

平成23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	平成23年度第1回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	平成23年5月31日(火) 午後1時30分から午後3時25分まで
3 開催場所	津リージョンプラザ2階第3会議室
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) 伊豆原浩二、小椋進、工藤隆(笠谷昇代理)、小林博之(金子靖志代理)、北村香織、阪野優、佐久間尚子、竹田治、武田幹枝、田中孝治、谷口信子、堀口健二郎、濱田敏貴(向原俊夫代理)、森川謙一、田中真一(藪本竜太郎代理)、村井寛(山口貞信代理)、山路美彦、小河俊昭(会長・副市長) (事務局) 都市計画部部長 立松美樹 都市計画部次長 藤枝克二 交通政策課長 武川明広 交通政策課調整・交通政策担当主幹 松下康典 交通政策課交通政策担当 杉崎雅人、西出智康
5 内容	1 平成22年度津市地域公共交通活性化協議会に係る事業報告について 2 平成22年度同協議会における収支決算報告について 3 津市コミュニティバス利用状況報告書について 4 事業評価について 5 津市地域内フィーダー系統確保維持計画について 6 高松山団地における乗合ワゴンの進捗状況について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	0人
8 担当	都市計画部交通政策課交通政策担当 電話番号 059-229-3289 E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp

【平成23年度第1回津市地域公共交通活性化協議会の議事内容】

<事務局> みなさんこんにちは。お忙しい中、平成23年度第1回津市地域公共交通活性化協議会に御参集いただきまして、ありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまから、開会をしたいと思います。

それでは、まず初めに、当協議会の会長でございます津市副市長の小河より御挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

<会 長> みなさんこんにちは。委員の皆様方には、大変お忙しいところ御出席をいただきまして、ありがとうございます。今回の会議は、平成23年度の第1回目の会議となります。

今回の内容といたしましては、お手元にも配布してございますように、平成22年度の事業報告、収支決算報告等でございます。いずれも重要な議題ですが、その中でも、今年度は、よりよいコミュニティバス運行に向けての事業評価につきまして、本格的な検討を行う必要があると考えております。本市のコミュニティバスは、多種多様でありまして、この事業評価は非常にむずかしいのですが、よりよいコミュニティバスをつくるための大切な作業でもありますので、協議会での御意見も参考にしながら慎重に進めてまいりたいと考えております。

それともう一件につきましては、前回のときにもお話がございましたように、生活交通サバイバル戦略が始まっており、この4月1日から廃止代替路線となりました名張奥津線につきましても、この制度を活用したいと考えております。それから、本市におきましても高齢化の進む地域や団地が増えておりまして、その解決策として以前から検討しております高松山団地における乗合ワゴンの取組につきまして、その進捗状況を報告させていただきます。最後になりましたが、平成23年4月25日から前葉新市長が就任いたしました。新体制の下、今後におきましても、地域公共交通の活性化に努めてまいりたいと考えておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。簡単ではございますが、御挨拶にかえさせていただきます。

<事務局> それでは、早速協議事項に入らせていただきたいと思います。その前に本日の会議は役員総数20名のうち18名の出席をいただいております。

すので、規約第8条第2項の規定による成立要件を満たしていることを報告させていただきます。また平成22年度第5回協議会にて委員選定の御承認をいただきました中部運輸局の地域公共交通コーディネーターをしておられる竹田委員に本協議会委員として御就任をお願いすることとなりました。よろしく願いいたします。それでは、竹田委員一言よろしく願いいたします。

<竹田委員> みなさんこんにちは。竹田と申します。今、御紹介がありましたように中部運輸局の地域公共交通コーディネーターをしております。また市街地の病院等を走っておりますぐるっとつーバスの運営をしておりますNPO法人バスネット津の理事長をしております。どうぞこれからもよろしく願いいたします。

<事務局> ありがとうございます。少し委員の異動がありましたので、こちらにつきましても、御案内させていただきます。三重運輸支局の福田委員におかれましては、4月の人事異動で三重運輸支局から異動となりました。新しく三重運輸支局首席運輸企画専門官に金子様が着任されておりますが、本日は小林様に代理をいただいておりますので、次回また改めて御紹介を申し上げたいと思います。それから三重県政策部交通政策室室長の中西委員におかれましては、4月の人事異動で異動となりました。新しく笠谷様が着任されておりますけれども同じく本日、代理でございますので、また次回に御紹介をさせていただきたいと思います。また本日は、事項5にございます津市地域内フィーダー系統確保維持計画に関するアドバイザーといたしまして、中部運輸局企画観光部地域生活交通支援室より安藤課長補佐様に御出席いただきました。安藤様には後ほど計画に対しまして、御助言などをいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。それでは、規約第6条第3項の規定によりまして、ここからの議事進行につきましても、座長の伊豆原先生をお願いしたいと思います。それでは、座長、よろしく願いいたします。

<座長> 市長さんが新しく就任されて心配していたのですが、会長から地域の交通については前向きに進めていただくという御挨拶でしたので、心強いと思っております。みなさん御存じのように東日本大震災がおきてから約3

カ月近くになりますが、未曾有の震災ということで、いろいろ御苦勞されている方が大変多くございます。私の大学でもボランティアで参加した学生がおりました。助け合いと言いますか、私たちの社会がいかにかうまく震災に対してやっていけるかという話がこれから問われるだろうと思います。

そもそもそういった助け合いと言いますか、私たちの社会がどうあるべきかということは、実はこういった地域の生活交通に対しても同じことだと私は思っております。今後、私たちがどう対応していったらいいかということも含めて、忌憚のない御意見を頂きたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。それでは、お手元に事項書が配られているかと思いますが、それに従っていきたいと思ひます。事項1「平成22年度津市地域公共交通活性化協議会に係る事業報告について」、また事項2「平成22年度同協議会における収支決算報告について」、この2つは連動しておりますので、二つまとめて事務局から御説明いただひて協議したいと思ひます。

<事務局> 交通政策課長の武川でございます。説明の前に私どもの次長が変わりましたので御紹介をさせていただきます。新しく都市計画部次長になりました藤枝でございます。

<次 長> どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

<事務局> それでは、事項1の平成22年度津市地域公共交通活性化協議会事業報告につきまして、御説明申し上げます。資料1-1をご覧いただきたいと思ひます。まず、当協議会の会議でございますが、昨年は、通算で5回開催いたしました。第1回の活性化協議会は、平成22年5月25日に開催いたしました。内容は、副会長の互選及び座長の指名、21年度の事業及び収支決算の報告、22年度の補正予算、美里・安濃・美杉地域の運行変更などです。第2回の活性化協議会は、平成22年8月25日に開催いたしました。内容は、再編後のコミュニティバス運行状況、利用者アンケート調査、芸濃・安濃地域の運行変更、利用促進などです。第3回の活性化協議会は、平成22年11月19日に開催いたしました。内容は、22年度事業の進捗状況、23年度の運行計画案の検討状況、名張奥津線の現状、交通基本法案及び関連施策などです。第4回の活性化協議会は、平成23

年1月31日に開催いたしました。内容は、23年度における運行計画案、活性化・再生総合事業に係る事後評価、高松山団地でのアンケート結果や今後の方針、コミュニティバスの利用状況等報告書作成、事業評価検討業務委託などです。第5回の活性化協議会は、平成23年3月29日に開催いたしました。内容は、23年度の事業計画（案）及び同予算（案）、委員の選定、活性化・再生総合事業に係る二次評価、名張奥津線（三重交通）の廃止に伴う対応、地域公共交通確保維持改善事業、22年度の利用状況などです。次に、2 コミュニティバスの運行見直しを7月（美里、安濃、美杉）、10月（芸濃、安濃）の2度実施いたしました。次に、3 乗降調査として、三重交通運行受託路線につきましては、6月、9月、1月の3回実施いたしました。対象路線は、ここに挙げてあるとおりでございます。

