

令和 6 年度
第 1 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

令和 6 年度第 1 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 5 月 2 1 日（火）

1 3：3 0～1 5：3 0

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 令和 5 年度決算報告について
- 4 令和 6 年度補正予算（第 1 号）について
- 5 東紀州地域公共交通利便増進実施計画（案）について
- 6 三重交通松阪熊野線について
- 7 令和 7 年度尾鷲市地域公共交通確保維持事業計画（案）について
- 8 その他
- 9 閉会

○令和 6 年度第 1 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	
	大西 正隆	尾鷲市老人クラブ連合会会長	
	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
	<u>田中 英司</u>	一般社団法人三重県タクシー協会 尾鷲支部長 株式会社クリスタルタクシー代表取締役	
	内田 裕之	三交南紀交通労働組合執行委員長	
	<u>小島 光洋</u>	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	
	藤田 雄一	三重県地域連携・交通部交通政策課長	代理 主任 松島 昇平
	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	代理 建設専門官 中嶋 伸弥

※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 平井 清孝

○事務局

尾鷲市政策調整課

課長 三鬼 望

係長 松井 克磨

主査 中森 恵

開会：午後 1 時 3 0 分

1 開会

(豊福座長)

時間ということでちょっと早いですけれども、もう皆様お揃いということですので始めたいと思います。

開会に先立ちましてですね、1つ三重運輸支局様よりですね、ご連絡があるということですので、まずお願いできますでしょうか。

(三重運輸支局)

はい、運輸支局の小島と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私の方からはですね、席上配布いただいているかと思いますが、こちらの活発で良い議論ができる会議のために、という冊子をご覧いただきたいと思います。

それでは座ってご紹介をさせていただきます。

本日の出席者名簿を拝見しますと、この4月から新たに構成委員に加わらせていただいたのが私と、お一方ということで、ほとんどの方はですね、前年度から引き続きこの協議会にご参加なさってる方々かと思いますが、もう既にこの協議会の役割等についてはご存知かと思いますが、簡単にご紹介だけさせていただきたいと思います。

表紙を1枚めくっていただきますと、全国の地域公共交通がいま、大ピンチですと記載されております。

以前から、モータリゼーション、自家用車の普及、あるいは人口の減少傾向といったところから、公共交通のご利用者が少しずつ減少傾向にございますが、ここ3・4年の間、コロナ禍が非常に大きく影響いたしまして、一気に10年分ほどの利用者減が進んだといった指摘もございます。

とはいえですね、真ん中辺り、通院、買い物、通学、通勤、観光とありますが、これに関わらず、いわゆるお出かけには公共交通が欠かせない。

これはその地域で暮らしていらっしゃる方もそうですし、地域外から訪れる方にとってもそうです。やはり公共交通は地域にとって、とても重要でございます。

ですので、こういった協議会の場で、事業利用者の立場から、住民代表の方、また交通事業者の立場から、また行政の立場から、また学識の先生の立場から、様々な方々がお集まりいただいてですね、3ページになりますけれども会議の参加者とその役割ということで、今の公共交通に対する現状であったり、これからの公共交通に対する意見交換、協議等していく中で、持続可能な公共交通を実現していくために、それぞれの立場から忌憚のない意見交換、また協議をなさっていただければというところでございます。

中には、道路運送法であったり地域交通法であったり、法律制度との兼ね合いから、時として少し難しい話題になる場合もありますけれども、遠慮なさることなくご発言等いただければと思います。

では、私も今年度からご参加させていただいたということで、新参者ではありますが、どうぞ皆様よろしくお願いいたします。

(豊福座長)

はい、ありがとうございました。

ただいま説明ありましたように、ぜひですね、背局的にご発言をいただければと思います。

それでは、定刻になりましたので、ただ今から令和6年度第1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。

本日の会議ですけれども、ただいまの出席者が10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ご報告いたします。

なお申し訳ございませんが会議の進行上、携帯電話等は、マナーモードの設定をお願いいたします。

また、今回初めて就任されました委員2名の紹介をさせていただきます。

まず、一般社団法人 三重県タクシー協会 尾鷲支部長 株式会社クリスタルタクシー代表取締役、田中英司様です。

(三重県タクシー協会)

田中と申します。はじめて参加させていただきます。よろしくお願いいたします。

(豊福座長)

はい、よろしくお願いいたします。続きまして、先ほど、ご説明いただきました国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局 首席運輸企画専門官 小島光洋様です。

(三重運輸支局)

小島と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

(豊福座長)

はい、よろしくお願いいたします。

また本日は三重交通自家用営業部より平井清孝様にオブザーバーとしてご参加、ご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市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、ご出席をお願いしたところであります。では続きまして、事前に配付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)

皆様こんにちは。事務局の政策調整課三鬼と申しますどうぞよろしくお願いいたします。本日事務局といたしまして、政策調整課企画調整係係長の松井と事務担当の中森が同席しております。どうぞよろしくお願いいたします。

では、配付資料につきましては担当より説明をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

(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」「会計監査報告書の写し」「資料1 令和5年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会決算報告書」「資料2 令和6年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会 補正予算書案(第1号)」「資料3-1および3-2 東紀州地域公共交通利便増進実施計画(案)」「東紀州地域公共交通利便増進実施計画の策定について」「松阪熊野線の運転終了について」「資料4 令和7年度尾鷲市地域公共交通確保維持事業計画案」「資料5 地域公共交通確保維持改善事業の2次評価結果の通知」最後に「集中工事についてのお知らせ」となります。これらの資料について、不足など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。

2 会長挨拶

(豊福座長)

たくさんの資料があります。ご確認いただきましたでしょうか。よろしいですかね。

それでは本日の会議ですけれども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いたします。

まずは会議次第の2になりますが、本協議会の会長からご挨拶をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(下村会長)

皆さんこんにちは。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す。よろしくお願いいたします。

本日はお忙しいところ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。まず、委員の皆様には委嘱期間が本年3月31日まででしたので、新たに令和6年4月1日から令和8年3月31日までの2年間委嘱させていただいております。皆様どうぞよろしくお願いいたします。

また、この協議会では、より多くの市民の皆様にご利用される公共交通を目指していくために、委員の皆様からの様々なご意見をいただきたいと思いますと考えております。先ほど事務局から会議資料について説明がありましたが、本日は、「令和5年度決算報告」と「令和6年度補正予算」、そして「令和7年度尾鷲市地域公共交通確保維持事業計画」につきまして、ご審議いただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

3 令和5年度決算報告について

(豊福座長)

はい、ありがとうございました。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になりますが、令和5年度決算報告について事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは令和5年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会決算について説明させていただきます。

資料1 令和5年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会決算報告書をご覧ください。

表紙をめくっていただきまして、まず歳入でございますが、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、予算額74万6千円に対しまして、調定額・収入済額ともに74万6千円となっており、その内訳は尾鷲市からの負担金であります。

2款、繰越金、1項、繰越金、1目、繰越金につきましては、予算額9万3千円に対しまして、調定額・収入済額ともに9万2,308円となっております。これは、令和4年度の繰越金でございます。

3款、諸収入、1項、預金利子、1目、預金利子につきましては、予算額1千円に対しまして、調定額・収入済額ともに6円でございます。同じく諸収入、2項、雑入、1目、雑入につきましては、予算額1千円に対しまして収入はございませんでした。

次に歳出でございますが、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、予算額20万9千円に対しまして、支出済額が11万5,380円ございました。節ごとの支出済額としては、報酬が協議会委員報酬7万9,200円、旅費が、協議会委員旅費3万6,180円となっております。

次に同じく総務管理費、2目、事務局費につきましては、予算額2万5千円に対しまして、支出済額が2万4,940円ございました。節ごとの支出済額としては、役務費で郵送料および手数料2万4,940円となっております。

2款、事業費、1項、事業推進費、1目、広報公聴費につきましては、予算額50万4千円に対しまして、支出済額が29万3,964円ございました。節ごとの支出済額としては、需用費でダイヤ改正に伴うパンフレット作成費、26万304円、役務費でパンフレット折込手数料3万3,660円となっております。

