

令和7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7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7年8月20日（水）午前9時30分から午前11時25分まで
3 開催場所	アスト津 4階 会議室1
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）、岸野隆夫（副会長）、草深寿雄（副会長） 伊藤好幸、岡田明（代理 奥田健太）、北地甲子郎、杉崎雅人、高橋克典、竹田治、谷直人、練木正生、野原真太郎（代理 福富孝司）、船木英郎、宮崎清、森慶之、矢代祐子 （事務局） 都市計画部次長 川原田吉光 交通政策課長 柿内宏介 交通政策・海上アクセス担当 南出剛志、竹内沙也香、今井聡、杉谷陽向
5 内容	(1) 津市コミュニティバスの運行変更について (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6年度実績に対する評価等について (3) 次期地域公共交通計画策定等に係る進捗状況について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	3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7年度第2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7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お願いします。

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います。会長、よろしくお願いいたします。

＜松本会長＞ 皆さん、おはようございます。

まだまだ暑い日が続く中でございますが、いろんな自治体でも昨年度の1年間の振り返り、そんな場がたくさん出てきておりますが、何となくコロナ禍の回復が頭打ちの状況になりつつあります。今まではコロナ禍が終わった後で、自然に回復がされてきたんですが、今後は一層の利用促進に努めないと、なかなかこれ以上の伸びは期待できないという段階になってきつつあるなと思います。

逆に言えば、今まではコロナの状況もあったので、あまり積極的に利用促進できなかったのですが、今後は遠慮なく、遠慮なくとは変な言葉ですが、もっともっと利用促進をやっていかないといけないということです。これからは皆様にいろんな意見をいただければと思っております。

ということで今日は昨年度の1年間の状況の振り返りが中心で、あとは一部運行ルートの変更等々ありますので、また皆様方にいろいろ御議論いただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

では最初に出席状況の確認を事務局にお願いいたします。

＜事務局＞ 本日の会議は、委員総数20名のうち、14名の出席をいただいております。

なお、石川博之委員、大西弘幸委員、中平恭之委員より、所要のため欠席するとの御連絡をいただいております。また村田委員より、少し遅れるとのご連絡をいただいております。

また、岡田明委員に代わり奥田様、野原真太郎委員に代わり福富様に代理出席をいただいております。

以上でございます。

＜松本会長＞ ありがとうございます。

規約第8条第2項の規定による成立要件を満たして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「津市コミュニティバスの運行変更について」事務局から説明をお願いします。

＜事務局＞ それでは、事項1「津市コミュニティバスの運行変更（案）」について御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、南西部（一志）地域を運行しております「一志西循環ルート」です。

資料1－1をご覧ください。また、資料1－2が南西部（一志）地域全体の路線図となっておりますので、合わせて御確認いただきたいと思います。

今回の変更は、運行路線の変更です。

中川原橋の架け替えを含めた一般県道一志出家線の道路改良工事に伴い、中川原橋南方の「中川原」停留所を経由する経路について、運行事業者及び道路管理者等との協議により、令和10年まで続く旧中川原橋の撤去等工事の影響を受けることなく安全に運行できる運行経路に変更を行うものです。なお、停留所の位置について変更はなく、停留所間の運行経路のみの変更となります。

変更後の運行路線図は、資料1－1の1ページ下段及び2ページをご覧ください。

県道一志出家線から「中川原」停留所へは「中川原」停留所以東の交差点から西側へ直角に曲がるルートを運行していましたが、県道一志出家線の道路改良工事により当該交差点が写真④のとおり高架の構造となったため、写真①のとおり中川原橋の南の交差点から、資料1－1、2ページ上段のとおり西側へ曲がり時計回りに運行するように変更したいと考えております。

続きまして、資料4ページを御覧ください。

この変更については、運行時刻に変更はなく、変更予定日は認可日とさせていただきます。

また、一便当たりの運行距離は0.2km増えることとなります。

当該変更に伴う使用車両や運賃の変更はなく、運行路線変更に関して、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、停留所及びバス車内へ周知チラシを貼付すること及び津市HPにおいて周知することで行い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。それではただいまの件に関しまして、御質問御意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

曲がりようがないので、やむを得ないということですが、よろしいですかね。

今回時刻表やダイヤなどあるいは車両その他、全て同じです。物理的に曲がれないところを曲がれるように変えるだけです。

特に御異論ないようですので、今回の変更に関しましては御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す。

では御承認いただいたとさせていただきます。手続きを進めてください。

続きまして2番「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6年度実績に対する評価等について」ということで御説明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に掲げる事業の令和6年度実績に対する評価等」について御説明申し上げます。

資料2に沿ってご説明させていただきます。

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及び確認指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7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6年度の実行状況に応じて下の凡例にございますとおり評価を行い、令和7年度以降

の方向性を右側の列に記載しております。

令和6年度の評価は全て○となり、時間も限られておりますことから、事業実施状況の評価及び令和7年度以降の方向性について、昨年度から変更があった点を中心に抜粋して御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御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の広域の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5年度実績で年間1,647万6,107人、航路の利用者数は令和6年度実績で年間19万3,155人、一般路線バスの利用者数は令和6年度実績で年間279万7,325人です。新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2年度及び3年度以降、毎年増加傾向にあるものの、目標値の達成に至っていないため、引き続き、路線の維持に向け、利用促進を行います。

また、目標1の広域の移動の確保に係る確認指標である補助対象の一般路線バス（幹線、準幹線）の収支率につきましては、令和6年度実績で54%となっており、令和5年度実績を上回る値となりました。

次に、下段にあります事業の実施状況の評価を御覧ください。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、今年度の評価は4つの事業において○としました。

事業1－3、隣接自治体との連携について、令和5年度に引き続き行った利用促進チラシの広報津との同時配布に加え、利用者が減少している奥津線について、関係者間での協議を実施しました。令和7年度以降も引き続き利用促進チラシの配布等を行う予定です。

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6年度実績で年間95万2,400人となり、数値目標を達成しましたが、コミュニティバス等（支線）の利用者数は令和6年度実績で年間9万4,081人となっており数値目標の達成に至らなかったものの令和4年度以降増加しており、今後も日常生活における移動の確保のため、路線の維持に向け、利用促進を行います。

次に、事業の実施状況の評価を御覧ください。

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２－３、各種施設への乗り入れの実施について、令和６年１０月１日に安濃地域の「明合公民館」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７年度は、必要に応じて施設への乗り入れを検討するとともに、令和８年度に予定しているコミュニティバスの再編に向けて、地域の意見をお伺いしながら、新たな施設への乗り入れを検討しています。

事業２－４、新たな交通サービスの研究について、令和６年度はコミュニティバスの再編に向けて、美杉地域、安濃地域及び津地域の３地域でデマンド型交通の実証実験運行を実施し、課題や問題点等の検証を行いました。また、「地域公共交通あり方検討会」等を通して地域の意見をお聴きしながら再編に向けた検討を進めました。令和７年度は、令和８年度に予定しているコミュニティバスの再編に向けて、引き続き各地域に適した運行についての検討を進めていきます。

３ページを御覧ください。

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。

上段にあります確認指標達成度の評価をご覧ください。目標３のバス路線の運行効率化について、令和６年度の市負担額は１億８，１０２万円となっており、人件費の高騰等により運行経費が上昇していることやデマンド型交通実証実験運行の委託料が増加したことから、数値指標と比較して１，６０３万円増加しています。

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３－２、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６年７月１日に北部地域、同年８月１５日に南部地域、令和７年１月１５日に南部地域及び南西部（美里）地域の運行変更を行いました。そのため、評価を○としております。令和７年度以降は、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３－３、乗り継ぎ拠点の設定について、令和６年度は一般路線バスのダイヤ変更に合わせて乗り継ぎが確保できるように、コミュニティバス南西部（美里）地域のダイヤ変更を実施しました。令和７年度は、引き続き乗り継ぎの確保に努めるとともに、利用者への適切な案内を随時行っています。

事業３－４、住民主体型の移動手段の推進について、令和６年度は、白山地域の上佐田自治会及び二俣区から運行廃止の申し出があり、本協議会で廃止に係る協議を実施しました。事業を継続実施している高松山団地自治会に対しては、補

助金の交付を行ったため、評価は○としております。令和7年度については、引き続き高松山団地に対し支援を行うとともに、必要に応じて地域に対して制度の周知を行います。

4ページを御覧ください。

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。事業4-2、定時性確保のための渋滞緩和について、令和2年11月から通行止めとなっていた大谷踏切の拡幅工事や道路整備工事が完了し、令和6年12月に開通しました。これにより、国道23号の主要渋滞区間であった上浜町二交差点周辺で車両の走行速度の向上が見られました。

