

令和2年度第2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2年度第2回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和2年8月17日(月)午前9時30分から午前11時40分まで
3 開催場所	津市センターパレスホール(津市センターパレスビル5階)
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 松本幸正(会長)、横田明人(副会長)、渡邊公隆(副会長)、 伊藤好幸、内山宜哉、阪野房義、鈴木博行、竹田治、谷口直二、 谷山昭、中野孝、中平恭之、西川明正、濱地秀幸、藤田卓文、 宮崎清、村田和久、森田寛、中根真由美(天野委員代理) (事務局) 都市計画部次長 落合毅人 交通政策課長 垣野哲也 交通政策・海上アクセス担当主幹 杉崎雅人 交通政策・海上アクセス担当 藤原崇、桂京佑、見取秀祐
5 内容	1 自家用有償旅客運送事業の登録更新について 2 津市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 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2年度第2回協議会の議事内容】

<事務局> 開会に先立ちまして、本日の会議進行について、注意点を御説明させていただきます。

本日の会議では、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、人と人との間隔を空けるため、一人1席としております。

会場が広いことから、発言の際にはマイクを御使用いただきたいと思いますのですが、数に限りがあるため、無線マイクを持った担当が委員の皆様のところまでマイクを運ばせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、令和2年度第2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。

今年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、第1回協議会を書面決議とさせていただいたこともあり、今回が初顔合わせとなりますことから、委員の皆様のお紹介をさせていただきます。お名前をお呼びいたしますので、恐れ入りますが、御起立、一礼のうえ、御着席をお願いいたします。

名城大学工学部社会基盤デザイン工学科教授 松本会長でございます。

津市自治会連合会副会長 横田副会長でございます。

津市都市計画部長 副会長の渡邊でございます。

三重県地域連携部交通政策課長 天野委員が御欠席のため代理の中根様でございます。

津市地域公共交通活性化協議会公募委員 伊藤委員でございます。

三重交通株式会社中勢営業所所長 内山委員でございます。

津市地域公共交通活性化協議会公募委員 阪野委員でございます。

国土交通省中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官 鈴木委員でございます。

地域公共交通コーディネーター 竹田委員でございます。

三重県津南警察署交通課長 谷口委員でございます。

津市地域公共交通活性化協議会公募委員 谷山委員でございます。

津建設事務所総務・管理室管理課長 中野委員でございます。

近畿大学工業高等専門学校総合システム工学科(都市環境)准教授 中平委員でございます。

社会福祉法人津市社会福祉協議会副会長 西川委員でございます。
津市建設部建設政策課長 濱地でございます。
三重県津警察署交通官 藤田委員でございます。
津市地域公共交通活性化協議会公募委員 宮崎委員でございます。
三重交通労働組合中勢支部支部長 村田和久委員でございます。
一般社団法人三重県タクシー協会津支部長 村田友和委員は、本日欠席との御連絡をいただいております。
津市地域公共交通活性化協議会公募委員 森田委員でございます。
以上20名でございます。よろしく願いいたします。

続きまして、事務局の紹介をさせていただきたいと思っております。
事務局次長を務める交通政策課長の垣野でございます。
交通政策・海上アクセス担当主幹の杉崎でございます。
交通政策・海上アクセス担当副主幹の藤原でございます。
交通政策・海上アクセス担当の桂でございます。
交通政策・海上アクセス担当の見取でございます。
最後に私、事務局長を務めさせていただきます都市計画部次長の落合でございます。
本年度の事務局は、このような体制で取り組んでまいりますので、よろしく願いいたします。
それでは、議事進行につきましては松本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。

<松本会長> 皆様方はじめまして、会長を仰せつかりました名城大学の松本でございます。これまでは、伊豆原先生が会長を長くお務めいただいたことですが、今年度から私が会長を務めさせていただきます。どうぞ皆様方の御協力をよろしく願います。

今年度は、昨年度までに皆様に地域公共交通網形成計画を策定いただきまして、それに沿って、いよいよ路線の再編の中身を検討していくこととなります。

この地域公共交通会議といえますのは、いわゆる地域にとって相応しい公共交通を、地域の方々に考えられる仕組みとういことになっておりまして、これは地域にとって非常にチャンスであるというふうに私は思っております。

ますので、地域の方々、ここに御参加いただいている皆様方と共に地域に相応しい交通の在り方を模索していきたいと思っています。

一方で、我々が考えないといけないのは、いわゆる「ある交通だけが良い」、「ある交通だけで全てを賄う」ということに陥らないことだと思っております。例えば、コミュニティバスは安いからどこもかしこもコミュニティバスでいこうというふうになる傾向があるのですが、そうではない。地域には路線バスもあるし、鉄道もあるし、タクシーもある。それぞれがそれぞれの役割を果たしながら連携して、地域全体で良いものに仕上げていく姿勢が大事だと思っております。この場にお集まりの皆様方にはそういった視点をお持ちいただきながら、その中で「では、これはどうしたら良いのか」とか、そういった御意見を賜りたいと思っております。

いずれにしましても、皆様に支えていただきながらこの会を運営していきたいと思っておりますので、どうぞ御協力をよろしく申し上げます。

それでは、座って進めていきたいと思えます。

まず、初めに出席状況の確認を事務局からお願い致します。

<事務局> 本日の会議は、委員総数20名のうち19名の出席をいただいております。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

規約第8条第2項の規定による成立要件を満たしているということになります。

お手元の事項書を見ていただきますと、2つの事項がございますが、議題に入ります前に、中部運輸局三重運輸支局の鈴木委員から御報告、御説明があるということですので、お願いしたいと思えます。

<鈴木委員> 三重運輸支局の鈴木でございます。

お手元に「活発で良い議論ができる会議のために」という資料を配らせていただいておりますので、こちらを簡単に説明させていただきます。

松本会長からも説明がありましたように、地域公共交通会議は、地域の住民の方や交通事業者、行政等の関係者が集まって、この地域に相応しい公共交通を作り上げ、5年後10年後といった将来に渡って地域の公共交通を維持できるように、様々な課題を話し合っ決めて場所となっております。

す。

この地域公共交通会議の議論が活発に、より実のある議論になるように、参加者の役割を示した内容が冊子の3ページから4ページに載っております。住民代表の方は、このような場でいきなり発言するのは委縮してしまいがちということがあるのですが、冊子の記載内容にありますように、日頃から感じていることとか、利用するうえでの課題や困ったことを伝えるとか、そういった観点で発言していただければ良いかと思っておりますので、よろしく申し上げます。

時間の関係もございますので、詳細な説明は割愛させていただきますが、次回会議に向けて、お時間がある時にお目通しいただきますようよろしく申し上げます。

併せて「バスデータ活用大百科」ですが、こちらは1枚もののペーパーを配らせていただいておりますので、こちらも簡単に御説明させていただきます。

新たにバスを走らせたり、路線を見直したりするためには、利用者の需要とか路線の利用特性とかそういったものを的確に把握することが重要で、そのために様々な調査を行っているわけですが、そのデータが十分に有効活用されていないといった状況が見受けられているところでございます。

そこで、利用実態の把握とかその結果の分析の標準的な手順、そういったことを示すことで調査結果を正しく分析して活用できるように、昨年度、中部運用局の方で松本先生をはじめとする学識経験者の方に助言をいただきながら取りまとめたのがこちらの「バスデータ活用大百科」になります。

この冊子には、どんな時にどんなデータを活用したら良いかとか、調査結果の効果的な見方等についての事例を紹介していますので、事業者さんとか自治体さんがバスの運行計画とかダイヤの作成とかに活用していただければ良いかと思っております。

主に自治体さんとか事業者さん向けの内容ではありますが、こういった会議の場でも様々なデータをもって議論することが多いと思っておりますので、委員の皆様方もお時間がある時に御覧いただければと思います。

この「バスデータ活用大百科」の実物は60ページぐらいの冊子になっているのですが、一番下にダウンロード先のURLやQRコードが記載されていますので、そちらからアプローチしていただければと思います。

私からは以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

只今の御説明に対しまして、御質問、御意見がございましたらいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいですかね。

特に1点目、「活発で良い議論ができる会議のために」ということですが、私も最初にお話しさせていただきましたように、この会議は皆さんで地域に相応しい公共交通を作り上げていくということですので、是非御遠慮なく御発言いただければと思っております。

それから、私がいろいろなところで参画させていただきながら感じることは、公共交通関係の言葉は難しいですね。カタカナ用語が多かったりしますので、言葉がよく分からないといったことでも全然構わないので、御質問、御意見をいただければと思います。どうぞ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って進めてまいりたいと思います。

まず1番、「自家用有償旅客運送事業の登録更新について」ということで、事務局から御説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項1「自家用有償旅客運送事業の登録更新」について御説明申し上げます。

初めての委員もいらっしゃると思いますので、津市コミュニティバスの道路運送法における事業区分等について御説明いたします。

津市コミュニティバスにつきましては、合併前の市町村で実施していた運送事業を引き継いだこともあり、地域ごとに運行の成り立ちが異なりますことから、事業用の緑ナンバーをつけた車両を用いて運行している一般乗合旅客自動車運送事業と、自家用の白ナンバーをつけた車両を用いて運行している自家用有償旅客運送事業があります。

一般乗合旅客自動車運送事業につきましては、委託先の事業者が道路運送法第4条による国の許可を得たうえで委託先の事業者の車両を用いて運行しており、自家用有償旅客運送事業につきましては、津市が法第79条による国の登録を受けたうえで公用車を用いて運行しております。

