

令和6年度第3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3回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和6年11月26日（火）午後3時から午後5時40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）、石川博之、伊藤好幸、大西弘幸、小島光洋（代理 小坂和都）、杉崎雅人、高橋克典、竹田治、谷直人、中平恭之、練木正生、藤田雄一（代理 松島昇平）、船木英郎、宮崎清、矢代祐子 （事務局） 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) 第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和5年度実績に対する評価等について (2) 一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和5年度実績に対する評価等について (3) 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について (4) コミュニティバスの運行変更について (5) タクシー事業者の利用促進に係る周知について (6) デマンド型交通の実証実験について (7) 自主運行バスの運行変更について (8) その他
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	1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3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ましてありがとうございます。大変恐縮でございますが、事務局長の草深なのですが、別件の公務の方が長引いておりまして、私の方で代行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。それではただいまから、令和6年度第3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致します。

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。松本会長、よろしくお願い致します。

<松本会長> はい、皆さんこんにちは。すみませんちょっと遅れてしまいまして、申し訳ございませんでした。

さて今日はですね、公共交通計画ということで言いますと、今ちょうど見直しで検討中ではございますが、現計画が実行中ではございます。これを実行していくにあたっては、Plan-Do-Check-Actということで、必ず点検をして、改善していくということが大変重要になります。すなわち計画は、立てて終わりではなくて立ててからが本番ということになります。その中で、今回は点検をしてもらうということになります。点検をして、さらにそれをどう改善に結びつけるかという大変重要な内容になりますのでボリュームは多いですが、ぜひ皆様方から忌憚のない意見をいただきながら、改善策ということでご提案いただければと思っております。どうぞ本日もよろしくお願い致します。

それでは、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> 本日の会議は、委員総数20名のうち、12名の出席をいただいております。高橋委員と竹田委員につきましては、少し遅れると連絡をいただいております。なお、谷口直二委員、川村聡委員、村田友和委員、宮田雅司委員より、所要のため欠席するとのご連絡をいただいております。宮田も急な公務で欠席とな

り、申し訳ございません。

また、藤田雄一委員に代わり松島主任、小島光洋委員に代わり小坂係員に出席
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した。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ご報告いただきました。

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「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和5年度
実績に対する評価等について」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1「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和5
年度実績に対する評価等」についてご説明申し上げます。

【資料1】に沿ってご説明させていただきます。

第2次津市地域公共交通網形成計画では、津市の地域公共交通が目指すべき将
来像を「快適で幸せな暮らしを支える公共交通体系が確立したまち」としており、
この将来像を実現するため、基本方針を4つ設定し、さらにこの4つの基本方針
に対して、本市の地域公共交通が目指すべき目標をそれぞれ設定しています。

目標については、目標の達成度を測る数値目標及び今年度の計画の改定で追加
された確認指標が定められており、評価指標は計画期間最終年度である令和7年
度の値としますが、値は毎年度算出し、進捗を把握することとなっています。ま
た、計画で定めた目標のうち、数値目標など定量的評価が困難であるものについ
ては、各目標を達成するために実施する事業の実施状況を点検することにより評
価することとなっています。この事業の実施状況の評価を表す表は、左側から「目
標」、「目標を達成するために実施する事業」、「事業の概要」、「実施スケジュール」
及び「実施主体」について計画に定められている内容を記載しております。そし
て、それに対する令和5年度の実施状況に応じて下の凡例にございます通り評価
を行い、令和6年度以降の方向性を右側の列に記載しております。

令和5年度の評価は全て○となり、時間も限られておりますことから、事業実
施状況の評価及び令和6年度以降の方向性について、昨年度と変化があった点に
ついて抜粋してご説明させていただきます。

それでは基本方針1：地域をつなぎ、住みやすいまちづくりを実現する公共交
通網の構築からご説明させていただきます。

まず上段にあります数値目標達成度の評価をご覧ください。目標1の広域移動

の確保について、太枠で囲んだ部分が直近の実績となっており、市内の鉄道駅での乗車数は令和4年度実績で年間1,554万8,264人、航路の利用者数は令和5年度実績で年間16万1,741人、一般路線バスの利用者数は令和5年度実績で年間274万6,136人です。新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2年度及び3年度以降、毎年増加傾向にあるものの、目標値の達成に至っていないため、引き続き、路線の維持に向け、利用促進を行います。

また、確認指標達成度の評価の目標1の広域の移動の確保につきましては、令和5年度実績で52%となっており、51%を上回る値となりました。

次に、下段にあります事業実施状況の評価をご覧ください。目標1、広域の移動の確保を達成するために実施する事業として4つの事業を定めており、今年度の評価は4つの事業において○としました。

事業1－3、隣接自治体との連携について、令和4年度に引き続き行った利用促進チラシの広報津との同時配布に加え、芸濃中学校の保護者懇談会でも利用促進チラシの配布を行ったため、評価を○としております。令和6年度以降も引き続き利用促進チラシの配布を行う予定です。

次のページをご覧ください。

目標2、日常生活における移動の確保における数値目標達成度の評価ですが、一般路線バス（市内線）の利用者数は令和5年度実績で年間89万9,200人となり、数値目標を達成しましたが、コミュニティバス等（支線）の利用者数は令和5年度実績で年間8万7,448人となっており数値目標達の達成に至らなかったものの令和4年度以降増加しており、今後も日常生活における移動の確保のため、路線の維持に向け、利用促進を行います。

次に、事業の実施状況の評価をご覧ください。

目標2、日常生活における移動の確保を達成するために実施する事業として4つの事業を定めております。

事業2－3、各種施設への乗り入れの実施について、令和5年10月1日に南部地域において、「ぎゅーとらラブリー久居店」、令和6年2月15日に「湯の瀬」へコミュニティバスの乗り入れを行いました。そのため、評価は○としております。令和6年度はすでにご承認いただき実施したとおり、令和6年10月1日に「明合公民館」へ乗り入れを行いました。今後も必要に応じて施設への乗り入れを検討、実施します。

事業2－4、新たな交通サービスの研究について、令和5年度はコミュニティバスの次期再編に向けて、健康福祉部と連携しながら、新たな移動支援策の課題、

問題点を分析し、津市に適した移動支援策を研究し、市全域を見据え、これまでのコミュニティバスに替わり、本市の特性に応じた「津市のデマンド型交通」を導入する検討を行いました。今後につきましては、令和6年度に市内3地域においてデマンド型交通導入に向けた実証実験運行を実施し、課題や問題点の検証に取り組めます。

3ページをご覧ください。

基本方針2：地域ニーズと持続性を両立させた公共交通サービスの提供でございます。

上段にあります確認指標達成度の評価をご覧ください。目標3のバス路線の運行効率化について、令和5年度の市負担額は1億7,218万円となっており、わずかに数値指標を上回る結果となりました。

目標3、バス路線の運行効率化を達成するために実施する事業として4つの事業を定めております。

事業3-2、津市コミュニティバスの再編について、地域からの要望等を受け、令和5年8月10日に北部地域及び南西部（一志）地域、同年10月1日に南部地域、北西部（芸濃）及び（安濃）地域、南西部（美杉）地域の運行変更を行いました。そのため、評価を○としております。令和6年度以降は、すでにご承認いただき実施しているとおり、北部地域、南部地域、北西部（安濃）地域の運行変更を行いました。

引き続き、新たな路線での利用状況の把握に努めながら、適宜運行時刻や路線の見直しを行います。

事業3-4、住民主体型の移動手段の推進について、事業を継続実施している2地区について、補助金の交付を行ったため、評価は○としております。令和6年度については、すでにご承認いただいた通り、申し出のあった上佐田自治会及び二俣区での運行を廃止し、運行を継続する高松山団地に対し支援を行うとともに、広報誌等で制度の周知を行います。

4ページをご覧ください。

基本方針3：利用促進につながる移動環境の提供でございます。

目標4、快適な移動環境の整備を達成するために実施する事業として2つの事業を定めております。中でも 事業4-1、待合環境等の整備について、令和5年度は近畿日本鉄道株式会社において近鉄南が丘駅へのエレベーター設置等のバリアフリー化設備整備工事が完了し、また近鉄榊原温泉口駅のホームへの内方線付き JIS 規格点状ブロックの整備事業を実施しました。そのため、評価を○と

しております。

今後もバリアフリー化を始めとした、待合環境の整備に努めます。

続いて、目標 5、公共交通に関する情報の管理と提供を達成するために実施する事業として 4 つの事業を定めております。

中でも事業 5－3、紙媒体による情報提供について、令和 5 年度は、令和 5 年 8 月 10 日、9 月 1 日、10 月 1 日に行ったコミュニティバスの運行変更に伴い、時刻表及び一般路線バスや鉄道等との接続状況がわかる乗り継ぎ案内を作成し、各戸配布を行ったことから、評価を○としています。今後も引き続き、運行変更等を行った際には、乗り継ぎ案内を時刻表と併せて作成し、各戸配布していきます。

5 ページをご覧ください。

基本方針 4：市民による自発的な行動の促進でございます。

目標 6、公共交通を担う人材の育成を達成するために実施する事業として 2 つの事業を定めております。事業 6－2、各地域で「地域公共交通あり方検討会」を開催し、地域公共交通に対する地域住民の意見を聴取しました。今後も引き続き、「地域公共交通あり方検討会」を開催し、地域住民の意見を聴取し、コミュニティバスの運行変更を行う等、地域公共交通の見直しを行っていきます。また、今後住民主体型の組織の設立等の希望があった場合は、事例紹介や各種制度の情報提供等の支援を行います。

次に目標 7、公共交通に関する市民の意識向上について、まず数値目標達成度の評価ですが、モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等の実施数につきまして、広報紙や地域だより等による実施及び津祭りやバスの日等のイベントを実施し、数値目標の年 7 回を達成する年 9 回の実施となりました。

次に、事業実施状況の評価につきまして、目標 7、公共交通に関する市民の意識向上を達成するために実施する事業として 5 つの事業を定めております。中でも事業 7－2、利用促進イベントの実施について、先ほど数値目標のところでありましたように、津まつりにおけるお絵かきバスやバスの乗り方教室等の PR イベント、9 月 20 日の「バスの日」には利用啓発活動をおこなったことから、評価を○としております。今後も引き続き、津まつりにおけるお絵かきバスやバスの乗り方教室等の PR イベントや 9 月 20 日の「バスの日」利用啓発活動を行います。

事業 7－4、モビリティ・マネジメントの実施について、令和 5 年度は 4 年度に実施できなかったバスの乗り方教室を津まつりにおいて実施しました。今後

も引き続きイベントと連携するなどして、バスの乗り方教室等のモビリティ・マネジメントを実施します。

以上で事項1「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和5年度実績に対する評価等」についてのご説明とさせていただきます。ご協議の程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。それではただいまの説明に対して、ご質問、ご意見等いただければと思います。どこからでも構いません、ご不明な点も含めてご発言いただければと思います。いかがでしょうか。

結果として、事業に関して数値目標に対しては、利用者数が目標に達してないものがありました。特に鉄道、バスですかね。ただし、一般路線バスの利用者数だけは既に大きく達成しています。コミュニティバスに関しては残念ながら達成していないということになります。

しかし事業に関しては、これはいわゆるいろんな目標を達成するために計画に位置づけた事業ということになりますが、全てが○（マル）評価になりました。ちなみに昨年度は、いくつか△（三角）もしくは×（バツ）もあったんですけど。

＜事務局＞ △（三角）です。

＜松本会長＞ いくつか△（三角）がありましたが、それを事務局を中心にご努力いただいて全部○（マル）に変わったということです。
では、宮崎さんお願いします。

＜宮崎委員＞ 数値に関して5年度は少しずつ回復しているようですが、まだコロナの影響はまだ続いているようですね。この辺りコロナの影響がないように書いてしまうと、減っていると捉えられてしまうので、コロナの影響は残っていると入れておいた方が良いでしょうと思います。

＜松本会長＞ ありがとうございます。ただコロナの影響かどうか・・・。
ちなみに鉄道に関しては、令和4年度ですので他に比べて1年前となります。これは公表データがかなり遅れるということで、結果として令和4年度となって

