

令和４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４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４年１２月２６日（月）午前１０時から午前１２時まで
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）、岸野隆夫（副会長）、伊藤好幸、川端邦裕、 木下健吾、高橋克典、竹田治、谷山昭、中平恭之、中村光一、 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 令和４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 2 令和４年度歳出予算に係る予算の流用について 3 安全対策が必要なバス停留所に対する安全性確保対策の実施 状況等について 4 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3回協議会の議事内容】

<事務局> 開会に先立ちまして、本日の会議進行について、注意点をご説明させていただきます。

本日の会議では、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、人と人との間隔を空けるため、一人1席としております。

会場が広いことから発言の際にはマイクをご使用いただきたいと思います。数に限りがあるため、無線マイクを持った担当が各委員の皆様のところまでマイクを運ばせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日は、お忙しいところご出席いただき、ありがとうございます。

ただいまから、令和4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いたします。

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

<松本会長> 年末のお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

公共交通ということで、皆さんご存知のようにまだ第8波ということで、なかなか厳しい状況が続いております。そんな中、今年1年の利用状況あるいは運行状況を振り返っていただいて、今回は自己評価をしていただく感じになります。

コロナで大変厳しい状況ではありますがやれることをやりながら、その中で果たしてふさわしかったかどうかといった視点で皆様方からご意見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。

まずは出席状況の確認を事務局にお願いしたいと思います。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち、14名のご出席をいただいております。

なお、荒木康委員、伊藤智康委員、大西弘幸委員、川村聡委員、宮田雅司委員

より、所要のため欠席するとのご連絡をいただいております。

また、羽田綾乃委員に代わり松島主事に代理出席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項の規定によりまして成立要件を満たしていることを報告させていただきます。

それではお手元の事項書に従って進めて参りたいと思います。

まずは、事項1「令和4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」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4年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」についてご説明申し上げます

まずは【資料1－1】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」という計画を作成し、国に提出しているところです。

協議会は策定した計画に基づき実施した補助対象事業について、国の様式に基づき評価を行い、その結果を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4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いたします。

計画策定から事業評価までの流れにつきましては、資料の下段にございます図をご覧くださいと思います。

こちらは、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4年度計画につきましては、令和3年6月に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4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ます。

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。

本事業評価を行う前に、本事業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。

三重県の松島主事、よろしくお願いいたします。

<松島主事（羽田委員代理）>

座ったままで失礼致します。三重県交通政策課の松島と申します。

日頃は県の交通情勢にご理解、ご協力いただいております事この場をお借りして感謝申し上げます。

本日は課長の羽田に代わりまして、県内における地域間幹線、いわゆる市や市町を跨いで運行している路線のうち、一定の条件を満たした路線について、お手元の資料がございます、「バス路線の維持には皆さんのご理解が必要です」という資料に基づいてご説明させていただきます。

地域間幹線は、地域の方の重要な移動手段となっていることはもちろん、市町様が地域の移動手段として維持しているフィーダー系統、津市様におかれましても多くのフィーダー系統がありますが、フィーダー系統が国の補助を受けるには、地域間幹線と接続していることが条件である等、地域間幹線が地域に存在するということは、その地域の交通を考える上で非常に大切なことです。県の協議会でも、市町様のフィーダー系統同様、地域間幹線の国庫補助を申請するにあたり、目標を設定し、補助事業が終了しましたら、その目標に対してどうであったか自己評価を実施しています。今回お示しするのは自己評価のための資料のうち、津市様に関係する箇所を抜粋したものです。

なお、資料につきましては、来月1月11日に開催する県の協議会である三重県地域公共交通協議会生活交通確保対策部会にて議決された後、令和4年度事業評価として国に提出する予定です。本日お示しする内容は案の段階であり、多少の変更が発生する可能性がありますこと予めご了承ください。県内には地域間幹線系統が45系統あり、そのうち、多くの市町が合併し、なおかつ隣接市が多

い津市には13系統が集中しています。令和4年度の目標につきましては輸送量とし、沿線の人口減少が進む中ではありますが、系統ごとに生産性向上のための取組を講じ、輸送量の減少に歯止めをかけ現状を維持する、または、一部の系統では補助要件を満たすため現状値よりも高い目標値を設定しました。

系統数が多いため、時間の都合上、個々の路線の詳細な内容につきましては後ほど資料をご確認いただきたいと思います。

結果だけ簡単に申し上げますと、1日当たりの輸送量を目標達成したとして、評価Aとした路線が安濃線、津三雲線、榊原線A、榊原線C、長野線、棕本線、久居高茶屋線、名張奥津線の8系統ございます。

目標に対して90%以上でわずかに目標に届かなかったとして評価Bとした系統につきましては辰水線A、香良洲線、波瀬線の3系統を評価Bとしております。

最後に目標には届かず、なおかつ目標の90%を下回ってしまった路線につきましては2系統ございます。津太陽の街線、亀山棕本線の2系統となっております。この評価はもちろん大切なんですけれども、地域間幹線系統の場合ご着目いただきたいのが、先ほど申し上げた実績輸送量そのものとその数字でございます。

地域間幹線は先ほど申し上げた通り、国と県が協調して補助を実施しておりますが、国の補助金を受給するには条件がございます。1日当たりの輸送量が15人を上回っていることが条件の1つとしてございます。輸送量が15人を下回ってしまいますと国の補助基準を満たさなくなってしまうと、国の地域間幹線ではなくなってしまうということになります。

お示ししている路線の中では、津太陽の街線、辰水線A、亀山棕本線につきましては1日あたりの輸送量15人を下回ってしまっております。

他にも波瀬線、名張奥津線につきましては輸送量が15を上回っているものの僅かに上回っているだけでございまして、余裕がない状況となっております。

地域間幹線でなくなってしまうと、これらの路線で接続しているフィーダー系統、例えば資料の4ページを見ていただきまして、津太陽の街を例に挙げると、下のほうにございます北部地域河芸循環線、こちら津市さんのフィーダー系統なんですけれども、このように幹線にはそれぞれフィーダー系統が接続していることがほとんどなんですけれども、津太陽の街線が地域間幹線でなくなってしまうと、北部地域河芸循環線につきましても国の補助を受けることができなくなるということになってしまいます。

現在はコロナ禍の影響による輸送量の現状につきましては、国の補助要件の緩和措置がございまして、輸送量が15人を下回っていても、引き続き補助を受けることが出来ていますが、それはあくまでも暫定的な措置でございまして、その緩和措置がいつまで続くかはわからない状況となっております。

地域間幹線につきましても幹線を維持していくため、県としましても事業者と協力の上、事業に取り組んでまいりますけれども、まずはやはり地域の移動手段として、市町様であったり、住民の方のご理解ご協力は不可欠なものとなっておりますので、引き続き県の交通行政につきましてもご理解ご協力をお願い申し上げます。

ありがとうございました。

<事務局> ありがとうございます。

それでは、津市地域内フィーダー系統確保維持計画の評価に移りたいと思います。まず事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について、【資料1－2】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用す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、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1－3】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なっております」、「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。

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4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、1便あたり利用者数3.5人と運行維持基準値、1便あたり利用者数2.0人の2つを設定しました。それに対して、実績値とコロナ補正值で1便あたりの利用者数を確認し、令和4年度も新型コロナウイルス感染症の影響があることから、コロナ補正值を用いてABC評価を行いました。

コロナ補正值とは、コロナ禍である令和2年度の利用者数がコロナ前の令和元年度と比較して81.5%となっていることから、令和4年度の実績値をこの数値で割り戻し、補正值としております。

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1-3】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コロナ補正值で4.83人のためA評価としております。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。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。また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努めます。このコロナ対策につきましては全ルート共通のため以後ご説明を割愛させていただきます。

次に、河芸南・一身田・白塚循環ルートにつきましては、コロナ補正值で2.42人のためB評価としております。地域からの要望を受け、ルート変更や停留所の新設等の改善を行ったことで一身田地区及び白塚地区、商業施設の利用が伸びており、運行維持基準値を達成しました。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。特に、今年の11月に行った地域公共交通あり方検討会で自治会長の皆様より自治会の会合で声掛けし、利用促進にご協力いただけることになりましたので、地

域と連携し、各自治会の集まりでコミュニティバスの運行チラシを配布することで周知を行います。

続きまして、2ページ目へ移らせていただきます。

久居西循環ルートにつきましては、コロナ補正值で4.47人のためA評価としております。

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で、運行目標値を達成しました。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。

久居北・片田・高茶屋ルートにつきましては、コロナ補正值で3.84人のためA評価としております。

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。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。

