

令和4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4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4年7月26日(火) 午後2時から午後4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 松本幸正(会長)、岸野隆夫(副会長)、宮田雅司(副会長)、 伊藤智泰、伊藤好幸、大西弘幸、川端邦裕、木下健吾、高橋克典、 竹田治、谷山昭、中平恭之、中村光一、西山実江、羽田綾乃、前 葉光司、宮崎清 (事務局) 都市計画部次長 草深寿雄 交通政策課長 杉崎雅人 交通政策・海上アクセス担当 小林淳子、坂井亜希子、見取秀祐
5 内容	1 第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和3年度実績に対する評価等について 2 一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和3年度実績に対する評価等について 3 コミュニティバスの運行変更について 4 その他
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	0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4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、注意点をご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ご使用いただきたいと思います。数に限りがあるため、無線マイクを持った担当が各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。

本日は、お忙しいところご出席いただき、ありがとうございます。

ただいまから、令和4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。

本会議は、津市地域公共交通活性化協議会規約第8条第4項の規定に基づきまして、公開とし、傍聴を認めるとともに、議事録につきましては、ホームページで公表させていただきますので、御了承のほどよろしく願いします。

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> それではここから私が進行を務めさせていただきます。

どうぞ皆様方、ご協力よろしく願いいたします。

まずは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名のご出席をいただいております。

なお、荒木委員、川村委員、村田委員より、所要の為欠席とのご連絡をいただいております。

以上でございます。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

規約第8条第2項の規定によりまし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まいりたいと思います。

本日は、その他を含めまして、4つの事項がございます。

それでは、最初の事項ですが、「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和3年度実績に対する評価等について」ということで、承認事項でございますが、これに関しましてご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に掲げる事業の令和3年度実績に対する評価等」についてご説明申し上げます。

【資料1】をご覧ください。

第2次津市地域公共交通網形成計画では、津市の地域公共交通が目指すべき将来像を「快適で幸せな暮らしを支える公共交通体系が確立したまち」としており、この将来像を実現するため、基本方針を4つ設定し、さらにこの4つの基本方針に対して、本市の地域公共交通が目指すべき目標をそれぞれ設定しています。

目標については、目標の達成度を測る数値目標が定められており、評価指標は計画期間最終年度である令和6年度の値としますが、値は毎年度算出し、進捗を把握することとなっています。また、計画で定めた目標のうち、数値目標など定量的評価が困難であるものについては、各目標を達成するために実施する事業の実施状況を点検することにより評価することとなっています。この事業の実施状況の評価を表す表は、左側から「目標」、「目標を達成するために実施する事業」、「事業の概要」、「実施スケジュール」及び「実施主体」について計画に定められている内容を記載しております。そして、それに対する令和3年度の取り組み状況に応じて下の凡例にございます通り評価を行い、令和4年度以降の方向性を右側の列に記載しております。

評価の凡例については、計画通り実施されていれば○、一部実施、内容を変更して実施、実施したものの計画に定める水準を満たしていない場合は△、未実施であれば×で表記しております。事業実施状況の評価及び令和4年度以降の方向性について、評価が×と△となっている事業、また○となっている事業のうち注目すべき点について抜粋した上でご説明させていただきます。

それでは基本方針1：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からご説明させていただきます。

まず上段にあります数値目標達成度の評価をご覧ください。目標1の広域移

動の確保について、太枠で囲んだ部分が直近の実績となっており、市内の鉄道駅での乗車数は令和2年度実績で年間13,337,553人、航路の利用者数は令和3年度実績で年間27,220人、一般路線バスの利用者数は令和3年度実績で年間2,037,012人です。新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年度と比較し令和2年度3年度の利用者数は大きく減少し、鉄道と一般路線バスは約70%となり、航路においては年間を通して運休、減便となり約10%まで減少しました。今後、広域移動の確保のため、路線の維持に向け、利用促進等必要な支援を行います。

次に、下段にあります事業実施状況の評価をご覧ください。目標1、広域の移動の確保を達成するために実施する事業として4つの事業を定めております。中でも事業1-2、一般路線バス（幹線・準幹線）の維持について、令和3年度は一部土・日祝日便の減便があったことから、評価を△としました。令和4年度は特に利用実績の少ない穴倉線を対象として津市において利用促進チラシの配布を8月に行います。

事業1-4、航路の維持・向上について、令和3年度はPR事業で配布するための子供向けパンフレットを作成しましたが、新型コロナウイルス感染症の感染防止の観点から、PR事業は実施しませんでしたので、令和3年度の評価としては×の未実施としました。令和4年度以降は新型コロナウイルス感染症の動向を勘案し、感染症対策を徹底した上で津市において情報発信等のPR事業を行います。

次のページをご覧ください。

目標2、日常生活における移動の確保における数値目標達成度の評価ですが、一般路線バス（市内線）の利用者数は令和3年度実績で年間499,393人、コミュニティバス等（支線）の利用者数は令和3年度実績で年間75,307人となっております。

新型コロナウイルス感染症が拡大する前の令和元年度と比較し、一般路線バスの市内線とコミュニティバスは約60%となり、減少しております。今後日常生活における移動の確保のため、路線の維持に向け、利用促進等必要な支援を行います。

次に、事業の実施状況の評価をご覧ください。

目標2、日常生活における移動の確保を達成するために実施する事業として4つの事業を定めております。中でも事業2-1、一般路線バス（市内線）の維持について、令和3年度は一部減便があったため、評価を△としました。令和

4年度以降の方向性として運行事業者と情報共有を密にするなど連携した上で運行継続に努めます。

事業2-3、各種施設への乗り入れの実施について、令和3年4月1日に再編したコミュニティバスの新たな路線において、大型商業施設「イオンモール津南」等へコミュニティバスを乗り入れました。そのため、評価は○にしてあります。令和4年度はすでに実施済みですが、7月1日に医療機関「一志ささベクリニック」と「トレーニングジム an」へ乗り入れを行いました。また、8月16日から31日まで、昨年度乗り入れたイオンモール津南、三重交通と連携し、津市コミュニティバス久居南・雲出ルート及び三重交通バスの対象路線においてイオンモール津南で降車された方がイオンモール津南で割引等の特典を受けられるキャンペーンを実施します。今後も必要に応じて施設への乗り入れを検討、実施します。

3ページをご覧ください。

基本方針2：地域ニーズと持続性を両立させた公共交通サービスの提供でございます。

目標3、バス路線の運行効率化を達成するために実施する事業として4つの事業を定めております。中でも 事業3-1、自主運行バスの見直しについて令和3年4月1日付けで、計画に示す3つの方向性に基づき7路線から4路線に見直しを行いました。そのため評価は○としております。令和4年度については、すでに実施済みですが、豊野団地線について、道路渋滞により遅延がでないよう運行時刻の変更を行いました。引き続き、新たな路線での利用状況の把握に努めながら、適宜運行時刻や路線の見直しを行います。

事業3-2、津市コミュニティバスの再編について、令和3年4月1日付けで計画に定める3つの方向性に基づき、再編を行いました。

また地域からの要望等を受け、令和3年7月1日付けで北部地域と南西部（美里）地域の運行変更、令和4年1月に南部地域の運行変更を行いました。そのため、評価は○としております。令和4年度以降は、すでに実施済みですが、7月に南部地域と南西部（一志）地域の運行変更を行いました。

引き続き、新たな路線での利用状況の把握に努めながら、適宜運行時刻や路線の見直しを行います。なお、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あたり一般路線バス等との乗り継ぎを考慮していることから、事業3-3においても評価は○としております。

4ページをご覧ください。

基本方針3：利用促進につながる移動環境の提供でございます。

目標4、快適な移動環境の整備を達成するために実施する事業として2つの事業を定めております。中でも事業4-1、待合環境等の整備について、令和3年度は近鉄南が丘駅へのエレベーター設置における設計が令和4年3月に完了しました。また、津市において津市コミュニティバスとして使用するバリアフリー対応車両を購入し車両のバリアフリー化を行いました。さらに、津なぎさまち内旅客船ターミナルにおける和式トイレを洋式へ改修することで待合環境整備を行いました。そのため評価は○としております。令和4年度以降は、近畿日本鉄道株式会社において令和4年から5年の2か年で近鉄南が丘駅へのエレベーター設置事業を実施します。

また、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に実施する事業として4つの事業を定めております。中でも事業5-2、来訪者、特に外国人への情報提供について、令和3年度は各交通事業者において多言語に対応したHP等での情報提供を行っている他、旅客船ターミナル、鉄道駅、バス停及びバス車内の案内についてもピクトグラム表記や多言語表記がなされています。

津市においては日本語で美杉地域の観光シーズンの期間限定運行について、路線図及び時刻表をホームページやバス停へ掲載し、見どころの写真やお食事処等を載せた案内をバス車内に掲載しました。しかし、英語等外国人を対象として案内を行っておりませんでしたため評価を△としました。令和4年度はポストコロナにおける利用回帰に資するため、ホームページ上で英語表記に対応しているグーグルマップへのリンクを行い、英語の案内を充実させるとともに、コミュニティバス車内において英語での案内を充実させます。また、第1回の会議の際に美杉の観光運行の広報が不十分とご意見をいただきましたので美杉地域の観光運行について、ホームページや広報等での情報提供をさらに充実させます。