います。バス等々に関しては令和5年度となっており、昨年度ですから確かにコロナの影響もまだあったということです、そこはまだコロナの影響も残っているのだといったような言葉があってもいいということですね。事務局いかがでしょうか。

<事務局> 令和5年5月にコロナが5類に移行したために、今回はコロナの影響はないと考えてこのように書かせていただいたのですが・・・。

<松本会長> とはいえ、5類に移行したからと言って、まだ皆さんが自由に出歩けるような状況ではなかったなと思うのと、何よりもニューノーマルと呼ばれておりますが、在宅勤務とか遠隔授業あるいは遠隔会議等々が普及いたしまして、おそらくそれがコロナの影響というのかどうかはわかりませんが、コロナをきっかけにライフスタイルが変わってそういったところはもう戻ってこないというのが現状かなと思っております。鉄道会社さんあるいはバス事業者さんのお声を聴きますと、コロナ前には戻らないというような見積りと言いますか見通しというのもお聞きしますし、現状数字的にもそんなところもあるかと思しますので、そういったことも含めるとコロナの影響というような表現はあってもいいのかもしれないですね。

ただ、これそういった考察みたいなのはここには書かれていないんですね。

<事務局> そうですね。取組状況については、取り組んだ内容を書かせていただいております。

<松本会長> なぜ達成できなかったのか、あるいはなぜ達成できたのかとかそういったことは特に表記はないわけですね。ですからどちらかというと、この後皆さんにご協議いただくフィーダーの評価のところではそういった表記を入れる方が相応しいですか。

<事務局> はい、そうですね。

<松本会長> ということで、宮崎さんの言われることはもっともなのですが、今回の資料1ではそういった原因を考察するところは書かれておりませんので、ひとまずこの資料1では記載せずに、この後皆さんにご協議いただくフィーダーで記載を検討

するという事でよろしいですか。

はい、ありがとうございます。では、そのようにさせていただきたいと思えます。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

よろしいですかね。特にご異論ないようでございますので、評価とこの後どうするというのが大事なのですが、ひとまず先ほど申しましたように量としてはまだ残念ながら達成できていないというか結構厳しい現状なのですが、一方でやるべき事業は計画通り進んでいる。さらに今年度以降も引き続き、さらにはプラスαでやるということになっていますので、決して悪い方向ではない、間違っていないなということですし、特に皆さんからご異論もございませんので、今回のこの評価等につきましては、事務局から提案いただいた内容でご承諾いただけるということで、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すので、今回のこの評価等については今回のこの会議で承諾したということにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは続きまして、事項2「一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和5年度実績に対する評価等について」ということで、お願いいたします。

<事務局> それでは、事項2「一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和5年度実績に対する評価等」についてご説明申し上げます。

【資料2】をご覧ください。

一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業については、先ほど事項1でご説明した第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業のうち、市民の利用に直接関係する事業であることから、毎年度個別に評価することとなっています。

評価の方法としましては、第2次津市地域公共交通網形成計画に定められた分類に応じて評価することとなっております。一般路線バスのうち幹線、準幹線、市内線は「サービス水準維持を確認」することで評価することとしており、自主

運行（廃止代替）バスについては、「サービス水準維持を確認」するとともに、「1 便当たり利用者数の数値目標達成度」を評価、コミュニティバスについては、「1 便当たり利用者数の数値目標達成度」を評価することとなっております。

そのため、資料としては、一般路線バス、自主運行（廃止代替）バス、コミュニティバスの3つに分けて作成しております。

それでは、一般路線バスから順にご説明させていただきます。

資料の1枚目をご覧ください。

まず、表の見方をご説明させていただきます。

こちらは、左側から、一般路線バスの「分類」、「対象路線名」、「運行区間等」、「評価内容」がまとめられた表となっております。

評価内容はサービス水準維持を確認することになっており、その中で「経路を確保しているか」、「ダイヤを確保しているか」の2つに分かれ、さらに、幹線、準幹線、市内線の分類ごとに評価する内容が異なっております。

評価は、内容が達成されていれば「○」、一部達成であれば「△」、未達成であれば「×」の三段階評価としており、対象外の項目には「／」（斜線）を、対象の評価項目のうち該当しないものを「－」（ハイフン）で表記しております。

それでは、一般路線バスの評価に入らせていただきます。

一般路線バスのうち、第2次津市地域公共交通網形成計画において、幹線として位置付けられている路線は、全部で12路線ございます。

幹線については、「市内の都市拠点と地域拠点を結び、一定のサービス水準を確保する」という役割があることから、「都市拠点と地域拠点を経由しているか」、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」、「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」の3つが評価項目となっております。

まず、評価内容の1列目にあります「都市拠点と地域拠点を経由しているか」

については、対象路線すべてにおいて廃線がなく継続してサービス水準を維持していますので、全ての路線において評価を「○」としております。

次に、評価内容の3列目にあります「毎日おおむね6時から21時まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、対象路線のうち「穴倉線」が2時間に1本の運行頻度となっておりましたので評価を「×」、それ以外の11路線については、おおむね1時間に1本の運行頻度を確保できていたため評価を「○」としております。

最後に、評価内容の4列目にある「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」については、「安濃線」「榊原線」については、重複区間がないことから対象外の「－」（ハイフン）としており、それ以外の10路線については、重複路線で路線間のダイヤ調整ができていたため、評価を「○」としてしております。

続きまして、第2次津市地域公共交通網形成計画において、準幹線として位置付けられている路線は2路線ございます。

準幹線については、「市内外の拠点を結ぶ」という役割があることから、評価内容の2列目にあります「市内及び市外の拠点間を結んでいるか」が評価項目となっており、「津太陽の街線」においては津市と鈴鹿市を繋ぐ路線、「奥津線」においては津市、名張市、奈良県の御杖村を繋ぐ路線であり、拠点間を結ぶ運行を継続していることから、2路線とも評価を「○」としております。

続きまして、第2次津市地域公共交通網形成計画において、市内線として位置付けられている路線は5路線ございます。

市内線については、「津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保する」という役割があることから、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」、「居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているか」の2つが評価内容となっております。

まず、評価内容の3列目にあります「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、対象路線のうち「津なぎさ

まち線」を除く4路線については、おおむね1時間に1本の運行頻度を確保していたため、評価を「○」としております。

「津なぎさまち線」については、津駅と高速船が発着する津なぎさまちを結ぶ路線となっておりますが、1時間に1本の運行頻度を確保できなかったため、評価を「×」としております。

次に、評価内容の5列目にあります「居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているか」については、対象路線のうち「津なぎさまち線」、「国立病院線」は鉄道及び一般路線バス（幹線）でカバーできる地域を運行しているため対象外の「－」（ハイフン）としており、それ以外の3路線については、居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているため、評価を「○」としております。

以上が一般路線バスの評価となります。

続いて「資料2」の2枚目をご覧ください。

こちらの表は、自主運行（廃止代替）バスを一覧でまとめたものとなっております。

先ほどご説明した一般路線バスの表と同じような作りとなっておりますが、自主運行（廃止代替）バスの評価方法は、「サービス水準維持の確認」と「1便当たり利用者数の数値目標達成度の確認」の2つの指標があるため、サービス水準維持を確認するための評価内容の右側に、「利用者数」、「1便当たりの利用者数」、「評価」、「評価に応じて行う取組」、「乗降調査に基づく分析」といった項目を追加しております。

1つ目の指標である「サービス水準維持の評価」については、一般路線バスと同じ評価で表記しております。

2つ目の指標である「1便当たり利用者数の数値目標達成度の評価」においては、令和3年度第4回協議会において設定した評価基準に基づき、1便当たりの利用者数が運行目標値である3.5人以上である場合はA評価、運行目標値を未達成で運行維持基準値である2.0人以上の場合はB評価、運行維持基準値を未達成で1.0人以上をC評価、1.0人未満をD評価として評価しております。

また、「評価に応じて行う取組」についても、令和3年度第4回協議会において設定した「数値目標の達成状況に応じて実施する事業」に基づいており、A評価については「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」、B評価については「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変更等を含めた利用促進を実施」、C評価については、「地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討」、D評価については、「地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討」といった内容を記載しております。

それでは、自主運行（廃止代替）バスについて、評価に入らせていただきます。

自主運行（廃止代替）バスのうち、第2次津市地域公共交通網形成計画において、幹線として位置付けられている路線は、全部で3路線ございます。

幹線については、「市内の都市拠点と地域拠点を結び、一定のサービス水準を確保する」という役割があることから、「都市拠点と地域拠点を経由しているか」、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」、「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」の3つが「サービス水準維持を確認」の評価項目となっております。

評価内容の1列目にあります「都市拠点と地域拠点を経由しているか」については、対象路線すべてにおいて廃線がなく継続してサービス水準を維持していますので、全ての路線において評価を「○」としております。

次に、評価内容の3列目にあります「毎日おおむね6時から21時まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、対象路線のうち「津新町大里線」については、1時間に1本の運行頻度を確保できているため評価を「○」に、「豊野団地線」、「高野団地線」については1時間に1本の運行頻度を確保できていないため評価を「×」としております。

次に、評価内容の4列目にある「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」については、重複路線で路線間のダイヤ調整ができていたため、評価を「○」としております。

最後に、「1便当たり利用者数の数値目標達成度の評価」については、「津新町大里線」は1便当たりの利用者数が10,73人でA評価、「豊野団地線」は1便当たりの利用者数が5,38人でこちらもA評価、「高野団地線」は1便当たりの利用者数が2,20人でB評価となっております。

続きまして、自主運行（廃止代替）バスの準幹線についてご説明させていただきます。第2次津市地域公共交通網形成計画において、準幹線として位置付けられている路線は、「亀山棕本線」の1路線でございます。

準幹線については、「市内外の拠点をつ結ぶ」という役割があることから、「市内及び市外の拠点間をつ結んでいるか」が「サービス水準維持を確認」の評価項目となっております。

評価内容の2列目にあります「市内及び市外の拠点間をつ結んでいるか」については、「亀山棕本線」は津市と亀山市を繋ぐ路線となっており、拠点間をつ結ぶ運行を継続していることから、評価を「○」としております。

次に、「1便当たり利用者数の数値目標達成度の評価」については、「亀山棕本線」は1便当たりの利用者数が2,43人でB評価となっております。

以上が自主運行（廃止代替）バスの評価となります。

続いて「資料3」の3枚目をご覧ください。

こちらの表は、コミュニティバスを一覧でまとめたものとなっております。

表の左側から、コミュニティバスの「分類」、「地域」、「ルート名」、「ルートの特徴」が記載されており、コミュニティバスの評価方法は、「1便当たりの利用者数の数値目標達成度の確認」となっていることから、「ルートの特徴」以降は「利用者数」、「1便当たりの利用者数」、「評価」、「評価に応じて行う取組」、「乗降調査に基づく分析」がまとめられた表となっております。

評価の指標である「1 便当たりの利用者数の数値目標達成度の評価」においては、令和3年度第4回協議会において設定した評価基準に基づき評価しており、「評価に応じて行う取組」についても、令和3年度第4回協議会において設定した「数値目標の達成状況に応じて実施する事業」を記載しております。

時間も限られておりますことから、各ルートの「1 便当たりの利用者数」、「評価」をご説明させていただくとともに、評価がC又はDであったルートについては、「乗降調査に基づく分析」も併せてご説明させていただきます。

それでは、北部地域から順番にご説明させていただきます。

北部地域においては、河芸循環ルートと河芸南・一身田・白塚循環ルートの2ルートが運行しており、河芸循環ルートは1 便当たりの利用者数が4. 4 4 人のA評価、河芸南・一身田・白塚循環ルートは、1 便当たりの利用者数が2. 8 5 人のB評価となっております。

続きまして、南部地域においては、久居北・片田・高茶屋ルート、久居南・雲出ルート、久居西循環ルートの合計3ルートが運行しており、久居北・片田・高茶屋ルートは1 便当たりの利用者数が5. 1 9 人のA評価、久居南・雲出ルートは1 便当たりの利用者数が2. 0 0 人のB評価、久居西循環ルートは1 便当たりの利用者数が4. 9 6 人のA評価となっております。

