

平成23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	平成23年度第2回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	平成23年8月19日(金) 午後1時30分から午後3時30分まで
3 開催場所	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) 伊豆原浩二、小椋進、平井利幸(笠谷昇代理)、金子靖志(小林博之代理)、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、松下太、濱田敏貴(向原俊夫代理)、森川謙一、藪本竜太郎、山口貞信、松尾(山路美彦代理)、小河俊昭(会長・副市長) (事務局) 都市計画部長 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 津市コミュニティバスにおける利用状況について 2 高松山団地におけるアンケート集計の報告及び運行計画案について 3 芸濃地域、美里地域、安濃地域及び一志地域におけるフリー降車について 4 平成23年度コミュニティバス運行の事業評価指標の検討について 5 作業部会における協議結果の報告について 6 自家用有償旅客運送における更新申請について
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2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2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> 委員の皆様には、御多忙のなか、津市地域公共交通活性化協議会に御出席をいただき、誠にありがとうございます。さて、今回の会議は、平成23年度第2回目の会議となります。今回は、津市コミュニティバスにおける利用状況など6つの事項について、御協議等いただきたいと思っております。

いずれも重要な議題ですが、その中でも、以前から御協議をいただいております高松山団地における予約型乗合ワゴンの運行計画につきまして、本日、住民アンケートの結果と、アンケート結果に基づいた運行計画案をお示しさせていただきまして、皆様の御意見を頂戴したいと思いますのでよろしくお願いいたします。

<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。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は、座長の伊豆原先生にお願いしたいと思います。それでは、座長、よろしくお願いいたします。

<座長> 大変暑かったのですが、気象庁によりますと、今日くらいから少し涼しくなるということで、ある程度、暑さのピークは過ぎたかなと思っております。

津のコミュニティバスも、昨年からいろいろ改善を実行していただいたことによって、路線によっては随分、御利用が増えてきた部分もございます。しかしながら、まだまだ御利用の少ない路線も結構見受けられますので、少しずつ改善していただいて、市民のみなさんの足になれるような仕組みを作っていけたらいいなと思っております。今日も報告事項が大変多くございますけれども忌憚のない御意見をいただいで少しでもお役に立て

ればと思っておりますのでよろしくお願いいたします。お手元の事項書に従いまして、その他を含めて7項目あります。それでは1番目の「津市コミュニティバスにおける利用状況について」、事務局の方から説明をよろしくお願いいたします。

<事務局> それでは、事項1の「津市コミュニティバスにおける利用状況について」、御説明申し上げます。資料1をご覧ください。まず、最初にお断りしておきますが、この資料の美里、白山及び美杉地域のデータにつきましては、平成23年5月23日から同年5月29日まで行いました第1回乗降調査に基づく推計値となっております。全体的には、前年度から比べると、利用者は、やや増となっておりますが、地域別では、久居、河芸及び白山地域においては、やや下回っているところもあります。久居地域については、利用者の少なかった野村ルートにおいて、桃園ルートとともに、この4月から城山ショッピングセンターを経由することにより、利用の改善を図りましたが、残念ながら、顕著な変化はみられませんでした。安濃地域については、村主ルートにおいて、利用者数が少なかったことから、本年4月から、学童保育需要への対応をはかり、それによって、利用者が増えております。美里地域については、前年度比が一番、改善されており、長野・高宮ルート及び辰水ルートの両ルートで、それぞれ150%を上回る改善がされています。これは、昨年7月に行った小学生の下校時に対応したダイヤを追加する見直しによって小学生の利用が増えたものでございます。

また、美杉地域においては、昨年7月に行った一志病院へのアクセスの確保及び直接乗り入れを行ったことにより、全てのルートで改善が図られました。また、資料1の下の欄にこれまでの利用改善に向けた取り組みを列記させていただいています。さらに、再編前の平成21年度から最近までの利用状況について、長期的な変化を見ていただくために、各地域、各ルート毎に資料1-2から1-9にまとめています。

なお、御承知かとは思いますが、再編前の平成21年度の料金が久居、河芸、安濃地域は無料、芸濃、美里地域は100円であったことから、平成21年度との比較では利用がかなり減っていることを申し添えさせていただきます。今後も、特に、利用者が減った地域を注視しながら、この乗降データを今後の運行に役立てていきたいと思っております。以上で、津市コミュニティバスにおける利用状況についての説明を終わります。

<座 長> ありがとうございます。ただいま利用状況についての御報告をいただきました。1枚目に全体の利用の状況がありますが、これについて何か御質問、御意見ありますでしょうか。河芸が減ってますよね。去年の8割ですから、平成21年当時からみるとかなり減少していますが、何か地元の方や総合支所からお声をいただいているということはないですか。

<事務局> 減少傾向にありましたので、河芸の総合支所の方に確認したのですが、特に変わったことはないとのことでした。ルートについても河芸の場合、特に変わっておりませんし、どうしてかなという感じです。今後、地域に入って皆様のお話を伺ってまいりますので、その中で、もし何か分かれば御報告させていただきたいと思えます。

<座 長> 今までみなさんが使っておられて、だんだんとお歳を重ねられて少し使いにくくなった。だいたい二割減というとなんな感じかなと思えます。逆に言うと新しいみなさんにメッセージを出していく必要があるのかなと思ったりします。後ほどの評価指標等々のところで御議論いただけたらと思えますのでよろしく願いいたします。他にいかがですか。後の地域、久居、河芸については少し伸び悩んで若干減少ですが、美里については小学生に大変御利用していただいて、良かったかなと思っています。白山地域は病院の話がありますから若干昨年よりは伸びつつあるのかなと思えます。

そんなところですので、また評価指標のところで御意見いただきたいと思えます。それでは利用状況について、御報告いただいたということで確認しておきたいと思えます。またもしお気づきの点がありましたらお手をあげてください。それでは二つめですが、先ほど、副市長さんからもお話がありましたけども、「高松山団地におけるアンケート集計の報告及び運行計画案について」、事務局から報告をお願いしたいと思えます。よろしく願いいたします。

<事務局> 次に事項2、これまでもその都度、進捗状況を御報告してきたところですが、今回はさらに進みまして「高松山団地におけるアンケート集計の報告及び運行計画案について」、御説明申し上げます。まず、アンケート集計ですが、資料は2-1と2-2になります。高松山団地における乗合ワ

ゴンにつきましては、前回の会議で御説明申し上げましたとおり、6月中旬に、実際に利用する方を対象としたアンケート調査を自治会が実施され、今回、42人の方から回答がありましたものの、実際に利用されると思われる方については、17人という結果でした。この団地は、346世帯、950人、ということでしたが、こうしてしっかりと調べてみると、実際の利用者はこのようにかなり少ないことがわかりました。対象者17人の内訳は、男性が6人、女性が11人で、年齢としては、40歳代が1人、50歳代が1人、70歳代が8人、80歳代が7人と、やはり高齢者の割合が多い結果となっております。行先の要望としましては、遠山病院が6人、津新町駅にあるスーパーマーケットぎゅーとらが5人、武内病院が3人、三重大学附属病院が3人、津生協病院が2人、イオン城山ショッピングセンターが2人、柳山のスーパーマルヤスが1人など、多様なニーズを伺うことができましたが、主な目的は病院と買物であることがわかりました。「何時頃に行きたいですか」という問いに対しては、通院及び買い物共に午前10時前後の回答が多く、滞在時間としては、通院については1時間30分から2時間、買い物については30分から1時間という回答が多いという結果でした。利用頻度としては、買い物については週1回から週2回、通院については月1回から月2回との回答でした。「何曜日に利用したいですか」という問いに対しては、月曜日から金曜日までは、ほぼ均等に希望があるという状況でした。「現在の交通手段はありますか」という問いに対しては、全員があると答えられ、交通手段としては、「家族・知人が乗せてくれる」という回答や、「タクシー」といった回答が多数を占めました。「自宅からどれくらいのところに停留所があれば利用しますか」という問いに対しては、徒歩5分と答えた方が9人、徒歩3分と答えた方は5人、徒歩2分、徒歩10分、また200mと答えた方が、それぞれ1名ずつという結果でした。最後に、津新町駅までの運賃について、どれくらいが適切かという問いに対しては、300円未満が9人、200円未満が7人、100円未満が1人という結果でした。今回のアンケート結果をもとに、自治会とも相談しながら、事務局で運行計画案についての検討を行いましたところ、利用者はあまり多くなさそうなので、運行形態としてはタクシー事業者による4条のデマンド運行、行先についての回答の多くは、津新町駅周辺でありましたことから、ルートとしては、高松山団地から津新町駅を結ぶことを考えております。また、三重大学附属病院、