久居南・雲出ルートにつきましては、コロナ補正值で1.75人のためC評価としております。新たに乗り入れたイオンモール津南への利用があるものの、川方町、新家町、木造町及び雲出島貫町等の各地区からの利用が少なかったため運行維持基準値を達成できませんでした。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します。

また、久居南・雲出ルートが新たに乗り入れを行った大型商業施設と連携した利用促進キャンペーンを8月に行いましたので、効果を調査し、今後一層の利用促進策の検討を行います。

続きまして、3ページ目へ移らせていただきます。

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。芸濃北ルートはコロナ補正值で2.9人、芸濃南ルートはコロナ補正值で2.77人のため両ルートともB評価としております。両ルートとも想定通り、商業施設や医療機関、芸濃総合支所での乗降が多く、運行維持基準値は達成しましたが、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。両ルー

トの今後の改善点として、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での改善等を含めた利用促進を実施します。特に、利用者から商業施設での滞在時間が短いという意見を受けており、買い物時間にゆとりを持たせることで、買い物利用が伸びる可能性があるため、次回地域公共交通あり方検討会において変更案を提示した上で協議を行います。

続きまして、4ページ目へ移らせていただきます。

安濃地域の清水ヶ丘・戸島・棕本ルートにつきましては、コロナ補正值で2.86人のためB評価としております。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、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。今後の改善点として、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での改善等を含めた利用促進を実施します。

また、妙法寺・野口・棕本ルートにつきましては、コロナ補正值で1.26人のためC評価としております。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。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します。

特に、両ルートとも、芸濃地域と同様に利用者から商業施設での滞在時間が短いという意見を受け、買い物時間にゆとりを持たせることで、買い物利用が伸びる可能性があり、次回地域公共交通あり方検討会において変更案を提示した上で協議を行います。

続きまして、5ページ目へ移らせていただきます。

穴倉・辰水・忠盛塚ルートにつきましては、コロナ補正值で1.56人のためC評価としております。

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」停留所での利用が少ない他、辰水地区での利用が少ないため、運行維持基準値を達成できませんでした。

長野・榊原ルートにつきましても、コロナ補正值1.42人のためC評価としております。

乗り継ぎ拠点として設定している「稲葉口」及び「榊原口」停留所の利用は多かったものの、榊原地区の利用が少ないため、運行維持基準値を達成できませんでした。

今後の改善点として、両ルートとも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します。

続きまして、6ページ目へ移らせていただきます。

一志東・伊勢中川駅ルートにつきましては、コロナ補正值で3.35人のためB評価としております。運行目標値は達成できなかったものの、要望があった川合地区から松阪市への利用者が多く、また、地域からの要望を受け、ルート変更や停留所の新設等の改善を行ったことで商業施設の利用が伸びており、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、コロナ補正值で2.16人のためB評価としております。想定通り、商業施設の利用が多く、運行維持基準値は達成しましたが、新たに乗り入れた地区からの利用が少ないため再編後の新たなルートが定着していない可能性があります。

今後の改善点として、両ルートとも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。

特に、利用者の少ない地区を対象に、コミュニティバスの運行に係るチラシを配布することで周知を行います。

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、コロナ補正值で3.88人のためA評価としております。

想定通り、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医療機関や商業施設の利用が多く、運行目標値を達成しました。

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。

続きまして、8ページ目へ移らせていただきます。

美杉東ルートにつきまして、コロナ補正值で3.85人のため、A評価、美杉西ルートにつきましてはコロナ補正值で5.63人のためA評価としております。両ルートとも想定通り、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。今後につきましても、両ルートと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。

以上をもちまして、「事項1 令和4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す。

この国の補助事業ということで、ちょっと仕組みが難しいんですが、まず自治体を跨ぐところは幹線という事で県の方から申請していただきます。

津市外を走っているバスは県から申請、そして津市内だけで完結するものをフィーダーという事でご説明いただきましたが、支線という事になりまして、その支線を我々のほうで評価をする。評価に関しては基準に照らし合わせてABCとした。特に重要なのはそれに対してどのような改善を行っていくか、という事で事務局からご提案いただいております。わかりにくい点も含めてなんなりとご質問ご意見いただければと思います。いかがでしょうか。

<宮崎委員> コミュニティバスの方の評価を見ておりまして、実績が少ないというのが大きな問題なんです、その理由として3つくらいあるのかなと思って見ておりました。

1つは新たに設定した路線が少ない。これはそれまでの生活習慣と違う行動パターンにしないといけないので、これはなかなかすぐには実績はでないであろうということで、これはもう少し改善してあるいはもう少し知られていくと増えてくるだろうなと思います。

2つ目は、ルートの問題点があるように思われます。新たなルートもそうですけど、既にあるルートも問題があるようなところがあるのでルートの改善をすれば実績が上がる可能性があると思われます。

3つ目は乗継拠点。幹線ルートの乗継の問題があると思います。これも改善すれば多少は良くなると思います。

具体的にどうすべきか、指摘していきますと、1ページ目からの河芸のルー

トなんですけれども、北のルートは実績が良くてA判定、これは良かった。新たに作った南ルートは、これはルートがちよっとまずいなってところがある。河芸の南ルートも基本的は河芸の方に、北の方に向けてルートが設定されている。津市の北の方の人はあまり河芸の方には向いてない、初めから。むしろ津市内の方へ行きたいというのが本来の姿で、河芸南ルートだから河芸へ持っていくというのはちよっと実績がでないだろうなと思われます。そうすると津市の南の方へ連絡を上手くする。そういう点では下と上の豊津上野をターミナルに控えておりますけども、津市の人にとっては、むしろ白塚と高田本山の方が近鉄の駅で乗継ルートにしたいわけです。あるいは椋本線の乗継をして津市内へ入っていく、というのが昔からの津市の人の感覚ですので、そのあたりの乗継の1点2点の便利さを、あるいは津市の北部の方の施設を回ってくるような形にしたら実績が出てくるのではないかと思います。このあたりでルートの変更と乗継拠点の改善をすれば実績が上がってくるだろうと思います。

それから、雲出ルート、乗ってみたのですが、これでC判定になっておりますのが、桃園の駅から桃園の駅の「新家」でした？そこが通っている路線がC判定でこれは問題になるわけですが、南の方ですが乗ってないのはなぜかなと考えないといけない。これは便利なルートだなと思って、これは乗るだろうなと思ってたらあまり途中の木造とか新家、川方の人達が乗ってないってなぜかなと問題点が出てこない。イオンモール津南の乗継が上手くできておりまして、これ増えると思って期待してたんですけどちよっと意外ということで考えてみたいと思います。知られる様になったら乗る様になるかなという期待をもっております。

次に芸濃地域なんですけども、芸濃地域と安濃地域はかなり関連深いところがあって、芸濃と安濃ともう少し一体化して考えると便利になるのではないかと思います。安濃ルートに関しては、イオンのショッピングセンターへ安濃から乗り入れていただいたと。ここにも書いていただいたように滞在時間が少ないので買い物時間が少ない。あれは大きな問題で運転手さんも、「だめだよ、あれは20分くらいしかないから買い物なんてできませんよ」と言っていたので、これを改善すればいいだろうと書いてもらってございました。それと安濃の人にとって、芸濃総合支所は、ほとんど行く必要ないわけです。安濃総合支所に安濃の人は回っているわけですので、芸濃総合支所までわざわざ回すというのはどういう意味かと。芸濃総合支所にちよっと車を置いておくには便利けども、安濃の人にとって、芸濃総合支所は特に必要ない。芸濃行くのはショッピングセンターに

行く為に行っていると。その分ショッピングセンターの滞在時間を長くすれば良いと思います。

それと野口のルートでは芸濃のところはスルーしているわけです。それでイオンタウンへ行っちゃうわけでしょ。芸濃においては「野口」から芸濃へ行く途中に芸濃の支所がある。それと芸濃のルートがわざわざ遠回りしてやってくる、ということが行われている。野口から芸濃の集落を通してイオンタウンに行くと途中にあるものですから、寄り道にならずに早く走れる。芸濃と安濃と一体化した運営をすればもうちょっと効率よく走れるんじゃないかというところが見受けられました。

それと、美里のところですが、かなり問題なんでCが多いかと思いますが、美里から津へ行く、津市外へいく可能性が高いわけですが、乗継が上手くないんですね。忠盛塚を乗継拠点にされましたけど、実はこれ乗りについたらほとんど乗継にならないんですよ。忠盛塚と平木線とのバス停の間隔が約300メートルある。300メートル何も歩道の無いようなところを歩いて300メートル移動しないと、平木線に乗れないというような乗継になっているわけです。乗継に忠盛塚を設定したけれど、ほとんど乗継拠点が整備されていないというのが最大の問題かなと思います。この乗継の点に関して、先月くらいにニュースになりましたが、岐阜がコンビニエンスストアを乗継場所にする、あるいは待合室にするというようなことをやっておられました。これは乗継と場所の整備に使えると。それで忠盛塚を見に行ったときに、ちょうど交差点のところにコンビニがある。これを入れ込んだら上手く乗継ができるんじゃないかと、もっと乗継拠点の改良なんかをやっていただくともうちょっと利用が増えるんじゃないかなと思いました。乗継に関しては美里では乗継しにくいなと、稲葉口もそうですし、美里総合支所前も乗継場所としてはほとんど乗継場所の整備が行われていないと言わざるを得ないということで、利用者はなかなか津や市外へ行くのは不便だなということです。

