

第2次津市地域公共交通網形成計画策定・コミュニティバス路線再編スケジュール

令和元年度												備考
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
【第2次地域公共交通網形成計画策定】												
●第1回協議会・第1回分科会(5/14) ・(現行)網形成計画の評価 ●第2回協議会(7/17) ・計画策定スケジュール及び構成案説明 ・現況整理1(廃止代替バスの利用実態)説明 ●第2回分科会 ・(現行)網形成計画の評価(確定) ●第3回協議会(8/20) ・現況整理2(津市公共交通網の考え方、津市コミュニティバスの利用実態等)説明 ●第4回協議会(10/7) ・課題整理(現計画評価、利用実態、アンケート、事業者ヒアリング等) ・将来像、基本方針の確認 ●第5回協議会(10/15) ・将来像、基本方針の設定 ・目標、事業、評価手法等の確認 ●第6回協議会(11/13) ・計画案の作成 ●第7回協議会(12/24) ・計画案の確定 ◎市議会全員協議会(1/30) ◎パブリックコメント(1/31～2/28) ●第8回協議会(3月中旬) - 第2次網形成計画の策定												
【コミュニティバス路線再編】												
●第2回協議会(7/17) ・移動ニーズの報告、路線再編の考え方 - ルート再編事例の提示 ●第3回協議会(8/20) ・全地域ルート案の提示 →関係機関(事業者等)との調整 ●第4回協議会(10/7) ・ルート案の意見整理 ●第6回協議会(11/13) ・2次計画に基づくルート案 ●第7回協議会(12/24) ・ルート案におけるダイヤ等運行案及び各地域公共交通あり方検討会スケジュール案 ◎地域公共交通あり方検討会 ・運行実施計画案の確認 ●第8回協議会(3月中旬) ・運行実施計画の確定												
【令和2年度以降の予定】 4月 新ルート案運輸支局申請 6月 市条例改正 7月 新ルート啓発 (広報紙、チラシ、HP等) 10月 新ルートスタート												

第2次津市地域公共交通網形成計画(案)

令和2年3月

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
3. 計画の区域.....	2
4. 計画の期間.....	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. 公共交通の概況及び利用状況.....	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
第5章 地域公共交通の課題.....	14
1. 「（第1次）津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況	15
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.....	19
3. 関連計画との整合性	19
4. 社会環境の変化への対応	20
5. アンケート結果からの問題点.....	25
6. データ等により把握した問題点.....	26
7. 地域公共交通の課題の総括	30
第6章 基本的な方針、計画の目標.....	32
1. 計画で目指すべき将来像	33
2. 津市公共交通の基本的な方針.....	34
3. 津市の公共交通網	36
4. 津市公共交通の目標	40
第7章 目標を達成するために行う事業.....	43
1. 目標1「広域の移動の確保」のための事業.....	44
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	49
3. 目標3「バス路線の運行効率化」のための事業.....	51

4. 目標4「快適な移動環境の整備」のための事業.....	55
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	56
6. 目標6「公共交通に関する市民の意識向上」のための事業	60
7. 目標7「公共交通を担う人材育成」のための事業.....	64
第8章 計画の達成状況の評価.....	65
1. 計画全体の評価.....	65
2. 目標の達成度の評価	66
3. 事業の進捗の評価	67
第9章 計画推進体制	68
1. 計画推進体制.....	68
2. 計画期間内のスケジュール	69

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景・目的

近年、人口減少及び少子高齢化、モータリゼーションの進展等によって公共交通の需要が低下したことにより、公共交通の利用者は全国的に減少傾向が続いており、鉄道や路線バスの廃止等によるサービス水準の低下及び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、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策定するものです。

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。

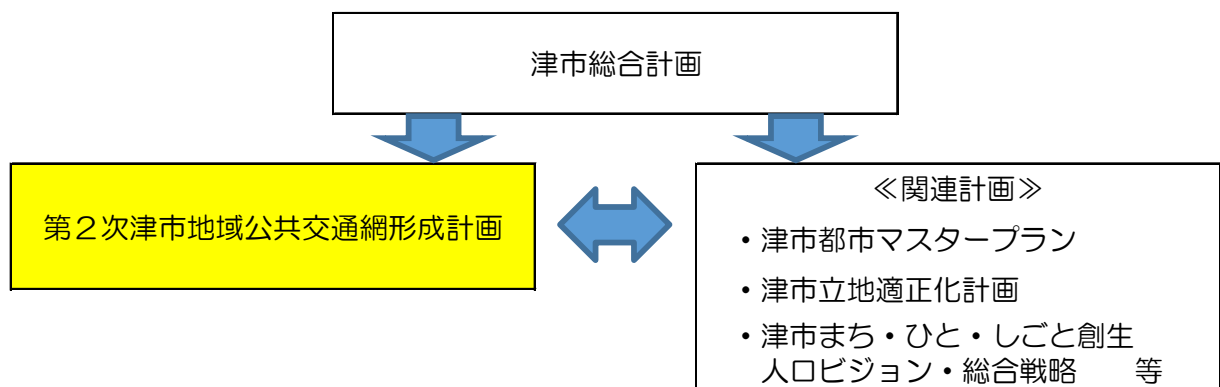


図1-1 本計画の位置付け

3. 計画の区域

本計画の区域は、津市全域とします。

ただし、周辺市村に隣接する一部の地域においては、市域を越えて生活圏が形成されていることから、市域をまたいだ公共交通網についても整理することとします。

4. 計画の期間

本計画の計画期間は、5年間とします。

なお、社会情勢の変化等に対応すべく、必要に応じて計画の見直しを行います。

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1-2 計画期間

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、南は松阪市と接しており、東は伊勢湾を臨んでいます。

東部は伊勢平野の一部を形成する海岸平野、中部は標高 30～50mの丘陵地や台地、西境沿いには 700～800mの山々が連なり、多様な自然を形成しています。

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、711.19km² と三重県で最も広い面積を有しています。

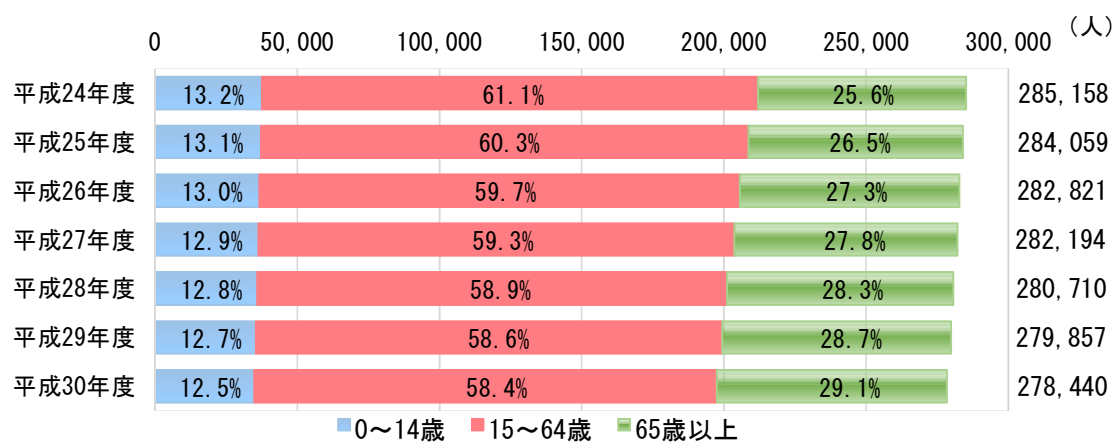


図 2-1 位置図

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、平成 30 年度末で 278,440 人であり、三重県の市町では四日市市に次いで多くなっています。

生産年齢人口（15～64 歳）の比率、年少人口（15 歳未満）ともに減少しており、生産年齢人口は、平成 24 年度には 61.1%であったものが平成 30 年度には 58.4%に減少しています。



※各年度末（3月31日）の人口（外国人を含む）
（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

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 20 km 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。

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

第3章 地域公共交通の現状

1. 公共交通の概況及び利用状況

(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、大阪圏及び伊勢市方面と結ばれています。

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、原則として民間事業者が運行する「事業者路線バス」、津市が運営する「津市コミュニティバス」、NPO 法人が運営する「ぐるっと・つーバス」があり、「事業者路線バス」には、津市と他都市とを結ぶ「高速路線バス」及び市内の拠点間又は市内と近隣市等とを結ぶ「一般路線バス」のほか、「一般路線バス」と同じ運行形態で津市が運営する「自主運行バス（廃止代替バス）」があります。

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】 仙台市、さいたま市（大宮）、東京 23 区（東京駅、池袋、新宿）、立川市、横浜市、浦安市（東京ディズニーランド）、金沢市、富山市、京都市、伊勢市、鳥羽市

イ 一般路線バス（自主運行バス（廃止代替バス）を含む）

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、市域内の路線は、主に津駅、津駅西口、三重会館、津新町駅、久居駅等の都市拠点地域を発着又は経由する路線が主体です。津市東部の伊勢湾岸沿いに網目状に路線網が存在するほか、都市拠点と津市郊外の総合支所所在地等を結んでいます。一部、津市郊外部と近隣自治体（亀山市、鈴鹿市、松阪市、名張市）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、津、久居、河芸、芸濃、美里、安濃、香良洲、一志、白山、美杉という旧市町村単位の 10 の地域で構成されており、「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、「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、路線バス及びコミュニティバスが運行され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います。平成 31 年 4 月現在、3 か所にて運行しています。