津生協病院及び柳山のマルヤスなど、津新町駅周辺以外の目的地の希望もあるわけですが、それについては、津新町駅から、ぐるっと・つーバス若しくは三重交通の路線バスがありますので、乗り継いで利用してもらえよう、それらのバスへの乗継設定を考慮いたしました。

以上のような状況から、作成しました運行計画案が資料2-3及び資料2-4でございます。運行計画案は、高松山団地から津新町駅を火曜日と金曜日の週二日、運行本数は1日2往復とし、朝の行き便2本と昼ぐらいの帰り便2本としております。停留所は、団地内に3箇所設置するほか、奥田医院前、プライスカット前、遠山病院前、そして津新町駅といたします。利用者は、運賃として300円を負担し、利用する前日までに、運行事業者へ電話で予約を入れ、当日乗車していただくことになります。

なお、この運行計画案につきましては、三重運輸支局様と、三重県タクシー協会様、同タクシー協会津支部様にも事前に御相談させていただいております。予定では、本日、この運行計画案を協議会で御承認いただき、諸手続を経て来年1月からの試験運行を考えておりましたが、アンケート調査の結果、利用者数が少なかったことや、運行経費の赤字分に対します自治会負担について自治会内での考えがまだ少し統一されていないことなどから、高松山団地自治会ではもう少し時間をかけて慎重に進めていくべきではないかとの御意見がありまして、市といたしてもそれを尊重していきたいと考えております。つきましては、試験運行の時期も含めて、今後の予定につきましては、高松山団地自治会様と密接に協議を行いながら慎重に進めていきたいと考えております。以上で、高松山団地におけるアンケート集計の報告及び運行計画案についての説明を終わります。

<座長> 報告にあったように、自治会のみなさんとの協議にもう少し時間を費やしていきたいということで、前回のときには今日御承認いただいてということで連絡させていただいたのですが、少し時間をくださいということでございます。これについて何か御意見、御質問ございませんでしょうか。

<小椋委員> 高松山団地346世帯のうち、回答が42人ということですが、これは一軒一軒まわって回答用紙をもらったのですか。

<事務局> アンケート調査票自体は全世帯にお配りさせていただいております。そ

の内容について、実際に利用される方を想定した質問形式になっておりますので、書いていただく方が利用していただく方というような形で作りました。その結果、実際42人の回答があったのですが、どうも中身を見ていくと17人くらいが実際、利用していただけそうな人かなという結果となりました。

<小椋委員> 人数が17人と少ないから、もっと真剣に考えてやらないと。一回走ってしまうとなかなか無くせないのですね。

<谷口委員> このアンケート調査の集計結果で年齢層が70代と80代の人が多いです。本当はバスにも乗りたいけど体に優しい作りになっていないというのもある。段差もある。乗り継ぎの関係も、乗り継ぎは70代や80代の人にとったらすごく大変なことで、ぐるっとつーバスが次にあると言われても降りて、また違うバスに乗るとするのはすごく難しいことで、それもちょっと疑問に思いました。あとは、どこへ行くのに使いたいというのが、ほとんどが病院なのです。この中に耳鼻科や歯医者を書いてないので、歯医者や耳鼻科へ行きたい人はどうされるのかなというのがあります。

<座長> いまの御指摘について事務局でお答えはありますか。

<事務局> よくそういう御指摘をいただくわけですが、私どもといたしましては行政が関わって、作っていく公共交通というものをどこまでニーズがあるからといってそれを実現していくのかというところが難しいところでして我々も高齢者の方が、乗り継ぎが難しいことも承知しているわけですが、やはり行政が関わって作っていく、自治会の負担も頂くということになれば、ある程度まとまりのあるというか、最大公約数的なものを路線として引いて、それ以外のことを実現しようと思うと、お金は高くなりますがタクシーを利用していただくとか、ある程度そういう仕訳をしないとなかなか難しいのかなと思います。谷口委員の御意見でそういう見方もあるかと思いますが、我々としてはどうしてもそういうお答えになってしまいます。

<堀口委員> うちの自治会でもっと簡単なアンケートをとっても過半数は集まります。

それに比べたら少なすぎる。どんなアンケートの取り方をしているのかちょっと疑問に思うくらいですね。

<事務局> 今回のアンケートは二回目のアンケートとなります。ざっとしたアンケートはもう前回にやっております、かなりの方に興味があることが分かったので、今回は個別に、実際に利用される方から回収するというので集めさせていただいたアンケートです。

<堀口委員> では前回アンケートをとったときに何名くらいが利用したいとおっしゃったのですか。その中から42人ですか。実際に対象人数にしてみたらさらに17人となっていますけど、極端に言えば、第1回目のアンケートの際にこの17人に絞れていたのではないですか。

<事務局> 前回のアンケートでは記名式ではなくて、乗合ワゴンのような公共交通を走らせた場合、利用していただけるかという内容のものでした。今回の回答よりは前回の回答の方が当然、回答数が多かったということはありませんが、その数字はまたあとで報告させていただきます。

<座長> 前回の回答数はかなりありましたね。後でもし前回の数字があれば報告してください。

<竹田委員> 私もぐるっとつーバスを主催している関係で何回か高松山団地へ入って、多くの高齢者のお話を直接、聞いたり、どうすればいいのかという相談にのってきました。実は今回のアンケートがまわってきて、竹田さんどう答えたらいいですか、という相談もございましたが、今回はシビアだと感じました。乗るか乗らないか、利用するか利用しないかということで、今ぱっと答えられない方もいるわけです。家族の都合が悪いと利用したいし、かといって利用の登録をしたのに利用しないと悪いし、かなり迷われて利用しませんという回答をした人もおりますし、とりあえず利用すると書いておこうかと、そういう方も少なからずおみえになったことも事実です。堀口さんが言われたようにアンケートの取り方が、事実上利用する会員として登録するというようなことですから、かなりシビアな数だと思うのです。ただ私が思うのは以前、相談を受けて何回か行っている中で、要

