

## 生活交通確保維持改善計画

策定日 令和 4 年 5 月 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 (7 1 1 . 1 8 km<sup>2</sup>) 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 3 0 ~ 5 0 m の丘陵地や台地、西境沿いには 7 0 0 ~ 8 0 0 m 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いるほか、北部地域、南部地域、北西部地域 (芸濃地域、安濃地域) 及び南西部地域 (美里地域、一志地域、白山地域、美杉地域) を運行の単位として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。

**【北部地域】**（河芸地域、津地域北部）

当該地域には、千里ヶ丘団地と近鉄千里駅をつなぐ一般路線バスの津太陽の街線及び豊野団地と津駅をつなぐ豊野団地線（自主運行バス）が運行されているものの、ほとんどの集落において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、商業施設や医療機関が集積する千里ヶ丘地区、白塚地区及び一身田地区と各集落をつなぐほか、鉄道等により乗り継ぐことにより、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を可能にすることから、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。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

**【南部地域】**（久居地域、津地域南部・西部）

当該地域には、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ものの、郊外、特に山間部においては、利用が困難となっている地区がある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。

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。

このほか、一般路線バスで対応できない片田地区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及び久居地域から津地域南部の大型商業施設への移動について、津市コミュニティバスにて対応している。

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一般路線バスで対応できない移動需要に対応する重要な交通手段であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

**【北西部地域（芸濃地域）】**

当該地域には、芸濃地域の椋本地区と津駅や三重会館をつなぐ一般路線バスの椋本線及び芸濃地域の安西地区及び雲林院地区と津駅や三重会館をつな

ぐ安濃線が運行しているほか、椋本地区と亀山駅をつなぐ亀山椋本線（自主運行バス）が運行されているものの、椋本地区並びに安西地区及び雲林院地区を除いた地区、特に山間部において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、医療機関及び商業施設が集積している椋本地区と各集落をつなぐほか、一般路線バスに乗り継ぐことにより、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を可能にすることから、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。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

#### 【北西部地域（安濃地域）】

当該地域には、地域南部と近鉄津新町駅や津駅をつなぐ一般路線バスの安濃線及び穴倉線が運行されているものの、ほとんどの集落において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、安濃地域内の医療機関及び商業施設並びに芸濃地域の商業施設と各集落をつなぐほか、一般路線バスに乗り継ぐことにより、より高度な医療機関や津市中心地への移動を可能にすることから、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。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

#### 【南西部地域（美里地域）】

当該地域には、主要道路において、近鉄津新町駅や津駅につながる一般路線バスの長野線及び穴倉線が運行されているほか、榊原地区と近鉄久居駅をつなぐ榊原線が運行されているものの、前者は、当該道路の沿線にない多くの集落、特に山間部において利用が困難となっており、後者は榊原地区の全域をカバーしていないことから、高齢者等の移動手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは地域内の医療機関や温泉施設と各集落をつなぐほか、地域内にスーパーマーケットがない当該地域において、一般路線バスに乗り継ぐことにより、津地域や久居地域の商業施設への移動を可能にするす

るため、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。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

#### 【南西部地域（一志地域）】

当該地域には、主要道路において、近鉄久居駅につながる一般路線バスの波瀬線及び高野団地線（自主運行バス）が運行されているものの、当該道路の沿線にない多くの集落において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、一志総合支所周辺に集中しているスーパーマーケットなどの商業施設及び医療機関と各集落をつなぐほか、一般路線バスに乗り継ぐことにより、三重中央医療センターといった、より高度な医療機関や近鉄久居駅への移動を可能にすることから、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。

このほか、川合地区から松阪市嬉野地域の中心部の商業施設や医療機関への移動需要についても、津市コミュニティバスにて対応している。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

#### 【南西部地域（白山地域）】

当該地域には近鉄大阪線やJR名松線の駅があり、これらの駅から地域外への広域的な移動は可能となっているが、地域内のほとんどの集落において利用可能な公共交通がないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

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区間を運行しており、地域内の医療機関及び商業施設と各集落をつなぐほか、近鉄榊原温泉口駅にて近鉄大阪線に乗り継ぐことにより、広域的な移動を可能にすることから、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。

このほか、白山高校と近鉄榊原温泉口駅をつなぐことで、高校生の通学需要にも対応している。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

### 【南西部地域（美杉地域）】

当該地域の人口は大幅な減少傾向にあり、市内において最も高齢化率が高い。地域内には当該地域と白山地域及び一志地域並びに松阪市とをつなぐJR名松線の駅がある他、太郎生地区と名張市をつなぐ一般路線バス奥津線が運行されているものの、地域内のほとんどの集落において利用可能な公共交通がないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

