

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>紀北町地域公共交通会議 (フイダー)</p>	<p>◆計画策定から3年が経過しているが、平成27年度以降、公共交通不便・空白地域が全く減っていない。このままでは目標が達成できないと思うが、何か障壁でも存在するのか。</p> <p>→(町)公共交通不便・空白地域については、公共交通に対するニーズが低く、困っている間に3年が経過した。タクシー事業者が退出するという変化もあったことから、来年度に計画を見直し、目標値を下方修正したいと考えている。</p> <p>→(A)只今の説明では、1、2名の需要しか見込めないから、バスは運行しなくてもよく、計画の目標値を下方修正するという考え方でよいのか。</p> <p>◆直近の第三者評価委員会では、高校生アンケート調査を実施し、バス通学を促進する仕組みづくりをする旨が記載されていたが、成果があれば教えて欲しい。地域の足について、地域住民がどのように考えているのかを把握する必要がある。</p> <p>→(町)高校生アンケート調査の成果としては、4月から定期券購入補助の導入を検討している。</p> <p>◆熊野古道カードは市民に利用されているようだが、PRは行っているのか。</p> <p>→(町)まだ周知が足りないように思うため、広報誌やバス車内などで地道にPRしている。</p>	<p>—</p>	<p>◆タクシー事業者の退出がある中、公共交通不便・空白地域をどのような運行形態でカバーする考えか教えて欲しい。</p> <p>→(町)公共交通空白地域の一部で試験運行を予定しており、住民意向を調査しているが、バス停が近くに欲しいという意見が多い。</p> <p>→(C)現在自動車を運転している人の意向にあわせるのは難しいと思うため、どう移動を集約化するかを検討する必要がある。</p> <p>◆バス乗り方教室は、どのような人を対象に実施しているのか。</p> <p>→(町)主に高齢者を対象としており、老人会や区長に呼び掛け、運転免許証のない人や自転車で移動している人にバスの利用を呼び掛けている。</p> <p>→(C)バス乗り方教室は実施が大変なため、実施自体を評価しがちである。免許を持っていない人だけではなく、車に何とか乗っている人に少しずつバスに移行してもらい免許返納してもらえるとよい。免許返納してから対応を考えるのではなく、自然と免許がいらなくなることが理想である。</p>	<p>◆南紀特急を含め地域間幹線が厳しい状況にあることは認識されていると思うが、昨年度の第三者評価委員会でも話題となっている島勝線については尾鷲市の須賀利地区への対応如何で廃止につながってしまうため、尾鷲市と十分な調整をお願いしたい。</p> <p>◆尾鷲長島線と南紀特急は経路が重複しており、輸送量から見ても見直しが必要であるため、2系統一緒に検討をお願いしたい。</p> <p>→(町)本町内の経路は同じであるが、利用者から見れば本数が2倍あるという見方もできるので、慎重に検討したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
南伊勢町地域公共会議 (フィーダー)	<p>◆取組みを町民にもよいこととして評価してもらうため、一方で多くの税金を投入して今後もバスを維持できるかということもあるため、計画を策定してPRを行い、町民と議論することが大切である。</p>	<p>◆網形成計画を策定すべきである。自己評価の観点からも計画が必要であり、ないことで損していることの方が多いのではないかと。</p> <p>→ (町) 今後の検討としたい。</p> <p>→ (B) 五ヶ所、道方はよいが、柏崎はどのような状況か。</p> <p>→ (町) 松阪方面への高校の通学者数の影響を受ける。今年は松阪方面への通学者が少ないため利用が減っている。</p> <p>→ (B) JRとの接続を確保することで全地区から高校に通えるようになり20時台までカバーできていることはすごいことであるが、今後は運行経費の増大や運転士不足などの持続可能性が課題となるが、どのような対応を考えているか。</p> <p>→ (町) 五ヶ所であれば松阪方面へ通える。</p> <p>→ (B) 5時台のバスを確保することは他地域では難しいことであり、維持するのであれば網形成計画で宣言しておいた方がよい、リアス式海岸の地形で移動できない高齢者をカバーする役割としてデマンド交通を位置づけていることも含めPRが必要である。