

令和3年度第4回津市地域公共交通活性化協議会の会議結果報告

|            |  |
|------------|--|
| 1 会議名      | 令和3年度第4回津市地域公共交通活性化協議会   |
| 2 会議日時     | 令和4年3月22日(火) 午前10時から午前11時50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<br/>         松本幸正(会長)、岸野隆夫(副会長)、渡邊 公隆(副会長)、<br/>         荒木康、伊藤好幸、川端邦裕、森本誠交通第一課長(片山委員代理)、<br/>         阪野房義、鈴木博行、竹田治、谷山昭、中野孝、中平恭之、<br/>         西川明正、岸江昭憲副課長(羽田委員代理)、宮崎清、高橋克典、<br/>         宮崎利章</p> <p>(事務局)<br/>         都市計画部次長 落合毅人<br/>         交通政策課長 垣野哲也<br/>         交通政策・海上アクセス担当 桂京佑、坂井亜希子、見取秀祐<br/>         建築指導課 建築指導担当副主幹 大井清</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</p> <p>2 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</p> <p>3 令和4年度事業計画(案)及び予算(案)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<br/>         電話番号 059-229-3289<br/>         E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp</p>  |

## 【令和3年度第4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4回津市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。

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> 皆さん、こんにちは。年度末のお忙しい時期にお集まりいただき、ありがとうございます。最近では明るい話題が少ないなと思っております。新型コロナウイルス感染症というのがありますし、大きな話になってきますが、ウクライナへの進行、あるいは、つい最近の宮城県の地震、東北新幹線のも復旧の目途が立っていないということで、公共交通にとっても少し暗い気持ちになるなという想いがございますが、一方で、まん延防止も三重県がいち早く解除ということで、愛知県もいよいよ今日から解除となっておりますし、それから、Go Toなんていう言葉もちょっと出てきておりますし、それから、なによりも季節が春になってきて、桜の話なんかも聞こえてくるようになってきております。そうすると、間違いなく人々も気持ちも明るくなって、動き出すなと思っております。

そういう意味で、これから明るい気持ちになっていったときに、出かけようという気分、そういう時に、安全な、そして安心して乗れる公共交通を提供していくということが何よりも大事だと思っております。これを機に、前向きになった時に、また公共交通に戻ってきてもらえる。そんな形で皆さんと一丸となって進んで参りたいと思っておりますので、どうぞ、ご協力よろしく願いいたします。

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「津市コミュニティバスの運行変更」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『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。

今回、運行変更を予定しておりますのは、南部地域を運行しております「久居南・雲出ルート」及び「久居西循環ルート」並びに南西部（一志）地域を運行しております「一志西循環ルート」及び「一志東・伊勢中川駅ルート」の4つのルートです。

それでは、【資料1-1】に沿って南部地域の「久居南・雲出ルート」から順に運行変更案についてご説明いたします。

なお、【資料1-2】が南部地域全体の路線図となっておりますので合わせてご確認いただきたいと思います。

【資料1-1】の1ページをご覧ください。

久居南・雲出ルートの一つ目の変更は雲出池田地区における運行路線の変更です。雲出地区は、令和3年4月に実施したコミュニティバスの再編の際に新たに運行した地区であり、雲出池田地区については、集落内を通る市道の幅員が狭いため、集落の東側を運行路線とし、集落から少し離れた場所に「雲出池田」停留所を設置しておりました。

しかしながら、利便性の向上のため当該停留所を、より集落の近くに移設してほしいとの要望を受け、集落内を運行することについて、所管警察署および運行事業者である三重交通株式会社と協議させていただいた結果、変更について承認

をいただきましたことから、運行路線の変更及び停留所の移設をしたいと考えおります。

なお、当該運行変更に伴い、変更後に運行しなくなる区間の路線につきましては、廃止したいと考えております。

2ページをご覧ください。

変更後につきましては、集落内にある集会所に停留所を移設し、停留所の名称を「池田集会所」に変更したいと考えております。

なお、停留所の設置場所は市の所有地であり、集会所内への乗り入れは行いません。

3ページをご覧ください。

2点目は安全性向上を目的とした運行順路の変更についてです。

【資料1-2】の南部地域の路線図においては、右下に青い路線として、示しておりますが、久居南・雲出ルート「須ヶ瀬」及び「高橋」停留所については、雲出川の南側にある停留所であり、本ルートはこの2つの停留所を経由した後、また同じ道を通って雲出側の北側に戻ってくるという運行となっております。

現行では、往路復路ともに、先に「高橋」、「須ヶ瀬」停留所の順に経由する運行となっておりますが、「須ヶ瀬」停留所を経由した後、北側の市道から県道に合流する際に通行する交差点の見通しが悪いことから、南側の市道から県道に出ることができるように、運行順路を変更したいと考えております。

また、運行順路の変更に伴い「須ヶ瀬」停留所での車両の停車向きが逆になるため、車両の進行方向左側に当該停留所がくるように、当該停留所を道路の反対側に移設したいと思います。イメージ図を4ページの上段に示しておりますのでご確認ください。

続きまして3点目は、「プライスカット久居元町店」停留所の名称変更についてです。当該停留所につきましては、地権者からの強い要請を受けたことにより、プライスカット久居元町店の敷地内から県道沿いに移設しておりますが、現在停留所名が「プライスカット久居元町店」となっているため、停留所の場所についての誤解を防ぐため「プライスカット久居元町店前」に停留所名を変更したいと考えております。

続きまして、久居南・雲出ルートのダイヤの変更についてご説明させていただきます。【資料1-3】を合わせてご覧ください。

1点目は雲出池田地区での運行変更に伴い信号の待ち時間等の兼ね合いから、「池田集会所」 - 「イオンモール津南」間の運行時間を2分伸ばしております。

2点目は、「須ヶ瀬」と「高橋」の運行順の変更に伴い停留所間の運行時間を調整しております。

3点目につきましては、スーパーでの滞在時間の延長に係る変更です。

【資料1－3】の下段の表をご覧ください。

プライスカット及びぎゅーとらでの買い物時間が少ないとの意見が多かったため、買い物にご利用いただきやすいよう3便目～6便目の運行時間を調整し、買い物時間を10分伸ばしております。

ダイヤに関する変更は以上です。

【資料1－1】5ページをご覧ください。

2ルート目といたしまして、南部地域の久居西循環ルートの運行変更についてご説明いたします。

1点目は安全性の向上に関する運行路線の変更です。「庄田」－「善応寺団地」の間の運行については、庄田地内の市道を通行しておりますが、道幅が狭いため、より安全な運行とすべく、北側の国道及び県道を通行するよう運行路線を変更したいと考えております。

6ページをご覧ください。

2点目につきましても、安全性の向上に関する運行路線の変更です。「一色」－「中村公会所」の間及び「中村公会所」－「栗葉出張所」の間の運行につきましては、「中村公会所」停留所へ経由する際に図西側の中村橋を運行しておりますが、橋の幅員が狭いため、より安全な運行とすべく、比較的幅員が広い、東側の入野橋を通行するよう運行路線を変更したいと考えております。

変更後の運行路線は7ページに示しておりますのでご確認ください。

8ページをご覧ください。

3点目は停留所の追加に関する変更です。

久居西循環ルートの沿線に位置する福喜多眼科への通院の需要があることから、本眼科付近に停留所を追加しようとするものですが、先ほど運行変更についてご説明いたしました久居南・雲出ルートにおいて運用しております、既存の停留所である「新地北」停留所が本眼科の前にあるため、停留所の新設は行わず、新たに当該停留所へ停車するよう変更したいと考えております。既存の停留所につきましては、8ページ下段及び9ページ上段に示してあります。

続きまして、4点目は停留所の名称の変更です。本ルートの停留所である「稲葉ふれあい会館」停留所については、三重交通株式会社の「上稲葉」停留所と同じ場所に設置しているため、利用者にとってよりわかりやすくなるよう同社と同

一の停留所名「上稲葉」に変更したいと考えております。

なお、「稲葉ふれあい会館」停留所は南西部（美里）地域の長野・榊原ルートにおいても運用しているため、同ルートにおいても同様に「上稲葉」に変更したいと考えております。

続きまして、久居西循環ルートのダイヤの変更についてご説明させていただきます。【資料1－4】を合わせてご覧ください。

ダイヤ変更といたしましては、4件の区間時分の調整及び南西部（美里）地域のコミュニティバスとの乗り継ぎの強化を図っております。

区間時分の調整については、運行変更においてご説明をいたしました「庄田」－「善応寺団地」の間の運行を大回りに変更したことによる時間の増。「中村公会所」停留所付近の道が狭いため、運行にゆとりを持たせるための時間の増。「新地北」停留所の追加を予定している区間ですが、「久居インターガーデン」と「戸木口」の間の運行については交通状況により遅延がみられるため運行にゆとりを持たせるための時間の増。「久居総合支所前」と「三重中央医療センター」間の運行についても交通状況によって、遅延がみられるため運行にゆとりを持たせるための時間の増以上4件の調整を考えております。

