

令和3年度
第4回
尾鷲市地域公共交通
活性化協議会
会 議 録

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

平成3年度第4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2月24日（木）

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 尾鷲市地域公共交通計画（案）について（資料1・2）
- 4 ふれあいバス須賀利地区の路線延長及びバス停の新設について
(資料3)
- 5 その他
- 6 閉会

○令和3年度第4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	欠席
	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	代理 企画調整担当 伊藤 成美
	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	欠席
	松本 英之	三重県尾鷲建設事務所長	欠席

※下線は新たに就任した委員

○随行 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 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4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11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、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・川上)

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 尾鷲市地域公共交通計画(案)」、「資料2 尾鷲市地域公共交通計画(案)主な修正箇所一覧」、「資料3 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」、となります。これらの資料について、不足はございませんでしょうか。よろしいですか。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、よろしく願いいたします。

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きます。尾鷲市副市長の下村

でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日はお忙しいところ、本年度第4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まして、誠にありがとうございます。

さて、本日の協議会では、前回お示しいたしました「尾鷲市地域公共交通計画」の素案につきまして、皆様いただきましたご意見等を参考に、事務局にて計画案として修正させていただきいたしましたので、その内容についてご説明させていただき、再度皆様にご協議いただきたいと存じます。

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きますよう、よろしくお願いいたします。

また、前回、事前報告としてご説明させていただきました、ふれあいバス須賀利地区の路線延長及びバス停の新設につきましても、ご承認をいただきたく、改めてご説明させていただきますので、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

本日は、よろしくお願いいたします。

3 尾鷲市地域公共交通計画（案）について

（豊福座長）

それでは、議事に入っていきたいと思います。

会議次第の3の、「尾鷲市地域公共交通計画（案）について」、事務局より説明をお願いします。

（事務局・川上）

それでは、「尾鷲市地域公共交通計画（案）について」、説明させていただきます。

「資料1 尾鷲市地域公共交通計画（案）」と「資料2 尾鷲市地域公共交通計画（案）主な修正箇所一覧」を併せてご覧ください。

前回の協議会から、事務局において、よりわかりやすく適切な表現となるよう、計画の文章を修正させていただくとともに、数値目標の空欄となっていた部分にも追記させていただきました。計画内容を大きく変えるというものではなく、前回の素案から、より文章の精度を上げるといった修正としております。

誤字・脱字などの細かい部分についても修正しておりますので、すべての修正点の説明については割愛させていただきますが、主な修正箇所については、資料2にまとめておりますので、資料2を基に説明させていただきます。なお、修正した箇所につきましては、資料1の中で、塗りつぶしで表現しております。

それでは説明させていただきます。資料2の最初、全体的に誤字、脱字の修正、カギかっこの追加、和暦西暦の併記を行いました。

計画の1ページ、背景と目的について、より詳細な表現に修正しました。例えば、本市は、昭和29年に尾鷲町、須賀利村、九鬼村、北輪内村、南輪内村の1町4村が合併し、誕

生したと、また、海上交通による往復があった須賀利町のほか、市街地周辺の沿岸部には複数の集落が点在しているといったことを追記させていただいて、それぞれの地域において、各集落間の移動はもとより、各集落から大型商業施設や総合病院等が立地する市中心部への移手段の確保が重要な課題とされてきたことを補強させていただきました。

5 ページの、基本億票4のところに（ア）で人口目標というものがあつたのですが、のちのページで尾鷲市人口ビジョンというものが出てきますので、その目標でもあるため、ここからは削除させていただきました。（イ）を（ア）に変更させていただいて、基本目標以下を現在策定中の「第2期尾鷲市まち・ひと・しごと創生総合戦略（案）」に合わせて修正を行いました。

6 ページ、位置及び地勢の末尾、大型商業施設や総合病院が立地する市中心部に人口の8割が集中しており、以前は陸続きではないものの海上交通による往復があった須賀利町のほか、市街地周辺の沿岸部に集落が点在していると、追記させていただきました。

9 ページ、2 段落目の文章を、人口ビジョンの目標の言い方に合わせて、尾鷲市では、様々な人口減少対策や地方創生に取り組むことにより、令和 22 (2040) 年に約 1.1 万人まで人口減少を緩和する目標としていますに、修正させていただきました。

10 ページ、運転免許自主返納状況というところで、尾鷲警察署様に資料をいただきまして、尾鷲市の運転免許自主返納件数をお聞きし、それをグラフとして掲載るとともに、それに伴い文章も追加しております。

13 ページ、言い回しの修正ですが、新型コロナウイルス感染症の影響によりという記載でしたので、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受けと修正させていただきました。これ以降も同様の表現とさせていただいております。

