

令和6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6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3月17日（月）午後3時から午後4時50分まで
3 開催場所	津市役所 本庁舎 8階 大会議室A B
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、小島光洋、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 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) 令和6年度補正予算（案）について (2) 第2次津市地域公共交通網形成計画の延長について (3) 令和7年度事業計画（案）及び予算（案）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) デマンド型交通の実証実験について (6) ぐるっと・つーバスの運行変更について (7) 次期地域公共交通計画策定に係る進捗状況について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	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6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、御了承のほどよろしくお願いします。

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

＜松本会長＞ みなさんこんにちは。今年度最後の協議会ということでお集まりいただきましてありがとうございます。

今日津新町から歩いてきたら、ちらほらと雨が降っていたのですが、今外を見たら鈴鹿の山の方は雪が降っている感じで、こんな時期に雪が降るのだなと思っていたら中平先生から今日は途中で雪が降っていたと聞きました。暖かくなってきた、津は結城神社の梅が有名で、お出かけしようということで公共交通の利用が増えるところでこうして寒くなるのはちょっと残念だなという気がしておりますが、こればかりは逆らえずやむを得ないのですが、いずれにしても新年度に向けてコロナもだいぶ落ち着いてきて、どんどん利用者の方が増えてきている基調がありますので、ぜひこれを上手く流れに乗せながらもっと利用が増える様に次年度に向けて協議いただきたいと思います。

今日は来年度の事業計画、予算等々も含めて何件か皆さんにご議論頂きたいと思いますので、本日はどうぞよろしくお願いいたします。

それではまず出席状況の確認を事務局よろしくお願いいたします。

＜事務局＞ 本日の会議は、委員総数20名のうち、15名の出席をいただいております。
なお、石川博之委員、川村聡委員、谷口直二委員、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三重県地域連携・交通部交通政策課の山本係長に代理出席いただいております。

以上でございます。

＜松本会長＞ 出席状況の確認をしていただきました。
規約第8条第2項の規定による成立要件を満たしていることを報告させていただきます。
それでは、お手元の事項書に沿って議事を進めてまいります。
それでは、事項1「令和6年度補正予算（案）について」事務局から説明をお願いします。

＜事務局＞ それでは、事項1「令和6年度補正予算（第2号）案」についてご説明させていただきます。
資料1をお願いいたします。
今年度2回目の補正予算でございますが、歳入予算についての計上がございます。
最初に説明の順番が前後しますが、第4款の諸収入でございます。こちらは、預金利息の入金が8月と2月に計4,584円ございましたので、それに合わせて増額計上いたしました。
次に、第1款の負担金でございます。前回の補正予算計上時に第2款の補助金につきまして、地域公共交通計画の策定にあたり国から交付決定のあった「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、歳入予算50万円を増額計上させていただいており、そのことに伴う財源更正を今回の補正予算で行うものです。
従いまして、合計50万3千円につきましては、負担金を減額し、歳入の合計額を1千119万6千円とするものです。なお、決算におきまして、歳入が歳出を上回った場合におきましては、津市からの負担金で調整し、津市の一般会計に戻入いたします。以上でございます。

＜松本会長＞ ありがとうございました。
ただいまの意見に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思っておりますがいかがでしょうか。
よろしいですかね。それでは特にご異議ございませんでしたので、この令和6年度補正予算案につきましてご承認いただくことでご異議ございませんでしょうか。
ありがとうございました。ご異議なしということですので承認したとさせていただきます。

続きまして2番、「第2次津市地域公共交通網形成計画の延長について」ということでご説明お願いいたします。

＜事務局＞ それでは、事項2「第2次津市地域公共交通網形成計画の延長について」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つきましては、令和6年5月に開催しました第1回協議会において、国の計画制度と津市コミュニティバスの運行において活用している補助制度の連動化に対応するため、計画における補助系統等の位置付けや補助事業活用の必要性等を計画に記載するとともに、令和7年10月から新しい地域公共交通計画の開始を目指して、補助対象期間と連動させる形で計画期間を令和7年9月まで延長する改正を行ったところでございますが、国の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー系統）の令和8年度の申請を行うには、令和8年3月までの計画期間が必要でありますことから、計画期間の終期を令和7年9月から半年間延長し、令和8年3月末までとする改定を行いたいと考えております。

はじめに、補助金の申請スケジュールについてご説明させていただきます。

令和8年度事業の補助申請、計画の認定申請を行いますには、令和7年6月末までに令和8年度事業の補助対象期間これは令和7年10月から令和8年9月までになりますが、こちらの期間に対応する地域公共交通計画が必要であります。

現在作成中の地域公共交通計画は令和7年9月中の策定を目指しており、令和7年6月末の補助申請時点で令和8年度事業の補助申請を行うために、計画期間を半年間延長するものです。

【資料2－1】をご覧ください。

こちらは、この計画期間延長に当たり、改定する箇所を示した新旧対照表です。今回の改定は、基本的に記載内容の改定を意図するものではありませんので、計画期間延長に係る該当部分及び現状と異なる部分の時点修正のみ行っております。

まず、1ページをご覧ください。

こちらに記載があります地域運営主体型コミュニティ交通のうち、白山地域上佐田自治会及び二俣区の事業が廃止となりましたので、運行数について時点修正を行っています。

続いて、2ページをご覧ください。

津エアポートラインが運航する高速船の運航便数に変更がございましたので、

こちらも時点修正を行っています。

3 ページにつきましては、「3. 計画の期間」につきまして、終期を令和 7 年 9 月 30 日から令和 7 年度に変更しています。

4 ページから 6 ページにつきましては、市内を運行するバス路線の一覧となっております。5 ページの上から 5 番目の一身田大里線につきまして、起点となる停留所の名称変更がありましたので、時点修正を行っているほか、他 2 路線の軽微な修正を行っております。

7 ページ以降につきましては、計画期間変更に伴い、実施事業の事業年度を令和 7 年 9 月から令和 7 年度末まで延長する変更を行っており、25 ページまでが同様に実施事業年度の変更を記載した内容となりますので、説明については省略させていただきます。

ページ数が飛びますが、26 ページをご覧ください。目標の達成度の評価について、計画期間延長に伴い、評価指標を計画期間の終期である令和 7 年 9 月時点の値から、令和 7 年度の値とする変更を行っています。

27 ページ及び 28 ページにつきましても、計画延長に伴う事業の実施年度の変更を行っております。

最後に、29 ページをご覧ください。

こちらは、計画推進のための年間標準スケジュールになります。前回計画期間を令和 7 年 9 月まで延長した際に、計画期間に合わせてスケジュールを変更していましたが、再延長に伴い再度スケジュールを変更しております。

自主運行バス及びコミュニティバスの評価や改善方策検討等は随時実施していますが、協議会においては例年 8 月頃に開催している第 2 回協議会で事項としてご協議いただいております。実状に合わせてスケジュールを見直しております。

改正内容のご説明は以上となります。

【資料 2－2】につきましては、今回の改正内容を反映しました計画本体となります。

なお、計画の「別紙」につきましては、今回改正がないため、添付省略とさせていただきます。

令和 8 年度事業の補助申請に当たり改正が必要な場合には、令和 7 年 6 月末の申請期限までに本協議会において改めてご協議いただきたいと思います。

以上を持ちまして、事項 2 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。

 国との補助制度の連動の為とありますが、一応半年、計画期間を延長したいということでございます。

 この件に関しまして何かございましたらお願いしたいと思います。

 では伊藤委員。

＜伊藤委員＞ よろしくお願いします。

 文言の訂正については求めません。

 少し気になったのが本文のほうでございます。

 形成計画ですが改めて見直してみましたところ、3ページですが全体的に人口が減っていつているのは皆さんもご承知のことだと思います。

 特に中山間部から市内に移ってくる方、あるいは都会へ移住される方が増えているのではないかと思います。平成24年度から令和5年度まででも7万人くらい減ってきているかなと思います。

 ところが2番目の人口のところに書かれている文言の中では「三重県の市町では四日市市について多くなっています。」という表現がされています。何となく読んでみると、「津って人口多いんだ。」という見方をされるかもしれませんが、グラフを見ていただければ一目瞭然で、生産年齢人口が多く減っています。

