

令和5年度 第3回 議事録

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

令和6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6年1月16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 令和6年度事業計画（案）及び令和6年度予算（案）について
（資料3・資料4）
- 5 尾鷲市地域公共交通計画の一部改訂（案）について
（資料5）
- 6 閉会

○令和6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	中井 修	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	欠 席
	大西 正隆	尾鷲市老人クラブ連合会会長	
委 員	榎本 富男	尾鷲市区長会副会長	欠 席
	堀口 時彦	三重交通株式会社 南紀営業所長	随行 南紀営業係長 津田 大輔
	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	欠 席
	内田 裕之	三交南紀交通労働組合執行委員長	欠 席
	前葉 光司	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 輸送・監査担当 主席運輸企画専門官 鈴木 博行
	笠井 剛司	尾鷲警察署交通課長	
	藤田 雄一	三重県地域連携部交通政策課長	代理 係長 山本 聖
	出口 光春	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
	向井田 亮	三重県尾鷲建設事務所長	

※下線は新たに就任した委員

○オブザーバー

三重交通株式会社 自家用営業部 運行管理者 平井 清孝

○事務局

尾鷲市政策調整課

課長 三鬼 望

係長 山口 英甫

主事 川上 真

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5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(9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、運行管理者 平井 清孝(ひらい きよたか)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ございます。

つづきまして、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)

皆さま本日はお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。本協議会事務局長の政策調整課、三鬼と申します。本年もどうぞよろしくお願い致します。

また、本日は、事務局として、事務担当の山口係長と川上主査が出席させていただいております。どうぞよろしくお願い致します。配付資料につきましては、担当より説明させていただきます。よろしくお願い致します。

(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」、それから事前送付させていただいた「資料1 令和5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 令和6年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会事業計画(案)」、「資料3 令和6年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会予算書(案)」、資料4「尾鷲市地域公共交通計画の一部改正について」となります。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致します。

よろしいでしょうか。

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でありますけれども、本協議会の会長からご挨拶いただきたいと思います。

(下村会長)

皆様こんにちは。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ご出席いただきありがとうございます。

本日の協議会では、会議次第にもありますように例年行っております「事業評価」について、令和6年度の事業計画（案）及び予算（案）について、そして尾鷲市地域公共交通計画の一部改訂についてご協議・ご審議いただきたいと思います。

委員の皆様におかれましては、尾鷲市の公共交通をより良くしていくための率直なご意見をいただき、本市の新たな運行経路に際してのご助力を頂きますようお願い申し上げます。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います。

会議次第の3の、「事業評価について」、事務局から説明をお願いいたします。

(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5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、地方運輸局様に報告するとともに、公表することとなっております。ページの方は右上の方に小さな文字ですがありますのでよろしくお願いします。

まず、2ページをご覧ください。

協議会等が目指す地域公共交通の姿についてであります。ここには令和4年3月に策定した「尾鷲市地域公共交通計画」における目標や基本方針を記載しております。

次に、3ページをご覧ください。

3ページから4ページは、目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組についてであります。令和4年～5年で実施してきた主な取り組みを記載しております。

まず、ふれあいバス尾鷲地区については、利用者が前年に比べ約1.2割減少しており、人口減少等により、利用していた方が利用しなくなったことによる利用者減少が一つの要因と思われます。また、増便についての要望等もあり、令和6年4月より前回の協議会でお諮

りましたダイヤ改正を実施し、利用者の増加を目指します。

次に、ふれあいバス八鬼山線・ハラソ線につきましては、2路線を令和5年4月より九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線の3路線に分割しました。

利用者数につきましては、令和3年10月から令和4年9月までの八鬼山線・ハラソ線の2路線の計と令和4年10月から令和5年9月までの八鬼山線・ハラソ線の2路線、九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線の3路線の計を比較しております。

数値で表しますと約0.01割の減少となっており、人口減少があるなか利用者数は維持できており、令和4年4月から9月と今年度の4月から9月では利用者数が増加しておりますので利用者の増加が見込まれます。ちなみに延べ人数であります、244名増加となっております。

ふれあいバス須賀利地区については、利用者が前年に比べ約2割増加しております。高齢化、人口減少の影響があるなか利用者の増加の背景には新型コロナウイルス感染症が5類に移行したことによる利用者の増加が考えられます。

