

令和５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５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５年１２月１５日（金）午後２時から午後４時３０分まで
3 開催場所	津市役所 本庁舎 ８階 大会議室Ａ
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）、宮田雅司（副会長）、 伊藤好幸、川端邦裕、川村聡、木下健吾、高橋克典、竹田治、 谷山昭、中平恭之、藤田雄一、前葉光司、宮崎清、宮崎利章 （事務局） 都市計画部次長 草深寿雄 交通政策課長 杉崎雅人 交通政策・海上アクセス担当 蒲原智晴、竹内沙也香、見取秀祐、坂井亜希子 政策課 政策担当 高須憲央
5 内容	１．津市コミュニティバス及び自主運行バスの運行変更について ２．令和５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 ３．次期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略の策定について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	０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5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、ありがとうございます。

ただいまから、令和5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> 年末のお忙しい中お集まり下さりありがとうございます。

もう12月ですが暖かいですね。来週からまた寒くなるらしいですが、寒い暖かいという事はお出かけにとってはありがたい事でして、この暖かさで出控えが無くなり沢山の方に出ていただけたらと思っています。

今日は途中名古屋駅に寄って来ましたがすごい人で、まさにこの天気のおかげかなと思っています。

一方でインフルエンザが流行っていきまして、そちらはネガティブ要因で残念ながら外出抑制という事で、うちの大学も沢山インフルエンザにかかりましたという声が聞こえてまして、コロナが落ち着いたなと思ったら今度はインフルエンザという事でなかなか自由に気軽に出かけられる状況ではございません。

そういう中でコロナ前の状態にはなかなか戻らないということではありますが、早くコロナ前の状態に戻るようなそんな時代が来てくれればと願っているところであります。

さて本日は、いくつかの路線の変更を皆さんにご協議いただくとともに、一年間の振り返りを行ってもらいます。国の補助事業に対しての振り返りという事で、これは会議での承認が必要でございます。皆様方の忌憚なき意見をいただきながら自己評価をしていきたいと思っています。

それでは本日もよろしくお願いいたします。

では出席状況の確認をお願いします。

＜事 務 局＞ 本日の会議は、委員総数２０名のうち、１４名の委員の皆様にご出席をいただいております。なお、荒木委員、石川委員、小黑委員、大西委員、西山委員、村田委員より、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、藤田委員に代わり松島主任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＞ ありがとうございました。

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。

事項１「津市コミュニティバス及び自主運行バスの運行変更について」事務局から説明をお願いします。

＜事 務 局＞ それでは、事項１「津市コミュニティバス及び自主運行バスの運行変更」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、津市コミュニティバスでは、南西部（美里）地域を運行しております「長野・榊原ルート」及び「穴倉・辰水・忠盛塚ルート」の２つのルート並びに自主運行バスの津新町大里線及び豊野団地線の２路線です。

最初に、申し訳ございませんが、資料の差し替えがございまして、自主運行バスにつきまして、先に送付した資料に豊野団地線の記載がされておりましたので、本日机上に配布させていただきました【資料１－１】をご覧くださいと思います。

それでは、運行変更案について、南西部（美里）地域の「長野・榊原ルート」及び「穴倉・辰水・忠盛塚ルート」から順にご説明いたします。

今回の変更は停留所の新設及び路線の延伸です。

榊原温泉湯の瀬が令和４年８月２８日にリニューアルオープンし、今年度には「榊原口」停留所から直接施設につながる歩道が完成する予定であったことか

ら、令和4年度第2回の津市地域公共交通活性化協議会において「湯の瀬」停留所及び施設内への乗入部分の路線を廃止しましたが、当初予定しておりました事業内容が変更となりそれに合わせて歩道の建設がなくなったことから、地域住民の利便性の向上を図るため榊原温泉湯の瀬へ乗り入れ、停留所の新設及び路線の延伸を行いたいと考えております。

停留所の位置については、【資料1－1】の1ページをご覧ください。榊原温泉「湯の瀬」の施設前に停留所を新設することに伴い、県道から市道を通行し、榊原温泉湯の瀬の敷地内に乗り入れます。

2ページ目をご覧ください。敷地内の転回順路は図面の赤線で示した通りです。

また、今回の停留所の移設に伴う運行時刻の変更については【資料1－2】及び【資料1－3】をご覧ください。

新設停留所を黄色く表示し、変更点を赤字で表記しております。

なお、運賃の変更はなく、地権者、警察署及び道路管理者とは事前協議済みで、変更につきましては、令和6年2月15日を予定しております。

運行変更の周知については、停留所及びバス車内に周知チラシの貼り付けを行い、更に津市ホームページにおいて周知を行いたいと考えております。

以上が、「長野・榊原ルート」及び「穴倉・辰水・忠盛塚ルート」の変更点となります。

続きまして、【資料1－1】の4ページをご覧ください。

3路線目及び4路線目といたしまして、自主運行バスの「津新町大里線」及び「豊野団地線」の運行変更についてご説明いたします。

今回の変更は、安全性向上を目的とした停留所の移設です。

バス停留所「一身田東」は、国の通達に基づき、安全性確保対策を講じることが必要とされた停留所であり、バス停留所にバスが停車した際に横断歩道に車体がかかり危険であることから、安全性を確保するために停留所を西に約10m移設したいと考えております。

なお、道路管理者、警察署とは、事前協議済みで、変更につきましては、令和5年12月下旬を予定しております。

また、当該変更に伴う運行時刻表、一便あたりの運行距離及び運賃の変更はありません。

以上をもちまして、「事項1 津市コミュニティバス及び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。

<松本会長> ありがとうございました。

それではただいまのご説明に対してご質問、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。

では伊藤委員をお願いします。

<伊藤委員> 2点程お伺いしたいのですが、まず「湯の瀬」の乗り入れについては賛成いたします。

ただここに、地域住民の利便性の向上を図るために乗り入れた、とありますけど、一体どれくらいの方が長野・榊原ルートに乗られて温泉施設へ行かれたのか。もしデータがあったら教えていただきたいと思います。

もう1点は休館日があるかと思いますが、休館日もこの施設の中に乗り入れるのでしょうか。お伺いしたいと思います。

<松本会長> お願いいたします。

<事務局> コミュニティバスの運行は曜日ごとに決まっておりますので、休館日だとしても乗り入れさせていただく形になります。

また利用状況ですが、年に4回乗降調査をさせていただいております。

<松本会長> では後で調べておいてください。

一般的には温泉施設に乗り入れますと結構なご利用があるかと思われます。一般的にはですよ。ただ、今まで乗り入れてなかったのも、少し歩かないといけなかった、あとコロナもあったので少し遠のいてしまったのかなという心配はあります。

ただこれを機に乗り入れる事になりましたので、ぜひ利用促進という意味では

このバスに乗って温泉に行けるという事を周知いただくとよろしいのではないかと考えております。

それから曜日に関しては流石に休館日だけ除くというのはバス運行としては厳しいので、やむを得ないご理解いただければよろしいかと思います。

<伊藤委員> 申し上げたのは長野・榊原ルートを利用される皆さんがそんなに多くない中で、この温泉施設に行かれるというのはあまりに期待出来ないのではないかとという事で申し上げたところでございます。

リニューアルした後、大変泉質も良い、料金も安い、宿泊も出来る、夏場にはキャンプも出来るという事で利用客が増えているというのも聞いているのですが、ほとんどの方がお車でいらっしゃっております。このルートだけではなかなか増えないのではないかとこの事を言いたかったところでございます。

例えば観光課なんかとタイアップされて、近隣の電車の駅とか、大きな無料で停められるような駐車場がある所を出発、あるいは停留地にしていけば増えてくるのかなと期待も出来る場所ではございますが、なかなか路線の方だけの利用だけでは増えないのではないかと。

データをお持ちでないならば、ぜひこれを機会に次のデータを取れる時に温泉施設に行かれる方はどれくらいなのか教えていただければありがたいと思います。以上です。

<松本会長> お願いします。

<事務局> 乗降者数ですが、美里の長野・榊原ルートの乗降調査は1週間年4回しております。その結果になるのですが、榊原口で降車された方につきましては4週で約15名ということでございます。

美里の方ですが、以前は榊原温泉 湯の瀬のご利用はかなりニーズがありまして、要望もされた経緯があります。湯の瀬には乗り入れて欲しいというのが美里地域は昔から言われていました。今オープンしたばかりですので、これから利便性を上げる事によって湯の瀬の利用も増えてくる事を期待しております。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

あと趣旨は地域の方だけでなく外来者ですね、外から来られる方にもご利用い

ただ手立てを考えてはどうかというような事ですが、その可能性はありますか。
例えば拠点になるような所と繋がっているんですかね。今は繋がっていないんですか。

<伊藤委員> 今の長野・榊原ルートに沿線だけではそれに繋がってこないのではと思っておりまして、私がイメージしていたのは例えば久居駅やあるいは久居のショッピングモール辺りの駐車場を利用して車を置いて行ければと。

私もよくこの温泉を利用させていただくのですが、冬場は雪も積もって結構危ないかなと思う中で、車を停めてバスに乗せてもらって雪の景色を見ながら露天風呂に入るのもいいんじゃないかなと。出来れば市内はもちろんですが県内の方あるいは県外の方が利用出来るように、交通政策課さんだけでは難しいと思うので観光課さん辺りともタイアップしながら検討されたいかがかという事でご質問させていただきました。

<松本会長> 事務局お願いします。

<事務局> ありがとうございます。

まさに今、委員が言っていたように、丁度あとの方で出てくるのですが、長野・榊原ルートにつきましては実績としては芳しくないという事で、課題になっている路線のところでまた後々協議をしていただく事になりますが、従前の地域公共交通活性化協議会の中でも例えば観光等とタイアップしてPRをとという意見をいただけてますし、そのあと観光協会等とタイアップしてバスのPR、一般路線を使ったバスのPRもさせていただいておりますので、逆に今のこの路線に乗っていただく方だけではなかなか難しい所なので、外からのお客さんにいかに乗っていただくかが非常に大事な施策の1つかなと考えておりますので、そこに向けてまた努力をして参りたいと思っております。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。

