

令和7年度第5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5回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和7年12月26日（金）午前10時00分から午前12時10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	<p>（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、岡田明（代理 高羅大地）、北地甲子郎、 高橋克典、竹田治、谷直人（代理 竹内清高）、練木正生、野原真太郎、 船木英郎、宮崎清、森慶之、矢代祐子</p> <p>（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、杉谷陽向</p>
5 内容	<p>(1) 津市地域公共交通計画（案）について (2) 津市コミュニティバス再編について (3) 津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定について (4) 令和8年度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の変更認定申請について (5) 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について (6) 令和7年度補正予算（案）について</p>
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	2人
8 担当	<p>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</p>

【令和7年度第5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5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。

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、ご了承のほどよろしくお願いたします。

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ひます。会長、よろしくお願いたします。

<松本会長> おはようございます。

年の瀬で今日は仕事納めですよね。こんな年末にお集まりいただきありがとうございます。年の瀬と言いながら昨日までは暖かく、もう年末かという気がしますが、今日は一気に寒くなりまして、やっど冬らしい季節になりました。

本日は、この1年間の事業を振り返っていただく内容があると思ひますが、これまで皆さんに検討いただいた計画についてもご議論いただくことになっております。振り返ることと先を見ること、両方お願することになりますが、どちらに関しましても忌憚なきご意見をいただければと思ひております。

どうぞよろしくお願いたします。では座って進めてまいりたいと思ひます。では出席状況の確認をお願いしたいと思ひます。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち、現時点で12名の出席をいただいております。

なお、大西弘幸委員、杉崎雅人委員、中平恭之委員より、所要のため欠席するとのご連絡をいただいております。

また、岡田明委員に代わり高羅様、谷直人委員に代わり竹内様に代理出席をいただいております。

なお、石川委員より、少し遅れるとのご連絡をいただいております。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

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

たきます。

それでは、事項1「津市地域公共交通計画（案）について」事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは事項1「津市地域公共交通計画（案）について」ご説明いたします。

最初に、資料の差し替えについてご説明させていただきます。本日、机上に追加配布いたしました右上に「別冊」と記載のある資料でございます。こちらは資料1-1の最後のページでございますが、白山地域の「川口・大三・三重中央医療センタールート」の起点及び終点に追加がございましたので、申し訳ありませんが、差し替えをお願いいたします。

本計画のパブリックコメントの実施にあたりましては、前回の協議会でいただきましたご意見やその後に松本会長とも記載内容の調整をさせていただき、計画案を整理し、令和7年11月6日に津市議会全員協議会で説明を行った後、翌11月7日から12月8日までパブリックコメントを実施いたしました。

本日はパブリックコメント等でいただきましたご意見等を踏まえ、計画案をとりまとめましたので、その内容につきましてご説明いたします。

資料1-1が計画（案）、資料1-2がパブリックコメントでのご意見、資料1-3が修正箇所の新旧対照表の一覧になっています。

それでは、資料1-2をご覧ください。

こちらはパブリックコメントの実施により2名の方からいただいた3件のご意見及びその対応に係る考え方について記載しています。

1つ目はシルバーエミカで付与されるポイントのコミュニティバスにおける利用に対するご意見ですが、高齢者の外出支援事業につきましては、これまでと同様にシルバーエミカ所有者に対して200円の割引を行うことにより、支援を継続いたしますが、本計画は中期的な基本方針や目標等を共有するために策定するものであり、これまでも具体の運賃の取り扱い等に係る記載は行っていないことから、計画案はこのままとさせていただきます。

2つ目は計画案の48ページ「第3章 津市地域公共交通の課題」に対し、「理念の具体化」というご意見をいただいております。本計画では目指すべき将来像を「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」と定め、その実現のための4つの基本的な方針のもと、目指すべき目標や目標ごとにそれぞれの実施主体（津市、三重県、国、事業者等）で役割分担を行い、目標を達成するために実施する具体の取組をお示ししており、これらの取組が着実に進められるよう三重

県、国、事業者、地域住民とともに取り組んでまいります。

3つ目は計画案の73ページ「第5章 目標を達成するための取組」に記載の津市コミュニティバス再編に対し、「確実な実行」というご意見をいただきました。

コミュニティバス再編の方向性は、現行の定時定路線型のコミュニティバスの課題の解決を図り、日常生活の移動・行動の実状にできる限り沿うことで、利用者の拡大につながるよう、これまでの利用実績のデータ等の検証や、実証実験及びアンケート結果、また各地域で開催する地域公共交通あり方検討会や地域懇談会等でのご意見等も踏まえ、各地域の実状に合わせて「路線定期運行」、「区域運行(リクエスト型)」、「路線定期運行+区域運行」の3つの運行形態を柔軟に選択し、運行する再編案を策定しました。

また、コミュニティバスの運行については、地域からのご意見に加え、毎年度個別に評価を行ったうえで、本協議会において、PDCAサイクル(計画→実施→評価→改善)に基づいた進捗管理を毎年行い、必要に応じて適宜見直しの検討を行います。

以上がご意見に対する考え方であり、今回いただいたご意見による修正はございません。

次に資料1-3をご覧ください。

こちらは、前回の協議会でのご意見や事務局で時点修正などを含めた所要の修正等を行い、本計画案をとりまとめましたので、主な修正箇所について、上段から順にご説明いたします。

資料1-1の計画(案)の該当部分につきましても併せてご確認いただければと思います。

最初に49ページの計画の目指すべき将来像について、前回の協議会では「もっと具体的に記載した方がよいのでは」とのご意見をいただきましたので、上位計画である津市総合計画の将来像や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た、より具体的な内容として、地域の暮らしや様々な需要に対応できる利便性の高い持続可能な地域公共交通網の構築を目指すことを追記し、修正いたしました。

次に52ページ及び53ページの津市の公共交通網の全体像について、前回の協議会で「路線の記載が足りないのではないかと」のご意見をいただきましたが、こちらの図は鉄道や一般路線バス、コミュニティバス等と経由する都市拠点や地域拠点、乗継拠点等の役割や関係性がわかるようにイメージとして表したもので

あり、時点修正のため図を修正し、注釈を追記しました。また、一般路線バスや津市コミュニティバス等の補助金に係る記載につきましても、第5章の目標を達成するために実施する取組に別途記載していることから、修正を行いました。

次に65ページのバリアフリーに向けた取組の促進について、国・県・市で鉄道駅のバリアフリー化の協調補助を実施するなど、実施主体として「国」の記載も必要と考えられることから、実施主体として「国」を追記いたしました。

次に73ページの津市コミュニティバスの再編の方向性について、前回の協議会で「コミュニティバスの再編に効率化という文言は馴染まないのではないか」とのご意見をいただきましたので、地域の意見を踏まえた再編の実施であること、また既存の公共交通との調和を図りながら、効率性については「考慮する」という表現にして説明を追記いたしました。また表5-5につきましても一部文言の修正を行っています。

次に89ページの表5-11の補助金名称について、令和7年度の現在の補助金の名称等が計画案の検討時の令和6年度から変更されておりましたので、それに合わせた時点修正を行いました。

最後に100ページの表6-6の上から3つ目の乗降調査（コミュニティバス）について、実施時期が路線により、異なっており、毎日調査を実施している路線もありますので、それらを表記する形に修正を行いました。

修正点のご説明は以上でございます。

なお本日、皆様にご協議いただく「津市地域公共交通計画（案）」ですが、今回で計画の記載内容を確定させ、令和8年1月中に策定し、関係機関等へ送付したいと考えております。

事項1「津市地域公共交通計画（案）について」のご説明は以上でございます。

<松本会長> ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

これまで皆さんに色々ご議論いただいて、それから前回いただいた意見を反映させていただいて、そしてパブリックコメントに諮ったと。そのまま修正協議もあるのですが。

それからパブリックコメントでは2名の方から3件ご意見をいただきましたが、計画に反映するようなご意見はなかったということでございます。

いかがでしょうか。

これまで十分ご議論いただいたということだと思いますので。
では森さんお願いします。

<森 委員> 運輸支局の森です。これまでの議論ありがとうございました。
それで98ページ、取組の進捗の評価(2)「その他の取組の評価」です。こちらに公共交通に対する市の負担額、収支率、指標があります。
こちらは大切な指標でありますけれども、持続可能な交通ネットワークを実現するに当たり、こちらの計画の中では、なかなか収支率や負担額をあらかじめ明記することが難しいので、毎年この協議会の場で議論していくという認識であります。
それで収支率等については、サービス改善のために増加していくこともあるのですけれども、それが直ちに悪いことではなく、この社会、地域全体の中で見てマイナスとならなければよろしいのかなと思っております。またこの計画の中に詳細はないですが、今後の毎年の協議会等で、この収支率等についてはまた皆さんに協議していただければと思います。
以上です。

<松本会長> ありがとうございます。
おっしゃるとおりですよ。今とにかく何もかもが上がってきて、物価高、そして人件費高騰と、そこはやむを得ない部分もあるということです。
特に税金でそこを賄うということですから、最終的には納税者がどう思うかが一番大事かなと思っております。
そういう意味で必ずしも減ればよいというわけではなくて、しっかり確認して皆さんに議論を進めてもらいたいと思います。
ありがとうございました。
その他いかがでしょうか。
この後、今日ご承認いただいたら、あとは国への申請手続きに入っていくということですね。特にございませんか。
ありがとうございました。
十分これまで議論いただいたということで、完全に完成度が高まったのだと思っております。
それでは、この津市地域公共交通計画につきましてご承認いただくということでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございました。

