

平成23年度第4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4回津市地域公共交通活性化協議会
2	会議日時	平成24年2月16日(木) 午後1時30分から午後3時45分まで
3	開催場所	津図書館2階視聴覚室
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)、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、坂井昇(松田茂代理)、濱田敏貴(向原俊夫代理)、 森川謙一、藪本竜太郎、山口貞信、山口由香(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 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24年度津市地域公共交通活性化協議会事業計画(案) 及び同予算(案)について 2 津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について 3 事業評価について 4 高松山団地乗合ワゴンの進捗状況について 5 その他 (1) 平成24年度美里地域の運行見直しルートについて (2) 利用促進啓発グッズについて (3) 住民主導型地域公共交通講座(実践編)の報告について
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4回津市地域公共交通活性化協議会の議事内容】

<事務局> みなさんお待たせをいたしました。定刻となりましたので、ただいまから、平成23年度第4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、当協議会の会長でございます津市副市長の小河から御挨拶を申し上げます。

<会 長> 皆さんこんにちは。委員の皆様方におかれましては大変お忙しいところ地域公共交通活性化協議会に御出席をいただきまして誠にありがとうございます。今回の会議はお手元の事項書にもございますように、平成24年度の事業計画案と予算案の4つの事項書での御協議をお願いしたいと思っております。昨今、地域公共交通は、後からも説明がございますように、やはり住民、市民のための身近な地域公共交通が必要という話になってきております。本市といたしましても、高松山団地について今後、御協議をお願いしたいと思っております。それからやはり基本的には超高齢化社会になってまいります。その中で持続可能な地域公共交通の構築は本市の喫緊の課題でもございます。今後、皆様方の御指導、御意見をいただきながら進めてまいりたいと考えておりますので、今後ともよろしく願いいたします。以上でございます。

<事務局> 大変恐縮でございますが、副市長に急な公務が入っております、申し訳ございませんがここで退席させていただきます。

<会 長> 失礼いたします。

<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16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> こんにちは。立春が過ぎたのに随分今年は寒い日が続いています。昨日、

当大学の博士課程の発表会でした。地球の温暖化と言いながら、まだ黒点の活動が少なく、もう少し温度が低くなるのではないかなど、いろいろな議論をしています。随分気候が変わってきているのかなと思います。

バスのことに関しましては、昨年4月から地域公共交通確保維持改善事業に変わり、各市町の方でだいぶ戸惑っているということをお聞きしております。今日は小林委員もお見えですが、運輸局の方もいろいろ苦勞を重ねておられると聞いております。ただ津市の場合、今までいろいろな改善をしてきた上で御利用の皆さんが増えた路線もあれば、なかなか御利用しにくい路線もまだいくつか存在しているという状況でございますので、評価の仕組みをこれからしっかりと作っていくということをお願いして、前回の議論でもそのお話がございましたが、PDCAをどうやって回していくか、良くしていくにはどうしたらいいかというところをもう少し議論していく時期に来ているのではないかという気がいたしております。また後で事務局からの提案もあるかと思っておりますので、是非みなさんの忌憚のない御意見をいただいて、少しでも市民のみなさんに良かったなと言っていたようなバス路線が設定できればというふうに思っておりますので、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。

それではお手元の事項書に基づいて進めていきますけど、今日はその他を含めてかなり事項が多いですので、時間の限られた中で大変申し訳ありませんが円滑な進行に御協力をお願い申し上げたいと思います。それでは事項1の平成24年度津市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）及び同予算（案）について事務局から説明をお願いします。

<事務局>

事項1の平成24年度津市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）及び同予算（案）について御説明申し上げます。先ず事業計画（案）から御説明させていただきます。資料1-1をご覧ください。平成24年度は、平成22年度から開始しました実証運行の最終年度であることから、乗降調査、アンケート調査、満足度調査等の分析や各地域の公共交通あり方検討会での議論に基づき、平成25年度に向けての大幅な運行見直しを検討していきます。また、事業評価の方法をある程度確立し、平成25年度以降の本格運行において、PDCAサイクルによる改善を図っていきたくと考えております。そのほか、持続可能な仕組みづくりの一つとして、高松山団地をモデルケースとした地域住民主体型の予約型乗合ワゴンの実証運

行に取り組むとともに、昨年度に引き続き、バスの日や津まつりにおける啓発や、小学校に出向いてバスの乗り方の説明をさせていただき教室を実施するなど、利用促進にも努めていきます。それでは、資料の中ほどをご覧ください。津市コミュニティバスの運行でございますが、前回、御承認いただきました計画に基づいて4月から継続して運行をしていきます。次にその下、乗降調査ですが、これも例年どおり79条系のもは、毎月実施、廃止代替を含む4条路線については、5月、8月、11月、2月の年4回の乗降調査を行いたいと考えております。その下、平成23年度利用状況報告書及び事業評価報告書作成につきましては、平成23年度の利用状況報告書の作成、またそれと併せて、これまでの乗降調査データ、利用者アンケート調査、満足度調査等に基づく事業評価報告書の作成を行いたいと考えております。次にその下、平成25年度の運行見直しについては、利用状況報告書やアンケート調査、満足度調査、各地域の公共交通あり方検討会での議論等に基づき、早い段階から検討をし、見直しをしていきたいと考えております。続きまして、その下、公共交通利用者の減少は続いておりまして、今後、持続的に公共交通を維持・活性化していくには、住民の皆様がたくさん御利用いただくということが何より大切であるとの観点から、利用促進にも力を入れていきたいと考えております。来年度は、利用促進チラシやお手元にお配りしたハンドタオル、鉛筆を、9月20日のバスの日、10月の津まつりや地域のあり方検討会等の機会を通じて配布し、公共交通の利用促進を呼びかけていきたいと考えております。また、昨年の11月に行った小学生向けのバスの乗り方教室については、平成24年度も引き続き実施したいと考えており、更なる利用促進に努めていきたいと思っております。次に、高松山団地乗合ワゴンについては、事項4で詳しく御説明いたしますが、高松山団地の住民の皆様や関係機関、事業者との協議を進め、地域のニーズや運行に伴う課題、問題点等を検証しながら、本格運行に向けた準備を進め、10月を目途に試験運行を開始したいと考えております。次に、資料の上の方にもどっていただきまして、具体的な事業の進捗に合わせまして、平成24年度については、4回の会議を予定しております。初回は、5月を予定しており、協議会役員を選任、平成23年度の事業報告と収支決算報告、高松山団地乗合ワゴンの運行計画について、第2回目の会議は8月を予定しており、平成23年度利用状況報告書の説明と、平成25年度の本格運行に向けた見直しに関して、第3回の

