

平成23年度第2回尾鷲市地域公共交通活性化協議会会議録

(議長)

ただいまから、平成23年度第2回尾鷲市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

まず規約第8条第1項の規定によりまして、委員の半数以上の出席がありますので会議が成立しましたことをご報告いたします。また携帯電話はマナーモードの設定をよろしくお願いいたします。

では本日の配布資料について事務局のほうから説明させていただきます。

(事務局)

すみません。事務局の松井です。よろしくお願いします。

それでは配布資料の確認をさせていただきます。本日の会議につきましてはお手元の会議次第、配席図、計画事業に係る事後評価記載様式、平成23年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会補正予算書(第2号)、平成24年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会事業計画、続きまして平成24年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会予算書となりますのでご確認ください。書類に不備等ございましたらお申し付けくださいますようお願いいたします。

(議長)

それでは会議次第に従いまして進めさせていただきます。よろしくお願いします。

まず開会に先立ちまして会長の横田副市長よりごあいさついただきたいところなんですけれども、現在別の会議が長引いているということで会議が終わり次第こちらにこられるということなので、皆さまのご了承の程よろしくお願いします。こられましたらごあいさついただきたいと思います。

それでは先に3番目の議題になりますが、計画事業に係る事後評価についてということで事務局からお願いします。

(事務局)

座って失礼させていただきます。それでは計画事業に係る事後評価について説明をさせていただきます。

事後評価につきましては法定協議会において事業の実施状況の確認、また評価を行い評価等の結果を中部運輸局に報告するとともに、公にすることが義務づけられており、今回委員の皆さまにご報告するものであります。

なお今回お示いたします事後評価に基づき学識経験者等からなる評価検討委員会において二次評価が行われ、評価結果等を通知するとともに、事業計画の見直し等の助言をいただくことになっております。

それでは資料の計画事業に係る事後評価記載様式をご覧ください。

まず最初に総合評価についてであります。こちらは地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備したかについて評価をおこないました。評価内容につきましては、地域の公共交通を活性化させるために、昨年度実施したアンケート調査や、市内13地区における市政懇談会での意見交換を踏まえて策定したふれあいバスの改善方針をもとに、今年度7月に複雑な市街地巡回路線の簡素化、利用者実績のほとんどないバス停の廃止、鉄道との連絡を強化するなど、路線やダイヤの一から天候に左右されにくい陸路への輸送方法の変更を求める地区要望に対応するため、地区住民との意見交換会を実施するなど、地域の主体的な取組みによる公共交通の活性化・再生を通じた個性豊かで活力に満ちた事業を実施している。という評価をさせていただいております。

続きまして2番、計画事業の実施ということで、事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。また、事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。ということに対して評価をさせていただいております。内容は事業計画に基いて、周辺地域から市街地への直通運行及び鉄道へのアクセス路線としての実証運行、公共交通空白地域の解消を目的とした市街地型バスの実証運行を継続事業として実施。実証運行3路線の利用者数及び収支率につきましては、ふれあいバス3路線の「尾鷲地区」が10,240人、収支率14.5%、「八鬼山線」が40.8%、「ハラソ線」が44.0%となっており、前年度の実証運行と比較すると本市の人口がだんだんと減少しているなか、利用者数は822人向上しました。ただ収支率は減少しております。この結果の要因につきましては、前年度と比較して定期券及び回数券の利用者数の増加が挙げられ、住民間においてふれあいバスが定着してきていることが伺えます。

次に大きな3番の具体的成果についてです。こちらは①定められた評価方法・評価基準にしたがって評価事項について事業を評価したか。その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。という部分につきましては、総合連携計画において、収支率の目標数値と下限数値を設定していることから、運賃収入の把握はもとより、毎月の利用実態調査（運行時間別の停留所の乗降人員等を把握）しまして、事業評価を行っております。

