

令和4年度第1回津市地域公共交通活性化協議会の会議結果報告

1 会議名	令和4年度第1回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和4年5月13日(金) 午後2時から午後4時まで
3 開催場所	津市役所本庁舎8階 大会議室A
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)、宮田雅司(副会長)、 伊藤智泰、伊藤好幸、川端邦裕、川村聡、木下健吾、高橋克典、 竹田治、谷山昭、中平恭之、黒川裕司(羽田委員代理)、前葉光司、 宮崎清</p> <p>(随員) 国土交通省中部運輸局三重運輸支局 鈴木博行、 三重交通株式会社中勢営業所 村上毅</p> <p>(事務局) 都市計画部次長 草深寿雄 交通政策課長 杉崎雅人 交通政策・海上アクセス担当 小林淳子、坂井亜希子、見取秀祐</p>
5 内容	<ol style="list-style-type: none"> 1 会長の選任並びに副会長及び監査委員等の指名について 2 津市地域公共交通活性化協議会の目的と位置付けについて 3 令和3年度事業報告及び収支決算報告について 4 津市地域内フィーダー系統確保維持計画について 5 その他
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4年度第1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1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4年度第1回津市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。

今回は、委員改選後初めての会議で、本来であれば市長から委嘱をさせていただくところですが、公務により出席できませんので、あらかじめ委員の皆様の席に委嘱状を配布させていただきましたのでご了承ください。

また、今回が初顔合わせとなりますことから、委員の皆様の御紹介をさせていただきます。お名前をお呼びいたしましたら、恐れ入りますが、ご起立、一礼のご着席をお願いいたします。

伊藤智泰委員、川端邦裕委員、伊藤好幸委員、川村聡委員、岸野隆夫委員、木下健吾委員、高橋克典委員、竹田治委員、谷山昭委員、中平恭之委員、羽田綾乃委員でございますが本日代理で三重県地域連携部交通政策課の黒川様に代理出席を頂いております。前葉光司委員、松本幸正委員、宮崎清委員、宮田雅司委員、なお本日はご欠席ではございますが、荒木康委員、大西弘幸委員、中村光一委員、西山実江委員、村田友和委員にも委員としてお世話になることになってございます。委員の皆様におかれましてはよろしく願い申し上げます。

つづきまして、事務局の紹介をさせていただきます。

事務局次長を務める交通政策課長の杉崎でございます。

交通政策・海上アクセス担当主幹の小林でございます。

交通政策・海上アクセス担当の見取でございます。

交通政策・海上アクセス担当の坂井でございます。

最後にわたくし、事務局長を務めさせていただきます都市計画部次長の草深でございます。

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

また本会議は、津市地域公共交通活性化協議会規約第8条第4項の規定に基づきまして、公開とし、傍聴を認めるとともに、議事録につきましても、ホームページで公表させていただきますので、御了承のほどよろしくお願い致します。

それでは、協議事項に入らせていただきたいと思います。

協議会規約第8条第1項には「会議は会長が招集し、会長が議長となる。」との規定がございまして、第5条第6項には「委員の任期満了に伴う改選が行われた場合、次の会長が選任されるまでの間、従前の会長がその職務を総理する。」と規定されておりますことから、会長が選出されるまでの議事進行につきましては従前の会長であります松本委員にお願いしたいと思っておりますので、お手数ではございますが、松本委員は会長席へとお席のご移動をお願いいたします。それでは、松本委員、よろしくお願い致します。

<松本会長> それでは、会長が選出されるまでは前会長がやるということでございまして、私の方で進行を務めさせていただきます。

まずは、出席状況の確認を事務局にお願いしたいと思います。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち、15名の出席をいただいておりますことから、津市地域公共交通活性化協議会規約第8条第2項の規定によりまして、会議は成立しています。

<松本会長> 会議の成立を認めます。

それでは、事項1「会長の選任並びに副会長及び監査委員等の指名について」ということで、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項1『会長の選任並びに副会長及び監査委員等の指名』についてご説明申し上げます。

はじめに、【資料1-1】をご覧ください。

今年度は、このとおり委員20人体制で協議会を運営していただくこととなりますが、表の中央部分にございます『役職』の部分が空欄となっております。

続きまして、【資料1-2】をご覧くださいますと、協議会規約におきましては、第5条第1項で会長を1人、副会長を2人以内、監査委員を2人置くことと規定されておりまして、同条第2項から第4項では「会長は、会議において委員の互選により定める」、「副会長は、委員のうちから会長が指名する」、「監査委員は、前条第7号に掲げる委員、つまりは三重県及び津市の職員から会長が指名する」と規定されておりまして。

また、【資料1-3】の財務規程第7条第1項におきまして、「会長は、事務局職員のうちから出納員を命ずることができる」と規定されておりまして。つきましては、まずは会長をご選出いただき、新たに選出された会長から、副会長、監査委員、出納員をご指名いただきたいと思います。

以上をもちまして、事項1『会長の選任並びに副会長及び監査委員等の指名』についての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。ということでただいまから会長をご選出ということで決めていただければと思います。立候補もしくはご推薦等々頂ければと思いますが、いかがでしょうか。

<竹田委員> 松本会長に引き続いてお願いできればなと思いますけども、皆さんいかがでしょうかね。

<松本会長> ありがとうございます。皆さん異議なしということで、私も本日ここに座っておりますので、引き続き会長を務めさせて頂きたいと思いますので皆さんご承認頂けるということでよろしいでしょうか。

<全委員> (拍手承認)

<事務局> 会長をお引き受けいただき、ありがとうございます。よろしくお願いたします。それでは、改めまして、松本会長より一言ご挨拶をいただきたいと思います。

<松本会長> 引き続き会長にご指名いただきました、名城大学の松本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。初めての方もお見えだと思います。

この地域公共交通会議の会長というのはそれなりに重責な役割だと思っております。

とは言え、私の様な、もちろん専門ではありますが、その専門家としての能力だけで、取り計らっていくことができるわけではございません。

何よりも地域の公共交通、これを考える上で必要なのは、地域の方々の声、利用されている方々の声だと思います。

そういった声をいただきながらですね、地域にふさわしい公共交通を実現していく、そのための会議であり、そのための会議の会長だと思っております。一方で、やはりこの運輸事業というのは、色々な法制度等々がございます。そういった法制度から見て、相応しいのかどうかというのも必要でしょう。さらに、運輸事業として、交通事業として行うためには、その実現するためには交通事業者からの視点ということも大変不可欠だと思っております。そして実現するためには、予算、行政からの補助、お金といった問題もあります。

そういったものを、この会議で皆さんからアドバイス頂きながら、そして地域にふさわしい公共交通を実現していく、ということになると思います。

そういう意味で、皆様方のお力を頂きながら進めて参りたいと思っておりますので、どうぞご協力よろしくお願いいたします。

<事務局> 松本会長ありがとうございました。

それでは、引き続き議事進行をお願いいたします。

<松本会長> それでは、今度は新会長ということになりましたので、その立場で進行を務めさせて頂きたいと思っております。それではお手元の事項に従いまして、進めてまいりたいと思っておりますが、本日は、その他を含めまして、5つの事項がございます。

先ほど事務局から説明がございましたが、事項1の続きということで、私から副会長、監査委員、出納員を指名させていただきます。

副会長につきまして、お一人は住民代表ということで、津市自治会連合会副会長であります岸野委員にお願いしたいと思います。岸野委員よろしくお願いいたします。

<岸野委員> 松本会長よりご指名を受けました。自治会連合会で副会長をしております岸野と申します。

実は住所は美杉町でございまして、いろんな面で課題が多いでわけでございますが、色々この会を通じて行政と住民の皆さんとのパイプ役になればと思っております。どうぞよろしく願いいたします

<松本会長> どうぞよろしく願いいたします。

もう一人は、行政の立場からいろいろご意見サポート頂きたいと思います。津市の宮田委員にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