会議は、11月を予定しており、平成24年度上半期の乗降状況報告、平成25年度の本格運行に向けた見直し案の協議・承認、また、事業評価報告書の説明を、第4回の会議は、2月に予定しております。平成25年度の事業計画（案）及び予算案等について、それぞれ御協議いただきたいと思っております。続きまして資料1-2をご覧ください。平成24年度津市地域公共交通活性化協議会予算（案）につきまして、御説明いたします。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、24年度の予算額が、12,081千円で、23年度と比べて4,553千円の増額でございます。増額の理由は、繰越金のところで説明します。次に補助金ですが、平成24年度の予算額はゼロとなります。これは、これまでの国の地域公共交通活性化・再生総合事業による補助金制度がなくなったことによるもので、それに代わる地域公共交通確保維持改善事業では、補助金は事業者へ直接支払われることになるため、当協議会の予算への計上がなくなったものです。次に繰越金ですが、こちらも24年度の予算額はゼロとなっております。これは、23年度は4,572千円を繰り越す代わりに負担金を減らしたことによるもので、総額としては、23年度が12,100千円、24年度は12,081千円で、事業費の規模としてはほとんど変わっておりません。これは、余剰金が出た場合は、市に戻し、あらためて新年度の事業費を市が負担金として支出とするという形にしていこうとする、市の考え方に沿ったものでございます。続きまして、歳出ですが、運営費としまして会議費が24年度532千円で、前年度と比べて109千円の増額としております。これは、24年度の事業計画では、会議の開催を4回としておりますが、25年度に向けての大幅な運行の見直しや事業評価の検討を分科会でしていただくことを予定しておりますことから、会議費を増額したものでございます。次は事務費で、これは、郵送料や研修会等への参加旅費、消耗品費等になりますが、24年度578千円で前年度と比較して1千円の増額となります。次に事業費の委託料ですが、24年度10,600千円で前年度と比べて501千円の減額となり、その内訳は、乗降調査・事業評価報告書の作成、利用促進に係る活動費、時刻表・バス停看板の作成などの委託料でございます。

最後に運行事業費になりますが、23年度までは、協議会が津市にコミュニティバスの運行を依頼して、津市がコミュニティバスを運行するという形ですので、国から交付された補助金を一旦、当協議会に収入として受

け入れ、その後、市へその補助金全額を払い出すという処理を行いますことから、23年度については、歳入の補助金と同額の28,929千円を計上しておりました。24年度からは、補助金は事業者に直接支払われ、制度上、協議会がコミュニティバスの運行や運行費に対する予算執行を行う必要がなくなりましたことから、当協議会予算でコミュニティバスの運行事業費は計上せず、代わりに高松山団地で検討されております乗合ワゴンの運行支援を行うため、試験運行費として372千円の計上を行っております。以上が平成24年度の事業計画（案）と予算（案）です。

今後、交通基本法制定などの新たな動きも出てくるかもしれませんので、事業計画や予算については、諸情勢をよく見定めながら、柔軟に対応してまいりたいと考えておりますので、その場合は、※にありますように、会長の先決による流用ができるものとしております。よろしく願い申し上げます。説明は以上です。

<座長> ありがとうございます。ただいまの平成24年度、来年度の事業計画案と予算案ですが、これについて何か御質問、御意見はございませんでしょうか。今、説明にありました交通基本法は、昨年からずっと継続審議でございます。どうなるかの状況が予断を許さないという情報はいただいておりますが、国会の方でいろいろ議論がされれば情報は伝わってくると思いますが、まだ先がみえていない状況でございます。そういう意味で今、事務局からもお話がありましたように、その状況によってはいろいろ変わってくる可能性もあるかと思えます。他にいかがですか。よろしいでしょうか。先程、お話がありましたように、事業制度が変わりましたので、昨年まではこの協議会に補助金が入り、執行の責任もこの協議会が持っていたわけですが、それが事業者の方に変わり、また申請も事業者が行う形になります。この予算案の中からも少し反映されていないという形になると思えます。6月までに申請になりますよね。それについては、この協議会で御報告いただくのですか。

<事務局> その予定で考えております。

<座長> ですから事業計画とか予算案のところには明記してございませんけど、この来年度の補助金の申請とか補助金の中身についてのことは次に予定さ

れている第1回の活性化協議会で皆さんの方に御報告になるのかもしれませんが、協議会で御承認いただいて申請ということになるかと思っておりますのでよろしくお願いいいたします。よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは御意見もないようですので、この24年度の津市地域公共交通活性化協議会事業計画と予算について御承認いただいたことを確認しました。それでは続きまして事項2の津市地域公共交通活性化協議会の規約の改正について事務局から御説明お願いいいたします。

<事務局> 事項2の津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について御説明申し上げます。資料2-1と2-2をご覧ください。平成22年度から当協議会で活用しております国の地域公共交通活性化・再生総合事業におきましては、制度上、協議会がコミュニティバスの運行を行えることになっており、また補助金についても、津市ではなく当協議会に交付され、執行もできる体制でありましたことから、当協議会の会長は津市副市長が就任しておりました。しかしながら新たな国の制度である地域公共交通確保維持改善事業では、運行に関する補助金は、協議会ではなく、直接、運行事業者に支給され、制度上、協議会がコミュニティバスの運行や運行費に対する予算執行を行う必要がなくなりましたことから、小河副市長は当協議会を退任させていただき、このことに伴いまして、津市地域公共交通活性化協議会規約第5条の2の「会長は副市長とする。」との規定を「会長は協議会の会議において委員の互選により定める。」と改正するものです。また座長という役職を廃止し、今後は会長が会議の議長となり、会長を補佐する副会長は1人から2人以内とし、副会長は互選から会長の指名とする規約改正を行いたいと思っております。なお、施行日は、平成24年4月1日とし、新年度からの適用ということになります。以上です。

<座長> はい、ありがとうございました。ただいま事務局から説明がありましたけど、この規約の改正について何か御質問、御意見はございませんでしょうか。よろしいですか。それでは御意見もないようですので、この事項2の津市地域公共交通活性化協議会規約の改正について御承認いただいたものとして御異議ございませんでしょうか。

はい、ありがとうございます。全員の合意をいただいたということで承認したいと思います。よろしくお願いいいたします。

それでは事項3の事業評価について、事務局から御説明をお願いします。

<事務局>

次に事項3、「事業評価について」、御説明申し上げます。事業評価については、これまで6つの評価指標案である、利用率、1便当たりの利用者数、収支率、利用者1人当たりの財政投入額、住民1人当たりの財政投入額、満足度を設定して、地域ごとに評価をグラフ化し、また、ルートごとの数値について一覧表にまとめ、ルートの実態を見えるようにしていくことで、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御理解いただくとともに、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くという方向で検討してきました。資料3-1をご覧ください。このフロー図は、平成21年12月に策定しました「津市地域公共交通総合連携計画」にあります、公共交通システムの事業評価フロー図を一部修正したものです。簡単に御説明いたしますと、バス路線を幹線と準幹線、支線の3つに分類して、それぞれにおいて事業評価を行っていくというもので、その事業評価の流れを示した図でございます。一番左が、幹線システムというもので、これは民間事業者の路線バスを指します。うちの場合は三重交通のバスということですね。幹線については、民間事業者自身が運行継続の判断をし、継続の判断をすればYESということで幹線として存続、NOであれば事業評価を行い、そこで存続と判断されれば、真ん中の準幹線システムに移行するというものです。次に真ん中の準幹線システムですが、これは民間事業者では維持できなくなった路線を行政がバックアップして維持しているもので、主に廃止代替路線を指しています。準幹線が事業評価により準幹線として運行継続できないと判断された場合は、図の一番右の支線システムに移行します。支線システムは行政と地域住民団体が支えていく路線で、コミュニティバスや地域で運行するコミュニティ交通を想定しています。

以上が事業評価のフローのイメージですが、このフローについては、評価方法についての詳しい内容や具体的に路線をチェックする数値や基準など、今後、もっと御議論をいただく必要があると考えております。ただ、この場では、時間的な制約もありますので、なかなか難しいと感じておりましたが、前回の会議で、竹田委員から事業評価については、ある程度メンバーを絞ってもっと深く議論すべきとの御提案がございましたので、事業評価分科会の設置を提案させていただきたいと思っております。

