

令和 6 年度第1回 地域公共交通会議 会議録

日 時:令和 6 年 5 月 30 日(木)14:00~15:50

場 所:南伊勢町役場南勢庁舎 3 階会議室

出席者:18 名(定数 20 名)

出席者のうち委任状による代理出席 2 名、委任状提出による欠席 2 名

- ・広田副町長
- ・学識経験者(名古屋大学大学院環境学研究科 加藤教授〔副会長〕)
- ・住民代表(田畑委員〔会長〕、竹内(え)委員、新任:竹内(志)委員、新任:青山委員 代理出席、橋本委員)
- ・南伊勢町社協(福祉有償運送) 上村委員
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者
(三重交通(株)バス事業部増田部長 代理出席、大新東(株)南伊勢営業所古市所長)
- ・一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者(三重県タクシー協会小崎伊勢志摩支部長: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
(小磯 伊勢志摩交通労働組合長)
- ・中部運輸局三重運輸支局(新任:小島首席運輸企画専門官)
- ・伊勢警察署(福井交通規制係長)
- ・三重県(地域連携・交通部交通政策藤田課長 代理出席)
- ・三重県伊勢建設事務所(新任:河邊副所長)
- ・南伊勢町(新任:観光商工課長、新任:子育て・福祉課長)

事務局:南伊勢町 環境生活課課長 里中、生活交通係 係長 長尾、主任 片山



1 委嘱状交付

2 会長あいさつ

3 説 明

- 1)中部運輸局三重運輸支局 「活発で良い議論ができる会議のために」
- 2)三重県地域連携・交通部交通政策課 「南伊勢町における地域間幹線バスについて」
- 3)令和 5 年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について
- 4)南伊勢町営バス条例等の改正について
南伊勢町地域公共交通会議設置要綱の改正について

「運賃分科会の設置について」

4 議 題

1)「南伊勢町地域公共交通計画」と補助制度の連動化について 承認

2)令和6年度 事業計画について 承認

3)令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について 承認

5 意見交換・その他

1)切原五ヶ所浦中津浜浦デマンドバス実証運行事業について

1. 委嘱状交付

(事務局)

平素は、町行政の運営に関しましてご支援、ご協力いただきまして誠にありがとうございます。

～事務局の紹介、新委員の紹介～

上村町長は急遽公務により、広田副町長に代理出席をいただきました。

～資料確認～

それでは、会長のご挨拶をいただき、ここからは南伊勢町地域公共交通会議設置要綱第4条3項の規定に基づき田畑会長に会議の運営を統括して頂きます。宜しくお願いいたします。

2. 会長あいさつ

(田畑会長)

本日は遠い所、ありがとうございます。新しい方も、わからないこともあると思いますので、ただ、意見の言いやすい雰囲気、皆さんも早く慣れていただいて、よろしくお願いします。この会議は非常にボリュームが多いですが、1時間半という制約もありますので、皆さんよろしくお願いいたします。

本日の会議は、20名のうち、委任状による代理者も含め18名の方に出席いただき、会議は成立いたします。では、事項の3、説明からよろしくお願いいたします。

3. 説明

1)「活発で良い議論ができる会議のために」

(田畑会長)

三重運輸支局の小島首席専門官、よろしくお願いします。

(中部運輸局三重運輸支局 小島委員)

よろしくお願いいたします。資料1パンフレットをご覧ください。

全国的に地域公共交通が長期的な利用者の減少や、或いは運転士のみならず、公共交通に携わる担い手不足の深刻化、等々、大きな課題が続いておりまして、存続、或いは今後の維持活性化に向けて、いろいろと課題が出ています。通院買い物通学通勤観光、それだけではなく、友達と遊びに行くとか、普段使いから公共交通をご利用いただいているところで、将来にわたって、しっかりと、使える形で残して、そのために、利用者の立場、或いは交通事業者、運転者、労働組合、有識者、または行政の立場など、皆様にご参画いただき、この地域の公共交通について意見交換、或いは協議する場となっています。