事業5-3、紙媒体による情報提供について、令和3年度は4月に地域毎の時刻表と併せてコミュニティバスと一般路線バス、鉄道及びほかのコミュニティバスとの接続状況がわかる乗り継ぎ案内を作成し、各戸配布しました。計画では津市全域を網羅した津市公共交通マップを想定していたため、評価は内容を変更して実施の△としました。今後も各地域で路線等の変更が見込まれることから、津市全域ではなく、地域毎に接続状況のわかる紙媒体の乗り継ぎ案内を地域毎の時刻表と併せて作成し、各戸配布します。

事業5-4、公共交通データの標準化及びオープン化につきまして、令和3年

度は三重県生活交通確保対策協議会にて推進している「公共交通ネットワーク見える化事業」に参画し、データの標準化及びオープン化を推進したことから、評価を○にしております。令和4年度は4月にグーグルマップ上で津市コミュニティバスのルート検索が可能となりオープン化が完了しました。今後、ルート等の変更に合わせて、データの更新を行います。

5ページをお願いします。

基本方針4：市民による自発的な行動の促進でございます。

目標6、公共交通を担う人材の育成を達成するために実施する事業として2つの事業を定めております。中でも 事業6-1、運転手不足への対応につきまして、令和3年度は、交通事業者において新規採用に係る説明会等積極的に活動を行ないました。また、録音された担当者の説明を聞くことができる「ナレーション資料請求」により、インターネット上でも活発な情報発信を行いました。ただ、津市において運転手不足の実情についての情報を未発信であるため△としました。令和4年度以降は津市において必要に応じてホームページ等を活用し運転手不足の実情について情報発信するとともに、交通事業者においては新型コロナウイルス感染症の状況に応じ、適宜採用活動を実施します。

目標7、公共交通に関する市民の意識向上について、まず数値目標達成度の評価ですが、モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等の実施数につきまして、数値目標は年7回ですが、新型コロナウイルス感染症の影響により、バスの日、三重交通安全環境フェスタ及び津祭り等のイベントが中止となったため、広報紙やホームページ等による4回の実施にとどまりました。令和4年度以降につきましては、新型コロナウイルス感染症の状況に応じて利用促進を検討してまいります。

次に、事業実施状況の評価につきまして、目標7、公共交通に関する市民の意識向上を達成するために実施する事業として5つの事業を定めております。中でも 事業7-2、利用促進イベントの実施について、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、予定していたイベントが全て実施できなかったため評価を×としております。令和4年度以降は、新型コロナウイルス感染症の状況に応じ、利用促進イベントの実施を検討します。

事業7-4、モビリティ・マネジメントの実施について、令和3年度は津市地域公共交通活性化協議会を通じWEBサイトを活用し啓発活動を実施しました。

しかしながらイベントと連携したモビリティ・マネジメントについては、新型コロナウイルス感染症の影響により実施できませんでしたので、評価を△とし

ております。

令和4年度は引き続き、WEBサイトを活用し啓発活動を実施します。また、モビリティ・マネジメントに係る利用促進イベントについては、新型コロナウイルス感染症の状況に応じ、実施を検討します。

事業7-5、運転免許証返納に対する支援について、第1回の協議会でご質問いただきました津市における免許返納による支援制度につきまして、本市におきましては7-5に書かせていただいている高齢者外出支援制度のシルバーエミカのみとなりますことをご報告いたします。

また、同様にシルバーエミカのチャージ分の運用についてもご質問いただきましたが、シルバーエミカはマイナンバーカードと紐づけ、個人に対して交付していることから、年間2000円分のポイントについてもチャージ分についても個人でご使用いただく運用とさせていただきたいと思っております。ご不便おかけしますがよろしくお願いたします。

令和3年度の取り組み状況は、三重交通において割引制度を、また津市において高齢者外出支援制度（シルバーエミカ）を引き続き実施し、割引制度等の取組をチラシやホームページ等で周知しました。そのため評価を○としております。令和4年度は三重交通において、割引制度を、また津市において高齢者外出支援制度（シルバーエミカ）を引き続き実施するとともに、割引制度等の取組をチラシやホームページ等で周知します。

以上で事項1「第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業の令和3年度実績に対する評価等」についてのご説明とさせていただきます。

ご協議の程よろしくお願いたします。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

それではただいまの説明に対しまして、ご質問、ご意見、あるいはここに実施主体として交通事業者さん等々もあがっておりますので、もし補足等ございましたらお願いしたいと思っております。

どこからでも構いません。

ご発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。

はい、ではお願いたします。

<岸野副会長> 目標2の事業2-4なんですけども。

「美杉地域のお助けタクシーについては運行を実施、開始されました」。それについては承知しておるんですけども、後段の「福祉部門と、交通部門との連携会議を行い、新しい交通について各課の施策と先進事例の共有を行った」、具体的にはどういうことをされたのか、教えていただきたいと思います。

<事務局> ありがとうございます。

昨年度、津市の介護保険課と障がい福祉課等の福祉部門の部署と交通政策課等で、障がい福祉部門ですと通院の時に交通費を支援する様な制度もございまして、そういったそれぞれの施策の制度を共有しながら、今後、福祉部門と交通部門で連携することができるのではないかとということで、新しい交通についてその他の各市の事例を参考にしながら情報共有させていただきました。

<松本会長> 担当の課の間で情報共有そして新事例をお互いに研究していったということですかね。具体的な施策にはまだ結びついていないけどということですね。

<事務局> そうです。

<松本会長> ありがとうございます。

評価は○ですけどよろしかったですか。

<岸野副会長> まあ、そうですね。共有はされているから。

<松本会長> その他いかがでしょうか。

ではまず谷山さんお願いします。

<谷山委員> 2つあるんですが、目標2-3のところのですね、イオンモール津南で割引をするような形をとりましたとおっしゃられたのですが、どんな形の割引なのか。

私たちのイメージでいくと、他のスーパーではこの商品を買うとポイントが2倍つきますよとかいうのはありますが、シルバーエミカを通してワオンカードを通せば、普通ポイント100円で1ポイントのところ100円で2ポイントつきましたというポイント制にすれば、津南も十分ペイできる。ただただ割引

するんじゃないかとたくさん買ってもらうとたくさんポイントをつけることをすれば津南も十分採算が取れるというかありがたい話ですよ。それによって、寄っていただいてお客さんにたくさん買っていただける。ということでこれはどちらなのかなと思ったことが1点。

目標5-2のところ、ピクトグラムとかそういったことで、色々と宣伝を行いましたということですが、これは1番強いのは旅のじゃらんとかホームページやテレビでツアーを組んで等色々出ているので、美杉地区に限らず、三重県は非常に祭りや古い齋宮や色々あり、他から見るとここにしかない古いものをよそに宣伝してもらって、若干の割引を入れて三重県で泊まってもらう。難しいと思うけれどそういう形でもっていければ、形としては一番こちらありがたいしじゃらんも客がうけてありがたい。今思いついただけですけども。この2点です。

<松本会長> ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。

まず事業2-3の令和4年度以降の方向性の利用促進の件ですけれども、バスでシルバーエミカと連動しているものではなくて、全面的にイオンモール津南さんにご協力いただきまして、バスでイオンモール津南で降りる時に、運転手さんに声をかけてもらえればキャンペーンカードを受け取ることができます。そこに番号が書いてあるので、イオンモールのアプリにその番号を入れてもらうと専門店が色々イオンモール津南にございますので、各店舗で例えば定価商品に限り10%オフですとか、ポイントを付与ですとか色んな形でご協力頂いておりますのでそういった形でコードを入れるだけで、10店舗ほどの色んなところで割引や特典を受けられるようなものを用意しております。

あとすいません、事業5-2の方、じゃらんさんに載せて頂くということですが・・・

<松本会長> 例えばですが、じゃらんのような日本中のメジャーな媒体に載せてもらって宣伝をしてもらえば効果があがるのではないのでしょうかということ。

<事務局> もしかしたらじゃらんさんに載せて頂くのにもちょっとお金がかかるのでは

ないかなと思いますので、お調べさせていただきます。
ご意見ありがとうございます。

<松本会長> はい、おそらくお金がかかると思います。

多分それが出せなくて、色んなところが自前で色んな情報を発信ということだと思いますし、そういう意味では今はソーシャルメディア等を使った情報発信の方が、特に若い子に向けては、ものすごく効果があると思いますので、逆にメジャーの媒体を使わなくてもいいチャンス時代ではあると思うんですね。

ですから、そういったところもぜひ検討いただければと思います。それには年代とか、あるいは時代によって変わってくると思うんですけど、やっぱり Google マップが今は結構使われているんじゃないかなと思うんですね。Google マップで評価とか、あるいは写真が出てきたりするので皆さんがやっぱりいいところに行ってもらってどんどん出してもらおうと。そういう意味では地元の方々が自ら投稿してもらおうっていうのはすごく大事なかもしれませんよね。