では、ご異議なしということで承認したということにさせていただきます。

ではいよいよ策定の手続きを進めください。

それでは、事項2「津市コミュニティバス再編について」ということで、ご説明をお願いいたします。

<事務局> それでは事項2「津市コミュニティバス再編について」ご説明申し上げます。

最初に、当日配布とさせていただきました資料について、ご説明させていただきます。本日、机上に追加配布いたしました「南西部地域（白山地域）の再編（運行変更案について）」と記載のある資料でございます。こちらは資料2-6の33ページから49ページでございますが、白山地域の運行ダイヤの調整がございましたので、申し訳ありませんが、追加をお願いいたします。

本日ご説明させていただきます津市コミュニティバスの再編につきましては、前回の協議会でもご説明いたしました、現在コミュニティバスが運行している地域における再編案について、地域住民等との協議が整いましたので、再編案のご承認をいただきたいと思いますと考えております。

それでは、資料に沿ってご説明させていただきます。

資料2-1をご覧ください。

まず、津市コミュニティバス再編の考え方ですが、現在の地域ごとのコミュニティバスのサービス基準は維持しながら、地域に寄り添い、特に地域の交通弱者に必要な買物・通院・通学などの日常生活の移動・行動の実情パターンにできる限り沿ったものとなるよう、区域運行の導入も含めて地域ごとに異なる運行方式での運行を令和8年4月1日から開始するものでございます。

続きまして、2ページの資料2-2をご覧ください。

こちらは、津市地域公共交通計画（案）の第5章を一部抜粋したものでございまして、津市コミュニティバスの再編の方向性を示した部分となります。

3ページ表5-4のとおり、今回の再編では地域ごとに①路線定期運行（定時定路線型）、②区域運行（リクエスト型）、③路線定期運行と区域運行を組み合わせた3つの運行形態を選択し運行を開始いたします。各地域の運行形態については、4ページに記載の表5-5のとおりでございます。なお、津地域及び香良洲地域につきましては、令和8年度中の運行開始を目指し検討を進めてまいります。

続きまして、6ページの資料2-3をご覧ください。

こちらは、津市コミュニティバス再編に係るスケジュールでございます。

本日の協議会にて再編案をご承認いただけましたら、令和8年1月中に運行業務やバス停留所設置等業務委託等に係る入札及び契約を行い、その後、運行事業者及び本市において国への諸手続きを進めるとともに、広報紙や各地域での住民説明会等による新たな運行に係る周知を図ってまいります。

続きまして、7ページの資料2-4をご覧ください。

こちらは、令和8年4月1日以降の津市コミュニティバスの運賃でございます。

現状の運賃は、中学生以上は200円、小学生は100円、乳幼児は無料となっておりますが、近年の物価上昇等の影響による運行経費の増加に伴い、令和8年4月1日より中学生以上は300円、小学生は150円に変更いたします。

また運賃の変更に合わせて、定期乗車券につきましても、現状の中学生以上は1か月5,000円、3か月14,000円、また小学生は1か月2,500円、3か月7,000円ですが、普通運賃と同様に中学生以上は1か月7,500円、3か月21,000円、また小学生は1か月3,750円、3か月10,500円に変更いたします。

なお、定期運行ではないリクエスト型の運行は、通学や通勤といった高頻度での定期利用を想定していないため、定期券は設定を考慮しておりません。

続きまして、「2 津市コミュニティバスの割引制度」についてご説明いたします。

最初に、新たな制度として運転免許証自主返納者割引を導入し、本人と同伴者1名の普通運賃を半額といたします。

次に継続する割引として、障害者割引は、身体障害者手帳等を持っている方とその介助者は普通運賃が半額になり、詳細は上段右側の障害者割引の表のとおりです。

また、乗継割引につきましても、コミュニティバス間の他の路線へ乗り継ぐ場合の当該他の路線の普通運賃は引き続き無料といたします。

最後に「3 津市コミュニティバスのシルバーエミカ所有者割引とシルバーエミカ所有者運転免許証自主返納者割引」についてです。現状の中学生以上200円の運賃は、高齢者外出支援事業としてシルバーエミカ所有者は200円の割引により無料となっておりますが、変更後の運賃300円に対して、引き続き200円の割引を継続し、差額の100円をご負担いただきます。

なお、シルバーエミカと運転経歴証明書の両方の提示により運賃を無料とい

たします。

続きまして、8ページの資料2-5をご覧ください。

こちらは、令和7年度に開催しました地域公共交通あり方検討会等の開催状況でございます。

各地域において複数回の地域協議を実施し、再編案の検討を進めてまいりました。

これらの地域協議によって一定のご理解をいただき作成いたしました再編の概要につきまして、時間に限りもございますので、主な変更内容を中心に地域ごとにご説明させていただきたいと思っております。

それでは、9ページから13ページの資料2-6をご覧ください。

こちらは、南部地域(久居地域)の再編について取りまとめております。南部地域(久居地域)の再編の内容については、前回の協議会でご説明させていただきました内容で、地域住民等との協議が整いましたので変更点はございません。

続きまして、14ページから16ページの北部地域(河芸地域)の再編についてご覧ください。北部地域(河芸地域)については、前回の協議会でご説明させていただきました現在の定時定路線運行を継続させていただくことで地域住民等との協議が整いましたので変更点はございません。

続きまして、17ページから20ページの北西部地域(芸濃地域)の再編についてご覧ください。北西部地域(芸濃地域)の再編の内容については、前回の協議会でご説明させていただきました内容で地域住民等との協議が整いましたので変更点はございません。

続きまして、21ページから24ページの南西部地域(美里地域)の再編についてご覧ください。南西部地域(美里地域)の再編の内容については、前回の協議会でご説明させていただきました内容で地域住民等との協議が整いましたので変更点はございません。

続きまして、25ページから28ページの北西部地域(安濃地域)の再編についてご覧ください。

運行曜日について、主に医療機関行きの日として月・木曜日の週2日を設定し、買物施設行きの日として火・金曜日の週2日を設定しておりましたが、武内病院以外のクリニック等の休診日も考慮し、主に医療機関行きの日として月・金曜日の週2日を設定し、買物施設行きの日として火・木曜日の週2日の設定へと変更いたします。

続きまして、29ページから32ページの南西部地域(一志地域)の再編につ

いてご覧ください。南西部地域(一志地域)の再編の内容については、前回の協議会でご説明させていただきました内容で地域住民等との協議が整いましたので変更点はございません。

続きまして、当日配布させていただきました33ページから49ページの南西部地域(白山地域)の再編(運行変更)についてご覧ください。元取・家城ルート、川口・大三・三重中央医療センタールートについて、試走を含めた検証を行い、運行ダイヤを変更いたします。

続きまして50ページから67ページの南西部地域(美杉地域)の再編についてご覧ください。美杉東ルート、美杉西ルートについて、試走を含めた検証を行い、運行ダイヤを変更いたします。

以上が各地域の再編の内容でございます。

続きまして、再度1ページの資料2-1をご覧ください。

先ほどご説明させていただきました各地域での再編概要での運行開始は令和8年4月1日(水)を予定しております。

また、再編に関しては再編に係る協議状況のとおり津警察署、津南警察署をはじめ、道路管理者や乗り入れ先の自治体等と協議済でございます。

再編に係る周知については、停留所・バス車内において周知チラシの掲示、津市ホームページ・広報紙・地域だよりにおいて周知、各地域での説明会の開催を予定しております。

なお、今後の運行許可手続き等において、本日お示しした運行ダイヤ等の運行案に修正が必要となった場合は、三重運輸支局等の関係機関との調整により一部軽微なものについて修正させていただく場合がございますので、ご了承くださいますようお願い申し上げます。

ここで、資料の訂正と白山地域と美杉地域において変更させていただく詳細について、ご説明させていただきます。

資料2-5の1番の久居地域公共交通あり方検討会ですが、丸2番の9月24日開催の東部、丸4番の10月21日開催の東部のご参加いただいた地区に立成地区が抜けておりましたので、訂正をお願いいたします。

また、併せて先ほどの説明の中で変更とお話させていただきましたが、白山地域と美杉地域の変更内容の詳細についてお話させていただきます。

まず、白山地域の元取・家城ルートに関しまして、運行開始時間を1分早めております。川口・大三・三重中央医療センタールートにつきましては、乗務員の休憩時間の確保のため、往路1便目の運行経路及びダイヤを変更しております。

最後に美杉地域についてですが、運行時間の変更をしておりますとお伝えしましたが、美杉東ルートは往路の1便目を1分早めてスタートし、往路2便目を3分早めてスタートさせていただいております。美杉西ルートにつきまして、往路の1便目を2分、往路の2便目を3分、運行開始時間を早めさせていただいております。また、復路に関しましては、1便目は7分早く出発させていただいて、復路の2便目については、4分遅く運行開始させていただくよう変更しております。

長くなりましたが、以上で「事項2 津市コミュニティバス再編について」の説明を終わります。

<松本会長> ありがとうございます。

それではただいまのご説明に対しまして、ご質問ご意見等をお願いしたいと思います。

では伊藤さん、お願いいたします。

<伊藤委員> 7ページをご覧ください。

シルバーエミカを持っていれば、これまでコミュニティバスは無料で乗れたのですが、有料になったということで大変残念ではございます。

そこでいくつか質問させていただきたいのは、よくわかっているだろうと思いつながりながら、こういうところの記述でございます。

一番下の表の中で中学生以上、そして摘要欄にシルバーエミカ所有者割引とございますけれども、何もわからない方がこれを見れば、中学生以上でもシルバーエミカを取れるということも考えられますので、上の「シルバーエミカ所有者」の前に「60歳以上で」とご記入いただくといいと思います。

それからシルバーエミカを持っている方は100円でございますけれども、持っていない場合は300円です。

それから、その下の運転経歴証明書、こちらは両方とも持っていればご本人は無料ですけれども、同乗者の方は150円と明記された方がいいと思います。

最後に乗継割引でございます。新しい制度になると思いますけれども、記述が大変難しくなっています。「当該他の路線」と書いてありますけれども、皆さんよくわかりますか？「出発地から乗継地までは有料ですけれども、乗継地点から目的地までは無料」という解釈をさせていただいたのですが、それでよろしいでしょうか。