令和7年度以降は、引き続き、各実施主体において渋滞緩和に繋がる取組を実施していきます。

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。

事業5-3、紙媒体による情報提供について、令和6年度は、在庫の少なくなってきたコミュニティバスの案内チラシを増刷し、本庁や各総合支所で配布を行いました。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。

5ページを御覧ください。

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6-2、各地域で「地域公共交通あり方検討会」を開催し、地域公共交通に対する地域住民の意見を聴取しました。令和7年度においては、今後も引き続き、「地域公共交通あり方検討会」を開催し、令和8年度に予定しているコミュニティバス再編に向けて地域住民の意見を聴取し、地域公共交通の見直しを行っていきます。また、今後住民主体型の組織の設立等の希望があった場合は、事例紹介や各種制度の情報提供等の支援を行います。

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、広報紙や地域だより等による実施及び津まつりやバスの日等のイベントを実施し、数値目標を達成する年7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7-1、J R名松線の活性化について、イベントでの名松線写真パネル展示や利用促進グッズ、ホームページを活用したPRを行いました。令和7年度は、名松線全線開通90周年を迎えることから、90周年記念事業の実施や、イベント及びインターネットを活用したPRを実施していきます。

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6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いたします。

<松本会長> ありがとうございました。

それではただいまの説明に対しまして、御質問御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。では宮崎さんお願いします。

<宮崎委員> 3つあります。

まず1ページ目です。鉄道関係へ津市が要望されているとのことですが、この中のICカードの東海エリアへの拡大は、今亀山までちゃんとICカードが使えますので、これは津駅まで、さらには松阪あたりまで伸ばしてほしいのはわかります。伊勢鉄道はスルーされているのでしょうか。

それと昔から言われていますが、J Rと鉄道の高架事業は全く見込みがないのでしょうか、バスターミナル計画をお立てになる。それからおそらく50年はもう駄目だろうな、という見通しでしょうか。それでもJ Rの、あるいは津駅周辺の高架事業は要望されているのでしょうか。全く諦めろという意味で、今のままそれをないことを前提に物事を進めるのでしょうか。

2つ目は、5ページを見ますと、シルバーエミカ事業をやっておられて大変ありがたいんですけども、伊藤委員がだいぶ前に質問をされた、シルバーエミカで免許返納と併用した場合、免許返納した人は三重交通さんが同乗者も1人割引になってますよとおっしゃいましたけれども、シルバーエミカでは、この間乗ったら駄目です。シルバーエミカでは同乗者は乗れませんっていうのははっきりおっしゃっていました。

これに対して、伊藤委員が去年の4月頃でしたでしょうか、これやっぱりちょっと変じゃないかなと。

免許返納者の同乗者も半額というのはいいんですけども、これシルバーエミ

力は駄目だって言ったら、免許返納者はだいたいシルバーエミカを持っている状態になっていますので、免許返納者がシルバーエミカじゃなく普通のエミカを持っていたら同乗者も半額になりますということですけれども、そんなことはシルバーエミカを持っている人は、まず免許返納する人は大体シルバーエミカを持ちますよね。

そういう人は、普通のエミカというのは持っているわけがない。そうするとほとんど意味がないんですよ、同乗者半額っていうのはね。ですからシルバーエミカの人も半額にしてもらわないとほとんど意味がないですよ。

これは三重交通さんの判断でしょうけれども、これは今日、今年乗ったらはっきりとバスの中で放送されます。「シルバーエミカは同乗者は使えません」ってはっきりおっしゃっていて。

これは利用促進と反対のことをやっているなど。利用促進しようとするなら、シルバーエミカの人を同乗者半額にしてあげないといけないんじゃないかということでもあります。

それがシルバーエミカに関する意見であります。

3つ目は4ページで「待合環境等の整備」が書かれております。私は何回も言い続けてきているのですが、ここの待合環境の整備でダイヤ等の連絡をよくするというのは、評価を○にする。これはいいのです。

しかし後半のバス停の待合環境の整備という点では、ほとんどやってもらえない。例えばベンチを置く、屋根をつける、バスターミナルの整備をするなど、3年間見ていましてほとんど実績がないし、それを○とするのは。半分もやっていないので×じゃないかと思いつつ、そこまでは言いませんが、ちょっと甘い気はいたしました。

待合環境の整備については要望をされるということはやってもらえるけれども、実際に要望する相手が今のところよくわからないというのが実情だと思います。

三重交通さんに待合室にベンチを置いてくれと言えば、私どもには手に負えませんとおっしゃるだろう。また、三重交通さんに名鉄さんのようなバスセンターを作ってくれと言えば、そんなにお客さんがいないからできませんとおっしゃる。

では駅前整備は誰がやるのか。考えるとよくわからないんです。

例えば久居の駅はバスターミナルが整備されておりますね。あれは多分久居市がされたんだろうなと。

誰がやるのかが曖昧で、誰に要望するかも曖昧で、これもほとんど実績がないなというのが私の見です。

道路上の屋根をつけてきたのは誰がやっているんだろうなと。あるところもあるし、ないところもある。駅前には市の所有地ですが、市がつけることになるんでしょうか。ところが国道になると、例えば三重大学病院前の国道沿いには屋根がついていますけれども、国道沿いだからあれは誰が付けたのかと疑問に思っていました。国道は国ですから国がされるのか。隣接する公共施設なら公共施設でおやりになる。マックスバリュならマックスバリュの駐車場の敷地に屋根とベンチをお作りになっている。これは業者さんをお願いをする。公共施設になるべくお願いをする。道路上はどうするんだろうなと。屋根に関してはかなり難しいだろうなと思いつつ見えています。

ベンチについてですが、置いたらいいかというと、置くことに関しては道路管理者の許可がいる。ではベンチは誰が供給するか。何年か前に、津駅と附属小学校の近くと鳥居町のバス停にベンチが置いてありました。これは近所のクリニックさんが背もたれに病院名を書いて置いておられた。それがもう何年か前に取り払われました。病院名が変わったからです。ベンチだけでしたら近所の医院が背もたれにラベルを貼って置いてくれるんだろうなと。この場合、自主的に病院が置いてくれるわけではなく、誰かがお願いをしないとその気になってくれない。病院は喜んで置いてくれると思うんですね。

伊勢市で話題になったのがおかげベンチで、NPOさんが斡旋をされて広告主を募って、広告主があつたらベンチを作ってバス停に置くということをやっておられました。案外病院さん、クリニックさんなんかは置いてくれるだろうと思います。どのように誰がこれを整備するか、今のところどう理解されているか。

道路上のバス停の待合環境を良くしているのは名古屋市で、桜通や錦通などのバスに乗ると、ちゃんとプラスチックパネルで囲まれたベンチをバス停ごとに置いておられました。道路上で可能なんだなと。名古屋の市道だから可能なのか、いや国道だったら駄目だとか、その辺り、市道なら市がおやりになることになるんですね。要望をするんじゃなく市がお作りになればできることである。その辺り、待合環境と書いてありますが、ほとんど進捗がないのでどうなっているんでしょうか。

<松本会長>

ありがとうございます。

いろいろ重要な御指摘をいただきました。事務局からお答えいただけますか。

まずはＩＣカードですね。伊勢鉄道はどうするのかということと、ついでかもしれませんが高架の話はどうなったのかということでしたが。

<事務局> ＩＣカードの御利用についてですが、伊勢鉄道さんのことでお話も御意見いただきまして、実際津駅で利用がなかなかできておらず、課題になっていることは認識しております。また鉄道会社さんの方でもその辺りを課題に思ってみえると同っております。

これから先、ＪＲさんもＩＣカードを使えるよう検討されていると聞いておりますので、伊勢鉄道さんも併せて環境を整えて利用できるように、御意見・要望をお伝えさせていただきたいと思っております。

<松本会長> すなわち現段階では伊勢鉄道に対しては要望していない。

<事務局> 伊勢鉄道さんからそのようなお話は伺っておりますが、具体的にどうするかのお話には至っていませんので、協議しながら、利用者さんの利便の良いように進めていきたいと思っております。

<松本会長> わかりました。
それから高架に関しては。

<事務局> 津駅周辺の立体高架の話ですけれども、連続立体交差事業ということで、駅だけではなくその周辺も含めて立体にするのが一般的なんですけれども、現時点で都市計画としてそういう位置づけをして計画がある状況ではございませんので、基本的には現状と考えております。

以上でございます。

<松本会長> ちょうどバスターミナル、駅の整備の計画が公表されていたと思いますが、そこでも連続立体交差はなかったもので、多分現状をベースにということだろうと思っております。部長何かございますか。よろしいですか。

