

	委員 1	委員 2	委員 3
南伊勢町地域公共交通会議	<p>色々やっているのは分かるが、評価が「未達成」とされているので、行った取組が達成に向けてどう寄与するかが分からない。その上で、「これもやってる」「あれもやってる」といくら説明しても回答になっていないのだと思う。つまり、設定した目標値が間違っているのではないか、または取組と目標の関係がうまく結びついていないのではないか、そこが気になるのだと思う。</p> <p>また南伊勢町の場合、デマンドバスは利用者数が多ければ良いというものではない。デマンドバスは全域で実施されており、定時定路線と運賃もさほど変わらない。そのため、定時定路線の利用を奪ってしまい、長距離の利用で埋まると短距離の利用者が使えないことにもつながる。これらを踏まえ、短い距離はデマンド、長い距離は幹線に乗り換えていただいて、効率よいものに変えていきたいという説明をすれば委員も納得されると思う。</p>	<p>Plan と Do のところについて、高校生に対する取組について教えてほしい。</p> <p>→ (町) 最終帰宅便の時間短縮があるが、町営バスの定期券は三重交通全域で使える。半額を町で負担。中学生や小学生にも無料バスを渡し、小さな頃から気兼ねなく使ってもらえるよう利用促進を図っている。</p> <p>デマンドバスの取組はイベントに合わせたものに見えた。観光について定常的な取組はあるか。</p> <p>→ (町) 見江島展望台の停留所は、利用が急激に伸びたところである。毎日の需要は無いため、デマンドバスで行ってもらおうようにしている。</p>	<p>既存施設を活用したバス停の整備は評価できる。バス待ち環境の改善は大変重要。手作業で行ったというが、行ったのは自治体職員か？</p> <p>→ (町) その通りだ。</p> <p>「DO」が、目標達成に向けてどのような位置づけになっているか。</p> <p>→ (町) 最終便の時間短縮は、高校生の下宿などを減らす効果があり、子育て支援につながっている。安全なバス停、景色の良い場所へのバス停設置なども行っている。</p> <p>「DO」は目標に向かってどういう位置付けなのかを明確にしていただけると、評価や「ACT」につなげやすいと思う。</p> <p>ソフト面の取組を多くされているが、その中からニーズの拾い上げはどのように行っているかについて、教えてほしい。</p> <p>→ (町) 運転手や地元のお母さんからも聞いている。ゲートボールしているところやサロンなどへ足を運び質問したりしている。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
鳥羽市地域公共交通会議		<p>目標3・4・7のチェック項目が示されていない。どのような評価指標となっているか。</p> <p>→（市）目標3は交通事業者との協議の回数にしており6回以上行っており「達成」、目標4は関係課と地域との協議回数で10回以上実施しており「達成」、目標7は消防本部が地元と調整して各地区1回出向いているので「達成」。</p> <p>全体に打ち合わせ回数が評価指標として設定されている。打ち合わせ自体は目的ではないので、打ち合わせの結果何を指すかを評価指標として設定してもらえればと思う。</p> <p>鳥羽市は航路があるのが特徴だが、観光客が増えながらも利用者が減っている。新船建造の利用促進が周遊券以外に何かあるか。利用者減少の要因と対策を教えてほしい。</p> <p>→（市）新船にはキャラクターのラッピングを想定している。それに付随した記念切符やイラストコンテストなどを来年考えている。</p>	<p>小学生対象のかもめバスの乗り方教室は素晴らしいと思った。ただ小学生は一人で乗るのは難しいと思うので、中学生向けとして考えていないのか。</p> <p>→（市）中学生に対しては既に検討していて、校長会で「こういうことをしたい」と説明をしている。まず小学校から話があったため始めたところだ。</p> <p>ICカードと周遊券について、デジタルとアナログをどう使い分けているか。アナログはアナログの良さもある。</p> <p>→（市）バスのICカード化は進めたが、検討しても追いつかないのが船のICカード化である。ICカード化できれば職員の負担も減り利用者も便利だが、予算等の問題でまだ検討を重ねないといけない状況。</p> <p>周遊券はアナログか。</p> <p>→（市）アナログだ。船の場合、現在の周遊券が、4日使えて鳥羽に戻ると使えなくなるようになっている。デジタルでは説明しづらいため、デジタルも見据えて、こうした問題の解決を考えている。</p>	<p>「定期船の新船建造に伴い、定期船乗り場を一元化する」とある。廃止は中之郷乗り場か。島民は納得しているのか。</p> <p>→（市）その通りで、説明したところ島民はおおむね了承した。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
