

令和5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5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6年3月13日(水) 午前10時から午前12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	(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) 川端邦裕、木下健吾、高橋克典、谷山昭、中平恭之、藤田雄一、 前葉光司、宮崎清、宮崎利章  (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 別所賢一、竹内沙也香、見取秀祐、坂井亜希子
5 内容	(1)令和6年度事業計画(案)及び予算(案)並びに津市地域公共交通活性化協議会財務規程の改正について (2)第2次津市地域公共交通網形成計画の改定について (3)津市コミュニティバスにおける次期再編に向けて (4)ぐるっと・つーバスの運行変更について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	0人
8 担当	都市計画部交通政策課交通政策・海上アクセス担当 電話番号 059-229-3289 E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp

## 【令和5年度第4回協議会の議事内容】

<事務局> 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5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。

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お願ひします。

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ひます。会長、よろしくお願ひいたします。

<松本会長> 改めましておはようございます。

今年度最後の津市地域公共交通活性化協議会にご参加いただきましてありがとうございます。まだ肌寒いですがだいぶ暖かくなってきたなと思ひております。コロナも幸い減ってきているという事で、明るい兆しが見えてきているのかなと思ひます。他の自治体も含め今年度を振り返ってみるとコロナ禍からはだんだん利用者数は戻ってきているものの、まだ完全には戻ってきていないという状況かと思ひます。何となく頭打ちの様な状況も見えてきて少し心配だなと思ひています。そんな中で、来年度に向けた内容についてこれからご検討いただきたいと思ひます。

それから法律が改正された事に伴ひまして、規約等々それから計画の見直し等の一部修正がありますので、その点についても今日ご協議いただければと思ひます。

それではお手元の事項書に従って進めて参りたいと思ひますが、まずその前に出席状況の確認を事務局からお願ひします。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち、現時点で11名の委員の皆様にご出席をいただいております。高橋委員につきましてはもう少しされたらご出席いただけるという事で、高橋委員を含めると12名の出席予定でございます。なお、荒木委員、石川委員、伊藤委員、大西委員、川村委員、竹田委員、西山委員、村田委員より、所要のため欠席するとのご連絡をいただいております。

また、藤田委員に代わり松島主任に代理出席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した。

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。

事項1「令和6年度事業計画（案）及び予算（案）並びに津市地域公共交通活性化協議会財務規程の改正について」事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項1「令和6年度事業計画（案）及び予算（案）並びに津市地域公共交通活性化協議会財務規程の改定について」ご説明申し上げます。

初めに、資料をめくっていただいて、A3サイズ横資料の右上に参考1と記載のある「津市地域公共交通計画に係る作成の進め方(案)について」をご覧ください。まず初めに、令和6年度の主要な事業である津市地域公共交通計画の素案作成に関連しまして、参考1「津市地域公共交通計画に係る作成の進め方(案)について」主要な項目について、ご説明いたします。

#### 1 地域公共交通計画作成の目的等に関しまして

(1)趣旨・目的としましては、地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、本市におきましても、現行の第2次津市地域公共交通網形成計画の評価等を踏まえ、あらためて本区域の鉄道や一般路線バス、タクシーといった既存の地域公共交通の現状や課題の把握、さらには現コミュニティバスの再編の方針を示した上で、ライドシェアなど公共交通に関する法改正や自動運転など技術革新等の動向も踏まえながら、公共交通ネットワークを総合的に捉え、中期的な視点から最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資することを目的として、令和7年10月から5年間を計画期間とした新たな地域公共交通計画を作成しようとするものです。

法に定められている計画において、(2)定めるべき事項は、アからキまでの7点のとおりです。

2 計画の作成に向けて、令和2年11月に改正された法に基づき作成する計画としては、初めて作成するものとなりますが、その作成に当たっては、本協議会と津市が十分協議を行い、津市が作成するものとなります。改正前の法に基づき作成された現計画の作成までの手順等の経過として、調査、研究も含め、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成に努めるべく、各委員から様々

な立場からの御意見をいただき、議論・協議を行いながら、現計画の素案をとりまとめいただきました。その後、津市においてパブリックコメントを行うなどの意見等を反映した上で、あらためて本協議会において協議をいただき、作成に至りましたことから、令和7年10月を始期として新たに作成する次期計画においても、前回同様の手順を進めたいと考えています。

3 計画素案の作成の進め方については、2のと通りの進め方を基本として、委託事業者による計画素案作成までの支援を受けながら、令和6年7月頃から計画の素案の検討をスタートし、令和7年7月中のとりまとめを目途として、進めていきたいと考えています。

(1)専門事業者への委託による計画作成までの支援としては、計画の作成に当たり、市内の現状を把握した上で、課題を整理し、基本的な方針・目標・事業を定めていく必要があることから、計画作成までスムーズな運用ができるよう、専門的な知見等を有する専門事業者に、本協議会における素案とりまとめに係る支援を目的として業務委託を行いたいと考えています。

業者選定は、指名競争入札による入札により行い、令和6年度から約1年4か月をかけて、計画を作成する予定であることから、委託期間は、令和6年6月～令和7年9月までとなり、年度をまたぐ契約が必要となってまいります。

(2)分科会の設置としては、計画に定める目標や目標を達成するために行う事業の検討に当たっては、実施主体や関係機関との調整を図りながら進める必要があることから、より深い議論を行うため、協議会規約第11条の規定に基づき、学識経験者、交通事業者等から構成する分科会を設置したいと考えています。

(3)デマンド型交通の実証実験及び分析・評価としては、津市が実施する事業ではありますが、デマンド型交通の導入に向け、実際に利用者からの予約を受け付け、利用者の待ち時間やコールバック、目的地への到着時間、運行等の課題や問題点を検証し、本格運行に向け、改善すべき点を洗い出すことを目的として、令和6年10月から同年11月末までの2か月間にて、市内3地域で実証実験運行が予定され、実証実験運行の後、本協議会においても、その結果について評価・分析をいただくなど、計画素案のとりまとめに係る資料等としていただきたいと思います。

4 計画素案の作成に係るスケジュールにつきましては、次のページの参考2をご覧ください。

上段の、津市地域公共交通計画の作成について、令和6年6月から令和7年9月までを予定し、令和7年10月を始期とした津市地域公共交通計画の作成を行

います。

次に、中段の地域公共交通計画の素案作成についてですが、後ほどのスケジュールでもご説明いたしますが、令和6年度については津市地域公共交通活性化協議会を5回開催し、5回目で分科会で協議した素案をお示しし、令和7年度の1回目から3回目までは、その素案の協議を行い、4回目の本協議会において、地域公共交通計画の承認をいただきたいと考えています。なお、分科会は、4回の開催を予定しています。本協議会での素案の作成期間としては、令和6年6月から令和7年7月までを目途としています。

また、下段の津市が行う実証実験運行については、同年10月から同年11月末までの2か月間にて実施する予定です。

このような2か年にまたぐスケジュールを想定していますので、最初に全体のご説明をさせていただきました。それでは、資料が前後して申し訳ありませんが、令和6年度事業計画（案）についてご説明いたします。

資料1-1をご覧ください。

令和6年度の事業としましては、国土交通省では、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に合わせて、地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）と補助制度の連動化が行われたことから、現行の「第2次津市地域公共交通網形成計画」について、地域公共交通計画に必要な事項を追記等するとともに、計画期間を令和7年9月までとして、第2次津市地域公共交通網形成計画に沿った事業等を推進します。

また、先ほどご説明申し上げました、令和7年10月を始期とする新たな地域公共交通計画の作成に向けまして、本協議会として同計画素案の協議及び作成に取り組み、また、このための専門的な調査及び検討を行うために、本協議会に分科会を新たに設置し、議論を進めます。

具体的なスケジュールにつきましては、表のとおりで、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。

地域公共交通活性化協議会については、今年度より1回多い、年間5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5年度事業報告、収支決算報告、第2次津市地域公共交通網形成計画の改定、分科会の設置、津市地域公共交通計画に係る作成の進め方について。

第2回は7月を予定しており、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5年度津市コミュニティ

バス等の利用状況報告について。

第3回は9月を予定しており、デマンド型交通の実証実験運行について。

第4回は12月に予定しており、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダーシステム補助）に関する事業評価、デマンド型交通の実証実験について。

第5回は3月を予定しており、令和7年度事業計画（案）及び予算（案）についてです。

次に分科会については、4回予定しており、

第1回は6月を予定し、津市地域公共交通計画に係る作成の進め方について。

第2回は9月を予定し、次期地域公共交通計画素案等について。

第3回は11月を予定し、次期地域公共交通計画素案等について。

第4回は2月を予定し、次期地域公共交通計画素案等について、それぞれご協議いただきたく予定をしています。

続きまして、下段の実施スケジュールの主なもの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、引き続き継続していきます。

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6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を行うほか、計画に掲げる事業の推進を図ります。利用促進活動につきまして、バスの日の街頭啓発や津まつり等のイベントへの参加を通じて啓発に取り組む予定です。

また、地域協議として、地域公共交通あり方検討会等については、1年間を通し適宜行っていきたいと思います。

続きまして、令和6年度予算（案）についてご説明申し上げます。

資料1-2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。歳入は、津市からの負担金であり、令和6年度は当該負担金として1,119万5千円を計上しており、昨年度と比べ699万5千円の増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ございます。

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、71万2千円の計上で、昨年度から28万円の増額、事務費としまして39万8千円の計上で、昨年度から15万7千円の増額、事業費のうち委託料としましては、1,008万6千円の計上で、前年度と比べて655万8千円の増額となります。

