

令和7年度第4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4回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和7年10月20日（月）午前9時30分から午前11時20分まで
3 開催場所	アスト津4階 会議室1
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）、草深寿雄（副会長）、石川博之、伊藤好幸、 大西弘幸、岡田明（代理 高羅大地）、北地甲子郎（代理 清水達哉）、高橋克典、竹田治、谷直人、中平恭之、練木正生、 野原真太郎、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、今井聰、杉谷陽向
5 内容	(1) 次期地域公共交通計画（素案）について (2) 津市コミュニティバス再編に係る運行案について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者数の数	3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4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4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ひします。
- 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、よろしくお願ひいたします。
- <松本会長> 皆さんおはようございます。
本日ですが、皆さんとともに検討してきました公共交通計画全体が出てきます。いよいよ大詰めというところでございますので、しっかりとご確認いただき、それぞれの立場で気になる点がございましたら、なんなりと忌憚なきご意見いただければと、そして完成度を高めてまいりたいと思いますので、どうぞご協力よろしくお願ひいたします。
- では、まずは出席状況の確認を事務局にお願いいたします。
- <事務局> 本日の会議につきましては委員総数20名のうち15名の方のご出席をいたしております。
- 岸野隆夫委員、杉崎雅人委員におかれましては所用によりご欠席されるとのご連絡をいたしております。
- また、岡田明委員に代わりまして高羅様、北地甲子郎委員に代わりまして、清水様に代理出席をいたしております。
- 以上でございます。
- <松本会長> 規約第8条第2項の規定によりまして成立要件を満たしておりますので、会議は成立とさせていただきます。
- それではお手元の事項書に従って進めます。まずは事項1「次期地域公共交通計画（素案）について」ということで事務局からご説明お願ひいたします。

＜事務局＞ それでは事項1「次期地域公共交通計画(素案)について」ご説明いたします。前回の協議会でいただきましたご意見等を基に、事務局で再整理を行い計画(素案)の修正を行いましたので、まずは修正箇所についてご説明いたします。資料1－1が計画(素案)、資料1－2が前回いただいたご意見への対応状況の一覧になります。

説明は資料1－2の上段から順に説明いたしますので、計画(素案)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。また、いただいたご意見への対応以外に、事務局で内容を整理し、修正を行ったページもございますので、合わせてご説明させていただきます。

資料1－2をご覧ください。右から2列目に計画(素案)の修正ページを記載しております、1箇所目は資料1－1の60ページをご覧ください。

目標1－(1)「1) 鉄道の利便性向上の要請」について、前回の協議会で行政からの働きかけだけではなく、行政と事業者が連携して取り組めることもあると思うので、もう少し踏み込んだ記載をしてはどうかというご意見をいただいており、関係機関と連携した取組を進めることを追記しました。

次に、65ページをご覧ください。

目標1－(2)「2) バリアフリーに向けた取組の促進」について、国が示しているバリアフリー法に基づく基本方針における目標において、「2030年度末までに1日の平均利用者数が3,000人以上の駅での障がい者対応型券売機の整備実施率を原則100%にすること」が追加されたことから、これに該当する久居駅及び津新町駅で券売機の整備を予定しており、取組の具体例として追記しました。

次に、68ページをご覧ください。図5－7について、路線バスが高頻度で運行されている区間がわかりやすいよう、運行本数がわかるように修正を行いました。

次に、69ページをご覧ください。

目標1－(3)「2) 津駅周辺の基盤整備の取組の実施」について、ハード整備だけではなく、整備に合わせてソフト面も検討すべきではないかというご意見をいただいたことから、交通事業者と連携した公共交通サービスの充実に向けた取組を進めることを追記しました。

続いて、70ページの「津駅西口エリア」に関して、駐輪場に関する記載を行っていますが、「駐輪場」を「自転車等駐車場(駐輪場)」という表記に修正しました。

次に、71ページをご覧ください。

まず、時点修正としまして、目標1－（3）「2）津駅周辺の基盤整備の取組の実施」のうち「シェアサイクルの試行、次世代モビリティ導入に向けた検討」において、図5－11として現在実施しているシェアサイクルの実証実験エリアの図を掲載していますが、新たにシェアサイクルポートが追加されたことから、最新の図に差し替えを行っています。

続いて、同じく目標1－（3）の「3）大門・丸之内地区未来ビジョンの実現に向けた取組の実施」について、どのような取組を実施していくかという記載になつてないとのご意見をいただきしており、「大門・丸之内地区未来ビジョン」の将来像の実現に向けて、官民が連携して取組を展開していくことを追記しました。

次に、74ページをご覧ください。

目標2－（1）「2）津市コミュニティバスの再編」において、本市では「リクエスト型」との名称を使用している区域運行を新たに導入する予定であることを記載していますが、文章の説明だけでは内容が伝わりにくいと考え、「図5－12新しく導入するリクエスト型の運行イメージ」を追加しました。

次に、80ページをご覧ください。

目標3－（1）「2）行政による運転手募集のための情報提供」について、前回協議会において、バス運転手不足が非常に深刻な問題であることから行政の支援内容について、もっと具体的に記載すべきとのご意見をいただいたこと、また、現在国で実施している取組についてご紹介いただいたことを受け、取組内容の記載を追記するとともに、実施年度を計画期間全体で「継続実施」に修正しました。

最後に、97ページをご覧ください。

津市コミュニティバスの評価内容について、より効果的な運行のためには数値目標値の見直しも必要ではないかとのご意見をいただきしており、前回は一部具体的に目標値等を設定していましたが、今後見直しの可能性があることから、具体的な記載は削除するとともに、数値目標値については、再編後の運行形態に応じて別途設定すること及び必要に応じて目標を見直すことがわかりやすいように表現を修正しました。

以上が、前回の協議会でのご意見等を受けて修正した箇所のご説明でございます。

続きまして、資料1－2をご覧ください。

資料1－2の一覧の下3つのご意見につきましては、計画への記載について検

討を行う中で、反映を見送させていただいたご意見であり、こちらも順番にご説明させていただきます。

7行目の目標4－（2）「2）日本版ライドシェアの導入可能性調査」について、「日本版」と限定した表現にしない方がいいのではないかというご意見につきましては、「公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）」は本市で既に制度を活用した運行を実施しており、78ページで具体的に支援を行う仕組みの検討を実施することを記載しています。一方で、「日本版ライドシェア」については、現時点では具体的な導入の予定はなく、主に都市部や観光地での活用が多いことも踏まえ、今後も当市への導入の有効性を含めた調査・研究が必要と考えていることから項目を分けて記載しており、表現としてはこのままにさせていただいております。

次に、8行目のリクエスト型交通へのご意見につきましては、再編の方向性、運行案については次の事項でご説明させていただきますが、現在の状況としましては、引き続き、地域からいただいたご意見を基に運行案の修正を行い、再び各地で「地域公共交通あり方検討会」を開催し、運行案等について地域から一定のご理解をいただけるように協議を進めており、新しい運行内容の周知も含めて、より良い再編となりますよう取組を進めていることから、参考意見とさせていただきます。

最後に、9行目の財政計画について触れられていないというご意見につきましては、今後取組の実施時期に応じて、適切な時期に財政部局へ予算提案することになり、現時点で財政計画を明記することは難しいところがございますので、取組の実施に当たって必要な予算につきましては、国や県の支援等も受けながら、確保に向けて予算の提案を行っていきたいと考えています。

修正点のご説明は以上でございます。

なお本日、皆様にご意見をいただく「津市地域公共交通計画（素案）」ですが、今回で素案として内容を確定させ、11月初旬から開始を予定しているパブリックコメント手続において公表させていただきたいと考えておりますので、今回は計画（素案）のとりまとめとしてご審議いただきますようお願いいたします。

また、津市コミュニティバスの再編に向けては現在も各地域での調整を続けており、本日の協議会でのご意見や今後各地域で開催する地域公共交通あり方検討会等でのご意見を踏まえ、パブリックコメント実施までに必要に応じて松本会長とも協議させていただきながら、内容整理をさせていただく場合がございますので、ご了承いただきますようお願いいたします。

これで、事項1「次期地域公共交通計画（素案）について」のご説明とさせていただきます。

ご審議のほど、よろしくお願ひいたします。

<松本会長> ありがとうございました。

ちょっと私、冒頭で間違っていましたね。

全体を今回初めて見ていただくわけではなくて、前回にも見ていただいて、それを受け全体について修正案を今回お示しさせてもらっている。そしていよいよ今日の協議を経てパブリックコメントということで市民の皆様にご意見を伺うというステージになるということでございます。

