

平成23年度第3回津市地域公共交通活性化協議会の会議結果報告

1 会議名	平成23年度第3回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	平成23年11月22日(火) 午後1時30分から午後3時45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、青谷透(笠谷昇代理)、小林博之、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、 松下太、向原俊夫、森川謙一、藪本竜太郎、山口貞信、松尾関一(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 各種報告 2 一志地域川合ルートの一部変更について 3 平成24年度の運行見直しについて 4 事業評価について 5 高松山団地乗合ワゴン進捗状況について 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担当 電話番号 059-229-3289 E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp

## 【平成23年度第3回津市地域公共交通活性化協議会の議事内容】

<事務局> 本日は、お忙しいところ御出席をいただき、ありがとうございます。それでは、定刻となりましたので、ただいまから、平成23年度第3回津市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。それでは、まず初めに、当協議会の会長である津市副市長の小河より御挨拶を申し上げます。

<会長> 委員の皆様方におかれまして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年度第3回の会議となっております。今回は特に事項書を見ていただければ分かると思いますが、24年度の運行見直しなど5件の事項がございます。現在、来年度予算に向けての編成時期でもございますし、国あるいは、県の動向を重視しながら今度とも進めてまいりたいとこのように考えておりますのでよろしくお願いたします。以上でございます。

<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17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、よろしくお願いたします。

<座長> みなさんこんにちは。だいぶ寒くなってきましたが、名古屋に比べると津は少し暖かいですね。昨日、三重運輸支局と県の共催で、コーディネーターのみなさんと地元の自治体のみなさんと一緒に公共交通のバスについて、いい方向を見つけるための考える会が催されました。随分沢山の自治体の方が参加していただいたのですが、やはり悩みと申しますか、共通なところ、また地域、地域によって事情が違うということもございまして、そういった自治体同士の意見交換、情報交換、そういうものができました。あとでお聞きすると、みなさんからは大変いい機会だったとお伺いしましてほっとしました。逆に言うと、それだけ周辺のお互いの市町の情報交換ができていない部分があるのではないかと。他の自治体のみなさんがやっておられて苦労されたことを教えていただいて、自分の町のい

い方向を見つけて行く材料にするということがこれから随分大切だろうと思うのですね。ですから、こういった会議でみなさんから御意見をいただいて、こういう状況なんだ、こういうところをもっとうまくできないかという御提案、それと、ここが少しずれているのではないかと、こういう御指摘をいただいて、忌憚のない御意見、また個人的に思っておられるような御意見を含めてどんどん意見を言っていただくと、やっぱりお互いにそれが分かりあってこのシステムがレベルアップしていくことに繋がると昨日、再認識いたしました。ぜひ、今年度三回目になりますけども、今回、変更案等々についても事務局の方で提案させていただきますので、これについてもみなさんから激励でも構いませんし、どんなことでも構いませんので、ぜひ忌憚のない御意見を沢山頂けたらと思います。よろしく願いいたします。

それでは、座って進めさせていただきます。まず今日はお手元の事項書にありますように、各種報告から6番のその他まで結構盛り沢山になっております。時間が限られておりますけれども沢山の御意見をいただけたらと思っておりますので、よろしく願いいたします。それでは第1番目の各種報告ですが、津市地域公共交通活性化協議会現地視察、津まつりでの利用促進PR活動、榊原小学校での出前授業、津市コミュニティバスにおける利用状況について、この4件について報告していただいて議論を続けたいと思います。では事務局の方でお願いいたします。

<事務局> それでは、去る10月4日に実施しました現地視察について御報告いたします。資料は1-1になります。当日は委員と代理の方を含めまして11人の皆様に御参加をいただき、お天気も良い中、白山と美杉のコミュニティバスを乗り継いで、現地視察を行っていただきました。

コミュニティバスには、他のお客さまも乗車されており、利用状況を直接、御確認していただくとともに、白山と美杉地域の景色を楽しみながら、普段の会議ではなかなかできない委員様相互のコミュニケーションを取り合っていただきまして、なごやかな雰囲気の中、視察を行っていただきました。

また、非常に由緒ある庭園が有名な北畠神社にも行っていただきまして、美杉の貴重な観光資源を御確認してもらいました。

今回の視察は、活性化協議会としては初めての試みでしたが、委員の皆様

様からもとても有意義だったという感想もいただき、やってよかったと思いました。

次に、10月9日に実施しました津まつりでのバスの利用促進PR活動について御報告いたします。資料1-2をご覧ください。この日は少し汗ばむ秋晴れの中、三重県バス協会、三重交通、三重運輸支局、三重県交通政策室の皆様、そして私ども津市交通政策課が共催して、バス車両を使って自由に絵を描いてもらうお絵描きバスや、バスの運転手・ガイドさんの制服試着、パンフレットや啓発グッズ・パネル等を使った利用促進活動を行いました。

当日はたくさんの方に御来場していただきまして、とても盛況のうちに終了することができましたので、今後もバスというツールのポテンシャルの高さをうまく利用して、利用促進につなげていければと思いました。

次に、事項1-(3)「榊原小学校への出前事業について」御報告いたします。資料1-3をご覧ください。この出前授業は、公共交通の一つであるバスに慣れ親しんでもらい、バスの良さを実感してもらうとともに、バリアフリーについての理解を深めてもらうため、11月10日に榊原小学校の全校児童72人を対象として、三重県バス協会、三重交通、津市ユニバーサルデザイン連絡協議会各機関の御協力をいただき実施したものです。

当日は、初めにバスの現状や利点などについて児童向けに分かりやすく説明した後、低学年と高学年の二つの班に分けて、バリアフリー対応のバス車両を使ってのバスの乗り方教室と、車イスやアイマスク、杖などを使用した、障がい者の方の疑似体験と介助体験を交互に行いました。今年度は初めてということもあり、試験的に実施した面がございますが、児童たちの反応も良かったこと、また、利用促進の面においても効果が期待できるため、来年度も引き続き実施していきたいと考えております。

次に、事項1-(4)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1-4をご覧ください。津市全体において、昨年度と比較すると、やや増となっておりますが、地域別に見ますと、久居地域、河芸地域及び白山地域について、昨年度より若干下がっております。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、城山ショッピングセンターの利用はあるものの、残念ながら、顕著な変化はみられませんでした。榊原ルート

については、昨年度比 71.3%と減少傾向にあることから今後、原因について、調べていきたいと思えます。河芸地域につきましては、河芸循環北ルートが昨年度比 85.9%、河芸循環南ルートが昨年度比 73.5%、河芸地域全体で昨年度比 80.1%と減少傾向にあります。原因について、総合支所に確認したのですが、特段、大きな理由は見当たらないということですが、もう少し詳しく原因を調べていきたいと考えています。芸濃地域につきましては、芸濃循環明ルートは、減少傾向にあるものの、平成22年10月及び平成23年4月の運行変更により、芸濃循環明ルート以外のルートについては、増加傾向となっております。美里地域につきましては、小学生の下校時に対応した運行変更を行ったことにより、増加傾向にありますが、平成23年度第2回乗降調査期間が夏休み期間中であったことから、小学生利用が無く、第2回乗降調査期間のデータを使用する7月、8月、9月の乗降調査としては見た目、減少傾向となっております。しかしながら6ヶ月合計で見ると、美里地域全体で昨年度比 115.4%であり、増加傾向にあります。安濃地域につきましては、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ったことにより、利用者は増加傾向にあるものの、他のルートと比べるとまだまだ利用人数が少ないため、村主ルートについては、ルートの統合等を視野に入れて検討していく必要があると思えます。また草生ルートについては、対前年度比 73.8%と減少傾向にあることから、今後、原因について調べていきたいと思えます。一志地域につきましては、昨年度よりじわじわと利用者が増え、一志地域全体で昨年度比 109.2%となっております。白山地域につきましては、昨年度と比べ若干減っているものの、概ね昨年度と同じとなっております。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、全体的に改善が図られ、増加傾向にあります。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えます。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。今4件の御報告をいただきましたが、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。

<小椋委員> 現地視察に同行させていただきまして、初めてということで、私もなにせ現地も見たことがなかったので、非常に有意義な勉強になったと思います。

<阪野委員> 公募委員の阪野です。私も初めてコミュニティバスに乗せていただきました。現地視察をした感想は、まずは運転手さんが親切だなという感じを受けました。というのは一志病院から乗られた方が降りるときに松葉杖を運転手さんが渡されて降りて少し待ってからバスが発車する。小さいことですが、親切で優しいなと感じました。

