

平成30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	平成30年度第3回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	平成31年1月11日(金)午前10時から午後0時半まで
3 開催場所	津市役所本庁舎8階大会議室B
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) ※順不可 敬称略 伊豆原浩二(会長)、蓑田博之(副会長)、伊藤繁明、伊藤智泰、伊藤好幸、今井和美、内山宜哉、大谷英生、川邊正浩、小島誠伺、竹田治、伊藤公一(戸上委員代理)、中平恭之、宮崎清、村田和久、村田友和、若林直樹(吉川委員代理)</p> <p>(事務局) 都市計画部次長 松井昭道 交通政策課長 垣野哲也 交通政策・海上アクセス担当主幹 原田浩治 交通政策・海上アクセス担当 西出智康、藤原崇、桂京佑</p>
5 内容	<p>1 平成29・30年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について</p> <p>2 地域間幹線系統に係る事業評価について(三重県より)</p> <p>3(次期)津市地域公共交通網形成計画の策定について</p> <p>(1)計画の策定について</p> <p>(2)実態把握について</p> <p>(3)玉城町への視察を振り返って</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</p> <p>電話番号 059-229-3289</p> <p>E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp</p>

【平成 30 年度第 3 回協議会の議事内容】

<事務局> 本日は、お忙しいところ御出席いただきありがとうございます。
ただいまから、平成 30 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。
それでは、議事進行につきましては伊豆原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。

<伊豆原会長> 皆さん、あけましておめでとうございます。こんなに早い時期に
協議会を開催するというのはなかなか無いのですが、今年は少し早
めにさせていただきました。

昨年の 9 月に、津市で高齢者の外出支援事業が始まって、御利用
になられる方が結構増えたのですよね。そういう意味では、この効
果というのがずっと続いていくのかどうかということ、これから
私たちは見極めないといけないですし、もう一つは今年度の初めに
市長さんから大きな宿題をいただいておりまして、これもあと 1 年
ぐらいでということになります。それとともに、網形成計画の最終
年が来年度になります。次の網形成計画を策定するに当たり、いろ
いろな面での検討をしないといけない時期に来ているのかなと思
います。

先ほどの御利用になる方が増加したということは大変嬉しい話な
のですが、次のステップに向けてどうするかということがこれから
の課題になるのかなと思います。今年の課題はそんなところかなと
年の初めに思っておりました。皆さんにはいろいろなところで御議
論いただくことが出てくるのではないかと思いますので、是非、忌
憚のない御意見をいただいて、少しでも津の公共交通が市民の皆さ
んにとって良いものになるよう改善していければと思っております。
今年もよろしくお願いいたします。

それでは、座って進めさせていただきます。初めに出席状況の確
認を事務局にお願いしたいと思います。

<事務局> 出席状況の確認をさせていただきます。本日の会議は、委員総数 21 名のうち、15 名の出席をいただいております。

なお、津市自治会連合会の朝倉委員、津市社会福祉協議会の西川委員、名城大学の松本委員、公募委員の森田委員より、所用のため欠席するとの御連絡をいただいております。

また、津市建設政策課の戸上委員に代わりまして伊藤公一建設政策課調査担当副参事、三重県交通政策課の吉川委員に代わりまして若林交通政策課長補佐に代理出席いただいております。

以上でございます。

<伊豆原会長> ありがとうございます。事務局から出席状況の確認をいただきました。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確認したいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、お手元の事項書に従って進めてまいります。本日は、結構項目が用意されていますが、時間の許す限り是非いろいろな御意見をいただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、事項 1 平成 29・30 年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について、事務局からお願いします。

<事務局> それでは、事項 1「平成 29・30 年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」について御説明いたします。

まずは【資料 1-1】を御覧ください。

「1 事業評価の概要」でございますが、津市コミュニティバス及び廃止代替バスのうち、国が定める一定の基準を満たす系統につきましては、国の補助金を受けて運行しておりまして、この補助金を受けるため、当協議会では毎年「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」という計画を作成し、国に提出しております。

本年度第 1 回協議会におきまして皆さまに御協議いただきましたのが同計画の平成 31 年度計画でございます。平成 30 年 10 月から平成 31 年 9 月までを対象としたものでございます。

また、協議会は補助対象事業について評価を行い、その結果を地方運輸局長に報告しなければならないこととなっておりますことか

ら、本日は平成 29 年度と平成 30 年度の 2 か年における補助対象系統の運行等につきましての評価をお願いいたします。

それでは、系統の評価に入ります前に、資料の中段にございます「3 計画策定から事業評価までの流れ」を御覧いただきたいと思っております。

こちらは、計画策定から事業評価までの流れを時系列に示したものでございまして、毎年 6 月に計画を策定した上で、10 月から翌年 9 月までの 1 年間で事業を実施し、年明けの 1 月に事業評価を実施するといった流れとなっております。

また、事業評価の翌月、2 月のところに括弧書きで二次評価との記載がございしますが、二次評価につきましては、原則として 2 年に 1 度、当協議会が提出した事業評価結果を基に中部運輸局と支局が評価を実施することとなっております。加えて学識者と運輸局の幹部で構成される第三者評価委員会による評価も実施されることとなっております。

この流れでいきますと、毎年 1 月に前年 9 月までの 1 年間の事業について評価を実施することとなるのですが、前年度に第三者評価委員会の評価を受けていない協議会につきましては、過去 2 年間で評価対象とすることとなっておりますことから、今回は平成 28 年 10 月 1 日から平成 30 年 9 月 30 日までの 2 年間について評価を実施していただくこととなります。

続きまして、【資料 1-2】を御覧ください。

こちらは、国が定める様式でございます。

左から「①補助対象事業者の名称」、「②補助対象となる系統の名称」、「③前回の事業評価結果の反映状況」、「④計画に基づく事業が実施されたかどうかの評価」、「⑤計画における目標の達成状況」、「⑥今後の改善点」といった順に記載することとなっております。津市コミュニティバスの評価につきましては、系統ごとではなく、地域毎に評価を実施しております。

時間も限られておりますことから、各地域における目標の達成状況及び今後の改善点につきまして、簡単に説明させていただきます。

まず、【資料 1-2】の 1 枚目には、久居地域のコミュニティバスについて記載しております。

右から 2 列目の「⑤目標・効果達成状況」の欄を御覧いただきますと、平成 29 年度は利用者数が前年度比で 91.9%でございましたことから、「現状維持」という目標を達成することができなかったという評価になっております。

また、平成 30 年度は利用者数が前年度比で 112.9%でございましたことから、「前年度比 100%」という目標を達成することができたという評価になっております。

A、B、Cによる評価につきましては、目標を達成できた場合はA、目標を一部達成できなかった場合はB、目標を達成できなかった場合はCという評価をつけることとなっておりますことから、久居地域につきましてはBという評価をつけております。

続きまして、一番右の「⑥事業の今後の改善点」を御覧ください。

久居地域におきましては、平成 29 年 9 月 25 日に「津市高齢者外出支援事業」、いわゆるシルバーエミカの交付を開始したことにより、利用者数が増加に転じたわけですが、大きな流れといたしましては利用者数が減少傾向にある上、榊原ルートにつきましては平成 30 年度も利用者数が減少しておりますことから、隣接地域を含めてのニーズ把握に努め、路線の見直しについて検討していく旨を記載いたしました。

また、補助対象系統ではございませんが、廃止代替バスとして運行しております榊原線の榊原車庫前から榊原温泉口駅までの区間につきましては、利用者数が極めて少ないことから、路線の廃止ということも含めて地域と協議を重ねてきたところですが、こちらは観光の観点から、当面の間は現在の形での運行を継続することとなったという経緯がございます。

とはいえ、利用者数が極めて少ないということに変わりはありませんことから、利用者が低迷している榊原ルートと併せまして、今後も路線のあり方について検討していく旨を記載いたしました。

続きまして、【資料 1-2】の 2 枚目へ移らせていただきます。

2 枚目は上側が河芸地域、下側が芸濃地域となっております。

まず、河芸地域でございますが、平成 29 年度は利用者数が前年度比で 87.2%でございましたことから、「現状維持」という目標を達成することができなかったという評価になっております。