するにああいう団地というのは団地外の人に乗らないわけですよ。したがってやっぱりずっと持続可能な形ですするには、今は利用していないけど、みんなのためにお互いに協力するということが必要だと思います。たとえば、バス停の位置もいろいろ話したら近くがいいけど自分の家の前は困るとか、ゴミが多くなるからとか、そういう具体的な話をしていくといろいろな問題が実際起こりますよね。それはやっぱり自治会員全体の利用者のために自分達もある程度犠牲にならないといけないし、場合によっては今回はどうかわかりませんが、豊野団地の例を申し上げますと自分たちの会費から一部負担金を払う場合もありますと言うと、一部の人しか乗っていないなぜ自治会費から払うのか、というようなことを実際に言う人もいますわけです。そういうときには自治会の少なくとも役員会とか老人会の役員会とかではしっかりそういう人たちに対して答えるだけの根拠を持たないとなかなか無理ですよ、という話をしているわけです。したがって今回確かに17人というのは本当はかなり厳選されていて、本当は利用したいけどというような人たちは含まれていない。ちょっとこのアンケートの取り方がどうだったのか若干疑問があります。堀口さんが言われるように。

<堀口委員> 確かに病院に対するバスの運行というのは難しいと思うのです。診察の時間は決まっていますが、終わる時間というのは待ち時間などありますから何時に終わるか分かりません。ポイントが絞りにくくてバスを運行するのはかなり難しいと思います。それではターゲットに置くとしたらショッピングぐらいしかないと思うのです。逆にショッピングをターゲットにしたらある程度の時間が計れますから運行は楽ですよ。そこへもってきて気軽に利用していただける。病院の場合は、病院にかかっている私のためにバスを動かしてもらっているというような負担があると個人的に思うのです。ショッピングの場合は乗っても乗らなくてもいいわというぐらいの気楽さがあって、隣の奥さんが行くから一緒に行こうかというような気楽さもあるし、かえってショッピングに絞ってしまう方がいいのではないかと。あと、自分で運転して買い物に行っているのを引きずりおろしてでもバスに乗らせるという形で持っていくのがベター。そのメリットを訴えるという風な方向から、バスで行けばこういうメリットがありますよ、自分で車を維持するにはこれだけ年間費用がかかるけど自治会で運行しているバスを利用すると年間これだけで済みますよ、というメリットを訴え

るとか、いろんな方法があると思うのです。私が自分の自治会で訴えているのはそういうことなのです。バスを利用して自分の車はガレージに置いておきましょうと、みんなで自分たちのバスを持ちたいと思いませんかという風な訴えをしたら3分の1くらいの住民からぜひバスを利用したいという声があがっているのです。なんとか行政の方で力を貸してくれないかなと思っています。

<座 長> 今の堀口委員、竹田委員のお話で私も若干このアンケートだけを頼りにして物事をやってしまうのは、これは無謀だろうと思うのですね。自治会のみなさんと住民のみなさんとでもう一度整理しなおすといいますか、たとえば乗合ワゴンというイメージがどんなものをイメージされているのか、それから今おっしゃったように行きたいのは病院だけと本当に自分たちがどれくらい待ったら使えるようになるのだろうか、実際にお使いになってない方たちからすれば不安の部分が結構ある。竹田さんや堀口さんがおっしゃったのですが、実際に使えるかなと自分なりに考えると、今までバスを使ってないとすると勇気がいるわけですね。先ほど竹田さんがおっしゃったのですがこの数字はひとつの目安にはなるのだろうか、ただし、地域のみなさんにもう一度フィードバックして本当にこういう形でいいのかというあたりを議論していただく。竹田さんが相談役になっていただけてますから、竹田さんを含めて行政が一緒になっていい仕組みを作ってほしいと思います。もうひとつはいつも言うのですが、最初から百点満点は無理ということを目なさん知った上で話をしていかないと、このまま突っ走ってしまうというのも心配な感じですね。ですから、そういう意味では少し時間をくださいと言っていていただいていますからもう少し議論をしていただく必要があるのかなという感じがします。特にお年寄りの方で今70代、80代の方がお答えになっていますけど、車で今なんらかの形で乗せていってもらうのではなくて、自分が運転されるという方をお願いしておかなければいけないのは、車が使えなくなったらバスに乗るとお答えになられる方、地元で結構聞くのですが、それはダメだと、車が使えなくなったらバスに乗れるなんて逆だと、バスが乗れなくなったら車しか手がないのです。車が使えなくなったらバスも使えません。ということを書いてあげないとダメなのです。自分が免許を返納して元気なうちに自分の足腰で動けるときに使うのはみなさん使っていただけなのですが、車が一番便利だから楽

だからといってお使いになっていて車をやめたらバスが使えるかといったらまず使えない。逆なのですね。だからそのあたりを含めて、自治会のみなさんで一回乗って見たらどうかと思います。たとえば今ぐるっとつーバスにつながっているからいいよとありましたが、それでは何人かでぐるっとつーバスに乗ってみようかとか。そういうあたりを少し自治会の方たちと一緒にあって、まだ乗ってみえない方たちにはそういうチャンスでこういう風な乗り方や使い方ができるのだというあたりを一緒にあって議論していただくなり、体験していただくなりやっていたかかないと、多分今おっしゃったように私は使うという人はいいのだけど、中間の、あったら使いやすいだろうけど使ってみたらどうかと悩んでみえる方はどういう風に使えるか、というのが今ひとつつかめてないのかなという感じがします。

少しそんなことを行政の方からもあまりお金をかけるわけにはいかないのですから、少し自治会の方と団地の方にもう少し分かりやすいようなものを考えていただきたいという感じがします。

<堀口委員> さきほど小椋さんがちらっとおっしゃったのですけども、自治会のリーダーが車を利用してバスなんか興味ないと思われていたら、ちょっとあり方も違うと思うのです。住民がどういうものを必要とするか真剣に考えて、バスがあったらこうなるというのがある程度分かっているリーダーならもっと訴えられると思うのです。我々はそういうことを思い描きながら説明できますけど、それを何も考えないリーダーがただ説明するだけでは伝わらないと思います。そういうようなことでも違ってくると思います。

<座長> 5分以内と9人の方が答えられています、お年寄りでも5分だとよくて300mギリギリで、少ししんどいですね。バス停の場所を考えていくと、3つでいいのかどうかというのも、粘り強く考えていかなければなりません。

<事務局> いろいろ御意見頂戴いたしましてありがとうございます。先ほど、最初のアンケートのところで答えにつまってしまいました件ですが、このときは回答が151件ありまして、回答率は約40パーセントとなります。御意見や個別回答を読んだのですが、やはり多いのは、今はいいけど、ちょ

っと先にはほしいという意見なのです。これはどこへいっても圧倒的に多いのです。では実態はどうなのかということで今回の調査をする、そういう流れがひとつございました。つぶさに見ていくとどうなのかということをお我々も知りたかったわけです。竹田委員からもちょっと厳しめのアンケートだったという話がありましたけれども、計画を上方修正するのはわりと容易なのですが、下方修正するのは自治会がどれくらい負担しているのか分からない、行政がどれくらい負担したらできるか分からない、ということになりますので、確かにやはりこれは少し厳しめのアンケートになったのかもしれませんが。でも私はどちらかという実態としては、やはりこういうものなのだとお我々も認識する必要があるだろうとお思ったのです。もうひとつは多くの自治会から今も交通手段のお話の相談を受けていますけれども、実際には1000人規模の団地ですら、これくらいの需要しかないということをおひとつの参考にして、ではそういう小需要型の交通手段をどうやって作っていくかということをお考えるひとつのきっかけにもしたいと、こういう形でお取り組んでまいります。ただ私も17というのは確かに少ないなと感じました。回答は42いただいていて実際にコアになるのは17ということですが、我々が申し上げたのはもう少ししたら使いたいとか、そういう回答が多かったので、そういうのは除外して17になったということおです。今日いただいた御意見を参考にさせていただきながら、そういう意味では我々は自治会長さんや役員さん、それから老人会のみなさんとの意見交換はやっておりますけど、利用者レベルでなかなかやったことがないので、今回使いたいという方が17人おみえになり、我々が描く乗合ワゴンと利用者の方がイメージしてみえるのとは違うかもわかりませんし、もう少し地域の中に入って行って、そのあたりのところを一緒に膝を交えて話をしながら本当にこの地域に合ったものかどうなのかということをおもう少し時間をかけて研究させていただいた方がいのかかなとお思いました。ある程度需要があれば試行運行しながら考えて行けばいいかなとお思ったのですけれども、ちょっと私が予想したより少なかったことおもありますので、もう少しそのあたりのところを密にやっていきたいなとお考えております。ただ今回のことでも自治会としては、自治会が要望したら役所の方が動いてくれたということお高く評価をさせていただきまして、そういう我々の取組が他の地域のみなさんにも安心感を与えるひとつにはなったのではないかなと、手前みそになるかもしれませんが考えておいま

