

令和3年度  
第3回  
会議次第

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

# 平成3年度第3回尾鷲市地域公共交通活性化協議会

## 会 議 次 第

日 時：令和4年1月19日（水）

13：30～15：30

場 所：尾鷲市防災センター 2階 会議  
室

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 事業評価について（資料1）
- 4 バス停の位置及び路線の変更について（資料2・3）
- 5 ふれあいバス須賀利地区の路線延長及びバス停の新設の事前報告について（資料4）
- 6 尾鷲市地域公共交通計画の素案について（資料5）
- 7 その他
- 8 閉会

○令和3年度第3回尾鷲市地域公共交通活性化協議会 出席者名簿

役職名	氏名	団体名	備考
会長	下村 新吾	尾鷲市副市長	
副会長	佐野 茂機	尾鷲市区長会会長	
座長	豊福 裕二	三重大学人文学部教授	
監事	服部 敬	尾鷲市自治会連合会会長	
	大西 正隆	尾鷲市老人クラブ連合会	
委員	濱中 靖人	尾鷲市区長会副会長	
	中川 康司	三重交通株式会社 南紀営業所長	
	中西 義雄	三重県旅客自動車協会 紀北支部長 株式会社クリスタルタクシー取締役	
	内田 裕之	三交南紀交通労働組合執行委員長	
	鈴木 博行	国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官	
	上前 晃司	尾鷲警察署交通課長	代理 主任 時田 洋行
	羽田 綾乃	三重県地域連携部交通政策課長	代理 係長 濱口 竜一
	大鷲 浩己	国土交通省中部地方整備局紀勢国道事務所 計画課長	
	松本 英之	三重県尾鷲建設事務所長	

※下線は新たに就任した委員

○随員 三重交通株式会社南紀営業所 係長 津田 大輔

○オブザーバー

三重交通株式会社 自家用営業部 部長 大井 秀寿

河村 明洋

○事務局

尾鷲市政策調整課

課長 三鬼 望

課長補佐兼係長 濱田 一多朗

主査 川上 真

主任 片原 敏貴

開会：午後1時30分

## 1 開会

### (豊福座長)

定刻となりましたので、ただいまから令和3年度第3回尾鷲市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。

本日の会議ですが、ただ今の出席者は14名であります。規約第8条第1項の規定により、委員の半数以上の出席がありますので、会議が成立していることを報告いたします。また、今回、委員の変更はございませんので紹介は割愛させていただきます。

そしてオブザーバーとしましては、三重交通 自家用営業部より、部長の大井 秀寿さま、河村 明洋さまに出席いただいております。自家用営業部はふれあいバスの尾鷲地区と須賀利地区の指定管理を受けていただいておりますので、今回につきましてもご出席をお願いしたところであります。

次に、本日配布している資料につきまして、事務局より連絡があります。

### (事務局長)

本協議会事務局長の尾鷲市政策調整課長、三鬼と申します。どうぞよろしく申し上げます。

また、本日は、事務局として、課長補佐兼係長の濱田と、事務担当の川上と片原が出席しております。どうぞよろしく申し上げます。配付資料につきましては、担当より説明いたします。

### (事務局)

それでは、会議資料の確認をさせていただきます。

本日の会議資料としましては、「会議次第」、「委員名簿」、「配席図」、資料1についての訂正の資料、それから事前に送付させていただいた「資料1 令和3年度地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要」、「資料2 ふれあいバス尾鷲地区「市役所前」バス停の位置及び路線の変更案」、「資料3 ふれあいバス八鬼山・ハラソ線「尾鷲市病院前」バス停の位置の変更案について」、「資料4 ふれあいバス須賀利地区路線延長及びバス停の新設箇所案について」、「資料5 尾鷲市地域公共交通計画の素案について」、三重運輸支局様より追加で感染対策のチラシを1枚配布させていただいております。これらの資料について、不足やお忘れの方がございましたら、事務局までお申し付けくださいますようお願いいたします。

資料の確認は以上です。

## 2 会長挨拶

### (豊福座長)

それでは本日の会議でございますが、会議次第に従いまして進行させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

まずは会議次第の2で、本協議会の会長からご挨拶いただきたいと存じます。

#### (下村会長)

皆様こんにちは。本協議会の会長をさせていただいております、尾鷲市副市長の下村でございます。

本日はお忙しいところ、本年度第3回目の尾鷲市地域公共交通活性化協議会にお集まりいただきありがとうございます。

さて、本日の協議会では、例年行っております事業評価について、それから尾鷲総合病院前の国道42号の路側帯工事期間終了後における、バス停の移設などについて、そして、前回皆さま方に頂きましたご意見や、市民アンケート、利用者アンケート、更には市内14か所計15回にわたり、おこなってまいりました『公共交通に関する懇談会』の結果を踏まえ、作成いたしました『尾鷲市地域公共交通計画』の素案について、事務局より説明いただき、皆さままで協議していきたいと存じます。

本協議会といたしましても、より良い計画としていきたいと考えておりますので、忌憚のないご意見をいただければと考えております。

本日はどうぞ、よろしくお願いいたします。

### 3 事業評価について

#### (豊福座長)

それでは、議事に入っていきたいと思えます。

会議次第の3の、「事業評価について」、事務局より説明をお願いします。

#### (事務局)

それでは、「事業評価について」、説明させていただきます。

「資料1 令和3年度地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要」をご覧ください。

事業の実施状況の確認、目標達成状況等の評価を行うことによって、補助対象事業がより効果的、効率的に推進されることを目的とし、協議会は毎年度補助対象事業ごとに評価を行い、その結果については、毎年、地方運輸局に報告するとともに、公表することとなっております。

まず、2ページの直近の二次評価の活用・対応状況ですが、一番左側の列に昨年度実施した自己評価に対する、運輸局様の二次評価の結果がございます。利用者アンケートによるニーズ把握からの対応につきましては、一定の評価をいただけた事項ですので、今後も継続して参ります。

真ん中の行につきましては、現在策定中の「尾鷲市地域公共交通計画」について、昨年の方第3者評価でも、数年に一度は利用者以外の声も聞く必要があるとのご意見をいただいた

ということもあり、市民無作為抽出の1,000人アンケートを実施、また、市内14カ所の地区で合計15回の「公共交通に関する市民懇談会」を実施、更には、既存事業者、他の交通事業者、民間事業者、社会福祉協議会などの関係団体と、持続可能な交通体系の構築に向け検討を実施してきました。これらを踏まえたなかで、次期公共交通計画を策定し、適切な目標を設定したうえで持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいきたいと考えております。

一番下の新型コロナウイルス対策のPRにつきましては、車内等々でもしっかりと感染症対策を講じ、その旨掲示等しておりますが、今後は他の利用促進策も交えながら新型コロナウイルス対策のPRとともに行っていき、利用増進に繋がりたいと考えております。

3ページをご覧ください。

協議会が目指す地域公共交通の姿ですが、ここには平成29年3月に策定した「尾鷲市地域公共交通網形成計画」における目標や基本方針、方向性を記載しております。

4ページをご覧ください。

目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容について、今までに実施してきた主な取組みを記載しております。

令和2、3年度の取り組みといたしましては、市民無作為抽出1,000人に対しアンケート実施、既存事業者、他の交通事業者、民間事業者、社会福祉協議会など関係団体と持続可能な交通体系の構築に向け検討を実施、スマートフォンアプリ「ミライロID」連携市内14か所合計15回の「公共交通に関する市民懇談会」実施となっております。