 逆に高齢者が増えているところを見ると、中山間部では若い人がどんどん外へ移住されて、残っている高齢者がいる。高齢者がどんな状況かということ、アンケートにも書いてありましたが、通院や買物が不便だという回答があろうかと思います。なかなか文言を訂正するのは難しいと思いますが、人口が減っているということを念頭に置いて計画を立てるべきではないかと思います。以上です。

＜松本会長＞ 事務局いかがでしょうか。

＜事務局＞ 確かに先程伊藤委員がおっしゃられた通り、人口減少はかなり色んなところに影響をもたらすようになっております。

 今回は期間のみの延長ということでこのままの表現にさせていただきまして、今策定を進めております次期計画において、今おっしゃられた人口減少の影響をきちんと反映したものにさせていただきたいと考えております。

 ありがとうございます。

＜松本会長＞ ありがとうございます。

これは現計画の延長でございますので、このところはそのままとしておきますが、次期計画においては減少している、また地域によってその減少率も大きく違うだろうからそれに応じた形での公共交通の求められ方も違うので、そこを是非反映してくださいということだと思いますので、そういう形でお願いしたいと思います。ありがとうございました。

ただ、四日市に次いで多いのは事実ですね。

＜事 務 局＞ そうですね。

＜松本会長＞ ということですね。

三重県内では多いです。

それは皆さん御認識で、ただ減ってきているということでもあります。

その他いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

基本的には期間の延長ということでそれに合わせて全体の期間、主に期間に関するところを修正させてもらってるということでございます。

それでは特にご異議ございませんようですので、今回のこの期間延長に関しましてはご承認いただくことにご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございます。ご異議なしということですのでご承認いただいたとさせていただきます。これをまた国の方に提出をお願いいたします。

では3番。「令和7年度事業計画案および予算案について」ということでご説明をお願いいたします。

＜事 務 局＞ それでは、事項3「令和7年度事業計画案及び予算案」についてご説明申し上げます。

初めに、令和7年度事業計画案についてご説明いたします。

【資料3－1】をご覧ください。

令和7年度の主な事業としましては、自主運行バス及び津市コミュニティバスの運行について、令和6年度の実績に基づき評価を実施し、評価結果に応じて地域と協議の上、改善に係る取組を検討いたします。

また、先ほどご協議いただきましたとおり、現行の第2次津市地域公共交通網形成計画の計画期間を延長したうえで、引き続き（第2次津市地域公共交通網形

成) 計画に掲げる事業の推進に努めるとともに、次期地域公共交通計画の令和7年9月の策定を目指して進めてまいります。

具体的なスケジュールにつきましては、表のとおりで、まずはじめに上段の会議開催スケジュールにつきまして、ご説明いたします。

会議の開催につきましては次期地域公共交通計画策定に係るご協議をお願いすることから、年間6回の会議の開催を予定しております。

第1回は5月を予定しており、令和6年度事業報告と収支決算報告、次期地域公共交通計画素案等について、令和8年度地域公共交通確保維持事業、地域内フィーダー系統補助、の計画認定申請について。

第2回は6月を予定しており、次期地域公共交通計画素案等について。

第3回は7月を予定しており、次期地域公共交通計画パブコメ案等について。

第4回は9月を予定しており、次期地域公共交通計画案の承認、計画に掲げる施策の進捗状況の評価、・一般路線バス及びコミュニティバス等の運行事業の評価について。

第5回は12月を予定しており、令和7年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画に関する事業評価。

第6回は3月に予定しており、令和8年度事業計画案及び予算案について、それぞれご協議いただきたく予定です。

次に、次期地域公共交通計画策定に係る分科会でございますが、現在も計画策定に係る協議を継続して実施させていただいており、令和7年度も引き続き開催をしたいと考えており、第1回の分科会を4月に開催させていただく予定です。その後におきましても必要に応じて引き続き開催させていただきたいと考えています。

続きまして、下段の事業の実施スケジュールの主なものにつきまして、ご説明いたします。自主運行バス及び津市コミュニティバスの運行につきましては、引き続き継続していきます。

乗降調査につきましては、三重交通株式会社に委託しているコミュニティバス及び自主運行バスを対象として、年4回、それぞれ1週間ずつの乗降調査を同社への業務委託により実施予定です。その他の路線につきましては、全運行日において乗降調査を実施いたします。

また、令和7年度も引き続き津市コミュニティバスの運行に係る環境整備として、停留所への丸看板設置等を実施する他、第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の推進を図ります。

利用促進活動につきましては、バスの日の街頭啓発や津まつり等のイベントに参加し、啓発に取り組む予定です。

また、第4回協議会で実施する運行事業の評価及び地域協議に基づくコミュニティバスの運行変更に加え、その他の利便性または安全性の向上に係る運行変更については、1年間を通し適宜行っていきたいと思います。

続きまして、令和7年度予算（案）についてご説明申し上げます。

【資料3-2】をご覧ください。

まず、上表の歳入予算からご説明いたします。

負担金は、津市からの負担金であり、令和7年度は当該負担金として621万1千円を計上しており、令和6年度と比べ、498万4千円の減額となっています。

次に、補助金でございますが、こちらは地域公共交通確保維持改善事業費補助金の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金でございます。1,873万7千円を計上しています。

令和6年度までは補助対象者を「乗合バス事業者又は道路運送法第78条第2号に定める自家用有償旅客運行を行う者」とすることが認められていましたが、令和7年度から「活性化法法定協議会」のみが当該補助金の申請者となることから、計上したものでございます。

次に、諸収入は、預金利息等で、1千円を計上し、歳入予算の合計を2,494万9千円として計上しています。

金額につきましては、歳出予算に応じたものでございます。

次に下表の歳出予算についてですが、

運営費のうち会議費としましては、67万1千円の計上で、令和6年度から4万1千円の減額、

事務費としまして33万4千円の計上で、令和6年度から6万4千円の減額、

事業費のうち、委託料につきましては、516万7千円の計上で、前年度と比べて491万9千円の減額、備品購入費は4万円を計上し、運行委託料は1,873万7千円を計上しています。

次に各費目の主な支出予定と増額の理由についてご説明いたします。

まず会議費につきましては、主なものは会議の開催に係る報償費や費用弁償費ですが、令和6年度と比べ、計画策定に係る分科会の開催回数が減少する見込みでありますことから、減額しております。

次に事務費につきましては、会議資料や利用促進チラシの作成に必要なカラ

ープリンター用トナーカートリッジ等の消耗品費及び会議資料の郵送費が主なものです。

減額の理由としましては、カラープリンター用トナーカートリッジ等の数量や実績に基づく旅費の精査により減額しております。

次に委託料につきましては、コミュニティバス等の乗降調査、コミュニティバスの運行変更に合わせて新ダイヤを啓発するためのチラシの作成及び停留所の時刻表案内板の整備等について委託により実施を予定しております。

主な減額理由としましては、令和6年度に比べ、次期地域公共交通計画策定に係る委託料が減額となることによるものでございます。

次に備品購入費でございますが、こちらはコミュニティバスの運行変更等について、運行ルートの変更やバス停の新設及び移設などの際に現地確認を行い、記録用の写真撮影を行うために使用するデジタルカメラ等を購入しようとするものでございます。

運行事業費につきましては、先ほど歳入でご説明いたしました国庫補助金でございまして、当該金額を津市に支出するものでございます。

以上をもちまして、事項3「令和7年度事業計画案及び予算案」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。

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。

来年度、いよいよ計画策定ということになりまして、会議の回数は多いのですが、これだけの回数を重ねながら計画の策定を、あと事業等々については例年通りということであります。それから予算が大きく変わってますがこれは補助金の流れがこの協議会の方に一度入るということで、見かけ上変わっておりますが、これもほぼ例年通りということでございます。

特にございませんでしょうか。

ありがとうございます。それでは特にご異論ないようでございますので来年度の事業計画として予算案に関しましてご承認いただいたということでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございました。ご異議なしということですので承認したとさせていただきます。