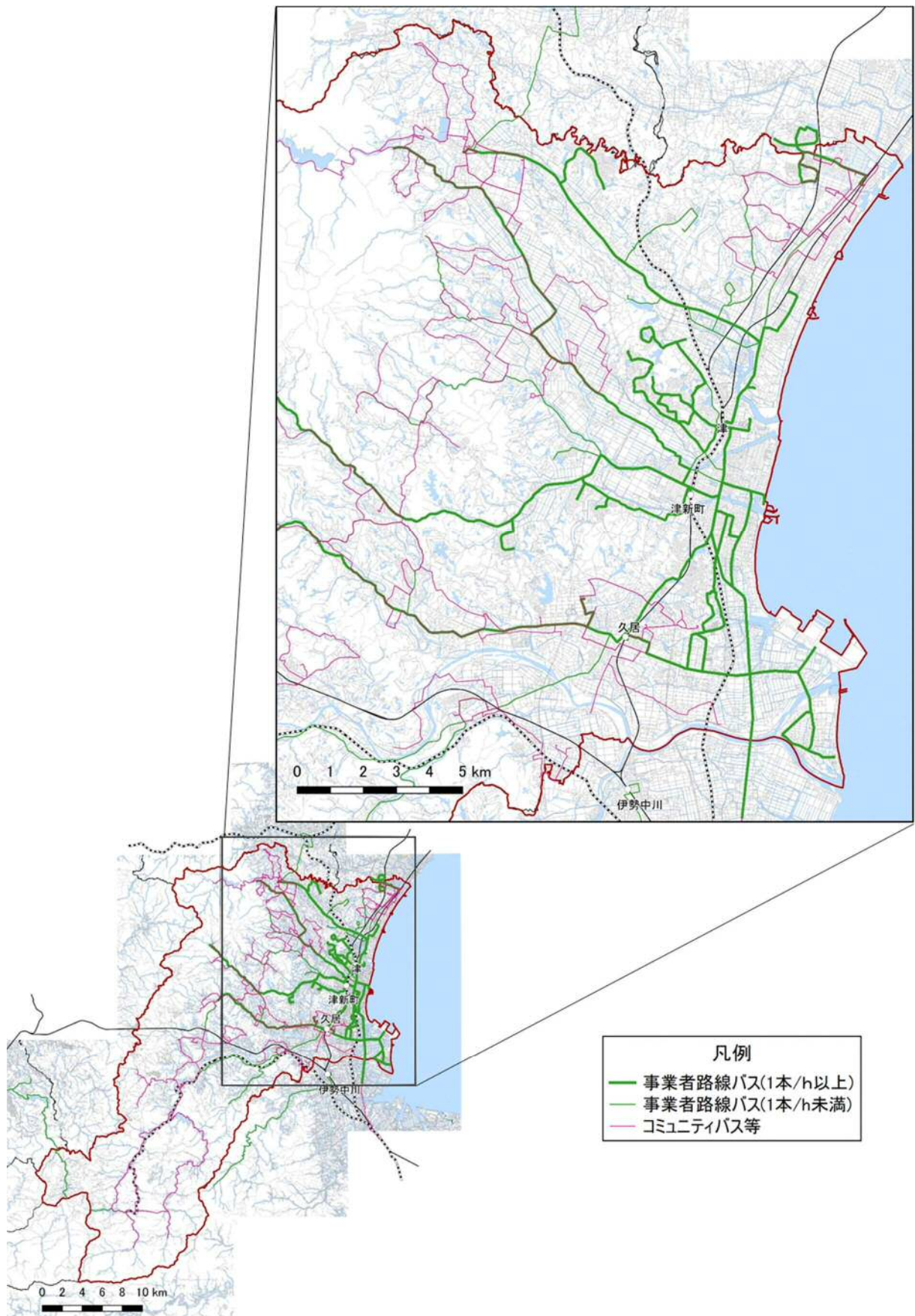


図3-2 津市の事業者路線バス（高速路線バスを除く）及びコミュニティバス等の路線網

(民間事業者)	(津市)	(NPO法人)	(地域住民)
高速路線バス	自主運行バス（廃止代替バス）		地域住民 運営主体型
一般路線バス	津市コミュニティバス	ぐるっと・つーバス	コミュニティ交通
事業者路線バス	コミュニティバス等		

図3-3 乗合バスの種類

(3) タクシー

タクシーについては、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、平成31年4月現在、津市内には事業者が10者あります。

(4) 海上アクセス（津エアポートライン）

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、平成31年4月現在、15往復/日の運航となっています。



図3-4 津エアポートライン航路図

第4章 上位・関連計画

1. 津市総合計画

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

■基本構想：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 心やすらぎ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。



第2次津市地域公共交通網形成計画

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、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。

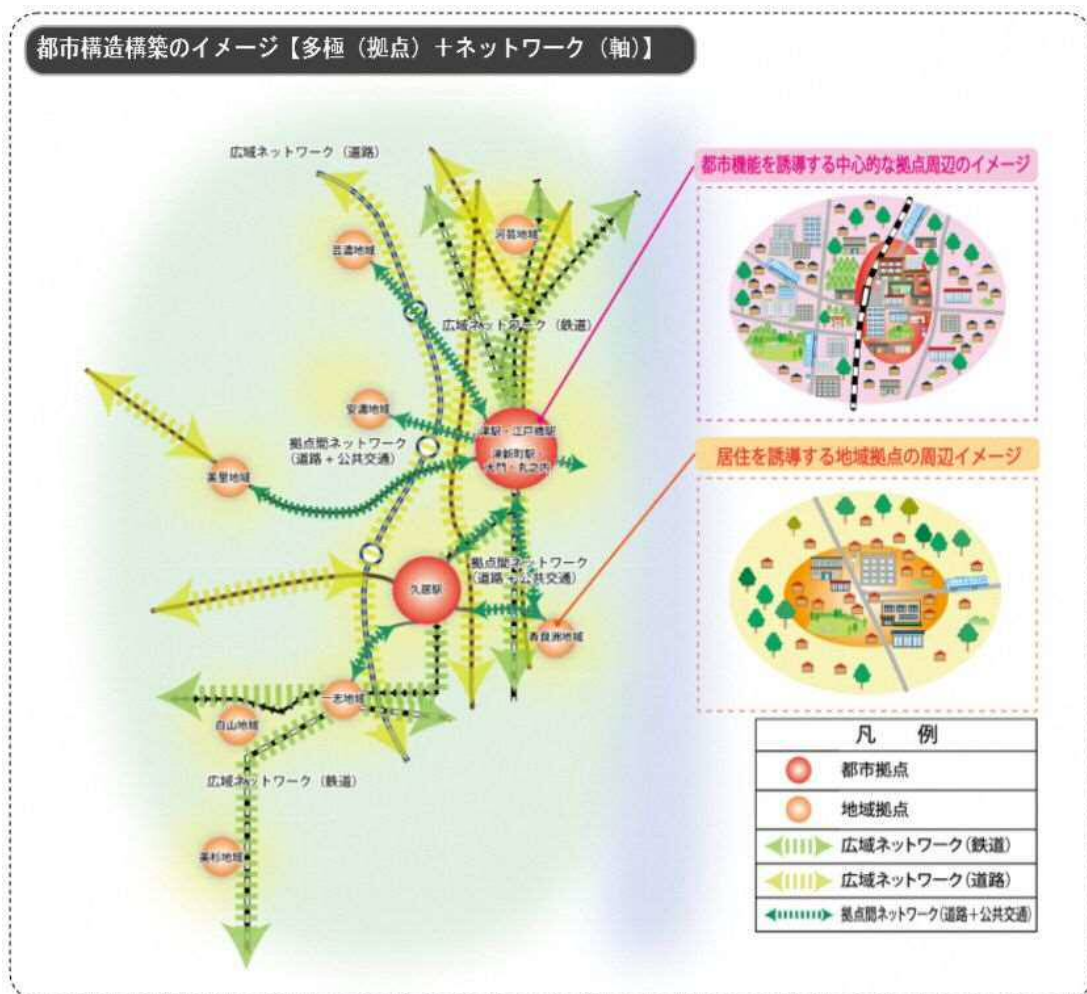


図4-2 将来都市構造図

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、高齢化が進展していく中でも、高齢者の外出を促進できる交通環境を確保するため、鉄道や民間バス路線との接続強化を進めます。
- 路線の乗換ができる拠点的なバスターミナルについては、利用者のコミュニティの場など、安全で快適にバスを待つことのできる待合環境の確保に努めます。

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

《市民に期待される役割》

快適で安心して住み続けることができる都市を形成するためには、市民の一人一人が、都市づくりの担い手として自ら住むまちに関心をもち、都市づくりに積極的に参加することが大切です。また、市民相互の理解と協力によって、自らが住む地域だけでなく、広域的な都市づくりを継続して行う主体としての役割が期待されます。