<宮田委員> 津市の宮田でございまして。よろしく願いいたします。

私も先ほどご指名いただきまして、都市計画部長ということでこの4月から任命されて着任致しております。この職につきまして1ヶ月半程度経ちましたが、この公共交通という大切さ、昨年度の議論でありますとか、この4月に入りましてからのいろんな資料を拝見させていただきまして非常に重要だと認識致しております。

またこの協議会でのご意見というのはものすごく大事だなと考えておりますので、会長補佐を一生懸命やらせて頂きたいと思っておりますので、また皆様方のお力、ご意見頂きながらしっかりやって参りたいと思っております。

よろしく願いいたします。

<松本会長> どうぞよろしく願いいたします。

ではお二人は席がこちらに控えてあるということでございますので、すみません、よろしく願い致します。

それでは続きまして監査委員を指名させていただきたいと思っております。

これは県と市からということでございますので、まずお一人は三重県の大西委員、津市の荒木委員にお願いしたいと思っております。

それから、出納員を指名ということです。杉崎事務局次長にお願いしたいと思っておりますのでどうぞよろしく願いいたします

<事務局> よろしく願いいたします。

<松本会長> では、どうぞ皆様方よろしく願い致します。

それでは、次に事項2「津市地域公共交通活性化協議会の目的と位置付けについて」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「津市地域公共交通活性化協議会の目的と位置付け」についてご説明します。

まず、津市地域公共交通活性化協議会の目的について、資料1の2の津市地域公共交通活性化協議会規約をご覧ください。本協議会の目的は、2つあります。1つ目は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うこと、2つ目は、道路運送法の規定に基づく地域公共交通会議として、地域における住民生活に必要なバス等の確保その他旅客利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議することです。

資料2の1をご覧ください。こちらは国土交通省中部運輸局が発行している「はじめての地域公共交通」という地方自治体において地域公共交通の業務を初めて担当する方向けの入門書です。本日はこの中から抜粋してご説明させていただきます。

3ページをご覧ください。3ページの右側が活性化再生法、左側は道路運送法の説明となっております。右側をご覧ください。地方自治体が地域公共交通施策に取り組むには、交通事業者をはじめとして、様々な関係者と協議を行う必要があります。こうした様々な関係者と個別に協議や調整をして合意形成を図るのは煩雑であり、また、関係者相互の情報共有もできません。したがって、関係者が一堂に会して協議を行う方が効率的です。このための協議組織を設置する根拠法が「活性化再生法」で、協議組織のことを通称「法定協議会」といい、こちらが1つ目の目的となります。

また、2つ目の目的について、同じページの左側をご覧ください。地域公共交通会議は、地方自治体が主宰して、地域の交通サービスのあり方について協議する場です。地域公共交通会議による協議を経ることで、運行事業者が道路運送法に基づく許認可を得るのに必要な処理時間が短縮されるなどの弾力的な取り扱いを受けることができるため、コミュニティバスやデマンド型交通を運行する際にメリットがあります。また、地方自治体が所有する自家用車を

用いた「自家用有償旅客運送」を行うための協議も地域公共交通会議で行うことができます。

地域公共交通会議と法定協議会の違いは次の4ページでまとめられています。この2つの会議の機能を1つの協議組織で持つことができるようになっており、この津市地域公共交通活性化協議会は、法定協議会と地域公共交通会議、両者の機能を併せ持っています。

また、5ページの「それぞれの会議の構成員とその役割」という表をご覧ください。本協議会には様々な構成員が含まれており、重要な役割を担っております。市は市としての方針を提示し、地域活性化や町づくり等の立場からの発言を行います。県は広域的な視点での助言を行い、地域住民・利用者は利用上の課題、困ったことを伝え、地域の視点から公共交通に関する課題や必要な取り組みを提案します。交通事業者は公共交通運行の当事者としての助言、ノウハウを活かした企画立案を行い、運転者団体は労働条件及び労働環境の観点での助言、運行の実情を伝えます。道路管理者は道路管理上の観点からの助言、公安委員会・警察は交通安全上の観点からの助言を行います。学識者は交通やそれに関連する分野の有識者としてアドバイス、運輸局・支局は地域の公共交通の在り方について助言を行うという役割を担っております。

このように重要な役割を担う皆様にご参集いただく本協議会は法定協議会と地域公共交通会議という機能を併せもっており、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、地域における住民生活に必要なバス等の確保その旅客利便の増進を図り地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する重要な場となります。

続きまして、三重運輸支局首席運輸企画専門官の前葉委員より資料2の2の説明をお願いいたします。

<前葉委員>

中部運輸局三重運輸支局の前葉と申します。

日頃は国土交通行政にご理解とご協力を賜りましてありがとうございます。ここから座って失礼します。

資料2の2にもあります表題が「活発で良い議論ができる会議のために」と

記載されたものがあります。こちらを紹介させていただきます。

この冊子は、平成27年度に中部運輸局において地域公共交通会議での議論がより良いものになるよう、学識経験者の方にも助言をいただきながら作成したものでございます。

地域公共交通会議は、地域住民の方、交通事業者や行政などの関係者が集まり、その地域にふさわしい公共交通を作り上げ、5年後10年後も地域の公共交通を維持できるよう、様々な課題を話し合っ決めて決める場となります。地域公共交通会議の議論が活発に、より実りのある議論となるよう、会議の参加者ごとにその役割を示した内容が、3ページ目の見開き部分。住民代表の方は、会議の場でいきなり発言するのは萎縮してしまいがちですが、3ページの左上にも記載がありますように、日頃から感じている利用する上での課題、困ったことを伝えるといったような観点で、日頃気付いたこと、わからないこと、地域公共交通を良くする取り組みなどを発言して頂ければと考えております。また6ページ目の下には注意する点も記載されています。

地域公共交通には、自治体が運行するコミュニティバスの中に、民間の路線バスやタクシー、鉄道などがあり、それぞれの役割があります。市町の境界を越えて広く地域全体を見ていただいて、それぞれの公共交通の果たしている役割を踏まえながら、地域に合った、よりよい公共交通を実現していくための議論をして頂くことが重要となります。

また、地域全体の為に、そういった想いのもとに様々な関係の方が出席しており、意見も様々なものになるとかと思いますが、それぞれの立場を理解し、尊重していくことも大切になります。次の会議に向けて時間がある時で構いませんので、お目を通していただければと思います。私からは以上となります。ありがとうございました。

<松本会長> ありがとうございました。

まずはこの会議、これから皆さんに色々と議論頂きますが、その前に特に初めてご参加の方もお見えですので、基本的な位置づけということで事務局そして前葉委員の方からお話しをいただきました。これに対しまして、何か御質問、御意見等がございましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

よろしいですかね。一言補足させていただきますと、行政には色んな会議があるかと思えます。

それは、行政が行う施策、あるいは計画策定したりすることに対して意見を言うような会議もあるかと思います。

この会議はそれとは違いまして、我々で決める会議になります。例えばダイヤ、例えばルートそして一番大きく決められる事としてあると思ってるのは、運賃です。

そういったものを、この場で皆さんと共に決めるということになります。そういう意味では大変責任が重い。

裏を返せば、それだけ地域の方々にとってふさわしいものを作るだけの組織体になっているということでございます。

そういうことで、津市の方々にとって良い交通ができる様にぜひともご協力をお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは次の議題に移りたいと思います。

事項3「令和3年度事業報告及び収支決算報告」についてということで、事務局からご説明をお願いします。

<事務局> 事項3『令和3年度事業報告及び収支決算報告』について、ご説明申し上げます。

初めに、令和3年度事業報告についてご説明申し上げます。資料【3-1】をご覧ください。

それでは、資料に沿って説明させていただきます。

『1 津市地域公共交通活性化協議会』でございますが、昨年度は協議会を4回開催したうち、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため第1回と第2回は書面開催となりました。

主な内容につきまして開催順にご説明申し上げますと、第1回協議会では北部地域における津市コミュニティバスの運行変更、美杉地域における交通空白地有償運送などについてご承認いただきました。