コースに関しては、旧道を通ったりと、やっぱりみんなに乗ってもらいたいという感じが受け取れました。また市の職員の方にお世話になってありがたかったと思っています。以上です。

<佐久間委員> 御一緒させていただきましてありがとうございます。職員の方、大変御尽力いただいて大変だったと思います。あのときにお隣に座らせていただいたおじいさんが一志病院から乗られまして、よく利用されているのか？とお聞きしたら「わしはこれがなかったら病院に通えないんやわ」とおっしゃってみえ、本当に通院の足だと感じました。そのおじいさんが降りられるときに、さきほど阪野さんがおっしゃったように運転手さんが親切にされていました。運転手さんと乗客の方が顔なじみで安否確認もしてもらっているような感じがしましたので、ほのぼのとしたバスに乗せていただいて嬉しくなりました。ありがとうございます。

<座長> ありがとうございます。他にいかがでしょうか。今の現地視察ですが、実際に乗ってみると随分と想像したのと違った感覚があるので良かったと思います。美杉、白山と二つ乗せていただいたのですが、また他の地域の状況も教えていただきながら時々こんな企画ができるといいと思います。

若干私の方から申し上げますと、榊原小学校、こういうのは随分大切なのですね。今の子供さんたちは一人でバスに乗る経験はほとんどありません。親御さんがついていかれるか、それよりもほとんど車で移動します。

生まれてからずっと高校生になるまでバスなんか使わないというような方も多いという状況です。いわゆる小中学生がこういったものに親しんでくれる、これは随分大切だなと思います。これからもやっていこうという

ふうに先程、事務局がおっしゃっていただいたのですが、ぜひ、学校の先生方の邪魔になってはいけませんが、こういうものをなるべく御利用いただける、たとえば地区の運動会とか、私の町では地区ごとに町内対抗運動会があるのですが、その運動会に消防団の方が来て、消防車を見せてくれるのですね。そのような形式をとっていただいてもいいのではないかなと思うのですね。ぜひまたいろいろお願いできたらと思います。

それから利用状況について、さきほど御説明いただいた久居、河芸、白山について、白山は96%ですからそんなに減少していませんが。やはり久居、河芸も全路線で若干低くなっていますね。久居の桃園はそんなに低くなく、他のところで低くなっているのが目立ちますね。理由はまだ支所の方では把握されていないというお話でしたけど、理由については運転手さんがよく知っていると思いますので、運転手さんにヒアリングをしていただきたいと思います。もし他になれば御報告は承ったということでもよろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは次の事項に移りたいと思います。ここからは承認事項になりますのでよろしく願いいたします。では2つ目ですが、一志地域の川合ルートの一部変更についてということで事務局から御説明お願いいたします。

<事務局>

それでは、一志地域川合ルートの一部変更について、御説明いたします。資料は2-1と2-2になります。現在の川合ルートの一志総合支所行き1便目につきましては、早朝ということで、開いている施設がないことから、本来のルート上にあるぎゅーとら一志店から小渕病院の間を短縮した運行としております。しかし、小渕病院の利用者の中には、早朝から順番待ちをされる方もおられ、実際にこの1便目の川合高岡駅で降車し、そこから徒歩で小渕病院へ通われる方もあることから、この便を小渕病院まで延伸しようとするものです。しかしながら、現在のダイヤでは、1便目の運行終了後、速やかに2便目の始発停留所である姫路集会所へ回送する必要があり、道路の混雑状況や進入の仕方などを考慮して、全ての停留所を回らずに、ルート順を入れ替えて、一志総合支所に停車後、需要の多い小渕病院のみルートに入れたいと思います。

なお変更時期につきましては、現在不便を感じているお年寄りの方がお見えになり、また比較的変更が簡単にできることから、本日の協議会で御承認がいただけましたら、早急に変更の手続きを行い、来年1月から変更

を行いたいと考えております。

<座長> はい、ありがとうございます。小淵病院へ延伸しましょうとこういうことですね。第1便の延伸をするということですが、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。

<笠谷委員代理> 帰りの便は拾わずにそのまま空で戻るという意味ですか？

<事務局> 資料の2-1にありますとおり、現在の時刻表ですと、8:14一志総合支所停車後、回送としまして姫路集会所へ向かっております。そういった形で今後も小淵病院から回送で次の復便というものは発生せず次の往便という形となります。

<座長> 川合高岡駅から直接、小淵病院へ行っていませんが、これは道路状況で回れないのですよね。

<事務局> そもそもこのルートについては、ぎゅーとらを始め病院とかにニーズが多いということでルートが組んであったわけですが、朝の1便につきましては、まだお店が開店前ですし、病院も開院前ということで入れなかったわけですね。ところが実際に運行してみますと、人気のある病院なものですから早くから順番を取りに行かれる方がありまして、まだ診療はしていませんけど、行きたいというニーズがあったということで朝の1便について小淵病院だけは行きましょうという変更をさせていただきたいということでございます。そういう利用の仕方をするのは小淵病院だけですから、そこだけをルートに入れて同じようにこの便は姫路集会所の方へ行くわけなのですけれども、ただ、ここの道路の形状がストレートに行こうと思うと踏切の際から右折という非常に危ないルートになるので一旦、一志総合支所へ入って回っていくという、こういうルートにさせていただいたという、ちょっと分かりにくいかもしれませんが、道路の事情もあるということでお考えいただけたらと思います。

<小林委員> 教えていただきたいのですが、2便の8:40以降のダイヤは小淵病院から一志総合支所へ順番からいくと回っていくわけですよね。ただ1便だけ川



合高岡駅から一志総合支所へ行って小湊病院へ行く、その1便と2便以降の運行の仕方の違いは何があってこういう形を取らざるを得ないのでしょうか。

<事務局> 目的地は小湊病院だけですから、そのままストレートに行けばいいのですけど、今も申し上げましたとおり、道路の事情で川合高岡駅から小湊病院へ行こうと思うと踏切の際を右折しなければいけないという危険なルートになるわけなのです。ですから、一志総合支所を介して小湊病院へ行くというルートで現在考えています。普通のように川合高岡駅からぎゅーとら、関口整形、このルートを回っていきますと無理なルートでなくて行けるということなのですね。ちょっと地図がないので分かりにくいかもしれませんが。

<小林委員> 1便だけ右折すると危険であって、2便以降は別に右折は可能だということですか？

<事務局> 右折しなくていいルートになるのです。通常のぎゅーとらからマックスバリュを通して小湊病院へ行くと。土地勘がないと分からないかもしれませぬ。マックスバリュまで行ってしまうと左折をして踏切を渡るルートに変わるわけなのですよ。

<座長> 普通は、川合高岡駅から一志病院だと右回りに回っていくというルートなのですね。小湊病院まで行こうとすると一志総合支所まで行って道路を右折して最短の距離を行っているわけです。

<堀口委員> バスが通るには無理なのです。

<座長> 関口整形外科とかあちらまでずうっと回るとすごく時間がかかってしまうので、小湊病院だけ回るということですね。

<佐久間委員> 回送便の場合、小湊病院から姫路まで回送されるわけですよ。この場合に行きのルートは非常に道も狭いし、いろいろと時間をとると思うのですが、その場合に高速の下の道を利用したら姫路まで早いのですけど、そ

れはできませんか？

<座長> 回送便は青いルートに従って運行はしておらず、ほぼ最短距離で回送していますね。

<佐久間委員> 分かりました。

<座長> 逆に言うと20分ちょっとしかないのですよね。姫路までが。これは大丈夫ですか？

<事務局> さきほどのルートの話も前で図を描いて説明させていただきましょか。ちょっと釈然としないところが残っているかもしれませんので。

さっき私が無理な右折というのは線路と平行に走る道路から右へ曲がらなければならないのでこのルートは危険だと申し上げたのはこういうルートなのです。一志総合支所を経由して行くというのはそのルートを避けて少し西へふれてそこからまた県道、そこへ戻りますのでこういうルートにいたしました。マックスバリュの位置がこのあたりにありまして、さっきのぎゅーとらからいろんなところを回っていくとマックスバリュから小渕病院へ行くことになるので、この場合は左折で安全なのですと申し上げたのはそういうルートなのです。こういった位置関係になります。