続いて②、実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを実証したか。こちらの内容としましては、周辺地域から市街地への直通運行について、地元高校への通学を確保するための路線を構築したことで、実証運行開始後、尾鷲高校入学者の増加が見られたほか、今年度の定期券利用者は月平均で15.9人が利用しており前年度を上回っている。また、通勤定期についても月平均で2.9人が利用しており、収支率向上や通院の確保以外にも通勤・通学などの移動手段を確保するという目標を達成するために適切な事業であると判断されるとしています。次のページをご覧ください。

大きな4番、こちら自立性・持続性ということで①の実施した事業を本格実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。こちらにつきましては内容が、路線バスの実証運行については、全体収支率は35.7%でありました。個々の問題点として、周辺地域から市街地への直通運行については、昨年度市政懇談会等で意見集約をさせていただいて、そのなかでJRとの連絡強化、ダイヤの一部変更、「八鬼山線」「ハラソ線」両路線間での乗り継ぎ等を今年度7月から実施しております。その結果先ほど申し上げたとおり、利用者数は増加しておるんですが、9月の豪雨災害等による運休等もありまして収支率は前年度と比較してほぼ横ばいとなっております。また市街地循環型バスの実証運行についても、今年度7月に利用者の少ないバス停の廃止や複雑な路線系統を簡素化し、またダイヤ変更等を実施しておりますが、利用者数・収支率とも前年度と比較してほぼ横ばいの状態があります。これらの結果から、全体の問題として特に収支率の向上が考えられ、今後、地域懇談会やアンケート調査により利用者ニーズの高い路線・ダイヤの検討や、利用実績のほとんど無いバス停・路線等の変更など、利用者数の増加を図るとともに。運行経費の削減についても検討していかなければいけないという見方をしております。

続きまして事業の実施環境についてであります。①当該事業の本格実施のための財源について検討を行い財源の目処がついたかというところでは、来年度から3路線の運行事業を本格実施するための財源については、国費である地域公共交通確保維持改善事業費補助金及び、尾鷲市からの財政支出により実施をする予定となっております。

続いて②の住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出等、当該事業を本格実施する環境を整備したかという項目につきましては、広報おわせによる公共交通の啓発のほか、各地域で実施する意見交換、市政懇談会等をはじめ、それらを通じてふれあいバスの現状や課題等を市民と共有する機会を設けることで利用促進をはかっていきます。

協賛金拠出については市内の経済状況等により実施出来ていないのが現状ではありますが、今年度9月からは三重県商工振興室の協力のもと、市内の大型スーパーさんにおいて、ふれあいバスを利用した買い物客に対しての割引サービスを週に一度実施していただいております。企業によるふれあいバスを通じた地域貢献活動というのも始まっております。

続きまして大きな5番、住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成というところで①協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっていたか。こちらにつきましては、法定協議会の審議事項については、平成20年第1回協議会で議決されておまして、規約のなかで、旅客運送の協議、連携計画の策定及び変更の協議、連携計画の実施に係る連絡調整、連携計画に位置づけられた事業の実施、その他協議会の目的を達成するために必要なことを定めております。

続きまして②、協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられていたか。こちらにつきましてはこの法定協議会には、住民代表として尾鷲市自治連合会副会長さんのほか、区長会から会長、副会長の2名、老人クラブ会長を選出させていただいております。また、広報おわせ

によるふれあいバスの情報提供や意見募集、必要に応じて行う地区説明会等を通じ、公共交通に関する市民の意識の高まりが見られます。

また、今年度は須賀利地区において現在唯一の地区の公共交通機関となっている巡航船を、天候に左右されにくい陸路輸送への切り替え要望に対応するため、住民との協議を定期的に開催し、これまで約4回開いておりました。紀北町と尾鷲市を結んでいる既存路線である島勝線と須賀利地区をつなぐフィード輸送によるバス路線への変更を来年度秋に行う予定であります。