伊勢・松阪交通圏	<p>大杉 A・B について、2 路線合計で 30 人/日程度あるので、やり方はあると思う。道の駅奥伊勢おだいまで行っているが、道の駅までと VISON までとで断面交通量に格差があるはずだ。松阪熊野線も断面に格差があるはず。そういう分析はしているか。</p> <p>→（県）三重交通からは色々聞いている。峠を越える移動はほとんどないため、関係する市町と対応を検討している。</p> <p>きちんと見ないといけない。大台厚生病院まで行けるが、相可高校は行きづらいかも。大台→相可高校は紀勢線の方が便利かなどいろいろ考えられる。沿線の自治体の考え方にもよる。VISON から南は町営にして直通した方が使いやすいかもしれない。いずれにせよ、松阪～多気～VISON の活かし方を考えてほしい。</p> <p>五カ所線は増便とのことだが、増便で少し利用者を増やして 15 人/日をなんとか超すという手法はよく見る。それでは抜本的な解決にならない。これを機会に磯部駅に乗り入れてはどうかだろうか。現在は磯部駅で案内もない。</p> <p>→（県）磯部駅については三重交通と乗り入れを調整しているところだ。伊勢については、病院への乗り入れも検討している。</p> <p>私は南伊勢町の会議に出席しているが、そうした報告が出ていない。勝手に検討されているという事か。直前まで説明が無いと宣伝もできない。</p> <p>→（県）町との打ち合わせはしているが、会議での示し方については課題と認識した。改善したい。</p> <p>目標設定はどのようにしているか。飯南波瀬線も飯高で再編がある。そうなると目標も変わるだろう。</p> <p>→（県）飯南波瀬線は、デマンド化の話があるのは理解している。デマンドで担う部分、時間帯での分け方など事業者・地域と協議していきたい。</p> <p>デマンドと地域間幹線が重なる部分なので、県だけでなく地域とも一緒に考えてほしいと思う。</p>		<p>4 つの交通圏が設定されているが、地域別 WG が 6 つに分かれている。この整合性はとれているのか。全体のファシリテートはどのようにしているか。</p> <p>→地域別 WG は 6 カ所にしているが、WG は細かくした方が良かった。伊賀は盆地のため伊賀だけで実施した。</p> <p>→（委員 3）交通圏の区分けが適切でないともいえる。国の区分けが必ず正しいとも言えないので、県から提案しても良いと思う。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
津 市 地 域 公 共 交 通 活 性 化 協 議 会	<p>コミバスの路線やダイヤをどうの方針で作成しているか？</p> <p>→（市）合併前からのコミバスについて、地域ニーズは変わっているためそれらを踏まえ、住民も含めた検討会の意見を踏まえながら改善している。</p> <p>200円、定時定路線のコミバスで路線バスを補完するというやり方だが、日常生活の移動を確保することがやりきれるか。</p> <p>→（市）高齢になってバス停まで歩けないという意見もある。すべて定時定路線で対応するのは限界と感じている。デマンド交通の導入も視野に入れて、検討していきたい。</p> <p>旧町村では金融機関やスーパーがなければ、三重交通との乗継ぎや直行も意識する必要が出てくる。その際、三重交通や地域間幹線との関係、区間制運賃も考えないといけない。地域で完結しなくなっているため、各路線の数値だけでなく、目的地に行けるかどうかという視点でも分析していく必要がある。</p> <p>→（市）コミバスはバス路線の補完なので、乗り継ぎなどについても検討したい。</p>	<p>MM や利用促進を工夫して取り組んでいる点が評価できる。</p> <p>目標値がイベントの回数を指標にしている。市が投げたボールを市民が受け取っているのか、意識が向上しているのかを評価していただきたい。</p> <p>→（市）コミバスの利用が少ない地区に特化したチラシ配布をした結果、乗降者数が増加したかを確認している。</p>	<p>コミバスの見直しに際して、地域の声を丁寧に反映し、利用が14%伸びていることが評価できる。</p> <p>伸び悩みのあるルートがあるが、何か具体的な改善に取り組んでいるか？</p> <p>→（市）安濃地域、芸濃地域において、スーパーの買い物時間が40分弱で短いという意見があったため、ダイヤを見直してゆっくり買い物できるようにした。</p> <p>ソフト施策を多く実施しているが、ハード施策は実施しているか？</p> <p>→（市）鉄道駅のバリアフリー化を進めている。</p> <p>施策の結果、どういう効果が出ているかについて丁寧に分析いただけるとよい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