時として、法律・制度など少し難しい用語が出てくる場合もございますが、すぐに馴染めるテーマだと思っておりますので、ぜひ、気軽にご発言、ご質問いただければと思います。今年度よろしくお願いいたします。

(田畑会長)

ありがとうございました。短い時間の中で要約してわかりやすく、ご説明いただいたわけですから、それでは次に、説明の2番、三重県交通政策課さんをお願いします。

(三重県交通政策課 藤田委員:代理出席)

南伊勢町には他市町と結んでいる地域間幹線バスが、南島線、宿浦線が2系統、五ヶ所線が2系統と5つあり、全て運行の三重交通様で、その運行についての補助金が国と県から交付されています。

資料1には主な役割やどういった地域と結んでいるのかということが明記されています。

また、この補助金は1日当たり3往復便以上の運行があること、所定の計算式を用いて算出した輸送量が1日当たり15人以上かつ150人以下であること、平成大合併以前に複数の市町村を跨いでいた路線であることが要件で、加えて県補助分については、複数の市町村を跨ぐ1日あたりの輸送が30%以上、若しくは人数で10人以上と見込まれる路線となります。

五ヶ所線Aが14.0人、Bが11.0人で15人に達せず、令和2～6年度のコロナ特例緩和措置が今年度より適用されないため、この2路線についての対策が直近の課題で、今後も運行を継続したく、対策を実施します。

1つ目が五ヶ所線Bの志摩磯部駅のロータリーまでを終点とした延伸です。磯部駅と磯部バスセンターは約500m離れていて横断歩道もあり徒歩で5、6分かかります。来訪者にはわかり辛く、時間がかかり近鉄の乗り継ぎには不便です。

2つ目が五ヶ所線Aの平日1往復、五ヶ所線Bの平日2往復の増便の実施です。各便の増便の時刻設定については、資料のとおり各町営バス、近鉄等への乗り継ぎを考慮しており、これらの対策で、今後も地域間幹線バスを維持していけるよう取り組みます。皆さまのご協力をお願いいたします

(田畑会長)

皆様、何なりとご意見いただきたいのですが、どうでしょうか。特にございませんか。

(住民代表 竹内[志]委員)

私も車に乗ることも多く、よくわかっていなかったのですが、バスについていろいろと深く考えていただいているなあと感じながら、聞かせていただきました。ありがとうございます。

(田畑会長)

はい、ありがとうございます。初めての会議ですが、貴重な意見をありがとうございました。特に意見ございませんか。

(三重交通 増田委員:代理出席)

三重交通です。こちらの路線が非常に厳しいというのが現実です。

ですが、南伊勢町から伊勢市や志摩市に運行している大切な路線と認識しておりますので、何とか守って

いきたいという思いで、運行しております。

今回、朝 8 時台であればお昼までに伊勢市に到着できる便が増便できます。例えば、おかげ横丁に遊びに行くなどの企画とコラボして、お出かけしやすい環境づくりとして、是非とも私どもも含めて企画できたらと思っています。また、他地区ではありますが、高齢者の方がICカードを使うことで、先進的に感じ少し気持ちが高揚するという声もあり、健康寿命を延ばすことにも繋がると思い、単純な増便でなく、何かご利用に繋がる仕組みを一緒になって考えたいと思いますので、皆様ぜひ、ご協力をよろしくお願い致します。

(田畑会長)

はい、ありがとうございます。運行事業者の三重交通さんからの熱いお言葉でした。
では、説明の3、4併せて事務局、お願いします。

(事務局)

事業評価について、2次評価の結果が届きました。
取り組みについては、交通結節点の環境整備などシームレスな移動の推進や、基本方針 3Kへの重点施策、町営バス、デマンドバスの特性を生かした、デマンドバス利用の分散などの部分が評価されました。
今後、期待する取り組みとして、事業に繋がる目標と取り組みの明確化、次期公共交通計画の策定、県や関係者と連携した地域間幹線系統の利用促進や系統維持が挙げられています。
皆様、今年度もよろしくお願い致します。