16 ページ、JRの乗車人員の表現、重複したような言い回しでしたので、ひとつにまとめ、平成 24 年度以降、各駅の乗車人員とともに減少傾向となっていますと記載をさせていただきました。

17 ページから 20 ページにかけて、ここは公共交通の現状を記載している部分ですが、素案の段階では、現状のみの記載や現状と課題の記載があるなど、表現が揃っていなかったもので、現状のみの記載に修正させていただきました。

17 ページ、路線バスの文章の末尾、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、国の補助要件を下回る状況となっています。このことから、国・県の補助率が下がり、地域間幹線系統を補助する市町の負担が増加していますという、現状を記載させていただきました。

19 ページ、収支状況の末尾の文章を修正させていただいております。修正前が、運行経費と運賃収入について比較してみると、尾鷲地区と他の路線では大幅に異なっていますとなっていましたので、どう異なっていたのかということで、路線の利用者一人当たりの運行経費と運賃収入については、尾鷲地区が最も小さくなっていると、記載を変更させていただきました。4 路線の中で、尾鷲地区が利用者一人当たりの運行経費が一番小さいのです

が、運賃収入も一番小さくなっているということで、修正をさせていただきました。

21 ページ、(8) 買物支援に特化した移送サービス、令和 4 年 1 月からすでに始まっていますので、同協議会所有のマイクロバスで取り組みの試験運行を実施していると、現状に合わせ修正させていただいております。

46 ページから 47 ページにかけて、6 つの課題の順番を修正させていただきました。

(1) の路線維持の文章の中で、観光需要の取り込みという観光についての言及がありますので、(2) はそれを受けて観光振興等のまちづくりとの連携とさせていただきました。

(3) には交通弱者を先に言及し、(4) の輸送資源の総動員の中で、社会福祉協議会にとの連携も視野に入れるという流れに入れ替えさせていただきました。

(5) と (6) は変わっておりません。

46 ページ、(2) 観光振興等のまちづくりとの連携の中で、修正前が近畿自動車道紀勢線の開通によりとなっていました。近畿自動車道紀勢線は大阪から紀伊半島を回って繋ぐ道路で、まだ全部完成しておりませんので、尾鷲市に一番影響するところということで、紀勢自動車道及び熊野尾鷲道路の開通により本市へのアクセス利便性が高まっているという適切な表現に変えさせていただきました。

48 ページの表は、さきほどの順番入れ替えに関連して、ここも表の順番を入れ替えております。

50 ページ、(2) 市内の移動の確保の末尾は、他の文章に合わせていい回しを変えております。同ページの(1) ネットワークの位置づけと役割の文章の 2 行目、前は福祉サービスとしておりましたが、買物支援という表現に統一しました。

52 ページからの数値目標、まずふれあいバスの利用者満足度の令和 8 年度の目標ですが、平均 1.00 ということで、令和 2 年度と同等の水準にしたいとさせていただきました。令和 2 年度は 0.96 で、ここ数年では最も高かった目標であり、それと同じ水準とさせていただきました。ここは -2 から +2 までの 5 段階にしており、ほかのまちづくりに関するアンケートなどでは、満足度や重要度は、1 から 5 の 5 段階で表記しておりますので、混同して分かりにくいと思われますので、次回には 1 から 5 の 5 段階でお示ししたいと思います。ですので、ここの 1 は 4 になります。おおむね満足を目指し、4 に修正していきます。

次は、バス・タクシー利用者数で、前回空欄としていた、路線バスさんとタクシーさんの目標を入れさせていただきました。ふれあいバスの乗降人数が平成 29 年度同等水準としておりますので、路線バスさん、タクシーさんも合わせて平成 29 年度同等水準とさせていただきます。

53 ページ、ふれあいバスの観光拠点での乗降客数、ここも前回空欄でしたが、5,800 人とさせていただきました。平成 29 年度から令和 2 年度の増加数と同等水準としております。平成 29 年度の実績は 4,380 人、令和 2 年度が 5,112 人であり、732 人増え、5,112 人に 732 人を足すと、5,844 人になりますが、100 人以下を揃えて、5,800 人とさせていただきました。

公共交通と連携したイベント等の開催数を年 3 回としました。どのイベントにしていくかは今後、市役所庁内で調整していくことになります。

地域と連携した利用促進活動の開催回数は、バスの乗り方教室等を想定しておりますが、年 2 回、子供向けと高齢者向けの教室を開催させていただきたいと考えております。

利用促進のために連携する民間事業者数、今は主婦の店さんで一定の買物をしていただく、ふれあいバスの割引券を出していただいております、1 事業者ですが、令和 8 年度には 3 事業者に拡大していきたいと考えております。