資料3-2が分科会の構成メンバーの案です。事業評価は、交通に関する知識や経験など専門性の高い分野になりますので、事務局の方では、座長の伊豆原先生、三重県の笠谷委員、運輸支局の小林委員、地域公共交通コーディネーターの竹田委員、三重交通の藪本委員と、市民目線からのご意見をいただくために、公募委員の皆様からもどなたかお一人入っていただきたいと考えております。説明は以上でございます。

<座長> ありがとうございます。事務局から説明と提案をいただいておりますが、分科会を設置していこうということだと、協議会規約第11条に「第3条各号に掲げる事業について専門的な調査又は検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。」「分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が会議に諮って定める。」とあり、第11条から読みますと、この協議会で承認をいただいて設置することができるということでございますので、この分科会の設置について、先ずお諮りしたいと思います。分科会の設置については御承認いただけますでしょうか。ありがとうございます。それでは先程の資料3-1、3-2のところを見ますと、分科会のメンバーに5名のメンバーが構成員の案として出されております。できれば公募委員の方、最低1名は入っていただきたいということです。いかがでしょうか。

<堀口委員> 来年度、もし公募委員からはずれた場合でも、分科会には参加できるのですか。

<事務局> 任期がこの3月31日ということで、年度内の分科会には参加していただきたいと考えております。

<堀口委員> 来年度の公募委員がこれに該当するということですか。

<事務局> 年度内にもやりますので、年度内は今の委員さんの中から選んでいただいた方に出していただくと考えております。

<座長> 来年度の公募委員で手をあげていただけたらその方が継続してやっていただけるということでもいいわけですか。今、堀口さんは来年度の話をさ

れたのですが、ここで決めたいのは今年度の分科会をまずやりましょうというときだけの話で来年度はまた別という考え方ですか。

<堀口委員> 例えば今年度、一回の開催だとしたら一回だけの参加ということですか。それなら出ても仕方ないなということになりますけど。説明だけ聞いて、はいさようならではどうしようもないですから。

<事務局> 事務局が考えておりますのは年度内に2回くらいは開催したいと考えております。そこで骨組み的なものを作って来年度へ移行していくということで考えております。公募委員につきましては、後ほど、今の募集状況の話させていただくのですが、そのまま継続してやっていただける方であれば、来年度もそのまま分科会委員をやっていただきたいと考えております。来年度、公募委員で無くなれば、分科会の委員だけというのは、違和感がありますので、変わっていただくことになると考えております。

<堀口委員> 来年度、公募委員になられる方の中で新規の方だったら、その流れだとか全然分からないわけでしょう。そのあたりがちょっと不安ですよ。

<座長> 私が事務局の胸中を察してお話すれば、できれば来年度も公募委員で手をあげていただけたらということを事務局は考えていると思いますね。いかがでしょうか。どなたか手をあげていただける方はいらっしゃいませんか。

<堀口委員> やりかけていることがあるので、やります。

<座長> それでは堀口委員に入っていただくということでよろしいでしょうか。それでは資料3-2の委員も含めて御承認いただくということでよろしいでしょうか。よろしく願いいたします。

他の委員で評価について、こういったところを検討しておいてほしいなという御意見がございましたら承りたいと思いますがいかがでしょうか。

要は資料3-1がフローになっているのですが、この中身をもう少し精査しなければいけないというのが、事務局の提案だと思うのです。評価指標等については少し整理しなければいけないことが出てくるかなと思っ

ているのですが、いかがでしょうか。私もちょっと気になっていたのが満足度で、どこのところもよくこの満足度というのをあげてしまうのですが、それをどうやって量るかという、またアンケートみたいなものしかないですね。満足度というのは非常に世情の条件によっても変わるのですね。こういった満足度という形のをこういったところに入れていいものかどうか非常に悩ましいですね。

<堀口委員> 聞く相手によって変わってくるのですね。どうですかと面識のある人に満足度を伺ったら、いつも満足していますという答えが返ってくる。そういうものだと思うのです。

<座長> 人間は慣れてきますと、満足度はだんだん低くなってしまいます。最初はないサービスだったから最初やったときにはいいサービスで良かったねと思うのですが、それがずっと1年2年続いてきますと、もうちょっといいサービスにならないかなと言い、満足度が落ちてくるかですね。そのようなことがございますので、満足度をどのようにうまく表現できるかが1つの問題かなと思います。もう1つの問題は収支率などを数値化するやり方ですね。分かりやすいのですが、そこに落とし穴はないのかなと。どなたかどんな御意見でも結構ですので何かございませんか。特に阪野さん、佐久間さん、竹田さん、谷口さんも何か御意見ございませんか。他の公募委員の方にお聞きするチャンスが少ないかと思しますので何か御意見ございませんか。

<武田委員> 満足度ですけど、地域とか反響とかその時々によってやっぱり違うと思うのです。以前、コミュニティバスに乗った時に運転手さんが降りられる方に対し、親切に時間をかけてみえるということをお聞きして、いいことだと思いましたけど、私の家の近くを走っているバスは国道でありながら一車線ですので、そんなことをすると後ろにずっと渋滞してしまいます。運転手さんもおそらくイライラしてくるのではないかなという感じを受けましたので、やはり環境とかそういうことによって満足度は、いろいろ変わってくるのではないかと思うのですが、いかがですか。

<座長> そういったバスの走行環境みたいなものでも満足度は変わってしまいま

す。ルートだけではなくて、待っていただいている環境もそうでしょうし、そういったところを整理しなければいけないと思いますね。

<阪野委員> 前も言いましたが、やっぱり住民の方の意見を聞きながらですが、黒字になるような路線というか、利用者を増やすということが大事だと思います。赤字路線がいっぱい残るとそれだけ財政的に厳しくなってくる。利用者を増やす努力と黒字路線を増やす努力が重要になってくる。満足度は意識の問題なので、非常に流動的だけど、利用率や収支率は見たら分かるので、なんとか利用率をあげて路線を増やすと。そういうことができれば嬉しいなと思います。

<佐久間委員> 満足度は感情が入りますので、同じ人間でもその日の朝の気分の状態によっていろいろ変わってくると思うのです。だからこれは難しいと思います。

<谷口委員> バスを利用するのに、お店やスーパーや病院や銀行や郵便局にバスに乗って行きたいのですが、降りてまた乗りなおすとお金がかかるので、乗り降り自由だったらもっと利用者数が増えるのではないかと思います。

<座 長> 料金のシステムですね。他にいかがでしょうか。社会福祉協議会の松田さんの代理で坂井さんがおみえですけど、社協の活動とコミュニティバスの関連はいかがでしょうか。

<松田委員代理> 私どもの事業もやはり住民のみなさんから信頼をしていただいてサービスを利用していただくように普段から心がけておるわけですが、その利用者の一日の中でも時間や場所によってその気持ちが変わりますので、この満足度、私どもも普段、利用者の満足度や信頼度を高めようと言っておりますけど、なかなか難しいというのが現状ではないかと思っております。客観的に何か分かるような表現できるような何かがあればいいかなと思っております。

<座 長> 他にいかがですか。よろしいでしょうか。

<笠谷委員代理> 県の交通政策室の平井と申します。この分科会の進め方なのですが、年度内に2回程度開催して骨組みを作っていくということでしたが、分科会でこういったことを決めていって出来上がったものをこの協議会の場で、承認をもらうのか、あるいは中間段階等で委員の皆さんの意見をもらうような機会が設けられるのか、そのあたりはどうなのでしょう。

