

令和元年度第1回津市地域公共交通活性化協議会の会議結果報告

1	会議名	令和元年度第1回津市地域公共交通活性化協議会
2	会議日時	令和元年5月14日(火) 午後1時半から午後3時半まで
3	開催場所	ポルタひさい3階 3A会議室
4	出席した者の氏名	(津市地域公共交通活性化協議会委員) ※順不同 敬称略 伊豆原浩二(会長)、蓑田博之(副会長)、伊藤好幸、今井和美、内山宜哉、大谷英生、田名瀬克也(岡崎委員代理)、小島誠伺、鈴木博行、竹田治、中平恭之、濱地秀幸、松本幸正、宮崎清、村田和久、羽田勇人(天野委員代理) (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、見取秀祐 片岡伸悟(株式会社テイコク)
5	内容	1 津市地域公共交通活性化協議会委員について 2 平成30年度事業報告及び収支決算報告について 3 バス等の利用状況について 4 津市フィーダー系統確保維持計画について 5 地域公共交通アンケートの結果について 6 分科会について
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・海上アクセス担当 電話番号 059-229-3289 E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp

## 【令和元年度第1回協議会の議事内容】

<事務局> それでは、令和元年度第1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。

新たな年度となり、また、新たな元号の令和での第1回目の開催となりました。

今年度の事務局の体制を紹介させていただきます。

改めまして、事務局長を務めさせていただきます、都市計画部次長の松井でございます。

事務局次長を務めさせていただきます、交通政策課長の垣野でございます。

交通政策課の原田です。よろしくお願いいたします。

交通政策課の西出です。よろしくお願いいたします。

交通政策課の藤原です。よろしくお願いいたします。

交通政策課の見取です。よろしくお願いいたします。

本年度の事務局は、このような体制で取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。

また、今年度におきましては、次期「津市地域公共交通網形成計画」策定業務の受注者となりました株式会社テイコクの担当者も会議に出席いたします。一言お願いします。

<テイコク> 今回、網計画の策定業務を担当させていただきます。株式会社テイコクの片岡と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

<事務局> それでは、議事進行につきまして伊豆原会長にお願いしたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

<伊豆原会長> それでは、ここからは私の方で進めさせていただきます。よろしくお願いいたします。まず初めに出席状況の確認を事務局の方にお願ひします。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち、16名の出席をいただいております。

なお、津市自治会連合会の生川委員、三重県津南警察署交通課の谷口委

員、津市社会福祉協議会の西川委員、一般社団法人三重県タクシー協会津支部の村田委員より、所要のため欠席するとのご連絡をいただいております。

また、三重県交通政策課の天野委員につきましては、羽田主幹に代理出席していただいております、津警察署の岡崎委員につきましては田名瀬交通第一課長に代理出席していただいております。

以上でございます。

<伊豆原会長> ただいま出席状況の確認をしていただきました。

規約第8条第2項の規定により、この協議会は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、お手元の事項書に沿って議事を進めていきたいと思っております。

限られた時間ですが、この後も分科会ですので、みなさん長丁場になりますが、是非、忌憚のないご意見をいただけたらと思っておりますのでよろしくお願いたします。

それでは、事項1「津市地域公共交通活性化協議会委員」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> お手元の資料1の名簿をご覧ください。現時点の津市地域公共交通活性化協議会の委員様となっております。このたび、人事異動に伴い、国土交通省中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官の伊藤委員から鈴木委員に、三重県地域連携部交通政策課長の吉川委員から天野委員に、津市建設部建設政策課長の戸上委員から濱地委員に代わられました。

また、津市自治会連合会からのご推薦により朝倉委員から生川委員に代わられました。

協議会規約第5条に基づき、あらかじめ会長に指名いただき、副会長につきましては、住民代表からの選出ということで、津市自治会連合会会長であります生川委員に、監査委員には濱地委員に務めていただくことをこの場をお借りしてご報告申し上げます。

以上で、事項1「津市地域公共交通活性化協議会委員」についてのご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。ただいま津市地域公共交通活性化協議会委員に

ついてのご説明がありました。

今日ご欠席の方みえますが、新たに委員になられた方に一言ご挨拶いただきたいと思います。

鈴木委員、お願いいたします。

<鈴木委員> 三重運輸支局首席運輸企画専門官の鈴木です。4月から公共交通を担当することになりました。私自身、名古屋の人間なものですから、津市の地域の実情についてはまだ把握できていないこともあります。これから実態をいろいろと見てまいりたいと思っています。よろしくお願いいたします。

<伊豆原会長> 濱地委員、お願いいたします。

<濱地委員> 4月から建設政策課長となりました濱地でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

<伊豆原会長> ありがとうございます。今年度はこのメンバーでいかせていただきます。よろしくお願いいたします。それでは、続きまして事項2「平成30年度事業報告及び収支決算報告」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> 事項2『平成30年度事業報告及び収支決算報告』について、ご説明申し上げます。

初めに、平成30年度事業報告についてご説明申し上げます。資料は【2-1】をご覧ください。

それでは、資料に沿って説明させていただきます。

『1 津市地域公共交通活性化協議会』でございますが、昨年度は協議会を4回開催いたしました。

開催順にご説明申し上げますと、5月29日に第1回協議会を開催し、平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画などについてご協議いただきました。

8月22日には、第2回協議会を開催し、コミュニティバスの運行変更、(次期)津市地域公共交通網形成計画の策定などについてご協議いただき

ました。

平成31年1月11日には、第3回協議会を開催し、平成29・30年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価などについてご協議いただきました。

3月26日には、第4回協議会を開催し、平成31年度（令和元年度）の事業計画（案）及び予算（案）などについてご協議いただきました。

さらに、先進地視察としまして、平成30年11月12日（月）には、玉城町の「元気バス」を視察し、運営方法などを聞き取るとともに、事務局担当者との意見交換を実施いたしました。

続きまして、『2 津市コミュニティバス等の運行見直し』でございます。

平成30年度は、久居地域、河芸地域、芸濃地域、美杉地域の4地域において津市コミュニティバスの運行変更等を実施いたしました。

内容は記載の通りでございます。

なお、平成30年度は廃止代替バスの運行変更はございませんでした。

続きまして、『3 コミュニティバス等乗降調査』でございますが、三重交通運行受託路線につきましては、6月、8月、11月、2月の4回、各1週間ずつの乗降調査を実施いたしました。

対象路線は、廃止代替バスの三行線、津新町大里線、安濃線、多気線、榊原線の榊原車庫前から榊原温泉口駅まで、亀山棕本線、名張奥津線の飯垣内から奥津駅前までと、津市コミュニティバスの美里地域及び白山地域の全線、美杉地域の川上ルートと丹生俣ルートでございます。

これ以外の津市コミュニティバスにつきましては、委託先の事業者におきまして全ての運行日に乗降調査を実施しております。

続きまして、『4 利用促進活動』でございますが、平成29年度から津市ホームページ上でのモビリティマネジメントの啓発活動を継続的に実施するとともに、利用促進グッズといたしまして、公共交通の利用促進を呼びかけたグッズ（付箋）を1000部作成し、地域のイベント等でのPRに活用しております。

その他に、啓発活動といたしましては、9月20日に「バスの日の街頭PR」として津駅前での利用促進グッズの配布、9月29日に「みえ交通安全・環境フェスタ2018」におけるお絵かきバス等、10月7日に「津まつり」におけるお絵かきバス等、11月8日に草生小学校における「バスの乗り方教室」を実施いたしました。

