

令和8年度第1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1回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和8年5月12日（火）午前10時30分から午前12時20分まで
3 開催場所	津市役所 本庁舎4階 庁議室
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）、草深寿雄（副会長）、石川博之、伊藤好幸、梅田宜敬、笈晴、加藤恵子、高橋克典、竹田治、谷直人、殿畑章、中平恭之、堀田祐治、松田秀八、森慶之、山下健康（代理 柴原健佑）、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、今井聡、小寺星瑠、杉谷陽向、中野元稀
5 内容	(1) 会長の選任並びに副会長及び監査委員等の指名について (2) 地域公共交通会議について (3) 令和7年度事業報告及び収支決算報告について (4) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る計画認定申請について (5) 津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について (6) 津市リクエスト型交通の4月運行実績について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	2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1回協議会の議事内容】

＜事務局＞ 改めまして本日は、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8年度第1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。

最初に、人事異動により事務局の交代がありましたので、今年度の職員について紹介をさせていただきたいと思います。

事務局次長を務める交通政策課長の柿内でございます。

交通政策・海上アクセス担当主幹の前田でございます。

交通政策・海上アクセス担当の増田でございます。

交通政策・海上アクセス担当の蒲原でございます。

交通政策・海上アクセス担当の今井でございます。

交通政策・海上アクセス担当の小寺でございます。

交通政策・海上アクセス担当の杉谷でございます。

交通政策・海上アクセス担当の中野でございます。

最後にわたくし、事務局長を務めさせていただきます都市計画部次長の酒井でございます。

本年度の事務局は、このような体制で取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。

また、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、ご了承のほどよろしくお願いします。

それでは、協議事項に入らせていただきたいと思います。

協議会規約第8条第1項には「会議は会長が招集し、会長が議長となる。」との規定がございまして、第5条第6項には「委員の任期満了に伴う改選が行われた場合、次の会長が選任されるまでの間、従前の会長がその職務を総理する。」と規定されておりますことから、会長が選出されるまでの議事進行につきましては、従前の会長であります松本委員にお願いしたいと思いますので、お手数ではございますが、松本委員は会長席へとお席のご移動をお願いいたします。

それでは、松本委員、よろしくお願いします。

＜松本委員＞ それでは、会長が選出されるまでの間ということで、議長を務めさせていただきます。

まずは、出席状況の確認を事務局を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、17名の出席をいただいておりますので、津市地域公共交通活性化協議会規約第8条第2項の規定によりまして、会議は成立しています。

＜松本委員＞ 会議の成立を認めます。
それでは、事項1「会長の選任並びに副会長及び監査委員等の指名について」ということで、事務局から説明をお願いします。

＜事務局＞ それでは、事項1「会長の選任並びに副会長及び監査委員等の指名」についてご説明申し上げます。

はじめに、資料1-1をご覧ください。

今年度は、委員20人体制で協議会を運営していただくこととなりますが、表の中央部分にございます「役職」の部分が空欄となっております。

次に資料1-2をお願いいたします。

協議会規約におきましては、第5条第1項で会長を1人、副会長を2人以内、監査委員を2人置くことと規定されておりまして、同条第2項から第4項では「会長は、会議において委員の互選により定める」、「副会長は、委員のうちから会長が指名する」、「監査委員は、前条第7号に掲げる委員、つまりは三重県及び津市の職員から会長が指名する」と規定されておりまして。

また、資料1-3の財務規程第8条第1項におきまして、「会長は、事務局職員のうちから出納員を命ずることができる」と規定されておりまして。

つきましては、まずは会長をご選出いただき、新たに選出された会長から、副会長、監査委員、出納員をご指名いただきたいと存じます。

＜松本委員＞ 事項1につきまして、事務局から説明がありました。会長の選出につきまして、何かご意見等はございますか。では森さん。

＜森委員＞ 運輸支局の森です。

資料1-2の、本日事項5で規約の改正の協議がございましたが、資料の最後に附則が書いてありますけれども、平成30年のもので終わっていますので、第1条の文面も地域公共交通計画というものが正しいのですけれども、以前の網計

画の内容が残っているので、おそらく添付された資料が現時点のものではないのかと思います。今は会長、副会長、監査委員の選任に当たって、こちらの内容が最新のものと一緒であればいいのですけれども、古い規約に基づいて進めてよいのかを事務局に確認したいと思います。

<松本委員> 事務局いかがでしょう。

<事務局> 本日の事項5で規約の改正を行うのですが、現時点ではその規約の改正が行われる前の、現時点での協議会の規約に基づいて、必要な委員の選任を行いたいということです。

<森委員> 資料5-1の規約ですけれども、こちら附則のところをご覧いただきたいのですが、最新は現時点で令和6年8月2日のものになっていないといけないと思います。今協議しています資料1-2の規約が平成30年当時のものですので、今ご審議いただいている内容が現状と合っていればよろしいのですけれども、最新ではなかったもので、そこを確認させていただければと思います。

<松本委員> 例えば「目的」のところを見ますと、今お配りいただいた資料1-2は、3行目、「地域公共交通網形成計画」と書かれています。実は昔はこういう名前だったわけですね。

ところが資料5-2ですが、「目的」のところは変わっているわけではないのですが、3行目は「地域公共交通計画」という名称に変わってしまっていて、さらに附則を見ると令和6年8月2日から施行するということで、令和6年8月2日が現時点の最近バージョンではないかという事ですね。

<事務局> 大変申し訳ありません。

今日この資料1-2につけさせていただきました規約については、平成30年ということで、もう一世代古いものでございますので、森委員がおっしゃるように資料5についておりますものが最新ということでございます。

ただ、会長、副会長それから、監査委員の選任の規定につきましては問題がないと考えております。大変申し訳ありませんでした。

<松本委員> ありがとうございます。

森委員がおっしゃられるとおり、皆さんにお配りした資料１－２は、実はひとつ古いバージョンを誤ってお配りしてしまいました、ということでございます。

ただし、今は会長、副会長その他の選任に当たるという議題でございますので、その点に関してはこの規約と大きな違いはありませんので、このまま進めさせてもらいたいということです。皆さんご理解ください。

そしてまたどちらにしろ、規約が変わりますので、今後の現時点の最新の規約はお配りいたしません、その後の事項５で改めて規約の改正についてご審議いただきたいと思いますので、現段階での最新バージョンの配布はご容赦いただければと思います。よろしくお願いします。

その他いかがでしょうか。

＜事務局＞ すみません。古いバージョンでの資料を配布してしまいました。申し訳ございませんでした。

＜松本委員＞ そうですね。規約は重要でございますので、しっかり確認いただければと思います。

その他いかがでしょうか。

今は会長、副会長、その他の選任という議題でございます。

では事務局お願いいたします。

＜事務局＞ 事務局から会長の選出についてご提案させていただいてよろしいでしょうか。

＜松本委員＞ 皆様方いかがでしょうか。ではお願いします。

＜事務局＞ 事務局といたしましてはこれまでの経過も踏まえ、円滑な協議を進めていただけるよう、引き続き松本委員に会長をお引き受けいただきたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

＜松本委員＞ ということでございますが、よろしかったでしょうか。

ありがとうございます。では特にご異議が無いようですので、僭越ながらお引き受けしたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

<事務局> 会長をお引き受けいただき、ありがとうございます。よろしくお願いいたします。
す。

それでは、松本会長より一言ご挨拶をいただきたいと思います。

<松本会長> 改めまして会長を引き受けさせていただくことになりました、名城大学の松本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほど市長さんからもお話ありましたが、まずもってこの公共交通活性化協議会で皆さんと一緒に計画をさせていただきました。昨年度ですか。

それが今お配りしたものでございます。

市長さんの言いつりですと、何となく市で策定したという形になっているかもしれません。あるいは市長の思いで全部進んでいるように思われるかもしれません。

決してそうではなくて、地域の方々の声を聞きながら、この場で皆さんで協議して、この場で皆さんに決めていただくということでございます。

この地域公共交通活性化協議会、地域交通法と言いますが、その法律の趣旨は、地域にふさわしい地域交通を地域で作り上げることができる法律ということでございますので、この会議で皆さんに決めていただいて、それが実現していくという仕組みになっております。やりがいがありますが、責任も重いということです。