続けて、4月1日に町営バス条例等の一部改正と規則を制定しました。

1つ目は町営バス条例の改正と町営バス条例施行規則の制定です。

この改正は、今まで町営バス条例で定めていた重要な部分を変更するものではなく、詳細な部分、例えば運行区間や、距離、臨時バス停、運賃の三角表などについて、条例から規則へ変更し、定めたものです。
交通会議での決定後、速やかに運行の実施を可能とするための変更となっております。

2つ目は地域公共交通会議設置要綱の改正です。昨年10月、運賃協議についての改正がありました。
運賃については、公共交通会議で決めるのではなく、別に設置する限られた関係者で協議・決定することになります。乗合運賃についての協議は今後、この運賃分科会での決定となりますが、協議会では、検討や結果について報告を行っていきます。

また、一定関係者を収集することができることについては、学識経験者等を想定しており、広く関係者を集めるものではございません。以上です。よろしくお願い致します。

(田畑会長)

はい、皆さんよろしいでしょうか。では、議題1、事務局お願いします。

(事務局)

当町の公共交通計画の計画年度は令和6年度が最終となっており、令和7年度からの計画の策定が必要となっておりますが、この計画年度の延長と、令和5年度改正に伴う「公共交通計画」と補助制度の連動化についてご説明いたします。

資料5-1は令和2年度から5年度における公共交通計画の進捗状況と、令和8年度に向けての事業案であり、現計画の目標や指標別に実施してきた内容が記載されている中に、加えて利用低迷の続いて

いる地域間幹線系統についての取り組みと、フィーダー系統となるデマンドバス運行について追加してあります。この後の説明の補助制度の連動化とそれらに関連する事業内容で、明確に記載しました。

この表を見ていただくと現計画について、これまで様々な事業を展開してきましたが、全事業の達成にはもう少し期間をいただきたく、今後、南勢地区の路線再編をメインに町全体の交通体系の再構築に取り組みたいと考えております。

下段の表は6年度の事業案となり今年度は、過去のデータも踏まえ、そのための調査・分析に取り組み、その後、7年度以降に新計画について検討・協議したいと思います。そこで、現計画についての7年度末までの計画年度の延長をお願いしたいと思います。

2つめ、資料5-2でこれが、計画と補助制度の連動化の記載内容案になります。

補助制度の記載案は2頁以降で、これらを別冊として作成しましたが、本計画1頁目の目次について、変更を行い、本計画の最終頁に追加することにより一体化しました。2頁からは、地域間幹線系統やフィーダーなど補助系統の路線の役割や確保維持策、必要性などを明記し、地域内の無償運行についても書かれています。加えて現計画の目標についての令和5年度実績を追加しました。

こちらが2つ目で、補助制度の連動化に伴う計画の変更といたします。よろしく申し上げます。

(田畑会長)

はい、では皆さんご意見いただけますでしょうか。

(名古屋大学 加藤委員)

まず今回の計画延長と言うのは、通常は計画が進んでいない時にやる、つまり、5年でやろうとしたけどできなかったの、もう少し延長してやろうかなとのニュアンスのものではないということだと思います。むしろ、次の計画策定までに、次の計画でやろうとすることで、十分に詰まっていないということや、あとは、時期の関係などで今の計画を1年延ばすということだと思います。

その場合に、ここにもちゃんとありますが、と言ってもこの1年で何をやるのかが大事なので、その議論はいつするのかと思っています。次年度に計画延長すると言うのは、ただ計画延長するのではなくて、その1年間に何をやるのかと言うことが必ず必要です。

延長する場合、6年度までしか計画の詳細がないので、7年度に何をやるかを、追加しないといけないうすね。それはいつやりますか？

(事務局)

すいません。6年度の事業案までしか持ってこなかったの、7年度の事業案について提示しないと、延長できないと言うことです。

(名古屋大学 加藤委員)

