

令和８年度第２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８年度第２回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和８年８月３日（月）午後２時から午後４時１０分まで
3 開催場所	アストプラザ４階 橋北公民館 研修室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）、草深寿雄（副会長）、 石川博之、伊藤好幸、稲田倫弘、梅田宜敬、笈晴、加藤恵子、 佐脇健介（代理 中島寛人）、高橋克典、竹田治、殿畑章、 中川康司（代理 竹内清高）、中平恭之、堀田祐治、前川浩希、 松田秀八、真野将一、宮下喜敬、森慶之、山下健康、山本真史 （事務局） 都市計画部次長 酒井亮 交通政策課長 柿内宏介 交通政策・海上アクセス担当 前田剛志、増田麻以子、蒲原佑典、 小寺星瑠
5 内容	(1) 委員の委嘱について (2) 第２次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和７年度実績に対する評価（計画全体）及び直接運行（一般路線バス及びコミュニティバス等の運行）に係る事業の令和７年度実績に対する評価等について (3) 津市コミュニティバスにかかる自家用有償旅客運送事業の更新登録について (4) 津市コミュニティバス、高松山団地乗合ワゴンの運行変更について (5) 津・香良洲地域内の交通不便地区へのリクエスト型交通導入方針について (6) 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8年度第2回協議会の議事内容】

<事務局> ただいまから、令和8年度第2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5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、ご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、よろしくお願いします。

<松本会長> 皆さんこんにちは。暑いですね。今日は非常にありがたく思っていて、津市役所でやると津新町から10分ぐらい歩かないといけなくて、それだけで汗だくになるのですが、今日はアスト津ですごく助かっております。この暑さは結構公共交通にも色んな影響を及ぼしているなと思っております。今言ったように、ちょっとした距離も公共交通に乗りたくなるので、ちょっとした距離にも利用してもらえると、そういう利用も見込まれると思っています

一方で、出歩くのを諦めるということもあります。そもそもお出かけが減ってしまうという、プラスとマイナスの影響があるなと思っております。

ただそんな中で今、ラストマイル問題もありますが、やはり気軽にいつでも使えるような公共交通というのは、この異常気象の中でもまさに求められるところだと思います。津の場合はリクエスト交通ということで今導入が進んでおりますが、やはりそういったものが、こういう異常気象の中でも役に立つということにもなりうるなと思っております。

やはり気軽に使える公共交通これを実現していきたいと思っていますので、どうぞ皆さまご協力よろしくお願いします。

それでは座って進めてまいります。

まずは出席状況の確認を事務局にお願いいたします。

<事務局> 出席状況の確認に先立ちまして、第1回協議会において規約改正の上、委員数が増えたとしたことについて共有させていただきます。

第1回協議会において、協議会委員数を25人以内とし、協議会委員として鉄道事業者及び一般旅客定期航路事業者を追加する旨の規約の変更について、ご承認いただきました。

本日の会議より新たに4名の委員の方にご参画をいただくこととなりました。
新任委員の皆様につきましては、事項1において紹介をさせていただきます。

このことから本日の会議より、委員総数24名となり、現在、23名の方にご出席をいただいております。

現在、三重交通株式会社の中川康司様の代理として竹内清高様に、近畿日本鉄道株式会社の佐脇健介様の代理として中島寛人様にご出席をいただいております。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございました。規約第8条第2項の規定によりまして成立要件を満たしているということで、会議を開催させていただきたいと思います。

それでは、事項1「委員の委嘱について」事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項1「委員の委嘱」についてご説明申し上げます。

資料1－1津市地域公共交通活性化協議会構成員名簿の11をご覧ください。

三重交通株式会社の谷直人委員につきましては、6月18日付けの人事異動に伴い委員を解嘱させていただき、新たに中川康司委員に委嘱させていただいております。また本日は中川様の代理といたしまして竹内様にご出席をいただいております。

つづきまして、同じく資料1－1の21から24、また資料1－2津市地域公共交通活性化協議会規約の第4条第2項第7号及び第8号をご覧ください。

これらの規定を受け、今回、令和8年7月21日付にて協議会名簿21から24における鉄道事業者と一般旅客定期航路事業者に対して、新たに委嘱を行いましたので、ご紹介します。

鉄道事業者といたしましては、近畿日本鉄道株式会社より佐脇健介様、東海旅客鉄道株式会社より真野将一様、伊勢鉄道株式会社より宮下喜敬様、また一般旅客定期航路事業者といたしましては、津エアポートライン株式会社より稲田倫弘様がご参加いただくことになりました。

なお、近畿日本鉄道株式会社の佐脇様の代理として、本日は、中島様にご出席いただいております。

それでは、委員の皆様からお一人ずつ自己紹介をお願いしたいと存じます。

先ほどご紹介させていただきました順に、三重交通株式会社、本日代理で来ていただいております竹内様よりお願いいたします。

<竹内代理> 三重交通中勢営業所でございます。

本日は新任の中川が所用のため、私代理の竹内と申します。本日はどうぞよろしく願いいたします。

新しく委員に指名させていただきました中川康司でございますが、この6月18日付で弊社の桑名営業所から中勢営業所に異動となりました。中勢営業所は元々いた営業所で16年ぶりの里帰りとなります。

中川は元弊社のバス運転士でございまして、その後営業職へ職業変更した形となります。生まれも育ちも一志町でございます。配属して間もないですが土地勘はございますので、どうぞ今後ともよろしく願いいたします。

<中島代理> 皆様こんにちは。近畿日本鉄道の中島といいます。よろしくお願いします。

本日、佐脇が別公務のため出席出来ず、私が代理で出席させていただきました。

私どもは施設工務課なのですがすけれども、名古屋駅から賢島駅までの守備範囲を持っておりまして、津市様にも色々とお世話なっております。

この度津市公共交通活性化協議会に近畿日本鉄道として初めて参加させていただくこととなりました。まずはこのような機会をいただきましてありがとうございます。今後ともよろしく願いいたします。

私ども近鉄は津市において日々の通勤通学を始め、買い物や通院、観光など様々な目的でご利用していただく鉄道で、広域的な移動を支える役割を持っていると思っております。

その中で鉄道だけでなく路線バス、コミュニティバス、タクシーなどそういう交通手段と繋がるのが非常に大切だと思っておりますので、こういう機会に色々ご協力させていただければと思いますので、今後ともよろしく願いいたします。

<真野委員> 初めまして、こんにちは。JR東海の真野と申します。よろしくお願いいたします。

今回近鉄さんもですけれども、我々も初めて参加させていただくところで、まだ不慣れな部分もございますけれども、我々鉄道事業者、しっかりと日常通勤通学もそうですし観光振興、特にインバウンドが多くなってきております。その辺りも踏まえながら、より良い交通を作り上げていきたいなと思っております。皆様とまた今後ご一緒させていただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

す。

<宮下委員> 皆さんこんにちは。伊勢鉄道の宮下と申します。

実は私7月までJR東海におりまして、ここにいる真野委員と同じところで仕事をしていたのですけれども、今回は伊勢鉄道という立場で、この協議会に参加させていただきたいと思います。

伊勢鉄道はご承知の通り、三重県各沿線市町の皆さんの支えで今運行できております。また通勤通学でご利用していただく方もまだまだいらっしゃいますので、我々も少しでも地域のために、津市のためにこの協議会の場で、少しでもお役に立てることがあればと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

<稲田委員> 皆さんこんにちは。津エアポートラインの稲田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私は6月24日からこちらに来ておりまして、元々は岡山の人間でございます。ただ津にも居を移しまして、これからしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

航路事業者として初めて参加をさせていただいて、地域交通のお役に立てるようしっかりと取り組んでいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

<事務局> ありがとうございます。

以上をもちまして、事項1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。

この件に関しまして何かございましたら。よろしいでしょうか。

地域公共交通会議は、そもそも地域の交通全てのモードが対象ということで、当然鉄道も入っていたわけですが、津市の場合はそれが抜けていました。やっと鉄道事業者さんに入っていたきながら、それから航路事業者さんにも入っていたきながら、公共交通全体の議論ができるということでございます。

各モードだけで何とかしようという時代ではないと思っています。それぞれのモードが連携しながら、そしてスムーズに乗り継いで、そして先ほど冒頭にもお話させてもらいましたが、気軽に使えるような、気軽に移動できるようなそんな環境の構築が重要だと思っておりますので、ぜひ鉄道事業者さん、航路事業者さん、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、次の議題に移りたいと思います。

「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和7年度実績に対する評価（計画全体）及び直接運行（一般路線バス及びコミュニティバス等の運行）に係る事業の令和7年度実績に対する評価等について」ということでご説明をお願いいたします。

<事務局> それでは、事項2「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和7年度実績に対する評価について」ご説明申し上げます。

はじめに、資料を1枚めくっていただき参考資料①をご覧ください。令和2年4月から令和8年3月までを計画期間とした第2次津市地域公共交通網形成計画では、津市の地域公共交通が目指すべき将来像を「快適で幸せな暮らしを支える公共交通体系が確立したまち」としており、この将来像を実現するため基本方針を4つ設定し、この基本方針に対して目指すべき目標をそれぞれ設定していました。

資料2-1は国が定める評価様式であり、津市が独自に作成している参考資料②の評価様式を添付し、国土交通大臣へ送付することといたします。

本日は時間も限られていることから、国が定める評価様式である資料2-1につきましてご説明させていただきます。

まず、目標1-1「市内の鉄道駅での乗車数」であります。目標値に対して、令和6年度は達成には至りませんでした。令和5年度の年間1,647万6,107人から改善が見られます。このことから、今後も引き続き、事業者と情報共有を密にし、利用促進等を行います。

次に、目標1-2「航路の利用者数」であります。令和7年度実績は達成に至りませんでした。主な理由といたしまして、令和7年度は、5月10日に高速船フェニックスのエンジン故障が発生して以降、減便ダイヤで運航が続けたことが挙げられます。令和8年度においては、津市船舶建造検討委員会で新船舶の仕様等の検討を進めることとしております。また津なぎさまちイメージアップ事業実行委員会と連携して津なぎさまちのPR活動を行うなど、利用促進を行います。

次に、目標1-3「一般路線バス（幹線・準幹線）の利用者数」であります。令和7年度は目標の達成に至りませんでした。そのため今後も引き続き、バス協会及び運行事業者と連携を図り、バスの日や津まつりなどにおいて利用促進を行います。