各費目の主な支出予定と増減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5年度と比べ令和6年度の津市地域公共交通活性化協議会の開催回数について1回増の5回を予定しており、また、分科会を設置し、分科会の開催を4回予定していることから、増額しております。

次に事務費につきましては、前述の会議回数の増に伴い、増額をしております。会議資料の郵送費及び事前打ち合わせに係る旅費が主なもので、最後に委託料につきましては、次期地域公共交通計画素案作成業務委託、コミュニティバスの運行変更を行った場合の時刻表や案内板の整備等の委託ですが、主な増額の要因としては、次期地域公共交通計画素案作成業務委託料の増によるものです。

また次に、この次期地域公共交通計画の素案作成が2か年にまたぐ、債務負担行為が必要となりますが、津市地域公共交通活性化協議会財務規程に定められておりませんので、資料1-4で規程したいと思います。

それでは、資料番号がとびますが資料1-4をご覧ください。

まず、津市地域公共交通活性化協議会財務規程は津市地域公共交通活性化協議会規約第13条の規定に基づき、津市地域公共交通活性化協議会の財務に関し必要な事項を定めております。

今回改正する内容につきましては、第6条に条文を追加するというものです。

改正の理由といたしましては、次期津市地域公共交通計画素案の作成にあたり委託契約期間を令和6年6月～令和7年9月までを予定し、年度をまたぎ実施が必要な事業について、柔軟な予算編成が必要となるため、今回のように当該年度より後の将来にわたる債務を負う契約を結ぶことができるよう、財務規程に債務負担行為についての規程を設けたいと思います。

具体的な改正箇所については、資料1-5の新旧対照表をご覧ください。債務負担行為について第6条に規定し、それに伴い条を繰り下げたいと思います。

最後に資料1-3をご覧ください。

こちらにつきましては、先ほどの津市地域公共交通活性化協議会財務規程の改正箇所である第6条、「歳出予算の金額の範囲内におけるものを除くほか、協議会が債務を負担する行為をするには、予算で債務負担行為として定めておか

なければならない。」に基づき次期地域公共交通計画素案作成事業に係る委託期間 令和6年6月～令和7年9月までと予定しており、令和7年度分の限度額 223万3千円について、債務負担行為において定めるため本協議会に諮り、次期地域公共交通計画素案作成事業の委託について、令和7年度にまたぎ契約を予定するものです。

以上をもちまして、「事項1 令和6年度事業計画（案）及び予算（案）並びに津市地域公共交通活性化協議会財務規程の改定について」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。

只今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。

では木下さん。

<木下委員> 資料「参考1」に関連して意見を申し上げます。

「参考1」の3(3)にデマンド型交通の実証実験が挙げられているのですが、  
今まで参加して、交通事情というのは地域によってものすごく状況が違う。な  
ので時代のニーズ調査が非常に大事だと思う。その辺をしっかりとやっていただ  
いた上で、どこで実証実験をするかを決めていただいた方がいいのではないかと  
いう提案をします。

<松本会長> 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。

本市としましては委員がおっしゃられた、津市は地域が広く地域性がという  
のがあることから、デマンド型交通の実証実験運行については、中山間地、市街  
地および津地域香良洲地域の一部という形で、3ヶ所で予定をさせていただく  
ことを今考えております。

<松本会長> よろしいですか。

考え方は色々ありまして、詳細にニーズを把握した後に、実験に移るとい  
うこともあります。

ただそれはすごく時間と費用がかかりますので、それよりは走りながら考え

ていこうというのもひとつかと思えます。ただ何でも突っ走ればいいわけではないので今回は市街地、中山間地等、その特性の違う3つの地域を対象にまずやってみて、やりながら考えていこうという案でございますので、こういう方法もあり得るなと思っております。

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

来年度新しい計画策定に向けていよいよ調査を開始しますよと。

そしてそれに当たっては専門事業者さんをお願いすると、それから分科会も開催していきますということです。

それらに対するの予算、ただし年度をまたいでの事業になりますので、年度をまたいで予算が執行できるように、債務負担行為ができるように、規程を改定しますという、大きくはこんな流れになっております。

よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。特にご異論ないようでございますので原案通りご承認いただくということでよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。では原案通りご承認いただいたとさせていただきます。

この形でお進めいただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

続きまして2番、「第2次津市地域公共交通網形成計画の改定について」ということをお願いいたします。

<事務局> それでは、事項2「第2次津市地域公共交通網形成計画の改定」についてご説明させていただきます。

資料2-1をご覧ください。

こちらは、国土交通省が公表している「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット」です。

まず、「①地域公共交通計画と補助制度の連動化について」ご説明させていただきます。

津市コミュニティバスは、国の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業費補助金のうち、フィーダー系統に係る補助金を活用し、運行しています。

当該補助金を受けるに当たっては、地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）とは別に、本協議会において、生活交通確保維持改善計画を毎年策定し、申請する必要がありましたが、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、これまで生活交通確保維持改善計画に記載して

いた補助制度の内容の一部を地域公共交通計画に位置付けたうえで、計画の別紙として提出することが必要となりました。

このことから、現在の第2次津市地域公共交通網形成計画に補助要件化に対応した必要事項の追記等を行い、また、補助制度における補助対象期間が10月から翌年9月までを1年度とする期間であることから、補助対象期間と合わせる形で計画期間を令和7年9月までとし、改定したいと考えております。

今回の法改正による連動化への対応につきまして、地域公共交通網形成計画を既に作成している場合は、令和5年10月から令和6年9月までを補助対象期間とする令和6年度事業までは、これまで通りの申請方法にて補助金が受けられる経過措置が設けられておりました。

しかしながら、経過措置期間が終了し、令和6年10月から令和7年9月までを期間とする令和7年度事業の補助を受けようとする場合、計画に補助系統の位置付けや必要性などを記載し連動化に対応した計画を令和6年6月30日までに国に認定申請を行う必要があります。

このことから、現行の第2次津市地域公共交通網形成計画の補助要件化に対応した必要事項の追記等を行うとともに、10月から9月までの補助対象期間に合わせる形で網形成計画の計画の期間を令和7年9月までとする改定を行いたいと考えています。

なお、改定のスケジュールとしましては、今回、当計画の改定案を事前にお示しさせていただき、協議いただいた上で、次回、令和6年5月開催予定の第1回協議会にて御承認をいただきたいと考えております。

1 ページ下段の表をご覧ください。

計画制度と補助制度の連動化により、左側に記載してある、これまで生活交通確保維持改善計画に記載していた事項が、地域公共交通計画「本体」に位置付ける事項と、地域公共交通計画の「別紙」として添付して提出する事項とに分けられました。そのため、本市の第2次津市地域公共交通網形成計画に、現行の内容に計画「本体」に位置付けるとされた事項を追記するとともに、当計画に「別紙」を添付する形で改定を行いたいと思います。

右下の四角で囲まれた部分に記載がありますが、これからの補助制度の流れとしては、毎年度、国が連動化に対応した地域公共交通計画の補助関連部分と別紙について認定を行い、これまでと同様に事業実施後、事業評価（自己評価及び国による評価）を実施するという流れになります。

パンフレットの2ページ以降につきましては、計画本体への必要事項の記載イ

メージ等、計画制度と補助制度の連動化を行う上で参考となる情報が取りまとめられており、この内容に基づき現行計画の改定案を作成しておりますので、その内容の説明に移らせていただきます。

資料2-2をご覧ください。

こちらは、第2次津市地域公共交通網形成計画改定案の新旧対照表です。

今回の改定に当たっては、計画制度と補助制度の連動化に対応した内容の追記だけではなく、全体の時点修正も行うよう運輸支局よりご指示いただき、現行の計画について、全体で16ページの修正・追加を行っております。

左端から計画におけるページ数、改定前、改定後と記載しております。変更点については、朱書きで示しております、変更した内容を中心に、順番にご説明いたします。

まず、1ページをご覧ください。こちらは、第1章の「1. 計画策定の背景・目的」の内容を、今回の改定に合わせて修正・追記しております。

続いて、2ページをご覧ください。こちらは策定時の情報から変更のあった津市の面積、人口について時点修正を行っております。人口につきましては、令和5年度末のデータが出ておりましたら、次回の協議会での承認時には、最新のデータに更新いたします。

3ページをご覧ください。

こちらも時点修正を行っております。「ア 高速路線バスのデータ」については、現時点の最新データを記載しておりますが、次回、承認時には必要に応じて更新いたします。「ウ コミュニティバス等」については、津市コミュニティバスが、令和3年度に再編を行っており、一部路線が津地域へ乗り入れしているため、運行地域について追記を行っております。

4ページをご覧ください。「エ 地域住民運営主体コミュニティ交通」について、時点修正を行っております。こちら、次回承認時には、最新の内容を反映いたします。

5ページをご覧ください。こちらも時点修正を行っており、次回承認時には、最新の内容を反映いたします。

6ページをご覧ください。「2. 計画の区域」についてですが、左側にある改定前に記載のとおり、一部地域においては、市域を超えて生活圏が形成されており、津市コミュニティバス等、市域を超えて運行を行っている路線がありますが、他の市町村と共同で計画を作成しない限りは、計画の区域は津市全域のみを対象とすることを運輸支局に確認しましたので、2行目ただし書の記載を削除し、津

市全域のみを計画の区域としております。

7ページをご覧ください。「3. 計画の期間」について、冒頭でご説明させていただきましたとおり、今回の連動化に対応させるため、令和2年4月1日から令和7年9月末までに変更したいと考えております。