<竹田委員> 左右の道が結構交通量が多いのです。川合高岡駅の上のところの道。あそこがものすごく交通量が多いのです。幹線道路なので。だから右折しにくい。

<座長> 支所から道への右折というのは。

<事務局> これも右折なので避けたいのは避けたいのですけれども、一志総合支所へ行かれる方もこれも開業前ではありますが、拾えるかなというのと、川合高岡駅から行くことを思えば随分と安全なのです。

<堀口委員> いっそのことバス用の信号をつけたらいいのでは。

<竹田委員> 踏切の直近だからなあ。

<事務局> 先程の説明を図示させていただくということになります。

<座 長> そうすると整形外科の方は要望はなかったということですか。

<事務局> はい。

<座 長> いかがでしょうか。よろしいでしょうか。もし御意見がなければ、これは協議事項ですので、多分ルート変更で申請することになると思うのですが、御了承いただいたということにさせていただいてよろしいでしょうか。

<座 長> ありがとうございます。では次の平成 24 年度の運行見直しについて、一志地域の変更は 24 年度ではなくて、1 月からということですね。間に合いますか。大丈夫ですか。では 1 月から川合ルートについては実行していただくということですのでお願いいたします。では 24 年度、来年度からの見直しについて事務局から説明お願いいたします。

<事務局> 平成 24 年度の運行見直しについて御説明いたします。資料 3-1 をお願いいたします。平成 24 年度に運行の見直しをするのは、美里、白山、美杉の 3 地域を予定しておりまして、その他に、久居地域のバス車両更新も予定しております。それでは、美里地域の運行変更案について、説明したいと思います。資料 3-2 と 3-3 をご覧ください。美里地域で講座を開いている公民館について、中央公民館と足坂の停留所の前にある高宮公民館がございましたが、平成 23 年 4 月に中央公民館を廃止し、公民館講座の拠点を高宮公民館に移しました。高宮公民館がある足坂の停留所は、現在、辰水ルートは通っているものの、長野・高宮ルートについては、通っていないため、高宮公民館利用者のコミュニティバスの利用を確保するため、長野・高宮ルートに足坂停留所の新設を行いたいと思います。あと路線バスとの乗継に関して少し不具合がありますので、調整をさせていただくということで、時間の変更を予定しています。次に白山地域の運行変更案について、御説明いたします。資料は 3-4、3-5、3-6 になります。

平成 23 年に入り、家城地区にありましたスーパーマーケットニューラ

イフの閉店に伴い、同地区及び隣接する美杉地域の住民から日用品等の購入のため、近隣のスーパーマーケットマックスバリュ川口店までコミュニティバスを延伸してほしいという要望がありました。この要望に応えるべく、城立・福田山ルートの中の一部を資料3-5のとおり、マックスバリュ川口店まで延伸を考えております。ただ、全便の乗り入れを行うと他の乗り継ぎ等に不都合が生じる可能性がありますので、来年度は、応急的な対応ということで、1往復のみを試験的に取り入れ、その様子を見ながら、平成25年度に本格的な改善を図りたいと考えております。

なお、停留所名につきましても、ニューライフ前から立町北へ変更を行いたいと思います。次に美杉地域の運行変更案について、御説明いたします。資料は3-7、3-8、3-9になります。現在、このコミュニティバスは、一志病院からの帰り便といたしまして、左回りの11時40分を設定し、これで川上から丹生俣を經由し竹原へと、美杉全域をカバーすることとしていますが、下之川や脇ヶ野へ帰るには、2時間近くかかるということで、御不便をおかけしています。現在、右回りは、10時40分一志病院発という設定となっておりますが、多くの利用者が高齢者であることを考えますと、帰るのに2時間もかかるというのは、やはり改善が必要だと思いますので、この便を1時間程度遅らせ、資料3-7のとおり、左回りとよく似た時間設定、一志病院発11時45分とさせていただきたいと考えております。この変更により、丹生俣で帰宅が17分、下之川農協前で1時間9分、脇ヶ野で1時間27分短縮することができます。

なお、この便はマックスバリュ川口店での買物の帰り便にもなりますので、その際にも便利になったと実感していただけたと思います。さらに、16時10分竹原発久居駅行きの多気線に少しの時間差で、乗り継ぎができていないことから、調整を図りました。以上で平成24年度の運行見直しについての説明を終わります。

<座長> まず美里地域を整理しておきたいのですがよろしいでしょうか。

<小林委員> バス停の新設ということですが、資料の中では位置的なことが分かりませんが、交通管理者との調整というのは終わっているのでしょうか。

<座長> 足坂のバス停については、警察の方とは調整が終わっていますか。

<事務局>       そもそもこの足坂の停留所自体は辰水ルートでございますので全くの新設ということではないということです。運行事業者の三重交通さんとはそのへんの調整はさせていただいております。

<小林委員>     警察の方へは大丈夫ですか。

<事務局>       警察へはまだです。

<座 長>       足坂というのは元々あったバス停。三重交通さんのあったバス停を共有ということでもいいのでしょうか。

<事務局>       うちのコミュニティバスの今の辰水ルートの方でも御利用させていただいておりますので、そちらの方と共用という形で、長野・高宮ルートにつきましては新設という扱いにはなるものの、同じような止まり方、同じような発進の仕方を行いますので、そういうように考えております。

<座 長>       既設の停留所で一回そちらへ行って、フラワービレッジから一回こう来て北へ上がって戻ってくるということですよ。

<事務局>       回り方ですけども、フラワービレッジからずっと直進して左折していくわけなんですけども、これが東足坂方面へ行きますので一旦足坂を通りすぎまして美里の総合支所の方に入ります。そちらで転回をいたしまして方向転換をして、足坂へ向かうと。そして足坂で止まってそのあと東足坂の方にまた行くというルートになっております。若干補足させていただきますと、本来、足坂のところは高宮小学校の敷地内にあるのですが、敷地内で転回できれば一番いいわけですが、学校の防犯上、普段門を閉めているので、これを開けないと中に入れないという現状がございます。それで高宮小学校の駐車場は利用できないということと、あと他にも転回ができないかということで運行事業者の三重交通さんにもいろいろお調べをさせていただいたのですが、現在のところいい転回をする場所がございませんので、総合支所の方まで戻りましてこちらで転回をいたしまして足坂方面へ向かうということです。

<座 長>            ということは、既設のバス停は使うのですが、ルート変更になるのですね。バス停の新設ではなくて、長野・高宮ルートを少し変更して足坂のバス停が使えるようにしたい、ということですね。そうするとかなり時間的にいるので時刻表を全体的に修正したいと、こういうふうに解釈してよろしいですか。これはもう三重交通さんとはお話は整理されているのですか。この稲葉口での乗り継ぎは。

<事務局>            三重交通さんとは運行のルートの変更内容につきまして調整はさせていただきます。

<座 長>            よろしいですか。次は白山地域ですね。白山地域のマックスバリュまで延ばすということですから、マックスバリュ川口店のバス停は新設になるのですね。このバス停はマックスバリュの敷地内で転回して戻ってくると。これは1便だけということですね。もし御要望があったときは1便だけじゃなくて他の便も少しずつ時間を直さなきゃいけませんね。1年間はこんな形でやろうかということですね。

<事務局>            買い物は午前中にしたいというニーズが多いものですから、とりあえずこの1便だけ入れさせていただいたということなのです。ニューライフというこれまで買い物していただいていたところがなくなりましたので、応急的に対応させていただくという考え方でございます。その上で時間的にももう少し他の時間も使いたいよということであれば検討していくのですけれども全体への影響が出てきますので、とりあえずこの便だけで様子を見てニーズに応じて検討していくというスタンスで臨みたいと思います。

<座 長>            10:44で11:23ということは40分くらいですね。時間が、少し短いのがどうかなというところですかね。11:23の一つあとに12:20かな。ここらへんが問題が出たら対処するという方法しかないかもしれないけど、ちょっと辛いことは辛いですね。

<事務局>            おっしゃられることもごもっともだと思うのですが、1つは24年度については必要最小限の変更をいたしたいと。といいますのは25年度で22

年度に再編してから3年間の実証運行が終わりますので、25年度に少し大きな見直しをしていきたいと考えております。その部分でこちらの方につきましても少し改善は加えたいと思っておりますけれども24年度につきましても少し試験的ではございますけれどもこのような形でとりあえず運行をさせていただきたいと考えております。

<座長> どうでしょうか。よろしいですか。

<堀口委員> 25年度に大幅な見直しとおっしゃるのですが、全便にマックスバリュ川口を入れても大きな改善にはならない。一つの停留所に停まるようになるだけのことですから。白山地域はバスで買い物するところが非常に少ないのです。ここしかないぐらいなのです。買い物のニーズをもうちょっと重要視された方がバスの利用者も増えるのではないかと考えるのですが。