市民一人一人はもとより、自治会、市民活動団体は、協働のパートナーとして連携と協働による都市づくりに取り組むことが期待されます。

3. 津市立地適正化計画

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

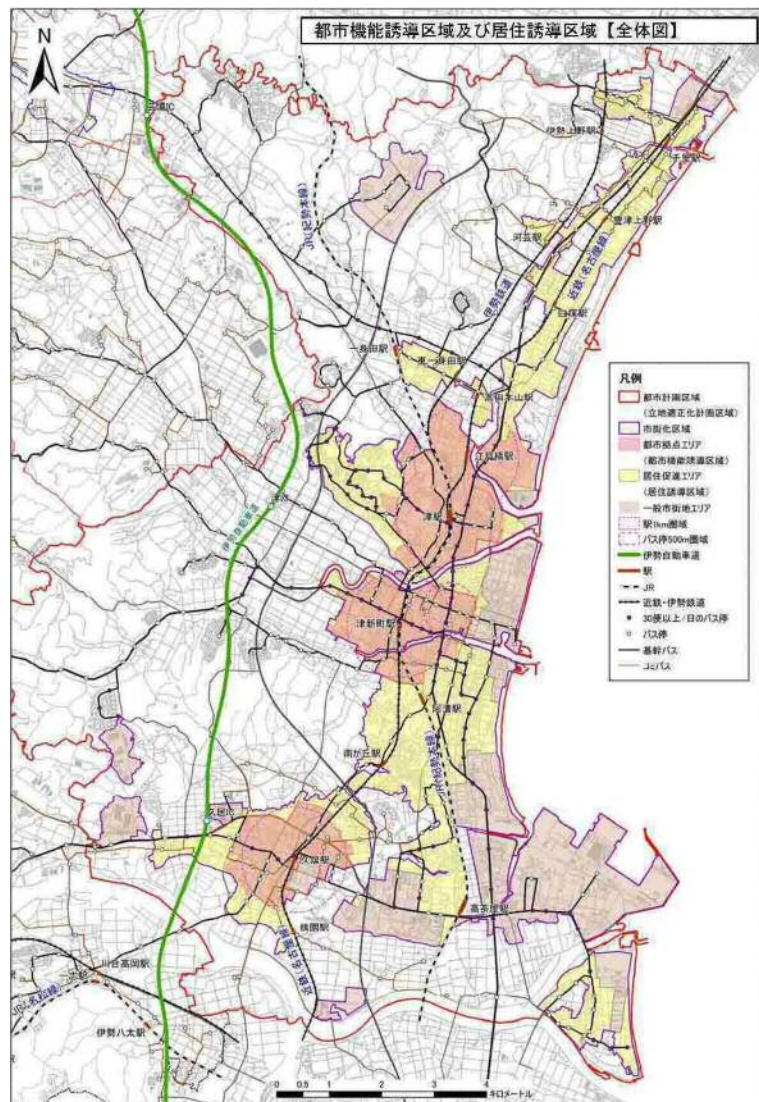
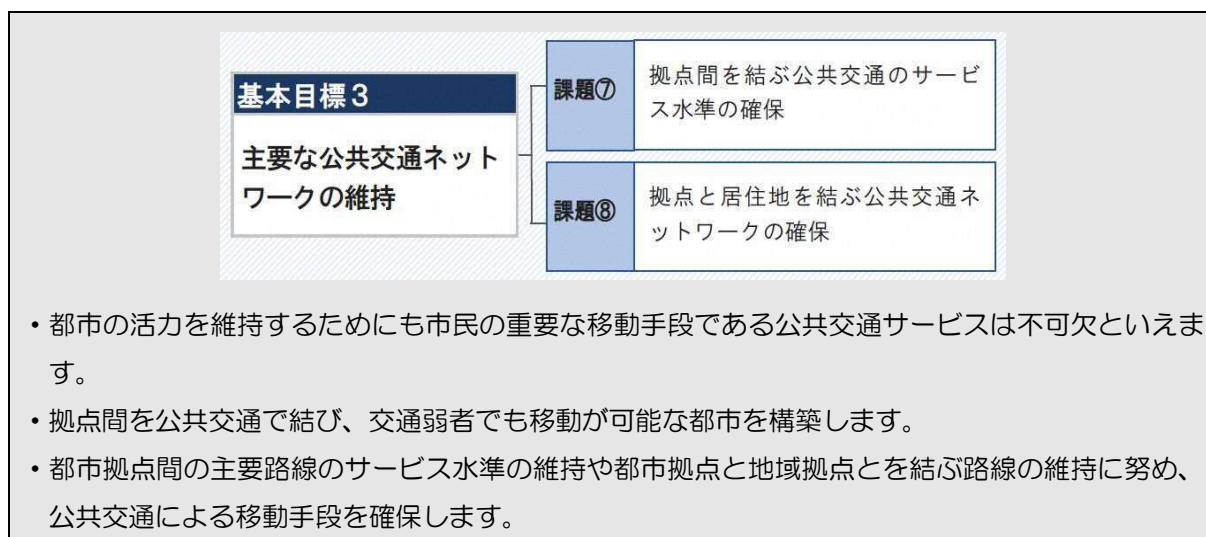


図4-3 都市機能誘導区域及び居住誘導区域（全体図）

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。



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。

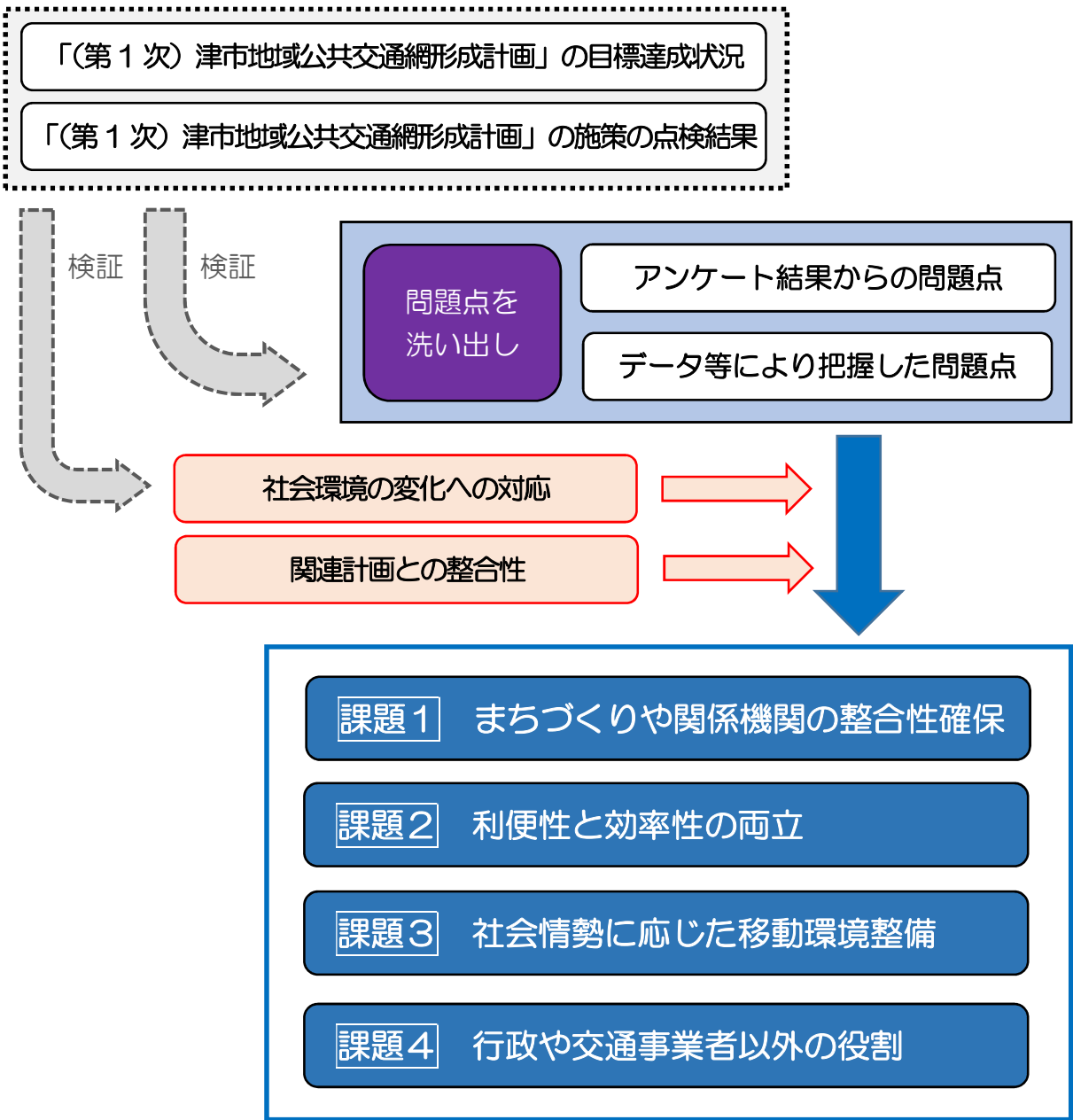


図5-1 地域公共交通の課題

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言えます。

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の割合を算出する方法が不適切であり、目標値の算出方法が不適切であったと言えますが、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】

旧行政界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る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言えます。

【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】

鉄道と海上アクセスの利用者が増加した反面、乗合バス等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り組み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
- 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

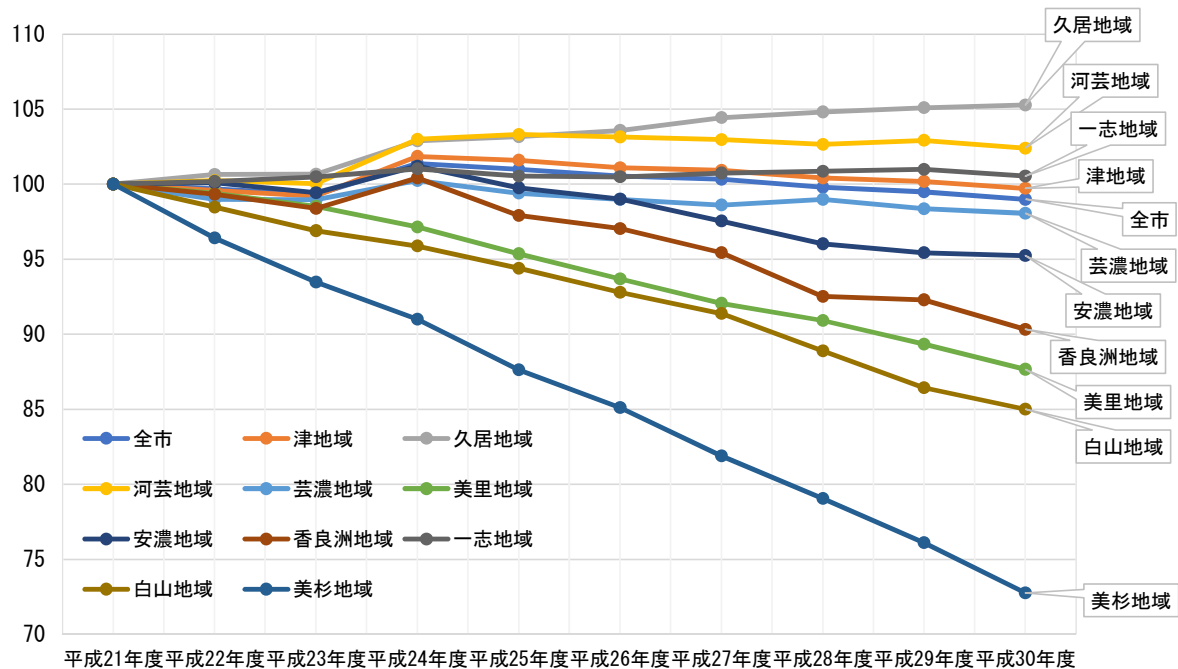
（第1次）津市地域公共交通網形成計画の実施期間中には、以下のような社会環境の変化がありました。これらを踏まえ、公共交通の維持及び利便性向上に努める必要があります。