いずれにしても魅力のある目的が出来まして、そこに繋がっているのでぜひこの路線の活用を模索いただければと思います。

それから三重交通さんも走っておりますので、三重交通さんで外からの方を運ぶというのも十分あり得るなと思っております。ありがとうございました。

お待たせいたしました。お願いいたします。

<木下委員> 今の伊藤委員のお話に関係するのですが、湯の瀬は健康増進に非常に適した場所であります。

ただ、マイカーでみえる方が多いという事でしたが、高齢者はやはり公共交通という事になりますので、例えば今話がありましたように近鉄久居駅から湯の瀬までどういう公共交通ルートの乗継が出来るかという資料を作ってくださいそれをPRしたらどうかと思います。

加えて言うなら津市内の観光スポット、例えば美杉の方に非常に綺麗な場所もありますし、名松線との接続を近鉄に行くならどういうルートがあるかとか、いわゆるマイカーを使わない、どちらかというと高齢者を対象とした乗継ルートを提示していただけると利用者が増えるのではないかと思います。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

以前ツアーのルートを考えていただいてそれがホームページ等々、観光協会ですかね、一緒に作られているという事ですが、それを更に拡大しながらこの温泉施設あるいは他の公共交通による案内が充実するといったというご意見だと思いますが、ぜひそれは本当にやっていただけるといいと思いますので、この温泉施設を始めその他についてもご検討いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

その他いかがでしょうか。それではお願いします。中平先生。

<中平委員> 近大高専の中平でございます。よろしくお願いいたします。

1点思ったのが、榊原口のバス停が最終的に残るような形になっているのですが、新設される湯の瀬の方が待ち合い環境としては良いと思います。例えば三重交通さんも湯の瀬に乗り入れされていないのでご協議いただき乗り入れいただいて、乗り換えがあるのかどうかわからないのですが乗り換えがあるのであればここで待ち合いしていただく。あるいは待ち合い環境としては今グーグルマップで見させてもらったら屋根もあるし、色んな施設もあるのでこちらをメインに考えられた方がいいのかなと思ったのですが。

榊原口の利用がこちらを新設することによって無くなるようであれば将来的には榊原口のバス停は廃止されてもいいのかなと思うのですがいかがでしょうか。

<松本会長> いかがでしょうか。

<事務局> ご指摘ありがとうございます。

湯の瀬の停留所の駐車場が以前より狭くなってしまい、バスを駐車して待機する場所が取れない為、湯の瀬の指定管理者から長期の待機は難しいと話があり、バス停の乗り降りの停車のみとなっております。榊原口は三重交通さんの乗り継ぎもございますので、残すということで今回ご提案させていただきました。

<松本会長> 三重交通さんがこっちの温泉まで入れないんですよね。バスが大きすぎて。

<事務局> 施設前の方は入れるのですが。

<松本会長> 施設まで行ったとしても回転しづらいんですよね。

<事務局> 駐車場が狭いので、この図面を見ていただくとわかるのですが、これは一方通行でぐるっと回る形で、三重交通さんの大型バスになってくると回れないかなと思います。今コミュニティバスはそれ程大きいバスを使っておりませんので現状だと回れるという事ですが、三重交通さんのバスになると難しいと考えています。

<松本会長> それからそのまま真っ直ぐ行ける所をわざわざ迂回してぐるっと回るというのは先に行くお客さんにとってすごく嫌な事ですよね。特にそこで乗り降りが全くないものすごく無駄な時間だったなと思いますので。逆にいつも榊原温泉の所で乗り降りが生まれるくらい沢山出てきた時には三重交通さんに考えてもらえばいいかなと思います。現状では難しいのだなと思います。

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そういたしましたら折角このような変更をいたしますので、ぜひ利用促進という事で具体的に考えていただく、これは意見として申し上げたいと思いますが特に今回ルート、ダイヤに関してはご異論なかったと思いますので、今回のルートの変更についてはご承認いただいたという事でよろしかったでしょうか。

ありがとうございました。ではご承認いただいたという事で手続きをお進めいただければと思います。

それでは続きまして次の議題に移ります。

「2 令和5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」という事でご説明お願いいたします。

<事務局> それでは、事項2「令和5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。

最初に、申し訳ございませんが、資料の差し替えがございまして、【資料2－3】につきまして、本日机上に配布させていただきましたものをご覧いただきたいと思います。資料の修正点につきましては、後ほど【資料2－3】のご説明をさせていただく際に、併せて御説明いたします。

まずは【資料2－1】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をいただいて運行しており、この補助金をいただくため、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」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5年度計画における補助対象系統の運行等につきましての評価をお願いするものでございます。

「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」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いただきたいと思えます。

こちらは、「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」計画策定から事業評価までの流れを時系列に示したものでございます。

令和5年度計画につきましては、令和4年6月に同計画を策定したうえで、10月から翌年9月までの1年間で事業を実施し、令和5年12月本日、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しますが、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ため、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。

<松島主任> 三重県交通政策課の松島と申します。本日は課長の藤田に代わりまして代理出席させていただいております。よろしくお願いいたします。

それでは令和5年度の地域間幹線系統の運行結果につきましてご関係する部分についてご説明させていただきます。

ご覧いただきたい資料としまして「令和5年度地域間幹線の運行状況について」と書かれたA3横の資料とA4横のカラー刷りの物で地図が写っているものがあるかと思うのですが「津市内を運行する地域間幹線バス」と書かれたものでこちら路線図となっております。

資料についていくつか補足をさせていただきますと、先程議題1でご説明のありました資料【1-4】もあわせてご覧いただきたいのですが、A3の資料で辰水（A）と書かせていただいたものにつきましては、資料【1-4】でいきますと穴倉・殿舟団地線と同じ路線となっております。三重県の補助の計画上の路線名としては辰水（A）が正式名称となっているのですが一般的な呼び名としては穴倉・殿舟団地線と呼ばれていることが多いのでこちらにつきましてはご留意いただきますようお願いいたします。

続きましては路線図の方ですが13亀山棕本線だけ路線図が赤くなっているのですが、こちらは特段意味があるわけでもなく誤植というわけでもないのですが、赤い理由といたしましては黒くすると右側の8棕本線と路線の境界の区別がつかないので亀山棕本線は赤くしてあるだけです。こちらでもご留意いただきますようお願いいたします。

話が少し長くなりましたが、三重県の地域間幹線バスという事でその名の通り地域間の輸送を担うバスにつきまして、先程事務局からご説明いただいた通り、三重県の方で生活交通確保維持改善計画を作成し、同じく国の地域間幹線を運行する為の補助を受け取る手続きを行っております。

今回お示ししている資料は来月1月15日に予定されている三重県地域公共交通協議会の生活交通確保対策部会において議論が諮られ、それで承認を終えて

国に提出するというものになっております。

今の段階ではまだ承認をもらっていないという事でこれから先多少の変更は加わる可能性があります事予めご留意願います。

さて、地域間幹線系統につきましては国の補助金を受けている又はそれに同調して三重県からも補助を出させていただいておりますが、補助を受けるための条件があり、大きく分けて3つの条件があります。

1つ目は複数の市町村にまたがって運行していること。

2つ目は1日3往復以上の運行がなされていること。

3つ目は所定の計算式を用いて算出された1日当たりの輸送量が15人以上であること。

この条件の内、複数の市町村にまたがっている事と、1日3往復以上の運行がある事につきましては、事業者さんがきちんと計画を作っていれば問題なくクリアできるものとなります。

しかし3つ目の1日当たりの輸送量が15人というのはご利用が無いと輸送量の条件を満たすことが出来ない。そしてこの条件を満たしていなければ地域間幹線として認められず国の補助を受けることが出来ない為、その路線の維持も危ぶまれるばかりか、これから説明がありますがフィーダー系統についても地域間幹線に接続しているという条件を満たさなくなってしまうフィーダー系統も補助を受けられなくなってしまうという事になります。

以上を踏まえて運行計画の報告をさせていただきます。

まず沿線の市町村、1～13番まで津市様の系統と関係する地域間幹線に戻ります。見ていただきますと2番や3番はその他沢山あるのですが、津市しか運行していない路線があるかと思えます。先程複数の市町村にまたがって運行している事と申し上げたのですが、この複数の市町村を判断する基準が平成13年3月31日時点、いわゆる平成の大合併以前の行政区域を参照しております。津市におかれましては平成の大合併で非常に多くの市町村を合併しております。そのこともあり今の行政区域ですと津市内で完結している路線であっても地域間幹線系統となっている路線は非常に多く、三重県の中で45の地域間幹線があるのですけれども、その内の13系統に津市が関係しているという事で県内でも最多の数となっております。

見ていただきたいのが左から5列目、令和5年度の実績値という事でこちらが先程申し上げた1日当たりの輸送量を示しております。こちらを見ますと1番の津太陽の街線と13番の亀山棕本線につきましては1日当たりの輸送量15人

を満たしていないという結果になっております。

これまで今年の10月から始まっている計画までは国の方で補助要件の緩和措置が暫定的に取られていまして、コロナ禍の影響を配慮して1日当たりの輸送量が15人に足りていなくても地域間幹線として認めますとなっていたのですが、おそらく来年度の補助制度からは適用されない見込みで、この津太陽の街線と亀山棕本線は非常に危ぶまれています。

しかし津太陽の街線につきましてはこの10月1日から運行ルートを大幅に変更しており、計算の方法を過去の実績によらず2年間仮置きで計算するよう国から指示が出ており、それが2年間その仮置きで計算しても良いという事になるので、誤解を招かないよう言いますと2年間は輸送量が15人を下回っていても地域間幹線として認めてもらえるという事になります。

一方で亀山棕本線はそういった措置もなく、このままだと来年度は地域間幹線として認められる事は出来ないという事で非常に危ぶまれております。

津太陽の街線の話に戻りますが、津太陽の街線は大幅に運行を変更し、往復系統から循環系統に変わったのですが、それによって運行が効率化されたという事もあり、2年間の猶予措置の後も輸送量15人を超える事が期待されてはいるものの、やはり実際に運行してみないとわからない部分がありますので、三重交通様におかれましては運行状況の共有をよろしくお願いいたします。