それから続きまして、４ページの待合環境。

まず一つは、待合環境という意味では何もやっていないから○ではないのではないかというご指摘だと思っております。

それから実際に駅前広場、あるいは道路上のベンチはどこに依頼して、どうい

う形で整備、あるいは設置されているのか、その辺りの整理をお願いできますか。

<事務局> 待合環境の整備ですが、実際ダイヤの関係の接続なんかの調整はさせていただいてありますが、待合所のベンチや、屋根をつけるという環境整備はなかなか進んでいない現状です。こちらにつきましては利用者数の関係や、当然予算もございますので、おっしゃるようになかなか進んでいない状況にはあるのですが、現状としましてはそういう状況にありますということと、実際それぞれどこに何を作るかは所管の部署も変わってまいりますので、その担当部署ごとに設置していくことになれば、調整検討させていただくことになってくると思います。国であつたり県であつたり市であつたり、それぞれ場所によって調整先が変わってくると認識はしております。

<松本会長> 事務局としては、待合環境の整備で事業の概要を見ますと、「車両のバリアフリー化及びバス停における待合環境の整備に努める。」と書いてあつて、少なくとも車両のバリアフリー化は進んでいるので○という、そういう判断ですよ。一方で、宮崎さんはそれはわかるんだけど、待合環境という意味では、バス停における待合環境あるいは駅のバリアフリー化については何も進んでいないのだからちょっと○は甘すぎるのではないかという御指摘だったと思います。1点目ですが、○にすると満足してしまうので、確かにバス停等々の待合環境の整備が進んでいないので、真摯に自己反省も含めて△というのはありかなという気はしておりますが、いかがですか。

<事務局> ありがとうございます。御意見いただきましたハード面での整備がなかなか進んでいない現状がございまして、いただきました御意見を踏まえ、評価も一部できていないところがございまして、これは△にすることも含め、変更も検討させていただきたいと思います。

<松本会長> 皆さんいかがでしょうか。竹田さんお願いします。

<竹田委員> 宮崎さんの御意見は最もだと思うのですが、私どもNPOが運営しているぐるっと・つーバスですが、実は先般、津市役所のバス停にベンチを置いていただいて、これはずいぶん評価をしていただいて喜ばれています。なので私どもにお礼を言うのではなく津市さんに言ってくれと。どこがやってくれたのか、とりあ

えず交通政策課に行ってお礼を言ってくれと返事をしています。バス停の環境整備は特に津市だけが遅れているのではなくて、日本全体が遅れている。鉄道では当たり前のようにバス停もあり屋根もある。バスは無い。

しかし旧津市も伊勢線を走っているところは全部旧近鉄ですから、ほとんどバス停が残っています。だからその当時は、停留所に屋根をつけてベンチもあったのが当たり前でしたが、今は自動車交通に押されて邪魔だと。また歩道が狭くなっているから、そこにベンチや屋根を置いたら歩行者も困ると。バス交通はどんどん世間から押し出されていくのが現在の状況になっていると思っています。

だからいきなり歩道に屋根をつけてベンチも、というのは非常に難しいと思うので、とりあえずベンチだけでも。ぐるっと・つーバスも、バス停の近くの業者さんが朝に善意で折り畳み椅子を2脚置いて、夕方片付けてくれるところもあるんです。

しかし移動式では突風などで危ないですから、そんなに沢山乗るわけじゃないので固定式の簡単な2席ぐらいあるようなベンチをとりあえず整備して、それから屋根と、2段階3段階の整備計画を立てて、遅れているバス停の環境を良くしていくという津市としての姿勢は見せていただきたいなと思います。

特にこれだけ熱中症が騒がれている時に、何もない所で5分、10分待つのは大変です。とてもじゃないけれども利用されにくいのは当然の事でございますので、ぜひこれだけは整備計画を立てて、何年かかけてやっていただきたいと思います。

以上です。

<松本会長> ありがとうございます。市役所にちゃんとベンチ置かれたんですね。

<事務局> ありがとうございます。

先ほど久居駅のお話がありました。久居駅につきましては久居駅周辺整備ということで、一体的に整備させていただいて、そういう環境整備が整っている状況でございますが、今後、津駅西口が今回計画を示させていただく中で、具体的な動きがされますので、そういう部分も含めて環境の整備に努めてまいりたいと思っています。

以上でございます。

<松本会長> それで津市役所のそばにベンチが置かれたというのは。

<事務局> 今ご紹介いただいたように市役所の前にそういった御要望をいただいたことがございまして、私ども交通政策課ではないですけども、市役所の財産を管理している部署がございまして、そちらで設置させていただいて、それをご利用いただいているということで良かったなと思っております。

<松本会長> ではそれを書きましょうよ。ベンチ設置。

<事務局> ありがとうございます。

<松本会長> 全然いいですよ。別に他の部署だろうが関係ないですよ。ちゃんと要望を受けてベンチが設置されたのであれば、それを書いていただいてそれで○というのはあるのではないですか。

 とはいえ本質的には○、△はともあれ、もし○にするなら、ベンチを設置したという事実を書いていただいた上で○だと思います。それを書かないのであれば△だと思いますので、それは事務局に判断をおまかせしたいと思います。

 一方で駅前広場は基本的に公共側が今は整備することになると思います。ですからこの辺で考えれば津市が整備をしていくと。

 ただし、民間事業者の土地もありますので、民間の方々と協力をいただきながら進めていくことになるかと思います。

 そしてバス停に関しては、基本的に上屋というのはバス事業者さんが設置するものだと思ってます。ただし道路管理者さんからの許可が必要です。ベンチについても基本はそうだと思ってます。

 さらに上屋を作るためには基準があり、その基準を満たさない限り、どこもかしこも上屋ができるわけではないということです。

 ただ最近ですと、民間事業者さんもそんなに裕福ではないので、自前で作るのはなかなか厳しい現状だと思っております。ですからそこはもう望めないんじゃないかなと。

 そうすると、公共が何らかの手助けをしないとなかなか設置が進まない状況だと思っております。この辺りで言いますと四日市市さんに関しては、上屋を作る場合の補助金のメニューがありまして、民間さんが設置するんですが、それに対して補助金が出るような仕組みにもなっています。

 それからベンチに関しては、いろいろあるんですが、基本的にはどこかの方々

に提供いただいて、道路管理者さんから占有許可をもらって設置していくことになりますが、問題はその維持管理をどうするかが一番難しい問題だなという気がしております。そういう意味で、今回津市役所前にできたのは津の財産として設置いただいたので津市役所で管理をしてもらえるということですよ。

宮崎さん、それでよろしかったですか。

<宮崎委員> はい。

<松本会長> ただすごくいいなと思ったのは、確かにベンチを設置できる場所は結構あると思うんですよ。

だからできる場所に関しては、その維持管理も含めて何かうまく仕組みを作ってベンチを設置するような方向を検討しても確かにいいなと思いますよね。

ただ地元の地権者さんのご協力、ボランティアで折りたたみ椅子を出して仕舞っていただくのはあまりにも負担だと思うので、そうではなく、やはり全体として提供と維持管理の仕組みをうまく作りながら、そしてネーミングライツも含めてうまく回っていく仕組みを作ればありうるなと思ったんですけど。

宮崎さんが紹介いただいたおかげベンチ、こういう組織があるんですね。

<宮崎委員> 20年ぐらい前に新聞に出たのです。

<松本会長> こういうNPOとか立ち上がってくればいいですよ。事務局いかがですか。

<事務局> ベンチの取り組みについて今お話しいただいたような方法や、あとはクリニックさんの名称をつけてそのベンチを設置していただいたという事例。行政だけでできる部分と、民間事業者さんとも連携しなければいけない部分は当然ございます。

今いただいたお話も含めまして、待合環境の整備の話については今後も引き続き続けていかなければならない事業ですので、研究させていただいて、行政としてどういうことができるかを整理していきたいと考えました。

<松本会長> ありがとうございます。

<草深委員> 副会長をしている津市都市計画部長の草深でございます。

今宮崎委員おっしゃっていただいた、バスの待合環境とかその辺りは課題であろうということは考えていますので、今まさに次期の地域公共交通計画を作る中でも、その辺りの項目が出て参りますので、また方針を示していきたいという点と、事務局さん、エレベーターの鉄道駅のバリアフリー化なんかは、例えば南が丘駅とかその辺りで結構進んでいないですか。23年度、24年度。そこは非常にお金をかけて近鉄がやっていただけてますし、津市としてもお金を出しておると思うんで、そこは説明をしていただければなど。しっかりやってもらっている。計画的にずっと江戸橋とかやってきていると思うので、そこはぜひ御説明をあげてください。