次に、4ページをご覧ください。

利用者等のアンケートの実施については、毎年行っていますバス車内、停留所においての利用者アンケートと市民無作為抽出1,000人に対するアンケートを実施しております。

公共交通に関する市民説明会の実施については、尾鷲地区のルート・ダイヤ改正についての説明会を実施しております。

総合時刻表の作成については、令和5年4月より八鬼山線・ハラソ線の分割を行いましたので総合時刻表の作成を行い全戸配布しております。

次に、5ページをご覧ください。

計画の目標の達成状況とその理由についての考察についてであります。

市民満足度の向上欄の利用者満足度については、わずかに目標値に届きませんでしたが、ルート・ダイヤ改正などを行い、満足度の向上に取り組んでおります。また、従前から要望のある尾鷲地区のダイヤ改正を実施することで満足度の向上を今後図ってまいりたいと思います。

利用者数については、年度途中の為、正確な実績値は出ておりませんが、半年間の利用者数をみると、目標達成が若干厳しい数値となっております。

人口減少等の背景もあることから利便性を増進しつつ地域公共交通の存在を多くの人に知ってもらい、新たな利用者の増加を実現する必要があります。

持続可能性の向上欄の収支率については、利用者数と同様の年度途中であるため、正確な実績値は出ておりませんが、半年間の収支率をみると、目標達成に届かない数値となっております。委託費の増加などにより厳しい状況ではありますが、収支率の向上に努めていきます。

次に、6ページをご覧ください。

計画目標達成に向けた今後の取り組み方針についてであります。

利用者アンケート調査において、利用者のニーズを把握し、尾鷲市公共交通計画を軸に改善に向け、日々検討を行っております。その中で、「公共交通ネットワーク形成の基本方針」に基づき、「ふれあいバス尾鷲地区」の4～5時間程度空いている時間帯を解消するため増便を含むダイヤ改正を行い利用者の利便性の向上を図ります。

次に7ページをご覧ください

直近2年間の二次評価の活用・対応状況についてであります。

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。一番上にあります、利用者アンケート及び市民懇談会によるニーズ把握からの対応については、一定の評価をいただいた事項ですので、今後も継続して参ります。

その下にあります、八鬼山線、ハラソ線の見直しにかかる利用促進については令和5年4月より実施しておりますので上記のアンケートの取り組みと合わせて今後も利便性の向上を検討してまいります。

地域間幹線系統での利用促進や系統維持については、県や関係者様と連携した取組について検討を行い、持続可能な事業の実施を行ってまいります。

次に8ページをご覧ください

こちらは、前々回の二次評価となります。去年の協議会で報告したものと同一のものとなりますので説明自体は割愛させていただきます。

次に9ページをご覧ください

毎年度のPDCAスケジュールとその下が直近一年間の協議会等の実施状況となります。次ページ以降につきましては、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。

なお、これらの資料につきましては、現在、三重運輸支局様に手続き上のご確認をいただいております。その中で一部修正が生じる場合がありますが、届出については、事務局に一任いただきますようお願いいたします。

以上で、「事業評価について」の説明を終わります。

（豊福座長）

はい、ありがとうございました。ただ今、説明頂きました事業評価について、これは毎年行われているんですけども内容に関しまして、なにか質問等ございましたらお願いいたします。

（質疑）

（山本委員）

三重県交通政策課の山本でございます。課長の代理ということで、よろしくお願いいたします。ただ今の資料、3ページの一番上でですけどふれあいバス尾鷲地区の運行ということで前年に比べて12%減と比較的減少幅としては大きいのかなというふうな印象を受けます。

この中で理由のところとしまして、右側のところに人口減少等により、利用していた方が利用しなくなったことによる減少の一つの要因というふうに書いていただいておりますけれども、人口減少は全国的な課題でもありますけれども、なかなか急激にガクッとくるというのは、徐々にくるといったところはありません。なかなか12%の減の説明として説明しきれないかなという印象があります。利用していた方が、利用しなくなったことによる、こういった理由もよく起用するんですけども、例えばコロナを契機として、前までいろんなバスを使っていた人が利用しなくなったといった話はよく聞くんですけど、人口減少により、利用していた方が利用しなくなったことによるというのは、あまり聞きなれないということがありまして、実際に人口減少を起因として利用していた方が利用しなくなったということで説明しきれないかなという印象があるんですけど、改めてこの12%減に対してどのような分析をされているのかというのを教えてくださいましてよろしいでしょうか。

