

令和元年度第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	令和元年度第2回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和元年7月17日(水)午後2時から午後4時まで
3 開催場所	津リージョンプラザ2階第3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)、生川介彦(副会長)、蓑田博之(副会長)、天野圭子、伊藤好幸、今井和美、内山宜哉、岡崎新、小島誠伺、鈴木博行、竹田治、谷口直二、中平恭之、西川明正、濱地秀幸、松本幸正、宮崎清、村田和久、村田友和、 (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 津市フィーダー系統確保維持計画について 2 第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について 3 津市コミュニティバス路線の再編について 4 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2回協議会の議事内容】

<事務局> 本日は、お忙しいところ御出席いただき、ありがとうございます。

ただいまから、令和元年度第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。

初めに、今年度から新たに地域公共交通活性化協議会委員に就任いただきました委員を御紹介します。

生川介彦様です。津市自治会連合会の会長であります。生川委員には住民代表からの選出ということで、副会長をお願いしております。

前回協議会を欠席されておりましたので、本日御紹介させていただきました。生川副会長から御挨拶をいただきたいと思っております。

<生川副会長> 御紹介をいただきました、津市自治会連合会長をしております生川と申します。

私の住まいは、旧津市内で亀山に接しております、公共交通は全く縁の無いようなところでございます。この協議会で勉強したいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

<事務局> ありがとうございました。

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、よろしく願いいたします。

<伊豆原会長> 皆さん、こんにちは。

今日はだいぶ暑くなりました。梅雨明けが近いのかどうか分かりませんが、今年はどうも梅雨が長いという感じがします。日照時間が短いということで、農業などに影響が大きいのではないかと言われています。そういう意味では、バスの利用も雨が降ると増えるということもときどき言われたりします。

津の状況は今どうなっているのか、もう少し分析してみないと分かりませんが、いずれにしても津市では網形成計画が今年度で終了ということになりますから、今年度中、又は来年度に入るかもしれませんが、形成計画を策定するというのがこの協議会の大きなテーマの一つですね。

もう一つは、後で皆さんに披露していただきたいと思うのですが、昨年

の4月に市長さんから宿題をいただきまして、津市のコミュニティバスについての再検討をしていくということになります。

この二つが協議会における大きなテーマなのですが、今日はそういったテーマについて事務局から報告があるということなので、津市の公共交通をどういうふうに持っていくかというあたりを、いろいろ考えがあると思いますので、忌憚のない御意見をいただいて、少しでも住民の皆さん、それから津を訪れてくれる来訪者の皆さんにとって良い公共交通機関にしていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願い致します。

それでは、座って進めさせていただきます。まず初めに出席状況の確認を事務局にお願いします。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち、18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より所用のため欠席するとの連絡をいただいております、名城大学の松本委員から少し遅れますとの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。

只今、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、お手元の事項書に従って進めていきたいと思っております。後で分科会も予定されていますので、途中で休憩を挟んで3時間くらいで終わりたいと思っておりますが、長丁場になりそうで大変申し訳ないです。リラックスした形で進めたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

それでは、事項1「津市フィーダー系統確保維持計画」についてですが、これは既に6月末で国の方に提出となっておりますので、もう提出しましたよという報告になると思っておりますが、全体として整理していただきましたので、報告をしていただこうと思っております。

それでは、事務局からお願いします。

<事務局> 【資料1】を御覧ください。

津市フィーダー系統確保維持計画についての説明です。前回御説明しましたとおり、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、令和2年度の補助金を受けるために6月26日付けで、「生活交通確保維持改善計画」の認定申請を行いました。

【資料1】の4～6ページを御覧ください。

地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果を示すところで、目標値の設定をして目標値に向けて計画を進めていくのですが、前回の協議会で、その部分について目標値の設定方法が分かりにくいという御指摘をいただきましたので、一部表現を変更いたしました。

平成30年度の上半期と平成31年度上半期の利用者数を比較した増減率が実勢値として載っておりまして、このパーセンテージをもとに目標値を設定いたしました。目標値の設定についての考え方を簡単に御説明いたしますので、6ページ中段の表を御覧ください。

平成30年度上半期と平成31年度上半期、これはどちらもシルバーエミカの高齢者外出支援事業が開始されてからの期間になりますので、その中での増減を考えております。実績を比較した実勢値が

- ① 105%以上の増加率のルートについては105%
- ② 100%以上105%未満は実勢値
- ③ 90%以上100%未満は実勢値+3%、80%以上90%未満は実勢値+5%、80%未満は実勢値+10%と、実勢値よりも目標値が高くなるように設定いたしました。

これは、実勢値の低いルートにおいて、今後原因を分析するなどし、啓発及び停留所、ダイヤ、ルートの見直しなどを行い、乗車数を上げることを目標としたものです。

また、申請書の「表5」にありますように、前回協議会后に令和2年度の補助金上限額の通達がありましたので、併せてご報告させていただきます。令和2年度の補助金上限額は24,412,000円となりました。

事後報告になりましたが、津市フィーダー系統確保維持計画について御報告させていただきました。よろしく願いいたします。

<伊豆原会長> ありがとうございます。

ただいま地域内フィーダー系統確保維持計画の申請について御報告いただきました。既に提出している申請書ですが、何か御意見、御質問がご

ございましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

表5の話ですが、上限額は一応渡すけど、参考値であって、これにこだわるという話ではなくなったというふうに聞いているのですが。

<鈴木委員> そうですね。去年から方針が変わりまして、計算式は提示していますが、これが確定というわけではないということで、取り扱いが昨年から変わっています。

<伊豆原会長> ですから、昨年までは限度額いっぱいまで補助金をいただいていたと思いますが、これはあくまで参考値ということですので、いくらもらえるのかこの段階では分からないということです。

努力したところはいっぱいあげるよという形になりそうなので、努力の結果をしっかり見せないとだめだよということです。他に何か御意見、御質問がございましたらお受けいたしますが、いかがですか。

だんだんと補助金はシビアになってきたということだと思います。今回は資料が無いのですが、生産性向上というのは県にも通達が来ていると思います。市にも来ていると思います。路線への投資に対して生産性を上げましょうということをお願いしますという形で来ていると思います。ああいうのはここで出していただいても良いと思いますね。本当はそういうところを議論して欲しいわけですから。

特に、地域間幹線系統というフィーダー系統ではなくて地域間で旧市町村をまたいでいる路線。津は10市町村合併していますので、旧市町村をまたいでいる路線が非常に多いです。その中で幹線として認められているのが地域間幹線系統なのですが、その活用といいますか、利用というものを是非やって欲しいということです。

是非、そういうことを含めて皆さんで議論して、利用促進、活用策を考えていただければと思います。

<竹田委員> バスの利用促進の事業で、これはこれでもっともなことですが、もうちょっと刺激的と言ったらおかしいですが、市民にアピールできるような対策というか、提起が必要になってくるのではないかと思うのですよ。

