

令和元年度第5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5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15日(火) 午前10時から午後12時まで
3 開催場所	津市役所本庁舎8階 大会議室A
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)、伊藤好幸、今井和美、 内山宜哉、小島誠伺、谷口直二、竹田治、中平恭之、西川明正、 宮崎清、村田和久、羽田勇人(天野委員代理)、久世真(鈴木委員 代理)、藤原裕次(濱地委員代理) (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 (1) 課題及び基本的な方針の確認 第4回での意見による修正点 【資料1-2】【資料1-3】 (2) 目標及び事業等について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	1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5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5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、よろしくお願いいいたします。

<伊豆原会長> 皆さん、おはようございます。台風が大変だったかと思えます。関東は大変なことになっています。非常に心配しているところですが、こちらの方はまだましだったのかなと思えます。関東は今バスすら動かない状態だと思うのですが、災害のときにも交通というものがないと、生活に大変な影響を及ぼしてしまいます。そのようなことを含めてこれから考えていただけたらと思えます。

もう1つは、資料がお手元に届いたのは先週の末だったと思えます。大変時間の無い中で、資料が遅くなり申し訳ありません。今日は形成計画の案と書かれていますが、今日1日で決めてしまうわけにはいきません。今回のたたき台をベースにもう一度整理をしていきたいと思っておりますので、どうぞ忌憚のない御意見をいただいて、分からないところは、分からないからここはどうなのかという御質問でも結構ですので、よろしくお願いいいたします。

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お願いしたいと思います。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち15人の出席をいただいております。  
なお、津市自治会連合会の生川副会長、三重県津建設事務所の大谷委員、三重県津警察署の岡崎委員、名城大学の松本委員、三重県タクシー協会津支部の村田委員より、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、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、国土交通省中部運輸局三重運輸支局の鈴木委員に代わりまして久世首席運輸企画専門官、津市建設部建設政策課の濱地委員に代わりまして藤原主幹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。規約第8条2項の規定によって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。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の事項書に従いまして進めていきます。今日は2時間ぐらいお時間をいただけたらと思っておりますので、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」の「(1) 課題及び基本的な方針の確認」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> 「事項1 第2次津市地域公共交通網形成計画の策定 (1)課題及び基本的な方針の確認」について御説明いたします。

まず、前回の第4回協議会にて委員の皆様からいただきました御意見につきましては、【資料1-2】を御覧ください。また、いただきました御意見を本編へ反映させておりますことから、併せて【資料1-1】も御覧ください。

1 番目は、アンケートでバスの目的地までの移動時間の満足度調査は実施しているのかという御意見をいただきました。この点に関しましては、平成29年に津市地域公共交通形成計画の中間見直しに係るバスの利用者アンケートを実施しておりまして、その際、「既存のバスの所用時間、運行の定時制」につきましては、「満足、やや満足」が49.1%、「やや不満足、不満足」が36.4%という結果でした。また、平成30年度に実施した第6回市政アンケートでは、バス交通について改善が必要なことという項目を設定しておりますが、一番多かった回答が「運行本数」の57.6%、続いて「バス停までの距離」が27%で、「移動時間」は6.4%という結果でした。

2 番目は、現行計画の最終評価はどのように事業に反映されているのかという御質問ですが、まずは【資料1-1】の40ページを御覧ください。こちらは分科会での評価内容から問題点と課題をとりまとめた部分になります。また、評価結果を踏まえた第2次計画の方向性につきましては、【資料1-3】のようにとりまとめておりますので御確認をお願いいたします。

3 番目は、観光の課題が無い。津市の観光を盛り込まないのか、市民だけでなく来訪者の移動の対応はどうするのかという御意見で、この点につきましては53ページに外国人観光客の増加という記述をしておりまして、

その中に津市都市マスタープランにおいては津城跡や一身田寺内町地区等を歴史・文化拠点として定めていること及びそこへの公共交通を充実していく必要があることを記載いたしました。また、56 ページの基本方針 1 の最後から 3 行目の部分には、交流人口の増大を見据えた移動手段の確保が必要である旨を記載しております。その他、後で説明させていただく事業の部分になりますが、事業 1-5「海上アクセスの維持」や事業 5-2「来訪者、外国人に向けた情報提供」、事業 6-1「JR 名松線の活性化等」にも観光のことを反映した内容を記載しております。

4 番目は、高齢化への対応。特に大型団地への対応はという御意見で、高齢化に対する課題につきましては、54 ページの課題 3 で整理しております。大型団地への対応につきましては、現時点で未対応となっておりますことから、今後検討していきたいと考えております。

5 番目は、課題 2 に「利便性と効率性の両立」とあるが、命、安心の担保への配慮がほしいという御意見です。こちらにつきましては、56 ページの基本方針 I にあります「安心・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。」という考え方に含まれるものと考えております。また、緊急時の対応等につきましては、各交通事業者で御検討いただいているかと思しますので、その辺りについては確認していきたいと思っております。

6 番目は、地域住民運営主体型コミュニティ交通について詳しく記載すべきとの御意見ですが、61 ページの表 7-2 に地域住民運営主体型コミュニティ交通を位置付けるとともに、73 ページに事業 2-4 として住民主導型の移動手段の推進を記載いたしました。

7 番目は、地域ごとの特性に配慮したバス運行はされているのかという御意見ですが、こちらにつきましては、71 ページから 72 ページに記載しております事業 2-2 の乗合バス（支線）の維持におきまして、表 8-10 として整理しております。この部分につきましては、後で説明させていただきます。

8 番目は、Ma a S の導入について具体的にという御意見です。こちらにつきましては、84 ページに事業 5-6 として Ma a S の実現可能性の研究について記載しております。この部分につきましても、後で説明させていただきます。

以上のような内容で、皆様からいただきました御意見を計画に反映いた

しました。

また、今回も意見シートをお配りしておりますので、協議会終了後にお気付きになった点等がございましたら御提出いただきますようお願いいたします。

簡単ではございますが、説明を終わらせていただきます。

<伊豆原会長> 前回皆さんからいただいた御意見に対して、このような形で考えていますという報告です。これについて御意見、御質問がございましたらお受けしたいのですがいかがですか。

<竹田委員> 観光の面ですが、公共交通の分野で観光問題を取り上げるときに、どういう手法があるかという点が問われると思うのですよ。情報を発信していくという場合もありますし、直接アクセスをつないでいくという場合もあります。そのあたりも含めて、都市マスタープランの紹介だけではなくて、公共交通の立場としてどうしていくのかという目標を掲げて良いのではないかというのが1つと、津市というのは元々港、日本三津の1つということで、海には津市の本来の歴史的な役割が持つ意味もあるのですが、そういう点では海の方、例えば潮干狩りを楽しめる御殿場海岸という標識などは全く無いわけですよ。

もちろん都市マスタープランや総合計画との整合性は図らないといけないと思いますが、津市の特性をどういうふうに公共交通として位置付けていくか、それぞれのバス停で情報発信していくとか、そういう戦略的なものも含めて、ただ単なる文化施設、遺跡の紹介というだけではなくて、これからの津市をどう作り上げていくかということの一端として、公共交通の役割を明確にしていきながら再編計画に盛り込んでいくということのも大事なのではないかと思います。一般論ではなくて、もう少し明確にしても良いのではないかと思います。これは意見なのですが。