<事務局> おっしゃられることもごもっともですが、ただ全便に入れますと行って帰ってくるまでの時間を見みますと、若干あきすぎていたり、そういった部分もございますので、24年度については40分弱ではございますけれども買い物については今の段階では一番適切な時間ではないかということで、午前中の1便という時間設定で一応計画としてあげさせていただいた次第でございます。

<堀口委員> 40分以内で買い物をする癖をつけるということですか。

<事務局> いろんな地域へ行った中で御意見等も頂いた1つの御意見の中でバスの時刻に合わせていただくのも一つの利用の姿といえますか。

<堀口委員> スーパーの場合はレジ次第なのですよ。たとえ30分で買い物していたって、15分レジで並ばされたらもう45分たってしまうわけですから。その間バスは待ってくれないでしょう。そうすると昼前と言ったら混む時間ですよ、レジが。そのあたりどうですか。

<事務局> そのへんも含めまして試験的にやってみたいと思います。

<堀口委員> 乗り遅れた人は不幸ということですか。事故に合ったようなものですね。帰れない場合はどうされるのですか。

<竹田委員> 徒歩でマックスバリュから関宮や上川口まで歩いてどのくらいなのか。乗り遅れたらそっちのバス停まで行かないといけないですよ。

<堀口委員> なにか対処の方法が他にあればいいのですが、乗り遅れたら買い物してから荷物を持って歩かなければいけないから大変なのですね。行く道で歩くのは健康のためいいのですが、帰りに荷物を持った状態で引きずりながら歩かすのはかわいそうです。特にお年寄りなんかは。

<事務局> いろいろ御意見を出されたことは心配としてはいいことではないのですが、三ヶ野ルートでもマックスバリュへ入って約20分で帰りのバスが来る、これは短いということで確かに苦情をいただきました。やはり全体を二台で回しているものですからどこかでちょっと無理が出てくると思うのです。その40分が長いか短い、短いという意見も確かにあると思うのですが、実際運用してから全体に広げていかないと、いろんなところで乗り継ぎに使ってみえたりする方もありますので。入れた方が便利だからと全部つなぎに行った結果、他のところでほころびが出てくることを懸念して24年ではこれくらいでちょっと試しにやってみよう、ということなのです。ですからあくまでもそういう声が多ければ、途中で変えなければならぬかも知れませんが、全体の時間帯をずらすようなことまでは今回はしたくないというのが実情でございます。いろんな御意見はございますけどどうかこれで試験的にやらせていただきたいなと思うのですがどうでしょうか。

それとちょっと説明不足だったところがございまして、三重交通の多気線がございまして、そちらにマックスバリュのすぐ近くのバス停がございまして、竹原行きが12:02というバスがございまして、こちらを使っていると時間的には1時間15分くらいの時間がございまして、もし乗り遅れた人がございましてこちらの三重交通さんの多気線で竹原までは行っていただくことができますので、そういった手段もあるということをお報告させていただきます。



<堀口委員> その乗り遅れた方のための広報だとかそういうものをマックスバリュに貼ってもらおうというようなこともあわせてお願いします。

<事務局> こちらにつきましては既存の時刻表は分かりにくい部分がございますので、来年度は目的地別でもうちょっと分かりやすい時刻表を作りたいと思っております、そういう中でそういう時刻表を作成していきたいと考えております。

<佐久間委員> マックスバリュは1フロアですよ。ですから大きなデパートのように上へ行ったり下へ行ったりすると買い物の時間がかかりますけど、私にだいたいスーパーへ行きますと入ってからレジに並ぶまで20分あったら十分なのです。だからレジが混んでも40分あったらまず大丈夫だと思いますし、もしレジが混んでいるようでしたら、お店の人にコミバスに乗る人はこっちのレジへ並んでくださいと特設のレジを作ってもらって早くしてもらおうという方法はどうか。

<座長> 今のお話であったように、レジが混んだ時というのは少しお店の人にコミバスに乗るという意思表示があった場合は融通をしていただくとか、何か乗り遅れないような考察を少しお考えいただくのがいいかと思えますね。  
私の町では、バスが来ますよとスーパーが館内放送をしてくれます。レジが混んでいる場合は、バスに乗りますと言うと、みなさんが譲ってくれます。逆に言うとお互いのそういうのができていくチャンスでもあると思うので、少しお店の方にも今、大変いいお話をいただいたので、そんなことを考えていかれたらいいと思えますね。

<谷口委員> マックスバリュ川口店はスーパーだけなのですか。

<事務局> スーパーの横に薬局が併設されています。一般的なお薬とかは買うことができますし、日用品とかもマックスバリュで買うこともできますし薬局の方にもあります。

<座長> お店の敷地内でやっていただくと待っておられる方も安全性が確保できていいことなので。御要望がどの程度か分かりませんが、お話があった

ような形でサポートしてあげると。それからもし万が一の場合には今お話にあったように、三重交通さんのバスがありますよというあたりもやっぱりサポートしてあげたらいいのではないかなと思います。いかがでしょうか。もし御意見なければ、今お願いしたようなことをふまえて対処していただくということにしたいと思います。次に美杉地域ですね。かなり時間がかかるといことで、これは前から問題でしたよね。右の10:40の一志病院発を11:45発にする。これですよね、大きくは。いかがでしょうか。診察なり病院に来られた方が帰りの便が10:40の非常に早い時間から少し余裕をもっていただけるようになると。逆にいうとこれがあったために次のところが9:56に着いて10:40に出る。1時間足らずで出てってしまうので、それを1時間ちょっと遅らせることによって病院からお帰りになるのにいいのではないかという御提案です。利用者の実態はどうでしょうか。

<事務局> 利用者の実態といたしまして、どうしても診療が長引いたときに乗れなくなってしまうので待つのはいいけど早く出て行ってしまうと困るよ、という声の方が多いわけなのですね。我々も両方というのは無理ですから、どちらかになったときに、やはりそれはお待たせすることになるけれども、バスに揺られて2時間も乗るよりはこっちの方がいいのかなと思って変更させていただいたということです。

<座長> 逆に言うと、運転手さんのロスは少し出てくるけれどもこちらに回すというようにしたということですね。いかがでしょうか。だいたい一志病院でみなさん午前中診察を終えてほしい間に合うという時間帯なのですかね。美杉の方にとっては。

<事務局> 実際にはこの11:40の後の時間もほしいというような話があるのですが、やはり午前中に用を足して午前中に帰りたいというのが大方のお年寄りの生活のサイクルのようなのでバスのダイヤの編成上もそのあとの30分というのは難しいものですから、この辺りのところで折り合っていて。実際11:40の左回りのルートがあるわけですがこれもこれでなんとかその時間帯で拾えるということがある程度実証されていますので、この辺りのところが妥当かなということでこのようにさせていただいています。この件については割と一志病院の事務長の方が力を入れていただいています。

して患者さんのためになるダイヤはこうだよという提案をいただいていますので、そういうことを参考にしながらさせていただいています。

<座 長> いかがでしょうか。

<笠谷委員代理>名松線の代行バスと重複しているのですよね。何が言いたいかというと邪魔をしてないかということです。補完関係にあるとおっしゃられるかもしれませんが、本当にダイヤの方は整合がとれているのか。あれだけのお金をかけて名松線を残そうとしている中、このバスはいかがなもののかなという思いがあります。

<事務局> 名松線とバスは基本的には補完関係にありまして、そういう意味では逆によく似た時間帯に走ることもあるのです。竹原とか家城駅を結節点にしまして乗り換えて松阪へというのがあります。若干そういうところはあります。ただ名松線が割と広域的な移動をするのに対してコミバスは本当に一志病院ぐらいまでの移動に使われるものですし、停まる場所も駅と比べれば結構細かく停まりますので、そういう意味では全然無駄がないのかと言われればよく似たところを走っておりますので全く無駄がないとは言いませんけれども、やはり使い方としては別のものになるのかなと考えております。

<笠谷委員代理>一志病院から奥津までの乗客の一日当たりの輸送量はどれくらいなのか。

<座 長> 1か月あたり右左で平均15人くらいですね。

<笠谷委員代理>名松線の代行バスは20人くらいだったように思うのですが、要は二つで分け合っている状態で、両方とも大きな負担を強いているわけです。

この地域に、このバスは本当に役に立っているのか、だとすれば鉄道は本当に必要だったのか、そういうことも津市の会議で検討すべきではないかと思います。両方あった方が便利かもしれませんが、鉄道の存続がかかっていることも意識されてはと思います。それから、津市のバス路線網は見た目がぐちゃぐちゃしているというか、同じところを走っているわけで

