

令和元年度第7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7回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和元年12月24日(火)午後2時半から午後5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	<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)、蓑田博之(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、谷口直二、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、藤野和輝(天野委員代理)</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 第2次津市地域公共交通網形成計画(案)の確定について</p> <p>2 令和元年度(平成31年度)地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について</p>
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	2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7回協議会の議事内容】

<事務局> 本日は、年末のお忙しい中御出席いただき、ありがとうございます。

本年度は、事務局の至らなさから協議会の開催回数が事業計画を上回ることとなりまして、委員の皆様には御迷惑をお掛けいたしました。これまでに、「第2次津市地域公共交通網形成計画（案）」について御議論をいただき、皆様から貴重な御意見をたくさん頂戴いたしました。

本日の協議会は、「第2次津市地域公共交通網形成計画（案）」のとりまとめの協議会となりますので、よろしく願いいたします。

それでは、只今から令和元年度第7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。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、よろしく願いいたします。

<伊豆原会長> 皆さんこんにちは。今日は少し暖かいですが、あと一週間ぐらいで新しい年を迎えます。こういった年末ですが、皆さんにお集まりいただいて大変ありがたく思っております。よろしく願いいたします。

今日は、お手元の事項書にありますように、第2次津市地域公共交通網形成計画の案を何とかまとめていきたいということで、修正案等を提出していただきます。その後、令和元年度の地域公共交通確保維持改善事業ということで、これは1月24日までに国の方に提出する自己評価書です。これを議論していただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

特に、地域公共交通網形成計画についてはパブリックコメントを予定していると事務局から伺っていますので、そこに至るまでの案を今日は議論していただけたらと思います。パブリックコメント後にまたここで議論していただくことになるとはと思いますが、この協議会での案として市民の皆さんに意見をいただくチャンスをもらうということですので、どうぞ忌憚の無い御意見をいただけたらと思います。

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

<事務局> 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、生川副会長からは、体調不良のため欠席するとの御連絡をいただいております。また、津建設事務所の大谷委員及び名城大学の松本委員よ

り、少し遅れ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。

それでは、お手元の事項書に従って進めていきます。2時間ぐらいというふうに時間をいただいておりますが、時間のある限りどうぞ忌憚のない御意見をいただけたらと思います。

一つ目の「第2次津市地域公共交通網形成計画（案）の確定」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1「第2次津市地域公共交通網形成計画（案）の確定」について御説明いたします。

【資料の1-1】が計画書（案）、【資料1-2】が前回までにいただいていた修正案や御意見をまとめたものになります。

【資料1-2】の1枚目を御覧ください。左端にありますページ数が、【資料1-1】の計画書（案）に対応するページ数になります。

【資料1-1】は4ページを御覧ください。

「津市内の人口分布」については、交通網を形成する上で重要な情報であると考えましたので、資料編に記載していた内容をこちらへ移動させました。

続きまして、【資料1-1】の6ページを御覧ください。

乗合バスについてですが、高速路線バス以外の路線バスについて「事業者路線バス」、「一般路線バス」という表現が混在しており、使い分けも整理できておりませんでしたので、「一般路線バス」という表現に統一し、表3-1のように整理しました。

続きまして、【資料1-1】の8ページを御覧ください。

(4)の航路ですが、「海上アクセス」としていた表現を、一般的な名称の「航路」に変更しました。

続きまして、【資料1-1】の14ページを御覧ください。

関連する計画として、地方創生の取組の推進を目的とした「第2期津市まち・ひと・しごと創生ビジョン・総合戦略」を記載しました。

こちらの計画は「第2次津市地域公共交通網形成計画」と同じく令和2年度からの計画で、策定に向けたパブリックコメントを終了したところです。

【資料1-2】は2枚目、【資料1-1】は24ページを御覧ください。

こちらには、「スマートシティ」の用語説明を追記しました。

【資料1-1】の27ページを御覧ください。

自主運行バス（廃止代替バス）の利用状況表に、単独区間と補足説明（三行線の利用の少ない区間）を追記しました。

【資料1-2】は3枚目、【資料1-1】は31ページを御覧ください。

鉄道における交通系ICカードが利用できない区間について、すぐに解決できない問題かもしれませんが、将来的に課題として引き継いでいくためにも計画に記載していく必要があるという御指摘をいただきましたので、こういった形で課題として記載しました。

【資料1-1】の35ページ、36ページにつきましては、計画の区域、期間が分かりにくいという御意見がございましたので、第1章で記載していた計画の区域、期間を第6章へと移動させました。

【資料1-1】の39ページを御覧ください。

「公共交通網の全体像」の図、今回の計画書（案）では41ページ、42ページになりますが、その考え方を39ページで整理しました。木の「幹」に当たる地域間を結ぶ交通、木の「枝」に当たる日常の移動手段を確保する交通、特定の目的に対応した交通によって公共交通網を形成するという考えを記載し、40ページの表6-2の役割分担表にも「幹」、「枝」という考え方を追加しました。

【資料1-2】は4枚目、【資料1-1】は43ページを御覧ください。

津エアポートラインの利用者数が近年は増加傾向にある中、利便性の高いダイヤ編成によってさらなる利用者の増加を目指していくということで、航路利用者数の数値目標を29万人から30万人に変更しました。

また、一点訂正箇所がございます。数値目標1-1の「平成29年度実績」に誤りがあり、正しくは「17,828,471人」でした。10万の位に誤りがありましたので、訂正いたします。

【資料1-1】の44ページを御覧ください。

目標3「バス路線の運行効率化」において、前回お示した数値目標「人口1人当たりの津市の財政支出700円以内」については、運行経費が増加

する中、目標を達成するためにサービスの低下を推進することにつながりかねないということで、他の目標との矛盾も生じてくることから削除しました。

【資料 1-1】の 45 ページを御覧ください。

目標 6 と目標 7 を入れ替えるべきという御意見がありましたので、目標 6 と目標 7 の順番を入れ替えました。

また、【資料 1-2】の 5 枚目になりますが、第 4 章に追記した「第 2 期津市まち・ひと・しごと創生ビジョン・総合戦略」との整合性を図るということで、同計画と同じ数値目標を設定しました。

【資料 1-1】の 46 ページは、前述のとおり航路利用者数を増やしていくということで数値目標を上げましたので、事業 1-4 に「・向上」を追加しました。

【資料 1-1】の 47 ページは、前述の交通系 IC カードの課題に対する取組を記載しました。

続きまして【資料 1-1】の 52 ページを御覧ください。

事業 2-4 「新たな交通サービスの研究」における末端交通の部分ですが、まずはタクシーを活用していただきたいという思いがありますので、タクシーの機能向上を図る旨を記載しました。

続きまして、【資料 1-1】の 53 ページにございます表 7-6 につきましては、文言の整理をしています。

続きまして、【資料 1-1】の 57 ページを御覧ください。

事業 4-1 「待合環境等の整備」に車両のバリアフリー化、事業 4-2 「定時性確保のための渋滞緩和」にバスレーンの充実に向けた働きかけや P T P S の導入検討を記載しました。P T P S につきましては、バスの通行を優先することができる信号制御システムということで、用語説明を入れております。

続きまして、【資料 1-1】の 66 ページを御覧ください。

事業 7-5 「運転免許証返納に対する支援」に、タクシー事業者における取組を記載しました。一部タクシー事業者が実施している高齢者に対する割引制度について記載しております。

