

令和6年度第2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6年度第2回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和6年8月2日（金）午後2時から午後3時50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）、宮田雅司（副会長）、 伊藤好幸、大西弘幸、川村聡、小島光洋、竹田治、谷直人、 谷口直二、練木正生、藤田雄一（代理 山本聖）、船木英郎、 宮崎清、矢代祐子 （事務局） 都市計画部次長 草深寿雄 交通政策課長 荒木康 交通政策・海上アクセス担当 南出剛志、松下康典、竹内沙也香、坂井亜希子、杉谷陽向
5 内容	（1） 津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について （2） 令和6年度補正予算（案）について （3） 津市コミュニティバス南西部（一志）地域の運行事業者 について （4） 津市コミュニティバスの運行変更について （5） 地域住民運営主体型コミュニティ交通の廃止について （6） 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 ほか
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6年度第2回協議会の議事内容】

＜事務局＞ 開会に先立ちまして、本日の会議進行について、ご説明させていただきます。
会場が広いことから発言の際にはマイクをご使用いただきたいと思います。数に限りがあるため、無線マイクを持った担当が各委員の皆様のところまでマイクを運ばせていただきますので、よろしくお願いいたします。

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6年度第2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、御了承のほどよろしくお願いいたします。

最初に事項書の訂正がございます。

事項6でございますが、承認事項となっておりますが報告事項の記載誤りでございますので、申し訳ございませんが、訂正の方よろしくお願いいたします。

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います。

会長、よろしくお願いいたします。

＜松本会長＞ はい、それではここからは私の方で議事進行を務めさせていただきます。
どうぞ皆様方ご協力をよろしくお願いいたします。
まず、議題に入ります前に、出席状況の確認をお願いいたします。

＜事務局＞ 本日の会議は、委員総数20名のうち、14名の出席をいただいております。
なお、石川博之委員、杉崎雅人委員、高橋克典委員、中平恭之委員、村田友和委員より、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、藤田雄一委員に代わり山本係長に代理出席いただいております。
併せて、三重交通株式会社の川端邦裕委員につきましては、6月20日付けの人事異動に伴い委員を解職させていただき、新たに谷直人委員に委嘱させていただいておりますのでご報告させていただきます。

以上でございます。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

ただいまご報告がありました通り、20名中14名の出席ということでございます。

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いることを報告させていただきます。

それでは、お手元の事項書に従って、進めてまいりたいと思います。

まず、事項1「津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について」ということで、ご説明をお願いいたします。

<事務局> 【事項1】津市地域公共交通活性化協議会規約の改正につきまして、ご説明申し上げます。

【資料1-1】、【資料1-2】をご覧ください。【資料1-1】に沿ってご説明させていただきます。

【資料1-2】は、改正後の規約（案）で、改正箇所を朱書きしております。

まず、「1 改正内容」でございますが、今回の改正点は2点ございます。

1点目は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、地方公共団体が作成する計画の名称が「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に変更されましたので、津市地域公共交通計画策定に向けた協議を開始するに当たって、関係する条文の文言を変更するものです。

なお、現行の「第2次津市地域公共交通網形成計画」については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に伴う経過措置により、法改正後の「地域公共交通計画」とみなされます。

2点目は、協議会の組織についての改正です。

現在の規約においては、協議会の構成委員を委嘱、又は市職員にあつては任命することについて明記されておりましたので、委嘱及び任命について明記いたしました。

「2 改正日」につきましては、ご承認をいただければ、本日から施行したいと思います。

改正箇所につきましては、2ページ目にあります新旧対照表のとおりで、第1条及び第3条の「地域公共交通網形成計画」を「地域公共交通計画」に改めるとともに、第4条第1項の文言を「協議会は、委員21人以内で組織する。」に改

め、第2項として、「委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。」の条文を追加しております。

「事項1 津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について」のご説明は以上となります。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に関しまして、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のですが、いかがでしょうか。

よろしいですかね。

法改正に伴いまして、これはこの協議会の大元の法になりますが、その改正で今まで計画の名前が地域公共交通網形成計画という名前だったのですが、それが地域公共交通計画という名前に変わりましたので、それに従う形で津市のこの協議会の規約も変えたというのが主なものということになります。

よろしいですかね。

それではこの規約の改正につきまして、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。

はい、ありがとうございました。

ご異議なしということでございますので、事項1につきまして、ご承認いただいたということにさせていただきます。

それでは、事項2「令和6年度補正予算案について」ということでご説明をお願いいたします。

<事務局> 事項2『令和6年度補正予算』について、ご説明申し上げます。

【資料2】をご覧ください。

今回の補正予算の趣旨は、令和6年4月1日付けで中部運輸局に申請いたしました「令和6年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金」について、令和6年4月18日付けで交付決定がありましたので、本協議会の歳入予算を補正計上するものです。

この補助金は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業）のうち地域公共交通計画策定事業を対象とした補助金で、今年度実施する次期地域公共交通計画素案作成業務の経費を申請し、交付決定がなされました。

補助対象事業の実施内容としては、①市内の公共交通に関する現状整理及びニ

一ズ等調査、②地域公共交通計画素案の作成・とりまとめ、③協議会等開催 の
3つの項目で申請しています。

補助率は、補助対象経費（上限額500万円）の1／2で、補助金の額は「補助対象経費の実績額に補助率を乗じて得た額」又は「補助金交付決定額」のいずれか少ない額が交付されることとなっており、今回は50万円の交付決定を受けましたので、予算計上額は50万円となります。

【資料2】が補正予算案となり、上段の歳入につきまして、第2款補助金に50万円を増額し、歳入予算現額の合計は1千169万6千円となります。

この補助金収入増額により発生する歳出予算の不用額につきましては、令和6年度決算の確定後、歳入決算額から歳出決算額を差し引いた余剰金として津市へ戻入する予定です。

以上で、事項2の説明とさせていただきます。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

では只今の件に関しまして、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が、いかがでしょうか。

国の補助金が確定したということで、今回ここに歳入の補正という形で入れさせてもらっているということでもあります。

国は、各自治体が様々な地域公共交通に関する施策を実施するにあたって、補助金を出しているということでもあります。

今回は津市で調査を行いますので、その調査事業に対して、2分の1の補助という枠組みがあり、今日も事項6で議題が出てきますが、500万円ほどの調査をやりますので、本来であれば250万円ほどの補助がもらえるということでしたが、結果として50万円しかないということでもあります。

小島さん、何でこんなに減っちゃったのか、もしよろしければ。

<小島委員> 三重運輸支局です。

補助金の交付決定額が非常に少なく、大変恐れ入ります。

やはり全国的にですね、地域公共交通計画の改定ですとか、あるいは特別な計画、利便増進実施計画の策定ですとか、公共交通に関する計画策定に取り組まれている自治体様が多くいらっしゃるしまして、国の予算の関係上今回はこういった交付決定額となっている次第でございます。

＜松本会長＞ はい、ということで、国の予算も限りがありまして、また一方で補助対象となる自治体も多い中で、残念ながらこのような低いような額になってしまったということでございます。

ありがとうございます。

そのほか、皆さんいかがでしょうか。

よろしいですかね。

はいそれでは、この事項２に関しましても、ご承認いただくことでご異議ございませんでしょうか。

はい、ありがとうございます。

ご異議なしということでございますので 事項２に関しましてもご承認いただいたとさせていただきます。

ありがとうございました。

それでは、事項３「津市コミュニティバス南西部（一志）地域の運行事業者について」ということで、ご説明をお願いいたします。

＜事務局＞ 事項３「津市コミュニティバス南西部（一志）地域の運行事業者」についてご説明させていただきます。

【資料３－１】をご覧ください。

令和６年７月１日から令和７年３月３１日までの津市コミュニティバス南西部（一志）地域の運行業務については、令和６年４月２３日に株式会社一志運輸との間で業務委託契約を締結しましたが、当該事業者から、同年６月５日付けで契約を履行することができない旨の届出があったことから、同月６日付けで運行業務委託契約を解除し、書面決議でご承認頂いたとおり令和６年７月１日から令和６年９月３０日までの期間について、嬉野タクシー有限会社一志出張所に運行を委託しました。

また、令和６年１０月以降の運行事業者については、令和６年６月２８日に指名競争入札を実施し、嬉野タクシー有限会社一志出張所が落札したため、令和６年７月１日に当該事業者と業務委託契約を締結しました。