続きまして、北西部（芸濃）地域においては、芸濃北ルート、芸濃南ルートの2ルートが運行しており、芸濃北ルートは、1 便当たりの利用者数が2. 5 7 人のB評価、芸濃南ルートは、1 便当たりの利用者数が2. 4 5 人のB評価となっております。

続きまして、北西部（安濃）地域においては、清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート、妙法寺・野口・棕本ルートの2ルートが運行しており、清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルートは1 便当たりの利用者数が2. 9 1 人のB評価、妙法寺・野口・棕本ルートは、1 便当たりの利用者数が1. 7 6 人のC評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、C評価であった妙法寺・野口・棕本ルートについては、令和3年度の再編前から利用の少ない地区を運行するルートであるため、運行維持基準値をわずかに達成できなかったものの、令和5年10月に買い物時間がとれるようダイヤ変更をし、前年度より1便あたりの利用者数が増加しました。

続いて【資料2】の4枚目をご覧ください。

南西部（美里）地域においては、穴倉・辰水・忠盛塚ルート、長野・榊原ルートの2ルートが運行しており、穴倉・辰水・忠盛塚ルートは1便あたりの利用者数が1.32人のC評価、長野・榊原ルートは、1便あたりの利用者数が0.75人のD評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、C評価であった穴倉・辰水・忠盛塚ルートについては、新たに乗り入れた「忠盛塚」停留所での利用が伸びているものの、辰水地区（「穴倉」、「船山」及び「日南田」）での利用がほとんど見られず、運行維持基準値を達成できませんでした。

また、D評価であった長野・榊原ルートについては、三重交通バス路線「長野線」と接続がある「稲葉口」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、南西部（一志）地域においては、一志東・伊勢中川駅ルート、一志西循環ルートの2ルートが運行しており、一志東・伊勢中川駅ルートは1便あたりの利用者数が3.06人のB評価、一志西循環ルートは、1便あたりの利用者数が1.80人のC評価となっております。

続きまして、南西部（白山）地域においては、八対野・大三ルート、福田山・川口・三ヶ野ルートの2ルートが運行しており、八対野・大三ルートは1便あたりの利用者数が3.84人のA評価、福田山・川口・三ヶ野ルートの月・水・金曜日のルートは、1便あたりの利用者数が1.33人のC評価、火・木曜日のルートは、1便あたりの利用者数が1.63人のC評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、C評価であった福田山・川口・三ヶ野ルートの月・水・金曜日のルートについては、「マックスバリュ（白山店）」及び「マックスバリュ（川口店）」停留所の利用は多いものの、元取地区（福田山）及び大三

地区（三ヶ野）からの利用が少なく、運行維持基準値を達成できませんでした。また、福田山・川口・三ヶ野ルートの火・木曜日のルートについては、元取地区における利用が少なく、「一志病院」停留所の利用が減少したため、運行維持基準値を達成できませんでした。

続きまして、南西部（美杉）地域においては、美杉東ルート、美杉西ルート、美杉南ルート、美杉循環ルートの4ルートが運行しており、美杉東ルートは1便当たりの利用者数が2.76人のB評価、美杉西ルートは1便当たりの利用者数が3.93人のA評価、美杉南ルートは1便当たりの利用者数が0.70人のD評価、美杉循環ルートは1便当たりの利用者数が0.53人のD評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、D評価であった美杉南ルートについては、「津市家庭医療クリニック北」、「美杉総合支所」及び「エーコープ JA みすぎ店前」停留所への利用が確認できたものの、特に太郎生地区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。

同じくD評価であった美杉循環ルートについては、「津市家庭医療クリニック北」の利用は多いものの、全体として利用が少なく運行維持基準値を達成できませんでした。

以上が、コミュニティバスの評価となります。

以上で、事項2「一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和5年度実績に対する評価等」についてのご説明とさせていただきます。

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。それではただいまの評価等につきまして、ご質問も含めご意見、お気づきの点をいただければと思います。いかがでしょうか。
はい、では船木さんお願いいたします。

<船木委員> 確認なんですけれども、一般路線バスの市内線の津なぎさまち線で、6時～21時台に1時間に1本の運行がされていないということで×（バツ）とされているのですが、これは中部国際空港への高速船のダイヤがそもそもそうになっている

ので合わせているという状況でしょうか。もしそうだとすると×（バツ）なのかもしれませんが、やむを得ないと思ったわけでございます。

＜事務局＞ はい、ありがとうございます。コロナ前ですとなぎさまちは1日15往復の運行をしておりましたが、委員のご発言のとおりまだ中部国際空港の離発着がコロナ前まで回復しておりませんので、それに合わせての運行となっております。曜日によって異なりますが基本平日の利用が多いときは、1日11往復の便数をなぎさまちの方から高速船を運行しております。たしかに1時間に1本も高速船が運行していないという現状はございますが、その高速船のすべてになぎさまち線の便数があっておらず、なぎさまち線の方が少し少ない状況にありますので、こういった評価をさせていただいております。

＜船木委員＞ ありがとうございます。

＜松本会長＞ まず、セントレア行きの船が減便されているのですが、その船に全部合うようなバスもなくしてそれよりも少ないので×（バツ）だということですね。はい、ということだそうです。そこまで需要が戻っていないということで、×（バツ）は×（バツ）なのですが、今のところやむを得ないのではないかとといったご趣旨だったと思います。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

はい、では岸野さんお願いいたします。

＜岸野副会長＞ 二つ質問なんですけれども、まず1点は自主運行、廃止代替バスの中で、毎日概ね1時間に1本の運行頻度を確保しているのかというところで二つ×（バツ）があるんですけれども、ではどれくらいの間隔で運行しているんでしょうかというのを一度教えて欲しいと思います。

それともう1点は最後のページなんですけれども、美杉で美杉東ルートは1便当たりの利用者数2.76ということで、表記してもらってあります。

デマンド型交通の導入についてPRするために総合支所の担当者が何回か乗車しておりまして、そのときの報告を聞いておりますと、結構大勢の人が乗車をしてみえたという話も聞いております。この2.76という数字は、その運行便数の単純平均した値なのか、その辺りを教えてほしいなと思います。

＜事務局＞ 自主運行バスのどのくらいの間隔かということなんですけれども・・・。

＜松本会長＞ 豊野団地線と高野団地線が今 1 時間に 1 本ではなくて、どれくらい足りないのかですね。

＜事務局＞ そうですね、まず高野団地線につきましては、2 時間に 1 本の運行頻度でございます。豊野団地線につきましては、1 時間から 2 時間に 1 本程度の運行頻度で、1 時間に 1 本の区間もあるのですが、2 時間に 1 本程度の区間がございます。加えて、1 便目が 7 時、最終便が 18 時の運行となっております。

＜松本会長＞ なるほど。便数もですが、運行時間帯も 6 時から 21 時に当てはまっていないということで、そういう意味では令和 3 年 4 月にそもそも短縮している段階でかなり利用者が減ってきていて、幹線という位置づけが果たして相応しいのかというような状況になっている感じですかね。

＜事務局＞ はい、そうですね。

＜松本会長＞ なるほど、ということだそうです。それから、美杉の本当は乗っていたんじゃないかということです。

＜事務局＞ はいこちらはおっしゃる通り、乗車数を合計の便数で割っておりますので、平均という形になっております。お昼とか一時期の区間では結構乗って見える場合でも、乗っていない便もあるので平均してしまうと 2 人というような人数になってしまいます。

＜岸野副会長＞ 逆に言えば、便数が多いんじゃないかということにもなってくるのかなと思うんですよ。

＜事務局＞ やはり時間帯によって結構ご利用いただいている時間と、昼間とか午後とか空が目立つ時間とか、そういうのがあるようには私も総合支所の担当からは聞いております。それを平均化してしまうと、A より下の数字になってしまうのではないかと分析しております。

＜岸野副会長＞ それで結構です。はい、ありがとうございました。

＜松本会長＞　　そういう意味では、この1便当たりの利用者数を増やそうと思えば、便数を減らすというのも手だとは思いますが。ただそうすると当然利用者からすると不便になりますので、あんまり数値を目指すだけを考えなくてもよろしいのかなと思っております。できるだけ乗る機会は与えつつ、そしてたくさん乗る時間帯もあるので、逆に使っていない時間帯にもっと利用いただくようなそんなアクションが望まれるかなと思っております。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

では、中平先生お願いいたします。

＜中平委員＞　　色んな乗降調査に基づく分析をされているんですけども、その中である地域の利用がほとんど見られないとか、少ないとかという分析結果が出ております。僕は理由が特に重要だと思っております、ただ単に人口密度が低く乗車される方がそもそも少ないという地域も当然あると思いますし、あるいは先ほどから話に出てきている便数が少ないから利用者がいないという話もあると思います。また、路線が悪いから、時刻が悪いからとか、色んな理由があると思うのですが、その辺りは把握されているのでしょうか。もしうまく把握されていないようであれば今後はそういうところも把握しつつ、需要に見合った新たな公共交通の導入について検討すると書かれているようなところあります。その際にはおそらくそういう需要というのは、当然掴んでいく必要があると思いますので、需要があるが利用しにくいからなのか、そもそも利用者が少ないのかということだけでもいいのかもしれないですが、その辺り把握されているようであれば教えていただければと思います。

＜事務局＞　　ありがとうございます。例えば美杉地域のD評価のところだとやはり美杉地域も人口がかなり減っておりますので、おっしゃる通り人口密度が少ないということは大きい部分があります。

＜中平委員＞　　ということは利用がほとんどみられないのに、今まで走らせてきた理由がどこかにあると思うんです。

＜事務局＞　　美杉南と美杉循環ルートにつきましては津市家庭医療クリニックという医療機関があるのですが、この近くに「みすぎ杉の実作業所」という作業所もございます。

ます。各停留所からそこに通っている方が多く利用されていることが確認できておりますので、通院や通勤でご利用いただいていることが確認できております。

<松本委員> 個別は個別で多分他の地区についてもご説明いただく必要があるかなと思っておりますが、重要なのはそもそも需要があって乗らないのか、それはサービスが悪いということだと思いののですが、そもそも需要がないのかの切り分けが必要だというのが今のご主旨だったと思います。そういう意味ではこの評価の仕方として、例えば路線別の人口、あるいは路線周辺の高齢者の方々の数を出しておきながら、その数に対してこの利用者数がどうなのかみたいな評価をすると一つはいいのかもしれません。そうするとそもそもバス停周辺の人口が少ないから利用が少ないんだというのか、あるいは多いのに使っていないじゃないかというのかがわかってきますので、そういった指標を使いながら評価していくといいかもしれませんね。

今後の参考にしていただければと思いますし、今策定している計画の評価にはぜひそのようなものを入れるといいですね。

バス停周辺人口の65歳以上の方々の人口の約1%がバスの利用者数とよく言われますので、その1%に見合った数であれば人口に見合った利用ですし、それよりも少なかったら多分サービスの内容に問題があるという判断ができるのだらうと思っております。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

では、伊藤さんお願いいたします。

<伊藤委員> 今の質問にも関連することでございますけども、後ほど三重交通さんのバス運賃の話もあろうかと思うのですが、コロナ禍の後も戻ってないということが色んなところで書かれるんですね。本当に戻ってないんでしょうかね。別の何かがあるんじゃないかと私は思うんです。

例えばコロナのことがあって乗らなかった方は、なぜ乗らなかったのか。ではその人達は今、交通は何に頼っているのか。自家用車に頼っているのか、近所の人に乗せてもらったり自主運行のボランティアだったりというものがありましたけど、それらを使っているのか。その辺を探っていただくのが大事ではないかと思います。

私は個人的にはバスは不便だから乗らないと思うのです。以前もお話しましたが、我が家から津駅まで約7キロです。車で走れば10分です。ここをバスに乗

ると約1時間かかります。そこまでかけて乗りたいから、乗らなければならないから、そういった人もいるかと思います。

<事務局> ありがとうございます。確かに自家用車と比べますと運転できる方にとっては車の方が確かに利便性は遥かに高いと思いますので、伊藤委員のおっしゃることはその通りだと思います。