続きまして、8ページをご覧ください。また、併せて資料2-1 2ページもご覧ください。

資料2-1の2ページ目以降には、国が示す連動化に対応させるための地域公共交通計画の記載イメージが掲載されております。

今回の改定は先ほどご説明した計画の時点修正をするとともに、資料2-1、2ページ及び3ページのステップ1からステップ4までの内容を計画の各記載事項の中に溶け込ませる必要があります。

資料2-2の8ページには、上段にステップ1の内容を、下段にステップ2の内容を記載しております。

具体的にご説明いたしますと、ステップ1では、「補助系統の地域公共交通における位置付け・役割」を記載する必要があり、現行の計画において、幹線・準幹線・市内線等の位置づけや役割などは整理しておりますので、現行の計画内容を今回の連動化に合わせて、系統番号及び確保・維持策について追加することで、対応しております。

また、今回の表の追加とともに、地図での表記も必要となるため、資料2-2の10ページから11ページにかけて、凡例に系統番号を追加することで、8ページの表と整合させており、これにより資料2-2の9ページも合わせて、地図と整合させるため、系統番号を追加することで、対応しております。

資料2-2の8ページを再度ご覧ください。また、併せて資料2-1 3ページもご覧ください。

8ページの下段には、資料2-1の3ページにあるステップ2に対応しておりまして、ステップ2では、「地域公共交通確保維持事業の必要性」の記載が求められております。

基本的には、地域公共交通確保維持事業費補助金を活用する系統が対象となりますので、幹線補助を活用する三重交通バス路線と、フィーダー補助を活用する津市コミュニティバスの事業の必要性について記載しております。

続きまして、資料2-2の12ページをご覧ください。また、併せて資料2-1、3ページもご覧ください。

資料2-2の12ページから15ページにかけて、資料2-1の3ページ中

段に記載があるステップ3に対応させております。

ステップ3では、「補助系統に係る事業及び実施主体の概要」を整理するとありまして、先ほどご説明した地域公共交通確保維持事業費補助金を活用する補助系統を含めた市内の地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、国の示す記載例に従いまして、資料2-2の12ページから15ページにかけて表を追加しております。

最後に、資料2-2の16ページをご覧ください。また、併せて資料2-1、3ページ下段もご覧ください。

計画制度と補助制度の連動化により、「地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法」が計画本体に位置付ける事項とされ、「標準指標」である地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標・効果は、特に補助事業を活用する場合には、必ず全ての計画において設定することとされました。

現行の計画にも目標及び目標の達成度の評価に関する記載がありますが、収支状況や地域公共交通に投じられる公的負担額の評価項目については設定がなかったため、この2項目について評価項目及び数値目標を設定するとともに、全ての評価項目について、具体的なデータ取得方法を追加しています。

追加した2つの評価項目についてご説明いたします。

まず、目標1の4つ目の評価項目をご覧ください。収支状況の評価項目として「補助対象の一般路線バス（幹線・準幹線）の収支率」を追加しています。

データの取得方法としては、一般路線バスを運行する交通事業者の決算報告書等の資料から毎年計測するとしています。数値目標につきましては、右端に「参考」として記載しております令和5年度の実績値を基準として、現状維持を目標に設定しています。

続いて、「目標3 バス路線の運行効率化」の項目をご覧ください。こちらは、地域公共交通に投じられる公的負担額の評価項目として、「公共交通に係る市の負担額」を追加したものです。データの取得方法としては、津市の普通会計決算より毎年整理するとしています。この項目につきましても、最新の数値である令和4年度の実績値を基準として、現状維持を目標に設定しています。

資料2-2についての説明は、以上となります。

続いて、資料2-3及び資料2-4についてご説明させていただきます。

資料2-3は、計画制度と補助制度の連動化により、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付要綱第17条第1項に規定された事項、資料2-1でいい

ますと、1 ページに記載されていた「地域公共交通計画本体に位置付ける事項」を計画のどのページに記載しているかを示しています。

資料2-4は、今回の改正案を反映させた第2次津市地域公共交通網形成計画です。改正のあった章のみを抜粋しており、改正のない章については印刷を省略しておりますので、ご了承ください。

最後に、資料2-4の後ろにつけております右上に別紙と書いてある資料をご覧ください。

冒頭でご説明させていただいたとおり、計画制度と補助制度の連動化により、地域公共交通計画本体に位置付ける事項と地域公共交通計画別紙として提出する事項とが分けられ、補助制度において記載が必要な事項のうち、計画本体に位置付けた事項以外の事項をこの様式に沿って記載し、計画の別紙として提出いたします。

なお、別紙に記載する内容としましては、本市が活用しているフィーダー補助に係る系統のみとなりますので、予めご了承ください。

内容としては、これまで毎年策定していた生活交通確保維持改善計画と重複する部分が多いため、変更点を中心にご説明させていただきます。

まず、1 ページ目の下段にある「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」の「(1) 事業の目標」についてをご覧ください。

こちらの内容は、計画本体で定めた目標値と整合させる必要があるため、計画に設定した内容に基づき、フィーダー系統に係る目標を改めて設定しております。

「①目標1 利用者数」につきましては、本協議会でご協議いただき、従前の計画においても用いていた運行目標値3.5人、運行維持基準値2.0人という2つの指標を設定しています。

「②目標2 収支率」につきましては、この改定により新たに追加した目標です。補助対象である津市コミュニティバスの運行は、地域により系統数や運行回数等、運行形態が様々であるため、地域ごとに目標を設定しています。目標値は、地域ごとの補助金収入を除いた収入と運行経費から算出した収支率の直近2か年分の平均値以上としています。

めくっていただいて、2 ページ目の「③目標3 一人当たりの市負担額」につきましても、新たに追加しております。一人当たりの市負担額は、運行経費から全ての収入を引いた純支出を利用者数で割って算出しており、直近2か年の平均である1,850円を基準として、1,850円以内を目標値として設定してい

ます。

ここで2点ほど修正がございます。1点目は直近2か年の実績をまとめた表の下に、注釈で運行経費÷利用者数（10円未満切り上げ）とございますが、正しくは（100円未満切り上げ）です。2点目につきましては、その下に（津市地域公共交通計画P72参照）とありますが、正しくは（第2次津市地域公共交通網形成計画P72参照）の誤りです。

次回ご承認いただく際に、正しい文言に修正させていただきたいと思っております。申し訳ございません。

なお、参考として収支率及び1人当たりの市負担額についての資料を添付しておりますので、詳しいデータについてはこちらをご参照ください。

3ページの「4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者」につきましては、従前の計画で添付していたものと同じ「表1」を添付します。今回は添付を省略しておりますが、次回最新の情報に更新したものを添付してご承認いただきたいと思いますと考えております。

つづいて、「5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額」につきましては、これまで負担者のみの記載でしたが、国が示す記載例に基づき、事業に要する費用の総額と負担額を追記しております。

その下の「6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法」につきましても改正により記載が必要となった項目であり、利用者数や収支について数値指標によるモニタリング・評価を実施すること、評価結果を基に地域公共交通あり方検討会においてヒアリングを実施することの2点を記載しております。

この別紙の様式は、フィーダー系統以外の補助につきましても共通の様式となっております。項目7以降、該当しない項目もございますが、その項目には全て「該当なし」と記載しております。

4ページの「10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」に表5を添付と記載していますが、こちらも従前の計画と同じ資料となりますので、今回は添付を省略し、次回最新の情報に更新したものを添付してご承認いただきたいと思いますと考えております。

以上の計画本体の追記・修正と別紙の添付により、補助要件に対応した計画として改定を行いたいと考えております。冒頭でご説明いたしましたとおり、今回内容についてご協議いただき、その協議内容を反映させ、次回の協議会でご承認をいただきたいと思いますと考えておりますので、ご協議のほどよろしくお願いたします。

以上で、事項2のご説明とさせていただきます。

<松本会長> どうもありがとうございました。

ポイントは、3点かなと思いましたが、1点目は法改正があったので計画を見直し改定し、それに伴ってデータを最新化するというのが1点ですね。

それから2点目は国の指針に従い、連動化に従って必要な事項を新たに計画の方に記載いたします。これはそもそも毎年6月に皆さんに策定いただいていたものの一部が、計画の中に入るという事だと思ってます。

もう一つは、資料2-2の目標指標というところに、実はこれ皆さんと十分議論してないんですが、新たな指標が加わってるという事ですね。

これも国の指導なのか、なんでこんなのが書いてあるのかよく分かりませんが、そういう事かなと思ってます。

ということでございますが、ご質問ご意見を含めて何なりといただければと思いますが、いかがでしょうか。

分かりにくい部分もありますので単純なご質問でももちろん構いません。何なりとお聞きいただければと思いますがいかがでしょうか。

では木下さんお願いします。

<木下委員> 単純な疑問なんですが、資料の最後にある参考という所で収支率が2.7%というデータが提示されてまして、他方、資料2-2の16ページ目には51%という表示があります。

ずいぶん違うもんだなとみまして、それで収入に対する経費の割合収支率が非常に小さいのでこれを上げていかなければならないという問題が残ってると思う。どのように上げていくのかという事を検討していただいて、改善していく必要があるんじゃないかと思えます。

以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

収支率、今回そういう意味では資料2-2の一番最後のページを見ていただきますと、収支率というのが新たな目標に立っています。補助対象の一般路線バス（幹線・準幹線）の収支率というのが目標値に立っております。