<事務局> 分科会は細かい議論を深々とやっていただくということで作らせていただきたいと思いますので、分科会で協議されました原型は、当然、ここへお示しをして皆さん方でまた御議論いただいて、それは取り入れた方がいいじゃないかというものは取り入れまして、形を作っていくということです。ですから、年度内の骨格が決まって、ここに一回出してそれでおしまいという、そういう形ではなくて、なるべくいろんな意見を反映させた形で進めたいと考えております。

<座長> そうすると、来年度、大きな形で見直しを図りたいというお話を前回の協議会でしていますから、来年度の運行をやろうとすると、遅くとも年内には方向付けしておかないと、25年度の4月なりに運行開始というのは難しいと思いますね。そうするとこの分科会も年内というよりもこの協議会の、さきほどのスケジュールでいくと11月の協議会あたりである程度の方向なり整理ができていないとちょっと辛いと思うのです。そんなところを目途に分科会をまとめて、そうすると2回ほどこの協議会でお諮りさせていただいて、最終的に11月くらいの協議会で御報告させていただくというような形で考えておいてよろしいでしょうか。

<事務局> 概ねそういう形のスケジュールになると思います。その25年度の運行の見直しと24年度で作っていく事業評価のPDCAサイクルの仕組みとはちょっと時期がずれてくるというイメージなのです。25年度からの本格運行をしたときにPDCAがしっかりと回っていきけるようなものを24年度に作るというような形で今考えております。

<座長> ということは、少し時間的な余裕があるということですね。分科会のやり方については今のお話等を参考にしながら決めていきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。一応分科会については、御承認いただいた

ということで進めたいと思います。では事項4、高松山団地の乗合ワゴンの進捗状況について、事務局からお願いいたします。

<事務局>

次に事項4、「高松山団地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11月の活性化協議会以降、昨年12月17日に自治会役員及び各組長と、また、本年1月14日及び2月14日に自治会及び老人会役員の皆様と協議を行いました。これまで自治会長様をはじめ、自治会の役員様と何度も協議を重ねてきましたが、自治会行事の関係で協議が遅れたことや、自治会内での議論も足りない面がございましたことから、乗合ワゴンを自分たちで運行していくという意識の浸透が不十分であるという印象があり、もう少し時間をかけて進めていく必要があると感じていました。しかしながら、今年に入り、自治会及び老人会の役員様と話し合うなかで、運行に対する理解と意識を強くもっていただきましたのと、自治会内でも乗合ワゴンの運行に向け、運営委員会を設置して取り組んでいくという方向性になりましたので、速度が一気に加速した感がございます。

そのような状況となりまして、今後の運行に向けた具体的な実施計画を作成したのが、資料4-1でございますので、そちらをご覧いただきたいと思います。計画では、実施主体として、上段の津市及び当活性化協議会と、下の段の高松山団地自治会の2つに分けております。上段の津市・津市地域公共交通活性化協議会の欄では、これまで、本市では乗合ワゴンの運行に向けて、高松山団地自治会や三重運輸支局様と協議を重ねるとともに、三重県タクシー協会様とも御相談しながら、運行計画案を作成してまいりました。2月6日にはタクシー事業者にお集まりいただき、事業説明と意見交換も行っております。また、市の補助金要綱について検討を行い、本年6月には新しい補助金要綱を制定する予定です。今後も関係団体や関係機関との協議を引き続き行っていくとともに、5月末に開催予定の第1回津市地域公共交通活性化協議会において事業承認をいただきたいと考えております。事業承認をいただいた後、6月に運行委託事業者の選定を行い、諸準備を進めまして、10月から3カ月間の試験運行、来年1月からの本格運行につなげていきたいと思っております。次に下の段の高松山団地自治会では、チラシによる住民への事業周知と説明会の開催、利用者の登録を3月に行うとともに、4月に開催される自治会新旧役員会で、運行事業と予算案の承認を取っていただきます。5月には、当協議会で事業承認を受

け、その後、試験運行に向けた諸準備や利用促進活動などを行っていただき、10月から試験運行を開始いたします。試験運行は12月末までの3ヶ月間行い、その間の乗降調査や利用者への聞き取り調査等により、運行状況を検証し、必要であれば運行の部分修正を行い、来年1月からは3年間の本格運行を開始するという計画でございます。以上が、今後の具体的な実施計画でございます。次に資料4-2は、乗合ワゴンとはどのようなものかをわかりやすく説明した案内チラシで、3月に高松山団地自治会内で全世帯に配布されるものでございます。次の資料4-3は、具体的な運行計画案でございますが、内容は、これまでの会議で御説明させていただいたとおりでございますので、また資料を御参照ください。今回の乗合ワゴンの取り組みは、平成21年12月に策定しました「津市地域公共交通総合連携計画」の「公共交通の推進体制」において「地域住民の参画による計画づくり」として位置付けられている取り組みで、これまで行政が主体となってきたコミュニティバス等の計画づくりや運営について、地域住民が積極的に参画してもらったものであり、本市といたしましては、この取り組みをモデルケースとして、将来的には、他の地域にも広げていければと考えております。以上で高松山団地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した。進捗状況について御説明いただきましたけど、これについて何か、御意見、御質問はございますか。随分、前回よりは進めていただいて、モデル運行の状況が見えてきたかなと思いますが、いかがでしょうか。

<阪野委員> 入札契約になると思うのですが、入札の場合は事業者にも周知徹底を図らなければならないと思うのですが、期間としては何日くらいを考えておられるのですか。

<事務局> 御説明の中にもありましたが、2月6日にタクシー事業者様にお集まりいただきまして、この事業の説明と、行く行くは入札契約になるということも御説明させていただきました。今後、もう一回程度は事業者様にお集まりいただいて、その後の進捗状況と御意見等をいただいていた部分について、再度、意見交換したいと思っております。入札は一応6月ぐ

らいを考えております。このスケジュールにつきましても、タクシー事業者様の方には御説明させていただいております。そういった部分でタクシー事業者様とも密接にお話し合いをしながら進めている状況でございます。

<座 長> 運行の主体は高松山団地の運営委員会といったような形で組織を作っただけで、そこから業者さんに発注していただく、そのお金は行政の方から運営委員会に支援していく。事業者さんとの契約は自治会を中心としたいいわゆる運営委員会が主体になると考えてよろしいのでしょうか。市が発注するのではない形なのですか。

<事務局> 本格運行します前に3ヶ月間の試験運行を行うわけですが、この3ヶ月間の試験運行の経費につきましては当活性化協議会で、先ほども予算の御承認をいただきましたけども、そのようなことを考えております。活性化協議会で、入札契約を行いましてその決まった業者さんについては3ヶ月間やっていただいてその辺のノウハウも蓄積していただきたいと思いますので、その後、活性化協議会から手を離れて自治会の運営委員会で契約自体は直接していただくことになるのですが、恐らく引き続きその業者さんと契約していただくことになると思います。委託料についても運営委員会から直接タクシー事業者さんにお支払いしていただいて、市としては運営委員会に補助金を出すという、そういう形を考えております。