それから最後に、美杉のところで三重交通の幹線のところで、名張から奥津までの路線の代替になっている奥津と敷津の間のところですけど、敷津は何もないところ。その手前に御杖の道の駅があります。御杖の駅にはバス停はあるんでしょうか。というのはあそこを乗継にした方がいいように思います。コミュニティバスを御杖のバス停に、名張からくる三重交通の路線も御杖の道の駅に。敷津は何もないところ。ただ広いだけで。これで最後の質問です。

<松本会長> ありがとうございます。

非常に具体的に改善点をご指摘いただくとともに、最後に質問もございましたがいかがでしょうか。

<川端委員> あそこの地区なんです、当社伊賀営業所が管轄しておりまして、ちょっとお恥ずかしながら確認しまして、また報告したいなと思います。

<松本会長> はい、わかりました。事務局の方で、最初にご提案いただいた改善点におきまして。

<事務局> 色々ご意見、改善点等お話いただきまして、ありがとうございます。

11月から各地域に総合支所の者と本庁の者で出向いていて、地域の自治会長の皆様とお話をさせていただいております、芸濃と安濃の地域につきましては買い物時間の課題などが明らかになってきているので、まとまったところについては可能な限り早く変更について、あり方検討会でまとまり次第、活性化協議会で提案させていただきたいとしているところなんですけれども、時間がかかる地域については今回いただいたご意見を共有させていただいて長期的に協議・検討していきたいと思います。

<松本会長> ありがとうございます。ただいずれにしても地域のニーズを図りながらということが書かれていたので、それをもっと具体的に進めてもらえれば、今の宮崎さんに言っていたような改善点が出てくる可能性がありますね。

その利用者の意見を取り入れたルート of 改善等を含めた利用促進策があるので、これが多分、今宮崎さんが言っていた改善点に繋がっていくことと思いますので、今後の改善点という書きっぷりとしてはこの形でいいと思います。

ただ具体的な提案をいただいたのでそんな意見を踏まえて地域の方々にもご意見聞いていただきたいのと、あともう一つ重要な指摘は乗継点の設定だと思うんですね。何もない所にぽつんとある乗継点というのは利用されないでしょう、というのはまさにそうだと思うんですね。そこはぜひ今一度事務局としても確認いただいて、場合によってはコンビニに協力いただくとか、コンビニじゃないにしても待てるような場所があるところを乗継点にしていく等々をぜひ今一度確認いただければいいかなと思います。

<事務局> 承知しました、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。宮崎さんもありありがとうございました。
その他にいかがでしょうか。では木下さんお願い致します。

<木下委員> 事項書には、事業評価については承認事項というふうになっております。
大体を見まして、承認という事で私としてはすべきことではないかという
ふうに思っております。

それですね、気づいた点、質問事項が2、3あるので申し上げます。

1つは運行事業者のところに津市とあるんですけども、支所はどういうふう
に関連しているのかが見えないので、この辺はどうなっているのか、役割分担が
どういうふうになっているのか知りたいところです。

それから、大変忙しい中で取りまとめをしていただいておりますので、やはり
公共交通関連は例えば社協なんかのメンバーも入れて、ニーズを把握するとい
うやり方も一つあるんじゃないかなというふうに思います。それが1点。

2点目はですね、例えば幹線系統との結節強化とか、あるいは地域からの要望、
あるいは自治会との連携というような文言が出てきますけども、さらにその中
身を具体的に把握して展開するという事がいいんじゃないかというふうに提案
申し上げます。

それから3点目はですね、前回協議会で実施した第2次計画の中の資料を見
ますと、このフィーダー系統は経費が年間約2億、それから利用人員は年間10
万人、非常に丸くした数字ですけども、これからみると1人当たり経費が200
0円ぐらいかかっておるわけです。

財政収支バランスっていう点でみると、どうしていくのかなと。先ほど補助金
というような話もありましたけども、先々大丈夫かなというような点を今後ど
ういうふうに考えていくかということがあります。

それから4点目はですね、人口密度でいうと地域によって、ものすごいばらつ
きがあるんですね。例えば1万人以下という地域が4か所くらいあるんですよ。
こういう地域と例えば津ということになりますと15万5千人くらい非常に人
口密度が高い。ということで地域ごとの特徴がずいぶん違いますので、何か新し
いシステムというのを考えていく必要があるのではないかと。例えば、オンデマ
ンドは最近非常に言われておりますけども、そういうふうなことも検討してい
ったらどうかなというふうに思います。以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

最初の運行事業者の質問を入ると全部で5点ですが、では、ご回答お願いします。

<事務局> ありがとうございます。

運行事業者については、地域の各総合支所で契約を運行事業者と結んでおりますので、契約自体は総合支所というような形になっております。

すみません、先ほどのご質問は総合支所との役割分担の違いということでしょうか。

<松本会長> 運行事業者ということで、全体としては津市なんですけど具体的には支所の方で発注して契約して管理もしているということですか。

<事務局> そうです。発注、契約等は各総合支所で行っております。

<松本会長> なるほど。総合支所が予算を持っているんですか。

<事務局> そうです。

<松本会長> ということだそうです。

<木下委員> わかりました。

<松本会長> とは言え、責任があるのは津市ということですね。あ、でも総合支所も津市ですもんね。部署みたいなもんですね。そういうことでいいんですかね。

<事務局> 役割分担なんですけども、本庁の交通政策課は総合支所の総合調整を行っております。各総合支所が運行事業者と契約をした上で運行しているんですけども、地域との要望であったり、地域との調整っていうのも、まずは総合支所を通していただいてそこには交通政策課も一緒に入って地域公共交通あり方検討会を総合支所が開催して、そこに交通政策課も各総合支所に行って地域住民と協議をさせていただいているというような役割分担でございます。

＜松本会長＞ ではそのようにご理解いただいて、それから社協のメンバーを入れるべきだというのは？

＜事務局＞ 11月から開催しているあり方検討会は地域によってなんですけれども、社協のメンバーを入れていただくところもございますし、美杉地域については夏に社会福祉協議会の方にお話を個別に聞きに行ったり、芸濃の社会福祉協議会の方とも打ち合わせして、どのようなニーズがあるかというのは色んな場所で確認させていただいてヒアリングしております。なので社会福祉協議会の方が地元の方のニーズを把握して下さっているので、そういった方との意見交換はさせていただいております。

＜松本会長＞ そして幹線の接続強化とか自治住民の意見を聞いて改良を進める、これをもっと具体的にどこをどういうふうにするか、というのを考えてはどうかということですが。

＜事務局＞ 具体的に河芸地域では運行チラシを自治会長からも配布いただくという部分を書かせていただいたんですけれども、芸濃地域は対象地域を絞って利用促進チラシを配布させていただくというような、もう少し具体的に書かせていただいた方がよろしいですかね。

＜松本会長＞ この段階で決まっていることは書いていただいて、そうじゃないところは一般的な書き方で今後やるという事だと思いますので、書けないということですよ。だと思いますのでこのままでよろしいんですが、そういう意味では少なくとも買い物時間の確保については明確に決まっているので、そこについてはしっかり書いていただいて、その旨に関しては今後進めるということでご理解いただければと思います。ありがとうございました。

それからフィーダーの金額ですよ。地域からの財政的な補助額の今後の見通し等々も含めてどうお考えかということですが。

＜事務局＞ 経費なんですけども、令和3年度の再編の時にですね、津市コミュニティバス全体の効率化を図るということで、財源も含めて再編をさせていただいて、持続可能な運行にするためにそういった効率化を図って財源の方もあまり増えない

ような形で再編をさせていただきました。今後につきましても燃料高騰や運転手不足等そういった運行経費も今後かなり増財してくることが予想されますので、その辺も含めて問題意識をもって取り組んでいかないといけないなというふうに考えてます。

次の質問のデマンドの検討ということもご意見いただきましたけども、その辺も含めてですね、地域によって特性も、仰られたように全然違いますので、その辺は地域住民と協議をしながら、地域の特性にどういったものが相応しいかというのを検討していく必要もあると思いますので、デマンド交通というものも視野に入れながら、研究もしてまして、先進地の方に視察も行ったりもしてまでするので、その辺も含めて今後検討して参りたいと思います。