す。

<佐久間委員> 確かに、自治会でこういうことがあると言うとその場のムードで賛成となるのですが、そのあと実際利用するかというと、利用しない方もみえると思います。病院を利用する方でも火曜と金曜しか運行されず、予約やその日に先生の診察がない場合だと利用できないわけですね。だから減っていくのだと思うのです。私たちの地域では移動スーパーができています。スーパーを経営していた人が借地の問題で閉鎖したのです。そしたらその辺の人たちが買い物に行くのが不便になったので元のスーパーの経営者がトラックへ全部積んで地域を回っているのです。また家の近くのお医者さんは患者さんを集めに回っているのです。ああいったことができるかどうか知りませんが、毎朝病院の事務の方が軽自動車に患者さんを全部乗せて診察が終わるとまた送って行かれるのです。医療機関によってはそういうこともやってみえると思います。団地からバスで出て行くというより、向こうから団地へ入ってきてもらうというやり方もあると思います。

<座 長> そういうのも調べてみてくださいね。移動スーパーはよくある話ですが、病院の話はびっくりしました。そのあたりもいろんな仕組みがあるとすれば地元のみなさんがどういう風にお考えいただいているかもちょっと調べていただきたいと思います。

<小椋委員> お医者さんもすごく増えましたよね。こちらから選べる時代でしょ。人気取りというか、お客を取らないと。そういう時代になってきたのかなと思います。

<座 長> そのへんも情報として調べてみてください。どの程度か私も分かりませんが。他にいかがですか。もう少し地元に入っているいろいろな情報交換をしながらやっていく。運行計画案についてはこれで固定という意味ではないですね。今のところこういう形で考えたものをみなさんに提示したらこういう答えだったということですから、少し検討を続けていただくということはいかがでしょう。よろしいでしょうか。それではそういうことで事務局の方へお願いしておきたいと思います。それでは、事項3の芸濃、美

里、安濃、一志地域のフリー降車について、事務局の方から説明をお願いしたいと思います。

<事務局>

それでは、事項3の芸濃、美里、安濃、一志地域のフリー降車について、御説明申し上げます。このことにつきましては、昨年度から、高齢化が進む中で高齢利用者の負担を軽減させるという意味で早期に導入をするべきだという御意見をいただいております。今年度から実施に向けて取り組んできたものであります。具体的には、各地域の総合支所を通して、利用者や運転士から要望や意見などをうかがいまして、それらに基づいて、対象箇所を取りまとめ、さらに警察署や運輸支局の御指導をいただきながら、問題のない箇所について、今回フリー降車ができるように提案をさせていただくことになりました。当初は、フリー乗降ということで、検討をはじめましたが、乗車の場合は、乗る人か、ただの通行人かを見分けるのに、運転士の注意が散漫になることや、利用者の声としても、荷物の多い降車の方が要望が多かったことなどを受け、とりあえず、降車のみ限定して、試験的に実施することにいたしました。この種の取組みで最も注意しなければならないのは、安全性の確保ということです。これをあまりに大きく考えすぎると何もできませんし、逆に過少評価しすぎると事故につながりかねませんので、とりあえずは、希望の大きいところから、試験的に取り組んでみるというスタンスで臨みたいと考えています。それでは、地域ごとに対象箇所の説明をさせていただきます。まずは、芸濃地域です。資料3-1をご覧ください。図の上中央当たりの楠原とその周辺、もう少し下にさがって、図中央の下川周辺、さらに少し下がって、小野平周辺の3箇所でございます。対象箇所の写真がそれぞれ貼り付けてありますので、参考にしてください。それでは、次に進ませていただきます。資料3-2は、美里地域です。図のやや左上の長野小学校周辺の1箇所。次に、資料3-3、安濃地域です。ここは、箇所数が結構多いので、図の左上から写真の並びに沿って、順番に見てまいりたいと思います。写真から矢印が出ていますので、その先をご覧ください。まずは、上から戸島西善寺前、その少し下の岩城、もう少し下がって安部小丸、さらにそのやや右下、二子、次に図の中央上の写真、場所は図のほぼ中央の田端上野公民館前、その下の椿団地があります。次に図右側の写真の上からですが、まずは安濃山出、その下の内多東、少し下がって、佐倉団地公民館前、一番下

の妙法寺神社橋前の10箇所です。次に、資料3-4、一志地域、図中央やや上の小渕病院周辺、その右下JA川合支店周辺の2箇所です。いずれも通行量が少なく、それなりの幅員があるとか、車両を止められるスペースがあることを確認してしたうえで、冒頭でも申し上げましたが、警察署さん、運輸支局さんとは、すでに協議をさせていただいておりますので、よろしくお願い申し上げます。

<座長> ありがとうございます。これについてなにか御意見、御質問ございませんでしょうか。フリー降車で一番困られるのは運転士さんですね。ここで停めてと急に言われる問題については運転士さんの方とはお話しはされていますか。

<事務局> 当然、運転士さんの御意見も伺った上です。

<竹田委員> 三重交通さんにお聞きするのですが、この辺の区間で主な運転士は固定されているのですか。

<藪本委員> 基本的には固定しており、ほぼきまったメンバーになっております。

<竹田委員> それならあの人はどこからと、だいたい分かりますからね。固定客が多いですからね。日替わり運転士でなかったらいいと思います。

<事務局> 今日、御承認いただければ、9月1日から実際に試行させていただきたいと考えております。

<金子委員> フリー降車区間が非常に短いという印象を受けました。例えば、資料3-2長野小学校がありますけど、非常に狭い区間の設定になっていると感じましたので、それはやはり交通安全上の意見を御参考になさってということですよ。

<座長> 今回は一応、試行運行ということですが、今後、利用者の要望等によっては区間を長くしていくということは、考えていくのでしょうか。

<事務局> 区間が短いというお話については、今回試行的な取り組みでございますので、様子をみながら、運転士さんの御意見も含めて見直しをしていきたいと思っております。

<座長> いかがでしょうか。御承認いただくということでお願いできますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、事項4「平成23年度コミュニティバス運行の事業評価指標の検討について」、事務局の方から説明よろしくお願いたします。