例えばの話、今予算のことを言われたので言いにくいのですが、バスの日ぐらいいは運賃を無料にして、無料体験でバスに乗ってもらうとか、市を

あげて、ノーマイカーデーではなく、バス乗車デーとか何か銘打って、その日だけはマイカーをなるべく自粛し、その代わりにバスを無料にするとかですね。

三重交通のバスの乗車人員が年間でだいたい400万人ちょっとですから、1日当たりだと1万人ちょっと。平均して料金300円としても300万円程度の予算でできるのですよね。三重交通と市で折半するとかできないでしょうか。

津市には津松菱というデパートがあるのですが、そこが大売出しをするときはともかくバスに人が乗るのですよ。松菱に行こうが行こまいが、満車になるのですよ。だから、年1回ぐらい、バスの日ぐらいは刺激的かもしれませんが、実施してはどうかと思います。各種イベントの参加者はごく一部の人で、今までバスに乗ったことがない、乗り方も分からないという方が圧倒的に多いのですから、その辺を今後考えていく必要があるのではないかと思います。

そうでないと、一般的にアピールしていても、バス離れというのは歯止めが効きにくいのではないのかなと思います。予算が伴うことですのでなかなか難しいかと思いますが、そういうことも含めて利用促進を考えていく必要があるのではないかと思います。

<伊豆原会長> 事務局の方で少し考えていただけたらと思います。

いずれにしても、地域の人たちが気付いてくれるようにしていかないといけないですからね。いつも思うのですが、あなたはバス停に近いところに住んでいるから得している、私は遠いから損しているというような議論が出てくると良いと思うのですね。どこをバスが走っていても関係無いというような、無関心ではないような状況が出てくると大変良いなと思います。

是非、いわゆるきっかけ作りをこれからもお願いできたらと思います。また、竹田委員がおっしゃったように、そういったアイデアも含めて何かございましたら、事務局に声を掛けていただけたらと思います。よろしく願いいたします。ありがとうございました。

他にいかがですか。もし無ければ、こういう形で申請しましたよということですので、補助金が付いてくれることを期待したいと思います。

それでは、2つめの事項に入りたいと思います。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、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項2「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2-1】を御覧ください。

図の上段、青の部分が次期計画策定のスケジュールでございます。

今回の第2回協議会で「現況整理」といたしまして、スケジュールの確認、計画の構成の確認、現況の整理といたしまして今の段階でまとまっております廃止代替バスの利用状況の報告などをさせていただき、この後の第2回分科会で現行の網形成計画の評価の確定をしていただきます。

次回、8月20日の第3回協議会では、津市コミュニティバスの現況整理結果を報告させていただき、利用実態や事業者ヒアリングなどから見えてきた課題を整理した上で、各種施策の設定をいたします。

10月7日の第4回協議会では、基本方針・目標を設定し、評価手法の検討、計画素案の作成をいたします。

11月上旬の市議会への報告を経て、12月下旬の第5回協議会で計画案を作成した上で、1月にパブリックコメントを実施し、2月下旬の第6回協議会で第2次津市地域公共交通網形成計画の策定とする予定です。

続きまして、【資料2-2】を御覧ください。

これは、第2次津市地域公共交通網形成計画の構成（案）です。

この第1章から第10章までの内容で進めてまいります。項目につきましては、これからの協議会での御意見や、事務局と受託業者との調整で変更になる可能性もありますが、現段階の構成案として御確認ください。よろしくお願いいたします。

続きまして、【資料2-3】現況整理として、「廃止代替バスの利用実態」について、受託業者であります株式会社テイコクの片岡課長より報告させていただきます。

<テイコク> テイコクの片岡と申します。よろしくお願いいたします。

まずは廃止代替の利用実態ですが、この後、コミュニティバスの再編も控えていますので、まずは利用状況がどうなっているのかというところで、コミュニティバスと同時に廃止代替バスの利用実態を整理しております。

津市内には廃止代替バスが7路線あり、今日出しているのは平日だけです。利用実態を整理しています。この結果を今後コミュニティバスの再編ともリンクさせて進めていきたいと思えます。

まず、推移なのですが、【資料 2-3】の四角に囲っております所にありますように、平成30年度の年4回の乗降調査の結果をまとめております。また、路線によっては三重交通の他路線と重複する部分がありますので、重複する部分以外の、いわゆる単独区間の利用実態を整理しております。

表1に全7路線の利用実態の数字を取りまとめております。このうち津新町大里線、三行線、多気線に関しましては他路線と重複区間がありますので、単独区間の整理も行っております。

7路線の整理をして言えることとしましては、一口に廃止代替バス路線と言いましても、路線によって大きく利用状態が異なっております。表の一番右側の便の利用者数を御覧いただきますと、例えば津新町大里線ですと、単独区間、津新町大里線のみ運行している区間の1日当たり1便当たりの平均利用人数が4.9人という路線となっています。その一方、例えば安濃線の立合系統、榊原線の末端区間、名張奥津線の末端区間ですと、1便当たりの平均利用人数は1人を下回る0.7や0.8人となっており、利用が多い路線から少ない路線まで様々となっております。

従いまして、廃止代替バスの各路線を一律に考えるのではなく、各々の路線の実態に合わせた再編の方向性、今後のあり方というのを見ていく必要があると考えております。

資料をめくっていただきまして、引き続き、路線ごとに御説明いたします。

まず、亀山棕本線ですが、利用の特徴といたしましては、途中の停留所の利用はあまり無く、主として亀山高校や亀山駅と棕本地区とを移動するという需要が大半を占めるということになります。

便ごとに見ていきますと、朝の棕本から亀山方面へは高校の通学で1便当たり10人以上利用されていますが、午後は多くの便で1日当たり1人未満という利用となっています。逆に、亀山から棕本方面ですと、午前中は1便当たり1人か2人の利用となっていますが、午後になりますと最大4.6人の利用があります。棕本から亀山に向かつての通学というのが主たる需要となっております。

3 ページ目の津新町大里線ですが、こちらの路線の特徴は、津の市街地

を經由しますので、他路線の重複区間が特に長いということです。一身田東と津新町駅との間で他路線と重複しているわけですが、特にその中でも白塚口から津新町駅の区間がかなり多くの路線と重複しているので、この利用というのも津新町大里線を目的とした利用ではなく、たまたま乗ろうとしたバスが津新町大里線だったということも言えるかと思います。

また、市街地を經由するという点で比較的利用も多く、かつ単独区間であります三重病院から宮の前も一日当たり全区間にわたって通過人数が40人を超えているという実態があります。

便ごとに関しては、特に朝の1便目の三重病院8時4分着便に関しましては、単独区間で1便当たり平均16人利用されています。それ以外の便に関しましては、おおむね1人から7、8人程度の利用があるということです。

続いて4ページ目の三行線でございますが、先程の津新町大里線と同じく津の市街地を經由しますので、多くの区間で他路線と重複しています。

一方で、一身田東より北側の単独区間の利用はがくんと減っておりまして、特に豊野団地から北側の河芸町に関しましては通過人数が1日当たり1人いくかないかになっております。

便ごとの利用に関しましては、単独区間を見ますと、午前中の三重会館方面は4.3人、6.0人と比較的利用されており、逆に三行方面は午後の便で1便当たり2人から3人に利用されているという結果が出ております。