最後に、『5 その他』といたしまして、津市コミュニティバスの運行変更に伴う停留所の時刻等表示板及び周知チラシの作成や、津市内の60歳以上の方を対象とした「地域公共交通アンケート」を実施いたしました。

事業報告につきましては以上でございます。続きまして、収支決算報告をさせていただきます。

それでは、【資料2-2】をご覧ください。

平成30年度の歳入は、津市負担金が627万9千円、預金利息が40円の計627万9,040円で行いました。

これに対しまして、歳出は、委員報償費等の運営費が54万9,680円、郵送料等の事務費が36万6,555円、委託料等の事業費が468万8,031円で、計560万4,266円で行いました。

なお、事務費が当初予算額を上回りましたことから、「津市地域公共交通活性化協議会財務規定」第4条の規定により、運営費から不足分9万6,555円を流用しております。

なお、余剰金が約67万円になった理由につきましては、地域公共交通アンケート業務委託入札の入札差金などが大きな要因でございます。

最後になりますが、5月8日に「平成30年度津市地域公共交通活性化協議会決算」につきまして、会計監査を実施いたしましたことから、当該監査結果につきまして、監査委員であります大谷委員より御報告いただきたいと思っております。

<大谷委員> それでは会計監査報告をさせていただきます。平成30年度津市地域公共交通活性化協議会決算について令和元年5月8日に会計監査を実施いたしました。関係書類を精査した結果、適正かつ正確に処理されていたことを報告いたします。以上です。

<事務局> ありがとうございます。

以上をもちまして、事項2『平成30年度事業報告及び収支決算報告』についてのご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。ただいま平成30年度の事業報告及び収支決算報告、それから大谷監査委員からの会計監査結果の報告でございました。これについて何かご質問、ご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。

<今井委員> 利用促進グッズについてですが、付箋を作られて 30 万 7,800 円なのですが、これはティッシュの中に啓蒙の小さな広告チラシを入れる方が安いということはないですか。どうですか。

<事務局> そうですね。それにつきましてはいろいろ事務局で考えまして、いろいろな方に事務的なものとして常に持っていただくということで、サラリーマンやお子さんも使えるということで今回は付箋にさせていただきました。

<今井委員> それはよく分かります。ティッシュにならなかったというのは分かるのですが、どちらが安いかコストの話をしています。

<事務局> コストで言うと、ティッシュの方が安いと思います。

<今井委員> それでは次は付箋じゃない方がいいと思います。以上です。

<伊豆原会長> 他にいかがでしょうか。もしなければこの事業報告及び収支決算報告についてはご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すか。ありがとうございました。ご異議がないようですので、ご了承いただいたということで進めさせていただきます。それでは事項の3つ目です。バス等の利用状況についてということで事務局からご説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項3「バス等の利用状況」についてご説明申し上げます。  
「1 津市コミュニティバス」でございますが、平成30年度の利用者数は9万5,919人で、前年度(平成29年度)の9万969人と比べますと、4,950人の増となりました。

これは平成29年9月25日に開始されました「津市高齢者外出支援事業」が大きく影響しているものと考えられます。

ルート別の利用者数につきましては、【別添資料】として添付させていただいておりますので、後ほどご確認いただければと思います。

事業費につきましては、運転士不足等の理由によりまして運行経費が年々増加する一方で、国からの補助金は減額が続いておりまして、さらに

は「津市高齢者外出支援事業」の開始により使用料収入が減少しましたことから、純支出は約1億3,000万円と、前年比で約680万円増加しております。

結果といたしまして、平成30年度の収支率は約3.7%と、前年度から1.5%下がることとなりました。これは「津市高齢者外出支援事業」で65歳以上の方がシルバーエミカの提示でコミュニティバス乗車料金が無料となることから、その影響を受けていると考えられます。

次に、「2 廃止代替バス」でございますが、廃止代替バスの利用者数につきましては、減少傾向にありますが増えた路線もございます。

中でも、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」まで路線を延長したことにより利用者が増加しております。

一方で、事業費につきましては、運転士不足などの理由で委託料が増加しております。さらに国の要綱改正により名張奥津線がフィーダーの補助対象外となったこともございまして、国からの補助金の減額が続いておりますことから、市の純支出は2年前に比べますと、約16%と大きく増加しております。

続きまして「3 三重交通バス」でございますが、事務局から三重交通株式会社への依頼が遅れたため30年度の利用者数の数字が入っておりません。次回以降の協議会でご報告させていただきます。

続きまして「4 ぐるっと・つーバス」でございますが、こちらは平成28年度から平成30年度にかけて利用者数が2割以上増加しております、平成30年度の利用者数は1万7,398人となっております。

最後に、「5 地域住民運営主体型コミュニティ交通」でございますが、こちらは、地域の方が主体となって交通事業者へ委託を行い運行する乗合ワゴンや乗合タクシーにつきましては、赤字部分の4分の3を市が補助しているものでございます。

平成30年度は、3地区ともに利用者が減少しております。

特に二俣地区に関しましては、利用者が0人となっておりますことから、地区とも協議を重ねており、地元の寄り合いなどでも利用を呼び掛けていただいておりますが、残念ながら利用者がありませんでした。地区としてはこの制度を残していきたいとの意思をお聞きしておりますことから、引き続き「地域コミュニティ交通の必要性」を啓発するとともに、利用者が減

少しした理由を分析していきたいと考えております。

以上をもちまして、事項3「バス等の利用状況」についてのご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。ただいま、バス等の利用状況についてご説明いただきました。これについて何かご質問、ご意見がございましたらお受けしたいのですが、いかがですか。

<宮崎委員> 利用状況はその通りなのですが、ぐるっと・つーバスはたいがい乗っている人はシルバーエミカで無料で乗っていると聞いていますが、収入はどうなっていますか。補助金400万円で。

<竹田委員> ぐるっと・つーバスを主宰しておりますNPO法人バスネット津の理事長をしております竹田です。基本的な料金は100円で、津新町駅を起点にして1日8便。年間240日、土日や年末年始は休みで、去年は242日運行しております。だいたい事業としては1千万円ちょっとの総事業費です。津市から補助金を400万円いただいて、その他、運賃収入とか、沿線の病院やスーパーから協賛金という形で年間6万円から24万円1団体あたりいただいています。若干赤字が出ていまして、それを三重交通が協賛金という形で約300万円程度協力していただいています。

確かに委員がおっしゃったように30年度は津市の高齢者支援事業で2千円分使えるということで、ぐるっと・つーバスですと年間20回分使えるわけですので、その影響もあろうかと思いますが、乗客は通院が主たる利用ですので、外来と運命共同体みたいなものでして、外来患者が5～6年の間ずっと下がってきておりましたが、去年、一昨年あたりから下げ止まりになって、また回復してきたということで、利用者が増えた主な要因としては津市の高齢者外出支援事業によるものではなくて、外来患者が戻ってきたというのが私どもNPOとしての判断です。もちろん30年度は外出支援事業の影響を少なからずあったと思います。料金は無料ではなく100円です。

<蓑田副会長> 私もぐるっと・つーバスに1周実際に乗らせていただきました。竹田さんのところでやっていただいている、私も実際乗ってみて実感したいなど

という思いがありましたので、1 周乗りました。皆さん駅、病院で乗り降りされます。私が乗った便で、1 周で 18 人の利用者がありました。一時、立ち席が出ました。そのくらい地域のみなさんに根付いていて、病院と駅ということですので、たいへん市民のみなさんに有効にご活用いただいているのだなと改めて実感しましたので、報告させていただきたいなと思いました。