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区間を運行しており、津市家庭医療クリニック及び県立一志病院等の医療機関や、白山地域の商業施設と各集落をつなぐほか、JR名松線に乗り継ぐことにより、広域的な移動を可能にすることから、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。

このほか、当該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、各季節限定の運行を実施することで津市コミュニティバスが当該需要に対応している。

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であるため、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

津市コミュニティバスは、運行地域により主として買い物や通院等に利用されるルートもあれば、通勤通学や観光需要への対応を行っているルートもあり、利用実態が大きく異なる。

また、運行実績に基づき、今後の取組を検討する場合についても、さらに利用を促進し地域交通として定着を図るべきルートから、運行規模の縮小や運行形態の見直しを必要とするルートまで、ルート毎に効果的な取組も大きく異なる。

このため、数値目標については、段階的に評価できるよう以下の2つの指標を設定する。

#### ① 運行目標値

現行のルートを、より多くの方に利用いただき、地域交通の1つとして定着させるために、運行目標値として1便当たりの利用者数を3.5人と定める。

これは、現在新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者が減少傾向にあるが、感染症対策と利用促進により、まずは減少した利用者を取り戻すことを目標とし、下記のとおり算出した。

コミュニティバス 利用者数	令和元年度 (コロナなし)	令和2年度 (コロナあり)	令和元年度 上半期 (コロナなし)	令和2年度 上半期 (コロナあり)	令和3年度 上半期 (コロナあり) (再編後)
	94,452	76,976	47,250	42,697	29,415

令和元年度利用者数 94,452人 ÷ 新ルート年間運行便数 約27,000便 = 1便当たり利用者数 3.5人

【運行目標値】

3.5人/便

※ルート毎に評価

## ② 運行維持基準値

現行のルートを維持する上で達成すべき指標として、運行維持基準値を1便当たりの利用者数を2.0人と定める。

津市コミュニティバスの多くのルートは、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けており、運行の維持には当該補助金の活用が必須となっている。このため、指標の設定については当該補助における補助対象基準を参考とし設定する。

※ルート毎に評価

## (2) 事業の効果

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区や中山間部に位置する地区で運行しており、これらの地区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

#### (1) 数値目標の達成状況に応じて実施する事業

##### ① 運行目標値を達成

【1便当たり利用者数 3.5人以上】

地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続す

る。(津市)

② 運行維持基準値を達成、運行目標値を未達成

【1 便当たり利用者数 2.0人以上 3.5人未満】

運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。(津市)

③ 運行維持基準値を未達成

【1 便当たり利用者数 1.0人以上 2.0人未満】

地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準値の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。(津市)

【1 便当たり利用者数 1.0人未満】

地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準値の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討する。(津市)

※1 上記の区分によらず、各ルートがより良いものとなるよう地域の意見等を取り入れながら、適宜、細やかな運行の見直しを実施する。

※2 数値目標については、新型コロナウイルス感染症の影響やルートの改善状況を踏まえ、必要に応じて見直しをする。

※3 運行維持基準値の達成が新たな公共交通の導入の検討をさまたげるものではない。

(2) 数値目標の達成状況に関わらず実施する事業

○ 新型コロナウイルス感染拡大防止策の実施及び周知 (津市)

津市コミュニティバスにおいて感染拡大防止策を実施するとともに、利用者に守っていただくルールを定め、安心してバスを利用してもらえるように、当該取組を車内並びにホームページ等で紹介する。

○ 津市コミュニティバスの運行変更 (津市)

さらなる利便性の向上のため、地域からの意見や利用実態に応じて、

適宜津市コミュニティバスの運行を変更する。

- 津市コミュニティバス運行変更に伴う周知（津市）  
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。
- 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。
- 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。
- バス利用者に対して、商業施設で利用できる割引券を配布する等、大型商業施設と連携した利用促進キャンペーンを実施する。
- 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。
- 再編により新たに乗り入れたがまだコミュニティバスの存在が認知されていない地区に対し、該当地区からコミュニティバスを利用していただける商業施設や医療機関までの案内を具体的なダイヤとともにチラシとして配布し、再度周知する。
- 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**

補助対象事業者	運行地域
津市	北部地域
	南部地域のうち 「久居西循環ルート」
	北西部地域（芸濃地域）
	北西部地域（安濃地域）
三重交通株式会社	南部地域のうち 「久居北・片田・高茶屋ルート」、 「久居南・雲出ルート」
	南西部地域（美里地域）
	南西部地域（白山地域）のうち 「八対野・大三ルート」
	南西部地域（美杉地域）のうち 「美杉東ルート」、「美杉西ルート」
※5月上旬頃決定	南西部地域（一志地域）