前回皆様からいただいた意見を受けて修正した点ということでご説明いただきましたが、お気づきになった点、あるいは質問も含めて何なりと言つていただければと思います。どこからでも結構です。いかがでしょうか。

では宮崎さん。

<宮崎委員> 前回配られたものをきちんと見ておらず、今回一生懸命見ましたところ事実関係のところなんんですけど、52、53ページに将来ネットワーク像が書かれているんですけども、一般路線バスの幹線というところで、何か抜けているところがあるよう見えるので、事実と違っているのではないかと。

例えば安濃線ですが市場へ行く幹線道路が抜けちゃっているわけですよね。安濃総合センターを経由してずっと市場まで行っているわけですよね。これが抜けている。

それから穴倉へ行く辰水線が抜けちゃっていると。これはいいのかなという気がするんです。

それから52ページの平木へ行く線が、この大きな図では、広い広範囲の図では美里から先が抜けちゃっている。

それから、久居の榎原ルートは幹線なんだけれども、これも抜けちゃっている。ということはこの図からそういういた幹線をやめちゃうということでしょうか。単に抜けているのか、敢えて抜いたのか。計画ですと、抜けたら無くなるのだなと思ってしまうので、まずそれが1点です。

それから表記の仕方がちょっと混乱している。というのも亀山へ行く線は点々々(…)で入っていますが、千里から出て行く太陽の街は何も入っていない。くるっと囲ってあるけれど。この表記の違いというのは良いのかな、違うのかな

と思って。

それから松阪、三雲線、天白へ行くやつは何も線が書いてない。これは表では幹線なんですよね。これは松阪市で乗り入れているのは、これはどうも緑だから準幹線の扱いになっているのかなと。そこら辺が路線についてはちょっと問題があるように思い、図が間違っているなという気がします。

それから、総合支所が大きな丸で書いてある。それから駅については、書いてあるところと書いてないところがあるわけですね。また別に、乗換地点が緑の丸で書いてありますけども、緑の丸はバス同士の乗換という扱いかな。そうすると駅は乗換地点でもあるわけで、乗換地点と駅との表記の仕方が千里なんかはダブっているわけですよね。それが駅になっててバスは乗換地点にも現れてないので、これはバスの乗換はあるのかなというところで、見た人が悩んだりすると思います。

なのでダブっている部分の表記をどうするかはちょっと気にするところです。

それから一志のところなんですけども、「一志駅で久居方面幹線バスと結ぶ」と書いてあるんですけども、久居からやってくる幹線の波瀬線が一志から先が抜けちゃっているという。これも幹線の線が抜けているというところです。

それから一志の部分の駅が一志と書いてある。これは都市計画のところで一志地区って書いてありますけれども、そうやって書いてあるんでしょうけれども、乗換駅としては近鉄の川合高岡駅になってるし、それからバスに関しては波瀬線の乗換というところを考えると、これは一志ですか、総合支所のところにバス停があります。それから名松線は一志の駅になっております。

せめて三つの視点があるのをひっくるめて一志と書いたら乗換できるのかなと悩む人が出てくるだろう。離れてますし、悩む人が出てくるなど。表記ですね。乗換地点と総合支所などの表記が混乱するものになっています。

概要ならいいんだけど、実際の地図に基づいた、地域に基づいた表記になると、そこら辺少し区別をしておかないと混乱するだろうなと思う。

それから白山のところにも赤い丸がして、これは総合支所があるのがわかります。これが総合支所で乗換になっているのか。ここは、あと駅としては関ノ宮というのがあって、これはパークアンドライドで総合支所に停めておいて関ノ宮から乗ってくださいよという方針でやっておられるので、関ノ宮という駅名をオレンジの丸を書いておいた方がいいかなと思った次第です。

<松本会長> ありがとうございます。

しっかり確認いただいておりますが、事務局いかがでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。

今ご意見いただきましたこちらの全体像の図なんですけれども、全ての路線を全部表記しているというものではありませんで、こちらに書いてある主な路線ということで記載の方をさせていただいているものでございます。

ご意見をいたしました準幹線の関係の表記が点線であったり囲ってあったりというご意見は、ちょっと見にくいということをございまして、この辺については確認させていただいて整理させていただきたいと思います。

以上でございます。

<松本会長> あと総合支所と乗り継ぎ拠点、その重なってるところもあったりするんですが、そこはどう分けましょうかということですが。

<事務局> 支所で乗り継ぎができるところで、表記の方が混在しているところがございますので、そちらにつきましても確認の方させていただいて整理させていただきたいと思います。

<松本会長> いずれにしても、ちょっとわかりにくいというのはご指摘の通りだと思いますので、確認も含めて、今一度工夫いただきながらわかりやすい図、それから図4-3と4-4が整合がとれてないようにも見えてしましますので、その辺も含めて修正いただければと思います。宮崎さん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。竹田さんお願いします。

<竹田委員> ページ数73ページ、「コミュニティの再編の方向性」っていうことでまとめられているわけですけども、前回もこの点について、方向性の一貫性からこういう複合的な方法を出されたっていうのは評価したんですけども、一番気になりますのは、一番上段の「津市コミュニティバスについては以下で示す方向性により、利便性の向上および運行の効率化を推進します」。この効率化というのが私、実は引っかかっているんですけども、それよりも市民とともに作り上げていくという視点が非常に大事じゃないかなと。効率を求めるにしても言葉上は何も問題ないんですけども、実質的には財政のことを考えたり、あるいはマイナス面での働きが出てくるんじゃないかなということで、私は効率化よりも、市民と

ともに作り上げていくというのが大事な視点ではないかなということで、改めて提供したいと思うんです。

実は先般、私岐阜県の恵那市へ津市のデマンドの計画が気になりましたものですから勉強しに行ってきました。その担当者の話では、ともかく利用者の立場に立って、利用者の意見を十分聞いて作り上げましたと。

そしてデマンド型だけに限りますと3コースありますと、例えば運行日数も週3日から毎日ありますし、バス停の箇所も全然違いますし、中には行き先を決めずに、数十ヶ所のポイントを自由に予約して乗れるという。

もちろん行き先を決めたコースもあるんですけど、かなりきめ細かい地域の実情に合った、地域の住民の要求に沿った運行形態をされているということで非常に勉強になったわけです。

彼らが言うには、元々効率の悪い制度でやっているわけですから、効率化を求めたらもう市民の要望は聞き取れないと。そういう側面もありますし、もう一方では、このポイントポイントで利用できる、行き先を決めずにというと、どうしてもタクシー的な状況になってしまいますから、そのタクシー会社との競合をやっぱり考慮しなきゃならんという。そういうギリギリのところで、住民の要求とそういう公共交通全体のバスだけじゃなくて他の交通事業者との関わり合いも調整しながら進めていく。これは非常に気配りされた対応じゃないかなということで、この津市においてはこの73ページの方向性については、私もこれで賛成なんですけれども、ぜひこの表記だけ、効率化を推進しますというものに替わって、具体的に提案するならば、やっぱり市民とともに推進しますというような方向性を一遍検討していただけたらどうだろう。こういう提案でございます。

以上です。

<松本会長> ありがとうございます。では事務局いかがでしょうか。

<事務局> ご意見いただきましてありがとうございます。

まず効率化の部分の話ですけども、73ページにございますとおり、「利便性の向上及び運行の効率化」ということで、運行の効率化のみを求めているものという整理では、考えてはいないということです。

それで効率化というのが、例えば今までのような定時定路線型のバスの場合、全然人が乗っていないようなバスが走っているというようなことが見受けられるというような声がありました。そういう中で、72ページになるんですけれ

ども、津市コミュニティバスの再編の2段落目なんですけども、「これらの取組を進めるなか、各地域の特性が異なることを踏まえ、それぞれの地域に寄り添い、地域課題に対応するため、地域の実情に合わせて柔軟に選択し、運行することとします」ということで、私どもは各地域のあり方検討会を通じて地域のご意見踏まえまして、さらに各総合支所の担当者とも各地域の実情と特性等を勘案しまして、今回このような形での運行形態ということでの整理をさせていただいたものでございます。

効率化を求めた結果、合わせて利便性、デマンドの場合は、乗りたい時間に乗ることができるとか、そういったことでその利便性が図れるというような両方ともうまく叶うような形がベストかなと我々は感じておりますので、そのような形での調整を図らせていただいております。