すが、何か問題があるのではないかと感じます。特に美杉地域のバスは完全に名松線とかぶりますので、駅間のバス停からの乗降が何人いるかとか、もう少し精査する必要があると思います。あれば便利だよね、じゃなくて、少ない資源でどれだけの人が救えるか、ということに重きを置くべきではないでしょうか。

<事務局> 机上論としましてはそういう御意見も承っておきたいと思うのですが、特に名松線におきましては単に生活の足というだけではなくて、やはり美杉地域、過疎化がどんどん進んでおまして、これの活性化をこれから図っていくための一つの重要なツールという位置づけもございますので、今のようなお話については我々も放置してそのままなんとか両方維持していこうということが必ずしも必要だという立場にたつわけではございません。

これから名松線を残していくのであれば末端交通をどうしていくか別のツールがあるのではないかという議論は、していったいいと思うのですが、今ただちにどうも良く似たところを走っているから片方なくしましょうというようなことは今の時点では考えるべきではない、このように考えています。

<座長> 要は家城の駅から一志病院というのは病院ですから、病院へ通われる方にしたら歩かれるのはしんどい話ですよ。病院までつなぐという路線としては、今の名松線の代行バスでは難しいということですよ。

<事務局> 駅からの距離が結構遠いのです。

<座長> 難しいですね、ここは。

<事務局> 先程の輸送量の件なのですが、ちょっとその御指摘いただいた間隔での輸送量というのはすぐにはお示しできないのですが、一志病院への利用というのはこの間から作りました利用状況の調査などを見ますとダントツで多いのです。左回りで一志病院の乗車数が43人、降車が59人ということで非常に多いという数字は出ていますので。ちょっとぴったり合うデータはございませんけれども、右回りで乗車が33人で降車が60人ということで、一志病院を起点に考えますとこういう利用が多い数字は出ておりま

す。

<座 長> 代行バスのデータというのはお持ちじゃないですか。

<事務局> 代行バスのデータはリアルタイムでいただいていませんが、当初だいたいの名松線の列車が走っていたところに一日あたりで90人、代行バスに変えた時点で一日あたり60人、三分の二になったと、そのあとまた少し減ったよという情報はいただいています、おそらく40人から50人くらいではないかと予想されます。

<座 長> お互いに補完関係、いわゆる今の御指摘は時間の運行ピッチ、どういう形で運行されているかというあたりを少しチェックしてくださいと、こういうことだと思うのですね。いわば同じような時間帯に全部みんな運行していればお互いにお客さんを取り合っている形になっているのか、一志病院以外に。いわゆる家城の駅からずっと来る左回りは線路に沿っているので、代行バスが走っているルートとほとんど同じようなルートなので、使われる方が代行バスも使えるし、美杉ルートของバスも使える間に入っている運行時間帯だと使いやすいだろうとは思うのですね。こういったところをどう整合させるかです。一応、今日ぐらいにいただかないと来年の4月にはなかなか難しい、もう会議開いている時間はないですね。ですから、今のお話のところを少し御検討なり、チェックをしておいていただくしかないのですが。

<事務局> あくまでも24年度の案でございますので、25年度には例の活性化再生総合事業という3年がちょうどたつわけですから25年度についてはもう少し大幅な変更もあるのかなと考えておりますので、それまでに今県の方から御意見いただいたことも踏まえましていろいろと検討していきたいというふうに考えております。今の現時点でそういうことも含めて合わせ技でやっていくというのはなかなか難しいと思いますので。

<座 長> 今年までですよ。経過措置は。

<事務局> 経過措置は今年までです。それは承知しております。ただ当初計画したのは3年間で見直すというその期限が25年です。

<座長> 活性化計画で出した当初計画したプランニングは3年間ということですね。いかがですかね。

<谷口委員> コミュニティバスのバス停の利用なのですが、一志病院に向けて病人の人、体の弱い人とかが利用するわけなので、家に一番近い停留所に歩いてコミュニティバスに乗って一志病院を利用すると思います。名松線とかあるのですが、それだと乗り継ぎも大変だし、やはり病人とかの人は自分の家に一番近い停留所を利用して一志病院に向かわれると思いますので、名松線とコミュニティバスとは利用の仕方が全然違うと思います。

<座長> そういう意味で昨年度比120%という御利用、一志病院に行ったのを入れたの効果という意味で、御利用される方が増えたのだろうというのは予想なので、グラフなどデータがあるわけではないのですが、今のデータを見ると、そういうようなことが言えそうなので、今、谷口さんがおっしゃったような話でいくと、やっぱりこれをやった上でさきほどの御指摘の御意見も含めていくとデータをちゃんと取らないと、それはお金をあんまりかけてデータをとっても意味がないのでだめですが、そこらあたりでデータを少し整理しておく、そして代行バスのデータもちゃんと踏まえてどうなっているかというあたりをぜひとっていただきたいと思うのですね。御承認いただいて、この運行でやった場合に、じゃあ代行バスにどれだけの影響が出ているのか、逆にいえばみなさんがこういったコミバスの方にシフトされているのか、いやいや二つでもって今上手に運びあっているのかとか、競合じゃなくて、協調的にやっているのかとか。そこらあたりをちょっとチェックしていただくということがいるのかなと思いますね。やっぱり同じようなルートであれば当然今のように御指摘があるかと思いますので。

<小林委員> 今、伊豆原先生の方から状況は確認しておくべきとありましたが、ただそもそも代行バス自体がいわゆる鉄道が今止まっていることに対する緊急的な措置としての代行バスですよね。それをどこまでどういうふうに変

ス交通としてみるかという部分については若干悩ましい部分があるのかなという気がします。ただ状況は確認しておくべきでしょうというのは当然だと思います。本来の代行バスの趣旨自体は台風の被害で一時ストップしているところの緊急的な措置としての運行になるということがまずあると思うので、そこを踏まえつつ考えていけばいいかなと思います。それと御質問させていただきたいのですが、竹原で三交バスと乗り継ぎのダイヤ調整しますということなのですが、4月からの部分を今ここで決めて三重交通さんのダイヤが変わったりとかした場合、本当にこの調整で乗り継ぎが可能になってくるのか、ちょっと時間的に心配にするのですが。要はその何分の三重交通さんのバスに接続できるようなダイヤをここで作りこまれているのかということを含めてお教えいただければと思います。

<事務局> これは廃止代替バスです。

<座長> これは廃止代替バスなのですね。

<事務局> 多気線というのは廃止代替バスということで津市の方が三重交通に委託して運行しております。それで具体的には16:10発という竹原から久居駅の方へ出るバスがございますのですが、来年4月以降もこの時刻表でお願いしたいと考えておまして、その辺につきましては調整しておりますので、16:10に合うようにそれぞれ左ルート右ルートを調整した結果15分、5分早めさせていただいたという時刻ダイヤにさせていただきました。

<座長> 今のお話でバス停が共有されるということですよね、問題はね。代行バスは完全に駅前から出たら次の駅までノンストップですよ。要は電車と同じ運行をしていくわけですね。間のバス停は停まりませんから。コミバスは間の細かいバス停も停まると、こういう話です。ですから棲み分けが整備されていくというのは随分大切なことなので、そのへんの考え方は整理されておいた方がいいと思います。

<事務局> いろいろと議論いただきありがとうございます。実は私ども代行バスの扱いというのはいろんな議論の中で非常に悩ましい部分です。実際に代行バスが運行されて地元からどういう要望があるかということ、せっかくバス

なので、駅と駅でなく、駅間でも停めて欲しい、これがものすごく多くございます。それをJRと話をするのは簡単ですが、基本的にノーという話をしています。というのは代行バスが利便性を増しすぎることによってもう鉄道は要らない、今のまま維持してもらったらそれが一番いいというところへつながるのが実は私どももある意味一番恐ろしい部分でもあるわけです。実際復旧したあとで鉄道を利用させていただくということが基本にあるわけですから、そういう意味では今の時点であまりにも代行バス自体が足として便利になりすぎるというふうなことを懸念した中で実はコミュニティバスとの絡みの中でやっていると、非常にジレンマに陥っている部分もあるわけです。今回の修正も一志病院は比較的駅から離れている、だからその中でなるべく乗客利用客を拾えるような方策というふうな中でこういう形がいいのではないかという形で提案させていただいたのですが、中身を分析すると実際に代行バスの客をコミュニティバスが取っているのではないかという議論は確かにございます。本当に悩んでいるのですが、座長もおっしゃいましたように、今後JRとも話をしながら、地域の動向も含めてどういう形でお客さんの足になっているのかということも含めて、あんまり現状の利便性だけを全面に出すのではなくて復旧後の名松線の活用も含めて今後検討したいというふうに考えておりますのでお願いいたします。

