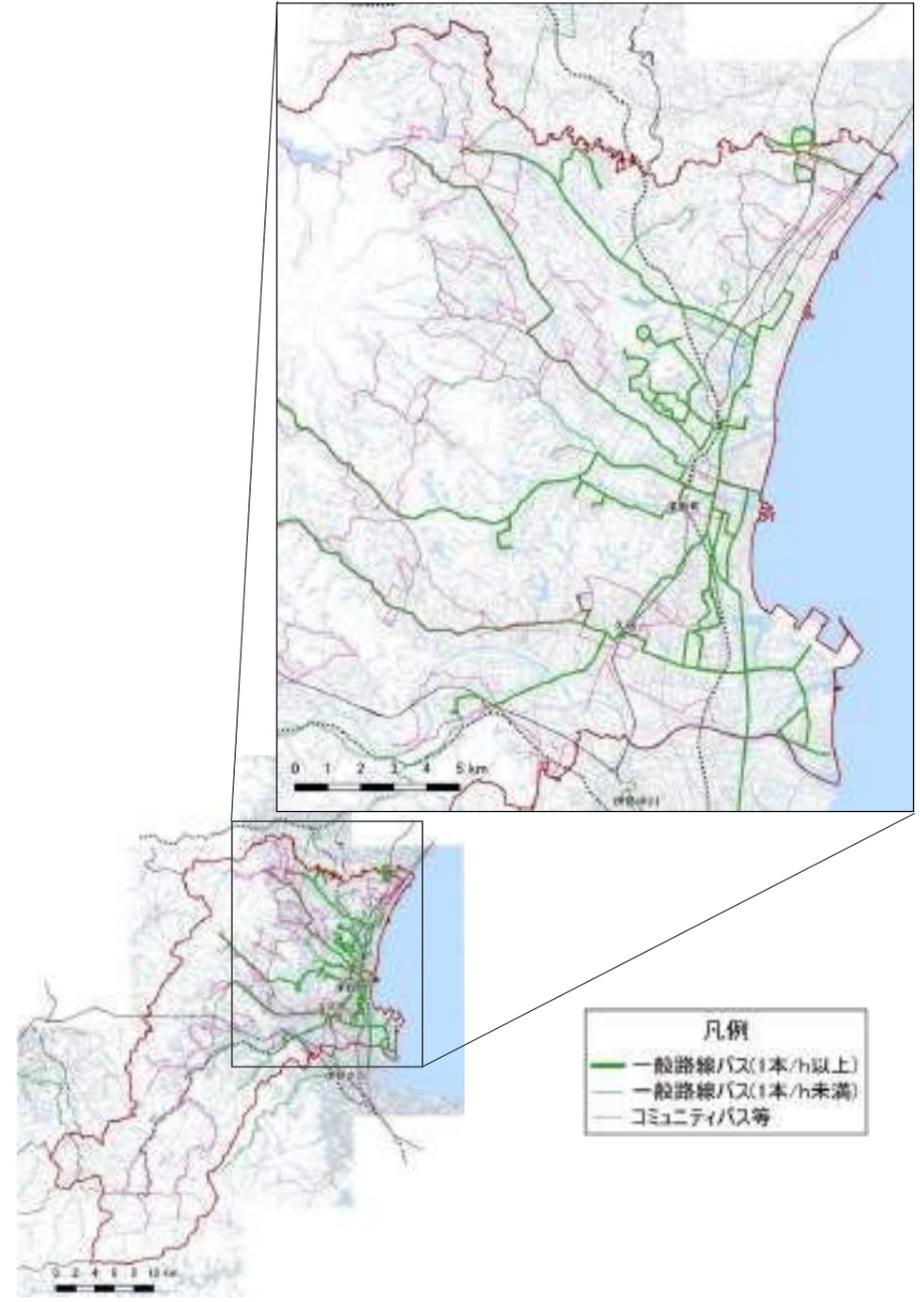
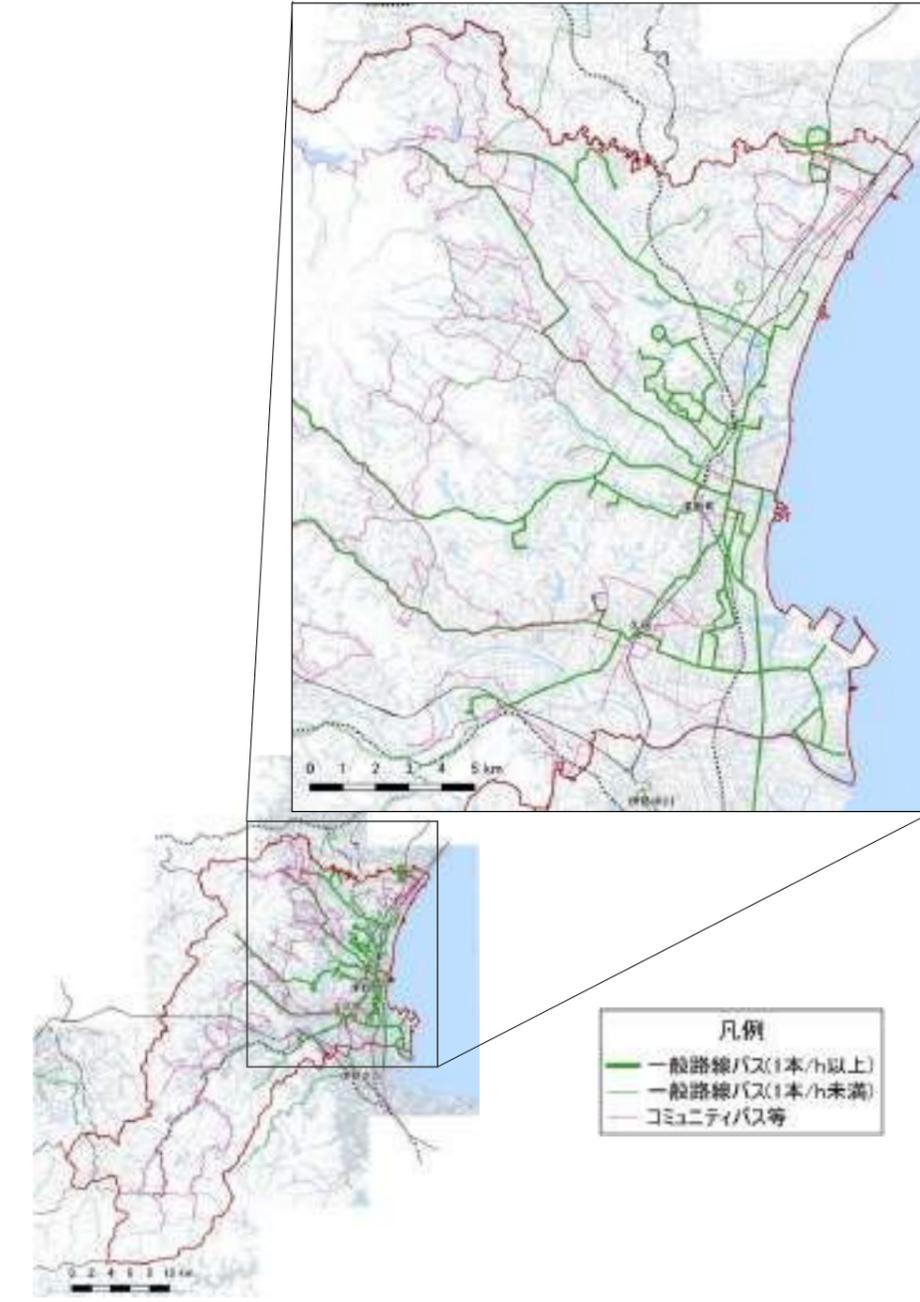


第2次津市地域公共交通網形成計画（改定案）新旧対照表

頁	改定後	改定前
7	<p>しています。</p> <div data-bbox="371 273 1394 409" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>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）</p> </div> <p>エ 地域住民運営主体型コミュニティ交通</p> <p>津市内では、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、地域住民が運営主体となって交通手段を確保しており、令和7年3月現在、1か所にて運行しています。</p>  <p style="text-align: center;">図 3-2 津市の一般路線バス及びコミュニティバス等の路線網</p>	<p>しています。</p> <div data-bbox="1602 273 2626 409" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>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）</p> </div> <p>エ 地域住民運営主体型コミュニティ交通</p> <p>津市内では、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、地域住民が運営主体となって交通手段を確保しており、令和6年3月現在、3か所にて運行しています。</p>  <p style="text-align: center;">図 3-2 津市の一般路線バス及びコミュニティバス等の路線網</p>

8 (3) タクシー

津市及び松阪市（旧嬉野町、旧三雲町）で「津交通圏」を形成しており、令和7年3月現在、津市内には事業者が9者あります。

(4) 航路

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分で結ぶ航路が開港し、令和7年3月現在、火曜日から木曜日は9往復/日、月曜日、金曜日から日曜日まで及び祝日は11往復/日の運航となっています。



図3-3 航路図（津エアポートライン）

(3) タクシー

津市及び松阪市（旧嬉野町、旧三雲町）で「津交通圏」を形成しており、令和6年3月現在、津市内には事業者が9者あります。

(4) 航路

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分で結ぶ航路が開港し、令和6年3月現在、月曜日から木曜日は9往復/日、金曜日から日曜日まで及び祝日は11往復/日の運航となっています。



図3-3 航路図（津エアポートライン）

3.計画の期間

本計画の計画期間は、令和2年度から令和7年度までの6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。

3.計画の期間

本計画の計画期間は、令和2年4月1日から令和7年9月30日までとします。
 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。

表6-4 補助系統を含む事業及び実施主体の概要

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
緑色系統 (破線含む)	棕本線	イオンモール津南	柳山	棕本	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	神戸白塚線	白塚駅前	津駅前、津新町駅	片田団地	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	安濃線	津駅前	安濃総合庁舎前	市場	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	長野線	津駅前	泉ヶ丘団地、片田団地	平木	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	泉ヶ丘片田団地線	津駅前	津新町駅	片田団地	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	穴倉・殿舟団地線	津駅前	殿舟団地、今徳	穴倉	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津三雲線	津駅前	イオンモール津南	天白回転場	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	香良洲線	津駅前	イオンモール津南	香良洲公園	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	城山線	津駅前	三重会館	警察学校	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	榊原線	津駅前	下村、いなば園前	榊原車庫前	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	久居高茶屋線	久居駅前	高茶屋	香良洲公園	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	波瀬線	三重中央	久居駅	室の口	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津太陽の街線	千里駅前	杜の街中央	千里駅前	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	名張奥津線	名張駅前	滝ノ原口	敷津	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	亀山棕本線	亀山駅前	安知本	棕本	4条 乗合	路線定期運行	亀山市・津市（運行は交通事業者に委託）	幹線補助
青色系統	津なぎさまち線	津駅前	三重会館前	空港アクセス港	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし

表6-4 補助系統を含む事業及び実施主体の概要

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
緑色系統 (破線含む)	棕本線	イオンモール津南	柳山	棕本	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	神戸白塚線	白塚駅前	津駅前、津新町駅	片田団地	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	安濃線	津駅前	安濃総合庁舎前	市場	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	長野線	津駅前	泉ヶ丘団地、片田団地	平木	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	泉ヶ丘片田団地線	津駅前	津新町駅	片田団地	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	穴倉・殿舟団地線	津駅前	殿舟団地、今徳	穴倉	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津三雲線	津駅前	イオンモール津南	天白回転場	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	香良洲線	津駅前	イオンモール津南	香良洲公園	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	城山線	津駅前	三重会館	警察学校	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	榊原線	津駅前	下村、いなば園前	榊原車庫前	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	久居高茶屋線	久居駅前	高茶屋	香良洲公園	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	波瀬線	三重中央	久居駅	室の口	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津太陽の街線	千里駅前	杜の街中央	千里駅前	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	名張奥津線	名張駅前	滝ノ原口	敷津	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	亀山棕本線	亀山駅前	安知本	棕本	4条 乗合	路線定期運行	亀山市・津市（運行は交通事業者に委託）	幹線補助
青色系統	津なぎさまち線	津駅前	三重会館前	空港アクセス港	4条 乗合	路線定期運行	交通事業者	なし

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
青色系統	津駅西団地循環線	津駅西口	西つつじヶ丘	津駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	津西ハイタウン線	津新町駅	津駅西口	津西ハイタウン	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	看護大学夢が丘線	津駅西口	看護大学前	津駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	国立病院線	久居駅前	三重中央医療センター	久居高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	一身田大里線	日硝ハイウエーアリーナ	津駅前	三重病院	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし
緑色系統 (破線含む)	豊野団地線	津駅前	豊野団地口	津駅前	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし
緑色系統 (破線含む)	高野団地線	久居駅前	久居アルスプラザ前	とことめの里	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし
青色系統 (破線)	河芸循環ルート	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	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	久居南・雲出ルート	三重中央医療センター	久居インターガーデン、桃園駅東	イオンモール津南	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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)	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
青色系統	津駅西団地循環線	津駅西口	西つつじヶ丘	津駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	津西ハイタウン線	津新町駅	津駅西口	津西ハイタウン	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	看護大学夢が丘線	津駅西口	看護大学前	津駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	国立病院線	久居駅前	三重中央医療センター	久居高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	一身田大里線	サオリーナ前	津駅前	三重病院	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし
緑色系統 (破線含む)	豊野団地線	津駅前	豊野団地口	津駅前	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし
緑色系統 (破線含む)	高野団地線	久居駅前	久居アルスプラザ前	とことめの里	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし
青色系統 (破線)	河芸循環ルート	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	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	久居南・雲出ルート	三重中央医療センター	久居インターガーデン、桃園駅東	イオンモール津南	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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)	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
青色系統 (破線)	芸濃北ルート	長徳寺	中町	芸濃総合支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	芸濃南ルート	長徳寺、北畑	中町、市場	芸濃総合支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート	芸濃総合支所	曾根橋	清水ヶ丘団地	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	妙法寺・野口・椋本ルート	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総合支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	長野・榊原ルート	平木、湯の瀬	美里総合支所、稲葉口	湯の瀬、榊原口、平木	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし
青色系統 (破線)	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	とことめの里一志	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	一志西循環ルート	とことめの里一志	川合高岡駅	とことめの里一志	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	八対野・大三ルート	榊原車庫前、榊原温泉口駅、文化センター	榊原温泉口駅、八対野1区、一志病院、グリーンタウン	一志病院、家城駅前	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	福田山・川口・三ヶ野ルート	上福田山、マックスパリュ(川口店)、白山総合支所前、	一志病院、関ノ宮、下川口、マックスパリュ(川口店)、 グリーンタウン	白山総合支所前、文化センター、上福田山、マックスパ	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
青色系統 (破線)	芸濃北ルート	長徳寺	中町	芸濃総合支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	芸濃南ルート	長徳寺、北畑	中町、市場	芸濃総合支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート	芸濃総合支所	曾根橋	清水ヶ丘団地	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	妙法寺・野口・椋本ルート	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総合支所	79 条空 白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	長野・榊原ルート	平木、湯の瀬	美里総合支所、稲葉口	湯の瀬、榊原口、平木	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし
青色系統 (破線)	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	とことめの里一志	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	一志西循環ルート	とことめの里一志	川合高岡駅	とことめの里一志	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	八対野・大三ルート	榊原車庫前、榊原温泉口駅、文化センター	榊原温泉口駅、八対野1区、一志病院、グリーンタウン	一志病院、家城駅前	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	福田山・川口・三ヶ野ルート	上福田山、マックスパリュ(川口店)、白山総合支所前、	一志病院、関ノ宮、下川口、マックスパリュ(川口店)、グリーンタウン東、	白山総合支所前、文化センター、上福田山、マックスパ	4条 乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし

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	令和 7 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

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	令和 7 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

53

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	令和7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					

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	令和7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	令和 7 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	令和 7 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					

【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	令和 7 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	令和 7 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	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	令和7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	令和7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					

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	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	令和7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	令和7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 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	令和 7 年度
	-----	-----	継続実施	-----	-----	----- →
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	令和 7 年度
	-----	-----	継続実施	-----	-----	----- →
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 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	令和 7 年度
	-----	-----	継続実施	-----	-----	----- →
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	令和 7 年度
	-----	-----	継続実施	-----	-----	----- →
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	令和7年度
実施年度	→		-----	-----	-----	-----→
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	令和7年度
実施年度	→		-----	-----	-----	-----→
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。