続きまして5ページ目、安濃線の立合系統ですが、こちらは津駅から安濃総合庁舎前を經由して立合へ向かう路線ですが、廃止代替となっておりますのが安濃総合庁舎前よりも北西側になりますので、その区間のみの集計としています。

こちらで見られるのが、一日8.5往復運行されていますが、6.5往復が安濃総合庁舎まで、残る2往復が津駅まで直通運転しておりまして、その2往復は比較的利用が多くなっていますが、利用が多いと言いましても1便当たり0.9から1.7人となっています。

安濃総合庁舎止まりの便は比較的利用が少なく、夕方の立合行きの便を除きますと、1便当たり1.2人未満となっております。夕方の第7便、17:03発の便は、1.9人の利用があります。

続きまして6ページ目の多気線ですが、こちらの路線は、久居駅から美杉の竹原までの22.1キロの長距離路線です。久居駅から井関までは波瀬線と重複しておりまして、その区間は比較的利用が多く、そこから竹原に向

かって利用者が減っていくという傾向が見られます。便ごとに見ますと、単独区間で一番利用が多いのが7:58 竹原発久居駅行の4.4人で、一番少ないのが19:10 久居駅発竹原行きの0.3人となっています。

この路線の特徴としまして、JR名松線と並走する区間が長いということがございます。次のページにJR名松線と多気線のバスのダイヤを並べて掲載しておりますが、ほぼ全便がJR名松線の列車と30分以内に近接するようなダイヤ設定となっている特徴がございます。

続きまして、8ページの榊原線末端区間です。榊原温泉口駅から榊原車庫までの利用ですが、こちらは平日のみ1日2往復の便です。1便当たりの利用に関しましても最大1.9人で、平均すると1.0人を下回るという利用実態でございまして、その利用に関しましても榊原温泉口と榊原車庫前との間が大半を占めるというところになります。

最後に名張奥津線ですが、こちら平均しますと1日1便当たり1.0人を下回るような状況でございます。この便は2往復のうち1往復は飯垣内折り返し。1往復は地域間幹線として名張駅まで運行しているわけですが、ほとんどが敷津より先へと利用されておりまして、名張駅まで直通する路線に関しましては引き続き名張まで直通の利用がされているという実態がでございます。

以上が廃止代替の路線の整理でございますが、当然この後、再編にあたってはコミュニティバスの整理もでございます。コミュニティバスの整理に関しましては現在行っていますので、次回の協議会までに御報告できるようにしたいと思います。御説明は以上です。

<伊豆原会長> ありがとうございます。只今、地域公共交通網形成計画の策定についてというテーマで御説明いただきました。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のですが、いかがでしょうか。

<天野委員> 三重県です。【資料2-3】で廃止代替バスの利用実態について御説明いただいたところなのですが、できましたら表1のところなどに1日当たりの運行回数があると一つの表で見やすいですし、津市さんの負担額が書いてありますが、これを津市民で割ったら一人いくらになるのか、また利用者数で割ったらお一人当たりいくら税金が投入されているのかというのが同じ表にあると、また違った見方もできるのではないかと思います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。

御意見ですね。分析をする視点をしっかり押さえておいてほしいということだと思います。私も若干気になったのですが、亀山棕本線は地域間幹線ですから、国の補助金のことも含めて整理しておいてください。

他にいかがですか。

<中平委員> 次回、コミュニティバスの実態が提示されるということなのですが、予定表を見ると、8月の時点で全地区ルート提示とあります。ルート案作成についての議論はどこでされるのですか。

<事務局> 今回の協議会でルートの再編についての考え方を示させていただきました。この考え方をもとに全ルート案を作成するというので、8月のコミュニティバスの資料と共に全ルート案をお示しさせていただいて、皆様から御意見をいただきたいと考えております。

<中平委員> そのときには、個別のルートを見るのではなくて、ざくっと、津市さんのコミュニティバスというのはこういう方針で作っていくのですよということを見るということによろしいのですか。

<事務局> 各ルートの案を作っておりまして、それを皆さんに協議していただきやすいように地区ごと又はルートごとという形でお示しさせていただきます。

<中平委員> 今回少しありましたが、地区ごとの実態が分かっていないと議論できないと思います。実態を細かく見ていかないと、路線の再編として難しいのではないかという気がします。おおまかに見るのも当然大事だと思うのですが、やはり細かく見ていった方が良いでしょうと思います。

<事務局> 次回は8月20日になるのですが、コミュニティバスの資料がまとまりましたら事前に皆様に送らせていただきたいと思います。

<中平委員> もう一点、この資料を見せていただくと、利用が無いようなバス停もたくさんあるように思うのですが、こういうのは基本的にはどういう方針で

お考えなのでしょうか。乗降が無いようなバス停を置いておくのか、あるいは位置を変えるとか、それこそ細かい話になってくると思うのですが、そのあたりを検討するのはかなり時間がかかると思うのですが、そのあたりはどう検討するのですか。

<事務局> 次の事項でも少し出てくるのですが、基本的な考え方としまして、利用が少ない部分につきましてはコミュニティバスに見直ししないといけなかなという方針で考えております。

次のコミュニティバスの考え方の中で御意見等いただけたらと思います。

<伊豆原会長> 他にいかがでしょうか。よろしいですか。

私から少しお話します。亀山棕本線でいくと乗降数があつて、日平均、平日の利用者数だけ。これを全体で見ている下の便別の利用者数だけが出てくるのですが、この程度の分析でこの路線をどうするこうするという議論をするのですか。これで何か判断して意見をくださいと言われても、出しようがないような気がするのですよね。

これは実態だから、これをどうするのかという話が別個にあると思うのですが、そもそも廃止代替バスというのは再編するのですよね。

<事務局> 廃止代替バスも今回のコミュニティバスのように再編を考えています。

<伊豆原会長> そうすると、県とも整理が必要かと思えます。先程言ったように、これは地域間幹線も入っているような話ですよね。そうすると、そこは整理しておかないと、このデータだけで物事を判断してくれと言われても難しいかなという感じがするのですよね。

中平委員が言われたように、真ん中のあたりは誰も乗っていない。ただ、乗降者数が1日で0.4人という話だと乗なのか降なのかも分かりませんから、こういうところを整理して行って、1便1便をこうやって重複区間もありながらこのデータでもってやっていくということになるのですかね。

データは分かりましたが、どうやってこれにメスを入れていくのかがちよつと分かりません。

大きな流れとしては分かりましたが、そのあたりが少し分かりにくいか

ら、今御質問があったのだと思います。

これを見ていくと、安濃線も榊原線も名張奥津線も、全区間でほとんど御利用が無いということですよね。一般的にはもう止めという話です。そういう話にしていくのですか。

<事務局> そのあたりをコミュニティバスに見直しができないかということを検討している段階です。利用の少ない部分で、代替機能があるところは検討していきたいと考えております。