それでは、【資料1-1】を御覧ください。

現在、津市コミュニティバス全24路線のうちの15路線につきましては、

法第 79 条に基づき国土交通大臣の行う登録を受け、自家用有償旅客運送事業にて運行しております。

併せて【資料 1-2】を御覧ください。こちらは津市が同法第 79 条の 3 の規定により受けている『自家用有償旅客運送者登録証』でございます。登録の有効期間が令和 2 年 9 月 30 日までとなっておりますことから、津市コミュニティバスの事業をその後も継続していくためには、同法第 79 条の 6 の規定に基づき、有効期間の更新登録を受けなければならず、更新登録の申請時には、【資料 1-4】のとおり、当協議会において合意を得たうえで、協議が調っていることを証する書類を添付する必要があります。

今回提出する予定となっております申請書類につきましては、自家用有償旅客運送の更新登録の申請書が【資料 1-3】、届け出る自動車の一覧表が【資料 1-5】、対象となる路線図が【資料 1-6-①～⑤】でございます。

また、更新登録の申請にあたりましては、さらに【資料 1-7-①～③】の添付が必要ですが、当該資料につきましては、個人情報が含まれておりますことから、記載内容は省略しております。

その他、自動車の車検証、運転手の免許証、運行管理者資格者証及び、対価の額を示す書類として、「津市コミュニティバスの設置及び管理に関する条例」を抜粋したものを添付したうえで申請を行う予定です。

最後に、事項 2 で御説明いたしますが、令和 3 年 4 月に津市コミュニティバスの再編を予定しておりますことから、今回更新する内容につきましては、新ルートでの運行開始 1 か月前までに、変更登録の申請を行う予定です。

以上で、事項 1 「自家用有償旅客運送事業の登録更新」についての説明とさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございました。

いきなり難しい話になったと思いますが、今の事務局からの御説明に対しまして御意見、御質問等をいただければと思います。いかがでしょうか。

よろしいですかね。

簡単に申しますと、一般的に旅客運送というのは緑ナンバーの車両で行う必要があるのですが、特例的に白ナンバーで行えるということです。

白ナンバーでお金を取ると、白タクということで違法行為になるわけですが、それを特別に認めて貰える。何故かといいますと、括弧が書いてあ

りますが、例えば【資料1-2】の4番「自家用有償旅客運送の種別 市町村運営有償運送（交通空白輸送）」ということで、基本的には交通空白地、いわゆる交通事業主さんがいないから止むを得ず市町村が運行主体になって白ナンバーの車で有償運送を行うという形になっているわけですね。ですから、基本的にこれが認められている地域は交通空白地だということを皆さんに合意いただく必要がありますが、これは継続ですので大きく環境が変わっていない限りはそのままであるかなと思っております。

念のため、更新ということで、継続でありますので、これまでの交通事故の発生状況、苦情状況、あるいは運輸局等々からの監査の状況等々がありましたらそのあたりを御報告いただけますでしょうか。

<事務局> 交通事故や運輸局からの指摘等は特に無く、安全に運行しております。

<松本会長> 鈴木委員、何か補足はありますか。

<鈴木委員> 自家用有償運送なのですが、全国的には重大事故が発生しておりまして、昨年度は過去5年で一番重大事故の件数が多くなっております。日頃から安全管理に十分気を付けて運行していただいていると思いますが、改めて【資料1-7-③】の所にもありますけれども、異常時の対処方法とか運行受託者からの日常からの情報提供とか、そういったものに気を使って運行していただくようお願いしたいと思っております。

<松本会長> 事務局はよろしかったでしょうか。

特に最近、想定以上に雨が降ったり風が吹いたりして、それで倒木等があったりして道路状況が悪かったりしますので、その辺の管理等々も必要になるかと思っております。

より一層しっかりとお願いしたいということだと思います。

その他、よろしいでしょうか。

それでは、特に御異議が無いようでございますので、今回の「自家用有償旅客運送事業の登録更新」につきまして御承認いただいたということでよろしいでしょうか。

ありがとうございました。では、公共交通会議として合意を得たということで、登録更新の申請を進めていただければと思います。ありがとう

ございました。

それでは、次の議題に移りたいと思います。

「津市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」について、事務局から御説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項 2「津市自主運行バスの見直し及び津市コミュニティバスの再編」について御説明申し上げます。

はじめに、今回の見直し及び再編の趣旨について説明させていただきます。

昨年度、当協議会での議論を経て「第 2 次津市地域公共交通網形成計画」を策定したところですが、計画を策定する中で、地域の移動ニーズに応じた移動手段が確保できていないケースや、著しく利用の少ない路線の存在、鉄道や民間路線バスとの運行の重複、運転手不足に起因する運行経費の増大など、様々な問題点が明らかとなつてまいりましたことから、自主運行バス及び津市コミュニティバスの利便性の確保及び効率性の向上を図ることによって、津市の公共交通網を持続可能なものとしようとするものです。

それでは、資料に沿って御説明させていただきます。

【資料 2-1】を御覧ください。

こちらは、津市コミュニティバス等の再編のスケジュールでございます。一番下になりますが、令和 3 年 4 月 1 日から新たな運行を開始することを目標としております。

一番上に戻りまして、先ほども申し上げたとおり、昨年度末の令和 2 年 3 月 31 日付けで「第 2 次津市地域公共交通網形成計画」を策定いたしました。

また、2 月から 7 月にかけては、計画に示した方向性に沿って作成した再編素案を基に、各地域で地域公共交通あり方検討会等の地域協議を実施してまいりました。

今回の協議会は、上から 3 つ目の丸印となりまして、自主運行バスの利用が著しく少ない区間の廃止及び津市コミュニティバス再編に係る事業計画等（案）について合意いただきたいと考えております。

今後のスケジュールにつきましては、今回の再編に伴い、ルート名及び使用料等の変更が必要なため、「津市コミュニティバスの設置及び管理に関

する条例」の改正の議案について、9月に開催されます令和2年第3回津市議会定例会へ上程するものです。

その後、11月から12月の間に指名競争入札等により運行事業者を決定し、12月に開催を予定しております第3回協議会において報告させていただく予定です。

また、運行事業者及び本市において国への諸手続きを進めるとともに、各地域の地域だより等の広報紙や津市ホームページへの記事掲載、広報津へのチラシの折り込み等によって、津市コミュニティバス等の再編について、市民への周知を図ってまいります。

続きまして、【資料2-2】を御覧ください。

こちらは、「第2次津市地域公共交通網形成計画」の第10章を抜粋したもので、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の方向性を示した部分となります。

1枚めくっていただいで、73ページの表10-2では、廃止となった三重交通バス路線を津市が三重交通に委託して運行している自主運行バス、いわゆる廃止代替バスの路線ごとの見直しの方向性を示しておりまして、現在運行している7ルートのうち5ルートを表の内容のとおり見直すこととしております。

次に、74ページですが、津市コミュニティバスにつきましては、①移動ニーズ及び利用実態の反映、②他交通機関との役割分担の整理、③地域特性の考慮という3つの方向性に基づき利便性の向上及び運行の効率化を推進するため、表の内容のとおり再編することとしております。

ページをめくっていただきまして、右側76ページの表10-5では、コミュニティバスのサービス水準を示しております。

基本的なサービス水準といたしましては、日常生活対応型として週2日～3日、通院及び買い物に対応した運行をすることとしており、白山地域及び美杉地域の一部においては、地域特性対応型として通学、観光に対応するため、週5日～7日の運行をすることとしております。

それでは、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に係る案の詳細につきまして、地域ごとに説明していきたいと思いますが、説明に入る前に、【資料2-3】から【資料2-7】の記載内容について簡単に

説明させていただきます。

【資料2-3】を御覧ください。

【資料2-3】は、津市コミュニティバスを再編するにあたり、2月から7月にかけて各地域で実施しました地域公共交通あり方検討会等の地元協議の開催状況の一覧となっております。

続きまして、【資料2-4】を御覧ください。

【資料2-4】は、地域公共交通あり方検討会等の地元協議において、地域からいただきました要望及び意見等の内容と、要望等に対する対応について一覧にまとめたものでございます。

続きまして、【資料2-5】を御覧ください。

【資料2-5】は、地域別に①から⑧までございまして、資料左側には今現在運行している現行ルート、右側には地域へ協議に入るにあたり、計画の方向性に沿って作成した再編の素案を表示しております。

続きまして、【資料2-6】を御覧ください。

【資料2-6】も地域別に①から⑧までございまして、こちらは資料左側に【資料2-5】の右側に表示した再編の素案を、資料右側には地域との協議を経て修正をしました再編最終案を示してございまして、右側の再編最終案の図の中に表示しております数字は、先ほど説明をしました【資料2-4】の左から4番目にあります「地区名等」の欄に記した数字に対応しております。

続きまして、【資料2-7】を御覧ください。

【資料2-7】、事務局では個票と呼んでおりますが、こちらにつきましては、路線ごとにルート名、起点及び終点、主な経由地、運行曜日、運行本数、所要時間、運賃、使用する車種、運行形態、特長、そして路線図及び時刻表を取りまとめております。

それでは、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に係る案の詳細につきまして、地域ごとに御説明させていただきます。

お手数ではございますが、【資料2-6】と【資料2-7】を並べていただき、【資料2-7】、【資料2-6】の順に御覧いただきたいと思っております。

北部地域から順に説明させていただきます。

【資料2-7】の1枚目、【資料2-7-①-1】を御覧ください。

こちらでは、「河芸循環ルート」について取りまとめております。

上から 5 番目の枠に路線の特徴を記載しておりまして、地域住民の移動ニーズが高いスーパーサンシ及びその周辺に集積している医療機関や温浴施設のあるほほえみセンター等へ行けるよう、河芸地域全体を循環運行しますが、三重交通バス路線「津太陽の街線」と路線が重複する千里ヶ丘地区等については、週 1 回のみ運行するという特徴を記載しております。