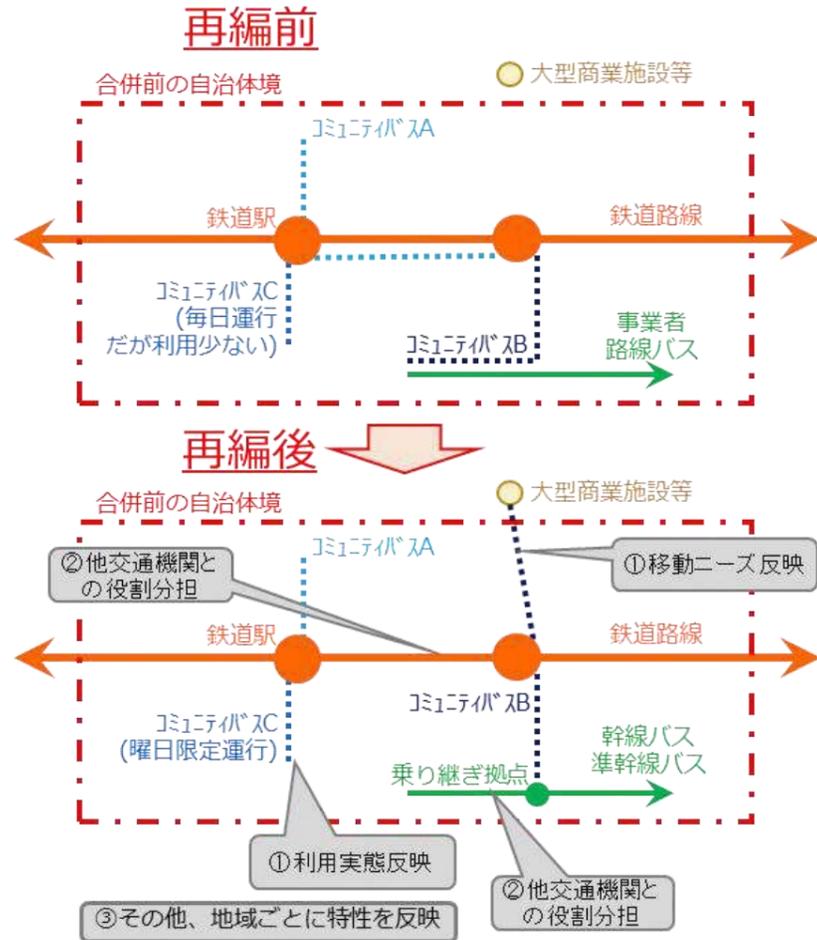


図 7-3 津市コミュニティバスの再編イメージ

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	令和 7 年度
	→	→	→	→	→	→
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。

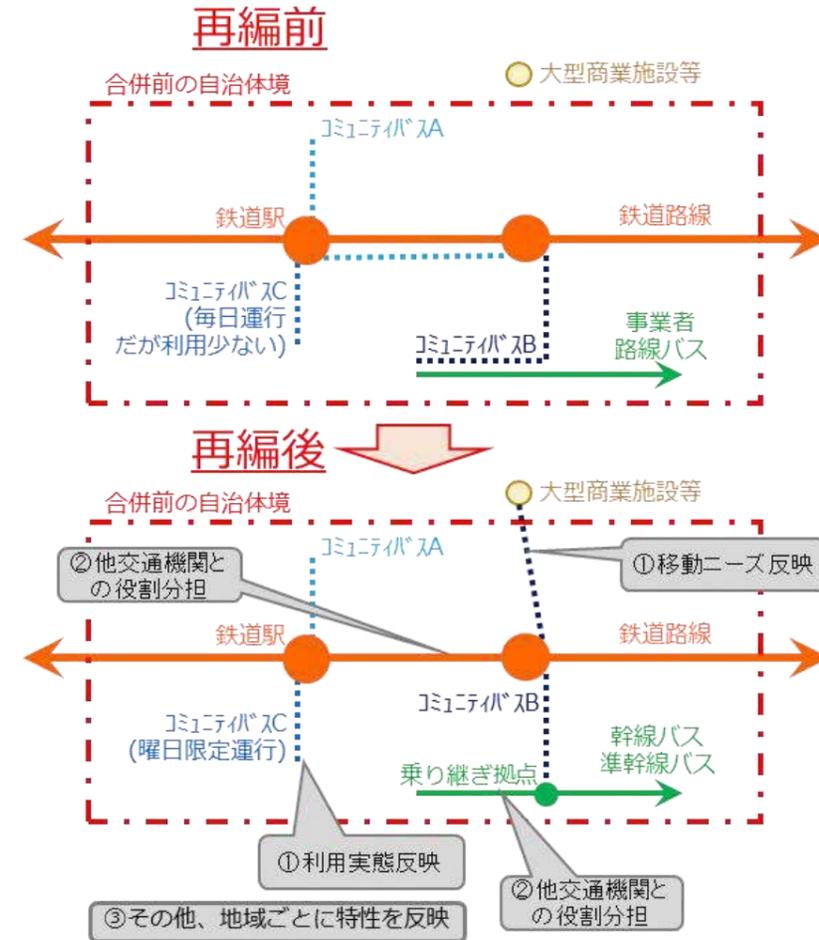


図 7-3 津市コミュニティバスの再編イメージ

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	令和 7 年度
	→	→	→	→	→	→
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)
椋本バス停	椋本線(幹線)、亀山椋本線(準幹線)、津市コミュニティバス(支線)
曾根橋バス停	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)
榊原温泉口駅	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	令和7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 3-3】 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)
椋本バス停	椋本線(幹線)、亀山椋本線(準幹線)、津市コミュニティバス(支線)
曾根橋バス停	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)
榊原温泉口駅	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	令和7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	令和7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 3-4】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	令和7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	令和7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	令和7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					

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	令和7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	令和7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。



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	令和7年度
	---	---	随時実施	---	---	→
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					

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。



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	令和7年度
	---	---	随時実施	---	---	→
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	令和7年度
実施年度	案内整備	→			継続実施		
	情報提供	→			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	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	令和7年度
実施年度	案内整備	→			継続実施		
	情報提供	→			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	③市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業						

64 【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。

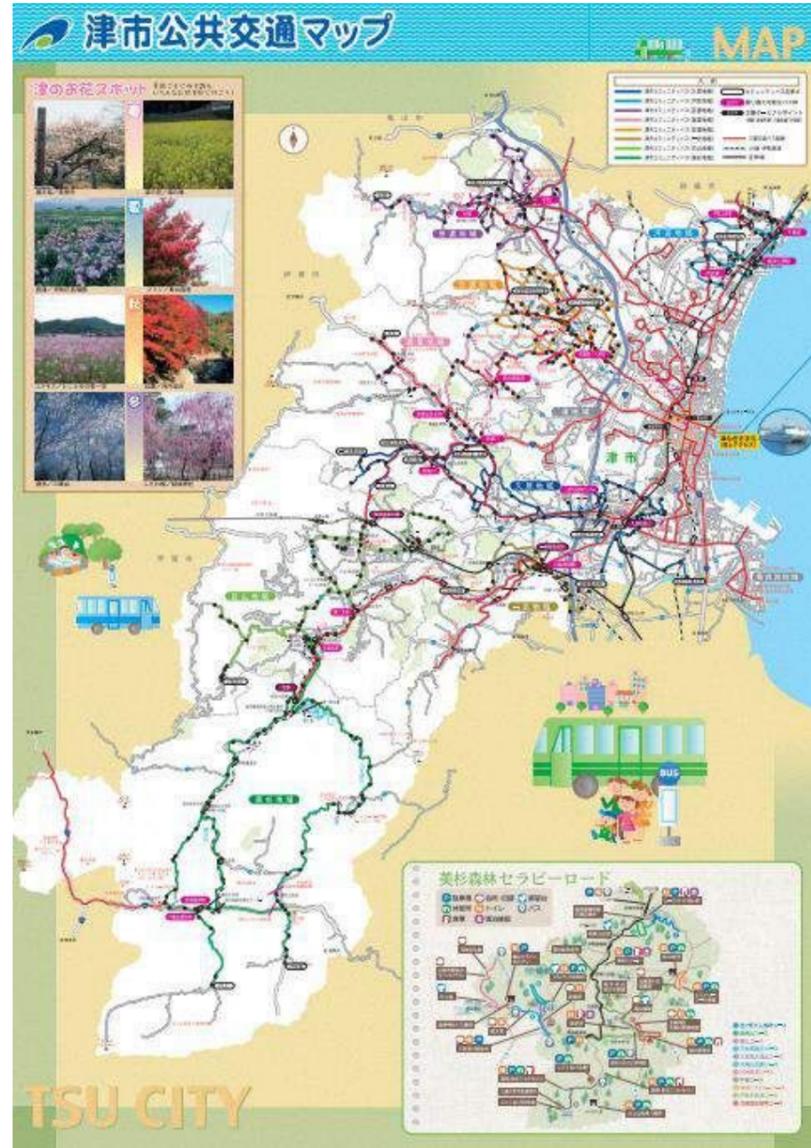


図 7-5 津市公共交通マップ

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	令和 7 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 5-3】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	令和 7 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

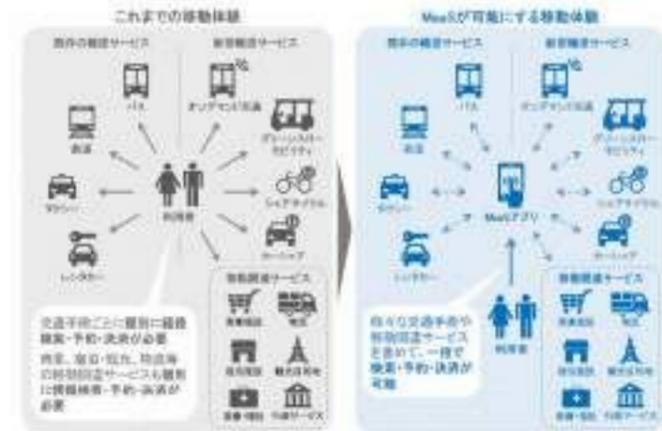
現在、国土交通省ではインターネット等の経路検索におけるバス情報の拡充のため、バス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡しをするための「標準的なバス情報フォーマット」を定めています。

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 GTFS 形式※)に準じています。

※) GTFS(General Transit Feed Specification)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 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、誰もが利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 GTFS 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、GTFS 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 MaaS (Mobility as a Service) 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 H31.3.22」(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	令和 7 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						

【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 GTFS 形式※)に準じています。

※) GTFS(General Transit Feed Specification)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 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、誰もが利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 GTFS 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、GTFS 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 MaaS (Mobility as a Service) 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 H31.3.22」(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	令和 7 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	令和7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	令和7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					

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	令和7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	令和7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	令和7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					

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	令和7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 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	令和7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 7-2】 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	令和7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					

69

【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	令和 7 年度
			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 7-4】 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	令和 7 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 7-3】 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	令和 7 年度
			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 7-4】 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	令和 7 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	令和 7 年度
実施年度						→
			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					

【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	令和 7 年度
実施年度						→
			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					

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7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	データ取得方法	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	三重県統計書から毎年計測	17,900,000人/年	17,828,471人/年
	■航路の利用者数	運航事業者保有の利用者データにより毎年計測	300,000人/年	289,387人/年
	■一般路線バス(幹線・準幹線)の利用者数	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	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	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	740,000人/年	749,857人/年
	■コミュニティバス等(支線)の利用者数	津市及び交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	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	実施回数を毎年計測	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

表8-3 目標の達成度を測る参考とする確認指標

目標	確認指標	データ取得方法	数値指標(最新の数値)
目標1 広域の移動の確保	■補助対象の一般路線バス(幹線・準幹線)の収支率	交通事業者の決算報告書等の資料から毎年計測	51%
目標3 バス路線の運行効率化	■公共交通に係る市の負担額	普通会計決算より毎年整理	1億6,499万円

※) 目標1の収支率の数値は令和5年度の実績値、目標3の市の負担額の数値は令和4年度の実績値

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ことが困難な状況のなか、航路については、利便性の高いダイヤ編成の実現等により更なる利用者の増加を目指すなど、目標1、目標2、目標7に関する評価項目については、平成30年度の実績値(鉄道に係る数値のみ平成29年度の実績値)を基に表8-2のとおり目標値(原則現状維持)を設定のうえ評価を行います。さらに、目標1については、表8-2の評価項目による評価のほか、参考として表8-3の収支率を確認し、目標3については、後述する1便当たり利用者数を毎年確認するほか、参考として市の負担額も確認します。また、目標4、目標5、目標6は、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。

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の終期である令和7年9月末時点の値としますが、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	データ取得方法	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	三重県統計書から毎年計測	17,900,000人/年	17,828,471人/年
	■航路の利用者数	運航事業者保有の利用者データにより毎年計測	300,000人/年	289,387人/年
	■一般路線バス(幹線・準幹線)の利用者数	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	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	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	740,000人/年	749,857人/年
	■コミュニティバス等(支線)の利用者数	津市及び交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	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	実施回数を毎年計測	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

表8-3 目標の達成度を測る参考とする確認指標

目標	確認指標	データ取得方法	数値指標(最新の数値)
目標1 広域の移動の確保	■補助対象の一般路線バス(幹線・準幹線)の収支率	交通事業者の決算報告書等の資料から毎年計測	51%
目標3 バス路線の運行効率化	■公共交通に係る市の負担額	普通会計決算より毎年整理	1億6,499万円

※) 目標1の収支率の数値は令和5年度の実績値、目標3の市の負担額の数値は令和4年度の実績値

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ことが困難な状況のなか、航路については、利便性の高いダイヤ編成の実現等により更なる利用者の増加を目指すなど、目標1、目標2、目標7に関する評価項目については、平成30年度の実績値(鉄道に係る数値のみ平成29年度の実績値)を基に表8-2のとおり目標値(原則現状維持)を設定のうえ評価を行います。さらに、目標1については、表8-2の評価項目による評価のほか、参考として表8-3の収支率を確認し、目標3については、後述する1便当たり利用者数を毎年確認するほか、参考として市の負担額も確認します。また、目標4、目標5、目標6は、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。

2.計画期間内のスケジュール

(1) 年度ごとの実施スケジュール

事業の年度ごとの実施内容は、以下のとおりです。

表 9-1 事業の実施スケジュール①

事業	実施年度						実施主体
	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	
1-1.鉄道の利便性向上の要請			継続実施				津市、三重県
1-2.一般路線バス(幹線・準幹線)の維持			継続実施				三重交通、津市、 三重県
1-3.隣接自治体との連携			継続実施				津市、三重県
1-4.航路の維持・向上			継続実施				津エアポートライン 津市、三重県、
2-1.一般路線バス(市内線)の維持			継続実施				三重交通
2-2.コミュニティバス等(支線)の維持			継続実施				津市、バス事業者
2-3.各種施設への乗り入れ	■	■	随時実施 ■	■	■	■	津市、バス事業者、 関係施設
2-4.新たな交通サービスの研究	■	■	随時実施 ■	■	■	■	津市
3-1.自主運行バス(廃止代替バス)の見直し	見直し	■	随時実施 ■	■	■	■	津市
3-2.津市コミュニティバスの再編	再編	■	随時見直し ■	■	■	■	津市
3-3.乗り継ぎ拠点の設定	ダイヤ設定		継続実施				津市、三重交通、 その他交通事業者
	案内の充実	■	■	時点更新 ■	■	■	
3-4.住民主体型の移動手段の推進	■	■	随時実施 ■	■	■	■	津市
4-1.待合環境等の整備	■	■	随時実施 ■	■	■	■	津市、三重交通、 その他交通事業者
4-2.定時性確保のための渋滞緩和			継続実施				三重県、津市、 その他交通管理者