<座長>            ということで、来年度24年度から25年度に向けてはもう少しこの3年間の計画の分が完了しますので、これを踏まえてもう一度来年度はきちっと考えを整理していきたい。来年度からは今日の提案の形でいきたいと思えます。いかがでしょうか。さきほどいろいろお願いをいたしましたけどそういったことを努力していただくということをお願いしておいて御承認いただけますでしょうか。ありがとうございます。ではそういった形ですすめていってもらいたいと思えます。それでは次の事業評価について事務局からお願いいたします。

<事務局>            それでは、事業評価について御説明申し上げます。資料は4-1と4-2をご覧ください。事業評価は、改善や見直しを行うときに、必要となるもので、これまでも、何を指標にしていくのか、どのようにわかりやすく示していくのか、機会をみて説明等をさせていただき、前回の会議におき



ましては、具体的に地域ごとの評価指標をグラフ化したものをお示しさせていただきました。資料の4-1はそれとよく似ていますが、①利用率を算出する母数を地域人口としておりましたのを、今回は沿線人口に修正して、より精度を高めました。それ以外の変更点は、ございません。次に資料4-2をご覧くださいと思います。前回は、地域レベルでの資料をお示しただけでしたが、この4-2はルートレベルでの実態をあらわしたものです。今回はその後、実際の改善や見直しを行うには、各地域のルートごとにこうした作業を行う必要があると考えまして、これらの数値化を行ったものです。これが資料4-2です。これについても、地域ごとの評価のように、グラフ化しようと考えましたが、実際に、ルートレベルでグラフ化すると、全体の平均値とかけ離れた数値になるものもありましたので、ルートごとの数値については、一覧表にまとめたものを使うことにいたしました。こうした評価指標は、先では改善、見直しだけでなく、廃止をする時の基準ともなるわけですが、再編をしたとは言え、本市のコミュニティバスは依然として、成り立ちの経緯や地域性等の特殊要因が多いことから、一律にこれを適用するのは、適当ではないと考えております。当面は、このように可視化と言いますか、実態が分かりやすい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にご理解いただく。そのうえで、それぞれの地域で、住民の皆様とも意見交換し、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、原因や問題点を明確にすることで、よりよい改善策を導き出すためのツールとして使っていきたいと考えています。その中で、より実情を映し出せるような、システムを整えていきたいと考えています。説明は以上でございます。よろしくお願ひします。事業評価の中身で顕著なところも説明させていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。たとえばよくこれまでも話題になっております村主ルートなのですが、ここについては一番右側の財政投入額のあたりを見ていただくと、利用者一人当たりの財政投入額、右から4つめの欄なのですが、一人当たり3万6千円かかっていますとか、1日当たり1万5千円かかっていますとか、1便当たり5千円かかっていますとか、こういうのが分かるのですね。だから1日当たりの財政投入額というのはだいたい同じ安濃地域ですと1万円台でそんなに差はないのですが、利用者が少ないがゆえに一人当たりの財政投入額で見るとこんなに桁違いの数値になると。やってみるとかなりイ

ンパクトの強い額でして、これをそのまま地域に出していくのがいいのかどうかも若干ためらわれるところもあるのですが、実際にこういう事実も我々も把握して場合によっては地域にも説明していかなければならないのかなと考えています。以上でございます。

<座 長>       ありがとうございます。ただいまの、評価というところまでまだいなくてまだ評価指標をとりあえず路線ごとに出して考えられる評価指標を路線ごとに見ていくとこんな表になりますというのと、資料4-1はそういう意味でいくといわゆる地域ごとにこれはトータルした数値で今の指標を入れていくとこんなふうになると。この六角形のグラフはちょっと気になるから、4番、5番の外へ行くほどいいよねという数字じゃないですね。

<事務局>       そういう風に補正してあります。

<座 長>       一人当たりの財政投入額は外へいくほどいいのですか。逆になるのですか。

<事務局>       全て外側にいった方が成績としては優秀というふうに変換してあるのです。ものによっては数値が低い方が良かったりするのですが、そういったものは補正した数値でおいてあります。その方が見やすいと思ってそういうふうにさせていただいてあります。

<座 長>       ということは上の数字そのものではないわけですね。

<事務局>       はい。

<竹田委員>     グラフ用変換値というのはそういう対応した後のものですね。

<座 長>       評価指標がこんなぐらいになりますね、ということで改善するための資料に使っていきたいと思いますが。

<谷口委員>     六角形のものなのですが、そういうふうに変換されたのですが、ぱっと見たときに、4の利用者の一人当たりの財政投入額という文章を少し変

えていただいたら分かりやすいなと思ったんですけど。

<事務局> 投入額ですので、外に開いている方がそれだけ投入しているということですね。

<座 長> 誤解を生みやすいですね。

<小林委員> こういう形でいわゆるさきほどの御説明の中で可視化という見える形で示していくという部分については地域、地域の人たちにとっては分かりやすいだろうと思いますが、この先これをどうするのかという。たとえば100%を目指してそこを改善していきましょうという形で議論していこうとするのかその部分についてどうしていくかというところをやはり準備しておかなければいけないのではないかなと。その部分がたとえばどういう指標でフィルターをかけようというのはいいいのですが、それが全てではなくてその次のステップに移るようなとりあえずこの基準がクリアできていけませんので改善しなきゃいけませんね、というところのひとつの目安、目標あたりを作っていないとこのグラフだけの設定だけじゃどうするのだということが分かりにくいかなと。これは多分、今後、議論されるのだらうと思いますけどそういった部分を準備しておくということがいるのではないかなと思います。

<事務局> はい、そういう作業も必要だと考えております。ちょっと説明の中で申し上げましたように本来は改善見直しだけでなく廃止の方もというのも連携計画の中で見直しのフロー図というものは作ってきたわけですが、本日それをつけませんでしたのは今、申し上げたようにとりあえずはそうやって厳しい見直しをしていくのではなくて、悪いところを直していくということで使っていきたいという説明をさせていただいたとおりですね。ちょっと運用を考えて行くということでお示しはしませんでしたけどそれを改善する方法で今考えております。要は組み合わせだと思っていて、定時定路線とかデマンドとか場合によっては過疎地有償とかいろんな運行の方式がありますので、数値が低いところはそういうものを考えていったらどうかというようなフローは合わせて考えております。

<座 長>

小林さんから御指摘のところはターゲットがどこだというのが見えないまま、これを使うのはちょっと辛いねということです。見直しはいいのですよね。見直ししていくのには私はチェックしていく資料としてはいいと思うのですが、じゃあ先ほどおっしゃったように村主ルートはどうだと言われるわけですね。これだけお金かけても市民に理解を得てもらう別の理由がちやんとあれば、またそれなりの仕組みにもっていかなければならない。それがあまりないとすればやっぱりそのルートについては一度その地域の人たちともこれについてどう思われるのか、やはりこれだけの投資をしているのだということを他の人たちも知っていかなければならない。

このあたりをどうこれからターゲットにしていくかチェックしていかなければならない。根本的にルートの設定が悪いかもしれない。その地域の人たちは利用できるのだけど、行きたいところにルートがないから利用できないとか、そういう今までのルート設定のところ、私たちはこの会議のなかで一応合併前のルートをほぼ踏襲してますよね。そうすると 25 年に向かってどういうチェックをしていくのか、こういうチェックの数字をみることによってそれはルート変更なのかバス停の変更なのかサービスの、いわゆる運行本数の変更なのかいろんなサービスがある中で、どこにメスを入れるかというあたりを私たちはここから読み取っていかなければならないのですね。今おっしゃったようなことでいくとね。ただ読み取るときに、どのへんが平均値なのか、ここまでは大丈夫だとかそこらあたりを私たちは議論してないんですね、今まで。フロー図は作っていただいているけれども具体的にそれをチェックする数字、これを見るターゲットの数字について我々はまだ議論していないというところだと思います。だからそこについてはここから本来議論しておかないと数値をまた見てこれでだめなんだ、これでいいんだというようなものにはなりえないのかなということです。いまお話したような、事務局がお話されたとおりたとえば利用者一人当たりの財政投入額という話が、ひとつには指標がありますけど、これでも一番低いところでは何百円、3 万 6 千円が別格としてもそれ以外だって 2 千いくらとか、そこらへんが、私たちはどこらへんを目標値にしようよとそういう議論をしていかなければ、逆にいえばここらへんが、このくらいの幹線であれば私たちはここまでは投資として考えましょうとそういう議論をしなきゃいけない。全部が全部、同じようにチェックできるかということと同じようにはならないですよ。お金の話と利用されるみなさん