これに加え、美里地域のコミュニティバスとの接続の強化についてですが、【資料1－2】の久居地域の路線図及び【資料1－4（補足）】こちらはA4の資料になります、こちらをご覧くださいと思います。

久居西循環ルートにつきましては東西に長いルートであり、久居地域の各地区から、東側の久居駅方面へ移動できるよう運行しております。【資料1－2】をご覧ください。オレンジ色で示しております久居西循環ルートの更に西側に水色の路線が運行している地区があります。こちらは榊原地区であり、当該地区を運行している路線は南西部（美里）地域の長野・榊原ルートであるため、当該地区から久居駅方面に移動する際には「榊原口」停留所において、久居西循環ルートへの乗り換えが必要となっております。

現在、久居西循環ルートと長野・榊原ルートは行き帰りで1便ずつの乗り継ぎが設定されていますが、今回のダイヤ変更において、行き2便、帰り2便の乗り継ぎができるよう変更を考えております。ダイヤに関する変更は以上です。

続きまして、3ルート目といたしまして、南西部（一志）地域の「一志西循環ルート」の運行変更についてご説明いたします。【資料1－5】が一志地域全体の路線図となっておりますので合わせてご確認ください。

【資料1－1】は10ページの中段をご覧ください。

まず、1点目といたしまして、地域内に開院する新医院への乗り入れに係る運行路線の変更についてご説明いたします。令和4年4月に新たに当該地域に「一志ささベクリニック」が開院し、それに伴い現在コミュニティバスが乗り入れている「小渕医院」の機能が小児科を除き新医院に移されるため、運行路線を変更し新医院への乗り入れを行いたいと考えております。

1 1 ページをご覧ください。

現行の「一志眼科」停留所と「小渕医院」停留所の運行の間に西側の新医院への乗り入れを行い、医院敷地内で転回し同じ道を引き返す形で、もとの路線に戻る運行となっております。停留所につきましては、イメージ図のとおり医院敷地内に設置を予定しており、停留所名称は「一志ささベクリニック」です。

1 2 ページをご覧ください。

2点目につきましては、久居西循環ルートでご説明いたしました「庄田」と「善応寺団地」間の安全運行に係る路線変更であり、同様の内容となるためご説明につきましては、割愛させていただきますが、こちらは一般乗合旅客自動車運送事業として実施をしており、当該運行変更に伴い、変更後に運行しなくなる区間の路線につきましては、廃止したいと考えております。

3点目につきましても、安全運行に係る運行路線の変更です。

1 3 ページをご確認ください。

本ルートの右回りの運行において、「中川原」停留所から「高岡老人憩いの家」停留所に向かう途中、市道と県道が合流する交差点がありますが、本交差点が鋭角であり、危険であるため、より安全に運行すべく、右回り左回り共に本交差点の通行を避け、東側の市道から出て県道と合流するよう運行経路の変更を考えております。繰り返しになりますが、こちらでも当該運行変更に伴い、変更後に運行しなくなる区間の路線につきましては、廃止したいと考えております。

4点目につきましても、安全運行に係る運行路線の変更です。

1 4 ページをご覧ください。「川合高岡駅」停留所から一志眼科方面へ運行する際に、右折の直後に踏切に入る必要があり危険であるため、より安全に運行するため、「川合高岡駅」停留所と「一志総合支所」停留所の運行順を入れ替え、一志総合支所敷地内を通行することによえり、右折直後に踏み切りを渡る必要がなくなるよう運行路線の変更を考えております。

続きまして、一志西循環ルートのダイヤの変更についてご説明いたします。

【資料1－6】を合わせてご覧ください。

1点目は「一志ささベクリニック」停留所の新設に伴い経由に係る時間として

2分運行時間を追加しております。2点目は、久居西循環ルートと同様に、「庄田」と「善応寺団地」の間の運行を大回りに変更したことによる運行時間を増やしております。これに加えて、ご説明いたしましたとおり、川合高岡駅と一志総合支所の運行順が逆になっている他、一般路線バス波瀬線等との接続を維持及び休憩時間を確保のため全体として運行時刻を調整しております。

ダイヤに関する変更は以上です。

続きまして、4ルート目といたしまして、南西部（一志）地域の「一志東・伊勢中川駅ルート」の運行変更についてご説明いたします。

【資料1-1】の16ページをご覧ください。

まず、1点目といたしましては、安全運行に係る運行路線の変更についてです。

「嬉野平生（ヒロ）」と「片野集会所」間の運行につきましては、片野地区の市道を通行しておりますが、道幅が狭いため、より安全な運行とすべく、県道を通行するよう運行路線の変更をしたいと考えております。

なお、片野集会所につきましては、現在も敷地内への乗り入れを行っており、運行路線の変更後につきましては、本集会所の敷地内で転回をし、同じ道を引き返す形で、もとの路線に戻る運行となっております。

なお、当該運行変更に伴い、変更後に運行しなくなる区間の路線につきましては、廃止したいと考えております。

17ページをご覧ください。

2点目につきましては、一志西循環ルートでご説明いたしました新医院の開院に伴う変更と安全運行に係る変更を同時に行うものであり、運行路線及び運行順路の変更となっております。

まず、変更前の運行についてご説明いたします。

本ルートにつきましては、地域内の病院である小淵医院を経由するために、川合高岡駅の北側の踏切を運行しております。先ほど、一志西循環ルートの変更の際にご説明いたしましたとおり、右折直後に踏み切りを渡ることとなります。さらに、運行路線の図の左側に記載しておりますが、本ルートの往路の運行につきましては、「一志郵便局」停留所の路地から、県道に右折で侵入する箇所がありますが、本県道の交通量が非常に多く、右折がしにくい状況となっております。以上2点の課題の解消のため往路及び復路で異なる変更を行いたいと考えております。

18ページをご覧ください

往路の変更としましては、まず、一志ささベクリニックの開院に伴い小児科を

除き小渕医院の機能が当該新医院に移されることに鑑み、経由する際に危険な踏切を通ることとなる「小渕医院」停留所については廃止し、新医院へは西側から乗り入れることとします。また、運行順路を変更することで、一志郵便局の路地から右折で県道に入る必要がないよう運行順路の見直しをおこないます。運行順につきましても、運行路線の図において経由する停留所に運行順に数字をつけておりますのでご確認ください。

復路につきましても、往路と同様に「小渕病院」停留所を廃止するとともに、西側から一志ささベククリニックへの乗り入れる変更を考えております。

19ページをご覧ください。

3点目につきましては、路線沿線の新たな施設への乗り入れについてです。

本ルートに沿線にある高齢者の健康維持等に対応したトレーニングジムへの移動需要があり、乗り入れの要望が地元自治会からあったため、当該ジムへの乗り入れを行い、敷地内に「トレーニングジム an」停留所を新設いたします。

続きまして、一志東・伊勢中川駅ルートダイヤの変更についてご説明させていただきます。【資料1-7】を合わせてご覧ください。

こちらは、「小渕医院」停留所の廃止及び「一志ささベククリニック」停留所の新設並びに「一志郵便局」停留所の運行順の変更に伴い当該区間の運行時間を調整しておりますが、全体の運行時刻及び休憩時間等に大きな変更はありません。ダイヤに関する変更は以上です。

【資料1-1】の20ページをご覧ください。

ご説明いたしました4ルートの変更につきましては、何れも令和4年7月1日付けでの変更を予定しております。また、当該変更に伴う運賃の変更はなく、運行路線変更や私有地への乗り入れ、道路占用等に関して、関係機関からの了承を得ております。また、運行変更の周知については、主にルート沿線に対し、新ルートの路線図及び時刻表を全戸配布することで行いたいと考えております。

長くなってしまいましたが、以上をもちまして、「事項1 津市コミュニティバスの運行変更」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した。

交通安全上の問題が多かったと思いますが、それから、地域からのご要望も含めて、それから渋滞等に伴って時刻表の調整ということで、ご提案いただいておりますが、この件に関しまして、ご質問、ご意見等があれば頂戴したいと思いますが、いかがでしょうか。