亀山 市地 域公 共交 通会 議	<p>コミバスは過疎的なところを運行しているので、人口減少と連動する。乗ってくれそうな人がどれだけいて、実際にどれだけ乗っているのかを確認し、増えないのは仕方ないなど地区を細かく見て分析すべき。</p> <p>→（市）人口の少ないところを走っている路線が多いため、どれだけの人が乗ってくれそうかも意識している。学生や日中の高齢者がどのくらいいるかは乗降調査を職員自ら実施しているので、そこで把握していきたい。</p> <p>乗り込み調査では利用者しかわからないので、乗っていない人の声を聞くための懇談会をする方が良い。</p> <p>駅前整備が終了したが、それとバス利用を増やすことをリンクした取組はないか？</p> <p>→（市）図書館の利用者が多い。アンケートを実施しているので、乗っていただける工夫をするために活用していきたい。</p>	<p>取組の内容がPR、イベント系は多い一方で、サービスのあり方自体を検討することが少ないように思う。</p> <p>→（市）利用促進に向けて何ができるかを考えていきたい。乗合タクシーも含めてサービスを充足させることも考えたい。</p> <p>計画の構成として、理念や目的に近いものをきちんと設定した上で、それを実現するために何をしなければならぬかを目標としていくつか設定し、それに施策や評価が関係するという整理が良いのではないか。</p>	<p>資料では特出ししたのだと思うが、目標を実現するための施策が少ない印象。若い職員を中心に「DO」につなげる新しいアイデアを出していただきたい。</p> <p>→（市）乗降調査もつづさにやっているの、商業施設とのタイアップ、クーポン券の発行などで利用促進につなげたいと考えている。</p> <p>身近な公共交通ということ掲げておられるので、どのように市民の意識醸成するのかがポイントになる。SNSだけでなく従来のPR活動のみならず意識醸成をしていただければ。是非若い層の声を拾ってください。</p> <p>→他市の事例も見ながらやっていきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
紀南地域公共交通会議熊野市分科会	<p>紀南地域全体で計画を作る予定はあるか？</p> <p>→（市）3市町ごとに状況が違うので足並みをそろえられなかった。フィーダー補助を受給している熊野市が先行して作成した。</p> <p>計画にあまり新味がない点が心配である。乗合タクシーはうまくいっていると思うが、その他はそうでもない印象を受ける。</p> <p>9割以上が移動手段を持っているということだが、残りの1割の高校生などを対象に占有率を高めることが必要。</p> <p>この地域を将来どうしたいのか、その中で交通に関してどのような施策をやろうとしているのか、そういうメッセージが伝わるようにしていただきたい。</p>	<p>地域特性に合った施策ができていると評価できる。</p> <p>目標について、目標設定の考え方は？</p> <p>→（市）目標設定の考え方は利用者数を増やしたい。利用が増えれば収支率も増えるという考え方で目標を設定している。</p> <p>今後施策を継続することで達成できそうなものと、見直しが必要なもの、あるいは達成の見込みなどを教えてほしい。</p> <p>→（市）計画策定の際に調査を実施したものの、利用していただける見込みの方の把握が弱いため、来年度詳しく把握していく予定。その上でそもそも達成できる見込みのある目標設定になっているか、設定の仕方自体を考えていく必要があると思っている。市街地乗合タクシーはリピーターも多く、今後免許返納が増えると達成できると思うが、山間部、海岸部は利便性が低いため、免許返納も難しいため、達成は困難と思われるため、今後見直しを行いたい。</p>	<p>計画策定のパブコメが0件で関心が低い。この点についてどう思うか。</p> <p>→（市）閲覧自体も0件であった。アンケートの結果、9割以上が公共交通以外の移動手段を持っているため、そもそも関心が低い。利用していただく前に認知をしていただく、それによって免許返納などにつながる必要があると考えている。</p> <p>デマンドの利用促進に向けて活動されているが、認知を高めるだけでなく、行動変容を促すための体験型の啓発活動も行ってはどうか。</p> <p>→（市）来年度、乗合タクシーの利用促進キャンペーンとして、月に1回100円で利用できる日を設けることを考えている（通常300円）。</p> <p>利用者アンケートの結果、具体的にどのような要望があるか。分析にどうつなげるのか。</p> <p>→（市）周辺部から来られた方が乗り継いで使える市街地の中での移動手段が欲しいという声もあるので、ダイヤ変更などで対応を考えている。</p> <p>乗合タクシーの利用者はリピーターが多いと思うので丁寧に声を拾ってください。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