そういう意味で木下さんのご意見に沿った形で入っているというふうにご理解いただいてもよろしいかなと思えます。

ただ、この収支率を上げる方策は二つあります。一つは、分母を下げる。一つは分子を上げる。

趣旨から言えば、分子を上げる、すなわち利用者数を増やすというのが、多分この地域公共交通会議で求められる方向だと思っております。

ただしそれは、その上で、市内の鉄道駅での乗車数、航路の利用者数、一般路線バスの利用者数ということで明確に目標に掲げているんですね。

すなわち利用者数を増やそうというのがこの会議体としての、これ皆さんに協議いただいて目標に立ち上げているのですが、ここを増やしましょうということですね。これは結果として収支率が上がることに繋がります。

ただし、この収支率を目標値に掲げますと何が起きるか。この想いを分かっている担当者がある限りは問題ないですね。いやいやこれは利用者を増やすんですよ。利用者を増やしていくので、収支率を上げるんです。

ところがこれが目標になると、収支率が上がれば是ということになります。そうするとその方策としては分母を下げる。簡単に言いますとサービスを切り下げる。どんどんどんどんサービスを切り下げていって、収支率を上げるという事が正しい方向性になってしまうんですね。これが生じてくる可能性があります。

ただ今回は法改正もあり、こういうのが目標に入ってくると、方向として場合によっては良からぬ方向に行く可能性もあるということをご理解いただければと思っております。

簡単に言うと、利用者が少ないから切っちゃえばいいんですよ。どんどんどんどん切る。そうすると収支率って上がるんですよ。

そんなことやっていいですか、ということを私は懸念しております。

いかがでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。

おっしゃられるように、収支率を目標に掲げると、表面だけ見ればどんどん予算を削減していかないと目標に達成できないんじゃないかと言う方も出てくると思うんですけど、法改正の趣旨としましても、持続可能な公共交通を維持していくというところが大きくありますので、こうした公共交通の効率性とかも具体的なデータを見直すことによって、真に必要なサービスを提供できるように見直しを図っていきなさいという趣旨があるかと思っておりますので、あくまで収支率を上げるということだけにこだわらず、この具体的なデータを通じてよりよい公共交通サービスを提供できるよう指標としていきたいと思っております。

<松本会長> いいですよ。今ご担当の方々はその意図をよくご存知なのでいいのですが、これが何年間も続いていくと、収支率を上げることが是になるんですよ。

収支率を上げないといけないのね、じゃあ乗ってないところを切っちゃおう、どんどんどんどん切ろう。これって良いことでしょうかとなるんですね。指標って怖いんですよ。独り歩きしていくんです。

かといって無駄な税金ずっと投じているわけにいかないの確認はしないとイケないと思うんですよ。青天井じゃありませんよ。そこは非常に必要なんです。が目標ではないなど。ごめんなさい、私は個人的に思っております。

ただ皆さんがいやいやもう無駄は切っていけばいいんだということで、これを目標とすべきだということであれば、私は目標にしてもらっても構わないと思います。

いかがですか皆様方。

こういう非常に財政状況が厳しいので、やっぱり無駄を省くんだというのも当然考え方としてあると思っております。

<事務局> すみません1点補足をさせていただきます。

捉え方によっては目標に掲げるのは危ないということもよく理解できるんですけども、まず前提としまして、法改正によって国が補助金を受ける場合は、この収支率や負担額といった目標に掲げるようにしておりますので補助金を受けるためには、この指標を設定することが必要ということがありますので、この目標にも掲げさせていただいて、内容としては、その趣旨をよく理解してよりよい公共交通のための見直しの指標としての目標ということを毎回説明させていただこうと思います。

<松本会長> 国は、この収支率と市の負担額、市の負担額なんてまさにこれ我々が決めることじゃなくて議会で決めてもらうことと思っておりますが、この二つを目標として入れると言ってるんですね。

<事務局> 今日お配りをさせていただいてますこの資料2-1のStep4のところなんですけども、「地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理しましょう」という欄なんですけど、補助事業を活用する場合は、こういった地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標効果というのを必ず設定をしてく

ださいということで、一番下のところなんですけど収支差、ここに収支率でも差し支えありませんということで、この収支差というのは赤字のことだと思うのですが、今回は収支率というので設定をさせていただいたということで、国に関してはこういった補助事業を活用する場合には必ず全ての計画において設定をしてくださいというようなご指示でしたので、今回設定をさせていただいたという流れでございます。

<松本会長> はい。ということですね。

すみません、私は全然認識しておりませんでしたし、私の関わる自治体では必ずしも入れてなかったかなと思っているのですが、これを目標としたら結局民間事業がやったことと同じことをやるんですね。

ボロボロになっていってしまって、いよいよ繋がらなくなっていくということになってしまいますが、国が補助を出す要件としてそれを設定するんであれば、やむを得ないなという気もしております。

では宮崎さんお願いします。

<宮崎委員> 収入を増やすというところが必要だということをおっしゃってましたが、津市のコミュニティバスの場合にはシルバーエミカを持っていると無料にしていることがありますよね。この辺の関係は収入とどう関係しているのでしょうか。人数が増えても無料だったら収入が増えないが、無料にする際に別のお金が回っているのかどうか、その辺もよく分からないので教えていただきたい。

<松本会長> はいお願いします。

<事務局> ありがとうございます。

委員がおっしゃったようにシルバーエミカで無料でコミュニティバスに乗れるという政策をしておりますので、利用者が増えたとしてもその方皆さんがシルバーエミカで無料で乗られている場合は、収入としては上がらない、利用者が上がっても収入は変わらないという形になります。

そういった事情も踏まえて、現行の現状維持を目標値以上となるような数値を目標としております。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

そういう意味で、こういう目標を立てると、そういう高齢者の方々に対する負担軽減というのは、必ずしも目標に向かった方向にはならない可能性が出てきて、この目標達成のためには逆に高齢の方々からも、必ずしもじゃないですが、運賃収入をいただくというような方向が是になる可能性もあるということだと思います。

果たして公共としてそういうサービス提供というのはふさわしいのかどうかということをご皆さんよく考えていただいた方がいいかなと思っておりますが、国はそうしないとお金出さないよと言われるのでやむを得ないということなんですかね、市としてもね。なんかおかしいですね。

いかがでしょうか。

では中平さん。

<中平委員> 目標の設定の中で、この収支差とか収支率を必ず入れないといけないものなんでしょうか。

<松本会長> この資料を見る限り、必ず全ての計画において設定してくださいって書いてありますね、確かにね。

<中平委員> これは収支じゃない目標設定でもいいんじゃないんですか。前葉さんどうですか。

<松本会長> なるほど。  
前葉さんお願いします。

<前葉委員> 三重運輸支局でございます。

補助の連動化の部分についての収支の部分については一応標準資料の中に入れてくださいということはお話してはいるんですが、一方で先生が言われる通り収支を入れてしまうと確かに分母を切ってしまうと上がってしまうという部分もありますので、目標ではなく年1回確認をしていくという形で、別に必須で絶対入れなくてはならないというものではないですから、標準ということをおすすめはしているんですけども、確認をしていくという形でも構わないです。

<松本会長> ありがとうございます。

良いアドバイスをいただいたなと思っております。

我々はその目に目をつぶるというわけではありません。何でもかんでも税を投じればいいと、何でもかんでも安くすればいいというわけでは決してなくて、税金の効率的な活用というのは当然我々理解しないといけない。

ということで、全く無視するという意味ではないんですが、目標にすると危ない方向に進むので、今前葉さんからアドバイスいただいたように、確認指標あるいはモニタリング指標ということで、毎年チェックするというのは許されるということですのでそういうのもあるんじゃないかなと思いますが、皆さんいかがですか。

木下さんどうですか。やっぱり目標とすべきですか。

<木下委員> 私はさっき先生がおっしゃられましたように、分子の収入、分母の経費というところで、分子を上げていくということに協議会としては力点を置くべきだというふうに思います。先ほどシルバーエミカの話も出ましたが、他にも例えばこの辺で言いますと、玉城町を見ると会員制会費制や、あるいは都度料金はいただきますとそういうようなこともやってみえるようです。

あるいは近隣でいきますと鈴鹿市なんかも、いろんな料金制度があるように思いますので、もちろんそういうことを導入した結果利用者が減っていくということは言語道断な話でありまして、あくまでも分子を上げていくということに、力点を置くべきだと思います。その方向で進めた方がいいと思います。

<松本会長> ありがとうございます。

本当にその通りだと思います。元々公共交通会議の趣旨というのはそこだと思います。

かと言って、税金をどどん何でも投ずればいいということではないので、そこを見ながらちゃんと枠の中でやれること、公共交通利用者を増やすということを考えていくべきだなと思っています。

もう一つは、ご高齢の方々に対しての施策だとか障害者の方々の施策、あるいはもっと広くいろんな施策で利用いただくというには、場合によっては運賃の低廉化というのもあると思いますが、そういったものによって、もっと大きな効果が出てくるということです。

例えば健康になるんだとか、あるいは生活が充実するんだとか、結果として医療費が減るんだとかいった効果もありますので、そういった総合的な効果をやは

りこの公共交通会議でしっかりと見ていくという必要があるかと思しますので、またそういう施策を行っていく必要があると思しますので、一つはやはり今回ご提案いただいております収支率、あるいは市の負担額といったものはあくまでもこれは確認指標、あるいはモニタリング指標ということで必ず確認していくんだという方向というのを一つ検討いただければと思しますので、また事務局は今決めなくてもいいですが、今度の6月までにご検討下さい。

はい、お願いします。

<事務局> ありがとうございます。

いろいろ貴重なご意見、ご協議をいただいたということで、まさに今回、今の現計画、網計画の改定ということで今回は協議事項というふうな形で次回正式に提案させていただいてご承認をいただければと、こんな流れで考えてございまして、今まさに非常に重要なことを会長始め皆さんからご協議をいただきました。