2.計画期間内のスケジュール

(1) 年度ごとの実施スケジュール

事業の年度ごとの実施内容は、以下のとおりです。

表 9-1 事業の実施スケジュール①

事業	実施年度						実施主体
	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	
1-1.鉄道の利便性向上の要請			継続実施				津市、三重県
1-2.一般路線バス(幹線・準幹線)の維持			継続実施				三重交通、津市、 三重県
1-3.隣接自治体との連携			継続実施				津市、三重県
1-4.航路の維持・向上			継続実施				津エアポートライン 津市、三重県、
2-1.一般路線バス(市内線)の維持			継続実施				三重交通
2-2.コミュニティバス等(支線)の維持			継続実施				津市、バス事業者
2-3.各種施設への乗り入れ	■	■	随時実施 ■	■	■	■	津市、バス事業者、 関係施設
2-4.新たな交通サービスの研究	■	■	随時実施 ■	■	■	■	津市
3-1.自主運行バス(廃止代替バス)の見直し	見直し	■	随時実施 ■	■	■	■	津市
3-2.津市コミュニティバスの再編	再編	■	随時見直し ■	■	■	■	津市
3-3.乗り継ぎ拠点の設定	ダイヤ設定		継続実施				津市、三重交通、 その他交通事業者
	案内の充実	■	■	時点更新 ■	■	■	
3-4.住民主体型の移動手段の推進	■	■	随時実施 ■	■	■	■	津市
4-1.待合環境等の整備	■	■	随時実施 ■	■	■	■	津市、三重交通、 その他交通事業者
4-2.定時性確保のための渋滞緩和			継続実施				三重県、津市、 その他交通管理者

表 9-2 事業の実施スケジュール②

事業	実施年度						実施主体
	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	
5-1.バスロケーションシステムの充実	■	■	■	■	■	■	三重交通
5-2.来訪者(特に外国人)への情報提供	案内整備	■	■	■			津市、三重交通 その他交通事業者
	情報提供			■	■	■	
5-3.紙媒体による情報提供	路線図作成	■	■	■	■	■	津市
5-4.公共交通データの標準化及びオープン化	標準化	■					三重交通
	標準化及びオープン化		■				津市
	MaaSの研究	■	■	■	■	■	三重交通、津市
6-1.運転手不足への対応			■	■	■	■	交通事業者、津市
6-2.住民主体型の組織設立支援			■	■	■	■	津市
7-1.JR名松線の活性化	案内整備	■	■	■			津市、三重県、 その他交通事業者
	情報提供			■	■	■	
7-2.利用促進イベントの実施			■	■	■	■	津市、三重県、 中部運輸局、三重交通
7-3.広報紙やホームページ等による広報			■	■	■	■	津市、三重交通、 その他交通事業者
7-4.モビリティ・マネジメントの実施			■	■	■	■	津市、三重県
7-5.運転免許証返納に対する支援			■	■	■	■	津市、三重県、 三重交通、 その他交通事業者、 三重県警察

表 9-2 事業の実施スケジュール②

事業	実施年度						実施主体
	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	
5-1.バスロケーションシステムの充実	■	■	■	■	■	■	三重交通
5-2.来訪者(特に外国人)への情報提供	案内整備	■	■	■			津市、三重交通 その他交通事業者
	情報提供			■	■	■	
5-3.紙媒体による情報提供	路線図作成	■	■	■	■	■	津市
5-4.公共交通データの標準化及びオープン化	標準化	■					三重交通
	標準化及びオープン化		■				津市
	MaaSの研究	■	■	■	■	■	三重交通、津市
6-1.運転手不足への対応			■	■	■	■	交通事業者、津市
6-2.住民主体型の組織設立支援			■	■	■	■	津市
7-1.JR名松線の活性化	案内整備	■	■	■			津市、三重県、 その他交通事業者
	情報提供			■	■	■	
7-2.利用促進イベントの実施			■	■	■	■	津市、三重県、 中部運輸局、三重交通
7-3.広報紙やホームページ等による広報			■	■	■	■	津市、三重交通、 その他交通事業者
7-4.モビリティ・マネジメントの実施			■	■	■	■	津市、三重県
7-5.運転免許証返納に対する支援			■	■	■	■	津市、三重県、 三重交通、 その他交通事業者、 三重県警察

77 (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 9-3 計画推進のための年間標準スケジュール

事業	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
乗降調査（自主運行バス（廃止代替バス）・津市コミュニティバス）			▲			▲			▲		▲	
一般路線バスのサービス水準評価					▲							
自主運行バス（廃止代替バス）及び津市コミュニティバスの評価					▲							
事業実施状況点検					▲							
運行計画の変更							▲					▲
協議会開催		▲			▲				▲		▲	

改善方策検討（随時）

(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 9-3 計画推進のための年間標準スケジュール

事業	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
乗降調査（自主運行バス（廃止代替バス）・津市コミュニティバス）			▲			▲			▲		▲	
一般路線バスのサービス水準評価							▲					
自主運行バス（廃止代替バス）及び津市コミュニティバスの評価							▲					
事業実施状況点検							▲					
運行計画の変更							▲					▲
協議会開催		▲				▲			▲		▲	

改善方策検討

第2次津市地域公共交通網形成計画

津市

目次

第1章	はじめに	1
1.	計画策定の背景・目的	1
2.	計画の位置付け	2
第2章	津市の現状	3
1.	地勢	3
2.	人口	3
3.	観光の状況	4
第3章	地域公共交通の現状	5
1.	地域公共交通の現状	5
第4章	上位・関連計画	9
1.	津市総合計画	9
2.	津市都市マスタープラン	10
3.	津市立地適正化計画	12
4.	第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略	14
第5章	地域公共交通の課題	15
1.	「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況	16
2.	「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の施策の点検結果	20
3.	関連計画との整合性	20
4.	社会環境の変化への対応	21
5.	アンケート結果からの問題点	26
6.	データ等により把握した問題点	27
7.	地域公共交通の課題の総括	32
第6章	基本的な方針、計画の目標	34
1.	計画の目指すべき将来像	35
2.	計画の区域	35
3.	計画の期間	36
4.	津市公共交通の基本的な方針	36
5.	津市の公共交通網	38
6.	津市公共交通の目標	47
第7章	目標を達成するために実施する事業	50
1.	目標1 「広域の移動の確保」のための事業	51
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	55
3.	目標3 「バス路線の運行効率化」のための事業	57
4.	目標4 「快適な移動環境の整備」のための事業	61

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	62
6. 目標6 「公共交通を担う人材育成」のための事業.....	66
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.....	67
第8章 計画の達成状況の評価	71
1. 計画全体の評価.....	71
2. 目標の達成度の評価.....	72
3. 事業の進捗の評価.....	73
第9章 計画推進体制	74
1. 計画推進体制	74
2. 計画期間内のスケジュール.....	75
第10章 自主運行バスの見直し、津市コミュニティバスの再編.....	78
1. 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し.....	78
2. 津市コミュニティバスの再編.....	79

第1章 はじめに

1. 計画策定（改定）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公共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、平成 25 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並びに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、平成 26 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。

平成 18 年 1 月に 10 市町村の合併により誕生した津市においては、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、平成 21 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、平成 22 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平成 25 年 4 月に本格運行へ移行）。

また、平成 27 年 3 月に『（第 1 次）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、津市においても公共交通を取り巻く環境は厳しく、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る運行本数の減少が続いています。

本計画は、令和 2 年 3 月をもって『（第 1 次）津市地域公共交通網形成計画』の計画期間が満了することから、このような状況下において津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網を整備していくために令和 2 年 3 月に策定しました。

令和 2 年 1 1 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に合わせ、計画制度と補助制度の連動化が行われたため、当該連動化に対応した必要事項の追記等を行った上で、改定するものです。

2. 計画の位置付け

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。



図1-1 計画の位置付け

第2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ており、711.18km²と三重県で最も広い面積を有しています。

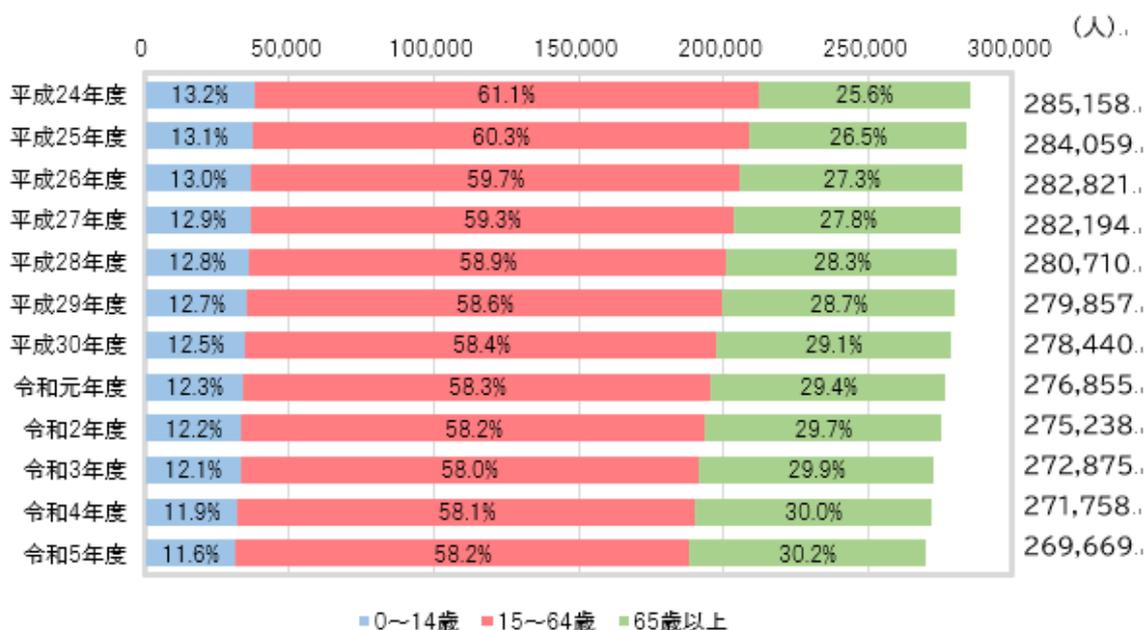


図2-1 位置図

2. 人口

津市の総人口は、平成 18 年 1 月の誕生以降減少していますが、令和 5 年度末で 269,669 人で、三重県の市町では四日市市に次いで多くなっています。

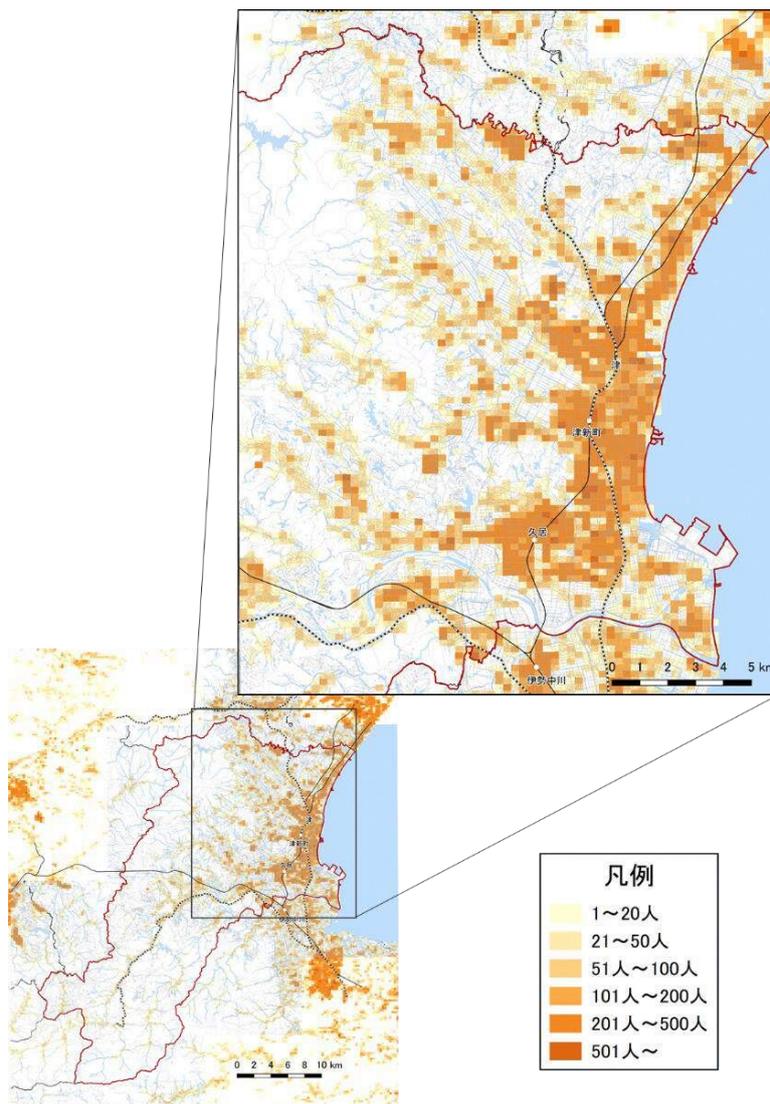
生産年齢人口（15～64 歳）、年少人口（15 歳未満）共に減少しており、生産年齢人口は、平成 24 年度末には 61.1%であったものが、令和 5 年度末には 58.2%に減少しています。



※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2-2 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：平成 27 年 国勢調査 250m メッシュデータ)

図 2-3 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。

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。

第3章 地域公共交通の現状

1. 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3セクターの伊勢鉄道があり、名古屋圏及び大阪圏のほか、県内の北勢地域、南勢地域及び東紀州地域と結ばれています。

ただし、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3-1 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、「自主運行バス（廃止代替バス）」については、収支の悪化等により廃止となった「一般路線バス」を津市が「一般路線バス」と同じ運行形態で運行しているものであることから、本計画においては、特に区別が必要な場合を除き「一般路線バス」として取り扱います。

また、「津市コミュニティバス」と「ぐるっと・つーバス」を合わせて「コミュニティバス等」として取り扱います。

表 3-1 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
コミュニティバス等	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

ア 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】宮城県（仙台市、名取市）、さいたま市（大宮）、東京 23 区（東京駅、池袋、新宿、羽田空港）、立川市、横浜市、船橋市、金沢市、富山県（高岡市、富山市）、京都市

イ 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所在地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。

ウ コミュニティバス等

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」は津地域及び香良洲地域を除いた 8 地域（一部路線で津地域へ乗り入れ）、「ぐるっと・つーバス」は津地域で運行しています。

なお、津市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おり、「（第 1 次）津市地域公共交通網形成計画」では、地域ごとの運行形態に応じて以下のとおり 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）

エ 地域住民運営主体型コミュニティ交通

津市内では、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、地域住民が運営主体となって交通手段を確保しており、令和7年3月現在、1か所にて運行しています。



図3-2 津市の一般路線バス及びコミュニティバス等の路線網

(3) タクシー

津市及び松阪市（旧嬉野町、旧三雲町）で「津交通圏」を形成しており、令和6年3月現在、津市内には事業者が9者あります。

(4) 航路

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分で結ぶ航路が開港し、令和7年3月現在、火曜日から木曜日は9往復/日、月曜日、金曜日から日曜日まで及び祝日は11往復/日の運航となっています。



図3-3 航路図（津エアポートライン）

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4-1 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ことが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、高齢化が進んでいく中でも、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。