③計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されていたかという項目になります。こちらは次のページをめくっていただいて、計画事業の実施にあたってはこれまでの調査事業と並行して協議を行っており、平成23年度第1回法定協議会において、計画事業の実績等を報告・審議しているほか、今年度7月に実施した路線及びダイヤの変更、またそれに伴い新規作成した公共交通パンフレットについて審議・承認をしております。また、須賀利地区におけるバス運行の開始について、今年2月に開催予定の法定協議会において協議を行うというふうに報告はしているんですけども、これはまだ先立たなくて来年度の協議会でも詳しく協議をしていただくことになっています。

続きまして④協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されていたか。という部分につきましては法定協議会の議事の傍聴、議事録の公開につきましては、傍聴および会議録等の公開に関する要綱を設置しており、会議の傍聴、会議録等を公開しています。また、その他開催される地区住民との協議の場においても、原則公開とし、地元紙への掲載等により、市全体での情報共有に努めております。

次に⑤地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を本格実施することについて、地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。という部分につきましては、今年度7月に実施したふれあいバス全線の見直しについて、昨年度の利用実態を踏まえ、利用者の増加や収支率向上等を図るための改善内容を作成したうえで、市内13地区における市政懇談会や、高校生利用者に対するアンケート調査の実施等により、改善案について利用者の意見を求め最終的に定めた改善内容となっております。

また、来年度秋から運行を予定している須賀利地区におけるフィードバス運行についても、先ほどご説明させていただいたとおり、これまで4回にわたる地区住民との意見交換会を実施して、基本的な運行内容等について協議をしており、地域への影響が生じないよう意見徴収を行っていることから、実質的な地域での合意形成ができていると考えられます。

次のページ、8ページ以降になるんですが、これは計画事業の計画の土台、参考事業としてふれあいバス3路線の利用実績等を掲載させていただいておりますので、みなさんの方で個別にご覧ください。

以上が事後評価についての説明になります。

(議長)

ありがとうございました。ただ今説明がございましたけれども、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

(松野委員)

国土交通省三重運輸支局の松野と申します。よろしくお願いします。

先ほど事業計画に係る事後評価について事務局の方から説明がございましたが、それにつきましては協議会の事業を協議会が評価して国に提出するという事になっているんですよ。それが、国に1月末までが提出期限なものですから、もうすでに協議会名で国に提出されているお話なんです。ですので協議会においてこれは評価されていない。要するに計画を策定したP (Plan)、実際バスを走らせましたD (Do)、次にCheck、At、要するにこれを評価して次の改善につなげていけないというのがちょっと抜けているんです。先ほど事後評価のなかで項目の大きな4の②番、事業の実施環境、当該事業の本格実施のための財源について検討を行い、財源の目処がつかないということで来年度から地域公共交通確保維持改善事業費補助金が使えますというお話がでできます。そちらの方も同じようにPDCA、これを回っていただかないといけない。しかも今回の会議ではその評価CheckとAt、それを次年度のプランに反映していただかないといけないという形で、評価の方が厳しくなっています。ですので尾鷲市さんの取り組み、非常に評価はしているんですが、プロセス・時期に少々問題があるんじゃないのかなと考えています。

例えば事後評価5番、住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成。協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっていたか。法定協議会の審議事項については、平成20年第1回協議会で議決されておりまして、規約のなかで、旅客運送の協議、連携計画の策定及び変更の協議、連携計画の実施に係る連絡調整、連携計画に位置づけられた事業の実施、その他協議会の目的を達成するために必要なことを定めていると答えています。協議会の方のどのようになっているかというのは地域のことなので国から口出しすることはございません。協議会の方でいろいろお決めになっていただくのは構わない話だと思います。ですので特に事後評価の最終年度、これ平成21年度から3年間取り組まれた評価の最終的な3年間総括の評価なんです。それが事務局の方の案で提出されたのがちょっと問題だったかなというふうに評価していますので、今後国の方のスケジュールとしては、お読みいただいたものについて先ほどからございますけれども、地域公共交通確保維持改善事業の関係で来年度案として評価の方させていただきます。その際にはプロセスの方を、委員会の方から若干質問あった場合には、申し訳ございませんが協議会が提出後であったと説明しないとイケないのかなと考えております。来年度以降この地域公共交通確保維持改善事業を行うのであれば是非このPDCAの部分で協議会の方でしっかりとやっていただくように。これは尾鷲市さんの事業ではなくてあくまで尾鷲市地域公共交通活性化協議会の事業ですので、この協議会の方に市や事業者、国や県が参加するという形になっておりますので、こちらの協議