<伊豆原会長> 多分、委員の皆さんも私も、どういう順番でやっていくのかが頭の中で整理できないのだと思います。

次のステップはどうなるのかということですよね。そのあたりはコミュニティバスの再編のところで議論すればよいのですか。

<事務局> そうですね。一度ある地域を対象として御説明させていただきたいと考えております。

<伊豆原会長> そうすると、これは再編の話であって、網形成計画とは別の話にしているのですか。

<事務局> 現状では、網形成計画の中に含まれてくるものと考えております。

<伊豆原会長> 次のコミュニティバス路線の話につなげていくということのようですので、そちらの御説明を聞いてから今のところの御意見をいただけたらと思います。

それでは、3つ目の津市コミュニティバス路線の再編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> 先ほど見ていただきました【資料2-1】を御覧ください。

下段のオレンジ色の箇所が津市コミュニティバス路線の再編のスケジュール案です。

今回の第2回協議会でルート再編事例の提示及び再編ルート策定の考え方を説明いたします。そして、次回、8月20日の第3回協議会では、この

考え方をもとに市内全域の再編ルート案をお示しいたしますが、ルート別か地域別かについては、またこちらの方で調整したいと思います。

10月7日の第4回協議会では、8月の第3回協議会で皆様にご意見をいただきました御意見をもとに、全ルート案の整理をいたします。

地域公共交通網形成計画と同様に、11月上旬の市議会へのルート案の報告を経て、12月下旬の第5回協議会でダイヤ・運賃案を提示したいと思っております。1月のパブリックコメントを経て、2月下旬の第6回協議会で、ルート、ダイヤ、運賃などを取りまとめていきます。

令和2年度に入ってからスケジュールにつきましては、緑の部分になりますが、現時点では4月に新ルートを運輸支局に申請させていただき、7月から新路線の周知、10月に新ルートのスタートというスケジュールを考えております。

あくまでも現段階での目標としてのスケジュールですので、各関係機関等との調整の中でスケジュールが変更になる可能性があります。御了承ください。

続きまして、具体的な「コミュニティバス路線の再編」について御説明させていただきます。

現在、事務局で検討しておりますコミュニティバス路線の再編の考え方を、久居地域を事例として報告させていただきます。また、これをもとに、次回8月には全体的な路線について示させていただければと考えております。

まず、【資料3-1】を御覧いただきたいと思っております。

1の再編の経緯ですが、津市コミュニティバスの運行につきましては、今まで各地域からの要望に基づき運行ルート等を適宜見直してきましたが、合併後、市民を取り巻く社会環境が変化しておきておまして、合併前の市町村が設定した路線を基本とした路線の延伸や新たなバス停の設置等の変更だけでは、なかなかニーズに答えられていないという現状が見受けられますことから、この状況を踏まえまして、地域の移動ニーズや外出の実態を把握した上で分析し、コミュニティバスがそれぞれの地域で日常生活を支えるものとなるよう再編を進めていくことが必要と考えております。

次に、2のコミュニティバス路線の再編の考え方ですが、まずコミュニティバスにつきましては市民の買い物、通院のための生活の移動手段を確保する。コミュニティバスの路線編成については、現行の予算1億4千万

円、こちらは市が負担している部分になりますが、こちらの予算を基本として進めていくという2つの重点項目を掲げております。

また、基本項目としましては、1つ目に旧市町村という地域の概念を取り払って移動ニーズに応じた路線を設定する。広域な移動については鉄道や民間路線バスが担う。鉄道や民間路線バスとの路線の重複は基本的にはしない。廃止代替バスについては利用ニーズに応じてコミュニティバスの運行に見直していく。小規模な交通空白地域に関しては、現在も行っております地域住民運営主体型のコミュニティ交通を推進していく。各路線の運行日数、運行便数、ダイヤにつきましても通院や買い物等の外出のニーズに応えるような形で設定していくというような6項目を掲げております。

続きまして、コミュニティバスと廃止代替路線の再編の事例として、久居地域について説明したいと思います。こちらは【資料3-2】と【資料3-3】の現行ルート図を併せて御覧いただきたいと思っております。

まず、1の現状につきましては、平日の午前9時から午後5時までを対象に整理しています。

図面を御覧いただきますと、鉄道につきましては黒い線で示しております。久居地域に関しましては図面の右側の下になりますが、近鉄名古屋線の久居駅、その下に桃園駅という鉄道の駅が2つございまして、こちらは1時間にだいたい3本ぐらい運行しています。また、図面の左下あたりに白山地域にはなりますが、近鉄名古屋線の榊原温泉口という駅がございまして、こちらでも1時間に3本ぐらい運行しています。こちらが久居地域に関係する鉄道の状況になっています。

次に、民間路線バスについてですが、図面の右上の凡例に三重交道路線とありますように、赤い線で表示しています。久居地域では現在4つの路線がございまして、

1つ目の波瀬線につきましては、図面の真ん中の下あたりに波瀬線と記載しております。こちらは一志の波瀬地域から久居駅まで運行しております。1時間に1本ぐらい運行しています。

2つ目の榊原線につきましては、図面の左の中央あたりに榊原線と記載しております。こちらは榊原や稲葉地域を運行しまして、久居駅を經由して津駅まで行っているという路線でして、かなり長距離の路線ですが、こちらでも1時間に1本運行しています。

3つ目の国立病院線につきましては、図面の右の真ん中あたりに国立病

院線と記載しております。こちらは久居駅から三重中央医療センターまで運行しております、こちらも1時間に1本ぐらい運行しています。

最後に、久居高茶屋線というのがございまして、図面の右下あたりに久居高茶屋線と記載しております。こちらは久居駅から高茶屋を經由して雲出、香良洲地域まで運行しております、こちらも1時間に1本という運行でございまして。

続きまして、廃止代替バスですが、こちらにつきましては図面の右上の凡例にありますように、濃い青の線で示しております。

久居地域には2路線ございまして、1つ目の多気線につきましては、図面の真ん中の下あたりに【代】多気線と記載しております。こちらはJR名松線の伊勢竹原駅から久居駅までを1日4往復していますが、先程テイコクから説明がありまして、JR名松線と重複する区間があるほか、三重交通の波瀬線とも重複する区間がございます。

なお、市の負担額は年額約1,900万円で、波瀬線と重複していない区間の利用者数は1便当たり約1.8人という状況です。

もうひとつの榊原線につきましては、図面の左側の中央に【代】榊原線と記載しております。榊原車庫前から榊原温泉口の駅までの一部区間を平日のみ朝夕の1日2往復運行しています。市の負担額は年額約140万円で、1便当たり約0.7人という状況です。

続きまして、コミュニティバスについて御説明させていただきます。こちらは右上の凡例にございまして、様々な色で表示しております、5つのルートがございます。こちらにつきましては、【資料3-5】の津市コミュニティバスの現状を併せて御覧いただきたいと思っております。

まずは稲葉ルートでございますが、図面の中央にございますオレンジ色の路線になります。榊原出張所から久居総合支所前までを週に2日、1日1往復の運行をしております、こちらは三重交通の榊原線と一部重複している路線となっております。【資料3-5】を御覧いただきますと、1便当たり利用者数は往路で6.4人、復路で5.5人になります。