一方で各運行事業者様、鉄道やバス事業者様には、コロナ前までには戻らないと私も聞いております。その理由をお聞きすると、やはりビジネスの関係で以前は実際顔を合わせた会議形式での出張、会合を求めることが多かったのですが、コロナによってメディアを介した、例えばZ o o mなどそういったオンライン形態の会議がかなり増えており、もう出張に行かなくなったことが多大に影響していることで、各交通事業者さんにおかれてはコロナ前まで回復するのはそういう意味ではちょっと無理だろうとおっしゃっているのをよくお聞きしております。以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。実はそのコロナ前、コロナ後の交通行動については中部運輸局の方で調査がされておまして、実際にどういう交通行動に変化があったか、あるいはどういう交通変化がなかったのかは明らかになっているのですが、総じて言えば必需の移動、特に女性高齢者の必需の移動は実は公共交通を使った割合はかなり高かったんですが、そうじゃない移動は控えられたり、あるいは他の手段へ移っていったということがわかっております。

そのような中で、影響という意味では今言っていたように、都市型の交通といわゆる中山間の市内の交通はかなり様相が違っていると思っております。

都市型の交通に関しては繰り返しになりますがビジネス、通勤トリップは明らかに減っております。通学トリップはかなり戻ってきております。

一方で、中山間地におけるトリップはこういうことが起きています。容易に想像がつくと思いますが、このコロナ禍で外出控えがあった段階で体調を崩して、今までご利用いただいていた方が利用できなくなった。その数を例えば1人といいます。極端な話ほぼ毎日ずっと乗っていたとしますと、1日2回で700回になります。700回数が減るんですよ。今この表を見てください。コミュニティバス。実は、例えば美杉でいえば、美杉南ルートの利用者数288人、美杉循環ルートの利用者数820人とか。それ以外でも1,000人や2,000人というオーダーですね。実はこの1人の方が体調崩しただけで、がくんと減ってし

まう。これが現状でございますので、そういった影響もあると思います。

それからバスは不便だというのはおっしゃる通りだと思います。かといってバスをどれだけ便利にできるんだという限界もあるのですが、それ以上にバスは不便以上に不安です。私は何度も言いますが不安です。

すみません、あまり喋っちゃいけないのですが、昨日ちょうど私はバスに乗ったのですがこんなことがありました。ちょうど私の前にお年寄り2人の女性が座っていたのですが、信号でバスが止まった際にお1人の方が両替に行ったんですね。もう慣れた方です。そしたら隣に座っていたおばあちゃんが「えっ、両替しないといけないの。私初めてなんですよ。」って。そしたらこっちのおばあちゃんが「そうなんですよ。両替しないと釣り出ないんだから。」って言ったら慌てて両替しにいかうとした。ところが、バスが動き出すんですよ。そしてバスの運転手さんに「危ないのでやめてください。動きますので。」と怒られて。ああいうことで印象が悪くなっていくんだなと思っていますが、ともあれ両替が必要だということもわからない。もうそのおばあちゃんは「私初めてなんでわかんないんです、わかんないです」としきりに言われていましたので、やっぱりバスは不安な乗り物だなと感じました。

やっぱりわかりにくさをなくすというのは、本当に我々がいつも思っていないといけないことだなと思いました。そういうことですから、コロナの影響はくはないという風にご理解いただきたいと思います。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

ちなみに、利用者数に関しては、A B C Dで評価をいただいてその評価に応じて行う取り組みというのはここに書いていただいて、これはもう皆さんで検討いただいた、決めていただいたことですので、このような形で取り組んでいただければと思いますが、サービスのところで×（バツ）のところがありますよね。×（バツ）はわかったんですよ。これに関しては、アクションというのは何かありますか。

簡単に言うと、一般路線バスの穴倉線。あるいは津駅空港アクセス線、これはもうやむを得ないということを書いていただいておりますが。穴倉線。あるいは幹線の豊野団地線。廃止代替。高野団地線も×（バツ）でした。×（バツ）とわかったんですが、これどうするんでしょうか。

<事務局> 穴倉線につきましては、利用促進のチラシを広報津と合わせて配布したいと思います。

＜松本会長＞ なるほど。その意味は幹線だから民間事業者さんに便数を増やせというわけではなく、あるいは増やすために行政がお金を出すというわけではなく、増やせる環境になるように利用促進を図るということですね。

＜事務局＞ そうです。

＜松本会長＞ 穴倉線に関してはそのように利用促進で〇（マル）になるよう目指していきましょう。

ところが、豊野・高野に関してはそもそも路線を短縮して一部がコミュニティバス化されておりますので、こっちに関しては利用促進というよりは、位置付けの見直しをするというような方向になっていくのでしょうか。

＜事務局＞ こちらの方につきましても、廃止代替として必要ということで残させていたでいる路線でございます。ただこちらの運行の回復についても、委託事業となっておりますので交通事業者としっかり協議していきたいと思っております。

＜松本会長＞ では両面で、サービス水準の向上を依頼するとともに、利用促進を進めていくということによろしいですか。

＜事務局＞ はい。

＜松本会長＞ ということだそうです。確かに「評価に応じて行う取組」では利用促進するというのは書かれておりますので、それとともに交通事業者さんへの協力をお願いする。簡単ではないのは存じておりますが、一応そういうアクションを起こしていただくということですね。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、先ほど中平先生の方から人口特性、地域特性に応じた利用者数かという評価を加えてはというご提言がありましたが、今後そんなことをやっていただくとしながら、あと岸野さんからもっと多い時もあるよというのがあったのですが、これは全体の平均ということでご理解いただきながら、特にこれはおかしいんじゃないかというところはございませんでしたので、今回の評価について、あるいは今後のアクションについてはご承認いただいたということによろ

しいでしょうか。

はい、ありがとうございます。ではご承諾いただいたとさせていただきます。

それから、さっき宮崎さんが言っていたコロナの影響をここに書き込むかどうかですが、これはもう我々の自己評価というかこの会議体の中での評価でございますので、ここには必ずしもコロナとは書いてありませんが、今皆さんからご発言いただいたようにコロナの影響があるという前提でこの評価をしていただいたということでご理解いただければと思います。

一方で、この後協議いただきます確保維持改善事業の自己評価に関しては国の方に提出いたしますので、必要であればこちらの方でコロナといったことも記載があってもいいかと思います。それも含めて後ほど協議いただければと思います。

では、事項3「令和6年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事務事業評価について」ということで説明をお願いいたします。

<事務局> それでは、事項3「令和6年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」についてご説明申し上げます。

まずは【資料3-1】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6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。

また、今年度につきましては、例年交付を受けているコミュニティバスの運行に対するフィーダー補助金のほかに、地域公共交通調査事業（計画策定に係る事業）に対する補助金についても交付決定を受けており、その事業の評価を行う必要がございます。調査事業の評価につきましては、後ほど、【資料3-4】以降でご説明させていただきます。

「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6年度事業につきましては、令和5年6月に同計画を策定したうえで、1

0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。

三重県の松島主任、よろしくお願いいたします。

<松島代理> お世話になります。三重県交通政策課の松島でございます。本日は藤田に代わりまして、地域間幹線系統の簡単な制度と、令和6年度における地域間幹線系統の運行実績につきましてご説明させていただきます。なお、あらかじめご承知おきいただきたいのですが、令和6年度の運行実績につきましては11月20日に三重交通様よりご報告をいただいているということもございまして、まだ日が経っておらず内部で精査できていないのでお答えできない部分あるかと思いますが、可能な範囲でお答えさせていただきますのであらかじめご容赦いただければと考えております。

それではご説明させていただきます。資料につきましては、本日皆様の席上に事務局様から配布いただきましたA3横の左上ホチキス止めになっております「令和6年度地域間幹線系統の運行状況について」というものと、同じくその資料とクリップ止めしてある最後の方にありますA4のカラーの地図で左上に「津市内を運行する地域間幹線バス」と書かれた路線図、こちらをあわせてご参照いただければと考えております。

ご説明に移る前に資料につきまして補足をさせていただきます。まずA4の縦の方の「運行状況について」のところに路線名がずっと並んでいるんですけども、左側に3番「辰水(A)」と書かれている部分があるんですけど、こちらは国の補助を申請するための路線名でして、おそらくかつては辰水線という名前であったと思うんですけども、津市の交通会議におきましてはこの穴倉線と呼ばれている路線でございますので、お手数ではございますがメモ書き等で追記いただければと考えております。

あと補足というかあらかじめご留意いただきたいというだけですが、路線図の方、上の方にあります13番「亀山棕本線」が他の路線が黒で書かれているにもかかわらずこれだけ赤い色で書かれていますが、誤植や特別な意味があるわけ

ではなく、これを黒にしていまいましてと同じく棕本発着している8番の棕本線と判別がつかなくなってしまうので、それと判別がつくためにあえて赤色にしてあるだけですのでその点ご留意いただければと思います。

前置きが長くなりましたが、地域間幹線系統についてご説明させていただきます。地域間幹線系統というものは、これから事務局からご説明いただく地域内フィーダー系統と同じく、国の補助制度による路線バスの支援制度でございます。フィーダー系統がいわゆる地域内の輸送を担うものに対して、地域間幹線系統といういわゆる地域と地域をまたぐ地域を越えた輸送を担うものという意味合いがございまして、同じく国の補助金を受けながら運行している路線ということになっています。

この地域間幹線系統に認められるためにはいくつか条件があり、主な条件として3つ挙げられます。まず一つ目が1日当たり3往復以上の運行がなされていること。そして二つ目が、所定の計算式に基づいた、輸送量。これはざっくり言いますと、どれだけ利用されているかというもののなんですけれども、それが1日あたりと15人以上をクリアしていること。そして三つ目が先ほど申し上げたとおり、複数の市町村に跨って運行していること。この3つが挙げられます。

なお複数の市町村といいますのは、今現在の市町村の区分ではなく、平成13年の3月末時点、言い換えますといわゆる平成の大合併以前の市区町村の範囲で考えております。ですので、これからご覧いただく路線の中では、今現在の市町村で考えると全て津市内で完結している路線もあるんですけれども、旧来の安濃町であったり芸濃町であったりと、かつての市区町村の区分で考えると複数にまたがっているという路線も地域間幹線系統となっておりますので、ご留意願います。

地域間幹線系統の条件を申し上げたわけですが、この条件の3つのうち2つは条件をクリアすることはさほど難しくありません。例えば1日当たり3往復以上というものは1日当たり3往復以上のダイヤを組めばいいですし、また複数の市町村に跨っていれば良いというのも、跨るようにきちんと運行経路を考えれば良いということなんですけれども、問題はその三つ目です。1日当たりの輸送量が大きな問題になっており、こればかりは利用していただかないとクリアすることができない。

そして国の制度が難しい部分としましては、ある特定の区間だけたくさん乗っていればそれで輸送量が稼げるのかということとそういうわけではなく、路線全体にまたがってそれなりに利用がないと輸送量の数字を大きくすることはできな

いということが上げられています。

そしてこの地域間幹線系統、なぜ今回この場でご説明させていただいているかと申しますと、先ほど申し上げた通り、地域内フィーダー系統の補助を受けるための条件の一つがいわゆる地域間幹線系統と接続、つまり乗り継ぎができることが条件になっております。これを言い換えますと、例えば輸送量が足りず地域間幹線系統として認められませんでしたとなると、同じく地域間幹線系統に繋がっていたフィーダー系統も芋づる式に地域間幹線系統に接続していないということになってしまい、フィーダー系統についても補助対象から外れてしまうという現象が起こってしまうということで、フィーダー系統を維持するためにも地域間幹線系統を維持することが必要であるということをご認識いただくために今回ご説明のお時間をいただいております。