最後、運転免許証返納割引制度の利用者数、今年の実績が年間約 10 人なのですが、令和 8 年度には年間 30 人にしていきたいとしております。この割引制度は平成 30 年度の制度開始から令和 3 年度までに 10 人であるため、年間平均で 2.5 人の増加とみなして、利用促進、制度の周知も行い、その 1.5 倍の増加とたく、3.75 人ですが 4 人として、4 人ずつを 5 年間で増加させ、10 人プラス 20 人の年間 30 人を目指すとしております。

55 ページ、事業実施の概要、1-①-1 ふれあいバスのルート・ダイヤ再編の語尾に文章を追加しています。前回、バスの再編にあたっては、車両サイズの変更などについても検討すると申し上げたので、それを文章として書いております。また、福祉サービスとしていたところを買物支援という表現に修正しております。

58 ページ、福祉サイドの意見をいただいて、福祉サービスが買物支援、集落支援員による移送サービスのところが住民ボランティアによる移動支援という言い回しに変えております。

59 ページ、運転免許証返納割引制度の利用促進の文章、関係機関等が推進している免許証の自主返納をした方に対して、割引制度の利用促進を図りますとあったのですが、文章が不足気味で分かりにくい部分がありましたので、関係機関等と連携し、免許証の自主返納を促進します。また、免許証の返納に合わせ、運転経歴証明書の取得による割引制度の利用促進を図るという表現に、修正させていただきました。

最後に、参考資料として委員名簿を追加させていただきました。

以上上で、「尾鷲市地域公共交通計画（案）について」の、前回からの修正点についての説明を終わります。

（豊福座長）

基本的には、文言修正が中心ですが、一部数値目標、本目標等、新しく加わった部分もございます。そういったところやあるいは、前回に引き続き改めて計画案を見られてお気づきの点など、こういった点でも結構ですので、ご意見、ご質問をいただければと思います。

（事務局・濱田）

一点補足ですが、2 月 10 日に行政常任委員会で経過報告の資料を提出させていただいて、

議員に説明をさせていただきました。その中で複数ご意見をいただいておりますので、ご紹介させていただきます。

まず、地区年齢が非常に上がっており、要望が非常に多い中で、定時定路線を堅持していくのかというご質問がありました。それに対しては、事務局は定時定路線を堅持するとお答えさせていただいております。また、年齢上昇や要望に対応するために、A I 導入や M a a S の実証実験等を予定しないのかということについては、今後検討していくとお答えさせていただいております。

その他、具体的な提案としましては、現状のダイヤ改正だけでは厳しい、特に輪内地区では 1 時間乗車する中でトイレ休憩がないと厳しいという意見もあり、例えば輪内を 2 路線から 3 路線化へ、またバスの小型化をしてはどうかというご意見がありました。

また、免許返納時の運転経歴証明書の発行手数料は 1,100 円かかりますが、それに対しては紀北町の方で安全対策の観点から補助制度があるということを踏まえて、尾鷲市でもそういう取り組みをしないのかというご意見がありました。

また、令和 4 年 1 月から進めていただいている社協の買物支援につきましては、取り組みそのものを否定するわけではありませんが、現状の社協への委託の部分も含めて、内容を検証した中で進めていってほしいというご意見もありました。

タクシーの利用促進を積極的に進めてはどうか、また、バス停は決めておいてフリーに乗降できる制度はできないかというご意見がありました。それについては、例えば須賀利からもフリー乗降のご意見があったものの、須賀利地区だけすべてしてしまうと全地区そのようになり、影響が大きくなるというお話をさせていただきましたが、以上の意見がありましたので、内容を共有させていただきます。

(豊福座長)

それでは皆様、ご意見ご質問等ありましたら、お願いいたします。

(大西委員)

議員から意見があったということですが、社会福祉協議会は買物支援の運転手を、今募集しているという状況ですけれども、梶賀と曾根で買物支援をしています。それと十分に連携を取ってやっていくという点についてはいかがでしょうか。

(事務局・濱田)

福祉保健課も入って、尾鷲市から社協への生活支援の一環の中に、買物支援が入りますので、当然連携を取っていくものです。ただ、運転手も車も社協の物を使っている中では、例えば現在社協に委託している生活支援の委託料の部分が、それをするによってどんどん上がってしまうことがどうなのかということもありますので、1 月から取り組みをしている内容を福祉も我々の方でも検証させていただいて、いいものは連携してやって

いきたいという考え方です。決して否定するものではありませんし、公共交通だけで担えるものではありませんので、そのようなスタンスでおります。

(大西委員)

老人会の代表で来させていただいていますが、老人会で何か行事があるとき、バスを利用できないかということで、バスの動いている時間帯は決まっていて、空いた時間に利用するという事は難しいですね。

(事務局・濱田)

定時定路線のバスを動かすということは厳しいと思いますが、例えば尾鷲市もマイクロバスを持っていますし、社協も持っていて、貸し出しが可だったと思います。公共的団体なら申請をしていただければいいと思うのですが、その辺での調整は可能だと思います。