3款、諸支出金、1項、償還金および還付加算金、1目、償還金および還付加算金につきましては、予算額9万3千円に対しまして、支出済額は9万2,308円となっており、これは尾鷲市への負担金過年度返還金でございます。

4款、予備費、1項、予備費、1目、予備費につきましては、予算額1万円に対しまして、支出はございませんでした。

この結果、歳入の収入済額83万8,314円から歳出の支出済額52万6,592円を差し引いた31万1,722円を令和6年度に繰り越すものでございます。

以上で、令和5年度決算報告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。では続きまして、監事を代表して大西委員から監査結果の報告をお願いいたします。

(大西監事)

それでは、令和５年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会の決算処理を監査した結果、いずれも適正に処理されており、相違ないことを認めます。以上でございます。

(豊福座長)

はい、ありがとうございました。監査結果は以上の通りですけれども、これまでの説明に對しまして何かご質問、ご意見等ございましたら、ご発言をお願いいたします。

特にございませんでしょうか。はい、ではお諮りをさせていただきたいと思います。令和５年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会決算につきまして、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。では、原案通り承認いたします。

４ 令和６年度補正予算（第１号）について

(豊福座長)

続きまして会議次第の４ですが、令和６年度補正予算第１号につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは、令和６年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会補正予算書第１号についてご説明いたします。

本補正予算につきましては、先ほど、令和５年度の決算報告でご説明しました通り、繰越額の確定に伴うものであります。

資料２ 令和６年度尾鷲市地域公共交通活性化協議会補正予算書第１号の１ページをご覧ください。

歳入歳出それぞれ３１万１千円増額し、歳入歳出予算の総額を１０６万円とするものであります。

５ページをご覧ください。

まず歳入でございますが、２款、繰越金、１項、繰越金、１目、繰越金、３１万１千円の

増額補正は繰越額の確定により 3 1 万 1 千円を増額し、補正後の額を 3 1 万円 2 千円とするものであります。

6 ページをご覧ください。

次に歳出でございます。

3 款、諸支出金、1 項、償還金および還付加算金、1 目、償還金および還付加算金、3 1 万 1 千円の増額補正は、令和 5 年度決算に伴い、先ほどの決算において確定いたしました繰越金を尾鷲市に返還するものでございます。

以上で、令和 6 年度補正予算第 1 号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す。ただいま説明がありましたが、何かご質問等ございましたら、ご発言いただければと思います。

特にございませんでしょうか。ではお諮りをさせていただきます。

令和 6 年度補正予算第 1 号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)

はい、ありがとうございます。では原案の通り承認いたします。

5 東紀州地域公共交通利便増進実施計画（案）について

(豊福座長)

それでは続きまして会議次第の 5 になりますが、東紀州地域公共交通利便増進実施計画につきまして、これは、三重県地域連携交通部交通政策課様より説明をお願いいたします。

(三重県・地域連携交通部・交通政策課)

三重県地域連携交通部交通政策課の松島と申します。本日は私の方より東紀州地域公共交通利便増進実施計画についてご説明させていただきます。資料としましては事務局から事前に配布いただいております、資料 3－1 東紀州地域公共交通利便増進実施計画案、冊子状のものと、同じく事前配布いただいております、資料 3－2 東紀州地域公共交通利便増進実施計画概要版の A 4 のカラー刷りのものと、本日席上に配付させていただいた、少し大きめのクリップで留めております、A 4 横のこの東紀州地域公共交通利便増進実施計画の策定についてと書かれた資料と、あと同じく A 4 横の写真でカラー刷りになっている海山バスセンター配置イメージという図面と、あと最後ですね、A 3 で縦の資料折り込みになっているんですけども、こちら新しい時刻表の案で、現時点の案をお配りし、これを用いてご説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず前段としてなんですけれども、本日配布させていただいた東紀州域公共交通利便増進実施計画の策定についてという、本日の日付が入っているものをご覧くださいますようお願いいたします。まず1番、要旨というんですけれども、熊野新宮A線、熊野新宮B線、島勝線、尾鷲長島線の4路線につきまして、東紀州地域公共交通利便増進実施計画を策定しまして、それによって、地域間幹線系統補助の利便増進特例措置を受けることを目指すということが、今回の要旨となっております。

利便増進計画についてなんですけれど、利便増進計画は国の制度でして、地域における公共交通ネットワークの再編を行う取り組みに加えて、運賃やダイヤ等の見直しを含め、利用者の利便増進に資する取り組みを対象とするものの実施計画で、地域公共交通計画に利便増進事業を位置づけた上で、県と関係の市町さんが連名で作成するものとなっています。地域間幹線系統の利便増進の特例措置の主なものについてなんですけれども、まず一つ目は地域間幹線系統についてはその補助を受けるための条件がありまして、その条件の1つ大きなものが1日当たりの輸送量が所定の計算式を用いて算出される中で、1日15人以上の輸送量があることなんですけれども、それは1日あたり3人以上に大幅に緩和されるというものがあります。もう1つが、地域間幹線系統の補助金の計算方法につきまして、優遇措置がありまして、通常よりも多くの補助金をもらうことができるということになっております。

尾鷲市さんにおかれましては、この4路線のうちに大きく関係するのが、島勝線と尾鷲長島線になるのですが、島勝線の最新の1日当たりの輸送量は5.2人、尾鷲長島線につきましては、7.9人となっております。通常の補助要件ですと、このままであると地域間幹線系統の補助金を受けることができないということになってしまっています。

ですので、今回この利便増進計画を策定することで、その特例措置を受けるということで、引き続き地域間幹線の補助を受けつつ、路線を維持していくということを、今回お諮りするものとなっております。

利便増進計画の策定に係るこれまでの経過につきまして、実は、昨年度の11月の15日に行われました尾鷲市さんの会議におきまして、こういった「島勝線、尾鷲長島線について路線の再編を行うことを検討しております。」ということはお説明させていただいていたんですけれども、それ以降計画の策定というものを進めておりまして、今年の2月22日に県の地域公共交通協議会におきまして、中間案という形で計画案を説明させていただいております。また3月29日は紀北町さんの会議におきまして、同じく説明させていただいております。今年度に入りまして、4月22日におきましては、熊野市さんの会議においてご説明させていただいております。いずれも特に大きな異議はなく、異議がないまま過ぎております。

今後のスケジュールですが、本日は尾鷲市さんの会議でご説明させていただいた後、来週には紀北町さんの会議で、利便増進計画につきまして協議いただいて、ここで承認審議をお願いすることになっております。6月14日には紀南地域公共交通会議におきまして熊野

市さん、御浜町さん、紀宝町さんの会議におかれまして、利便増進計画の承認案審議をお願いすることになっております。そして6月25日は県の地域公共交通協議会におきまして利便増進計画の審議をお願いした後、最後にですね、6月30日までに利便増進計画の認定申請を国に対して提出するという流れとなっております。

本日の尾鷲市さんの会議におかれましては本来、当初の予定としましては、この利便増進計画の審議をお願いするということを考えておりましたが、計画そのものを皆さんがご覧になることは初めてということで、本日すぐに審議していただくということが難しいと考えられることと、あと尾鷲市さんにおかれましてもやはり、特に影響の大きい地区の方であつたりとかそういった方に、きちんとご説明というそういった手順を踏んでから、審議を行いたいという申し出があつたことから、本日につきましては、この計画案につきまして議論をいただくということをお願いするのですが、審議は行わない方向と伺っております。

6月にですね尾鷲市さんとして、書面による審議をお願いする予定であると伺っておりますので、その旨ご承知おきます。ただですね、こういった皆さんが一堂に会してこういった計画について議論を交わすということは、おそらく本日が最後ということになるかと思いますので、本日は忌憚のないご意見を伺えたらと思います。