<宮崎委員> 主に資料1-4の補足のところを見ていただきまして、乗り継ぎダイヤのより乗り継ぎしやすいようなダイヤの設定をしていただきましたが、短いところで8分、長いところで13分の乗り継ぎ時間、まあ、これくらいかなと思いますが、私この間、片田団地停留所で三重交通バスとコミュニティバスの久居南ルートの乗り継ぎを体験したのですが、乗り継ぎ時間が6分で設定されておりますが、その日はたまたま三重交通バスが遅れまして、もう乗り継ぎ時間0分になりまして、非常にドキドキして、やむを得ず、片田団地停留所の2つ手前のバス停で降りて、乗り継ぎを2分ほど節約して、乗り継ぎを成功させましたけれども、コミュニティバスなので待ってくれるのかなと期待をしているところもありましたが、かなり心臓に悪い乗り継ぎを体験しました。ということで、6分、8分ぐらいであればいいと思いますが、その際には乗り継ぎをしやすくだけではなく、バス停の環境が問題で、私も榊原口のバス停を見ていないのでわかりませんが、13分あるとちょっと普通のバス停だと乗り継ぎが大変だろうなという気がいたします。高齢者にとっては立っているのが非常に辛いので、乗り継ぎバス停の状況というのを整備、まあ、いま直接は関係ないですが、考えていただけるといいなと思っております。

全国的にも名古屋市は綺麗なバスシェルターを作っておりますし、地方では新聞にも出ておりますように、長崎県が面白いバス停を作っておられます。フルーツバス停というメロンの形をしたものとか、色んな形をしたバス停の屋根などを作っております。まあ、そういったものも作っていただくとありがたいですが、バス停ではベンチだと、私だとありがたい。ベンチについて、津駅なんかでどっかのお医者さんが寄付してくれないかなと、確か、津駅西口とか鳥居町のところに確か、たじま医院さんがバス停を寄付してくれております。それを受けて、どこか周りのお医者さんが寄付してくれるようなことがないかということで、バス停の乗り継ぎ環境の整備というのを考えていただけるとありがたいと思います。

<松本会長> ありがとうございます。乗り継ぎが8分という設定でございますが、遅延も含めると少し心配だということ、それから、その遅れた場合の連携の方策ということですが、事務局で把握していることがあれば、それから、バス停環境、榊原口のバス停環境をご説明いただけますでしょうか。

<事務局> ご質問ありがとうございます。お答えいたします。

まず、乗り継ぎ時間の調整につきまして、ご説明させていただきます。こちらのルートは、まず榊原口、榊原地区を通った長野・榊原ルートから、久居西循環ルートへ乗り継ぎをする際につきまして、この長野・榊原ルートにつきましては、あまり交通量の多い道路を通るものではございませんので、基本的には、確認したところでは、定刻で運行ができておりますので、行きの乗り継ぎについては問題がないかと思っております。帰りの乗り継ぎにつきまして、会議の前に、現在、久居西循環ルートを運行いただいております事業者様にご確認させていただきまして、4点の運行にゆとりをもたす変更をしております。その中で資料1-4をご確認ください。事項のなかでもご説明させていただきましたとおり、三重中央医療センターから久居総合支所前までの運行を4分間延ばしており、こちらにつきましては、1運行のなかに一番初めと、一番最後に経由する停留所となっております。この4分間の時間の増につきましては、これまで定時運行が難しかった部分であり、実際にかかる時間より、かなり長い時間を運行時分として設定させていただいております。このように、この変更に伴って運行時間につきましては、かなりゆとりができてくると思っておりますので、帰りの久居西循環ルートの遅延につきましても、配慮させていただき、待ち時間としては8分とさせていただいた次第です。

2点目にご質問いただきました榊原口停留所の待合環境につきまして、現状といたしましては、バスベイがしっかりある道路でして、停車自体はしっかりとさせていただくことができると思っております。ただ、待ついただく方にとっては屋根等もない停留所となりますので、何か改善ができたらと思うところではありますが、今この段階で方針を示すことはなかなか難しいため、ご意見として承らせていただきたいなと考えております。

<松本会長> ありがとうございます。ちなみに、遅延した時の連絡体制みたいなのはあるんですか。

<事務局> 三重交通株式会社様と別の事業者様に落札をいただいている関係で、車内の無線通信等の設備がないため、遅延した場合の連絡手段、時刻の調整まではできていないというのが現状です。

<松本会長> なるほど。そこは難しいということですね。ただ、宮崎さんが言われたように、

利用客にとっては、その遅延によって乗り継げないのではないかと非常に心配を抱えることになるので、そこの解消をできるといいですね。まあ、これだけITを使える状況ですので、何か事業者さんとの間で、あるいは津市が仲介しながらそういうシステムを作ってもらえるといいかもしれないですね。ちなみに、これは津市だけの問題ではなくて、他のところでも全く同じ状況かと思っております。

ありがとうございました。それから、榊原口、今は上屋が無いということですが、空間的には広いんですか。歩道なんかは広い歩道があるんですけど。設置するには物理的には可能なんでしょうか。

<事務局> 道路的にはそこまで狭いものではないので、設置等も可能ではあるかと思いますが、例えば、一つの案としまして、いま改修をしております湯ノ瀬という津市の施設がございますので、例えばそちらに乗り継ぎを設定することで、環境としては、道路に何かを設置するより、待っていただきやすい環境にすることが可能かと思いますが、まだ見通しがたっておりませんので、一案として事務局のほうで持っております。

<松本会長> そうですね。道路上、歩道上に上屋を立てるのは簡単ではないと思いますので、その他の場所で環境が確保できるのであれば、そこを乗り継ぎの拠点としてもらうという、そういう方策もあるかと思いますが、また、こういった声も聞きながら検討いただければと思います。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

<中平委員> バス停で新設や移設をされたバス停があるかと思いますが、例えば、2ページの新設バス停ですと、用水路か何かの近くのような感じで、先ほども意見がありましたけれども、環境がすごい悪いような気がしました。例えば、雨降ってる時、風が強い時、なんとなくここにバス停置きましたよってだけで考えているような感じがしてまして、もう少し環境のいい所にバス停を置けないのかなっていうのは思いついて、例えば、どこかにトレーニング事務さん新設のところがあつたと思うんですけども、そこでもバス停の位置が明確に示されてなかったんですけど、高齢者の方からのご要望だったと思いますので、できれば店内で待っていただいたいて、バスが来る時に出ていけるようなところにバス停が設置できればなと思ったのが、まあ、すぐ目の前というのは難しいかと思いますが、もう少し利用者の目線で立ったといいですか、バス停を設置する場所を考慮されてはどうかと思いました。例えば、後ろに壁があるだけでも多少風を凌げるとか、そう

いったこともあるので、今回は仕方ないにしても、次回からはもう少し待合環境も考慮して設置すべきではないかなと思いました。

<松本会長> ありがとうございます。いかがでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。確かに待ちづらい道等での停留所の設置場所が多いなかで、そういったことも検討の必要があるかと思います。最後にご意見いただきました19ページのトレーニングジムa nの新設にあたりましては、こちらの案ともう一点、今はこの施設が北側と西側に出入口がございまして、ルートといたしましては、常に西側から入って、北側から出るような運行とさせていただく予定ですが、こちらの向きを逆にさせていただきまして、店のすぐ前が駐車スペースになっておりますので、その辺りの兼ね合いにもなるかと思いますが、より店の近くに停留所を設置させていただくことは可能かと思っておりますので、7月までには調整させていただければ、そういった変更も可能かと思っております。

<松本会長> ありがとうございます。そうしましたら、道路上はなかなかいい場所、特に2ページなんかだと、他に置けそうになさそうですもんね。こういうところはやむを得ないですが、施設私有地内であれば場所を少し工夫していただければ、雨風を凌げる可能性もあるということですので、そこはバス停留所自体の場所なのか、あるいは待つ場所を作っていただくのか、その辺り工夫しながら、少しでも安心して待てるように工夫いただければと思います。

なかなか難しいですよ。停留所って、ベンチが欲しいですし、上屋が欲しいっていうのは山々なんですけど、実際には建築基準法とかがあったり、道路占用許可の問題もあって、置けないというのが現実かと思っております。可能な範囲で、先ほど言われたようにバス停の寄付なんかもあるかと思っておりますので、あるいは地域の方々がこっそり置いているなんていうパターンもあったりすると思うんですけど、それぞれの地域の方々の工夫で過ごしやすい環境を作っていただく、一方で、行政としてやれるような手立てがあるのであれば、そういった対応をお願いできればという気がしております。ちなみに、先ほどの資料1-4のところの乗り継ぎ便なんですけど、事前はこんなに乗り継げなかったんですよ。あの、今回のダイヤの見直しによって、午前2便、午後2便ということで、合計4便、行き2便、帰り2便、乗り継げるようになったんですけど、実は前はそんなになかったんですね。さらに、乗り継ぐ時も50分ぐらい待つ必要があったので、

