

令和7年度第1回津市地域公共交通活性化協議会の会議結果報告

1 会議名	令和7年度第1回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和7年5月19日（月）午後3時から午後5時5分まで
3 開催場所	津市役所 本庁舎 4階 庁議室
4 出席した者の 氏名	（津市地域公共交通活性化協議会委員） ※順不同 敬称略 松本幸正（会長）、岸野隆夫（副会長）、草深寿雄（副会長） 石川博之、伊藤好幸、大西弘幸、岡田明（代理 奥田健太）、北地 甲子郎、杉崎雅人、高橋克典、竹田治、谷直人、中平恭之、練木 正生、野原真太郎（代理 福富孝司）、船木英郎、宮崎清、森慶之、 矢代祐子 （事務局） 都市計画部次長 川原田吉光 交通政策課長 柿内宏介 交通政策・海上アクセス担当 南出剛志、前田剛志、竹内沙也香、今井聡、杉谷陽向
5 内容	(1) 令和6年度事業報告及び収支決算報告について (2) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る計画認定 申請について (3) デマンド型交通の実証実験について (4) 次期地域公共交通計画策定に係る進捗状況について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	2人
8 担当	都市計画部交通政策課交通政策・海上アクセス担当 電話番号 059-229-3289 E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp

【令和7年度第1回協議会の議事内容】

＜事務局＞ 本日は、お忙しいところご出席いただき、ありがとうございます。

ただいまから、令和7年度第1回津市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。

今回は新年度となって、初めての協議会でございます。人事異動等による委員の交代もございますことから、変更のございました委員の御紹介をさせていただきます。

3月の人事異動で異動となりました三重県津警察署交通第一課長の谷口委員に代わりまして、野原委員でございますが、本日の会議は、福富様に代理出席をいただいております。

同じく、三重県津南警察署交通課長の川村委員に代わりまして、北地委員でございます。

それから4月の人事異動で異動となりました国土交通省中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官の小島委員に代わりまして、森委員でございます。

また、三重県地域連携・交通部交通政策課長の藤田委員に代わりまして、岡田委員でございますが、本日の会議は、奥田様に代理出席をいただいております。

最後に、津市都市計画部長の宮田委員に代わりまして、今後、当協議会副会長をお願いいたします草深委員でございます。

つづきまして、人事異動により事務局の交代もありましたので、今年度の職員について紹介をさせていただきたいと思います。

事務局次長を務める交通政策課長の柿内でございます。

交通政策・海上アクセス担当主幹の南出でございます。

交通政策・海上アクセス担当の前田でございます。

交通政策・海上アクセス担当の竹内でございます。

交通政策・海上アクセス担当の今井でございます。

交通政策・海上アクセス担当の杉谷でございます。

最後にわたくし、事務局長を務めさせていただきます都市計画部次長の川原田でございます。

本年度の事務局は、このような体制で取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。

また、本会議は、津市地域公共交通活性化協議会規約第8条第4項の規定に基づきまして、公開とし、傍聴を認めるとともに、議事録につきましては、ホーム

ページで公表させていただきますので、御了承のほどよろしくお願いします。

それでは、議事進行につきましては協議会規約第8条第1項の規定に基づきまして、松本会長にお願いしたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

<松本会長> 改めまして皆さんこんにちは。

年度が改まりまして、第1回目の会議を迎えますが、まだ5月なのに暑いですね。

本日の午前中、他の自治体でも会議をしたのですが、その時にこんな話題がありました。そこは小学校が歩くのに距離が遠いところにある広い自治体で、これからは子供たちの熱中症対策としてバスをもっと使っていこう、そんな話題がありました。

先頃、熱中症対策が職場でも義務化されるという話もありましたが、暑さが変わってくるとそういった公共交通の活用も確かにあるなと思います。

特にお年を召すと熱中症になりやすいと思います。そういう時、地域に公共交通があるといざという時に公共交通で移動ができる、それが健康にも繋がるので、そのような使い方もあるんだとご紹介させていただきました。

さて、本年度は何よりもこの津の公共交通計画がいよいよ改定ということになります。この公共交通計画に従っていろんな施策を打たれることになりますので、今年度もぜひ皆さん忌憚なきご意見をいただき、そして津のために良い交通ができるようにと思っております。どうぞご協力をお願いします。

それではまず出席状況の確認を事務局よろしくお願いいたします。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち、村田委員につきましてはご欠席、また代理出席の方もおり、17名の出席をいただいております。

以上でございます。

<松本会長> それでは規約第8条第2項の規定による成立要件を満たしていることを報告させていただきます。

それでは議題に入る前に、三重運輸支局より、「活発で良い議論ができる会議のために」について説明がありますので、森委員よろしくお願いします。

<森委員> お手元に配付しております「地域公共交通について活発でよい議論ができる会議のために」と記載された冊子がございますが、本日令和7年度第1回目の協

議会でございますのと、一部の委員交替もありましたので簡潔に私から改めましてこちらを紹介させていただきます。

1枚めくっていただけますでしょうか。全国的に地域の公共交通の利用者が減少しております。

これはマイカーの普及が理由だけではなく、ニュース等でも聞いたことがあるかと思いますが、ドライバー不足、これのみならず、管理者や整備士も含めた公共交通に携わる担い手不足の深刻化など、大きな課題が背景にございます。地域の公共交通を維持し、あるいはより良くするため、様々な取り組むべき課題がありますので、関係者の皆さんでこの会議体を上手に使っていただくことが大切だと考えております。

また1枚めくっていただけますでしょうか。日常の通院、買物、通学、通勤だけでなく、休日に友人との外出や観光の足として、公共交通機関は身近な存在であります。将来にわたってしっかりと使える形で残して、そのために利用者の立場、あるいは交通事業者、運転者、労働組合、有識者、または行政、警察の立場など皆様にご参画いただき、この地域の公共交通について意見交換、あるいは協議する場となっております。

時として、法律、制度など小難しい用語が出てくる場合もございますが、移動という大変身近なテーマだと思いますので、ぜひお気軽にご発言、ご質問いただければと思います。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。この公共交通会議で地域にふさわしい交通を作り上げることができるということで、責任は重いですが一方で地域のために尽くすこともできる会議体だということでございます。

何よりも皆さんに求めたいのは、わからないことは遠慮なく聞いてください。それから言いたいことはぜひご遠慮なく言って下さい。ぜひよろしく願います。森さん、ありがとうございます。

それでは1番「令和6年度事業報告及び収支決算報告について」事務局から説明をお願いします。

<事務局> 事項1「令和6年度事業報告及び収支決算報告について」、ご説明申し上げます。

それでは、資料に沿って、ご説明させていただきます。初めに、令和6年度事

業報告についてご説明申し上げます。資料【１－１】をご覧ください。

『１ 津市地域公共交通活性化協議会』でございますが、昨年度は協議会を４回開催しました。

主な内容につきまして開催順にご説明申し上げます。

第１回協議会では、会長の選任並びに副会長及び監査委員等の指名、令和５年度事業報告及び収支決算報告、津市地域内フィーダー系統確保維持計画、津市コミュニティバスの運行変更、第２次津市地域公共交通網形成計画の改定、津市地域公共交通計画案作成に係る業務委託、分科会の設置についてご承認いただきました。

第２回協議会におきましては、津市地域公共交通活性化協議会規約の改正、令和６年度補正予算（案）、津市コミュニティバス南西部（一志）地域の運行事業者、津市コミュニティバスの運行変更、地域住民運営主体型コミュニティ交通の廃止についてご承認いただき、津市地域公共交通計画素案作成に係る業務委託についてご意見を伺いました。

第３回協議会におきましては、第２次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和５年度実績に対する評価等、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の令和５年度実績に対する評価等、令和６年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価、コミュニティバスの運行変更、タクシー事業者の利用促進に係る周知についてご承認いただき、デマンド型交通の実証実験、自主運行バスの運行変更、地域公共交通計画策定に係る進捗状況についてご意見を伺いました。

第４回協議会におきましては、令和６年度補正予算（案）、第２次津市地域公共交通網形成計画の延長、令和７年度事業計画（案）及び予算（案）、津市コミュニティバスの運行変更、ぐるっと・つーバスの運行変更についてご承認いただき、デマンド型交通の実証実験、次期地域公共交通計画策定に係る進捗状況についてご意見を伺いました。

続きまして、「２ 津市地域公共交通計画検討分科会」でございますが、昨年度は分科会を３回開催しました。

主な内容につきまして開催順にご説明申し上げます。

第１回分科会では、分科会長の選任及び副分科会長の指名、津市地域公共交通計画素案の作成に係る委託業者の決定、津市地域公共交通計画素案の作成に係る今後の協議スケジュール等についてご意見を伺いました。

第２回分科会では、現状整理、ニーズ等調査、現計画の評価、公共交通の課題

整理についてご意見を伺いました。

第3回分科会では、第2回分科会協議事項の修正等、課題を踏まえた将来像・基本方針・目標・取組について、ご意見を伺いました。

続きまして、「3 津市コミュニティバス等の運行見直し」につきましてご説明させていただきます。

(1) 津市コミュニティバスにつきましては、北部地域、南部地域、北西部（安濃）地域、南西部（美里）地域において、運行変更等を実施し、また、(2) ぐるっと・つーバスにおいて運行変更を実施しました。内容は記載の通りでございます。

なお、前回の協議会でご承認いただきました南西部（一志）地域の一志西循環ルートに係る運行変更につきましては、別途運賃協議が必要ということで、まだ認可されていないため、こちらには記載しておりませんが、運賃協議が調いましたので、その後の手続きを進めているところでございます。

続きまして、「4 津市コミュニティバスの運行変更に係る環境整備」でございますが、運行変更に係る周知チラシとして、南部地域用150部を作成しました。内容につきましては、資料1-1の別紙1をご参照ください。

続きまして、「5 一般路線バス及び津市コミュニティバス等の運行に係る事業の令和5年度実績に対する評価等」でございますが、第2次津市地域公共交通網形成計画に基づき、一般路線バス及び津市コミュニティバス等の運行に係る事業の令和5年度実績に対する評価等を実施しました。