また、計画がないと場当たりに感じてしまうため、全地区から高校に通学できることをきちんと見える化してアピールすべき。</p>	<p>◆デマンドバスについて、利用者が増加して高評価となっているが、順調に利用が伸びると追加車両が必要になると思うが、乗り合うというより運行範囲を拡大していく方針のようだが、効率性や持続性の観点からのどのような取組みがなされているか。</p> <p>→ (町) 予備車両の利用で1日あたり100人を越える時もある。観光の大口客など、利用目的を絞っている。利用が多い時に予備車両を使うよう努力している。</p> <p>→ (C) デマンド交通については、利用者1人あたりの費用が下がりにくい特徴があるため、現在の高評価にとられず、継続的に検討を行って欲しい。</p>	<p>◆アピールポイントにある伊勢市への地域間幹線とフィーダー系統でネットワークを構築されておりよい取組みかと思う。伊勢市へ向かうバスは町にとって必要不可欠と思われるため、そういった観点を中部様式に記載して欲しい。また、広域幹線に関する目標(乗り継ぎ率など)を設定できるとよい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局	運輸局
志摩市地域公共交通会議 (離島)	-	<ul style="list-style-type: none"> ◆様式には、離島航路だけでなく公共交通全体について記載して欲しい。記載されていないと、離島航路以外は市として必要ないと判断される。 ◆網形成計画がないため全体の位置づけを回答できないことなることから、計画策定が必要である。 ◆間崎島は人口80人の島であるが、10本も船が必要な理由についてきちんと回答できるようにしておく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆運輸局と同様の意見 	<ul style="list-style-type: none"> ◆様式に離島航路のことしか記載されていないが、バスについてはどのように考えているのか。 → (市) 離島航路との接続については、PRできていない。バスと航路が少し離れていることもあり、対応できていない状況である。賢島にもバスが運行しているため、PRしていきたい。 → (運輸局) 交通圏にも関連するが、近鉄もある中、御座方面のバスも宿浦方面のバスも鶴方までは乗車があるが、鶴方から伊勢までは利用されていない状況にある。自治体としてバスの必要性について市全体の公共交通ネットワークを見て検討して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆就航率の目標値が98%で達成率が100.9%となっているが、100%を越える就航率とはどのような状態か。 → (市) 計画値が3,238.5となっており、これを実績が上回った結果である。計画値は前年度実績である。 → (海事振興部) 就航率が100%を越えるということは通常増便があったことを意味する。過去の実績を使って計画運行便数を算出することが不適切である。そもそも就航率は天候に左右されるため、就航率を目標に設定すること自体が不適切である。目標については、就航時間帯の拡大などを目標とした方が分りやすいのではないかと。航路維持のために観光客の誘致は必要であるが、国内観光だけでなくインバウンドへの対応(wifi、多言語表示など)にも取組んでいった方がよい。 → (市) 目標値については、ご指摘のとおりであるため、平成28、29年からは就航率の目標は削除している。外国人観光客については、賢島に来ることが多いが、主に個人旅行が中心であるため、状況を把握しながら対応していきたい。