もちろんそのタクシー業者、バス業者、運行事業者様に関しましては、この地域公共交通活性化協議会やその他各企業様との調整等を含めて、運行の案を諮り調整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。

＜竹田委員＞ 私としては不満の残るところなんですけれども、どう言つたらいいんでしようね、公共交通に、ましてやコミュニティ交通に効率化という言葉は、私は馴染まないんじゃないかなと思ってるんです。

したがって効率化を求める限り、なかなか本当に市民の利用者が望むような交通網を形成していくのは非常に難しいんじゃないかなと思います。この効率化という問題が、意味の取り方はそれままちまちなんですけれども、行政が効率化を求めるということになると、どうしても財政的な面、あるいは今の空バスをなくすというこれは誰もが市民が納得するところなんですけども、空バスをなくすという陰にそういう財政の効率化というような、そういう側面がどうしても、我々一般市民の言う効率化と行政で言う効率化はやっぱり使い分けがあるんじゃないかなと私は思っていますので、ぜひやっぱりコミュニティ交通の中でとりわけそのデマンド交通については効率化というのはぜひ考えていただきたい言葉じゃないかなと思ってます。

これは意見に留めておきたいと思います。

＜松本会長＞ ありがとうございます。

7 2ページの前段、元々の趣旨はやっぱり地域の方々と一緒に取り組んでいく

んだというところをもう少しわかるようにというようなお話だったと思いますが、72ページを読むと確かにしっかりと書かれているんですね。

ただ、73ページになるとその言葉が落ちてしまうので、ここにその言葉を一言入れていただいてはどうかなと思います。

例えば「地域との協議の結果」とか、実際に協議したと思うんですが、「地域とともに進めた結果、以下で示す方向性によってやっていきます」という、その一言がまずここにもあってもいいなっていうのと。

それから効率化に関しては、事務局の言う効率化と一般的に受け止められる効率化に乖離があるので、言葉の使い方には気をつけてくださいということだと思います。

もちろん事務局の言うこともわかります。一方で、一般的な効率化と言われると、もう無駄を切っていくんだというようにも見えます。

ただ重要なのは、事務局としての思いがここに入るのは重要なんですが、読み手がどう受け取るかのほうが大事だなと思っておりまして、決してその読み手の思うような効率化を進めようとしているわけではないということですので、少し表現を検討いただいてもいいかなと思ってます。

一方で、全くそういう無駄が、今までの通り無駄なバスを走らせておくことはもうないということですので、そういう意味では「効率性を考慮しながら」というような言葉ぐらいで留めておくのも1つかなと思っております。

事務局の内部でご検討ください。

要はこの言葉だけが独り歩きしていくと、どんどんどんどん無駄じゃないんですけど、効率化が進められて、いわゆる利用が見込めないようなところは、どんどん切っていかれるような印象が持たれる。

さらに、担当者が変わった場合には効率化を推進するんでしょと言って進められていく可能性もあるので、そこを竹田さんが心配されているのだと思います。

ということで、そういう意見が出たということで検討ください。

竹田さんよろしかったですか。

<竹田委員> はい。

<松本会長> その他いかがでしょうか。では宮崎さん。

<宮崎委員> 72ページとか73ページのところで議論されていましたので、それに気が

ついたところを申し上げたいと思います。

72、73ページの部分を新しい資料3という形で変えられたということですね。

そこで疑問に思ったのが、定時定路線型とリクエスト型をプラスするはどういう意味かと前からずっと悩んでいて、これはどういうもんだ、いいところはどうなるんだろうと。

定時運行はわかります。リクエストもわかります。それを合わせていいところとはどういう意味だろうなど。前回も前の資料を見ていましたが、悩んでいたんですが、今日の資料2を見てもプラスと書いてあるだけで、どういうものかイメージが湧かないんですよね。

で、多くの下のところで地域によってリクエスト型にするところと、定時運行型にするところと分かれているのはわかるわけです。

そして地域ごとのところで気になったのは白山町のところです。

これは前も言っておられまして、書いてありますね、スクールバスの機能を兼ねているところなんですね。

スクールバスは毎日運行しないといけない。月から金曜日まで毎日運行しなければならないのに、このところはリクエスト型をプラスして、曜日単位で変更するとやられるとスクールバスは困るんですよね、変更されると。

本文では高校のことだけ書いてありましたけれども、白山町は中学校もスクールバス扱いしているんですね。白山中学校に通うのは三ヶ野とか、福田山とかこういうところからも中学生が乗ってくる。そこに曜日変更されると困るだらうなと思いました。

また一志のところを見てまして、比較的東部の方はお客様が結構乗っていて、それと松阪との関係をどうするだろうなど。川合高岡から中川まで走っています。これは松阪さんとの関係があって、定時運行しなければいけないんだなと思いました。

そもそもしこれをリクエストにするなら、西ルートをリクエストにするのかなと。これは分けるので、プラスと書いてあるのかなと思って悩んでいたところです。

それでリクエスト型なんですけれども、これはポイントがいくつもあって、リクエストに応じて行くところは決めて、経路を変えるんですよってそれは電話でやるというのはわかりました。

実はこれはネットワーク分析ではものすごく難しい問題なんですよね。4箇所

ぐらい出てくると、最適経路は出てこないんですよ。手では計算できないんですね。このあたり簡単に書いてありますけれども、最適経路を見つけるというのは数学的にはものすごく難しい。10人ぐらいがリクエストで行って目的地へ走っていき、これを行ってきたときに最適経路というのは、答えがなかなか出ない。手では計算できない。ましてやそれ時間を設定して通知するというのは不可能だろうなと思って見ておりました。

そんなところを前から思っておりましたんで、今日も新たに出てきたのでお伺いします。

<松本会長> ありがとうございます。ではいかがでしょうか。

<事務局> 72ページのところのご説明のお話なんですけれども、文面からは内容がなかなかわかりにくいというご意見かと思います。この後の次の事項で各地域の運行の形についてご説明の方をさせていただきたいと思っておりますので、詳細につきましては、次の事項でご説明させていただきたいということでお願いしたいと思います。

ご質問いただきました、この72ページの表の5—4の一番下の3番に書いてあります、路線定期運行と区域運行の組み合わせということなんですけれども、簡単に申し上げますと、各地域のそれぞれのご意見によりまして、路線定期運行を例えば曜日によって区域運行と分けて運行したり、あと時間帯によりましてこれらを分けて運行することを考えております、こちらについての詳細を次の事項でご説明をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

<松本会長> 組合せることのメリットみたいなものを、今簡単にご説明いただけますか。

<事務局> こちらもそれぞれの地域によりまして、今の路線定期運行ですね、これを引き続き利用するのが便利であるというご意見をいただいておりまして、路線定期運行のいいところといいますか、今まで使い慣れているというところであるとか、予約がいらなくて、時間通りそのバス停に行けば目的地に着けるというところがメリットかなと思っております。

それに合わせまして、区域運行、リクエスト型の運行なんですけれども、こちらにつきましては、今の定時定路線のバス停から遠い方については、新たにご利用いただける機会が増えるというところがございまして、そういうところを含

めまして、それぞれ地域に状況に応じた形で組み合わせた運行というのを検討させていただいておるというところでございます。

以上でございます。

<松本会長> はい、ということで、一応組合せという案が出てきているということになります。

基本的には定時定路線の場合は予約がいらない。それから皆さんが同じ方向に行くということで、朝の通勤時間帯、通学時間帯、あるいは帰宅の時間帯というのはそういう動きになりやすいなと思います。

一方で昼間の時間帯というのは皆がバラバラにいろんなところに行かれるので、集まって乗るというのがなかなか成立しない。従ってこの時間帯はリクエストというのは例えばの1つのパターンとして考えられるでしょう。

それから地域によっては曜日によってそのような需要の特性が違うとか、あるいはひょっとしたら場所によって違うということもあるのかもしれません。

そういうことで、今回組合せというのが出てきているとご理解いただければと思います。

それからリクエスト型のルート検索の件ですが、宮崎さんがおっしゃられるのはその通りで、いわゆる数学の問題で言いますと巡回セールスマントラ問題と言われておりますし、これを解くのは非常に困難な問題であるのがわかっておりまます。

