

令和7年度第3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3回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和7年9月19日（金）午後3時00分から午後5時5分まで
3 開催場所	津市役所 本庁舎4階 庁議室
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）、草深寿雄（副会長）、伊藤好幸、大西弘幸、 岡田明（代理 奥田健太）、北地甲子郎（代理 滝川義一）、 杉崎雅人、竹田治、谷直人、練木正生、野原真太郎、船木英郎、 宮崎清、森慶之、矢代祐子</p> <p>(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、前田剛志、竹内沙也香、今井聰、杉谷陽向</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 (2) 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（素案）について」</p>
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	0人
8 担当	<p>都市計画部交通政策課交通政策・海上アクセス担当 電話番号 059-229-3289 E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp</p>

【令和7年度第3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3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います。会長、よろしくお願ひいたします。
- ＜松本会長＞ ここから司会進行を務めさせていただきます。よろしくお願ひいたします。
お手元の次第に従いまして進めていきたいと思いますが、その前に出席状況の確認をお願いいたします。
- ＜事務局＞ 本日の会議は、委員総数20名のうち、13名の出席をいただいております。
なお、石川博之委員、岸野隆夫委員、高橋克典委員、中平恭之委員より、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、岡田明委員に代わり奥田様、北地甲子郎委員に代わり滝川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＞ ご報告のとおり、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で会議は成立と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「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1-3が南西部（一志）地域全体の路

線図となっておりますので、合わせてご確認いただきたいと思います。

今回の変更につきましては、コミュニティバスが乗り入れを行っている医療機関である「小渕医院」が令和7年3月31日をもって閉院したことに伴い、2ページの運行路線変更前及び3ページの運行路線変更後のとおり小渕医院敷地内への乗り入れ部分の路線を廃止し、小渕医院横の県道を直進する路線を新設するとともに、「小渕医院」停留所を廃止するものです。

「小渕医院」停留所における令和6年度の乗降者数は11人で、令和6年12月以降は利用者はいません。また、当該停留所付近の住民がコミュニティバスを利用したい場合には、約130m離れた場所に設置している「一志眼科」停留所などの利用が可能であると考えられますので、これらの状況を考慮し、当該停留所を廃止したいと考えております。

なお、小渕医院は既に閉院しており、敷地内に乗り入れることができなくなっていることから、4ページにあります現地写真のように停留所を敷地内の道路際に移設しており、廃止までの間に乗降者がいる場合には、施設内道路際にて乗降を行います。

5ページ及び資料1-2をご覧ください。この変更に関して、運行時刻に変更はなく、変更日は令和7年12月2日を予定しており、一便当たりの運行距離は0.1km未満の減です。

また、当該変更に伴う使用車両や運賃に変更はなく、今回の運行変更に関して津南警察署及び一志地域公共交通あり方検討会において地元自治会からの了承を得ております。

運行変更の周知については、変更ルート沿線の自治会に対して周知チラシを回覧すること、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ホームページ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＞ ただいまの件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。

閉院ですのでやむを得ないのですが、必ずしも病院の利用ではない方もお見えの可能性もありますので、その場合には当然移設するもしくは代替が検討されるべきですが、令和6年12月以降のご利用はありません。それから120メートル程離れたところにもう一つのバス停があるので、もしここから利用されるという方がいた場合はそちらが利用可能であるということです。

特にご異論ございませんか。

それでは津市コミュニティバスの運行変更につきましてはご承認いただいたということでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございました。それではご承認いただいたとさせていただきます。では次の事項に移りたいと思います。

事項2 「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6年度実績に対する評価等について」のご説明お願ひします。

＜事務局＞ それでは、事項2 「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6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、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して、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」するとともに、「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」をまとめ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することになっており、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、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「/」を、対象の評価項

目のうち該当しないものを「—」で表記しております。

それでは、一般路線バスの評価の説明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とを結び、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列目には「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「○」しております。

次に、評価内容の3列目には「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、こちらの評価については、対象路線のうち4路線がおおむね1時間に1本の運行頻度を確保していたため、評価を「○」しております。それ以外の8路線については、基準を満たしておらず、おおむね1時間に1本の運行頻度を確保していなかったため、評価を「×」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」、「榎原線」については、重複区間がないことから対象外の「—」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「○」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、「市内外の拠点を結ぶ」という役割があることから、評価内容の2列目には「市内及び市外の拠点間を結んでいるか」が評価項目となっており、「津太陽の街線」においては津市と鈴鹿市をつなぐ路線、「奥津線」においては津市、名張市、奈良県の御杖村をつなぐ路線であり、拠点間を結ぶ運行を継続していることから、2路線とも評価を「○」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列目には「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、「津なぎさまち線」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、6時から21時台までの間におおむね1時間に1本の運行頻度を確保していなかったため、評価を「×」しております。

「国立病院線」については、久居駅と三重中央医療センター及び久居高校を結ぶ路線となっておりますが、平日は通院・通学需要があり、おおむね1時間に1本の運行頻度を確保しているものの、土・日祝日については、三重中央医療センターの外来診療が休診日であること、また久居高校が休校日であり、それに合わせてダイヤ編成が行われているため、基準を満たしていませんが、当該路線の特性を考慮し、評価を「△」しております。

その他の3路線については、おおむね1時間に1本の運行頻度を確保していたため、評価を「○」しております。

次に、評価内容の5列目には「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「-」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「○」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2」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）バスの評価内容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項目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改善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。

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。

申し訳ありませんが、ここで2箇所の訂正がございます。1箇所目についてですが、津新町大里線の地域拠点の記載に誤りがありましたので、「都市拠点と地域拠点を経由しているか」と記載してある箇所について、「一身田、栗真」へ修正をお願いします。2箇所目についてですが、亀山棕本線の地域拠点の記載内容に誤りがありましたので、「安濃地域、芸濃地域、安東」と記載してある箇所について、「芸濃地域(棕本)～亀山市(亀山駅)」へ修正をお願いいたします。訂正については、以上でございます。

さて、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とを結び、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列目には「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列目には「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、対象路線すべてにおいて、6時から21時までの間に1時間に1本の運行頻度を確保していなかつたため、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11.63人でA評価、「豊野団地線」は1便当たりの利用者数が5.61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2.31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列目には「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」は津市と亀山市をつな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2.72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、コミュニティバスの評価等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」をまとめ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。

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4.25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4.11人のA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6.14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3.16人のB評価、久居西循環ルートは1便当たりの利用者数が4.95人のA評価となっております。

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2.35人のB評価、芸濃南ルートは、1便当たりの利用者数が2.68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3.76人のA評価、妙法寺・野口・椋本

ルートは、1便当たりの利用者数が2. 18人のB評価となっております。

続いて【資料2】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・榎原ルートの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. 39人のC評価、長野・榎原ルートは、1便当たりの利用者数が0. 81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、令和3年度に新たに乗り入れた「忠盛塚」停留所での利用が伸びているものの、辰水地区（「穴倉」、「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・榎原ルートについては、三重交通バス路線「長野線」と接続がある「稻葉口」停留所、「榎原線」と接続のある「榎原口」停留所については利用が確認できましたが、特に榎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. 99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1. 83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評価であった一志西循環ルートについては、大井地区及び「其倉」停留所から一志地域の中心部にある商業施設や医療機関、「とことめの里一志」の利用が確認できたものの、その他の地区での利用が少なく、わずかに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（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4. 03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. 52人のC評価、火・木曜日のルートは、1便当たりの利用者数が1. 83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「マックスバリュ（川口店）」の利用は多いものの、元取地区（福田山）及び大三地区（三ヶ野）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。また、福田山・川口・三ヶ野ルートの火・木曜日のルートについては、主に元取地区における利用が少なく、わずかに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2.54人のB評価、美杉西ルートは1便当たりの利用者数が4.11人のA評価、美杉南ルートは1便当たりの利用者数が0.55人のD評価、美杉循環ルートは1便当たりの利用者数が0.81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」、「美杉総合支所」及び「エーコープJAみすぎ店前」への利用が確認できたものの、特に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、「津市家庭医療クリニック北」の利用が多く、八知地区からの利用者が増加していることを確認しましたが、全体として利用が少なく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。

以上で、事項2「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申し上げます。

＜松本会長＞ それぞれ評価基準に従って評価したという事務局からのご提案ですが、これ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。いかがでしょうか。

