

令和元年度第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	令和元年度第3回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和元年8月20日(火) 午後2時から午後4時まで
3 開催場所	津リージョンプラザ2階第3会議室
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</p> <p>伊豆原浩二(会長)、生川介彦(副会長)、蓑田博之(副会長)、天野圭子、伊藤好幸、今井和美、内山宜哉、大谷英生、岡崎新、小島誠伺、鈴木博行、竹田治、中平恭之、西川明正、濱地秀幸、松本幸正、宮崎清、村田和久</p> <p>(事務局)</p> <p>都市計画部次長 松井昭道</p> <p>交通政策課長 垣野哲也</p> <p>交通政策・海上アクセス担当主幹 原田浩治</p> <p>交通政策・海上アクセス担当 西出智康、藤原崇、見取秀祐</p> <p>片岡伸悟(株式会社テイコク)</p>
5 内容	<p>1 津市コミュニティバスの運行変更について</p> <p>2 津市自主運行バス(廃止代替バス)の運賃改定について</p> <p>3 第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について</p> <p>(1) 津市公共交通網の考え方(各公共交通の役割)</p> <p>(2) 地区別津市コミュニティバス路線の再編について</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</p> <p>電話番号 059-229-3289</p> <p>E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp</p>

【令和元年度第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。

只今から、令和元年度第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> 皆さんこんにちは。暑い中お集まりいただきましてありがとうございます。先週まではずいぶん暑くてくらくらするぐらいでしたが、少し和らぐできたかなと思います。暑い中ですが、皆さんと議論できるのは大変良いことかなと思っています。

前回までは網形成計画について、特に路線の再編等々について皆さんから御意見を頂いたり、いろいろ資料の分析結果を御報告していただきました。今日は、もう少し突っ込んだ話として、次のステップへ向かってこんなことを考えているよというのを事務局がまとめてくれています。少し大変な資料になっていますが、後で御説明いただいて、皆さんからいろいろな御意見をいただきたいと思っております。

それから、あとの2つの件につきましては、皆さんに御承認いただく基本的な事項でございますので、これについても忌憚のない御意見をいただけたらと思います。特に運行の変更とか運賃改定、10月から消費税が上がるということですが、それに伴ってということで手続き上の話ですので、ここはまた議論していただければと思います。あと、津の場合は10市町村が合併してほぼ旧の市町村のコミュニティバスの運行形態、運行ルート、本数、サービスをほぼ踏襲してきて、若干ずつ見直し、改善をしてきておりますが、かなりの部分で住民の皆さんからお声をいただいていると聞いています。そういう意味で、少し我々は頭を柔軟にして、ここはこうだねという御意見をいただきながら、良いネットワークを作っていきたいと思っています。

限られた時間ですが、忌憚のない御意見をいただけたらと思います。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。お手元の事項書に従って進めさせていただきますが、その前に委員の出席状況の確認をしておく必要がありますので、事務局からお願いします。

<事務局> 本日の会議は、委員総数 20 名のうち、17 名の出席をいただいております。

なお、三重県津南警察署交通課長の谷口委員、三重県タクシー協会津支部長の村田委員におかれましては所用のため欠席するとの連絡をいただいております。名城大学の松本委員から少し遅れますとの連絡を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。17 名の委員の御出席をいただいておりますので、会議は成立しているということでございます。

規約第 8 条第 2 項の規定により、この協議会は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、お手元の事項書に従って進めていきたいと思っております。今日は 1、2 が御承認いただく事項でございます。3 つめは今作業中ということで、みなさんから御意見をいただきたいということで報告事項になります。よろしく願いいたします。それでは 1 つ目、津市コミュニティバスの運行変更についてということで、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、津市コミュニティバスの運行変更について御説明させていただきます。

まず、【資料 1-1】を御覧ください。

今回、運行変更を予定しておりますのは、久居地域の榊原ルートでございます。

こちらは、榊原 4 区という自治会からバス停設置の要望があったもので、笠取という集落付近に新たに「笠取の里前」という停留所を設置するものです。

一之坂集会所停留所から中ノ山北停留所までの間につきましては、集落が無い田園地帯の道路を通過しておりましたが、ルートを変更することにより、笠取という集落を通ろうとするものです。笠取の集落には 54 世帯程あるということで、その中に停留所を設置したいと考えております。

資料の 1 枚目は現在のルート図で、2 枚目に変更後のルート案です。北側ではなく南側の道を通ることになりまして、一旦一ノ坂集会所へ

行った後に周辺の迂回コースを回り、南側の道へ戻るというルートになります。

迂回ルートにつきましては、現行のバス車両の運転手に確認していただき、安全に迂回できることを確認しております。また、本日欠席されておりますが、津南警察署の谷口委員とも一緒に現地を確認しております、バス停の設置個所につきましても問題無いとの御意見をいただいております。

ダイヤは、【資料 1-2】のとおりです。現行の一ノ坂集会所と中ノ山北の間に笠取の里前という新たな停留所が入るという形で、運行距離も 100メートル弱増えるだけですので、運行時間については影響が無いということで、笠取の里前が追加された以外は現行ダイヤと同じでございます。

運行の変更につきましては、令和元年 10 月 1 日付けで実施させていただきたいと考えております。また、運行の変更に関しましては、停留所における案内のほか、津市のホームページへの掲載や、当該集落の世帯に回覧するなどして周知を図っていきたくと考えております。

なお、【資料 1-3】が白ナンバーで運行しております自家用有償旅客運送の変更登録の申請書でございます、この申請書には【資料 1-4】のとおり当協議会におきまして協議が調ったことを証する書類を添付して提出させていただきたいと思っております。

以上をもちまして、「事項 1 コミュニティバスの運行変更」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。

久居地域の笠取の里前というバス停の新設とルート変更について説明していただきました。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たいですがいかがですか。よろしいですか。もし無ければこの変更について御承認いただいたということでもよろしいでしょうか。御異議が無いようですので、全員の御承認をいただいたということでも進めていきたいと思っております。事務局は手続きを早めをお願いしたいと思っております。よろしくお願いたします。

それでは、事項の 2 つ目に入りたいと思っております。津市自主運行バス（廃止代替バス）の運賃改定についてということで、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項2「津市自主運行バス（廃止代替バス）の運賃改定」について御説明させていただきます。

【資料2】を御覧ください。

津市が直接費用を負担して運行している乗合バスには、コミュニティバスのほかに廃止代替バスがあり、これらの市が費用を負担している路線につきまして、路線や運賃の変更をする場合は、当協議会で協議を行うこととされております。

廃止代替バスは、市が独自にルートを設定しているコミュニティバスとは異なり、かつて三重交通が営業路線として運行していた路線が廃止となったものを、路線や運賃体系を原則としてそのまま引継ぎ、市が自主的に運行しています。