続きまして、「6 コミュニティバス等乗降調査」につきましては、(1) 三重交通運行受託路線につきましては、6月、9月、12月、2月の4回、各1週間ずつの乗降調査を実施いたしました。対象路線は、津市自主運行バスの津新町大里線、豊野団地線、高野団地線、亀山棕本線と、津市コミュニティバスの南部地域のうち久居北・片田・高茶屋ルート、久居南・雲出ルート、南西部（美里）地域の全線、南西部（白山）地域の全線、南西部（美杉）地域のうち美杉東ルートと美杉西ルートでございます。

また、これ以外の津市コミュニティバスにつきましては、全ての運行日におきまして、調査をしております。

続きまして、「7 利用促進活動」でございますが、令和6年10月13日の津まつりにてお絵かきバス及びバスの乗り方教室を実施し、同ブースにて公共交通利用促進ポスターの掲示及び制服試着コーナーを併設し、多くの来場者へ利用促進を行いました。

続きまして、資料【１－２】をご覧ください。

令和６年度の歳入は、津市負担金が１，１１９万５，０００円、地域公共交通確保維持改善事業費補助金が５０万円、預金利息が４，５８４円の計１，１６９万９，５８４円でした。

これに対しまして、歳出は、委員報償費等の運営費が４８万６，８５９円、郵送料等の事務費が３４万１，８５６円、委託料等の事業費が５６０万８，４７５円で、計６４３万７，１９０円でした。

従いまして、歳入決算額から歳出決算額を差し引いた５２６万２，３９４円が余剰金となりますことから、当該余剰金につきましては、津市へ戻入する予定でございます。

最後になりますが、資料【１－３】をご覧ください。

５月８日に「令和６年度津市地域公共交通活性化協議会決算」につきまして、会計監査を受検いたしましたことから、当該監査結果につきまして、監査委員を代表して、大西委員より御報告いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

<大西委員> それでは、会計監査報告をさせていただきます。

令和６年度津市地域公共交通活性化協議会決算について、令和７年５月８日に会計監査を実施いたしました。

関係書類を精査した結果、適正かつ正確に処理されていたことを報告いたします。以上でございます。

<事務局> ありがとうございました。

以上をもちまして事項１「令和６年度事業報告および収支決算報告について」のご説明とさせていただきます。

<松本会長> それではただいまのご説明に対しましてご質問ご意見を伺いますが、いかがでしょうか。では竹田さんお願いします。

<竹田委員> 決算で半分以上は余剰金として残ったわけですね。

したがって予算に余裕のあるときは、視察等を含めて先進市の視察やあるいは地域内のコミュニティバス等の現状調査等、そのような委員の勉強会的なものを今後予算に余裕があるときに計画を立てていただけたらと思います。

私は高茶屋に住んでいるのですが、先週の火曜日にバスに乗ったことがないという友達と私を含めて5人で久居北・片田・高茶屋ルートに一周乗ったんです。

火曜日だったこともございましてとてもいっぱい、椅子は15～6しかないのに大体14～15名で一つぐらいしか椅子が空いてないんです。行きも帰りもそのような状況で、普段バスは1人2人が多いのになぜこんなに乗っているのだろうと。聞いてみたら火曜日は高茶屋と久居にある同系統のスーパーの特売日だったようで、そこへの買い物が多く、乗っている人も火曜日は特別だと言っていました。

そういうようなことも含め、ぜひ委員の研修に役立つような予算を組んでいただければと。これは要望でございます。

<松本会長> ありがとうございます。事務局何かございますか。

<事務局> 先ほどの予算の使い方のお話で研修等というお話がございましたが、当初から予算計上することにつきましては予算にも限りがありますのでなかなか難しいと思うのですが、今回は残金が多く出ておりますので内容についてご報告をさせていただきたいと思います。

歳出の不用額ですけれど、まず一つ目、運営費の会議費につきましては、協議会それから分科会の開催予定回数が少なかったことがございまして、残金として22万5,141円残っております。

それから次に委託料ですけれども、まず一つがコミュニティバスの運行変更に伴うチラシの印刷業務がございまして、運行変更は何回か昨年度も行ったんですけれども、事務局で作成した案内文書を配布して対応したことにより、周知用の広報物の予算の残が出たことでこれが64万3,325円残りました。

もう一つ、同じく運行変更に伴う停留所の標識の作成、それから設置業務につきましても、同じく事務局の方で作成した停留所名のシールを既存標識に貼り付けることで対応したことで、待合環境の整備予算、こちらが171万6,000円余りが出たということになっております。

もう一つ最後に一番大きな要因が、昨年度計画策定に係る業務委託ということので入札の方を行い、こちらの入札差金が211万7,340円出ておりまして、これの合計で残額が大きくなったというところでございます。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。そういう視察は意義があってやってもいいなと思いますが、当初から予算計上してない限り実施は難しいということだと思います。余ったからといって、それを他のものに使えるというわけではないということですのでよろしかったですね。

<事務局> はい。

<松本会長> これはどこの役所でも同じだと思いますので、そういう仕組みだということでご理解いただくしかないと思います。
その他いかがでしょうか。

<岸野副会長> 4ページの乗降調査で、上のコミュニティバスの4ルートは調査日を設けていますが、下の6ルートについては運行日全日とされております。何か理由があるのでしょうか。

<事務局> 最初の三重交通さんの受託路線につきましては委託業務という形でお願いしております、実施期間が限られているということでございます。

二つ目の方、(1)以外の路線につきましては、津市が運行するというところで運行委託の中でこの調査をいただくということになっておりますので、その関係で調査日が違います。

<岸野副会長> 了解です。

<松本会長> ありがとうございました。

業務委託する際に、そもそも数を数えてくださいという委託が下ですね。上の場合はそういう委託にはなっていないので、調査日だけの調査ということになっています。

では三重交通にもそれをお願いしようということかもしれませんが、そうすると過度な負担になり得るということで、簡単をお願いするわけにはいかない。もちろん人数が多い路線もありますので簡単にはいかないとご理解いただけたらと思います。

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。よろしいですかね。特にご異論等々なかったようでございます。

特にこの決算については皆様のご承認が必要となります。事業報告も含めたのですが、こちらはもうこういうことをやられたということでございます。決算報告に関しましては、先ほど監査もされて適正と報告もいただいております。

特にご異論ないようでございますので、この事業報告および決算報告につきましてご承認いただいたということによろしいでしょうか。

ありがとうございました。それではご承認いただいたということにさせていただきます。

続きまして2番「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る計画認定申請について」お願いいたします。

<事務局> それでは、事項2「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る計画認定申請について」ご説明させていただきます。

まず、資料の一番後ろにお付けしております、右上に【参考】とあります資料をご覧ください。

認定申請の詳細についてご説明させていただく前に、制度の概要についてご説明いたします。

津市ではコミュニティバスの運行において、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」という国の補助制度を活用しており、この補助を受けるための要件として、補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとするときは、6月末までに、法定協議会の議論を経て策定された「地域公共交通計画」の認定申請を国土交通大臣へ行う必要があります。

三重県では、バス等の陸上交通につきましては、地域間の幹線系統を確保・維持する計画を県の協議会が、幹線系統に接続する支線を確保・維持する計画を市町村等の協議会が作成しており、本日ご協議いただきますのは、支線を確保・維持するための「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」申請のための資料でございます。

資料下段にあります、「4 計画策定から事業評価までの流れ」をご覧ください。

当該制度を活用する場合の大まかな流れを図示したものでございまして、令和7年6月末までに、令和7年10月1日から令和8年9月30日までの1年間を対象とした令和8年度事業の計画認定申請を行います。

その後、事業実施期間終了後には令和8年12月頃に当協議会で対象期間の事業評価を行い、中部運輸局に提出のうえ、2次評価を受け、事業の改善を図っていきます。

なお、こちらの図には記載を省略しておりますが、事務局では毎年１１月頃に補助金を受けるための交付申請を行っており、当該事業に係る補助額の実績については、資料の中段にございますのでご参照ください。

順番が前後しますが、資料の「３ 主な補助要件」をご覧ください。「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の主な補助要件に、「補助対象地域間幹線系統に接続していること」という要件がございますので、まずは市内の幹線系統の状況につきまして、三重県よりご説明いただきたいと思います。

三重県の奥田主事、よろしくお願いいたします。

<奥田代理> 三重県交通政策課の奥田と申します。日頃は県の交通行政にご理解ご協力いただき、この場をお借りして感謝申し上げます。

本日は委員である課長の岡田に代わり、バス交通における地域間幹線系統についてお伝えいたします。

地域間幹線系統とはよく幹線と称されるものですが、平成１３年３月３１日時点の複数の市町に渡って運行するバス路線のうち、所定の要件を満たした路線を指します。

主な要件として、１日３往復以上運行していること、路線当たりの経常収益がその経常費用を超えていないこと、つまりは赤字路線であること、そして１日当たりの輸送量が１５人から１５０人であることが挙げられ、三重県の独自要件として、複数の市町をまたぐ輸送が１日当たり３０％以上または１０名以上であることがあります。

幹線に対して県は国との協調補助を実施しておりますが、先ほど申し上げた要件が満たされない場合、国の補助からの対象外となります。津市様で運行されているフィーダー系統が、国からの補助を受ける要件の一つとして、補助対象地域間幹線系統に接続していることがございます。このため補助対象である幹線が補助対象から外れてしまう場合、その幹線に接続しているフィーダー系統も補助対象から外れてしまいますので、特に輸送量が１５人を下回る可能性がある系統は注意が必要となります。

このため地域間幹線が地域に存在するということは、その地域の交通を考える上で非常に大切なことです。なお、津市様におかれましては、地域間幹線系統が１３系統ございます。机上に配布されておりますカラー刷りの地図がございまして、こちらが主な路線となっておりますのでご参照いただければと思います。

以上でございます。

<事務局> ありがとうございました。

それでは、【資料２－１】をご覧ください。

こちらは、昨年度実施された地域公共交通確保維持改善事業の二次評価の結果です。３月に中部運輸局より通知がありましたので、ここでその内容について共有させていただきます。