また、平成 30 年度は利用者数が前年度比で 144.6%でございましたことから、「前年度比 97%」という目標を達成することができたという評価になっております。

A、B、Cによる評価につきましては、久居地域と同じくBとしており、今後の改善点につきましては、久居地域と同様「津市高齢者外出支援事業」の開始によりまして利用者数が増加に転じたわけでございますが、さらなる利用者の増加を目指すということで、隣接地域を含めてのニーズ把握に努め、路線の見直しについて検討していく旨を記載いたしました。

また、地域内を通過しております「津太陽の街線」の一部におきまして、平成 30 年 9 月に運行変更が行われておりますことから、ルートの一部が重複しております「河芸循環北ルート」につきましても路線のあり方を検討していく旨を記載いたしました。

次に、芸濃地域でございますが、傾向としては河芸地域と同様でございますが、平成 29 年度は利用者数が前年度比 86.0%で「前年度比 105%」という目標を達成することができなかったものの、平成 30 年度は利用者数が前年度比 162.7%で「前年度比 102%」という目標を達成することができたということで、評価はBとしております。

今後の改善点につきましても、河芸地域と同様、さらなる利用者の増加を目指すということで、隣接地域を含めてのニーズ把握に努め、路線の見直しについて検討していく旨を記載いたしました。

また、地域内におきまして、新たな商業施設の出店が進んでおりますことから、そうした商業施設への乗り入れニーズの把握に努める旨を記載いたしました。

続きまして、資料の 3 枚目でございますが、3 枚目の上部が安濃地域、中央部が廃止代替バスの「名張奥津線」、下部が美杉地域となっております。

なお、安濃地域までは津市の公用車を用いて白ナンバーで運行しておりますことから事業者名は津市となっておりますが、名張奥津

線以降は事業者が所有する緑ナンバーの車両にて運行しておりますことから、事業者名は三重交通(株)及び(株)一志運輸となっております。

初めに安濃地域でございますが、傾向は他の地域と同様でございます。

平成 29 年度は利用者数が前年度比 98.1%で「現状維持」という目標を達成することができなかったものの、平成 30 年度は利用者数が前年度比 119.5%で「前年度比 101%」という目標を達成することができましたことから、評価はBとしております。

ただし、安濃ルートにつきましては、もともと利用者の少ないルートでございまして、平成 29 年度からは補助対象系統の要件に「1 便あたりの利用者数」が加わりましたことから、平成 29 年度からは補助対象外となっております。

今後の改善点につきましても、他の地域と同様、さらなる利用者の増加を目指すということで、隣接地域を含めてのニーズ把握に努め、路線の見直しについて検討していく旨を記載いたしました。

また、先程も申し上げましたとおり、芸濃地域におきまして商業施設の出店が進んでおりますことから、特に芸濃町への移動ニーズの把握に努める旨を記載いたしました。

次に、名張奥津線でございますが、平成 29 年度は利用者数が前年度比 100.0%で「現状維持」という目標を達成することができましたが、平成 30 年度は利用者数が前年度比 98.6%で「前年度比 100%」という目標を達成することができませんでしたので、評価は B としております。

なお、名張奥津線につきましても、「1 便あたりの利用者数」が 2.0 を下回りましたことから、平成 30 年度からは補助対象外となっております。

今後の改善点につきましては、一人当たりの輸送コストが高額となっておりますことから、コミュニティバス化を含め、路線のあり方について美杉地域公共交通あり方検討会における協議を継続していく旨を記載いたしました。

次に、美杉地域でございますが、美杉地域につきましては、平成 29 年度は利用者数が前年度比 104.7%で「現状維持」という目標を達成することができた上、平成 30 年度も利用者数が前年度比 106.2%で「前年度比 95%」という目標を達成することができましたことから、評価はAとしております。

また、補助対象系統ではございませんが、同地域で運行しております「逢坂・飼坂ルート」につきましては、ルート延伸や停留所の新設をしたこともありまして、利用者数は増加傾向となっております。

今後の改善点につきましては、さらなる利用者の増加を目指すニーズ把握に努めるとともに、地域と協議を重ねてきておりますデマンド交通の導入を含めた路線の見直しについて検討していく旨を記載いたしました。

また、当該地域は市内でも特に自然の豊かな地域でございますが、川上山若宮八幡神社や北畠神社、三多気の桜といった観光地もございますことから、観光への対応についても検討していく旨を記載いたしました。

続きまして、資料の 4 枚目でございますが、上側が美里地域、下側が一志地域となっております。

まず、美里地域でございますが、美里地域につきましては、地域内で平成 29 年 4 月にスクールバスが導入されたことにより、通学による利用ニーズが無くなったというのが大きな特徴となっております。

その結果といたしまして、平成 29 年度は利用者数が前年度比 71.2%で「前年度比 105%」という目標を達成することができなかつた上、平成 30 年度も利用者数が前年度比 84.3%で「前年度比 93%」という目標を達成することができなかつたことから、評価はCとしております。

今後の改善点につきましては、他の地域と同様、隣接地域を含めたニーズ把握に努め、路線の見直しについて検討していく旨を記載いたしました。

また、スクールバスの導入によりまして、特に辰水ルートの利用者数の減少が著しいことから、運行ルート及び運行便数の見直しについても検討していく旨を記載いたしました。

最後に、一志地域でございますが、平成 29 年度は利用者数が前年度比 92.0%で「前年度比 105%」という目標を達成することができなかつたものの、平成 30 年度は利用者数が前年度比 121.8%で「前年度比 102%」という目標を達成することができましたことから、評価はBとしております。

今後の改善点につきましては、さらなる利用者の増加を目指すということで、隣接地域を含めてのニーズ把握に努め、路線の見直しについて検討していく旨を記載いたしました。

また、かねてより伊勢中川駅方面への運行を求める声が上がっておりますことから、市域をまたいだ運行についても検討していくということで、移動ニーズの把握に努める旨を記載いたしました。

続きまして、【資料 1-3】をお願いいたします。

こちら国が定める様式でございまして、地域の交通の目指す姿について記載することとなっております。

内容につきましては、津市都市マスタープラン及び津市地域公共交通網形成計画の趣旨に合わせまして、広大な市域において少子高齢化や人口減少が進展しておりますことから、コンパクト&ネットワークという考え方を念頭に、各公共交通機関の連携により、「一体感のあるまちづくりを支え、誰もが移動できる公共交通体系の実現」を目指す旨を記載しております。

続きまして、【資料 1-4】をお願いいたします。

こちらは、中部運輸局が独自に定めている様式でございまして、【資料 1-2】及び【資料 1-3】での評価に加え、上位計画である「津市地域公共交通網形成計画」と「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」の関係性や、地域全体の交通網の中での補助対象事業の位置づけを整理し、地域全体の交通網としての事業評価を実施するため、補助対象系統が接続する幹線系統等を含めて評価することとなっております。

資料につきましては、各スライドの右上に印字されておりますページ番号を用いて説明させていただきます。

それでは、【資料 1-4】の 1 枚目の下側でございます 2 ページを御覧ください。

こちらには、協議会が目指す地域公共交通の姿ということで、津市及び網形成計画の概要を記載しております。

資料をめくっていただきまして、3 ページと 4 ページには目標達成に向けた公共交通に関する取組内容ということで、網形成計画に位置付けられている主な事業を記載した上で、具体的な取組につきましては、「津市高齢者外出支援事業」と、昨年度実施いたしました「網形成計画の中間評価」について記載いたしました。

続く 5 ページから 7 ページが計画の達成状況となっておりますが、5 ページにつきましては【資料 1-2】と内容が重複いたしますことから、説明は省略させていただきます。

6 ページには補助対象系統が接続している幹線系統の利用状況を記載しております。

幹線につきましては、事項 2 におきまして三重県の若林課長補佐から説明していただきますが、特に注意しなければいけないのが「津太陽の街線」、「亀山椋本線」、「辰水線(A)」でございます。と言いますのも、津市コミュニティバス及び廃止代替バスの一部が国の補助金をいただいておりますように、幹線系統につきましても国及び県からの補助金を受けているのですが、一日あたりの輸送量が 15 人を下回った場合は補助対象外となってしまう、そこに接続しているコミュニティバス等の支線までもが補助対象外となってしまうからでございます。つきましては、当協議会といたしましても幹線の利用状況については注意していく必要がございますことから、各系統における主な利用者に合わせた利用促進活動を実施していく旨を 7 ページの一番下に記載いたしました。