それでは令和6年度の運行状況につきまして、全ての路線をご説明しますと時間が少し長くなりますので、大事な部分だけをかいつまんでご説明させていただきます。

なお津市内を運行する地域間幹線系統というものは、先ほど申し上げた通り複数の市町村とは言いながら、津市は市町村合併のときにたくさんの市町村を統合しているということもありまして、県内で最多の13路線の地域幹線系統があります。

この特徴としては、とにかく地域ごと、路線ごとの差が激しいということがございまして、先ほどちらっと申し上げた13番の亀山棕本線というものの輸送量が非常に厳しい状態です。最近の実績は10.2であったかと思います。国の輸送量15人を下回る結果となっています。

その一方で、棕本線ですね。同じく棕本を発着し、津駅を経由してイオンモール津南へ向かう路線となっているんですけども、こちらについては輸送量が100を超えています。102.62です。同じ棕本を発着していながら、これだけの違いがございまして。やはりその違いは何かを考えたとき、棕本の方から津市内に向かう人と亀山市内に向かう人の数がそもそも違うということが最初にあります。

また棕本線につきましては、途中で高田高校という生徒数の多い高校を抱えていて、そこまでの通学需要を拾う事ができます。そして津駅の方から23号線に入るところの辺りは、県内でも有数のバスの利用が多い区間なので、そういったところで利用者を輸送できます。そして南の方に行きますと、イオンモール津南へ買い物に向かうための輸送を担うことができるということで、全区間にまた

がって利用があると輸送量は伸びていくことを示した例だと思います。

一方、亀山棕本線につきましては、亀山高校への通学の利用がありますが、それ以外の時間帯はなかなか利用が伸びず、輸送量が低迷する結果が続いております。

続きまして特に大事な路線として、12番の名張奥津線。A3資料でいうと、下段から2列目です。こちら美杉地区が関係する話なんですけれども、先ほど美杉地区のバスのご利用状況の話も出たんですが、こちらにつきましては輸送量が13.4人ということで、こちらも国庫補助を受けるための要件を下回ってしまったということになっています。

こちらの要因としまして三重交通さんからの報告をもとに推測しておりますのが、元々美杉地区から名張への利用が長らく低迷していたことが実際のところではあるんですけれども、それまで利用を支えていた名張市内の団地から名張駅に向かう団地の人達の高齢化により、団地からの利用が減ってしまったということでございます。そこで輸送をギリギリ15人で支えていたものの数が目減りしてしまい、結果的に15人を下回ったのではという旨のご報告をいただいております。

申し上げました亀山棕本線と名張奥津線は今年の10月から来年の9月まで運行している令和7年度計画につきましては、国の補助要件の特例措置というものを受けておりまして、輸送量が15人を下回っている場合におきましても、利用等を考察して県の協議会で説明出来る理由書を一緒に添付して国に送りますと、ざっくりとした言い方で言うと、一旦輸送量につきましては少し誤解のある言い方なのですが不問にさせていただく、実質的に要件を見ていただかず引き続き補助対象としていただくという措置を受けております。ただこちらが、来年政策を作成する令和8年度計画、来年の10月から再来年の9月まで走るバスの計画につきましては、その特例措置が継続されるかというところは現在のところ白紙になっているというところなので、この2路線につきましては対策が急務ということになっています。

特にお伝えしないといけない路線はこの2路線になりますが、先ほども地域内のフィーダー系統のコミュニティバスのご利用状況であつたりも、事務局様からご説明いただきましたが、概ね幹線バスと同じような運行区域が似通ったところは同じような動きをしているのかなというのが、私の個人的な印象としては持ちました。

そして先ほど申し上げた通り、その他にも輸送量が30人、40人ある路線は

少なからずあるんですけれども、やはり津駅前の方で輸送量を稼いでおります。やはり地域内の方につきましてはご利用が少ないということです。輸送量30人あるから安心・安全かと言われると、そうは答えできないというところになります。やはり大事なのは、地域の特に中山間の地域でどのように利用者を確保していくかというところでございまして、それはフィーダーと地域間幹線系統その目的、やるべきことは似たようなものかと考えておりますので、今回の運行結果を踏まえてご意見をいただいて、またご協力を頂ければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、説明は以上とさせていただきます。

<事務局> 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います。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3-2】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け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、記載しております。

続いて、【資料3-3】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います、「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」について記載しております。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、次年度の評価までの間に行う取組という観点から記載をしています。

時間も限られておりますことから、⑤の目標・効果達成状況についてご説明さ

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6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、計画において目標を運行目標値は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3-3】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4.30人のA評価です。本ルートは地域住民の移動ニーズが高い千里ヶ丘地区の商業施設や医療機関、温浴施設のあるほほえみセンター等での利用が多く、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3.31人のB評価です。一身田地区及び白塚地区、商業施設の利用が定着し、利用が伸びていることから運行維持基準値を達成し、運行目標値の達成はできませんでしたが、令和6年度以降もさらに利用が伸びており、地域からの要望により新設した「美松園団地」停留所においても一定の利用がみられました。

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4.87人のA評価です。

榊原地区や栗葉地区から他の公共交通機関に乗り継ぎが可能な停留所や久居地域の商業施設、医療機関への利用が多く、買い物及び通院目的を中心に利用が伸びたことで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5.59人のA評価です。

片田地区や高茶屋地区から久居地域の商業施設、医療機関への利用が多く、運行目標値を達成しました。

久居南・雲出ルートは、実績値2.57人のB評価です。イオンモール津南への利用が伸びており、運行維持基準値を達成することができましたが、住宅地付近で利用の多かった停留所の一部で利用が減少しており運行目標値を達成できませんでした。

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. 22人のB評価です。商業施設や医療機関、芸濃総合支所での乗降が多く、運行維持基準値は達成しましたが、令和5年10月に買い物時間にゆとりを持たせるためのダイヤ改正を行い、「イオンタウン芸濃」停留所で利用が増加した一方で、他の商業施設や医療機関への利用が減少するなど、全体の利用が伸びなかったことから、運行目標値を達成できませんでした。

芸濃南ルートは実績値2. 36人のB評価です。こちらも商業施設や医療機関、芸濃総合支所での乗降が多く、運行維持基準値を達成しましたが、雲林院地区での利用が少ないことや、令和5年10月に買い物時間にゆとりを持たせるためのダイヤ改正を行ったものの、買い物利用があまり増加しなかったことから、運行目標値を達成できませんでした。

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・棕本ルートは、実績値2. 45人のB評価です。

芸濃地域や安濃地域の商業施設での利用が多く運行維持基準値を達成しましたが、芸濃地域同様、買い物時間にゆとりを持たせるため令和5年10月にダイヤ改正を行い、「ぎゅーとらラブリー芸濃店」での利用が増加した一方で、利用者の多い「曽根橋」停留所などでの利用が減少し、運行目標値を達成できませんでした。

妙法寺・野口・棕本ルートは、実績値1. 60人のC評価です。

芸濃地域の商業施設への買い物利用が多いものの、西部の明合地区や草生地区からの利用が少なく、運行維持基準値を達成できませんでした。

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. 43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」停留所での利用が一定数あるものの、地域内に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ず、特に南東部の辰水地区での利用が少ないため、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. 93人のC評価です。

乗り継ぎ拠点として設定している「稲葉口」及び「榊原口」停留所で一定の利用が確認できるものの、地域内に目的地となる商業施設や医療機関が少なく、特

に榊原地区での利用が少ないことから、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. 98人のB評価です。運行目標値は達成できなかったものの、商業施設や一志温泉やすらぎの湯とこめの里一志への利用が多く、特に松阪市の商業施設への利用が増加しており、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. 65人のC評価です。商業施設への買い物利用が多いものの、大井地区や高岡地区、南部地域へ乗り入れている停留所において利用者が減少しており、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3. 91人のA評価です。

榊原温泉口駅から県立白山高校への利用が多いことに加え、商業施設や医療機関の利用が多く、運行目標値を達成したことから、次年度に向けましても、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予定です。

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. 52人のB評価です。各地区から県立一志病院及び津市家庭医療クリニックへの通院並びにマックスバリュ（川口店）への買い物利用が多く運行目標値を達成しましたが、多気地区南部等での利用が少なく、運行目標値を達成することができませんでした。

美杉西ルートにつきましては、実績値4. 00人のA評価です。各地区から県立一志病院及び津市家庭医療クリニックへの通院利用、マックスバリュ（川口店）への買い物利用が多く、運行目標値を達成しました。

【資料3－3】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。

続きまして、【資料3－4】をご覧ください。

こちらは、【資料3－2】と同じ様式ですが、今年度交付決定を受けている地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）に関して、事業実施の目的や必要性について記載しております。

続いて、【資料３－５】をご覧ください。こちらでも国が定める様式で、地域公共交通確保維持改善事業のうち、計画策定に係る事業の事業評価の表です。

本表は、左から番号順に「①事業の結果概要」、「②事業実施の適切性」、「③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針」について記載しております。

なお、本事業は、令和７年３月３１日を事業実施期間としており、事業が完了していませんが、中部運輸局における事業評価の実施方針として、その場合、協議会が自己評価を実施する時期までを評価対象期間とするとされておりますので、現時点までの実施内容で評価を行っています。

まず、①事業の結果概要ですが、一つ目が市内の公共交通に関する現状整理及びニーズ等調査で、既存資料・調査や地域公共交通あり方検討会での地域からの意見、事業者ヒアリングから津市の公共交通の現状を確認し、現状整理及びニーズ等調査を基に、津市の公共交通の課題等を整理することができました。

２つ目が、地域公共交通計画素案の作成・とりまとめで、こちらにつきましては、今後、本事業のこれまでの実施結果を基に計画素案の作成・とりまとめを行い、分科会及び本協議会で協議・検討の上、今年度内にその協議内容を反映し、計画（案）を作成する予定です。

３つ目は、協議会等開催です。本協議会において業務の進め方等を協議の上、津市地域公共交通計画の策定に向けた専門的な検討を行うため津市地域公共交通計画検討分科会を開催し、現状整理及びニーズ等調査の結果から抽出した課題について協議を行うことができました。なお、分科会につきましては、７月と１０月に開催しており、今後は１２月と２月に開催を予定しています。

今後、これまでの事業実施結果から計画素案を作成・とりまとめを行い、分科会及び協議会でその内容について協議を行う予定です。

①でご説明した事業内容につきましては、補助金申請時の計画どおり実施しておりますので、②事業実施の適切性につきましては、Ａ評価とし、「計画どおり事業を実施している」と記載しております。

【資料３－５】についての説明は以上となります。

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3 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」についてのご説明とさせていただきます。

ご協議の程よろしく願いいたします。

<松本会長> ありがとうございます。ちょっと盛りだくさんでございましたが、基本は県の方で幹線を申請していただいて、それに繋がる支線に関しては我々で自己評価、加えて今年は計画策定について国から補助金もらっていますので、事業計画通り計画策定が進んでいるかの自己評価ということでございます。

それからABC等々に関しては機械的にふられておりますので、これはもうそのままです。問題はそれに対して今後の改善なのですが、今後の改善もですね、これも決まった定型文が入っていて、さらに促進するとか、見直すとか、あるいは大幅な見直しというような形になっております。

ご質問を含めて何でも構いません。ご意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。

三重運輸支局から小坂さんですか、はいお願いいたします。

<小坂代理> すみません、三重運輸支局です。本日は小島の代理で出席させていただきました。先ほど事務局の方からもお話があったと思うんですけども、私の方で確認したところ特に記載の不備などは見当たらなかったんですけども、今後軽微な誤りなどが見つかった際には適宜修正をお願いする場合がありますので、軽微な修正が発生する可能性がある旨ご承知いただいた上で承認いただければと思いますので、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す。その他いかがでしょうか。

はい竹田さん、お願いいたします。

<竹田委員> この報告書って言いますか、これは国との関係もあって書式も決まっていなかなこれはこれで仕方ないと思うのですが、実際問題どのように利用を広めていくのかといった場合に、あり方検討会も確かに熱心な議論をされていると思うんです。