**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3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2年度事業報告及び収支決算報告について
- ・津市地域内フィーダー系統確保維持計画について
- ・津市コミュニティバスの運行変更について
- ・美杉地域における交通空白地有償運送について

#### 第2回協議会 書面開催

- ・委員の交代について
- ・津市コミュニティバスの運行変更について
- ・第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の進捗状況について

#### 第3回協議会 令和4年1月7日開催

- ・委員の交代について
- ・津市地域公共交通活性化協議会公募委員要領の改正について
- ・自主運行バス及び津市コミュニティバスの運行変更について
- ・津市地域内フィーダー系統確保維持計画に関する事業評価について
- ・自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定について

#### 第4回協議会 令和4年3月22日開催

- ・津市コミュニティバスの運行変更について
- ・自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定について
- ・令和4年度事業計画（案）及び予算（案）について

（令和4年度津市地域公共交通活性化協議会）

#### 第1回協議会 令和4年5月13日開催

- ・会長の選任並びに副会長及び監査委員等の指名について
- ・令和3年度事業報告及び収支決算報告について
- ・津市地域内フィーダー系統確保維持計画について

### 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3年度は利用者の意見を反映し、北部地域・南部地域・美里地域のコミュニティバスの運行変更を実施した。

#### 【北部地域】

- ・地域からの要望に応じ、コミュニティバスの路線延長及び停留所の移設。
- ・地域からの要望に応じ、コミュニティバスの路線延長及び停留所の新設。
- ・利用者からの要望に応じ、コミュニティバスの運行時間変更。

#### 【南部地域】

- ・地域からの要望に応じ、停留所の新設。
- ・地域からの要望に応じ、コミュニティバスの路線変更及び停留所の移設。
- ・利用者からの要望に応じ、コミュニティバスの運行時間変更。

#### 【南西部（美里）地域】

- ・地域からの要望に応じ、停留所の新設。

#### 【南西部（一志）地域】

- ・利用者からの要望に応じ、停留所の新設。

## 12. 協議会メンバーの構成員

別添「令和4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）坂井 亜希子

（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送予定者(地域内ファイダー系統)

令和5年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (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	利便 増進 特別 措置	地域内ファイ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	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
津市 (R4.10.1 ～ R5.9.30)	津市	(1) 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	103日	721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	
		(2) 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	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	
		(3) 河芸南一身体・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	102日	1224回		路線定期運行	①	「北部市民センター前」 停留所にて 線本線と接続	③	
		(4) 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 カー ン	久居総合支所前	51日	102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
		(5) 芸濃北ルート(5)	長徳寺	中町	芸濃総 合支所	芸濃総合支所	153日	612回		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 線本線と接続	③
		(6) 芸濃南ルート(6)	長徳寺	中町、 市場	芸濃総 合支所	芸濃総合支所	155日	465回		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 線本線と接続	③
		(7) 芸濃南ルート(7)	北畑	中町、 市場	芸濃総 合支所	芸濃総合支所	155日	155回		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 線本線と接続	③
		(8) 清水ヶ丘・戸島・榑本ルート(8)	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総 合支所	安濃総合支所	153日	612回		路線定期運行	①	「曾根橋」 停留所にて 安濃線と接続	③
		(9) 妙法寺・野口・榑本ルート(9)	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総 合支所	安濃総合支所	155日	620回		路線定期運行	①	「曾根橋」 停留所にて 安濃線と接続	③
		(10) 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 ーデン	片田 地	片田 地	153日	612回		路線定期運行	①	「片田地」 停留所にて 長野線と接続	③
		(11) 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 ーデン、 新家	イオン モール 津南	イオン モール 津南	155日	620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
		(12) 穴倉・辰水・忠盛塚ルート(3)	美里総 合支所	忠盛塚	湯の瀬	湯の瀬	155日	465回		路線定期運行	①	「忠盛塚」停留所にて 長野線と接続	③
		(13) 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	美里総 合支所	155日	155回		路線定期運行	①	「忠盛塚」停留所にて 長野線と接続	③
		(14) 長野・榑原ルート(5)	平木	美里総合支所、 榑原口	湯の瀬	湯の瀬	153日	306回		路線定期運行	①	「榑原口」停留所にて 長野線と接続	③
		(15) 長野・榑原ルート(6)	湯の瀬	榑原口、 榑原口	平木	平木	153日	306回		路線定期運行	①	「榑原口」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)	(16) 八対野・大三ルート(7)	榊原車庫前	榊原温泉口駅	一志病院	往14.4km 復	359日	180回	路線定期運行	①	「榊原車庫前」停留所にて榊原線と接続	③
三重交通(株)	(17) 八対野・大三ルート(8)	榊原車庫前	榊原温泉口駅、 グリーンタウン	一志病院	往16.6km 復16.6km	359日	359回	路線定期運行	①	「榊原車庫前」停留所にて榊原線と接続	③
三重交通(株)	(18) 美杉東ルート(9)	丹生俣	伊勢竹原駅前	一志病院	往27.1km 復	154日	154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	③
三重交通(株)	(19) 美杉東ルート(10)	伊勢奥津駅前	伊勢竹原駅前、 家城駅前、 一志病院	マックス バリュ （川口 店）	往31.9km 復	154日	154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	③
三重交通(株)	(20) 美杉東ルート(11)	一志病院	伊勢竹原駅前、 家城駅前	伊勢奥津駅前	往 km 復26.5km	154日	154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	③
三重交通(株)	(21) 美杉東ルート(12)	マックス バリュ （川口 店）	伊勢竹原駅前、 一志病院、 家城駅前	丹生俣	往 km 復31.3km	154日	154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	③
三重交通(株)	(22) 美杉西ルート(13)	川上	敦津、 竹原	一志病院	往32.8km 復	154日	77回	路線定期運行	②-①	「竹原」停留所にてJR名松線と接続	③
三重交通(株)	(23) 美杉西ルート(14)	川上	比津、 竹原、 一志病院	マックス バリュ （川口 店）	往27.1km 復27.2km	154日	231回	路線定期運行	②-①	「竹原」停留所にてJR名松線と接続	③
三重交通(株)	(24) 美杉西ルート(15)	川上	比津、 竹原	一志病院	往23.3km 復23.4km	154日	231回	路線定期運行	②-①	「竹原」停留所にてJR名松線と接続	③
三重交通(株)	(25) 美杉西ルート(16)	マックス バリュ （川口 店）	敦津、 竹原、 一志病院	川上	往 km 復37.0km	154日	77回	路線定期運行	②-①	「竹原」停留所にてJR名松線と接続	③
(株)一志運輸	(26) 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16.6km 復16.0km	155日	465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	(27) 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12.0km 復11.4km	155日	155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	(28) 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21.8km 循環	153日	1224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. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「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。
4. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、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「○」を記載すること。
5. 「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、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」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こと。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 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。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	津市
-------	----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	136,975
交通不便地域等	2,824