(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

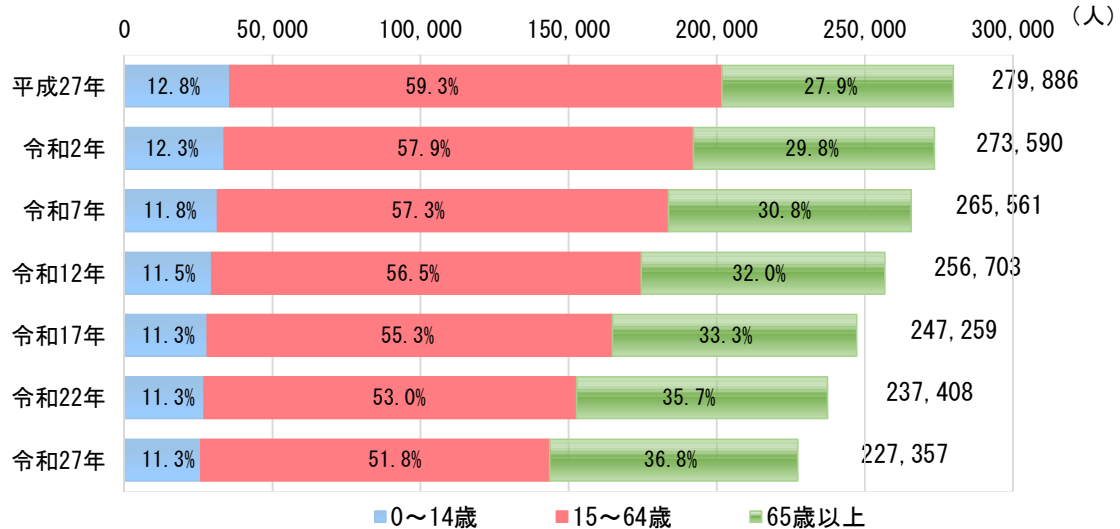
※各年度末（3月31日）の人口（平成24年度以降は外国人を含む）

（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おり、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。

また、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。

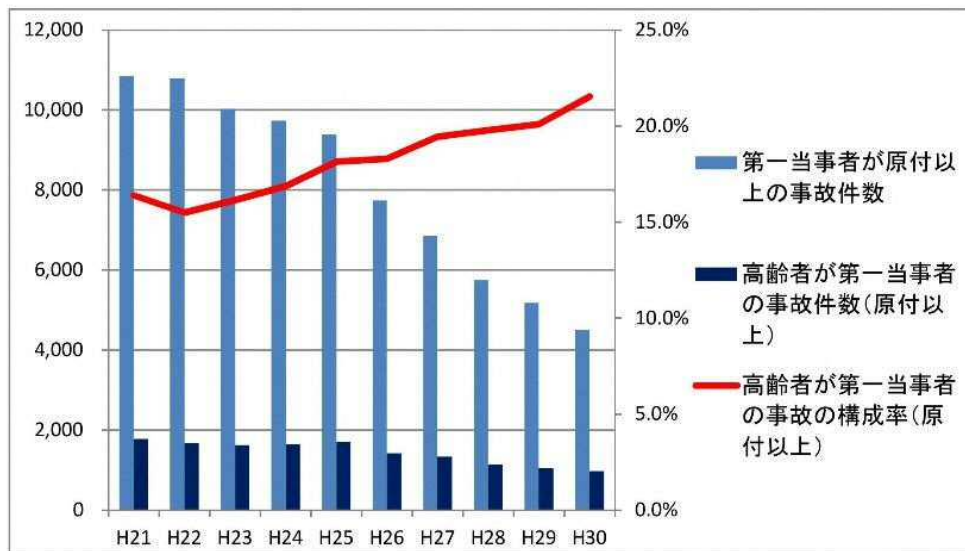


（出典：平成 29 年 国立社会保障・人口問題研究所）

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に対応し、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。

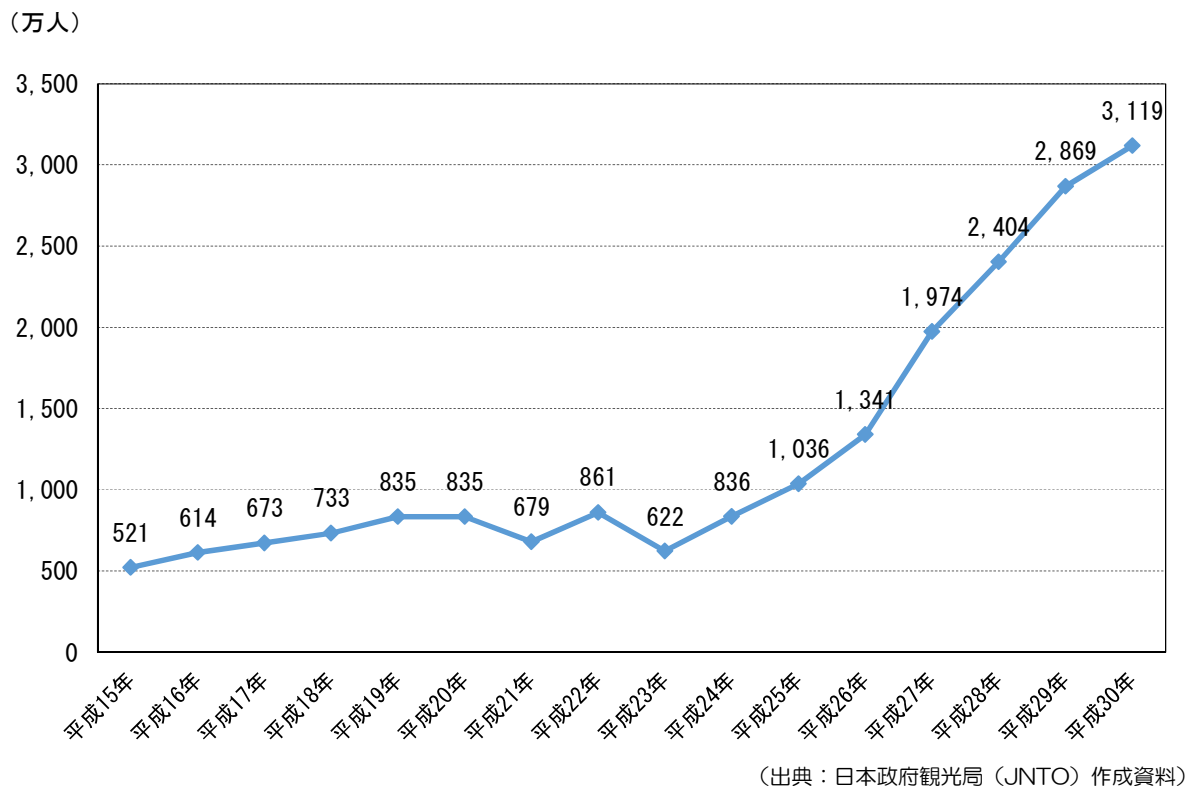


図5-5 訪日外国人旅行者数の推移

エ 運転手不足

バスやタクシー等の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5-6 各種運転手数の有効求人倍率

オ 交通に係る技術等の進展

近年、交通事業者がMaaS[※]、バス・タクシー運行時におけるAIや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。

新たなモビリティサービスは、利用者の利便性向上、まちづくり・公共交通基盤整備への影響、道路の混雑緩和、都市空間利用効率化、スマートシティの実現等につながることが期待できます。

※) 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・検索が一括で行うことが可能となった。

(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を余儀なくされましたが、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 海上アクセス（松阪航路）の休止（平成 28 年 12 月）

三重県内では、中部国際空港への海上アクセスとして、かつて津航路、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、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並びにバスの利用促進を図るため、平成 29 年 3 月から新たに「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。

なお、自主運行バス（廃止代替バス）においても、同制度を同時に導入しました。

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、三重交通の一般路線バス、自主運行バス（廃止代替バス）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5-7 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行った公共交通に関するアンケートでは、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、事業者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月に行った「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月に乗合バス（高速路線バスを除く）の利用者に対して行ったアンケートでは、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	主たる区間	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
亀山棕本線	亀山駅～棕本	55.5	—	2.9	—
津新町大里線	三重病院～サオリーナ前	227.2	69	16.2	4.9
三行線	三行～三重会館	74.8	31	6.2	2.6
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	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※	2.6	—	0.7	—

※ 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、白山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）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

(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ます。また、利用者1人当たりの運行経費も大きく異なり、移送実態、生活実態に合わない状況です。

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	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ルート数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ルート毎日	46.7	107.3	73.8	11,395	26,181	8,924	39,854	1,135
美杉地域	3	2ルート毎日 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
都木	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
榊田	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 事業者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、三重交通の事業者路線バスと津市コミュニティバスで運行ルート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5-8 久居地域における事業者路線バスと津市コミュニティバスの重複



図5-9 河芸地域及び美里地域における事業者路線バスと津市コミュニティバスの重複

イ 乗合バスとJR名松線との重複

JR名松線と、自主運行バス（廃止代替バス）多気線が一志駅～伊勢竹原駅間で、津市コミュニティバス（美杉地域）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 乗合バスとJR名松線とのダイヤの重複状況

鉄道駅	列車	列車	コミバス	列車	多気線	列車	コミバス	列車	コミバス	多気線	列車	多気線	列車	コミバス	多気線	列車	列車	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	関の宮
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

鉄道駅	列車	多気線	列車	多気線	コミバス	列車	列車	コミバス	列車	列車	多気線	コミバス	列車	列車	多気線	コミバス	列車	列車	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	関の宮
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	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	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	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	12:54			14:30	16:34			18:41	20:23	

※川上ルートの時刻は通行止めによる経路変更のもの

(4) 運行経費の増大

津市が運行する自主運行バス（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、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

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・バス(事業者路線バス、コミュニティバス等)・海上アクセス等、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では、既存の公共交通が地域の移動ニーズに対応できていないことや、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する必要があります。