すごく便利になったと思います。今言われたように、ほとんど遅延のないような便ということですので、たぶん、ご利用の方々にとっては、非常に便利になっていくのではないかなという気がしております。そういった配慮も今回事務局のほうでしていただいておりますので、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。その他、いかがでしょうか。

<鈴木委員> 確認だけですが、資料1—1の16ページの南西部のルートなんですが、片野集会所で転回するという事なんですが、現在もこちらのほうに乗り入れているという説明があったと思うのですが、現在もこの中に停留所があるということでもよろしいでしょうか。それで、新たに片野集会所へ乗り入れるというわけではないということでもよろしいでしょうかという確認が一点と、あと、19ページのトレーニングジムa nに新設するという事なんですけど、ここに旧の部分がないのですが、この矢印の部分、この部分に新たにルートとして、路線として新設するといった解釈でいいですかという点で確認です。

<松本会長> 事務局からご説明お願いいたします。

<事務局> まず、ご質問いただきました片野集会所につきましては、今も施設内に乗り入れをさせていただいております、こちら市が乗り入れの許可をいただいている施設で、承諾書という形で、書面で運行事業者のほうに提供させていただいております、今回、ルートが変わるにあたっては、施設内で元来た方向に戻っていくというような変更のみとなっております。

もう1点ご質問いただきましたトレーニングジム内での運行につきまして、ご指摘いただきましたとおり、敷地内のルートにつきましては、新設という形でご提出させていただきたいと思います。

<松本会長> ありがとうございました。では、届出する際には、そのような点が明確になるようお願いいたします。その他いかがでしょうか。ご意見はいただきましたが、特にご異論ということではなかったと思います。念のため確認ですが、公安委員会、道路管理者、地元自治会、それから地権者さんとの協議・承諾は済んでいるということでもよろしかったでしょうか。

<事務局> はい。済んでおります。

＜松本会長＞ ありがとうございます。特にご異論も無いようですので、皆様方からもご承認いただいたということによろしいでしょうか。ありがとうございます。では、事項1について、ご承認いただいたということで手続きを進めていただければと思います。それでは、次に事項2「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＞ 事項2「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。

本事項は前回の第3会協議会からの引き続きの議題となります。まず初めに、前回の協議の振り返りとして、ご提案させていただいております数値目標とその運用に係る事務局案の概要等を再度ご説明させていただきたいと思っております。

【資料2-1】をご覧ください。

自主運行バス及び津市コミュニティバスにつきましては、津市地域公共交通網形成計画において、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、令和3年度の再編後の運行を評価するにあたり、この第4回協議会において数値目標を定めたいと考えております。

2ページをご覧ください。

令和3年4月から再編したルートでの実際の利用状況を確認しながら作成した事務局案を記載しております。

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（運行目標値及び運行維持基準値）を作成した上で、その達成状況に応じて段階的に評価し、その評価に応じ改善に向けた取り組みを行いたいというものです。

1つ目の指標である運行目標値は、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2-1(別紙)】に記載してございますが、要点のみ掻い摘んでご説明いたします。

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要件となっております。

つきましては、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て設定したいと考えております。

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。

以上が前回ご提案させていただきました数値目標とその運用に係る事務局案の概要です。

続きまして、【資料2-2】をご覧ください。

こちらは、ただいまご説明いたしました事務局案に対して、委員の皆様からいただきましたご意見とそれに対する事務局の考え方を示しております。

協議時間の都合上すべてご説明させていただきことはできませんが、1番、2番、10番のご意見につきまして、事務局の考えをご説明させていただきたい

と思います。

まず、1番につきましては、地域協議のあり方に対するご意見ですが、事務局といたしましても、地域を運行しているルートの現状を示し、それに対する地域のご意向を伺いたいと思っておりますので、いただきましたご意見に留意し、地域協議を実施したいと思います。

次に2番につきましては、定時定路線のコミュニティバスにとらわれることなく移動を確保すべきというご意見です。こちらは数値目標の運用に関する説明の中でも方針を示しておりますが、1便当たり利用者数が1.0人に満たないルートについては、地域協議の上、予約型の区域運行等の新たな交通の導入も視野に入れ検討させていただきたいと考えております。

最後に、10番についてですが、こちらは目標数値にとらわれることで運行安全性や利用者の視点を欠くことについて懸念いただいたご意見かと思われます。また、同様に第3回協議会の議論においても、当該数値がコミュニティバスのサービスを低下させる機械的な基準となることについて、懸念をいただいておりますので、ここで事務局の考えをご説明させていただきたいと思っております。

当該各ルートの評価につきましては、コミュニティバスの主な目的である高齢者等の生活の移動手段の確保をより効率的に行うため、各ルートの状況を正しく認識し、その認識を地域と共有するために行うものであると考えております。

運行の変更につきましては、地域のご意見を十分に伺い納得いただいた上で実施したいと考えております。なお、運行変更に至る地域での議論につきましては、適宜本協議においてご報告させていただきたいと思っております。

以上、いただいたご意見を抜粋してご説明をさせていただきました。

続きまして、当該数値目標を採用した場合の各ルート目標値の達成状況をご確認いただきたいと思います。

【資料2 - 3】をご覧ください。

こちらは前回提示させていただきました半年間の実績に基づく自主運行バス及び津市コミュニティバスの1便当たり利用者数を令和3年4月から1月までの実績に基づき更新したものです。

各ルートにおける運行目標値及び運行維持基準の達成状況につきましては、大きな変化はございませんが、美里地域の穴倉・辰水・忠盛塚ルートにつきましては、前回の1便当たりの利用者数が0.87人であったのに対して、今回は1.12人と増加しております。

なお、1便当たり利用数の算出に係る積算の詳細については【資2-3(参考1)】をご確認ください。

また、【資料2-3(参考2)】につきましては、【資料2-3】のグラフに調査期間の各ルートでの最大乗車数を重ねたものです。ご参考としていただきたいと思います。

続きまして、【資料2-4】をご覧ください。

こちらは、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評価及び見直しのスケジュール(案)について記載してございます。

数値目標に基づく評価は、令和4年7月に開催を予定しております令和4年度第2回協議会において実施したいと考えております。

その後、令和4年8月～11月にかけて、評価の結果に応じて地域公共交通あり方検討会等を開催し、地域協議を通じて利用者や地域の意向を確認していききたいと思います。

その後、評価と地域協議の結果を踏まえ、12月以降に運行の見直し(案)の作成にとりかかりたいと考えております。

なお、運行の見直しにつきましては、運行事業の評価結果及び地域協議の内容を踏まえ、優先順位を付け、既存の財源の範囲内で地域毎に順次実施していききたいと思います。

また、当該評価や地域協議に基づく運行の見直しのほか、事項1でご協議いただきましたような現行の利用者に影響がない範囲で実施可能な、利便性及び安全性の向上に係る見直しについては、適宜実施をさせていただきたいと考えております。

事項2「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。

<松本会長> ありがとうございました。以前から皆様方にご検討いただいていた内容ですが、最終このような形でご提案いただいたということになります。

それでは、大変重要な決断をしなければいけないということですが、これに関しまして、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。

<宮崎委員> 数値目標、維持基準値につきましては、補助金の関係があるので仕方がないと思いますが、昨年状況を見ていると、資料2-3の参考を見ただくと、非常に低い1以下、あるいは2以下のところが出てきておりますが、これに関し

ては、これは新しく路線を変更したところが、どうもあまり数値が良くない、河芸南・一身田・白塚循環ルート、これは1.47ということで2以下ということで考えなくてはいけないルートとなっておりますが、一番右端の美杉のところは非常に少ないわけですが、これに関しては人口が非常に減っておりますので、高齢者も少なくなっているということが特に美杉についてはあるかと思いますが、これは非常に少ないので新しい路線ということで、大きな原因が皆さんに知られていないというのが一番の原因ではないかと、あるいは生活習慣がすでに決まっておりますので、それを新たにバスができたから変えるということはほとんどないわけですし、1年やそこらでは利用者は増えてかないだろうなというふうに思う次第で、2以下になったらすぐ見直しということにはちょっと早計過ぎるかなと、やっぱり新しく高齢者に入った人とか、免許を返納した人が新しく乗ろうという時に、バスがいいかなと考えるようになりますので、まだ1年ぐらいでは変更するには早いかなと思います。それと、まあ見直した時に思っておりましたのが、見直しの路線が、ちょっと利用者が少ないところを走っているなというのを見ておりました。一番分かりやすいのが、例えば、美杉を見ておきますと、美杉南ルートというのがありますが、美杉の二俣から太郎生と飯垣内というふうに行っておりますけれども、美杉の太郎生というのは、美杉の中心部からは、昔からあまり縁がないところです。太郎生地区は昔から名張との関係が深い、あるいは名張からの定期路線が入っておりますが、これが1時間に1本ぐらい、太郎生の人には支所がありますし、まあ、あまり美杉の人は来ないだろうなというのが始めからわかっているわけで、生活圏が違うもんですから、0.59ぐらいになるのは、これはもうしょうがないかなという印象を受けておりますので、これはもう用地争いというわけではないですが、津市としては太郎生から名張に行けというわけにもいかないのです、運行をせざるを得ないかなというところでもあります。それと、一番左から2つ目の一身田のところですが、昨年の要望の中で、津の北の外れのほうの人は陸の孤島であるとおっしゃったので、河芸のコミュニティバスが走っているのです、河芸と一身田とを繋げるような形でバス路線を作ったけれども、路線を見ておきますと、やはり河芸中心なので、白塚の北のほうから河芸のほうへ行っているのですが、生活圏があり、津市のほうへ行くことが多く、あまり河芸のほうへ行かないので、そういう意識がまだ残っているのかなと見ております。というので、もう少し津市の南のほう、あるいは一身田の路線があまり病院とか駅とかショッピングセンターとか寄らないんですよ。この辺りもう少し考えたら増えるかなと、そういうことを思いました。

