

令和元年度第6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6回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和元年11月13日(水) 午前10時から午前12時まで
3 開催場所	津市役所本庁舎4階 庁議室
4 出席した者の 氏名	(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)、生川介彦(副会長)、蓑田博之(副会長)、伊藤好幸、今井和美、内山宜哉、岡崎新、小島誠伺、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、鈴木博行、藤野和輝(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 津市コミュニティバスの運行変更について 美杉地域(川上ルート、逢坂・飼坂ルート)の災害ルートの復旧 2 第2次津市地域公共交通網形成計画の策定について 第5回協議会での意見による修正点
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6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6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> おはようございます。朝晩、少し寒いぐらいになってきました。お風邪をひかないようにどうぞお気をつけください。

今年度の協議会は6回目になりますが、お手元に事務局から配布された資料で、だいたい前回からブラッシュアップしてくれております。中身については、修正箇所として赤の字が結構入っているかと思いますが、そういったところを重点的に議論していただいて、第2次の形成計画に向けて時間が許す限り忌憚のない御意見をいただ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17名の出席をいただいております。

なお、三重県津建設事務所の大谷委員、三重県津南警察署の谷口委員、三重県タクシー協会の村田委員より、所要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、藤野交通政策課主事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条第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。よろしくお願ひいたします。

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件ございます。いずれも承認していただく事項になりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは一つ目、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、美杉地域（川上ルート、逢坂・飼坂ルート）の災害ルートの復旧について事務局から説明をお願いいたします。

<事務局> それでは説明させていただきます。

【資料1-1】を御覧ください。平成30年9月17日に美杉町八知地内において発生した法面崩落により、県道15号線（主要地方道久居美杉線）の一部区間が全面通行止めとなったことから、平成30年12月3日から、美杉地域79条路線であります。「逢坂・飼坂ルート」及び4条路線であります「川上ルート」を、災害時の臨時ルート及びダイヤで運行していましたが、この度、県道15号線の復旧工事が完了し、令和元年11月14日に開通することとなりましたので、両ルートを災害発生前の通常ルート及びダイヤに変更するものです。

津市からの申請が必要となるのは、自家用有償運送の路線にあたる「逢坂・飼坂ルート」となります。

運行ルート及びダイヤは、別添のとおりとなりますので御確認ください。

なお、本協議会で御承認いただいた後、直ちに国へ申請書を提出し、11月15日付けで通常ルートへと変更する予定です。

また、運行変更に関する周知につきましては、各停留所における案内の他、コミュニティバス車内での掲示、ホームページへの掲載、防災無線による放送を既に実施しております。

【資料1-2】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して、変更前、変更後のルート図及び「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、三重運輸支局長へ提出させていただきます。

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> この変更について何か御質問、御意見ございましたらお受けしますがいかがですか。簡単に言えば、前のルートに戻すということですね。通行止めになって臨時的な運行していたところを、通行止めの解除によって通行止め以前のルートに戻しますということですね。

よろしいでしょうか。皆さん通行止めが解除になることは御存知だと思うので、周知をしっかりといただければと思います。皆さんの御異議も

無いようですので、全員の御同意をいただいたということで進めさせていただきます。

ありがとうございました。明日の3時に通行止めが解除されて、ルート変更は15日からということですのでよろしくお願いいたします。

それでは2つ目の協議事項ですが、第2次津市地域公共交通網形成計画（案）の策定についてということで、前回からの主な変更点について事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項2「第2次津市地域公共交通網形成計画の策定」について御説明いたします。今回、構成を大幅に変更したこともありまして、資料の送付が遅れてしまい申し訳ございませんでした。

前回の第5回の協議会で委員の皆様からいただきました御意見を踏まえての修正点及び追加点についてです。

資料の確認ですが、【資料 2-1】が全体のスケジュール、【資料 2-2】が今回改めて作成した計画書（案）、【資料 2-3】が前回いただきました御意見に対する対応となっております。

当初の計画では11月に協議会を開催する予定ではなかったのですが、計画案の中身を深く皆さまに御協議いただくということで、今回は11月に開催させていただきました。全体の計画案や御指摘いただいた部分の修正内容を皆様に確認いただきたいと思います。

また、12月に7回目の協議会を開催させていただきまして、協議会としての計画案を確定していただき、市議会への報告及びパブリックコメントを実施させていただき予定しております。現時点におきましては、市議会全協議会が1月30日、パブリックコメントは1月31日から開催する予定です。そのような流れで進めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

続きまして、第5回協議会における御意見への対応について御説明させていただきます。【資料 2-3】と【資料 2-2】を併せて御覧ください。

①「課題Ⅱ 利便性と効率性の両立」とあるが、効率性の向上だけでなく、安全・安心にも配慮してほしい。という御意見をいただきました。安全・安心については、本計画だけでなく、公共交通サービスの前提となるものですので、道路運送法の規定を順守することにより担保していきます。また、本計画内でも「安心」を大前提とした上で各種事業を進めていきます。

②自主運行バスの見直し及び津市コミュニティバスの再編が必要であることをしっかり記述することの御意見をいただきました。計画書の30ページを御覧ください。前回からの変更部分は赤字で示させていただいていますので、赤字の部分が変わっている点ということで御確認いただければと思います。

今回の自主運行バスの見直しやコミュニティバスの再編につきましては、まずこちらの「課題2 利便性と効率性の両立」というところで課題として整理しておりまして、地域ニーズ、人口減少や高齢化への対応や運行経費の効率的な運行、利用者の少ない路線、サービスが重複する区間の見直しなどの課題が見えてきたことから、課題2として利便性と効率性の両立ということを挙げさせていただいております。