上記以外のいわゆる79条運行につきましては、基本的に運行している日は実施しています。次に、4 利用促進グッズの作成と啓発といたしましては、利用促進グッズとして、組立式の車型BOX型ティッシュケース（バス型）を作成いたしまして、津まつりで配布したり各総合支所に置いたりしました。それと平成23年4月の運行変更を行った地域を対象に時刻表を配布する際、利用促進チラシを掲載いたしまして、各地域の全世帯に配布いたしました。次に、5 利用者アンケートを実施いたしました。

平成22年10月～11月の1箇月間、各地域にて実施いたしました。このまとめにつきましてはまた後ほど説明させていただきます。事業評価につきましても、同じく実施いたしまして、詳細につきましてはまた後ほど詳しく説明します。

引き続きまして、事項2の平成23年度同協議会に係る収支決算報告について御説明申し上げます。資料2-1をご覧ください。先ず歳入からですが、負担金、これは津市からの負担金になる訳ですが、当初予算額11,054千円に対し、決算額が110,54千円で増減無でございます。次に補助金、これは国からの地域公共交通活性化・再生総合事業補助金になりますが、当初予算額が24,376千円、これに補正予算額6,687千円で予算現額31,063千円に対し、決算額が31,063千円で増減無でございます。次に繰越金ですが、当初予算額400千円と補正予算額120千円で予算現額520千円に対し、決算額、これは平成21年度からの繰越金となりますが、520,272円となっております。諸収入これは預金利息になりますが、当初予算額1千円に対し、決算額が2,608

円となっております、1,608円の増額となっております。続きまして、歳出ですが、会議費、これは委員報償費及び費用弁償費等になりますが、当初予算額343千円、事務費からの流用額15,180円、流用については、当初会議を4回予定しておりましたが、急遽5回開催したことによる流用でございます。当初予算額と流用額を合わせた予算現額358,180円に対し、決算額が358,180円となっております。次に事務費これは、消耗品費等になりますが、当初予算額332千円、会議費への流用額▲15,180円で予算現額316,820円に対し、決算額が255,565円となっております。次に委託料ですが、当初予算額10,780千円、補正予算額120千円で予算現額10,900千円に対し、決算額が6,384,693円となっております。委託料の主な内訳としましては、停留所標識の作製及び設置業務委託で2,700,600円、利用状況報告書作成・事業評価検討業務委託で1,575,000円、乗降調査に係る調査委託料で1,095,150円、運行変更周知チラシ作成業務委託で569,478円となっております。最後に運行事業費になりますが、これは協議会が津市に依頼して、津市がコミュニティバスの運行をしていることから、国から交付された補助金を負担金的なものとして、津市へ支払うものでありまして、歳入の補助金と同額の31,063千円を支出しております。この内訳を資料2-2にまとめました。活性化協議会の予算としては、31,000千円程度ですが、実際には、補助対象経費合計がバス運行事業に必要な経費に近い金額となります。資料2-1に戻りまして、歳入42,639,880円と歳出38,061,438円を差し引きした、4,578,442円が23年度への繰越金となっております。

以上で、説明を終わらせていただきます。

<座長> つづきまして、お手元に会計監査報告書があると思いますが、平成22年度同協議会に係る監査報告を三重県政策部交通政策室室長の笠谷監査委員の代理の工藤様よりお願いいたします。

<監査委員> 失礼します。三重県政策部交通政策室の笠谷の代理の工藤と申します。監査委員の笠谷に代わりまして平成22年度の当協議会に係る監査報告を申し上げます。津市地域公共交通活性化協議会の平成22年度収支決算に

つきまして関係書類及び帳簿等、平成23年5月24日に監査いたしました結果、適正に執行されていることを確認いたしましたので、これを御報告申し上げます。以上です。

<座長> 事項1「平成22年度津市地域公共交通活性化協議会に係る事業報告について」、事項2「平成22年度同協議会における収支決算報告について」及び「収支決算に対する監査報告」について事務局から御説明がありました。これについて何か御意見、御質問ございませんか。

<金子委員代理> 三重運輸支局の小林といいます。少し確認を含めてお聞きしたいのですが、繰越金で補正予算額12万と計上されているのがございます。もともとどこからこの金額が出てくるのか、決算書では分からないので、御説明をいただきたい。国から3100万円補助させていただいた中で繰越金の12万が補助金の部分から繰り越されているのかどうかというようなところがちょっと疑問になっておりますので一点確認させていただきたいと思っております。もう一点ですが、歳出の部分の運行事業費で先ほど御説明いただきました部分で3100万円につきましては、コミバスの委託料ですよという説明がございましたが、事業の中身は次の資料の2-2の中でそれぞれ概要を出していただいておりますものを確認いただくと分かりますけれども、津市さんの方で実施されている部分と直接協議会が事業実施主体者の方に支出されている部分があると思っておりますので、このあたりは区分けして整理をしておいていただけないかなという風に思っております。

<事務局> 補正の12万円の件につきましては、昨年度は3月に事業の収支決算を行いましたので、見込みで当初予算を立てておりました。年度が変わり、繰越金の額がはっきりとしましたので、補正を計上させていただいたということです。それと後半の部分につきましてはどうということでしょうか。

<座長> 補助金の使い方については整理をしておいてくださいということだと思っておりますね。運行事業費というところに3100万円を計上しているのですが、実際には運行事業費だけじゃなくて、チラシとかそういったものを全部入れた形になっているので、この部分を運行事業費プラスなんらかの形で整理しておかないとまずいのではないのかという御指摘では

ないかと思えます。

<事務局> それは確かにおっしゃる通りでして、運行事業費という項目しか作ってなかったのですが、同じようにまとめてありますが、御指摘の内容を踏まえまして、整理させていただきたいと思えます。

<座長> 補助金の報告を作られる際、これだとまずいということだと思えるんですね。

<事務局> 適切なネーミング等につきまして、支局の方の御指導をいただきながら修正をしたいと思えます。

<座長> お願いいたします。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。小林さんから御指摘をいただいた点につきましては、支局とも御相談いただき整理をするということを条件に御承認いただけますでしょうか。

<委員> 【異議なし】

<座長> ありがとうございます。それでは、この事項について御承認いただいたことを確認いたします。

続きまして、事項書の3「津市コミュニティバス利用状況報告書について」、4番目の「事業評価について」、これも関連しておりますので、この2つを一緒に御説明させていただきたいと思えます。

<事務局> 前回の協議会において、進捗状況をお伝えいたしました津市コミュニティバス利用状況等報告書が完成いたしましたので報告いたします。それでは、お手元の資料3-1をご覧ください。3-1の表紙裏の目次ですが、大きな項目として、コミュニティバス利用実態分析、利用者アンケート調査結果の概要及び課題の整理の3つから構成されております。では、コミュニティバス利用実態分析について御説明させていただきます。コミュニティバス利用実態分析については、利用者数・便別利用者数及びバス停留所別利用者数をそれぞれ、コメントと表またはグラフを用いて特色を示しております。具体的には、各地域のルート毎に2ページから51ページま

でまとめさせていただいております。また、全体的な利用状況につきましては、資料3-2の乗降調査集計表をご覧ください。こちらの資料はこれまでの会議におきましてもたびたび使用してきたもので、今回は平成22年度1年間を通したものとなっております。表の一番下の段にあります津市コミュニティバス合計といたしましては、4月当初、利用者が前年度比70%前半となっておりますが、7月及び10月のコミュニティバス運行見直しにより、徐々にではありますが、改善し、3月には、利用者が前年度比90%弱まで改善が図られました。このように全体的としては、改善の傾向にあるものの、久居地域の野村ルートや安濃地域の村主ルートなどの一部ルートにおいては、低調な利用にとどまっておりますことから、今後も引き続き改善の努力を要すると考えています。続きまして、利用者アンケート調査結果の概要について御説明させていただきます。資料3-1にお戻りください。52ページから55ページとなります。回答者の属性については、全地域をとおして、高齢の女性で無職、専業主婦などが多くありました。利用の目的も、全地域を通して、通院、買い物が共通するものとなっております。また、表中の赤字で表記している部分は不満度が満足度を上回るものです。総じて、乗継は不満度が高く、その下の運行時間帯、運行頻度は少し赤字、不満度が下がり、さらにその下の運転士の対応や運賃については、満足度が高いという傾向になっています。54ページから55ページは、先ほどの一覧表の項目をグラフで図示したものです。