記載項目を上から順に見てまいりますと、起点及び終点は河芸総合支所で、スーパーや医療機関の他、近鉄の駅や公共施設等を経由、運行曜日は月・水・土の週 3 日で、運行本数は 1 日 3.5 往復、運賃は 1 乗車 200 円、車種は乗車定員 11 人以上のバス車両、運行形態は路線定期運行となります。

そして、資料の中段に路線図、下段に時刻表をお示ししております。時刻表の中で停留所名がオレンジ色になっている箇所につきましては、他の公共交通機関との結節ポイントということで、このルートの場合、「近鉄千里駅」と「近鉄豊津上野駅」にて近鉄電車と接続しております。

運賃と運行形態につきましては、今回お示しするコミュニティバスの全ルート案において同一としておりますことから、以後の説明は省略させていただきます。

続きまして、地域からの意見等を反映させた部分を御説明いたしますので、【資料 2-6-①】を御覧ください。

通常ルートの線の色と比べて濃い色となっており、さらに番号が表示されている部分が、地域の要望や意見等を反映して修正した箇所となっております。

先ほど、資料の説明の際にも申し上げましたが、再編最終案に振っております番号は、【資料 2-4】の左から 4 番目の「地区名等」の欄にある番号と連動しております。

「河芸循環ルート」につきましては、資料右側の再編最終案の上の方に①と表示したうえで濃い青色の線になっている部分が主な変更点となっております。

資料左側の再編素案では、三重交通バス路線「津太陽の街線」との役割分担ということで、千里ヶ丘地区及び杜の街地区についてはコミュニティバスを運行しないこととしておりましたが、千里ヶ丘地区は高齢化率が高い地域であり、コミュニティバスの利用も多い状況にあることから、地域住民から運行継続を求める嘆願書 721 筆が提出されました。このようなことを踏まえ、週 1 回、水曜日のみ当該地区を運行することとしておりま

す。

次に、【資料2-7】を1枚めくっていただいて、【資料2-7-①-2】をお願いします。

ルート名は「河芸南・一身田・白塚循環ルート」で、特徴は旧市町村の地域という概念を取り払い、河芸地域南部と一身田及び白塚地区といった津地域北部を一体とした運行をしている点でございます。

起終点は「河芸循環ルート」と同じく河芸総合支所で、運行曜日は火・木・金としております。こちらは効率的な運行ということで、1台の車両で2ルートを運行しようという考えにより、「河芸循環ルート」と曜日をずらした設定としております。

運行本数は1日4往復で、「河芸循環ルート」と同じ車両を使用することから、車種はバス車両となっております。

他の公共交通機関との乗継につきましては、「近鉄豊津上野駅」と「白塚駅西」停留所にて近鉄電車と接続いたします。

地域からの意見等によって変更した点につきましては、【資料2-6-①】の右側の再編最終案の下の方に濃い緑となっており、④と番号を付している箇所になります。左側の再編素案では、津地域北部については白塚地域の商業施設を主とした運行としておりましたが、加えて高田本山前や岩崎病院、津北整形外科といった一身田地区等の医療機関や商業施設についても運行するルートへと変更いたしました。

ここで、自主運行バス「三行線」についても説明させていただきます。

【資料2-6-①】の右側の図、再編最終案の⑥部分になります。

図面では「三行線」ではなく「豊野団地線」と表記しております。計画の方向性におきましては、利用の著しく少ない三行から東豊野の区間について、津市コミュニティバスによる代替を推進するとしておりましたことから、左側でございます再編素案におきましては、青色の点線部分の運行を廃止し、豊野団地内にて転回の上、津駅方面へと戻るルートとしておりました。

しかしながら、東豊野地区、右側の図でちょうど「豊野団地線」と記載しているあたりの地区からは、一身田地区への移動ニーズが多いとの御意見がございましたことから、豊野団地内では転回せずに、団地内を通り抜けた後に「小川」及び「東豊野」を通り津駅方面へと戻るルートに変更し

ております。

なお、路線の名称につきましては、三行までの運行を取りやめますことから、図に示しておりますように「豊野団地線」へと変更いたします。

北部地域については以上です。

続きまして、南部地域について御説明申し上げます。

【資料2-6-②】及び【資料2-7-②-1】をお願いいたします。

【資料2-7】の個票ですが、ルート名は「久居北・片田・高茶屋ルート」で、これまでコミュニティバスが運行していなかった片田地区及び高茶屋地区と久居地域を結ぶことにより、津地域の西部、南部、久居地域を一体とした移動手段を確保している点が特徴でございます。

起点は久居駅東口、終点は片田団地で、運行曜日は火・木・金、1日4往復の運行、車種はバス車両としております。

他の公共交通機関との接続に関しましては、「久居駅東口」停留所にて近鉄電車及び三重交通バスとの接続に配慮いたします。

このルートにつきましては、地域からの意見や要望は特にございませんでした。

【資料2-7】の個票のページをめくっていただきまして、【資料2-7-②-2】をお願いいたします。

「久居南・雲出ルート」ですが、こちらも旧市町村の枠を取り払い、久居地域とこれまでコミュニティバスが運行していなかった雲出地域及び2018年に新たにオープンしたイオンモール津南を結ぶことにより、久居地域と津地域南部を一体とした移動手段を確保している点が特徴となっております。

主な起点は「三重中央医療センター」、終点は「イオンモール津南」で、運行曜日は月・水・土の週3日で、運行本数は1日4往復、車種は「久居北・片田・高茶屋ルート」と同じ車両を使用するルートということで、バス車両となっております。

他の公共交通機関との接続につきましては、時刻表に表記しておりませんが、「イオンモール津南」にて三重交通バスと接続しております。

地域の要望や意見等を反映した主な変更点については、【資料2-6-②】の下の図の右下部分に記載してある⑦ですが、地域住民の移動ニーズの高

いオンモール津南へ新たにルートを延伸し、併せて雲出地区へも運行を開始します。

次に、【資料 2-7】の個票のページをめくっていただき、【資料 2-7-②-3】をお願いします。

こちらの「久居西循環ルート」につきましては、三重交通バス路線「榊原線」との役割分担ということで、再編素案では運行を考えておりませんでした。現在コミュニティバスが運行している地域であり、地域から運行継続を求める意見が強かったことに加え、榊原地区は高齢化率が高いことや、七栗地区はコミュニティバスの利用が多いことから、再編修正案にてルートを新設し、週1日、1日2往復のみ運行しようとするものです。

起点は「久居インターガーデン」、終点は「久居総合支所前」、運行曜日は週1日、火曜日のみの運行で、車両はバス車両を使用いたします。

他の公共交通機関との接続につきましては、「榊原口」にて美里地域のコミュニティバスと接続するとともに、「久居総合支所前」で近鉄電車と接続いたします。

続きまして、北西部地域について御説明させていただきます。

それぞれ【資料 2-6】、【資料 2-7】を1枚めくっていただいて、【資料 2-6-③】、【資料 2-7-③-1】をお願いいたします。

「芸濃北ルート」につきましては、芸濃地域北部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、芸濃総合支所等の行政機関へ行けるよう設定しているのが特徴でございます。

起点は「長徳寺」、終点は「芸濃総合支所」で、運行曜日は火・木・金の週3日、1日4往復の運行、車種は10人以下の普通自動車を使用いたします。

他の公共交通機関との接続につきましては、「中町」停留所にて三重交通バス路線「椋本線」に接続いたします。

このルートにつきましては、地域からの要望や意見は特にございませんでした。

【資料 2-7】の個票のページをめくっていただきまして、【資料 2-7-③-2】をお願いいたします。

「芸濃南ルート」の特徴としましては、芸濃地域南部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、芸濃総合支所等の行政機関へ行けるようルートを設定しています。主な起点は「長徳寺」、終点は「芸濃総合支所」で、運行曜日は月・水・土の週3日、運行本数は1日4往復となっておりますが、現在利用者が少なく特定の方のみが利用している一部区間、具体的には北畑から梅ヶ畑の間と、南山西、南山東につきましては、1日に1往復のみの運行としております。車種は「芸濃北ルート」と同じ車両を使用するというので、普通自動車としております。

他の公共交通機関との接続につきましては、「中町」停留所にて三重交通バス路線「棕本線」に接続いたします。

このルートにつきましても、地域からの要望や意見は特にございませんでした。

【資料2-6】、【資料2-7】それぞれのページをめくっていただきまして、【資料2-6-④】、【資料2-7-④-1】をお願いいたします。

ルート名は「清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート」で、旧市町村の地域という概念を取り払い、移動ニーズが高い芸濃地域の商業施設へ乗り入れるなど、安濃地域と芸濃地域を一体とした移動手段を確保している点が特徴となっております。

起点は「芸濃総合支所」、終点は「安濃総合支所」で、運行曜日は火・木・金の週3日、運行本数は1日4往復、車種は11人以上のバス車両を使用いたします。

他の公共交通機関との接続につきましては、「曾根橋バス停前」停留所にて三重交通バス路線「安濃線」に接続いたします。

地域からの意見等につきましては、次の「妙法寺・野口・棕本ルート」と合わせて御説明いたします。

【資料2-7】の個票のページをめくっていただきまして、【資料2-7-④-2】をお願いいたします。

ルート名は「妙法寺・野口・棕本ルート」で、ルートの特徴は「清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート」と同様、移動ニーズが高い芸濃地域の商業施設へ乗り入れるなど、安濃地域と芸濃地域を一体とした移動手段を確保しております。

起点は「芸濃総合支所」、終点は「安濃総合支所」で、運行曜日は月・水・土の週3日で、運行本数は1日4往復、「清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート」と同じ車両を使用することから、車種はバス車両となっております。

