

令和元年度第4回津市地域公共交通活性化協議会の会議結果報告

1 会議名	令和元年度第4回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和元年10月7日(月) 午後1時半から午後4時まで
3 開催場所	津図書館2階研修会議室
4 出席した者の 氏名	(津市地域公共交通活性化協議会委員) ※順不同 敬称略 伊豆原浩二(会長)、蓑田博之(副会長)、生川介彦(副会長)、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、村田友和、羽田勇人(天野委員代理) (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、見取秀祐 片岡伸悟(株式会社テイコク)
5 内容	1 第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について 2 津市コミュニティバス路線の再編について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	2人
8 担当	都市計画部交通政策課交通政策・海上アクセス担当 電話番号 059-229-3289 E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp

【令和元年度第4回協議会の議事内容】

<事務局> 本日は、お忙しいところ御出席いただき、ありがとうございます。
只今から、令和元年度第4回津市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。
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、よろしくお願ひいたします。

<伊豆原会長> 皆さん、こんにちは。秋らしく過ごしやすいなってきました。津はどちらかというと涼しい地域ですね。
地域ごとに生活の様式がいろいろな形で違ってくるのですが、そういった中で津市の地域公共交通をどう構築していくか。
今、既にサービスを提供しているのですが、そういったところをもう一度見直ししながら、少しでも改善の方向性を見つけていけたらと思いますので、どうぞ時間の許す限り忌憚のない御意見をいただいて、少しでも次期計画を推進していけたらと思いますのでよろしくお願ひします。
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からお願ひします。

<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20名のうち18名の出席をいただいております。
なお、三重県タクシー協会の村田委員から遅れるとの御連絡、津南警察署の谷口委員から欠席との御連絡をいただいております。
また、三重県交通政策課の天野委員に代わりまして、羽田交通政策課主幹に代理出席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。只今、事務局に出席状況の確認をしていただきました。規約第8条第2項の規定により、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ひます。今日は議事が2つ用意されています。1つ目が第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、事務局から説明をお願ひします。

<事務局> 説明に入る前に、第2次津市地域公共交通網形成計画策定のスケジュールの変更について説明させていただきたく思います。【資料1-3】のスケジュールを御覧ください。

当初のスケジュールにおきましては、第3回協議会におきまして課題及び基本方針等について確認していただくこととなっておりましたが、そこまで進めることができませんでしたので、本日の第4回協議会におきまして課題の整理、基本方針について確認していただくこととしております。

また、目標、事業等の確認をしていただくため、協議会の開催を追加したいと考えております。事務局の進行管理の至らなからこのような事態となりましたことをお詫び申し上げます。

お忙しい中、大変申し訳ございませんが、第5回協議会を10月15日の10時から開催いたしますので、御理解御協力の上、御出席いただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、事項1「第2次津市地域公共交通網形成計画の策定」について説明いたします。

今回の協議会では、現状及び様々な課題から導き出される考え方を整理し、第2次網形成計画の「基本的な方針」としてまとめた案を御確認いただきたいと思いますと考えております。

【資料1-1】、【資料1-2】を御覧ください。

【資料1-1】は第2次網形成計画の概略を示したもので、【資料1-2】が本編となります。

今年度、2回の分科会で御議論いただきました現行の津市地域公共交通網形成計画の最終評価につきましては、【資料1-2】の31ページから39ページまでに記載しております。こちらにつきましては、後程説明いたします。

【資料1-2】の1ページからは、第1章「はじめに」といたしまして、「計画策定の背景と目的」がありまして、その後、「計画の位置づけ」「区域」「期間」とあります。

続きまして、3ページからは、第2章「地域の現状」といたしまして、「地勢」「人口の状況」「土地利用・道路等の状況」「主要施設の立地状況」「観光の状況」等を記載しております。

13ページからは、第3章「地域公共交通の現状」といたしまして、「公

公共交通の概況及び利用状況」ということで、各公共交通の現状を記載しております。

19 ページからは第 4 章「上位・関連計画」といたしまして、「津市総合計画」「津市都市マスタープラン」「津市立地適正化計画」の概要を記載しております。

なお、本計画は、津市総合計画における「目標 4 心やすらぐ住みよいまちづくり」を実現するための計画として位置付けておりまして、20 ページにあります都市マスタープランにおきましても、都市構造構築イメージである、都市のコンパクト化を図る「多極ネットワーク型コンパクトシティ」につながるものとして位置づけられています。

22 ページは、津市立地適正化計画についての記載で、この計画は持続可能で快適な暮らしができるまちづくりを進めることを目的とした「津市都市マスタープラン」の一部であります。

その立地適正化計画で、公共交通については 23 ページにありますように、基本目標 3 において「主要な公共交通ネットワークの維持」、「課題⑦拠点間を結ぶ公共交通のサービス水準の確保」「課題⑧拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの確保」と位置付けられており、都市拠点と地域拠点を結ぶ路線の維持に努めること等が明記されています。

24 ページからは、第 5 章「既往計画の評価」といたしまして、令和 2 年 3 月までの「津市地域公共交通網形成計画」の数値目標の達成状況です。

【目標 1-1】「広域での移動を確保する」の数値目標 1「「幹線」と位置付けるバス路線の利用者数」につきましては、利用者数、運行本数が落ち込んでおります。

25 ページの鉄道の乗降者数は増えております。

26 ページ【目標 1-2】「日常生活における地域移動を確保する」の数値目標①「支線と位置付けるバス路線の利用者数」につきましても、高齢者外出支援事業の影響でコミュニティバスが目標値より 16%多くなりましたが、全体としては利用者数が大きく落ち込んでおります。

27 ページ【目標 1-3】「観光振興との連携による交流人口の拡大」につきましても、数値目標①「津市への観光入込客数」については大きく増加しております。

数値目標②「観光目的での津エアポートライン利用者数」につきましては、短期間の乗船客のアンケートであるため調査対象にムラがあり、数値

的に減少となっておりますが、運航事業者からは、外国人観光客をはじめとした観光目的での利用は年々増えていると聞いております。

28 ページの【目標 2-1】「交通不便地における移動手段を確保する」についてですが、数値目標①「地域住民運営主体型の公共交通の導入協議箇所数(のべ)」は目標値を下回っております。これは要望が少なかったこと、地域住民運営主体型よりもコミュニティバスの要望が多かったこと、制度の周知が充分でなかったこと等が理由として挙げられます。

続きまして、【目標 2-2】「地域を越えた移動手段を確保する」についてです。

数値目標①「支線」における地域をまたいだ路線の利用者数ですが、津市コミュニティバス利用者のうち美里から榊原(湯の瀬)、美杉から白山など地域をまたいだ利用者の数については、目標を達成することが出来ませんでした。コミュニティバス全体の利用者数としては増えていることから、現在の地域をまたいだ路線が、日々変化する実際の移動ニーズに応えきれていなかったと思われまます。

29 ページ【目標 3-1】「公共交通に対する市民意識の向上を図る」といたしまして、数値目標①「モビリティマネジメント・啓発イベント等の開催数」ですが、目標回数を達成できておりません。啓発イベントの追加がスケジュール的にも厳しいことから、今後のPR方法等を見直す必要があると考えられます。

【目標 3-2】「高齢者の外出意欲の増進」ですが、数値目標①「低床バスの導入率」は目標を上回りました。

30 ページ【目標 4-1】「市民や関係者が目標の共有を図る」の数値目標①「公共交通全体の利用者数」は目標を上回っておりますが、幹線・支線の利用者数は大きく下回りました。広域な移動には公共交通が利用される反面、市内など身近な移動には公共交通以外の移動手段が利用される傾向が強くなっていることが考えられます。

【目標 5-1】「交通を担う人材を確保し育てる」としまして、数値目標①「地域公共交通あり方検討会等の地域が主体となった会議の開催数」ですが、目標を下回っております。これからは公共交通の現状を知っていただく場としても活用していく必要があると考えます。

31 ページからは、先程も御説明いたしましたように今年度実施した分科会にて最終評価していただいた内容を記載しております。

31 ページでは、目標 1-1「広域での移動の確保する」といたしまして、
施策①「幹線の整備と運行」につきましては、1 日あたりの輸送量 15 人を割り込む恐れのある地域間幹線系統に係る啓発活動を実施したこと等を成果として挙げております。

施策②「乗継設定と待合環境の整備」につきましては、鉄道への乗継を意識したダイヤ改正を行ったこと、乗継拠点の設定において公共施設等を活用していることを成果として挙げております。また、JR 名松線のパーク&ライドの啓発が不十分であること等を課題といたしました。

施策③「近隣自治体との連携」におきましては、亀山本線について、地元中学校や地元への回覧等、亀山市と連携した PR が出来ました。

施策④「鉄道の利便性向上のための要請と利用促進」につきましては、三重県鉄道網整備促進期成同盟会を通じ、鉄道業者へダイヤ改正や増便などの利便性向上の働きかけを行っております。

続きまして 33 ページ、【目標 1-2】「日常生活における地域移動を確保する」の施策①「三重交通バス路線の整備と運行」につきましては、年間利用者の維持とともに、地域特性に応じた適正なルート、本数、時間帯を設定するというもので、各種ニーズによりダイヤ改正している点、バスロケーションシステム導入により利便性が上がったことを成果として挙げております。