記述についてちょっと考えていただけないでしょうか。素人が見た場合にわかりやすいように書いてもらった方がいいと思います。

それと乗継でございますけれども、何らかの乗継証明書を発行されるのではと考えているのですけれども、その乗継地点から次の目的地までは「1か所につき」という記述がないと、乗継、乗継、乗継で行くと全部無料で行けるという解釈にもなります。

それから勘ぐった言い方をすれば、出発地から乗継地まで有料で行き、そこで証明書をいただいて、次の目的地まで行かずそこで用を足した場合は、帰りの便は無料になってしまいます。

こんな使い方もありますので、きちんと皆さんがお分かりになるように記入していただくといいと思います。以上です。

<松本会長> ありがとうございました。

ちなみに運賃はここや市で決められるわけでもなく、運賃協議会で決めることとなりますので、案ということでまずはご認識いただければと思いますが、案に関してご意見はもちろんいただくことができますので、その範疇で事務局はご回答をお願いします。

<事務局> まずシルバーエミカの件と運転免許証の運転経歴証明書の件ですけれども、資料2-4だけでは上手く伝わらないのではないかというご意見だにご認識させていただきました

今から本市は、各地域に入りまして説明をすることになります。

その際には、今ご指摘いただいた伊藤委員からのご意見を踏まえまして、わかりやすい資料で説明するように心がけたいと思います。

それと乗継割引の件でございますが、乗継割引は現在も行われている制度で、新しい制度ということではないです。内容について、他の路線という表現についてわかりづらいのではないかというご意見をいただいたと認識をしておりますので、こちらにつきましてもわかりやすい表現を考えまして、説明のときには伝わるような形の表現を記載させていただきたいと考えております。

以上でございます。

<松本会長> よろしかったですか。

もちろん説明の時は当然わかりやすく説明いただくのですが、やっぱり文章

としてわかりやすく残すことが大事だと思うのですね。

この委員会の資料はそれで結構なのですが、別途ホームページや、あるいは配布資料にそういう説明の文章が残ると思うのですが、そこでわかりやすくする工夫が必要だと思うので、今伊藤さんが言われたようなことを念頭に、きちんと一般の方が読んでもわかるような表記にしてください。

ありがとうございました。

それから今どうやって乗継割引をされているのですか。

<事務局> 乗継割引ですけども、乗った際に乗り継ぎの意思がある方については、運転手に乗り継ぎをしたいことを申し出ていただければ、乗継券というものを発行させていただきます。その乗継券を持って、次の乗車の際にそれを運賃の代わりにお支払いしてもらい、そういうような制度をとっております。

<松本会長> その乗継券というのは、日付や路線がわかるようになっているのですか。

<事務局> 発行する地域で用紙の色を変えており、どこで使っているものかがわかるようにさせていただいております。

<松本会長> でも便はわからないのか。何便に乗ったとか。

<事務局> そうです。個別になりますので、発行日とどの地域で発行したのかは記載があります。

<松本会長> 発行日とどこの地域かはわかると。なるほど。

そうすると今伊藤さんが言われたみたいに、乗り継がないけど乗り継ぎますと言って、そのチケットをもらっておいて、翌日は使えないですね、帰りに使うことが可能になるわけですね。

<事務局> 同じ地区内ではその地域の発行になりますので、他の地域で使われるときにはそれは有効となります。乗継がれるということになれば。

<松本会長> 他の地域？

<事務局> 最初に乗られた路線で発行された乗継券を持って次に乗り換えられたときには、そちらは乗継券として使えると。

<松本会長> ですので、帰りにそれを使うことができるわけですね。

<事務局> 同じ発行された地域で帰りの便には使うことができないという形になります。不正などが起こらないようにというご指摘だと思いますので、乗継券につきましてはそういったことが起こらないように、わかりやすい乗継券のあり方を考えて4月1日以降運用したいと思います。

<松本会長> 厳格にするのは大事だと思いますが、一方ですごくコストが上がるのであれば、費用対効果から考えて大目に見るというのも、ごめんなさいね、こういう場で言う言葉じゃないかもしれないけど、あり得る。今までそうやってされてきて、大きな問題がなかったのをそのようにやっていく。不正のような使われ方は確認できてないのであれば、それも一つだと思っています。

一方で、公平性という観点で言えば、やはり厳格にやっていただいた方がいいのですが、その辺りの兼ね合いだと思っています。

いずれにしても、今伊藤さんのようなご意見もありましたし、実際に想定外の利用も考えられますので、その対応は事務局でご検討ください。

ちなみに、私はある自治体で乗継の実態を、乗継券を発行しているということで調べたことがあります。

そしたら今伊藤さんが言われたように、なぜここで乗り継ぐのというところで乗継券が使われているというのもありました。

一方で乗り継いでいるにも関わらず、乗継券を使ってない方も相当数おりまして、結果としてその自治体の利益はプラスマイナスほぼ同じでした。

要は想定以外の使い方をされている方と、本来乗り継ぎ券が使えて無料で乗れたのにお金を払って使ってくれている方がちょうど同数ぐらいだったということもあります。それが良いかどうかは知りませんが。

宮崎委員お願いします。

<宮崎委員> 同じ7ページで定期的のところですけど、実際にコミュニティバスを定期で使っているのは、中学生の通学、高校生の通学に該当するのでしょうか。

<松本会長> お願いします。

<事務局> 確認できているのは高校生の通学でご利用されているケースが見られます。

<宮崎委員> 中学生や小学生はまだないと。中学生、小学生についてもあり得るということを考えておられるのかですね。

そうすると、中学の場合は、特にこの間ニュースでありましたが、白山町で小学校が全部統合されてしまうことが起こると、それを想定しているのかと想ったりするわけです。

その場合、美里で行われましたよね。お金を取るとスクールバスが走るとタダになってしまう。そうすると、美杉のコミュニティバスはほとんど乗客がいなくなったということが起こった。

ということで通学にお金を取るのは、高校生はしょうがないかもしれませんがけれども、中学生や小学生から通学でお金を取るのはどうかという気もするのです。むしろ全てスクールバスになる可能性がある。

高校でも通学で使う場合は、他の市町村だと別のルートで市町村が高校生の通学に補助金を出すということをやっているところがある。それを津市はしない。とにかく通学だろうがお金を取ろうという態度なのか、義務教育に対してお金を取るのはどうかという気はするのです。

特に小学生のところで、今度白山町が小学校を統合されるということがわかっているんで、そのことを想定され、それからお金を取るというのはちょっと無理だなと思っております。

<松本会長> ありがとうございます。いかがでしょうか。

<事務局> スクールバスについては教育委員会で考えて走らせるというものになっています。

こちらのコミュニティバスについては、基本的には日常生活のためにということで、仮にそれを通学の利用として使うのは、利用者の意思でそのバスを使うことになりますので、基本的には料金を支払っていただくような形で考えています。

主に通学定期で使われている事例は、白山地域の白山高校生が主に榊原温泉口駅から白山高校までの道のりで定期を使っていることが多いこともあります。

あとそんなに多くはないと思いますが、稀に通勤のために定期を購入しているという方も見えるということは確認しております。

<宮崎委員> 通勤に使うのは多分企業からお金を出してくれているはずだから、本人は出していないです。

高校生の通学については先ほど言いましたように、志摩市では高校生の通学定期は全額補助をしてやっているわけです。本人負担はありません。

白山高校は榊原温泉口駅から来る場合は地元の学生ではないですよ。他所から来るから、他所の市町村はお金を出している可能性があります。それも想定してこれを書いておられるなら良いです。

しかし小学生や中学生で、通学以外に乗ることはないだろうと。定期で乗ることはないだろうと考えられるので、通学定期を考える必要があるのかなと思います。

<松本会長> いかがでしょうか。

<事務局> まず今回白山の小学校が統合という状況の中で、そちらについては教育委員会の方で整理する方向になろうかなと。

その上で、例えば美里も義務教育学校を設置させていただいたのですけれども、教育委員会が中心となってスクールバスを走らせております。

今回の計画では白山の統合を踏まえた整理にはなっておりませんが、まだ先の話になりますので、今後教育委員会を中心に議論が進むのかなと思います。

小中学校についてはそういう状況ですが、ただ今回の白山高校については、例えば津西高校生は津駅からバスで三重交通を使っていますので、その辺りも含めて、現状としては公共交通の中で料金をお支払いいただくという整理をさせていただいている状況です。

<松本会長> よろしいですか。

定期、運賃に関しては、このような形に設定しておきながら、教育の施策として何らかの割引制度があってもいいかなと個人的には思っております。

それは市で考えていただくことだと思います。

もう一つ、大きな流れといたしましては、今若者の流出は各自治体で大きな問題になっておりまして、それから高校の選択という意味でも地元の高校に来て

いただきたいということから、自治体が通学定期を補助しているという事例が増えてきています。

今志摩市の例を言っていただきましたが、他の県でも高校生に対しての補助が増えてきていると思っています。

それは市の更なる上の政策に関係してくることだと思いますので、そういったところと連携しながら、もし負担感を減らす必要があれば、必ずしも交通部門でやる必要はないと思っていますが、何らかの形で負担減を考えていただいた方が、津市の将来のためになるのではないかと考えております。

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。では竹田さんお願いします。

<竹田委員> 3点お伺いしたいのですが、再編でご足労いただいてまとめ上げていただいたのですが、市民アンケート等を実施されて、その中で運行本数に対する不満が随分高い数値を示しているわけですね。70パーセント近い人たちが運行本数が少ないから利用できないと。今度のこの計画案は地元でも随分議論していただいたということでありますが、その辺りはどのように反映されているのか。この市民アンケートは反映された計画になっているのかをお聞きしたい。