では4番「津市コミュニティバスの運行変更について」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4「津市コミュニティバスの運行変更案」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（一志）地域を運行しております「一志西循環ルート」及び南部地域を運行しております「久居西循環ルート」の2つのルートです。

それでは、運行変更案について、南西部（一志）地域の「一志西循環ルート」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4－2】が南西部一志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。

一志西循環ルートの変更点は、2箇所の運行路線の変更となります。

まず、1箇所目につきましては、中川原橋の架け替えを含めた一般県道一志出家線の道路改良工事に伴い、既存の道路及び橋が通行できなくなったため、運行路線を変更するものです。

停留所の位置について変更はなく、停留所間の運行経路のみの変更となります。また、善応寺団地から南に向かう道路及び旧橋につきましては2ページ写真②の通り、令和7年8月29日までの工事による通行禁止の立て看板があり、その後も橋の撤去工事が令和10年まで続く聞いております。

つきましては、新しい運行経路として3ページにあります架け替え後の中川原橋を通行したいと思います。なお、現在は既設路線が工事により通行止めのため、道路運送法第17条の規定により、事前に事業計画の変更の認可を受けることなく、今回提案した新しい運行の通り迂回運行を実施しているところです。

2箇所目につきましては、「下井生」停留所と「上出公会所」停留所間の運行にあたり、より安全な運行とすべく運行路線を変更するものです。現在、南に位置している「井生線」という市道を運行していますが、道路が一部狭隘で見通しが悪く、対向時に危険が生じるため、北に位置する市道「下井生17号線」を運行するよう変更したいと考えております。現地の写真は4ページをご覧ください。写真①が既存路線を西側から撮影したもので、写真②が新設路線を南側から撮影したものです。

この2箇所の変更については、運行時刻に変更はなく、変更予定日は認可日とさせていただきます。

また、一便当たりの運行距離は1箇所目の変更により0.2km減り、2箇所

目の変更により0.2km増えるため路線としての増減はございません。

以上が、一志西循環ルートの変更点となります。

続きまして、【資料4-1】の6ページをご覧ください。

2ルート目といたしまして、南部地域の「久居西循環ルート」の運行変更についてご説明いたします。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、合わせてご確認くださいと思います。

変更点は、一志西循環ルートと同様に、一般県道一志出家線道路改良工事に伴い、既存の道路が一部通行できなくなったため、運行路線を変更するものです。この道路改良工事により、これまで十字路であった部分がT字路となったことで、北上し「庄田」停留所へ向かうためにこのT字路を左折する場合、狭隘で通行ができない状態です。一志西循環ルートを運行するハイエースでは左折することが可能ですが、久居西循環ルートはハイエースよりも大型のポンチョで運行するため左折が難しく、「善応寺団地」と「庄田」停留所間の運行路線を変更したいと考えております。なお、一志西循環ルートと同様に停留所の位置について変更はなく、停留所間の運行経路のみの変更となります。

この変更については、運行時刻に変更はなく、一便あたりの運行距離は0.1km未満の増ということで三重運輸支局と調整させていただき、手続きは特段ない旨を確認しております。

現在の運行につきましては、一志西循環ルートと同様、今回提案した新しい運行の通り迂回運行を実施しているところですが、変更予定日は三重運輸支局と相談させていただき、令和7年3月21日を考えております。

以上が、久居西循環ルートの変更点となります。

続きまして、【資料4-1】の8ページ下段から9ページをご覧ください。

ご説明いたしました2ルートの変更につきましては、当該変更に伴う使用車両や運賃の変更はなく、運行路線変更に関して、関係機関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、停留所及びバス車内へ周知チラシを貼付すること及び津市HP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>

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。

では小島委員をお願いします。

<小島委員> 三重運輸支局の小島です。

手続きの話だけさせていただきたいと思います。一志西循環ルートの停留所間のルート変更、こちらについては2ヶ所あるということで、トータルすると路線全体の長さは特段変わらないということかと思いますが、運行路線の変更①の区間については200m減少する、もう一方の運行路線の変更②の方は逆に200m増えるということで、路線全体では変わりはないんですが、停留所と停留所間の距離については今回変更が生じることになりますので、いわゆるルートが変わる、停留所間の距離が変わるんだけどそれでも運賃は変えないということで、別途運賃協議が必要になってまいります。その点はまた運輸支局の輸送担当の職員と打ち合わせをしていただければと思います。

もう一方、久居西循環ルートです。こちらについても停留所間のルートが少し変わるということかと思いますが、制度的な話で恐縮なんですけど、自家用有償旅客運送については特段運賃協議だけを切り分けて運賃協議会で協議するという制度にはなっておりませんので、津市さんの場合でいきますと公共交通活性化協議会の会議で引き続き運賃は変えないということで協議が整えば、自家用有償旅客運送については特に別途運賃協議は要するものではございません。

ですので手続きの話で大変恐縮なんですけど、一志西循環ルートの方については別途運賃協議会の開催が必要になってくることについて、運輸支局の輸送担当の方と確認をなさっていただければと思います。

以上になります。

<松本会長> ありがとうございます。いかがですか。

<事務局> ありがとうございます。これから運輸支局のご担当と相談させていただき、至急運賃協議をさせていただきたいと思います。

<松本会長> ありがとうございました。

では運賃に関しては別途部会で協議してもらわないといけないので、輸送担当と相談した上で必要に応じた形で協議会を開催いただいて、またその結果を次回の会議でもいいので報告いただければと思います。

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

今回は工事のため通行止めで、やむを得ないということで先んじて変更されております。

ただ、長い間の変更になりますので、正式に変更するという手続きを取らせていただくという流れになっております。

それから、幸いバス停がなくなったりはしてませんので、今まで通りです。ちょっと経路が変わってますよということでございます。

では特にご異論ないようでございますので、この津市コミュニティバスの運行変更につき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。

ご承認いただいたとさせていただきます。では必要な手続きを進めてください。

では5番、「デマンド型交通の実証実験について」ということでこれは報告になりますが、ご説明をお願いいたします。

<事務局> それでは、事項5「デマンド型交通の実証実験」についてご説明させていただきます。

【資料5－1】をご覧ください。

実証実験運行につきましては、今年度、美杉地域、安濃地域、津地域の3つの地域で実施しております。

まず、美杉地域におきましては、令和6年10月21日（月）から12月13日（金）までの期間で、延べ31日間（週4日）運行いたしました。運行実績は利用登録者が281名、うち実利用者は51名、述べ乗降人数は100名でした。利用傾向としましては、8割以上が火、金曜日（美杉町外の白山町行き）の利用で、月、水曜日（美杉町内）の利用はごく少数（調査乗車のみ）でした。主な目的地は榊原温泉口駅26件、マックスバリュ川口18件となっており、一志病院は1件のみという結果でした。一志病院が1件だったのは、現行のコミュニティバスの運行と併用して実証実験を行った結果、コミュニティバスのダイヤを利用した人が多かったためと推測しております。

次に【資料5－2】をご覧ください。こちらは美杉地域の実証実験アンケート結果でございます。簡単にその内容をご説明いたします。

1ページをお願いします。まず、アンケートの実施概要ですが、アンケート

は令和6年10月21日(月)から令和7年1月7日(火)まで実施しました。

配布・回収方法は、バス車内で配布し、回収はバス車内、美杉総合支所、美杉地域内の各出張所、一志病院、マックスバリュ川口店それぞれに設置しました回収箱で回収しております。また、スマートフォン等のWEBにより回答いただいた方もお見えになりました。

アンケートの回答数は、69票で、その内訳はWEB回答が11票、紙媒体による回答が58票でした。

次にアンケート結果の内容について、ご説明いたします。2ページをお願いします。問1、「年齢」は、80歳代が全体の約35%で24人、70歳代が全体の約28%で19人でした。70歳代以上の方が全体の約67%を占めております。問2、「性別」は、男性が約38%で26人、女性が約62%で43人でした。

