濃地域(北西部地域)の津市コミュニティバス並びに久居地域(南部地域)及び美杉地域の津市コミュニティバスの一部

・三重交通株式会社

美里地域及び白山地域の津市コミュニティバス並びに久居地域及び美杉地域の津市コミュニティバスの一部

・嬉野タクシー有限公司

一志地域の津市コミュニティバス

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定状況

該当なし(法定協議会が補助対象事業者となる場合に記載が必要な項目)

8. 外客来訪促進計画との整合性

該当なし

9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱「表5」を添付

10. 協議会の開催状況と主な議論

(令和元年度津市地域公共交通活性化協議会)

第1回協議会 令和元年5月14日開催

- ・平成30年度同協議会に係る事業報告及び収支決算報告について
- ・平成30年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果の確認について
- ・令和2年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画について
- ・乗合バスの利用状況について
- ・地域公共交通アンケートの結果について

第2回協議会 令和元年7月17日開催

- ・第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について
- ・津市コミュニティバス路線の再編について
- ・津市地域内フィーダー系統確保維持計画について

第3回協議会 令和元年8月20日開催

- ・津市コミュニティバスの運行変更について
- ・津市自主運行バス（廃止代替バス）の運賃改定について
- ・第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について

第4回協議会 令和元年10月7日開催

- ・第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について
- ・津市コミュニティバス路線の再編について

第5回協議会 令和元年10月15日開催

- ・第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について

第6回協議会 令和元年11月13日開催

- ・第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について
- ・津市コミュニティバスの運行変更について

第7回協議会 令和元年12月24日開催

- ・第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について
- ・令和元年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

第8回協議会 書面開催

- ・第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について
(令和2年度津市地域公共交通活性化協議会)

第1回協議会 書面開催

- ・令和元年度同協議会に係る事業報告及び収支決算報告について
- ・令和2年度同協議会に係る事業計画（案）及び予算（案）について
- ・令和3年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画について

第2回協議会 令和2年8月17日開催

- ・自家用有償旅客運送事業の登録更新について
- ・津市自主運行バスの見直し及び津市コミュニティバスの再編について

第3回協議会 書面開催

- ・津市自主運行バスの見直し及び津市コミュニティバスの再編について
- ・地域間幹線系統に係る事業評価について
- ・令和2年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
- ・市内におけるバス停留所安全性確保対策実施状況について

第4回協議会 令和3年3月18日開催

- ・津市コミュニティバスの運行に係る停留所の追加及び名称変更について
- ・松阪市域内での乗降に係る使用料の減額及び松阪市回数乗車券の取扱いについて

- ・令和3年度津市地域内フィーダー系統確保維持改善事業計画の変更申請について
- ・美杉地域における交通空白地有償運送について
- ・令和3年度事業計画（案）及び予算（案）について

1.1. 利用者等の意見の反映状況

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

令和元年度は、利用者の意見を反映し、久居地域の津市コミュニティバスの運行変更等を実施した。

（久居地域）

令和元年10月1日

- ・地域からの要望に応じ、津市コミュニティバス路線の変更及び停留所の新設

（美杉地域）

令和元年11月15日

- ・平成30年9月17日に美杉町八知地内において発生した法面崩落による県道15号線の通行止め解除に伴う運行ルート及びダイヤの変更

また、第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる一事業として、津市コミュニティバスの再編を予定していることから、新たな運行ルートについて、各地域で開催する地域公共交通あり方検討会等において協議を重ねている。