それからもう一つは、PRすると書いておりましたが、2年間見ておりました、どういうふうにPRしておられるんだろうなと見ておりました、このパンフレット、地区の人に配っているのか、配っていないのか、多くの人は配布されていないのかなと思います。それと広報に数行ではなくて、1ページぐらいを使用して、見やすいようにして、各路線のPRをしてはどうかと、広報を見て思いました。

<松本会長> ありがとうございます。まず一番重要な点というのは、この見直しまでのスケジュール間が早いのではないかと、というのは周知が十分にされていないような状況で、この利用状況で即座に見直しというのは早いのではないかとのご意見だったかと思います。確かにそうだなと、私も言われてみるとそんな気がするのですが、その辺り、このイメージだと、まだ見直し案の作成と、見直し後の論法というのが書かれておりませんが、これを見る限り、もう来年度、令和5年度の4月1日から再編後の見直し後の運行というようにも見えなくもないですが、その辺りどのようにお考えかというのと、それから、その時に見直しをする際に、生活圈というのを充分考慮しなさいというご意見だったと思います。あとはPRどうやってされるんだと、あるいは現状されているのかということで、事務局からお答えいただけますか。

<事務局> では、まず1点目のスケジュールに関してお答えいたします。こちらの資料2-4に記載させていただきましたとおり、来年の秋にかけて地域に入っていくところまでは記載のとおりとなっておりますが、そこから記載が明確でない部分があり、ご指摘をいただいたなかで、まず運行維持基準値を下回っている部分に関しましては、必ずしも減便等の見直しをするというものではなくて、例えば、利用促進において、この2人という基準を達成できる見込みがある部分に関しましては、地域と協議のうえ、ご利用を呼びかけるような形にもなるかと思えます。そうしたなかで、なかなか現行のルートでは、この2人という数字を達成できないと判断したものにつきまして、順番に運行の変更案を作成していきたいと思っておりますので、基本的には令和5年に今の基準を下回ったルートが全て変わってしまうということは考えておりませんので、そちらご留意いただきたいと思えます。

続きまして、生活圈に関してご指摘をいただきましたところでございまして、再編の際に、例えば、一志のルートにつきましては、生活圈に鑑みて松阪市への乗り入れ等も行っているなかで、実際に運行してみて、なかなか初めに伺った利用のされかたでないところもたくさんあるなかで、そうしたものにつきましては、

おっしゃっていただいたとおり必要であれば見直しをしていくということと、ご指摘をいただいた新たな地区での利用が芳しくないという部分に関しましては周知不足ということも十分に考えられますので、その地区を対象としたその地区に特化したPRというものを考えまして、適宜実施したいと思っております。

その関係で、PRに関してなんですが、今まで実施してきたPRとしましては、実は広報にはなかなか大きな記事を載せるというのは難しいので、沿線地域を対象としておりますので、受け取っていただけてない方もみえるかもしれませんが、広報津と同時に運行図と時刻を一緒に配らせていただいておりますので、沿線の方全ての手に届くように全戸配布させていただいておりますので、こちらについては継続をさせていただきたいというのと、時刻が見づらいようなところもありますので、そういったご意見いただいた際には、こちらを拡大したり、ご利用いただく停留所を抜粋させていただいたような資料を作させていただくことも実施しておりますので、地域ごとや個人ごと、そういった対象を絞ったPRにつきましても継続をしていきたいと考えております。

<松本会長> ありがとうございます。1点目の話は、基準は基準で設けながら、地域に入っていくって、そこで実際にどうするかという検討を具体的に始めていくということですね。で、地域のご意向で、いやいやこのままもう少し利用促進で利用を伸ばしたいんだということであれば、それも選択肢としてあるし、あるいは例えばですが、定時定路線を止めてデマンドにしようということであればそれもあつたし、いずれにしても地域の方々の話を聞きながら、そこに入っていくって決めていくということですね。すぐに減便というわけではないと。そういう意味では、早めに手を打つ、あるいは早めに地域とコミュニケーションを取るのが意図というふうに受け止めれば、それは決して悪いことではないんだらうなという気はいたしました。それから、PRって大変重要だなと私も思っております、やっぱりわからない知らないということが多いと思うんですね。で、つついバス時刻表とルート図を入れてますので、ということで終わってしまうんですが、やっぱりあれ読み解くのは難しいと思うんです。したがって、いま宮崎委員が言われたみたいに、例えば、特集記事で今月は〇〇路線の特集で、〇〇に乗れば〇〇に行けますよといった具体的な行き方を特集号で載せていくと、もう少し分かりやすくなっていきますし、地域に入っていくときに、津市の場合は「私の時刻表」を作っていますので、その時刻表を皆で作ろうといったワークショップ、今はコロナで難しいですけど、そういった「私の時刻表」を皆で作りたいな

ワークショップをやらせてもらってもいいですし、あと名張市さんなんかは、駅に〇〇行きの時刻表という特化した非常にシンプルな、例えば、名張駅に市役所行きの時刻表というのを置いたり、桔梗が丘に〇〇行きの時刻表というのを置いたり、非常にユニークな取り組みもされております。ちょっと担当の方は大変なんですけど、決してお金がかかるわけではなくて、ちょっとした工夫でそういったことをやらせておりますので、そういった取り組みを参考にされるといいかなと思います。中平さん、ちょっと補足いただけますか。

<中平委員> 名張市の場合は、利用の多いところで、なおかつ、シンプルにしないとわからないだろうということで、これは市の担当者の方が、女性の方なんですけど、頑張って作成していただきまして、で、必要などところに配布しようということで、別に強制するわけではなくて、市の方が需要をある程度見て、このあと意見言おうと思ったんですけど、需要を把握しないと、修正もできないと思うので、需要をどこで、どのように把握するのかっていうので、地域に入って意見を聞くっていうのだけでは、たぶん、ダメだと思います。アンケートをやるのも予算がかかるのでダメですけども、より細かく聞く必要があると思ってまして、名張市の場合は、いろんなところに行っているいろんな人の話を聞いて、うちの学生もたまに行かせてもらっているのですが、バスの車内で調査をしたり、その際に、おじいちゃん、おばあちゃんとお話させていただいたりとかして、いろんな需要を拾って、その上で、主要の停留所をシンプルに提示させていただいたというところがございます。

<松本会長> ありがとうございます。っということで、そういったPR等々もやっていただくといいなと思っております。もちろん名張市とは市域がだいぶ違うので、簡単にはいかないと思いますが、何かやれることをやっていくというのは一つあり得るなという気がしております。では、需要どうやって把握するんだということですが、確かに利用状況をしっかり把握しないといけないわけですが、先ほどの便あたりとか、全体の利用者というのはわかっていますが、どこのバス停から乗ってる降りてるっていうような、あるいはどんな方が乗ってる降りてるっていうのは、この表からはわからないですが、その辺の把握というのはいかがでしょうか。

<事務局> こちら、全てのルートではないのですが、乗降につきましては、毎日記録をしておりますので、どの停留所で、どれぐらいの需要があるかという現行の乗って

いただいている方の需要につきましては、基本的には把握させていただいております。ただ、新たにこういった場所に行きたいであるとか、そういった需要につきましては、なかなか把握できてない部分もございますことから、何らか考えて、こういった需要があるのかというのを恐らく聞き取りになってくるのかと思いますが、そういったことも実施すべきかと、今のご意見を伺いまして、検討していきたいと思っております。

<松本会長> ありがとうございます。見直しする際には、やはり根拠に基づいての見直しが必要になりますので、そういったデータ、できるだけ簡便に、そして安く、かつ正確に取れる方策というのを検討いただいて、取ってもらうといいかなと思っております。