会ってという形をしっかりとやっていただければと思います。

あと紀北町に連携するお話について、国の方の考え方を申しあげておこうと思いますが、先ほど3カ年で地域公共交通総合連携計画に基づく事業計画に基づく評価なんですよ。その際に国の方に出ている評価事項としては持続可能な交通体系を確立するため、運行費用に対する運賃収入の割合目標値を設定する。路線ごとの数値目標は70%とする。収支率の下限数値を50%とし、下限数値を下回った場合は尾鷲市地域公共交通活性化協議会にて再検討し、地域住民とともに持続可能な路線を確保します。というような形で国の方に事業計画が策定されているんですが、これ1年分しか出ていないのでなんとも言えない部分、収支率が全体で35.7%ということで、これまで以上に果たして適切だったかどうかというのを協議会として考えていただかないといけないのかなと。

次に、連携計画を策定したのが22年の期末、実際は20年度、おそらく平成20年第1回協議会の方で連携計画の策定が進められたのかなと思うんですけど、その前にこの須賀利のお話が載ってなかったと思うんですよ。ですので国の方にお出しいただいている事業計画の計画事業としてやるものは尾鷲地区の巡回バス実証運行、2番目としてふれあいバス八鬼山線の実証運行、3番目として南回り線の実証運行、4番目として尾鷲市公共交通パンフレット及びホームページの製作と、この4事業を計画事業として位置付けられますけど、この中で須賀利のお話が載ってきたということについて、どのようになっているのかというのを協議会でお話いただければと思います。

(議長)

ありがとうございました。

本来であれば提出前に協議会をやっておく必要がある。その経緯についてなにか？

(事務局)

経緯なんですけれども、調整不足で順番が逆になってしまって申し訳ありませんでした。

来年度の新しい地域公共交通確保維持改善事業の補助金の際には協議会の重要性というのを再認識して、これからこういうことが無い様に、事前に協議して報告させていただきたいと考えておりますのでよろしく願いいたします。

(議長)

須賀利地区の計画がありましたら。

(室長)

先ほどのご指摘のなかで、特に最後の方の須賀利バスの運行については当初計画のなかに組み込まれていないというご指摘をうけました。ごもっともなお話なんですけれども、実は須賀利地区バス運行につきましては、須賀利地区の住民の方から1年前に要望書があ

それでは次の議題、平成23年度補正予算（第2号）について事務局からご説明をお願いします。

（事務局）

それでは平成23年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会補正予算（第2号）についてご説明申し上げます。

本補正予算につきましては、国からの地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の交付を受けて伴うものでございます。

補正予算書1ページをご覧ください。歳入、歳出それぞれ743万3千円を追加し、歳入歳出予算の総額を1,835万4千円とするものでございます。

次に5ページをご覧ください。まず歳入でございますけれども1（款）分担金及び負担金、1（目）負担金10万円の減額につきましては、地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の増額に伴う尾鷲市負担金の減額でございます。

その下の2（款）国庫支出金、1（項）国庫補助金、1（目）国庫補助金の753万3千円の増額につきましては地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の交付決定に伴うものでございます。

次に6ページをご覧ください。歳出、2（款）事業費、1（項）事業推進費、1（目）事業推進費の743万3千円の増加につきましては地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の交付決定に伴い尾鷲市受託金を増額するものでございます。

2（目）広報広聴費につきましても補助金の交付額の決定に伴い財源更正を行ったものでございます。

以上が平成23年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会補正予算（第2号）についてでございます。

