

令和2年度第3回地域公共交通会議 会議録

日 時：令和3年1月20日（水）14：00～16：30

場 所：南伊勢町役場 南勢庁舎3階会議室

出席者：15名（定数20名）

- ・学識経験者（名古屋大学大学院環境学研究科 加藤教授）
- ・住民代表（田畑委員（会長）、竹内委員、上村委員、山本委員、橋本委員、三浦委員）
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者
（三重交通(株)伊勢営業所、三重交通(株)志摩営業所、大新東(株)南伊勢営業所）
- ・一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者（三交タクシー）
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- ・中部運輸局三重運輸支局（首席運輸企画専門官）
- ・三重県（地域連携部交通政策課長）
- ・南伊勢町（観光商工課長）

事務局：南伊勢町 環境生活課 生活交通係 長尾、奥村

- 事 項：1）報告 三重県地域間系統事業評価について 三重県地域連携部交通政策課
南伊勢町公共交通事業者感染防止対策支援の実施について 事務局
承認 令和2年度地域公共交通確保維持改善に関する自己評価（案）について
- 2）承認 「南伊勢町地域公共交通計画」（案）について
承認 町営バスダイヤ改正について（宿浦線、南島地区線、南島南勢連絡線）
報告 バス停標識の設置、移設について（危険なバス停、わかりやすいバス利用推進）
説明 自家用有償運送について



協議・承認

（三重県交通政策課：中根副課長 報告）

地域間幹線系統分析シートの南伊勢町に関わる、通学通院利用の多い5路線を説明します。

[分析シート及び路線説明]

南島線の計画輸送量は31.5人ですが、それに対し21.6人という実績になっております。目標数値の90%未満ということで、評価がCになります。

宿浦線 A は 36.1 の輸送量の目標に対して、22.8 の実績で、3.5 割も減少で、宿浦線 B は 16.3 に対し、12.8 の実績で 2 割減少、ともに評価は C です。

五ヶ所線 A は 25.2 に対しまして実績が 14 ということで、昨年の 4.5 割減少で、非常に利用者数が減っている状況があります。五ヶ所線 B は 27.5 に対しまして、15.3 で、4 割減少ということで非常に、厳しい数字になっている状況です。評価は C で、町内すべて評価 C となりました。

コロナが理由の一つだが、利用促進も重要で、まずはこのコロナということで、地域間幹線に限らず公共交通全般にわたってもっと利用していただくために、できること、利用者に安全であるということを理解してもらおうということ、まず、取り組むべき方向かと考えております。

人口減少している中で、さらに利用いただくということで、事業者さんの支援など、利用促進と合わせて、今後していくことだと考えております。

(会長)

評価が B だったものが、軒並み C になったと説明を受けました。

これは非常に危機的な状態で我々も、それぞれ緊張感を持って取組まなければならないと実感しました。ただいまのご意見、報告、聞かせてもらって、ご意見ございますか。

(住民代表：竹内委員)

感じるのは、確かに人口は減っていますが、今回はコロナという事で、安全だと思う南伊勢町でも、まわりの皆さんも、コロナが怖いから、なるべく人と接しないようにとして、過剰に外に出ることや、バスや公共交通機関を利用することに対して、恐れていますので、今年度の評価はなかなか判断しづらいと思います。

この数字はすごく低いですが、コロナに対する恐れが強い地域だと私は感じています。

(住民代表：山本委員[デマンド受付])

お客様が、「乗り合わせがあるとか」、「たくさん乗りますか」など、いろいろ聞かれることがあるので、やはり皆さんコロナについて心配があるのだなと思います。先ほどの竹内委員さんと同様、実際この数が本当に正しいのかといえば、いかななものかなと思うところもあります。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

最初に申し上げたいことは、事業者の皆さん本当にありがとうございます。

本当にこの大変な中で、公共交通が危ないのなら運転手さんが一番危ないわけですよね。だけど本当に最小限に、運転手さんの感染もとどめていただいています。これは並大抵じゃないと思います、公共交通でクラスターが発生したと聞いたことがないです。東京の満員電車でもそんなことは報告されていません。公共交通で、三密だと思っても、会食を数人でやった方がよっぽどリスクが高いですね。

とはいえ、怖いですよね。

不特定多数の人、マスクしてこない人もいるし、大声で話す人もいるし、公共交通にそういう人も乗ってこられ、拒否もできない。そんな中で本当に頑張って対策していただいているありがたいなと思っています。あと、先ほど、利用が大きく減ったと出ましたけれど、あれは補助路線ですから補助してない路線も同じ

で、軒並み全部赤字になっているわけです。その状態でもきちんと運行していただいているというのは本当にもう、途轍もないことだと思います。

本当にそのことも感謝申し上げるし、でもまだ終わらないので、どんどん厳しくなっていくので、まさにこの会議でちゃんと、どうしていったらいいかを議論しなければいけないというのはちょっとお願いしたいと思っています。

と、先に言った上で、さっきのデータですが、令和元年10月から令和2年9月のデータを見せられ、全て評価Cだつて言われても何の知見も得られないので、三重県さんにちゃんとやってもらいたいです。つまり、10月から3月と4月から9月で全然違うデータになります。

今回は、10月から3月のデータは、3月ぐらいいを除きコロナの影響がない時のデータなので、純粹に南伊勢町とか、皆さんが頑張ったかどうかが出ますし、4月から9月はコロナでやられた値が出ます。

つまり、これまでどのくらい影響を受けたか、それ以外でどうだったかは、比較で簡単に出るわけです。これをやって欲しいので、これをしなかったらこの議論の意味がないです。

10月から3月と、4月から9月で、Cなのか、CプラスなのかCマイナスなのかという比較と検討をし、言わなければならないですし、それ言ってもらわないと意味がなく、それをお願いしたいですね。

その上であと、確認したいのは五ヶ所線が悪いんですけど、磯部へのBが特に悪い理由を言っていただきたいです。「悪い」、「特に悪い」のはわかるのですが、なぜ悪いのかです。

これは三重県さん、三重交通さん或いは町の方、どなたでもいいので、そこ言っていただきたいです。

あの路線は、需要が特殊だと思うのですが、そう考えたらわかりやすいと思います。なぜ、悪くなっているのか教えていただけますか。以上ですお願いします。

(三重県交通政策課：中根副課長)