また、7 ページの中段でございますように、津市コミュニティバスにつきましては路線の見直しやデマンド交通の導入の検討、津市高齢者外出支援事業の PR、利用促進活動の強化を実施していく旨を記載いたしました。

8 ページには今後の対応方針ということで、右側に記載しておりますこれまでの取組を継続するとともに、新たな取組といたしまして、利用者のニーズに応じた新たな路線の検討、デマンド方式導入についての検討、高齢者を対象とした「バスの乗り方教室」を実施していく旨を記載いたしました。

9 ページ以降はこれまでの取組経緯等となっております、10 ページには平成 29 年 2 月に実施された第三者評価委員会における評価結果及びそれに対する対応を記載しております。

今後の対応方針といたしましては、1 日あたりの輸送量が 15 人を割り込む恐れがある幹線系統を中心とした利用促進活動の継続、名松線の利活用に向けたコミュニティバスの見直し、高齢者を対象とした「バスの乗り方教室」の実施の三点を記載いたしました。

11 ページはアピールポイントということで、「津市高齢者外出支援事業」の PR について記載した上で、事業の実施により平成 30 年度はコミュニティバスの利用者が約 1 割増加した旨を記載いたしました。

少し長くなってしまいましたが、以上をもちまして、「事項 1 平成 29・30 年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」についての説明とさせていただきます。

<伊豆原会長> ありがとうございました。

ただいま、平成 29・30 年度の地域公共交通確保維持改善事業に関しての事業評価について説明していただきました。これは皆さんから御承認いただかないと国に提出することができません。何かこれについて御質問、御意見がございましたらお受けしたいですが、いかがでしょうか。

<竹田委員> 意見なのですが、29 年度と 30 年度の違いというのは、有料の場合はなかなか厳しい状況ですが、無料になったら増えるということで、そういう問題をどう評価するか、利用者が増えるということは良いことだし、私は無料化を評価しているのですが、その路線が本当に住民にとって利便性があるのか、乗る価値があるのかという価

値観をぼやけさせてしまう効果もシルバーエミカが生み出しているという点を含めて、そのあたりをどう評価するのかということも考える必要があるのではないかと思うのですね。どこでどういうふうに総合的な検討をしていったら良いのかというのは課題だと思います。

<伊豆原会長> 今の御意見は、事務局だけではなくて私たちも考えないといけな
いことだと思いますが、今の御意見に対して事務局から何かあります
か。

<事務局> 平成 30 年度は増加傾向にあります。全体的には減少の傾向に
ありまして、今回シルバーエミカで 1 割増になっている状況ですが、
思ったほど伸びていないということを実感しております。

単に安くしたら、無料にしたら乗ってもらえるというような安直
な考えでなく、路線の見直しであったり、もう少し移動ニーズを把
握するというようなことをしていかなければ、根本的に利用者は増
えないと思いますので、シルバーエミカで増えたということで喜ぶ
のではなく、今後の課題を与えられたものとして考えていきたいと
思います。

<竹田委員> 正にその通りだと思いますね。鈴鹿市が玉城町方式を一部導入
しようというような話を聞いておりますけれども、そういうこと
も含めて、今の路線が住民にとってどんなふうに評価されている
のかということ、利用している人だけではなく、住民全体がど
う評価しているのかということを含めて検討して、公共交通のあ
り方、地域のあり方というのは一律とはいかないと思いますが、
そういう点も含めて今事務局が言われた方向で検討もしていかな
ければならないと思います。

<伊藤(好)委員> コミュニティバスが無料になるのは大変ありがたいことです。
ひとつはシルバーエミカですが、他の交通には使えないという
ことがありますので、是非連携させていただきたいなということ

と、2000 ポイントを使い切った後、皆さんがこれをさらにチャージしてお使いになっているかということも御確認いただけるとありがたいなと思います。利用が増えたというのはありがたいのですが、収支の方はどうなったのかということも御確認いただければと思います。

もうひとつはマイナンバーカードをどれぐらいの方がお持ちになって、このICカードを御利用になっているかということも調査していただけると良いのかなと思います。

<事務局> シルバーエミカは、エミカをベースとしておりますことから、直ちに他の交通機関でも使えるようにというのは難しいというのが現状です。再チャージの状況につきましては、今後調査して報告させていただきたいと思います。

マイナンバーカードの取得件数につきましても、一度確認したいと思います。

<小島委員> スクールバスの導入により通学需要が無くなったことから減少が著しいという表記がありますが、通常の路線バスで子供を通学させるメリットという面も考えて、スクールバスで子供の送迎をしたら終わりというのではなくて、地域の中で地域の人と共にバスに乗るということにも教育的意義があるわけですね。

もう授業が終わったからバス出して早く帰っていけとか、学校の行事があるからバスを朝30分遅らせて運行するとか、学校のメリットばかり考えていますけど、地域に住む子供の動きを地域の人を知るといって、利便性ばかり考えないで、地域においてバスにはどういう役割があるのかということも考えていかないといけないのではないかと思います。安いとか便利とか速いとか、アンケートをとるとどうしてもだんだん欲が出てきて、それは無料が一番良いに決まっていますが、そうではなくて、自分が移動する応分の負担というのを、根本的に地域によっては利便性が低いというのは何らかの配慮をする必要はありますけど、そういう基本的なことを考えていくべきだと思います。

<事務局> スクールバスの導入によって、子供たちが路線バスに乗る機会が減ってしまうという点はあるかと思います。子供が路線バスに乗って通学したということが、将来的な利用促進に繋がるという側面もあると思っております、小学生を対象にバスの乗り方教室ということもやっておりますので、そういう観点も持ちながらコミュニティバスのあり方について考えていきたいと思っております。

<若林委員代理> 例えば、伊賀市ではスクールバスと路線バスの共同運行を検討しようとしています。地域によって事情は異なると思いますが、ひとつの選択肢としてあるのかなと思います。

<今井委員> ここにおられる方は皆元気で、働き盛りで、自分で移動できる方ばかりなのですが、高齢になるにつれて外に出かけることが億劫になって回数が減る。一日に一回も外に出ない、誰とも話さないということがあると思うのですね。私は高齢者の立場に立ってお話ししています。

その昔は確か無料だったと思うのですね。他のところでも無料バス、寿バス、お年寄りのバスという形でいつでもどこでも自由に出かけられるということがあったので、その町はお年寄りが健康を維持して、自立して生活していけるということがあったと思うのですが、その考えが時代と合っていないくて古いのかもしれません、【資料 1-3】で一体感のあるまちづくりを支え、誰もが移動できる公共交通体系の実現を目指していると謳っている限り、交通の不便を感じている方を出かけるのが苦にならない方へ引き上げていくということがすごく重要で、予算は大丈夫かとか、補助金対象から外れるのではないかとか、それも分かるのですが、そもそも苦しい状況になったときに、どうしても必要な路線、どうしてもというか本当は全部なのですが、自治体がバックアップするという姿勢が必要ではないかと期待を寄せているのですね。

もうひとつは、これは飛躍的な提案かもしれませんが、先ほど伊藤委員がおっしゃっていたシルバーエミカを果たしてチャージするのか、

0 ポイントになったときにそれを捨てないで使って行くのかということについてのアイデアなのですが、例えばシルバーエミカをどこかのスーパーマーケットや協力していただけるお店と提携して、買い物してもポイントが貯まるというようにする。そういうことで何か手が打てないかなと思いましたが、今のお話をお聞きして出たアイデアなのですが、シルバーエミカはバスに特化したものではなく、そこで降りて何か買い物をするというので、どこかで協力できないかなと思いましたが。

そもそもお年寄りから交通費をとるのは反対の立場ですので、自分も老いていくわけですし、そうすると赤字路線や運行に空きがひどいと言われる路線を廃止あるいは合併とか、そういうマイナスの方向へはいかないでもらいたい。高齢になればなるほど、むしろきめ細かく路線を増やして欲しいので、そこを尽力していただきたい。他から予算をとっていただきたい。少ない予算の中で、国からの補助が切れるからどうしようというのは分かりますが、その中でしか考えられないというのではなくて、公共交通にもっと予算を取ってきていただきたいということです。