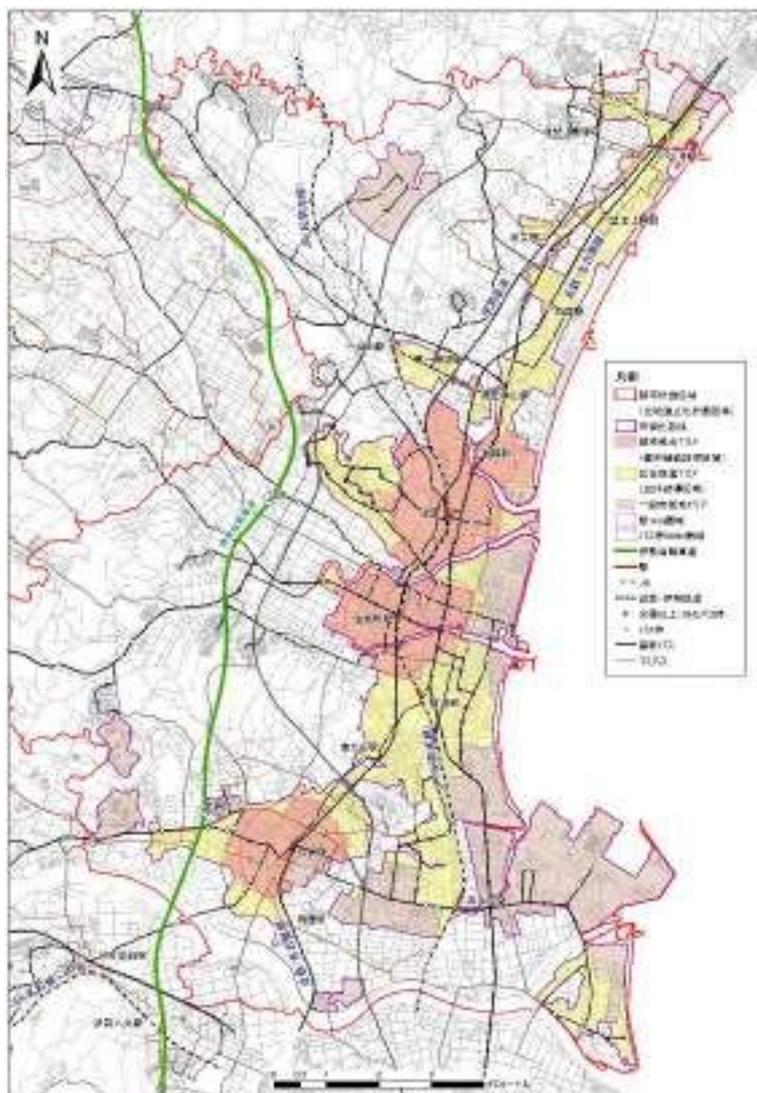
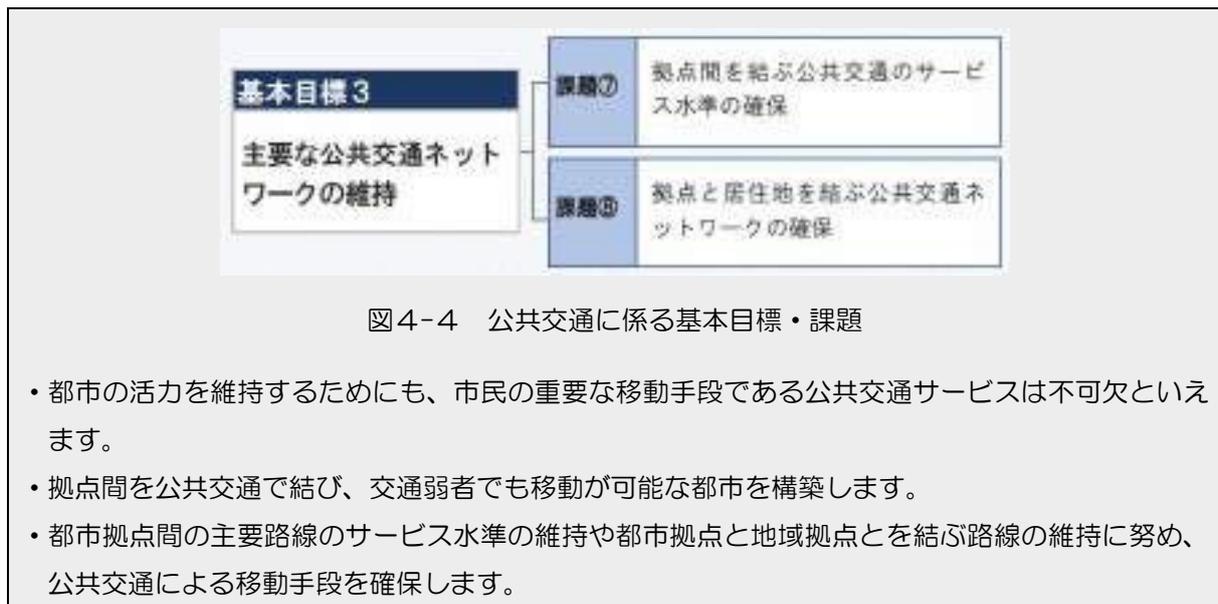


図 4-3 都市機能誘導区域及び居住誘導区域（全体図）

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。



4. 第2期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

第2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姿を示した上で、目標や施策に関する基本的な方向や具体的な施策を取りまとめています。

■戦略の期間：令和2年度～令和6年度

第2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ひとの流れの創出

《具体的な施策と重要業績評価指標》

(1) 定住の促進

エ 公共交通の充実（都市計画部）

第2次津市地域公共交通網形成計画に基づき、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モードの連携を図ります。

また、地域の移動ニーズに応じたコミュニティ交通を実現することで、生活の移動手段を確保するとともに、公共交通に対する市民意識の向上を図り、利用促進に取り組みます。

重要業績評価指標（KPI※）

【公共交通全体の利用者数】

21,916,719人	→	21,950,000人
(H30年度、ただし、鉄道の利用者数のみ推計値)		(R6年度)

【モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数】

6回（H30年度） → 7回（R6年度）

【具体的な事業】

- ・津市自主運行バス（廃止代替バス）の見直し
- ・津市コミュニティバスの再編
- ・乗継設定と待合環境の整備
- ・モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等の実施

※) KPI：Key Performance Indicator

第5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。

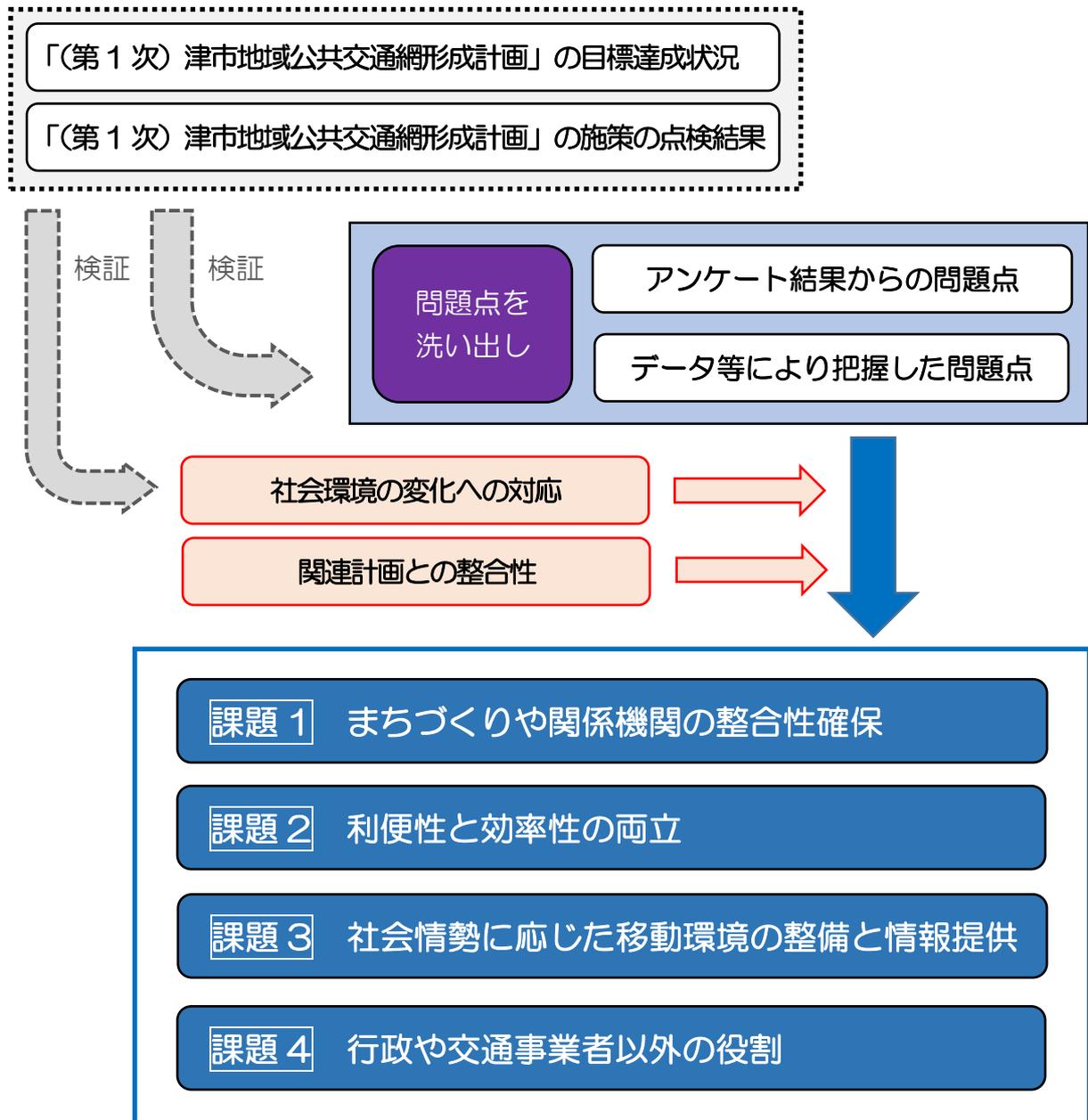


図5-1 地域公共交通の課題

1. 「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況

(第1次)津市地域公共交通網形成計画における数値目標の達成状況は、以下のとおりです。

【目標1-1】広域での移動を確保する

数値目標① 「幹線」と位置付けるバス路線の利用者数

平成25年度	平成30年度	目標	結果
2,249,488人	2,054,572人	2,249,500人	-194,928人(未達成) 【達成率：91.3%】

【評価】

運転手不足による運行本数の減少が大きく影響していると考えられます。

数値目標② 市内の鉄道の乗降者数

平成24年度	平成29年度	目標	結果
17,067,212人	17,828,471人	17,067,300人	+761,171人(達成) 【達成率：104.5%】

【評価】

平成28年5月の「第42回先進国首脳会議」、平成29年4月～5月の「お伊勢さん菓子博2017」により三重県に注目が集まったためか、平成27年度から平成29年度にかけて、特に近鉄名古屋線の利用者が増加しました。

【目標1-2】日常生活における地域移動を確保する

数値目標① 「支線」と位置付けるバス路線の利用者数

平成25年度	平成30年度	目標	結果
2,080,153人	1,749,086人	2,080,200人	-331,114人(未達成) 【達成率：84.1%】

【評価】

幹線と同じく、運行本数の減少が大きく影響していると考えられます。

【目標 1-3】 観光振興との連携による交流人口の拡大**数値目標① 津市への観光入込客数**

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
2,729,559 人	3,938,611 人	2,811,500 人	+1,127,111 人 (達成) 【達成率：140.1%】

【評価】

対象地が毎年変わる上、公共交通との連携について検証できない指標であるため、目標設定として適切でなかったといえます。

数値目標② 観光目的での津エアポートライン利用者数

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
17,715 人	12,705 人	21,300 人	-8,595 人 (未達成) 【達成率：59.6%】

【評価】

観光目的での利用者数を算出する方法が不適切であったといえますが、平成 28 年 12 月に松阪航路が休止となった影響もあり、津エアポートラインの利用者数は増加しています。

【目標 2-1】 交通不便地における移動手段を確保する**数値目標① 地域住民運営主体型の公共交通の導入協議箇所数 (のべ)**

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
2 箇所	6 箇所	15 箇所	-9 箇所 (未達成) 【達成率：40%】

【評価】

市民の公共交通に関する意識向上に関する取組や、行政からの情報提供が不足していたと考えられます。

【目標 2-2】 地域を越えた移動手段を確保する

数値目標① 「支線」における地域をまたいだ路線の利用者数

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
16,022 人	14,400 人	17,000 人	-2,600 人 (未達成) 【達成率：84.7%】

【評価】

旧行政境を少しでもまたいだかどうかを評価の基準としているため、地域のニーズに沿った運行ができていないかどうかを評価するには目標設定として適切でなかったといえます。

【目標 3-1】 公共交通に対する市民意識の向上を図る

数値目標① モビリティマネジメント・啓発イベント等の開催数

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
4 回	6 回	8 回	-2 回 (未達成) 【達成率：75%】

【評価】

イベントの開催には労力や費用を要することもあり、目標とする回数を達成することができませんでした。

【目標 3-2】 高齢者の外出意欲の増進

数値目標① 低床バスの導入率

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
56%	79%	70%	+9% (達成) 【達成率：112.9%】

【評価】

三重交通の企業努力により、導入率は順調に向上してきました。

【目標 4-1】 市民や関係者が目標の共有を図る**数値目標① 公共交通全体の利用者数**

平成 24 年度	平成 29 年度	目標	結果
21,633,067 人	21,763,554 人	21,678,800 人	+84,754 人 (達成) 【達成率：100.4%】

【評価】

鉄道と航路の利用者が増加した反面、乗合バスの利用者が減少していることから、市外を含めた広域な移動には公共交通が利用され、市内での移動には他の移動手段が利用される傾向が見られます。

【目標 5-1】 交通を担う人材を確保し育てる**数値目標① 地域公共交通あり方検討会等の地域が主体となった会議の開催数**

平成 25 年度	平成 30 年度	目標	結果
26 回	26 回	38 回	-12 回 (未達成) 【達成率：68.4%】

【評価】

公共交通を担う人材を確保し育てるためには、市民の自主的な取組を期待するだけでなく、公共交通に関する制度改正や他所での取組等の情報を提供することにより、市民の意識向上に努める必要があります。

【目標の達成状況の評価からの課題】

- 数値目標を設定するに当たっては、適切な目標設定が必要
- 乗合バスの運行においては、運行本数の減少が利用者の減少に直結するため、運行本数を維持していくことが重要。
- 市民の意識向上への取組や情報提供が重要。
(利用しなければ無くなってしまおうという危機感の醸成)

2. 「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の施策の点検結果

(第1次)津市地域公共交通網形成計画に基づき実施した施策の点検結果により明らかとなった課題は、以下のとおりです。

【課題】

- 人口特性を踏まえた路線の見直し
- 国庫補助要件に合致するような路線の見直し
- 待合環境の持続的な整備
- 分かりやすい広報
- 紙媒体による情報提供
- JR名松線のパーク&ライド事業やレンタサイクル事業のPR
- 観光施設への案内・モデルコースの作成等(例:高田本山専修寺へのアクセス等)
- 高齢者の外出目的の創出
- 公共交通を担う人材育成(地域住民、運転手)

3. 関連計画との整合性

第4章で述べたとおり、平成30年3月に「津市都市マスタープラン」及び「津市立地適正化計画」が策定されました。

これらの関連計画との整合性を図り、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方に基づき、拠点間を結ぶ公共交通のサービス水準を維持し、拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保に努めるとともに、地域特性に応じた持続可能な交通体系を確立する必要があります。

また、市民一人一人はもとより、自治会、市民活動団体が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ていることから、地域住民の地域公共交通運営への参画度合を高めていく必要があります。

【関連計画との整合性】

- 拠点間を結ぶ公共交通サービス水準の維持
- 拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保
- 地域特性に応じた持続可能な交通体系の確立
- 地域住民の地域公共交通運営への参画度合向上

4. 社会環境の変化への対応

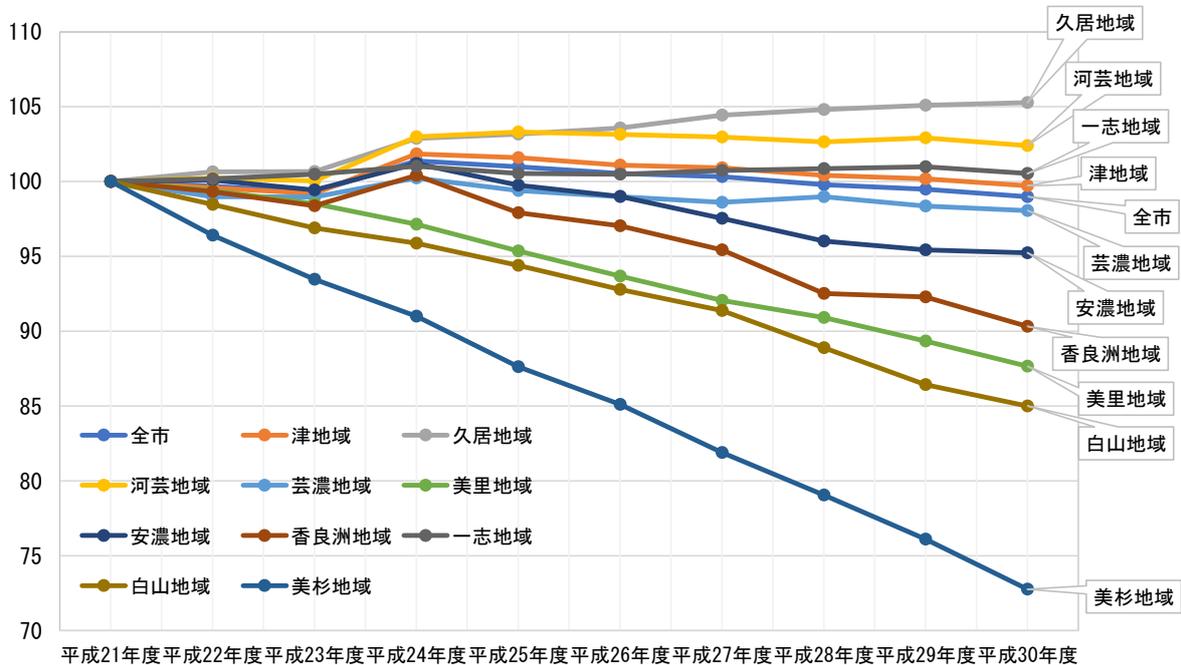
近年、以下のような社会環境の変化があります。これらを踏まえ、公共交通の維持及び利便性向上に努める必要があります。