コロナの影響が及んだ時期とそうでない時期っていうのはやはり、分けて考える必要があるかと思えます。また、その要因分析や、コロナの影響を受けてないところがどう、何が原因なのかとか、そういったところを、分けて考えるのは必要かと思えますので、ちょっと持ち帰って検討したいと思えます。

(田畑会長)

磯部・五ヶ所の路線が半減しているというのは、どなたか利用がわかりますか？

(三重県交通政策課：中根副課長)

要因については時期も含めて細かく分析できていないので、何が原因で、ここの路線が減っているのか、明確には申し上げにくいところなのですが、学校の休校の影響とかもあり、それは全般的な傾向があるので、この五ヶ所線だけに特化したような要因ではない部分もあるのですが。他に、通院に関する出控えとか、推測になるのですが、分析の中ではそのように考えています。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

2月16日に、第三者評価ありますので、その時までお願いします。

(三重交通志摩営業所長：中垣内委員)

先ほどの加藤先生からのご質問に対しまして、決定的、これがこうで、こういう理由で減少したという直接の部分というのは、正直見当たりません。

日々運用の中で感じておるのは、確かに年々減少して自然現象であるのかとも思いますが。ただ、町内五ヶ所エリアにお住まいの住民の皆様は、伊勢方面に生活圏があるのかなと感じております。磯部方面へ出てきて伊勢へ向かうにしても、1度乗り継ぎして、鵜方方面か伊勢方面へ出ることで、状況により2回ぐらいの乗継が必要になり、遠回りになってしまうというところがあります。五ヶ所地区、南伊勢町全体の住民の皆様が、生活圏とするのはやはり伊勢市で、サニーロード経由の五ヶ所線で、ダイレクトに行かれる方が多いかと思えますし、圧倒的に利便性が高いと思います。中には伊勢からの便で五ヶ所線の時刻が合わない等、磯部経由を利用される方はみえましたが。

直接、原因というのは、正直、私もちょっとわからないですが、年々五ヶ所線Bは、厳しい状況になってきておるといところは、私ども肌で感じておるところでございます。以上です。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

大体今回コロナでは大きく減ったのと、あんまり減ってない路線があるのです。

僕はそれが五ヶ所線は他と違うのではないかと考えていますので、実際どういう方が乗っていたかってことをわからないと、これからどう、何を対策したらいいかもわからないので、きちんと詰めておく必要があると思いました。またいろいろ、議論しながら解明していきたいなと思います。よろしくをお願いします。

(田畑会長)

ありがとうございました。では、次の報告を事務局お願いします。

(事務局)

令和2年度の第1回の会議で提言された緊急アピールを受けて、町から、町の自主運行バス事業者に対し、感染拡大防止対策物品の支給を行いました。

これは三重県さんからも公共交通事業者の感染防止対策費の補助があったのですが、市町村設置のコミュニティバスが対象とならないことから、県補助と同等額の1台1万5000円程度の、感染防止対策物品、マスク、除菌シート、手先アルコール消毒を、三重交通の伊勢営業所様と、志摩営業所様、大新東の南伊勢営業所様に支給いたしました。

他に、観光商工課からはプレミアム商品券を町民さんに、発行されました。対象となる事業者は商工会への登録が必要で、タクシー会社も対象となっておりました。事業についてはホームページでお知らせいたしました。以上です。

(大新東南伊勢営業所長：古市委員)

マスクや消毒液とか、配慮いただきましてありがとうございました。

時期的に品薄な状態の時よりは、少し後でもらった部分はあるのですが、非常に助かっております。ありがとうございました。

(田畑会長)

ありがとうございました。では、議題1に入ります。まずは、「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価」について、事務局よろしく願います。

(事務局)

例年通り、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価をさせていただきました。

1 枚目資料1、補助対象事業者が大新東さんで、事業概要が南伊勢町全域でのデマンドバスです。

3、前回の事業評価結果の反映状況についてですが、南伊勢町地域公共交通計画は令和2年度中の策定ということと、飽和状態のデマンドバスと大容量輸送の町営バスについて、役割分担を明確にして、乗り継ぎを推進していることとか、わかりやすいバス利用を目指すための時刻改正と、時刻表の各戸配布、バス停標識の新規設置と、危険なバス停の協議を実施したことについて書いてあります。

4、事業実施の適切性のABC評価は、概ね計画通りに実施できたとAとしました。

5、目標効果達成状況です。

今年度も1日のデマンドの利用者数を75人と設定しており、結果は62.3人となりました。

これは、元年の10月から、令和2年の9月で設定しておりますので、62.3人ではありますが、いろいろな状況を判断して、事務局としましては、Bで評価をさせていただいております。

6、です。今後の改善点については、公共交通計画に基づいた乗り継ぎ拠点の設置など、交通体系の再構築と、町営バス利用の推進、公共交通についての利用促進、住民への利用方法の周知の徹底などが書いてあります。

裏面をご覧ください。

別添1-2では、町の公共交通概要と取り組みに加えて、今年度は下の方に、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策の徹底と、公共交通利用アピールでの利用者減少を食い止めることが書かれています。事業評価については以上ですが、次のページ以降は中部様式になります。

事業評価を作成するにあたり、評価の内容を考え難かったので、中部様式の方も作成いたしました。中部様式の方は昨年と少し形が変わっております。

5頁、グラフの頁をご覧ください。デマンドバス利用者数の年間の推移です。

これで、乗客の増減について、皆さんの取り組みの成果は出ているのかを調べてみました。

このグラフで見ると、実は11月から12月にかけて、デマンドの利用者さんが増えています。増えていたところに、コロナがきて、下げてしまいました。次に、3月4月についてはやはり外出自粛があり、そして5月については急激に下がり、1日の利用は48.4まで行きました。ですが、解除された後、6月になるとぐっと上がっています。皆さんまた外出の機会を伺っていたのですが、また7月に第2波がきてしまい、その時にまた下がってしまいました。実際には9月までしか書いておりませんが、その後また上がり、今また下がりきっています。

折角上がっても、竹内委員のお話にもありましたが、やはりコロナ禍で皆さん出控えるところもありますので、利用者は達成できなかったのですが、かなり低いですが、C評価とはせずにBとし、今後も頑張っていきたいと思いますので、事業評価とさせていただきます。

事業評価については以上です。よろしく願います。

(田畑会長)