そして最後に、課題の整理の説明をさせていただきます。大きく分けて、56ページの全般的な課題と57ページから64ページの地域別課題に分けております。全般的な課題としては、住民の交通手段としての維持確保、他の公共交通機関との連携、効率的な事業の推進、利用しやすい運行サービス及び利用者の増大の5項目からなっております。また、57ページから64ページの地域別課題につきましては、利用実態からの問題点等とアンケート調査からの問題点等の2つの視点から課題の整理を行っております。以上で、津市コミュニティバス利用状況報告書について終わらせていただきます。

それでは、続きまして事業評価について、御説明申し上げます。1ページですが、ここになぜこういう事業評価が必要なのかということが簡単に書いてあります。津市では、コミュニティバスの再編を行いまして、平成

22年4月から新たな運行を行っていますが、このコミュニティバスは、利用状況等に基づいて、運行ダイヤやルート、それからサービス水準や運行方式等を点検して、改善していくことで利便性を向上させ、より多くの市民に利用されるものにしていく必要があります。いつも言うPDCAのマネジメントサイクルの事です。この報告書は、そうした作業を行うための基礎資料として、先ほどの利用状況等報告書とともに作成したものです。実際にデータに基づいて、評価指標を試行的に設定することで、より具体的な事業評価のあり方についての具体的な検討が可能になると考えています。2ページから17ページまでは、評価指標の説明や事業評価ケースとの関係性、計測方法など少し難しいことが書いてありますが、このところは、座長の伊豆原先生も入っていただいて中部運輸の方がコミュニティバス等評価プログラム策定調査検討会というのを作られてオーソライズされている、そういう内容ですので、ここでの説明は割愛させていただきます。ここでは、一種のセオリーに沿った形で考えていった結果、こういうことでしょうかということでお示しさせていただいております。

その部分につきまして御説明をさせていただきたいと思っております。具体的には18ページをご覧いただきたいと思うのですが、いろいろな主張がありまして、その中で有効と思われるもので既存のデータでお示しできるものにつきまして、いくつかあげさせていただいたということでございます。

18ページは、利用者数、19ページはそのグラフです。21ページは1便当たりの利用者数、ルートごとの利用者数では便数に比例して利用者も増えますので、1便当たりで割り戻してみるとどうかということを示しています。21ページのグラフでは久居なんかはすごく低いんですけど、逆に20ページのグラフでは非常に久居地域の、左側の紺の線ですね、これがぐっと上がっているのが分かると思いますけれども、便数が少ないものはこういう傾向になる。より効率性なんかを見るときにはこの1便あたりの方が適当な資料かなということを考えております。23ページは、先ほどの利用面ですが、23ページは費用効率面での代表的な指標である収支率についてお示ししております。この割合が高いほど、採算性が高く、100%になれば、赤字ではないということになりますが、残念ながらそういう高い数値にはなかなかならない収支率、上から16.8とか20.7これが収支率でございます。24ページは、住民一人当たりの財政投入額、25ページは利用者一人当たりの財政投入額です。地域で支えるとしたら一

人当たりいくらいるかとか、利用者だけで支えるとしたら一人いくらいるかとか、こういうことを見るための指標でございます。24ページは白山地域の利用者が多いものですから、24の表と25の表を比べますとその差が分かるということでございます。26ページは、満足度です。これは昨年実施いたしました利用者アンケートの調査のデータです。それをまとめたものです。この指標を全て採用しようということではないのですが、ここに示した指標を横軸におきまして一覧表にしたものが27ページです。

数値の低いところに○をつけてありますので○が多いところはあまり成績がよくないということになります。

ここで選んだ指標は確定的なものではありませんが、作業としてはこういうことになるというイメージはおつかみいただけるのではないかと思います。こういう指標を持ちながらその資料4の次にフロー図だけ一枚つけさせていただいたのですが、これが連携計画でもお示ししてきたフロー図でございます。流れとしては支線システムのところで先ほどお話したような評価指標を用いまして評価をし、そこで成績が良くないものは見直しをします。住民の方にも参画していただいて改善計画を検討した上で、運行変更を行い、良くなったり価値が認められれば存続、だめなら縮小や廃止となります。ですから、適当な評価指標を選ぶことと、地域の実情に詳しい地域住民のみなさんがしっかりと参加してよい計画がつけられる仕組みづくりが本当に大切だと考えています。この概要版の厚さを見ていただいても分かると思いますが概要版でこの厚さですから、なかなかこの協議会で全体の計画を全て評価して改善していくのは難しいと思います。自分たちの地域のコミュニティバスは自分たちで考えていくということで、これまで地域懇談会というのがございましたけれども、それを発展させてそういう地域でも考えていただくような組織を作っていくという呼びかけを現在行いつつあるところでございます。以上でございます。

<座長>

ありがとうございました。利用状況の報告と事業評価のあり方について御報告がありました。これについて何か御質問、御意見ございませんでしょうか。利用状況から見ると昨年7月と10月に運行変更をしたことで、御利用の方が増えてきたというような結果にもなっております。

そういう意味で、これからどういった形でこのコミュニティバスを含めてチェックをして次のステップへ向かっていくか。評価のあり方の検討で

すので、こういう形で全てやってしまうよという報告ではなくて、ここま
で検討は進んできたので次のステップ、一番最後に7-3というのがあり
ますが、こういった形で改善計画を作っていきたい、または改善案を作る
ということにしていきたいということだと思います。改善というのが大切
なのですが、基本的にはやっぱりここで全てのことをチェックという訳
にはいかないの、地域のみなさんと一緒になって少しずつ改善というこ
とになるかだと思います。それについて御意見はいかがでしょう。

<金子委員代理> こういう一つの指標で評価していくことは、必要だろうと思っております。ただ、評価の仕方の中では伊豆原先生の方がお詳しいと思っておりますけど、地域、地域で運行されているコミュニティバスの本来の目的等が全て同じものではないように思いますし、また途中でいろんな見直しをしていく上で目的たるものが変わってくることも、中にはあろうかと思っております。そういった目的に応じて評価できるような仕組みというものもやっ
てい
かれる中では考慮していただければと思います。要は目的がしっかりして
いただく上で初めて評価というのはできるのかなと思っておりますので、
よろしくをお願いします。

<座 長> 大変いい御指摘をいただきました。一律評価という訳にはいかないとい
うわけですね。なぜ利用されないのか、利用してもらうにはどうしたら
いいかというあたりをもう少し整理していくのがいいと思います。指標その
ものもいい、悪いという話は、これから改善していけばいい訳です。

<堀口委員> 白山地域はバスの利用度が高いというような調査の結果が出ていますけ
ど、これは何で利用度が高いのかと、そのような分析を含めて各地域一律
でバスの運行をやるのではなくて、その地域、地域の特性があると思いま
す。白山の利用度が高いのは、何らかの要素があると思いますので、そう
いうことを踏まえて細かく分析した上で、利用度の低い地域も何らかの手
だてと
うか違ったメスの入れ方があると思います。

