

平成 30 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 30 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 30 年 8 月 22 日（水）午前 10 時から午後 0 時半まで
3 開催場所	津市役所本庁舎 8 階 大会議室 B
4 出席した者の 氏名	<p>（津市地域公共交通活性化協議会委員） ※順不同 敬称略          伊豆原浩二（会長）、蓑田博之（副会長）、朝倉精二（副会長）、久世真（伊藤繁明委員代理）、伊藤智泰、伊藤好幸、今井和美、内山宜哉、川邊正浩、竹田治、伊藤公一（戸上喜之委員代理）、中平恭之、西川明正、松本幸正、宮崎清、村田和久、森田寛、若林直樹（吉川行洋委員代理）          （事務局）          都市計画部次長 松井昭道          交通政策課長 垣野哲也          交通政策・海上アクセス担当主幹 原田浩治          交通政策・海上アクセス担当 西出智康、藤原崇、桂京佑</p>
5 内容	<p>1 津市コミュニティバスの運行変更について          2 平成 31 年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画における目標値について          3 バス等の利用状況について（第 1 回協議会の補足説明）          4 第 2 次津市地域公共交通網形成計画の策定について</p>
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	0 人
8 担当	<p>都市計画部交通政策課交通政策・海上アクセス担当          電話番号 059-229-3289          E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp</p>

## 【平成 30 年度第 2 回協議会の議事内容】

<事務局> おはようございます。

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。只今から、平成 30 年度第 2 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、議事進行につきましては伊豆原会長にお願いしたいと思います。会長よろしくお願いいいたします。

<伊豆原会長> 皆さん、おはようございます。

名古屋はずいぶん暑いですが、津に来ると、いつもちょっと涼しいなと感じていまして、津の涼しさを味わっております。やはり、海に近いのがその原因の一つかなと思います。

津の地域公共交通については、第 1 回目に市長さんからコミュニティバスの見直しの方向性を検討するよう依頼していただきました。今回、第 2 回目では、4 つ目の事項で事務局もそのようなことを意識しながら、第 2 次の形成計画の策定へ向かって整理をしてくれております。

そうは言いながら、計画を作るだけでは意味がございません。やはり、日々少しでも今の状況を改善するということをやりにながら計画作りをしていくという、二足のわらじを履いていかざるを得ないという状況なのです。

そういう意味で、いろいろな視点からこういった計画、改善の方向について忌憚のない御意見を皆さんからいただいて、少しでも津の公共交通がレベルアップと言いますか、スパイラルアップしていくような形にしていきたいと思っておりますので、是非、肩肘張らずに何でも結構ですので、御意見をいただけたらと思います。よろしくお願いいいたします。

それでは、座って進めさせていただきます。初めに出席状況の確認を事務局からお願いしたいと思います。

<事務局> 出席状況の確認をさせていただきます。本日の会議は、委員総数 21 名のうち 17 名の出席をいただいております。

なお、三重県津建設事務所の大谷委員、一般社団法人三重県タクシー協会津支部長の村田委員、公募委員の小島委員より、所用のため欠席すると

の御連絡をいただいております。

また、三重運輸支局の伊藤委員に代わりまして久世首席運輸企画専門官、津市建設政策課の戸上委員に代わりまして伊藤建設政策課調査担当副参事、三重県交通政策課の吉川委員に代わりまして若林交通政策課長補佐に代理出席をいただいております。

最後になりますが、地域公共交通コーディネーターの竹田委員におかれましては、遅れますとの御連絡をいただいております。

以上でございます。

<伊豆原会長> ありがとうございます。

事務局から出席状況の確認をいただきました。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確認したいと思います。

それでは、お手元の事項書に従って進めてまいります。今日は、先程言いましたが、案件が4つ用意されておりますのでよろしくお願ひします。

それでは、第1番目、「津市コミュニティバスの運行変更について」ということで、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項1「コミュニティバスの運行変更」について御説明させていただきます。

個別の運行変更案の説明に入ります前に、道路運送法における事業区分等について御確認いただきたいと思ひます。

津市コミュニティバスにつきましては、合併前の市町村で実施していた運送事業を引き継いだこともございまして、地域ごとに運行の成り立ちが異なりますことから、事業用の緑ナンバーをつけた車両を用いて運行しているものと、自家用の白ナンバーを用いて運行しているものがございまして。

【参考資料①】を御覧ください。

こちらは、7月5日に開催した新任委員研修会で使用した資料の一部加筆したものでございまして、上半分が緑ナンバーによる輸送、下半分が白ナンバーによる輸送を示しております。

一番右側を御覧いただきますと、赤文字で2箇所「津市コミュニティバス」という記載がございまして、美里、一志、白山、美杉の4地域では緑ナンバー、久居、河芸、芸濃、安濃の4地域と美杉地域の一部では白ナンバーの車両を用いて津市コミュニティバスを運行していることを示して

おります。

緑ナンバーにつきましては、委託先の事業者が法第4条による国の許可を得たうえで委託先事業者の車両を用いて運行しております。白ナンバーにつきましては、津市が法第79条による国への登録をしたうえで公用車を用いて運行しておりますことから、路線等を変更しようとする際の手続きもそれぞれで異なるわけですが、コミュニティバスは採算性等が加味される民間路線バスに比べますと特別な扱いとなっております。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく取り扱いが必要となりますことから、緑ナンバーと白ナンバーのいずれの場合も、同法に基づき設置された当協議会において協議したうえでの合意が必要となります。

従いまして、本日は津市コミュニティバスの運行変更について御協議いただく次第でございます。

続きまして、【参考資料②】を御覧ください。

こちらは、当協議会において合意がなされた場合における道路運送法上の特例について記載したものでございます。

本日は説明を割愛させていただきますので、各自で内容を御確認いただければと思います。

それでは、個別の運行変更案について御説明申し上げたいと思います。

【資料1-1】を御覧ください。

今回、運行変更を予定しておりますのは、久居地域、河芸地域、芸濃地域の3地域でございます。いずれも白ナンバーにより運行している路線でございます。

初めに久居地域でございますが、こちらは買い物や通院、公民館講座等にコミュニティバスを利用したいとの要望がございましたことから、久居元町にございます『プライスカット久居元町店』の敷地内に新たな停留所を設置いたしまして、前の道を通っております「桃園ルート」を乗り入れようとするものでございます。

変更箇所につきましては、【資料1-2】を御覧ください。

こちらは、現在の久居地域の路線図でございます。右側の路線が集中しているあたりの下の方でございます。赤い丸で囲った部分が今回の変更箇所でございます。

資料を1枚めくっていただきますと、【資料1-3】となりまして、こちらが変更後の路線図でございます。【資料1-2】の赤丸があった場所に黄

色い丸印がございまして、こちらが今回新設しようとする『プライスカット久居元町店』停留所になるのですが、なにぶん広域を示した地図でございまして、詳細につきましては【資料1-1】に戻りまして御説明させていただきたいと思っております。

それでは、【資料1-1】の1ページをお願いいたします。1ページの下にございましてのが現在の運行ルートを拡大したものでございまして、2ページにございましてのが運行ルートの変更案となります。

当該スーパーには、桃園ルートが通っております県道24号線に面して北側と南側の2箇所に入出口がございまして、どちらからも出入りが可能でございまして、バスの乗り降りは車両の左側で行われますことから、往路、復路共に南側の入出口から進入し、北側の入出口から出ていくというルートを取りたいと考えております。

また、停留所を置く位置は3ページのイメージ図のあたりを予定しております。屋根とベンチがある場所となっております。

【資料1-4】が運行変更後のダイヤでございまして、黄色く色づけした部分が新設する停留所になりますが、現行ダイヤの運行に余裕がありますことから、前後のダイヤは変更しないこととしたいと思っております。

久居地域につきましては以上でございまして。

続きまして、河芸地域について御説明申し上げたいと思っております。

河芸地域につきましては、8月20日に『スーパーセンターオークワ河芸店』が閉店するというところで、事前に停留所の廃止及び周辺ルートの変更についての書面議決をお願いしたところでございまして、本日は、その概要を改めて御説明申し上げたいと、ダイヤの改正について御説明申し上げたいと思っております。

初めに【資料1-5】を御覧ください。

こちらは変更前の路線図でございまして、右上の方にございまして赤丸部分に『スーパーセンターオークワ河芸店』がございました。

続く【資料1-6】が変更後の路線図でございまして、スーパーの閉店に合わせて『スーパーセンターオークワ南』停留所を廃止し、周辺ルートを見直した内容となっております。

こちらにも広域の地図となっておりますことから、詳細につきましては【資料1-1】にて御確認させていただきたいと思っております。

それでは、【資料1-1】の4ページをお願いいたします。4ページ下の図

が変更前のルートでございますが、河芸循環北ルート及び河芸循環南ルート共に当該スーパーの敷地内で転回し、元来た方向へと戻っていたことがお分かりいただけるかと思えます。