<松本会長> 木下さんよろしかったですかね。重要なご指摘いただいたなと思っております。

ただ一言だけ補足させてもらいますと、オンデマンドといいますと何となく皆さん経費が安くなりがちだと思いますが、実は契約方法によってはコミュニティバスの運行と全く経費が変わらない、あるいは下手をするとそれ以上に上がる場合がありますので、そこは色々なやり方も含めて検討してかないといけない、ということかと思っております。

ただ、バスの場合は集めて運ぶというところにすごくメリットがあります。ただ集めて運べないようなところでは個別の輸送を活用した新しい仕組みというのが望まれているっていうのは間違いないかなと思います。そこをいかに効率的にやれるかが今後の重要なポイントになってくるだろうなと思っております。

それから社協の方に入っていただくというのはぜひ入っていただくといいなと思いますし、生活支援コーディネーターの方々なんかにも入っていただくいいですよ。多分社協に入られてると思うんですけども、ああいう方々が一番地域の方々と接する機会が多くて、そういう方々が自分の地域にどんな公共交通があるか、交通手段があるか知ってるというのは、すごく大事だと思いますので、ぜひそういう方々も上手く巻き込みながら情報発信していただければいいかなと思っております。ありがとうございました。

ただ、書きぶりに関しては今言いましたように、ご指摘の具体化もありましたが、この形で読めるということでこの形でご容赦いただければと思います。ありがとうございました。

では前葉さん。

＜前 葉 委 員＞ 三重運輸支局です。同じような事になりますけど、資料１－３のところで、私の感じるところを意見させていただきます。

５番の考察というのは出来ているかと思います。ただ１ページ目の下段のルートの６番の今後の改善点ですね、ここでは「地域と連携し、各自治会の集まりでコミュニティバスのチラシを配布で周知を行います」ですとか、３ページ目とか４ページ目、これもお話に出てきましたが、こっちの改善点の方では「利用者からの商業施設での滞在時間が短いという意見を受けまして、ゆとりを持たせる」と、これは協議しておきますと、こういうことを記載しておりますので、この分については他の地域と違いまして、何らかこういった声を拾ったりがあったのかなと思います。他の地域やルートでもこういったもう一歩踏み込んだ改善点があれば尚いいのかなと思ひまして感じたところでございます。これが１点でございます。

２点目としまして、三重県さんの方からご説明がありました「バス路線の維持には皆さんのご利用が必要です」のチラシの中で地域間幹線のお話が出まして、１５人割れをしてる系統が３つ、それに近い危ういのもありますよというところで、ここにつきまして今補助というものが出てるわけなんですけど、これは地域間幹線でそれ以外にフィーダー線、支線ですね、津市内を走っておりますコミュニティバス、こちらの方にも補助が出ております。フィーダー線、支線の方ですね、補助の要件としまして、地域間幹線に接続しているものという前提のもとに補助が出ているわけですから、地域間幹線の方の補助が切れてしまうと、それに接続するフィーダーの支線のほうの補助も切れてしまうということに、共倒れになってしまいますので、そこら辺のほうを意識してもらえればと思います。これが２点目です。

３点目ですね。先ほど乗継拠点の話がでまして、私はこの間南伊勢町の方の会議に行ったんですけど、そこで面白い取り組みがありましたんで、事例紹介というところで、この１０月からですね、南伊勢町の方で、コメリとぎゅーとらの敷地内に、これ２つ引っ付いているんですけど、その駐車場内に新しく屋根付きの停留所をつくりまして、そこにベンチとかも置いて、そこに三重交通さんのバスとコミュニティバスも出入りできるようにして、新たなものを作って、これ確か南伊勢町のご担当者の方もかなり大変ご苦労されたかと思います。けど現地に素敵なものが出来上がっておりまして、ちょうど行ったら２人くらいそこで待ってる人も見受けられまして、いい取り組みだなと感じたところでございます。

以上となります。

<松本会長> はい、ありがとうございます。では事務局いかがでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。

1点目の具体的取り組みが決まっているところはそうした意見の吸い上げる場があったのかというお話もあったんですけども、あり方検討会で各地域の意見を確認する場は全地域回りましたので、そうした場は全地域同じような形でさせていただきました。そうした中で第1回目のあり方検討会で意見がまとまったのが芸濃地域と安濃地域で、買い物時間が短いので長くして、こっちのルートにしてほしいというような意見が主にまとまったので、そうした形で第2回準備していこうという形になりました。それ以外の地域についてはまだそこまで意見がまとまらなかったもので、もう少し協議が必要という事で、今時点でお書きできるのがここまでという形になっております。

2つ目の地域間幹線を意識してというお話ございましたが、辰水線と太陽の街線と亀山棕本線ですね、昨年度も本市でも鈴鹿市さんですとか亀山市さんと共同で沿線地域にチラシ配布、利用促進させていただきました。今年度も引き続き、三重交通さんの価格改定もございましたので、他の市での活性化協議会での承認の状況を見て、また利用促進させていただきたいと思います。

南伊勢町のお話は情報をいただきましてありがとうございます。やはり先ほども乗継点のご意見いただきましたので、今後の長期的な変更に向けての参考にさせ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す。

乗継拠点に関しては確か四日市市でも同じようにイオンの敷地に拠点を設けて、三重交通さんの路線を途中で切っちゃいまして、そこまでを三重交通で走って、その先をコミュニティバスで繋ぐという形でそこを乗継拠点としたということであります。立派な待合の空間を作られておりますし、それから愛知県なんかでもですね、大きなスーパーさんの協力を得て駐車場にバスターミナルを設けてもらったなんてこともありまして。

あれもそうでしたよね、津南のイオンさんでしたっけ。そういうふうな形でもっとももっと積極的に公共交通に対して協力いただけないかをお願いしていただくと、思いのほか「ぜひぜひ」というような事もあるかと思いますので、

可能なところを調べていただいて、アプローチしていただければいいかなと思っています。

あとはそういう場所が見つかったら今度は予算の獲得が必要になってくると思うので、その時に色んなメニューがあると思いますから、そういうのを各関係機関や国等々にいつも聞いていただいて、「作りたいんだけどそういうメニューありませんか」ということで、もし募集があつたらすぐに手が挙げれるようにしておくといいんじゃないですかね、と思います。

はい、ありがとうございました。

その他はいかがでしょうか。では伊藤さんお願いします。

<伊藤委員> よろしくをお願いします。

バス路線を運行するにあたって、どれくらいの人数が必要なのかっていうのを予算から含めて検討されているかと思うんですが、結果として今回C評価になった路線がいくつかあるわけですけども、猶予期間、例えば「C評価になったから廃止するんだ。じゃあいつから廃止するのか。」というような事を猶予期間が決められているんでしょうかね。今ならあり方検討会にかけていただいたり、色んな委員さんからご提案あつたような路線の変更とか時間の変更とか検討されるかと思うんですが、地域住民の方に「大変危機的な状況なんですよ。だから将来ひょっとしたら廃止になるかもわからない。」というふうなことをお示しいただく機会があるんですかね。別の委員さんからお話があつたように1人当たりかかるコストは結構高いんですけど、このことを地域住民にお知らせする機会はあるんでしょうかね、という事をお聞きしたいのと、もう1点はですね、1路線の中で途中まで乗ってきて降りられて次の所からまた1人の方が乗って次の所で降りられれば、2人とカウントするんですよ。それでもやっぱり2人を切っている路線があるという事ですけれども、国から示されたこのフォームの中では書くことがないかとは思いますが、例えば空で走っている便があるのかなのか、いつか機会があつたら教えていただきたいなと思います。以上です。

<松本会長> はい、お願いします。

<事務局> ありがとうございます。

1便当たりの利用者数が少ないからすぐに廃止するといった取り決めもございませんので、特にそれに対しての猶予期間というのは設定しておりません。

あり方検討会で各地域に入っていくって、この値が昨年度の乗降者数ですとか、かかった費用ですとかは各地域に情報共有させていただいて、このままでは人数が少なくて費用が大きくなっているというお話もさせていただいております。