<事務局> 近鉄さんにおいて、各駅のバリアフリー化を進めていただいております、今まず国の方針に従って旧の利用者数が3,000人を超えている駅につきましては、令和5年度末時点で全て整備を完了していただいた状況です。南が丘駅につきましても、令和5年度まで3年かけて事業をやっていただいていたのですが、それがちょうど去年完了しました。

令和6年度は具体的に事業化されて動いているバリアフリーの整備事業がなかったもので、今年は何も書いていないのですが、今後も引き続き整備していただくと聞いております。

<草深委員> そういうこともございますので、今宮崎委員も言っていただいた意見も参考にして、次期地域公共交通計画の中で待合環境についてはしっかりと考えて参りたいと思っています。以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

それでは、令和6年度に限ってはたまたま具体的な事業はなかったんですが、少なくとも計画に基づいて着実に進行しているのであれば、何もやっていないわけじゃないと思いますので、そこを記載してください。

それからバス停に関しても、市役所前にバス停を設置したのも書いていただきながら、それで〇でいいかなと思います。皆さんそれでよろしいですか。

ただし引き続きバリアフリーの推進、それからバス停設置に関しては何らかの仕組みを考えていただくということで、それを前提で〇とさせていただきたいと思います。

ちなみに、名古屋市の例のかわいいバス停は、エムシードゥコーというフラ

ンスの会社との合弁企業だったと思うんですが、広告代理店が自分のところの費用で設置しています。要は広告料で儲かっているんですよ。ですからエムシードゥコーさんが設置させてくださいというのを国道なり、県道なり、市道なりに許可を得て、そして自前で設置しています。そして広告料を取って、儲かっていながらバス待ち環境が整うというWin-Winの関係なんですね。

<宮崎委員> そういう仕組みがあるんですね。

<松本会長> そうなんです。ですから津でも、すごく利用者が多い、それこそ三重会館前とか、あんなところでもできるんじゃないですか。声かけてください、ぜひ。

ただ結構厳しくて、要は洗練されたデザインなので、そのデザインにふさわしい街区じゃないと作ってくれないんですよ。ですから周りのお店とかも影響がありまして、周りにふさわしい店があってそれなりの人が来ると設置してくださいと声がかかるということだそうです。

でも津でも十分ありうるかと思いますが、それは向こうが判断することですね。でもお声掛けをしていただいてもいいかなと思っております。

では杉崎さんお願いします。

<杉崎委員> 建設政策課の杉崎と申します。津駅周辺道路空間整備の担当をしています。

今、津駅西口の駅前広場の整備をしているのですが、その整備にあたって、実は会長が先ほど言われたエムシードゥコーに、西口の駅前広場は結構利用者も多いので、そういったことはできないかということでお声掛けをさせていただいたのですが、名古屋で出している広告がラグジュアリーで高級な広告が多いということで、なかなか津市のレベルでは難しいんです、というようなことを言われてしまいました。我々もできればいいなと可能性を追求したのですが、難しかったということで、情報共有させていただきます。

<松本会長> だそうです宮崎さん。

ラグジュアリーなものが売れないといけないんですね。有名なブランド品を買える場所が増えてからというわけですね。

そうじゃなくてもっと津らしい広告で成り立つような、そういう仕組みをどこかがやってくれるといいですね。

ちなみにベンチなどの設置に関して、三重交通さんはどんな形で進めようと、

あるいは進んでいる、あるいは過去はどうだったとか何か情報提供いただけましたら。

<谷 委 員> 過去いろんな自治体さんや地元の方と協議の上で設置してある箇所もあり、その維持管理は我々の方で今しております。

ただ会社の方針、流れとしては、会長がおっしゃっていただいたように、新たに資産を持つのがなかなか厳しい状況になっておりますので、今新たに設置をしていくという考えではございませんというのが実情です。

<松本会長> 先ほど宮崎さんが言われたように、たまに名前が入ってるベンチが置いてありますが、三重交通さんとしてそういう募集は特にされていないですか。あるいはされていたことがありましたか。

<谷 委 員> 過去の経緯までは不明ですが、おそらく近隣の商店さんがそこに広告を自主的に貼っていただいているのだと思います。

<松本会長> ありがとうございます。でも大変重要な御指摘をいただいたと思います。少なくとも課題が明らかになりましたので、今後は検討をぜひ皆さんとともに進めていければと思います。それからシルバーエミカですが、いかがでしょうか。

<事 務 局> すみません、今シルバーエミカのお話いただきましたので、免許返納に対する支援と高齢者の外出支援と2つの側面がございまして、シルバーエミカの位置づけにつきましては、現状としては高齢者の外出支援ということで、間接的には免許返納に寄与する部分もございしますが、高齢者の方に外出していただくという目的でエミカの方はさせていただいております。

そのことから、同乗者の65歳以下の方の同乗割引というのは現状厳しいところかなと思っておりますので、ただこのあたりの免許返納の部分と高齢者支援といろいろ目的がどうしても政策の部分で違う部分もございしますので、そのあたりをしっかりと整理しながらさせていただければと考えておる次第でございます。

以上でございます。

<松本会長> はい、よろしくお願いします。
これなんか前も話題になりましたよね。

<事務局> 協議会でお話いただいたところで、この間御指摘いただいた部分は整理させていただきます。

<松本会長> それで、できないってことだったんですよね。できたんですって。

<事務局> 分科会で御議論していただいた内容だと思うんですが、免許返納支援というひとくくりの中で…。

<松本会長> 違います。

同乗者が半額になるならない、見せてもなる場合とならない場合とか、何かこの場でもそういう話題がありましたよね。

<杉崎委員> 令和5年頃…。

<松本会長> だいたい前ですか。だいたい前にもそういう話題があって、何ができて何ができないっていうのはそのとき整理されたんですが、制度について今一度御説明いただけますか。

少なくともシルバーエミカをお持ちの方々は、その本人は半額で乗れて、それが同乗者の方は駄目？

<事務局> シルバーエミカにつきましては、御本人しか対象にならないという理解をしております、コミュニティバスであれば、自己負担ゼロになるような状況です。

<松本会長> 三重交通さんの場合には半額になって、本人が。それから津のコミュニティバスは無料で乗れる。

<事務局> そうです。

<松本会長> それで同乗者に関しては何の割引もない。

宮崎さんが言われるのは同乗者に関しても半額にしたらということですか。

<事務局> そうですね。よろしいですか。コミュニティバスに関して言いますと、障害者

手帳等の交付を受けた方およびその介護者の運賃は半額というふうな制度をさせてもらっているんですけども、現時点ではそのシルバーエミカについては、御本人様のみがその運賃を免除して無料ということになっていますが、同乗者に対してのサービスは今のところはないということですね。

＜松本会長＞ それは趣旨としてはよく理解できますが、一方で宮崎さんはそれを、お出かけ支援という意味でもう少し拡大したらどうだという意味ですね。じゃあ御意見ということですね。そういう御意見もあったということですね。

＜事務局＞ はい。意見として受け止めて・・・。

＜松本会長＞ 同乗者の方ももし65歳以上であればシルバーエミカをお持ちになることが可能なんですね。ということは2人とも、両本人とも持てばそれで両方とも半額になる。

でもその方が65歳未満の場合にはシルバーエミカを持ってない。でもその方も半額にした方がいいんじゃないかという。

＜宮崎委員＞ 免許返納をすれば半額。免許返納をしないと、同乗者を連れて乗ったときにシルバーエミカだと、本人だけで、同乗者は半額にしないというふうになっていますね。

免許返納との関係で、免許返納すると三重交通さんは半額にしますよって言っているのですが、それで、同乗者も半額と書いてあるんですけども、シルバーエミカでは半額ではないわけです。

＜松本会長＞ そういうことですか。免許返納の場合には同乗者も半額なんですね。

＜宮崎委員＞ シルバーエミカでは半額にしませんよと。

＜松本会長＞ なるほど、なるほど。そういうことですね。

前回もそうでしたね。多分そういう話題になって、ただ制度上それはできないってことなんですよ、今のところ。

そういうことですね。

免許返納に関しては同乗者も半額になるのであれば、シルバーエミカに関して

も同様の運用が可能になるようにしてほしいという御意見ですね。御要望というか。

＜宮崎委員＞ 免許返納者がシルバーエミカを使ったら同乗者も半額にしてほしい。

＜竹田委員＞ シルバーエミカは半額にならない。同じエミカでもシルバーがつくかつかないかで、半額になるかならないか。

＜高橋委員＞ シルバーエミカは個人にしか使えないんです。
でも、同乗者は半額になります。違うやつを使ってもらえれば。

＜竹田委員＞ シルバーエミカだけ半額にならない、適用外ということだ。本人以外は。

＜高橋委員＞ シルバーエミカ自体は個人にしか使えないってということで、だから見せてもらえれば、2名は半額なんですけれども、シルバーエミカは個人なのでその人は半額にまづなります。