(1) 全国共通の環境変化

ア 人口減少、高齢化

前述のとおり、津市では全体的に人口減少の傾向にあります。

津市の人口の推移を地域別に見てみると、平成 21 年度末の人口を 100 としたとき、平成 30 年度末では久居地域の約 105 が最も高く、河芸地域及び一志地域も 100 を上回っていますが、その他の地域は 100 を下回っており、特に美杉地域は 75 を下回るとともに、高齢者（65 歳以上）の人口も減少しています。



平成21年度平成22年度平成23年度平成24年度平成25年度平成26年度平成27年度平成28年度平成29年度平成30年度

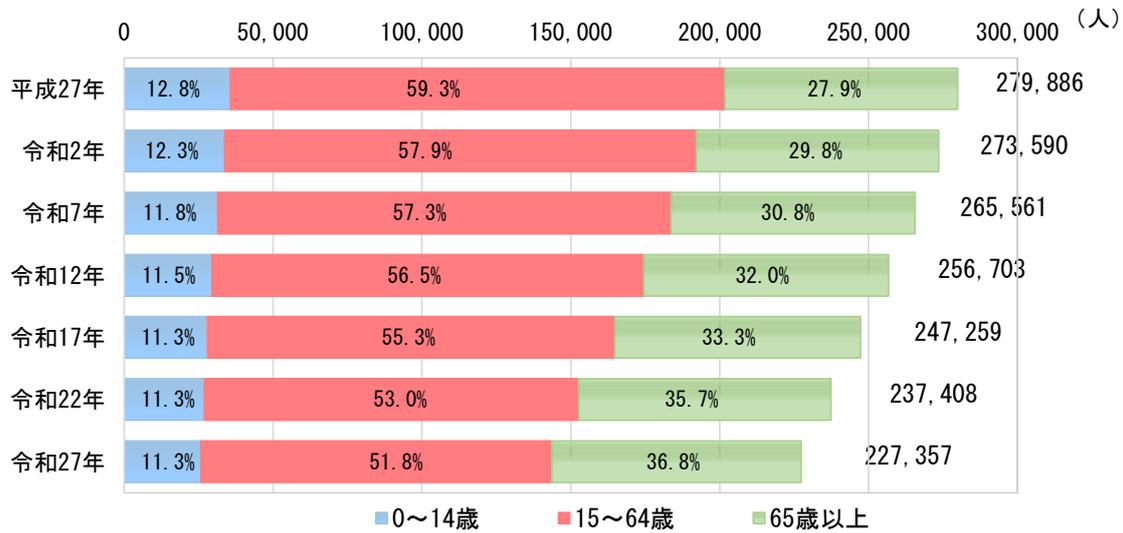
※各年度末（3月31日）の人口（平成24年度以降は外国人を含む）
（出典：住民基本台帳）

図5-2 地域別人口推移

今後、津市の総人口は徐々に減少し、令和17年には25万人を下回り、令和27年には23万人を下回ると推計されています。

また、高齢化率（65才以上の人口の割合）は、令和7年には30%を超過し、令和27年には36.8%に達すると推計されています。

なお、家族類型別では、「単独世帯」が最も増加すると推計されています。

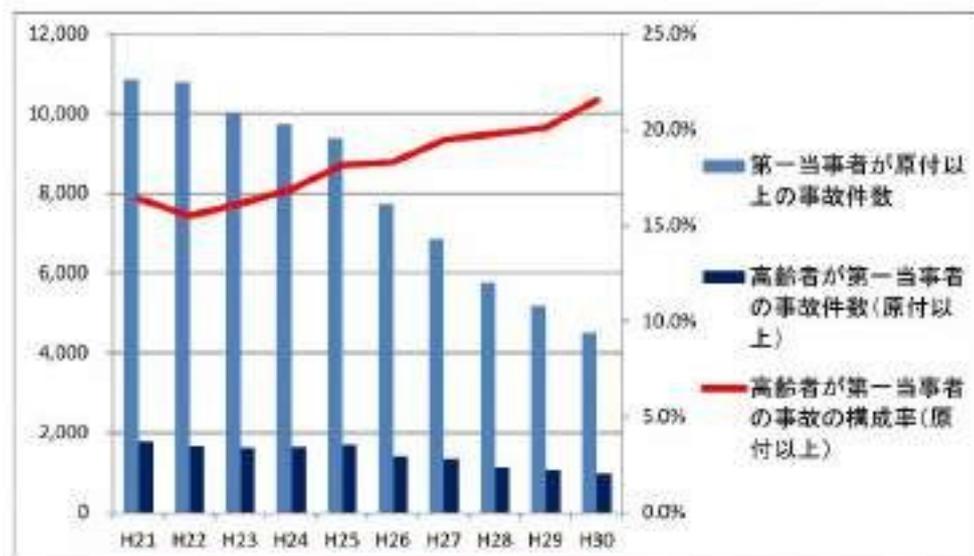


(出典：平成29年 国立社会保障・人口問題研究所)

図5-3 津市の年齢3区分別人口の推計

イ 高齢化に起因する交通事故の増加

三重県内においては、交通人身事故発生件数が減少している中、第一当事者が原付以上の事故に占める高齢運転手の割合は、平成21年から平成30年までの10年間で約1.3倍に増加しています。



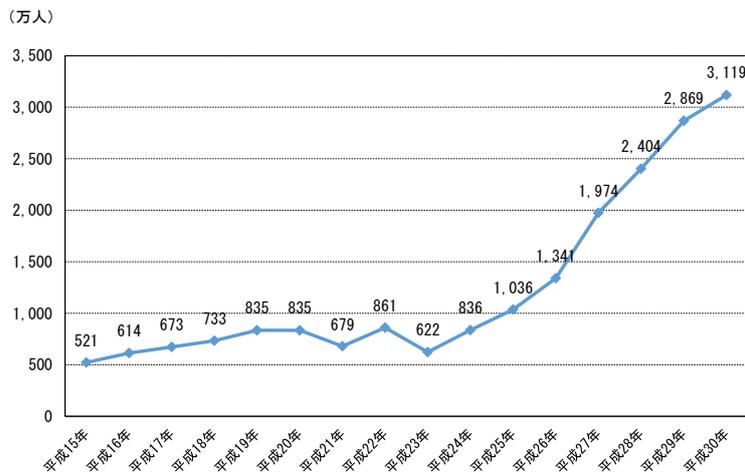
(出典：運転免許証自主返納サポートみえ)

図5-4 県内の交通人身事故発生件数の推移

ウ 外国人旅行者の増加

訪日外国人観光客は、最近5年で約3倍に増加しており、全国各地の観光地への移動が増加しています。増加する訪日外国人観光客の移動・周遊を円滑化することは、地域の活性化や地域の生活交通の充実にもつながりますが、現状では対応が不十分です。

津市都市マスタープランにおいては、津城跡周辺、一身田寺内町地区、三重県総合文化センター周辺、多気北畠氏城跡周辺を歴史・文化拠点として定めていますが、場所によっては公共交通サービス及びその案内が不十分であるのが現状です。このため、生活交通と融合しつつ、市内の観光地等への公共交通によるアクセスの確保・充実を図るとともに、案内の充実に努める必要があります。



(出典：日本政府観光局 (JNTO) 作成資料)

図5-5 訪日外国人旅行者数の推移

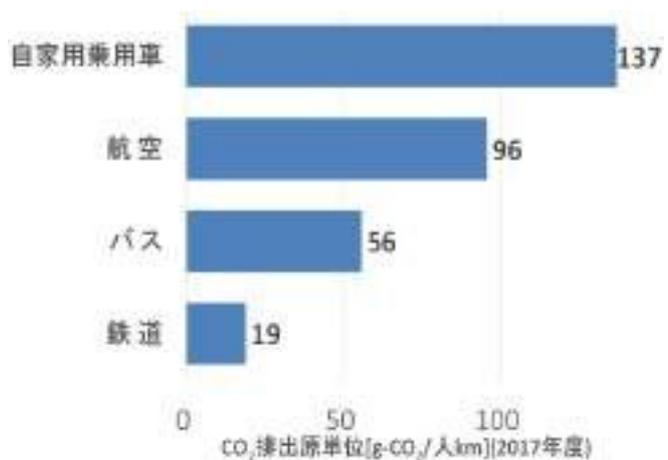
エ 地球温暖化

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が求められます。



(出典：国土交通省)

図5-6 日本の各部門におけるCO₂排出量



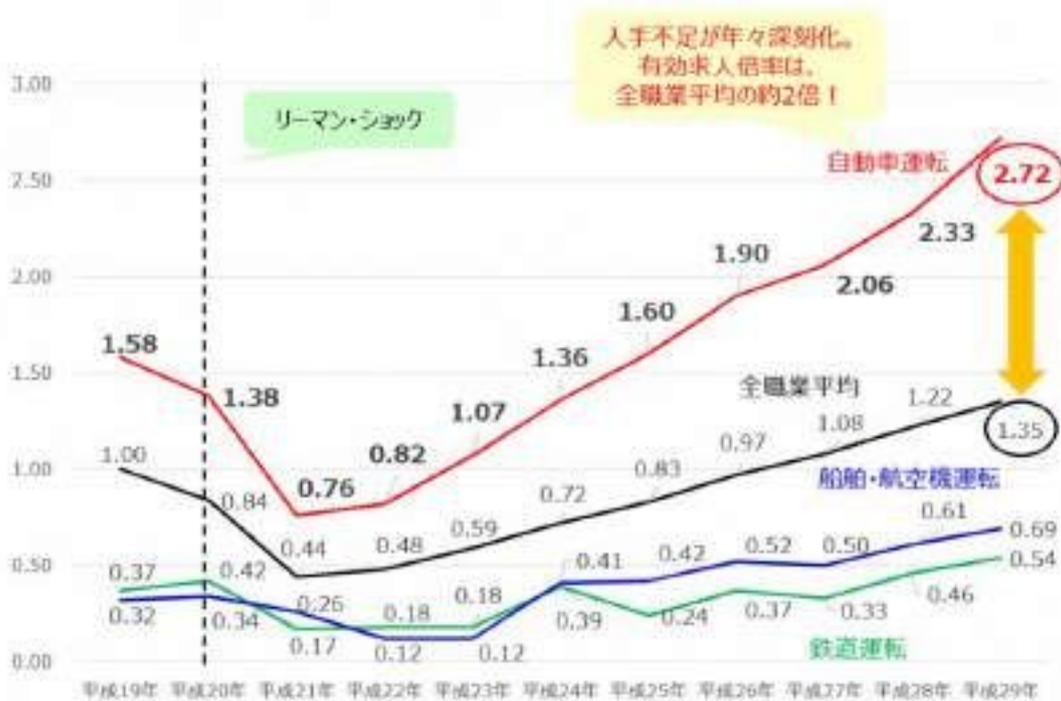
(出典：国土交通省)

図5-7 輸送量当たりのCO₂排出量

オ 運転手不足

バスやタクシーを含む自動車運転手の有効求人倍率は増加傾向にあり、全職業平均の約2倍となっています。

乗合バスの運転手不足は、運行本数の削減や路線の廃止等に直結します。



(出典：「一般職業紹介状況」(厚生労働省))

図5-8 各種運転手数の有効求人倍率

カ 交通に係る技術等の進展

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事が期待できます。

※) 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。

(2) 津市固有の環境変化

ア JR名松線の全線復旧（平成28年3月）

JR名松線は、平成21年10月に発生した豪雨災害により、家城駅～伊勢奥津駅間が6年以上にわたって運休していましたが、平成28年3月に全線復旧しました。本計画は全線復旧後初めての計画となります。

イ 航路（松阪航路）の休止（平成28年12月）

三重県と中部国際空港（セントレア）とを結ぶ航路として、かつては津航路、松阪航路、四日市航路の3航路が運航していましたが、平成20年10月に四日市航路が廃止、平成28年12月に松阪航路が休止となり、平成31年4月現在、運航しているのは津航路のみとなっています。

ウ 運転免許返納割引制度の開始（平成29年3月）

三重交通グループの乗合バス事業者（三重交通等）では、運転免許証返納者に対するサポート制度として、平成23年1月から「セーフティパス（フリー定期券）」を販売してきましたが、高齢者が第一当事者となる交通事故が社会問題化している状況を鑑み、高齢運転者の事故防止及びバスの利用促進を図るため、平成29年3月に新たに「運転免許返納割引制度」を導入しました。

当該制度は、一般路線バスの運賃支払い時に運転経歴証明書を提示することにより、本人及び同伴者1名の運賃が普通運賃の半額となるものです。

エ 津市高齢者外出支援事業の開始（平成29年9月）

津市は、高齢者の健康づくりや生きがいづくりを支援するため、平成29年9月に市内在住の65歳以上の人を対象に、2,000ポイントの乗車ポイントを付与した津市オリジナルICカード「シルバーエミカ」を無償交付する事業を開始しました。

当該乗車ポイントは、一般路線バス及びぐるっと・つーバスを利用した際に、乗車運賃の支払いに使用できます。

また、当該ICカードを提示することにより、津市コミュニティバスを無料で利用できます。



図5-9 津市オリジナルICカード「シルバーエミカ」

5. アンケート結果からの問題点

(1) ニーズに応じた移動手段を確保できていない

平成 31 年 2 月に 60 歳以上の住民に対して実施した公共交通に関するアンケート調査では、多くの地域にて合併前の自治体を単位とした地域境及び現在の市境を越えた移動ニーズがあることが分かりましたが、鉄道、一般路線バス及びコミュニティバス等では適切な移動手段を確保できていないケースがあります。

表5-1 地域をまたいだ移動ニーズ

地域	地区	目的	目的地	移動における割合
河芸地域	黒田	食料品購入	津地域北部	40.6%
津地域西部	片田	食料品購入	久居地域東部	68.8%
美里地域	高宮			50.0%
	長野			48.1%
白山地域	倭			通院
津地域北部	豊が丘	食料品購入	芸濃地域	53.8%
安濃地域	明合			45.5%
	草生			37.0%
一志地域	川合	通院	松阪市	33.3%

(2) 満足度の低い項目

平成 28 年 7 月～8 月に実施した「津市総合計画策定のための市民意識調査」では、「公共交通の充実」の満足度は「+0.11」とプラスであるものの、他の市政に関する項目に比べると低い状況です。

また、平成 29 年 7 月～8 月に一般路線バス及びコミュニティバス等の利用者に対して実施したアンケート調査では、以下の項目についての満足度が低いという結果でした。

【満足度の低い項目】

- 既存のバスの運行本数（57.1%の利用者がやや不満足・不満足と回答）
- 既存のバスの運行時間帯（57.0%の利用者がやや不満足・不満足と回答）
- 既存のバスの停留所施設（51.3%の利用者がやや不満足・不満足と回答）
- 鉄道とバスの乗り継ぎ（45.1%の利用者がやや不満足・不満足と回答）

6. データ等により把握した問題点

(1) 利用が少ない路線の存在

津市では、自主運行バス（廃止代替バス）を7路線運行していますが、1便当たりの利用者数が著しく少ない路線があります。

表5-2 自主運行バス（廃止代替バス）の利用状況（平成30年度）

路線名	運行区間	単独区間	日利用者数 (人/日)		便利用者数 (人/便)	
			全区間	単独区間	全区間	単独区間
亀山椋本線	亀山駅 ～椋本	—	55.5	—	2.9	—
津新町大里線	三重病院 ～サオリーナ前	三重病院 ～宮の前	227.2	69	16.2	4.9
三行線	三行 ～三重会館	三行 ～一身田支所前	74.8	31	6.2	2.6 ^{※1}
安濃線(立合系統)	立合 ～安濃総合庁舎前	—	14.7	—	0.8	—
多気線	竹原 ～久居駅	竹原 ～谷戸	30.9	14.2	3.9	1.8
榊原線(末端区間)	榊原温泉口駅 ～榊原車庫前	—	2.9	—	0.7	—
名張奥津線(末端区間)	奥津駅前 ～敷津 ^{※2}	—	2.6	—	0.7	—