第2回協議会におきましては、南西部（美里）地域における津市コミュニティバスの運行変更についてご承認いただき、第2次津市地域公共交通網形成

計画に掲げる事業の進捗状況についてご確認いただきました。

令和4年1月7日には第3回協議会を開催し、津市地域公共交通活性化協議会委員公募要領の改正、津市自主運行バスの運航時刻変更及び南部地域における津市コミュニティバスの運行路線上への新規停留所の追加、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御協議の上、ご承認いただきました。

令和4年3月22日には、第4回協議会を開催し、南部地域及び一志地域における津市コミュニティバスの運行変更、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・令和4年度の事業計画(案)及び予算(案)についてご協議の上、ご承認いただきました。

続きまして、『2 津市コミュニティバス等の運行見直し』につきましてご説明させていただきます。

津市コミュニティバスにつきましては、北部地域、南部地域、南西部(美里)地域の3地域において運行変更等を実施し、津市自主運行バスにつきましては、豊野団地線について、運行変更等を実施いたしました。

続きまして、『3 津市コミュニティバスの運行変更に係る環境整備』でございますが、津市コミュニティバスの停留所標識作製、バス停留所に係る丸看板作成、運行変更に係るチラシの作成の3つを行いました。補足資料として、資料3の1の別紙1をご覧ください。令和3年7月の運行変更実施により、左側の写真にあるような停留所標識と丸看板を作製しました。また、運行変更に係る周知チラシの作成について、右側をご覧ください。この写真は美里地域の例を掲載しましたが、このようなチラシの北部地域版を昨年度の運行変更に合わせて作製し、沿線地域へ各戸配布しました。また、令和3年4月に運行変更した白山地域版のチラシの在庫がなくなったため2000部増刷しました。

続きまして、『4 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』でございますが、第2次津市地域公共交通網形成計画に基づき、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を設定

しました。目標につきまして、資料3の1の別紙3をご覧ください。このグラフは令和3年度第4回にご承認いただいた数値目標を表すグラフです。数値目標については、段階的に評価できるよう、運行目標値と運行維持基準値を設けました。青い線が運行目標値であり、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて減少した利用者数を取り戻すことを目標として1便あたり3.5人と設定しました。黄色の線は運行維持基準値で、地域公共交通確保維持改善事業費の補助対象基準と同じく、1便あたりの利用者数を2人と決めました。今後、目標の達成状況に応じて行う取り組みを下の表に示しております。

続きまして、『5 コミュニティバス等乗降調査』でございますが、三重交通運行受託路線につきましては、5月、7月から8月、10月、1月から2月の4回、各1週間ずつの乗降調査を実施いたしました。

対象路線は、津市自主運行バスの津新町大里線、豊野団地線、高野団地線、亀山棕本線と、津市コミュニティバスの美里地域及び白山地域の全線、南部地域のうち久居北・片田・高茶屋ルート及び久居南・雲出ルート、美杉地域のうち美杉東ルートと美杉南ルートでございます。

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

続きまして、『6 利用促進活動』でございますが、資料3の1の別紙2をご覧ください。まず、6の1のモビリティマネジメントに係るシステムの運用ですが、平成28年度の事業で作成いたしましたモビリティマネジメントシステムに係るシステムにつきまして、平成29年4月から津市ホームページ上での運用を開始しております。

また、6の2、運行情報のデータ化及びグーグルマップへの掲載につきましては、三重県生活交通確保対策協議会が推進している「公共交通ネットワーク見える化事業」に参画し、データの標準化及びオープン化を進め、令和4年4月からグーグルマップ上で停留所やルートを検索することができるようになっております。

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

それでは、【資料3-2】をご覧ください。

令和3年度の歳入は、津市負担金が450万円、預金利息が30円の計450万30円でした。

これに対しまして、歳出は、委員報償費等の運営費が20万9,820円、郵送料等の事務費が21万6,944円、委託料等の事業費が258万4,280円で、計301万1,044円でした。

従いまして、歳入決算額から歳出決算額を差し引いた148万8,986円が余剰金となりますことから、当該余剰金につきましては、津市へ戻入いたしました。

なお、余剰金が約148万円と高額になった理由につきましては、津市地域公共交通活性化協議会が2回書面開催となったことと、看板や案内板の設置、印刷物の印刷を職員で行い委託料を抑制させたことが大きな要因でございます。

最後になりますが、4月22日に「令和3年度津市地域公共交通活性化協議会決算」につきまして、会計監査を受検いたしましたことをご報告します。

なお本日の協議会までに監査を実施する必要があったことから、監査委員につきましては、従前の会長である松本会長より大西委員と荒木委員をご指名いただきました。監査結果につきまして、監査委員よりご報告いただく予定でしたが、所要の為、両者とも欠席するとのことご連絡を頂きました。つきましては監査委員にかわり適正に受検致したことをご報告致します。

以上をもちまして、事項3『令和3年度事業報告及び収支決算報告』についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございます。本来監査ということで独立で監査頂いてどちらかのご二人からご報告頂きたかったところですが、どうしてもご都合がつかなかったということでございます。書面で報告書をご提出頂いておりますので簡単ではありますがご報告頂いたということにさせていただきます。

それではただいまの昨年度の事業、そして決算ということになっておりますが、これに関しましてご質問ご意見等ございましたら頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。

特によろしいでしょうかね。

路線の変更等々はこのような形で、毎年色々それこそ皆様方のご要望等々に

応じて、不具合があれば見直しという形になります。それ以外にもですね、このようなバス停の整備とか、あるいはソフトとしてモビリティマネージメントとしてホームページを運用していきたいです。

実際に、今日も私はグーグルマップで検索してどうやってここまで来ようかなとしてきたわけですけど、グーグルマップで公共交通の乗り換えが、案内がちゃんと出てくるようになってきているということでございます。

何よりも決算ということで、先ほどのご説明通りではございますが、特にご異論ご異議ないようでございますので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。

はい、ありがとうございました。

ではご承認いただいたということに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 番目です。「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」について、ということ、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計画」についてご説明申し上げます。

資料4参考1をご覧ください。1枚のものです。

津市では「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」という国の補助制度を活用しておりまして、この補助金を受けるための要件として、補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとするときは、6月末までに法定協議会の議論を経て策定された「生活交通確保維持改善計画」を国土交通大臣に認定の申請を行う必要があります。

バス等の陸上交通につきましては、地域間の幹線系統を確保・維持する計画を都道府県の協議会が、幹線系統に接続する支線を確保・維持する計画を市町村等の協議会が作成することとされておりまして、本日ご協議いただきますのは、支線を確保・維持するための「地域内フィーダー系統確保維持計画」でございます。

資料下段にあります、4「計画策定から事業評価までの流れ」をご覧ください。

当該制度を活用する場合の大まかな流れを図示したものでございまして、令和4年6月末までに、令和4年10月1日から令和5年9月30日までの1年間を対象とした令和5年度事業の計画認定申請を行います。

その後、事業実施期間終了後には令和5年12月に当協議会で対象期間の事業評価を行い、中部運輸局に提出のうえ、2次評価を受けることで、事業の改善を図っていきます。

なお、こちらの図には記載を省略しておりますが、事務局では毎年11月頃に補助金を受けるための交付申請を行っており、当該事業に係る補助額の実績については、資料の中段にございますのでご参考ください。

それでは、資料4-1をご覧ください。

こちらが令和5年度事業を対象とした「生活交通確保維持改善計画」でございます。

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

内容に沿って、順番にご説明させていただきます。

「1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」につきましては、津市の概況に加え、各地域における路線の必要性について記載しております。各地域における路線については、津市コミュニティバスの運行単位を北部地域、南部地域、北西部地域（芸濃地域、安濃地域）及び南西部地域（美里地域、一志地域、白山地域、美杉地域）としているため、各地域におけるコミュニティバスの役割や必要性を記載しております。

新任の方もいらっしゃるため、改めて津市におけるコミュニティバスの役割をご説明させていただきますと、津市コミュニティバスは、一般路線バスのサ

ービスを享受することができない地域において、通院、買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対応しております。