続きまして、67 ページを御覧ください

P D C A サイクルの図につきまして、C と A が二つあるところが分かりにくいという御意見がございましたことから、全体のサイクルと事業のサ

イクルが分かるように表記を変更しました。

【資料 1-2】は 6 枚目、【資料 1-1】は 68 ページを御覧ください。

目標の達成度を測る数値目標の表を、前述の修正した内容に変更しました。

また、第 6 章と同じく鉄道の乗降者数の最新の数値が誤っておりますので、正しくは「17,828,471 人」ということで訂正いたします。

続きまして、【資料 1-1】の 73 ページを御覧ください

計画推進の年間スケジュールにつきまして、年 4 回としていた乗降調査を年 2 回とし、予算編成等事務的な内容を削除しました。

【資料 1-1】の 74 ページから 77 ページにつきましては、前回協議会では添付資料として記載をしていたのですが、「添付資料」という位置づけではなく、10 章、自主運行バスの見直し、津市コミュニティバスの再編として取りまとめたという事で今回考えております。

第 10 章では、第 5 章に記載されています課題や問題点、第 7 章の事業 3-1 にあります自主運行バス（廃止代替バス）の見直し及び事業 3-2 にあります津市コミュニティバスの再編の考え方に従い対応するという形で取りまとめておりまして、自主運行バスについて路線ごと、津市コミュニティバスについては地域ごとの今後の方向性を示しています。

74 ページから説明させていただきます。

<伊豆原会長> 待ってください。これは新しく追加ですね。まずは修正部分だけを皆さんに議論していただいて、追加の部分はその後にしたしたいと思います。

73 ページまでの修正した部分についていかがでしょうか。まずはこれを整理しておきたいと思います。

<今井委員> 39 ページの表 6-1 ですが、高尾野とあるのは高野尾の誤表記でしょうか。

<事務局> すみません。訂正いたします。ありがとうございます。

<伊豆原会長> 他にいかがですか。私から 3 点ほど。

次のページの表 6-2 で、幹と枝の下に特定の目的に対応したとありますが、タクシーをここへ入れるのですか。この位置付けが少し気になります。

ここへ入れてしまって後で困ってしまうということはありませんか。福祉有償とかスクールバスは分かりますが、上記交通手段に対応できない場合等に対応するのがタクシーということになってしまうと用途が限定されてしまうのですが、ここはタクシーをもっといろいろなことに使っていくという話ではないですか。タクシーをここに入れてしまうとまずいのではないかと思いますね。

事務局は何かありますか。タクシーはいろいろな対応ができる仕組み、柔軟な仕組みにしていくことが必要だと思いますので、特定目的にしてしまうというのは少し気になりますね。

<事務局> おっしゃる通りですので、特定の目的から外します。

<伊豆原会長> 枝にするか幹にするか、どちらかといえば枝に近いのではないかと思うのですが、そこは少し検討していただけないか。

タクシー協会さんも、こういうふうに限定されると立場上困ってしまいますよね。

それからもう1つ。PTPSの導入を検討しますというのは、PTPSをやっていただくのは交通管理者さんですから、交通管理者さんの御意見、確認はとってありますか。

<事務局> 津署の岡崎委員と事前に相談しております。

<伊豆原会長> 御確認いただいたのですね。結構です。

もう1つ、67ページ。計画全体の評価というところで、公共交通の充実に関する市政の満足度ですが、調査結果のところには+0.11、+0.70とありますが、これは何の数字ですか。何も説明が書いてありませんが。

<事務局> 資料編の42ページ、各種アンケートの結果の中に津市総合計画のための市民意識調査というのがありまして、その中の公共交通の充実という赤で囲んだ部分の数字です。

<伊豆原会長> その説明を本文のところに書いておかないと、全く分からないですよ。

<事務局> 5段階評価の結果を数値化したものを載せていますので、数値の意味を追記します。

<伊豆原会長> 分かりやすい形をお願いします。他にありませんか。

<中平委員> 書き方の問題だと思うのですが、45ページ。目標6なのですが、公共交通に関わる人材を確保、教育し続けますというのはかなり強い言い方なので、することに努めますとする方が良いのかなと感じました。

続いてですが、57ページ。事業4-1ですが、鉄道駅においても駅舎のバリアフリー化を始めとした待合環境の整備に努めますというのは我々がやってしまうような感じなので、整備を求めますとか働きかけますという方が良いと思います。

もう一点、少し戻って53ページ。令和2年度で効率化のための事業の見直しが完結しているのですが、それが可能なかどうなのかとなると、かなり時間的にタイトなのかなと思うのですが、何か良い案があればと思います。

今、伊豆原会長に御指摘いただいたところで、満足度を点数化してというのがあったと思いますが、どういうふうに点数化しているかが分からないので、求め方はさすがに載せておかないといけないのかなと思います。

0.11というのがどういうふうに出てきた数字なのか分からないので、説明が要ると思います。以上です。

<伊豆原会長> ありがとうございます。今の御指摘についてはいかがですか。

<事務局> 御指摘いただきましたので、45ページの表現は見直したいと思います。

57ページにつきましては、事業者だけでなく津市が実施主体となる場合もありますので、努めますという表現でも良いのかなと思いますが、いかがでしょうか。

<中平委員> 結構です。

<伊豆原会長> 53ページの令和2年度だけに線が引いてあるというのはどうなのか。

<蓑田副会長> 53 ページについては、津市として令和2年度にひとまず取り組むということですので、令和2年度の矢印ということできたいなと思います。

あと、もちろん見直しがございます。見直しについてはもちろんこの計画の見直しということも考えられるでしょうし、見直しというのは実施年度のところには今直接書き入れることが難しいので、今はこのようにいきたいなと考えます。

<伊豆原会長> 令和2年度だけでやれるということですね。

<蓑田副会長> 津市としてそういう姿勢がございますので、そのようにお願いします。

<伊豆原会長> 財政的な裏付けとかも全部良いのですね。

<蓑田副会長> 津市が責任を持って、財政的な面も含めてしっかり取り組んでいきます。

<伊豆原会長> そういうことだそうです。他にいかがですか。よろしいですか。

<松本委員> 普通の人が見直しという言葉を見ると、途中での見直しも含まれると読んでしまう気がするので、例えば点々で引っぱってもらって、利用実態に応じた見直しは随時と入れても良いと思うのですよ。

大幅な見直しは来年度中にやりますという意味表明という意味ではここで止めるべきだと思うのですね。ここで何としてでも完成しますということですが、その後の見直しもある、あるいは状況によっては再編もするかもしれないので、そこは可能性という意味で点々とやりながら、状況や利用実態に応じて随時見直しという言葉で良いのではないのでしょうか。普通の人はずそれで、なるほど、これだけで確定でもう見直さないというわけではないのだなと読めると思うのですが。

<蓑田副会長> ありがとうございます。津市の考え方も松本委員のおっしゃる通りですので、表現として賜りたいと思います。

<伊豆原会長> よろしいですか。PDCAサイクルのことを考えていくと、毎年見直し

をやるということが有り得るということでしょう。そうでなければこの会議をやる意味が何も無いわけですから、是非よろしくお願いします。

他にいかがですか。よろしいですか。それでは、時間もあまりありませんので、74 ページからの説明を簡潔にお願いします。

<事務局> 74 ページから 77 ページまでで 10 章として挙げております「自主運行バスの見直し、コミュニティバスの再編」につきまして御説明いたします。

【資料 1-1】の 74 ページを御覧ください。

「自主運行バス（廃止代替バス）の見直し」につきましては、事業 3-1 で示された①鉄道と重複する区間は鉄道への集約を推進、②利用の少ない区間は利用実態に応じた運行本数の設定、③利用の著しく少ない区間は津市コミュニティバスによる代替の推進という 3 つの方向性にに基づき見直します。