一方で、補助事業としてやっていく場合、補助を受けながら効果的にやっていきたい、こういうふうな部分というのはこの計画に基づいて事業推進をしていきたいということで補助を受けられるということが重要でございますので、今回前葉委員からもご説明をいただいたことを再度事務局として現計画にきちんと定めなければいけないことと確認でいいことを、もう一度改めて整理をさせていただいて、きちんとした形で次回にご提案させていただければと思しますので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。ぜひそういう形でお進めいただければと思します。

その他に関しまして皆様方がいかがでしょうか。では中平先生、お願いします。

<中平委員> 目標設定する際に、直近2年間ということで設定されているのですが、今のいろんな経済状況を見ていると、いろんな物価高であったりとか、いろんな人件費の高騰であったりとか、おそらく先ほどから分子分母の分母のあたりは必ず増えるんだろうなという認識はありまして、それで直近2年間だけの指標で設定していいのか、あるいはその裏にあるようなその経済状況等を考慮して設定するのかというところも決めていかないといけないんじゃないかなと思しました。

単純に2年間とすると、目標を例えば設定したとしてもまずクリアできないだ

ろうなというのは何となく思うので、そのあたりのご意見がもしあれば聞かせていただければと思います。

<松本会長> はい、いかがでしょうか、事務局。

<事務局> ありがとうございます。

こちらとしても従前の計画でこういった収支率などの目標を上げていなかった理由として、人件費の高騰などがあって目標の定量的な測定が難しいので挙げていなかったという面もありますので、こういう指標を上げていくのは難しい部分があるということも理解しております、今回いただいた意見をもとに、直近2ヶ年の数字そのままでもいいのか、今後の人件費の高騰などを反映させ、6月までに再度こちらを整理させて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。

この参考を見ましても、コミュニティバス事業費ではありますが、令和3年が1億3,700万、令和4年度は1億4,300万ということで、この1年でも単純に伸びておりますので、令和5年度はさらに伸びてるんだろうなということですので、その伸びというのも題材として検討していかないといけないよということでございますので、おっしゃられる通りだと思います。

ぜひそういうのも含めて検討ください。

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。特によろしいでしょうか。

数値に関しては最新ということでおっしゃられる通りぜひ最新にしてください。

それからフィーダー補助の連動化ということで、ここはもう国の指導を受けながら必要な事項がしっかり記載されているということを確認ください。これは別紙も一緒ですね。

ただ目標に関しては今までもご議論いただいて、これは我々にとっての計画の目標ですので、やはり皆さんが納得した形で、そしてその目標達成に向けてこれからいろんな意思決定していくこととなりますので重要だと思います。

今回いただいた意見を参考に、またご検討いただければと思います。

皆さんよろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

ではこれはこういった意見をもとに次回またご提案、最終的なご承認いただくということにしたいと思います。

それでは3番「津市コミュニティバスにおける次期再編に向けて」ということでお願いいたします。

<事務局> それでは、事項3「津市コミュニティバスにおける次期再編に向けて」についてご説明させていただきます。

資料3-1をご覧ください。

現在の津市コミュニティバスは、令和3年4月に再編し運行しており、再編後は、本協議会において、数値目標を設定の上、その達成状況を毎年評価し、各ルートの評価結果を各地域で開催している地域公共交通あり方検討会などと共有した上で、地域住民の皆様の御意見をお聴きしながら、利用者の利便性が向上するように改善を重ねながら運行しています。

しかしながら、各地域で開催している地域懇談会や地域公共交通あり方検討会などにおいて、「コミュニティバスが運行していない地区にコミュニティバスの路線を延長してほしい」、「バス停留所までの距離が遠くて行きづらい」、「利用が少なく、場合によっては空気を運んでいるという状態が見られる」等、ダイヤやルートが定まっている現行の路線定期運行での解決が困難な課題や要望について御意見を頂くとともに、デマンド型交通の導入を求める声も地域から多く頂いております。

そこで、このような課題を解決するため、現在のコミュニティバスの事業費を最大限に活用して各地域の課題に対応し、より多くの方に御利用いただくことを目標としまして、令和8年度の津市コミュニティバスの次期再編に合わせて、津市全域を見据え、これまでの路線定期運行のコミュニティバスに替わり、本市の特性に応じた「津市のデマンド型交通」の導入について、庁内での検討を重ねてきました。

資料3-1の1ページの下段をご覧ください。

現在の課題や御要望に対応していくためには、どのようなデマンド型交通が考えられるのか、検討を重ねてきた中で、次のような5点を基本的な考え方として整理しました。

1点目としまして、津市コミュニティバスが運行している地域のみでなく、一部地域を除きコミュニティバスが運行していない津地域及び香良洲地域の現状や課題も踏まえ、津市全体を対象とするデマンド型交通の導入。

2点目としまして、高齢者など移動手段を持たない方が、買い物や通院などの日常生活に必要な移動手段を確保することを最優先とする運行。

3点目としまして、三重交通バス路線や鉄道との接続を考慮するなど、既存の公共交通が活用され、将来にわたって地域公共交通が維持されるような、既存の公共交通ネットワークとの連携。

4点目としまして、より多くの方に利用いただき、利用者が乗り合わせて目的地まで行っていただけるよう、自由経路ミーティングポイント型と定路線型の運行を組み合わせたデマンド型による運行。

この運行方法につきましては、後ほど、御説明いたします。

5点目としまして、バス停留所までの距離を短縮するため、国土交通省が示す交通空白地に係る参考となる目安等を基に、原則、500m以内の徒歩圏内にバス停留所を設置。

このバス停留所は、この後、ミーティングポイントと申し上げます。

2ページをご覧ください。

これら5点の考え方にに基づき、庁内でデマンド型交通の案を作成しまして、資料としてまとめましたものが、この後御説明します資料3-2でございます。

本年1月下旬から、各地域の地域公共交通あり方検討会において、この資料で考え方を御説明しながら、課題等の御意見をお聞きしてございまして、今後、頂きました御意見を検討の上、修正などを行ってまいります。

来年度からは、令和8年度の再編に向けまして、本協議会において、デマンド型交通の導入につきまして御協議いただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、資料3-2によりまして、デマンド型交通の案につきまして御説明いたします。

1ページをご覧ください。

こちらは、先ほど御説明しました課題や御要望でございます。

2ページをご覧ください。

こちらは現行の課題解決に向けて、どのようなデマンド型交通を考えているかにつきましてお示したものです。

まず、現在のコミュニティバスの事業費を最大限に活用して、各地域の課題に対応し、より多くの方にご利用いただくことを目標とします。

そして、そのために、津市全域を見据え、これまでのコミュニティバスに替わり、本市の特性に応じた「津市のデマンド型交通」を導入することを考えていま

す。

次に、そのデマンド型交通の案をお示ししています。

運行方法は、行きは、運行ダイヤ、ミーティングポイント及び目的地を予約の上、予約したミーティングポイントで乗車し、目的地で下車します。そして、帰りは、予約した運行ダイヤのバスに目的地で乗車し、予約したミーティングポイントで下車します。

設置するミーティングポイントは、バス停留所までの距離を短縮するため、原則、ミーティングポイントまで500m以内（徒歩約7分）の徒歩圏内に設置します。

運行車両は、これまでよりも、きめ細かくルートを設定するため、10人～14人乗りの車両で運行を行う予定です。

運行日数は、買い物や通院等の生活の利便を勘案し、週2日で合計8便から10便の運行を行う予定です。

運賃については、デマンド型交通の導入により向上する利便性やコールセンターの設置などに伴う運行経費を踏まえ、運賃を設定する予定です。

3ページをご覧ください。

デマンド型交通の導入による利便性をお示ししています。

1点目としまして、コミュニティバスの停留所がなかった地区など、より多くの地域の皆様にご利用いただけるようになります。

2点目としまして、コミュニティバスの停留所や既存のバス停留所から距離があった方も、ご自宅に近いところから利用できるようになります。

3点目としまして、ミーティングポイントからご近所の方等と乗り合わせて、交流しながら買い物に行けるようになることで、外出機会の増加に繋がります。

4点目としまして、予約があった時に予約の場所へ運行するため、予約状況によっては所要時間が短くなります。

5点目としまして、既存のバス停留所などへ接続することで広い範囲の移動が可能となります。

4ページをご覧ください。

津市全域を見据えたデマンド型交通の導入を検討する上で、それぞれの地域特性に応じて、考え方を整理しております。

まず、現在、津市コミュニティバスが運行する8地域（久居、河芸、芸濃、美里、安濃、一志、白山、美杉地域）で導入を検討しているデマンド型交通の考え方についてご説明いたします。

乗降場所となるミーティングポイントの設置場所は、現行のバス停留所までの距離の短縮や路線延長の要望に対応するため、各自治会に1か所から2か所程度を設置します。

目的地は、移動ニーズのあるスーパーマーケット、医療機関、金融機関、公共施設等を目的地として設定します。

運行ダイヤは、利用者の皆さんで乗り合わせて目的地までご利用いただくため、ミーティングポイントにお迎えに行く概ねの時間と目的地に到着する概ねの時間を予め設定し、予約のあった便のみ運行します。