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
2,824	美杉地域(竹原地区、八知地区、八幡地区、多気地区及び下之川地区)	山村振興法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
第2次津市地域公共交通網形成計画	令和2年3月31日	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑩))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

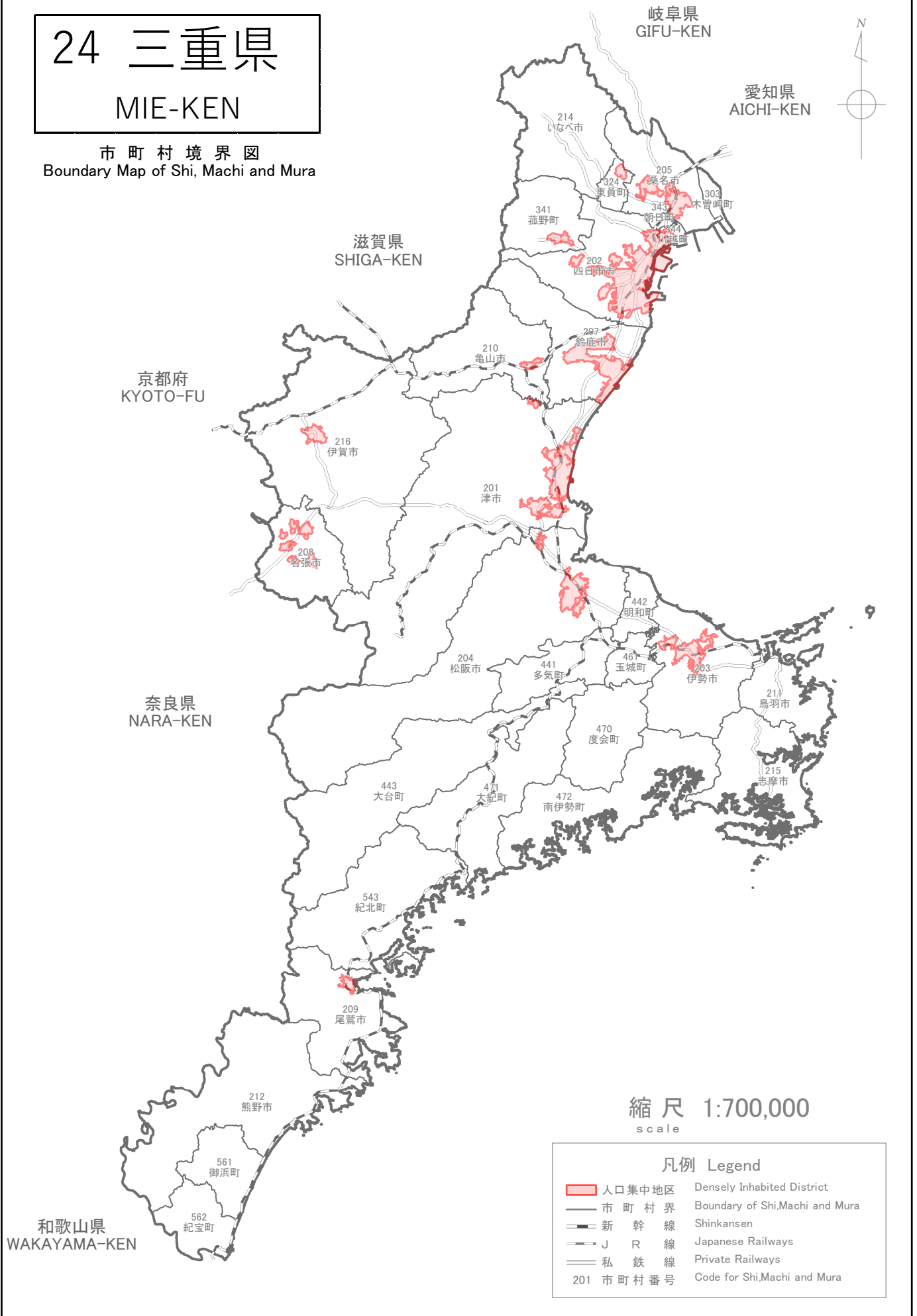
1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。