【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

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

本計画で目指すべき将来像、基本的な方針、目標は、以下の通りです。

将来像：「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」

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

地域ニーズと持続可能性を両立させたサービスの提供

目標 3 バス路線の運行効率化

課題3 社会情勢に応じた移動環境整備

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 公共交通に関する市民の意識向上

目標 7 公共交通を担う人材育成

1. 計画で目指すべき将来像

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、

将来像：「快適で幸せな暮らしを支える公共交通体系が確立したまち」

とします。

(1) 津市総合計画（平成 30 年度～）

合併した都市としてあるべき姿を目指したまちづくりが一つの区切りを迎え、「まちづくり」から「暮らしづくり」へ

《将来像》

「環境と共生し、心豊かで元気あふれる美しい県都」



「笑顔があふれ幸せに暮らせる県都 津市～夢や希望、明るい未来が広がるまちへ～」

(2) 津市都市マスタープラン（平成 30 年度～）

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方を踏襲しつつ、人口減少時代に合わせて市街化区域は拡大しない方針に

《都市づくりのテーマ》

「ひと・うみ・みどり 輝く県都“津市”」



「安心して住み 快適に暮らせる 未来につながるまちづくり」

2. 津市公共交通の基本的な方針

(1) 基本的な方針

1. で掲げた将来像を実現するため、第5章で分類した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られています。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。

一方で、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9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、バス、海上アクセス等が一体となった公共交通網を構築します。

基本方針2 地域ニーズと持続可能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。

一方で、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、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・バス・海上アクセス等を運行するだけでなく、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、市民が積極的に公共交通機関を利用するためには、移動に必要な情報を提供する必要があります。ダイヤ及びルート並びに駅・バス停の情報のほか、割引制度やイベント等の情報についても積極的に提供します。

基本方針 4 市民による自発的な行動の促進

人口減少に伴い公共交通の利用者の減少が見込まれる中、バスの運転手不足による人件費の高騰等により公共交通の運営環境は厳しさを増しており、行政及び事業者による事業だけでは公共交通サービスを維持していくことが困難になりつつあります。

一方で、「津市都市マスタープラン」では、「市民に期待される役割」として、市民一人一人が都市づくりに関心をもち、主体的に参加することが大切であるとしています。

これらを踏まえ、行政や交通事業者だけでなく、市民自らが主体となり、社会的にも望ましい交通手段の選択を促進するための事業を実施します。

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。

3. 津市の公共交通網

(1) 津市の公共交通網の考え方

津市の公共交通は、鉄道や拠点間を結ぶ事業者路線バスによって「幹」が形成され、市街地の事業者路線やコミュニティバス等によって「枝」が形成されています。その他、中部国際空港と結ぶ海上アクセスや、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。

様々な交通手段が存在する状況においては、各交通手段の役割を明確にする必要があります。また、津市都市マスタープランや津市立地適正化計画といった関連計画で定めた都市構造に合致する形で公共交通網を形成する必要があります。

津市都市マスタープランでは、都市構造における拠点を以下のように設定していますが、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地域が存在する点を踏まえ、本計画では津地域及び久居地域の出張所所在地付近を地域拠点到位置付けます。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 で定めた拠点	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
	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
本計画で独自に 定める拠点			高尾野・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

これらを踏まえた上で、津市の公共交通等の役割分担を、次のように定めます。

表6-2 津市公共交通等の役割分担

交通機関			役割
鉄道	ＪＲ特急・快速		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）		
	ＪＲ普通	名松線	松阪市・市内地域拠点と市内山間部とを結ぶ
		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	伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶ
大阪線			
海上アクセス	津エアポートライン		津市と中部国際空港とを結ぶ
乗合バス	高速路線バス		鉄道を補完する形で津市と大都市圏・三重県内主要都市等とを結ぶ
	一般路線バス	幹線	市内の都市拠点と地域拠点とを結び、一定のサービス水準を確保する
		準幹線	市内外の拠点を結ぶ
		市内線	津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保する
		支線 （コミュニティバス等）	幹線・準幹線と結節し、地域内の移動手段を確保する
	地域住民運営主体型コミュニティ交通		交通不便地において、住民主体により移動手段を確保する
福祉有償運送			乗合バス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
タクシー			上記交通手段では対応できない場合等に対応する
その他 【参考】	スクールバス		小中学校等の通学に対応する
	各種送迎輸送		事業所への通勤、商業施設への買い物等、特定施設の送迎に対応する

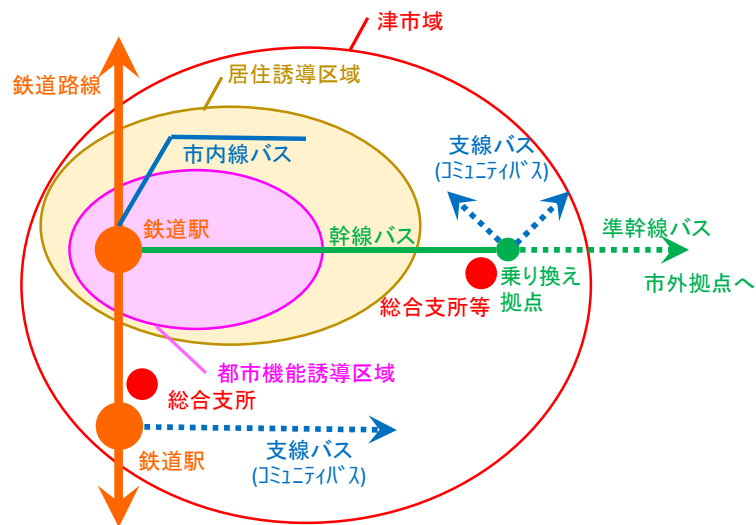


図6-1 津市公共交通の役割分担イメージ図

(2) 津市の公共交通網の全体像

津市における拠点の考え方、交通機関ごとの役割分担を踏まえた上で、津市の公共交通網の全体像を、次に示します。



図6-2 津市公共交通網の全体像①

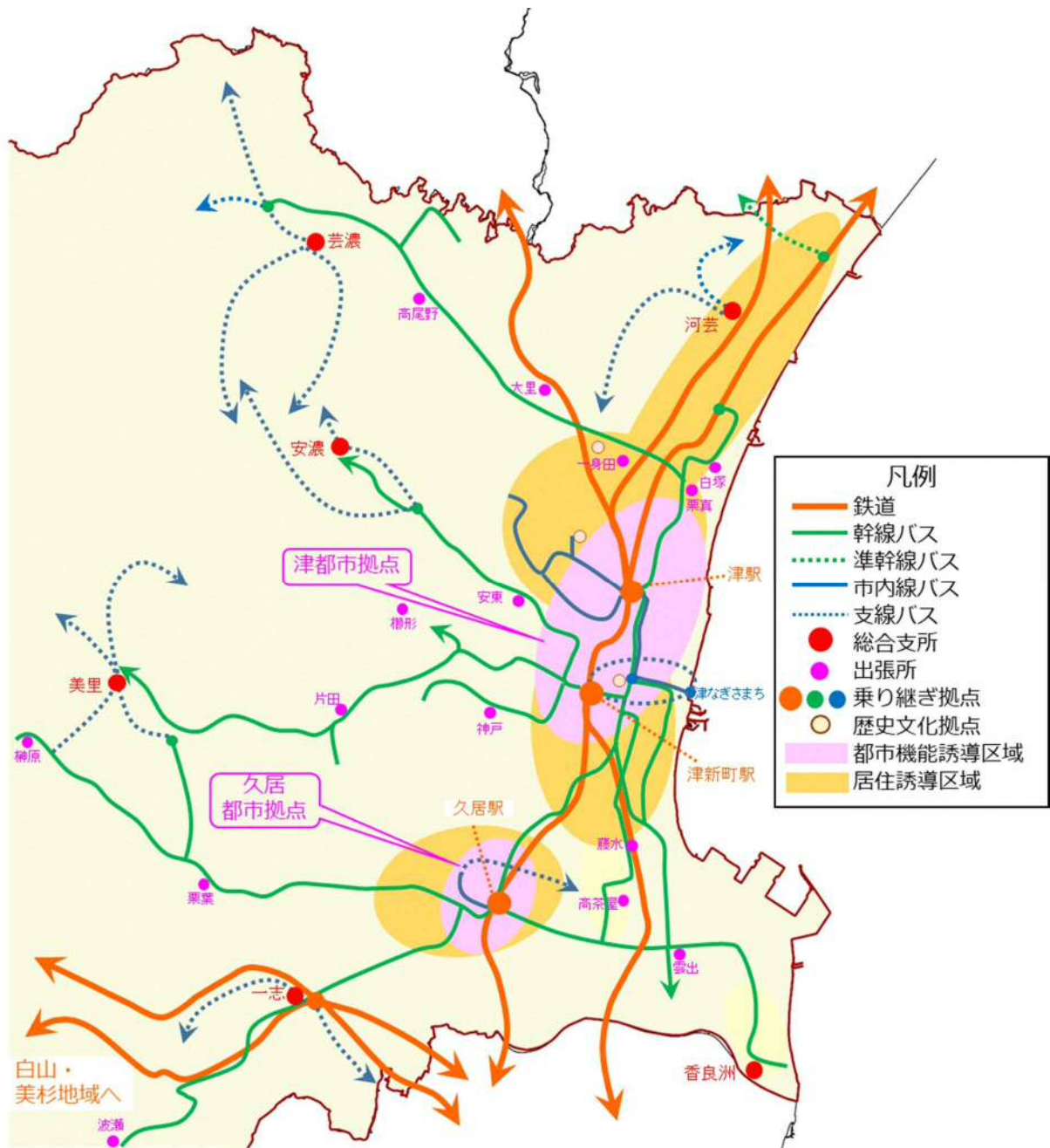


図6-3 津市公共交通網の全体像②

4. 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、三重交通による事業者路線バス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、中部国際空港への海上アクセス交通である津エアポートラインを介して、国内外の都市を結んでいます。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降者数、海上アクセスの利用者数、事業者路線のうち「幹線・準幹線」と位置付ける路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降者数 17,900,000 人/年	平成 29 年度実績 17,928,471 人
数値目標 1-2	海上アクセスの利用者数 290,000 人/年	平成 30 年度実績 289,387 人
数値目標 1-3	「幹線・準幹線」の利用者数 2,900,000 人/年	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「幹線・準幹線」と位置付ける事業者路線バスだけでは不十分であり、「市内線」と位置付ける事業者路線バスや「支線」の位置付けであるコミュニティバス等の役割が重要となります。バスの運行にとどまらず、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、事業者路線バスのうち「市内線」と位置付ける路線の利用者数、コミュニティバス等の利用者数を設定します。