本文中には「2 つ」の方向性と記載されておりますが、正しくは「3 つ」の方向性になりますので、訂正いたします。

各路線の見直しの方向性につきましては、【資料 1-1】の 27 ページの表 5-2 の一番右にあります便利用者数を御覧いただきますと、1 便当たりの利用者数において、「安濃線（立合系統）」が 0.8 人、「榊原線」と「名張奥津線」の末端区間が 0.7 人、「三行線」の三行～東豊野間が 0.5 人と、利用が著しく少ない区間が存在していますので、これらの区間の運行については方向性の③に従い、津市コミュニティバスによる代替を推進するとしてとりまとめました。

また、【資料 1-1】の 30 ページの表 5-6 にありますように、多気線の竹原～川合高岡間は J R 名松線の伊勢竹原駅～一志駅間と重複しており、かつ竹原～井関間は 1 便当たり利用者数が 1.8 人という状況にありますことから、同区間の運行は方向性の①に従い、J R 名松線への集約を推進するとしてとりまとめました。

次に、津市コミュニティバスの再編につきましては、【資料 1-1】の 75 ページを御覧ください。

津市コミュニティバス再編については、事業 3-2 で示された 3 つの方向性にに基づき、利便性の向上及び運行の効率化を推進します。

表 10-3 「津市コミュニティバスの再編の方向性」を御覧ください。

左から御覧いただきますと、まず①の「移動ニーズの反映」につきまして

では、【資料 1-1】の 26 ページの表 5-1 の「地域をまたいだ移動ニーズ」に対応できるよう、津地域西部から久居地域東部の商業施設、河芸地域から津地域北部の商業施設、美里地域から久居地域東部の商業施設、安濃地域から芸濃地域の商業施設、一志地域から松阪市嬉野地区の医療機関への移動ニーズに対応していくことと、現在も対応しております美杉地域から白山地域の商業施設及び医療機関への移動ニーズについても引き続き対応していくことを、「移動ニーズの反映」の方向性としてとりまとめました。

さらに、「利用実態の反映」につきましては、【資料 1-1】の 28 ページの下段の表 5-5 にありますように、久居地域では午前と午後で乗降者数に大きな差が見られることから、「生活実態に応じたダイヤ設定」としてとりまとめました。

また、上段の表 5-4 「地域別の津市コミュニティバスの現状」にありますように、美里地域についてはスクールバス導入後に運行の見直しを行っておりませんので、「需要に応じた運行回数の設定」としてとりまとめました。

次に、②の「他交通機関との役割分担」につきましては、【資料 1-1】の 29 ページと 30 ページに津市コミュニティバスと他の交通機関との運行の重複が存在することが記載されておまして、久居地域の稲葉ルート、稲葉ふれあい会館ルート、榊原ルートの 3 ルートが三重交通榊原線と、河芸地域の河芸循環北ルートが三重交通太陽の街線と、美里地域の長野・高宮ルートが三重交通長野線と、美杉地域の川上ルートが JR 名松線と重複しておりますので、運行の効率化を図るため、各々三重交通バス及び JR 名松線との役割分担を整理していくということを「他交通機関との役割分担」としてとりまとめました。

最後に、③の「地域特性の考慮」につきましては、白山地域においては白山高校や小中学校への通学輸送、美杉地域においては都市マスタープランで歴史・文化拠点として定めている多気北畠氏城跡への観光輸送について考慮する必要があることを「地域特性の考慮」としてとりまとめました。

なお、歴史・文化拠点への公共交通によるアクセスの確保については、23 ページの「外国人旅行者の増加」の部分に課題として記載しています。

76 ページの (2) 「コミュニティバス等の運行単位」につきましては、今回、コミュニティバスの運行単位を見直し、津市都市マスタープランで定めた 5 地域を単位に運行しようとするもので、先程説明いたしました再編

の方向性とも合致するものです。

また、(3) コミュニティバス等の役割による分類及びサービス水準につきましては、28 ページの表 5-4 「地域別の津市コミュニティバスの現状」に記載されておりますように、地域によって運行日数が異なり、サービス水準が不足又は過剰となっている地域もあることから、今後のサービス水準の考え方をとりまとめたものとなっています。

ここでは、コミュニティバス等を「日常生活対応型」、「地域特性対応型」、「多目的対応型」の 3 つに分類し、それぞれの役割に応じたサービス水準を設定しています。

「日常生活対応型」は、高齢者等の自ら移動手段を待たない方の買物、通院に対応する生活交通を確保するもので、週 2～3 日の運行としています。

津市コミュニティバスについては、基本的に「日常生活対応型」が主に担うべき役割ですので、運行日数については、資料編の 45 ページにあります平成 31 年 2 月に実施いたしました「60 歳以上の市民を対象とした移動実態調査」において、無回答を除いた外出頻度が、食料品購入で、「週に 1～2 日」が 45. 3%、「週に 3～4 日」が 32. 1%であること、通院で「週 1 日未満」が 91. 0%であったことから、「週 2～3 日運行」で需要に対応できるとの考えに基づき設定しています。

資料編の対象年齢が 65 歳以上となっている点及び外出頻度の円グラフが無回答を含んでいる点につきましては訂正いたします。

<伊豆原会長> すみません。どこが訂正ですか。

<蓑田副会長> 資料編 45 ページの無回答の部分をどう扱うかということですね。だから、通院の外出頻度というのも無回答の青の部分がかかなり多いので、どう解釈するかということで、無回答の部分は集計から省きますと言っているのですか。

<事務局> はい。それから、こちらの円グラフの数字がきちんと表示されておられませんので、数字を入れて訂正いたします。

<伊豆原会長> 分かりました。

<事務局> 続きまして「地域特性対応型」については、「日常生活対応型」の役割に加え、先程説明しました地域の特性を勘案し、白山地域及び美杉地域の一部における通学手段と観光等の来訪者の移動手段の確保として「週 5～7 日」を設定しています。

3 つ目の「多目的対応型」につきましては、具体的にはぐるっと・つーバスになりますが、都市部における買物、通院、通勤など多様なニーズに対応するものとして、平日毎日運行としています。

77 ページにつきましては、先程のコミュニティバス等のサービス水準における「地域特性対応型」の内容を示しております。

以上、第 10 章はデータ等から課題整理、そして事業へと積み重ねたことをまとめたものでございます。これで、事項 1「第 2 次津市地域公共交通網形成計画（案）の確定について」の説明とさせていただきます。

なお、皆様に御意見をいただき協議を重ねてまいりました「第 2 次津市地域公共交通網形成計画（案）」ですが、今回は計画書（案）のとりまとめの回として御審議いただきますようお願いいたします。

<伊豆原会長> 74 ページから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。

前は添付資料だったわけですが、これを第 10 章に入れて、本編の中に入るという提案ですよね。まずはそこを言っていたかかないといけませんね。そういう話と中身について、御質問、御意見等がございましたらお受けしたいですが、いかがですか。

<伊豆原会長> 私から 1 つ。裏付けになることが前の方とかに飛ぶのですが、これはきちんと整理した上で第 10 章につながるという話をしないと、あちこちに飛んで説明されても非常に分かりにくいと思います。

J R 名松線と多気線は時刻が重複しているとありますが、「じゃあ時刻を変えればいいではないか」と言われたらどうしますか。疑問みたいなことが起きてしまうので、またそれは整理してもらうことになるのでしょうか。これで決まりということではなくて、パブコメのあとにもう一回議論するのでしょうけど。

ここに書いてある表だとか、20 何ページとか理屈は説明いただいたけど、

こうだからこういきますというのが、一つのラインとしてつながるのでしょうかということですね。利用の人数だけがあるのですが、利用実態でどこにどうやってどういうふうに動いているのかが分からないのに、ここにずっと出してくるといのは、だめだとは言いませんが、私は気になるのです。