<座 長> ありがとうございます。白山は利用していただいている割に運行時間帯
などの満足度が低いですね。

<堀口委員> もっと本数が増えればもっと利用すると思います。

<座長> 本数を増やすには委託料が増えてしまいますけどね。

<堀口委員> いい回転を始めたらもっと利用できると思います。

<座長> そうですね。おっしゃっていただいたように確かに満足度みたいなアンケートをやると地域のみなさんのお考えが出てくるので、これはこれとしても利用していただけるような工夫といえますか。去年、時刻表を作っていたで、全戸配布していただきましたよね。行政がやれることってそういうことなのです。御利用している方たちがもっと誘いあっていたりするような、ちょっと私と一緒にバス乗ってみませんかとか、一緒に行こうじゃないのとか、使い方はいいか分かりませんが、町を見るとか、楽しみをちょっと入れていくような工夫を、みなさんにお話しをしていく。乗合の一番いいところってそこだと思うのですね。一人で買い物に行ったらさみしいけど、みんなで買い物に行ったらしゃべりながら行けるとかね。そういうようなことを少しみなさんと話し合っていたりするようなチャンス、さきほど地域の懇談会の話がありましたが、乗って乗ってというだけじゃなくて、そんなこともお話いただけるといいかと思います。

<事務局> いろいろ御意見を頂戴しましたので、お答えしたいと思います。まず、小林さんから御指摘をいただいた点ですけど、私どももそういう視点は大事にしていけないといけないと思っております。8地域にバスがあつて、こういうところにあげるときには全部同じにあげますので、一律的な扱いをしているように見えるかもしれません。少なくとも白山、美杉地域のバスと他の地域のバスは明らかに違ひまして、特に美杉は過疎地域ということでちょっと特殊なのです。ですから一律に指標を作つてあてはめていくという考え方は取るべきではないということは承知しております。白山、美杉地域のバスは元々、三重交通の路線バスが走っていたところを引き継いだ形になっておりますので、運行の日数も、密度も割と高い設定になっております。堀口委員の方から何で利用度が高いのかということも研究してというお話がありましたけれども、やはり三重交通バス路線があつたところというのは通学とか通勤にも使われるという側面があり、そういう

利用者があると利用者数というのは増えます。とくに白山は白山高校と、一志病院がありますので、そういうところへのアクセス、それから近鉄の駅も榊原温泉口駅がありますので、そういうところへのアクセスが非常に多いということで、私ども考えております。それと座長の方から地域の仲のいい方が乗られるとかコミュニティとかそういうお話がありました。それも確かに我々も気づきつつあるところでございまして、利用の多い地域を見てみますと、やはりそういうグループがどうもいらっしゃる。

そういうところも考えながら利用者を掘り出していく必要があると考えております。ただこの8地域を全部おしなべて研究していくというのはなかなか難しいものですから、やはり地域の方の実際の利用者の方であるとか、その地域の地理的な条件やニーズを代弁できるような方を見つけて御意見を聞きながら、よりいいものにしていきたいとこのように考えております。以上です。

<竹田委員> 特に満足度の問題なんですけども、赤で評価されている不満度は逆に言えば、ここを改善すればまだ利用が増えるという期待度のあるところなんです。すでに満足度が100%で利用者が一便あたり1人とか2人とか言ったら逆に心配ですね。この満足度のマイナスのところをただ数学的に負と見るのはどうかというのは若干思います。ぐるっとつーバスの状況を調査しているのですが、今言われたようにバスそのものがコミュニティの場になっている。つまり、いろんな情報交換だとか、お互いに元気というような安否の確認とか、一種の居場所にもなりつつあるというのが現状なのです。利用者アンケートを見ても、高齢者の通院、あるいは買い物が高いわけですから、おそらく高齢者が多いと思うのです。したがって高齢者にとって何が求められているのかということですね。我々もやろうかなと思っているのは車内に行政情報や地域の情報を表示して、情報発信の場にコミュニティバスを使うとか、あるいは地域の行事の案内をするとか、要するに地域の行政情報なり地域情報を発信していくようないわば移動手段だけではなくて、それ以外の付加価値を高めていくことによって利用者を増やしていくといったこともこれからは大事じゃないかなと思うのですよ。なぜスーパーが特段安くもないのに、土日になったらスーパーへ行くのか、それはあそこへ行ったら遊びの空間、要するに買い物以外の付加価値がついているからというのが結構多いわけですよ。バス交通もそう

というような形で、移動手段というだけじゃなくて、プラス付加価値をつけていくということも非常にこれからは大事じゃないかなと思います。まさにコミュニティそのものをどうしていくか、それによって住民の利用者の満足度を引き上げて結果的には利用者増につなげていくということが非常に大事じゃないかなという気がしますね。

<座長> 大変いいお話ですね。不満が多いというのは逆に言えば期待しているからこそであって、期待がなければもう要らないよという話になります。

<堀口委員> 竹田さんが大変いいことをおっしゃった。居場所なのですね。居場所というキーワードがすごくいいと思うのです。白山町のコミュニティバスもおそらくその住民にとっては居場所なのですね。バスに乗るということが習慣的になって、そこへバスに乗ったら居合わせた人たちと話をするというような自分の生活のリズムができあがっている、そういうバスに乗るということ自体が生活の中に含まれていると思うのです。

そういうところは大事にしていって、利用者が少ないところも徐々にでいいから取り込んでいってそういう居場所があるよということを訴えていくのがいいと思うんです。だから今、利用率の高いところというのは今現在より少しでも改善してよりよく利用していただく、低いところはもっともっと利用していただくような形をとって徐々にでも上げていくということでコミュニティバスは成り立っていくんじゃないかなと思います。

<座長> 他に御意見ございませんか。どうぞ市民委員の方。これは知恵ですので。

<谷口委員> コミュニティバスでコミュニケーションを取られてる方もいらっしゃいますし、あと、車を買わずにバスで生活できるようにしたら家庭も大きな買い物をしないで他の塾とか養育費とか貯蓄の方、老後の資金の方にお金が貯まると思います。車は一人一生一台ですまないわけですから、三台くらい買うらしいんですよ。その分をそちらの方にまわして、そういうところは近鉄沿線とかJR沿線がいいらしいんですけど、コミュニティバスでもそういう車がなくても交通の手段として利用できるようになったらいいかなと思います。

<座長> バスを使ってこういう風に行ったらこうやって帰ってこれるとか、ここに寄ってこういうことができるとか、今おっしゃったよう実際にこの地域だったらこういう使い方で一日生活できるよとか、使い方の例みたいなものをみんなで話し合っていくとかもいるかなと思うんですね。大変いいお話だった。ずいぶん古い話で申し訳ないのですが、ムーバスで大変おもしろい使い方を若い谷口さんくらいのお母さんにお聞きしたことがあります。あれは25分で回っているのですよね。一方通行で回ります。お母さんが、小学生の子供に100円を渡してバスに乗って二回まわったらお母さん7番のバス停にいるから降りなさいと言うのです。

そうすると一時間子供はそのバスに乗って楽しめる。子供は結構楽しい。そうすると今度はお母さん一時間フリータイムができる。ある意味でこれがいい使い方かどうか私には分かりませんがそういうアイデアをムーバスのときにお聞きしたときに、なるほど移動のためじゃなくて、さきほど居場所とおっしゃったんだけど、ある意味で子供は町を走ってますから飽きないのですね、それで預かっていただけるといいますかね、そんな使い方をされてたと聞いたことがあります。こういったものというのは多分ある意味では移動だけの目的というふうに考えがちですが、生活の中ではそういうことだけじゃないかもしれない。そういったところを堀口さんや竹田さんがおっしゃっていただいた。みんなでアイデアを出していくと結構おもしろい使い方が出てくるかもしれないですね。ありがとうございました。そういう生活のスタイルといいますか、ライフスタイルを少しチェックしてみるというのも必要かなと思います。そういう意味でこの事業評価、いわば利用状況からみてこれからこの事業評価のフロー、案でしょうけども、こんな形でつなげていきたいというふうに考えていますよという御提案だと思いますが、いかがでしょう。他に御意見ございませんでしょうか。行政がやるとどうしても事業評価という形で言わざるをえない。言葉がきついのですよね。やっぱり少しでも良くするためにこんなことを考えていきたいということを市民の方にメッセージを出していくということが大切かと思えます。他によろしいでしょうか。次のPDCAへどうやって回すかというあたりを整理するには少し時間をいただくということによろしいでしょうか。