<伊豆原会長> 事務局は何かありますか。

<蓑田副会長> 観光の視点という観点からの御意見だったと思います。公共交通ですので、観光という側面も当然あります。日常生活の移動が中心になるかと思いますが、観光の側面も当然一つの要素として大事な側面ですので、この

計画の中でどう位置付けていくかという御意見だったと思います。

それで、方針としてはそういう方向性まで今記述しておりますので、今から(2)のところでも事務局で整理した目標と事業というのを提案させていただきます。バス停に観光的な標識をしてはどうかという御意見がありました。そのあたりも含めた事業の提案は後程出てきますので、説明の後にこのようなこともどうだという御意見をいただけたら、よりこの事業が充実してくるかと思っておりますので、事業の説明をさせていただいてから御意見いただけたらありがたいと思います。

<伊豆原会長> では、事業のところでもう一度お願いしましょうか。他にいかがですか。

<小島委員> 私の意見を5番目に掲げてもらいまして、ありがとうございます。短い期間の中で、全部網羅して再提言してもらったと思うのですが、修正箇所少し不満がありますので、もう一度言わせていただきます。

利便性と効率性の両立というのはどうかということの問題提起したと思うのです。その中間にある一番大事なことは、車両に乗ったときに私達の命を保証してくれるのかということ。そういうことをきっちり考えたら、効率性も良いけれどもやはりお金がかかる。ですから、タクシー並の料金でバスに乗っても良いのですよね。しかし、私達が公共交通機関に要求するものは、安くなければならないし、自分が思っているところに来てもらわないといけないし、自分が思っているところまで安全に輸送してもらわないといけないということで、現実には夢のような話なのだ。

だから、市民の意識をもう少し啓発というか、自分の命を移動させる手段なのだからもっとお金を払っても良いと、そういう意識の醸成がなされると、この委員会も楽なのですよね。

効率性を優先するとなると、どこかを削っていかないといけない。だから、前言ったように切符切りの袋を持って1台のバスに2人乗車していたら、例えば体調が悪くなったお客さんがいた場合に、運転手さんが対応しなくても次の停留所まで我慢してくれるかという対応ができます。運転手さんが運転しながら対応はできませんよね。道の真ん中でバスを停めるわけにはいきませんので、苦しい中でもバスにしばらく乗っていないといけないという状況が起きてくるのです。そういう意味で私は提起したので、移動する環境を提供するに含まれていると言われると、この環境の中に

はガイドさんが入るのかなと淡い期待を持ちますが、それは現実的ではないから、やはり市民の意識として公共交通はみんなが負担をして、きっちり乗れるもの。負担できない人は公的に何か援助する。そういうものを打ち出していかないといけない時期ではないですかね。

何でも安くというわけではないと思うのです。命を乗せているわけですから。以上です。

<伊豆原会長> 事務局はよろしいですか。これに含まれると考えるというのであれば、何らかの表現なりを入れておくべきかと思いますが、事務局はどう思いますか。これに含まれるものと考えますというふうになってしまうと、この話はここで終わってしまうのですが。

<事務局> その部分に含まれるというのは少し強引な表現だったと思いますので、その辺りの内容は検討させていただきます。

<伊豆原会長> 少し考えてみてください。他にいかがですか。

<今井委員> 今の小島委員の考え方、もう少し市民がお金を払っても良いという意識を醸成するということに、新しい視点というか、そういうのが私には無かったのでなるほどと思ったのですが、命の担保というのはすごく大事ななと思っています。

それはもちろんなのですが、私はそもそもの出発点が違いまして、これは何回も言っていますが、私が市バスの走っていない町に住んだのがこれが初めてなのですね。公共交通というものは市が運営していて、皆さんの足を確保し、かつ安全に目的地まで届けることを行政がやってきたところに住んでいたわけでして、もっとお金を払っても良いのではないかという視点にははっとさせられたのですが、それだったら、そういう人はタクシーとか自家用車を使ったりするわけなのですが、今の御意見と私の本来公共交通というものは行政が責任をもって確保するものではないのだろうかという考えに迷いが生じています。

<小島委員> 初め、4年前にここに来たときには、私は三重交通が公共交通なのかという意見を言ったと思うのです。この会議に出ているうちに、長い間民営

で公共交通の役割をしてきてもらっているということが理解できました。

教育の面でもそういうことが言えますよね。私学が先に地域に学校を作って、公立学校がそれと同等の教育をした場合は、競争になるかどちらかが倒れるかということで私学は衰退していくと思うのですが、そうした中で、私学の良さがあつたらそれを認めていくという路線があるわけですね。

公共交通という名前の下に全てを市がやるというのを、よそではやっているというのですが、公共交通の成り立ちの中に交通路線を民間が先に充実させてくれたというのがあるので、そこは共存共栄で、4年前には公共交通活性化だからコミュニティ交通や市バスなどをイメージしてきたのですが、ここの委員には三重交通の方も入っていて、意見を聞きながらやっているのです、こういうやり方を継続して行って、少しずつ改善していかないといけないなと今は思っているのです。私も変遷してきているのです。

それぞれが努力して、地域の皆さんに乗ってもらいやすい公共交通を作っていく。もちろん料金も効率化して安くしないといけないのですが、今の意見は命を預けているのだから、預けている時間はきちんとしてくれよということで、そのためにはお金が要るのですよ。何でも市がやるというのでは、硬直化していくのではないかなと思います。

<久世委員代理> 小島委員がおっしゃった通りです。今の御時世、人手不足で人がいない。各自治体におかれましても、財源に余裕があるわけでもないということで、今後本当に必要なものにお金をかけていくということが必要になると思うのですが、限度がある。

そうなると、ある一定の負担を御利用者に強いられるというのは当然で、私は行政の立場で申し訳ないですが、何でもかんでも行政に頼りすぎると意識を変えていく必要があると思います。

今、公共交通は行政、自治体が担うものだという御発言があつたのですが、名古屋市では市バスがたくさん走っていますが、実はもう名古屋市も人がいない、お金が無いという状況で、実は民間委託しているのですね。看板は市がやっているように見せかけて、実質は民間が運行している。

命の担保ということについては、安全の確保は我々運輸支局も業務の使命を担っていますので、交通事業者から申請があつたときにはしっかり確認をしますし、定期的に各営業所を立ち回らせていただき監査も実施しています。ですので、ここで書いてある利便性と効率性の両立というのは、



前提条件として安心安全が担保された状態での話です。今、国交省では自家用有償運送の規制を緩和していくという議論がされていますが、あくまでも輸送の安全が確立されていない制度、仕組みは今後認めていきませんので、そこは運輸支局もしっかり把握して進めてまいりますということだけお話しさせていただきます。

<伊豆原会長> ありがとうございます。

表現の仕方かもしれませんが、そのあたりが分かるように表現していただく方が良いと思います。市民の方に説明ができるように。

他にいかがでしょうか。私から一つだけ。8番にMa a Sの導入について、実現可能性について研究と書いてあるのですが、津市でできますか。実現可能性の研究というのが気になりました。本当に津市で実現の可能性を研究するつもりですか。

<事務局> サービスのレベルをどこまで上げられるのか。他のサービスとの連携ができるのかなど、どういった形のMa a Sが津市でできるのかを検証していくことを考えています。