なお、今回の契約解除は、事業者が運行に必要な申請書類を運輸支局の定める期限内に提出できず、運行開始までに認可を得る目途が立たなかったことによるものであり、今後の業務委託については期限内に運行に必要な申請書類を提出すること及び運行に必要な認可を得ることを仕様書において注意事項として明記するなどの対策を講じます。

使用車両は3に記載のとおりです。

続いて、【資料3－2】をご覧ください。

現在南西部（一志）地域を運行している事業者である嬉野タクシー有限会社一志出張所より、車両の入れ替えの申し出を受けたことから、新しい主要車両及び予備車両について、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の適用除外を受けるため、協議を行います。

「1 移動円滑化基準適用除外について」に記載のとおり、旅客の運送事業に車両を供するときは、車いす等での利用が円滑にできるよう、省令により車両の構造や設備等の基準が定められており、その基準に適合した車両等の導入が義務付けられています。

しかし、運行ルートにおける道路や地形等の状況により、運行車両が基準を満たすことが困難である場合には、公共交通会議で協議を整えたうえで、地方運輸局に移動円滑化基準の適用除外の認定申請をすることで、移動円滑化基準の一部について適用除外の認定を受けることができます。

南西部（一志）地域の2路線（一志東・伊勢中川駅ルート及び一志西循環ルート）に関しましては、ルート上に狭あいな生活道路や鋭角な曲がり角があり、これらの道路を走行可能な小型の車両で運行を行う必要があり、移動円滑化基準を満たすことが困難であるため、【資料3－2】2ページの「6 認定により適用を除外する移動円滑化基準の条項及び内容」に記載の車両の構造や設備等について、今回ご承認をいただいたうえで、適用除外の認定申請を行いたいと考えております。

なお、移動円滑化基準の適用除外により、利用が困難となる車椅子利用者については、資料3－2の7の、予備車両であるトヨタのシエンタステーションワゴンの車椅子対応車により、移動手段の確保を図ることとします。

これまで、乗降者の中に車椅子利用者はいらっしゃいませんでしたが、車椅子利用者がバス停留所で待っていた場合、車椅子対応車を配車し、前日までに予約いただいた場合、待ち時間なく利用が可能であることについて今後地域だより等において周知を行います。

以上をもちまして「事項3コミュニティバス南西部（一志）地域運行事業者について」のご説明とさせていただきます。

<松本会長>

はい、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

したいと思いますが、いかがでしょうか。

まず1点目なのですが、1点目は報告になります。

皆様方に書面でご承認いただいた件ですが、これはともするとこの一志地域にバスが走らない空白期間ができる可能性もあったということでもあります。

当初落札した事業者さんが認可が受けられなかったということでございまして、これは本当はあつてはならないこととございました。

結果として随意契約ということで、市の体制がそのような形で、市が対応を取ってくれたので継続的な運行ができたということですが、こういうことがあつてはならないということで今後に関しましては先ほどのご説明の繰り返しになりますが、ちゃんと申請ができること、許可が得られることというのを明記することと対応していただけると。

これで、このようなことはもう起きないということをお願いしたいということでございます。

結果としては、もう随意契約で空白期間はなく、ご利用の方々にご迷惑をお掛けすることはなかったということでもあります。

それからもう1点目は、これは皆さんご承認いただきたいんですが、本来は公共交通でございますから、あの大きなバスを使って車椅子の方も乗り降りできるようなそういう車両の提供が必要だと。

これは国から求められているわけですが、残念ながらルートが狭くて大きな車両が入れられません。

したがって、このハイエースそれからヴォクシーというこの2台を、予備車両の2台を使って運行するわけです。

そうしますと、車椅子の方がご利用できません。

ただし、代替といたしまして、一番最後のページにあるような車椅子の方を運ぶ車両をご用意いただいておりますので、もしご利用があれば、このシエンタというんですかね、これを回してご利用できるようになりますという、こういう対応も考えていただいているということでございます。

いかがでしょうか、よろしいですかね。

はいでは、小島さんお願いします。

<小島委員> 三重運輸支局です。

資料3-1につきましては、先ほど松本先生からお話がございましたけども、ひょっとしたら一定期間運行が止まっていた可能性もあるという、ともする

と非常に大きな影響が生じかねない事案であったと思っております。

今回、資料に対策についても記載いただいておりますので、対策を取っていただきながらですね、同様のことが生じないようにご注意いただければというふうに思います。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

こういう言い方は良くないかもしれませんが、「安かろう悪かろう」という言葉もありますが、安ければいい、まあ行政の場合どうしても競争入札で安いところが落札するという仕組みになっておりますが、その辺の能力をしっかりと仕様書等々で規定していかないとこういったことも起こりうるということだと思えます。

この件だけではないと思っておりますが、ということです、ぜひ今後はこういうことのないようにお願いします。

はい、ありがとうございました。

そのほかいかがでしょうか。

よろしいですかね。

はいそれでは特にご異論ないようでございますので、この事項3につきまして、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。

はい、ありがとうございました。

では異議なしということでございますので、事項3についてもご承認いただいたということにさせていただきます。

では、事項4「津市コミュニティバスの運行変更について」、ご説明をお願いいたします。

<事務局> それでは、事項4「津市コミュニティバスの運行変更」についてご説明させていただきます。

今回、運行変更を予定しておりますのは、南部地域を運行しております「久居北・片田・高茶屋ルート」及び北西部（安濃）地域を運行しております「清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート」の2つのルートです。

それでは、運行変更案について、南部地域の「久居北・片田・高茶屋ルート」から順にご説明いたしますので、【資料4－1】をご覧ください。

なお、【資料4－3】が南部地域全体の路線図となっておりますので、合わせてご確認いただきたいと思います。

久居北・片田・高茶屋ルートの変更点は2箇所の停留所の移設です。

まず、1箇所目の「相川町集会所」停留所は、往路及び復路を1基の停留所で共用しており、復路のコミュニティバスの乗客が、停留所の道路を挟んだ対面にある飲食店の駐車マス内で待機し、危険であるため、復路の停留所を西へ約50メートル移設したいと考えております。

移設後の停留所の位置については、【資料4-1】の1ページをご覧ください。

続きまして、【資料4-1】の2ページをご覧ください。

南部地域の「久居北・片田・高茶屋ルート」の2箇所目の停留所の移設について、ご説明いたします。

2箇所目の「小森山」停留所は、朝日ガスエナジー株式会社津営業所前の歩道に設置されていますが、当該営業所の建替により、現在の停留所の位置がお客様駐車場入り口の西端に位置することとなり、車両の通行を妨げるため、西へ約3メートル移設したいと考えております。

移設後の停留所の位置については、【資料4-1】の3ページをご覧ください。

また、今回の停留所の移設に伴う運行時刻の変更や、1便当たりの運行距離に変更はございません。

また、いずれも令和6年8月15日付での移動を予定しております。

以上が、「久居北・片田・高茶屋ルート」の変更点となります。

続きまして、【資料4-1】の4ページをご覧ください。

2ルート目といたしまして、北西部（安濃）地域を運行している「清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート」の運行変更についてご説明いたします。

【資料4-4】が北西部（安濃）地域全体の路線図となっておりますので合わせてご確認いただきたいと思います。

変更点は2点ございまして、まず、1点目につきましては、停留所の新設及び運行路線の変更です。

住民の利便性向上のため、現在の運行路線の周辺に位置する明合公民館の駐車場へ乗り入れを行うとともに、停留所の新設により、「栗加南出」－「岩城」停留所間について、一部運行路線を変更したいと考えております。

変更後の運行路線図については、【資料4-1】の4ページをご覧ください。

今回の変更では、往路及び復路1、2便目並びに往路3便目においては、現在の運行路線から変更はありません。

復路3便目のみ「粟加南出」停留所から市道を直進し、突き当たりを右折して県道に入った後、明合小学校横の市道に入り、明合公民館の駐車場に乗り入れ、再度明合小学校横の市道を通り、県道へ出て「岩城」停留所へ向かう路線となっております。

停留所の位置及び敷地内転回図については、【資料4－1】の5ページをご覧ください。

停留所の設置場所としては、駐車場の奥側にある空きスペースに設置する予定です。

2点目につきましては、路線の変更に伴う運行時刻の変更です。運行時刻の変更につきましては、【資料4－2】をご覧ください。

こちらは、「清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート」の変更前、変更後を記載した時刻表でございまして、新設した停留所については、背景色を黄色にし、変更点を赤字で表記しております。