（議長）

ありがとうございました。何かご質問・ご意見等ございますでしょうか。

では平成23年度補正予算（第2号）についてご承認いただけますでしょうか。それでは提案どおり承認されました。

では続きまして平成24年度事業計画（案）及び当初予算（案）について事務局からご説明をお願いします。

（事務局）

平成24年度の事業計画（案）及び平成24年度当初予算（案）についてご説明申し上げます。

お手元の資料、平成24年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）をご覧ください。

まず項目の1についてでございますけれども会議の開催ということで、これにつきましては今年度のふれあいバス運行費補助につきましては、地域公共交通活性化・再生総合事業という事業が廃止されることが決定しまして経過措置として継続的に支援を受けておりましたけれども、平成23年度に地域公共交通確保維持改善事業が新たに創設されたことに伴いまして、平成24年度6月頃を目途に地域公共交通ネットワーク計画を策定し、国の新たな支援事業に移行したいと考えております。そのため生活交通ネットワーク計画の策定にあたり、地域公共交通活性化協議会を引き続き開催させていただきたいと思っております。

続きまして2、3、4のふれあいバス3路線の運行につきましては3年間の実証実験を経まして、今後も本格運行として継続していくこととしております。

5の須賀利バス運行につきましては平成21年12月に、須賀利地区にバス運行を実現する市民の会の方から須賀利地区のバス運行についての署名運動があった。その署名を受けまして、須賀利地区の地域特性にあわせた公共交通の在り方を検討するためにそれまで4回にわたる検討会を行ってきました。その検討会につきましては三重交通さんが運行しております島勝線とのフィーダ路線の運行のほか、運行ダイヤ、運賃についての概要が決定しまして、先月末に須賀利地区の総意を確認するための住民投票が行われまして賛成多数で可決されております。今月6日には須賀利区の総意として改めてバス運行の要望が提出されております。

今申し上げたような経過がありまして、平成24年10月を目途に須賀利巡航船から須賀利・島勝間フィーダ輸送のバス運行に移行していく予定としております。須賀利地区のバス路線や運賃等の詳細につきましては、今後本協議会におきまして生活交通ネットワーク計画と併せてごお示ししたいと考えております。

次に、尾鷲市地域公共交通パンフレットの作成につきましては、三木里インター線が全線開通することによってダイヤの変更が必要となることが想定されますので、公共交通パンフレットの作成をすることとしています。

最後に7の情報提供についてでございますけれども、引き続きふれあいバスについての情報のほか本協議会の会議内容等をホームページにて配信し、情報提供を行うことにしております。

今まとめました1～7までの事業のスケジュールにつきましては下の表のとおりでございます。協議会の開催につきましては4月～3月まで年間通して協議をお願いしたいと考えております。バスにつきましては1年間継続運行を行います。須賀利バス運行につきましては10月を目途に運行を開始したいと考えておりまして、パンフレットにつきましては三木里インターの開通にあわせて作成したいと考えております。情報提供につきましては随時実施していきたいと思っております。

引き続きまして平成24年度地域公共交通活性化協議会予算書の説明を行いたいと思っております。

2ページをご覧ください。歳入・歳出予算の合計は1,029万7千円となっております。

次に5ページをご覧ください。まず歳入でございますけれども1(款)分担金および負担金、1(項)負担金、1(目)負担金につきましては尾鷲市負担金といたしまして75万7千円を計上しています。

2(款)国庫支出金、1(項)国庫補助金、1(目)国庫補助金につきましては、先ほど説明させていただきましたように地域公共交通確保維持改善事業の補助額等の減額となったため、23年度までの支援事業につきましては地域公共交通活性化・再生総合事業補助金として、953万7千円を計上しております。これにつきましては地域公共交通確保維持改善事業の支援内容等の概要が固まり次第補正対応させていただきたいと考えております。

3(款)繰越金、1(項)繰越金、1(目)繰越金につきましては1千円を計上しております。

4(款)諸収入、1(項)預金利子1(目)預金利子につきましても1千円の計上となっております。2(項)雑入、1(目)雑入につきましても1千円の計上となっております。