はい、ありがとうございました。

一点目ですけど、津南との取り組みは素晴らしい取り組みだと思うんですが、何か具体的のご案内はないでしょうか。これ、いつからでしたっけ。

<事務局> 8月16日から31日までです。

<松本会長> せめてチラシとかをこのメンバーには知っていただくとよかったですね。

8月16日から31日で、バスを津南で降りる時に運転手さんからチケットをもらって、そしてそれをアプリのコードに入れると専門店10店程で割引がしてもらえる、素晴らしいじゃないですか。

<事務局> すいません、今チラシを事務所に戻りまして配付させていただきます。

この取り組みなんですけど、令和2年度の第4回の時に、再編の前にですね、イオンモール津南に入るんだったらせっかくだから何かこう、三重交通とイオンモール津南と津市で連携して何かできないかなということで、会長からご意見いただきまして、これまで3者で協議をさせていただいておりました。なかなかコロナで実現できなかったんですけど、再編して丁度1年も過ぎてですね、この辺りでやらせていただこうかなということで話がまとまりましたので、今回8

月 16 日からやらせていただくということになりました。

<松本会長> 素晴らしいです。そういうのはどんどん宣伝してください。

そして何より使っていただかないといけないので利用者の方々に知っていただくのがすごく大事だと思いますので、こういう場でPRしてもらおうとか、あとプレスなんかに投げさせていただいたりしてるんですかね。

<事務局> 今「つうぴーす8月号」に載せさせていただくのと、このキャンペーンは三重交通さんの路線とコミュニティバスの両方の「イオンモール津南」停留所で降りられた方にキャンペーンカードをお配りするということなんですけれども、津市コミュニティバスの沿線地域の方には同時配布物を配らせていただいています。あとイオンモールさんと津市交通政策課のホームページで、8月から情報公開する予定です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。ぜひいろんな形で情報発信をお願いしたいと思いますが、できれば新聞、地方欄でいいので記者さんにこの情報を流して、その意図をしっかりと伝えながら載せていただくとか、あるいはケーブルテレビなんか、津市チャンネルとかないですか。

<事務局> 行政チャンネルがございます。

<松本会長> ご高齢の方はやっぱりテレビとか新聞をみられると思いますので、若者はインスタとかフェイスブックでいいと思いますけど、すごくいいと思いますので、宣伝いただければと思います。ありがとうございます。

では、木下さん。

<木下委員> 全体評価というような恰好になるんですけれども。

取り組み状況につきましてはですね、非常に丁寧で具体的な取り組みをしていただいておりますので良かったと思います。それから評価の結果をですね、「○△×」とでておりますが、これはコロナの影響は多分に出てると思っておりまして、リモートワークなんかの影響もでていたと思います。

全体を見ますとそんなところで、非常に良かったんじゃないかと思っております。

あとこれはオフレコにさせていただいても結構なんですけど、費用についてはど

れくらいかかっているんだらうというので事前に見させていただいたんですが、3年度の報告の中には記載がなかったように思います。

それで前回いただいた2次の計画表の中を見ますと平成30年度で1億6,000万というような数字がでておりましたので、まあこんなものかなと認識しております。

それからホームページで津市のモビリティ・マネジメントというマネジメントシステムによる紹介があったと思うのですが、これにアンケートがついていますね。この結果は何かまとめていらっしゃいますか。もしそういうのがあれば、非常に良い取り組みなので、紹介していただければというふうに思います。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。いろいろしっかり確認いただいていたと思います。では事務局回答をお願いします。

<事務局> ありがとうございます。

モビリティ・マネジメントのアンケートの結果なんですけれども、近年なかなかイベントも実施できない中で、回答者数もなかなか集められず、集計が出来ていない状況でございます。

<松本会長> はい、アンケートは作ってあるものの回答が集まっていないということで、また集まり次第、集計をお願いします。それから各取り組みの費用ということですが。

<事務局> すいません。経費ということで、計画全体の経費というのはちょっとここでは分かりません。

あくまでもコミュニティバスの運行経費ということで言わせていただくと、再編前が、令和2年度が再編前なんですけど、運行経費として約1億5,000万円かかっていたものなんですけど、効率性と利便性の向上を図るという意味で令和3年度に再編いたしまして、運行経費につきましては、1億3,700万、約1,300万円下がっております。

というのがコミュニティバスの経費ということで、報告させていただきます。

<松本会長> それから、利用促進の経費も年度最後に予算ということで皆さんにご協議い

いただきますので、その範囲でそれぞれやっていただいているんだと思います。

それから、この交通政策ではないところでやられているような対策、ハード対策とか、それはまた別の予算になったりもするんだなと思っておりますので、いわゆるこの会議体の中で管理できる範囲、運行経費の補助とかあるいは利用促進の費用等々はせっかくなんでこういう時にまとめて出してもらってもいいですね、来年度以降。各項目ごとには難しいと思いますが、運行経費、補助金、利用促進の経費みたいな形でいいので大体これらの事業にどれぐらいかかったというのはわかるような形にしてもらえるとありがたいです。

はい、ありがとうございました。

その他いかがでしょう。

はい、では伊藤さんお願いします。

<伊藤(好)委員> 目標5-2のところに「来訪者に対する情報提供」がありますけども、先ほど皆さんの方からいろんな提案があったかと思うんですが2つ例を申し上げます。

1つは女性の観光の方でした。

津駅の表口に降りられて私に尋ねてきたのが、谷川士清さんの旧家に行きたいのですが、どう行ったらいいですか、と言われたんです。次の津新町駅まで行って、そこからどこ行きのバス乗って津高校前で降りてくださいと話しました。

駅を降りるまでにご案内がわからなかったということでした。

もう一つはご家族連れの方でした。

津駅の西口に降りられて、おやつタウンに行きたいんですけど、どうしたらいいですか、って言われて、これも次の久居駅まで乗ってください、そこから何行きのバスかはわかりませんから駅で訪ねて下さいとご案内しました。じゃらんで調べるのも結構ですけど、駅を降りるまでにこういう観光地へ行くにはどこで降りたらいいですよ、という案内があるといいんじゃないかと思いました。

<松本会長> はいこれは、近鉄さんに聞かないと、と思いますけど、事務局として何かありましたら。

<事務局> ご指摘、ご意見ありがとうございます。

津市の場合は東口に観光協会の事務所もございまして、コミュニティバスなどを使ったら主要なところもいけるよというふうな情報を観光協会さんにこちらの方からまず提供させていただいて、観光協会さんの方からも案内いただけ

るような連携を検討してまいりたいと思います。また観光協会の看板自体がわかりにくいと言われているところもございますので、観光協会の津駅の構内の看板等々観光協会に申し入れしていきたいと考えております。以上でございます。

<松本会長> おそらく、時代と共に公共交通で行かれる方の人数や動向が変わってきているんだと思うんですね。そういう意味では今ビッグデータといったような例えば、携帯電話の位置情報とか、あるいはナビタイムみたいなコンテンツプロバイダの検索情報を使うと公共交通で津市内のどんなところへ行っているかという情報が得られると思うんですよ。そういうのを観光協会にお願いできるのかどうか知りませんが、分析しつつ、どこの施設へ行く案内が必要かというのを的確に捕らえて情報発信していくとよろしいんじゃないかなと思いますので、ぜひ検討いただければと思います。はい、ありがとうございました。
その他、いかがでしょうか。お願いします。

<西山委員> 西山です。今回から入れさせていただいておりますので、わからないところもありますので、その確認をさせていただきたいと思うのが4点あります。

まず、1ページ目の事業1-1ですけれども、取り組みの中で「交通系ICカード利用エリア拡大」というものがございまして、どこでもICカードで行けるようになって参りましたが、残念ながら津駅からJRは今使えない状況がありまして、これが今どんな状況なのか教えていただきたいのが1点。

そして次ですが、4ページの事業4-2なんですけれども、ここに取り組みがある中で、「ノーマイカーデーの実施協力に係る呼びかけを行った」とございまして、これは実績として効果があるのかどうか教えていただきたいなと思います。

また同じページの5-1の「バスロケーションシステムの充実」というのがありましてこれを見たときにアプリで探してみたんですけど、結構使えると思ったんですが、これのPR、それから利用度はどのような状況なのか把握をもしされているのでしたら教えていただきたいなと思いました。

そしてもう1件は5ページの6-2なんですけれども、「美杉地域お助けタクシー事業が開始された」と、これの利用者数と状況はどんなものなのか、これだけでは〇になっていますが詳しくわからないので、その辺りお知らせいただけるのであれば教えて頂きたいと思います。

<松本会長> ありがとうございます。それではご回答をお願いします。

<事務局> 先に最後の美杉のお助けタクシーの利用状況なんですが、一番後ろの参考につけさせて頂いております、参考資料の8ページ目に(2)として3年度の利用が32人であったことをご報告致します。