今回の停留所の新設により、復路3便目のみ全体の運行時間が10分増加しております。

当該運行ルートの変更予定日は、令和6年10月1日で、1便当たりの運行距離は復路3便目のみ0.3km増加します。

【資料4－1】の6ページをご覧ください。

また、当該変更に伴う使用車両及び運賃の変更はなく、運行路線変更や私有地への乗り入れ、道路占用等に関して、関係機関からの了承を得ております。

なお、運行変更の周知については、停留所及びバス車内へ周知チラシを添付し津市のホームページにおいて周知することで行いたいと考えております。

以上をもちまして、「事項4 津市コミュニティバスの運行変更（案）」についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

それでは、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が、いかがでしょうか。

はい、では竹田さんお願いいたします。

<竹田委員> ちょっと現地を見ていないのでよく分かりませんが、この5ページのイメー

ジ図の中でですね、このバス停の位置なんですが、乗車口と反対側になるんですね、これでいくと。

ちょっと異様な感じがするんですが、これは別に問題ないんですかね。

ちょっと僕は現地を見てないもんで何とも言えないんですけど、普通はバス停があつてそこで待ってもらって、乗車口がそこに行くっていうようなことが普通なんですけども。

乗車口とバス停の位置が逆になっているんですけど、その辺は問題ないんですかね。

<事務局> はい、すみません。

イメージ図ということで、ちょっとそのように見えるという形になっておりますが、乗車口、乗降口の方に設けさせていただく形で考えております。

<竹田委員> これ逆回りにすれば、まあ普通ですね。

<松本会長> でもこれ前後に駐車マスがあるのでバスがその中に入れませんよね。

もしも、乗降口の方にバス停を置くとするとこの絵で言うと、このバス停の上の方にバスが入って行かないといけなかった。

でも前後に駐車マスあるので、多分不可能ですよ。

そういう意味で言うと、逆回りが確かに自然ですよ。

なぜこういう回転にしたのか。

<竹田委員> 意味わかりますかね、これが矢印。

<事務局> ご指摘ありがとうございます。

一応運行事業者にも乗り入れのことはお話しさせていただいて、ご承諾いただいたんですけども、おっしゃる通りバス停の位置が乗降口と逆になっておりますので、路線図としてはこのままで、回り方を再度運行事業者と検討させていただく形でよろしいでしょうか。

<松本会長> この前の議題にもありましたが、津市の場合は片側のバス停があるわけですね、これまでも。

だから、片側にバス停があつて、そのバス停とは反対側に待つという習慣があ

るんであれば、その方々に今回もそこにバス停があってもバスはこう回ってくるから、こっちで待っていればいいと理解しているということですよ。

という前提もあるのかもしれませんが、ちょっとよくわからないんですけど。

もし変更となった場合どうしましょうね。

小島さんどうでしょう、これは駐車場の中だから大丈夫ですか。

事務局とやり取りしてもらっていいですか。

<小島委員> この敷地内展開図を見る限り、これは駐車場の出入り口は2箇所あるわけですかね。

<事務局> はい、そうです。

<小島委員> そうということなんですね。

やはり安全を考えると、乗降客の方が待っていच्छる側に乗降口が着くような回り方がやはり理想的かと思います。

ただバスの右折左折でどうしてもオーバーハングがあるものですから、この進入方法でないとバスがうまく駐車場に入ってまた出ることができないということであれば、こういった回り方になるんでしょうけれども、そのあたりはまた道路の状況を道路管理者、また交通安全の観点では警察の方また事業者の方ですね、情報交換の調整等をしていただいてお決めいただければと思います。

これは自家用有償旅客運送ということですが、自家用有償旅客運送ですと1ヶ月前までには変更登録の申請が必要になってきます。

路線が延長されるということになりますので、変更登録の申請が必要になってきます。

今日が8月2日ということで、審査のスケジュールだけを見ると、8月末までには申請をいただきたいということになりますので、それまでの間にどういったご相談、調整ができるのか、また方向性とか見えてきましたら、運輸支局に申請の素案ですとかをお示しいただきながら、許認可の担当を含めて運輸支局としても調整していきたいと思っています。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

そうしますと、このためだけに会議を開くのも皆さんにご負担ですので、今はこの形もしくは逆回りで運行するということをご承認いただいて、あとは事務

局の方で調整するという事でよろしいですかね。

そのように進めさせてもらうということで、小島さんよろしいですか。

＜小島委員＞　　そう頻繁に何度も協議会を開催するというわけにも当然いかないと思いますので、今の松本先生がおっしゃっていただいた進め方でというふうに思います。

事務局の方にはですね、やはり相談の進展状況ですとか早め早めに経過報告でも構いませんので、運輸支局に情報を入れていただければと思いますし、今日お集まりの皆様方におかれても、どちら回りになるのかわからないけれども、こういった位置関係で停留所を新設して、左回りなのか右回りなのかまだ調整段階ではあるけれども、路線を延長するという事についてお認めいただけるかどうかといったところで、協議をいただけると幸いです。

＜松本会長＞　　はい、どうもありがとうございました。

皆さんそういうことで、どちらかになる、そしてこの右回り、左回りというのは、乗客の方が車両の左から乗り入れるのが理想ではありますが、道路の出入りの関係で、右折、左折の関係で、どうしてもこっちじゃないといけないとかということもあるかと思いますが、そういったところを調整した上で決めてもらうということにしたいと思います。

ありがとうございました。

そのほかご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが。

ちなみにこれ、乗り入れが復路3便目というこの意図は何なんでしょうか。

＜事務局＞　　駐車場なんですけれども、小学校ですとか近くの幼稚園も使っている駐車場ですので、あまり頻繁にバスが出入りするとちょっと不安に思う方もいるのではないかとということで、復路3便目のみの新設をご要望いただいたので、地域のご要望ということでそういう形にさせていただきたいと思います。

＜松本会長＞　　なるほど、乗り入れはして欲しいんですが、駐車場の利用もあって交通安全の心配もあるので、その妥協案としてまずは復路3便目だけで行こうということですね。

わかりました。

じゃあまずはそれでいきながら、特に問題がなければもう少し増やしていくみたいなのも考えていただくと、この公民館へのご利用には利便性が上がるか

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、よろしいでしょうか。

それでは今の乗り入れ部分に関しては繰り返しになりますが、関係者の皆様でご協議いただきながら、右回りもしくは左回りというところを決めていただいて、それを支局の方へ届けていただくと。

その過程におきましては、随時支局に情報提供していただくということを前提といたしまして、今回のこの件ご承認いただくとのことでご異議ございませんでしょうか。

はい、ありがとうございました。

ご異議なしということでございますので、この事項4に関しましても、承認いただいたとさせていただきます。

ありがとうございました。

では、事項5「地域住民運営主体型コミュニティ交通の廃止について」お願いいたします。

<事務局> それでは、事項5「地域住民運営主体型コミュニティ交通の廃止」についてご説明させていただきます。

今回、廃止を予定しておりますのは、白山地域を運行しております「地域住民運営主体型コミュニティ交通」です。

それでは、【資料5】に沿ってご説明いたします。

【資料5】の1ページをご覧ください。

地域住民運営主体型コミュニティ交通は、路線バス及びコミュニティバスが運行されていない地域等において、地域住民が運営主体となって行うコミュニティ交通で、現在白山地域の上佐田自治会及び二俣区並びに津地域の高松山団地で運行しております。

このうち白山地域の上佐田自治会及び二俣区につきまして、両自治会が運行を委託している三重近鉄タクシー株式会社から、上佐田自治会は令和6年度以降利用予定者がいないこと、二俣区は5年以上利用者がおらず、今後も利用が見込めないことから廃止することで話がまとまったという報告を受け、後日両自治会からも同様の報告を受けたため、当該営業区域を廃止しようとするものです。

なお、廃止日は、令和6年10月31日付けの廃止を予定しております。

また、廃止後の代替手段といたしましては、三重近鉄タクシー株式会社から通常のタクシーとしての配車は可能と伺っておりますため、タクシーをご利用頂く形となります。

以上をもちまして、「事項5 地域住民運営主体型コミュニティ交通の廃止について」のご説明とさせていただきます

<松本会長> はい、ありがとうございました。

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いますが、いかがでしょうか。

<岸野副会長> 自治会ですけども、これはそもそもそれぞれの自治会というか、地域からの要望があって運行されたと私は聞いているんですけども、それなのに実績があまりないということで、ちょっとその原因なり要因って言いますか、そういったものがわかっておるのであれば教えて欲しいなと思います。