また、この課題2を解決するための基本方針が、34ページにあります「基本方針2 地域ニーズ、持続可能性を両立させたサービスの提供」となっておりまして、その基本方針に対応する目標を41ページの「目標3 バス路線の運行効率化」として整理しています。

なお、34ページの基本方針1の中に記載しております「従来の地域の境界に捉われず、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」という部分も、今回の再編の必要性と関連している内容となります。

③事業1-1「鉄道路線の利便性向上の要請」について、実現可能な要請なのかという御意見をいただきました。【資料2-2】の新たな計画書の44ページに当たりますが、目標を達成するための事業として、事業1-1で「鉄道の利便性向上の要請」を挙げさせていただいておりますが、こちらは事業名を変更しておりまして、ハード面だけでなく、ソフト事業にも係ることから事業名の中の表記を「鉄道路線」から「鉄道」に変更しております。

これまでの要請の成果として、イベント開催時に増結や増便を実施いただいている他、今年5月には名松線沿線で初めてとなる「さわやかウォーク」が開催されております。

④【事業1-2】、【事業2-1】、【事業2-2】において、乗合バスの維持とあるが、充実・向上を目指すべきではないかという御意見ですが、これまでの協議会や次期計画の課題でも御確認いただきましたように、全国的に人口減少、高齢化、運転手不足等が深刻になりつつあり、現在の公共交通の

利用者数を維持していくことすら困難であるのが現状ですので、利用者数を維持していくことを目標とし、委員の皆様を始めとした市民の皆さんの協力を得ながらしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

⑤【事業2-4】住民主導型の移動手段の推進について、「一定数の利用者数を確保できること」という条件は厳し過ぎないか、表現も「住民主体型」に統一してはどうかという御意見をいただきましたので、【資料2-2】の54ページにありますように、事業3-4「住民主導型の移動手段の推進」とし、「一定数の利用者数を確保できること」という条件を、「定期的に利用状況を検証し、需要を把握すること」に変更しました。

その他、「住民主導型」とあった表現につきましては、「住民主体型」に統一いたします。あと、26ページに表5-3としまして、地域住民運営主体型のコミュニティ交通の利用状況の表を追加しました。

⑥事業5-6「Ma a Sの実現可能性の研究」について、市として実現しようという考えがあるのかという御意見につきましては、Ma a Sの今後の動向をしっかりと把握し、津市としての方向性を考えていきたいことから、単独事業としての記述から【資料2-2】の59ページにございます事業5-4「公共交通データの標準化及びオープン化」へと統合し、事例研究を行う旨を記述しております。

⑦事業6-4「運転免許返納者に対する支援」について、免許返納を検討中の方への支援もすべきではないかという御意見をいただきまして、【資料2-2】の63ページの事業6-5のとおり事業名を「免許返納者」から「免許返納」に変更しました。免許返納とすることで、返納後だけではなく返納を考えている人への広報にも取り組みます。

⑧第9章 計画の達成状況の評価について、「目標3 バス路線の運行効率化」の評価指標を明確にしてはどうかとの御意見をいただきまして、【資料2-2】の41ページと66ページに評価指標として「人口1人当たりの津市の財政支出700円/年以内」を設定しました。

⑨津市コミュニティバスの運営に住民が参画できる仕組みづくりが望まれるという御意見をいただきました。68ページの第9章 計画推進体制では、地域公共交通あり方検討会が津市コミュニティバスのサービス内容や新しい形態の公共交通サービスのあり方等を検討するという一方で、地域住民が役割を担う旨を記載しております。

⑩福祉、観光、教育との連携について記述すべきとの御意見につきまし

ては、68 ページの第 9 章の計画推進体制で、福祉、観光、教育の各部局が「津市地域公共交通活性化協議会」に参加することにより、連携を図っていく旨を追記しました。

以上が、前回の活性化協議会にて委員の皆様からいただきました御意見についての対応です。

続きまして、それ以外に構成及び内容を修正、追記した点についての説明をさせていただきます。

計画全体に関してですが、計画の中に図や表が混在していて少し見にくいという御指摘をいただきましたので、巻末に資料編というものを作りまして、図や表などは極力そちらへ入れさせていただきました。

また、前回までは第 5 章で既往計画の評価、第 6 章で地域公共交通の課題を整理していたのですが、これらを第 5 章として一本化しました。14 ページでは、評価や問題点から課題への流れが分かりにくいということがありましたので、第 1 次計画の達成状況の評価や施策の点検結果に加え、アンケート結果や各種データ、社会情勢の変化や関連計画との整合性を踏まえて 4 つの課題にまとめていった流れを表記しています。

目標の達成状況の評価からの課題につきましては 18 ページに記載しておりまして、施策の点検結果から明らかとなった課題につきましては 19 ページに記載しております。

また、同じく 19 ページには、関連計画との整合性の図り方についても記載しております。

なお、今年度の第 1 回、第 2 回分科会で御議論いただきました内容につきましては、かなりボリュームがありましたことから資料編に移行させていただきます。

24 ページを御覧ください。(2)津市固有の環境変化ということで、第 1 次の計画期間内にあった事象についての表記を追加しております。アの JR 名松線全線復旧が行われたこと、イの松阪航路が休止し、県内から中部国際空港への高速船が津航路一本になったこと、ウの三重交通様で運転免許返納割引制度を導入していただいたこと、エの津市高齢者外出支援事業がスタートしたことの 4 つを記載しております。

25 ページにはアンケート結果からの問題点を挙げておりまして、平成 31 年度 2 月に 60 歳以上の市民を対象に実施したアンケートの結果から見えてきた地域をまたいだ移動ニーズを整理しております。

続きまして 29 ページになりまして、表 5-7 として公共交通に係る津市の財政支出、津市がどれだけバス事業に負担をしているかという表を入れております。

次の 30 ページ、31 ページでは、第 5 章の中で挙げている具体的な問題点や課題が 4 つの課題のどこに連動しているかというのを分かりやすくするため、具体的な課題という部分を追記しております。