具体的には、三重会館から河芸地域の三行まで運行している三行線、三重病院から津新町駅を經由しサオリーナまで運行している津新町大里線、安濃地域の安濃総合支所前から立合まで運行している安濃線、久居地域の久居駅から美杉地域の竹原まで運行している多気線、久居地域の榊原温泉口駅から榊原車庫前まで運行している榊原線、美杉地域内の伊勢奥津駅前から飯垣内まで運行している名張奥津線、芸濃地域の椋本から亀山市の亀山駅まで運行している亀山椋本線の7路線があります。

これらの路線の中には、一部で他の三重交通路線と重複した区間もあり、また利用者の方も三重交通の路線バスと区別することなく御利用いただいておりますことから、三重交通の路線バスに運賃改定がある場合には整合性を図り、廃止代替バスについても同様に運賃改定を行いたいと考えております。

つきましては、消費税率の改定に合わせまして、10月1日付けで三重交通の路線バスの運賃改定が行われますことから、廃止代替バスにつきましても【資料2】のとおり運賃を改定したいと考えております。

改定後の運賃につきましては、現行の運賃に108分の110を乗じた上で10円未満を四捨五入するという計算により算出することとし、現行運賃が180円から260円までの場合は0円、270円から800円までの場合は10円、810円から1340円の場合は20円の加算ということで、10円から20円の運賃改定をさせていただきます。

以上で廃止代替バスの運賃改定についての説明を終わります。

<伊豆原会長> ありがとうございます。今、消費税率改定に伴う運賃の改定について説明していただきました。これについて何か御意見、御質問がございましたらお受けしますがいかがですか。

<竹田委員> 廃止代替バスというのは、そもそも何らかの理由で利用者が少ない路線です。理由として考えられるのは料金の問題だとか、便数の問題だとかルートの問題。ただでさえ乗らない路線なのに、三重交通の一般の路線と同様に消費税分を上げるというのは、利用者を一層遠ざけることになるのではないかと思います。従って、増額分については国に補助を求めていくとか、市や県で補助するとか、そういうことは考えられないのでしょうか。そうでないと、次に待っているのは廃止しかないわけです。

何とか利用者さんに利便を図って利用していただいて、できれば三重交通へお返ししていくというような、非常に難しい課題ではあるけれど、そういう考え方で努力はすべきだと思うのですね。

同じ車両で走っているから、住民の方々は、これが三重交通の営業路線なのか廃止代替路線なのかというのは、恐らく区別がつかないわけですね。だからといって、消費税が上がるから同じように値上げするとなれば、利用への影響は三重交通の路線よりも大きいと思いますので、足を引っ張るような要素はなるべく避けて、浮き上がらせるようなところを我々としては努力していかないといけないと思います。

一般の三重交通の路線とは、一線を画さないともまずいのではないかと思います。そのあたりはどうなのでしょう。少し気になります。

<事務局> 料金の見直しにつきましては、据置ということも検討したのですが、一般の利用者からは三重交通の路線なのか廃止代替路線なのかが区別できないという事情がありますことから、今回は同じような形で料金を上げさせていただくということで考えています。

利用者を増やすという点につきましては、料金による差別化を図るのではなく、利便性の向上や利用促進等に取り組むことによって実現を目指すべきかと考えております。

竹田委員がおっしゃったように、将来的に健全な路線にして三重交通に

返していくということであれば、尚更三重交通と同じ運賃体系を取って行くべきとも考えます。

<竹田委員> そういう考え方も当然あると思いますが、利用者の皆様方に料金はこういう事情で上げざるを得ないけど、こういう点で市は努力している、こういう点で利便性をもっと図りたいのだという目に見えた施策を具体的に打ち出していく。それはここの役割なのかも分かりませんが、是非そのあたりを強く要望しておきたいと思います。

<小島委員> 私も竹田委員の御指摘と同じ気持ちがあります。

今の利用状況で、運賃を上げなかった場合に市の持ち出しがどれだけ増えるのかということは検討されたのでしょうか。そういうのを割り出した上で、この路線を守るためにこれだけ市が負担したというのもアピールになると思うのですよね。この路線を地元の人に乗ってほしいから、本当は運賃を上げたいのだけれど、これだけ市は頑張ったというアピール効果があると思います。

昨年度の利用状況は分かっているのですから、108分の110乗じた額がどれくらいで、上げなかったらどれだけ持ち出しが増えるかというのはすぐ分かるわけです。そういうのを検討していただいたらどうかと思います。

今後、それでも立ちいけなくなった場合、それだけ努力したけれどだめだったということで、それも努力しているというアピールになると思います。

<事務局> 廃止代替バス全体で、年間およそ6千万円の負担をしていますが、そういったところは今までアピールしておりませんでしたので、三重交通さんが普通に運行している路線という認識で、赤字なのかどうかも分からないまま乗られている方も多かったと思います。

今回につきましては三重交道路線に準じた形で上げさせていただいたと思うのですが、今後、市が年間6千万円を負担しているということもアピールしていこうと思います。

<今井委員> 私も忸怩たるものがありまして、黙っていたのですが、竹田委員の御発言は本当にそのとおりだと思ひまして、その後の小島委員の御発言も本当

にそのとおりだと思いました。

公共交通の意味というものをもう一度考えてほしいと思います。というのは、それこそ竹田委員がおっしゃったように、廃止代替バスとか廃止の危機に瀕していますということがバスに書いてあるわけではないので、市民には全くその様子が分からないということと、そもそも三重県に引っ越してきて20年になるのですが、こういう市バスが無いということで市民にしわ寄せ、つけを払わせているという、大変な所に引っ越してきたなどという思いがあったんです。

とにかくバス代が高い、どこへ行くにも車が無いと、バス賃を払っていると毎日おかずを買うお金の何割かがバス代に取られてしまう。隣の愛知県へ行くと、市バスが運営していて210円でどこへでも行けるという便利さがあります。

6千万円使ったというのは語弊があって、1.847%を上げるのを食い止めた、あるいは運賃は上げたけれども、その代わりに回数券のサービスをしたとか、市の職員は見える施策というのを具体的に言わないと分からないのでしょうか。見える施策というのは、上げざるをえなかったけれどもしょっちゅう利用している方にはスタンプカードで一回サービスするなど、いろいろな工夫をして、いろいろなアイデアを出してくださいよという意味です。こんなに公共交通が貧しい所で、自助努力で、自己責任で、自分で移動してくださいというところに住んだことがないので、20年経っても慣れないですね、

やはり、市民の足を市が責任をもって税金で確保していくというのが本来の姿かなと思っていますので、民間のバス会社に委託してやってもらっているわけですから、私が市の職員なら6千万円で済んだのだと思います。