<事務局> 高齢者の外出支援につきましては、一定の効果は上がっていると考えていますが、バスに乗ることが目的でバスに乗るわけではなくて、目的地があってこそバスに乗るのだと思いますので、次のところでもお話しするのですが、現在バスを利用している方だけでなく、バスを利用していない方の移動実態も把握しようということで、60歳以上の方から無作為抽出した方を対象に、移動実態に関するアンケート調査を実施する予定であります。そこで少しでも詳細な移動ニーズをつかんで、目的地あってのバスということで、目的地をしっかりと把握することによって、今後の路線づくりの参考にしたいと考えています。

買い物等におけるシルバーエミカの使用につきましては、三重交通さんのシステムを使っていますので、難しい課題ではありますが、貴重な御意見として今後の参考とさせていただきます。

<伊豆原会長> 評価の話と関連するので、今のお話の中で気になっているのですが、高齢者の外出支援事業をどう評価するかというのはどこでやるのですか。この事業はここで議論しても良いですが、事業そのものはこの事務局でやっていないのですよね。外出支援事業が始まって1年半になるのに、どういう評価がされているのかが分からない。多分、皆さんがそう思っているのだと思います。

だから、高齢者の担当部署なのか、福祉の担当部署なのかは分かりませんが、そこと連携してしっかりとチェックをしていただけると良いと思います。次のステップへ向けてどうしていくのかというメッセージが出てこないで、皆さんが心配されているのだと思うのですね。

気になったのは、この評価のところに事業がされたから良くなったと書いてあるのだけれど、自分たちの事業ではないところでやっている話をどう思うのだということが今後の改善点というところでは見えてこないですよね。それをしっかり書いてくださいというのがひとつ。

もうひとつは、地域間幹線系統の事業評価に関連してしまいますが、地域間幹線系統の話とリンクしているフィーダーの話のところでこの課題が出てこないというのはどうなのですかね。ここでは地域間幹線バスはこうなっていますと言うだけのことであって、先ほどの補助の話は関係無いかもしれないけれど、第三者評価としてはこれが要るのですよね。地域間幹線に対して津としてはどう思うのかということが見えてこないまま出てきてしまうと、あなたたちは補助金要らないのねと言われてしまいますよね。

それから、第三者評価委員会での事業評価結果と書いてあるのですが、それに対して今後の対応方針がこの程度ならば、大変申し訳ないけれど第三者評価の委員としてはかなりシビアに言わなければいけない。この程度のことしか書けませんか。具体的な方針が何も見えないですよね。ここはしっかり書いていかないと、形成計画を作ったあなたたちは何をやってたのだという話になりますよね。今回は第三者評価の対象になっていないのですよね。だから、来年度になったときに、これは何だということになるので、そこはしっかり自分たちで先ほどの御意見も含めてやっておかないと気になります。

竹田さんがおっしゃった基本的な方針も、来年度第2次網形成計画を作っていくのならば議論をきちんとした上で、第2次計画を作っていくという方向をまた検討していく必要があるのかなと思います。次のステップの話と評価の話が少しごちゃ混ぜになっているのですが、評価の話は先ほどのスクールバスの話も含めて整理しておかないと、結果はこうだったというのは分かるのですが、次の方針としてどうするかというのが、結果の反映状況は分かるのですが、次の改善点のところには、小島さんがおっしゃったように難しいことであれば、来年度の話として入れていくというのでも良いと思います。そこはしっかり押さえておくことが必要かなと思います。

よろしいでしょうか。見直しの検討というのは何とでも書けるのですが、具体的な内容を持っていますかと問われたときに、きちんと話ができるように作っておかないといけないのかなと思います。私が総括してお願いしたのですが、資料は18日までに国に出していかないといけないので、資料についての御意見があればいただきたいのですが、どうですか。

<中平委員> 気になっていたのですが、改善点のところでは観光振興、観光需要があるのでバスを置いておきますという記述があったと思うのですが、あくまで生活交通ということもありますし、置いておくというのはイメージが悪いので、観光を取り込むという書きの方が良いのではないかと思います。それを含めて、伊豆原会長がおっしゃったように観光を取り込めるのならばしっかり取り込んでいく。それは当然観光の部署との連携も必要ですし、恐らくいろいろなところへ売り込みにもいかないといけないと思うので、それは多分具体的対策にも繋がっていくと思います。そのあたりは書き方を少し変えた方が良くないかなと思います。

<事務局> そういった内容については、精査していきたいと思います。

<竹田委員> 観光の問題が出ましたが、例えば高田本山へ行くには一身田行き
のバスが便利ですよとか、忠盛塚へ行くならどこで降りたら便利です

よといった表示を主要なバス停にするとか、そういうやり方も観光を取り入れていくという一つの方法かと思います。観光面といっても概念は広いので。

私は賛成ですね。観光面でもっと公共交通が役割を果たしていくというのは大事なことだと思いますので、この視点は良いと思いますが、概念にあいまいな点があって具体化が進まないということに繋がっていると思いますので、是非考えていただきたいと思います。

<事務局> そうした工夫をすることで、観光の方を既存路線に取り込める余地がまだありますので、そういったところも今後考えていきたいと思えます。

<伊豆原会長> 他にいかがですか。私も少し気になった文章がございますので、支局にも御相談させていただかないといけないと思います。中平委員、竹田委員からも御意見をいただきましたので、そのあたりは追加修正するということで、私の方で責任を持って支局にお願いしますので、それをお任せいただくということを前提で御承認いただけますでしょうか。18日までに出不さいといけないとなると時間がありません。もう一度皆さんに集まっていただくわけにもいきませんので。3月の協議会で事後報告させていただくということをお願いしたいのですが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。国に提出する資料についてはそのように進めさせていただきます。それでは、2つ目の事項、地域間幹線系統に係る事業評価について。これは三重県さんから出していただく資料なので、お願いいたします。

<若林委員代理> 代理で来ております、三重県交通政策課の若林です。よろしく願いいたします。

こちらで一番言いたかったことは、地域間幹線をこの協議会でしっかり見ていってくださいねということなのですが、事務局で見えますということをお願いしたので、それを踏まえて説明させて

いただきます。初めての方もいらっしゃると思いますので、仕組みを含めて説明させていただきます。

先ほど、市内のフィーダー系統につきまして、国の補助を受けるための評価を受けるということで御説明いただきました。地域間幹線系統につきまして同じく国の評価を受けることになりまして、県の生活交通確保対策協議会、実は今日の午後あるのですが、そちらの内容について説明させていただきたいと思います。

地域間幹線系統というのは、合併前の市町村ということで、県下では複数市町をまたいでいる幹線という形になるのですが、今三重県内には幹線系統は47系統ありまして、津市にそのうち13が集中しているということで、13枚シートを出させていただいております。先ほど事務局から話がありましたが、フィーダー系統の認定を受けるには幹線に接続している必要があります。1ページ目ですが、鈴鹿市と津市を結んでいる津太陽の街線というのがありますが、その3番には接続する地域内フィーダー系統というのが2路線書いてあります。もし津太陽の街系統が地域間幹線系統の補助対象から外れたり廃止になると、2つのフィーダー系統も補助金等が出なくなり、経費がかさむ形になって運行が難しくなるという仕組みになっています。幹線系統は県の協議会が所管していますが、これがだめになると誰が影響を被るかという結局市町が影響を被る。その住民の方が困ることになりますので、幹線についても我が事として利用促進に取り組んでいただきたい。これが私が一番お伝えしたいことです。

路線数が非常に多いので、個々の路線の評価内容は後ほど御確認いただきたいと思うのですが、表2の2つめに計画輸送量とその下に実績輸送量とあります。これは目標値で、これを達成したらA、達成できなかったが90%以上は達成したというのがB、90%未満はCとなるのですが、13のうちA評価が10、B評価が2、C評価が1となっています。C評価が一番後ろを見ていただくと、亀山椋本線がCです。Cといっても89.7%ですので、ほとんど誤差の範囲となっているのですが、逆に問題だと思うのは、平成27年度以降4年連続でB若しくはCで目標を下回っている点です。これは後の方で説明させていただきます。