承認をいただきたいということで、ただいまの説明、資料に基づいて、皆様方から、ご意見、ご質問があれば、是非よろしく申し上げます。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

――[中部様式6頁、5.自己評価から得られた課題と対応方針]の画面共有――

これは妥当な考え方だと思います。これをきちんとこれからやっていかなければいけないという風に思っていますので特に問題ないかと思えます。

(田畑会長)

皆さん、承認でよろしいでしょうか？ 「はい」

では承認いたします。事務局は三重支局への提出をお願いします。

次は、南伊勢町地域公共交通会議計画案について、承認を賜りたいと思いますが、前回の会議でご意見、ご指摘いただいて、事務局の方で修正を行い、書面決議を先にいただいております。パブリックコメントを実施するという事でしたが、まだパブリックコメントは実施していないというのが現状でございます。

実は、三重県の交通政策課様から文書でもって、ご意見をいただいておりますので、事務局から説明していただけますか。

(事務局)

書面での議決いただいた際に、ご意見いただいたものを加筆修正させていただきました。三重県交通政策課さまのご意見による加筆修正はピンクのマーカをいたしました。

内容について、

1点目、県における取り組みも踏まえて、実施主体に「三重県」を加筆とのご意見でした。

P34、35の事業実施主体と、施策の中にも関連するところがございましたので、三重県さんのお名前を次世代、高齢者の免許返納、PRなどに加筆しました。

2点目のご意見は、バスに係る経費増大についての加筆です。

町営バス、デマンドバスの年間経費と、町人口の1人当たりの経費換算をしていただいております。目標値の中に、資料2の24頁の町バス収支のところの1人当たりの経費に、19年と20年の分と25年の目標値について記載させていただきました。2025年人口は推定で、年間400人の減少を見込んで1万人を想定し、算出いたしました。

また、経費が増大している意識付のため、6頁の公共交通移動手段の現状もしくは公共交通の概要と取り組みのところに具体的な金額も記載し、加筆したらどうかというご意見でしたが、まだ加筆いたしておりません。

3点目のご意見で、地域間幹線系統の延伸による経費増大のご指摘です。

夜間バスの運行のところで、地域間幹線の発車時刻を遅らすと、国や県の補助負担も大きくなるので、利用者ニーズを踏まえながらご検討をお願いしたいと思いますということでした。これは、あくまでニーズに合わせて、要望調査を行いながら進めていく夜間便との検討と合わせて、柔軟に、運行主体も考えな

がら検討していきますという、ご返答にさせていただきたいと思います。

4点目です。「大学生」に関する記載についてですが、今回、追加しました。

南伊勢町の目指す姿の中に、高校生項目の中に「高校生や大学生になっても」の記載を行いました。

これについては、今まで困難だと思っていた大学への通学、毎日の通学は難しいにしても、オンライン授業が普及して、南伊勢町に居ながら大学に通うことができるようになったという現状を踏まえて、記載しました。事業や施策については高校生対象でいいかと考えております。

南伊勢町では今まで、高校や大学になれば家を出るのが当たり前でしたけれども、いろんな社会の変化によって、家に居ながらも進学でき、長く家族で過ごせることも、子育て環境の整備だと考え、書きました。

5点目、「健幸」の記載ですが、誤字ではなくてあえて記載させていただいた造語になります。健やかに幸せにという造語ですので、囲った方が良いかと感じております。

それと加藤先生よりご指摘いただいたところも、数ヶ所ございますのでそれは青いマーカーで、修正しました。

最終頁の手前、スケジュールのところには第三者評価委員会と議会、予算のスケジュールを加筆についてのご意見がございましたので追記いたしました。

この計画は5年で、令和2年度についての事業については一部着手しながら進めて参ります。

以上です。

(田畑会長)

三重県交通政策課中根副課長様、貴重なご意見をありがとうございました。

外に、補足等ございますか？

(三重県交通政策課：中根副課長)

意見ですとか確認レベルのものも含めて、挙げさせていただきました。

意見については、2点あります。

1点目の三重県の取り組みについて、事業主体として加えて欲しいということで、県も南伊勢町さんと連携しながら、やらせていただきたいなという点についてピックアップさせていただきました。

これ以外の部分で具体的に主体として、関連し必要なところについても加筆いただけたらという事で、修正案をお示しいただき、最大限、反映していただいているのかと思っています。

2点目の経費の加筆のことですが、これの意図としてはこの南伊勢町さんの計画自体が積極的に細やかに、前向きな取り組み内容が書き込まれているという印象がありますが、利用状況等、経費面から見ますと人口規模に対して1人当たりの経費が非常に大きいという感覚があります。お金が潤沢であれば良いですが、人口減少もあり、これからその経費という部分もどんどん、膨らんでいくという事で、その費用負担も増大する中で事業を実施していくことを、住民の皆さんにもしっかりと認識していただき、公共交通を利用していただきたいという気持ちも込めながら、これだけの経費がかかっていると改めての認識を持っていただきたいということです。

いろんな課題とか現状について書かれていますので、経費が大分かかっているとの認識を持っていただいて、もっとご利用いただくような、何かきっかけになるようなことを、どこに記載すれば良いか

は判断しかねますが、全体の認識の中で取り上げていただけると良いとの思いで、意見を上げさせていただきます。加筆個所については、他とのバランスも考慮し、ご検討いただければと思います。

あと、最終発車時刻のことに、もちろん了解して、認識していただいていると思いつつながら、意見を書かせていただきました。先ほどの意見と同じく、経費的な部分も勘案しながら、バランス、利用者さんのニーズと合わせて、お考えいただければと思います。

「大学生」のことは、4頁のところに、「高校生や大学生になっても」という書きぶりが出てきたので、大学生に関しての何か取り組みとか施策とかがあれば、その施策が抜け落ちているのか、加筆について確認をしたかったという事です。先ほど子育て環境が整っているとか、町内で大学生が受講できるようになったというお話がありましたので、このままだと大学生になっても通学や活動ができるとの文章になっているので、少しそこは整理が要るのかと思いました。

あと、「健幸」はもう、誤字ではなく造語だという事がわかれば良いです。確認でした。

(田畑課長)

ありがとうございます。他にご意見ございますか。

(観光商工課長：島田委員)

目標設定値のところ町民1人当たりの経費についての記載がわかりにくく、利用者一人当たりと勘違いをしました。デマンドの2025年利用者目標は70人になっているのに、「利用者一人当たり」の経費かと思い、なぜ経費が上がるのか不思議に思いました。