利用対象者は、一人で乗り降りすることができ、事前登録された方であれば、どなたでもご利用可能です。介護者が同乗する場合も可としております。

予約は、運行事業者のコールセンターに電話で予約していただきます。

運行方式は、予め定めた到着時間を目安に、予約のあったミーティングポイントを回りまして、利用者が乗り合わせて目的地まで運行します。

5ページをご覧ください。

デマンド型交通のご利用イメージとなります。

利用者の方は、まず運行事業者が開設するコールセンターに、電話でご予約いただきます。

受付時間終了後、オペレーターから利用人数等に応じて、到着時間の連絡が入りますので、到着時間の5分前までにミーティングポイントにお越しいただき、車両が到着したら、乗車し、他の利用者の方と乗り合っ目的地へ向かいます。

帰りの便についても同じような流れでご予約いただくか、行きの予約の際に合わせてご予約いただくことが可能です。

6ページをご覧ください。

現在、津市コミュニティバスが運行していない津・香良洲地域で導入を検討しているデマンド型交通の考え方についてご説明いたします。

津・香良洲地域は、三重交通バス路線が充実しているという理由から、これまで一部地域を除き、コミュニティバスは運行していませんでしたが、三重交通バス路線の停留所から離れた地区の方からは、「バス停留所が遠く、三重交通バス路線を利用できないので、コミュニティバスを運行してほしい」との要望をいただくこともあり、これらの地区への移動手段の確保が課題となっておりました。このような中、昨年9月に、国土交通省から交通不便地域の目安が示されましたので、三重交通バス停留所と鉄道駅から半径500m以上離れる地区を交通不便

地区として検討することとしました。

そこで、コミュニティバスの次期再編に合わせ、津・香良洲地域につきましても、交通不便地区を対象として、デマンド型交通を導入しようとするものです。ミーティングポイントは、交通不便地区に1か所から2か所設置します。目的地は、三重交通バス路線のバス停留所から半径500m以内にある地区との公平性を図る観点から、三重交通バス停留所に接続することを原則とし、比較的運行本数が多い三重交通バス停留所を目的地として設定しまして、また、日常生活に必要な買い物に対応するため、運行エリア内に、スーパーマーケット1か所を設定します。

なお、運行ダイヤ、利用対象者、運行の予約方法、運行方式はコミュニティバス運行地域と同様としています。

7ページをご覧ください。

こちらは、津・香良洲地域におけるご利用のイメージになります。

基本的にはご利用方法は一緒ですが、4番目の目的地は、バス停留所1か所とスーパーマーケット1か所としています。

8ページをご覧ください。

こちらは、来年度以降のおおまかなスケジュールになりますが、先ほど事項1でご説明した内容となります。

9ページをご覧ください。

こちらは、先ほど事項1でもご説明させていただいた実証実験運行の内容です。

実証実験運行の目的としては、実際に利用者からの予約を受け、運行することで運行等の課題や問題点を検証していきたいと考えています。

実施地域としては、本市は市域が広く、居住地域、道路、利用者の状況が異なることから、津市コミュニティバスが運行している地域においては、比較的人口密度が高くミーティングポイントが地域内に密集している地域区分を「市街地」、比較的人口密度が低く、ミーティングポイントが地域内に分散している地域区分を「中山間地」に分けたうえで、それぞれ1地域で実施する予定です。

実施地域の検討に当たりましては、「市街地」及び「中山間地」で想定される課題や問題点をそれぞれ整理した上で、実証実験運行の効果が得られやすい地域で実施したいと考えております。

10ページをご覧ください。

先ほどのコミュニティバス運行地域と同じく、現在、津市コミュニティバスが

運行していない津・香良洲地域においても、実証実験運行を実施したいと考えております。

実施目的は先ほどと同様で、実施場所については、中学校区単位を基本とした運行エリアの中から、1エリアで実施したいと考えております。

実施地域の検討に当たりましては、運行エリアの中で想定される課題や問題点を整理し、実証実験運行の効果が得られやすいエリアで実施予定です。

いずれにおいても、今後、地域の御意見をお聞きした上で、実施地域を検討することとしており、合計3地域を予定しております。

最後に資料3-3及び資料3-4の運行図について、ご説明いたします。

資料3-3をご覧ください。

現在のコミュニティバス運行地域の中から、参考として、市街地から河芸地域、中山間地から美杉地域を資料としてお付けしてありまして、どちらも基本的な図面の見方は一緒のため、資料3-3の河芸地域の運行図を見ながらご説明させていただきます。

凡例にAグループとBグループとありますが、小学校区単位を基本にグループ分けしております。

Aグループは赤枠で囲まれたエリア内にある赤色のミーティングポイントから、赤色の目的地と、赤色と青色の半円で示した共通目的地への利用が可能となっております。

一方で、Bグループは、青枠で囲まれたエリア内にある青色のミーティングポイントから、赤色と青色の半円で示した共通目的地への利用が可能となっております。

1地域に車両1台で、より効率的な運行とするため、例えば、月曜日、水曜日はAグループ、火曜日、金曜日はBグループといった形で運行曜日を分けて運行する設定を予定しています。

先ほど御説明した資料3-2と資料3-3、資料3-4のような運行図をお示ししながら、現在、地域公共交通あり方検討会で様々な御意見をお聴きしておりまして、今後も引き続き、頂いた御意見等を検討の上、修正などを行いまして、デマンド型交通につきまして、本協議会において御協議いただき、導入に向けた検討を進めていきたいと考えています。

以上で、事項3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。

このようなデマンドの検討を進めているということですが、何か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が、いかがでしょう。

はい宮崎さんお願いします。

<宮崎委員> デマンド交通ですけども資料3-1を見ておりますと、今のコミュニティバスにはいろいろ問題点がある。

だからデマンドバスの導入をしようじゃないかという流れでありますよね。

それでコミュニティバスの問題は、それをどういうふうに解決したらいいかというのはデマンド交通だけではないはずですよ。

そういう意味で、そのデマンド交通の導入を前提とした話をしてもらっては、本来問題があって、そもそも実証実験というのは、デマンド交通というのは果たしてコミュニティバスよりもいいだろうかということを検証をするためにあるわけですし、その流れがちょっと気になるところであります。

それでデマンド交通のプランを見てますと桑名がやっておられましたよね。桑名を参考にされているのかなと思われまして。

ところがその桑名については、もう実証実験をやられて、ある程度問題点とか結果が出ております。

それから、その他結果について、桑名の協議会で交通協議会でも意見が出されております。その辺りを見ておりますと、やり方もありますし問題点もいろいろ出ているわけです。

そこら辺も本来検討する必要があるだろうというふうに思います。

それでは問題点を挙げてみますと、挙げてあったのは、まず一番大きな問題は、お金が安いかという問題が出ておまして、桑名では1ルート実証実験をやったら1,700万円かかったと書いてあります。1ヶ所で1,700万でしょ。津は8ヶ所やるとすると、8倍すれば1億5,000万かかるよと。

桑名の場合そのコミュニティバスをやめるとは言ってないんですよ。

そうすると津でこれを新たに導入したら、プラス1億5,000万かかるよと。先ほど収支の問題が出てきましたけど、増えて公的負担が増えるということをやっているわけ。

検証するというなら、コミュニティバスをやめてこれを導入したら、どっちが安くかつ便利になるかという検証をやらなくちゃいけない。そこら辺は考えておられるのか。

もう初めから導入して便利になりますよという現状は、それは無料でやったら

便利になります。料金については桑名が検討されてますよね。

桑名では300円だったら乗らなくなる。今のコミュニティバスが100円だから、桑名では300円だったら乗らなくなるねと。100円だとちょっと安すぎるかということで料金の検討もしておられます。

その他桑名で問題が出ておりますのは、メリットがいろいろ書いてありましてこれについても、実証の結果、やっぱりメリットないところが出ております。こんな効果がありますっていうことが書いてありますけども、桑名の結果では、便利になりますと書いてありますけども、どこかの西鉄が出資したいいわゆる一種の運営会社がPRしている文章に出てくるんだと思いますけども。

<松本会長> 論点は2点で、一つはデマンドの実証実験の位置づけを明確にしてください。もう一つは桑名で実証やられてるのでその結果をよく反映しなさいということですよ。よろしいですかね。いかがでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。

まず今回ご説明させていただいた内容で、わかりにくいところを前提にご説明させていただきたいと思います。

今回我々事務局は、いわゆる津市の都市計画部交通政策課というところで、津市の人の立場と事務局の立場がございます。ちょっとややこしい事情になるんですけども、宮崎委員が一番初めに言われたのが、この協議会として今回初めてお示しをさせていただいた内容をもう決め込んでいくのか、ということをもっと気にしていただいているのかなという点がございますので、今回説明させていただいた案はざっくり申し上げると津市が考えている案、今検討している案というふうにご理解をいただければと思います。

といいますのも、先ほど言いましたように、こちらの協議会では現在の網計画に沿って定めていただいた目標、それから評価に沿って皆様にご議論いただいて評価をしていただいていると。次の計画についてはこの評価や結果をもってどうしていこうかというふうなことが出てくるのかなと思うんです。次の公共交通計画の中でも大きな部分を占めてくるのは、次期のコミュニティ交通の再編をどうするんですか、ここは非常に大きな位置づけになってくるかなと。

その中でデマンドバスというのは、一方で津市の部分の地域懇談会であったりとか津市の議会であったりとか津市のあり方検討会の中で、デマンドバスを入れてくれという声が非常に多くございまして、デマンドバスをどうするかという議

論は避けて通れないということを踏まえて、津市としてデマンドバスを導入するのであれば、どういうふうなことがいいのかということは今現段階で、津市で考えさせていただいている。