要は、ODなりで利用実態をきちんと分析しないと、本当は再編の話へ持ち込めないのではないかと私は思うのです。だから、この方向性みたいな話は皆さんがどう思われるかですが、実際に運行計画を作るときはそれをやらないとものがない。とすると、中平委員が言われたように、平成2年度に手を付けるのは可能かもしれませんが、1年だけで全部できるというのは大丈夫なのかと思うのですよ。方向性みたいな話はここまでなのでしょうけど、そのあたりはどういうふうに見直しなり再編を展開されるつもりなのか、もしお考えがあったら教えてほしいですがいかがですか。

<事務局> 実際の運行の部分のお話ですが、基本的には利用の少ない自主運行バスをコミュニティバスに代替していくということを考えています。これは、運行計画等を作成するに当たってコミュニティバスの利用の事も考えながら計画していく形になります。

あと、名松線につきましては、利活用の部分もありますので、方向性としましてはそのあたりの方向性を踏まえて、今後運行実施計画もダイヤを踏まえて検討していきたいと考えています。

<伊豆原会長> はい。それ以上は私も言いようがないので。

<事務局> 利用実態につきましても、事業者からヒアリングをするなどして確認しながら進めていくつもりです。

<伊豆原会長> 事業者からヒアリングではだめなのです。きちんとODを作らないと、要は実態そのものを把握しないと、皆さんと話ができなくなってしまうのではないかと私は申し上げているのです。

実態をきちんと把握してください。方向性がだめだというのではなく、どこをどういう形で利用されているのか、再編されたときに実際に利用していた人が利用できなくなってしまうということも有り得るわけですよ。

そこはきちんと押さえて計画を作ってほしいのですね。運行計画を作る
ときというのはそういうことだと思うのですよ。

< 蓑田副会長 > ありがとうございます。

< 伊豆原会長 > よろしく願います。他にいかがでしょうか。

< 竹田委員 > 市民の目から見ると、第10章が今度の再編計画で、そこへ至るにはこう
いう理由で、現状がこうだから、こういう課題があるからと説明した方が
理解しやすい。第1章から読んでみると、何をどう再編するのかというのが
少し分かりにくくて、最後にこの路線をこうするのだなと出てくるから、
最後まで読まないといけない。パブリックコメントを求めるからには、
一人でも多くのコメントが欲しいわけですから、そういう努力はしてほしい
なと思います。

行政文章としてこういう手法なのです、これが普通なのですよと言われ
ればそれまでの話なのですが、読んでいて最後に結論が出て来たなという印
象です。

第10章が加わって、これはよく整理されたなと思います。だから、僕は
基本的には了解するのですが、あっちへ行ったりこっちへ行ったりしなけ
れば理解が深まらないということで、私も理解するのに苦労しました。だ
から、こういう形で再編計画はまずこれですよ。それをなぜやるかといっ
たらこういう課題があるからですよと理由付けしていった方が分かりやす
いのではないかなと思います。

そうすれば、公共交通がこうなるのだなということが途中まで読んだだ
けでもある程度理解できますからね。これだと最後まで読まないとうな
るか分からないということで若干違和感はあるのですが、手法的に難しけ
れば了解はしたいと思います。意見です。

< 蓑田副会長 > ありがとうございます。私からすみません。言われるように計画書です
ので、少し分かりにくいところはあるかもしれません。

今後、市民の皆さんと対話するときには、もちろん元にはこれがあるの
ですが、もっと分かりやすい形で皆さんと対話していくことに努めたいと
思いますのでよろしく願います。

<伊豆原会長> ありがとうございます。他にいかがですか。

<中平委員> 竹田委員と同じような意見なのですが、事務局が説明してくれたようなこと、例えば生活実態に応じたダイヤを設定しなければならないということはここを見てくださいよというようなことが第10章の余白などに書いてあれば、より見やすいのかなと思いました。少し書いていただくだけでだいぶ違うと思うのですが。

<伊豆原会長> 一つの手ですね。良い提案をいただきました。事務局はいかがですか。

<蓑田副会長> その部分については、「てにをは」を含めていろいろな表現の仕方があると思いますので、そこは事務局としっかり考えて対応したいと思います。
申し訳ないですが、会長に確認だけいただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

<伊豆原会長> 運行単位なんていう言葉もよく分からないし、分かりにくいところが結構あるので、整理しないといけないと思います。そのあたりも含めて、なるべく分かりやすくしたいと思います。
他にいかがですか。御指摘でも結構ですが。

<松本委員> 鉄道に集約しましょう、少ないところは切りましょう、ダイヤ、便を減らしましょうというのは、利用が少ない所を財政的に支えていくのは厳しい、あるいは廃止代替をこれ以上続けられないので、そこはコミュニティバスを出しましょうというのは、方向としてはやむを得ないと思いますし、それを違う方向で何らかの利用促進を図るとするのは難しいので、それは納得します。というか、なるほどなということなのですが、一方で、各路線の中に入っていくと、伊豆原会長も言われていましたし、皆さんからも御指摘いただいています、前の方を見ると少し書いてあるのですが、具体のところ、利用実態が分からないので、そこは資料編に入れておいてもらいたいなと思います。最低限、そこを見たらこの路線がこういう形でなくなっていくのだと説明できるようにしてほしいと思います。願わくは、そこにその説明があれば言うことないと思います。

その中で気を付けてほしいのは、伊豆原会長も言われていましたが、これで削らざるをえない、無くさざるをえない、それは良いのです。ただし、我々がこの地域公共交通会議で検討すべきは、特に廃止あるいは減便といったときに、困ってしまう方々が出る可能性があるということですね。それをどうするかというのがすごく大事な審議点になりますので、こういうときに方向としては削りますが、それで一方的に切るわけではないということをごまかに書いておいてほしいと思います。

それから、こうやって役割分担と良い言葉で書いてもらっていますが、そこは鉄道が走っているから鉄道に任せますという役割分担、ここは路線バスが走っているから路線バスに任せますという役割分担。これは最悪なパターンで、せめてダイヤを合わせる、願わくは連携した運賃を作ってもら、そういう努力が欲しいと思います。それでこそ役割分担の連携が深まっていくと思いますので、切っていくよというだけではなくて、一方で役割分担しながら連携も進めていくよという方向が出てくると良いと思います。

例えば、三重交通さんをもっと利用してもらおうというのはすごく良いと思います。あるいは名松線使ってもらえば良いでしょう。ただ、利用者からすると料金が高くなるではないか、乗り継ぎでまた初乗り料金を取られるではないかというがあるので、それを軽減してあげる。そうすれば、乗り継いで利用してくださいと言いやすい気がするのですよね。

切る方向ばかり書かれているのですが、そうではないよ、痛みは出ますが手当もありますよというのが何か見ると良いと思います。あるのならば是非書いてください。あるいは、将来的に検討するのであれば、将来的に検討するという方向を示してもらおうと良いと思います。

それと、一部は隣接自治体との関係があると思うのですが、隣接自治体との関係は大丈夫でしょうか。

あと、見せ方なのですが、竹田委員が言われたように、第10章に入れてしまうと一般の方々からすると見にくいですね。一般の方々には概念や方向性のところはどうでもいいというところがあって、路線がどうなっているかが一番知りたくて、かつ網形成の中に入れて5年間、再編が終わった後も残ってしまいますので、網形成は網形成としておいて、再編計画をセットで出していても良いかなと思っています。PDCAの後に書かれるので座りも悪い気がするのですが、鈴木委員どうですか。再編の具体と

どうか方向性を、網形成の中、最後に入れるのですかね。

<鈴木委員> パターンとしては他の自治体でも例はあります。

<松本委員> もうちょっとシンプルにして、途中に入れても良いと思うのですが。

<鈴木委員> 中に入れた方が見やすいとは思いますが。

<松本委員> その方が見やすいと思うのですが、せめて先程御説明いただいた再編しますよ、見直しますよというところに、詳細については第10章でとか誘導してもらおうと良いと思います。