そうした中で地域の方とお話させていただいて、どうしていくか、ダイヤを調整したらより利用が増えるのかですとかそうした協議をさせていただいております。

<松本会長> ちなみにその時に全体の額もありますが、一人当たり運ぶのにこれだけかかってますよみたいな話はしていただいているんですか。

<事務局> 地域公共交通あり方検討会の方では、利用者が少ない評価というのは当然地域と共有をするのが大事なことで思っていますので、今のルートの実状というのは、ご報告はさせていただいています。その中で一人当たりいくらかかっているところまではお示しはさせてはもらってないんですが、当然評価が低いところというのは「これだけ乗ってませんので、もう少し地域の方でも利用促進してもらわないといけないし、状況に応じては減便というのも可能性としてありますよ。」という事もお伝えさせてもらっています。あり方検討会ではそういった報告はさせてもらっているんですが、地域の方はあり方検討会の話は知りませんので、ルートの実状っていうのも今後各総合支所で地域だよりっていうのを発行していますので、そちらの方にコミュニティバスの啓発って意味も込めてコミュニティバス乗って下さいよってことで、掲載を今後していこうかなと考えてます。以上です。

<松本会長> それから空バス率なんてのは調べられていますかということですが。

<事務局> 乗降調査を取っております。高齢者の方っていうのは午前中ややはり動かれるってことで午前中の便は多いんですけども、特に夕方になってくると利用されない便っていうのがありまして、その辺というのは申し訳ないですが空バスという形で誰も乗っていない運行の便というのも当然ございます。その辺は、当然把握はしております。

<松本会長> はい、ということですが、よろしかったですか。
ありがとうございます。

地域だよりで現状を知っていただくというのは大事だなと思います。

ただ一方で多くの方々が車で移動している中で、それを見たからどうするんだっていう状況だと思うんですね。かといってサービス水準が十分に高いわけではなくて、利用しろ、利用しろと言ってもなかなか現実には難しいと思っておりますので、やはり今の時代に合った、その地区にあった新しい手段というのを検討していかないといけないそんな時代になりつつあるんだろうなと個人的にはそんな気がしております。

とはいえ、地域の方々のご努力で利用が増えるのならそれに越したことはないなと思いますのでぜひそういう協働に向けて色んな方策を検討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。その他いかがでしょうか。

では中平さん。

<中 平 委 員> 2点程お聞きしたいことがございまして、まず1点は先ほどから買い物時間を取るのにダイヤを変更するということがあったと思うんですけども、今の地域で既に協議が始まっているところもあれば協議がまとまっていないところもあるかと思うんですけど、僕の感覚的には時間の変更を伴う協議はそんなに時間がかかるものではないと認識があるので、もう少しスピーディーにやる必要があるのかなと思いますし、ここの書きぶりを見ますと、次回のあり方検討会で協議を始めますよという書き方なので、そうではなくて路線ごとに即座に対応するということが必要だと思います。なぜかといいますと一旦離れてしまった利用者というのは改善したから戻ってくるわけではないので、ちょっと対応が遅いのかなという感じはいたします。

もう1点が、これも各委員さんから話がでてましたけども、利用促進に合わせた事業の見直し等でですね、減便等の事業の縮小っていう書き方なんですけど、それだけならマイナスイメージがすごく大きいので、ではなくて他の移動手段も加えて検討するというようなところが必要なのかなと思いますので、書き方の問題もあるかと思うのですが、我々の姿勢の面もあると思うので是非とも検討していただきたいなと思います。以上です。

<松 本 会 長> ありがとうございます。いかがでしょうか。

<事 務 局> ありがとうございます。

まず安濃と芸濃の時間の変更については今代案を作成して総合支所と調整をさせていただいて、また1月に事業者と打ち合わせて試運転をするというような作業がございますので、そして1月に次のあり方検討会で地元の方にご提案させていただくという形で現在作業中ですので、すぐにまたあり方検討会というのは難しい状況です。

他の地域につきましては、値が悪い所につきましては、やはり新しい運行の検討する場合はすぐに変更というのが難しい状況ですので今時点は情報を整理させていただいている状況ですので、この場ではすぐにこうしますというお話が出来ない状況です。

＜中 平 委 員＞ 個々でもいいんですけど、ただ書き方の内容見ると、いやいや次の会議まではもう協議までは何もしませんよみたいに感じるので、じゃなくて路線ごとにしっかり考えるのが大事だと思うので、そういうふうな書き方にした方がいいんじゃないかというふうには個人的には思います。次回の協議会で案を提出して協議しますよという書き方が多かったと思うので、そうじゃなくてもっと早くスピーディーにやったほうがいいんじゃないかと個人的には思いますし。

＜松 本 会 長＞ ちなみにあり方検討会というのはどれくらいの頻度で行われているんですか。

＜事 務 局＞ 地域によって異なるんですけども、芸濃と安濃の地域につきましては11月が第1回目でしたので1月に第2回目を行う予定であります。

＜松 本 会 長＞ だから「次回のあり方検討会において変更案を提示した上で」って書いてあるんですが、実際には1か月2か月くらいで行われているってことですね。

＜事 務 局＞ そうです。11月に協議して、その間でダイヤを組み直したりですとか、そうした作業をして、試運転して事業者と調整した上で地元に提案します。第2回の協議が1月中旬なので。

＜松 本 会 長＞ なので、文面だけ見るとすごく時間かかっているようですが、実は事務局としてはそれなりに努力いただいて早め早めにやっていただいているという理解ですね。

＜事務局＞　そうですね。2、3か月に1回は開催させていただいてですね、大きな変更については来年度させていただくのに、今地域と協議をしながら進めている状況です。

大きな変更ではなくて小規模な変更というのは、これまでも令和3年4月に再編してから7月にもさせていただきましたし、11月、1月そして今年の7月にも小規模な変更はさせていただいてますので、その辺、可能な範囲で不具合がでてるところは変更させていただいて、大きなダイヤ変更やルート変更があるものについては地域と協議を重ねて慎重に考えていきたいと思っています。

＜松本会長＞　ということで、この文章から受け取るニュアンスの違いによるものだなと思いますので、まあそこは事務局が頑張ってやっていただいているということで皆さんご理解いただければと思います。

それから2つ目の減便等だけではこれではネガティブなイメージがあるんですが新たな交通手段の検討なんかも入れてはどうですかということですがいかがでしょうか。

＜事務局＞　新たな移動手段ということなんですけども、令和3年度に再編をしました。

この5年間というのは今の定時定路線運行のコミュニティバスで運行していく中で地域と協議しながら改善できる部分というのは改善をしていくという形で現在進めています。

会長も先ほど仰られましたけど、やはり時代が変わりつつありますので、高齢化率も高くなってきておりますので、その辺も他の移動手段でも当然デマンド交通、先ほど話がありましたけど、その辺も含めて新たな移動手段というのでも検討していく時代になってきたのかなというふうに考えてますのでその辺も含めてこれから事務局の方でも検討していきたいと思っております。以上です。

＜松本会長＞　ちなみにこの表現ですが、C評価で書かれている「減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する」というこの表現なんですけど、津市の地域公共交通会議で策定した基準に照らした表現になっております。

これは皆さんとかなり議論したと思いますが、その結果これで行きましょうということになりましたので、それを今機械的に書いていただいていることになります。

上位の基準があるのでそれを転写しているということで、これはこれでやむ

を得ないなと思ってますが、意図としては新たな交通手段の転換も含めて検討いただけるということで、ひとまずはこの形でご理解いただきながら、我々は中身をですね、実際どういう検討が進んでいるか、そこをしっかりと確認できていけばいいかなと思っております。中平さんよろしかったですか。

<中平委員> はい。

<松本会長> ありがとうございます。ではその他。

<木下委員> 承認事項からは外れるので申し訳ないんですけど、実は先日近鉄のローカル駅へ行きましたらですね、駅前に駐輪場がある。自転車ということについて今後どういうふうを考えていくかということも必要かなと思ったわけです。

駐輪場というのは今おそらく民間でやってる駐輪場と、あとは公的に駐輪場っていうのがあるのかどうかってというのがわからないんですけども、やっぱり先日もヘルメットを着用というようなニュースも流れておりましたし、高齢者になると三輪車に乗っていくとかね、最寄りの駅までは自転車というのは、これから重宝されるのではないかというふうに思いますので、これからの検討事項に加えていただいたらどうかというふうに思います。今日の承認事項ではありませんけれども、追加して意見をいただけたらと思います。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。大変重要なお指摘かと思っておりますが、市として自転車の活用をどのようにお考えかということですが、いかがでしょうか。

<事務局> ご意見ありがとうございます。

自転車はお指摘の通りですね、自転車交通というのも、このコミュニティ交通の中の一つになっていくのかなと考えてございまして、担当部局は私どもの方は、市の場合は市民部というところで対応を考えてございます。

特にこれは都市政策の方でも人口が減少して、人が減ってくるという中で、特に中心部の辺りなんかは自転車とか歩いて暮らせるような街作りというふうなものを進めておるという事もございますので、特にこの辺の中心部の辺りではそういうふうな議論を今させていただいているというところでございます。