他の公共交通機関との接続につきましては、「曾根橋バス停前」停留所にて三重交通バス路線「安濃線」に接続いたします。

それでは、地域からの意見等の反映ということで、【資料2-6-④】を御覧ください。

下の図、再編最終案の⑨と⑩ですが、再編素案におきましては、「芸濃・安濃ルート」のみが芸濃地域へと運行することとしておりましたが、地域からの意見を反映させ、「清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート」及び「妙法寺・野口・椋本ルート」の両ルートを効率的な路線とすることにより、両ルートともに芸濃地域の商業施設へ行けるよう変更いたしました。

また、上の図、再編素案の真ん中部分に青色の点線で示しておりますのが自主運行バス「安濃線」の立合系統でございますが、計画で示した方向性に従い、路線を廃止したうえで津市コミュニティバスによって当該地域をカバーすることとしております。

続きまして、美里地域について御説明させていただきます。【資料2-6】、【資料2-7】それぞれのページをめくっていただいて、【資料2-6-⑤】、【資料2-7-⑤-1】をお願いいたします。

【資料2-7】の個票ですが、ルート名は「穴倉・辰水・忠盛塚ルート」で、地域住民の移動ニーズに応えるため、旧市町村の地域を越え、新たに津地域の忠盛塚まで延伸している点が最も大きな特徴となっております。

起点は「美里総合支所」、終点は「湯の瀬」で、運行曜日は月・水・土の週3日、運行本数は1日3.5往復、車種は乗車定員11人以上のバス車両を使用いたします。

また、他の公共交通機関との接続につきましては、「稲葉口」にて三重交通バス路線「長野線」に、「忠盛塚」にて同じく三重交通バス路線「長野線」及び「片田団地線」に接続いたします。

地域からの意見等の反映ということで、【資料2-6-⑤】の下の図、再編最終案の右端にございます⑪になりますが、長谷山ハイツからは、かねてより忠盛塚方面への路線延長の要望を受けておりましたが、今回のコミュニティバスの再編にあたり、地域公共交通あり方検討会等において地元

と協議する中でも強く要望がありましたことから、長谷山ハイツから忠盛塚までの区間を延伸したうえで、かねてからコミュニティバス運行の要望のあった「赤坂」に停留所を設置することといたしました。

【資料 2-7】の個票のページをめくっていただきまして、【資料 2-7-⑤-2】をお願いいたします。

ルート名は「長野・榊原ルート」で、大きな特徴といたしましては、久居地域の榊原地区へと延伸することにより、榊原地区の住民が三重交通バス路線「榊原線」に乗り継げるようにしております。

起点は「平木」、終点は「湯の瀬」で、運行曜日は火・木・金の週3日、運行本数は1日4往復、車種は「穴倉・辰水・忠盛塚ルート」と同じ車両を使用するというでバス車両としております。

他の公共交通機関との接続につきましては、「榊原口」にて三重交通バス路線「榊原線」及び津市コミュニティバス「久居西循環ルート」に、「稲葉口」にて三重交通バス路線「長野線」及び「榊原線」の稲葉系統に接続いたします。

地域からの意見等につきましては、【資料 2-6-⑤】の下の図、再編最終案の左上にございます⑬になりますが、上の図、再編素案では三重交通の路線バス「長野線」との役割分担ということで、「平木」から「長野」までの区間はコミュニティバスを運行しないこととしておりましたが、当該区間は現在コミュニティバスが運行していることもありまして、地域からは運行継続を強く求める意見がございました。

「平木」停留所はバスの転回所となっているとともに、平木地区全体が急傾斜な地区であることから、再編最終案では当該区間について引き続きコミュニティバスを運行することとしております。

続きまして、一志地域について説明させていただきます。【資料 2-6】、【資料 2-7】それぞれのページをめくっていただき、【資料 2-6-⑥】、【資料 2-7-⑥-1】をお願いいたします。

【資料 2-7】の個票ですが、ルート名は「一志東・伊勢中川駅ルート」で、当該地域におきましては、かねてよりコミュニティバスについて「みのりヶ丘」への運行を求める声があるとともに、市域を越えた松阪市の伊勢中川駅方面への移動ニーズがありますことから、これらのニーズに対応

し、一志地域東部と松阪市嬉野地域の伊勢中川駅周辺を一体とした移動手段を確保している点が大きな特徴となっております。

主な起点は「伊勢中川駅東口」で、一便目のみ「片野集会所」としております。

また、終点は「とことめの里一志」で、運行曜日は月・水・土の週3日、運行本数は1日4往復、車両は乗車定員10人以下の普通自動車としております。

他の公共交通機関との接続につきましては、「一志総合支所」で三重交通バス路線「波瀬線」及び自主運行バス「高野団地線」と、「川合高岡駅」で近鉄電車と接続いたします。

こちらのルートにつきましては、かねてからの要望及び移動ニーズに对应しているということもありまして、地域からの意見等は特にございませんでした。

【資料2-7】の個票のページを1枚めくっていただきまして、【資料2-7-⑥-2】をお願いいたします。

「一志西循環ルート」でございますが、大きな特徴は井生地区へと延伸した点でございまして、地域からの意見により延伸した部分になりますことから、後ほど改めて説明させていただきます。

起終点は「とことめの里一志」で、地域内の商業施設及び医療機関の他、近鉄川合高岡駅を循環するルートとなっております。

運行曜日は火・木・金の週3日で、運行本数は1日4往復、車両は「一志東・伊勢中川駅ルート」と同じ車両を使用するというので、乗車定員10人以下の普通自動車としております。

他の公共交通機関との接続につきましては、「一志総合支所」で三重交通バス路線「波瀬線」及び自主運行バス「高野団地線」と、川合高岡駅で近鉄電車と接続いたします。

地域からの意見等について説明させていただきますので、【資料2-6-⑥】を御覧ください。

下の図、再編最終案の真ん中部分、⑭の箇所になりますが、上の図、再編素案におきましては、計画に示した方向性に基づき、自主運行バス「多気線」の名松線と並走する区間を廃止し、JR名松線に集約することとしておりましたが、井生地区におきましては伊勢大井駅までの距離が遠い方

も多く、コミュニティバスを延伸してほしいとの意見がございましたことから、地域の意見を反映させ、再編最終案では井生地区へと延伸しております。

なお、自主運行バス「多気線」の「井関」停留所より西側を廃止することにつきましては御理解いただきましたことから、「多気線」の運行は久居駅からとことめの里一志までとし、図に示しておりますように、路線の名称を「高野団地線」に変更いたします。

一志地域の説明は以上です。

続きまして、白山地域について説明いたします。【資料 2-6】、【資料 2-7】それぞれのページをめくっていただき、【資料 2-6-⑦】、【資料 2-7-⑦-1】をお願いいたします。

「八対野・大三ルート」になりますが、地域の特徴といたしまして、榊原温泉口駅から白山高校への通学需要がありますことから、この需要に対応するとともに、利用が著しく少ないことから、計画の方向性に沿い廃止する自主運行バス「榊原線」の「榊原車庫前」以南の代替手段を担うこととしております。

起点は朝の1便のみ「榊原車庫前」で、以後は榊原温泉口となりますが、週に3日、月・水・金におきましては日常生活対応型の運行をすることで、日中の2便が「文化センター」となります。

終点は「一志病院」で、朝の2便のみ「家城駅前」としております。こちらは現在利用されている通勤利用者に対応するとともに、白山高校の始業時間である8時40分に間に合うよう「白山高校前」停留所に停車させるためでございます。

運行曜日は白山高校への通学に対応するため週7日の毎日運行で、車両についても乗車定員11人以上のバス車両を使用いたします。

他の公共交通機関との接続につきましては、「榊原温泉口駅」で近鉄電車に接続するほか、「一志病院」にて白山地域及び美杉地域の他のコミュニティバスと接続いたします。

こちらのルートにつきましては、地域からの意見等は特にございませんでした。

【資料 2-7】の個票のページを1枚めくっていただきまして、【資料 2

ー7ー⑦ー2】をお願いいたします。

ルート名は「福田山・川口・三ヶ野ルート」としております。

こちらのルートの一番の特徴は、白山地域の西側にございます福田山など旧元取小学校区域の小中学生の通学に対応していることで、その他、川口地区、倭地区、三ヶ野地区等における買い物や通院の移動手段を確保しております。

起点は、小中学生の通学に対応する便は「上福田山」、通学に対応しない便は「白山総合支所前」や「一志病院」等となっております。

終点は月・水・金が「文化センター」、火・木が「榊原温泉口駅」となっておりますが、こちらは週5日間の運行のうち、小中学生の通学に対応しない便の運行を月・水・金と火・木の2系統に分けて運行することによるものです。

月・水・金は川口地区及び三ヶ野地区、火・木は倭地区の買い物や通院に対応しております。

主な経由地につきましても、運行曜日によって異なっておりまして、記載してあります経由地のうち、マックスバリュ白山店、はくさんクリニック、白山総合文化センターにつきましては、月・水・金のみ経由いたします。

運行曜日は、通学に対応するため月～金の週5日、運行本数は地区によって異なりますが、3～5往復の運行となっております。

使用車両は、「八対野・大三ルート」と同じ車両を使用することからバス車両となっております。

時刻表につきましては、月・水・金と火・木に分けて記載しておりますことから、紙面の都合上、火・木の時刻表は次のページに記載しております。他の公共交通機関との接続に関しましては、「一志病院」にて他のコミュニティバスと、「関ノ宮」にてJR名松線との接続に配慮しているほか、「榊原温泉口駅」及び「大三駅前」にて近鉄大阪線と接続しております。