<伊豆原会長> Ma a Sのことを聞いているのではないのです。実現可能性の研究と書いてあるから、実現可能性の研究をするということですかと聞いているのです。Ma a Sそのものをこれから勉強しましょうというのならば分からないでもないのですが、まだ日本版Ma a Sも何のことか分からないぐらいもやもやしているものなので、実現可能性と書いてしまうと大変なことになりかねないのですが。

<羽田委員代理> 前回、Ma a Sのことを発言させていただきました。今回84ページにあるということで、これは後で議論になると思うのですが、網形成計画に計上していくとなると、この計画の中でどういうふうやっていくのかというスケジュールを示すということになるので、これを想定する地域があるのかとか、今後評価等していくときの指標として、どこまですればこれが達成になるのかなど、まだ少し曖昧なのかなというところが気になります。

<伊豆原会長> 後で議論しないといけないかもしれませんが、先程の両立という話と同じで、気になるのは実現可能性という言葉です。勉強することは良いことだと思います。ここは後で議論しましょう。

他にいかがですか。よろしいですか。前回、課題とか基本方針まで議論していただきましたが、もう少し議論しないといけないことが結構出てくると思います。事業のところを聞いていただいて、また前の方に戻るといいうこともあり得ますので、どうぞそのようなことを頭に入れながら説明を聞いていただけたらと思います。

それでは、今の第4回意見についてはこれくらいで終了させていただいて、(2)の目標及び事業等について議論していきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、「事項2 第2次津市地域公共交通網形成計画の策定」の「(2) 目標及び事業等の設定」について御説明いたします。

本日は、先程御議論いただきました基本的な方針に基づく「目標」及び「事業等」につきまして御確認いただきます。

引き続き、【資料1-1】の計画書と、本日配らせていただきました計画の概要を併せて御覧ください。

【資料1-1】P58の津市公共交通の目標を御覧ください。こちらでは、4つの基本的な方針から導き出される7つの目標を設定しております。

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」に基づく2つの目標です。

1つ目が目標1「広域の移動の確保」でございます。

津市の公共交通は、市外の各都市とを結ぶ鉄道路線が基幹となり、事業者バス路線が鉄道を補完する形で拠点間のネットワークを構築しており、また、中部国際空港へのアクセス航路により国内外の都市とを結んでいます。これらの路線は、津市の骨格を形成する重要な路線であり、確実に一定の利用者数を確保することを目標にいたします。

もう1つが目標2「日常生活における地域移動の確保」です。

移動手段を確保するには、鉄道や拠点間を結ぶ幹線にあたる事業者のバス路線だけで網羅することは難しく、津市の公共交通網の「幹」に対し、「枝」にあたる事業者路線の市内線や支線の位置づけであるコミュニティ

バスの役割が重要と考えます。また、バスの運行だけでなく、利用促進をはじめとする様々な事業を組み合わせることにより、日常生活に必要な移動手段を確保することを目標にします。

次に基本方針Ⅱ「地域ニーズと持続可能性を両立させたサービスの提供」に基づく目標は1つです。

目標3「バス路線の運行効率化」ということで、津市内を運行するほとんどのバス路線におきまして、運行に係る経費が運賃等の収入を上回っており、その差額を行政が負担している状況です。また、経費的な問題だけでなく、近年はバスの運転手不足も深刻な問題となっており、今まで以上に効率的な運行が求められています。市民の日常生活の移動手段を持続的に確保し続けるためにも、利用実態に応じたバス路線の再編を進めていくことを目標とします。

次に基本方針Ⅲ「利用促進につながる移動環境の提供」にも基づく2つの目標です。

1つが目標4「快適な移動環境整備」です。

人口減少と高齢化が進む中、身体的制約の大きい高齢者が問題無く快適に公共交通を利用できる環境づくりが必要と考えております。そのため、車両や乗降場所において、利用者が快適に過ごせる環境づくりを目標とします。

もう1つが目標5「公共交通に関する情報の管理と提供」です。

近年の情報通信技術の進展により、公共交通においてもインターネットによる情報提供や、ICカードによる運賃支払いなどが導入されています。津市においても、従来の紙媒体などによる情報提供に加え、積極的に情報通信技術を活用することを目標とします。

基本方針Ⅳ「市民による自発的な行動の促進」に基づく2つの目標です。

1つ目の目標6は、「公共交通に関する市民の意識向上」です。

公共交通を維持するために、市民の日常の交通行動に対する意識の向上が重要となり、公共交通に対する認知を高めるための事業を組み合わせることで、過度に自家用車に依存することなく、多くの市民が自発的に公共交通を利用する環境づくりを目標とします。

最後の目標7は、「公共交通を担う人材育成」です。

深刻な運転手不足のように、公共交通を支える人材が不足しています。市民の移動手段の確保のため、公共交通に関わる人材を確保・育成し続け

ることを目標とします。

続きまして、60 ページの津市の公共交通網についてですが、本計画では表 7-1 のように、都市マスタープランに定める拠点以外にも津地域及び久居地域の出張所所在地付近を独自に地域拠点として定めます。

61 ページ 表 7-2 が津市公共交通等の役割分担です。

62 ページと 63 ページは津市の公共交通網の全体像で、これは先程のページで示しました拠点及び役割分担を踏まえた全体像です。62 ページが市外と白山、美杉地域で、63 ページがそれ以外の地域となっています。

64 ページからは、第 8 章「目標を達成するために行う事業」についてです。

先程御説明しました 7 つの目標を達成するための 26 の事業について表 8-1 に記載しております。主に関連する目標を◎、その他関係する目標を○として整理しております。

事業 2-5 の新たな交通サービスの研究、事業 5-5 の公共交通データの標準化及びオープン化、事業 5-6 の M a a S の実現可能性の研究、6-4 運転免許返納者に対する支援、7-1 住民主導型の組織設立支援が第 2 次計画における新規の事業となります。

65 ページは、事業内容を 4 つに分類したものです。

66 ページを御覧ください。ここからが各事業の個別の説明で、事業についての「事業分類」と「対応する目標」も記載しております。

まず、目標 1「広域の移動の確保」を達成するための事業としまして事業 1-1 の「鉄道路線の利便性の向上の要請」です。

これは、広域の移動手段の確保のため鉄道事業者と連携し、利便性の向上や利用促進などを図るとともに、三重県鉄道網整備促進期成同盟会を通じてダイヤ改正や増便、利便性向上などを要請していくというものです。

事業 1-2「乗合バス（幹線・準幹線）の維持」につきましては、津市内の都市拠点と郊外拠点を結ぶ路線は、原則として事業者路線として継続していきませんが、利用の少ない路線については津市が自主運行バスとして経路やダイヤを設定し、運行事業者に委託して移動手段を確保します。

幹線、準幹線が維持すべきサービス水準は表 8-3 のとおりとし、「幹線」は概ね 6 時から 21 時までの間に 1 時間に 1 本の運行頻度を維持、「準幹線」は朝夕の通勤・通学、昼間の買物・通院などの移動が可能な本数を確保することとしております。