でもその次の人は、それ以外の支払い方法じゃないと半額にならないということです。

半額にはなるんですけれども、支払い方法がシルバーエミカではできない。現金で払う、もしくはシルバーがついてない普通のエミカで支払っていただくと、2名は半額になりますけれども、これをシルバーエミカで支払いしてくださいって言ったらそれは申し訳ないんですけどできませんっていうことになるということだと思います。

＜宮崎委員＞ もう少しこの話を、私も家内もシルバーエミカを持っています。
2人がシルバーエミカを持っている場合もだめなんですね。

＜高橋委員＞ いや、それはできます。

＜宮崎委員＞ いやいや、免許返納は私だけですので、同乗者には。

＜高橋委員＞ 免許返納者がいなきゃ駄目ですから。

<宮崎委員> 本人はいるんだけど、同乗者は免許返納してませんよ。その場合ですよ。

<竹田委員> それ以外で現金とかエミカで払えば半額になるわけですよ、同乗者も。

<宮崎委員> 現金はいいですけども、家内もシルバーエミカを持っている場合でも駄目ですかと。

<竹田委員> シルバーエミカでは駄目ですよと。

<宮崎委員> なるほど、なるほど。

<松本委員> ちょっとお待ちください。
今の話に関連しますか。はいお願いします。

<伊藤委員> 前回私が質問させていただいたと思うんですけども、健康福祉部さんですので、ここの交通の方では、完全に御理解いただいてないかなと思うんです。

1つの例として前回申し上げたのは、津の垂水のバス停から津駅まで乗った。そしたら、降りるときに、運転手さんは、これは半額にはなりませんって言われました。

次に、津駅から三重大学まで乗ったと。このときは半額でした。なぜ違うか。

運転手さんが御理解してないってところがあるんじゃないかなということとで、前回御質問させていただきました。

で、元々最初に始まったときには、確か、免許返納した方が同乗した場合は両方とも半額にしますと言われたと思うんです。

今一度整理していただきたいなというふうに思います。

<松本会長> はい、これ毎回何か話題になって、すっきりしないので、今一度すっきりさせるために、健康福祉部と情報交換しながら、そして今何か問題があるような気がしたので、支払方法によって受けられる受けられないっていうようなことがあるので、多分それは問題だと思いますので、ちょっとその辺りの問題を明らかにしつつ、対応策を考えていただくといいですよ。

多分ドライバーさんたちも大変ですよ。何が良くて何が駄目になってるんだ、だと思いますので、今一度御検討ください。

<事務局> ありがとうございます。整理をさせていただきまして、また次回にでも説明をさせていただきますと思います。よろしくお願いします。

<松本会長> 宮崎さん、ありがとうございました。

では今のところに関しては、御質問に対しての御回答ということでよろしいかと思います。先ほどの待合環境の整備に関しては、鉄道事業者さんのスケジュール通りのバリアフリーの事業が進んでいること、それから、津市役所前にベンチの設置を行ったことを入れて〇のまま。ただし、引き続きベンチの設置についての検討は進めていくということでいきたいと思います。

その他いかがでしょうか。ではお願いします、岸野さん。

<岸野委員> 1 ページ、事業1－3「令和6年度取組状況」の下の方の3行、「利用者が減少している奥津線について、関係者間で協議を行った」と書いてあります。私も少し聞いているんですけども、この協議には、地元住民の代表や総合支所の担当者が入っているのでしょうか。それとどのような反応があったのか、今後継続してやっていけるのかどうか、その辺りについて教えていただきたいと思います。

<松本会長> お願いします。

<事務局> 昨年度、奥津線に関して関係者で集まる機会がございました。県の担当者や私も市の行政や、県を跨ぎますので奈良県や御杖村さんなど、近隣の市町村で集まって、利用状況が減ってきた中でどうしようとお話をさせていただいたところでした。

今委員がお話いただきましたが、地域の方は御参加いただけていない会議でしたので、そこではそういった御意見を伺うことはなかったのですが、出席者それぞれの立場でダイヤの見直しのお話もございましたので、それについての意見交換をさせていただいておりました。

<岸野委員> 私は住民の代表の人からいろいろ聞いたんですけども、それは該当の地域の住民の人が間接的に聞かれたということによろしいか。

<事務局> その場には御出席されていなくて、その後地元で説明をというお話もござい

ました。そちらの方には三重交通さんから出向いていただいて、説明はしていただいているという状況でございます。

＜岸野委員＞ 私も春頃に一度聞いただけで、その後何にも聞いていないんですけれども、特に住民の方からの動きはないということでよろしいですか。

＜事務局＞ 昨年の年度末ぐらいに今の会議がございまして、先ほど御説明させていただいたようなお話がございました。それ以降、直接話し合いの場を持っているような状況ではないんですけれども、今現状としては昨年その会議があつてついうようなところでございます。

＜岸野委員＞ ありがとうございます。

＜松本会長＞ よろしいですか。ありがとうございます。
その他いかがでしょうか。矢代さんお願いします。

＜矢代委員＞ 冒頭で御説明がありましたように、利用促進の強化という点で、この事業の概要欄にもう少し定量目標といいますか、数値的な目標を盛り込めないのかなと一般的に疑問を感じるんですが。そうすると評価も曖昧さが目に見えてもう少し測れるとを感じるんですが、その点はどのようなお考えか教えてください。

＜松本会長＞ お願いいたします。
どこの場所ですか、利用促進強化は、何ページですか。

＜矢代委員＞ 利用促進の強化という点でも、会長から冒頭で、もっともっと強化していかなければいけないということを前提に、いずれのこの事業の目標が抽象的に感じられるので、その辺りで数値目標的に盛り込めない何か事情とかおありだったら教えていただきたいなと感じました。

＜松本会長＞ ありがとうございます。その強化とか推進とか、引き続き何とかとありますが、もう少し具体的に書いてはどうだろうかということでございますが、いかがでしょうか。

例えば1ページの事業1－2「一般路線バスの維持」ですが、「今後も引き続き

き、利用実績を確認しながら利用実績の少ない路線を対象に、津市において利用促進を行う。」ということで、もちろん抽象的な表現ですが、ここではもっと具体的に、数値も掲げながらということですが、数値じゃないにしても、もう少し具体的な内容を書いてはいかがでしょうかということです。

<事務局> ありがとうございます。今御指摘のように7年度以降の方向性というところで、具体的には書いていない部分がございます。もちろん目標とか、しっかりと掲げられるものについては記載をさせていただけるといいかなとは思いますが、そういったことが難しいところもございまして、今委員が御指摘いただきましたように書ける部分については書いていきたいと考えさせていただきたいと思います。

<松本会長> これはあくまでも方向性ですので、多分評価については方向性だからここまでの表現でいいと思うんですが、令和7年度の実際の取り組みについては具体があるといいなと思っていますが。すみません、7年度の実際の取り組みはこの協議会で諮られたんでしたっけ、今年度何やるよってというのは。

<事務局> 事業計画としてお話をさせていただいておと思いますが、個別に具体で何をするとするところまでお話をさせていただいていない状況でございます。

<松本会長> なるほど。その辺りをうまくリンクさせていくといいですね。今年度はもう動き出していますので、この後急にというわけにはいかないと思うんですが、今の矢代さんが言われるのは本当にそうだなと思いますので、次年度以降、こういう利用促進をするとか、何々に努めるとかということがあった場合には、具体的に何をどうするかを明確にしてもらいたいかもしれないですね。

矢代さんは、そのような方向でよろしいですか。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

概ね評価にちょっと怪しいところがあったにしても、○ということで、これも本当に皆様方の御協力の結果だと思っております。策定した計画が順調に動いているということでもあります。

一方で、見直しも行っておりますので、その見直しの際に、この評価は今いろいろいただいた意見を反映しながら次期計画に反映していきつつ、さらに利用環境が向上するように努めていくという、その視点を持ち続けたいと思ってお

ります。ちなみにこれは国に出さなかったんでしたっけ。

<事務局>　そうですね、国が定める様式で評価した場合は提出が必要だと思うんですけども、今回その様式とは別の様式で評価しておりますので、これについては提出不要というのを確認しております。