施策②「津市自主運行バス（廃止代替バス）の見直しへの着手」につきましては、一人当たりの運行経費が高い路線については、見直しを検討していくことを確認いたしました。

34 ページ、施策③「津市コミュニティバスの整備と運行」につきましては、第 2 次網形成計画の策定と併せ、アンケートを実施するなど住民の移動ニーズの把握に努め、ニーズに沿ったコミュニティバスの運行に向けた再編に着手したことを確認いたしました。

【目標 1-3】「観光振興との連携による交流人口の拡大」の施策①「公共交通を利用した観光振興の取組」といたしまして、各種イベントやインバウンド対応が行われているといった成果の確認と、効果的な観光 PR やモデルコースの作成等の課題の確認をいたしました。

35 ページ、施策②「海上アクセス利用促進事業」です。津なぎさまちと中部国際空港とを結ぶ海上アクセス事業につきましては、各種関係団体と連携を図り、各種 PR 活動の実施や津なぎさまちの賑わい創出を通じて利

用促進を進めたことなどを評価いたしました。

施策③「JR名松線利活用事業」ですが、各種PR活動やイベント時における臨時バス運行等の取組を行い、利用促進に努めたことを成果として報告いたしました。乗継ぎにより土日は北畠神社にいけることが可能になったにも関わらず利用者が少ないことや、JR名松線の駅に近い一志、白山の総合支所でのパーク&ライド事業があまり知られていないこと等の御指摘がありました。

36 ページを御覧ください。【目標 2-1】「交通不便地における移動手段を確保する」に関する施策①「地域住民運営主体型コミュニティ交通事業の推進」でございます。これは、平成 25 年から実施している地域住民の皆さんが主体的に運営するコミュニティ交通の導入に対する支援についてですが、近年の利用状況は低く、地域の需要を把握しつつ新たな方向性を検討していかなければならないという課題がございます。

次に、【目標 2-2】「地域を越えた移動手段を確保する」です。その施策①「津市コミュニティバスの整備と運行」につきましては、【目標 1-2】の施策 3 と同じで再掲となります。

37 ページの施策②「乗継環境の整備」を御覧ください。

これは、コミュニティバスが限られた台数で地域を網羅しておりますことから、効果的に公共交通との乗継ぎを行い、ネットワークを形成する必要がありますので、そのための待合環境の整備につきましては、既存施設である駅舎、公共施設、商業施設等を活用し、乗継ダイヤの設定に努めていることが話し合われました。

次に、目標 3-1「公共交通に対する市民意識の向上を図る」です。

施策①「広報誌による意識啓発・利用促進PR」につきましては、現在の啓発が分かりにくいとため、デザインや内容を工夫した情報提供することが課題として話し合われました。

施策②「わかりやすい路線・時刻表情報の提供」につきましては、バスロケーションシステムなど情報通信技術については整備が進みましたが、スマートフォン等を使いこなせない高齢者等に配慮し、バスマップといった紙媒体やバス停でのわかりやすい表示なども必要であることが話し合われました。

38 ページを御覧ください。

施策③「モビリティマネジメントの実施」についてですが、これは小学

生を対象とした「バスの乗り方教室」の実施について報告をいたしました
が、乗り方教室以外にも効果的なモビリティマネジメントを実施するべき
であり、民間企業や教育現場等との連携が課題といった内容が話し合われ
ました。

施策④「利用促進イベントの実施」につきましては、これまでも9月
20日の「バスの日」や津まつり等における啓発を行っておりまして、さら
に「こんなにあるんだみえの鉄道展」や「岐阜県・三重県ローカル鉄道展」
等にも出展いたしましたが、新たな自主開催のイベントは実施できなかつ
たという状況です。

【目標3-2】「高齢者の外出意欲の増進」です。

施策①「高齢者に特化した割引制度や設備等の検討」につきましては、
バス事業者が取り組んでいるセーフティバス、運転免許証自主返納者割引
制度、平成29年9月よりスタートした高齢者外出支援事業「シルバーエミ
カ」等の制度の周知を図り、高齢者の外出意欲の増進につながったことか
ら、これからは関係機関と連携を深め、「目的地」を作りさらなる外出意欲
の増進に繋げていきたいとの話し合いがなされました。

39ページを御覧ください。

【目標4-1】「市民や関係者が目標の共有を図る」につきまして、施策①
「PDCAサイクル確立のための基準づくり」ですが、これにつきましては
は、中間評価及び最終評価時に分科会を設置し、分野別にチェックを行い、
計画の検証及び次の計画へのアクションの提案が出来たと評価されました。

次に施策②「中間年度、最終年度における評価指標の達成度評価（ニー
ズ調査）」についてですが、先ほども報告いたしましたとおり、分科会を設
置して各施策の評価を行うと共に、地域公共交通アンケートなどを実施し、
地域の移動ニーズを把握することが出来たと評価されました。

施策③「改善案の策定と路線の運行体系の見直し」につきましては、現
在コミュニティバス路線等の再編に向け取り組みを進めていることを確認
いたしました。

最後に、【目標5-1】「交通を担う人材を確保し育てる」につきまして、
施策①は「地域公共交通あり方検討会の開催」です。これにつきましては、
地域懇談会等で公共交通に関する意見が多数上がっておりますとともに、
地域公共交通アンケートにおきましても回収率が70%を越えるなど、公共
交通に対する住民の関心が年々高まっておりますことや、人材育成につい

でも地道に続けていく必要性があり、今後、勉強会の開催などを検討していきたいとの話し合いが行われました。

以上が、分科会における評価でございます。この評価結果につきましても、次の計画に反映してまいります。

次に、第6章「地域公共交通の課題」につきましては、その分析を行いました(株)テイコクの片岡氏から説明をさせていただきます。

<テイコク片岡氏> 株式会社テイコクの片岡と申します。よろしくお願いいたします。

では、40ページからの津市地域公共交通の課題のとりまとめ結果について御報告させていただきます。御説明に入る前にA3の【資料1 補足】と書いてあるものでございますが、こちらでは課題につながる流れを取りまとめております。4つの視点で分析しておりまして、1つは先程御説明いただきました現行の津市地域公共交通網形成計画の目標達成状況、あとは施策の点検結果を踏まえたものでございまして、残る2つが紫の左上のところに関連するのですが、平成27年と比較した取り巻く環境の違いということで、津市に関わるところで、1つはJR名松線の完全復旧。あとは立地適正化計画が平成30年に策定されていますので、特にこの立地適正化計画との整合性、それから津市都市マスタープランです。こちらの概要は19ページから23ページまでに記載しております。

内容は先程御説明いただきましたが、この内容との整合を図る意味で新たな課題、特に立地適正化計画策定に関連した課題というものを検討しております。それから、下にあります社会全体の課題、つまり社会情勢の動向。これらも津市の地域公共交通網を構築する上で計上していく必要がありますので、こちらの方でも整理をしております。最後に、津市地域公共交通の問題点。特にアンケートやデータ等から見てきたものを整理しております。その中で、40ページ以降で整理しておりますのが今の津市公共交通の問題点と、先程少し御説明しました社会情勢の動向の変化。こちらを踏まえたものを第6章地域公共交通の課題に記載しています。

第6章の内容に関しまして御説明いたします。まず、アンケートにより把握した問題点ですが、今年2月に60歳以上の住民に対して住民アンケートを実施しておりまして、この中で多くの地域で合併前の自治体、現在の自治体の境を越えた移動ニーズ、つまり、今までの行政の枠組みを越えた移動ニーズがあることが分かりました。ただ、そういったニーズに十分対

応できているかというところが多いということで、例を挙げますと、例えば津地域の西部、片田地区等から久居地域東部の市街地に食料品購入のための移動を日常的にされる方が多い。あとは美里地域から久居地域へ食料品購入や通院で日常的に移動される方が多い。また、鉄道やバスがあるところでも、スポット的に交通手段が確保されていないというケースがあることがアンケートで見えてきました。

続きまして41ページの満足度ですが、これは平成29年の夏に津市様が乗合バスの利用者にアンケートを実施しておりまして、サービスの内容に関して満足か不満足かの質問をしております。その中で、満足よりも不満足と回答された方が多い項目は、既存バスの運行本数やバスの運行時間帯というように、ダイヤに関わるところが不満足と回答された方が多かったです。あとは停留所の施設や、鉄道とバスとの乗り継ぎについて不満足な方が多いという結果が得られまして、これらは改善していく必要があります。

あと、補足的に津市の総合計画策定のための住民意識調査を平成28年に行っておりまして、公共交通の充実度というのがプラスにはなっているのですが、他の項目に比べると比較的低い結果となっています。

続きまして、データ等から見えてきました問題点に関して御説明させていただきます。まずは人口減少です。人口減少については各地で叫ばれていると思うのですが、特に地域差がございまして、特に美杉地域では高齢者の人口、65歳の人口ですら減少傾向にあります。2点目に44ページですが、高齢化です。全国の推計ですが、今後、単独世帯、つまり御高齢の方がおひとりでお住まいになるケースが増えると推計されています。御家族などの送迎される方がいらっしゃらない方がどんどん増えてきて、自ら車を運転される方が増える要因になるのではないかと考えております。

