

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	<p>現計画は「暮らしに寄り添いひと・地域が輝く ネットワークづくり」で、新計画は「すべてのひとが幸せにくらせる伊賀市の地域公共交通」だが、施策と結びついていない。真に必要なことは何か、できもしないことを書いていないだろうか。</p> <p>→基本理念は伊賀市の総合計画も踏まえたものになっている。実現可能性もふまえたうえで施策を検討したい。</p> <p>P2とP14で、同じ図になっている。変わったことはないのか？</p> <p>行政バスという概念を辞めるなど、新しい概念がほしい。</p> <p>→行政バスは今の仕組みで限界が来ている。抜本的に見直していくつもりである。</p> <p>P9-10は「モビリティマネジメント等を展開」とあるが、これは概念として広すぎる。具体的に何をするか。市民の満足度が26%とのことだが、利用につながるかは未知数だ。このように考え方のストーリーが弱い。</p> <p>令和11年度に本格運行とのことだが、高校生は卒業してしまう。危機感はあるのか？</p> <p>→地域に危機感が伝わっていないので、まずは組織を作りたい。</p> <p>危機感がなければ組織を作っても仕方ない。組織を作っても、乗らない人ばかりではいけない。</p>	<p>調査事業について、調査結果から課題が出て、具体的な事業を検討していくと思うが、新たな部分はなにか。</p> <p>→交通空白地があり、行政バスの非効率性が課題である。持続可能なものにするためには、地域みずから考えてもらう意識が重要だと思う。地域主体の交通・組織作りを広げたいと考えている。</p> <p>何が地域の役割で、行政はどう支援するのか。押し付けにならないよう役割を明らかにしてほしいと思う。</p>	<p>島ヶ原ぐるり号について、意見交換会をしたとのことだが、どういう人が集まったのか。</p> <p>→関係するのが8地区あり、出向いて意見を聞いた。80歳前後の女性が多かったが、乗降ポイントが遠く、ドアトウドアを望んでいるとのことだった。そこでドアトウドアへの改編を考えている。</p> <p>ドアトウドアには懸念もある。ニーズに基づいて過剰な供給をしていないか、メリハリある資源の供給をしてもらいたい。</p>	<p>阿波線、玉滝線が準基幹バスとして位置づけられている。3年間の実績をふまえるとのことだが、どういう状況か。また今後どうするのか。</p> <p>→令和8年度から3年計画で抜本見直しをする予定だ。まずは来年度組織作りをして、令和9年度は地域にとって必要なことを考え、令和10年度実証実験、令和11年度に本格運行を予定している。</p> <p>何か再編を考えているのか？</p> <p>収支率34%以上は変わらないのか？</p> <p>→基準は、新計画では見直す予定である。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
<p>亀山 市 地 域 公 共 交 通 会 議</p>	<p>考えが深まっていない気がする。国補助を活用したかは重要ではなく、検討の中身が大事である。</p> <p>→地域の方々に入って頂き、日々の困りごとを聞いて、バスの利用方法を考えている。ビッグデータを含めて移動を整理した。それをふまえて、方向性を整理している。</p> <p>ビッグデータというのはスマホデータか。そうしたデータでは、困っている人の困りごととは結び付かない。朝晩に通学需要があるのは調査しなくても分かっている。国補助を使う必要はあったのか。</p> <p>コロナ前に戻すのは難しい。私はコロナ時点から目標を下げるようにしている。できもしない目標を掲げ、達成する気が起きないようではいけない。</p> <p>→計画期間内はこれを目指すということとしており、次期計画では検討し直したい。</p> <p>P3の「鉄道の利用促進活動」について、市内4駅の利用者数が増えているとのことだが、加太駅・関駅はどういう状況か。</p> <p>→関駅は戻りつつあるが、加太駅は横ばいだ。</p> <p>西の方ほど危機感があるので、そういう風に示すべきだ。そのうえで、P3が分析になっていない。こうした資料が出てくるということは、委員もきちんと見ていないのではないかと。協議会の進め方に問題はないか。</p> <p>→関駅・加太駅の方は、亀山駅まで車で出てくるという人も多い。</p> <p>これもすでに分かっていることではないか。計画のPDCAのありかたを見直した方が良くはないか。</p>	<p>全体に目標に達していなかった。交通空白の解消、交通体系の構築を目指すということだが、未達成の要因に対してどう取り組むつもりか。需要が変わっているのか減っているのか、この辺りはどうなのか。</p> <p>→南部ルート・西部ルートについては、国補助も活用しながらデマンド化を考えていきたい。中心部や東部ルートについては、現状維持を想定している。乗合タクシーも市内全域にあるが、車社会の中で行動変容は難しいので、なるべく若い人に利用してもらおう方向で考えている。</p> <p>若い人も重要だが、実際に必要なのは移動困難者である。車が使えない人を無理に変容させるよりは、困っている人を救う方が大事だと思う。</p>	<p>市内バスが減少傾向で、コミュニティバスは増加傾向であるが、課題は何か。