

令和3年度第3回津市地域公共交通活性化協議会の会議結果報告

1 会議名	令和3年度第3回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和4年1月7日（金）午後2時から午後4時00分まで
3 開催場所	津市センターパレスホール（津市センターパレスビル5階）
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 松本幸正（会長）、岸野隆夫（副会長）、渡邊 公隆（副会長）、 荒木康、伊藤好幸、川端邦裕、村上毅、森本誠交通第一課長（片 山委員代理）、阪野房義、鈴木博行、伊藤成美、竹田治、谷山昭、 中野孝、中平恭之、西川明正、岸江昭憲副課長（羽田委員代理）、 宮崎清、高橋克典、宮崎利章</p> <p>（事務局） 都市計画部次長 落合毅人 交通政策課長 垣野哲也 交通政策・海上アクセス担当主幹 杉崎雅人 交通政策・海上アクセス担当 桂京佑、坂井亜希子 建築指導課 建築指導担当副主幹 大井清</p>
5 内容	<ol style="list-style-type: none"> 1 委員の交代について 2 津市地域公共交通活性化協議会委員公募要領の改正について 3 自主運行バス及び津市コミュニティバスの運行変更について 4 津市地域内フィーダー系統確保維持計画に関する事業評価に ついて 5 自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数値 目標の設定について
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3年度第3回協議会の議事内容】

<事務局> 開会に先立ちまして、本日の会議進行について、注意点をご説明させていただきます。

本日の会議では、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、人と人との間隔を空けるため、一人一席としております。

会場が広いことから発言の際にはマイクをご使用いただきたいと思います。数に限りがあるため、無線マイクを持った担当が各委員の皆様のところまでマイクを運ばせていただきますので、よろしく願いいたします。

本日は、お忙しいところご出席いただき、ありがとうございます。

ただいまから、令和3年度第3回津市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。

議事進行につきましては松本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。

<松本会長> 改めましてあけましておめでとうございます。本年もどうぞよろしくお願い申し上げます。このように皆様にお集まり頂いたのは大変久しぶりでうれしく思っております。そんな中、年末、人出も報道を見ますと例年に近いぐらいに戻って来ていることで、公共交通にとっても大変いい傾向だなあと思っていたのですが、残念ながらオミクロン株が拡大している状況で、公共交通にとってはしばらくの間長い冬になってしまうのかなあと思っておりますが、ここは皆さんと一致団結しながら地域の足ということで公共交通を守っていく必要があると思います。今後ともどうぞご協力宜しくお願いしたいと思います。

まず、初めに出席状況の確認を事務局からご報告をお願い致します。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち17名の出席をいただいております。

津市建設部建設政策課の荒木委員が少し遅れてくるということでございます。それと、公募委員の森田委員とタクシー協会津支部の村田委員につきましては欠席するとのご連絡をいただいております。また、三重県地域連携部交通政策課長の羽田委員に代わりまして岸江副課長に、三重県津警察署交通官の片山委員に代わりまして森本交通第一課長に代理出席をいただいております。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

規約第8条第2項の規定による成立要件を満たしておりますので会議が成立ということで進め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まいりたいと思います。

事項1「委員の交代」について、事務局からご報告をお願いします。

<事務局> 事項1『委員の交代』について、ご説明申し上げます。

協議会委員の任期につきましては、『津市地域公共交通活性化協議会規約』第7条第1項の規定により、令和2年4月1日から令和4年3月31日までの2年間となっておりますが、所属機関の人事異動等により、前回の皆様にお集まりいただきました令和2年度第4回の会議から7名の委員が交代されております。

第1回・第2回協議会を書面にて開催させていただきましたので、交代された委員の皆様を簡単にご紹介させていただきます。

【資料1-1】をご覧ください。今回交代された委員の氏名と委嘱日及び任命日について記載しております。上から順にご紹介させていただきますので呼ばれた方はご起立下さい。津市自治会連合会より前任の横田委員に代わりまして岸野隆夫（きしの たかお）委員、三重交通株式会社中勢営業所長内山委員に代わりまして川端 邦裕（かわばた くにひろ）委員、三重交通労働組合中勢支部 支部長村田委員に代わりまして高橋克典（たかはし かつのり）委員、三重県地域連携部交通政策課長 天野委員に代わりまして羽田綾乃（はだ あやの）委員、羽田委員につきましては、本日代理での出席をいただいております。続きまして、三重県津警察署交通官 藤田委員に代わりまして片山 康幸（かたやま やすゆき）委員、片山委員につきましては本日代理での出席をいただいております。続きまして、三重県津南警察署交通課長 谷口委員に代わりまして宮崎 利章（みやざき としあき）委員、津市建設部建設政策課長 濱地委員に代わりまして荒木 康（あらかし やすし）委員が新たに就任されました。

今期の会議につきましては、今回を含め2回の開催を予定しており、残すところわずかとなりますが、どうぞよろしく願い申し上げます。

現行の津市地域公共交通活性化協議会構成員名簿は【資料1-2】のとおりです。

事項1『委員の交代について』のご説明は以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

では、新委員の皆様方どうぞ宜しく願い致します。

それでは、次に事項2「津市地域公共交通活性化協議会委員公募要領の改正」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> 事項2「津市地域公共交通活性化協議会委員公募要領の改正」について、ご説明申し上げます。

【資料2-1】をご覧ください。

まず、委員の公募に係る概要ですが、津市地域公共交通活性化協議会は、住民又は地域公共交通の利用者を構成員とすることとしており、当該委員は自治会連合会及び社会福祉協議会からの推薦のほか、公募を実施し選定しております。

公募による委員の選定にあたっては、津市地域公共交通活性化協議会委員公募要領において、選考に必要な事項を定めております。

今回改正する内容につきましては、公募委員の応募資格として定める会議への出席可能回数を「2箇月に1回程度」から「年4回程度」に変更するというものです。

改正の理由といたしましては、平成29年度から第2次津市地域公共交通網形成計画の策定並びに自主運行バスの見直し及び津市コミュニティバスの再編に係る協議のために会議の開催回数を増やしておりましたが、こうした協議が終了したため、今回の改正により公募委員の応募資格として定める出席可能回数を従来通りの回数に戻したいと思っております。

具体的な改正箇所については、新旧対照表のとおり、第4条の応募資格の(4)につきまして、現行は2箇月に1回程度、つまり年6回程度会議に出席できる者としているところ、改正案として年4回程度に変更したいと思っております。

今回の改正案のとおり修正した公募要領は【資料2-2】のとおりです。

この改正案で来月公募を実施したいと考えておりますことから、要領の改正につきまして、ご協議くださいますようお願い申し上げます。

事項2「津市地域公共交通活性化協議会委員の公募要領の改正について」のご説明は以上です。

<松本会長> ありがとうございました。

それではただ今の議案に対しましてご質問、ご意見があれば頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

<竹田委員> 改正案について異議はありませんが、ただ回数を減らすということについて、

住民のニーズがあるにも関わらず議論がなかなかテーマにならない問題を感じておりまして、年1回程度それらを集約した形で、特徴的なものを議論して、どう市政へ反映してもらうか、そういう場があつて良いのではないかと思います。そういう点を考慮していただいて年間の運営に当たっていただければ幸い、と意見として申し上げたい。以上です。

<松本会長> ありがとうございました。

そもそもこの地域公共交通活性化協議会、これは道路運送法、それから地域公共交通の活性化再生法に基づく法定協議会でございます、特に活性化再生法に基づく法定協議会という意味では、やはり地域の抱える問題を委員の皆さんと共有しながらその解決にあたり、地域にふさわしい交通を実現していくという趣旨があるかと思います。そういう意味では、今竹田さんが言われたような、地域でいろんな問題があればここで意見交換しながら、それについて何らかの対応を探っていくという姿勢が必要だと私自身も思っております。一方でこれまで書面会議等々が多くてコロナもあつて、なかなかそういう意見交換の場がなかったわけですが、今後時間が許す限りそういった意見交換をしたいと私自身思っております。事務局そういうことでよろしいですか。

<事務局> はい、そうですね。改正の部分は会議の回数を公募要領にうたっていましたので改正させてもらいました。本協議会の議題・議事の中にコミュニティバスと自主運行バスの数値目標等を設置する中で、地域の方の意見交換も含めた進め方等についても出てきますので、そちらも考慮に入れて頂きますよう、よろしく願いいたします。

<松本会長> ということでございますので、年4回程度でございますから、1回あるいは2回程度の増加は可能かなと思っております。広めに読んでいただき必要であれば、この会議を開催いただいて地域の方々あるいは皆さんとの意見交換の場というものを設けていければと思っております。どうもご意見ありがとうございました。

その他、皆様方がいかがでしょうか。

では、特にこの改正自体につきましてはご異議ないようでございますので、ご承認いただいたということでよろしいでしょうか。

ありがとうございました。

では、この改正案自体はご承認いただいて、2ヶ月に1回程度、年4回程度と

いうことで広報していただければと思います。ただ、会議の内容と致しまして地域が抱える問題、交通の問題等々意見交換の場を今後行っていくことで進めてまいりたいと思います。ありがとうございました。