それでは早速、利便増進計画のご説明に移らせていただきます。

まず、順番が前後して恐縮ではありますが、資料3-2の東紀州地域公共交通利便増進実施計画概要版の方をご覧くださいませようをお願いいたします。利便増進計画につきましては、本来であると最初から最後まで、冊子の方で詳しくご説明するべきところではありますが、時間も限られているということで、尾鷲市さんの関係の大きい部分につきましては、後ほど冊子を用いてご説明させていただきますが、計画そのものの全体像につきましては、今回の概要版の説明をもってかえさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それではご説明に移らせていただきます。三重県の東紀州地域におきましては地域間幹線バスの利用者数が減少の一途をたどっておりまして、また運転手の不足等も深刻化しておりまして、地域間幹線バスを維持していくことが困難になりつつあります。このため、それに対しまして、地域間幹線バスの商業施設等へのアクセスの強化、路線の再編による重複区間の解消等によりまして、利便性を向上させつつも、効率的な運行に改善することで、持続可能な地域間幹線バスの運行形態の形成を図ろうというものとなっております。

この利便増進事業の実施前と実施後のいわゆるビフォーアフターの図になっているのですが、こちらA4の横のサイズにですね、戻し落とし込む関係で少し文字が小さくなっておりますので、恐縮ですが、冊子の方の8ページ、同じ図解がありまして、こちらの方が少し文字のサイズが大きく見やすいかと思いますので、こちらを用いてご説明させていただきます。

資料3-1の冊子の8ページの方をご覧くださいませようをお願いいたします。まず上の地図の方が利便増進事業実施前ということで、書かせていただいております。尾鷲市さんが関係する尾鷲長島線と島勝線は上の方にある赤い線と青い線ですね。赤い線が尾鷲長島線、青

い線が、島勝線となっております。そこで黒い丸がありまして、矢印で吹き出しが入っておりますけども、海山バスセンター以南、つまり尾鷲市内におきましては島勝線と尾鷲長島線の経路が重なっておりまして、非効率的な運行になっているという問題がございます。

2つ目は島勝線で島勝の方から相賀地区の方に買い物であったり、病院の受診に向かおうとすると、相賀地区への市街地の中心の方へのアクセスが不便であるという問題があります。それで矢印の下の方に行きまして利便増進事業の全体像というところをご覧くださいだけですようお願いいたします。先ほどは赤と青の線だけだったのですが、新たに緑の線が追加されているかと思うのですが、そこに海山バスセンターを中心に、3路線に再編しまして重複区間を解消するということが1つ目です。海山バスセンターを乗り継ぎ拠点として整理・整備するというのが2つ目でして、3つ目は海山バスセンターでの乗り継ぎに対し、通し運賃を適用する。4つ目は島勝線の経路を一部変更し、相賀地区の市街地に乗り入れるということを行うことを考えております。

それでは3-2の概要版の方に戻っていただきまして、これが全体像ですけれども、主な事業の内容と効果ということで、まずは路線の再編につきましては島勝線、尾鷲長島線を尾鷲海山線、海山長島線、そして新しい島勝線の3路線に再編し、重複区間を解消します。2つ目が商業施設の沿線への乗り入れにつきましては、島勝線を紀北町の相賀地区の商業施設、医療機関の沿線に乗り入れることで、買い物や通院のための利便性を向上させることを目的としています。3つ目が待合環境の改善ということで、海山バスセンターにつきまして、学生のための自習スペースや無料の無線LANを使うことができる待合場を新しく増設することで、待合環境の改善を図ります。4つ目の通し運賃。少し切れてしまっていて恐縮ですが、路線再編によって、これから新しく海山バスセンターでは乗り継ぎが発生することになるのですが、そういった乗り継ぎに対しまして、初乗り運賃を2重に払わなければいけなくなるというふうな運賃上の負担が発生することがないように、初乗り運賃は1回。1回乗ってれば、それ以上かかることはないというのが、通し運賃というものですけれども。こうした通し運賃を適用することで、運賃上の負担の増加を防ごうと考えています。

右の黒枠ですけれども、計画を作成する自治体としましては、三重県と東紀州地域の5市町で考えております。事業の実施区域は同じく三重県東紀州地域の全域で考えています。事業の実施予定期間としましては、令和6年の10月から5年間、令和11年9月までということと考えております。

裏面見ていただきまして、裏面の事業の実施体制ですね。事業実施体制につきましては、これは事業実施の年間スケジュールということで、オレンジ色がプラン、青色はドゥ、緑色はチェック、赤色はアクションということで書かせていただいているのですが、今申し上げたいのは、こういった利便増進計画につきのPDCAサイクルにつきまして、これまで実施されている県や市町の協議会であったり、あと地域別ワーキンググループといった、そういった既存の会議体を活用しながら、実施に向けてサイクルを回していくことと考えておりますので、そこをご理解いただければと思っております。

最後、地方の公共団体による支援の内容ということで、まず1つ目は運行費の支援ということで、これまでも実施されてきたものですが、収支状況は厳しい路線を維持していくために、運行事業者における運行経費に対しての支援を行います。バス施設の整備につきましては、先ほど申し上げた通り、海山バスセンターの整備ですね、バスの利用環境を向上させ、バス利用者の増加に繋げるため、バス施設の整備にかかる費用について支援を行います。そして3つ目、これは当然のことですが、路線の再編や運行ルートの変更について、そういったホームページや広報誌等を活用しながら、広く周知を行います。そして4つ目、利用促進事業についてバスの通学定期券の購入費についての支援を行うということで、これは紀北町さんで行われているものですが、そういったことを通して、バスの利用促進を行っていきます。というものになっております。

利便増進計画の概要、これの全体像につきましては、以上となりますが、まずここまでで気になったところご質問等ございましたら教えていただければと思います。

(豊福座長)

はいそうですね。

事務局の補足は後でいいですか。

先にしていただけますか。

まず一旦質問の方がいいですかね。

でしたら、今ご説明いただきました件につきまして、ご質問等ございましたら。

(質疑)

須賀利の区長をしております中井と申します。よろしくお願いします。

資料8ページの利便性のことで少しお尋ねしたいのですが、この乗り継ぎ拠点を整備するというので、今の現状を見てみると、考えすぎいもんだとは思っておりませんが、具体的にどういうふうな整備を考えてるかっていうことを質問が1つと、それから島勝線の経路を、従来の相賀駅を通過してここに出てバスセンター行くっていうルートから、利便性のあるルートに変更しているのが11ページにありますけども、ここら辺を一部変更するっていう件に関しては、奥のルートをですね使っていただくということです。

今、住民の方で意見を聞いてみると、全部全体の意見ではないのですが、白浦を通過して行かないかんということで、白浦を経由すると時間がかかりかかってしまうということで、白浦のお客さんがどのくらいおるかちょっと私もわかりませんが、そこら辺のことが住民としてね、白浦を経由していくと時間がかかってしまうっていう意見を参考に聞いていただければいいと思うのですが。まず、整備方法を具体的にどういうふうにするか、この国道沿いのバス停のところで乗り継ぎするのか、バスセンターの中で、乗り継ぎをして住民に負担かからないようにするのか、この辺のことを、ちょっと解答をお願いしたいなと思うのですけど。

(三重県・地域連携交通部・交通政策課)

はい、ご質問いただきありがとうございます。少し後からご説明しようかと思ったのですが、先ほど申し上げた海山バスセンターは配置イメージ、これがありますのでこちら一旦、ちょうどいいタイミングですので見ていただければと考えております。航空写真が載っているA4横のものです。よろしいですかね。

海山バスセンターの配置イメージということで、こちら実を言うと私が勝手に作ったものでして、三重交通さんにきちんと相談したわけでもないで、これで決まりということではないというだけあらかじめご承知おきいただきたいのですが、まず整備といたしましては、この中にですね、待合所(新)と書かれているものがあるかと思うのですが、こちらは新しく待合所を増設するということを行っております。その右横にある出札室兼乗務員休憩場というところに、大体1坪ぐらいの待合のスペースは一応現在でもあることはあるのですが、こちらは少し狭いということもありまして、本当は増築ができればよかったのですが、建物の構造上ちょっと増築をするということも難しいということもありまして、すぐ隣あったところに待合所を新しく作って、そういったところはもう座って待っていただけるような形で、エアコンであったり、そういったことにもそういった雨風もしのいで、尚且つ、暑い思い寒い思いをせずに待っていただけるような形で作ればなと考えております。