</p> <p>→西部・南部ルートは限界があり、定時定路線の限界と考えている。朝夕は定時定路線を残したとしても、昼間は変えていく必要があると考える。</p> <p>コミュニティバスは微増なので死守されている一方、利用者の固定化などは課題である。今の形態で維持していくべきか検討してほしい。</p> <p>P4で、合同施策検討会ほどの程度の頻度でどういった内容か。</p> <p>→<三重県>毎年5市町くらいに来てもらって、デマンドなどテーマを決めて実施している。</p> <p>コミュニティバスの利用者が増加傾向で、住民の足を確保していると考え。一方で費用増加は課題になることから、データ分析を行うことで課題改善に努めることが有効ではないか。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
<p>明和町地域公共交通協議会</p>	<p>チョイソコめいひめの一人当たり補助額は？ 町民バスは2000円と書いてあるが、それに比べてどうか。</p> <p>→調べていない。</p> <p>バスは減らすのに、チョイソコは増車というのは、違和感がある。mobiがあるので、そちらを使うというアイデアはなかったのか。</p> <p>→mobiへの移行についても視野に入れていきたい。</p> <p>私は mobi の存在を知っているが、この資料には書かれていない。高校生にとっては mobiの方が使いやすいはずだ。チョイソコは登録制なので登録しないとイケない。民業圧迫そのものではないか。</p> <p>→mobiについては台数が足りない時間帯もある。民業圧迫という指摘もあるので、見直していきたい。</p> <p>両方があるのは悪いことではないが、運転手を増やす取組ばかりで問題だ。</p> <p>町民バスの見直しをやってこなかったのは怠慢ではないか。また、バス台数縮小は行政の都合である。「今の停留所で利用者ゼロだから変えた」とすれば納得されるが、「今まで4台だったのが利用が少なくて2台にした」という風に見える。</p> <p>→計画策定の際に議論した。バスの縮小は既定路線だった。</p> <p>運賃改定について、HP 見ても分からない。2倍にするようなことをどう議論したのか。</p> <p>→会議で議論を重ねたし、パブコメも行った。アンケートも50件ほど返ってきて、納得したという意見も多かった。</p> <p>バスの利用が少ないなら、その人たちだけに特化した講習をやるなど丁寧な説明をしないと、零れ落ちていく可能性がある。デマンド化により、文句を言わずに乗らなくなる人も多い。</p>	<p>町民バスの再編に当たって、バス停の乗降者数を見たが、OD は取っているのか？</p> <p>→バス会社も OD を把握していないので、乗降データだけを使った。4路線もあったが、今回どういう風にルートを決めたのか。</p> <p>→地域の交通事業者からの意見を盛り込んでおり、利用の多いルートを中心に再編した。</p> <p>交通空白地ができてしまうのでデマンドは理解できるが、OD データや利用されやすい停留所を把握して、デマンドの効率を高めることを検討してほしい。</p> <p>デマンドを拡大した一方で、ドライバー不足の解消で公共ライドシェアを入れたとのことだが、実験を行わずにやったのか？</p> <p>トラブルは発生していないのか。</p> <p>→公共ライドシェアの制度を導入したが、いまのところは2種の人に運行してもらっている。そのため、実証自体をしていない。</p>	<p>町民バスは大幅改定予定だが、地域住民の声などはどう集めたか。また、再編に用いたデータを教えてほしい。</p> <p>→利用者アンケートを重視した。バス車内にアンケートを設置したり、HP での周知、老人クラブから意見聴取したり、PTA などにも聞いた。</p> <p>再編では、路線縮小以外に何を行ったか。</p> <p>→バスのサイズは今後の議論としている。運賃については、100円から200円にした。</p> <p>多くの自治体で同じ道をたどっている。デマンド型交通を便利にするほど支出が増えるものだ。また、まちづくりとどう連動させるかが重要だ。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
<p>志摩市地域公共交通会議</p>	<p>AI デマンド交通は「乗合」とあるが、乗合率は？ →1.2 程度である。</p> <p>なぜだろうか？ AI 技術を活用してお金をかけて乗合率が高まらないことは問題だ。 →周知不足もあったと思う。</p> <p>周知と乗合は関係ない。AI が要らないのではないかと？ また、なぜ通年運行にしないのか。これでは定着しない。補助の関係か？ →実装に向けての施行実施の段階のためである。 実装に向けて、期間が切れてしまっはいけない。</p> <p>Do に上げられている内容は、地域公共交通計画に書いてあることではない。計画に書いてあることをどれくらいやったかということが書いてない。例えば、宿浦線・御座線の縮小が書かれていない。R4 の事業を書くのではなく、今年のことを書いてほしい。また、船舶の修繕は、単に古くなってエンジンを変えただけではないか。これが DX・GX というのか。</p> <p>P5 の数字は、達成しそうにない。交通空白地の解消もずっとゼロである。デマンドを入れれば達成するはずだ。達成するような内容に変えるべきではないか。 →AI デマンドは、通年運行にもっていきたくてはいる。年内には本格運行にもっていきたくてはいる。</p> <p>宿浦線・御座線のことや、志摩高校のことについて、こちらはどうか。 →これは R6 のことなので書いてないが、これから考えていきたくてはいる。</p>	<p>Chek・Act の説明がなかった。 Check の指標が達成したかどうかなどの評価をふまえたものになっていないのではないかと。 →Act の交通空白地の解消について、本格運行に至っていないのでゼロだが、将来的には 11 地区で本格運行にもっていきたくてはいる。</p> <p>効率的で持続的な形でサービスが提供できているかが重要だ。デマンド型では、利便を高めると支出が増えるのでそういう評価をしてほしかった。</p> <p>志摩市の特徴として観光需要がある。民間の施設の送迎が担っている部分も大きいだろう。そういう需要と地域の需要を統合するようなことができれば、広域に分散した都市構造でも、持続可能な交通体系が作れるのではないかと。</p>	<p>離島向けの定期船があるが、これは離島振興策も含めて考える必要がある。間崎島ではアートワークの展開もあり、マーケティングと活性化は評価できる。</p> <p>観光客の定期航路の利用者数の指標があるが、シームレスな予約・決済など何か取り組みはあるか。 →まだ至っていないが、今年度は近鉄と連携して間崎島に来てもらうための商品造成が進んでいる。近鉄で来て船に乗って島で遊んでもらうような取り組みだ。自治会や志摩マリンレジャーにも入ってもらっている。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
<p>三重県</p>	<p>まず「15 人以上」については、国補助ではなく県としてどう考えるか。たとえば、亀山市の発表で亀山棕本線は全く出ていなかった。15 人を下回っているので地域間幹線の要件から外れるが見直し対象になっていない。三重県としてどうしたいか。</p> <p>→廃止代替路線の自主運行バスになっている。津市と亀山市で協議している最中と認識している。</p> <p>県として他人事のように聞こえる。お金出しているなら、検討者会議で議論すべきではないのか。県として必要というのなら、15 人を切っても支援すべきではないか。このことは計画にどう書いてあるのか。</p> <p>→実車走行キロ当たりの利用者数を目標に設定しており、人口減少率を加味して数値を設定している。</p> <p>亀山棕本線は、地域公共交通計画でどう位置付けているのか。</p> <p>→重要な路線として、計画に位置付けている。</p> <p>→<亀山市> 計画に位置付けている路線であり、亀山高校への通学路線である。必要な路線と考えている。</p> <p>改善策は何をしているのか？</p> <p>→<亀山市> 津市と協議をしており、沿線にチラシを配布するなどしている。亀山高校にも聞き取り、利用促進している。</p> <p>「利用促進」の具体的な施策を聞いたかった。</p> <p>一方で P5 に書いてあることは先進的である。利便増進計画や旅客運送サービス継続計画により維持していることはアピールになる。</p> <p>名張奥津線は？</p> <p>→名張市と奈良県を結ぶ路線だが、2 往復まで減便されたが、3 往復にすれば補助も取れるということで合意頂き、現在 3 往復にしてもらっている。</p> <p>補助をもらうために維持する、というのは本質的ではない。良いことをやってい</p>	<p>P7 で「輸送量が 15 人未満の系統は達成率に関わらず C 評価とする」となっている。目標が 15 人未満で設定され、それが超えても C 評価である。輸送量は、サービス頻度が少なくなれば輸送量目標も下がるのではないかと。「15 人未満」はどう決めたのか。</p> <p>→15 人未満を C としたのは、昨年度評価との連動性による。昨年度までは 15 人未満は一律 C としていた。</p> <p>評価の仕方が変われば評価結果も変わるはずだ。</p> <p>→15 人は幹線補助要件であり、昨年度は最低値として設定した。</p> <p>なぜ今年は「15 人」を目標にしなかったのか。</p> <p>→人口減少を踏まえて 0.6% を減らして目標値を設定している。そのうえで 15 人に満たない場合は改善が必要ということで C とした。</p> <p>であれば「15 人」のままで良いと思う。</p> <p>→整合性はたしかに問題のため、次年度以降改善したい。</p>	<p>P12 で、各市町からの二一ズ把握や全体調整で工夫していることは？</p> <p>また「安定的な運行に向けた支援」で成果に結びついたことを教えてほしい。</p> <p>→地域 WG として、年 1 回、全市町と意見交換して役割分担することとしている。また「安定的な運行に向けた支援」については、成果を生み出すというよりは、今困っている所を支援する性格のものだ。②は燃料高騰に対する維持のための支援である。①は地域間幹線系統の同額補助である。</p> <p>計画を作って終わりではなく、PDCA が重要である。他の市町がどうしているのかを示すことにも取り組んでほしい。</p>	

るが、経費は確実に増える。関係者会議でぜひ考えてほしい。

P6の「事業の効果」について、「思料」というのは他人事である。抽象的なことは書かない方がよい。