そうですね。延長する場合はその延長する1年に何をやるのかを明確にしないと延長できない。

延長する1年間の内容が抜けているのでそれを示さないといけません。その議論はいつしますか。

(田畑会長)

例えば未達の場合には、従来の計画を1年延ばしたい時に、どういった手法で、どう達成するのか。

(名古屋大学 加藤委員)

とても単純で、前計画では紀北町は 2 年 2 回延長しました。1 年延長する場合に、計画終了のあと、1 年間の計画はないので、その1年に何をやるのかを示さないと言うことです。本来なら新しい計画になる予定なので何も書いていないので、新しい年度で何をするかは延長するときに書かないといけません。単純にそういう事で、理由が未達とかであれば、未達なので「これ」やるというのが入るのですが、達成は全部しているけど、令和7年に何もやらないということはないと思うので、何をするか、書かないといけません。

この令和 6 年度の事業計画はここで出ますが、令和 7 年度の事業計画は 7 年度の第 1 回、つまり 1 年後に出ると思います、その前に延長しているので、延長するときに、事業計画の概要みたいなのはないといけないではないかと思えます。だからそのスケジュールが知りたいし、多分これを言わないとそのまま延長してしまうので、何もなくなるので、全く何もなくて延長はできませんよと言う事です。

紀北町はそれで 2 回延長しました。それはコロナの関係で、調査できないと言う事で、よくある事です。

(事務局)

7年度計画として、7年度に行う事業、路線再編や具体的スケジュールについて明記したものを作成し、また提出いたします。申し訳ございませんでした。

(名古屋大学 加藤委員)

7 年度に何やるかについて、ちゃんと計画に書いてください。それは 6 年度の最後の協議会でいいです。

(名古屋大学 加藤委員)

全く何もやってないところだと、もう何も書かないでこのまま延長でいいとも言えるのですが、南伊勢町は、今いろいろと動いていますよね？だから今の実証運行などの結果も出てくるので、7年度に何をやるのかは6年度の最後で協議できるので、延長するのは 6 年度の最後で、そうでないと7年度の計画が空白になりますので、その時には7年度の計画もある程度固まっていると思うので、それでいいですか。

(事務局)

はい。そうです。

(名古屋大学 加藤委員)

はい。あと連動の話ですが、「連動化」という意味がわからないかもしれませんが、資料2で連動していると言うか、この後の資料7のフィーダーについても同様で、フィーダーはこの地域の中の路線で、幹線が地域の外の先の地域間幹線になりますが、具体的には、それらについて補助をいただけるという事で、以前は、地域公共交通計画の中に特に書かなくても、別の書類(計画)を出せば、補助をもらえました。ところが今は、地域公共交通計画の中に、補助をもらってこの路線をどうすると言うことを書かないといけなくなりました。書類上のことと思ってもらえばいいので、コピペをしましたという事なら、そう言っただければ審議する必要もないと言うことです。ただ、これは 5 年前の計画だから、5 年前に考えていなかったようなことをやらないといけないと言うことであつたら、それを明記してください。

そうすると、幹線部分については資料2の内容を書く必要があり、同様にフィーダーの取り組みについてもしっかり説明していただければいいと思います。それ以外のところではしっかり対応しましたみたいを書いていただいたら結構だと思います。基本的にはコピペじゃなければならないのですが、コピペだけだともっとこうやって書いた方が良いので、けどそれは我々が協議しなければなりません。

(事務局)

ありがとうございます。

(田畑会長)

加藤先生は我々住民代表にもわかるように、あえて指導していただいています。

ほか、皆さんご意見ございませんか。

(子育て・福祉課 瀬古委員)

1点だけ心配で、地域公共交通計画の変更として議会承認をいただいて、予算が措置されていますが、それについてどのようになりますか。それと今、4・5・6月と乗降調査を三重交通で実施していただいていると思いますが、このデータの利用はどうするのかということもお聞きしたいと思いました。

(田畑会長)

以上2点ですね。

(広田副町長)