というのは、今後、皆様をお願いをしていく公共交通計画、デマンド交通の再編の案、コミュニティ交通の再編の議論をしていただく中で、万が一デマンド交通を入れるとなると、非常に時間とか、そういうことが掛かってくるということで、皆さんに、じゃあこういうことで決めましょうと言っていただいてから議論を始めたのでは非常に時間がかかりますので、今先んじて津市の方で検討をさせていただいた案を皆様にお示しさせていただいて、いろんなことを議論いただければなど、こんな趣旨でございます。

なのでまず協議会の中で、こういう方向性でいくのかというところを、まさに今後は4月以降で議論をいただければ、分科会等から議論を進めていただければとこんな思いでございまして、今回、津市の立場としてこのような形で至ったかについては、津市の委員に宮田も出ておりますので、また委員の方からご説明をいただければおわかりいただけるかなと思います。よろしく申し上げます。

<宮田委員> ありがとうございます。

今事務局の方から説明させていただいたとおりなんですけども、今現状コミュニティバスを運行してる中でいろいろ皆さんからもご意見いただきながら、また各地域からご意見いただいた分、改善はしております。

ただ、改善をしてる中でも様々な課題、ご意見いただいてる中でそれをどう解決していったらいいんだろうか、という中で本当に2年近く、かなり庁内協議を重ねてまいりました。

その中でいろいろご要望があり、デマンド型交通はいろんなパターンがございました。それが、どれが津市に適するのか。そんなことも庁内の中でいろいろ協議を重ねてまいりました結果、今お示しさせていただいた案というのは、庁内で検討を重ねてきて、こういうふうにやっていけば、今までいただいた声をまとめるとこういうふうな形であれば、また乗っていただけるのではないかと、ということでこういう整理をさせていただきました。

ただ、これはあくまでも私ども庁内の中で行政のものが、今までいただいたご意見とかそういったご要望を踏まえたものになりますので、実際に地域それぞれでございます、各地域いろんな状況でございます。お家がもうかなり分散してるところもあれば、街中に固まっている地域もございますので、その地域地域の特性と

申し上げましたけども、その特性に応じた形で今回私どもが考えたものはどうなのか、これをあり方検討会の方で今回初めてお示しして、賛否含めいろんなご意見いただいています。

そういったものを踏まえて、きちんと修正していかないといけないんですが、そういったものをまとめまして、こちらの協議会の委員の皆様、専門的なそれぞれのお立場からまたご意見いただきまして、よりよいものに作り上げていただきまして、ご協議いただいておりますけども、やはりご利用いただけるようなものを作り上げていきたいというのが私どもの思いでございますので、今後この案をたたき台といたしまして、来年度以降皆様からいろんなご意見いただきながら、ご一緒に作り上げていきたいと思っておりますので、何卒ご協力の方お願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

<松本会長> ありがとうございます。

<事務局> 今宮崎委員が言っていたような、例えば桑名のデータとかというのは来年度4月以降の部分の中で、そういうふうなものも当然お示しをさせていただきながら議論いただきやすいような形のことを資料提供させていただいて進めていきたいなど。これは事務局の今のところの考え方でございます。

以上でございます。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

宮崎委員よろしかったですか。

<宮崎委員> 桑名の傾向をよく検索していただいて。

<松本会長> そうですね。桑名に限らずいろんなところでいろんなデマンドやられてますので、いろんな情報を仕入れながら津市にふさわしいものを探ってくださいということだと思います。

はい、ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

では、木下委員、先にお願ひします。

<木下委員> 資料3-1の一番下にミーティングポイントまで500mとあるんですけども、情報によれば、例えば不便なところというのはどういうところかというのが

書いてあるんですけども。バス停から半径300m以上、これは不便なところ。あるいは鉄道駅から800mというようなことが書いてありまして、ちょっと500mというのは長いかなという気がします。

高齢者も個人差がありますので何とも言えないんですけども、大体1分間で60mぐらい歩くと、そうすると300mで5分ということになりますので、ご検討いただきたい。この場で答えは特には求めません。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

500mはちょっと遠すぎると。もう少し近い距離にしてはいかがだろうかというのがご主旨ですね。

私もそう思います。ちょっと500mはきついなど。

目的によります。ラストマイルという意味合い、いわゆるバス停までアクセスが困難な方々に対しての交通手段を提供しようということが趣旨であれば、もっと短い方がいいし、単に空白地を埋めるということであれば500m、それは既存のバス停へのアクセスも考えればそういうことになるかと思います。その目的に照らし合わせて設定いただければと思います。

これも地区によって違うかもしれません。

では谷山さんお願いします。

<谷山委員> いくつかあるんですが、疑問提起だけなんです。

資料3-2の方の2ページの運行日数、週2日で、計8ないし10便というふうに書いてあるんですが、病院に行かれる方だと月、金とかと決められても、そこにぴったり先生との診察が合わないという方も出てくると思うんで、こちら辺はどういうふうに柔軟に考えていただけるかなというのがまず1点。

次に3ページの5番。既存のバス停へ接続するという事なんですけど、この場合、オンデマンドの方の料金も必要になるんですよ。

まるっきりコミュニティバスと一緒に、無料っていう形になるのか。そうでないと、オンデマンドの料金を払って、既存のバス停のバスに乗ったところの料金も払うということになると、えらい料金が上乗せになるんじゃないかと思うところが2点。

それともう一つ考えるのが、6ページの木下さんがおっしゃってみえたのとちょっと似てるんですが、三重交通のバス停および鉄道駅から半径500mを超える箇所に作るんだよということで、地図の方にいろいろと丸は書いていただいて

るんですが。これだけバス停を作るのも、かえってオペレーターが受けて集中した場合はえらい時間がかかるんじゃないかなという点が1つですね。

それと「利用対象者1人で乗り降りすることができ」っていうことで、ここを切って捨てると、今いろいろと揉めてますよね。名古屋城の上まで登らせろとかそういう話が。だからそういった方は駄目よっていうことで、頭から切って捨てるのはちょっと問題になるんじゃないかなというところが1点ですね。

そこら辺はもう少し今後まだ検討してみる最中だということなんで、どういう形でその辺を組み込んでいかれるのかということを入れていただければいいのかなということです。

以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

4点ございましたが、いかがでしょうか。

<事務局> まず運行日数のところなんですけど、ここに関しては今の地域公共交通あり方検討会の方で地域住民の皆様と協議を進める中で、病院だけではなくて、買い物で利用する場合、例えば安売りしてる時とか、そういった曜日によってここにいつ行きたいというご意見もあると思いますので、その辺りを勘案しながら、設定していけたらいいかなというふうに考えております。

運賃なんですけど、ここもまだ検討中ではあるなんですけど、先ほど谷山委員がおっしゃっていただいたように乗り継ぐ場合、プラスでデマンド交通といっても安いものではございませんので、必要に応じてといいますか運行経費を踏まえて設定していけたらいいかなというふうに思っております。

あとミーティングポイントの数なんですけれども、質問の趣旨としまして。

<松本会長> 集中した場合大丈夫ですかということですね。

<事務局> そのあたりはやはり懸念をしております、どういった課題が出るのかというのを、10月から11月の実証実験の結果を踏まえて、また再度課題を洗い出していきたいなというふうに考えております。

最後の1人で乗り降りすることができる方という対象者なんですけど、ここは現在のコミュニティバスの対象者とほとんど変えていなくて、介護が必要な方であったりとかは、基本的に介護車両を用いて通院等をしていただくということで、

そこはちょっとすみ分けとして、一つの対象者を設定しているというようなこと  
でございます。

<松本会長> よろしいでしょうか。  
福祉と公共交通、ここは明確・・・。

<谷山委員> それはよくわかるんですが、介護タクシーというのはすごく高いんですよ。  
うちのお袋の施設から病院まで乗せて行くのに、片道5,000、5,500  
円かな。  
確かに車いすは乗せてくれるんですけど・・・。

<松本会長> それは介護される方の人件費も含まれてるのでということですね。  
この場合は、お1人で介護が必要な方も、介助者がいれば乗れますので。  
さすがに介助者もつけてというわけにはいかない、そういう意味です。

<谷山委員> そうそう、だから介助者が乗るということになると、結局料金2人分になるで  
しょ。

<松本会長> そこは例えば介助者を無料にするとか。

<谷山委員> そういう形でやっていただければいいと思うんですけど。

<松本会長> そこは事務局、ご検討をお願いします。

<谷山委員> 介護タクシーへ行ってしまえっていうのは、ちょっときついんじゃないかな。  
往復でやっぱり1万1,000円から2,000円くらい取られるというのは、  
自分で自分の親を連れて行くとは言いながら、結構こたえますね。それだけ払う  
のは。

<松本会長> それでも谷山さんご自身がお父さんかお母さんを連れてタクシー拾っていけ  
ば、普通の運賃でいけますよね。

<谷山委員> 車椅子で、自分が借りてる車いすを乗っけていかなきゃいけないんで、介護タ

クシーだと、車椅子をそのまま入ってウインチであげて、中へ入って行ってちゃんかちゃんと車いすの車を全部留めてしまって、はい出発オーライっていうそういう感じになりますので、介護施設とか病院を出発して次の病院ということになると、介護タクシー上限になっちゃうんですよ。

<松本会長> いやわかりますが、おそらくそれは介助者もお願いして介助者の方が乗せたり降ろしたりしてくれて、そしてお1人で移動していくというイメージですね。そうじゃなかったら普通に介護タクシーを呼んで・・・。

<谷山委員> 乗っけるのは施設の間が乗っけます。だからタクシーの間は病院まで連れてくるだけで、そこでウインチでウィーンと降ろしたら、そこから先は私が押して病院の中へ入っていきます。