<座 長> 試験運行は、この協議会が発注の主体になるということによろしいですね。

<竹田委員> 協議会も関わるということであれば、ちょっとお聞きするのですが、総予算的な事業費ですね。それと今、考えられている自治会の負担、一定の負担をお願いするということですので、おおよそで結構なのですが、どの程度の負担になるのかということ。また入札に関わってですけど、一年契約なのか複数年契約なのかということが一つあります。というのも津市のコミュニティバスの契約は入札で1年なのですね。その弊害というのが、確かに利用率を上げるということとコスト面で考えるということと両面あるのですが、相反する問題がやっぱり現実起こってきているというふうの一部お聞きしているのです。例えば、今までは運転手さんが慣れていて、フ

リー区間であるおばちゃんはここで降りることが予め分かっているが、スムーズだったのが、入札で事業者が変わってしまって運転手自身が分からないと、対応できないといった問題が出てくるのですね。一方で毎年、入札をした方が落札額は安くなると思います。落札額は安くなるが、満足度は落ちていくといった問題が生じますので、入札する場合、本当に一年契約がいいのかどうかも含めて、検討していただきたいと思います。

<事務局> まず予算規模でございますが、こちらにつきましては先程の予算案の中で運行事業費としまして、乗合ワゴン運行支援ということで37万2千円を計上させていただいておりますけども、こちらの内訳が3ヶ月間で今の高松山団地の運行計画に基づいた運行で、なおかつ試験的ということで2地域みた予算となっております。ですので、これを2分の1させていただいて、これが高松山団地の3カ月分の運行経費と考えていただければと思います。

<事務局> ざっとした話ですけど、だいたい1年間で計画そのものは今お示した週2回新町駅まで来ると一日2往復の計画ですけど、だいたい年間費用で60万弱くらいの予算になると見込まれます。一応タクシー関係者にも話をしていますので、大きく誤差は出ないと思っていますけども、ふたを開けて若干差があってもお咎めがないようお願いしたいと思いますが、費用的には60万弱くらいです。収入がだいたい25万くらい運賃収入で入ってくるだろうと予想しておりまして、残りのだいたい33万くらいが赤字になって、それを市と自治会の方で負担をさせていただこうということです。市の負担は通常の事業としては大きいのですが、赤字分の4分の3程度を市の方が面倒みさせてもらって、あとの4分の1を自治会さんにみてもらうという形です。ただ、これはまだ確定はしておりませんので、取り扱いには注意していただきたいと思うのですが、だいたいそのような感じですよ。あと単年度という話がありましたけど、やはり補助金の関係があるので、単年度契約になるのかなというふうに思っておりますけど、おそらく自治会の方にお渡しした後は自治会さんが事業主体となって取り組まれるので、あまり市は関与しないのですが、おそらく今のお話のように慣れてきていただいた事業者さんの方がいいということもありますし、当初に入札ということである程度競争原理が働いておりますので、毎年事業者

さんを変えていかれるということはないと思います。

<座長> 今の単年度の話はどこにいても議論がありまして、長いところでは5年というところもあります。毎年、契約の中身は少しずつ見直しをしながら5年間は契約を補償するというやり方をやっておられるところもある。それから毎年、単年度で契約をやっておられるところもあります。これは自治体によっても随分違ってきています。私の住んでいる町はいわゆる指定管理者制度を使って、5年間の契約を結んでいます。指定管理者ですと1年ごとにやるわけにはいかない。逆に言うとその方が今度は弊害になるということもございます。先ほど、運転手さんのお話とか大変いいお話いただいています。逆にいうと市民の方から評判悪いのに何年も継続というわけにはいかない。お金だけで判断するという仕組みではなくて、局の方からもこういう事業者さんを選定しなさいよというガイドラインが出ていますので、そういうガイドラインに従って選定の方法を考えた方がいいかなと思いますね。最近ではプロポーザル方式で、いい提案の業者と長期間契約を結ぶといったものも増えてきていますので、そういったやり方も考えられると思います。

<小林委員> 今伊豆原先生がお話いただきましたので、改めてという部分はないのですが、要は、元々価格のみで事業者選定する傾向が大きいところがありますねと、それだといわゆる本来の輸送の安全というところの部分もないがしろにされる場合もありうるということでそういうことは極力避けていただきたいなといったような部分で今、先生が御紹介いただきましたガイドラインという国の考え方を出示しておりますので、それは御参考いただければと思います。あと、選定するにあたって、これも一つの考え方ですけど、どういう項目に比重をおいて、例えばプロポーザルいただいた際に点数化していくのに振り分けていくのかという考え方も中にはお示しさせていただきます。これは御参考に。

<座長> ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

<小椋委員> 先程の話の中で事業費の4分の1は自治会というようなことで御説明があったのですが、御承知のように業者の選定も一緒に自治会長によって非

常に判断が変わってくるわけですね。お聞きしたら、今の自治会長さんが辞めて、その人が責任をもって運営委員会を作るということで、それはそれでいいのですが、最終的には自治会が持つということは自治会長に権限があるわけです。最近では自治会長もなり手がなくて1年が多いのですよね。権限が自治会長にありますので、委員会があっても極端な話、自治会長がノーと言えばノーになるのですよね。極論ですよ。だからそのところちゃんと指導してもらわないと、数字だけ表してもらってもなかなか難しい。聞きましたら1,000戸くらいあるのですか。

<事務局> 1,000人で、330世帯です。

<小椋委員> ちょっと聞きましたら、参加人数が少ないかと、19名でしたかね。年齢とかそういった資料はあるのですか。と言いますのは、新興団地は御承知のように高齢者が多いですよね。その割には少ないかなという感じがするのですよね。そういうところを見てもらわないと、自治会に丸投げするということになるとなかなか難しい問題が自分の経験からありましたので。

<事務局> 大変貴重な御意見を自治会長の立場から頂戴いたしましてありがとうございます。この高松山団地に入って私どもが話を進めていく上でひっかかったと申しますか、ちょっと時間がかかったのは、まさしくその部分なのです。高松山団地の地理的な条件は、バス停や駅から徒歩圏内にないということ、500mくらい離れておまして、そこを何とか交通手段を確保したいという自治会としての総意はあったわけですが、自治会の方である程度の負担をするというコンセンサス、総意をまとめていくのがなかなかやはりしにくかったという経緯がございます。しかし団地の中でだいたい330世帯くらいありまして、高齢化率もかなり上がっておりまして、そういうものが必要だということは自治会の中でもう一度話をしていたいただいた時には、やはりそれは自治会がある程度負担をしてでもこれはやっていかなければならないという、会長さんの独断ではなくて今の自治会でそういう意思形成をしていただいた、やはり時間がかかったと。我々の方としても自治会からお金を出していただくことを前提にいたしませんと、自治会といいますか住民団体でお金を集めていただいてもいいのですが、行政が全部やるということになりますと、あちらでこちらでという話

になりますし、地域間格差が広がることにもなりますので、そのところは譲れないということで、だいぶその説明をさせていただいてこうやって進んできております。そういう経過がございます。そういうことですので、これからも十分気をつけていきたいと思っておりますけれども、やはり初めての試みですので、今の負担割合が逆に他の自治会からみれば市が出しすぎじゃないかという御指摘をいただく可能性もありますし、自治会がやはりそういう負担は耐えかねるということもあるかも分かりません。ですから、あくまでも試験的に取り組むと申し上げているのは、ここの事例を見ながら行政も良い、地元も良い、交通事業者も良い、そういう関係をしっかりと時間をかけて構築していきたいというふうに考えておりますので、今の御意見を胸に刻みながら進めていきたいと思っております。