次に、目標 2－1「一般路線バス（市内線）の利用者数」ですが、令和 7 年度は目標値を達成しました。今後も引き続き、一般路線バス（幹線・準幹線）の利用促進とあわせて PR に努め、さらなる活性化を図ります。

なお、先ほど説明いたしました、幹線とは、「市内の都市拠点と地域拠点とを結び、かつ市街地内にて一定のサービス水準を確保する役割の路線」のことを指し、準幹線とは、「市内外の拠点を結ぶ路線」のことを指し、市内線とは、「市街地内にて一定のサービス水準を確保する役割の路線」のことを指します。

次に、目標 2－2「コミュニティバス等（支線）の利用者数」ですが、令和 7 年度は目標値の達成に至りませんでした。コミュニティバスについては、利用実態や地域特性を踏まえ、令和 8 年度に再編を行いました。そのため、新しい運行についての周知をおこなうとともに、今後も引き続き、利用状況の把握に努め、利便性の向上及び利用者の増に努めてまいります。

最後に、目標 7－1「モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数」ですが、令和 7 年度は目標値を達成しました。今後も引き続きイベントと連携するなどして、バスの乗り方教室等のモビリティマネジメントを実施します。

以上が資料 2－1 の説明となります。

また、第 2 次津市地域公共交通網形成計画では、4 つの基本方針に対して定めた目標を達成するために実施する事業を定めており、参考資料②にて、各事業における令和 7 年度の取り組み状況や令和 8 年度以降の方向性についてまとめておりますので、参考までにご確認しておいてください。

以上で事項 2「第 2 次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和 7 年度実績に対する評価等」についてのご説明とさせていただきます。

それでは引き続き「一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和 7 年度実績に対する評価等」についてご説明申し上げます。

資料 2－2 をご覧ください。

大変申し訳ございませんが、はじめに 1 点資料の修正をお願いいたします。資料 2－2 の 2 枚目の最上段分類の右から 3 マス目の評価内になりますが、C：2.0 人以下と記載されておりますが、C：2.0 人未満に修正をお願いいたします。

それでは説明に入らせていただきます。

第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業のうち、一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業については市民の利用に直接関係する事業であることから、毎年度、個別に評価を行っております。

評価方法は、計画で定めた分類に応じて実施しております。一般路線バスの幹線、準幹線及び市内線については、「サービス水準が維持されているか」を評価し、自主運行（廃止代替）バスについては、サービス水準の評価に加え、「1便当たり利用者数の数値目標達成度」を評価しております。また、コミュニティバスについては、「1便当たり利用者数の数値目標達成度」を評価しております。

それでは、一般路線バスから順にご説明いたします。

資料1枚目をご覧ください。

この表は、一般路線バスの分類、対象路線、運行区間、評価内容を整理したものです。評価は、達成を「○」、一部達成を「△」、未達成を「×」とし、対象外は「－」（ハイフン）又は「／」（スラッシュ）で表示しております。

幹線の評価項目は、「都市拠点と地域拠点を経由しているか」、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」、「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」の3項目です。

まず、すべての対象路線において、都市拠点と地域拠点を経由して運行していることから、全路線を「○」としております。

次に、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、12路線のうち4路線で基準を満たしていたため「○」、残る8路線は基準を満たしていなかったことから「×」としております。

また、「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」については、「安濃線」と「榊原線」は路線のほとんどで重複区間がないため対象外としておりますが、それ以外の10路線では調整が行われていたことから、「○」としております。

続いて、準幹線の評価項目は、「市内及び市外の拠点を結んでいるか」です。

「津太陽の街線」は津市と鈴鹿市を、「奥津線」は津市、名張市及び奈良県御杖村を結ぶ路線として継続して運行していることから、いずれも「○」としております。

続いて、市内線についてご説明いたします。

市内線は、津地域及び久居地域の市街地内における移動手段を確保する役割とする路線であり、5路線あります。

評価項目は、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」と、「居住誘導区域のうち、鉄道及び一般路線バス幹線でカバーできない地域を経由しているか」の2項目です。

まず、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」についてご説明いたします。

「津なぎさまち線」は基準を満たしていなかったため、「×」としております。

また、「国立病院線」は、平日は通院・通学需要に対応した運行となっている一方、土日祝日は医療機関の休診や学校の休校に合わせたダイヤとしているため、路線特性を考慮し、「△」としております。

その他3路線については、基準を満たしているため、「○」としております。

次に、「居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているか」について、対象路線のうち「津なぎさまち線」、「国立病院線」はそれぞれ一般路線バス（幹線）である「津三雲線」および「波瀬線」が運行しており、「鉄道・一般路線バス（幹線）でカバーできている地域」となるため、評価の対象外としています。

それ以外の3路線については、居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているため、評価を「○」としております。なお、都市拠点、地域拠点及び居住誘導区域の説明につきましては資料2-2の1枚目の下に記載しておりますのでご確認よろしく願いいたします。

評価に応じて行う取組といたしましては、すべて「○」の評価をした路線については、引き続き地域交通として定着するよう利用促進を行うこととし、一つでも「△」または「×」評価がある路線については、サービス水準維持のため交通事業者への働きかけを行います。

以上が、一般路線バスの評価でございます。

続いて、資料2枚目をご覧ください。

こちらは、自主運行（廃止代替）バスの評価をまとめたものです。

自主運行（廃止代替）バスについては、サービス水準の維持に加え、「1便当たり利用者数の数値目標達成度」についても評価しております。

「1便当たり利用者数の数値目標達成度」については、1便当たり3.5人以上をA評価、2.0人以上をB評価、2.0人未満をC評価、1.0人未満をD評価としております。

また、それぞれの評価に応じて、利用促進や運行内容の見直しなど、今後実施する取組を定めております。

それでは、自主運行（廃止代替）バスの評価についてご説明いたします。

幹線として位置付けられている路線は、「津新町大里線」、「豊野団地線」、「高野団地線」の3路線です。

まず、「都市拠点と地域拠点を経由しているか」については、すべての対象路線において、都市拠点と地域拠点を経由して運行していることから、全路線を「○」としております。

次に、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、全路線で基準を満たしていないため、「×」としております。

また、「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」については、いずれの路線も調整が図られていることから、「○」としております。

続いて、「1便当たり利用者数の数値目標達成度」についてご説明いたします。

「津新町大里線」は1便当たり利用者数が12.00人、「豊野団地線」は5.48人で、いずれもA評価となっております。

また、「高野団地線」は1便当たり利用者数が2.90人で、B評価となっております。

続いて、準幹線である「亀山棕本線」についてご説明いたします。

「亀山棕本線」は、市内外の拠点を結ぶ路線として継続して運行していることから、「市内及び市外の拠点を結んでいるか」は「○」としております。

また、「1便当たり利用者数の数値目標達成度」については、1便当たり利用者数が3.20人で、B評価となっております。

以上が、自主運行（廃止代替）バスの評価でございます。

続いて、資料2-2の3枚目及び4枚目をご覧ください。

こちらは、コミュニティバスの評価をまとめたものです。

コミュニティバスについては、「1便当たり利用者数の数値目標達成度」を評価しており、AからDまでの評価区分及び評価に応じた取組は、自主運行（廃止代替）バスと同様です。

なお、津市コミュニティバスは令和8年4月に運行内容を変更したことから、再編または廃止したルートについては、「評価に応じた取組」の項目に、再編または廃止した旨を記載しております。

説明については、各ルートの評価結果を中心にご説明し、現行のC評価及びD

評価となったルートについては、「乗降調査に基づく分析」の内容も併せてご説明いたします。

まず、北部地域では、河芸循環ルート及び河芸南・一身田・白塚循環ルートの2ルートがあり、いずれもA評価となっております。

南部地域では、久居北・片田・高茶屋ルート及び久居西循環ルートがA評価、久居南・雲出ルートがB評価となっております。

北西部の芸濃地域では、芸濃北ルート、芸濃南ルートともにB評価となっております。

また、安濃地域では、清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート及び妙法寺・野口・棕本ルートがともにB評価となっております。

続いて、資料2-2の4枚目をご覧ください。

美里地域では、穴倉・辰水・忠盛塚ルートがC評価、長野・榊原ルートがD評価となっております。

穴倉・辰水・忠盛塚ルートでは、「忠盛塚」や「長谷山ハイツ」停留所での利用が伸びているものの、辰水地区（「穴倉」、「船山」及び「日南田」）での利用がほとんど見られず、運行維持基準値を達成できませんでした。

また、長野・榊原ルートについては、一般路線バス「長野線」と接続がある「稲葉口」停留所については利用がありましたが、特に榊原地区西部での利用がほとんどみられず、運行維持基準値を達成できませんでした。

続いて、一志地域では、一志東・伊勢中川駅ルートがB評価、一志西循環ルートがC評価となっております。

一志西循環ルートでは、大井地区や「其倉」停留所から商業施設や医療機関への利用がありましたものの、その他の地区での利用が少なく、運行維持基準値を達成できませんでした。

続いて、白山地域では、八対野・大三ルートがB評価、福田山・川口・三ヶ野ルートは、月・水・金曜日の運行、火・木曜日の運行ともにC評価となっております。

月・水・金曜日のルートでは、「マックスバリュ白山店」及び「マックスバリュ川口店」の利用はありましたものの、元取地区及び大三地区からの利用が少なく、運行維持基準値を下回りました。

また、火・木曜日のルートについては、「マックスバリュ川口店」及び「榊原温泉口駅」の利用はあるものの、主に元取地区での利用が少なく、運行維持基準値を下回る結果となりました。

最後に、美杉地域では、美杉西ルートがA評価、美杉東ルートがB評価、美杉南ルート及び美杉循環ルートがD評価となっております。

美杉南ルートでは「美杉総合支所」への利用がありましたが、特に太郎生地区での利用がほとんどみられず運行維持基準値を達成できませんでした。

また、美杉循環ルートでは「津市家庭医療クリニック北」への利用がありましたが、全体としての利用が少なく運行維持基準値を達成できませんでした。

以上が、コミュニティバスの評価でございます。

C評価及びD評価の路線については、令和8年度の再編により、新たな運行方式としてリクエスト型を導入するなど見直しを図っておりますが、今後も地域の実情や利用状況を踏まえながら、利用促進を進めてまいります。

