

		委員 1	委員 2		中部運輸局
名 張 市 へ の 地 域 ア ド 公 共 交 通 会 議	計 画 の ア ド バ イ ス	<p>計画改定の際、目標値を再設定すると思うが、達成できない目標値では意味がないので、現実的に考えていただきたい。</p> <p>連携協議会は意義深いが、法定協議会との関係が気になる。</p> <p>団地の高齢化も進むので見取り図を作って対応を考えていくことが必要。</p>	<p>コミバスの目標値 2.5 万人に対して 2021 年の実績値は半分ほどになっている。その要因として、商業施設の閉店など構造的な事としているが、待合環境の改善で利用促進につながると考えているか。</p> <p>→網形成計画を策定時、市民のニーズに応える施策によって目標を設定したが、財政的な余裕もなく、現状の予算の中で施策を実施してきた。高齢化の進展により、これまで利用していた方が利用できなくなっている。車依存も進んでおり、目標が達成できなかった。</p>		<p>目標値と実績値の乖離が目立つ。コロナの影響もあるので、目標値の見直しも必要かと思うがどうか。</p> <p>→赤目地区にコミバス導入ができなかったことが大きな理由。公共交通利用は希望的に見込んで設定している。</p> <p>幹線の定期外利用者数を評価指標にしている理由は？</p> <p>→若年世代の定期利用が減ると見込み、団塊世代の免許返納などで定期外の利用者の確保していくことを考えているため。</p>
	個 別 施 策 へ の ア ド バ イ ス	<p>駅については近鉄と一緒にやっていけばいいのではないかな。</p> <p>地域バスは各地区で創意工夫しているが、地域の状況も 10 年以上経って変化している。全体としてどういう状況か気がかりである。地域バスが走っていることを市民に知ってもらう取り組みも必要である。</p>	<p>Googlemaps や Youtube などデジタル的な取り組みも大事だが、アナログとの使い分けが必要。定期的に広報誌で触れるなど高齢者に届くような情報発信をしているか。</p> <p>→広報誌で公共交通の特集を組んだことがある。Youtube は高齢者が見る機会はあまりないと思うので、今後、地域の高齢者サロンに出向いて、見ていただくなども考えていきたい。</p>		<p>大型商業施設の閉鎖が利用減につながったことだが、人の動きの流れも大きく変わっているのではないかな。今後それを踏まえたルートを見直しなどは考えているか。</p> <p>→別の商業施設や医療施設への乗り入れなどを来年度検討する。</p>

		委員 1	委員 2		中部運輸局
伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	計画へのアドバイス	地域間幹線が計画にどのように位置づけられるかが重要。	収支率が改善しているが、利用が減っているか。 →収支率は改善しているが利用は減っている。 数値目標がたくさんあるが、その状況はどうか。毎年各指標をチェックした上で、収支率なども把握するべき。		収支率を達成した結果、他の指標が悪くなるようでは、効率化を目指して減便して利便性が低下したと解釈できる。公共サービスであるのでこれでは問題がある。 →実際に地域に入ると、通学の高校生や買い物の高齢者など人数では判断できないこともあるので気をつけたい。
	個別施策へのアドバイス	旧町村のコミバスの流れを受け継いでいると思うが、地域毎に考える必要も出てきている。そういう仕組みはあるか？既存のコミバスの作り替えも求められる。 →神戸地区での取り組みがあるので、拡げること考えたい。			輸送量の少ない幹線がいくつかある。住民の意向を踏まえてアイデアを出していただければ。 →幹線だから市町は関係ないということはないので、全体としてのネットワーク、接続なども考慮していきたい。

	委員1	委員2		中部運輸局
<p>津・伊賀交通圏</p>	<p>上野名張線の輸送量は徐々に減っているだろう。沿線に行きたいところがあるかとか、両市の駅をどう移動したいかという動機づくりが必要。</p> <p>鉄道を補助する幹線として、バスの利用実態の中身を把握し、対応を考えることが重要。</p> <p>→上野名張線は朝夕の高校通学、工業団地への通勤に使われている。子供が減っているのと、コロナで通勤がマイカーシフトして減っている。</p> <p>岡波病院の移転で無料バスが走るようになったが、こういう施設の移転など、街の動きを契機として公共交通を便利にすることが本来の姿であり、それを公共交通計画に書いていくことが必要。移転してから考えるようでは遅いので、先取りして進めて欲しい。</p>			

		委員 1	委員 2		中部運輸局
東員町地域アドバース	計画へのアドバース	<p>おでかけ元気バスのような施策は値下げ分以上に利用が増えるのは難しく、収支率が悪化することが多いが、市民の幸せという観点では評価できる。福祉施策の観点が必要。名古屋市の敬老バスのように、福祉部門による負担を交通部門の収入として見るやり方もある。</p> <p>オレンジバスが長い時間を掛けて南北方向の移動を定着させてきたことは評価できる。</p>	<p>収支率は向上しているが、利用者数は減少している。収支率向上のみを考えると、利便性低下で、さらに利用者数が減る。収支率向上と利用者確保は両輪と認識いただきたい。</p> <p>→利用者の声を踏まえて、利用の少ないルートの見直しなどを行いたい。</p> <p>直近の2次評価の活用・対応状況について、公共交通計画では対応が不十分に見える。</p> <p>→具体的に記載していないが、公共交通会議で効果検証しつつ進める。</p>		
	個別施策へのアドバース	<p>北勢線の利用が減少していることが気になる。オレンジバスと北勢線の連携を強化するためのダイヤやルートに関する視点も必要である。</p> <p>→定期外利用を増やすために観光の取り組みを強化したい。</p>	<p>おでかけ元気バスは収支率の向上という目標とは相反する。収支率の解釈を十分に考えるべき。</p>		