<座長> ありがとうございます。このスケジュールでいくと本格運行が1月で、12月に部分修正をするということで行くと支局は大丈夫ですか。微々たる運行の修正なら多分いいと思うのだけど、こう申請してすぐに本格運行ができるかは、支局とも御相談ください。運行計画が大幅に変わるとなるとそれなりのチェックの時間等々が入ったり、それからバス停の変更や追加などがありますと公安の御承認もいただかないといけないなど、いろいろ手続き上の問題が出てきますので、すぐに本格運行というのはなかなか難しいかもしれませんね。10月から運行しながら様子を見ながらなるべく早めに支局なり、交通管理者の立場の方とも御相談しながら進めていただくといいかなと思いますね。よろしいでしょうか。

<小林委員> 補足だけさせていただきますが、当然なにかしらの見直しが生じるということで本格運行時においてはもう一度こういう場で承認いただくケースも出てくるかもしれませんので、全体的な来年度のこの協議会の事業計画というか開催計画を作られていますけど、そのあたりと合わない場合も出てきますので、その辺は臨機応変にやっていただけるようお願いさせていただきます。

<谷口委員> 10月にワゴン車の方の運行は決定しているのですが、高松山団地のそばにはセントヨゼフ高校や津工業高校があって、点線のところには津工業高校があって、運行先に津幼稚園とかあるのですが、その人たちはワ

ゴン車には乗れないわけですので、将来的にはワゴン車を成功させましてコミュニティバスになりましたら利用登録している人以外の人にも利用していただいて、高松山団地の自治会の負担が軽くなりますし、その高校の人たちも利用できて、利用者数も増えていいのではないかと思います。

<座長> お話のところは、先程のPDC Aじゃないですけど、乗合ワゴンの形でずっとそのままいけるか、逆に言うと、今おっしゃっていただいたように、火曜日、金曜日とか曜日限定ですけど、これが毎日運行になっていくとか、朝、又は夕方に高校生が乗れるとかいろんなところへ波及していくことも考えられますので、この仕組みはとりあえずスタートしたとしてもその閉じられたところだけで評価するのがいいか悪いか、これはどっかでまた議論しなきゃいけないですね。今、谷口さんおっしゃった通りだと思うのですよ。今回スタートはこういう形でスタートさせていただいたとして、この仕組みをもう少し広めていく、または地域にとってどういうのがいいだろうというのは常に地域のみなさんと議論していかないといけないと思いますね。ありがとうございます。

<藪本委員> あくまでも案でイメージではあると思うのですが、この運行区間の一部におきましては私どもの路線とも重複しておりまして、基本的には自治会の方で登録された方が高松山団地から遠山病院だったり、津新町へ行くための手段ということで、例えば遠山病院から津新町へというのも利用できるということになるわけですか。

<事務局> 今のところそういった利用は想定しておりません。あくまでも高松山団地から津新町まで、こちらを目的として設定しておりますけど、その途中で降りたい方については降りていただくということは考えておりますけど途中から途中へ行くというような利用は今のところ想定しておりません。

<座長> 他によろしいでしょうか。これはまだ少し時間がありそうですので、またいろいろ地元の方とまだこれから詰めなきゃいけないところが結構ありそうですので、そこらへんを含めてまた御報告いただくということでお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。ありがとうございます。一応事項書は終わりですが、その他になりますね。平成24年度美里地域の運

行見直しルートについて、事務局からお願いします。

<事務局> 前回の協議会で御承認をいただきました美里地域の運行見直しにつきまして、一部変更が生じたので、報告いたします。資料5-1をご覧ください。見直し内容につきましては、前回の協議会でお示しさせていただいたように、長野・高宮ルートにおきまして足坂停留所を加え、それに伴うルートの一部を変更するものです。これまでの計画では、資料の上の図のとおり、この足坂停留所に停車後、美里総合支所まで行き、転回を行う必要がありましたが、事業者である三重交通及び道路管理者との協議によりまして、国道163号線沿いにある、足坂停留所からより近い転回地が確保できたため、そちらを利用しようとするものです。回り方は資料の下の図のとおりです。この変更については、公安委員会の了承もいただいております。なお、この転回地の利用により、停留所間の乗車時間が短縮できるようになりましたので、時刻表につきましても、別紙のとおり、少し短縮した時刻に変更させていただきたいと思っております。以上で説明を終わります。

<座長> ありがとうございます。前回でしたね。これの説明があったのは。前は美里の総合支所まで行かないと帰ってこれないという話だったのですが、途中で転回が可能になるところを見つけることができたということで修正を提案していただいたということですが、これについてなにか御質問、御意見ございませんか。半分以下になりますね。大変いいことだと思います。よろしいでしょうか。ありがとうございます。では変更を承認していただいたということで進めたいと思っております。続きまして利用促進啓発グッズについてということで事務局からお願いしたいと思っております。

<事務局> 本年度は、利用促進啓発グッズとして、カラーミニハンカチと丸軸型鉛筆の2種類を作成いたしました。お手元にありますのが、現物です。なお、キャラクター絵柄につきましては、日本バス協会の承認をいただき、セバスチャンをともに用いております。ハンカチにつきましては下地がピンク地のものを1500枚、ブルー地のものを1500枚、合計3000枚、また、鉛筆については4800本作成いたしました。今後、バスの日や津まつり、バスの乗り方教室などの啓発活動の場で配布していきたいと思

ます。

<座 長> ありがとうございます。随分かわいらしいのを作っていただきました。
多分小学生とか喜んでくれると思います。

<堀口委員> これはハンカチですか。タオル？

<事務局> タオル地ですけどミニハンカチです。

<座 長> これは乗り方教室のときに小学生に配るということですね。

<事務局> そうです。

<谷口委員> セバスというのはどういう意味なのでしょうか。

<事務局> 調べておきます。

<谷口委員> セバスママとかセバスパパとか書いてあるので、ママとかパパとかいない人もいるので、他の名前がいいかなと思いますけど、もう作ってしまってるならなんとも言えませんけど。

<阪野委員> 私も今の意見に賛成で、母子家庭とか父子家庭の子どもさんもいると思うのでママとかパパじゃなく何か、まだ考える余地があったら。

<座 長> もう作ったのでしょ。

<阪野委員> 作っても作りなおすことできるのではないですか。国でもAKB48を真似して作ったやつも没になったと思いますけど。お金が分からないからなんとも言えません。

<事務局> キャラクターについては日本バス協会さんが作られたキャラクターなのです。だからいいじゃないかというつもりはないのですが、全国的にこういう形で単にバスに乗ろうというだけではなかなか訴えにくいのでキャラ

クターを作って全国的に展開をされているので、私も作られる前であればちょっと考えましょうかというお話もできたのですが、これももう何千と作ってしまいましたので、今回だけでもそのあたりはお認めいただきたいなと思います。ただ使い方の面で、運用面で気をつけなさいと言うことであれば、それは今の御意見は分かりますので、これは主に、特に鉛筆の方はそうですが、これからやっぱ子どもにも訴えていかなければいけないということで去年試験的にバス教室をやらせていただいたわけですけど、それをもう少しコンパクトな形で公共交通の出前授業みたいな形で出向いたりして子どもたちにも配ろうと思っておりましたけれども、今の話ですと子どもたちに配るのはあまり良くないということですかね。だからこれまでに作ったティッシュボックスなんかもありますので、これは地域に出て行って大人の人向けに配るけれども子どもにはなるべく渡さないようにした方がいいのかなという妥協案でいかがかなと思います。