以上で、事項2「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和7年度実績に対する評価及び一般路線バス・コミュニティバス等の運行に係る事業の令和7年度実績に対する評価等について」のご説明とさせていただきます。

ご協議の程、よろしくお願い申し上げます。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

それではただいまの件に関しまして、ご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

一般路線バスの方はサービス水準が維持されているかという評価でございまして、何本かはサービス水準が維持できていない。それに対してのアクションということで引き続きサービス水準の向上を働きかけていくということになっていますが、現状はなかなか厳しいのではないかなど。

その意味は、需要自体もありますが、それ以上にドライバー不足等々の話があったり、あるいは燃料費高騰もあつたりしますので、なかなか難しいと思っておりますが、事務局いかがですか。

<事務局> ありがとうございます。

今会長がおっしゃったとおり昨今のそのバスについては、運行するための人手不足が言われております。確かに求めるサービスとしては、6時から21時までおおむね1本欲しいと、そういうような基準を設けておりますが、それに対して運行する人の人手不足の部分でなかなかそういったことが行えない事実がございます。

その部分については運行事業者ともしっかりと協議を行った上で、例えば路

線について見直しを行うようなそういったことも踏まえ、なるべくそのサービス水準を落とさない方向で運行を維持したいというふうに考えております。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

現実的には難しいところではありますが、一応市としてはそういう位置づけを持っているということの表明になりますし、見直す場合には事業者さんにもぜひそういったところを考慮していただければというふうに思っております。

竹内さんもし何かございましたら、特によろしいですか。

では、お願いします。

<竹内代理> 三重交通中勢営業所でございます。

先ほど先生の方からもおっしゃっていただいたとおり、なかなか乗務員不足が厳しく、現在も本来必要な運転手の数が100パーセントであるのに対して93パーセントぐらいと、運転手が不足しておる状況でございまして、なかなか現状のダイヤを維持するだけでもかなり精一杯という厳しい状況であることは、引き続き皆様にも情報共有をお願いしたいというところでございます。

引き続き身近な運転士やってみたいという方がいらっしゃったら、ぜひとも弊社にお声掛けをいただけたらと思いますので、どうぞ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。

今しばらくはそういう非常に厳しい状況だということを我々は念頭に置きながら、いかにサービス水準を維持していくか、そういったところを検討いただく必要があると思っております。

ありがとうございます。

その他いかがですか。では殿畑さんお願いします。

<殿畑委員> 失礼いたします。

運転手さんの新しい募集の一つの手段といたしまして、今津市にある一つの施設の活用と申しますか、実は私三重短期大学第2部の出身でございまして、そこで例えば高卒の運転手が新しく2種免許を取るまでの期間に、色々な事情で高卒から上の大学とか短大に進学するのが難しい方というのは結構いるよう

な感じがするのですよね。

ですのでそういう方に三重交通に入社していただいて、確か21歳だと聞いておりますが、大型2種を取るときまでの間に、例えば三重短期大学第2部に業務と並行して通学するという仕組みを作っていただくと、進学とそれから将来の三重交通という安定した職業につけるというこの2つを一緒にするというところで、自分で言うのもなんですが、魅力的なことではないかと思います。

従いまして、津市としていただきましても、例えば授業料の免除とか、学資の援助、また三重交通さんとしても、そういう方に対するシフト上の配慮とかをしていただければいいのではないかと思っておりますので、一つ提案させていただきます。

ありがとうございました。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

ちなみに今まだ第2部はあるのですか。夜間ですよ。

<事務局> はい。法経科第2部という学科がありまして、夜間に通われている学生さんもいます。

<松本会長> それはぜひ活用していただくといいですよ。

名城大学も昔は夜間部がありまして、高卒で勤められた方が勤めながら夜間部に来られておりましたので、すごくいいと思います。

ご検討ください。お持ち帰りください。

ただきつそれはドライバーさんだけではなくて色んな業界で人手不足なので、もしどこかがやりだすと他もやりだして、また取り合いになるかもしれませんが、いち早くやるというのはあるかもしれませんね。

そういうアイデアがあったということで、ぜひ社内にお持ち帰り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。山下さんお願いします。

<山下委員> 県の交通政策課の山下と申します。

2点ありまして一つは質問だけです。

基本方針3の目標4のところに記載いただいている「定時性確保のための渋

滞緩和」というところで、取組状況として「信号機の周期変更等による交通運用の適正化」と書いてありまして、おそらく公共車両優先促進システムのPTPSとかいうお話なのかと思うのですが、この導入に向けた検討のスケジュールとか、PTPSを目指されているのであれば、ビーコンを使うやり方なのか、GPSを使うやり方なのかとか、検討状況をまず教えていただければと思います。どうぞお願いします。

<松本会長> お願いいたします。いかがでしょうか。
 ちなみに目標はいくつと言われましたか、山下さん。

<山下委員> 基本方針3の目標4の事業4－2。

<松本会長> わかりました。
 「継続実施」となっておりますのでPTPSは既に、例えば23号線とかあるいは1号線とかに入っているのですか。23号線に入っているのですよね。
 いかがでしょうか。

<事務局> すみません。資料を持ち合わせていないので、今すぐにお答えすることができないのですが、そちらの事業の概要にもありますとおり、三重県道路交通渋滞対策推進協議会という渋滞を考える会議がございまして、特に渋滞が発生している道路の円滑化については協議をさせていただいております。その中でそういったソフト面での取り組みも行っているということでございます。

<事務局> 補足として資料がございまして、警察が主体でしていただいているのですが、交通量の適正化ということで今現在継続して、資料の中では2016年の4月頃からしておるところで、今後もまた2026年以降も継続し実施していきますということでお話をいただいているところでございます。

<松本会長> これはPTPSとは書いていないので、いわゆる系統信号の制御ですね。だと思いますが、警察さんもし何かご存知でしたら。
 系統制御のことですよね。23号線ずっとやられていますもんね、あそこ。

<前川委員> 津署の前川と申します。

23号線は管制センターで全部信号機を制御しておりますので、先生言われるような系統が組んでありまして、スムーズに流れるような制御にはなっております。

<松本会長> ありがとうございました。ということで必ずしも公共交通優先信号PTPSというものではないということだと思っております。あともう一つ交差点の改良も進められているということですね。

では山下さん、引き続き。

<山下委員> ありがとうございます。

あともう一点は感想、意見というか松本会長とほぼ同じお話なのですが、例えば、資料2-1の目標1-1とかが顕著かと思うのですが、「評価・次年度に向けた課題や取組」のところで鉄道駅での乗車数が少ないことに対して事業者への要望を行うとか、資料2のところで、1時間の運行頻度を確保できない路線については「サービス水準維持のため、交通事業者に働きかける」という記述があるのですが、この事業主体としては1-1で言いますと、津市、三重県とありまして、単に「事業者に働きかけます」では実施主体として役割がどうなのかという気もしまして、三重県としても県としてできることは何なのかを考えていこうと思っているところなのですが、おそらくこの鉄道のところについては、次のページにも出てきますけれども、コミュニティバスとの接続を良くするとか、違ったところには書いていただいておりますので、そういった努力もされるのかなと思いつつ、実施主体として津市様としても何かこの目標達成に向けて取り組まれる内容が書かれてあると良いのかなと思いました。

感想だけです。

<松本会長> 山下さん、ありがとうございます。
今の感想じゃないですね。意見ですよ。
いかがでしょうか。

<事務局> 資料2-1には「今後も引き続き、事業者への要望を行う」と書かせていただいておりますが、今般策定させていただいた地域公共交通計画においても鉄道事業の利用促進についての記述がございます。市だけではなく三重県さんに

もご協力いただきながら、鉄道事業者さんとも連携をとりながら利用促進を図ってまいりたいと思います。

資料2－1については、また来年度も、今度は公共交通計画に基づく評価というものが出てまいりますので、その際には市や県の取組の内容についても触れさせていただく形でさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

今良いこと言っていただきました。鉄道事業者さんと連携しながら利用促進に取り組むという言葉を書いていただいたので、さらに実際にやられていると思いますので、そう修正してはいかがでしょうか。

<事務局> わかりました。では今回の資料2－1の目標1－1の「評価・次年度に向けた課題や取組」について、鉄道事業者さんとも連携しながら鉄道事業の利用促進を図っていくというような記述を追加させていただきたいと思います。

<松本会長> 追加じゃなくて、修正ですね。

<事務局> 修正をさせていただきます。

<松本会長> はい。ということで、これは国に出す様式です。

資料2－1の一番上の段、目標1－1の一番右です。

「評価・次年度に向けた課題や取組」のところで実際にやられているということもありますし、山下さんからのご意見もございましたので「今後も引き続き、鉄道事業者と連携をとりながら利用促進に取り組む」に修正したいと思います。

事務局よろしいですか。

<事務局> はい。ありがとうございます。

<松本会長> そうしますと参考資料は今回違う表現になっていますが、これは前行ったものでしたか、今回やるものですか。

<事務局> 今回させていただいたものになります。

<松本会長> ではこっちも同じような表現で修正してもらってもいいですか。

<事務局> 承知しました。

<松本会長> 山下さん、貴重な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。
中平さんお願いします。

<中平委員> 少し議題が戻るかもしれないですけども、先ほど運転手不足で利用者が減少しているというお話だったと思うのですけれども、僕の感覚はそうではなくて、そもそも需要が減っているから利用者数が減ってきているのではないかと考えています。色んな地域を見ていると、需要があれば三重交通さんにそれなりにやりくりしていただき運行は継続しているイメージを持っています。運転手不足は多少あるかもしれないですが、この路線が本当に運転手不足で利用者が減っているのかなと疑問があるのですけれども、その辺りはどうなのでしょう。

<松本会長> はい、いかがでしょうか。

先ほどの話は文脈から言うと、1時間に1本、6時から21時までないのでそれに関しては事務局が事業者さんにサービス維持のために働きかけられているのですね。

ところが、働きかけたところでそこに新しい人員を投入して増やすことはできませんという文脈です。

だから簡単に言うと「人があんまり乗ってないところを増やしてよ」と事務局が言っても、三重交通は「わかりました、増やします」とは言えませんという話です。

それとは別に、実際に人員が不足しているから需要が減っているのではなく、そもそも需要が少ないところを三重交通さんは順番に間引いていると言っ
てはいけないのですけれども、効率化を図っているのではないかというご意見
ですよね。