<松本会長> はい、ではICカード。津駅からはまだ使えませんがどんな状況でしょうか。

<事務局> ICカードですけれども委員が仰られる様に、確かに亀山から以南は現在も使えない状況でございます。

この辺につきましてはこちらに書かせていただいておりますように三重県鉄道網整備促進期成同盟会というのがありまして、そちらを通じてJRの方にICカードの導入について要望書という、これは毎年度要望しているんですけど、なかなかJRの方から良い回答を得られないということが例年続いております。その辺は粘り強くJRに対して要望してまいりたいと思います。

<松本会長> ノーマイカーデーの呼びかけは効果がございましたでしょうか。

<事務局> 呼びかけを行っているものの、その辺の効果の検証というのは難しいところもございまして、こういった効果がありましたっていうことはこの場ではなかなか言えないというのが現状でございます。

またこの三重県道路交通渋滞対策推進協議会の方に確認をして、わかればご報告させていただきたいと思います。

<松本会長> バスロケーションのPRの利用実態はどうでしょうか。これは三重交通さんにお問い合わせ致しましょうか。川端さんをお願いします。

<川端委員> バスロケーションシステム、ご利用いただきましてありがとうございます。

一応三重交通ではですね、三重県内全域がやっとバスロケーションシステム対応になりました。その中で、以前でしたらこういったチラシでまずは作らしていただいたのと、それと併せまして各切符売り場でチラシをお配りしたり、その他は多分入口がホームページだけだったかな、そういった入り方しかできなかったのが、この4月から三重交通グループアプリというのを導入いたしまして、

そこからもバスロケーションに入っていけるような、そういった入り口を広めております。

あと地道なところで、例えば学生様やそういった世代、携帯をよく使っていただけの方のいるバス停の下にアプリの看板、古いやり方ですけどそういったものをバス停の下に張ったりとか、そういった地道なこともやってPRしているような次第でございます。

ただ利用頻度に関しましてどれくらいかというのは現場のものとしてまだ把握できておりませんので、今後そういったデータも取りながら、お客様へ、昔でいう電話でのお問い合わせ以外で、皆様独自で見ただけのような、どれだけ進んでいるのか、また研究していこうと思っております。以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございました。

西山さんよろしかったでしょうか。

ちなみに全バス停にQRコードが貼ってあるわけではないんですか。

<川端委員> そうですね。導入した際に本当に小さくQRをいれたんですが、それがだいぶ古くなっておりまして、そこら辺ももう一度。大体当時は導入時入れさせていただいて、バス停の下にさせていただいたんですが。

<松本会長> あれはぜひ入れていただくといいですね。一番望ましいのはバス停ごとの、どういうバスロケなのか知りませんが、バス停ごとに依存しない形のホームページだったら全部同じQRコードをつければいいですよ。バス停ごとにバス停に依存したページだとバス停ごとに変えなければいけない、これはものすごい手間がかかりますが、それだったら1ページ目だけのQRコードにすればどれも同じQRコードでいけるんじゃないかなと思うんですけどね。ぜひご検討いただければと思います。

<川端委員> はい。特に4月にダイヤ改正の際に各バス停留所、変わる路線に関しましては、全て張り替えることはするんですが、そこにデータを盛り込むとかQRとか、そういったことも以前していた部分もありますので再確認等もしていこうと思っております。

<松本会長> はい、ぜひお願いします。

バスは必ず遅れるので、あれがあるのとないのとでだいぶ違いますからいいと思います。

定例的に使うところは自分のスマートフォンに入っているんで、スッと見られるんですけど、滅多に行かないところだと、そこでQRコードを見て、ああ今遅れているんだというのが知れるということですからね。

ぜひそんなオンサイトですぐにアクセスできるような環境が整うといいなと思っております。

はい、ありがとうございました。

では谷山さん。

<谷山委員> 今ちょっと案内所のお話が出てたんですが、場所がずいぶん離れますので、参考になるかどうかは疑問ですが、新幹線で博多で降りて、豚骨ラーメンが食べたいんですと言ったら、駅員がすぐにあそこの案内所に行って聞いてくれと言って、案内所に聞きに行ったら、何の雑誌・漫画に出てた豚骨ラーメンがいいですかと、パウチしたものを何枚も持ってる。「美味しんぼ」のどこそこでやったところありますかときいたら、そこは地下鉄で4つくらい駅で行かなければいけないけれど、ここの真下にもありますよと、第何巻にでてくるっていう案内がぱっと出る。他にいいところありますかときいたら、地下鉄の路線図に全部赤丸で印がつけてあって、全部回れました。

特に津だと特急だと案内所で案内する人が口で全部案内したら大変なことになるので、あらかじめ案内がぱっと出れば、案内する方も楽だし、聞く方も紙をもらって紙を見ながら行けるんで楽じゃないですか。耳で聞いただけだと3歩歩いたら忘れてしまう。博多は観光が進んでいるからそうなっているのかなと思うんですが、神戸の有馬温泉等でもそうです。業務以外のことになるんで大変だと思うんですが、案内1つでお客はいくらでも招き寄せることが可能だと思う。

<松本会長> ありがとうございます。おっしゃっていただいた博多神戸等々は観光客が非常に多いところで需要もあって、案内が手一杯でそういうものが必然的にできてきたんだろうなと思いますが、ただそうやって来街者にとってわかりやすい案内をするという姿勢は大事だなと思っております。先ほどの話ですと観光協会にそういった働きかけをしていただけるということですので、ぜひ対応して頂けるとと思いますが、はいどうぞ。

<事務局> 先ほど言いました観光協会ですね。正式に申し上げますと観光協会の事務所の下に、アストプラザ1階の下のところに津駅前観光案内所という、いわゆる観光案内所を設けてございまして、そこには基本的に毎日職員がおりまして、まさに今言っていたような津市の観光のところを聞いていただけると、おすすめコースだったり、丁寧に案内をしていただけるような形のシステムになっていますし、名物や、津で美味しいもの何？と聞いたら、ここおすすめですよという、そんな案内を既にできるようにはなっております。

ただ先ほど言ったようにちょっと場所がわかりにくいとかっていうのがございますので、前からJRさんのところでご案内をしていただいたりとかすることもございますし、また先ほど言っていたように、公共交通活性化協議会ということで、どうしても観光案内所のご案内が車で行ってくださいとか、一番行きやすい行き方でご案内をするということがございますので、また連携を模索いたしまして、公共交通を乗っていただくようなコースとか、そういうふうなこともできるのかどうか、そんなことも一応観光協会と話し合ってみたいなとこんなふうに考えてございます。

<松本会長> ありがとうございます。ぜひそんな取り組みを続けてほしいですね。ちなみにどこにあるんですか、観光案内所は？

<事務局> 津駅の東口を出て頂いて、ミスタードーナツのある所を行っていただくとアスト津というビルにあるんですけど、その1階に津駅前観光案内所という、のぼりもだして、しろもちくんの看板もかかっていると思いますので、そこで津市のお土産が売っていたり各地のパンフレットも置かせて頂いております。おすすめコースだとかそういうチラシも作っておりますので、一度お時間ございましたらぜひ覗いていただければありがたいです。

<松本会長> 皆さんもぜひ寄ってみてください。
その他いかがでしょうか。
はいお願いします。

<木下委員> 移動ニーズと対応する移動システムの関係で提案といますか、評価には直接関係ないのですが、先ほど松本先生が移動のビッグデータがあるよというよう

なお話をされたんですけれども。

もう一つ、移動ニーズは地域別に全部違うと思うんですね。

例えば地域別にどういう年代の人が何人いるのかと、将来こうなっていくだろうということが見えてくるんじゃないかと思うんです。

それでちょっと見てみたんですけれども、例えば、玉城町の元気バスとかデマンドバス、こういうものが盛んに紹介されているんですけれども。私、昔人間ですから、ニーズを一手間かけて今から調べるっていうのは非常に問題で、それはすすめません。でもいろんなデータがあると思いますので、移動ニーズをそういうデータから拾い集めて、地域別に将来を展望して、対応するいいシステムを三重交通さんで考えてもらうとか。そういう風なことをやったらどうかと。

おそらく三重交通さんからいろんなシステムも検討をされると思いますので、少し先を見て、そういうようなことを検討していただいたらどうかというように思います。

<松本会長> ありがとうございます。そういう移動ニーズは多分集まらないニーズだと思うんです。いわゆるこれまでは需要を集約することができましたので、そこには利益を生む構造ができました。したがって、民間事業としてやれたんですが、これからの時代のニーズは幅広く薄いニーズになってしまいます。それを交通事業としてやろうとすると非常に厳しいと思います。自動運転ということで期待は寄せられておりますが、現状の日本の法制下では人件費を浮かすような運行というのはかなり厳しいんじゃないかなということで、自動運転に対しても採算という意味では厳しいと思っておりますので、おそらくこの辺は行政と交通事業者さんと一緒に取り組まないといけないと思っております。

