

令和4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4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5年3月14日（火）午前10時から午前12時まで
3 開催場所	津市センターパレスホール（津センターパレス5階）
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）、荒木 康、伊藤好幸、大西弘幸、川端邦裕、木下健吾、高橋克典、竹田 治、谷山昭、中平恭之、西山実江、羽田綾乃、前葉光司、宮崎清 （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 小林淳子、坂井亜希子、見取秀祐
5 内容	1 津市コミュニティバスの運行変更について 2 令和5年度事業計画（案）及び予算（案）について 3 その他
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4年度第4回協議会の議事内容】

<事務局> 皆様おはようございます。

定刻となりましたので令和4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。

本日はお忙しいところ、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

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存じます。会長、よろしくお願いいたします。

<松本会長> 皆様こんにちは。大変暖かくなつてまいりまして、と思いきや、昨日結局寒くなって気温の変化についてこれなくなってくるのですが、マスクの着用が緩和されたということで町も様子が変わってきたなと思っております。

ちょっと津のあたりがどうかかわらないんですが、名古屋の方ですと、お年寄りが外出する姿をすごく見かけるようになりました。すごくいいことだなと思っております。

それから新聞報道等々を見ますと、一部の業界では、コロナ前を超えるという話題も出てきておりますので、そういう意味ではこれからコロナの第8波も収まってきて、公共交通の利用も期待できるということかなと思っております。

ここ数日ちょっと面白いことがありまして、先日タクシーに乗ったんですね。タクシーに乗ったらすごく若い運転手さんで、私びっくりしまして、こんなに若いのにタクシーの運転手さんやってるんですねと色々話したんですが、すいません半分酔っぱらってたんで何言ってたかも覚えてないんですけど、いずれにしてもこんな若い人がタクシーの運転手さんになってるんだという実態。それと今日も三重交通さんで津駅から乗ってきたんですが、若い女性のドライバーでした。

皆さんいろんなところで人手不足と言って、もちろんまだ人手不足で困ってらっしゃるんだと思いますが、いろんな努力をやっているということで、少しずつ明るい兆しが見えているのかなと、まだそこまで多くはないかもしれませんが、そんな期待をしております。

春に向けてですね、ちょっとずつ期待ができるような、そんな状況になってきているかなと思っております。

引き続きですね、皆様方に津市の公共交通、より良いものになるようにいろんな面でご協力いただければと思います。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

それではまずは出席状況の報告をお願いいたします。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち16名の委員の皆様にご出席をいただいております。

なお、中村委員、川村委員と村田委員より所要の為、欠席するとのご連絡をいただいております。

また、羽田委員に代わりまして、黒川班長に代理出席をいただいております。

また、津警察署交通官の伊藤委員につきましては、3月13日付けの人事異動に伴い委員を解職させていただき、新たに宮崎委員に委嘱させていただいておりますが、本日は所要のため欠席とのご連絡をいただいております。

以上でございます。

<松本会長> はいありがとうございました。

規約第8条第2項の規定による成立要件を満たしておりますので、この会議が成立ということで進めさせていただきます。

それではお手元の事項書に従って進めてまいりたいと思います。

まずは1番、「津市コミュニティバスの運行変更について」ということで皆さんにご承認いただく案件であります。ではご説明をお願いいたします。

<事務局> それでは、事項1「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、南部地域を運行しております「久居南・雲出ルート」及び「久居西循環ルート」並びに北西部（芸濃）地域を運行しております「芸濃北ルート」及び「芸濃南ルート」並びに北西部（安濃）地域を運行しております「清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート」及び「妙法寺・野口・棕本ルート」の6つのルートです。

今年度の第2回協議会において実施した令和3年度における各ルートの運行実績に対する評価結果に基づき、評価結果を地域と共有した上で、地域住民と協

議しながらルートの改善を図るため、令和4年10月から各地域に出向き、地域住民の代表や地区社会福祉協議会、交通事業者等の関係者で組織された地域公共交通あり方検討会を開催しております。

今回変更する6つのルートは、各地域のあり方検討会でいただいた御意見を基に、地域住民の皆様とも協議が整ったものを挙げさせていただいております。

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

なお、【資料1-2】が南部地域全体の路線図となっておりますので、合わせてご確認いただきたいと思います。

久居南・雲出ルートの変更点は、停留所名の変更となります。
変更したいと考えている停留所が2箇所ございますので、それぞれご説明させていただきます。

まず、1箇所目につきましては、「プライスカット久居元町店前」停留所です。
令和5年2月20日にプライスカット久居元町店が閉店し、令和5年5月以降にスギ薬局久居元町店が新たにオープンすることが予定されていることから、「プライスカット久居元町店前」停留所の名称を「スギ薬局久居元町店前」停留所に変更したいと考えております。

2箇所目につきましては、「新家」停留所です。

当該停留所は、近鉄桃園駅から徒歩2分（駅から約200m）のところにありますが、近くに駅があることが分かりにくいと、利用者にとって分かりやすくなるよう「桃園駅東」停留所に名称変更したいと考えております。

以上が、久居南・雲出ルートの変更点となります。

続きまして、【資料1-1】の1ページ下段をご覧ください。

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。

変更点は3点ございまして、まず、1点目につきましては、停留所名の変更です。

「久居総合支所前」停留所については、近鉄久居駅と隣接（駅横のポルタ久居内（駅から約170m））しておりますが、近くに駅があることが分かりにくいと、利用者にとって分かりやすくなるよう「久居総合支所前（久居駅西口）」

停留所に名称変更したいと考えております。

2点目につきましては、停留所の追加です。

久居西循環ルートの沿線に位置する集落において、沿線の集落から停留所までの距離を短縮し、地域住民の利便性の向上を図るため、運行路線上に停留所を追加し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2ページをご覧ください。

停留所の位置としては、「北出公会所」停留所と「下稲葉集会所」停留所の間に追加し、設置場所としては、当該地区のゴミ集積場の近くに設置する予定です。

3点目につきましては、運行時刻の変更です。

運行時刻の変更につきましては、【資料1－3】をご覧ください。

こちらは、久居西循環ルートの変更前、変更後を記載した時刻表になります。

追加した停留所については、背景色を黄色にし、変更点を赤字で表記しております。

全体の運行時間に変更はございませんが、今回の停留所の追加により、一部区間時分が変更となっております。

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1－1】の3ページをご覧ください。

3ルート目といたしまして、北西部（芸濃）地域の「芸濃北ルート」の運行変更についてご説明いたします。

【資料1－4】が北西部（芸濃）地域全体の路線図となっておりますので合わせてご確認いただきたいと思います。

変更点は2点ございまして、まず、1点目といたしましては運行路線の変更です。

芸濃北ルートにおいては、現在、「イオンタウン芸濃」―「芸濃総合支所」停留所間の運行に当たり、南に位置する市道を通行しておりますが、農業機械が出入りすることが多く、対向時に危険が生じるため、より安全な運行とすべく、「イオンタウン芸濃」から折り返し、現在も通行している県道を運行するように運行路線を変更したいと考えております。

2点目といたしましては、運行時刻の変更です。

【資料1－1】の4ページと合わせて、【資料1－5】をご覧ください。

【資料1－5】は芸濃北ルートの変更前、変更後を記載した時刻表でございます。変更点を赤字で表記しております。

運行時刻の変更点としては、主に2点ございます。

1点目に「ぎゅーとらラブリー芸濃店」や「イオンタウン芸濃」での買い物時間にゆとりをもたせるため、運行回数及び運行時刻を変更したいと考えております。

2点目に先ほどご説明した運行路線の変更に伴い、「イオンタウン芸濃」―「芸濃総合支所」停留所間の運行を県道経由にしたことにより、区間時分が変更となっております。

以上が、芸濃北ルートの変更点となります。

続きまして、【資料1－1】の5ページをご覧ください。

4ルート目といたしまして、北西部（芸濃）地域の「芸濃南ルート」の運行変更についてご説明いたします。

変更点は5点ございまして、まず、1点目といたしましては運行路線の変更です。

こちらの芸濃南ルートも、芸濃北ルートと同じく、現在、「イオンタウン芸濃」―「芸濃総合支所」停留所間の運行に当たり、南に位置する市道を通行しておりますが、農業機械が出入りすることが多く、対向時に危険が生じるため、より安全な運行とすべく、「イオンタウン芸濃」から折り返し、現在も通行している県道を運行するように運行路線を変更したいと考えております。

次に【資料1－1】の6ページをご覧ください。

2点目につきましても、安全な運行とするための運行路線の変更です。

現在、「岡本」―「団地南」停留所間の運行に当たり、北に位置する市道を通行しておりますが、農業機械が出入りすることが多く、対向時に危険が生じるため、より安全な運行とすべく、現在も通行している南に位置する県道を運行するように運行路線を変更したいと考えております。