その他の路線についてもご説明させていただきます。

津市を始めとして中勢地域は路線ごとに差が非常に激しい地域となっております。

例えば8番の棕本線につきましては輸送量が94.5人という事で三重県内で最多の数字となっております。

その一方で3番辰水(A)線につきましては輸送量が15.5と辛うじて輸送量を上回っている状態でもあるほか、12番名張奥津(B)線につきましても輸送量が16.2と非常にぎりぎりな状態となっております。名張奥津線につきましては津市美杉地域を通過しており、なかなか遠くの津の方にとっては馴染みのない路線という事もありますが、ここの美杉地域の方にとっては重要な路線ですのでこちらにつきましても考える機会を作っていただければと思います。

最後に取り上げておきたい所は9番香良洲線があります。輸送量で申し上げると52.8と輸送量15人を大幅に上回っているのですが、その右の輸送人員を見ていただきますと昨年度比で8,771人減少しております。人数がずっとここ数年間減り続けている路線であり、輸送量が52.8だからまだ大丈夫と思っ

ていても、このまま減り続けてしまうとさすがに輸送量が減って存続が危ぶまれるということになり兼ねませんので、輸送量が15人超えているから安心というわけではなく、輸送量の余裕があるうちから路線をどうしていくか考えていく必要がありますので、津市様におかれましてもご配慮いただきますようお願いいたします。

以上で三重県からの説明を終わります。

<事務局> ご説明いただき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2-2】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2-3】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。

冒頭に申し上げましたが、こちらの資料に変更点があり、本日修正版を机上に配布させていただきました。修正点としては、先に送付させていただいた資料では、「⑤目標・効果達成状況」について、計画に定める数値目標と同様、評価基準をA～Dの4段階として評価を行っていましたが、運輸支局より、様式に定めるとおりAからCの3段階評価で評価するようご指導いただきましたので、評価

基準からDを削除し、Cを「運行維持基準値を未達成」としております。

お手数ですが、資料は本日配布させていただいたものをご覧ください。変更前の資料については、事務局で回収いたしますので、机上に置いたままご退席ください。

時間も限られておりますことから、⑤の目標・効果達成状況及び⑥の事業の今後の改善点につきまして、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5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。

なお、令和4年度までは新型コロナウイルス感染症の影響があることから、その影響による減少率を考慮して補正を行ったコロナ補正值を利用していました。が、今年度は新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが5類感染症に引き下げられたことから、コロナ補正值を利用せず、実績値での評価としております。

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2-3】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。

河芸循環ルートにつきましては、実績値4.27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ことから。次年度に向けた取組といたしましても、今後につきましても、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します。と記載をしています。

次に、河芸南・一身田・白塚循環ルートにつきましては、実績値2.38人のB評価です。令和3年度に乗り入れた一身田地区及び白塚地区、商業施設の利用が定着しており、運行維持基準値を達成しましたが、河芸地域の中でも比較的人口の少ない黒田地区等の利用が少なく、運行目標値を達成できませんでした。次

年度に向けましては、今後は、運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施します。と記載しています。

続きまして、2 ページ目をご覧ください。

久居西循環ルートにつきましては、実績値 4. 5 9 人の A 評価です。

榊原地区から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、また、新設の停留所の利用も伸びていることから、運行目標値を達成しました。

次年度に向けまして今後につきましても、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します。と記載しています。

久居北・片田・高茶屋ルートにつきましては、実績値 4. 5 0 人の A 評価です。

特に片田地区から久居地域の商業施設、医療機関への利用が多く、久居インターガーデンやイオンタウン津城山等の買い物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ことから、次年度に向けましても今後につきましても、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します。と記載しています。

久居南・雲出ルートにつきましては、実績値 2. 1 4 人の B 評価です。イオンモール津南への利用が多く、前回の評価で達成できなかった運行維持基準値を達成することができましたが、周辺に比較的住宅が少ない停留所からの利用が少なかったため運行目標値を達成できませんでした。

9 月末時点の今後の改善点としては、運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施するとともに、地域公共交通あり方検討会において、鉄道駅近くにある停留所の名称について、地区名ではなく、鉄道駅の名称に変更してはどうかとの意見をいただいたことを踏まえて、停留所の名称変更を行うこと、また、利用者の利便性向上を図るため、運行ルート付近の商業施設に乗り入れを行うことも記載しております。なお、この変更については、令和 5 年 1 0 月に「新家」停留所から「桃園駅東」停留所への名称変更と「ぎゅーとらラブリー久居店」への乗り入れを実施しました。

続きまして、3 ページ目をご覧ください。

芸濃北ルートと芸濃南ルートは同じ傾向であるため併せてご説明させていただきます。

芸濃北ルートにつきましては、実績値 2. 5 4 人、芸濃南ルートは実績値 2. 4 7 人のため、両ルートとも B 評価としております。商業施設や医療機関、芸濃

総合支所での乗降が多く、運行維持基準値を達成しましたが、商業施設での滞在時間が短いという意見があり、住民のニーズに対応したダイヤでなかったため運行目標値を達成できませんでした。

9月末時点の今後の改善点としては、両ルートとも、運行目標値の達成に向けて、引き続き利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を行うとともに、利用者からの意見を受け、買い物時間にゆとりをもたせた運行ダイヤに変更を行うと記載しております。なお、この運行ダイヤの変更については、令和5年10月に実施しました。

続きまして、4ページ目をご覧ください。

安濃地域の清水ヶ丘・戸島・棕本ルートにつきましては、実績値2.9人のB評価です。芸濃地域の商業施設や安濃地域の商業施設がある「曾根橋」停留所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、商業施設での滞在時間が短いという意見があり、住民の移動ニーズに対応したダイヤでなかったため運行目標値を達成できませんでした。

9月末時点の今後の改善点としては、運行目標値の達成に向け、今後も引き続き利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施するとともに、利用者からの意見を受け、買い物時間にゆとりを持たせた運行ダイヤに変更を行うと記載しております。なお、この運行ダイヤ変更については、令和5年10月に実施しました。

妙法寺・野口・棕本ルートにつきましては、実績値1.63人のC評価です。芸濃地域の商業施設や安濃地域の商業施設がある「曾根橋」停留所での利用が一定数あるものの、商業施設での滞在時間が短いという意見があり、住民の移動ニーズに対応したダイヤでなかったため運行維持基準値を達成できませんでした。

9月末時点の今後の改善点としては、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、利用促進に併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するとともに、買い物時間にゆとりを持たせた運行ダイヤへ運行変更を行うと記載しています。この運行ダイヤ変更については、令和5年10月に実施しました。

続きまして、5ページ目をご覧ください。

穴倉・辰水・忠盛塚ルートにつきましては、実績値1.23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」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いこと、また、美里地域は市内で最も人口が少ないことから、利用者数が少なく、運行維持基準値を達成できませんでした。

次年度に向けましては、今後の改善点として、地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルート現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に併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します。と記載しています。

長野・榊原ルートにつきましては、実績値0.58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」停留所の利用が多いものの、地域内に目的地となる商業施設や医療機関が少ないこと、また、市内で美里地域の人口が最も少ないこともあり、運行維持基準値を達成できませんでした。

次年度に向けましては、今後の改善点として、地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルート現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に併せて運行維持基準値の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討します。と記載しています。

続きまして、6ページ目をご覧ください。

一志東・伊勢中川駅ルートにつきましては、実績値3.15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とめの里一志への利用が多かったこと、松阪市への利用が定着していることから、運行維持基準値を達成しました。

また、一志西循環ルートにつきましては、実績値2.07人のB評価です。運行目標値は達成できなかったものの、商業施設への買い物利用が多く、運行維持基準値を達成しました。

両ルートとも、次年度に向けましては、今後の改善点につきましては、運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施します。と記載しています。

続きまして、7ページ目へ移らせていただきます。

八対野・大三ルートにつきましては、実績値4.20人のA評価です。

榊原温泉口駅から県立白山高校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ましたことから、

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

促進を継続します。と記載しています。

続きまして、8 ページ目をご覧ください。

美杉東ルートにつきまして、実績値 2. 7 9 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、美杉地域の中でも人口が少ない多気地区南部での利用が少なく、運行目標値を達成することができませんでした。

次年度に向けましては、今後の改善点として、運行目標値の達成に向けて、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施します。と記載しています。

美杉西ルートにつきましては、実績値 4. 2 7 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ことから、次年度に向けましても、今後につきましても、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します。と記載しています。

【資料 2－3】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 2－4】をご覧ください。

こちらは、中部運輸局が独自に定めている様式でございまして、【資料 2－3】での評価に加え、上位計画である「第 2 次津市地域公共交通網形成計画」と「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」の関係性や、地域全体の交通網の中での補助対象事業の位置づけを整理し、地域全体の交通網としての事業評価を実施するため、補助対象系統が接続する幹線系統等を含めて評価することとなっております。

資料につきましては、各スライドの右上に印字されておりますページ番号を用いて説明させていただきます。

それでは、2 ページをご覧ください。

こちらは、協議会が目指す地域公共交通の姿ということで、津市及び「第 2 次津市地域公共交通網形成計画」の概要を記載しております。

次に、3 ページをご覧ください。

こちらには、「第2次津市地域公共交通網形成計画」で設定した目標のうち、主なものとして「日常生活における地域移動の確保」及び「公共交通に関する市民意識の向上」について記載しております。

続いて、4ページをご覧ください。

こちらには、目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組ということで、直近2年間の津市コミュニティバスの見直しについて記載しております。

5ページ、6ページにつきましても、目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組として、運行変更チラシに記載している乗換案内やバスの乗り方について、利用の少ない地域へのチラシ配布、大型商業施設と連携した利用促進等の取組を記載しております。

資料をめくっていただいて、7ページには、3ページに記載した目標の達成状況について記載しております。

続いて、8ページをご覧ください。

こちらには、補助対象系統が接続している幹線系統の利用状況を記載しております。

幹線につきまして、三重県からもご説明いただきましたが、河芸循環ルートと接続する「津太陽の街線」に注意が必要なことから、朱書きで表示しております。

津市コミュニティバスの一部が国の補助金をいただいているように、幹線系統につきましても、国及び県からの補助金を受けているのですが、一日あたりの輸送量が15人を下回った路線は補助対象外となり、併せて当該幹線系統に接続しているコミュニティバス等の支線も補助対象外となります。