<松本会長> ひとまずちょっとごめんなさい。公共交通ですので基本的にはお一人で乗り降り、あるいは介助者がいて一緒に乗り降りできるという状況でのご利用を前提とすると思うんですね。そうじゃない場合には福祉のサービス、要は利用者が限定されるということだと思いますので。

<谷山委員> いや、あまりはっきり切ってしまうと、苦情でませんか。

<松本会長> 大丈夫です。「介助者が同乗する場合は」となってますので。

<谷山委員> わかりました。

<松本会長> あとは介助者の料金をどうするかは、ご検討いただければと思います。

<谷山委員> わかりました。

<松本会長> すみません、ありがとうございます。  
では前葉さんどうぞ。

<前葉委員> 三重運輸支局です。

簡単に言います。

一つが新しいものを入れていく場合、既存の路線バスとかタクシーとのすみ分けをお願いしたいというのが1点目でございます。

あと細かいところは4月以降議論して決めていくということなので、大きなところで、これは令和8年度からのコミュニティバスの再編ということでこれはもう全てコミュニティバスをなくして、このデマンドに移行していくのかなというのが1つの疑問点。

もう1つはこの使用車両が10人から14人を予定していますっていうことなんですけど、もちろん実証運行をやっていくわけなんですけど、もし実証運行の結果、こんなに大きな車両はいらないのかなということになった場合は、もっとセダン型みたいな小さな車両も考えてみるのかなっていう疑問です。

以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

<事務局> 今前葉委員よりいただいたご意見、こちらについては8年4月以降、こうやってやっていくのかというと、津市の考え方を言えば、津市としてはこういう形で進めていきたい、という方向で考えていくというところでございます。先ほどから言ってますように、今後地域のあり方検討会での議論というのもございますし、こちらの活性化協議会での議論というふうな形になりますので、今のところ津市としてはこういう形でぜひ進めさせていただきたいということで、事務局としてもそういう方向でご検討いただければというふうな考え方でございますが、今の段階でもう決め付けてこうですということではございませんので、よろしくお願ひします。

<松本会長> 市としてでも、もちろん検討を進めていただければいいんですが、それにしても既存の事業者さんとはきっちり調整をお願いしたい、ということだと思ひます。ではよろしくお願ひします。その他いかがでしょうか。では川端さんお願ひします。

<川端委員> 三重交通です。

津市様から色々相談、また今後もいろんな検討を重ねてコミュニティバス、そ

してこの大きくデマンド交通にかじを切るのかというところで大きな変換期だと感じておりますので、また三重交通側としてもいろんな情報を手に入れながら、また津市様ともいろいろ協議していききたい、相談してきたいと思っております。

その中で、1点だけちょっと確認させていただきたかったのが、1月下旬から2月下旬にかけて、私どもも一緒させていただきました地域もございましたが、一旦全ての地域での説明というか、こういう方向というのが済んでらっしゃるのかなと思われるんですが、そのときの皆さんの受け取り方というか、始めの報告で地域の方はやはりそっちの方を歓迎してるのか、それともちょっと不安になってるのか、そういったニュアンス的なものでも構いませんので今現状、周りの地域の方はどういうふうを受け止められてるのが、もしわかれば教えていただきたいと思います。

<事務局> 1月下旬から2月下旬、今コミュニティバスが運行してる地域全て地域公共交通あり方検討会を回らせていただいて、津市の再編の方向性について説明をさせていただきました。

津地域と香良洲地域につきましては3月15日と18日にまた回らせていただく予定になっておるんですけども、やっぱりその地域それぞれご意見で賛成というところもあれば、反対というか、こうした方がいいんじゃないかというようなご意見、AIを入れたらどうだとか、そういったいろんなご意見ございます。

そういった地域のいろんなご意見も聞きながら、またこの活性化協議会でもあり方検討会でこういったご意見がありましたということで、またご報告もさせていただきながら進めてまいりたいというふうに考えております。

<松本会長> よろしいですか。

その他いかがでしょうか。

よろしいですかね。ありがとうございます。

ぜひ先ほど前葉さんから言われたことを重要視というか頭の片隅に置いて進めていただきたいと思います。

地域に入っていくとニーズという意味、ご要望という意味では様々なものが出てきますが、そもそもこれが何の目的かということに照らし合わせて、どこまでそのニーズに対応すべきかというところの線引きをしっかりとさせていただく必要があると思っております。デマンドが入りますと既存のタクシー利用は間違いなく減っていきます。

そういう意味でタクシー事業者さんとの調整を十分していただくとともに、タクシーにお願いすべきこと、今回のデマンドで賄うところというのを明確にして、それを住民の方々にもご理解いただくということが必要かと思っておりますので、そういう形で進めていただければと思っております。

ではこういう形で皆様方、今日いただいた意見を参考にしてまた詰めていただければと思います。ありがとうございました。

それでは4番「ぐるっと・つーバスの運行変更について」ということでお願いいたします。

<川端委員> 三重交通でございます。

ぐるっと・つーバスの運行変更についてこの場をお借りしまして今後の計画、ご報告したいと思っております。

昨年、生協病院様が移転されまして経路変更しておりました。

その中で旧生協病院様を「地域支援センターえがお前」ということで、停留所の方設けておりましたが、そのえがおさんの方で旧生協病院を取り壊すということで、バス停を移設するというので隣の「レインボーセンター前」様のところに移設させていただくと。それに伴いまして、ちょうど運行経路、バスの回り方も少し変えさせていただく、そういったような形で今後進めていきたいと考えております。

これに伴いまして、大きな図を見ていただきましたらばと思うんですが時間が大きく変更になる、そういったようなことはございません。

ですのでこちらの方で、今回こういった方向で5月7日の予定としましてバス停の移転とともに、経路変更の方を進めていきたいと考えておりますので報告させていただきます。

<松本会長> ありがとうございます。

これはご承認いただく必要がありますので、ということで会議に諮らせてもらっておりますが、施設の廃止に伴ってバス停の移設に、コースも変わりますね。この赤いところから黄色に変わるわけですね。コースも変更いたします。

ダイヤは変わらない。運賃も変わらない。

そして地権者さん、警察協議、あるいは道路管理者協議は全て終わっている。

ということでよろしいですね。この件に関しまして何かございましたら。よろしいでしょうか。

ではこの経路変更に関してご承認いただいたということでよろしいでしょうか。

ありがとうございました。では公共交通会議としても承認したということで手続きをお進めください。ありがとうございました。

一応以上で予定の議題終了です。

全体を通して何かこれだけはというのがございましたらお聞きしたいと思いますが。

<川端委員> お時間も来ておりますので、少しだけ三重交通から報告させていただきたいと思えます。

資料の方、1枚置かせていただいておりますが、三重交通営業路線が2月13日に津地域のダイヤ改正を行いました。

今回のダイヤ改正の趣旨といたしましては、イオン津、サティさんが改装のため閉店されるということもございまして、一部路線がサティさんの中まで乗り入れてた、そういった部分がございましたので、そういったところから三重交通としては大体いつも4月頭のダイヤ改正ではございましたが、この2月13日に行っております。

今回のダイヤ変更に関して1枚、簡単にですが置かせていただきましたが、イオン津に入る便をだいぶイオン様がやってないことというのもございまして、この現状では取り上げたとか、もしくは今まででしたら、泉・片田の団地の方に行く路線がございましたがこちらを平木が緑が丘に寄ってくとかそういった経路変更を行っております。

あとはもう一点大きなところでいくと、2024年問題というところもございまして、夜の便、津駅出発の22時台という路線が全て今回ダイヤの方を削減させていただきまして、21時台で終了というような形をとっております。

その他にもいろいろと西団地の方の本数が減ってしまったりとか回り方が変わってしまったりとかしております。

現状報告させていただきますと、やはり一部、乗っていただいていたダイヤの回り方が変わったり、経路が変わったことによって、お客様からちょっと不便になったとかそういったご意見をいただいておりますが、夜の便の減少に関しましては営業所の方にご意見というのは来てないような状況でございます。

三重交通、現在私ども津の管轄は2月13日でございましたが、他の地域も4月1日、少しずれるところもございまして、夜の便を中心にダイヤの方の見直し

というのを行っておりますので、すいません、事業者で勝手に進めてる部分もございしますが、またご意見やいろいろございましたらば、アドバイスいただけたらと思いますので今後ともよろしく願いいたします。

ちょっとこの場をお借りしまして、少しですがご報告させていただきました。ありがとうございます。

<松本会長> ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

働き方改革ということもありまして、減便等々それからドライバーさんが不足しているということもあるので、やむを得ない部分はあるんですが利便性という意味ではどんどん下がって行って心配ですがぜひ今後、いろいろ協議しながら、要望が多ければ、その辺検討いただければと思います。

ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

本当にありがとうございます。

すみません、私ちょっと1点言い忘れました。お手元に第2次地域公共交通網形成計画の改定案について意見シートというのがお手元にあります。先ほど大体意見をいただきましたが、さらに加えて意見ぜひお出しいただければと思います。

3月29日までにこの紙に書いてお出しいただければと思いますのでお気づきの点、ぜひご提出をお願いしたいと思います。

ありがとうございます。

以上で予定の議題全て終了とさせていただきます。皆様方のご協力に感謝申し上げます。

では進行事務局にお返しいたします。

<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す。

本日2年間にわたりまして、当協議会においていろいろ熱く、真剣にご議論ご意見をいただきましたことに厚くお礼を申し上げます。皆様からいただきましたご意見等につきまして、本市の交通行政に活かしてまいりたいと考えてございます。

これをもちまして、令和5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。

どうもありがとうございました。