令和６年度は、例年ございます「地域内フィーダー系統」の事業に加えて、計画の策定に向けて「調査事業」においても補助金の交付を受けましたので、昨年１１月の第３回協議会でご承認いただきました評価を提出しておりました。

評価できる取組として、コミュニティバスの利用環境や状況などを踏まえて、適時、停留所の新設や移設等をきめ細かく実施したことが挙げられています。

期待する取組としては、市の目指す地域公共交通の将来像と共に、これまでに得られた知見・データ・地域の声等も踏まえ、検討分科会や協議会での協議等の下、次期地域公共交通計画を策定すること、デマンド型交通の実証実験における利用者の声や利用状況などのデータを活用し、今後に向けた検討や施策に反映されることや市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、引き続き、利用促進や系統維持に向けて県や関係者と連携して取組を実施することが挙げられています。

これらの評価は、次期計画の策定やコミュニティバスの再編に反映していくとともに、令和７年度事業及び令和８年度事業においても、利用促進の取組等を実施していきたいと思います。

続きまして、【資料２－２】をご覧ください。

こちらは、補助金交付要綱において、地域公共交通計画本体に記載する事項として規定されている事項の記載箇所を示す書類です。申請時には、計画本体は添付せず、資料の下部にあります計画を公表しているURLの記載を計画の添付に代えて申請いたします。

次に、【資料２－３】をご覧ください。

こちらは、計画本体に位置付ける事項以外の事項を記載した津市地域公共交通網形成計画「別紙」です。

昨年度から変更のあった箇所につきましては、朱書きにしておりますので、その部分を中心にご説明させていただきます。

まず、１ページから２ページに記載しております「１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」や「２．定量的な目標・効果」については、昨年度ご承認いただいた内容と変更ございません。「３．２．の目標を達成するために行

う事業及びその実施主体」につきましては、3ページの⑦津市高齢者外出支援事業のみ、令和6年度に引き続き令和7年度もポイントの付与上限が変わっておりますので、その部分のみ追記しております。

続きまして、「4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者」をご覧ください。こちらは、記載のとおり、別紙の後ろにお付けしています表1を添付して提出します。

令和7年度事業から運行内容の変更はありませんが、暦の関係で中央にあります計画運行日数や計画運行回数に変更がありますので、昨年度から変更のあった部分のみ朱書きにしております。

なお、申請番号8の安濃地域「清水ヶ丘・戸島・棕本ルート」、申請番号14の美里地域「長野・榊原ルート」及び申請番号26・27の一志地域「一志東・伊勢中川駅ルート」につきましては、便ごと又は往復で運行経路に差異がありますが、要領に定める基準の範囲内の差異であり同一系統とみなされるため、表1の次のページにお付けしております表1補足資料において、計画運行走行キロを整理しております。

また、今回は添付を省略させていただきましたが、表1に記載した系統を示す運行図及び時刻表を本申請の時には添付して提出いたします。

続きまして、別紙の3ページ下段の「10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」には、表1の補足資料の後ろにお付けしております表5及び人口集中地区、交通不便地域等がわかる地図を添付して提出します。

続きまして、4ページをご覧ください。「18. 協議会の開催状況と主な議論」に、令和6年6月24日の書面決議以降の協議内容を追記しております。また、昨年度はすべての協議内容を記載しておりましたが、主な議論について記載することとなっていることから、コミュニティバスの運行変更や補助金に係る計画認定申請及び地域公共交通網形成計画の改定に関する協議内容についてのみ記載するように修正しております。

最後に、6ページをご覧ください。「19. 利用者等の意見の反映状況」としまして、令和7年度事業中に実施した運行変更の内容を更新しております。

以上が別紙の変更点となります。表紙の右上の日付は、承認をいただいた日付を入力して、資料2-2、資料2-3及び運行図、時刻表などの添付資料を認定申請書に添付し、補助制度の計画認定を申請したいと考えております。

なお、計画の認定が補助金を受けるための要件となりますので、資料提出後に記載誤り等により修正の指示があった場合の事務的な修正対応につきましては、

事務局に御一任いただければと思います。

以上を持ちまして、事項２の説明とさせていただきます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

<松本会長> ありがとうございました。

国への申請ということで難解な部分もあるかと思います。質問も含めてなんなりとご意見いただけたらと思います。いかがでしょうか。

奥田さんに１つお聞きしますが、この路線図で赤い線が１個あるのですが、これは。

<奥田代理> 赤い線ですが、特に深い意味はありませんがあえて言いますと、亀山棕本線につきましては廃止代替路線となっており、亀山市様と津市様が運行費を出して継続している路線となっております。

<松本会長> そういうことですか。

ちなみに輸送量１５を下回ると、補助対象から外れるとご説明いただきましたが、我々として１５を下回りそうな路線は当然着目しないといけないと思いますがその辺の情報はございますか。

<奥田代理> 路線としましては手元にある資料ですが、三重交通様の波瀬線、名張奥津線、亀山棕本線、津太陽の街線、辰水線が１５人前後と評価を聞いております。

<松本会長> ありがとうございます。

今ございましたように１．津太陽の街線、３．辰水Ａ線、１０．波瀬線、１２．名張奥津線、１３．亀山棕本線は輸送量が１５に近く、このまま下がっていくと補助対象外となる。そうするとそこに繋がっている支線も対象から外れ、結果津市の税金支出が増えてしまうので、特にこの路線の利用をいかに伸ばしていくかを皆さんと一緒にやっていかないといけないというご認識をしていただければと思います。奥田さんありがとうございました。

そして、それに対して何をやるのか。まず目標は、資料２－３の１ページ、運行目標値３．５人以上、維持基準値が２．０人以上、これは皆さんと一緒に作った計画に謳われている数字です。ここを目標にします。

そして目標として何をやるんだというのが２ページ。３．２．「目標を達成する

ために行う事業」ということで、これは例年通りとなっております。昨年度とほぼ同じものをしていきますというのが今回の我々の計画の内容ということになります。

あとは事務的にいろんな書類のやり取りをやってもらいますが、そこに関しては事務局と支局で確認いただきながら修正すべき点は修正いただくこととなります。我々にとって重要なのは、目標を達成するためにこういう事業をやっていく、この事業を1シーズン毎に目標達成できるかどうかということを確認いただければと思います。

いかがでしょうか。よろしいですかね。

ちなみに1月に去年の結果をまた皆さんで自己評価をさせていただくことになります。今年の結果は先ほどありましたように、今度は令和9年に皆さんに評価いただくということになります。

それでは特にご異論ないようでございますので、2番「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る計画認定申請」に関しましては、ご承認いただいたということでよろしいでしょうか。ありがとうございました。ではご承認いただいたとさせていただき、この後事務局そして支局の中で確認いただいて必要な部分は修正する、それは事務局におまかせしたいと思います。ありがとうございました。

それでは事項3「デマンド型交通の実証実験」について。これは報告事項になります。

報告をお願いいたします。

<事務局> それでは、事項3「デマンド型交通の実証実験について」ご説明させていただきます。

実証実験につきましては、昨年度実施しており、コミュニティバスを運行している地域では「中山間地」として美杉地域、「市街地」として安濃地域の安濃地区及び明合地区、また、コミュニティバスを運行していない地域では、買い物と三重交通路線バスへの乗り継ぎに特化した運行を津地域の西橋内・西郊エリアで実施し、このうち美杉地域のアンケート結果については前回の協議会でご報告させていただきました。

今回は安濃地域及び津地域のアンケート結果についてご報告させていただきます。

それでは【資料3-1】及び【資料3-2】をご覧ください。また、安濃地域

の「運行図」及び「運行ダイヤ」につきましては【資料３－３】及び【資料３－４】をご参照ください。

安濃地域では安濃地区と明合地区で運行日を分けて、地域に設置したバス停留所から公共施設や医療機関、買物施設を目的地としてそれぞれの地域において週１回、１日２往復で４便の運行を行いました。

それでは、まず安濃地域の運行概要につきましては、令和７年１月２０日（月）から３月１３日（木）までの期間で１５日間（週２日）運行し、運行実績は、利用登録者が６４名、うち実利用者が２８名、述べ乗降人数は９５名となっております。

利用傾向としては、主な目的は買い物４２件、病院４件、その他２件で、その内訳はイオンタウン芸濃３２件、ぎゅーとら芸濃店７件、ぜにや安濃店３件、武内病院１件、伊勢谷医院３件、サンヒルズ安濃２件です。

次に【資料３－２】をご覧ください。こちらは安濃地域の実証実験アンケート結果でございます。簡単にその内容をご説明いたします。

１ページをお願いします。

配布・回収方法は、バス車内で配布し、回収はバス車内、安濃総合支所に設置しました回収箱で回収、及びスマートフォン等のWEBにより回答いただきました。

アンケートの回答数は、２６件で、その内訳はWEB回答が２件、紙媒体による回答が２４件でした。

次にアンケート結果の内容について、ご説明いたします。２ページをお願いします。問１、「年齢」は、６０歳代が全体の２４％で６人で、７０歳代も２４％で６人でした。７０歳代以上の方が全体の約４０％を占めております。

問２、「性別」は、男性が４０％で１０人、女性が６０％で１５人でした。

次に３ページをお願いします。問４、「普段利用している交通手段」は、自家用車（ご自分で運転）が約７８％で１８人でした。

次に４ページをお願いします。問５、「乗車曜日及び乗車便」は月曜日が全体の約５７％（１３人）、木曜日が全体の約４３％（１０人）で、便別では、両曜日とも２便目での利用が多かったという結果になっております。