(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

# 24 三重県

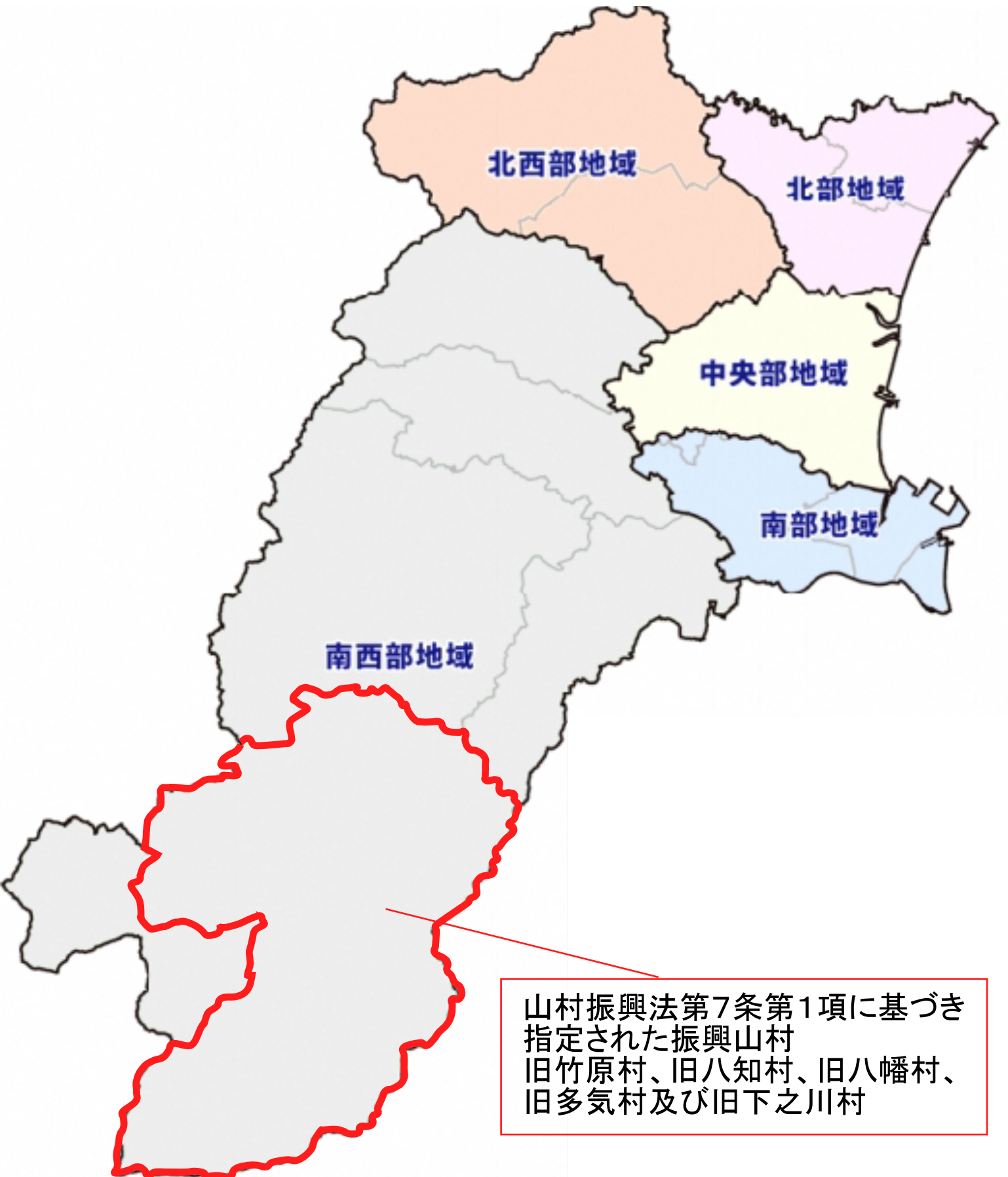
## MIE-KEN

市町村境界図  
Boundary Map of Shi, Machi and Mura





# 交通不便地域



山村振興法第7条第1項に基づき  
指定された振興山村  
旧竹原村、旧八知村、旧八幡村、  
旧多気村及び旧下之川村

## 生活交通確保維持改善計画

策定日 令和 3 年 5 月 2 6 日

変更日 令和 3 年 8 月 3 1 日

変更日 令和 4 年 月 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 1 8 年 1 月 1 日に 1 0 市町村の合併により誕生し、県内で最も広大な面積 (7 1 1 . 1 8 km<sup>2</sup>) 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 3 0 ~ 5 0 m の丘陵地や台地、西境沿いには 7 0 0 ~ 8 0 0 m 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いるほか、北部地域、南部地域、北西部地域 (芸濃地域、安濃地域) 及び南西部地域 (美里地域、一志地域、白山地域、美杉地域) を運行の単位として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ュニティバス路線を確保・維持する必要がある。

**【北部地域】**（河芸地域、津地域北部）

当該地域には、千里ヶ丘団地と近鉄千里駅をつなぐ一般路線バスの津太陽の街線及び豊野団地と津駅をつなぐ豊野団地線（自主運行バス）が運行されているものの、ほとんどの集落において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、商業施設や医療機関が集積する千里ヶ丘地区、白塚地区及び一身田地区と各集落をつなぐほか、鉄道等により継ぐことにより、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を可能にすることから、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。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

**【南部地域】**（久居地域、津地域南部・西部）

当該地域には、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ものの、郊外、特に山間部においては、利用が困難となっている地区がある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。

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。