それから、そういう意味では、まさにその町の将来の姿を描く事になりますので、これはもう完全に自治体の仕事だと思いますので、ぜひ今言われたような将来のその地区の姿、あるいはそういうところでどういう方々がどんなところに行く必要があるかを見ながらですね、急にはできないと思うんですが、ゆくゆくはこういう新しい交通システムがいるだろうみたいなことを想定しておくのは大事かなと思います。

そういう意味で、公共交通網形成計画がございまして、それに従って必要な移動手段を提供していく考えということになっております。そのように受け取っていただければと思います。

ありがとうございました。
その他いかがでしょうか。

では、特にこの「〇×△」でご異論なかったようですし、木下さんからこれでいいんじゃないかというご意見もいただきましたし、ご異論もなかったということですので、それから4年度以降の方向性についても特にご異論はなかったと思います。

ただ、次年度の資料の作り方としては、例えば評価を下した実績がわかるような、参考資料はつけていただいておりますが、説明の際にそここのところもいただくとよろしいですし、それからいろんな取り組みがあるんですが、必ずしもそれがフォローされておりました。ノーマイカーデーなんかもやったのはわかったんですが、その効果がわからなかったの、わかる範囲でそこを示していただくと共に、費用ですね、これについて個別の費用は無理にしても、全体としてどれぐらいかかったかの情報提供をお願いするということを条件といたしまして、その内容についてのご承認いただくということによろしいでしょうか。

はい。ありがとうございました。

ではこの形でご承認いただいたとさせていただきます。

それでは、続きまして2番の「一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和3年度実績に対する評価等について」、ということで事務局からご説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項2「一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業の令和3年度実績に対する評価等」についてご説明申し上げます。

【資料2】をご覧ください。

一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業については、先ほど事項1でご説明した第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる事業のうち、市民の利用に直接関係する事業であることから、毎年度個別に評価することとなっています。

評価の方法としましては、第2次津市地域公共交通網形成計画に定められた

分類に応じて評価することとなっております。一般路線バスのうち幹線、準幹線、市内線は「サービス水準維持を確認」することで評価することとしており、自主運行（廃止代替）バスについては、「サービス水準維持を確認」とともに、「1便当たり利用者数の数値目標達成度」を評価、コミュニティバスについては、「1便当たり利用者数の数値目標達成度」を評価することとなっております。

そのため、資料としては、一般路線バス、自主運行（廃止代替）バス、コミュニティバスの3つに分けて作成しております。

それでは、一般路線バスから順にご説明させていただきます。

資料の1枚目をご覧ください。

まず、表の見方をご説明させていただきます。

こちらは、左側から、一般路線バスの「分類」、「対象路線名」、「運行区間等」、「評価内容」がまとめられた表となっております。

評価内容はサービス水準維持を確認とあり、その中で「経路を確保しているか」、「ダイヤを確保しているか」の2つに分かれており、さらに、幹線、準幹線、市内線の分類ごとに評価する内容が異なっております。

対象の評価項目には、内容が達成されていれば「○」、一部達成であれば「△」、未達成であれば「×」としており、対象外の項目には「/」（斜線）を、対象の評価項目のうち該当しないものを「—」（ハイフン）で表記しております。

それでは、一般路線バスの評価に入らせていただきます。

一般路線バスのうち、第2次津市地域公共交通網形成計画において、幹線として位置付けられている路線は、棕本線、神戸白塚線、安濃線、長野線、泉ヶ丘片田団地線、穴倉線、津三雲線、香良洲線、城山線、榊原線、久居高茶屋線、波瀬線の全部で12路線ございます。

幹線については、「市内の都市拠点と地域拠点を結び、一定のサービス水準を確保する」という役割があることから、「都市拠点と地域拠点を經由しているか」、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保して

いるか」、「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」の3つが評価項目となっております。

まず、評価内容の1列目にあります「都市拠点と地域拠点を経由しているか」については、対象路線すべてにおいて廃線がなく継続してサービス水準を維持していますので、全ての路線において評価を「○」としております。

次に、評価内容の3列目にあります「毎日おおむね6時から21時まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、対象路線のうち「穴倉線」が2時間に1本の運行頻度となっておりますので評価を「×」、それ以外の11路線については、1時間に1本の運行頻度を確保できていたため評価を「○」としております。

最後に、評価内容の4列目にある「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」については、「安濃線」「榊原線」については、重複区間がないことから対象外の「-」（ハイフン）としており、それ以外の10路線については、重複路線で路線間のダイヤ調整ができていたため、評価を「○」としております。

続きまして、一般路線バスの準幹線についてご説明させていただきます。第2次津市地域公共交通網形成計画において、準幹線として位置付けられている路線は、「津太陽の街線」「奥津線」の2路線ございます。

準幹線については、「市内外の拠点を結ぶ」という役割があることから、「市内及び市外の拠点間を結んでいるか」が評価項目となっております。

評価内容の2列目にあります「市内及び市外の拠点間を結んでいるか」については、「津太陽の街線」においては津市と鈴鹿市を繋ぐ路線、「奥津線」においては津市、名張市、奈良県の御杖村を繋ぐ路線となっており、拠点間を結ぶ運行を継続していることから、2路線とも評価を「○」としております。

続きまして、一般路線バスの市内線についてご説明させていただきます。

第2次津市地域公共交通網形成計画において、市内線として位置付けられて

いる路線は、「津なぎさまち線」、「津駅西団地循環線」、「津西ハイタウン線」、「看護大学・夢が丘線」、「国立病院線」の5路線ございます。

市内線については、「津地域及び久居地域の市街地内の移動手段を確保する」という役割があることから、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」、「居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているか」の2つが評価内容となっております。

まず、評価内容の3列目にあります「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、対象路線のうち「津なぎさまち線」を除く4路線については、1時間に1本の運行頻度を確保していたため、評価を「○」としております。

「津なぎさまち線」については、津駅と高速船が発着する津なぎさまちを結ぶ路線となっておりますが、令和3年度においては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴う高速船の減便に合わせて、20便あった路線を6便に減便したことから、1時間に1本の運行頻度を確保できなかったため、評価を「×」としております。

次に、評価内容の5列目にあります「居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているか」については、対象路線のうち「津なぎさまち線」、「国立病院線」は鉄道及び一般路線バス（幹線）でカバーできる地域を運行しているため対象外の「－」（ハイフン）としており、それ以外の3路線については、居住誘導区域のうち、鉄道、一般路線バス（幹線）でカバーできない地域を経由しているため、評価を「○」としております。

以上が一般路線バスの評価となります。

続いて「資料2」の2枚目をご覧ください。

まず、表の見方をご説明させていただきます。

こちらの表は、自主運行（廃止代替）バスを一覧でまとめたものとなっております。

先ほどご説明した一般路線バスの表と同じような作りとなっておりますが、

自主運行（廃止代替）バスの評価方法は、「サービス水準維持の確認」と「1便当たり利用者数の数値目標達成度の確認」の2つの指標があるため、サービス水準維持を確認するための評価内容の右側に、「利用者数」、「1便当たりの利用者数」、「評価」、「評価に応じて行う取組」、「乗降調査に基づく分析」といった項目を追加しております。

1つ目の指標である「サービス水準維持の評価」については、一般路線バスと同じく、対象の評価項目には、内容が達成されていれば「○」、一部達成であれば「△」、未達成であれば「×」としており、対象外の項目には「/」（斜線）を、対象の評価項目のうち該当しないものを「—」（ハイフン）で表記しております。

2つ目の指標である「1便当たり利用者数の数値目標達成度の評価」においては、令和3年度第4回協議会において設定した評価基準に基づき、1便当たりの利用者数が運行目標値である3.5人以上である場合はA評価、運行目標値を未達成で運行維持基準値である2.0人以上の場合はB評価、運行維持基準値を未達成で1.0人以上をC評価、1.0人未満をD評価として評価しております。

また、「評価に応じて行う取組」についても、令和3年度第4回協議会において設定した「数値目標の達成状況に応じて実施する事業」に基づいており、A評価については「地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続」、B評価については「運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルート改善等を含めた利用促進を実施」、C評価については、「地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討」、D評価については、「地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討」といった内容を記載しております。

なお、令和3年度における1便当たりの利用者数については、新型コロナウイルス感染症の影響を加味し、新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けた令和2年度と、その前年度の令和元年度の津市コミュニティバスの年間利用者数を比較し、その減少率に応じて、評価対象期間の実績を補正しております。

それでは、自主運行（廃止代替）バスについて、評価に入らせていただきます。

自主運行（廃止代替）バスのうち、第2次津市地域公共交通網形成計画において、幹線として位置付けられている路線は、「津新町大里線」、「豊野団地線」、「高野団地線」の全部で3路線ございます。

幹線については、「市内の都市拠点と地域拠点を結び、一定のサービス水準を確保する」という役割があることから、「都市拠点と地域拠点を経由しているか」、「毎日おおむね6時から21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」、「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」の3つが「サービス水準維持を確認」の評価項目となっております。