続きまして45ページ。利用の少ない路線の存在ですが、こちらは前回会議でも御提示させていただきました廃止代替バスの利用状況ですが、現在津市では7路線を運行していますが、7路線中6路線で一便あたりの利用者数が3人を割るという状況で、場合によってはそのうち4路線は2人未満ということで、より路線の効率化を図っていく必要があると考えます。

45ページが実態に合わないサービス水準ということで、コミュニティバスの利用状況等を表にまとめています。こちら前回の8月の会議でも御提示させていただいておりますが、一人当たりの運行経費が高額な地域があ

ります。特に美里、美杉が一人当たりの運行経費が多く、サービスの平準化をはかっていく必要があると考えます。

46 ページ、高齢者に起因する交通事故ですが、最近、高齢者による事故が多いと言われます。こちらの46ページのグラフで赤の折れ線グラフですが、高齢者が第一当事者の事故の構成率は年々増加傾向にあります。

そして、これまではデータから見えてくる問題点ですが、47ページではそれ以外の問題点に関して整理しています。1つ目が運行の重複が存在するという点で、こちら8月の会議で御提示させていただいておりますが、事業者路線である三重交通さんの路線とコミュニティバス路線が重複しているケースがあるということで、具体的には久居、河芸、美里でそういったケースがあります。続きまして、2点目が乗合バスとJR名松線との重複です。JR名松線は、前回の計画策定時には復旧工事の途中で、その1年後に全線復旧したということがありますが、48ページの表で廃止代替バスの多気線とコミュニティバスとJR名松線のダイヤが隣接しているという問題がありますので、JR名松線が今後存続していくということの方針として定めたいということと、こういった重複はできるだけ解消していく必要があると考えています。

48ページ、日常に合っていないダイヤですが、前回の会議で御提示させていただいておりますが、各地域のコミュニティバスにおきまして、どこで利用者が多いか、それを午前と午後に分けて整理しましたところ、特に久居地域が顕著ではあるのですが、午前の便で目的地まで行ったけれども帰る手段が無いために、他の交通手段で戻ってこられるという方が多いなど、ダイヤが実際の日常生活の移動に合っていないケースが随所に見られるというところがあります。例えば、表6-8で榊原からコミュニティバスで出かけられた方が255人いる中で、コミュニティバスで帰ってこられる方は4名しかいなかったという極端な例もあります。

続きまして、49ページの運転手不足です。こちら近年頻繁に叫ばれていますが、特に図6-9のバスの運転者数の推移で、人手不足が年々深刻化しておりまして、有効求人倍率が全職業平均の約2倍になっています。なかなか人が集まりにくくなっているということもございまして、それらの原因としては次の50ページ、労働環境が悪化しているということがございまして、運転手さんの高齢化もあいまって、運転手不足かつ高齢化というのが今後も進展していくだろうと考えます。

そして、50 ページの公共交通に関するPR不足。これは先程御説明いただきました、分科会等の委員様の御意見等が出てきた中で、こういったデータやアンケートでは見えてこない部分ではあるのですが、例えばJR名古屋線のパーク&ライドが十分周知されていない、観光地へのバスの案内が不十分、広報が分かりづらいという意見が挙げられましたので、これらも課題につながると考えます。これらは問題点として挙げてあります。

あとは、社会情勢の動向ということで51 ページの新しいモビリティサービスです。近年、MaaSという考え方やAI、自動運転という言葉もよく聞かれると思うのですが、こういった技術革新、情報通信技術の進展等がありまして、こちらも津市の公共交通に取り入れられるものは積極的に取り入れていく必要があるのではないかと考えます。

あとは52 ページ、外国人観光客の増加、インバウンドです。外国人観光客は近年急激に増加していきまして、主要観光地だけではなくて地方都市でも多くの方が訪れているということがありますので、公共交通としましても外国人観光客への対応が必要となっているかなと考えています。

これらを踏まえまして、53 ページで課題を4つ設定しています。先程の資料1のA3の補足資料と合わせて御説明させていただきます。

課題1は、整合性確保だけでは不十分ですので、まちづくりや関係機関の整合性確保というふうに課題の表現を改めております。これは、既存の総合計画、都市マスタープラン、立地適正化計画の定めた都市構造に合致した公共交通網を形成していく必要があるということです。あとは、そういった立地適正化計画の中でサービス水準のネットワークの確保というのは具体的にうたっていますので、こちらの網計画にもそういった内容を計上する必要があると考えます。その他、アンケート等でダイヤの改善等は課題と問題、不満足な方が多かったので、交通手段のサービスをより発展させていこうと考えています。

課題2は、利便性と効率性の両立です。これは、アンケート等で移動ニーズに対応しきれてない、廃止代替バスやコミュニティバスが実態に合っていない又は利用者が少ないということが出てきている一方で、最低限の利便性は確保する必要がありますので、そういった利便性と効率性の両立を課題として挙げています。運転手不足の問題もありまして、これからはお金があればバスを走らせられるという時代ではございませんので、そういった意味でも効率性はなお重要になってきます。

課題3は、社会情勢に応じた移動環境の整備です。高齢化の進展、高齢者による交通事故の増加、これらへの対応は必須ではないかと考えます。先程最後の方に説明させていただいた、情報通信技術の進展や社会情勢、技術革新というのも、今回津市の公共交通網のサービスを構築していく上で求められるものではないかということで、課題として挙げています。あとは、情報提供も十分ではないというのは分科会でも御意見を頂いておりますので、そういう点についても課題3として挙げています。

最後に課題4、行政や交通事業者以外の役割ですが、これは高齢者の方の交通移動があるということで、積極的に免許返納いただけるような環境づくりというのが必要になってくる。あと、本編の21ページ、都市マスタープランの一番下の項目ですが、市民に期待される役割というところで、行政だけではなく市民自らが積極的にまちづくりに参加していくことをうたっております。公共交通を今後維持していくにあたって、市民の自発的な行動、又は交通行動だけではなく、コミュニティ交通の運営にも積極的に関与して役割を果たしていく必要があるのではないかとということで、課題の4つ目に挙げています。

以上が課題として整理した内容でございます。

<事務局> 長くなりますが、続きまして54ページ、第7章「基本的な方針、計画の目標」についてについて説明させていただきます。

まず、上位・関連計画との整合ですが、上位計画である総合計画の将来像が「環境と共生し、心豊かで元気あふれる県都」であったものが、「笑顔があふれ幸せに暮らせる県都 津市～夢や希望、明るい未来が広がるまちへ～」と市町村合併後、一つの区切りを迎え「まちづくり」から「暮らしづくり」へとさらに推し進めたものとなっております。

また、都市マスタープランも「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方を踏襲しつつ効率的な都市形成を目指しておりますことから、本計画における将来像も「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」から「快適で幸せな暮らしを支える公共交通体系が確立したまち」と「暮らしづくり」を意識したものに設定いたしました。

55ページからは基本的な方針ということで、将来像の実現に向けて第6章で整理した課題に対応していく4つの柱を「基本的な方針」として設定しました。

まず、基本方針Ⅰ「地域をつなぎ、住みやすいまちづくりを実現する公共交通網の構築」といたしまして、本計画は、「津市総合計画」の目標である「心やすらぐ住みよいまちづくり」を実現するための計画として位置付けています。また、「津市都市マスタープラン」では「都市づくりの基本理念」として、「本市の優位性を活かしながら、将来にわたって発展する新しい県都“津市”として一体的な都市づくりをめざす」こととしています。

一方で、本市は平成18年に10の市町村が合併して誕生した経緯から、三重県で最も広い市域をもち、多様な地域特性を有しています。合併から10年以上が経過し、津市としての一体感が醸成されたことを踏まえ、従来の旧市町村の境界に捉われず、より生活実態に即した公共交通サービスを提供する必要があります。

このように、まちづくりに係る計画との整合を図りつつ、各地域の特長を活かした盛んな交流を図るために、安全・安心で、子供から高齢者まですべての世代が快適で健康的に「移動する」環境を提供することが重要です。そのために、津市（周辺自治体含む）において、鉄道・バス・航路等が一体となった公共交通網を構築します。

基本方針Ⅱは、「地域ニーズと持続可能性を両立させたサービスの提供」としております。

津市では、今後更なる人口減少が予想されておまして、「津市都市マスタープラン」では「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方を踏襲しつつ、市街化区域は拡大しないことを方針としており、その方針を踏まえ「津市立地適正化計画」を策定しています。

一方で、市民の生活の足を確保するためには、一定のサービス水準を確保する必要があります。また、「津市立地適正化計画」においても、「拠点間を結ぶ公共交通のサービス水準の確保」を目標としておりますことから、地域の移動ニーズに十分応えつつ、津市の公共交通網を持続可能なものとするため、人口減少を踏まえ、各公共交通の役割分担も考慮した路線再編による効率的な運行を実現し、暮らしを支えるためのサービス水準を確保するという一方で、そのためには、各路線の見直し・検討のプロセスなども設定していきます。