次に５ページをお願いします。

問６、「往復利用」では、全体の約６４％（１６人）が往復で利用されており、約３６％（９人）が片道のみ利用でした。

問７、「移動目的」は、買い物が全体の約６２％（１６人）で、以下、通院２人、

公共施設 2 人、その他の目的については、6 人でした。

次に 6 ページをお願いします。

問 8、「行きたい場所は目的地として設定されているか」については、全体の約 88%（23 人）が「設定されている」との回答でした。

問 9、「移動に便利だったか」については、全体の約 74%（17 人）が「はい」と回答しています。

次に 7 ページをお願いします。

問 10、「他の公共交通機関との乗り継ぎ」では、全体の約 92%（23 人）が「乗り継ぎをしていない」ということでした。

問 11、「電話予約は簡単か」では、全体の約 88%（23 人）が「はい」との回答でした。

次に 8 ページをお願いします。

問 12、「予約の受付期間は適切か」については、全体の約 92%（24 人）が「適切である」と回答しています。

問 13、「予約の電話は 1 回でつながったか」については約 77%（20 人）が「はい」と回答している一方で、全体の約 23%（6 人）が「いいえ」と回答しています。

次に 9 ページをお願いします。問 14、「予約時や折返し連絡の説明はわかりやすかったか」については、全体の約 96%（25 人）が「説明は分かりやすい」との回答でした。

問 15、「料金はいくらまでなら利用したいか」については、「200 円」との回答が全体の約 30%（6 人）、「300 円」との回答が同じく約 30%（6 人）でした。全体の 50%（10 人）が 300 円以上の金額を回答しました。

次に 10 ページをお願いします。

問 16、「今後もデマンド型交通を利用したいか」については、全体の約 88%（22 人）が「はい」との回答でした。

問 17、「不便又は利用しづらいと感じたこと」、及び問 18「改善すると利用しやすくなると思われる点」については、様々なご意見やご要望をいただきましたので、ご参照ください。

主なご意見につきましては、「帰りの時間が合わない」、「運行便数が少ない」、「予約しなければいけないのが不便」、「当日予約の希望」等がございました。

最後に 11 ページをお願いします。

こちらは、アンケート結果を受けた考察でございます。今回のアンケート結果

においては「運行便数」や「運行ダイヤ」、「予約方法」などについて多くのご意見をいただきました。この中で、特に電話予約について全体の約23%が「1回でつながらなかった」と回答しており、主な要因としては利用者からの問合せに対する対応に時間を要する場合があったことなどが考えられ、今後の課題として何らかの対応を検討する必要があると考えています。

続きまして【資料3-1】へ戻りまして、津地域の運行概要についてご説明させていただきます。

【資料3-1】及び【資料3-5】をご覧ください。また津地域の「運行図」及び「運行ダイヤ」につきましては【資料3-6】及び【資料3-7】をご参照ください。

現在コミュニティバスを運行していない津地域では、一般路線バスのバス停留所から半径500メートルを超える「交通不便地区」を対象として、買い物と三重交道路線バスへの乗り継ぎに特化した運行を津地域の西橋内・西郊エリアで実施し、地域に設置したバス停留所から買物施設と一般路線バス停留所を目的地として週2日、1日5便の運行を行いました。

【資料3-5】は津地域の実証実験アンケート結果でございます。簡単にその内容をご説明いたします。

津地域におきましては、令和7年1月29日（水）から3月21日（金）までの期間で16日間（週2日）運行し、運行実績は、利用登録者46名、うち実利用者23名、述べ乗降人数70名となっております。

利用傾向としては、津地域の買物施設の目的地はヤマナカアルテ津新町のみということで、目的は買い物27件となっております。

1ページをお願いします。

配布・回収方法は、バス車内で配布し、回収はバス車内、都市計画部交通政策課及び対象地域の各出張所等に設置しました回収箱で回収、及びスマートフォン等のWEBにより回答いただきました。

アンケートの回答数は、23件で、その内訳はWEB回答が1件、紙媒体による回答が22件でした。

次にアンケート結果の内容について、ご説明いたします。2ページをお願いします。問1、「年齢」は、70歳代が全体の44%で10人で、80歳代が約30%で7人でした。70歳代以上の方が全体の約74%を占めております。

問2、「性別」は、男性が約26%で6人、女性が約74%で17人でした。

次に3ページをお願いします。問4、「普段利用している交通手段」は、自家

用車(ご自分で運転)が80%で12人でした。

次に4ページをお願いします。問5、「乗車曜日及び乗車便」は水曜日が全体の55%(11人)、金曜日が全体の約45%(8人)でした。

次に5ページをお願いします。

問6、「往復利用」では、全体の約91%(21人)が往復でした。

問7、「移動目的」は、買い物が全体の約75%(18人)で、以下、娯楽3人、その他の目的については、3人でした。

次に6ページをお願いします。

問8、「行きたい場所は目的地として設定されていたか」については、全体の約86%(19人)が「設定されている」との回答でした。

問9、「移動に便利だったか」については、全体の約91%(21人)が「はい」、と回答しています。

次に7ページをお願いします。

問10、問11「他の公共交通機関との乗り継ぎ」では、全体の約95%(21人)が「乗り継ぎをしていない」ということでした。

問12、「電話予約は簡単か」では、全体の約78%(14人)が「はい」との回答でした。(「いいえ」の明確な理由の記載なし。)

次に8ページをお願いします。

問13、「予約の受付期間は適切か」については、全体の約88%(14人)が「適切である」と回答しています。

問14、「予約の電話は1回でつながったか」については約87%(13人)が「はい」と回答しています。

次に9ページをお願いします。問15、「予約時や折返し連絡の説明はわかりやすかったか」については、全体の約81%(13人)が「説明は分かりやすい」との回答でした。

問16、「料金はいくらまでなら利用したいか」については、「100円以下」との回答が全体の約64%(9人)、「200円」との回答が約29%(4人)でした。

次に10ページをお願いします。

問17、「今後もデマンド型交通を利用したいか」については、全体の約89%(17人)が「はい」との回答でした。

問18、「不便又は利用しづらいと感じたこと」、及び問19「改善すると利用しやすくなると思われる点」については、様々なご意見やご要望をいただきました。

たので、ご参照ください。

主なご意見につきましては、「運行日時や運行回数が少ない」、「予約なしで乗れるバスの運行希望」、「他の公共交通機関との接続希望」等がございました。

最後に11ページをお願いします。

こちらは、アンケート結果を受けた考察でございます。今回のアンケート結果においては「運行日数や便数」や「運行ダイヤ」、「予約方法」などについて多くのご意見をいただきました。この中で特に、設定したバス停の「乗降環境の改善」や「予約の仕組み」について複数の意見をいただいております、対応を検討する必要がありますと考えています。

報告は以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。それではただいまのご報告に対しご質問ご意見あればお願いしたいと思います。はい、矢代さんよろしく願いいたします。

<矢代委員> まず安濃地域の11ページの考察の1番下「比較的肯定的な意見が目立った」と示されていますが、こちらの考察の理由に移動ニーズの対応が出来ていた他に何かお考えがありますでしょうか。

2つ目に津地域9ページですが以前の協議会で料金について往復と回答をいただきましたが、この津地域は特に100円以下が64%を占めるということで利用された方の声が1乗車と捉えている方がいらっしゃるのかなと感じました。アンケート表記が「料金」と示されていたので、回答者によっては1乗車分なのか往復分なのかと認識に差が生じている可能性があるので回答の精度に影響を与えているのではないかなと個人的に思いました。以上です。

<事務局> 先に料金について回答させていただきます。矢代委員が「往復」とおっしゃられましたが、前回も料金は「片道」とお答えさせていただいたと思っております。今回アンケート結果から片道料金という答えが多かったと思いますので、皆さん片道料金で回答いただいていると思います。

<松本会長> 利用としては往復で利用されていましたが、アンケートの回答は片道を前提で回答いただいていると思われるという事ですね。

<事務局> そうです。皆さんが予め往復で利用されるかどうかを聞き取る段階では分か

りませんので質問としては1回あたりと設定させていただいたつもりです。

<矢代委員> ありがとうございます。片道にしても往復にしても乗車される方によって認識の差が生じてしまった結果、料金の回答に幅が出てしまったのかなというのが1点と、特に津地域は「ぐるっと・つーバス」が運行されていますので、その1乗車料金の100円に皆さん意識が重なってしまった結果なのかなと個人的には考えております。ありがとうございます。

<松本会長> ありがとうございます。
料金に関してはおっしゃられるとおりだと思います。津と安濃では移動する距離も違いますし、周辺に走っている公共交通との相対的な比較からの料金感覚が決まってくるのでおっしゃられるとおりだと思います。
では先ほどの考察でニーズに対応出来ていた以外にということですが、いかがでしょうか。

<事務局> 安濃地域の考察の結果ですが今のコミュニティバスの方が良かったという回答があまり今回はなかったことが一点と、安濃地域は三重交通さんが運行されており、そういったところと併用される中で肯定的な意見が多かったと思います。

<松本会長> ありがとうございました。
その他いかがでしょうか。では宮崎さんお願いします。

<宮崎委員> 利用している人は、便利ですと答える。それはその通りで利用しているから便利になるのですが、この母数、登録している人は住民のどれくらい、特に年齢順に分かればいいですね。高齢者の方の中には全くこんなものに興味がないから登録しないという人がいるわけですね。だから、登録する人は利用しようと思って登録した。それでも登録した人が利用したかどうかは、また原因が問題になる。利用しやすいから利用した、利用しにくいから利用していない、という考えであるだけで、地区の住民の何%ぐらいが登録して、登録したけど利用していない人は何で利用していないのかを聞かないと。利用した人は便利と思うけれどもそういうふうにしないと原因はわからないと思いますので、そこのあたりの数字がありましたら教えてもらいたい。

<事務局> 先程委員がおっしゃられた人口に対する登録者の割合の資料は持ち合わせておりませんので申し訳ございません。利用登録者と実利用者の差ですけれども、今回の結果からも利用登録された方が皆さんご利用されているわけではないところがございます、実際に利用しようという意思があった中で、何らかの理由でご利用されなかったと思うのですが、他の手段を使われたり、興味があって使ってみようかなという方が使われたり、いろいろご事情があると思います。地域によっては例えば三重交通路線があったり、これに乗らないといけないというところでもない地域もあったりするかと思いますので、正確にこれが理由だとは申し上げにくいんですけれども、いろいろ理由がある中で、ご登録はいただけたけれども実際にはご利用されなかったという結果になったのかなと思っております。