変更後の運行路線図については、【資料1－1】の7ページをご覧ください。今回の変更で、紫色の破線で表記しております市道の路線を廃止いたしまして、

南側の県道を運行するルートに変更いたします。

今回の変更により、往路と復路の順路が異なりまして、上段の往路においては、「北神山」停留所から県道を通行し、市道（萩野前川原浅田線）へ出て「萩野」停留所、「岡本」停留所を経由したのち、再度県道を通行し、「団地南」停留所に向かう路線となっており、下段の復路においては、「団地南」停留所から県道を通行し、市道（岡本高野尾線）へ出て「岡本」停留所、「萩野」停留所を経由したのち、再度県道を通行し、「北神山」停留所へ向かう路線となっております。

続きまして、【資料１－１】の８ページから９ページ上段にかけてをご覧ください。

３点目につきましては、停留所の追加及び運行路線の変更になります。

現在の運行路線の周辺に位置する市場公民館への移動需要があり、地域住民の利便性の向上を図るため、当該公民館へ乗り入れを行うとともに、現在、「市場」―「中瀬古」停留所間の運行に当たり、県道を通行しておりますが、停留所の追加により、市道を通行するよう運行路線を変更したいと考えております。

続きまして、【資料１－１】の９ページ下段から１０ページにかけてをご覧ください。

４点目につきましても、停留所の追加及び運行路線の変更となります。

現在の運行路線の周辺に位置する市営青木団地への移動需要があり、地域住民の利便性の向上を図るため、当該団地内へ乗り入れを行うとともに、現在、「下川」―「多門」停留所間の運行に当たり、東側の市道を通行しておりますが、停留所の追加により、北側の市道を通行し、団地の敷地内で転回したうえで、「多門」停留所へ運行するよう運行路線を変更したいと考えております。

最後に、５点目につきましては、運行時刻の変更となります。

【資料１－１】の１１ページと合わせて、【資料１－６】をご覧ください。

【資料１－６】は芸濃南ルートの変更前、変更後を記載した時刻表でございます。追加した停留所については、背景色を黄色にし、変更点を赤字で表記しております。

運行時刻の変更点としては、主に４点ございます。

１点目に「ぎゅーとらラブリー芸濃店」や「イオンタウン芸濃」での買い物時間にゆとりをもたせるため、運行回数及び運行時刻を変更したいと考えており

ます。

2点目に先ほどご説明した運行路線の変更に伴い、「イオンタウン芸濃」―「芸濃総合支所」停留所間の運行を県道経由にしたことにより、区間時分が変更となっております。

3点目に、「南山東」停留所及び「南山西」停留所については、現在、往復1便ずつとしておりますが、利用者の利便性向上のため、3.5便に変更したいと考えております。

最後に4点目につきましては、先ほどご説明させていただきました市場公民館及び市営青木団地への乗り入れにより、区間時分を約5分追加しております。

以上が、芸濃南ルートの変更点となります。

続きまして、【資料1－1】の12ページをご覧ください。

5ルート目といたしまして、北西部（安濃）地域の「清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート」の運行変更についてご説明いたします。

【資料1－7】が北西部（安濃）地域全体の路線図となっておりますので合わせてご確認いただきたいと思います。

変更点は3点ございまして、まず、1点目といたしましては運行路線の変更です。

こちらの清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルートは、北西部（芸濃）地域のルートと同じく、現在、「イオンタウン芸濃」―「芸濃総合支所」停留所間の運行に当たり、南に位置する市道を通行しておりますが、農業機械が出入りすることが多く、対向時に危険が生じるため、より安全な運行とすべく、北に位置する県道を運行するように運行路線を変更したいと考えております。

2点目につきましては、運行順路の変更です。

【資料1－1】の13ページと、合わせて、【資料1－8】をご覧ください。

【資料1－8】は清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルートの変更前、変更後を記載した時刻表になり、変更点を赤字で表記しております。

現在、「芸濃総合支所」停留所を起点とし、「清水ヶ丘団地」―「安濃総合支所」停留所間を1便のうち2回経由していますが、清水ヶ丘団地を起点とし、経由を1便のうち1回に変更することで運行時間を短縮し、買い物時間を確保したい

と考えております。

【資料１－８】の変更前の時刻表の灰色の部分が重複しているため省略し、経由を２回から１回に変更した部分です。

３点目につきましては、運行時刻の変更となります。

運行時刻の変更点としては、主に２点ございます。

１点目に「ぜにや」、「ぎゅーとらラブリー芸濃店」及び「イオンタウン芸濃」での買い物時間にゆとりをもたせるため、運行回数及び運行時刻を変更したいと考えております。

２点目に先ほどご説明した運行路線の変更に伴い、「イオンタウン芸濃」―「芸濃総合支所」停留所間の運行を県道経由にしたことにより、区間時分が変更となっております。

以上が、清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルートの変更点となります。

続きまして、６ルート目といたしまして、「妙法寺・野口・棕本ルート」の運行変更についてご説明いたします。

【資料１－１】の１４ページをご覧ください。

変更点は４点ございまして、まず１点目といたしましては、清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルートと同じく、「イオンタウン芸濃」―「芸濃総合支所」停留所間の運行路線の変更となります。

現在、「イオンタウン芸濃」―「芸濃総合支所」停留所間の運行に当たり、南に位置する市道を通行しておりますが、北に位置する県道を運行するように運行路線を変更したいと考えております。

２点目につきましては、停留所の移設及び運行路線の変更となります。

【資料１－１】の１５ページから１６ページにかけてをご覧ください。

現在、「安濃聖母の家前」から「妙法寺神社橋前」停留所間の運行に当たり、南北に走る市道（妙法寺京地線）を経由していますが、農業機械が出入りすることが多く、対向時に危険が生じるため、より安全な運行とすべく、南に位置する

市道（妙法寺丸岡線）を運行するよう「安濃聖母の家前」の停留所を廃止路線上から新設路線上に移設し、運行路線を変更したいと考えております。

また、新設路線上に移設する停留所につきましては、交差点付近となるため交差点から5m以上離れた場所へ移設したいと考えております。

続きまして、3点目につきましては、運行順路の変更となります。

【資料1－1】の16ページと合わせて、【資料1－9】をご覧ください。

【資料1－9】は妙法寺・野口・棕本ルートの変更前、変更後を記載した時刻表になり、変更点を赤字で表記しております。

現在、「芸濃総合支所」停留所を起点とし、「浄土寺」停留所を1便のうち2回経由していますが、安濃総合支所を起点とし、経路を1便のうち1回に変更することで運行時間を短縮し、買い物時間を確保したいと考えております。

【資料1－9】の変更前の時刻表の灰色部分が重複しているため省略し、経路を2回から1回に変更した部分です。

4点目につきましては、運行時刻の変更となります。

運行時刻の変更点としては、主に2点ございます。

1点目に「ぜにや」、「ぎゅーとらラブリー芸濃店」及び「イオンタウン芸濃」での買い物時間にゆとりをもたせるため、運行回数及び運行時刻を変更したいと考えております。

2点目に先ほどご説明した運行路線の変更に伴い、「イオンタウン芸濃」―「芸濃総合支所」停留所間の運行を県道経由にしたことにより、区間時分が変更となっております。

以上が、妙法寺・野口・棕本ルートの変更点となります。

【資料1－1】の16ページから18ページにかけてをご覧ください。

ご説明いたしました6ルートの変更につきましては、何れも令和5年10月1日付けでの変更を予定しております。

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

また、運行変更の周知については、主にルート沿線に対し、新ルートの路線図及び時刻表を全戸配布することで行いたいと考えております。

長くなってしまいましたが、以上をもちまして、「事項1 津市コミュニティ

バスの運行変更（案）」についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長> はいありがとうございました。

たくさんございましたが、基本的には運行路線の市道を通っているのを県道にするとか、あるいは地元のご要望によってダイヤを調整するとか、あるいは新設する、あるいは買い物時間を確保する、そういった内容であったと思いますが、とはいえ、いろんな観点から気になる点等々ございましたらご指摘いただければと思いますが、ご質問をなんなりとご意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。

<木下委員> 非常に丁寧なご説明ありがとうございました。

全体的に申し上げますと、利便性の向上、安全性の向上というのが中心になっておりまして、特にこれには意見ございません。

ただ資料について希望を申し上げますと、1から5項目、それぞれのルート of 資料の番号、例えば資料1－7とか1－4とかそういうのを後ろに表示していただけるとわかりやすくなると思います。

それからこれは疑問なんですけれども、今「7」についてご説明があったと思うのですが、使用車両ですね。これは27人乗りや29人乗りとかは多いんじゃないかなと疑問です。

それから「9」の協議状況を見てもらいたいのですが、各地域の地元の自治会のメンバーですが、地元の自治会からこのコミュニティバスに対する意見なり提案というのはあったのかというのが知りたいです。

それからちょっとはずれるのですが、津市の市議会だより68号に公共交通にまつわるいろんな質問が聞かれています。いろんなやりとりの中、わかることをこの場でなくても結構ですが教えていただければいいかなと思います。