今年度予算化した実質的な組み合わせはどうなのですか？ということですね。

(田畑会長)

予算化したのは瀬古課長ですね。

(子育て・福祉課 瀬古委員)

計画変更するということで、予算化しておりますので。

(田畑会長)

それを皆さんにはっきりと、整理したらどうですかということですか。

(子育て・福祉課 瀬古委員)

予算を取り下げるのであれば、取り下げると言うことで、きちとした理由が必要になると思います。

(事務局)

すいません。今年度は、調査事業として予算化しておりますので、調査事業は今年度実施します。特に問題ないかと考えております。

(広田副町長)

瀬古委員が言われたのは、計画を変更しますという前提で議会など対外的にも説明をし、予算もこの6年度で成り立っているはずであると思っていたところ、計画を延長と言われたので、その整合はどうなるのだというようなご質問だと思うので、その説明をしていただいで欲しいなと思います。

(事務局)

予算では調査分析業務となっていて、計画策定等町内交通網の再構築との内容での調査分析業務として予算化されております。計画策定の名目での予算ではございません。

(広田副町長)

今の話は、当町令和6年度の公共交通関係の予算のお話で、役場内のことですので、違和感があると言うご意見だけいただいて、ちゃんと整理をするということでご了解をいただきたいと思います。行政内でのことかと思しますので、ここは私に引き取らせてください。私がきちんと調整いたしますので、申し訳ありません。

(田畑会長)

そうですね、同じ行政から行政へこう言う質問が出ると、我々では頭の整理がつかないですね。

(名古屋大学 加藤委員)

はい。私は委員なので、思いついたことを言えばいいのですが。計画変更を7年度にやるつもりだったけど、8年度にするというのはある意味重大なことで、僕は気安く言う方ですが、多分予算的なことの場合は、「変更すると言ったのにどうして変更しないのか！」と、よく追求されると思うので理由は明確にしたほうがいいと思いますが、でも8年度になったからと6年度の調査が不要かと言ったら、必要であるということであるなら、それはそれで良くて、決して少なくない自治体さんは、1年じゃなくて2年間かけて調査されることもあるということなので、前年度でない調査はおかしいと言うのも、全然そんなことはないと思っています。

その辺の説明を行政内できちんとしていただいて、結果として、今日話していることが次回は全く違っていると言うのが一番嫌なので、つじつまを合わせておいていただくといいと思います。副町長が、やられると思うので。

常識的に言うと他のいろんなところでも同様のことがありますが、前年度でないダメとか、計画延長になったのは何かさぼっていたのかとか、そういうことではないですよ。本当にさぼっているところもあるのですが、さぼっているところにはこの会議でさぼっていると私も言うので、いろいろやろうとしているときにこれが最善だというふうに今判断されているという事だと思います。あとはそれを、庁内でお願いしますね。

(田畑会長)

はいよろしいでしょうか。皆さん、ほかにご指摘なければ、次の議題にすすみます。令和6年度の事業計画について、事務局お願いします。

(事務局)

資料 6 事業年度の事業計画案です。

1つ目の事業として、交通体系の再構築に向けた調査・分析や路線の検討が主になります。その中では、地域へ出向いての懇談会や乗降調査を実施し、それらを検証し、2つ目の路線再編の協議に入ります。

3つ目は待合所などの環境整備です。現在は、中学生スクールでの利用もある小方口バス待合所の修繕をすすめています。4つ目は、以前から継続協議している運賃についての検討です。

5つ目は、啓発と利用促進です。バスの乗り方教室や説明会を実施し、6つ目の通年事業として、時刻表の配布や、高齢者利用券の販売、オープンデータの提供による検索アプリ対応、デマンドバスの乗降場所の追加などで、利便性の向上を図ります。以上です。

(田畑会長)

はい。ありがとうございます。今年度の事業には、この調査、分析がはいつております。

1から6まで、どんなことでも結構ですので、お気づきの点が、お聞かせください。

(中部運輸局三重運輸支局 小島委員)