つづきまして、3番「自主運行バス及び津市コミュニティバスの運行変更」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項3「自主運行バス及び津市コミュニティバスの運行変更」についてご説明申し上げます。

まず、初めに自主運行バスの運行変更についてご説明申し上げます。

【資料3-1】をご覧ください。

今回、運行変更を行おうとする路線は、自主運行バスの『豊野団地線』であり、主として、津駅を出発したものが、豊野団地を経由し、また津駅に戻ってくるという循環運行を行っている路線です。

豊野団地線は、国道23号線を運行路線としており、三重大学前の道路渋滞等の影響により、7時31分「津駅」発、8時14分「津駅」着の2便目につきましては、到着時刻が遅れる場合がありますことから、次便以降に遅延の影響がないように、3便目から5便目までの運行時刻を遅らせようとするものが、今回の変更の内容です。

具体的な運行時刻については、【資料3-2】をご覧ください。

資料中段の変更前及び変更後の運行時刻をご覧ください。2便目として、7時31分に津駅を発車したバスが豊野団地を経由し、8時14分に津駅に到着後、3便目として再度8時31分から同様の循環運行を行うこととなっておりますが、三重大学前の渋滞等により、2便目の津駅への到着時間が遅れた場合、8時31分に3便目が津駅を発車できない事態が見られますことから、変更後は3便目については、津駅の発車時刻を15分遅らせ、8時46分発とし、全停留所における発車時刻もすべて15分繰り下げております。

これに伴い4便目及び5便目についても、時刻の繰り下げが必要になりますが、変更に当たりましては、運行路線のうち「津駅」－「一身田東」間を同じく運行する津新町大里線の運行時刻と重ならないよう配慮し調整しております。

4便目につきましては、「津駅」から「一身田東」方面に向かう津新町大里線が9時43分、11時43分にそれぞれ津駅を出発しますことから、豊野団地線の津駅発時間を中間時間帯の10時31分としております。

最後になりますが、運行変更の日につきましては、令和4年4月1日付けとさ

せていただきたいと考えております。

自主運行バスのご変更につきましては以上です。

続きまして、津市コミュニティバスの運行変更についてご説明申し上げます。

【資料3-3】をご覧ください。

変更を行おうとするルートは南部地域（久居西循環ルート）であり、当該ルートの停留所である「榊原出張所」停留所と「八知山」停留所の間位置する沿線集落に利用者がみえ、当該利用者から集落の近くに停留所を設置してほしいとの意見がありましたことから、運行路線上に停留所を追加することで、利便性の向上を図りたいと考えております。

2ページ目をご覧ください。

停留所の追加につきましては、現在、南西部地域（白山地域）の八対野・大三ルートにおいて運用しております既存の停留所である「落合橋」停留所を活用し、新たに停車するよう運行計画を変更したいと考えており、所管となる津南警察署にはこの旨報告済です。

また、当該変更に伴う運賃の変更はありません。

運行時刻については【資料3-4】をご覧ください。

追加する「落合橋」停留所を網掛けで示しております。当該停留所を追加している以外、現行のダイヤと変更はありません。

続きまして【資料3-5】をご覧ください。

変更しようとする久居西循環ルートの路線図であり、路線及び停車する停留所はオレンジ色で、当該ルートに追加を予定している「落合橋」停留所は黄色で示しています。

変更時期につきましては、本協議会にてご承認をいただき、運行事業者と最終調整を行い、早ければ今月中旬にも実施をしたいと考えております。

事項3「自主運行バス及び津市コミュニティバスの運行変更について」のご説明は以上です。

<松本会長> ありがとうございました。

それでは、ただいまの議案に対しましてご質問ご意見等ございましたら頂きたいと思っております。いかがでしょうか。

これは、既存のバス停を使うということですね。

<事務局> はい。その通りです。

<松本会長> そして、ルートの変更もないことで、一般的には変更の場合は1ヶ月と1週間等々が必要ではございますが、今回の場合はそういった日程も必要なく1月の半ば以降で変更可能ということによろしかったですか。

<事務局> はい、そのようにさせていただいております。

<松本会長> ありがとうございます。

いかがでしょうか。特にございませんか。

特にご異議がないようですので、1つ目の時刻表の変更、これは渋滞がひどくて遅延が生じていることと、ドライバーさんの休憩時間が確保できないということもありますので、3便目の8時30分ぐらいの便を15分程度ずつ遅らせていくということです。もう一つは途中の経由の場所に新しくバス停を作ると言うことでございます。

特にご異論ないようでございますので、この件に関しましてご承認いただくということでご異議ございませんでしょうか。ありがとうございました。それでは、ご異議なしということですので会議として承認したとさせていただきます。

それでは、次の議題に移りたいと思います。

4番「津市地域内フィーダー系統確保維持計画に関する事業評価」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項4「津市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に関する事業評価」についてご説明申し上げます

まずは【資料4-1】をご覧ください。

「1 事業評価の概要」に関しまして、津市コミュニティバスのうち、国が定める一定の基準を満たす系統につきましては国の補助金をいただいて運行しておりまして、この補助金をいただくため、当協議会では毎年「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」という計画を作成し、国に提出しているところです。

協議会は策定した計画に基づき実施した補助対象事業について、国の様式に基づき評価を行い、その結果を地方運輸局長に報告しなければならないこととなっておりますことから、本日は令和3年度計画における補助対象系統の運行等につきましての評価をお願いいたします。

事業の評価に入ります前に、資料の下段にございます「4 計画策定から事業

評価までの流れ」をご覧いただきたいと思います。

こちらは、計画策定から事業評価までの流れを時系列に示したものでございまして、令和3年度計画につきましては、令和2年6月に計画を策定したうえで、10月から翌年9月までの1年間で事業を実施し、年明けの令和4年1月に自己評価を実施するといった流れをご確認いただけるかと思えます。

また、2月には二次評価との記載がございしますが、二次評価につきましては、当協議会が提出した事業評価結果を基に中部運輸局と三重運輸支局が評価を実施することとなっております。加えて学識者と運輸局の幹部で構成される第三者評価委員会による評価も実施されることとなっております。

それでは、【資料4-2】をご覧ください。こちらは国が定める様式でございします。

A4横書き1枚の資料とA3横書きのホチキス止めの資料がありますが、A3の資料からご説明させていただきます。

左から番号順に「補助対象事業者の名称」、「補助対象となる系統の名称」、「前回の事業評価結果の反映状況」、「計画に基づく事業が実施されたかどうかの評価」、「計画における目標の達成状況」、「今後の改善点」について記載することとなっております。

時間も限られておりますことから、⑤の目標の達成状況及び⑥の今後の改善点につきまして、ご説明させていただきます。

まず初めに、目標の達成状況につきまして、令和3年度計画の目標値及び目標の達成状況を測るためのABC評価の基準についてご説明申し上げます。

本日令和3年度計画の数値目標部分の抜粋と数値目標の設定資料を追加で配布させていただきましたので合わせてご確認をお願いいたします。

目標値は、新型コロナウイルスの影響がなかった令和元年度の利用者数を基本とし、地域毎に設定しております。

当該計画の対象期間は、令和2年10月から令和3年9月末であり、津市コミュニティバスは、令和3年4月1日付けで再編しておりますことから、計画期間の前期及び後期で再編前と再編後の運行をそれぞれ実施していることとなります。

このため、地域毎の利用者数については、再編に伴う運行日数の増減と新たなルートにおける新規の需要を想定し設定しております。

なお、当該目標値の設定については、新型コロナウイルス感染症の影響を加味していないことから、評価段階においてこれを加味することと計画において定め

ております。

新型コロナウイルス感染症の影響については、新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けた令和2年度と、その前年度の令和元年度の津市コミュニティバスの年間利用者数を比較し、その減少率に応じて、評価対象期間の実績を補正することで加味しました。

具体的には、令和2年度の利用者数は令和元年度と比較して81.5%となっていることから、令和3年度の実績値をこの数値で割り戻し、補正值としております。以降はコロナ補正值と呼称し、ご説明させていただきます。

A B C評価につきましては、地域毎の数値目標を実績で達成したのものについてはA評価、コロナ補正值で達成したものはB評価、コロナ補正值でも達成できなかったものはC評価といたしました。

それでは、【資料4-2】の1ページ目、久居地域（南部地域）のコミュニティバスから順に、地域毎にご説明申し上げます。

右から2列目の「⑤目標・効果達成状況」の欄をご覧くださいますと、実績値で目標値を達成しておりますことから、久居地域につきましてはA評価としております。

旧ルートについては、地域全体で前年同時期より8%利用者が減少しましたが、新ルートにおいて、新たに運行した津地域西部（片田地区）から久居地域の商業施設及び医療機関への移動需要や、久居地域から津地域南部の商業施設への移動需要に対応したことで、久居インターガーデンやイオンタウン津城山等の買い物目的を中心に利用が伸び、目標値を達成いたしました。