民間のバス会社は利益を上げないといけませんので高くもなるし、廃止したい路線もどんどん出てくるし、方向性が違うわけです。

市民の困っているところへ手を差し伸べる。税金はそういうところに使われるべきであって、高齢者の買い物難民と病院難民を減らすこと自体は良いことだと思うので、コミュニティバスを拡充してもっと発展させていけるならば、市として良い仕事をしたと思うのですが、三重交通に合わせて値上げするとか、便数を減らそうとか、そういう話は本当に聞きたくないなと思っています。

公共の交通としての責任、お金が出ているわけですから、もう少し頑張

っていただきたい。もっと頑張れと思うのですが、無理なのでしょうか。

<松本委員> 今のお話を聞いて、私もなるほどそうだなと思います。できればそういうふうにやりたいなと思っておりますが、今回の消費税の増税に関しては、日本の財源の確保という意味もあって、社会保障費の増加等もあって、これは交通費だけではなくてその他に関してもすべからく 108 が 110 になっていくので、これはもう受け入れざるをえない状況だと思えます。

その中で、三重交通さんは当然それと同じような形で値上げするので、三重交通バスと廃止代替バスとの区別がつかない中で、ここは値上げするのにここは値上げしないという余計混乱を招くので、ここは等しく上げざるを得ないと思っています。

ただ、廃止代替に対して全く違う施策を行っていくというのは検討する余地があるなとも思っていますが、それは次のステージだと思っています。そもそも、廃止代替というのは利用者が少なくなって廃止の危機に瀕したわけで、それをそのまま存続しておく理由はそもそもないと思っています。それならば、それをきちんと見直して利用されるような形にして、あるいは料金体系も大きく見直して、利用される方策を考えていけば良い。だから、そういうバスに仕上げていくのだということを皆で議論しながら考えていって、それを次の網形成計画の中に位置付けていけば良いのではないかと思います。

消費増税に伴うところをやめようというのは少し違って、もっと違う視点で、違う路線あるいは違うサービスを違う料金で提供できるような方策を皆さんで考えた方が、きっと沿線に住んでいる方はもっともっと利用しやすくなると私は思っています。

<伊豆原会長> ありがとうございます。他に御意見等ございませんか。

<小島委員> 増税は一律という意見が出ましたが、食料品とかコンビニで買ってもそこで食べなければ 8%になりますよね。困っている立場の人、必ず必要な人のために 8%を政府は残したわけです。それと同じ観点で、その人達を救っていくという面はあって良いのではないのでしょうか。

<松本委員> 良いと思いますよ。

<小島委員> 先程の話は、増税は一斉にやるからこれはこのとおりでいけというふうにししか聞こえなかったのです。いくらでも他の路線があるとか、代替の方策がある人はそれで良いのですが、困っている人、山間地域でどうしてもそれを使わないと生活ができない人については、やはり消費税も見直していかないといけないと思います。

<松本委員> 国が公共交通は生活の必需品だから 8%のままにしましょうと出してくれば一番良いのですが、残念ながらそれは無かったので 10%になりました。そのような中で、自治体が運営するコミュニティバスに関してはそのとおりの 10%にしなくても済むと思います。それは、コミュニティバスという明確に違う運賃体系で走っているので、それは住民の方も分かっています。今回問題なのは、廃止代替と普通の営業路線との見分けがつかないことです。利用者の方は分からないですよね。ですので、これは値上げしてこれは値上げしないのだという無用の混乱を招かない方が良いという意味です。

<伊豆原会長> 消費税の話と次のサービス、どういう施策を展開するかという話は別だよとおっしゃっただけですよね。消費税が良いとか悪いとかいう話ではない。今の段階は、廃止代替バス路線については消費税を上げざるを得ないのかをみなさんに御承認いただけるかどうかだと思うのですね。今の御議論は、次のところでもう一度していただきたいと思います。

<小島委員> もう一つ。この機会に、一般の人は廃止代替路線と分かっていたけれど、努力して残している。この路線について津市はこうするというのは施策ですよ。

<松本先生> そうです。ですから、そうであれば 108 を 110 に上げるのをやめるとかではなくて、もっと大幅に見直した方が良くないですかということです。せっかくこういう協議会があって、ここで皆さんが合意すれば三重交通の運賃体系とは全く別の 100 円均一、200 円均一、300 円均一、あるいは上限運賃制かもしれませんが、そういう運賃設定ができるので、それならば、もっともっと利用しやすいものにしましょうよ。

108 を 110 のことで云々言わずに、それはそれで形式的にやむを得ないのでやっておいて、違う段階でもっと良いものを作りましょう。本当に困っている方がいて、そんなに出せないというのなら、そういう方々に対してもっと安い運賃を提供する仕組みを作ることもできます。

<竹田委員> 今までの我々の反省も含めてですが、値上げはするけれど新しいサービス、新しい方策が同時に提供できない。そのために利用者が少なくなって、何人以下になったから廃止ですよという形になってしまう。

路線が危機に瀕しているわけですから、松本委員がおっしゃったような方向で、今からこの路線についてどうするかという検討をやっていけば納得できるわけですが、残念ながら今までそういうプロセスがなかなか見えず、結局は人数が乗らないから廃止せざるを得ません。残念でしたというような形で住民が切り捨てられていくというパターンが現実にあったわけですね。

その反省を受けて協議会が市町村に移って、公募委員の皆さん方も出てきて、実際の住民の声を反映できるようになりましたから、それは値上げだからどうのこうのではないのですが、是非そういう点は併せて議論をしていかないと、利用者数だけでどうのこうのという判断になってしまいますので、サービスはどのように向上したのか低下したのかというようなことも含めて検討していかないと、住民の皆さんのニーズには応えていけないのではないかと思います。

<伊豆原会長> 消費税の話はこういった形でせざるを得ないのかもしれませんがね。

でも、おっしゃったように今の御意見は次のステップの3のところでも議題にも入っています。廃止代替バスについてはどうするのかという考え方も事務局の方から出してくれています。さてどうしたら良いだろうかというのは、ここで議論すれば良いと思います。

その契機として、たまたま消費税というものが今こういう改定の話になっているのだけれど、本来、消費税に関わらず公共交通がどうあるべきか、どうやったら良いのかということは議論していないといけなかったのですね。冒頭の挨拶で申し上げたとおり、津は合併後 10 年の中で網形成計画を作ってきましたが、そこに少しほころびといいますか、利用者の皆さん又は地域の皆さんの生活スタイルと路線のサービスの違いというか解

離というのも見えてきているということからいくと、次のステップとして路線の再編とかサービスの再編をどうやっていくかという議論を、次の3でしていきたいわけですね。

ですから、消費税の話は契機にはなると思いますが、これはこれとして御承認いただいた上で、次のステップに向かっていったらどうかと思いますがいかがですか。

<小島委員> 会長に同意します。

<伊豆原会長> よろしいですか。ありがとうございます。こういった形で消費税の話はせざるを得ないということですので、皆さんに御同意いただいたということで進めさせていただきます。