※1 三行～東豊野の便利用者数は0.5人/便

※2 1往復のみ奥津駅前～飯垣内の運行

また、地域住民運営主体型コミュニティ交通が現在3地区(高松山団地乗合ワゴン(津地域)、二俣地区乗合タクシー(白山地域)、上佐田地区乗合タクシー(白山地域))にて運行されていますが、いずれも利用が少ない状況です。

表5-3 地域住民運営主体型コミュニティ交通の利用状況

(単位：人)

名称	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
高松山団地乗合ワゴン	74	61	67	69	54
上佐田地区乗合タクシー	—	4 ^{※)}	36	20	14
二俣地区乗合タクシー	—	33 ^{※)}	61	9	0

※)平成27年12月から平成28年2月までは実証運行期間

(2) 実態に合わないサービス水準

現在、津市コミュニティバスは8地域で運行していますが、地域によって運行本数が異なり、移動実態、生活実態に合わない状況が見られるとともに、地域によって利用者1人当たりの運行経費も大きく異なっています。

表5-4 地域別の津市コミュニティバスの現状（平成30年度）

運行地域	運行車両数(台)	運行日	運行日当たり利用者数(人)			年間利用者数(人)			年間運行経費(千円)	利用者1人当たり運行経費(円/人)
			平日全便		土休日	平日全便		土休日		
			昼間便			昼間便				
久居地域	1	4ルート週2日 1ルート週1日	54.1		—	4,339		—	6,729	1,551
河芸地域	2	2ルート週3日	31.9		—	4,819		—	6,163	1,279
芸濃地域	2	4ルート週4日	41.9		—	8,175		—	11,374	1,391
安濃地域	1	3ルート週2日	31.6		—	3,162		—	7,070	2,236
美里地域	2	2ルート週5日	23.4		—	5,967		—	25,446	4,264
一志地域	1.2	2ルート週3日	48.4		—	7,079		—	13,325	1,882
白山地域	2	3ルート週7日	46.7	107.3	73.8	11,395	26,181	8,924	39,854	1,135
美杉地域	3	2ルート週7日 1ルート週5日	—	60.1	31.7		14,670	3,833	51,140	2,764

※一志地域は、平日5日中1日が2両運行

また、津市コミュニティバスのダイヤの一部で、通院や買物等の帰宅時に利用できる便が無く、他の交通手段を利用せざるを得ないケースがあります。

例えば、久居地域では全ルートで午前1本、午後逆方向1本の運行としていますが、午前と午後で利用に大きな差が見られます。

表5-5 久居地域の各地区における午前便と午後便の乗降者数

	午前乗	午前降	午後乗	午後降	合計乗	合計降	午後降/午前乗
久居東	552	426	277	277	829	703	0.502
久居西	259	1,961	1,486	1,033	1,745	2,994	3.988
桃園	63	9	0	0	63	9	0.000
戸木	86	89	69	81	155	170	0.942
七栗	615	6	4	138	619	144	0.224
稲葉	669	0	0	307	669	307	0.459
榊原	255	8	4	4	259	12	0.016
合計	2,499	2,499	1,840	1,840	4,339	4,339	0.736

(出典：平成30年度乗降調査結果)

(3) 運行の重複が存在

ア 一般路線バスと津市コミュニティバスとの重複

久居地域、河芸地域及び美里地域では、一般路線バスと津市コミュニティバスとで運行ルートとの重複が見られます。運行の効率化を図るためには、お互いの役割を明確化する必要があります。



図5-10 久居地域における一般路線バスと津市コミュニティバスとの重複



図5-11 河芸地域及び美里地域における一般路線バスと津市コミュニティバスとの重複

イ JR 名松線と乗合バスとの重複

JR 名松線と一般路線バス多気線とが一志駅～伊勢竹原駅間で、JR 名松線と津市コミュニティバス（美杉地域）とが関ノ宮～伊勢奥津駅間で、ルートとダイヤが重複しています。

表5-6 JR名松線と乗合バスとの重複状況

名松線駅	名松線	名松線	コミュニティバス	名松線	多気線	名松線	コミュニティバス	名松線	コミュニティバス	多気線	名松線	多気線	名松線	コミュニティバス	多気線	名松線	名松線	バス停
松阪	7:32			9:38		11:33		13:09			15:11		17:18			19:01	21:27	
...	
一志	7:51			9:56	11:42	11:51		13:27		15:22	15:29	17:22	17:36		19:22	19:19	21:45	川合高岡
井関	7:55			10:00	11:50	11:55		13:31		15:30	15:33	17:30	17:40		19:30	19:23	21:49	大仰
伊勢大井	7:59			10:04	11:54	11:59		13:35		15:34	15:37	17:35	17:44		19:35	19:27	21:53	井生公民館前
伊勢川口	8:03			10:08	12:01	12:03	12:12	13:39		15:41	15:41	17:41	17:48	17:59	19:41	19:31	21:57	川口駅前
関ノ宮	8:06			10:11	12:04	12:06	12:13	13:42		15:44	15:44	17:44	17:51	18:00	19:44	19:34	22:00	関ノ宮
家城着	8:11		8:26	10:15	12:09	12:10	12:22	13:46	14:17	15:49	15:48	17:49	17:55	18:09	19:49	19:38	22:04	白山高校前
家城発		8:25	8:28	10:28		12:23	12:24	13:59	14:19		16:01		18:08	18:11		19:51		家城
伊勢竹原		8:31	8:33	10:34	12:14	12:29	12:29	14:06	14:24	15:54	16:08	17:54	18:15	18:16	19:54	19:58		竹原
伊勢鎌倉		8:39	8:46	10:42		12:37	12:42	14:14	14:37		16:15		18:22	18:29		20:05		伊勢鎌倉駅前
伊勢八知		8:44	8:51	10:47		12:42	12:47	14:19	14:42		16:20		18:27	18:34		20:10		美杉総合支所
比津		8:51	8:58	10:54		12:49	12:56	14:26	14:51		16:27		18:34	18:43		20:17		比津
伊勢奥津		8:59	9:06	11:02		12:57	13:04	14:33	14:59		16:35		18:42	18:51		20:25		伊勢奥津駅前

名松線駅	名松線	多気線	名松線	多気線	コミュニティバス	名松線	名松線	コミュニティバス	名松線	名松線	多気線	コミュニティバス	名松線	名松線	多気線	コミュニティバス	名松線	名松線	バス停	
伊勢奥津	5:56				7:17	7:31		9:28	9:35	11:30		13:26	13:06	15:08		15:51	17:15	18:58	伊勢奥津駅前	
比津	6:03				7:25	7:38		9:36	9:42	11:37		13:34	13:13	15:15		15:59	17:22	19:05	比津	
伊勢八知	6:10				7:32	7:45		9:48	9:49	11:44		13:43	13:20	15:22		16:08	17:29	19:12	美杉総合支所	
伊勢鎌倉	6:15				7:37	7:50		9:53	9:54	11:49		13:48	13:25	15:27		16:13	17:34	19:17	伊勢鎌倉駅前	
伊勢竹原	6:23	6:25		7:58	7:50	7:58		10:06	10:02	11:57	12:30		14:01	13:33	15:35	16:10	16:26	17:42	19:25	竹原
家城着	6:30				7:56	8:05		10:12	10:09	12:04		14:07	13:40	15:42		16:32	17:49	19:32	白山高校前	
家城発		6:30	6:38	8:03			8:19	10:16	10:22	12:17	12:35		13:53	15:55	16:15	16:36	18:02	19:45	家城	
関ノ宮		6:35	6:42	8:08			8:23	10:21	10:26	12:21	12:40		13:57	15:59	16:20	16:41	18:06	19:49	関ノ宮	
伊勢川口		6:38	6:45	8:11			8:26	10:22	10:29	12:24	12:43		14:00	16:02	16:23	16:42	18:09	19:52	川口駅前	
伊勢大井		6:45	6:49	8:18			8:30	10:33	10:33	12:28	12:50		14:04	16:06	16:30		18:13	19:56	井生公民館前	
井関		6:49	6:53	8:22			8:34	10:38	10:38	12:32	12:54		14:08	16:10	16:34		18:17	20:00	大仰	
一志		6:57	6:57	8:30			8:38	10:42	10:42	12:36	13:02		14:12	16:14	16:42		18:21	20:04	川合高岡	
...				
松阪			7:15				8:56	11:01	11:01	12:54			14:30	16:34			18:41	20:23		

(4) 財政支出の増加

津市が運行する乗合バスについては、運転手不足による人件費の高騰等により運行経費は増加傾向にあります。国庫補助金及び運賃収入は減少傾向にあることから、公共交通に係る津市の財政支出が年々増加しています。

表5-7 公共交通に係る津市の財政支出

(単位：円)

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
自主運行バス (廃止代替バス)	47,892,492	49,137,540	53,161,480	58,151,800	61,766,280
津市コミュニティバス	74,514,599	101,101,854	112,355,222	119,645,162	131,103,535
津市バス 運行補助金	4,051,000	4,062,000	4,134,000	4,088,000	4,062,000
合計	126,458,091	154,301,394	169,650,702	181,884,962	196,931,815

(5) 交通系 I Cカードの利用ができない区間の存在

平成 13 年に J R 東日本が「Suica」を発売して以降、国内では交通系 I Cカードが急速な普及と発展を遂げてきたところであり、平成 25 年 3 月には全国 10 種類の交通系 I Cカード（以下「10 カード」といいます。）の相互利用サービスが開始され、1 枚のカードで利用できる公共交通機関の範囲が大幅に拡大しました。

また、10 カード以外の交通系 I Cカードの導入も進んでおり、三重交通ではオリジナル交通系 I Cカード「emica」が導入されていますが、一般路線バス及びぐるっと・つーバスでは、「emica」だけでなく 10 カードを利用することも可能となっています。

このような中、津市内の公共交通においては、交通系 I Cカードが利用できない区間が存在します。交通系 I Cカードの利用の可否は、以下のとおりです（高速バス、地域住民運営主体型コミュニティ交通を除く）。

表5-8 津市の公共交通における交通系 I Cカード利用の可否

交通機関		交通事業者	I Cカード 利用可否
鉄道		J R 東海	×
		伊勢鉄道	×
		近鉄	○
航路		津エアポートライン	×
乗合バス	一般路線バス	三重交通・津市	○
	津市コミュニティバス	津市	×
	ぐるっと・つーバス	バスネット津	○

鉄道においては、近鉄では交通系 I Cカードを利用できますが、J R 東海及び伊勢鉄道では利用できない状況です。津駅は J R 東海及び伊勢鉄道と近鉄が共通の改札となっているため、例えば J R 東海で名古屋駅～津駅間を利用した場合、交通系 I Cカードでの改札時にエラーが発生します。



図 5-12 津駅における交通系 I Cカードに関する注意書き（J R）

7. 地域公共交通の課題の総括

津市の地域公共交通の問題点の整理結果に加え、上位計画・関連計画におけるまちづくりの方針、(第1次)津市地域交通網形成計画の目標達成状況や施策の点検結果、社会環境の変化等を加味することにより、津市地域公共交通の課題は、大きく以下の4つに分類できます。

課題1 まちづくりや関係機関の整合性確保

「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」等の上位計画・関連計画との整合を図る必要があります。また、津市は鉄道、乗合バス(一般路線バス、コミュニティバス等)、航路等様々な交通機関が存在することから、相互に連携を図る必要があります。

【具体的な課題】

- 拠点間を結ぶ公共交通サービス水準の維持
- 拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保
- 各種公共交通間の乗継設定

課題2 利便性と効率性の両立

公共交通に関するアンケート調査では、既存の公共交通が地域の移動ニーズに対応しきれていないことや、特定サービスの満足度の低さが浮き彫りになりました。また、データからは人口減少傾向にあることや、公共交通サービスの内容が実態に合っていないことが明確になりました。その他、運行の重複、運行経費の増大、運転手不足等の問題もあることから、これらを踏まえ、利便性を確保しつつ運行の効率性を向上させる必要があります。

【具体的な課題】

- 地域特性に応じた持続可能な交通体系の確立
- 人口減少や高齢化への対応
- 運行経費の抑制による効率的な運行
- 利用の少ない路線、サービスが重複する区間の運行の見直し
- 日常生活に応じたサービス内容の見直し

課題3 社会情勢に応じた移動環境の整備と情報提供

三重県では高齢者による交通事故件数の割合が増加傾向にあり、津市においても高齢化が進展しています。身体的な制約が多い高齢者の移動の快適さを確保するためには、様々な移動環境の整備及び情報提供が必要不可欠です。また、情報通信技術の進展により新たな移動サービスが研究されるなどの社会情勢を踏まえ、時代に応じた公共交通のあり方が求められます。

【具体的な課題】

- 高齢化に起因する交通事故増加への対応
- 外国人旅行者への対応
- ソフト・ハード両面での待合環境の整備
- 情報通信技術の活用及び適用範囲の拡大

課題4 行政や交通事業者以外の役割

人口減少下において一定のサービス水準を確保していくためには、行政や交通事業者による事業だけでは限界があることから、市民が自発的に公共交通政策に関与することが必要不可欠です。

【具体的な課題】

- 地域住民の地域公共交通運営への参画度合向上
- 公共交通を担う人材の育成（運転手の確保等）

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公共交通サービスの提供

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、心豊かで元気あられる美しい県都」



「笑顔があら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。

3. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和2年度から令和7年度までの6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持ち、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。

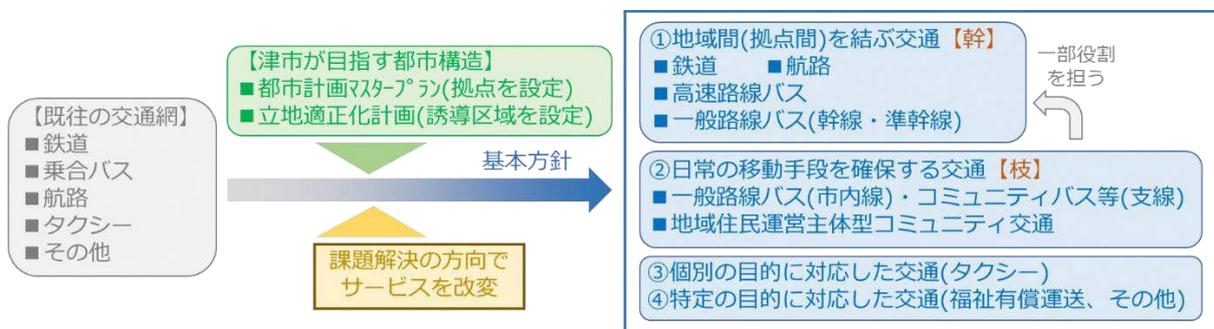


図6-2 津市公共交通網形成の基本的な考え方

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 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 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割

位置付け	系統	系統番号	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線 橙色系統	①	市内外の広域交通を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
地域内幹線	乗合バス 緑色系統 (破線含む)	②	市内の都市拠点と地域拠点 又は市内外の拠点を結ぶ	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を確保する
	乗合バス 青色系統	③	津地域及び久居地域の市街 地内の移動手段を確保する	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
支線	乗合バス 青色系統 (破線)	④	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	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す

(2) 地域公共交通確保維持事業（幹線・フィーダー補助）の必要性

- 緑色系統（破線含む）は、津市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活の移動手段だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。多くの路線において起終点又は経由地となっている津駅、津新町駅及び久居駅は、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- 青色系統（破線）は、一般路線バスのサービスを受用する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など、緑色系統（破線含む）を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表6-3 津市公共交通等の役割分担