数値目標 2-1	「市内線」の利用者数 740,000 人/年	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」の利用者数 110,000 人/年	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

津市内を運行するバス路線のほとんどが、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。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。

数値目標 3-1 人口 1 人当たりの津市の財政支出
700 円/年以内

平成 30 年度実績
707 円

(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

津市の人口が減少傾向にある中、公共交通の利用者数を維持し続けるためには、単に鉄道、バス、海上アクセス等を運行（運航）するだけでは不十分で、津市では高齢化も進展していることから、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づくりに努めます。

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（ＩＣＴ）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に努めます。

(4) 基本方針 4 に対応する目標

目標6 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、市民の意識向上に努めます。

※) モビリティ・マネジメントとは、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。

目標7 公共交通を担う人材育成

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・育成し続けます。

第7章 目標を達成するために行う事業

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

目標1

広域の移動の確保

- 事業 1-1 鉄道の利便性向上の要請
- 事業 1-2 乗合バス（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 海上アクセスの維持

目標2

日常生活における移動の確保

- 事業 2-1 乗合バス（市内線）の維持
- 事業 2-2 乗合バス（支線）の維持
- 事業 2-3 各種施設への乗り入れ
- 事業 2-4 新たな交通サービスの研究

目標3

バス路線の運行効率化

- 事業 3-1 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し
- 事業 3-2 津市コミュニティバスの再編
- 事業 3-3 乗り継ぎ拠点の設定
- 事業 3-4 住民主体型の移動手段の推進

目標4

快適な移動環境の整備

- 事業 4-1 待合環境の整備
- 事業 4-2 定時性確保のための渋滞緩和

目標5

公共交通に関する情報の管理と提供

- 事業 5-1 バスロケーションシステムの充実
- 事業 5-2 来訪者（特に外国人）への情報提供
- 事業 5-3 紙媒体による情報提供
- 事業 5-4 公共交通データの標準化及びオープン化

目標6

公共交通に関する市民の意識向上

- 事業 6-1 JR名松線の活性化
- 事業 6-2 利用促進イベントの実施
- 事業 6-3 広報紙やホームページによる広報
- 事業 6-4 モビリティ・マネジメントの実施
- 事業 6-5 運転免許返納に対する支援

目標7

公共交通を担う人材育成

- 事業 7-1 運転手不足への対応
- 事業 7-2 住民主体型の組織設立支援

【事業分類】

- 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。

実施年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
			継続実施		
実施主体	津市、三重県				
事業分類	直接運行に係る事業				

【事業 1-2】乗合バス(幹線・準幹線)の維持

乗合バス（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、移動手段の確保に努めます。

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	津都市拠点及び久居都市拠点と地域拠点（総合支所・出張所所在地）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

幹線に位置付ける区間及び対象路線は、以下の通りです。

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 幹線と位置付ける区間

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

中心部方面時刻表			複数路線が重複する区間は運行間隔を調整		中心部方面時刻表		
時	A路線	B路線			時	A路線	B路線
・	・	・			・	・	・
・	・	・			・	・	・
13	40	50			13	40	10
14	40	50			14	40	10
・	・	・			・	・	・
・	・	・			・	・	・

図7-1 重複区間のダイヤ調整のイメージ

特に、三重大学病院～津駅～三重会館～津新町駅の区間については、津市都市マスタープランで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「待たずにバスに乗ることができる」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

準幹線に位置付ける区間及び対象路線は、以下の通りです。

表7-3 準幹線と位置付ける路線

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

実施年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
			継続実施		
実施主体	三重交通、津市				
事業分類	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、隣接自治体との広域な移動を確保するために、主として準幹線に位置付ける路線を設定し、常に情報共有を図りながら連携してバス路線の維持、活性化に努めます。

表 7-4 隣接自治体への乗り入れ路線

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

実施年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
			継続実施		
実施主体	津市、三重県				
事業分類	運行形態を変更・改変するための事業				

【事業 1-4】海上アクセスの維持

中部国際空港への海上アクセスターミナルの「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、海上アクセスの更なる利用促進を図ります。

実施年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
			継続実施		
実施主体	津エアポートライン、津市、三重県				
事業分類	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】乗合バス(市内線)の維持

乗合バス（市内線）については、津地域及び久居地域の市街地内において、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、下図のとおりです。

表7-5 市内線のサービス水準

経路	ダイヤ	対象路線
居住誘導区域のうち、鉄道駅、乗合バスの幹線でカバーできない地域を経由	おおむね 6 時台～21 時台まで、1 時間に 1 本（1 日 15 往復）の運行頻度を確保	津なぎさまち線 津駅西団地循環線 津西ハイタウン線 看護大学・夢が丘線 国立病院線

実施年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
			継続実施		
実施主体	三重交通				
事業分類	直接運行に係る事業				

【事業2-2】乗合バス(支線)の維持

乗合バス(幹線・準幹線)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、乗合バス(幹線・準幹線)と接続させます。

また、鉄道や乗合バス(幹線・市内線)ではカバーできない多様な需要に対応するため、NPO法人が乗合バスを自主運行します。

実施年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
			継続実施		
実施主体	津市、バス事業者				
事業分類	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、利用者または市民から要望があった場合、若しくは施設側からバス乗り入れの要望があった場合は、需要を精査した上で各施設への乗り入れを行います。

実施年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
	— — — —	— — — —	— — — — 随時実施	— — — —	— — — — →
実施主体	津市、三重交通、関係施設				
事業分類	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、海上アクセス、バス、タクシーといった従来型の移動手段だけでなく、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の導入可能性について研究します。

また、最寄りの駅やバス停から自宅までの移動は大きな問題です。乗合バス（事業者路線バス、コミュニティバス等）では補うことのできない、自宅周辺等での端末交通についても新たな交通サービスの導入可能性を研究します。

実施年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
	— — — —	— — — —	— — — — 随時実施	— — — —	— — — — →
実施主体	津市				
事業分類	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事業者路線バスの一部について、津市が路線の維持を行っているものです。

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。

表7-6 自主運行バス（廃止代替バス）の見直しの方向性

見直しの方向性
1 利用状況に応じた運行本数の設定
2 鉄道や一般路線バスと運行が重複する路線については、需要を把握した上で鉄道や一般路線バスによる代替を推進
3 利用者の少ない路線については、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
					
実施主体	津市				
事業分類	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異なるほか、鉄道や事業者路線バスと運行ルート及び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、移動ニーズ・利用実態、他交通機関との役割分担、地域特性を踏まえ、路線の再編を実施します。

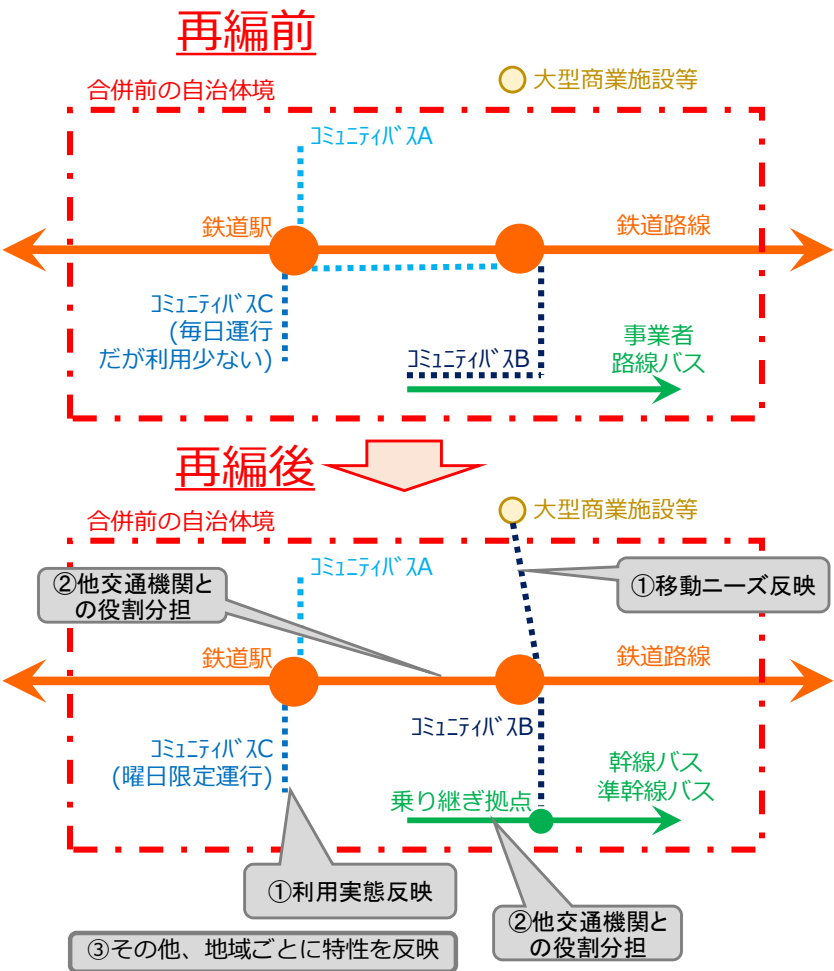


図 7-3 コミュニティバス再編のイメージ

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
実施主体	津市				
事業分類	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、事業者路線バス及びコミュニティバス等の結節により、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鉄道及び幹線・準幹線に合わせた支線のダイヤ設定、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。

本計画では、以下の場所を乗り継ぎ拠点と位置付けます。

表 7-7 乗り継ぎ拠点

乗り継ぎ拠点	対象路線
千里駅	近鉄名古屋線(鉄道)、津太陽の街線(準幹線)、津市コミュニティバス(支線)
白塚駅	近鉄名古屋線(鉄道)、津市コミュニティバス(支線)
棕本バス停	棕本線(幹線)、亀山棕本線(準幹線)、津市コミュニティバス(支線)
曽根橋バス停	安濃線(幹線)、津市コミュニティバス(支線)
津駅(東口)	鉄道各路線、高速路線バス、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)、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、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	海上アクセス、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)、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)
稲葉公民館	榊原線(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)