実は私もこの頃に、自分の地域でこういうものが導入できないかなということで、いろいろと検討もさせてもらった経緯もあるんですけども、ちょっとその辺について教えていただきたいと思います。

<事務局> はい、やはり二俣区はもう3年以上利用がない状況で、区長にも2年前から利用状況についてお伺いさせていただいていたんですけども、その中でやはり訪問販売が来たりですとか、病院でしたら送迎があるということで、当初立ち上げた時は利用があったんですけども、そういった形で利用される方がいらっしゃらなくなったっていうのと、やっぱりタクシー車両なので何か贅沢をしていると周りから見られるっていうことを懸念されて、乗り控えが出てしまったっていう話も区長からのお話ではございました。

ですので、今もその白山の2地域については、もう今後利用が見込めないということはお話いただいております。

<岸野副会長> もう一つの高松山の方はどうですか。

<事務局> 高松山団地の方は、引き続きずっと毎年ご利用はございますので、特にそういったお話は伺っておりません。

＜岸野副会長＞ 利用の数字が分かったら教えて欲しいんですけど。

＜事務局＞ 令和5年度は年間で16人です。

＜岸野副会長＞ わかりました。

＜松本会長＞ はい、ありがとうございます。
そのほかいかがでしょうか。
はい、では矢代さんお願いいたします。

＜矢代委員＞ ありがとうございます。
私も先ほどのご質問にちょっと重なるところもあるんですけども2点お伺いしたくて、まずは5年以上ということでコロナ以前もありますし、市として利用されないことに対する対策をどのようにとってこられたかということが1点と、あと2つ目に6年度以降の利用予定者がいないということなんですが、そう断定される背景というか、どういう聞き取りをもってそのようにいないというふうに決められたのかを教えてください。

＜事務局＞ ありがとうございます。
市として行うこととしましては、二俣区はもう昨年度は利用がなかったですし、上佐多区は2年前に利用が少なくなってしまったので、去年自治会に広報してもらおうようにお願いして、自治会内でこうした運行しているという周知はしていただきました。

基本的に運行主体は自治会ですので、自治会がタクシー事業者と契約して契約した分の経費から収入を引いたものを申請いただいたら、補助金を支給するという制度でございますので、市ができることにも限りがございますが、周知はさせていただきます。

＜事務局＞ ご意見ありがとうございます。
今担当が説明させていただいたように、今の補助のシステムというのは、地域の方々がご自分達で自主的な主体型のコミュニティというような形で契約をしていただいているシステムに対して、市が補助をしているという形になってござ

います。

委員が言っていたように、おそらく乗られる方が減っていく理由っていうのはですね、コロナというのも当然あるんですが、先ほど担当が申し上げたように、例えば高齢化で当初乗られるような方々がだんだんいなくなるっていうのも一つかと思えますし、あとは5年前ぐらいにですね無かったような福祉サービスであったりとか、いわゆる買い物サービスが出てきたと、これも一つ要因かなというふうには思っております。

ただ市としては今後ですね、そういった内容をちょっと分析をさせていただいてですね、これきちんと対応ができているのか、それともいやいや実際にはさっき乗り控えみたいなのもあるというふうなこともあったので、もしそういう風な場合はですね、果たしてその住民の主体のコミュニティの交通が機能をちゃんとしていくようなものがあるのかというのも市としては分析をさせていただいて、もしそれができてないんであれば、ではどういうふうなことで対応が可能なのかということも含めてですね、またいわゆるデマンド型交通とかそういうふうなことも今検討していることもあるので、そういうふうなことを考えていきたいと思っております。

<松本会長> はい、それから令和6年の0人ですね。

<事務局> 5年度も二俣区ではもう利用者がいらっしゃいませんでしたし、上佐田では特定の方がその前の年に利用されていて、その方がちょっといらっしゃらなくなったということで、自治会からとタクシー事業者からも今後は利用することが見込めないってということで、もうこの制度はもう利用しないということで、ご報告いただきました。

<松本会長> よろしかったでしょうか。

はい、ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

はい、では小島さんお願いします。

<小島委員> 運輸支局です。

コメントだけになりますが、需要がなくなった、そのニーズがなくなったということでご利用が見込めないだとか、地域の状況が変わったのでご利用が見込め

ないということで、こういったサービスが廃止になっていくっていうのは自然なことかと思いますが、例えばタクシー車両が来るのでちょっと贅沢をしているように見られるといったような乗り控えですよね、本来適切に利用したいと思っている方がやはり少し気兼ねをしてですね利用されない、それが廃止の例えば理由の一つとして挙げられるようですと少し寂しいなと思います。

やはり地域の方というのは、交通関係の専門家では当然ありませんので、こういう課題あるいは問題があるんだけど、どうしたらいいのかまでは当然地域の中だけで全て問題解決していくことは難しい局面もあろうかと思いますが、市の交通担当の部署ですとかにおかれては、こういう課題等を把握されましたらですね、何かその手助けになるようなアイディアはないかといったことをお考えいただきながら、地域の方にアドバイス、助言等をなさっていただけるとありがたいなというふうに思いますし、また市の方で地域でこういう課題が起きているんだけど市でも色々考えているんですが、なかなかいいアイディアが出てこない、運輸支局さん何かアイディアとかないですかねっていったような形で、運輸支局にご相談いただくのも一つでしょうし、また三重県さんでも交通関係の部署もございますので、県の方にお問い合わせ・ご相談されるというのも一つでしょうし、やはりニーズがあるんだけど、例えば廃止といったような流れだと少し残念だなという気はしますので、今回の件は地域のニーズもなくなってというところもあろうかと思いますが、もし今後ですね同じような例えば地域からのご相談、声を拾われた際にはですね、何か手立てがないかといったところをお考えいただいて、運輸支局にぜひ頼っていただければというふうに思います。

<松本会長> はい、よろしかったでしょうか。
ちなみにこれは4条の区域運行での許可だったんですか。

<事務局> はい、そうです。

<松本会長> で、実際の運行は予約があった時、この路線を走るといような運行形態だったと。

<事務局> はい、そうです。

<松本会長> そういことですね。

4条ですのでそれを廃止となると、当然代替なんです、代替手段としてはタクシーがちゃんと行ってもらえるということでしたね。

<事務局> はい。

<松本会長> はいわかりました。

地域主体なので、行政としてもなかなかテコ入れが難しいというところもあるんですかね。

この辺難しいですね、地域主体だからまあ当然地域の方で考えていただいて、地域の方で利用促進も考えていただかないといけないんですが、あまり行政が介入するわけにもそこは行きづらいという気もしますし。

その辺の関係が難しいですね、いかがなんですかね。

<事務局> そうですねおっしゃる通り、今の事業スキームがいいか悪いかっていうのは別として、今の市としての事業スキームっていうのは、地域の住民の方々が主体的にやっていただいたものに対しては市が補助しようというスキームになっているという形で、スキームの流れから言うと、住民の方々がそこが必要かどうかをまず判断いただいてっていう話になってきますけれども、基本的にさっき担当も申し上げたように、数年にわたって利用者が少ないというふうなことも私どももそういうのも分かっていたので、それはアドバイスの性的というかですね、もうちょっと広報されて皆さん知っていただくような形の取り組みしていただいたらどうでしょうか、そういうふうな形のアドバイス、助言というのはさせてきていただいていたというふうな形になっておりまして、このスキームで行くとやはりそこぐらいまでになってしまうのかなと思いますが、委員から先ほどご質問いただきましたし、これが自然的にもう本当に必要がなくなったので廃止されるのか、それとも違う理由があって本当は乗りたい方がみえるのであるけれども、なんかの理由があってもうせざるを得なかったかっていうふうな部分は、市としてはそこは分析してですねそこにもし課題があるのであれば、今のスキームのような仕方でいいのかというのも検討の課題になると思いますし、またこのスキームでっていうふうな形じゃなくて違う形の交通政策が必要なのかということであればですね、またこれは次の事項でもありますけれども、今度の次期公共交通計画ここで課題を拾う中でこういうふうな声があがってまいりますので、次期の交通政策計画の中でですね、こういったものに対応できる施策というふう

なことをまた検討していかなきゃいけないのかなとこのように考えております。
以上でございます。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