当協議会といたしましても、市内の利用の少ない幹線系統、とりわけ津市コミュニティバスと接続する幹線系統の利用状況については注意し、利用の促進を行う必要があります。

なお、現在当該基準については、新型コロナウイルス感染症の影響により、緩和措置がなされており、輸送量が15人を下回った場合においても、この基準は適用されないこととなっておりますが、令和7年度以降については、その緩和措置が適用されないことが見込まれています。

ただし、こちら先ほどご説明いただきましたが、「津太陽の街線」について

は、令和5年度に一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画の変更を行い、新設系統扱いとなったことから、令和7年度までは補助を受けられる見込みです。

続く9ページが津市コミュニティバスの計画における目標の達成状況となっておりますが、こちらは【資料2-3】と内容が重複しますことから、説明は省略させていただきます。

続きまして、10ページをご覧ください。

こちらには、「第2次津市地域公共交通網形成計画」の計画目標の達成に向けた今後の取り組み方針として、引き続き利用増加につながるような運行変更を検討、実施すること、「バスの乗り方教室」を再開し利用促進を行うことを記載しております。

続きまして、11ページ、12ページにつきましては、直近2年間の二次評価の活用・対応状況として、令和5年3月10日実施の前回評価、令和4年3月10日実施の前々回評価の結果及びそれに対する対応状況、今後の対応方針について記載しております。

最後に、13ページにつきましては、「第2次津市地域公共交通網形成計画」の計画・評価の推進体制として、計画推進のための年間標準スケジュールと今年度の協議会開催状況を記載しております。

なお、中部運輸局へ評価を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。

長くなりましたが、以上をもちまして、「事項2 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございました。

ちょっと量が多かったので説明が長くなってしまいましたが、我々で自己評価しなければなりませんのでご容赦いただければと思っております。

最初に県から幹線のご説明をいただきました。繰り返しになりますが旧自治体旧市町村を跨いだ線に関しては県から申請いただきます。そしてそれに繋がっている津市内の支線、フィーダーという表現をしておりましたが、それに関して

は我々が自己評価をするという事であります。

従いまして主に【資料2-3】、【資料2-4】、これに関して皆さんのご意見をいただきながら自己評価とさせていただければと思います。とは言え、他にもご質問ありましたらご遠慮なく聞いていただければと思います。

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。

では宮崎さん。

＜宮崎委員＞ まず県に説明いただいた所なんです、実績値ですが棕本からイオンモールまで行く路線は非常に距離が長い。この中では圧倒的に長い。普通の2倍ぐらい路線が長いので当然乗員数は増えて来るだろうと。短い路線は乗員数が少ないという事で、長さ等は考慮しなければいけないと思うわけです。

2つ目は目標値。これは色々あるんでしょうけれど目標値の設定の仕方はいかなる基準があるのでしょうか。目標値を少なく設定すれば実績値が増えて実際Aになるという事が起こるので、目標値の設定は基準があるのかという所です。

＜松本会長＞ ありがとうございます。

松島さんお願いできますか。

＜松島主任＞ 最初におっしゃっていただいた路線のキロと利用者人数と輸送量の関係は全くもっておっしゃる通りで、距離が長く尚且つ人の多い地域を長く走れば走るほど輸送量は増えます。なので距離が長くても人が全くいない地域を走ると輸送量は非常に悪くなります。人が多い地域、利用がある地域をどれだけ走るのがこの輸送量に大きく関わってくるのはおっしゃる通りなのですが、計算式では運行の規模、距離を考慮する事になっているんですが、やはり傾向としてはそのようになってしまうという事で計算方法は国から指定されている物という事でご理解いただきたいと思います

続きまして目標値につきましては根拠がありまして、作成したのが令和4年度6月当時という事で、その当時既に結果が出ていた令和3年度から過去3年程遡っていて、その時の実績の輸送量を参照しております。この当時もそうでしたがコロナ禍の影響もありそれを考慮した数字で、必ずしも令和3年度の数字をそのまま当てはめている訳ではないのと、一部の津太陽の街線もそうですが15人という実績と合っていない数字につきましてはやはり地域間幹線を維持する事が

目標ということもあり、国庫補助要件である15人を目標設定しております。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

距離が長くても満遍なく乗っているかどうかという所を表しており、単に長ければ増えるというような仕様にはなっていないという事でご理解いただければと思います。平均的にどれくらい乗っているかという値が久居南雲出ルートここに示されていると。

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

宮崎さん。

<宮崎委員> 次は市のコミュニティバスの結果ですが、人の少ない所は走っている所は少ないというのは明瞭ですし、新しい路線は今まであまり人がいない所だったのに新しく入れたという事で、新しい路線は人も少ないし特に認知度が低いという事が非常に大きな影響を持っていると思います。加えてかなり問題があるように想定してありますが人口が少なく認知度が低い、だから少ないので今しばらくは仕方がないのかなという印象をもっています。

そうすると美里地区のバスについては美里にはスーパーも何もなく、ほとんどの家が車を持っているのであまりバスには馴染みがなかった。そういう方々にバスに乗っていただくのは難しいだろうということもありますし、それなら乗り継ぎをしてもらおうという事も考えられましたが、稲葉口と忠盛塚は乗り継ぎが非常に困難なバス停であります。そこをもう少し良くする必要があるのではないかと。今の路線はほとんど乗り継ぎ出来ないような場所ですので、この辺は乗り継ぎを考えても効果が出ないので改善をする必要があるように思います。

<松本会長> ありがとうございます。

改善の方向に対してのご提案がございました。何か事務局ございますか。

<事務局> ご意見いただきありがとうございます。

実際、委員におっしゃっていただいたような事は、利用者からも乗り継ぎが難しいという事や運行時間を変えて利用しやすいようにして欲しいというお声をいただいておりますので、今後地域のあり方検討会において地域の皆さんと協議をしながら、より良い運行ダイヤの設定について検討を進めていきたいと思いま

す。

<松本会長> ありがとうございます。

今後の改善点として「あり方検討会等において協議し」という事に含まれているという事ですね。

周知が不十分だという所に関してはいかがですか。

<事務局> こちらも今、運行変更チラシに乗り継ぎの時間等を具体的に掲載してはいるのですが、それだけでは不十分という点もあるかと思いますので、実績値の低い地域についてはチラシを回覧したり、広報津や地域だより等を活用して利用促進したいと思います。

<松本会長> ぜひそういった事も見直しの検討の前にしっかりやっていただくという事で、利用促進に合わせてそれをやられるという事で理解しておけば良いですね。

では木下さん。

<木下委員> 【資料2-3】の目標・効果達成状況ですが、評価の低い所に対する要因としてコメントは該当地域のニーズ把握の不足や、人口が少ないというような事がコメントされている。地域によって特性があるので一概に数値目標を設定するのはどうかというのがありますし、もう1つは第二次の計画に対するパブリックコメントを見たのですが、これにはニーズが買い物だったり通院だったり記載されているのですが、本当に地域のニーズが具体的に把握されているのかなと思います。

また先程からお話になっている地域公共交通のあり方検討会はどういう規模でどういう組織でやられているのかわからないんですね。これは非常に大事な組織だと思うのですが、その辺も教えていただければと思います。

<松本会長> ありがとうございました。事務局いかがでしょうか。

<事務局> ご質問ありがとうございます。

規模は10名から20名程度で、地元の社会福祉協議会の方や民生委員・児童委員協議会の方、自治会連合会の方や老人クラブ連合会の方等、後は必要に応じて交通事業者の方も出席いただきまして、地域のニーズや今回のようなルート毎

の評価をお出しさせていただいて、それに対する課題や地域のニーズをお伺いしている状況です。

＜松本会長＞ それから基準を一律に設定する事はいかがでしょうかという事です。

＜事務局＞ おっしゃっていただいた通り、今回分析した中でどうしても人口の少ない地域については乗降者数も少なく、利用促進が必要な部分も大いにあるのですが、それをした上で地域毎に目標を設定しないとなかなか達成出来るようにはならないのではないかという部分もございますので、目標設定は今回いただいたご意見を今後の参考とさせていただきたいと思います。

＜松本会長＞ 一方でこの目標値は皆さんとともに令和4年度第一回津市地域公共交通活性化協議会で策定した令和5年度生活交通確保維持改善計画に書かれている数値で、令和3年度第3回及び第4回の津市地域公共交通活性化協議会で色んな地区の1便当たりの人数を比較して全体としてこの辺を設定すべきだろうと、皆さんと一緒に設定した値です。「2」という値が。それからより高い目標では「3.5」というのをやりましたので、一応これは計画に基づいた設定という事で、これは我々が設定したのでこれに従っているという事であります。

ただ実状を見るとばらつきがありますので、今後見直す必要があるのであれば見直す事がありますが、それは津市として統一的な指標がいいのかあるいはもう違う指標で行くのかといった議論を尽くした上でかなと思っております。

事務局それでよろしいですかね。

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

＜谷山委員＞ 【資料2－3】2ページ、久居北・片田・高茶屋ルートと久居南・雲出ルートで、久居北・片田・高茶屋ルートはA評価になっていて、路線の中に久居インターガーデンとイオンタウン津城山が入っているのですが、イオンモール津南に重点が置かれてイオンタウン津城山はテナントがどんどん減っていき、周りからもイオンタウン津城山は無くなるんじゃないかと危機感を持たれている。距離的にも近いです。そう見た時に、下の久居南・雲出ルートでイオン津南の利用が伸びたので頑張ったと書かれている。こちらは最終イオンモール津南という走り方で津南への利用が伸びたと。上の方ではイオンタウン津城山の利用客が多いと書かれているのですが、実態と現状が合っていない気がする。私の感覚的な問