続きまして、稲葉ふれあい会館ルートでございますが、図面の中央にございます紫色の路線になります。稲葉ふれあい会館から久居総合支所までを週に1日、1往復運行しております、こちらも三重交通の榊原線と一部重複しております。【資料3-5】の2枚目にございまして、1便当たりの利用者数は往路で9.1人、復路で8.8人となっております。

続きまして、榊原ルートでございますが、図面の左中央でございます青色の路線になります。榊原地区から久居総合支所までを週 2 日、1 日 1 往復の運行をしております、こちらも三重交通の榊原線と一部重複しております。【資料 3-5】の 3 枚目でございますように、1 便当たりの利用者数は往路で 5.6 人、復路で 3.7 人となっております。

続きまして、野村ルートですが、図面の右中央でございます茶色の路線になります。久居総合支所を起終点とした循環運行を週 2 日、1 日 1 往復の運行をしております、三重交通の国立病院線と一部重複しております。

【資料 3-5】の 4 枚目でございますように、1 便当たりの利用者数は往路で 3.4 人、復路で 1.8 人とやや少ない状況となっております。

最後に桃園ルートですが、図面の右下でございます黄色の路線になります。小造第 7 集会所から久居総合支所までを週 2 日、1 日 1 往復の運行をしております、こちらも三重交通の国立病院線と一部重複しております。

【資料 3-5】の 5 枚目でございますように、1 便当たりの利用者数は往路で 4.4 人、復路で 2.4 人となっております。

以上が久居地域における公共交通の現状です。

続きまして、2 の地域の移動ニーズにつきまして後説明させていただきます。

【資料 3-6】を御覧いただきたいと思っております。こちらは前回の協議会で概要を報告いたしました今年 2 月に実施した地域公共交通のアンケート調査における各地域の移動傾向でございます。

久居地域東部について御説明いたしますので、3 枚目を御覧ください。左側の地図を見ていただきますと、地域内移動を円、地域外への移動を矢印で示したのになっておりまして、地図の下段の部分に記載がありますように赤色が買い物、青色が通院時の移動となっております。この地域は食料品の購入及び通院に関しては約 8 割の方が地域内で移動しておりまして、桃園地域や立成地域の食料品購入に関しては、津地域の南部に 20% ぐらい向かっております。

続きまして、久居地域西部について御説明いたします。4 枚目を御覧ください。こちらのアンケート結果では、太い矢印が久居地域の東部へ向かっています。食料品購入に関して久居地域の東部に移動している割合が約半数ということです。あと、榊原温泉口駅、中川原地区までコミュニティバスを各ルートから延伸してもらえないかという御意見が出ておりました。

また、久居地域に隣接している地域を見ていきますと、資料の1枚目、津地域西部にございます片田地域が久居地域に隣接しているのですが、こちらから久居地域東部へ向かって太い矢印が出ておりまして、片田地域の食料品の購入については久居地域東部へ移動している割合が約70%となっています。

資料の2枚目、津地域南部でございますが、こちらも久居地域に隣接しております高茶屋地区から久居地域東部へ矢印が出ています。高茶屋地区の食料品の購入については久居東部に移動している割合が約25%となっております。あと、高茶屋地区までコミュニティバスを延伸してもらえないかという御意見がございました。

最後に美里地域ですが、資料は5枚目になります。高宮地区と長野地区から久居地域東部への移動が多くなっておりまして、美里地域全体としては食料品の購入に関しましては久居地域東部への移動が約42%、久居地域西部への移動も約18%あります。

これらを踏まえまして、【資料3-2】と【資料3-4】の再編イメージ図を御覧いただきたいと思えます。

【資料3-2】の3コミュニティバス（廃止代替バス）路線の再編（案）を御覧いただきますと、(1)の地域の移動ニーズに応えた路線の設定につきましては、1点目として先程のアンケート結果にもありましたが、美里地域及び津地域西部の片田地域から食料品の購入に際して久居東部への移動ニーズが多くあります。【資料3-3】を御覧いただきますと美里地域のコミュニティバス辰水ルートがございますので、こちらのルートを津地域の西部の片田を経由して久居インター付近の商業地まで延伸するルートを検討しています。【資料3-4】の再編イメージ図では①の緑のルートになります。

2点目につきましては、美里地域から久居地域東部への移動ニーズがありますことから、【資料3-3】で御説明いたしました現行の久居のコミュニティバスのうち紫色の稲葉ルート及び青色の榊原ルートが三重交道路線の榊原線と一部重複していることもありまして、これらを統合して美里地域を経由して久居インター付近の商業施設まで運行することはできないかと検討しております。【資料3-4】の再編イメージ図では②のオレンジ色のルートになります。

3点目として、久居地域西部の中川原地区へのコミュニティバスの

運行に対しまして、【資料3-3】の一志地域コミュニティバスの濃い緑色の高岡ルートの中川原地区まで延伸運行することを検討しております。【資料3-4】の再編イメージ図では③の水色のルートになります。

4点目として、津地域南部の高茶屋地区へのコミュニティバスの運行に対しまして、【資料3-3】の久居地域コミュニティバスの黄色の桃園ルート及び茶色の野村ルートを統合し、津地域南部の高茶屋地区まで延伸することを検討しております。【資料3-4】の再編イメージ図では④の黄色ルートになります。

(2)の鉄道及び民間路線バスと重複運行しているコミュニティバス(廃止代替バス)の見直しについてでございますが、1点目として、廃止代替バスの多気線につきましては、【資料3-4】の再編イメージ図の⑤の点線で示してございまして、図面で言いますと中央下当たりになりますが、JR名松線及び三重交通路線の波瀬線と重複運行しておりますから、JR名松線と波瀬線を使っただくということで廃止できないかということを検討しています。

2点目として、コミュニティバスの稲葉ふれあい会館ルートにつきましては、【資料3-4】の再編イメージ図の⑥の点線、図の中央当たりですが、コミュニティバスの榊原線及び三重交通路線バスと重複運行しておりますことから、廃止できないかということを検討しております。

(3)の利用が少ない路線の見直しにつきましては、榊原線の廃止代替バス区間、榊原車庫前～榊原温泉口駅は1便当たりの利用者数が約0.5人の利用状況となっておりますことから、こちらに関しましては廃止し、コミュニティバスで対応できないかという検討をしております。

以上が久居を事例にとったコミュニティバスの再編について考えている内容でございます。以上で説明を終わります。

<伊豆原会長> ありがとうございます。只今コミュニティバス路線の再編についてということで御説明いただきました。これについて御意見はございませんか。

<小島委員> 一番初めの重点項目の中に市民の買い物、通院のための生活の移動手段

を確保するということが挙げてあるので、それを踏まえて説明されたと思うのですが、全体的に見て核はどこかと考えると、今の説明では二つになっていると思うのですね。一つは久居駅で、もう一つは久居インターのところ。