しかしながら、新たに運行した津地域南部（高茶屋及び雲出地区）での利用は想定よりも少ない結果となりました。

続きまして、2ページ目へ移らせていただきます。

河芸地域につきましては、コロナ補正值で目標値を達成しておりますことから、B評価としております。

旧ルートについては、地域全体で前年同時期より17%利用者が増加していましたが、新ルートのうち、河芸南・一身田・白塚循環ルートについては、河芸地域から津地域北部への移動需要に対応するため、一身田地区及び白塚地区へ延伸したものの、再編前の類似ルートである旧河芸南循環ルートと比較すると利用者数は約63%の減となっており、実績値での目標の達成ができませんでした。

また、河芸循環ルートについては、地域間幹線系統「津太陽の街線」との路線の重複を避け、当該幹線系統の利用を促進するため、千里ヶ丘団地への運行を週

1回としましたが、当該地域において最もコミュニティバスの利用が活発であった同団地からの利用が減少し、全体としても利用者が減少しております。

続きまして、3ページ目へ移らせていただきます。

芸濃地域につきましては、コロナ補正值で目標値を達成しておりますことから、B評価としております。

旧ルートについては、地域全体で前年同時期より23%利用者が減少しております。新ルートについては、運行の効率化を図るため、各集落からの移動需要が大きい地域中心部への運行を4ルートから2ルートに統合し、運行日数を週4日から週3日に削減したのですが、旧ルートと新ルートの半年間の総利用者数を比較すると利用者の減少は10%と、一定の利用を維持しつつ、運行を効率化できており、ルートの変更に一定の効果があったものと考えます。

続きまして、4ページ目へ移らせていただきます。

美里地域につきましては、コロナ補正值においても目標値を達成できなかったため、C評価としております。

旧ルートについては、地域全体で前年同時期より47%利用者が減少しており、これは当該地域において温浴施設が大きな需要を占めていたため、新型コロナウイルス感染症の影響を特別強く受けたものと考えております。

新ルートについては、運行日数を週5日から週3日へと削減するとともに、地域内にスーパーマーケットがない当該地域の状況に鑑み、津地域及び久居地域への買い物のため、一般路線との接続強化を図りましたが、津地域方面への一般路線バスとの乗り継ぎ停留所として設定した穴倉・辰水・忠盛塚ルートの「忠盛塚」停留所での利用はほとんどないという結果となりました。

結果として、旧ルートと新ルート併せて目標を大きく下回りました。

続きまして、5ページ目へ移らせていただきます。

安濃地域につきましては、コロナ補正值で目標値を達成しておりますことから、B評価としております。

旧ルートについては、地域全体で前年同時期より16%利用者が減少し、新ルートについては、利用実態のない安濃地域東部の一部区間を廃止するとともに、同地域から芸濃地域の商業施設への移動需要に応えるため、当該商業施設へ乗り入れたことで、地域として利用者が大幅に増加しています。

続きまして、6ページ目へ移らせていただきます。

一志地域につきましては、コロナ補正值においても目標値を達成できなかったため、C評価としております。

旧ルートについては、地域全体で前年同時期より 20%利用者が減少しております。

新ルートについては、一志東・伊勢中川駅ルートにおいて、一志地域東部と松阪市嬉野地域の伊勢中川駅周辺を一体とした移動手段を確保するなど利便性の向上を図ったことで、松阪市内の商業施設への利用が確認できましたが、当該商業施設と地域内の商業施設を選択できるようになったものの、全体として利用者の増加にはつながっておりません。

また、一志西循環ルートについては、旧自主運行バスの多気線の廃止区間の一部を代替する形で運行地区を拡大したルートであり、拡大した地区での利用は一定数あるため概ね代替はできておりますが、一運行あたりの運行時間が長くなったことで、従来のルートからの利便性の低下が指摘されており、利用者数についても減少していると考えます。

新ルートでの、新たな需要を見込み目標値高く設定しておりましたが、大きく下回る形となりました。

続きまして、7ページ目へ移らせていただきます。

白山地域につきましては、コロナ補正值においても目標値を達成できなかったため、C評価としております。

旧ルートについては、地域全体で前年同時期より 40%利用者が減少しておりますが、当該地域のコミュニティバスは白山高校への通学手段としての役割を担っており、学生の通学利用が多いルートですが、新型コロナウイルス感染症の影響による登校日数の減少に伴い利用者数が大きく減少しているものと考えます。

新ルートについては、白山高校をはじめとした学生の通学手段の確保や既存の利用需要に配慮しつつ、運行日数を 20%削減しておりますが、目標値については、他の交通手段が乏しい地域であるため、運行日数が減少した中でも、運行日への利用の集約等により一定数利用者が維持されるものとして設定しましたが、利用の集約が想定よりも進まず、目標値を大きく下回りました。

続きまして、8ページ目へ移らせていただきます。

美杉地域につきましては、コロナ補正值においても目標値を達成できなかったため、C評価としております。

旧ルートについては、地域全体で前年同時期より 15%利用者が減少しております。

新ルートについては、既存の利用需要に配慮しつつ、運行日数を 25%削減しておりますが、白山地域同様、他の交通手段が乏しい地域であるため、運行日数

が減少した中でも、運行日への利用の集約等により一定数利用者が維持されるものとして設定しましたが、利用の集約が想定よりも進まず、目標値を大きく下回りました。

続きまして、⑥事業の今後の改善点についてご説明申し上げます。

まず、全地域の共通の取組としまして、新型コロナウイルス感染症対策として、引き続き、運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努めていきます。

また、共通の取組の2点目としまして、事項5の協議内容にもなりますが、網計画に基づき、1便当たりの利用者数について数値目標を設定の上、各ルートの評価を行い、ルートの見直しを図りたいと考えております。

先ほどご説明いたしました⑤事業の達成状況の確認において、再編時の想定に対し、利用実態が異なったルートに関しては、しっかりと評価を行った上で、事業を見直していく必要があります。

なお、目標数値の設定がこれからであるため、当該事業評価においては、具体的なルートの見直しの記載はしておりません。

このほか、一部地域での取組としては、久居地域及び河芸地域において、再編により新たに乗入れたルートのうち利用が少ない地区への再PRをするほか、本協議会でもご提言いただいております久居地域の大型商業施設と連携した取り組みについても引き続き検討いたします。

続きまして、A4横書きの「事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について」をご覧ください。

こちらは、地域の交通の目指す姿について記載することとなっております。

内容につきましては、第2次津市地域公共交通網形成計画において目指すべき将来像「快適で幸せな暮らしを支える公共交通体系が確立したまち」の実現に向け、津市コミュニティバスを運行することで、一般路線バスのサービスを楽しむことができない地域において通院、買い物等の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、鉄道や一般路線バスと接続することで広域的な移動にも対応し、機能的、効率的な公共交通網を整備することについて、記載しております。

続きまして、【資料4-3】をご覧ください。

こちらは、中部運輸局が独自に定めている様式でございまして、【資料4-2】での評価に加え、上位計画である「第2次津市地域公共交通網形成計画」と「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」の関係性や、地域全体の交通網の中での補助対象事業の位置づけを整理し、地域全体の交通網としての事業評価を実施す

るため、補助対象系統が接続する幹線系統等を含めて評価することとなっております。

資料につきましては、各スライドの右上に印字されておりますページ番号を用いて説明させていただきます。

それでは、2ページをご覧ください。

こちらは、令和3年2月に実施された第2次評価の結果及びそれに対する対応を記載しており、具体的には、網計画に定める事業の着実な実施及び新型コロナウイルス感染症対策のPRについて、これまでの対応状況と今後の方針について記載しております。

資料をめくっていただきまして、3ページをご覧ください。

こちらには、協議会が目指す地域公共交通の姿ということで、津市及び網計画の概要を記載しております。

続きまして、4ページ、5ページには目標達成に向けた公共交通に関する取組内容ということで、網計画形成に位置付けられている主な事業として、令和3年4月1付けで実施した「自主運行バスの見直し、津市コミュニティバスの再編」及びこれに伴う「コミュニティバスの利用促進チラシの配布」並びに「新型コロナウイルス感染症対策とそのPR」について記載いたしました。

続く6ページ、7ページが計画の達成状況となっておりますが、6ページにつきましては【資料4-2】と内容が重複いたしますことから、説明は省略させていただきます。

資料をめくっていただきまして、7ページには補助対象系統が接続している幹線系統の利用状況を記載しております。

幹線につきましては、特に注意しなければいけないのが「津太陽の街線」、「名張奥津線」です。

津市コミュニティバスの一部が国の補助金をいただいているように、幹線系統につきましても、国及び県からの補助金を受けているのですが、一日あたりの輸送量が15人を下回った路線は補助対象外となってしまう、併せて当該幹線系統に接続しているコミュニティバス等の支線までもが補助対象外となります。