特に制度とかそういったお話ではなくて、少し思ったことをお伝えいたします。

例えば1の調査分析事業で、住民の意見交換会の実施、或いは乗降を含め調査などなされたときは、ぜひ町広報誌やホームページ等で公共交通に関して実施内容など情報発信をしていただきたいと思います。

委員の皆様方以外の方にも町はこんな取り組みをやっていると伝わって、公共交通に対する意識の醸成にも繋がるのかと思います。折角やっていただけるのであれば、情報発信も含めてのお考えいただければと思います。以上です。

(田畑会長)

はい。ありがとうございます。行政機関だけでなく、住民さんとみんなでまちづくりを進める上で、情報共有は大切で、相乗効果も見込めますのでね、事務局さん、どうですか。いろいろ広報誌使ったりして、情報発信はしてくれていますが、この辺りよろしくお願いします。

(事務局)

今年度も、会議後の報告も含め、情報発信していきたいと思います。

(田畑会長)

ありがとうございます。私は、この交通会議は町の委員会の中では、情報発信も熱心だと思います。いい意見いただきましたので、どんどん積極的に住民に情報を提供していただきたいと思いますね。

皆さん他に意見等ございませんか。橋本委員いかがですか。

(住民代表:橋本委員)

5番、啓発利用促進事業、バスの乗り方教室ですが、私の息子が参加させていただいて、毎回楽しかったと帰ってきます。それに加えて、バスの乗り方と、バスの時刻表の見方教室をやっていただけたらなあと思います。お年寄りの方もそうですが、この時刻表はすごく見やすくはあるのですが、見方がわからないとも

よく聞きます。子どもに関しては、1度教えれば、何とかできるのかなと思うのと、高校生はスマートフォンを持っているので、特に問題はないかと思えます。

小さな子ども達も、友達のところへバスに乗って行くことができた、最近すごくよく聞きます。やはりその時刻について、親も教えますが、何時のバスで友達のところに行って、何時のバスに乗ってきたら帰って来れるねっていうのを、それをワークショップ的な「どこどこに行ってみよう」みたいな感じで、みんなと教室で教えていただければなと思えます。ありがとうございます。

(田畑会長)

ありがとうございます。行政もいろいろと考えてくれていますが、さすが住民代表さんのとてもいい意見ですね。そして、住民さんの声を聞いて、その他のサービスについても改善し、利便を向上させ、利用者の増加に結び付くと思えますね。課長はその辺りはいかがですか。

(事務局)

ありがとうございます。先ほど橋本委員が言われたのは、本当にお子様を持つ、生の住民さんの声ですので、私の子も小学生ですが、小中学生の乗り方教室についてもいろいろ考えてみたいと感じました。

私が今年考えていたのは、高齢者のいろいろな教室やサロンでの乗り方教室でしたが、それに先ほどの橋本委員の時刻表の見方はいいと思いました。机の上ではわからないことも、意見いただきますととても参考になりますので、今後取り入れたいと思いました。貴重な意見、ありがとうございました。

(田畑会長)

はいありがとう、いいですね。行政もミスを恐れず、ご意見いただきながら頑張ってくださいね。

では、上村委員、いかがですか？

(社協:上村委員)

はい。3番の小方口のバス待合所ですが、この4月から社協でのわかば学園への移送で、このバス停を利用の方がみえました。その時に、「あそこに待合所ってあったかな？」と社協内で話しが出て、それまで気づかなかったのですが、小方口のバス待合所が、バス停標識があるバスポケットの駐車場所と離れていることがわかりました。またその待合所がボロボロで、草が生えていました。健常者の方なら、少し離れていても大丈夫なのですが、社協の車はワンボックスで小さいのですが、社協の利用者さんですと、離れていて、雨が降ったりすると、少し大変かなと感じました。現在の位置からなかなか移動することは難しいと思うのですが、もう少し近いところに待合所があればいいなと思いました。

(田畑会長)