続きまして、37 ページに公共交通の基本的な役割分担の図を加えさせていただいております、38 ページと 39 ページでは公共交通の全体像をイメージできるよう、図 6-2 と図 6-3 の表記を見直しました。

続きまして、43 ページを御覧ください。こちらの目標達成するために行う事業につきましては、今まで目標と事業との細かい関連図を載せていたのですが、7 つの目標達成に向けてどの事業を実施するのかという流れが分かるよう表現を改めました。

続きまして 48 ページになりまして、事業 1-3「隣接自治体との連携」の実施主体の中に三重県さんを加えさせていただいております。

43 ページに戻っていただきまして、今まで事業 1-4「定時性確保のための渋滞緩和」としていた事業につきましては、目標との関わりが違うのではないかという御指摘をいただきましたことから、目標 4 の「快適な移動環境の整備」のための事業ということで、事業 4-2 に移動させました。

また、これまで事業 2-4 としておりました「住民主体型の移動手段の推進」につきましては、目標 3 の「バス路線の運行効率化」を達成するための事業ということで、事業 3-4 に移動させました。

事業 5-4 としておりました「広報紙やホームページによる PR」につきましては、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うことで、事業 6-3 に移動しております。

先程も申し上げたように、M a a s の実現可能性の研究につきましては、事業 5-4 の公共交通のデータの標準化及びオープン化に統合しております。

目標 3「バス路線の効率化」に関連して、51 ページの事業 3-1「自主運行バス（廃止代替バス）の見直し」、52 ページの事業 3-2「津市コミュニティバスの再編」ということで、少し具体的な内容まで書いていたのですが、事務局で整理いたしまして、こちらではあくまで方向性を示すこととし、具体的な内容につきましては廃止代替バスの見直し案及び津市コミュニティバスの再編案ということで、本編と切り離して別添資料として整理いた

しました。これまで皆様に御確認いただきました内容をこちらで挙げさせていただきます。

戻りまして、69 ページを御覧ください。計画期間内のスケジュールといたしまして、計画に掲載した事業を令和2年度から令和6年度までの間にこのようなスケジュールで実施していきますというのを取りまとめておりますのと、71 ページには年度ごとの基本的なスケジュールを記載しております。

あと、細かい内容になるのですが、令和という元号が定まっていな中で計画を作成し始めたという経緯から、これまでは西暦表示をしておりましたが、津市の文書事務のルールに従い、今回からは元号表示へと変更しております。その他、ローマ数字をアラビア数字に変更するなどの変更をしております。

42 ページの目標6につきましては、市民に公共交通の状況を知っていただき、現実が厳しいという意識を持っていただく必要があるとの御意見を反映し、「公共交通は利用しなければ維持していくことができない」という意識を持ってもらう必要がある旨の記載へと見直しております。

また、35 ページの基本方針4の中では、人口減少に伴い公共交通の利用者の減少が見込まれる中、バスの運転手不足による人件費の高騰等により公共交通の運営環境は厳しさを増しており、行政及び事業者による事業だけでは公共サービスを維持していくことが困難になりつつある旨を記載しております。

簡単ではございますが、計画の構成の変更と皆様からの御意見を踏まえた変更点を説明させていただきました。よろしくお願いいたします。

<伊豆原会長> 第2次の網形成計画の説明してをいただきました。これについて、前回の意見への対応を踏まえて新しくこういう形になりました。これについて御質問、御意見をお聞きしたいですが、いかがでしょうか。

<宮崎委員> 【資料2-3】の協議会の意見に対する対応の③は私が言った内容ですが、実現可能な要請が可能かどうかを質問したわけではなくて、要請するときの実現可能というのはこっちで持っていないとだめですよ。単に抽象的に要請したらだめですよと言ったのです。要請しても利用者数が少ないからできませんと断られてくるのですが、それで簡単に引込んだらだめです

よということ。伊勢鉄道を例に挙げましたが、伊勢鉄道は事業者ですが、津市も資本参加しておられる。鈴鹿の部分は複線になっているのに津市に入ったら途端に単線になる。それは、鈴鹿市さんがやる気満々で複線にされたということを考えて、単に要請していたらだめですよ。簡単に引っ込んだらだめですよということが言いたいのです。

それから、紀勢線の複線化は無理でしょうけど、高茶屋駅の話が出ていて、目の前にイオンモールがオープンして高茶屋駅の利用者が増えていますよということを委員の方がおっしゃった。ということは、高茶屋はもう少し整備したら紀勢線の利用者が増えるだろうということもあるので、もう少しこちらで手持ちの方策を考えた上で交渉に行かないといけないという意味なのです。

ということで、可能なことだけ要請しろと言っているのではないのです。それから④ですが、形成計画と書いてあるけど、やっぱり全般的に維持計画、もう少し厳しく言うと単なる合理化計画なのです。さらに言うと、撤退計画となっているわけです。

全部読んでみると、やはり充実、向上ということを意識してほしいと思うわけです。これまでは、単に人口が減って利用者が少ないからどんどん縮小していきますよという流れでできています。交通の計画は昔からこういうことやっていたわけですが、昭和30年代、40年代の国鉄さんの姿勢だったわけです。需要が少ないから不便にする。不便にしたらまた需要が減っていくという悪循環なのです。

これに対して民鉄さんの計画を見てみますと、需要は作り出すものだとやっている。それは昔の阪急さんもそうだし近鉄さんもそうです。そういうことがあるので、維持計画とは書いていないのですが、そういう心を持ってもらおうと困るなということです。これは文章には出てこないですが、そういう考えで充実、向上というのほどどこかに出してほしいなと思います。