<竹田委員> 先ほどの議論との関わりで、意見を述べたいと思うのですが、元々利用者が少ない地域で、どのように地域住民の移動手段を確保するのかというのが、この協議会の目的なわけでありまして、そういう意味では見直しをするにあたっての経過が大事であるというふうに思います。先ほどご指摘がありましたように、住民へのPRはどうか、あるいはルートは本当に住民が望んでいるようなルートなのかということも含めてですね、一口に言うと、利用しやすい路線であるのかというのを、その辺を充分、最大限努力をするというのを、その上でやっぱり見直しが必要じゃないかなと思うんです。ただ、元々、困難であるのがわかっている地域ですから、利用者が少ないから見直すというだけでは、この協議会の存在意義が問われてくるという、そういうような形で見直しをするというのであれば、我々、専門家の先生もお見えになるわけですから、この協議会には、地域住民の協議会だけに判断を任せるのではなくて、我々の専門的な知識も含めて集中して知恵を出し合って、なんとか地域の移動手段をどう確保していくのかという、ギリギリの努力をしていく必要があるのではないのかと、でなければ、この協議会の意義も薄れていくのではないかと思いますので、まずはあらゆる手立てを講じて、その上で見直しを図っていくと、利用者数だけで判断するのではなくて、この協議会としても確認をされていていければいいかなと思っています。

<松本会長> ありがとうございます。事務局から何かあればお願いいたします。

<事務局> 私、再編に携わった部分でいきますと、確かにこの人数が少ないルートにつき

ましては、地域の考え、ご意見、要望的に一度やってみようというようなルートでございます。そういったなかで、PRの部分もあるし、先ほど竹田委員が言われた元々少ないなか、地域にとって必要な部分に対応していく、例えば、美杉でいくと、いろんな診療所の開設に合わせた運行とか、唯一の障がい者の作業所がでございます。そちらへの対応を優先していくという部分で、確保した部分、そういったこともあって、ある程度の人数は低めになってしまうのかなという部分はございます。

あと、美里地域で今回、1. 1人に増えましたけれども、こちらも、忠盛塚という三重交通のバスに接続したいという地域のご意見があって作った部分ですので、その辺りがもう少し稼働してくれば増えてくるのかもしれませんが、そういった地域の意見を聞いて、少ない可能性もあるけれども、一度走らせてみようと試みたルートでございます。ですから一度、地域のご意見を伺いながら、いろんな対策を考えていきたいなと事務局としては考えております。

<松本会長> ありがとうございます。恐らくですが、ある程度の人数のところまでは乗合交通としての機能が求められて、そこに関しては利用促進、せっかく走っているんだから皆で乗ってくださいという方法が合っていると思うんですね。ところが、それを下回ってってしまった場合は、恐らく利用促進にいても限界があるということになってきて、今後は行政サービス、どちらかという福祉的なサービスになってくるかと思えます。その時には、視点が数ではなくて、困っている方がいないかどうかという視点になってくるべきだと思っています。したがって、今竹田さんが言われたように、少ないから見直すんだというのと同じように、少ないから、じゃあ、本当に困っている人がいないだろうかという確認をしないといけなくなってくるんですね。そうすると、本当に困っている人ということであれば、少ない方がいいんですよ。本当に少ない人、その人達をなんとか行政サービスとして、生活を送れるようにしましょうという視点になってくるんだと思うんですね。まあ、それを公共交通というかどうかは別にして、恐らくある段階で視点を変えていく必要があるんだろうなという気はしておりますが、重要なのは津の市民の方々がどこに住んでいても日常生活を送ることができる。いわゆるシビルミニマムのサービスをどう提供していくか、ということだなあと考えております。恐らくそのシビルミニカムというのは、自治体によって考え方がいろいろありますので、その辺の議論が必要になってくるんだと思っております。それは行政として何がシビルミニカムなんだということだと思っておりますので、

そんなところも一度庁内で検討いただいております。いいんではないかなという気がしております。いずれにしても、少ないから無くすという方向ではなくて、その地域に合った、定時定路線のバスじゃあないかもしれないけど、違った形の交通手段をその地域の方々の声を聞きながら検討しようと、したがって、この協議会はその検討の場でもあるということです。その他、いかがでしょうか。

<阪野委員> 私は栗真白塚地域で民生委員をやらせていただいております。それで、去年の10月と11月の2か月間かけて、民生委員の団体は25名いるのですが、乗車体験をしました。初めは2～3人乗っていただけたらいいなと思っていたのですが、25名のうち20名が乗ってくれました。で、そのなかで常時利用しているというのは1人か2人、あとどうして乗らないのと聞くと、「私はバスに乗りません、マイカーに乗っていますから」ということだったのですが、乗って見たかったという意見もあったようですので、20の方が乗っていただいたという結果になりました。それで一応、乗車体験をしたレポートをまとめました。それでいま終わって、今年度の事業としては一度、我々民生委員の会合にぜひ事務局さんをお越しいただいて、生の声を聞いていただくというような機会を作りたいなというふうに思っておりますので、どうぞ、ぜひ企画ができましたら、ご参加のほどお願いしたいなというふうに思っております。

<松本会長> ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

<事務局> 地域の方からそういった会を開催していただけるということで非常にありがたいと思っております。また、日程等決まりましたら参加させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

<松本会長> ありがとうございます。乗っていただくというのは非常にありがたいですね。乗っていただくと色々見えてきますので、その声をこういう場でもご報告いただくというのはありがたいなと思っております。今日も時間がございましたら、阪野さんの取り組みをご紹介いただきたいと思いますなと思っておりますので、後ほどよろしく願いいたします。ありがとうございます。その他、いかがでしょうか。

<中平委員> 定められている数値目標なんですけど、松本先生や竹田さんのお話を聞いてみると、書き方といますか、運行維持基準の達成に向けたというところが、非

常に強くて、それも当然わかるんですけど、それだけではなくて、やっぱり住民の方々の満足度の向上というところなのかなと思うので、運行維持基準の達成に向けたというところが、ちょっと違和感を感じるのですが、その辺り別の記述の方法といたしますか、当然目標値として人数を定めていていいと思うんですけど、達成に向けたというのがもう2人と決まっているので、それだけではないんじゃないかなと思いますので、その辺りご検討いただければと思います。

<松本会長> ありがとうございます。おっしゃられる通りで、人口もどんどん減ってきていて、さらに、そもそも公共交通に依存しない生活を送っていたところで、多くの方々が自動車で、自分達で自分達の生活を支えているというところで達成すべきかと言われると、それは一方的に行政のほうから押し付けてるんじゃないかと言われかねないという気もしますので、言葉難しいですね。何か事務局からはございますか。

<事務局> 第2次計画の中で、目標数値の達成というのを明記する必要がありまして、そういう記載にしております。

<松本会長> 達成という言葉が公共交通計画の中で記載されているんですね。ということであれば、言葉としては達成と書いておりますが、いわゆる目指すべきところ、地域の方々がまず周知も不十分だと、まだ充分知られていない、さらにポテンシャルはある。利用される可能性が充分あるのであれば、それは達成すべきだと思うんですよね。ところが、一方で、もうどうあがいても無理だというような地域も実在するのが現実でありまして、そういうところは達成すべきかといわれると、そうではない。というご意見だと思うのですが、それはそれで我々としては認識するというので、言葉としてはこのままとしておきますが、この会議体としてはそういった認識を持っていただければよろしいかなと思います。だから、無理無理達成するというものではない。その場合には違う手立てが考えられるであろうということなんだなと思っております。その他、いかがでしょうか。

<谷山委員> この間、ネットのほうで、同じコミュニティバスをやっているいろんな市区町村があるんですけど、兵庫県で市にこだわらず、例えば、津市へ出てくるには遠いんだけど、松阪市へ行くなら行けるんだよという場所もあれば、反対側もあると思うんです。松阪側へ引っ張るには遠いんだけど、津市へ出てくるに