<宮崎委員> 津市だけの資料なので、あまり多いとか少ないとかは分かりません。年度的には増えているというのは分かりましたが、はたしてぐるっと・つーバスが便利になっているのかは分かりません。この間、新聞見て乗りに行ったのですが、伊勢市で社会的実験をやっておられますね。ぐるっと・つーバスに似たやつ。それと比べて趣旨が違うスタイルだなと見てきたり、ぐるっと回っているのは松阪市が鈴の音バスというのを作っておられる。違いがあるのでしょうか。目的が違うような感じがします。

<中平委員> 伊勢市の場合は外出支援ですので、コミバスだけじゃなくて、三重交通さんのバスも利用を増やしていこうという目的でやっているの、ちょっと津市さんとは違う。あくまで外出支援。市内をぐるっと回る路線がなかったたのでそこを作らしようということなんです。

<伊豆原会長> その町その町によって目的が違うのは当たり前のことですね。他にご意見、ご質問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。

<竹田委員> 今の話で付け加えると、ぐるっと・つーバスは高齢者の外出支援ということで、買い物と通院に特化したバスということですので、利用者の 8 割を超える方たちが高齢者です。アンケートをとってみても 70 歳前後の方が利用している。

あと津市コミュニティバスについて質問ですが、事業費の状況が、使用料収入が減ったわけですね。これは津市の外出支援事業が反映しているという説明があったのですが、収支比率を出す意味がないのではないかと。結局、本来、高齢者の外出支援事業の影響も含めて、実際に今 200 円出して乗っていただいている方と津市の事業を受けて無料で乗っている方と混在するわけですね。これは 200 円を出していただいている方が反映して

いるわけですね。したがって、収支比率を出してもらおうということになると、津市の高齢者支援事業の影響がここにカッコして含めていただかないと本来の収支比率が意味がなくなっているように思います。場合によってはこの収支比率が低いところは存続も含めてどうするかという検討材料にしているところもありますし、収支比率というのは運営する側にとっては大事な要素ですし、これを抜きにしてなんでも走らせればいいというものではないので、そういう点で、どういうふうに判断していいのかが迷う要因にもなっているという点で事務局の考え方、収支比率をこういう形で出したという考え方をお聞きしておきたいのですが。

<事務局> 市としては生活の移動手段を守っていくということでコミュニティバスを運営していますので、収支比率をこうやって出していくのもいかなものかとは思いますが、こうやって運営しているということを皆さまに目安として見ていただくために出させていただいております。この収支比率の考え方は整理して考えていきたいと思えます。

<蓑田副会長> 補足しますと、あくまでこのコミュニティバスについては黒字じゃないとだめで、赤字ではだめという意味合いの収支比率を出しているわけではありません。コミュニティバスを運営する以上は市民のみなさんの生活の移動手段としてのニーズに応える意味合いがありまして、税金投入は当然の前提でございますので、収支率が低いからだめだという単純な判断材料にするつもりはありません。しかしながらそういう税金も投入して市民の特に高齢者のみなさんの生活の移動手段というニーズに応えていこうと運営しているということはみなさんにご理解いただきたいなという側面もございますので、単にこの数字が大きい小さいという判断材料だけの収支率ではないということを少し申し添えたいと思えます。

<羽田委員代理> この間、「広報つ」に路線バスをご利用くださいという特集記事を載せていただいていたいて非常にいいなと思ったのですが、内容がおそらく前の年とあまり変わっていないのではないかというのがあって、公共交通を未来に残そう、路線バスをご利用くださいとあったのですが、年度頭にこういう特集記事を載せていただいたのはいいと思うのですが、前の年にもうちよっと分かりやすく載せていただいたらどうかなと思ったのが、あまり変

わってなかったということがありました。

それから、なかなか分かりづらい廃止代替バスを住民の方にどうやって知っていただくのがいいのかなというのは難しいと思いますが、広報でも三重交通バスと津市のコミュニティバスとぐるっと・つーバスの3つの紹介があるのですが、こういった市の方でやっていただいている廃止代替バスがあるということをもうちょっとお知らせいただくことができればいいのかなと思いました。

<伊豆原会長> ありがとうございます。事務局は何かありますか。

<事務局> 少しでも公共交通の利用促進のために啓発をしていくことを考えて広報というひとつの手段で提示させていただいています。ご意見いただいたように次回載せるときにはもう一度考えて分かりやすくしていきたいと思っています。

<松本委員> 字も大きく載せていただくとよりインパクトがあるのではないかと思います。

<事務局> 少しでもスペースをとれるように努力をしていきたいと思っています。また廃止代替バスについても市民にはなかなかご承知いただいている方も多いかと思いますので、バスの種類など分かりやすく周知できるようなことも考えてしていきたいと思っています。

<伊豆原会長> 他にいかがですか。

<今井委員> ぐるっと・つーバスの話が出ましたので。私の近隣にはぐるっと・つーバスを認知してる人がほとんどいない。というのは、ぐるっと・つーバスの私どもの地域で持っているイメージは、まちなかをぐるぐる回っているだけで、私たちには関係ない。私たちは、まったくぐるっと・つーバスの恩恵を受けておりませんので、もしよかったら収益をどんどん上げるには、潜在的な外出支援を必要としている買い物難民や通院難民の多いところ、高齢者の多い私どもの地域に路線をたったひとつでいいから、停留所を作ってくれないかと思いますが。それによって免許を返納したり外出を増や

す人が増えてくる。ぐるっと・つーバスがなんのことも私たちには無縁で、税金払っていても私どもには恩恵がない。これ、竹田さんどうなんでしょうかね。住民の要求がなかった地域には停留所が作られなかったんでしょうか。どういう経過なんでしょうか。

<竹田委員> 十数年前に平成16年から3年くらいかけて住民が寄りまして、津市にもコミュニティバスがほしいと。三重交通のバスだけでは幹線しか走っていないから、病院等行くのも大変だという声が出まして、数十団体の方、80名くらいの方が寄っていただいて議論したんです。3年くらいかけて団体の代表がそれぞれ寄りまして、津市さんにも入っていただいて、三重交通さんにも入っていただいて、買い物バスということで、商工会議所の方にも入っていただいて、商店街の方にも病院関係者の方にも入っていただいて、3年くらいかけて議論して、とりあえず実証実験的に今のコースを走ることになりました。津市の民間の病院が集中しているところなんです。今の地域は。半田にある奥田病院さん、白塚の吉田クリニックさんは当時ではなくて、一身田に岩崎病院があった程度で、主なベッドを抱えた病院は今のぐるっと・つーバスが走っている区域内。あの区域内で今行っていないのは、阿漕にある一か所だけで、他は市内の病院を全部回っている。したがって通院を前提としてということですし、買い物は新町通りは無理なのですが、だいたて、丸之内中心にできるようにしようということであのコースが組まれて行って。本来は南にも北にもということで、三重交通は幹線道路ですから放射線状に、津駅、三重会館、津新町駅。津市の場合その三か所から放射線状に三重交通のバスが郊外へ走っていた。それを蜘蛛の糸のように横糸でつなごうという構想で始めたんです。実際始めると大合併がありまして、旧津市で考えていいのかどうかという議論をしている間に今日まで一路線だけが走っているということで、そういう経過なんです。いろいろ聞くんですが、なかなかNPOの方も力が強くありませんし、じゃあ住民の方の熟度が高まっているかというとなかなか。たとえば一身田なんかでも手掛けたんですが、商工会なんか一度来てくれということで相談してやったのですが、なかなかうまくいかなかった。残念ながら今の中心部しか走っていないというような経過です。今のコミュニティバスのように津市さんが本当はやってくれば一番よかったんですが、なかなか津市さんも事情がございまして、結果的にはNPOを立ち上げて