次に3ページをお願いします。問4、「普段利用している交通手段」は、自家用車（ご自分で運転）が約65%で40人、コミュニティバスが約32%で20人でした。

次に4ページをお願いします。問5、「乗車曜日」で最も多かったのが金曜日で全体の約52%（27人）、便別では、火曜日のBルート（太郎生から伊勢路、八幡、八知、竹原を経由して白山地域内の一志病院、マックスバリュ側口方面へ行く便）が12人、金曜日のAルート（丹生俣から多気、下之川などを経由して白山地域内の一志病院、マックスバリュ川口方面へ行く便）14人でした。

この項目では、美杉地域内を循環する月曜日、水曜日の便よりも、一志病院やマックスバリュ川口、榊原温泉口駅方面に行く火曜日、金曜日の利用が多かったという結果になっております。

次に5ページをお願いします。

問6、「往復利用」では、全体の約58%（35人）が往復で利用されており、約42%（25人）が片道のみ利用でした。

問7、「移動目的」は、買物が全体の約46%（23人）で、以下、通院4人、公共施設4人、娯楽2人となっていますが、その他の目的については、17人中13人が「実証実験の試乗目的」ということでした。

次に6ページをお願いします。

問8、「行きたい場所は目的地として設定されているか」については、全体の約78%（40人）が「設定されている」との回答でした。

問9、「移動に便利だったか」については、全体の約57%（30人）が「は

い」、約43%（23人）が「いいえ」と回答しています。「移動に便利ではない」理由として、17人中10人が「待ち時間が長い、本数が少ない」旨の回答でした。

次に7ページをお願いします。

問10、問11、問12、「他の公共交通機関との乗り継ぎ」では、全体の約16%（9人）が「乗り継ぎをした」ということでした。乗り継ぎ先はJR名松線が延べ4人、近鉄（榊原温泉口駅）が延べ2人、コミュニティバスへの乗り継ぎは延べ7人でした。

問13、「電話予約は簡単か」では、全体の約83%（43人）が「はい」との回答でした。

次に8ページをお願いします。

問14、「予約の受付期間は適切か」については、全体の約55%（27人）が「適切である」と回答している一方で、全体の約45%（22人）が「適切でない」と回答しました。「予約受付期間は適切でない」理由としては、14人中9人が「当日も予約できるようにしてほしい」旨の回答です。

次に9ページをお願いします。問16、「予約時や折返し連絡の説明はわかりやすかったか」については、全体の約81%（39人）が「説明は分かりやすい」との回答でした。

問17、「料金はいくらまでなら利用したいか」については、全体の約26%（11人）が「100円」、全体の約29%（12人）が「200円」との回答でした。一方で、全体の約36%（15人）が300円以上の金額を回答しました。

次に10ページをお願いします。

問18、「今後もデマンド型交通を利用したいか」については、全体の約55%（30人）が「はい」との回答でしたが、約45%（22人）は「いいえ」という回答でした。

問19、「改善点など」について、たくさんの貴重なご意見やご要望をいただきましたので、ご参照ください。

最後に11ページをお願いします。

こちらは、アンケート結果を受け、考察させていただきましたものとなります。この中で、特に最後の今後の利用について、約45%（25人）が「今後は利用したくない」との回答でした。改善点として、ご意見をいただいた内容として「待ち時間が長い（14人）」「美杉は広域だから1台での運行には無理

を感じる（６人）」「従来のコミュニティバスを続けてほしい（６人）」「本数が少なく、急な用事に対応してもらえない（７人）」「バス停を多くしてほしい（９人）」「一志病院の受付時間、名松線への乗りかえ時間も考えてほしい（３人）」「乗下車の時のステップが高すぎて大変（５人）」旨の回答がありました。

本市といたしましては、このアンケート結果を重く受け止め、今後、本格運行に向けて、住民の皆様の利用実態や利用ニーズに応じたデマンド型交通の実現に向けて、各総合支所とも連携しながら再検討してまいります。

以上が、美杉地域の実証実験アンケート結果の概要でございます。

恐れ入りますが、【資料５－１】をもう一度ご覧ください。

安濃地域におきましては、令和７年１月２０日（月）から３月１３日（木）までの期間で１５日間（週２日）運行し、令和７年３月７日時点の運行実績は、利用登録者が６４名、うち実利用者が２６名、述べ乗降人数は７７名となっております。利用傾向としては、主な目的は買い物３３件、病院３件、その他２件で、その内訳はイオンタウン芸濃２４件、ぎゅーとら芸濃店７件、ぜにや安濃店２件、武内病院１件、伊勢谷医院２件、サンヒルズ安濃２件です。

次に津地域におきましては、令和７年１月２９日（水）から３月２１日（金）までの期間で１６日間（週２日）運行する予定で、令和７年３月７日時点の運行実績は、利用登録者４６名、うち実利用者１９名、述べ乗降人数５２名となっております。利用傾向としては、津地域の買物施設の目的地はヤマナカアルテ津新町のみということで、目的は買物２０件となっております。

以上で、デマンド型交通の実証実験の説明を終わらせていただきます。

実証実験につきましては、津市コミュニティバスを運行している地域では「中山間地」として美杉地域、「市街地」として安濃地域を選定して実施しました。また、コミュニティバスを運行していない地域では、買物への対応と三重交通路線バス停留所に接続することに特化させた形で、津地域の西橋内・西郊エリアで実施しました。

それぞれ３つの特徴をもった地域で実施したわけですが、やはりそれぞれの特徴に応じた課題や問題点等が出てきておりますことから、今後、実証実験の結果を踏まえ、デマンド型交通の本格運行に活かしていけるよう、導入に向けた準備を進めてまいります。以上です。

<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。
お願いします。

<矢代委員> よろしく申し上げます。

まず資料5の1ですけれども、グラフに出ている美杉地域で言えば延べ乗降人数が100名ということですが、利用登録者に対して、うち実利用者数が18%と2割に満たないなど、もし今後に活かせることで何かお気づきの点があったら教えていただきたいのが一点と、質問のアンケートの中で、P9の間17の料金はいくらまでならということで、これは往復利用と片道利用された方々がいらっしゃると思うんですが、片道の料金として捉えられている結果なのか、往復乗っての答えなのか明瞭になっているのかというのが一つ懸念するところでありました。

ご意見いただければと思います。お願いします。

<事務局> ありがとうございます。

まず美杉地域の利用登録者が281名でして、ただうち実利用者としては51名しかおりませんでした。今年度実証実験を行いましたが一番最初に開始をしましたのは美杉地域でして、市内で実証実験を初めて実施させていただくということで、実施の前に私どもとそれから総合支所が各地域の皆様にご協力いただきたいということで、いろんな場を借りてこういうことをやりますのでできるだけご協力してくださいというお願いをしてまいった関係で本当にご理解をいただきまして、そういった意味でこの利用登録者数がこれだけの数が伸びたと考えています。

ただですね、実際にご利用いただくとなると、やはりお車で移動されている方も多くみえますし、現行のコミュニティバスも並行して走らせておりましたので、今のご利用者の方はそちらをご利用されていることもございましたので、そういった関係で事前の利用登録者数と実際のご利用された人数の開きが特に美杉地域は多かったのかなと考えているところでございます。

それから利用の料金ですけれども、こちらは片道ということで私どもは捉えておりまして、1回のご乗車でこのような形でご回答いただいたと認識しております。

<矢代委員> ありがとうございます。

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

<宮崎委員> アンケートグラフ上で出ているんですけれども、美杉でも2つのルートがあったと。太郎生から白山まで行くルートと、丹生俣から下之川を通っていくルートの地域外に出て行くルートと、循環型ルートのこの2つはかなり性格が違うので、一緒くたに合計した表ですけど、これは別にしないと実態がわからないんじゃないかと思いますがどうでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。
 確かにご指摘通りだと考えておりまして、アンケートの項目等でこのようなまとめ方をさせていただいたんですけれども、もう一度今日いただいたご意見も踏まえまして、今後も分析等を行っていきたいと思います。ありがとうございます。