生活手段ということで、買い物には良いかもしれませんが、使う人は公共交通につながっていないと安心感が得られないと思うのです。イオン久居店まで来ても、高速道路は近くにありますが鉄道は無いわけですよ。距離的にはそんなに遠くないので、全てのルートを経由して久居駅まで乗り入れるということにすれば他のコミュニティバスに乗り換えていくという便利さもあるし、そういうことも考えて、久居駅に集まるように、連結できるようにした方が良くと思います。核が二つあった場合、すごく使いにくい。イオン久居の所と久居駅の所に2つ核があって、そこが何とかつながらないかな、そこに集まることによって他への発展性、乗り換えによって移動範囲が広がるのではないかなと思います。

重点項目が買い物、通院のための生活の移動手段と掲げてありますが、やはり生活の移動手段の中で、乗り換えて他の近隣のところへという面では核は一つの方が良いかなと思います。

<伊豆原会長> 何か事務局ありますか。

<事務局> 基本項目の2でも示させていただきましたように、基本的には遠距離といますか大きな移動については鉄道、民間路線バスを使っていたきたいと思っています。乗り継ぎ設定の課題もありますが、そこまで三重交通の路線が来ておりますので。

まだ検討段階です。

<伊豆原会長> よろしいですか。またチェックしてみてください。他にいかがですか。

<中平委員> 確認ですが、アンケート調査の結果というのは、今現状住まわれている住民の方々がどういうふう買い物、通院の移動をされているかという現状ですよ。これをニーズだと思って路線を設計していくというのは違うのではないかと思います。

多くの方は車で移動しています。例えば、通勤先から帰ってくる途中に

スーパーがあるから買い物して帰ってくる。あるいは津市内に良い病院があるから車で行くということも考えられますので、移動の現状はこうして示されているけれど、多くの交通弱者の方々が本当にこういう移動がしたいのかどうかというのとは違うと思うのです。

近隣のスーパーで良いと思っている方は恐らく結構いらっしゃると思うのです。近くの病院で良いと思っている方も恐らくいらっしゃると思うので、例えば年齢階層別にこれを出してみるとかすれば多少違った見方ができるのかなと思うのですが、そのあたりはまだやられていないですか。恐らく多くは車移動の現状が出ているだけだと思うのですが。

<事務局> こちらは60歳以上の方を対象としたアンケートで、前回説明させていただきましたが、ほとんどが車移動の方です。80歳以上でも半数以上が車を所有しています。

アンケートもそうですが、地域懇談会や他の会議等で、例えば先程申し上げた片田地域の方は、現状では津新町方面や津駅へ向かうバスがあるのですが、近くの久居地域へ移動したいという御意見をいただいておりますので、そういう部分も加味しての内容になっています。アンケートだけでなく、いろいろ今までに接している中とか、意見交換している中でということです。

<伊豆原会長> 他に何かございましたらどうぞ。

<竹田委員> 久居の黄色い路線について。私も高茶屋小森町というところに住んでいます。オークワやF1 マートがあります。ニーズというと非常に難しいですね。高茶屋の人が久居方面へというと、どちらかということ三重中央医療センターが多いです。三重中央医療センターへ直接行きたい。津市には三重大学病院と三重中央医療センターという二つの基幹病院がありますが、三重大学病院あたりは非常に交通が混むのですね。乗用車で行っても混むし、バスで行っても直通のバスが無いから津駅まで行って、津駅で乗り換えないといけない。しかし、三重中央医療センターは非常に近いので、そこへ行くというのが圧倒的に多いですね。

高茶屋の住民のニーズは、三重中央医療センターと久居駅だと思います。久居駅へ行く路線が一本通っているのですが、高茶屋は1万5千人の町に

なっているから、久居駅へ行って久居駅から近鉄に乗ってという、もちろん津駅まで行ってというのもあるのですが、そういった通勤客も含めると、久居駅まで行くのに、この赤い路線だと限られた人しか利用できないので、もう少し北の団地の人が直接久居駅へ行くという要望が強いです。高茶屋のニーズとしては、通勤客は久居駅へ、高齢者は三重中央医療センターへというのが圧倒的に多くて、僕らのところにも要望がずいぶん来ています。

しかし、一方で久居からの乗り入れというと、イオン城山というのが黄色の路線の少し上にありますが、コミュニティバスの運行は、今は週2便ですね。イオン城山まで行けるように路線を延伸してもらったのですが、実際は買い物していたら帰りはもうないということで、往復では利用できないというのが現実です。

北と南の地域の相互のニーズが合えばうまくいくのですが、片方ずつのニーズですから、路線を作ってもどれだけ利用があるかという、なかなか難しいというのも現実にはあるので、どのような調整を図っていくかというのが一つの課題だと思います。

ただ、片田方面からイオン久居店というのはずいぶん声も強いですし、今までですと津新町駅で乗り換えて久居駅で乗り換えてということで、車ならば10分で行けるとところが1時間以上かかるというような状況でしたので、これは津市西部の人たちのニーズにはずいぶん合致しているのではないかと思います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。これは事務局が答えるわけにはいかないでしょうから。他にご意見ございますか。

<天野委員> 今回は久居の事例を出していただいたのですが、津市は非常に広いので、例えば図に少し載っている白山や一志の路線がどうなるのかが分からないと、久居だけを議論できないなというのと、同じように木造町や須ヶ瀬の方だと松阪市へ行きたいという方もいらっしゃるだろうし、北の方では鈴鹿市へ行きたいという方もいらっしゃると思うので、次回出していただけののかもわかりませんが、少し広域で、津市全体でどういう体系を考えられているのかを出していただけるとありがたいかなと思います。

<伊豆原会長> これは宿題ですね。お願いします。他にいかがですか。

<宮崎委員> 先程の高茶屋の話ですが、三重中央医療センターは三重県の基幹病院です。そのとおりだと思いますが、買い物についてはイオンの久居が今までは多かったですが、ついこの間イオン津南ができて、イオン城山もありますので、高茶屋の人はイオン久居へは行かないだろうなと思いました。新しいのができると方向が変わっていくというのがありますので、買物の方向が変わるのかなと思います。

<竹田委員> 今の黄色の路線ですと、久居駅にも三重中央医療センターにも行かないので、高茶屋の人達はおそらくほとんど利用しないし、久居の人が津市南部へ来るとしてもイオン城山しかないのかなと思います。なぜ久居駅に入らないのかなと思います。このルートなら三重交通とバッチングしないですよね。あるいは、せめて三重中央医療センターへ入るとか何かしないと、中途半端で利用はあまりされないのではないかと思います。

<事務局> イメージ図なので分かりにくかったのかと思いますが、三重中央医療センターへは入る形で考えています。

<竹田委員> 三重中央医療センターへは行くのですね。

<事務局> 今の現行ルートに近い形です。

<伊豆原会長> 他にいかがでしょうか。

<村田委員> 久居、安濃、芸濃の路線を運行させていただいていますが、乗客はほとんど乗りません。その理由についてお客様のお声を聞いていますが、久居は久居だけ、安濃は安濃だけ、芸濃も芸濃地域を回るだけだから利用されにくい。アクセスがそこしか無いので、例えば津市の中心部に出たくても出にくいわけです。