歳出でございますけれども、1(款)総務費、1(項)総務管理費、1(目)会議運営費につきましては20万6千円を計上いたしております。節ごとにご説明申し上げますと、報酬に15万9千円、これは委員報酬でございます。

次に旅費でございますが4万1千円、これは委員に対しての費用弁償でございます。需用費の6千円につきましては消耗品費でございます。

同じく2(目)事務局費につきましては2万6千円を計上しております。需用費5千円は消耗品費、役務費2万1千円は通信運搬費4千円と手数料1万7千円でございます。

次に2(款)事業費、1(項)事業推進費、1(目)事業推進費尾鷲市への負担金として941万1千円、2(目)広報広聴費は公共交通パンフレットの作成1万2千部の印刷製本費として50万4千円を計上しています。

3(款)予備費、1(項)予備費、1(目)予備費につきましては15万の計上でございます。以上が平成24年度の事業計画(案)及び24年度予算(案)についての説明でございます。よろしくご審議お願いします。

(議長)

ありがとうございました。一括して説明がありましたが、ご意見・ご質問等ございますでしょうか？

(松野委員) 42:51

すみません。運輸支局から引き続き発言させていただきます。

まず24年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会事業計画というふうにございますが、その前に尾鷲市さんの連携計画っていうのは年度前での策定になっているんでしょうか？

一般的には補助を貰うために皆さん3カ年分しか策定してないという形なものですから、まず協議会がこれから何をしなければいけないのかっていう大元の連携計画っていう尾鷲市全体の交通計画、さらにその上には総合計画だとか尾鷲市さんの交通計画、マスタープランだとかそういったものがあると思うんですけど、そのものに連携計画、鉄道とバスの乗り継ぎどうしましょう、バスとバスの乗り継ぎどうしましょう、というものが連携計画だと。更にその下に来年度予算に組み込まれている地域公共交通確保維持改善事業の予算を貰うためにも、ネットワーク計画っていうそれぞれの運行内容を選ぶための対象となるものだけを打ち出したネットワーク計画っていうのを策定していただく形になるものですから、是非できれば連携計画、尾鷲市さんとしてどういった交通体系のネットワークを考えているかというのをまず確定していただいた上で、そういったネットワーク計画というものを策定していただければと思います。うちの方のネットワーク計画はあくまで運行費の補助だけを対象としておりますので、そういったパンフレットの作成とかについては協議会としてやるのであれば、連携計画の中にそういったものを盛り込んでいただいて、連携計画のもとに24年度はこれをしましょう、25年度はこれをしていきましょうというような協議になっていくのが一番良いのかなというふうに、運輸局としてこういう形で指導していきたいと考えておりますのでよろしくお願いします。

それと先ほど予算の方のお話がありました。歳入の2款の国庫支出金の方で国庫補助金として説明に書いてある公共交通活性化・再生総合事業費補助金、良いのか悪いのかこの事業っていうのはもうありませんので、先ほどからご説明している地域公共交通確保維持改善事業っていうかたちになっていくものですから、実は国の方の予算年度っていうのは10月から9月っていうのが一つの年度なんです。ですので24年度については尾鷲市さんが6月までに確保維持改善事業計画を策定してもらうんですが、国として24年度としてお払いするのは24年度分が決まったら9月まででの半年分しかお払いしないんですよ。ですのでその部分が反映されているのかどうかその部分が聞きたいんです。

補助金は事業所に対してお支払いするものですから、三重交通さんが走らせてる部分については三重交通さんに直接お支払いするので、あくまで市のふれあいバスに関する話しだけになってくると思うんですが。

(事務局)

先ほどのご指摘につきましては、この予算を作った段階では詳細がそこまでできておりませんでしたので、今後詳細を交えた補正予算対応で報告させていただきまして、そちらの方をこの協議会で諮っていきたく思いますのでよろしくお願いします。

(議長)

ではそういった形で対応していくということなのですが、最初お話がありました連携計画等のことにつきましてはよろしいでしょうか？

(事務局)