もう一つは対応のところ、④の対応に関してですが、ここで維持が困難な現状から委員の皆様を始めとした市民の皆さんの協力を得ながら維持していきたいとありますが、委員は維持について主体的ではないですね。住民の方が協力をするのは良いのですが、委員はどういう協力するのか。維持衰退計画を作りますという意味なのか。委員ではなく事業者や行政の方が意味があるわけですので、委員の皆様というのを取ってほしいです。

<伊豆原会長> 今③と④の2点ですが、事務局から何かありますか。

<事務局> ③につきましては、複線電化等の現実には難しい面があることは承知しておりますが、鉄道の利用環境が少しでも良くなるようにということで要請しております。実現不可能を前提に要請しているわけではありません。なるべく実現するような形で要請しております。

④の維持の部分につきましては、活性化協議会で決まった方針に従って取り組んでいくということで、委員の皆様と書かせていただいておりますが、当然行政も一緒にやっていくという考えです。行政としてもしっかり取り組んでいきます。

補足になりますが、例えば計画でもありますモビリティマネジメントといったソフト面での啓発に力を入れていきたいと考えております。

<伊豆原会長> よろしいですか。

<伊藤委員> 2つ質問いたします。

1つめですが、44ページに鉄道の利便性の向上とあります。鉄道とバスの接続といったダイヤ調整等については御努力いただいているところですが、以前伊勢鉄道で使ったICカードが三重交通ではねられたというお話をさせていただきました。このあたりの利便性の向上については、ここに記載されております利便性の向上に資する施設整備等の働きかけに含まれるのでしょうか。

2つ目です。地域住民運営主体型コミュニティ交通ですが、一定数の利用者を確保できることというところが消されたことについては異論ございません。ただ、今現在運行されているタクシー会社さんからの御意見というのはどうなのでしょう。全然乗らないのに今後続けていくのかとか、そういう意見は無いのでしょうか。

以上です。

<事務局> 事業1-1「鉄道の利便性向上の要請」の中で、鉄道事業者様の経営的な部分もございますので、実現が可能かどうかという問題はありますが、ICカードの導入についても施設整備に含まれるものとして考えております。地域住民運営主体型コミュニティ交通は3地区で実施されておりますが、

利用状況が芳しくない地区もありますことから、事業の継続について受託先のタクシー会社からの聞き取りをしておりますが、現時点ではやめたいという考えは持っていないと聞いております。また、今までやってきた仕組みを変更することも踏まえながら、利用状況を増やしていくことも地域や受託事業者と連携しながらやっていきたいと思っております。

<伊豆原会長> よろしいですか。他にいかがでしょうか。

<小島委員> 私は、①の意見を言わせていただきました。

安心安全の配慮にはお金がかかるので、行政がお金をたくさん出すか、市民が負担するか、国等からもらうか、そういったことを考えていかないと、これからは多くのお客さんに乗ってもらえば何とかなるという夢は描けないと思うのですね。

先程、道路運送法の規定を順守することにより担保していきますと説明していただきました。道路運送法の細かい規定は分かりませんが、私があ のとき言ったのは、運転手一人で山間部を走っていて、乗っている人が急に体調不良になった場合に、乗っていらっしゃる人が多ければ対応できるかもしれませんが、人数が少ないバスの中でそういうことになった場合に、乗客の安心、安全を保てるのかということです。

これは夢と言われれば夢ですが、昔は運転手さんと車掌さんが乗っていました。電車でもローカル線では運転手さんが一人で切符を回収して、また運転席に戻って発車します。一人で何役もこなしている状況で安心安全が保てるのかというのをやはり考えて、安心安全を維持していくためには乗れ乗れと言うだけではだめで、それなりの費用負担が必要なのだということを市民に啓発していく曲がり角に来ているのではないのでしょうか。何とか心の通った運送を望みます。以上、意見です。

<伊豆原会長> 事務局は何かありますか。

<事務局> 前回、運輸支局からも説明がありましたように、公共交通は安心安全が前提となっておりますので、事務局としても重要性は十分に認識しております。

決して安心安全をないがしろにしているわけではありませぬので、計画

にどういう形で書いていくことができるかについてはもう少し考えさせて
いただこうと思います。

<小島委員> 私が一番言いたいのは、乗って乗ってというメッセージも大事ですけども、乗る者が負担していくようにならなければ確保できないということで、少し言い過ぎかもしれませんが、そういうことが市民に伝わるようなメッセージをそろそろ出していくべきではないかということです。

<伊豆原会長> 多分、事業の話として負担の議論をして、ある意味で安心をどうとらえるかというお話だと思うのですね。人にやさしいとか、そういうことも含めてだと思いのですね。全体の中で書くというのはなかなか難しいと思いますが、そのあたりは事業展開する上で、そういうことが感じられるような施策展開をしてほしいというお話ではないかと思うのですね。是非よろしくをお願いします。

<事務局> 参考情報なのですが、三重交通さんの路線バスでEDSSという緊急停止装置が導入されたと聞いております。運転手さんが急病にかかったような場合に、ボタンを押したらゆっくり停止するというものなのですが、そういうものが最近取り入れられたということで、情報提供させていただきます。

<伊豆原会長> 今のは御意見としていただくということでよろしいですかね。

<松本委員> 確かに、公共交通はいろいろな規制を含めて安全が当たり前というのはその通りだと思うのですね。

ただ、よくよく考えてみると、笹子トンネルの崩落事故が発生するまでは、高速道路に関しては安全が当たり前だという意識があったと思うのです。ですから、特に安全ということは表に出してなかったのですが、あの事故以来すごく変わりましたよね。これだけお金をかけて安全対策します、もちろん社員教育もします、これだけ安全に一生懸命やっていますとPRしているのですよね。