<松本会長> ありがとうございます。
 4ページにルートごとの内訳がありますが、数が少ないので全部のルート別に集計してもあんまり意味がないですね。
 その辺りもう1回注意しながら検討いただければと思います。
 ありがとうございました。
 その他いかがでしょうか。竹田委員お願いします。

<竹田委員> 2点お聞きしたいんですけれども、1点は予約の電話の問題なんですけれども、約4分の1弱の人が1回で繋がらなかった。この考えられる要因は何やったのか。
 例えばたまたま電話を受け付ける人が1人しかいなくて他の用事に行っていたとか、トイレに行ってたとかということなのか、その辺が気になるんですよ。
 この程度の利用で、電話が繋がらないというのはちょっと心配なんです。考えられる理由は何なのかを教えてほしいのが一つと、もう一つは、今ご質問あったことに関連するんですけれども、登録者数と実人員の利用者の関係なんですけれども、利用者の方はある程度アンケート取って、それなりに便利だったと

か、よかったとか悪かったとかいうのはおおよそわかるんですけども、問題は登録者の3分の2が利用してないんですよね。これはなぜなのか。今推測される点はお聞きしたんですけども、私これは甘く見ると、下手すると高松山団地の状況のその轍を踏むんじゃないかと心配をしてるんですね。

実際に自家用車があるとか、あるいは今既存の路線を使ってるというようなことが主に推測されるみたいなんですけれども、それだと実際にデマンドだけになった場合、やはり大変なことになっちゃうのかなと思いますので、一口でいうと誤解があるかわかりませんが、登録者アンケートの3分の2の人がなぜ利用しなかったのかというのは、もうちょっと深刻に受け止めてやられた方がいいんじゃないかという気がするんですけども、その辺はどのように考えておられるのかをお聞きしたいと、その2点をお願いします。

<事務局> ありがとうございます。

まず予約が1回で繋がらなかったということですが、業者とこのことについて実証実験終わった後の協議まではしていないんですけども、委託業者から予約についてはそんなに集中して重なったということもなかった、順調にいったというような報告を受けております。そうしたらなぜこの一回で繋がらなかった部分はこれだけあるのかということだと思うんですが、そこはもう一度検証させていただきたいと思います。

それと、利用登録者数と実利用者数の乖離ですね。竹田委員もおっしゃる通り、なぜ利用しなかったのかという理由をもう一度確認しにいく必要があると思っておりますので、方法は総合支所とも相談しながら確認させていただいて、今後繋げていきたいと思っています。ありがとうございます。

<竹田委員> 了解ですけども、住民全般じゃなくて、登録者というのは特定されるわけですから、例えば時間がなければ郵送でアンケートを取ることもできますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

<松本会長> 逆に今回登録者にアンケートせずに、こういったことにしたのはなぜですか。配布はバス車内で配布したんですね。なるほど。
郵送費を浮かせたかったというところですか。281名だったんですね。郵送もできたかもしれないですね。予算取っていなかったらしょうがないですけども。

いずれにせよ、そういうことがもし追跡で可能であればとは思いますが、他の自治体でもほぼほぼこんな感じだと思います。

登録は多いんですが、実際に利用する人は本当にその中のわずかというのが多いですね。

その理由は使う必要性がなかった、あるいは今使ってる手段の方が便利だったというような理由がほぼほぼです。

それからもう一つは、特に期間が短いと、その短い期間のためだけに新しい手段を使おうというのは結構なエネルギーを要するんですね。従ってどうせ2週間しか走らないから、どうせ1ヶ月しか走らないから、わざわざ使おうかと思う方、特にお年を召すと減ってしまうということがありますので、こんな感じだろうなと思いますが、一度調べられるのであれば調べてもらうといいですね。

どうもありがとうございました。

その他いかがでしょうか。では小島さんお願いします。

<小島委員> 三重運輸支局です。

資料をパラパラと拝見しながら説明をお聞きしていたものですから、私がうまく聞けてなかったところもあるかもしれませんが、資料5-1と5-2を見比べますと、5-2では先ほども少し話がありましたが、例えば4ページではルートがそれぞれ設定されているんだとか、あとは8ページを拝見すると、「予約受付期間は適切ではない」という回答もあったり、「当日も予約できるようにしてほしい」旨の内容を回答したという記載があるんですが、そもそも美杉地域の実証実験では、例えば予約は何日前から受付していて、それが前日までということなのか、例えば前日の何時まで予約を受付可能としていたのか、とかですね、あとはそれぞれのフルデマンドということではなくて、あらかじめルートとか、例えばダイヤとかを設定して、要は予約制のバスみたいな格好で運行されていたのかとか、その5-1だけを拝見していると、5-2と見比べたときにどういう運行の実態だったのかっていうのがつかみにくいところがあると私としては感じたものですから、今回協議会開催いただいて、いずれこういった資料もホームページ等で公表されるかと思いますが、一般の方が予備知識なく資料5-1、5-2を突き合わせて拝見しても、こういう形態の実証運行を31日から行ったんだな、あるいは15日間、16日間行ったんだなということが少し掴めるくらいの情報は資料5-1の方に入れていただけると、分析も、あるいは市民の方々もイメージしやすいという気がしたものですからその

辺りお願いできればなと思いますし、先ほどからご意見もありましたように、登録者の方々が例えばどう感じていらっしゃるのか少し深掘りもしていただくと、津市さんとしてはこういったデマンドへの移行というところを、一つ大きな柱として検討なさっているということだと理解してますので、今回の実証実験っていうのは非常にある意味ではしっかりと分析なりあるいは考察なりが必要なところかなと思いますので、その辺りご検討ご対応をいただけるといいかなと感じました。

以上になります。

<松本会長> いかがでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。

確かに5－1だけを見れば、どういう運行をしてきたかというところはわからないということですが、私もご意見いただいて思いました。今後ホームページ等でも公開していく機会があるかなと思いますので、もう少し今回の実証実験の内容がわかるような部分を足し込んで、資料を整えたいと思います。ありがとうございます。

<松本会長> そうですね。この会議のメンバーは一通り一応認識をしておりますが、確かにこれだけを見るとわからない部分が多いので、整理して公開、公表するベースでお願いしたいと思います。それから登録者も含めて、津市のこれからの交通のあり方の検討題材になりますので、そういう意味では登録者の方々のご意向も聞くことは大事だと思います。あとこれはこの会議の場に出してもらって出してもらわないは別として、費用構造についても検討いただく必要がありますよね。ですからこの実証実験にどれぐらいかかって、どれぐらいの利用者がいて、それこそ1人当たりを運ぶのにどれぐらいかかっているのか、そして何が効率的なのかといったところも、別途分析いただく必要があるかなと思っています。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。船木さんお願いいたします。

<船木委員> 参考までにお伺いしますが、名松線への接続でということで、リクエストがあったからだと思うんですが具体的に何駅に寄っておられたんでしょうか。

＜松本会長＞ 例えば7ページを見ると、乗り継ぎ先が増え、J R名松線延べ4名でありますし、それからこのご意見のところで名松線への乗り換え時間も考えてほしいというのがありますので、少なくとも4回、延べ4人は名松線へ乗り換えていただいている。

ただし不便を感じているということですが。ではどこの駅だったのかということですが、路線図なんかでは、わからないんでしょうかね。

＜船木委員＞ すいません、あまりお時間をお取りいただくと申し訳ないんですけれども。

＜事務局＞ すみません。家城駅です。

＜船木委員＞ やはり家城駅ですね。私は家城か関ノ宮かと思ったんですが、要するに買物だとか一志病院だったらその近辺だろうと推測したんですが、近鉄は榊原温泉口とありまして、名松線の駅名がなかったものですからそういう点でお聞きした次第です。ありがとうございます。

＜松本会長＞ よろしかったですかね。

そこの接続が問題だったということですので、それは今後の検討題材になるということかと思います。

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。中平先生お願いします。

＜中平委員＞ 先ほど竹田さんからもご質問があったんですけど、予約電話が1回で繋がらなかったのは僕は致命的だと思ってしまして、1回電話して繋がらなかったら「何だ、このシステムは。」となると思うんです。