ただし最近はそれを解くアルゴリズムができておりますし、解けるような時代です。ただし最適解かどうかはわからないんですが、近似解は簡単に解けるようになります。

ただ、現実的には10の予約が同時に入ることはほとんどないと思います。

それから、現実的には先勝ち方式といいまして、最初に予約をしたところから順番に割り当てていきますので、実は難しい計算ってほとんど必要ないんですね。

ただ、今AIオンデマンドとか言って、AIが必ずしも必要ではないと思うんですが、一応そういうのを使ったことになっていますが、本当はもう担当者がこうやって順番に予約入れていくぐらいで十分に割り当て可能ですので、多分そこのご心配は要らないんじゃないかなと思います。

よろしかったですか、宮崎さん。

その他にございましたらお願ひしたいと思います。いかがでしょうか。

では矢代さんお願ひします。

＜矢代委員＞ 49ページの「計画の目指すべき将来像」、これ前回ではなくて、確か第1回のときにも私から触れさせていただいたんですが、将来像というのはやっぱり理念だけでなく住民の生活にどう寄与するか、明確にするかということで共感や理解を非常に得やすいと思うんですね。

今回温かい表現だと思うんですけれども、この度こういう「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」ということを、どのような住民のニーズや地域課題を踏まえて選ばれたのかなというところをお伺いしたいです。

個人的に前にもちょっと触れたんですけど、快適とか幸せとか多様な移動サービスというのが個人的には抽象的な言葉に感じに映るので、具体的にどのような生活場面を想定されてこちらに選ばれたのか、共有いただければと思います。

＜松本委員＞ お願いします。

＜事務局＞ ありがとうございます。

今回「多様な」という部分なんですけれども、これまで通り鉄道であったり、バスであったりというような路線、モービルといいますか、そういうものはこれまで通り当然ながらございまして、ただ先ほど申し上げたように、コミュニティバスの中でも、新たにそのリクエスト型の方式のバスを運行したり、あとは今街中でシェアサイクルなんかも走っているような、それはそのそれぞれの移動のニーズに応じて選択できるものになっていれば、もちろんその住んでる皆様にとっては暮らしについて当然快適になりますし、移動することによって幸せな生活が送れるという考え方の元に、「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」と示させていただいております。

＜松本会長＞ よろしかったですか。

これはすごく大事ですよね、この将来像って。ごめんなさい、私も気がついてなかつたんですが、すごく大事且つ、ここに書いてあることは決して僕は悪くないと思います。

もちろん抽象的ではあるんですが、やはりここで具体的の記載は難しいと思うので、やむを得ないと思いますが、ただ生活とまでは言わないんですが、この将来像でどういう生活を皆さんのが享受されるのかということはイメージできてもいいなと思います。

すなわち、もうちょっと書いてはどうかなと。今は簡単に何々としますだけで

終わっちゃっているんですよね。

そうではなくて、その下に具体を、もう少しこの設定、この将来像を設定したところの具体を書いていただいた方がよりわかりやすく伝わっていくなと思いますので、今言われたような言葉も含めながら、少しここで補足いただけるとよろしいかと思いますが。矢代さんそれでよろしいですかね。

<矢代委員> 先生がおっしゃる通り、そうですね。

共助や地域交流の視点とかも踏まえて、そういうところを強調していただくような表現があれば、もうちょっと市民の立場としてイメージできるというか、明るい未来というか、そういうのも描きやすいのかなということで、以前からちょっと気になっていた次第です。ありがとうございます。

<松本会長> いかがですか。作文が必要なんですかけれども、文学的能力が。それによってこの計画の位置づけはだいぶクオリティが変わってくるんですよね。文才のある方いますよね。

<事務局> 今いただいたご意見の趣旨については理解させていただきました。また会長とも協議、相談させていただきながら、整理させていただくという方向性でよろしいでしょうか。

<松本会長> ぜひお願いします。そうしましょう。

要は、この元では津の市民の方々はこんな生活がゆくゆくはできるようになりますよという、こんなイメージですよね。その中で皆さんとともに築き上げていくんだと。

そこの中には行政から一方的に与えられるものではなくて、皆さんと共にやってもらうこともありますよというような、そんな言葉も入るかもしれません、ぜひここにそういった想いを詰めていただくとよろしいかなと思います。

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。お気づきの点、何なりと細かな点も含めて結構ですが、ご遠慮なく。

ちなみにこの計画の読み方ですが、前半は課題の抽出ですのでざっと確認いただいて、まずはそもそもやっぱり 49 ページ、今矢代さんからご指摘いただいた「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」、これを目指そうと

いうのがこの計画の本質です。

そして55ページを見ていただくと、一覧でまとまっているんですが、その将来像を実現するためには4つの方針がありまして、まずは利便性の高い公共交通網の確立。これはどちらかというと幹線とか基本的な路線をしっかりと守っていきましょうと。それから地域の暮らしを支える公共交通網の形成、これはどちらかというと地域の方々と一緒に築き上げていこうと。上が幹と枝だとすると多くは葉の部分になるかなと思います。

一方で、どんどん行政的な財政を投ずることも可能ではありません。

それから公共交通の置かれている立場が非常に厳しいので、③番で持続可能な形に持っていきましょうと。そしてさらに、将来も見据えて新技術等々も踏まえ、あるいは環境負荷の低減というのを考えましょう。これ、ある意味③番入るのかかもしれません、というのを特出ししているということになります。

この方針でもって、快適で幸せな暮らしを多様な移動サービスで支えていこうということになります。

確かに多様な移動サービスという意味では基本方針①基本方針②のところで色々なものが出てきますので、それがわかります。

「快適で幸せな」というのがおそらく③や④というところに関わってくるのかななど。

重要なのはそれに対して何をやるというのが一番右の取組のところです。

それぞれについて、こういう取組をこの計画に則って、皆さんとともにこれから実施していくんだということになる。

逆に言うとこの取組で本当に目標像が達成できるんだろうかというような確認をいただければいいかなと思っております。この56ページの一番右に書かれているものが全てということになります。

それで目標が達成できたかどうかというのは、数値目標で達成しますが、それが96ページですね。それぞれ1、2、3に対して目標があって、この目標を、取組を実施したことによって達成していくというのを皆さんと共にこれから評価していくということになります。

ざっくりかいつまんで言うと、この計画の中身はそんな感じになっているということになります。ちなみに93ページに誰がいつ何をやるかが書かれております。ここには各皆さん方の立場、それから主体ということで書かれております。市がやるもの、県がやるもの、国がやるもの、交通事業者さんにやってもらうもの、あるいは住民の方々にやってもらうものということで書かれておりますので、

ここを今一度確認いただいて、ちゃんと責任持ってやっていただけるかどうかという目で確認いただくとよろしいかと思います。

いかがでしょうか。いよいよパブリックコメントということですが、大体よろしいですか。

公募委員の伊藤さん、いかがですか。

<伊藤委員> ありがとうございます。

私はデマンド型の交通についてちょっと勘違いしているかもしれません、予約して乗るというのは、今の路線の中のバス停を何時に乗りたいというのが予約だと考えています。

先ほど皆さんのお話を聞いてると、色んな地区を予約できて、快適な時間計算して回っていただける。そんなことが可能かというと、それから先般いただいた資料の中に、地区アンケートの中に3つの地区から車両のダウンサイ징のお話が出ていました。ぜひこれを進めてほしいと思うんですけども、色々な地区を回るんであればそういうことも必要かなと思います。

もう1点はデマンド型をするの場合に、受付はどこの誰がやるのか、こんなことが決まっているのかどうかっていうのがちょっと心配します。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

デマンド、今回リクエスト型ということですが、詳細はこの後また説明させてもらいますが、今の段階でもしお答えがございましたらお願いしたいと思います。

<事務局> ご意見ありがとうございます。

会長がおっしゃる通り、次の事項で詳細の話を説明させていただく予定ではいたんですが、まず車両については今のバスのような、皆さんが思い浮かべるような、20人ぐらい乗るようなそういったバスではなくて、リクエスト型についてはもう少し機動力が高めのワゴン車のような形態の車両で運行することを考えております。

予約方法等については、次の事項で詳細を説明したいと思いますので、お願ひします。

<松本会長> ありがとうございました。

ということで、少なくとも今回のリクエスト型は、ミーティングポイントを地

区内にそれなりに数を設けて、そのミーティングポイントから多様な目的地に行けるような、いわゆる線が決まった形ではないというものでありますのでそこは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。