は比較的距離が短くなるという見方ですね。特に三重県でいくと縦に長いんですよね。それを丸の部分だけでいくと、丸と丸の間は繋ぎようのない場所もでてしまうということで、市と市の垣根を一つ取っ払うかっこうで、これは県のほうへの申請も当然必要になるかと思うんですが、そういった形で、繋げれる路線をこの部分だけではなくて、他の市町村との繋げれるような形で考えるということと、もう一つ兵庫県でやっているのが、私立中学、私立高校がございまして、そういったところでスクールバスを走らせてみえるので、そこコミュニティバスの相乗りを実際にやって、スクールバス側も学生さんだけだと数が少ないので料金を高くせざるを得ない、コミュニティバスも人数が増えないといけない。というようなことが、両方がマッチすれば、合わせて路線が一本なのか二本なのかわかりませんが、乗る人数は多いという可能性がありますので、そこは探ってみるだけの価値はあると思います。たまたま孫が私立中学に合格しまして、通学に1時間20分かかると、その20分はどうするのと聞くと、僕は歩く、みんなも歩いていると言っていました。たぶん、津市内にも私立中学がいくつかありますよね。三重中がありますが、あそこも同じで駅まで電車で行って、そこから歩くか、もしくは自転車で行くか、もしくはスクールバス、片道確か400円ぐらいだったかと思います。兵庫県の事例ではいくつか相乗りができるところがあると、相乗りすれば当然利用者数が増えますよね。という考え方も一つの考え方かなと、コミュニティバスにこだわらず、コミュニティバスで人数が減っていくんだしたら、どこから新しく掘り出していくという考え方も一つあるんじゃないかなと思ったので、実現は難しいとは思いますが、考えるのは無料ですから、せっかくこれだけみんなコミュニティバスのために集まっているので、どこからから何かいい考えが出てれば、増える話ですから、減らす話ではないので、考えてみるのもありかなと思います。

<松本会長> ありがとうございます。1点目の隣接市との連携ということですが、その辺の市としての何かお考えがございましたら、それから、いまスクールということですが、その他にも施設送迎とかいろいろあるかと思いますが、新しい公共交通計画ではそういった手段等々の活用も見据えてというような方向性も示されているかと思いますが、その辺りも含めていいアイデアをいただいたと思いますが、いかがでしょうか。

<事務局> 市域にこだわらない運行ということに関しましてお答えいたしますと、取り

組みとしてはなかなか事例がない中で、先ほどから一志地域のことをお伝えさせていただいているところですが、生活圏がそういったところで、他市のほうに行っていたことが多くであれば検討させていただきたいと思います。また、地域間をまたぐ路線としましては、三重交通さんが運行していただいております地域間幹線がありまして、そういったなかでも例えば、津市の北部ですと津太陽の街線という路線が鈴鹿市さんと津市の間で運行をしておりますが、なかなか利用が芳しくないような状況で、利用促進等もさせていただいておりますもので、まずはそういった既存の広域路線の維持に関して取り組みを進めたいと思っております。

2点目のコミュニティバスの輸送の中で、学生であったり施設送迎をということでご提案いただいた部分なんですけれども、実は白山地域のほうは白山高校に通う生徒さんの輸送というのを兼ねてさせていただいてまして、ご提案いただきました通り、毎日の需要がありますことから、利用者数としてはかなりたくさんの方が乗っていただいている地域にはなります。ただ、こちらの地域については、学生の移動に合わせるということで、朝一番は通学のためのダイヤということになっておりまして、ダイヤに関しては制約を受けるような部分もございますので、そういった部分の兼ね合いから、通学等、コミュニティバスで賄える需要があり、かつ、今のコミュニティバスの利用者の方の利用を阻害しない、そういったダイヤを組めるようであれば、今後も検討したいと思います。

<松本会長> ありがとうございます。一度、そういう通学の需要があるようなところで、活用ができそうなところがあるのであれば、調べてもらってもいいですよ。どこもかしこもというわけにはいかないと思うんですが、ちょうど裏返しの需要、通学の需要と通勤の需要が裏返しになるようなところだとどううまくいったりもしますし、探してもらってというのが大事だと思います。それから、教育委員会等も意思疎通していただいて、スクールバスも混乗させてもらえないか、一般の方々の混乗ってというのが可能ですかねみたいな話をしてもらってもいいかもしれませんね。そういったことで、数値が下回っている際には、そういったことも含めて地域の方々とお話いただけないかということだと思っています。その他いかがでしょうか。

<岸江副課長> 先ほどのお話のなかでもありましたけれども、既存のバス、鉄道等だけでなく、移動手段をどう確保していくか、どう繋げていくかというところで、先ほど

松本先生からもご紹介がありましたように、今期におきましても地域公共交通計画の策定に向けて、今後進めていきたいと考えておりまして、来年の令和4年度では、県内の移動状況はどうなっているのかといったところの基礎調査を行って、その後、令和5年度には計画の策定に繋げていきたいと考えておりますので、またご意見等お聞かせいただければと思います。

<松本会長> ありがとうございます。県として、県全体の計画も策定いただけるということですので、そこで広域的な視点も踏まえながら、津市の移動というのもどういった形で組み込まれていくかというのが見えてくるかと思います。その他いかがでしょうか。

<渡邊委員> 皆様、貴重なご意見をたくさんありがとうございます。私、副会長なんですけれども、都市計画部というところで公共交通を所管している部長ということで、皆様言われていただいているように、今のコミュニティバスの運行形態が満足できる状態ではないという認識をしているところでございます。津市は面積が広くて、中心市街地もあれば山間地もあって、先ほどから需要の把握という話もありましたけれども、各地域によってニーズが相当違うというのを感じております。例えば、美杉地区、美里地区であれば、高低差のある地形の中で、幹線道路を通るコミュニティバスでいいのかとか、白山エリアにおいては、先ほど事務局から説明があったように、学生さんが使っているという部分の中で、コミュニティバスの大切さというのが、白山の中では存在するのかなというふうに思っているところでございます。ご意見の中に再編からもう1年という話、まだ1年という話という話が混在するのかなと思って聞かせていただいております。先ほど、県の岸江様からも県の公共交通網形成計画の見直しでというお話もいただいて、当然、県の仕切りの中で、いろいろと地域公共交通を今後、次の展開にもっていく必要があるのかなというふうに考えております。実は津市についても財政というか、財源という部分については、非常に厳しいという状況がありまして、毎年毎年、三重県さんを通じて国に補助金の増額のお願いをしているところでございます。特に去年、今年とは、コロナ禍というなかで、乗っていただく方自身が外出を自粛するというような状況で、行政のコミュニティバスもそうですけれども、民間さんの路線バスも非常に厳しい状況の中で、なかなか手厚い支援がなされていないという状況でして、ご要望させていただいているというのが現実でございます。ただ、津市におきましても、先ほど、まだ1年、もう1年という話の中で

は、コミュニティバスが津市にとって一番馴染む地域公共交通なのかどうかというのを含めて、調査研究を始めさせていただいているところでございます。先ほど松本会長からも言葉でありましたように、福祉施策における高齢者の移動手段の確保というのが、津市の中でも非常に問題になっておりまして、先ほど申しました山間地ではコミュニティバスのバス停まで高齢の方が歩いてくる、あるいは降りて買い物した荷物を持って、また家まで登っていくというような部分、コミュニティバスではなくて、デマンド交通であれば、それを解消できるのではないかという話も多々ございます。また、過疎地域の部分であれば他の移動手段で、福祉部局と連携したなかで、新たな地域公共交通を探せるんじゃないかなということも考えており、すでに福祉部局とも数回議論をさせていただいたところでございます。ただ、なかなか行政サイドだけの議論では、理解いただけるようなコミュニティバス、公共交通というのができないというのを認識しておりますので、ぜひとも皆様からの知恵や意見など、そういった提案を4月以降すぐにもいただくというふうな形の中で、資料の2-4でありましたこのスケジュールについては、コミュニティバスの見直しに係るということのスケジュールかなと思っておりますが、次の新たな地域公共交通につきましては、令和6年度に策定する網計画の中の位置付けが必要になってくるのかなと思っておりますので、その中への位置付けができるような議論を令和4年4月早々に始めさせていただきたいと考えておりますので、今後もしろいろとご指導いただければと思っております。意見というか、少し補足をさせていただきました。

<松本会長> ありがとうございます。いずれにしても、ラストマイルですね。バス停まで、バス停からの移動というのが、もうおぼつかない方々が間違いなく増えていて、その移動をどうするか、もうこうなると定時定路線では対応できないということで、福祉との協議も始まっているということでもあります。当然、地域公共交通としての位置付けも必要になってきてますので、そこに向けてのこれからの検討も進んでいくと、その時には皆様方からいろいろご意見をお伺いしたいということでございます。そういう意味で、今回基準という意味ではありますが、すぐにそれで減便というわけではないということでございましたので、それをきっかけに地域とコミュニケーションを図っていただくと、そして地域のニーズを探っていただくということに繋がっていくかと思っておりますので、そういう意味では少しでも早いほうがいいんだろうと理解できるかと思っております。そして、そのあと利用促進等々をかかえる際には、先ほどからございますように、PRをもっとしっかりしようとか、あるいはもっと違うような運行形態も探っていきたいと思います。