高齢者等、自ら移動手段を持たない移動制約者の生活交通の確保のため、サービス水準は主に週3日運行で通院、買物等に対応しておりますが、地域特性を考慮し、南西部地域（白山地域）においては、移動制約者の生活交通の確保に加えて学生（白山高校）の通学に対応させ、南西部地域（美杉地域）においては、観光に対応した路線としております。

5ページに進みまして、「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」でございますが、事業の目標につきましては、令和4年3月22日に開催された令和3年度第4回協議会でご承認いただいた「津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標」の内容を記載しております。

今後、当協議会において、地域公共交通確保維持事業を見直すための重要な指標となることから、改めてご説明させていただきます。

津市コミュニティバスは、運行地域により主として買い物や通院等に利用されるルートもあれば、通勤通学や観光需要への対応を行っているルートもあり、利用実態が大きく異なります。

また、運行実績に基づき、今後の取組を検討する場合についても、さらに利用を促進し地域交通として定着を図るべきルートから、運行規模の縮小や運行形態の見直しを必要とするルートまで、ルート毎に効果的な取組も大きく異なっております。

このため、数値目標については、段階的に評価できるよう2つの指標を設定しました。

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。

これは、現在新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者が減少傾向にあります。感染症対策と利用促進により、まずは減少した利用者を取り戻すことを目標とし、6ページ上段にあります表のとおり算出しております。

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。

津市コミュニティバスの多くのルートは、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けており、運行の維持には当該補助金の活用が必須となっております。

このため、指標の設定については当該補助における補助対象基準を参考とし設定しました。

以上が、当該事業の定量的な目標であり、今後は先ほどご説明した2つの指標に基づき、各路線の評価をしていくこととなります。

事業の効果につきましては、移動制約者を中心とした移動手段の確保及び地域の活性化等について記載しております。

続きまして、7ページでございます「3.2.の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」につきましては、(1)数値目標の達成状況に応じて実施する事業と(2)数値目標の達成状況に関わらず実施する事業とに分けておまして、(1)については、先ほどご説明した2つの指標と連動する形で記載しており、①運行目標値(3.5人)を達成した場合には、地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続、②運行維持基準値(2.0人)を達成、運行目標値(3.5人)を未達成の場合には、運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進の実施、③運行維持基準値を未達成の場合には、地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準値の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討していくと、設定した目標値の達成状況に応じた取り組みを記載しております。

加えて、1便当たり利用者数が1.0人未満である場合には、地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準値の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討していくとの内容を記載しております。

(2)の取り組みについては、事項3でもご説明した運行変更や利用促進の内容となっております。

続きまして、8ページの下段でございます「4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者」につきましては、資料に添付してございます「表1」のほか、路線図及び時刻表を添付したうえで申請予定でございますが、路線図及び時刻表につきましては、本日の配布資料の中に利用促進チラシを配布させていただいておりますので、添付資料を省略させていただいております。

続きまして、9ページをご覧ください。

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

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

南西部地域(一志地域)については、資料送付時には空欄としておりましたが、入札において「(株)一志運輸」が運行することが決定しましたので、ご報告させていただきます。

なお、運行を開始するために道路運送法上の申請手続きが必要であることから、令和4年6月30日までは嬉野タクシー(有)が運行を継続し、令和4年7月1日から(株)一志運輸が運行を開始する予定です。

また、事業者の変更に伴って、運行時に使用する車両の仕様が一部変更となります。

本日、追加で配布しました資料4-3をご覧ください。

使用する車両は変更前、変更後ともに10人乗りのステーションワゴンとなります。

主な変更点といたしましては、車両の長さ、高さ、車両総重量となっており、長さが484cmから538cm、高さが210cmから228cm、車両総重量が2480kgから2760kgとなっております。

資料4-1に戻りまして、再度9ページをご覧ください。

「7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定状況」につきましては、法定協議会が補助対象事業者となる場合に記載が必要な項目でございますことから、「該当なし」としております。

「8. 外客来訪促進計画との整合性」につきましては、現時点におきまして、津市を対象地域とした外客来訪促進計画が策定されておられませんことから、「該当なし」としております。

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

なお、「表5」に記入しております人口集中地区以外の人口につきましては、令和2年の国勢調査の結果を用いております。交通不便地域の人口につきましては、津市が公表しております令和3年度末時点での人口を用いております。

「10. 協議会の開催状況と主な議論」につきましては、令和3年度に開催された協議会の概要を記載しております。

「11. 利用者等の意見の反映状況」につきましては、当協議会の他、各地域で開催されております地域公共交通あり方検討会にて利用者の意見等を協議した上で、必要な運行変更を実施している旨を記載するとともに、令和3年度に実施した運行変更の実績を記載しております。

「12. 協議会メンバーの構成員」につきましては、当協議会の委員名簿を添付いたしますが、事項1の【資料1-1】と重複いたしますことから、資料を省略させていただいております。

以上が令和5年度事業における「生活交通確保維持改善計画」の内容となります。

続きまして、資料4-2をご覧ください。

こちらは、令和4年度事業における「生活交通確保維持改善計画」でございます。当該計画は令和3年10月1日から令和4年9月30日までの1年間を

対象とし、令和3年5月に策定された計画ですが、令和4年3月22日に開催された令和3年度第4回協議会において、「津市コミュニティバス運行事業に係る目標数値」を設定したことから、資料の5ページに記載されております「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」の内容を変更したいと考えており、こちらの内容につきましても、令和5年度事業計画と合わせ、ご承認いただきたいと考えております。

なお、令和4年度事業において、計画期間のうち令和4年7月1日から令和4年9月30日までが株式会社一志運輸の運行となることから、目標数値の内容と合わせて資料4-2の9ページにあります「6. 補助金を受けようとする補助対象事業者の名称」におきまして、南西部地域（一志地域）の補助対象事業者に株式会社一志運輸を追加する予定です。

以上をもちまして、事項4「津市フィーダー系統確保維持計画」についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長>

ありがとうございました。

複雑なところもあるかと思いますので、こういった点もご遠慮なくご質問いただければと思っておりますが。

それでは、ただいまのご説明、事務局の説明に対しましてご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

いくつか補足させてもらいますと、まずバス会計バス年度っていうのがありまして、今皆さんにご承認頂きたいこの会議体で立てる計画、フィーダー計画といいます、フィーダーというのは支線なんです、支線の計画は今度の10月1日です。今年の10月1日から来年の9月30日までの計画ということになります。

それについての計画で、重要なのは目標数値、そしてそれに対してその目標を実現するために何をやるか、ということをご確認いただいて、この会議体でそれでオッケーかどうかというのを確認いただくというのが基本になります。

ちなみに支線の計画を皆さんに検討いただくわけですが、幹線に関しては、三重県の方で提出をしてもらうことになります。幹線があってその幹線を支える支線を各自治体で計画を策定するということになります。それが1点。

2点目は昨年度、すなわち去年の10月1日から今年の9月30日までの計画が今動いているんですが、それが皆さんと共に作成した評価指標ができましたのでそれに合わせて目標数値も変えたいということでもあります。

いかがでしょうか。よろしいですかね。特にございませんか。

この目標実施に向けて、目標値の実現に向けて、皆様方からご協力いただくということになりますので、どうぞよろしくお願いします。

そして、今動いている計画については今年の12月頃に皆さんと一緒にもう1回、一緒に評価、結果がどうなったかの評価をということになります。

ちなみにこれ、バスの車両の変更ってこれって承認が必要なのですか。

<事務局> こちらも併せてお願い致します。

<松本会長> なるほど。

そうすると皆さんにご承認いただきたいのは、資料4-1の今度の10月からの計画、それから資料4-2の現計画における目標値の変更、あと、資料4-3、7月1日から車両が変更されますので、それについての承認。この3つ、皆さんにご承認頂くということになります。