5ページと6ページは、計画の達成状況の評価とその結果について記載しております。地域公共交通網形成計画における5つの評価指標に対して、その達成状況がどうであったか、また、その要因は何かの評価を実施しました。

5つの指標のうち、5ページの項目1,2については、「地域公共交通確保維持改善事業」における目標、すなわち地域内フィーダー系統確保維持計画に記載している目標でもあります。

項目1ふれあいバスの利用者満足度については、毎年、利用者アンケートを実施しており、その回答が満足なら2点、やや満足なら1点、普通なら0点、やや不満なら-1点、不満なら-2点と点数付けし、各路線の平均値と、4路線の平均値を出しております。

地域公共交通網形成計画では、令和3年度における4路線平均の満足度の目標値を設定しており、フィーダー計画では、毎年度の各路線及び4路線平均の目標値を設定しております。

グラフにも表しております計画5年間の推移をご覧ください。令和2年には地域公共交通網形成計画上の達成目標を一時的に達成しているものの、令和3年度には満足度は下降し、目標値を下回っています。また、須賀利地区以外は同じ傾向で推移しており、令和元年のダイヤ改正などで上昇した満足度が、聞き取りなどから午後の便が他の便に比べても時間が空きすぎているなどの声が引き続き多いなど、ニーズに対応できていなかった部分があることなどが令和3年度の満足度に影響していると考えており、特に須賀利線において

は、総合病院への直行便を設定し満足度が一時的に上がったが、現在では直行便の増便や路線の延長、停留所の増設など新たなニーズに対応できていないことが目標を下回った要因ではないかと考えております。

項目2は、地区センター管内から尾鷲高校への通学確保ということで、地区センター管内からバスに乗って通学されている学生さんの割合を指標としたものです。これについては、過去の年度において、すでに地域公共交通網形成計画の令和3年度の目標値である30%を超えたため、フィーダー計画においては令和3年度の目標値を50%と設定したのですが、随時ダイヤ改正をしながらも基本目標である「人口減少時代にも持続可能な公共交通を確保し、定住促進・地域の活性化を目指す」ため、これまでも通学時間帯の便を確保しているところではございますが、地区センター管内の学生が急激に減少するとともに実績値も0%となっております。

次の6ページの指標3、4、5につきましては、利用者数に関する目標となります。

項目3、4は、公共交通相互の連携強化により地域の利便性を向上させるための指標です。3については、コロナウイルスの影響により利用者が大幅に減少し、令和3年度については昨年度よりもさらに利用者が減少しています。4については尾鷲駅での接続を考慮したダイヤ編成により、令和元年度に目標値を達成したものと考えますが、令和2年度以降についてはコロナウイルスの影響により減少しております。

項目5については、熊野古道イベントに合わせた利用案内など、観光施策と連携してきたことで徐々に利用者は増加し令和元年度に目標を達成、こちらについても令和2年度以降はコロナウイルスの影響が懸念されたものの、令和2年度については利用者を伸ばし、116.8%となっております。

なお、ふれあいバスの令和3年度の利用者は、令和3年4月から令和4年3月までをカウントしますので年度途中と記載しており、路線バスの利用者は令和2年10月から令和3年9月をカウントしますので、実績値を記載しております。

これらを受けて次の7ページ以降に、自己評価から得られた課題と対応方針について、記載しております。

まずニーズへの対応でございますが、毎年度行っている利用者アンケート調査では、今年度につきましては、計画策定の年度という事もあり、より詳細な利用者ニーズの把握に努めるため、満足度の評価を、「運賃」、「本数」、「時間帯」、「経路」、「バス停位置」、「乗り継ぎのしやすさ」、「待合環境」の7項目に細分化して行いました。

その中で最も多いニーズは、「本数」及び「時間帯」であり、一番活動の多い昼間の時間帯で、八鬼山・ハラソ線の2便と3便の間が、尾鷲地区では4便と5便の間が4、5時間程度間隔があり、それに関する不満が多いことが聞き取りや懇談会の意見などから分かりました。これにつきましては、新たな地域公共交通計画の策定をしていく中で、しっかりと検討し、より利便性が高く持続可能なダイヤ・ルートを目指してまいりたいと考えております。

また、そのほかのニーズとしては、引き続き停留所へのベンチ設置など、待ち時間におけ

る利便性向上の声も多くみられました。これにつきましては、以前よりお話をさせていただいておりました「尾鷲市病院前」停留所については、実現することができたことから、今後は円滑にバス停の移設が行えるよう周知を徹底して行っていきたいと考えております。また、他にイスの要望があったものについては、置くことが可能なスペースがあるものについては、丸太などを置き、地区によっては近隣の方の好意でこれにコンパネを打ちベンチ代わりにするなど、経費をかけずに出来ることから随時対応を行うなど今後についても、利便性の向上に努めていきたいと考えております。

8ページをご覧ください。

感染症対策と利用促進策でございます。先ほどの乗車実績からもおわかりいただけますように、コロナ禍により大きく利用者数が減少しており、これを何とか令和元年度ベースに戻すためにも、2ページの直近の2次評価の意見にもありましたように、しっかりと新型コロナウイルス感染症対策を講じ、それをPRしつつ利用促進を行わなければなりません。公共交通に関する懇談会の中でも、時刻表の見方が分からなかったり、時刻表の見方が分かれば、便利に使うことができると分かった市民の方がいたことなどから、やはりまずは、「乗り方教室」を開催し、新型コロナウイルス感染症対策を実施していることなどの周知とともに、市民の利用促進を図っていく必要があると考えております。

また、そのような中でも利用者が伸びている「ふれあいバスの観光拠点での乗降客数」については、観光入込客数が激減していることから、他所の観光地へなかなか行くことができなかった市内の方が、ふれあいバスを利用して「夢古道（温浴施設等）」など市内の観光地へ行ったことが推測されることから、今後も市内で行われるイベントなどについて、より一層公共交通との連携を図るとともに、観光客が戻ってくることを予測し、ウィズコロナ・アフターコロナに向けた取り組みも検討していかなければならないと考えております。

最後に持続可能な公共交通体系の構築であります。これまでの方針も踏まえ、公共交通を持続可能なものとするために、安全・安心に利用できる乗車環境の仕組みや公共交通のあり方について、事業者からの提案を踏まえ現在検討を行っており、今後は、先ず計画策定の中で捉えた住民・利用者ニーズを踏まえたダイヤ、路線の見直しを行っていき、令和4年度以降は、次期公共交通計画に基づき、福祉、観光など他の分野と連携を深めながら、更に路線バス、鉄道、タクシーなど地域の交通を担う主体が持続的に共存共栄できるよう取り組みを進めていきたいと考えております。

ページ以降、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）と、事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連についての資料がございますが、これらはただいま説明した内容の概要となりますので、説明は割愛させていただきます。

これらの資料につきましては、本日ご承認をいただきましたら、運輸局に提出いたしますことを申し添えます。

以上で、「事業評価について」の説明を終わります。

**(豊福座長)**

事業評価については以上のとおりですが、これまでの説明に対して、何かご質問やご意見等がございましたらご発言をいただきたいと存じます。

**(服部委員)**

この資料大変良くできていると思うのですが、例えば5ページのグラフの見方が良く分からないのですが、満足度の何が何点でということですが、これはどこかに書いてもらっていますか。評価の仕方の説明を。