1.2. 協議会メンバーの構成員

別添「令和2年度津市地域公共交通活性化協議会構成員名簿」のとおり

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）津市西丸之内23番1号

（所 属）津市都市計画部交通政策課

（氏 名）桂 京佑

（電 話）059-229-3289

（E-mail）229-3289@city.tsu.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

令和3年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
津市 (R2.10.1 ～ R3.3.31)	津市	(1) 久居地域 稲葉ルート(1)	榊原出張所	三重中央医療セ ンター	久居総合支 所前	往 21.7km 復 21.7km	51日	51回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榊原線と接続	③
	津市	(2) 久居地域 稲葉ふれあい会館ルー ト(2)	稲葉ふれあい 会館	三重中央医療セ ンター	久居総合支 所前	往 21.6km 復 21.6km	25日	25回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榊原線と接続	③
	津市	(3) 久居地域 榊原ルート(3)	八知山	三重中央医療セ ンター	久居総合支 所前	往 26.1km 復 km	50日	25回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榊原線と接続	③
	津市	(4) 久居地域 榊原ルート(4)	安子公会所	三重中央医療セ ンター	久居総合支 所前	往 km 復 27.7km	50日	25回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榊原線と接続	③
	津市	(5) 久居地域 桃園ルート(5)	木造7区集會 所	三重中央医療セ ンター	久居総合支 所前	往 26.7km 復 26.7km	51日	51回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榊原線と接続	③
	津市	(6) 久居地域 野村ルート(6)	久居総合支所 前	三重中央医療セ ンター	久居総合支 所前	往 13.3km 復 13.3km	50日	51回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榊原線と接続	③
	津市	(7) 河芸地域 河芸循環北ルート(7)	河芸総合支所	近鉄千里駅、 伊勢鉄伊勢上野駅	河芸総合支 所	往 18.9km 循環	75日	400回		路線定期運行	①	「近鉄千里駅」 停留所にて 津太陽の街線と接続	③
	津市	(8) 河芸地域 河芸循環南ルート(8)	河芸総合支所	近鉄千里駅、 近鉄豊津上野駅	河芸総合支 所	往 22.5km 循環	75日	400回		路線定期運行	①	「近鉄千里駅」 停留所にて 津太陽の街線と接続	③
	津市	(9) 芸濃地域 芸濃循環明ルート(9)	芸濃総合支所	中町	芸濃総合支 所	往 18.2km 循環	101日	404回		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 椋本線と接続	③
	津市	(10) 芸濃地域 芸濃循環安西ルート (10)	芸濃総合支所	中町	芸濃総合支 所	往 15.9km 循環	101日	404回		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 椋本線と接続	③
	津市	(11) 芸濃地域 芸濃循環雲林院ルート (11)	芸濃総合支所	市場、 中町	芸濃総合支 所	往 20.5km 循環	101日	404回		路線定期運行	①	「中町」停留所にて椋本線、 「市場」停留所にて安濃線 と接続	③
	津市	(12) 芸濃地域 芸濃循環河内ルート (12)	芸濃総合支所	市場、 中町	芸濃総合支 所	往 29.4km 循環	101日	404回		路線定期運行	①	「中町」停留所にて椋本線、 「市場」停留所にて安濃線 と接続	③

津市	(13)	安濃地域 明合ルート(13)	サンヒルズ安濃	曾根橋バス停前	サンヒルズ安濃	往 15.9km 循環	51日	179回		路線定期運行	①	「曾根橋バス停前」 停留所にて 安濃線と接続	③
津市	(14)	安濃地域 草生ルート(14)	サンヒルズ安濃	曾根橋バス停前	サンヒルズ安濃	往 19.9km 循環	50日	200回		路線定期運行	①	「曾根橋バス停前」 停留所にて 安濃線と接続	③
三重交通(株)	(15)	美杉地域 川上ルート(1)	川上	美杉総合支所 前、 竹原	一志病院	往 23.2km 復 23.3km	182日	151.5回		路線定期運行	②-(1)	「伊勢奥津駅前」停留所 にてJR名松線と接続 (過疎地域等)	③
三重交通(株)	(16)	美杉地域 川上ルート(2)	川上	エーコーブJAみすぎ店前、 美杉総合支所前、 竹原	一志病院	往 23.3km 復 23.4km	182日	333.5回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所ほか にてJR名松線と接続 (過疎地域等)	③
三重交通(株)	(17)	美杉地域 川上ルート(3)	川上	エーコーブJAみすぎ店 前、美杉総合支所前、 一志病院	マックスバ リュ(川口 店)	往 27.1km 復 27.2km	182日	212.5回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所ほか にてJR名松線と接続 (過疎地域等)	③
三重交通(株)	(18)	美杉地域 川上ルート(4)	川上	美杉総合支所 前、竹原	マックスバ リュ(川口 店)	往 27.0km 復 km	182日	30.5回		路線定期運行	②-(2)	「竹原」停留所ほか にてJR名松線と接続 (過疎地域等)	③
三重交通(株)	(19)	美杉地域 丹生俣ルート(5)	丹生俣	竹原	一志病院	往 27.3km 復 27.4km	182日	364回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所ほか にてJR名松線と接続 (過疎地域等)	③
三重交通(株)	(20)	美杉地域 丹生俣ルート(6)	丹生俣	竹原、 一志病院	マックスバ リュ(川口 店)	往 31.1km 復 31.2km	182日	364回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所ほか にてJR名松線と接続 (過疎地域等)	③
三重交通(株)	(21)	美里地域 長野・高宮ルート(7)	平木	美里総合支所	湯の瀬	往 15.9km 復 km	126日	189回		路線定期運行	①	「稲葉口」 停留所にて 長野線と接続	③
三重交通(株)	(22)	美里地域 長野・高宮ルート(8)	平木	美里総合支所、 美里総合支所前	湯の瀬	往 km 復 16.0km	126日	252回		路線定期運行	①	「稲葉口」 停留所にて 長野線と接続	③
三重交通(株)	(23)	美里地域 辰水ルート(9)	美里総合支所	辰水農協前、 稲葉口、 美里総合支所	湯の瀬	往 25.2km 復 km	126日	189回		路線定期運行	①	「稲葉口」停留所にて長野 線、「辰水農協前」停留所 にて穴倉線と接続	③
三重交通(株)	(24)	美里地域 辰水ルート(10)	美里総合支所	辰水農協前、 稲葉口、 美里総合支所、 美里総合支所前	湯の瀬	往 km 復 25.2km	126日	252回		路線定期運行	①	「稲葉口」停留所にて長野 線、「辰水農協前」停留所 にて穴倉線と接続	③
(株)一志運輸	(25)	一志地域 川合ルート(1)	姫路集会所	川合高岡駅、 一志総合支所	とことめの里 一志	往 11.3km 復 11.3km	75日	300回		路線定期運行	①	「一志総合支所」 停留所にて 波瀬線と接続	③
(株)一志運輸	(26)	一志地域 高岡ルート(2)	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	往 13.9km 復 13.9km	76日	304回		路線定期運行	①	「一志総合支所」 停留所にて 波瀬線と接続	③