皆さんの承認を得て実際にリクエスト型交通が4月1日から走り出したわけですが、その結果は我々も十分責任を取らないといけない。この後またご報告いただきますので、その内容をしっかり検討していかないといけないと思っていますが、幸い、鉄道はともあれ、バスあるいはデマンド、リクエスト型交通は見直しができます。もし問題があったなら、それに応じて柔軟な対応ができますので、その姿勢が何より重要だなと思っています。ぜひ皆さん、自分事として、当事者として、色々ご意見いただければと思っています。

私の役割は交通計画専門家です、中平先生と一緒にですが。専門家としてこの会議を進めることが私の役割では全くありません。私は皆さんの意見を吸い上げることが役割だと思っていますので、ぜひ遠慮なく、なんなりとご意見いただければと思っています。どうぞよろしくお願いいたします。

それではお手元の事項書に従って議事を進めてまいりたいと思います。

では事項1の続きということで、副会長、監査委員、出納委員を指名させていただきます。

副会長につきましては先ほどご説明ありましたように、お1人は行政の立場から色々見ていただきたいのと、引き続きということで、津市の草深委員にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

<草深副会長> よろしくお願ひします。

<松本会長> もう一方ですが、これも引き続きになるのですが、やはり住民代表ということで、津市自治会連合会会長でございます岸野委員にお願いしたいと存じます。

岸野委員は本日お休みでございますので後ほどということになりますが、基本的にはお引き受けいただけるということで、指名なので多分拒否できないということですのでよろしいですね。

先ほど私エレベーターでたまたまお会いしまして、そこで挨拶しておきましたので大丈夫だと思いますので、岸野さんにお願いしたいと思います。

では草深さん、席の移動をお願いします。

では一言お願ひします。

<草深副会長> 副会長を拝命いたしました、津市都市計画部部長の草深でございます。

先ほども少しご挨拶させていただきましたが、私は津市の地域公共交通全般を担当しております部署の担当部長となりますが、こちらでは皆さんと一緒にあって津市の地域公共交通を考えていきたいと思ひます。会長を補佐して円滑にいきますように努力してまいります。よろしくお願ひいたします。

<松本会長> ありがとうございます。

続きまして監査委員ですが、これが先程ありました行政から選出ということでございましたので、三重県の梅田委員と、もう一方は先ほどちらと自己紹介をやりますと言っていたので大丈夫だと思います、津市の山本委員にお願いしたいと思いますので、どうぞお二方よろしくお願ひいたします。

最後に出納員ですが、柿内事務局次長にお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひします。

ありがとうございます。

それでは事項2として、三重運輸支局及び事務局より、「地域公共交通会議について」及び「令和8年度年間計画」について説明がありますので、森委員よろしくお願ひします。

<森 委 員> お手元の配布資料「活発で良い議論ができる会議のために。」のご用意をお願いします。

先ほど委嘱式もありましたが、再任の方も含めて改めてこの会議をより良くするために会議の参加のあり方についてお話させていただきます。

冒頭に「地域公共交通が大ピンチです」とあります。

この冊子は2016年、今から10年前に作成されたものですが、このグラフのバス輸送人員の推移にありますとおり、特に地方部においてバス路線の減少率は大きなものとなっております。

2000年から2014年まで、平成12年から平成26年まで、その後感染症でさらに減っており、その後回復はしておりますけれどもコロナの前のような輸送人員は戻っておりません。これはコミュニティバスやタクシーも含めて、地域交通は今厳しい状況が続いているということであります。

それから鉄道、バス、タクシーといった公共交通は、日常の通院、買い物、通学、通勤だけでなく、休日の友人との外出や観光の足として身近な存在で大変重要です。

地域に公共交通があることによって、1人1人が自立した生活を送れて、街に人を呼び込むことができ、賑わいや活気へと繋がっております。

本日皆様がお集まりのこの会議は、地域住民の方が交通事業者や行政などの関係者が集まり、その地域にふさわしい公共交通を作り上げ、5年後10年後も地域の公共交通を維持できるよう、様々な課題を話し合って決める場となっております。この会議での議論が活発に、より実のある議論となりますよう、会議の参加者ごとにその役割を示したものが、横の3ページ4ページのものとなっております。

例えば住民代表の方でありましたら、日頃から感じている利用する上での課題、困ったことを伝えるなどといったようなことをご発言していただければと思います。また、自分たちの地域の交通を作っていくため、守っていくためにどうすればいいのか、そして、どのようにすれば利用者が増えるのか、そういった考えを持っていただけると良いかと思います。

6ページをご覧ください。「地域公共交通会議をより良くするポイント」に2つ事例がございます。

地域公共交通には自治体が運行するコミュニティバスの他に、民間の路線バスやタクシー、鉄道などがあり、それぞれに役割がございます。地域の将来を想像

し、それぞれの公共交通が果たしている役割を踏まえながら、地域に合ったより良い公共交通を実現していくための議論をしていただくことが重要となります。

また、地域全体のためにといった思いの下に、様々な関係者が出席しておりますので、意見も様々あるかと思いますが、それぞれの立場を理解し尊重していくことも大変大切であります。

最後に地域公共交通は、豊かな暮らしに必要な財産として守っていくことが重要です。この会議で決定したことを、委員の皆様全員が自分事として実行し、再度その結果を評価し、改善を重ねる、こういったプロセスで進めていただければ、より良いものになっていきます。

各委員の皆様におかれましては、ご自分がどのような役割を求められているか確認していただきつつ、積極的な議論を期待しております。

以上です。

<事務局> それでは、「令和8年度事業計画」についてご説明申し上げます。

資料2-2をご覧ください。

令和8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7年度の実績に基づき評価を実施し、その評価結果や、新たに運行を開始するリクエスト型交通の導入を含め、令和8年4月から再編を実施したコミュニティバスの運行状況を踏まえながら、地域と協議のうえ、改善に係る取組を検討いたします。

さらに、津・香良洲地域における交通不便地区を対象として、リクエスト型交通の導入に係る検討を進め、運行開始を目指して取り組んでまいります。

また津市地域公共交通計画につきまして、令和8年4月からは本計画に掲げる取組の実施に努めてまいります。

具体的な開催スケジュールにつきまして、ご説明いたします。

会議の開催につきましては、令和8年度は年間4回の会議の開催を予定しております。

本日の第1回は、令和7年度事業報告と収支決算報告、令和9年度地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の計画認定申請について等。

第2回は8月頃を予定しており、計画に掲げる施策の進捗状況の評価、一般路線バス及びコミュニティバス等の運行事業の評価について。

第3回は12月頃を予定しており、令和8年度地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）に関する事業評価。

第4回は3月頃に予定しており、令和9年度事業計画（案）及び予算（案）について、それぞれご協議いただく予定でございます。

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。

自主運行バス及びリクエスト型交通の導入を含めた津市コミュニティバスの運行につきましては、引き続き継続してまいります。

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8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、停留所への標識設置等を実施する他、今年度新たに策定いたしました津市地域公共交通計画に掲げる事業の推進を図ります。

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

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年を通して必要に応じて、適宜行っていきたいと考えております。

以上をもちまして、「令和8年度事業計画」についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長> それでは森委員と事務局からの説明に対してご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

よろしいですかね。

特に今年度令和8年事業計画ということで、具体的に資料2-2に示していただいておりますが、お手元にお配りいただいております津市地域公共交通計画の93、94ページを見ますと、これが昨年度皆さんと策定した取組の一覧になります。今このように書かれていますが、実際にはこれだけ多くの取組を行うということです。中には引き続きバスを運行していきます、鉄道を運行していきますというものもありますが、これらがこの計画に基づいて行われていくということになっておりますので、ご理解いただければと思います。