資料はゆくゆく追加してください。

<伊豆原会長> ありがとうございます。事務局は今の御指摘についていかがですか。

<蓑田副会長> 隣接自治体との連携は目標1の事業1-3で位置づけておりますし、廃止代替バス、コミュニティバスのフォローについては目標3の事業3-1、3-2と続いたあと、事業3-4でいわゆるデマンド型の促進、推進という位置付けということで、計画としてはそういう位置付けの構成になっています。

<伊豆原会長> 事務局はいかがですか。

<事務局> 確かに、第7章の事業の部分に詳細は第10章でという記載をすると分かりやすくなるのかなと思います。

<松本委員> では、事業3-1、3-2のところ、見直しの方向性につきましては第10章で整理しますとか、方向性を示しますというようなことを入れていただくということですね。それで誘導していただいて、第10章におさめるということですね。

隣接市町とのことというのは第10章のどこかにそういう言葉がほしいなと思うのですよ。

<伊豆原会長> 多分、いろいろな役割分担の話が出てくると思うのですが、そののとこ

ろで幹線の話は整理していく必要があるのだらうと思うのですね。

周辺との関係というのは、亀山棕本線というのは亀山まで行っているわけですので、そういうのは周辺との関連だと思いのですね。方向性というのが表だけで整理されているものだから、自分たちのメッセージとして市民にこういう考え方でこうやっていくということが見えない、分かりにくいのですよね。だから、そのあたりは整理しておく必要があると思います。

第10章が良いのかどうかは私も分かりません。第7章の後ろに持っていくという方法もあると思います。第8章でPDCAをやっておいて10章でという話になるとややこしくなるというのは、竹田委員が言われた通りなのですね。どうやりますと具体的に書いておいて、PDCAはこうやりますという話だったら分かりやすい。そこは事務局、庁内で議論しておいてください。

<松本委員> 隣接市町に関しては、亀山棕本線とか名張奥津線のところに米印を入れていただいて、関係自治体と協議を進めた上で進めますとか入れておいてください。

<伊豆原会長> 何か要りますよね。よろしいですか。

他にいかがでしょうか。まだ一つ後ろに大切な議題が残っているので、申し訳ないですが今日は時間を延ばさせていただきます。市民代表の方よろしいですか。

<竹田委員> 一点だけ加えさせていただくならば、いろいろ意見が出ましたが、利用者の目線をもっと強調しても良いのではないかと思うのですよ。利用者の目線から見て、この部分はこういうふうにしますという書き方。

全体として、事業者とか運営する側からの目線が協調されていて、利用が少ないから切りますよ、あるいは減便しますよ、ごめんねというようなトーンになっているような気がしますので、利用者の目線で、利用者一人でも本当に大事にしていくということやっていきたい、やってきましたということがこれを見て分かるような強調の仕方。

積極的にアピールしていくという意味において、ただ受け身的に切るからこうしますというのではなくて、どういうふうに表現したら良いかというのは何とも言いようがないのですが、そういう点を感じていただけるよ

うな表現、工夫をしていただけたらと思います。

これも意見ですが、よろしく願います。

< 蓑田副会長 > ありがとうございます。こういった堅苦しい計画書というものですので、そういう部分もありますが、先程も言いましたように、市民の皆さんと対話するときが一番分かりにくい所だと思いますので、そこは分かりやすい説明の仕方を心掛けていきたいと思っています。

大変重要な視点を御指摘いただきました。十分承知いたしましたのでよろしく願います。

< 松本委員 > そういう意味では、先程蓑田委員から事業の3-4で、いわゆる代替手段が無くなった場合には地域住民主導型の移動手段でカバーするというようなことを御発言いただきましたが、それで良いと思うのですね。

第10章では事業3-1と3-2についての方向が書かれているのですが、事業3-3と3-4が抜けていると思うのです。これが多分手当てだと思いますので、事業3-3と3-4を加えてもらえませんか。

事業3-3では乗り継ぎ拠点を設定しますということで、ダイヤ設定、拠点における相互の乗降場所、時刻表及び路線図の案内の充実を図ると、すごく良いことが書いてあります。もちろん前の部分を見れば良いのですが、せっかく切り出しているのに、事業3-3と同じような文言の繰り返しになるかも分かりませんが、この第10章にも書いてもらいたいと思います。願わくは、どこを拠点にする、あるいは名松線で重なったところはどこで乗り継がせるとまで書けると良いと思います。ダイヤの設定、乗降場所の整備までやれるかどうか分かりませんが、少なくとも案内の充実はできるはずですので、そういうできることを書いていただきたいと思います。

あと、ドアツードア、ラストワンマイルの問題もある中で、効率的にした結果乗れなくなってしまう方に対しては住民主体型の運行体制の確立を図る。これは具体性が無いですが、これによる支援を行っていくということを書いていただければ良いと思うのですが、いかがでしょうか。

< 伊豆原会長 > いかがですか。今の話も全部やるとなると、地域のあり方検討会とこういう話をしていくとか、そういうことも書かないと市民目線になっていけないような気がするし、どういう組織をどういうふうにするかも分かりに

くいしとたくさん出てきてしまいますが、どうしますかね。

いろいろな施策を展開すればする分だけ、皆さんが地域の皆さんとどう話していくかとか、どういう場を作るかとか、そういう場が作れるかどうか分かりませんが、そういうところまで書いていかないと、市民が見たときに、計画にこう書いてあるけどどうなるのだろうと不安になりますよね。

だから、私が思うのは、第10章でとりあえずはここまで説明して、これからやっていく、具体的に検討していく上ではこういうことに気を付けて皆さんとこういう場を作って協議しますとか、そういうところを書いておくしかないのではないのでしょうか。

松本委員が言われたようなことまでやれるか、拠点の話までやれるなら良いですが、これだけ乗り継ぎ拠点があるのだけど、これを具体的にどういうことを考えるかということまでやれますか。こういう拠点を作っていく、拠点に要求されるレベルとは何か、そういう話まで書いていければ良いですが、ここに拠点として挙げたけれども、中身は何も無くて、拠点として位置付けしましたよと、案内などやりますよという話だけですよね。

< 蓑田副会長 > また運行計画等で、計画の中で設定したことを踏まえながらきちんと整理します。

< 松本委員 > すみません。私が余計なことを言いましたが、皆さんが気になって第10章だけを見ると、自分の地区は便数が減る、廃止代替バスからコミュニティバスになるというふうにはしか見えないですね。それに対して、いやいや決してそうではないですよというのが見えると良かったのですが、それが書けないのならば、是非説明会のときに上手に説明してください。このままで結構です。あとはお任せしたいと思います。

< 蓑田副会長 > 松本委員ありがとうございます。私どもの思いも松本委員の思いと一緒に思っていますので、市民の皆さんとの対話はその心構えでしっかりやっています。

< 伊豆原会長 > ということで、事業3-1、3-2あたりにもう少し丁寧なコメントを入れた上で、具体的な部分をどこに入れるかですが、第10章に入れるのならばそれはそれで良いと思います。

そういう形にしたいと思いますが、何か御意見はよろしいでしょうか。

それでは、形成計画のパブリックコメントを実施する案につきましては、先程来いろいろな御意見をいただいておりますので、それは事務局と私とで整理させていただくということを条件に御了承いただいたということではよろしいでしょうか。ありがとうございます。それではそういう形にさせていただきますのでよろしく申し上げます。

もう一つ大切なことは、挨拶の時にも言いましたが、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について、皆さんから御承認いただかないと国へ提出できませんので、簡潔に説明していただけますか。よろしく申し上げます。

<事務局> それでは、事項2「令和元年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」について御説明させていただきます。

まずは【資料2-1】を御覧ください。

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

本年度5月の第1回協議会におきまして議論していただきましたのが、同計画の令和2年度計画でございます。令和元年10月から令和2年9月までを対象としたものでございます。