評価内容の1列目にあります「都市拠点と地域拠点を経由しているか」については、対象路線すべてにおいて廃線がなく継続してサービス水準を維持していますので、全ての路線において評価を「○」としております。

次に、評価内容の3列目にあります「毎日おおむね6時から21時まで1時間に1本の運行頻度を確保しているか」については、対象路線のうち「津新町大里線」については、1時間に1本の運行頻度を確保できているため評価を「○」に、「豊野団地線」、「高野団地線」については1時間に1本の運行頻度を確保できていないため評価を「×」としております。

次に、評価内容の4列目にある「路線が重複している場合、路線間で運行間隔が調整されているか」については、重複路線で路線間のダイヤ調整ができていたため、評価を「○」としております。

最後に、「1便当たり利用者数の数値目標達成度の評価」については、「津新町大里線」は1便当たりの利用者数が11.85人でA評価、「豊野団地線」は1便当たりの利用者数が4.63人でこちらもA評価、「高野団地線」は1便当たりの利用者数が2.18人でB評価となっております。

続きまして、自主運行（廃止代替）バスの準幹線についてご説明させていただきます。

<松本会長> すみません。丁寧なご説明ありがたいのですが、時間の関係でもう少し簡潔に

お願い致します。

<事務局> では飛ばさせていただきます。役割のところは省かせていただいて、

準幹線の「亀山棕本線」があるんですが、経路確保しているかのうち「市内及び市外の拠点間を結んでいるか」については、評価を「○」としておりまして便数についてもB評価となっております。

続きまして資料の3枚目、コミュニティバスについてご説明させていただきます。

表の見方だけご説明させていただきます。

「分類」、「地域」、「ルート名」、「ルートの特徴」、「利用者数」、「1便当たりの利用者数」、「評価」「評価に応じて行う取組」、「乗降調査に基づく分析」という表になっておりましてことらはC評価とD評価のところの乗降調査に基づく分析だけ抜粋してご説明させていただきます。

北部地域においては、河芸循環ルートと河芸南・一身田・白塚循環ルートの2ルートがありまして、河芸南・一身田・白塚循環ルートがC評価となっております。

こちらの分析としては、令和3年7月1日のルート変更により、令和3年度下半期で利用者数が増加してはいましたが、新たに再編によって乗り入れたルートのうち一身田及び白塚地区での利用が想定よりも少ないため、認知度の向上が必要であると考えております。

続きまして、南部地域においては、久居北・片田・高茶屋ルート、久居南・雲出ルート、久居西循環ルートの合計3ルートございまして、C評価は久居南・雲出ルートの1ルートのみになります。

こちらについても、新たに乗り入れた雲出地区での利用が想定よりも少ないため、認知度の向上が必要であると考えております。

続きまして、北西部（芸濃）地域においては、芸濃北ルート、芸濃南ルートとありまして、いずれもB評価となっております。

続きまして、北西部（安濃）地域においては、清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート、妙法寺・野口・椋本ルートの2ルートがありますが、妙法寺・野口・椋本ルートにおいてC評価となっております。

こちらの地域については、再編前から利用の少ない地区を運行するルートであり、再編により地域外の商業施設へ乗り入れたものの利用が想定より少ないため、認知度の向上が必要であると考えております。

続いて【資料2】の4枚目をご覧ください。

南西部（美里）地域ですが、穴倉・辰水・忠盛塚ルート、長野・榊原ルートの2ルートが運行しておりますがいずれもC評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、C評価であった穴倉・辰水・忠盛塚ルートについては、三重交通バス路線「長野線」と接続がある「稲葉口」停留所については利用が確認できましたが、新たにルートを延伸した「忠盛塚」については想定より利用が少なく、辰水地区での利用がほとんどみられませんでした。

同じくC評価であった長野・榊原ルートについては、三重交通バス路線「長野線」と接続がある「稲葉口」停留所については利用が確認できましたが、新たにルートを延伸した榊原地区西部での利用がほとんどみられませんでした。

続きまして、南西部（一志）地域においては、一志東・伊勢中川駅ルート、一志西循環ルートの2ルートございます。一志西循環ルートにおいてC評価となっておりますが、こちらの分析として、運行地域を拡大し、旧自主運行バスの一部を代替したルートを設定しましたが、運行時間が長くなったことで、従来のルートからの利便性の低下が指摘されております。

続きまして、南西部（白山）地域においては、大きくは2ルートなのですが、曜日によって運行ルートが違う為3ルートに分けて表記しております。八対野・大三ルートはA評価、福田山・川口・三ヶ野ルートの月・水・金の運行ルートについてはB評価、火・木曜日の運行ルートについては、B評価となっております。

最後に南西部（美杉）地域は、4ルートございまして、美杉東ルートと美杉西ルートについてはA評価、美杉南ルートと美杉循環ルートについてはD評価となっております。

乗降調査に基づく分析として、南ルートについては、多気地区から津市家庭医療クリニック及び伊勢地地区から美杉総合支所への利用が多いことが確認できたものの、「飯垣内」から「敷津」停留所間において利用がほとんどみられませんでした。

同じくD評価であった美杉循環ルートについては、再編前から利用の少なかった「下之川出張所前」から「下多気」停留所間は、再編後においても利用が少ない状況でした。

ただ、「伊勢奥津駅前」から「敷津」停留所への利用が見られたため、美杉町内から名張方面への移動ニーズがある可能性があります。

以上がコミュニティバスの評価となります。

<松本会長> ありがとうございました。

はい、すいません。ちょっと時間短縮、コロナもあってできるだけ短くしてもらいましたんで少し慌てて説明いただきましたがこの評価に関しましてご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

はいではまた岸野さんお願い致します。

<岸野副会長> 表の見方で教えて欲しいんですけども、コミュニティバスについて、それぞれの地域で小計をしてもらってますよね。この小計から、我々は何を読み取ったらいいのでしょうか。単なる参考ということでもいいのでしょうか。あるいは何か目的があるのでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。

コミュニティバスの評価については1便当たり利用者数を評価するということになっておりますので、数値を便数で割っておりますので、そちらもあわせて評価していただくような内容となっております。

<松本会長> 要は、ルートごとに評価するのか、地区ごとに評価するのか。

すなわちそれは改善の方策が、ルートごとにあるのか地区ごとにあるのか、なんですけど、今のご説明聞いていると全部ルートごとだったのではないかと。

まあこの小計は参考程度にご覧くださいという意味ですかね。

<事務局> はい、そうです。

<事務局> この津市地域公共交通網形成計画の中にですね、コミュニティバスの評価ということで、1便当たりの利用者数でルート単位だけでなく地域全体でも評価ということが書いてございますので、小計の方は地域全体ということで一緒に見ていただけたらと思います。

<松本会長> はい、ということで、一応参考資料として見ていただきながら具体的評価、そしてそれに応じた取り組み等々はルートごとに考えるということでよろしいですね。

はい、ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

はい、中平先生お願いします。

<中平委員> 色んな評価がありまして、先ほど形成計画にも事業評価もあったんですけども、利用者の増減について、ここはよくコロナの影響が多いと書かれていたんですけど、コミュニティバスの一部ルートの設定の甘さがあったというようなところの指摘もあったと思いますので、この辺りを本当にコロナの影響だけなのかあるいは再編したルートの問題点があるのか、またはよくあるのが学校再編であったりとか、病院の閉鎖、あるいは商業施設の新設、そういったもので事業が大きく変わってきますので、どういった影響があるのかっていうのを、今回は関係ないんですけど、今後再編をさらに進めていく中で考えていかなきゃならないのかなというふうに思いました。

それで一点、評価に応じて行う取り組みの中で、よく利用者の意見を取り入れた取り組みが必要だというふうに書かれていて、これは当然大事なことでんですけど、それだけじゃなくて、非利用者、普段利用されていない住民の方々の意見もうまく取り入れて、先ほど木下さんの方からもあったようにニーズをしっかりと把握するという、これはニーズを探すことが非常に難しいこともあるんですけどその必要があるので、利用者だけじゃなくて非利用者の意見ですねしっかりと取り入れていく必要があると思うので、ぜひその辺りもここに記載いただければと思います。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。何か事務局ございますでしょうか。

<事務局> ありがとうございます。

令和3年度に再編をいたしまして1年間運行いたしました。

今回評価をさせていただいて、その評価の中で特にCとBにつきましては地域に入って地域と協議をして、どういったことが駄目だったのか、もしくは地域の状況がもし変わってればその場でもお聞きをしますし、これについては利用者の方にこの協議の中に入っていただきながら、また地域の代表者の利用されてない方にももちろん入っていただいて、その地域の中で情報共有をしながらどういったことで利用者が少ないかというの情報共有しながら、改善できる点については当然改善をしていきたいと思っております。

以上です。

<松本会長> はい、そうですね、ぜひそういった地域の方々のコミュニケーションを通しながら良い方向への改善が進むことを期待したいと思っております。

因みに基準でCの場合は前半省きますと、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討するのがCですね。そしてDの場合はもう少し踏み込みまして、減便等の事業の縮小の見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討するというのが、いわゆる皆さんで策定した基準に基づく見直しの方向性です。そして、それに対して今回乗降調査に基づく分析ということで事務局案としてそれに加えてどうした方がいいかというご提案を今回いただいているということですのでよろしいですかね。