そうですね、そういう形のものと、あとその地域主体といった場合に行政がどう関わっていくか、すなわち地域の方々が今回の路線をどういう方々に提供をして地域にとってどういう位置づけとするかによって、だいぶ違ってくると思うんですね。

今のお話を聞いていると、本当に少ないご利用の方々のためだけに入れて、地域全体でこれを守り育てようという姿勢が必ずしもあったように思えないので、そういう意味では皆さんが使っていこうという機運はなかったのかなという感じもします。

そういったところを行政としてどう関わっていくかというのは、これからもいろんな面でも関係してくると思いますので、今回は先ほど言われたように分析等々しながら次に向けて進めてもらえればという気はします。

でも本当は4条ですので、4条っていうのはやはりこの地区で公共交通を走らせるという責務が発生すると思っています。

ですから、本来は事業者さんがちゃんとここを守っていくんだという姿勢を持ってもらわないといけないんですが、地域主導型ということでこうならざるを得ないんだなと思っておりますが、その辺のことも踏まえながら、今後の検討に活かしてもらえればという気はしております。

<竹田委員> すみません、ちょっと意見だけお願いします。

実は津市内でも某自治会から、私どもぐるっと・つーバスを主催しておりますので、いろいろとそういった走らせてほしい、自治会でも取り組んでいきたいというようなお話をよく聞くんですけども、その場合やっぱり1自治会で運行しようとする、何百人も利用すればいいんですけども、年間10人とか20人といったらもう特定の人が1人か2人の人が利用する、そうするとやっぱりそのために市の税金を使つとるじゃないかとかですね、自治会費もその人のため一人か二人のために自治会費をその出さなきゃならんと、なんぼ市の補助金をもらってもですね、実際には現場ではそういうような、だからなるべくその僕も要望を受けた時も1自治会じゃなしに、周辺の自治会と合同で例えば5つか6つの自治会で、そういうバスを走らせるとか、タクシーを走らせるとかというような形で取

り組めないかということですね、返したことがあるんですよ。

だからあの使う方も気兼ねしてですね、私のためにその自治会費を使っていたく、あるいは市の税金を私のために使っていただくという負い目がやっぱりどうしても生じますので、狭い社会の中ではなかなか僕は大変だなと。

だからできれば、広域にしてそういうこうなんて言いますか感じを薄めて、それで利用を促進していくというようなですね、そういう施策って言いますか、市のあるいは取り組みの援助っていうような形でですね、やっぱり1自治会やとどうしても1自治会の自治会費から出すということになりますのでね、ちょっとやっぱりその辺はね、あの大変だなんていうのは私の取り組みの中でもそういうのは感じました。

はい、以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

おそらく交通に関して言えば、そういう広域化とかあるいは隣接する自治会同士でやるということが望まれる場面が多々あると思うんですね。

ただ、そのコーディネートが必要になってくるので、多分それを市がコーディネートされるといいんではないかということではないかと思いますので これも今後につなげてもらえればと思います。

はい、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。

今後課題は残るものの、現状としては、地域で主体的に動き出したものが地域の判断で取りやめたいということでございます。

ただ、公共交通という側面から言えば、あったものがなくなりますので、これまではご利用がなかったかもしれませんが、今後ご利用されようとされる方にとっては非常に不便になる。

ただ幸いここはタクシーがちゃんと配車される地域でございますので、一応代替手段はあるということになります。

ということで、特にご異論ないようでございましたので、このコミュニティ交通の廃止に関しまして、ご承認いただくことにご異議ございませんでしょうか。

はい、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。

それでは事項6です、「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」ということで、今度は報告事項になります、お願いいたします。

＜事 務 局＞ それでは、事項6「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」、ご説明申し上げます。こちらは会議の冒頭でも訂正をさせていただきましたが、報告事項となりますのでよろしくお願いいたします。

それでは【資料6－1】をご覧ください。

令和6年度第1回協議会でご承認をいただきました計画案作成に係る委託業務の進捗状況につきましては、令和6年6月28日に実施しました指名競争入札により、株式会社パスコ三重支店が570万9千円（税込）で落札し、令和6年7月3日付けで契約を締結いたしました。

なお、契約期間の終期につきましては前回の協議会におきまして令和7年9月30日までとご説明させていただきましたが、委託業務の発注にあたり計画のスケジュールを検討した際、計画最終案の確定を令和7年9月末頃と想定しており、そこから計画の製本を行うために約ひと月の期間が必要と判断し、契約期間を10月31日までとしています。

次に、5の「計画策定に向けた実施業務及び実施スケジュール」について御説明申し上げます。こちらにつきましては【資料6－2】の津市地域公共交通計画策定までのスケジュールと合わせてご覧ください。

計画策定に向けた実施業務及び実施スケジュールにつきましては、令和6年7月24日に開催いたしました計画検討分科会でご協議いただいたものでございます。「計画策定に向けた実施業務及び実施スケジュール」でございますが、先ず、計画策定に向けて、(1)現状整理を行います。業務内容としては、主に3つございます。

1つ目は、①上位・関連計画の整理で、津市総合計画等の上位計画及び津市都市マスタープラン、津市立地適正化計画等の関連計画における地域公共交通の位置付けを明確にし、基本的な方針を設定する際の基礎資料となるように内容を整理します。また、国や県の方針とも整合性を図るため、関連法令や三重県地域公共交通計画等についても、確認を行います。

2つ目は、②地域概況の整理です。津市の地勢や沿革、人口動態及び分布、交通網、主要施設や集客施設、生活関連施設の立地状況、観光の状況等について、津市の公共交通のあり方を検討するために必要な地域概況の整理を行います。

人口動態につきましては、津市全体の総人口、世帯数及び将来人口をまとめる

ほか、地区別の人口について整理していきます。

3つ目は、③公共交通の現状整理です。津市の区域内で運行している全ての公共交通について、運営状況、利用状況、運行収支等の各種データを集約し、整理いたします。特に路線バスについては、令和8年度の津市コミュニティバスの次期再編に関連することから、利用実態を整理し、併せて、運転免許証自主返納状況やスクールバス、福祉輸送などの運行状況についても整理し、公共交通利用者の移動実態の分析を行い、今後の公共交通体系を検討するにあたっての現状整理を行います。

業務の実施スケジュールとしては、7月から8月までの実施を予定しています。

現状整理についての説明は以上となります。

続きまして、(2)ニーズ等調査についてご説明いたします。業務内容は、①地域公共交通あり方検討会等の意見とりまとめと②運行事業者のヒアリングです。

1つ目の意見のとりまとめに関しましては、各地域で開催している地域公共交通あり方検討会等でいただいた意見や、既存の調査結果、これから実施予定の実証実験運行利用者等へのアンケートの調査結果等を、計画策定及び令和8年度の津市コミュニティバス運行計画案の基礎資料としてとりまとめます。

既存の調査結果としては、令和5年度に実施された津市市民意識調査、令和4年度に実施された第7回市政アンケート調査を活用したいと考えております。なお、市政アンケートについては、令和6年度実施の最新の調査結果についても活用していきます。

実証実験運行利用者へのアンケート調査については、これから実施していきたいと思います。

2つ目の運行事業者ヒアリングにつきましては、アンケート調査等の結果からは現れてこない課題や移動実態を把握するため、市内を運行するバス、鉄道、高速船及びタクシー事業者等に対するヒアリングを実施する予定です。

これらの業務の実施スケジュールも、現状整理と同じく7月から8月までを予定しておりますが、地域公共交通あり方検討会につきましては、この期間以降も随時開催されることから、あり方検討会の意見のとりまとめについては、9月以降も必要に応じて実施していきます。

(2)ニーズ等調査の業務内容の説明は以上となります。

それでは、(3)津市地域公共交通計画案の作成についてご説明をさせていただきます。

こちらの業務内容につきましては、5つの項目がございます。

1つ目は、①現計画の評価です。現計画に記載の事業の実施状況や評価指標の達成状況について整理し、取組や目標の達成状況の評価を行うとともに、その要因を分析します。令和4年度までの評価につきましては、協議会での協議を経て承認をいただいておりますので、その評価を基礎とし、未評価の年度分の評価と併せて、現計画全体の評価として整理します。

2つ目は、②公共交通の課題の整理です。(1)現状整理、(2)ニーズ等調査、(3)①現計画の評価の結果等を踏まえ、津市における公共交通の課題や公共交通に求められる役割、機能、サービス等について整理します。