しかし、それが地域住民の間、あるいは対象の高齢者だとか、そういうところ

へどうやって広まっていつているのかというのが、なかなか見えてこないんです。だから、この問題の改善点の一つだけけれども、なかなかやっぱり利用者が伸び悩んでいると。

全般的にコミュニティバスも一般のバス事業も含めてですけれども、その辺りをどのような形で広げていくのかということで、実は私も先般試みたんです。地域の民生委員の人、それからボランティアをやっている人に十数人寄っていただきまして、交通政策課の方に来ていただいて、公共交通の津市の現状だとか、地域の問題を説明していただいて、色々と勉強会をやったんですよ。問題はその後、民生委員として色々な民生委員の会だとか、あるいは地域で色々と高齢者訪問をしているんですよ。民生委員の方は。

高茶屋ってこの路線で言うと、久居北・片田・高茶屋ルートですね。その路線の一部の地域なんですけれども、そういう時に一言ね、そういうところでバスが走っているけれども、「あなたも利用しませんか。」とか、「利用したことないですか。」とか、「利用したことありますか。」ということで色々聞いて、そういう活動をやっていただきました。

先般に寄ってどうでしたって聞いたら、やっぱり結構あるんですよ。例えばバス停も時刻表だけやったけれども、普通の三重交通のバスのように地域名を書いた丸看板の表示をしていただきました。そしたら、やっぱりバス停がわかりやすくなった。こういうことで1人久居の方へ、三重中央医療センターとかに行くから私は必ず利用させていただきますというようなお話を聞かせていただいたこともありました。

問題は既存の公共交通、この会議もそうだけれども、だけではやっぱりなかなか広がっていかない。地域で走っているのに、そういや見かけるねというのは知っているけれども、自分が利用できるバスなのかどうか全然わからない。そういうようなことで、問題はやっぱりどのように広げていくかということに力点を置いた改善点も、当然この報告書に書くかどうかは別として、実質的にはそういう議論をやったりしていかないと、いつまでたっても数値がギリギリですね。クリアはするけれども、それ以上伸びていかない。低空飛行が続いていくような状況にもなりますので、一度事務局の方でも検討していただきたいし、この場でもどうすればやっぱり利用が広がっていくのかっていうのは、真剣に議論すべき時に来ているんじゃないかと。こういう風に思います。以上です。まあ意見ですけれども。

<松本会長> はい、ありがとうございます。おそらく、この最後の「⑥事業の今後の改善点」ということでさらっと書かれているのですが、その次のアクションをより具体化する必要性もあるし、そういったことをこの場で皆さんで協議した方が良いというご提案だったと思いますが、まさにおっしゃられる通りだなという気がしていますが、事務局いかがでしょうか。

<事務局> はい、ありがとうございます。今のお話は利用促進のお話だと思うんですけども、やっぱり利用者の方に興味を持っていただくということが必要かなと思います。そのような中で今のお話にもありましたように、どういったことを周知していくのかということを検討させていただいて、皆さんに興味を持っていただけるような内容を、例えばですけれども広報誌で公共交通のことを紹介するときに少しお話をさせていただくことで、利用される方が乗ってみようかなと思うようなことについて周知の方法を検討していく必要があるという風に思います。

<事務局> 実はですね、令和8年度のコミュニティバスの再編に向けての取組を行っておりまして、各自治会に私どもが説明等に回らせていただいております。そこで、住民さんから本当はバスってこういう風にやってほしいなど、色々とお話を伺う機会を持たせていただいております。やはりそういったニーズを把握していくことは、大変大切なことであると改めて認識しておりますので、先ほど説明にあった周知とともに、認知もこれからもっと深めていくことで引き続き取り組んでまいりたいと思っております。以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。事務局はそういった姿勢をお持ちだということですので、できましたらこの会議の場でも、こんなことをやっていこうと思っ

ているけれども、皆さんいかがでしょうかみたいなことを諮っていただいたらと思います。そして皆さんにご協力いただけるときには、一緒に協力しながらやっていくことが大事だと思っています。

それから津の場合は非常に範囲が広いので、全域を万遍なくというのは難しいので、例えば今年度はこの地区、今年度はこの地区、重点地区みたいなものを掲げながら、その地区を重点的にやっていくというのも一つかと思います。やり方も色々ありますので、そこも含めてこの会議の場でまたご提案いただければと思います。はい、ありがとうございました。竹田さんさらにそういうことをやっ

ていただいたのは、素晴らしいことだと思っております。

ちなみに私は、それは不安を取り除く方法だと思っています。興味を持ってもらうというよりは、不安を取り除く方法です。それが何よりも大事ななと思っています。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

所感としてはすごくしっかり事務局の方に書いていただいております。特に考察のところを見ていただきますと、路線ごとにどこの利用が伸びなかったとか、どこが良かったとか、非常にきめ細やかに書いていただいております。これだけの数をやられたのは、本当にすごいなと。評価したいと思います。願わくば、今後の改善点のところ、その足りなかったところに関してのアクションがあると良かったんですが、なにせこの今後の改善点に関しては、定型文でこれは皆さんと協議して決めた内容になっております。そのため、そこを事務局としてプラスアルファで書きにくかったという風だと思っておりますが、認識はしていただいておりますので、その改善というのを中心に進めていただければという気はしております。

はい、ありがとうございました。それでは、特にご異論ないようでございました。ただ、利用促進に関してはご意見がございましたので、それは具体的に反映していただく、それから今後支局とやり取りをする中で、誤字脱字あるいは細かな数字の修正はある。そしてその場合には事務局に一任ということを前提といたしまして、このフィーダーの評価、さらに計画の評価に関しましては、ご承認いただくことについて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。ではご承認いただいたということで、最終的に支局と調整の上、国の方への提出をお願いいたします。ありがとうございました。すみません、もうだいぶ時間が経ってしまいました。まだたくさんあります。事務局はできるだけいつまで、この後のご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

<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、南西部（美里）地域を運行しております「穴倉・辰水・忠盛塚ルート」です。

【資料4－1】をご覧ください。また、【資料4－2】が今回変更を実施予定の「穴倉・辰水・忠盛塚ルート」往路の時刻表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。

変更内容としては、三重交通の路線バスとの乗り継ぎバス停として設定している「忠盛塚」停留所において、令和6年10月1日に実施された三重交通路線バスのダイヤ変更の影響で、往路1便目の乗り継ぎ時間が3分となり、乗り継ぎが困難になっていることから、乗り継ぎ時間にゆとりを持たせるため、運行時刻を13分早めたいと考えております。

運行時刻の変更は、往路1便目のみで、三重交通路線バス「長野線」の津駅方面に向かって「忠盛塚」停留所を8時49分に出発する便との乗り継ぎを想定しています。繰り上げ時間につきましては、コミュニティバスの停留所と路線バスの停留所が約300m離れていることから、ご高齢の方の移動速度を想定し乗り継ぎ時間に余裕を持たせること、追加で「榊原口」停留所において、乗り継ぎを可能にすることを考慮し、13分としています。

変更前及び変更後の運行時刻につきましては、【資料4-2】をご覧ください。

先ほど申し上げましたとおり、運行時刻の変更は往路1便目のみで、変更する時刻については、背景色を黄色にし、変更点を赤字で表記しております。

変更は運行時刻の繰り上げのみですので、今回の変更に伴う路線、運行系統、運賃等に変更はありません。関係者との協議状況につきましては、美里地域あり方検討会において、地元からの了承を得ております。

また、運行変更の周知については、主にルート沿線に対し、周知チラシを全戸配布するとともに、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。なお、変更は令和7年1月15日（水）からの実施を予定しております。

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> ありがとうございました。乗り継げるようにダイヤの変更することであります。1便だけ、それから周知をしっかりといただくということでございます。これに関しまして何かございましたら。

これは特にこの会議の合意が必要ではないですね。とはいえ、まず皆さんにご承知おきいただきたいということでございます。よろしいですね。ではこの形で皆さんに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5をお願いいたします。

<事務局> それでは、事項5「タクシー事業者の利用促進に係る周知」についてご説明申し上げます。

【資料5】をご覧ください。

令和6年9月の市議会定例会におきまして、市民の方からタクシーを利用できなかったという声があったということで、タクシーの不足に関する一般質問がございました。

その際、三重県タクシー協会津支部に登録されている各タクシー事業者に対して現状の聞き取りを行い、またタクシー協会津支部を代表して、村田委員にも状況を伺ったところ、市内のタクシー事業者の現状としては、全体的には需要と供給のバランスは取れているが、需要の集中する時間帯によっては対応できない場合があるということでございました。

そこで、利用者に対して市内のタクシー事業者やその所在地などタクシー事業者の利用に関する情報をもっと周知していく必要があると考え、今回その周知や情報の提供ができるように本協議会として案内用のチラシを作成し、利用促進に繋げていきたいと考えています。

チラシの記載内容につきましては、お手元の資料のとおり所在地や連絡先、それから需要の集中する時間帯は利用しにくい現状があることから事前の予約についての説明を加えたものとしています。

また、利用者への周知につきましては、主にインターネット等からの情報取得が困難な高齢者への情報提供を想定し、お問合せなどがあった際に説明できるよう、まずは市役所や各総合支所の窓口において配布したいと考えています。

お手元に配布いたしましたチラシ案につきましては、本日の協議会でのご意見を踏まえ、記載内容の追加や修正等があれば、再度タクシー協会津支部と調整したうえ作成したいと考えています。

事項5のご説明は以上となります。

<松本会長> ありがとうございました。

タクシーが捕まらないということで、こういったことは多分皆さんがご存知なのでこういったチラシを今回ご提案いただいたということですが、いかがでしょうか。

これはすごくいい提案だと思います。

願わくはこの表の方に、各タクシー会社さんの名前が書いてあるんですが、その下に電話番号を入れたらどうですか。そしたらこのページだけでわかりますよ

ね。

<事務局> ありがとうございます。スペースもありますので、検討させていただきたいと思います。

<松本会長> そしてこれが壁に貼ってあったら、あそこに電話しようということになると
思います。

その他いかがでしょうか。お願いします。

<宮崎委員> マップに書いてある上の文章の3行目、「保有車両数や運転手、需要の多い曜日や時間帯などの状況により、ご利用いただけない場合もあります」とあるが実際利用しにくい曜日や特に時間帯は特に決まっているのでしょうか。その辺り大体いつ利用しにくいのかわかっていないとイライラしてくるんですよね。

初めからこの時間は少ないですよと書いてあったら仕方ないなと思うのですが、いつかわからないような状態だと困るところがあるので、その辺り情報としてはありますでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。お伺いしておりますと、やはり朝の需要が多いということは聞いております。事業者さんごとにもちょっと事情が違うのかなと思うのですが、ご発言いただいたように混みあう時間帯の記載もあるとご利用いただく時にわかりやすいと思いますので、その辺りもタクシー協会さんと検討して文章を調整させていただきたいと思います。

<宮崎委員> 天候もです。この間の大雨のとき、電話をかけたらず全部駄目だった。やっぱり雨が降ったら駄目なんではなかね。

<事務局> そうですね。やはり雨の日も利用が増えるみたいで、タクシーの予約や利用が多いと聞いております。

<松本会長> どういう時に取りにくいのか、あるいは取りやすいのか、どっちかわかりませんが、取りにくい方を書いておけばいいのかな。そういったところの情報も記載をいただければお願いします。その他いかがでしょうか。よろしいですかね。

ではそういった意見を可能な範囲で反映いただいて、裏を見ていただきますと

発行がその協議会となっておりますので、この協議会名で発行するということが承認いただいたということによろしいでしょうか。

ありがとうございました。ではこの形で進めてください。

続きまして事項6「デマンド交通の実証実験について」をお願いします。

＜事務局＞ それでは、事項6「デマンド型交通の実証実験」についてご説明申し上げます。
【資料6－1】をご覧ください。

デマンド型交通の実証実験につきましては、令和8年度からの導入に向け、実際に利用者からの予約を受け付け、運行することで、電話による折り返しの連絡や、利用者の待ち時間、目的地への到着時間、運行の課題や問題点等を検証し、本格運行に向けて、改善すべき点を洗い出すことを目的としており、中山間地、市街地、交通不便地区に該当する地域の3つの地域で実施します。