『スーパーセンターオークワ南』停留所につきましては、付近への移設についても検討いたしました。転回または迂回にて元来た方向へと戻ることが困難でありましたことから、今回は停留所の廃止という形を選択させていただきました。

5 ページの図が、変更後のルートでございます。

それでは、【資料 1-7】から【資料 1-10】を御覧ください。

【資料 1-7】と【資料 1-8】が河芸循環北ルート、【資料 1-9】と【1-10】が河芸循環南ルートでございます。それぞれ左側が変更前のダイヤ、右側がダイヤの変更案となっております。『スーパーセンターオークワ南』停留所を廃止いたしましたことから、昨日からは左側のダイヤの『スーパーセンターオークワ南』を飛ばす形で運行しているところでございます。

また、変更前のダイヤにおきましては、河芸循環北ルートの左回りを 1 周 60 分で設定していたのに対しまして、右回りは 53 分の設定としておりましたことから、右回りの運行では時刻表どおりの運行が難しく、慢性的な遅延が生じておりました。

このようなことから、廃止した『スーパーセンターオークワ南』周辺の区間時分を短縮するのに合わせまして、河芸循環北ルートにつきましては、左回り右回り共に 1 周 57 分となるよう調整いたしました。

また、河芸循環南ルートにつきましては、『スーパーセンターオークワ南』周辺の区間時分を短縮し、変更前は左回り右回り共に 1 周 58 分の設定であったものを、1 周 55 分といたしました。

『スーパーセンターオークワ南』停留所の廃止以外で区間時分を調整した部分につきましては、表に黄色で色付けしております。

なお、1 周あたりの運行にかかる所要時間が変更になりましたことから、運転手の休憩時間等を調整いたしまして、各便の発車時刻も若干変更しております。

【資料 1-11】及び【資料 1-12】を御覧いただきますと、バスの運行時刻と運転手の休憩時間の設定を御確認いただけるかと思えます。

このダイヤ表は、左から右へと時間の経過を表しておりまして、上から

下へと進む線が右周り、下から上へと進む線が左回りを表しております。  
また、線の色につきましては、青色が河芸循環北ルート、緑色が河芸循環南ルートとなっております。

【資料 1-11】が変更前、【資料 1-12】が変更案となっております、両者を比較していただきますと、各便の発車時刻及び運行終了時刻が若干変更されていることがお分かりいただけるかと思えます。

河芸地域につきましては、以上でございます。

続きまして、芸濃地域でございますが、芸濃地域におきましては、停留所の新設を 3 箇所、停留所の移設を 1 箇所と考えております。

まずは、【資料 1-13】を御覧ください。

赤丸で囲った部分が 4 箇所ございまして、それぞれに(1)から(4)の番号が振っております。

資料をめくっていただきまして、【資料 1-14】を御覧いただきますと、

【資料 1-13】の赤丸があった部分に、それぞれ黄色の丸印があるのが御確認いただけるかと思えます。丸印は停留所の位置を示しております、黄色の丸印のうち、停留所名が黄色くなっているものが新設する停留所、停留所名が白色のものが移設する停留所でございます。

それでは、こちらも地図が広域でございますことから、詳細につきましては【資料 1-1】に戻りまして御説明申し上げたいと思えます。まずは【資料 1-13】の(1)の部分から御説明申し上げたいと思えます。

【資料 1-1】の 6 ページをお願いいたします。

停留所新設の 1 箇所目でございます、既存の停留所『林』と『中縄』の間は 800 メートル程距離があるのですが、その中間地点周辺にお住まいの方から、近くに停留所が欲しいとの要望がございましたことから、現在運行している明ルートのルート上に停留所を新設しようとするもので、停留所名は『林南』を予定しております。

既存の停留所との位置関係は 6 ページ下にある図のとおりでございます、7 ページが停留所設置のイメージ図でございます。

8 ページに進みまして、停留所新設の 2 箇所目でございます。8 ページにございます図では既存の停留所の位置関係が御確認いただけませんので、一度【資料 1-13】を御覧いただきたいと思えます。

【資料 1-13】の(2)の部分をお覧いただきますと、『中町』停留所の南側に『赤塚クリニック』という停留所があることが御確認いただけるかと思

います。

今回の変更は、この『中町』と『赤塚クリニック』の間を迂回させ、新たに『棕本新町東』という停留所を新設しようとするものでございます。

それでは、【資料1-1】の9ページをお願いいたします。

写真でページ番号が隠れてしまっておりますが、上に変更後の路線図、下に停留所設置のイメージ図が載ったページでございます。

上の図の黄色の丸の部分が新設する停留所の位置でございます。このあたりの方から、社会福祉協議会が開催する高齢者向けのイベント等に参加する際にコミュニティバスを利用したいとの要望がございましたことから、新たな停留所の新設を予定しております。

芸濃地域におきましては、安西ルート、河内ルート、明ルート、雲林院ルートの4ルートが運行しております。『中町』—『赤塚クリニック』間につきましては、全4ルートが運行しておりますが、『安西ルート』及び『河内ルート』を運行する1号車と、『明ルート』及び『雲林院ルート』を運行する2号車が近い時間帯にその辺りを運行しておりますことから、今回の変更では2号車の『明ルート』及び『雲林院ルート』のみを迂回させることといたします。

この迂回によりまして、700メートル程のルート延伸となります。

下にあるのがイメージ図でございます。現在は側溝の蓋が部分的に空いた状態となっておりますことから、停留所を設置する近辺につきましては、安全対策としてグレーチングを入れる予定でございます。

10ページへ進んでいただきまして、こちらは停留所の移設案でございます。

場所につきましては、【資料1-13】の(3)の部分となります。

現在は、【資料1-1】10ページの図にございますように、旧雲林院小学校の正門前に停留所がございまして、旧雲林院小学校の東側の比較的広い道を通っているのですが、この辺りは旧小学校の西側が住宅地となっております。住宅地から停留所まで高齢者が歩くのは大変であるとの御意見がございましたことから、旧小学校の西側に停留所を移設し、ルートも西側へ迂回させようとするのが今回の変更案でございます。

移設先は11ページの上の図のあたりを予定しております。停留所につきましては、下のイメージ図のように旧小学校の金網に表示板をくくりつける形を予定しております。

なお、この迂回により、200メートル程のルート延伸となります。

最後になりますが、12ページへ進んでいただきまして、こちらも停留所の新設となります。

場所につきましては、【資料1-13】の(4)の部分でございます。

【資料1-1】12ページの下の図にございます黄色の丸印のあたりに西部ヶ丘集会所という集会所がございまして、この辺りの方からコミュニティバスを利用したいとの要望がございましたことから、当該集会所の敷地内に停留所を新設し、近くを運行しております『雲林院ルート』及び『河内ルート』を迂回させようとするのが今回の変更案でございます。

なお、迂回によりまして、約700メートルのルート延伸となります。

【資料1-15】から【資料1-20】までがダイヤ変更の資料でございます。ルート延伸によりまして、明ルートの左ルートが1周44分から47分に、右ルートが1周47分から49分に、雲林院ルートが左ルート右ルート共に1周45分から50分に、河内ルートが往路復路共に片道56分から57分にそれぞれ延長されております。

【資料1-21】が変更前のダイヤ表、【資料1-22】が変更後のダイヤ表でございます。

黄色が安西ルート、緑色が河内ルート、紫色が明ルート、青色が雲林院ルートを表してございまして、安西ルートと河内ルートを1台、明ルートと雲林院ルートを1台でそれぞれ運行していることがお分かりいただけるかと思いますが、ルート延伸による運行時間の延長によりまして、全曜日におきまして運行終了時刻が遅くなっております。

芸濃地域につきましては以上でございますが、只今御説明申し上げた久居地域、河芸地域、芸濃地域における運行変更につきましては、全て10月1日付けで実施したいと考えております。

また、運行変更に関する周知につきましては、各停留所における案内の他、津市ホームページに掲載するとともに、地域限定ではございますが、9月16日号の広報津の同時配布物としてチラシを各戸配布したいと考えております。

なお、【資料1-23】が白ナンバーで運行しております自家用有償旅客運送の変更登録の申請書でございまして、この申請書には【資料1-24】のとおり当協議会におきまして協議が調ったことを証する書類を添付して、8月中に中部運輸局三重運輸支局長へ提出する予定でございます。

以上をもちまして、「事項1 コミュニティバスの運行変更について」の説明とさせていただきます。

<伊豆原会長> ありがとうございます。

久居地域と河芸地域と芸濃地域におけるコミュニティバスのバス停の変更と追加、それに伴うルート変更ということで時刻表も提示していただきました。

これについて、何か御質問、御意見がございましたらお受けしたいですがいかがでしょうか。

<吉川委員代理> 芸濃町の(2)と(4)ですが、これは両方延伸して停留所を作るという話ですが、これによってどの程度の利用者が見込まれているのかお聞きしたいです。

<伊豆原会長> 事務局はどうですか。

<事務局> (2)の棕本新町東は、社会福祉協議会様のイベント等に参加されるということで、4~5名の御利用が見込めると聞いております。(4)の西部ヶ丘集会所につきましては、3名程の御利用を見込んでおります。