基本的には乗降調査等の結果に基づいて客観的に「○」、「×」、「△」を打っております。

ただ最後のほうで特にコミュニティバス、自主運行バスに関しては乗降調査に基づく分析という事でなぜ達成できたか、出来なかったのかという事も書かれています。

それから評価結果に応じて、取組方向性も明記されております。

特にAやBはまだいいのですが、やはりC、Dに関してはこのままではどんどん厳しい状況になっていくだろうということになります。

見ていただきますと1便当たり1人も乗っていないようなところもあります。こんなところは違った形のものの見直しというが必要になるだろうということでそれが評価に応じて行う取組ということで、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するという方向が出されております。実は毎年こういった形で出している訳ですが、この後皆さ

んにご協議いただきますが、新たな公共交通計画のもとで各地域の需要に応じた新しい手段、方法というのも検討しているということになろうかと思っております。

では宮崎さんからお願ひします。

＜宮崎委員＞ 利用実績からみるとこういう形になると思いますが、改善の方向を付け加えたらいいなと思うのが、美里の部分。穴倉・辰水・忠盛塚ルートですが、穴倉に関しては通常の路線バスの幹線が走っているので重複しているので、むしろそっちへ流れているので辰水辺りについてはなくともというか、日南田へ行くところは重複しているので路線変更をする必要があると思いました。

それから長野から榎原へ行く路線がありますが、これも榎原へ長野や、あちらの人が行くのかなと。接続する場合も役場の近くと稻葉口のところが接続になってしまっていますけれども、路線としては榎原へつないでいるというところにあまり行く人はいないんじゃないかということで、これも路線の見直しが必要かなと。通常の路線バスと重複している部分があるとそっちへ人が流れているという気はいたします。

久居西循環ルートですが、一般路線バスと重複している。コミュニティバスがかなり重複して走っています。そうするとコミュニティバスは100円で、安く乗りたいのでそちらへ流れてしまう。コミュニティバスはそれでいいのかなと。コミュニティバスの基本で路線バスと重複しないというのがありますので、その辺りの関係ですんなりとこれを認めていいのかなという気がしました。

白山町ですが、白山高校に通っている学生が使っているので無くすわけにはいかないし、福田山は小中学生が乗っているということですが、これは人数が少ないのでしかね。小中学生がかなりいなくなったから減ったのか。それでも小中学生に乗ってもらうと辞めるわけにはいかないということですね。そうすると解決方法はあまりないわけですが、そのまま残すしかないのかなということです。

美杉は津市内なので、意地でも一志の方までやってくるような形にしなければならない。自分の領地だから絶対死守するという考え方でしょうかね。太郎生は津市ですが名張まで行くわなど。それでも津市の領地だから津市につなげておかなければならない。領地に対する意地という側面があるのかなと受け取りました。

そんなところです。

＜松本会長＞ 改善の方向性についてのアドバイスということでしたが、事務局いかがでしょうか。

＜事務局＞ まず美里の路線の重複があるということで、おっしゃられるように路線の重複はお互いが乗客を取り合うような形になってしまいますので、このあたりを改善していく中でこれからどうしていくか地元の方ともお話しながら検討していくたいと思っています。

順番が前後しますが、白山の小中学生ですが、おっしゃられるように子どもの数も減って利用者も少なくなってきておりますが、利用者がいる中、路線としては維持していく必要があると考えております。

美杉は津に出られたり、おっしゃるように太郎生地域は名張に出られたりとお住まいの地域により生活圏が違いますので、津市方面に向かう路線を望まれている部分は引き続き維持をしていきたいと思っています。

久居地域の路線重複ですが、運行する道は1本しかないのでどうしても重複するところもございますが、重複する部分につきましても調整できる範囲で地元の人の意見を聞きながら、極力そういう事が無いように調整していきたいと思っております。以上です。

＜松本会長＞ 見直しの中で重複についてはこれから検討していくということです。

それから小学生の場合にはどうしてもそれは維持しないといけないということだと思っておりますが、それを路線バスで維持するのかいっそのことスクールバスにするのか、そういうことも含めて検討いただくとよろしいかと思います。

美杉につきましては生活圏を考慮しながら、また一方で政策的につなぐということもありますので、その両方を考慮しながらご検討いただければと思います。

ありがとうございました。

では竹田さんお願いします。

＜竹田委員＞ 感想としては予想された事態かなと思っております。

といいますのも合併して10年、津市の場合それ以前の路線をそのまま引き継いでいて、いわゆる旧町村の域内の交通です。しかし合併してからの10年、最近の市民の要望、動態は広域化していますので、市民の生活実態とコミュニティバスの路線のあり方がマッチしてこなくなった。時代がズレているのが原因かなと。他市のコミュニティバスの実態を見ますと、例えば極端に言うなら合併時に

美杉村から津市の中心部、あるいは安濃川流域と雲出川流域で一志郡と安濃郡で文化が分かれていますが、せめて一志郡の場合いわゆる美杉や白山や一志の場合は、久居の都市へそこまではなんとかつなぎつなぎでもいいのでルートをきちんと確保する。安濃川流域の場合は、芸濃町から津市までのルートをなんとか、もちろんコミュニティバスだけで繋ぐのは大変ですが三重交通の路線と合わせて、いずれにしても合併したからには津なり久居の都市へ行けるような広域的な立場からコミュニティバスのルートを考えないと。旧体制の20年、30年前の生活実態に合った、その当時は旧町村の場合それで喜ばれてかなり利用があったと思うんです。しかし現在では生活実態に合わなくなってきたているんじゃないかなと。なので努力してもそこに基本的な住民要望がないわけですから、なかなか改善が難しいんじゃないかなという気はします。そういう意味で見直しの中でリクエスト型の検討を複合型にしようと見直しがされていますから、その中で地域の方をぜひ検討していかなければ駄目かなという気はします。以上です。

＜松本会長＞ ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

＜事務局＞ 貴重なご意見ありがとうございました。我々も現在コミュニティバスに携わる業務を行っている中で様々な声をいただいております。

先ほど竹田委員からお話をありましたとおり、これまで行かなかったところへの希望や、町自体も20年前、30年前に比べると変わってきた部分もあり、それに合わせた運行ルートの希望は当然ながらございます。ただ我々としても全て叶えるということが出来るかというところがあるのですが、当然広域的な移動になりますと、便数の制限等にも関わってくる部分もありまして、果たしてどこに利便性が一番置かれるべきなのかをしっかりと判断した上で運行ルートの案を検討していきたいと考えております。ありがとうございました。

＜松本会長＞ やはり10年というと大分人々の動きは変わってきます。地理や施設の立地も変わってきます。また合併して10年ということらしいので、一体的なネットワークは念頭に置きながら検討いただくとよろしいかなと思います。

ただ全部をコミュニティバスというわけではないと思いますので、三重交通さんと一緒にそこは津全体のネットワークを検討いただくとよろしいのではないかという気はします。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

今いただいたのは特にこれから計画に非常に大きく関わると思いますので、この後の公共交通計画のほうでまた反映させていただければと思いますが、今回の評価といたしましては、評価に応じて行う取組の具体は書かれていないですが、これは定型でA B C Dに沿った形での評価となっております。ただし見直しという中身には今言われた様な重複だとか小学生の利用だとかあるいは広域の移動と言ったところも見直しの中に含めるという事で一応読むことは可能かなと思っております。

ということで、特にご異論ないようでございますので、今の中身に関しては当然反映していただくという前提をもちまして、評価等につきましてはご承認いただくということでご異議ございませんでしょうか。

ありがとうございました。ではこの形で承認いただいたとさせていただきます。ただし見直しに当たっては今いただいた意見を十分反映していただくようにお願いしたいと思います。

それでは事項3「次期地域公共交通計画（素案）について」ご報告お願ひします。

＜事務局＞ それでは事項3「次期地域公共交通計画（素案）について」ご説明させていただきます。

資料3をご覧ください。

こちらは計画策定に係る分科会におきまして、昨年度から委員の皆様にご協議やご意見等をいただきながら、とりまとめました計画の素案でございます。

本日は時間に限りもございますので、計画の素案についてポイントを絞ってご説明させていただきます。

なお、今年度の第1回協議会におきまして、本計画の体系案についてご説明しており、重複する部分も一部ございますが、改めてご説明させていただきますのでよろしくお願ひいたします。

それでは「はじめに」からご説明いたします。

2ページをお願いいたします。地域公共交通計画は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地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画で、法律に基づき、「津市総合計画」等の上位、関連計画を踏まえて策定するものです。