なお、「幹線」と位置付ける路線を 67 ページの表 8-4 に、「準幹線」と位置付ける路線を 68 ページの表 8-6 に記載しております。

69 ページになりまして、事業 1-3「隣接自治体との連携」です。こちらは現行計画における事業を引き継ぐものでございます。

事業 1-4「定時性確保のための渋滞緩和」は、関係機関の連携により渋滞緩和のための取組を実施するものです。

続いて 70 ページを御覧ください。事業 1-5「海上アクセスの維持」といたしまして、海上アクセスの利用促進についての事業となっております。

次に、目標 2「日常生活における地域移動の確保」の達成のための事業といたしまして、事業 2-1「乗合バス（市内線）の維持」です。

事業者路線のうち、津地域内または久居地域内の市街地内において、幹線と同等のサービス水準を確保します。対象路線については表 8-7 に記載しております。

71 ページ、事業 2-2「乗合バス（支線）の維持」といたしまして、乗合バス（幹線・準幹線）のサービスを受けない地域についてはコミュニティバスを運行し、通学、通院、買物等の日常生活において必要な移動手段の確保に努めるとともに、鉄道、乗合バス（幹線・準幹線）と接続させます。

表 8-8 を御覧ください。コミュニティバスの運行につきましては、津市都市マスタープランで定めた 5 地域を単位とします。ただし、南西部地域については、範囲が広大で様々な地域特性がありますことから、従来のコミュニティバスの運行単位とします。

なお、中央部地域においては、鉄道や乗合バス（幹線・市内線）ではカバーできない多様な需要に対応するため、NPO 法人が乗合バスを自主運行します。

また、コミュニティバスは地域特性に応じ、通院、買物といった生活交通の確保として「日常生活対応型」、日常生活型に加え通学等の対応も含めた「地域特性対応型」、都市部における多様なニーズに対応する「多目的対応型」の 3 種類に分類します。

続いて 73 ページを御覧ください。事業 2-3「各種施設への乗り入れ」です。

集客が見込める大型商業施設や公共施設等において、利用者または市民から要望があった場合や、施設側からバス乗り入れの要望があった場合は、

需要を精査した上で各施設への乗り入れを行うことによって目的地を創出いたします。

次に、事業 2-4「住民主導型の移動手段の推進」です。

民間路線バスやコミュニティバスによる移動手段の確保が困難な地域において、地域住民が運営主体となった地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入を支援します。

支援にあたっては、有償運送であること、運行計画を策定することなどを条件とし、持続可能な運行体制の確立を図ります。

74 ページの事業 2-5 は、新規事業の「新たな交通サービスの研究」です。

将来的にも厳しくなることが予想される公共交通の中、オンデマンド交通やカーシェアといった新たな交通サービス導入の可能性について研究します。

目標 3「バス路線の運行効率化」を達成するための事業といたしまして、75 ページの事業 3-1「廃止代替バスの見直し」ですが、廃止代替バスは収支の悪化等により廃止となった事業者路線の一部について、市が路線の維持を行っています。現在運行している 7 路線の廃止代替バスについては、利用実態や地域特性を踏まえ、表 8-11 のとおり、運行の見直しを図っていきます。

次に 76 ページの事業 3-2「コミュニティバスの再編」です。

この事業は、コミュニティバスをより効率的かつ利便性の高いものにするために再編を実施するというもので、これまでも御説明してまいりましたように、「①移動ニーズ・利用実態の反映」「②他交通機関との役割分担」「③地域特性の考慮」の 3 つの視点から再編を進めていきます。

コミュニティバスの再編内容につきましては、表 8-12 を御確認ください。

また、77 ページの表 8-13 には、運行単位の変更について記載しております。

78 ページの事業 3-3「乗り継ぎ拠点の設定」につきましては、鉄道、幹線、準幹線、支線を結節させることにより、津市全域において広域的な移動手段を確保していきます。具体的には、①鉄道及び幹線・準幹線に合わせたダイヤの設定、②乗り継ぎ拠点における相互の乗降場所の案内図、時刻表及び路線図といった案内の充実を図ることとし、本計画では、表 8-14 のとおり乗り継ぎ拠点を設定いたします。

79 ページ、目標 4「快適な移動環境整備」を達成するための事業といたしまして、事業 4-1「待合環境の整備」ですが、今後も引き続きバス停における待合環境の整備を進めます。

また、鉄道駅においても、駅舎や駅周辺施設のバリアフリー化をはじめとした待合環境の整備を進めます。

目標 5「公共交通に関する情報の管理と提供」を達成するための事業につきまして、80 ページを御覧ください。

事業 5-1「バスロケーションシステムの充実」ですが、三重交通では従来からパソコンやスマートフォンなどでバスの位置情報を把握できる「バスロケーションシステム」の導入を進めてきましたが、引き続きエリアの拡大等を進めていきます。

81 ページは、事業 5-2「来訪者向け情報提供」でございます。

津市都市マスタープランにおきましては、歴史・文化拠点として津城跡周辺、一身田寺内町地区、三重県総合文化センター周辺、多気北畠氏城館跡周辺を位置付けており、これらの場所への公共交通アクセスの案内は、今後より一層重要となります。

特に、津市には中部国際空港への海上アクセス交通もありますことから、この好条件を活かすべく観光関連事業者と交通関係事業者等が連携し、来訪者に優しい環境づくりや、観光客の利便性の向上を図るとともに、効果的な情報発信に取り組んでいくというものです。

82 ページの事業 5-3「紙媒体による情報提供」です。

情報通信技術が進化した現代におきましても、紙媒体による情報提供のニーズには根強いものがございます。津市でも各地区のコミュニティバスのマップを作成していますが、内容がコミュニティバスに重きを置いたものとなっておりますことから、津市内の鉄道・乗合バスの事業者路線・コミュニティバスを一体的に扱った路線図等を作成していこうというものです。

83 ページの事業 5-4「広報紙やホームページによる PR」です。

公共交通の利用による効果の認知を向上させるために、広報紙やホームページだけでなく、Facebook や Twitter といった SNS やケーブルテレビといった、様々な広報手段による情報提供を実施するものです。

次に、事業 5-5「公共交通データの標準化及びオープン化」です。

国土交通省では、インターネットによる情報提供の充実を図るため、G

T F Sという形式を「標準的なバス情報フォーマット」として定めておりますことから、津市の公共交通におきましてもG T F S形式によるデータ管理を行うこととし、中でもコミュニティバスについてはデータを一般に公開していこうとするものです。

84 ページの事業 5-6 は、新規事業の「M a a Sの実現可能性の研究」です。

M a a Sは、出発地から目的地までの複数の移動手段等を1つのサービス（検索・予約・決済）として提供する仕組みです。

津市の公共交通網のさらなる利便性向上のため、交通事業者等と連携して情報収集するとともに、津市の地域特性を生かしたM a a Sのあり方を研究します。

85 ページ、目標 6 の「公共交通に関する市民の意識向上」を達成するための事業といたしまして、事業 6-1 「J R名松線の活性化」です。

2016年3月に全線復旧しましたJ R名松線は、通学、通院、買い物等の日常生活における移動に加え、「J R名松線そのもの」を観光資源と位置付け、地域の団体や他の観光資源との連携を図るなど、美杉地域をはじめとした沿線地域の活性化を目指します。

86 ページの事業 6-2 「利用促進イベントの実施」につきましては、公共交通による環境負荷軽減効果や個人の健康増進効果の周知を図る機会として、「バスの日」や「バスの乗り方教室」などで、公共交通の利用促進のための啓発活動を実施するものです。

