

令和5年度第2回津市地域公共交通活性化協議会の会議結果報告

1 会議名	令和5年度第2回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和5年8月1日（火）午前10時から午前12時まで
3 開催場所	津市センターパレスホール（津センターパレス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）、小黒敏克（副会長）、宮田雅司（副会長）、          荒木康、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、西山実江、藤田雄一、前葉光司、宮崎清、宮崎利章</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          一見沙也香、坂井亜希子、見取秀祐</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. 第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和4年度実績に対する評価等について</p> <p>3. 一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和4年度実績に対する評価等について</p> <p>4. その他</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</p> <p>電話番号 059-229-3289</p> <p>E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp</p>

## 【令和5年度第2回協議会の議事内容】

<事務局> 本日は、お忙しい中、また大変お暑い中ご出席いただき、ありがとうございます。

ただいまから、令和5年度第2回津市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。

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は、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申し上げます。

それでは、議事進行につきましては協議会規約第8条第1項の規定に基づきまして、松本会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

<松本会長> それではここからは私が進行を務めさせていただきたいと思っております。  
どうぞ皆様よろしくお願いいたします。

まずは、本協議会の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、17名の委員の皆様にご出席をいただいております。尚、大西委員、村田委員より所要の為、欠席するとのご連絡をいただいております。

また、前葉委員に代わり内藤専門官、藤田委員に代わり山本係長に代理出席いただいております。

また、津市社会福祉協議会の中村光一委員につきましては、6月26日付けの会長の交代に伴い委員を解職させていただき、新たに石川委員に委嘱させていただいておりますが、本日は所要のため欠席するとのご連絡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。

出席状況の確認をしていただきました。

規約第8条第2項の規定による成立要件を満たしていることを報告させていただきます。

それでは、お手元の事項書に沿って議事を進めてまいります。

それでは、事項1「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1「津市コミュニティバスの運行変更（案）」についてご説明させていただきます。

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」、南西部（一志）地域を運行しております「一志西循環ルート」及び北部地域を運行しております「河芸南・一身田・白塚循環ルート」の3つのルートです。

それでは、運行変更案について、南部地域の「久居南・雲出ルート」から順にご説明いたしますので、【資料1】をご覧ください。

今回の変更は停留所の移設です。

久居南・雲出ルートの「木造」停留所は、現在、みえなか農業協同組合（JA 三重中央、一志東部、松阪が合併）が所有する土地に停留所が設置されておりますが、当該組合において、設置場所の土地を売却する予定があることから、停留所を移設したいと考えております。

移設後の停留所の位置については、【資料1】の2ページをご覧ください。

また、今回の停留所の移設に伴う運行時刻の変更や、1便当たりの運行距離に変更はございません。

以上が、久居南・雲出ルートの変更点となります。

続きまして、【資料1】の3ページをご覧ください。

2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。

こちら先ほどの南部地域と同様に、停留所の移設となります。

一志西循環ルートの「下井生」停留所は、現在、三重交通株式会社が過去に設置していた停留所を活用し、集落の中央に位置しておりますが、道路幅が狭く、乗降時に対向できないため、道路幅が広い集落の西側へ停留所を移設したいと考えております。

移設後の停留所の位置については、【資料1】の4ページをご覧ください。

また、今回の停留所の移設に伴う運行時刻の変更や、1便当たりの運行距離に変更はございません。

以上が、一志西循環ルートの変更点となります。

続きまして、【資料1】の5ページをご覧ください。

3ルート目といたしまして北部地域の「河芸南・一身田・白塚循環ルート」の運行変更についてご説明いたします。

こちら先ほどの南部地域と同様に、停留所の移設となります。

芸南・一身田・白塚循環ルートの「白塚駅西」停留所は、現在、民家がバス停前でない位置に設置しておりますが、道路幅が狭く、交通量が多い時間帯があるため、より安全な運行とすべく道路幅が広い北側へ停留所を移設したいと考えております。

移設後の停留所の位置については、【資料1】の6ページをご覧ください。

また、今回の停留所の移設に伴う運行時刻の変更や、1便当たりの運行距離に変更はございません。

以上が、河芸南・一身田・白塚循環ルートの変更点となります。

続きまして、【資料1】の7ページをご覧ください。

今回変更する南部地域、南西部(一志)地域及び北部地域の3ルートにおいて、使用車両や運賃に変更はなく、移設場所に関して、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。

最後に、変更予定日についてですが、南部地域は令和4年度第4回協議会及び令和5年度第1回協議会でご承認いただいた運行変更の内容と合わせて、10月1日を目途に準備を行っていきたいと考えておりますが、南西部(一志)地域及び北部地域については、道路幅が狭く、運行事業者や地元自治会から早期に対応してほしいとの要望があることから、8月10日に移設したいと考えております。

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(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。

ただいまのご説明に対しまして、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。

では宮崎さん。

<宮崎委員> いずれの地点も地元自治会さんと協議されておりまして、OKが与えられて  
おるなら問題がないと思うんですけど、気が付いたのが移設の下井生が今まで  
集落の近くにあったのが少し外れたという点で、よく同意されたなという気が  
しております。

いずれにしても同意されているから私は異を唱えないですけど。

それからもう1つは白塚のところなんですけれども、ここも同意されておるわ  
けですけども、ここに関しては、私は前会議で言いましたように白塚駅西はち  
ょうど近鉄さんの白塚駅との結節点になっている。この以前の場所ですと白塚  
駅西は比較的近い。それが今度は北へ行っちゃったもんだから遠くなってしま  
ったということで結節点の状況ですとマイナスになったかなというふうな気が  
して結節点を重視、それ以外は特に指摘もしないかなという気がしました。

<松本会長> ありがとうございます。事務局いかがですか。

<事務局> ありがとうございます。

もともと白塚駅西停留所については白塚駅の直線で西の方に行ったところに  
あって、先ほど宮崎委員がおっしゃっていただいたように、白塚駅に接続する  
ということで設置してあったのですけれども、地元の方から道幅が狭いというお  
話があって、その中でも駅から遠くなるということも協議の中で説明させてい  
ただいた結果、北側100メートルくらいの位置にあるのですけれどもそちら  
に移設することになりました。

<松本会長> ありがとうございます。やむを得ないということですね。

これはもう少し南側には置けないのですか。写真見ると途中から広がって  
ますね。これ以上南だとまたぎりぎりになってしまうということですか。

<事務局> そうなんです。南に行くほど狭くなってしまって、なるべく広い位置に今回させていただいています。

<松本会長> ちょっと駅との乗継という面では不便かもしれませんが、道路環境がやむを得ない。

それから下井生ですか。こちらも遠く離れてしまうんですが、それによって不便を被るような方はおみえではないということによろしかったですか。

<事務局> そうです。地元の自治会長様にご協力いただきまして、自治会内の皆様にご周知いただくようお願いはしておりますので。

<松本会長> というわけでございます。  
それでは木下さんお願いします。

<木下委員> 1ページなんですけども、検証後にこつくり公園に変更したと記載されているのですが、公園の利用者はおそらく子供ではないかと思うんですけども、飛び出しなんかに対して注意喚起をしたほうがいいんじゃないかと。少し心配になる気がしますので、よろしくお願いします。

<事務局> ありがとうございます。  
そのあたりも地元の自治会長様と協議するなかで周知もお願いしております。

<松本会長> はい。これ飛び出し注意の看板が置いてありますよね。  
バスが停まってその前を子供がバツと飛び出ると非常に危険な状態なので、それはどういうふうにお考えですか。あるいは地元の方々とお話合いの中で何かありましたか。

<事務局> 地元の方と一緒に立ち合いの上決めておりまして、利用する方はそんなに多くはないということで聞いてはおりますので、万が一そういう事故が起きないように周知はお願いしていこうかなと思っております。

<松本会長> はい。ちょっとそのへんよく気を付けて。場合によっては多少前後させてもらって、ちゃんと見通しがきくような場所を確保してもらおうといいかなと思

ます。

ただもう1回見ると草ボーボーなんでほとんど使われてなさそうですね。

<事務局> はい、そうなんですよね。あまりいないということです。

<松本会長> ということでございます。そのへんを気を付けていただけたらと思います。  
ありがとうございました。

お待たせいたしました、内藤さんお願いいたします。

<内藤専門官（前葉委員代理）>

三重運輸支局企画調整担当の内藤と申します。代理出席の為、委員である前葉の代わりにお話をさせていただきます。

説明の中にもありましたが念のため確認をさせてください。今回の運行変更については停留所の位置変更のみでフィーダー申請を頂いているところだと思いますが、キロ程等に変更はないということでお間違いないでしょうか。

<事務局> はい。この3つのルート共キロ程に変更がない旨確認しております。

<内藤専門官（前葉委員代理）>

ありがとうございます。

<松本会長> はい、よろしかったでしょうか。その他いかがでしょうか。  
では西山さんお願いします。

<西山委員> 1件だけ確認させてください。

3ページ、一志地域の西循環ルートなんですけれども、実績とか見ますと1便当たり大体2人ぐらいの乗車になっているんですが、中心部から外れてしまうということなので乗車人数が変動することは考えられますか。

<事務局> ありがとうございます。

乗降者数は地元の方にもお聞きしたところ、どちらかというと西寄りの方が使ってみえるみたいで、そこまでは大きくは変動はないかなと考えております。

<西山委員> そうすると、この前の下井生の中心にいらっしゃった人達の利用ではなく西側の人が多いということ？そういう感じ？

<事務局> はい。自治会長様から、西側にお住いの方が利用されているという話をお聞きしましたので。

<西山委員> わかりました。ある程度確定されている人数、ニーズが確定されている形で運行されるのであればこれでいいかなと思いますので。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