続きまして第1章「津市の現状」です。

3ページからとなりますが、本市の地勢については711.18平方キロメー

トルと広大な面積に多様な地形が形成されています。

人口は減少が続いている、分布としては、東部の市街地に集中し、西部の平野部や山間部では低密度に分散している状況です。

観光については、豊かな自然環境に恵まれ、津城や高田本山専修寺など歴史的資源のもつ価値が改めて評価されています。

地域公共交通の現状について、6ページからとなります、鉄道はJR、近鉄、伊勢鉄道の3事業者5路線の運行があり、乗合バスは、高速路線バス、一般路線バス、津市コミュニティバス、ぐるっと・つーバス及び地域住民運営主体型コミュニティ交通が運行しています。

加えて、津市と松阪市の一帯で津交通圏を形成するタクシー、津なぎさまちと中部国際空港間を約45分で結ぶ高速船があります。

続きまして第2章「上位・関連計画」です。

12ページからとなります、上位計画として「津市総合計画」、また関連計画として「津市都市マスターplan、津市立地適正化計画、第3期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」などがあり、これらの計画との整合を図っています。

続きまして21ページからとなります、第3章「地域公共交通の課題」です。

アンケート結果及びデータ分析による検証、社会環境の変化や他施策等との整合、第2次津市地域公共交通網形成計画の評価から課題を整理しています。47ページから48ページでその整理結果をまとめていますのでご覧ください。

一つ目の課題は「人口減少・高齢化の視点による地域公共交通のあり方」として、「高齢者にとって利便性の高い公共交通網の形成、利用状況に応じた効率的なバス路線網の形成、多様な移動サービスの活用」を挙げています。

二つ目の課題は「地域特性を踏まえた地域公共交通のあり方」として、「地域特性に応じた公共交通網の形成、地域における実態に合わせたサービス内容の見直し、市街地の交通不便地区への対応、様々な外出需要に対応できる公共交通網の維持、交通結節点における利便性向上」を挙げています。

三つ目の課題は「持続可能な地域公共交通のあり方」として、「運賃収入の減少及び運行事業費の増加による収支率の悪化への対応、安定的、継続的な公共交通網の維持、実態に合ったサービス水準の見直し、市民・交通事業者・行政の連携と役割分担」を挙げています。

最後に四つ目の課題は「社会経済情勢・時代の変化に応じた地域公共交通のあり方」として、「住民・利用者に対する公共交通の周知・啓発、運転手不足解消

に向けた各種取組み、環境負荷低減への取組み、新たな生活様式に合わせた地域公共交通のあり方、新たな制度・技術や情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した交通サービスの検討」を挙げています。

続きまして49ページからの第4章「基本的な方針、計画の目標」です。

計画の目指すべき将来像については、計画全体を整理し、様々な取組を行っていく中で多様な交通手段を維持・活用していくことを目指して、「快適で幸せな暮らしを多様な移動サービスで支えるまち」とさせていただいている。

本計画の対象区域は津市全域とし、計画期間は令和8年度から令和12年度までの5年間としています。

津市の公共交通網の考え方については、現行計画と概ね同様の考え方としています。

次に、津市公共交通の基本的な方針について、54ページをご覧ください。

1つの方針は、「利便性の高い公共交通網の確立」です。

上位・関連計画との整合を図りながら、全ての世代が快適に移動できる環境を提供できるよう、一定のサービス水準を確保し、市民及び来訪者の移動手段として「利便性の高い公共交通網の確立」を目指します。

2つの方針は、「地域の暮らしを支える公共交通網の形成」です。広域で多様な地域特性を有している本市において、高齢者や学生等の通院や買い物、通学などの日常生活に必要な移動手段について、地域特性を考慮し、交通不便地域を含め、多様な移動手段を活用しながら、安心して利用できる移動手段の提供ができるよう「地域の暮らしを支える公共交通網の形成」を図ります。

3つの方針は、運転手不足や物価高騰による運行経費の増大など、公共交通の運営環境は厳しさを増しており、交通事業者や行政だけでは公共交通サービスを維持していくことが困難になりつつある中、地域に必要な公共交通サービスを安定的に、また効果的・効率的な運行により維持し、市民自ら公共交通を支えていくという意識の醸成を図るなど、「持続可能な公共交通の実現」に努めます。

最後に4つの方針は、「将来を見据えた公共交通への取組の推進」です。人口減少や生活様式の変化等により、公共交通の利用実態が変容する中で生じる公共交通の利用者減少やバス運転手の不足、環境負荷軽減への対応など、今後も様々な課題が生じることが想定されます。そのような課題に対応するため、新たな制度や技術の動向、またその活用を含め「将来を見据えた公共交通への取組」を進めます。

次に57ページからになりますが、基本方針に対応する本計画の目標です。目標の1-1は「利便性の高い交通サービスの維持」で、こちらは鉄道、路線バス及び航路といった幹線的な路線の維持を目標とします。

次に1-2は「乗降場所における利用環境の整備」で、今後の高齢者の増加等を踏まえ、関係機関と連携しながら、快適な利用環境の整備に努めます。

次に1-3は「まちづくりと連携した取組の実施」で、関連計画で示された取組も念頭に置きながら、地域公共交通ネットワークを構築するとともに、公共交通の利用促進を行うため、まちづくりと連携した取組を実施します。

次に2-1は「日常生活に必要な移動手段の確保」で、鉄道や一般路線バスに加え、津市コミュニティバスなどの運行や利用促進をはじめとする様々な事業により利用を増やし、日常生活に必要な移動手段の確保を図ります。

次に2-2は「多様な移動手段の活用」で、交通事業者だけでなく、行政や住民等の連携による多様な移動手段を活用し、既存の公共交通を補完していきます。

次に3-1は「公共交通の担い手確保」で、公共交通を支える人材の確保に向け、関係機関が連携し、取組を行っていきます。

次に3-2は「公共交通の利用促進」で、公共交通のサービス水準の確保に加え、公共交通の利用のきっかけとなる取組を実施していきます。

次に3-3は「共助の意識の醸成」で、利用しやすい公共交通サービスを提供するため、地域住民との連携や公共交通に係る協議などを通した利用促進や意識の醸成を図っていきます。

次に3-4は「効果的・効率的な運行（運航）」で、必要な移動手段の確保に向けて、一定のサービス水準を維持しながら、効果的・効率的な運行を行うに当たっては、利便性の低下に配慮しながら取組を実施します。

次に4-1は「環境負荷の軽減」ですが、説明の前に1点訂正がございます。文頭に「脱酸素社会の実現」とありますが、「脱炭素社会の実現」の誤りです。申し訳ございませんが、訂正いただきますようお願いいたします。

この目標については、公共交通における環境負荷の軽減を進めていくというものです。

最後に4-2は「情報通信技術（ＩＣＴ）や新技術・制度の活用」で、公共交通における情報通信技術の活用など移動環境の充実及びそのための仕組みづくりを進めています。

目標については以上でございます。

続きまして59ページからの第5章「目標を達成するために実施する取組」についてご説明いたします。

目標1－1に対する取組について、

1つ目は「鉄道の利便性向上の要請」で、現行計画に引き続き、鉄道事業者と連携して広域への移動手段の確保・維持を図るとともに、利便性の向上に向けて、行政から各鉄道事業者へ働きかけを行っていくことを想定したものです。

2つ目の「航路の維持・利便性向上」は津なぎさまちと中部国際空港間における高速船の運航について、これまで2隻で運航してきましたが、うち1隻が現在故障により運休しており、今後の運行継続に向けた新造船の検討、及び空港の発着便数が回復しきっていない現状から増便を含め、利用促進に取り組むとしています。

3つ目の「一般路線バス（幹線・準幹線・市内線）の維持」、4つ目の「タクシーの維持」は運転手不足の現状や利用動向を踏まえ、今後も維持していくものとしています。

目標1－2に対する取組について、

1つ目は「駅やバス停等における乗降環境の充実（情報提供を含む）」で、運行事業者や道路管理者による乗継を考慮したダイヤ設定や待合環境の整備などを想定しています。

2つ目の「バリアフリーに向けた取組の促進」は、バリアフリー法やその基本方針に従い、施設整備等について今後も推進していくものとして記載しています。

3つ目の「パーク＆ライド、サイクル＆ライドの実施」については、現在も市内のいくつかの鉄道駅付近には公共自転車等駐車場が整備されており、また、名松線のJR一志駅やJR関ノ宮駅付近の総合支所には無料駐車場が整備されていることから、引き続きこうした各種交通手段から乗り換えて公共交通を利用していただける取組を促進していくものでございます。