<事務局> 座長がおっしゃっていただきましたように、地域でPDCAを回せるよ

うなもの組織を作っていくこととなりますので、前の懇談会では意見を交換しあうようなイメージですので、もう少し地域住民の方の参画度の高い組織にしたいので、もう少しお時間をいただくこととなります。合わせまして事業評価の指標の作りこみにつきましても、今日の御意見を参考にしながらもう少し形を整えていく作業をあわせてやっていきたいと思えます。

<座 長> 一つだけ私も注文しときたいのが、全ての地域が同じ形でレベルアップしていこうとすると無理が出てくるのですね。その地域、地域によってやっぱり生活のスタイルやおかれている形も違うわけですから、あまり横並びの議論はされないようにしてほしいですね。せっかく地域ごとにやっていただいているわけですから。あんまり横並びにすると、ここの地域は悪いような感じになってしまうとまずいので、気をつけてやっていただきたいと思えます。ということでこの御報告についてはよろしいでしょうか。いろいろまだこれからやるべきことがいっぱいあるようですので、またお気づきの点がありましたら事務局の方へ、こんなことをやったらどうだと御提案いただくのはどんどん大歓迎ですので、ぜひ事務局の方へお伝えいただけますでしょうか。それでは5番目にうつりたいと思えます。これは協議事項でお願いしたいと思えます。「津市地域内フィーダー系統確保維持計画について」ということで、これは新たな今年度から始まった事業に対しての計画でございますので、御説明いただいて協議をしたいと思えます。では事務局の方からお願いいたします。

<事務局> 次に事項6の「津市地域内フィーダー系統確保維持計画について」御説明申し上げます。本計画は、国の平成23年度からの新しい補助事業である地域公共交通確保維持改善事業で、補助を受けるために必要な計画でございます。まず、この地域公共交通確保維持改善事業につきまして、御説明申し上げます。資料5-2をご覧ください。

この事業は、地域において存続が危機に瀕しております生活交通のネットワークにつきまして、地域のニーズを踏まえた最適な移動手段を確保維持するため、地域の交通に関する計画に基づき実施される取組を、一体的かつ継続的に支援していくものでございます。具体的には、バスやデマンド交通などの陸上交通と離島交通における運行支援を行う地域公共交通確

保維持事業、公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する地域公共交通バリア解消促進等事業、地域公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援を行う地域公共交通調査事業の3つに分かれております。次のページをご覧ください。この事業による支援を受けるためには、協議会での議論を経た生活交通ネットワーク計画を作成する必要があります。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都道府県の協議会が、また、幹線系統につなぐ支線は、地域内フィーダー系統確保維持計画として市町村等の協議会において作成することとされております。次のページをお願いいたします。地域内フィーダー系統に関する計画に記載する事項といたしましては、事業の目的や必要性、定量的な目標や効果、運行系統の概要・運送予定者、事業に要する費用の総額・負担者・負担割合等でございます。

次のページでは、事業の流れを示しております。まず、市町村等の協議会で、地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、国の審査を受けた後、計画の認定と系統・補助額の内定をいただきます。また、事業者は交付申請書を国に提出し、国の審査を受けた後、交付決定額の確定、補助金の交付という流れになります。最後に目標対象となる主な要件でございますが、地域間のバス系統を補完するもの、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするもので幹線と位置付けられるバス系統へのアクセス機能を有すること、新たに運行または公的支援を受けるもの、公的な支援がなければ確保維持が困難なもの、地域の協議会による議論を経た計画に基づき実施されるものなどが主な該当要件でございます。続きまして、津市地域内フィーダー系統確保維持計画について御説明申し上げます。資料5-1をご覧ください。事業の目的と必要性といたしまして、名張奥津線は、近鉄名張駅から飯垣内、敷津を經由しJR名松線伊勢奥津駅までを結ぶバス路線で、沿線住民の方々が主に白山地域や名張市内への通勤や通学、通院等に利用されており生活必要度が高いこと、また、市エリアにおいて当該路線沿線でございます美杉地域の太郎生・伊勢地地区は最も西端に位置し、当該路線が廃止されると同地区から他の地域への公共交通手段がなくなり、不便になることから、維持をしていく必要があると考えています。

また、観光面においても、欠くことのできない交通手段であり、過疎地域振興の観点からも重要であり、バス路線として支援・維持していくものでございます。次に事業の定量的な目標・効果でございますが、定量的な

目標としましては、利用者数の現状維持を掲げています。また、事業の効果といたしましては、美杉地域の太郎生地区・伊勢地地区の学生や高齢者等の日常生活の交通移動手段が確保されることなどです。次に運行系統の概要と運行事業者でございますが、名張奥津線（B）は、近鉄名張駅から敷津までを結ぶ補助対象地域間幹線系統でございます。沿線住民にとりましては、通勤や通学、通院等、生活をする上で重要な公共交通手段となっております。計画の運行区間については、補助対象地域間幹線系統である名張奥津線（B）の幹線機能を低下させないようにするための支線系統であり、また、観光振興や地域活性化の観点からも過疎地域である美杉地域と他地域を結ぶネットワークを形成する上で、欠くことのできない重要な公共交通手段であることから、平成23年4月より地域にてバスの運行を支援し、維持するものです。なお、運行本数は飯垣内から奥津駅前間、および敷津から奥津駅前間を朝と夜に分けて一往復ずつ毎日二往復の運行をする計画でございます。運行事業者は、名張奥津線が三重交通株式会社様の営業路線であり、運賃その他制度上もこれまでの運行を続けることから、三重交通株式会社が運行をいたします。次に事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額でございますが、23年度申請分は、平成23年4月から9月までの半年間の運行期間で、費用の総額は2,396,062円、補助申請額は539千円となります。また24年度申請分は平成23年10月から平成24年9月までの1年間の運行期間で、費用の総額は4,792,124円、補助申請額は1,078,227円となります。なお、費用の負担者は津市となり、負担額は費用総額から運賃収益と補助申請額を差し引いた額となりまして、23年度が1,604,808円、24年度が3,209,605円でございます。次に事業を行う地域の概要でございますが、計画では過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域である美杉地域を交通不便地域としております。次に協議会の開催状況と主な議論ですが、こちらは計画に記載しているとおりでございます。利用者等の意見の反映につきましては当協議会におきまして、市民の方からの公募委員5人の皆様に議論をいただいております。他、当該路線の利用者や地元の自治会関係者、運行事業者に利用状況や要望等を聞き取りまして、また協議を行いながら、計画を作成してまいりました。最後に協議会メンバーの構成員としましては、今年度の協議会委員の皆様でございます。以上で、津市地域内フィーダー系統確保維持計画についての説明を終わります。

す。

<座 長> ありがとうございます。この地域内フィーダー系統確保維持計画というのは、今年度新しい事業でございます。いままでの事業からすると変わってまいりましたので分かりにくいところがあるかと思えます。今日せっかく本局の方から安藤さんが来ていただいておりますので、アドバイスを含めてお話いただけたらと思えます。よろしく願いいたします。

