

	委員 1	委員 2
<p>四 日 市 市 地 域 公 共 交 通 活 性 化 協 議 会</p>	<p>計画期間が長くなっているが、理由は何か？</p> <p>→上位計画で「都市総合交通戦略」があり、これが10年計画であるため時期を合わせたものである。2年延ばした理由は、四日市あすなろう鉄道の鉄道事業再構築実施計画の期限が切れるので、こちらと期間を合わせたものである。</p> <p>計画期間が長いことが悪いわけではない。公共交通の状況は毎年変わるので、適宜見直してほしい。</p> <p>デマンド交通の利用者が増えた分析があれば教えてほしい。</p> <p>→1乗車当たり500円券の割引券を2万円まで使える制度である。月に8枚まで使えるが、1日に4枚使うと2日しか使えないという意見があり、月16枚使えるように増やした。それが功を奏した可能性がある。</p> <p>その場合、特定の利用者に偏っている可能性があるが、そのフォローはしているか？</p> <p>→割引券では、運転手が乗車地・降車地を書くようにしており、概ねチェックはしている。通し番号で利用者を管理しているので、調査は適宜行っている。</p> <p>「市内の公共交通に対する不満度」の中で免許返納後の交通手段に関するご意見があったとのことだが、免許返納者数に対する支援事業の交付者数は分かったら教えてほしい。</p> <p>→免許返納者が1048人だが、実際に利用された人が518人のため、概ね申請して頂いていると思われる。</p> <p>こうした取組が満足度につながるよう頑張って頂きたい。</p>	<p>「Do」に記載されているパーソナルモビリティとはどういうものか？</p> <p>→今年度は、電動キックボードの試乗会・講習会を行った。中央通り再編計画の中で、一部先行区間にて自転車道が整備された区間があったので、そこで実施した。警察にも安全指導を行ってもらった。</p> <p>「Check」の「地域公共交通に対する市民満足度の向上」で福祉分野との連携という話があったが、具体的に教えてほしい。</p> <p>→介護保険の中に総合事業というものがあり、その中に住民主体の付き添い支援という中で支援が行われている。</p> <p>「地域資源の総動員」の取組は重要なので、具体化して行ってほしい。</p>

	委員 1	委員 2
<p>菰野町地域公共交通会議</p>	<p>行政が想定した路線の意図と、実際の利用者が持っている印象は異なる場合があるので、十分注意してほしい。</p> <p>フィーダー路線のあるところをデマンドで移動されるともったいない。乗り継ぎの促進が必要と考えるが、何か行っているか。</p> <p>→乗継に向けて、昨年度に MaaS アプリを改修した。料金優先で検索できる機能を追加。これにより、デマンドとコミバスの乗り継ぎにより安く使える料金設定が検索に反映されるようにしている。また、地域懇談会でも乗り継ぎについて案内している。</p> <p>MaaS アプリでは乗り継ぎ便まで案内できるか？</p> <p>→案内される。そこから予約画面にも遷移できる。ただし、デマンドは3台で運行しているため、予約が集中する時間帯には待ち時間が発生している。利用を短距離にする施策が必要であり、乗り継ぎ促進は短距離利用促進の一つである。</p> <p>デマンドのキャンセル率は把握しているか？</p> <p>→システム上キャンセル数は出せるが、どういう意図でキャンセルしているかはわからない。スマホ教室での練習で使用した場合のキャンセルもカウントしてしまう。</p> <p>デマンドは電話と WEB 両方予約できると思うが、比率は？</p> <p>→WEB が 75%である。</p> <p>WEB に誘導できているので良いと思う。</p> <p>高校生と公共交通の関心を高める取組について具体的に教えて欲しい</p> <p>→菰野高校生の美術専攻の学生に、バスのラッピングデザインを依頼した。また、高校生が町内の行きたい場所へのアクセスを示すマップを作成してもらい、市のイベントなどで配布するなどを行っている。</p>	<p>コミバスが存在しながら全域で AI オンデマンド交通を導入しているが、使い分けはどうなっているか？</p> <p>→コミバスは主要幹線として、南部に施設が集中しているので北部からのアクセス確保が目的である。デマンドはそれ以外の集落をカバーする支線という役割分担である。</p> <p>意図した使い分けは利用者に浸透しているか、MaaS アプリがそれに寄与できるかも確認いただきたい。</p> <p>フィーダー系統の利用者が増えたという話があるが、費用も増えている。効果についてどう評価しているか？</p> <p>→増便、物価高騰により委託費は増加しているが、費用の増大がどのくらい利用者の増加に寄与したかの具体的な分析はできていない。計画策定の中で、町民 1 人あたりの負担額を目標値にしたため、今後分析をしていく予定。</p>

	委員 1	委員 2