**(事務局)**

評価の点数基準は、載ってございません。只今の説明の口頭で言わせて頂いた満足と言う回答は2点。

**(服部委員)**

それが分かっていたら見方も分かるかなと思いましたが、資料だけ貰って家で眺めていても分からないままで、ここへ参加させてもらっているんですけど、説明された時にそれならと思ってどこかに書いてあるかなと思って探しながら聞かせてもらったんですけど、そうでもなかった。逆に良かった、ここに書いてありますよと言われたらしょんぼりしてたなと思って。

**(事務局)**

分かりました。ありがとうございます。

**(鈴木委員)**

評価の内容としては、須賀利地区以外は同じ傾向で推移しているというご説明だったんですけど、グラフ見ると尾鷲地区の令和2年のだけ飛び出ている高い数字が出ているんですけど、この辺は何か要因があったのでしょうか。今年度また戻っているというのが、何か2年度だけ特筆すべき要因があったのかどうか教えてください。

**(事務局)**

令和元年度に時刻表の改正を行ってございまして、直接的には尾鷲地区を大きく改善したものではないんですが、令和2年度他の線と同じように、それにより満足度が向上したと考えております。この突出した尾鷲地区だけ向上した要因というものは、その中で起こったことなのかなというふうに分析はしております。

**(鈴木委員)**

そうすると、今年度戻ったというのも特に理由というのは、思いつくものはないということですかね。

**(事務局)**

利用者アンケートですので、これは大変申し訳ない、これは国の方からも言われていることなんですけど、その場で我々が乗車をしてアンケートを取っていきますので、実はその取り方次第によって、満足と不満と言う言葉が分かれてしまいます。アンケートの取り方によって、突出して当然良くなった、色々改善されて良くなった部分もあるし、アンケートの聞き方自体によって、振れ幅が大きくなってしまっているのが要因かと思うので、こちらも必要な指標であると理解しているんですけど、今後新しい計画を作る時にはアンケートの指標の在り方については検討させて頂きたいなという項目の一つではあります。

**(鈴木委員)**

分かりました。ありがとうございます。

**(豊福座長)**

はい、後の素案の検討のところでもた少しお話があるかと思いますが、サンプルの数もありますし、答えた方のアンケートによってもかなりぶれる傾向があるのはそうかなと思います。他はよろしいでしょうか。

**(大鷲委員)**

6ページの5番の「ふれあいバスの観光拠点での乗降客数」のところは、令和2年度が大きく伸びているという話で、その次の次のページで解説に夢古道の利用が増えたのではないかというような分析をされてますけども、それ以外の場所はどうなのでしょう。増えているところはあつたりするのでしょうか。

**(事務局)**

こちらの計画のサンプルは熊野古道、及び夢古道、向井のバス停のみのサンプルとなっております。

**(大鷲委員)**

健康ブームだとか、コロナ禍の中でのアウトドアブームの話の中で、他の観光施設の乗降客数が増えるとかそういうのは分からないのですね。

**(事務局)**

そうですね、この数字の中では。

**(大鷲委員)**

一ヶ所だけなんですね。分かりました、ありがとうございます。

**(豊福座長)**

これは先ほどの説明ですと、市内の方が特に利用されたということですか。

**(事務局)**

そうですね、もちろんバス停の一つですので、観光目当てではないお客様も乗降しますので、単純にそれだけ伸びたとは言いきれない部分もあるんですが、そのように伸びていることは事実です。

**(豊福座長)**

他にありませんでしょうか。それでは、「事業評価について」お諮りさせていただきます。この件について、ご承認いただけますか。

(一同)

異議なし。

**(豊福座長)**

ありがとうございます。「事業評価について」は、原案のとおり承認いたします。

#### 4 バス停の位置及び路線の変更について

**(豊福座長)**

続きまして、会議次第の4の「バス停の位置及び路線の変更について」、事務局より説明をお願いします。

**(事務局)**

それでは、「バス停の位置及び路線の変更について」ご説明いたします。

「資料2 ふれあいバス尾鷲地区「市役所前」バス停の位置及び路線の変更案」をご覧ください。

昨年よりご報告させていただいておりました、利用者の利便性とバス運行上の安全性の向上から行っております、バス停「尾鷲総合病院」前の国道42号の拡幅についてですが、用地を地権者より買い受け、現在紀勢国道事務所により、交通安全整備工事として現在工事中であります。

工事期間が2月末までを予定しており、これにより、ふれあいバス尾鷲地区の上下線バス停「尾鷲総合病院」とふれあいバス八鬼山・ハラソ線、及び三重交道路線バスの上り線バス停「尾鷲市病院前」が工事後、尾鷲総合病院前に統一され、屋根とベンチのある待合環境で安全な乗降が出来ることとなります。

この尾鷲総合病院前は、尾鷲市内でも最も交通量が多い箇所の一つであり、これまで事故や危険な場面は無かったものの、資料2の地図にもございますとおり、上下線とも対向車線を横断し、尾鷲総合病院前のバス停に進入しており、部分的にですが安全上の懸念がありました。

このことから、工事の終了を機に、資料2の2ページにございますように、一つ手前のバス停「市役所前」のバス停を市役所の敷地内に移設することにより、赤色の路線を通り、尾鷲総合病院前の交差点を、信号で左折、そのまま走行車線からバス停「尾鷲総合病院」へ進入、停車し、次のバス停「大滝」へ向かうことで、運行上の安全性を向上させるため、バス停「市役所前」の移設を行いたいものであります。

また、上り線におきましても同様に、バス停「尾鷲総合病院」へ進入する際と発車する際の2度にわたって、対向車線を横断していたことから、黄色の路線に変更することにより、いずれも尾鷲総合病院前の交差点信号で安全に右折し、一度も対向車線を横断することなく、運行できるものとなります。

なお、この変更による運行回数及び運行時刻に変更はございません。

続きまして、「資料3 ふれあいバス八鬼山・ハラソ線「尾鷲市病院前」バス停の位置の変更案」をご覧ください。

こちらは先ほども申しあげましたように、工事終了後に、現在のパーティハウス前から尾鷲総合病院前に移設することにより、屋根とベンチのある待合環境で安全な乗降が出来ることから、利用者の利便性とバス運行上の安全性の向上のため、移設するものであります。

この変更により、運行回数、路線、及び運行時刻に変更はありません。

変更予定日は、本年3月1日であります。

以上で、「バス停の位置及び路線の変更について」の説明を終わります。

#### (豊福座長)

ただいま、事務局より説明がりましたが、これまでの説明に対して、何かご質問やご意見等がございましたらご発言をいただきたいと存じます。

#### (鈴木委員)

資料3のでバス停が尾鷲総合病院前の玄関のところに移設されるということなんですけど、資料2の変更後のところでは病院のところに入りこんでいる形になっているんですけど、こちらの資料3はそのまま道路上真っ直ぐ行っているのですが、これは停留所は道路上になるということか、それとも同じ場所で中に入りこむということですか。あと、運賃変更

ないですよという確認です。

**(事務局)**

運賃の変更はございません。バス停につきましては資料2、資料3若干違ってはいますが、中に若干入るといことです。車線から路側帯を作りましたので内に入るという形になります。