それともう1つ、旧津地域もリクエスト型で走らせるという記述はあるのですが、具体的には旧津地域のどの地域でこの計画が考えられているのか。この時期になってきますと旧津市民の関心も強いですから、今のところの考え方を、中間でも結構ですので明らかにしていただければ。

3つ目は料金の改定なのですが、確かに事業者の側に立てば理解はします。津市も三重交通に対して、物価高対策としての運行経費の助成の補助を出しているわけですからわかりますけれども、行政の運行ですからね。民間事業者の立場からすればわかるのですが、市民の暮らしに寄り添うという面ではどうなのかと。一事業者ですからね、行政も。コミュニティバスを運行しているわけですから。その点では理解するのですが、しかし一方、今国でもこの物価高対策で国民に対してどのような支援をするのがいいのかという議論がされているところでもありますので、一部色んな実施もされておりますけれども、そういう立場に立てば、今本当に物価高で苦しむ市民に寄り添うという立場からの行政のあり方として、今この時期に値上げをするのはいかがなものかと。その辺りの考え方をぜひ教えていただければと思います。

以上です。

<松本会長> ありがとうございます。いかがでしょうか。

<事務局> まず運行本数に対しての不満への対応の話ですけれども、このアンケートの結果は「行きたいときに乗ることができない、なので運行本数が少ない」という考え方をお持ちの方も多くいらっしゃると思っています。

今回全地域ではございませんが、地域の声を聞かせていただいた上で、リクエスト型という予約制のバスを運行させるように対応しました。これによって定時性のあるバスにとらわれずに、行きたい時間を調整していただいた上でお買い物、または医療機関にも行くことが可能になるということを今考えております。まずは一旦令和8年4月から1年間の運行の状況を確認をしなければいけないと思っていますが、そのような対応が今回令和8年4月から図られるということでご理解いただければと思います。

2点目の旧津地域の運行の話でございますが、こちらもただいまリクエスト型で検討させていただいています。

具体的ということですが、実は津地域については一部他の地域からのコミュニティバスが乗り入れている地域がございます。その動向を見ながら、現時点で津地域を交通不便地という定義で考えているのですが、駅やバス停から500m離れたような地域を交通不便な地域と認識をさせていただきました。今回のコミュニティバスの案をお認めいただきましたら、津地域の中の交通不便地と言われているところがどこにあるのかを特定いたしまして、そこに対しての運行案を整理していきたいと考えております。

3点目でございますが、運賃について料金が発生することは行政としてそれでいいのかというご意見だと思います。これについては様々なご意見があると思いますが、まず我々の津市でシルバーエミカを使った無料というような考え方について、あまり他の自治体では見られないような料金サービスだろうと認識をしています。

さらに当然ながら市の税金で運行するということでありましたら、利用されている方、もしくは利用していない方のことも含めて、公平的な考え方を求めなければいけないと認識をしています。

そういった中で、今回共助という考え方を念頭に入れておりますが、利用者も料金を払っていただいて、公共交通を残していただくという考え方、意識をお持ち

ちいただき、醸成させていただいた上で、料金は今回のような整理をさせていただいたところでございます。

以上です。

<竹田委員> よくわかりました。

これは意見に留めますが、まず一つは料金改定ですけれども、この時期ですの例えば300円に値上げしたとしても、物価高対策として市の独自施策として一定の期間支援をすとか、それはここの所管であるかわかりませんが、そういうことも含めて、市民の暮らしに本当に寄り添っていくのだと、この公共交通も含めて、オール津市でやはりそういう姿勢を示すということが私は大事ではないかと思しますので、ぜひ支援策を考えていただければと思います。

それと最初に申し上げた市民アンケートの運行本数の問題ですけれども、やはりコミュニティバスにとって、この運行本数や運行日の日数は非常に大事だと思っています。

実は私どもも20年前にぐるっと・つーバスを運行する際には全国を回らせてもらって、成功しているところと、実際に利用が少ない全くの空バスというところと、色々検討してみたのです。そしたらやっぱり運行本数や運行時間は致命的なわけですね。従って毎日走らせよう。成功したところはやっぱり30分に1本ぐらい走っているというのが運行本数からすると一番利用率が高いのですよ。せめて1時間に1本は最低走らないと。せっかくお金かけて運行してもなかなか利用者が少ない。20年前の話ですけれども、その後もずっと私どもは特段毎年調査するというわけではないのですが、全国の動向を見て、ぐるっと・つーバスの運行に取り入れています。従って実証実験の中で週2回から3回で、1日数本ではさすがに利用しにくいと個人的には思っておりました。そうしたら案の定、実証実験の中で利用者が思ったよりも少ないというのが出てきましたので、またぜひ走りながらでも結構です。やっぱりその辺りはコミュニティバスの一つの中心的な課題だと。利用するか、しないかという分岐点にもなるということですので、ぜひ留意して取り組んでいただければと思います。

あと旧津市内の交通不便地域ということで、これは理解しているのですが、私どものNPOに対しても、私の地域も走るのか走らないのかという問い合わせが随分多いのです。それは津市の都市計画部へ聞いてくれと言っても、やっぱりぐるっと・つーバスが走っていますので、比較的旧津市民の間では認知されているのですよ。だからあれがNPOなのか、津市が走らせているのかという。市

民にとってはまだまだ理解されていないところがありまして、私どもへの問い合わせが随分多いのです。従ってなるべく早く、交通不便地域のところはここですよと。ここを今計画していますよというようなことは、ぜひ市民に対しても周知をお願いしたいし、とりわけ考えられる地域については、何らかの形で周知をやって、なるべく住民とのコミュニケーションが図られて、リクエスト型にしてもより良い運行にできるようにしていただければと思いますので、ぜひそれはご配慮いただければ。

これも要望にとどめたいと思います。

以上です。

<松本会長> ありがとうございました。ご意見ということでございますが、もし事務局が何かございましたら。

<事務局> いろいろなご意見ありがとうございました。

周知については我々も十分必要なことだと強く認識をしておりますので、しっかりと周知をしてまいりたいと思います。

ありがとうございました。

<松本会長> ありがとうございました。

では宮崎さん。お願いします。

<宮崎委員> 73ページで、地区によってコミュニティバスの形が変わりますけれども、ほとんどはリクエスト型をプラスされるという形になっています。

唯一リクエスト型がないのが河芸です。河芸の方は他所がリクエスト型を入れたら良かったと思うと思います。河芸の方は今までも不満だとは思いますが、これしかないのだから仕方がないのだなという感じでお答えになっている。そういうところはリクエスト型はやらないよという感じになっているわけですね。

そうすると実際やってみたら、他所がやっているのにうちだけないのはなんでと出てくるのではないかという気はします。他所はリクエスト型をプラスして良くなったけれどもうちだけない。当分の間、無いままで過ごさなければならぬということが出てきそうな気がします。リクエスト型がなかったから、皆知らないから浮かばなかったというのが実情ではないかという気がしております。

これでいいのかなという。2、3年経ったら入れてくれと言いださるうなという気がするのです。

というのが全体の姿ですが、ついでに河芸の路線を見ておりましたが、今年と同じようにという形になっておりますけれども、北部ルートと南ルートに分けましたが、アンケートを聞くと、セノパークへ行く人が多い。津の南の方でセノパークに行く人が結構見られるというのですけれども、見てみますと、津市の北部ですのでセノパークは河芸にありますのでそっちへ行く。南の方は南に行く要求はほとんどないのかなという気がするのですよね。南行きの接続点がわざわざ豊津上野まで上がって行って、津に戻ってくるというスタイルになっている。南に来る定期路線バスとして良いのは、椋本へ行くバスとの接続点ですよね。これが北部市民センターというのはどういう状況か僕は確認してないのですけれども、そこで乗り換えろというタイトルになっている。豊津上野駅全体から見ると、電車としてはせつかくあるから高田本山の方が南へ行くには便利だろうと。それから椋本へ行く路線バスは1時間に1本しかないので乗継は難しいというのと、それから高田本山へ行くと北部市民センターを通らなくなってしまうので、椋本行きバス路線の乗継場所としては、高田高校のところがちょうどいい接続地点になるのですよね。ということで乗継場所をもうちょっと考えた方がいいのではないか。これが津の河芸南部の路線についての改善できるところかなというところの一つ。

美杉の定時路線型のバスが榊原温泉口まで延長されるのは、一番便利で良いと思いますが、その路線の延長で白山のマックスバリュまでわざわざ寄せている路線がありました。これは川口のマックスバリュと2つ寄っています。川口店と白山店、あまり変わりがないように思っております、わざわざ榊原温泉へ行くのに白山のマックスバリュへ寄るのはなぜかなど。時間が長くなるので、なぜ寄るのだろうというのは意見として持ちました。

<松本会長> ありがとうございます。
 いかがでしょうか。

<事務局> まず各地域の運行案につきましては先ほど資料でもお示しさせていただきました通り、地域のあり方検討会という地域のお集まりいただいた方たちにご意見を踏まえた上で検討させていただいたルートになっております。

河芸地域については、現在の北回りのルートとの南回りのルートで非常にた

くさん人が乗っている路線になります。河芸地域については地域の中にセノパークや医療機関、駅、バス停、様々ございまして、地域の中で買い物や医療機関に行けるようなルートであれば、現状で全然問題ないといったご意見がありましたので、今回はリクエスト型の導入については、河芸地域ではなかったということでございます。

また他の地域もそうなのですが、当然ながら新しい運行が開始されましたら、やはりリクエスト型に対する要望であったり、また逆にリクエスト型で走らせてみたけれども、定時定路線型がいいという声も様々出てくると思います。そういった意見は、また各地域の方であり方検討会を開かせていただく予定でありますので、意見を伺った上で、再度地域の方の運行案については都度整理をさせていただきたいと考えています。

