

	委員1	委員2	委員3	運輸局
伊勢地域公共交通会議・伊勢市バリアフリーマスタープラン策定協議会	<p>地域公共交通網形成計画を前倒し策定するのはなぜかについて資料に記載してほしい。チェックからアクションに移したモデルケースになりうると思う。</p> <p>→（委員3）環状線の状況を見て、うまくいけば法改正を待たず前倒し、そうでなければ5年での策定を考えていた。</p>	<p>沼木地区自主運行バスについて、実績値が目標値を下回っており、その考察として「これまで利用していた人が高齢などにより利用しなくなった」とあるが、これだけが理由か。</p> <p>→（支局）来年度路線の見直しとあわせて利用者ニーズを調査する計画があり、テコ入れしたいとのことである。</p> <p>市内循環バスは好事例としてPRしてほしい。循環線は他都市でもうまくいっていないところが多く、本事例を分析して成功の条件が他にも活かせられればよい。</p>	<p>市内循環（環状）バスは4月からの本格運行を目指し、議会の理解も進み利用も多くなってきてい。JR や近鉄との乗り継ぎ割引も機能しており、おかげバスの結節利用も増えているので、中部管内でも好事例になりうる。</p>	<p>（交通政策部）こころのバリアフリーについては法改正に関わらず推進している市町もあるので、これらの事例も参考にしてほしい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
志摩市地域公共交通会議	<p>観光客が多い土地柄なので、MaaS を売りにするのは良いが、これに加え地域住民の足の確保にリンクさせてMaaSの中部管内トップランナーになってほしい。</p> <p>目標値を下回った考察として「伊勢志摩サミット開催から約3年経過し、注目度の低下が要因」とあるが、適切か。地域の課題を捉えられていないのではないか。</p>	<p>観光客と地元が切り分けて扱われておらず利用減少の要因分析が不十分。MaaSは良い取組だが、地元にも利用してもらえないのかが見えてこない。</p>	<p>生活交通は非常に問題が多い。スーパーのない買物空白地の問題などに対し、対症療法的な施策さえ打てていない。</p> <p>網計画を策定したが具体策は今後の検討となっている。域内の地域間幹線は本数もある程度確保され、乗継ぎに配慮したダイヤにもなっていて、各観光地へ移動しやすくなっている。にもかかわらず利用が多くないのはなぜか。MaaSだけでそれがカバーできるとは思えない。それ以前に見直すことがあるのではないか。さらに、足元の生活交通のためにも、運輸局の協力を期待したい。</p>	<p>(交通政策部) 観光MaaSについて、観光客と地元利用の実態をデータ分析してほしい。地域の住民の足として、近鉄のビジネススペース以外にも展開してほしい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
多気町地域公共交通会議	<p>バスマップは計画に整合した事業かわからず、また一方でバスマップを配布終了とあり違和感がある。「でん多」は利用者が固定化しているようだが、今後どのような対応を予定しているか。</p> <p>計画改定の予定があるようなので、課題からP D C Aの流れを再整理して欲しい。</p> <p>直近の第三者評価委員会の反映状況に具体的な対応として「でん多」のことしか記載されていないため、網形成計画の方向性も示して欲しい。</p>	<p>網形成計画と評価調書の記載内容とのつながりが見えにくい。</p> <p>→（支局）取り組みとしては利用促進事業しかできていない。「でん多」は今年4月から土日拡大の予定である。今後はもう少し積極的な取り組みを促したいと思う。</p>	<p>令和3年開業のVISONに合わせた計画改定を行う予定だが、具体的な路線のイメージが出せない状況。施設内にバスターミナルが整備される予定なので、各方面へのゲートウェイとなるような路線見直しの取り組みが必要。町内を運行する地域間幹線についても輸送量が補助割れギリギリなので、VISONと連携して見直していく必要がある。</p>	