今はもう終わったものは仕方ないんですけど、本格運行することになったらこの繋がらなかったというのがほばないようにしていかないと利用者は絶対離れると思いますので、その辺りは検討するのも大事ですけれども、改善は必ず必要だと思うので、その辺りは十分注意していただきたいなと思います。他のところでもいろいろ予約式をやったこともあるんですけども、やっぱり1回で繋がらないとか、例えば自家用車の有償運送をやった場合、予約制で繋がらなかったら次のときに利用してもらえないというのはわかっていることなので、この予約電話が繋がらないのはできるだけというか、ほば。たくさん予約があつて、

それで繋がらないなら仕方ないと思うんですけども、そんなに数もない中で繋がらないのはちょっと致命的だと思うので、その辺りはぜひとも本格運行する場合には改善していただきたいなというふうに思った次第です。以上です。

<松本会長> はい、ぜひ聞き取りしていただいて、何でもこういう状況が起きたのかということと、もし原因がわかったのであればそれは改善を進めてもらう必要があります。

さらにこの知見を他の地区の実証実験にも活かしていただきながら、必ず予約を取ってもらうような契約形態、電話を取ってもらえるような契約形態にしたいといけないうんだと思います。

ぜひそのようにお願いいたします。

その他いかがでしょうか。では矢代さんお願いします。

<矢代委員> このグラフのN数を見させていただくと、各問いによってNのばらつきがあるということは、未回答というか回答できていないことがちらほら散見されると思うので、やはり先ほど出ましたように車内で急いでこれだけの質問を書くというのが、特に片道の方とかは難しかったのかなと。往復の方でも高齢者の方とか、ちょっと大変だったのが想定できるので、そういったアンケートの仕方も今一度検討いただけたらと思いました。

<事務局> ありがとうございます。

乗っていただいたときに書いていただく、あとでお忘れになるというところも危惧しておりましたので、こういうアンケートのやり方をしましたが、今後に向けて考えていきたいと思います。

<矢代委員> そうですね。このボリュームは書けない人も多いというのはちょっと聞いたことがあったので、車内はもちろんその方がよろしいかと思うんですけど何か説明などあったら。

<事務局> あとは降りられた所にもアンケート回収ボックスがあり、座って書けるようなところも実際あったんですけども、やはりご意見伺いましたので、その辺りは改善に繋がりたいと思います。ありがとうございました。

<松本会長> ありがとうございます。これも今後に活かしてください。
 その他いかがでしょうか。よろしいですかね。
 実証ということでいろんな課題の洗い出しという意味ではいろいろ課題が見えたと思いますのでこれを今後の知見に活かして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。
 それでは6番「ぐるっと・つーバスの運行変更について」ということでお願いいたします。

<谷 委 員> お世話になっております。
 運行受託をしております三重交通の谷と申します。よろしくお願いいたします。
 それでは資料6「ぐるっと・つーバスの運行変更」につきましてご説明申し上げます。
 1番のレインボーセンター前の停留所移設および名称変更でございますが、まず（4）の路線図をご覧ください。
 赤い丸でお示ししておりますのが現在のレインボーセンター前のバス停でございます。このたびにみえ医療福祉生活協同組合様からこちらのレインボーセンターを解体するにあたって、地図上緑色の丸でお示ししております地域支援センターえがお前へのバス停移設のご要望を頂戴いたしましたことから、バス停の移設、および停留所名称の変更を行うものでございます。
 裏面へお移りいただきまして（5）が新停留所の設置イメージでございます。
 続きまして2番三木眼科前の停留所名称の変更でございますが、こちらの三木眼科さんが令和7年3月31日をもって閉院をされるということとなりましたため、こちらの地名であります幸町に名称を変更するものでございます。
 なお、これらの変更に伴う運行時間、運行距離、使用車両及び運賃の変更はございません。
 変更日につきましてはどちらも令和7年5月7日水曜日を予定しております。
 最後に当該変更の周知につきましては実施日2週間前を目途に該当停留所への掲示及びバス車内へのチラシ貼付を行ってまいります。
 説明は以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。それではこの件に関しましてご質問ご意見等ございますでしょうか。

では私から1点。1件目、バス停を移設する、これにより距離はどれぐらい離れたところになるんですか。

<谷 委 員> 約100mになります。

<松本会長> 100mですか。なるほど今までレインボーセンター前から乗降されていた方も、こちらに100m移動してもらって地域支援センターえがお前はご利用可能だということによろしいですね。

<谷 委 員> そうですね。レインボーセンターがなくなるということになりますので、もうここを利用されるお客様はいないという想定です。

<松本会長> その周辺に家屋もあるんです。この家屋に住まわれてる方が使っていた可能性はありませんか。

<谷 委 員> それはすみません、申し訳ございません。失礼しました。

<松本会長> ただそういう方々もちょっと離れる可能性もあります。
場合によっては近づく可能性もあって、一応代替のバス停としては利用可能だということですね。

わかりました。ありがとうございます。

その他よろしいでしょうか。

ということで道路管理者さん等々との協議は全て終わっているということですね。

地権者さんの了承も得られていると。

<谷 委 員> はい。

<松本会長> ということでございます。

あとはもう特に変更がないということでございます。

よろしいでしょうか。

では特にご異論ないようでございますので、今回この「ぐるっと・つーバスの運行変更」に関しましてご承認いただいたということでご異議ございませんでし

ようか。

はい、ありがとうございました。承認いただいたとさせていただきます。

では7番、「次期地域公共交通計画策定に係る進捗状況について」ということでご説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項7「次期地域公共交通計画策定に係る進捗状況」について、ご報告させていただきます。

資料7をご覧ください。

こちらは計画策定にあたり、課題を整理するために地域の現状や移動特性等を把握する必要があることから、本市の公共交通に関わる現状についてとりまとめたものでございます。

主な内容についてご説明いたしますが、資料の1ページから10ページにおきましては、人口概要やその分布、高齢化の状況、通勤・通学の動向などについて記載をしています。

次に11ページから16ページにかけましては市内の施設の立地状況ということで、「医療機関」、「高等学校・大学」、「商業施設」について記載しています。

続きまして、17ページから54ページにかけましては、本市の交通ということで、17ページは「本市の道路網」の状況、18ページからは各運行事業者の状況について、「鉄道」、「乗合バス」、「タクシー」、「航路」等について、乗車人員や利用者数の実績を中心に各運行事業者の現状について記載しています。

それから、55ページには市内の主な観光施設等の入込客数、57ページからは本市で実施しました「津市総合計画のための市民意識調査」や「市政アンケート」での公共交通に係る設問のアンケート結果について記載しています。

現在、計画検討分科会におきまして、これらの市内の地勢や地理、社会経済状況を含めた市内の公共交通に関わる現状から見えてくる課題を整理し、その後の「課題を踏まえた基本的な方針の検討」や、「基本方針実現のための目標の設定」、「必要となる取組」などについて、分科会での協議を進めているところでございます。

今後も引き続き、分科会におきまして、計画策定に係る協議や検討を行いながら、策定作業を進めさせていただき、準備が出来次第、計画の素案をご提示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。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

この件に関しまして、ご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。では宮崎委員お願いいたします。

<宮崎委員> 先ほど伊藤委員がおっしゃったことだと思うんですけども、最初の人口の概要というところで、四日市に次いで2番目であるというのはいいです。

しかし面積が非常に大きいので交通上はものすごく大変ですよというのを入れないといけない。それと人口は2番だけど面積が大きいので人口密度が低くて交通整備は難しいというのが受けとれるような書き方をした方が良いだろうかというところで。それから人口が減ってきてますますそれが大変になってきているという伊藤委員がおっしゃった通りのそういった書き方に変えないといけないだろうなと思います。

<松本会長> いかがでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。

今いただきましたご意見は先ほどの事も踏まえまして、その辺りの表現を検討させていただいて、計画の方にはどういう形で書くかということで、調整させていただきたいと思います。ありがとうございます。

<松本会長> 人口密度に関しては3ページですね。3ページにメッシュごとの人口密度ということで示していただいている、やはり地区によって非常に密度が低いところと高いところがあるということがわかるかと思います。