3つ目は、③公共交通の将来像、基本的な方針及び目標の検討・設定です。②公共交通の課題の整理の結果を踏まえ、津市の公共交通の問題点、課題の解決につながる将来を見据えた今後の計画の方向性、在り方について検討し、関係機関との協議・調整を行いながら、津市の実情に合った公共交通の在り方や持続可能な交通体系の構築に向けた基本的な方針及び目標を設定します。

4つ目は、④実施事業の検討・設定です。設定した目標を達成するうえで必要となる地域公共交通の事業内容・実施主体・事業スケジュール等を検討し、継続的に達成状況の評価するための仕組み、公共交通の維持・確保等を図るための具体的な事業内容（事業名、実施の目的、事業の概要、主な事業エリア、実施主体、実施時期等）を設定します。

5つ目は、⑤計画とりまとめです。これまでの業務の結果や協議会等での議論・ご意見、実証実験運行の結果等を踏まえ、津市地域公共交通計画の素案をとりまとめます。計画のとりまとめに当たりましては、令和6年度内に計画の素案を作成し、令和7年度にはその素案を基に協議会での協議、検討を重ね、いただいた意見や市議会全員協議会、パブリックコメントの結果等を踏まえて計画の修正を行っていく予定でございます。

津市地域公共交通計画案の作成業務の実施スケジュールとしては、現計画の評価、公共交通の課題整理を7月から8月までに、公共交通の将来像・目標の検討・設定を9月から10月までに、実施事業の計画・設定を11月から1月までに実施する想定です。

計画とりまとめについては、令和6年度中に素案を作成し、令和7年度においてその素案についてご意見をいただき、修正を行ってまいります。

計画策定に向けた実施業務及び実施スケジュールについてのご説明は以上となります。

最後に、2の今後の分科会での協議予定事項についてご説明いたします。

次回、第2回の分科会については、9月頃に開催を予定しております。ここで、現状整理、ニーズ等の調査、現計画の評価及び公共交通の課題整理について、業務結果についての協議を予定しております。

第3回の分科会については、11月頃に開催を予定しており、公共交通の将来像、目標及び基本的な方針、実施事業の検討状況についての協議を予定しております。

最終の第4回分科会は、2月頃に開催を予定しており、10月以降に実施を予定しているデマンド型交通の実証実験運行の結果報告及び計画素案をご提示し、ご協議いただきたいと思いますと考えております。

今後の計画素案作成に係る業務につきましては、計画検討分科会の委員の皆様からの専門的な知見からのご意見等を踏まえ、必要に応じて適宜修正を図りながら、委託事業者と協力して進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

これをもちまして、事項6「津市地域公共交通計画案作成に係る業務委託について」のご説明とさせていただきます。

続きまして、三重運輸支局首席運輸企画専門官の小島委員より「地域公共交通計画の実質化について」のご説明がございますので、小島委員よりよろしくお願いいたします。

<小島委員> 三重運輸支局の小島です。

お手元にですね、「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会 中間取りまとめについて」というホッチキス止めの資料を配布いただいているかと思います。

少しこの地域公共交通計画の関係で国交省の動きをご紹介させていただきたいと思います。

この資料1ページ目黒い四角の中、地域公共交通計画、令和6年3月現在、全国1021件と記載がございます。

全国にはおよそ1700の自治体があると思いますが、そのうち1021の自治体で公共交通計画を策定いただいているというところでございまして、だいたい各地で計画に沿って地域公共交通の維持、確保、活性化に取り組むというスタイ

ルが確立してきているところでございます。

ただ、国交省の方で全国各地の公共交通計画を見てまいりますとですね、いわゆる基礎データですとかアンケート、ヒアリングの列記といったですね、分析を伴わない現状整理に多くのページが割かれておりまして、これからどう取り組んでいくのかといった基本方針、目標、指標、取り組み内容ですとか実施体制などについて、今後の取り組みの指針となるような記載が比較的少ないものも見受けられるといった現状があるというふうに認識されているところです。

そこで、国交省では、昨年の12月頃から、有識者の方々と共に検討会を立ち上げまして、公共交通計画に関する課題整理ですとか官民関係者がですね、取り組んでいくべき事項などについて検討を進めておりまして、今年の4月26日にその中間取りまとめが公表されたということでございます。

今回お持ちした資料はそのプレスリリースということになります。

1枚おめくりいただきまして、横長のペーパーをご覧いただきたいと思います。

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートということで、オレンジの枠の中に円が3分割されて記載されております。

国交省で、今考えております今後の地域公共交通計画の在り方を考えていく上で、これから一層大事になるのではないかとといった方針、方向性、視点をですね大きく3点挙げられております。

まずは、左上のモデルアーキテクチャに基づく計画、ちょっと難しい言葉が書いてあるんですけども、いわゆる公共交通計画のですね標準構造と言いますか、公共交通計画の標準的な構成について考えていきたいということでもあります。

先ほど申し上げましたように、現状分析に関するページが多くて今後の取り組みに関する記載がともすると、比較的少ない計画も見受けられるというところでして、今後はまあシンプルで一貫性のある構成を目指すべく、現状整理に関する部分は記載する情報を絞り込んで、一方で公共交通軸の充実、保障ですとか、移動制約者の足の確保といったですね、目標とするようなサービス水準なんかを念頭に基本的な方針や目標施策達成状況の評価、そして実行体制とか、データ活用などについてしっかり記載していこうというような視点になります。

2つ目が下段の機動的・横断的な実行体制というところでして、これは例えばですけども、自治体さんまたは交通事業者、関係者の皆さんいろんなデータを持っておられます、いろんな情報を持っておられます。

そのような情報あるいは知見を、定期的、継続的に連携、共有、協議するようなモニタリングチームと言っておりますけども、モニタリングチームの構築を

推奨するであるとか、他分野の関係者の交通会議への参画ですとか市役所さんあるいは町役場さん等、庁内の他部局との連携の一層の深化を図るですとか、また他分野の資金の活用とかも含めて、さらなる多様な関係者の実質的な参画が重要ではないかといった視点になります。

3つ目が右上のモビリティデータの利活用ということですが、これはですね、乗降データですとか、バスロケデータといった公共交通の利用、運行に関するデータだけではなくてですね、通勤通学流動ですとか、あるいは需要見込み、新たなスーパーが立地する、例えばこのスーパーには1日あたりどのくらいの来店客数が見込まれているのか等々需要見込みですね、公共交通以外のデータも含めて、関係者間で一層データを活用、共有していこうという視点でございます。

そのほか右の方には都道府県の役割ですとか、下の方には国による推進策(例)とありますが、国交省の方では、まあこのような視点を意識した公共交通計画のアップデートを推進していきたいとそういった方向性を持っております。

今のところは、まだ中間取りまとめ以上のものは出ておりませんが、今回津市さんの地域公共交通計画案の作成においても、このような国交省の動きもウォッチしながら、津市さんにフィットした地域公共交通計画案の作成に運輸支局としてもですね、ご協力させていただきたいと思っておりますので、このような視点を分科会あるいは協議会の方でご紹介をさせていただきたいと思っております。

引き続きよろしくお願いいたします。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

以上事項6の説明ということになりますが、これ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。

はいではお願いします、岸野さん。

<岸野副会長> 直接関係あるかどうかわかりませんが、あの先般から令和8年度からの交通体系に向けまして、デマンド交通の実証実験ということが言われております。

で、私の住んでおる美杉地域におきましては、第1回自治会長会議の方で、ミーティングポイントの設定とか、もう終了しておりますし、それから美杉で実証実験するような雰囲気も聞いておりますが、やはり実証実験10月からされ

と思っていますけども、そうすると住民への周知、協力をお願いしていかなければなりません。

そのための公共交通あり方検討会の方をできたら8月の盆明けくらいには一度して、民生委員さんとか、それからまた来月に入りますと敬老会等々もありますので、あらゆる場面で周知をしていきたいと考えておりますが、そのような方向性でよろしいでしょうか。

<事務局> はい、ありがとうございます。

今事務担当レベルで、交通政策課と美杉総合支所の間で、周知に向けた打ち合わせを今盛んにやっております、美杉総合支所さんの方では、自治会だけじゃなくて、老人会であるとか、民生委員であるとか、そういった方々も周知に協力していただいて、幅広い方から実証実験運行に協力していただく方向でいろいろ進めていこうというふうな意向は聞いております。

で、その実現に向けて、私どもの方ももう実証実験運行の周知ということやったら、10月となりますと広報とかそういったスケジュールも聞いておりますので、それに向けてですね美杉総合支所さんと協議を進めながら、地域の方に周知をしっかりとしていきたいなというふうに今のところは考えております。