題だけかもしれませんが、ここはもう一つ掘り下げて考えていただいた方がいい気がします。

もう一つは令和5年度の地域間幹線系統の運行状況についてですが、津太陽の街線が15人以下で評価Cとなっていて、起点は千里駅、終点が太陽の街となっていますが、地図で見ますと8番の棕本線はご利用数が94.5人で非常に人数が多い。これは行き先がイオンモール津南となっているのですが、地図を見た感覚的な考えなのでもし間違っていたらすみませんが、津太陽の街線と棕本線を何本に1本かは結んで津南の方へお客を引っ張る事が出来れば、利用者数は何本かに1回は膨らますことが出来るのではないかと。枝分かれする形になるので現実的には難しいのかもしれないけれど、行き先を津南にする事で乗っていただけるお客様の人数を稼げるので1つ考えてみるだけの価値はあるのかなと。単純に地図を見てフィーリングで言っているだけなので、実際やってみたら無理だったとなるかもしれないが、考えてみるだけの価値はあるかと思いますが。

その2点です。

<松本会長> ありがとうございます。

では1点目、事務局からお願いします。

<事務局> ご意見いただきありがとうございます。

久居北・片田・高茶屋ルートはイオンタウン津城山の利用が多く、久居南・雲出ルートはイオンモール津南の利用が多いという部分はもう少し分析が必要ではないかというお話ですが、まず久居北・片田・高茶屋ルートはイオンモール津南までは行かないルートであり、また片田の方から伸びている路線であるので・・・。

<松本会長> おそらく、車での利用とバスで来られる方の利用は違うと思うんですね。

車でのご利用の方々は、好きな所に好き勝手に行けるんですよ。ですから今イオンタウン津城山は今少し元気がないので、イオンモール津南に車で皆行かれています。

ところがバスの場合は行ける場所が限られています。その周辺にお住まいの方がバスで行かれるという事ですので、津城山に今行かれていますの方々はイオンモール津南には簡単には行けないという状況かと思います。

ですので、谷山さんの肌感覚とは少し違うのかもしれませんが、公共交通での

アクセスという目でみると多分この考察は合っていて、さらに利用実績からこの表現を書かれているという事ですよね。そういう事だと思います。ただ利用者のニーズから言うと本当はイオンモール津南の方へ行きたいのにというニーズはあり得ると思います。

それからもう1点、太陽の街線を棕本線に繋いでイオンモール津南へ結んだらという事で、私は直感的にこんなに長い路線出来ても乗らないなと思いますが、いかがでしょう。

<谷山委員> 先生そうおっしゃいますが、今の11.5人をなんとかしようという事で、あそこにでも持ってかないと人数増やしようがない。路線が長い事を算盤に入れても、向こうにお客を送り込んでやれば。津南は確かバスに乗ると割引がきく等ありますので、それを引っ張ればその便については5人や10人は何とかするのはないかと。

<松本会長> 料金がかかるのとおそらく太陽の街線は終着駅にスーパーがあったりしませんか。

<川端委員> 途中路線にイオンとは大きさが違いますがサンシがあります。

先程ご意見いただいた部分で、津南まで行けば利用者数は増えるかもしれないという事です。まず杜の街のお客は千里駅に結んでいるのでそこで降りられます。結局バスでイオンまでお買い物に行くかという住んでいる地域が違うので、ここで乗車人員を稼ぐ為という部分ではそれも手かなと思いますが、実際の利用者でいくと完全にお客様が途切れてまた違う所と統合すると、今の状況ですと23号線を通して渋滞が予想され、着く時間が全く読めなくなる、時間帯によっては夜中になる所が出てくるので、色んな発想の中では面白いのですが、現実的には今の所難しいと思います。

<松本会長> 目的としてとにかく利用人数を増やすという事であればそれもありうるが、地域経済の活性化や駅が存在もありますので総合的に考えて今の形だと思います。ただアイデアとしては確かにあるという事で、時代と共にあるいは利用状況が変わってきたらまた三重交通に考えていただければと思います。

ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。では中平先生お願いします。

＜中 平 委 員＞ 考察と改善点の所で、滞在時間が短いので目標達成出来なかったと書いてあるが、おそらく滞在時間が短いだけで目標が達成出来なかった訳ではないので、もう少し書き方として他の複合的な要因もあるので、という書き方にされてはどうかと思いました。

それと今後の改善点の所で、利用された方々の意見から改善策を見出していくのもとても大事ですが、需要を伸ばしていくことを考えると利用されていない方あるいは直近で利用されそうな方の意見も非常に大事になってくるのでそういった方々の意見を取り入れた促進策を検討された方が良いと思いました。

＜松 本 会 長＞ ありがとうございました。いかがでしょうか。

＜事 務 局＞ ご意見ありがとうございます。

まず滞在時間が短い為目標達成出来なかったという書きぶりになっているという点ですが、短いという意見等があり総合的に住民の移動ニーズに対応したダイヤではなかったとした方が良かったのではと思いました。

＜中 平 委 員＞ そうではなく、ダイヤだけではないと思うんです。その辺りも考慮して書いていただけたらと思います。

＜事 務 局＞ かしこまりました。ありがとうございます。

＜松 本 会 長＞ 例えば3ページの芸濃北ルートですが、「商業施設の滞在時間が短いという意見があり、住民の移動ニーズに対応したダイヤではなかったため」とあり、これだけの限定した書き方になっている。他にも住民のニーズに対応出来てなかったことがあるだろうという事で、特定出来なかった事は修正いただくという事でよろしかったですね。

かといって他の要因を今ここで捉えられているかわからないので、今の段階では限定的ではなく滞在時間が短いという意見等がありという事にしておきますが、もし事務局で他のニーズが捉えられているのであればそこに付け加えて下さい。中平先生よろしいですか。

ありがとうございます。

住民ニーズの汲み取り方は今いただいたアドバイスを元に実質的にしっかり

とこれから利用されるような方々の意見もとって頂ければと思います。あり方検討会でそういう方々の意見を取れるような仕組みを作っていただくとよろしいですかね。

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。竹田さんお願いします。

＜竹田委員＞ 中平先生の見解に関連してですが、走っている所だけの住民に意見を聞くのではなく地域全体に聞く事が大事なのではないか。

先日私が住んでいる自治会で懇談会をしたが今まで公共交通、いわゆるコミュニティバスについて（話題が）あがってきた事がない。ごみについてが第1位でした。なぜかと言うと久居北・片田・高茶屋ルートがその地域を走りよる、したがって今まで全く関心のなかった地域で1便走る事によって、例えばこの前も事務局に相談したが、住民から今のバス停の表示がわからない、どこにバス停があるのかと。ただ1枚の四角の30センチ四方に時刻表が書いてあるだけでこれはバス停かと。住民が思っているバス停のイメージとコミュニティバスのイメージが違うので、あるけれどわからないという意見が寄せられました。

したがって折角全市民向けの広報が出ているので、それを通じて公共交通についても日常的にスペースをもらって、コミュニティバスが走っていない地域も、三重交通のバスはどこの地域も走っているわけですから、公共交通を利用しようかとなっていくのではないかとという気がします。

広域に考えてニーズを高めていく取り組みを意識的にやっていただけたらいいのではないかと。

一地域の経験の中から出てきたものですが提案をさせていただきたいと思います。

＜松本会長＞ 大変重要なご指摘だと思いますが、実際周知、案内はどのような感じでされているのでしょうか。

＜事務局＞ 周知については主に運行変更等をした時に地域の方に、いつも見えている時刻表が載っている運行変更チラシを広報津と同時に各戸配布していますが、ご意見いただいたようにコミュニティバスが走っている沿線地域の住民の方に各戸配布しているものなので他の地域の方への周知は確かに不足している部分もあると思われるので全域の方に見ていただける広報津等にコミュニティバスの周知をしていければと思っております。

<事務局> バスの周知ですが全域に配られる広報津の中でバスの日のPRということで地域公共交通の利用啓発は周知しております。

他にも一志地域ですと一志地域便り等各地域で地域便りを発行していますのでこういったことも活用しながら工夫して利用促進、周知を努めているところです。

<事務局> 今竹田委員が言っていただきましたが、利用が上がっていないところは周知が大事だという事は委員さん方の共通したご意見かなと思います。広報津で毎月載せれば良いという考えは私共もそうしてもらえると非常にありがたいのですが、広報、市も公共交通だけでなく沢山あるので毎月はなかなか難しい。しかし、利用の促進方法という重大な課題を抱えておりますので利用方法の周知と促進の考え方これを十分よく考えていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

<松本会長> ぜひよろしくお願いいたします。

特にお年寄りに対しての周知という意味では広報が非常に有効であるというのは色んな自治体で聞きます。ただ広報は色んな施策で使いたいのではなかなか公共交通だけではというのは理解できますが、出来たらほんの少しのスペースでもいいのですが例えばシリーズで1年間あるいは3か月に1回はずっと掲載させてもらう等必要かなと思っております。

今のお話ですと周知は空間と時間がすごく大事で空間的に広がりを持たせて広く周知する。それから時間、継続的に周知する事は非常に重要ですので年に1回では少ないので出来たら年に2回、そしてさらに3回4回と少しずつ努力いただければありがたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

尚その時に、いわゆる津市のコミュニティバスだけでなく、三重交通も含めて津市内の公共交通全部を知っていただく事をやっていただければいいかなと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。では木下さんよろしくお願いいたします。

<木下委員> 【資料3-1】ですかね、津市の創生ビジョンについて紹介がありますが、私も創生ビジョンを見ていたのですが・・・

<松本会長> すみません、資料いくつですか。

＜木下委員＞ 【資料３－２】ですね。

＜松本会長＞ 【資料３】ですか。これは今の自己評価に関係ある話題として【資料３】ですか。

＜木下委員＞ そうです。

＜松本会長＞ わかりました。

＜木下委員＞ 何を言いたいかというと、これを見ると人口密度が１ヘクタール辺り４５人で、自分なりに見てみると３，０００坪に４５人という話になる。家の敷地を１００坪とするなら３０軒くらい。想像もつかないくらいの人口密度ですが、地域によって物凄く偏っている。地域別住民の声をどうしていくべきか。提案なんですけども、１つはこうしたものではなく町内単位で人口密度はどれくらいなのかを把握して、その中の１０パーセントくらいの人にランダムにニーズを拾い上げると。大変な事ですがそういうことをしないと先程申し上げた目標設定などにも関連していくんですけども、そういうことを考えて、なおかつ高齢者が、今人口の３０パーセントくらいですね、これからも増えていくことを勘案して、細かいところ、地域別特性を見てニーズの把握をすることが必要ではないかという提案をいたします。