(大西委員)

市長とお話もさせていただきましたが、市のマイクロバスが空いていれば利用していただければ結構ですというお話もしています。老人会は何か会合があると自家用車でということは難しく、大変クラブの人が減少した状況になっています。やはり周辺地区から行事に集まっていくためには、どうしてもバスや運転手がいないとダメで、高齢化が進み運転する人も少なくなっているということなんです。そのためにマイクロバスに利用をさせていただければありがたいということです。

(事務局・濱田)

市のマイクロバスについては、要件はここでは答えられませんが、市長の言うように利用しただけのような形にできればと思います。

(大西委員)

ぜひよろしくをお願いします。

(事務局・濱田)

前回からも言わせていただいておりますが、イベント等との連携というお話もありますので、市で何か行事をする場合は、定時定路線のバスの時刻表などを踏まえた中で、活用できるような時間帯にイベントを組み立てることも必要だと思いますので、そういうことにも取り組んでいきたいと思っています。

(大西委員)

その時間帯で利用できる場合は、イベントに公共のバスをお願いできるということです

か。

(事務局)

定時定路線は、スクールバスなどとは違い、時間の中で動いていますので、そこを動かすのは難しいと思います。例えば、コロナの場合は別枠で増便をしているケースになっていますが、一番いいのは、市が現在所有しているマイクロバスないし社協が所有されているマイクロバスを活用していただければと思います。

(服部委員)

今高齢化、少子化と言われて長いですが、老人会も自治連合会も同じテーブルに載せて話しをしないといけないような時代になってくると思っていますので、せっかくこうして二人が老人会と自治連合会でいつも一緒にいるので、できたらそういう形をうまく利用してやれないかなと。結局こういうメンバーでも、知らない仲ではない人がいっぱいいるので、会議という固まってしなければならないかもしれないが、もっとぎっくばらんのできそうな気もすると思っています。もっと言いやすい雰囲気、決まったことには賛成しなければいけないと思いますが。

公共交通というこの動かし方しかできないと練って練ってこの形を取ったと思います。昔の考え方だとJRもどこかでイベントがあると、熊野の花火の時など、違う便の列車が今も出ているのかな、そういう時代があったと思います。そういうふうに尾鷲でグラウンドゴルフ大会をやるとなった時に、増便が可能ならやってほしいという考え方をしています。本当に運転できる人がいないようになっている。老人会の十八番だったグラウンドゴルフを自治会でもやりたいというくらいに年齢が上がってきている。老人会と自治会が合同するような大会が出てくる時期が来ると思うので、また頭の中に入れておいてください。

(事務局)

わかりました。

(事務局)

補足をさせてもらいますと、日々の生活を支える基本的な公共交通のお話をさせていただいている中で、今おっしゃっていただいたイベントの時に参加する人の足をどうするかというところは、公共交通だけでは賄えないところがあるので、市や社協などのバスも有効活用しながら、皆がいろんなことを楽しめる社会にということだと思います。

確かに今公共交通の枠組みの中でも、介護などの福祉有償運送や社協の買物支援なども、生活を支える支え合い活動として福祉的な意味合いもあるものですから、いろんなことができないかという議論の場、こういう協議会の場に議論を持ち込んでいただくことは、非常に先を見据えたうえで大事なことだと思いますし、公共交通の定時定路線という、皆様

の暮らしを支える最低限と言ったら失礼ですけど、そういうところは堅持しつつ、何を組み合わせることによって、今こういうものがあつたらいいなということが進めるのかを、この協議会の場で今後もお話し合いをしていきたいと思います。

今の意見は、市長もおっしゃったように、イベントで臨時で要るのであれば、公共交通を利用していただく人もいるし、それがかなわない地区はバスを臨時で出すことを、市のマイクロバスでしてきた経緯があると思いますので、随時お話し合いをしていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

(大西委員)

55 ページに、スクール有効活用を書いております、今までだったらスクールバスについては使用できないという状況でしたが、今回は有効活用ができるということですか。

(事務局)

それも検討させていただきたいと思っています。今聞いていて思ったのは、スクールバスの利用かなど。なかなかスクールバスと勝手に言ってしまうわけにはいかなので、一つ考えられるかなというところがあります。

(服部委員)

持ち駒であるバスをどうやって使うかというのを検討してもらって。買物難民がこれから増えてくると思うので、社協がやっている買物支援は非常にいいなと思います。

常々思っているのは、グラウンドゴルフは動ける間はやっていられるスポーツで、ああいうのが一番いいなと思っています。それが出来ないようになったときは、また違うことを考えないといけないが、最低限あの辺は出来なければと思って参加しています。それを自治連合会も推進していようとしています。一番思ったのは、向井の会長から、向井からも尾鷲に出てきにくいと言われました。輪内の方の人だけが来れないのではなくて、尾鷲でも消防署のグラウンドや火力のグラウンドに出てくるのが大変な時代が来ると思うので、なんとか公共交通、せつかくこういう話し合いがあるので、今日すぐにやれとは言いませんが、ゆくゆくは来ると思います。そのところをお願いしておきます。