地域からの意見等といたしましては、【資料2-6-⑦】の下の図、再編最終案にあります⑮の部分になりますが、一志地域でも説明しましたように、計画の方向性に従い、自主運行バス「多気線」を廃止してJR名松線に集約することとしておりましたところ、「多気線」を利用できなくなる方への配慮を求める声がありましたことから、上の図、再編素案では雲出川の南を走る道路を通ることとしていた路線を、現在「多気線」が運行して

いる県道久居美杉線を通る路線へと変更しております。

白山地域の説明は以上になります。

続きまして、美杉地域について説明させていただきます。【資料 2-6】、【資料 2-7】それぞれのページをめくっていただき、【資料 2-6-⑧】、【資料 2-7-⑧-1】をお願いいたします。

「美杉東ルート」につきましては、下之川地区や多気地区から「津市家庭医療クリニック」へ行けるようにした点が特徴となります。

また、白山地域の一志病院やマックスバリュ等への通院や買い物にも対応しております。

起点は「丹生俣」及び「伊勢奥津駅前」、終点は「一志病院」及び「マックスバリュ（川口店）」となっております、「丹生俣」から「一志病院」、「一志病院」から「伊勢奥津駅前」、「伊勢奥津駅前」から「マックスバリュ（川口店）」、「マックスバリュ（川口店）」から「丹生俣」という運行を 1 日に 2 回繰り返す形になっております。

運行曜日は月・水・金の週 3 日で、運行本数は先ほど申し上げたとおり変則的な 1 日 4 往復、車種は乗車定員 11 人以上のバス車両を使用いたします。

なお、こちらのルートでは丹生俣地区からマックスバリュ川口店への移動に対応しておりませんが、別のルートを乗り継ぐことによって買い物に行けるよう配慮しております。

他の公共交通機関との接続につきましては、「伊勢竹原駅前」及び「家城駅前」にて JR 名松線と、「一志病院」にて他のコミュニティバスと接続しております。

地域からの意見等につきましては、【資料 2-6-⑧】の右の図、再編最終案の上部分⑩になりますが、左の図、再編素案では白山地域と美杉地域を一体とした運行ということで、JR 名松線の伊勢奥津駅と近鉄榊原温泉口駅とを結ぶ路線を引いておりましたところ、地域からは運行時間が長くなるというデメリットもあるので、榊原温泉口駅まで行く必要は無いとの意見がございましたことから、こちらのルートは「マックスバリュ（川口店）」までの運行とし、その先の「榊原温泉口駅」までの区間につきましては白山地域の「福田山・川口・三ヶ野ルート」にて対応することといたしました。

続きまして、「美杉西ルート」について説明させていただきます。

【資料 2-7】の個票のページを 1 枚めくっていただき、【資料 2-7-⑧-2】をお願いいたします。

こちらのルートは、利用が著しく少ないため計画の方向性に沿って廃止する自主運行バス「名張奥津線」の代替となるよう、伊勢奥津駅から敷津まで運行させることによって、三重交通の路線バス「奥津線」に接続しております。

また、沿線住民が一志病院や津市家庭医療クリニック等への通院のほか、「美杉東ルート」と同じ曜日に運行し、一志病院にて接続させることによって、マックスバリュ（川口店）への買い物にも利用できるようにしております。

起点は「川上」で、終点が「一志病院」、運行曜日は月・水・金の週 3 日、運行本数は 1 日 4 往復となっております。車種は乗車定員 11 人以上のバス車両を使用いたします。

他の公共交通機関との接続につきましては、先ほども申し上げたとおり「敷津」にて三重交通バス路線と、「一志病院」にて他のコミュニティバスと接続するほか、「伊勢奥津駅前」、「美杉総合支所前」、「竹原」にて J R 名松線と接続いたします。

地域からの意見等につきましては、【資料 2-6-⑧】を御覧いただきたいと思っております。

右の図、再編最終案には⑩としておりますが、路線の大部分が対象となりまして、J R 名松線との役割分担ということで、左の図、再編素案におきましては J R 名松線が運行している区間については路線を設定していませんでしたが、集落から鉄道駅までの距離が遠くて歩くことができないとの意見がございましたことから、集落から J R 名松線の駅まで行けるよう、J R 名松線と並走するような形で路線を設定いたしました。

続きまして、「美杉南ルート」です。

【資料 2-7】の個票のページを 1 枚めくっていただき、【資料 2-7-⑧-3】をお願いいたします。

こちらのルートは、「美杉東ルート」及び「美杉西ルート」にて対応できていない太郎生地区や伊勢地地区から津市家庭医療クリニック及び伊勢

地巡回診療所へ通院できるよう設定するものです。

起点は「飯垣内」及び「美杉総合支所前」で、終点は「丹生俣」及び「飯垣内」、運行曜日は、次に説明する「美杉循環ルート」と合わせて3日ということで、こちらは伊勢地巡回診療所の開設日である水曜日のみの運行となっております。

運行本数は1日4.5往復で、車両は乗車定員10人以下の普通自動車を使用いたします。

他の公共交通機関との接続につきましては、「敷津」にて三重交通の路線バス「奥津線」と、「美杉総合支所前」にてJR名松線及びコミュニティバスの「美杉西ルート」と接続いたします。

こちらのルートにつきましては、地域からの意見等は特にございませんでした。

最後のルートになります。【資料2-7】の個票のページを1枚めくっていただき、【資料2-7-⑧-4】の「美杉循環ルート」を御覧ください。

こちらは大部分が再編素案では設定していなかったルートとなりまして、地域からの意見により再編素案の美杉南ルートを大幅に見直したルートとなります。

美杉地域におきましては、津市家庭医療クリニックの隣にあります「みすぎ杉の実作業所」という障害者福祉施設へコミュニティバスを利用して通所されている方が5名いらっしゃるということで、「美杉東ルート」及び「美杉西ルート」が運行しない火曜日と木曜日の通所手段を確保しようとするものです。

また、利用が著しく少ないため廃止する自主運行バス「名張奥津線」の代替となるよう、「伊勢奥津駅前」－「敷津間」を運行し、「敷津」にて三重交通の路線バス「奥津線」と接続いたします。

朝夕の通所以外の時間帯におきましては、観光に利用できる運行ということで、伊勢奥津駅、北畠神社、道の駅美杉を結んでおります。

起点は「伊勢奥津駅前」及び「道の駅美杉」、終点は「敷津」及び「伊勢奥津駅前」で、運行曜日は先ほども申し上げたとおり火・木の週2日、「美杉南ルート」と合わせて週3日の運行となっております。

運行本数は1日7.5往復としておりますが、「伊勢奥津駅前」を基準に見ますと、「伊勢奥津駅前」を起終点とした循環ルートが1往復、「伊勢奥

津駅前」から「敷津」と「伊勢奥津駅前」から「道の駅美杉」がそれぞれ4往復の運行となっております。

車両は「美杉南ルート」と同じ車両を使用するというので、乗車定員10人以下の普通自動車としております。

他の公共交通機関との接続につきましては、主に「敷津」にて三重交通の路線バス「奥津線」と、「伊勢奥津駅前」にてJR名松線と接続しております。

以上、自主運行バスにつきましては7路線中3路線を廃止し、2路線を区間短縮したうえで、津市コミュニティバスを19ルート運行させるという内容となっております。

なお、全19ルートのコミュニティバスのうち、南部地域の「久居北・片田・高茶屋ルート」及び「久居南・雲出ルート」、美里地域の「穴倉・辰水・忠盛塚ルート」及び「長野・榊原ルート」、一志地域の「一志東・伊勢中川駅ルート」及び「一志西循環ルート」、白山地域の「八対野・大三ルート」及び「福田山・川口・三ヶ野ルート」、美杉地域の「美杉東ルート」及び「美杉西ルート」の10ルートを一般乗合旅客自動車運送事業者への委託、残る9ルートを市町村運営有償運送にて運行いたします。

また、停留所につきましては、資料が膨大となるため詳細な図面等はお配りしておりませんが、津市コミュニティバスの停留所として新設する停留所につきましては、津警察署管内35か所、津南警察署管内35か所について事前に警察協議をしたうえで設置場所を決定しております。

最後になりますが、本日提示しております時刻表は、現在運行している鉄道や路線バスとの乗継に配慮しております。

令和3年4月に新たな運行を開始するにあたり、他の公共交通機関のダイヤ改正が実施される可能性がありますことから、ダイヤ改正の情報があった際には、運行ダイヤを見直してまいります。

また、新たな運行の開始後は、利用状況を確認し、随時運行を見直してまいります。

長くなりましたが、以上で「事項2 津市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」についての説明を終わります。

<松本会長> ありがとうございました。

当初案ということで、網形成計画に沿った案が作られて、その案を元に地域に入っただいて、地域の方の声を聞いて、そして今回最終案ということで御提案いただいているということでございます。本来は、このような再編路線の見直しと言うことで、バス停の詳細な位置等々を皆さんに御確認いただくのですが、資料が膨大になるということで、警察協議が済んでいるということを御報告いただいたということになります。

それでは、只今御報告、御説明いただきました再編案、見直しに関しまして、御質問、御意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

谷口委員、お願いします。

<谷口委員> 津南警察署ですけれども、先ほど事務局の説明でバスの停留所について協議が終了という説明があったかと思いますが、先週現場を確認しまして、停留所が横断歩道の直近であったり、ゼブラゾーン上に設けられる箇所が数か所見受けられましたので、見直しをお願いしますということを申し上げたのですが、それについての回答をまだいただいておりませんので、協議はまだ終了していないかなと思います。その点いかがでしょうか。