今の装置をつけていただいたり、安全確保のために鉄道事業者さん、バス事業者さん、タクシー事業者さん、それぞれでいろいろなことされてい

と思うのですよ。そういうのを皆さんにきちんとお知らせするというのは大事ではないかなと思うのですが、国としてはそういうことをやる必要は無いのですか。当たり前なのですが案外知らない人が多いですよ。

<鈴木委員> おっしゃるとおり、各事業者さんで最新技術の導入とかいろいろなことやっただいていのが、必ずしも利用者にPRできているとは言えないかもしれません。プレス発表などを三重交通さんでもされているのですかね。

<内山委員> していますよ。

<松本委員> 交通事業者さんだけではなくて、せつかく協議会があるので行政からも出していく。そういうのが大事ではないかなと思うのです。そうすると、小島委員がおっしゃったように、料金が高く感じるけど、これぐらいはお金を出さないといけないなということにつながるのだと思うのです。今思いついたので具体的には言えませんが、大事だなと思いました。網形成計画に入れるという話ではないのですが、そういう考えも必要だなと改めて思いました。

<伊豆原会長> ありがとうございます。ハード面での装置の話も含めて、公共交通が皆さんに安心して乗っていただけるのだということを、市民にメッセージとして出していくのはすごく大切だと思いますね。

これは事業者さんだけではなくて、むしろ行政の役割だと思うのですね。行政がやる気にならなければ意味が無いわけです。そこは事務局の皆さんにお願いしておきたいですね。もちろん、この協議会でもメッセージを出していくというのは大切かなと思います。ありがとうございます。

計画の中にそれを具体的にどう盛るかという話になると少し大変なのですが、事業を行う度に皆さんにメッセージを出していくという姿勢は継続してほしいなと思います。よろしくお願いします。

中身に関していかがでしょうか。

<松本委員> ページの順番にいきたいと思いますが、伊藤委員がおっしゃったことはすごく大事だと思うのです。伊勢鉄道でICが使えないというのはすごく

不便で、現実的に皆さんお困りだと思うのです。僕もこの間知らずに津からICでJRに乗ってしまったことがあったのですが、それは課題として重要だから明確に書いておくべきだと思います。やるとは書けないので、引き続き検討しますが良いのですが、何かの折に事業に進むというときに位置付けがないと進まないの、書いておくというのはすごく大事ですよ。他の自治体を見ますと、愛知県で、当時はICなんか絶対無理と言っていたのですが、結構計画に書いていたのです。利用者さんからしたら当然ICが使えるようになってほしいのです。でも、交通事業者さんはそんなの無理。そのようなお金は出せないと言っていたのです。

それが結構実現しているのですよ。担当者さんが変わってしまうと、そのような課題はどこにも書いていないということで忘れてしまうので、絶対書いておいてください。

2点目、46ページ。待たずに乗れる環境を構築する区間というのは、すごく良いなと思います。もう1つ大事なのは交通環境だと思っていて、よく認識していないのですが、例えばバスレーンが無かったらバスレーンの導入を検討するとか、PTPS（公共交通優先信号）を入れればもっと魅力が上がると思いますね。せっかくここに道路管理者さん、警察の方もいらっしゃるの、協力を得られるのならば目指しても良いかなと思います。

3点目、タクシーの記述が少ないと思っていて、これから最後の交通手段と言われているタクシーをこれ以上なくさないような努力が必要だと思うので、タクシーの活用をもう少し明確に書いた方が良いと思っていて、例えば49ページの乗り合いバスのところで、鉄道や乗合バスがカバーできない云々と書いてありますが、このようなところにタクシーという文言を書いても良いかもしれませんし、50ページには新たな交通サービスの研究と書いてありますから、特に最寄り駅やバス停から自宅までの移動は大きな問題ですと書かれているところにタクシーを活用すると書いても良いのかなと思います。いずれにしても、タクシーをもっと明確にした方が良いでしょう。

4点目は58ページです。紙媒体による情報提供はすごく大事なので、是非お願いしたいと思います。分科会でもこういう話題があって、もっともっと良いもの作ろうという話がありました。そのときにバス停の場所が分かりにくいという話がありました。スマートフォンを使える人たちはスマ

ートフォンで探せば良いと思うのですが、そうでない方々にとってはバス停の表示がすごく大事なので、バス停の案内を考えるとこのを入れてもらいたいなと思います。結構足元から改善することが大事だなと思っています。

5 番目です。65 ページの図 8-1 がよく分からないです。PDCAが上で回っているが、下にもPDCAとあって、そしてチェックは毎年実施するのですか。これがよく分からないので、後で補足説明をいただけますか。大きなPDCAが計画のPDCAで、最終年度に向けてあるいは中間評価と最終年度のPDCAがあっても良いのですが、毎年もあってチェックも毎年でよく分からないです。

6 番目が 68 ページです。福祉、教育が入るのはすごく大事だと思います。願わくば、その他にも都市整備と市民協働を入れていただきたい。市民協働という課があるのかは分かりませんが、これから市民の方々と築いていく住民主体型の交通というものを考えたときには、地域の方との意見交換がすごく大事だと思いますので、是非その 2 つは入れていただきたいなと思います。

それから、69、70 ページの事業スケジュールですね。全部来年度からになっていますが大丈夫かなというのが正直なところです。このうちいくつかは少し先送りでも良いのではないかなと思います。

もう 1 つは、国の補助メニューがいろいろ使えると思いますので、その補助メニューのタイミングを考えて書いた方が良いのではないかと思います。

少し戻りますが、38、39 ページについては具体的に説明していただかなかったかなと思います。津市の公共交通網の全体像というのは将来の全体像ですか。

<事務局> 将来像です。

<松本委員> そうですね。網形成ですので、将来像が示されるべきなのです。将来像が良いのですが、ここまでのストーリーがほしいのです。絵は良いのですが、前を見ると役割分担を踏まえた上でこうなりますよと書いてあるのですが、何でこうなったのかという考えを書いてください。例えば、拠点に結びますとか、どことどこをつなげますという基本的な考えをまとめる