また、協議会は補助対象事業について評価を行い、その結果を地方運輸局長に報告しなければならないこととなっておりますことから、本日は平成30年10月から令和元年9月までの1年間における補助対象系統の運行等についての評価をお願いいたします。

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

こちらは、計画策定から事業評価までの流れを時系列に示したものでございまして、毎年6月に計画を策定したうえで、10月から翌年9月までの1年間で事業を実施し、事業終了後の12月に事業評価を実施するといった流れを御確認いただけるかと思っております。

また、事業評価の下、2月のところに第三者評価とありますが、第三者

評価につきましては、原則として2年に1度、当協議会が提出した事業評価結果を基に学識者と運輸局の幹部で構成される第三者評価委員会による評価が実施されることとなっております。

それでは、【資料2-2】を御覧ください。

こちらは国が定める様式でございます。

左から「①補助対象事業者」、「②事業概要」、「③前回の事業評価結果の反映状況」、「④事業実施の適切性」、「⑤目標、効果の達成状況」、「⑥今後の改善点」といった順に記載することとなっております。津市コミュニティバスの評価につきましては、系統毎に評価を実施しております。

時間も限られておりますことから、各系統及び各地域における目標の達成状況及び今後の改善点などを中心に、簡単に説明させていただきます。

なお、評価基準につきましては「目標達成」したものをA、「80%以上目標未達成」のものをB、「80%未満」のものをCといたしました。

資料の1枚目には、久居地域のコミュニティバスについて記載しております。

表の右から2列目の「⑤目標・効果達成状況」の欄を御覧いただきますと、稲葉ルートの利用者数が前々年度比103.5%で、目標値の120%を達成できなかったことから、評価はBとしました。

次の稲葉ふれあい会館ルートは、利用者数が全前年度比69.7%で、目標値の110%を達成できなかった上、達成率が80%未満であったことからC評価としました。

榊原ルートは2系統ありまして、いずれも利用者数が89.3%で、目標値120%を未達成でB評価としました。

桃園ルートの利用者数は112.7%で、目標値110%を達成したためA評価としました。

野村ルートの利用者数は120.4%で、目標値110%を達成したためA評価としました。

このページの一番下の行が久居地域全体を示すもので、利用者数は前々年度比94.4%で、目標の116%を達成することが出来なかったということで、評価をBとしました。

全市的な傾向としまして、「高齢者外出支援事業」で一旦利用者の減少に歯止めがかかったものの、その後は利用者数があまり伸びておりません。

今後の対応策としましては、実施したアンケートなどにより地域ニーズ

の把握に努め、需要に合ったバス運行になるよう旧市町村の枠に捉われずに路線の見直し等を図っていく旨を記載しました。

資料の 2 枚目は、上側が河芸地域、下側が芸濃地域となっております。

まず、河芸循環北ルートは、前々年度比の利用者数が 171.4%で、目標値 110%を達成したためA評価としました。

河芸循環南ルートの利用者数は 195.5%で、目標値 110%を達成したためA評価としました。

また、河芸地域全体の利用者数も 182.4%で、目標値 110%を達成したため評価をAとしました。

河芸地域では、高齢者外出支援事業の影響で利用者数に大きな増加がありました。今後、地域内の移動ニーズを把握しながら路線の見直しを図っていきます。

次に、芸濃地域の芸濃循環明ルートは、利用者数が前々年度比 213.6%で、目標値 110%を達成したためA評価としました。

芸濃循環安西ルートは、利用者数が前々年度比 142.3%で、目標値 110%を達成したためA評価としました。

芸濃循環雲林院ルートは、利用者数が前々年度比 239.5%で、目標値 130%を達成したためA評価としました。

芸濃循環河内ルートは、利用者数が前々年度比 121.5%で、目標値 120%を達成したためA評価としました。

また、芸濃地域全体の利用者数も 167.2%で、目標値 117%を達成したため、評価をAとしました。芸濃地域は地域内の商業施設への利用者が多く、高齢者外出支援事業の影響で、利用者が大きく増加しました。

次のページを御覧ください。安濃地域と美杉地域になります。

安濃地域明合ルートは、利用者数が前々年度比 149.8%で、目標値 130%を達成したためA評価としました。

安濃地域草生ルートは、利用者数が前々年度比 132.0%で、目標値 110%を達成したためA評価としました。

また、安濃地域全体の利用者も 158.5%で、目標値 121%を達成したため、評価をAとしました。安濃地域におきましても高齢者外出支援事業の影響で大きな増加がありました。

次のページからは、2 ページにわたり美杉地域となります。廃止代替バスの名張奥津線につきましては、利用者が前々年度比 71.2%で、目標値

101%を達成できず、達成率が80%未満でしたので評価はCとしました。

なお、名張奥津線につきましては、美杉地域の人口の減少もあり、1便あたりの利用者数が2.0を下回りましたことから、前年度の平成30年度から補助対象外となっております。

次に、川上ルートは第3～6号系統の4系統で、利用者数が前々年度の98.5%で、目標値105%を達成できませんでしたので、評価はBとしました。

丹生俣ルートは、利用者数が前々年度の111.5%で、目標値の110%を達成することができたのでA評価としました。

また、美杉地域全体の利用者も109.6%で、目標値107%を達成したため、評価をAとしました。

最後のページは、美里地域と一志地域になります。

長野・高宮ルートは、利用者数が前々年度比102.4%で、目標値80%を達成できたためA評価としました。

辰水ルートは、利用者数が前々年度比82.2%で、目標値の70%を達成できたためA評価としました。

また、美里地域全体の利用者数は91.6%で、目標値75%を達成したため評価をAとしておりますが、全体として目標値が低かったのは、平成29年にスクールバスが導入されるまでは小中学生の利用がありましたが、スクールバスの導入によって利用人数が大きく減ることを見越したことによるものです。

最後に、下段の一志地域です。

まず、川合ルートですが、利用者数は148.3%で、目標値の120%を達成したためA評価としました。

次に、高岡ルートですが、利用者数は100.5%と、目標値の110%を達成することができませんでしたのでB評価としました。

また、一志地域全体の利用者数は122.4%で、目標値115%を達成することができたため、評価をAとしました。

続きまして、【資料2-3】をお願いいたします。

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

内容につきましては、津市都市マスタープラン及び津市地域公共交通網形成計画の趣旨に合わせまして、広大な市域において少子高齢化や人口減

少が進展しておりますことから、コンパクト&ネットワークという考え方を念頭に、各公共交通機関の連携により、「一体感のあるまちづくりを支え、誰もが移動できる公共交通体系の実現」を目指す旨を記載しております。

続きまして、【資料 2-4】をお願いいたします。

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

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

2 ページを御覧ください。

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

資料をめくっていただきまして、3 ページには目標達成に向けた公共交通に関する取組内容ということで、網計画形成に位置付けられている主な事業を記載した上で、具体的な取組につきましては、「津市高齢者外出支援事業」と、今年 2 月に実施いたしました「地域公共交通アンケート」を記載いたしました。

また、4 ページには第 1 次津市地域公共交通網形成計画における最終年度の施策の点検について記載してございまして、協議会内に分科会を設置して実施した評価の中で見えてきた課題を、次期計画にも引継ぐことを記載しました。

続く 5 ページから 6 ページが計画の達成状況となっておりますが、5 ページにつきましては【資料 2-2】と内容と合わせてこういう評価になっているということです。

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

幹線につきましては、事項 2 におきまして三重県から御説明いただきますが、特に注意しなければいけないのが「津太陽の街線」、「亀山棕本線」、「辰水線 (A)」でございます。