当協議会といたしましても、市内の利用の少ない幹線系統、とりわけ津市コミュニティバスと接続する幹線系統の利用状況については注意し、利用の促進を行う必要があります。

なお、現在当該基準については、緩和措置がなされており、新型コロナウイルス感染症の影響により、輸送量が15人を下回った場合においても、適用されな

いこととなっております。

最後に8ページにつきましては、6ページ、7ページの結果を受け、今後の取り組みとして、新たに検討する事業や力を入れて実施する事業として、「再編により新たに乗入れた地区に対する運行の再PR」、「新型コロナウイルス感染症対策及びそのPR」、「大型商業施設と連携した利用促進キャンペーンの検討」、「バスの乗り方教室」に取り組む旨を記載いたしました。

長くなってしまいましたが、以上をもちまして、「事項4 津市地域内フィーダー系統確保維持計画に関する事業評価」についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございます。これは先ほど冒頭で説明したようにこの協議会で自己評価を行い、国に提出する大変重要なものになります。

とはいえ分かりにくい点もあったと思います。簡単なご質問も含めてどんなことでも構いません。質問・ご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

これも事務局のほうから説明がありましたが、ABCという評価も我々が決めることでございます。果たしてABC評価、これでいいのか。そういった面からでもご意見いただければと思っていますが、いかがでしょうか。

私の方から1つだけちょっと気になるのは、C評価って結構厳しい自己評価だと思っています。自分達で目標が高かったと言いきっているわけですが、それに対して改善点が少し弱いのではないかと。自分でCを付けておきながらこの改善点か、と言われかねない気がしているのですが、その辺いかがでしょうか。

<事務局> 今回は再編前と再編後の運行というのが混じっている中、またコロナウイルスの影響もありまして、かなり高い目標を設定させていただいた中でのABC評価となりました。事務局といたしましてはこのコロナウイルスの影響による減であるのか、例えば利用者の使われ方が変わって利用が減ってしまったのか、という線引きが難しい中で、2割という補正をつけさせていただき、そうした中で評価をしていったのですけども、おっしゃられますようにコロナウイルスで減っている中、B評価の達成という部分でもある程度の成果はあるのかなとは思っておりますけれども後ほどご説明させていただきます事項におきまして、詳細の1便あたりの利用者数の数字が出てきますが、そこがなかなかC評価を付けた地域においては厳しい結果となっておりますので、Cを付けさせていただいた部分がご

ざいます。今後の取組につきましては、計画に基づき評価基準を設定しまして、出来る限り取り組んでいきたいと思っておりますが、なかなか難しい部分があるかと思っております、この評価については先生がおっしゃられたように、Cに対する取組という部分の具体性がしっかり書き込めてないことについてはご指摘の通りだと思います。

<松本会長> 例えば、「その後、ルート毎に事業の見直しや利用者への更なるPRなどの必要な取り組みを検討し、適宜改善を図っていく。」と書かれておりますが、これはBとしてはこの表現で良いと思っておりますが、Cについては「このところをもっと強くやっけて行くのだ。」というような表現になっても良いかなと思っております。ですから例えば言葉尻なのですけれども、「更なるPRの強化」とか強める様な形容詞をいれるとか、それによってBとCの違いを明確にするという手はあるのかなと思っております。あと、「また」以降ですね、コロナの対策などは全部一緒であるべきと思っております。一番上のところの「定量的な目標値の設定の上、各ルートの評価を行う」はほぼ一緒だと思いますので、「適宜改善を図っていく」というところで少し強めの表現があると良いかなと思っております。事務局から何かご提案いただけませんか。

事務局でご検討いただき、後でご提案ください。

竹田さん、お願いします。

<竹田委員> 久居南部の片田から久居経由で高茶屋の大型ショッピングモールまでのルートなのですが、かなりの沿線、長距離の路線です。それで、片田に住んでいる人達から見た評価と高茶屋に住んでいる人の評価は随分違うと思います。高茶屋では実際に走っているルートというのは残念ながら比較的高齢化率の低い所、つまり新しい団地等のしかも高茶屋地域から見ると一番南端ルートを通っているというようなことですから、なかなか利用者も少ないのではないかと。

片田から高茶屋までの城山イオンのルートの総量を見るのではなくて、久居から高茶屋のルートを見る。高茶屋から久居のルートを見るというのは、やはり必要になってくるのではないかと思うのです。一括してその路線そのものを評価するのはなかなか難しく、従って住んでいる地域の所から見ると評価が分かれるというようなことがあると思うのです。そういう点が私も評価書を出す際、どう評価して良いのか非常に難しいと思います。評価する場合にも久居を起点にして片田と久居、久居と高茶屋というような形で細かく評価もすべきじゃないかと

感じております。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

これら路線の評価とありますが、実際には区間・区間によっても評価が異なるのではないかと、特に多くの地域を繋ぐような場合には、その地域・地域によっての評価としても異なるのではないかとというようなことだと思いますが、事務局いかがでしょうか。

<事務局> 今回の評価については、目標値の設定ということが地域ごとだったということで、地域ごとに評価ABCを付けさせていただいております。その中、考察でも述べさせていただきました通り、先ほど竹田委員が話された通り、各地区から久居地域へ新たに運行した部分につきましては、利用が伸びた地区もあれば、利用が少なかった地区、想定よりもあまり乗っていただけなかった地区がございます。そうした地区に対して本来であれば細かに評価していくことが大切かと思いますが、今回については一応包括的に評価をするという目標を立てておりましたので、久居地域への評価という形にとどまっております。ただ、個別の対策、今後の取組のところでも記載いたしましたように、こういった地区をあぶりだすとか、見つけながらその地区に対するPRということも続けることを検討しておりますので、そういったところで取り組んでいきたいと考えております。

<松本会長> 竹田さんよろしいでしょうか。

今の趣旨は、国に出す資料という評価としては総括的な形での評価と致します。

一方で事務局としては、各路線の部分や区間の利用状況をしっかり確認しておりまして、特に今後の改善、あるいは利用促進なんかに関してはそういった区間、あるいは地区ごとにいろんな手立てを考えていくかと思っています。そういった路線の特性いろいろありますので、そういったところを見ていただいて、適宜我々にも情報提供いただければよろしいかと思っております。

<竹田委員> 意見ですが、元々片田という津市の西部から津市の南部までの久居経由で来るということ自体、コミュニティバスとして、市政として妥当なのか疑問をもっています。まさに基幹の路線と言っても良いぐらい。おそらく三重交通の路線でも

これだけの距離を走っている幹線の路線というのは少ないと思います。それをコミュニティバスがもつというのは、非常に私自身それ自体疑問に思っておりまして、少なくとも例えば高茶屋の住民から見れば、片田へ行くということはほとんど聞かれないです。久居から片田よりも、片田から久居はずいぶん期待が大きいと思いますし、高茶屋の住民にしてみれば高茶屋から久居というのはかなりの要望が強いわけです。だから本当は2つに分けてもう少し細かい地域の本当に困っている交通難民と言いますか、そういう人達の所へ走れるような小回りのきいた路線にすれば、もっと全体としては充実するのではないかなと思っております、ここにもPRの問題だとか、ルートの改善とか述べられておりますので、その辺を期待してもう少し住民のニーズを吸い上げるような努力を是非していただきたいということを意見として述べさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございます。

こうしたご意見をこれまでもいただいたと思いますが、今後そういった実際の利用の実態を見ながら、必要な路線の見直しというところに結び付けていただけると良いかなと思っております。何か事務局ございますか。

<事務局> ありがとうございます。

次の事項の方で、「自主運行バス及び津市コミュニティバスの運行事業に係る数値目標の設定について」ということで、その辺の数値目標の設定をまずさせていただいて、その上で設定しだいで今後の評価を行っていく上で、評価の悪い所につきましては、やはり地域の方と協議しながらより良い運行となっていくように、その辺を考える必要があると思っておりますので、検討して行きます。

<松本会長> ありがとうございます。

今後、検討いただければと思います。ただ、長い路線を途中で切ったとしても、それぞれでもう1台増やせば倍になりますが、そうじゃない限り変わらないですね。やり方はいろいろあるかと思っておりますので、そういうのも含めて必要に応じて今後検討いただければと思います。

事務局、BとCの差別化について、何か良い案出ましたか。もう少し時間がかかりますか。<事務局> 確かに今B評価とC評価の内容は一緒のようになっていますので、やはり差を付けるべきとご意見もごもっともですので、B評価よりちょっと強めの表現に変えさせていただきたいと思っております。今「こう変える。」となかなか言え

ないのでそのように修正させていただきたいと思います。

<松本会長> 出来ましたら今検討していただいた方が良いと思います。

あるいはB評価をちょっと弱めても良いですよ。C評価を強めるもありますが、B評価を弱めるというのもあると思います。基本的にはB評価はコロナの影響で減りました。本来なら「達成できていました。」ですね、B評価は。Cは残念ながらコロナだけではなくそれ以上に改善が必要だということでございますので、また、検討ください。考えていただきたい。