<吉川委員代理> 他の市町さんも同じで、コミュニティバスのルート変更や停留所の設置の要望がありまして、やってみたものの実際には利用されていないということが多くて、2年間はやるけれども、それで乗らなかったらまた元に戻すというようなことをやっている市町もあるのですが、地域に対しては、作る以上は利用するようにという要請とかはいただいているのですか。

<事務局> 引き続きしていきたいと思います。

<伊豆原会長> 他にいかがでしょうか。

<松本委員> こうやって住民の方々の声を聞きながら変更していくのはすごく良いことだと思います。まさにそのための地域公共交通会議ですし、道路運送法の改正だと思います。今、若林さんが言われたとおり、声を聞いてどん

どん変えていくと、一番心配なのはどんどん経路が長くなっていくということです。利用者の方々にとって一番苦痛なのは、直接行けるところにぐるっと回っていかなければならないことで、ぐるっと回っていったのに誰も乗らなかったというパターンなのですよね。これが一番嫌われる傾向にあると思います。こういう要望に関して、どういう要望であれば受け入れていくのかという方針をまず教えていただきたいと思います。

最初に、住民の要望とありましたが、住民の要望とは何だったのか教えていただきたい。それから、どういう要望であれば、あるいはどういう条件であればそれを変更に反映させるのかというのが2点目。3点目は他にも要望が沢山あると思いますが、対応できていない要望というのがあるのであれば教えてください。

<伊豆原会長> 事務局の方でどうですか。

<松本委員> 順番にいきましょうか。まず、住民の要望を、何をもって要望としているのか。

<事務局> どういった要望を反映させていくかということにつきまして、基本的には自治会からの地域である程度合意が調ったものについて対応させていただいております。中には個人で要望される方もありますが、そういったお話を自治会なりに諮ったうえで、ある程度地域の合意が得られたようなものについて対応させていただいております。

<松本委員> 今回も、住民の要望を自治会でまとめた意見として出されたものということですね。

<事務局> はい。個人の方から自治会へお話された内容が市役所の出先に要望されて、それを集約させていただいております。

<松本委員> ちなみに、そういう制度はあるのですか。コミュニティバスに関して要望があったら自治会毎に意見をまとめていただいて、それを出していただくという制度はあるのですか。

<事務局> 制度と申しますか、旧の市町村単位の総合支所単位で地域公共交通あり方検討会を開催させていただいています。そこで地域の中のより小さな地区の代表者の方に集まってお話をしていただき、そういうお話をここでしていただき、こんな話があるのですがどうでしょうかという話をさせていただいています。その中で、ごもっともだなという話になってきて、今回もあり方検討会の中でお話させていただいて、良いじゃないかという話をいただいたうえで挙げさせていただいております。

次にどういったものがあるかですが、基本的には物理的にあまりに延伸するのは成り立ちそのものがおかしくなってしまうので、延伸である程度対応が可能なところ、それが何分かというのはしっかり整理できていませんが、範囲内で少し延びたという程度で、そのルートの時刻、ダイヤの主たる目的、通院であったり買い物であったりする部分が大きく変わらないような状況での変更を反映させています。

最後に、対応できないものがあるかというのは正直あります。とても山奥であるとか、物理的に路線があまりにも離れているところがあります。そういったところは、コミュニティバスの延伸や新たなルート設定というのは難しい部分もございます。そういったところは自治会さんとお話をさせていただきまして、細かいところをお話させていただきますと、高松山団地や白山地域の二俣地域、上佐田地域でやっているような地域住民運営主体型のタクシーみたいなものと協働で何かできることはないかという形で、その移動手段の確保に努めています。

<松本委員> 3点目ですが、住民要望という意味では、今回変更で反映されるものも反映できないものも同じレベルですね。だから、皆さんに共通認識を持っていただくためにも、反映できない要望もここで出していただいた方が良いでしょう。ここに関しては今回の反映で可能です、ここに関してはだめですというような整理をしていただくと良いかなと思います。

それから、2点目のある程度の延伸を2回目、3回目とやっていくとすごい延伸になってしまうので、基準を考えた方が良いでしょうね。

個別の話ですが、久居地域の店舗前の停車はすごく良いと思います。店舗の協力が無いと実現できなくて、たまたまこれ見ると店舗の前にすごく広い通路があるので、そこに停留所を作るのは良いです。

一方で、バスが停まると出入りのお客さんが死角になってしまい、接触

事故の可能性が出てくるのがすごく心配なのですが、その辺りの安全対策はどうなっていますか。店舗の前は一方通行にするとか、そういうことをやった方が良くはないかと思います。バスの乗り入れにあたって、その辺りの協議はされていますか。

<事務局> 関係する津南署さんとお話をさせていただきました、事故が無いようにとの御助言をいただいているところでございます。

確かに、バスが停まると死角ができてしまうということがあるのですが、ポンチョという小さめのバスを使わせていただいておりますことと、乗り入れ時刻が繁忙期ではないタイミングになっていることもありまして、私どもも現地を見て来たのですが、それほど通行が頻繁に行われるようなところではなかったため、危険も少ないのかなと思ひまして、車両については店側にしっかり寄せるということで、なるべく死角ができないような対策をしていきます。

<松本委員> 安全には是非気を付けてほしいのですが、こういうときは協力いただいている店舗側にその負担を強いるのは申し訳ないので、例えば行政の方で費用負担して横断歩道を引いてあげて、そこでは必ず停まるようにするというようなことで安全を確保するという方法もあると思います。

これはちょうど店舗の出入り口の手前に停めますから、子供が飛び出したときにこちらから車が来ていてというのが怖いので、もしこのあと大変な危険なことがあるようであれば、是非検討していただきたいと思ひます。

次に河芸地域ですが、スーパーセンターオークワが撤退したということですが、また次のお店が入ってくるのではないですか。

<事務局> 商業施設が撤退した後に同じような商業施設が入るとするのはよくあることなので、オークワさんともお話をさせていただいたのですが、どうやらショッピングセンターはなさそうということでした。

また、地域公共交通あり方検討会や河芸総合支所でも情報収集してみたのですが、具体的な活用方法については情報を得られませんでしたので、今のところ計画は無いと考えております。

<松本委員> 分かりました。当面は計画が無いからひとまず廃止しようということでは

すね。

それから、ここが北ルートと南ルートの結節のように見えたのですが、ここで乗り継ぎが行われていたわけではないのですか。

<事務局> 運転手さんにヒアリングさせていただいたのですが、ほぼ全部が商業施設の買い物ということで、乗り継ぎということは無いと考えております。

<松本委員> 他のところで乗り継げるのですね。北と南で。

もう一つ、今回ダイヤ改正しておりますが、電車との接続はどうなっているのでしょうか。鉄道の時刻表まで無いので全然分からないのですが、一番大事なのは、今まで乗り継げていたのに今回の改正で乗り継げなくなったらまずいということなのですね。

さらに言うと、今回せっかくダイヤを直すのならば、乗り継げるようにしてあげるというのが良いと思います。

<事務局> 今回、鉄道の時刻表等をお付けしておりませんでして、そのあたりの検証についてはしっかりしておりません。

<松本委員> 鉄道への乗り継ぎはあまり行われていないのですか。

<事務局> 本数が結構頻繁にありましたので、そこまで細かくは検証していません。

<松本委員> 頻繁とはどのくらいですか。10分間隔ですか。

<事務局> そこまでは多くないです。

<松本委員> ダイヤ自体の微調整は今日合意を得てからでもできますので、今日合意を得たあと、微調整してもらおうと良いと思います。

最後に芸濃ですが、芸濃もルートが大回りになってしまうなど思っています。例えば、先程の社会福祉協議会に行く用事があるという話のときに、棕本新町東を増設するのは悪い事ではないと思いますが、これは明ルートの既存のルート上にバス停を設けたら済む話ではないかと思うのですが、そうはいかないのですか。

学童保育所前というのが明ルートにあります、その少し南東のところに新しいバス停を作ればそれで済むと思うのです。これは、さっき言った通りぐるっと回らないといけないので大回りになります。

<事務局> 要望されている方がさらに南東の方ということでして。

<松本委員> それならば、明ルートのもう少し東側に作れば良いではないですか。

すなわち、何が言いたいかといいますと、ここの間を跨いで利用している方がどれくらいみえるかなのです。沢山いるのであれば、そこはあまり大回りなルートにしない方が良いです。でも、ここの間を跨いで利用している人が少ないのであれば、遠回りにしてもそんなに大きな影響はないと思います。

そもそも、明ルート上の東側にぽこっとバス停を作れば、それで地域の方の要望は対応可能だと思います。

もう一点、この地域には各ルートがあります。ルート間で乗り継ぎも起きていると思いますが、今回のダイヤ変更後はルート間の乗り継ぎも大丈夫かということについて、後ほどで良いので御検討いただきたいと思います。以上です。