それはそうですね。限られた資源を効率的に分配していくことになります

ので、そこは経済原理に則るとやむを得ないと思っております。

それから事務局は、運転手不足が故に需要が減っているという説明はしていませんよね。

<事務局> 説明が不足しておりました。

現行の需要において運転手が不足する中、路線を増やすための人員を割けないという状況だと。ですので、私どもとしましては、バス路線についての利用促進策も打ちながら人数を増やしていき、サービスの水準をどんどん上げていくようなお願いをしてまいりたいということでございます。

<松本会長> ということで中平さんの見立ては正しいです。そのとおりだと思います。
ありがとうございました。
では寛さんお願いいたします。

<寛委員> コミュニティバスの評価についてお伺いさせていただきます。

今年度4月から大幅に白山町で改編されたと思うのですが、改編に当たっては今まで地域公共交通あり方検討会が持たれて、そこで意見集約され、地域のそれぞれの特性や地域にあった形でされてきたと思うのですが、どれぐらいの頻度で行われていたのか、また内容的なことを知りたい。それから今年度以降はどのように地域公共交通あり方検討会が持たれるのか、そして私達はどのような形で参画していったらいいのか。その辺りを知らない。私も白山ですが、白山における地域公共交通あり方検討会の中身が地域住民に見えてこない。人選も含めてお聞きしておく今後の検討に役立つのではないかと思います。お願いいたします。

<松本会長> お願いします。

<事務局> まず開催回数のお話がありましたので、まずそれをご説明いたします。

令和7年度は令和8年度の運行案についてのお話をさせていただいたこともありまして、3回、8月と10月と2月にあり方検討会を開催させていただいております。

各地域によって参画いただいている委員の皆様は違うのですが、白山に関しては各地区の自治会長さんと、高齢者の団体さんの方とか老人クラブの

方とか、それぞれ団体の代表の方が集まっていたいて、その中でご意見を集約していただいた上でご意見いただいて、それを踏まえた上での運行案の検討をさせていただいたところでございます。

< 寛 委 員 > 今年度以降もそういう形で？

< 事 務 局 > もちろん運行の変更がこれで完成したとは思っておりません。またご要望を受けなければいけないので、色んなご意見伺った上で見直しできる部分は見直しをしていきたいと考えておりますので、毎年2回程度の開催で考えているところでございます。

< 松本会長 > 寛さんよろしかったですか。

< 寛 委 員 > 私達はどういう形でそこに加わったらいいのかと。会議へ行かせてもらうことができるのかどうか。これも教えていただくとありがたいです。

< 松本会長 > いかがでしょうか。

< 事 務 局 > 各地域のあり方検討会の事務局は各総合支所になります。それぞれ規約が設けられており、今手元に規約がないのでどういう規約になっているのかわからないのですが、白山地域は大勢参加されるので、まずは各地区の代表に来ていただいて説明させていただくことで、各地区の意見、またその地区の自治会長さんなりがお伺いしていただいたものを会議で回答していただくことを考えてございますので、地域の意見はそういう形で集約を進めてございます。

誰でも参加できるかどうかについては今手元に資料がなく、どういう規約になっているのかわかりませんので返答ができません。申し訳ありません。

< 松本会長 > 一応この協議会は、各地区で意見を収集していただいた結果の報告を受けて、そして市全体として各地域のご意見をどのように反映させるかを検討する場だと思っております。

一方で皆さんが実際に各地域でどんな議論を進められているのかを知りたい、あるいは傍聴したいということであれば、それを事務局にお伝えいただいて、事務局は可能な範囲でご参加いただけるようにセッティングしてもらえ

ばと思いますが、いかがですか。

< 寛 委 員 > そういう形で。本当になかなか見えなかったの。

< 松本会長 > ということですよ。

一方でせつかく協議会に入っていたいいる中で、一度どういう議論をしているかを見たいということであれば、ご要望いただいたら事務局でそのようにセッティングしてもらいたいと思いますが、事務局いかがでしょうか。

< 事 務 局 > 先ほどの話になりますが、現在の規約がどのように書かれているのか内容がわかりませんので、今すぐ参加できますとか、お声いただければお入れしますということもなかなか言えない部分がございます。

< 松本会長 > 結論を出せという意味ではなく、検討してもらえませんかということです。

< 事 務 局 > わかりました。検討させていただきます。

< 松本会長 > お願いします。

結果として、クローズドの会議で部外者は一切入れませんということであれば諦めるしかないと思います。

それから白山だけではなくて他の地区もあると思いますので、それぞれの地区にもし皆様の方で参加したいというご要望があれば事務局までご一報いただければと思います。

あとは事務局の方にお任せします。

< 事 務 局 > 追加でいいですか。

たしかにあり方検討会という運行案の協議の中でのお話はそのような場でさせていただいたのですけれども、白山地域についてはその後地域に入って各地区ごとに説明会を設けさせていただきまして、例えばそういった場面でも色んなご意見いただけるとと思いますので、そういった意見を踏まえた上で見直しをできる部分については図っていきたいと考えておりますので、よろしく願いします。

<松本会長> ありがとうございます。

いずれにしても各地区でお話していただいて、その結果を吸い上げてこの公共交通協議会で議論を進める体制にはなっているのですが、住民1人1人がそういう体制で進んでいるのを知っているのかと言えば、ほとんど知らないですよね。

でもこれはもう難しいです。

ただ事務局は諦めずに、そういうのをやりますよ、やりますよと住民の方々にとにかく情報提供し続けて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。よろしいでしょうか。

そうしましたら特にこの国への提出の様式につきましてはこの協議会としての合意が必要になります。資料2-1になります。残念ながら未達成の部分もありますが、それに関しては次年度に向けた課題や取り組みということで書かれている内容で何とか達成に向けて努力していこう。最もこの計画は昨年度で終わり、新しい計画になっていますので新しい計画に則って進めていくということになります。目標1-1に関してだけ表現を変えてということになります。

特にご異論のないようでございますので、この議題、国への様式それから一般路線バス、コミュニティバスの評価等々に関しま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。

<各 委 員> 異議なし。

<松本会長> ではご承認いただいたとさせていただきます。ありがとうございます。

では国への提出をお願いいたします。

では事項3「津市コミュニティバスにかかる自家用有償旅客運送事業の更新登録について」ということでご説明をお願いいたします。

<事 務 局> それでは、事項3「津市コミュニティバスに係る自家用有償旅客運送事業の登録更新」についてご説明申し上げます。

それでは、資料3-1をご覧ください。

現在、本市では、津地域及び香良洲地域を除く8地域においてコミュニティバスを運行しており、そのうち、河芸、芸濃及び安濃の3地域における4路線

2区域は、道路運送法第79条に基づく登録を受け、自家用有償旅客運送として運行しております。自家用有償旅客運送は、自家用自動車、いわゆる白ナンバー車両を使用して、有償で旅客を運送する制度です。

参考資料1をご覧ください。

河芸、芸濃及び安濃の3地域は6路線で運行していた路線を、4路線2区域の運行へ令和8年4月に運行の再編を行っております。

参考資料2をご覧ください。

こちらは、津市が道路運送法第79条の3の規定に基づき交付を受けております「自家用有償旅客運送者登録証」でございます。

現在の登録の有効期間は令和5年10月1日から令和8年9月30日までとなっております。そのため、津市コミュニティバス事業を引き続き実施するためには、同法第79条の6の規定に基づき、有効期間の更新登録を受ける必要があります。

資料3-1の裏ページをご覧ください。

津市における自家用有償旅客運送の更新登録の必要性について、ご説明いたします。

河芸、芸濃及び安濃地域では、現在、自家用有償旅客運送によるコミュニティバスを運行しております。これらの地域では、地域住民や観光客などの来訪者にとって必要な鉄道や路線バス等だけでは十分に対応できないことから、地域の移動手段を確保するため、引き続き自家用有償旅客運送による運行を継続する必要があります。

今回、更新登録の対象となる3地域では、令和7年度に6路線を自家用有償旅客運送として運行しておりました。現在は、令和8年4月の再編により一部運行内容を変更しておりますが、本資料には、更新登録に当たり、直近の実績である令和7年度の運行実績を記載しております。

利用状況につきましては、6路線全体の利用者数は2万3,210人となっております。路線ごとに運行曜日や運行日数が異なるため利用者数に差はありますが、いずれの路線においても一定の利用が確認されております。

交通空白地の状況につきましては、資料3-4をご覧ください。

各地域の路線図です。鉄道路線のほか、赤線で示した路線が民間路線バスであり、それ以外の地域において津市コミュニティバスを運行することで、市民の日常生活に必要な移動手段を確保しております。

なお、路線図につきまして、コミュニティバスの定時定路線型の路線を青と

緑線、定時定路線型のバス停または定時定路線型とリクエスト型共通のバス停を白い丸、リクエスト型のバス停を赤い丸としております。

以上のことから、引き続き自家用有償旅客運送を実施するため、更新登録を行うものです。

資料３－１の裏ページをご覧ください。

なお、令和７年度の運行管理につきましては、対象となる６路線全てにおいて、改善命令や業務停止命令を受けたことはなく、事故件数は０件でした。

今回提出を予定しております申請書類につきましては、自家用有償旅客運送の更新登録申請書が資料３－２、本日配布をさせていただきました届出を行う自動車の一覧表が資料３－３、対象路線図が資料３－４－①から資料３－４－③でございます。

これらの申請書類に加え、更新登録の申請に当たりましては、本協議会でご承認を得られれば、資料３－５のとおり、協議が調っていることを証する書類として提出いたします。また、このほかにも運転者就任承諾書兼就任予定運転者名簿、運行管理の責任者就任承諾書及び運行管理の体制等を記載した書類の添付が必要となりますが、これらの資料には個人情報が含まれておりますことから、本日の資料への添付は省略しております。

その他、自動車検査証、損害賠償措置が講じられていることを確認できる書類、運転者の運転免許証、運行管理者資格者証、対価の額を示す書類として

「津市コミュニティバスの設置及び管理に関する条例」の抜粋等を添付したうえで、申請を行う予定としております。

以上で、事項３「自家用有償旅客運送事業の登録更新について」の説明とさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございました。

それではただいまの件に関しまして、ご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

本来この車両は白ナンバーになるので認められないのですが、交通空白地に限ってはこのような特例によって運行が認められることになります。

交通空白地かどうかは先ほどの資料にございましたが、三重交通さんの路線が少し走っていますが、かなり届かないところもありまして、すなわちブルーやグリーンのところは今回の対象路線になりますので、赤い路線以外のところは全く移動手段がない状況だということを今一度確認いただければと思います。