その他、皆様、ご質問・ご意見等がございませんか。

谷山さんお願いします。

<谷山委員> 今、先生のおっしゃってみえたところとリンク出来るのか難しい問題になると思います。美里地区とか美杉地区は新ルートでご利用している方が94人とか、もともと人数が300人とか、どう鉦太鼓を叩いても利用客が増えようがないですよ。完全に過疎化してしまっている。だから、そういった方の足を確保しなければいけないので、そこを救おうとした結果、Cという判定が出てしまいましたというの、ひとつの言い訳の材料としては十分成り立つと思います。

<松本会長> ありがとうございます。

おっしゃられる通りだと思います。その場合には本来は、2年前になるのですが、2年前の6月の計画を立てるときにそのような目標値にすべきだったのですね、ここの地区は過疎化がどんどん進んでいる。いくら頑張っても乗れない。とはいえ、ここはリーダーとして支えないといけないのだ、だからそれにふさわしい数値を設定しておけば良かったのですが、残念ながらこの目標値も我々が設定した値でして、そこに到達していないということです。ただ、今ヒントいただいていると思っているのですが、「どう汗を掻いてもこれはBにはならないような地区だと、即ち、今後まだまだ増々状況が厳しい中で、そういった地域では特にコロナの影響を大きく受けた可能性もあります。従って、0.815じゃなくてもっと減っている。したがって、結果としてこのように低くなったので、これはCではなくてBでも良いのではないか。」、というのはあり得るのかなと気がしております。ですから、凄く頑張った。でも、そういう町に出歩く機会が少ないところで、特にコロナの影響が特別に大きく出た地区と考えられるので、そのコロナ補正をしても目標値には達成しなかったのですが、でもBだよという自己評価は有りだ

と思っております。

皆様方、如何でしょうか。ご意見いただければと思います。

ちなみに、他の自治体の例を見ると、結構そういうご意見をいただいております。「Cではないでしょう。」「結構頑張ったでしょう。」その場合には、コロナ補正值ってないのですが、Cは自分たちが付けずB評価しているところもあります。これは我々の自己評価であります。いかがでしょうか。何なりとご意見いただければと思います。

では、中平先生お願いします。

<中平委員> 評価については僕もそんな大きな違いはないかと思いますが、先ほど松本先生がおっしゃいましたC評価つけたところは、やはりもう少し具体的に対応策を考えなければいけないのかと思っていて、今はこの評価表でも、特に久居地域だとルートごとの利用計画が大きく異なっておりますので、このあたり事務局のほうでどのルートがどういう影響を受けたのか、コロナの影響をどの程度受けたのかは把握されているかと思っておりますので、それを詳細に把握しつつ本当にコロナの影響なのか、あるいは路線の変更による減少なのか違いをもう少ししっかりと把握されて、今後の計画の修正に盛り込んでいきますよと書いた方が良いと思います。特に、高校生の通学が減ったであるとか、温浴施設の利用が減ったとかがあったのですが、少し読んでいて本当にコロナで減ったのか、路線変更で減ったのか、というところがまだきっちりと捉えられていないのかなと少し感じてきたので、そのあたりも先ほど松本先生からもありましたように、各路線の数値とか傾向みたいなどをできれば、委員の皆さんに知らせていただければ事前に把握できたかなと思います。今後、可能であればそういったところもデータとしていただければと思いますので、参考意見として述べさせていただきます。

<阪野委員> 公募の阪野と申します。民生委員をやらしていただいております、この2ページの一身田白塚地区、この地区の実際民生委員、我々の協議会25名居るのですが、その内20名の民生委員が試乗体験させていただきました。その時に実際乗ってみえる方の意見を聞かせていただきました。自分たちはどのように考えてみえるか、という意見を取りまとめてきました。それで、その中で、まず、我々の民生委員のほとんどが車に乗る人ですので、私らコミュニティバスは乗らない。知らないという人もおりました。そういう中で評価自体が乗車率だけで評価が出ているようなのですが、我々も地区で実際乗ってみましてもB評価が出て、C評

価値と違うかなと思うぐらいです。この数字を伸ばすというのはなかなか難しく、皆さんにいろいろと意見を聞いてみると、「やっぱりPR不足。」「コミュニティバスって何。」「何か小さいバスが走っているな。」と言うだけで、これをまずもっと改善していかなだめじゃないか。PR不足というのが一番大きな意見じゃないかと思います。実際使ってみえる方に対して意見を聞きますと「こんなありがたいことはない。」例えば、「今まではバスが走ってなかったのに、病院へ行くのにタクシーを呼んで走っていた。それからルート改善してもらって、コミュニティバスが走るようになった。」とシルバーエミカを持っている方でありましたので、毎回無料で、こんなありがたい制度はないとお褒めもいただいております。実際に運転してみえる方ですと、それじゃ運転免許を離された時に乗りますか。「乗りません」という答えが出ている人がおります。それじゃどうするかというと「周りが車を持っているので何とかなるだろう。」というようなことで、やはりPRというのが一番大事じゃないかと思います。それで、私が乗ったときに2～3聞いてみたのですが、まず、驚きましたのが、例えばイオンの店長さんにお話しを聞きました。細かいことは知らないようです。私たちは事業主催者じゃないとおっしゃっていました。店員さんに聞いても「何かバスが走っているな。」というようなことで、やはりもう少し、コミュニティバスの制度自体をもっと広めていかないと、数字には繋がっていかないのではないかと思います。

極一部の意見なのですが、実際乗ってみるといろいろなことが見えて来たということで、よかったなあと思っています。

<松本会長> ご指摘・ご意見ありがとうございます。おっしゃられる通りだと思います。良いヒントをいただいたと思っております。

1点目は、中平先生のC評価に関しては、この利用減少が再編の影響かコロナの影響かを見極める必要がある。おっしゃられる通りだと思います。Bに関してはひとまず切り分けて、出来ておりますので、コロナの影響だという前提だと思ってBになっておりますので、それはOK。Cに関しましては、切り分けが出来ていないことですから、そこを見極めるというのを付け加えるのが1つ。

もう一つは、ご指摘いただいたようにC評価のところに関しては、PRの強化を「D○」に入れる。今の表現ですと「PRの必要な取組を検討し」と書いてあるので、そうじゃなくても「PRは絶対にやる」というような表現にする。

この2つがヒントかなと思っています。

細かな文言はともあれ、方向だけでも決まればと思っています。

<事務局> 中平先生にご指摘いただいた部分ですけど、高校への通学需要であったり、美里地域では温浴施設等の利用がかなり多い中で、コロナウイルスによる影響がそちらは多かったと考察をしているのですが、なかなか停留所毎の利用者数を見たりですとか、減少している時期とコロナのまん延時期を重ねたりして評価している中で、もう少ししっかりと検証して、例えば、コロナの影響をもう少したくさん受けていたというようなことがあればB評価という形で弁明を付けた上で、評価を上げていくことに関しては、地域的には仕方ない部分かなと考えております。また、PRの検討というところにつきましても、こちらはすべての地域に統一した書き方にしている中で、先生がおっしゃるようにCという評価を付けた以上、しっかりと実行力をもってやって行くことが必要だと思いますので、そういう内容に修正させていただきたいと思います。

<松本会長> 一点目は、評価を変えるのか。実際にはバス停ごとというのは難しいとは思いますが少なくとも切り分けるということは検討する。評価はCのままでいいですかね。

そうしないとPRも全部BになったらPRも同じですよ。CはCのままでということでしょうか。

<事務局> はい、その方向です。

<松本会長> 今のことをまとめますと、詳細の文言はともあれ、Cに関しては利用者の減少がコロナの影響が大きかったのか、再編の影響が大きかったのかを見極めるといって解釈できないのでそこは探るとともにPRは増す、PRは強化するという方向で修正させていただくということにしたいと思います。

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

<鈴木委員> 中部様式の方なのですが、第三者評価委員会で説明していただくとともに、その後中部運輸局のホームページで公表して、他の審査が津の協議会としてはこういう取り組みをしていると、この資料だけで分るようにしていただくということで、そういう意味では地区の考察が資料4の2の方でしっかり記載していただいているのですが、中部様式の方では地域に関する考察が載っていないものからボリュームが多いので、全部考察を入れていくのは難しいと思うのですが、ちょっとだけでもピックアップして中部様式の方に考察の部分も盛り込んでいただ

きたいと思います。

<松本会長> ありがとうございます。これはせっかく国に出す方で考察を書いていたのでピックアップして中部様式にも加えて下さい。それからアクトのところも今いったようにC評価に関してはPRを強化するということですので、特に利用が大きく減少した地区においてはPRを強化するという表現を加えていただくといいかと思えます。その他のところにこの観点ですね利用者が大きく減少した地域においては再編の影響かコロナの影響かを探るというのも加えます。そうすると国に出すものと中部様式の整合が取れると思えます。