(事務局長)

確かに、今説明させていただきました中で、ふれあいバス尾鷲地区について減少数が多くなっております。確かに今回利便性を上げるためにダイヤ改正をお願いして令和6年4月から取り組むわけですが、前年に比べて12%の減少率はどう分析するかというところは、ご指摘のことも含めて人口減少だけの理由ではなかなか説明できないなというのも、事務局としても考えております。ですので、確かに毎年市民懇談会等で各地区を回っていただく中に、この地域の公共交通としての移動の支援は非常に大きな課題ですので、それを一つ一つ作り上げていくことがこの減少を少なくしていく一つの方向性だと考えておりますし、ご指摘の実施結果の考察のところの人口減少等により、利用していた方が利用しなくなったことによるというところは、ご指摘のところに当たると思いますので、事務局として理由の再検討も含めて対応を考えさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

(豊福座長)

それに関連した話で少し気になったのは、同じページで一方で須賀利地区の場合はコロナが5類に移行して利用者数が戻ったって書いてるんですけど、それなら他も戻ってもおかしくないじゃないかなって気がするんで、整合性というか、どこに要因があるのかというのはなかなかこれだっていうのは見つけられないかもしれないですけど、その辺の分析を少し考えていただいてもいいのかなというふうに思いました。

(事務局長)

お時間いただきますようお願いいたします。

(中部運輸局三重運輸支局)

三重運輸支局専門官代理として出席させていただきます、鈴木と申します。よろしくお願いいたします。最後のページ別添4というその前のページ、別添1とこの2枚おそらく国に提出していただく様式としてつけていただいていると思うんですけど、参考にこれをつけていただいている理解でよろしいですかね。国に提出するものとしては別添1の2という様式として提出していただく必要がある。それはご認識していただいているということでよろしいでしょうか。今回はあえてつけていないということでよろしいですか。わかりました。

(豊福座長)

それでは、お諮りさせていただきたいと思います。事業評価について、ご承認いただけますでしょうか。

「異議なし」

(豊福座長)

ありがとうございます。それではですね、この件につきましては、原案のとおり承認いたします。

4 令和6年度事業計画(案)及び令和6年度予算(案)について

(豊福座長)

続きまして、会議次第の4、「令和6年度事業計画(案)」及び「令和6年度予算(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、説明いたします。

資料2「令和6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。

事業計画(案)につきましては、尾鷲市地域公共交通計画に則り実施する事業の令和6年度スケジュール及び内容を記載しております。

会議の開催につきましては、例年の地域内フィーダー系統確保維持計画や今回のような事業評価協議を考えております。4回程度の協議会開催を予定しております。

以降、現行の地域公共交通計画に準じており、例年同様となりますが、1-①-1ふれあいバスのルート・ダイヤ再編をご覧ください。大幅な変更として、先ほどの事業評価の中でも説明をいたしました、「尾鷲地区のルート・ダイヤ改正」が行われる予定です。1-①-

3をご覧ください。これも事業評価の中で申し上げました利用者アンケート等の継続実施であります。ふれあいバスの利用実態を把握し、更なる改善につなげていくため、利用者アンケート等を継続して実施します。以上で「令和6年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）」の説明とさせていただきます。

続きまして、「令和6年度予算（案）」について、説明させていただきます。

資料3「令和6年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会予算書（案）」をご覧ください。例年と同様の予算となっておりますが、概要について説明させていただきます。

表紙をめくっていただきまして、1ページをご覧ください。

令和6年度予算は、第1条で歳入歳出予算の総額それぞれ74万9千円と定めるものです。

予算の内訳について説明いたします。資料の5ページをご覧ください。

まず、歳入ですが、1款「分担金及び負担金」、1項「負担金」、1目「負担金」本年度予算額74万6千円は、尾鷲市よりの負担金を計上しております。

次に、2款「繰越金」、及び3款「諸収入」の1項「預金利子」、2項「雑入」につきましては、前年と同額の1千円を各々計上しております。

次に、6ページの歳出であります。1款「総務費」、1項「総務管理費」、1目「会議運営費」本年度予算額は21万9千円で、内訳といたしましては1節「報酬」15万9千円、これは報酬受領対象委員に対する報酬であります。9節「旅費」5万5千円、これは委員の会議等出席に対する旅費の費用であります。10節「需用費」5千円は事務消耗品費であります。