系統番号	交通機関		役割		
①	鉄道	JR特急・快速	【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	
		近鉄特急・急行(快速急行含む)		松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結ぶ	
		JR普通		名松線 紀勢本線	津駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
		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	
		高速路線バス		鉄道を補完する形で、津市と大都市圏等とを結ぶ	
②	一般路線バス	幹線	【枝】 日常の移動 手段を確保 する交通	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	
③		準幹線		市内外の拠点を結ぶ	
④		市内線			
④	乗合バス	コミュニティバス	支線	津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保する	
		ぐるっと・コーバス		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	
-	その他 【参考】	地域住民運営主体型 コミュニティ交通		特定非営利活動法人により津地域中心部と他地域を結ぶ既存バス路線や鉄道との連携による相互の移動等の移動手段を確保する	
		タクシー		一般的な移動に対応する	
		福祉有償運送		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	
		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	

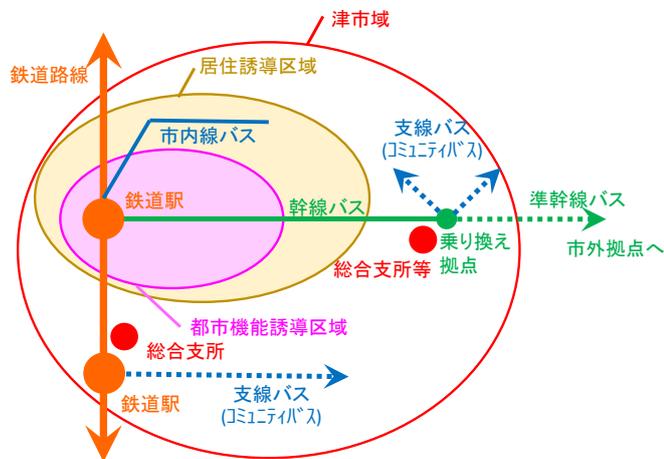


図6-3 津市公共交通の役割分担イメージ図

(3) 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。

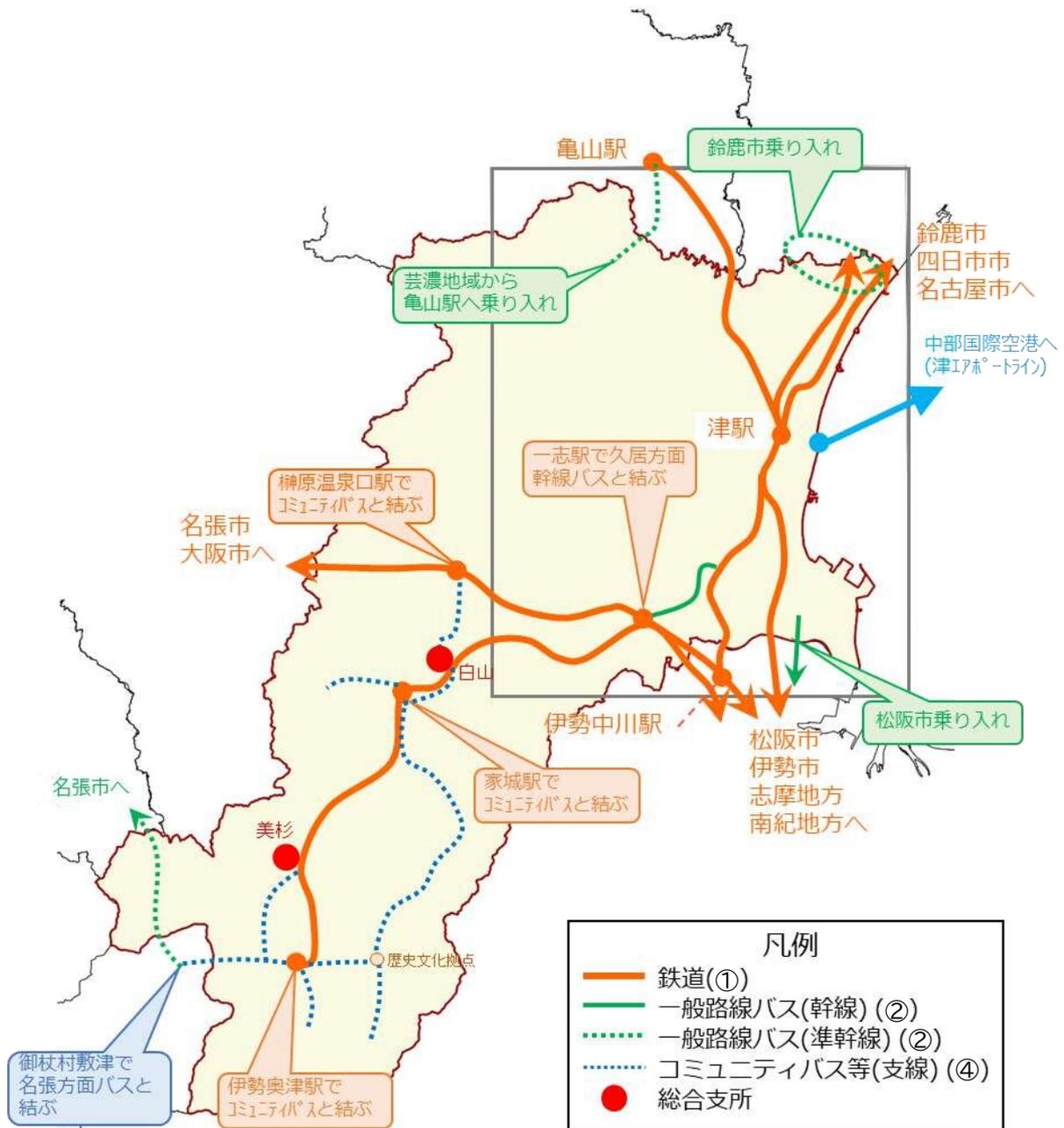


図6-4 津市公共交通網の全体像①

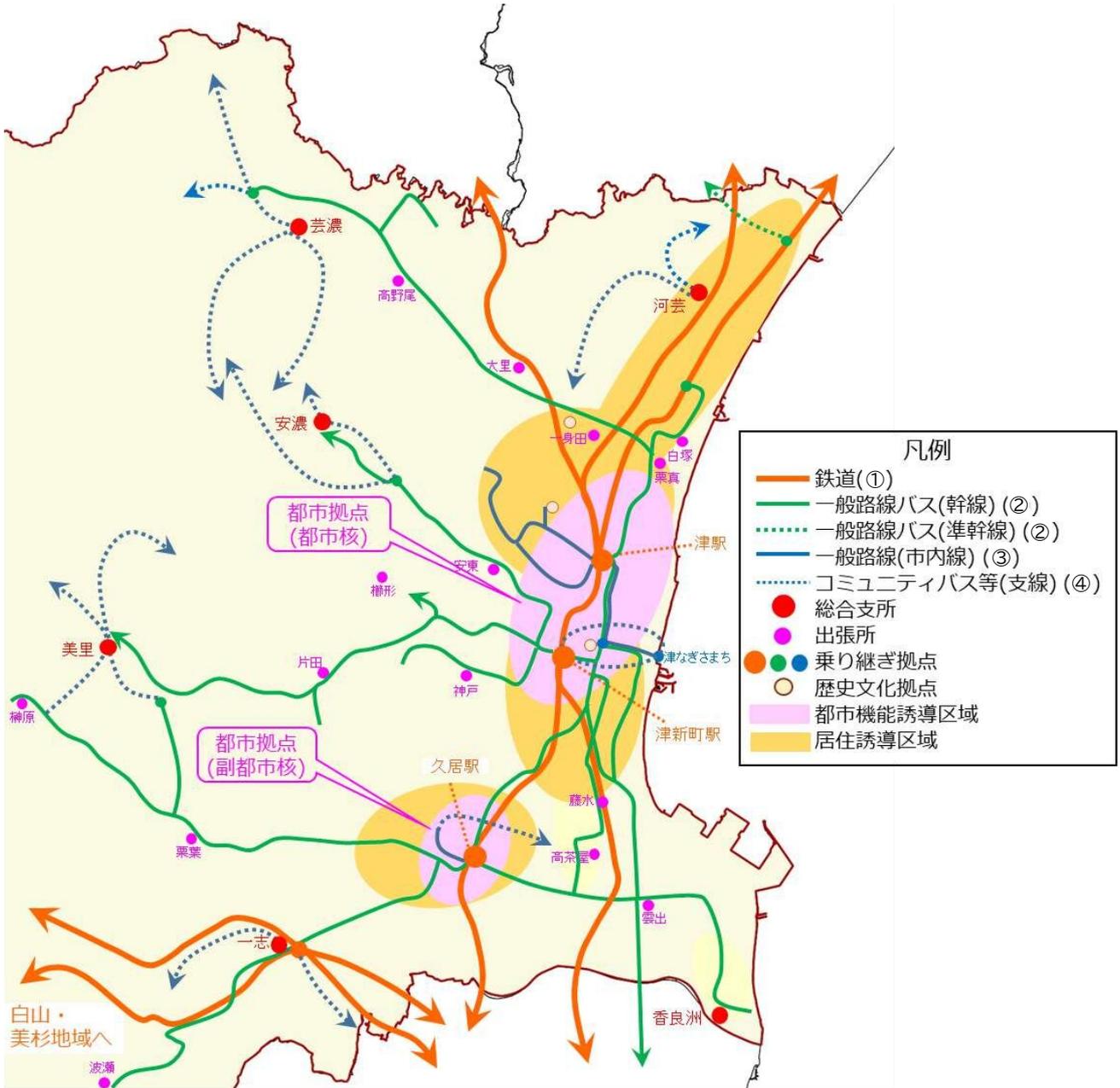


図6-5 津市公共交通網の全体像②

表6-4 補助系統を含む事業及び実施主体の概要

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
緑色系統 (破線含む)	椋本線	イオンモール津南	柳山	椋本	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	神戸白塚線	白塚駅前	津駅前、津新町駅	片田団地	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	安濃線	津駅前	安濃総合庁舎前	市場	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	長野線	津駅前	泉ヶ丘団地、片田団地	平木	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	泉ヶ丘片田団地線	津駅前	津新町駅	片田団地	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	穴倉・殿舟団地線	津駅前	殿舟団地、今徳	穴倉	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津三雲線	津駅前	イオンモール津南	天白回転場	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	香良洲線	津駅前	イオンモール津南	香良洲公園	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	城山線	津駅前	三重会館	警察学校前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	榊原線	津駅前	下村、いなば園前	榊原車庫前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	久居高茶屋線	久居駅東口	高茶屋	香良洲公園	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	波瀬線	三重中央医療センター	久居駅	室の口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	津太陽の街線	千里駅前	杜の街中央	千里駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	名張奥津線	名張駅前	滝之原口	敷津	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
緑色系統 (破線含む)	亀山椋本線	亀山駅前	安知本	椋本	4条乗合	路線定期運行	亀山市・津市（運行は交通事業者に委託）	幹線補助
青色系統	津なぎさまち線	津駅前	三重会館前	空港アクセス港	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
青色系統	津駅西団地循環線	津駅西口	西つつじヶ丘	津駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	津西ハイタウン線	津新町駅	津駅西口	津西ハイタウン	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	看護大学夢が丘線	津駅西口	看護大学前	津駅西口	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
青色系統	国立病院線	久居駅前	三重中央医療センター	久居高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
緑色系統 (破線含む)	一身田大里線	日碓ハイウェアリーナ	津駅前	三重病院	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし
緑色系統 (破線含む)	豊野団地線	津駅前	豊野団地口	津駅前	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし
緑色系統 (破線含む)	高野団地線	久居駅前	久居アルスプラザ前	とことめの里	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	なし
青色系統 (破線)	河芸循環ルート	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	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	久居南・雲出ルート	三重中央医療センター	久居インターガーデン、桃園駅東	イオンモール津南	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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)	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
青色系統 (破線)	芸濃北ルート	長徳寺	中町	芸濃総合支所	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	芸濃南ルート	長徳寺、北畑	中町、市場	芸濃総合支所	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート	芸濃総合支所	曾根橋	清水ヶ丘団地	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	妙法寺・野口・椋本ルート	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総合支所	79条空白地	路線定期運行	津市	フィーダー補助
青色系統 (破線)	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	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	長野・榊原ルート	平木、湯の瀬	美里総合支所、稲葉口	湯の瀬、榊原口、平木	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし
青色系統 (破線)	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	とことめの里一志	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	一志西循環ルート	とことめの里一志	川合高岡駅	とことめの里一志	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	八対野・大三ルート	榊原車庫前、榊原温泉口駅、文化センター	榊原温泉口駅、八対野1区、一志病院、グリーンタウン	一志病院、家城駅前	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	フィーダー補助
青色系統 (破線)	福田山・川口・三ヶ野ルート	上福田山、マックスバリュ(川口店)、白山総合支所	一志病院、関ノ宮、下川口、マックスバリュ(川口店)、大原	白山総合支所前、文化センター、上福田山、マックスバ	4条乗合	路線定期運行	津市(運行は交通事業者者に委託)	なし

系統名	名称	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助の活用
		前、文化センター、白山中学校前、一志病院、榊原温泉口駅		リュ（川口店）、白山中学校前、榊原温泉口駅、一志病院				
青色系統 （破線）	美杉東ルート	丹生俣、伊勢奥津駅前、一志病院、マックスバリュ（川口店）	伊勢竹原駅前、家城駅前、一志病院	一志病院、マックスバリュ（川口店）、伊勢奥津駅前、丹生俣	4条乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
青色系統 （破線）	美杉西ルート	川上、マックスバリュ（川口店）、一志病院	敷津、比津、竹原、エコープJAみすぎ店前	一志病院、マックスバリュ（川口店）、川上	4条乗合	路線定期運行	津市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
青色系統 （破線）	美杉南ルート	飯垣内、美杉総合支所前、丹生俣	三多気、老ヶ野	丹生俣、美杉総合支所前、飯垣内	79条空白地	路線定期運行	津市	なし
青色系統 （破線）	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	伊勢奥津駅前、道の駅美杉、敷津	79条空白地	路線定期運行	津市	なし
青色系統 （破線）	ぐるっと・つーバス	津新町駅	市役所前、津なぎさまち	津新町駅	4条乗合	路線定期運行	NPO法人バスネット津（運行は交通事業者に委託）	なし

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7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7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7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7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7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7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。

<p>目標1 広域の移動の確保</p>	<p>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</p>
<p>目標2 日常生活における移動の確保</p>	<p>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</p>
<p>目標3 バス路線の運行効率化</p>	<p>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</p>
<p>目標4 快適な移動環境の整備</p>	<p>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</p>
<p>目標5 公共交通に関する情報の管理と提供</p>	<p>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</p>
<p>目標6 公共交通を担う人材の育成</p>	<p>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</p>
<p>目標7 公共交通に関する市民の意識向上</p>	<p>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</p>

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	令和7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	椋本線	
	一身田	椋本線、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	椋本線、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	
	橿形	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、椋本線、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、椋本線	
	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	



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。

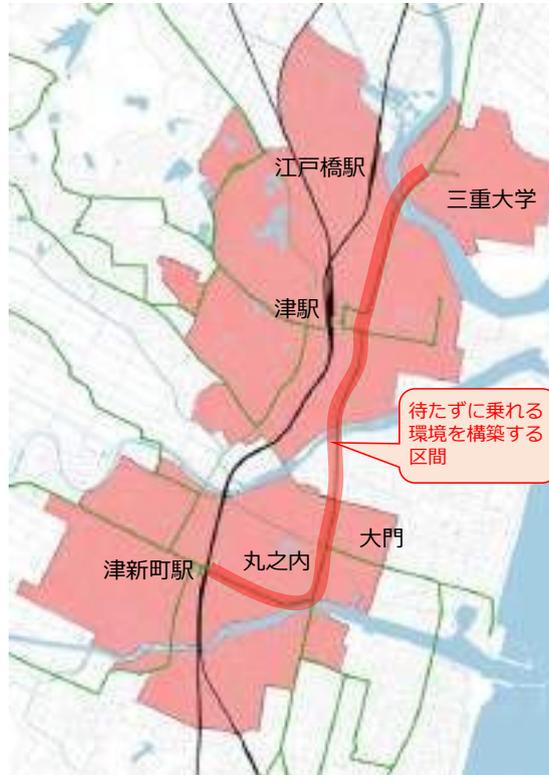


図7-2 幹線が集中する都心活動軸周辺

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
亀山椋本線	芸濃地域(椋本)～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	令和7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
亀山椋本線	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	令和7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	令和7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	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	令和7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用す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	令和7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 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	令和7年度
	— — —	— — —	— — — 継続実施	— — —	— — —	— — — 
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	令和7年度
	— — —	— — —	— — — 継続実施	— — —	— — —	— — — 
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	令和7年度
	—————→					- - - - -→
			継続実施			- - - - -→
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。