集落の中心にあつて、集落のそこに近い方々が使っていたのではなくて、どうも西の方にお住まいの方々が使っていた、そういうことだと思います。ありがとうございます。

では中平先生お願いします。

<中平委員> 先ほどお話が出ていた1ページ2ページの公園の近くのバス停なんですけども、やっぱり僕も最初資料読ませてもらった時にかなり危ないなという意識がありまして、先ほどは子供への周知をできるだけしていくということでした。ただ、この周知をさせるのが難しいことなので、可能であればやはりもう少しずらした方がいいのかなと思っております。最初の写真見たときに、先ほど会長もおっしゃっていたように飛び出し注意の看板があるということ自体危険だなと感じたので、是非ともご検討いただきたいと思います。

それと最後の白塚のところのバス停は、自治会さんとお話して既に終わっているという事ですけど、以前別の場所でもあったんですけども、自治会さんとの協議は終わっているんですけども実際住まわれている住民の方々からしたら住んでいる範囲に設置されていることを嫌がると思いますか、前にバス停が来ることを拒否された住民の方もいらっしゃるので、前の住民の方には既にご説明されているのかお聞かせいただきたいと思います。

<事務局> ありがとうございます。

木造のほうは地元の方にもお話した上で、ここに決定だと聞いているのでちょっと確認はさせていただきます。

白塚駅西停留所につきましては、地元の自治会長様を通じて前の家の方にはお



話させていただいているということは聞いていますので、問題ないかと思いません。

<松本会長> ありがとうございます。

この2ページのバス停の位置をもう少し、写真で言うと手前側と言うんですかね、地図でいうと東側に寄せていただけたらバスが停まる時に十分視界が確保できるようにドライバーさんにご協力いただくといいかなと思います。

それから協議に関しては地域の方々のご了承も得られているかというご心配だったと思いますが、今のお話ですと地元の自治会長さんがそちらの方々にもご説明いただいて協力ご了承いただいているということでよろしかったですね。はい、お願いします。

<事務局> 久居南・雲出ルートのかつくり公園の停留所に関しては各委員さんの方からご意見いただきまして、確かに入口の柵に停留所がありますので、停車した時確かにこういう形で見えにくいところがありますので、この辺につきましては入口よりもう少し離して、1メートル2メートル離して、子供から見えやすいようにまた協議して変えさせていただく方向で考えます。

<松本会長> ありがとうございます。

それでは安全を確保できる範囲でバス停をずらしていただくということをお願いしたいと思います。

その他いかがでしょうか。よろしいですかね。

これ南西部と北部地域、これは8月10日付の変更ということであります。

本来であれば地域公共交通会議で承認いただいてから1か月後からの変更ということになりますが、今回は軽微な変更ということで事後報告というような扱いになるということでご了承いただければと思います。軽微な変更と言いますと、ルート変更を伴わないまたは大なる変更を伴わないバス停の移設ということになります。そういう意味では今回この木造のところはほんの数メートルの問題かもしれませんが、これも軽微な変更ということでご了承いただければと思います。

ありがとうございました。よろしいでしょうか。

では木造に関しては安全な位置に移設いただくという事を前提といたしまして、その他に関してはご異議ございませんでしたので、ご承認いただいたという

ことよろしいでしょうか。

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事で次にお進み下さい。

それでは次の議題に移りたいと思います。

「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和4年度実績に対する評価等について」ということでご説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項2「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和4年度実績に対する評価等」についてご説明申し上げます。

【資料2】に沿ってご説明させていただきます。また、参考資料として「数値目標達成度の評価の補足」という資料を配布資料の最後にお付けしております。

第2次津市地域公共交通網形成計画では、津市の地域公共交通が目指すべき将来像を「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」としており、この将来像を実現するため、基本方針を4つ設定し、さらにこの4つの基本方針に対して、本市の地域公共交通が目指すべき目標をそれぞれ設定しています。

目標については、目標の達成度を測る数値目標が定められており、評価指標は計画期間最終年度である令和6年度の値としますが、値は毎年度算出し、進捗を把握することとなっています。また、計画で定めた目標のうち、数値目標など定量的評価が困難であるものについては、各目標を達成するために実施する事業の実施状況を点検することにより評価することとなっています。この事業の実施状況の評価を表す表は、左側から「目標」、「目標を達成するために実施する事業」、「事業の概要」、「実施スケジュール」及び「実施主体」について計画に定められている内容を記載しております。そして、それに対する令和4年度の取組状況に応じて下の凡例にございます通り評価を行い、令和5年度以降の方向性を右側の列に記載しております。

評価の凡例については、計画通り実施されていれば○、一部実施、内容を変更して実施・実施したものの計画に定める水準を満たしていない場合は△、未実施であれば×で表記しております。事業実施状況の評価及び令和5年度以降の方向性について、評価が×と△となっている事業、また○となっている事業のうち注目すべき点について抜粋した上でご説明させていただきます。

それでは基本方針1：地域をつなぎ、住みやすいまちづくりを実現する公共交

通網の構築からご説明させていただきます。

まず上段にあります数値目標達成度の評価をご覧ください。目標1の広域移動の確保について、太枠で囲んだ部分が直近の実績となっており、市内の鉄道駅での乗車数は令和3年度実績で年間1,421万1,454人、航路の利用者数は令和4年度実績で年間9万1,474人、一般路線バスの利用者数は令和4年度実績で年間228万2,498人です。令和元年度と比較し令和2年度3年度の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少していましたが、直近の実績では鉄道及び一般路線バスは約80%と回復傾向にあります。航路においては、状況を見て増便を行っているものの、年間を通して引き続き減便となり、令和元年度と比較して約30%となりました。引き続き、広域移動の確保のため、路線の維持に向け、利用促進等必要な支援を行います。

次に、下段にあります事業実施状況の評価をご覧ください。目標1、広域の移動の確保を達成するために実施する事業として4つの事業を定めております。今年度の評価は4つの事業において○としました。

事業1-2、一般路線バス（幹線・準幹線）の維持について、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響で一部減便があったため△としていましたが、令和4年度は計画に定めるサービス水準をおおむね維持し、路線維持のため、利用実績の少ない穴倉線のチラシ配布を行ったため、評価を○としております。令和5年度以降も引き続き穴倉線と、利用実績の少ない高野団地線を対象として、利用促進チラシの配布を行う予定です。

事業1-4、航路の維持・向上について、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響で減便や運休を行っており、PR事業が実施できませんでしたが、令和4年度は感染症対策を徹底した上で、津なぎさまちフェスタとして高速船乗船会、パイロット・CA体験室及び航空教室を開催し、PRを行いました。

次のページをご覧ください。

目標2、日常生活における移動の確保における数値目標達成度の評価ですが、一般路線バス（市内線）の利用者数は令和4年度実績で年間52万2,236人、コミュニティバス等（支線）の利用者数は令和4年度実績で年間8万3,655人となっております。

新型コロナウイルス感染症が拡大する前の令和元年度と比較し、一般路線バスの市内線は約60%、コミュニティバスは約70%となり、減少しております。今後日常生活における移動の確保のため、路線の維持に向け、利用促進等必要な支援を行います。

次に、事業の実施状況の評価をご覧ください。

目標 2、日常生活における移動の確保を達成するために実施する事業として 4 つの事業を定めております。事業 2-1、一般路線バス（市内線）の維持について、令和 3 年度は一部減便があったため、評価を△としていましたが、令和 4 年度は減便が無かったことから評価を○としております。令和 5 年度以降の方向性として、引き続き運行事業者と情報共有を密にするなど連携した上で運行継続に努めます。

事業 2-3、各種施設への乗り入れの実施について、令和 4 年 7 月

1 日に南西部（一志）地域において、医療機関「一志ささベクリニック」及び「トレーニングジム a n」へコミュニティバスの乗り入れを行いました。そのため、評価は○としております。令和 5 年度はすでにご承認いただいているとおり、令和 5 年 10 月 1 日に「ぎゅーとらラブリー久居店」へ乗り入れを行います。今後も必要に応じて施設への乗り入れを検討、実施します。

事業 2-4、新たな交通サービスの研究について、令和 4 年度は交通分野と福祉分野の職員を対象として、松本会長を講師にお迎えして研修会を実施したほか、地方行財政調査会を通じて全国約 200 市を対象にデマンド型交通を含めた交通施策に係る取組状況に関する調査を実施、また、デマンド型交通「チョイソコ」を採用している愛知県豊明市への視察を行いました。今後も引き続き、コミュニティバスの次期再編に向けて、健康福祉部と連携しながら、新たな移動支援策の分析を行い、デマンド型交通を含め、地域により適した移動支援策の研究を行います。

3 ページをご覧ください。

基本方針 2：地域ニーズと持続性を両立させた公共交通サービスの提供でございます。

目標 3、バス路線の運行効率化を達成するために実施する事業として 4 つの事業を定めております。事業 3-1、自主運行バスの見直しについて、令和 3 年 4 月 1 日付け見直しを行った 4 路線のうち、豊野団地線について、令和 4 年 4 月 1 日付けで道路渋滞により遅延が出ないように運行時刻の変更を行いました。そのため評価は○にしております。今後も引き続き、新たな路線での利用状況の把握に努めながら、適宜運行時刻や路線の見直しを行います。