次に、2目「事務局費」本年度予算額は2万7千円で、内訳といたしましては10節「需用費」、11節「役務費」をそれぞれの説明欄のとおり計上いたしました。

次に、2款「事業費」、1項「事業推進費」、1目「広報公聴費」本年度予算額49万2千円は、新たな公共交通時刻表1万2百部作製にかかる印刷製本費を計上しております。

3款「諸支出金」、1項「償還金及び還付加算金」、1目「償還金及び還付加算金」、本年度予算額1千円は、決算に伴う負担金清算の返還分となります。

4款「予備費」、1項「予備費」、1目「予備費」は、本年度予算額として1万円を計上しております。

以上が、「令和6年度事業計画（案）」及び「令和6年度予算（案）」についての説明とさせていただきます。

よろしくご審議のうえ、ご承認賜りますようお願いいたします。

（豊福座長）

はい、ありがとうございました。ただいまの説明に関しまして、事業計画案、つきまして特に事業計画案こういったところフィーダー系統も含めて、ご意見あるいは質問があれば

お願いいたします。

(質疑)

(三重県交通政策課)

三重県でございますよろしくお願いいたします。事業計画の中の3ページ。2-②-1の点の3つ目ですけれども、自動運転やMaaSなどの地域の適用について検討を行いますと、いうことですが、去年におきましても自動運転については多気町さんでされておったりとか、最近では桑名市さんでもなばなの里とジャズドリーム、長島スパーランドにつぐ、公道への実証運行をされていくことと、いうふうな状況にあります。MaaSにつきましましては、数年前から菰野町さんが「おでかけこもの」といったようなMaaSを導入されて、普及に努められているといった状況ですけれども、自動運転やMaaSの地域への検討ということですが、具体的にですね、どういう風なイメージをされているのか、すぐにというのは難しいかなと思うんですが、具体的にどのようなイメージで取組とか検討を進められているのかというのを教えていただけますでしょうか。

(事務局長)

はい。確かにこの項目につきましては、そのうえにもいわゆる社会福祉協議会の新たな移動手段とか、スクールバス、あらゆる資源を活用しながらしていくというところと、この3つ目のところは新たな展開というふうに捉えています。確かに尾鷲の地区で何がこういう例にあたるかといいますと、まだ十分な議論はされているわけではございませんが、例えば一つの方向性として、尾鷲市ゼロカーボンシティを宣言して、いわゆるSDGsも含めてそういう形で二酸化炭素排出抑制と、いわゆる教育という2本の柱でゼロカーボンシティを宣言させていただいて、例えばその舞台である向井地区のみんなの森とか、いま既存にあります夢古道や一带の関連施設を結んでの所も一つ候補にあがるかなというところは内部では話しをしていたり、以前では中部電力跡地を活用するSEAモデル構想の時に、現在は、数年たって色んな検証しながらしているので、まだ直接これがメインにはあがっておりませんが、過去には中部電力のコーナーに自動運転を検討していた時期がございますし、広く言えばこの2つが現時点では候補であるかなということはあるんですが、踏み込んで議論をするところに至っていないというのが一つの現状でございます。項目にあげつつ時期をみて色んな検討をしていきたいと思っております。

(中井委員)

1-①-2バス停の乗車環境の整備という項目で、利用者向上のためのベンチだとか、待合環境を整備しますという項目があるんですけど、予算書の方見てみると、印刷製本が主とした運営費でですね、そういった公共的なものが予算の中に入っていないんですけど、どう

いう風にして取り扱われるのかどうか。私ども須賀利地区の方はベンチをボランティアで作っていただいて、利用者は高齢者が多いので立って待ってるのがえらいということで、仮にベンチを作って設置をしている状態なんですけども、全体的に考えた時にそういった環境をどうやってしていくか、予算書から簡単に増えてこないというふうに思いますけど、そのへん回答をお願いしたいと思います。

(事務局長)