ご質問にございました駐輪場なんですけども、これは市で持ってるのもございます。ちょっと今データがないので、細かいどこどこにというのはあれですけ

ども、例えば津駅なんか西に設置しているのもございますし、あとやはり要望もですね、自転車駐輪場を作ってくださいという要望も市民の方からいただいております。

今は現実的には、例えばどここの駅に駐輪場作ってほしいよというご要望をいただくと、私どもはやっぱり交通事業者様の方へ作ってもらえませんかというふうなご要望をさせていただく。そうしますと交通事業者さんはそこまで余裕がないので、今考えてませんというようなお答えがある。その辺も市政としても一つ今後の大きな課題かなという形で認識をしておりますので、これは今後の将来的な街づくりに向けて今ご指摘いただいた交通であるとか歩いて暮らせるような街づくりという部分と、今こちらでご議論いただいておりますコミュニティバスですね、こういうふうなのをどういうふうな形で連携させていきながら街づくりと関連させていくかが非常に大きな課題かと思っておりますので、また委員の皆様のご意見をお聞かせいただきながら連携を致しまして考えて参りたいと、こんなふうに考えております。

<松本会長> ありがとうございます。ぜひ進めてもらいたいですね。駐輪場だけではなくて自転車道、自転車ネットワークの整備も欠かせないと思いますので、それとセットで自転車の利用がもっと便利になるようにしてもらいたいかなと思います。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。ではお願いします。

<竹田委員> 今南部地域の久居北・片田・高茶屋ルートに関わって、実は私住んでいる町内に、今は町内を走っていただいているわけですが、その町内の500件余りですけどもアンケート調査を実施させてもらって、まだ途中なんですけども利用したことがないという人の理由を色々書いてもらったんですけども、アンケートの中の一項目ですけども、町内を走っていること自体を知らなかった人や、バス停を知っててもバス停が遠い、それと意外だったのが、乗り方がわからない、今まで1回もバスを利用したことがない人が意外とありましてね、これはなんぼバスを利用してください、利用してくださいとPRしても乗り方がわからないでは乗るという事自体に勇気がいるんじゃないかなと思うんですね。1回乗ってしまえばっていうことで。

したがって地域協議会で一回主催して自治会なんかも参加しているわけですから、老人会だとか、一般的には社会福祉協議会というところが参加しているわ

けですから、そこが主催して年に何回か無料の乗車体験、ぜひこの日乗りましようというような事も必要じゃないかなと。乗りましよう乗りましようではそういう人達の心に響かんのじゃないかなというふうに思いましたので。

この表で見ますと、当該ルートはA評価なんですね。その中でも町内を走っていてもなかなか、そういうことですので、是非一度検討をお願いしたいなというふうに思います。

それとやはりこの改善点なんですけども、全体的に見ますとそれぞれ地域の声を聞いて住民の声を聞いて改善点を、これは私も賛成なんですけど、木下委員がおっしゃったように、今の循環型の運行形態では限界があるんじゃないのかなと。私もアンケートの中でもありましたが、バス停が遠いというのも、知っていてもバス停が遠い、そこまで行けないという声も結構ありましたので、循環型ではしょうがないわけですよ。そういうバス停を細かく設けたら時間が足らなくなっちゃうという事で、したがって木下委員が仰ったような他の運行形態も一遍具体的に地域ごとに、まあそれぞれ地域ごとに違いますからね、一概にやりましようという事にはならないと思いますけども、やはり試行的といいますか試してみ、それでもし良ければ地域に出してみ、地域住民からみたら、まだ循環型しか知らないわけですから。なかなか発想が、乗りましようと言っても乗り方もわからない、バス停も遠いときたらなんぼ言ってもなかなかいう事を聞いてくれないということになりますので、ぜひこれは具体化を急いでほしいなというふうに思います。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

継続するこの利用促進の中に、実際に乗ってもらうような事業をやってみたらどうだというご提案があったと思います。非常に重要ないいご提案だと思っておりますし、そんな取り組みが行われればいいなと思ってますが、じゃあどうやってやるんだとなるとすごく難しくて、今三重交通さんが乗り方教室ってやっていただいていると思うんですが、乗り方教室で確かにバス一般の乗り降りはわかるんですが、じゃあ自分の家からどこへ行ってどう乗るんだという事になるとまた別の話になってきますよね。

そういうのを本当は「お出かけましよう」みたいな取り組みを各自治会さんなのか町内会さんなんかにはやっていただければいいなと思うのですが、事務局いかがでしょうか。

＜事務局＞ 仰っていただいた乗り方教室というのは令和2年度まで津市の小学校とか高齢者向けの教室とかを新型コロナウイルスが流行する前は例年三重交通さんと協力して行っていたんですけど、新型コロナウイルスが流行して以来なかなかイベントが出来ませんでして、その流行の状況を確認している状況なので落ち着いたらまた検討していきたいと思っております。

＜事務局＞ 補足なんですけども、竹田委員が仰られるように乗り方がわからないという高齢者の方も当然いますので、これまでも自治会の方から乗り方がわからないから交通のことを教えてほしいんだという依頼があれば出前講座っていうことで行かさせてもらってますし、実は久居総合支所の方ですね、もうすぐ地域だよりの方で掲載はさせていただくんですけども、仰られるようにバスの乗り方教室っていうのを開催させていただこうかなと考えてまして今準備を進めてます。先着何名という形でバスの乗り方がわからない方については、ここで教えますのでぜひ募集してくださいねという事で地域だよりに掲載する予定で現在取り組みを進めています。

＜竹田委員＞ ぜひよろしくお願いします。

あまり教室っていったって小学校の校庭でバスを配置してっていうんじゃなくて、実際にバス停から乗ってもらおう。それでこの高茶屋ルートで行くと城山のイオンまで行きましょう。実際自治会で定着しているのが年に数回の清掃デーと防災訓練、こんなのはかなり地域の住民がでるんですよ。だからそういう時に合わせて例えばバスの時間に合わせて乗って帰ってくるという、そういう型にはまったのではなく、実際にバスに乗って料金を払う、それをたまたま無料にすればいいわけで、そういう体験をぜひ一度検討をしていただけたらと思います。

＜松本会長＞ ありがとうございます。

ちなみに他の自治体では買い物ツアーを、津市みたいに大きいところではないんですけど、もうちょっと人口10万人弱くらいのところで買い物ツアーを事務局で組み立てて企画して広報で募集して市役所まで来ていただいて、そこから皆でバスに乗って市の職員も一緒に乗って買い物へ行って1時間半くらい買い物をしてまた帰ってくるっていうのがありましたね。結構な数が集まってる。

要は誰がやるかなんですよ、これすごく大変ですので。あるところでは学生さんに協力をいただいて、地域の学生さんを巻き込んで、学生さんに各自治会で買い

物ツアーを使う、大人の社会見学へ行こうということで、どこか見学へ行つてついでに買い物もして帰ってくるとかですね。

そうやって実際に乗ってもらうとハードルが一気に下がって次から自分で乗れるようになるなんてこともあります。それをですね、例えば各自治会さんでやってもらうなり、ボランティアでやってもらうなり、あるいは地元の高校生さんに手伝ってもらうなり、上手く運営してもらう仕組みを作るっていうのが大事なかなと。

でも竹田さんが言われるみたいに、実際に乗ってもらうというこの一歩なんですよ。この一歩が乗ってない方にとってはすごくハードルが高い。案外乗ってみたらぐっとハードルが下がるんですよ。そこが体験してもらうのは大事なかなと思います。いずれにしてもPR等の利用促進を継続する中でぜひ今後検討したらということをお願いしたいと思います。

それからバス停が遠いというのは、まさに仰られる通りで、おそらく個別輸送、オンデマンドのような輸送は人口密度の低い地域でも必要ですし、実は津市内のような人口が沢山集積しているところでも、必ずしもバス停の傍に居住されている方ばかりではありませんし、さらにバス停まで歩くのがつらい方々が増えてきていますので、実は同じように必要とされているというのはあるかと思います。そんなのは他の自治体の事例も研究しながら是非、社会実験、試行ということも含めて検討いただければと思います。ありがとうございました。

すみません、もうだいぶ時間が来ちゃったので、これだけは言っておきたい件があったら聞きたいんですが。よろしいですかね。

今お聞きしましたのは本当に良いご意見いただいたと思っております。

特に今後の改善に向けてやるべき内容をいただいたと思っております。事務局はいただいた意見を参考に今後の改善を進めていただきたいと思います。一方、今回この自己評価、ABCの評価、更には今後の改善点に関しては、特にこれに関しては上位計画の方で書かれている内容を中心に書かれていますので、我々としてはここを認めざるを得ない。