特に「デマンド交通の実証実験への考えは」という質問事項がでておりますので、その辺も後日で結構ですから、また教えていただければと思います。

以上です。

<松本会長> ありがとうございました。では事務局から順番にお答えいただけますか。

<事務局> ご意見ありがとうございました。

まず、使用車両についてという部分なんですけれども、人数が多い部分につき

ましては乗降の人数の多いルートを大きな車両で走っております。

地元自治会の提案、ご意見があったのかというご確認だったと思うんですけども、10月から全地域に出向いて、地元自治会のご意見をその場で直接お聞きするという場を持ちました。

それまでにも総合支所にいただいているご意見を地域によってはご紹介させていただいて、それについて中心に協議するなどして、特にこの変更案というのは地元自治会の皆様、社会福祉協議会ですとかいろんな団体と協議した上で作り上げたダイヤと運行ルートとなっております。

<松本会長> 1点目のルートの図については？

<事務局> ルート図の使用番号の方、例えば資料1-1の中に入れてさせていただいて、どこの変更がどの路線と繋がってるのかということがわかるようにということですよね。なので次回以降で、反映させていただければと思います。

<松本会長> 資料だけで、別添のどの資料かがわかるようにという事だと思います。それから市議会からの質問ということで、もし今わかることがあれば。はい、お願いします。では宮田副会長からお願いします。

<宮田副会長> 失礼いたします。宮田でございます。よろしくお願いいたします。

今ご質問いただきました公共交通の議論ということで、市議会の方でも色々議員の皆様からご質問をいただいております。今おっしゃっていただいたそのデマンドの実証実験のことにつきましては、12月議会の事かなというふうに思います。12月議会の方でご質問いただきましたのは、そのデマンド交通というのが各市町、県内県外進んでるわけでございますけど、それにあたってやっていく上で実証実験が有効であろうかということでのご意見ございました。

その中で現在の私ども津市の中で、公共交通コミュニティバスのあり方という、今度次期改変になります令和8年度を見据えて、どうしていくかということとでいろんな議論をさせていただいてます。その中の一つ手法として、いわゆるデマンド交通、予約したとかいろんなルートを自分で決めたとか色々あると思うんですが、そういったものについてどういうふうな可能性があるだろうかということのを庁内で検討しています。

私ども都市計画部でございますが、都市計画部だけの視点だけではなくて、健

健康福祉部、これは高齢者の外出支援という観点、そういった点からも、何か健康福祉部、福祉の観点からはできないだろうか、そういったことで私どもと健康福祉部と連携しながら、今年度、昨年度もそうですが、協議を進めております。

その中でもこのデマンド交通関係でございますけど、導入していくにあたっては、今年度も全国いろんな市町の状況を調査いたしますと、必ずしもデマンド交通がベストなものではない。いろんな課題があることがわかってまいりました。

導入した結果、逆に利用者の方が減ったり、そういうふうな部分がみられる事がありますので、そういったことを慎重に考えていかないといけない。

また意見を聞かせていただくと、それぞれの地域の住民の皆様の要望でありますとか、地域の実態、土地の状態などそういったものがありますので、一概に一律にデマンド交通を導入するのがいいのかという疑問もあって、地域の実態でありますとか、ご利用者の状況に応じたものを導入した方がいいだろうというふうなこともわかってまいりましたので、この秋以降、担当者が地域に入らせていただいているいろんな意見を聞かせていただいています。

そんな中でデマンド交通を入れるにあたっては、いきなり入れるのではなくて一度実験的に動かしてみても、そのやり方が本当にいいのだろうか、他のやり方があるんじゃないだろうかとかと試すことで、やはり実証試験が大切だろうということでご議論を市議会でもいただきました。

そんな中で令和8年度の見直しを見据える上では、遅くとも令和7年度、あるいは令和6年度にはそういった実証実験をしていくのが大切なのではないだろうかという議論がございました。

これは12月議会でそういったお話もございましたし、実はこの3月議会、ただいま開会中でございますけど、3月上旬に市議会定例会本会議の質疑がございまして、その中でもコミュニティバス、デマンドバスについてのご質問いただきまして、都市計画部と健康福祉部と議論を重ねておりますということでご答弁をさせていただきましたんですが、お1人の議員の方からはやはりデマンド交通は非常に有効だということでのご意見をいただきましたので、そこを期待されているということでもございましたので、デマンド交通のやり方というのは確かに良い面もあると思いますのでしっかりとそこは研究していきたいと考えております。

今現状はそういった状況でございます。

<松本会長> ありがとうございます。木下さんよろしかったでしょうか。

車両に関しては大きすぎるというようなお話もありましたが、おそらく想定される最大の乗車数に合わせるとこういう形になってしまって、もしすいている時間は小さな車両をとという事になると2台用意しないといけなくなりまして、それはかえって非効率になってしまうということだと思いますので、やむを得ずこういう形になっているのだと思います。

ありがとうございました。

それではその他いかがでしょうか。

では先に前葉さんお願いします。

<前葉委員> 三重運輸支局でございます。

前回会議で意見があった買い物時間がないんじゃないのかというところの部分もクリアした内容なんじゃないかと思っています。

2番以降の「自家用有償旅客運送事業」につきましては令和2年11月の道路運送法の改正から、バス事業者さんですとかタクシー事業者さんが運行管理や車両整備管理を協力する事業者協力型の自家用有償旅客運送事業制度というのが新しく創設されました。

メリットとしましては、要件をクリアすれば有効期間が長くなりますので、またご確認いただければと思います。以上となります。

<松本会長> はいありがとうございます。

そうですね。制度変更したので、車両の管理等々を交通事業者さんをお願いできるようにになりましたので、またそんなのもご検討いただいて、より安全性を高めていただくとよろしいかなと思います。またやるようであれば前葉さんまでご相談下さい。はいありがとうございました。

では谷山さんお願いいたします。

<谷山委員> 資料じゃない方。変更部分の15ページの、「停留所の移設及び運行路線の変更」のところなんです。

現地を見てないんではっきりわからないんですけど、「安濃聖母の家前」の停留所が変更前変更後で上から下へ少し動いていますよね。何メートルくらい動いているんですか。

<松本会長> お願いします。

<事務局> ありがとうございます。30～40メートルくらいかと思います。

<谷山委員> なら結構です。見るともう少し動いてるような気がしたもんですから。

地図で指で押してただけなので。あまり距離が動いていると全部の中でここだけなんです、停留所が動いてるのが。他の所は増設させるとか別の所をバスが走るとかあまり関係がなかったの。

ここだけだとあまり年寄りに距離を歩かせるのも気の毒かなという思いがありましたので、念の為に。30～40メートルなら結構です。

<松本会長> ありがとうございます。もうちょっとありそうですね。区画の大きさから言うともうちょっとありそう。

ただこれは元々の所がすごく狭い道で危険だったということだと思います。

それから地元の方々にご説明された上でも特に反対もなかったということで、やはり安全性というのは大事だということだと思います。

はい、ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

多分気になったのは、「ぎゅーとら」の、「ぎゅーとら」じゃなくてもいいんですが、買い物時間の確保、これはすごくいいことだと思います。

やはり「行き」に対して「帰り」も考えて、十分に買い物ができる時間の確保を目指して時刻を変える、ダイヤを調節する。すごくいいことだと思います。

一方でその結果1本減ってしまったんですね。

それがどうなるのかなと心配だったんですが、これも地元の方で説明いただいて、結果皆さんは一本減ってでもちゃんと買い物時間を確保して欲しいということでしたので、そういう形で協議を進めていく、地元の要望を反映している、このプロセスはすごくいいことだなと思っております。

今度これで利用が増えるかどうかぜひまたご報告いただければと思っております。ありがとうございました。

それから道路管理者さん、交通管理者さんからの協議も全て済んでいるということです。それから競合といった点でも、特にほぼほぼ今まで走ってるところで大きく変更がないので、既存のバス路線との競合もないかと思いますので問題ではないかなと思っておりますが、いかがでしょうか。皆様方よろしいですかね。

では特にご異論ないようですのでご承認いただきたいと思います。今回この資料1の議題1ですね。これらの全ての変更に関してご承認いただくということでご異議ございませんでしょうか。

はいありがとうございました。

ではご異議なしということで、今後の変更を10月1日に向けて手続きを進めてください。どうもありがとうございました。

それでは次の議題に移ります。

「令和5年度事業計画（案）及び予算（案）について」ということで事務局からご説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項2「令和5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5年度事業計画（案）についてご説明いたします。

【資料2-1】をご覧ください。

令和5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4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、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、現行の第2次津市地域公共交通網形成計画を踏襲した地域公共交通計画を策定します。

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。

今年度同様、年間4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4年度事業報告と収支決算報告、令和6年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画案の策定について、第2回は7月を予定しており、第2次津市地域公共交通網形成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、令和4年度における津市コミュニティバス等の利用状況報告、現行の第2次津市地域公共交通網形成計画を踏襲した津市地域公共交通計画（案）の協議について、第3回は12月を予定しており、令和5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、津市地域公共交通計画（案）の策定、津市地域公共交通活性化協議会規約改正について、第4回は3月に予定しており、令和6年度事業計画（案）及び予算