<松本会長> ですから、その方々が利用されなかった理由を聞かなくてよろしいんですかということですが。

<事務局> 現時点では今おっしゃったような、登録はしているが利用していない人の意見は、確かに聞いておりません。ただ自治会さんを通じて、実証実験の後に地域で意見を聞いてもらっているという話ですが、それにしても登録しているが利用しない方がいるかはわかりませんので、一度どういう形で意見を聞けるかは検討させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

<宮崎委員> それから登録に関して、皆さんに自治会を通して年寄りにみんな登録しなさいとかなりアプローチされたのか、単に回覧があってその中で勝手にやっってくださいとしたのか。これを見ていると一生懸命、登録だけはしてくださいという説得したような感じを受けます。そういう人は、登録は付き合いでしておいたけど後は知らない、というのが根底なのか。どの程度登録時お勧めになったのかなと気になります。

<事務局> 利用登録に関しては、それぞれ地域によって自治会さんで回覧していただいたというところで、その中で利用してみようかなと思われた方にご登録をいただいたというような状況です。

<松本会長> では特にすごく勧めたというわけではない。

<事務局> そうです。それぞれの地域にいろんなやり方があるかと思うんですが、中でも回覧するわと言っていた自治会さんが見えになりますので、そういったところで周知をしていただいた上でご利用いただいたという結果でございます。

<松本会長> ということです。

多くは、「そうなんだ、こんなのできたんだ、じゃあ登録しとこう。」と登録して、ところが実際に使おうと思ったところ、実は他の手段で今行動できちゃっているんで、あえて違う手段を使うまでもなかったというのが多いのだろうなとは思います。

一方で、例えば予約の仕方がわからなかった、行きたい所に行けなかった、電話したけど繋がらなかったからもうやめた、とかいう意見もあると思うんですよ。

ですからそんな意見を吸い上げていただくと今後の改善に繋がりますのではないかと思います。特に登録者の方の場合は、登録のデータがありますので、比較的いろんなことを聞くことは容易かなと思います。それに費用もそんなにかからない、手間はかかりますが、それぐらいはやっていただいてもよろしいかなと思います。

<宮崎委員> もう一つ伺いたいのが、津地域に関しては、他の公共交通機関との乗り継ぎを考えたけども、ほとんどいなかったっていうのは、これも昔からバスからバスへの乗り継ぎはほとんどやらないんですよ、津みたいな狭いところでは。バスをわざわざ乗り継いで行くのはかなり遠いところぐらいで、津地域のデマンドバスではまずないだろうと思われたわけですけど、それでもあえて調べてみてやっぱり駄目だったと。

それで津地域の乗り継ぎポイントはどこにされたのですか。

<事務局> この買い物施設の前に三重交通さんのバス停がありまして、そちらで乗り換ええていただくことを想定して設定させていただいたんですけども。

<宮崎委員> それはほとんどできない。わざわざヤマナカアルテへ行ってそこから別の所へ行くのはまず考えないでしょうね。これより例えば津新町の駅にしたら乗り換えが出てくると思いますよ。目的地がスーパーだったらそこから別のスーパーへ行くのはありえないため、予想通りあまり乗り継ぎしたい設定ではない。津新町

駅までもっていったら乗り継ぎが出たと思います。

<松本会長> ありがとうございます。乗り継ぎ場所もありますし、そもそも乗り継ぎ利用には慣れていらっしゃる方が多いので、ここはそういった利用の仕方を普及していく必要があると思います。特に効率的なネットワークを作ろうと思うと乗り継ぎは避けられないと思いますが、やはりそこをどうやって乗り継いでいただくかという工夫が今後求められているところなんだろうなという気がします。

11 ページに、「駅とかバス停などと繋ぎ、時間が合うようにしていただくとありがたい」と書いてあるんですが、これ、時間は合ってなかったんですか、バスは。

<事務局> 今回実証実験するにあたりまして、バス1台での運行という制約のもと、1日どれぐらい回せるかという中で便数も限られており、その上ダイヤも合わせることはなかなか難しいところがあり、そういったところも含めてご意見をいただいたのかなと思っております。

<松本会長> なるほど。その辺ができていないとちょっと難しいですね。でも台数等に制約があって全てを合わすことはできない、やむを得ない事情だということでした。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

<中平委員> デマンドをやる地域で必ず言うんですけど、予約した際に電話が繋がらないと致命的だと思っていまして、なぜ繋がらなかったのか。割合が結構多いので、これはちょっとまずいんじゃないかなと。改善策等があればぜひ教えていただきたい。

また、今ご意見ありましたように乗り換えの抵抗はいろんな地域で多いんですが、若い方を見ていると乗り換えの時間も有効的に使っており、要は携帯でいろいろ見たりとか情報収集したりとか、あるいは本を読んだりとか、時間の有効活用は若い方が上手いかなと最近思っています。なので最近僕は電車移動やバスで移動する時には本を持ち歩いてまして、待ち時間意外に気にせずに、本を見ながら待っている。あんまり本を読むと電車を乗り逃すこともあるのですが、そういった利用もご高齢の方にもアナウンスしてもいいのかなと思った次第です。以上です。

＜事務局＞ まず予約の方法なんですが委員の方からお話がありました1回で繋がらないということで、運行委託しました業者さんにも聞き取りをしたのですがやはり初めて聞かれる方がいろいろご質問される中でどうしても電話が長くなったことがあったと。今回の委託につきましては電話回線を1回線でやっておりましたのでそのあたりの影響が出たのかなと思っております。

こちらにつきましては、繋がらないとその後の利用がされないというお話になると思いますので、どのようにやるかは課題として検討しなければいけないと思っております。

あと待ち時間のお話も今先生に言っていたように、待つことに抵抗がある方もみえると思いますし、乗り換えるのもなかなか難しいところがあると思いますが、今言っていた有効に時間を使うというアナウンスやご紹介もできたらいいと思います。

＜松本会長＞ ありがとうございます。
繋がらないということは、「プー・プー・プー」となるということですか。

＜事務局＞ 多分話中ということだったと思うんですけども。

＜松本会長＞ それはちょっと嫌ですね、確かにね。
だからせめてかかって「ただいま、何とかなんです。しばらくお待ちください。」とか、それは逆にお金取られるから嫌か。なんかいろいろ方策がありそうですね。「ただいま込み合っておりますので後ほどお掛けください。」とか何かあった方がいいかもしれないですね。それはシステムを入れないといけないから簡単じゃないと思いますが、いずれもそれは中平さんが言われた通り掛からないのは致命的だなと思いますので、今後本格的に運行を実行するためにはその辺の対応が必要だと思います。

それから待ち時間、おっしゃる通りですね。待つ文化、乗り換える文化をちょっとずつ作っていかなくちゃいけないので、一気に飛べないんですけど、やはりそういうのはじわじわと「乗り継いでいくんだ、そういう利用もあるんだ。」というところを上手く活用していただくといいかなと思います。

そもそも街の方の方が結構うまく使ってくれてるような、若い子達も本当にそうだなと思います。ぜひそういう使い方も普及していけるように、皆さんと一緒にやっていけたらなと思っております。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

これは今後どうするんですたっけ。

<事務局> 実証実験につきましては今回これで終了しましたのでこの結果をもちまして運行の内容やどういう形がいいのかを検討させていただいて、望ましい形というのをこれから考えていく中で、運行方法も検討していくと考えております。

<松本会長> 今年度の実証実験は特に予定されてない。

<事務局> はい。

<松本会長> なるほど、そういうことになるのですか。それも残念ですね。
しょうがないです。わかりました。
その他いかがでしょうか。

<竹田委員> 確認なんですが、このデマンド実証実験が終わっておそらく事務局でまとめられて、その結果この協議会にはかかるんですよね。そこで例えば実施にあたって私ども委員の改善意見を、そういうのを協議する場は当然あるんでしょうね。
今もう言っとかなきゃ駄目なのか、その例えば今の電話の改善だとか、あるいは本数の問題、週2回では少ないから利用があまりできないとか、いろいろ出ています。これらをここの協議会の我々委員の意見も含めて実際に実施にあたっていく、あるいは改善した中身でいくという、そういうところはあるんでしょうね、この場では。ちょっと確認です。

<松本会長> もうやらないということです。事務局は今回の実験でひとまずは終わり。今後またやるかもしれませんが、その時には当然我々の方で、ここで皆さんと協議いただきますがひとまずは終わりということでよろしかったですか。

<事務局> 実証実験としては、前回お示しした美杉、安濃と津地域3地域の実証実験で一応実証実験はお終いということになります。

竹田委員はもしかしたら今後の運行案のことをお話されたかと思います。そちらにつきましては今後各地域の案をお示しする機会を設けたいと思っています。

＜松本会長＞ その本格運行に関しては、次期計画の中で位置づけながら実際の運行については皆さんと議論しながら進めていくということになると思います。

それでよろしかったですか。

＜事務局＞ はい。

＜竹田委員＞ 要するに協議の場は必ず設けていただくと。

＜松本会長＞ はい。というか皆さんで協議して合意を得ない限り運行することはできませんので。

＜竹田委員＞ その時にそれでは意見を言います。

＜松本会長＞ ありがとうございます。その他いかがでしょうか。お願いします。

＜高橋委員＞ 先ほど待つという時間の話が出てきたのですが、見ていたらぜにやさんとか武内病院とかその辺で待って乗り継がれるんだと思うんですけども、こういうバス停ですと、うちのバス停があり屋根があり待つことはできるのですが、デマンドには全く関係ないのですが、忠盛塚とかそういうところになると乗り継ぎで待つには屋根が全くないようなバス停になりますので、今後の話になるんですけども、施設があるところで乗り継ぐとか、例えば人が集まるスーパーで乗り継ぐ案を作るとかしていかないと、待つという時間も雨なら携帯もなかなか触れないですし、本も読めないし、傘をさして本を読むのも難しいので、そういうのも一つ視野に入れて今後考えたらいいいのかなと思いました。