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。

ではこのような形で今年度は進めてまいりたいと思います。

それから公共交通会議の位置づけということで、簡単に言えば何でも遠慮なく言ってください。自分事として言っていただければということです、そのような気楽な会議としていきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは事項3「令和7年度事業報告及び収支決算報告」について事務局から説明をお願いいたします。

<事務局> 事項3「令和7年度事業報告及び収支決算報告」について、ご説明申し上げます。

それでは、資料に沿って、ご説明させていただきます。初めに、令和7年度事業報告についてご説明申し上げます。資料3-1をご覧ください。

「1 津市地域公共交通活性化協議会」でございますが、昨年度は協議会を6回開催し、内容は記載の通りでございます。

続きまして、「2 津市地域公共交通計画検討分科会」でございますが、昨年度は分科会を3回開催し、津市地域公共交通計画（素案）についてご意見を伺いました。

続きまして、「3 津市コミュニティバスの運行見直し及び再編」につきましてご説明させていただきます。

（1）津市コミュニティバスの運行見直しにつきましては、南部地域、南西部（一志）地域において、運行変更等を実施し、また、（2）津市コミュニティバスの再編につきましては、津市地域公共交通計画に基づき、定時定路線型を基本として運行してきた津市コミュニティバスを、令和8年4月1日から「路線定期運行（定時定路線型）」、「区域運行（リクエスト型）」、「路線定期運行＋区域運行」の3つの運行形態から地域の実情に合わせて柔軟に再編しました。

続きまして、「4 津市コミュニティバスの運行変更及び再編に係る環境整備」でございますが、（1）運行変更に係る周知チラシとして、北部地域用500部及び南部地域用500部作成しました。また、（2）再編に係る周知チラシとして、3ページ目のとおり合計50,900部作成しました。

次に、（3）再編に係る停留所標識及び設置として、各地域の区域運行に使用するバス停留所約900か所に道路形態に合わせて、「標識柱型」、「プレート型」、「路面標示シート型」の3タイプの停留所標識を作成及び設置しました。

また、（4）予約受付に係るコールセンター開設及び運用として、各地域の区域運行開始に合わせて、リクエスト型運行の予約受付を円滑に実施するため、コ

ールセンターを開設し運用を開始しました。

続きまして、「5 一般路線バス及び津市コミュニティバス等の運行に係る事業の令和6年度実績に対する評価等」でございますが、第2次津市地域公共交通網形成計画に基づき、一般路線バス及び津市コミュニティバス等の運行に係る事業の令和6年度実績に対する評価等を実施しました。

続きまして、「6 津市コミュニティバス等乗降調査」につきましては、(1) 三重交通運行受託路線につきましては、6月、9月、12月、2月の4回、各1週間ずつの乗降調査を実施いたしました。対象路線は、自主運行バスの津新町大里線、豊野団地線、高野団地線、亀山棕本線と、津市コミュニティバスの南部地域のうち久居北・片田・高茶屋ルート及び久居南・雲出ルート、南西部(美里)地域の全線、南西部(白山)地域の全線、南西部(美杉)地域のうち美杉東ルート及び美杉西ルートでございます。

また、これ以外の津市コミュニティバスにつきましては、全ての運行日におきまして、乗降調査をしております。

続きまして、「7 利用促進活動」でございますが、令和7年10月12日の津まつりにてお絵かきバス及びバスの乗り方教室を実施し、同ブースにて公共交通利用促進ポスターの掲示及び制服試着コーナーを併設し、多くの来場者へ利用促進を行いました。

続きまして、資料3-2をご覧ください。

こちらは、津市コミュニティバス再編に係る令和7年度に開催した地域公共交通あり方検討会等の開催状況でございます。

津市コミュニティバスを運行している8地域において、各地域で複数回、運行案についての地域協議を実施し、令和8年4月1日からの再編に関してのご理解をいただきました。

続きまして、資料3-3をご覧ください。

令和7年度の歳入は、津市負担金が1,130万3,000円、地域公共交通確保維持改善事業費補助金が1,432万7,000円、預金利息が11,854円の計2,564万1,854円でございます。

これに対し、歳出は、委員報償費等の運営費が63万9,400円、郵送料等の事務費が75万9,570円、委託料等の事業費が1,964万2,991円で、計2,104万1,961円でございます。

従いまして、歳入決算額から歳出決算額を差し引いた459万9,893円が余剰金となりますことから、当該余剰金につきましては、津市へ戻入する予定で

ございます。

最後になりますが、資料３－４をご覧ください。

令和８年４月２８日に「令和７年度津市地域公共交通活性化協議会決算」につきまして、会計監査を受検いたしましたことから、当該監査結果につきまして、監査委員を代表して、梅田委員よりご報告いただきたいと思います。

<梅田委員> それでは、会計監査報告をさせていただきます。

令和７年度津市地域公共交通活性化協議会決算について、令和８年４月２８日に会計監査を実施いたしました。

関係書類を精査した結果、適正かつ正確に処理されていたことを報告いたします。

以上でございます。

<事務局> ありがとうございました。

以上をもちまして、事項３「令和７年度事業報告及び収支決算報告」についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございました。

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

では堀田委員をお願いします。

<堀田委員> ４ページですけれども、津まつりが１０月１２日にありますね。津まつりが３日間あるのですけれども、最終日の日曜日にしていただいております。

これは私ども委員であれば、参加してもよろしいでしょうか。

<松本会長> お願いいたします。

<事務局> これはバス協会さんが主催で行っているものに対して、津市地域公共交通活性化協議会として協力を行っているものでございますので、バス協会さんに確認を取ってからということになりますので、一旦そういったご意向があったということだけお伺いさせていただいてもよろしいでしょうか。

＜堀田委員＞ ぜひよろしくお願いします。

＜松本会長＞ それは「名松線を元気にする会」として参加したいということですか。

＜堀田委員＞ いや、違います。これは津市のコミュニティバスの広報ですので、バスに限った話です。「名松線を元気にする会」は、前日の土曜日に別ブースで観光協会の方でPRさせていただいております。

＜松本会長＞ 参加するという意味は。

＜堀田委員＞ コミュニティバスの啓発、利用促進ですね。三重交通が市内全域を走っておりますが、利用促進のPRです。

＜松本会長＞ 堀田さんご自身が参加いただけるという意味ですか。

＜堀田委員＞ おそらくチラシやノベルティグッズがあると思いますので、それを持って乗ってくださいと。

＜松本会長＞ ご協力いただけるのですか。
事務局、お願いします。

＜事務局＞ 基本的にバス協会さんとも役割を決めていまして、我々が今担当しているものは、お絵描きバスの列の整列の調整や、バスのどこに書くかの案内などをさせていただいております。その内容についても今手元に資料がないのですけれども、堀田委員には、このような内容ですということを説明させていただいて、バス協会さんとも、どのような体制で臨めるのかを確認をした上で、最終的な判断をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いします。

＜松本会長＞ いずれにしても、今年度行われるとしたらどんな役務があつて、そしてこの協議会のメンバーで協力いただきたい内容があればそれを事務局からまたご説明いただく。そのような形でよろしいですか。

＜事務局＞ そうですね。堀田委員と言いましたけれども、各委員の皆様にもお示ししたい

と思います。

＜松本会長＞ 整列のお手伝いをいただきたいとか、あるいは子供たちにノベルティやチラシを配付するのでお願いしたい、もちろん可能な範囲でということですが、そんなご協力と呼びかけ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。
谷委員、お願いします。

＜谷 委 員＞ 三重交通の谷でございます。
今津まつりのお絵描きバスの話が出ましたが、今皆さんご承知のとおり、中東情勢の関係でバスの塗料が全く入ってこない、不足しているという状況が発生しております。
この状況がもう少し続くならば、お絵かきバスの企画がどうなるのかもわからないものですから、この辺りはまだ不透明というところをご認識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＞ 確かにそうですね。塗料が全く無いらしいですね。こればかりはどこの責任でもないで、その状況に応じてやれる範囲でやっていただくということだと思います。ありがとうございます。
その他いかがでしょうか。
では、殿畑委員お願いします。