事業 3-2、津市コミュニティバスの再編について、地域からの要望等を受け、令和 4 年 7 月 1 日に南部地域及び南西部（一志）地域、令和 4 年 12 月 1 日に南西部（美里）地域の運行変更を行いました。そのため、評価は○としておりま

す。令和5年度以降は、すでにご承認いただいているとおり、南部地域、北西部（芸濃）地域、北西部（安濃）地域、南西部（一志）地域、南西部（美杉）地域の運行変更を行います。

引き続き、新たな路線での利用状況の把握に努めながら、適宜運行時刻や路線の見直しを行います。なお、自主運行バスの見直し及び津市コミュニティバスの運行変更にあたり一般路線バス等との乗り継ぎを考慮していることから、事業3-3においても評価は○としております。

事業3-4、住民主体型の移動手段の推進について、事業を継続実施している3地区について、補助金の交付を行ったため、評価は○としております。令和5年度については、すでに実施しておりますが、広報津7月1日号において、地域住民運営主体型コミュニティ交通の支援制度についての周知を行いました。また、現在事業を実施している自治会において、利用者が減少していることから、自治会においてもチラシの回覧により制度周知の実施を依頼しております。

4ページをご覧ください。

基本方針3：利用促進につながる移動環境の提供でございます。

目標4、快適な移動環境の整備を達成するために実施する事業として2つの事業を定めております。中でも事業4-1、待合環境等の整備について、令和4年度は近畿日本鉄道株式会社により、昨年度設計が完了した近鉄南が丘駅へのエレベーター設置等のバリアフリー化設備整備工事が実施され、2か年に渡る工事のうち、令和4年度計画分の施工が完了しました。そのため、評価を○としております。

令和5年度以降は、近畿日本鉄道株式会社において引き続き近鉄南が丘駅へのバリアフリー化設備整備工事を実施するほか、近鉄榊原温泉口駅においてもホームへの内方線付き点字ブロックの整備事業が実施されます。

続いて、目標5、公共交通に関する情報の管理と提供を達成するために実施する事業として4つの事業を定めております。中でも事業5-2、来訪者（特に外国人）への情報提供について、令和3年度は美杉地域の観光ルートについて英語案内を行っていなかったため評価を△としておりましたが、令和4年度は美杉地域の観光ルートについて英語の路線図及び時刻表をホームページに掲載したことから、評価を○としております。今後も引き続き、こうした取組を継続します。

事業5-3、紙媒体による情報提供について、令和3年度は、計画では津市全域を網羅した津市公共交通マップの作成を想定していたため、評価は内容を変

更して実施の△としていましたが、次年度以降の方向性において、今後も各地域で路線等の変更が見込まれることから、津市全域ではなく、地域毎に接続状況のわかる紙媒体の乗り継ぎ案内を時刻表と併せて作成し、各戸配布をすることとしており、令和4年7月1日及び同年12月1日に行ったコミュニティバスの運行変更に伴い、時刻表及び一般路線バスや鉄道等との接続状況がわかる乗り継ぎ案内を作成し、各戸配布を行ったことから、評価を○としています。今後も引き続き、運行変更等を行った際には、乗り継ぎ案内を時刻表と併せて作成し、各戸配布していきます。

事業5-4、公共交通データの標準化及びオープン化につきまして、令和4年4月にグーグルマップ上で津市コミュニティバスのルート検索が可能となりオープン化が完了したため、評価を○としております。今後も引き続き、ルート等の変更に合わせて、データの更新を行います。

5ページをご覧ください。

基本方針4：市民による自発的な行動の促進でございます。

目標6、公共交通を担う人材の育成を達成するために実施する事業として2つの事業を定めております。事業6-1、運転手不足への対応につきまして、令和3年度は、交通事業者においては積極的な採用活動を行っていたものの、津市において運転手不足の実情についての情報を発信していなかったため、評価を△としていましたが、令和4年度は本協議会において運転手確保の取り組みについてご紹介させていただいたこと、また、交通事業者においては引き続きインターネットの活用等も行い、積極的な採用活動を実施していることから、評価を○としております。今後も引き続き、交通事業者において積極的な採用活動を実施するとともに、津市においても、必要に応じて運転手不足の実情について情報発信します。

次に目標7、公共交通に関する市民の意識向上について、まず数値目標達成度の評価ですが、モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等の実施数につきまして、新型コロナウイルス感染症の影響によりイベント等の実施は少なかったものの、広報紙や地域だより等による実施、「イオンモール津南」と連携した利用促進キャンペーンやコミュニティバス出前講座を実施し、数値目標の年7回を達成する年9回の実施となりました。

次に、事業実施状況の評価につきまして、目標7、公共交通に関する市民の意識向上を達成するために実施する事業として5つの事業を定めております。中でも 事業7-2、利用促進イベントの実施について、先ほど数値目標のところ

でありましたように、「イオンモール津南」と連携した利用促進や久居総合支所でコミュニティバス出前講座をおこなったことから、評価を○としております。令和5年度は、津まつりにおいてお絵かきバスやバスの乗り方教室などのPRイベントや、9月20日の「バスの日」に利用啓発活動の実施を予定しております。

事業7-4、モビリティ・マネジメントの実施について、令和4年度はWEBサイトを活用し啓発活動を実施しましたが、イベントと連携したモビリティ・マネジメントについては、新型コロナウイルス感染症の影響により実施できませんでしたので、評価を△としております。

令和5年度以降は、イベントと連携するなどして、バスの乗り方教室等のモビリティ・マネジメントを実施していきたいと思っております。

以上で事項2「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和4年度実績に対する評価等」についてのご説明とさせていただきます。

ご協議の程よろしくお願いたします。

<松本会長> ありがとうございます。

それではただいまの内容に関しましてご質問ご意見等あればお願いしたいと思っておりますがいかがでしょうか。

はい、伊藤さんお願いします。

<伊藤委員> よろしくお願いたします。

「基本方針2」の「目標3 3-4」についてご質問申し上げます。

令和4年度の取組状況の表に「事業を継続実施している3地区について、補助金の交付を行った」と記載されておりますが、後程出てくるかと思いますが、参考資料の10ページのところですけれども、ここの二俣地区というところが令和2年3年4年すべて利用者が無しとなっていると思うんですけれども、利用者が無しでも補助金を交付したという事でしょうか。

<事務局> ご質問ありがとうございます。

厳密に言いますと、補助金の交付の決定はしておったのですが、交付を確定する段階において実績がなかったので実際に交付したのは2団体という事になり

ます。

<松本会長> そうしますとこれを「行った」と書いてありますが、行ってないので「2地区について行った」に修正しますか？

<事務局> はい、修正させていただきます。

<松本会長> ではそのページ、「事業3-4 住民主体型の移動手段の推進」ということでございますが、今ご指摘ありましたように参考資料10ページに二俣地区が0ということでした。結果として交付を行っていないという事ですので、令和4年度取組状況のところの「事業を継続実施している2地区について、補助金の交付を行った」と修正をお願いします。結果として2地区だったということです。ありがとうございました。  
では木下さんお願いします。

<木下委員> 評価については異論はありません。

1つお願いがあるんですけども、グーグルマップについて津の広報で紹介がされておりまして、4ページくらいに少し出てくるんですけども、グーグルマップそのものを高齢者が本当に使えるのだろうかという疑問がありまして、私自身がスマホは持っておりません。その代わりパソコンで色々トライしてみたんですけども、グーグルマップを開いて乗継のルートを皆さんに検索してもらうことが簡単にできるかということです。私自身がかなり苦労しました。高齢者というのは時代的に情報弱者だと思いますので、できればグーグルマップを開いて、こういうふうな手順で乗継を検索する、というふうなことをやっていただけるとありがたいなという思いです。これは希望です。

評価については異論ありません。以上です。

<松本会長> はい、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。

前回協議会でご意見いただいた「バスの乗り方」なども全戸配布している運行変更チラシ、時刻表を載せているチラシに今回載せることができましたので、またスペース等を見てグーグルマップの検索の仕方等もご案内できるように考え



ていきたいと思います。ご意見ありがとうございます。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

なるほどな、と思いますよね。

でも県さんが見える化を推進していると思いますが、県として何かその辺、グーグルマップで検索はできるようにはなっているんですが、実際に調べられるような検索の仕方をお伝えするというようなものはないのですか？

<山本係長（藤田委員代理）>

県におきまして今ご案内がありました通り、各市町さんから依頼をいただく形でシステムの構築をしていただいておりますが、まだ構築の段階で全ての市町さんが対応していないというところで、まだ取組みを進めているという段階でありまして、個々の利用促進につきましてまだ至っていないところです。

<松本会長> まだやられてないと思うんですが、津市だけの問題ではないので、やはり県さんの方が主体となって使い方というのを作っていただいて、実際それを活用できるなと思いますのでまたご検討いただけたら。ありがとうございました。

ちなみに今年の2月に愛知県のある老人クラブ連合会ですかね、私お会いさせてもらったんです。4市町の老人クラブの会長さんが130人くらいお集まりいただいたんですが、そこで「皆さんバスってどうやって調べていますか」と言ったら、ほとんどの方がグーグルマップで検索しているんですよ。びっくりしましてね。ただ、連合会長さんか老人クラブの会長さんかちょっとわかりませんが、そういう組合ですよ、その代表の方々ですので、それなりにアクティブに活動されている方々という事なのかもしれませんが、思いのほか使われてて「こんなに使っているんだ」とびっくりした事があります。