それからそもそも2ページのところで地域別の人口推移ということで、これも地区によって平成26年度比であります、70%まで減ったところもあれば、ちょっと増えているところもあるという、やはり地域によって全然違うんだという状況がわかります。

さらに高齢化については4ページのところでやはり地域別に高齢化率の割合をいろいろ分けてあるということです、この辺りが当初伊藤委員が言われたようなところに繋がっていくと思いますし、それからそもそも密度ということと公共交通の維持という関係での研究も必要だということです。またそういった整理をお願いしたいと思います。

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。伊藤委員からお願いしま

す。

<伊藤委員> 一つお願いなんですけども、この資料の中の52ページになりますけれども、福祉有償運送の事業者さんが書かれていますけれども、いずれはこういうところもご利用させていただかなければという中で、各事業者さんは何台ぐらい動かしていただいているかというのを次回でも次々回でもいいですので、載せていただければなというふうに思います。

<松本会長> いかがですか。

<事務局> ありがとうございます。

今回のこの資料につきましては今公表されております資料からお示しできればという形で掲載の方させていただいております。今言われました車両の台数の情報はあるのかなのか、いただけるかどうかもありますし、あと掲載することがいいのか悪いのかということもあるかと思いますので、ちょっと整理をさせていただいて検討させていただきと思います。ありがとうございます。

<松本会長> ありがとうございます。

福祉有償運送については、福祉有償運送運営協議会が開催されております。そこで毎年度、利用者数、あるいは登録ドライバー者数、あるいはその福祉有償運送サービスの登録者数等々も記載されており、多分公開の会議だと思しますので、その資料を入手いただいて直していただくとうろしいかもしれないです。

ちなみに多いですね。こんなにあったんですね。いや、すごく多いですよ。

ただ実際にどういう方々がご利用されていて、どれくらい運ばれてるかというのはまた別です。福祉有償運送の登録数ですよ。すごいですね。

またデータ整理をお願いします。ありがとうございます。

では竹田さんお願いします。

<竹田委員> 公共交通に関する津市の公共交通をどうしていくかというその前提の資料を出されたわけですが、一方では今全体で議論されたデマンド交通はもう令和8年度からですね、実施。それで実証実験がもう既に進んでるという状況ですよ。

だからコミュニティ交通に関してはかなり思い切った施策が、要するに令和8

年度から始まる。それと今検討していただいている公共交通のあり方との関わり
の整合性はどのように考えておられるのか。逆ならいいですよ。これが成功され
て一定の方向性が出て、その結果に基づいた公共交通のあり方をデマンド型に
するのか今まで通りの循環型にするのかあるいは複合型にするのかというのを
検討するのはいいですけども、逆のような気がするんですよ。

その辺の整合性をどのように図っていかれるのかお聞きしたいです。

<松本会長> お願いいたします。

<事務局> ありがとうございます。

今日お配りしている資料は、まず津市の現状はこういった状況にありますとい
うところから色んな課題が見えてくるということで整理しておるものになりま
す。

今委員がおっしゃられましたその中の一つの項目としましてコミュニティバ
スの再編がございまして、こういった方向で方針をある程度見て実証実験をさせ
ていただいたんですけども、その中でも色んなご意見をいただいているので、そ
の辺りを踏まえて新しくどういう形で運行していくかを考えた中で、それを含め
て計画も策定をしていくと考えておりますので、合わせて整理をしたいと思っ
ております。

<竹田委員> この資料からいっても、例えば人口動態もそうですし、減少傾向にあることも
はっきりしていますし、この旧10市町村を見ても各地域によって随分人口密
度も違いますし、それをとにかく1本デマンド型にしようという計画ですよ
ね。当座は。

従って、デマンド型一本に旧津市も美杉や芸濃も同じようなシステムでやろ
う、今までの循環型を止めてデマンド型にしよう、こういうことなんですよ
ね。

それだったらこの人口動態の調査とか人口密度だとか、例えば人口に限って言
うならそういう調査は必要度が随分薄れていくんじゃないかと思うんですよ。だ
からデマンドの実証実験をやっていただいているのはいいんですけども、それ
は新しい形態を模索していくのはもう非常に私も賛成なんです。

しかし、調査と整合性をきちんと合わせてやってほしいなと。

てれこになってしまうと、お金も無駄なことも出てくるでしょうし、日々の感
覚からいってもおかしいなということもありますし、その辺はこの協議会でぜひ

調整を図っていただいて、齟齬のないようには公共交通のあり方を模索していければと思います。日程的にも微妙なところが感じられますのでその辺りをぜひ慎重にお願いしたいと思います。

＜松本会長＞　まず確認させてもらいたいんですが、令和8年から地域のコミュニティバスを全面にデマンドにするというのは決まってないですね。

＜事務局＞　はい。令和8年4月からデマンド型交通を導入していきたい、それを目指していくということは以前からお話があったんですけども、確定というお話ではございませんので、今委員からお話ありましたように、やっぱり地域によっていろいろ状況も違いますと、実証実験もさせていただいた中で、課題としてこれからまた調整なりをしていく必要があることもいろいろ出てきておりますので、その辺りも踏まえまして全体的にあるいは地域的にどういうふうにしていくかを検討した中でこれからどうしていくかというのを考えていきたいと思っております。

＜松本会長＞　というのが第1。

それから現計画の中にも、新たな交通サービスの研究、それから自主運行バスの見直し等々はありますので、令和8年度に向けての検討というのは現計画に則った形での内容と読めます。

そして今竹田委員が心配されているのは、調査はやっているんだけど、本当はこの調査結果を受けてその次の施策が決まるべきだろうということだと思いますが、それは令和8年度以降の内容については今後の現計画で書かれますので、その部分については必ず反映されていくものだと考えております。

ですから現計画は今日延長しましたが、この現計画で読めるところと、今後新しく8年から策定する計画で、この両方に盛り込まれていくだろうという気がしておりますが、事務局はそういう理解でよろしかったですか。

＜事務局＞　はい、そうでございます。デマンドとおっしゃいますが、やはりそれはコミュニティバスの再編という今までの計画もあった中で新しい計画にもどういう方向で盛り込んでいくかという形で取り組みの方を検討していくことで考えてます。

<松本会長> ということで順序は決して逆にはなっていないと理解しております。
それから何より皆さんと議論いただきながら協議いただきながらその方向性を決めていくことになりますので、またその際にはご意見いただければと思います。
ありがとうございました。
その他いかがでしょうか。はいお願いいたします。

<高橋委員> 見つけてしまったので言わせていただくんですけど、29ページ。これ僕の記憶が確かなら令和6年10月の豊野団地線、津駅から三行ではなく豊野団地ではないのかなと思うんですけども。次のことに関しては、令和6年10月現在では変わってないからいいのですけれども、今後資料を更新する際にサオリーナ前が多分日硝ハイウエアーリーナに変わってくるのかなと思うので、また更新する際にはよろしくお願いします。

<事務局> ありがとうございます。
こちらでその辺りの確認が不十分で大変申し訳ございませんでした。いただきましたご意見、また確認させていただいて訂正させていただきたいと思います。
ありがとうございました。

<松本会長> ありがとうございます。ぜひそうやってお気づきの点を色々ご指摘いただきたいと思います。多くの方々に見ていただくのが何より確実性を高めることだと思いますので、そういったところも含めてご意見いただければと思います。
今のところについては最新の情報に更新をお願いいたします。
ありがとうございました。
その他いかがでしょうか。では伊藤委員お願いします。

<伊藤委員> 先ほど実証実験で繋がらなかったというのがお話で出ていたかと思うんですけども、この中に見える委員の何名かの方が以前玉城町の社会福祉協議会さんが運用しているバスを見学に行ったことがございます。
ここは確か東京大学だったと思うんですが、そこが組んだシステムを使って受付をやっていたので、繋がらないことがあるのかを一度ご確認いただくといかなと思います。