<岸野副会長> 私は美杉地域公共交通あり方検討会の委員長をしている関係で質問させていただきますが、実証実験を美杉地域で実施してもらうとなると住民に対する周知を図り、多くの人に実証実験に参加してもらう必要があると思います。

したがって美杉総合支所にも言っているのですが、8月中にはあり方検討会を開催し進めていきたいと思いますが、それでよいのですね。

<事務局> しっかり進めていけるようにですね、しっかり協議して、協力して、進めてまいりたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

<松本会長> はい、そのほかいかがでしょうか。

よろしいですかね。

前回分科会の設置を皆さんに認めていただきまして、分科会でもこの計画の策定について色々協議が始まっております。

専門業者としてこのパスコさんに委託をしながら、現状分析、そしていろんな意見の集約等々も進めていき、そして分科会で議論した内容をこの協議会で報

告しながら、いよいよ計画を策定していくということになります。

特に地域の方々のご意見をどう吸い上げるかというのがやはりこの地域公共交通計画には肝になってくるわけですが、津市の場合はあり方検討会がございしますので、あり方検討会で直接的にご意見をいただこうと、それからアンケートが過年度にやられておりますので、そういったものも踏まえながら進めていく、そして今年度は実証実験もありますので、そういったものの結果もこの計画の方にうまく取り組んでいくというような形になっております。

特にご意見ございませんでしょうか。

はい、ではありがとうございます。

ではこういう形で進めてまいりますので、またその都度協議会の方にも報告がありますので、ご意見いただければと思います。

ありがとうございます。

以上で予定の議題全て終了となります。

幸い少し時間もございますので、せっかくお集まりいただきましたから公募委員の方々を中心に、津市の公共交通に関してご意見をいただければと思います。

左から順番に行きたいと思います。

では、伊藤委員からお願いいたします。

<伊藤委員> ありがとうございます。

先ほどの乗合タクシーの件につきましても、前委員の方から強い要望があつて、バスがなくなったらその後どうしてくれるのかという強い要望があつて、始められたところでございますけども、2つがなくなるということで大変残念でございます。

国の方針とは違うかもわかりませんが、最近やったら白ナンバーの個人さんの車での運行がうまく活用できるように進めていただいたらどうかなと思います。

今のところのやり方としては、タクシー会社さんの人員の補足みたいな形になっているかと思うので、今後利用者目線で進めていただければなというふうに思っています。

以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

これはじゃあ国への要望ということで、小島さんこういう意見が出たということでご報告をいただければと思いますが、津市としてライドシェアどういうふうにお考えか、もし今ございましたら。

＜事務局＞ 今のところですね、お示しいただいたのがやはりその夜間であるとかっていうふうな利用で、ライドシェアってお示しがあつたと思うんです。

ですもので、とりあえず私どもは今のところはコミュニティバスの再編でデマンドというふうな考え方で、まずそれを考えた上でですね、次なのかそれともまた制度は変わってくるのかというちょっと見極めの時期なのかなというふうに考えております。

＜事務局＞ はい、ありがとうございました。
次の公募委員で八代さんお願いいたします。

＜矢代委員＞ 本日もありがとうございました。
本日の議題とはちょっと異なるかもしれないんですけども、書面決議についてちょっと教えていただければと思いました。

6月14日に書面決議ということで郵便をいただきまして、その時の概要を拝見したんですけども、今回の事項3を読んでこういうことだったんだなってより深く理解することができたので、できたら書面決議をする時も今回の事項3ぐらいの概要の資料をいただきたいなと感じました。

2つ目に議事録のことなんですけれども、また議事録を受け取って非常に細かく記載していただいているのをちょっと私自身初めてだったので、一言一句ああいうふうを書く理由とかがあってあるのかなという点では教えていただきたいなというふうに感じました。

＜松本会長＞ はい、事務局お願いします。

＜事務局＞ まず、議事録の方からお答えさせていただきたいんですが、やはりこの会議で何について討議されたか、検討されたかっていうのをですね、しっかり書面に残しておきますのが議事録の意図でもございますので、やはり書面になるとそういう概要ではなくてですね、しっかりと残していかないと後であの時どういう議論があつたのかなっていうことがぼやけてしまったりと、ちゃんと議論した

ことが書かれてないってことになる可能性もございますので、議事録については会議の中で討論されたこと、議論されたことをしっかり残していくといった考えで調整されていくものでございます。

それと1点目の概要というのは、書面決議の時に付けるべき説明資料ですね。

<矢代委員> 例えば今回ですと、本日の議題の中の「今回の契約解除は事業者が運行に必要な申請書類を運輸支局の定める…」のあたりとかは、そこまで詳細には受け取った資料の中にはなかったもので、ぼんやりとでももう必要なことなのかなっていうふうに理解をしてサインをしたんですけども。

<事務局> 議案の内容につきましても、わかりやすくきちんと見てわかるような内容で今後もっと丁寧にやっていきますので。

<事務局> あのご意見ありがとうございます。

書面決議の関係につきましては、先ほどもちよっとご説明させていただいたように、本来書面決議ってほとんどないもので、今回は理由が理由で時間がないというような形でちょっと無理にお願いしたということがございまして、これから出るような想定はないんですけども、当然委員におっしゃっていただいたように、書面決議でやる以上は理由がわからんのにこれに書面決議っていうふうなことって当然疑問に思われますし、ということがございますと思いますので、万が一今回みたいなことが生じる際には、今いただいたご指摘を十分に留意いたしまして、理由がはっきりわかるようにそこに至った経緯とか理由がわかるような資料を付けた上で、お願いをするというふうに心がけてまいりたいと思いますので、よろしくをお願いをしたいと思います。

それと議事録の件なんですけど、今課長が申し上げたように、今はできる限り見させていただいた方に公開が原則という原則でございますので、傍聴の方も公開をしているということで、傍聴の方はもうずっと聞いていただいているというふうなことも前提で、ここで傍聴で聞いていただいている方が同じような形で分かっていただけのような会議録を今は作りましょうということが原則で、皆さんにお諮りをし、それで進めましょうという形にはなっているんですけども、例えば内容によりましては、やっぱり自分がどんな発言をしたかっていうことを知られると、その審議とかですねその内容で、極端なこと言うと外圧がかかってくるとか、ちょっとっていうふうなことも内容によってはある可能性がござい

ます。

そういうふうな場合においては、ここの会議のここの部分については公開もやめにしましょう、議事録もなしにしましょうということは、それは可能でございますので、そういうふうなことがあればですね、逆に言ったらまだご意見でお聞かせいただいて、それをまたこの場でご議論をさせていただいて、皆さんに諮って進めさせていただきたいなということでもありますので、今は基本的に情報公開の観点から、基本そのままの公開が原則とはしておりますけれども、やはり委員さんの中にはいろんなご意見もございますし、こんな議論をするときにあんまりこれを全部出されると、私意見出しにくいわとかっていうこともやっぱり出てくるというふうなところはありますので、そういうことがございましたら遠慮なく1度ご意見として挙げていただければ、私ども事務局で1回整理をさせていただいて、ご相談をさせていただきたいなというふうに考えております。

以上でございます。

＜矢代委員＞ 内容の点は重要になってくると思うんですけども、私としては「はい、ありがとうございます。」とかそういうところまで細かく記載いただいていたので、そういういったところも省いていいところもあるんじゃないかなっていう点で、今回提案させていただきました。

＜事務局＞ 貴重なご意見ありがとうございました。
その辺も含めまして、検討させていただきたいと思います。

＜松本会長＞ はい、ありがとうございます。
議事録の取り方は、各自治体、各会議でいろんな方策があります。
本当に一言一句書くところもあれば、本当に趣旨だけ書くところもありますが、もうそれは市の方針だと思いますので、我々がとやかく言うことではないと思っていますので、市の方でお決めいただければと思います。

それから発言について、非公開としたい、これは公開であると発言しにくい、率直な意見が述べにくいということであれば、この場でですね今から発言したいんですが非公開としてほしい旨をご発言いただければ、私の方で非公開としていいですかということで皆さんにお諮りします。