87 ページの事業 6-3 「モビリティ・マネジメントの実施」につきましては、これまでもインターネットによるモビリティ・マネジメント等を実施してまいりましたが、それらに加え、民間企業、学校、高齢者向けイベント等と連携し、対象を明確にしたモビリティ・マネジメントを実施していくというものです。

続きまして、事業 6-4 「運転免許返納者に対する支援」です。

三重交通にて実施されております「運転免許返納割引制度」や「セーフティバス」につきましては、引き続き三重交通や津市のホームページで広報します。また、運転免許返納者に対する支援制度に加えて、高齢者外出支援制度についてもチラシ等を作成し、市の窓口や警察署、免許センター等にて配布します。

次に 88 ページ、目標 7 「公共交通を担う人材育成」を達成するための事



業といたしまして、事業 7-1「運転手不足への対応」ですが、社会問題にもなっておりましてバスの運転手不足への対応につきましては、当事者である交通事業者だけでなく、行政としても積極的に取り組む必要がありますことから、交通事業者による積極的な採用活動及び行政による運転手不足の実情の情報発信を実施していきます。

事業 7-2 は、「住民主導型の組織設立支援」です。

従来から開催している「地域公共交通あり方検討会」につきまして、住民主体型で改善策や前述の新しい移動手段を検討していけるよう、地域住民が積極的に計画づくりに参画できる体制を整えます。

また、住民主導型の組織設立の希望があった場合は、他地域での実例や各種制度の情報を提供する等の支援に努めます。

89 ページ、90 ページにつきましては、事業の実施期間及び実施主体をまとめたものです。

92 ページからは、第 9 章「計画の達成状況の評価」となっております。

「1. 計画全体の評価」につきましては、本計画で目指す将来像の実現を測る指標として「津市総合計画の評価における市民意識調査」の結果を用いることとし、「公共交通の充実」に関する市政の満足度の目標値を「+0.80」としております。平成 24 年度が「-0.50」、平成 28 年度が「+0.11」という結果で、0.61 上がっておりますことから、次期計画では更に度程度の上昇を目指すということで、「+0.80」又は「+0.70」として設定していきたいと考えております。

また、目標の達成状況については P D C A サイクルに基づいた進捗管理を行い、5 年間の計画期間のサイクルに年度ごとの事業のサイクルを組み合わせ実施します。

93 ページにつきましては、第 7 章で示した目標ごとに達成評価指標を表 9-2 のとおり設定いたします。

目標 1、目標 2 については、人口減少等を考慮し、現状維持の数値としています。

目標 3 については、現在数値目標を検討中です。

また、目標のうち、目標 4 快適な移動環境整備、目標 5 公共交通に関する情報の管理と提供、目標 6 公共交通に関する市民意識の向上、目標 7 公共交通を担う人材育成については、定量的評価が困難であることから、関連事業の実施状況を毎年度点検します。

本計画で定めます公共交通利用者数（目標 1、目標 2）は、「(次期) 津市まち・ひと・しごと創生総合戦略」における目標値にも設定する方向で調整しております。

最後に 95 ページですが、第 10 章は本計画の推進体制といたしまして、「津市地域公共交通網形成計画」で定めた目標達成に向けた事業を地域住民、交通事業者、行政などが役割分担を果たしながら実施することを定めています。

また、地域毎に開催する「津市地域公共交通あり方検討会」につきましては、地域住民が公共交通に参画する場として、利用促進や地域の課題とその解決策などを協議し、津市地域公共交通活性化協議会へ提言するものと位置付けます。

事項 2 についての説明は以上です。よろしく願いいたします。

<伊豆原会長> ありがとうございます。内容が多いのでどこからでも結構ですが、御意見をいただけたらと思います。今日議論してすぐ決まるというわけにはまいりませんので、ここは気付いた点だけで結構です。

まだまだブラッシュアップしなければいけないことがたくさんあると思いますので、とりあえずの御意見をいただけたらと思います。

<宮崎委員> 事業 1-2、2-1、2-2 を見ていますと、維持と書いてあり、極めて消極的な事業をおやりになるな、目標が低いなと思いました。維持というのは、現状より下がらないようにするという考え方ですが、現状に不満が多いわけです。運行本数が少ないというのは最大の不満なのです。それがあから皆さん利用しない。利用しないから減っていく。どんどん効率よくするために効率の悪い路線は全部やめていくという考え。そういう方向に読み取れるわけです。基準が幹線も支線もダイヤが全部 1 時間に 1 本という目標になっている。豊里の方もいらっしゃいましたが、この前もお話しになったように、1 時間に 1 本ではまず利用しない。要するに、自動車に乗れない人しか利用しないレベルという、やむを得ず乗るといような人だけにサービスしようという考え方と受け取れるわけです。

モビリティ・マネジメントの考えは、車に乗っている人に公共交通機関に乗ってもらおうということで、それにはどうしたら良いかを考えないといけないのですが、そこは考えないで、乗れなくなった方に最低限のサー

ビスを提供しようという考え方に受け取れるのです。だから、もう少し積極的に充実とか向上を目指すべきではないか。向上しないと津市の住民の幸せな生活に貢献できないのではないかということで、維持ではなく充実や向上ということを目指してほしいなと思います。

<伊豆原会長> 御意見として承ることにしましょう。今日、事務局に返事をというわけにはなかなかいかないと思います。

<小島委員> 今日の資料の中には北畠神社が書いてありましたが、前回出ていました谷川士清が書いてない。これから入れてもらおうと思いますが、やはり観光客に知ってほしいので、それを入れてもらいたいと思います。

それから、どこから手をつけていくのかと思いながら説明を聞いていたのですが、ハード面とソフト面の両方から迫っていかないといけないと思うのです。

ハードの面としては、幹線と支線の乗り継ぎするところを充実すると、地域住民の人はそこへ行かないとそれに乗れないのだから少々早めに行って、そこにいれば同じバスに乗る人達との会話がはずむ。1時間に1回というのは杓子定期的なのですが、そこで楽しく会話ができるような雰囲気、例えばシルバーエミカを持っている人はソファの良い方に座って下さいとか、それは冗談ですが、よく空港へ行くとゴールドカードを持っている人は別室でコーヒー飲んでくださいとか、そういうサービスをしていますよね。そういうサービスを提供できれば、現状の本数でも乗って楽しい、待っていて楽しいということにつながると思うのですが、そういうハード面を整備するためにはお金が要るのですよね。

それから、私はイオンモール津南へよく行くのですが、あそこには路線バスを2台置けるだけのスペースがあるので、運転手さんもほっと一息つけるだろうと思います。ロータリーを回ってお客さんを乗せて、信号もあるから時間は長くかかりますが、安全面ではすごく向上したと思うのです。

そういう面で、やはり効率、効率と言って一般道で後続の車両を長い時間止めてしまうというのは、安全のためには仕方ないことなのですが、後続の運転者はイライラしているはずです。しかも、この頃は歩行者の安全を考えて、都ホテルのところのようにバス停の前に十字路があったら一旦本線へ出て、また左へ曲がっていかないといけないということで、運転手

さんは相当神経をすり減らしているのではないかと思います。歩行者を巻き込まないように人命第一というのは分かりますが、そういう施設を作っていないと、運転手さんの不足にはそういう過酷な状況もあるように思います。