美杉地域も同様に、なぜ2ヶ所のマックスバリュに行く必要があるのかという話なのですけれども、地域の中では、やはりあそこの方が買い物しやすいという声も当然ながらあります。ぱっと見同じようなスーパーでも、やはりこちらの方が買い物がしやすい、品ぞろえが豊富、そういったご意見等もありますので、今回美杉のルートについては現在の運行ルートの方で整理をさせていただいたところでございます。

以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

いずれにしても地域の方々が自分たちで決めたということですよ。ということだそうです。

ありがとうございました。

はい、お願いします。

<船木委員> 竹田さんのご意見にも関連するのですが、私は各地域の公共交通のエリアを見たときに、旧香良洲町行きと旧津市の地域でルート設定がされていなかったのはそれなりに一般路線バスで賄っているのだろうという認識でおりました。

そもそも旧香良洲町は町域そのものが狭いですから、そういうこともあるのだろうと思ったのですけれども、この度香良洲地域および旧津市地域で設定がなされようとしておりますのは、やはりそういった地域住民の方からのご意見があったからなのか、それとも今のお話伺っていると、津市さんの方で行政側からのアクションとして取り組まれようとしてしているのか、どういう経緯な

のかと思いましたがのでお尋ねします。

<松本会長> お願いいたします。

<事務局> もちろん津地域と香良洲地域についてもお住まいの方から、駅、バス停から遠いというような様々なコミュニティバスへの要望というのは、我々の方に届いておりますので、そういった声や意見を聴きながら、今回津地域と香良洲地域の運行についても検討させていただいていると、そういうことでございます。

<船木委員> ありがとうございます。
ご意見がそのように出ていたということですね。

<松本会長> ありがとうございます。
それから何より、一応この辺りが交通空白地が多いということですかね。
そういうことでもない？

<事務局> やはり津地域と香良洲地域については、比較的三重交通を始め公共交通が他の地域に比べると非常に多いということにはなるのですが、それでもお住まいの地域によっては、なかなかバス停がない、駅から遠いという地域もございます。そういった地域からのお声が多くあると理解していただければと思います。

<松本会長> 住民ニーズに沿った形でというのが一番の理由だということですね。
ありがとうございます。
ちなみに津と香良洲に関しては今回の再編の計画には入っていないので、今後検討を進めていくということによろしいですね。
ありがとうございました。
その他いかがでしょうか。お願いいたします。

<高橋委員> お疲れ様です。意見というか、皆さんに対しての要望でもあるのですが、2024年、24問題というのがあります。厚生労働省がバス・タクシーを始め、両者の労働条件向上のために、従来よりも厳しい労働条件制限を施行して、9時間のインターバルとかいろんなものがあるのです。
例えばこれは変わっていないですが、4時間運転することに対して30分の休

憩とか。実際4時間は結構な運転の距離であって、高速で順調に行けばここから富士山ぐらいまで行けますし、ユニバーサル1往復するのに大体渋滞無しなら4時間ぐらいかかるのですが、結構大変な距離がある。だからこの新しい基準を適用しながらも他の業種として厳しい運転手としては労働条件であるということで、私はドライバーとして今ハンドルを持っております。

その中で運転手として言わせていただいているのですが、弊社の話もさせていただくと、新規採用もならず中途退職者も相次ぎ、運転手を補うのもすごく大変である中で公共交通を支えているのが現状であります。少し厳しく言うと、皆さんの中で運転手の存在がないのが僕の中ではすごく懸念であります。交通における重大事故の背景に、過労は非常に大きいものであります。その中で安全に輸送を確保するためにも、各所関係の皆様、どうか運転手のことを引き続き考えていただきながら、運行時間の調整やお手洗い・休憩時間の確保、路線の見直し等、もう一度皆さんも頭の中に運転手のことも入れていただきたいということで、これはお願いになります。皆さんはドライバーではない中で見るのは難しいことだと思うのですが、僕自身ドライバーとして安全がやはり一番であることから、お願いになりますが今後もこの会議を進める中で、そういうことも少し懸念していただきたいということで、よろしく願いいたします。

以上です。

<松本会長> ありがとうございました。

おっしゃられるとおりですね。今ドライバーさんが少なくなっていて、ドライバーさんあっての地域公共交通というのも間違いないと思います。

当然ダイヤ等々組む時には、休憩時間も含めて適正な運行になる範囲での設定、これ当然していただいているということでもよろしいですね？はい、と思いますが、当然そういうのは守っていただくことだと思っております。

それから先ほど竹田さんから本数を増やすべきだというようなご意見をいただいております。それはいろんなところで言われておりますが、現実的には本数を増やそうとしてもドライバーさんがいなくて増やせない。逆に減らさざるを得ないこともありますので、なかなか現実には難しいのですが、我々にとって大事なのは、やっぱり地域公共交通に入職する方々が増えてもらわないといけないので、魅力ある職場にしていくのは何より大事だと思っております。そのためには皆さんに使っていただくのが何よりだと思っておりますので、そこは一緒になってぜひ進んでいきたいと思っております。

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

これ区域運行のときの停留所は、特に明示は不要ですか。

森さんどうですか。

区域運行の区域さえ明確になっていればよろしいですか。

<森 委員> 申請上、事前にここのポイントというのは参考としていただければと思うのですけれども、そこがAからBに変わるというようなことが起きる場合に、何か手続きをするかという、あらかじめその区域で許可をしていますので、変更の手続きはいらないのですけれども、利用者からすると、どういった内容になったかというのをこの場で協議したものを周知する必要がありますので、協議では示してほしいのですけれども、今回事務局からは、住所、地域、地番で資料としてご用意いただいているのですが、なかなか地図に落とすところまでは間に合わなかったのも、そこはまた事務局と我々運輸支局の方で、住所としては資料に落とし込まれているのですけれども、地図上でどこのポイントであるかというのはまた追って確認をさせていただくこととしております。

<松本会長> ということは、承認事項を承認する際には、特に1個1個の地点が明らかになっている必要はなくて、区域さえ明確になっていれば良いということによろしいですね。そしてその後、支局とのやり取りの中で明確にさせていただくということによろしいですか。

ありがとうございました。

今回一部の路線の変更があります。バス停の変更もありますが、それは今回写真等々を載せていただいているので、この内容で良いということで、森さんよかったですか。

<森 委員> はい。

<松本会長> 要はこの公共会議の合意が整ったという証を出すには十分な書類がここに入っているということによろしいですね。

ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。

先ほどのご説明で地権者さん、道路管理者さん、交通管理者さん等々にはきち

んと承認はいただいているということでございます。

それからひとまずこれで来年の4月1日から走り出すということですが、なにせ時間が短いので、周知ですよ。住民の方々への周知をいち早くしていただきながら、混乱を招くことがないようにしたいですね。

そして今回の事業者さんが決まっていなかったということですが、これは森さん、手続き上どうすればいいですか。

<森 委員> 本日皆様に承認いただきましたら、4月1日運行ということですので、年明けに協議が整った証明書を添えて運行事業者、各社様から運輸支局に運送法上に基づいてご申請をいただくという流れになっております。

<松本会長> 要は事業者さんが決まっていなかった中での合意でも、それで問題ないということですよ。

<森 委員> はい。

<松本会長> わかりました。ありがとうございます。

いかがでしょうか。よろしいですかね。

何より地域の方々に決めていただいたということですよ。

そして4月1日から走らせてみて、やっぱり定時定路線の方が良かった、あるいはリクエストが良かったという声が出れば、また柔軟に対応していただくということでもありますので、やはりそうやって地域で自分事として考えていただく、その仕組みを活用した良い事例になるだろうと思っております。

それでは内容的には色々あったかもしれませんが、特に大きなご異論等々なかったと思いますので、この津市コミュニティバス再編案に関しまして、ご承いただいたということでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございました。

では承認いただいたとさせていただきますので、この後支局とやり取りしながら届出をお願いしたいと思います。

それでは事項3「津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定について」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3「津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定」に

ついてご説明申し上げます。

資料3をご覧ください。

本日、事項1においてご承認をいただきました「津市地域公共交通計画」においては、現行の「第2次津市地域公共交通網形成計画」と同様に、津市コミュニティバスの維持を取組の1つとして掲げており、市民の利用に直接関係する取組であることから、毎年度個別に評価することとしています。評価の基準となる利用者数の目標値については、運行形態に応じて別途設定することとしており、事項2においてご承認いただきました再編案に応じた数値目標の設定について、案を作成しましたので、ご協議をお願いするものでございます。

それでは2ページ目をご覧ください。

数値目標設定の考え方についてご説明いたします。

事務局案としましては、定時定路線型については1便当たり利用者数について2つの指標を設定し、新たに導入するリクエスト型については、1日当たり利用者数について2つの指標を設定した上で、その達成状況に応じて段階的に評価し、運行内容の改善に向けた取組を行いたいと考えております。

1つ目の指標は、(1)運行目標値であり、より多くの方にご利用いただき、地域交通の1つとして定着させるために目指す指標で、定時定路線型では「1便当たり利用者数4.7人」としております。リクエスト型では、予約に応じて1日の運行便数に変動があることから、1便当たりの利用者数ではなく、地域ごとの1日当たりの利用者数の目標として29.5人と設定しております。

運行目標値の設定の考え方としまして、2ページ中段にあります「◎根拠」をご覧ください。

津市地域公共交通計画において設定した利用者数の目標値「104,000人」を達成するために必要な1便当たり又は1日当たりの利用者数を運行目標値として設定することとし、利用実績に応じて、津市コミュニティバスの目標値を「85,000人」、ぐるっと・つーバスの目標値を「19,000人」とした上で、まず、①として、定時定路線型とリクエスト型のそれぞれの運行形態に応じた目標値を、運行日数による按分で算出します。

続きまして、3ページの②をご覧ください。

定時定路線型は①で算出した目標値を年間運行便数で割り、「1便当たり利用者数4.7人」を算出しました。リクエスト型は、①で算出した目標値を年間運行日数で割り、「1日当たり利用者数29.5人」を算出しました。