(案)の承認について、それぞれご協議いただきたく思いますので、よろしくお願いいたします。

今年度と異なる点といたしまして、現在運行しているコミュニティバスにつきましては、地域公共交通確保維持改善事業費補助金という国の補助金を活用しておりますが、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴って、地域公共交通計画の作成と計画における補助系統等の位置付けの補助要件化がなされました。

これにより、本市における「津市地域公共交通網形成計画」についても、計画に補助系統を位置付ける必要があり、また、令和6年9月30日までの経過措置期間内に対応しなければ、これまで活用していた国の補助金を受けられなくなります。

本市の計画は、計画期間が令和2年度から令和6年度(令和7年3月31日)までの5年間となっておりますが、令和6年度の1年間分を対象に、現在の網形成計画を踏襲し、補助要件化に対応した地域公共交通計画の作成をしたいと考えております。

当該改定については、第2回協議会で計画案をお示しさせていただき、協議をしていただいた上で、第3回協議会で計画の策定を行いたいと考えております。

また、それに合わせて、当協議会の規約改正も行いたいと思います。

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。本日の事項1で御承認いただきました南部地域、北西部(芸濃、安濃)地域の運行変更につきましては10月1日に実施予定です。また南西部(美杉)地域については、観光ルートとなりますが、令和5年度第1回活性化協議会において、ご協議いただきたいと考えております。

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5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、新型コロナウイルス感染症の影響で中止していたバスの日の街頭啓発や津まつり等のイベントへの参加についても順次再開し、

啓発に取り組む予定です。

また、第2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5年度予算（案）についてご説明申し上げます。

【資料2-2】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。歳入は、津市からの負担金であり、令和5年度は当該負担金として420万円を計上しており、昨年度と同額となっております。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。

下表をご覧ください。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、43万2千円の計上で、昨年度から4千円の増額、事務費としまして24万1千円の計上で、昨年度から13万8千円の増額、事業費のうち委託料としましては、352万8千円の計上で、前年度と比べて14万2千円の減額となります。

各費目の主な支出予定と増減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、会議の開催に係る報償費や費用弁償費が主ですが、昨年4月に本協議会委員を改選しておりますので、費用弁償を実績に基づき増額しております。

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。

増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の単価の上昇や数量の精査、振込手数料等も実績に基づき増額をしております。

最後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。

予算の減額理由としましては、停留所の丸看板の作成について、昨年度と今年度の2年間で各地域進めており、環境が整ってきていることから、環境整備費が減額となったことによるものです。

以上をもちまして、「事項2 令和5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> はいありがとうございました。

それではただいまのご説明に対しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

では木下さんお願いいたします。

<木下委員> 事業計画と予算とありますが、予算につきましては特に異議はありません。

事業計画なんですけども、先ほど宮田副会長から議会の方でいろいろ意見をいただいたという事で、実は2月20日に個人的に玉城町の社会福祉協議会を訪問しましてオンデマンドバスについて色々ヒアリングをしてきました。先ほど宮田副会長から実はオンデマンドバスも最近は利用者が減っているというようなお話がありましたが、玉城町さんの方でもそのようなことはおっしゃっておいりました。

ただニーズとの関係で、やっぱりオンデマンドバスというのは、必要な時に必要なだけというのが醍醐味になってますので、この事業計画の中にそういうニーズ対応、実証実験というようなことが追加できるのであれば、追加をしていただいた方がいいんじゃないかと。

逆にそういう検討はいつ頃から始まるんだろうかということも聞きたいところです。以上です。

<松本会長> はい、いかがでしょうか。

<事務局> 今こちらとしましても、先ほど宮田副会長の方からも話がありましたが、今庁内の会議であったり、各地域のあり方検討会等で、各地域ともお話をさせていただいておるところです。

先ほども申し上げた通り、実証実験に関しましては、令和6年度もしくは遅くとも令和7年度というふうに考えております。といいますのは、令和6年度までは、この地域公共交通網形成計画、コミュニティバスの関係ですが、令和7年度に地域公共交通計画の新しいものを策定する予定でございます。

そのときに、デマンド型交通というものも、位置付けを行っていかねばならないと思っておりますので、順を追ってそのようにさせていただきたいなと思っております。

<松本会長> はい。おそらくこの地域公共交通会議として、そういうタクシー等を活用した

実証実験を実施するか、あるいは全然違うところでやるかということによって、この予算になる、ならないに関係してくると思います。

ですが、あまり予算にはこだわらなくてもいいかなと思っているのですが、重要なのは、他の公共交通への影響が大きいので、例え福祉の部門でやるとしてもこの協議会で必ず話題提供はして欲しいという事です。ここで承認とかは必要ないんですけど、やはり「こんなことを考えてます、いかがでしょうか」というような意見聴取はぜひお願いしたいと思っておりますので、例えばもうこれは完全に福祉が主動でやることになりましたとなったとしても必ずここにご報告お願いしたいと思っております。

そして実証実験をする、しないというのは市の予算でやられるかもしれませんが、場合によってはここで予算つけてやるかもしれませんが、それはあまり大きな問題でないので、いずれにしても実施は先ほどの話の通り、市の方では考えていただいているそうですので、我々としてはそこに対して既存の公共交通の枠組みの中でどういうものがふさわしいのかということで意見を述べさせてもらうことができると思います。

よろしいですか、木下さん。はいどうぞ。

<木下委員> 地域別の特性が非常に大きいと思うんですね。

ですからまずは実証実験、どういう地域からスタートしていくかが大事だと思いますし、玉城町さんにうかがってなるほどなと思ったのが、運用を社会福祉協議会さんがされてるんですよね。

ご利用になられる年齢層とかも関係すると思いますけども、今のところ見ると非常に高齢者の方、しかも地域別の特性があって、そういう年齢層の方の利用が多いと感じます。

地域にある団体、利用年齢層その辺を考えた上で、ぜひ実証実験をしていただきたいと思います。令和6年7年度というのはよく分かりました。

<松本会長> はいありがとうございます。

そういった意見を踏まえながら、やり方として色々あると思います。社協にお願いする場合がありますし、NPOにお願いする場合があります。

あるいは、交通事業者さんに配車をお願いすることもありますので、それぞれ地域のタクシー会社さんがあれば、そういうことも可能ですし、なければ他の方法を考える。いろんな方法があると思いますので、それも含めて実証実験を進め

ていただくのなら進めてもらえればと思います。

はいありがとうございました。

では特に予算に計上しなくても、木下さん、よろしいですね。

<木下委員> はい。

<松本会長> はいありがとうございました。

竹田さんお願いします。

<竹田委員> この会議の開催スケジュールに係わって意見を述べたいと思います。

既存の路線以外の地域の住民の方々からの要望、あるいは意向をこの協議会でどう反映させるのかというのは、今も市議会のお話が出ましたけれども、非常に重要だなというふうに思っています。

そういう意味で、この年4回開かれる予定の協議会のいずれかで、そういう地域住民からあがっている要望等について、議題とする。そしてこの協議会で津市の公共交通の充実のために意見交流するっていうのは、大事な点じゃないかなと思ってます。

ただ事務局から提案をどうするかという判断だけではなく、双方向、我々のこの協議会と事務局との、津市との関係はやっぱ図って行く必要があるんじゃないかなと思いますので、この4回のうちの1回はフリートーキングで、意見交流でいいと思うんです。

実は私どもも「ぐるっと・つーバス」を津市内で走らせるわけです。それをNPO法人でやってるのですが、この地域以外の、ルート以外の所から、地域の方々から「私どもの地域にも、ぐるっと・つーバスを回して欲しい」という意見がずいぶん上がってきているんですけども、旧津市民の認識としては、コミュニティバスと言ったらもう「ぐるっと・つーバス」。

つまり、NPO法人バスネット津の言わば所管だと思っております、例えば直接法人の方へ、NPOの方へ意見が上がってくる場合もありますし、津市さんを通じて上がってくる場合もある。しかし津市さんに上がっても、結局NPOの方へ「こういう意見がありましたよ、こういう改善を要望とする声がありましたよ」という関係なんです。

そういう意味ではこの協議会へなかなか反映されにくいという問題点がありますので、ぜひ年1回ぐらいは、地域の住民の皆さん方からどういう要望が出て

きているのかっていうのは、この協議会の一委員としても、やっぱり掌握する必要があるんじゃないかと思いますので、ぜひこのスケジュールの中に1回1つの議案として上げていただければありがたい、こういうふうに提案します。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

大変重要なご指摘いただいたと思っております。

この地域公共交通会議、いわゆる道路運送法の手続きに必要なことだけは承認あるいは協議いただく場ではなく、やはり地域にとってふさわしい交通のあり方を検討するということで、そういう意味で私としては時間が余った際にはここにご参加の皆様方から出来るだけ意見を聞こうということで目指しておりますが、地域の方々、もっと広く地域住民の方々の意見が聞けてるかといえば決してそうではない。まさにそうだなと思っております。