最後に4つ目の「駅やバス停等における情報提供の充実（多言語対応を含む）」については、津駅などの主要な交通結節点における案内の充実を想定したものです。

目標1－3に対する取組について、

1つ目の「都市核における運行バス路線の利便性向上」は、運行本数の多い区間について、運行するバス路線の認知度向上や渋滞緩和のための取組実施により、利用を促進することを想定しています。

2つ目の「津駅周辺の基盤整備の取組の実施」については、「津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）」で示されました基本理念のもと、複数の路線が乗り入れる重要な交通結節点である津駅周辺の西口エリア及び東口エリアの基盤整備の取組を想定し、記載しています。

3つ目の「大門・丸之内未来ビジョンの実現に向けた取組の実施」は、官民連携組織であるエリアプラットフォーム「大門・丸之内未来のまちづくり」が策定した「大門・丸之内地区未来ビジョン」において掲げられている新たな移動手段の導入を想定して記載しています。

目標2-1に対する取組について、

1つ目は「津市コミュニティバス（支線）等の維持」で、津市が運行するコミュニティバスなどの運行を維持していくことを記載したものです。

2つ目の「津市コミュニティバスの再編」は、現在検討を進めているデマンド型（本市ではドアツードア型と区別するためリクエスト型との名称を使用しています。）交通の導入を想定しています。また、コミュニティバスが運行している「8地域」と、津市コミュニティバスが運行していない津・香良洲地域における「交通不便地区」を対象として、導入に向けた取組を進めていくものです。

73ページには再編の方向性として各地域の要望等を踏まえて地域にお示ししている運行形態を記載していますが、注釈にもありますように現在各地域でご検討いただいている内容であり、今後変更となる場合がございますのでご了承いただきますようお願い申し上げます。

3つ目の「自主運行バス（廃止代替バス）の集約化等」は、現在津市が自主運行しております路線について、利用実態や地域特性を踏まえ、集約等の検討を行っていくことを想定しています。

4つ目の「医療施設や商業施設への乗り入れ」は、利用希望の多い集客施設等への乗り入れを想定しています。

5つ目の「運転免許証返納に対する支援」は、交通事業者による運転免許証返納者に対する各種割引等のサポート内容の周知や、津市コミュニティバスにおける運転免許証返納者割引の実施検討を想定しています。

ここで、運転免許証返納に対する支援の取組に関連しまして、前回の第2回協議会におきましてご意見をいただきましたシルバーエミカの利用方法について、その場で三重交通さんからご回答いただいた部分もございますが、改めてシルバーエミカを所管する健康福祉部高齢福祉課に確認し、整理しましたのでご報告させていただきます。

資料の一番後ろにお付けしております、右上に「参考」とある資料をご覧ください。

既にご存じの方もいらっしゃると思いますが、はじめにシルバーエミカ及び三重交通の運転免許返納割引について簡単にご説明させていただきます。

「1 シルバーエミカの概要」をご覧ください。シルバーエミカは、「津市高齢者外出支援事業」として健康福祉部が実施しているものであり、津市から無償交付されるオリジナルＩＣカード乗車券です。

交付対象は市内在住の65歳以上の方で、初回交付時に付与される乗車ポイント（令和7年度は2,500ポイント）は三重交通グループの路線バス及びぐるっと・つーバスで運賃支払い時に1ポイント=1円として利用できます。津市コミュニティバスにおいては、降車時にシルバーエミカをご提示いただくことで運賃が無料になります。

続きまして、「2 三重交通の運転免許返納割引について」をご覧ください。三重交通において実施されている運転免許返納割引制度は、運賃支払い時に運転経歴証明書を提示することで、本人及び同伴者1名の運賃が半額になるというものです。

裏面をご覧ください。「3 シルバーエミカの利用方法について」ご説明いたします。

シルバーエミカの利用方法は、原則として三重交通ＩＣカードのエミカと同じです。ただし、エミカは、支払い前に乗務員に申し出ることで同伴者分の運賃も含めて1枚のカードからお支払いが可能ですが、シルバーエミカを利用する場合については、所管課に確認したところ、シルバーエミカに付与される乗車ポイントが本人に対して付与されるものという考え方から、乗車ポイントを使い切った後にチャージした分からお支払いいただく場合も含めて、シルバーエミカでは複数人分の支払いができないという運用になっています。

のことから、三重交通の運転免許返納割引自体は、支払い方法に関わらず、本人及び同伴者1名に適用され、それぞれの運賃が半額となります。本人がシルバーエミカを利用される場合には、別途同伴者の方はご自身で運賃をお支払いいただく必要があります。この場合、同伴者がご自分のシルバーエミカで支払うことも可能です。

シルバーエミカが本人分の支払い以外には利用できないということは、三重交通バスの車内放送でも周知いただいておりますが、前回いただいたご意見を踏まえて、利用者に対してシルバーエミカの正確な利用方法をご案内いただけ

るよう、今回の事例とともにシルバーエミカの運用について、三重交通社内において改めて周知いただきます。

参考資料のご説明は、以上でございます。

続きまして、目標2－2に対する取組について、1つ目の「地域住民主体型のコミュニティ交通の推進」は、現行計画においても実施事業に挙げておますが、地域住民が運営主体となり運行するコミュニティ交通を想定したもので、引き続き支援を行います。また、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）制度の活用についても、運行開始に向け実施主体となる団体等の支援を行っていくとともに、新たな支援の仕組みについて検討を進めていくものです。

2つ目の「福祉、教育等との連携（福祉有償運送、スクールバス等）」は、福祉や教育部門と連携し、役割分担しながら、それぞれの運行を継続していくことを想定したものになります。

目標3－1に対する取組について、1つ目の「交通事業者による運転手確保の実施」は、引き続き交通事業者により実施いただき、2つ目の「行政による運転手募集のための情報提供」は、現在の国や県による取組と合わせて、本市においてもその情報発信等の取組に努めることを想定しています。

目標3－2に対する取組について、1つ目の「市民に対する意識啓発活動の実施」は、公共交通に対する理解を深めていただくため、その啓発に努めること、2つ目の「公共交通に親しむためのイベントの実施」は、津まつりなどのイベント時における公共交通に係る啓発活動の実施を想定しています。

3つ目の「体系的な公共交通情報の発信」は、市ホームページの情報を整理し、公共交通についてわかりやすく、体系的な情報発信ができるページを作成することを想定し、4つ目の「JR名松線の活性化」は、現行計画と同様に今後も引き続き利用促進を図っていくものです。

5つ目の「運行情報の公開（リアルタイム）」は現在も三重交通路線バスにおいて実施されており、引き続き実施していただきます。

6つ目の「公共交通データの標準化及びオープン化」について、こちらも既に実施されており、引き続き実施していきます。

目標3－3に対する取組について、1つ目の「地域別の「地域公共交通あり方検討会」等の開催」は、地域の意見を聞く場として、今後も開催していくもので、2つ目の「関係機関との連携の取り組み実施」については、国や県の補助（地域間幹線補助やフィーダー補助）などの活用や行政と民間又は民間同士の利用促進に係る連携や取組を想定しています。

3つ目の「運賃外収入の確保に向けた取組の実施」については、地元企業からの広告収入の確保など運行事業者による運賃外収入の確保に係る取組を想定したものです。

目標3－4に対する取組について、1つ目から3つ目までは再掲となりますが、4つ目の「自主運行バス（廃止代替バス）の見直し」は、現在運行している4路線の自主運行バスについて、集約等の見直しを検討していくことを想定したものです。

目標4－1に対する取組について、1つ目の「環境対応車の導入」は、運行事業者による環境負荷の小さい車両の導入を想定しています。

2つ目の「【再掲】市民に対する意識啓発活動の実施」は、公共交通の利用促進は結果として環境負荷の軽減につながることから、再掲としています。

目標4－2に対する取組について、1つ目の「ICカード等電子決済の拡充」については、引き続き運行事業者による取組を進めていただくことを想定し、2つ目の「日本版ライドシェアの導入可能性調査」については、日本版ライドシェアの制度改正などその動向を注視し、本市における導入の可能性などを含めて調査・研究を進めていくことを想定しています。

3つ目の「次世代型移動手段の導入可能性調査」については、主に自動運転技術の活用を想定しており、特に津駅や大門・丸之内地区などの都市核及び津なぎさまち等における導入の可能性について検討することを想定したものです。