<伊豆原会長> 今の御指摘は、先程若林さんからもお話があったのですが、わざわざルートを迂回までして行ったときに、それで本当に御利用いただける状況になるかどうかということですね。

ですから、あり方検討会の中で皆さんにそこをしっかりPRしていくということ。要は、ルート変更の効果を後からチェックしていかないといけない。変えましたよ、はい終わりというのではなくて、今のお話は、もしこれで皆さんから了承いただけたのならば、こういう形で変更すれば良いと思うのですが、その後のフォローアップをどうするかというのをしっかりやっておくこと。これがすごく大切で、やってみただけ利用がほとんど無いということになると、結果的にはせっかく今御利用になっている方たちに迷惑がかかってしまうということになりかねない。そこをしっかり押さえてくださいという話だと思っておりますね。

ですから、我々は地元の皆さんとお話し合いをして改善したと思っているのだけれど、結果的に改善にならなかったということにならないように

ということだと思えます。他にいかがでしょうか。

<内山委員> 桃園ルートなのですが、プライスカットに入る際、段差は大丈夫でしょうか。ポンチョはベースが低いと思えますので、バスの底を擦るかの確認はしていただいた方が良いのかなと思えます。

<伊豆原会長> 大変良い御指摘だと思います。チェックだけしておくことが必要だと思います。宜しくお願いします。ありがとうございます。

<宮崎委員> 今回のプランについては特に無いのですが、もう少し広い範囲について。地域住民の要望を聞くのに、自治会なり地域のあり方検討会ということで、旧市町村単位のコミュニティバスについては旧市町村単位で意見を聞くというスタイルになっている。それはよろしいのですが、市長もおっしゃったように、旧市町村を取り払った状態、あるいは旧市町村の隣の住民の意見を聞く機会が無いと思うわけです。

芸濃地域のコミュニティバスについて考えますと、安濃町の人に聞くと、安濃町の人が良く利用するのはイオン芸濃ショッピングセンターなのですが、安濃町のコミュニティバスは安濃町で完結してしまっていて芸濃町へは行かない。芸濃町人は安濃町人のことは考えていないということで、安濃町人は芸濃町に繋がるバスが欲しいという意見を聞く機会が全然無いですね。

市の方も、安濃町で聞くときは安濃地域のコミュニティバスを見せて、これで御意見ありませんかと聞くわけです。芸濃町に行ったら芸濃地域のコミュニティバスを見せて聞くという状態で、地域住民の意見を聞く機会が周辺部は無いなという印象です。意見を聞くときに、例えば安濃町へ行ったら芸濃町のコミュニティバスのルートも見せてどうですかという聞き方をすれば、多少意見が言えるなと思った次第です。

それで、芸濃地域のコミュニティバスについては特に無いのですが、安濃町の人から見れば芸濃町のコミュニティバスが安濃の北部まで入っているとありがたいという意見が出てくると思うのですね。芸濃町の路線図を見ていまして、町が変わると走らないという方針が徹底しているなと思いました。

市長さんが旧市町村を超えたルートを考えてほしいとおっしゃってい

ましたので、今後考えていただきたいと思います。同じようなことが河芸地域についても言えるわけですね。河芸地域の地図を見ていましたら、津市の北部、白塚団地の方がいらっしゃいましたけど、気の毒なくらい白塚団地は不便ですね。隣同士なのですが、河芸町に入ってしまうとコミュニティバスが走っているのに、白塚は旧津市だから無視されている。

ということで、河芸地域のバスの再編にあたっては、河芸の南部のバスルートは白塚あたりまで入っても良いのではないかという気がするわけです。旧市町村を超えた意見を聞くという機会が今のところは無いなど見ておりました。

昔は、津駅から太陽の街へ行くバスが1時間に1本走っていましたが、今は2本しか走っていないですね。豊野団地とか三行へ行くバスも、昔は1時間に1本走っていましたが、今は1日6本しか走っていないという状態になっていまして、津の北部の方は極めて不便な状態。しかもコミュニティバスも無いというのが現状でありまして、河芸の南部のルートなんかは一緒にしたら良いのではないかなと思いました。

<伊豆原会長> 今の御指摘のところ、旧の市町単位で図面を見ながら御検討していただいているのですか。津市全体の地図はあるわけではないのですか。確か、津は全体のネットワーク図と時刻表が載った冊子を各戸に配布してあると思っていたのですが、そうではないのですか。

今御指摘いただいていることについて話をしてください。

<事務局> 津市全体の大きな運行図につきましては、平成22年に作らせていただいたものしか無いです。その後、ルート変更を多々しておりますが、再度作ることはしておりません。地域毎にこういった運行チラシを作らせていただきまして、その中にこういった形で運行図と時刻表を載せています。

各地域のあり方検討会では、こういったものを中心にお話をさせていただいており、まず身近なコミュニティバスのお話をさせていただいております。その中で、他の全地域の分を配っているかというのと配っていない部分もありますが、各地域のことしか検討してはいけないというお話はしていません。

ですので、別の地域への要望があれば伺います。叶えられるかどうかは

また別の話ですが、そういったお話も実際あります。今、美里地域では地域をまたいだ要望が出てきておりますが、あまりにも大きい話で、隣接する地域との調整もありますので協議中です。各地域のあり方検討会で、その地域の中の話しかしていないというわけではございません。

<伊豆原会長> 只今御指摘の話は、前回市長さんから話があったのでとやかくという話ではなくて、宮崎委員が委員になられる前の去年までに何回も話があったはずなのですが、あり方検討会で自分達の地域だけを見てという話ではなくて、津として、全体としてどういうふうにしていくかというのは、いろいろな形で検討してもらっているはずなのですよ。

ですから、コミュニティバスだけの話ではなく、廃止代替バスもそうですし、もっと言うならば三重交通さんの路線もそうです。先程おっしゃった、昔は一時間に1本あったのが今は一日に何本しか無いというのは、三重交通さんの路線も当然そういうことが起きているわけですね。そういう情報が住民の皆さんに渡っていますかということだと思っております。

だから、5年10年経てば状況が変わってくるわけですから、そういう情報をきちんと提供して、こういう状況になってきているということを情報としてお渡ししながら、いろいろな話をしてくださいねということだと思います。地域毎にここまでしか行きませんよという限定をしているわけではないということは事実なのですが、情報の出し方によってはそこに気が付かない場合も出てきてしまう可能性もありますから、特に旧市町村の皆さんの周辺の地域、10個の市町村が合併して1個になったわけだけれど、それを身近なものとしてもらうためには、そういう情報を提供してあり方検討会のところでも議論してもらえると大変良い話。これは、次のステップに向けての話だと思いますのでよろしくお願いします。

<竹田委員> 関連してですが、今は旧津市以外の側から見ての要望はそれなりに反映されていると思います。

例えば、芸濃町の人が津の中心部へ行く足が無いからどうするのだとか。最近では美里のコミュニティバスが湯ノ瀬まで行って、かなり好評になっているわけです。久居まで延伸してかなり利用客もある。そういう、今までには考えられなかったことですが、美里地域のあり方検討会から要望が出されたものは反映されるのですよ。

しかし、今白塚の話が出ましたが、旧津市の周辺部は、例えば市長が言われた西部の片田新町や神戸地域から 10 分もすれば行くことができる久居地域には、大型のショッピング施設が結構揃っているわけです。車を持っている人は、旧津市のショッピングモールに行くのではなくて久居のショッピングモールに行っているけど、車を持っていない人は行けない。隣に見えているのに行けないという問題があるわけですが、旧津市の住民はそれを反映する場がなかなか無いのですよね。自治会に言っても難しいし、老人会で取り組むにしても事は大きすぎるから尻込みしてしまう。

だから、全体の旧行政界を跨ぐようなものは、どこかで調整機能を持たないと、それは旧市町村のあり方検討会で補えと言っても無理だと思います。こういう意見が出た機会に、ここでもどういう形で調整機能を持つていくのか、特に津市の周辺部ですね。周辺部の住民から旧津市以外のところへという要望は結構あります。私は高茶屋に住んでいますが、結構久居へ行きます。こういう傾向があるのですね。ショッピングモールが結構久居にできていますし、病院も病が重いと三重中央医療センターへすぐに行ってしまう。しかし、そのルートがなかなか無い。是非一回、ここでもですし、市役所の中でも検討していただければと思います。そうでないと反映されにくいと思いますね。

<伊豆原会長> 今のは御意見ですよね。多分、4 番目の第 2 次の形成計画のところでも次のステップとして考えていくことだろうと思います。コミュニティバスの運行について変更案を出していただきました。これは地元の皆さんとも調整してあるということですよ。10 月 1 日からやるということは、あり方検討会を含めて地元の皆さんとも調整した上でここに挙がっているというふうに解釈したら良いですか。そういうことですね。