<松本会長> ありがとうございました。事務局いかがでしょうか。

<事務局> 御指摘いただきました停留所につきましては、御指摘のとおり場所を変える予定でございます。

<松本会長> ということは、全部のバス停について、現段階では警察協議が済んでいるわけではないということですね。

<事務局> 津署管内、津南署管内におきまして、一部修正する箇所はございますが、それ以外につきましては調整が済んでおりまして、警察の御提案を踏まえ、一部につきましては修正していくということで調整している状況にあります。

<松本会長> ありがとうございます。いずれにしても全バス停につきまして安全

が確認される必要があると思われます。ほぼ確認いただいておりますが、まだ一部については未確認だということかと思しますので、その部分に関しましては、今度12月に会議がありますので、その場で最終的な承認をいただくことになるとと思いますが、それでよろしかったですか。

<事務局> そのような形でよろしくをお願いします。

<松本会長> ありがとうございました。そういう意味では、どこが問題だったのか、今一度協議をしっかりと進めていただいて、ここに移動するので問題ないかということを確認いただきたいと思います。
その他、いかがでしょうか。

<竹田委員> 2点質問と意見をさせていただきたいと思います。

一つは、河芸循環ルートの問題で、【資料2-3】は地域協議の状況ですけど、河芸地域の協議がとても多いわけですね。それだけに何らかの問題があったのではないかと推測するわけなのですが、今説明いただいた【資料2-7-①-1】の「津太陽の街線」との関係ですが、最終案としては週1回運行して経過を見るということですが、この地域協議の中心点は改めて聞くと何だったのか、それと、地域の住民の皆さんからこの最終案で合意を得られているのかという点をお聞きしたいというのが一つです。

もう一つの問題は、【資料2-7-②-1】の「久居北・片田・高茶屋ルート」についてです。今回、コロナ禍の中で自粛を求められて、移動の制限が随分加えられたわけですね。その中でストレスや体調不良というような問題が社会問題になっています。市民生活に関わって、移動の自由というのがどれほど日常の私達の生活の中で大きな地位を占めていたのかということを変更して認識した次第です。

そういった中、「久居北・片田・高茶屋ルート」を線と面という立場から検討させていただいたのですが、線としては旧津市の西部から旧久居市、そして旧津市南部の高茶屋を一つのルートで結んだという点では評価して、大いに賛同するものでありますが、この線の性格がいまひとつはっきりしない点に少し疑問があるわけです。

と言いますのも、私も高茶屋に住んでいるのですけれども、高茶屋地域の住民から見て、実際に高茶屋の住民がこの路線をどうやって活用するか

という点において非常に疑問があるわけです。それは何故かと言いますと、地域ではバス空白地域の住民からのバスの要望が多いわけです。

比較的、津市の中でも昔はドル箱と言われたぐらい、高茶屋の三重交通の路線は繁盛しておりまして、それだけに今でも津駅発の最終便を見ますと、高茶屋の警察学校行きが三重交通の最終便ではないかと思うのですね。それほど、ある意味では恵まれた地域なのですが、旧高茶屋村という地域と海軍工廠でできた地域と新興団地地域の大きく3つの地域が混在して、現在は15,000人を要する地域になっているわけです。

それで、その中で現在の空白地域というのは、この【資料2-7-②-1】の一番下の地域、ここでは小森山・中山・小森南と表示してありますけれども、これは高茶屋小森町という地域で、この地域は新興団地地域です。それと、JR紀勢本線が走っていますけれども、これに沿って伊勢街道が走っておりまして、そこが旧高茶屋村。今の住所で言いますと高茶屋一丁目、二丁目という地域ですね。ここが残念ながら道路が狭隘なために三重交通の路線が走っていない、いわば交通空白地域で、高茶屋の住民から見れば、ここにバスをどう走らせるのかというのが大事で、非常に注目している点なのです。

しかし、この案を見ますと、久居駅の東口から久居東中学校・小森山・中山・小森南を走っておりまして、この地域は見えていただいたら分かるように、路線の南側は田んぼないし畑で、家は一軒もありません。この路線の北側は旧炭鉱、高茶屋炭鉱がありまして、丘陵地、高台になっておりまして、その一番底辺を今回の路線が走るということなのです。

一方では、高茶屋というところから里の上、イオンタウン津城山店、この路線は、三重交通の路線が走っている所なのです。

つまり、どう言ったらよいでしょう。下の部分は人口が密集していない、どちらかといえば利用が見込めない地域。一方、上の里の上からイオンタウンについては三重交通が走っているということで、高茶屋の住民にとっては非常に利用しにくい路線ではないかと危惧するわけです。

地元住民の方や自治会、民生委員の方々との協議は済んでおられるということで、意見が無かったとういことですので、それはそれとして私も理解するのですが、当面これで走っていただいて、走りながら一層住民と協議を重ね、より良いルートにしていただきたいと思いますということで提案します。

その中身は、中継点を設けてはどうかということです。今の空白地域は道路が狭隘で、大型車や中型車が走るというのは不可能なので、小型車両で走らなければならない。そのためには、今の本ルートの車両ではとても無理ですから、例えば高茶屋の南部緑地公園とか高茶屋市民センターという大きな駐車場を備えた施設なり公園がございますので、そこで中継して、そこから面として狭隘な地域、取り分け交通空白地域を走らせて住民の皆様からの理解を得てはどうかというのが私の提案です。

津市のコミュニティバスに中継地点を設けて、そこから運行するというのが今はございませんので、中々発想は大変だと思うのですが、是非それを検討していただいて、高茶屋の住民の皆様方が本当に望んでいる方向で何とか実現できないかということ、住民の皆様方と協議を重ねていただいて改変していただければありがたいなということでございます。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。2点ございました。1点目は河芸の所ですね。それから高茶屋に関しての御提案というか御意見ということで、いかがでしょうか。

<事務局> まず、1点目の河芸地域の協議回数ですが、内容的には先ほども説明させていただきましたが、【資料2-6-1】の所で、沢山丸印があるということもございます。一つは、当初、北と南とで二つに分散したルートになっていましたが、やはり今まで行き来していた部分、南側の方が北側の医療機関等へ移動していたという部分を踏まえて見直した最終案という形になっております。

その部分と、もう一つ大きかったのは「津太陽の街線」との重複部分ですが、「津太陽の街線」が国・県の補助を貰っている中で、補助の基準として1日当たり輸送量15人以上という数字がございます。今のところ15.1人という数字になっておりまして、そういった中身を含めて、いろいろと地域の方と協議しました。

②のところ、上野地区に関しましては、1日1往復の運行だけという形で非常に不便な三重交通の重複路線ということもありまして、コミュニティバスをそのまま運行することとしたという部分があります。

一番大きな点は、「津太陽の街線」と千里ヶ丘団地の部分で、こちらの

部分に関しましては、全ルート統一して週3日運行という考えの中、週1日運行としております。これは他の地域にもございますが、重複路線について協議した結果です。地域にはほほえみセンター行きのバスもございませうことから、そのあたりを活かしていこうということで、河芸地域のあり方検討会なり自治会長会議では御理解いただきました。

自主運行バスに関しましては、これは一身田地区になるのですが、河芸地域へ向かうより一身田地域へ向かうということで、一身田地域内に関しましてはそのまま存続させて、他の部分に関しましては、計画の方向性どおりコミュニティバスに代替していく方向で調整したのが河芸地域の案になります。

2点目の高茶屋地区に関してですが、今回のコミュニティバスの再編の一つのテーマであります、合併前の旧市町村内を主に運行しているコミュニティバスを、なるべく広範囲に渡って運行できるようにと考えた部分であります。

先ほど話されたように、道路が狭隘な部分がありまして、とてもバス車両を運行できないという中で、今回、まずはこちらのルートで運行してみようという結果になったわけでございます。

各地域で、先ほど言われた交通空白地をどうして行くかという部分が大きな議論になりました。ただ、コミュニティバスで対応するには非常に難しい、限界の部分があるのかなということが浮き彫りになってきた部分がありまして、計画の中にも新しい交通手段の研究や地域住民運営主体型コミュニティ交通の推進という項目があります。

そういった中で、まずはこちらのルートで運行をスタートして、利用状況を見ながらそういった部分を議論していこうというのが、各地域でも協議させてもらった内容です。

今回御提案いただいた内容も含め、今後考えていく必要があると考えております。

もう一つ、福祉的な分野との連携した取組、それも合わせた中で、バス停までの部分や交通空白地の部分を考えていくというのも、各地域の中で協議した内容となります。以上でございます。

<竹田委員> 今の説明は理解するのですが、確かに道路が狭隘だという点で非常に難しい側面はあるのですけれども、今回のルートの性格ですね、片道で約1

時間かかるということで、本来幹線ルートとしても良いぐらいの距離といえますか、線としては良いのですけれど、片田から久居地域で一端切るとか、久居と高茶屋地域とを結ぶ路線を分けるとかした方が、コミュニティバスの性格としては良いように思います。

やはり、線でしか走れないと制約がかかってくると思いますね。細かく住民の利便性を図って、要するに痒い所に手が届くような路線が組みづらいという、そういう路線であると言わざるをえないと思います。そういう意味では、本来のコミュニティバスの性格といえますか、住民の本当に痒い所に手が届くことによってコミュニティバスの値打ちは増えると思います。是非その点を含めて、これからの検討課題であるかなと思いますので、この地域については引き続き、自治会長さんとか民生委員さんとの協議も大事なのですが、本当に困っている方の声を直接聞くというようなことも含めて、せつかく多額の税金をここに投入するわけですから、値打ちのあるルートになるように、私も是非勉強会も参加させていただいて、努力していきたいなというふう思います。

とりあえずは線として、こういう高茶屋から久居へのルートについては一定の評価をする方も多くいらっしゃいますし、私もこの考え方には賛成ですので、是非、今後も充実を図るため、路線が出来たから一件落着というわけではなく、継続して協議を重ねていただきたいということを事務局にもお願いしたいなと思います。以上です。