お答え申し上げます。確かにバス停は基本的には乗車の方が乗り降りで利用されるところで、特に待っている時間をどう快適に過ごすか非常に課題になってきます。以前から一番多く利用される、おとと前、パーティハウス前のバス停の待合の状況につきましては、尾鷲総合病院前にバス停を設けることで改善されているという所は、国や各方面の協力を得ながら実現したところがあります。今、中井さまご指摘があった事業計画にあげているのに予算には反映していないのがどうかというご指摘なんですけど、確かにこういう所は予算も伴いますし、関係各位の法律も含めた色んな整理が必要ですので、やはりここを次改善するという計画をもって予算は対応したいと思っております、ボランティア的なベンチの設置とかそういうところに対応いただいている地区があるのを存じ上げておりますけれど、道路に設置するベンチとなりますと、その幅員に対してどれだけの道路幅が確保できるか条件もあって、すべての所に置いてるわけではないという現状もあって、ですので、皆さまの利用者の声を聞きながらここはベンチが必要だし条件を踏めば整備できるね、という話になれば予算化もお願いしたいと思えますし、それをどこが負担するか、例えば市の方で負担するという考え方もありますし、協議会で一部負担するのか、はたまた国や県の方と協議して可能なところは丁寧に対応していきたいと思いますが、予算書に現在対応していないのは具体的な年次計画を持ち合わせていないというのが、正直なところでございます。

(中井委員)

利用者アンケートの中には待合の所で改善整備するものはないかという問いに該当するようなアンケート項目いれてもらって、反映していくという事を是非お願いしたいと思います。

(豊福座長)

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、特にないようですので、事業計画(案)と予算(案)について併せてお諮りいただきたいと思えます。

この両件につきまして、ご承認いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声)

(豊福座長)

ありがとうございます。事業計画(案)、予算(案)」について、原案のとおり承認いたします。

5 尾鷲市地域公共交通計画の一部改正について

(豊福座長)

続きまして、会議次第の5となりますが、「尾鷲市地域公共交通計画の一部改訂について」、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

それでは、説明いたします。

今年度第2回目の会議のほうでご報告させていただきました、地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に係る尾鷲市地域公共交通計画の一部改訂を今回の会議でお諮りします。

改正の経緯としましては、過去の法改正により地域公共交通計画に記載すべき事項が改正されました。

現在までは、法改正の経過措置期間ということもあり、改正を見送ってまいりましたが次期の計画期間からは、地域公共交通計画に明記されていなければ、補助金(地域公共交通確保維持事業)の対象外となることから今回所要の改正を行います。

改正の主な内容につきましては、前回の会議でも触れさせていただきましたが、どの路線が補助金を活用した路線であるかの明記や地域での、その路線系統の役割の表現、補助金の必要性の明記となりますので従前からの計画目標や事業の実施についての変更ではありませんのでよろしく願いいたします。

また、こちらにつきましては、事前に運輸支局様にもある程度確認をいただいておりますので、申し添えさせていただきます。資料の4をご覧ください。まずは資料の3ページにつきまして表紙の改正について【改訂年月を追記】を行います。