「人口一人当たり」と言うのが、わかれば良いです。

(事務局)

単純に人口が減ったので経費が上がるという計算です。

デマンドバスの19年、20年の比較で、経費がたまたま同額になりましたが、元々運賃収入に頼ってないところもございまして、人口が減り、経費は増えます。運賃収入も本当に見直さないといけないと感じております。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

はっきり言って収入はほとんど関係ないですね。ご覧いただくとわかりますが、経費が2億円で収入が500、600万です。或いはデマンドバスは経費6000万円で、100万円で収支に関係ないです。

そうするとほとんど経費そのものが、収支の赤字になり、人口はどんどん減っていくので、人口当たりだと分母がどんどん小さくなります。デマンドの利用も70人としても、お金支払って乗車している人がそんなにいないのでこういうことになります。

だから南伊勢町は人口がどんどん減っているんで、今の規模で運行していると経費は減らずに人口だけ減るので、分母が小さくなって、割り算すると大きくなるというのが書いてあるだけです。それと、目標値はあくまでも、目標値で、ここまで努力をしたいねっていう希望的な観測が入っています。

(事務局)

路線の見直し等で、利用ゼロの路線については、何らかの措置をとっていかないといけないことも、計画の中にも入っております。利用促進についても、利用をしたいのになしていただけてない方とかありますので、利用をすすめ、また、無駄なところは省いていくという事を計画の中に書いて、事業をすすめ、現状維持のままで目標は設定してあります。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

人口が減るから、必然的に一人当たりの負担、経費はかかるという風に、単純に考えてもらえばいいです。今のこの赤いところは1人ではなくて人口当たりって書かないといけませんね。確かにその通りで、一方で利用者1人当たりの経費も大事なので、出した方がいいと思いますね。

つまり運賃がいかに安くなってことです。単価がすごく安い、客単価が低いのです。

本当は払っていただける方に乗っていただかなければいけないので、実は観光とかはそういうものですよ。けどあまりそこは考えてないっていう状況です。

いかに経費に対して収入が少なかったか、量が少ないだけではなくて、安いです。

本当にそれが妥当なのかどうかを、きちんとここで示さなければいけないですね。

何点か三重県さんのご意見を聞いて思ったのは、夜間の運行については、通常ですと、今、全国的に終電の繰り上げなどが話題になっています。あれは残業する人や、飲みに行く人が少なくなったからです。

ですが、今ここで、夜遅くするのは、塾へ行っているとかのことで、その学生、生徒さんのことを考えているのです。生徒さんの帰宅は、早くならないと思いますし、普段と変わらないです。

なので、世間で言う終電繰り下げ、繰り上げの話と、ここで考えていることは全然違う人たちを見ている。そういう塾であるとか部活で遅くなるということが、はっきりわかっている、その人たちがきちんと乗ってくれるってことが確約できれば、実はこれ非常に手堅い施策だともいえます。

なので、そこをきちんとやっていかなければいけないのではないかと考えています。

それから、2点目は、先ほど冒頭のところで、コロナ禍で、非常に恐れがあるので、情報も少ないので、利用を控えてしまうというのが出ましたが、そのことも含めて、公共交通に対する認識が、やはりまだまだ不十分だと、浸透していないってことが明らかなので、そこに対して、もう少しやっていかなければいけないことがあるのかなっていうのをちょっと思いました。

そこは事務局が、きちんとやっているの、ちゃんと皆さんにアピールできるっていうふうに、この今の計画から説明してもらえればありがたいですし、そうでないのであれば経費について加筆する必要があるのではないかと考えています。

あと、「健幸」が健やかで幸せというのは、造語ということですが、確かに筑波大学の久野先生が、作られた造語ですが、これはもう今、政府の施策として、普通に使われている言葉で、特殊な言葉でも何でもなく、普通に、ワープロは途中からワードとかで変換されます。別にこれは、当たり前言葉だと考えていただいたらいいかと思います。

ただ、とはいえ、新しい言葉であるので、健やかに幸せっていうことを実現して、これはまさに「SDGs」も同じで、この公共交通にとって大事な使命だと思うので、前面に出していけばいいと考えています。必要であれば解説を入れるということが、いいかと考えています。以上です。

(田畑会長)

「健幸」のところには、解説を入れてください。他の加筆は良いと思います。

(事務局)

経費増大に関する加筆はいかがでしょうか。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

P23 課題からの体系図のところの一番下のところに、経費削減が書いてあって、持続可能な交通体系とか、収支はあり、表には書かれています、本文にはないので少し変えたほうが良いとは思いますが、何故かという、三重県さんのご意見は多分、南伊勢町の1人当たりの公共交通に対する経費は、全国でも有数に高いと思います。

これは決して悪いことではないけれど、無駄なものだとしたら、やはり減らしていく必要がある、そのことについてきちんとどこかで、文章的に書かなくてはならないことを仰ったと思います。文書でどこかに表現しておけばわかりやすいと思いますので、どこかに入れておきましょう。

(田畑会長)

わかりました。この加筆も含め、事務局は皆さんの意見があれば、それ反映をしてくださいね。では、3の町営バスのダイヤ改正です。

(事務局)

これは令和3年4月の町営バスダイヤ改正案です。

1つ目は南勢地区線、ピンクの多い時刻表をご覧ください。

以前からアンケートや住民懇談会で意見が多かった宿浦線黄緑部分についての延伸です。

赤線内の中津浜浦 15時21分発宿浦行きについてですが、現在は中津浜浦発 15時11分木谷行となっています。その出発を10分遅らせて、木谷宿浦間を延伸するものです。

その折り返しの木谷 15時56分発五ヶ所行きだった運行も、宿浦発 16時22分発五ヶ所行きとしました。これまで五ヶ所から宿浦へは 13時7分発の後は、16時34分発まで3時間半程度ありませんでした。宿田曾地区の皆様からは、「いろんなイベントに参加ができない」、「帰りのバスがない」というご意見をたくさんいただいております。この延伸により、五ヶ所で開催されるイベントや学習会、研修会の帰りの便が確保されます。

南伊勢高校南勢校舎の教頭先生からも要望がありました。下校について、木谷までの生徒はこの15時のバスに乗り、宿田曾の生徒は1時間待ってから16時のバスに乗っていました。しかし、この延伸で同じバスで一緒に帰ることができるようになります。