いかがでしょうか。

<竹田委員> ちょっと質問ですが、一志のコミュニティバスの運行事業者の変更ですが、この株式会社一志運輸というのは、この一志のコミュニティバス以外に運送事業をやっている事業者なんでしょうか。

と聞いても、バス事業ではないですが、観光船の事故がありまして、国交省も改めて安全設備だとか、そういうのを強化、点検をしていくということですので、旅客運送事業者という認定と聞きますか、この規定がどういうことなのか、ちょっと改めて説明していただければありがたいなと思います。

つまり、例えば私素人が、どこかのコミュニティバスを運行したいということだね、改めて申請するわけでしょうね。

安全運転管理者を置きなさいだとかってというのはあるでしょうけども、その辺の、特に安全面がこれだけ公共交通、まあ船と陸上とはちょっと違いますけれども、やはり安全には安全をというような、そういう観点からみてどうなのかっていうのは一度改めてちょっとご説明頂ければありがたいなと。

<松本会長> ありがとうございます。

まずこの一志運輸さんが、この他に乗合旅客運送を実際どういう実績があるのかといったところをまず事務局からご説明頂いて、そして一般乗合旅客の自動車運送事業を請け負う為の要件ということで、前葉さんの方から簡単にご説明いただければと。まあ4条免許を取るためにはどうするの、あるいは安全対策ということでどんなことを要求しているのか、といったことをお話し頂ければと思います。ではまず事務局からお願い致します。

<事務局> ありがとうございます。

ご説明させていただきますと、株式会社一志運輸様は令和3年4月1日で、津市コミュニティバスの路線を再編した関係で入札を行って、今は嬉野タクシー有限会社様で運行しているのですが、それ以前、令和3年3月31日まで、こちらも株式会社一志運輸様で、この南西部地域（一志地域）のルートの実行をさせていただいておまして、実績としては十分あります。

<松本会長> はい、じゃあ実績あって、他には乗合は何かやられてるんですか。

<事務局> 許認可の関係では乗合事業はコミュニティバスだけなんですけど、もともと一般乗用旅客自動車運行事業者として、タクシー事業を営業されておりました。

<事務局> 補足させていただくと、この一志運輸さんなんですけども、実は合併前からこのコミュニティバスをしてまして、合併前から令和3年度までずっと一志運輸さんをお願いしているというところもございますので、その実績は十分でございます。

<松本会長> じゃあ安全確保の面でも特に問題はないというご認識でよろしいですね。ありがとうございます。

では国として安全確保等々も含めて、その許認可の簡単なご説明もいただければと。

<前葉委員> タクシー事業、乗用事業にしろ、乗合事業にしろですね、新規で始める場合には私どもの方に許可申請等々出てきまして、その中で安全面、あとは運行に係る事業計画、そういったものを審査しまして、もちろん条件をクリアした上で許

可をするという形になりますので今時点で申請出してもらって条件クリアしていけば安全面はクリアしているということになります。

<竹田委員> 例えば一つ具体的にお聞きしますけども、酒気帯び運転なんかの、運転する前、おそらく点検もやられてると思うんですが、検査もその中のデータは運輸支局なりの方へ毎日の異常、もちろん異常があればもちろん運行できないので代替りの運転手が出てことになると思うんですけども、そういうようなデータは届け出るようになっているんですか？

<前葉委員> 日々の運行に対してデータを届け出るというものはないんですが、おっしゃられるように、運行する場合には運行管理者が運転者に対してアルコールチェック等々の点呼をするので、これはルールとして決まっているので、もちろんそれを出来ていないようであればこれはまずいことになります。

<竹田委員> どちらかというとなんか性善説的なですね、あるいは前提があって、安全管理者がきちっとやっているだろうと、ということでそういうデータをとらないということなんですか。

と言いますのもね、これだけ今も申し上げたように、僕も船を運転してましたから、やっぱりかなり甘いんですよ。

例えば、車でいえば車検等についても、一回検査を受ければあとはもう所有者任せというような感じでやってる。そういう意味では安全の上で安全をとということでお聞きしているんですけども。そういう点で毎日例えば酒気帯びなんかのアルコール検査をおそらくやってると思うんですけども、それをきちっと認定するって言いますか、そういう点ではやっぱりとられるという様な、改めてあの事故、知床の事故を受けてですね、そういう新たなこれまでとは違ったその安全運転を徹底するという意味での点で、なにか陸上交通のとられた点があるかどうか、僕が気になるのは酒気帯びなんかは割合と気になるわけですけども、おそらく点検をやられていると思うんですけども、その点検の結果を運輸局なりしかるべきところへ提出を求めるってというようなことが必要になってくるんじゃないかなと個人的には思っているんです。現状で結構なんですけど新たな船舶の事故以来、国交省から指示がどういう形で出てきたのかっていうのをちょっと教えていただきたい。なければならないで結構なんですけれども。

<前葉委員> 貴重なご意見ありがとうございます。

今時点で、あの事故を受けて新たな届け出っていうか報告事項がきているのかというのは今の段階では何とも、ごめんなさい。知識持ち合わせていませんものでして申し訳ございません。

ただおっしゃる意味合いは重々わかります。

<松本会長> 基本的には陸上といいますかこの乗合事業に関してはドライバーさんの、酒気、アルコールチェックだとか、あるいは健康管理とか、最近は特に勤務時間の長時間労働なんかも問題になったので、それも今すごく厳しく管理されてるんだと思うんですね。

ただそれを毎日、運輸局等々に報告するような体制にはなってないんですね。

<前葉委員> そうですね

<松本会長> でも記録は全部取られてて、多分何年かに一度は監査に入ってちゃんと実施されてるかどうかの確認するってことですよ。

<前葉委員> はい、そういった監査体制はございますので。

<鈴木様> ちょっと補足なんですけども、すいません。

先ほどの知床の事故を受けてですね、安全総点検ということで、事業者の方に東北運輸局の船舶担当部局が点検に入ったっていう事実がありますので、陸上の方にも同じような安全運行に努めるようなそういう通達がでておりますし、今後時期を見て定期的に監査に入っていきますので、そういったところで安全面についてチェックしていくという体制をとっていくことになりますので、その辺はそういった形でご理解頂けないかと。

<竹田委員> ありがとうございます。

<松本会長> はい。でも、まさに竹田さんのおっしゃられる様に、一般の方々もすごく気にされていると思います。コロナの状況で利用は遠のいている中で、さらに安全が危惧されるようでは、本当に大変なことになりますので、各事業者さんに安全運行を一層お声掛けていただければ、事務局からまたお願いいただければ

と思います。はい、どうもありがとうございます。
その他皆様方がいかがでしょうか。

<谷山委員> はい。

<松本会長> では、すいません、谷山さんでお願いします。

<谷山委員> 今の竹田委員の心配してみえた意見なんですけど、ここ警察の方もみえるんで、銀行名も会社も何も言いませんが、銀行から多額の現金を積んで、ATMにお金を配っている、それと各銀行の支店から支店のお金を出し入れして持って回るということを委託している会社に対して、今を去ること10何年前、飲酒があってはいけないということで、運転席に座った人間が、ここで息をふきかける、そうするとアルコール検知されるとエンジンがかからないという画期的なものを見つけましたんで、絶対に大丈夫とそこの部長が誇らしげに言ってみえたんです。あるとき私はそこの会議でそこへ行きましたら、運転席で妙な事やってるんですね。助手席の人間が息を吹いてる。

前日飲酒しましたと申し出れば、助手席には必ずそれも運転手がいるんですから、交代して運転すれば問題ない。

皆変なことやってますねって言うから私も見てみたら、半分以上それやってるの。どうすればいいだろうと私に相談されたので、私もクビにする権限ないので、部長の方でどうにかしてということで、ここにシールドをつけてまして、横からは吹けない、真正面からしか絶対に吹けないっていう風にしましたとは言っただけで、そんなのつけたって右左が交代して、ふっと吹いてエンジンかけてその後交代すれば同じじゃないですか。それより警察の方みたいに風船膨らませたらどうですかって…