津市 (R3.4.1 ～ R3.9.30)	津市	(27) 河芸循環ルート(1)	河芸総合支所	近鉄千里駅、 近鉄豊津上野駅	河芸総合支 所	往23.5km 循環	52日	364回		路線定期運行	①	「近鉄千里駅」 停留所にて 津太陽の街線と接続	③
	津市	(28) 河芸循環ルート(2)	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	往26.7km 循環	26日	182回		路線定期運行	①	「近鉄千里駅」 停留所にて 津太陽の街線と接続	③
	津市	(29) 河芸南・一身田・白塚循環ルート(3)	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	往21.7km 循環	79日	632回		路線定期運行	①	「北部市民センター前」 停留所にて 棕本線と接続	③
	津市	(30) 久居西循環ルート(4)	久居総合支所 前	榑原口	久居イン ターガーデン	往40.4km 往40.4km	26日	52回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榑原線と接続	③
	津市	(31) 芸濃北ルート(5)	長徳寺	中町	芸濃総合支 所	往18.1km 復18.1km	79日	316回		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 棕本線と接続	③
	津市	(32) 芸濃南ルート(6)	長徳寺	中町、 市場	芸濃総合支 所	往20.4km 復20.4km	78日	234回		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 棕本線と接続	③
	津市	(33) 芸濃南ルート(7)	北畑	中町、 市場	芸濃総合支 所	往29.1km 復29.1km	78日	78回		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 棕本線と接続	③
	津市	(34) 清水ヶ丘・戸島・棕本ルート(8)	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総合支 所	往22.5km 復22.5km	79日	316回		路線定期運行	①	「曾根橋」 停留所にて 安濃線と接続	③
	津市	(35) 妙法寺・野口・棕本ルート(9)	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総合支 所	往24.4km 復24.4km	78日	312回		路線定期運行	①	「曾根橋」 停留所にて 安濃線と接続	③
	三重交通(株)	(36) 久居北・片田・高茶屋ルート(1)	久居駅東口	久居インターガ ーデン	片田団地	往19.6km 復19.6km	79日	316回		路線定期運行	①	「片田団地」 停留所にて 長野線と接続	③
	三重交通(株)	(37) 久居南・雲出ルート(2)	三重中央医療 センター	久居インターガ ーデン、 新家	イオンモ ール津南	往16.5km 復16.5km	78日	312回		路線定期運行	①	「イオンモール津南」 停留所にて津三雲線 、香良洲線及び久居 高茶屋線と接続	③
	三重交通(株)	(38) 穴倉・辰水・忠盛塚 ルート(3)	美里総合支所	忠盛塚	湯の瀬	往31.9km 復31.8km	78日	234回		路線定期運行	①	「忠盛塚」停留所にて 長野線と接続	③
	三重交通(株)	(39) 穴倉・辰水・忠盛塚 ルート(4)	美里総合支所	忠盛塚	美里総合支 所	往27.6km 循環	78日	78回		路線定期運行	①	「忠盛塚」停留所にて 長野線と接続	③
	三重交通(株)	(40) 長野・榑原ルート(5)	平木	美里総合支所、 稲葉口	湯の瀬	往16.3km 復 km	79日	158回		路線定期運行	①	「稲葉口」停留所にて 長野線と接続	③
三重交通(株)	(41) 長野・榑原ルート(6)	湯の瀬	榑原口、 稲葉口	平木	往 km 復26.0km	79日	158回		路線定期運行	①	「稲葉口」停留所にて長野 線、「榑原口」停留所 にて榑原線と接続	③	