次に、資料の4ページにつきまして

計画頁のP12、【ネットワーク図の変更】を行います。

改正の内容につきましては、八鬼山線及びハラソ線を九鬼・早田線、北輪内線及び南輪内線(以下、現行路線)へ図の変更を行います。

次に、資料の5ページにつきまして

計画頁のP14、【公共交通ネットワーク図(市全域)の変更】を行います。

現行路線へ変更、3路線ですね、変更、及び補助を受ける系統であることを明記します。

例えば、ふれあいバスについてはフィーダー系統であること。松阪熊野線、島勝線、尾鷲

長島線については、補助対象系統であることを明記します。

次に、資料の６ページにつきまして

計画頁のＰ１５【公共交通ネットワーク図（市街地部）の変更】を行います。

また、こちらについては、【補助系統に係る事業及び実施主体の概要を追記】をします。

こちらにつきましては、法改正にありました補助要件化に対する対応となります。

続きまして資料の７ページにつきまして

計画頁のＰ１８、【現行路線の運行概要の追記】を行います。八鬼山線ハラソ線であったものを、九鬼早田線、北輪内線、南輪内線として記載しております。

次に、資料の８ページにつきまして

計画頁のＰ１９【ふれあいバスの利用者の推移への注記の追記】を行います。

内容につきましては、分割路線前の数値であることを追記いたします。

次に、資料の９ページにつきまして

計画頁のＰ２０【令和２年度の路線別運行経費、運賃収入、市負担額、収支率 単位：円への注記の追記】を行います。

次に、資料の１０ページにつきまして

計画頁のＰ５１【尾鷲市における公共交通の位置づけと役割の現行路線への変更等及び確保維持策の記載】を行います。

こちらにつきましても、補助要件化に対する対応となります。

次に、資料の１１ページにつきまして

計画頁のＰ５２の【ネットワーク図 現行路線への変更（色のみ）】こちらについては、全ての図の現行路線の色だけを変えておきたかったので色のみの変更となります。

次に、資料の１２ページにつきまして

計画頁のＰ５３に【地域公共交通確保維持事業の必要性についてを追記】を行います。

以上が、「尾鷲市地域公共交通計画の一部改訂」についての説明とさせていただきます。

よろしくご審議のうえ、ご承認賜りますようお願いいたします。

（豊福座長）

ありがとうございました。ただいま、ご説明いただきました、前回の会議で報告いただいたこの地域公共交通計画についての要するに現行化ということ。それに伴う改訂ということですけど。

法改正にともなって記載する事項について、必要な改正だということで、なにか質問ご意見ございますでしょうか。

（質疑）

（豊福座長）

よろしいですかね。それでは、お諮りさせていただきたいと思います。

地域公共交通計画の一部改訂について、ご承認いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声)

(豊福座長)

はいありがとうございます。それでは原案どおり、承認とさせていただきます。

(豊福座長)

それでは、会次第としてはその他になりますけれども、中部運輸局さんの方からご報告があるということですのでよろしくお願いいたします。

(中部運輸局三重運輸支局)

中部運輸局の鈴木です。旅客運送2024年問題への対応という資料をくばらせていただきましたので、こちらについて少しお時間をいただき、説明をさせていただきたいと思えます。まず、下の2ページバス・タクシー運転者の状況というページをご覧ください。こちらは全国のバス、タクシーの運転者の数とか、第2種免許の保有者数のグラフになります。このタクシーの運転者の数ですけど、ぱっと見でもわかるように近年小幅な減少が続いておって表のとおり約4割といった状況です。一方、黄色と青の線はバスの運転者の数なんですけど、黄色が乗り合いバス、青が貸切バスということでこちらは一見そんなに減ってないんじゃないかという風に見えますけれども、近年は最近まで増加傾向にあったところ、令和2年度から減少に転じて、また、バスは事業者数とか車両数も増えているといったこともありまして、バス業界全体としては1社あたりのバス運転者としては不足しているといった傾向にあります。

次に、4ページ下のところ、バス・タクシー運転者の改善基準告示の改正というページをご覧ください。こちらは2024年4月から適用される改善基準告示の内容になります。改善基準告示というのは労働時間、労働条件の向上を図るために運転者さんの拘束時間の上限とか、休息时间について、厚生労働大臣が定めている基準のことなんですけれども、これが働き方改革関連法によって2024年4月1日以降は自動車運転業務とか時間外労働時間の上限が960時間ということになってしまって、これとあわせて下の枠内のとおり1年、1か月とかの拘束時間の上限が短くなるといった効果によって1日の休息期間これは継続8時間だったところを基本的には11時間継続して休憩が必要であるといったところになってきます。労働時間は減少するといった形となります。これが2024年4月1日から適用されるといった形です。

次の右下5ページバス・タクシー業界における人材確保の課題をご覧ください。バスとかタクシー、トラックの運転者の方のイメージ長時間労働のわりに給料が安いとかそういったマイナスのイメージが強くて、労働者から敬遠されてしまって人手が集まらないといった負のスパイラルに陥っているといった状況です。しかしながら、公共交通というのは日常

生活にはなくてはならない存在ということなので、運転者の労働環境を守るというのは持続可能な公共交通を維持していくために先の改善基準告示の改正というのが必要な施策といった形になっています。

次に下の部分、運転手の働き方改革「2024年問題」なんですけれど、一方で改善基準告示の改正により自動車運転事業の労働時間の上限を下げることににより生じる問題というのが、資料のタイトルとなっている2024年問題といった形です。昨年まではトラックのことで物が運べなくなるとか非常に大きく取り上げられていたのですが、最近になって、バスとかタクシーとかゆうパックの2024年問題というのも大きく取り上げられていました。こういう2024年問題でどうなるかということ、例えば路線バスとかコミュニティバスとかそういったものが運転者不足で今まで通りの本数が維持できないとか、タクシーの運転者不足で利用したくてもつかまらないとか、そういった問題が起こり得るかもしれないといった影響が問題です。