<松本会長> どうもありがとうございます。今回、住民の方々の要望を丁寧に聞いていただいて、大きく見直し、更なる見直しをされているかと思われま。結局、バスの台数が限られていて、勿論ドライバーの数も限られている中で、地域の方々の要望を聞こうと思いますと、一路線でいろいろな役割を担わないといけなくなってくる。簡単に言うと路線が長くなってしまふわけですね。

ですから、殆どの路線がだいたい長くなっていくわけで、それで地域の方々のニーズには応えられ、皆にとって使える形になるのですが、皆にとって使いづらい形になってしまう。これは、コミュニティバスの宿命だなと思っております。

そのような中で、このような形を描いていただいたのですが、実際に走らせてみたら、またいろいろと出てくるはずなのですね、それはそれで、

この地域公共交通会議は、幸い見直すことができる会議体でありますので、実際にこれで運行してみて新たな需要が出てくるかもしれませんし、やっぱりこれはどうしても使いづらいという声が出てくれば、またこの場で諮っていただいて、柔軟に見直していくということが大事かなと思っておりますので、御理解いただければと思います。

それからもう一つ、協働運行やラストマイル、いわゆるバス停まで歩けない方々の移動手段。これは、この高茶屋だけではなくて津市全体、もっと言えば日本全体の問題だと思っております。

いろいろな自治体でいろいろな方策が今研究されていて、あるいは実証運行や実運行が始まっております。これはもう間違いなくこれから対応を考えていけないといけないことだと思っております。そのようなことも研究しながら、あるいは情報を入手しながら津市に合った相応しい方向を、また皆さんと共に考えていくことが必要かなと思っております。

ありがとうございました。その他にはいかがでしょうか
鈴木委員、よろしく申し上げます。

<鈴木委員> 先ほどバス停についての警察との協議状況について説明いただいたのですが、道路管理者やイオン津南といった地権者との協議状況を教えていただきたいと思っております。

<松本会長> 事務局から申し上げます。

<事務局> イオン津南に関しましては、三重交通さんとの兼ね合いもあるのですが、こちらはイオンモール津南さんと三重交通さんと協議して、乗り入れ、待機場所についての協議は整っております。

また、道路管理者との協議につきましては、詳細な所はこれから詰めていく形となります。

<松本会長> 道路管理者との協議はこれからですか。

<事務局> 詳細な部分につきましてはこれからになります。

<松本会長> 濱地委員、市道についてはいかがですか。

<濱地委員> まだ、詳細な協議は済んでおりません。

<松本会長> 分かりました。まだ道路管理者さんとの協議も済んでいないということで、これからということになると思います。ありがとうございました。その他、いかがでしょうか
中平委員、お願いします。

<中平委員> 何点か質問させていただきますが、網形成計画を策定する際に経費節減といった視点もあったかと思えます。そのために路線をシンプルにして、経費を節減しようということを議論されたかと思うのですが、最終案を見てみますと、結構、素案よりも路線が増えていまして一部削減されているところもありますけれども、そのあたり運行経費の節減といったところの効果がどの程度あったのか教えていただきたいのと、御説明の中で地域によっては意見が無かったところもあったと思うのですが、本当に意見が無かったのでしょうか。普通、バスに乗らない方でもこういった場合には意見を言うもので、ここにバス停が欲しいとか、ここをどうしてほしいといった要望がある中で、ここはちょっと需要が見込めないで今回は運行しませんよというような議論をされると思うのですが、意見が無かったというのは本当に無かったのか、あるいは住民の方々の意見をうまく吸い上げることができていないのかというところに疑問があったので、是非教えていただきたいと思えます。

あと、先ほど竹田委員のお話にあったように、今はコロナの影響でかなり需要が減っています。この需要を戻すというのは、コミバス以外、三重交通のバスでも中々難しいということがおおよそ分かっていると思えます。工事で止まっていたバス路線がいざ動き出しても元の需要まで戻らないというのはよくあることで、需要を元に戻すのは難しいので、是非再編を期に需要の方を戻す、あるいは増やすと言ったところの検討を、もう少し強くやった方が良いのではないかとこのころを感じるころです。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。
3点ございました。お願いします。

<事務局> 1点目ですが、先ほど効率的な運行という話の中で説明をいたしました
が、コミュニティバス及び自主運行バスという中で言いますと、一つは自
主運行バス7路線のうち3路線のコミュニティバスへの代替、それと併せ
て2路線の運行の短縮がございます。

もう一つのコミュニティバスの運行ルートにつきましても、現在の24
ルートを19ルートに見直すということで、確かに先ほど御指摘いただいた
ように運行時間が長くなった部分がございますが、効率的な運行という中
で経費削減に繋がっております。具体的な金額につきましては予算的な協
議もございますので現時点で申し上げることはできませんが、十分削減し
ていることは御報告させていただきます。

2点目ですが、今回いろいろな地域に入った中で意見は無かったのかと
いうことですが、細かい説明を省略した部分がありまして、地域からの意
見によってバス停を新たに設置するところは、何か所かございます。新し
いバス停につきましては、【資料2-6】の最終案におきまして色が変わっ
ている部分、紫色に変えてある部分になります。そういった運行上対応で
きる部分につきましては、地域の意見を参考に対応させていただきました。

3点目のコロナウイルス関係の対策につきましては、津市としてもいろ
いろと考えているところでございます。コミュニティバスに関しましては
市が運行しているということもありますが、その他に関しまして、津市で
いうと高速船や各種鉄道等がございます。

また、市で対応する部分もあるのですが、こちらに関しましては、国・
県とも連携していく必要があると考えておりますことから、地域にとって
必要な地域交通を守るためにいろいろな手法、手段をお願いしますとい
うことで、県を通じて国に要望等を行っている状況となっております。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

1点目の経費節減は、トータルでは減っていそうですが、そこまで詳細
に算定まではしていないということでしょうか

<事務局> 算定はしております。その中で、財政当局と協議のうえ、こういった運
行をしていこうということで、方向性を出しております。

<松本会長> 分かりました。事務局としては削減されている根拠はお持ちだと言うことですね。ありがとうございました。

中平委員、よろしかったでしょうか。

はい、コロナに対しての対策というのは本当に何か手を打たなくてはならないと思っていますが、コロナの感染状況がこの後どうなっていくかが分からない中で、来年の4月1日に再編なのですが、今の時点で何がやれるかははっきり分かりませんよね。状況、状況に応じながら対策を考えなければいけないと思っていますが、少なくともコミュニティバス、市が運行しているバスに関しましては、安全対策をしっかりとやっているという情報発信をしていただけて良いかなと思っております。

こういう状況ですので、特に緊急警戒宣言が出ている中で、皆さんどんどん出てください、バスに乗ってくださいという情報発信は難しいと思います。それは、それぞれの方がそれぞれ気を付けて行動していただくことになりませんが、一方で安全対策はしっかりしているのだという情報発信を、勿論津市もそうですけれど、三重交通さんも含めて、タクシー業者さんも含めて情報発信をしていただければ良いかなと思っています。

ありがとうございました。その他にはいかがでしょうか。

<谷山委員> この案は非常に良くできていると思うのですが、先ほどの御意見で、意見が拾い切れてないのではないかというところに関して、私も岐阜市でこういうコミュニティバスを作った経験がありまして、作った際には定年前の方で、車に乗れるから要らない、必要がない、わしの前にバス停は要らないと言っていた方が、5年経ってその路線を走らせろという意見を出してくる。

S字に組むような形でスーパーへ持って行って、反対から持って来る路線で、岐阜市によりますと県の医療センターとか市民病院とかそういったところへ走って行けるような組み方で一回組んでしまったものを、日野ハイツという団地で軒数が1,200~1,300軒あるのですが、住民の年齢がどんどん上がってしまって、車が運転出来ない、団地の中にあつたお店は皆さんが車に乗って買い物に行かれるということで全て潰れて無くなってしまって、後からどうにかしろと言われてもどうにもならないということがありました。

そここのところをよくよく考えて組み上げておかないと、将来、今の路線ともう一つの路線を考えないと、点々路線というのを作っておかないと、にっちもさっちもいかないというケースが出てきますので、それをお願いしたいと思いました。

それと、バス停の問題ですね。私は足が達者だから私の前には要らないと言っていたお婆さんに限って、自分の足の調子が悪くなると、何で私の家の前にバス停が無いのかと、そういう御意見が出始めるということもありますので、そういったところも、もし組み上げていただけるのならばお願いしたいと思います。

<松本会長> ありがとうございます。

先ほどの竹田委員の御意見と一緒にと思いますが、見直した後ですね。地域の方々、あるいは利用者の方々の意見を拾い続けて、どういうスパンで見直しするのかは分かりませんが、ある時期には見直ししていただく必要があると思っております。

幸い、この地域公共交通会議の皆様にご承認いただければ、見直すことが比較的柔軟にやれると思っております、それがこの地域公共交通会議の役割だと思っておりますので、是非そこをお願いしたいと思います。

それからもう一つは、これからは間違いなくバス以外の乗り物が出てくると思うのですね、バスで全てを賄うということは不可能だと思っております。まして、津々浦々公共交通でしか移動できなくなった方々の需要を拾うような路線をもし引くとするならば、物凄く長大な路線になってしまいますので、違う交通モードというのを考えなければいけない時代がすぐ目の前に来ているかと思っております。そういったものの対応も考えていただければと思います。