<松本会長>　国の方はもう出し終わったんでしたっけ。

<事務局>　国の方に提出するフィーダー補助に関わる…

<松本会長>　いや、フィーダー補助じゃなく計画の評価。

<事務局>　計画の評価としては、こちらだけを実施している状態です。

<松本会長>　毎年1回、公共交通計画の評価をこの協議会で行って提出しないといけませんよね。

<事務局>　任意で毎年行うようにと、国から出ていると。

<松本会長>　いや、任意じゃなくなったと思いますよ、今は。森さん、あるいは網計画だから出さなくていいのか。

<森委員>　以前事務局の方から運輸局に確認いただいたときには任意という御返答だったということですかね。

<事務局>　そうですね。

<森委員>　私の認識は毎年1回評価をして報告をいただくというのはあったかなというところなんですけれども。

<松本会長>　多分変わっていますよ。

<森委員>　また会議の後、確認して・・・

<事務局> はい、また確認させていただきます。

<松本会長> 法改正されたのをきっかけに、多分連動化か何かと一緒にタイミングで年に1回、報告は義務になっているはずですね。

ただこの内容なんですよ。まさにこの内容ですので、この後皆さんに御承認いただいたら、必要であればこれを国の様式に転写していただいて、出してもらえばよろしいかと思いますが。出さないといけないはずですよ、確か。

<事務局> もう一度確認させていただきます。

<松本会長> ということでございますので、それも含めて皆さんにお諮りしたいと思うんですが、基本的にはこの内容で、皆さん特に御異論なかったと思います。

ただ今後検討いただく内容というのは、御意見をいただきましたので、それは次期計画にしっかり反映していただくという前提、それから先ほどのバリアフリーに関しては、鉄道事業者さんが粛々に行っているバリアフリーの推進事業の記載、それから津市役所前のベンチの設置等々を記載してこのままの評価とさせていただきます。

さらに国の方へ提出する国様式の評価の結果、評価をするものがありますので、それに関してはこの内容そのまま転写して、提出させていただくということも含めて、この内容につきまして御承認いただくことに御異議ございませんでしょうか。

ありがとうございました。御異議なしとさせていただきます。ではそのような形で手続きを進めてください。

では3番「次期地域公共交通計画策定等に係る進捗状況について」ということでお願いいたします。

<事務局> それでは事項3「次期地域公共交通計画策定等に係る進捗状況」について御説明させていただきます。

初めに、事項3につきましては本日追加で資料3を配布させていただいておりますので、そちらを御覧いただきますようお願いいたします。

本日の協議会開催につきましては、前回の5月開催の協議会におきまして、次回開催予定を6月頃と御説明しており、また、内容としまして現在分科会で策

定に向けた作業を進めております地域公共交通計画の素案についての御協議いただくことを予定しておりました。

しかしながら、地域公共交通計画の策定につきましては、現在、計画検討分科会におきまして、目標を達成するために実施する取組について、検討や協議が続けているところでございます。

とりわけ、地域公共交通計画の策定におきましても重要な事項となります「津市コミュニティバスの再編」につきまして、再編方針の検討を進めているところでございます。

現在市内で運行しておりますコミュニティバスは決まった時間に決まったルートを走行する定時定路線型で運行しており、これまでこれを新たな運行としてデマンド型交通を導入する方向で検討してまいりました。

その際のデマンド型交通の導入に係る運行案については、運行ダイヤ、バス停及び目的地を予約の上、予約したバス停や目的地で乗降するというもので、令和6年3月開催の本協議会におきましても、その内容について御説明させていただいたところです。

この方針に従い、令和6年度には市街地（安濃地域の一部）、中山間地（美杉地域）、交通不便地区（津地域の一部）の3地域を対象とした実証実験運行を実施いたしました。実証実験運行の内容や運行実績、アンケート結果等については、その都度、本協議会におきまして御報告させていただいたとおりでございます。

その結果、先ほど御説明いたしました実証実験アンケートの結果や各地域での地域公共交通あり方検討会、また、市が開催している地域懇談会等の場におきまして、当初想定しておりました運行案に対して、「運行日数や便数を増やしてほしい」、また「予約に対する不安」や「現在の定時定路線型のコミュニティバスの運行の継続希望」など様々な御意見をいただき、市内全域で一律の運行方式では地域ニーズに十分対応できないということが分かりました。

そこで、これらの御意見を踏まえ、地域ごとの運行案について検討することとなり、地域の実情に精通している各総合支所の担当者とも相談しながら、これらの検討した運行案について、現在、各地域で地域公共交通あり方検討会を開催し、運行案の説明を行いながら、御意見を伺っているところであり、これらの整理について時間を要しておりますことから、地域公共交通計画策定に係るスケジュールについて変更をさせていただいております。

今後、これらの事項について整理ができましたら、できる限り早い時期に本協議会で御協議いただけるよう取り組んでまいります。

なお、資料の下段にあります今後の想定スケジュール（案）でございますが、現在各地域で開催しております地域公共交通あり方検討会につきましては、必要に応じて今後も継続して開催してまいります。また、計画策定に係る地域公共交通計画の素案については9月下旬から10月下旬頃を目途として本協議会で御協議いただきたいと考えており、計画案を御承認いただいた後にパブリックコメントの実施を予定しております。

報告は以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。見直ししています計画の進捗状況ということで、皆さんに御報告させていただきました。この件に関しまして何か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。では岸野さん。

<岸野委員> この想定スケジュールからいきますと、各地域のあり方検討会は、やらないというか、スケジュール的にはできないということではよろしいのでしょうか。

<事務局> 現在まだ1周回ってない状態なんですけれども、終わりましたして今回御意見を伺えた上で、今御提示させていただいてる定時定路線型1本だったり、例えばデマンド型1本だったりというような話の内容について、いろんな御意見がありまして、それを踏まえた上でまた改めて運行案の方を提示させていただく時間も必要だと感じておりますので、具体的にいつというようなことではありませんが、調整をさせていただいた上で、各地域であり方検討会を開催させていただく形で考えております。

<岸野委員> 当然、議会の方の最終的には承認も必要かと思いますが、それは12月議会ということではよろしいか。あるいは別か。

<事務局> まだ提案させていただいておりませんが、10月にこの地域公共交通計画と合わせて再編案の方をこちらで御提示させていただいて確認していただきたしたら、11月の全員協議会がございますので、そのタイミングでお諮りするということも今検討させていただいているところでございます。

<岸野委員> 来年度から実施ということであれば、かなりスケジュール的にはタイトだと思っていますので、一つよろしく願いいたします。

<松本会長> 議会承認が必要なんですか。

<事務局> まずはパブリックコメントをかける前に議会には御提示をさせていただいて、その結果をもってそのパブリックコメントをかけたいと私どもは考えています。

<松本会長> それは議会への説明という意味ですね。議会に説明をして、ということですね。

<事務局> はい。

<草深委員> 都市計画部長の草深でございます。

今の話は市民の方に意見を聞く前に津市議会の御意見を聞くという意味の説明でございます。

なので、今、岸野副会長が気にしていただいたのは、まずその再編方針の部分、コミュニティバスの次期再編方針がまだ固まってないので、それを先にお出しすることは重要な部分なのでできないという御説明であったんですけども、時期もある程度迫ってきていますので、まだ再編方針が各地域で全て9月までに合意されるかという、正直それ難しいと思います。

なので、次回のこの協議会の方で、分科会の会長もしていただいています松本先生に御相談させていただきますけれども、どうしてもそこだけが滞っているであれば、他のところだけを見ていただくとか、そういうこともひょっとしたら考えていかなければいけないのかもしれないなとは思っています。

ただし、早ければ大体11月に市議会に御説明をさせていただくところは、この協議会で1回皆さんに議論をいただいて、皆さんもこれでいいよと言ってく、協議会で見ていただいて御確認をしていただいた内容でないと、市議会への説明は厳しいと思っています。それが遅れ込むようであれば、11月はひょっとするともう一つ遅れるということも可能性としてはないことはないですが、できる限り11月を目指して今はいきたいなと思っています。11月は議会に説明をして、議会は市民の代表ですので同じように御意見を聞きます。

その後市民全体の方の意見を聞いた上で、もう1回修正をかけて、最後はまたこちらの協議会で最終版を見て御確認いただき、皆さんがこれでOKということであれば、次期計画が出来上がる。この流れで考えてございます。

<松本会長> わかりました。それで結構だと思います。
 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> 今の説明にもあったように、地域住民の意見をどう反映した計画案にしてい
くかですけれども、地域住民をどう捉えるかなんです。あり方検討会が一つは地
域にあるんですけれども、それは意見を聞く非常に重要な場であると思うんです。