**(鈴木委員)**

入りこむ場所は病院の敷地内ですか。道路上。

**(事務局)**

道路敷になります。個人の民有地を買わせて頂いたので、工事した時点で、拡幅工事で道路敷として、官報にも掲載して頂いておりますので、道路敷となります。

**(豊福座長)**

他にご意見はありませんか。それでは、お諮りさせていただきます。「バス停の位置及び路線の変更について」、ご承認いただけますか。

**(一同)**

異議なし。

**(豊福座長)**

ありがとうございます。「バス停の位置及び路線の変更について」は、原案のとおり承認いたします。

**5 ふれあいバス須賀利地区の路線延長及び停留所の新設の事前報告について**

**(豊福座長)**

続きまして、会議次第の5、「ふれあいバス須賀利地区の路線延長及び停留所の新設の事前報告について」事務局より説明をお願いします。

**(事務局)**

それでは、「ふれあいバス須賀利地区の路線延長及び停留所の新設の事前報告について」ご説明いたします。

こちらの変更につきましては、運行時刻にも変更が生じるため、時刻表の改正が必要となりますが、現在作成中であるため、現状ご報告とさせていただきます。次回改めましてお伺いさせていただきたいと考えております。

「資料4 ふれあいバス須賀利地区路線延長及びバス停の新設箇所案」をご覧ください。こちらは以前より須賀利地区の住民の方から強く要望があり、先般の「公共交通に関する市民懇談会」でも多数の方から要望があがった事項であります。

資料4の1ページ、現行ふれあいバス須賀利地区の須賀利側の終点「旧小学校前」バス停から、旧須賀利小学校の敷地奥の集落（西の浜地区）隣接地にバス停を新設し、約165m路線を延長するものであります。

バス停設置場所及び運行経路につきましては、現地で交通事業者立ち合いの上で検討した結果、現時点では、市道上には転回・一時停車場所ともに適地がございませんでしたので、ふれあいバスは、バス停「旧小学校前」から小学校敷地内の砂利が敷かれた部分を走行し、敷地内の集落に一番近い場所で停車し、そのまま敷地内で転回、折り返し運行する予定であります。

尾鷲市の高齢化率は、現在、全体で44%を超えている状況ですが、須賀利町におきましては、85.9%と非常に高い高齢化率となっており、長い距離の歩行も困難であるという声もあることから、バス停までの距離をカバーすることにより、よりこの地区にあった利便性の向上が図られると考えております。

続いて2ページをご覧ください。現行ふれあいバス須賀利地区の島勝側の終点「島勝」バス停から、郵便局や診療所のある紀北町の島勝集会所にバス停を新設し、約340m路線を延長するものであります。

こちらにつきましても、先般の「公共交通に関する市民懇談会」などで、郵便局や診療所のない須賀利地区で目的となる場所の近くにバス停がなく、現在のバス停「島勝」から200mほど離れていることから移動に難儀しているのご意見が多くあったことから、路線を集会所まで延長し、バス停を新設することで、利便性の向上が図られると考えております。

こちらにつきましても、現地において紀北町職員、島勝集会所の指定管理者である島勝区長、交通事業者立ち合いのもと、島勝集会所の敷地内を転回・一時停車場所として活用させていただくことについて協議させていただき、町有地であることから、紀北町の所管課及び島勝区の区長に承諾いただいたことから、現在、事務手続きを行っております。

これら2つの路線の延長につきましては、バス停の新設、ダイヤ改正を行う必要があることから、次回の協議会にて諮らせていただき、ご協議いただきたいと思いますと考えております。

変更予定日は、本年4月1日であります。

以上で、現時点でのご報告とさせていただきます。

なお、最後に、昨年12月17日から本年1月11日まで、市内14か所、15回にわたり開催させていただきました「公共交通に関する市民懇談会」において、各地域の皆さまから非常に多くのご意見を頂戴いたしました。

頂きましたご意見につきましては、現在、交通事業者とも情報共有を図り、運行経費等費用負担額も考慮しながら、高齢化が進展しております各地域の皆さまの移動手段を確保し、少しでも利便性の向上が図れるよう見直し検討を進めているところであります。

今回の須賀利地区の見直しにつきましては、現状のダイヤなどに大幅な変更を伴うものではありませんでしたので、少しでも早く地域の皆さまの利便性の向上につなげるために実施させていただいたものでありますので、ご理解をよろしくお願いします。

**(豊福座長)**

ただいま、事務局より説明がありましたが、これに関して、何かご質問やご意見等がございましたらご発言をいただきたいと存じます。

無いようですので、次の事項に移りたいと思います。

## 6 尾鷲市地域公共交通計画の素案について

**(豊福座長)**

それでは、続きまして会議次第の6、「尾鷲市地域公共交通計画の素案について」事務局より説明をお願いします。

**(事務局)**

それでは、「尾鷲市地域公共交通計画の素案について」ご説明いたします。

「資料5 尾鷲市地域公共交通計画素案」をご覧ください。

まず、今回の素案を作成する前段として、昨年12月17日から今年の1月11日まで、市内14か所において合計15回の、地域別の公共交通に関する市民懇談会を開催しました。この素案は、その懇談会の結果や、前回の協議会で説明させていただきました、地域公共交通に関するアンケート調査や利用者アンケート調査の結果、また交通事業者様や社会福協議会と協議をさせていただいた内容をもとに、今回皆様にご意見をいただく、たたき台として作成させていただきました。

まずは、素案の目次をご覧ください。

序章から第7章までの構成としております。

序章では、策定の背景と位置づけ、第1章では尾鷲市の現状、第2章では、実態調査の結果概要として、アンケート調査結果、地域別の懇談会の結果を掲載しております。

第3章では、前計画、これは現行の尾鷲市地域公共交通網形成計画ですが、その達成状況の評価を掲載しております。

第4章では課題の整理、第5章では計画の方針と目標、第6章では目標を達成するための事業、第7章では、計画の評価・改善方法、後は参考資料という構成としております。

それでは、少し長くなりますが、要点を説明させていただきます。

1ページからの序章ですが、今回の計画は、人口減少が続くことが予想される中で、第7次尾鷲市総合計画に基づくまちの将来像である「住みたいまち 住み続けたいまち おわせ」を実現するため、また、前計画の計画期間が令和3年度に終了することから、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を踏まえ、現行の公共交通の課題を改善し、利便

性が高く、持続可能な公共交通体系の構築を目的として策定するものです。

計画期間は、第7次尾鷲市総合計画の前期基本計画に合わせ令和4年度から8年度の5年間とし、総合計画の他にも、各種関連計画との整合を図るということを掲載しています。

5ページからの第1章は、尾鷲市の現状として、少子高齢化が進んでいることをグラフや表を用いて掲載しています。このあたりの説明は割愛させていただきますが、文章や表グラフの表現の仕方や、出展資料について最新のものがいないかなど、事務局においても精査させていただきたいと考えております。

9ページに、運転免許自主返納状況ということで、三重県の運転免許経歴証明書の交付件数を記載していますが、また後日に、尾鷲警察署様に管内の状況を聞かせていただいて、掲載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。

13ページからは公共交通の現状を掲載しております。17ページから鉄道、三重交通様の高速バス・路線バス、尾鷲市のふれあいバス、クリスタルタクシー様、スクールバス、福祉有償運送や移動支援事業などを掲載しておりますが、現状のみ記載したものや、現状からくる課題まで記載したものなど、表現がまちまちになっていきますので、このあたりにつきましてはまた精査したいと考えておりますが、後ほどご意見もいただければと思います。

21ページからは、第2章として、実態調査の結果概要を掲載しています。21ページから37ページまでは、市民アンケート調査と利用者アンケート調査の概要であり、前回の協議会でも触れた部分ですので、説明は割愛させていただきます。

38ページからは、先ほども申し上げました、昨年12月17日から今年1月11日まで行った、公共交通に関する市民懇談会の概要を掲載しております。14地区15回で126名の方に出席いただきました。