ということで、ABCという評価は大切なのですが、それ以上に着目していただきたいのが実績輸送量、輸送量の推移です。例えば3枚目に辰水(A)とあります。これは今事務局の課題認識にもありましたが、15.6で15に近くなっています。これが15を下回ると幹線の指定から外れてしまいます。ちなみにこの路線ですが、年間経常収支は1,500万円の赤字です。それに対して国と県から約500万円程度補助が出ていて、結局三重交通さんが1千万の赤字を抱えながら運行を継続している路線であるということです。

これが幹線から外れる、補助が出ないというのは、国が幹線の役割を果たせなくなったという評価をしたということになりますので、そういう路線を三重交通さんも1,500万円丸抱えで維持していくのかというとなかなか難しく、当然縮小とか廃止になっていきます。そういったことで、数字も大切ということをお認識いただきたいと思えます。

ただ、この路線だけを申しますと、辰水線は4年間15.6でずっと続いています。そういった意味ではある意味安心というか、安定している路線になります。そこで先ほど申し上げた一番最後のシートの亀山棕本線を見ていただくと、先ほど実績輸送量の数字が大事と申しましたが、平成28年から3年連続で実績輸送量が1近く落ちてきています。このままいくと、何年間のうちには15.0を下回ってしまう可能性がある。この路線は津市さんが廃止代替路線として多くの経費を負担してやっつけていただいている路線で、これも事務局が課題にしましたが、早い段階から利用促進していかないと亀山市と津市あわせて6本のフィーダーが繋がっていますので、無くなると非常に困った状況になると思えます。

現在、津市さんでは次期地域公共交通網形成計画の策定に取り組んでいただいておりますので、課題認識していただいておりますので安心してはいますが、これらを含めて13の幹線についても現状の課題を分析いただいて、利用促進の活性化に取り組んで路線を守っていただきたいと思っております。当然県も一緒になってやらせていただきますので、是非よろしくお願いたします。

<伊豆原会長> ありがとうございます。これについて何か御質問、御意見がございましたらお受けしたいのですが、いかがですか。

<宮崎委員> たまたま最初のページに出ているのですが、津太陽の街線、これが幹線交通になっている。幹線交通の方がフィーダーよりも補助金が高いのですか。

<若林委員代理> そもそも役割という形になりますので、幹と枝という関係なのですね。どこを幹にするかというのは市に考えていただいて、その幹に対してフィーダーという考え方になっていますので、補助金の率とかそういった話ではなくて、制度的な話です。

<宮崎委員> 今、津太陽の街線はたまたま太陽の街が鈴鹿にあるので複数になっていますが、地域的な広がりから見ると、どうも幹線的な役割ではないように思います。ターミナルが千里駅、近鉄の駅になっていますね。決してフィーダーのバス路線とは接続していない状態です。

<若林委員代理> 基本的に幹線が駅から出ている。それに対して繋がる。要は乗り換えで千里駅に行けるような路線を作っていくという考え方。

<宮崎委員> ですが、河芸のコミュニティバスも千里駅にやってくる。太陽の街線も千里駅にやってくる。全部千里が接続駅になっているので、太陽の街線はあまり幹線らしくないと思います。

<若林委員代理> そういう考え方で幹線を見直していただくということもありますし、もし国が宮崎委員と同じ見解を持たれたら、もう幹線じゃないから地域で面倒みてくださいな。補助金出さないよということになってしまいますね。

<宮崎委員> そうすると、津市としては必死に努力しないといけないのですね。

<若林委員代理> これが幹線であるという主張ですね。津市さんと鈴鹿市さんでしっかりやっていく必要があるということです。

<宮崎委員> 幹線として維持しないといけないということについてはあまり強くは言えないなという気がします。

<竹田委員> 国に聞きたいのですが、この地域間という旧行政間をまたいでの概念については、いつまでこの考えが維持されるのでしょうか。例えば、今新たに旧津市と旧久居市の間で1本幹線的なものが走ったとしたら、この対象になるのですか。

<伊藤繁明委員> 平成13年3月31日時点の市町村という基準ですので、対象になります。ただし、昔の地図を取ってありますが、ある時点で分からない人が出てくるのではないかとはい思いますね。

<竹田委員> 津市では旧の10市町村の一体化を醸成していこうということで、例えばコミュニティバスの料金も、無料だったところも基本的には200円にしようということで進めて来たのですが、幹線系統については旧市町村という考え方が残るとするのは、市町にとってはありがたい話なのですが、一つの矛盾として出てくるのではないかと思いますね。

<伊豆原会長> 地域間幹線、旧市町村をまたぐということなのですが、これはこの資料には見えていないのですが、旧市町村をまたいで利用されているものが何パーセントあるのかということもチェックされていますので、今の一体感を含めてまたぐ、旧の市町村内だけで移動されているのではなくて、またぎながら移動されているのが幹線という機能を持っているという話なのです。県の協議会で皆さんに集まっていただいて、地域間幹線として機能しているかどうかをチェックしながら国と調整するという話ですよ。

<若林委員代理> そうです。幹線としてある程度県の基準を満たさないと、例えば久居と津をお互い移動しているよ、中だけで動いているのではないよということを基準では見ておりますので、そういった意味では逆に一体感を醸成するための路線というふうにも考えていますし、前回の会議でも申し上げましたが、周辺市村にも路線が伸びておりますので、是非皆さんで御議論いただきたいと思います。

<伊豆原会長> 現在の市の市域を越えていっている路線が少ないですね。幹線なのですが、先ほど評価のところを書いていないと言ったのはこういうところなのです。要は、この協議会ではほとんどが市内路線なのです。ということは、私たちは幹線と言いながらも、ここで議論しないでどうするのだという話です。補助金がフィーダーだからとか地域間幹線だからという補助金の考え方をスタンスにしてしまうから変な評価になってくるわけで、ネットワークとしてどう機能するのかというあたりをきちんとしないと、市の中の話だということを私たちは見ておかないといけないのです。

今年、初めてこういうことをやってくれたのですが、ほとんどの幹線はこの協議会から見たら市内路線なのです。だから、旧の市町村をまたいでいても、私たちがチェックしないとイケない路線だと思うのですね。先ほど宮崎さんがおっしゃったのは、そういった視点があったのかなという感じがするのですが、そういうことも含めて、是非御議論いただけたらと思います。

3路線が輸送量15人を切りそうだということです。三重交通さんの路線で、今おっしゃっていただいたように赤字を背負って、なおかつ補助金が無くなってしまったらそれを継続してもらえるかどうかということは、本当に大切なことだと思うのですね。すごい赤字を背負ってまで継続できるかというあたりを考えていかないといけない。要は、持続可能というのはそこの関係をどうするかということだと思います。

気になっているのは3路線だけではなくて、下がってきているのは先ほどの亀山棕本線だけではないですので、15人という数値がひとつの目安には違いないけれど、その他の路線についても頑張っていかな

ければいけないなという感じです。三重交通さんにも、この資料を見ながらいろいろ御検討いただくことが多くなってくる可能性があります。そういう意味で、この資料は是非また皆さん目を通していただけたらと思います。何か御質問がございましたらお受けしますが、よろしいですか。一度チェックしてみてください。

それでは、3番目の議題に移りたいと思います。(次期)津市地域公共交通網形成計画の策定についてということで、これは一つずつお願いした方が良いでしょう。(1)の計画の策定についてということで、事務局からお願いします。

<事務局> それでは、事項3の「(1)計画の策定」について御説明させていただきます。

【資料3-1】を御覧ください。

計画策定の目的につきましては、2020年3月末をもって現行の網形成計画の計画期間が満了いたしますことから、さらなる公共交通の充実を目指しまして、続く5年間の計画を新たに策定しようとするものでございます。

また、本計画の位置付けにつきましては、上位・関連計画である「津市総合計画」及び「津市都市マスタープラン」との整合を図り、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定するものでございます。