最後に4つ目の「モビリティ・データの共有手法の検討」については、モビリティ・データの将来的な活用を想定した仕組みづくりについての検討を想定したものです。

それぞれの取組については93ページから94ページに一覧でまとめております。

続きまして、最後に95ページからの第6章「計画の達成状況の評価」です。計画全体の評価としまして、現計画と同様に「公共交通に対する市政の満足度」を数値目標として設定し、目標値を「0.02」としました。

これは、令和6年度の市政アンケートにおきまして、月に1回以上バスを利用する人の割合が約10%との回答があり、運行形態は様々ですが市内全域でバスは運行され、ご利用いただくことが可能であることから、評価時において、この10%に当たる回答者が令和5年度の調査結果に対して1段階上の評価をすることを目指すものとして設定いたしました。

次に96ページの目標の達成度の評価です。

こちらの目標値は本計画で定めた次の目標について、具体的な数値により達成度を把握します。

目標1－1のうち「鉄道駅の乗車人数、航路の利用者数」及び目標2－1「津市コミュニティバス及びぐるっと・つーバスの利用者数」について「第3期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」で設定したKPI（重要業績評価指標）と同じ値としています。一般路線バスの利用者数については、最新の数値がKPIで設定した目標値を上回ったため、現状維持を目標値としています。

その他、居住誘導区域における利便地域の割合と目標3－2「月に1日以上バスを利用する割合」も現状維持を目標値に設定しています。

次に97ページの取組の進捗の評価です。

一般路線バスについては、評価の方法として、①経路を確保しているか、②ダイヤを確保しているかを確認することを設定しています。

また、津市コミュニティバスについては、①利用者を確保しているか、②ダイヤを確保しているかを確認することを設定し、今後再編等の内容に応じて別途設定や目標値の見直しを行うことを記載しています。

次に98ページの「その他の取組の評価」です。

こちらは「運行（運航）に直接関わる取組」以外の取組について、毎年度どの程度取組を実施したかを把握するものとして、表8－4に記載した目標について、それぞれ確認指標を設定しています。

最後に100ページの「計画の進捗を確認するための手順」について、PDC Aサイクルに基づく進捗管理と年間標準スケジュールを記載しています。

評価については以上でございます。

本日計画の素案についていただきましたご意見につきましては、内容修正等を行ったうえで、計画策定にあたり実施を予定しておりますパブリックコメントの計画案としてとりまとめを行い、次回協議会におきましてご提案させていただく予定です。

なお、例えば、津なぎさまちからの高速船については、現時点での状況を記載させていただいているが、今後のさらなる具体化も想定されますし、また、津市コミュニティバスの再編についても、現在、各地域でご検討をいただいているので、これらの現在も進められている取組等は、その時点での最新内容も次の計画案に反映させていただく予定です。

最後に前回の協議会でご説明させていただきましたが、スケジュールを変更

した関係上、計画策定にあたり、本協議会と株式会社パスコの間で締結しておりました計画策定支援業務委託の契約期間について、契約の終期を令和7年10月末としておりましたが、これを令和8年3月末まで延長して変更契約を行いましたのでご報告させていただきます。

説明は以上でございます。

＜松本会長＞ はい、ありがとうございました。ということで、今後これからパブリックコメントにかけていくわけですが、その前段階で皆さま方に色々と確認いただいて、お気づきの点なんなりといただければと思っております。

盛りだくさんなので、内容は多岐に渡りますが、どこからでも構いませんので、お気づきの点に質問等していただけたらと思います。

では、宮崎さん。

＜宮崎委員＞ 前回私が言い出したことで、シルバーエミカについて質問したことに対して整理していただいたんですが、分かるんですけれども、1つ質問は、シルバーエミカの同伴者の部分なんですけれども、本人のシルバーエミカでは同伴者の分は支払いできませんけれども、同伴者が自分のシルバーエミカを持っていたら払えると。

その場合に質問は、この同伴者がシルバーエミカを使った場合に、半額になるんでしょうか。免許返納の場合に半額になるのか。いや、220円払えとおっしゃるのか、半額なのか。これは1つの質問ですね。

2点目にはちょっと意見を言いますと、高齢者外出支援っていう極めて、非常に理念的なものでやっていると。ところが支払いはダメですとやってしまうと、同伴者がいないような高齢者は、同伴者が必要だから高齢者になっているわけで、同伴者がダメだよ、お金払わなきやいけないよになってしまふと、高齢者は外出をやめるってことが起こってしまう。ということで高齢者外出支援事業の足を引っ張るということをやっておられるわけですよね。高齢者外出支援という非常に高尚な理念を現実的なことで足を引っ張っちゃっていいのかと。だから矛盾というか足引っ張っているんじゃないですかという意見です。

それで、この支払いシステムの問題なのか、いや理念の問題なのか、本人のためのものだから理念の問題でダメだと言っているのか。支払いシステムで、要するに三重交通さんがシルバーエミカでは払えないようなシステムになっているのか、いやいや別にどっちで払ってもいいよということで、市の理念の問題なの

か?三重交通さんの現実的なシステムの問題なのか、これもちょっと聞きたいわけですね。理念的に言うならば、これは足引っ張っているんだから、同伴者もシルバーエミカで払って、支払いが可能ならば三重交通さんとしてはどっちでもお金を取れるわけだからいいですよね。

意見も含めましてそういうのもあります。

<松本会長> ありがとうございます。いかがでしょうか?

<事務局> ご質問ありがとうございます。

まず、本人さんがシルバーエミカを使っていらっしゃって、同伴者もシルバーエミカで支払う場合なんですけども、その場合にも運転免許返納の割引は適用されますので、例えば200円であれば、同伴者さんも本人のシルバーエミカで100円をお支払いいただければ大丈夫という話なんですけれども、それで同伴者分も支払えないのがちょっと足を引っ張っているのではないかというご意見もいただいておったんですけども、まず、市の理念的なもので、シルバーエミカのポイントが本人さんに対して付与されるっていうのがありますし、例えばなんんですけど、65歳以上の高齢者の方が、本人は全くバスに乗らないけど、ポイントだけもらっておいて、例えば同伴者の若い人の分として支払うというような使い方ができてしまうので、それはできないように、本人さんの分しか支払えないようにするっていうのもありますし、三重交通さんの支払いの時に、市の考え方として本人さんに付与するっていう部分がありますので、そこは本人にしか使えないという運用になっているということを担当課に確認しております。

<宮崎委員> 要するにシルバーエミカは人に貸しちゃうからだめだっていう言い方をされたのですかね。それと、これは65歳ですから、本人は65歳、ところが奥さんが60歳だったらこれはだめよって言い方なんですよね。奥さんがシルバーエミカを持ってなかつたらだめ。いやいや、エミカを持ってるから半額になる。同伴者はシルバーエミカ?

<事務局> 免許返納で半額の部分と、シルバーエミカの高齢者支援で本人が使える部分と混在している状況となっておりますので、今回計画の方については免許返納の場合について整理させていただいた。それで、免許返納については、免許を返したという履歴を見せていただければ半額にはなるんですけど、その支払い方法に

については、シルバーエミカについては先ほどご説明させていただいたように、本人さんの外出支援としてポイントをプレゼントさせていただいているので、本人さんが使うっていう前提のものなので、それを一緒に他の方も使えるようなシステムとしては理念的にはちょっと難しいというのが1つなんですが、ただ、三重交通さんのエミカについてはそういう制度がないので支払いができるというようなところになっているというような状況です。

＜松本会長＞ わかりました。制度上は今言われた通りで、ご本人にしかシルバーエミカのポイントは使えません。それから同伴者に関しては、免許返納者の場合は半額になります。で、その半額の支払い方法はご自分のエミカなりシルバーエミカなりキャッシュなりで半額で乗れるということでよろしいですね。

＜事務局＞ はい。

＜松本会長＞ ということです。でも一方で宮崎さんは、外出支援という意味では同伴者も免許返納者のシルバーエミカで使えるようにすべきではないかというご意見ですので、それは担当部署にお伝えください。ただ現状は不可能だということだそうです。で、先ほどのように他の人に使われてしまうだろうという意味は、誰かに渡しちゃってご本人じゃない方が勝手に使うというパターンを想定されていると思いますが、宮崎さんが言われるのと同伴に限ってということですので、その場合は必ずしもご本人がいないところで使われるという状況ではないと思いますので、同伴に限って使えるようにしてもらえるようにしてほしいということが要望としてあったということを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。はい、伊藤さんお願ひいたします。