とは言え使えない方もいるというのも事実ですので、ぜひこれから使えるよう色々案内があるというのは大変重要だと思います。

その他いかがでしょうか。では西山さんお願いします。

<西山委員> まず初めに確認させてください。

令和4年度の取組状況の協議の仕方なんですけども、「これをやった、これは要望した、これはこうした」という事はわかります。これでいいんです、このようにされていたんだと思うんですけど、それに対する結果とか最終的な方向性が

全然見えてないんですね。

例えば1ページの「事業1-1」のICカードの拡大についてなんですけど、これについて確認させていただいたら結果が見えてないにご返事いただいた気がするんですけど、こういう事を要請はしたけれど実際はまだ未確定であるとかそこまで書く必要はないのでしょうか。

他にも聞きたいところがいっぱいあって、こういうのが。やってきたことのこれはできましたというのは書いてあるんですけども、できてないことは書いてない。これは評価は別にして取り組みの内容としては不足しているのではないかなと思うところがあります。

例えば、同じページの1ページでしたら、「1-3」の各市に対する拡大ですよ、拡大も含めて「維持及び活性化に努めた」と書いてある。努めたことによって現在どこまでいったかとか、そこが必要ではないのか。その協議の仕方がわからなくて確認をさせていただいた上で他の案件も確認したいなと思っております。

<松本会長> ありがとうございます。では事務局いかがでしょうか。お願いします。

<事務局> ご意見ありがとうございます。

今委員が言われました通り、いわゆるこの取組状況といいますのは一番初めに目標達成をするのに数値目標という形、ここに基づいて設定されますので、その設定した通りにやれたのかという事で評価をしておりますが、委員の言われます通り、その結果どうなったのかという記述については確かに不足していると、非常にわかりにくいことでございますので、次回、取組をしてこうなったので今後こんな方針でやっていきますと、こんなふうな形で対応していきたいと思っております。よろしく願いいたします。

<西山委員> ありがとうございます。

お仕事多くなってしまうので大変申し訳ないですけども、これだけではわかりにくいので是非ともお願いできればと思います。

そしてその上でお聞きしたいことがあるのですけども、2ページの「事業2-4」なんですけども、「交通分野及び福祉分野の職員を対象とした」という文章の中で、果たしてどれだけデマンド交通「チョイソコ」を確認してきた、この「チョイソコ」っていうことに関してもこれまで何か報告とかないのでしょうか。こ

ここで報告ございましたか？

<事務局> 今言われた成果についてはこの協議会の中で報告は紹介はしてございませんので、このようなものについても、例えばここに書けないものというのは今も参考資料に添付してございますが、ここに書けなくて必要があるものは参考資料で説明させていただくということですね。

また重要なものはご相談をさせていただいたりご報告をさせていただいたり、その時点でまた検討させていただきたいと思います。

<西山委員> わかりました。ありがとうございました。

<松本会長> はい、非常に重要なご指摘いただいたとっております。

今回は事業の実施状況の評価ということで、やったかやらなかったかまでの評価に留まっておりますが、その結果というのが欠けているということです。

今事務局からご説明もありましたように、次回以降はその結果も加えていただいて、この令和5年度以降の方向性のところが、結果とそれを受ける5年度以降の方向性という形になって、実施の結果そしてそれを受けて今後どうしていくのかという様な表記になっていくかなと思います。

今回はすみません、こういう形でひとまずご承諾いただきながら次年度に向けては変えていくということになります。ありがとうございました。

では谷山さんお願いいたします。

<谷山委員> 4ページの「事業5-4 グーグルマップ上で津市コミュニティバスのルート検索が可能となった。」と書いてありますけども、これはもともと三重交通さんのバスの検索って、私はパソコンしか使わないんですけども、パソコン上でできますよね。どこそこから乗って私どこどこへ行きたいのって行先を入れると、乗換地点も全部入っていてその間どこからどこまでが運賃いくらでそこから先がいくらで合計運賃いくらというのがきちんと出てくると思います。三重交通さん独自で作ってみえますよね、バスの路線も。

その中に、そこにノウハウがあるのでコミュニティバスを取り込むっていうのは無理なんですかね。これ、いきなり言っても三重交通さん、それはわしは今そんなことはわからんと思うんですけども、1回持ち帰っていただいてその中に取り込めばここからここは三重交通さんの三重バスを使ってここからコミュ

ニティを使えば美杉のどこそこまでは行けるのよというようなものがパッと出てくるというものができんじゃないかなと思うんですよ。

私は確定申告、どこどこからどこどこまでバス停っていうのをいつもそこで検索して金額全部それを出して仕事等に使ってますので、非常に便利に使っておりますので、難しいものを瞬時に考案するというのは今そういうものがあるんでそちらを使うのはどうかなと思ったんですが、一度ご検討お願いします。

<松本会長> はい、ご要望ということで実際に三重交通さんの情報提供としてそれが可能かどうかというのもあるかと思いますが、この場では話題提供ということでご理解いただきたいと思います。

ただいわゆる他の交通事業者さんも含めたルートの検索になると流石に三重交通さんからの情報提供も難しいと思いますのでそこは民間さんのプロバイダーで、例えばヤフー路線さんとかナビタイムさんとか駅探さんとかですかね、詳しくは知りませんがそういうのも参考にしてもいいし、グーグルマップを使えばバス停名も調べるのに検索ができるのですごく便利に使えるかと思います。ではそういったご意見でした。

では木下さんお願いします。

<木下委員> 今のご提案ありがとうございます。

グーグルマップにまた戻るんですけども、2つ使いですと非常に便利です。

私は川越町から美杉まで検索していたんですけど色んなルートが出てきました。時間も記載されておりますし非常に便利です、グーグルマップを使うと。

今お話にありました三重交通さんのツールですけど試してみたいと思いました。ありがとうございます。

<松本会長> その辺上手に使い分けられるといいと思いますね。

色んな情報提供がありまして上手に目的によって使い分けをするというのがよろしいかと思います。

それからグーグルマップの場合は情報が更新されていない可能性もありますので、たまに間違っていたりしますので、そういう意味では交通事業者さんの情報提供は間違いありませんのでそちらで確認するという事をされるといいかもしれません。ありがとうございます。

その他ありませんでしょうか。よろしいですかね。

今回かなり「○（マル）」が増えて事業としてはしっかりやっていただいている形になっております。ただこれを全部やっているにも関わらず利用者数の目標値にはまだ残念ながら到達できてないということです。

もちろんコロナの影響がまだ残っているということではありますが、そういう意味では「○（マル）」になったからといって気を抜くことなくさらに一層努力を進めながらそして目標値の達成を目指していきたいと思っております。

事務局だけでできることではありませんので皆様方のご協力引き続きお願いしたいと思います。

ではこの評価に関しましては、書き方に関しては今後改善してもらいますが内容に関しては特にご異論なかったと思います。

3ページに関して3地区を2地区に修正するという事で、ご承認いただいたということよろしいでしょうか。

ありがとうございました。ではご承認いただいたとさせていただきます。

とはいえ引き続きご協力お願いしたいと思います。ありがとうございました。それでは次の議題へと移りたいと思います。

3番、「一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和4年度実績に対する評価等について」という事でご説明お願いいたします。

<事務局> それでは、事項3「一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和4年度実績に対する評価等」についてご説明申し上げます。

【資料3】をご覧ください。

一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業については、先ほど事項2でご説明した第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業のうち、市民の利用に直接関係する事業であることから、毎年度個別に評価することとなっています。

評価の方法としましては、第2次津市地域公共交通網形成計画に定められた分類に応じて評価することとなっております。一般路線バスのうち幹線、準幹線、市内線は「サービス水準維持を確認」することで評価することとしており、自主運行（廃止代替）バスについては、「サービス水準維持を確認」とともに、「1便当たり利用者数の数値目標達成度」を評価、コミュニティバスについては、

「1 便当たり利用者数の数値目標達成度」を評価することとなっております。

そのため、資料としては、一般路線バス、自主運行（廃止代替）バス、コミュニティバスの3つに分けて作成しております。

それでは、一般路線バスから順にご説明させていただきます。

資料の1枚目をご覧ください。

まず、表の見方をご説明させていただきます。

こちらは、左側から、一般路線バスの「分類」、「対象路線名」、「運行区間等」、「評価内容」がまとめられた表となっております。

評価内容はサービス水準維持を確認とあり、その中で「経路を確保しているか」、「ダイヤを確保しているか」の2つに分かれており、さらに、幹線、準幹線、市内線の分類ごとに評価する内容が異なっております。

評価は、内容が達成されていれば「○」、一部達成であれば「△」、未達成であれば「×」の三段階評価としており、対象外の項目には「/」（斜線）を、対象の評価項目のうち該当しないものを「—」（ハイフン）で表記しております。

それでは、一般路線バスの評価に入らせていただきます。

一般路線バスのうち、第2次津市地域公共交通網形成計画において、幹線として位置付けられている路線は、全部で12路線ございます。

幹線については、「市内の都市拠点と地域拠点を結び、一定のサービス水準を確保する」という役割があることから、「都市拠点と地域拠点を経由しているか」、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」、「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」の3つが評価項目となっております。

まず、評価内容の1列目にあります「都市拠点と地域拠点を経由しているか」については、対象路線すべてにおいて廃線がなく継続してサービス水準を維持していますので、全ての路線において評価を「○」としております。

次に、評価内容の3列目にあります「毎日おおむね6時から21時まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、対象路線のうち「穴倉線」が2時間に1本の運行頻度となっておりましたので評価を「×」、それ以外の11路線については、1時間に1本の運行頻度を確保できていたため評価を「○」としております。