上位・関連計画の動向につきましては、市町村合併から10年が経過し、合併した都市としてあるべき姿を目指したまちづくりが一つの区切りを迎えたということで、市の最上位計画である「津市総合計画」が「まちづくり」から「暮らしづくり」へと方向を変えておりますことから、「津市都市マスタープラン」につきましても、同様の考え方に基づき策定されております。

また、「(次期)津市地域公共交通網形成計画」につきましても同様の考え方に基づき策定していくべきものと捉えておりますことから、同計画で目指すべき将来像の案といたしまして、「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」を提案させていただきます。

続きまして、【資料3-2】を御覧ください。

こちらは、現行計画の58ページでございまして、最終年度となります平成31年度におきまして、目標達成度の評価を実施した上で計画を

見直す旨が示されておりますことから、改めて資料として用意させていただきます。

以上をもちまして、事項3の「(1)計画の策定」についての説明とさせていただきます。

<伊豆原会長> ありがとうございます。挨拶のところで申し上げたのですが、地域公共交通網形成計画が来年度末をもって終了となりますので、新しく次期の地域公共交通網形成計画を策定していきたいということです。

これについて御質問でも結構ですし、御意見をいただけたら大変ありがたいですが、いかがでしょうか。

<竹田委員> まちづくりから暮らしづくりということで、基本的には賛成なのですが、暮らしを支えるということは、公共交通がその前提としての土台になるということで、そういう意味ではかなり課題として重たくのしかかってくるなと思います。

だから、そういう暮らしの土台としての公共交通がどうなのかというのは、かなりここでも議論しないと大変かなと思います。言葉では簡単ですが、大変なことだと思うのですね。ほとんどの住民が移動に困らない、不自由しないというふうに感じていただけるような交通網を形成していくというのは少し重い仕事だと思いますが、表現としてはまちづくりというあいまいなものより暮らしという方が私は公共交通から考えたらぴったりのかなと思いますね。賛成の意見です。

<伊豆原会長> 次の計画はこのような形でいきたいなという御提案です。時間的にはもう少しあるかと思いますが、若干、竹田さんがおっしゃったように私も気になって、外出支援事業も含めて私たちがどこまで議論するのか。先ほど今井委員が弱者のお話をされました。高齢者の方、私も高齢者の仲間に入っていますが、動ければそれで良いのでしょうか、動けないという定義のところで、逆に元気というのはどこまでを定義とするのか、公共交通ですからバス停までは歩いて行けるという方を対象としていくのか。

今日はタクシー協会の村田委員がいらっしゃいますが、ドアツードアまで私たちはここの中で考えていくのか、またはスペシャルトランスポ

ートという、動くのが大変だけれども外出したいという人たちへの対応。今の協議会では、バスとか鉄道とか、バス停や駅まで来ていただける方がほぼ対象ですよ。バス停まで来られない方たちはどうするとか。先ほどの外出支援ということはどこまでを言っているのか。先ほどのスクールバスもそうですよね。スクールというのは公共交通の仲間に入ってもらえるのか、混乗したらみんな公共交通だけど、学生さん本人にしたら公共交通ではないのかとかね。

竹田委員が言われたように、暮らしを支えるという話になってくると、どこまでを公共交通で考えていって、市民の皆さんにここは私たちの分野で支えますよ、ここは申し訳ないけどやれないよね、別の仕組みだよというふうに少し整理していかないといけないと思います。少し時間がありますので、皆さんで考え、御意見をいただけたらと思うのですが。事務局も整理していくことになると思うのですが。

<竹田委員> 私は情報不足なのですが、これは国の動きなどを察知しての話ではないのですか。つまり、今は公共交通といっても実際には高齢者対策みたいな形になっていますから、今は国土交通省がやっているけれど、本来、厚生省が持たないといけないのではないかと。そうすれば、例えばシルバーエミカでも利用者だけの評価ではなく、それに伴って外出が増えたから介護費用が減ったとか、総医療費がこれぐらい減少したとか、元気なおじいちゃん、おばあちゃんがこれだけ増えたとかいうような評価ができますよね。だけど、国土交通省の線から見ると、やっぱりどうしても利用者がどうだとかいうことしか評価できない。それは、交通政策を責めても無理な話なので、国の動きがそのような動きになってきているのではないのですか。

まちづくりというのは国土交通省の関係ですが、暮らしとなると福祉的な要素がかなりウエイトをしめてくると思います。私は情報不足ですからそういう動きが分かりませんが、そういう動きを察知してのものではないのでしょうか。

<伊藤(繁)委員> そこまではいっていません。

<竹田委員> そうすると、これは大変な課題になりますね。

<伊豆原会長> 新たな考え方というか、市の事務局から見てもこれはかなり前向きな話だと思うのですね。これをどこまで私たちが議論できるのか。他の市町でバス停まで来られない人たちをどうするというところで、タクシー事業をやって補助を出しているということもあります、それは対象になる人数によったりもしますし、いろいろなやり方がありますよね。では、それはこの交通会議の中でやるのかというと、実は担当は福祉部局でやってもらうということで動いているところもありますので、さっき言ったように、市民の暮らしを支える公共交通体系というものを、どこまで私たちが議論できるのかということをしちんと整理しておかないと、福祉部局、教育委員会部局、観光部局と関連する部局がたくさん出てきてしまいますね。そこを一回整理しておかないといけない。言葉はこれで良いかもしれませんが、中身そのものを一回整理しておかないと、皆さんもそんなことまでやるのかという話になりかねないし、逆に言うともあまり狭くなったら意味が無いなという話にもなりかねないので、そこは整理しておく必要があるかと思えます。

津は網形成計画を作るのが早い方だったのですが、他にも第2次計画を作りかけているところがありますので、先行しておられるところとかの情報もいただきながら、ここは整理しておく必要があるのかなと思えますね。

<若林委員代理> 会長がおっしゃるとおり、他の市町は悩んでいます。ここからが福祉で、ここからが公共交通と分かれていけば良いのですが、絶対にオーバーラップしますし、どこまでオーバーラップしているかということが市町によって違うのですね。バスを社会福祉協議会がやったりする場合もでてきていますし、それぞれの市町で事情や財政規模も違いますので異なってくるのですが、そういう課題が見えてきましたので、是非その定義付けを明らかにして議論していかないと、また同じような話になってしまいますので、大事なことだと思います。私共も協力して良い整理ができれば、他の市町にも紹介したいと思えますので、是非よろしく願いしたいと思います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。何か御意見がございましたらお受けしますが、いかがですか。

多分、2枚目は現在の計画をチェックして見直しにつなげるような作業も要りますから、どういう形でやっていくのか私も分かりませんが、少なくとも協議会の中で議論していくことが増えていくのだろうと思いますのでよろしくお願いします。

これについても今すぐ御意見をくださいという話ではないので、次期の網形成計画についてもまた御議論いただけたらと思います。こんなことまで考えていくのだよということを含めて、これが市民の方へのメッセージにもなっていくしますので、よろしくお願いします。

それでは、2つめの実態把握についてということで、事務局からお願いします。

<事務局> それでは、事項3の「(2)実態把握」について御説明させていただきます。

【資料3-3】を御覧ください。

現行計画期間中におきまして、昨年度には市内のバス利用者を対象にバスの満足度や外出の目的地、頻度、交通手段についてのアンケートを実施しております。

また、今年度は市政アンケートの中におきまして、バスの利用状況及び買い物状況についての調査を実施しております。

併せまして、津市の継続的な取組として開催している「地域懇談会」などでも公共交通に関する御意見を頂いておりますことから、資料の2ページから3ページにかけて、各地区からの御意見をとりまとめております。

これらのアンケート結果や御意見を資料とし、(次期)網形成計画の策定及びコミュニティバス等の路線の見直しを進めていく予定でございますが、各地区における詳細な移動実態についても把握する必要があると考え、通勤や通学以外で地域公共交通の利用が多いと考えられる高齢者の方を対象としまして、日常的な外出実態を把握すべく、今月から来月にかけてアンケートを実施いたします。