ソフト面ではロケーションシステムを充実するというのですが、スマートフォンを使えない人はこれを利用できませんよね。

私は陸前高田市に毎年行っていますが、あそこは鉄道が全部流されてしまいました。その後3年目に駅ができたということで、住民がものすごく喜んでいたのですが、駅に行ってみたらもう鉄道はできないということで、そこをバスが走っていました。道が空いているので、鉄道があったときのように素早く行けるのですね。

それは、もともとの財産があるからできるのですが、そのようにハード面を整えないと、運転手を何とか雇ったら良いという感じではだめだと思います。

もう一つ、重複だからこれは名松線一本にするという路線がありましたが、おそらく住民にとっては鉄道路線とバス路線は違うのだと思います。なぜなら、バス路線はその地域の人が住む在所の停留所と目的地とをつないでいるのだから。こちらとしてはバスを使っても名松線を使っても同じではないかという観点ですが、その住民にとっては違うのです。だから、重複だから名松線に乗ってくれという説明では乱暴なのではないでしょうか。

今までは自分の身近なバス停で乗ってもらっていたけど、これからは鉄道の駅に行ってもらう。そのかわり名松線の駅でほっとしてもらう。駅が今もそういう集う場所になっているのかは分かりませんが、そういう説明をしてもらって、身近なところを通るバス停を離れたところにある鉄道にお願いするのであれば、それなりの、「すみませんが」というような言葉を付けるべきだと思います。

それから、ロケーションシステムについては、フィーダーと幹線をつなぐところには大きな画面を用意して、お年寄りにも少し遅れているなどか分かるようにしてもらいたいと思います。

これもお金が要りますので、利用者はそれ相応の負担をしないと行けないし、行政も運賃ばかり言うのではなくて、快適にと言うのならばそのように地域の中で快適に待っていただけるようなハード面を別予算でも良い

から作っていかないといけない。これは津市の中に作る津市の財産ですから、そういうことを考えてほしいなと思って今考えていました。

<伊藤委員> 一つ目はパークアンドライドです。名松線のところに設けていただいているわけですが、利用があまり見えてこない。車を停めて名松線を使って美杉へ行って、行った先に駐車場が無いとか、あるいは駐車が困難でその先については交通手段がある程度確保されているというのであれば御利用されると思います。是非このあたりが見える形で、電車を使うことによって便利になるのだというPRをしていただきたいと思います。

一方で、あそこに車を停めて、松阪・伊勢方面、あるいは四日市・名古屋方面に通勤されている方がいらっしゃるようです。

昨年、サオリーナにバスが延伸されました。こちら朝の時間帯を見ても、何でこんなところにお客さんが乗っているのかなと思ったり、車を停めて津新町から電車で通われている方がいらっしゃるということでした。

是非、パークアンドライドを使うことで便利になるということをしてPRしていただきたいと思います。

二つ目ですが、コミュニティバスを改変していただくことについては異論ございません。地域懇談会の中で要望のあったところにコミュニティバスが延伸されたということは喜ばしいことかなと思います。事業の7-2に住民主導型の組織設立支援とございますが、是非ここについてはあり方の検討会ではなくて、運営にも地域自治会が関わっていけるような組織にさせていただけたらと思います。以上です。

<伊豆原会長> ありがとうございます。これから考えないといけないことだと思います。

<竹田委員> まず、58ページのバス路線の効率化の問題。先程も宮崎委員がおっしゃいましたが、効率化というのは、確かに言葉はきれいですが、市民の日常生活の移動手段を確保し続けるためには利用実態に応じて再編するという事で、結局のところ維持しようと思ったら質を下げて、例えば運行本数を減らして効率化を図って維持するという事。

この維持という言葉からは、更に利用が減って、最終的には廃止しか見えてこないのもう少し積極さを打ち出す必要があるのではないかと思

います。この文章では、ただ効率化を求めて不便になって、利用者が更に減って廃止というプロセスしか見えてこないのです。

73 ページの住民主導型の移動手段の推進というのは非常に良いことだと思います。基本的には賛成なのですが、これだと住民が提起しないと難しい。住民にはどうしていけば良いかというのが分からないということもありますし、地域によってはそういうコミュニティが十分醸成されていない場合もあるかと思います。バスは必要、公共交通は必要なのですが、まとめるだけの意見集約ができない地域もあってなかなか難しい。苦労しているのが実態なのですね。

だから、いろいろ要望は出るのだけれど、どうしていったら良いかというのが分からずに声がしぼんでしまうというケースが旧津市内の中でもいくつか散見されたわけですね。

3 つの原則が確立されたのは一步前進なのですが、それ以前の、形になる前のソフト面での支援をどのような形でやるかというのが大事なのではないかと思います。

76 ページの実施内容で、津地域西部から久居への移動。これは住民の意見をずいぶん反映されたことで歓迎するのですが、73 ページの住民主導型との関わり方はどうなっているのかということも一度整理しないとまずいのではないかなと思います。コミュニティバスにおいても、住民主導型とミックスといいますか、柔軟に対応していく必要があるのではないかと思います。

86 ページの利用促進イベントの実施ですが、実は先日、バス協会が未来の公共交通という絵を子供達に描いてもらって、その入賞作品の展示が県立博物館であったのです。私も見に行ったのですが、博物館の利用者が立ち止まって見ているという光景が残念ながら見られませんでした。せっかくこういう絵を三重県下の子供達に描いてもらったのだから、是非大型スーパーなど多くの人目に触れる所で展示してもらいたいなと思いました。基本的に博物館は入場料が要りますからね。私はこれを見に来たと言ったら無料で入館できましたが、知らない人は入場料 700 円程度が必要だと思うでしょうから、展示場所も国交省の方で配慮していただければと思います。これは意見です。

88 ページの交通労働者の運転手不足なのですが、私は人を運んでいる運転手よりも物を運んでいる運転手の方が給料が良いというのが、どうして

も解せないのです。小島委員もおっしゃったように、バス停で運転手はすごく気を遣うのですね。荷物を運んでいる運転手とは比べものにならないぐらい神経を使う業務なのに給料が低すぎる。私の友人も言っていますが、とてもではないけれど若いうちはいけない。食べていけないから。

だから、どうしても年金生活になってからパートでいくとか。タクシーの運転手もそうですが、あるいは最近では介護事業の送迎の運転手さんがほとんど高齢者ですね。下手すれば、交通事業者の運転手も白髪頭の人ばかりになってしまうという危険性もあるわけです。

これは国にお願いしたいのですが、介護事業所の職員に対して1万円とか給料アップのための介護報酬が改定されましたね。公共交通を維持する意味においては、交通事業者の運転手さんの賃金を底上げするための補助制度を創設してもらわないと、現状ですら赤字なのに、人件費が高騰したら廃線するところが増えるだけですから、この場でこのようなことを言うのは的外れかもしれませんが、運転手不足というのは全ての交通事業者にかかってきていますので、是非その辺りのお声を上げてもらえればありがたいと思います。以上です。