<事務局> それでは、事項4の平成23年度コミュニティバス運行の事業評価指標の検討について、御説明申し上げます。前回の会議で「事業評価の評価指標と評価のあり方の検討報告書」について説明をさせていただきましたが、現在、それを踏まえて、適当と思われる指標をいくつか選定し、より目に見えやすい形で、それぞれの地域のバスの状況をお示しできるようにと、作業を進めておりますので、現在の取組状況について、御報告をさせていただきますと思います。資料4-1をご覧ください。評価の数値は、表1にまとめてあります。表1をご覧くださいとおわかりいただけると思いますが、指標の中には、パーセントで表すもの、その中でも通常100%を上限とするいわゆる普通のものから、500%を上回るものもあります。また、円とか、人とか数値といたしますか、「数」で表すものもあり、その中でも値が低い方がよい場合もあれば、値が高い方がよい場合もあるなど、かなりのバラつきがありまして、そのままの数値をひとつのレーダーチャートでお示ししてもわかりにくいので、グラフの外側100%に近い方がよいということになるように、それぞれ補正といたしますか、変換をしてあります。それが表2です。グラフの形式は、レーダーチャートを用いまして、それぞれの地域ごと、複数の指標に対応する評価がわかりやすいようにしてあります。

次に指標について、説明させていただきます。まずは、利用状況を見るための指標として、①利用率、②1便当たりの利用者数を設定いたしました。①利用率は、それぞれの地域の人口に占める年間利用者の割合を示したもので、コミュニティバスが地域の人口に比べてどの程度の利用があるのかを見るための指標です。ただ、コミバス以外の公共交通が多いところでは、この数値は低くなりますので、もう少し対象となる背景人口を絞り

込む必要があると考えています。まだ少し工夫の余地がある段階です。次に、②1便当たりの利用者数です。これは、いうまでもなく、1便当たり何人の利用があるかを見るための指標です。これまでも全体の利用者は、いろいろなところでお示ししてきましたが、全体利用者は、便数が多ければ当然多くなりますので、それでは正確な情報になりにくいということで、今回は1便当たりの利用者としていただきました。もっと、正確さを求めていくとキロ当たり人数というのがありますが、小数点以下の数値になりますので、今回は1便を相当としています。次に、費用効率面での指標として、収支率と地域住民1人当たりの財政投入額、利用者1人当たりの財政投入額を設定いたしました。まずは③収支率です。これは、運行経費に対して運賃収入が占める割合のことで、財政的健全性や費用対効果等を見るための指標です。こればかりに囚われてもいけません、重要な指標のひとつです。次に④利用者1人当たりの財政投入額です。財政投入額とは、運行経費から運賃収入を差し引いた金額のことです。利用者で支えるとなると、運賃とは別に利用者1人（1回）当たりどれくらいの負担が必要になるかということを見るためのものです。具体的には、運賃にこの金額を足したものが、実際の運行に必要な経費ということになります。次に⑤地域住民1人当たりの財政投入額です。さきほどの指標と同様の考え方ですが、今度は、利用者ではなく、地域住民で支えるとなると、運賃とは別にどれくらいの負担が必要になるかを見るためのものです。再編後、地域相互の乗り入れは若干ありますが、基本的には、それぞれの地域の皆さんが利用されていますので、その地域で支えるとなると運賃とは別に、住民1人当たりどれくらいの負担が必要になるかということを見るためのものです。最後は、満足度に関する評価指標ということで、先のアンケートで集計をした⑥満足度を指標といたしました。前回の会議でも説明しましたので、覚えてみえる方もあるかと思いますが、乗継、運行時間、運行頻度、ルート、運転士の対応、運賃などに対する満足度です。現在のところ、以上6つの評価指標を軸にして検討を進めていこうと考えていますが、利用率のようにもう少し精査が必要になるものもありますし、住民参画を進めるためには「住民協力度」的な指標も必要かなということも思っています。次にこれらの指標による各地域の特徴を見ていきたいと思えます。類型ごとに色分けをしました。久居・河芸地域は、都市型と言えます。①から⑤が利用の多さや、費用効率を見る指標になりますが、利用率以外はい

ずれもよい数値を示しています。利用率はここでは地域人口で割り戻していますので、都市部は低い数値を示していますが、率の出し方に問題があるだけで、実際にはこの二つは本市の中では、比較的良好な運営状況だと言えます。次に、芸濃・安濃地域は、郊外型と言えます。都市型と比較して全体的にオレンジの面積が小さくなっています。特に、②から④の数値が低いのは、あまり利用がなく、収入も低いということを示しています。

次は、美里・白山・美杉の山間部型です。白山地域は、郊外型との中間的な部分もありますが、とりあえずはここに分類しました。これらの特徴は、⑤の数値が低いことです。全体人口が少ないので、この数値は下がります。⑤と比べて④は結構よい数値を示しています。地域の全体人口が少ない割には、利用者は比較的多く、生活交通としての必要度の高さを示していると思います。次は、一志地域ですが、かなり特異なかたちをしています。⑤と⑥以外はすべて低い数値を示しています。⑤は単に地域人口が多いから割り戻すと一人当たりの負担が少ないということではありません。⑥満足度は、タクシー形式で運行していることもあって、よい数値を示しているのかもしれませんが、その他の数値が低いので、一志地域は改善の必要性が高いと考えられます。今後は、各地域だけでなく、ルートごとにこうした形で評価を行い、それをこのようにグラフ化することで、どういうところにどの程度の問題があるのかを明確にし、よりよい改善策を導き出すための道具として使いたいと考えています。また、その検証の過程で実情を映し出していないものがあれば、修正し、より完成度の高い評価指標や事業評価のシステムをつくらせたいと考えています。資料4-2に、本市の公共交通システムの事業フローをつけさせていただきました。ここにありますように、このフローに基づきますと、評価・検証によっては、路線は廃止ということもあり得るわけですが、当面は、このように可視化、見えるようにしていくことで、これらコミュニティバスの危機的な状況や利用促進の必要性を地域住民の皆様と共有していくことが大切だと考えています。それぞれの地域で住民の皆様とも意見交換し、この地域は、このルートはどこが弱点で、どういう対策や改善が必要かを議論していく、そうした作業が大切です。むしろ、当面はそうした地域住民の皆様意識の醸成を図るためのひとつの道具として、これらを活用していきたいと考えております。

以上で、説明は終わります。よろしく申し上げます。

<座長> 事業評価する上での指標の検討の中間報告ということでもよろしいでしょうか。ちょっと分かりづらい指標になっておりますが。ちょっとだけ説明をいただいてよろしいですか。たとえば利用率で、久居が35.9。要は簡単にいうと左の評価値172.7が何故35.9になるのかということの説明できますか。

<事務局> ちょっと複雑なものですから。一応仕組みといたしましては、最大値というのをうちの8地域の中でわりと優秀な地域の数値を120くらいにいたしまして、最低値を、これは下回ったらだめだろうという数値にしました。収支率なんかは0になるわけですけど、その幅の中で低い方がいいものは数値が高くなるように変換して、その逆の場合は低くなるようにしたという、こういう仕組みになっておりますので、35.9の説明はなかなかしにくいですけど。

<座長> 美里が90.9でしょ。美里の一割、460か470がアッパーですね。地域人口からみて440%くらいが、ということは年間4倍ということですよ。地域人口の。それが100くらいとしてそれを逆にみれば久居地域はその400で4倍くらいが久居のアッパーリミットだろうと想定した上でそれを逆に172.7は400で400何パーセントに対して172.7は35.9%に相当するという。利用率はアッパーリミットが人口の4.6倍くらいかな、と想定した上でそれを逆算で172をみると35という数字になるということです。