<座長> 例えば教育委員会で主催している何かこれを持っていくことになる多分、問題がある可能性はあるでしょうね。例えばバスの日だとかいろいろイベントをやったときに皆さんで参加してくれたらこういうのを参加賞としてもらっていただくとか、そういうような少しやり方について気をつけていただければと思いますがいかがでしょうか。

<堀口委員> 前から思っていたのですが、こういったものを作りましたからって、いつも見せてもらうのですが、協議会でこういうものを作りたいのですが、どういうデザインにしたらいいでしょうかというふうな相談とかはなかったですね。小委員会かなにか作ってやったことはあるのですが、あれっさりでしたよね。

<事務局> 御相談しながら進めてきたつもりなのですが、情報の出し方が悪かったかもしれません。

<阪野委員> 堀口委員が言われるように事前に提案をもらったら意見が言えて、協議会全体で考えたグッズが作れると思うのですけどね。

<堀口委員> そのための協議会ではないのですか。

<座 長> そうですね。これからもう少し詳しくデザインの話も含めて協議会で御相談いただけるようにしていただけたらと思います。よろしいでしょうか。協議会は年に3回か4回しかありませんから、作るタイミングとこの協議会のタイミングがうまく合えばいいけど、その辺は少し早めに情報を出していただくとか何か考えていただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

<藪本委員> 先程、セバスの意味をおっしゃってみえましたが、今調べましたらセイフティバス、安全安心のバスですよという意味合いのセイフティを縮めましてセバスと付けたということです。

<佐久間委員> 私はこの図柄を見ていると、なんともほほえましく感じます。これ、もしうまくいったら売れませんか。実は私12月に和歌山県の貴志川線に乗って、たま駅長に会いに行ったのです。単線でワンマンカーで廃線寸前だった路線がすごい観光客で賑わって、グッズの売上もすごくて、ちょうど貴志川線の途中の駅は和歌山電鉄の本社があるので、そこだけは駅員さんがいたのですが、駅員さんは僕らは切符を売るよりグッズを売る方が忙しいと言ってみえまして、廃線寸前だったのに年商3億と聞いてきました。1つのグッズが最高で1200円、1300円だったと思います。後は500円、600円ですけど、行った人は10個くらいいろんなものを買込むのです。ああいうふうにこれが広まって行って売り上げになったらプラスになっていくのではないかと思うのですけどいかがでしょうか。

<座 長> そうですね。そこへ関心を持ってくれて、津のバスに乗るとこんなおもしろいものがあるよとか、地域の活性化とリンクするような仕組みに育っていくと、今のお話が生きてくるかもしれないと思います。貴志川線なんか切符は1日券を買ってしまうのですね。1日券とかは他のところもよくやっているのですけど、片道切符買うより1日券で往復した方が1.5倍くらいですみますから。京都の醍醐のバスは片道200円なのですけど、1日券は300円。みんな300円買ってしまうのですけど、実は帰りは歩いて来る人が多いとかね。片道300円、結局300円だったなと思うのですよ。逆に高かったと思わないのですよ。あの街並みをブラブラ

歩いていきますとね。200円券を買う人はほとんどいなくて、1日300円の券を買う。これも一つの心理的な巧さというか商売上手だと思います。ですから今のこういうのもそうだと思うのですよね。やはりそういうので皆さんが良かったねとってくれるような仕組みになると、それが全然抵抗感なく受け入れていただけるという、そういう方向のものができると大変いいのかなと思います。ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

<小林委員> 利用促進という切り口の部分の中でこういうグッズを作られているということは、これはこれで結構なことかなという話ですが、もう少しこれとは別に利用促進という切り口で何をどういうふうにしていくかという話がまたいるのではないかなという気がします。要はイベントがあったときに配布しますという部分に限られてきますので、できたら普段から公共交通、津のバス交通の情報をしっかりと出していきながら利用しやすい環境を作っていくということを、今日特に議論云々ということではないのですが、今後そういったこともできたら考えていただくというのも一つではないかなということで、もし機会があればまた御検討いただければなと思います。よろしく願いいたします。

<座長> 大変いい御意見いただきました。そうですね。利用促進という言い方がいいのかどうか分かりませんが、皆さんが楽しんで利用できるような仕組みというのを追求していこうとすると、やっぱり一度乗ってみませんかというような、利用してみませんか、そのときに結構おもしろいねと言えるような問いかけとか、私たちがこう考えているのでこのメッセージを受け止めてくれませんかとか、ある意味でモビリティマネジメント、継続的にやるためには何かそういうものがいるのですね。そこらあたりもこれから考えていくといいかなと思います。

<事務局> 確かにそのあたりのことも大事なことだと思っております、支局の方からもいろいろと御指導いただいているところもありますので、それもやっていきたいなと思っております。ただ事業計画とか案というような具体的な形でお示しすることはできませんけど、想いといたしましては待ち合い環境、バス停なんかの整備、そういうハード面ですとか地域ごとにこう

いう交通資源があるよというようなものが分かりやすくまとめてあるようなものとか、一応想いとしてはございますので、なるべくそういったことをやっていきたいと思っておりますし、利用促進のお話で言えば、うちの市役所でもまず自分達からどの程度やれるのか調べながら取り組もうということでエコ通勤の日というのを設けまして、それに合わせて職員の意識調査なんかをしながら、なるべく自家用車を使わずにそういう取り組みを始めてみたらどうかと緩やかにやっておりますので、その辺も含めて御案内させていただきます。

<座 長> またそういう取り組みがあったらまた情報としていただけると大変ありがたいですね。ぜひお願いしたいと思います。他によろしいでしょうか。

<堀口委員> 例えばバスの日なんかに自宅からバスを使ってどこそこのゴールを目指しなさい、到着した人にはこれをあげますというようなイベントもおもしろい。出るところと到着するところは各地区によって3種類か4種類くらい作っておいて。要するにバスに乗る機会を与える、慣れてもらうという意味で。そういうためにバスの日があるのだから、通勤してない人は乗ることがない。あの商品いいなあ、 아이폰くれるなら行こうとか、それぐらいやらないといけないのではないかな。バスにのって楽しいな、とか便利だなというのは実際に利用してみなければ分からない。ただ便利なバッグや時刻表もらっても利用しなければ家で寝ているだけですから。それよりももっと生きたお金の使い方ってあるかも分からないなと思います。これ一例ですけど。

<座 長> また一度そういうアイデア募集みたいなものもあってもいいかもしれませんね。今の御意見を含めて考えてみてください。ありがとうございます。他にいかがですか。よろしいでしょうか。そうしたら一応またこのグッズについて、こういうものがあつたらいいよとか御意見等ございましたらお願いします。あまりお金をかけるわけにいかないところは辛いところなのですが、またアイデアをいただけたらと思いますのでよろしく願いいたします。それでは3つ目ですが、住民主導型地域公共交通講座（実践編）の報告について。これは支局からお話いただけますか。