＜殿畑委員＞ 資料３－２の令和７年度地域公共交通のあり方検討会の件についてお伺いいたしますが、これは令和８年度も引き続き開催されるのでしょうか。

＜事 務 局＞ あり方検討会につきましては、各地域で毎年度開催をいただいているものでございまして、今回令和７年度については新たな運行案に対してのご意見を伺ったということでございますが、令和８年度については、令和８年４月から運行開始したコミュニティバスについての率直なご意見を伺う場として、開催させていただきたいというふうに考えております。

＜殿畑委員＞ ありがとうございます。
主にどういった方が参加されるのでしょうか。特に、住民の方の出席は多いか少

ないかといったことをお願いします。

<事務局> 各地域にそれぞれあり方検討会の規約がございまして、一律に誰が参加するかということが決まっているわけではなく、各地域のあり方検討会ごとに人が変わっており、基本的には自治会の方、民生委員・児童委員の方、老人クラブの方というように、各団体の代表の方が参加されているというようなことになっております。

<殿畑委員> ありがとうございます。

やはりコミュニティバスを永続的に長く続けるということには、住民の皆さんのそれを地域の財産として、宝として、地域で守っていくという一つの意識改革というのが非常に大事だと思います。やはりこういう地域協議会やあり方検討会というのは非常に重要な大切な場面だと思いますので、ぜひ地域の一般の方への参加の促進をお願いしたいと思います。

以上です。

<松本会長> いかがでしょうか。

このあり方検討会にご出席いただく方々に関しても、その地域ごとにおまかせしてということですね。地域公共交通活性化協議会の方で、一般利用者の方々のご意見を聞けるような場があるといいですねといった意見があったことをお伝えいただければと思います。

<事務局> わかりました。

<松本会長> ちなみに、資料3-2のあり方検討会の回数を見ていただきたいのですが、すごい回数を行っていただいております。こんなにやってもらっている自治体はほとんどありませんので、素晴らしいと思っております。

もちろん昨年度は計画の策定、それからリクエスト型あるいは定時定路線型のどちらにするかということを決めていただく、地域の声を聞くということもあったのでこれだけ細かくしていただいたのですが、この地域の声を吸い上げて決めていったこのプロセス、何よりも重要であると思っております。もう昨年度の担当の方々は別の部署に異動してしまわれましたが、こういったご苦労があったということを我々は認識しておかなければならないと思っております。

ます。

今年度はこのような非常に細かい頻度ではやりませんよね。

＜事務局＞ 年に2回はそれぞれの地域で開催したいというふうに思っております。ただ、地域の方、各総合支所の事務局とも相談をさせていただいてるところなんですけれども、やはり1回目はある程度の乗車の数字が出ないことにはお話もできないということでございまして、1回目は夏ぐらいに開催できればというふうに希望しております。

＜松本会長＞ 各地域2回ほど開催するということであります。リクエスト型等々の結果を見ながら必要な改正を行っていくということになるかと思えます。

その他いかがでしょうか。

決算ということで、資料の3-3を見ていただければと思っておりますが、後ほどの事項4でも地域内フィーダー系統、確保維持費国庫補助金等々の話がありますが、いわゆる津市で運行されている津市コミュニティバス等々に関しては、国からの補助金をいただいて運行しているということになります。その国の補助金が歳入の2番、補助金というところになります。当初予算1,873万7,000円であったのが、1,432万7,000円の補助金が入ってきたということになります。

今度下の段見ていただきますと、全く同じ額である1,432万7,000円が運行事業費となっております。

ただし、勘違いしてはいけないのが、この1,432万7,000円で動いているわけではなくて、実際にはもっと大きな額が必要でございます。その一部に対して国の補助金1,432万7,000円が補填されている。足りない部分に関しては津市の税金から投入されるということになっております。それからそのまま動いておりますので、これは国の法律が変わりましてこの協議会が補助金の受け皿になっておりまして、その補助金をどうするかは本協議会で決めることができます。この津市の協議会の場合は、もらった額をそのまま運行事業者にお渡しするという形になっております。そのため、入った額がそのまま出ていくという形になっておりますのでご理解いただければと思います。

ちなみに、1,873万7,000円の予定が441万円を削られているようではありますが、事務局何かあったのでしょうか。

<事務局> このいわゆるフィーダー補助金と言われている、幹線に接続する支線に対しての運行経費に対しての赤字額の2分の1を補助するという制度でございまして、それをフィーダー系統補助金と呼ばせてもらっているんですけども、そちらが赤字額の2分の1を上限としておりますが、各自治体によって国の上限額が決定されております。今回その上限額の方が下がったということで、1,873万7,000円を予定していたものから、1,432万7,000円に減額されたということでございます。

<松本会長> 下がったというのは、下げられたという意味ですか。すなわち、本来は3,600万円が補填分として必要なため、1,873万7,000円を計上したんですが、国の査定によって下げられたということですか。

<事務局> そうです。
国の査定は全国の各自治体からの要求額に対して、国の予算額がおそらく上限に達してしまうということで、各自治体の上限額が定められておりまして、その上限額が今回昨年度に比べると下がってしまったということです。

<松本会長> それは非常に残念ですね。
地域の交通空白解消は国としても取り組んでいる中、地域の困っているところには国からの支援が手厚くなるべきだと思っておりますが、下げられたということです。
森さん、この辺りいかがでしょうか。

<森委員> 当初予算というのは今、事務局のご説明にありましたように、赤字額の半分ということで、予定されているのですが、毎年国土交通省としては財務省に予算を要求して、ついた中から各自治体に配布をしているところなのですが、やはり予算もなかなか厳しい状況であります。対象人口によって、振り分けておりまして、毎年予算も最初から決まっているものではありませんので、補正予算の手当をしつつ、各フィーダー補助を行っているところでありますけれども、令和7年度については、こういった数字の状況であります。

それから、今の地域交通法の改正案も今衆議院で審議が進められているところでありまして、その中でまた新しい制度として、観光フィーダーの補助金というものも創設されます。ただ、規約であります要綱や要領というのがまだ正式に

お示しができないものです。また観光フィーダーというものは、いわゆる出国税と呼ばれるものから手当されるものです。この生活交通のフィーダー補助金よりも手厚く予算が措置される予定でありますので、もしその観光フィーダー補助を津市のフィーダー補助系統で使えるようであれば、もう少し市が負担する分についても少し減額されるかもしれません。また正式に制度が決まりましたら、また皆様に説明させていただければと思いますので、よろしくお願いします。

<松本会長> ありがとうございました。

国に補助を手厚くしていただきたいと思っておりますが、国自体も財政状況が厳しいということで、このような減額があった。一方で、観光系に関しては新たな補助スキームができそうだとということでございますので、津市としても情報を収集しながらそういった補助金の獲得を進めていただきたいと思いますが、計画に観光と書きましたよね。航路だから間違いなく観光に関係すると思いますが、またそういった対応も含めて確認いただければと思います。ありがとうございました。

では筧さんお願いします。

<筧 委 員> 各総合支所がとても大事な窓口になってくると思うのですが、各総合支所の主管課同士の連携ということについて、一つお願いしたいと思います。

4月8日に白山総合支所に、今回、道路の側溝のところにプレート型を貼っていただきました。その側溝の隣の部分のコンクリートの蓋なのですけれども、壊れていて不安定になっております。それについて住民から年寄りが怪我をしたら危ないということで、4月8日に白山総合支所の方に、建設の道路管理担当の方に連絡をさせていただきました。ところがこの前、昨日も見てきたのですけれども、プレート型の停留所には誰も来てもらっていない、放りっぱなしということでございます。やっぱりそれぞれの主管のところがあると思いますけれども、やっぱり一番の窓口が総合支所ですので、お互いが連携していただく。本当に忙しいとは思いますが、やっぱりきちんと対応して「これをいつ直す。」「これやったら危ないな。」ということを、ぜひよろしくお願いいたします。住民が頼りにするのは総合支所でございますので、そこのお互い同士の縦割りではなくして横の繋がりがあったら、それぞれ主管課同士がうまく対応していただきたいなど、そういう現実がありましたので、よろしくお願いいたします。