<事務局> この変換については座長の説明の通りなのですが、実際には評価値のところをご覧いただきたいのですが、実際の数字なんかもここに出てきますと、地域ごとにどういう差があるのか、ちょっと出しづらいような数字も実際にはあるわけですけども、こういうのも直視しながら考えて行かなければならないかなと思います。特に利用者一人当たりの財政投入額は一番いいところでも700円くらいかかっておりまして、今も委員の方からもっと便利にした方がいいというようなお話があったのですが、現在でもこれくらいの金額が財政投入しているという金額ですので、利用者が減ってカスタマイズしていくとこの数値がまた上がっていくところを

抱えておりますので我々の立場としては最大公約数的なという説明にならざるを得ないというところがございますので参考にしていただけたらと思います。

<座長> 地域ごとの差を絶対値にしないと地域ごとの比較はできないので全体で6項目を全部地域ごとに絶対値として出したのがグラフ変換値ですね。いかがですか。こういう形でいくとどうも一志地域が少し特異な状況にあるなど。あとは地域ごとにパターンがほしい。グルーピングできるかなど。これをやるにはどっちみち利用率とか一年あたりの利用者とか収支率あたりをもう少しメスを入れていく必要がある地域はここかなというのを見たいと思うのですね。一番バランスがいいのはちょうど六角形がきれいに出ること。ただこのバランスが六角形になれば本当にいいのかというのはいちよと気になりますけどね、私からいうと。利用者一人当たりの財政投入額とその満足度というのが同じ軸にあっているのかという議論は別個にあると思うので、要は形を見る上でこんな形のチェックをしているという風にみておいたほうがいいと思います。バランスがいいという形にはなりえないと思います。

<堀口委員> 逆にどういう形がいいのかも分からないですし。

<座長> そこなのですよ。こういったレーダーチャート的なこういうものを作ると、特徴は分かるのですが、ここはバランスが取れているということ、本当に六角形ぴったりだったらいいのかというところとちょっと違うのですね。比較する上では特徴が出るのですが、たとえば簡単なことを言うと、利用率がすごく高くいいね、たくさん利用していただいているね、と思いつつも、逆に言ったら投資額がボンと増えていったら一人当たりの投資額が増えてしまうという風になると、どんどん利用者が増えると投資額が増える可能性だってあるわけですよ。

<事務局> 我々がこのレーダーチャートを作ってきたのは外側へ行けばそれは一応いい数値を示しているとお覧いただけるように作ったつもりなのですが、今座長がおっしゃったように利用者が増えれば一人当たりの財政投入額が減るのでグラフとしては外側の数値を示すということになっており

ます。

<座 長> たとえば、久居と河芸は利用率がそんなに高くないのだけど一人当たりの財政投入額はすごくいい方に向かうわけでしょ。

<事務局> そのところは、利用率の方に問題があるということで、今、見直しをさせていただいている。というのは、利用率を出そうと思うと対象人口を出さないといけないわけです。これがその人口メッシュデータという国勢調査を基にした細かいものがあるのですが、個別に四角の人口を拾っていかなければいけないので今日は間に合わなかったというのが実際の話です。
 ですから、それをしっかりしたところをおさえればこの利用率も解消されてうまくおさまると思います。

<座 長> だから利用率というものを我々はどう考えていくか、本来は利用率というのはその地域に住んでおられる方全員が対象なのか、このサービスが先程の高松山のようにお年寄りの方をまずメインターゲットにしましょうというのか。美里の場合は子供さんをサービス対象にしましたよね。そうするとこの利用率でいうと、サービス対象になる人たちがどの程度なのか。
 それによってこの数字を評価していかなければならない。だからたとえば久居も河芸もみんなこの地に住んでおられる方たちみんなをターゲットとしている場合はこれでいいのだけれども、お年寄りの方をまずメインにして考えて行きましょうというのであれば、沿線のお年寄りの方の人数を利用率で考えるのならば違ってくるのかね。そういう風にやらなければならないのでそこが一番難しいところだと思うのです。私たちがこのコミュニティバスのサービス対象に考えている範囲というのもどこまで我々が考えているか、たとえば通勤通学は対応になかなか難しいよね、と言っていると実はお勤めになっている方、または高校へ行っている方たちはここから外してあげないといけないわけでしょうからね。利用率は随分難しい数値だと思います。そのようなことがまだ少し検討が残っているけども一応こんな形でやっている地域ごとの特徴はこんな形で表すことができますね、というのが今の報告です。

<竹田委員> ただやっぱりこうやって数値化するとこれが独り歩きしますからね。こ

んな数値で何で走らせているんだという意見を誘発してしまう可能性がありますよね。そこは気をつけないとなかなか怖いですね。数値化してしまうと。ここにいるメンバーはそんなこと思いませんけど、たとえばこれを広報にポンと出してしまうと、どここの地域は一人当たり何千円ですとなるとこれはかなり物議をかもしますよね。たとえば満足度でもその利用者の意識によって随分違いますので。ありがたいと思っている人は100%に近いし、私はあそこにも行きたいのにバス停がない、ルートがないと言えば不満になってしまいます。毎日利用している人でもですよ。毎日病院で利用している人でも実は私このルートがあったら利用したいのに、ないから100%の満足ではないですよ、という回答もありますからね。なかなか難しいですよ。

<堀口委員> 利用者数の少ないところほど一人ひとりの声が大きく出てしまうから。一人が満足といえれば数値がバンとあがってしまう。

<座長> これを何に使っていくかというあたりを整理しておかなければいけない。それでそのためにさっきの苦勞があるわけです。改善するための一つの目安を見たい。地域ごとにどういう特徴があり、その中で我々はどこにメスを入れていったら住民のみなさんにサービスが良くなるかということをやっておかないといけないのかなという気がしますね。そのあたりはこれからオープンにしていくときにぜひ整理をしていく必要があると思います。満足度が高いのだからこれでいいというわけではないということです。他に御意見ありますでしょうか。よろしいですか。これもまたその都度、御報告いただいて、最終にもう一回整理したものを出していただけるということですね。では5番目の「作業部会における協議結果の報告について」ということで事務局からお願いします。

<事務局> 事項5「作業部会における協議結果の報告について」、御報告申し上げます。今年度、第1回目の作業部会を7月7日に開催し、佐久間委員、武田委員、堀口委員、竹田委員、藪本委員に御出席いただき、利用促進グッズの選定や利用促進に係る啓発運動について、御協議をいただきました。利用促進グッズの選定につきまして、配布しても使ってもらえないものでは意味がないので、高齢者や子どもに使ってもらえるグッズがいいので

はないかとのことで、筆記用具、ボールペン、ペンライト、ハンドタオルなどの御意見が出ました。またマスコットキャラクターがあった方が親しみやすいので、マスコットキャラクターを公募したらどうかとの御意見もありました。こういった意見を踏まえ、事務局内で協議し、高齢者と子ども両方が使えるハンドタオルと子ども向けにサイコロが付いた鉛筆を作成しようと考えております。またマスコットキャラクターにつきましては、公募は時間等の制約もあることから、今年度はバス協会のキャラクターであるこちらの「セバスファミリー」を使用させていただき、親しみのあるグッズを作成したいと考えており、現在、作成に向け準備を進めております。利用促進グッズにつきましては、完成しましたら委員の皆様にも配布させていただきたいと思っております。また作業部会であった他の意見としては、「少々値段が高いものでも魅力のあるグッズを作成して、期間限定でバスに乗ったらもらえるキャンペーンをしたらどうか」といった意見や、「バスに乗ってもらわないと意味がないのでスタンプラリー方式にして、スタンプが貯まったらグッズを配布したらどうか」などの御意見も出ましたので、来年度以降こういった意見も参考に検討していきたいと思っております。こういった作業部会につきまして、今後も開催したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