とこういう形になりますというストーリーを作っていただくと良いと思います。

それから、事業4-1に待合環境の整備ということで、駅舎のバリアフリー化については記載されているのですが、バス停のバリアフリー化や車両のバリアフリー化もありますし、あるいは弱視の方が時刻表を見たりする時のバリアフリー化もあつたりしますので、そういうのを含めて検討していただくと良いかなと思います。

最後、どういう記述が良いのか分からないのですが、最近これだけ災害が多くなってきていますので、災害時の対応というのは何らかの記載が必要なかなという気がしています。では具体的に何が書けるのだろうかと思うのですが、事業者の方々への計画運休の情報提供とか、水害が起きたときの経路や車庫の場所の確認とか、その後の復旧時の対応とか、そういうのが必要ないのかなというのが少し気になっています。

<伊豆原会長> お答えできる範囲で結構ですが。

<松本委員> 入れてくださいというのは後で考えてください。PDCAのところだけお願いします。

<事務局> PDCAの図ですが、縦のPDCAが「計画」のPDCAサイクル、横のPDCAが「事業」のサイクルで、これらが組み合わさっています。
もう少し分かりやすく整理して表記させていただきます。

<松本委員> 分かりました。上のPDCAは事業のPDCAなのですね。そうすると、プランのところは網形成の一部の事業計画で、事業の進捗管理をしましようということ。
そして、下のPDCAが網形成の見直しですね。
分かったのですが、分かりやすい表記をお願いします。

<伊豆原会長> 図が分かりにくい。今の御説明とするならば、2つのPDCAサイクルは分けて書かないといけないですね。それが分からないから67ページが理解できなくなってしまう。
事業の進捗の評価がどこかに出てこないから分からないのですね。そこ

を分かりやすく整理し直しておいてください。

それから、32、33 ページあたりから何かストーリーが要りますよねというお話がありましたね。

<事務局> もう少し整理して、次回までに示させていただきたいと思います。

<竹田委員> 32、33 ページの将来像という表現が的確なのかということに疑問に思っていたのです。快適で幸せな暮らしを支えるというわけですから、幸せというのは人によって違うのですが、少なくとも快適というのはみんな共通で、理想と言いますか夢と言いますか、それには期限が無いわけですね。

だけど、将来という表現は必ず一定の期限を設定していつ頃にはこういうまちを目指すのだということで、その課題が4つ出てきて、目標も7項目出てきているわけです。

この網形成計画の期間は5年ですので、目標とか課題というのは5年間でのということですね。しかし、これをやってこの将来像、快適な幸せな暮らしを支えるようになるのかというと、なかなか難しいと思いますので、5年後の将来像を描くべきだという話。それがあれば、それに向かって第一段階として5年間で到達していこうというのは分かるのですが、それも無いわけですから、その到達が分かるような、あるいは到達の年次が分かるような方向で検討していただければと思います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。御意見としてよろしいですか。ストーリーを作る上での御意見として参考にしてください。他にいかがですか。

<中平委員> 目標値として人口一人当たりの財政支出が年間700円と設定されるのは良いと思うのですが、この計画案の中にも書いてありますように、人件費の高騰などで運行経費が上がる、なおかつ補助金も下げられるという状況の中、人口の減少もあるので、達成するにはどこかのサービス水準を下げるしかないということになるはずなのですが、目標を見ると利用者数はほぼ現状維持ということは、一人当たりの利用回数を増やしていかないといけないはずなのです。

サービス水準が下がるのに、一人当たりの利用回数を上げていくという書き方が矛盾しているのではないかとすごく気になっているのですが、そ

のあたりはどのようにお考えなのでしょうか。

<伊豆原会長> 事務局は何かありますか。私も気になっています。路線の運行効率化のところにこの目標値が入っていて、先程おっしゃった部分と矛盾している。

<事務局> 人口が減って途中でサービスを維持するということは、非常に難しい問題だと思っています。人口が減る中で地域も変わっていきますので、ニーズに合わせて適切な運行を提供していくという形で、金額をそれなりに抑えながら必要な移動手段の提供を目指すという意味での700円です。

今までと全く同じものをずっと提供していくのではなく、変わっていく人口、地域に合わせて効率的な運行を考えていきたいと思いますという部分も入っていると御理解ください。

<伊豆原会長> よろしいですか。私も気になったのですが。要は一人頭という数値は参考値として考えないといけない数値だろうと思うのです。参考値としてはあり得るのだろうけど、目標値に掲げていくというのはどうなのですかということです。

効率化という意味合いでいくと先程の矛盾みたいなことが想定されるのに、こういう目標値を掲げても良いかということ。この数値を、経費が上がっていくから、一人頭の経費を何とか市民の皆様知ってもらいたいというのは分かる。先程のチェックの意味で、事業評価する上で参考値を出しながら市民の皆様と議論していくというのは分かるのですが、これを目標値700円とやったときにどうなのですかということ。

<事務局> 費用の面というのは、おっしゃられるように人口が減っていく中で税収も少なくなっていくであろうということで、今までのサービス水準を提供し続けていくのは難しいだろうということで、ある程度金額については基準を定めないといけないだろうということで今回こうした基準を設定しました。

主旨としては、一人の人が例えば名松線も使える、コミュニティバスも使える、廃止代替バスも使えるというのでなくて、そこは効率化を図ることによって、サービス水準を下げるのではなくて、必要な移動ニーズは確保した上で無駄を省いて効率的な運行をしていこうということ。