基本方針Ⅲは、「利用促進につながる移動環境の提供」です。

市民が積極的に公共交通機関を利用するためには、鉄道・バス・船舶等の運行だけでなく、車両や乗降場所の快適性を確保する必要があります。

特に、高齢化率の上昇に伴い、高齢者が快適に移動できるようにするために、乗継拠点といった移動環境の快適性の確保を図っていきます。

また、市民が積極的に公共交通機関を利用するためには、移動に必要な情報を提供する必要があります。ダイヤ、ルート、駅・バス停の情報だけでなく割引制度やイベント等の目的地の情報も積極的に提供します。

基本方針Ⅳは、「市民による自発的な行動の促進」です。少子高齢化社会の到来や環境問題の深刻化などの大きな変革に直面している中で、過度に自動車交通に依存することがないように、多様な交通行動の選択ができる「まちづくり」が求められています。

一方で、「津市都市マスタープラン」では、「市民に期待される役割」として、市民一人一人が都市づくりに関心を持ち、主体的に参加することが大切であるとしています。

これらを踏まえ、行政や交通事業者だけでなく、市民自らが主役となり、社会的にも望ましい交通手段の選択を促進するための事業を実施します。また、市民自らが公共交通に関心を持ち、事業に積極的に関わるための仕組みを構築します。

この4つの基本方針を基にいたしまして、この後の目標、事業を設定していきます。

以上で、本計画における基本的な方針の説明といたします。

事項1についての説明は以上です。よろしくお願いいたします。

<伊豆原会長> ありがとうございます。

データの分析から地域の問題点、課題、目標、基本的な方針というところまで御説明いただきました。基本的な方針のところは後に回しまして、今の状況、いわゆるデータ、アンケート等からの問題点把握、それからそれに対応した地域の課題の整理というところまでで一つ議論していただければと思います。

基本的な方針については後で御意見をいただきたいと思います。ここまでのところでしたらどこからでも結構ですが、いかがですか。質問でも結構です。大変量が多くて申し訳ないですが、御意見をいただければと思います。

<松本委員> 現状の分析、前計画の評価、社会情勢の変化とか、あるいはアンケート

の結果等を踏まえて課題を総括していただいたプロセスは良いと思います。こうやってまとめていただくと次の計画につながると思うのですが、少し分かりにくいなと思っておりまして、特に前計画の評価ですが、こうして非常に丁寧に、特に分科会を作ってそれぞれで検討していただいたので、これを是非次の計画につなげたいと思っています。

ひとつひとつの事業の評価をして、目標ごとの評価をしました。それは次回以降で書いていく取組につながっていくのだと思うのですが、それ以前に、何の目標が達成できて何が未解決で、何の目標を継続していかないといけないのか、あるいは、この目標はもう時代も変わったから継続しなくて良いとか、そういう整理がほしいなと思いました。そこをどういう形で次の基本方針、あるいは課題の中に落とし込んでいくかというのをどうしましょう。

今の段階では見えていないのですが、もし今後修正というか、まとめなおすことが可能であれば、どういうふうにされようと思っているのか、そのあたりをお伺いできたらと思うのですが。

<事務局> 今回分科会でも皆様に評価いただいて、その部分について課題等が見えてきていますので、計画の評価からの課題を、今後の目標設定なり事業設定の中に含めた形で整理していきたいと思っています。

<松本委員> 多分2つあるなと思っていまして、今回課題の総括というところで関係図に線が引かれていますよね。今までの評価の結果を線に結びつけているという意味は、個別に実施した評価を総括的に課題に結び付けたのだと思うので、そこをうまく表現してもらおうというのが1つです。それが本編に無かったので分かりにくいと思ったのですが、あるいは、今言われたようにこの後に目標設定があるので、そちらで評価結果がもう一回出てきて、そして目標に結び付けていくという方法もあるかと思います。

それは表現の仕方だけだと思いますので事務局にお任せしますが、いずれにしても、せっかく評価したので、うまく結び付けてもらう表現を考えてもらうと良いかなと思います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。他にいかがですか。

<伊藤委員> 2つばかりお話させていただきます。

1つはアンケートの結果ですが、満足はこういうので満足があったが良いのですが、私の個人的な意見としましては、公共交通を利用しない理由、不満ということに、目的地までの時間がかかりすぎるというのがあるのですが、ここには載っていません。具体的に申しますと、私は津の泉が丘という所に住んでいますが、県庁まで約7キロです。7キロの道のりを朝の時間帯に行くと1時間かかりますので、そんな時間にバスを使って行きたいとは思いません。

2つ目です。53ページにまとめていただいています課題の4つめです。行政や交通事業者以外の役割。このことは確かだと思います。人口のことについても触れておりました。これからもっと人口が減っていくだろうということで、人口の将来推計を見ると、津市の人口は今後どんどん減っていくということが見えてまいります。では、そのときにどうしたら良いか。行政や交通事業者さんにお任せするのではなく自分たちでやる。これは全くそうだと思うのですが、具体的にどういうふうにしたら良いのかという提示が無いので、こういうことをやったらうまくいくのではないかと提示してあげないと、役割分担が進まないのではないかと感じます。

<伊豆原会長> 何か事務局の方で何かございますか。前の方はデータの話で、後の方は方向性の話だと思いますが。

<事務局> 53ページにあるように、担い手不足や人口減少にも関わってきまして、行政や交通事業者だけでは立ち行かないというか、移動ニーズにもなかなか応えられないところがあると思います。これは全国的にもいろいろな場所で課題になっていることだと思いますので、その課題につきましても事例を研究するなどし、皆さんと協議しながら地域住民の方が一緒にできる方策なりを探求していく必要があると思います。

<蓑田副会長> 私からも説明させていただきますが、この計画書ではこれから以降、今御議論いただいています基本的な方針と目標が固まれば、それに基づいた具体的な事業はどのようなものに取り組んでいくのだということを、第8章で整理したいと考えております。もちろん事務局から御提案をさせていただいて御議論いただきたいと思います。その事業の中で今回御提言いた

だいたお話についてはこういう事業にも取り組んでいこうということでみなさんに御議論いただいて、具体的な事業を煮詰めていくというステップを踏んでいけたらなと思います。

<伊豆原会長> 今の2つ目のお話は次の基本方針の4のところですね。市民による自発的な行動の促進と書いてあるので、そのあたりとリンクしてくるのではないかと思います。一つ目の方はいかがですか。データの的にこれだけしかデータが出ていないけど、他には無かったのか、所要時間がどうだという不満は無かったのかという御質問だと思いますが。

<事務局> 「所要時間、運行の定時性」という項目がありましたが、不満足よりも満足の方が多いという結果でした。

<竹田委員> 感想も含めて、具体的に関わるということではないですが、津市のような地方都市においては、移動手段としての位置付けだけですとどうしても限界があるのではないかと思いますね。公共交通は不便だから。

7キロのところが自家用車で行ったら10分かかかるけど、公共交通なら7分で行けますよというのならば公共交通を使うと思うのですが、逆なわけですよ。それが現実的な問題として横たわっているわけですから、例えばバス停に行けば津市の情報を発信している、そこに行けばよく分かるといった新たな付加価値を付ける必要があるように思います。

松阪市には本居宣長という国学者がいて、駅前へ行こうが国道を走ろうが看板が本居宣長一色なのですね。でも、津市にも同じような文学者で著名な谷川士清という先人がいるのですが、津新町駅には案内が無いし、バス停にも無い。実際に行っても観光バスが停まれるような場所も無い。だから観光の入込客の中に入っていない。

西部に行けば忠盛塚がありますし、忠盛のお父さんもその近くに祀られています。あるいは長谷山周辺には古墳群があるということで、旧津市の西部だけを見ても貴重な場所があるのですが、観光ひとつとってみても主要なバス停、特に津新町駅には全くそういう案内が無い。

しかし、そういう情報をバス停につければ、車だよそから来た人もバス停に来れば情報を得ることができるということで、直接利用には関わらないとしても、公共交通全体としての価値を高めていくような発信をしてい

くことができると思いますので、そういう視点を含めて移動以外に何か今の公共交通が活用できないかという視点も必要なのではないかと思います。意見ですが。

<伊豆原会長> 御意見としてお伺いしておきます。ありがとうございます。

<小島委員> まとまっていなのですが、サービスを少し付加するだけで、交通事故を起こすから免許証を返納して公共交通を利用してくださいというのが狙えるのだろうかということで少し話をします。例えば、昔はバスの中には車掌さんと運転手さんがいましたが、だんだん合理化が進んでいって今は運転手さんしか乗っていません。老人が車から公共交通にシフトするには、自分の命の安全の担保が必要なのですよ。

バスなら運転手さんが車内を常時見渡せますが、お客さんが大勢乗っているときに利用されているお客様の命を守ることができるのかということを見ると、公共交通というのはもう少し料金を高くしてでも利用者の命を担保する必要があるように思います。急に心臓が止まったときに運転手さん一人で対応ができるかといったら、運転業務を途中でほっぽりだすわけにはいきませんので、そういうことを考えると、利便性と効率性の両立という課題が掲げてありますが、やはり利便性を求めるならば個人がもっとお金を負担するべきだと思います。

これから大事なことはここなのではないかな。時間がかかるといっても安全に目的地まで運んでもらうということ、書かなくても良いけれど、基本的にそういうことを考えながら次へ進んでいかなければならないのではないかと思います。逆行する意見かもしれませんが、あまり進めすぎて後で命というものはどこにあるのかと言われるといけないので意見させていただきました。