美杉地域においては、令和6年10月21日（月）から実証実験運行を開始しておりますので、その運行内容をご説明いたします。運行期間は令和6年10月21日（月）から令和6年12月13日（金）まで、運行日・運行時間は、月・火・水・金曜日の週4日運行で、月・水曜日は8:00から15:10まで、火・金曜日は6:55から17:15までとしており、木・土・日曜日と祝日は運休となっています。

運行区域及び運行ルートは資料6－2「美杉地域ダイヤ別主要ルート図」を、また、運行ダイヤは資料6－3「美杉地域 実証実験用ダイヤ」をご覧ください。美杉地域の主な移動ニーズは2つあり、地域内の買い物施設や医療機関、公的機関への移動ニーズと、地域外の医療機関や駅、スーパーマーケットへの移動ニーズがございますことから、この2つのニーズに対応するため、月曜日と水曜日は美杉地域内を循環する運行で曜日により逆回りになっています。火曜日と金曜日は資料6－3の3枚目で、資料に表示はありませんが、資料の欄外上部に当たります隣接する白山地域内の目的地（県立一志病院、JR 家城駅、マックスバリュ川口店、近鉄榊原温泉口駅）への運行としています。

バス停留所は、美杉地域内の120の自治会で178箇所設置しております。運賃は無料ですがご利用いただくには事前に利用登録が必要なため、美杉だより9月1日号の折り込みで、デマンド型交通の概要説明チラシ及び利用登録申込書を全戸配布し、9月1日から利用登録の受付を開始しました。令和6年10月31日時点の登録者数は234人となっています。

予約受付は、10月15日（火）9時から運行事業者が開設する予約受付セン

ターで開始し、乗車日の7日前から前日まで、時間は9時から16時までとしており、受付締切後に運行ルートと予約のあったバス停の到着時間を設定して、前日の16時から17時の間に、予約受付センターから予約した方にバス停の到着時間の電話連絡をします。

運行車両は14人乗りトヨタハイエースで、乗車人数は運転席、助手席を除いた12人まで（予約定員上限）となっています。運行委託事業者は三重交通株式会社です。

次にご利用方法でございますが、資料6-1の右側になります。

「①利用登録」として、ご利用されたい方は事前に利用登録をしていただきます。

「②電話で予約」として、ご利用になる時は、運行事業者が設置する予約受付センターに電話して、1 お名前とご住所、2 利用希望日と利用したい便、3 乗車するバス停と下車する目的地などの必要事項をお伝えいただきます。

「③バス停へ迎えに行く時刻の電話連絡」として、電話で予約を受け付けた後、予約受付センターから、バスを利用される前日に予約したバス停へ迎えに行く時刻を電話で連絡します。こちらは利用日の前日16時から17時の間に連絡があります。

「④予約したバス停でデマンドバスに乗車」として、乗車当日、予約したバス停でデマンドバスに乗車して、目的地まで向かってもらい、「⑤目的に到着」し、下車していただきます。

以上がご利用方法の流れです。

美杉地域のほか、市街地の安濃地域と交通不便地区に該当する津地域の一部においても実証実験運行を実施する予定で、実施時期は令和7年の1月中旬から3月中旬を予定しており、現在、その準備を進めております。

最後に、実証実験の利用状況ですが、資料6-4は資料作成時点の11月15日時点で作成していますが、昨日11月25日までの予約人数は37人で、乗降人数は延べ52人となっております。ご利用いただいた方にはアンケート調査も実施しており、とりまとめは今後の作業となりますが、現時点で聞いております利用者からのご意見等について資料6-4の下段に記載しております。今後、実証実験の予約状況・運行状況とともに、アンケート調査の結果等を検証して、本格運行に向け準備を進めてまいります。

以上をもちまして、「事項6 デマンド型交通の実証実験について」のご説明とさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございました。この件に関しまして何かございましたら。
では宮崎さん、お願いします。

<宮崎委員> 見ておりますと、これはバスに近い。ここから下へぐると時間通りに回っており、地区で15分くらいの幅がある。そこで電話がかかってきたバス停の1個1個に行きますよというもののかなと思います。バスに近い形で他のところには行かずに、コースに沿ってもらっているんですね。

その他には行かないとなると、時刻は決まっておりますか。時刻が決まっていれば、例えば8時。運行ダイヤの真ん中を見ていると、太郎生の北部マップの「8時から8時10分の間にこの通りに行きますから、この辺の時間で予約してください。それ以外は駄目ですよ。」という意味なのか。バスだったらそのように取れるわけですね。そういう意味で予約時間を聞くというのは、朝の9時から16時じゃないですか。いつでもいいよという意味なのか、いやいやこの範囲の時間しか駄目ですよと言っているのか。

バスだと範囲が決まっており、タクシーだといつでもいいので、タクシーに近いのか、バスに近いのか。バスに近くなると時間がある程度決まっていることは大事だが、ちょっと幅がある程度のレベルだなと。近いけれどバス停までいかなければいけない。タクシーは自分の家まで来てくれる。これが曖昧です。

<松本会長> ご説明をお願いします。

<事務局> すみません、ありがとうございます。まず、先ほどおっしゃっていただきました太郎生北部で8時から8時10分と時間設定してあるんですけども、これはあくまでも目安でございます。資料6-3の1枚目を見ていただきましてその左側を見ていただきますと、右回りダイヤということで青色でダイヤを囲ってあると思うんですけども、これが基本的に1便という風になっております。

その間に●(黒の丸印)があるところ、こちらが目的地となっております。目的地については、到着時間があらかじめ設定してありまして、このお時間に目的地に行けるようにまずルートを設定していきます。

その前の時間に幅があるところについては、当然予約があったところしか回りませんので、予約のあったところのバス停にお迎えに行って、それから目的地も予約のあった目的地しか停まらないというような内容になっております。で

すので、一応このように目で見えてわかりやすいような表にはしてありますけれども、実際にはその第1便目なら第1便目で、停まるバス停、それから行く目的ってというのは、全て予約で決まってまいります。

ただし、目的地に着くお時間は、大体記載してありますお時間に着くようにしております。それからですね、ルートを逆算して作っていくというような、そういうイメージでございます。

<松本会長> よろしかったでしょうか。

これはちなみに地域には、ミーティングポイント、あるいはバス停といったものがわかる地図が配られているんですか。

<事務局> はい、各自治会様に自治会様のご協力等いただきまして、そのような地図を配布させていただいております。

<松本会長> わかりました。少なくともこれじゃ全然わからないなと思ったんですが、ちゃんとそれがわかるようなものが配られているっていうことですね。今言われたような、予約の仕組みだっていうのもきちんと伝わっているということですよね。

<事務局> 全てそのようにわかりやすいチラシを作成させていただいて、配布させていただいております。

<松本会長> 基本的には定時定路線のバスで予約のあったときだけ走るし、予約のあったところだけ停まるというものになっているという風にご理解いただくとわかりやすいと思います。ですから、デマンドという表現がふさわしいかどうかというのはありますが、逆に何がデマンドだということもあるので、津ではこれをデマンドと呼んでいるということですね。その他いかがでしょうか。

<宮崎委員> 初めに事前予約した人だけっていうのはありますよね。バスっていうのは不特定多数の人も行ける、乗れるというものですけど、そういう風に限っちゃうのはどうかなと。

色々情報を聞いてみますと最近ありましたけど、四日市市さんは公共交通が不便な地域の利用者を決めておいて、その人に後からタクシー券を配るという

のをやっていますよね。それだといつでも予約できるからいいかなと。バスに關しましては、電話をかけて、ルートを決めておいてバス停に来てくれと。電話があったところだけ寄るよというのは、例えば伊勢市がやっているわけですね。デマンドバスを、要するに予約のあったところだけ動かすというのを、伊勢市がやっておりますが、そちらに近いのかなと思ってみたりして。

それからついでにこれも先ほどと一緒になんですけども、例えばスーパーに予約して行ったと。帰りはどうするかと。帰りは1時間くらいスーパーに居たら、スーパーだと帰りたいと。その場合に、このルートとダイヤが決まっているとぐるっと回ってくるから、何時間も待っていないくはならない感じが取れるんですよね。通過時刻が決まっておりますから、元へ帰るときに利用できないんじゃないかなというルールになっているように思うんです。もっと頻繁に走っているのならいいですけど、ぐるっと回ってくるには1時間くらいかかるなど見ておりました。そして、そこにまた迎えに来てくれるのか、来てくれないのかちょっとわからない。そこを伺いたい。

<松本会長> いや、来ません。ですから、利用実績を見ていただきますと、ほとんどが行き帰りで利用されているのですが、その行きと帰りのダイヤが合っている人しか使えていない。ですから、そうじゃない方々は下にあるように、もっと利用者のことを考えたダイヤ設定にしてほしいとか、あるいは帰りの便の待ち時間が長いといったご意見が出てくるということではありますが、今のところ津市としてはこの形での実証実験を重ねながら、改善を進めていくというようなことでよろしいですね。

<事務局> はい、そうでございます。それと先ほど運行本数のお話が少し出まして、特に美杉地域は広いエリアであります、現在1台運行でしておりますので、そういった意味で行ってまた帰ってくる間に合う時間が空いているということは、アンケート調査でも既にこのようなご意見もいただいております。その点につきましても踏まえながら、本格運行に向けてどうしていくのかを考えていきたいという風に考えております。

<宮崎委員> 今お話にありました運行ダイヤのことで、アンケートにも書かれてありましたけれども、病院の時間8時15分とか書いてあるんですよね。病院は9時にならないと開かないので、8時15分に目的地に行っただけしょうがないんです

よね。ダイヤももう少しできましたら、考えていただかないといけないなという風に思いました。

<事務局> ありがとうございます。

<松本会長> はい、多分これは一番重要なのはダイヤ設定だと思いますので、今言っていた内容を参考に、また地域の方々、利用者の方々の声を聞きながら、ダイヤ設定を工夫いただければと思います。はい、ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

 はい、竹田さんお願いいたします。

<竹田委員> 基本的には、今現在よりもサービスを落とさない。それで少なくとも利用者は、今の現状のコミュニティバスよりも確保する。せっかくデマンド型交通に変えたのに、利用者は減りましたっていうことでは、やっぱりまずいですよね。

 したがって、僕が一番気になったのは、行き先と、地域のバス停をどこへ置くのかっていうことです。それを自治会へ依頼しているんじゃないかと。僕はちょっと美杉のことはわかりませんが、たまたま他の地域の自治会長から相談を受けたこともありまして、一口で言えば、その作業を自治会へ丸投げしているんじゃないかと。ちょっと言葉は悪いですけども。

 そうすると、一旦それで停留所も決まる。行き先も指定され、それで実証運行をしたら、なかなかそれを変えるのは大変な作業になると思うんですよ。地域の住民の方は。だから、いわばニーズ調査をどのような形でやって行くのか。特に行き先をどうするかは、それによって随分と利用の頻度が変わってくるんじゃないかと思うんです。今の美杉は、火曜日に限定されている。この人数で果たして現状よりも利用が増えるのかが、若干心配です。実証実験をしているところはもう限られているので、もうちょっとそのニーズ調査の段階で、重視してほしいと思います。

 自治会へどこにしますかと、ここにしてくれと言うだけで「はい、実証をやしましょう」ではちょっとまずいかなと。正直申し上げて。言いにくいですが、事務局はずいぶん努力されていますから。正直に言うとその辺が一番心配です。せっかくやったのに利用者が減った。確かに利用者が減ることは、市の持ち出しはこの協議会の経費が減りますからね、当然。空バスがないんですから。それだけではやっぱりまずいんじゃないかなと。

＜松本会長＞ このダイヤルート設定はどういうふうにされたのでしょうか。

＜事務局＞ まずルート設定につきましては、基本は今のコミュニティバスの目的地を基本としつつ、地域にございますあり方検討会等でいろんなご意見をいただいた上で決めていくと。それと自治会様の説明も各地域で行っておるんですけれども、その中でも自治会様のご要望で、どこどこを目的にしたいというようなご要望ございます。そのようなご意見もいただきながらその目的地については検討を設定しておるところでございます。