<安藤課長補佐>僭越ながら、中部運輸局の生活交通支援室の安藤と申します。どうぞよろしく願いいたします。今日はオブザーバーということで発言許可をいただきましたので、ひとつだけ御説明させていただきます。さきほど事務局の方から説明いただきました資料5-2の方をご覧くださいますと、事業の概要が先ほどの重複になりますけど書いてあります。まず、生活交通サバイバル戦略という名称ですが、新たな事業に生まれ変わりました。今御議論いただいております活性化再生総合事業が政権交代によりまして、事業仕分けで廃止となりました。様々な補助メニューを統一して生まれ変わったという風にイメージしていただければと思います。その事業については大きくわけて3つあると。陸上交通、離島交通とを合わせて、一番てっぺんの交通確保維持事業というものと、左下のバリア、さきほど説明いただいた調査事業。今日まさに御議論いただいたのは左の陸上交通というところの事業でございます。ページをはねていただきますと、2というところに、左に陸上交通地域間幹線系統というものと、その下に地域内フィーダー系統。幹線系統と申すものは人間の体の血液でいえば、動脈にあたるわけで、地域内フィーダー系統というのは静脈にあたるというようなイメージをしていただきたい。今まではフィーダー系統というものに対する補助が援助になかったわけです。幹線系統という主となる幹線についても地バス制度ということであったわけなのですが、幹線だけ生かしてもそこに通ずる枝葉がなければ意味がないということで今回地域内フィーダー系統を導入してまさに生活の交通の存続に因しているところを補助させていただくというような制度でございます。それには協議会のいろいろなネットワーク計画をこの場で議論を出していただいて、こういうふうじゃないといけないという制度になっているという仕組みでございます。わたくしもちょっと不慣れながら今日この会議に参加させていただいて一緒に勉

強らせていただこうと思ってまいりました。どうぞ今後ともよろしく願いしたいと思います。

<座長> はい、ありがとうございました。これ基本的にはここから支局を通じてということになるのですかね。小林さん何かございますか。

<金子委員代理> 地域にこういったバス路線が必要ですよということをこの場で議論していただいて、そういった議論を経たものについて国は支援させていただくという支援設計になっているということでございます。そういった意味の中でさきほど事務局さんの方から御説明いただいたこういった確保維持計画なるものを作っていただくことになるということでございます。そういった意味においてこの計画自体の位置づけ自体はその地域でまさにできあがってきているものであるということになります。そういった意味でぜひこの場でこのバス路線をどうしていくのか、このバス路線以外のことも含めて地域全体のバス交通ネットワークをどうするのかということを議論していただきたいということをぜひお願いしたいと思います。

<座長> ということで、このグループでぜひ議論した上でこうしようと言わないと補助対象にならないと、こういう仕組みだということですね。今日お話しいただいたフィーダー系統というのはこの資料のこれですよ。この路線からいくと、ここを開かないと分かりにくいと思います。資料5の1の4枚はねていただくと、図面がある。この赤いのが名張から来ている幹線、いわゆる三重交通さんが運行していただいている赤いのが幹線です。この敷津から奥津駅前まで青い線ですね。幹線につながってないと支線のネットワークにならないよとこういうことなのです。だから自分のとこだけで一路線だけというのだと支線のフィーダー系統ということにはならず、こういった幹線につながってますよ、乗換が可能ですよとこういうような路線については先ほどの補助を申請することができる。

それもこの中で議論してくださいとこういう話だと思っております。そういう意味で先ほどの奥津駅前からこれは基本的には飯垣内まではルートとしてあるのですよね。ですからこれを支線のネットワークとしてフィーダーネットワークの中に位置づけをして申請すると年間で107万でしたか。今年の分については半分の補助が入ります。実はこれややこしいことなの

ですけど、今までは活性化再生法の議論ですとこの協議会に補助金が入ってくるようになっていたのですが、この制度は実は委託先の三重交通さんに直接補助金が入る。

三重交通さんが申請して三重交通さんに入る。この協議会を経由いたしません。ちょっと違ってきたのですね。前の活性化再生法の場合はこの協議会で先ほど収支決算があったように、協議会に3000万とか補助金が入ってそれを津市の実際に事業を行っていただいているところへ支出するという仕組みでした。今回は直接事業者さんに申請をしていただいて、この場を経由いたしませんので、そういう意味では協議会でちゃんと議論する必要があります。ちょっと分かりにくい制度ですが、何か御質問があればいかがでしょう。24年度は来年の申請でいいということをお聞きしましたが。

<安藤課長補佐>この路線につきましては23年4月から既に運行しています。予算的には23年度の新事業になりますので、この4月から9月までの半年分は6月末までに申請をする必要があります。活性化事業で本格運行されるようなコミュニティバスにつきましては、その本格運行の時期がたとえば来年の4月ということであれば4月は24年度予算でございます。これについては本来この分につきましても、23年6月までという話があったのですが、実証運行を踏まえてから本格運行に移行するというものでございますので来年の6月まで申請期間を延長して取り扱うということがつい先だって決まったところでございます。

<座長> これもわかりにくいですけど、活性化再生事業で行っていた路線で来年度4月から本格運行する分については、来年度申請しても間に合いますよということですね。本来は今年の6月末までに申請してくれという話だったのですが、もろもろの事情で一年間余裕ができ、来年の6月末までに申請すれば良いとなった訳です。来年度、津の方では何かお考えいただいているのですか。

<事務局> 来年度はもう一年間、活性化再生事業の計画期でコミュニティバスの運行がされるのですが、その事業について来年度8地域の中で該当してくるのが5地域くらいなんですけど、5地域につきましてまた申請させてい

ただく予定になっています。

<竹田委員> これは早い者勝ちということはないのですか。それがちょっと一番心配ですよね。じっくり考えて申請したけど、はい残念でした、いっぱいでしたということはないのですか。

<安藤課長補佐>それはございません。予算の範囲内ということはあるんですが、早い者勝ちということはありません。

<竹田委員> それは中部運輸局の方で調整していただけるということですか。

<安藤課長補佐>これは全て国土交通本省にもあがりますので、ここで予算の範囲となればそこでまた。予算がある限り十分ということになると思います。

<座 長> そこらあたりが、今竹田さんがおっしゃった通りなんです。私も危惧しているのです。来年度の国の予算はもう7月くらいから編成にかかるわけですよ。3月に審議する予算を実は本省では7月くらいから作りだすわけですね。秋にはもう成案のような形で動いてきますよね。すると、さきほど来年審議していただきますよと事務局おっしゃったんですけど、5地域が該当するのであれば、多分局の方からまたは支局を通して来年どれくらいのことを考えておられますかという程度の打診はあるはずですよ。

<安藤課長補佐>予算を獲得する上で必要な措置でございますので、申請行為がなくても今関係している支局を通して調査を実施させていただくということになると思います。

<座 長> それにお答えいただけるように用意しておかないといけませんね。来年の6月でいいと思っていると大変なことになるので、事務局としてはやっぱり早め早めに用意しておいていただいて予算を獲得できるような形に持っていくということが大切だと思います。今、竹田さんおっしゃったように後で予算が無くなったという話にはならないように。

<竹田委員> 震災の関係で予算が増えることはないと思いますから。早いとこ準備し

といたほうがいいと思います。

<事務局> 来年度の事業につきましては当初はこの6月30日までに来年度事業の申請をしなければいけないと聞いておりましたので事務局の方といたしましても準備は進めておるところでございます。申請時期が一年伸びたのですけど、今日座長の御意見も十分ふまえて、用意だけは早い段階でしていきたいと思います。

<座長> ぜひお願いいたします。他にいかがでしょうか。よろしいですかね。今回の飯垣内から奥津駅前までの名張奥津線については今年度の事業として申請していただくということで御了承いただいたということでよろしいでしょうか。