そのような中で、この地区には必要性があるかということですが、それに関しても先ほどお話あったように、令和7年度にある一定の利用があったということです。3年経ったわけですが今一度ご確認いただきながら認めてもらう手続きが必要かと思います。

三重交通さんいかがですか。交通空白地ということですが、ここは大丈夫でしょうか。

<竹内代理> はい。

<松本会長> やはりこれは全部三重交通さんをお願いしても難しいところですよ。本当はタクシー事業者さんにお話を聞きたかったのですが、今日、村田委員はおいでではないのですね。

特に事前に何かお話は聞かれておりませんか。問題はございますか。

<事務局> そうですね。この件に関しまして事前には何も。問題はございません。

<松本会長> ありがとうございます。
では森さんお願いします。

<森 委 員> 運輸支局の森です。

資料3-1の裏面に、今回の申請にあたって登録の期間が4番「令和7年度の運行管理について」本来の期間は2年ですけれども、こちらの（1）から（3）までの要件に該当しなければ3年間の期間での延長が認められるわけですが、記載内容が令和7年度に限った内容となっていて、この登録期間中の、例えば運行管理業務改善や命令を受けた件数から事故の数、停止命令を受けた件数、これは直近の令和7年度だけでなく、確認としては登録期間中の期間となります。

そこはまた運輸支局の担当と、現在わかれば「ありません」とご説明いただければと思うのですが、もし今わからなければまた後日確認していただければと思います。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。
令和5年10月に前の認可を受けています。それ以降ということですが、今

わかれば。

<事務局> 一応事前に確認はさせていただいておりますが、更新、登録いただいてからは事故等はないと報告を受けておりますので、そのように修正してご報告させていただくことになると思います。よろしくお願いします。

<松本会長> ありがとうございます。
では過去3年間ないということで、3年の更新ということで申請をお願いしたいと思います。ありがとうございました。
その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。
それでは特にご異論ないようでございますので、この「津市コミュニティバスに係る自家用有償旅客運送事業の登録更新」は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。

<各委員> 異議なし。

<松本会長> 異議なしということですのでご承認いただいたとさせていただきます。
詳細を支局とやり取りしながら滞りなく申請いただければと思います。ありがとうございました。
それでは事項4「津市コミュニティバス、高松山団地乗合ワゴンの運行変更について」ご説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項4「津市コミュニティバス、高松山団地乗合ワゴンの運行変更について」ご説明させていただきます。
今回、運行変更の報告をさせていただきますのは、南部地域久居の区域運行の東部ミーティングポイント「久居二ノ町3自治会」の追加、そして住民主体で運営しているコミュニティ交通の高松山団地乗合ワゴンの停留所「高松山団地①ゴミ集積場」の廃止の2件ございます。
最初に資料4-1をご覧ください。
久居東部ミーティングポイント追加についてご報告いたします。
今回の追加につきましては、令和8年4月の運行再編時の計画に基づき、令和8年5月18日に運行区域内の私有地にミーティングポイント「久居二ノ町3自治会」の追加を行ったものでございます。

今回の運行変更に関しましては土地所有者及び地元自治会からの了承を得ており、地元自治会にて周知チラシの回覧により周知をいただきました。

次に資料４－２及び参考資料をご覧ください。

高松山団地乗合ワゴンの停留所廃止についてご報告いたします。

まず、地域住民運営主体型コミュニティ交通事業とは、一般路線バス及び津市コミュニティバスが運行されていない地域において、地域住民が運営主体となつて移動手段を確保する目的で運行するものです。

津市内を運行する高松山団地乗合ワゴンは、運営主体である高松山団地自治会が、運行及び予約業務を近鉄タクシー会社に委託しており、事前に登録した利用者からの予約を受けて、時刻表に基づいて乗合ワゴン（タクシー）が停留所を巡回しながら利用者を相乗りさせて目的地まで運行します。

また本事業については、津市バス運行事業補助金要綱に基づき、津市が運行経費の補助を行っております。

この度、高松山団地自治会より、停留所の廃止について報告がございました。

その内容は、半田久居線道路改良事業により、「高松山団地①（ゴミ集積場）」が半田久居線への乗り入れ口となり使用できなくなるため、当該停留所を廃止することとございます。なお、当該停留所の廃止日は、令和８年７月４日でございます。

以上をもちまして、「事項４ 津市コミュニティバス、高松山団地乗合ワゴン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> それではただいまの件に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

森さんお願いします。

<森 委 員> 素朴な疑問で本当に恐縮ですが、この高松山団地①もこちらのバス停ですけれども、ゴミ集積場も同時に廃止されているのかと思ひまして、ゴミ集積場がなければその地域の人は困るわけで、移設したゴミ集積場がおそらくどこかにあるはずでして、そちらが新しく廃止されたバス停留所の跡地になるようなことはなかったのでしょうか。

<松本会長> いかがでしょうか。

<事務局> ご質問ありがとうございます。

こちらもご報告が高松山団地様からありまして、その際、住民の方からはそこを追加するのではなく廃止するとお話を伺っているようなところでございます。

<松本会長> そもそもゴミ捨て場はどうなったのですか。

<事務局> ゴミ捨て場がどこかに移設されているのか我々は確認していないのですが、他にバス停を置く場所があるかどうかの確認をさせていただいています。

ただ、団地内の利用者数もかなり限定的になってしまっている現状を踏まえて、今回高松山団地の自治会からは代替のバス停を設置する必要は今のところないということで、今回廃止の手続きに進むことになりました。

以上でございます。

<森委員> ありがとうございます。

<松本会長> そもそも利用がなかったからこの機会に廃止ということですね。わかりました。ありがとうございます。では中平さんお願いします。

<中平委員> いや、僕も同じようなことです。利用者がいたら困るのではないかなと。

<松本会長> そうですね。利用者がいたらということですが。

<事務局> ただ今回高松山団地の中で廃止をしてもいいかどうかという話の整理はつけていらっしゃって、現時点で代替りのバス停で利用される方はおらず、今回は廃止ということです。

ただ今後利用者数が増えてくるという話になれば、新たに追加したいという声が出てくる可能性もございます。

<松本会長> その辺りはきちんと地域で調整していただいていると考えればいいですね。では竹田さんお願いします。

＜竹田委員＞ 高松山団地につきましては、今ぐるっと・つーバスが高松山団地の北側の道路から来て津新町へ行っているのです。新道路が完成すればそれを延伸して高松山団地の方へ入れるようにと当該自治会から要望を受けております。

ぐるっと・つーバスは入ればおそらくそちらの方が利用も便利ですし、料金的にも安いので、そのような状況であることを報告しておきます。

＜松本会長＞ 今はバスが入れないですが、道路改良が進めば定時定路線のバスが入る可能性があるということですね。

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

では報告事項になりますので、このようなことが変更されたとご承知おきいただければと思います。ありがとうございました。

それでは事項5「津・香良洲地域内の交通不便地区へのリクエスト型交通導入方針について」ということでご説明をお願いします。

＜事務局＞ それでは、事項5「津・香良洲地域内の交通不便地区へのリクエスト型交通導入方針について」 ご報告させていただきます。

資料5をご覧ください。こちらは、津・香良洲地域内の交通不便地区へのリクエスト型交通導入方針（案）です。

津市コミュニティバス事業では、津・香良洲地域を除く8地域を先行させて事業を進めてきました。

1 ページ目をご覧ください。まず、令和8年4月から再編した津・香良洲地域を除く8地域のコミュニティバスの運行状況について、ご説明させていただきます。令和6年度の考え方では、市内一律で予約が必要になるものの、乗客が希望する地域内のバス停及び目的地のみを最適な経路で運行することができリクエスト型の導入を進めることとしておりました。しかし、既にコミュニティバスを運行している8地域に対して、運行案を説明したところ、「地域内に買物施設や医療機関がないため、地域外への運行を行って欲しい」といった声や、「予約することが不安であるため、これまでどおりの定時定路線型を残して欲しい」等の声をいただきました。

そのため、本市としては、令和7年度に再編の考え方を改めて検討し、地域の特性や実情が異なることから、市内一律の運行形態によるコミュニティバスの運行ではなく、地域によって運行方式を柔軟に選択していただき、導入を進

めることとしました。その結果、河芸地域では定時定路線型のみによる運行、安濃地域及び美里地域はリクエスト型のみによる運行、それ以外の久居、芸濃、一志、白山、美杉地域は、定時定路線型とリクエスト型を組み合わせた運行となり、令和8年4月1日より再編した運行で開始いたしました。

続きまして、2ページ目と3ページ目をご覧ください。

こちらは、津・香良洲地域へのリクエスト型の導入の考え方について、2ページ目に令和6年度までの考え方、3ページ目に現在の考え方をお示したものととなっております。令和6年度からの変更点としましては、令和8年4月からの津・香良洲地域を除く8地域のコミュニティバスの再編の考え方を反映し、整理しました。3ページ目の朱書きの下線部分が変更内容となります。

まず、ミーティングポイントの設置場所についてですが、コミュニティバスの再編を行った結果、一部津地域へ乗り入れていました久居地域及び河芸地域の定時定路線型が継続したことから、交通不便地区の考え方を整理いたしました。そのため、ミーティングポイントの設置場所について、三重交通バス停留所、津市コミュニティバス停留所及び鉄道駅から半径500メートルを超える交通不便地区に1か所から2か所程度設置いたします。

次に目的地については、①比較的運行本数が多い三重交通バス停留所と②日常生活に必要な買物施設として、運行エリア内のスーパーマーケット、商業施設等の買物施設2か所程度としています。

運行日数・時間・方法については、津・香良洲地域を6エリアに分け、各エリアを月曜日から金曜日のうち週2日、9時から17時までの時間帯に予約に応じて乗り合わせで運行としています。ただし、各運行エリアを跨ぐ運行は実施いたしません。

利用対象者については、1人で乗り降りすることができ、利用登録された方であれば交通不便地区以外に居住の方でも利用可能としています。

運行の予約については、現在運行しているリクエスト型と同様にコールセンターに電話いただくかウェブにてご予約をいただきます。

運行車両については、令和6年度はハイエースでの運行を検討しておりましたが、津・香良洲地域は狭路が多いことから、ノアやシエンタ等の定員11人未満で小回りしやすい車両を予定しております。