2つ目の指標は、(2)運行維持基準値であり、現行の運行内容を維持する上で達

成すべき指標で、定時定路線型では「1便当たり利用者数2.0人」、リクエスト型では「1日当たり利用者数12.6人」と設定しております。

運行維持基準値の設定の考え方としまして、定時定路線型については、現在の指標と同様の考え方で設定しており、津市コミュニティバスの多くのルートは、国からの補助金を財源として運行しており、運行の継続に当たっては、当該補助金の活用が前提となっていることから、当該補助金の補助対象基準である「輸送人員を運行回数で割って算出した1回当たりの輸送量が2人以上であるもの」という基準を参考に、運行基準値を2人としたいと考えております。

リクエスト型については、補助要綱上、輸送量に対する補助対象基準が設定されていないことから、定時定路線型の運行維持基準値と同程度の水準を設定することとし、定時定路線型の運行目標値4.7人に対する運行維持基準値2.0人の割合が約42.6%であることから、リクエスト型の運行目標値29.5人の42.6%として1日当たり利用者数12.6人を運行維持基準値として設定します。

続きまして4ページ目をご覧ください。(3)確認指標として、リクエスト型については、1日当たり利用者数だけではわからない利用実態を把握するため、評価に当たっては、乗合率についても確認することとします。

続きまして、「3 数値目標の運用」としまして、運行目標値及び運行維持基準値の達成状況に応じた取組の方針について順番にご説明いたします。

(1)運行目標値を達成した場合は、地域交通として更に定着するよう引き続き事業のPR等の利用促進を継続いたします。

(2)運行維持基準値を達成したものの、運行目標値を達成できなかった場合には、利用者の意見を取り入れた運行内容の変更を含めた利用促進を実施いたします。

最後に、(3)運行維持基準値を達成できなかった場合の取組について、①-1をご覧ください。定時定路線型において運行維持基準値を未達成の場合、地域公共交通あり方検討会等において、地域のご意見を伺いながら、利用促進を実施するとともに、減便等の事業の縮小を伴う見直しについても検討していきます。

少し飛びますが、4ページ下の②をご覧ください。定時定路線型において1便当たり利用者数が1.0人に満たない場合は、事業内容の見直しやリクエスト型への移行も含めた地域の需要に見合った公共交通の導入について検討します。

説明が前後いたしましたので、4ページの①-2をご覧ください。

リクエスト型においては、運行維持基準値を達成できなかった場合には、地域

公共交通あり方検討会等において、地域のご意見を伺いながら、利用促進の実施とともに、運行時間の短縮等を含めた見直しについて検討し、また、2年連続して運行維持基準値を達成することができなかった場合は、当該運行区域における運行サービスの必要性を検証し、事業内容の見直しを実施します。

以上が数値目標設定及びその運用に係る事務局案のご説明でございます。

なお、津市コミュニティバスの運行につきましては、一部地域を除いて現在コミュニティバスが運行していない津地域及び香良洲地域においても、交通不便地区を対象としてリクエスト型の導入を検討しており、令和8年度中の運行開始を目指して検討を進めておりますことから、計画においても注釈として記載しておりますが、本協議会でご協議いただいた上で、必要に応じて数値目標の見直しを行っていきたいと考えております。

また、こちらの数値目標につきましては、次の事項でご協議いただきます国の補助事業である地域公共交通確保維持事業における定量的な目標としても用いるものとしたと考えており、当該数値目標に基づく評価は、令和8年4月以降の運行内容に対して実施するものとし、令和8年3月までの運行内容に対しては、従来の数値目標での評価を実施いたします。

事項3「津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定について」のご説明は以上です。

ご協議の程よろしくお願い申し上げます。

<松本会長> ありがとうございました。

この目標に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思いません。いかがでしょうか。

定時定路線の今の値はいくつでしたっけ。

<事務局> 今は目標値が3.5人で運行維持基準値が2.0人で同じです。

<松本会長> 運行維持基準は一緒で、目標値は少し上がったということですか。

<事務局> そうです。

<松本会長> なるほど。

それから区域運行の方ですが、車両の導入台数は各区域で一緒ですか。

<事務局> 美杉だけ2台で他の地域は1台で同じです。

<松本会長> 全部1台ですか。能力的に1台と2台だとかなり違ってくると思うのです。その辺りは入れなくてよかったですか。

<事務局> 美杉地域のリクエスト型については2台と申し上げましたが、2台同時に動く時間が1日のわずか3時間です。ですので今回はその部分は考慮に入れずということで。

<松本会長> わかりました。

それから1日29.5。おそらく乗合率は1. …だと思っうんのですね。ほぼほぼ相乗り率は1だと思っうのですが。そうすると1日25トリップぐらいが出ていかないといけないということなのです。

場所によっては、1トリップは結構長くなると思っいます。そうするとそもそもこれだけ1日に走れないのではないかなと思っうのですが、その辺りはいかがですか。

街中ならいいと思っうのですが、特に中山間の方に行ってしまうと、多分片道で30分ぐらいかかるようなことはありませんか。

<事務局> データを見ますと今の定時定路線型の場合でも1便当たり大体2名から3名ぐらい乗っていることになります。そういったことから踏まえますと、それぐらいとは言いませんが、乗り合いの率は今より高くなるではないかと思っております。

<松本会長> なるほど。

オンデマンドとは言いながら着時刻ベースが決まっっているのですたよね。

何時に到着するということで、その到着時間に合わせて拾っっていくということだから、2人、3人は来るだろうという想定ですね。

そうすると1日10トリップぐらいで30人ぐらいはいけそうだと。そういう計算ですかね。

<事務局> おっしゃるとおりでございます。

<松本会長> わかりました。
その他いかがでしょうか。では矢代さんお願いします。

<矢代委員> 5ページの注釈4番ですが、「各地域の人口等の地域特性を踏まえ、柔軟に評価を行う」とあるのですが、例えば人口規模や高齢化率、地理条件、代替交通の有無を踏まえたどのような要素を考慮されているのかを示していただくことで、評価の透明性がより高まると考えるのですがご見解を伺えればと思います。

<松本会長> お願いします。

<事務局> 今委員がおっしゃられたように、地域により人口差もありますし、高齢化率も違います。またご利用いただける公共交通の状況も異なっておりますので、数値目標としては一律のものを一旦設定させていただくのですが、この数値の結果を見ながら地域のそれぞれの実情、公共交通の利用できる環境等も含めて、その辺りを考慮した評価をしていきたいと考えております。

<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。
地域によって定時定路線と区域運行が両方混ざっているところがありましたよね。定時定路線は1便あたりなので、何本入ってくるとか関係なく1便当たりで評価できるのですが、区域運行の場合は定時定路線が多ければ多いほど、区域運行の方の利用が減っていくと思うのですが、それでも29.5という一律に設定するのですか。

<事務局> 今お話をさせていただいたように、地域によって色々と状況も違うところもございまして、今回は一旦一律で目標値を設定させていただきたいと思います。

<松本会長> それは地域の方々にこの基準は説明されていますか。

<事務局> いいえ。地域の方に説明はしていません。先ほどの説明の補足ですけども、組み合わせは定時定路線とリクエスト型が同時に動くようなことが起こらないスケジュールになっていまして、1日例えば何曜日はリクエスト型、何曜日は定時

路線型になっているケースがありますので、食い合うことが基本にあるのは美杉ぐらいなのです。

<松本会長>　　そうですね。
美杉だけは1日のうち朝夕だけが定時定路線で昼がリクエスト型。

<事務局>　　そうですね。美杉については、朝はどうしても定時定路線の方が良いという地域の声を受けまして、それとその後今まで行けなかった地域をカバーするためのリクエスト型の運行が並行して走ると、定時定路線が終わった後にそのうちの1台がリクエスト型で運行し、その時間帯だけ2台でリクエスト型が運行されるという取組になります。

<松本会長>　　なるほど。ひとまずこれでいながら、また実情に合わせて柔軟に設定し直していくということによろしかったですか。

あとやっぱり地域の方々にこの数値を知ってもらう必要があると思いますので、順序が逆になりますが、こういう数値を目標に皆さんもぜひご協力くださいというような説明をしていただくといいですね。

あと値上げもあります。その影響等もありますから、この達成が可能かどうかというのがありますが、ひとまず目標値としてはこの計画の全体の目標を達成するという意味で、それぞれ定時定路線、リクエストの値を設定したということでもあります。

あとはやはりこの目標を達成するために、リクエストと定時定路線型の数値をクリアすることが必要になってきますので、いずれにしても皆さん協力しながらこれを達成するのを協力していきましょうということでもあります。

よろしいでしょうか。

では特にご異論ないようでございますので、この数値目標に関しましてはご承認いただいたということでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございました。では承認したとさせていただきます。

それでは事項4「令和8年度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の変更認定申請について」ご説明をお願いいたします。

<事務局>　　それでは、事項4「令和8年度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の変更認定申請」についてご説明申し上げます。

最初に、資料の差し替えについてご説明させていただきます。本日、資料4-2の添付資料である「表1」につきまして、修正があったため、机上に修正した資料を配布させていただきました。申し訳ありませんが、資料を差し替えいただきますようお願いいたします。

修正した内容としましては、3ページ目の黄色に色付けさせていただいた箇所ですが、本日追加で配布させていただきました白山地域の調整内容に合わせて、申請番号(39)川口・大三・三重中央医療センタールート計画の計画運行回数を修正しております。では、資料の説明に入らせていただきます。

まず、津市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、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。

令和8年度の計画認定申請につきましては、令和7年度第1回協議会において皆様に申請内容についてご承認いただき、国土交通大臣より地域公共交通確保維持事業に係る計画であるものとして認定されておりますが、令和8年4月1日付けで津市コミュニティバスを再編するに当たり、当該計画の内容を変更することから、計画の変更部分について、再度ご協議いただきます。