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>伊勢地域公共交通会議 (フィーダー・計画推進)</p>	<p>◆中部様式 2 ページ：「目指す地域公共交通の姿」が文章しかなく、公共交通ネットワークが分らない。</p> <p>◆資料に多くの目標が記載されており、取組みと目標の関係性や、網形成計画の目標と各路線の目標の関係性など、資料の作り方が非常に分りにくいため、もっと市民も理解できる内容とする必要がある。</p>	<p>◆中部様式 5 ページのように、補助路線については路線ごとに評価するが、それ以外は路線ごとに評価しないということではない。</p> <p>→ (市) 公共交通会議では路線ごとの状況についても把握しているため、様式の書き方を検討したい。</p> <p>→ (B) 通常実施している評価を本様式にも記載してもらえばよい。但し、網形成計画では定量的な評価が重視されているが、基本的には路線ごとの積み上げで全体の利用者となるはずである。そのような構成になっていないのであれば、網形成計画への記載が必要である。</p> <p>→ (市) 網形成計画に評価基準の位置づけがないため、今後見直したい。</p> <p>→ (B) 本市の場合、「伊勢市」ではなく、「伊勢」地域公共交通会議となっているため、伊勢地域全体について検討するよう見えるが、実際伊勢市駅や宇治山田駅から地域間幹線系統が複数運行しているため、中心市として周辺市町に対しても配慮をお願いしたい。南伊勢町が伊勢市まで路線を延伸することも可能であり、南伊勢町と一緒に取組むことで伊勢市にも 5、6 時台のバスが確保できる。</p> <p>→ (市) 広域的な視点を持って取組んでいきたい。</p>	<p>◆生活交通確保維持改善計画ではおかげバスについて評価されているが、デマンド交通については評価対象外なのか。</p> <p>→ (市) 中部様式 3 ページ：「網計画の評価指標」において、おかげバス・おかげバスデマンドの利用者数を記載している。</p> <p>◆補助対象外系統についてはどのような評価になっているのか。</p> <p>→ (市) デマンド交通については利用者が減少傾向にある。補助対象外のルートについても辻久留ルートについては利用者が減少している。その原因究明のため、来年度にアンケート調査の実施を検討している。</p>	<p>◆中部様式 8 ページに地域間幹線系統に関する記述があるが、計画の中ではあまり扱われていないため、地域間幹線系統についても分析をお願いしたい。</p> <p>◆南伊勢町のフィーダー系統が接続しているため、地域間幹線系統補助が受けられ、その結果伊勢市のフィーダー系統補助が受けられていることを認識した上で、南伊勢町との連携した取組みを進めて欲しい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>多気町 地域公共 交通会議 (フイ ーダ ー)</p>	<p>◆アピールポイントに町営幹線バスやでん多の実証運行についての記載があるが、実施目的は何か。 → (町) 新規利用者の開拓のためである。 → (A) 実証運行の記述はアピールポイントではなく、目標達成のための事業と取組み内容ではないのか。 ◆平成30年度に網形成計画の策定を予定しているようだが、網形成計画にせずして地域公共交通総合連携計画を延長して対応している理由は何か。 → (町) 1回目は都市計画マスタープランの策定を待ち、2回目は土日祝日の実証運行することがあったためである。 → (A) 計画延長が悪いのではなく、計画を策定したにもかかわらず実施できなかったことに対する評価をして欲しい。 ◆でん多の相互乗入実証運行の結果、相互乗入がないことが分かったのであれば、その対応について検討する必要がある。</p>	<p>—</p>	<p>◆デマンド交通について、1台1日あたりの利用は一桁台かと思うが、1人あたりの経費はタクシー助成券と同じくらいの経費になるのではないか。デマンド交通とタクシー助成券の役割分担について教えて欲しい。 → (町) タクシー助成券は福祉部局が管轄しており対象は障害者である。でん多は健康な高齢者を対象としており、1人あたり経費は 1,500 円に対して、運賃は1回 300 円である。 →◇ (C) 1回あたりのコストがタクシー助成券とあまり変わらないのであれば、効率的とは言えない。利用者の増加に伴い費用は増大し、効率化が困難である。事業継続が容易ではないと思うため、検証の仕組みを検討した方がよい。</p>	<p>◆中部様式の中で、バス事業者については図中にしか記載がないが、バス事業者の路線があるため、フィーダー系統補助が受けられていることを認識して欲しい。実際、町内のバス事業者路線の成績は良くない状況にある。 ◆中部様式内の課題と対応方針について、雨の日には利用されると記載がある一方、通勤・通学利用の時間帯をカバーできていないと記載があるなど、内容が整合していない。例えば、部活動に対応したダイヤになっていないなど、詳細な分析が必要である。