海山バスセンター乗り継ぎにつきましては、敷地内にまでバスの車両が入りますので、そこで乗り継ぎを行うということで考えております。この点線の四角で書かせていただいた、バスの車両は大体この位置に留まるだろうということです。実際にはダイヤの関係上このバス車両が2台とも並ぶということは、よほど遅れたりとかそういったことがない限り起こり得ないとは想定しているのですが、こういったところで、尚且つその青色の楕円のところは島勝線であったり、あと紀北町さんの便ノ山線というバスがあるのですが、そういったところの乗降場所、尾鷲方面であったり、長島方面の方に向かうためには黄色の所で乗降しようということを考えています。この場所についても、まだ決まったわけではなくて、並んだ形で、尚且つその降りる場所とか乗る場所が決まっていれば、やはり乗り間違いも少ないであろうということもありまして、こういった形で乗り継ぎのバスセンター運用ができればなということで、考えております。本日、今回お示ししたのは、やはりこういったものを無しにですね、乗継の方法であったり、乗り継ぎの環境等ということを検討議論するのは、なかなか難しいだろうということもありまして、そういったいい方法を考えるとですね、こういったその為の一助となればと考えておりましたので、そういったご参考程度にいただければと考えているのですが、まず整備の内容として決まっているのは、バス待合所が新しく新設されるということと、基本的にバスの乗り継ぎは、バスの車両が海山バスセンターの敷地内に入りますので、そこで乗り継いでいただくということを考えております。

(質疑)

はい、ありがとうございました。ただ、以前の場合のことを考えると、今まで須賀利の人が利用する場合は、島勝で乗って、三交に乗って尾鷲まで直行されていたのですが、こういう中間地点で乗り継ぎをされるということで、特に天候面でね、台風時だとかそういうこともありうると思いますので、そこら辺のことも十分考慮してですね、三重交通さんの方で整備していただければありがたいなというふうに、住民サービスを低下しないようによろしくお願いしたいなというふうに思います。ありがとうございました。

(豊福座長)

はい他いかがでしょうか。

(三重県・地域連携交通部・交通政策課)

すいません、他特に現時点でご質問がなければですね、この後は資料３－１の冊子を用いてですね、尾鷲市さんに関係が深いところについて、こちらの詳細をご説明できればと考えております。

(豊福座長)

それではですね、事務局の方から説明お願いしたいのですが。まだ続きかあるのですか。はい、すみませんよろしくお願いします。

(三重県・地域連携交通部・交通政策課)

それでは現時点のご質問は以上ということなので、それでは、こちらの資料３－１の冊子の詳しい方を用いてですね、尾鷲市さんの関係する部分をかいつまんでということなのですが、これの少し詳細な部分をご説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず３ページのところをご覧くださいませようお願いします。利便増進実施計画策定の必要性ということで、これも計画の根本的な部分をご理解いただくのに必要な部分かと思っておりますので、ご説明させていただきます。まず、東紀州地域の公共交通における主な問題点としましては、利用者の減少等による地域間幹線バスの維持困難化ということが挙げられます。利用者数につきましては少子化の推移による通学利用の減少や、過疎化の進展による人口減少によりまして減少の一途をたどっております。利用者の減少によって、地域間幹線バスを維持していくことが難しくなっています。ということを書かせていただいております。

維持が難しくなっているのであればなくしてしまってもいいのではないかなと思うのですが、一方で東紀州地域におきましては、高齢化率が高くなっておりまして、高齢化による自家用車が運転できない人の増加ということが懸念点としてあります。高齢化によ

って自家用車を運転できない、もしくは自家用車の運転に不安を覚える人が増えていくことが想定されまして、日常の移動手段としての公共交通、特に東紀州地域におきまして、広域拠点として位置づけられている尾鷲駅であったり、熊野市駅周辺とその周辺地域を結ぶ地域間幹線バスの必要性が増しているということを述べさせていただきます。

その上で（２）の利便増進実施計画の目標なのですが、地域間幹線バスが人々の幅広い移動ニーズに対応した利便性と、将来にわたって維持していくことが可能な効率性が確保されている。ということを挙げさせていただきます。地域間幹線バスの重要性が増している一方、人口減少が進んでいるという中で、この地域間幹線バスを維持していくためには、従来からの利用の中心であった、通学であったり、通院のための利便性を確保する一方で、利用目的の裾野を広げることが大事であると考えています。

また、人口減少に伴って運転手不足が深刻化する中で、将来にわたって地域間幹線バスを維持していくためには、運行面であったり費用面におきまして、一定の効率性が確保されていることが必要であると考えております。

続いて、東紀州地域における地域間幹線バスの概要とか課題ということでご説明させていただきます。

島勝線の概要につきましてご説明するまでもないかもしれませんが、尾鷲市の中心部から紀北町の島勝浦地区までを結んでいる路線でございます。尾鷲市さんにおかれましては、須賀利地区の方にとっても重要な公共交通の手段となっています。

尾鷲長島線につきましては尾鷲市中心部と紀北町の北部、紀伊長島駅前停留所を結ぶ路線でありまして、同じく紀北町と尾鷲市を結ぶ重要な路線ということになっています。

次のページに行っていただきまして先ほど述べた目標を達成するための課題ということでご述べさせていただきます。

真ん中の方なのですが、島勝線・尾鷲長島線における課題ということで1つ目が海山バスセンター以南における路線の重複ということを挙げさせていただきます。

島勝線と尾鷲長島線は瀬木山から海山バスセンター間におきましては、発着する停留所が同じであり、なおかつ運行時間も偏在しているため、非効率的な運用になっている他、乗り間違いということがある。ということを書かせていただいております。

下の時刻表につきましては、尾鷲市病院前の時刻について島勝線と尾鷲長島線の運行時間帯を一緒に書かせていただいたものですが、まばらに来る時間、すぐ来る時間帯もあれば、2時間空いているという時間帯もありまして、運行時間が偏っている、ということを示させていただきます。

次のページ、5ページを見ていただきまして、島勝線における課題ということで、相賀地区中心部へのアクセス性の向上ということで、島勝線は尾鷲市の須賀利地区や紀北町の島勝浦地区の住民の方の利用が中心となっています。しかしながら、これらの地区の住民の主要な生活拠点の一つである相賀地区におきましては、主なスーパーであったり、医療機関から最寄りの停留所まで400m前後の距離があるということで、特に通院であったり、また買

い物の後ですね、荷物を抱えてバス停まで移動するっていうことには負担が大きくなっていて、通院や買い物のための利用はしづらくなっています。ということで書かせていただいています。右の黒枠のところに経由ルート、主要な商業施設への徒歩での距離を大体書かせていただいておりますが、おおよそ 400m から 500m 前後、徒歩にして、5 分以上ですね、かかるようになっている。ということを示させていただいております。

これらの課題についてどのように対応していくかということで、次の 9 ページに行ってくださいまして、それが利便増進事業として実施する事業ということで、こちら一覧を書かせていただいております。

尾鷲市さんに大きく関係するのは 1 番と 3 番と 6 番 7 番 8 番ということで、これからご説明させていただきます。

次のページをめくっていただきまして 10 ページのところ、島勝地域間幹線系統の再編ということで、これは何度かご説明していることなのですが、重複区間が存在しているダイヤについて路線の再編を行うことで、重複区間を解消することを目的としています。下の再編のイメージというところでは、これは棒線で路線図を示させていただいているのですが、再編前におきましては海山バスセンターより下の部分については青色の島勝線と赤色の尾鷲長島線が並んでいるという状態なのですが、再編を行った後は、海山バスセンターより下の部分につきましては、新たに緑の路線、尾鷲海山線が新設されることで、そちらの路線だけに一本化されるということで、運行が効率化されるということを考えています。