<伊豆原会長> ありがとうございます。御意見ですね。

ホスピタリティをどう確保していくか、高齢者に限らず市民のホスピタリティをどう確保していくかというあたりをどこまで記述できるか分かりませんが、いわゆるみんなで助け合う部分というのはある話だと思いますね。少し考えさせてください。事務局とも相談します。他にいかがですか。

<中平委員> 交通空白地有償運送なんかも御検討されているということなので、公共交通ではないのですが、福祉有償とか福祉関連のニーズとか利用者数の把握もしていかないと、おそらく高齢者が多い地域となりますと、今は70代も80代も免許を持たれている方が多い時代なので、免許を返すイコールそういった福祉の輸送を利用される方も当然多くなってくるはずですので、そこを把握しつつバスやタクシーなどの公共交通のダイヤや運行本数を考えていかないといけないと思います。全部が全部ニーズ調査までしようとするのではなく、おそらく福祉有償輸送の会議でどういった必要があるのか把握されていると思いますので、是非とも次の何かしらの事業のひとつで取り組んでいていただきたいなと思いますし、いかないといけないのではないかなと思います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。何か事務局ありますか。

<事務局> 福祉と公共交通とがお互いをカバーできるようなことも今後必要かと思っていますので、福祉部局と情報共有しながら、連携を図りながら進めていきます。

<蓑田副会長> 中平委員がおっしゃったように、公共交通と福祉の事業は別なのですが、まったく別だということで離れ離れにしているとどうしてもそこに溝ができてしまいますので、やはり離れないようにするということは大事だと思います。事業の整理の中で考えないといけませんね。

<伊豆原会長> 事業で良いですか。今福祉の話が出ましたが、高校生の通学がどうなっているかとか、みなさんの生活がどうなっているかを整理していかないと、ニーズに合っていないとか、利用者が少ないというのは現象として出てきたものであって、出る前の段階のものをみなさんは共有しないといけないわけです。

環境なのか教育委員会なのか、網形成計画を作るためにはどこでどういう関係があるというのは計画策定マニュアルに載っているわけです。そういう関連する部局との意見交換がここから見えてこなかったのですが、こういうのはやった上で課題を整理していく必要がありますね。

すぐにやれることとやれないことがあると思います。事業の話は、5年

の中でどうやっていくという事業計画があるのですが、5年経ってもやれない、もう少し先の話かもしれないとかいろいろな話があるとすれば、それはそれで整理しておかれたほうが良いと思います。福祉有償だってこれからどういう形で進んでいくかという話は、今日支局の方がいらっしゃいますが、今はシェアリングの話も出てきたりしていますから、次のステップはどうしていったら良いのか分かりにくいところもあるかもしれない。だから、それはそれとしてそこは分析してありますよ、ヒアリングで整理してありますよということはやっておく必要があるのではないかなと思います。事業のところだけで整理されてしまうと、少し方向性が分からなくなるかなと思います。よろしくお願いします。

<羽田委員代理> この課題の中に高齢者の移動手段の確保ということは書いてあるのですが、これをどのように事業の中に結び付けていくのかというのが分かりにくいのかなと思います。交通と福祉の連携は必要だと考えています。公共交通だけでカバーできる範囲には限界があると思いますし、福祉の側からやることもありますし、福祉の方も大変な事情がありますので、連携してやっていく場というのをいったん整理していただかないと分かりにくいのかなということがあります。

51 ページのあたりにも新しいモビリティサービスでMa a Sの動きとかを書きいただいているのですが、ではこれをこのように置き換えていく、これが移動手段の確保になるのかどうかというのももう少し書いていただけると良いかなと思います。

<伊豆原会長> 病院との関係、連携とかいろいろなやり方があると思うのですね。そういうところも含めて、Ma a Sはこれからどうなるか分かりませんが、少なくとも地域又は医療との連携は必要で、先ほど小島委員がおっしゃったのは医療との連携がうまくいくと今の話とリンクしてくるのではないかなと思います。他にいかがですか。

<松本委員> 小島委員の話を聞いて思ったのですが、例えば名古屋の地下鉄では乗客が体調を崩すと途中で止まって対応していたりするのですが、これだけ高齢化が進んできていますので、安心という考えは大事だなと思いました。

もちろん交通事業者さんそれぞれでそういう対応をいただいている

とは思いますが、確かにワンマンが進んでくるとすごく心配だなと思います。そういう体制を意識して、安心して乗っていただける環境を作っていくというのは特に今後重要だなと思います。

安心という意味で、もう一つは自然災害が最近すごく増えているので、その中でも安心して乗れるということは大事だと思います。鉄道事業者さん、バス事業者さんは当然安全第一でやっていただいているので、そこらは良いのですが、これからは特に高齢の方にとって安心感が大事だなと思いました。

それから、先程から話題として出ているのですが、観光というのは重要だなと思っていて、課題のところを見ると観光という言葉が無いのですね。令和9年にはリニアが来ます。今回は5年計画なのでまだリニアは来ませんが、それに向けて観光を育てておくというのは大事だなと思いました。津エアポートラインがあって、セントレアから直接津まで来てもらえますので、こんなに良いアドバンテージはないですよ。もっともっと津の観光資源を売り込んで、観光で公共交通を使ってもらいながら、ある意味では公共交通を支えてもらうことになるかもしれないですが、市民の方々もその利益を享受できるということがあり得るのですね。

そして、さらに次の5年間年ではリニアが来ますので、東京の巨大な人口をすっと呼びこめる。津の魅力を売り込むチャンスだと思うのですね。それに向けて観光というのはもう少し意識しても良いのではないかと思います。

<伊豆原会長> 意見としてお伺いします。だいたいインバウンドの人は向こうでスマホを見てきますから、きちんとチェックできるようにしておかないとどうにもならない。GTF Sが整備できていないとチェックできないという話になってしまう。

ありがとうございます。他にいかがですか。もしなければ今そういう課題などを踏まえて方針という基本的な方向が4つ。課題と方向性でつながるか私には見えないところがありますが、方針についても一度広く考えたいと思います。

先程伊藤委員がおっしゃったような方針の話とリンクして、今の観光の話もそうですね。他に何かお気づきの点、又はこれは入れておいた方がよいよという点や、足りないからプラスした方がよいよというようなことが

ございましたら御意見としていただきたいですが、いかがですか。

<松本委員> 課題から直接横の方針につながっている関係には私も少し違和感がありますが、基本方針が4本あげられているのはこういうことかと思います。

1番目は公共交通のネットワークを提供しますよ、作っていきましょうということ。2番目で、とはいえ、やみくもに提供していきませんよ。すなわち持続可能性を両立させるということなので、何でもかんでも税金を投じてどこまでも津々浦々やるわけではないよと釘を刺しているのですね。3番目で、そんな中でバランスの取れたネットワークを作るのですが、作っただけではだめだから利用促進のソフトの活動もやっていきますよ。情報提供も含めてやっていきましょう。そして最後に、そういうものを作るので、市民の方々も一緒にやってくださいねというメッセージだと思っ

<事務局> はい。

<松本委員> そうすると、作り込みとしては良いなと思います。

課題が4つあるのですが、これは本当の課題ですよ。それに対してこの基本方針がフィルターになっているはずなのです。だから、横の課題に対しての基本方針ではなくて、このあと課題に対して目標が出てくるのですが、その目標に対してのフィルターとしてこういう方針でこの課題を解決していきますよという形ではないかなと思うのですが、違いますか。

<事務局> 課題を解決していける方針について記載してあります。

<松本委員> そういうことですよ。だから、どちらかというところの方針でこの後目標を立てていきますけど良いですかということですよ。

先程もお話がありましたが、広大な面積がある中で地域特性がかなり違って、それぞれの地域でふさわしいモードとかふさわしい形が違うと思うのですよ。全部が全部いっしょくたにはやれないと思うのですが、そういうことをどこかに入れていかないといけないかなと思っています。ここに各地域の特徴を活かしたと書いてあるのですが、こういうところを活かしながらネットワークを作っていくということが必要ではないかと思

うのですが、それが方針なのか課題の方に入れて今度の目標の方に掲げていくのか分からないのですが、そういう観点は重要ななと思いました。最後のは意見です。

<伊豆原会長> ありがとうございます。

そうなる、いろいろな地域をどうとらえるかということを書きおかないといけないですね。地域の特性はこうであるということが、確か現在の計画には書いてあったと思うのです。地域ごとにどういう状況であるとか、地域ごとの話が書き綴ってあったと思います。

地域をどうとらえるか、どういう生活のスタイルになっているかということ整理しておかないと今の地域特性の話は出てこない、これはきちんと押さえておく方が良いでしょう。人口とか書いてあるのですが、地域ごとにどうなっているのかというのは、多分地域ごとにより違う。地域のことはしっかり押さえておかないといけないですね。