	事業	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
実施年度	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	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

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、鉄道や事業者路線バス、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、地域の実情に応じたデマンド型交通等の地域住民が運営主体となった新たな形態のコミュニティ交通の導入支援を行います。支援に当たっては、以下の条件を満たすことを条件とし、持続可能な運行体制の確立を図ります。

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

実施年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
	――	――	―― 随時実施	――	――→
実施主体	津市				
事業分類	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】待合環境の整備

引き続き、バス停における待合環境の整備に努めます。

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

実施年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	— — — —	— — — —	— — — — 随時実施	— — — —	— — — — →
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者				
事業分類	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

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。

実施年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	— — — —	— — — —	— — — — 継続実施	— — — —	— — — — →
実施主体	三重県、津市、その他道路管理者				
事業分類	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
	――	――	――	――	――
			随時実施		
実施主体	三重交通				
事業分類	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、津市は海上アクセス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、次のような取り組みを実施します。

- 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
- 海上アクセスのインターネットを通じたPR
- 海上アクセスのポスターやパンフレットによるPR

	事業	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
実施年度	案内整備					
	情報提供			継続実施		
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者					
事業分類	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（ＩＣＴ）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ます。そこで、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乗合バスの事業者路線バス及び津市コミュニティバスを一体的に扱った路線図の作成を行います。



図 7-5 津市公共交通マップ

実施年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
			時点更新		
実施主体	津市				
事業分類	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

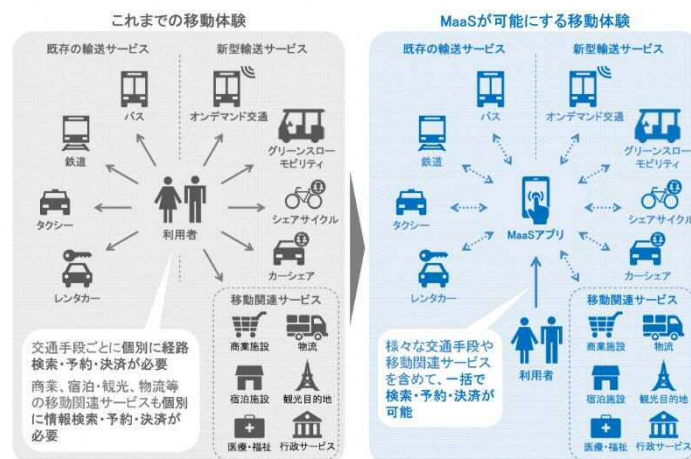
現在、国土交通省ではインターネット等の経路検索におけるバス情報拡充のため、バス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡をするための「標準的なバス情報フォーマット」を定めています。

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。

事業者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 形式によるデータの公開を津市ホームページにて行います。

また、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
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	他事業の実効性を高めるための事業					

6. 目標6 「公共交通に関する市民の意識向上」のための事業

【事業6-1】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、以下のような取り組みを推進します。

- JR 名松線ポータルサイトの運営
- JR 名松線、乗合バス（事業者路線バス・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
- 名松線利用促進を実施する団体等に対する支援



図 7-7 JR 名松線のポータルサイト

	事業	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
実施年度	案内整備					
	情報提供			継続実施		
実施主体	津市、三重交通、その他交通事業者					
事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業					

【事業 6-2】利用促進イベントの実施

公共交通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
- 「こんなにあるんだ三重の鉄道展」における鉄道に関する展示等
- 「岐阜県・三重県共同ローカル鉄道展」における鉄道に関する展示等



図7-8 バスの乗り方教室の様子



図7-9 津まつりにおけるお絵かきバス

実施年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
			継続実施		
実施主体	津市、三重県、中部運輸局、三重交通				
事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【事業 6-3】 広報紙やホームページによる広報

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

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

実施年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
			継続実施		
実施主体	津市				
事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【事業 6-4】 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。

※)モビリティ・マネジメントとは、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。

実施年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
			継続実施		
実施主体	津市、三重県				
事業分類	市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業				

【事業 6-5】運転免許返納に対する支援

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

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り組み

取り組み項目	取り組み内容
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路線が 乗り放題のフリーパスを発売
運転免許返納割引	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

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

実施年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
			継続実施		
実施主体	津市、三重県、三重県警察				
事業分類	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「公共交通を担う人材育成」のための事業

【事業 7-1】運転手不足への対応

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

実施年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
			継続実施		
実施主体	交通事業者、津市				
事業分類	他事業の実効性を高めるための事業				

【事業 7-2】住民主体型の組織設立支援

これまで、地域ごとに「地域公共交通あり方検討会」を開催し、地域公共交通に関する意見をいただくとともに、改善について議論してきました。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、他地域での事例や各種制度の情報を提供するなどの支援に努めます。

実施年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
			継続実施		
実施主体	津市				
事業分類	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として「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」を掲げていますが、この将来像の具現化状況を測る指標を以下のとおり定めます。目標とする数値は、津市総合計画の評価に係る市民意識調査の結果を用います。

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	目標とする数値
「公共交通の充実」に関する 市政の満足度	+0.11	+0.70

また、目標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ます。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の達成状況のためのサイクル、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、乗合バスの幹線・準幹線・市内線・支線の運行に係る事業については、直接市民の利用に直結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。

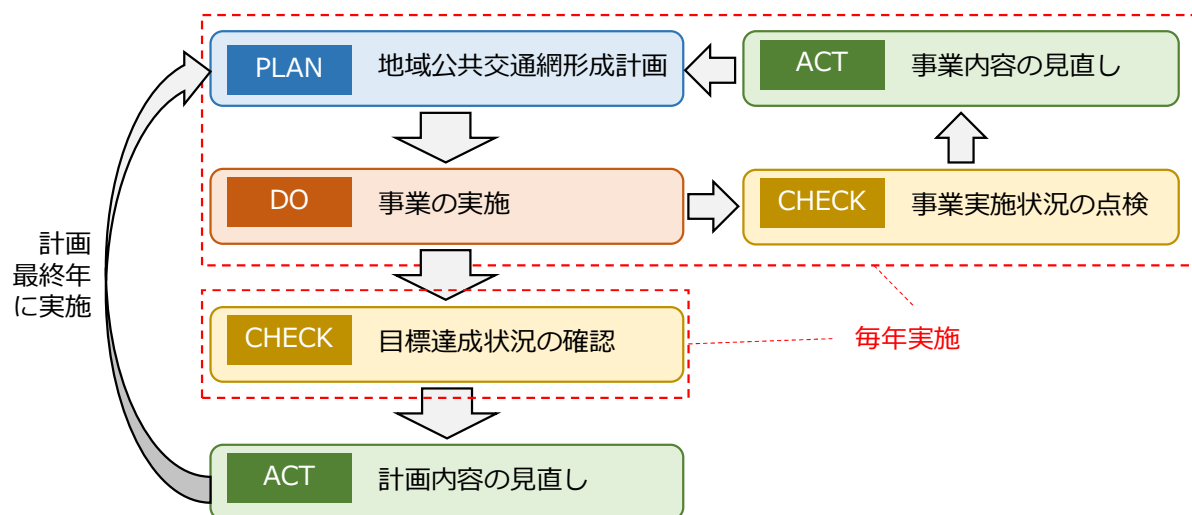


図8-1 PDCAサイクルに基づく進捗管理

2. 目標の達成度の評価

第6章で示した目標の達成度の評価指標を次のとおり設定します。

なお、評価指標は計画期間最終年度の前年度である令和5年度の値（鉄道利用者数については令和4年度の値）としますが、値の算出は毎年度実施し、進捗を把握します。

表8-2 目標の達成度を示す数値目標

目標		評価項目	数値目標	
				【参考】最新の数値
目標1	広域の移動の確保	■鉄道利用者数	17,900,000 人/年	17,928,471 人/年
		■海上アクセス利用者数	290,000 人/年	28,9387 人/年
		■乗合バスの幹線・準幹線利用者数	2,900,000 人/年	2,940,782 人/年
目標2	日常生活における地域移動の確保	■乗合バスの市内線利用者数	740,000 人/年	749,857 人/年
		■乗合バスの支線利用者数	110,000 人/年	112,951 人/年
目標3	バス路線の運行効率化	■人口 1 人当たりの津市の財政支出	700 円/年以内	707 円/年

※) 最新の数値は、鉄道利用者数は平成29年度実績、その他の項目は平成30年度実績

津市においては今後人口が減少する見込みであり、利用者の増加を見込むのは困難であることから、平成30年度の実績値を基準に数値目標（原則現状維持）を設定します。

なお、計画で定めた目標のうち、目標4快適な移動環境の整備、目標5公共交通に関する情報の管理と提供、目標6公共交通に関する市民意識の向上、目標7公共交通を担う人材育成については、定量的評価が困難であることから、関連事業の実施状況を毎年度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、「直接運行に係る事業」については、目標の達成度を示す数値目標で評価を行います。

ただし、乗合バスの幹線・準幹線・市内線・支線の運行に係る事業については、毎年度個別に評価します。自主運行バスと津市コミュニティバスの数値目標については、具体的な運行計画策定後に設定します。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実な確保・維持を図ります。

表8-3 乗合バスの評価内容

分類	評価の方法	
	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
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・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	
準幹線	【サービス水準維持を確認】 ■経路を確保しているか ー市内及び市外の拠点間を結ぶ	【数値目標達成度を確認】 ■1便当たり利用者数 ー区間単位でも評価
市内線	【サービス水準維持を確認】 ■ダイヤを確保しているか ー毎日・6時～21時・1本/時の運行 ー居住誘導区域内のバス停単位で評価※)	
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バス停がある場合もしくは
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、「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す。そのため、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。