その右横にですね、これも同じくイメージ図で書かせていただいているのですが、旧の尾鷲長島線と島勝線の分割と統合を繰り返すことで海山長島線、尾鷲海山線、島勝線に再編しています。ここでご注目いただきたいのは、便数の所なのですが、旧の尾鷲長島線は 1 日あたり 6. 6 回の運行があります。島勝線におきましては、1 日あたり 4. 8 回の運行があります。これが、新しく路線が再編されるとどうなるのかと言いますと、海山長島線におきましては 7. 1 回、尾鷲海山線におきましては 9. 9 回、島勝線におきましては 6. 6 回ということになるのですが、ここで申し上げたいのは、便数は少なくとも現状維持、もしくは増えることになるということで、減便にはならないということをご理解いただければと思っております。

続きまして、14 ページ島勝線の商業施設沿線への乗り入れということで、先ほど中井委員から少しご質問があったところなのですが、どのルートを通るのか、というところをご説明させていただきます。

紀北町さんの買い物や通院に不便であるということに対応するために、時間帯にして大体 10 時から 16 時頃の運行ルートにつきましては、商業施設沿線を通るように一部変更しまして、紀北町さんのコミュニティバスと同じ停留所を活用することで、スーパーのすぐ近くに停車することで、買い物であったり、通院するための利便性の向上を図ることを考えております。

なお、現在の車両ですと、少し車両が大きすぎてスーパー近くの停留所に停まらないため、

現在の車両より少し小型の車両に転換して停まれるようにすることを考えております。下の図面でいいますと、緑色のルートにつきましては、現在島勝線が通っているルートでして、朝と夕方につきましては、現行通りの緑色のルートを通るのですが、昼間10時台から16時台につきましては、その濃い青色のルートで少し大回りなルートなのですが、こちらのルートを通してスーパー近くに乗入れを行うことを考えています。

続きまして17ページのところでですね。6番、海山バスセンターの整備ということで、この書き方としては簡単でして、先ほどご説明した通りなのですが、新たに待合所を整備することで、乗り継ぎ環境の向上を図りたいと考えています。7つめが、通し運賃の適用ということで、尾鷲長島線と島勝線、同じく熊野新宮線の方でも、再編のよって乗り継ぎが発生しますので、海山バスセンターや熊野市駅前で乗り継ぎに対して通し運賃を適用することで、乗り継ぎ利用者が運賃の負担が増えてしまうということが起こらないようにすることに狙いがあります。8番、時刻表の作成ですね、これは元々各市町様におかれましては、各市町の方のコミュニティバスとかの乗継利用を促進するために、時刻表を作っていただいておりますが、この時刻表につきまして、路線の再編に対応して新しいものに刷新するということを考えております。

実施する事業としては以上ですが、それによってどのような効果があるのかということで、これがその結果18ページのところに記載させていただいております。

全体にもたらす効果としましては、東紀州広域拠点と周辺地域の結びつきを強化され、東紀州地域全体が活性化するというので、大きく書かせていただいているのですが、(2)の具体的な効果につきましては、まず①の島勝線と尾鷲長島線の再編による効果としましては、やはり運行経路の重複が解消されまして、この時刻表でいうと緑色の部分ですね、再編後の緑色の部分につきましては、ダイヤの重複が解消されていて、運行が効率化されるということを視覚的に示させていただいています。

続く19ページにつきましては、路線の再編をすることで、一部運行区間が短くなるということを利用して一部の時間帯で増便を行うことを考えています。6時台から7時台につきまして海山バスセンターから瀬木山方面に向かう便と、18時台から19時台に瀬木山から海山バスセンターへ向かう便を増やすことができます。6時7時台の便が新設されることで海山地区の方、市内の方でももちろん乗っていただくことができますので、これは7時7分の尾鷲駅発の名古屋行きの特急にも乗り継ぐことができるようなダイヤで設定しております。また、18時から19時台に海山バスセンターへ向かう便が新設されることで、尾鷲高校の生徒がですね、帰宅時間を少しは後ろ倒しをすることができるようになるというメリットを考えています。

続いて20ページのところをご覧ください。こちらは海山バスセンターから島勝間、新しい島勝線のところなのですが、ここにおきましても増便があります。路線を再編することで、島勝線については増便がされるのですが、すみません、こちらですね資料について一部訂正がありまして、ご承知いただきたいところですけれども、この資料におきましては、

6時7時台の海山バスセンターから島勝へ向かう便、再編後の時刻表で6時43分島勝行きのところ黄色に塗っている部分と、あとこの最後ですね18時19時台に海山バスセンターへ向かう便が新設されるということで19時1分のところに再編後の黄色が導入する時間帯として書かせていただいているのですが、すみませんこちら実は、ちょっと把握してなかった部分ですけど、こちらの2便については、今現在も既に運行されているという便であるということがわかりまして、そもそもなぜなのかといいますと、海山バスセンターの車両基地から島勝へ向かうための回送のために運行している便と、夜の便、最後に島勝に送り届けた便から、バスセンター車両基地に戻ってくるための便を営業路線として運行していたものなのですが、こちらは当初回送として運行しているものを、新設するということで考えていたのですが、既に存在している便ということが分かりましたので、増便ではないということが分かりましたので、この便として存在していることは、素案ですけれども、増便として扱うことにはならないはならないので、そこは訂正させていただきます。ですが、10時台と11時台のところですね、再編後の時刻表で10時48分の島勝行きと、あと11時47分の海山バスセンター行きというのは、これは正真正銘の増便ということになりまして、これによって利便性が向上することを期待されています。島勝へ向かう10時11時台の便が新設されることで、島勝浦の住民の人が尾鷲市内や相賀地区で早めに予定を終えた場合に、1時間前倒しで帰宅することができるようになる他、11時台に海山バスセンターに向かう便が新設されることで、尾鷲市内で13時台の用事がある時に、それに間に合うように向かうことができるようになりますので、そういったところにも増便のメリットがあると考えています。

21ページの海山長島線につきましては、尾鷲市の方には直接関係するお話ではないので、この場では割愛させていただきます。

続いて、島勝線の商業施設沿線への乗り入れということで、買い物や通院のため利便性向上ということで挙げさせていただいております。先ほどの島勝線の運行ルートを変えることでですね、停留所から、スーパーであったり病院との距離が大幅に短くなります。先ほど大体500m前後かかっている距離があったものが、長くても250m程度でおおむね200m以内、半分以上に収めることができるようになるということで買い物アクセスのための利便性が大きく向上するということを期待されています。

26ページのところにつきましては、海山バスセンターの整備ということでご説明させていただきます。海山バスセンターにつきましては、先ほどご説明した通り、待合所が設置されていたということがありますが、あまり広くないので、そこにつきまして敷地内に新たな待合所を新築するというので、待合所の施設の整備を行います。待合所につきましては無線LANに無料で接続してインターネットを使えるようにする他、学生、高校生のための自習スペースを設けることで待合環境の大幅な向上が期待されています。

7番通し運賃の適用ということで、これは初乗り運賃の2度払いを発生を防ぐことによるということで、利便性の維持ということで書かせていただいております。下に表があるか

と思うのですが、例えば尾鷲市の総合病院に行こうと思って、島勝から尾鷲市病院に行こうとする場合に、通し運賃がない場合ですと1,080円。初乗り運賃を2回払うことになりますので、1,080円かかります。しかし、今現在は840円で、島勝と尾鷲市病院前を行き来することができるのですが、通し運賃を適用することで、これまで通り840円、運賃が増えることがないようにということで、利便性の維持が期待されています。

最後の時刻表の作成につきましては、利用者が路線の再編後も安心してバスを利用できるということで、これは当たり前のことですが、こういった路線を再編したことで使いつらなくなったということがないように、市町様と協力して進めてまいります。