それから、練木さんいかがでしょうか。

<練木委員> 特にございません。

<松本会長> ありがとうございます。
船木さんいかがですか。

<船木委員> 冒頭、宮崎さんがご指摘になられた52ページ53ページの津市の公共交通網の全体像というところで、いろいろとその結節点といいますか、幹線バスであったり準幹線であったりコミュニティであったり、あるいは鉄道の駅、あるいは総合支所との絡みで、これは必ずしもきちんと詳細を記載したわけではございませんというご返答だったんですが、そうしますと、もし宮崎さんがおっしゃるような、ある方がこれを子細に眺めて、こういう全体の連絡図になっているんだなという観点から眺めた場合の詳細な図というのは、どこかにおありなのでしょうかというのは思いました。

<松本会長> いかがでしょうか。

<事務局> 先ほどご説明させていただいたところなんですけれども、今ご意見いただきましたこの図につきましては、全ての路線が載っている状態ではないということになりますて、ご意見いただいております全てが全部網羅されたような図としては計画の中には出てこないという形になっております。
こちらの表記につきましては、また会長ともご相談させていただきながら検討させていただきたいと思っておりますので、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す。
勘違いされることがないようにということだと思いますので、詳細はバスマップ等々で見ていただくことになりますので、場合によってはそんな「注」をつけるというのも1つかもしれません。
どうもありがとうございました。

大体一通りご意見いただいているが、皆さんいかがですか。

中平さん、学識ということで一番最後に、その前に森さん。これはいわゆる国の補助金をもらうために不足しているものとかそういうのはございませんか。大丈夫ですか。その他も含めて。

<森 委員> はい。交通計画の素案に記載いただいている、例えば計画策定の背景目的からどこのエリアでやる、計画期間はどこ、これらの基礎情報については網羅いただいております。

目標につきましてもそれぞれ我々行政機関であったり、交通事業者さん、市民の方を含め、それぞれの役割等も記載いただいているので、国の補助等を受けるに当たっては、網羅はされているという理解でおるところです。

<松本会長> その他何か気づいたところがあれば。特にいいですか。

<森 委員> そうですね。

<松本会長> ありがとうございます。

では中平さんお願ひします。

<中平委員> 全体的なところなんんですけど、当然津市民の皆様を第一に考えて、こういう計画を作るというのは当然なことだと思うんですけど、津市に他市から来られる方の記載というのが、ほぼ見られないというのが少し気になりますて、少し名松線の辺りで観光のこととか触れられてはいるんですけど、もう少しどこかに、来られる方の利便性っていうのはいろいろありますよということも書かれてもいいのかなと考えていました。

その視点で少し考えてみると、タクシーとかそういうところを利用してもらうのが1番いいと思うんですけど、近年レンタカーを事前に予約しておいて使われる方は非常に多い。特に津の東口のところが少し書かれていたと思うんですけど、県さんの方でレンタカーの実験的なことをやっているということもありますので、何か公共交通ではないんですけど、そういうところの視点も少しどこかで記載されてもいいのかなと思った次第です。

以上です。

<松本会長> ありがとうございます。
では事務局いかがでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。

今中平委員の方からいただきましたご意見なんですけれども、言われるよう市民の方を中心に考えてきているというところもございまして、津市の方にお越しになる方の記載が少ないということのご意見だと思います。

そちらにつきまして、観光という面では記載させいただきおるところなんですけれども、今言われましたレンタカーの話とかというところで具体的に何かつていう記載の方が今されてはおりませんので、この辺りもどういった形で整理するかというのも、会長とご相談させていただきながら整理させていただきたいと思います。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

例えば54ページの基本方針①の1番最後の行ですが、上から2行目、「また、来訪者の市内での移動手段として、利便性の高い公共交通網の確立を目指します」ということで、全く記載がないわけではなくて一応あるということであります。

ただ、これがその後の具体的な取組になると、そういう言葉が出てきていない感じもしますので、その辺を必要に応じて加えるというのが1つかなと思います。

それからレンタカーということで、公共交通側からあんまりレンタカーを使うというところを全面的には出したくないというのが本音だと思いますので、控えていきたいと思っておりますが、一方で現実的にはレンタカーの利用というのが、駅を中心にしていただくのはありだなと思っていまして、そういう意味では、どこかに駅の東口西口の整備というのが書いてあります、70ページです。70ページの津駅西口エリアの方には、「交通結節機能の整備の方向性」で「多様な交通モードの円滑な走行環境と交通ターミナルとしての強化」みたいな言葉があるので、この言葉で読めるなと思っています。東口にも一応あるので、そこで読んでもらうというのが1つかなと思っております。

はいどうぞ。

<事務局> それと加えて60ページにも本市は中部国際空港までの航路を有しておりますので、その部分についても当然観光の部分での記述が記載されているというと

ころです。すみません、補足で説明させていただきました。

<松本会長> ありがとうございます。

ちなみにこの公共交通会議でも、津市の中で観光周遊ルートを皆さんにご検討いただいたいて、さらにホームページでもご案内いただいたことがあるんですよね。モデルルートって作っていただいたことがあるんですよ。すごくいい取組だと思うんですよね。

実はそういうこともやっているんで、もうちょっと来街者、市外からおいでいただいたいの方々にいろんな場所を見てもらうという視点がちょっとちりばめているだいてもいいかなと思います。現にやられております。

ごめんなさい、名前ど忘れしちゃったんですけど、蝶々。何でしたっけ。アサギマダラ、そうそう、そうです。それを見に来られる方がすごく多いということがあって、そこへのアクセスとか。あと津市内の牧場とかどこか見る場所、皆さんに考えてもらいましたよね。覚えてないですか。ホームページで観光協会と一緒に作ってもらったはずなんですよ。というのがあるので、ぜひそこを今一度紐解いてもらって記載いただければいいと思います。そういう取組はすごい大事だと思います。

ありがとうございました、中平さん。

確認してみてください。津市の観光協会のページで、公共交通を巡る、津市内を巡るコースを、子供と一緒に巡るコースを作ってもらっていたはずなんですよ。皆さん誰か覚えてらっしゃいませんか。杉崎さんがいたら覚えていたかもしれません。というのがあります。どうもありがとうございました。

伊藤さんお願いします。

<伊藤委員> 余談になってしまふかも知れませんが、皆さん、津の駅に降りて例えば他所から来て、どこか行きたいなと思ったときにどこへ行きますか。

観光案内所ご存じですか。わかりにくいくらいです。

1番下まで降りてくると三重交通さんの切符売り場はありますけれども、観光案内所を探すのが大変なんです。

それから、今先生言わいたいいろんな名所旧跡ありますけれども、ご案内しているところがあまりないです。

そんなことで、皆さんは津市の人ですね。観光案内所ここにあるっていうのはわかりますけれども、外から来るとわかりにくいくらいです。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。その話あったんですよ。
観光協会、駅前にあるんですよね。
でもすごいわかりにくい。そのときもそういう話がありました。確かにわかりにくいところなんですよ。

でもよく見るときちゃんと案内されているんで、確かにその通りですが、多分これは津市があまり観光に力を入れてない表れなのかもしれません、これは我々のところで何かできるわけではないんですが、やはり観光協会さん始め、観光にも力を入れていただいて、そして我々公共交通側としてもそれに連携していく、そんな姿勢が取れるといいですね。

ありがとうございました。
ではその他よろしいでしょうか。
ではいくつかまた、加えてご意見いただいております。

それに関しましては、先ほど事務局からありましたように、パブリックコメントに向けてできる範囲で調整、修正させていただきますが、もうその内容につきましては私会長の方にご一任いただければと思っております。

それを前提に、いただいた意見をできるだけ反映させていただくという前提になりますが、その上で修正したものをもって、それからまた地域に入っていって、場合によっては修正される可能性があります。リクエスト型とか変わる可能性もあるんですが、それも反映した上で、いよいよパブリックコメントにかけるということになりますが、そのような方向で進めていくということでご承認いただけますでしょうか。

はい、ありがとうございました。
特にご異議ないようでございますので、ご承認いただいたとさせてその形で進めさせていただきます。

どうもありがとうございました。

それでは事項2「津市コミュニティバス再編に係る運行案について」ということでお願いいたします。

<事務局> それでは始めさせていただく前に大変申し訳ありませんが、1点資料の訂正をお伝えさせていただきます。

資料2の1ページ目、「津市コミュニティバスの再編の方向性」ということで、各地域の一覧表を一番下の方に記載させていただいておるんですが、その中の安

濃地域なんですが、中段より下の辺りなんですが、リクエスト型というのは間違ってないのですが、横の番号表記が①となっておりまして、こちら②リクエスト型となりますので、訂正させていただきます。申し訳ございません。