それで非公開にしましょうということであれば、傍聴の方には一時ご退席い

ただいて非公開でご自由にご発言いただくと、そして当然議事録にも載せないということが可能だと思っております。

そういう形で非公開にすることはできるかと思っております。

ただその津市の非公開とすべき規定というか、それに該当するかどうかというのは照らし合わせないといけないと思いますが、例えば利害関係があるとかあるいは多分率直な意見を申せないというのも非公開の理由だったと思いますので、そういうのを理由にということが可能だということで。

もう一つは議事録の段階でちょっと言い回しを間違ったとか、これは自分が言いたかった趣旨ではなかったなということで、直していただくことが可能だと思っておりますので、そういうことで自分のご発言の修正というのはあり得るかというふうに思っております。

それでよろしかったですかね。

はい、どうもありがとうございました。

それでは、宮崎委員お願いいたします。

<宮崎委員> 私は免許返納をしてバスを津市内については無理に活用しておりますが、若干不便なところも若干とかじゃないですが、かなり不便なところは毎日感じております。

それで免許返納に関しては、最近話題になっているので期待しておるんですけど、多くの方がされるといいなと思っているんですけども、私の場合近所に高齢の女性の方がいらっしゃって、60ぐらいで免許をお取りになったらもう絶対に車を離さないですね。

とにかく近所のスーパーに行くのにも乗って行く。

そのほか、私とかだと津駅までは比較的便利なんですけども、バスでも便利なんですけども、津駅まで行ってわざわざ津駅の周辺の駐車場を探して行かれる。

これぐらい自動車を離さないんだっていうのは見ておりましたが、免許返納っていうのは難しいなと。

特に高齢で免許を取られた方は離さないですね。

若い人はまあ歳とったら離そうかっていう気になるかもしれませんが、高齢の方がとったらもう自動車を離さないなっていうのをつくづく見ております。

それで私は免許返納しまして、家内もちょっと手術をして車にしばらく乗れなくなって、病院通いにバスに乗っておるんですけども、これがなかなかやっぱりあちこちに病院へ行ってから、ちょっと離れたところの病院だったりする

もんですから、なかなかこれがバスで行くのに苦勞しているというので、そういう状況からやっぱり免許返納を進めるには、やっぱりバスがもうちょっと便利にならないとダメなんかなと。

免許返納を進めるなら、バスの乗り継ぎとかバス停の問題とか、色々改善を余程していただかないと、現在の状況では難しいなっているのを最近特に感じております。

そういうので、免許返納を進める上では、もうちょっとバスのいろんな側面、乗り継ぎなり、バス停なり、そのほか改善をしていただかないと無理かなっているのは感じております。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

今の時代は全部をバスで、というのはもう無理だなと思っております。

バス以外の交通手段も使いながら、行きたいところに行けるような環境を作っていくというのは大事だと思っています。

一方で、バスでもまだまだやれることはあるので、やるべきことはやっていただきながら、それぞれが工夫して利便性を向上してもらえるといいんだろうなという気はしております。

僕も今日はバスで来ましたけど、もう暑くて待っているの大変ですよ、バス停でね。

もう日本の歩道空間ってあまりにも貧弱で、上屋さえもできないんですよ。

そうすると、これバス会社さんに作れって言ったって無理ですよ。

道路行政の方で何とかしてくれるんならわかるんですよ。

ちゃんと歩道はしっかり2m、3mの歩道を作ってください、そして上屋も作ってもらって。

もし事務局何かございましたら。

<事務局> はい、ありがとうございます。

次期のコミュニティバスの再編の中ですね、今やと定期路線運行になっていますので、各停留所まで歩いてきていただくというふうなことで、ちょっとご不便をかけているところもあると思うんですが、ミーティングポイント型のデマンド型交通の導入によってですね、なるべくご自宅から近いところから乗っていただけるというようなことも考えておりますので、まずはそういったところから検討してまいりたいなと、市では考えております。

以上でございます。

<松本会長> より家の近くにもバス停が置けるようなそんなことも考えていきたいということでもあります。

ありがとうございました。

では、船木さんお願いいたします。

<船木委員> 事前にこの資料をお送りいただいたわけですが、この事項5にあります地域住民運営主体型コミュニティ交通の廃止ということで、これっていうのはどういうことかなというふうに思っておったところ、先ほどのご報告でなるほどというふうに理解が深められたわけですが、ただその乗り控えっていうことがあるというご指摘がございましたけれども、せっかくそういう利用できるものがあるのに、気持ち的なところで乗られないというのはいかにももったいないという気がいたしました。

これは特に行政主体ではないということですので、あまり立ち入れないということも理解はできるのですけれども、一定の補助をされているということもございますので、当該の自治会さんともう少し連絡を密にとってですね、そういったどうしてもその利用される方々のそれぞれのライフステージの変化だとかまあ色々あるでしょうけれども、なるべく広くご利用いただけるような方向に持っていっていただけたらなというふうに感じた次第でございます。

ありがとうございます。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

これまでもご意見いただいた通りですね、乗り控えされて困っていると問題だと思うんですが、乗り控えされて困ってなければいいんですよ。

そこが一番重要で、困っているかどうかなんです。

で先ほどの話を聞いていると乗り控えされるんですが、その乗り控えには多分2つ意味があって、タクシーは贅沢だと思われるというのと、自治会費から出しているのだから自分だけで自治会費を使ってもらってはというような側面から多分乗り控えがあるんですが、ただその代わりに店が来てくれるんですね、それからあるいは病院の施設送迎のバスなんかが来てくれるので、それで困ってないということであれば、まあそれは決して悪いことではないのかなと思いますが、その見極めが多分大事だと思いますので、困ってないのかどうか、

ぜひそういった視点で聞いていただくとよろしいかと思います。

ありがとうございました、船木さん。

では、練木さんお願いします。

<練木委員> 先ほどと同じことになると思うんですけども、この事項5の件ですね非常に寂しい結果になっていますが、これって結局計画をされた方と本当に地元の方っていうのが意思疎通ができていたのかなっていうところら辺がちょっと私疑問に思うんですけど、これから作っていただく計画についてはですねこういうことのないように、どんどんと利用が増えていくような計画にしていきたいと思います。

以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

これも繰り返しになりますが、地域主体の場合、今の場合は地域で契約を結んだら、それに対して市は補助金を出しますよというこんな関与ですかね。

あるいは地域の中でその交通手段をどう位置づけ、そして地域の中でどのように活用するかというような方針を示してもらったりとか、そんなところまではされているんですか。

<事務局> 現行の制度では補助制度っていうふうな形になっておりますので、こういった事業をやっていくと市は資金面で補助させていただくと。

<松本会長> 多分そこが公共交通としての位置づけとしては問題でして、その地域として新しい交通手段を入れるとすると、何の目的として入れて、例えばPDCAサイクルを回していくような仕組みだとか、あるいは周知、利用促進、まさにこの津市の公共交通計画で書くようなことを地域で考えていただいた上で、そして願わくばどういう手段がいいのかというところもある程度介入しながら、補助金を出すような仕組みにしていきたいと思いますというふうに思うんですよね。

ただ全然違う枠組みでの補助金なんですよ、だからそこがなかなかできないんですよ。

ただなんかそういう形にしていくと、全然利用されなくなってもうなくなっていくなんていうようなことは防げるような気もするので。

難しいですね、かといって地域の補助金のスキームの中に交通としてだけ介入していくっていうのは難しいなと思うんですが、一つの課題ということでご検討願えればと思っていますが。

<事務局> わかりました。

こういうのがありますよっていうまず周知の面からだけでもですね、すぐにでもできると思いますので、その辺検討してまいりたいと思います。

<松本会長> はい、どうもありがとうございました。

はい、一通り公募委員の方々にお聞きしました。

全体を通しまして、その他の委員の方々もこれだけはというのがありましたらお聞きしたいと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいですか。

はい、どうもありがとうございました。

今日も予定の議題すべて終了となりました。

皆様方のご協力に感謝申し上げます。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

<事務局> 長時間にわたりですね、ご協議またはご意見等いただきまして、ありがとうございました。

これをもちまして、令和6年度第2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。

次回ですね、第3回の協議会なんですが、当初ですね9月10月ぐらいに予定をさせていただいてございまして、また詳細についてはですね、新たに文書の通知をさせていただきたいと考えてございますが、実は9月10月ぐらいに当初予定をしておりました内容がですね、基本的には計画の進捗状況の報告という形でございまして、今のところその審議をするような変更の案件等というのがございませぬので、またこれは計画のですね進捗状況を含めて分科会長、協議会の会長でもございますが、相談させていただいて改めて通知等をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日はどうもありがとうございました。