連携計画につきましては、尾鷲市の方はコミュニティバスの路線構築について協議会の方で計画していければなあと考えておるんですが、三重県さんの方では幹線バス、市町村間にまたがるバスに力をいただいておりますということで、この幹線バスと例えば島勝線とか尾鷲長島線、あとJRさんなど連携できるコミュニティバスの構築を目指していきたいと考えておりますのでよろしくお願いします。

(事務局)

先ほどの松野様のご指摘につきましては、第6次総合計画を平成24年度から公共交通の部門を策定し、先ほど連携計画につきましては今年度で終了となっておりますが、今回計画の見直しのところがまだはいつておりませんので、本来見直すべきというご指摘もあると思いますが、平成24年度から始まるものにつきまして見直しの方させていただきながら、その中でネットワーク計画の策定ということもしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

(議長)

ありがとうございます。他にご質問等ございませんか？
補助金の使い方であるとか対象が変わるということで、その使い方などで何かありましたら。

(事務局)

そうですね。補助金が支払われる先が違ってきまして、例えばハラソ線、八鬼山線に関しては、補助金っていうのは今委託させていただいている事業者さんである三重交通さんの方に補助金が入る形になりまして、市内のふれあいバス、尾鷲地区につきましては市町村有償運送をやらせていただいている尾鷲市に補助金が入る予定となっております。

(松野委員)

今まで　　で国の方の補助事業っていうものは　　訳でございますが、皆さんご存じの仕分け事業っていうので、こんなものはいらないという話になった訳ですが、それで昨年度鑑定結果ということで予算　　国が　　というような事業には予算がたくさんございますけれども、今年は経過措置でまだ1年間継続してきましたが、公共交通活性化・再生総合事業予算については今年度限り。現在すでに始まっていますけれども確保維持改善事業費、どちらかと言いますと活性化・再生事業につきましては立ち上がり3年間

だけの計画でございますが、要するに運行費のほかにパンフレットの作成費だとか、バス停の手入れといった初期投資に伴う部分の広報だとかそういった部分にわりと使えたんですが、もうこれはだめっていうことであくまで運行費補助だけになりました。

あと事業費の半分を補助しようという形になっていたんですが、今度は欠損額の半分の補助しようという形になりました。コミュニティバスは欠損がほとんどだったのである程度条件を決めたうえで欠損額の半分としました。あくまで地域間幹線系統、県さんが今計画のほう策定している　　でございますが、あくまでこれを補完するものとしてやるものですので、幹線系統の半分をフィード系統の上限として全国の市町さん個々の要望に答えていきたいと思いますという形になっておりますので、以前の活性化・再生事業に比べてそちらの部分の額がかなり減るのではないかというふうに私は考えております。実際計算してみないと分からないこともございますのでその部分は分かりませんが、先ほどもおっしゃったとおり事業費、事業自体に出そうという形になるものですから、あくまで三重交通さんに運行を委託している系統については、今までは協議会の方にお金が支払われていたんですが、活性化協議会は法人格は持っておりませんので、お金は入りませんよという話になるものですから、あくまで事業を実施される市や、三重交通さんの方に直接お支払いするというような形で基本的に運行費の補助だけ、欠損額の半分だけです。対象っていうのは直接事業者さんの方にお支払いしますよというような形で制度が変わってくるという形になります。

もう一つ地域交通活性化・再生事業に似ているところがPDCA、先ほどお話をさせていただきましたけど、例えば尾鷲市さんが今後事業を行い事業費補助を得ようとするのであれば、まず計画を策定していただく。そして目標値を定める。それについて運行しました。例えば24年度ですと24年度4月～9月まで運行を行い、それに対して目標に対してどのような結果だったかを皆さんで議論する。それについてなぜ目標を達成できなかったか、そのためには何ができるかを協議会の方で考えていただいて、それを次年度の計画に反映していただく。このような形でPDCAサイクルを繰り返していただくというような形でよろしくをお願いします。

(議長)