それでは、松本委員からも若林さんからも御指摘いただいておりますが、フォローアップをきちんとするというをお願いした上で、この変更案の届け出をして、10 月 1 日ですと時間的に PR も含めると大変タイトな話になります。あと一月と少ししかありませんので、一度了承していただいてフォローアップをしましょうということによろしいでしょうか。

それでは、変更後にまたチェックしてこの協議会でどういう状況になっているかを御報告いただくということをお願いしておきまして、後了承いただいたということをお願いします。

<松本委員> ダイヤの微調整をお願いします。

<伊豆原会長> そうですね。電車との乗り継ぎをチェックしていただきたいと思います。それもお願いした上で御了承いただいたということでもよろしいでしょうか。時刻表の微調整があればこの協議会にかける必要は無いですね。チェックさせていただくということをお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

それでは、2つ目に移りたいと思います。「平成31年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画における目標値について」ということで、これも前回ここで議論していただいた修正ということですね。事務局からお願いします。

<事務局> それでは、「事項2 津市フィーダー系統確保維持計画における目標値」について御説明申し上げます。

前回の協議会で御説明申し上げましたとおり、津市では「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」という国の補助制度を活用しておりまして、この補助金を受けるためには、6月末までに協議会での議論を経て作成した「生活交通確保維持改善計画」の認定申請を行う必要がございました。

当該計画の作成につきましては、前回の協議会で御議論いただいたところでございますが、目標を設定するにあたっての根拠資料を提示できていなかったこと等もございまして、伊豆原会長及び三重運輸支局に改めて内容を御確認いただくといった条件を付した上で、6月末までに国に認定申請することについて御承認いただいたところでございます。

その後、計画における目標値の部分を変更いたしまして、6月29日付けで国への認定申請をいたしましたことから、当該変更部分につきまして御説明申し上げます。

【資料2-1】を御覧ください。

こちらが国に提出した計画でございまして、変更した箇所は5ページと6ページでございます。

目標の設定にあたりましては、平成29年9月25日に開始した『津市高齢者外出支援事業』、いわゆるシルバーエミカの効果を反映させるべく、平成29年10月から平成30年3月までの6ヶ月間の利用者数の実績を用いて

設定することといたしました。

【資料 2-2】が当該 6 ヶ月間における利用者数の実績でございまして、中央やや右寄りに太字で記載しております『合計』という部分が 6 ヶ月間の合計値でございます。そのうち、前年比という列の一番下から 2 番目の部分を御覧いただきますと、前年度比で利用者数が 9.6 パーセント増加したことが読み取れます。

また、この 6 ヶ月間の実績値をさらに前半 3 ヶ月と後半 3 ヶ月に分けたものを合計の右側に記載しておりますが、両者を比較いたしますと、全 24 ルート中 17 ルートにおきまして後半の利用者数が前半の利用者数を下回っているものの、残る 7 ルートにおきましては、後半の利用者数が前半の利用者数を上回っております。小計（1～3 月）の中の前年比の数字が赤字になっているルートが、前半を上回った 7 ルートでございます。

このような状況から、全体としては『津市高齢者外出支援事業』の効果が落ち着きつつあると認められるものの、ルートによって傾向が異なりますことから、前半と後半のうち前年度からの増加率が低い方の実績値を見据えて目標値を設定することといたしました。平成 29 年度比で 100 パーセントを下回ることが予想されるルートにつきましては、国が「現状、つまり平成 31 年度の計画の場合は平成 29 年度の実績の改善を目指した目標値」を設定するよう求めておりますことから、期待値として 101 パーセントを目標値として設定いたしました。

ただし、美里地域につきましては、平成 29 年 4 月にスクールバスが導入されたことによりまして、小中学生による通学利用が無くなったという特殊な事情がございますことから、例外として 100 パーセントを下回る目標値を設定いたしました。

表の一番右の列が計画に記載した目標値でございまして、そのうち青字で記載した 5 ルートが平成 29 年度比で 100 パーセントを下回ることが予想されるルートでございます。

以上をもちまして、「事項 2 津市地域内フィーダー系統確保維持計画における目標値」についての御説明とさせていただきます。

<伊豆原会長> これは事後承諾をお願いするしか手が無いのですが、6 月末までなので国の方に申請しております。支局にもいろいろ相談に乗ってもらってこんな形で目標値を設定しましたという報告なのですが、これについて何か御

意見、御質問はありませんか。

<宮崎委員> 高齢者外出支援事業は津市全部で適用されましたが、芸濃町だけ異常な数字が出ております。何か理由は分かっているのでしょうか。

<事務局> お話を聞いたところによりますと、今までも使われていた方が、シルバーエミカを取得したことによって、より多く乗られているということです。

<宮崎委員> 市民の関心が高まったというわけではないのですか。

<事務局> 利用目的は買い物とかのようですが。

<宮崎委員> 他の地域にもそういう方はみえますが、芸濃町だけ特に多いのは地域的条件があるのかなと思いました。

<伊豆原会長> 何か、そういう特徴的なことはあるのですか。

<事務局> 特別扱いするような事象は無いと思います。

<伊豆原会長> 総合支所から何か情報は無いですか。

<事務局> 申し上げたように、特定の方が頻繁に使われるようになったということです。スーパーも新しくできたことで、いろいろ行きたい所が増えたのかなとも思いますが。

<伊豆原会長> よろしいですか。

<宮崎委員> 雲林院ルートだけが異常で、芸濃の明ルートや安西ルートは他と同じくらいですね。

<伊豆原会長> この数字でいくと、1人2人増えるとこのような数字になるのでしょうか。1人2人の方が1週間に1回か2回ずつ乗っていただくと、このような数字になってしまいます。元々バスを利用されている方が少ないがゆえに、1

人の方、または数人の方が乗っていただくところになってしまう。これがゆえに、私たちは目標値の作り方がすごく怖かったわけですよ。

皆さん、数字が増えたね、やったねという話だけれど、実は先程言ったように、数人の方の利用頻度が増えただけで数字がこんなに動いてしまうというのが現実なのです。沢山の方が沢山利用していただけるようになるこの数字は安定してくるわけですが、そうではないところがバスの難しいところであるし、これから考えないといけないところなのです。この部分は目標値をどのように作るかという話で、こんなくらいかなと言うしかないのですが、シルバーエミカの影響がどこまで良い効果になっているのかを見極めていかないといけないわけですね。

そういったところも含めて良いデータになったなど。私は逆に実態がこうなのだと分かったので、このデータをこれからどう見ていくか、これからも追跡していかないといけないのかなというふうに思いますね。これだけ上下に動きますので。今回は目標値を設定せざるを得ないのでこういう形になりましたが、追跡データを見守っていくというのが大切だということが如実に分かったということですね。

今お話があったように、倍の数字になってくるとこれが続くのかと私たちも疑問に思いますし、徐々に増えているところもありますし、私たちも目標値設定について申請は出しましたが、これからもチェックしながら皆さんの御意見をいただけたらと思いますのでよろしくお願いします。

ということで、今の御指摘部分も含めて、4、5、6月の数字が出ているかと思いますが、今日4、5、6月の数値を出していただくとうなったかというのが分かるわけですから、データを追いかけてほしいと思います。あまり手間暇かける必要は無いですが、大切なことです。一回承諾していただいていますので、こんな形で目標値を設定させていただきました。また来年同じチェックをしないとイケないということになると思います。その都度、この協議会で議論したいと思いますので、よろしくお願いします。

それでは、3つ目に移りたいと思います。「バス等の利用状況」について、前回の協議会の補足説明ということで事務局からお願いします。

<事務局> それでは、「事項3 バス等の利用状況」について御説明申し上げます。こちらは、前回協議会で御説明申し上げた内容の補足となります。

【資料3】を御覧ください。

資料につきましても、前回の資料に追記をしたものとなっております、主にグラフを追加しております。

まずは1ページ下にございます棒グラフを御覧ください。

こちらは地域毎のコミュニティバスの利用者数を示しております、白山地域における利用者数が最も多く、次いで美杉地域における利用が多いことがお分かりいただけるかと思えます。

また、白山地域で利用者数が増加傾向にあり、美里地域では減少傾向、その他の地域では概ね横ばいとなっていることがお分かりいただけるかと思えます。

続きまして、3ページの真ん中あたりにございます棒グラフを御覧ください。

こちらは津市コミュニティバスの事業費を示したものでございまして、補助金収入や使用料収入といった収入が減少傾向にある一方で、一番下にございます運行経費は増加傾向にあることがお分かりいただけると思えます。

3ページの一番下にございます円グラフは、運行経費に対する補助金収入、使用料収入、純支出の割合を示したものでございまして、平成27年から平成29年にかけて、純支出の占める割合が67パーセント、72パーセント、79パーセントと増加していることがお分かりいただけると思えます。

続きまして、4ページの下にある棒グラフを御覧ください。

こちらは廃止代替バス、つまりは三重交通（株）が廃止した路線をそのまま津市が引き継いで運行しているバスの利用者数の推移を表しておりますが、津新町大里線以外の路線については、利用者数が減少傾向にあることがお分かりいただけるかと思えます。