<松本会長> ありがとうございます。
 事務局いかがでしょうか。
 バスの乗降にもひょっとすると、危険が伴う可能性があるということです。

<事務局> 4月の運行開始に向けて、およそ900程度のバス停を各地域の方に設置を
 させていただいたところでございます。当然ながらメンテナンス維持というの
 は、大変重要なものだというふうに考えておりまして、バス停が例えば壊れてい
 るといったような情報を各主管課とも共有しながら、なるべくご不便をかけない
 ように維持・メンテナンスをしていきたいというふうに考えております。
 貴重なご意見ありがとうございました。

<松本会長> 少なくとも、今日いただいたご意見を道路管理、維持管理の担当にお伝えいた
 だくなりして、対応をお願いしたいと思います。ありがとうございました。
 他にご意見等はございませんか。
 特にご異論無いようですので、事項3について、ご承認いただいたものとして
 ご異議はございませんか。
 異議なしということですので、事項3について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した。
 それでは、次に事項4「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る計
 画認定申請」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4「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る計画認
 定申請について」ご説明させていただきます。
 まず、資料の一番後ろにお付けしております、右上に参考とあります資料をご
 覧ください。
 認定申請の詳細についてご説明させていただく前に、制度の概要についてご
 説明いたします。
 津市ではコミュニティバスの運行において、「地域公共交通確保維持改善事業
 費補助金」という国の補助制度を活用しており、この補助を受けるための要件と
 して、補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとするとき
 は、6月末までに、法定協議会の議論を経て策定された「地域公共交通計画」の
 認定申請を国土交通大臣へ行う必要があります。
 三重県では、バス等の陸上交通につきましては、地域間の幹線系統を確保・維

持する計画を県の協議会が、幹線系統に接続する支線を確保・維持する計画を市町村等の協議会が作成しており、本日ご協議いただきますのは、支線を確保・維持するための「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」申請のための資料でございます。

資料下段にあります、「4 計画策定から事業評価までの流れ」をご覧ください。当該制度を活用する場合の大まかな流れを図示したものでございまして、令和8年6月末までに、令和8年10月1日から令和9年9月30日までの1年間を対象とした令和9年度事業の計画認定申請を行います。

その後、事業実施期間終了後には令和9年12月頃に当協議会で対象期間の事業評価を行い、中部運輸局に提出のうえ、2次評価を受け、事業の改善を図っていきます。

なお、こちらの図には記載を省略しておりますが、事務局では毎年11月頃に補助金を受けるための交付申請を行っており、当該事業に係る補助額の実績については、資料の中段にございますのでご参照ください。

順番が前後しますが、資料の「3 主な補助要件」をご覧ください。

<松本会長> ごめんなさい。その資料がないんじゃないかな。どの資料でしょうか。

<事務局> 大変申し訳ございません。資料が不足しておりましたので、ただいまご準備させていただきますとお配りさせていただきますので、先に資料3の方の説明をさせていただきますてもよろしいでしょうか。申し訳ございません。

<松本会長> 私の方から説明させてもらいますが、後ろの方のこのカラー刷りの地図が載っている写真がありません。

「津市内を運行する地域間幹線バス」という資料はございますか。補助の仕組みをお話ししますと、まずは、この幹線バスと呼ばれるものに対して国が補助を出してくれております。この幹線バスというのは、大まかに言うと、赤字かつ複数の市町村をまたぐものです。ただしその複数の市町村は合併前も含まれます。それに対応している路線がこの地図に載っている線になります。そしてこの線に関しては、三重県の方から国に補助申請をしてもらっております。その補助申請の内容が次に続く「令和7年度 地域幹線系統の運行状況について」という横のページのものになります。県の方からなのですかね。

柴原さん、ご説明お願いします。

<柴原代理> 三重県交通政策課の柴原と申します。本日は課長の山下に代わり、バス交通における地域間幹線系統について説明させていただきます。先ほどご説明いただきました地域幹線系統と呼ぶ幹線と称されるものですが、平成13年3月31日時点で複数の市町に渡って運行するバス路線の内、所定の要件を満たしたものを幹線と指します。

主な要件としては、1日3往復以上を運行していることであるとか、赤字路線であることであるとか、あと1日あたりの輸送量が15人から150人であること等が挙げられ、三重県の補助の要件としても、県は国とのいわゆる協調補助ということで国の方式に上乘せする形で検討して補助しておりますけれども、先ほど申しあげました要件が満たされない場合、国の補助からの対象外となってしまうときがあります。また、フィーダー系統が国からの補助を受ける要件の一つとして、補助対象地域間幹線系統に接続していることというのがございまして、このため、補助対象であれば幹線が補助対象から外れてしまう場合に、その幹線に接続するフィーダー系統の補助の対象から外れてしまうということになってしまいます。このため、地域間幹線が地域に存在しているということでその地域の交通を考える上で非常に大切なことであると思っております。昨年度の実績として、津市において輸送量が20人未満である、例えば辰水線であるとか、波瀬線というのは、我々としても非常に注視しております。津市さんであるとか、三重運輸支局さんであるとか、交通事業者の三重交通さんと共に利用促進等の対応策を引き続き協議していきたいという状況です。

私からの説明は簡単ですが以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。この幹線に関して我々が確認しておかないといけないのは、この表一覧が全部幹線対象なのですが、輸送量ですね。1日当たりの輸送量というところが15人を下回りますと補助落ちと言われますが、補助対象から外れてしまいます。令和7年度を見ていただきますと、辰水（A）、それから亀山棕本、これはもう2年連続です。それから名張奥津（B）、これは15.1人と非常に厳しいです。ということでこれらが今、大変厳しい状況ですので、津市としても利用を促していく必要があるということになります。

そして皆さんにご協議いただくのは、これらの幹線に繋がっている支線ということになります。それを先ほどから時々出てくる、フィーダーという言葉がありますが、支線のことをフィーダーと言っております。この後また事務局から説

明いただきますが、これらの幹線に繋がっているフィーダーに関しての計画を今から皆さんにご審議いただくことになります。ただ、先ほど柴原さんからご説明いただいたように、幹線が補助落ちしますと、それに繋がっているフィーダーも補助落ちしてしまう。その分は津市が全額税金で補填しなければいけないということになりますので、我々は、フィーダーは当然なのですが、幹線の方も利用促進を進めていかないといけないのだということをご認識いただければと思います。

では事務局よろしいでしょうか。もし参考資料説明いただくとしたらかいつまんでお願いいたします。

<事務局> 松本会長と柴原主任に制度の概要についてはもう全てご説明いただきましたので、大変申し訳ありませんが、このままフィーダー系統の計画認定申請の詳細につきましてご説明させていただきたいと思います。

それでは、資料4-1をご覧ください。

こちらは、昨年度実施された地域公共交通確保維持改善事業の二次評価の結果です。3月に中部運輸局より通知がありましたので、ここでその内容について共有させていただきます。

令和7年度は、「地域内フィーダー系統」の事業において、補助金の交付を受けましたので、昨年12月の第5回協議会でご承認いただきました評価を提出しておりました。

評価できる取組として、令和8年度のコミュニティバスの再編により、新たに「リクエスト型交通」の運行方式を市内の複数の地域に導入することが挙げられています。なお、「リクエスト型交通」は、評価結果の通知後の令和8年4月より運行を開始しております。

期待する取組としては、現行の地域公共交通計画の計画期間は令和8年度までであるため、検討分科会や協議会で協議を重ね、新計画に基づき関係者と連携し各種取組を着実に実施し、評価及び改善を続けていくことや市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、引き続き、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施することが挙げられています。

これらの評価を踏まえたうえで、令和8年度事業及び令和9年度事業においても、利用促進の取組等を実施していきたいと思います。

続きまして、資料4-2をご覧ください。

こちらは、補助金交付要綱において、地域公共交通計画本体に記載する事項として規定されている事項の記載箇所を示す書類です。申請時には、計画本体は添付せず、資料の下部にあります計画を公表しているURLの記載を計画の添付に代えて申請いたします。