＜伊藤委員＞ 1番最後の参考資料についてはあくまでもこれ健康福祉部さんの話でしたよね。で、前回私がお話したのはシルバーエミカを出して、1枚で2人分半額になったコースと両方ともだめだって言われたのがあったので、ご質問させていただいた。そういう不具合がありますので、三重交通さんが運転手さんにきちんと話してほしいということを前回申し上げたと思うんです。

ついででございますけども、もう1つ申し上げたいのは地域交通計画の26ページの4のアでございますけども、ここにもシルバーエミカとか料金のお話が書いてあります。

料金については三重交通さんのお話ですし、それからシルバーエミカが今後、2,000円なのか2,500円なのか3,000円になるのかっていうのは交通政策課さんの計画の中では入れるべきじゃないと思いますので、一言申し上げます。

＜松本会長＞ はい。いかがですか。

＜事務局＞ ありがとうございます。こちらについてはデマンド交通の実証実験をさせていただいた時のアンケートを入れさせていただいております。

これは津市の、今は「リクエスト型」と名称を変えておるんですけど、リクエスト型に入る前に料金はどうですかというのと、そういうシルバーエミカの継続というようなお声を頂戴したということを記載させていただいておりますので、要はリクエスト型の運賃に対する要望というような内容になっております。よろしくお願ひいたします。

＜松本会長＞ ですから市としてどうのというのではなくて、アンケートの結果そういう意見があったということの取りまとめですね。

はい、ということでご理解いただければと思います。

それから先ほどの半額になったのとならなかつたのと、特にならなかつたのは大きな問題だと思っておりますが、谷さんよろしければ。

＜谷委員＞ はい。シルバーエミカの取扱いにつきまして、色んな間違いがあったところで、非常に申し訳なく思っております。これにつきましては、今回整理いただいた内容で乗務員に周知をして、間違いがないようにしっかりと整理していくたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

＜松本会長＞ はい、ありがとうございます。

伊藤さんの方から問題提起いただいたので、今後はそういう間違いがないように、皆さんのが公平に等しくご乗車いただけるような、そういう体制になると思っておりますので、そこに皆さん期待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。では竹田さん。

＜竹田委員＞ 2、3ちょっと質問させていただきたいんですが。

1つは、54ページにバスの運転手不足の問題が上げられております。先般、国交省の資料を見ましたら、コロナ前に比べて13万人が10万人になっていると、3万人も減少しているということで、これは津だけの問題じゃなくて、全国的に運転手が不足して、そのために、運転手不足だけじゃないんですけれども、減便とか廃止になった路線の数が、これは1年間で2,496キロメートルだったかな。つまり、青森の竜飛岬から九州の鹿児島の岬まででも、それでもまだお釣りがくるぐらいの路線が廃止されたり、減便になったりしていると。これは深刻な問題なんですね。そこでここも書かれているんですけども、何か具体的にこういう支援を行政なり、あるいは津市としてはしていきたいっていうような想定される課題があれば教えてほしいなと思います。

2点目はコミュニティバスの再編の問題も触れられております。これは一律的なリクエスト型じゃなくて、色んなシステムを組み合わせて複合型にしていこうと。これは非常に私も賛成しております、一律に変えたら色んな問題が発生してくるんじゃないかと危惧していたものですから、これは大いに賛成なんですが、リクエスト型交通の実証実験をやったところの方々の意見を私なりに聞いて歩いて回ったんですけども、一つは周知が不足していると。登録するにしても実施の時期にしても、住民への周知が不足してたんじゃないかなっていう。

それと、やっぱり運行日数と回数。これはあまりにも少なすぎる。それと行き先も少ないと、こういう苦情的な不満的なご意見をかなり私も聞きました、今後の計画の中では、システムの見直しだけが触れられておりますので、ぜひ複合型にしても、特にリクエスト型については、そういった点も配慮して、多様なニーズに応えられるようなシステムにぜひ作り上げてほしいなど。これが2点目です。これは要望です。

3点目は、財政計画が全然触れられていないですね。これは必要なだけ財政当局は出してくれるような、そういう意味なんですかね。

こちらがこういうことをやっていきたいという要望があれば、それに見合う財政支出は当然行いますよということであれば、問題ないんですけども、例えば運転手不足にしても、1番の問題は他の業種に比べて運転手さんの賃金が低いと。それに対して国交省のあれを見ますと、どうも運賃を上げてそれに当てたいと、もちろんそれだけじゃないんですよ。色んな機器の革新化してというような効率化を図っていきたいんです。

いずれにしても効率化と運賃値上げなんですよ。それで運転手の賃金を上げて

確保したいと。これが主たる主張でした、国交省の。これで本当に改善できるのかなというふうに思うんですね。

そういう意味で自治体なり、市民の色々な協力も含めて、その辺を国のそういうことを考えれば、やっぱり地方自治体が頑張らないと、なかなか実際にはコミュニティバスが維持できないと。コミュニティバスだけじゃなくて、三重交通の路線も、さらに廃止路線が増えて減便しなくてはならないというようなことも出てくるんじゃないかなということで、やっぱり財政支援の問題はどのように位置づけられているのか、こういうことをちょっとお聞きしたいと。

お伺いするのは2点。運転手不足に対して何か具体的な施策が想定されるものがあるのかどうか。それと今の財政的な問題。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。ご質問を2点いただきました。

1点目のバスの運転手の不足についてということなんですねけれども、おっしゃられるように、なかなか難しい問題で、それも全国的にも大きな問題になっているというところかと思います。

具体的なところって言われますとなかなか難しいんですけども、今全国でいろんな取り組みされてる中で、三重交通さんのご意見も伺いながら、津市としてできることを検討して、その中で対応できるものについては、取り組みをしていきたいというふうに考えておりまして、委員が言われるように、具体的にというところでは、今この時点ではお答えがなかなか難しい状況です。

<事務局> すみません。本紙の80ページに公共交通の担い手確保、目標に対しての取り組みをちょっと記載させていただいておりまして、まず「事業者の担い手不足を解消するため、引き続き積極的な採用活動を図ります。具体的には、就職説明会の実施や、運転手の仕事に関する情報提供を行います。」ということで、一応そのようには書かせていただいております。

<松本会長> はい。2点目。

<事務局> 次は財政計画の話なんですねけれども、おっしゃられるように、予算については当然上限というか制約がある中での話になるかと思います。今ご紹介がありまし

たように、運転手の不足に対して賃金が安いということで、これを解消するためにどうしていくかという中で、運賃の値上げについて國の方針があるということですが、今の時点で財政的な担保と言いますか、確保はなかなか難しい状況にあります。そのため、その部分について触れることができていないんですけれども、これから実施をしていきます取組等におきまして、これをやるということになれば、当然財政の部局ともその辺の予算確保に向けた協議をしていくということになりますので、必要なものについては当然要求や提案をして、必要なものの予算については確保できるように努力をしていくという形になりますので、取組みとしましてはそういう形で進めて行きたいと思っております。以上でございます。

＜事務局＞ 補足をよろしいですか。

まず財政計画の話なんですが、今説明がありましたように、具体的な話について触れているということではないんですが、58ページに目標3の（4）というのがありますと、こちらが「効果的、効率的な運行」ということで、「日常生活に必要な移動手段を確保し、市民の暮らしを支えていく必要があります。そのため安定的に一定のサービス水準を確保しつつ効果的、効率的な運行を行うに当たっては、他の幹線路線との運行調整の実施や代替手段を講じるなど、利便性の低下に配慮しながら運行を行うための取組みを実施します。」と。

具体的なそのお金をどこから取ってくるかとそういったことには触れてはいないんですけども、効率的な運行を目指すという部分についての記載はさせていただいているということでございます。

それとご意見ということで承りましたが、バスの再編のお話ですね。令和6年度に我々が考えていたその運行案について、様々なご意見を地域の方からいただきましたと、その中には運行日数であったり回数が足りないというようなご意見をたくさんいただきました。

現在、我々がそのコミュニティ交通のバスの再編を考えている中では、少なくとも昨年度よりも、なるべくその利便性が高まるように、必要な曜日であったりとか、そういうお声も聴きながら、再編の取組みを進めさせていただいているというところですので、ご理解いただければと思います。よろしくお願ひします。

＜竹田委員＞ すみません。まず運転手不足については、三重交通に期待したいんですけどね。しかし、私も関連しておりますのであれですけれども、赤字路線が多くてなかなかバス運行自体が大変で、おそらく所長さんは随分悩まれているんじゃない

か、毎日が大変だということでね。そういう中で運転手の確保をしなければいけない。だけども賃金を上げるには、原資がいるということで、一企業、事業者だけでこれを改善しようというのは非常に厳しい情勢じゃないかなと。