<p>桑名・四日市・鈴鹿交通圏</p>	<p>沿岸部に都市があり、そこに鉄道があり、山間地に向かってローカル鉄道やバスが運行している。一部オーバーラップや抜けがあるように見えるので、どういう風な役割分担や相互連携するか、全体で俯瞰しての議論をしていただきたい。</p> <p>→（県）市町を跨ぐ交通は、相談があれば積極的に関与していきたい。</p>	<p>市町によっては高校や病院がない場合がある。通院や通学の実態はあるか？</p> <p>→（県）令和5年度から合同施策検討会ということで希望のある市町に対して、県と運輸局とで出向いて、地域の交通課題を検討している。その中で通勤・通学・高齢者の移動手段についてバス以外も含めて議論する取り組みを進めている。</p> <p>自治体毎もだが、自治体間をどうつなげていくかという取組も進めて欲しい。</p> <p>→（四日市市）AI デマンドを河原田地区で実証実験している。鈴鹿市との境界地域のため市を跨ぐ移動もあるので、鈴鹿市と連携して行き来できる形を考えていきたい。</p> <p>→（菰野町）高齢者が利用しやすいように、コミバスやデマンドの料金を割引いている。MaaS アプリを使うとさらに割引がある。通学については、昨年度実施した地域懇談会で、菰野高校への通学路線の時間が始業時間に合わないという意見があったので、4月にダイヤ改正を予定している。他市町との連携について、市北部からいなべ市へ病院、買い物のニーズがあるので、検討を進めている。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>松 阪 市 地 域 公 共 交 通 協 議 会</p>	<p>コロナからの回復基調はどのような感じか？ →回復しつつあるが、人口減少の影響の方が大きいという印象だ。</p> <p>飯南や飯高波瀬森の路線は厳しいというのは分かるが、何か検討しているか？ →飯高については、計画策定段階ではバスだったが、今はデマンド交通になった。飯南は、今の運行方式では厳しいという認識があるので住民と協議をしている。 飯高は距離があると思うが、その中でデマンドをさせているのか？ →飯高町は三重交通の路線もあり、それを活かすためにデマンドを入れたという経緯がある。 その考え方は良いため、料金の割引などを行うことでお互いを活かすようにしてほしい。</p> <p>「地域負担率」というのは、収入は協賛金+運賃ということか？ →協賛金は寄付金のようなものである。コミュニティ交通は1世帯800円を強くお願いしている。</p> <p>自治会主体のデマンド交通は何力所くらいあるのか？ HPを見てもよくわからなかった。 →まだ虹ヶ丘のみである。住民主体のため情報が外に出していないが、今後協議して広げていきたい。</p>	<p>山間部のデマンド交通は自治会主体とのことだが、どういう設計や役割分担なのか？ →自治会が4条事業者と直接契約して、市が補助する形である。ルート検討では市も協力し、リーダーとして機能するかを議論するような役割分担である。</p> <p>評価について、「達成目標」は達成しているが「計画目標」は達成していないとのことだった。これから達成していきそうなのか見込みを教えてください。 →計画はできたばかりなので推移がお示しできていないが、達成する地域と達成しない地域がある。しばらく推移を見たらうえて、計画見直しも含めて考えたい。</p>	<p>自治会が契約まで行うというのは、自治会にとって負担であると思う。市のバックアップ体制はどのような形か？ →導入が1団体というのはそういう理由があると思う。地元からすると、「自治会に放り投げ」と思われている可能性がある。市もしっかり協力することを広報していきたい。</p>

	委員 1	委員 2
伊勢地域公共交通会議	<p>おかげバス環状線の乗り継ぎの実績は調査しているか？ →令和4年度は7,391人、令和5年度は7,554人なので、増加している。</p> <p>全体の利用が増えているので、比率は変わっていないかもしれない。</p> <p>デジタルチケットを導入したが、あまり振るわなかった？ →周知が不十分だったことと、利用する年代がデジタルに親しむ人でなかったということもある。</p> <p>一日乗車券は手軽に使える一方で、利用のログが十分に取れないので人の移動が見えなくなるのが心配。データの取り方も検討いただければと思う。</p> <p>沼木地区自主運行バスは、地区の人が担っていると思うが、当初担っていた人が高齢化するとドライバーの確保などが難しい。 →市からまちづくり協議会に委託して運行しているものである。協議会の下に沼木バス委員会というものがあるが、そこに参加してドライバーの高齢化と車両の老朽化について話し合いをしている。</p> <p>地域主体は必要としても、市として継続性をどう担保して支援するかは重要なので、工夫してください。</p> <p>令和7年3月で計画が終了だが、現行計画を延長する予定か？ →次回の会議でフィーダー補助のために計画を延長し、R7.8頃までに計画策定を完了する予定。</p>	<p>観光客が多いところは採算が取りやすいので民間でできると思うが、市で行っている施策との連携は何か行っているか？ →現行計画では十分取り組めていない。次期計画では観光施設へのアクセス円滑化やインバウンド受け入れ体制を位置づける予定である。外国人観光客対応として、高校生と連携してバスの乗り方を多言語で動画を作成し、観光地のバス停にQRコードで案内する取組を実施している。</p> <p>次期計画を策定中とのことだが、見直そうと思っている点はあるか？ →基本方針は踏襲するが、子育て世代や高齢者や学生などのニーズ調査を行って、新計画のKPIに反映する予定である。</p> <p>新しい視点での調査は良いことである。観光も、集中するときの混雑緩和のための公共交通など、もう一步踏み込む対策があるとよい。それらを計画の中でどう評価するかを検討いただければと思う。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