協賛いただいて運賃と合わせて運営しているということです。

<伊豆原会長> ですから、今通っているか、使いにくいかというのはこれから考えていけばいいわけで、どんどんこれから使いやすいものにしていくという努力はしていかないと。ただし、そのためにはお金がいるという、そこを考えながらいかないといけない。よろしいですか。他にいかがですか。ちょっと私、会長という立場からお願いしたいのですが、今お話があったように、事業費は全部トータルの話ですよ。細かい数字はどうなっているか分かりませんが、事業費が高くなっているが利用者はどうなんだと。廃止代替は利用者が2つの路線は増えているけど、あとは減っていますよね。こういう概況だけを報告いただいて、これで終わりとはいかないと思うのですね。ご利用されている一人あたりの事業費はどうなっているのか、市民がどれだけ負担しているのか、一人あたまでどれくらいお金がいつているのか、料金は200円いただいているという話であるならばそれに対してどれくらいの負担が全体であるのかということがちっとも出てこないというのが非常に気になっていまして、利用状況だけの数字だけでは気になるということです。改善していくならばその部分にメスを入れていかないと、さきほど収支率の話がありましたが、65歳以上の方が無料で乗ってくれるのは大変いい話ですが、増えたことによって、生活していただく方が喜んでいただいているのかどうかという話もあるでしょうし、私たちはそれをどうこれから評価していくのか、次の分科会のところで評価をやりますが、そこを事務局がどう判断しているのかという話が少しいると思うのですね。評価を委員の人に任せてしまうのではなく、行政としてどう見ているか、投資額が少なくて効果が高いというのは当たり前の話ですよ。投資を少なくして効果を上げていくというのはマネジメントの基本ですから。その点から見てこの数値はどうなのか。もう一つは第三者委員会で輸送量20人切っていて、亀山本線は危ないと3年ほど前から第三者委員会では有名な路線でして、そういうのに対して私たちはどうすればいいのかというのをここで議論せずどこで議論するのか。今日は県の方に来ていただいているのですが、そういうことが見えるような状況がほしいのですね。これは次の生活交通確保維持改善事業にもつながっていくと思うのです。別にお金の話はするつもりはないのですが、国の幹線システムの補助がなくなったらフィーダー補助もなくなる。補助金の話だけしても意味はないのですが、

そうすると市の負担はもっと大きくなる。事業費は増えています。収支率がどうですという話だけは聞くのですが、実はそうではないところにメスを入れていかないと。利用状況の数字を見てこれでいいのかなと思います。委員のみなさんに、ここが問題で、私たちはここにメスを入れたいんだという事務局の資料がいただけるとありがたいと思いますので、これから分析したうえでまた出していただけるとありがたいです。それからさきほど廃止代替の話もありましたけど、廃止代替バスは三重交通さんのバスが走っているのですね。市民にとってあれは三重交道路線なのか、廃止代替は市の事業の路線だけど、三重交通の路線と間違われている市民のみなさんがどれだけおられるか。そういうことも含めて市民のみなさんに分かっていただける資料を作っていくといいと思います。それではご報告いただいたということで、また後で細かく分析は割り算、掛け算していただけたらと思います。それでは4つ目に移りたいと思います。「津市フィーダー系統確保維持計画」についてお願いします。

<事務局> それでは、事項4「津市フィーダー系統確保維持計画」についてご説明申し上げます。

津市コミュニティバスの運行には「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す。

資料4参考の資料をご覧ください。

この事業につきましては、さきほど会長からも説明がありましたが、補助対象の地域間幹線のバス系統とアクセス機能を有するものである支線であるということと、乗車人員が1便あたり2人以上であることというのが主な補助要件となっておりまして、補助の対象経費としましては、かかりました支出から収入を引きまして、その赤字分の2分の1を補助いただいています。分かりやすいのが、2枚目にも参考資料として付けさせていただきましたので、併せてご覧ください。補助対象のイメージとしましては、幹線のバスが走っているものに、支線という形でフィーダー系統ということで接続しているものが今回の補助の対象となっています。バス等の陸上交通につきましては地域間の幹線系統を確保・維持する計画を都道府県の協議会が、幹線系統に接続する支線を確保・維持する計画を市町村等の協

議会が作成することとされておりまして、本日も協議いただきますのは、支線を確保・維持するための「地域内フィーダー系統確保維持計画」でございます。

それでは、【資料4】をご覧ください。

計画の名称は、「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」でございます。国の方針に従いまして、1から12までの項目について記載しております。

なお、計画の対象となる期間は、令和元年10月1日から令和2年9月30日までの一年間でございます。

「1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」につきましては、津市の概況に加え、各地域における路線の必要性について記載しております。

4ページに進みまして、「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」でございますが、事業の目標につきましては、平成30年度比での利用者数を設定しております。

津市コミュニティバスにつきましては、平成29年9月からスタートした「津市高齢者外出支援事業」によりまして、平成29年度から平成30年度にかけては利用者数が増加しておりまして、86,536名から96,388名と、約11.4%伸びを示しています。

改めて比較しますと30年度の前半、平成29年10月から30年3月までと、31年度の前半、平成30年10月から平成31年3月までの半年分だけを比較しますと、利用者数が50,669名から50,200名と若干下がっておりまして、99.1%と少し下がっている数字で推移しています。平成30年度は外出支援事業で増えてはおりますが、今後、人口の自然減など、利用者の減が今後も予想される中、平成30年度から平成31年度にかけての実績に基づきまして考えていきますと、利用者が減っているということが実際にご覧いただけますことから、こちらの実績に基づき今回の目標値を設定していただくということで考えをまとめています。3枚目の表の一番右側の目標値のところ、今回のフィーダーの計画の目標値とさせていただきますが、各ルートごとに目標値を設定いたしまして、実績値が105%以上の部分につきましては過度な目標値とならないよう105%としまして、105%以下のものについては、実績をもとに利用促進をはかりながらということで、少しパーセンテージを増やしたところで、3枚目の表でいきますと、一番下の表

に基づきまして目標値の設定をしました。

続きまして、6ページ中段でございます「3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」につきましては、今後実施していく利用促進策について記載しております。

7ページをご覧ください。「4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者」につきましては、資料に添付してございます「表1」のほか、路線図及び時刻表を添付したうえで申請予定でございますが、路線図及び時刻表につきましては、資料を省略させていただいております。

「5. 地域公共交通確保維持に要する費用の負担者」につきましては、津市コミュニティバスの運行主体でございます「津市」と記載しております。

「6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称」につきましては、自家用有償運送事業者である「津市」と、一般乗合旅客自動車運送事業者である「三重交通（株）」及び「(株) 一志運輸」を記載しております。

8ページの「9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」につきましては、資料の最後に添付しております「表5」を添付いたします。

なお、「表5」に記入しております人口集中地区以外の人口につきましては、平成27年の国勢調査の結果を用いております。交通不便地域の人口につきましては、津市が公表しております平成30年度末時点での人口を用いております。国庫補助上限額につきましては、現時点におきまして、国庫補助の上限額の算定式が提示されておられませんことから、平成31年度の算定式により記載しております。提示があり次第修正をさせていただきます。