の意識とか満足度を含めて、お金を沢山投資しているから満足度が高いかというそういうわけではない。そういうことがありますからチェックの仕方を一度ここで議論をしたいと思います。

<阪野委員> 資料を見せていただいて、個人的な考えになるかもしれませんが、村主ルートは年間乗降者数が39人なのですね。月に3人使うか使わないか。そういうルートが本当に必要かどうかですね。なぜ使わないのか。住民の人はどうして使わないのか。そういうのもルートの人の意見をお聞きしてたった39人のために市の財政赤字を出すというのはちょっとどうかと思います。39人というのは月に39人ではなくて年に39人というのはこのルートの見直しも考えて住民の意見を聞きながらやらないと全部赤字がずっと行ってしまうような気がします。他のルートもパンクしてしまうような気がします。

<座長> お使いになっている方またはその住民の方たちが、これだけ投資されているということを逆にいうと知っていただかなければならないわけなのです。たとえば今100円なり200円なりを負担しているのだけど、一人頭投入額で2400円かかるということだから100円もらうのに2400円投資しているのと同じなわけですよ。そういう投資でみなさん今そのサービスでよろしいですか。いやサービスをあげるならあげるけれど、もっとお金がかかるわけですね。そういう議論を地元のみなさんに分かってもらわなければならぬ。逆に言うと私がお手伝いしている別のところでいくと、財政とかいろんなことを考えていると私たちは今までの投資、今までのサービスとかいろんなことを考えてやっていると、なんとか目標値1000円まではやろうじゃないかとかね。そういう議論をしていますので、1000円が1300円になるのか、これもだんだんと御利用がなくなれば投資は一人頭が高くなってしまいますのですけど。都市部ですからちょっと数字が違いますけど。そういう議論をしておかないとやっぱり市民のみなさんに理解を求めるといことがなかなか難しくなってしまうわけですね。ではいくらならいいのか。いいという答えはないですね。いかに少なくしていくかですよ、ということだろうと思うのですね。効率良くというのと効率性が良くなれば公平性は落ちますし、公平性を追求していけば効率は悪くなるわけです。ではどこでバランスを私たちは置くかという議論をどこかでしてお

かないと、いつまでたっても同じ議論が続くと思います。

<笠谷委員代理>津市のデータは洗練されていて、私どもも非常に勉強になります。それから、先程の 39 人のために補助してよいのか、という意見もまっとうな御意見だと思いましたが、結局、津市が今、すべきことは、ポリシーを固めて住民に示すことじゃないでしょうか。松阪市は、バスのために住民が負担するとか、年間にこれだけの利用がなければ運行をやめるといった取り決めを、地元と交わしてからバスを走らせるようになってきています。

津市さんの場合、ここまでするかどうかは別にして、検討する余地がたくさんあるように思います。この会議は本来そういうことを検討する場です。例えば、今回のデータで数字が悪かったところは、沿線地域にグループインタビューをして原因を掘り下げるとか、改善策を企画することも大事ですし、改善してもだめならやめるとか、何か方針が必要ではないですか。もし、市が数字以外の部分を評価しているのであれば、そのことを外部に発信し続ける必要があると思いますし、伊賀市は毎月の市報に公共交通のことを載せていますので紹介させていただきます。例えば、一志地域は 1 人あたり 3700 円使っているけれど、バスではなくタクシー車両を使ってコスト削減の努力をしていることを発信すれば、どうしてこの地域にタクシーが走っているのか市民が知ることができると思います。津市さんが、この地域はどれだけがんばっても採算が他地域より劣りますよと、けれどもバスがどうしても必要だから福祉政策としてやる、と言ったっていいと思います。要は、こういう場合はやめよう、ここは福祉政策として残そうと判断するための考え方をまとめることが大事ではありませんか、ということです。

<会長> いろいろ御意見頂いてありがとうございます。今もポリシーという話が出たのですが、津市は平成 18 年 1 月 1 日に合併をしました。10 市町村の合併でございまして、その中でいろんなそういう思いの中で合併した市町村の思いというのは我々としては一面的には引き継いでおります。しかしながら、合併して 5 年も経ちました。そろそろその時期かなという気もしておりますが、その時期とタイミングをやはりじっと見極めて行かないと合併した市町村のそれぞれの思いが伝わってこないという話になってまいりますと、やはりそこらへんについてもまた問題も起こってまいりますの

で、本日の御意見もふまえた中でいろいろまた検討もしていかないといけないなと思っております。ただ時期とタイミングというのがどういうふうな見極めの中で住民のみなさん方に合意形成を図っていくかというところは難しい部分がございますので、御理解を頂戴したいと思います。

<竹田委員> 資料の提案の仕方にあると思うのです。それで、こういう数字だけ出すとこういう議論にならざるを得ないわけですね。ここでもたとえば1便あたり最高でも6人ですね、久居地域。ではそれが6人ならいいのか、1人ならだめなのかという議論になってしまうと相対的なものであって、見方によっては6人でもこれはとてもじゃないけどこの程度ならやめてしまえという議論になる場合もあるわけですね。ましてや利用者1人当たり3万円もかけてという議論にどうしてもなってしまうわけですね。だからぜひ、数字は冷静に受け止めて、よそでも昨日実はその議論があったのですが、全体の場でなかなかそれを細かく議論して原因なり事務局が言うように改善策をあげていくというのも大変な作業だと思いますので、我々もこの場で承認していくわけですから、ちょっと小委員会的なものでもいいですし、専門委員会でもいいのですが、やっぱりそういうなぜこういうことになっているのか、どうすれば改善策があるのか、とかそういう点についてちょっと議論してそれを提案してこの数字上に表れる問題を議論しないと、なかなかこれはどうしてもいいじゃないかということにはならないと思うんですよ、この数字だけ見るとですよ。なんとなく無責任という感じになってしまうのですよ。従ってそういうやっぱり今副市長もおっしゃったように、合併の歴史の背景もあるでしょうし、じゃあどこまでがその稼働的な期間なのかとか、そういうこともあるでしょうから、そういうのも含めて総合的にこの問題をどうみるのか、どのような改善策があるのかということも含めて小委員会的なものを提案したい。そうでないと、ちょっとやっぱりこのまま我々の段階ではこれ、もちろん情報公開の時代ですから当然独り歩きますからね。議会にも当然この数字がいくでしょうし、市民の間にもいくでしょうし。そうなった場合はここはやっぱり積極的な意見はなかなか出てこないと思うのです。どちらかというとな消極的な意見が多いと思うのです。できないならやめてしまえというような、そういう方向にしかならないと思いますのでね。そうならば、ここの協議会の存在意義すら問われるということになりかねませんのでね。補完的なそういう検討

する委員会を、委員会のように固くなくても結構なのですが、提起をしたいと思います。

<座 長>       ありがとうございます。ここらあたりは何か事務局で。ちょっと時間が押していますから、ちょっと今日は議題が多いのでまた。

<事務局>       私が冒頭に説明の中で申し上げたのはまさしくそういうことでして、今近々にこういう数字だけを独り歩きさせて、ばさばさやっていくというようなことには使わないということです。いろんな地域の実情もあるので、そういうことをきちんと議論しながら考えていくと。ただあまり村主を例に出してしまいましたけど、そこについては原因をしっかりと見極めて場合によっては統合であるとか、別のツールを使うとか、場合によってはなくすことも考えていかざるを得ないというような話をさせていただきただけでございます。竹田委員の御発言につきましては、そういったものも事務局の方で考えてみたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