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>松阪市地域公共交通協議会（フィーダー）</p>	<p>◆計画期間は来年度までの中、利用者数については達成の可能性もあるが、未達成の目標が多い。目標のうち、「松阪市公共交通に対する基本方針の認知度」については、目標が80%に対して実績は21%となっているが、どのように評価すべきか。3年前に策定した計画に対してこのような評価がなされているということは、基本方針に基づく事業についても支持を得ていると考えにくく、市民の不信感につながるのではないか。地域ぐるみの取組みに対して、手が挙がっているという説明だったが、市民はきちんと理解しない状態だとするとよくない。もっと市民に分ってもらえる努力が必要である。</p>	<p>—</p>	<p>◆デマンド交通については、慎重な検討が必要である。 ◆中部様式5ページ:効果指標について、「沿線60歳以上人口100人当り1日利用者数」は珍しい指標であるが、このような評価にした理由は何か。 →（市）運転免許証を持っていない人より少し下の世代にバスに乗ってもらいたいと考え設定した指標になる。目標値は過去の利用実績から設定している。 →（C）高齢者を主としたコミュニティ交通であればこのような指標で良いと思う。</p>	<p>◆地域間幹線系統とフィーダー系統の接続や運賃について検討されている点は評価できる。松阪市については、地域間幹線系統が集まってきているため今後も継続して取組んで欲しい。 →（市）南紀特急について、市街地の居住者は特別なバスという認識を持たれていたことが分ってきたため、一般の路線バスと同様に利用できることを周知したいと考えている。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>東員町地域公共交通会議 (リーダー)</p>	<p>—</p>	<p>◆朝夕の急行線と昼間時は別で考える必要がある。高校生については、利用が減少した高校について分析したか。高校生としてまとめて検討しても利用実態を把握できない。</p> <p>→ (町) 公共交通会議においても利用が減った高校を把握できないかという議論になったが、数値的には把握できていない。今後調査したいと考えているがよい調査方法がない。</p> <p>→ (B) 制服を見れば高校は分るので、ヒアリングする必要さえない。すぐに調査できるはずである。</p> <p>→ (町) 桑名高校と員弁高校が多いが、減った高校の把握が難しい。</p> <p>→ (B) 変化については毎年調査しないと分からないため、気がついた時に調査すべきである。おそらく鉄道を降りてから不便な地域では送迎に頼っているということもある。せつかく朝夕の急行便を導入したのであれば、そういった視点で分析すべきである。</p> <p>→ (町) 5時45分の便は廃止したいと考えているが、調査した結果3人利用があり、廃止しないで欲しいと言われている。</p> <p>→ (B) 5時台の便で桑名に何時に到着できるのか、急行便は北勢線のフィーダー系統であるため、本来どこへ行くべきなのかを分析すべきである。昼間時はこのような運行になるのはやむを得ないが、停留所ごとの利用状況を把握し、地域住民と提示していくことも必要である。</p> <p>→ (町) 地域住民を巻き込んだ検討ができていない。今後、バスロケや乗降センサーのデータも活用して分析・検討を行っていきたい。</p> <p>→ (B) 評価は地域住民と一緒に行った方がよい。データを有効に活用して欲しい。</p>	<p>◆バスは、桑名へ行く人のための鉄道のフィーダーとしての位置づけなのか、もしくは地域内の生活交通としての位置づけなのか、ターゲットの考え方を教えて欲しい。昼間時は空白地を埋めているようだが、実際の移動ニーズに合っているのか。特に昼間時はどのように評価しているのか。</p> <p>→ (町) 平成26年度の路線の再編を行い、現在のような路線網を形成したが、利用のない地域もある。公共交通空白地域のカバーに伴い、運行便数が減った地域もあるため、平成28年10月に再度見直しを行った。</p>	<p>◆様式に北勢線と事業者のバス路線についての記載がない。北勢線に力を入れる一方で、バスが減便されているため、鉄道とバスの両方のネットワークの考え方について記載して欲しい。</p> <p>◆交通圏資料のとおり、いなべ市と桑名市に流動があるため、桑名市、いなべ市、東員町の3市町で連携して取組んで欲しい。</p> <p>→ (町)</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