次に、資料4-3をご覧ください。

こちらは、「計画本体に位置付ける事項以外の事項を記載した津市地域公共交通計画「別紙」です。

昨年度から変更のあった箇所につきましては、朱書きにしておりますので、その部分を中心にご説明させていただきます。

まず、1ページから2ページに記載しております「1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」や「2. 定量的な目標・効果」については、昨年度ご承認いただいた内容と変更ございません。「3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」につきましては、資料4-1の二次評価における期待する取組を踏まえ、令和8年1月に策定した津市地域公共交通計画に基づき各種事業を実施する旨を明記するため、追記しております。

また、⑦津市高齢者外出支援事業については、令和6年度及び令和7年度に引き続き令和8年度もポイントの付与上限が変わっておりますので、その部分を追記しております。また、令和8年4月以降は運賃改定に伴い、シルバーエミカの提示で200円の減額になりましたので、シルバーエミカの提示で無料は削除しております。

続きまして、「4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者」をご覧ください。こちらは、記載のとおり、別紙の後ろにお付けしています表1を添付して提出します。また、「リクエスト型交通」の計画運行回数の算出につきまして、三重運輸支局からの依頼により、運行維持基準値（1日当たり12.6人）を達成するために必要な便数を7便とし、運行日数に当該便数を乗じて算出する旨を追記しております。

表1につきましては、令和8年度事業から運行内容の変更があり、令和8年3月で廃止となった運行系統を削除いたしました。また、暦の関係で中央にあります計画運行日数や計画運行回数に変更がありますので、昨年度から変更のあった部分のみ朱書きにしております。

なお、申請番号23・24の一志地域「一志東・伊勢中川駅ルート」につきましては、便ごと又は往復で運行経路に差異がありますが、要領に定める基準の範囲内の差異であり同一系統とみなされるため、表1の次のページにお付けして

おります表1 補足資料において、計画運行走行キロを整理しております。

また、今回は添付を省略させていただきましたが、表1に記載した系統を示す運行図及び時刻表を本申請の時には添付して提出いたします。

続きまして、別紙の3 ページ中段の「10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」には、表1 補足資料の後ろにお付けしております表5 及び人口集中地区、交通不便地域等がわかる地図を添付して提出します。

続きまして、4 ページをご覧ください。「18. 協議会の開催状況と主な議論」に、令和8年3月26日以降の協議内容を追記しております。また、主な議論について記載することとなっていることから、コミュニティバスの運行変更、補助金に係る計画認定申請及び津市地域公共交通計画に関する協議内容についてのみ記載しております。

最後に、5 ページをご覧ください。「19. 利用者等の意見の反映状況」としましては、主に令和8年度事業中にリクエスト型交通の導入に伴い、実施した運行変更の内容を更新しております。

以上が別紙の変更点となります。表紙の右上の日付は、承認をいただいた日付を入力して、資料4-2、資料4-3 及び運行図、時刻表などの添付資料を認定申請書に添付し、補助制度の計画認定を申請したいと考えております。

なお、計画の認定が補助金を受けるための要件となりますので、資料提出後に記載誤り等により修正の指示があった場合の事務的な修正対応につきましては、事務局にご一任いただければと思います。

以上を持ちまして、事項4の説明とさせていただきます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

それではご説明に対しまして、ご質問ご意見等をお願いしたいと思います。

この補助制度非常に複雑でございますので、単純にわからないことも含めご質問いただければと思います。いかがでしょうか。

先ほど冒頭で事務局からお話ありましたが、バス年度なのですが、少し変わってまして、10月1日始まり、9月30日終わりになっております。計画あるいはこの協議会の方は4月1日に始まり3月31日に終わるのですが、この補助制度に関してだけは、10月1日始まり9月30日終わりとなっており、少しずれていますので、その辺りもご理解いただければと思います。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＞ 森さんにお聞きしたいのですけれども、資料４―３の運行維持基準値なのですが、１日あたり１２．６人ですね。これは地域差というのはあるのですかね。それとも一律で１２．６人というふうになっているのか、その基準値の設定の考え方というのをお聞きできればありがたいです。

＜松本会長＞ これは事務局ですね。事務局お願いします。

＜事務局＞ 答えとしては一律になっておりまして、リクエスト型の乗車人数の目標値、運行維持基準値というふうに定めております。これは何かといいますと、年間で津市コミュニティバスとぐるっと・つーバスの利用者数の目標値を１０万４０００人というふうに、地域公共交通計画の方で定めておりまして、そのうち定時定路線型の部分とリクエスト型の部分を運行日数で按分をして、それぞれ達成するために必要な人数を割り出した数字が、定時定路線型でいうと１便当たり４．７人で、リクエスト型でいうと１日２９．５人というふうになります。ところが、この運行維持基準値というのは、フィーダー補助を申請するための最低の条件としましては、１便当たり２人ということになっておりまして、定時定路線型が４．７人に対して２．０人の人数が必要になってくるということで、同じ割合を２９．５人にかけますと１２．６人という数字が出てくるということで、１日あたり１２．６人という基準値というふうに定めているというところでございます。

＜竹田委員＞ 日本全国に色々と走らせていると思うのですけれども、どの地域もこの基準が当てはまるのですか。

＜松本会長＞ これは津市で定めたものです。昨年度も含め皆さんでこれを議論していた当時も地区によって変えたらどうだということもあったのですが、走らせてみないとわからないからということで当面は同じでいきましょう、ということで決めたということです。国は関与していなくて、我々で決めたということでございます。

皆さんお手元の９６、９７ページを見ていただくと、この数値自体は直接的には、書いていなかったでしょうか。

＜事務局＞ フィーダーの計画の方には書かせてもらっているのですけれども、９６ペー

ジに先ほどの目標値として、津市コミュニティバス及びぐるっと・つーバスの利用者数の目標値を10万4,000人と定めているということは、ここに記載させていただいています。

<松本会長>　そうですね、トータルがですね。さらに97ページの下の方見ていただきますと、「利用者数の目標値は運行形態に応じて別途設定します。さらに再編実施後、必要に応じて目標を見直します。」と書いてあり、この当時まだわからないということで、従前の値を基に設定したということです。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

この計画ですが、毎年度6月に策定いたします。そして10月1日から補助を受けて、9月30日までの補助期間となりまして、その結果を今度は1月に皆さんで自己評価をいたします。そしてその自己評価を国に提出して、国の方でまた2次評価をされてその結果が資料4-1ということになります。裏を見ていただきますと、これは我々が自己評価した結果を受けて国の方から期待するということで、書いてあるのは、「計画通りしっかりやりなさい。」それから「幹線が厳しいところがあるから、きちんと利用促進しなさい。」という期待が書かれています。

2点目に関しては、ひとまず県の方での計画に反映していただくこととして、1点目、計画通り実施しなさいということでしたので今回のフィードバック計画の方で先ほど、別紙の2ページにありましたように、計画に位置づけた事業をやっていくということで書いてあります。従いまして、期待に応えたということになっています。

皆さんにご確認いただきたいのは目標です。竹田さんからご質問いただきましたが、1ページにある運行目標としては、定時定路線型が4.7人以上、リクエスト型が29.5人以上、ただしこれは少し高い目標で、最低限という意味では、定時定路線で1便2人以上リクエスト型は1日12.6人以上という目標を立てます。

そしてその目標を実現するためにやるのが2ページです。①地域公共交通のあり方検討会の開催をします。②評価結果に応じた利用促進等施策の実施をします。これは先ほど一覧表にもありました。③コミュニティバスの運行変更をします。④運行変更に伴う周知を行います。⑤GTF Sデータの整備をします。GTF SデータというのはGoogle Mapで検索するための元のデータです。⑥市広報誌で意識啓発PRします。そして⑦津市高齢者外出支援事業を行い