最後に、評価内容の4列目にある「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」については、「安濃線」「榊原線」については、重複区間がないことから対象外の「-」（ハイフン）としており、それ以外の10路線については、重複路線で路線間のダイヤ調整ができていたため、評価を「○」としております。

続きまして、第2次津市地域公共交通網形成計画において、準幹線として位置付けられている路線は2路線ございます。

準幹線については、「市内外の拠点をつなぐ」という役割があることから、「市内及び市外の拠点間をつなぐ」が評価項目となっております。

評価内容の2列目にあります「市内及び市外の拠点間をつなぐ」については、「津太陽の街線」においては津市と鈴鹿市を繋ぐ路線、「奥津線」においては津市、名張市、奈良県の御杖村を繋ぐ路線となっており、拠点間をつなぐ運行を継続していることから、2路線とも評価を「○」としております。

続きまして、第2次津市地域公共交通網形成計画において、市内線として位置付けられている路線は5路線ございます。

市内線については、「津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保する」という役割があることから、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」、「居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているか」の2つが評価内容となっております。

まず、評価内容の3列目にあります「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、対象路線のうち「津なぎさ

まち線」を除く4路線については、1時間に1本の運行頻度を確保していたため、評価を「○」としております。

「津なぎさまち線」については、津駅と高速船が発着する津なぎさまちを結ぶ路線となっておりますが、1時間に1本の運行頻度を確保できなかったため、評価を「×」としております。

次に、評価内容の5列目にあります「居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているか」については、対象路線のうち「津なぎさまち線」、「国立病院線」は鉄道及び一般路線バス（幹線）でカバーできる地域を運行しているため対象外の「－」（ハイフン）としており、それ以外の3路線については、居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているため、評価を「○」としております。

以上が一般路線バスの評価となります。

続いて「資料3」の2枚目をご覧ください。

こちらの表は、自主運行（廃止代替）バスを一覧でまとめたものとなっております。

先ほどご説明した一般路線バスの表と同じような作りとなっておりますが、自主運行（廃止代替）バスの評価方法は、「サービス水準維持の確認」と「1便当たり利用者数の数値目標達成度の確認」の2つの指標があるため、サービス水準維持を確認するための評価内容の右側に、「利用者数」、「1便当たりの利用者数」、「評価」、「評価に応じて行う取組」、「乗降調査に基づく分析」といった項目を追加しております。

1つ目の指標である「サービス水準維持の評価」については、一般路線バスと同じ評価で表記しております。

2つ目の指標である「1便当たり利用者数の数値目標達成度の評価」においては、令和3年度第4回協議会において設定した評価基準に基づき、1便当たりの利用者数が運行目標値である3.5人以上である場合はA評価、運行目標値を未達成で運行維持基準値である2.0人以上の場合はB評価、運行維持基準値を未達成で1.0人以上をC評価、1.0人未満をD評価として評価しております。



また、「評価に応じて行う取組」についても、令和3年度第4回協議会において設定した「数値目標の達成状況に応じて実施する事業」に基づいており、A評価については「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」、B評価については「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変更等を含めた利用促進を実施」、C評価については、「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」、D評価については、「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」といった内容を記載しております。

なお、令和3年度における1便当たりの利用者数については、新型コロナウイルス感染症の影響を加味し、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しておりましたが、令和4年度は緊急事態宣言及び蔓延防止等重点措置が実施されておらず、新型コロナウイルス感染症の影響が少なかったことから実績値を記載しております。

それでは、自主運行(廃止代替)バスについて、評価に入らせていただきます。

自主運行(廃止代替)バスのうち、第2次津市地域公共交通網形成計画において、幹線として位置付けられている路線は、全部で3路線ございます。

幹線については、「市内の都市拠点と地域拠点を結び、一定のサービス水準を確保する」という役割があることから、「都市拠点と地域拠点を経由しているか」、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」、「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」の3つが「サービス水準維持を確認」の評価項目となっております。

評価内容の1列目にあります「都市拠点と地域拠点を経由しているか」については、対象路線すべてにおいて廃線がなく継続してサービス水準を維持していますので、全ての路線において評価を「○」としております。

次に、評価内容の3列目にあります「毎日おおむね6時から21時まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、対象路線のうち「津新町大里線」については、1時間に1本の運行頻度を確保できているため評価を「○」に、「豊野団地線」、「高野団地線」については1時間に1本の運行頻度を確保できていないため評価を「×」としております。

次に、評価内容の4列目にある「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」については、重複路線で路線間のダイヤ調整ができていたため、評価を「○」としております。

最後に、「1便当たり利用者数の数値目標達成度の評価」については、「津新町大里線」は1便当たりの利用者数が10.61人でA評価、「豊野団地線」は1便当たりの利用者数が5.34人でこちらもA評価、「高野団地線」は1便当たりの利用者数が2.17人でB評価となっております。

続きまして、自主運行（廃止代替）バスの準幹線についてご説明させていただきます。第2次津市地域公共交通網形成計画において、準幹線として位置付けられている路線は、「亀山棕本線」の1路線でございます。

準幹線については、「市内外の拠点を結ぶ」という役割があることから、「市内及び市外の拠点間を結んでいるか」が「サービス水準維持を確認」の評価項目となっております。

評価内容の2列目にあります「市内及び市外の拠点間を結んでいるか」については、「亀山棕本線」は津市と亀山市を繋ぐ路線となっており、拠点間を結ぶ運行を継続していることから、評価を「○」としております。

次に、「1便当たり利用者数の数値目標達成度の評価」については、「亀山棕本線」は1便当たりの利用者数が2.39人でB評価となっております。

以上が自主運行（廃止代替）バスの評価となります。

続いて「資料3」の3枚目をご覧ください。

こちらの表は、コミュニティバスを一覧でまとめたものとなっております。

表の左側から、コミュニティバスの「分類」、「地域」、「ルート名」、「ルートの特徴」が記載されており、コミュニティバスの評価方法は、「1便当たりの利用者数の数値目標達成度の確認」となっていることから、「ルートの特徴」以降は「利用者数」、「1便当たりの利用者数」、「評価」、「評価に応じて行う取組」、「乗降調査に基づく分析」がまとめられた表となっております。

評価の指標である「1便当たりの利用者数の数値目標達成度の評価」においては、令和3年度第4回協議会において設定した評価基準に基づき評価しており、「評価に応じて行う取組」についても、令和3年度第4回協議会において設定した「数値目標の達成状況に応じて実施する事業」を記載しております。

なお、1便当たりの利用者数については、自主運行バスと同様に実績値を記載しております。

時間も限られておりますことから、各ルートの「1便当たりの利用者数」、「評価」をご説明させていただくとともに、評価がC又はDであったルートについては、「乗降調査に基づく分析」も併せてご説明させていただきます。

それでは、北部地域から順番にご説明させていただきます。

北部地域においては、河芸循環ルートと河芸南・一身田・白塚循環ルートの2ルートが運行しており、河芸循環ルートは1便当たりの利用者数が4. 21人のA評価、河芸南・一身田・白塚循環ルートは、1便当たりの利用者数が2. 12人のB評価となっております。

続きまして、南部地域においては、久居北・片田・高茶屋ルート、久居南・雲出ルート、久居西循環ルートの合計3ルートが運行しており、久居北・片田・高茶屋ルートは1便当たりの利用者数が3. 64人のA評価、久居南・雲出ルートは1便当たりの利用者数が1. 87人のC評価、久居西循環ルートは1便当たりの利用者数が3. 93人のA評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、C評価であった久居南・雲出ルートについては、新たに乗り入れた雲出地区での利用が想定よりも少なかったため、運行維持基

準値をわずかに達成できませんでしたが、イオンモール津南の利用が定着し、令和3年度と比較して利用者数が増加しました。

続きまして、北西部（芸濃）地域においては、芸濃北ルート、芸濃南ルートの2ルートが運行しており、芸濃北ルートは、1便当たりの利用者数が2.37人のB評価、芸濃南ルートは、1便当たりの利用者数が2.42人のB評価となっております。

続きまして、北西部（安濃）地域においては、清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート、妙法寺・野口・椋本ルートの2ルートが運行しており、清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルートは1便当たりの利用者数が2.70人のB評価、妙法寺・野口・椋本ルートは、1便当たりの利用者数が1.32人のC評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、C評価であった妙法寺・野口・椋本ルートについては、安濃地域の集落から芸濃地域及び安濃地域内の商業施設への利用は確認できたものの、買い物時間が短い便の利用が少なく、運行維持基準値を達成できませんでした。評価に応じて行う取り組みとして、令和5年10月1日より買い物時間を確保するためダイヤ変更等を行います。

続いて【資料3】の4枚目をご覧ください。

南西部（美里）地域においては、穴倉・辰水・忠盛塚ルート、長野・榊原ルートの2ルートが運行しており、穴倉・辰水・忠盛塚ルートは1便当たりの利用者数が1.28人のC評価、長野・榊原ルートは、1便当たりの利用者数が0.93人のD評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、C評価であった穴倉・辰水・忠盛塚ルートについては、新たに乗り入れた「忠盛塚」停留所での利用が伸びているものの、辰水地区（「船山」及び「日南田」）での利用がほとんど見られず、運行維持基準値を達成できませんでした。