続きまして、4ページから9ページをご覧ください。

こちらは、津・香良洲地域を6エリアに分けた地図となっております。バス停留所又は鉄道駅を中心とした半径500メートルの赤色又は青色の円を描い

ており、円から外れた黄色の枠で囲った地区が交通不便地区であり、その交通不便地区に1か所から2か所程度ミーティングポイントの設置を予定しております。また、エリアごとに目的地の案を青い丸で示しております。ミーティングポイント及び目的地については、津市の案であるため、交通不便地区に該当する各自治会長にご要望をいただいております。

該当する各自治会長には、津・香良洲地域は三重交通の路線バスやタクシーといった公共交通が市内でも比較的充実している地域であることを伝えさせていただき、今回導入するコミュニティバスについては、既存の公共交通に代わるものではなく、地域交通を補完する役割を担うものであり、利便性が良すぎるコミュニティバスは利用が集中し、既存の公共交通の利用低下や衰退につながることを懸念していることを説明しています。

そのため、今後の進め方についてですが、ミーティングポイント、目的地について、各自治会長からのご要望をいただき、運行方法等を含めて、三重運輸支局、三重交通、タクシー協会等との協議・調整により調整させていただきます。

以上の内容を令和8年5月22日から津・香良洲地域内の交通不便地区に該当する83自治会に対して、随時ご説明させていただいております。

事項5「津・香良洲地域内の交通不便地区へのリクエスト型交通導入方針について」のご説明は以上となります。

<松本会長> それではただいまの件に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

竹田さんお願いします。

<竹田委員> まずお聞きしたいのはこの素案、事務局案は、あらかじめ粗くても一応は地元の要望は反映したものなのかどうか。全然反映してなくて、事務局としてこう考えているということなのか。説明をお願いします。

<事務局> 津・香良洲地域へのリクエスト型交通導入方針案ですが、ご説明でも触れさせていただいたように、令和6年度から地元の方にもお話をさせていただいて令和8年度の津・香良洲地域を除く再編案を受けてそこを加味した形でいかがでしょうかと投げさせていただいています。今回令和8年度の再度提案をさせていただくまでも各自治会長さんにお話をさせていただき、ご意見も取り入

れた上で改めてお伺いさせていただいている状況でございます。

<竹田委員> ありがとうございます。

例えば橋南・南が丘エリアを見ていただきたい。実は南が丘の連合自治会から私どもNPOバスネット津へご相談がありまして、近鉄の駅はあるがバスが通っていないから良い方法はないだろうかと相談を受けたことがあります。近年ではないですが遠い昔の話でもない。そこで色々と話を聞くと端的なのです。

ここではベーシック南が丘店が南が丘の一番近くにあるスーパーですが、それよりも少し離れているのですが、地図の下の方へ行くとイオン津城山店ができています。それとその近くに歯医者、内科、眼科、皮膚科、整形等の個人診療所が5、6件、要するに医療地帯があり、他はいいから南が丘地域からそこへ走らせる方法はないだろうかという相談を、南が丘自治会だけでなく、その近くの潮見が丘団地や千歳ヶ丘団地などの連合自治会から相談を受けていたのです。

案はベーシック南が丘店だけになっています。私どもが相談を受けていた要望と違っており、本当に反映されているのかという気がしましたので、今後の話し合いでは行き先について、ベーシック南が丘店は近くにあるから利用客は多いと思うのですが、その辺りの調整はまたこれからするのですか。

この案が示されると、住民の方は「もうこれしかない、駄目だ」と諦めてしまう。本当は違う所に行きたいけれども、津市からこういう案が示されると、これでなければ駄目なのかなと。あくまでも素案なのか。その辺り柔軟な対応をお願いできればと思います。

<松本会長> ありがとうございます。

部長さんから補足いただけるということですね。

<草深副会長> 副会長を務めさせていただいています、津市都市計画部長の草深でございます。津市のことですので組織の部長という立場でご説明させていただきます。

今のご報告させていただいた案ですが、「案」と書いてあるので「津市案」と誤解されるかもしれませんが、これは津市の事務方で、地元に入るまでに作った、いわゆる素案の素案ぐらいの段階の形であるのご理解いただければと思います。

今担当もご説明させていただきましたが、今とりあえず考え方を示したものが何もないとたたき台がないので、津市の方で整理をさせていただいて「こんな考え方でどうですか。この考え方でよければ本当にこの目的地はこれでいいでしょうか」ということを、該当の自治会さんに今確認させていただいている状態です。

ですので、今竹田委員が言ったような、具体的な「ここではなくてうちはここがいい」、「このミーティングポイントで止まってほしい」という話は、これから当然変更は可能です。

我々も令和6年度から動き始めていますけれども、基本8地域でこの4月から走り出しているような形で反映できるようところは、反映させていただいて持っていつています。

ただし各地域だけではなく、色んな声が届いているのもあったり、市議会でもいろんな議論になったりしていますので、これからまた色んな声が出てくると思います。

そういうことを積み上げて一定の津市の案を作り上げた段階で、各地域の方々にもまたお返しします。市議会にも説明をします。

そういうことをしながら、それで津市の案としてできるとご理解いただければいいかと思います。

今回ご説明をさせていただいたのは、地域の自治会が入り込んでいるので「これが津市の案やんか」、「これで決まりなのだろう」とよく誤解をされることがあるので、「今、まず津市の素案の素案の段階で地域には説明に入っていますよ。きちんとこちらでこういう動きをしています」ということをご報告させていただきました。ですので「津市の今の考え方ですと、このような規則性でやった場合にはこうなります。津市としてはこれでいきたいのですが、どうでしょうか」とご相談させていただいている、このようにご理解いただければと思っています。

以上でございます。

<竹田委員> 津市の考え方がそうだと我々は理解できるのですが、住民の方々にこの案を出したら、「やっぱりこれしか駄目なんだ、決まりなんだ」と思われる自治会も結構あると思います。

ましてや南が丘の場合は会長さん達からおそらくそのような意見が出てくると思うのです。自治会連合会で、色々と話されていますからね。私も直接行っ

て話をしてきましたから。

だけどそういった下地がない場合、なかなか意見も言いにくいこともございますので、本当の気持ちを引き出すような、言い出せるような持っていく方、提案をぜひお願いしたいと思います。難しい話かもしれませんが、今副会長さんが言われたように、わかるように丁寧に議論を。住民の本心が聞けるような持っていく方をご努力いただければと要望します。

<松本会長> ではそれは事務局が地域に入るときに「これはあくまでも素案の素案だよ。たたき台なんだよ。これから皆さんと一緒に作っていくんだ」という姿勢で入っていただければと思います。

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

ちなみにこれは全部500メートル圏外だけが抽出されているのですか。全ての500メートル圏外が抽出されているのでしょうか。

<事務局> こちらは三重交通のバス停と津市コミュニティバスで津地域を走っているバス停、それと鉄道駅をそれぞれ地図上でデータを入れまして、そこから半径500メートル引いたものが、先ほど説明もありましたが、赤い点線と青い点線で示しているものです。

そこに含まれていない、どの円にも属してない部分を黄色の枠で縁取りをさせていただいておりますが、それ以外の縁取りされてないところがあるではないかという話があるかもしれません。

こちらはそもそも住宅がない地域については引いておらず、住宅がある部分だけを黄色の枠で囲わせていただいているということでございます。

<松本会長> なるほど。だからないところもあるんですが、道路はありつつないところに関しては、道路があるけれども人が住んでいないから省かれているということですね。

あと境界の方だと、なんでここまでみたいなのところがあるんですが、それはいわゆる旧津地域の境界になっているのですかね。

例えば先ほどの5ページの南が丘というところがありますが、南が丘の黄色い枠があってその南側はがらっと何も入っていませんが、住んでなくないですよ。その下の相川と書いてあるところの下には、いかにも住宅地があります

が、ここは要は地区が違うのですね。

<事務局> おっしゃるとおりですね。
こちらは津地域ではなく、久居地域に属している部分になります。

<松本会長> わかりました。そういった形で、今は物理的にというか機械的に500メートル圏内、かつ旧津・香良洲地域の行政区域内、かつ人が住んでるところだけを抽出したということですね。

<事務局> おっしゃるとおりです。

<松本会長> わかりました。はいということだそうです。
まずはここにリクエスト型か何かわかりませんが、何かを入れていくことを検討していこうという方針でございます。
いかがでしょうか。
では堀田さんお願いします。

<堀田委員> 私は津新町駅近くに住んでいるのですが、運行案3の西橋内・西郊エリアというところで該当ございまして、今回右下の美川町というところに赤いミーティングポイントが2つございます。ここから目的地であるヤマナカアルテ津新町、あるいはJAファーマーズ津までいけるということですね。

これはまだこれからなのですが、金額については一律なのでしょうかということをお聞きしたいです。本当にこれは近距離ですね。若い人だったら歩いて行ける距離なのですが、一律300円で行けるかどうかということ。

それからあと1つですね。逆にこの左の片田薬王寺というのがございますが、これはかなり距離があると思います。

三重交通の路線バスがこれ国道163号線沿いに走っておりまして、美里町の平木までしか行っていると思うのですが、そこのバス停から500メートルを超えるということで片田薬王寺にミーティングポイントがあると思うのですが、それらのここから乗った場合、同じようにヤマナカアルテ津新町まで金額300円で行けるということなのではないでしょうか。ちょっと疑問に思いました。お願いします。

＜松本会長＞ はい、お願いいたします。

＜事務局＞ 運賃については、現在決めているものがなく、また今後検討していくということでございます。

ただ参考とすべきは津・香良洲地域を除く 8 地域でございまして、そちらは 1 乗車につき 300 円というふうに条例で定めさせていただいておりますので、そういった部分も含めながら、料金については検討していきたいというふうに考えております。

＜松本会長＞ はい、ということだそうです。これから詳細は詰めていくということですが今のようなご意見も出てくるかと思imasので、それも含めてご検討いただければと思います。

ちなみに今の片田薬王寺町ですか。ここは三重交通さんには乗り継ぐものではないですね。

これが先ほど言われた比較的運行本数が多いに該当しないので、三重交通さんのバスには乗り継がないということですか。

＜事務局＞ バス停については、現在、運行案のエリアごとに 2 か所程度案としてお示しさせていただいております、乗っていただくバスが結局西部市民センター前というバス停に繋がっていくことになるのですけれども、そこで例えば乗り換えていただく。