＜松本会長＞ きめ細かなニーズの提案が必要だという事ですが、どうでしょうか。

＜事務局＞ ご質問ご意見ありがとうございます。

次の事項のところに入り込んだ内容もございまして、今の木下委員の１ヘクタール辺り４５人というのはコンパクトシティ構築の目標値の設定であり、ざっくり説明させていただくと、今後津市が目指していく街づくり、人口も減少していく中で、都市基盤の整備にもお金がかかってくるという事で、なるべく市の中心部に人が住んでもらう形にしていきたいと思いますという、津市のこの辺りの市街化区域に人を集めていけるよう大きな目標や方向性を定めており、それを１ヘクタール辺り４５人の目標値になっている。ですので委員のおっしゃるあたり、周辺部で１ヘクタール辺り４５人は無理な数字でありまして、この辺りの中央部や旧津

市や久居の辺りは1ヘクタール辺り45人を目指しており、今だいたいこの目標値を上回っている状態です。そのような指標でございまして、当然このような市街地の便利なところに三重交通バスに乗っていただく所が多いので、基本的には三重交通の路線バスが走っている。我々公共交通、コミュニティ交通で議論しているが、1ヘクタール辺り45人という密度ではない所や人が住んでいない所で公共交通に乗る方が少なくなってくると路線バスの維持が難しいという課題が出てきて、それをコミュニティ交通で補っています。この指標がコミュニティ交通の目標値を設定しているわけではございませんのでここについてはそのような指標という事でご理解いただければと思います。

<松本会長> きめ細かなニーズ把握が必要だという事ですが、これに対してはいかがでしょうか。

<事務局> 基本的に先程申し上げましたように、どの地域にどれくらい住んでいるかは結構細かい数値を見えています。

当然公共交通計画を作る時もこういうデータを見ながら基準値を決めていく事になりますが、数字だけでみる部分と実際乗っていただく実態の部分とは意見に差が出てくる事がありますので次期の公共交通計画の改定がありますが、次年度に向けてしっかり意見を聞きながら取り組んでまいりたいと思います。

<松本会長> ありがとうございます。

個別のニーズを拾い上げるのも非常に重要だと思う一方で、公共としてどこまでのニーズを拾い上げるのか、あるいは公共としてどこまでのニーズに対応すべきかという線引きは必要だなと思っております。

そういう意味で、まずは公共として捉えるべきニーズを明確にしながら、そのニーズを捉えられる範囲での意見聴取、ニーズ把握が第一かなと思っております。

さらにその上で個別のニーズへの対応が可能であれば当然その個別のニーズの把握ということかなと思っておりますので、多分目的に応じてどこまでのニーズを拾うかは変わってくるかなと思うんですよね。

何でもかんでも個別のニーズを拾えばいいというわけではないので、ご意見としては木下さんが言われる事はまさにそうだなと思いますが、公共交通という観点から言えばまず公共交通として成り立ちうる、あるいは公共としてサービス提供すべき範囲のニーズの把握というのをまずはしっかり取り組んでもらえれば

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。谷山さんお願いします。

<谷山委員> 今の木下さんのご意見に逆らうつもりはないのですが、若い人はどういう事を言っているかという話なんです、うちの娘にこういう所で色々とコミュニティバス等離れた所で年寄りを放っておく訳にはいかないから、それを救済する為の議論をしていると話すと、今は若い子、娘が言うには、「私たちは4,000万も払ってこの家を買っている。近所に立派なスーパーがあり、子供も歩いて行ける学校の近くに住む為に4,000万、35年のローンで返済すると倍になって8,000万で家を買って、一サラリーマンが億に近い借金を背負って快適な暮らしを求めて生活している。それで税金もしっかり取られている。それならその遠い所に住んでみえるお年寄りはどうやって自分で努力してみえるのか。おまけに私は子供を3人産んで頑張っている。」これが若い人の正直な意見です。私はそれに賛成とは言わない。私も歳なので、これからお父さんもそっちに入るんだよというと、お父さんはちゃんと中古とはいえ自分で家を買って便利な所に住んでいる。努力しない人に税金が山のようにあるわけじゃないよねって恐ろしいことを言う。お前なんて恐ろしい事を言うんだと言ったのですが、そういう意見も若い人にはある。津市の色んな税金の中には若い元気な人に子供産んでもらう為にお金を出しているものもあると言うと、子供産んだら命がけだよと逆らってくるのですが。

そういった意見もあるので、そのへんはどこまでどうするか。端っこにいる人はアパート作って皆そこに住んだらいいと。そしたら売の人がちゃんとそこに売りに来る。美杉まで無理に行かなくてもそこそこ近い方が固まって住んでくれたらそこにトラックに野菜などを積んで売りに来るからそこで買ったらいいいという意見もあるので。

<松本会長> はい、そういうことですね。本当に様々な意見があると思います。世代によっても意見が違いますよね。

特に今のご高齢の方々は高度経済成長時代に一生懸命頑張って日本の国を支えてきて、そして今この日本があるのだと、それに対して行政も手厚くこれまではずっと補助というか、支援をしてくれたという事もあるので、今こういう状況になって困った時には行政に助けて欲しいという事だと思います。

一方で今の若い人達は頑張っても経済成長がなかった時代ですので。頑張っ

も仕方がない、自分達で何とかしないといけないでしょうという考え方もあるのでだいぶ違います。今重要なのはそんな時代のはざまの、色んな世代のいる中で、そういう声を聞きながら行政としてどこまで手を差し伸べるのかを決めていけないといけない。そして今まさに模索状態なんです。コミュニティバスまでなのか、デマンドまでなのか、あるいはもっとスペシャルトランスポートまでやるのか、ということなんですよ。今模索の状態です。

でもこれを決めるのは、実際の市民の方々です。市民の方々が何を求めるか、それも多くの市民の方々が何を求めるかという事ですので皆で模索しながらやるしかないかなと思っております。

ご意見ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。よろしいですかね。

そうしますと、今日この場でご承認いただきたいのは【資料2－3】、これを国に提出いたします。

それから【資料2－4】、これは支局の方に提出させていただきます。両方共支局を通じて提出しますが、これに関しては先程ニーズ把握の点で滞在時間が短い、というだけに限られていますのでここは修正してください。

修正等については先程言いましたように、「等」ですのか、あるいはその他の捉えられたニーズを加えるのか、それは事務局にお任せしたいと思います。

これを前提とし、特に異論はなかったと思いますので、ご承認いただく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。ではご承認いただいたという事で、これで提出させていただきます。

尚、今後の改善というところで特にPR、あるいは利用促進に関してはたくさんご意見いただきましたので、この実施にあたっては是非いただいた意見を反映して実施のお願いをしたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

それでは3番「次期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略の策定について」ということで、ご説明をお願いいたします。

時間がだいぶ押しておりまして、今何時ですか。あと10分では終わらないと思いますので皆さんすみませんが延長をご容赦いただければと思います。

はい、ではお願いいたします。

<事務局> それでは、事項3「次期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

の策定」についてご説明させていただきます。

まず、「次期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」の概要について、担当の政策課より概要の説明をさせていただきます。

<事務局> 政策財務部政策課の高須と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、この会議の中で貴重なお時間をいただきまして、誠にありがとうございます。お時間も限られておりますので、少し駆け足になるかと思いますが、早速ご説明に入らせていただきます。

本日、お時間をいただきましたのは、現在津市において各部局で進めている地方創生の取組の元になっている「津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」の計画期間の満了が令和6年度末となっておりますので、「津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」の改訂についてご意見をいただきたいということでございます。

「まち・ひと・しごと創生」あるいは「地方創生」とは、平成26年に民間の有識者のグループから、人口減少により多くの地方自治体が消滅する可能性があるとのレポートが発表されて大きな話題となり、国が人口の現状と将来の展望を示す「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」と、それに基づき今後の取組の方向性を示す「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を閣議決定しました。

地方創生は、少子高齢化を伴う人口減少に歯止めを掛けることと、東京圏への人口の一極集中を是正することを目的とし、平成27年度から第1期となる取組が開始されたわけですが、5年目となった令和元年度においても、依然として人口減少と東京一極集中に歯止めが掛かったとは言えない状況であり、令和2年度から引き続き第2期の取組が開始され、現在に至ります。

本市においても、国と同じように第1期、第2期と津市版の人口ビジョンと総合戦略を策定し、地方創生の取組を進めて参りました。この人口ビジョンと総合戦略について大まかにご説明させていただいた上で、令和7年度以降の次期総合戦略についてご意見をいただければと思います。

【資料3-1】をご覧ください。こちらは、現在の計画について記載された総合戦略の概要となります。1枚目、2枚目が人口ビジョンの概要です。3枚目が総合戦略の説明です。まず、1枚目の図表①のとおり、全国的な傾向と同様に、津市においても人口増加のピークを過ぎ、現在は減少局面に入って15年ほど経っています。人口の増減には、出生数と死亡数の差し引きの自然増減と、転入者

数と転出者数の差し引きの社会増減に分けられますが、図表②のとおり、自然増減につきましてはずっと右肩下がりです。自然減が続いており、社会増減は年度によって波がありますが、若干社会増の傾向にあります。社会増の関係で、図表③のとおり、コロナの影響で一時的に減少しましたが、外国人数は増加傾向にあり、津市の社会増の要因の一つとなっています。ただし、このような社会増の要因を考慮したとしても、図表④のとおり人口は長期的に見てもこの先減少を続けるものとみられるため、この傾きをいかにして緩やかにするか、また、人口減少が続く前提でいかにして持続可能なまちづくりをするか、ということが重要になります。

2枚目の図表は移住関係のデータですが、時間の都合上、ご説明を割愛させていただきます。一番下に、人口ビジョンを踏まえた施策の方針を、先ほどご説明した自然増減と社会増減に分けて記載しております。当協議会に関する記載内容としては、右側の「社会的要因からのアプローチ」の4つ目の2行目の頭あたりの「・・・公共交通サービスの維持など利便性の良いまちづくりの推進」という部分です。利便性を高めることで、外部からの転入を促進するアプローチとして記載しております。