その辺事務局いかがでしょうか。事務局の方へ声が入ってきていると思いますが、確かにそういったものがこの場にご紹介いただける場がないのですが、どこかの会議で比較的議題に余裕があるのであれば、地域からいただいている声をご紹介いただく。あるいは、そういう地域の方々の意見を集めるシステムを作り上げていただく。そんなことも考えられるかなと思いますが。いかがでしょうか。

<事務局> 来年度そのような議題をさせていただけたらと思います。確かに地域の声を反映させていただいた上でこういった今回の承認1のところであったり、地域の声を反映させてもらったのですが、実際どういう声が、生の声というのは聞いていただくのは、必要なと思いますので、そういった議題もさせていただきたいなと思います。

<松本会長> はい。竹田さん、ありがとうございます。どこかで議題に比較的余裕があるところで議題を入れてもらう、もしくは全く時間がないのであればどこかで1回特別に設けてもらう等々、検討いただければと思いますが、割かしどこかに入りそうですよね。この4回の内のどこかに入りそうということでよろしいですか。

<事務局> そうですね。どこかのタイミングで。各地域のあり方検討会等も回らせてもらってますので、その吸い上げた意見を紹介させていただければと思います。

<松本会長> はい。特に第4回協議会は次年度の計画と予算というのが中心になりますの

で、1年間振り返ってどんな意見いただけたかということをご紹介いただきながら皆さんで情報共有させてもらうという、そういう手はいいなと思います。

そうすると年に1回、地域の方々さらにバス等々がない地域の方々の声なんかもこの場でご紹介いただけるようなそういうPDCAの一つに入れてもいいかなと思います。すごく特徴的でよろしいかと。

問題はどんな意見をどう吸い上げるかですね。

声の大きい人達だけの意見で、我々振り回されてもいけないので、地域の総意ということで、より意見を拾い上げれば。ここはより慎重に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。

はい、前葉さん、お願いします。

<前 葉 委 員> 三重運輸支局でございます。

資料2-1の事業計画案のところの方で、現在の網形成計画を、連動化の照会を事務局さんから受けておりまして、また準備が整いましたらお伝えしていきたいと思います。

それとさっき事務局さんの方から少しお話ありましたが、7年度から新しい計画の方も考えておりますとお話がありましたので、まだもう少し先の話になりますが、7年度スタートの方を策定に向けたスケジュールも準備していただきまして、またスケジュールに沿って進めていただければと思います。以上となります。

<松 本 会 長> はい。ですから改定と次期計画の策定、これの両方を並行してやらないといけない。国の方の策定に対してはいろんな補助のメニュー等々をおっしゃると思いますので、そういうものをうまく活用しながら良い計画の策定に繋げて下さいということだと思いますので、ぜひまた三重運輸支局の方へご相談下さい。

はい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> 今はいろんなところからの意見を公平に汲み上げるという形になる。

大元はやっぱり自治会だと思うんです。

自治会が、どういう意見を出してくれるか。会長さんの性格とか、仕方なく選ばれたからやろうかなという方なのか、そういう方がいないと成り立たないん

ですが、そういう場合と、積極的にやろうかなということでやってみえる方が、何地区かの自治会をまとめ上げて、どこにどんな停留所が欲しいんだっていうところまでまとめ上げて隣のところと、というやり方でバスの路線がガラッと変わる、こういうやり方がある。岐阜にいたときに私それをやりましたので。

日野地区というところに、自治会長さんは別にみえたんですけど、その方が何もやっていただけなかったので、自分の地区だけまずまとめて、他はどこが欲しいんだという日野地区全体をまとめて、隣の長森地区というところの自治会長さんのところへ行って、「不便でしょ、そっちだけでは。だから、こちらの方もまとめた形で、お互いに協力してどうにかしませんか。」ということで、自治会長がみんなまとまって岐阜の市役所行ってお願ひして大きな路線を作り上げる。

長森側は長森側で持っとく、日野側は日野側で持っとく。その中心にスーパーをひとつ。ここで買い物されるんだから、駐車場を貸してくださいということで、駐車場を借りることで、二つの路線を八の字に合わせる。そのときはたまたま上手くいったんですけど、そういうところから拾ってこない。個々から拾ってくるというのはまず無理だと思う。

だから範囲から言ったら、自治会、各自治会へ。今あなたのところは走ってないけども、欲しいという希望はありませんかというのをこちらから持ちかけて、そこから上がってくれば、新しい路線が出来上がる可能性も十分考えられる。

こういった形も一つのやり方なのかなと。これも一度検討していただければと思います。

<松本会長> はいありがとうございます。

地元のご意見の求め方ということで今ご提案いただきましたが、他の部署なんかでも交通に限らずいろんな地元の地域の方々のご意見の収集をやられてると思うので、そんなところからも情報公開しながら、交通についてどういった形で意見収集するか、またご検討いただければと思いますが、もし今事務局として何か意見あれば。

<事務局> やはり個人の意見で、なかなか停留所の新設等はできませんので、ある程度自治会単位であったり要望されているのかというのは、こちらとしては聞き取りをさせていただいてるところでございます。まとめた意見として、そういうことがうちとしても可能であれば、今回の議題でもありましたような新設をさせていただくことも可能でございますので、またそういったことは適宜させていただき

たいと思っております。

<松本会長> ありがとうございます。

そういう意味では、津市は私は他のところと色々に関わりを持つ中で、すごく柔軟に意見の反映をしている自治体だと思っております。

ですからこれをもっともっと拡大することによって、意見の収集が比較的しやすくなるだろうなと思いますが、なにせ予算も限られてるし、今ドライバーさん不足している中で、簡単に増やしたりはできないですね。

その辺の兼ね合いが難しいところで、ここを増やすならここを減らさないといけない。これだけ延長したらバスの本数が減るみたいなことが出てきて、そこを皆さんと一緒に頭を悩ませるということになるかと思しますので、また地区の声が出てきた時に皆さんと一緒に検討させてもらえればと思っておりますが、いずれにしても自治会の方々から、意見をもらうというのは一つの方法だという事でございますが。岸野さんいかがですか、そういった方法は。

<岸野副会長> 各地区で今、あり方検討会とかされておって、自治会も入っていると思います。

ただ、先ほども谷山さんおっしゃいましたけど、自治会長によってずいぶん温度差があるというのが実態かと思しますので、住民の声を、なるべく多くの者の意見を聞いて、それから事務局とも調整をしながらやっていかないといけないのかなというふうには思ってます。

もちろん、限られた予算の範囲内ですので、辛抱するところは辛抱しなければいけないとは思っておりますけれども、例えば私美杉なんですけども、現在は自治会長とそれから民生委員の各地区代表の人に集まってもらって、話し合いをしております。

どうしてもコミュニティバスの場合、対象者が高齢者ということになって参りますので、民生委員さんの平時の活動をなるべくお聞きして反映できるような方策を考えていきたいなと、このように思っております。以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。地区地区で温度差がある方はやむを得ないとしても、まずはそういう姿勢を持つのは大事だと思いますので、ぜひ次年度に向けて色々ご検討いただければと思います。ありがとうございました。

その他はいかがでしょう。

はい、お願いいたします。

<西山委員> 西山でございます。

今回の改訂も含めて見せていただいて、買い物に対しての女性意見をある程度汲んでいただいたことはとても嬉しいなと思っております。

実際に目で見えて買い物がしたいという思いは、足が無くなったものに対してすごく大きな要望であるということが実際のところであると思っております。

先ほど、デマンド交通の件で福祉部の方とも連携しながらというお話が出ていました。ありがたいことだと思っております。

福祉部に限らず市民部も含め、横断的な連携を取りながらしていただきたいと思っておりました。

それから先ほど岸野副会長の方からも、民生委員のお声を取り上げていきたいという、美杉地区だけではなく、津市全域の民生委員の声も取り上げていただきたいと思っております。

ただ、今実際地域を回らせていただいている、高齢者の方のお話をたくさん聞かせていただく中で、日々の不安というものは交通だけに限らず、一人の交流も含めての不安をたくさん持っていらっしゃる方が沢山いらっしゃるんですね。

だからコミュニティを含めての交通機関というものがこれから先は必要になってくるのではないかなと思っておりますので、ぜひとも交通系の皆さんだけではなく、幅広いご意見を頂戴しながら、できるところだけで、実際あちらを立てればこちらが立たずというところがありますので、そこを緩和した上で、広いご意見をまとめていただけるような形をとらせていただけると助かるなというのは感じました。ぜひともお願いしたいと思います。