特にふれあいバスに関する意見になりますが、各地区から出た主な意見を38ページから41ページまで掲載しています。

内容をまとめますと、「午前あるいは午後にもう一便欲しい」、「普段の生活を優先したダイヤにしてほしい」、「八鬼山線やハラソ線は空車が目立つのでバスを小さくしても良いのでは」、「バス停の新設、移設、廃止」、「ルートへの延伸」、「JRとの接続」「イベントと合わせたダイヤの設定」などの意見がありました。また、今回の懇談会では、ふれあいバスの時刻表を見ながら意見交換を行いましたので、普段バスをご利用されない方からは、「バスの時刻表の見方が分かって良かった」とのお声もいただきました。また、直接バスのことではないのですが、バスを降りた後、尾鷲総合病院前の青信号が短く、横断歩道を渡りきれない」というご意見もありました。

42ページからは第3章として、前計画の達成状況の評価を掲載しております。本日の自己評価の内容とも重複しますので割愛させていただきますが、過去の年度で目標を達成しているものの、直近では目標を下回るというような状況もございます。5番目のふれあいバスの観光拠点での乗降客数は、直近の結果である令和2年度において目標を達成していま

す。(54:06)

43 ページは前計画において設定した事業の実施状況です。この中で、①-2 スクールバスの利活用、①-6 みえエコ通勤デーのPR促進、①-7 バスの乗り方教室等の開催については未実施となっています。また、②-2 尾鷲駅前広場ロータリーの車動線整備については平成29年10月に完了しています。

既に実施している事業については、利用者数の増加や利用促進につながると思われますので、基本的には今後も継続、より積極的に継続していきたいと考えております。また未実施の事業につきましても、その必要性、効果が期待されることから、実施方法を検討のうえで実施していきたいと考えております。

44 ページは、前計画の評価ということで、「通学の利用率や利用者数が人口減少の影響等により目標未達成ですが、ふれあいバスの満足度が施策の実施により上昇していること等から概良好な結果と言えます。事業については、多くの事業を実施したことにより成果があったと言えますが、一部未実施の事業については、その必要性、効果が期待されることから、今後実施していく必要があります。とさせていただきます。

45 ページ、46 ページは第4章、課題の整理としております。尾鷲市の公共交通を取り巻く課題を、6つにまとめました。

#### (1) 路線維持に向けて、効率的かつ利便性の高いバス路線再編

少子高齢化の進展や市の費用負担が増加傾向にある中においても、市民の日常生活を維持するには、公共交通の確保は必要不可欠であると、様々な市民ニーズも踏まえ、持続可能で、効率的かつ利便性の高い運航となるバス路線再編を行う必要がある、としています。

#### (2) 輸送資源の総動員

持続可能な公共交通とするためには、既存の交通事業者との連携はもとより、福祉サービスとの連携やスクールバスの活用など、今ある輸送資源を総動員し、有効に活用する必要があるとしています。

#### (3) 観光振興等のまちづくりとの連携

高速道路の開通により本誌へのアクセスのしやすさが高まっていることもあり、日常生活における公共交通利用者を増加させていくことはもちろんですが、観光における公共交通の利用も、なお一層促進していく必要があるとしています。

#### (4) 交通弱者対策の推進

少子高齢化・過疎化が進展する中で、交通弱者の移動手段を支えるためには、福祉分野と連携した公共交通施策を推進していく必要があるとしています。

#### (5) 地域との協働による取組の推進

これから先、公共交通を維持していくためには、行政、地域、交通事業者が連携し、それぞれが役割分担していく必要があるとしています。

#### (6) 先進技術の活用

公共交通の分野において、先進技術を使った新たな取り組みが進んでいるところですが、幅広いニーズや観光客などの利用者也確保していくために、そのような取り組みを推進していく必要があるとしています。

その下、路線別の特性と課題として、鉄道、高速バス・路線バス、ふれあいバス、タクシーに分け、それぞれの特性と課題を記載させていただきました。

47 ページからは第 5 章、計画の方針と目標になります。

5-1 では地域公共交通の将来像として、第 7 次尾鷲市総合計画におけるまちの将来像や関連計画における位置づけ等を踏まえ、「持続可能で、誰もが快適に利用できる公共交通を目指します」と設定しました。

その下 5-2 では、第 4 章でまとめた 6 つの課題に対する基本方針を、  
地域ごとの特性に応じた地域公共交通網の形成とサービスの確保  
まちづくりと連携した総合的な地域公共交通の確保  
地域・団体と連携した取り組みの推進  
の 3 つに設定しました。

次の 48 ページでは、基本方針ごとに基本目標を設定しています。

基本方針 1：地域ごとの特性に応じた地域公共交通網の形成とサービスの確保 を実現するための基本目標は、「市民満足度の向上」と「持続可能性の向」

基本方針 2：まちづくりと連携した総合的な地域公共交通の確保 を実現するための基本目標は「観光利用の推進」と「新たな移動形態の推進」

基本方針 3：地域・団体と連携した取り組みの推進 を実現するための基本目標は、「利用促進活動の継続」、「公共交通の魅力発信」といたしました。

49 ページは、5-3 のところで、地域公共交通ネットワークの必要性を掲載しています。

JR や高速バス・路線バスは広域交流の支援のために必要であると、ふれあいバスやタクシーは、市内の移動の確保のために必要であると、まちづくりのために観光や福祉施策との連携や、スクールバスの活用が必要であるとしています。

5-4 は公共交通ネットワーク形成方針です。

(1) ネットワークの位置づけと役割ということで、それぞれの主体が、路線がどのような役割を分担しているのかということを表にまとめさせていただきました。現行計画にも同様の表がありますが、今回は移動支援として、社会福祉協議会の役割も追加しています。

50 ページは、(2) 公共交通ネットワーク形成の基本方針として、6 つの方針を掲載しています。

○鉄道・高速バス・路線バスとふれあいバスとの接続に配慮した公共交通ネットワークを形成します。

○市街地と周辺の集落地区とを連絡する公共交通を確保します。

○ふれあいバス尾鷲地区では、路線再編により利便性向上を図ります。

○ふれあいバス須賀利地区、八鬼山線、ハラソ線では、地区センター管内から市街地まで直接連絡するルートを確認するとともに、地域の鉄道駅・路線バスとの接続にも配慮し、選択性と利便性をより高めた再編を推進します。

○タクシーを利用しやすい取組を進めます。

○社会福祉協議会等による福祉サービスと連携します。

下には、ネットワーク方針図を掲載しています。あくまで現在検討中の段階ですが、現在八鬼山線、ハラソ線の2路線である部分を、この図では、3つに分けてそれぞれが市街地まで連絡しているイメージとして掲載しています。

51ページと52ページには、基本目標ごとに数値目標を掲載しています。

表の上から行きますと、「市民満足度の向上」という基本目標に対する指標として、まずは「ふれあいバスの利用者満足度」を設定しています。

これは現行計画にもある指標ですが、この利用者アンケートに基づく満足度を指標とする点については迷った部分でもあります。というのも昨年度の自己評価の際にも、アンケートの実施時期や質問の仕方によって結果が大きく変わる可能性があるため、より適切なアンケート方法やより適切な評価指標について、検討したいと申し上げたところです。その後の中部運輸局の第三者評価委員会においても、満足度はぜひ確認して欲しいが、それを目標とするのは少し考えた方がいいかもしれないというご意見もいただきました。

本日の自己評価の中でもご説明いたしました、今回から利用者アンケートの質問項目を変えております。漠然と、ふれあいバスに満足しているかどうかという質問だったものを、7項目に分けて、それぞれに満足しているかどうかという質問の仕方にいたしました。これにより、より感覚的な部分が排除されて、振れ幅の小さい調査結果になるのではないかと考え、質問項目の変更と合わせて、満足度の指標を残したものです。