なお、当該事業計画の対象期間につきましては、令和7年10月1日から令和8年9月30日までとなっており、計画期間前半は従前の運行を、計画期間後半は再編後の新たな運行をそれぞれ行う形となります。

それでは、【資料4-1】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、計画本体または計画を公表しているホームページの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4-2】をご覧ください。

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計画「別紙」のうち、再編に伴い変更のあった項目についてご説明いたします。

まず、1ページから2ページにかけての「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」のうち、「(1) 事業の目標」について、先ほど事項3でご承認いただきました令和8年4月以降の数値目標を追加いたしました。

続いて、3ページの「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」のうち、「⑦津市高齢者外出支援事業」をご覧ください。

事項2でもご説明させていただきましたが、再編に合わせて津市コミュニティバスの運賃を改定させていただきました、これまではシルバーエミカの提示により運賃200円が減免され無料でご乗車いただける制度となっておりますが、令和8年4月からは減免金額をそのまま引き継ぎ、運賃300円から200円を減額するという制度になる予定ですので、その内容を追記いたしました。

続きまして、5ページの「18. 協議会の開催状況と主な議論」をご覧ください。令和7年度の協議会の開催状況として、第2回協議会以降の主な議論、計画に係る内容や津市コミュニティバスの運行に係る協議内容について追記しております。なお、こちらには本日の協議結果についても追記した上で提出したいと考えております。

計画「別紙」の変更点についてのご説明は以上となります。

続きまして、別紙の後ろに添付しております「表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者」をご覧ください。

変更のあった箇所は、赤字で記載しており、令和8年4月1日以降の運行内容につきましては、事項2でご承認いただいた内容に沿って記載しており、申請番号(29)以降として記載しております。

令和8年4月から新たに運行を開始する系統につきましては、今後入札により事業者を決定することから、現時点では運送予定者を「事業者未定」としておりますが、運送事業者が確定しましたら、運送予定者を記載して提出させていただきます。なお、運送事業者につきましては、次回第6回協議会にて報告させていただきます。

こちらの表1において、各系統の計画運行回数を記載する必要がありますが、申請番号(45)から(48)、(50)から(52)の安濃地域を除くリクエスト型の運行は、発着時間を定めない運行であり、予約に応じて運行回数に変動があることから、事項3で設定したリクエスト型の運行維持基準値12.6人を達成するために必要な運行回数を、必ず毎回乗り合いが発生することを前提として、12.6人を2人で割って求めた回数として、1日当たり約7回として算出しております。

続いて、表1の後ろにお付けしております「表1 補足資料」につきましては、同じ系統の中で、運行経路の違いにより運行キロ程が異なる便がありますので、そうした運行系統の総運行キロ程等をまとめた資料になります。

次に、「表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」をご覧ください。

さい。

変更点が2つありまして、まず、交通不便地域等の内訳として、美里地域及び白山地域の対象地区についての記載を追記しています。2点目として、今回ご承認いただいた「津市地域公共交通計画（案）」を令和8年1月に策定する予定ですので、策定年月日を追記して提出したいと考えております。後ろには、交通不便地域等の地図を添付しております。

以上が変更認定申請時に提出する資料のご説明となります。これらの資料に、令和8年4月からの運行図、時刻表などを添付し、変更認定申請書に添付して、計画変更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、事務局にご一任いただければと思います。

以上を持ちまして、事項4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。

これは6月に皆さんに策定いただいた内容ですが、先ほどご審議いただいたように4月1日から変更になりますので、その内容を反映したという事です。

この件に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思っております。いかがでしょうか。

これはいつ提出ですか。

<事務局> 最終期限の3月の初旬までに出す必要があるのですが、今回ご承認をいただければ、運行事業者が決定してから1月中には提出したいと考えております。

<松本会長> 計画の策定はいつになるのですか。

<事務局> 計画の策定も1月中に予定しております。

<松本会長> 1月中に計画の策定が決まって、それから運賃協議もやらないといけなくてですね。運賃協議も経て、そして事業者さんが決まってから提出という、そういう順番でよろしいですか。

<事務局> 計画を策定して、事業者さんが決定し、その後に運賃協議を行います。

<松本会長> ごめんなさい。そうですね。事業者さんが決定してそれから運賃協議して、決まってから提出ということですね。

わかりました。ありがとうございます。

その他はよろしいでしょうか。

あと実際にはこの後、まだ細かなところ等々の修正が入る可能性があります。もう大筋で変わることはありませんので、それは事務局の方で確認いただいて修正いただくということを前提といたしまして、この内容に関しましてご承認いただいたということでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございました。では承認したとさせていただきますので、手続きをお願いいたします。

それでは事項5「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について」についてお願いいたします。

<事務局> それでは、事項5「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」についてご説明申し上げます。

まずは【資料5-1】をご覧ください。

「1 事業評価の概要」に関しまして、津市コミュニティバスのうち、国が定める一定の基準を満たす系統につきましては国の補助金の交付を受けて運行しており、この補助金の交付を受けるため、当協議会では毎年「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」を策定し、国に提出しているところです。

当協議会といたしましては策定した「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」に基づき実施した補助対象事業について、自己評価を行い、その結果を、国の定める様式に基づいて地方運輸局長に報告しなければならないこととなっておりますことから、本日は令和7年度計画における補助対象系統の運行等につきましての評価をお願いするものでございます。

「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」の策定から事業評価までの流れにつきましては、資料の下段にございます図をご覧くださいと思います。

令和7年度事業につきましては、令和6年6月に同計画を策定した上で、10月から翌年9月までの1年間で事業を実施し、自己評価を実施するといった流れとなります。2月には二次評価との記載がございますが、二次評価につきまし

ては、当協議会が提出した事業評価結果を基に学識者と運輸局の幹部で構成される第三者評価委員会による評価が実施されることとなっております。

本事業評価に先立ちまして、評価の対象である補助金を受ける系統の条件として、「補助対象地域間幹線系統に接続している」という条件がございますので、まず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。

三重県の高羅様よろしく願いいたします。

<高羅代理> 三重県交通政策課の高羅でございます。

先ほど事務局からご案内の通り、フィーダーの補助を受けるにあたり、地域間幹線系統のバスに接続をしているということが条件になってございます。

県ではこの地域間幹線系統のバスにつきましては、旧の市町村で考えた場合の複数の市町村をまたぐ路線で、一定の輸送量があるものということで整理しております。

皆様方の机上に事務局からお配りをいただきましたA3紙を折りたたんだホッチキス留めのものと、地域間幹線系統のカラー刷りの地図をお渡しさせていただいておりますので、こちらに基づいて状況を説明させていただきます。

まずA3の折りたたみの輸送量をご覧いただきたいのですが、補助要件ということで、まずご注目いただきたいのは輸送量で、色々複雑な制度になっているのでシンプルに言うと、1日当たりの輸送量が15人を切ると補助要件から落ちます。ここが20を切ってくるとイエローゾーンかと我々は考えています。

実際補助要件から落ちるとどうなるかと言いますと、フィーダーの補助の方も条件を満たさなくなるので、幹線が補助から落ちるとフィーダーも補助から落ちてしまうことになっていきますので、こちらの地域間幹線系統で確保を図っていくことが大事だということです。

20を切っている路線を見ていきますと、例えば3番の辰水線が令和7年度の輸送量で12.8人。それから2枚目をご覧いただきまして、10番の波瀬線。こちらが令和7年度で16.3人。それから12番、名張奥津線が15.1人。それから亀山棕本線が、こちら廃止代替バスということで津市と亀山市の自主運行バスになっていきますが、こちらが11.1人ということになっています。

今申し上げました4つの路線でフィーダーに接続している路線が10番の波瀬線でございます。こちらは16.3人ですけれども、この輸送量が15を下回ってくると、補助要件落ちのおそれがあります。今三重県と津市と三重交通さんと運輸支局さんの方で、別途対策路線ということで位置づけをさせてもらって、

利用促進対策等、対応策ということで、今まさに検討を開始したところでございます。非常に危機感を持って維持確保を図っていく必要があるということで取り組んでございますので、津市にお住まいの皆様におかれましても、波瀬線を初め、この地域間幹線系統の利用促進を図っていきたいと思いますので、ご協力のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

<事務局> 高羅様、ありがとうございます。

それでは、津市地域内フィーダー系統確保維持計画の評価に移りたいと思ひます。まず事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について、資料5-2をご覧ください。こちらは国が定める様式で、地域の交通の目指す姿について記載することとなっております。

内容につきましては、第2次津市地域公共交通網形成計画において目指すべき将来像「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」の実現に向け、津市コミュニティバスを運行することで、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、買い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し、機能的かつ効率的な公共交通網を整備することについて、記載してあります。

続いて、資料5-3をご覧ください。こちらも国が定める様式で、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価の表です。

本表は、左から番号順に「①補助対象事業者等」、「②事業概要」、これは補助対象となる系統の名称と起点・終点及び主な経由地となっております、「③前回の事業評価結果の反映状況」、「④事業実施の適切性」、「⑤目標・効果達成状況」、「⑥事業の今後の改善点」について記載してあります。なお、「⑥事業の今後の改善点」に記載の取組につきましては、令和8年4月の津市コミュニティバスの再編を控えてありますことから、令和3年度第4回協議会で定めました定型文に加え、全路線に、「津市コミュニティバスは令和8年4月からの再編を予定しており、運行内容が変更となる路線については、これらの結果も踏まえ、今後も見直しや利用促進について検討します。」と追記してあります。