と言いますのも、津市コミュニティバスの一部が国の補助金をいただい

ておりますように、幹線系統につきましても国及び県からの補助金を受けているのですが、一日あたりの輸送量が15人を下回った場合は補助対象外となってしまいまして、そこに接続しているコミュニティバス等の支線までもが補助対象外になってしまうからです。

つきましては、当協議会といたしましても幹線の利用を促進していく必要がございますことから、各系統における対策を一番下に記載いたしました。

7ページでは、各地域における今後の対応について記載しました。

また、8ページでは、「津市コミュニティバスの利便性向上に向けた取り組み」について記載しました。

今後の対応方針ということで、高齢者を対象としたバスの乗り方教室等、高齢者の集まりの中に行きまして公共交通に関する啓発等も今年度取り組むことになっておりますので、そういったことも実施していく旨を記載いたしました。

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

今後の対応方針といたしましては、1日あたりの輸送量が15人を割り込む恐れがある幹線系統を中心とした利用促進活動の継続、名松線の利活用に向けたコミュニティバスの見直し、高齢者を対象としたバスの乗り方教室の実施の3点を記載いたしました。

11ページはアピールポイントということで、現在策定中の第2次津市地域公共交通網形成計画の目標設定までのプロセスを記載し、その中で、コミュニティバス等路線の再編に取り組んでいくこととしております。

そして、その自主運行バス（廃止代替バス）の見直し（案）とコミュニティバスの再編（案）の基本的な考え方をまとめたものを12ページに記載しました。

続きまして、三重県から地域間幹線系統について御説明いただきたいと思っております。

<藤野委員代理> それでは、地域間幹線系統の実績報告ということで御説明させていただきます。お配りいたしました地域幹線系統分析シート（令和元年度）を御覧いただきたいと思っております。

先程、国の補助を受けるための市内のフィーダー系統の事業評価について御説明いただいたところなのですが、県におきましても、来年の1月10日に三重県生活交通確保対策協議会というところで地域間幹線系統バス路線についての事業評価を行う予定でございます。県内には地域間幹線系統が47系統ございまして、そのうち多くの市町が合併し、なおかつ隣接自治体も多いということで、津市様の場合だと13系統が集中している形になっております。

お配りしているシートなのですが、現時点で確認調整中の部分が多くありますので未定稿であることを御承知おき願いたいと思います。事務局からの御説明にもありましたが、フィーダー系統の認定についてはこれら地域間幹線系統との接続などが条件となっております。

1 ページ目の津太陽の街線ですが、3 に接続する地域内フィーダー補助受給系統というところがありまして、この津太陽の街線は国と県の補助を受けておりまして、二つのフィーダー系統が接続しています。仮に、この幹線が廃止になったり幹線でなくなったりしますと、この二つの路線はフィーダー系統ではなくなってしまっていて、国の補助金が受けられなくなったり、経費がかさんで運行の継続が難しくなるということになりかねません。

地域間幹線系統につきましては、県の協議会の所管ではあるのですが、その存続によって影響を受けるのは沿線市町様になりますので、皆様には我が事として地域間幹線系統の利用促進に取り組んでいただきたいと思います。

系統数が13と非常に多いですので、時間の都合上個々の路線の評価内容は後程御確認いただきたいと思います。平成29年度実績値をベースとしているのですが、それについて100%以上の実績を獲得した路線をA評価、目標の90%以上を達成した系統をB評価、目標の90%未満だった系統をC評価としていますが、結果だけ申し上げますと、13系統のうち1日当たりの輸送量が目標を達成したA評価の系統が6系統、B評価が5系統、C評価が2系統となっております。

評価シートをつけさせていただいているのですが、着目していただきたいのは実績輸送量の推移です。先程の説明にもありましたが、地域間幹線系統は国と県から補助金を支出させていただいております。この輸送量が2年連続で15.0を下回りますと、補助要件上幹線から外れてしまいます。例えば、1枚目の津太陽の街系統については、3年連続で実績輸送量が減

少しております、本年度の評価はCで輸送量は補助の基準 15.0 に近づいています。

めくっていただきまして、3枚目の辰水線(A)の評価はBなのですが、近年実績輸送量が15.6と低い数字になっておりまして、今年度も15.3ということで補助要件の基準値に近づいておりますので、津市さんと一緒に利用促進を考えていきたいと思っております。

また、最後の亀山本線ですが、この系統につきましては津市さんと亀山市さんとの廃止代替路線となっております。先程輸送量の推移が重要と申し上げたところなのですが、28年度以降2年連続で輸送量が1人程度減り続けておりまして、15.0に近づくことが不安だったのですが、今年度は16.7をキープしており、一定の改善は見受けられました。しかし、この系統には津市と亀山市の5本のフィーダー系統が接続しておりまして、補助対象外となった場合にこれらのフィーダー系統を存続させようとするれば、両市で多額の運行費用が必要となってくるので注意が必要です。

津市さんの事業評価のところでも幹線について位置付けていただいているところではあるのですが、これらの系統につきまして県としても一緒に考えていきたいと思っておりますので、また皆様にも御協力いただければと思っております。簡単ですが報告は以上です。

<伊豆原会長> 補足しますと、【資料2-4】は中部運輸局管内で第三者評価の対象となっている市町が今作っている書類で、中部運輸局で保管される書類です。今年度は評価対象ですね。中部運輸局から中部様式というものを作って下さいということで整理をさせていただく。そして、【資料2-2】と【資料2-3】は全国共通の様式で、これは国のいわゆる霞が関に行く書類ですから、この二つは整合していないといけません。

地域間幹線系統については今説明がありましたが、合併前の市町村をまたいでいる系統の中で重要と思われる、県の方でピックアップしていただいた47路線が地域間幹線系統として補助対象になっているという状況になるわけです。そういうことを前提に、今説明いただいたところで、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。これは挨拶のときに言いましたが、1月24日までに支局に提出しないと行けないので、今日いろいろ意見をいただいた上で修正して、1月24日までに国へ提出したいと思っております。御質問、御意見はいかがでしょう。

<松本委員> 時間も無いので会長預かりにしますが、ABCで評価していただいて、Cは痛いと思うのですが、自己反省も含めてCを付けるということできましょう。皆さんがやっぱりCは厳しいよということでしたら変わっても良いかもしれませんが。

重要なのは、それに対する改善点です。これ見ると、残念ながらAもBもCも同じような表記になっていて、これでは全然自己反省というか改善の方向が見えないので、せめてABCに関してはトーンを変えてほしいです。特にCに関しては危機感を持ってもらわないといけないので、Cに関しては特に今後の改善点をもっとしっかり書いてほしいと思います。もうひとつは、中部様式の8ページ、基本的にはこのActと国に出す【資料2-2】の⑥今後の改善点は整合が取れてほしいのですが、全然違うことが書いてあるので、ある程度整合を取って下さい。

実際の書き方は会長と事務局に一任します。以上です。

<伊豆原会長> はい。他にいかがですか。

<竹田委員> この評価はこの通りだと思うので是認することになるのですが、なぜこういう高評価が得られたかを見ると、⑥の改善点の中に津市高齢者外出支援事業によるものと書いてあります。言葉を変えれば、麻薬が効いているような状態ですよね。

1つ質問したいのですが、高齢者外出支援事業というのは、将来にわたって継続されるものなのでしょうか。つまり、我々の想定を超えたところで支援が入って、結果としてこうなっているのですが、下手をすると我々の判断を誤らせることになりかねません。それが入らなかつたら実際はかなり厳しくて、C評価が結構出たのではないかと予測するわけですね。

従って、その支援事業に対する評価も必要ですし、これが継続されるのならば思い切ってコミュニティバスを福祉バスにして、無料化してもらった方がよほどすっきりすると思います。我々の検討の対象からも外していただければ、もっと三重交通の路線をどうするか、廃止代替バスをどうするかという議論に集中できると思うのですね。