もうひとつは新たな指標として、「公共交通の利用率」を設定しました。市民1,000人に対するアンケートの中の、外出時に公共交通を利用される方の割合です。素案の23ページに当たるところです。無作為抽出の1,000人に対して行うアンケートでこの数値が伸びていけば、利用しやすい公共交通として、満足していただけているのではないかとこの点で設定いたしました。

次の指標は、「バス・タクシーの利用者数」としてあります。ふれあいバスと路線バスの利用者数は現行計画にもありますが、今回タクシー様の利用者数も指標とさせていただきます。令和8年度目標としては、ふれあいバスについては、第7次尾鷲市総合計画前期基本計画に合わせ、年間56,000人、これは現行計画が始まった平成29年度と同等水準としております。路線バスとタクシーについては、いったん空欄としております。

次の基本目標「持続可能性の向上」についての指標としては、「ふれあいバス収支率」と「市の費用負担額」を設定しました。令和8年度の目標は、収支率については、平成29年

度同等である 21.6%、市の費用負担額については現状維持といたしました。

52 ページになりますが、基本目標「観光利用の促進」に対する指標として、ふれあいバスの観光拠点での乗降客数を設定しています。これは現行計画にもある指標ですが、ふれあいバス尾鷲地区の熊野古道センター、夢古道尾鷲前のバス停の年間乗降客数としております。現行計画において目標を達成している指標ですが、さらに上げていきたいということで設定しております。令和 8 年度の目標はいったん空欄としております。

次が新しい指標になりますが、「新たな観光拠点へのバス停設置」を設定いたしました。将来に向けて、今後できていくであろう観光拠点の近くにバス停を設置していきたいということで、令和 8 年度までに 3 か所を目標といたしました。

次も新たな指標ですが、「公共交通と連携したイベント等の開催数」を設定しました。公共交通のダイヤと連携したイベントを開催することで、公共交通の利用者とイベント参加者の増加を図るという意味で設定しました。令和 8 年度の目標はいったん空欄としております。

基本目標「新たな移動形態の推進」の指標としては「新たな移動形態の取組実施数」を設定しています。令和 8 年度の目標は、新たな取り組みの事業数が 2 回あるいは地区数が 2 地区としています。

基本目標「利用促進活動の継続」の指標としては、「地域と連携した利用促進活動の開催回数」と「利用促進のために連携する民間事業者数」を設定しています。「地域と連携した利用促進活動の開催回数」はバスの乗り方教室などを想定しています。令和 8 年度目標としては、第 7 次尾鷲市総合計画前期基本計画に合わせ、年 2 回以上としています。「利用促進のために連携する民間事業者数」は、現在主婦の店様とのタイアップ事業で、一定の買い物でふれあいバスの割引券を配布していただいておりますが、これを拡大していきたいという意味で設定しております。令和 8 年度の目標はいったん空欄としております。

最後の、基本目標「公共交通の魅力発信」の指標として、「運転免許証返納割引制度の利用者数」（利用者数になっている）を設定しております。三重交通様やふれあいバスで実施している割引制度ですが、免許証を返納しても安心して公共交通を利用できることを周知し、この制度の利用者数を増加させるという意味で設定しています。これは現状の数を確認して目標値を決めていきたいと考えております。

53 ページからは、第 6 章「目標を達成するための事業」として、計画の基本方針、目標を実現するために、どのような事業を実施していくかを記載しています。

その詳細が 54 ページからになります。

「市民満足度の向上」に係る事業として、まず、「ふれあいバスのルート・ダイヤ再編」ということで、ニーズに対応して利便性向上を図るため、現行の車両台数の見直しや、ここに記載がないですが、車両サイズの見直しなども検討し、運行本数の増便、バス停の増設・移設・廃止、運行ルートの短縮または延伸などを実現するためのルート・ダイヤ再編を目指

すとしています。

2つ目は、バス停の乗車環境の整備ということで、バス停の環境整備や位置の変更、新設・廃止などを関係者と協議し、調整していきたくとしています。

3つ目は、これは現在も実施していますが、利用者アンケート等の継続実施です。利用実態やニーズを把握していくため実施していきます。

55 ページは、「持続可能性の向上」に係る事業です。

1つ目は、「JR紀勢本線の利用促進」ということで、これは現在も実施しているのですが、JR紀勢本線の利用促進を図り、沿線地域の振興に寄与するため、バスとJRとの乗継ダイヤの設定、乗車促進、また例年南紀・東紀州交通対策委員会と連携し、南紀・熊野古道フリーきっぷ等のPR活動を、金山総合駅で実施しています。なお、今年度は新型コロナウイルス感染拡大防止のため、中止となっております。

2つ目は、路線バスの利用促進です。現行計画にも同様の記載がありますが、まずは地域間幹線を維持するため三重県様や紀北町と連携して利用促進を図ると、もうひとつは、ふれあいバスの再編時には交通事業者と協議のうえ、ふれあいバスとの続等により利便性を図るとしています。

3つ目にタクシーの利用促進です。現在クリスタルタクシー様において障害者割引や65歳以上のシルバー割引を実施いただいておりますが、そのような取り組みを継続していただくとともに、今後新たな取り組みにもご協力いただきたいとさせていただきます。

56 ページは、「観光利用の促進にかかる事業」にかかる事業として、「観光イベントなどと連動した情報発信」、先ほどの指標にも入れております「公共交通と連動したイベントの開催」、「観光客向けの公共交通利用情報の提供」、「ウェブサイトによる乗継情報の提供」、「キャッシュレス決済の推進」に取り組んでいくこととしています。

57 ページ「新たな移動形態の推進」にかかる事業として、指標にも入れました「新たな移動手段の取り組みを推進」を挙げております。福祉サービスとの連携や、スクールバスの活用、最新技術の導入の検討など、今までになかった移動手段の導入を目指します。

その下は、「利用促進活動の継続」にかかる事業です。現在でも大幅なルート・ダイヤ変更時に作成しております「総合時刻表の作成」、あとの二つは指標にも入れました「バスの乗り方教室等の開催」と「民間事業者との連携による利用促進」としています。

58 ページは、「公共交通の魅力発信」に係る事業として、指標にも入れました「運転免許証返納割引制度の利用促進」を挙げております。二つ目が「みえエコ通勤デーのPR促進」ということで、これは、自動車やバイクで通勤されている方が、三重県様に申請いただくこ

とで、「みえエコ通勤パス（エコパ）」というカードを発行してもらうことができ、毎週水曜日に路線バスで通勤してエコパを提示した場合に、運賃が半額になるというものです。二酸化炭素の排出削減による低炭素社会の実現ということは、近年いたるところで謳われておりますので、そのような社会に寄与するためにPRを促進していくとしております。

59 ページは事業の実施スケジュール、第 7 章である 60 ページ、61 ページは事業推進にあたっては、PDCA サイクルで行っていくとしております。最後の参考資料としては、委員の皆様の名簿などを掲載させていただく予定でございます。

これで一通りとなりますが、素案の表紙にもありますとおり、この計画は尾鷲市地域公共交通活性化協議会が主体となって作成するものとなっております。ここまでの説明の中で、委員の皆様の所属される分野にかかわることも、案として多々掲載させていただいております。

皆様の所属される分野から見たご意見をいただければ、この素案がよりよい計画にブラッシュアップされていくことと思っておりますので、どうぞ忌憚のないご意見をいただきますよう、お願いいたします。