それでは、3つ目の第2次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、津市公共交通網の考え方（各公共交通の役割）、それから地区別津市コミュニティバス路線の再編についてということで、事務局から説明をお願いしたいと思います。

<事務局> それでは、事項3「第2次津市地域公共交通網形成計画の策定」について御説明申し上げます。

資料は、【3-1】を御覧ください。

1ページ目は、第2次津市地域公共交通網形成計画における「津市公共交通網」の考え方を図にしたもので、前回、今年度第2回目の活性化協議会にて提示いたしましたコミュニティバス路線の再編の考え方の基礎となるものです。

図-1が市外との公共交通および白山・美杉地域で、図-2が白山・美杉地域を除く市内の交通になります。

バス交通の役割につきましては、左上の緑の枠内に示してありますように、

- ①都市拠点と郊外拠点を結ぶものを幹線
- ②その他、公共交通網の基幹的役割のものを準幹線
- ③都市拠点周辺を運行するものを市内線
- ④郊外拠点で幹線と結節するものを支線

として位置付けておりまして、オレンジ色の線が鉄道、緑色の線が幹線、

緑色の破線が準幹線、青色の線が市内線、青色の破線が支線となります。

その中で、青色の吹き出しには、

- 河芸コミュニティバスを大里、白塚、一身田地区へ乗り入れ
- 久居コミュニティバスを片田地区、及び高茶屋地区へ乗り入れ
- 一志コミュニティバスを久居の中川原地区、松阪市嬉野地域へ乗り入

れ

- 白山コミュニティバスを榊原地区まで延伸
- 芸濃・安濃コミュニティバスを一体的に運行する

など、コミュニティバス再編の方向性を示しております。

次のページを御覧ください。津市公共交通の役割分担を示したもので、左側の表-1が交通機関ごとの役割を整理したものです。

先程の説明の補足となりますが、乗合バスにつきましては、都市と郊外の主要な拠点を結び、昼間に1時間に1本以上の運行が有るものを幹線、市内拠点と市外を結ぶもの及び幹線的な役割を担う路線で、1時間に1本以上の運行が無いものを準幹線、幹線・準幹線に含まれない、旧津市内、旧久居市内を運行し、昼間1時間1本以上運行が有るものを市内線、買物、通院など生活に必要な移動として、幹線・商業施設・病院等とを結ぶものを支線として整理しております。

表-2につきましては、事業者路線について示しております。

幹線15路線、準幹線3路線、市内8路線の合計26路線です。

現行計画では幹線、支線という位置付けで整理していたのですが、そこに準幹線、市内線という考え方を加えました。前回の分科会におきましても、路線を評価する基準を考えてはどうかという御意見がございましたことから、路線を幹線、循環線、市内線、支線と少し細かく分類し、それぞれに評価基準を設定したいと考えております。

次のページを御覧ください。乗合バスに係るサービスの基本的な考え方です。

(1)の事業者路線のサービス水準につきましては、幹線及び市内線と位置付ける路線については1時間に1本の運行という基準設定を考えております。

(2)の廃止代替バス路線のサービス水準につきましては、表-4のとおり一部市外を含め、7路線を運行しておりますが、路線によって利用状況が大きく異なっているという実態がございますことから、第2次津市地域

公共交通網形成計画においてサービス水準を整理していきたいと考えております。

具体的には、1便あたりの利用者数が3人以上の路線については現状維持、1便あたりの利用者数が2～3人の路線についてはサービス内容を見直す、1便あたりの利用者数が2人未満の路線については別の交通手段による代替を検討するという考え方で考えております。

この水準(案)を当てはめると、安濃線(立合系統)、多気線、榊原線、名張奥津線の単独区間におきまして2人以下となっておりますことから、コミュニティバスなど別手段での代替を検討していくことになります。

次に、(3)のコミュニティバスのサービス水準の考え方についてですが、津市コミュニティバスにつきましては、基本的に合併時の旧市町村単位の8地域で運行されており、その路線を引き継いでおりまして、路線によっては移動ニーズに応じきれないケースも出てきておりますことから、第2次津市地域公共交通網形成計画において運行の考え方を整理し、ルートや運行本数等を見直していくことを考えております。

基本的な考え方といたしましては、昼間の通院、買物に便利な時間帯に、週2～3日程度、1運行日あたり2～4往復程度運行することとし、ダイヤにつきましても通院や買物からの帰りにも利用できるよう配慮することといたします。

次のページを御覧ください。4の路線再編にあたっての基本的な考え方ということで、前回もお示しさせていただきましたように、コミュニティバスの再編におきましては、市民の買い物、通院のための生活の移動手段を確保する、旧市町村の地域の概念を取り払って地域ニーズに応じた路線を設定する、広域な移動については鉄道、民間バスが担う、廃止代替バスについては利用実態に応じてコミュニティバス等による運行に見直す、小規模な公共共通空白地については地域住民運営主体型等の交通手段を検討する、路線の運行日数、運行便数、ダイヤは、買い物、通院などのニーズに応ずるように設定するとした上で、これまでの分科会等で出てきた課題も整理した上で考え方を整理しております。

今回の再編にあたっては3つの視点により整理しておりまして、まず一つ目の①の移動ニーズ・移動実態の反映を御覧ください。

今年2月に「地域公共交通アンケート」を実施させていただきました、送付数3,127に対して2,197の回答がありました。このアンケートの分析

結果といたしましては、地域によっては買い物や通院で地域外への高い移動ニーズがあることが分かりました。

前回申し上げた津地域西部の片田地区から久居地域東部への移動につきましては、買い物で68.8%ということで、非常に高い移動ニーズがあるという分析結果が出てきております。

また、外出頻度は買物では週2～3回、通院では週1回未満が最も多い回答でした。

こうしたアンケート結果を今後の再編に反映させるということで、移動ニーズの多い地域へ、買物や通院を目的とした路線の新設、変更、延伸を検討いたします。

また、現行のルートごとの利用実態を見ますと、全く利用されていない、又は極端に利用が少ない区間も見受けられることから、こうした区間は路線の見直しを図っていくということで考えております。

地域の買物、通院の移動ニーズにつきましては、【資料3-2】を御覧ください。津地域から順に、各地域に分けて記載しております。こちらにつきましては、路線の再編について御説明させていただく際に、合わせて御覧いただければと思います。

【資料3-1】に戻っていただきまして、次に②他交通機関との重複の解消ということで、今回はこうした表現をしておりますが、趣旨といたしましては他の公共交通機関と重複する区間につきまして、それぞれの役割分担を整理するという意味でございます。

現行のコミュニティバス路線や廃止代替バス路線の一部では、民間事業者のバス路線や、JR名松線と路線が重複しているケースがあり、特に廃止代替バスの多気線や美杉地域のコミュニティバスの川上ルートに関しては、JR名松線と路線が重複し、さらにダイヤも近接しております。