＜松本会長＞ では決して自治会に丸投げではなくて、声を聞きながら事務局も考えていただいているということですね。

＜事務局＞ 自治会様のご意見いただくんですけれども、やはり道路交通法や運行のできる、できないなどその辺の難しい問題もございますので、それは事務局と総合支所を通して考え、またルート案を作成し、それをまたご提示しながら本格運行のルートを設定していきたいと考えております。

＜松本会長＞ それから、利用は以前の形と比べて増えているんですか。減っているんですか。

＜事務局＞ 例えば美杉は実証実験をしているのですが、既存のコミュニティバスも並行して走らせておりますので、その辺の比較は今のところできない状況になっております。

＜松本会長＞ その両方の利用実態も含めながら検討いただければと思います。今回無料でやっておりますので、それがそのまま本格運行の場合に利用に繋がるかわからないということです。

ちなみに基本定時定路線で予約がない場合は走らないというだけで、あまり効率化に繋がらないんじゃないかと思いますが。その辺いかがですか、評価としては。

＜事務局＞ 先ほど竹田委員から経費のお話もございましたが、はっきり申し上げて経費がデマンド型になるから、走らない部分があるから減るかというところでもな

く、走らなくてもその分も運転手の運行体制を整えておかなければいけないということがあり、予約に応じて走らせる走らせないということは決まってくるんですが、予約がなく走らないからといって経費が減るということでもないです。

＜松本会長＞ 燃料代は安くなるが、人件費はほとんど変わらないので経費はあまり変わらないと思います。であれば、毎日同じ時間に走っている方が予約なくとも乗れるので、利便性が高いという評価もあるかもしれませんが、それも含めて実証実験で検証してもらうということですね。ありがとうございます。

＜竹田委員＞ 一言だけ要望ですけども。現在利用している方たちがどこからどこへという調査だけはすべきじゃないかと。せめて今利用している人達が乗れなくなっっては本末転倒だと思います。せめてニーズ調査だけはしてもらいたい。

＜松本会長＞ 現状の利用実態、取られてますよね。

＜事務局＞ はい。アンケートなどそういったものも実施しておりますので、今日のご意見を参考にさせていただきながら、改善に取り組んで参りますのでよろしくお願い致します。

＜松本会長＞ お願いします。効率化なのか利便性向上なのか目的を明確にしながら、その目的に合っているかどうかという評価をし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。よろしいでしょうか。
では小坂さん、お願いいたします。

＜小坂代理＞ 三重運輸支局です。お時間が押している中申し訳ないのですが、資料6-4のデマンド型の乗降・予約状況のところなんです、月曜日と水曜日の予約人数が0人乗車人数も0人ですが、1ヶ月経過して0人なのはそもそも需要がないのか、あるいは周知に課題があったのかはわからないのですが、津市として予約人数0人という結果をどのように受け止められているのかお伺いしたいです。お願いします。

＜事務局＞ 0人になっているのは月曜日と水曜日であり、これは運行の内容は美杉地域

内を循環するルートになっております。

逆に火曜日と金曜日にご利用があるのは白山地域に向かう一志病院、それからマックスバリュ川口店、榊原温泉口駅そちらへのルートはご利用いただいております。

一つは現行のコミュニティバスが並行で走っておりますが、月曜日と水曜日の地域内を走るものについてはそちらで需要をまかなえることと、運行の本数が少ないので美杉地域の循環ということになりますとデマンドだと便数も非常に減っております。そのような加減で利便性も低いと考えているところです。

<松本会長> そこでニーズもわかりますね。地域内のニーズ、出ていきたいニーズ、出て行きたいところに関しては、顕在化してきている。ありがとうございます。その他よろしいでしょうか。

これは特に皆さんにご承認いただくものではなく、ご報告ということでございますのでご承知おきください。

では事項7「自主運行バスの運行変更について」をお願いします。

<事務局> それでは、事項7「自主運行バスの運行変更について」ご説明申し上げます。

最初に運賃改定についてご説明いたします。

資料7―1をお願いいたします。

津市では、市内の路線バスが廃止された後を受けまして、三重交通株式会社に運行を委託し、三重交通路線バスと同じ運行形態で、自主運行バス（廃止代替バス）を運行しており、現在、市内4路線（豊野団地線、津新町大里線、高野団地線、亀山棕本線）を運行しています。

こうした中、三重交通株式会社において、運転士・整備士等の担い手不足に係る人件費や燃料価格の高騰に対処するため、令和6年12月16日に運賃改定の実施を予定しており、同じ運賃制度を適用している津市自主運行バスについても合わせて運賃改定を行う予定でございます。対象路線と改定後の運賃につきましてはお手元の資料7―2及び7―3のとおりでございます。

また、協議運賃の取り扱いにつきましては、【参考1】のとおり、これまで本協議会におきまして協議されてきましたが、独占禁止法に抵触しないよう道路運送法が改正され、令和5年10月1日以降は運賃を協議するための協議会を新たに設置することが必要となりました。

同協議会の構成員は①市町村、②運賃を定める運送事業者、③運輸支局、④住

民代表の4者で構成することとされ、また、公聴会の開催等が義務付けられましたことから、資料7-1の4に記載のとおり本市のホームページにおきまして今回の運賃改定についての意見募集を一定期間行ったうえで、先ほどご説明いたしました4者で構成されます津市運賃等協議会におきまして、令和6年10月31日付で協議が調ったものでございます。

その他、自主運行バスに係る運行変更としましては、令和6年10月1日付でダイヤ改正の実施、及び本市が所有する公共施設等の愛称を命名する権利（ネーミングライツ）の付与に伴う一部バス停の名称変更等を行っておりますので併せてご報告いたします。

これをもちまして、事項7「自主運行バスの運行変更について」のご説明とさせていただきます。

なお、今回の自主運行バスに係る運行変更につきましては、三重交通路線バスの変更に伴うものでございまして、詳細につきましては三重交通株式会社中勢営業所長の谷委員よりご説明いただきたいと思います。

それでは谷委員よりお願いいたします。

<谷 委 員> 三重交通の谷でございます。先ほど事務局から少しお話がございましたけれども、来月12月16日から当社路線バスの運賃改定を実施させていただくこととなりました。このことを含めましてこの10月からの当社路線バスの動き全体につきましてこの場をお借りしてご報告をさせていただきたいと思います。

まず10月1日をもちまして県内路線バスの事業計画変更、いわゆるダイヤ改正を実施させていただきました。

その他津管内におきまして平日ダイヤは、通勤通学にご利用いただいているお客様に影響が大きいことから各路線において減便は最小限とし、土日祝ダイヤで特に現状のご利用数が少ない時間帯の路線、例えば長野線、辰水線、香良洲線といったところでございますが、を中心に減便をさせていただきました。

お客様には大変ご不便をおかけすることとなりまして、誠に申し訳ございません。運転手不足ゆえのやむを得ない対応ということで、何卒ご理解を賜りたくよろしくお願い申し上げます。

またダイヤ改正とは異なりますが、同日付けで停留所の名称を一部変更させていただいております。代表的なもので申しますと、津市で実施されましたネーミングライツパートナー契約に伴いまして、棕本線のグリーンパーク前をHOWAパークに、それから一身田・大里線のサオリーナ前を日硝ハイウェーアリーナに

それぞれ変更させていただいています。

運賃改定ですが、お手元にお配りしております11月13日付当社のプレスリリース資料、「路線バス乗合バスの運賃改定について」をご覧ください。

今回の改定理由につきましては主に2点ございます。1点目は運転士、整備士の採用および定着の取り組みをより一層進める必要があること。それから2点目はコロナ禍で抑制しておりましたバス車両、および施設への投資、特にバリアフリー車両や電気バス等の環境対策車両の導入を進める必要があること。これらについてのコスト増につきまして、運賃改定により収支改善を図る他ないと判断をさせていただきました。

概要ですが、実施日は12月16日の月曜日から。対象路線につきましては、当社一般の乗合バス全線で、予約制の高速バスやコミュニティバス等の一部路線は除きます。改正内容は記載の通りで、通学の定期については前回令和5年3月の改定では据え置きとしていましたが、今回は改定対象とさせていただいております。

資料裏面にお移りいただきまして普通運賃の内容ですが、今回の改定により初乗り運賃を190円から200円に、10円値上げいたします。その下、地帯制運賃につきましては記載の通りでございます。

その他津管内に関する情報としてはこのページの最下段に発売を終了する乗車券としてゾーン定期というものが記載してございます。四日市・桑名・名張・松阪・伊勢のゾーン定期は終了しますが、津駅のゾーン定期はご利用のお客様への影響が大きいだろうという判断で引き続き発売を継続する予定です。

ご報告は以上でございますが、ダイヤ改正・運賃改定ともにご利用の皆様に変なご負担をおかけする内容でございます。大変恐縮ではございますが、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。以上でございます。

<松本会長> この件に関しまして何かございましたら。よろしいですかね。
ではこの内容をご承知おきください。
では事項8「その他」でございますが、まず事務局から何かございますでしょうか。

<事務局> それでは、事項8「その他」の事項ということで、現在策定作業を進めております地域公共交通計画策定に係る進捗状況についてご報告させていただきます。
地域公共交通計画策定については、第1回の協議会でご承認いただいたとおり

地域公共交通計画検討分科会を設置し、令和6年7月24日に第1回、令和6年10月9日に第2回の地域公共交通計画検討分科会を開催いたしました。

第2回の分科会では「現状整理、ニーズ等調査、現計画の評価、公共交通の課題整理」についてご協議いただき、委員の皆様からは様々な貴重なご意見をいただいております、現在、いただきましたご意見を踏まえ、資料の追加や内容の修正など課題整理を進めているところでございます。

課題整理中のため、本日ご提示できる資料はございませんが、この整理結果を含め、次回12月に開催予定の分科会におきましては「公共交通の将来像及び目標の検討、基本的な方針について」及び「実施事業について」ご協議いただく予定でございます。

今後の分科会におきましても、委員の皆様からいただくご意見を踏まえ、内容の修正等を行いながら計画全体の形を整えたものを3月に開催予定の本協議会におきまして計画の素案として提示させていただく予定でございます。

以上でございます。

<松本会長> ということですのでご承知おきいただければと思います。
 その他いかがでしょうか。
 はい、では小坂さんお願いいたします。

<小坂代理> 三重運輸支局です。お時間押している中申し訳ないですが、宣伝だけさせていただきます。

お手元に「公共交通っていいね」という中高校生フォトコンテストというチラシと「みえ交通安全・環境フェスタ2024」というチラシを配布させていただいております。

まず初めに、この「公共交通っていいね」フォトコンテストは中部運輸局が主催であり、公共交通っていいなと共感できるような写真を募集して、賞を贈るといったものです。公共交通の利用促進を目的として開催しております。

チラシ2枚目の「みえ交通安全・環境フェスタ2024」というチラシは三重運輸支局と三重県自動車会議所、日本自動車連盟三重支部が主体となって開催するイベントで、交通安全の啓発と公共交通の利用促進、乗り物に興味を持っていただくことを目的に開催させていただいております。津市交通政策課様にも協力いただいております。12月1日に三重の総合博物館で開催されますので、ご周知のほどよろしくお願い申し上げます。以上です。

<松本会長> ありがとうございました。

では皆さん、ぜひご参加いただくとともに、中高生フォトコンテストにどしどし応募していただくように。

ちなみに、優秀賞は何と3万円ですよ。中高生にとっては大きいですからね。ぜひ宣伝いただければと思います。どうもありがとうございました。

その他皆様方何かございましたら。よろしいでしょうか。

ありがとうございました。大変時間が押してしましまして非常に長い会議になってしまいましたが、自己評価ということで重要な議題だったためご容赦いただければと思います。皆様方のご協力に感謝申し上げます。

では進行を事務局にお返しいたします。

<事務局> 本日は長時間にわたりまして、ご協議いただき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3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4回協議会につきましては、年明け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で通知させていただきますのでよろしくお願いいたします。

どうもありがとうございました。