それと10分遅らせたことにより、南勢校舎から南勢野添バス停まで、ゆっくり歩くこともできますし、五ヶ所での切原線への乗り換えも、待ち時間が少なくなってスムーズになります。

2つ目は南島地区線で、裏面の青が多い時刻表をご覧ください。

南島道方 8時50分発神前行きですが、これを古和まで延伸します。住民懇談会でも、「午前中のバス2

本が神前でとまってしまう」「前に神前まで迎えに来てもらった」などのご意見がありました。そのうちの1便9時29分神前到着の便につきまして古和まで延伸をするというものです。

最後は同じ頁の、水色の路線、南島南勢連絡線です。

平日運行の南勢野添17時39分発阿曾浦行き始発を、楓江橋まで延伸し、17時35分発とします。これにより、五ヶ所バスセンターに乗り入れ、他路線との乗り継ぎがスムーズになると考えております。

(田畑会長)

委員の皆さん、ご意見等ございますか。では、お諮りします。 「承認」

では、事務局、三重交通さんと運輸支局に申請手続きをお願いします。

ところで、10月のダイヤ改正で、南海線に追加した「国道相賀」バス停について、利用者の方の状況はどうでしたかね。

(三重交通志摩営業所長：中垣内委員)

志摩営業所の営業担当西村と申します。10月から追加しました国道相賀のバス停ですが、乗務員等に聞き取りを実施したところ、ご利用の方は日に数名いらっしゃるということで確認をしております。

(田畑会長)

行政の方は、何か確認していますか。

(事務局)

私はから南島から出勤しておりますので、通勤途中、待っておられる方を目にします。「屋根がないな」、「申し訳ないな」と思いながら、高齢の方が待っている姿を拝見しております。

(田畑会長)

それでしたら改善してよかったですね、それなりの効果がありましたね。

では、少し前の議題に戻りますが、計画について概要版の発行があるのですね。事務局説明してください。

(事務局)

公共交通計画については、概要版の作成と各戸配布を予定しております。

A3両面1枚で、カラー見開きです。

(田畑会長)

では、議題の4番目、バス停の標識の設置と移設についてですが、これはもう実現しましたので、報告ということで事務局から説明をお願いします。

(事務局)

危険なバス停と公表された、「村山口」、「薬局前」、三重交通路線の「宿浦棧橋」について移設を完了し

ました。既に、運行は新設場所より運行しております。

また、バスの利用についてわかりにくい、乗降位置がわかりにくいのご意見もありますので、それに合わせて、令和2年度は、現在片方にしか設置されていないバス停留所について、バス停標識の設置を進めています。今年度は3ヶ所、危険なバス停でBランクであった「薬局前」と、「槌柄」「古和」について設置いたしました。利用者も運転手もわかりやすく、安心安全に運行、乗降できるようにこれからも取り組んでいこうと思っています。

(田畑会長)

では、次は自家用有償運送ですが、NPO法人より協議依頼が出ております。事務局より、説明をお願いします。

(事務局)

宿田曾に創設予定のNPO法人さんより、自家用有償運送の実施について協議依頼が出ています。現在南伊勢町では町営バス、デマンドバスタクシーが公共交通として運行し、また無料でのスクールバスや病院バスなどがあり、住民の移動を支えています。

宿田曾地区ですが、地域間幹線のバス、町営バス、デマンドバスの運行があり、タクシーは志摩市内の事業所が担っています。以前は町内屈指の人口の多い集落でしたが、昨今の高齢化、人口流出が急激に進み、現在の両地区の人口計は、1500から1600名弱で、高齢化率は、60%を超えています。

田曾浦区が62%、宿浦区が64%です。

両地区の間には、宿田曾出張所、郵便局、診療所、駐在所が両区の間地点にあり、各区には小売店、マリンバンク、コミュニティセンターなどがあります。

住宅地は漁村特有の狭隘な道路であり、その住宅地から各施設への移動について支障が生じてきています。移動だけでなく、高齢者の日常生活すべてにおいて支援が必要な状況も進んできており、地域での高齢者支援、生活支援について検討され、地域支え合い事業の概要ができました。

事業についてご説明します。

この事業は総称を地域支え合い事業とし、収益事業の地域活性化事業と、高齢者の日常を支える、高齢者日常生活支援事業を実施予定です。高齢者日常生活支援事業には、日常生活支援についての事業とそれらのサービスに付随する送迎サービスがあります。

この高齢者支援事業における送迎サービスを今回、交通空白地の自家用有償運送事業として実施したいとの申し出がありました。自家用有償運送については三重運輸支局への申請の際に、当会議での事業実施への合意が必要となります。

事業の1、対象者は宿田曾地区の高齢者で、2、運行区域は宿田曾地区のみの区域運行で、住宅地より主要施設への送迎を行います。3、運行時間は平日朝7時30分から夕方の5時、土曜日は同じく朝7時半からお昼までです。4、運行車両は軽自動車2台で、5、運賃は年間利用券が2000円で、これは、バスやデマンドバスなどの高齢者年間利用券に合わせた金額となっています。

利用者の名簿は日常生活支援事業と合わせて作成されるということです。

その次ですね、資料では宿田曾地区内の写真を載せています。

診療所へバスで行く際の三重交通「宿浦棧橋」のバス停から宿田曾診療所までの経路です。

この急な階段が危ないとのことでした。その「宿浦棧橋」バス停からは向こう側には、郵便局や役場が見えています。

資料の最終頁ですが、上は宿浦地区の池の周りです。池の奥にも住宅がたくさんあり、そこにはデマンドバスのバス停も設置されています。またその奥にも住宅がございます。

下は、田曾浦区で地区内を町営バス、三重交通のバスの両方が通っています。お店もこの道路の両側にあります。そして、地域間幹線、三重交通バスで志摩（鶴方）方面に向かうと、「田曾白浜」というバス停が、随分離れてあります。ここには綺麗な海岸があって、スカイダイビング等できるレジャー施設があります。デマンドの乗降位置も設置されています。

地区の説明は以上です。

わかりにくいところもあるかと思いますが、この事業の開始と運行について委員の皆様のご意見を伺いたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

またこれらの事業実施の協議の参考として、「地域公共交通の把握に関するマニュアル」が国交省から令和2年12月に出ております。市町のチェックリストがあり、内容について確認してみました。