<松本会長> はい、ありがとうございます。おっしゃる通りですね。

今こういう時代になって、縦割というので、問題の対象というのはもう限界があるところが増えてきてるなあと思います。そこをいかに横串を刺して取り組むかということだと思います。特に交通に関しては本当にいろんなところと関連が深いと思っておりますので、ぜひ西山さんの方からご提案いただいたように、いろんなところと協力しながら連携を取りながら、交通あるいは人々の生活を支えるということを考えてもらえば。

私は時々講演なんかでもお話するんですが、例えば買い物にいけない、食事が困る、そうすると実はよくよく調べると食事の宅配サービスも結構あるんです

よね。

ところが交通部門の方はそれが全然知らない。

一方で生活支援コーディネーターの方々はそういう宅配サービスはすごく知っていたけど実は自分の所にコミュニティバスが走ってること知らなかったりもするので、やはりそこをちゃんと意思疎通連携してもらいながら、お互いにこんなリソースがあるよと知り合いながら、そしてより良いものを作っていけばいいかなと思っておりますので、そういうこともぜひお願いしたいと思います。

はいどうもありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

この事業と予算ということですが、事業に関しましては先ほど竹田さんからお話あったように地域の意見を聞くような場を入れて欲しいというのありました。それは入れてもらえるということです、どこかの議題で。

予算については特にご異論ないということでございますが。

では大きなご異論はなかったということで、この事業計画案と予算案をご承認いただくということでご異議ございませんでしょうか。

はいありがとうございました。では承認いただいたということで、この形で進めていただきたいと思います。

ただし、先ほど申しましたように地域の声を聞く場というのをどこかで必ず設けていただきたい。それから実証実験をこれとは別に検討を進めてほしいということです。やるやらないは市の方の判断かなと思っております。

はいありがとうございました。

ではその他に移りたいと思います。

まずは事務局からその他ございますでしょうか。

<事務局> 昨年7月に開催しました第2回地域公共交通活性化協会でご意見いただきました、津市観光協会との連携について報告させていただきたいと思います。

本日、机に配布させていただいた資料をご覧ください。

昨年の7月26日に開催した第2回協議会で、市内に観光にみえた方に対して、コミュニティバス等の公共交通を用いた観光モデルコースの情報発信をしてはどうかとのご意見をいただきましたので、津市観光協会と連携し、三重交通路線バスやコミュニティバスを活用した観光ルートについて、観光協会のホームページに掲載していただきました。

コースの概要としましては、津駅を出発し、近鉄電車、三重交通路線バス、コ

コミュニティバスを利用し、マリーナ河芸、道の駅津かわげ、三重県総合博物館 MieMu を回って津駅に戻ってくる約8時間のコースとなっています。

まずは、この1ルートですが、今後、さらに増やしていけたらと考えております。

以上です。

<松本会長> はいありがとうございます。いかがでしょうか。

素晴らしい取り組みだと思います。こうやってすぐ動いてくれるというのは素晴らしいなと思いますが、本当にこういった形で観光と連携してやってくれたというのはありがたいと思いますし、こういう形で観光に限らず、福祉あるいは市民部局等々でも、きっと一緒にやれるなと思いますので、ぜひ今後もこういうのを増やしてもらえばいいなと思います。全然知らないところもあったので、こういうのはいいですね。

それから今日バスに乗る時に観光案内所、バス停の所にあるか確認してみました。まだ時間が早くてやってなかったんですけど、確かにありました。

こういうのも情報発信してもらえたらいいですね。

はい、ありがとうございました。

その他皆様方から。では谷山さんお願いします。

<谷山委員> 今のこのパンフレット見させていただいて、知らないところが沢山ありました。行ってみようかなという気に私になります。ありがたいことだと思います。

私たちは旅行に行っても、不親切な旅行のパックだと「どこどこ午前中自由行動です」と、ポンと放り出されてどこに行ったらいいのか非常に迷う事がよくある。

こういうのは駅で案内するのも確かにそうですが、ホテルとかそういうところも自由行動といって放り出されても、こんなのあるとちょっと自分のホテルの場所から近いところへ足を伸ばしてみようかというふうに関心を持っていたただけだけでも、三重の観光に対して非常に大きい推進力になるということも考えられるので、これはどんどん推進していただきたいと思います。

<松本会長> はいありがとうございます。

ぜひ参考をお願いします。

はい、では宮崎さんお願いします。

<宮崎委員> このパンフレットは案内と一緒にあると思うんですけど、私も最近高齢者になって花見に行ったり色々な所に行ったり、それから昔は子供を連れて行く、ということをやってきたんですが、これを見ているとぐるっと回ると8時間したり、欲張り過ぎな案内だなと。

子供を連れて行くにしても、高齢者が行くにしても、朝早いのは比較的好いのですが3時くらいで終わりたいなと。あるいは昼ご飯食べて帰ってくるというパターンが多いので、コミュニティバスの方はちょっと欲張りすぎたかな。ぐるっと回って博物館は余計行かなくていいかな。大体1か所行っただご飯を食べて帰ってくるというくらいのルートがいいかなというふうに思っただ。これはちょっと欲張りすぎでこれだと躊躇するかなと思いました。

去年も行ったのですが、例えば博物館というのは遠足で行くくらいの所であまり観光で行くようなところではないかなと思います。

観光地でも例えば美杉の三多気の桜なんかは結構ルートを組んであげたら来てくれるんだろうかなと思います。

それから亀山の花見の場所がありますよね。あそこは自家用車しか今行けない状態になってますけども、ああいうところでコミュニティバスでどこか出られたら連れて行ってくれるルートは結構いらっしゃるかなと思ったりします。

それから子供を連れてよく行ったのが愛知県の海の、ああいうところへ行っただ半日子供を連れていっただご飯を食べて帰ってくる。

ちょっと津の場合、町の観光地のインパクトといいますか施設が少ないなと。河芸の道の駅も行ったけどあまり、もっと大きい方がいい。

愛知県の刈谷の方に大きな生鮮食品店が作られて、あれくらい大きいのが必要、あるいは愛媛県の農協がやっておられる「さいさいきて屋」、国道沿いに非常に大規模な施設がありますが、それと比べると河芸の道の駅は寂しいなという気がしまして、農協さんにももうちょっと寄っていただくといいかなと思ったりしました。

欲張りすぎなのと、もうちょっと魅力あるところを厳選して整理すればいいかなと思います。

<松本会長> ありがとうございます。

第一歩という事だと思っておりますが、まだ改良点もあるということで、確かにこれ時間長いですね。夕方17時42分に津まで戻ってということなんです。

が、確かに3時ぐらいでもいいと思うのでショートバージョンを作ってもらったりとか、また他の魅力のある場所、大人向けコースとかもいいですね。あるいはインバウンド、外国人が日本の桜を見たい、梅を見たい、結城神社なんて有名な神社もありますよね。僕なんかお酒が飲める場所があればと思うんですけど。

ともあれいろんな資源があると思うので、そういうのをぜひまた一緒に頑張って楽しみながら作ってください。

最初から100点は無理だと思います。ただこの作るという事が大事なのでぜひこういう形で情報発信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。

ではこれ以外の話題についても、その他全体を通して。

残り30分程ございますので、津市の公共交通に関してせっかくなので、日頃思ってること等ありましたら、公募委員の方を中心にお話聞かせていただけますか。

伊藤さんからよろしいですか。せっかくです。時間30分ですのでお願いします。

<伊藤委員> 先ほど一番最後の観光のやつは、前回私が提案させていただいたと思うんですが、なかなかいろんな素材があってもうまく利用されてないかなと思います。

御存じの方もあろうかと思いますが、高田本山で今回、映画のロケをされたのがまもなく公開されます。こういう所にも行ったらいいかなというふうに思います。

さらにはいろんな所にコミュニティバスが走っていますが、前回もお話したように、まだまだ空で走ってるバスが結構ありますので、それをいかに活用していくかということもぜひここでご検討させていただければなと思います。

以上です。

<松本会長> はいありがとうございました。

それでは木下さんいかがでしょうか。

現状の公共交通について何かございましたら。

<木下委員> 最近のメディアでは買い物難民とかいうふうな話題がよく出てくるのですが、

私の家が幹線道路に面しておりまして時々見ているんですけどバスが非常に利用客が少ないなあというような感じがします。

とはいうものの、ニーズはこれから沢山出てくるだろう。その辺のニーズの拾い方を工夫していかないとバス会社さんも大変だろうなと、そんな感じがします。ぜひニーズをどういうふうな手法で拾い上げて、そのニーズに答えるにはどうしたらいいかを、自分もずいぶん高齢になってきておりますので、そういうことが大事だなと痛切に感じております。以上です。