その他、いかがでしょうか。

特にご意見無いようでございますので、まとめますとA・Bに関してはこのまんま。そして、Cに関しましては繰り返しになりますが、利用減の理由をコロナか再編かを探るという点を加える。それからCに関しては、PRの強化を「D○」にする。検討では無く「D○」にする。それに伴いまして、中部様式の8ページのアクトのところにも利用者が大きく減った地区においてはPRの強化を明記。それからその他のところで、ここも同じように利用者が大きく減ったところについてはその影響が何なのかを明らかにする「探る」というのを書き加えます。プラス、7ページのところでチェックしていただいておりますが、ここに考察が書かれておりませんので、国に提出するA3横長のところで考察をしっかりと書いていただいておりますので、この抜粋版を加えていただくという修正を前提にご承認いただくということによろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。特にご異議ないようですので、その形でご承認いただいたということにさせていただきます。詳細の文言はすみません事務局一任とさせていただきます。

今回、津市さんは第三者評価に行かれるのでしたか。ということなので、ここでは事務局が代表で第三者評価に行っていたら評価を受けるということになります。その結果は、また報告を受けることにはなりますが、我々が評価を受けるということになりますので、そこをしっかりとご承知おきいただければと思います。ありがとうございました。

では5番「自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項5「自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数

値目標の設定」についてご説明申し上げます。

【資料5-1】をご覧ください。

第2次津市地域公共交通網形成計画においては、自主運行バスを含む一般路線バス及び津市コミュニティバスの維持を事業の一つとして掲げており、本事業は市民の生活におよぼす影響が大きいことから、そのサービス水準について、毎年度個別に評価することとなっています。

このほか、津市が運行計画の決定を行うことができる自主運行バス及び津市コミュニティバスは、さらに1便当たり利用者数について数値目標を設定の上、その達成状況を評価することとなっておりますことから、今回は当該数値目標の設定に関してご協議をいただきたいと思っております。

なお、本日事務局の案として具体的な数値目標をご提案させていただき、皆様からのご意見を受け、修正したものを次回、第4回協議会においてご承認をいただきたいと考えております。

それでは2ページ目をご覧ください。

数値目標設定の考え方についてご説明を申し上げます。

事務局案といたしましては、1便当たり利用者数について、2つの指標を作成した上で、その達成状況に応じて段階的に評価し、改善に向けた取り組みを行いたいと考えております。

1つ目の指標は、運行目標値であり、現行のルートをより多くの方にご利用いただき、地域交通の1つとして定着させるために目指すもので、1便当たり利用者数3.5人としております。

運行目標値の根拠としまして、中段の表をご覧ください。

表は津市コミュニティバスの利用者数を表しており、新型コロナウイルス感染症の影響や再編による運行日数の減少の影響を受け、近年利用者数は減少傾向にあります。

このような中、まずは感染症対策と利用促進等により減少した利用者を取り戻すことを目的とし、感染症の影響がなかった令和元年度の利用者数を現在の運行便数で割って算出した、一便当たり利用者数3.5人を各ルートの目標値として設定いたしました。

2つ目の指標は、運行維持基準値であり、現行のルートを維持する上で達成すべきもので、1便当たり利用者数を2.0人としております。

運行基準値の根拠としまして、【資料5-1（別紙）】をご覧ください。

事項4でもご説明をさせていただきましたが、津市コミュニティバスの多く

のルートは国からの補助金をいただいております、運行の継続に当たっては、当該補助金の活用は必須となっております。

当該補助金には利用状況に関して、補助の対象基準が設けられており、輸送人員を運行回数で割って算出した1回当たりの輸送量が2人以上であることが補助の対象となります。

なお、運行回数については、往復運行と循環運行とで数え方が異なり、例えば資料左側の図の久居南・雲出ルートであれば、「イオンモール津南」から「三重中央医療センター」まで運行し、「三重中央医療センター」から「イオンモール津南」まで再度戻ってきて1往復で1回の運行となります。一方で資料中段右側の河芸南・一身田・白塚循環ルートであれば、「河芸総合支所」から「白塚駅西」等を経由し、「河芸総合支所」に戻ってきて1循環で1回の運行となります。

したがって、往復及び循環の両方の運行で補助基準を満たすためには1便当たり2人利用者があれば良いということになりますので、補助金の交付を受けながら、安定して現行の運行を維持するための基準として、1便当たり利用者2.0人を運行維持基準値としたいと考えます。

【資料5-1】に戻りまして、3ページをご覧ください。

運行目標値及び運行維持基準値の達成状況に応じた取り組みの想定について順にご説明を申し上げます。

(1)の運行目標値を達成した場合は、地域交通として更に定着するよう引き続き利用促進を継続いたします。

続きまして、(2)の運行維持基準値を達成したものの、運行目標値を達成しなかった場合には、利用者の意見を取り入れたルートの変更等も含めた利用促進を実施いたします。

最後に(3)の運行維持基準値を達成できなかった場合には、まず、地域公共交通あり方検討会などを開催し、当該ルートに対しての地域の考えを伺いながら、利用促進に合わせ、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討していきます。

なお、1便当たり利用者数が1.0人に満たない場合は、現行の運行に代わる新たな公共交通の導入についても検討いたします。

【資料5-1】についてのご説明は以上です。

続きまして、【資料5-2】をご覧ください。

こちらは令和3年4月から9月までの半年間の自主運行バス及び津市コミュニティバスの1便当たり利用者数の実績であり、先ほどご説明をいたしました運行目標値及び運行維持基準の達成状況を表しています。

なお、当該資料における1便当たり利用数の算出に当たっては、事項4の補助事業の評価の際と同様の方法で算出したコロナ補正值を用いております。

積算の詳細については【資料5 - 2（参考2）】をご確認ください。

続きまして、【資料5 - 2（参考1）】をご覧ください。

こちらは、【資料5 - 2】に半年間の各ルートでの最大乗車数を重ねたものです。再編後の各ルートにおける必要な車両の乗車人員を確認できる資料となっております。

事項5「自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定について」のご説明は以上ですが、本事項につきましては、ご説明させていただきましたとおり、今回はご提案という形をとらせていただきます。

本事項に関するご意見につきましては、この場に限らず、本日も配りいたしました意見シートにて、1月31日まで郵送等でも受け付けさせていただきます。

返信用封筒をご用意しておりますので、御入用の方は、お帰りの際に事務局までお声かけ下さいますようお願いいたします。

以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。今日決めるわけでもないで何なりとご質問ご意見をいただきながら、結構複雑な難しい内容もございますのでお持ち帰りいただいて、その後お気づきの点等々あれば、別途書面でいただければということもございます。メールとかでもいいですね。ということです。まず、ただいまの説明に対しましてご質問ご意見、あるいは今もしご意見がありましたならお聞きしたいと思います。

はい、ではお願いします。

<伊藤委員> よろしくをお願いします。

人口がこれからどんどん減少していることには歯止めが利かないかなという中で、公共交通の利用者は想定を大きく減少する方に行くのではないかというふうに思われるのですが、お配りいただいております、今日いただいた地域公共交通確保維持事業の【目標値】という表なのですが、それと計画書の抜粋の中にも書いてございますけど、運行日数の減少、もう一つは新たな地域の運行の中で、それらを合わせて全体的には増えるのだという見方で良いのかと思うのですが、目標値の中の運行日数の減少に伴い減少する利用者の人数を見ると、7,800人の方に影響があるという記載なのですね。新たな4つの地域のルートに増加が見込

める。トータル2,500人ぐらいの方が増えるのだらうというふうな書き方だというふうに思うのですが、こんなにうまくいくのでしょうか。冒頭に地域住民さんの意見を取り入れて今後もルートの変更なんかも検討していきたいとご返事いただいたと思うのですが、皆さん昨年の10月の半ば頃にNHKのクローズアップ現代、この中で公共交通の減便についてのテーマで、放送があったのだと思うのですが、見られた方はいらっしゃいますでしょうか。この中で菰野町の取組が放送されていました。ここも結構山間部で利用者がどんどん減ってきているところですけども、ルートが沢山ありすぎて、利用しにくい。特にこのテレビの中で放映されていたのが高等学校に通う生徒さんが通常のルートで来る場合に、最初のバスに乗ると学校に早く着きすぎてしまう。一本後のバスで来ると遅刻してしまう、だから仕方なしに40分かけて自転車で通っているのですよ。そんな中で菰野町さんが検討したのは、需要の少ないところを廃止して、その資源を増便に当てたところ利用者が増えてきた。

もうひとつ、先程の運行日数を減らすことによって7,800人の方に影響が出てくるのであれば、菰野町さんはこの減便、あるいはルートの廃止によって空白になったところについては、デマンドタクシーを配置したということでございます。タクシー会社さんもこれまで大変経営に苦慮されていたのですが、デマンドタクシーを運行するに当たって経営が安定したのだと言っていました。更には、高齢者の方が利用しやすいように、町と通信会社さんで専用のアプリを作って、どこの始点からどこまで行くのか登録だけで利用できるものを開発し、さらには、高齢者が簡単にスマホを使えるようにスマホ教室を各地で開いている。こんな放送がありました。ぜひとも、7,800人の方に影響が出るのであれば、新たな何かを検討していただければなというふうに思います。

以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

これから人口は減って行く中で、このような数値目標を達成するのも難しくなってくる可能性もあるのではないかと、それに対する対応策とういことで、今一つのご提案いただいたということかと思いますが、何か事務局ございますか。