<松本会長> 多分バスの場合是一人一人点呼で、皆さんが見てる目の前でアルコールチェックして、それで通った人だけが鍵をもらえるというそんな感じ。ぜひご紹介頂ければ。

<谷山委員> バスの場合はお一人なので大丈夫なんですね。

<川端委員> 三重交通です。

バスの場合ですと、朝まず車庫に出勤しましたら、免許証を既にパソコン上に登録しております、自分で息を吹きかけて顔写真が撮れて、さらに免許証によって名前、ですのでいわゆる入れ替えというようなことを行えない状態で、こういったものを朝出勤時と退社時にそれを行って、記録として残っております。

あとは、車庫に出勤しない様な外からの出発の場合もテレビ電話等を使いまして、しっかりと数値がパソコンで残る様な状態にしておりますので、各社は、少し誤差はあるとは思いますが、特に自動車関係バス関係の事業者ですとこういった対応をしておりますので、そういった部分ご心配なく、運行させていただきます。あとちなみに最近ですと、体温も測っております、コロナ対策等で、もしそこで熱があった場合は運転手を交替という様な部分でコロナ対策もしておりますので、ご心配いただかなくてもその部分はしっかりとまた取り組んで参りますのでよろしくお願いいたします。

<松本会長> しっかりとやっていたらという前提で、性善説になるんですがきっとやっていたらだろうということですね。ありがとうございます。

では木下さんお願い致します。

<木下委員> 先ほど、幹線は県で支線は地域でという話があったんですけども。それに基づいて目標値が設定されて、各ルートあるいは各地域で、目標達成に向けたいろんな施策が検討されると思うんですが、その辺はどういう風に、この協議会との関連というのはどうなっているのでしょうか。

<松本会長> はい、ありがとうございます。じゃあ事務局からお願いします。各地域ごとに目標達成に向けてどの様な事を願うのか。

<事務局> ご質問頂きありがとうございます。

先ほどの資料を見て頂きながらの方がわかりやすいかと思っておりますので、資料4-1の6ページから7ページにかけてご覧いただければと思います。

6ページの3-2の「目標を達成するために行う事業」っていうところで、1便あたりの利用者数というのを事務局の方で取りまとめさせて頂きまして、それに基づいて、①から③にかけて、また1便当たり利用者数が1人を切っているルートにつきましては、今ですとコミュニティバスは定時定路線型っていう決められたルートを決められた時刻で回るというような形で運行しているんです

が1.0人を切ったルートにつきましては、事務局からも地域に入ってお声を聞いて…

<松本会長> それよりも、そうならないために何をやりますかっていうことで、おそらく7ページの(2)以下です。

周知しましょう。8ページの一番上にありますがまずは運行変更も含めてとにかく地域の方々にバスのことをよく知っていただく、ということが1点。

それからダイヤ設定をもし問題があったら、使いにくかったりしたら、ダイヤを微調整しております。これも昨年度やっております。

それと広報誌ですね。意識啓発PRということで、これはどれくらいやられているのか、私自身認識しておりませんが、利用啓発の記事を掲載していただいているんですね。

とにかく地域の方々にバスを利用しましょう、さらにバス利用者に対しては商業施設で利用できる割引券を配布する等、こういった形で全体として利用に繋がるような施策を色々と検討しているということです。

ただ、今木下さんがおっしゃられた通り、地域地域で、この地域ではこういうことをやらないと、この地域ではこういうことの方が相応しいというところまでは検討できてるんですか。どうでしょう。

<木下委員> ありがとうございます。昨日実は私コミュニティバスに初めて乗ったんですよ。

そうしたらね、非常にまあ直感なんですけど、利用者が少ないなあという感じを持ちました。

一方ですね、運行するについては結構大変なお金がかかっているんだろうなというようなことがありますて、本当にニーズに対して、適切なのかどうかっていうのを見直しをしながら、システムそのものも変えていかないと、これから大変なことになるんじゃないかと。そういうような思いもあったもんですから。

具体的に地域地域で将来どうあるべきか、現在をどうすべきかという様なことを具体的にやらないと大変な事になりそうだと。

そんなことがありまして質問させていただきました。

<松本会長> ありがとうございます。

まず何より乗っていただいたというのは本当にありがたく思っております。

そして、その乗った感覚でご発言いただければ説得力もありますし、そういう意見交換をする場であると思っております。

そういう意味では、大変な事になるというのは、大変な事になると、利用者数が1人未満とか、1人以上2人未満といったところが大変な事になった段階になってしまうんですが、その場合はここに書いてあります通り、場合によってはサービスを切り下げたり、あるいはシステム自体を見直すということになっておりますので、そういう考察にはなっているということでご理解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。よろしいですかね。

そういたしましたら特にこの計画に関しては、ご異論がなかったと思っております。それから車両の変更に関しては、特に安全に関してはしっかりと市からも要望としてお伝えくださいということではありますが、特に反対のご意見ではなかったと思いますので、これら3点、計画資料4-1の計画、4-2の計画そして車両の変更に関しまして、ご承認いただいたということでご異議ございませんでしょうか。

はい、ありがとうございます。では異議なしということでございますのでこの3つに関しては承認いただいたというふうにさせていただきます。

どうもありがとうございました。

この計画については、来年、再来年の1月に振り返りすることになりますのでまたご承知おきください。

それでは以上で皆さんにご承認いただく内容について終わりますが、30分ほど時間がございますので、せっかくですので地域公共交通に関する意見交換ということで皆様方から津市の公共交通に関して思っていること等々ありましたら、ぜひご発言いただければと思います。今木下さんの方から乗ってみたんだけど利用が少なかったというようなご意見をいただいておりますが、その他も含めて、特に市民の委員の方々からご発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。

では伊藤さんお願いします。

<伊藤委員> 1点ご質問させていただきます。

シルバーエミカの利用方法についてでございますけど、三重交通さんにお尋ねしてよろしいでしょうか。

実は私の知り合いのご夫婦がみえまして、ご主人が免許返納されまして、お2人ともシルバーエミカを取得されて、よくバスを利用します。最初に乗った時には経歴証明書を提示して、お二人がシルバーエミカをタッチしようとしたら、運転手から1枚のカードで二人分抜けますから大丈夫と言われました。帰りのバスも同じことを言われました。

それからしばらくの間1枚のカードでお二人分を引いていただきました。

つい最近ですけども、垂水から津駅を経由して大学病院に行くのに、いつも1枚って言われたので、1枚だけもって乗車しました。垂水から津駅で降りる時に運転手さんがこのカードは津市が個人に発行したものですから、個人にしか使えないと言われて、お1人分は現金での支払いを言われました。

次に津駅から大学病院まで乗って降りる時に、バスの運転手が1枚で大丈夫ですよって言われて、1枚のカードで二人分引かれました。

今度は大学病院から津駅まで帰って戻ったら、一人分しか引けませんよって言って現金を求められ、津駅から垂水まではお二人分でもいいですよと言われました。

三重交通さんが発行してみえますエミカについては、1枚のカードで複数人引くことができると書いてありますね。

シルバーエミカはそれできないんでしょうか。ということと、もう一つはチャージ分が少ないので現金でチャージしてくださいって言ったら、このカードはできませんと言われました。

どれが正しいかわかりませんが、周知をお願いしたいと思います。

<松本会長> それは大変です。まず事務局からシルバーエミカのどういう利用が可能かご説明をお願いします。

<事務局> はい、シルバーエミカですが、高齢者の外出支援のために施策としてシルバーエミカという制度を制定しました。シルバーエミカは1枚あたり2,000円のバスに乗れるポイントが付与されるわけですけども、そのシルバーエミカはまず申請をしていただく必要があります。高齢福祉課の方でまずシルバーエミカの交付申請をしていただきます。その際にマイナンバーカードが絶対条件になるのですが、マイナンバーカードをお持ちの方を対象に、申請していただければシルバーエミカが発行されて、そこに毎年2,000ポイントが付与されます。1年間の間にその2,000ポイントで三重交通のバスに乗車できます。