また、D評価であった長野・榊原ルートについては、令和4年8月に津市榊原温泉湯の瀬がリニューアルオープンした影響により「榊原口」停留所の利用が増加し、三重交通バス路線「長野線」と接続がある「稲葉口」停留所の利用が確認できましたが、特に榊原地区西部での利用がほとんどみられず、運行維持基準値

を達成できませんでした。

続きまして、南西部（一志）地域においては、一志東・伊勢中川駅ルート、一志西循環ルートの2ルートが運行しており、一志東・伊勢中川駅ルートは1便当たりの利用者数が2,90人のB評価、一志西循環ルートは、1便当たりの利用者数が2,08人のB評価となっております。

続きまして、南西部（白山）地域においては、八対野・大三ルート、福田山・川口・三ヶ野ルートの2ルートが運行しており、八対野・大三ルートは1便当たりの利用者数が3,66人のA評価、福田山・川口・三ヶ野ルートの月・水・金曜日のルートは、1便当たりの利用者数が1,73人のC評価、福田山・川口・三ヶ野ルートの火・木曜日のルートは、1便当たりの利用者数が2,15人のB評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、C評価であった福田山・川口・三ヶ野ルートの月・水・金曜日のルートについては、「マックスバリュ（白山店）」及び「文化センター」停留所の利用は多いものの、川口地区及び三ヶ野地区からの利用が少なく、運行維持基準値を達成できませんでした。

続きまして、南西部（美杉）地域においては、美杉東ルート、美杉西ルート、美杉南ルート、美杉循環ルートの4ルートが運行しており、美杉東ルートは1便当たりの利用者数が2,88人のB評価、美杉西ルートは1便当たりの利用者数が4,68人のA評価、美杉南ルートは1便当たりの利用者数が0,50人のD評価、美杉循環ルートは1便当たりの利用者数が0,51人のD評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、D評価であった美杉南ルートについては、「津市家庭医療クリニック北」及び「エコープ JA みすぎ店前」停留所への利用が多く、更に令和3年度と比較し「下垣内」から「敷津」停留所間の利用が増えたものの、太郎生地区の利用がほとんどみられず運行維持基準値を達成できませんでした。

同じくD評価であった美杉循環ルートについては、「下之川出張所前」から「下多気」停留所間の利用が少ないことに加えて、令和3年度に一定の利用が確認できた「津市家庭医療クリニック北」及び「伊勢奥津駅前」停留所の利用も減少したことにより、運行維持基準値を達成できませんでした。

以上が、コミュニティバスの評価となります。

今後は、評価に応じた事業の実施を行っていく予定であり、運行維持基準値を下回ったC及びD評価の地域については、地域公共交通あり方検討会等において協議を行ったうえで、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きます。

ただ、運行目標値、運行維持基準値を下回ったとしても、早急に減便や廃止等にするのではなく、路線が定着するには時間もかかるというご意見も多かったことから、各ルートの利用状況等を加味し、まずは地域に定着するよう利用促進を中心に検討していきたいと考えております。

以上で、事項3「一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和4年度実績に対する評価等」についてのご説明とさせていただきます。

ご協議の程よろしくお願い申し上げます。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

それではただいまの事項に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いします。

では宮崎さんお願いいたします。

<宮崎委員> 沢山あるんですけど、まず一般路線バスにつきましては、基本的に「○(マル)」が多くてそこは問題ないと思うんですけども。

「×(バツ)」津なぎさまち線というのが下にありますが、これは1時間に1本なくても航路が1時間に1本あるかないかで左右されますよね。そういう意味では1時間に1本で「×(バツ)」とされましたけどこれはしょうがないかなと思います。そういう意味での「×(バツ)」だと思います。

次に穴倉線のところが「×(バツ)」がついているのは、こっちは純粋にこの路線が乗客が少ないので1時間に1本も走らせる事はできないという状態になっているわけで、これは人口が少ないということですね。

そして次のページの自主運行バスについてですが、豊野団地線というのは途中まではお客さんがいるわけけれども豊野団地はそれほど大きくないのでいなくなってしまう。通常は豊野団地手前の高田の付近までは三重大学通って白塚通って行くのはそういう人たちが乗っているわけですね。豊野団地の分だけが行ってしまうという、そういう路線で要するに他の路線とか競合があるわけでこの

1時間1本確保できないというのは豊野団地が小さいからそうになってしまうという特徴があると思います。

それに対して高野団地線は見てみると、高野団地まで行けるのは波瀬線と高野団地線重複してるんですね。室の口のほうは1時間に1本走ってますけど、それを途中の高野団地までは間をみて走っているのもそんなに走る必要はないと思います。これはなくてもいいかなと思います。室の口の方の路線がきちっと1時間に1本走っていれば問題はない。

コミュニティバスについても色々ありますが特に問題なのがDがついたりCがついているところ。

コミュニティバスに書いてある上から下いったところを見てますと久居南・雲出ルートのところはCになっているわけですが、1つの新しい路線であるという事で認知度が低いんだなとみております。

それともう1つはここは農村地帯なものですから言ってみれば地域の特徴みたいなもので高齢者も皆軽トラに乗っているわけです。今のところはお客さんには認知度が少ないのが1つと農村地帯では軽トラがあるから今のところは少ないんだらうとそういう地域特性として解釈しています。

安濃のところですけど上の清水ヶ丘を通って行くの（清水ヶ丘団地・戸倉・棕本ルート）と立合を通って行くの（妙法寺・野口・棕本ルート）と似たような所を走っておりますけど、清水ヶ丘を通って行くのは住宅地が多いので比較的Bになっているのかなと、Cの妙法寺・野口・棕本ルートの方が色々山の奥ですし住宅地も少ないのでそれはお客さんがないかなと思います。

その下に書いてあるのが芸濃ショッピングセンターでの時間が少ないと前も指摘しましたがこれも変更されることで認知度が高まったり時間調整されたらもうちょっと利用が伸びるだらうと。

そして次のページの美里のところですが、穴倉・辰水・忠盛塚ルートがCになっていますけど、これは一般路線バスの穴倉線と日南田、南神山地区というのが穴倉線と被っている。そういうのだとわざわざコミュニティバスに乗って忠盛塚で乗り換えて来るという事はする必要はなくてあまり便数もないですので、日南田や南神山の人はどうもこれは穴倉線に乗って直接市街地へ行っているなという事で、お客さんが少ない理由がそんなふうを受け取られるわけです。日南田分が少ないのは仕方がないことだとそう解釈すればまたそれをどうするかそれを踏まえて考えなければいけない。

次の長野・榊原線、これは平木路線とかなり被っているんですね。唯一お客

さんが乗せられるのが湯の瀬に来てもらうところなのですが、平木口線と被っているのでこれは少ないだろうなど。路線の見直しかデマンドでもいいかなと思います。

それから白山地域のところも福田山・川口・三ヶ野ルートが2つありますけどもその違いがCとBに出ておりますけども、Cになっているのが三ヶ野を通ってくるバスです。これも路線が福田山から出てくるんですけども、どこまで行くかというところに違いが出てお客さんが少ないというのが出ているなと思います。福田山から三ヶ野までぐるっと周ってくる。そこまで行く人はいないと。まあ白山や一志病院、総合支所辺りまでなら問題ないですけど。榊原温泉行くとかなら比較的お客さんがいるけど、三ヶ野まで行く人はいないだろうと。というわけでルートの終点が違っているので乗客数の違いが出ているんだろうと思います。

それから美杉のところですけども、前回も言いましたけども美杉南ルートがDになっていますけども、太郎生地区から、市としたら西の八知の方へもって行かなければいけないのはわかりますけど、太郎生地区の人は名張奥津線が1時間に1本走ってますのでコミュニティバスには乗らないだろうなど、そういうことで少ないだろうなと思います。美杉循環ルートも同じように少ないわけですし、結局一志や津市の方へ人々は向かってその必要があって乗っているわけですし一志病院まで行く為に乗っていると。一志病院に行くのが終点でそれを奥津方面まで待っているのはあまりいらっしゃらないだろうなど。ということで非常に少ない理由が西にいらっしゃる方では路線で無理があるという見解であります。路線の乗客が少ないといったところを考慮して今後のことを考えていかなければならないと思います。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

宮崎さんなりのご指摘という事でいくつかルートに関しては示唆をいただいたので今後の検討の参考にしてもらいたいと思いますし、一般路線バスあるいは自主運行バスに関しては区域を出るとは思えない。1時間に1本はもう無理だろうということで、場合によっては幹線か準幹線といった位置づけの変更もしていく必要があるかもしれませんね。どうもありがとうございました。

その他いかがでしょうか。はい、では木下さん、お願いいたします。

<木下委員> 2点ございまして、6月の初めに市民の交流サミットというのがあって、松本



先生も講師としていらっしゃって、出席者が県の北から南までおよそ50人か70人くらいだったと思うのですが色々意見交換をしましてそうかなと思ったのがコミュニティバスの利用者が少ないのがコミュニティバスそのものを知らないからではないか、PR不足と言われました。それで今報告がありましたように1便当たりの利用者数をABCとしていますけども、もっと広める必要があるんですね。やっぱりコミュニティバスそのもののPRを我々も含めて自治会に対してPRするとかイベントでPRするとかやっていかないとなかなか乗れないんじゃないかな。もっと言うところから利用者は本当は上がっていくんだと、もっと増えていくんだと思います。だからコミュニティバスそのもののPRが大事かなと思いました。