時間も限られてありますことから、⑤の目標・効果達成状況及び⑥事業の今後の改善点についてご説明させていただきます。

まず初めに、目標の達成状況につきまして、令和7年度計画の目標値及び目標

の達成状況を測るためのABC評価の基準についてご説明申し上げます。

まず、計画において目標の達成状況は、運行目標値は1便あたり利用者数3.5人、運行維持基準値は1便あたり利用者数2.0人の2つを設定しています。それに対して、1便あたりの利用者数を確認し、ABC評価を行いました。

A評価は運行目標値を達成、B評価は運行維持基準値は達成したが運行目標値は未達成、C評価は運行維持基準値を未達成です。

それでは、資料5-3の1ページ目、北部地域のコミュニティバスから順に、ルート毎にご説明申し上げます。

河芸循環ルートは、実績値4.25人のA評価です。河芸地域北部の集落から商業施設への移動が多く確認でき、商業施設への買物需要等により運行目標値を達成しました。

次に、河芸南・一身田・白塚循環ルートは、実績値5.52人のA評価です。一身田及び白塚地区から商業施設への移動が確認できました、一身田地区にあった買物施設が閉店したことにより、一身田地区から河芸地域への移動需要が高まり、利用者が増加し、運行目標値を達成しました。

次年度に向けましては、両ルートとも、地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続すると記載しています。

続きまして、2ページ目の南部地域についての評価をご覧ください。

久居西循環ルートは、実績値4.96人のA評価です。

運行継続を求める意見が強かった榊原地区での利用が多く確認でき、運行目標値を達成しました。

久居北・片田・高茶屋ルートは、実績値6.42人のA評価です。

片田地区から商業施設への利用が多く、運行目標値を達成しました。

久居南・雲出ルートは、実績値3.09人のB評価です。運行目標値は達成できなかったものの、商業施設への移動が確認でき、運行維持基準値を達成することができました。

次年度に向けましては、久居西循環ルート及び久居北・片田・高茶屋ルートにつきましては、地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続し、久居南・雲出ルートにつきましては、運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施すると記載しています。

続きまして、3ページ目の北西部(芸濃)地域についての評価をご覧ください。

芸濃北ルートは、実績値2.46人のB評価です。運行目標値は達成できな

ったものの、芸濃地域北部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、「芸濃総合支所」への利用が確認でき、運行維持基準値を達成しました。

芸濃南ルートは実績値2.78人のB評価です。運行目標値は達成できなかったものの、雲林院地区（「青木団地」、「小野平」及び「下川」等の各停留所）及び「椋本団地」停留所から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、「芸濃総合支所」への利用が確認でき、運行維持基準値を達成しました。

次年度に向けましては、両ルートとも、運行目標値の達成に向け、引き続き利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施すると記載しています。

続きまして、4ページ目の北西部（安濃）地域についての評価をご覧ください。

清水ヶ丘・戸島・椋本ルートは、実績値3.94人のA評価です。

令和6年10月に「明合公民館」停留所に乗り入れたことで、利用者が増加し、運行目標値を達成しました。

妙法寺・野口・椋本ルートは、実績値2.45人のB評価です。

運行目標値は達成できなかったものの、安濃地域の集落から「曾根橋」停留所の最寄りにあります商業施設等への移動が確認でき、運行維持基準値を達成しました。

すみませんが時間が迫ってまいりましたので、次年度の取組については記載のとおりで、説明を以下省略させていただきます。

続きまして、5ページ目の南西部（美里）地域の評価をご覧ください。

穴倉・辰水・忠盛塚ルートにつきましては、実績値1.54人のC評価です。

津地域方面への一般路線バスとの乗り継ぎ停留所として設定した「忠盛塚」及び「稲葉口」停留所で一定の利用が確認できましたが、地域内には目的地となる商業施設や医療機関が少なく、全体として利用が伸び悩み、特に辰水地区（「穴倉」、「船山」及び「日南田」）での利用が少なく、運行維持基準値を達成できませんでした。

長野・榊原ルートにつきましては、実績値0.79人のC評価です。

三重交通バス路線「長野線」と接続がある「稲葉口」停留所、「榊原線」と接続のある「榊原口」停留所については利用が確認できましたが、特に榊原地区西部での利用がほとんどみられず、運行維持基準値を達成できませんでした。

続きまして、6ページ目の南西部（一志）地域の評価をご覧ください。

一志東・伊勢中川駅ルートにつきましては、実績値2.93人のB評価です。運行目標値は達成できなかったものの、主に川合地区（「虹が丘集会所」等）か

ら「MEGAドン・キホーテUNY嬉野店」、「マックスバリュ一志店」及び「ぎゅーとら一志店」等の商業施設、並びに「とことめの里一志」の利用が確認でき、運行維持基準値を達成しました。

一志西循環ルートは、実績値1.99人のC評価です。大井地区及び「其倉」停留所から一志地域の中心部にある商業施設や医療機関、「とことめの里一志」の利用が確認できたものの、その他の地区での利用が少なく、わずかに運行維持基準値を達成できませんでした。

続きまして、7ページ目の南西部（白山）地域の評価をご覧ください。

八対野・大三ルートは、実績値5.28人のA評価です。

「榊原温泉口駅」から白山高校への利用が多く、白山高校への通学需要に対応できていること、また、各集落から一志病院への利用が多く、生活路線としての役割を担うことが確認でき、運行目標値を達成しました。

続きまして、8ページ目の南西部（美杉）地域の評価をご覧ください。

美杉東ルートは、実績値2.66人のB評価です。運行目標値は達成できなかったものの、各集落から商業施設、「一志病院」等への買物・通院利用が多く、運行維持基準値を達成しました。

美杉西ルートにつきましては、実績値4.12人のA評価です。各集落から「一志病院」、商業施設等への買物及び通院利用が多いこと、また、「津市家庭医療クリニック北」の利用者数が伸びていることが確認でき、運行目標値を達成しました。

資料5-3に基づく事業評価のご説明につきましては、以上となります。

なお、これらの評価につきましては、中部運輸局へ提出いたしますので、資料提出時の記載誤り等による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。

以上をもちまして、「事項5 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長> どうもありがとうございました。

それではただいまの件に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

よろしいですか。

まずは幹線。先ほど県からご説明いただきましたが、15を下回りそうな幹線があるので、そこは注視して皆さんも協力して、利用促進を図っていかないとい

けないということでもあります。

そしてフィーターに関しましては、基準が明確になっております。さらに、それに関しての考察もしっかり書いていただいていると思います。

対応に関しましては、津市の場合はABCについてそれぞれの対応を示し、どう対応するかというのは決まっておりますので、その通り書いていただいている。ただし見直しを行いますのでそこも追記していただいているということでもあります。

特にご異論ございませんか。ありがとうございます。

それではこの自己評価ですが、その後まだ支局とやり取りしながら、細かな事務的な修正が入るという前提にはなりますが、大きな方針は変わりませんので、この形でご承認いただくことでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございました。

では承認したといたしまして、国への提出をお願いいたします。

それでは最後になります。事項6「令和7年度補正予算案について」ということでお願いいたします。

<事務局> それでは、事項6「令和7年度補正予算（第1号）（案）」についてご説明させていただきます。資料6をお願いいたします。

今回の補正予算は、津市コミュニティバスの再編に伴い、本協議会の歳入予算及び歳出予算について計上するものです。

内容といたしましては、令和8年4月からコミュニティバスの再編内容を反映した運行案内チラシの作成、運行案内チラシに使用する地図データの購入等に係る予算について計上いたしました。

それでは、説明の順番が前後いたしますが、まず、歳出の第2款の事務費でございます。リクエスト型運行予約受付システムの操作説明用チラシ作成の為に消耗品費として、419千円を増額計上いたします。

次に、第3款の事業費でございます。運行案内チラシ作成費として515千円、運行案内チラシ作成用の地図データ購入費として4,158千円の合計4,673千円増額計上し、歳出の合計額を30,041千円としております。

続きまして、歳入の第1款の負担金でございます。先ほどご説明いたしました歳出の事業費を増額するにあたり、津市からの負担金として5,092千円を増額計上し、歳入の合計額を30,041千円としております。

なお、決算におきまして、歳入が歳出を上回った場合におきましては、津市か

らの負担金で調整し、津市の一般会計に戻入いたします。
説明は以上でございます。

<松本会長> ありがとうございました。
ではこの件に関しまして何かございましたら。
矢代さん。

<矢代委員> 当初予算に計上されていなかった、先ほど説明いただいた運行作成用の地図データ購入ですけれど、補正予算の大部分を占めている点につきまして、必要性が生じた経緯や緊急性や今後も継続的に必要・利用されるかなど、ご説明いただけたらと思います。

<松本会長> お願いいたします。

<事務局> 地図データの購入に関しましては、運行図を作成させていただいて、周知や説明会や総合支所・交通政策課で配布する資料を、今回大きく運行の形態も変わっておりますので購入させていただいて、うちの必要な情報を載せて配布する必要がありますので、運行案が定まったところで計上させていただいている状況になります。

<松本会長> よろしかったですかね。
これは来年以降ずっと続くようなものではないということによろしいですね。

<事務局> はい。今年度改めてご購入させていただいて、新しいものを作成したいと思います。

<松本会長> ということでございます。再編に伴ってということになりました。
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。
それでは補正予算になりますがご承認いただくということでご異議ございませんでしょうか。
ありがとうございました。では承認したとさせていただきます。
以上で予定の議題全て終了でございます。

全体を通しまして皆様方から何かございましたら。よろしいですか。

どうもありがとうございました。

少し時間オーバーしてしまいましたが、多様なご意見いただきましたことを感謝申し上げます。どうもありがとうございました。

司会進行を事務局にお返しいたします。

<事務局> 長時間にわたりましてご協議、貴重なご意見賜りまして誠にありがとうございます。
います。

それでは、これもちまして、令和7年度第5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、第6回協議会は、3月の開催を予定しておりまして、詳細な日時につきましては、改めて文書にて通知させていただきますので、よろしく願います。

本日はどうもありがとうございました。