他にいかがでしょうか。できれば前向きな御提案をいただけるとありがたいです。

<鈴木委員> 観光の部分ですが、事前にいただいた津市地域公共交通の現状と課題のA3の資料の右上の真ん中の社会情勢の変化というところで、観光客の対応というところに矢印がまったく無かったので、これはまったく無いのかと思ったのですが、今日いただいた資料の中にはその他社会情勢の対応ということで課題3のところに矢印がいつているので、ここで対応しているのかなと思ったのですが、書きぶりが観光の部分については非常に弱いという部分があるのです。この56ページの基本方針の3のところをみると、市民がという書き方しかされてないのです。外から来たお客さんについては基本方針の本文で触れられていないので、そのあたりの記述がもう少し必要ではないかなと思います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。今の御指摘はごもっともかなと思います。何か事務局ありますか。

<事務局> 来訪者の方の移動やおもてなしの部分を含め、観光要素についても事業で入れているところがありますので、もう少し考えてそこは詰めていき

いと思います。

<伊豆原会長> 是非そこはチェックをしてください。竹田委員が付加価値の話をされましたが、そことリンクしていると思います。是非それはチェックして、方向性をしっかりおさえておいていただけたらと思います。

津は伊勢で持つ、伊勢は津で持つと、伊勢音頭にも伊勢の入り口だよと歌われているのだけど、そういう言葉を入れても良いと思いますね。

<竹田委員> 余談になるかもしれませんが、コミュニティバスというと、どうしても旧津市以外のところを想定して計画なり課題なり方針を書いていくと思うのですが、旧津市を見てみますと、大規模な住宅団地が70年代80年代にかけてできていて、そこでの団地造成にあたっては、緑地帯を確保するということが当時の津市の条例で定めがあって、団地に一定の公園が整備されているのですが、肝心の公共交通の位置付けはされていないのですね。自家用車の人が入るのが当たり前という時代でしたから、時代的な制約があってやむを得なかったと思いますが、それがおよそ新しくても30年、あるいは45年が経過して、30歳のときに購入して入っても60歳70歳という年齢になってきているわけですよ。

大規模団地の公共交通というのは、70年代のつけだといえればそういうことなのですが、無視して通るわけにはいかない。先駆けが高松山団地で、ここは小規模な団地なのですが、乗合タクシーという方式で唯一旧津市内では実施されているわけです。

今後、大規模団地のところはそういう課題が出てくるわけですから、そういうものを含めて次の形成計画のときにはかなり津市全体の中では大きな課題になってくると思うのですね、そのあたりを方向性だけでも明らかにして、次の形成計画のときにはきちんと対応できるような段取りだけはしておかないと追いつけないということがありますので、そういう視点も、津市だけではなく、どこの中小都市もそういうことがあったと思うのですが、ぜひそれはこの方針の中でも位置付けていただきたいなと思います。

<伊豆原会長> 御存知かどうか分かりませんが、愛知県の瀬戸市に菱野団地という団地がありまして、住民自らが住民バスというものを走らせています。自治会が15%を負担して、あとは市が負担しています。それが良いか悪いかは別

問題としても、少なくとも自分たちでルートを決めて、自分たちで運転手を雇って運行するというので、一生懸命努力されています。手を上げるところでも停まってくれるバスで、今は無料ですが、有償運送に移りたいという方向で検討されています。

車以外に移動手段が無くて、これで今後も生活していけるのかという話になってきて、自分たちで移動手段を作るというような方向性が今どんどん出てきています。大規模団地だけでなく、小規模な団地でもいろいろな形で動いています。そういう情報はいっぱい出ていますので、事務局は情報として把握しておいてください。

いわゆる市街地、住宅の少ない所でもそういうことが起きてくる、又は既に起きているということもこれからの大きな課題だと思います。御意見としてお伺いしたと思いますので、事務局は是非チェックして御検討をお願いいたします。

<生川委員> 私が住む団地は、旧市内ということでコミュニティバスを入れてもらえませんでした。40年経つ団地で、2500戸6500人が住んでいます。その中で同じ問題が出てきて、解決するのにいろいろなところへ交渉して、その結果、今自治会主導でコミュニティバスを動かしています。市から補助をもらえない中、住民それぞれが負担するのには限度がありますので、今どのような方法をとっているかということ、何とか買ったバスで運行しているのですが、その運行する経費については周辺の企業を回って、寄附をいただいて運行しています。バスにいろいろな広告を載せながら動いています。

小さい団地でよく似たところがあって、そういうところから見学に来られます。我々ができることを皆さんにお教えして、できるだけ仲間を増やして、そういうような形で動いています。昨日は津市内の小さな団地でどういうふうにしたら良いかという御相談を受けて、いろいろ話し合いをしています。今そういうことで進めています。

<伊豆原会長> ありがとうございます。大変良いお話です。いろいろなやり方があります。皆さん苦勞して知恵を出しながら一生懸命やっておられるのだと思いますので、そういった地域特性に加えていく部分というのをきちんと見てチェックする。そういう方向性の話は皆さんで考える。自発的な行動の促進という言葉が良いのか私には分かりませんが、チェックをお願いします。

他にいかがですか。ずいぶんこのテーマで時間を費やしておりますが、よろしいでしょうか。意見が無ければこの形成計画の方向性については皆さんからいただいた意見をベースに整理していきたいと思えます。

来週までに整理するというのは難しいかもしれませんが、また来週会議をやりま。来週は事業の話に向かわないといけないと思えますので、来週の御意見も踏まえて修正なり追加をさせていただくということによろしいでしょうか。

御意見も無いようですので、そういった形にさせていただきます。それでは2つめの議題に移りたいと思えます。

<事務局> それでは、事項2「コミュニティバス路線の再編」について御説明申し上げます。

前回までの協議会におきまして、路線再編に係る考え方及びルート案を御提示させていただきました。

今回の協議会では、前回までにお示した考え方を改めて御確認いただいた上で、第3回協議会でいただきました御意見に対する事務局の考え方をお示したいと思えます。

【資料2】を御覧ください。1の津市コミュニティバス再編に至った経緯につきましては、市民の皆様を取り巻く社会環境が変化中、市民の移動ニーズに答えられていない現状が見受けられるということがございます。

2の再編の考え方につきましては、(1)の重点項目といたしまして、市民の買い物、通院のための「生活の移動手段」を確保するということと、事業規模は現行の1億4千万円を基本とするということを掲げております。

(2)の基本項目につきましては、旧市町村の地域という概念を取り払い、移動ニーズに応じた路線を設定する。広域な移動は鉄道、民間路線バスが担う。鉄道、民間路線バスとの路線の重複は基本的にはしない。廃止代替バスについては、利用ニーズに応じてコミュニティバスによる運行に見直す。小規模な交通空白地域は、地域住民運営主体型コミュニティ交通を推進する。各路線の運行日数、運行便数、ダイヤは、通院・買物などの外出機会のニーズに答えられるよう設定するということを掲げております。

次のページに移っていただきまして、先程の考え方を基に、津市コミュニティバス路線をより効率的かつ利便性の高いものにするため、以下の3

つの視点から路線再編を検討するとしております。

1つ目の視点ですが、移動ニーズ・利用実態の反映ということで、一部地区で、地域外の医療施設への通院、地域外への商業施設への買物需要が一定数存在している点や、多くの方の外出頻度が買い物で週2～3回、通院で週1回未満という点踏まえ、移動実態の多い地域へ、通院や買い物を目的とした路線の新設・変更・延伸を検討する。また、全く利用されていない、または極端に利用が少ない区間については、路線を見直すということを考えています。

2つ目の視点ですが、他の交通機関との役割分担ということで、一部地域にて津市コミュニティバス路線と三重交通の事業者路線や、JR名松線との路線重複の区間がありますことから、交通ネットワークの維持の観点から、三重交通事業者路線やJR名松線と重複する区間につきましては、交通結節点での津市コミュニティバスとの乗り継ぎによる運行の効率化を図るということを考えています。

3つ目の視点につきましては、地域特性の考慮ということで、津市は市町村合併により誕生したという経緯から、711.19km²と広大な面積を有しておりまして、都市地域から農村地域、山村地域と異なる地域性を有する一方、コミュニティバスは原則旧市町村単位を運行エリアとしており、場所によっては生活圈、移動ニーズに応えられておらず、効率的な運行の妨げになっているケースもありますことから、旧市町村域に捉われない路線を設定する中で、地域ごとの特性を考慮した運行形態とすることを考えています。

具体的には、白山地域の通学対応やJR名松線の利活用を考えております。

次のページに進んでいただきまして、こちらには、前回協議会でいただきました御意見に対する事務局の考え方を整理しております。

それでは、簡単に説明させていただきます。

1つ目ですが、今回の再編ルート案で白塚、大里、片田、榊原など反映された地域と、高野尾、豊が丘、安東など反映されなかった地域、南が丘、雲出など民間バスに対応してもらおう地域がありますが、大きな再編にあたり市として地域にどう説明されるのか教えてくださいとの御意見です。

今回のコミュニティバス路線等の再編にあたっては、地域における移動ニーズ（買い物、通院）や利用実態の反映、既存事業者路線のサービス水

準の維持を優先する事業者公共交通機関との役割分担、地域事情に即した運行形態等の地域特性の考慮の3つの視点により行っています。

また、小規模な交通空白地域については、地域住民運営主体型コミュニティ交通を提案していくことを考えています。

2つ目は、白塚地域のコミュニティバスについては要望が無かったのか。高齢者は買物（病院）難民である。コミュニティバスは時間も本数も少なく「真の市民の足」とは到底言えないとの御意見です。