2点目は先ほども申し上げたのですが、広報津にコミュニティバスの記事がありまして、シルバーエミカはマイナンバーカードが必要だと書いてあるんです。そうするとマイナンバーカードを持ってない人はどうなるのか。シルバーエミカは欲しい、けども私はまだマイナンバーカードがないと。そういう人もいらっしゃるんじゃないかと。ということで本人証明書が必要であれば保険証でもいいと、あるいは運転免許証でもいいと、そういうことにしたらどうでしょう。ということです。以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

<事務局> ご意見ありがとうございます。

まずコミュニティバスのPRの件なんですけども昨年度まではコロナ禍でイベントができなかったんですけども、今年から津まつりですとか色んなイベントが実施できるようになってきましたので、そうした場で改めてまたコミュニティバスについてPRしていきたいと思います。

<松本会長> マイナンバーについてはいかがですか。

<事務局> ご意見ありがとうございます。

まず利用促進なんですけども委員のおっしゃるように利用促進というのは大事な部分なんですけども、これについては利用が少ない地域に対しては地域住民と協議しながらその地域に回覧していただくとかそういう取り組みも昨年度からしておりますので、そういうことも含めてさせていただくと、あとは地域公

公共交通在り方検討会の中でも地域の方に対して地域の中でもこういったコミュニティバスの利用を継続してくださいとお願いしておりますので、引き続きコミュニティバスの利用が増えるように啓発等を行っていきたいと思います。

2点目のシルバーエミカの件なんですけども、こちらについてはもともとシルバーエミカの始まりはマイナンバーカード普及啓発の為に行って、マイナンバーの普及啓発も国から補助金をいただいた上でシルバーエミカの事業を開始していますので、あくまでもマイナンバーカードとセットでシルバーエミカもやる必要がございますので、その辺すみませんがご理解を得られたらと思います。

<松本会長> 今後もですか。最初は国から補助金をもらってマイナンバーカードでシルバーエミカの普及ということで、セットで普及を狙ったと思いますが今後もそれは続くのでしょうか。

<事務局> もとの始まりはやはり先ほど申し上げましたようにマイナンバーカードの普及啓発が始まりなんですけども、今回そのような意見もございましたので今後の検討ということで健康福祉部が所管していますのでそのような意見がありましたということでお伝えさせていただきます。

<松本会長> ではそういった意見があることをお伝えいただいて、実際どうなのかは健康福祉部の方に考えていただくということだと思います。ありがとうございました。

それからPR不足というのは、本当におっしゃられる通りなんですけど、逆に言うところどこまでやれば十分かという答えはありません。私前も言ったかもしれませんがとにかく情報提供し続けることが大事だと思いますので諦めずにいつも情報を出していただくということが重要だと思います。

それからもう1つはお年を召されるとなかなか新しい行動をとるというのが難しくなってきました、確かにバスが走っているのはわかるんだけど、どこからどうやって乗ればいいかがわからない。乗り方教室も開いていただくんですがそれも実際の自分の経路ではないんですよね。だから本当は自分の家の傍のバス停から例えばスーパー、例えば病院という乗り方を体験してもらおうというのが非常に重要なんですけど、じゃあ誰がやるかということなのでなかなか次に進まないんですけどそこはずっとこれからも課題ではありますけど、そういう時こそ地域の方々と協力いただきながら、乗車体験といったものをしていただく。その地域の方々にお願いするというのも1つの手かなとは思っています。

いずれにしてもPRを引き続きお願いしたいと思いますので、この評価に応じて行う取り組みのところでC評価D評価を出したところはPRは書いていませんが当然やっていただけるとお願いしたいと思います。

はい、ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。竹田さんお願いします。

<竹田委員> 評価対象が利用者だけになっているというのが私はずっと違和感を持っているんです。実際にコミュニティバスについてはコミュニティバスに対する社会的な要請がどちらかと言えば現実的には高齢者の外出支援という要素、つまり福祉的要素が強いわけですね。

私どもの運営しております「ぐるっと・つーバス」の利用者アンケートを見ましても70歳以上の利用が90パーセント以上です。

それで中身は通院、買い物がこれも90パーセント以上はそういう状況です。

そうすると病院へ行って医者に診てもらって命を繋ぐ。つまり命を繋ぐというものをコミュニティバスの役割は果たしているわけですね。

例えば「ぐるっと・つーバス」の経験で言いますと、南新町という地域があるんですけど津新町駅の近くなんですけど、その遠山病院という病院があつてその地域に住んでおられる高齢者の方々4人がなぎさまちまで行って海を見ながら半日なり1日おしゃべりして帰ってくると。そして新町のぎゅーとらに寄って弁当を買って、それで皆さんスイーツ食べて弁当食べて帰ってくるというように、そういう意味では健康寿命を延ばすというようなことを、コミュニティバスや私どもの「ぐるっと・つーバス」は役割を担っているんだなと。そういう様な側面というのはいくつもあるわけですね。だから2人3人の利用者なんだけども確かに少ない。これはもう当然上げてかなきゃならないんですけども、しかしこの人数が私どもなんぼ努力しても実際なかなか1便当たり1人増やそうっていうのは大変な努力が必要なんですね。だからこのたった3人の利用者がどういう思いで利用して感謝しているのかという、この感謝の気持ちは聞いても絶対「ぐるっと・つーバス」は絶対続けて欲しいと言われるんですね。ものすごく感謝されているんですよ。だからそういう思いをどこかで反映させるような評価方法を、これは制度の問題ですからやむを得ないなという気はするんですけど、一生懸命我々会議をして努力してもなかなかAまでには到達しない、そういうコミュニティ地域もあるわけですね。

だからその辺を例えば健康福祉部が今のところ入ってないですけどメンバー

には、最近の医療ケア介護の総費用はどういう変化をしてますか、そうすると医療費が減ったり介護保険の利用が変化すればコミュニティバスが貢献していれば協議委員になってよかったなとこういう議論して会議してよかったなとそういうことにもなります。でなければいつまで経ってもなかなか展望が見えてこないというようなことになりますので、ぜひ何らかの形で年 1 回でもいいですからそういう方面の参考にでもいいですから津市の高齢者の健康寿命などを何十年と見た場合、今教えていただくようなものがあれば非常にコミュニティバスを運行している人たちにとっても検討している我々にとってもやりがいが出てくるんじゃないかなと思います。これは意見ではございますがぜひよろしくお願いいたします。

<松本会長> ありがとうございます。

まず1点目は、数、利用者数だけではなくてその価値、意義、地域の方々にとっての必要性といったところも、利用者の方々にとって必要ですが、そういったものも足す必要があるのではないかとということ。

もう1つは津市の医療福祉等々の支出の状況、あるいは健康寿命の市全体あるいは地区毎になるかもしれませんが情報提供をいただけないかということですが、事務局どうでしょうか。

<事務局> ご意見ありがとうございます。

おっしゃる通り地域の方と協議した時に、人口が少なかったり、他の地域と比べるとスーパーだとか病院だとか大きな施設が少ないのでそういったところと比べられると困るというご意見もいただいている、単純に人数だけ見ても1便当たり少ないということになってしまっているのですが、数値基準は1便当たり少ないので簡単に廃止していくようなものではなく、今の状態がどうなのかということを確認した上で地域と話す基準として設けさせていただいております。

<松本会長> 1つの基準でこれですぐに廃止というわけではありませんし、当然この後検討の中で審議を取る必要性等々もしっかり話していくと。

ただこの数字を見る限りバスである必要があるのかどうかというのは十分検討していかないといけないなという気はしています。やはり皆さんの税金を使っているの走行ということですので税金の使い道として相応しいのかどうかということです。

なので私個人的にはもう過疎地において利用促進は、ほぼほぼ難しいと思います。これから人口も減っていきまますし最後まで車に頼っていくそうした世代の中で利用促進は難しい。

じゃあ行政として何が必要かという困っている人がいないかどうかということですね。困っている人がいるのであればそこを救っていかなければ。その時にバスの手配が必要ではなくなるかもしれない、他の手段で困っている人たちを救っていくということが大事だと思いますので、ある制度の利用促進だけではとても難しいかなという気がします。ですから人数で評価というのは違うんじゃないかなと思いますが、それも含めて検討していただければと思います。

それから社会福祉医療費、健康寿命についてはいかがでしょうか。お願いします。

<事務局> 福祉との連携というのも現在進めておりますので連携しながら今後そういうことを考えてみることは必要であるという認識はしております。

また近い将来情報の提供をする時が来ると思いますのでその時には福祉部門もこの会議に参加して情報提供できるようになると思います。

<松本会長> ぜひお願いできればと思います。

ただなかなかこのコミュニティバスがあるから健康寿命が延びるという因果関係までは難しいかなと思いますね。

客観的に今の状況を担当部署にお伝え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。評価は評価ということでこのような客観的に機械的に評価していただいておりますが、重要なのはCやDに関して今後どのようなアクションを起こすかだと思います。これは地域の方々と十分話し合いながら、その方向性を見ていただければと思っています。

ただ先ほど申しましたように当然定時定路線のバスがふさわしいかどうか考えなければならぬ。最近は色んな形の色々な交通手段が出てきておりますのでそれこそ地域の方々がそういう事を知らない可能性もありますので、そういった方法もあるよ、例えばオンデマンドとかあるいはタクシーの活用、タクシーのボランティア輸送みたいなものがあるかもしれません、そういうものを含めてご検討いただきながら困っている人がいないかとか、そういった視点でしっかりとご

検討いただければよろしいかなと思います。

それではこの資料3に関しましてはこのような形で特にご要望なかったと思いますのでご承認いただくということではよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。ではこの場でご承認いただきましたので次のアクションの検討をお願いしたいと思います。ありがとうございました。