ありがとうございます。そのほかご質問ご意見等ございませんでしょうか？

(三重県交通政策室)

すみません。わたし不勉強で基本的なことをお伺いしますが、国の方に提出された評価っていうのは1月までに出されてるということで、お出しいただいた別紙3っていうのはもう変更はできないということですよ？

収支率が5割を目標にしているのに3割5分くらいしか無いので、それに対しての評価というの見直しはどうなってるのかという話があったと思うんですが、それに対し

ての釈明というのはもう受けられないんですか？

(松野委員)

尾鷲市さんとしては収支率の指標よりも実際の利用客の増加とかがあるというような評価をされているようですので、事業評価では結果、この3年間やってきた事業に対してどのように評価されているのか、目標に対してどのように位置付けられているのかよく分からない部分が出てきてはいるのですが、尾鷲市さんの方としてはこれはなくてはならない事業だという感覚はお持ちだと。

(三重県交通政策室)

評価で補助金の額とか変わってくるものなのでしょうか？それは変わらないのなら結構です。

県下では収支率はだいたい2割程度なんです。ですから尾鷲市さんは3割5分ですのでそれなりに頑張られておられる、という話が協議会であったということだけ記憶していただけかなと思います。

(議長)

ありがとうございました。ほかに無いでしょうか？それでは平成24年度事業計画（案）及び平成24年度予算（案）についてご承認いただけますでしょうか？

それでは両案に対して原案どおり承認されました。

それでは最後、その他について何かございますでしょうか？

(上村委員)

その他ということで、私、老人クラブを代表してこの場に立たせていただいているのですが、先ほどお話があった3年間のバスの試行運行、その間に高齢者の意見も取り入れていただきまして、議論も何回かされて改善はされています。特にJRとの連繋の問題とかバス停の問題、路線の問題等について、今回報告されましたように改善もされています。

しかし私たち高齢者っていうのは、やはり国の方の交付金の　　というより、まず車社会でございます。そういうことで収支金についても重要だと思うんですけども、現在高齢者の交通事故が非常に多いということで、交通事故の予防も含めて、運転に対する不安も高齢者は大きいです。そういうことで最近の傾向として免許証の返上が増えてきていると聞いております。そうなる　と必然的に足の確保の問題が高齢者には大変大事になってきます。そういうことでこの協議会を通じていろいろと要望も出しておるんですけど、これからもきめ細かいダイヤの問題とか路線の延長、今回須賀利の問題が解決される訳ですけども、例えば市内　　そういう声を良く聞きます。そういうことも含めましてもちろん収支率の問題もある訳ですけど、利用者が増えてきているという報告も受けました。

そういうことも考慮したこれからの計画を作っていただきたいと思います。

(議長)

ありがとうございました。他にないでしょうか？

(委員)

免許返上された方は三交さんだかの割引き制度がありますよね？そういうのをPRしていただいたらどうかなと思います。

今日9時に電車がついたのでふれあいバスに乗ってきたんですけども、光が丘へ行く便で5名乗っていらっしゃいました。皆さん病院に向かわれておったんですけども、この団地からもあの団地からも要望はあるという話はでていました。でも乗っている人の言い分で言うと、やっぱり乗らないかなという話がありました。引いたら安心だという思いがあるんだと思うんですけども、引いても乗らないというのであれば自治体でも悩みの種なので、ある程度の覚悟っていうのは 全部市役所さんにまくとキツイかなと思って聞かせてもらいました。

(豊田委員)

すみません。尾鷲警察交通課の豊田です。

私この会議で、前回バス停の関係を言わせてもらったんですけども、特にこの42号線のスーパー前のところで南紀バス、路線バスが本線上がバス停になっている。

本線上にバスが停車して乗降するというのは非常に危険がある。

事故があつてからでは遅いのでご配慮をよろしくお願いします。

(議長)

他にご質問等がないようですので、以上をもちまして、本日の「尾鷲市地域公共交通活性化協議会」を閉会させていただきます。お疲れ様でした。