そのことにつきましては、右側の表-7に「JR名松線と廃止代替バス多気線・美杉地域のコミュニティバス川上ルートのダイヤ近接状況」として提示しておりまして、赤枠で囲んでおります部分がダイヤの近接する区間でございます。

乗り継ぎによるネットワークの考え方からも、民間事業者のバス路線やJR名松線と重複する区間につきましては、交通結節点での乗り継ぎ設定による効率化を図っていきたいと考えております。

最後に、③地域特性の考慮としまして、先程も申し上げましたように、

津市コミュニティバスは、基本的に合併前の路線を引き継いでおりまして、路線によっては住民の移動ニーズに応じきれていないケースも出てきておりますことから、旧市町村の区域に捉われずに、より住民の移動ニーズに即した運行を検討していきます。

以上、3つの視点による再編の方向性を取りまとめたものとなっております。

これに基づきまして、表6に再編の方向性をまとめております。今後、こうした方向性に基づいて路線の見直し等を図っていきたいと考えております。

続きまして、これからバスの路線などを提示させていただきますので、【資料3-1】に加えて【資料3-2】及び【資料3-3】の①から⑧、それから、今日お渡しした書類のうち「現行ルート図」と「再編イメージ図」を御覧ください。

前回、ルート案の考え方でお示しさせていただきました久居地域のルートですが、利用日数だけでなく利用実態などを考慮してはという御意見をいただきましたので、若干変更しております。

地図上の一つ一つ四角で囲んだ部分が停留所の名称で、その横に記載されている数字は年間の乗降者数でございます。

まず、【資料3-3】の1.久居地域から説明させていただきます。コミュニティバスの運行状況につきましては、現在、5ルートを週1~2日、小型バス1両で運行しています。

利用実態につきましては、年間利用者数4,339人、運行日1日当たり約54人で、午前が2,499人、午後が1,840人と、午前と午後で利用者数に差があり、午前にコミュニティバスで外出し、午後は別手段で帰宅する利用が多いと考えられます。利用目的地は、三重中央医療センター、久居インターガーデン、イオンタウン城山、久居総合支所前（近鉄久居駅）が多くなっています。

続きまして、現行ルート図と再編イメージ図を御覧いただきたいのですが、1点目の移動ニーズ・利用実態の反映といたしまして、津地域西部の片田地区と津地域南部の高茶屋地区から久居地域東部への移動ニーズがありまして、再編イメージ図の茶色のルートになりますが、現行ルート図の桃園ルートを片田地区まで延伸した形となっております。

また、再編イメージ図の真ん中にオレンジ色のルートがありますが、現在の野村ルートを少し高茶屋地区へ延伸した循環ルートとなっております。

また、紫色のルートにつきましては、一志地域のコミュニティバスを久居地域西部の中川原地区まで延伸したルートとなっております。

2点目の他交通機関との役割分担といたしまして、現行ルート図を御覧いただきますと、青色の榊原ルートと緑色の稲葉ルートの2つの路線が三重交通路線バス（榊原線）と重複しておりますことから、役割分担として三重交通の榊原線へ集約していきたいと考えております。

また、これに伴い路線が無くなります久居緑が丘団地につきましては、榊原線を乗り入れていただきたいと考えております。

もう一つ、現行ルート図では榊原地区西部に久居地域のコミュニティバスの榊原ルート（青色）がございますが、再編イメージ図では緑のルートとしておりまして、美里地域コミュニティバスの延伸により対応したいと考えております。

また、榊原線の廃止代替区間につきましては、前回の会議で廃止代替バスの利用実績を見ていただきましたが、朝と夕方しか運行しておらず、1日あたり0.7人ぐらいの利用状況となっておりますことから、こちらへ白山地域コミュニティバスを延伸してくるということを考えております。

<伊豆原会長> 廃止代替バスをコミュニティバスに変えるのですね。

<事務局> そうです。

以上が久居地域におけるコミュニティバスの再編イメージになります。

続きまして2.美里地域ですが、コミュニティバスの運行状況につきましては、2ルートを週3日、小型バス2両で運行しております。

利用実態につきましては、年間利用者数5,967人、運行日1日あたり約23人で、この地域も午前と午後を比較すると午前の方が多くなっております。

利用目的地は、三重交通バスとの乗換ができる榊原口や稲葉口のほか、湯の瀬という温浴施設が多くなっております。

再編の方向性につきましては、1点目の移動ニーズ・利用実態の反映といたしまして、久居地域東部への移動ニーズがございます。現行ルート図を御覧いただきますと、こちらの地域には三重交通バスの長野線が通っておりまして、同じく三重交通バスの榊原線へ乗り継ぐことによってニーズに応えることができますことから、基本的には当該路線間の接続強化を考えております。

コミュニティバスにつきましても、再編イメージ図に青色と緑色のルートに記載しておりますが、こちらを榊原口や稲葉口で赤色の三重交通のバスに接続させることで対応していこうと考えております。また、先程の久居地域の説明でも申し上げましたように、美里のコミュニティバスを榊原まで延伸する形となっております。

運行回数につきましては、スクールバスの導入によって小中学生の通学利用が無くなったという事情もありますことから、利用実態に見合った運行日数にしていきたいと考えております。以上が美里地域です。

続きまして3.河芸地域ですが、コミュニティバスの運行状況につきましては、2ルートを週3日、小型バス1両とワゴンタイプ1両の2両で運行しております。

利用実態につきましては、年間利用者数4,819人、運行1日あたり約32人で、午前が3,204人、午後が1,615人ということで、午前と午後とで利用者数に差があります。

利用目的地は、サンシ、イオンといった商業施設が多くなっております。

また、廃止代替バス三行線の河芸地域内の停留所での乗降者数は、年間約720人、1日あたり約3人と少なくなっております。

前回の廃止代替バスの資料では3番目になります。

現行ルート図を御覧いただきますと、上の方に千里ヶ丘という地域がございます。県営の千里ヶ丘団地があるような地域ですが、こちらは三重交通バスの津太陽の街線とコミュニティバスが重複運行しておりますことから、こちらは三重交通津太陽の街線に集約していきたいと考えております。再編イメージ図では水色のルートにな

ります。

また、地域の移動ニーズとして、河芸の黒田地区から津地域の北部への買い物需要がございますことから、再編イメージ図の緑色のルートのようにコミュニティバスを延伸し、かわぎた苑という団地を經由して白塚まで運行するルートを考えております。

もう1点は、廃止代替バス三行線についてでございますが、先程も御説明申し上げたとおり、他の三重交通路線と重複していない単独区間の利用者数は、1日当たり2.6人と非常に少なくなっております。さらに豊野団地より上の三行までの部分になりますと、1つのバス停を1日に1人が利用するかしないかという状況でございますので、こちらの部分をコミュニティバスに代替できないかと考えております。具体的には、廃止代替バスは豊野団地までの運行とし、それより上はコミュニティバスで代替していこうと考えております。河芸地域につきましては以上となります。