そうすると例えば前半のCのところは、認知度の向上が必要であるということですので地域に入りながらも、認知の向上を進めてもらうということかなと思いました。

ところが、コミュニティバスの2枚目の方になってくると、辰水地区での利用がほとんど見られなかったとか、新たにルートを延伸した榊原地区西部の需要がほとんど見られなかったということで、何をすべきかという方向性が書かれていないんですが、これはどうやって我々理解したらいいんでしょうか。

<事務局> 例えばコミュニティバスのところを見ていただきますと、乗降調査に基づく分析というのが今回の取り組みに対する分析という形でございまして、表がくりくりしてますけども、評価に応じて行う取り組みというのはこの分析を受けて今後やっていかなきゃいけない取り組みというふうな思いで書かせていただ

いてございます。

<松本会長> わかりました。じゃああくまでも、もう皆さんで作っていただいた評価に対する取り組みを今後進めるにあたって、この分析結果を念頭に置きながら地域とコミュニケーションを図っていただくということでよろしいですかね。

はい、ということになりますので基本的にはCとDに関しては、地域の中に入りながら減便等も含めて、場合によっては新たな交通手段も含めた形で、どういう形がふさわしいかを検討いただくということになります。

ただしこれはこれまでご意見いただきましたが、すぐにこういう形にするというものではなくて、地域を十分に話し合いながら進めていくというそういう話だったと思います。

いかがでしょうか。

では西山さんお願いいたします。

<西山委員> 私は市内に住んでいるのでコミュニティバスがわからなかったんですけども、たまたま白山や美杉の方の人たちの話を聞いたときに、コミュニティバス再編していただいたんですけど、例えば「病院へ行けるようになったんですけどすぐ帰らないといかんのさ」、とか、「買い物行けるようになったんですけどバスが来るから買い物おちおちしてられんのさ」とか、という話が出てきて、その時の利用者の状況によって駅へ行きたい人と、病院に行ってそこで診察を受けて帰ってきたい人とお買い物をして帰りたい人と、それぞれの目的が違うので、そのあたりの内容をきちっと現地の人達の話聞かれてるのかなあというのがちょっと不安だなと思ったところがあるんです。

ここを直していく必要があるので、必ずこの利用が少なかったのはなぜかっていうとそれはもしかしたら行っても乗ったとしても「帰りの便がないんさ」って言われたらもうそれは乗りません。

乗ったとしても、「買い物の時間ないんさ」では乗りません。その辺りの状況を、行き帰りの把握をしながら確認していただけるようにしていった方がいいのではないかなと思ってます。コミュニティバスは費用対効果とかいうべきものではないので、住民の皆さんがどれだけ便利になるかということを考えていかなきゃいけないことだと思うので1人でも乗れるような形をとるための確認をとっていただきたいなというのは感じましたのでよろしくお願いいたいと思います。

<松本会長> はい、ありがとうございます。その一つの改善の方向のヒントかと思いますが。

<事務局> ありがとうございます。

本当に地域の皆様のご意見を聞くのは非常に大切なことだと事務局の方でも思っておりまして、美杉地域がD評価があつた路線が2ルートあるということで先行してといいますか、徐々に進めているところがありまして、その中で先月、美杉地域の社会福祉協議会さんの方に赴きまして、その地域の実状というのを、聞かせていただいたっていうことも先行して行っておりますので、8月以降で地域公共交通在り方検討会等において、C・Dの評価については、地域の方に入らせていただくんですけどその中で地域の皆さんの意見を聞きながらルートの方に反映していきたいなというふうに思っております。

<松本会長> ありがとうございます。

ちなみにダイヤを設定する際には、午前中にショッピングセンターに行って昼ぐらいに帰って来られるとか、あるいは病院も同じような多くの方がそういうご利用を望まれるので、そういう考慮はしているんですが、なにせ限られた便、限られた台数なので全てをそのような形で組むことができないという実状があります。

そんな中で人はこうやって動かしてみるんですが、それでも直せる部分は出てくるかと思しますのでまた地域の方々の声を聞きながら工夫できるところは工夫していただければと思います。どうもありがとうございました。

その他、いかがでしょうか。

では谷山さんお願いします。

<谷山委員> この前NHKでやっていたんですが、年寄りがバスで回って買っている暇がないという件については、逆にトラックの後ろに商品を積んでそこへ運んで行って販売をして、そのときに次回来週の火曜日に来るから何が欲しいのだということを知って、それをもって運ぶ、という訪問販売でやっているところが、スーパーへ荷を戻してスーパーからまた今日はAの地区、今日はBの地区という、これがコミュニティバスと噛み合ってくるのかどうかは別なんですけども。

それをやることで、コミュニティバスの便数が減っても、買い物に関しては困らない。

医者をつれてくるわけにはいかないのが買い物だけなんです。
そういったのも一つの考えというふうに思いましたので。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

移動販売ということで、日本各地でそういった取り組みを行われております。

これは交通政策じゃなくて他でやられてるかもしれません。どうですか。津市は何かそういうのを検討されているんですか。あるいは行われているんですか。あるいはどこかのショッピングセンターさんが自主的にやられているんですか。

<事務局> そうですね。今市が公に移動販売等をやっているという実績はございませんが、今のところいろんな話を聞いてますと移動販売も民間さんがちょこちょこやられている。

中心部であってもセンターパレスの横なんかマルヤスとか中心部のところに来ていただいたり、そういうことをやっていただいているので、今のところは民間さんという形になってこようかなと思います。

今貴重なご意見いただきましたので、これは公共交通の部分、それとあと過疎対策とか買い物難民対策とか総合的な政策という話になってくるかなと思うので、市の中で情報共有させていただいて、また次期の計画のときの公共交通に向けましてそういうことも情報共有しながら検討して参りたいと思っております。

<松本会長> ありがとうございます。

いろんな方向がありますし、考えてみると昔って移動販売って普通にありましたよね。自分は子供の頃、普通に野菜とか売りに来てたし、豆腐も売りに来てたし、牛乳なんかも全部配達してもらってたかもしれない。

それが今みんな車を持ってるから、我々が買いに行かなきゃならなくなったんですけど。そうやって時代を遡るといふか戻すというのもありなのかなという気もしてきますが。

ただ、ペイできるかとか、事業として成り立つかどうかというところが難しいかと思えます。

はい、ありがとうございます。

その他またいかがでしょうか。

では木下さんお願いいたします。

<木下委員> 先ほどのニーズに関する提案なんですけども、先ほども言いましたように、地域ごとにニーズというのは違うと思うんですよね。それでいちいち調査に入るといっても非常に苦勞な話なので。

元氣バスを例に取り上げますとね、予約と会員制というのを取られているんですよ。これは良かったですね。ニーズ調査もなにもないわけですよ。すぐに誰がいつまでにどこまで行ったっていうのは、予約制ですから。そういうようなことも、先々検討していく必要があるんじゃないですかと思いますね。

津市全域のニーズを調べるのは非常に大変な事だと思います。

だから科学の力をより適応をして、地域ごとにシステムを構築していくのも一理あるんじゃないかと思います。以上です。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

おそらくDのところに行く、需要に見合った新たな公共交通を導入についてと書かれておりますので、これがいわゆるオンデマンド予約型のようなものの導入も念頭にあるかと思いますので、そういった地域によってはそういうものを施行されるのであれば予約制等々を検討する、そういう可能性もあるということよろしいですね。

現に美杉ではそういったものが実証でしたっけ？もう本格？

<事務局> もう本格運行です。

<松本会長> もう本格運行で始まっておりますので、そういったところにも始まっていくということかと思います。

一方で予約型ということで今日本中いろんなところへオンデマンドで入ってきておりますが、その予約が面倒くさいという声は相変わらずあります。

やはり、定時定路線で決まったところを走ってもらった方が使いやすいという声もあるので、そこは地域の方々と十分話し合ってどちらにしましょうかということになってくるし、あるいはそのハイブリッドといった形もありうるのかもしれないですね。

ぜひそんなのも地域の方々とご検討いただければと思います。

ありがとうございます。

その他いかがでしょう。

よろしいですかね。

はい、それではこの評価ということでは、A・B・C・D評価、これはもう皆さんで基準を作っていたいただいて、さらにそれに応じて行う取り組みというのも決めた形です。特にこれに関して特別なご異論はなかったようですので、このような形で特にCとDに関しては地域に入りながら改善の方策を検討いただくということでもよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。ではこのような形で承認いただいたということにさせていただきます。