すいません最後にですね、事業実施に必要な資金の額・調達方法ということで、こちらの価格、記載する義務がありますのでこれは書かせていただいております。一番最後のところの上表の金額につきましては見込み額であるということなのですが、こちら金額につきましてはあくまで概算ということで、現時点で正確な金額を予測することは不可能であるということから、概算の金額で書かせていただいておりますので、ご参考程度にご覧いただければと考えております。

すいません、利便増進計画の事業説明につきましては以上でございます。長い時間を頂戴しましてありがとうございました。

(豊福座長)

はい、ありがとうございました。補足お願いします。

(事務局)

すいません、事務局の方より補足させていただきます。

先ほどご説明いただきました計画につきまして、2路線から3路線に再編されまして、ダイヤの改正等が今後見込まれております。本市におきましては島勝線のダイヤが改正されますと、そちらに接続しております、ふれあいバス須賀利地区のダイヤについて改正する必要があります。特に須賀利地区の住民の方については、バスの利用につきまして影響を受けることとなりますので、本日、本計画についてご意見をいただき、その後、須賀利地区の住民の方への説明会等の開催、市議会への報告を経て、利用者の方々のご意見を反映した上で、利便増進計画について、後日委員の皆様书面での決議をお願いさせていただきたく、どうぞよろしくお願いいたします。

(豊福座長)

ただいま補足の説明も含めてですね、ご説明いただきましたけれども。では改めまして何かご質問等ございましたら、ご発言いただければと思います。

(豊福座長)

いかがでしょうか。

(質疑)

ちょっと私から伺っていいですか。後ほどこの令和7年度の事業計画案が出てきますけど、ふれあいバスの須賀利地区のルートに関しましては、今後また、変更する可能性があるってことですか。この今回の事業計画案ですね、利便実施計画が認められたとすると、そのあたりはどうなのでしょう。

(事務局長)

今回、松島様からご説明があったところは、10月以降のダイヤに影響がございます案件でございますので、今回、須賀利地区を含めた住民の方に説明とかですね、そういうのを経まして、10月から新しいダイヤに変えさせていただくことも併せて申請いただくという話になっていますので、その辺の周知も含めてですね、地元の方のご意見も聞きながら調整したいと思っています。

そんな先にですね、7年度以降をどうするかということもですね、こういうご意見の場合も踏まえながら検討はいたしますが、まずは令和6年の10月から改正が行われるというふうにご理解いただきたいと思います。

(豊福座長)

はい、ですから令和7年度の事業計画案はこれはこれでいい、とりあえずということですか。わかりました。はい、どうぞ。

(三重運輸支局)

三重運輸支局の小島です。今の部分について補足だけになりますけれども、本日は資料4ということで、尾鷲市さんのフィーダー系統の確保維持計画についても協議事項となっているかと思います。ただ本日ご用意いただいております資料4はですね、地域間幹線系統のダイヤ等が、今のダイヤ等を前提とした計画になっていますので、地域間幹線系統の利便増進実施計画を国への申請、またその計画の認定、そのような地域間幹線系統の10月以降のダイヤ等が正式に確定しました段階で改めて、尾鷲市さんとしてはその地域間幹線とうまく接続、あるいはお互いに相乗効果が発揮できるように、ダイヤ等の見直しを検討されて、また改めてですね、フィーダー系統の確保維持計画についてもおそらく、7月8月9月頃になるかと思いますが、また地域間幹線系統変更を踏まえたフィーダー系統の確保維持計画ということで、また協議等をなさっていただけるのかな、というふうに思っております。

(豊福座長)

ありがとうございました。

他にいかがでしょうか。

とりあえずこの場ではよろしいですか。何かまたご質問等ありましたら、事務局の方にも寄せていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、この東紀州地域公共交通利便増進実施計画につきましての説明は以上とさせていただきますと思います。

6 三重交通松阪熊野線について

(豊福座長)

それではですね、続きまして会議次第の6になりますけれども、三重交通松阪熊野線についてですね、三重交通株式会社南紀営業所様より報告をお願いいたします。

(三重交通株式会社南紀営業所)

三重交通の堀口でございます。

私からは、本日配布させていただいた資料でホッチキス止めで2枚、4面刷りの松阪熊野線の運行終了についてという資料をご覧くださいますようお願いいたします。

松阪熊野線については、地域間幹線補助対象系統として維持をしておりましたが、輸送量の落ち込みにより、今後補助金を受けられなくなる見込みであることから、令和6年10月1日より減便を行うとともに、令和7年3月31日の運行をもって路線バスとしての運行を終了いたしますのでご理解いただきますようお願い申し上げます。

順番に説明をさせていただきます。松阪熊野線の路線概要についてですが、記載の通り運行区間、松阪市の松阪中央病院、それから松阪駅前、多気町にありますVISION、大台町にございます道の駅奥伊勢おおだい、大紀町滝原宮、紀北町海山バスセンター、尾鷲市尾鷲市病院前、熊野市三交南紀っていうふうな経路になっております。系統距離としましては135.8キロで4時間30分の所要時間を要しております。運行本数は1日3往復6便となっております。導入上限数は1日4名となっております。

続きまして路線のご利用状況は下のグラフに示してございますように、松阪市内から相可高校へのご利用が一番多く、VISIONへの観光客のまとまった利用の後は極めて乗車密度が低い状況でございます。また、松阪市大台町間の乗降利用で全体利用の85%を占めております。エリアで言いますと、東紀州から松阪エリアでの通しのご利用はほとんどないという状況でございます。

続きまして、3番のですね、松阪熊野線の減便・廃止の理由としましては、先ほど三重県の松島様の方からも補助金についてのお話があったんですが、補助金を受けて路線を維持しておりましたが、現状でも補助金受領後、毎年約4～5,000万円の事業者欠損負担を行っている状況でございます。路線全体の輸送量も補助要件である15人を下回っております。令和7年度以降補助対象外となった際に、欠損額を全額自社で賄うことは到底不可能でございます。また本路線を運行するにあたり、現状1日あたり4名ということで乗務員不

足が深刻化する中で、今後も同数の乗務員を導入することが困難であるということにより
ます。

中段に行きまして令和6年10月1日以降の松阪熊野線の運行時刻についてですが、令和6年10月1日より松阪熊野線は全日3往復から平日1往復の減便運行とし、令和7年3月31日をもって廃止させていただきたく存じます。

松阪熊野線の代替として最も利用が多い、松阪駅前より相可高校間の通学利用については、同等の時間帯にて増便を実施するとともに、松阪駅前から道の駅奥伊勢おおだい間、VISON間を増強することにより、ご利用される方の利便を阻害しないよう努めてまいります。

最後のページですが、沿線停留所の代替路線、代替交通機関についてですが、令和7年4月1日以降は廃止となる停留所が発生します。大紀町内の7停留所がございますが、JR紀勢本線が平行しており、普通列車が1日9往復運行していることと、松阪熊野線と同等時刻に列車が運行されていることから、代替えいただけるものと想定しております。

尾鷲市行きにおいても、代替バス路線が確保されていることから、ご利用される方の利便を大きく阻害するものではなく、賀田口は代替交通手段はございませんが、沿線に人家がなく、賀田集落へは尾鷲市コミュニティバスが運行されていることから、影響はほとんどないと想定されます。何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。以上です。

(豊福座長)

ただいまですね、南紀営業所長様よりご説明いただきましたけれども、これに関しまして、何かご質問ご意見等ございましたらご発言いただければと思います。

いかがでしょうか。特にございませんでしょうかね。

これはお諮りするような性格のものでありませんけれども、よろしいでしょうかね。利用実態からしてやむを得ない措置ではないかというふうに思いますが、よろしいでしょうか。

それではですね、三重交通松阪熊野線についての報告については以上とさせていただきますと思います。

7 令和7年度尾鷲市地域公共交通確保維持事業計画（案）について

(豊福座長)

それでは続きまして、会議次第の7になりますが、令和7年度尾鷲市地域公共交通確保維持事業計画について事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは令和7年度尾鷲市地域公共交通確保事業計画についてご説明いたします。