そして重要なのは国に提出したもの以上に、実際にどのような改善が行われるか、これを我々がしっかりと評価していこうということで、そういう意味では今日この形で承認いただければと思いますが、今回の資料1-3、あるいは別紙1も含めてですが、このような形で承認いただくという形でよろしいでしょうか。

ありがとうございました。では特にご意見ないようでございますのでこれで承認いただいたという事で国の方に提出させていただきます。

ありがとうございました。

それでは、2番、「令和4年度歳出予算に係る予算の流用について」これは報告事項になりますが、お願い致します。

<事務局> 事項2『令和4年度歳出予算に係る予算の流用』について、ご説明申し上げます。

内容の説明に入ります前に、まずは【資料2】参考をご覧ください。

津市地域公共交通活性化協議会財務規程第5条第2項において、歳出予算の流用をしたときは、速やかに会議において報告しなければならないとあり、令和4年度歳出予算について予算の流用を行いましたので、当該規程に基づき、ご報告をさせていただきます。

それでは【資料2】をご覧ください。

当協議会における令和4年度歳出予算につきまして、令和4年8月にイオンモール津南と三重交通株式会社と合同で実施した「津市コミュニティバス久居南・雲出ルート開通1周年記念サマーキャンペーン」において、カラープリンターを用いて回覧用のチラシを大量に印刷するなど、例年の使用見込を大きく超えて印刷したことでトナーが不足したことから、主にその購入費に充てるため、令和4年9月28日付で、事業費の委託料から事務費へ9万1,432円の予算流用を行いました。

流用元である事業費の委託料は、今回の流用により、予算現額367万円から9万1,432円減の357万8,568円となり、流用先である事務費は、今回の流用により、予算現額10万3,000円から9万1,432円増の19万4,432円となっております。

令和4年度歳出予算に係る予算の流用についての報告は以上となります。

<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。よろしいですかね。大量の印刷が必要だったという事でやむを得ないと思います。ありがとうございました。

それでは3番「安全対策が必要なバス停留所に対する安全性確保対策の実施状況等について」事務局から説明をお願いします。

<事務局> 事項3『安全対策が必要なバス停留所に対する安全性確保対策の実施状況等』について、ご説明申し上げます。

それでは【資料3】をご覧ください。

安全対策が必要なバス停留所（危険なバス停）でございますが、国土交通省からの通達及び事務連絡に基づき、バス事業者及び運輸支局等が抽出した安全対策が必要なバス停留所を運輸支局、警察本部、バス事業者等の関係機関で構成された合同検討会を通じて、安全上の優先度が判定されました。

津市内では、安全性確保対策を講じることが必要とされた危険なバス停が表のとおり6か所ございまして、令和2年度の第3回協議会で一覧表をお示しさせていただいてから、状況をご報告させていただいておりませんでしたので、現在の状況について御説明させていただきます。

【資料3】の表と【資料3の別紙】を合わせてご覧ください。

まず、1番目の五百野停留所（平木向き）ですが、「バスがバス停留所に停車した際に、横断歩道にその車体がかかるバス停留所」ということで、安全対策の優先度ランクはAランクとなっておりますが、関係機関と協議の上、令和4年9月1日にバス停留所の移設により安全確保対策を講じたことで、非該当となっております。

こちらにつきましては、前回7月の第2回協議会で御承認いただいた内容となっております。

続きまして、【資料3の別紙】の2ページ目をお願いします。

2番目の平木口停留所（津駅向き、平木向き）ですが、こちらも「バスがバス停留所に停車した際に、横断歩道にその車体がかかるバス停留所」ということで、安全対策の優先度ランクはAランクとなっておりますが、関係機関と協議の

上、令和4年11月3日に横断歩道の廃止により対策を講じたことで、非該当となっております。

続きまして、【資料3の別紙】の3ページ目と4ページ目ですが、3番の錢懸停留所（津駅向き、棕本向き）と4番の小川停留所（三行向き、津駅向き）の対策状況となっており、こちらも「バスがバス停留所に停車した際に、横断歩道にその車体がかかるバス停留所」ということで、安全対策の優先度ランクはAランクとなっておりましたが、関係機関と協議の上、昨年の令和3年4月1日に停留所の移設により対策を講じたことで、非該当となっております。

最後に【資料3の別紙】の5ページ目をご覧ください。

5番の鹿毛停留所（市場向き）と6番の一身田東停留所（三行向き、津駅向き）については、「バスがバス停留所に停車した際に、横断歩道にその車体がかかるバス停留所」ということで、安全対策の優先度ランクはAランクとなっておりますが、現在、関係機関と協議をしているものの、現時点ではバス停留所の移設等による安全確保が困難であるため、こちらは、写真のとおり、注意喚起のための看板を設置し、ソフト面での安全対策を講じているところでございます。

以上で、事項3のご報告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。

それではこの件に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

それでは前葉さんお願い致します。

<前葉委員> 三重運輸支局でございます。

意見とかでなはいんですけれども、危険なバス停の対策、令和2年4月に対策が開始されまして、先日令和4年9月30日現在での状況が出てきておりましたので参考までにご報告させていただきます。

当初は県内で125か所というところを抽出しまして対策が開始されまして、9月30日現在で72の改善というところで残り53となって進捗状況としては57%でございます。というふうに聞いてます。引き続きご協力の方よろしく

お願いいたします。以上となります。

<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。谷山さんお願いします。

<谷山委員> バス停留所ですね、2番の平木口は横断歩道の廃止ということで融通されて問題ないんですが、1番はバス停留所の移設ということになっておりますけど、これって単純に移設しただけなら、ここに歩道が残りそうなんですけど、これは2番の方の塗りつぶしをやったという事でいいわけなんですか。

<松本会長> これは横断歩道から離れたところにバス停を持っていきましたので、横断歩道の視界が確保されますので、その安全は確保されているということです。

<谷山委員> これでいくと横断歩道ってこのまま見えないといけないですよ。手前に持ってきてただけなので。

<松本会長> 見えるんですよ。ここにバスが停まっても十分見えますので。

<谷山委員> ずっと向こうの方に見える？微かに見えてるところがある？

<松本会長> そうです。もともとはそっちの方にあっただけですね、バス停が。

<谷山委員> わかりました。70メートルくらいなものでもっと手近なところに移っただけかと思ったものですから。わかりました。

<松本会長> その他よろしいでしょうか。

私の方から1点。

なんでこうなるのかなと気になって。2番のところは横断歩道を無くすという形で対応を取られております。何のための横断歩道だったんだろうということですが、そもそもここを横断する方々がお見えで、その方々が安全に横断できるようにするための横断歩道であったはずなんですよ。これ横断歩道無くしたらどうなるのっていうと、おそらく色んな所から横断状態になって、さらにドライバーからは横断歩道という認識がなくなりますので、万が一、例えば夜間かもしれないし、多少見通しが悪いときなんかはかえって危険になるのではな

いかなと思う。そういう意味では現状の横断の状況、あるいは周辺の施設立地の状況等々によってこういうことになったのかもしれませんが、何となく本来の対応とは違うんじゃないかという気がしておりますが、そのへんいかがなんでしょうか。もし事務局でわかれば。

<事務局> 平木口停留所については、国の実施要領に基づき、停留所の移設等も含めた検討を行いました。道路の形状や、幅、外側線等を考慮して適当な場所がなかったことで、津警察署と美里総合支所、地元自治会長と協議をし、車の交通量や停留所の利用状況も勘案し、このような対策となりました。

なお、対策後におきましても注意喚起のための看板を設置し、ソフト面での安全対策を講じているところでございます。

また今後、三重交通の運転手さんからも声掛けをしていただくなど、安全確保に努めていきたいと思っております。

<松本会長> ちなみにここを横断する方というのは1日どれくらいいるんですか。通学路とかには入ってないんですよね。

<事務局> すみません、通学路はあれなんですけど、非常に利用としては少ない状況ということで地元の方と協議した結果というふうにお聞きしております。

<松本会長> なんか本来の趣旨とは違う事をやって、単にA判定、B判定、C判定の為にこのような事をやっているような気がしまして、もともとの横断歩道の趣旨、何の為に目的で設置されたかを考えると、こういうことはないと思うんですが、一方で周辺の居住環境も変わって、もう横断される方はほとんどいないんだということであるのであれば理解はできるんですが、ちょっと補足説明等々していただいた方がよろしいかもしれませんね。まあ今回はもうやっちゃったんでしょうがないんですが、今後はこういったことをやる場合にはなぜこういうことになったのかの補足をいただくとよろしいかと思います。

<高橋委員> これはほぼバス停っていう扱い、歩道は前後にないんで、1日1人降りて、この先がもう終点になりますので、この次が。ここで乗られた1日1人いるかいなかくらいで、降りたら渡るという形でもう前後には道はありません。ほぼほぼこのスペースがバス停だと思ってもらえれば良い形ですね、これに関しては。