<事務局> はい、こちらの方は今回コミュニティバスの再編、一つはその役割分担という項目があったと思います。確かに日数は減っている部分はあるのですが、運行の効率化、三重交通と路線が重複している部分、こちらに関しては申し訳ないです

が三重交通の方を利用してください。ただ、急には、という形で週1便を残したという経緯がございます。そういった影響も確かに利用がそちらにすべてが移ったのかどうか分かりませんが、一つの日数の減数という中には含まれております。今回の再編の大きな目的は公共交通を維持していこうと、その中で、費用面・予算面・財源の確保も含めて、合併以来、初めて大きな再編を行って、まず運行してみようという結果が一年間走らして見えてくる状況になっています。そういった中で、日数の部分でコミュニティバスの利用者が減ったという状況になっているのがこちらの推測の数値になっております。

<松本会長> はい、利用者数に関しては予測としてはそういうことではございますが、今後、更に増えていって、基準を下回った場合、空白地が出てくるとそういう空白地域への対応として、菰野町のような例もあるのではないかと。ということなのですが、それは将来的な話として、事務局では必要に応じて検討するというところになっていくところですか。それがこの3ページ(3)②になるのですかね

<事務局> そうですね、「新たな公共交通の導入」、菰野町も導入していますデマンド的な運行、法律的な部分の話が出てくるかなと考えております。

<松本会長> はい、ということではございますので、そういう意味では、今、伊藤さんのご指摘がこの基準の設定によってかなり必要性も変わってくるかと思っておりますので、そういう意味ではこの数値の設定は慎重にご検討いただければという気がしております。ちなみに、その番組を見てないですが、一般的にオンデマンドということで、今、日本中でいろんなアプリを使った配車の仕組みの実験が行われています。現状その中でご高齢の方々にうまく使われている例は殆んどないというのが現状だと思っております。殆どの高齢の方はスマートホンを使えませんし、今、公共交通が必要とされている方々は、電話での予約になっているのが現状でございますので、テレビの報道をうのみにすることなく、やはり我々は現実を、実際の現場を見ながら何が必要で、どういう手立てが考えられるかというのをしっかりと皆さんと検討していきたいなという気はしております。

ちなみに、電話さえも億劫だと言われる方もおみえです。耳が遠いので電話で予約するのさえ億劫なのだということもおみえで、簡単に予約だからいい、自分が好きな時に予約出来ればいいというわけでもないということ。そういう方々からしてみると定時定路線でいつも決まった場所に来てくれる、週に1便でもいい

から来てくれてありがたいという声になることになります。その他、この基準に関しまして今のうちにご質問ご意見等ありませんか。

はい、竹田さんお願いします。

<竹田委員> 直接的な利用者を確保するという点では、こういう方策がやむを得ないと思いますけども、ただもう少しそのPRを必須条件だと言われておりますし、ただ理解を得るだけではなく、もう少し、公共交通に対して理解を深めていただくようなアピール。あるいは、公共交通の良さをもう少しアピールしていく。そういう意味では、この協議会もそうですけど、縦割りの行政で国土交通省所管になっているわけです。だから今たとえば地球環境の温暖化の危機だと言われているような問題で、環境問題にスポットを当ててみますと、今までは公共交通業者に対して何十倍と環境に優しい交通手段だということでアピールしてきたわけですよ。しかし、今やそれでは公共交通そのものが排出者になっているわけで、それを例えば、軽減するために電気自動車化をどうするのかという議論も一つ検討に加える。そういった意味で、市民からの協力、募金の協力だとか企業だとか事業者に対しての協力を得て、まず、津市で電気自動車のコミュニティバスを走らせる。そのことによって市民の認知度も高まると思いますね。そういう環境面も今非常にクローズアップされておりますし、市民の関心も高いし、そういう取り組みも必要になってくるのではないかと。でないと市民の感覚から見れば活性化協議会でいろいろと議論されて、ずいぶん努力しているのだからということでは全然見えてこないのですね。

何か三重交通やその他の事業者がやっているような感覚で、市民から見れば遠い存在のところまで走らせているようです。私が主催している「ぐるっと・つーバス」という100円バスがあるのですけれども、これですらNPOがやっているのだという認知度で、もう20年近く走らせているのですが、今でもそういう認識なのです。

だから、そういう点では事業者や市民からの希望で、例えば津の電気自動車1台をまずどこかで走らせてみるという試みも、やることによって地域公共交通の市民の認知度も高まるし、それじゃ一度利用してみようかというようなこともありますし、環境に関心を持っている人は今まで車を使っていたけど週に一回だけはバスを乗りましょう。電車に乗りましょうというような、そういう形に発展していけば一番良いかと思います。是非、そういう他方面のことも含めてバックボーンを広げていく状況を是非検討してみる必要があるのではないかとというふうに

思います。以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

利用促進の一方策ということでご提案いただいているかと思います。3ページのところでいうと「(1) 3. 5人以上で～PR等の利用促進を継続する。」ということになっておりますが、その中で公共交通に関心を持ってもらうために、乗り物自体を例えばEVというようなお話しがありましたが、そういった世間から注目をあびるようなものにしていただくというのも一つの方策だろうということだと思っております。特に地球環境問題は富に大きな社会問題で関心を寄せておりますので、そこに合わせた形で車両の更新とあれば、確かにそうですね、私も大賛成ですけど、それは今回の評価に関係なく、是非、事務局でも検討いただければと思っております。ちなみにそんなことを検討されていますか。三重交通さんも後でお聞かせください。

<事務局> 環境対策で電気自動車というようなことは、今のところ特に検討はしておりません。

<松本会長> 何か考えていけると良いですね。急には無理だと思います。簡単に出来るものではないし、車両の更新の時期に合わせていくとか、あるいは環境省の補助を貰いながら何か新しいことにトライするとか、そんなのがやれると良いと思います。三重交通さんの環境対策は何か、どんな取り組みをされているのか、今後の予定があれば教えてもらえますか。川端さんお願いします。

<川端委員> 環境対策としては、正直進んでいるとは言い難い部分があります。安全面にしましては、例えば運転手が急遽体調不良になった時にお客様がボタンを押していただくような安全装置。今後法律でもなっていくと思うのですがけれども、新車導入にしましてはそういう部分を取り組んでおります。あとはオートマ化とかそういった部分は進んでいますけれど、なかなかハイブリットとか導入はしているのですが、マイカー程燃費に繋がっているというようなデータまでは出てないような状態でございます。

<松本会長> はい、ありがとうございます。簡単にEV化とか、FCV化って進むものじゃないですね、そう思っています。技術の進展と普及、さらにそういう車両が供

給されないとなかなか難しいと思っておりますので、徐々にその他をやりながら、そして、竹田さんが言われるようにそういう車両が出て来た時に、すぐに津市として手を上げて「ハイ、それを使います。」と言ってもらおうとそれがPRになって、効果になっていくかと思っておりますので、是非アンテナを張っておいてください。

ちなみに他の自治体では、個人的には賛成ではないですけど、EVバスをある自治体さんが入れて、大々的にPRをして、市民の方々からは「おおEVバスだ。電気で走る。」ということで好評を得る人もありますし、他にもいろんな形で環境対策の取り組みを行っておりますので、アンテナを張っているいろいろな取り組みをいただければと思います。どうも竹田さんありがとうございました。

その他、数値評価に関しまして何かございますか。

<岸野 委員> 自治会連合会の岸野と申します。

私が住んでいるのは美杉町でして、この数値目標の3ページの(3)が一番関心あるところなんです。私も自治会で美杉の会長をやらしてもらってから、ずいぶん連合会を中心に地域公共交通のあり方検討会というのを開催しまして、なかなかこれはといった方策も出ないまま令和3年度から週3回運行に乗車人員が少ないのじゃないかということで合意をしたような次第です。ただ、この中でやっぱり利用者についていうならば、高齢者の人が大半です。やっぱりそういった人の意見も把握するためには、民生委員さんの声ももっと聞いてほしいなと思います。実は先月も美杉の連合会の会議がありまして、コミュニティバスが減便になったので不便だとか、それからこの協議会で承認いただきましたデマンドタイプのバスにしても町内でしか運行できないから不便だなあという意見もありました。ただ、それを言っているのは多分自分も運転出来る。高齢者の人がかわいそうだなあというふうに感じてみえるような雰囲気もありますし、私は昨年から申し上げておるのは、自分の体を運行にあわせてみるのも必要じゃないですかということもいろいろと言わせて貰っています。高齢者が対象ですので、福祉の面も含めてこれから考えていきたいなあと思っていますし、そうしていかないといくら数値目標で先ほどのCということでありましたけど、人口減少もありまして、解消は難しいのだからあというふうに感じさせて貰いました。これまでの経過がわかりませんので、ちょっと的外れになったかもわかりませんが、そのような取り組みをしておりますので、ご承知をしていただきたいと思います。