ありがとうございました。その他にいかがでしょうか。

<横田副会長> 大変御努力いただいて、ここまでまとめていただいたと思います。

先ほどから意見がありますように、すべての地域でほぼ了解を得られたと理解して良いのでしょうか。

それから、【資料2-2】の76ページ、コミュニティバスの役割による分類とサービスですが、あまりにもスクールバスのような位置付けにされているようなところがあります。結果として利用していただくのは良いのですが、

それがコミュニティバスの本来の役割ではないと思います。スクールバスはスクールバスということで、学校の方へ移行するようにしていくべきだと思います。

スクールバス事業とコミュニティバス事業は少し違うと思いますので、そのあたりはお考えいただいたらどうかという意見です。

<松本会長> ありがとうございます。

住民の合意まで得られているかどうか分かりませんが、納得いただいているかどうかという点と、コミュニティバスでの通学輸送をどういうふうに位置付けているかの説明をお願いします。

<事務局> 1点目の各地域における協議状況につきましては、あり方検討会等地域協議の中で、特に路線を削減している地域に関しましては、立場上いろいろな御意見がありましたけれども、一旦この運行をするということで了承と言いますか、御理解いただいた結果となっております。

それと、スクールバス的な部分なのですが、白山地域の小中学校に関しましては、合併前からコミュニティバスを運行している中で延々と続いているというのが実情でございます。地域によってはスクールバスに移行した所もございますが、白山地域の一部に関しましては現在も残っているのが現状です。

あと、白山高校につきましては県立高校ですので、本来は高校の部分なのですが、白山高校につきましては三重交通バス路線等が無いという中で、コミュニティスクールという形で、地域で高校を運営、協議していこうという一つのモデル校的な扱いになっております。そういった中でコミュニティバスも協力していくという形で今まで運行してございます。

そのあたりの役割分担につきましては、学校協議の中でまた検討していきたいと思っております。

<松本会長> ありがとうございます。

コミュニティバスで通学の役割を担うかどうかは、地区ごとに検討いただければ良いことだと思っております。

少なくともこの津市におきましては、白山地域の通学需要をコミュニティバスで担おうというふうの方針として位置付けられているということ

であります。

一長一短だと思います。スクールバスで対応してしまうと、完全にスクール対応ですので、その為に車両を購入して、その為にドライバーを雇って専用で走らせれば、その学校の時間帯に合わせて柔軟に運行ができるということだと思いますが、税金の利用ということからいえば、そこに対してだけの税金投入が必要となりまして、更にバスが空いている時間とか、運転手の空いている時間と言うのは、無駄というわけではないですが、他に使えないかというような話になったりします。

それから、子供たちが、完全に子供たちだけの空間にいるよりも、社会の方々と交わるような空間にいる、いわゆる社会参加みたいな形になることが良いという意見がありますし、勿論、逆にそれが心配だという意見もあって、それはそれで、地域の特性によってどちらが良いか変わってくると思います。

少なくとも白山地域においては、津市の場合はコミュニティバスでその役割を担おうということになっているということですね。

今のところは、そこが担っているのだということで御理解いただければと思います。

ありがとうございました。では、森田委員お願いします。

<森田委員> 私は津駅西側の西地区に住んでいるのですが、自宅から津駅に出まして松菱へ行くのにバスを乗り換えて運賃を2回払うわけですが、不便ですので、出来ることであればこの機会に、西地区から松菱へ直行で行けるルートができればお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

<松本会長> 事務局はいかがでしょうか。

<事務局> 街中の空白地をどうしていくかというのも一つのテーマになるかと思えます。

ただ、基本的には冒頭でも御説明させていただいたように、いろいろな公共交通がございまして、バス以外にもタクシーといった交通手段がございまして、そちらとの兼ね合いとか、そういった部分も含めて検討していく内容だと思いますので、よろしくをお願いします。

<松本会長> ありがとうございます。

一番良いのは、地域の方々が沢山使ってくれて、どんどん乗ってくれて、あ、これじゃ足りないな、もっと増やそうとなって増えていく。そういったプラスのスパイラルですね。

ですから、実は公共交通って地域の方々が育てることが出来る分野でして、地域の方々に、皆で使うとそのバスも良くなるということになりますので、そう意味では地域の方々に期待したいと思っております。

ありがとうございました。その他、いかがでしょうか。

<森田委員> それで、PRはどうですか。どういうPRですか

<松本会長> どうですか。今回の見直しで、PRが重要になってくると思いますが、どういうお考えか教えてください。

<事務局> 今回の再編の周知につきましては、前段説明もありましたが、地域で発行しています地域だよりとか市の広報等で周知していくという考えでございます。

<松本会長> 広報とかで周知していくということだと思いますが、その際は、是非、今日御参加されている住民の方々、公募委員の方々には広報の仕方のアドバイスをいただければと思いますし、是非、口コミでこんな風になるんだよと伝えていただけたらなと思っておりますのでよろしく願いいたします。

1点だけ確認させてください。

昨年度もお話しさせてもらっていると思うのですが、見直しの時に一番重要なのは、無くなるバス停の対応だと思っております。無くなるバス停で、ほとんど利用者がいないということであれば、それは無くなっても止むを得ないというか、大きな問題は無いのですが、もし利用者がある中で無くなってしまった場合には、その代替というのを用意する必要があると思っておりますが、その点はどういうふうに御検討されていますでしょうか。

<事務局> 今回無くなる部分につきましては、代替手段を考えている部分と、全く

路線が無くなる部分が一部の地域でございますが、全く利用が無いような区間が連なった路線につきましては、代替手段無く路線を廃止した経緯がございます。

今後につきましても、先ほど言いましたように一度このルートで運行する中で、また様々な意見が出てくると思いますので、その中で見直し等を考えていく必要があると思っている次第であります。

<松本会長> ありがとうございます。

基本的には、無くなる場所は代替の手段がある。ただ、全く代替が無いような所もあって、そこは元々利用者が非常に少なかった。かつ地域の方々には納得いただいているということでもよかったですかね。

はい、ありがとうございます。その他、皆様方がいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

見直しということで、一番重要なのはまず方針を立てて、その方針に沿って見直し案を考え、その方針を皆さんに御納得いただくということになります。そして、その後地域の方々から御意見を聞いて、できるだけ地域の声を反映していくというプロセスが凄く大事だと思っております。

今回の見直しに当たっては、このプロセスをしっかり取っていただいたというふうに思っております。とはいえ、100%ではないと思っております。残念ながら、100%のバス路線というものはいつまで経ってもできないと思っております。先ほど御意見がありましたとおり、御年齢が上がっていくに従って免許を返納しないといけなくなったりもしますし、新たな需要が生まれてくる。あるいは、今まで病院に通っていた人たちが体を悪くして出歩けなくなるとか、需要というのはその都度その都度変わっていきますので、その都度需要に合わせて見直しをしていくということも大事だと思っております。

従って、せめて60点以上、及第点ですね。あるいは、70点、80点位を目指していけば良いと思っておりますので、そういう意味では、今回皆さんからの御意見を聞いている限り、強い反対が無かったので、最低限、及第点は取れているなど思っております。従いまして、それでまずは運行を始めてみて、一方で変化する需要、あるいは実際に走らせてからの地域の方々の声を聞きながらまた柔軟に見直ししていくという姿勢を是非とも持っていただければというふうに思っております。

ということで、ルート、ダイヤ、あるいは運賃、運行曜日等々がございましたが、これに関しては大きな御異議は無かったかと思えます。ただ、手続き上ではまだ警察協議が済んでおりません。それから道路管理者との協議も済んでおりませんので、この会議で合意が調ったということにはできませんが、大きな方向としてはこの方向で詳細を詰めるということでしょうか。

ありがとうございます。では、特に御異論がございませんので、今日お示しいただいたダイヤ、路線、料金で検討をさらに進めてください。そして、届出に必要な協議が整えられるようにいろいろな協議を進めていただければと思います。

従いまして、12月に届出に関しての最終的な合意をいただくことになろうかと思えますが、方向としてはこの方向で進めていく。ただ、警察協議、道路管理者との協議が済んでいないとのことですので、バス停の位置が少し変わったりすることはあり得るということですね。ただ、それはここには載っていませんので、警察さんや道路管理者さんとの協議にお任せしたいと思えます。それから、ダイヤも変わるかもしれないということでしたね。鉄道や三重交通さんのダイヤが変われば、それに伴って変わる可能性があるということでしたね。ですから、ダイヤもこれで決まりだから1分たりとも変えないということではなくて、12月に皆さんにお示しさせていただくということにしたいと思えます。

ということで、繰り返しますが、おおまかな方向として、ダイヤ、ルート、運賃等々に関してはこれで進めていただきたいと思います。

皆さんありがとうございました。以上で予定の事項は全て終了ということになりますが、全体として何か御意見がございましたらお聞きしたいと思えます。

<竹田委員> 今回の再編計画の中で、特に河芸地域からは要望書がこの協議会にも出ているという説明があったのですが、その趣意書とか、その程度は委員にコピーを配布すべきではないかと思えますので、注文だけ付けさせていただきます。

<松本会長> そうですね。

この協議会の皆さんにお知らせした方がよいということであれば、是非

お知らせいただければと思います。我々もそういう意見を聞きながらルートやダイヤ等々を考えていかないといけないと思います。

次回にでも機会があればお知らせいただきたいと思います。

その他にはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

皆様方、今日は御審議ありがとうございました。これで見直しの大きな方向が決まりましたので、あとは具体の部分を含めていただきたいと思います。

それでは、皆様の御協力に感謝いたしまして、事務局にお返ししたいと思います。

<事務局> 松本会長、ありがとうございました。

委員の皆様には、長時間に渡り御議論いただきましてありがとうございました。

次回、第3回協議会は12月頃の開催を予定しております。

詳細な日程等につきましては、改めて文書にて通知させていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして令和2年度第2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。

ありがとうございました。