 実は、実際に3つの実証実験をやった地域の方々、利用をした人や登録した人
に呼びかけたところ、何人か利用した人が寄ってくれて、どうやったんや、何が
問題だったんや、あなた方は何を望むんやという話をざくばらんに勉強会の
ようなことをしたのです。

 そうしたらある地域の方が、情報は津市からも自治会からもほとんどなかっ
た。津市のホームページを見て、何か登録者を募集していると知って、比較的バ
スに関心のある普段乗っている人たちに呼びかけて、実際に登録して乗車もし
た。

 しかしその前後を全然自治会からも津市からもそういうアクセスがなく、ど
うなっているのか、あんた協議会に出ているんだから情報を知っているだろう
と、僕が知っている限りの情報を伝えた状況です。

 つまり、確かに地域住民の御意見を反映したのは確かなんだけど、十分不
十分それでいいのかということを率直に私は感じまして、ぜひそれは次の協議
会に私の方から提案していくと、その約束を守るために発言したいんですけれ
ども、やっぱり少なくとも今回の3地域の実証実験をやったところでは既に登
録者がいるわけですね。利用者まではおそらく人数だけしか把握していないと
思うんです。しかし登録者には、こういう結果でしたとか、あなたの意見はどう
でしたか、あるいはなぜ乗らなかったんですかと意見を、そのぐらいいは直接自治
会やこの検討委員会に任せておいたら、現実聞いてみると実際に熱心なところ
と温度差があるわけです。いや私のところは全然そんなことしていませんと
か、利用してる人には言いましたよとか、ぜひ登録してくれっていうお願いをし
ましたというところもありますし、このただ3つの中でもかなり温度差がある
んですね。それによって利用者などの結果は全然違ってきているわけですね。
だから、ぜひこの検討会にはその登録者の人たちにもアクセスして、特別に参加
していただくとか、感想を聞くとか、ぜひやっていただきたいなど。副会長も言
われましたがスケジュール的に非常に難しい中でありますけれども、何らかの

形で、その人たちの意見も反映した形で計画へ盛り込んでいただければと。これはぜひ意見として述べたいと思います。

＜松本会長＞ ありがとうございます。

いかがですか。あり方検討会を中心に御意見いただくということですが、もう少し広く、特に御利用いただいた方々にも御参加いただいてはということですが、何かそういうことをお考えでしょうか。

＜事務局＞ 我々は今回のコミュニティ交通の再編に関しては、あり方検討会という一つのチャンネルを持ちながら、津市としては市長が各地域を回って意見をお伺いする地域懇談会があります。その中でもコミュニティ交通に対しての御意見もいただいていますので、その意見もちろん吸い上げております。

また交通政策課という部門ですので、バスに関しても日々考えていらっしゃる問題点や、ああしたいこうしたい、ああすればいいのにこうすればいいという話は、電話やメールでもいただくケースがございまして、当然そういったものを意見として我々は集約をさせていただいています。

更に先日実証実験を行った方に対して、アンケートを取れた方については、アンケート内容をももちろん精査させていただいてるんですけども、実際登録したけれども乗らなかった方がみえたということがありましたので、その方たちは電話で聞き取りをさせていただいています。

多くはタイミングが合わなかったとか、登録して乗りたかったけれども気づいたら日程が終わっていて乗れなかったとか、予約の方法がわからないという声もありました。予約の仕組みについては、今リクエスト型と言わせてもらっていますけれども、そのリクエスト型の運行に対して非常に肝になる部分だと思っていますので、その部分については予算とも調整をしながら、よりよい仕組みを組み上げていきたいなと考えています。

そのように今回の運行を整理させていただいた上で、各地域の方にはなるべく丁寧な御説明をさせていただいているというところでございます。以上です。

＜竹田委員＞ そういう努力をいただいているのは評価したいと思うんですけども、ぜひ現実として、新しいデマンド交通をしように関心を持っておられる人たち、少なくともそんな人たちと一緒に作り上げていく姿勢が住民に理解されるように、そう受けとめられるように、私どもは別で進めていくんだという感覚に取られない

ように、ぜひ一層の御努力をお願いしたい、そう要望としておきたいと思います。

<松本会長> ありがとうございます。

ぜひそのようにきめ細やかにお願いしたいと思いますが、私の印象では今オンデマンドという形は結構皆さん期待されていて、実際に困っていない方々が、特に例えば市長さんとの意見交換に地区代表で来られるような方々は基本的には移動に困っていない方だと思うんですが、そういう方々がただ字面だけでオンデマンドが必要なんだと声を大きくして言われることが多いと思うんですね。それで実際にオンデマンド入れてみたら全然乗っていないというパターンが多いんです。

一方で津市の場合は、そうではなくて固定ダイヤがいいんだというような声もちゃんと聞いていただいている。実は固定ダイヤの方がありがたいと思われる方は結構多いんですよ。本数が少ないけれどもそれで買い物ができている。それで通院ができて本当に助かってると思っている方々は結構お見えなんですよ。実際に利用されている方々の声だと思っています。そういう声も拾っていると私は感じていまして、本当にきめ細やかに意見聴取をしていただいている気がしますので、ぜひその姿勢で進めていただければと思っています。そういう形で地域にふさわしいあり方を見つけていただければと思います。

あとは、計画自体にバチッと決まった形を書かなくていいと思っています。大きな方向を書いていただきながら、それ以降に関しては、実際の計画期間で策定していくんだというぐらいでもいいかなと思っています。ただそれは津市としてどうするかにもよるんだと思いますが、どれぐらいの精度で書き込むかも含めて検討いただければいいんじゃないかなと思っています。

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。

いずれにしても、きめ細やかに、特に利用される方々の御意見をしっかりと聞き取ってくださいということだったと思います。

それからもう一点、実証実験をやったときに知らなかったという方々が多かったということなんですが、これはどこの自治体でも全く同じ状況です。難しいんですよ。これは多分永遠の課題だなと思っています。あと交通だけじゃないと思うんですが、何か新しい事をやろうとしたときに、それを住民の方々に津々浦々知っていただくのは本当に難しいですね。

もうどうやってやるんだろうかと思っています。永遠の課題ですが、一つ言えることは諦めずにずっと情報発信し続けることだと思っています。だから途中でやめ

ちやいけません。それからホームページでやっているからといって満足しちやいけない。いろんな媒体でいろんなチャンネルを使って、ずっと情報発信し続けるということが大事だと思います。それは受けとめ側も実はアンテナが張ってないんですよね。車に乗っているときなんて公共交通や地域のオンデマンドなんて全くアンテナ張っていないんですよ。でもある時、急に乗らないといけなくなったときにアンテナを張り出します。ところがそのアンテナを張ったときに情報がないと、もうアクセスできないということになりますので、継続的に情報発信をお願いしたいと思います。

その他よろしいでしょうか。ありがとうございました。ではこういう形でお進めいただければと思います。

以上で予定の議題全て終了ですが、少し時間があるようです。せっかくですので公募委員の方々から、所感も含めていろいろ御意見いただければと思います。

伊藤委員からお願いします。

<伊藤委員> 1点教えていただきたいことがあります。

それは津市の場合、バスの運転手さんは少ないと評価に書いてございます。タクシーの運転手さんはどうなんでしょうか。

ライドシェアの中で、深夜の、あるいは決められた曜日に運転手さんが少ない場合には許可が出ております。

今回お願いしたいのは、例えば大雨が降ったとき、あるいは列車が止まったり、バスが止まったりしたときに、臨時的にでも動かしていただけないか、ということです。私も名古屋から近鉄に乗ろうと思ったら、全線不通で苦労して帰ってきた覚えがございます。津駅に着いてみたら、タクシー乗り場がすごい人でした。そんなこともあり、できれば臨時的にでも運行可能なようにしていただけるとありがたいなと思います。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。その辺りはいかがですか。まずドライバーさんが足りているかどうかは、今日は村田さんがいないので、もし事務局で把握できていれば。

<事務局> タクシー個別の人員不足についての数字を持ち合わせているわけではないですが、運行事業に対しての求人倍率を見ますと、どうしても他の業種に比べて求人倍率が高いという現象から、どこのタクシーであれバスであれ、運転手不足の

傾向はあると、事務局としては認識しています。

＜森 委 員＞ 三重運輸支局です。タクシードライバーの方もバスや鉄道と同じで、担い手不足ということでもあります。昨年度、タクシー事業者さんがドライバーの方がいないということで廃業した地域も三重県内にあります。