紀北町地域公共交通会議	<p>えがおは、台数が足りないので、台数を増やさないといけないとなると経費が大きく増える。そのため、長島循環線を設定しようという話が出てきている。</p> <p>通学は補助をすることでかなり増えた。要望を踏まえ、尾鷲駅まで行けるようにするなど細かい改善も行っているのは良いこと。</p>	<p>高校生バス通学定期補助は、在学中ずっと利用できるようなものか？</p> <p>→（町）尾鷲高校の通学生を対象に費用の4割を補助している。高校入学時や中学卒業前にPRし、毎年、申請していただくことで在学中利用できる。住民懇談会でも生徒や保護者に問題点の聞き取りをして改善点を検討している。</p> <p>えがおの利用者数、運賃収入も増加しているが、安いタクシーになっているように思う。利用が増えた場合、行政負担が増えるだけになっていないのかを懸念。</p> <p>→（町）タクシーが全く無い地域。運賃収入は前年比で80万円ほど増えている。支出は車両台数も職員数も変わっていないのでさほど変わっていない。</p>	<p>目標と施策の関係、評価から改善の整理がわかりやすく、評価できる。</p> <p>地域の主体的な取組に注力しているのも良い。</p> <p>事業者協力型自家用有償の改善につながるアイデアは何かあるか？</p> <p>→（町）運転手確保と安全安心。今後も安全管理は三重交通にお願いし、最優先でやっていきたい。</p> <p>名古屋大学の現地調査の具体的な成果があれば。</p> <p>→（町）拠点となるバス停や駅を現地調査してもらい、公共交通計画に反映している。</p> <p>是非、地域が主体となる仕組み作りまでフェイズを上げてほしい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
<p>三重県</p>	<p>計画について市町の公共交通会議での説明がなかった。 → (県) 6 地区の WG で市町に入ってもらって、情報共有や意見照会をしている。</p> <p>県の地域間幹線に対する方針がわからない。既存路線という理解でよい。補助落ちをしてからではなく、補助落ち前から検討しないと打ち手が少なくなる。地域公共交通会議でも議論できていない。このやり方では手遅れがたくさん出てしまうことを懸念する。 → (県) 現在補助している路線の維持を基本に考えている。具体的内容は WG で検討。東紀州のように路線を見直し利便増進計画の策定に取り組むことも考えている。</p> <p>各市町の協議会での議論をくみ上げる仕組みや、県の方針を各市町の協議会で共有する仕組みなど、市町の協議会との関係をどうするのかを県の計画にしっかり書いておくべき。 → (県) 市町の協議会に参画して連携することは計画に記載している。市町の協議会への説明については今後努める。</p> <p>地域間幹線の輸送量目標設定の仕方は計画で明示されているか。輸送量 15 はあくまで補助の基準であるので、15 に満たないが維持しなければならない路線をどう維持するのか。あるいは、15 にこだわらない、あるいは 15 とするにしても区間を見直すなど、考え方を整理いただきたい。 → (県) R5 計画の考え方は、コロナ禍の影響や人口減少を加味しつつ、過去の実績を参照して路線維持に必要な量を目標値として設定している。今後は、路線維持のために必要と思われる輸送量を設定していきたい。</p>	<p>計画に思想が見えず、普通のことしか書いていないように思う。県としての方針をもう少し示していただきたい。</p> <p>市町の協議会から意見を吸い上げる仕組みを取り組みの方法として記載していただきたい。 → (県) 市町の協議会とも連携して取り組みたい。</p>	<p>交通圏と地域別 WG の関係性がよくわからない。柔軟な運営を県にはお願いしたい。 → (県) 6 つの WG を設置しているが、個別に路線をまたいでいるところについては、別途協議の場を設けて話をしている。</p>	<p>(支局) 県と市町の連携について今後注視していきたい。</p>