＜事務局＞ 待合環境のお話かなと思うのですが、おっしゃられるようにバス停の場所によってそういった環境がある程度整っている場所、そうでない場所もあるかと思っていますので、その辺も含めて乗り換えの接続というところと合わせて検討していきたいと考えております。

＜松本会長＞ おっしゃる通りだと思います。乗り継ぎ環境というのは大変重要だと思いますので、ぜひそういう環境を踏まえた中で、乗り継ぎを設定いただくというのは大事だと思います。ありがとうございました。

ちなみに今回安濃の方は必ずしも乗り継ぎの利用を想定していなかった。一方で津の方は乗り継いでもらうように乗り継ぎのポイントを設定したということでもよろしかったですか。

<事務局> 安濃地域につきましてはスーパーのぜにやさんというところがあるんですけれども、そこに三重交通さんのバス停がございましてそこで乗り換えることを前提に設定の方させていただいております。

<松本会長> そうでしたね。ありがとうございます。
その他いかがでしょうか。

では今回の実証実験はこれで終わりということになりますが、この結果に基づいて今後の本格運行について検討をしていくことになりますのでご承知おきいただければと思います。ありがとうございました。

それでは4番「次期地域公共交通計画策定に係る進捗状況について」ということでご説明をお願いします。

<事務局> それでは事項4「次期地域公共交通計画策定に係る進捗状況について」ご報告させていただきます。

前回の協議会におきまして、計画策定にあたり、課題を整理するために地域の現状や特性等を把握する必要があることから、本市の公共交通に関わる現状についてとりまとめた「津市地域公共交通 現況整理資料」について、ご報告させていただきました。

本日は、現況整理を踏まえた課題整理以降の進捗状況についてご報告させていただきます。

資料4をご覧ください。

こちらは現在、計画検討分科会におきまして検討している計画の構成案でございます。

表の左から順番に御説明いたします。

まず、津市の地域公共交通の課題を、①人口減少・高齢化に応じた地域公共交通のあり方、②地域特性を踏まえた地域公共交通のあり方、③持続可能な地域公共交通のあり方、④社会経済情勢・時代の変化に応じた地域公共交通のあり方、の4つの項目に分けて整理しました。

課題整理につきましては、本日追加配布いたしました資料4-2に沿ってご

説明させていただきます。こちらは課題の整理にあたり、現況整理資料等から読み取れる「現状」とそこから抽出した「課題」について記載しています。

1つ目の「1. 人口減少・高齢化に応じた地域公共交通のあり方」に係る現状につきましては、本市の人口は毎年減少し、今後も減少し続け、65歳以上の人口比率が上昇していくと予測されていること。市内の学校は津地域に多く分布し、通学においてはおおむね公共交通を利用した移動が多いこと。また、市外への通学者も一定数見られること。市内には公共交通のほか、福祉や通学、企業の送迎といった様々な移動サービスが存在していること。定年退職等により運転手が減少し、それを補う新たな運転手の確保ができておらず、事業者によっては運転手不足が深刻化していること。各地域で開催している地域公共あり方検討会等での意見でも主な利用者となる高齢者が利用しやすいサービスの提供を要望する声が多いこと。などが挙げられます。

これらを踏まえた課題としまして、人口減少及び高齢化が進んでおり、今後も更に進展していくことが予想されることから、「高齢者にとって利便性の高い公共交通網の形成」をまた、高齢化の進展により、免許返納を行った高齢者など自家用車を利用しない・できない方も増加していくことが考えられますので、そうした方の生活に必要な移動手段の確保も必要であることから「利用状況に応じたバス路線網の形成」をさらに、公共交通を担う運転手も少子化や高齢化により不足していることから、地域住民の移動ニーズを満たしながら、効率的な運行や市内の公共交通網を形成する多様な移動手段を有効に活用することが課題であり、必要に応じて新たな移動手段の導入が求められていることから「多様な移動サービスの活用」をそれぞれ課題として挙げています。

2つ目の「2. 地域特性を踏まえた地域公共交通のあり方」に係る現状につきましては、全市的に人口減少と高齢化が進んでおり、特に本市の南西部で顕著な傾向にあること。市街地と中山間地で人口規模・人口分布が大きく異なり、東部沿岸地域に人口が集中し、西部の平野部や山間部では、人口が低密度に分散していること。通学では鉄道・電車や乗合バス等の公共交通機関の利用が多く、美杉地域では約4割が通学に自家用車を利用していること。市内の病院・学校・商業施設の多くは津地域に分布し、一方では、これらの施設が立地していない地域もあること。市内には公共交通機関のほか、福祉や通学、企業の送迎といった様々なニーズに対応する移動サービスが存在していること。市内には様々な観光・集客施設があり、各地域において祭り等のイベントが開催されていること。公共交通の充実に関する満足度は、全ての地域で低くなっており、特に、美里地域・白

山地域・美杉地域といった中山間地において低くなっていること。地域によっては地域内に病院や商業施設が少なく、地域外の病院や商業施設を利用していることから、地域外への移動に関する要望が多いこと。現行計画で定めたサービス水準を満たさないバス路線が存在し、コミュニティバスは地域間で1便当たり利用者数に差があり、利用が少ない地域では公共交通に関する満足度が低い傾向にあること。などが挙げられます。

これらを踏まえた課題としまして、本市は市域も広く、人口の分布や高齢化率、通勤・通学の動向など地域により特性も様々で、求められる地域公共交通の役割も異なることから「地域特性に応じた公共交通網の形成」を特に旧町村部は人口減少や高齢化の影響が大きい傾向にあり、市民意識調査においては、公共交通に対する満足度が低いという結果が出ていることから「旧町村部における実態に合わせたサービス内容の見直し」を、また、一般路線バス等の公共交通が比較的充実しており、現在コミュニティバスの運行を行っていない旧津市及び旧香良洲町の市街地においても、交通不便地区が点在していることから「市街地の交通不便地区への対応」を、さらに、高齢者を主とした「日常の買い物や通院」、学生や会社員を主とした「通勤・通学」、市外からの「観光利用」など地域に応じた外出需要が存在することから「様々な外出需要に対応できる公共交通網の維持」を、地域を超えた移動ニーズに対して、多様な交通手段をつなぐことにより広域な移動を可能とする鉄道駅や一般路線バスの停留所等の交通結節点における利便性について検討する必要があることから「交通結節点における利便性向上」をそれぞれ課題として挙げています。

3つ目の「持続可能な地域公共交通のあり方」に係る現状につきましては、利用者減少により運賃収入は減少傾向にある一方で、人件費や燃料価格等が上昇しており、運行（運航）経費がさらに増大するなど、公共交通事業者の収支状況は悪化していること。市政アンケートでは、バスを「利用しない」「ほとんど利用しない」という回答が9割以上である一方で、多くの人が「運行本数」、「自宅や目的地からのバス停までの距離」や「運行時間」など、バス交通に対して改善が必要であると考えており、地域公共交通あり方検討会等でも様々な要望があること。などが挙げられます。

これらを踏まえた課題としまして、国全体の動向として、人件費や原油価格など様々なものの物価が上昇の基調にあり、運転手不足の対応に係る賃金の上昇も含めて、公共交通においても運行経費が増大していることから「運賃収入の減少及び運行事業費の増加による収支率の悪化」を、このような状況の中において

も安定的、継続的に公共交通網を維持していく必要があることから「安定的、継続的な公共交通網の維持」を、運行に係る事業費が増大傾向にある中、限りある予算や事業費内でこれを維持していく必要があることから「実態に合ったサービス水準の見直し」を、今後も公共交通網を維持していくためには、市民、運行事業者、行政が互いに連携し、協力しながら実施していくことが必要であり、市民、交通事業者、行政がそれぞれ担うべき役割を分担していくことも必要であることから「市民・交通事業者・行政の連携と役割分担」をそれぞれ課題として挙げています。

4つ目の「4. 社会経済情勢・時代の変化に即した地域公共交通」に係る現状につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で減少した公共交通の利用者数は完全に戻りきっていない状況であること。三重県の運転免許自主返納件数は令和元年度をピークに減少傾向にあり、市政アンケートの結果では、70代でも7割以上が日常的に自動車を使用すると回答し、多くの市民にとって自家用車が移動手段の中心となっていること。新型コロナウイルス感染症拡大の影響で減少した観光客入込客数は、コロナ禍前の水準には戻っていないが、年々増加傾向にあること。平成28年度の前回調査時と比較して、市民意識調査の「公共交通の充実」に対する満足度が低下していること。運転手不足は、市内のバス事業者においても深刻化しており、現行のサービス水準を維持することができない路線が生じる一因ともなっていること。バス事業者においては、国の補助金を活用して環境負荷を低減する車両の導入等を行っていること。国の方針として、行政と民間事業者との間での積極的なデータ活用が求められているが、現状では両者が連携したデータの活用はできていないこと。コロナ禍で減便していた高速船の便数はコロナ禍前の15往復30便に対して11往復22便まで回復しているが、一般路線バスの接続は未だ回復しておらず、高速船と一般路線バスの乗り継ぎができない時間帯があること。などが挙げられます。

これらを踏まえた課題としまして、人口減少に伴い、今後の公共交通の利用者も減少が想定される中、今後の利用者数の減少を抑制し、維持していくため、公共交通の現状を知っていただくこと、また、公共交通の利用促進に繋がる有効な情報提供の手法について検討が必要であることから「住民・利用者に対する公共交通の周知・啓発」を、また、運転手不足は公共交通において、減便や路線の見直しなど、提供されるサービス水準に大きな影響を与えるものであることから、「運転手不足解消に向けた各種取り組み」を、地球温暖化や異常気象の増加など、環境問題への様々な取り組みは社会全体の共通の課題となっており、公共交通