それでは、事項2「津市コミュニティバス再編に係る運行案について」ご報告させていただきます。

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係る運行案につきましては、最初に前回の協議会でもご説明いたしました、令和6年度に検討していたデマンド型交通の基本的な考え方、現在地域にご提案させていただいているリクエスト型の基本的な運行の考え方についてご説明申し上げます。

リクエスト型の導入につきましては、現在のコミュニティバスの課題である「路線の延長希望」や「バス停までの距離の短縮」などについて、定時定路線型の運行形態では解決が困難であることから、検討を進めてきたものでございます。

令和6年度に検討していた運行の考え方については、現在コミュニティバスが運行している地域において、乗降場所として各自治会に1箇所から2箇所程度のバス停（ミーティングポイント）を設置し、移動ニーズのある買物施設や医療機関等を目的地として、バス停や目的地に到着するおむねの時間を予め設定し、予約のあった便のみ運行することを検討してまいりました。

しかしながら、各地域でのあり方検討会でのご意見や昨年度行いました実証実験の結果などを受けまして、各地域によってその特性や事情が異なることから、全地域一律の運行方式では各地域の移動ニーズに対応することは困難であることがわかりましたので、それぞれの地域の実情を踏まえた運行案について再度検討することになりました。

再検討した運行案の基本的な運行の考え方については、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、地域の実情を踏まえた柔軟な運行が可能となるよう、新たな考え方として、設置されたバス停や目的地間での乗降を可能とし、予め目的地への運行時間を設定する地域を除いて、利用者の予約に応じて発着時間を設定し、乗り合わせて運行を行うというものでございます。

資料2の1ページをご覧ください。

再検討を行った結果、運行形態については次の3つに分類しましたのでご説明いたします。

1つ目は、引き続き定時定路線型での運行を継続するもので、河芸地域がこれに該当いたします。

2つ目は、リクエスト型（これまでのデマンド型）で予約に応じて運行するも

ので、「美里、安濃」地域がこれに該当いたします。

最後に3つ目が、定時定路線型とリクエスト型を組み合わせた運行とするもので、組み合わせ方は時間や曜日による組み合わせなど地域によって異なります。また運行する日数や曜日も地域の実情や利用状況等を踏まえて、各総合支所の意見を伺いながら検討したものでございます。

なお、津地域及び香良洲地域につきましては、現在コミュニティバスが運行されておらず、一部の地域では他地域のコミュニティバスが延伸して運行されている地域もあることから、現在検討しているコミュニティバス再編による影響を含め、運行内容を検討中であるため本日の資料には含まれておりませんのでご了承ください。

次に各地域でご提案させていただいた運行案について説明させていただきます。

資料2の2ページ以降に地域ごとに事業計画等（案）、運行図、運行ダイヤ、各地域から希望のあった目的地の一覧を添付しております。

それでは2ページをご覧ください。

久居地域については、現行では定時定路線型の久居北・片田・高茶屋ルート、久居南・雲出ルートをそれぞれ週3日、久居西循環ルートを週1日で運行しておりますが、定時定路線型の久居北・片田・高茶屋ルート、久居南・雲出ルートを週2日の運行に改め、久居西循環ルートについては廃止とし、西部には火・金、曜日東部には木曜日にリクエスト型を運行する定時定路線型とリクエスト型を組み合わせた運行を提案しました。

また、地域外の目的地として地域からの要望を受けまして、現行と同様にイオンモール津南を設定しています。

久居地域の方検討会では、バスの小型化や増便の希望、ミーティングポイント等の定期的な見直し、運行曜日の設定、リクエスト型での早期運行開始や交通の便が不便な地域への考慮等のご意見をいただきました。

河芸地域は定時定路線型の継続の希望が多かったため、現行の定時定路線型を続ける運行を提案いたしました。そのため、現在の運行内容に変更がございませんので、資料の添付はございません。

7ページをご覧ください。

芸濃地域については、現行では定時定路線型の芸濃北ルートと芸濃南ルートをそれぞれ週3日運行しておりますが、芸濃北ルートと芸濃南ルートをそれぞれ週1日の運行に改め、新たに地域全域を対象としてリクエスト型で週2日運行する

定時定路線型とリクエスト型を組み合わせた運行を提案しました。

芸濃地域のあり方検討会では、高齢者外出支援事業(シルバーエミカ)の継続、金融機関・公共施設等の目的地の追加、ミーティングポイント等の定期的な見直し、芸濃地域の利用者の声の反映(アンケート実施)、支援者(家族・ヘルパー)による予約を可能とすること等のご意見をいただきました。

11ページをご覧ください。

美里地域については、現行では定時定路線型の穴倉・辰水・忠盛塚ルートと長野・榎原ルートをそれぞれ週3日運行しておりますが、定時定路線型を廃止し、美里地域全域を対象としてリクエスト型により週4日運行することとし、また、地域外への目的地として、地域からの要望を受けまして、従来より運行しております榎原温泉病院、忠盛塚等に加えて、イオン久居等の買物施設を目的地として設定し、運行することを提案しました。

美里地域のあり方検討会では、目的地の追加、曜日別の目的地の設定、高齢者外出支援事業の継続、車両1台運行や予約に関する不安等のご意見をいただきました。

15ページをご覧ください。

安濃地域については、現行では定時定路線型のコミュニティバスを清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルートと妙法寺・野口・椋本ルートをそれぞれ週3日運行しておりますが、新たな運行案では地域全域を対象としてリクエスト型により週4日運行することとし、また地域からの要望を受けまして、地域外の目的地として、買物施設としてイオンタウン芸濃等と医療機関として武内病院を設定し、運行日を病院行きと買物行きの2つに分け、予め目的地への概ねの到着時間を設定して、週2日ずつ運行することを提案しました。

安濃地域のあり方検討会では、旧安芸郡(4地域)の運行日数を同一にすること、ミーティングポイント等の定期的な見直し、目的地の追加、高齢者外出支援事業の継続、予約方法に関するシステム活用、電話予約の改善に関する不安等のご意見をいただきました。

19ページをご覧ください。

一志地域は現行では定時定路線型の一志東・伊勢中川駅ルートと一志西循環ルートをそれぞれ週3日運行しておりますが、一志東・伊勢中川駅ルートと一志西循環ルートをそれぞれ週2日の運行に改め、新たに地域全域を対象としてリクエスト型で週1日運行する定時定路線型とリクエスト型を組み合わせた運行を提案しました。

また、地域からの要望を受けまして地域外の目的地として、一志病院を目的地として設定し、運行することを提案しました。

一志地域のあり方検討会では、バスの小型化や増便の希望、運行曜日の設定、ミーティングポイント等の定期的な見直し、目的地の追加、定時定路線型での一志病院への運行希望等のご意見をいただきました。

23ページをご覧ください。

白山地域については、現在は定時定路線型の八対野・大三ルートは毎日運行しております、もう一方の福田山・川口・三ヶ野ルートは月・水・金曜日と火・木曜日で行先を変えて運行しています。

新たな運行案としましては、毎日運行している八対野・大三ルートは利用の少ない時間帯の減便を行った上で、定時定路線型による運行を継続し、もう1つの福田山・川口・三ヶ野ルートは、朝の1便のみをこれまで同様に定時定路線型で運行させ、その後の時間を月・水・金曜日は地域全域を対象としたリクエスト型の運行とし、火・木曜日を地域からの要望を受けまして地域外の三重中央医療センターを目的地として、定時定路線型で運行することを提案しました。

白山地域のあり方検討会では、ミーティングポイント等の定期的な見直し、運行開始時期、三重中央医療センターへの運行詳細、大三・川口地区の定時定路線が廃止されることへの不安等のご意見をいただきました。

最後に30ページをご覧ください。

美杉地域については、現在は定時定路線型のコミュニティバスが4ルートあり、白山地域まで運行している美杉東ルートと美杉西ルートは週3日運行しており、美杉南ルートは週1日、美杉地域を循環する美杉循環ルートは週2日、運行しています。

新たな運行案としましては、火・水・金曜日の週3日、7時から14時まで定時定路線型で美杉東ルートと美杉西ルートを2台で運行しながら、同時間帯にリクエスト型を美杉地域全域1台で運行し、14時までの定時定路線の美杉東ルートと美杉西ルートの運行終了後、そのうちの1台を14時から17時までリクエスト型として、2台体制で運行する定時定路線型とリクエスト型を組み合わせる運行とすることを提案しました。