<小林委員> それではちょっとお時間いただきまして、去る1月28日の土曜日に公共交通講座（実践編）という形で住民の方々中心に公共交通にどのように関わっていくかというセミナーを竹田委員のところと一緒にやらせていただきました。これは前回の会議でもご報告させていただきましたが、10月3日にやって、更に、ではどういった形でやればいいのかという具体的な手法をみなさんと考えましょうというテーマで開催させていただいたところがございます。全体的には120名の方々に御参加いただきまして、みなさんと具体的に地域の方々がどういった形で公共交通に関わっていく、その結果どういったことを目指していくのかということ学識の先生と実際にNPO法人で支援していただいている方にお越しいただいて少しお話をさせていただいたということがございます。学識の先生につきましては名城大学の松本先生にお越しいただきまして、これからのライフスタイルについて地域の方々が参画していきながらどういった形で地域を作っていくのかというテーマでお話いただきました。いくつか住民参画していく上でのキーワード的な話はいただいたのですが、結果的には楽しみながら参画していただくと地域が変わる、または皆さん一人一人の行動が変わっていくということをできたらいいですね、というお話をいただいたところです。次はNPO法人の方に、「わが町に本当にバスが走るのか」というタイトルで具体的なやり方のお話をさせていただきました。このNPO法人につきましては私がこういう形でご紹介するのはどうかと思うのですが、伊豆原先生が理事長をされているNPO法人でございまして、そちらの事務局長さんにお越しいただいて実際にいくつかの取り組まれている事例を御紹介いただきながら具体的な手法としてその地域の意欲ある方々をどういった形で集めるかといったところから、まずは走らせてみていろいろな改善点を探していきましょうといったようなお話をお伺いしたところがございます。そういった部分で有識の方から基本のお話をお伺いしながらもう一組といいますか実際に住民主導的にバスを走らせておられる愛知県一宮市の方からその地域の運営をされている会長さんにお越しいただいて実際にそういったことをやってきた苦労話から今その地域がどのように変わってきたのかというようなお話を御紹介いただきました。なかなか実際にやってこられる過程の中では民間のバス路線が廃止になって地域の公共交通が全くなくなってくる中で自分達がどういうふうにしていくのかという話から時間をかけながらやられて現在に至るという御紹介だったので

が、結果的に交通協議会というものを組織立てて、いわゆる自治会の中でいくつかの自治会が連合体になってさまざまな取組みをされておると。バスを走らせた後そういった地域でいろんなイベントをやろうといった形で自主的に取組みをされておられるというお話がございまして、年に一回そういったイベントを地域で企画しながらやっておられる、これは行政の方は全くノータッチで地域が主体的にやっておられるということだそうですが、そのイベントを境に地域の関わり方というのが目に見えて変わってきますよ、というような御紹介をさせていただいて、バスを走らせるだけではなくて、地域がいかに盛り上がっていくか元気になっていくかといったようなことがそういったバスを走らせる取組みをする結果として、そういったことも出てきておりますというような御紹介をさせていただいたところでございます。そういった部分で実際にただ単にバスを走らせましょうというだけから走らせることによって地域のみなさんが元気になっていくといったようなことを目指しながら皆さんで頑張りましょうということで終わらせていただいたわけですが、とは言っても運輸支局と竹田さんとこのNPO法人さんと一緒に2回に渡ってこういったものをやらせていただいたのですが、実際に地域のみなさんで今日も議題の中にございました、高松山団地さんみたいな形で地域で一生懸命やろうとする場合においては、やはりなんらかのサポートがないとなかなか難しい面があるということだと認識しております。津市さんの方でも高松山団地の内容についてはかなりサポートされて今日にいたっているということだという風に理解していますので、我々としても竹田さんのNPO法人さんと連携させていただきながら、どこかでそういった地域が主体的に運動を起こそうといったところが出てくればできるだけサポートさせていただこうかなと竹田さんとも御相談させていただいているところでございます。そういった部分で津市内のいろんな地域でそういった自分達のバスを走らせようという地域がございましたら、竹田さんのところの方にも御連絡をいただければ、また当然、津市さんとも御相談させていただきますけど、なんらかの形での議論していく上でのサポートというのは我々としてもやっていきたいなと思っております。ということで簡単ですけど、講座について少し御報告させていただきました。ありがとうございました。

<座 長> ありがとうございました。今のことについて何か御質問なり御意見はご

ございませんか。そういう意味でこれからもやはり要は口コミとかそういうのがすごく大切だと思います。いろんなところでバスなり公共交通をうまく使っていくことができるのだというところをみんなで体験し合う、またはそれを良くしていくことを話してみるとかですね、是非そういうことを話題にさせていただけるといいのではないかと思うのですね。実は私も先日、局のほうの研修会で、皆さんバス停から500メートルはいつもバス停圏と、こうセットしてしまうのですが、500メートルなんて決まっているわけではない、ある地区では300メートル取ればいいし、ある地区では私たちは200メートルだと思えば200メートルでやっていきましょうとかですね、そういうことを議論していかないとお年寄りの方は、500メートルだよ1キロだよと決めてしまうと、なんかそれが決まったように思ってしまうのですが、そうではなくて、使われる方がここはやっぱり300mおきにバス停があった方がいいねということであれば300mおきにやればいわけですね。そういったところの議論を、もう少し使っていく人やこれから使おうという方にお話をお伺いするか、そういうチャンスがどうもないのですね。コミュニケーションが随分不足しているなというのが私の感想なのですけど、お年寄りの方や子どもたちとそういうような話がいつもできると少しでもよくなる。そのための実践講座というのをやっていただいた、大変良かったと思います。これからも支局の方もいろいろサポートしていただければいいので、アイデアがあったら、また局の方も竹田さんも一緒になってやっていただいていますから、いいアイデアがあったら竹田さんなりに御相談していただくとよろしいかなと思いますので、ぜひいろんなアイデアを出していただきたいというふうに思います。よろしく願いいたします。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは一応、今日、御用意いただいた事項について御議論いただきましてありがとうございました。事務局の方にお返しします。

<事務局>

その他のその他になるのですが、ちょっとここにはあげておりませんが、話の途中にも出ました公募委員さんの件なんですけど、2月の1日号の広報津でお知らせをさせていただきまして、だいぶ大きく載せさせていただいたのですが、今のところ2名の方から応募頂いております。できましたら現在の公募委員さんも継続してやってあげようという方は締め切りが20日までですので、ひとつ御検討いただきたいと思います。そういう

ことでお知らせとお願いをさせていただきたいと思います。それと各団体選出の委員さんもおみえになります。今回も任期がそれぞれ2年で切れますのでそれぞれの団体の方へも推薦のお願いをさせていただくことになると思いますので、そちらの方もよろしくお願ひしたいと思います。

<事務局> 23年度ももうこれが最後ということになります。基本的に任期2年という長い期間でございましたけど、貴重な御意見をいただきまして誠にありがとうございました。おかげさまで大変スムーズな運行であったりとか、利用促進策、見直し策等いろんな議論をいただきまして、これからの交通政策を進めていく中で本当に大切な知恵やアイデアを頂戴いたしまして誠にありがとうございました。一応2年の任期が終了という形になりまして、平成24年度には新しい顔ぶれでこの協議会を開かせていただく、お集まりいただくというふうな形になろうかと思っております。委員さんによっては今回が最後である、御退任というような方もおみえになるかと思えますけどそれぞれの立場で公共交通というものをいろいろ考えていただいて、車ではなしに例えばバスを利用する、電車を利用する、自転車を利用するとか、そういったことも含めて自らの生活の中で実践をしていただければありがたいなというふうに考えております。本当に2年間ありがとうございました。またよろしくお願ひいたします。

<事務局> 本日は長時間にわたりありがとうございました。これで平成23年度第4回の津市地域公共交通活性化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。