<座 長>       いろいろ御提案いただいていますので、何かこの際、御提案等ございましたらどうぞ。

<佐久間委員>   ちょっとちらっと聞いた話ですけど、合併したことによって不便になったという声もちらっと聞いたのです。こういうデータを見せてもらって、1人当たりの負担額が相当あるのを私も初めて見てびっくりしたわけなのです。ですから合併前にどれだけ市町村が負担していたかというデータも、不便になったということも聞きましたので、これだけ投資して一生懸命やっていたで、なおかつ、今は知りませんが、ルートの変更やいろいろな変更問題が起こってくるということは住民がまだ不便を感じているのではないかなと思っているわけなのです。だからその点もちょっと過去のデータというわけじゃないのですが、一概にこれはもう廃止とかいうのではなくそういう点も調べていただいて御検討していただけたらと思います。

<座 長>       今のお話はさきほど竹田委員がおっしゃった話とつながって話なのですね。だからやっぱり数字だけでは判断できない部分というのをどうみていくか、それは過去からもやっぱり我々はチェックしておかなければいけ



ないでしょうし、過去のデータもまたチェックしながら今のお話を作っていただくような方向で事務局の方へお願いしておきたいと思います。

<堀口委員> さきほど副市長が言われた、タイミングを見図らってとおっしゃったのですが、松田市長が変わられたのはいいタイミングだと思うのですよ。合併したときの市長とは今変わった、市長が変わったことによってこれだけ変わるのだというふうな、言い訳に近いですけども、そういうのもありますから、そうでないといつまでも合併をひきずった状態で合併を言い訳にしているにすぎないのですね。ですからこれ市長が変わったというのはいい機会じゃないですかと言わせていただきます。

<座長> そこらあたりも含めて庁内のなかで今の竹田委員やみなさんからの御提案を検討していただくことをお願いしたいと思います。この会議はせいぜい年間やっても3回か4回ですので、やっぱり2時間くらいということになっちゃうと、ここでギシギシとやる議論はなかなか収束できないのですね。ですからやっぱりもう少し少ない人数で整理していく、そういうのがいいのかなと思いますので、御検討ください。今の堀口さんがおっしゃっていただいた話も、ある意味ではみなさん納得する部分があると思いますので、ここらあたり少し庁内でも御検討いただくということでお願いしたいと思います。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。よろしければこれはそういったことで、この資料を参考にさせていただきたいと思います。それでは5つめの高松山乗合ワゴンの進捗状況について、これは資料がないですから、どうぞお願いいたします。

<事務局> 次に事項5、高松山乗合ワゴンの進捗状況について、御説明申し上げます。前回の活性化協議会でアンケート結果の報告と運行計画案の御説明をさせていただきましたが、その後、8月25日に高松山団地自治会及び老人会緑風会の役員、御利用予定の皆さんと運行計画案について話し合いを行いました。話し合いでは、予約型に対して、キャンセルの場合はどうするのか、病院へ行く場合、終わる時間が分からないので予約が取れない、といった御意見や、300円は高いので、200円にしてもらいたいという料金に関しての要望、また運行曜日の要望なども出されました。自治会の副会長様からは、団地内での乗合ワゴンの機運を盛り上げるのが大事であり、

自分の生活スタイルを変えるぐらいの意識がないことには、うまくいかない。また軌道に乗せるには、利用してもらう必要があり、そのためには機運をどう盛り上げるのかが問題になるので、今後、高松山団地内で議論を重ね、いいものを作っていきたいとの御発言があり、この意見には、出席者の方も賛同していただいておりますことから、高松山団地として乗合ワゴンに対する一定の御理解はしていただけたのではないかと思います。しかしながら、必要経費から運賃を差し引いた赤字分について、市の補助は考えておりますが、100%補助ではありませんので、足りない分について自治会で御負担いただくのか、利用者の会費あるいは協賛金等でまかなうのか、といったところが、まだまだ曖昧であるため、今後、その部分について協議を深める必要があると考えております。8月の話し合いの後、自治会の方で行事がございましたので、今まで話し合いの場を持つことができませんでしたけれども、12月初めに再度、高松山自治会に前回の話し合いを受けての運行計画案と運行に係る必要経費を提示し、その内容についての協議を行う予定です。現在のところ、このような状況ですが、高松山団地自治会では、少し時間をかけて慎重に進めていく必要があるという認識もありますので、試験運行の時期は来年4月以降になるのではと考えておりますが、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>           ありがとうございます。ただいま高松山団地乗合ワゴンの運行についての進捗状況を御報告いただきました。何か御質問なり御指摘いただけるような御意見はございませんでしょうか。地元の方が一生懸命やっただいているわけですので、ぜひ地元のみなさんと実現に向かって努力をしていただければと思います。それでは事務局の方でしっかり対応していただくということでよろしく願いいたします。その他に移りますが、公共交通講座の報告は支局の方ですか。

<小林委員>       公共交通講座ということで10月3日にバスネット津の竹田さんとの共催で住民向けの講座を開催させていただきました。もともとこの趣旨は公共交通に住民の皆様、利用者の皆様がどう関わっていくべきなのかという

ところを住民の方々と一緒に考えましょうということです。要はその単に利用するだけで今の公共交通が維持できていくのかという、または先ほど事務局の方から御説明ありました、高松山団地みたいな地域でバスを走らせてみようといったようなものについて、いろんな事例が出てきている中で地域の方々、住民の方々、利用者の方々がどういったことをやっていけばいいのか、といった区分について考えるきっかけとして開催させていただいたということでございます。そうは言っても基本的な部分を共有しながら考えていくということと、実際にどうすればできるのかという具体的なものがあるということもあろうかと思ひまして、このあたりについては答えを分けながら考えていきたいということで、まずは、そもそも住民の方々がどうして公共交通に関わっていく必要があるかということについて考える機会として設けさせていただいたということでございます。当日は150名弱の方に御出席頂きました。学識者といたしましては名古屋大学の加藤先生に基本的な基礎講座を頂いて、行政側として岐阜市の交通担当課長の方に来ていただき、行政側から見る住民の方々の位置づけ的な話をいただいたりと、基本的な部分のきっかけ作りを作らせていただいたということでございます。いろいろその後、参加していただいた方々と意見交換させていただいて、切実な思いとしてまさに特定の地域でバスを走らせたいけどどうすればいいのかといったような御意見をいただきながら、学識の方、もしくは行政側の方から必要な話をいただいたという形で終わったということでございます。先程、申し上げましたように10月3日にやった講座につきましては基本的な部分を考えようといった部分をやらせていただいて、今また竹田さんとも御相談させていただいているのですが、来月の1月下旬に、ではどうすればそういったものの運動体も含めて地域の方々が公共交通に関わっていけるような活動ができるのかといったような手法について少し取り上げて同じような講座をやっていきたいというふうに考えております。また内容等決まりましたらみなさんの方に御案内させていただきたいと思っておりますので、是非ともそういった機会をとらえて、行政側だけではなく、また利用者だけではなく、住民の方々とともに公共交通について考えていく機会を設けて行きたいという風に思っております。簡単ですが、以上です。

<座 長>           ありがとうございます。また1月の予定が立ちましたら情報を出してい

ただきますので、参加できる方は御参加いただけるようにお願いします。  
もう1つお手元に1枚紙が入っていると思います。活性化協議会委員の公募についてということです。

<事務局> 最後に、津市地域公共交通活性化協議会委員の公募について御説明させていただきます。

当協議会の規約によりまして、現在の委員の任期が2年間で平成24年3月31日までとなっておりますことから、団体選出の委員様につきましては、再任となり、再推薦による選出をお願いしたいと考えております。また、公募委員の皆様につきましては、再度公募をいたしまして、選出させていただくこととなります。

その概要につきましては、本日追加でお配りいたしました資料の内容になりますので、御確認いただきたいと思います。定員は前回と同じく5人程度、募集期間は平成24年2月上旬から2月中旬の予定で、広報津やホームページなどでお知らせいたします。

なお、現行の委員さん方の申し込みもできますので、よろしければ、引き続きお申し込みいただきたいと思います。以上でございます。

<座長> ありがとうございます。どうぞ是非ここまでせっかく乗りかかった船でございますので岸に着くまで、みなさんで見守っていただけるようにお願いしたいと思います。用意された事項はこれで終わりですので、あと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御議論いただきまして誠にありがとうございました。本日頂戴いたしました貴重な御意見または御提言等につきましては、事務局で踏まえまして今後、作業を進めていきたいと存じますのでよろしくお願いいたします。会議の開催の関係でございます。年内は本日が最後ということと、明年につきましては2月ぐらいでまたお願いを申し上げたいと存じますのでよろしくお願いいたします。これをもちまして平成23年度第3回の協議会を終了したいと思います。本日はどうもありがとうございました。