また、地域からの要望を受けまして地域外の目的地として、従来通りの一志病院とマックスバリュ川口店に加えて、榎原温泉口駅を目的地として設定し、運行することを提案しました。

美杉地域のあり方検討会では、ミーティングポイント間での乗降の希望、JR

が不通の際にバス運休日だった場合の対策、増便の希望、ミーティングポイント等の定期的な見直し、目的地の追加、定時定路線型とリクエスト型の料金体系に差をつけること、高齢者外出支援事業の継続等のご意見をいただきました。

なお、新たな運行案のご説明に際しては、しっかりとご議論をいただけるよう他地域の案もご覧いただくなど、丁寧にご説明を申し上げ、ご意見をお伺いしてまいりました。

現在は寄せられたご意見について整理等を行い、既存の交通事業者の意見も伺いながら、再度、各地域へお伺いする準備をしております。

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。

それではこの内容につきまして、ご質問ご意見等いただければと思いますが、その前に白山は通学で使っているけどということでしたが、そこはどうですか。大丈夫な案になってるんですか。

<事務局> はい。白山地域からの希望としましては、もちろんその白山高校への通学者の対応、それと先ほどご意見がありましたように、地域内の中学生の対応ということは声としていただきましたので、その方の対応を含めた形での運行案ということになっております。

<松本会長> なるほど、これ曜日運行ですが、その通学に使われているところは毎日動くことになっているんですね。そういうことでよろしいですか。

<事務局> はい、その通りでございます。

<松本会長> わかりました。ありがとうございます。
ではその他いかがでしょうか。
これ各地域、区域運行は何台ずつで運用する予定でしょうか。

<事務局> 基本的には各地域1台で運用させていただくんですが、地域によったり時間帯によったりして、2台で運行させていただく場合もあります。

<松本会長> なるほど。かなり難しそうな印象を持ちますね。

1台でやるんですか。

先ほどの話、美杉は2台と言いましたね、時間帯によって。そう言ってましたね。

あと区域外に行く地域がいくつかありますが、区域外はその区域からそんなに離れていないという認識でよろしいですか。かなり離れているところまで行くようなところはあるんですか。

<事務局> 白山地域については、久居地域にある三重中央医療センターまでということでのご希望をいただきまして、美杉から榎原温泉口駅までの間と、大体長距離だというのはそのあたりのルートだと思います。白山については定時定路線型での運行を現在考えておりますので、リクエスト型での時間の調整ということにはならないかなと考えています。

<松本会長> リクエスト型であんまり域外まで行ってしまうと、帰ってくるのにものすごく時間が無駄になってしまいますし、おそらく帰りの便の予約も含めて考えると、行ったんだけど帰ってこれないなんてことも起きてしまうので、そこはしっかり慎重に検討いただくといいなと思うのと、ちなみにそこには三重交通さんのバスとかは繋がってないんですか。

<事務局> 三重交通さんのバス停であるとか、そういった交通の結節点であるところも目的地として設定させていただいているので、繋げるところは繋いでそちらにご乗車いただくような形の提案をさせていたいただいております。

<松本会長> すなわち、域外の目的地に関しては、もし三重交通さんが繋がるのであれば、直接そこに乗り込まずに三重交通さんのバス停に繋ぐという、そういう方針になっているという考え方でよろしいですか。

<事務局> おっしゃられる通りです。

<松本会長> わかりました。ありがとうございます。
その他、皆様方いかがでしょうか。
では伊藤さんお願いします。

<伊藤委員> 具体的にデマンドで予約する仕組みを教えてください。

<事務局> 現在、事務局の方での案としましては、まず受付については電話もしくはスマートフォンのアプリケーション、及びウェブでの入力によっての予約の受付を今検討しています。

オペレーターは人が対応することになりまして、予約の仕組みとしては、先ほど会長からもお話をありました通り、A I オンデマンドというような形での仕組みを今検討しています。

予約については先勝ち方式というような形での予約になるかなと思っていまして、まず乗りたい場所、それと行きたい目的地、それと到着したい時間をまずオペレーターにお伝えいただきまして、まずその予約自体が先にもう確定をいたします。その後例えば、1番初めに予約した方よりも遠くの方が予約を入れた場合は、それよりも前の時間に乗車する予約が確定するということで、どんどんどんどん初めに予約が確定したものから数珠繋ぎで繋がっていくというものになります。

ただし台数と時間の関係で、当然ながら希望通りの時間に行けないケースというのは当然ございます。

その場合については、近い時間の運行を案内したりとか、例えばその時間は乗れませんがこの時間だったら乗れます、というようなことがわかりやすいような、そういう対応をしようと考えているところでございます。

以上です。

<松本会長> よろしいでしょうか。
その他いかがでしょうか。
はいお願ひします。

<高橋委員> 先ほどの話で、これとこれとこれっていう、入った順でやるっていう言い方をされたんですけども、それは運転する立場として聞かせていただきたいんですけど、ナビゲーションとかはどうされるんですか。もし我々運転士、地図を見て運転するのであれば、安全性とかその辺りも損なわれますし、そこについてもしつかり検討していただかないと、運転する側としてよそ見運転することになるもので、それもしつかり考えていただきたいっていうところがあるのと、先ほど先生がおっしゃったとおり、遠いところだと休憩時間等もなかなか組みづらいと思

いますので、色々と利便を考えると、イオンモールとかへ行った方がいいという部分もありますけれども、その辺りもしっかり労働組合としてここをやらせてもらっているので、その辺はしっかり考えていただきたいなと思います。

<松本会長> いかがでしょうか。

<事務局> まだ予算が我々もついているわけではないということでございますので、今そういうご意見については当然ながら考えていかなければいけない内容だなと思っていますので、その辺りは適切に慎重に判断をしてまいりたいと考えております。

<松本会長> ありがとうございます。

種類によって出発したらもう追加の予約を受け付けないというのもありますし、場合によっては出発したんだけど途中経路上で5分の迂回だったら途中でも予約を受け付けちゃうのもあって、それをすると出発した時点からルートが変わったりするので、それはドライバーの方にかなり負担をおかけすることになるのかなと思いますね。

ただ実際にどういうもので運用するのかによって違ってきますので、そういうご要望があるということで、実際に事業者選定の際にはそういったところを考慮に入れてください。

それから休憩時間ってすごく大事で、区域運行でも休憩時間を定められた休憩時間の確保が義務付けられておりますので、その際は予約を受け付けないとか、ドライバーさんを交代するとか、そういう手立てが必要になってきます。

これも実用運用上で問題になってくるので、これも事業者選定の際にそういう休憩時間を確保できる体制を作ってもらうということを要検討してもらうとよろしいかと思います。

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。では竹田さん。

<竹田委員> 意見なんですけれども、この組み合わせの路線。

例えば一志を見ていますと、月、水と伊勢中川ルート、もう一つは火、金に一般のあれが走つって、それで別にまたデマンド交通が7時から19時まで走ると、それでこれだとデマンドを入れる理由が曖昧になっちゃうんじゃないかなと。

例えば一般ルートの中ですと統計上、利用者がゼロの時間帯を予約制にして、行政でいう効率化を図るというのはあってもいいんじゃないかなと。デマンドを別のルートで走らせてというわけじゃなくて、複合型ってあるじゃないですか。その無駄な時間、つまり利用者がゼロの時間帯をデマンドで入れて、そして1日のというような。それでなるべくなら曜日を週2日なら週3日にするとか、週1日から週2日にして利便性を図るというような。だから1日のうちで、一般的の巡回型とそれとデマンドを組み合わせていくっていうようなこともあってもいいんじゃないかなと思うんですね。

これだとどうでしょう。やっぱり空バスは時間によってはやっぱり避けられない。曜日は減らしたけれども、運行日数は減らしていますね、一般的の。だからその辺りのその市民の思っていることとの乖離がここでもやっぱり依然として解消されないんじゃないかなっていう気がするんです。

そういう方法っていうのは考えられないんでしょうか。

<松本会長> いかがでしょうか。

<事務局> 竹田委員からの今のご質問の中で一志地域のお話がされました。例えば白山地域と美杉地域を例に出しますと、美杉地域については、地域から午前中の定時定路線のバスには人が乗っているけれども、それ以降のバスについての乗車率が低いということで、昼からの14時以降の便についてはリクエスト型というように、その時間帯によってリクエスト型を使うということを実際させていただいている。白山地域についても、朝一便、必ず乗車が見込まれる路線だけを走らせて、それ以降のバスについて、曜日によってリクエスト型と検討させていただいているというような地域もございます。