サービス水準を下げるという意図は無く、効率化を図りたいという考えです。

<伊豆原会長> 今の中だと、サービスを落とすしかないのですよ。現実的に。

先程の公平性みたいな話がどこかへ飛んでいるのに、効率だけが先走ってしまうとこういうことになってしまうのではないのかと思うのですが、どうですか。

効率化を目指すのは大切なことです。チェックの資料として一人頭どれだけ負担してもらおうか、逆に言えば、先程小島委員がおっしゃったように住民の皆さんに負担をしてもらおうことも有り得ると思うのです。だから、そういうことも含めて住民の皆さんと協議しながら、こういうことをやっていきたいというのであれば分からないこともないですが、どうなのですか。

意図は分かるのですが、この文章からそれが読み取れないし、なぜこの数値が出て来たのかが分かりにくい。29 ページに経費が高くなってきていると書いてありますが、一人頭の考えが出てこないから何の数値か分からないし、人件費が上がりますからここは必ず上がりますよね。

私はこれが悪いとは言っていないのですが、目標値が矛盾しないようにしておかないと、要はこれを目標にしますよと言った途端にサービスを下げるという理由になりかねない。口実になりかねないから皆さんが心配されているわけなので、ここは誤解されないようにしておかないといけません。

<蓑田副会長> ここは事務局に整理をさせます。

議論にありましたように、効率化とかお金の話は大事な要素の一つで、お金の事を無視してというのは現実的には無理なので大事な柱なのですが、こういった形で目標に挙げますと、お金だけの話と取られかねませんので、どういうふうにご利用したら公共交通を賢く効率的に利用していただけるのかという市民の皆さんの意識向上も図りながら、需要に対していかに効率よく供給ができるかということも、もちろんお金のところも大事ですけど、そういうところも意識しながら需要に対しての供給がしっかりできるよという思いでございますので、ここも数値目標としてお金だけで挙げるのはどうかという御意見だと思いますので、考え方も含めて整理させたい

と思います。

<伊豆原会長> 御検討ください。意図は分かります。それがこういう形で表現されると、誤解を招いてしまうのではないかという気がしますね。

<小島委員> 32 ページの課題4「行政や交通事業者以外の役割」という表現は、少し厳しいと思うのです。続く目標6には「公共交通に関する市民の意識向上」とありますが、意識を向上してないのは市民だという決めつけではなくて、よしんば目標6と目標7は入れ替えるべきだと思うのです。

対策として、人材育成というのは三重交通さんもやっていらっしゃるし、コミュニティの方でもいろいろなことを考えていらっしゃると思いますが、一番難しいのは市民の意識向上で、こういう書き方をされると、我々はこういうことやっているのだけど、現状がこうなので効率化を進めていかざるを得ない、不便になっていかざるを得ないと市民が責められている感じがするのですよね。

市がお金を負担しているというのは事実ですので、この前の議論でもこれだけ出しているということをもっと出していかないといけないという話があったと思います。費用対効果という考えはどの世界でも常識ですから、市はこれだけ出しているのに効率が上がらないということは市民に言うべきなのですよね。国から補助をこれだけいただいているのにということを出していきながら市民の意識向上を図ることが大前提で、乗って来て乗って来て、確かに乗ったら市の負担は減ると思いますが、バスに乗ったら市民の意識が向上したという意識を植え付けるほうが危険だと思いますね。

ですから、課題4の「市民による自発的な行動の促進」というタイトルは良いと思うのですが、その後の市民の意識向上、これは公共交通の研究などを行っている人たちからすると、一般の市民はまだまだ公共交通に対する意識が低いと見られるかもしれませんが、市民の意識を変えていくためにはソフト的な呼びかけなり施策をしていかないといけないと思うのです。

私達が一生懸命考えているからこういうことを示しているのだけれど、課題の大きな柱の4つ目に「行政や交通事業者以外の役割」という、市民が頑張らないといけないというふうにとられるような文言が出てくると、市民が頑張れみたいな感じがするので表記は柔らかくしてほしいし、その

中身は啓発につながるような基本方針、計画の目標に考えていらっしやると思いますが、もう少し、こちらは一生懸命やっているのにというような感じに伝わらないように、お願いしますという感じで意識の啓発をしてほしいなと思います。

<伊豆原会長> これも意見としてお伺いしておきます。ありがとうございます。言葉遣いはなかなか難しいですが、今のお話のように誤解を生まないということは大切だと思います。

<竹田委員> 今のところと関連するのですが、私どものNPOでもセミナーをやったりしますが、やはり市民は関心があるのですよ。100名近い方々が参加してくれたこともありましたが、関心はあるけどどうしたら良いか、どこへ言えば良いか分からないというのものもあるわけですね。ただ、開催には結構な費用がかかるので、財政的負担がかなり重荷になってここ数年開けずにいます。

一時期、国土交通省三重運輸支局がやってくれていたのですが、是非、公共で勉強会といいますか、今のこういう課題を市民に率直に訴えて知ってもらおうということからでもやれば、かなりの市民に理解していただけるのではないかという気がするのですね。

費用はかかりますが、是非やってほしいなと思うのと、実際にバスに乗っていただくという機会をいかに提供していくかということが大切で、少なくとも津まつりや津の花火大会では市が一定のお金を出して、その日はどこから乗っても無料ですよというぐらいのことをしてもらいたいなと思います。

そうすれば、若い人に公共交通を知ってもらうことができるので、効果は結構上がるのではないかなと思います。津まつりでぐるっと・つーバスを呼んでもらってPRしたことがあるのですが、何十人かいる中でぐるっと・つーバス乗ったことありますかと聞いたら、ほとんどいませんでした。それでは、三重交通のバスはどうですかと聞いても一緒でした。