役所役場の立地数が1ヶ所で宿田曾出張所があり、公民館などは4ヶ所、両区ともコミュニティセンターが区事務所内にあり他に、グラウンドや海楽苑があります。

病院の数はゼロですが診療所の数が1で、宿田曾診療所があります。警察、交番の設置数も1ヶ所、宿田曾駐在所がございます。あとはマリンバンクが銀行で、郵便局も「宿浦棧橋」バス停の付近にございます。

スーパーマーケットはないですが、地区内には個人商店、中村屋、広島屋といろいろ書いてありますけれども、お店があります。保育所小中学校については全て廃園、廃校になりましたので、五ヶ所地域に来ていただいています。

バスですが、町営バスと三重交通バスの2路線の運行がございます。田曾浦は同じ路線ですが、宿浦では国道運行と地域内運行と路線に違いがございます。バスの運行回数は往路が18便、復路が20便で、休日の運行は1便ずつ少なくなり17便と19便となっています。

いろんな状況を踏まえて、加えて急激な高齢化、過疎化を勘案していただいてご検討いただければと思います。よろしくお願いいたします。

(田畑会長)

検討の前に、自家用有償運送について、三重運輸支局の鈴木専門官様に、ご説明いただけると幸いです。よろしいでしょうか。

(三重運輸支局：鈴木首席運輸企画専門官)

自家用有償運送は何か、どういう制度かというのを簡単にご説明させていただきます。

基本的に料金を受け取って人を運ぶということは、道路運送法上の四条の許可が必要で、これは非常にハードルが高い規定があり、そういったハードルをクリアした事業者様が、所謂バスタクシー事業者、緑ナンバーを持っている事業者となり、人を運ぶということは、そういった安全性を担保したバスやタクシーの事業者様がやっていただく必要があるということになります。

しかしながら昨今はそういったバスやタクシーだけでは、移動サービスが十分に提供できていない、所

謂、交通空白地が存在するという事です。そういった交通空白地域においては、市町等でNPO法人が、お金を取って人を運んでもいいですよという制度、これも道路運送法上の許可が必要ではありますが、いわゆる緑ナンバーよりも多少ハードルが下がった、自家用有償運送という形になります。

自家用有償運送を実施することは、こういった地域公共交通会議の場において、本当にそこが交通空白地なのか、そういった輸送が必要なのかということと、その輸送は本来交通事業者でやっていただくものなので、その輸送が本来の緑ナンバーの交通事業者さんが本当にその輸送ができないのかどうかなど、そういったことを十分に議論していただく必要があります。

そういった議論をし、協議が整った上で初めて許可が出せるといった制度になっています。

今回のこの場では、慎重に議論をしていただく必要があると考えております。以上です。

(田畑会長)

ご説明いただきました。慎重な議論をということで、何分初めてのことで、委員の皆様のご意見を何哉と仰ってください。山本委員さんの地元ではありますが、何かございませんか。

(住民代表：山本委員)

デマンドバスで、宿浦漁協前から診療所と本当に短い距離で、歩いたら本当に3分もかからないようなところですが、デマンドで予約を取る方は確かにみえます。

これはまだ検討中の案で、合意が整えば、進んでいく話ですね。

本当に短い距離でデマンドバスを利用する方はみえますので、そういう方にとっては便利なのかなとは思いますが、どれくらい需要があるのかがわかりません。確かにデマンドバスもたくさんご予約いただきますので、この短い距離の運行が、利用者にとっては便利なのかなとは思いますが。

ただ、それほど多くの需要があるかはやってみないとわからないので、必要な方にはとても便利だとは思いますが、経費と合うのかどうか、不明であると思います。

(田畑会長)

ご指摘のあったようにね、やはり許可したとなると、持続可能性というのが大事な要件でもありますので、やってみただけ駄目だったというのでは、なかなか合意できないという点もありますね。

では、事業者サイドから、タクシー協会小崎伊勢志摩支部長、ご意見ございますか。

同業他社がみえるとすれば、どういう影響がおよぶかなどですね。

(三重県タクシー協会：小崎伊勢志摩支部長)

普通に考えて同業他社がみても、この金額ではできませんね。これは非営利団体ですので、これはほぼボランティアであるってことですか。地域支え合い事業というのが基本なんですね。

これでも年間利用の人が、なにみえるかはちょっとわかりませんが、年間1人2000円で、めちゃくちゃ安いです。これを、この軽自動車2台と従業員3名雇って、ボランティアでとは、すぐやめたって話になるのではないかと思います。

営業的に考えれば、山本委員さんの指摘と同じく、利用者が本当にみえるのかという心配もあります。

(事務局)

大きくは地域支え合い事業となり、その中に収益事業があるとお聞きしています。地域活性化事業のところ、カヤックフィッシング、受託事業で収益を上げ、高齢者への支援事業を行う中に、どうしても送迎が含まれてくるというところにおいて、自家用有償運送にならないかというお話ですね。

集落支援員制度等の補助金が入ることになっていると思います。高齢者支援事業や地域支え合い事業にはその一部で補助金があたる事業もございます。

(三重県タクシー協会：小崎伊勢志摩支部長)

そうするとやはり補助金何か出るということですね。

一応これとよく似たことが浜島地区で、電気自動車で行っていて完全ボランティアだと思います。地域支え合い事業、日常支援の年間利用として9600円でそのうちの運賃の部分が2000円っていう算出になっているということですね。

タクシー事業者からの意見からすると、やはり、同じ地区内で営業していたら、そんな事業入ってきてもらうのは困るよって話になりますし、そんな事業者がいらないので実施していただいても良いいことで、その辺りは少しタクシー事業者にとって、この運賃のことに関しては結構ナーバスですね。自家用有償運送を始めるにあたって、運賃が自由設定になっていますよね、これはもうほぼ無料です。タクシー事業者からすれば、そこら辺は少し複雑な気分ですけど、私個人としては全く良いとは思いますが。

(田畑会長)

資料にもありますように、あくまでも地域限定で支え合い事業の中で、会員からは年会費で9600円いただき、その中の2000円でその足の確保と言うことですね。主に日常生活と移動に困って見える方の、それを支えたいという意味合いだというふうな理解でいいのかなと思います。

(住民代表：竹内委員)