様々な意見を出しながら検討いただければというようなご意見だったかと思えます。それ以外に特にこの数値等々、あるいはこの考え方については、特に反対のご意見はなかったと思うのですが、皆様それでよろしかったでしょうか。一応、この形で、スケジュールとしては資料2-4、評価基準としてはこの3.5人と2人、それから1人未満というのもあるんですかね。こういった数値を設定しながら、見直しに向けて、あるいは地域とのコミュニケーションを進めていくという基準になりますが、特にご異議ないようでございますので、進め方については皆さんからご意見をいただきましたので、それは事務局のほうでしっかりとご認識いただきながら、この地域公共交通会議といたしましては、この数値目標を設定することに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。特にご異議ないようでございますので、この形で正式に承認させていただきます。ただし、重要なのは進め方でございますので、これは特に事務局のほうで、我々、地域公共交通会議とは関係なく進めるのではなく、十分に情報提供、そして一緒に考えていながら進めていただければと思います。

それでは、3番目の議題に移りたいと思います。「令和4年度事業計画（案）及び予算（案）」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「令和4年度事業計画（案）及び予算（案）」についてご説明申し上げます。

初めに、令和4年度事業計画（案）についてご説明いたします。

【資料3-1】をご覧ください。

令和4年度の主な事業としましては、令和3年4月1日付けで再編した自主運行バス及び津市コミュニティバスについて、1年間の運行事業をもって評価し、本評価を示したうえで地域協議を行い、事業の改善に係る取り組みを検討することです。

具体的なスケジュールにつきましては、表のとおりであり、  
まず、はじめに上段の会議開催スケジュールにつきまして、ご説明いたします。

今年度同様年間4回の会議の開催を予定しております。

第1回は5月を予定しており、令和3年度事業報告と収支決算報告、

令和5年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画案の策定について、

第2回は7月を予定しており、第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる施策の進捗状況の評価、一般路線バス及びコミュニティバス等の運行事業の評価、令和3年度における津市コミュニティバス等の利用状況報告について、

第3回は12月を予定しており、令和4年度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、第2回協議会で実施した運行事業の評価及び地域協議に基づき、実施する取り組みの報告について、

第4回は3月に予定しており、令和5年度事業計画（案）及び予算（案）の承認について、それぞれご協議いただきたく思いますので、よろしく願いいたします。

また、第2回協議会で実施した運行事業の評価及び地域協議に基づくコミュニティバスの運行変更や、その他の利便性または安全性の向上に係る運行変更については、適宜議題とさせていただきたいと思っております。

続きまして、中段の主な事業の実施スケジュールにつきまして、ご説明いたします。自主運行バス及び津市コミュニティバスの運行につきましては、引き続き継続してまいります。本日事項1にてご協議（ご承認）いただきました南部地域並びに南西部（一志）地域の運行変更につきましては7月1日に実施予定です。

乗降調査につきましては、三重交通株式会社に委託しているコミュニティバス及び自主運行バスを対象として、年4回、それぞれ1週間ずつの乗降調査を同社への業務委託により実施予定です。

その他の路線につきましては、全運行日において乗降調査を実施いたします。

また、令和4年度も引き続き津市コミュニティバスの運行に係る環境整備として、停留所への丸看板設置を順次実施する他、第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の推進を図り、特に津市内の鉄道並びに一般路線バス及びコミュニティバスを一体的に扱った広域の路線図の作成について検討、実施いたします。

利用促進活動につきまして、新型コロナウイルス感染症の状況によりですが、利用促進チラシの配布や小規模な勉強会等の実施などにより啓発に取り組む予定です。

最後に下段には、先ほど事項2においてご説明いたしました自主運行バス及びコミュニティバスの運行事業に係る評価や地域協議の実施及び見直しスケジュールについて記載しております。

続きまして、令和4年度予算（案）についてご説明申し上げます。

【資料3-2】をご覧ください。

まず、上表の歳入予算からご説明いたします。ほとんどが津市からの負担金であり、令和4年度は当該負担金として420万円を計上しており、昨年度と比較すると30万円の減額となっております。金額につきましては、歳出予算に応じたものであるため、変更の理由は、歳出予算と合わせてご説明させていただきます。

下表をご覧ください。歳出予算についてですが、運営費のうち会議費としましては、42万8千円の計上で、昨年度から10万7千円の減額、事務費としまして10万3千円の計上で、昨年度から7万5千円の減額、事業費のうち委託料としましては、367万円の計上で、前年度と比べて11万8千円の減額となります。

各費目の主な支出予定と減額の理由についてご説明いたします。

まず会議費につきましては、会議の開催に係る報償費や費用弁償費が主ですが、令和2年度及び令和3年度の会議開催回数実績（年4回開催）に基づき減額しております。

次に事務費につきましては、国土交通省が主催するセミナーや、生活交通確保維持改善事業計画の評価会への参加に係る旅費や、会議資料の印刷費及び郵送費が主なものです。

減額の理由としましては、近年のセミナーや会議のWEBによる開催状況に鑑み、旅費の一部を減額している他、会議資料の印刷費用等につきましても、実績に基づき減額をしております。

最後に委託料につきましては、【資料3-1】令和4年度事業計画においてもご説明しましたとおり、環境整備費として、停留所の丸看板の整備を進める他、コミュニティバス等の乗降調査や、コミュニティバスの運行変更に合わせて新ダイヤを啓発するためのチラシの作製及び広域マップの作製等の委託による実施予定しております。

予算の減額理由としましては、今まで、公共交通の利用促進イベントへの参加の際に配布する啓発物品の作製を毎年度行っておりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、こうしたイベントへの参加が困難な状況にあるため、令和4年度については新たな物品の作製を見送ったことに因るものです。

以上をもちまして、「事項3 令和4年度事業計画（案）及び予算（案）」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。来年度のこの地域公共交通会議での事業の計画、そして予算ということになりますが、これに関しまして、何かご質問ご意見等ございましたら頂きたいと思います。いかがでしょうか。

ありがとうございます。

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す。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。

以上で、本日の協議事項は終了となります。

本日は阪野さんから先ほどの乗降のご報告をいただきたいと思っておりましたが、残り10分ほどですが、いかがでしょうか。

<阪野委員> ほとんど今までお話しておりますので、大丈夫です。

<松本会長> ありがとうございます。すみません。では、また市の担当の方が出向いて意見交換しましたら、その報告をまたお願いできればと思います。そのほか、全体を通して何か皆様からご意見等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。前回か前々回に、時間があれば皆様に地域の公共交通のかかえる問題点、課題等の意見交換をしたいとお話をしておりましたが、時間が取れなくて今回もできなくてすみません。また、そんな余裕のある時にはいろいろな意見を伺うことができればと思います。ただ、意見交換のなかでいろいろアイデア等々を出していただいたと思いますので、そういったものを事務局で今後の施策に反映していただければと思います。

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。それから、皆様方はこの3月31日をもって任期満了になるということでございます。このコロナ禍ではございますが、こうやって皆様にお集まりいただいて、そして、いろんなご意見をいただいたことに感謝申し上げます。津市は市町村合併をしながら、非常に大きな、そしていろんな特性をかかえた地域でありまして、こういったところでは、行政のほうだけで対応しようと思っても、なかなか無理な点が多いかと思えます。何よりもこの地域の方々、そして、交通事業者の方々、関係機関の方々のご協力が必要不可欠だと思っております。この2年間ご協力いただいたことに感謝申し上げますとともに、引き続き、ぜひともご協力をお願いしたい

と思います。それから、いつもいつも私の進行がなかなか時間通りにいかなくて、もうちょっと充分意見交換をしたかったのですが、それも不十分だった点は反省しまして、お許しいただければと思います。どうも、ありがとうございます。

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、ありがとうございました。

最後にこの場をお借りして、津市都市計画部長からご挨拶させていただきます。よろしくお願いたします。

<渡邊委員> 皆様、本当に活発なご議論、ご意見ありがとうございました。先ほど会長からもありましたように、このメンバーで行われる最後の活性化協議会ということがありました。本当にコミュニティバスの大規模な再編の大変な時期に委員を勤めていただき、本当にありがとうございました。先ほども発言させていただきましたが、津市の地域公共交通が利用される住民の方の利便性の向上が、少しでも、今以上のものになるよう限られた財源のなかではございますが、官と民が連携しながら進めて参りたいと考えておりますので、今後も皆様のお力添えをどうぞよろしくお願いたします。コロナ禍で何かと難しい2年間ではございましたが、本当にありがとうございました。

<事務局> 会長からお話いただきましたが、2年間本協議会の委員として、本市の公共交通の推進に格別のご協力ご支援を賜りました委員の皆様に、事務局からも厚くお礼申し上げます。ありがとうございました。引き続き、お世話になります委員の皆様につきましては、また令和4年度もよろしくお願したいと思います。これをもちまして、令和3年度第4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。