駐車場がいっぱいで1時間待たないと入れないという状態ですから、無料にすれば芸濃町からくる人も高茶屋から来る人もバスを利用すると思います。そういうことも含めて、ただ啓発といいますか堅苦しいことではなくて、実際にバスに乗っていただけるような工夫もこの中には入れてほし

いと思いました。

毎年が無理でしたら何周年記念とか銘打ってでも良いので、そういう企画も含めて市民の啓発を考えていただければと思いますね。これも意見ですけど。

<伊豆原会長> ありがとうございます。関連した御意見としていただきます。いろいろなやり方があると思います。

<生川委員> 私は自治会の代表で委員に選んでいただいていると思っておりますが、津市内には千の自治会があって、千の自治会のコミュニティバスに関する意識がすごく高いわけです。いろいろな会議で、こういう問題が必ず出てきます。

私は協議会の委員として、絶えず役員会で報告するのですが、どういう表現で報告したら良いのか非常に難しい。分かりやすく表現するにはどうしたら良いのかを委員の皆さんに教えてほしいと思うのですが、そう言いながら、最終的には近い将来実現可能なのだから楽しみに待てとしか言いようが無いのかなと思っているのです。それが正しいのか分からずに迷っているような現状です。

<伊豆原会長> モビリティマネジメントという言葉で全部ひっくるめてしまっていますが、いろいろなやり方があると思うのですね。

計画推進体制のところ活性化協議会とかあり方検討会というものを書いてありますが、PRする部隊というのがどこにあるのかというのが見えないですね。

今お話があったように、市民の皆さんにどこでメッセージを出していくかとなると、先程の広報の話が出てくるのだけど、モビリティマネジメントを含めて、利用促進というのか、まずは知ってもらうのかとか、いろいろなやり方がありますので、そのあたりをどうやってうまく有機的に結び付けていくのかを考えないといけないですね。

中身としてどうやるか、具体的な話だと思います。具体的な話でないと、今ここでモビリティマネジメントをやりますと言ったって、地域の方は何のことだということになりかねない。計画として書いているのはそうだと、具体的に何をやるのかというあたりを皆さんのところとお話し合い

をされるのは大切だと思います。是非そのあたりはサポートしてあげてください。

ありがとうございます。いろいろ問題点を出していただきました。

<宮崎委員> バスの利用者、主に高齢者と免許返納者に期待しておられるようですが、63 ページで免許返納者に対して三重交通さんは頑張っておられるけど、その他は全然メリットが無いですね。もう少し何とかありませんかね。免許返納すると何か良いことがあるよと。

名古屋市では地下鉄、市バスというふうにフリーパスになっております。三重県では三重交通だけだとすると、三重交通に乗らないと大してメリットが無い。近鉄さんが入っていないのはなぜか。私はマナカ持っていますが、マナカはマナカを使える商店で割引がある、ポイントが付いてくる。地下鉄のマナカを持っていると非常にメリットがあるのですが、エミカはほとんどメリットが無い。そのあたりは何とかありませんかね。

エミカを持っていてもバスが多少割引になるだけで、お店で買い物をしても割引にならないし、ポイントもつかない。マナカを見ていると、あれなら地下鉄なりバスに乗るメリットがあるなと思います。

もう一つ、三重県さんは三重交通さんがこんなことやっていると啓発しているだけ。例えば、名古屋市ではマナカを持っていると公共施設が割引になるのですよね。あれも非常に便利です。三重県の博物館は割引が無いですね。市さんも公共施設にメリットがいくようにしていただきたいなと思います。免許を返納してくれと言うのなら、もっとメリットを出していただきたい、アイデアを出していただきたいと思います。

<伊豆原会長> これも御意見としてお伺いしておきます。他にいかがですか。よろしいでしょうか。

ずいぶんたくさん御意見をいただきました。御質問より御意見の方が多かったですね。次回の12月24日までに今日いただいた御意見を踏まえて修正をしたいと思います。

協議事項なのですが、これでよろしいですかと言えないので申し訳ないですが、なるべく分かりやすく、それからできることとできないことがあると思います。今日御意見いただいた中で、これはちょっと大変だなということもあるでしょうし、これならできそうだなということもあると思

ますので、いずれにしても市民の皆さんがこれを読んでこういうことかとならないと計画の意味が無いので、そのあたりに気を付けて修正していただけたらと思います。

路線図については、資料として出してありながら説明が無いですが。

<事務局> 今回こういった構成にしたいということで、計画の最後に路線図を添付しておりますが、路線図の内容につきましては今までと同じものです。

<伊豆原会長> これも計画書に入れるのですか。

<事務局> 入れるつもりでいます。

<伊豆原会長> 地元の皆さんに相談も無しに入れてしまうのですか。

<事務局> 計画の考え方に基づいて、こういったルート案が考えられますということで、あくまで案として添付することを考えています。

<伊豆原会長> これを添付するとなると、地元の皆さんは初めて見ることになってしまいませんか。計画書に載せて、これはもう決まったのかと思われたらどうするかということも考えてください。

それから、資料編は作成中ですが、図表等の見方とかが分かりにくいので、これを見て分かれというのはどうかと思いますが。

<事務局> 今回は作業途中の物を添付しております。説明不足な点もございますので、そこは補足する形で資料をまとめていきたいと思えます。

<伊豆原会長> 本編と資料編を1セットとして計画書として出すのですか。

<事務局> 計画に資料編を付けて出します。

<伊豆原会長> 分かりました。資料編の内容はまたチェックしてください。他によろしいでしょうか。無ければ事務局にお返しします。

<事務局> 御意見をたくさんいただきましたので、整理させていただきたいと思
います。

それでは、これをもちまして令和元年度第6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7回協議会につきましては、12月24日火曜日の午後2時半か
らを予定しております。また改めて通知させていただきます。本日はあり
がとうございました。