どういものかなと思って今こうずっと読ませてもらって聞かせていただいていると、私は地域の高齢者のサロンなどに関わらせていただいているんですが、収益を得るというよりも、そういう支え合いの活動をする中で、少し距離がある方を送迎したいときに、何もないと送迎することができないですね。なので、こういう形で、認めていただくとちょっと足の悪い人、送迎が必要な人に手助けができるという意味で、自家用有償運送を申し出られたのかなと、そんな気がいたしました。そうでないと、何もないと、勝手に送迎したら駄目ですね。そういう事業かなと少し思いました。

(田畑会長)

やはり地域が限定されますし、エリアを越えることは当然違法になりますので、そのところは厳密に守ってくれると思いますね。移動できない方において、そのイベントとか、病院行きとか、或いは買い出しのお手伝いできれば生活支援との考え方がよいと思いますのでね。

あくまでも、従来の公共交通機関と共存共栄ができるというような形かと思しますので、事務局から補足をお願いします。

(事務局)

NPO法人さん自身が、地元の方ですので、新規参入の交通事業者がやられる事業ではないってところが1点だと思います。その分地域に根づいた、あくまで支え合い事業として実施される内容だと思います。運行区域も宿田曾地区で、外に出ることはありません。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

いろいろ、お話ししなくてはならないことがあります。

まず、自家用有償運送というのは今の仕組みでは、バスタクシー会社ができないところについて、NPO法人等が実施したいというところについて認めていくという仕組みなので、この会議でバス会社タクシー会社の皆さんが、「うちの会社はそんな事業は無理でできない」って言ってもらえればそれでOKです。

ですから、理論的に空白地域がどうだとかそういうのは関係ありませんので、ここでバスタクシー会社さんが「できない」と言ったら、できないことが「空白地域」なので、そういうふうに思っただけであれば良いです。

そうすると、過去そういうふうにした時に、できるけどやらないって人(事業者)がいました。「うちの会社はできるけどやりたくない」だけど、「できるからやらせない」っていう人(事業者)達がありました。

これについては、私は国の委員会でそう言うのは有り得ないし、そんなことあってはいけないということで、自家用有償運送の提案後、4ヶ月のうちに、代替え案を出していただかないと、事業実施できると言ってみても、実際には事業実施できないことに認定されます。

ですから、「できるかできないかわからない」とか事業者さんが言われても4ヶ月のうちに結論を出していただかないといけないので、今からバス会社タクシー会社皆様考えて欲しいということです。

この宿田曾エリアで、例えば運賃200円で輸送することについて、各交通事業者はできるのか、できないのかということです。私の予想では、「できるわけない」ということですが、それでもやりたいということであれば、各事業者さんで考えていただきたいと思います。

そして、事業を実施するとした時に、「お金、タダでもいいのではないか」との話が出ました。

浜島で、無料で運行しているものがありますが、あれは利用者の方から全くお金をいただいてないってことですね。

宿田曾で考えているのは、会員になって、その会員の方が会費の中から乗れるっていうものを考えていると思います。そうすると、会費だと言っても、この道路運送法だと運賃に当たります。

実は、会費を取っていて、運賃は取っていないって言っても運賃となります。

ですので、浜島はそういうのではないので自家用有償運送じゃなくて良いのですが、ここで今回しようとしていることは自家用有償運送に当たる可能性が高く、法的に少し難しい面もあるのですが、なので、この協議依頼が出されてくると思います。

それから、その時の対価ですね、値段、運賃のことですが、これについてはタクシー会社さんがいつも

面白いこと仰って、高く設定すると「それだったらタクシーでやれるのではないか」と言って、安くすると「うちのお客取られる」と言います。どっちもどっちですが、やはりこれはそうではなくて、元々そんなところで私はとてもできないよと言います。そんなところでやるものなので、一般的に、例えば伊勢志摩のエリアでタクシー料金がどうかというのはあまり考えない方が良いでしょう。事業者さんでも全然、例えば宿浦まで回送して、短い仕事やって戻ってくるのはすごいお金がかかるのに、本当に小さい額しか取れないということで、そういうのはできるわけがないです。

それに、一般的な伊勢志摩全体のタクシー料金を当てはめたと、全然違う尺度になるので、そこは考えてはいけないということになります。それでタクシー料金が高いとかであればおかしいですから、その辺りは常識的な額として出すということと、当然、この会議で認めないと運賃は決まってしまうので、この会議で皆さんが、「それは高すぎるじゃないの」とか「安いじゃないの」とか言っていただければ、事業者さんが納得して、「この値段でやります」と出していただいたら決められます。そういう議論を粛々とやっていけば良いと思います。

それから、自家用有償運送にする場合は、一種免許でいいですがいろいろと講習会を受けたりしなくてはいけないので、無料の浜島の場合はそういうのが免除されるというか、やらなくていいのです。

つまりは正直に言うと安全性に疑問があります。

私はやはり自家用有償運送にして欲しいとよく言っています。そういう講習を受けてちょっと知識つけて、認証じゃないけれど、一種免許でもきちんといろんなことがわかっているドライバーとして、やってくださいねっていうのをお願いしています。

なので、受講をお願いする前から宿田曾の皆さんが、これでやりたいと仰っているのであれば、通告する手間が省けたなという感じです。全国的にはそういうのは面倒くさいので、何とか法律の網をかいくぐって計画できないかと、私にそういう相談が多くありますが、そういう抜け駆けとか変なことをせずに、きちんと申請してくださいと言っています。

ですので、この会議で議論していくことは非常に良いことだと思います。是非そういう意味でしかも、絶対に割に合わない仕事ですね。だから会社でなく、NPOですし、助け合いですよね。

忙しいのにきちんとやっていただける方がいるという、このことで本当にありがたいと思っています。我々がきちんとそういう方々が、気持ちよく仕事していただけるように、支援していかなければならないと考えています。

あとはやはり、宿田曾地区が、今日ご説明していただいたように、狭いながらも決して、お年寄りには動きやすいところではないということです。また、大新東さん（山本委員）からお話ありましたが、利用がどのくらいあるのかということですが、今回の場合は、利用は多くないほうがいいですね。だから、利用が多いのであればタクシー会社でやればいいんですが、ここは利用が少ないので、ボランティアで、片手間でやります。だから片手間で輸送する場合は、利用が多いと大変なことになります。安くできるって言うのは、実は片手間だからできることですね。

