

「三重県地域公共交通計画（仮称）」（中間案）に対するご意見と県の考え方について

1 意見募集期間 令和5年12月15日（金）から令和6年1月22日（月）まで

2 意見数：26件

3 寄せられたご意見に対する対応状況

- ①反映する：最終案に意見や提案内容を反映させていただくもの（8件）
- ②反映済：意見や提案内容が既に反映されているもの（0件）
- ③参考にする：今後の取組に意見や提案内容を参考にさせていただくもの（15件）
- ④反映または参考にすることが難しい：県の考え方や、施策の取組方向等と異なるもの（3件）

番号	該当箇所	意見の概要	対応区分	意見に対する考え方
	ページ （）内は最終案のページ数			
1		Ⅲといったワードで環境依存の表記が出る文字を構成に使うのはやめていただきたい。パブリックコメントでは誰でもきちんと扱えることを念頭において文章を構成してほしい。	③参考にする	今後も、わかりやすい発信に努めてまいります。
2	全般	この問題に対する県の危機意識が計画全般を見ても全く伝わってこない。 県という立場から、主体は市町と事業者で県はサポート役だという立場なのだろうが、27ページから35ページの現状分析を見ても多くが「令和3年度は増加に転じています」と締めくくっている。コロナ禍の特殊事情を考へても利用者が減少すれば事業者がそれまでのサービスレベルを維持できなくなるのは当然であるし、単年度で増加してもそれが現状のサービスを維持・向上させる原資になるのではなくコロナ禍で減少した分の多少の穴埋めにしかならないのではないか。であれば特に地域性の強く事業者にとって負担感の大きい通勤通学輸送のサービスレベルが大きく低下するのは今後避けられないのではないかと思う。特にその点について県の考えやこれまでの施策があるのなら第3章あたりに明確に記載しておくべきと考へる。	①反映する	地域公共交通は人口減少の影響を大きく受けていることから、第2章2「（3）路線バス・タクシー・航路の輸送人員等、」（6）地域鉄道」において、人口減少の進行等による輸送人員の減少を明記しました。 また、県の考え方については、第II章3（1）課題6・8や、第III章1（1）「めざす姿」の4点目に記載しています。

番号	該当箇所	意見の概要	対応区分	意見に対する考え方
	ページ ( )内は最終案のページ数			
3	19	県全体の状況を地図上に表しているが、20ページ・21ページ・49ページと違い津市・松阪市のポイントを地図上の中心で表記している。このページだけ違和感が大きくなるので他のページと作りをそろえたほうが良いと思う。	①反映する	通勤・通学に係る移動を示す矢印について、市町の中心点から、各市町における主要駅等の交通結節点がある位置に変更しました。
4	28	タクシー・航路について触れているが、タクシーは県全体で見えていないが地域的な差は考慮する必要はない程度なのか。また航路は離島の市内完結を除くと津エアポートライン・伊勢湾フェリーになると思う。両社とも会社再建や過去の存廃論議のあった路線と思うが、そのような点に触れる必要もないほど経営状態は順調とみてよいか。	③参考に する	本計画は県内の多様な輸送資源について、広域的な視点から望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするものであり、県全体として公共交通やその他の旅客運送に係る現状や課題を整理し、必要な施策を位置付けるものです。このため、地域ごとの数値を表示するのではなく、全体として整理するとともに、各交通事業者における経営状況ではなく、あくまで輸送量（利用者数）を明示しています。ご意見をふまえ、本計画に基づき進める個別の施策や取組の検討にあたっては、地域の状況も考慮しながら内容の検討を行います。
5	31	高速バス路線は地図しか掲載されていないが、利用状況等のデータは何もないのか。データもないのに課題として利用促進を記載する意味はあるのか。であれば県の想定する高速バスの利用促進とは何を指すのか。その利用促進の中で県の役割は何か。	③参考に する	高速バスについては、遠距離移動を支える広域ネットワークを担うとともに、比較的近距離での生活路線としても重要な役割を果たしています。高速バスの利用状況等に係る個々のデータは把握しておりませんが、県としては市町や交通事業者が参画する地域別ワーキンググループにおいて、地域間幹線バスや市町のコミュニティバスの利用状況等の情報共有や、課題の整理、利用促進の取組について検討しており、地域の状況に応じて、高速バスの利用促進も含めた方策の検討を行います。
6	32	地域鉄道として5社が挙げられているが、元から民営であった三岐鉄道(三岐線)を除いて県の関与も成立に大きくかかわっている路線だと考える。33ページのように会社ごとのデータを載せるのであれば成立の過程やその際の県の支援状況等も含めて記載したほうが良いと考える。もし計画にスペースをとるのであれば県のホームページに掲載するなどしていただきたい。	①反映する	ご意見をふまえ、三岐鉄道については三岐線と北勢線を分けて記載し、それぞれで各鉄道事業の概要や経緯を記載しました。地域鉄道への支援のあり方については、沿線市町で検討するとともに、県としても地域鉄道の活性化に向けた協議会等に参画するほか、鉄道事業者が実施する施設整備に対して国や市町と協調して支援を行っていきます。