また、マイナンバーカードを取得するという一定の条件はありますが、コミュニティバスは無料。しかし、旧津市民は同じ条件でシルバーエミカ

を取得しても2千円分しか使えないわけですよ。これが本当に持続可能な制度なのか私自身も疑問に思いますし、市民の間からもそういう疑問が出ていますので、この評価は慎重に検討しなければいけないと思います。

これは継続した支援事業なのかということと、継続する前提ならば福祉バスという概念は取り入れられないのか。そして、これは国や県の補助は問題無いのですかね。そのあたりも若干心配しているのです。これは福祉バスではないか、国交省ではなくて厚労省の線になるのではないかと、そういう心配もしますので、そのあたりの所見だけ聞いて安心できればと思いますでしょうか。

<伊豆原会長> なかなか難しい話ですが、いわゆる高齢者外出支援事業というのは、65歳以上はコミュニティバスが無料というルールなのですね。そういう中でこういう補助事業というのが継続されるのかどうか。それから、実質無償運行しているのに、国としてどうしてサポートしているのかという話も私は分かりませんが、鈴木委員、何かありますか。

<鈴木委員> サポートというのは、今コミバスをフィーダーとして補助されているものが、福祉バスにすると無くなるのかということですか。

<伊豆原会長> 要は、料金をとっていないバスに補助金をくれるのですか。

<鈴木委員> 無償運送となると当然許認可の対象ではなくなります。フィーダー補助は路線バスに対する補助という形になりますので、当然許認可の対象にならないと補助の対象にはならないです。

<伊豆原会長> 道路運送法の問題にも関わってきますよね。無償でいけば道路運送法から外れてしまいますから、議論する場も無くなる。

竹田委員がおっしゃった話は、補助対象になるのかという話も考えていけないといけないわけですよ。実質無償となるのか、どういう形でこれから整理されるのかというのは見えていないので分かりません。

地域間幹線の太陽の街線が15.1で補助切れ寸前ですよ。これが2年続くと大変なことが起きますので、そういう危機感を持たないといけないし、今竹田委員がおっしゃったことを国交省がどう判断していくのかは大

変気になる話です。いわゆる利用者数だけで物事を判断する仕組みで良いのかどうかというところへ行く可能性も無いわけではない。

<竹田委員> 一番心配しているのは、国はマイナンバーカードを普及させたいがために補助金を認めていて、マイナンバーカードがある程度普及すれば、この制度が福祉バスではないかとなって補助金が打ち切られるのではないかということです。そのあたりは、県や国と連携してこの補助制度を守ってほしいと思います。津市として福祉バスに切り替えるのであれば、それはそれですっきりしますから良いのですけど。

<伊豆原会長> 大変難しい話なので、それはまた話をさせていただこうと思います。国へ出す事業評価についての話を先にしたいと思いますが、何か御意見はございませんか。

<村田友和委員> 松本委員がおっしゃったように、確かにC評価は厳しい評価だと思いますが、久居地域、芸濃地域、安濃地域はほぼA評価、芸濃地域に関しては全てA評価になっています。運行させていただいている現場の芸濃、安濃地域を見ますと、A評価というのはあくまでも上っ面のAで、現状はC以下の評価だと思います。

この評価で今後考えていけないといけないのは、A評価だから大丈夫ということではないということで、今回のA評価に甘んじることなくやっていけないといけないと思います。

そして、芸濃、安濃の運行路線には非常に無駄が多くて、目の前にバス停があるのに停留所を作っている。スーパーができたからといって、新しくバス停を作っています。少し歩いていただいたら路線ももう少し短縮できて、違うところへ路線を伸ばせるということがたくさんありますので、そういった部分も見直すべきではないかと思います。

久居、芸濃、安濃の3つの地域を比較しますと、現場で運行している運転手の立場から言いますと、久居は昼食の休憩時間もしっかりとれるけれど、芸濃はほとんどとれない。すごく過密なスケジュールで運行させられているのが現場の現状です。だから、パーセンテージが上がっても、そういう過密なスケジュールで運行を組んでいると、今度は運行を委託する業者が無くなります。そうすると、コミュニティバスそのものを運行してい

くのが津市として難しくなっていくのかなと思います。

美杉のC評価の奥津線よりも、芸濃とか安濃のA評価の方が危ないのではないかと思います。実際に現場に行ってみていただいたら分かりますが、ほとんど乗っていません。1人が2人になってもパーセンテージは上がるのですね。これをパーセンテージの表記ではなく人数で出した場合、ほとんど利用されていないということが明らかになるかと思いますが、パーセンテージで見たら確かにA評価ですが、もっと厳しい目線で評価していかないといけないのではないかと思います。以上です。

<伊豆原会長> 今のお話の部分は、これから評価を受けて次の確保維持改善計画の目標値をどうするかというあたりに関連する話だと思います。大変良いお話をいただきました。次のステップへ向けての話をいただいたと思いますので、来年度申請するときに今の御指摘について検討する必要があるかと思います。

他にいかがでしょうか。私が気になっているのが中部様式の書き方で、6ページが変なタイトルになっていますので変えないといけないですね。チェックはチェックとしてやってもらえれば良いので。

それから、先程松本委員が言われたのですが、これがActですかという話。そこはきちんと書いていかないと、かなりシビアに指摘されると思います。

それから、これは会長預かりという話なのですが、アピールポイントのところはまだ決まっていない計画をアピールしていくというのは大丈夫ですか。まだ計画書が案であって、パブコメも今からやっていく中で、こういうふうにやっていきますと書いていけるのですかね。先に出ていってしまう、こういうのがアピールポイントになっているよというのは気になりますね。どういうことを自分たちで努力したかということを書いてほしいというのがアピールポイントであって、ここで協議した内容を書いてくださいと言っているのではないと思うのですよ。事務局がどういう努力をして、地元の住民の皆さんとどういうことをやってきたか、どういう工夫をしたか、そういうことを書いていただくのが良いと思います。

それから、第三者評価委員会でこういうコメントが出てきているのですから、「事業評価結果の反映状況」というところに、こういう指摘をいただいたことに対してどういうふうになりましたよという話を整理しておかな

いといけないと思うのですね。そのあたりは私の方でお話したいと思えます。以上が、私が気になった点です。

まだ少し時間がありますから、支局の鈴木委員にもう一回チェックしていただくということをお願いしておきたいと思えます。よろしくお願ひします。

幹線系統については本当にシビアに見ておかないと、地域間幹線が補助対象から外れた場合は、それに関連するフィーダー系統は全部カットされます。これは県からお話が合った通りですので、15.1 や 15.3 というのはもう危機的状況になっていると思わないと大変なことになってしまう。どいう考えということとは関係なく補助から落ちますので、そこは本当に真剣に考えないといけないということです。是非よろしくお願ひします。

何かございましたらお受けしたいですが、もし無ければ会長預かりで事務局と中身を精査させていただいて、国の方に提出させていただくということをお条件として御了承いただけたらと思えますが、いかがでしょうか。

よろしいですか。ありがとうございます。それでは、そういうことで責任が重いですが、事務局と私で精査させていただきます。今日用意された議題はここまでだと思えますが、事務局にお返ししてよろしいですか。それではお願ひします。

<事務局> 計画(案)を御承認いただきありがとうございます。本日、御確認いただきました第2次津市地域公共交通網形成計画(案)につきましては、パブリックコメント等の手続きを進めます。また、路線図、運行計画につきましては、市で調整いたします。

それでは、これをおもちまして、令和元年度第7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8回協議会につきましては、3月中旬の開催を予定しております。改めて御通知いたしますので、よろしくお願ひいたします。

皆様、良いお年をお迎えください。本日はありがとうございました。