続きまして4.芸濃地域ですが、コミュニティバスの運行状況につきましては、4ルートを週4日、小型バス1両とワゴンタイプ1両の2両で運行しております。

利用実態につきましては、年間利用者数8,175人、運行日1日あたり約42人で、午前が5,720人、午後が2,45と午前と午後の利用者数に差があります。

利用目的地は、イオンタウン、ぎゅーとら等の商業施設、赤塚クリニック等の医療機関、芸濃総合支所が多くなっております。

また、河内地区は他の地区に比べ利用が少なく、錫杖湖があるような地区なのですが、利用が1週間あたり約11人となっております。そういった利用が非常に少ない地域があるのが特徴です。

また、アンケート結果によりますと、概ね地域内の移動が多い地域となっております。

再編イメージ図を御覧ください。

先程申し上げた河内地区には緑の破線でルートを示しておりますが、こちらは現状朝と夕の利用がほとんどという状況なので、利用実態に応じた運行ということで、朝夕のみの運行としたいと考えております。

また、安西地区につきましては、安濃地域から芸濃地域への移動

ニーズがありますことから、太い茶色のルートですが、隣接する安濃地域北部と一体的な路線を運行していきたいと考えております。

芸濃地域の近くには豊が丘に大きな団地がありまして、そのあたりから芸濃への移動ニーズもあるのですが、こちらに関しましては現在運行しております棕本線なり三重交通のバスで対応できないかということで三重交通と協議をしております、少し道幅の改良等ができれば運行も可能といった状況でございます。

5. 安濃地域ですが、コミュニティバスの運行状況につきましては、3ルートを週4日、小型バス1両で運行しています。

利用実態につきましては、年間利用者数3,162人、運行日1日あたり約32人で、午前が2,714人、午後が448人で、午前と午後の利用者数に極端な差があります。

利用目的地は、ぜにやという商業施設が大半です。また、廃止代替バス安濃線（立合系統）が通っています。青の路線で、安濃総合支所から延長している路線になりますが、利用状況は1日あたり約15人、1便あたり0.8人となっております。

アンケート結果によりますと、地域内の移動が多く、明合地区や草生地区には芸濃地域商業施設への移動ニーズがあります。

再編の方向性につきましては、再編イメージ図を御覧ください。

明合地区の芸濃地域への買い物需要から芸濃地域のコミュニティバスと一体的な運行をしているということで、茶色い線ですが、これが芸濃地域まで延びております。

2点目の役割分担といたしまして、廃止代替バス安濃線（立合系統）につきましては、コミュニティバスによる運行に見直していこうと考えております。

6. 一志地域ですが、コミュニティバスの運行状況につきましては、2ルートを週3日、ワゴンタイプ1両で運行しています。ただし、金曜日につきましてはセダンタイプの車両を使用し、2台体制での運行となっております。

利用実態につきましては、年間利用者数7,079人、運行日1日あたり約48人です。

利用目的地は、マックスバリュやぎゅーとら等の商業施設や、とことめの里という温泉施設が多くなっております。

また、廃止代替バスの多気線が久居駅まで走っておりますが、こちらの乗降者数は、年間約1,500人、1日あたり約6人となっております。

一志地域につきましても概ね地域内の移動が多いのですが、川合地区におきましては隣接する松阪市嬉野方面への移動ニーズがありますので、再編イメージ図では緑色のルートになりますが、こちらを松阪市の嬉野地区まで延伸する方向で考えております。

他の交通機関との役割分担といたしましては、廃止代替バス多気線は川合高岡より西でJR名松線と並行しておりますことから、名松線に集約するような形で考えております。また、三重交通路線の波瀬線と重複している部分がありますが、そちらにつきましては廃止代替バスの一志から久居駅までを残して波瀬線と合わせることに よりまして1時間に1本の運行を確保することができますことから、三重交通路線と重複する形にはなりますが、残していきたいと考えております。

7. 白山地域ですが、コミュニティバスの運行状況につきましては、3ルートを毎日、小型バス2両で運行しております。

また、廃止代替バスの多気線は毎日4往復、廃止代替バスの榊原線は榊原温泉口駅から久居地域の榊原車庫前まで平日朝夕の2往復運行しております。

利用実態につきましては、右の表にも示されておりますように、平日でコミュニティバスの年間利用者数約3万人、1日あたり約120人、廃止代替バスの多気線の年間利用者数約2,400人、1日あたり約10人、同じく廃止代替バスの榊原線の年間利用者数約700人、1日あたり約3人という状況となっております。

利用目的地は、朝夕は近鉄榊原温泉口駅－白山高校前間の通学、昼間は一志病院、マックスバリュ白山店、川口店が多くなっております。

現行ルート図のオレンジ色のルートにつきまして、榊原温泉口駅－家城駅間につきましては2つのルートがあるのですが、古市を経由する方よりも八対野やグリーンタウンという団地を経由する方が乗降者数は多い状況です。また、利用が少ない地区がございまして、城立・福田山集落は1日あたり約3人、三ヶ野集落は約1人という

利用状況でございます。

また、こちらにつきましては、概ね地域内での移動が中心となっております。

再編の方向性につきましては、再編イメージ図を御覧ください。

太い水色のルートは、大三地区～榊原温泉口駅～一志病院・白山高校～家城駅というルートを考えております。こちらは現行の緑の三ヶ野ルートとオレンジの家城ルートを集約いたしました。

また、紫色のルートにつきましては、美杉地域の多気や下之川といった地区をカバーしているルートを榊原温泉口駅まで延伸し、近鉄大阪線と結節することによりまして、美杉地域、白山地域双方に対応しようと考えております。

再編イメージ図の茶色の路線につきましては、需要の少ない地区、先程申し上げました三ヶ野集落と城立・福田山集落を結ぶ路線としております。こちらの二つのルートを集約して運行してはどうかという路線です。こちらは以前から城立・福田山集落からの小中学校への通学対応も兼ねており、将来的にはスクールバスの導入なども含め検討していく必要があります。

役割分担といたしましては、廃止代替バス多気線につきましては並行するJR名松線に集約することにより対応いたします。

また、廃止代替バス榊原線につきましても、榊原温泉口駅から榊原車庫前まで延伸することで代替いたします。

最後に8.美杉地域ですが、コミュニティバスの運行状況につきましては、3ルートを毎日、小型バス2両、ワゴンタイプ1両の3両で運行しております。

また、廃止代替バスの名張奥津線は朝夕のみ2往復運行しております。

利用実態につきましては、右の表にございますとおり、平日でコミュニティバスの年間利用者数約1万4,800人、1日あたり約61人、廃止代替バスの名張奥津線の年間利用者数634人、1日あたり2.6人でございます。