番号	該当箇所	意見の概要	対応区分	意見に対する考え方
	ページ ( )内は最終案のページ数			
7	34	JRの路線について触れているが、関西本線・紀勢本線でくくれるほど県内の状況は均一なのか。県の危機意識が良くわかるグラフだと思う。せめて関西本線は亀山で、紀勢本線は多気で割って区域ごとの状況がきちんと理解できるグラフにしたほうが良い。亀山～加茂と多気～新宮は統計書を見ても10年単位で現状のサービスレベルが過剰とさえ思えるほど利用者が減少しているのではないか。	③参考にする	本計画は「県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現」をめざしており、鉄道やバスの利用者数の把握は施策を進めていく上で不可欠です。 計画においては、総括的なデータを示させていただきますが、ご意見のとおり、効果的な取組の実施のためには、より詳細なデータ等に基づく検討や、沿線市町や鉄道事業者との連携が必要であることから、個別の取組の実施にあたっては、エビデンスに基づき、それぞれの主体が密接に連携して取り組んでいきます。
8	44	課題5としてバスの補助に触れているが、国の補助から外れることが懸念される路線もあると書かれている。国の補助から外れた場合に、県だけでも補助を出して路線を維持することは想定しているか。	③参考にする	国の補助要件を満たさなくなることが懸念される地域間幹線バスについては、関係市町や交通事業者が参画する地域別ワーキンググループを開催し、引き続き国の補助が受けられる利便増進実施計画の策定などの対応策について検討を進めているところです。 今後も、市町や交通事業者と協議を重ねながら、個々の路線に応じた方向性を検討していきます。
9	44	課題7として自動車に依存する状況から公共交通への転換とあるが、過疎地においては公共交通の維持こそが不可能な状況に陥りつつあるのではないか。それともそのような地域では県営で公共交通を維持する施策も視野に入るといふことか。	③参考にする	県内には鉄道、バス、タクシー、航路などのさまざまな公共交通が存在しており、県民の移動ニーズに対応して既存公共交通の一層の活用を図ることが重要です。一方、人口減少の進行等に伴うバス路線の縮小等により交通不便地域も存在しており、各市町においては地域の状況に応じてコミュニティバスの見直しやデマンド交通などの移動サービスの導入に取り組んでいます。 県としても、地域鉄道の利用促進や活性化の取組推進、地域間幹線バスへの補助などに取り組むとともに、市町の移動手段導入に係る取組への支援を行っており、今後も既存公共交通の利用促進と、地域のニーズに応じた取組への支援に取り組んでいきます。

番号	該当箇所	意見の概要	対応区分	意見に対する考え方
	ページ ( )内は最終案のページ数			
10	44	課題8で「持続可能な地域交通」と書かれているが、そもそも持続可能な定義がきちんとされているのか。たとえば国交省が令和4年に出した「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」でも「特定線区再構築協議会(仮称)等の設置」として輸送密度1000人のラインが示されており、一方県のホームページにも掲載されている「関西本線活性化利用促進三重県会議」のリーフレットには2021年度の輸送密度766人と書かれているが、本来であれば持続可能な定義を県から先に各事業者に働きかけておくことも可能だったのではないかと。今までほとんど何もせずに「持続可能な地域交通」と書いて各事業者との意思疎通がきちんとできるのか甚だ疑問である。まず「持続可能な地域交通」について各事業者や自治体が意識を共有できるよう、きちんと定義することが広域自治体である県の役目と考える。	③参考にする	地域公共交通の持続可能性については、地域や事業者の実情によって異なることから、引き続き市町や事業者等と連携して利用促進や利便性向上の取組を進めていきます。
11	64	関西本線活性化利用促進三重県会議について触れるのであれば、JR関西本線の表記でなく、JR関西本線(亀山～加茂)と明記したほうが良いのではないかと。また利用促進について、これまでに実施した利用促進があれば事柄・日付・人数くらいは明記したほうが良いのではないかと。(66ページも同様)	①反映する	ご意見をふまえ、次のとおり修正しました。 「「関西本線活性化利用促進三重県会議」※や沿線自治体・関係者などで構成する協議会において住民等に対する普及啓発や利用者の確保に向けた取組などを検討・実施し、利便性向上や利用促進を図ります。」 また、関西本線に関する利用促進等の取組について、施策2-1のコラムに位置付けました。
12	68 (69)	コラムでVISIONのバスターミナルについて触れているが、近隣鉄道駅からは松阪駅からの一般路線バスによっており、道路事情等にも左右され40分程度と比較的乗車時間がかかる路線となっている。一方空港連絡のバス路線としてなぎさまちまでの路線があったが廃止されてしまった。この場合、例えばなぎさまちから近鉄伊勢中川駅を経由し、高速に乗ってVISIONに向かう路線とすれば空港連絡だけでなく近鉄で大阪方面の利用者も速達で利用できる路線となったかと思うが、このような比較的広域となる路線について県が事業者と前向きに研究の機会を持つ可能性はないか。	③参考にする	高速バスについては、遠距離移動を支える広域ネットワークを担うとともに、比較的近距离での生活路線としても重要な役割を果たしています。 高速バスの利用状況等に係る個々のデータは把握しておりませんが、県としては市町や交通事業者が参画する地域別ワーキンググループにおいて、地域間幹線バスや市町のコミュニティバスの利用状況等の情報共有や、課題の整理、利用促進の取組について検討しており、地域の状況に応じて、高速バスの利用促進も含めた方策の検討を行います。