<松本 会長> はい、ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思いますが、このいまの

は、地区によって利用状況というのが異なるので、一律にこの1とか2とかそういう数字でいいだろうか。利用が少ないですが真に必要なとす少なからずの人達がおみえかなと思っております。確かに数値を設けますと、そこが冷酷にその数値で判断されていって、本当に必要な方々を切り捨てていってしまうことにもなりかねません。ここは我々にとって凄く責任重大な決定をしなくてははいけませんので、今言われたような観点も含めて、また、お持ち帰りいただきながらご意見をいただければというふうに思っております。

それからそういう意味では②番、先ほどの3ページ(3)の①・②ですよね。ここを本来であれば、ある程度の道筋をつけた上で数値を設定して、このところに行ったときにはこういった形で皆さんの足はちゃんと移動を確保できますよというような。そうすると我々も安心感があるかな。もちろん地域の方々にとっても安心感があるのかなという気がしますので、実はこの数値設定だけではなかなか決めきれないかもしれませんね。

はい、ありがとうございます。その他に如何でしょうか
岸江さんお願いします。

<岸江委員> 県の交通政策課の岸江と申します。よろしく申し上げます。

先ほどからもお話しに上がっていましたが3ページの②のところでもお書きいただいています通り、地域の住民の新たに公共交通の導入というところですが、やはりコミュニティバスをしっかりと使って残していただくことが一番いいことだと思いますがそれだけでもなくて、そこに向けて新たに接続することで、コミュニティバスの利便性が高まることも有りますので、また、新たな公共交通の導入をご検討される際には、是非、情報共有をいただければと思います。県としてもこういった交通空白地域等への新たな移動手段の確保に向けた支援としたモデル事業の費用支援ですとか、勉強のための専門の方の派遣とかをわずかながらですがさせていただいておりますので、そういった意味でも共有させていただければありがたいと思いますので、よろしくお願い致します。

<松本会長> はい、どうもありがとうございました。新たな仕組みを考える際には、県の方もいろいろとご支援いただけるということでありました。ありがとうございました。

中平さん、よろしく申し上げます。

<中平委員> 数値目標の設定は、僕もこの段階で考えるのは難しいかなと思ってまして、もう少し議論が必要かなと思うのですが、少なくとも、例えば皆さんが、3ページの(3)当たり、「1人～2人」或いは「1人未満」の移動といったところが、公共交通前提に考えられているところがあるので、利用者の方からしてみれば公共交通でなくても良い。福祉的な輸送もあればボランティア的な輸送もあるので、あまり少ない所を公共交通で走らせるのは逆に現実的ではないのかと思われまますので、その当たりの文言も付け加えた方が良いかなというふうには思っております。以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。いろんなモードがあるのでということですね。その辺事務局の考えとしていかがでしょうか。

<事務局> 今までいろいろとご意見いただきましてありがとうございます。

今回ここではコミュニティバスと自主運行バスの評価を考えていこうということで、数値目標ということで議論をいただいております。先ほどからご意見が出ていますように、これまでも公共交通の課題として、コミュニティバスでどうしても対応できないところの地域の方や市民の方をどうするのか、移動手段としての総合的な考え方をどうするのかという課題がございました。津市としてもコミュニティバスはコミュニティバスで有効な手段として考えてこれからも評価はしていきますけれども、もっと考え方の幅を広げて、移動手段の確保ということの中で市として総合的にどういうことができるかということを経験していかねばならないということで、そういう場のスタートを切りかかったところでございます。今後またそういう場が出てきた内容等を活性協議会でも協議いただくこともあろうかと思っておりますので、その節にはよろしくお願ひしたいと思います。

以上でございます。

<松本会長> はい、どうもありがとうございます。おそらくその辺が見えてくると、今回はいわゆるバス型の運行としての評価基準ということで設定はしやすいという気がしますので、またぜひそういったあるところが見えてきた情報を共有いただければと思います。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

<谷山委員> コミュニティバスということで、ここにみえる方は多分私も含めて、自分で

運転できる方ばかりだと思うのです。実態として、自分が歳を取った時に、車の免許は返してしまいました、かと言って病院へは行かなくてはならない、という時に、私は別に毎日走ってもらう必要はない。という意見の方もみえれば、私は買い物に行きたいから2日に1回は走ってもらわないと困るという方もみえるということで、今現在の利用者の方を中心に、どれだけ使っていただけるかを中心にして考えるべきで、人数がこれだけないと国の援助がないとか、それは凄く大事だと思うのですが、もう一度思い切り下までさげて、その辺の需要を確認する必要があります。そこの地区で1日1回病院へ行ければ良いよという人は、利用者10人の内の8人いるのだから1本走って8人、多数決で済むのではないですけど8人救えるわけですから、あと2人をどうやって救うのかという考え方でやれば良いという話です。かといって大きな路線を走る津南まで行きましょうという路線だったら、これは毎日走らせても乗る人が多いから十分ペイ出来るでしょうとそういう考え方も出てくるし、そこのところをもう一度、根元から見直すというところを一つの利用の頻度が上がるというか、無駄なものが走ってないところを再度見直すというので、もう一度その方がPRになると思うのです。あなたがなるべく希望するようにするから希望を出してくださいというふうに言えば、私の思ったものじゃないと怒る方も見えるかもしれないけどそれでもまるっきり知らないとか、知っていただけるということの方が大事だと思うので、そういう方策から入っていくのも一つの考え方というか、そういう切り口もあるのだということもありますので、そういう面も少し考えていただけるといいのかなというふうに思っております。以上です。

<松本会長> はい、ご提案ありがとうございます。

おっしゃられる通りだと思っております、特に利用者が少ないところに関しては、需要を予測するものではなくて数えるものだとよく言われています。従って、地域に入ってどの方が「いつ」・「どこに」行きたいかを数えれば、それで十分バスになるか、タクシーになるか、ともあれ分かると言われております。そういうそれにふさわしい地域もあるのは事実だと思っております。

一方で、なかなか集約できないような地区もあり、あるいは、本当に都市部のようにより多くの方々が、「いろんな目的で」「いろんな時間帯で」動くといったところもあって、その地区のレベルによってだいぶ違って来るなと思っております。

いずれにしても津市の場合は地域公共交通網形成計画を策定する際に地域の中に入っていきながらいろんな地域の方のご意見を聞いていただいております。そ

の結果が今回の再編につながっていると理解しています。どれだけきめ細やかに
なったかはありますがおおむね今言われたような方法でやってはいると思いま
す。ただ、やはり我々地元含めですけど年を経るごとによって移動範囲や移動の
目的も変わっていきますよね。特に地区でもまさにご高齢の女性が定常的に使っ
ていたのが残念ながら体を壊してしまって一気に利用ができなくなってしまう、
そういう変化も出てきたりしますので、ずっと利用いただける路線の設定という
のは難しいとも思っています。事務局としてご意見に対して何かありますか。

<事務局> 松本会長から言っていただきましたけど、今回地域で違っていた運行をまず
買い物や通院、日常生活に必要と思われる週3日、一日4往復に見直したことに
なります。その運行状況をみて先ほど言われました少ない地域に関してはそれに
あった運行内の地域の方と検討していく方向にされていく形なのかなという考
えであります。

<松本会長> 今お配り頂いた資料の4ページ「地域公共交通あり方検討会について」とござ
いますので、こんなの为抓手と機能するようになっていけば本当に地域にふ
さわしいような移動手段ができてくると思っています。ただ先ほどから皆さまお
っしゃったように多くの方は公共交通に無関心です。自分のそばにどんな路線が
走っているか、自分のそばのバス停名さえ知らない方がほとんどです。なぜか、
困っていないから。ということで地域の方々に考えていただくという組織を作る
ことはなかなか難しいのですが、これからは全部行政がやっていくという時代で
はありません。ぜひこういったところで、あり方検討会のようなものが実質的に
動くような仕組みをみなさんとともに考えてくことができればなと考えており
ますし、ぜひそのときには地域の方のお知恵を拝見できればと考えております。
ありがとうございました。

すみません、ちょうど2時間になってしまいましたので先ほどありました目
標に関しては別途ご意見いただけることになっておりますのでこのへんで打ち
切りたいと思いますがこれだけはというのがありましたらお聞きしておきたい
と思います。よろしいですかね。

みなさん、まだ気になることあるかと思いますがこの紙、あるいはメールで気
づいた点お寄せいただければと思います。それから冒頭に意見交換する場を設け
たいと思いましたが時間が来てしまったので今日は割愛させていただきます。

次回以降また時間があれば公共交通について意見交換できるようなことをし

たいなと思っておりますのでご承知おきください。

ありがとうございました。

以上で、予定の議題はすべて終了となります。皆さまのご協力に感謝いたします。

それでは事務局に進行をお返しします。

<事務局> 長時間にわたりご協議いただき、ご承認いただきありがとうございました。協議の中で議論の内容の提案、評価表の改善点の文書の修正等ご意見いただきました、その方向で修正した上で進めさせていただきます。次回、第4回協議会は、3月頃の開催を予定しております。詳細な日時につきましては、改めて文書にて通知させていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、これをもちまして、令和3年度第3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。どうもありがとうございました。