「10. 協議会の開催状況と主な議論」につきましては、平成30年度に開催された協議会の概要を記載しております。

「11. 利用者等の意見の反映状況」につきましては、当協議会の他、各地域で開催されております地域公共交通あり方検討会にて利用者の意見等を協議した上で、必要な運行変更を実施している旨を記載するとともに、平成30年度に実施した運行変更の実績を記載しております。

最後の「12. 協議会メンバーの構成員」につきましては、令和元年度の当協議会の委員名簿を添付しております。

以上をもちまして、事項4「津市フィーダー系統確保維持計画」についてのご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。生活交通確保維持改善計画の名前、津市地域内フィーダー系統確保維持計画について説明いただきました。これはまだ正式に通知は来ていないですか。例年ですと、6月末までに来年度の補助申請をしてください、補助申請をするにあたっては、生活交通確保維持改善計画をちゃんと添付したうえで補助申請してくださいという通知が来るのですが、提出期限が6月いっぱいということで、もう一度このために集まっていただくのは物理的にも難しいということで、今日ご議論いただいて、さきほど説明があったように若干修正しないといけない点もありますが、そこは大変申し訳ありませんが、事務局に一任をお願いしていただいでご了承いただけたらと思いますが、これについて何かご質問、ご意見ございましたらお受けしたいですが、いかがでしょうか。

<宮崎委員> 計画ですからいいのですが、6ページの3番の2ですが、乗客を増やすためにこういうことをやりますと書いてありますが、モビリティマネジメントなんて知っている人はほとんどいないだろうなということです。私もネットで見たのですが、分からない。市民の方はほとんど分かってないので、これやっておられるけど、何やってたんだらうということです。それからいろいろ事業やってますが、あまりお金かからないことをやってますからいいとは思いますが、もう何年も言ってますが、お絵描きバスは効果あるのかなといつも思ってるんです。それはいいとして、小学生にバスの乗り方を教えて乗るかという問題ですね。小学生は一人では乗らないだろうということでこれは効果ない話だなと。高齢者は馬鹿にしてと怒るだろうなど。しかも草生でおやりになるということで、お客さんがたくさん乗るところであまりやっていないなど。数値を増やすなら効果がある地区を選ばないと効果がない。やってこられてあまり効果がないなど私はずっと見て来たのですが、もう少しいいのはないですかねと。もう少し乗客を増やす方法はないかなと思うので考えてほしいのですが。

<伊豆原会長> 私たちも考えないといけないですね。私たちも考えていくというのがこの協議会ですので、是非、事務局だけの頭じゃなくて、みんなで考えるの

が必要だと思うので、是非、皆さんからもご意見をいただきたいですね。今のお話は大変大切なお話だと思うのですね。これは事務局だけに任せていてはいけない話で、今のお話も含めて何か事務局の方でありますか。宮崎さんのご指摘、私は結構いいところをついておられると思うのですが。私たちも考えないといけないけど、事務局は何かありますか。

<事務局> 小学生の乗り方教室につきましては、将来的にバスを使っていたきたいという思いで、去年は草生小学校で実施しまして、その前は比較的人口の多い安東小学校でやらせていただいたり、いろいろな地域から選定して毎年やらせていただいています。

<伊豆原会長> モビリティマネジメントはどうですか。

<事務局> もう少し分かりやすい形でもっとPRできるような形をバナーの位置を変えたり、SNSを使ったり、いろいろなことが考えられると思いますので、分かっていたるように進めていきたいと思います。

<伊豆原会長> 他にいかがですか。今のお話で実施していくうえでいろいろなやり方があるのですが、市民のみなさんにどう分かっていたけるようにしていくあたりが大変難しい話なんですね。モビリティマネジメントを宮崎さんが分からないよとおっしゃいましたが、委員が分からないのであれば、市民はもっと分からないですよ。私たちもモビリティマネジメントってよく使う話なのですが、そのあたりも含めて私たちは考えないといけないのかもしれないですね。書くのはこれでいいのですが、実際にどれくらいの効果があったのか。毎年いろいろなことをやっていただくときにどんな効果があったのかというあたりをチェックする必要があります。

<羽田委員代理> さきほど申し上げた「広報つ」の特集記事にも、モビリティマネジメントのご紹介がありましたが、確かにその言葉だけでは分かりづらいのかなと思います。公共交通と車を使いわけてほしいというお願いになるのかなと思いますが、どうしていけばいいかは考える必要があるのかなと。

高齢者のバスの乗り方教室については県も各市町と一緒にさせていただいています。いろいろお話を聞くと、ずっと車に慣れてなかなかバスと

いうのは縁遠いと言う方がいて、極端な例かも知れませんが、乗り口が後ろか前か分からないという方は確かにいます。そういうときにそういう機会を通して身近に感じていただければ。決して乗り方分からないから教えてあげるよということではなくて、今の早い段階から慣れていただきたい。免許返納時期になってバスに乗ろうかではなかなか難しいと思いますので、そういう意味で今のうちから月に1回でも週に1回でも乗っていただくようなことをやっていただきたい。小学生の方にはまたお休みの日におじいちゃん、おばあちゃんやご家族で乗るきっかけにでもしていただきたい。確かに県の中でも乗り方教室はそれによ

ってどれだけ利用に転じたのかということとはよく言われます。その効果はどうかというのはあるのですが、乗るきっかけとしてやっていく意義はあるのかなと思いますので、やり方は当然工夫する必要がありますが、今後もやっていきたいなと思います。

<伊藤委員> せっかく7ページを開けていますので、一つだけご質問させていただきます。シルバーエミカが徐々に増えているとお聞きしています。年間2000ポイントを毎年上限に増やしていただけるということですが、シルバーエミカそのものの交付については時間予約で行って当日発行していただけるということで利用される方についてはスムーズに発行してもらえたということでお聞きしているのですが、前提条件となるマイナンバーカードの発行、もちろんこれは交通政策課さんの方じゃないとは思いますが、写真を撮って市役所に申請に行き申請書出して交付されてくるまでに結構な時間がかかっているんですね。改めてカードをもらいにいって、エミカをいただく。エミカは数分でいただけるのですが、ここのところはなんとかならないか。マイナンバーカードとICカードがなにか紐づけされているのなら仕方ないですが、ご本人を確認するためのものであれば何か他のやり方はないのかなと考えてるところです。もし何かあればお聞きしたいと思います。

<伊豆原会長> 何か事務局ありますか。

<蓑田副会長> 委員さんが言われているのはマイナンバーカードのことですね。マイナンバーカードの発行については総務省の管轄の事業で、それこそこのマ

イナンバーカードが始まったすぐのときにはいろいろ手続き的にもものすごく手間がかかったというのがあったのですが、やや改善されたと聞いています。手だけじゃなくて、パソコンやスマホを使った手続きができるというようなことを聞いているのですが、依然として本人確認のところではかなり丁寧な作業をしているように聞いていますので、そういう意味では時間がかかっているところがあるのだと思います。直接の担当ではないので詳しいことは分かりませんが、そのあたりは国との関係の手続きもあると思いますが、担当部署に伝えておきたいと思いますのでよろしくお願ひします。

<小島委員> 本人確認するためのものであれば、たとえばシルバーエミカだけ欲しい人にとっては大変苦痛な話ですね。せつかくマイナンバーカードを取ったなら他に使える方法があればいいんですよ。空きチップの中に何か医療用に使ったりできるのであれば取っておこうかと思うのですがシルバーエミカだけ今すぐほしいのですが、それを取りにいかないといけないとなると、一歩足が出るのが遅れるのではないかと思います。