今回ご承認を賜わろうとするこの計画は、令和7年年度に国の補助金の交付を受けるた

めに必要なもので、補助対象期間を令和6年10月から令和7年9月までとする計画です。こちらの資料については三重運輸支局様に事前のご確認をいただいておりますが、この計画を本協議会においてご承認いただけましたら6月中に国へ計画認定申請するものであります。

なお、昨年度第3回の本協議会にてご承認いただきました、尾鷲市地域公共交通計画の一部改定の際にご説明いたしました通り、地域公共交通計画と補助制度の連動化により、補助制度を活用する際の認定申請につきましては、令和7年度の計画より、地域公共交通計画の別紙として位置づけられており、これまで国に計画認定申請しておりました様式から変更されておりますことを補足いたします。

それでは資料4、令和7年度尾鷲市地域公共交通確保維持事業計画の1ページをご覧ください。

1の地域公共交通確保維持事業に係る目的必要性につきましては、令和4年3月に本協議会にご承認いただきました尾鷲市地域公共交通計画に則り、今後さらなる人口減少が想定される本市において、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を構築していくため、この事業に取り組むこと、そして現在運行しているふれあいバス、尾鷲地区、須賀利地区、九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線の5路線について、3ページにわたりまして説明しています。

次に4ページをご覧ください。2の、地域公共交通確保維持事業の定量的な目標効果につきましては、アンケートによる利用者満足度について記載しております。各路線それぞれのふれあいバス利用者に、満足、概ね満足、普通、やや不満、不満の5段階の評価をしてもらい、満足は5点、おおむね満足は4点、普通は3点、やや不満は2点、不満は1点として、その平均を満足度としております。

令和6年度に行いました数値としましては、九鬼・早田線と北輪内線がそれぞれ3.80、南和内線が3.52、尾鷲地区が3.39、須賀利地区は4.08で5路線の平均が3.71となっております。九鬼・早田線につきましては、2路線から3路線に再編し、ダイヤの工夫や市内中心部への所要時間が短縮されたことへの評価、尾鷲地区につきましては、4時間ほど空いていた時間帯や乗車人数実績の多い地区への増便等、ダイヤ改正を行ったことにより、利用者の方の満足度が向上したことによる評価を得ております。

また、須賀利地区につきましては、令和4年4月に西の浜までの延長をしたことや、島勝線を利用しての市内中心部への乗り継ぎのしやすさ及び運賃について評価を得ております。

北輪内線及び南輪内線につきましては、昨年度より数値が低く、この結果になった理由としては、「運行本数を増やしてほしい」「時間帯の改善」「待合環境の改善」の声が多く、不満票をいただく原因となっております。

一方で、周辺地区のバス利用者からのバスの存続についての要望が多く聞かれます。

今回のアンケートにつきましては、公共交通が生活に必要不可欠な方々のご意見であると重く受けとめております。

また、各路線それぞれのふれあいバス利用者数として、令和４年度の実績が年間５万１，５２６人であり、令和８年度に平成２９年度と同等水準である、年間５万６千人を目標値と設定しております。

次に５ページをご覧ください。

各路線それぞれのふれあいバス収支率として、令和４年度の実績が１４．２％であり、令和８年度に平成２９年度と同等水準である２１．６％を目標値と設定しております。アンケート調査に関しましては、昨年の地域公共交通確保維持改善事業の１次評価にもありますように、利用者の生の声を聞く貴重な機会であると考えておりますので、今後も調査を続け、動向について注視してまいります。

次に６ページをご覧ください。４の地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要および運送予定者となっており、補助金交付要綱に従って記入する部分です。

資料とびまして１１ページをご覧ください。

令和７年度の計画として、運行系統の概要について記載をしております。１２ページ以降は計画書に付随する資料となっております。１２ページから１５ページにはふれあいバスの路線図、１６ページから２０ページには時刻表、２１ページから２７ページは既存交通の整合性の資料として、尾鷲市病院前での三重交通南紀特急バスとの接続や、尾鷲駅でのＪＲ列車との接続などを示した資料となっております。２８ページでは、運送事業者の決定方法・経緯を、２９ページでは、委員名簿、最後３０ページ３１ページは地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要と、人口集中地区を示した地図となっております。

最後になりますが、会議次第の５および６においてご説明いただいた通り、今後、地域間幹線バスの路線の再編等が予定されているわけですが、これに伴いふれあいバス須賀利地区のダイヤについても調整が必要となってきます。これを受けて、尾鷲市地域公共交通計画およびその別紙となります尾鷲市地域公共交通確保維持継事業計画についても、改定、修正が必要となります。こちらにつきましては、特に影響を受けます須賀利地区の住民の方の意見を聞いた上で、三重交通様の方で、島勝線等のダイヤが確定した段階で、事務局にて整理をさせていただいた上で、後日、委員の皆様书面での決議をお願いさせていただきたく、どうぞよろしくお願いいたします。

以上が令和７年度尾鷲市地域公共交通確保維持事業計画の概要についての説明となります。

この計画を毎年６月末日に義務づけられている提出期限までに、国に提出したいと考えております。何卒よろしくご審議いただき、ご承認について検討いただき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。

ただいま説明いただきましたように私も先ほど質問しましたが、須賀利地区に関しましてはですね、また改めて改定との必要があるかもしれないということでございます。

それではですね、ただいまご説明いただきました事業計画につきまして、何かご質問ご意見等ございましたら、どういった点でも構いませんので、ご発言いただければと思います。

(質疑)

私、尾鷲市老人会の大西でございます。

この令和6年度の4月からですね、新しいその接続の図面をちょっと見せていただいているのですが、前年度の令和5年度からあれから見ると、新しく大きく変わったところはあるところか、ちょっと説明をいただいたらありがたいと思うのですが。

(事務局長)

はい、13ページのことでよろしいでしょうか。はい、ふれあいバス路線図のですね、令和6年4月からの主な改正点につきましては、大西委員のご発言のように、令和5年4月からは輪内地区のですね、2系統を3系統にさせていただいたのが主な改正点でございました。令和6年4月からは、そこに図示してございます、一番右端の紀伊松本から尾鷲駅を中心としてですね、光が丘方面まで行く、市内循環のルートにつきまして1便増便を含むダイヤ改正をさせていただいたところが主な改正点でございます。それによって令和5年4月からの輪内・九鬼早田地区と、令和6年4月からの市内のことも含めて地域の住民の皆様の声を反映した形でですね、改定を認めていただいて、実施したという次第でございます。以上でございます。

(豊福座長)

はい、よろしかったでしょうかね。他いかがでしょうか。よろしいでしょうかね。

(質疑)

ちょっと私から一点伺いたいのですが、先ほどの説明の中で北輪内とか南輪内とか三つに増やしたところで、逆に不満の声が聞かれたみたいな説明があったような気がしたのですが、違いましたかね、満足度調査について。

(事務局)

北輪内線、南輪内線についてでしょうか。

(質疑)

どういった要因なのかなと思って。

(事務局)

先ほどこっちでご説明させていただきましたが、運行本数を増やしてほしいとか、時間帯の改善とか、あとは、バス停に屋根がないとかっていう待合環境の改善についての声が多かったように思います。

(質疑)

路線としては利便性も上がったけれども、一方で本数とか待合環境だとかそういったところにも。

(事務局長)

皆様のご要望に答えて改正してきたことは事実でございますが、さらにですね、こういう要望があるということは、こういう協議会の場合でも共有させていただいてですね、さらに改善ができるかどうかは、ちょっと慎重に図ってい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)

わかりましたありがとうございます。他いかがでしょうか。特にございませんかね。

(豊福座長)

それではですね、お諮りをさせていただきたいと思います。令和7年度尾鷲市地域公共交通確保維持事業計画につきまして、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。それでは本計画につきましては原案の通り承認いたします。

8 その他

(豊福座長)

それでは会議次第8その他になりますけれども、こちらにつきましてはですね、紀勢国道事務所計画課様および事務局様からですね、報告事項があるということですので、まず紀勢国道事務所様からお願いいたします。