番号	該当箇所	意見の概要	対応区分	意見に対する考え方
	ページ ( )内は最終案のページ数			
13	71 (72)	バリアフリー化の促進として項目があるが、現状北勢・中勢等の主要駅はエレベータによるバリアフリー化がなされている。一方JRの主要駅とされる伊賀上野・尾鷲・熊野市や乗換駅の柘植・多気、伊勢鉄道の鈴鹿・鈴鹿サーキット稲生の各駅は利用者数もあるのだろうがバリアフリー化がなされていない。県としてはこれらの駅のバリアフリー化は関知しない姿勢でよいか。	③参考に する	鉄道駅における段差の解消やバリアフリースイールの設置、ICカードシステムの導入、転落防止対策の充実などのバリアフリー化については、利用者数や地域のニーズなどをふまえながら鉄道事業者の取組を支援しています。今後も引き続き、だれもが安全で自由に移動できるよう、国・市町・交通事業者等と連携して、鉄道事業者が行うバリアフリー化を支援していきます。
14	76 (82)	前計画のPDCAサイクルについて、実施した内容や評価、反映点は計画のどこかに明記しておくべきではないか。	④反映 または参 考にす ることが 難しい	本計画は令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、初めて策定するものです。
15	78 (84)	地域公共交通計画については策定すれば内容にかかわらず市町数をカウントするのか。具体的な利用者増加策等が書かれていなくても内容は問わないということによいか。	③参考に する	各市町の地域公共交通計画は、地域における公共交通の現状や住民のニーズなど状況に応じて、それぞれの市町で内容を検討するものと捉えていますが、ご意見をふまえ、各市町が計画策定にあたり、県への技術的助言などの要請がある場合は、必要に応じて県として必要な対応を行います。
16	79 (85)	「JR・近鉄の乗客数」「地域鉄道の乗客数」を評価指標として設定しているが、こんな大雑把な数字でよいか。例えば知事に関西本線の活性化策として名古屋～奈良の直通列車運転をぶち上げたが、名古屋駅と奈良駅で乗り降りするだけならこの指標に何の影響も与えないことになるが施策として大丈夫か。	③参考に する	本計画は「県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現」をめざしており、鉄道やバスの利用者数の推移は重要な指標であることから、KPIとして設定しています。一方で、持続可能な地域交通のためには、利便性向上や利用促進に向けたさまざまな取組が不可欠であり、その課題は地域や事業者ごとに異なることから、具体的な施策については個別に検討を行っていきます。
17	80 (86)	ノンステップバスの車両数のみが評価指標となっているが、車両が増えればそれでよいか。利用者数など他の数字を考える必要はないか。タクシー等についても考える必要はないか。	③参考に する	すべての利用者が乗り降りしやすいバス環境の実現が重要であることから、乗合バスのうちバリアフリー対応バス車両の割合を100%にすることを目標に評価指標を設定しています。タクシーについては、県の総合計画である「みえ元気プラン」の施策13-11において「UDタクシーの導入率」をKPIに設定しており、今後も引き続き導入を進めていきます。