においてもCO₂削減など環境負荷の低減に対する取り組みについて検討が必要なことから「環境負荷低減への取り組み」を、さらに、コロナ禍の影響により、オンラインでの会議開催など、人々の移動を伴う行動に対する考え方や様態も変化しており、新たな生活様式に合わせた公共交通のあり方の検討が必要なことから「新たな生活様式に合わせた地域公共交通のあり方」を、最後に、様々な課題を解消するためにはライドシェアや自動運転など、新たな制度の動向や技術の進展を踏まえ、その活用を含めた交通手段を検討していく必要があることから、「新たな制度・技術や情報通信技術（ICT）を活用した交通サービスの検討」をそれぞれ課題として挙げています。

資料4に戻ってご説明させていただきます。

次に「将来像」でございますが、こちらは計画全体を整理し、内容が固まった段階で再検討したいと考えており、現時点では仮として「快適で幸せな暮らしを多様な移動サービスで支えるまち」と記載しています。

その次が「基本方針」でございます。

こちらは、4つの方針を掲げておりまして、順番にご説明させていただきます。

基本方針①は「利便性の高い公共交通網の確立」です。ここでは主に市の基幹となる交通網を想定しており、今ある市内の公共交通網を維持し、よりしっかりとしたものにしていきたいということで設定しています。

次に基本方針②は「地域の暮らしを支える公共交通網の形成」です。こちらは基本方針①では対応できない地域の公共交通網を想定し（たもので、コミュニティバスの再編を含め）、設定しています。

基本方針③は「持続可能な公共交通の実現」です。これは基本方針①及び②で想定している公共交通網について、今後も継続してサービスの提供が可能となるような施策の実施が必要ということで設定したものです。

最後に基本方針④は「将来を見据えた公共交通への取組の推進」です。こちらは将来を見据えてということで、環境への対応や課題の解決、より良いサービスの提供に向けた新しい技術や制度の活用を想定して設定しています。

基本方針については以上でございます。

次にそれぞれの基本方針に対して設定する「目標」及びその達成のために実施する「取組」についてご説明させていただきます。

まず、目標の1－1は「利便性の高い交通サービスの維持」です。こちらは市内の主な公共交通網を想定したものです。

目標1－1に対する取組について、1つ目は「鉄道（JR・近鉄・伊勢鉄道）の利

便性向上のための要請」で、現行計画に引き続き、鉄道事業者と連携した利便性の向上を図っていくもので、具体的には各鉄道会社への要望伝達を想定したものです。

2つ目の「航路の維持・向上」は津なぎさまちにおける高速船の運行について、空港の発着便数が回復しきっていない現状から増便を含めて、維持・向上としています。

3つ目の「一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持」、4つ目の「タクシーの維持」は運転手不足の現状や利用動向を踏まえ、維持していくものとしています。

次に目標1－2は「乗降場所における利用環境の整備」です。

目標1－2に対する取組について、1つ目は「駅やバス停における乗降環境の充実（情報提供を含む）」で、運行事業者や道路管理者による乗継案内やバス待ち環境の整備などを想定しています。

2つ目の「バリアフリーに向けた取組の促進」は、現時点での具体的な想定事業などはございませんが、今後も推進していくべき取組として記載しています。

3つ目の「パーク&ライド、サイクル&ライドの実施」については、現在も市内のいくつかの鉄道駅付近には公共自転車等駐輪場が整備されており、また、名松線のJR一志駅やJR関ノ宮付近の総合支所には無料駐車場が整備されており、引き続き取り組んでいくものがございます。

最後に4つ目の「駅やバス停等における情報提供の充実（外国語対応含む）」については、津駅などの主要な交通結節点における案内の充実を想定しています。

次に目標1－3は「まちづくりと連携した各種取組の実施」です。

目標1－3に対する取組について、一つ目の「都市核における運行バス路線の認知度向上」は、運行本数の多い区間について、運行するバス路線の認知度向上を図ることにより、利用を促進することを想定しています。

2つ目の「津駅周辺（東口・西口）の整備事業と連携した取組の実施」については、現在検討が進められております津駅前の整備計画などと連携した事業を想定し、記載しています。

3つ目の「大門・丸之内地区のまちづくりとの連携」は、同地区の将来図を描いた未来ビジョンに基づく取組が進められており、連携してまちづくりを進めることを想定して記載しています。

4つ目の「シェアサイクル等の導入検討」は、まちづくりとの連携の中でのシ

エアサイクルやキックボードなどの導入検討を想定しておりまして、現在、本市におきましても実証実験を実施しているところです。

次に目標２－１は「日常生活に必要な移動手段の確保」です。

目標２－１に対する取組について、１つ目は「コミュニティバス等（支線）の維持」で、鉄道や一般路線バスのサービスを受けない地域で津市が運行するコミュニティバスなどの運行について維持していくということで設定したものです。

２つ目の「コミュニティバスの再編（デマンド型交通の導入）及び自主運行バス（廃止代替バス）の見直し」は、現在検討を進めているデマンド型交通の導入を想定しており、また現在運行している自主運行バスについての見直しも併せて検討していくことを想定したものです。

３つ目の「医療施設や商業施設への乗り入れ」は、利用希望の多い集客施設等への乗り入れを実施していくことを想定しています。

４つ目の「運転免許証返納に対する取組の実施」は、運行事業者による返納者に対する各種割引やその周知を想定しています。

次に目標２－２は「多様な移動手段の活用」です。

目標２－２に対する取組について、１つ目の「地域住民主体型のコミュニティ交通の推進」は、現行計画においても実施事業に挙げられている地域住民が運営主体となり運行するコミュニティ交通を想定したもので、引き続き支援を行います。また、自家用有償旅客運送制度の活用についても、検討していくものです。

２つ目の「福祉、教育等との連携（福祉有償運送、スクールバス等）」は今ある交通手段の中でどのような連携や活用ができるのか、今後検討していくことを想定したことになります。

次に目標３－１は「公共交通の担い手確保」です。

目標３－１に対する取組について、１つ目の「交通事業者による運転手確保の継続実施」は、引き続き運行事業者により実施いただき、２つ目の「行政による運転手募集のための情報提供」は、現在の国や県による取組と合わせて、本市においてもその情報発信に努めることを想定したものです。

次に目標３－２は「公共交通の利用促進」です。

目標３－２に対する取組について、１つ目の「市民に対する意識啓発活動の実施」は、公共交通に対する理解を深めていただくため、その啓発に努めること、

２つ目の「公共交通に親しむためのイベントの実施」は、津まつりなどのイベント開催時の啓発活動の実施を想定しています。

3つ目の「体系的な公共交通情報の発信」は、市ホームページの情報を整理し、公共交通についてのわかりやすい情報発信を検討していくことを想定しています。

4つ目の「JR名松線活性化」は、現行計画と同様に今後も引き続き利用促進を図っていくものです。

5つ目の「運行情報の公開（リアルタイム）」については現在も三重交道路線バスにおいて既に実施されており、引き続き実施していただきます。

6つ目の「公共交通データの標準化及びオープン化」についても、こちらも既に実施されており、引き続き実施していきます。

次に目標3-3は「共助の意識の醸成」です。

目標3-3に対する取組について、1つ目の「地域別の「地域公共交通あり方検討会」等の開催」は、今後も地域の意見を聞く場として、必要に応じて開催していきたいというものです。

2つ目の「関係機関との連携の取り組み実施」については、関係機関との協議や国や県の補助金（地域間幹線補助やフィーダー補助）の活用を想定しています。

3つ目の「運賃外収入の確保に向けた取組の実施」については、地元企業からの広告収入などの取組を想定したものです。

次に目標3-4は「公共交通の効率化」です。

対応する3つの取組である、「【再掲】一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持」、「【再掲】コミュニティバス等（支線）の維持」、「【再掲】コミュニティバスの再編（デマンド型交通の導入）及び自主運行バス（廃止代替バス）の見直し」については、すべて再掲として記載しておりますが、それぞれの既存の公共交通網の維持や再編と併せて、効率的な運行を目指した取組を進めていくことを想定しています。

次に目標4-1は「環境負荷の軽減」です。

目標4-1に対する取組について、1つ目の「環境対応車（EV車等）の導入」は、運行事業者による対象車両の導入を想定しています。

2つ目の「【再掲】市民に対する意識啓発活動の実施」は、公共交通の利用を促進することは結果的に環境負荷の軽減につながることから、再掲としています。

目標4-2は「情報通信技術（ICT）や新技術・制度の活用」です。

目標4-2に対する取組について、1つ目の「ICカード等電子決済の拡充」については、引き続き運行事業者による取組を進めていただくことを想定して

います。

2つ目の「日本版ライドシェアの導入可能性調査」については、日本版ライドシェアの制度改正などを注視し、本市における導入の可能性などについて検討することを想定しています。

3つ目の「次世代型移動手段の導入可能性調査」については、主に自動運転技術の活用を想定しており、今後の技術の進展などの状況を確認しながら情報収集し、必要に応じて導入の検討を進めていくことを想定したものです。

最後に4つ目の「モビリティデータの共有手法の検討」については、モビリティデータの将来的な活用を想定した仕組みづくりについての検討を想定したものです。

今後も引き続き計画検討分科会におきまして、協議を行い、素案をとりまとめたうえで、本協議会でご協議いただけるよう取り組みを進めてまいります。

報告は以上でございます。

<松本会長> ありがとうございました。

これは部会で議論を進めている途中段階のもので、このように決まったわけではございません。今の検討状況ということですが、まだまだ足りない点、あるいは間違った点等々あるかもしれませんので、お気づきの点はなんなりとご意見いただければと思います。盛りだくさんなので大変かもしれませんが、最終的に何をやるのか、これを全部やるというわけではなく、例えばということで今挙げていただいています、それぞれの立場で気になる点がありましたらお願いします。いかがでしょうか。

<宮崎委員> 資料4－2の2枚目の地域特性のところの3つ目のところであれっということが書いてある。「美杉地域では通学に自家用車が4割利用されている。」これが不思議な感じがする。これだけなんか変だなと。何か例があるのでしょいか。

<事務局> これは前回協議会でお配りした資料に基づいてなんですけれども、おそらく公共交通を利用するにしてもなかなか利用が難しいという状況がありまして、おうちの方で車の送迎される方が多いという結果ではないかと思っております。