三重交通(株)	(42) 八対野・大三ルート(7)	榑原車庫前	榑原温泉口駅	一志病院	往14.4km 復 km	183日	91.5回		路線定期運行	①	「榑原車庫前」停留所にて榑原線と接続	①
三重交通(株)	(43) 八対野・大三ルート(8)	榑原車庫前	榑原温泉口駅、グリーンタウン	一志病院	往16.6km 復16.6km	183日	183回		路線定期運行	①	「榑原車庫前」停留所にて榑原線と接続	①
三重交通(株)	(44) 美杉東ルート(9)	丹生俣	伊勢竹原駅前	一志病院	往27.1km 復 km	78日	78回		路線定期運行	②-(1)	「伊勢竹原駅前」停留所にてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(45) 美杉東ルート(10)	伊勢奥津駅前	伊勢竹原駅前、家城駅前	マックスバリュ(川口店)	往31.9km 復 km	78日	78回		路線定期運行	②-(1)	「伊勢竹原駅前」停留所にてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(46) 美杉東ルート(11)	一志病院	家城駅前	伊勢奥津駅前	往 km 復26.5km	78日	78回		路線定期運行	②-(1)	「伊勢竹原駅前」停留所にてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(47) 美杉東ルート(12)	マックスバリュ(川口店)	一志病院、家城駅前	丹生俣	往 km 復31.3km	78日	78回		路線定期運行	②-(1)	「伊勢竹原駅前」停留所にてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(48) 美杉西ルート(13)	川上	敷津、竹原	一志病院	往32.8km 復 km	78日	36回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所にてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(49) 美杉西ルート(14)	川上	比津、一志病院	マックスバリュ(川口店)	往27.1km 復 km	78日	117回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所にてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(50) 美杉西ルート(15)	川上	比津、竹原	一志病院	往23.3km 復 km	78日	117回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所にてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(51) 美杉西ルート(16)	マックスバリュ(川口店)	一志病院、敷津	川上	往 km 復37.0km	78日	36回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所にてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
嬉野タクシー(有)	(52) 一志東・伊勢中川駅ルート(1)	伊勢中川駅東口	川合高岡駅	とことめの里一志	往15.7km 復15.7km	78日	234回		路線定期運行	①	「一志総合支所」停留所にて波瀬線と接続	③
嬉野タクシー(有)	(53) 一志東・伊勢中川駅ルート(2)	片野集会所	川合高岡駅	とことめの里一志	往11.4km 復11.4km	78日	78回		路線定期運行	①	「一志総合支所」停留所にて波瀬線と接続	③
嬉野タクシー(有)	(54) 一志西循環ルート(3)	とことめの里一志	川合高岡駅	とことめの里一志	往21.3km 循環	79日	632回		路線定期運行	①	「一志総合支所」停留所にて波瀬線と接続	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

地域公共交通確保維持事業の目標値(令和3年度)

分類	運行地域	令和元年度 利用者数	令和元年度 運行日数	令和3年度 計画運行日数	運行日数の 減少率 (令和元年度比)	運行日数の減少 に伴い減少する 利用者数	運行日数の減少 に伴い減少する 利用者数を考慮 した利用者数	新たな地区での 運行による 利用者の増加率	新たな地区での 運行による 利用者数の増加を 考慮した利用者数	【目標値】 利用者数
		(人) ①	(日) ②	(日) ③	(%) ④=(②-③)/②	(人) ⑤(下表参照)	(人) ⑥=①-⑤	(%) ⑦	(人) ⑧=⑥×(1+⑦)	(人) ⑥又は⑧
日常生活 対応型 (ア)	久居地域 (南部地域)	4,190	462	410	11.3%	332	3,858	20.0%	4,630	4,630
	河芸地域 (北部地域)	5,395	308	307	0.4%	16	5,379	10.0%	5,917	5,917
	芸濃地域 (北西部地域)	8,227	824	561	32.0%	1,843	6,384	—	—	6,384
	美里地域	6,403	514	409	20.5%	919	5,484	—	—	5,484
	安濃地域 (北西部地域)	3,544	309	308	0.4%	10	3,534	10.0%	3,888	3,888
	一志地域	7,156	309	308	0.4%	21	7,135	10.0%	7,849	7,849
地域特性 対応型 (イ)	白山地域	31,859	1,095	860	21.5%	2,740	29,119	—	—	29,119
	美杉地域	19,309	971	729	25.0%	1,931	17,378	—	—	17,378
合計		86,083	4,792	3,892	18.8%	7,812	78,271	—	—	80,649