以上で、「尾鷲市地域公共交通計画の素案について」の説明を終わります。

#### **(豊福座長)**

ただ今、事務局より説明がありましたが、本協議会としましても、少しでもよりよい計画とすべく、是非皆さんからの忌憚のないご意見をいただき、協議していきたいと考えております。何か意見はございますでしょうか。

#### **(意見聴取)**

#### **(服部委員)**

今日私が自治連合会の方から参加するよということによって来とるわけなんです、大西さんと一緒にやっとして、今後運転免許の返納がかなり出てきたり、高齢者が乗り合いであちこち移動しないといけないということが、中々できなくなっていると思うことで、それなりの公共交通の利用の仕方を考えてもらえませんかという提案しておきます。今日 3 時から違う方行くので、言うことだけ言うて逃げますけど了承して下さい。

#### **(事務局)**

分りました。

**(服部委員)**

今、答えもらわなくて良いからね。こういう要望がありますよと。非常に今会員というか人口減で、高齢者も減ってくる、若い人がいなくなるというご時世にこういうことをやってもらうのはありがたいと思うんですが、自分のこととして考えるような歳になってきたので、特にそういうことを力入れてもらえるとありがたいと思います。

**(豊福座長)**

他にどういった点でも結構ですので、何かお気づきの点があれば。

**(大西委員)**

高齢者で今自治連合会長がお話したんですけど、高齢者になってくると免許証の自主返納が多くなってきとるんですけど、自主返納した時にバスの関係で恩恵があるのかどうか、その点どうですか。

**(事務局)**

半額になる制度がありますのでそちらも今回色々地区で懇談会させて頂いた時に半額に免許返納者に対する割引制度があるということをご存じじゃない方がいたのが事実ですので、今回の目標にも入れさせて頂いたようにその辺は我々としても周知させて頂いてご利用頂ける形を進めていきたいと考えています。あともう一つ、返納されなくても主婦の店とか、割引制度があるということをご存じでない方がほとんどだと思いますので、そちらの方の制度周知も一緒にさせて頂きたいなと考えております。

**(大西委員)**

免許証返納したいけど、その制度は利用できないのかと聞かれたのでどうかなと思って。もう一点お伺いしたいんですけど、各地区によって骨組みが出ているんですけども、デマンド交通について色んな点でご意見があったと思うんですけど、その点についてはいかがですか。

**(事務局)**

デマンド交通につきましては、紀北町の事例であるとか、四日市の事例ということをおっしゃられた方が多かったのが事実でございます。その時に説明させて頂いたのが、例えば紀北町の事例であれば料金についても10分600円、1分ごとに100円という料金になっていきますと、ですのである地区では15分乗られるのであれば現状300円で市内でも行けるところが1500円のご負担を頂くこととなりますというご説明は全ての地区でさせて頂きました。公共交通ですので、ドア to ドアで便利になる反面、そこに対する負担というの

は全て公共で持つことは中々厳しいという現状がありますので、その点は便利さを求めるのであれば、そういう負担が、個人の負担が増えるということだけのご理解下さいということで一応全地区説明はさせて頂きました。

**(大西委員)**

そういう風なデマンド交通の事業者の打合せというのがやっていっているんですか。

**(事務局)**

紀北町であれば三重交通がやられておりますし、我々三重交通だけではなく昨年であればオムロンだったりとか、色んな交通事業者から色んなご提案というのは頂いていることは事実です。例えば、昨年までオムロンさんなんかが入って検討していたのは、地区の中で特に輪内地区の三鬼浦であるとか早田であるとか、奥に入っていく部分を地域の中で担って頂けるのであれば主要幹線だけの定時定路線にして、後はデマンド的に中だけ動かして頂いてもっとその本数を一本でも増やせるのではないかとという検討もしたんですけど、そうすると高齢化率が60、70%の状況の中でドライバーの確保が持続的には難しい。負担があるのでその人の事故があった時の責任がどうやってするのかと言うことと、新たな事業者が入ってきたとしても、結果的には自分とこの考え方やシステムを導入することによる自分とこへの何らかの金銭的パックという部分があって、必ずしも費用も安くなるわけでもなく、個人の負担が減るわけでもないというのがありましたので、そういうのも議論する中で、やはり既存の三重交通さんタクシーさんの役割を理解しつつ、既存の事業者と組んだ中で新たなものが作れないかなと言うのを検討したのが事実です。1つとしては例えば市内が今1つのバスで走っているものを2つの地区にあって2台にしたらもっと便利になるのではないかとか、先ほど計画の中でもありましたように輪内を今の二路線から三路線に変えればもっと時間も短縮されて、皆さんの地域の人達が思われるものを改善できるのではないかと、その為の大型バスから小型の自家用に変えるとか、もっと小型なものにするかと言うのを含めて三重交通や皆さんと協議させて頂きながら今検討しておりますので、色んな検討させて頂きたい。決して、デマンドとかそういうものを否定しているわけではございませんので、その中でもっと良いものがあるのであればそれは今すぐでは無理かと思っておりますが、検討は引き続きやっていきたいと考えております。

**(大西委員)**

そこで今集落支援員というのがあるんですけども、各地区に色んな。そういうような方との打合せはあるのかどうか。

**(事務局)**

政策調整課の我々として今集落支援員の方とお話させて頂いたことはございません。た

だ、社会福祉協議会さんもそうですし、集落支援員さんもそうなんですけど、やはりこれからはお互い協力し合っていないと中々難しいと思いますので、今回計画策定期間中に九鬼であったり、三鬼浦であったりご相談はさせて頂こうかと考えています。そこで、我々公共交通が担えない部分の例えば診療所までの輸送であるとか、部分的にそういう方が担って頂ける可能性がありますし、今社協さんにしても月一回の買い物支援的なものも梶賀曾根のまずスタートしたということもありますので、その方とは協議をしていきたいと思っています。

**(大西委員)**

ありがとうございます。

**(豊福座長)**

今の点について私も少し伺いたいんですけど、集落支援員の方による輸送サービスというのは現在も行われているのですか。20ページの方にも九鬼と三鬼浦で行われているという風に書いてありますけど。

**(事務局)**

そうですね、行われています。

**(豊福座長)**

具体的にはどのような形で、無償でやられているということですか。

**(事務局)**

実費弁償相当という風に伺っています。掛かった経費に見合う分だけのものを。

**(豊福座長)**

ガソリン代ということですね。

**(事務局)**

そういうことですね。

**(豊福座長)**

有償ではなくって、あくまで実費という。

**(事務局)**

ガソリン代に見合う分という形で梶賀、尾鷲病院連れて行ったり、1往復千円でやってい

ます。

**(豊福座長)**

ありがとうございます。

**(事務局)**

集落支援の制度は一番最初に九鬼から始まった制度でその時私福祉でおりましたので、色々陸運局さんとか色んなところ相談しながら基本的には料金は定めずに、いわゆる支え合い活動の中でお礼という形で一定の水準が地区の中で合意された、バラつきがあるのも当然ですし、料金は一応定めないのが基本の中で実費相当分をお渡しするというので皆さん理解して頂いていると思います。

**(豊福座長)**

ありがとうございます。ただ当然大切なサービスだと思うんですけども、一方で公共交通の利用促進のところとどのような兼ね合いを計っていくのかと考えるといけないのかなと思いましたが、その点もご検討頂ければと思います。

**(事務局)**

先ほどありました集落支援員の状況につきましては、我々の方で纏めさせて頂いて次の会議でどんな取組みでどういう内容かは共有させていただきますので、よろしくお願ひします。