今回のコミュニティバス路線等の再編にあたっては、アンケートなどの声を集約し、買い物、通院における移動ニーズを分析し、さらに将来的に公共交通を維持していくためにも、ネットワークの考え方にに基づき乗り継ぎなどを行っていただくことを想定し、路線、運行回数、日数のサービス水準も含めて見直しを図っております。

白塚地域においては、地域内での移動が中心となっていますが、河芸地域のコミュニティバスを延伸することを予定しております。

3つ目ですが、時代の変化、環境の変化と共に地域交通網もいかにこの変化に適応、対応するか。まず我々推進していく側の問題と考えます。状況をしっかり整合し、すべて現場ありと心得、今後の対応を望む。

利用目的を明確に（利用者）高齢化率等、地域等との御意見です。

こちらにつきましては、高齢化が進む社会情勢等を踏まえ、また現在のコミュニティバスを必要としている利用者のことを考え、乗り継ぎについても負担のかからない場所、時間を設定することを念頭において進めております。

4つ目です。津市公共交通の考え方として、結節点で利用者の方がうまく乗り換えられるか。待ち時間に待ってられる乗換え施設があるか。

例えば、JR名松線一志駅、近鉄川合高岡駅、三重交通幹線バスの接続がスムーズに乗り継げるよう考えてほしいという御意見です。

今回の再編では、交通ネットワークの考え方により、幹線と支線の乗り継ぎを重要視しておりますことから、乗り継ぎ拠点、ダイヤ等については配慮していきます。

なお、JR一志駅～近鉄川合高岡駅間は約140m、徒歩2分でありますことから、歩いての乗り継ぎと考えております。

5つ目は、廃止代替バス多気線について、竹原～井関にて名松線ダイヤと近接しているとあるが、バス停井関とJR名松線井関駅とは相当離れて

おり、乗り継ぎは一志駅にした方がよいのではないかという御意見です。

こちらにつきまして、乗り継ぎ拠点としては、近鉄川合高岡駅、JR一志駅を位置付けております。

6つ目は、豊が丘地区から芸濃地域への買い物に対する移動ニーズは高いと思われるが、どう対応するのかという御意見です。

公共交通の存続も今回の再編の大きなテーマであり、そのため路線の重複をしないことを基本に整理しております。

豊が丘地区から芸濃地域までの移動については、三重交通本線が運行されておりますので、乗り継ぎ時間の短縮や直通運行について運行会社と協議しているところです。今後も地域の移動ニーズに添えるよう協議及び検討を進めていきます。

7つ目は、支線のあり方は、どこのルートも総合支所（本庁）を通るとか、駅を通るとかの基本的なコンセプトを何かはっきりさせた上で、主な商業施設、病院などと三重交通との接続を考えてほしい。

利用者が増えているJR高茶屋駅にも接続を考えてほしいという御意見です。

基本的に、日常生活における買い物や通院に対応するということで、ルートごとに商業施設や病院への経由、鉄道や幹線系統への接続を意識して設定しています。

JR高茶屋駅周辺への接続は、久居地域コミュニティバスの延伸を予定していますので、ニーズ、道路状況を勘案した上で駅周辺へのバス停の設置を想定しています。

8つ目です。路線をコンパクトに検討されているが、不利益を被られる方のカバーをする必要がある。乗り継ぎの仕方をアピールするなど、利用者の減少にならないようにする。

これまで走っていない区域に食い込んで走らせているが利用の見込みはあるのか。三重交通とコミュニティバスが連携して、双方の利用者が増えることが望ましいとの御意見です。

乗り継ぎについては、施設、ダイヤなどをPRしていきます。

また、新規のルートについては、十分なPR期間を設けるとともに、運行会社とも十分な協議を重ね、双方の利用者が増える路線編成とします。

9つ目は、乗り継ぎ割引とかそういったものは考えられるかという御意見です。

乗り継ぎで不便にならないようなダイヤの工夫といった方策を考えていきます。乗り継ぎ割引については、現段階では考えていませんが、今後課題として関係部署と連携して検討していきます。

10番目。無くしたバス停（路線）についての対応はという御意見です。今回のコミュニティバスの再編は、各交通機関の役割分担を考え、民間事業者（鉄道・バス）とコミュニティバスとの重複路線については、民間事業者を優先しております。

また、利用者が無いバス停、路線については、地域住民運営主体型コミュニティ交通等について地域の皆さんに提案していきます。

11番目は、目的地が病院、買物、公共施設だけでなく、車に乗れない人が楽しめる場所への運行も考えてほしいという御意見です。

現在も各地域の主要な公民館や湯の瀬等の温浴施設への運行を実施しておりますので、そのような施設への運行を念頭において進めております。

12番目は、ラストワンマイルについての考え方が無い。すべての住宅地をカバーできているわけではない。バスまでの需要がないような地域についても新たな公共交通手段を考えていきたいと思いますという御意見です。

こちらにつきましては、地域住民運営主体型コミュニティ交通の提案や、各地域に合った新たな公共交通手段について情報収集するなどし、地域の皆様と共に取り組んでいきます。

また、今回のコミュニティバス路線の再編にあたり、津市内の民間路線バス運行会社である三重交通株式会社との協議も併せて行っております。

現在進めております、コミュニティバス等の再編につきましては、現在運行されている民間バス路線とのネットワークを前提としておりますことから、現行路線の変更の考えが無いかを確認しましたところ、現段階では大きな変更はないとの御回答をいただいております。また、今後変更がある場合は、事前にしっかりと協議し、民間バス路線と連携したネットワークの維持に努めていくことも確認しております。

この件につきまして、内山委員から補足があればと思いますが、いかがでしょうか。

<内山委員> ございません。

<事務局> ありがとうございます。

また、中部運輸局三重運輸支局とも再編ルートの運行について、協議させていただきます。

新たな再編ルートにつきましては、現行のコミュニティバス路線の運行変更、延伸の範囲と認識いただき、公安との現地状況等確認も踏まえ、余程の新規性が無ければ、基本的に現在の運行形態のままで実施可能とお聞きしております。

この件につきまして、三重運輸支局の鈴木委員様、補足があればと思いますがいかがでしょうか？

<鈴木委員> ルート案が出ないと何とも言えませんが、基本的には現在ルートの変更で、一から走らせるわけではないので、基本的には変更の手続きで問題無いかと思います。

<事務局> ありがとうございます。

また、今回の協議会におきましても、皆様からの御意見をいただきたいと考えております。

新ルートの修正案につきましては、委員の皆様にはいただきました意見を反映したものを、次回10月15日の第5回協議会にて御報告させていただきます。

以上をもちまして、事項2「コミュニティバス路線の再編について」の御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。

前回いただいた御意見に対する考え方を含め、こういった形で進めていきたいということです。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たいですが、いかがですか。

<生川委員> まず、1番の反映されなかった地域の豊が丘ですが、団地では衣料品を売っていませんので、買い物に出かけなければなりません。6番とも関連しますが、芸濃地域が一番近いので、そちらの方に買い物に出掛ける高齢者が多いです。

高齢者にステップのあるバスに途中で乗り換えさせるのですか。時間の対応は、三重交通さんとどのように交渉しているのですか。途中で降ろし

て高齢者を待たせて、それから乗るときにまたステップのあるバスに荷物を持って乗らせるのですか。

それから、地域住民運営主体型コミュニティ交通の提案とありますが、我々はそれをやっていると思っています。それで、運輸支局さんからもきちんとオッケーをいただいてやっておりますが、地域の中に近年、通学困難生徒がいますので、その子供を乗せて学校まで運んだりしています。そこまで住民サービスをしています。この地域住民運営主体型コミュニティ交通の補助はゼロです。それは、市からもらって運営しても良いのですか。だめだと言われると困ったということになります。

<伊豆原会長> 一つ目が乗り換えをする仕組み、もう一つが補助金の話ですね。

<事務局> 豊が丘の方に入っていく路線と芸濃町へ向かう路線で系統が分かれておりまして、その乗り継ぎということで事務局の考え方を示させていただいているのですが、乗り継ぎに時間が50分以上かかってしまったりということがありますので、乗り継ぎ時間の短縮や、交差点の改良なりをして直接三重交通のバスが入れるようなことも今後検討していきたいということで話をしております。

<生川委員> 地域の実情は御存知ですか。我々の団地に入ってくる途中に、朝津味という新しい施設ができましたが、あそこへ入るバスが芸濃方面からは入れないのです。カーブを曲がれないのですよ。だから、三重交通のバスがあそこを曲がれるわけがないではないですか。

そういう実情も全然考慮しないで、対応できるというのはおかしいのではないですか。

<事務局> 現状は把握しておりまして、交差点が曲がれないということも見ております。交差点を改良していくということが必要になってくるかと思えます。

<生川委員> 朝津味さんが開業する何年も前から、あそこを削って大型バスが曲がるようにという話をしていますが、いまだに解決はしていません。市の対応は大丈夫ですか。

<事務局> 難しい課題ですが、状況は把握しています。

<生川委員> 経費はいくらですか。

<事務局> 地域住民運営主体型コミュニティ交通におきましては、乗っていただく方がおひとり1回300円を負担されております。

基本的に、タクシー会社と地元の自治会なりが契約していただいて、その中の会員の方が乗っていただく形で、利用していただく度にお一人300円を払っていただいております。