<金子委員代理>承認していただくことは構わないんですけど、一点だけ少しちょっと確認等含めまして、先ほど来、国の予算は単年度予算ですから来年度以降どうなのという話の中で、基本的に資料にもございますようにこれ自体は3年間のネットワーク計画を作っていただくことになっております。したがって、いわゆる翌年、翌々年の分についても提出していただくことになっております。そういう中で基本的な部分としてこれを維持確保していく上での定量的な目標効果等も出してくださいということで資料の中で今回お示しいただいておりました、ここの目標として利用者の現状維持というものあげていただいている、これは別に構わないんですが、路線的には分断、分断という言葉が悪いですが、幹線支線に分けられるという部分の中で、物理的に乗り継ぎというものが発生されると思うんです。そういう部分について利用者さんの的には利用しづらくなる可能性が無きにしもあらずということで、そのあたりの対策的な部分については少し御検討も含めてしていただく、そのために既存の三重交通さんを選定していただいていると思っておりますけど、当然乗り継げば利用者の負担が発生しますので、そこで往々にして利用者が離れてしまうということが傾向的にございますからそのあたりについても十分この目標達成のためにどうするかというあたりも並行して御検討いただければなと思います。

<座長> はい、ありがとうございます。これは三重交通さんと御相談して利用さ

れる方の利便性を考慮していただけたらと思います。そういうことで今のお話を検討いただいたうえで申請をお願いしたいというふうに思います。

それでは高松山団地における乗合ワゴンの進捗状況ということで、これは既にいろいろ御検討いただいたということで御報告いただいておりますが、事務局の方でお願いいたします。

<事務局>

それでは続きまして事項6の「高松山団地における乗合ワゴンの進捗状況について」、御説明申し上げます。昨年度第4回の会議で、高松山団地自治会での交通手段に関するアンケート調査について御報告させていただきましたが、今年度、乗合ワゴンの試験運行を行うということで、引き続き高松山団地自治会と協議を重ねまして、今年度の具体的な計画案と、利用予定者を対象といたしました第2回アンケート調査票を作成いたしましたので、御説明申し上げます。最初にお断りをしておきますけれども、今回の取組は、あくまでも地域主体を基本としておりますので、アンケートも含めまして自治会の方で実施していただくというスタイルをとっておりますが、計画の進め方やアンケートの内容、制度的なものや法手続き等につきましては、サポートする必要があるということで、市が支援をしているという枠組みになっておりますので、御承知おき願います。それではまず、資料6-1をご覧ください。こちらは、今年度、予約型乗合ワゴンの試験運行を行う計画案でございます。計画では、利用を予定されている方に回答していただく第2回アンケート調査を6月中旬に実施していただき、利用者の把握を行うとともに、希望時間帯・曜日や目的地などを把握・分析いたしまして、試験運行のための基礎資料といたします。その後、7月中旬から自治会との協働によりまして、運行内容、料金、ルート、バス停の位置や数等を検討しまして、具体的な運行計画を作成していきたいと考えております。

また、三重運輸支局様やタクシー協会様などとも十分調整を行いながら準備を進めまして、8月末の第2回活性化協議会で概ねの事業承認をいただきたいと考えております。その後、9月に事業者の選定を行いまして、9月末には事業者から運輸局へ申請し、来年1月から試験運行をスタートさせる計画でございます。次に、第2回アンケート調査の詳細について、でございますが、資料6-2及び6-3をご覧ください。資料6-2は自治会会員に対しますアンケート協力依頼文で、資料6-3は、実際のアン

ケート調査票でございます。

今回のアンケートは、実際に乗合ワゴンを運行した場合、どれぐらいの方が何時頃、どこへ行きたいのか、また滞在時間はどれくらいか、希望する曜日と停留所までの距離、運賃等を質問項目としております。また、利用者は登録制としたいことから、利用予定者の把握も兼ねまして、今回は記名式のアンケートとしております。アンケート調査票の配布につきましては、自治会全世帯に広報津6月16日号と同時に配布し、6月末までを回収期日といたします。その後、7月初旬に集計・内容を分析いたしまして、試験運行のための基礎資料といたしたいと考えております。以上で、高松山団地における乗合ワゴンの進捗状況についての説明を終わります。

<座長> はい、ありがとうございました。自治会の方に大変御苦労いただいております。6月にアンケートをしていただくということで、これについて何か御意見、御質問ございませんか。

<谷口委員> アンケートの問2のあなたの年齢を教えてくださいというところなのですが。大人の方が同伴する乳幼児というのは、席は二つとると思うのですが、金額は大人料金一人分だと思うのです。だから年齢のところの項目ではないかもしれないのですが、乳幼児の欄というか、そういうのがほしい。同伴というか、そういうのも問2に入るかどうか分かりませんが、入れていただいたらなと思います。

<座長> これは6月の16日号ということは、多分13日か14日に各戸配布になりますね。あと1週間くらいしかないのですが。今お話のところはどうしますか。これは登録予定ということで聞くわけですよ。そうすると問8あたりで少し今の谷口さんがおっしゃったようなことを書いてもらうようなことを自治会長さんからうまく聞いていただけますか。多分問2のところ聞くのは今のお話は難しいかなと思うのですよね。

<事務局> 前回の会議にも内容につきましてはお知らせさせていただきました、説明の中でも申し上げましたように、わたくしどもサポートはしておりますけれども、主体的にやるのは自治会ですね。ですから御意見としては伝えまして2のところへは座長おっしゃるようになんと書きづらかなとい

う気が私もしておりますので、8の方でそういうケースは対応してくださいということになるのかどうなるかわかりませんが、自治会と老人クラブの方でやられますので、そのあたりと相談しましてこういう御意見もありましたよ、ということでお伝えはしたいと思います。

<座長> 人数的にはそんなにたくさんじゃないと思いますので、やっぱり問8あたりに気がついたところを、または谷口さんおっしゃったような子供連れの場合はどうか、そういった疑問に思われたことは書いていただくのがいいかなと思いますね。ちょっと自治会長や緑風会の会長にもアドバイスしていただきたいと思いますね。

<堀口委員> うちの方の自治会の総会で買い物バスの話が出まして、高松山団地で今試験運行の準備を始めて来年あたりには試験運行が始まるんじゃないかという報告はさせてもらったんですが、うちの団地でも早くやってくれと今すぐにでもほしいというような声があがってきているのです。ですからその高松山団地が終わって、結果がいいような結果だったら他にも波及するという風な方向性をちょっと教えてほしいのですけど。

<事務局> 当然これは試験的に私ども取り組ませていただきまして、ここで学んだことを自治会さんも我々もフィードバックさせまして、よりよい形を作ってそれをひとつのスキームとして他の地域でもそういうものが必要であれば、それは検討していく。ただ市内全域でたくさんそういうお声をいただいております高松山団地を選ばせていただいたのは自治会と老人クラブがしっかりした考え方を持っていて、ある程度の人口集積があつて、他に公共交通機関がない、だいたい徒歩で1.5キロくらい、かなり勾配のある道路を通つての1.5キロなので、高齢者の足がほしいと。そういうこともあつて対象といたしました。当然どこでもという訳にはいかないと思いますけど、当然そのための試験的な運行ですから検討はさせていただくということです。

<座長> ですから、ここで得られた情報をみなさんにお伝えするというのがずいぶん大切なんです。今堀口さんおっしゃったようにどういう状況でどういう人たちがどういう活動をしてというあたりをみなさんにお伝えしない

と、あそこでやったらよかったよという話だけではなくて、やっぱり検討していただく内容というか、どういう経緯でこういう検討をしていただいでこういう形になったんだという経緯を含めて情報を市民のみなさんに公開していく。それが大切だと思うのですね。手があがったところにはそこへ行ってお互いに話し合いをして情報をお聞きしながら、こういうところが足りないとする、ここはちょっとチェックしてくださいとか、そういう形でやっていただけると大変ありがたい。大変いい事例になっていけば市民の皆様もああやればできるのだなと、こういう風になる可能性もありますので、ぜひそんな形で対応していただけたらなと思います。ありがとうございました。他にいかがでしょうか。初めてですよ。津の中で地元からこういった形で動き出したというのは、大切なことだと思うんですね。