津新町大里線につきましては、平成29年10月に津新町駅からサオリーナ前までを延伸しておりますことから、利用者数が増加に転じております。

続きまして、5ページの真ん中やや下にございます棒グラフを御覧ください。

こちらは、廃止代替バスの運行経費等を示したものでございますが、下から順に見ていただきますと、運行経費が増加傾向にある反面、使用料等及び補助金は減少傾向にありますことから、運行経費から使用料等及び補

助金を差し引いた委託料が増加傾向にあることがお分かりいただけるかと思ひます。

なお、使用料等が平成 28 年度から平成 29 年度にかけて増加してありますのは、先程も申し上げましたとおり、津新町大里線の延伸によるものでございます。

5 ページの一番下でございます円グラフは運行経費に対する使用料、補助金、純支出の割合でございます、こちらも津市コミュニティバスと同様に純支出が増加傾向にあることがお分かりいただけるかと思ひます。

続きまして、6 ページの表を御覧ください。

こちらは三重交通バスの利用状況を示した表でございます、前回協議会で御覧いただいた表に、一番右側でございます『便数』の欄を追加いたしました。

便数が赤字となっている路線が平成 28 年度から平成 29 年度にかけて減便された路線でございます、青字となっている路線は、逆に増便された路線でございます。

前回は御説明申し上げましたように、上から 5 番目でございます榊原線や、その 7 つ下でございます神戸白塚線など、便数が大きく減少した路線におきまして、利用者数が大きく減少していることがお分かりいただけるかと思ひます。

簡単ではございますが、以上をもちまして、「事項3 バス等の利用状況」についての御説明とさせていただきます。

<伊豆原会長> ありがとうございます。これは第 1 回目の資料に少し図表を加えていただいたということだと思ひます。これについて何か、御指摘でも結構ですが、御意見をいただけたらと思ひます。いかがでしょうか。分かりやすくなったと思ひます。

ただ、先程収入が減っているよねというコメントがあったのですが、シルバーエミカにしたら収入はもっと減りますよね。どうするのですか。これはここで議論するのですか。事務局として、事業としてこの部分は大切な話だと思ひます。それは行政の方針としてシルバーエミカを導入したことによってサービスがどうなったのか。住民の方がどうお考えになっているのかということはどうつかまえていくかですよね。ましてやコミュニティバスのほとんどない旧津市内はどうなるのかとか。コミュニティ

バスと事業者の路線と廃止代替バスを含めてどうしていくのかというのは4番目の事項に影響するかと思います。

利用状況についてはこういう形で補足的に整理をしていただきましたので、また目を通していただけたらと思いますが、今私が申し上げたようなことが課題になりそうだなと思いますのでよろしくお願いします。よろしいでしょうか。

それでは、4番目の「第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について」ということで事務局からお願いします。

<事務局> それでは、「事項4 第2次津市地域公共交通網形成計画の策定」について御説明申し上げます。

【資料4-1】を御覧ください。

はじめに、「1 計画策定の背景と目的」でございますが、2006年1月に10市町村の合併により誕生した津市におきましては、津市地域公共交通総合連携計画や津市地域公共交通網形成計画を策定した上で、公共交通ネットワークの形成に努めてきたところでございますが、2020年3月をもちまして、現行の津市地域公共交通網形成計画が計画期間の終了を迎えますことから、さらなる効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成に努めるべく、新たに、2020年4月から2025年3月までの5年間を計画期間とする『第2次津市地域公共交通網形成計画』を策定しようとするものでございます。

なお、計画の策定にあたりましては、2018年度からスタートしております『津市総合計画』及び『津市都市マスタープラン』との整合を図っていく必要がございますとともに、委員委嘱式におきまして市長からお話がありましたように、市が運行する「津市コミュニティバス」につきましては、合併前の市町村が独自に運行していたコミュニティバスや福祉バス等を再編した経緯がございまして、利便性向上のためにルートの見直し等は実施しているものの、そのルートのほとんどは旧市町村の地域内で完結しており、市民の移動ニーズに十分に応えられなくなってきているといった課題を抱えておりますことから、そうした部分の改善についても計画策定の中で整理してまいりたいと考えております。

次に、「2 計画への記載事項」でございますが、【資料4-2】を御覧ください。

こちらは、国土交通省が作成しております『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き』を一部抜粋したものでございます。

資料を1枚めくっていただきまして、64ページ以降のチェック表に記載されておりますのが計画に必ず記載する必要のある事項でございまして、基本的な方針、計画の区域、計画の目標、事業及びその実施主体、達成状況の評価方法等、計画期間、その他津市が必要と認める事項となっております。

【資料4-3】が計画策定のスケジュール案でございます。

津市地域公共交通網形成計画におきましては、公共交通の計画推進体制につきまして、「地域公共交通あり方検討会は、地域住民が地域コミュニティ交通の運営に参画する場として、地域コミュニティ交通の利用促進、地域の課題とその解決策等について協議を行い、当協議会へ提言する」と定めておりますことから、次回、第3回協議会までに各地域における地域公共交通あり方検討会を随時開催したうえで、既存のバス路線の評価及び地域における課題の洗い出しを進めたいと考えております。

第3回協議会におきましては、地域公共交通あり方検討会からの提言を含めまして、津市が抱える公共交通の課題を御確認いただいたうえで、2次計画の基本方針及び目標を設定していただきたいと考えております。

続く第4回協議会におきましては、具体的な施策や事業を御検討いただき、来年度第1回協議会までに、事務局にて第2次計画の素案を作成したいと考えております。

その後、第2回及び第3回協議会における議論を経て第2次計画案を確定させたいうえで、市議会への提案及びパブリックコメントを実施し、第4回協議会にて計画を策定したいと考えております。

こちらはあくまで計画案でございまして、必要に応じて協議会の追加開催や分科会の開催など、柔軟に対応していきたいと考えておりますことから、委員の皆様におかれましても、御理解と御協力を賜りますようお願いいたします。

以上をもちまして、「事項4 第2次津市地域公共交通網形成計画の策定」についての御説明とさせていただきます。

<伊豆原会長> 只今、来年度で終了してしまう現在の津市地域公共交通網形成計画の続

きを第2次として策定していくということで、事務局から説明していただきました。

これについて、何か御質問や御提言、またはこうしたら良いのではないかということでも結構ですので、これからブラッシュアップすることになると思います。御意見をお伺いしたいのですが、いかがでしょうか。

<吉川委員代理> すべて要望になります。今回の見直しということでお願いしたいのですが、どうしてもコミュニティバス等、直接運営している部分の見直しがメインになってしまうのかと思いますが、やはり地域全体を見るということで、例えば伊勢鉄道であるとか近鉄とかJRといった鉄道、三重交通さんの事業者バス、廃止代替バスを含めて総合的な見直しと点検をお願いしたいです。また、その際に視点として入れていただきたいのが観光振興という部分で、津市では専修寺が国宝指定になりましたし、来年には久居にベビースターのおやつタウンが作られるということで、観光資源もできてきておりますので、津なぎさまちも含め、観光を踏まえた見直しをお願いしたいというのが一つです。

もう一つは、先程から合併前の旧行政域を跨いでという話が出ておまして、それを課題と言っている中でさらにハードルを上げるようで恐縮なのですが、市を越えた移動というのを少し考慮していただきたいなと思っております。私は河芸町の杜の街に住んでいるのですが、例えば隣の鈴鹿市に太陽の街という大きな団地があるのですが、そちらの方がどこへ買い物に行くかということ、河芸町にあるサンシヤイオンに行きます。逆に河芸町の中高生がどこへ買い物に行くかということ、鈴鹿市にあるイオン鈴鹿店に行くわけです。ところが移動手段は途中で切れてしまっている。例えば、今度津の南の方に大きなイオンモールができます。そうすると、恐らく松阪市からそちらの方に来たいというニーズが沢山出ると思いますし、逆にあの地域や一志地域に住んでいる方が特急に乗って大阪へ行きたいと思ったら、久居はほとんど特急が停まらないので直接伊勢中川へ行きたいというニーズがあると思うのです。手引きの64ページの下の方に計画の区域ということで『交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は』という記述もございますので、是非そういった調査をしていただいて住民の生活交通圏という視点で見直しを図っていただきたいと思います。

実際、他の地域でいいますと、北西地域では四日市市が中心になって近

隣の菰野町や川越町などと連携して作ろうという動きが出てまいりましたので、この地域でもそういった動きを出していただくとありがたいなと思います。

<伊豆原会長> 要望というよりも御指摘と言った方が良いですね。ありがとうございます。他にいかがですか。

<松本委員> 今回、かなり大きく見直すという感じで良いのですよね。そうでもないのですか。そうすると、住民の方々の意見の反映が何より重要なのですが、あり方検討会は先程からあったとおりに限られた範囲の話で終始してしまうので、今若林さんがおっしゃったように、周辺市との連携になるともっと大きなところで御意見を聞かないといけないのですが、その反映の仕方が全然見えません。そのあたりはどのようにお考えですか。