<久世委員代理> 今の御意見に対する回答、言い訳になるかもしれませんが、バス協会主催のバスの絵コンテストは、中日新聞さんとか伊勢新聞さんに掲載していただいて、毎年実施しています。認知度としては三重県下では高いので、大勢の方が集まるタイミングとして支局主導で開催している環境フェスタというイベントとかぶらせて、表彰式をミエムでやるということで、いろいろ考えた上でやっています。ただ、おっしゃったとおり会場が奥にあって、お子さんが一生懸命描いた絵が確かに奥の廊下に展示されているので、そこは話しておきます。ミエムだから大勢の方が集まれるという環境もありますので、そこが一番良いのかなと思ってやってはいるのですが、すみません。

あと、運転手不足の対策ということで、賃金の補助というお話はいろいろなところからあるのですが、やはり一民間事業に対しての補助という性質をよく考えると、賃金に対してというのはいかがなものかと考えています。それをやってしまうと、極論、各事業者の努力が無駄になってしまいますし、そこに税金に使うということに理解が得られるかというのがあるのですが、我々としては幹線とかフィーダーの路線を維持するための補助

はやっていますので、そこで御理解いただければと思います。

運転手不足という問題について、バスとかトラックのお話がありましたが、運転手以外の業種も総じて人手不足という問題を抱えています。要は、今後働き手がどんどん縮小していく中で限られたパイの奪い合いだということで、バス業界の発展を考えるのであればPRしていく必要があるだろうということで、本当に微力なのですが、各高校の校長先生や進路指導の先生を訪問しまして、人を運ぶ重要性、物を運ぶ、経済活動を支える物流、私達は物流に対しても危機感を感じていまして、翌日配送とか昨今抱える過剰なサービスありますよね。今物流は大変なのですよ。けれども公共性の高いやりがいのある職種ですので、運転に興味のある生徒さんがいらっしゃったらこういう選択肢もありますよという案内もやっています。これは毎年県下の高校の十数校にやっています。進路指導の先生からいろいろ御意見をいただきながらやっています。以上です。

<竹田委員> 一つだけ。バス事業者は、正直言ってほとんどが赤字路線で、体力的にも大変ですから自前でやれと言っても大変なのですが、だからと言って他の民間企業みたいに儲からないからやめておきますというわけにもいかないわけですね。三重交通はやめたいなと思っても、ここで注文がつけば何とか頑張れということになるわけですから。従って、それは介護事業者と同じような考え方で要望を是非挙げてほしいと思います。

<伊豆原会長> これは計画とはまた別のところでお願いします。

<村田委員> 先程から乗務員不足とか安全輸送とかのお話が出ていますが、私はこの協議会の構成要員の中で、事業者の働く立場の代表として出ているので一言言わせていただきます。

いろいろな産業がありますが、運送業界は他の産業に比べて2倍の要員不足が発生していると言われていまして、また賃金面で言いますと産業の中で低位置にあるということが実態としてあります。そのような中で人を確保していくというのはかなり難しいことですが、近々の課題だと思っています。

賃金を求めると、人間どうしても欲がどこまでもいってしまう。どこに対価を求めるかということで、やはりサービス業として、なかなか納得し



ていただけないことは多々あるのですが、お客様からの感謝の言葉であったり、そういうところに対価を持っていかないといけないなどは思っています。

賃金と労働時間が二大労働条件と言われています。バスの運転手はバスが車庫から走り出してから労働が始まるわけですが、労働環境を少しでも良くしてあげないと、不本意な事故であったりトラブルであったり、そういうことから離職につながっていきますので、少しでも労働環境を良くしていく方策として、信号や道路の幅、あるいは街路樹がかなり道路に迫ってきたり、路地から出るときの見えにくい枝、そういったところも安全第一といったところで市に伐採してもらおうとか、そういったところを素早くやっていただければ、乗務員の負担というのはかなり減るのではないかなと思います。

しかし、枝を伐採するにしても民地などなかなか手をつけられないところが多々ありますので、そういうところを市で検討していただければありがたいなと思います。

<西川委員> 今のような意見があつて、内容はもっともっと検討すべき点が多々あるかと思うのですが、やはりコミュニティバスというのは使ってもらってこそそのものだと思うのです。ある意味から言うと、利便性の話は出るのですが、安全性の面は話が出てこなくて、目標の中にも出ていないと。

やはり利用していただいてこそそのものですから、利用する側に立って考えるというのが非常に重要ではないかと思うのですね。そういう意味からいくと、確かに便利だとか乗り継ぎだとかいろいろな問題があろうかと思っています。それは当然のことだと思いますが、高齢者がどんどん増えてきている時代、コミュニティバスはいくら便利でも安心安全でなければ乗らないと思うのですね。そういう点での配慮とか心配りとか、そちらの方に少し目を向けていかないと、いくら利便性だと言ってバスを走らせても、利用していただかなければ意味がないわけですから、そういう意味を踏まえて利用する側に立った考え方として、人の命ほど大事なものはありませんので、利便性ばかりではなくて安全性、安心して利用できるという利用者側に立った項目が目標の中に一項目あっても良いのではないかと思います。これをずっと読ませていただいて感じたのはそういう点です。以上です。

<伊豆原会長> 他にいかがですか。

<羽田委員代理> 89 ページからは事業の実施期間というのを書いていただいております。例えば事業3-1と事業3-2の廃止代替バスとコミュニティバスの再編のところでは、2020年度に見直しがされると書いてあります。この1年でやりきるとのことだと思っておりますが、5年間の計画なのに1年間で終わってしまっているというところがあります。

あと、事業3-3の乗継拠点の設定ですが、ここは少し分かりにくいかなと思います。乗り継ぎ拠点におけるバスの案内の充実を図りますとありますが、具体的にどういうことをするのか分からない。これを1年目でやって、その後は時点更新ということで随時更新していくのかなというところがありますので、そのあたりをもう少し明確に書いた方が良いと思います。

90ページの事業5-5の公共交通データの標準化及びオープン化のところでは、三重交通さんの取り組みとして標準化を2020年度の1年間でやっていただくということですが、ここまで本当に1年間で進められるのだろうかというのが気になるところです。

その下の事業5-6のMaaSの実現可能性。これは継続実施ということになっていて、事業2-5でも新たな交通サービスを研究することになっているのですが、最後に御説明いただいた目標の達成度を示す評価のところの、目標4から7については定量的な評価が困難であることから関連事業の実施状況を毎年度点検することにより評価するというところが、「毎年度の評価はどこまでをすれば」等ということと、目標として1ケースでもあげるというのがあるのか、そのあたりが分かりづらいかないところがあります。

<伊豆原会長> いくつか御指摘いただきました。私も気になっているところを御指摘いただきましたので、御指摘いただいた点は少し考慮していただきたいと思っております。

<宮崎委員> 事業1-1鉄道路線の利便性向上の要請とありますが、鉄道は事業者さんがお考えなので要請しかできないわけですが、利便性の向上については、

近鉄さんには大して要請できないだろうなと思いました。主に考えられるのは、JR紀勢線と伊勢鉄道の部分だと思われます。

JR紀勢線も伊勢鉄道もターミナル、あるいはコミュニティバスの接続が極めて悪い。バスの方から見てもほとんど利用していないというのが現状です。紀勢線と伊勢鉄道に何を要請するかといたら、おそらく運行本数の増加を要請していくのでしょうかね。