さらにコミュニティバスに関しましてはそのシルバーエミカを提示していただければ、無料になるという施策です。年間に2,000ポイントなので、また1年間経ちますと4月、5月、広報津でも掲載をさせていただいてるんですけども、改めて毎年ポイントの申請というのが必要となります。先ほどご質問があったと思うんですけど夫婦で1枚のシルバーエミカが使えますかということですが、基本的には、マイナンバーカードをもって個人で申請をしているものでございますので、個人の方のシルバーエミカしか使用できないというのが原則だと、そのように思います。

<松本会長> はい、というのが原則なんですね。エミカに関しては、別に他の人の使用も可能なんですね。そういう意味では三重交通のバス運転手さんの対応としてはどうなんでしょうか。

<川端委員> ご指摘ありがとうございます。当社の方でも、非常にお恥ずかしながらエミカと津市のエミカの取扱いと、またお客さんが求められる部分で、機械的には確かに二人分という形は取れますので、対応が混同しておりまして逆にご迷惑をおかけしたのかなと思っております。

今回こういったご意見をいただいたことを元に中勢管内の運転手、約170名おりますが、全ての者に伝わるようにというところです。

ただ1点、自分で招いた種になるんですが、今まで二人引きだったのについていうような、そういった部分でのご意見をいただく可能性はございますが、もう一度しっかりと対応方法を確認した上で、乗務員に指示徹底していきたいと思っておりますので、すいませんご迷惑おかけしました。

<松本会長> ありがとうございます。

行政の方もシルバーエミカはご自身しかご利用できませんというのは周知徹底いただくといいなと思います。

それからシルバーエミカには、チャージはバスの中でできないんですね。

<村上様> チャージの方は通常のエミカと同様ですので行えます。

<松本会長> そうするとすごく難しいですね。高橋さんお願いします。

<高橋委員> シルバーエミカはふつうのエミカとほぼ全く同じ状況で使えております。
現金もチャージできます。

周知に関しても我々も聞いているのですが、実際、パスケースに入っていると運転手がどうしても出してくれって言うわけにもいかないという現状がございます。エミカ自体は2人って言われたら2名でも3名でも設定ができますので、ぱっと来られて3人と言われたら分からないっていうのが現状です。実際指摘されたのは、シルバーエミカをパスケースに入れずに出されたので、これはシルバーエミカで、個人に発行されるものですので、申しわけないけど個人しか使うことができませんと、運転手が答えたのが現状だと思われま。

<松本会長> なるほど。でもシルバーエミカに自分で現金でチャージしたのであれば、それは普通のエミカと同じ利用ができるんじゃないですか。

<高橋委員> それについては個人で発行ですから、僕が当時聞いた・・・係長。

<村上様> シルバーエミカとエミカの大きな違いっていうものは一番初めに2,000ポイントが付与されるかどうかの違いだけです。

それ以外毎年使った分だけ上限2,000ポイント、これは津市様の方で補充していただけるんですけども、それがなくなった部分につきましては、チャージをしてご利用いただきましたらご利用額に応じてポイントを還元させていただきます。

簡単にいえば2,000ポイントを年度初めにいただけるかいただけないというところが大きな違いかなということです。

<松本会長> そうすると行政として2,000円は個人に発行してるんでそれはあくまでも個人で使ってください、ただ上積みするのは自分でお金を入れるんで普通のエミカとして使われてもおかしくないですよ。

<村上様> そういうところがあるんですけども、なかなかその切り分けが難しい。

<松本会長> 非常に難しい問題ですが、今一度この問題が明らかになったので、行政の方でどうあるべきか確認いただいて、そして三重交通さんとどのような形で周知徹底するか、今一度ご検討いただけますか。

<事務局> そうですね。また担当部局とその辺調整をしまして市民の方に分かりやすいように広報津などを活用しながら周知して参ります。

<松本会長> それが原因で乗るのが嫌になっちゃったって思われたら嫌ですもんね。私の印象ではチャージもできるのであれば、夫婦で使えてもいいなという気はします。そこの切り分けは運転手さんの方ではできませんので、そこは行政の方でしっかり確認いただいて、また次回ご報告いただければと思います。

<事務局> わかりました。

<松本会長> 伊藤さんありがとうございました。
その他いかがでしょうか。では中平さんお願いします。

<中平委員> 先ほど議論されたフィーダー系統の計画についてなんですけど承認されたので別にいいと思うのですが、前回の計画と、例えば実施する事業についてもほぼ変わらず、今回の事業も実施されるということで、本当にこれで大丈夫なのかなと、もう少し新たなことを考えると、例えばこの事業を今回同じような事業をやってもいいんですけど、評価は先ほど会長がおっしゃったように、10月に評価することなんですけど、現状でその事業がどれくらいの効果が見込まれてるとか、何かあればもう少し皆さんの議論もできたのかなと思うので、次回からはできればもう少しこの実施する事業について、これは現状では効果がちょっと見込まれてますと分かる範囲で結構なので、言っていただければ良かったのかなというふうに思ってます。

以前ちらっと聞いた時には、「私の時刻表」についてあまり効果がないっていうのを聞いたので、これも実施は当然いろんなことを実施しないといけないので悪いことじゃないんですけど、もう少し精査されるとかあるいは新たなことを考えるのか、皆さんに前もって現状こうですよとかっていうところがあればもう少し議論できたと思うので、次回以降もしこういうことがあれば、そういうことも出していただければと思います。

<松本会長> はい、ありがとうございます。事務局何かございましたら。

<事務局> はい、ありがとうございます。確かにこういった事業をしますということだけで特についているのが記載されておりませんので、次回以降その辺も含めて、効果が分かるようにご報告、記載もさせ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。資料3-1ですね。それで、事業報告書というのがありました。

ここでいろんなやっていただいたことを書いたんですが、必ずしもどれもこれも効果ということで、人数とか、具体的な数値がしめせるわけではないんですが、可能な範囲で、どの事業でどんな効果があったかというのを書いていただくといかなと思います。

それから毎年例年で、フィーダー計画が例年通りで、目標を達成するために行う事業と書いていただいておりますが、もう少しきめ細やかに、あるいはコロナが落ち着いた時にはもっと色々やれるかと思うのでそういうのも加えながら、検討、ご提案いただければということですね。特に私自身思うのは、公共交通会議の会議体で決めることですので、もうちょっと皆さんにもご協力いただくようなことを書いていただいてもいいかなと思っております。

それをみなさんでよしやりましょうと決めるのが重要だと思う。

今、中平委員がいい発言いただいたので、次年度以降になりますますがそういったものができればいいかと思っております。

それからですね、この国に出す計画とは別に、その都度その都度こんなことをやりたい、ちょうどコロナが落ち着いた、これはやれそうだ、事務局としてこれをやりたいというのがあって、あるいは地域の方々にご協力いただきたい、交通事業者さんにご協力いただきたいというのがあれば、この会議で遠慮なくご提案いただければと思います。

その他いかがでしょうか。それでは木下さんお願いします。

<木下委員> 資料4の参考1に、補助対象経費というのがありまして、これはかかる経費から収益を除いたその半分は補助金というふうに理解していいんですか。

ということは、およそ倍ぐらいの費用が年度年度でかかっていると、例えば令和3年度でいうと2,300万円、実質4,600万円台と、そんな理解でよろしいのでしょうか。

<松本会長> 違うと思いますが、事務局からご説明お願いします。

<事務局> ありがとうございます。

こちらの補助額とあるのは、国土交通省の要綱の中で、補助対象系統にかかる経常的経費から経常収益を控除した額の2分の1から国土交通省の方で津市の対象人口っていうのがあるのですが、そこから算出した補助額の上限額かいずれか低い方という要件がありまして、毎年補助上限額の方で補助額が定められているのでこの補助金の額になっておりまして、実際は経費としては、より多くかかっているのが実情です。