<伊豆原会長> 何か事務局は考えていることはありますか。

<事務局> 具体的には決まっています。

<松本委員> 決まっていないのですか。それによってスケジュールがだいぶ変わると思います。そもそも、大前提として住民の方々の意見を反映しないといけないと思うのですが、アンケート等はやらないのですか。

<事務局> 補足させていただきます。あり方検討会が先程言いましたコミュニティバスが走っている8地域で結成されています。それ以外、先程も御意見がありました旧津地域の意見につきましては、地域懇談会という市長が行くもので多くの御意見が出ています。それが全ての市民の意見ということではないのですが、だいたい小学校単位くらいで開催されておりますので、その部分をまず事務局として整理して、近隣のところについては隣の地域ではこんな御要望や御意見が出ているということで別のあり方検討会に落とし込んで協議していただく。例えば、芸濃地域で動いていたコミュニティバスを隣の地域まで越えていけるのかという部分では、今利用されている方の状態を確保することも必要です。

もう一つ、旧津地域の方は他の民間の公共交通機関があるという部分も

ありますので、まずは地域のあり方検討会を活用するというで、地域懇談会での御意見を一旦整理させていただいて、アンケート調査等も一旦考えたのですが、そこで検討できないかなということを考えています。

<松本委員> こういうことですね。あり方検討会があるところはあり方検討会で今抱えている課題を出していただく。それ以外は市長さんがやられている地域懇談会で出ている意見を抽出してまとめていただく。それで課題をまとめる。その課題に対する対応を決めたらあり方検討会には返せませんが、他のところはどうしますか。

<事務局> 他のところにつきまして、地域懇談会でも回答している部分はあるのですが、一部の地域では隣接している地域はどうしようかという話し合いをしていますし、その他の地域でもそういった場を持つとかそういうところで考えていきたい。

ただ、要望が沢山ある中で財源もあります。この前の市長の挨拶の中にもありましたように、コミュニティバスは1億5千万円くらいで運営しています。その部分が基本ベースとなっていて、今なかなか利用されていないというのをシルバーエミカで投げかけたけれど、それほど増えなかったということも含めて、少しでも利便性の高い、乗っていただけるようなコミュニティバスに変えていくという視点も入れて考えていかないといけない。例えば、モデル的な地域を作るとか、そういうことも含めて、実証運行も含めながら考えていきたい。

<松本委員> はい。分かりました。少しレベル感が違うなと思っておりまして、モデル的なところで実証的に動いていくというのは、網形成計画の中に位置付けて次の段階でやっていけば良いことで、網形成計画を策定する段階にあっては、皆さんの声をまんべんなく聞きながらそれをフィードバックしていくという、住民の方々と一緒に作っていくというのが大事だと思うのです。そのプロセスの中で、特に市長さんとの地域懇談会に出てくるのは、分かりませんが、基本的には一方的な要望ばかりなのです。他の地区のこととか隣の地区のことなんてどうでも良い。やはり自分が中心で、自分はこうあってほしいというだけで、それに対して例えば財源がどうだとか、他の地域がどうだとかは全く分かっていないのです。あるいは、将来の津

市がどうなるというのも考えられていないわけですよ。

そうではないのです。本当は、地域の方々と一緒に作っていかうと思うと、将来の津市ってこうなるべきだよ、今はこうだよ、じゃあ皆さん何がやれますか、一緒に何をやりますかというプロセスが大事で、それをやることによって良い計画になっていくのですが、それが見えていないなという感じなのです。それを入れるとすごく大変。でも、そこにこそ価値がある。すると、スケジュールはかなり変わってくる。今の話を聞いていて、あり方検討会をやっていただいて、後のところは市長さんに出てきた要望をパツパツぱつと拾ってきてそれをうまくまとめてというのでは、なかなか難しいのではないかなと思いました。とはいえ、いろいろなやり方ありますから最後はお任せします。以上です。

<竹田委員> 関連してですが、若林さんがおっしゃったような形でやっていくには、ここの運営をガラッと変えないと難しいですね。現実には高齢者対策といえますか、限定と言ったらおかしいですが、現実的には津市のコミュニティバスの問題をあれこれ改善していこうというのがせいぜい議論になるわけで、近鉄まで含めてどうしていくのかということになると、それは今までの考え方をガラッと変えないと無理だと思うし、特に問題だと思うのはシルバーエミカの功罪ですね。

ここを福祉部門が担当していればマッチすると思いますが、今も会長がおっしゃったように経営面がどうなのかといった場合に、極端なことを言いますと、乗らないようになればなるほど津市の支出は減るわけですね。そういうシステムにしてしまっているわけですよ。

矛盾するようですが、もしこれが高齢化対策、いわゆる福祉部門であればシルバーエミカを利用者数だけで見るのではなくて、介護費用がどうなったのか、医療費がどうなったのか、健康度がどのくらい上がったのかという指標もおのずと出てくるのですが、やはり利用者数だけしかなかなか見られない。ここの協議会の限界といいますか、それは制度上の問題ですね。職員がどうかではなくて、都市計画部が持っているから。

まちづくり専門の分野が、福祉がどのような改善をしたら良いのかということを考えるのはなかなか責任も持てないし、情報もなかなかつかめないということもありませんよね。

だから、そういう経済面で考えたらここで議論するのは矛盾なのですよ。

なるべく乗らないようにしてもらったら市民の税金が少なくて済むし、今のパーセントも200%になったと喜んでいても、今まで1週間に1回しか乗らなかった人が3回乗ってもらったらこのくらいの数字になると思うのですよ。実人員がどれだけ増えているのかというのがここで課題なのかどうかというのを言いそびれたのですよ。

ここの協議会で若林さんや松本委員の提案を本当に受けるとすれば、我々の発想そのもの、議題そのものを改善していかないと。

ここの総意としてその問題を検討して、形成計画にどう反映していくかということはもう少しここで議論してもらう必要があるのかなと思います。

<伊豆原会長> 他に御意見はございますか。

<今井委員> あまり関係ないかもしれませんが、これを言わないと帰れないので。

住民の意見が反映されていない白塚地区の住民でございます。住民の意見が全く反映されていないということは、意見が出なかった、あるいは要望が無かったのでしょうか。コミュニティバスの経路からは大きく外れておりますし、隣町の河芸イオンスーパーセンターに行くのにも交通網が遮断されています。今日の協議会で、乗り継ぎがすべてうまくいっていると聞いた気がするのですが。

河芸のオークワの停留所の廃止については賛成でしたが、それによってルートが大きく変わって、松本委員のおっしゃったすべてがだいたい結節しているのかどうかというのには意を異にするものです。だいたい、バスが白塚地域全部を大きく遠ざかって走っていますので。

それと、白塚は高齢者が多くて、どこでもそうかもしれませんが、免許を返納できなくて、自分で運転することがいたしかたなく、この間白塚の中心部にあります角のお弁当屋さんに乗用車が突っ込んだ事故がありました。正面ガラスはバラバラ。車は大破したものの、自動販売機があったのでお店にそんなに難はなかったのですが、通学路であって、そこはメインストリートなのですね。危ないなと思って見ていたら、やはり交通の便が悪いところは事故が多発しています。白塚地内のメインストリートの旧街道は、津市の中では事故頻発地域なのですね。それは、やはりコミュニティバスからも見放され、住民の意見は無いと無視され、陸の孤島として

置き去りにされてきたからではないかと案ずる次第なのですが、要望はゼロだったのですね。署名した覚えはあるのですが。

<伊豆原会長> 策定とは違うのですが、今の御指摘について何か。

<事務局> 白塚地域の懇談会でも御意見をいただいておりますし、声無き人の意見も聞くべきだと思いますので、この協議会でも御意見をいただければと思います。

<今井委員> 違うのです。住民からの意見を反映させてと、今日の協議会で再三出た言葉が信頼できるものとしてお伺いしているのです。

住民として、白塚の住民は意見がなかったのだなど。近鉄に乗るしかない。歩くしかない。真ん中に住んでいるので、豊津上野駅か白塚駅へ 30分、40分かけて歩くしかない。

バスのルートを減らしたり、オークワの停留所を無くしたりするのは賛成ですが、延伸じゃなくて後退ですよ。高齢者がどれだけ外出や動くのを我慢しているか、制限されているか、買い物や病院だけに人間は動くのではないと私は言いたいです。気晴らしだってあります。若い人のように目的もなく出かけたと思うこともあります。高齢者は用件が無かったら出かけてはいけないという法律は無いと思います。

住民の声を反映するなら、白塚の住民は声が無かったことになっているのか、それをお聞きしたい。

<中平委員> 関連してですが、ずっと要望、要望と言っていて、あり方検討会とか懇談会で話を聞いているとおっしゃっていたのですが、結局は個人の方が意見を言って、あり方検討会を通した意見が来ているだけのように思えました。なぜかという、先程松本委員の指摘があったときに、この要望を出している人はもっと南東に住んでいる人なのだという発言があったと思うのですが、それは、結局は個人の方がここを通して言っているだけなので、今井委員がおっしゃったように、個人の意見が素直に聞けるようなシステムを作って、それを計画に反映するのが一番スムーズなのかなと思うのですが、そういったことは検討されないのですか。