僕はこの路線をメインには走っていないもので、あまりそこまで詳しくはないんですが、たまに走った時にほぼほぼバスに降車される方がいないってことで、これは降りた方が渡るだけの横断歩道なので、だからそういう判断になったんだと思います。

<松本会長> なるほど。川端さん。

<川端委員> 先ほど高橋委員、運転手側としての実際の現状ではございますが、バス停という形で存在しておりますので、三重交通と致しましては先ほど事務局の方も説明いただきました、看板と共にお降りのお客様いらっしゃったならば、まずは音声合成というようなボタンでの呼びかけというものもあるんですが、その場の状況に応じてドライバーの方から降車の際バスが過ぎ去った後、安全を確保した上で、言い方はそれぞれではございますが、ここだけではなくそういった取り組みは私どもの営業所、その他の営業所でも行っているような状態でございます。

<松本会長> ぜひ降りられる方には、乗務員さんにはお手数おかけしますが、安全に注意するといったアナウンス一言いただけるとありがたいですね。それは自動音声ではなくて生の声で言っていた方がありがたいなと思っております。それが1点。

一方で、バスの利用じゃない方がもしここを横断するような場合、その方々の安全はどうなるんだというのが一番の心配だと思うんですね。ただ今の話で多分この周辺に集落があるわけではなくて、ほとんどバス利用の方しか使わないという事ですね、この横断歩道は。という事から今回なくなったという事であれば理解できるという事だというふうにしたいと思います。

念のためそこを事務局から聞いて下さい。今回この廃止になったことに對して公共交通会議からも少し心配が出たんだけどここを横断する人はほとんどいなかったんですよという事で確認していただければと思います。

ありがとうございました。その他よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

なんか目的と手段が変わってっちゃうんですね。何のためのこういう改善があるのか。ところが手段が目的化していくんですね。よくある事なんでね。その時に本来の目的、本来の安全の確保、それはバスの利用者だけではない、地域の方々の利用の安全の確保というのが大事だと思いますので、そこを忘れな

いようにぜひ進めていただければと思います。

ありがとうございました。

では4番その他でございますが、事務局からまずは何かございますでしょうか。

<事務局> 事務局からは特にありません。

<松本会長> では皆さん方の方からその他、はい川端さんお願い致します。

<川端委員> 三重交通でございます。お時間の方もございますのでもう少しだけ、本年度行った取り組みというか、これから丁度今行う取り組みについてご紹介させていただきます。

コロナ禍でなかなか利用者数が回復しない中で、各営業所7割から8割くらい、こちらがコロナ前の状況ではございますが、本年度は色々とイベント等が3年ぶりに開催された、そういった年でございました。

そんな中ですね、三重交通におきましては毎年計画的に車両投入ですとか設備投資は行っていくもののコロナに入りまして、そっちを少し速度を遅めてお客様への利用促進というか少しでも利便性向上に努めている中で、前回の交通会議の際に、三重交通アプリというものを導入したというような事とお伝えさせていただきましたが、今回お手元のチラシのほうですが、そのアプリを活用致しまして、この津地区ではレッドヒル、4月1日から乗り入れたようなところを活用して、昔からある高田本山とかそういった場所も含めたチケットの販売というのを10月から行っております。なかなかご年配の方とかは苦手だというようなお声もありますが、今までの紙ベースでこういった企画をするよりもスピーディーに取り組めるという事もありまして、今後もこういったことが、何かいい案があったら行っていこうという事になりますので、丁度1枚目ですね、10月14日の三重交通のニュースリリースですが、裏の方にアプリの紹介等させていただいておりますので、本来でしたらバスの時刻とかそういうのを見ていただくのに活用いただけたらと思っております。

2枚目の方がレッドヒルのチラシになりますが、今回この場では違うんですけどその裏面にはですね、津から京都という形で、これもコロナの間はずっと止まってはおりましたが、夏場から一応毎日運行に戻っております。コロナ前ですと土日に関しては2便動いていたのがまだ1便という形で完全復活ではないん

ですが、こういった形で少しずつバスの方もコロナ前に戻していくような形でございます。そして、一番最後でございますが、公共交通会議等でも運転手確保そういったことを色々ご紹介させていただいている中で、1月22日、来年なんです、女性限定のお仕事体験会、いわゆる会社説明会、通常の行動だけではなく実際に業務を見てもらうというようなそういったのを開催させていただきます。

実はこれは2019年3月3日に、津の営業所というのは実は比較的女性運転手が多い営業所になっておりまして、現在も11名在籍しているということもございますので、そういった男性だけではないという部分をもっとPRするというので、ちょっとコロナ禍という事もございますので色々感染対策等取っては参ったものですね、こういう取り組みもしておりますので、ぜひともバス運転手、そしてバスガイドに興味があるような方が身近にいらっしゃいましたら、まだ受付中という形でございますので、この場をお借りしてPRしたいと思いましたので、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。

ということですので、皆さんもぜひ周りの方々にこういったことがあるとご周知いただければと思います。

あれ、GTF S - R Tはどうなりました？

<川端委員> 実は津に関しては来年度。

今会長の方からご紹介いただきました、グーグルマップでリアルタイムにバスの遅れ時分とかそういったものを確認できるようにと、本年度10月13日から導入してある営業所から順にいつているんですが、この津が大きいもので、こんな言い方したらちょっとおかしいんですけど、まずは小規模な営業所からスタートいたしまして、津に関しては来年度後半になるかなと思うんですけど、この津地区でもそういったグーグルマップを使って、より便利により早く確認できるような、そういったことも取り組んで参りますので、またその機会ございましたらご紹介させていただきたいと思います。

<松本会長> はい、ということで、今グーグルマップを使うと簡単にルート検索ができるんですが、ここで遅れ時間もわかるという事になっておりますので、津は来年度後半らしいですが、他のところで四日市はできるんですね、大変便利になってきておりますので三重交通さんも色んな形でこういう対応しているんだなと思いま

す。

皆さん是非ご周知をいただければと思っております。ありがとうございます。
その他に皆様の方から何かございましたら。
では谷山さんお願い致します。

<谷山委員> 岐阜バスで岐阜駅のところなんですけど、あそこは各路線がローカルで全部集まるような形になっておりまして、それぞれの路線ごとに皆バス停の所で待って見えるわけですけど、時間がでるんですよ。例えば諏訪山行はどことこの渋滞で何分遅れで行ってますと。本来、半に来なきゃいけないんだけど10分くらい遅れてますとか、そこに出てるからあまりイライラする必要ないんですよ、それが表示されてるから。割とバス停の看板みたいなところに出てくる。だからああいうのが活用されると、全部が全部無理かもしれないですけど、どこまでやれるか、要は、お年寄りやスマホとかそういったものが非常に弱いんで、見ろと言っても多分無理なんですよ、アプリってなんぞやっていうところから始まるものですから。だからそういった方面のこともご検討いただくとよろしいのかなというふうに思いますのでおねがいします。

<松本会長> 岐阜駅ね。

<谷山委員> 岐阜駅にはあります。ずっとテロップで流れてる。

<川端委員> 伊勢市駅、宇治山田駅にも。

<松本会長> でもRTができれば、多分その仕組みを作るのすごく簡単なんで、ぜひそんなのもご検討いただければいいですよ。それは便利ですよ。パッと行ってわざわざ検索しなくても何分遅れって出てるってのは確かに便利だなと思いますし、今そんなにお金かけずにできるかと思いますので、そういった利用者のための情報提供ご検討ください。

<川端委員> 今後の参考にさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございます。その他いかがでしょうか。よろしいですか。
どうも皆さん方、今日も沢山ご意見いただきましてありがとうございました。

少し12時回ってしまいましたがお許しいただければと思います。

皆様方に感謝申し上げまして、私の進行を終了したいと思います。ありがとうございました。

では進行を事務局にお返しします。

<事務局> ありがとうございました。本日含めまして今年は3回という形で熱心に色々なご意見ご指摘いただきましてありがとうございました。

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5年度事業計画案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。

委員の皆さんにおかれましては、先ほども申し上げましたが1年間本当にありがとうございました。私どもも、今年は新型コロナからちょっと解放されてバスの利用も上がってくるかなと期待していたんですが、まあまあ今年はこんなものなのかなという事で、来年に期待を込めているところでございます。とはいいますがものの、また新型コロナウイルスがまた非常に流行っているという状況もございまして、インフルエンザも流行ってきたということもございますので、皆様方におかれましては年末年始、どうぞお身体にご留意をされまして、良いお年をお迎えいただければということで最後のご挨拶とさせていただきます。本年はありがとうございました。来年もよろしくお願いいたします。