丹生俣ルート、川上ルート共に白山地域に向けて利用が増える傾向にありまして、白山地域では一志病院、マックスバリュ川口店での乗降が多く、時間帯もマックスバリュ川口店10時台着、12時台

発の利用が多くなっております。

また、1便あたりの利用者数は、丹生俣ルートが約5人、川上ルートが約8人になります。

逢坂・飼坂ルートにつきましては、津市家庭医療クリニック北、美杉総合支所前の乗降が多く、1便あたりの利用者数は約1人になります。

移動実態といたしましては白山地域への移動が多いのですが、例外として太郎生地区名張市への移動が多く、通院では約8割となっております。

再編の方向性につきましては、再編イメージ図の緑色のルートは現在の川上ルートと逢坂・飼坂ルートを合わせた形になりまして、J R名松線と並行する区間につきましてはJ R名松線を御利用いただくようなルートとしております。

また、紫色のルートはJ R名松線の伊勢奥津駅を始点とし、多気地区や下之川地区を経由して白山地域の榊原温泉口駅まで延伸することにより、近鉄大阪線と結節します。

その他、J R名松線を利活用していきたいという部分がございますので、春、ゴールデンウィーク、秋といった観光シーズンには地域外の方の利用を見据えた季節限定の臨時運行を行っていくようなことも考えております。

以上で説明を終わります。

<伊豆原会長> すみません。ここで何を議論するのか分からないのですが、事務局としては何を議論したら良いのですか。これを今日見せられてどうですかと言われて議論できますか。

<事務局> 今回、路線の再編についての考え方、その考え方を元に線を引くところといったイメージになりますということをお示しさせていただいております、廃止代替バスなりコミュニティバスの再編の考え方について皆様の御意見をいただければと思います。

<伊豆原会長> そうだとすると、これだけ長い時間聞いて、皆さんに御理解いただけたかというと私には疑問です。御意見をいただくのであれば、

どういう点について御意見をいただくのかを先に言った上で説明してもらわないと、これではどこを議論したら良いですかという感じですね。

<小島委員> 詳細に調べてもらって、廃止代替路線を他の路線に代替するという説明をしていただいて、ずっと聞いていて思ったのは、結節点でうまいこと乗り換えられるのか、そういった施設があるのかということです。それから、名松線の一志駅と近鉄の川合高岡駅は離れていますよね。そこを歩かせるということでしょうか。

今の地域を越えて延伸したり縮小したり、効率等をすごく考えられた案だと思いますが、バスが遅れたときに結節点でうまいことつながっていくのか、つながっていかないのならばそこに時間的な余裕を持って待てるような施設があるのかというところをもう一步進めて検討してほしいです。

<伊豆原会長> 他にいかがですか。

<竹田委員> 例えば、少なくとも全ての総合支所を結節点にするとか、各ルート必ず一つは鉄道駅を結節点にするとか、そういう基本的な考え方が必要ではないかと思います。

基本的なコンセプトは何なのかということをはっきりさせた上で、なおかつ今の時代ですからスーパーへ行くには三重交通の路線との乗り継ぎをどこでやるということをはっきりすれば、もっと意図がはっきりするのではないかと思います。

鉄道駅と役所と主な商業施設、主な病院というのがはっきりすれば、今のこのルートはこのあたりがはっきりしなかったのでこうしますということが明確になれば、今の説明が生きてくるのではないかと思います。

多分、そういうところが検討されたルートになっているのではないかとと思うのですが、そのあたりがはっきりしないからコンセプトをはっきりさせて、津市のコミュニティ交通、特に支線の考え方を打ち出して市民への理解を求めた方が良いと思います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。他にいかがですか。

<生川委員> 長々と理解し難い説明をしていただいて、もっと理解しやすい説明の仕方は無いのかなという感じがしました。これを一般の市民に説明してどのぐらい理解してもらえるか。

市長が抜本的に見直すと言われた。だけど、出てきたのを見ると総合支所単位で物事を考えている。私はたまたま旧津市の西部に住んでいるけれど、これを見る限りそこは全然考えられていない。6,500人住んでいる住宅団地はまるっきり無視されている感じがする。他にもあると思いますので、もっと抜本的に考えるというようなことを全面的に出してもらいたい。私はそういう感じで今日は聞かせていただきました。資料を今日いただいて、すぐに意見を出せと言われてもちょっと無理です。納得のいく説明と、資料をもう少し早く出してほしいですね。

<伊豆原会長> 今のは御意見ですね。他にいかがですか。

<中平委員> 路線がすごくシンプルになって分かりやすくなっていると感じたのですが、長い路線をかなりコンパクトにされたということで、不利益を被るところも多いと思います。そういう人たちのカバーはどうするのか、利用を促すような乗り方をアピールしていくとか、何かしないと恐らく利用者が減少するのかなと思いました。

あと、これまで走っていない部分に食い込んで路線を設定しようというところがあったと思うのですが、そのあたりは需要がかなりあると見込んでいるのか、何となくここを走らせた方が利便性が高いのではないかという考えなのか、そういった点が気になりました。

需要が無いところを走るべきではないと思うのですが、利用が0のバス停が残っていたりしますので、そういうところをなぜ残しているのかというのが疑問です。

今おっしゃったように、人数の多い団地を走っていないのは何故なのか、逆に利用の少ない場所を走っているのは何故なのかという説明を細かくしていただきたいと思ったのと、地図上に病院の位置とかスーパーの位置があった方が良いと思うので、是非載せていた

だきたいと思います。

<伊豆原会長> 今の御質問の前半の部分ですね。今ある路線を外して、今利用している人たちが利用できなくなってしまうのではないかという点はどうかという点ですが、何かありますか。

<事務局> 今回お示しした考え方といたしましては、鉄道や民間路線バスを広域な移動に利用していただくというネットワークの考え方を優先しております。今までここからここまでの長い区間を乗っていたのに、乗り継がないといけなくなったという方につきましては、例えば乗継割引といった方策についても考えていく必要があるとは思いますが、今回は、乗り継ぎという考え方だけで路線を作らせていただいております。

<中平委員> 生活路線として考えたと思うのですが、長かった路線が短くなった中で、例えばスーパーはここにあるから買い物はここへ行ける、病院は小さいけれどもここにあるからある程度の治療ならばここで受けられるということが、この中で分からなかったのです。

<事務局> 路線中にはスーパーや病院のほか、総合支所等も入っておりますし、駅やバス停での接続についても検討しております。

この機会に踏み込んで線を引いているところにつきましては、必ず住民の方のニーズがあるところに引いておりますが、大きな団地があったとしても、三重交通さんのバスが走っているという理由で引いていないところもあります。