このほか、一般路線バスで対応できない片田地区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及び久居地域から津地域南部の大型商業施設への移動について、津市コミュニティバスにて対応している。

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一般路線バスで対応できない移動需要に対応する重要な交通手段であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

#### 【北西部地域（芸濃地域）】

当該地域には、芸濃地域の椋本地区と津駅や三重会館をつなぐ一般路線バスの椋本線及び芸濃地域の安西地区及び雲林院地区と津駅や三重会館をつなぐ安濃線が運行しているほか、椋本地区と亀山駅をつなぐ亀山椋本線（自主運行バス）が運行されているものの、椋本地区並びに安西地区及び雲林院地区を除いた地区、特に山間部において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、医療機関及び商業施設が集積している椋本地区と各集落をつなぐほか、一般路線バスに乗り継ぐことにより、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を可能にすることから、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。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

#### 【北西部地域（安濃地域）】

当該地域には、地域南部と近鉄津新町駅や津駅をつなぐ一般路線バスの安濃線及び穴倉線が運行されているものの、ほとんどの集落において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、安濃地域内の医療機関及び商業施設並びに芸濃地域の商業施設と各集落をつなぐほか、一般路線バスに乗り継ぐことにより、より高度な医療機関や津市中心地への移動を可能にすることから、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。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

#### 【南西部地域（美里地域）】

当該地域には、主要道路において、近鉄津新町駅や津駅につながる一般路線バスの長野線及び穴倉線が運行されているほか、榊原地区と近鉄久居駅をつなぐ榊原線が運行されているものの、前者は、当該道路の沿線にない多くの集落、特に山間部において利用が困難となっており、後者は榊原地区の全域をカバーしていないことから、高齢者等の移動手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは地域内の医療機関や温泉施設と各集落をつなぐほか、地域内にスーパーマーケットがない当該地域において、一般路線バスに乗り継ぐことにより、津地域や久居地域の商業施設への移動を可能にするため、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。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