特にこういう地方の都市の事業はなおさらのことだと思うんですね。したがって国に期待したいんですけど、なかなか国もそういうことで、サービスを削って上げるというような、私から見ればちょっとちぐはぐな感じがするということで、あまり今期待できない。そうなるとやっぱり自治体とか市民が協力して盛り上げていくというような、そういうやり方しかないと思うんですけれども。

例えば、よその自治体では、そのバスの運転士の福利厚生とか、あるいは住宅支援とかということで。例えば住宅支援で言うなら市営住宅を提供して運転士さんに入っていたらというような支援とか、あるいは福利厚生でも色々直接賃金を上げることに行政が関わっていくのは難しいと思いますけれども、他の分野で随分、今まで例えば企業が負担していた問題等を、若干でも負担を軽減してというような。しかも、市民から合意が得られるような施策は、全国的にもとられてきているっていうような話を聞いておりますし、そういう先進的な自治体などの取組みなども参考にしながら、津市で取り組めることを是非具体化していただきたいなど。

それで何としても、この地域の路線バスを確保していく、維持していくというような、自治体としても心強い、そういう意思表示を具体化してほしいなと要望していきたいと思っています。

コミュニティバスの再編については、市も努力していただいておりますので、ぜひお願ひしたいと。

あと財政の問題なんですけれども、実はぐるっと・つーバスという津新町駅を拠点にして、各市内の主な病院とスーパー、商店街を結ぶ一周45分程度、それを100円で三重交通さんに委託して運営しているんですけども、ここに対しても随分要望が来るんです。

例えば、今は片回りしかしてないんですけども、両方回りにしてくれたら行きも帰りも利用できるのにとかですね。あるいは私の地域にもこのぐるっと・つーバスを走らせて欲しい。要するに、この中心部を走っている今の45分の巡回バスを色々な地域から、市内の公共交通が安定しているっていう地域、主に旧津市内からですね、そういう要望が多数来ているんですけども、残念ながら、お金がNPOにもないし、市に今400万円、今年から450万円補助金をもらって、約1,100万円の事業をやってるんです。

それで、やってるんですが、残念ながら市民の様々な要望に応えようとしても、財源が追いついていけないから、我慢してもらっているっていうのが実状でございまして、おそらくこのコミュニティバスもいろんな要望があると思うんですよ。ここへ届いてるかどうかは別にして。それをやっぱり、財源がないっていうことで、やってるんですけども、しかし、実際には津市の場合は、市民病院も持っていないません。市営交通も持っていないません。そういう支出の面で、主な県庁所在都市にしては随分楽な支出構造になっているんですよね、財政の。一方、収入、歳入の方では、津競艇場、津モーターボート競艇場、一般的には、こんなある意味では、他市から見ると羨ましいような都市財政構造になっているんですよ。

だから決して僕は一般論としては財政的に苦しい都市ではないと思います。

しかし残念ながら、じゃあコミュニティ交通に支出している財政割合と言ったら、一般会計に占める割合と言ったら、0.1%台です。1,000円で1円なんですね。今の津市は。他市から見ても、県庁所在都市の、まだ全部集まっておりませんけれども、そういう公共交通にかかる一般財源から、一般会計からの比率を今ちょっと調べている最中なんですけれども、今途中でございますけれども、しかし必ずしも多く出している都市にはなっていない。どちらかと言ったらまだ低い方なんですね。残念ながら。残念って言うか、良いと言うか、ちょっと分かりませんが。だからまだまだ、その一般財政から一般会計から、公共交通にかかる経費を出すのは他市に比べても、一般論ですけれども、これはまだ余裕があるんじゃないかと推察するわけですね。

だから0.1%台、それを0.2%台にしてもらえば、少なくともこのぐるっと・つーバスが今、年間1,100万円。それで約1万、今年は9,000人、去年で1万9,000人弱の市民が利用していただいているわけですよね。だから、0.1%引き上げてもらったら、少なくともこのぐるっと・つーバスの規模の、10路線が、この津市内に走ることになるんですね。土日除いて走ってます毎日ね。それで1日8便走ってるんです。年間240日間で、1日8便走ってるんです。これが10ルート増えれば、かなりの市民が満足していただけるんじゃないかなと。決して僕は0.1%ぐらいは増やすことは不可能ではないと思いますのでね。今財政当局にかなり心強いご返答いただきましたので、ぜひこの新しい計画をより良いものにしていくっていう意味では、財政的な裏付けも大事ですので、ぜひ1つご努力をお願いしたいとこれも要望していきたいと思います。以上。長くなりましてすみません。

＜松本会長＞ ありがとうございます。財政は確かに仰るとおり大変重要で、その0.1を0.2にするかどうかはこの場で決めることはできませんが、少なくともこの計画において、財政についてどう考えているかの方向性は示してもらってもいいかなと思うんですね。

今それが全くないので、どう読めばいいかわからないと。ですから例えば現状がベースなのか、あるいはどんどん増やすのか、あるいは減らすのか、そういうのも全く分からんんですよね。

なんらかの記載は必要ではないかなと思いますが、いかがですか。

＜事務局＞ ありがとうございます。まさに地域公共交通を運営していく上では財源は大事になります。私どもが頑張って財政当局にいろんな協議をしながらというのが当然のお話なんですけれども、この計画の中で、財政フレームみたいな形で、他の計画も見させていただいているところもあるんですけども、なかなかそこまで具体に書いてあるところがあまり私は目にしていない部分もございます。

ただ、どういう方向性で行くかっていうのは、大事な部分でもありますけども、ただ物価高騰している中では、今我々が色んな検討する中では、じゃあ計画がそのままかっていういろんな状況の変化もございますので、その部分も含めて、明確にここでこうしますというお返事はなかなか難しい大きな話なんですけれども、そういう財源的なことを思いながら、着実にこの計画が前に進むように頑張ってまいりたいと考えております。以上でございます。

＜松本会長＞ はい。そういう意味では、よくあるパターンは現状以下というのが方針として出されるというのを結構聞きます。それはあります。

ただ今の話聞いてると、必要なものは確保するように努力するというようなご答弁だったと思いますので、その姿勢はすごく私は前向きに捉えていますので、ですから明確にこういうふうだっていうのはない中で、必要な事業に関しては予算確保に努力いただくということだと思っていますので、それは明記はできないかもしれません、このメンバーの中ではその姿勢というのは共有したいと思います。はい、ありがとうございました。

それから人材不足に関して言いますと、これ前も紹介したかもしれません、市の職員の方がバスドライバーを担うというのがいくつか事例として出てきています。

それから公共ライドシェアのドライバーを市の職員がやるなんていうのも最

近は出てきておりますので、かなり色んなところで真剣に、人材不足に対しての対応が進みつつあるなという気がしておりますので、やれという意味ではないんですが、そんなことも含めて具体策をご検討いただければと思います。

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

矢代さんからお願ひできますか。

＜矢代委員＞ たくさんこれだけの資料をとりまとめていただくのは、本当に大変かと思います。ありがとうございます。

その上で改めて拝見して2つ教えていただきたいと思うんですが、まず46ページの津市コミュニティバスの1便あたりの利用者数の評価に関してなんですが、資料2でもA B C Dと使われてまして、今回この「○」、「○」、「×」というこの目標値なんですけれども、色々、人々の動きに変化も見えてきておりまして、設定いただいたのは令和3年というコロナ禍であったかと思うんですが、より効果的な運行をしていただくに当たり、こういう目標値の設定を変えたりするということも必要になってくるかと思いますが、今後これについては、このまま1便あたりは3.5人とか、あと基準値は2.0人っていうのも今後もこの数値で行かれるのかと言うことと、あと82ページのイベントにおいてなんですが、この実施内容によりますと、お子様中心の内容の事例が取り上げられているんですが、他に自家用車を運転できるぐらいの成人をターゲットにした、対象にしているイベントとか、お考えがあったのかとか、今後そういうこともあるのか、そういう巻き込みですね。利用促進に巻き込むための、お考えがあるのかということもお聞かせいただければと思います。お願ひします。

＜松本委員＞ ではお願ひします。

＜事務局＞ ありがとうございます。目標値につきましては、現行、「○」が3.5人、運行維持基準値としては2.0人です。これを例えば見直すと、例えば下げるということになりますと、当然求める水準を逆に減らし、要は利便性がちょっと悪くなってしまふような目標値になってしまふ可能性もありますので、その部分については慎重に考える必要があるかなと思っております。