<中平委員> せっかく再編するのであれば、三重交通さんのバスの利用者も増えていくように考えていきたいなと個人的には思っています。

三重交通のバスだけ、コミュニティバスだけというのではなくて、お互いの利用者が増えるというふうに持っていけないと、恐らく共倒れになってしまうので、もう少しそのあたりの連携を考えていった方が良いのかなと思います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。御意見です。大変良いお話でした。他に御意見いかがですか。

<西川委員> 私自身が高齢者なのですが、バスの利用者は高齢者が多いと思いますので、地域性も重要だと思いますが、それに加えて地域の高齢化率という考え方を入れて路線の変更、改革をしていかないといけないのかなと思います。

状況はどんどん変化していますので、これからは変化に適応、対応していかないと、皆さん方に利用していただかなければ意味がないので、考えていただいているとは思いますが、高齢者の利用に対する考え方を是非とも入れていただけたらなという思いをしております。以上です。

<伊豆原会長> ありがとうございます。御意見ですね。アンケートは高齢者を対象に、60歳以上でニーズを把握するというをやっていますから、そこは西川委員がおっしゃったような話と関連していると思います。そこを考慮してよという話だと思います。その話は当然だと思います。他にいかがでしょうか。

<松本委員> 説明の仕方はともあれ、前回よりすごく良くなったと思います。情報量が多過ぎるので、私自身も含め皆さん少し大変だったと思いますが、すごくていねいに整理していただいたと思います。

基本的な方針としてここを出していただいた。それぞれの路線の役割を明確にしつつ、特に支線においては通院や買い物にしっかり行けるようにしましょうと目的をはっきりさせて、さらに利用の少ない所は残念ですが縮小して効率の良いネットワークにしていきたいと思いますということで今回まとめていただいたというのがよく分かりました。

それで良いとは思いますが、今の御質問にも関係するのですが、病院、スーパーあるいは公共施設だけを結ぶ路線というのは、この先どんどん利用してもらえるのだろうかという、多分それは厳しいと思います。

その路線があり続ける限り、乗れる間は車に乗って、もう車に乗れなくなったらバスに乗るという考えのバスですが、その時に実際にはバスに乗れなくて、残念ながらそのまま出歩けない方々というのが見えてくるので、

楽しめるという要素が大事だと思います。ですから、三重県の地域には温泉もありますし自然豊かなところもありますので、そういうところもつなぐのですよというのを見せてほしいです。

先程、美杉で季節運行をしたいという説明がありましたが、そういうのはすごく大事だと思います。そういうところはそれぞれの地区にあるので、各支線、各路線のところにそういう要素を入れてほしいと思います。

もう一つ、抜本的に足りないと思うのが、ラストワンマイルはどうするのかという考え。たとえ津の中心部に住んでいて三重交通のバスがたくさん走っていたとしても、それでも困っている人というのは絶対に出てきません。そこが全然無いのですよ。

今回の再編案で、全部の住宅地をカバーできているかといえばできていないですよ。場合によっては利用が少ないからといって削ってしまっているところもあるじゃないですか。そこどうするのかという考えが無いと思います。

効率化は必要だと思います。効率化は効率化で進めるのですが、効率化という意味は需要に見合った箱としてバスを用意しますが、そうでない、バスを用意するほど需要が無いようなところに関しては、新たな手段を考えていきたいと思いますというのが無いと、これから先どんどん高齢化が進んでいく中で暮らし続けられるのだろうかという不安を持ち続けたいいけないので、そこはあった方が良くはないかという気がしました。こういう時代なので考えられるはずなのですね。意見です。

<伊豆原会長> ありがとうございます。他にいかがですか。よろしいですか。あらかた御意見をいただいたのかなと思います。

そこで【資料3-1】の考え方の部分だと思うのですね。今までの御意見を聞いていて、効率性だけが先を行くとかなり問題になりそうだよねというのが一つ。

今のコミュニティバスがどういう使い方をされているかということは乗降者数だけでは分からないのですが、そういう使い勝手の部分があって、それをどうサポートしていくのかということも考えなければならない。

ここは申し訳ないけれども利用が少ないので他の手段を考えないといけないよというところも確かにある。廃止代替は路線の分析をしてありますが、もしかしたら三重交通さんの幹線にもここから先はほとんど利用が

無いというデータがあるかもしれないですし、今のコミュニティバスだっ
てそういうところがある。

今お使いになっている方達はこういう使い方をしているのでここは保
証します。だけど、このような利用状況だと申し訳ないけれどここはカッ
トして違う手段だよねというように、今の路線での使い方というのを見て
おかないと、中平先生が言われたように、今使っている方は1日5人だよ
ねというところが、その5人にとっての生命線になっている可能性がある
ので、そういうことを含めて少し整理すると分かりやすいのかなという気
がします。

今御利用になっている方を無視してまでルート変更を本当にできるの
かといったら、かなりしんどいと思いますね。ある程度御利用になられる
区間というのはきちんと把握しておいて、そこは担保しますよということ
をやっておかないと、需要が有るか無いかも分からないということになっ
てしまうとまずいだろうと思います。

ここは考慮して、ここは新たな考え方を入れますという形で整理してお
かないと、市民の皆さんには分かりにくい。先程おっしゃったように、乗
り換えないと行けなくなるというような場合に、そこでちょっと時間をつ
ぶしていただける施設があるよというように、市民の方にメッセージを出
せるような仕組みにしておかないといけないのではないかと思います。

そこは形成計画の中での考え方とマッチングすると思うのですね。今ま
で考えていなかった、前回の考え方の中で我々が考えていなかった点が、
それから5年も6年も経ったのだから、少しこういう視点が必要ではない
のか、前回の中で考えなかったここはプラスしましょう。前回の中で考え
た良いところは継承しましょうということで整理しておくことが大切か
なと思います。

もう一つ、今日の話は、あくまでもルートを見直してみたということだ
すよね。サービスがどうなるかというところまでは行ってないので、これ
が良いのか悪いのかという議論ができるかどうか。そのあたりを踏まえて
整理しておかないといけないかと思います。

少し長くなりました。

その他の話はされるのですよね。

<事務局> 本日、皆さんからたくさんの御意見をいただきましたが、資料を改めて

見ていただく中で他にも御意見等がございましたら、皆様のお手元に配らせていただきました意見シートに記入し、郵送でもFAXでも構いませんので、御意見をいただけたらと思います。

<伊豆原会長> 今日の説明で御意見をいただくというのはおこがましいかもしれませんが、何でも結構ですので、御意見がございましたら送っていただけたらと思います。

一応ここまでですが、その他に何かございませんか。

それでは、私の方はここまでとなりますので、事務局にお返しします。

<事務局> ありがとうございます。これをもちまして、令和元年度第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回協議会の日程につきましては改めて御連絡させていただきますので、よろしくお願いたします。ありがとうございます。