#### 【南西部地域（一志地域）】

当該地域には、主要道路において、近鉄久居駅につながる一般路線バスの波瀬線及び高野団地線（自主運行バス）が運行されているものの、当該道路の沿線にない多くの集落において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、一志総合支所周辺に集中しているスーパーマーケットなどの商業施設及び医療機関と各集落をつなぐほか、一般路線バスに乗り継ぐことにより、三重中央医療センターといった、より高度な医療機関や近鉄久居駅への移動を可能にすることから、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。

このほか、川合地区から松阪市嬉野地域の中心部の商業施設や医療機関への移動需要についても、津市コミュニティバスにて対応している。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

#### 【南西部地域（白山地域）】

当該地域には近鉄大阪線やJR名松線の駅があり、これらの駅から地域外への広域的な移動は可能となっているが、地域内のほとんどの集落において利用可能な公共交通がないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

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区間を運行しており、地域内の医療機関及び商業施設と各集落をつなぐほか、近鉄榊原温泉口駅にて近鉄大阪線に乗り継ぐことにより、広域的な移動を可能にすることから、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。

このほか、白山高校と近鉄榊原温泉口駅をつなぐことで、高校生の通学需

要にも対応している。

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であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

#### 【南西部地域（美杉地域）】

当該地域の人口は大幅な減少傾向にあり、市内において最も高齢化率が高い。地域内には当該地域と白山地域及び一志地域並びに松阪市とをつなぐJR名松線の駅がある他、太郎生地区と名張市をつなぐ一般路線バス奥津線が運行されているものの、地域内のほとんどの集落において利用可能な公共交通がないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

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区間を運行しており、津市家庭医療クリニック及び県立一志病院等の医療機関や、白山地域の商業施設と各集落をつなぐほか、JR名松線に乗り継ぐことにより、広域的な移動を可能にすることから、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。

このほか、当該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、各季節限定の運行を実施することで津市コミュニティバスが当該需要に対応している。

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であるため、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

津市コミュニティバスは、運行地域により主として買い物や通院等に利用されるルートもあれば、通勤通学や観光需要への対応を行っているルートもあり、利用実態が大きく異なる。

また、運行実績に基づき、今後の取組を検討する場合についても、さらに利用を促進し地域交通として定着を図るべきルートから、運行規模の縮小や運行形態の見直しを必要とするルートまで、ルート毎に効果的な取組も大きく異なる。

このため、数値目標については、段階的に評価できるよう以下の2つの指標を設定する。

① 運行目標値

現行のルートをも、より多くの方に利用いただき、地域交通の1つとして定着させるために、運行目標値として1便当たりの利用者数を3.5人と定める。

これは、現在新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者が減少傾向にあるが、感染症対策と利用促進により、まずは減少した利用者を取り戻すことを目標とし、下記のとおり算出した。

コミュニティバス 利用者数	令和元年度 (コロナなし)	令和2年度 (コロナあり)	令和元年度 上半期 (コロナなし)	令和2年度 上半期 (コロナあり)	令和3年度 上半期 (コロナあり) (再編後)
	94,452	76,976	47,250	42,697	29,415

$$\begin{array}{ccc} \text{令和元年度利用者数} & & \text{新ルートの年間運行便数} & & \text{1便当たり利用者数} \\ 94,452\text{人} & \div & \text{約}27,000\text{便} & \div & \mathbf{3.5\text{人}} \end{array}$$

【運行目標値】
<b>3.5人/便</b>

※ルート毎に評価

② 運行維持基準値

現行のルートをも維持する上で達成すべき指標として、運行維持基準値を1便当たりの利用者数を2.0人と定める。

津市コミュニティバスの多くのルートは、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けており、運行の維持には当該補助金の活用が必須となっている。このため、指標の設定については当該補助における補助対象基準を参考とし設定する。

※ルート毎に評価

(2) 事業の効果

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区や中山間部に位置する地区で運行しており、これらの地区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

#### (1) 数値目標の達成状況に応じて実施する事業

##### ① 運行目標値を達成

【1便当たり利用者数 3.5人以上】

地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。(津市)

##### ② 運行維持基準値を達成、運行目標値を未達成

【1便当たり利用者数 2.0人以上 3.5人未満】

運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。(津市)

##### ③ 運行維持基準値を未達成

【1便当たり利用者数 1.0人以上 2.0人未満】

地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準値の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。(津市)

【1便当たり利用者数 1.0人未満】

地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準値の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討する。(津市)