ます。⑧「わたしの時刻表」を発行いたします。これらやることによって先ほどの目標を達成しますというのが、基本的な計画の内容ということになります。これは我々で確認するということになりますので、今一度確認いただいて、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。よろしいですかね。あの計画に則った形ということでございます。

それでは特にご異論ないようでございますので、事項4「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る計画認定申請」に関しまして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。

はい、ありがとうございました。

なお、先ほどありましたようにこの後国に提出するに当たりましては、細かな数値等々を確認いただきます。それで修正等々もあるかと思いますが、もうそれはもう事務局に一任させていただきたいと思います。本質が変わるわけではございませんので、それらの微修正は事務局に一任いたしたいと思います。

ありがとうございました。

それでは、次に事項5「津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について」事務局から説明をお願いいたします。

<事務局> 事項5津市地域公共交通活性化協議会規約の改正につきまして、ご説明申し上げます。

資料5-1、資料5-2をご覧ください。資料5-1に沿ってご説明させていただきます。資料5-2は、改正後の規約（案）で、改正箇所を朱書きしております。

まず、「1 改正内容」でございますが、今回の改正点は大きく3点ございます。1点目は、委員の追加についての改正でございます。地域の公共交通ネットワークを総合的に捉え、改善や充実に取り組むため、津市地域公共交通活性化協議会委員として鉄道事業者と一般旅客定期航路事業者を追加するに当たって、関係する条文の文言を変更するものでございます。

2点目は、委員の任期に関する改正でございます。改正内容と合わせて、条文上に明記するものでございます。

3点目は、会議運営に関する改正でございます。委員がやむを得ず欠席する場合に代理出席を可能とする条文を追加するとともに、軽微な修正等を要する事項につきましては協議の省略を可能とし、緊急を要する事項は書面決議を可能

とする条文を追加するものでございます。

「2 改正日」につきましては、ご承認をいただければ、本日から施行する予定でございます。

改正箇所につきましては、2 ページ目にあります新旧対照表のとおりで、第4条第1項の委員数を「21人以内」から「25人以内」に改めるとともに、第2項に「鉄道事業者又はその組織する団体の代表者又はその指名する者」及び「一般旅客定期航路事業者又はその組織する団体の代表者又はその指名する者」を追加し、第7条第1項を「委員の任期は、2年とする。ただし、補欠又は増員の委員の任期は、前任者又は現任者の残任期間とする。」へ変更します。また、第8条には第3項に「委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができるものとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。」、第7項に「協議会において協議が整った事項に関して、別表に掲げる軽微な修正・変更については、協議会での協議を省略することができる。」、第8項に「前項の規定により軽微な修正等を行ったときは、次の会議においてこれを報告するものとする。」及び第9項に「緊急を要する内容については、書面による賛否を求めて、会議の議決に代えることができる。」の条文を追加しております。さらに、第8条第7項に関する別表として、1「停留所の名称の変更」、2「ルートの変更を伴わない停留所の新設、廃止、位置変更等」、3「停留所の新設、廃止を伴わないルートの変更」及び4「2、3の変更等に伴う部分的な運行時刻の修正」を追加しております。

事項5津市地域公共交通活性化協議会規約の改正についてのご説明は以上となります。

<松本会長> はい、ありがとうございます。これ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。

堀田委員、お願いします。

<堀田委員> 資料5-1の裏のページ、新旧対照表の中ほどに(7)鉄道事業者とありますが津市内には近鉄、JR東海、それから伊勢鉄道がありますが、この3者ということよろしいでしょうか。

<事務局> おっしゃる通り、その3者にお声がけをさせていただく予定をしております。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。地域公共交通といえば鉄道も含まれますので、鉄道事業者さんに入っていただく、それから津市の場合は航路もあるので、航路の運行会社さんにも入っていただくと、それに伴って、人数を変更というのが基本的な趣旨です。あとは運用上でいくつかの変更を明確化しているというようなことになっております。よろしいですかね。

はい、高橋委員、お願いいたします。

<高橋委員> 別表ですね。停留所の新設、廃止はいいとして位置変更等についてなのですが、私運転手の立場として言わせてもらおうと、例えば横断歩道が近くにあったりして、バス運転手の目線から見てお客様を安全に降ろせないというものもあると思うので、まだ少し慎重になった方がいいのではないかと思います。

<事務局> ご意見ありがとうございます。基本的には全国他市町村の事例を基にさせていただいているので、そういった形でまた進めさせていただければと思います。

<松本会長> いや、またというわけにいかないのですけれども、支局としてこれをお願いします。森さん。

<森 委 員> 高橋委員がおっしゃられたのはこの別表の3番、停留所の新設廃止を伴わないルートの変更のところですね。もちろんこの別表の規定というのは、第8条です。一度協議を図った後に、これは事象が発生したときは協議を省略するという規定を作られているというものです。

<松本会長> 私の理解では、当然道路管理者さんとの協議、警察との協議、地先の地権者さんとの協議、さらに運行事業者さんとの協議は当然済ませたうえで、届出はしますが、毎回この会議での承認を必要としないという意味だと思います。そういう意味では2番、3番に関しても運行事業者さんには当然協議してもらうというふうに理解していますが。

<事務局> 会長のおっしゃる通りですね。必要な調整については行わせてもらった上で

ということでございます。

＜森 委 員＞ 私から質問のような形になってしまうのですけれども、この別表の変更が起きる場合というのはこの8条の要綱が10番までであるのですけれども、例えば7項ですと、協議会において協議が整った事項に関して、別表に掲げる軽微な修正変更については協議会での協議を省略することができるというもので、これは協議をした後にこういった変更があるものなのか、ここの別表に掲げたものがあればもう協議せずに変更してしまうというものなののでしょうか。

そこだけ私が理解していないのかもしれませんが、お願いします。

＜事 務 局＞ 本来はこの活性化協議会のもとで協議を行うということだと思うのですが、軽微ということで、先ほどの地権者だったり公安委員会さんだったり運行事業者だったり、全て承諾を得られたというような状況の中で、この協議会での協議というのは省略させていただきますが、その軽微の修正等を行うときには次の会議において報告させていただくというものになっています。

＜森 委 員＞ それはこちらも道路運送法で、例えば停留所の廃止であったり、ルートの変更は伴わないとか。もちろん、停留所の新設でも、この運賃料金の変更を伴わないルートの変更と、そういったものが、旅客への影響が少ないということで、軽微な変更として事後届出を認めているものです。高橋委員がおっしゃるには、当然道路管理者や警察、それから運行する交通事業者に対し、事前に確認の上やっていただけるのですよねという、改めて今までも当然のごとくやってもらうということのお願いだというふうに理解しました。この協議が整った後に、例えば、ここにバス停を置くとなった時点で、地域の方がやっぱりここは危険だという意見が出たりすると、多分こういったことが発生するのかなと思ひまして、そこはやはり再度警察、道路管理者、運行事業者に確認いただいて、問題なければ、軽微な変更として、次回の公共交通活性化協議会に報告いただければと思います。

＜松本会長＞ そうすると、実際にはきちんとした手続きを経るが、この公共交通会議での合意というのを必ずしも必要としない形にしようとしておりますが、支局としてはどこまでは受け付けているのですか。合意したという証を必要とせずに受け付けているのはどこの範囲までですか。例えば、よくあるのはバス停の名称変更ですよ。A医院前だったのですが、A医院が潰れちゃいました。あるいは変わっち

やいました。バス停の名称を変更します。その度に公共交通会議で皆さんのご承認いただくというのは、少しご足労だろうということで、これは軽微な変更にしましょう。あるいは、よくあるのは、ある区間が工事になってしまったので、ルート変更する。ただしバス停の位置は変わらないが、ルート変更する場合、本来は協議路線なので公共交通会議の合意がいるのですが、そのために集まってもらうのは申し訳ないのでこれも軽微にしましょう。このようなことが、運用上されていると思います。ただ2番は、これ大丈夫という心配もあるのですが。