(事務局)

何も決まっていないですが、現状確かに泉、馬越などで増やして欲しいというご意見があるのは事実です。しかし今のダイヤでそのまましようとすると、市民懇談会をする中では要望に応えられないというのが現状なので、例えば、経費をかけてでも尾鷲を2路線化し、8の字で回せないかという議論を内々では進めているのは事実です。

先ほど言われたように、市営グラウンドや火力の発電所跡地でという話で、グラウンドゴルフ大会や人の集まる場であれば、バス停の位置そのものもここでは検討できるので、

市民懇談会でもバス停をここに設けて欲しいとご意見もありましたが、これから人が集まる場所に対してバス停を設置して、そこにダイヤを持ってくる、それだけでは全部時間通りにはいかないの、バスの時刻に合わせたイベントをしていただくという形にはなってくると思いますが、そういうこともここでいろいろご意見をいただければ、例えば消防のところにバス停が欲しいというような話ができると、よりいいものになっていくのではないかと思います。

(服部委員)

確かにそのようなことを書いてもらっているの、しゃんしゃんと決まったら帰れるかと思うが、例えば言葉がきれいでも何にも中身がないというものがあつたとしたら意味がないので、ざっくばらんに話をしてやっていかないとと思います。

(豊福座長)

協議会というとなかなか堅苦しいと確かに思います。一方でいろいろ補助金をもらったりということであると、協議会という場ですべて決めないといけないということももちろんあると思うのですけれど、ただ、今おっしゃるように、ざっくばらんにいろいろ言うていただくということは非常に大事なことだと思います。私もあまりふだん締めないネクタイを締めてきたのですが、あまり形式ばって内容が無かったら意味がありませんので、いろいろとご意見をいただければと思います。この協議会の場でいろいろできることはあると思いますので。

(濱口委員)

第6章の目標を達成するための事業の部分について、基本方針に沿って基本方針を定められており、この実施主体をどこまでの範囲で書くかというところでお尋ねさせていただきたいのですが、例えば56ページのJR紀勢本線の利用促進の実施主体にJR東海、尾鷲市と書かれていますが、第3章の部分にも書かれていますが、紀勢本線の利用促進という意味でいけば、南紀・東紀州交通対策委員会がいつも名古屋の方でイベントをやってPRをしていると思うのですが、実施主体として書かないという整理をされているのか確認させていただきたいというのが、まずひとつです。

その下の路線バスの利用促進の実施主体にJR東海をあげているところが分からないというのが2点目でございます。

次の57ページ、ウェブサイトによる乗継情報の提供ということで、県の方でも取り組みを進めているところですが、標準的なバス情報フォーマット活用と書かれておりますが、これについて60ページの実施スケジュールの方で令和4年度から開始としていただいておりますが、標準的なバス情報フォーマットに対応したデータを、尾鷲市さんが独自で令和4年度から作りかけるという理解でよろしいかということが3点目でございます。

最後 4 点目なのですが、今日ご説明いただいたところで、うんと思ったところがございまして、17 ページの(4) 路線バスのところに、新たに文書を加えたということで「拡大の影響を受け、国の補助要件を下回る状況となっています。このことから、」というところで、これは確かに読んでみて間違いではないと思うのですが、補助要件を確かに下回ったのですが、補助要件を下回ったら基本は補助対象にならないというのが普通の流れになっていると思います。ですので、「このことから」としてしまうと、誤解を招かないかなと思いついて、拡大の影響を受けて輸送量が下がったから、補助率や補助額が下がったということニュアンスとして分かるようにしていただきたいと思います。補助要件を下回ったから、補助率が下がったと読めてしまうところが気になるところでございます。

(事務局)

17 ページですが、「これにより、輸送量が下がったことから、国・県の補助額が下がり、地域間幹線系統を補助する市町の負担が増加しています。」であればよろしいでしょうか。

(濱口委員)

はい。

(事務局)

そのようにさせていただきます。

対象をどこまで書くかというところは、非常に難しい話ですので、南紀・東紀州交通対策委員会であるとか、紀勢本線の利用促進は名古屋や東京に行っている中で、県も一緒に行かれていると思うので、そこにこういう対象を入れたほうがいいのではないかということがあれば、ご指摘いただければそのように入れさせていただきます。