尾鷲・熊野交通圏	—	<p>◆紀北町～尾鷲市の地域間幹線系統について、相賀から先が輸送量10人満たないが、両方とも15～16人になるように按分しているのではないかと。そうだとすると徐々に減少していくことになる。JRが不便な地域における高校生通学利用で需要の可能性はあるが、その他で何か対応策について検討しているか。</p> <p>→（県）島勝線、尾鷲長島線の2系統については、対策会議で検討しており、高校生アンケートや地元スーパーと連携などを考えている。今後の方向性はB先生のご意見も踏まえ検討したい。</p>	—	<p>◆4系統が輸送量20人割れとなっている。道路が1本しかない中、複数路線が近接しており利用者を取り合っているため事業者の考え方もあるが、分断・整理など踏み込んだ議論が必要ではないか。</p> <p>→（県）熊野新宮（A）（B）は極端に食い違いがあるため、熊野新宮線全体で見直しが必要と考えている。</p>
伊勢・松阪交通圏	<p>◆隣接市と取組みを共有して欲しい。相互に地域公共交通会議の送るなどは可能である。</p> <p>→（県）県で実施している地域別WGで連携に取り組んでいきたい。</p>	<p>◆どこの地域公共交通会議に出席しても地域間幹線系統の議題が出されない。地域間幹線の危機的な状況は市町の課題である。今後高校生が減少する中、どのように対応していくつもりか。まずは地域公共交通会議で議論するよう、県にも配慮して欲しい。</p> <p>→（県）県で把握している地域間幹線系統の情報を市町へ展開するのが遅いと昨年度の第三者評価委員会でも指摘を受けているため、今年度は改善したつもりだが市町の資料にあまり反映されていない。</p>	—	<p>◆伊勢市、松阪市に地域間幹線系統が集積しているが、両市ともJR・近鉄もある中、地域間幹線が必要な理由について市町で十分検討して欲しい。</p> <p>◆交通圏全体で鉄道とバスを組み合わせさせた効率的なネットワークの構築について検討して欲しい。</p>
桑名・四日市・鈴鹿交通圏	<p>◆せっかく県主催で会議を開催しているため、単独市で対応する必要はないのか。</p> <p>◆東員町について、「新たな運行形態」とはデマンド交通のことか。</p> <p>→（町）デマンド運行に限らないが、南北の定時定路線バスに接続するものを検討したい。</p> <p>→（A）利用者が減ったからといって安直にデマンド化しない方がよい。地域住民の移動確保のために本当に必要な手段を検討して欲しい。デマンド交通についてはうまくいっている事例もあるため勉強の上取組んで欲しい。</p>	<p>◆タクシーについて、紀北町ではタクシー会社がなくなっているが、南伊勢町ではタクシー補助のようなデマンド交通があり、多気町にはタクシー会社がなくエリアタクシーを導入している。鉄道や路線バスで対応できない地域をタクシーやデマンド交通、有償運送でカバーしている。東員町においても町内のタクシー待機所の立地なども考慮した上で検討して欲しい。全く営業所のない中でデマンド交通を導入しようとするため事前予約が必要になる。タクシー待機所へバスを乗り入れる方法もある。地域の資源を把握・活用することを考えて多角的に検討して欲しい。</p>	<p>◆デマンド交通について、ある程度運行エリアや時刻が決まっている運行形態であれば、週1回無料のワゴンを運行した方が財政支出は安いかもしれないため、色々な選択肢があることを示した上で検討が必要ではないか。</p>	<p>◆四日市市が地域間幹線系統についての検討を進めてもらいたいため、三重運輸支局と三重県からも指導をお願いしたい。</p> <p>→（県）地域別WG会議で呼びかけたい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
その他交通圏 (津・伊賀交通圏)	—	—	—	<p>◆津市合併後、市内で完結する地域間幹線系統が複数存在するため、県ではなく市町に検討をお願いすることも必要ではないか。</p> <p>→交通圏内の地域間幹線18系統のうち、9系統は津市内で完結するため、指摘を踏まえて対応を検討したい。</p>