※1 上記の区分によらず、各ルートがより良いものとなるよう地域の意見等を取り入れながら、適宜、細やかな運行の見直しを実施する。

※2 数値目標については、新型コロナウイルス感染症の影響やルートの改善状況を踏まえ、必要に応じて見直しをする。

※3 運行維持基準値の達成が新たな公共交通の導入の検討をさまたげるものではない。

#### (2) 数値目標の達成状況に関わらず実施する事業

##### ○ 新型コロナウイルス感染拡大防止策の実施及び周知 (津市)

津市コミュニティバスにおいて感染拡大防止策を実施するとともに、利用者に守っていただくルールを定め、安心してバスを利用してもらえるように、当該取組を車内並びにホームページ等で紹介する。



- 津市コミュニティバスの運行変更（津市）  
さらなる利便性の向上のため、地域からの意見や利用実態に応じて、適宜津市コミュニティバスの運行を変更する。
- 津市コミュニティバス運行変更に伴う周知（津市）  
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。
- 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。
- 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。
- バス利用者に対して、商業施設で利用できる割引券を配布する等、大型商業施設と連携した利用促進キャンペーンを実施する。
- 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。
- 再編により新たに乗り入れたがまだコミュニティバスの存在が認知されていない地区に対し、該当地区からコミュニティバスを利用していける商業施設や医療機関までの案内を具体的なダイヤとともにチラシとして配布し、再度周知する。
- 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・維持する運行系統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**

補助対象事業者	運行地域
津市	北部地域
	南部地域のうち 「久居西循環ルート」
	北西部地域（芸濃地域）
	北西部地域（安濃地域）
三重交通株式会社	南部地域のうち 「久居北・片田・高茶屋ルート」、 「久居南・雲出ルート」
	南西部地域（美里地域）
	南西部地域（白山地域）のうち 「八対野・大三ルート」
	南西部地域（美杉地域）のうち 「美杉東ルート」、「美杉西ルート」
嬉野タクシー有限公司	南西部地域（一志地域）

**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

- ・令和元年度事業報告及び収支決算報告について
- ・令和2年度事業計画(案)及び予算(案)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

- ・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、位置の変更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

(令和3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2年度事業報告及び収支決算報告について
- ・津市地域内フィーダー系統確保維持計画について
- ・津市コミュニティバスの運行変更について
- ・美杉地域における交通空白地有償運送について

第2回協議会 書面開催

- ・委員の交代について
- ・津市コミュニティバスの運行変更について
- ・第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の進捗状況について

第3回協議会 令和4年1月7日開催

- ・委員の交代について

- ・津市地域公共交通活性化協議会公募委員要領の改正について
- ・自主運行バス及び津市コミュニティバスの運行変更について
- ・津市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に関する事業評価について
- ・自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定について

第4回協議会 令和4年3月22日開催

- ・津市コミュニティバスの運行変更について
- ・自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定について
- ・令和4年度事業計画（案）及び予算（案）について

（令和4年度津市地域公共交通活性化協議会）

第1回協議会 令和4年5月13日開催

- ・会長の選任並びに副会長及び監査委員等の指名について
- ・令和3年度事業報告及び収支決算報告について
- ・津市地域内フィーダー系統確保維持計画について

## 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。

津市コミュニティバスは、令和3年4月1日付けで「第2次津市地域公共交通網形成計画」に定める3つの方向性（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）に基づき路線を再編した。

このうち、移動ニーズについては、いままでに寄せられた意見や要望等及びアンケート調査から得られたものであり、当該再編において反映させた主なものは以下のとおりである。

### 【北部地域】

- ・河芸地域から津地域北部の商業施設への移動手段確保のため、一身田地区、白塚地区へ路線を延伸。

### 【南部地域】

- ・片田地区から久居地域の商業施設への移動手段確保のため、路線を延伸。

- ・久居地域から高茶屋地区の大型商業施設への移動手段確保のため、路線を延伸。

【北西部地域（安濃地域）】

- ・安濃地域から芸濃地域の商業施設が集積した地区への移動手段確保のため、路線を延伸。

【南西部地域（一志地域）】

- ・松阪市嬉野地域の商業施設や医療機関への移動手段確保のため、路線を延伸。

## 12. 協議会メンバーの構成員

別添「令和3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）坂井 亜希子

（電 話）059-229-3289

（E-mail）229-3289@city.tsu.lg.jp

## 地域公共交通確保維持改善事業の概要(地域内フィーダー系統補助)

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内バス交通・デマンド交通の運行について支援する国の補助制度

### 1 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者又は地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会

### 2 補助対象経費

補助対象系統に係る経常経費から経常収益を控除した額の1/2

#### 【実績】

年度	補助額(千円)
令和元年度	27,512
令和2年度	23,130
令和3年度	23,130

### 3 主な補助要件

・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること

### 4 計画策定から事業評価までの流れ

(令和5年度事業)