今のもそうですよね。日々のことでご意見いただけるといいですね。課長、いかがですか？

(事務局)

ありがとうございます。小方口のバス待合所とバス停の位置は把握しており、使い勝手が悪いことも、4月から、存じ上げており、検討課題になっております。それと、大変ボロボロな小方口待合所で、4月になってから私もすぐ現場を見に行きました。6月中に改修予定となっておりますので、6月過ぎたら、またご

覧になってもらうとありがたいのです。よろしくお願いします。

(田畑会長)

はい、あなた達は「すぐやる課」みたいな、その課長でね、これは住民の皆さんにヒットすると思います。「検討します」とか「考慮します」とか言うのではなく、「問題点は把握しています。6月以降見てもらえば」、素晴らしいですね。そのレスポンスでお願いしますね。では竹内[志]委員お願いします。

(住民代表 竹内[志]委員)

こんな大きな場で、私が言うのも勇気がいりますが、委員をさせていただくことになりましたので、地域の声を届けるという事で、2、3人の方の意見を聴いてきました。

1つめ、相賀浦発のデマンドバスでの事です。南島メディカルセンターに行く時は7:45に乗車すると、帰りが南島メディカルセンターを10:30発しか予約ができないので困ってしまいました。その方は、水曜と木曜に行って、整形と眼科を診てもらっているのですが、時間がギリギリで間に合わなかったりするので、少し考えてほしいとのことでした。これまでは2便あったので、今まで通りにしてほしいとのことでした。

それと、国道相賀停まりのバスがあるけれど、できたら相賀浦まで乗せてほしいとのことでした。その他は、デマンドバスは便利で、特に相賀浦では川をフタしてできた「大坪」の乗降場所ができたので、近くから乗れるようになって、運転手さんも親切で有難く、町立病院も近くから乗れて、30分で行けるので、楽で助かるとのことでした。はい、私も何かお伝えしないといけないと思って言いました。

(田畑会長)

ありがとうございました。今日の会議のために、そういう住民さんの声を聞いてくれてありがとうございました。しっかりと、ミッションを背負っていただいていますね。そうですね、南島メディカルセンターは南島向きですね。事業者さんのことも褒めていただきましたね。高評価でしたので、益々頑張らないといけませんね。

(大新東 古市委員)

ありがとうございます。そうですね、冒頭部分、少し耳の痛いお話がありましたが、確かに相賀浦から町立病院へ行って帰ってくるのは、当初からデマンドの中心になっていました。逆に、南島メディカルセンターは本当にその通りで、言ってみれば近いところなのですが、一度南島方面に行かれると、帰る便については非常に少なくなってしまう。限られた台数の中で、ご希望の時間に乗れないということが大変申し訳ないなと感じております。

あと、本当にお褒めいただきましてありがとうございます。よりよいサービスを目指して、できるだけ皆さんのお力になれるようにと、運転士は頑張っているのですこれからも引き続きよろしくお願いします。

(田畑会長)

ありがとうございます。竹内さんもこれからもよろしくお願いします。では事務局、次をお願いします。

(事務局)

資料 7 をご覧ください。フィーダー系の補助金を国からいただいておりますので、デマンド運行につい

て例年のことになりますが、ご説明させていただきます。

この令和7年度計画は、令和6年10月からの1年間の計画となり、今回から新様式になりました。

1 事業に係る目的と必要性は普遍的な部分で、地域の概要として地域間幹線系統と町営バス、そこにデマンドバス、タクシーがあり、その他自家用運送等の交通体系を維持していることが書いてあります。

2-1、事業の目的、目標について大きく変更しました。これまでデマンドバスの1日当たりの利用者数60人が目標設定でしたが、今年度からは1日1台当たり15人と変更しました。

変更理由は、平日は4台運行、日曜日は3台運行と曜日により運行台数が異なるためで、1日当たり60人を、1台当たり15人としても、4台運行の場合は、同等の60人が目標になります。