<宮崎委員> そういう意味なら。これだけがポッと出てくると学生が自家用車に皆乗ってみたいに映ってしまう。なくても本来いいのかもしれないけれども、あまりにも

不便なので送り迎えやっているという意味なんですよ。

<松本会長> そのようにご理解いただければと思います。

<宮崎委員> それで下から3つ目に津は交通充実度が全部悪いと書いてある。中心部だろうが周辺だろうが山間部だろうがすべての地域で満足度が悪い、非常に交通充実度が低い町であるとはっきりしてありますが、そこまでひどいかなと。

特に公共施設と学校等が全部東部の市街地に集中している。周辺はだんだん人口が減っていく。そういう都市構造があるけれども、周辺の人が交通不便である。問題は周辺から中心へ結ぶ交通網の未整備。その辺が課題かなと思ったら、最後に市街地も含めて全部交通が悪いみたいな、ものすごく自虐意識が強い気がしました。市街地でも本当に不便なところが点在するし、不安もあるでしょうし、充実する必要もあるかもしれませんが、そんなにひどいと言わなくてもいいんじゃないかなという気はします。

美杉や安濃などの中山間は津市の交通の課題だと思うのですが、わざわざ書いたという事は市街地や中心部の都市交通も良くないのだということを取り上げたいという意図があるのでしょうか。

<事務局> こちらはアンケート結果から導き出したもので、実際の公共交通の充実度ではなく、それに対する満足度で結果としてこうなんだというところです。皆さんがどこを満足とされるかどうかによって答えも変わるかなと思うんですけども結果としてそういうご回答いただいたというところで記載をしたものです。

<松本会長> 要は満足度よりも不満度の方が高かったということですかね。その事実に基づいて記載ということでご理解いただければと思います。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。はいお願いいたします。

<船木委員> 基本方針2のところの2－(2)「多様な移動手段の活用」というところから下がっている項目として、「福祉、教育等との連携」とあるんですけども、「福祉有償輸送、スクールバス等」と、このイメージはどうですか。いわゆる市内の福祉関係の事業者さんが運行している移動用のマイクロバスだとか、私立の学校のスクールバスだとかっていうところと連携してということで、公共交通的な意

味合いを模索するという、そういうイメージでしょうか。

<事務局> こちらは今具体的に、こういった形という想定のものはないんですけれども、それぞれ運行されている交通がありますので、例えば福祉は福祉で運行していただく、教育は教育でスクールバスを運行いただくという役割分担がまずあるかなと。

その中で協力できる部分、それから役割を分ける部分を調整しながら、利用者さんにとって望ましい形の運行形態が検討できないかと記載をさせていただいたところでございます。

<船木委員> あくまで当該のその施設なり学校なりの利用者さんが利用しているという現行の枠組みの中での話ですか。一般の方が乗せていただくというそこまでは考えてないと。

<事務局> そうです。今のご利用者さんはまず引き続きそのまま交通をご利用いただく中でということで想定をしております。

<船木委員> わかりました。

<松本会長> ありがとうございます。

一般論的なことで言えば、例えば小学生が通学にしか使っていないような路線があれば、それをもうスクール化してしまうというのもありだろうと思います。逆にスクールで使われてるような路線を一般の方々にも使っていただく。例えば自動車学校のスクールバス、あるいは大学のスクールバス、あるいは企業バスなんかを一般の方々にもご利用いただけるようにするといったような使い方もあるかと思うので、それはこの後、具体は検討いただきながらということですが、こういった視点が必要だということで意見を出していただいたということですね。どうもありがとうございました。

その他いかがでしょうか。はい、では矢代さんお願いします。

<矢代委員> 2点ございます。

冒頭で中部運輸局の2次評価結果で期待する取り組みの中に「これまでに得られた知見・データ・地域の声等も踏まえ、策定を期待します」という文言があり

ました。先ほども出ました様に市政のアンケートで地域の声等も含まれていると思うのですが、それ以外にそのような声を踏まえた課題等に入れていることがあれば教えていただきたいのと、これから再考いただくということですが、将来像の文言に良いイメージは持つのですが、もう少し具体的な施策が見える形の文言にさせていただくと、より明確なビジョンとして皆さんに伝わるのではないかなと感じております。以上です。

<事務局> 1点目の地域の声ですけれど、こちらの計画の目標の3-3の方にも入れているのですが、それぞれの地域で地域公共交通のあり方検討会というものをやっておりまして、そこで様々な立場の方でいろんなご意見をいただいたりしますので、このあたりの意見を取り入れながら、検討をしていきたいと思います。

2点目の将来像の文言ですけれど、今の時点で仮という形で入れさせていただいておりまして、これから計画全体の取り組みを決め、内容が固まった段階で今委員が言われました文章表現も含め、どういった形がいいのか検討させていただきたいと思います。

<松本会長> 抽象的な表現ですが、今後具体を詰めていくと。逆に言うところの段階で皆さんにご意見をいただきながら詰めていきたいという事務局の御意向です。
では竹田さんお願いします。

<竹田委員> 非常に良い目標をそれなりに立てているわけですが、財政的な裏づけはどうなっているんですか。例えば一般会計に占める公共交通に関する財政の比率を維持したままでこの目標ができるかという、私は疑問に思うんです。

その財政的な裏づけは、言えばそれなりの財政措置はしますよということなのかどうか、その辺だけどういう考えなのかお聞きしたいと思います。

<事務局> より良いものを作ろうと思いますと、当然ながらお金がかかってくるというのは当たり前の話であって、特に市の財政自体も現時点で裕福なものでは全国的にはないという状況の中、100%の満足度が得られるような予算が取れるかどうかは財政当局との協議の上で決定していくと思います。

その中で当然我々としては今回の計画にも示させてもらったように、フィーダー補助のような国の補助や、今後新たな補助のメニュー等が出てきましたらそういういったものも活用し、なるべく効率的にサービス提供を進めていきたいと考え

ています。

<松本会長> 冒頭の方で利便性の高い交通サービスの維持、あるいは生活に必要な交通手段の確保というのはあるんですが、一方で、多様な手段を活用します、あるいは共助の取り組みも進めます、さらに効率化も進めますということです、やはり必要なところに必要なだけの財政投入をというのは何となく見えてとれるんじゃないかなと思います。ですから何でもかんでもお金をかけてやるというような計画ではないと読めるのではないかなと思います。

<竹田委員> 財政にも限りがあるのはよくわかりますし、この中部運輸局管内の主要都市の一般財源に占める公共交通の予算がどのくらい使われたのか私も今調査を始めたところなんです。途中ですけども必ずしも津市が高い位置にあるとは思えないんですね。

進んだところは、財政措置もされてる都市が公共交通の充実にも繋がってるというのは事実なんですね。従ってこの目標を達成していこうとすれば、一定の財政的な裏付けはないと、お題目に過ぎないということになってしまう、残念ながら。ある程度はやっぱり担当部署も頑張っていて、この目標を達成するための予算はなるべく裏付け取れるように、ぜひ検討をお願いしたい。これはもう今のところ要望する以外ないので、よろしくをお願いしたいと思います。

<松本会長> ありがとうございます。

ぜひそれは会議体としても、津にとってあるいは市民にとってふさわしい交通を実現するための財政確保、負担というのはお願いしたいと思うので、そこは事務局に頑張っていただければと思います。

ちなみに私もそういうの調べたことがあるのですが、一般財源に対する公共交通への投入額と利用者数の関係をみますとほぼほぼ比例なんです。その比例という意味は、投入すればただけ利用者数は増えるんですが、実はすればするほど効率的になってくる、というデータもあります。ですから、少ないと利用者も少ないんですが、より少ない。多いとより負担は大きくなるんですが、実はそれ以上に利用者が増えていくといったところも見えていますので、それがもし市全体で認められるなら望ましいんですが、ただ公共交通だけじゃなくいろんな分野があるので、なかなか公共交通だけをお願いするのは難しいと思っていますが、何となくそういうのは見えています。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。よろしいですかね。

最後に私から1点だけ。

公共交通計画というのは、やはり市民の方々に希望を持ってもらうような計画になるといいなと思っております。

今回この中にはいいなというのものもあるんですが、やはり全体として津がよくなるんだと思ってもらえるような計画への仕掛けをぜひお願いしたいと思います。

もちろん現状大きな課題があるので、どうしても課題への対応が中心になるのですが、一方で夢、希望を持ってもらうのは大事だと思っております。そういうのがキラッと光るような計画にしてほしいなと思っております。

そういう意味でここには若者とか、例えば子育て世代という言葉が全然ないのですが、これってすごく大事だと思うんです、津の将来にとっては。やはり若い人たちに住んでいただく、あるいは選んでいただくというのが大事だと思っていますので、そういう視点も上手に取り込んでもらいたいかなと思います。

これは全体的な雰囲気ということで、あるいは表現の仕方というところで気に留めていただければいいかなと思っております。

皆様ありがとうございました。

とは言え、今からまだ検討を始めますので、もしお気づきの点があれば遠慮なく事務局までお伝えいただければと思っております。資料をお持ち帰りいただいて、気づいた点があれば、時間的にはまだ大丈夫ですよ、今月ぐらいを目処に、ここ足りないんじゃないの、違うんじゃないのというのがあればぜひお伝えいただければと思います。

ありがとうございました。以上で予定の議題終了でございます。

本当は特に公募委員の方々に津の公共交通についていろいろご意見いただきたかったんですが、すみませんもう2時間過ぎてしまいましたので、また時間がある時にお話を伺いすることができればと思っております。

本日もたくさんご意見いただきましたことに感謝申し上げます。どうもありがとうございました。

それでは進行を事務局にお返しいたします。

<事務局> ありがとうございます。

長時間にわたりましてご協議いただき、また貴重なご意見をお聞かせいただきありがとうございます。

それではこれをもちまして令和7年度第1回津市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。

次回、令和7年度第2回の協議会につきましては6月の開催を予定しております。地域公共交通計画の素案についてご協議いただく予定でございます。

詳細の日時につきましては改めて文書にてご通知させていただきますのでよろしくお願いします。

本日はどうもありがとうございました。