<竹田委員> 要するに市民の批判的っていうのは、平たく言えば空バスをなるべく少なくして、より充実した住民のニーズに応えていくっていうのは、我々の検討課題でありますので、ぜひその辺りも含めてもうちょっと柔軟に対応して。出発はもうこれでやむを得ないとは思うんですけども、実際に市民に対してどう説明責任を果たしていくかっていう場合に、ただ単なる、デマンド交通を入れましたっていうだけでは、やっぱりちょっと説明が十分じゃないんじゃないかと思いますのでね。やっぱりデマンドを入れるっていうのは、ある意味では空バスをなくして、より利用者の利便性をどう充実させていくかっていうことが目的であります

のでね。その辺りはぜひ細かく検討していただければと思います。

以上、意見にとどめます。

<松本会長> ありがとうございます。

竹田さんが言われるのは、普通皆さん思われるんですが、おそらく地域にもそういういった説明をされた上で、地域へこういう形、曜日によるデマンドを選ばれたってことでよろしいですよね。ということだそうです。

先ほど説明がありましたが、当然時間帯によって変わる美杉のような運行方法もあるよということは各地域にご説明いただいているので、その上で地域は、「いやいや、うちは曜日でいいんだ」という選択だということですので、もうそれは地域の意向を聞くということにならざるを得ない思っております。

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

ちなみに今の一志の例で言うと、20ページの地図を見ますと、火、木は紫の線が定時定路線で出ていますので、例えば1番西の方にお住まいの方は、火、木の場合は真ん中の川合高岡駅ですか。要は真ん中ぐらいまでしか出られないんですね。

ところが金曜日になるとリクエストですので、この一番西にお住まいの方はリクエストすると、そのまま伊勢中川駅まで行けることになる。

こういうことでよろしいですか。

<事務局> 一志地域につきましては、リクエスト型は伊勢中川駅まで行ってしまうと効率が落ちてしまうというような判断の中で、地域の中での運行に限ったリクエスト型になっています。

<松本会長> なるほど。わかりました。

それは結構なんですが、例えばということなんですが。

<事務局> 失礼しました。

ただ地元の要望として、リクエスト形で運行する場合は一志病院に行ってほしいと要望がありまして、一志病院は区域外なので、白山の方に向かって走るということになるんですが、地図上で言いますと左下の方に向かってということですね。ですのでそちらの部分に行ってしまう時間がどうしてもあるということで、

伊勢中川方面には行かないという整理になっています。失礼しました。

<松本会長> なるほど、わかりました。

いや言いたいのは、定時定路線と曜日が違うとすると、定時定路線が使える方が、自分の定時定路線ではいけない、すごい長い距離をリクエストで行けるようになるんですね。場合によっては毎週それをダーッと予約しちゃうと、その人たち専用で遠い距離を安く運ぶリクエスト型運行というのができてしまうんですよ。

本来の趣旨は、曜日によって定時定路線とリクエストを入れたという意味は、リクエストを入れたときは、定時定路線が使えない方々に使っていただくというのが本来かなと思うんですが、それができないんですね。予約制なんで先に予約入れた者勝ちなんですよ。そんな問題が発生してくるのは十分想定できますので、その辺りも問題発生する前に何か考えてみていただかといいかかもしれません。

その他いかがでしょうか。

ではお願ひします。

<高羅代理> 1点だけ確認だけさせていただきたいんですけど、15ページの地域のリクエスト型の関係なんですけれども、16ページで全域区域運行ということで黄色く色を塗っていただいているんですけども、一方で17ページのところで地域っていう帯があって、デマンド型交通芸濃地域って書いてあって、その下の時間が一定決まっていて便数が決まっているんですけども、こちらデマンドなんですけれどもフルデマンドではなくて、一定の定時性を持たせた形の路線が決まっていないデマンド型なのがっていうところの確認をしたいんですけども、お願ひします。

<事務局> 範囲内で毎日乗ってはいただけるんですけども、時間と曜日をある程度定めていただいて、フルデマンドではないというような形式を安濃地域の方はご要望されているという形になります。

<高羅代理> ありがとうございます。17ページ上の芸濃地域は、純粋にこれは安濃地域？

<事務局> ごめんなさい。私が訂正していなかったです。

<高羅代理> 以上です。ありがとうございました。

<松本会長> ありがとうございます。

デマンドではなくてリクエストだからリクエスト交通ですね。

これ面白い。いや私これいいと思うんですが、17ページの安濃のリクエスト型交通。

要は8時頃に安濃全域を出て武内病院に8時半ごろ着くという便だという意味ですね。だから到着時間が大体8時半頃に着くよ、10時半頃に着くよ、ということを設定いただきいて、何より大事なのは実は帰りの予約が一番難しいんですが、大体10時半頃帰ってこれますよ、14時頃帰ってこれますよ、というのがあるのはこれすごく使いやすいと思います。いいと思います。

ただ病院というよりは、本当はやっぱり買い物とか、そういう楽しみで行ってもらうといいんですが、幸いぎゅーとらさんとかイオンタウン芸濃さんにも行かれるみたいですので、大体この時間に行く便だよということで予約もしやすいし、帰りも安心できるということで1つの方法だと思います。

ただし、それに対して全然離れたところの予約があったときに、どうやって運ぶかというのは大きな難しい問題になってきて、おそらく片方は諦めざるを得ない、運べないなんていうことになるんだろうなという気がしますが。

でも面白いと思います。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、この公共交通会議で皆さんに合意をもらうことになります。

区域運行ということで皆さんの合意が必要になるわけですが、この場合には既存の交通事業者さんとの競合の問題というのが1番大きなことになります。

すなわち地元のタクシー事業者さんとの調整、それからバス事業者さんとの調整。極端な話をしてると、交通事業者さんがこんなのは許せないと、うちの利用客を取っていくんだということになると、これは認められないことになりますので、その辺りの調整はしていただく必要があります。

そういう意味で、やはり共存共栄というのが大事だなと思っていまして、このリクエスト型ということで、住民のご意向、地域の方々のご意向を十分反映しつつ、一方でやり過ぎないということも大事だなと思っていまして、先ほど事務局からもお話をましたが、路線バスで行けるところについては路線バスまで繋いであげて、そこから路線バスに乗っていけるようにしていただく。これが基本だと思います。

ただその場合、乗り継がないといけない上に料金抵抗が増えることになりますので、例えば路線バスに乗り継ぐ場合には減免措置があるような、そういうったものを考えて行くというのも一つの方法なんだろうなと思いますので、全体で協調していくことが結果として効率性に繋がりますので、その効率的な運行を実現するための方策というのもまた検討いただければよろしいかと思います。

では皆様方よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

では、今いただいた意見をもとに、さらに地域と協議を進めていただきながら、全体としてバランスのとれた運行形態を目指していただければと思います。

これは次回また皆さんにお諮りするということでよろしいですね。

ということでございます。ありがとうございました。

以上で予定の議題全て終了となります、全体を通して皆様方の方から何かございましたらお聞きしたいと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

今日もたくさんご意見いただけたと思って感謝申し上げたいと思います。

そして何よりこの後、公共交通計画のパブリックコメントに入っています。パブリックコメントは市民からの意見を募集するということです。

できるだけ多くの方々から意見をいただけたらなと思っておりますので、今日お見えの方々はぜひ地域にお持ち帰りいただいてこんな計画がパブコメに出ているよということでお伝えいただくとともに、ぜひ中身を見て意見を出してくださいとお伝えいただけるとありがたいと思っています。

また皆様方からの意見も当然ウェルカムですので、会議とは別に意見出していくだいても結構ですので、出していただければという気がしております。

それから、これパブコメはこれをそのまま出すんですか。

<事務局> この津市地域公共交通計画素案という形で提出をさせていただきたいと思います。

<松本会長> 概要版とかはなし？

<事務局> パブリックコメントはないですね。

<松本会長> なしでいきますか。これ全部見るの結構大変ですよね。
かといって概要を作るのもそれはそれでまた大変なんで、最終的にはぜひ概要を作っていただきたいと思いますが、ひとまずはではこの形でということでやむを得ないかなと思います。

ありがとうございました。では進行を事務局にお返しいたします。

<事務局> 長時間にわたりご議論いただき、また貴重なご意見いただきましてありがとうございました。

それではこれをもちまして令和7年度第4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5回の協議会につきましては12月の開催を予定しております、詳細な日時等につきましては改めて文書でご連絡させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。