3枚目に、現行の第2期津市まち・ひと・しごと創生総合戦略の内容を示しております。基本目標①～④を掲げ、それぞれの下に具体的な施策を位置付けており、左下の基本目標③の「(1)定住の促進」の真ん中に「公共交通の充実」があります。先ほどの2枚目の下段でご説明したとおり、利便性を高めることは外部からの転入増にもつながるものですが、津市から転出されては意味がないので、ここではまず津市在住の方がしっかり津市に住み続けていただけるようにということを中心として、定住の促進という項目に入れています。この「公共交通の充実」という項目の中に、具体的な取組として現状どのようなことを記載しているのかは、後ほど交通政策課からご説明いただきます。

残る資料の4枚目で最後に1点ご説明させていただければと思います。国においては、一足先にこれまでの総合戦略を改訂しており、1年前に「デジタル田園都市国家構想総合戦略」を策定しました。大きな特徴は、その名のとおり地方が抱える課題をデジタルの力で解決することにより、地方の利便性を高め、魅力を高め、大都市への流出に歯止めを掛けるというのですが、上から7行目で黄

色く線を引いておりますとおり、あらゆることをデジタル化するわけではなく、これまでの取組、アナログ的な取組についても改善しながら進めていくこととされています。また、真ん中の左側に赤い点線で囲っておりますとおり、①～④の4つの方向性は、先ほど3枚目でご説明させていただいた津市の第2期総合戦略の基本目標とほぼ対応しておりまして、国としても大きな方向性は変えていないということです。

政策課からの説明としては以上です。

＜事務局＞ それでは、先程政策課より説明させていただきました、「次期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」について、公共交通の該当する部分について、説明をさせていただきます。

【資料3－2】をご覧ください。こちらは、令和2年度から令和6年度までの「第2期次期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」の公共交通に関する部分の抜粋となります。

ここでは、「公共交通の充実」を具体的な施策としてその内容を「第2次津市地域公共交通網形成計画」に基づき、鉄道や海上交通、民間路線バス・コミュニティバス等のバス交通などの様々な交通モードの連携を図ります。また、地域の移動ニーズに応じたコミュニティ交通を実現することで、生活の移動手段を確保するとともに、公共交通に対する市民意識の向上を図り、利用促進に取り組みます。」と記載しており、重要業績評価指標（KPI）として、公共交通全体の利用者数は平成30年度の2,191万6,719人から令和6年度には、2195万人、モビリティマネジメントや利用促進イベント等実施数は平成30年度の6回を令和6年度には7回としております。

これらについて、令和4年度では公共交通全体の利用者は1,970万人、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は9回となっております。

また、具体的な事業としては、津市自主運行バス（廃止代替バス）の見直し、津市コミュニティバスの再編・乗継設定と待合環境の整備、モビリティマネジメントや利用促進イベント等の実施となっております。

「津市自主運行バス（廃止代替バス）の見直し」及び「津市コミュニティバスの再編」については、令和3年度に見直しを実施、再編及び乗り継ぎ設定を行っています。また、待合環境の整備についても随時行っております。

これらのことを踏まえ、令和7年度からの「次期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」の作成において、現状から修正すべき点などのご意見

を皆様から頂けたらと思いますので、よろしく願いいたします。

なお、公共交通以外の子ども・若者に着目した施策等についても、もしご意見・ご提案があればいただきますようお願いいたします。

<松本会長> ありがとうございました。

時間も限られておりますので、子育て等は省いていただいて公共交通を中心としたご意見をぜひ寄せていただければと思います。いかがでしょうか。

では竹田さんお願いします。

<竹田委員> 今まで国の戦略に沿ってやって得したというか良かった試しがなかった。統計は大事でその通りだと思うのですが、右肩上がりの人口増でも30年も50年もそれが永遠に続くとならばそれぞれ公共施設を建てて大きな起用もせず人口より遥かに上回る公共施設を建てて閑古鳥が鳴く。今その維持管理で往生している。そういう事例も多いし、結婚子育てという選択も書かれていますが、今や3分の1が結婚していないんですよ。そういう中で人口が減っていくのを止めないといけない中で、公共交通をどうするかという事です。公共交通で解決出来るとは思っていませんが、もっと思い切った施策をやらなとなかなか難しいと思います。先程谷山さんから娘さんの話が出ましたが、まさに今津市もコンパクトシティという計画を立ててやっている訳ですが、明らかに失敗している。それはそうです、住み慣れた所から便利な所に来いと言われてもなかなか来ないというのがはっきりしている。その辺をどう修正していくのかという点で思い切った手厚い移動手段を提供してそれなりの負担も求めなければいけないと思いますが、そういう事もしないと津市の人口もなかなか増えてこないと思います。公共交通で言うならば今の循環型だけではなく、今津市はデマンド方式も含めて検討しようとしている、これは非常に評価していますが、今のありきたりな公共交通だと国のビジョンに押しつぶされるのではないかと思いますので、その辺りを是非検討して欲しいと思います。

<松本会長> ありがとうございました。

もっと思い切った施策を含めるべきだと。一例としては周辺も含めて手厚い公共交通のネットワークもしくは手段を構築するというような事でございました。

ご意見というか皆さん好き勝手言ってもらえれば結構です。

これは別にこの公共交通会議として意見をまとめるわけではないので一委員

として皆さん好き勝手言っていただければいいという事です。

はい、その他いかがでしょうか。

こうなるとあまり出ないですね。はい谷山さんお願いします。

<谷山委員> 子供を産まなければいけないとか少子化を食い止めなければいけないとかもう日本の国はそれを過ぎている。外国人をどんどんいれてもらって・・・。

<松本会長> その話はもう辞めましょうよ。交通にしぼりましょう。それはここの話題ではしたくないので。公共交通に限ってお願いします。外国人で言うと外国人も使いやすい公共交通も整備する、そうすると外国人の方々も住みやすくなるという事かなと思います。

<谷山委員> いや住みやすくではなく、極論を言ったら、この市役所の中に外国人の方が何人勤めて見えますかという事です。

<松本会長> 外国人も働きやすいようにするためには外国人がどこにでも日本人と同じようにアクセスできないといけませんので、やはり外国人にとっても利用しやすい公共交通を提供するってことですね。その次のレベルはまた他で確認しましょう。

<谷山委員> こじつければそうなります。

<松本会長> すみません、ありがとうございます。その他いかがでしょうか。公共交通に絞りましょう。色々言いたい事があると思いますので。

<宮田副会長> 都市計画部長宮田です。よろしくお願いします。

公共交通という観点での意見という事ですので、この【資料3-2】の88ページの下の「エ」の所に「公共交通の充実」というのがございます。

ご覧いただきますと「鉄道や海上交通、民間路線バス・コミュニティバス等のバス交通などの様々な交通モードの連携を図る」という事があり、まさにその交通の観点からいきますとこの人口減少を止めていこうと思います、例えば津市に住んでいただいている方が、移動しやすい状態であるのはすごく大事なかなと思います。

今日ご議論いただきましたコミュニティバスも今日も評価いただいております。

すが、この評価をもっと良くしていく。例えばA評価であってもそのA評価をもっと高くしていく。C評価のところはもっと高く上げていく。

そういった所を今一生懸命考えさせていただいていますし、例えば鉄道、これは近鉄、JR名松線などがあります。こういったところもしっかりと残っていくように考えていかないといけない。

それから海上アクセス。今津からエアポートラインがなぎさまちまで出ております。この運航経路をしっかりと残していかなければいけない。

また民間の路線バスであると三重交通とのコミュニティバスの連携。こういったのも大事になってくると思いますので、まさにここに書いてある交通モードの連携がすごく大事になってまいりますので、その部分は私共都市計画部交通政策の分もしっかり考えていきますし、またこの地域公共交通活性化協議会の皆さんの意見も聞きながら、また次期の計画にも繋がっていく事になりますが、例えば人口減少に待ったをかけられるような、移動しやすいような施策を皆さんと一緒に考えていきたいと私自身考えておるところでございます。

以上でございます。

<竹田委員> 会長。最後に一言要望だけです。是非予算を他市並みにして欲しいです。津市の交通予算は低すぎる。大体今0.1パーセントでしょ。1,000億に対して今1億数千万。違いますか。

だから部長の気持ちはわかるんだけど、実際に進める事を思ったら、一つを良くしようと思ったら、一つ路線を作るなら一つ路線を削らないといけないような頭を押さえた予算の組み方では、会長を始め一生懸命やっていただいてもなかなか現実には。気持ちだけはいきますけど、実績は伴ってこない。これは職員も大変ですよ、限られた予算の中であんまり仕事したら抑えられるわけですからね。住民要望に沿って仕事しようと思ったら抑えられるわけですから。是非予算をね、少しでも獲得するために部長、まさに火の玉になってやってください、よろしく頼みます。

<宮田副会長> 竹田さんありがとうございました。

今おっしゃっていただいたのがまさにそうで、やはり行政私達職員として予算がどうしても付いて回る。市全体の予算があるのでその中でどうやっていくのかを私たちは知恵を絞ってやっているところでございますが知恵も尽きて来る場合もあります。よく先輩職員に言われていたのが行政には行政サービスが丁度いいんだと私達が若い時は言われていました。ただその後言われたのが上限を自分

達で作るな、知恵出して頑張れと言われた事もあったのですが、どうしても何か仕事するにあたって、予算、お財布の中にお金があってその中でしか物を買えないのと一緒に、予算っていうのが出てきます。ただその中で教育もあれば、福祉もあれば道路行政もあれば、いろいろと行政はお金がいるのですが、その中で私共として、おっしゃっていただいたようにこの地域公共交通をやっていく上でまず予算の範囲内でしっかり考えるのも大事なんですが、その上で、どうしてもっていうものがあるのであれば、そこは予算要求もしていかないといけない部分もあると思いますので、まず現場としては今の予算内でしっかりやらせていただきますけども、また皆さんのご意見をいただきながら、そういったものがその予算、財務当局にも伝えていきながらしっかり取り組んでいきたいと思いますので是非ともまた委員の皆様のご協力いただきたいと思います。