例えば、三重交通さんが運行されている美里や白山のコミュニティバスに乗って、久居のコミュニティバスに乗り換えて旧津市まで出られるような路線を組んでいただく。もちろん三重交通さんの路線バスも使いながら。そういう時刻で組んでいただかないと、なかなか利用ができない。

それと、運行日数についても一律にするべきではないかと思います。安濃と芸濃はニーズが無いから木曜日が休みです。病院へ行く方が多いからということもあるのですが、乗られる方は御高齢の方が多いです。通勤で使われる方よりも御高齢の方。

また、芸濃に関してはニーズに合ったバスを使っているのですが、久居と安濃に関しては車定員が多過ぎるのですね。そこに無駄な予算をさいている。以前は、コミュニティバスの運賃はすごく安かった。今は無償化にもなっていますが、再編当時 200 円になってしまったことで、お客様が離れてしまった。往復で 400 円なのですね。そうすると、年金で生活なさっている方にとっては、400 円あればお父さんと食べる夕食の一品につながるのですね。

一番は全体的な津市のコミュニティバスと三重交通さんのバスをうまく組み合わせた行きも帰りも利用できるダイヤを組むべきで、いくらルートを変えても利用者は増えません。現場のお声をちゃんと吸い上げていただいているとは思いますが、全体的な路線、ダイヤを考えないと、コミュニティバスの需要にはつながってこないかなと思います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。御意見として伺いたいと思いますが、他にも御意見はいろいろあると思うのですね。いろいろなお立場から、いろいろな御経験もおありだと思います。どうぞ。

<松本委員> 今回、コミュニティバスを重点項目ということで示していただいているのですが、いわゆるコミュニティバスの役割として市民の買い物、通院というふうなここで決められているのですが、そもそも網形成の中でどういうふうな位置付けされるのかが分からないので、これで良いのかというのが分からない。上位計画があって、それに従ってコミュニティバスの役割が明確になってくるので、その流れをまず作っていただかないと、これだけ出してしまうと今の御意見と全く一緒になってしまうので。

それから、三重交通あるいは鉄道との関係はどうするのか、あるいは地域住民運営主体型コミュニティバスというのが出てきているのですが、そのことの関係がよく分からないので、これで良いのかというのがなかなか判断できないなと思います。先程天野委員も言われたのですが、津市全体の中でどういう交通手段があって、何をどういうふうな役割分担するかをま

ず明確にして欲しいなと思います。その時に、路線をできたらサービス水準に応じて線を変えて表現してもらおうと良いと思います。1 時間に何本も走っている路線なのか、週に何日かの運行なのかによって全然サービス水準が違うので、それを見えるような形にってもらおうと良いと思います。そして、その後ろに人口のはりつきが見たいのですね。どれだけ人口がはりついているかを見た上で、もし三重交通さんが将来的な路線の再編を考えているのであればそれも載せた上で、どこまで教えてくれるかは分かりませんが、それを見た上で、役割分担をした中でここはバス型のコミュニティ交通で担いましょう、ここはもうバスとしては難しいから地域住民運営主体型コミュニティ交通にしましょうとか、そういう形での役割分担を明確にすると、もっとすっきりしてくると思います。

その中で、今言われたように三重交通さんとの乗り継ぎですね。幹線としての三重交通路線があるならば、それは絶対使った方が良いと思います。そうすると、そこには乗り継ぎのターミナルを作ってあげてそこで安心して待てる。ただし、乗り継ぎという物理的な抵抗が出てくるので、料金抵抗をなくすようにする工夫を入れていくというのが大事だと思います。そして乗り継ぎながら便利に移動できるような交通体系ができれば良いのではないかと思います。というのが全体的な感想です。

それから、個々の線で見ると、基本的にはコミュニティ交通で通院と買い物を支えましょうというのは決して間違っている方向ではないと思っています。そういう意味では、3 番の青い線だけ病院もスーパーも無いので大丈夫かなと思います。将来的なことを考えたときに、今現実はいろいろな自治体では、御高齢の方々はほとんど病院のために使うというのが多いと感じています。より日常生活に近いコミュニティバスは、買い物にも使ってもらっています。買い物に使ってもらっているコミュニティバスは勝ち組だなと思っていますが、もうちょっと先を考えたときにその目的だけで本当に良いのだろうかとも思っています。健康長寿を考えたときに、その2つの目的だけのバスを作って果たして良いのだろうかということ、私は決してそうではないと思います。もっともっと生きがい、あるいは楽しみのために使えるような公共交通を提供していかないといけないと思っています。ただし、それを行うためには事、外出の目的を一緒に作ってくれるような連携が不可欠だと思います。そういうことを網形成計画と一緒に入れていただいて、福祉分野かもしれませぬし、健康分野かもしれませぬし、

あるいは生涯学習かもしれないですが、そういうところと一緒に目的を作っていたら、そこに出ているような公共交通を作ってあげるとするのが重要なと思います。以上です。

<伊豆原会長> 総括していただいたみたいですが、他にいかがですか。

<竹田委員> 予算を1億4千万円に限定するとなると、これはかなり難しい。廃止代替バスをコミュニティバスに切り替えていくとなれば、少なくとも今違う予算で走っていたバスが1億4千万円の方へ入ってくるわけですよ。そうすると、今走っているコミュニティバスをどこかで切らなければならない。増があれば減もしなければ1億4千万円になりませんから。

今まで走ってきた路線が無くなるとなると、恐らく市民を説得するのに時間がかかる。廃止代替バスをコミュニティバス化するという案も出ていますが、慎重にやらないといけない。人数は少ないけれど、年に1回しか利用していないけれど非常に大事なのだという意見もあるかと思います。例えば、寺参りに行くために月命日に利用している人にとってみれば、これは大変なことになりますから、そのあたりを含めて、結果として1億4千万円に収まれば一番良いのですが、あらかじめ1億4千万円の範囲内にするというのが重点項目に入っていますから、我々の責任がかなり重くなってきますね。このわずか半年か1年の間で路線を決めて再編しようというわけでしょ。正直、私は自信が無いですね。このあたりは一度再検討する必要があると思います。

<伊豆原会長> 気になることばかりですが、他にいかがですか。特に市民委員の方どうですか。ここで議論して協議会が決めるというわけではないのですが、要は改善計画、改善を含めてこういう形でやっていったらどうだという提案になると思います。何か御意見があったらどうぞ。どこまでやれるかは後で議論したら良いと思いますが。

<松本委員> 今の竹田委員の御意見ですが、そもそも地域公共交通会議の役割として、いわゆる規制緩和で民間事業者さんが路線を撤退したいと申し出すれば基本的には撤退できるような形があり、その逆に地域公共交通会議の枠組みがあると地域にふさわしい交通を自分たちで考えて作ることができるとい

う両方があるのですよね。そういう意味では、今回コミュニティバスの再編等々考えて、実際変わっていくのですが、結局このメンバーで責任を持たないといけないのだと思います。