現在我々としては、コミュニティバスの再編を行った上で、この数字を超えるように取り組みたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

2点目に御質問いただきましたイベントのお話でございます。

今資料の82ページもご紹介いただきましたけれども、こちらにつきましては、今やっている津まつりにおける利用促進活動ということで、こちらに掲載させていただいております。今委員がご発言いただきました、大人の方向けというところですね、ここについてはそこにターゲットを絞ってというイベントについては、今やっているものがない状況なんですけれども、これ以外にも例えば、支局さんがやって見えるイベントと一緒に参加させていただいたりとかしております、そこには当然、親と言いますか、保護者の方もいらっしゃいますので、ご参加いただいた方皆さんを含めて、そういった利用促進の対象という形で検討をさせていただいておりますので、お子さんと一緒に、大人の方もそういった形でご参加をいただけたらいいかなというふうに考えております。以上でございます。

＜松本会長＞ よろしかったですか。ちなみに新計画だと、先ほどの評価値というのは97ページに書かれてるかと思います。コミュニティバスに関しては、利用者数を確保しているかで、運行維持基準値は2.0と書かれておりますので、これが現行と一緒にだという意味ですよね。

ところが3.5とか、その他の数値はここに書かれてませんが、その辺はどうされるんですか。

＜事務局＞ ここの注意書きにも入れさせていただいておるんですけども、今地域で検討していますバスの再編の関係で、運行案の方がまだしっかり決まってないという状況がございますので、その辺りの内容を含めまして今後、別で検討していくということで考えていきたいと思っております。以上でございます。

＜松本会長＞ 運行維持基準値は2.0は確定ですか。

＜事務局＞ これにつきましては、今この時点では、今の基準は維持したいと思っております。その上で必要があれば見直しということもさせていただくかも分からぬんですけども、今の時点におきましては、運行維持基準としましては、一旦この2.0人に設定させていただいているという状況でございます。

＜松本会長＞ ですがこれも必要に応じて見直すつもりだということですね。

＜事務局＞ そうですね。全体の運行案が見えてきた段階で、その辺りも含めて検討の方させていただきたいと思っております。

＜松本会長＞ ちょっとそれ分かりにくいですよね。利用者数の目標値は別途設定しますと書いてあって、利用者数の目標値という言葉は上に出てきてないですよね。運行維持基準値という表現なので、これが見直されるのか、あるいは別途、利用者数の目標値が示されるのか、ちょっと分かりにくいので、もしも運行維持基準値も見直すのであれば、それも見直すような表記にしてもらった方がいいかもしれませんね。

ありがとうございました。では、森さんお願ひします。

＜森委員＞ 担い手確保のところで、こちらの交通計画に記載するかは別としまして、国土交通省、我々運輸支局の取組みについて紹介させていただきたいと思っております。

コロナの前からの取組みになっているんですけども、各高等学校を訪問しまして、運輸関係のドライバーをはじめ、整備士に将来になっていただけるように、我々で訪問の活動をしていることと、それから最近といいますか昨年なんですが、防衛省と国土交通省の方ですね、退職自衛官の方が運輸関係の職業に就いて再就職していただけるような申し合わせをしておりまして、先日私も三重県の自衛隊の方に訪問して、任期付きの自衛官の方であったりとか若年定年制の自衛官が、ドライバーの職業についてもらえるように話をしたり、それから、自衛隊が個別にやってます合同企業説明会というのがあるんですけども、そちらの方も見学させてもらってきました。

それから、昨日プレス発表をしたんですけども、これもコロナ前からの取組みで、全国で行っているんですけども、「どらなびEXPO」というのがございまして、中部地区ですと今年は10月4日の土曜日に、名古屋で開催されるんですけども、こちらは三重交通さんを始め30社ばかりのバス事業者が参加しまして、バスドライバーになっていたいただけるような方向けに、就職説明会というような形で、女性ドライバーが登壇したり、男性ドライバーが登壇するようなセッションを設けて、1日、半日ぐらいかけてそういういったイベントを開催することとしています。こちら昨日プレス発表をしたので、よければ運輸局のホームページをご覧いただければと思います。以上です。

＜松本会長＞ ありがとうございました。国でもいろんな支援をされているということですので、コラムで紹介してもらってもいいですし、あるいはそれをこの計画に位置付けてもらってもいいですし、そこはお任せしますが、そういうことがあるということですね。

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。大体よろしいですか。じやあすみません。私の方からちょっとといくつかだけ、パッとお話をさせてください。

まず1点目ですが、60ページ。「鉄道の利便性向上の要請」ということで、これ結局働きかけます、働きかけていきますということで、市としてはもう要望するだけという姿勢になっておりますが、最近は、市と鉄道事業者さんが組んで、例えばこの計画に位置づけたり、あるいは再構築、再構築というのもそこまで必要だと思っておりませんが、計画に位置づけることによっていろんな補助メニューが使えるようになっています。ですからそういうことで市も協力するということはあり得るなと思っていますので、もう1歩踏み込んだ表現があってもいいかなと思っています。

例えば、線路の改修とか、路盤の改修とか、あるいは駅舎の改修、そういうしたものも含まれるということですから、ICカード化なんかもそうだと思っておりますので、もう1歩踏み込んだ表記があってもいいんじゃないかと。特に国の補助メニューを使うということであれば、そういう表記があってもいいかなと思っています。

それから2点目ですが、69ページですね。津駅周辺の基盤整備ということで、今バスタも含めて色んな計画が公表されて、市民の方々も大変期待されているところだと思います。

少し先の計画ですので、この5年間で実現すると思いませんが、少なくともこのハード整備だけで終えてはいけないと思っております。いわゆる箱物、箱物だけとは限りませんが、その整備だけを目標としていてはいけないので、それと共に公共交通全般の利便性向上が当然図られないといけないと思っております。

したがって、この記載といたしましては当然基盤整備するんですが、それとともに例えばですが、バスの利便性向上についての検討も進めるとかですね。なにかそれはセットでぜひ書いていただきたいなと思っています。どうしてもハード分野の方々はハードを一生懸命やっていただくのでそれで当然なんですが、一方でやっぱりソフトも考えていかないといけないよということを明確にするためにもそこの表記はお願いできたらと思っております。

それから続きまして、71ページ「大門・丸之内地区未来ビジョンの実現に向けた取組の実施」というところなんですが、基本的にこれ計画ですので、全部末尾を見させてもらいますと、図りますとか、進めますとか、努めますとか、目指しますとか、何かをやりますという表記なんですが、ここだけはそういう何かをやるっていうのは書かれてなくて、新たな移動手段の導入が掲げられています。その他うんぬんかんぬんで実施されました、で終わっちゃっているんですね。これは何をやるかが書かれていないので、このエリアビジョンに関してやられているのを支援していきますとかでもいいですし、あるいは共同しながら取り組みを進めていますとかでもいいんですが、何をやるかっていう記載がある必要があるかと思っています。

それから、担い手確保はもういいですね。たくさん皆さんからご意見をいただきました。

それから90ページ。「日本版ライドシェア」という具体的の表記があるんですが、これはもう「公共ライドシェア」は含まないのかなと、あえて含めてないのかなと思いますが、どこかで公共ライドシェアっていう言葉もあったような気もしますが、ここでいわゆる日本版ライドシェアに限定した、もし意図があればいいんですが、そうでなければ公共ライドシェアも含めたような表現でもいいのかなという気がいたしました。

というところでございます。特に時間もありませんので、回答を必要としませんが、そういったところも検討の題材にしていただければという気がいたしました。

以上でございます。

その他皆さんよろしいでしょうか。ありがとうございました。

今日もたくさんご意見をいただきましたので、その意見を含めて、また次回最終のパブコメ案を皆さんに協議いただくということでよろしいですかね。

はい、ということになりますので、そういう意味では、もしこのあとお気づきの点があれば、事務局にお寄せいただければと思いますので、また個別にそのお気づきの点をお寄せいただければと思います。どうもありがとうございました。時間がほんの5分ほど過ぎてしましましたが、これで予定の議題全て終了ということになりました。皆さま方のご協力に感謝申し上げます。では進行を事務局にお返しいたします。

<事務局> 長時間に渡りましてご協議いただきましてありがとうございました。では、こ

れをもちまして令和7年度第3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4回の協議会につきましては、10月の開催を予定しております、詳細な日程については、後日文書でご通知させていただきますのでよろしくお願ひいたします。本日はありがとうございました。