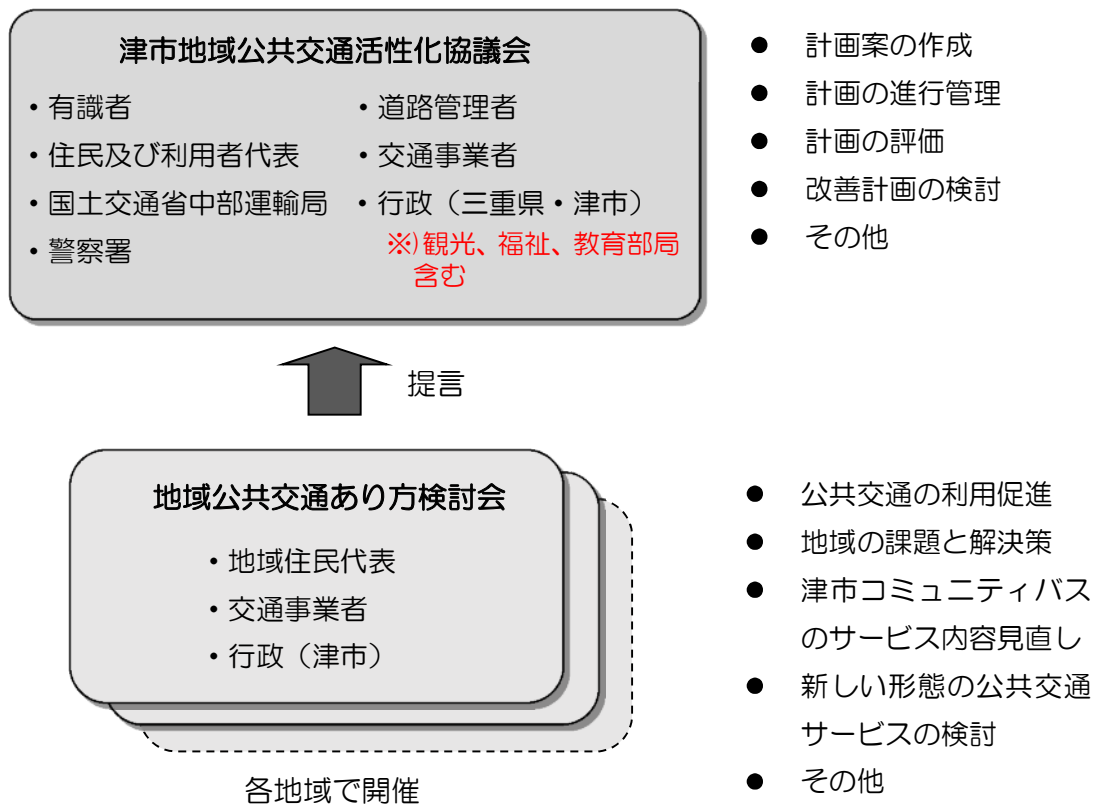


図9-1 計画推進体制

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、以下の通りです。

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	
1-1.鉄道の利便性向上の要請			継続実施				津市、三重県
1-2.乗合バス(幹線・準幹線)の維持			継続実施				三重交通、津市
1-3.隣接自治体との連携			継続実施				津市
1-4.海上アクセスの維持			継続実施				津市、三重県、 津エアポートライン
2-1.乗合バス(市内線)の維持			継続実施				三重交通
2-2.乗合バス(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、三重交通、 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					津市
3-2.津市コミュニティバスの再編		再編					津市
3-3.乗り継ぎ拠点の設定	ダイヤ連携		継続実施				津市、三重交通、 その他交通事業者
	各種案内の充実				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、 その他道路管理者

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	
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)向け情報提供	案内整備						津市、三重県、
	情報提供						三重交通
5-3.紙媒体による情報提供							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. J R 名松線の活性化	案内整備						津市、三重県、
	情報提供						その他交通事業者
6-2.利用促進イベントの実施							津市、三重県、 三重交通
6-3.広報紙やホームページによる広報							津市
6-4.モビリティ・マネジメントの実施							津市、三重県
6-5.運転免許返納に対する支援							津市、三重交通、 三重県警察本部
7-1.運転手不足への対応							バス事業者、津市
7-2.住民主体型の組織設立支援							津市

(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・津市コミュニティバス）		▲			▲			▲			▲	
幹線・市内線サービス水準評価											▲	
自主運行バス及び津市コミュニティバス評価		▲										
事業実施状況点検（目標4、目標5、 目標6、目標7に対応する事業）		▲										
運行計画の変更						▲						▲
津市予算編成						要求			協議			議決
協議会次年度 事業計画・予算案作成												▲
協議会開催		▲			▲				▲		▲	

第 5 回協議会における意見に対する対応等

意見（ページは前回資料のもの）	対応等（ページは今回計画のもの）
① P 5 4 「課題Ⅱ 利便性と効率性の両立」とあるが、効率性の向上だけでなく、安全・安心にも配慮してほしい。	安全・安心については、公共交通サービスの前提となるものですので、道路運送法の規定を順守することにより担保していきます。
② 自主運行バスの見直し及び津市コミュニティバスの再編が必要であることをしっかり記述すること。	P 3 0 「課題 2 利便性と効率性の両立」 → P 3 4 「基本方針 2 地域ニーズと持続可能性を両立させたサービスの提供」 → P 4 1 「目標 3 バス路線の運行効率化」 として関連付けて整理しています。 ※基本方針 1 にも「従来の地域の境界に捉われず～」
③ P 6 6 【事業 1 - 1】鉄道路線の利便性向上の要請について、実現可能な要請が可能なのか。	P 4 4 「鉄道路線」を「鉄道」に変更します。 イベント時の増結や増便の他、今年 5 月に名松線沿線初の「さわやかウォーキング」開催などが実現
④ P 6 6 【事業 1 - 2】P 7 0 【事業 2 - 1】P 7 1 【事業 2 - 2】において、乗合バスの維持とあるが、充実・向上を目指すべきではないか。	人口減少等により、公共交通の利用者数を維持していくことすら困難な現状から、委員の皆様を始めとした市民の協力を得ながら、維持していきたいと考えています。
⑤ P 7 3 【事業 2 - 4】住民主導型の移動手段の推進について、「一定数の利用者を確保できること」という条件は厳しすぎないか。 「住民主体型」に統一してはどうか。	P 5 4 【事業 3 - 4】住民主導型の移動手段の推進 「定期的に利用状況を検証し、需要を把握すること」に変更します。 「住民主体型」に表現を統一します。 P 2 6 表 5 - 3 利用状況を追加
⑥ P 8 4 【事業 5 - 6】M a a S の実現可能性の研究について、市として実現しようという考えがあるのか。	M a a S についても今後の動向をしっかりと研究し津市としての方向性を考えていきたいことから、単独事業としての記述を変更し、P 5 9 【事業 5 - 4】公共交通データの標準化及びオープン化の中に「事例研究を行う」旨を記述し編入します。
⑦ P 8 7 【事業 6 - 4】運転免許返納者に対する支援について、免許返納を検討中の方への支援もすべきではないか。	P 6 3 【事業 6 - 5】「免許返納者」を「免許返納」に変更します。免許返納とすることで、返納後だけではなく返納前の啓発活動にも取り組みます。
⑧ P 9 3 【第 9 章 計画の達成状況の評価】について 「目標 3 バス路線の運行効率化」の評価指標を明確にすること。	P 4 1 目標 3 の評価指標として「人口 1 人当たりの津市の財政支出 7 0 0 円／年以内」を設定します。
⑨ 津市コミュニティバスの運営に住民が参画できる仕組みづくりが望まれる。	P 6 8 【第 9 章 計画推進体制】に、「地域公共交通あり方検討会」が津市コミュニティバスのサービス内容見直しの役割を担う旨を記載しています。
⑩ 行政の中の連携（福祉、観光、教育）について記述すること。	P 6 8 【第 9 章 計画推進体制】に、福祉、観光、教育の各部局が「津市地域公共交通活性化協議会」に参加することにより、連携を図っていく旨を追記します。

構成等における主な変更点

変更前	変更後
計画全体	計画内容を見やすくするために、記載を説明文中心とし、各種表や図などを、極力巻末の「資料編」へ転載しました。
「第５章 既往計画の評価」 「第６章 地域公共交通の課題」	「第５章 地域公共交通の課題」として１本化しました。 P 1 4 第５章の冒頭に課題整理のプロセスを表記しました。 評価からの課題についてはP 1 8、で取りまとめ分科会の内容は資料編に転記しました。
第１次津市地域公共交通網形成計画からの課題等	・評価からの課題についてはP 1 8で取りまとめ分科会の内容は資料編に転記しました。 ・施策の点検結果はP 1 9に取りまとめました。
第５章 地域公共交通の課題の総括 全般	P 1 9 関連計画との整合性の課題を抽出し記載 P 2 4 (２) 津市固有の環境変化を追加 ア J R名松線の全線復旧 イ 海上アクセス松阪航路の休止 ウ 運転免許返納制度の開始 エ 津市高齢者外出支援制度の開始 P 2 5 表５－１ 「地域をまたいだ移動ニーズ」で詳細な地区を表記 P 2 9 表５－７ 公共交通に係る津市の財政支出を「運行経費の増大」の現状整理として新規追加 P 3 0 P 3 1 各課題に対応する【具体的な課題】を追記
第６章 基本的な方針、計画の目標	イメージしやすいようにP 3 7～P 3 9 図６－１ 津市公共交通の役割分担イメージ図 図６－２、３ 津市公共交通の全体像①②を変更
第７章 目標を達成するために行う事業全般	P 4 3 第７章の冒頭に目標と事業の関連図を表記し、関連をイメージしやすくしました。 P 4 8 【１－３】隣接自治体との連携の実施主体に三重県を追加
第７章 【１－４】定時性確保のための渋滞緩和 【２－４】住民主体型の移動手段の推進 【５－４】広報紙やHPによるPR 【５－６】M a a Sの実現可能性の研究	事業を整理・統合 →関連目標の変更【４－２】へ →関連目標の変更【３－４】へ →関連目標の変更【６－３】へ →削除・統合【５－４】公共交通データの標準化及びオープン化に統合
【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についての方向性について	「(添付資料) 自主運行バス（廃止代替バス）の見直し案、津市コミュニティバスの再編案について」にて、別添として記載する。

第7章 事業の実施スケジュール	P 6 9 計画期間のスケジュールを第9章2. に転記 (2)年間標準スケジュールを新設
その他	・西暦表示を元号表示に変更（2019 年→令和元年） ・ギリシャ数字（Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ…）を分かりやすいアラビア数字(1、2、3、4…)の表示に統一