<蓑田副会長> マイナンバーカードのこれからの活用だと思いますので、市民のみなさんからマイナンバーカードを見ると税金の申告関係とエミカしか使い道がないのではないかと思っている方もいらっしゃると思います。これからマイナンバーカードというのは将来にわたっての裾野は広く広がっていくと思いますので、手続きの方を含めてその部署の方には伝えておきたいと思っています。

<伊豆原会長> 他にいかがでしょうか。

<鈴木委員> 3の2の①についてですが、利用促進イベントの実施で、交通安全・環境フェスタ今年も開催を予定しています。タイトルのとおり公共交通だけでなく交通安全担当と一体となったお絵描きのイベントとなる公共交通の利用促進のイベントで、ニーズが高いイベントでして、イベントの中でお子さんというのが来場者の多くを占めていますので、さきほど事務局から説明があったと思うのですが、お絵描きバスとか制服体験とかバスを身近に感じていただくのがお子さんにとって将来的な利用促進につながると

考えていますので、今年も同じように支局としてはそういったイベントを開催したいと思います。

<伊豆原会長> これは支局のイベントも県のイベントも一緒にやるということを書かれたらいいと思うのですが、自分たちだけでやるのではなく協働でという部分もちゃんと書かれた方がいいと思うのですね。ここは国の方も目を通しますから、霞が関の方で全部担当の方が目を通すと聞いていますので、そこはしっかり書かれたらどうでしょうかね。他にいかがでしょうか。今日初めて見ていただいたというのもあると思います。事前にお配りしていますが、今お話があったようにこの部分というのは6月に整理して6月末までに支局の方に提出ということになると思うのですね。まだ決まっていませんが、もしここはこう直した方がいいよということがありましたら遠慮なく事務局の方へ。ただ、あまりぎりぎりというわけにはいかないと思いますので、6月20日くらいが限度だろうと思いますので、もしご意見がございましたらお伝えください。ただそれが全部反映できるかといったら事務局が判断しますので、ご了承ください。それからさきほど言いましたように、表の5ですが、計算式というのは国庫補助金の上限額というのは今年も変わるか分かりませんので、このお金になるかは分かりませんが、国の方からの通達があったうえでここは整理していきたいということですので、どうぞよろしくお願ひします。

<松本委員> 4ページからの目標値ですが、現実的に人口減少して、特に人口減少以上に今までバスに乗っていた高齢者の方が出歩けなくなってという影響があってこういうふうには減ってきているんだと思います。現状に鑑みれば、こういう数値設定はやむを得ないと思いつつ、それはこの減少をこの公共交通会議として認めるというか、やむを得ないと受け入れるという表明だと思うんですね。それはゆくゆくはもっともっと減って行って、現実的な話をする、補助地域じゃなくなって、国の補助がなくなってということになってくると思うのですが、幹線の影響ではないと思うのですが、それはそういう方向に対してゆくゆくはここをどういう形で生活を支えていくかということまで考えておいて、この減少を受け入れるという姿勢を持っておかないといけないと思っていて、難しいのですが、公共交通会議としてはせめて横ばいを目指す、そしてさきほどからありました通り、利用

促進のいろいろな目標達成するための事業がありましたが、これをみんなで一生懸命考えて、せめて横ばい、減らさない、これ以上悪くさせない。そのかわりこれだけ一生懸命こういうことやりましょうよとなるのが理想的だと思っているのですが、そうじゃなくて例年通りの事業、そして趨勢通りで減らしちゃおうでいいのかなという心配があります。

<伊豆原会長> 何か事務局いかがですか。

<事務局> 現状でやっていることだけで利用が増えるというのは我々も考えておりません。今後みなさまの意見や、アンケートも取っていますので、そういったものの中から路線の方も改めて考えていかないといけないと思っていますので、今後協議会の皆さまに手伝っていただきまして、大きな変革をさせていきたいと思っておりますので、みなさまのご意見やアドバイスをいただけたらと考えております。

<松本委員> そういう意味で今回分科会をやりますよね。新しく分科会をやってそれぞれ評価して新しく改革をやりたいといわれるなら、現状は減少傾向ですが、ぜひ横ばいにしていきましょう。そのかわり見直しもやりますし改革もやります。お願いします。一緒にやりませんかというのが理想じゃないでしょうか。

<伊豆原会長> 対前年比 100%という方向でいかがということですが、いかがでしょうか。これは活性化協議会ですみますので、たたき台は事務局が作っていますが、名称は津市地域公共交通活性化協議会ですみますので、この協議会で決めますので何かご意見がございましたらどうぞ。

<中平委員> 実績を見てみると地区ごとに大きな差があったり路線ごとに大きな差があったりするので、たとえば松本先生がおっしゃったようにせめて横ばいを目指すというのであれば増加した要因は何なのか、減少の要因は何なのかというところを細かく見ていかないと絶対に分からないと思います。さきほどから外出支援事業で増えましたよという意見が出ていますが、地区とか路線ごとにしっかり見ていかないと原因が分からないはずなので、せめて目標値設定のところでは実績ベースで目標値を設定するのではなく

要因を今後把握しながら横ばいを目指すとかそういった書き方にしないと、書くだけではなくて実際にやらないといけないと思います。

<伊豆原会長> 委員の皆さまいかがですか。特に住民代表の委員の方いかがですか。

<小島委員> 具体的にも前から言っているのですが、バスの乗り方教室の件でも、私が市街を走っていると、小学生や高齢者という決めつけじゃなくて、免許証を持っていない人はどういう行動をしているのかを考えればいいのではないかと思う。たとえば学校関係の人と協働して、よくクラブで練習試合で近郊の中学校へ行って対外試合しますね。あれを見ていると社会的にも交通量が増えて、その中で自転車が縦列にトップを走っているのは多分クラブの部長だと思います。最後尾を受け持つのは副部長くらいで、先生は何かあるといけないから自動車でところどころ走って連れていく。そういう場合もっと路線バスやコミュニティバスが使えないのか。決められた路線、バス停、そこを運行時間に乗客が合わせていかないといけないとなると、私が提案したような中では学校の時間割の中で学校が終わったら隣の中学校へ練習試合に行くとなると、路線バスの時刻に学校自体が合わせられない。ですから、以前、県外へ行くバスの中で乗るところをバスが待機できるようなところでバスストップを考えたらどうかという提案もしたのですが、時間的にそういうところはその日によってではなくて、あらかじめ車いすの場合は今は乗務員を増やすとか対応してもらっているようにオーダーメイドの運行というか、増便しろという意味ではないんですよ。地域の中を走るバスだから中学生が使うのだから 20 分遅れてもいいかと事前に周知できると思うんです。そういう中で中学校の子らが安全ということを考える、帰りも確保できるのかというのが大事になってくるのですが、運行というのは決められてこうじゃなきゃいけないという計画の中ではなかなか利用しにくい。でも、集団で移動するために貸切という利用の仕方もありますが、それでは費用的に負担になるということで現在走っているバスをなんとかフレキシブルに走らせるということはどうでしょうか。そうすると集団で移動するから乗車率は上がりますよね。