ぜひ成功するように、行政の方からもぜひサポートしてあげてもらえたらと思います。これは御報告ということで、来年の1月からということを用意しておられますので、逆にいうと楽しみに待ちたいと思います。ではその他にうつりたいと思いますが、この資料は200円回数券および100円回数券の車内販売についてということですが、その他も含めて何か御報告の件は。

<事務局>

その他ということで、昨年度寄せられた要望などを踏まえまして、今年度から実施することにしたものがございますので、御説明をさせていただきます。まず、回数券の車内販売についてです。今まで、回数券につきましては、車内販売は行っておらず、購入希望者につきましては本庁舎交通政策課、各総合支所または一部の出張所まで足を運んでいただき、購入していただいております。利用者の中には、回数券を買うのに、販売しているところまでわざわざコミュニティバスを乗っていく必要があり、不便だというような声があったことと、また三重交通さんの路線バスでは、車内で回数券を販売しているということもございまして、利用者の利便性の向上を図るため、津市コミュニティバスにおいても、この5月より車内におきまして、利用が多い200円回数券とまた100円回数券に限りまして販売することになりました。次に、フリー降車ですけども、フリー降車の試験的な実施を行いたいと思っております。利用者が、重たい荷物を持って帰りの便に乗られることが多く、利便性の向上や高齢者の負担軽減の

観点からも、フリー降車を導入したいとは考えておりますが、安全性の問題等もございますので、地域住民また警察とも十分協議をした上で、問題のないエリアにおいて、まずは試行的にフリー降車を実施したいと考えております。その結果をもとに、問題点をフィードバックし、他の地域にも広げていきたいと考えております。最後に、以前から座長よりアドバイスがございましたショッピングセンター等による館内放送ですが、4月より追加運行をしております城山ショッピングセンターにおきまして、館内放送の依頼をし、“コミュニティバスが間もなく到着しますので、停留所までお越しく下さい”といった館内放送を現在流してもらっております。今後は、他のスーパー等にも協力を依頼をしまして、広げていきたいとそうように考えております。利便性の向上、また先ほどお話がありました満足度の向上が利用者数の増加にも繋がると思いますので、今後につきましても、利便性の向上に努めていきたいと思っております。以上でございます。

<座長> 今のお話に対して御意見、御質問はございませんでしょうか。車内販売、大変いいことだと思うんですね。ただどうなのでしょう。三重交通さんの方で実際にはされていると聞いていますが、運転手さんの負担にならないようにというのが多分原則だと思うのですが。この辺りはよろしいのでしょうか。

<藪本委員代理> 一般路線におきましては特に駅前であるとかターミナルで乗っていただいたときにお客様がみえて買っていただくという方法でございます。途中のバス停から乗って途中のバス停で降りられるという方がいらっしゃいますので、そういう方につきましては、ドライバーが回数券を販売しているということでございます。特にドライバーの負担という形がないとはいえませんが、当然停車中の安全な時間帯を見計らって発売をさせていただくということを心がけておりますので、これによって何か問題が起こるといった認識はございません。

<座長> 他にいかがでしょうか。ぜひフリー降車の件はお願いしたいと思っております。特に安全性というのはいくらも大切になりますから、警察の方とも十分御検討いただいて全地域というわけにはいかないとは思いますが少しでも御利用の不便を解消することができればと思っております。なるべく早めに

御検討いただけたらと思います。よろしいでしょうか。

<事務局> 事務局の方からあと二点お願いといいますか、させていただきたいと思
います。1 点目が活性化協議会の作業部会の開催でございます。本年度の
事業で高松山団地の乗合ワゴンの試験運行や事業評価の検討、あるいは利
用促進等を行っていく予定でございますが、協議会だけでは時間の制約等
がございましてなかなか細かい議論までいけないようなことがございます。
そこで昨年度の協議会の中でもこのようなお話があったかと思えますけど
作業部会的なものを開かせていただきましてその中で具体的な検討等を行
っていただければと考えております。たとえば利用促進ですと啓発グッズ
の作成でありますとか、あるいは啓発方法なんかについていろいろと御検
討いただければと思っております。メンバーといたしましては当協議会委
員の中で交通事業者様あるいは行政関係者、市民の公募委員の皆様ぐら
いをお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。もし御協力いた
だけるようでしたら、メンバーのみなさまに後日開催日程等の御案内をさ
せていただきたいと思いますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。
それからもう一点なんですけど、いつもこういった室内の会議でございま
すので、少し気分を変えまして委員の皆様にも地域の実情を見ていただ
けたらとどうかという御提案を頂戴しております。もう夏で暑くなってま
いりますので時期は秋ぐらいに美杉あたりで企画させていただきたいと考
えておひまして、御意見がございましたら事務局に御連絡いただきた
いと思ひます。遠方まで出掛けますので一日がかりになるかと思ひます
けれどもそれをふまえた上で次回の会議で日程なんかも御提案できるかと
考へておひますのでお願ひいたします。

<座長> 現地を見にバスを乗りましょうとこういう話です。ありがとうございます。
今二つ御提案いただきました。一つは作業部会ということで、先ほどの高
松山団地の話もございすが、堀口さんから御提案があったような形で、
もう少し市民のみなさんと実際のところを議論していただく場をこの協
議会だけではなくて作っていったらどうか、作りたいとこういう話ですが
いかがでしょう。事業者さんは何か御都合が悪ければいけません
が、それから市民の公募の委員のみなさんは。

<堀口委員> 参加させていただきます。

<座長> どうですかね。竹田さんも

<竹田委員> 作業部会は賛成ですね。それはぜひ。あと、できれば作業部会で僕は常々思っておるんですけど持続可能なということになりますと、やっぱり子供から公共交通について関心を持っていただくということが大事だと思います。たとえば副教材作りなんかも、それは教育委員会の協力がなければ話にならないんですけど、津市も情報発信して全国に先駆けてそういう子供むけの公共交通についての副教材作りなども作業部会で検討して一年なり二年かけて作り上げていったらどうかと思います。この協議会がちょうどいい場になるのではと思います。

<堀口委員> 補足として子供さんを狙うならバスに色を塗るとか絵を描くとかね。伊賀の忍者列車、あれに乗りたい、乗りたいという子供もいますね。

<竹田委員> ちょっと突飛な発言をして申し訳なかったです。できたらぜひ、作業部会を作るならそういうのも考えていただきたいと思います。

<座長> 私は大学に来る前の豊田の研究所で、子供たちにマンガで分かるようにするというので冊子を作っていました。そんな事例もありました。

<武田委員> 前のバスのティッシュボックスを私の地区の幼稚園に30人くらいなのですが、園長先生に頼みまして会合のときにお渡ししてちょっと説明させていただきました。そしたらお母さん賛成していただいて、その場では作れなかったけど家に帰って作らせてもらいましたという意見をいただきました。

<座長> 小さいうちから慣れ親しむというのはずいぶん大切で今の子どもたちはバスの乗り方も知らない子が多いので、こういったことはいいですね。作業部会の中でいろんな御意見、知恵を出していただきたいと思いますので、ぜひお願いしたいと思います。それから秋に現地へ見に行きましょうというお話ですが、私もぜひ一緒にという話をしてましたので。これもまた一

日となるとなかなか大変だと思えますが、お時間の許す方をお願いしたいと思えます。楽しく見に行くのも大切かなと思えます。

実際乗っておられる方にお話しを聞くとか地域の人たちにお話を聞くとかいう点もあるかと思えますので、いろいろ企画は事務局の方に任せてあります。秋ぐらいということだともう一度議論できますよね。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。では今の御提案を含めてその他4つほど今回ありましたけど、御検討をすすめていただくということでお願いしたいと思えます。他に委員のみなさんから御提案なり御意見ございませんでしょうか。今日は大変長い間どうもありがとうございました。

<事務局>

どうも長時間にわたりまして熱心に御協議いただきましてありがとうございました。また貴重な御意見ありがとうございました。これで本年度第1回の協議会を終了したいと思います。どうもありがとうございました。