それでは次の議題に移りたいと思います。コミュニティバスの運行変更についてということでご説明をお願いいたします。

<事務局> それでは、事項3「コミュニティバスの運行変更」についてご説明させていただきます。

今回、運行変更を予定しておりますのは、南西部地域（美里地域）を運行しております「長野・榊原ルート」及び「穴倉・辰水・忠盛塚ルート」の2つのルートです。

それでは、【資料3-1】に沿って運行変更案についてご説明いたします。

なお、【資料3-2】が南西部地域全体の路線図となっておりますので合わせてご確認いただきたいと思います。

【資料3-1】の1ページをご覧ください。

一つ目の変更は津市榊原自然の森温泉保養館「湯の瀬」に関する運行路線の変更です。

「湯の瀬」停留所は、「榊原自然の森 温泉保養館 湯の瀬」の再整備のため令和3年11月30日に営業を休止したことに伴い、施設内への乗入部分の路線とともに休止を行っています。

リニューアルにより温浴施設の位置が以前より道路側に変更となったこと、また、今後「榊原口」停留所から直接、施設につながる歩道ができ、施設へアクセスしやすくなることから、最寄りの停留所を「榊原口」とし、休止していた「湯の瀬」停留所及び施設内への乗入部分の路線を廃止します。

なお、廃止日は、令和4年11月30日付けの廃止を予定しております。

2ページをご覧ください。

2つ目の変更は安全性向上を目的とした運行変更についてです。

バス停留所「五百野」(平木向き)は、国の通達に基づき、安全性確保対策を講じることが必要とされた危険なバス停であり、バス停留所にバスが停車した際に横断歩道に車体がかかり危険であることから、安全性を確保するために停留所を南東に約70m移設します。

なお、道路管理者、警察署とは、事前協議済みで、変更につきましては、令和4年9月ごろを予定しています。

また、当該変更に伴う運行時刻表及び運賃の変更はありません。

運行変更の周知については、変更ルート沿線に対し、路線図及び時刻表を各戸配布し、変更1か月前から当該停留所及びバス車内に周知チラシの貼り付けを行いたいと考えております。

以上をもちまして、「事項3 津市コミュニティバスの運行変更」についてのご説明とさせていただきます

<松本会長> はい、それではただいまの説明に対しご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい、中平さんお願いします。

<中平委員> 一点だけ確認なんですけれども2ページ目のバス停の移設をされるということで危険箇所なので仕方ないのかなと思うんですけども、バスの待合所みたいなのが屋根付であると思うんですけど、これは移設しない、バス停だけの変更なんですか。

<事務局> 確認をさせていただいたところ、葉山電器製作所というところの前にこの五百野の停留所があるんですけども、そちらのところが建てていただいている古い待合になっております。今度移設させてもらうところが道路上の畑の前でして、この待合に関しては移設はできない状況でございます。

<中平委員> なかなか今の屋根付きの停留所は設置できない場合が多いので、もったいないなという気がしましたので、もし可能なら畑の所有者の方に一度聞いてもらって、設置できるのであれば設置してあげれば需要があるのではないかと思いますのでぜひご検討をお願いします。

<松本会長> 設置は難しいですね。隣地さんにこれを移設ということになりますのでそれは難しいと思いますが、多分ランクで5m以内か何m以内かに横断歩道があったので移設ということになったんだと思います。それはそれで安全対策に向けて必要な事だと思っておりますが、一方でここを横断される方々の数が、今言われた製作所の方々しかなくて、地域の方々がほとんどいないとか、子供たちが全くいないとか、実質全く問題ないのであれば、せつかく上屋まで提供いただいているんだから、ここをそのまま使うという選択肢もなくなかったんじゃないかと思うんですが、そこはいかがでしょう。

<事務局> この上屋を何とか残しながら危険なバス停の解消というのを目指してはいたんですが、横断歩道もですね、横断歩道の前が会社でその前がその会社の駐車場になってますので、はじめ横断歩道を移設するというか、横断歩道そのものを場所を動かす方向で考えておったんですけども、協議の中で難しいということもありまして、どうしても停留所の場所の移動ということしかできなかったんで、安全面を取らせていただいて泣く泣くこのような形にさせていただきました。

<松本会長> 結局何が一番第一優先かといえば、安全であることは間違いないので上屋がなくなって雨にあたってしまいますが、それよりも安全を今回は優先したということですね。はい、了解いたしました。

あとは民地の方が移設先でいいよって言ってもらえるのであれば、移設をお願いできればと思いますが、そこはまた事務局が少し話をいただいてもいいかもしれません。

その他いかがでしょうか。

廃止の場合は念のため確認させてください。この廃止によって、利用者の方々に影響が及ぶ、すなわち不便を強いるようなことはないということによろしいでしょうか。

<事務局> はい、以前も湯の瀬停留所までは乗り入れをしておりましたけれども、温浴施設まで距離もありましたので、今回榊原口からになります。特に温浴施設の場所も変わってございますし、不便になるということではないか思います。今後直接歩道が付けられる予定でございますのでより便利になるかなとは考えており

ます。

<松本会長> はい、ありがとうございます。

廃止に伴って利用者への影響はないということによろしいですね。

もうひとつは周辺に特に家があるわけでもなくてここにお住まいの方のご利用ということはほとんど見込まれないから、廃止しても問題ないということによろしいですかね。

ありがとうございます。

それから2番目の変更日が9月頃となっておりますが、これはいわゆる軽微な変更なのでルートは変わらない中での停留所位置の変更ですのでこれは軽微な変更なので報告事項でもよろしいと思いますので、この形でも大丈夫なんですかね。

前葉さんいかがですか。

<前葉委員> 大丈夫でございます。

<松本会長> では9月頃でオーケーだということでございます。

その他皆様方いかがでしょうか。

よろしいですか。

ではご異論ないようなので、この2点の変更ご承認いただくということによろしいでしょうか。

はいありがとうございます。ではご承認いただいたということで手続きをお進め下さい。

では、以上で予定の議題は全て終了です。

その他でございますが、事務局から何かございますでしょうか。

<事務局> すいません、事項1でイオンモール津南のキャンペーンの話でチラシとかないんですかということで、お配りをさせていただきましたので、ご説明させていただきます。お手元の青いA4の方なんですけど、こちら8月の1日号の広報津に折込チラシで回覧でまわさせていただきますチラシでございます。もう一方の緑の小さい方なんですけど、こちらの方は8月号の「つうぴーす」に掲載をさせていただきます記事でございます。

この後ホームページ等での啓発をまいりますので、よろしく願います。

<松本会長> いやこれ本当いい取り組みだと思います。

三重交通様もご協力いただけるんですね。ドライバーさんも配布いただけるということで。

ありがとうございます。いやいいですね、こういいことができるって。

こういうのがご協力いただけるとは本当に素晴らしいこと、うらやましい限りでございます。とくにこの久居南・雲出ルートは利用が低迷していたところですよ。

<事務局> はい。

<松本会長> ぜひみなさん、沿線の方々にお知らせいただいてご利用いただくようにしてください。ありがとうございます。

その他皆様方の方から何かございましたら。今日はディスカッションするほどの時間がないので全体を通して何かこれだけはということがありましたらお聞きしたいと思います。はい、谷山さんお願いします。

<谷山委員> 私のはっきりした記憶ではないのですが、昨日テレビを見ていましたらいろんな JR の路線で赤字の路線を廃止するのか、民間へもって行ってバス路線にするとかという話をさーっと簡単に流していたのですが、市役所にはまだそのような話は入ってきていないでしょうか。いつぐらいからそんなことが始まるのか。

<松本会長> はい、もし市の方で何か話がありましたらご紹介ください。

<事務局> はい、地方鉄道の存廃協議ということで昨日報道等というのは私どもも知っていますね、今日も新聞報道されてますけども情報は報道等で確認しております。

ただ、直接国交省の方からですね、何か通知があったりというのはまだございません。あくまでも昨日協議会の方で提言がまとめられたということで。

今後またその辺は行政の方に国交省の方から何らかの通知通達っていうのがあるとそう思うので、国の動きを注視しながら、対応してまいります。

<松本会長> はい、ということだそうでございますので、まずは、沿線自治体も含めて協議

を始めなさいという提言だったと思いますので、いずれあの具体の動きが出てくる
かもしれませんがその時には情報提供をお願いしたいと思います。

はいどうもありがとうございました。

では、今日も皆様方、貴重なご意見ありがとうございました。

これで私の進行を終了とさせていただきます。

進行を事務局にお返しいたします。

<事務局長> 皆様、長時間にわたりまして貴重なご意見をいただきありがとうございました。

今回いただいたご意見、ご質問の中で回答できなかった部分というのはまた次回以降ご回答させていただきたいと思っておりますし、また次年度以降に向けて資料のお示しの仕方とかですね、そういうことについては次年度以降対応するように準備をしております。

特に、今日一番の方にごございましたように、せっかくいいことをしているのだから広報PRをしっかり行う、という意見が多かったのかなというふうにとめておりますので、できることから始めてまいります。

それでは、これをもちまして第2回津市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3回協議会につきましては12月の開催を予定しておりまして令和4年度の津市地域内フィーダー系統確保保持計画に関する事業評価についてご協議いただく予定でございます。

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

本日はありがとうございました。