それでは4番その他でございますがこれは事務局さんでよろしいでしょうか。

<事務局> 今年度の5月17日に開催した第1回津市地域公共交通活性化協議会でご意見いただいております、バスの乗り方の広報について、ご報告させていただきたいと思います。

本日、机に配布させていただいた資料をご覧ください。

前回の協議の中で、コミュニティバスの利用ガイドのようなものが必要ではないかのご意見をいただきましたので、「運行時刻とルートについて」のチラシに乗り方の案内を掲載しました。出入口や運賃箱の位置についての写真を掲載し、初めて利用する方にも分かるよう乗り方を記載しました。

以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

このような形で乗り方を運行マップ、ルート図に載せていただいたことですが、因みに一志地域を運行するバスは何もコミュニティバスに表記がないんですか？

<事務局> 表記しております。

まだ校正段階でして今の写真にはないのですが実際の運行は「津市コミュニティバス」というのが車体に貼ってありますので分かるようになっています。

<松本会長> この写真はコミュニティバスには見えない可能性があるのでは。ちゃんとわかるようになっているんですね。では写真もそちらを使っていた方がいいですね。

<事務局> 一志地域版についての校正がもう期限が過ぎてしまいましたので一志地域についてはこの写真のままさせていただいて、他の地域はまだ校正しておりますので他の地域はすべてそういった表示があるものにさせていただきます。すみませ

ん。

<松本会長> はい、わかりました。ありがとうございました。

でもその地域のバスを使った写真の方がよろしいかと思います。手間はかかるんですがそういう事も頑張ってやっていただければありがたいです。できる範囲でよろしいのでお願いします。

皆さんいかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

いずれにしても皆様方からいただいた意見をこのように反映していただいているということです。ありがとうございました。

お手元に「ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会」ということでこれは内藤さんからでしょうか。

<内藤専門官(前葉委員代理)>

はい。三重運輸支局の内藤です。右上に参考資料2と書いた資料についてご説明をさせていただきます。

ラストワンマイル・モビリティ、自動車DX、簡単に言うと「デジタル化」、GX、簡単に言うと「脱炭素」、に関する検討会という資料で、PR的なところになりますが簡単に説明させていただきます。

今お手元に配布させていただいている資料は、ラストワンマイル・モビリティに係る制度、運用の改善策というもので、第2回目の検討会の資料でございます。

以前から全国各地で過疎化、高齢化が進展し、運転免許返納が進む中、公共交通が不十分な地域で持続可能な利便性の高い交通サービスの確保が課題となっております。

移動手段の確保を早急に進めるために、タクシー・乗合タクシーに関する課題を総合的に検討するために、交通事業者さんや自治体さんが一緒に地域公共交通確保のために、DX・GXを発足させるために利用を検討することを目的としまして、令和5年2月に検討会が立ち上がりました。

検討会は6回開催され、令和5年7月に取りまとめとして方向性が公表されました。

内容としてはタクシー・乗合タクシー・自家用有償旅客運送事業に関する制度・運用等の改善策について12項目の施策を記載しているものになります。

5ページ目から16ページ目は地域ごとの改善策となっております。例えば5ページ目、施策①について、通常タクシー事業というのは最低車両数というも

のが原則5台と決まっております。その最低車両数5台の新規加入が難しく、既存の事業者の事業継続がままならなくなっていることから緩和するものや、11ページ目施策⑦、乗合タクシーは通常、営業用ナンバー、緑ナンバーの車両が必要ですが、一定の許可を受けた自家用自動車等の活用ができることとなりますよというものが記載されています。

改善策について12項目の施策の制度・運用に関する詳細の部分については現在も国交省内部で詰めているところになります。

12の改善策について、自治体さんや運送事業者さんの関係者に誤解のないように周知をさせていただきまして、持続可能な交通体系を考える一助となることを期待していることから中部運輸局管内各県で説明会を開催予定でございます。

開催方法につきましてはWEBを予定しております。対象としましては自治体、旅客自動車運送事業者、自家用旅客運送事業者、他関係者の予定となっております。開催日につきましては当初は7月から8月に開催することで話がきておりましたが、現状情報が入ってきておりませんので準備が整い次第必ずさせていただきます。ぜひご参加のほどよろしく願いいたします。

また今日お配りしている資料の他に第1回からの検討会資料や検討結果につきましてはインターネットで「ラストワンマイル・モビリティ検討会」と検索いただくと国土交通省の該当するホームページがヒットしますので、またお時間のある時に見ていただければと思います。よろしく願いいたします。

以上になります。

<松本会長> はい。ありがとうございました。

タクシーに関して色んな規制緩和が進んでいるということですね。それから説明会があるのでぜひご参加くださいということでしたね。

何かございましたら。よろしいですかね。

その他何かありましたら、もう時間もありますので津市公共交通に関する意見交換というのは今回は割愛させていただこうかと思いますが。

では谷山さん。

<谷山委員> 今のお話で免許返納ということでしたけども、国土交通省の方からちょっとお話ができましたけど、今だから私車に乗ってるんですけど歩道によく看板が出てますよね、ここは歩行者も自転車も走ってOKよという青い看板。あれがここ



でこの区間は終わりですって出てくるのはまず見たことないですよ。どこかでできますよって出てくればいいけどこれから先これ自転車はどっちを走ってくるのか、車道に出てくるのか、歩道を走ってくるのか非常に分かりにくいことが多々見受けられますので、警察の方がお二人来て見えるのもしそういう事が気が付くか検討される材料になれば見ていただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

<松本会長> はい、何か警察の方ありましたら。  
すみません、宮崎さんお願いいたします。

<宮崎委員> 貴重なご意見ありがとうございます。  
今後はその表示の確認をしていきたいと思えます。  
ただ標識があるところと当然その間には交差点があります。そういうことをご理解していただいて、言われたように始めと終わりは出てきます。赤信号でも一緒ですもんでそれを書き加えて貴重なご意見を参考にさせていただいて管内でも確認させていただきますのでよろしく願いいたします。

<松本会長> はい、どうもありがとうございました。  
その他いかがでしょうか。はいでは川端さんお願いします。

<川端委員> 三重交通でございます。  
色々と令和4年度評価とか聞かせていただきまして参考にさせていただくのでよろしく願いいたします。  
バス事業者といたしましては2024年度の乗務員の勤務時間がございまして、あとは宮崎委員の方も言われる1時間に1本というダイヤに関しましても朝の時間帯、やはりバスは通勤通学ご利用いただいておりますのでそちらの時間というのは重要になってくるのですが、昼間やはりちょっと少ない時間帯があるようなご指摘もございまして、そういった部分も検討しているというような、私のいる津の営業所もそうですし他の地区でも現在そういう様な状態になっておりますので、今後はどちらかという、どんどん増やすというのはなかなか難しい流れで、本当に必要なダイヤを検討しながら皆様の前で発表できる機会がきましたら少しでも早く発表した上でご意見をいただきながら取り組んでいきたいと思えますのでよろしく願いいたします。ちょっとこの場をお借りしてはこう

いう形になりますがそういうことになりますので今後ともよろしく願いいたします。

<松本会長> はい、どうもありがとうございました。

ドライバーさんの労働時間の関係でダイヤの見直しについては幹線の経費を少し考え直さないといけない可能性もありますかね。

どうもありがとうございました。

その他皆様方よろしいでしょうか。

はい宮崎さん。

<宮崎委員> 「ぐるっと・つーバス」、生協病院が移転してこの間新しく生協病院が入るという資料をいただきました。武内病院もずいぶん内陸のほうへ移転しました。お医者さんも最近みていますと、津市に非常に沢山開業されてるなと思います。世代交代が進んでいて、老院長が辞めてお子さんが後を継いだなというのが結構出てきておまして、高齢者の方は老先生のところへは行くけれど若先生のところへは行かないというようなことが起こっておるわけです。お医者さんの立地や世代、それから都市構造が変わってきているということで、この間生協病院の路線変更が承認されましたが、もうちょっと路線を見直していただければなと思います。

私も30年くらい見ておまして、津市の都市構造も変わっていますので、ぐるっと・つーバスが津駅に入って来ないかとずっと思っております。

それから竹田さん、高齢者になぎさまちでお弁当食べている方がいらっしゃるということをおっしゃいまして、私はなぎさまちはいらんなあ、中部空港行くためのものではほとんどの人は日常生活に関係ないから、なんでなぎさまちまで行ってるんだと思っております、病院とか買い物ではなぎさまちはいらんんじゃないかなと思っておりますけど、竹田さんのお話ではそこで過ごしている方がいらっしゃるということで必要であるという気がしましたけども「ぐるっと・つーバス」の経路は20年も経ったのもう一度検討していただいたほうが良いかなと思います。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

そのようなご意見があったということで了承致しました。

ありがとうございました。

その他よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。すみません、今日時間がなくて十分な津市の現状について意見交換が出来ませんでした。がまた次回と思っております。

以上で協議事項は終了となります。ご協力感謝申し上げます。では進行を事務局にお返しします。

<事務局> 皆様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。

本日いただきました貴重なご意見等につきましては次回以降、反映できるものは反映させていただいてご報告させていただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして、令和5年度第2回津市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。

次回、第3回協議会は、12月の開催を予定しておりまして、令和5年度津市地域内フィーダー系統確保保持計画に関する事業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、よろしくお願いいたします。

それでは本日はありがとうございました。お気をつけてお帰り下さい。