予約があった場合に限り、決まった時間に決まった場所にタクシーが来て乗っていただくという仕組みなのですが、負担につきましては乗っていただくたびにおひとり300円ということで、300円に利用者数を掛けただけの金額を除いたタクシー料金の75%を津市が負担しています。残りの25%を団体様が負担するという仕組みをとっておりまして、利用するたびに負担額が発生するという仕組みです。

<生川委員> 豊が丘のやっている方法を全然理解していないじゃないですか。うちは自治会主体でやっています。運輸支局さんに許可を得てやっています。お金もとっていません。そういう形でやっているのをどう支援してくれるのかということです。

<事務局> 地域住民運営主体型という仕組みがあるということで、御紹介させていただいております、その仕組みをそのまま豊が丘さんがやられている仕組みの中に反映するというお話ではございません。ですので、こういった仕組みもございましてということを各地域に御紹介、御提案していきたいということで考えています。

<伊豆原会長> 今、経費負担についてのお問い合わせなのですが、それについては何かありますか。これは少し具体的なことなので、ここで話をするのはしんどいかとは思いますが。

<鈴木委員> 今は無償ですよね。許可というわけではなくて、運輸支局に相談して、この形態なら許可が必要ない形態でできますよということでやっていただ

いているということですよ。

<伊豆原会長> 無償運行であれば、ここでの議論はなかなか難しい話です。無償は道路運送法にはかからないですので、安全性の担保等いろいろお願いをするしかないのかな。

<鈴木委員> 経費をとってやっていただくということになると、また話が変わってくるので、また個別に相談していただかないといけませんね。

<伊豆原会長> 無償運行ですとそういう話になります。ですから、今ここで具体的にしているわけにはいかないので申し訳ないです。他に何かございましたら。

<竹田委員> 意見なのですが、この再編にあたっての考え方ということで、市民の買い物、通院のための運行というのは確かに現実的な問題で、一番大きな課題になろうかと思いますが、ここに特化してしまうと、これはもろ刃の剣で、私もぐるっと・つーバスを津市内で走らせておまして、主には買い物、通院の支援バスなのですが、それだけでは限界があるということで、市役所への乗り入れや、センターパレスの文化施設への乗り入れもしています。

考えてみたら買い物、通院が多いけれど、図書館や市役所の利用者、センターパレスの利用者というのも結構あるんですね。従って、項目の11では主要な公民館等へもと記述されているのですが、基本方針の中へ市民の買い物、通院、文化活動等のためのというような一言を入れてもらった方がより正確で、まさに持続可能なコミュニティバスの運営に資するのではないかと思います。

買い物、通院に特化するのではなくて、もうちょっと幅広い高齢者のニーズに対応できる柔軟なコミュニティバスを目指すべきではないかと思いますので、是非検討してほしいと思います。

<事務局> 今回は買い物、通院ということで書いておりますが、公共施設や文化施設が近くにある場合には立ち寄るような設定を考慮しておまして、誰もが乗りたくなるようなバスにしていきたいと思っております。

<伊豆原会長> 他にいかがですか。

<松本委員> 再編案についてではないのですが、網形成につながることで、基本項目で小規模な交通空白地域や地域住民運営主体型コミュニティ交通を推進すると書かれています。

後ろの対応案を見ても、地域住民運営主体型コミュニティ交通の提案というのがいくつか出てきているのですが、これはこれで良いと思います。要は、今後の網形成の中に地域住民運営主体型コミュニティ交通をどういうふうに作っていけば良いのかというプロセス、道筋を明確にすると良いなと思います。

今回、こうやっていくつか出てくるのですが、新たに作りたいというところが出てくるはずですので、そのときに、これを見る限りそういうところはどうぞ作って下さいということだと思っておりますが、作っていきますよ、そして作りたところは作れますよというふうにした方が良いなと思っております。

そのときに、先程言われた75%は市が持ちます。残りは地域で持ってくださいということを確認にした方が良いのではないかと思います。そして、できあがった組織同士が意見交換できる場を作ると良いと思います。それは、今後の網形成計画に書いた方が良いのではないかと思います。こういう形で方針を掲げるのなら、是非そうしてほしいと思います。

ただ、一方で1億4千万が基本だと書かれていますので、組織がたくさん生まれてきたらどうするのかなという心配があります。

以上です。

<伊豆原会長> 市の方は大丈夫ですか。

<事務局> そんなに予算がかかっておりませんので。

<松本委員> では、是非そこは明確にしてもらおうと良いと思います。そのときに、今竹田委員が言われたように、通院、買い物だけではなくて、地域によっては趣味や娯楽とかそういうのが入る地域があっても良いと思います。

<伊豆原会長> これは具体的にそういうことで提案していくわけですか。小規模な空白地域というのが具体的にどこの地域なのか分かりませんが、計画の中に事

業としてやっていくと具体的に出てきますか。

<事務局> そういったところも入るように進めていきます。

<伊豆原会長> 是非そういうことにしてください。

<中平委員> 想定していたのが、小規模な交通空白地では住民主体型の交通空白地有償運送でやられるのかなと思っていまして、予算が決まっている中でこれ以上補助を出して路線を増やすというのは無理ではないかと思ったのですが、予算的には大丈夫なのですか。

<事務局> 1億4千万円というのは、コミュニティバスに対しての予算で、地域住民運営主体型というのは補助金の部分になりますので、予算としては別になります。

<伊豆原会長> 心配されたのは、今は良いけれど、これから増やしていっても大丈夫かということだと思いますが。

<竹田委員> 関連してですが、この前の再編計画で、事務局は片田地区から久居への新しい路線を提案されておりましたが、それはこの制度にあたるのですか。それとも、今のコミュニティバスの制度にのっとったものになるのですか。もしそうだとしたら、何百万円という出費が新たに生まれるわけですね。それと、現在のコミュニティバスに使っている予算ですが、例えば美里地域は人口が4千人とか5千人で、数千万円の予算規模ですよね。それで、新たに今度違う所から要求があって、例えば高茶屋だとすると、高茶屋は1万5千人の人口を有しているのですが、新たにできる所は数十万円程度の津市からの出費で賄える小規模な補助制度になると、コミュニティバスとのバランスという面で、地域住民からいろいろな意見が出てくるのが予想されますよね。そのあたりはどう整理していくのかというのを合わせて、1億4千万円というのはかなり無理がある。

どこかを増やせばどこかを減らさなければということで、スクラップアンドビルドのような形で調整をして、綱渡りの技法が要されると思います。

< 蓑田副会長 > 計画は、協議会で議論いただいた上で最終は市が決定することになります。最終市が決定するという事は、計画書の中で推進するとうたえば、当然予算的にもそうなりますので、事業の計画案として事務局として提案するときには、内部的な話になりますが、財政担当部局と下調整をした上で出させていただくことになります。今は方向性として住民運営主体型というのが出ていますが、本刷の事業として整理していくときには、きちんと内部的に財政的な下調整を済ませた上でみなさんに提案したいと思いません。

みなさんの議決が必要なわけですが、市としての方向性を確認したうえで提案させていただきます。

< 竹田 委員 > 松本委員がおっしゃったように、たくさん組織ができてきたような場合は、結局は認めないということになるわけですね。財政的に。

< 伊豆原会長 > ということもあり得るということですね。

< 蓑田副会長 > 地域住民運営主体型のコミュニティ交通というのは、竹田委員が言われましたようにいろいろな規模が想定されますので、そのあたりをどう考えるかというのがありますのでね。

< 伊豆原会長 > なかなか難しい問題ですが、事業をやる限りはどのような費用で負担してどういう形でやるかというのはルール上決めざるを得ないでしょうし、いくら必要かというのも財政当局と調整しないといけないでしょうから、具体的な展開をしようとするときには当然そういう措置を講じるということになると思います。良い格好ばかりはできないということだと思います。

そこはここで議論していかざるをえないと思うのですね。ただ、住民の皆さんから見れば、そういうサービスを行政はどこまでやってくれるのだというところをある意味では期待されるでしょうし、そこは地域懇談会があるわけですね。地域のみなさんとお話するチャンスはいっぱいあるわけでしょう。行政だけで決めていくわけにはいかないと思いますが、そこはあり方検討会がありますよね。その言葉が出てこないで、計画の中でそれを整理して、どういうふうにしていくかというあたりの方向性をきちんと

と書いておかないと難しいと思いますね。

もう時間が来ていますが、次の協議会はいつですか。

<事務局> 10月15日の火曜日10時からです。

<伊豆原会長> 急な話で申し訳ないのですが、来週15日の10時から2時間お時間をいただいで議論したいと思いますので、よろしくお願ひします。もし御意見が無ければ事務局にお返しします。よろしいですか。

<事務局> ありがとうございます。これを持ちまして、令和元年度第4回津市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。先程もお話しがありましたように、次回第5回協議会は、来週15日火曜日の午前10時から、場所は市役所8階の大会議室で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。