(紀勢国道事務所)

すみません。紀勢国道事務所計画課の中嶋といいます。よろしくお願いします。手元にお配りさせていただいてます、集中工事のお知らせというこ

とで、毎年ですね、5月と10月と2月とですね3回にわたって集中工事をさせていただいております。今週もですね、熊野尾鷲道路の方を通行止めにして集中工事をさせてもらっております。で、ですね、ちょっと毎年と違う点がありまして、11月のですが、11月の11日から11月30日ということで、熊野尾鷲道路ですね、尾鷲北から熊野大泊インターまで、この部分がですね、毎年と違って今年度からですね、今この11月11日から11月30日と20日間っていう長い期間ですね、全面通行止めをさせていただくことに今なっております。

一応なぜかと言うとですね、トンネルがこの辺多くてですね、トンネルの照明を修繕するということで、尾鷲北からずっと行って、尾鷲南越えたすぐのトンネルなのですが、新八鬼山トンネルなのですが、延長が結構4キロぐらいありますので、その照明を、今、普通の照明からですねLEDの明るい照明にちょっと古くなってきているので取り替えるということで、工事をさせていただくことになっておます。延長も長いので一気にできないものから、4年かけてやるということで、R6からR9年まで4年間かけて工事をするということで、この間、4年間なのですが、11月の月はですね、この20日間通行止めを続けてやらせていただくということになっておりますので、またご協力のほどよろしくお願いしたいなと思ひまして、今日はちょっとお知らせということで紹介させていただきました。

また、詳しく、もし何かありましたら紀勢国道事務所の管理第二課というところがですね、担当しておりますので、またその事務所にも問い合わせだとかもしあればですね、そちらの方にしていただければと思っておりますので、よろしくお願いします。以上です。

(豊福座長)

ただいま説明いただきまして何かご質問等ございますでしょうか。特にご質問等ございませんか。

それではですね、続きまして事務局の方から報告をお願いいたします。

(事務局)

それでは今年1月に、ご決議いただきました第1次の事業評価でございますが、中部運輸局にて有識者を含む委員の方々に2次評価を行っていただき、その2次評価結果が届きましたので、ご報告いたします。

お手元の資料5をご覧ください。

ふれあいバス尾鷲地区のルートおよびダイヤ改正案について、市民説明会を実施し、住民の同意を得たことや、住民の様々な意見や要望の把握に繋がったこと、利用者が低迷している地域間幹線系統について関係機関と連携し、利便増進計画策定に向けた検討に取り組んだことについて評価をいただいております。

また、今後については、停留所への屋根やベンチの設置について、関係者と連携・協議のもと、検討実施すること。検討されている利便増進実施計画に基づき、今後も関係者と連携

しながら、利用者の利便の増進に資する取り組みを通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保すること。市内を運行する地域間幹線系統のうち、輸送量が低迷している系統について、引き続き利用促進や系統維持に向け、県や関係者と連携して取り組みを実施されることを期待するとのことでございましたので、ご報告させていただきます。

なお、参考に、昨年の本協議会の1次評価資料をつけております。

こちらは令和6年1月16日の第3回尾鷲市地域公共交通活性化協議会にて承認されたものでございます。ご報告は以上となります。

(豊福座長)

ただいまご説明いただきましたが、何かご質問等ございますでしょうか。はい、特にございませんでしょうか。

その他こちらからはございませんが、皆様の方から何かございますでしょうか。

はいどうぞ。

(質疑)

三重運輸支局でございます。今、事務局の方からご説明いただきました、資料5でございますけれども、国土交通省の方ではですね、このようなバスの運行費等々の補助事業についてですね、まずは、地域の方々で自己評価1次評価を行っていただきまして、その資料を拝見し有識者の方ともですね、協議を行わせていただいた上で、国交省からの2次評価ということで、毎年度お伝えをしているものでございます。

やはり、私は今、三重運輸支局に在籍していますので、今日も、私住まいが愛知なものですから、名古屋南紀高速バスでまいりまして、お昼前に着いたものですから、尾鷲駅の様子ですとか、ふれあいバスのバス停とか、ふれあいバスもちょうど尾鷲駅に停まっていたものですから、ちょっといろいろと外からカラーリングとかですね、色々に見させていただいたところなのですが、国交省の方ではこのように、やはりデータであったり、書面ベースでの状況の把握になってまいります。ぜひ、私自身もそうですけれども、地域の皆様におかれてもですね、日頃からご利用なさっている方は引き続きご利用いただきながら、あまり日頃ですね、こういったコミュニティバスであったり、あるいは、タクシーも含めた公共交通機関をご利用なさる機会があまりない方におかれてはですね、折に触れ、機会を捉えてぜひ、ご利用いただけると、使ってみた上での印象というのもですね、またいろいろお持ちいただけるかなと思いますので、ぜひこの2次評価もご覧いただきながら、今後の地域公共交通の維持活性化に引き続き連携しながらですね、取り組んでいければと思っております。よろしくお願いします。

(豊福座長)

ありがとうございます。

その他皆様からございませんでしょうか。

はいどうぞ。

(質疑)

クリスタルタクシーの田中と申します。

タクシーの利用促進ということで考えていただいているということなのですが、私ども本社の方が和歌山県新宮市の方でして、新宮市の方では身体障害者の方ですね、ワンメーター無料とかですね、そして75歳以上の方で運転免許証を持たれてない方に、年間1万2千円の方ですね、無料券を配布されるとか、そういう具体的な例があるのですが、尾鷲市さんの方で、このタクシーの利用の促進ということで何か検討されていることとかありますでしょうか。

(豊福座長)

事務局の方からご回答いただけますか。

(事務局長)

確かに地域公共交通の中でですね、タクシーも含むいろんな選択肢を、福祉関係のいろんな形でサービスを試行錯誤しておりますが、そういうところ非常に大切という位置づけは変わりません。ですけど、先ほどご紹介がありましたようにですね、補助制度は今の所できていないのが現実でございますが、三重県の、今日お越しいただいてる松島さんのところの部分でもですね、そういう維持確保についてですね、補助事業も含めて何らかの形で、公共交通とタクシーを組み合わせたりしたですね、そういう補助メニューもこっちの方ではご用意されてますので、そういうところの可能性についてはですね、常に考えていきたいと思っておりますので今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

(質疑)

ありがとうございます。

そしてちょっとまた一点なのですが、去年のですね夏ぐらいから、タクシー業界のライドシェアということで、いくつかの地域公共交通会議の方ですね、出席しましても、ライドシェアしないのですかという質問をされます。それは何か地元の市民の方だったり、議員さんからですか、役所さんの方に何か要望とかって聞かれることがあるのですが、そのような要望っていうのは尾鷲市さんの方でしょうかと思ひまして。5年ぐらい前でしょうかね、一度問い合わせですかね。賀田の方でしょうか、その周辺の方で何かオムロンさんから話が来ていて、クリスタルタクシーさんしませんかということで、何か1回ちょっと話があったことはあったと思います。その当時はですね、ライドシェアという言葉もありませんし、こちらとしてもですね、できませんねということで話はしたのですが。その後どうなったかと思ひま

して。

(事務局長)

先ほど、オムロン様のお話が出た時は私も関係させていただいて、いわゆるそういうところを一つの足がかりにですね、何か新しい試みができないかというところでご案内いただきました。今、政府は地区時間割ですね、認定しているライドシェアについても国からも随時問い合わせがございます。ですけど、基本的には個人の方とか住民の方から特に問い合わせがあるわけではなしにですね、そういう需要に応じたサービスをタクシー事業者様がどう考えていらっしゃるかということもですね、随時またご相談申し上げますし、それについてですね、国へ回答していくという時期かなと思いますので、今のところ特に住民の方や関係者の方から問い合わせとか要望があるという時期ではございません。

(豊福座長)

はいよろしかったでしょうか。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうかね。

それではですね、特にないようですので以上をもちまして、本日の協議会を閉会させていただきます。皆様どうもお疲れ様でした。