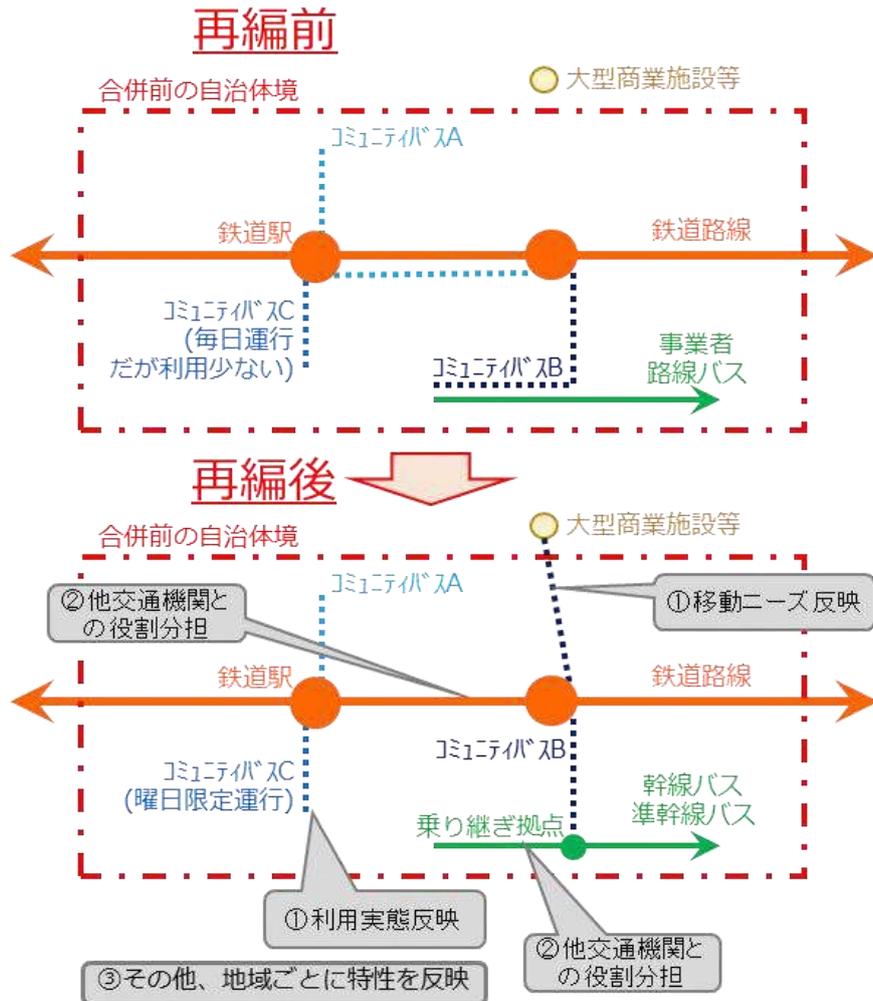


図 7-3 津市コミュニティバスの再編イメージ

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	令和 7 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)
曾根橋バス停	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)
榊原温泉口駅	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	令和7年度
	ダイヤ設定	→					
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	令和7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	令和7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	令和7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。



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	令和7年度
	—	—	随時実施	—	—	—
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	令和7年度
実施年度	案内整備	→					
	情報提供	→			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	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

	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
実施年度						
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

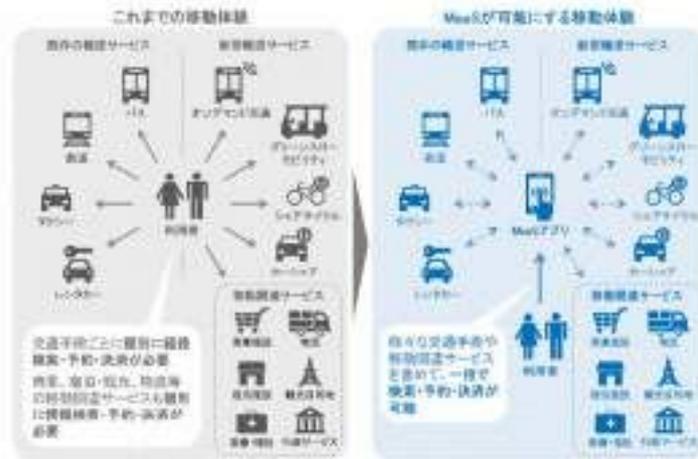
現在、国土交通省ではインターネット等の経路検索におけるバス情報の拡充のため、バス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡しをするための「標準的なバス情報フォーマット」を定めています。

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 GTFS 形式[※])に準じています。

※) GTFS(General Transit Feed Specification)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です。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 GTFS 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、GTFS 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 MaaS (Mobility as a Service) 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 H31.3.22」(国土交通省))

図7-6 MaaSのイメージ

	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	令和7年度
実施年度	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	令和7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	令和7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	令和7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 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	令和7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	令和7年度
			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 7-4】 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	令和7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。

	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
実施年度			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の最終年度である令和7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	データ取得方法	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	三重県統計書から毎年計測	17,900,000 人/年	17,828,471 人/年
		■航路の利用者数	運航事業者保有の利用者データにより毎年計測	300,000 人/年	289,387 人/年
		■一般路線バス(幹線・準幹線)の利用者数	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	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	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	740,000 人/年	749,857 人/年
		■コミュニティバス等(支線)の利用者数	津市及び交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	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	実施回数を毎年計測	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

表8-3 目標の達成度を測る参考とする確認指標

目標		確認指標	データ取得方法	数値指標 (最新の数値)
目標1	広域の移動の確保	■補助対象の一般路線バス(幹線・準幹線)の収支率	交通事業者の決算報告書等の資料から毎年計測	51%
目標3	バス路線の運行効率化	■公共交通に係る市の負担額	普通会計決算より毎年整理	1億6,499万円

※) 目標1の収支率の数値は令和5年度の実績値、目標3の市の負担額の数値は令和4年度の実績値

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ことが困難な状況のなか、航路については、利便性の高いダイヤ編成の実現等により更なる利用者の増加を目指すなど、目標1、目標2、目標7に関する評価項目については、平成30年度の実績値(鉄道に係る数値のみ平成29年度の実績値)を基に表8-2のとおり目標値(原則現状維持)を設定のうえ評価を行います。さらに、目標1については、表8-2の評価項目による評価のほか、参考として表8-3の収支率を確認し、目標3については、後述する1便当たり利用者数を毎年確認するほか、参考として市の負担額も確認します。また、目標4、目標5、目標6は、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8-4 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	
	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。

第9章 計画推進体制

1. 計画推進体制

本計画で定めた目標の達成に向けた事業の実施については、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、運行事業者、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」に行政の観光、福祉、教育の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。

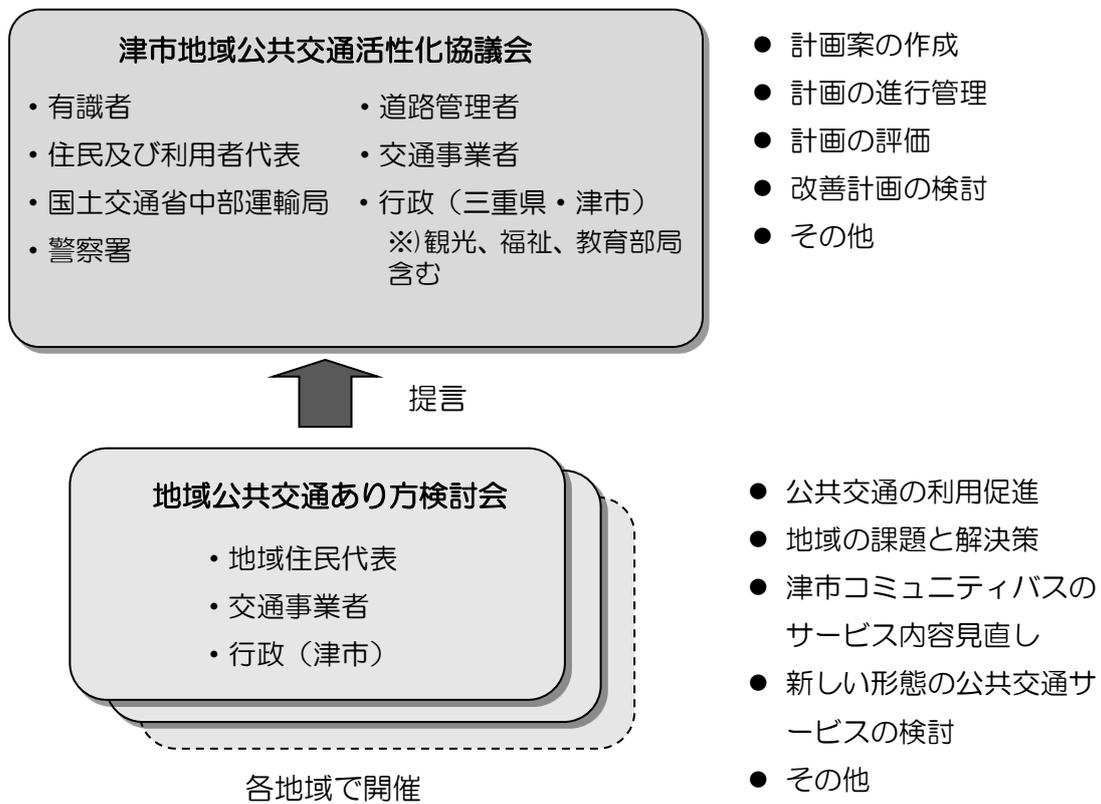


図9-1 計画推進体制

2. 計画期間内のスケジュール

(1) 年度ごとの実施スケジュール

事業の年度ごとの実施内容は、以下のとおりです。

表9-1 事業の実施スケジュール①

事業	実施年度						実施主体
	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	
1-1.鉄道の利便性向上の要請			継続実施				津市、三重県
1-2.一般路線バス(幹線・準幹線)の維持			継続実施				三重交通、津市、 三重県
1-3.隣接自治体との連携			継続実施				津市、三重県
1-4.航路の維持・向上			継続実施				津エアポートライン 津市、三重県、
2-1.一般路線バス(市内線)の維持			継続実施				三重交通
2-2.コミュニティバス等(支線)の維持			継続実施				津市、バス事業者
2-3.各種施設への乗り入れ	■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市、バス事業者、 関係施設
2-4.新たな交通サービスの研究	■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市
3-1.自主運行バス(廃止代替バス)の見直し	見直し ■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市
3-2.津市コミュニティバスの再編	再編 ■ ■ ■	■ ■ ■	随時見直し ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市
3-3.乗り継ぎ拠点の設定	ダイヤ設定		継続実施				津市、三重交通、 その他交通事業者
	案内の充実	■ ■ ■	■ ■ ■	時点更新 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	
3-4.住民主体型の移動手段の推進	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市
4-1.待合環境等の整備	■ ■ ■	■ ■ ■	随時実施 ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	津市、三重交通、 その他交通事業者
4-2.定時性確保のための渋滞緩和			継続実施				三重県、津市、 その他交通管理者

(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9-3 計画推進のための年間標準スケジュール

事業	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
乗降調査（自主運行バス（廃止代替バス）・津市コミュニティバス）			▲			▲			▲		▲	
一般路線バスのサービス水準評価					▲							
自主運行バス（廃止代替バス）及び津市コミュニティバスの評価					▲							
事業実施状況点検					▲							
運行計画の変更							▼					▼
協議会開催		▲			▲				▲		▲	

改善方策検討
(随時)

第 10 章 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し、津市コミュニティバスの再編

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）については、第 7 章（事業 3-1）で示す 3 つの方向性に基づき、運行の効率化を推進します。

なお、市域を跨いで運行している路線については、関係自治体と協議しながら見直しを進めます。

表 10-1 自主運行バス（廃止代替バス）の見直しの方向性（再掲）

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

表 10-2 各路線の見直しの方向性

路線名	運行区間	方向性
亀山椋本線	亀山駅～椋本	現状維持
津新町大里線	三重病院～サオリーナ前	現状維持
三行線	三行～三重会館	三行～東豊野区間は、津市コミュニティバスの運行変更による代替を推進
安濃線(立合系統)	立合～安濃総合庁舎前	津市コミュニティバスの運行変更による代替を推進
多気線	竹原～久居駅	竹原～井関区間は、JR名松線への集約を推進
榊原線(末端区間)	榊原温泉口駅～榊原車庫前	津市コミュニティバスの運行変更による代替を推進
名張奥津線	奥津駅前～敷津（～飯垣内）	津市コミュニティバスの運行変更による代替を推進

2. 津市コミュニティバスの再編

(1) 津市コミュニティバスの再編の方向性

津市コミュニティバスについては、第7章（事業3-2）で示す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、利便性の向上及び運行の効率化を推進します。

表 10-3 津市コミュニティバスの地域別の方向性

地域	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	③ 地域特性の考慮
	移動ニーズ	利用実態		
津	津地域西部から久居地域東部の商業施設への移動手段確保	—	—	—
久居	—	生活実態に応じたダイヤの設定	榊原線との役割分担	—
河芸	河芸地域から津地域北部の商業施設への移動手段確保	—	津太陽の街線との役割分担	—
芸濃	—	—	—	—
美里	美里地域から久居地域東部の商業施設への移動手段確保	需要に応じた運行回数の設定	長野線との役割分担	—
安濃	安濃地域から芸濃地域の商業施設への移動手段確保	—	—	—
香良洲	—	—	—	—
一志	松阪市嬉野地域の医療機関への移動手段確保	—	—	—
白山	—	—	—	小中学校、高校への通学対応
美杉	美杉地域から白山地域の商業施設・医療機関への移動手段確保	—	JR名松線との役割分担	歴史・文化拠点「多気北畠氏城跡周辺」への観光対応

(2) コミュニティバス等の運行単位

コミュニティバス等の運行単位を見直し、津市都市マスタープランで定めた5地域を単位として運行しますが、南西部地域については範囲が広く様々な地域特性があることから、従来の津市コミュニティバスの運行単位を継承します。



図 10-1 津市都市マスタープランの地域区分

表 10-4 コミュニティバス等の運行単位

運行単位	運行範囲	運行内容	
北部地域	河芸地域、津地域北部	河芸地域と津地域北部を一体とした運行	
中央部地域	津地域中央部	「ぐるっと・つーバス」の運行継続	
南部地域	久居地域東部、津地域南部・西部	津地域南部・西部を含めた運行	
北西部地域	芸濃地域、安濃地域	芸濃地域と安濃地域を一体とした運行	
南西部地域	美里地域	美里地域、久居地域西部	美里地域と久居地域西部を一体とした運行
	一志地域	一志地域、松阪市嬉野地域、久居地域西部	松阪市嬉野地域へ乗り入れ 久居地域栗葉地区を含めた運行
	白山地域	白山地域、久居地域西部	久居地域榊原地区を含めた運行
	美杉地域	美杉地域、白山地域	白山地域と美杉地域を一体とした運行

(3) コミュニティバス等の役割による分類及びサービス水準

コミュニティバス等を主に担う役割により3つに分類し、それぞれの役割に応じたサービス水準を設定します。

表 10-5 コミュニティバス等のサービス水準

分類名	役割	サービス水準	対象地域
日常生活 対応型	高齢者等、自ら移動手段を持たない移動制約者の生活交通の確保	■週2～3日運行 ■通院・買物に対応 (帰宅時含む)	北部地域 南部地域 北西部地域 南西部地域(美里、一志、白山、美杉)
地域特性 対応型	日常生活対応型の役割に加え、通学手段の確保、来訪者の移動手段の確保	■週5～7日運行 ■通学、観光に対応 (帰宅時含む)	南西部地域(白山、美杉地域の一部)
多目的 対応型	都市部における多様なニーズに対応	■平日毎日運行 ■通院・買物に対応	中央部地域

表 10-6 地域特性対応型の内容

対象地域	対象区間	区間の役割
白山地域 の一部	白山総合文化センター～榊原温泉口駅 ～倭地区～八対野地区～一志病院・白山高校～家城駅	■高校への通学輸送 ■近鉄大阪線と白山地域内各地区、JR名松線との連絡
	元取地区～小中学校	■小学校・中学校への通学輸送
美杉地域 の一部	伊勢奥津駅～北畠神社	■歴史・文化拠点である多気北畠氏城館跡への観光輸送