【資料3-4】がアンケートの案でございます。依頼文書1枚とA3両面印刷のアンケート用紙1枚を郵送し、同封の返信用封筒にて返送していただくことを考えております。

なお、アンケートの対象者につきましては、市内を 63 地区に細分化いたしまして、各地区から 60 歳以上の方を 50 名ずつ無作為に抽出いたします。

以上をもちまして、事項 3 の「(2)実態把握」についての説明とさせていただきます。

<伊豆原会長> ありがとうございます。

実態把握ということでお話しいただきました。これについて何か御質問、御意見がございましたらお受けしますがいかがですか。これは次期の網形成計画もそうですが、今年度の初めに市長さんが言われたコミバスの再編がどこまでいけるか分かりませんが、それも意識したアンケートという意味ですね。

コミュニティバスは、旧市町村でおやりになっていた路線をほぼ踏襲してきているわけです。若干の変更とかはいろいろとやってきたわけですが、基本的には旧市町村で合併前からやっておられたルート、サービスがベースになっていますよね。料金は別として、津市コミュニティバスとして統一させていただいたのだけれど、各市町村で三重交通路線とどううまくリンクさせるかとかいろいろなことを考えながらやってきたコミュニティバスのルート、サービスを変更することになれば、三重交通さんの路線を少しずらしてコミバスとの重複をやめますかとか、逆にコミバスで対応するのかとか、いろいろ出てくるような気がします。それは市長さんもおっしゃっていて、三重交通さんとも相談しながら調整しながらやってよというお話でした。

今回、そのあたりも含めてやっていくとなると、かなりきめ細かい打ち合わせが必要になってくると思いますので、何かあったら集まるのではなくて、定期的に打ち合わせをして、こういう作業をしていくよというものが積み重なっていかないと、なかなかうまくいかないのではないかと思うのですが、そのあたりは事務局で何かお考えですか。

<事務局> 三重交通さんの話抜きではバス路線の再編は考えられないと思いますので、そういった場を持って進めていきたいと思います。

<伊豆原会長> 是非お願いします。

<宮崎委員> アンケートの内容について質問してよろしいでしょうか。

項目についてですが、家族というのが書いてありますが、年齢も60歳だとまだ働いている人も多いですね。職業を持っている人と持っていない人ではかなり違うと思いますので、職業があるかないかを聞いていただきたいし、家族というのあいまいで、世帯人数ですね。一緒に住んでいるか一緒に住んでいないかによってかなり行動が違う。三重県の場合、横に別の家が建っていて子供がいたら、これは家族でないけれども送迎はしてもらえるとというのは結構多いのですよね。そうすると、単純に家族がいるかどうかというのではあいまいで、本人の交通環境を理解するにはもう少し細かく、そういう項目が必要かなと思います。

<事務局> 通勤や通学というわけではなくて、今回は買い物や通院の状況を把握したいと考えています。

対象年齢については、現在車で移動されている方がバスでも同じように移動できる状況を考えていきたいということで、60歳以上としております。

<伊豆原会長> 5番目に自動車をお持ちですかと書いてあるのですが、車を持っている、持っていないという話ではなくて、自分が車を運転して動いているのか、誰かに送ってもらえる状況にあるのかどうかとか、生活の現状を聞けば良いわけですね。自動車をお持ちですかという話だと、持って運転できるのか、持っているけれども運転できないのかということが分かりにくいから、ここを今おっしゃったような話にすればそんなに難しくない。

<事務局> その点につきましては、各項目の交通手段の中に自動車、自分での運転とか家族での運転という中で確認させていただきます。

<伊豆原会長> それは移動するという目的別に聞いたときにそうであって、今お話があったのは、移動するときにそういう環境にあるかどうかを確認されたらどうかという話だと思うのです。通院するときに何で行くのかという聞き方ではなくて、通院に行かなくても移動できる手段があるかないかということを知りたいという意味合いではないですか。

後でまたチェックしたいと思います。他にいかがですか。

<若林委員代理> 問 17 で、デマンドのニーズの有無を聞いているのですが、三重県の中では停留所を決めて借り上げのタクシーで乗合をやっているところが増えてきています。津市としてはバスしか考えていないということであればこれで良いのですが、もしタクシーも考えているのであれば、バスやタクシーとすると良いのかなと思います。

菰野町もこの 12 月からコミバスの路線を一部廃止して、停留所間を動く乗合タクシーを導入しました。利用人数との比較だと思いますので、そういったことも御検討いただければと思います。

<伊豆原会長> これはどうしますかね。今の聞き方だとバスのイメージになってしまうのだけど、定時定路線型のバスだけではなくて予約型のものにしていくということも考えますと聞くのか、聞き方によってイメージが違ってくるのですよ。

<事務局> タクシーと書いてしまうと、どうしてもドアツードアというイメージが強くなるのかなと思いましたのでこういう表現を使ったのですが、いろいろな形態がありますので、ここでコミュニティバスという言い方をするのか、幅広くとれる表現にするのかについては改めて検討させていただきます。

<伊豆原会長> どういうイメージを持ってもらうかですよね。要は、停留所から停留所までというイメージなのか、ドアツードアまでやるのか、デマンド型はいろいろなやり方がありますから、停留所から停留所までという話なのか、区域運行のように停留所はあるけど行き先は目的地というのもあるので、このあたりをひっくるめて全部予約型とするのか、これはデマンドバスの形になっているのですよね。

<中平委員> この書き方だと、全く知らない人にとっては恐らく今のバスと何が違うか分からない。少なくとも書き方を変えないと、どう答えて良いか分からないので、利用しないか、分からないあたりに丸をしてしまう。脚注で、何かこういうのを想定していますというようなことを書

いてもらわないと、我々は分かりますが、一般の方は分からないのではないのでしょうか。

<伊豆原会長> 使ったことがないのでからね。

<事務局> そのあたりの表現は再度チェックさせていただきます。

<小島委員> アンケートの導入部分で、60歳以上ということから考えられたのかという配列になっていますが、問11くらいのところから入った方が夢のある問いで答えやすい。

まず、60歳以上というところから病院、お店に買い物に行く、生活必需品で食べるものは大事だからそこへ買いに行くとしましょう。そういうことで重要性を考えてこうされたのかと思いますが、病院、食料品以外にも問11にいっぱい書いてもらっていますよね。必需品を買いに行く、それから病院に行く、これは大事なこともかもしれませんが、バスに乗ってうきうきしてお友達のところへ行く、サークルに行く、公民館活動に行く、そういうところから入っていけば、このアンケートはなかなか考えてあるなと思ってもらえるのではないのでしょうか。

しかし、あなたは食料品をどこへ買いに行きますか。週に何回行きますかと聞かれても、私は行かない、息子が買ってくるからバス使わないというところもあると思うのですね。私の団地でも見ていると、週に何回か協同組合からある家に食料品や衣料品が届いて、そこへみんなが集まって分けたりということで、生活必需品は買いに行くものではないというお年寄りもいっぱい見ます。僕はイメージを言っているのです。アンケートというのは第1項目を見て、これは答える価値があるから頑張っておこうかというのが大切なので、配置はどうかなという気がするのです。それから次に病院と来ます。60歳以上だったら病院に行く頻度も高くなるかもしれませんが、公共交通のアンケート調査には限定的というか、私がこういうアンケートいただいたらちょっと嫌な雰囲気でお答え始めるので。項目が無かったら言わなかったのですが、11番くらいから買い物や通院以外で最もよく行く外出先はどこですか、これにこだわっているのだからこうなのだろうけど、あなたが外出される場合にはどういうところに行かれますか、でも良いのではないですかね。自分の交通手段としてバスを選ぶかどうかというのは、やっぱり

その人が持っている感性ですからね。オンデマンドやそういうことも大事ですが、外出するのに何を使って、どのような楽しい活動に結び付けるために外出しているのかという、最初の快適な幸せのある暮らしを支えるという、そのあたりから発想したら、そういうところから項目を配列したらほっとするアンケートになると思うのです。

このアンケートを配られたときにどういう意気込みで回答いただけるかという、私は、私が言ったような感じで書きたいです。

<事務局> 試行錯誤してこういう順番になったのですが、各地域から病院、買い物でどの方向に行くのかというのを知りたかったのでこういう形にしました。

<伊豆原会長> 今のお話はやり方によるのだけれど、私は具体的なものを先に聞いてあげないと、買い物、通院以外でといったときに高齢者の方は何を思うだろうかと思いました。ここのところをもう少し具体的にしていれば良いと思うけれど、こういう聞き方をされたときに高齢者の方はどう思われるかなということですね。