<松本会長> ありがとうございます。何かございますか。

<事務局> ありがとうございました。
また確認の方させていただきます、参考とさせていただきたいと思います。
ありがとうございます。

<松本会長> ありがとうございます。
ちなみに玉城町はお2人かな、受付の方を雇っておりまして、その方が専用に
受付されていますね。
ですから、結局予算次第なんですけど、そういう体制を取れるかどうかだと思いますので、
他でやれているからといってこちらでやれるとも限らないので、その
辺りをよくいろいろ勉強されて、それぞれの地域にふさわしい形態を見つけてい
ただくことが何より大事なかなと思いました。ありがとうございました。
その他いかがでしょうか。
では矢代さん、お願いします。

<矢代委員> 教えていただきたいんですけども、例えば19ページとか20ページ、21
ページで、平成30年度水準には戻っていないとか、次ですと100万人以上減
少とか増加傾向にありますとかいう表現があるんですけども、それぞれの理由
まではこういうところにはお示しはできないのでしょうか。

<事務局> コロナ禍を受けて戻っていないというご質問でよろしいでしょうか。

<矢代委員> そうですね。

<事務局> まず各鉄道なりバスなり航路なり、一番共通している一つが出張の形態が変
わってしまったというのがあります。
以前ですと膝を詰めて出張して会議してというのが多かったのですが、最近は
WEB会議に取って代わられたというのが、どこも共通しておるところござい
まして、鉄道事業者さんでもその分は戻ってこないだろうなというのはお聞きし
ておりますし、バス事業者さんもその辺りの影響はかなりあると。航路について
もそういう出張会議が減ったとのことで、間違いなく共通して減っており、戻ら
ないということは分析しております。

あとは各バスなり鉄道なり航路なりの固有の事情はあると思うんですが、やはり鉄道はこの広域移動に繋がるものですので、他の運送よりは戻りはいいのかなという感じはしますね。

<矢代委員> ありがとうございます。ニュースとかでもそういう背景は伺うことがあるんですけども、こういうところにはそこまでは示さないという感じなんですか。

<事務局> 今回示させていただいた現況整理資料なんですけれども、これはどちらかというと定量的に数字やその辺りだけでまとめたものをまず出させていただいています。この後それを補うために各事業者ヒアリングをしていますので、もう少し待っていただくとそのヒアリングの資料もお示しできるかと思います。正に減っている理由はどういうことなのかというのは鉄道事業者さんや航路事業者さんとかにも聞いていますので、そういう定性的な部分は今後また資料でお示しができるかなと思っています。

今回の部分については、現況の整理資料はどちらかというと定量的な数字やデータからこういうものという形で整理させていただいたものをお示しさせていただいているという段階でございます。

以上でございます。

<矢代委員> ありがとうございます。承知しました。

<松本会長> そこは難しいなと思ってしまして、実際になぜというのを明らかにしようと思いますと、なぜというところを示すデータの収集が必要になります。

それは例えば通学定期券や通勤定期の推移、あるいは昼間の利用の推移とか、もっと言えば人々の動きはどう変わっていったかなどを見た上で、実際に何が影響しているかというのが言えると思うんですね。

それを事実という意味で言おうと思うとかなりの分析が必要になってきてそこをここでやるかどうかだと思います。

そうではなくて一般論的なところでさらっと書くので言えば、例えば遠隔あるいは我々の働き方が変わったとか、飲み会が減ったとか、そんなことが書けるんですが、あくまでもそれは想定でしかないです。そういう意味では、ここに書かれた現況整理のところでは、そういう意見になりますが書かないでおうという

ことです。

ただし後半のところで、そういったところを言及するということであれば、少なくとも何かバックデータとなるものに基づいた中での記載にしてほしいと思いますが、路線とか場所によってまた大分違うと思うんですよ。

だからそこをどこまで書くかというのはしっかり検討いただければと思いますが、なにせ計画でオフィシャルなものになるので、間違った書き方はできませんので、せめてそんなことが想定されるぐらいのまとめ方になるのかもしれない。

あるいは、鉄道事業者さんやバス事業者さんがそれぞれバックデータを持っているのであればそれを記載いただく。そこはしっかり切り分けていただいてもいいかなと思います。

あとは、会議の場で今言われたようなことを皆さんに情報提供という形で、事務局としてはこう考えているということの意見表明というのはあってもよろしいかなと思っております。

ただ22ページを見ると、「白山高等学校の生徒数の減少等の影響が考えられます。」と明確に書いてありますが、これはきっとバックデータとして、白山高校の生徒数が減っているという事実があるわけです。こういう書き方はいいと思うんですけど、そうではなくバックデータがないとなるとなかなか記載は難しいなという気はしております。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

<宮崎委員> なんでもいいですか。

<松本会長> もちろん。

<宮崎委員> テレビの「まるっと！みえ」や広報にも半月くらい前に出た、津駅の東口と西口両方のターミナル整備を見まして4月頃に案が出てくるらしいですが、その時に交通関係でいうとそのバスターミナル、あるいは待合環境の整備などについては何らかの関係がありますが、その辺りはどうなのでしょう。広報で見たイメージ図ですが、あまりバスターミナルの整備にはなっていないと思っております、何とかもうちょっと公共交通、特にバスの維持にはバスターミナル整備にもうちょっと配慮して欲しいと思っております、その辺りを何とか取り入れてもらえないだろうか。方策はあるのでしょうか。

<松本会長> いかがでしょうか。

<事務局> 今ご意見いただいた津駅前東西のプランですけれども、今建設部の方で計画をしております、今の段階では地域や各関係機関の方々の意見を聴きながら、プランをいろいろ考えている状況でございます。

一方で、今言っていたように、今後の次期地域公共交通計画で、当然そのバスタプロジェクトで、東口はバスターミナル、西口については混雑緩和という津駅西口が変わるという形で、この地域公共交通計画も非常に関係がございますので、担当部署と連携しながらどういうことが書けるのかを整理させていただいて、委員さんにご協議いただく段階ではそういうことも含めて見ていただけたらと思っておりますので、もう少しお時間をいただければと思います。

今言っていたご意見は、私ども地域公共交通計画を作るとき、建設部と調整をするときに、意識をしながら取り組んでまいりたいと思い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。
ちなみに整備完成年度はいつが目標なんですか。

<杉崎委員> 建設部の杉崎と申します。

西口駅前広場につきましては今年度末に基本計画を策定する予定で、その基本計画を基に令和7年度は詳細設計で、令和8年度の工事着工を目指して今取り組みを進めておるところでございます。

東口に関しては、国と県、市3者でバスタプロジェクトの実現に向けて協議を進めているところでございまして、交通結節点機能強化の必要性調査というものを国の方で進めておりますので、その必要性が認められれば順次整備方針の検討や基本計画の策定と、そういうふうステップアップしていきますので、今の段階では何年度に詳細設計とか工事着工というのは東口についてはまだ言えないんですけれども、今現在実現に向けて取り組みを進めているところでございます。
以上です。

<松本会長> なるほど、微妙ですね、この次期計画にどこまで書き込めるかというのは。西口は8年着工ですね。

＜杉崎委員＞ それを目指しています。

＜松本会長＞ だから確定的な書き方じゃないにしても何らかの記載ができるかと思いますので、そこを工夫しながら記載いただければという気がします。

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。

ではそういった形で現況整理それから課題、そしてそれに対しての目標あるいは取り組みが現在分科会でまとまりつつありますので、またその段階で皆さんにご協議いただく手筈で進めさせていただきたいと思います。

ありがとうございました。

以上で予定の議題は全て終了となりますが、全体を通しまして皆様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。

事務局はその他何かございますか。特にございませんか。

どうもありがとうございました。

これで本日の今年度最後の協議会を終了させていただきます。皆様方のご協力に感謝申し上げます。どうもありがとうございました。

それでは進行を事務局にお返しいたします。

＜事務局＞ それでは長時間にわたりましてご協議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4回最後の協議会になりましたが、津市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。

次回令和7年度第1回協議会につきましては、5月の開催を予定しておりますので、令和6年度事業報告および収支決算報告等についてご協議をいただく予定でございます。詳細や日時につきましては改めて文書にて通知をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

本日は本当にありがとうございました。