<座長> 利用促進部会に御参加いただきましてありがとうございました。これはまたその都度必要なときに開いていただくということでよろしいですか。私も参加したいという委員の方がおみえになったらまた事務局の方におっしゃっていただくとうれしいと思っております。キャラクターの話はいろいろ出ておりますが、ぜひまた公募とかいろんな手があるかと思っておりますが考えただけなら。御報告に対して何か御意見、御質問ありますでしょうか。

<堀口委員> 作業部会は、自由な発言ができますからぜひ参加いただきたいと思います。

<座長> よろしいでしょうか。ぜひまた御参加ください。それでは事項6「自家用有償旅客運送における更新申請について」、これは承認事項になります。それでは説明をよろしくお願いいたします。

<事務局> 事項6「自家用有償旅客運送における更新申請について」、御説明申し上げます。久居地域、河芸地域、芸濃地域、安濃地域及び美杉地域の一部については、津市が保有する自家用自動車では有償運送を行う、いわゆる自家用有償旅客運送の登録を行っております。その自家用有償旅客運送者登録の期限が平成20年10月1日から平成23年9月30日までとなっており、今年度、有効期間が満了となるため、更新申請の手続きが必要となっております。資料5をご覧ください。資料5にあります「自家用有償旅客運送の更新登録の申請書」を三重運輸支局長あてに提出するのですが、その際に当協議会において協議が調っていることが必要となるため、今回、事項5として挙げさせていただきました。久居地域、河芸地域、芸濃地域、安濃地域及び美杉地域の一部において、自家用有償旅客運送は、住民の足の確保の点から継続して必要となることから、何卒、御承認いただきますようよろしくお願いいたします。以上でございます。

<座長> この資料の79条と書いてあるのが、自家用有償旅客運送の今回の更新申請を行う路線でございます。久居、河芸、安濃、芸濃、美杉の一部ですね。このルートについて、9月30日に期限が来てしまいますので、それを申請しておかないと走れなくなるということになります。

<小林委員代理> 私どもはこれを承認いただければあとは安全確保、たとえば運転士の承認、運行管理体制、また事故処理体制等を審査させていただきまして更新手続きをとりたいと思います。

<座長> 支局の方で時間が若干いる。さきほどおっしゃっていただいた9月半ばまでには申請していただかないとなかなか間に合わないということになってしまうので、今日御承認いただけたらと思いますが。何か御質問、御意見ありますでしょうか。それでは更新登録の申請を御承認いただいたということをお願いしたいと思います。ではその他に移りたいと思います。

その他の1つ目は津市コミュニティバス利用者に対する聞き取り調査についてということで事務局からお願いいたします。

<事務局> 次に事項7の(1)、津市コミュニティバス利用者に対する聞き取り調査

について御説明申し上げます。資料6-1と6-2をお願いいたします。

この聞き取り調査は、本年7月19日から8月8日まで、津市議会総合交通体系調査研究特別委員会で行われました、市内全域のコミュニティバス視察に先立ち、事務局員2名が同じ行程のコミュニティバスに乗車し、資料6-1の利用者ヒアリングシートを使って利用者に聞き取り調査を行ったものでございます。それでは、各地域の概要について御説明いたします。久居地域の稲葉・稲葉ふれあい会館・榊原・桃園ルートについては、主な目的地としては中央医療センター、久居インターガーデン周辺の買物施設や病院などで、運賃やダイヤ、停留所については概ね適正であるという回答でしたが、久居駅まで行ってほしいという要望が多数ございました。

野村ルートについては、目的地が久居駅東口経由津新町駅で、運賃や久居駅東口の停留所の位置が悪いというご意見をいただきました。次に河芸地域ですが、こちらは循環北ルートしか御乗車いただけませんでした。主な目的地はスーパーサンシとその周辺の買物施設と病院、イオンショッピングセンターなどで、運賃やダイヤ、停留所は概ね適正ということでした。

次に芸濃地域については、明・安西・雲林院・河内の4ルートとも、主な目的地は赤塚クリニック、駒田医院、もみの木クリニック、マックスバリュで、運賃については、再編前が100円だったこともあり、現状の200円が高いといった御意見をいただきました。また、ダイヤについては、土日も運行してほしい、細かいダイヤで運行してほしいといった御意見や、安濃地域との相互乗り入れをしてほしいといった御意見をいただきました。

次に美里地域ですが、長野・高宮ルート、辰水ルートの主な目的地は、保健センターと榊原温泉病院、湯の瀬ですが、榊原温泉病院や湯の瀬には2つのルートを乗り継いで行く必要があります、直接乗継なしで行きたいという御要望がありました。次に安濃地域については、4つのルートのうち、当日は草生、村主の2ルートしか御利用がありませんでしたが、2つのルートともに主な目的地は、スーパーゼにやとその近くの郵便局で、ダイヤについて、再編前のように9時や10時便、昼からの1往復を追加してほしいといった御意見や、便数を増やしてほしい、スーパーの特売日や営業時間に合わせてほしい、芸濃地域のマックスバリュへ行きたい、バスの段差を低くしてほしいといった御意見をいただきました。次に一志地域ですが、こちらは川合ルートで、目的地はぎゅーとらとマックスバリュ、土曜

日も運行してほしいという御意見をいただきました。次に白山地域ですが、竹原ルートについては、主な目的地は、一志病院と久居インターガーデン、猪の倉温泉で、ダイヤについて、12時ぐらいの帰便がほしい、もう少し便数を増やしてほしい、循環ルートにしてほしいといった御意見をいただきました。また、城立・福田山ルート、循環三ヶ野ルートについては、主な目的地は、松阪済生会病院（近鉄・バス乗継）、白山総合支所、マックスバリュ、公民館で、ダイヤについて、18：40便が遅すぎるのももう少し時間を早くすべき、13時台の便がほしい、マックスバリュで買物をする時間が短すぎる等の御意見をいただきました。次に美杉地域ですが、主な目的地は、杉の実作業所、一志病院、農協、銀行などで、ダイヤについて、本数をもう少し増やしてほしい、帰り便がない、川口のマックスバリュまで運行してほしいといった御意見や、バスのステップを低くしてほしいなどの御意見をいただきました。調査を終えまして、全体的には、各地域で目的地がはっきりしており、どの地域でも病院と買物、保健施設、療養施設が主な目的地となっております。また、運賃については現状の200円で概ね御理解をいただいております、乗継については、同じ地域内の乗継をなくし、他の地域へはほとんど乗継を使わないという結果でした。一方、ダイヤについては、いろいろと御意見や御要望をいただきましたので、今回の調査結果をもとに、運行改善を図っていきたくと考えております。やはり、実際にバスに乗車し、利用者の方々の声を生で聴かせていただくと、利用状況やニーズなどが良くわかるということがわかりましたので、今後も機会を見つけ、このような調査を行っていきたくと思います。以上で、津市コミュニティバス利用者に対する聞き取り調査についての説明を終わります。

<座長> 乗り込んでいただいているいろんな方の御意見を聞いていただいたということでございます。これについて何か御感想でも結構ですが、何か御意見はありますか。

<堀口委員> 予想通りといたしますか。それぞれの地域で巡回していますので、他の地域に乗り継がないということが如実にあらわれたような。やる前から多分時間を合わせても乗り継がないだろうなという予測は見事に当たったというか。私は、多分使われないだろうと思っておりましたから。切実に思う