先程から、あり方検討会や地域懇談会がメインでと聞こえてくるのです

が、もっと老人会やいろいろなコミュニティがあると思うので、そういったところからの意見も是非聞いた方が良いと思いますし、懇談会に行けない人も沢山いると思います。だから、個人の意見として声を上げる場があるべきなのではないかと思いますが、そのあたりはどうお考えなのかと。

<伊豆原会長> 今、いくつか御提案や御指摘をいただいておりますが、この策定にあたっての考え方がここでは見えないよという話で、この中で策定に対する姿勢が書いて無いから皆さん心配になるのです。見直しはどこまでやるのか。

私たちは連携計画を作って、網計画を作ると2回も計画をやってきたのですが、これをどう評価して、これからどういうふうに持っていくつもりなのか。

先程、アンケートはやらないのですかと言われたのだけれど、やれますか。予算も無い。今年持っている予算は、この会議を開くだけしか無いのです。それでアンケートをやれと言われたらどうするのか。松本委員が言われたように、アンケートとかで実態を把握するのはすごく大切なものだけれど、それをやるだけの余力が今ここにありますか。来年度予算を取って、来年度の事業としてきちんと考えていくのならば、今年秋に予算をお願いしてやっていく作業をしないといけないでしょう。そうすると2019年度に反映できるかもしれない。でも、事務局としてはここには書けないですよ。何とかしたいとは思っていても、予定としては書けないでしょうから。

そういう話を含めて、どこまで第2次網形成計画を作っていくか、事業としてどこまでやっていくか、それは方法論としてどうやっていくのだという今の御指摘もあった。あり方検討会という名前は一応形成計画の後ろに評価の仕方として書いてある。けれど、具体的にどうやるかということまでは書いて無い。具体的にどうやって住民の皆さん、それから先程若林さんからもお話があった、もう少し広域的なことも考えてということになってきたら、私たちはどう意見をいただいて集約して、それをプランにしてフィードバックして実行していくかということですよ。

そこがここから見れば良いのですが、今日は時間的にも書けなかったと思うのです。だから、私が途中まで意見をくださいと申し上げたのは、今日いただいた意見を元にもう一度この計画策定に向かって実行する案をどうやって作っていくか、方法論も含めて整理するため。スケジュール

はどうなるか分かりません。先程松本委員がおっしゃったように。これは今の事務局の想定スケジュールでしょうから、具体的な作業をどうやって積み上げて、どうやってうまく策定へ向かって、そして事業へ向かってやっていくかということをもう一度事務局で整理していただく。

時間的には慌てる必要は無いと思います。これは来年までにやらなければいけないことなので。ただ、2年間と言いながらも、実はあまり余裕が無いわけです。そうすると、計画の部分を作るわけなのですが、重点的にどう作るのかはどこかで整理しておかないといけない。だから、今井委員もおっしゃったのですが、すべてをうまくやるというのが本当は望ましいのだろうけれど、こういうことはすぐに百点を取れるものではない。だけど、百点を取りたいという意思を市民の皆さんに見てもらおうようにしないと、何だ、こんなものかということになってしまうので、そこは私たちも頑張っている限りのことをしていかないといけない。

コミュニティバス、コミュニティバスという話があるのだけれど、先程の県の若林さんがおっしゃったような話になれば、当然三重交通さんとも話をしないとやっていけない。では、三重交通さんがどれだけやれるかというのは三重交通さんに聞かないと分からない。他の県を見ていると、運転手さんが足りないので、運輸局が運転手を確保しようと一生懸命やっている。三重交通さんがどうなっているのか私には分かりません。ましてやタクシーの問題だってある。

それから、もう一つは有償運送。津市は一番初めに説明をいただいた79条運送というのをやっているわけです。この79条運送は、10年以上前からずっとやっているから運輸局サイドとしては認めると。でも、新しく79条をやろうとするとかなりハードルが高いことになります。ましてや日本の中でライドシェアなど、いろいろな仕組みが動きつつある。どうやってルールを作るかということまでみんなで一生懸命考えている。そういう状況の中で、私たちはこれを本当にずっとやっていけるのかという確認もしなければいけない。今日は久世さんに来ていただいています。いろいろなところで相談してもらって、運輸局サイドの考え方も含めて方向性を考えていくというのは、すごく大切だと思うのですね。

今から2年間のうちで方向性を全部考えますというのは、私は大変難しい話だと思います。それで前回、市長さんから言われたことに対して2年間でやれるかという話をしたと思います。そうすると、計画としては継続

していくわけですから、今すぐには手をつけられないけど、3年なり5年後には手をつけましょうとか、今手をつけなければいけないのは何かということを含めてこの計画作りをしていかないと、竹田委員がおっしゃったように方向性が見えなくなる。シルバーエミカは、基本的には使っただくほど市の負担が増える話ですね。名古屋市も一緒なのです。名古屋市も無料のカードがあるのですが、使った分だけ名古屋市交通局に一般会計から行くわけですよ。だから、交通局の方は大変あの仕組みは良いという話になるわけですが、使う市民の方も負担しているということをきちんと自覚していかないといけないですね。

だから、そのあたりも含めて事業収入をどう見るのか。事業というものをどう見るのか。シルバーエミカというのは、使う人は負担しなくて使えるのかもしれないけれど、行政の中身としてはどうなっているのかということがきちんと分からないと困ってしまうでしょう。そういうことを含めて、私たちはこのなかで事業性も含めてどういう方向へ行くのかということ議論しないといけない。いっぱい議論しないといけないことがあるのです。そのいっぱい議論しないといけないことがここに書いて無いから、皆さんが不安になって今の御指摘があったと思うのですね。

会長をしている限りはそこをきちんと押さえておかないといけないと思いましたので、今日、皆さんから意見をいただきました。これに対する答えをすぐ出せるかということ、残念ながら難しいので、御意見をいただいたということにしたいと思います。

今井委員からの御指摘は、住民の意見をどうここへ反映していくか、皆さんからのお話をどう反映していくか、どうやって住民の皆さんの意見をお聞きするかということも含めて考えないといけないと思います。それはあり方検討会の運営の仕方かもしれないし、いろいろなことができると思います。そういうことを含めて御意見をいただきました。

他に、これからこういう計画を作っていく上でこうやった方がよいという御提案、御意見がございましたらお受けしたいですが、よろしいですか。

今日は、最後のところで大変良い御意見を沢山いただきました。今日、これに対してすぐに事務局に答えよというのは酷だと思いますので、これからいただいた意見をもとに計画策定に向かって、または事業を展開するに向かっての参考にさせていただけたらと思います。よろしくお願いま

す。ありがとうございます。

その他について、事務局から何かございましたら。

<事務局> その他事項ということで、先進地視察について御案内申し上げます。

第1回協議会にて御承認いただきました事業計画にございましたとおり、11月に先進地視察の実施を予定しております。

視察先につきましては、昨年度台風により視察を中止いたしました玉城町を予定しておりまして、『元気バス』という無償のデマンド交通を視察したいと考えております。

玉城町の元気バスの特徴といたしましては、東京大学大学院が開発したオンデマンド交通システムを利用しており、このシステムによって乗合を設定していることが挙げられます。

運行方法は、運行方ルートを定めずに予約のあった停留所間を運行する『自由経路ミーティングポイント型』をとっておりまして、停留所の数は169箇所設定されていると聞き及んでおります。

詳細な日程等が決まり次第、郵送にて御案内させていただきますので、奮って御参加くださいますようお願いいたします。

最後になりますが、前回協議会におきまして提案させていただきました『公共交通学習会』につきましては、数名の委員様から参加の御表明をいただいたところでございますが、市長から津市コミュニティバスの見直しを指示されるなど、緊急の課題が山積しておりますことから、誠に申し訳ございませんが中止させていただきたいと存じます。御理解くださいますようお願い申し上げます。

以上でございます。

<伊豆原会長> ありがとうございます。それでは、今お話がありましたように、先進地という言い方が良いのか分かりませんが、昨年、玉城町に行こうとしていたのができなかったのもので、玉城町にお伺いしてお話をお聞きしたいということです。それから、学習会については少し時間をくださいということです。今回いろいろな作業が大変山積みですので、申し訳ないですが今回は中止。うまくやれば次の方向で考えていくということだと思います。よろしく申し上げます。

他に何かございませんか。もし無ければ、大変長い時間、大変良い御意

見をいただきありがとうございました。これで第2回の協議会を終了させていただきます。ありがとうございました。

<事務局> 本日は、お忙しい中長時間にわたりまして御協議いただきありがとうございました。御意見いただきましたことは私どもの方で整理させていただきますと思います。ありがとうございました。