あと時刻表の改正もちょっと5分ぐらいずらしたいみたいなどころがあって、それもその都度皆さんに合意を得るのはちょっとお手間なのでこれも軽微にしようという。

実際に色んな自治体でやられていると思いますが、支局としてはどこまでだったか受け入れてますか。

<森 委 員> 個別具体的にその案件ごとにこの場で協議をした上で、その上で何かしらのことが発生しまして、このような4つに係る変更を行いたいという手続きについては当然個別具体的なので、我々としてこういったことができるというところもあるのですけれども、やはりここは慎重に、この4つのうちこれはやめた方がいいのではないかとこのものがあれば、この規約から変更をして除くなどでもいいでしょうし。

<松本会長> そういう意味では2番は確かに色んな意味で影響が大きいなと思います。特に廃止というのは、廃止の協議というのは皆さんで、そこで廃止されて、今まで利用されていた方々が不便にならないか、みたいな話もあります。それから新設もそうですよね。そこに新設したけれども、交通安全上大丈夫かというのも皆さんに確認いただく必要があるかと思います。移設も一緒ですね。移動先がどうかというのがありますので、2番は場合によっては削ってしまうという手もあるのかなと思っておりませんが、事務局として2番を入れたその意図は何かありましたか。

<事 務 局> 先ほども申し上げたとおり、例えばその地権者の方が変わって、元々置いてあったバス停を移設してほしいとかそういった声というのは当然ながら出てきます。その度にこの協議会の方を開催して、ご承認いただくというのが本来の形だとは思いますが、そういった意味合いで例えば新設、廃止であるとか位

置変更ということについて、ルート変更を伴わないものについては協議を省略することができるようにした方が、協議会の委員の負担減少になるのでは、と考えさせていただいたところなのですが、今ほど委員の皆様からのご意見を踏まえますと、廃止というものについては、省略して決めるものとしては、非常に重要度が高いのではないかというご意見だと思います。この2番については、ルート変更を伴わない位置変更は問題ないということによろしいでしょうか。

<森 委 員> 広く解せば、位置変更も新設に当たると思います。

<松本会長> そこはきちんと警察協議、道路管理者協議、そして地権者さんとの協議は行うという、あるいは事業者さんの声を聞くということは大前提で、という意味ですよ。

<事 務 局> もちろんです。

<松本会長> 高橋さんお願いします。

<高橋委員> やっぱり安全という面が一番にあったもので、その中で実際結構危険なバス停って世の中にもまだたくさんあるのです。それを一つ一つなくしていくというところで新たに新設して、そこがまた危険というのは駄目なことだと思いますので、位置変更もそうですけれども、その中で必ず事業者もしくは警察等と協議して、その後の承認不要であつたら全然いいと思うのです。ただ、ここに移動しますと言って、いざやってみたら、大変危険だとなつたらもう目も向けられないもので、そのワンクッションを置くということを大切にしてほしいな、ということをお願いだけであります。

<松本会長> 少なくとも協議を省略できるからといって、警察協議、道路管理者協議、地権者あるいは事業者さんとの協議を省けるわけではありませんので、それは必ずやっていただきます。それを以てして、支局の方に届出していただきます。ただしこの公共交通会議での合意までは必要としないというような条文というふうに理解いただければと思います。

とはいえ、廃止に関してはやはり利用者視点での審議というのは十分必要だと思っておりますので、廃止はなくしませんか。

ということで、2番のルートの変更を伴わない停留所の新設・位置変更等…。なんで等があるんだろう。位置変更だと思うのですが、ここまでにしてはいかがでしょうか。

事務局、それでよろしいですか。

<事務局> 申し訳ありません。今ほど会長からのお話を伺いまして、別表2の廃止と等を削除した案として、修正をかけたいというふうに思います。よろしくお願いします。

<松本会長> 皆様方いかがでしょうか。

ちなみに他の自治体でもこういった形で運用されているところがありますので、別に津市だけではございません。年度末にまとめて、バス停の変更等々が報告されるところもございます。よろしいでしょうか。

その他いかがでしょうか。

<森委員> これはお願いにはなるのですけれども、9番の緊急を要する内容については、書面による賛否を求めて、会議の決議に代えることができる。書面決議という方法を行うことができる規定なのですけれども、例えば制度改正を時間がないからといって、皆様に書面を送ってイエス・ノーを答えてくださいますとなると、わからない場合に皆さん認めた方がいいのではないかとってイエスとしてしまうと、しっかり皆さんで協議した方がいいことが、協議せずにそのまま進んでしまう恐れがあります。そういったケースにどんなものがあるかということはここでは言いづらいのですけれども、そういう場合は関係する方に必ず事前に説明した上で、書面決議をしていただけたらと思いますので、よろしくお願いします。

<事務局> ありがとうございます。今回の規定の契約の改正によって、安易に協議会での協議を省略するとか、安易に書面による決議を求めるというようなことを基本的に考えた改正ではないということで、その部分については事務局としてもしっかりと守っていきたいというふうに思っております。

<松本会長> ということでございますので、その辺りは事務局を信じたいと思いますし、私も会長として、その辺りはしっかりと見ていきたいと思っておりますので、ご安心いただければと思います。

はい、よろしいでしょうか。ありがとうございました。

では、別表8の2番を修正させてください。「ルートの変更を伴わない停留所の新設、位置変更」に変えます。これを修正した上で今回の規約の改正に関しまして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。

はい、ありがとうございました。ではご承認いただいたということで最後のこの規約は令和8年5月12日から施行するということにさせていただきます。

事務局は令和8年5月12日版が最新だということをしっかりご記録いただければと思います。ありがとうございました。

では、時間がだいぶ過ぎてしまって申し訳ないですが、皆さんご興味があるところだと思いますが、手短にお願いしたいと思います。

事項6「リクエスト型交通の4月運行実績」をお願いいたします。

<事務局> それでは津市リクエスト型交通の4月の運行実績についてご説明申し上げます速報になりますのでご配付させていただく資料等がないので、口頭で進めさせていただきます。

令和8年4月の津市リクエスト型交通の各地域の利用実績を報告させていただきます。

久居地域に関しましては4月に153件ご利用いただき、1日平均12.75件、芸濃地域は101件ご利用いただき、1日平均12.63件、美里地域は137件ご利用いただき、1日平均8.06件、安濃地域は210件ご利用いただき、1日平均12.35件、一志地域は72件ご利用いただき、1日平均18件、白山地域は98件ご利用いただき、1日平均7.54件、美杉地域は120件ご利用いただき、1日平均4.62件、津市全体として件数として891件ご利用いただきました。

また、利用登録者数は5月11日時点で1,142名の方にご登録いただいております。

以上をもちまして、4月の運行実績についてのご報告とさせていただきます。

<松本会長> はい、ということで口頭だけになりましたが、これに関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いします。よろしいですか。

始まったばかりでございますので、まだまだ周知が足りないところもあるかと思います。そういったものは、周知し続けることが大事だと思っています。そして我々が目指すのは、本来は人数を増やすことではなくて、困っている人がき

ちんと乗れているという状態だと思っております。

もう一つ言うと、困っている人にきちんとこの仕組みが届いているということが何より重要だと思っております。普段自転車で動いている、普段バスに乗って動いている。そんな方々に無理に乗ってもらう必要はないと思っております。そうではない、出かけられないのに困っている。だけれども、この仕組みを知らない、あるいは複雑過ぎて使えないという方々をなくすことが大事だと思っておりますので、そのような視点で事務局の方も、使い方も含めてわかりやすいご説明を続けていただければと思います。

では引き続きこのような観察をお願いできればと思います。ありがとうございました。

以上で予定の議題全て終了となります。本来であれば皆様方にいろいろお話を聞きたかったのですが、今日はもう時間も来てしまいましたので、これで終了とさせていただきますと思います。

皆様方のご協力に感謝申し上げます。

では進行を事務局にお返しいたします。

<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。

本日の事務局の運用で、添付資料が漏れていたり、拙い部分があったことをお詫び申し上げます。今後このようなことがないようにしっかり取り組んでまいりたいと思います。

それでは、これをもちまして、令和8年度第1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、令和8年度第2回協議会は、8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させていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。