中部運輸局第三者評価委員会 第3日目（三重）

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>松阪市地域公共交通協議会</p>	<p>一生懸命取り組んでいるのは分かるが、効果が見えない。 松阪市は昔から住民と協議してきた経緯があると思うので、具体的な実施内容や方向性を示して欲しい。</p>	<p>収支率について、運賃に協賛金を含めて算出しているのはよいと思うが、内訳を記載すべき。数値の推移から改善の方向性を考察した方がよい。  循環線 1 路線で目標値を下げている理由がわからない。</p>	<p>三雲松阪線と三雲コミュニティバスが目標達成している。地元は頑張っているが、網計画では三雲ターミナルの記載が削除されるなど、行政と地元の信頼関係が揺らいでいる点は遺憾。地元で様々な取り組みが行われており、数値目標としては未達成だが、推移としては悪くないと思う。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
南伊勢町地域公共交通会議			<p>デマンドは利用が多く飽和状態にあり、これ以上増やせない。リアス式海岸の地形であり、国道と集落が遠く、デマンドと町営バスの両方が利用できる年間利用券が使える高齢者は、デマンドを選択する傾向にある。高齢者が路線バスを利用できるような工夫が必要。</p> <p>町営バスは町外の高校などへ行ける緻密なダイヤになっている。道方、五ヶ所にバスターミナルがあり、一斉にバスが発車する仕組みになっているが効率的ではない路線もあるため、網形成計画で整理すべき。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
伊賀市地域公共交通会議活性化再生協議会	<p>駅を中心にした交通ネットワークで、市街地や新市庁舎へのアクセスをどのようにカバーするのかを考える必要がある。個別の地域で様々な努力はなされているが、ネットワークとしての方向性の全容が見えてこない。伊賀鉄道の位置づけも含めて整理すべきである。</p> <p>デマンド交通の検討やフリー乗降制度など、利便性確保の良い取組は伸ばしていければと思うが、地域ごとに生活のパターンは違うと思われるので、市としての方向性を示しつつも地域ごとの支援策を考えて行く必要がある。</p>		<p>地域間幹線系統をどう維持していくかが最も重要。どのような議論がなされているのか。</p> <p>新しいネットワークの方向性の中で、市役所と支所との役割分担も踏まえながら公共交通を考えるべき。支所で一定の用事が済ませるのであれば市役所まで結ぶ必要はないし、どのような交通を担うのか、という観点で調査を実施すべき。</p> <p>伊賀地域は隣接する名張市も含め人口減が見込まれ、路線バスの営業成績が苦戦することも予想される。地域が自らの路線をどう守るかという意識は高いはずなので、地域ごとに何をすべきかを網形成計画の中で考察していく必要がある。</p>	<p>当市は観光需要もそれなりにあると思われる。GTFSによる情報提供もセットでやっていただければ良い。</p>

	委員 1	委員 1	委員 3	運輸局
津市地域公共交通活性化協議会	<p>津太陽の街線をはじめ、地域間幹線がしっかりしないと、これらが補助落ちすると大変なことになる。</p> <p>今後、コミュニティバスの再編も含め公共交通をどのように整備していくかが大切である。引き続き頑張って取組内容と成果をチェックして頂きたい。</p>		<p>亀山棕本線の利用促進を亀山で PR する意義があるのか(亀山の方が棕本に来るのか)、確認が必要。</p> <p>沿線人口が少ない路線では、拠点につなげて利用を増やすなど結節点機能が大事。コミュニティバスが拠点に接続して利用されているかの観点で調査をした方がよい。</p> <p>地域間幹線が市内を結びつける重要な役割を果たしており、維持改善は最重要課題。例えば、方向幕の終点（行き先）表示がマイナーな地名ばかりで分かりにくい。〇〇支所方面など旧町村名で方面を示し、直感的に分かりやすくすべき。GTFS による情報提供は本来、元々の行き先表示自体の分かりやすさも含めて考えるべきである。</p> <p>イオンモールが最寄りに出来た J R 高茶屋駅の利用が増えているようである。そのような利用促進は他に出来るところもあると思われる。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>三重県生活交通確保対策協議会</p>	<p>県で市町の考えを踏まえて議論出来るという仕組みは良いが、個別の路線分析シートの書き方に関しては、中部様式のように整理していくのであれば、データ取得・分析方法などを整理しつつ、地域の特性を知るために意見を聴く仕組みが市町に周知できれば、県も動きやすい。このような仕組みについて支局でも議論・検討していただけると良い。</p>	<p>県の公共交通に関する立ち位置が難しく、県によって見ているところが違っていたりするが、市町側が忘れがちな視点を県が気づいて市町に発信するなどの仕組みがあったほうが良い。そうするとシートに記載する内容も視点が広がるし良いと思う。</p>	<p>各市町の地域公共交通会議で地域間幹線の資料を出して議論する形をとっているのはよいが、路線の数が多く、限られた時間では議論が難しく、そこから何をすべきかが見えてこない。あらかじめ関係自治体に危機感を伝えておき、自治体と交通事業者が問題を共有して改善策も検討しておくのが大事である。</p> <p>路線分析シートのコメントもあまり深く考えられていないのではないか。特定の路線に絞って議論したほうが良いのではないか。</p> <p>⇒（支局）会議では路線ごとの議論を詰めて行っている。</p> <p>今後の法改正で、県も新しい法定計画策定の努力義務が発生すると思われる。分析シートの作成を踏まえつつ、路線の位置づけや維持すべき路線を決めていくなどの方針を決めて考えるというプロセスは、県が作る法定計画そのものになると思われる。奈良県が県全体で網計画を作成してモデルになると思う。三重県ではすでにデータは揃いつつあるので、具体的な対策まで落とし込めば法定計画になるのではないか。</p>	