ところが、要請に行っても簡単にできませんと言われて帰ります。要するに紀勢線も伊勢鉄道も単線であるということで、運行本数の増加はほとんど不可能であるという答えが返ってくると思いますので、もう少し成功の見込みのあるお願いに行かないと意味が無いのではないかと、要請はしていますよというポーズを取っているだけの話に見えます。

要するに、複線化する必要がある。紀勢線についてはJRですので、相手が多すぎてできませんよと言われると思いますが、伊勢鉄道は確か津市が資本参加しておられます。伊勢鉄道は見て分かるように、鈴鹿市内は全部複線になっています。津に入った途端に単線になるのです。津市内の運行本数が1時間に1本しかないという原因になっているわけです。今1時間に1本ですが、1時間に2本ぐらい走ったら伊勢鉄道ももう少し使われるだろうと思います。

河芸のコミュニティバスは伊勢鉄道の駅へ一応行っていますが、ほとんど駅を拠点と考えていない状態になっている。これは30分に1本くらい走ったら伊勢鉄道の駅がターミナルになっていくだろうということで、コミュニティバスの再編にも関係してくると思います。

そういうことで、要請するにしても何を要請するか、可能なことを要請する、あるいは伊勢鉄道に対しては津市の決断が必要だというふうに思いまして、もう少し具体的に、もっと実行性のある内容を書いていただかないといけないと思います。

<伊豆原会長> 最後に中平委員からお願いします。

<中平委員> 簡潔に意見を言わせていただきます。まず、今回大幅な再編をされると思いますが、基本的な考え方、幹線があって準幹線があって支線があるという書き方をしていますが、それは会議に出ている皆さんはよく分かると思うのですが、初めて読む方は分かりにくいのではないかなと思ったので、

例えば 62 ページ、63 ページの図をもう少しうまく書くとか、文章をまとめてみるということが必要かなと思ったのと、先程意見が出ましたが、再編することによって津市の方々にどういう利点があるのかというのがなかなか読み取れないので、そこはもう少ししっかりと書かれた方が良いのかなと思いました。

あと、住民の意識改革のところがあったと思いますが、利用してくださいということばかりの意識改革を書かれているので、そうではなくて、先程あったように費用負担は当然安い方が良いのですが、それだと立ちいかないということは、我々は分かるかもしれないですが、一般市民の人には分からないはずで、1 時間に 1 本では利用しないよという御意見もあるかもしれませんが、多くの地域では 1 時間に 1 本も走っていないので、1 時間に 1 本というサービスというのはかなり良いサービスなのだと思います。おそらく理解できないはずなのです。

そういった意識の改革であったり、例えば他地域の勉強をしてみるとか、そういったことをすればこのサービス水準がこれに見合ったことなのだと思います。ということが分かってくるので、そういったことを具体的に書かれた方が良いのかなと思いました。

あと、住民主導型のところで一定数の利用者が無ければだめですよというのがあったのですが、少しハードルが高くないかなと若干思ったので、そのあたりの書き方を少し変えるとか、一層無くしてしまうとかしないと、住民からの声がなかなか上がってこなくなってしまうのではないかと思います。

最後に、これも住民意識のところになるのですが、免許返納後の対応をたくさん書かれていましたが、免許返納前に何か促すとか、返納後だけではなくて返納前に返納しようと考えている人、あるいはそれぐらいの年齢になってきた人達に対するアピールというものも何かあった方が良いのかなと思います。

<伊豆原会長> 5 点程御指摘いただきました。今言われたように、サービス向上というのは確かに皆さんから要望されるけど、どこをどう直したらそのサービスができるかというのをきちんと見ていく必要がある。先程、1 時間に 1 本という話がありました。私の町ではようやく一昨年に 1 時間に 1 本のバスが作れました。10 年以上かかりました。それくらいお金が要ります。で

すから、持続可能性というところでお金の使い方についてしっかり考えておかないと、レベルを上げるためにお金をどうやって投資していくか、皆さんに負担を強いるのかということこそそろそろ明確にしていかないと、先程の御意見に対応できないのではないかと私は思います。

全体としてまとめ方がどうかということは後で個々に言いますが、中平委員が言われたように、このサービスは市民にとって何が良くなるというあたりが見えないので、ここをしっかり押さえておかないと、目標とかその前の段階で課題がどうだとか言うのだけれど、私達はこの計画で市民に何をメッセージとして出すのかという部分が、先程から皆さんにおっしゃっていただいたキーではないかと思うのです。

市民の皆さんに分かりやすく、そしてどういう形で私達は公共交通を提供していくのか、また逆に言えば市民の皆さんに使ってもらえる、または市民の方が使わないから赤字が増えるのだということもメッセージとして出していけないといけないと私は思います。要は、赤字のバスをいっぱい走らせているのだとよく言われますが、赤字のバスを走らせているのは行政だけではなくて、市民のみなさんも乗ってくれない。だから皆さんがたくさん乗ってくれば赤字が減って、その分市民サービス、行政サービスを上げることができる。バスだけの話ではないのだということも含めて、私達はメッセージを出していけないといけない時代が来ているのではないか。

バスだけの話だけではないのだということも含めて、福祉や観光や教育の分野と連携するということが要るのですね。国はそういうことを言っているのだけれど、ここには部局の連携みたいなものを書いていないというのは少し寂しいですね。そのあたりも含めて、行政の中でどういう連携があるから市民の皆さんにもそういう連携を頑張ってやってほしいという形のものにしていかないと、個々の事業ばかり挙げられていますが、自分のところだけではできないことがたくさんあるわけですよ。

事業のところには市民と書いてあるわけですが、市民の皆さんに何をしてもらおうのか。本来はそういう議論をしていかないといけない。私達はこういう努力しますが、市民の皆さんにはどういうことをやってもらう、または事業者さんにはどこまでやってもらおうという、その協議みたいな場が本当は要るのですね。本当はそれがこの協議会かもしれないですが。そういった仕組みの作り方とかそういうことを含めて、前回この公共交通網計

画を作っているわけです。

これに対して、私達は評価して次の計画を作って終わりではないですね。そこからスタートしていかないといけないのだと思います。個々の意見をたくさんいただきましたので、私はまとめみたいな形で総論みたいなことを言いました。そのあたりも含めて事務局の方でブラッシュアップしてくれると思うので、スケジュールからいくと住民の皆さんにコメントをいただかないといけませんから、そのスケジュールも含めて年度内までで何とかこの計画を立案したいと思っております。

事務局も頑張ってくれています。あと何回協議会を開催できるか分かりませんが、今までの予定より少し回数を増やさせていただく可能性も含めてお願いしたいと思います。その他ありますか。

<事務局> 会長がおっしゃったように、あと数回協議会を開催させていただきたいと思っております。スケジュールは、今日たくさん御意見をいただきましたので、その御意見について事務局で検討させていただいて、内容も修正させていただきたいと考えております。

また、今日お手元にお配りした意見シートをFAXなり、郵送なりしていただく形にさせていただきますので、よろしく願いいたします。

次回は11月頃に開催したいと考えております。詳細は改めて通知させていただきますので、よろしく願いいたします。

<伊豆原会長> それでは大変長い時間ありがとうございました。10分ほど超過してしまいました。申し訳ありませんでした。

これで第5回の協議会を終了したいと思っております。ありがとうございました。また御意見がありましたらメモでも何でも結構ですので、事務局へお伝えいただければと思います。よろしく願いいたします。