例えば買い物であれば、J A ファーマーズ津とヤマナカアルテ津新町というのをそこまで運行させていただいて、その後例えば行きたいところについてはバスに乗り継いでいただくということで考えております。西部市民センター前が最寄りのバス停ということになります。

＜松本会長＞ どういうことですか。

＜事務局＞ こちらの現在考えている運行案で言いますと、この片田薬王寺町の方については、リクエスト型で行ける最寄りのバス停が西部市民センター前というふうに設定させていただいているということでございます。

＜松本会長＞　　そういうことですね。
そうすると何が起きるかという、この片田薬王寺町の、ここの本当の最寄りのバス停は何というバス停なのですか。

＜竹内代理＞　　最寄りのバス停は、三重交通長野線の久保ですね。

＜松本会長＞　　久保のバス停の500メートル圏内に住んでいる方は、久保からバスに乗ってしか移動できないですね。ところがそこから少し外れた方だと、ダイレクトで西部市民センター前とかヤマナカアルテ津新町まで行けてしまうわけですね。

そうすると、こういう声が出るのですよ。もうだったら「三重交通をなくしてください」という声が出てきてしまうのですね。他のところも同じようなのですよ。「うちの傍に走っているコミュニティバスのバス停なくしてください」、「交通空白地にしてください」と。

そういう声が出かねる可能性もあるということで、どちらの方々にとっても公平に使えるような仕組みを作っておかないと、結果、地域の交通に色んな影響が出かねませんので、お気をつけいただければと思っております。考え方としてはいいと思っておりますが、実際にはそんな声も出かねませんから、ぜひそういうことも検討に入れておいていただくとよろしいかなと思います。

はい、その他いかがでしょうか。

山下さんお願いします。

＜山下委員＞　　念のための確認なのですが、この目的地のところでスーパーマーケット2か所の確保というのが掲げられているのですけれども、医療機関への通院の足というのは概ねバス停等で補足されていて、バスがないところにある医療機関、実はそこに受診されてる方が多いとか、そういったところの取りこぼしはないと思って大丈夫でしょうか。

＜松本会長＞　　はいお願いします。

＜事務局＞　　津・香良洲地域については、元々非常に医療機関の多い地域でございまして、本当に歩けば医療機関が見つかるというようなところでございます。今回目的地としましては、あくまで買い物の部分を考えたのと、それ以外の遠くの

目的地に行くためにはバスに乗り継ぎいただくということを考えた運行案となっております。

ただ山下委員が今おっしゃったとおり、実は旧津地域においては、現在置いてあるバス停なり買い物施設の付近に様々な医療機関がございます。目的地としては医療機関という形にはしていないのですが、例えば一番わかりやすい例で言うと、橋北・東橋内エリアの津駅や三重会館前というのは、既に色んな歯医者であったりとかそういう医療機関であったりとかが存在する地域で、このように各地域のバス停の付近に医療機関があるというところまでは私どもの方で確認をさせていただいております。

<松本会長> ありがとうございます。

よろしかったですかね。

開業される先生方もやっぱりコンサルさんがいるのですかね。そういうことをよくご存じです。ご高齢になって免許返納された方々は公共交通でしか移動できない。そうすると公共交通がアクセスしやすい場所にきちんと開業しているような感じがしていますので、その辺りはそれほど大きな心配はないかと。

ただ場合によっては、あそこの病院行きたいんだとか、あそこの先生のところに行きたいんだというとなかなか難しいのですが、そのニーズまで答えるわけには難しいということになります。

はい、ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

高橋さんお願いします。

<高橋委員> 先ほど会長がおっしゃったことなのではございますが、一番わかりやすいのと言うと3の西橋内ですかね。これは駅まで行ってしまうと絶対西部市民センターで降りる方はいませんし、それ以外の方に関しては「交通空白地にしてくれ」とおそらく100パーセントというような設定になっていると思います。私は三重交通で運転しているのでわかるのですが、津新町駅まで行けるのであれば西部市民センターに降りる方なんて絶対いませんし、それで他の地区からしたら交通空白地にさせていただいた方が直接津新町駅に行けて非常に便利になると思います。

例えば1の津駅を入れているのもそうですが、やっぱり大きい駅を入れてしまうとそれを使った方が非常に便利になってしまうので、そこは少し考えた方

がいいのではないかと思います。以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

事務局はそういうところを意識しながら、どちらかがすごく便利になったら当然それを皆さんは使いたくなりますので、だったら自分のところもそれを使えるようにしてほしいというご要望は当然出てきますので、その辺りのバランスを考えながら検討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。

では梅田さんお願いします。

<梅田委員> 先ほどの意見に関係するのですけれども、こちらの方はもう時間帯的には9時から17時の時間帯ということで決まりということなのですかね。

<事務局> あくまで今のところは素案ということになります。

<梅田委員> 三重交通さんのバスに乗車されている方を見ると、やっぱり通勤や通学等で乗車されている方が多いと思うので、それだと三重県の会社でしたら8時半始まり17時終わりとなってくるとその辺りはバッティングしないので、大丈夫なのかと思います。ただ、病院は結構始業前の1時間前から並ぶ方とかも見えますので、その辺りも考慮すると、今のままでも津新町駅にあっても問題はないかと思います。色んな事情があるかと思いますが、これから調整していけばいいかと思います。

また、この案を見せてもらうとすごくこれで利用者も増えるとは思いますが、ただ事前の予約とか結構年配の人が利用するときに、ウェブ予約はやはり結構難しく抵抗があるかと思うので、その辺りの利用しやすい方法としてコールセンターの電話とかになっているのですが、コールセンターへ電話しても繋がらないというのは最近結構多いので、少し大丈夫かと心配しております。

運行車両については、ノアやシエンタになっているのですが、やはり買い物とかに行くと荷物が出てくるので、荷物を積めるような車でないと荷物を積んだ時に大丈夫かと思いました。それからお年寄りの方だと3列目の席に座るのも結構大変だと思うので、その辺りは調整してもらえるのかというのを心配し

ています。

それとミーティングポイントですね。こちらの方に丸を打ってもらっているのですが、少し離れたところもありますので、実情に応じて変更できるようになったらいいかと思います。この辺りのところ、路線バスだと仕方ないと思うのですが、コミュニティバスであれば乗降場所は柔軟に対応できるものなのではないでしょうか。その辺りを教えて欲しいと思います。

<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> 先ほどの時間の部分については9時から17時ということで、たしかに我々も7時から8時台、17時以降のバス利用者が非常に多いということは考えておりましたので、9時から17時という部分については、通勤通学の方への影響はなかなかないというふうに今のところは考えておりました。

ミーティングポイントについての話ですけれども、今その図面にお示している黄色で赤縁の丸になっているミーティングポイントについては、あくまでイメージで置かせてもらっているもので、現実的な場所とは実際には違う部分があります。こちらについては各自治会の方に「どこがいいですか」ということを一つ一つ確認しながら、場所を置いていくというふうに考えております。

ただご要望はお伺いするものの、なかなかやはりその道路の幅や、安全面の部分で非常に難しいということになりますと、ご希望どおりのミーティングポイントの場所に置けないということになりますので、その部分についてはそれぞれの関係者の方とも調整しながら、なるべくご要望に沿った形でミーティングポイントを設置していきたいというふうに考えています。

また、今我々として考えているのは、あまりミーティングポイントが端の方に寄ってしまうと、本来500メートルの円に入っているところまで大分関わってしまうということになってしまいますので、そういった部分については、運行事業者様と協議を持ちながら、ミーティングポイントの設置場所について検討を進めていきたいというふうに考えております。

コールセンターにつきましては、現在、既に8地域の方で設置させていただいて運用を開始しております。

我々が毎月リクエスト型の利用者数を見ておりますと、徐々にではありますが増えてきているような状況でございますので、ウェブないしコールセンター

への予約という部分については、徐々に浸透していつているというふうに思っております。

運行開始当初は、やはり説明を求められる部分があり、なかなか電話がしづらい部分や時間帯というのがあったようなのですが、現在はコールセンターの方に確認したところ、特に回線が全て埋まっているときはないという話を聞いておりますので、その点については電話も繋がらないということは滅多にないような状況になっているというふうに思います。

<梅田委員> ありがとうございます。

<松本会長> はい、ありがとうございます
 その他いかがでしょうか。
 はい、竹田さんお願いします。

<竹田委員> ちなみに対象地域の人口といえますか、まだそこまでは全然想定はしていませんか。この対象地域に入る人は何人くらいいるのですか。それぞれのエリア別に分かれば、ありがたいです。

<事務局> 今は手元にはないのですが、国勢調査の250メートルだったかの人口メッシュといって、そのエリア内にどのくらいの方がお住まいになっているのかを確認できるデータがあります。ですので、それと照らし合わせながら、おおよそこれくらいの方数がお住まいになっているんだということは確認しております。

<竹田委員> 今ざっとでもわかりませんか。おおよそでもわかりませんか。

<事務局> おおよその数字としては拾えるのですが、現在は何人というような具体的な数字は申し上げることはなかなかできません。

<竹田委員> といいますのもこれでいきますと、例えば各自治会が組織されている同じ町内でもこのエリア内に入るところと、バス停から500メートルに引かかるところと、そういうところは出てくるのではないかという気がするのですよね。

その辺りはどこまで厳密にするのかというのは必要ないと思うのですが、少なくとも町単位なのか、自治会単位になるのか、その辺りの線引きはやはりあった方がいいのではないかという気はするのですが、その辺りの基本的な考え方はわかりますか。

<松本会長> はい、交通空白地ということで抽出してもらっていますが、自治会という単位で考えた場合、複数自治会にまたがるような場合もあるのではないかということですかね。

<事務局> はい。そちらについては、交通空白地域に接している自治会の方を対象としておりまして、先ほどご説明させていただきましたが、全体で83自治会となっております。本当に少ししか重なっていない自治会さんも含めて、説明に伺っております。

<松本会長> 要は、今後地区に入って説明をしていく際に、同じエリアであっても複数の自治会にまたがる場合には、それぞれの自治会で説明会を開催しなければならないということですね。それから要望も違うこともあるわけですね。なかなか運用的には難しそうですね。