おうちの近くとか、自分のおじいさん、おばあさんとかに、一回やっていたらどうでしょうか。どこへ行くかと聞かれたときに、ぱっと答えられる人が多ければ良いけれど、答えにくくなってしまうと今度は逆ですよ。プレサーベイみたいに何人かの方にやっていただいて、どちらが答えやすいか聞いてもらっても良いと思うのですよね。それで決められたらいかがですか。

<事務局> 調整いたします。

<伊豆原会長> それで決めてもらえば良いのではないかと思います。よろしく願います。

他にいかがですか。

<中平委員> 気になった点がいくつかあるのですが、63 地区に分けられるというのは、町単位で分けられるのですか。

<事務局> 小学校区単位で分けます。

<中平委員> アンケートの結果を表すのに、GISを使って色をつけたりすると思うので、GISのデータがそろっている区域で分けられると良いと思うのですが、小学校区はあるのですかね。そのあたりを確認していただいた上で区域分けしていただくと、後々使いやすいのかなと思います。

データで人口や高齢化率がすべて表せますので、そうしていただくと良いと思います。あと、通院、買い物だと通院を先に聞いた方が良いのかなと思います。時系列的には病院に行った後に買い物に行くと思うので、通院を先に聞いた方が時系列的には回答しやすいのかなと少し思いました。それから、買い物するお店を記入してくださいということで、実はこれはよくやる項目なのですが、実名を書いていただくと、例えばマックスバリュだとマックスバリュとしか書いてこないの、何々店まで書いてもらえるような工夫が必要かなと思います。

あと、時間帯なのですが、買い物だと9時から12時の間に行って、9時から12時の間に帰る方もたくさんいらっしゃると思うのですが、帰る時間帯というのが9時から12時の間ではなくなっているの、そのあたりが必要かと思います。若しくは、時間ぐらいは自分で書いてもらっても良いのかなと思いました。以上です。

<伊豆原会長> ありがとうございます。70歳以上だと病院かなという気がするのですが、60代だと辛いのかなと思ったりもします。

具体名を書いてもらうのは確かにそうですよね。あそこのマックスバリュとってしまうと、何店と書かれないかもしれませんので、具体例を書いておくの良いですね。イオン何々店とか、こういうふう具体的に書いてくださいと書いておかないと難しいのかなと思います。

他にいかがですか。それでは、今御指摘いただいた部分を少し考えながら実施ということでお願いしたいと思います。

それでは3つ目、玉城町の視察を振り返ってということで、事務局から説明をお願いします。

<事務局> 11月12日に玉城町が実施する「元気バス」を視察していただいたところでございますが、今回行っていただいたことが津市でのデマン

ド形式の導入の参考になればと思っておりますので、御参加いただいた方から簡単な感想をいただけたらと思います。

<伊豆原会長> ロ火を切って、竹田委員はいかがですか。

<竹田委員> 私は評価しているのですが、幹線とコミュニティバスと、玉城町がやっているようなバスとがコラボできると、津市あたりでは一番良いかなというふうに感じました。

これを全部やろうとすると、無料の交通手段が入ってきますので、オール津でやってもらうのか、あるいは福祉部門でやってもらうのかは分かりませんが、17倍も面積があるようなところでいっぺんにやろうというのではなく、どこかの地域を定めて実証的にやるのが良いように思います。

コミュニティバスなり三重交通の路線とのコラボで、こういう形でできないかというような形で、運営を一本化するのではなくて、複数で絡み合っていくと住民にとっては非常に利便性の高いものになると思います。前段の暮らしを支えるという意味においては、非常に有効な交通体系ではないかなと思いますが、玉城町のように全域を網羅するというのはなかなか現実的ではないとも思います。

鈴鹿市が今度そういう形で一定の地域を網羅する方式でやっていますが、東京大学のシステムに関する負担金はずいぶん安くなっていると聞きました。

<伊豆原会長> 伊藤委員はいかがですか。

<伊藤好幸委員> 先ほど竹田委員がおっしゃったように、我々がこの公共交通をどうしていくのかということから入っていかないと、これがいけるのかどうかも決めないと、なかなか参考にならないのかなと思います。

システムとしては確かに良いのかなと思いますが、社協さんが無料で運行しているということが、果たして津市でできるかどうか、先ほどの福祉がやるのか公共交通がやるのかということも含めて、今後議論していくべきかなと思います。

<伊豆原会長> 小島委員はどうですか。

<小島委員> 地域的に狭いところだからこそきめ細かいことができるのであって、それを津市域全体に広めるのはどうだろうかと思います。しかも、高齢者がアプリを導入して予約するというのが、それができる人は良いけれど、できない人は乗れないわということになってくると思います。

タクシーと乗合バスの間を埋めていく一つの方法だと思って見させていただきましたが、本当にきめ細かいオペレータの配車とか、運転手が地域を良く知っていて、迎えに行くのにどのルートを通っていくとか、そういった課題があるということをお聞かせしてもらいました。

実験的に東京大学のシステムを利用されたので、共同研究ということで費用の面もそのときはよかったと聞きますし、国の補助も入っていて、それで賄えたということをお聞きますので、そのときはタイムリーで良かったと思うのですが、費用も安くなってきているという情報を今聞かせていただきまして、伊藤委員も言われたように、その前にどうするのかということをお考えいかないと、オンデマンドで全て解決するものではないと思います。

<伊豆原会長> 宮崎委員はいかがですか。

<宮崎委員> 最初に感じたのは、玉城町というのは非常に面積が小さいですが、津市は大きいということです。玉城町の大きさは、津市で見ると安濃町ぐらいで、あるいは芸濃町や河芸町ぐらいの範囲なら可能だろうと思いますが、そうすると、今度は地域ごとのバランスがありますよね。芸濃町だけやった、安濃町だけやったとなったら、他の地区が「どうなっているんだ」ということになって、津市としてはやりにくいだろうなど見ておりました。狭い範囲ならば可能だから、地域ごとに考えるぐらいかなと思いました。津市の場合は面積が大きいですから、そのままは使えないだろうなと思いました。

<伊豆原会長> 三重交通の山本委員は何かありますか。御感想で結構ですが。

<山本委員> 津市で対応するのはなかなか難しいと思いますね。

<伊豆原会長> 皆さん、いろいろなお話をいただきありがとうございました。

私も、この仕組みを真似るのはどうかなと思います。合うか合わないかは地域によって違うと思いますね。だけど、玉城町がこのような元気バスを導入するに当たり、どういう経過でどうやってここまで持ってこられたかというのは参考になると思います。それが参考になって、先ほど宮崎委員がおっしゃったように、ここだったらひょっとしたらうまくいくかもしれないということになる。

状況が違いただろうから仕組みは考えないといけないでしょうが、こういう仕組みを作っていこう、こういうのを導入して、こういう仕組みでサポートしよう、バスではなくこういう仕組みでいこうとなった経緯とか、町民の皆さんとどういう議論をされたのかとか、そういうことはすごく大切なことだと思うのですね。

津全体で、すぐにうまくやれるとはなりにくいのかなと思います。コストは下がってきていると聞いていますが、そんなところでしょうか。皆さんから大変良いお話をいただきました。

<事務局> お時間的なこともありますので、事項4については報告事項ですし、次回にしたいと思うのですが。

<伊豆原会長> そうですね。よろしいでしょうか。

玉城町の話は、皆さんから大変良い仕組みで勉強になったというお話をいただきましたので、これからどうするかというのはこれから考えていただければと思います。

それでは、事務局の方にお返しします。

<事務局> お忙しい中、長時間にわたりお時間いただき、ありがとうございました。かなり時間を過ぎてしまい、申し訳ございませんでした。

それでは、これをもちまして、平成30年度第3回津市地域公共交通活性協議会を閉会させていただきます。本日いただきました御意見、御協議の内容を事務局で整理させていただき、今後に反映させていきたいと思っています。

次回の協議会は、今年度中の開催を予定しておりますのでよろしくお願いいたします。

本日はありがとうございました。