<松本会長> 国の方の予算が必ずしも十分ではなく、半分補助するだけの額がない、ということ、これよりも少ない額で頭打ちになってしまっているということです。従って実際にはこれ以上、倍以上を津市が払っている、つまり皆様方の税金でお支払いいただいているということです。

はい、ありがとうございました。その他いかがでしょうか。はいお願いします。

<岸野委員> 2つありまして、1つは、資料4-1の一番最後のページ、カラー刷りで、交通不便地域となっているんですけど、数値目標を設定する上で考慮するものが何かあるんでしょうかというのが1点と、それから資料4-2の5ページですが、中段で美杉地域での観光シーズンの移動手段への対応ということで令和3年度から有料でバスを走らせてもらってますが失礼ですけども、市のPRが全くないように思います。

それ以前ですと無料で走らせてもらってすごくPRしてもらって、利用者も多かったと思いますので、その辺についてもう少し現在進行形なんですけども、考慮してもらいたい、この2つです。

<松本会長> はい、ありがとうございます。まず1点目、交通不便地域ということですが、この説明をお願いします。

<事務局> ご質問いただきありがとうございます。

表5の中で記載させていただいてる交通不便地域の人口ですが、補助金を受けるときの要綱の中にいくつか要件があるんですけど、その中のひとつで山村振興法で指定された地域に路線を走らせているルートに対して補助金が受けられるという要件がある関係で、こちらの人口を記載させていただいております。

<松本会長> 不便地域はここだけではないんですが、国の規定に従って書くとこのような形になって不便地域に関しては別の算出基準があるということでご理解いただければと思います。

それから2点目のPR不足ということですが、いかがでしょうか。

<事務局> すいません、PR不足ということでコロナ禍ということもあってなかなか観光というのがまだ動きづらい部分もあるんですけども、観光経済もちょっとずつ動いてきましたので次の時期が秋になると思うんですけども、美杉総合支所と連携しながらしっかりPRできるように努めたいと思います。

<岸野委員> 交通不便地域については、了解しました。

観光シーズンのバスですけども、せっかく走らせてもらっているのに勿体ないなという感じで見ておりますので、ぜひともしっかりとPRをしてもらいたいなと。よろしくをお願いします。

<事務局> はい、分かりました。

<松本会長> 昔は無料だったんで、行政の方が走らせていて、もちろん全額補助金で走らせて、行政の方もPRを一生懸命していた、今は有料なんで交通事業者さんがもちろんそれで黒字にはなっていないだろうけど補助は出しているんだろうけど交通事業者がやっているんであまり関与していないとそんなかんじなんですか。そうではなくコロナもあるんでということですか。

<事務局> そうですね美杉総合支所の公用車で今まで無料で運行していたんですけども、今もバス、公用車で、自家用有償運送で、お金をとって走らせているということですので、美杉総合支所も変わらずPRはしていただいていると思うんですけども、ちょっとそれがなかなかPR不足ということもありますので、これからしっかりPRしていただこうと思います。

<松本会長> 良いご指摘だと思います。その臨時のバスでもグーグルマップに載せることができますので、載せていただくことがすごく大事だと思います。

それから多分PRという意味ではバスのPRよりそこの紅葉のPRもしていただ

いて、多分インスタとかに上げていただいて、ちょっとそこを目的で検索をかけてくる時に載ってくるっていうのが大事ではないかと思imasのでそういうストーリーを作ってください。

<事務局> 一点補足させていただきますとこのグーグルマップの掲載は観光シーズンのルートも掲載させていただきますのでグーグルマップで検索して確認できます。

<松本会長> ありがとうございます。それは良かったと思います。では引き続き強化、美杉総合支所さんと連携しながら、あるいは観光部局と連携しながらしっかりPRいただければと思います。はい、ありがとうございました。
その他いかがでしょうか。宮崎さんお願いします。

<宮崎委員> 昨日免許返納について出ておりました。77歳の元公務員の方が免許返納を考えたという新聞記事がのっておりました。それからは、池袋で交通事故を起こした方は82歳の公務員の高官の方でした。

そういうのが記事になるぐらいでしたら免許返納は運転できなくなるから返納するというニュアンスが非常に強い。

今度は75歳から高齢者の免許更新が難しくなるということで、今年から免許返納はかなり期待ができる、免許返納していただくとかなりバスに乗っていただける可能性があるわけですが、それで免許返納に私は期待しています。今私も免許返納したんですけど、免許返納するとかなりいいことがある、メリットがあるっていう宣伝があまりないなと思って、新聞記事を見て、できなくなったから免許返納するよ、仕方なしに免許返納するよっていうニュアンスの報道が多くて、免許返納するとこんないいことがあるっていうPRをしていただく必要があります。私が一番効果があると思うのは免許返納すると半額で三重交通さんに乗れることです。シルバーエミカは効果ないな、半額で三重交通さんに乗れる、これはものすごくいいこと、一番効果ある。バスに宣伝を載せてましたけどこのことをかいてなくて、もう少し返納したときのメリットをもっとPRした方がいいというのが免許返納した者の感想です。宣伝の仕方がちょっとずれてるなっていうような印象を持っています。

<松本会長> ありがとうございます。ちなみに免許返納したときの津市民のメリットとい

うのは、どんなことがあるのでしょうか。今言われた三重交通さんが半額、素晴らしいですね、シルバーエミカで2,000円、これはあまり評価できないですけど、それ以外、この間西川きよしさんが75歳で免許返納しましたっていうふうに新聞に載っていて、そうするといろんな施設の割引も受けられると、場所によっては、銀行の金利が上乘せされるとかなんかいっぱいいろいろあつたりするんですよ。そういうのをそろえていく。そして返納するとこんなメリットがありますよっていうのをもっと行政として宣言したらどうかというご意見だと思っております。

警察も皆さんに周知いただければありがたいですよ。と思いますが、急に言ったんでしょうがないですけど次回ぐらいに。

<事務局> そうですねちょっと一度お調べさせていただいてまたあればご紹介させていただきたいと思えます。

<松本会長> その周知を、宣伝を強化していただくといいかなと思えますのでぜひお願いしたいと思います。

一方で私が関わっている交通会議ですと、免許返納しろという、それぐらいの歳の方ですともものすごい脅迫に聞こえると、それはあくまで個人の選択であつて、皆さんに強要されることではないという発言もございますので、返納しなさいというよりは、返納するとこんないいことがありますよというところまでかなと思っております。あとはそれぞれの立場でそれぞれでご判断いただくということだと思っております。

それでは西川きよしさんは、何かがあつてからでは遅いので返納した、それはその個人の選択の結果ということだと思っております。

もう一つは返納した後に日々の生活を不自由なく送れるだけ交通手段がやはり整備されているというのは重要だと思っておりますので、そういった全方位的に対応を行政として、していく必要があると思っております。

また次回以降そんなことをご紹介いただければと思えます。

皆様方、今日はたくさんのご意見いただきましてありがとうございます。

もう時間でございますのでこの辺で終わらせていただきたいと思います。今後ともこのような形で時間がある限り津市の公共交通に関して意見交換等々をさせていただきたいと思えます。やはりその積み重ねで少しずつ良くなっていくと思っております。

そういう意味ではここには交通事業者さん、あるいは各行政の方々もお見えだと思いますので、そこを利用してよくするというので、この会議の本質だと思っております。どうぞ今後もご協力お願いしたいと思っております。

以上で予定の議題全て終了となります。皆様方のご協力に感謝を申し上げます。それでは進行を事務局にお返しします。

<事務局> 長時間にわたりご協議いただき、貴重なご意見をいただき誠にありがとうございました。本日いただいた意見につきましては次回お返しできるものはお返しする、また継続して検討していくものは検討させていただくという形で取り組みをさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。

それでは、これをもちまして、令和4年度第1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。

次回、第2回協議会は、7月の開催を予定しておりまして、令和3年度津市コミュニティバスの運行事業の評価についてご協議いただく予定でございます。

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、よろしくお願いたします。本日はどうもありがとうございました。