最後の7ページをご覧ください。この2024年問題に対応するためには、運転手さんの確保が必要ということで賃金水準の見直しとか、定着率の向上とか採用の強化そういった取り組みが必要といったところなんですけど、それは当然コストがかかってしまうということで、事業者の運賃の改定とか、独自の経営努力で対応したいというところであるんですけど、これだけではなかなか対応しきれないと、いったところでございます。今後はコミュニティバスについても時間契約の見直しとか、改善基準告示に抵触しない運行ダイヤを見直すとか、場合によっては、運行形態をタクシーとか他のものに移行するとかそういった形で地域公共交通を見直すということを検討していくということも必要になってきますし、また、事業者側からしても地域公共交通のためにどういったことができるかということも、提案していくことが必要かというふうになってきます。このように4月から改善基準告示により公共交通機関をとりまく環境は非常に厳しさを増してきております。2024年問題というのは2024年4月が過ぎたら解決するものではなく今後も継続して取り組んでいくべき問題でございます。自治体とか事業者さん、住民そういった関係者が地域における公共交通の役割とかそれをどのようにして維持していくべきかということ、まさにこの公共交通会議で議論していくことが必要ということに更になってきますので、引き続きこういった取り組み等、議論していただくよう、よろしくお願いします。私からの説明は以上です。

(豊福座長)

2024年問題、まさに論議することもたくさんあるでしょうけど、皆さん何かご質問、ご意見ございませんか。

(下村会長)

国としての具体的な取組というのは何かあるんでしょうか。

(中部運輸局三重運輸支局)

いろいろ今言われている内容、タクシーの関係ではラストワンマイルという形など、色々な規制を緩和というか、乗合タクシーの同乗しやすい環境を作ったり、あと、自家用有償運送の制度を見直して導入化をしやすいような制度改正をおこなっておりますし、今ライドシェアとかの議論もされていますけれども、そういう形で運転者不足を解消するために色々な検討を国としては行っていると。あと、運転者不足ということなんですが、国としては、2種免許の運転者を確保するために補助金を作ったりとか、そういった形で運転者の数を事業者さんが確保できるような形の補助を行ったりとかそういった施策の取組みをしているところです。

(下村会長)

ただ、尾鷲市のような危機的な状況ですと集落が点在していて民間の事業者さんがやっていけないということで、こういった地域公共交通でまかなっておるんですけど、集落に住まわれてる方も高齢化して、店舗も閉めて市街地に集中してくる。高速道路は繋がったものの、高齢者ということで免許証の返納。そういう状況の中で、ライドシェアとか、新たな施策というのが、こういう地方でやっていけるかどうかということ、やはり公共交通に係る経費というのが。利用者さんに応えようと思うと、回転をよくする。ダイヤ改正をする。でも、なかなか乗車率が低いという、展開が組めないような状況になっているというのも現実ですので、色々考えていただきたいなと思います。

(豊福座長)

ほかよろしいですか。

(堀口委員)

三重交通です。今、お話あった内容が本当にすごい重要課題というか問題でして、弊社としては4月のダイヤ改正とか、全社的にそうなんですが、乗務員の採用強化、それから離職者を減らすというところですね、採用と離職する人数が年間で見ると、とんとんのような感じでプラスにはなっていない。と、いうところがありますので、各営業所、離職者を減らさない、辞めていかないようにする、ということもあるんですが、今の人数で今の仕事量をこなせるかというところと当然無理な話なのでダイヤを減らさざるを得ないというような状況にあります。とにかく、4月から開始ということで、言葉では簡単なんですが、乗務員の気運を平準化できれば1つ方法はあるんですが、なかなか人を動かすというところで気運の平準化というのは、永遠の課題でありますので、それも力を入れつつやっていかないと2024年問題をクリアできないかなという所でございます。以上です。

(豊福座長)

ありがとうございます。全国的な課題だと思います。改めて尾鷲地域の特性を踏まえたうえで、どう公共交通が歩むのかを考えていかかなければいけないと思います。

よろしかったでしょうか。

それでは、その他ございますでしょうか。

無いようですので、以上をもちまして、本日の「令和５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。