番号	該当箇所	意見の概要	対応区分	意見に対する考え方
	ページ ( )内は最終案のページ数			
18	84 (90)	各路線の位置づけ・役割としての文章をすべて「地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。」と締められているが、県の姿勢や担当者の心が透けて見えるようなこんな文章で意味があるのか。それよりも各路線の補助に必要な利用者数やそれに対する充足率を書いた方が状況が良くわかるのではないか。	③参考にする	本計画においては、令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正にあわせ、計画における地域間幹線バスの補助システムの位置づけが補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）がなされたことを受けて、別冊の「地域間幹線バス路線一覧」を位置付けています。 地域間幹線バスの運行経費に対する国補助を受けるには、地域公共交通確保維持改善事業による補助が必要である旨を表記しなければならないことから、国の助言を受けて、いずれの路線もこの表記で統一しています。
19	別冊	関西本線活性化利用促進三重県会議について可能であれば取り組みを別冊等で明記したほうが良いのではないか。	①反映する	関西本線に関する利用促進等の取組について、施策2-1のコラムに位置付けました。
20	83 (89)	鈴鹿市駅・鈴鹿駅と白子駅の位置が逆	①反映する	修正しました。
21	90 (96)	伊賀上野駅の位置に上野市駅と表示	①反映する	修正しました。
22	(45)	45ページ「JR関西本線、近鉄大阪線があり、関西圏各都市へのつながりが強い地域です。また、構成する2市の拠点駅を伊賀鉄道がつないでいます。」について、県の考え方は区域マスタープランでもそうだが伊賀市とは隔たりがある。ここはJR草津線を加えるべき。	①反映する	ご意見をふまえ、JR草津線は本県と関西圏をつなぐ路線であることから、追記しました。

番号	該当箇所	意見の概要	対応区分	意見に対する考え方
	ページ ( )内は最終案のページ数			
23		<p>リニア中央新幹線について            現段階では未成線に終わりそうだが、全開通したとして亀山市内完結になるのは明らか。            鈴鹿市長の発言通り、平田町から井田川に延伸しないと厳しい。それでも亀山市と鈴鹿市神戸までの範囲だけだが、そもそも奈良県駅より停車する本数が少ないのに全県波及などありえない。</p>	③参考にする	<p>日本が持続的に発展していくためには、革命的な生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし、さらに高規格道路ネットワーク等とつなげることで、高速交通ネットワークの多重性・代替性が強化され、巨大災害リスクに対するリダンダンシーの確保に資する国家的プロジェクトです。            本県では、リニアがもたらす効果を県全体に波及・発展させるために、リニアとともに本県が歩む将来の「めざす三重の姿」を明らかにするとともに、それを実現するための取組の方向性を示すビジョンとして「三重県リニア基本戦略」をとりまとめているところです。            名古屋・大阪間のルートおよび駅位置などについては、今後、JR東海による環境影響評価の検討の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。            なお、リニア三重県駅（および奈良県駅）への1日の停車本数については、事業主体であるJR東海が開業までに検討を行い決定していくものですが、県としては、運行全体でダイヤ上設定が可能な範囲で最大限の停車を求めていると考えています。</p>
24		<p>関西本線非電化区間について            伊賀市によれば通勤利用者を増やそうと新堂駅南口から高速バスセンターあたりまで実験的に増発するようである。            ただもっと利用者を多く望むなら新駅設置しかないと思う。            JR西日本から第三セクターになればおそらく伊賀上野駅止まり。            伊賀市内では倉部、上市場、新田が候補になってくるのではないか。</p>	③参考にする	<p>名古屋から大阪を結ぶ関西本線は、通勤や通学、観光面、産業面でも大きな役割を担っていることから、今後とも沿線自治体、事業者等と連携し維持・活性化を図っていきます。</p>

番号	該当箇所	意見の概要	対応区分	意見に対する考え方
	ページ ( )内は最終案のページ数			
25	37, 43, 45, 64	リニア中央新幹線は要らない。近鉄もけっこう乗りやすい、とくにイコマをこえている。開業に向けた取組もなるべくやめさすよう。	④反映または参考にするのが難しい	<p>日本が持続的に発展していくためには、革命的な生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし、さらに高規格道路ネットワーク等とつなげることで、高速交通ネットワークの多重性・代替性が強化され、巨大災害リスクに対するリダンダンシーの確保に資する国家的プロジェクトです。</p> <p>本県では、リニアがもたらす効果を県全体に波及・発展させるために、リニアとともに本県が歩む将来の「めざす三重の姿」を明らかにするとともに、それを実現するための取組の方向性を示すビジョンとして「三重県リニア基本戦略」をとりまとめているところです。</p> <p>名古屋・大阪間のルートおよび駅位置などについては、今後、JR東海による環境影響評価の検討の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
26	概要版3頁1の③	リニア中央新幹線をけずる	④反映または参考にするのが難しい	<p>日本が持続的に発展していくためには、革命的な生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし、さらに高規格道路ネットワーク等とつなげることで、高速交通ネットワークの多重性・代替性が強化され、巨大災害リスクに対するリダンダンシーの確保に資する国家的プロジェクトです。</p> <p>本県では、リニアがもたらす効果を県全体に波及・発展させるために、リニアとともに本県が歩む将来の「めざす三重の姿」を明らかにするとともに、それを実現するための取組の方向性を示すビジョンとして「三重県リニア基本戦略」をとりまとめているところです。</p> <p>名古屋・大阪間のルートおよび駅位置などについては、今後、JR東海による環境影響評価の検討の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>