○運行日数の減少に伴い減少する利用者数の考え方

(ア) 日常生活対応型(減少する利用者の割合:7割)
令和元年度利用者数(①)×運行日数の減少率(④)×0.7
(イ) 地域特性対応型(減少する利用者の割合:4割)
令和元年度利用者数(①)×運行日数の減少率(④)×0.4

令和 3 年度生活交通確保維持改善計画変更前の
地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

ルート名	目標値 (令和元年度比)	実勢値
久居地域全体	96%	93.2%
・稲葉ルート	93%	90.1%
・稲葉ふれあい会館ルート	85%	79.0%
・榊原ルート	104%	104.7%
・桃園ルート	100%	98.4%
・野村ルート	100%	98.2%
河芸地域全体	105%	126.2%
・河芸循環北ルート	105%	121.7%
・河芸循環南ルート	105%	131.2%
芸濃地域全体	100%	99.5%
・芸濃循環明ルート	105%	117.5%
・芸濃循環安西ルート	96%	93.5%
・芸濃循環雲林院ルート	105%	105.6%
・芸濃循環河内ルート	91%	86.8%
美里地域全体	105%	108.2%
・長野・高宮ルート	105%	105.9%
・辰水ルート	105%	110.9%
安濃地域全体	105%	132.6%
・明合ルート	105%	114.2%
・安濃ルート	105%	166.6%
・草生ルート	105%	132.0%
一志地域全体	100%	100.5%
・川合ルート	92%	87.8%
・高岡ルート	105%	113.8%

白山地域全体	100%	97.4%
・家城ルート	98%	95.6%
・城立・福田山ルート	98%	95.8%
・白山循環三ヶ野ルート	105%	113.4%
美杉地域全体	103%	103.2%
・川上ルート	98%	95.9%
・丹生俣ルート	105%	108.5%
・逢坂・飼坂ルート	105%	126.5%

平成 29 年 9 月 25 日に開始された「津市高齢者外出支援事業」により、津市コミュニティバスの利用者は一定数増加したが、市内の人口が減少する中、令和元年度（平成 30 年 10 月 1 日～令和元年 9 月 30 日）の利用者数と平成 30 年度（平成 29 年 10 月 1 日～平成 30 年 9 月 30 日）の利用者数を比較すると、全 24 ルート中 10 ルートで利用者が減少しており、最大で 20%以上利用者が減少したルートも存在する。

このような状況下において各ルートの利用の傾向を把握し、利用者の維持や増加に繋げるため、ルート毎に以下のとおり目標値を定めることとする。

令和元年度の利用者数を平成 30 年度の利用者数で除した値（以下「実勢値」という。）が 105%以上のルートについては 105%、100%以上 105%未満のルートについては実勢値、利用者数が 90%以上 100%未満のルートについては実勢値に 3%を加算した値（ただし上限を 100%とする。）、80%以上 90%未満のルートについては実勢値に 5%を加算した値（上限を 93%とする。）、80%未満のルートについては実勢値に 10%を加算した値（上限を 85%とする。）を目標値とし、利用促進を図っていく。

【目標値設定の考え方】

実勢値	目標値
105%以上	105%
100%以上 105%未満	±0
90%以上 100%未満	+3%(100%上限)
80%以上 90%未満	+5%(93%上限)
80%未満	+10%(85%上限)

※少数点以下は切り捨て

今後、これらの目標達成に向け、各地域で開催する地域公共交通あり方検討会等における地域住民の意見や要望、乗降調査や地域住民を対象としたアンケートの結果を基に、地域という概念に捕らわれずにルートの見直し作業を進めるなど、より効率的で一体感のあるコミュニティ交通システムの整備推進に努めるとともに、運行経費が年々増加していることから、ルートの見直しなどによる効率化を図っていく。

(2) 事業の効果

当市におけるコミュニティバス路線は、主に民間バス路線等の運行されていない地域や中山間部に位置する地域で運行しており、これらの地域における学生や高齢者等の移動制約者の生活を支える移動手段として重要である。移動ニーズを把握し、各地域のコミュニティバスを維持・改善することにより、これら移動制約者の移動手段の確保及び高齢者等の社会参加の確保や生きがいの創出等の効果があり、さらには地域活性化にも繋がる。