<松本会長> はいありがとうございます。

ちなみに、ずっと自動車で生活されていた方が、免許返納してバスに乗れるかと言ったら乗れません。

もう待つのも嫌だ、バス停まで行くのも嫌だ、乗り方もわからない。

実はこれからご高齢の方が増えるのでバスの利用が増えるなんて言われますが、決してそんな簡単ではないなと思っております。

そのためには練習が必要なんですよ。

だから本当は元気なうちにバスを利用して練習していただいて、ちょっとずつソフトランディングしていくということがあればいいかなと思っています。

で、結局はバスに乗れないので、皆さんはオンデマンドという声が出ます。

ところがオンデマンドといっても予約が面倒くさい。オンデマンドだからと言ってすぐ来てくれるわけじゃないんですよ。待てないんですよ。

今までいつでも乗れたんです、好きな時に。

だから、今までの生活と違う生活、新しいライフスタイルに変わるまでのこのギャップをいかに上手に穴を埋めて移行していくか。この辺の仕組みを考えていかないといけないかもしれないですね。

はい、どうもありがとうございました。

では、竹田さんお願いします。

<竹田委員> 先日も私の住んでいる地域で、私もボランティアをしてる団体で、アンケート調査をさせていただきました。片田新町から久居経由で城山イオンのルートの一部の地域をアンケートをさせていただいた。

ずいぶん声は聞くんですけど、実際アンケート見ると、乗ったことがないっていうのがほとんどの方。

しかし要望は、例えば時間はもうちょっと回数を増やしてほしいとか、ある

いはその走ってるところは自分の近くではない等、要望は結構あるんです。
毎日走らせてほしいとか。

つまり要望は必要な時にあってほしいという、ある意味では自分のエゴなんですけども、そういう傾向は私どもの地域でもありますし、それと自治会単位で言いますと、働き手が多い地域と高齢化が進んでいる地域も全然反応が違っておりまして、そういうような意味では空気みたいなもので、やっぱり必要なんですよね、移動手段というのは。

今ようやく高茶屋地域にもコミュニティバスは走ったわけですけども、それによってずいぶん意識が。知ってる方というのは70数パーセントの方がコミュニティバスが走っているというのを。しかし中には先生が言われたように乗り方がわからないから乗らない。おそらく高齢の方だと思うんですけども、60年70年を生きてきても、バスに乗ったことがないという方がやっぱりいらっしゃって、まだまだこれから私どもの活動は大事になってくるんじゃないかなと思います。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

周知というのは永遠に続けないといけないと思っています。

とにかくやりすぎることはないので、どんどん一方的に情報提供はし続けていけないといけない。受け取め側が耳を貸さない限り、その情報は入ってこないんですよ。いくら情報が流れてても、車の運転手は公共交通には全く関心がない。

だから地域にコミュニティバスが走ってても関係がないからそんな情報入って来ない。

ただ、いざそろそろやめなくちゃと思ったときに耳を立ててみたら入ってくる。これが大事だと思うのでずっと情報提供。ということから周知はしていただければと思います。ぜひよろしくお願いします。

ありがとうございます。

では谷山さん。

<谷山委員> コミュニティバスに乗って、一番嫌だなと思うのは時間がかかる。

ここからあそこへ行きたいなと思ったが、自分で自動車で行けば10分で着けるところが、コミュニティバスは皆さんを拾っていかなきゃいけないんで、こちを回りあっちを回り、30分40分という時間はかかる。

ここが一番問題なのと、本数が少ない。それとここからこう行きたいのに、こ

う行ってこう行ってこう来ないとそこへ行けない。網の目になっていない。直線を結び合わせると非常に乗りにくいというところが第2の問題。

これは利用者が多くないからそういうふうになるという相反する問題になるんですけど、ここをいかに克服していくかですね。

便利になれば人は動く。東京の山手線を見てください。あれだけ5分おきに回ってるからいくらでも人が乗っている。あれが30分に1本、1時間に1本だったら誰も乗らないですよ。上野から新宿へ行くのに乗ったら今は速いスピードで山手線でも問題ないです。中央線でも問題ない。

という網の目のようなものが全部整っていれば、公共交通機関はいくらでも人が移動します。なにも高い300万の車を買って、駐車場で埃被って洗車機持って洗って磨いてということをしなくても、何もしなくても公共交通機関に行けば乗れる、これが出来るようになるかならないかが一番の問題点。

あと先ほどの他の人の意見に逆らうようで申し訳ないですが、博物館のお話が出てましたよね、博物館は遠足で行くところだと。

私三重に来て7年なんですけど、一番最初三重に来た時に娘がこちらで先に住んでたもんですから、ミエゾウを見に行こうということで、あそこはミエゾウがいますよね。しょうもないアジアゾウみたいなものが剥製になって置いてあるだけだろうと思って行ってみましたら、こんなにでかいマンモスのような物が置いてあって度肝を抜かれて、下へ降りていったら小さい水槽にオオサンショウウオが置いてあったんです。身の丈1メートル20か30。あれにも感激しました。

それでこれはいけない、見てないのがあるかもしれないともう一度見回ったんですけど。ミエゾウとオオサンショウウオだけでも知らない人が見に行ったらこんなのが見えるのかと結構な衝撃は受けます。

それとこの乗馬ですね。

馬に乗ろうと思ったら高い金使わないと馬も乗れないんですよ。これ料金見たら中学生以上200円。大人でも200円で乗れるのかと思ったら。乗馬クラブはたまにお安くというお話でも多分2,000円くらい。自分の車で行かないといけない。ということを見るとこのバスで片道260円、馬に乗って200円、子供が100円。孫連れて行こうかなと私真剣に思いました、見たときに。

これくらいだったら連れて行ってきちとん横につけてくれたら。子供には多分ポニーかなにか乗せてもらえるってことになると思いますので。

私は乗って高いところで背筋を伸ばしてくださいって言われてもこんなとこ

ろで背筋伸ばしたら落ちると思ってまともに乗れなかったんですけど、これだったら行ってみようというふうな、知らない人は驚くということもありますので、そういうところを強調するといいと思います。

<松本会長> はい、どうもありがとうございます。

東京と比べると流石に可哀そうかなと思うのですが。

原理は簡単で、人を集めるということですね。コンパクトに集めていく。そういう意味でも津市さんは多分、立地適正化に沿ってされてるんですかね。

そうですね。長い年月かけて、もっともっと集約を進めていって、集約が進めば公共交通が便利であれば利用していただけるので、街の形を変えていく必要があるかなと思っております。

これ乗馬自体はそんなに安く乗れないですね。

<事務局> はい、すいません。「海の乗馬倶楽部エルカバージョ」ですけども、この写真の下に大人260円と書いてあるんですけども、これはあくまでも近鉄の普通運賃でございます。

ここのホームページを見ますと、20分で平日は6,600円、土日祝日7,700円ということになっておりますので、勘違いしないようにお願いいたします。

<松本会長> ということです。間違えて200円だと思ったら5,000円取られてしまうので気をつけてください。

バスで行くとちょっと割引とかやってくれるといいですね。

はい、ありがとうございました。

では西山さん。

<西山委員> 先程バスとコミュニティというものは必要だっていう話をさせていただきました。それは何かというと、母は93歳になっておりますが、若い時は自転車、そして自転車が乗れなくなったら歩き、その後は「ぐるっと・つーバス」を利用している。

「時間がかかるから乗せて行こうか」と言うとか何て言うかということ、「いや、あの時間にあそこの病院に行くときには誰々さんがいるんだわ、皆が乗ってくるんだわ」と。「帰りは皆が終わった時間帯でバイバイ言いながら、またバスに

乗って帰ってくるんだ」と。

なるほどな、と思ったんです。ただ交通手段だけではなく、会話の場所であり、またその彼女達のコミュニティの場所だということを強調したいなと思ってます。私も津から出たことがないので、今、コミュニティバスを使っていらっしゃる皆さんの現場を見ていないので詳しいことはわかりません。

地図上で見せていただけたので、ここでいいのかな、とか、これで皆さんの要望をちゃんと集約できているのかなと見ていくしかないんですけども、そういうふうに地域の皆さんがバスに乗ることによって、横の繋がりをきちんと繋げていけるような、そういうバスであるべきかなと思っているんですね。

それも含めて、今後の地域の皆様の声を拾っていただくときに、議会の役員さんだけではなく、実際に乗っていらっしゃるおばあちゃん、おじいちゃん達の声拾い上げているのかどうかというのは確認していただきたいなと思いました。

以上です。

<松本会長> はいありがとうございます。

おっしゃられるとおりですよ。場所にもよるんですが、コミュニティバスはコミュニケーションの場にもなっているのは事実ですね。

本当に住民の方同士がそういうふうに会話をされているようなコミュニティバスも結構あると思いますし、目指すはおそらくそういうコミュニティバスだと思います。

改めてそういう姿勢を我々一同再認識しないといけないなと思いましたし、それから先ほどは乗れない人の意見を聞くということがありましたが、実は乗っている人の意見を聞くのもすごく大事です。

よく聞くのは乗っている人は本当に感謝をしてくれます。感謝の声というのはなかなか事務局には届かないんですね。不平不満しか事務局には届かない。そうすると事務局としてはとにかくその対応に疲れてしまうが、実は乗ってる方々はいつも感謝しているということです。そうですね、ぜひ乗ってる方々の声をもっと聞いてもらってもいいかなと思います。