**(豊福座長)**

他いかがでしょうか。

**(事務局)**

今回ですね、非常にボリュームも多くて皆さんの各事業所、各団体さんの関することが非常に多くありますので、もし今ここでご意見なくても後日でも結構ですので、我々政策調整課の方にご連絡頂いたら、ちょっと指標的にはちょっとまずいんじゃないかとか言うようなものがあればご連絡頂ければ結構ですし、我々も色々検討する中で指標とか新たな取組み入れてみたものの、もっとこういうものが入れた方が良くないかという視点があれば、それを事前に頂いとけば、我々で修正させて頂いてまた皆さんにお配りさせて頂きたいと思いますのでよろしくお願ひします。

**(濱口委員代理)**

今後の策定のスケジュール感を教えてもらって良いですか。

**(事務局)**

スケジュール感についてはその他でご報告させて頂こうと思っておりましたが、今回頂いたご意見とか後日とかでも結構ですが意見頂いて、我々の方でも今回素案をブラッシュアップさせて、素案を公共交通計画案としてブラッシュアップさせて、その計画案ができましたら皆様に送付させて頂いて内容確認頂いてご意見を頂くという形を取らせて頂きたいと思っております一旦は。郵送でのやり取りになるかと思うんですけども。そして、そこでまた頂いた意見を踏まえて案を更に修正して最終案とさせて頂いたところで、頂いた時点で協議会を開催させて頂いて、最終案を承認頂く形、流れを取らせて頂きたいと考えております。

**(濱口委員代理)**

はい、分かりました。

**(事務局)**

実はこの協議会あと2回開催することがあります。今現在1月の中旬でございますので、そこについては座長とも相談させて頂きたい部分なんですけど、2月3月に開催するか、作成は3月末となっておりますので最終は3月の後半ということになるのはあるんですけど、あとは2月に開催するかどうかかなと思っておりますので、今回は素案でありますので今回持ち帰って頂いて、色んなご意見を頂いて、できれば次の会議で頂くのではなく事前にご意見を頂ければ我々でも更にブラッシュアップしたものができますので、それをもって第4回の協議会を開催できればと考えております。

**(鈴木委員)**

パブコメを行うのは次回の協議会前ですか。

**(事務局)**

パブコメについても実はご相談をさせて頂きたいと思っておまして、パブコメを必須なのかどうなのかと事務局の中でも考えていて、パブコメの期間を3週間取りますので、もしパブコメをするとすると2月の中下旬までに次の案を決めて、その時点からパブリックの最終案としてパブリックコメントに掛かっていくということになりますので、その手続きを取るのか、今回アンケートでありかなり地区を回ってご意見を沢山聞いていて、交通事業者さんとか色んな方との話し合いを重ねている部分があるので、この計画案ができたか皆さんにパブコメでどうですかとご意見を問うのも果たして必要なのかというのを実は事務局の中でも議論をしていてこの機会にご意見を頂ければと思うんですけど。

**(豊福座長)**

そこはここの判断でよろしいですか。ここで判断して良いですか。パブコメの必要性というのを、よく分からないんですけど。私は十分色んなところから意見をまとめておられるんじゃないかなという風に思います。ですので、そこは市の手続きの問題なのかなと思いますけど。協議会が作る素案ということですから、パブコメがいるのかどうかことなのかなと思いますけど、協議会の中でその策定過程でこれだけ懇談会も各地区でやられているということでしたら、私は特に必要ないんじゃないかなと思いますけども、そこは市の方でご判断頂ければと思います。

**(事務局)**

はい、ありがとうございます。座長のご意見踏まえてまた最終我々も再度検討して決定させて頂きたいと思います。

**(豊福座長)**

はい、ということでまた持ち帰って頂いてご意見頂いても良いということですけども、今この場で何かございますでしょうか。

**(濱口委員代理)**

この地域公共交通計画全国各地の自治体が今策定していたり、あるいは策定に向けて動いていたりにしてその中で良く言われるのが移動支援のフル動員。尾鷲市様の中でもスクールバスの件は謳って頂いているんですけども、尾鷲市様のスクールバスは教育委員会様の方で紹介されていると思うんですけども、スクールバスを実際活用できるかどうかについては教育委員会様がどのような反応示されているか現段階で分かっている情報だけでも教えて頂ければと思います。

**(事務局)**

教育委員会の反応としましては、例えばあくまで学校の生徒が使わない空き時間の活用であるとか、ただ定時定路線のもので活用となるとあくまでスクールバスなので課外事業等で突発的に使うことがありますので、決まった形で使えるかと言うとそうではないというお話は聞いています。ただ、協議事項があつて地区の方が乗るのでそのまま児童生徒と一緒に乗ることOKというご意見もある一方で、今知らない方が乗ってくるということで果たしてそれを使っても良いのかというご意見もあるというのがあるので、協議をさせていただきねまでは言っているんですけど、まだ具体的に定時定路線のどこにどのような形で使うかという話とスクールバスそのものは無料のもので、無料のものに例えば住民の方が、利用者が乗って無料ですということをしてしまうと公共交通の輸送とは今度は

考え方がまた違ってきますので、例えばスクールバスを有料にして子供達は全部無料にしたいと利用料金を取るとか、その辺のような考え方も料金面での考え方も色々詰めないといけないことがたくさんあるので、活用についてはまだまだ課題があるかなと認識しています。そういう部分を踏まえて教育委員会と頭出しはしていますけど、まだ本格的な協議まではしていないです。

**(豊福座長)**

はい、ありがとうございます。他いかがでしょうか。この場はこれぐらいで宜しいでしょうか。ではまた皆さん、持ち帰って頂いてご意見頂ければという風に思います。それでは、次の事項会議資料には「その他」がないんですけど、その他何かございますでしょうか。事務局の方からも宜しいですか。

**(事務局)**

はい、先ほどスケジュールも言わせて頂きましたのでまたご意見頂いて次回纏めさせて頂いて、より良いものに作っていきたくと思いますので皆さんの意見をよろしくお願ひします。

**(鈴木委員)**

手元に1枚この資料感染対策をPRしませんかと記載された、ありますよね。こちらについて簡単にご紹介させて下さい。新型コロナウイルスの感染症の影響によって交通事業者の経営感覚というのは依然として厳しい状況にあるということで、このような中でもより多くの方に公共交通を安心安全にご利用頂く為には自治体の交通担当者とか、交通事業者の方が自ら感染対策を利用者の方に分かりやすく伝えて頂く必要があると考えております。そこで、中部運輸局では交通事業者が実施するコロナの感染対策の見える化を後押しする為に交通に特化した感染予防対策のPRツールを作成させて頂きました。こちらについてはコミュニティバスと運行している自治体さんとバス、タクシー事業者さんに広くご活用頂くことを想定しております。ピクトグラム単体でも色んな他、中部運輸局のホームページ上にふりのダウンロードサイト設けておりますので、そちらの方でポスターの台紙をダウンロードしてオリジナルのポスターを手軽に作成することもできますので、バスとかタクシーの車内での掲示とか、ホームページ上での周知にご利用のご自由にご活用頂けたらという風に考えております。中部運輸局では感染対策ピクトグラムを活用して交通事業者の方の感染対策の見える化を後押しすることを通じてより多くの皆様が公共交通を安全安心にご利用頂ける環境の整理に務めて参りますのでよろしくお願ひします。以上です。

**(豊福座長)**

ありがとうございました。他、よろしかったでしょうか。無いようですので、以上をもち

まして、本日の「令和3年度第3回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。