バスの利用促進にも J R 東海が入っているのは、接続の関係で入っていると思います。バスを利用するときに、J R との接続をということを非常に良く言われますので、その点では J R 東海との連携が必要になってくるという認識をしておりましたので、このように記載させていただきましたが、確かにご指摘のように対象実施主体をどこまで書くかは、非常に悩ましいところですので、ご意見いただければ直させていただきます。

WEBサイトの標準的フォーマットについては、議員のほうからも、県の交通政策課に委託するという形ではなく、南の方で独自でやられたというお話を聞いておまして、その人たちに参考に聞きに行き、WEBサイトに連携指せたらいいのではないかというアドバイスはいただいているものの、まだそこまで取り組みをやっていませんので、そういうお話も聞きながら、自前でできるものはやっていきたいという意味で、書かせていただいております。J R 紀勢本線のところはどのように記載させていただいたらよろしいでしょうか。

(濱口委員)

課内で南紀・東紀州交通対策委員会を挙げておこなうて大丈夫なのかなという意見が出たのと、ほかの自治体も特に書いてあるわけではなかったもので、そういう整理で入っていないのかもしれないというご確認という意味で、意見を上げさせていただきました。

(事務局)

これは抜けていますので記載させていただきます。前計画では、JRやバス、タクシーをまとめて、交通事業者という書き方をしています、それだけでは分かりにくいところがありましたので、今回はそれを細かく分けていただいた点があり、表記も統一されていない部分ありますので、再度検討させていただきたいと思います。

(事務局)

三重交通さんに目標数値の点でお伺いしたいのですが、令和2年度はコロナの影響で各線が下がっていて、それ以外の年は大体57,000人から60,000人近くでしたので、目標数値をそのように入れさせていただいているのですが、どうでしょうか。52ページの路線バスの目標値やクリスタルさんのタクシーの利用者数も、こういう数字の方がいいというのがあれば教えていただきたいと思います。

(中川委員)

平成29年から数年経っていて、例えば人口減少に伴う利用の減少は毎年数%ずつ必ずありますので、そのあたりもどう考えていくかということも加味すべきかどうか、目標なので高い方がいいというもの当然ありますし、これを29年度するのがいいのか、令和元年度はそれなりに利用者がありましたので、元年度がいいのか、少しだけ思ったところは、松阪熊野線が平成29年度は南紀バスとして、今と違う形態で走っていたのかなというところがござります。確か平成30年の10月から今の状態に路線として再編させていただいた形になりまして、そうなると路線の中身と違うものを数値として引っ張ってきていいのかわかると考えていくと、30年や元年あたりのほうがいいのかないかなという気もします。ここはあくまで目標ですので、高いほうがいいのかということも含めて、それが実現可能な数字かどうかということも精査をしていく必要があると思います。さすがに令和2年度は、かなりバスはコロナの影響を受けていますので、当然個々の数字を引っ張ってくるのは間違いかなと思います。29年までさかのぼるのか、元年、30年あたりに持っていくところを再度精査いただいてもいいのかなと、個人的には思います。

(事務局)

それに関連してお伺いしたいのですが、人口減少もあって数%ずつ下がっていくと言わ

れたと思いますが、私の認識から言うと、皆さんが高齢化していくので、その人たちが免許返納をされていくとなると、利便性が良くなれば利用者が増えるのではないかと考えていたんですが、単純にはそうはいかないというわけでしょうか。

(中川委員)

私もそうなればいいなと思っているんですけども、免許辺の考え方自体が、例えばバスの割引だけでいいのかということも含めて、ほかの業種も含めて、例えば買物支援だったり、いろんなところで下支えと言いますか、そういうものを総合的に伴っていったほうがもっともっと返納者が増えていくのかなと勝手に思っているのですが。当然これから高齢者の交通事故を防ぐということもございませうけれども、そういったところも含めて、免許返納をご希望されている方、家族の方も多いですが、そういった方がたくさんお見えであれば、何か背中を押してあげられるような施策をもって、返納の促進に繋がっていくという傾向があれば、お客さんは増えてくるのかなという想像はできますけれど、超高齢化社会にこれからなっていくわけですので、バスの運転ができないというお話もございましたが、そういうことも含めてより安全なバスを使っていただくというところにおいては、まだまだ取り組みをしていくというふうに捉えるのもあっていいのかなと思います。今後利用者が増えていくようなものを、こういった会議を通じて作っていかねばいけないのかなと思うところです。こういういろんな議論をしていく中で、増えるだろうという期待値も含めての目標数値であっても、私はいいのかなと思います。やはりバスの利用者を何とか増やしていくためのものでなければいけないと思いますので。

(事務局)

クリスタルタクシーさんはどうでしょうか。

(中西委員)