<伊豆原会長> それができるかどうか。小島さんがおっしゃる話がうまくやれるかどうかは三重交通さんも事業者さんを含めて検討されたらいいと思いますが、

かなり難しい話だと思うのですね。だからできるかできないかの話ではなくて、そういうことも検討してみたらいい。ただ大変難しい話ではあるのは事実だけれど難しいからやめておくのではなくて、ちょっとチェックしてみたらここはやれるかなとかクリアできないかなという発想にならないとできない。難しいからダメと言っていたらいつまでたってもできないから今のようなお話はいろんな障害があるかも分からないけど、少しそういうことも検討していく。特にこの部分はさきほどから松本先生も中平先生も言われたように、私も気になっているのだけど、全部コミュニティバスなんです。コミュニティバスは後の分科会でも出ると思うけど、ルートとかいろんなことを検討しましょうということになっているわけですね。これは来年度の計画ですね。そうすると、私たちはコミュニティバスは何かのメスを入れていくということであるならば、どういう表現をしておくか、事業目標を達成するための事業となってきたときに市としてはメスを入れます、もっと利用が促進されるような方向にこのコミュニティバスを再編という言葉がいいのか分かりませんが、チェックしていきますということが見えていないということが多分お二人の先生から指摘されたと思うのですね。だからやることは今までやったことをやっていくというだけのことで、さきほど宮崎さんもおっしゃった、今までやってきたことを羅列していくという話なのか、コミュニティバスは市長さんからメスを入れてくれと言われているわけで、すぐにはできないかも分からないけど少なくとも検討してメスを入れましょうということになっているわけですから、こういうことに対してはメスを入れますということになっていると書くかどうかもあると思うのです。そういうことも含めてこの資料をどう作っていくかということがいるのかなということだと思うのですね。今のご意見は、他にいかがですか。伊藤さん、さきほど発言いただいたけどいかがですか。

<伊藤委員> 同じような質問で、シルバーエミカにこだわりすぎですが、今日ご回答いただく必要はないのですが、以前、私は三重交通のICカードで他の鉄道やバスに乗れないという話をしました。乗れないというのではなくて、逆にシルバーエミカにチャージしたことによって、どことどこが乗れるんですよということをどこかに挙げてあげると取得して使いやすいかと思います。

<伊豆原会長> ここまではやれるよというね。いろいろなPRがありますね。

<竹田委員> 利用促進で、本当は利便性の高いルートや時刻表などは、三重交通抜きにしてやってもなかなか難しい面があるんですよ。たとえばバス停の改善も、炎天下でいつ来るか分からないバスを待っているというのも、高齢者にとっては椅子もなしで立って待っていないといけないというのも結構ありますから、そういうことも含めて、三重交通のサービス面での向上をどうはかっていくかというような、たとえば三重交通の提案とか含めて、イベント的な改善ももちろん大事なことでし周知をどうはかっていくかということもだし、三重交通の主体性といいますか、ここへの参画の仕方も改めて考えていかないと、なかなかバスが不便だし、ましてや分からないし、どこにバス停があるか分からないし、いつ来るか分からないしというようなイメージがついてまわっているわけですから、それなら自動車でいこうということですから、それをどう払しょくしていくか、快適性だとか利便性とか分かりやすさをどうアピールしていくかというのは是非、三重交通でも内部で検討していただきたいし、それをここへ反映していただいて、実現していけると良いと思います。

<内山委員> 要するに、三重交通として取り組んでいる利便性向上とか、サービス向上を、みなさんに我々としてもこうやっていますというのを発表するということですか。

<竹田委員> それはみんなで共有していかないと、バスも旧津市内は三重交通のバスしかないわけで、コミュニティバスは走っていないわけですから。これ議論してもなかなか旧津市内の圧倒的な人には反映していかないわけですよ。その辺も含めて共有化していかないと津市全体のこの協議会が果たすべき役割を發揮していかないとなという気がします。

たとえばまつりなどではバスの方が本当は便利なんですよ。乗用車は駐車場がいっぱいで、駐車場が空くのに1時間も観音さんの前で待たないといけないとか、そんなときはバスで是非というようなことだって、なかなか分からない。実際にバスは国道走ってますよ、フェニックス前で降りられますよ、三重会館前で降りられますよ、センパレの前で降りられますよ

ということすら分からない住民も結構いるわけですからね。三重交通の提案も含めてここで協議化していく必要があるのではないかと思います。それとソフトな面だけじゃなくて、ハードな面でどう改善していけばバスを利用しやすいか、バスの利便性がもっと発揮できるかということがなかなか見えてこない。たとえばこの利用促進の案を見ても、これで果たして利用促進になっていくのかというのは確かにこれは今までずっと言われてることなのだけれどなかなか難しいことですかね。それにもかかわらず利用者が年々減少していくということは何か足りないわけですから、そこをどのような形で我々が知恵を出していくのか、生み出していくのか、それがここで議論されないと。分科会がありますので、もう少し突っ込んだ話がされていくのではないかと思いますので、是非、そういう形で協議ができればと思います。

<伊豆原会長> 網計画の評価をこれからやっていくことになると思うのですね。分科会での議論を踏まえて作れるといいなと思うのですが、この会議でご了承いただかないとということで今日出してくれていると思います。ただ、さきほど松本先生からも中平先生からもお話があったのですが、100%にするのか現状いわゆる前回のものをどうかというのでこの資料4の参考があって、一番下にさきほどの説明のところちゃんと説明されたいのにと思うんだけど、105%以上を105%にしたというのはちょっと気になるけど、100%以下の場合、90%から100%の場合は目標値プラス3、80%から90%はプラス5、80%未満はプラス10ってこれを一応入れているんですよ。そういう説明ですよ。だから前年のままじゃなくて、少しでも増やす方向でプラスの方向で目標値は作っていますと。ただ、さきほどおっしゃったように、前年のマイナスの部分といいますか、30年度から31年度にかけての減少部分が見えてきているので、ちょっとつらいので、プラス部分が100%という形じゃなくて、プラス3、プラス5、プラス10というちょっとやさしい目標達成に近い形で目標値をセットしましたということじゃないのですか。それを説明しないといつまでたっても分からない。マイナスですかと言われてしまう。そうではなくて、一応プラスの要素を目標に入れてはおります。ただその目標の部分がどうでしょうということだと思いますね。そこを100%にするかどうか。

<松本委員> よく分かりました。そうであれば、目標値の横に趨勢値と書いたうえで目標値を書いてください。

<伊豆原会長> 参考にこういうふうだったけどここをプラスアルファしてますよということを見えるようにしておくという手があるよね。そうすると10プラスしているということが分かるように。

<松本委員> 頑張ろうという気持ちが出ている。

<事務局> 説明不足で申し訳なかったです。

<伊豆原会長> 目標を達成するための事業のところはこれだけではなくて、メスを入れるんだという、自分たちの主体的なことを言わないと、去年までと同じことを書いていたら多分評価は低くなる。

<事務局> 内容についてはもう一度見直していきます。

<松本委員> 数値設定のところは表の考え方をぜひ文章でも書いておいてください。

<伊豆原会長> 次のアンケート結果に移りたいと思います。お願いします。

<事務局> 資料は【5】をご覧ください。

2月に実施しました地域公共交通アンケートの結果がある程度まとまってまいりましたので、そちらの方披露させていただけたらと思います。時間の関係で、真ん中の3の食料品の購入についてというところをご覧くださいいただけますか。そちらのほうで傾向をご覧くださいいただけたらと思います。

そちらで分かりますように同一地域内での移動も多いですが、他の地域への移動もかなり多いということがわかっていただけたらと思います。食料品では美里地域から久居東部地域へ、津西部地域から津中央、久居東部へ、美杉地域から白山地域への移動など、地域を越えた移動ニーズがあることが分かっていただけたらと思います。5ページになりますが、4の医療機関への通院についてというところですが、こちらも、他地域への移動が、津西部地域であったり、津南部地域であったり、香良洲地域であったり、美