		委員 1	委員 2		中部運輸局
志摩市地域公共交通会議	計画へのアドバイス				<p>幹線交通への課題はあるか？</p> <p>→利用者減少。地域の支線の活性化が幹線の利用増にもつながると考えているため、支線に手を入れていきたい。</p>
	個別施策へのアドバイス	<p>阿児地域の路線見直しで安乗線をイオンに乗り入れたが効果は？</p> <p>→把握していないが、同様にイオン乗り入れを行った志島循環線では効果があったため、おそらく安乗線でも効果はあったと考えられる。</p>	<p>MaaS の実証実験はコロナ前だがその後どうなったか？</p> <p>→コロナ禍もあり止まっているが、近鉄が伊勢志摩エリアでの展開について議論している。</p> <p>阿児地域の路線再編の結果は？</p> <p>→志島循環線のイオン乗り入れ以外の大きな見直しはできていない。</p> <p>検討の時間が取れるうちに、今後の事業の準備をしていただきたい。</p>		<p>英虞湾定期船は和具の水産高校、間崎島住民の足として重要であり引き続き支援をお願いしたい。</p> <p>サイクルトレインもあり、サイクリストも多いようなので、定期航路へも誘客できるのではないかな。</p> <p>→周知していきたい。</p>

		委員 1	委員 2		中部運輸局
伊勢地域公共交通会議	計画へのアドバース				
	個別施策へのアドバース	<p>南伊勢高校度会校舎前連絡線は本来、度会町や南伊勢町が頑張るべきものだが、補助路線とすること自体も再考が必要。</p> <p>来年度以降は、おかげバスの乗り継ぎ割引など、いろんな取組をしているので、伊勢市の頑張りが伝わる資料づくりとすることが望ましい。</p>	<p>沼木地区自主運行バス南伊勢高校度会校舎前連絡線が目標 619 人に対して実績が 6 人の理由は？ 地域との協議状況は。もう少し注力して取り組みを進めると良いと感じる。</p> <p>→連絡線は定期的な利用がないため、度会町と路線の必要性について協議を予定。年に 3~4 回、まちづくり協議会と協議してダイヤ等に反映している。</p>		<p>おかげバス環状線は地域活性化のために重要な路線であるため、乗り継ぎ割引など引き続き取り組んでいただきたい。</p> <p>沼木地区自主運行バスは地域の事情を知らないと目標値と実績値の乖離の理由がわからず、補助金支出の妥当性が問われかねないため、抜本的な対策を検討し、自己評価報告書に記載いただくようお願いしたい。</p>

		委員 1	委員 2		中部運輸局
多 気 町 地 域 公 共 交 通 会 議	計 画 へ の ア ド バ イ ス		<p>計画策定はしっかりとスケジュールを立てて進めていただきたい。</p> <p>→R4 年度に実証運行を行っている路線があるため、アンケートなどの結果を盛り込んで策定したい。</p>		<p>計画は来年度までに策定しないと補助対象から外れるため進めて欲しい。</p>
	個 別 施 策 へ の ア ド バ イ ス	<p>多気勢和線の路線延長の実証を2年間行っているのですが、その結果をきちんと検証する必要がある。</p>	<p>高齢者の利用促進の周知について、参加者が非常に少ないが、コロナの影響なのか、PR 不足か。</p> <p>→コロナもあり人数制限があったため。</p>		<p>幹線、地域間幹線、町営バスという言葉が錯綜しているため、言葉を統一して欲しい。</p> <p>デマンドの利用が増えているが、予約が取りにくい時間帯や、経費の増大、路線バスとの役割分担などが問題になりがちである。そのようなことは起きていないか。</p> <p>→朝予約が取りにくい事がある以外特に問題はないが、同じ目的地であれば町営バスの方を使って欲しいというPRは検討したい。</p>

	委員1	委員2		中部運輸局
三重県地域公共交通協議会	<p>法定協議会で計画策定をする中で、どのような協議をして何をやろうとしているのかが不明確。10人を切っているような幹線もある上、大杉線のように市町では全く協議されていない路線もある。本来はワーキングで実施すべきことであるので、体制をきちんと整えて欲しい。</p> <p>地域鉄道については、各市町の協議会の中で検討することも進めるべき。</p>	<p>県内市町の説明で収支率の改善を主張されることが目立ったが、それ以外の指標も大事なので、県としても市町に啓発してもらえると良い。</p> <p>→市町と意見交換しながら考えていきたい。</p> <p>GTFSについても触れる市町が多かったが、Googlemapsに載ることだけでなく、それを市民がどう知るか、どう使えるかをPRすることが大切。</p> <p>→PRを進めたい。</p> <p>地区別ワーキングは全地区で毎年実施して欲しい。</p> <p>→来年度からは全地区で実施する予定であり、計画にも反映したい。</p>		<p>組織改正により、バスやローカル線など更に精力的に取り組まれることを期待している。</p>