それからタクシー運転者ですけれども、登録制度に基づいて事業を行っており、伊藤委員がおっしゃられた通り、だいぶ制度も緩和されて、日本版ライドシェアもあります。しかし大雨や災害で、一般の方に今タクシーが欲しいからすぐに運転手をやってくれとまでは緩和されていない状況です。需要が緊急的に発生することを見越した上で、運転手を用意しておくのもなかなか事業の採算上厳しいところはあるのかなと。それは他の交通事業においても同じだと思いますが、おっしゃられることは私もよく理解できます。

特にタクシーは普段はなかなか必要としないですが、病院に行きたいとか、急ぎだが今は電車が出てしまったのでタクシーで目的地にすぐに行きたいとか、そんなとき急に必要とされる交通モードであります。そんないざというときに活躍するものですので、ただ如何せん、ドライバー不足は他の産業と同じです。

もし他にご質問等あれば、私であればわかる範囲でお答えさせていただければと思います。

＜松本会長＞ 雨天時の日本版ライドシェアは緩和されませんでしたか。

＜森 委 員＞ そうですね、今は都市部が。

＜松本会長＞ 都市部だけですね。だんだん緩和されてきていますが、いずれにしても運行が止まったときに、なかなかそれだけの需要に対応するだけのドライバーを一気に集めるのは難しいですね。特に地方部では、タクシードライバーさんの不足は深刻な問題になっているのは間違いないと思います。報道によりますと、東京は結構集まっていて、若い方もドライバーをやっているそうですが、なかなか地方ではそうはいかないそうです。難しい問題だと思いますが、ぜひ皆さんと一緒に問題解決に協力しながらやっていきたいと思っています。ありがとうございました。

では練木さんいかがでしょうか。

＜練木委員＞ 先ほどバス停の整備についての意見ですが、今の時期だけだと思うんですが、

バス停に草が生い茂っていて、実際にそのバス停から乗車することができないので、ちょっと離れたところから道路に出るところが何ヶ所か見受けられるんですけれども、今後できたら改善していただけたらと思います。

＜松本会長＞ なるほど。多分維持管理のことですが、いかがですか。

＜事 務 局＞ バス停については、例えば市道の場合、国道の場合、県道の場合、またはその所有者の方に許可を取ってバス停を作った場合というのがあり、建前みたいな話になりますが、それぞれの所管の中で草むしりをやっていたりするのが現状だと思います。例えばコミュニティバスのバス停で、そういった状況があると連絡入りましたら、我々としてもそれぞれ所管に連絡をして、なるべく使いやすい環境を整えたいと考えております。

＜松本会長＞ ありがとうございます。三重交通さんはどうしているんですか。

＜谷 委 員＞ 我々のバス停にも、当然草が生えて困っているところがございます。そこについては運転手から逐一情報が入りますので、事前に自分たちで刈りに行って整備をしているという状況でございます。

＜松本会長＞ そうなんですね、県道や国道でも。

＜谷 委 員＞ 当然許可を取ってからにはなりますけれども、基本的には高橋も含めて、自主的に日を決めて刈りに行っています。

＜松本会長＞ そうだったのですか。知らなかった。それは本当に御苦勞様です。
 とはいえ、生えているということですので、基本的にはお伝えいただくといいですね。気づいていないこともありますので、ぜひお伝えいただければと思います。
 では船木さんいかがでしょうか。

＜船木委員＞ 私も待合環境の整備というところで、例えば郊外を走っておりますと、バス停に簡便な、ちょっとした小屋のような待合の建物があり、その中には各家庭で使われたようなソファなどが置かれているところもあり、おそらく地域住民の

方々がより良くバスが待てるようにとの配慮から自主的にされているのかなと推察されます。

一方、今粗大ゴミや家庭ゴミが出ています。部局は違うんでしょうけれども、そういったものが再利用できる様であれば、勝手に置くのはどうかと思うんですけれども、地域でそういう仕組みができたらいいかなど。建屋がある場合に限られるんでしょうけど。何もなければ当然風雪にさらされて陳腐化するだけでしょから。そういったことも感じたことではありました。

<松本会長> ありがとうございます。

そうですね。もしリサイクルできるようなものがあれば、それを活用してベンチを設置するのも確かに一つの方法だと思います。そこはどう維持管理するか、募集するか、そういう全体も含めて、何か仕組みを作らないといけないと思っています。

多分行政だけでは無理だと思いますので、民間の方々の力を借りながらやっていく必要があると思いますが、また皆さんで知恵を絞ってやっていきたいと思っています。ありがとうございました。

では宮崎さん。

<宮崎委員> 今日は津駅前ここでやっていただいて、非常に便利だった方が多かったと思うんです。自動車で来たら駐車券が出されるから問題ないです。市役所は非常に不便ですね。

去年8月に市役所でやられたときには、会長先生が津駅西口からバスに乗って行かれました。私は歩いていたのですけれども、非常に暑くて大変でした。市役所に行く三重交通バスはあれしかないですね。なので東口から行けるよう路線を作っていただく。1本ぐらいは作っていただかないと駄目だと。あの市役所の不便さはすごいですね。

市役所に行くにはもう一つの手があって、津新町駅からコミュニティバスに乗るとこれが一番便利ですが、これも1時間に1本しかない。津駅西口から行くのは1本しかない。東口からは三重会館から歩いて15分かかる。こんな不便なところはないわけで、三重交通さん、市役所にもうちちょっと便利にさせていただくといいんじゃないかと身に染みて今日感じられたと思います。ここにすると周辺からも比較的、津駅は行きやすいと思うんですよ。皆さんどうでしょうか。先生は名古屋から来られたので、これは非常にありがたいとおっしゃったんです。

が。市役所が非常に不便だなと思います。

<松本会長> 私もそう思っています。でも最近津新町からLUUPに乗ってスツといけるんです。ところが今、LUUPがないんですよ。皆さんが使われているのもあるんですけれどもね。

どうでしょう、津市役所。アクセスが不便ですが。

<事務局> なかなか答えにくいですが、ただ目的地に行ける環境を整えることが、我々交通政策課の担当の話だと思いますので、そういった声もあるとしつかりと意見を受け止め、改善に努めていきたいと考えております。

<松本会長> バスタが出来た頃にはぜひアクセスをもっと便利にしてもらいたいんですよね。ありがとうございます。

では矢代さんいかがでしょう。

<矢代委員> 事務局の方の市民の声の情報収集や、三重交通さんの草刈りの話など、私達が知らない中で、地道に内々に御努力していただいていることに感謝申し上げます。

また利用者も、してもらうのが当たり前ではなく、そういう1人1人の気持ちで街を作っていけるような、そういう仕組み作りみたいな形で津市の方向性が通っていけばいいなと改めて感じました。ありがとうございます。

<松本会長> ありがとうございます。

先日、あるところでシンポジウムをやったのですが、地域の方々にすると、とにかく安い手段が欲しいというのが基本的な要望です。一方で、バスのドライバーさんもそうなんですが、その方々にも生活があります。

さらにそれを運行するためには維持管理も含め、今の草取りも含めてですが、ものすごく努力いただいているわけですよ。それをちゃんと発信しないといけないんじゃないだろうか。運んでもらうというのはそれだけ価値がある。その価値に対して支払うべき額を支払える、そんな社会を作っていけないといけないんじゃないだろうか、という話題になったんですね。私はまさにそうだと思います。

タクシードライバーさん然り、バスドライバーさん然り、すごく立派な仕事を

していただいて、なぜそれを安く乗ろうとするのか。その方々にちゃんとふさわしい金額を払って、そして安全に運んでもらっていいじゃないですか。そうやって思えるような社会にしましょう、という結論だったんですが、まさに矢代さんが言われたみたいに、それを我々が認識しないといけない。逆に言うとそれをぜひ発信してください。交通事業者さんにぜひ発信してほしい。それから行政も、ただ単に安いコミュニティバス作れ、安いデマンド作れと言われるんですが、もちろんそれは大事です。大事なんです、それ以上にこれだけ皆さんを守るために、こんなにやってるんだということを情報発信していかないといけないと思いましたので、その観点もお持ちいただければと思います。

ありがとうございました。

その他皆様方に何かございましたら。よろしいですかね。

今日もたくさん御意見いただきましたことを感謝申し上げます。それでは進行を事務局にお返しいたします。

<事務局> 長時間にわたりまして御協議いただき、また貴重な御意見をお聞かせいただき、ありがとうございました。

それではこれをもちまして、令和7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たいと思います。

次の第3回協議会につきましては9月の開催を予定しておりまして、その詳細な日時等につきましては改めて文書で御連絡をさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。