これが本業だったら、この値段でできないでしょう。だからあまり利用も多くない方がいいので、もちろん多くなった方が、お年寄りはたくさんおでかけしてくれて嬉しいですけど、その時には本当に専属の運転手を雇うことになるので、コストがぐっと上がります。

だから現状では、片手間的なやり方であってもきちんと講習なども受けて、1日何回なのか何日に1人なのかかわからないですけど、そのぐらいの人たちを助けてあげるというやり方がいいのではないかと思います。

ます。そういう意味では宿田曾のようなかなり遠隔な孤立した地域で、そこでNPOさんが身近な輸送をやっていただいて、或いはバス停まで乗せて行ってくれば、そこから三重交通バスや町営バスに乗っていただけるのでしたら、こんなありがたい話はないので、ぜひこの会議で、皆さんにご理解いただければと思います。

私はまだ、そのメンバーと話したことがないので、本当にそんなふうに、その人たちが思っているのかどうか、またきちんと会って話をしたいと思えますけれど、それで、そういう志がきちんとわかりましたら、ぜひ皆さんもバックアップしていただければいいなと思います。

事務局に聞きますが、今日はこの会議では何をすれば良いですか？

(事務局)

今日は、協議だけで、事業の開始のこともあるので、この後に、書面決議する予定です。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

今日言っていた内容は、私は報告事項だととらえて言っています。

自家用有償運送として、登録をしていくためには三重支局さんにきちんと出向いていただいて、決まった書類がありますので、それらがここに出てこない協議事項にはならないです。

その協議事項っていうのはとても重い協議事項です。つまりバスやタクシーでできないことを、この白ナンバーの人達にやってもらうという事項は重い協議事項で、書面協議はありえないです。

全国的にもこの議案で書面協議は、継続ならありますが、新規はありえないです。

だから、必ずこれだけのためにでも、会議はしてもらわないといけませんね、三重支局さんそうですね。

その時にはちゃんと書式にのっとして、申請書類を出していただきます。だから今日は単なるメモですから、書式が全くないので、感想は述べますがこの中身について良い悪いっていうのは、あくまでも感想でしかありません。もちろん良い悪いも言ってもいいですが、今後そういった手続きになります。

(田畑会長)

ありがとうございます。それと、誤解していましたが、ここでは案をお話しして、後で書面決議というのは駄目なのですね。

(三重運輸支局：鈴木首席運輸企画専門官)

書類をご提出いただき、その中に安全性の担保など、そういった書類をきちんと審査していく必要があります。今回の資料では、輸送の安全の担保とかですねそういったものが全く出てきてないので、そういったものも含めてこの場で議論していただく必要があります。やっぱりそのあたりはきちんと会議を開催していただく必要があると思います。

質問ですが、年間利用料金ですが、これ年間利用料に9600円のうち2000円が輸送送迎サービスの対価ということになっていますが、いろんな日常サービスがある中で、この高齢者支援事業を使う人は全員9600円取られるということですよ？例えば、この他のサービスを使っている、送迎サービスを利用しない人も、9600円取られるっていうことなのですか。

(事務局)

そうですねこの名簿の書き方でも、日常生活支援事業の中に全部送迎サービスが含まれてしまいますので、メンバーは同じと考えています。

(田畑会長)

つまり、送迎サービスを利用してもしなくても 9600 円とのことですよね。

(三重運輸支局：鈴木首席運輸企画専門官)

そうすると、運賃の部分は支局へ相談をしていただきたいなとも思います。本来有償運送でやっていただくのが一番いいですけど、利用料金に差がないと、登録許可を要しない事項ということでもできてしまうことになりますので、その辺りはまたご相談いただきたいなとも思いますので、お願いします。

(田畑会長)

では、また会議を開催いたしましょう。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

例えば、運転手さんの免許証とか出していただき、或いは使用する車の保険がどうなっているかの書類を出していただきます。自賠責は当たり前ですけど、きちんと任意保険もある程度入っているかどうかを確認します。それはボランティアでお金を取って、そういう時に適用除外になったりすることがあるので、そうならないかとか、免許も違反をたくさんしている人ではないかなど、そういうチェックも必要なのです。

当然そこまでこの会議で細かく言いませんけれど、事務局の方でそれを全部チェックして、これがちゃんとできているっていう書類も出していただかないと、となります。

結構やることがあります。今回の書類だけだと全然そこはわからないのです。

三重支局鈴木さん、通常、認可に 1 ヶ月は必要ですよ。早くやってもらったら嬉しいですけど。

(三重運輸支局：鈴木首席運輸企画専門官)

はい。そのぐらいは猶予いただきたいと思います。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

新しい新規でやる時には 1 ヶ月以上前には、せめて出してもらわないといけないってことですので、4 月から開始する予定でしたら 2 月末までに会議をやらないといけません。

ということなので、もちろん鈴木さんにはちょっと頑張って、いや、あと部下の方に頑張ってやってもらうのはお願いしますけど、必要な手続きはそういうことになったので、注意してください。

(田畑会長)

厳しい書類審査はあると思いますけども何とか行政が、大きく支援してあげて、またこの場で合意が取れるというふうな形で進んでいきたいと思います。今日はこのあたりでよろしいですか。特に皆さん他

に質問ございませんか。

(観光商工課長：島田委員)

設立の申請中とのことですが、設立された時点でこちらに出してもらうような形ですか。創設と事業の開始準備は、並行してできればいいのかなと思い、確認です。

(事務局)

まだ、3月までに、設立予定と伺っております。

(学識経験者：名古屋大学環境学研究科加藤教授)

NPOでなくて任意団体でもできますので、別にNPOが立ち上がってなくても、任意団体で出しても可能ですが、できてから切り替えればいいです。ですが、最初から設立予定であれば、きちんとしてもらった方が良くと思います。ちょっとそこは微妙なところになりますが、NPOの活動であれば税法上とかありますので、今日のこの場では、創設される見込みで協議していったいいですね。

(田畑会長)

事業を開始する人は、いろんな手続きが必要ですし、また地元の方の同意もいただいているように聞いています。どうしても、立ち上がりは苦勞すると思います。

次回に結論を出すということにして、今回のこのテーマはこれで終わらせていただきます。

それから、もう1枚資料があります。伊勢建設事務所様より、工事予定です。

よろしくをお願いします。

以上で、閉会いたします。ありがとうございました。