目標なのでいいと思いますけども、現在、中部電力が開けて工事も終わって、おそらく増える可能性はないだろうと思うので。人が来ない、お金を使わない、どうなるかとなつときに、本当に伸びる可能性が有るとしたらサービスしかない、いかにサービスするか、いかに便利にするか。そういうことが目標にあつて、どう対処していくか。それは厳しいと思いますよ、入ってこないからね、人が出ていっても。お金を使ってくれない、民宿なんてわやですよ。とにかく集客交流できる施設を作ってもらわないと。中電跡地をなんとか、人を集める一大イベントだと思います。これは賭けですよ、尾鷲の。これを反対してごみ焼却場ができないとかなったときに、これは大変です。働くところをして、人を呼ぶと、これは大変だと思いますけど。

(事務局)

確かに言われたことは本当に大事なことで、産業の創出、雇用を作る、主客交流を高めるといことは人が流れる、人流があつてこそ初めて経済が動くと思いますので、それは一番必要なのかなと思っています。例えば53ページの、「新たな観光拠点へのバス停設置」で3か所としている中には、今回の市民懇談会でありましたマルシェや向井農園の取り組みもそうですし、おわせSEAモデルの場合、中電跡地が雇用であつたり集客の場だと取り組みを進めているので、見据えている先にはそこにバスが走る、タクシーがそこへお客様を連れて行っていただけるようなものとなるように、バス停と書いていますが、本当を言うと、VISIONがバスの拠点を作られたように、熊野市も今農業ファームといったものをVISIONに対抗するものを作るといことをやられている。紀北町は人工海浜を作つてと、各市町は今後の集客、先を見据えた取り組みをどんどんやっているの、当然尾鷲市もそういうことをしていかないと、公共交通も含めて疲弊していくのではないかと考えています。

(中西委員)

いらないことを言ってすみません。目標は結構だと思います。

(服部委員)

今みたいに家から出ない生活をする外へ出ることを忘れてしまいます。タクシーもいたことないし、バスも見たことないし、家から出なければ見ることがない。こういうふうな話を聞いていると、なるほど大変だなと思います。

(豊福座長)

今回の計画案は次回確定ですか。

(事務局)

はい。

(豊福座長)

今日いただいたご意見、市のマイクロバスという話は、今回の計画案ではどういったところに入ってきますか。

(事務局)

載せられる場所も含めて検討させていただきます。

(豊福座長)

新たな移動手段の取り組みの推進といったあたりになってきますか。もし、何か文言を

盛り込めるようでしたら、ご検討いただければと思います。

ほかいかがでしょうか、よろしいですか。では次回最終的に決定という形になりますけれども、今日のところはいただいたご意見を踏まえ、事務局において再度ご検討いただき、次回で、最終決定とさせていただきたいと思っております。

それでは、次の事項に移りたいと思っております。

4 ふれあいバス須賀利地区の路線延長及び停留所の新設について

(豊福座長)

続きまして、会議次第の4、「ふれあいバス須賀利地区の路線延長及び停留所の新設について」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について」説明させていただきます。「資料3 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。

1ページ及び2ページにつきましては、前回1月19日に開催されました第3回協議会におきまして、事前に報告させていただいた事項となっており、重複する部分につき、割愛させていただきます。

3ページをご覧ください。こちらは運行区間、運行経路図の新旧対照表となります。左側が改正後、右側が改正前となっており、運行区間、運行経路図ともに起点となるバス停を「西の浜」及び終点となるバス停を「島勝集会所前」として追加をしております。

続きまして4ページをご覧ください。こちらは時刻表の改正となります。上り線西の浜から旧小学校前までは1分の運行時間となっており、それぞれの便について現行の旧小学校前出発時刻の1分前が西の浜の出発時刻となっております。

また、島勝から島勝集会所前までの運行時間につきましても1分となっており、こちらもそれぞれの便において現行の島勝発着時刻の1分後が島勝集会所前発着時刻となっております。

なお、尾鷲総合病院直通の第1便につきましては、島勝、島勝集会所前、尾鷲総合病院は降車専用としております。

下り線につきましては、島勝で三重交通島勝線との接続がございますので、例えば下りの第1便9時32分島勝集会所前発ですと、三重交通島勝線が9時29分に島勝バス停へ到着し、ふれあいバスは9時35分に島勝バス停を出発するというように、乗り継ぎのための少し時間に余裕を持たせております。

それ以外につきましては、すべて現行の起点終点の1分前1分後の発着となっており、その他の須賀利地区バス停につきましては、路線延長による影響を受けず、現行の時刻表のままの運行が可能となっております。

変更予定日は、本年4月1日であります。

次の5ページ、続く6、7ページは、時刻表のパンフレットのイメージ、実際の停留所のイメージとなっております。こちらについても新しい西の浜と島勝集会所前が追加されています。

路線延長及び停留所の新設についての説明は、以上となります。

(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。

(大西委員)

小学校のところから延長したというのは、運動場を通っていくのですか。

(事務局)