<事務局> 会長がおっしゃられるとおり、現在、黄色い枠の中に複数の自治会が対象となっている場合には、複数の自治会にお声がけさせていただいております。それぞれの自治会からご回答をいただく形になっておりますので、先ほどもご説明がありましたとおり、その回答をもとに、今後、運行事業者さんや運輸支局さんなど、関係するところにご相談をさせていただく形になります。たしかに同じ黄色い枠の中でも色んなご意見をいただいておりますが、全ての対象自治会さんにお話を伺わせていただければと思います。

<竹田委員> 要望なのですが、せっかく新たに交通網を作ろうというわけですから、できるだけ多くの人に利用されることが肝要なのですよ。同じ地区であっても、残念ながら、極端に言えば「あなたのお住まいは501メートルなので対象外です」というように、道を挟んだお隣の方は利用できるけれども、こちらの方は利用できない、ということにもなりうるということですよ。

どこかで線引きをしないといけないのはわかるのですが、しかしやはりでき

れば自治会単位、町内単位あるいは何々町というような形で、区切った方がスムーズにいくのではないかという気がするのです。その辺りはできれば柔軟に対応していただければありがたいと思います。せっかく新しく作るわけですから、そういうところは配慮をお願いしたいと思います。

<松本会長> お願いします。

<事務局> ミーティングポイントの場所については、その交通不便地と言われるその黄色の枠内には設置させていただくのですが、利用者は、特段その枠の中にお住まいでない方でも利用できるように考えております。

<松本会長> なるほどね。

<事務局> 例えば多少遠くてもそのミーティングポイントまでお越しいただければ、リクエスト型のバスを利用していただいて乗ることもできるというところで考えています。

<松本会長> なるほどね。

<事務局> 少し補足をさせていただきます。
極論言うと、私どもも登録さえすれば乗れます、とそういうことです。

<松本会長> すなわち交通空白地に乗降ポイントを設けると。利用についてはどなたでも利用できますよというそういう仕組みということですね。なるほど。それはそれで面白いかもしれないですね。

ということだそうです。あとはそういう意味では、竹田さん言われるみたいに同じ自治会内でこのミーティングポイント使いましょうというのはできるわけですね。ということになります。同じ自治会内の何丁目の方々みんなでこのミーティングポイントが使えるよねということで、そういうふうに皆さんで使ってもらおうというのが可能になるということです。

<竹田委員> 津市の住民なら全部利用できるということですね。

<松本会長> もちろんそういうことです。

<竹田委員> ミーティングポイントがこの黄色のエリアの中にあるということですね。

<松本会長> そうということですね。

わかりました。ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。

あと、実運用的にこれは実現可能ですか。実行可能ですか。タクシーは何台入りますか。どのように考えていらっしゃるでしょうか。

<事務局> 現在は各自治会さんを通じて、何曜日に運行をするのが望ましいのかということを確認させていただいています。現時点での考え方は、週2日の運行ということで考えておりますので、一度ご要望を受けた状態で組み合わせた際に、車両が何台必要なのかというようなことも考えていかなければいけないというふうに思っています。

<松本会長> そのときに結構エリアが広がっているので、同時に何台も配車しないと難しいと直感的に思うのですが、ただエリアごとにここは月曜日、火曜日、水曜日というふうに、ある程度制限を設けていかないといけないと思いつつ、事業者さんで協力いただけるというのは、ある程度目途がついているのですか。

<事務局> そうですね。そこの部分については運行事業者と協議を進めているところでございます。

<松本会長> せっかくこういうのをやろうとして、住民の方々も「いいね、これなら我々も使いたいね」と思いきや、実際蓋を開けてみたらそういうのを請け負ってくれそうな事業者さんが全然いないとなるとまったく困ってしまうと思いますので、ある程度の実現可能性というのを並行で検討していただくといいかと思います。

実際にどこにお願いするかはまた別の話だと思っておりますが。

その他いかがでしょうか。

交通事業者は何か懸念がありましたら、特に懸念ございませんか。

はい、ありがとうございます。

中平先生お願いします。

＜中平委員＞ 　少しだけ500メートルの設定というのが気になっていまして、多くはおそらくご高齢の方が対象になるかと思うのですけれども、ご高齢の方は当然元気な方もいれば少し色々と健康に不安がある方もいらっしゃると思うのですけれども、500メートルという距離が少し長いのではないかと。しかも円で描いているので、実際に歩く距離とはまた違う範囲になると思うので、この辺りがもし可能であれば、各地域に入っていただいたときにやはりここを設けてほしいという意見はどうしても出てくるかと思うので、その辺りの許容できる、なんというのですかね。あらかじめ考えておいてから、各地域に行ってお話された方がいいのかとは少し思いました。以上です。

＜松本会長＞ 　もし何かございましたら。

＜事務局＞ 　図面上で見るとたしかに平坦に見えてしまうところでも、実際に行ってみるとそういう地形になっていないこともございますので、我々担当者は各地域の自治会長さんとお話をする際に問題となっている部分について、非常にきつい坂道があったり階段があったりと、そういった実情についても確認をしながら進めております。

＜草深副会長＞ 　先生の今のご質問の500メートルについてです。これは今議論にもなっているところなのですけれども、ではどこを交通不便地区にするかという評価のとき、一番初めに考えたのが、先生方が一番ご存知だと思うのですけれども、都市構造評価をする時に都市施設であったり、バス停の施設の評価をする段階でよく使われる800メートル、ここが基本になるのかなと。なのでまずその設定をしたのですが、800メートルは広すぎであるということで、我々もできる限り狭いものを探しにいったときに、基本的なものではないのですけれども、国土交通省のバスで大体高齢者が歩ける範囲の限界が500メートルだということを引っ掛け、できるだけ小さい範囲にし、今500メートルにしているというところでございます。

　だからできる限り私どもは狭い範囲は、やはり行政でございまして、何でもかんでもとなると、結局は家の前まで来てくれという話になってくる。そうするとやはり既存の交通事業者さんとの兼ね合いを我々が判断したの

がギリギリ５００メートル。こういう形で今はお示しをさせていただいた。

ただここでもやっぱり色々のご意見いただいていますので、ここも今後また議論になっていくのかなと考えてございます。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

その辺りは狭ければ狭いほど望ましいと思いつつ、そうすると今度対応できなかったり、実行可能でなかったりしますので、ひとまずは５００メートルで進めていく。

ただこの後、地域に入ってお声聞きながら、また柔軟に対応いただく必要があるのかもしれませんが、このままでいくのかもしれませんが、いずれにしても納得いただけるように進めていただければと思います。

ただ先ほどの話だと、交通空白地を抽出してそこにミーティングポイントを設定して、ミーティングポイントに対しては誰もが使えるという話ですので、実は５００メートル圏外というよりはそのミーティングポイントから５００メートルにちゃんとその交通空白地が入るかという検証の方が大事だと思いますので、そこは忘れずにぜひやっていただければと思います。

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

竹田さんお願いします。

<竹田委員> 買い物中心のバスということに今設定されているのですけれども、先生もおっしゃったようにうまく曜日を分散できれば。しかし実際今、例えば私どもの住んでいる高茶屋地域を片田団地から久居経由でイオン津城山まで来ているのですよね。その利用状況を見ますと圧倒的に火曜日が多いのですよ。なぜならイオンです。片田団地から久居経由でイオン津城山まで来るわけです。だからこれを見ていると、買い物ですからイオン系のマックスバリュとかが結構多いのですよね。おそらく火曜日が利用の希望する曜日が重なると思うのですよ。

それと今先生がおっしゃったように、うまく配分できるかなと事業者が。その辺りは若干心配します。ぜひなるべく希望を取り入れた形の運行計画になるようにご配慮いただければと思っています。

<松本会長> ありがとうございます。

 すごく大事ですね。そういう意味では簡単で、地区ごとに安売りの日を変えてもらえばいい。この地区は月曜日が安売り、この地区は火曜日、この地区は水曜日。見事に需要が分かれると思います。希望がね。

 ぜひ事務局、そんなことも商工観光部さんと一緒に検討してください。

 ありがとうございました。

 その他いかがでしょうか。

 ではたくさんご意見いただきましたので、いずれにしてもこういう方針で、また今いただいたご意見を参考にしながら見直すところは見直して、そして地区の方に入っていくということでよろしいかと思います。

 では実際地区にはいつから入っていくのですか。スケジュールはありましたか。まだその段階ではないのですか。

<事 務 局> 資料には載っていないのですけれども、先程ご説明した5月22日以降、順次各地域に入らせていただいております、今は皆さんにお話させていただいてご回答を待っていたり、来ているご回答を集計したりしています。

<松本会長> 既に入っているということですね。

 では今日会議でいただいた意見も参考に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。

 それでは、その他にいきたいと思います。事務局から何かございますか。

<事 務 局> 事務局より特に今回連絡はございません。

<松本会長> ありがとうございます。

 皆様方、全体を通しまして何かございましたら。よろしいでしょうか。

 堀田さんどうぞ。

<堀田委員> 前回の協議会ときに今日報告をいただけたと思っていた津まつりのバスのPRですけれども、これについて結果の報告をお願いします。

<事 務 局> すみません。前回お声いただきました津まつりなのですけれども、例年通りお絵かきバスで申し込み申請をさせていただいておりますけれども、申し込

みがかかなり多数ということもありまして、例年通りの場所に出店できるという回答をまだいただいております。

津まつりは広く様々な会場がありますので、他の会場も含めて申し込みを進められるのかは、ちょうど今申し込みが色々と重なっている期間なので、今の段階ではここでまた例年通り出店しますということがお伝えできず、ご回答できない状態で申し訳ありませんが、まだ少しお時間をいただく形になります。

<松本会長> いずれにしても堀田さんはご協力していただけるということでよろしかったですよね。

どういう形かわかりませんが、もし決まり次第、堀田さんにはぜひこの日にこういう形でやりますので、どういう形でご協力いただけますかということで調整いただければと思います。

その他にもぜひ協力しますよという方がありましたら、直接事務局まで個別にご連絡いただければと思います。

ありがとうございます。

その他よろしかったでしょうか。

どうもありがとうございました。今日もたくさん充実した議論、会議になったと思っております。皆様方に感謝申し上げます。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> 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。

それでは、これをもちまして、令和8年度第2回津市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。

次回、第3回協議会は、12月の開催を予定しておりまして、詳細な日時につきましては、改めて文書にて通知しますので、よろしくお願いいたします。