尾鷲市地域公共交通活性化協議会	<p>尾鷲市ではJR 駅も多くある。JR や路線バス等の広域幹線とのつながりが見えにくい。</p> <p>→ダイヤ改正をする際は、漁村部から中心部へのアクセスを中心に実施している。その際に、JR との接続を意識している。ただし一部乗り継ぎが悪い部分はどうしてもあることは認識している。</p> <p>待合環境の整備の要望があるとのことだったが、何か考えはあるか。</p> <p>→待合時間をどう過ごすかが大事だ。市内の人が多く利用する尾鷲総合病院前について、そのバス停の改修は評価されたが、その他のバス停については、予算確保や地権者の調整含め今後の課題である。</p> <p>病院に直行するようなルートである印象で、病院以外の場所がたくさんあってなかなか進めにくいということと理解した。ただし、南側の3つのルートはある程度集約できるかもしれないと思った。</p> <p>新たな利用者の獲得に向けた取組があれば教えてほしい。</p> <p>→免許返納者への周知は勿論、イベントに合わせたPR など、新規利用者を取り込んでいきたい。</p> <p>コロナから回復するというよりは減少している印象なので、ぜひ頑張って利用者を増やしてほしい。</p>	<p>ダイヤ・路線の見直しはされているが、それ以外の取組が少ない印象だ。利用者数・収支率は下がっている状況で、一方で高齢者は増えている。今のままのコミュニティバスだけでうまくいくのか。</p> <p>→高齢化率が90%を超えている地区もあり、定時定路線だけでは難しいと思う。福祉との連携やドアトゥドアの乗り物の導入が必要であると思う。</p> <p>ぜひ他の自治体を参考にして取り入れてほしい。</p>	<p>福祉との連携やデマンドの活用をしていくという事だが、まちづくりと連携することが重要だと思う。また、地域・団体との連携も重要だ。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>三重県</p>	<p>対策の中で「地域の移動需要に応じた運行体系の構築」とあるが、県として移動需要をどのように把握しようとしているか？</p> <p>→地域間幹線については乗降調査の結果を確認する。さらに、地域別 WG や事業者とのやりとり、市町担当者とのやりとりの中で聞き取りを行い、把握する。</p> <p>データをリッチにすることは単独市町では難しいので、県が広域の移動について共通認識を持てるようにしていただくと良い。</p> <p>成功・失敗事例の情報共有を県で検討いただけると良い。</p> <p>→2月4日に三重運輸支局と県の共催でセミナーを実施しており、市町の事例についても発表いただいた。そういう中で拡げていきたい。</p> <p>計画輸送量と目標輸送量の関係は？</p> <p>→計画輸送量と目標輸送量は概ね一致しているが、計画輸送量は昨年度実績をもとに計算したそのままの数字である。目標輸送量は過去の実績を参考にしつつ、沿線人口減少の度合いなどを考慮したものである。</p> <p>「[シルバーエミカ]との相乗効果を模索」とあるが具体的には？</p> <p>→利用実態がつかめていないので、まずは確認することを考えたい。</p> <p>データ収集や柔軟な料金設定もできると思うので、積極的に使って欲しい。</p>	<p>運転手確保の取組について、どらなびへの参加でブース来訪件数を教えてほしい。そのほか、今後進展が期待できそうか？</p> <p>→三重交通によると、来訪人数は増えていると聞いている。しかし、具体的にそこからどの程度移住・採用につながっているかは把握できていない。まずは三重県のバス会社に関心を持ってもらうことが大切と考えている。</p> <p>基本事業として輸送資源の総動員とあるが、その視点からの対策が見えづらい。他の部門や民間との協働という観点で何か考えていることはあるか。</p> <p>→ボランティア輸送やスクールバス活用についての取組を市町が行う場合は、補助上限額を上げる工夫をしている。</p>	<p>ドライバー確保の取組を県がバックアップするのは、事業者としても心強いと思う。具体的に移住促進のメリットとして何を提示しているか？ 運転手不足は一般利用者への周知も積極的に取り組んで欲しい。</p> <p>→23 区内からの移住の場合、県として100万円の支援金制度がある。市町にはそれぞれ移住施策があるので、それらを相談者に説明している。</p> <p>「地域資源の総動員」について、公共ライドシェアや許可登録不要の輸送というモードもあるので、県が主体となって進めていただきたい。</p> <p>→来年度予算で公共ライドシェアの支援を予定している。</p>