よろしく願いいたします。

<竹田委員> 頑張ってください。

<松本会長> ありがとうございます。ぜひ頑張ってください。

その他いかがですか。

ちなみにこの総合戦略は国からの補助金も付いてくるんですか。

<事務局> 地方創生推進交付金や、地方創生拠点整備交付金等がございまして、今はデジタル田園都市国家構想交付金という名前に変わったんですけども、そういったものを使う際に総合戦略への位置づけが前提となります。

<松本会長> わかりました。ありがとうございます。

ということは位置づけておくことが大事であると思うんです。すなわち津市の財源が限られてる中で、1を2にして事業をやろうと思うと、ここに事業を位置づけておいて、そして交付金をもらって実施するということがあると思うんですね。維持と書かれておりますがこの範囲でその交付金の下りるかという多分これ下りないですね。これは多分運輸局の方の補助金があるのでそっちでやれると思うんで、やっぱり新しいの入れないといけないと思う。竹田さんが言われるように思い切った事。まあ思い切った事までは入れられないんですが、例えば今の時代ですからDXGX、あるいは自動運転、こういったものはちょっと書いていただくといいと思うんですね。現状はやっぱり維持だ、とにかく維持なんだと

書かれてるんでそれは非常に大事です。それはやってください。

ただし、ここに事業を書いて、交付金をもらうことによってやらざるを得なくなると思うんですけど、すごく事務局大変になるとは思いますが、是非そこをやれるように。そういう意味で今言ったDXGX、それからラストワンマイルですよ。

そういったものをここにしっかり謳っていただくと交付金が出てくるので、半分補助かどれだけの補助かわかりませんが、それによって新しいことにチャレンジ出来る。そういう新しいことにチャレンジする姿勢というのが市民の方々から評価されて。もちろん続けないと駄目なんですけどね。

何か新しいことやってるね、良くなるかもしれないよねと、こういう機運が盛り上がっていくと思うんです。

今のようにとにかく維持なんだ、削らないといけないんだ、お金は上限が決まってるんだと、こうネガティブな話ばかりではなかなか皆さんは前向きになれない。前向きになるような話題も入れていただくといいんじゃないかな。

よそ者がこんな事言って申し訳ないんですけど、ぜひそういった取り組みを入れていただくと、もっと前向きな議論もできるし、皆さんも夢を持てるんじゃないかなと思っております。

ちなみに私が住んでる市では、今自動運転のバスが走ってるんですが、色んな理由があるんですけどその一つに、子供たちに夢を持たせる、それを一つの目的に入れてます。そして子供たちが、自分の町にこんなにすごいのが走ってるんだ、なんか自分の町っていいなと思わせる。これがシビックプライドに繋がりますし、住み続けてもらえるかもしれないし、あるいはそういう技術に触れて自分も将来こんな仕事に就こうかななんて思ってもらえるかもしれない、という事もやってるので、実は自動運転にそんな効果もあるのかなと思っております。

こんなの入れてもらったらありがたいなと思います。

他いかがでしょうか。これでよろしいですか。

すいません、時間があまりなくて本当は皆さん色々あると思うのですが、且つ人口減少の話や結婚の話等皆さん沢山持論をお持ちで議論が尽きないと思いますが、今日はご容赦いただければと思います。

今日は皆様方ありがとうございました。

<事務局> 今日はお時間がありませんでしたし、他の分野の色んなお声も出ましたので、後日改めてご意見をご提案いただける委員様については会議終了後に事務局

にて「津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略の策定に向けた意見聴取」の回答書と返信用封筒をお渡しさせていただきますので、是非また政策課の方でも他の施策に関する意見もお聞きしたいということもありますので、もしご回答いただけるということであれば、事務局にお返しいただければと思いますのでよろしくお願いします。以上です。

<松本会長> 今日この場で聞けなかったんですが是非皆さんの意見を聞きたいという事ですので色んな幅広い分野についてのご意見を事務局にお寄せいただければと思います。どうぞよろしくお願いします。

どうもありがとうございました。以上の予定の議題終了でございます。

ではその他事務局何かございますでしょうか。

<事務局> 特にございません。

<松本会長> では皆様方、全体を通しまして何かございましたら。

<前葉委員> 三重運輸支局でございます。長時間にわたる中大変恐縮です。

議題には載ってないのですが私から資料を2つ準備させていただきました。少しご説明させてください。

1枚目、「旅客運送にて24年問題への対応」という事で、こちらをご覧ください。こちらは中部運輸局自動車交通部が作成した資料でございます。

抜粋してご説明します。右下2ページ目をご覧ください。バス、タクシー、運転者の状況でございます。折れ線グラフで黄色線が乗合バスの運転者、青色線が貸切バスの運転者、赤色線がタクシーの運転者です。

日本のバスの運転者は、近年は増加傾向にありましたが、令和2年度を境に減少に入り、加えて事業者の数が増えていることもありバス業界全体としては、1社あたりのバスの運転者は不足している傾向にあります。

続いてタクシー運転者も近年、大幅な減少が続いておりまして、15年間で約4割減少しています。

バス、タクシーを運転する為に必要な二種免許の運転者の保有者数は年々減少を続けておりまして、令和2年度では平成10年度に比べて7割以下にまで減少してるような状況でございます。

続きまして右下4ページまでとんでください。

バス、タクシー運転者の改善基準告示の改正、2024年4月から適用と上の方に書いてございます。

この改善基準告示とは、自動車運転者の労働時間等を変える為の基準があり、この事を言っております。要は自動車運転者の労働時間のルールのもので、この労働時間のルールが2024年4月1日、令和6年4月から変更になります。簡単には労働時間が減る事になる為運転者不足に加えまして、勤務交番を組むのが現在より困難になってきます。

続きまして右下6ページ目までとんでください。「運転手の働き方改革2024年問題とは」という所でございます。

上の赤い部分はこれまでも課題となっており、バス、タクシー事業で運転者不足に加えこの改善基準告示の改正により一時的に運転士等の不足に拍車がかかってきます。

更には今燃料費の高騰がかなり運行経費を圧迫しており、不採算路線の増加や運送収入の減少があり、乗合バスにおいては減便や、貸し切りバスにおいては観光需要の対応困難、コミュニティバスの受託困難、タクシー不足となるような可能性が懸念されております。2024年問題はテレビ等ではよく物流の事が大きく報道されていますが、バス、タクシーも同様な状況でございます。

続きまして右下7ページ目、「旅客運送2024問題への対応」という所で、上の部分です。事業者が2024年問題の対応として、運転者の賃金の見直しや運転者の確保対策の強化、安全への投資により運行コストは上昇していきます。それをカバーするために運賃の見直し、経営努力ということになってきます。

ただこの、中部分の赤色に書いてある通り、これだけではもうカバーできないような状況です。コミュニティバスにおいても受託契約の見直しや、この改善基準告示に抵触しない運行ダイヤの見直しや、受益者負担のあり方の検討も必要になってきます。更には運行形態などタクシーも含めた地域の公共交通を大きく見直す事も必要となってきます。また事業者も地域公共交通の為に何ができるのかという事を提案する事も必要かと思えます。

今までも会議で話に出てくる事もありましたが、社会における地域公共交通の役割をどのように維持していくべきか議論を進める事が必要となってきます。令和6年4月を迎えて終わりではなく、その後も継続して考えていく必要があります。

私からこちらの説明は以上となります。こちら1点目の、資料の説明でございます。

2点目にA3の資料ですが、中高生フォトコンテストという明るい話題の説明をさせていただきます。

11月15日に名古屋の中部運輸局の方で、公共交通も元気になって欲しいという思いを込めまして、この中部5県の中学生高校生を応募資格としまして、1月29日まで、こういったフォトコンテストをやっています。

募集の写真の内容としましては、この中部5県内の鉄道やバス、タクシー、旅客船、そういったものを公共交通っていいなとか、大事だな、乗りたいなとか、共感できるような写真を撮ってもらって、応募してもらえればと思います。

ちょっと面白いのが、今風なのかなと思ったのが、スマホ部門というものがありましてスマホで撮ってそのままデータ更新してもらって応募できます。入賞しますと図書カードもらえますので、是非中高生のお子様が見える方は参加をどうぞよろしくお願いします。また写真撮影に現地に行く際は、是非公共交通で行ってもらえればと思います。津市は特にエアポートラインもありますので、船を撮ってもらおうと、他県には船はあまり無いので入選されるのではないかと個人的には思っております。以上です。ありがとうございました。

<松本会長> ありがとうございました。何かございますか。よろしいですかね。

このフォトコンテスト、良いですね。

中高生にどうやって知ってもらうのかなというのがあるんですけど、色々ご努力されている事だと思いますので楽しみにしています。来年は動画ですかね。今の若い人達動画なんですよ。T i k T o kとかね、リールとかね。また頑張ってください。ありがとうございました。

その他皆様方いかがですか。よろしいでしょうか。

<谷山委員> 一つだけよろしいでしょうか。これってカメラ部門の方がえらく賞金が高いけど、今カメラ持ってる子いない。皆スマホ。スマホで撮って送る。

<松本会長> これ多分写真部とかですよ、高校の。

<谷山委員> その子少なくなったら沢山集まらない。

<松本会長> 投資額が違うんですね。その投資額に見合った賞金であればという事ですかね。

はい、ありがとうございます。

今日は皆様方ありがとうございました。沢山参考になるご意見をいただけたと思っております。皆様方の活発なご意見ありがとうございます。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> 恐れ入ります。本日は長時間にわたりご協議いただき、ありがとうございました。予定時間を超過してしまい大変申し訳ございませんでした。

また、委員の皆様におかれましては、1年間にわたり当協議会においてご協議いただきましたことに本当に感謝を申し上げます。皆様からいただきましたご意見等につきましては、津市政又は公共交通事業に活かしてまいりたいと思います。

来週からまた寒くなるということもございますので、どうぞ皆様お体にご留意いただき、良いお年をお迎えください。

次回、第4回協議会は、3月の開催を予定しておりまして、令和6年度事業計画及び予算案についてご協議いただく予定でございます。

詳細な日時につきましては、改めて文書にて通知させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これもちまして、令和5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。

本年は誠にありがとうございました。来年もどうぞよろしくお願い申し上げます。