そうです。本当は道沿いに行くと、教員住宅があるのですが、そこを潰した後ならそこにするし、防潮扉の近くに空き地があり、そこでもできないかと現地で相談したのですが、持ち主の方が亡くなっておりバス停が置けませんでした。

地区から要望があった教員住宅はまだ撤去工事が出来ませんので、そこに置けないとなったときに、ちょうど旧小学校の中に碎石を敷いていて砂利道になっており、西の浜地区のところに入り口も空いていましたので、ここなら対応可能ということでもさせていただきました。

教員住宅が撤去され、転回できる場所が確保されれば、バス停はいずれ移設したいと考えています。

(大西委員)

終点のところにも世帯があつて、そこまで来てもらったらありがたいですね。

(事務局)

以前から要望していた方も亡くなってしまって、いつになったら検討してくれるのかというお手紙もいただいている、市民懇談会で須賀利のご意見を伺う中で、ここはさせていただこうかなど、既存の範囲の中で三重交通さんにもしていただきましたので、先行させていただきました。

(大西委員)

この中を通り抜けて、Uターンが出来るような場所がありますよね。

(事務局)

交通安全上、堤防から外へ出たの転回が事業者として厳しいというご意見もありましたので、なるべく堤防を出ずにとすることで、災害時の安全のために、中で止めさせていただきました。

(大西委員)

あそこの海岸の道路は相当狭いですね。

(事務局)

相当狭いですね。ドライバーはかなり大変かなと思います。

(河村オブザーバー)

三重交通の河村です。須賀利地区と尾鷲地区を担当させていただいております。ご指摘をいただきました集落の奥へというご意見ですが、防潮堤の外へ出ると、台風が来ると防潮堤を閉めなければならない、その時にそこがバス停になっていると、そこまでバスが持っていけないということになりますので、小学校の校庭の中へ設置することを提案させていただきました。

狭いとおっしゃられましたが、今までに過去 1 回、須賀利の運転手から、トラックが細い道で挟まってしまって動いていないと連絡がありました。出発までに 20 分程時間があり、走れないからしばらく待てと指示を与えたところ、10 分ほど後で、トラックがバックして何とか出ていったということがありました。ハイエースの大型車両なのですが、堤防と家のブロック塀のぎりぎりのところで、緊張感を持って運転しています。

(大西委員)

須賀利の入り口が一番狭い、大変だと思います。

(河村オブザーバー)

町へ入るところから堤防になっていて、随分狭いところです。

さきほど、バスを老人クラブやほかの行事に使えないかのご意見をいただきましたが、須賀利線におきましては日曜日は運行しておりません。政策調整課との話の中で、日曜日に老人クラブ等から依頼があったら、貸切タイプで行事に使ってもいいとご提示をいただいております。毎週というわけにはいきませんが、月に 1～2 回ほどはご利用いただいて結構という合意が市役所と三重交通で出来ておりますので、須賀利地区につきましては、今ご意見をいただいたような運行形態はすでに実施させていただいております。ただし運賃は当然発生しますので、無料その区間を運行するということとはできないのですが、正規の運賃を乗っていただいた人数でお支払いいただければ、日曜日であっても運行は可能です。

ございます。これは、車が空いていて乗務員が確保できるという状況であれば可能となっております。

(大西委員)

日曜日だけは利用できるということですね。

(河村オブザーバー)

協定の中で、ただ事前に申し込んでいただきませんと、来週頼むというわけにはいきませんので、それは須賀利地区のふれあいバスに関してのみでございますが、既に市役所との合意で運行させていただいております。ただ、今のところ須賀利地区の老人クラブからご利用はありません。

(大西委員)

須賀利地区の老人会はそういった面で、イベントに参加できないので。

(河村オブザーバー)

ぜひご利用ください。

(事務局)

先ほどのご意見ですが、事務局としても認識しておりませんでしたので、協定書の内容を再度確認させていただきます。

(河村オブザーバー)

あくまでも須賀利地区限定でございます。

(豊福座長)

他はいかがでしょうか。よろしいですか、この件お諮りさせていただきます。「ふれあいバス須賀利地区の路線延長及び停留所の新設について」、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。では、原案のとおり承認いたします。

5 その他

(豊福座長)

それでは、会議次第の5、「その他」ですが、事務局から何かありますか。

(事務局)

次回の協議会の日程についてですが、豊福先生ともご相談させていただきまして、3月17日に予定させていただきたいと考えております。この時間帯で、場所もここになるかと思えます。正式には改めて開催通知を送付させていただきます。

本日も計画案に対してご意見をいただきましたが、また後日でも、どのようなことでも結構ですので、何かこのようなことがというものがありましたら、事務局まで教えていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

(豊福座長)

その他、皆さまから何かございませんか。

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4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。