のは、私でも白山から津市内まで直通でいけるバスがほしいのです。あればここへ来るのでもバスで来ることができます。それが地域、地域で区切られているので3回ほど乗り継がないとここへ来ることができない。使えないというのが利用者の声だと思いますけど。

<座長> そのあたり需要の関係もあるでしょうから、実際に御利用になっている方の御意見ですからね。実際乗っていただいて、御意見聞いていただいたということで行くと、大きな進歩かなと思いますね。堀口さんの御意見はまたひとつの形で要望がとれるといいですよ。

<堀口委員> 地域には地域のそれぞれの運行の仕方があると思うのです。そういう声を反映できるといいと思います。みんな同じやり方でいいわけではないので。その地域の特性もあるし、住んでいる方たちみんな違うのでその環境に合わせた運行ができればと思います。

<座長> ダイヤについてはいろいろお話があるのだけど、運賃については200円だから利用が少ないという感じでもなさそうです。御理解いただきつつあるのかなという感じがするのですがね。あとどのあたりにメスを入れていこうかといったときに先ほどの評価指標を含めてこういった御意見をいただいた上で、たとえば久居の駅に行ってほしいといった御意見が久居でよく利用されている方からあるのだけど、多分そのあたりは常々お考えいただいている方が多いのかなと感じたりするので、メスの入れ方も利用者の御意見ともう一つは次の潜在的な人たちの御意見をどううまくかみ合わせて行くかというのを何か考えていかなければという感じがしますね。難しいのが、またルートを変えると時間的に結構かかってしまうと、今度は配車の問題とか車の台数、運転士さんの問題とか、これはまた三重交通さんに御相談していただかなければならないのですが、簡単にすぐこの路線を伸ばすということがやりにくい話ですよ、バスの場合は。電車よりは柔軟ですけど。そこらあたりを含めて少し事業者さんの御意見も含めながらさっきの議論をこういった御要望に対してどう対応していくか考えていく必要があるのかなという感じがします。

<事務局> いろいろ御意見いただきましてありがとうございます。この協議会でも

昨年、ペーパー形式で利用者アンケートをさせていただきました。それをさっきの評価指標でお示ししたわけですが、若干我々が首をかしげるような点がありましたし、生の声も聞いた方がいいということでこういう機会に実施させていただきました。運賃については、これくらいが妥当とか、安いという声もいただいたのですが、現在、乗ってない人は200円になったから止めたという意見もありました。確かに利用者の方の声だというのは、我々も注視しておかなければならない。それと、乗り継ぎの件については堀口委員からも御指摘がありました。我々も若干そういうところは感じてはいたのです。ただ、公共交通網としてやっぱりネットワーク化させていくことで広域の移動をしてもらおうという大前提がありましたので、そういう形でやらせていただきました。成功しているところというのは、目的地にもなっていて、また乗り継ぎ地にもなっている、例えば安濃地域のぜにやのようなところは、良かったところもありますし、ただ単に乗り継ぎの拠点だけにしたところは乗り継ぎの回数もあまり作れないのですね。本数が少ない同士なので。これを合わせにいくとかなり無理があって利用される方も行きは必ずこれで行かないといけない、帰りは必ずこれで帰ってこないといけないとなるとなかなかそのあたりでも利用が進まなかったということがあります。実際やってきていろいろ分かったこともありますので今のような御意見も踏まえながらこれからも考えていきたいなと思います。久居の久居駅へなぜ行かないのだというのは何回も聞いたのですが、三重交通路線との競合があるということで、これまでもかなり検討はしましたが実現できませんでした。これについても、かなりニーズとしては多いものですから、何かいい方法はないのか御相談させていただいてやっていきたいと思います。

<佐久間委員> 久居の桃園ルートと野村ルートなのですが、確かにバスの側から考えますと東口へ入った方が便利なわけなのです。踏切も通らなくていいし、わりと広いですからいいのですが、奥田病院とか福祉センターというのは西口から行きますので、利用者は西口へ行くのに久居駅の二階のコンコースを通るわけなのです。上がる時にはエレベーターがあつて上がれるのですが、降りるときはエスカレーターが上り専用ですので、階段で下りなければいけない、それが多分大変だから西口にという意見が出ているのだと思うのです。西口はロータリーが満杯状態ですけど、なんとか西

口に付けていただければ楽だと思います。

<座長> 三重交通さんとの兼ね合いもあると思いますが、ちょっとチェックしていただきたいと思います。先ほどの評価のところ、それから次のメスをいれるところでもう少し議論をしながら、今の佐久間さんの御意見も含めてチェックをしていく必要があると思います。今回は乗りこんでいただいて実情が分かったという意味では非常によかったと思うのですね。次のステップに向かってチェックを整備していくといいのかなと思います。ありがとうございます。他によろしいでしょうか。それでは、続きまして、その他の（２）津市地域公共交通活性化協議会現地視察について、事務局の方から説明をお願いいたします。

<事務局> 前回、第1回協議会でお伝えさせていただきましたが、いつも室内の会議ばかりでございますので、少し気分を変えて委員の皆様にも地域の実情を見ていただいたらどうかという御意見を頂戴しておりますことから、今回、美杉地域への視察を企画させていただきました。行程案を事務局の方で作成いたしましたので、御提案させていただきたいと思います。できる限り公共交通機関を御利用いただき、榊原温泉口駅に各自集合していただいたあと、11時榊原温泉口駅発の白山コミュニティバス・城立・福田山ルートに乗って、一志病院まで行きます。なお、どうしても自家用車をご利用される方につきましては、白山総合支所に集合していただき、11時20分白山総合支所前発で合流していただきます。その後、11時40分発美杉コミュニティバスの循環ルート左回りに乗り換えて、美杉地域の川上橋停留所で下車していただきます。川上橋に到着するのが、12時33分となっております。乗車時間が美杉地域内で最長級の53分と長くなりますが、美杉地域の景観などをバス車内からお楽しみいただきたいと思います。

川上地区は、美杉地域の南側に位置しておりまして、川がきれいなところでございます。こちらはあまごが有名ですので、ここであまご料理を召し上がっていただくと思っております。食事、歓談の後、せっかくですので、美杉地域の名所を見学していただき、15時～15時30分ぐらいに榊原温泉口駅で解散したいと考えております。日程につきましては、現在10月4日（火）を考えております。通常の協議会とは内容も異なり、また、時間も多くかかることから、任意での参加とさせていただきたいと

思います。委員の中には、コミュニティバスに乗ったことが無い方、また美杉地域に行ったことが無い方も中には見えると思います。せっかくの機会ですので、是非とも御参加していただきますよう、よろしく願いいたします。また詳しい日程が決定いたしましたら、通知させていただきますして、出欠の確認を取りたいと思います。

なお、当日の自宅等から集合場所までの交通費、視察に係るコミュニティバスの利用料及び報酬については、協議会より支出いたしますが、昼食及び名所見学等で発生する費用につきましては、大変恐縮ですが、各自実費負担となりますので、あらかじめご了承くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

<座 長> 10月4日ということで、大変申し訳ございませんが、御都合付けていただけたらと思いますのでよろしくお願いいたします。これについて何か御質問ありますでしょうか。よろしいでしょうか。これはあとでまた委員のみなさんに連絡とって個々にやっていただくのでしょうか。

<事務局> 御案内の通知とそのときに出席の確認もさせていただきますと思います。

<座 長> ぜひお願いいたします。一応、事務局の方で用意していただいたのはここまでですが、何か委員のみなさんから御提案、御意見ありますでしょうか。この際ということでいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、事務局の方にお返しします。

<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。これをもちまして23年度第2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。