杉地域では多いということで、他地域への移動ニーズがあるということがわかっていただけだと思います。1 ページ戻っていただきまして、外出頻度ですが、買い物の方をご覧いただきますと、週に5日以上行かれる方が8.6%、週に3から4日の方が32.1%、週に1～2日の方が45.8%、週に1日未満の方が13.5%ということで、週に1～2回の外出が多いということで、外出頻度等もこういったことで毎週毎日走るバス路線という考え方もありますが、日数のある程度移動ニーズに沿ったバス路線、ダイヤ編成の今後の参考にできたらと思います。最後のページですが、通院にかかる外出頻度は週に1日未満の方が91%ということで通院に関しては週に1日未満の方が多いというのが分かります。

次回以降の協議会で、今回の計画の評価、アンケート結果や地域からの声などを元に、委員の皆様になんか新たなバス路線の再編のルートの考え方など意見をお聞き出来たらと思っております。時間の関係でかいつまんでの説明となり申し訳なかったですが、事項5『地域公共交通アンケートの結果』につきましては以上です。

<伊豆原会長> ただいまアンケート結果についての説明をいただきました。これについて何かありますか。

<宮崎委員> なかなかいい資料だと思います。ちょっと付け加えてほしいところがあるのですが、最初の免許のところ、これを見ますと将来がある程度想像できて、想像するとかなり厳しい。10年たつと欄がずれていくわけですよ。免許を持っている高齢者がほとんどになってしまう。免許のない人がほとんどいなくなってしまう状態になると。そういう状況になるとバスにとっては非常に厳しい状況になると予想されます。そういう状況で期待されるのは返納してくれるかという問題です。いかに返納させるかということがポイントになってくる。しかし返納したい人は69歳までにほとんどいない。返納している人はもう動けなくなってやむなく返納していると。そういう人が増えればいいんだけど、どうも今の69歳までの人はまず返納したくないなど。動かせるまで動かしそうだということが予測されます。非常に厳しい将来が見えてきます。それと次のページの家族について伺いたいのですが、家族でも、私でもそうですが、家内が持っている。家内が持っていたら返納してもいいと思っているわけです。でも子供が持っていたらまず

返納しません。男性か女性かの数字がほしいんです。男性で家内が持っていたら手放す。女性は持っていない人が多かったから今までバスに乗ってくれたけど、女の人が一人で残ったらこれは絶対手放さないよと。家族も男性と女性では行動が違うのでそういう男女別の数値がほしいなと思った次第です。それから外出関係ですが、私も病院通いをしていますが、だいたいお医者さんは週1回来いと言います。2回来いとは言いません。木曜日は休みだから来ない。病院は週1回。病院もどこにあるかが非常に影響出てますよね。美里は病院がないから津市に出てくる。津市の南部の人でも津市の中心にはあまり大きな病院がなくみんな久居の病院に行くわけです。ということで、久居の病院中心に動く。津市の中心はあまり周辺から来ない。ということで病院がどこにあるかで人の行動がだいぶ決まっているので、路線の見直しも病院に便利なように作ったら乗ってくれるだろうと。買い物に関してもスーパーがどこにあるかですよね。もう固有名詞が分かってしまってるわけですけども。スーパーがあるところにみんな行ってくれる。美杉から白山にスーパーがあるからみんな出かけていくわけですよ。スーパーの位置が人の行動に非常に大きな影響を与えている。これもバスの路線の編成に関係してくるだろうし、病院は週1回ですがスーパーは週2回なんですよ。特定のスーパーは、何曜日と何曜日に安売りしますよと出しているわけです。その通り動いているわけですよ。安売りするところへ動いているわけで、スーパーの行動を考えれば、交通が便利だからスーパーがチラシの日を決めているわけではなくて、チラシの日を決めてみんなが動いているというのが実情で、路線や便数のことを考えるときには必要だろうなと思います。

<伊豆原会長> すでにみなさんご存じのように津も10年経っているわけですが、たとえば一志病院を中心に南の方からは直接入りましようとか、バスをマックスバリュまで延伸とか、いろいろな手を打っていることは事実なので、この結果を見ても間違った方向には来ていない。ただ、では、それで今のままでいいかというところではない。やっぱり三重交通路線だけではどうもうまくいっていないということはみなさんよく分かってきて、自主運行バス、コミュニティバスをどううまく仕組んでいくか、それからさきほど三重交通さんの話がありましたけど、三重交通さんの路線もこれからどう考えていかれるかということも一緒になって考えないと意味がないと思うので

すね。かつ、運転手不足ということも見えてきているわけですし、住民のみなさんに十分なサービスができるかどうかというのが私たちも供給側の問題として非常に大きな問題が出てくる可能性が大きいですから、これを含めて私たちは考えないといけないというふうに思います。アンケート結果はそこまでいっていませんけど、今、お話があったように方向性みたいなものが少しここから読み取れるかなという感じだと思います。これについては報告いただいたということでもよろしいでしょうか。もしご質問があったらお受けしますがよろしいですか。次のステップへちゃんとつなげていかないと意味がないのではないかなと思います。よろしくお願ひします。もしなければ分科会についてということでも資料6の方ですね。説明は要りますか。

<事務局> 簡単に説明させていただきます。[資料6-1]と[6-2]と[6-3]を先に送らせていただいたのですが、こちら、現行の津市地域公共交通網形成計画を評価していただくということで分科会を設置させていただきました。

こちら2枚目にありますとおり、班を3つにわけまして、学識経験者の方に各班の分科会長を務めていただきます。

本日を含め2回開催予定で、今回は現行計画の最終評価をみなさんにご議論いただきたく思います。

[資料6-3]が最終評価シートで、青字で事務局案を書いてあります。こちらは、あくまでもたたき台ですので、これを元に、ご議論を進めていただけたらと思います。

第2回分科会では、今回ご議論いただきました最終評価を取りまとめさせていただきます、次期計画に実施すべき事業・施策のリストアップということで繋げていきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

以上をもちまして、事項6「分科会」についてのご説明とさせていただきます。

<伊豆原会長> 次の時間にお願ひしたいと思ひます。次の分科会の中でのやり方などについてはメンバーには伝わっているのですか。みなさん自分がどこに入るかというのは御存じなのですか。

<事務局> [資料6-2]の方に書いています。分科会のA班が伊豆原会長と羽田様と伊藤委員、内山委員、大谷委員、B班が松本委員、蓑田委員、宮崎委員、村田委員、C班が中平委員、田名瀬様、小島委員、鈴木委員、竹田委員、濱地委員という班になっています。

<松本委員> たとえば、それぞれテーマ違いますが、その視点から評価という意味なんですか。あるいはそれに関連する項目を評価するのですか。

<事務局> 関連する項目の評価ということです。

<伊豆原会長> 基本方針に基づいて目標がセットしてあるので。ではメンバーで分かれていただいて。

<事務局> 各班に事務局の担当がいますので、御案内させていただきます。A班が西出、B班が原田、C班が藤原が案内させていただきます。Aはこちらの部屋で、B班は1階の1Bという部屋、C班は2階にあります交流活動室Bという部屋です。15時半を目途に始めたいと思います。協議会をいったん閉めていただいて、そのあと分科会を開いていただき、その後は、終了ということをお願いします。

<伊豆原会長> 今回の協議会はここまでで結したいと思いますが、何かご意見、ご発言がございましたらお受けしますがいかがですか。もしなければ令和元年の第1回の協議会終了させていただきたいと思います。ありがとうございました。分科会が終わりましたら解散していただきたいと思いますのでよろしくお願いたします。