どうもありがとうございました。

では宮崎さんお願いします。

<宮崎委員> 今後免許返納者がいるとその人が返納したらバスに乗れるような、免許返納のデータからは期待しているけども、先生がおっしゃられるようにバスに乗った

ことがない人はどうするんだろうな、この人であってどうやって乗せるかというのを考える必要があると思います。私は免許返納が増えたのを期待をしているんですけども、なかなかそれも乗ってくれない可能性もあるのでどうかなと思ったりもします。

1人なんとか1回乗せてみる。竹田さんもおっしゃっていましたが、タダで乗せるツアーみたいなものということだったらいいかないとその通りだと思います。

それからデマンドバスについてよくニュースにでてきますが、どういう状態か、先生がおっしゃるようにデマンドバスでは本当にいいのか、先ほど面倒くさいとでていましたね。

それから近くまで来てくれるといいますが、三重県の田舎の集落はハイエースすら入れないような道になっている。

デマンドバスの方がいいわと来てくれるからと皆思っていますけど、いや入れる場所が限られてますのでそんないい話はないだろうと私は思っていて、デマンドバスの実状を教えてくださいといいと思います。

テレビはいいことばかり言っていますが、先ほど言いましたように三重県の田舎の集落はハイエースが入らないような道なんですよ。今でも一志の方へ行ったらそんな集落があって絶対あれは入れませんよ。デマンドバスにしたって家の前までは来てくれません。どこかに行かなくてはいけない。大概集会所や公民館の所まで繰り上げてそこまで行かなくてはいけない。なのでそんなにいい話ではないと感じておりまして、その辺の情報をいただくといいかなと思います。いいことばかり言いますが、そんなにいいことばかりではないので情報をお願いしていただくといいかなと思います。

それから買い物難民を盛んにテレビで言っていますが、三重県あるいは南の地方は結構便利なコミュニティバスを走らせて終点をスーパーにしたりというような、テレビをみているともっと田舎のほうで、三重県はよくやっていると思うのですが、テレビが一番悪いところを出してくるものだから、いいように皆思えてしまうんだけど、コミュニティバスとは違うけれども公共交通機関では昨日見てましたら福島の只見線のお話をしておりまして、上下分離方式で10年かかって大成果だとやっていたけれど、三重県だと名松線や四日市のあすなろ鉄道もずいぶん前からやっておられる。福島県はちょっと動きが遅いんだなと、それを見ると三重県はよくやっておられると思います。

それとバスに関しては、毎日はいいいんでしょうけど、買い物を見てますと人が動くのは、私の近くではマックスバリュの安売りの日にチラシを配る日に皆

行くんです。マックスバリュートに行こうと思ったら曜日が決まっているんです。その日しか行かない。

あるいはお医者さんが木曜日がお休みなので、予約をして行きますので毎日行く必要はない。その辺は巷では毎日とか盛んに言ってますけどお金もかかります。

行動は買い物にしても曜日があるし、お医者さんに対しても予約制になっているから、見た目には不便はないけども自動車が行くときは決まっている。買い物行くのは火曜日ですよ、医者には木曜日は行きませんと。

というので案外人の行動というのは時間も決めていつでも行きたい。そこまで要求する人が果たしていつでも行っているかということ、時間を決めて人は行動していると思うので、それらを汲み取ってやればそう悲観的になることはないかなと思っています。

マスコミさんはちょっと理想的というか分かりにくい。世論の皆さんに思い込ませているなあという印象をもっておりまして、人の行動は規則的に上手に行動している。私は時刻表マニアで時間を決めて行動しているんですけども、そう思ったりもしています。

<松本会長> はいどうもありがとうございました。

乗ってもらふ練習の方法は確かに考えないといけないですね。竹田さんは無料でツアーを組むということをご提案されているということですけど。本当に考えなきゃいけないな。津だけではないんですね。

ずっと前から思っているのが、一番難しいのがご高齢の男性に乗ってもらう。これはもっともハードルが高いなと思っております。

おばあちゃんたちはロコミでこんな便利なんだよっていうと結構乗ってくれる。新しいことにも柔軟に対応できるんですけど、ご高齢の男性は難しいなと思ってます。

一つ孫を連れだそうかなと思うんですけども、色々アイデアいただければと思います。

安売りの日に動きが多いというのもまさにそうですね、そういうところに狙ってと思いますがこの地区からの安売りの日、この地区からの安売りの日、この地区からの安売りの日となるとそれが実現できないということになってどうしても地区ごとにアンバランスな、不平等ということになってしまうのがあるなと思っています。

はい、どうもありがとうございました。

では岸野さん。

<岸野副会長> すいません、一つPRということで、コミュニティバスを利用して、実は名松線の関係で名松線とコミュニティバスを合わせて、美杉の観光地へ案内しようという取り組みを自治会の方でしておりまして、3月の25日に名松線プラスコミュニティバスで最近話題になっておりますミツマタの群生地へ案内する。それから4月の8日には、名松線とコミュニティバスを利用して、三多気の桜へ案内をする。いずれも広報の方で募集をしておりまして、大体募集をすると30分ぐらいでいっぱいになってキャンセル待ちの状態という話を事務局の方からも聞いておるんですけども、自治会としてなるべくコミュニティバスに乗車をしてもらおう。その前には皆さんに関心を持ってもらおう、そのような取り組みをこれからも考えていきたいなと思います。

以上です。

<松本会長> はいありがとうございます。素晴らしい取り組みだなと思います。

ぜひそういう取り組み、この会議でいろんな地区でやられていることを紹介いただければと思いますので、事務局の方でそういった情報ありましたらということで募集いただければと思いますし、岸野さん、ただこれもう募集しても、もういっぱいだからあれなんですよ。でもこんな取り組みやってるって話は今日みたいにしていただけたらと思います。

どうもありがとうございました。

沢山ご意見いただきましたが、事務局から、全体を通して。

<事務局> 貴重なご意見ありがとうございました。

公募委員さんの方からいろんなご意見いただきまして、ニーズといった手法で拾うのかとか、要望は必要な時にやって欲しいと。

結構要望はいただくんですけども、乗っている方となかなか乗っていないというようなご意見もあったり、コミュニティバスに乗ってるとどうしても時間がかかってしまうので、ちょっと乗りにくいというようなご意見もありました。

中には横の繋がりが出来るようなバスにして欲しいというようなご意見いただきまして、そういったことを総合的に勘案すると、いろんな要望をいただきます、私ども。要望いただく方に実際乗ってみえるんですかということ、乗らないけ

ど将来不安なので停留所置いて欲しいんだとかルートを延伸して欲しいとかそういう方も中には見えますので、要望があるからルートを延伸したり停留所を設置したりするのではなく、そうするとやっぱりルートっていうのは長くなってしまって、本当に利用してる方が逆に乗りにくくなってしまうことがありますので、要望というのは当然ありがたい話ですけども、その要望があつたときにはですね、地域の方の声を聞いて、どれぐらいの利用者が本当に利用者したいのか、実際に利用するのかといったことも地域の声を聞きながら、実状を確認した上で、要望に応じていく必要があると思います。

続いて、いろんな地域の声を聞きながら、より良くコミュニティバスをしていく必要があると思います。

本市は面積が広くて、中山間地帯であつたり市街地など、地域によって実情が異なります。

地域住民のご意見を今後丁寧にお聞きしながら、地域のご意見も整理分析していきたいと思います。今日もお話ありましたけど、デマンド型交通というのも含めまして、路線定期運行のコミュニティバス、また実証運行にもこの辺も一緒に考えまして地域により適した移動手段の交通に向け、引き続き検討を行ってまいりますので、また皆様よろしくをお願いします。

<松本会長> はいありがとうございました。

あとはですね、全部が行政でやる時代ではなくなってきていて、協働ですよ。共創ともいいますが、おそらくそういったところも今後重要になってきますので、市民の方々に自ら考え自らを作ってもらおうという枠組みもこれから検討していかないといけないかなという気もしています。

はい、どうも皆様方ありがとうございました。

本当は今日ご参加いただいた他の方々からのご意見いただきたかったんですが、時間の関係で公募委員あるいは市民の方を中心とさせていただきました。

ご了承ください。

はい、どうもありがとうございました。

それでは私の進行はここで終了とさせていただきます。

では事務局へお返しいたします。

<事務局> 委員の皆様、ありがとうございました。

本日この第4回におきまして令和4年度の取り組みは終了になりますが、

委員の皆様にも4月にご就任いただきまして、非常に真剣に熱心に色々ご意見をいただき、ご協議をいただきました。

また、そのご意見等は先ほど言っていただきましたように次の5年後、来年も引き続き委員の皆様にお世話になりますので、この協議会の運営に生かしてまいりたいと思います。

引き続きよろしくお願いいたします。

次回は、令和5年度第1回協議会につきましては先ほど申し上げましたように5月の開催を予定しておりますので、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、どうぞよろしくお願いいたします。

それではこれをもちまして、令和4年度第4回津市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。

どうもありがとうございました。