その時に、今すごく大事なことを言われたのですが、1人でも使っていたら残さないといけないよねとなるか、1人だったらあきらめて10人のところに新しくしようかというのを、この皆さんでまさに考えるところだと思うのですよ。我々にはその権限、権限というか考える力を与えられたので、そこを一緒に考えましょうということだと思うのですね。ですから、多分それはいずれ、皆さんでどちらにするという選択を迫られると思います。お金に関しては、地域公共交通会議には何の権限もなく、議会での決定事項になりますので、1億4千万円でと言われたら我々はノーとは言えないのではないかなと思っています。ただ、先程言いましたように、制約条件の中で路線を考える中で、両方立てることができなかつたときに、まさに皆さんで知恵を出し合うしかないと思っています。そういう会議なのだということです。

<伊豆原会長> ありがとうございます。私が説明しないといけないところを説明していただきました。ありがとうございます。

ということで、疑問点もあるかと思いますが、この議論は、本当は昨年しないといけなかつた。本当は今頃やっていたはいけないのです。事務局には前から言っているのですが、この議論をした上でネットワーク全体を見て、それでどうするという方向性を決めていかないと、村田委員や天野委員がおっしゃったように、そうしていかないと時間的に【資料2-1】のスケジュールというのが本当に大丈夫か、網形成計画の作成と並行して物事が考えられていって大丈夫なのかとなります。

松本委員がおっしゃいましたが、きちんとした計画の考え方があって、それに基づいてこれを合意した上で路線をどうやっていく、改善をどうやっていくというあたりへ持っていかないと、片方では路線がごろごろ変わってしまうのに計画はまだできていないという話になっていくのは、私は本当に大丈夫かという気がするのですね。

時間が無いので総括しておきますが、私はコミュニティバスの再編といえますか、先程松本委員がおっしゃった三重交通の路線は果たしてどうなるのだろうというのが気になります。本当に乗り替えなしでいくのか、ど

こへ乗り継ぎ拠点を作っていくのか等を含めて、三重交通さんとも相談していかないといけないし、運行事業者さんと話をさせていただくということも大切なことだし、もちろん地域の住民の皆さんと議論するのも大事だし、こういうのを全部やっついていかないといけない。そして、どこかで判断せざるを得ないというのは先程松本委員がおっしゃった通りだと思うのですね。ただ、先程竹田委員が言われたのですが、1人でも利用があったらという話のときに、今利用しておられる方が路線を変更したときに利用できるかどうか、又は変えることが可能なかどうかといった議論も次のステップでしていかないといけないのですね。そして納得していただくとか、「じゃあ私はこっちでいいよ」と言っただけなのかどうか、そういうことも含めてやっついていかないと、この話は簡単には進まないだろうと思うのですね。

今日は、こういう資料で今事務局から初めて再編の話が出てきました。こういうのが出てくることによって、皆さんから今いろいろな御意見をいただけたわけですね。でも、最初から議論があったように、これで皆さんがずっと腹のなかに落ちたわけではないわけですよ。だから、そのところを含めてもう一度整理をし直す必要があるだろうと思うのですね。これを早くやらないといけないことは事実なのですが、それがゆえに網形成計画を含めて、がらがらぼんという形のものにはなり得ないのだろうなという感じがするのですね。

計画論をしっかり押さえて、こういう方向でいく、前回の計画はどうだと、次のステップで分科会は評価になりますが、そのあたりの議論があった上で次のステップへ進んでいくということになる。少し気になっているのは2番目の網形成計画の策定の話が今日は議論できていません。資料が出てきたのですが、どういうイメージで出てくるのかが分からない。もうひとつ、一回ごとに物事が決まっていくというスケジュールになっているのだけれど、初めて見たものに対してこの2時間くらいの中に意見を言えというのは無理な話です。今日議論していただいて、皆さん疑問点がいっぱいなわけですよ。良い御意見をたくさんいただいたじゃないですか。そうすると、次のときには今日いただいた御意見を踏まえたものになっていくわけで、ブラッシュアップできるわけです。一回で決まっていくわけではないのですよね。そういうステップをきちんと考えた資料を作っついていかないと、なかなか難しいだろうと思います。時間が限られているという

ことは確かにそうなのですけれど、だからといって資料がくしゃくしゃになっても困るし、議論を分散したままではできないわけですから、事務局は次のスケジュールも含めて考えて欲しいと思います。

御意見をたくさんいただきましたから、その御意見はひとつずつ考えていくことになると思います。もう時間が来ておりますので、今私が申し上げたことぐらいで次のステップに行きたいのですが、何か忠告なり御意見をいただけたらありがたいのですが、何かございますか。特に市民委員の方いかがですか。これちょっと困るよなというような竹田委員がおっしゃったような話も含めて、何かございましたらお受けしたいのですがいかがですか。

<伊藤委員> 資料を見せていただいて、確かに会長がおっしゃったように、今日見て今日意見を言うというのは無理ですね。

【資料の3-4】を見せていただいたのですが、恐らく市民の方の地域懇談会で出た意見も含めて入れてあると思うのですが、例えば緑のルートを見たときに、片田団地からの要望はこれで通ると思うのですが、お隣の泉ヶ丘団地、緑が丘団地からも久居へ路線を通してほしいという要望が出ているのですね。

そして、先程中平委員がおっしゃったように、アンケートとか地域懇談会では、片田の方は久居へ買い物に行きます、病院は三重中央医療センターや三重大学病院へ行きますという実態が出て来たのだと思いますが、ではこの方々がここにコミュニティバスが通ったらそれに乗りかえるかという、それは無いのではないかと思います。片田団地から久居のショッピングセンターまで約2キロです。一日に何便くるのか分からないバスを待って買い物に行くのか、自家用車でわずか10分で行くのかということも想定しながらルート編成しないと、結局無駄なお金の投資になるのではないかと懸念を申し上げます。

もうひとつは、穴倉から片田までは今現在バスが通っていません。そうすると、ここをつなぐことによってどのようなことが起こるかという、恐らくは空気を運ぶことになるのではないかとこのように思います。

<伊豆原会長> 他にいかがですか。よろしいですか。

<西川委員> これから先のことを考えると、すべての事について連携プレーでなければできないと思います。先程、松本委員がおっしゃったように、三重交通さんも近鉄さんも含めた連携プレーでないと、単独でコミュニティバスだけの計画を立てるというのでは、これからの計画はおじゃんになるだろうと思います。人間の家庭でも同じだと思います。お父さんがいくら家を建てると頑張っている、奥さんが無駄遣いしていたら家は建てられませんのでね。変な例ですけど、そういう意味を含めて連携をした中でこういう計画を立てていただけたらなと痛切に感じております。

<伊豆原会長> 大変良いお話をありがとうございました。他にいかがでしょうか。もし無ければ次の分科会もございますので、少し休憩して分科会の方に行きたいと思います。分科会について何かございますか。

<事務局> 貴重な御意見をたくさんありがとうございました。

それでは、これをもちまして、令和元年度第2回津市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。引き続き分科会をよろしく願いいたします。

次回、第3回協議会につきましては、事前に御通知いたしました通り、8月20日（火曜日）午後2時より津リージョンプラザ第3会議室にて開催を予定しております。よろしく願いいたします。