2-2、事業の効果は、デマンドバスは支線運行を行い、町営バスや地域間幹線等を接続し、町内外、スムーズなアクセスを確保することから、地域住民の特に基本方針の3Kへの公共交通を維持することとなり、変わっておりません。

3-2 目標達成のための事業及び事業主体は、デマンドバスのセミデマンド化、交通体系の再構築に係る調査分析、その他、より利便性の高い、地域交通を目指していきます。そのため、広く住民さんの住民の皆様のお話を聞き、運転手さんや関係各所のご意見をいただきながら検証、協議、そして、交通体系の再構築や乗り継ぎ拠点整備に努めます。

資料別紙の訂正です。表1計画運行日数366日は、正しくは365日です。申し訳ございません。計画運行回数は16,387回。運行は大新東さん、デマンドバスの区域運行で、運行回数は実績見込分を計上しております。説明については以上でございます。

(田畑会長)

はい。皆さん、いかがでしょうか。

(中部運輸局三重運輸支局 小島委員)

この計画は、今年の10月から来年9月までの1年間の予定であり、その1年間についてもフィーダー補助をご活用いただくための保証となっております。

中には、数字中心のページも多いので、数字の誤り、微修正を要するものについては私でも運輸支局の方も、事務局の方と連携を取りながら、しっかりとフィーダー補助をご活用いただけるように、方針等説明いただければと思います。以上です。

(名古屋大学 加藤委員)

目標ですが、普通定時定路線なら1便何人とかになりますが、これはデマンドで、デマンドは便と言う概念がないので、1台運行したら何人乗ると言うそのやり方でいいです。そういう風に見ると、1日15人で、物理的に乗せるのに、どのくらい成約ができるのかが気になるところです。

例えば、15人乗る場合も方向がバラバラで、長距離の乗車の場合は15人というのは、絶対に乗せられなくて溢れますね。実は一方で予約が入らないということもなので、一番いいのはできる限り集まって、短い距離を乗っていただきたいですね。デマンドは本来それが一番いいです。

そこを目指したいのですが、1台1日15人の目標を達成するときに、特に南伊勢町としてどういうふうに、今のようなことを達成するかをもっと考えて、本当はもっとここに書かれている方がいいとは思いますが、直ぐには出てこないの次回以降で考えていただきたいなと思います。

あくまでも、1日60人を4台で運行しているので1台15人となり、日祝は3台で45人になってしまいますのでおかしいからと言うのが直接動機だと思いたいますが、この目標の見直しは、決して悪くないです。1日3台や2台で60人はできないと思われるので、妥当な目標設定とも言えます。実は冷静に考えるとやや下方修正していると言うことですが。

そこで効果もそうですが、本当は、メディカルとかであれば集まって町営バスに乗っていただけるとありがたいですね。この場合、当然相賀浦の方からだとメディカルは方向的に路線として弱いので、デマンド対応となりますが、そこにまとまった需要がある場合は、路線の見直しをしていく必要があります。

資料として、資料5-1のそういうことの検討や、資料6の見直し調査がどんなふうに関連しているかが少しわかり難いのかと思います。

ただ1台、1日15人という目標を設定することによって、そのために一体何を効率化しなければならないのかを考えたら、今の様な検討は必要になってくるので、そこは少し考えてやっていただきたいなと思いました。

資料の別紙の下のところ、南伊勢町公共交通活性化協議会という組織はないので訂正してください。資料6については了承していますが、南伊勢町地域公共交通会議の事業計画がこれで正しいかどうかで、この地域公共交通会議の予算はないので、そうするとこれは南伊勢町の事業計画かなとも思えます。しかし、ここで言う定義が南伊勢町地域公共交通計画に基づく事業であったら、事業計画としてはわかるので、その場合はこの資料5-1の見出しの順にして欲しいですね。この5-1は非常に細かく、緻密で担当者の性格が出ていますね。でも、5-1の計画や施策がこんなに細かいのに、資料6が荒いです。本来は5-1でこれが遅れているから、その解決のために資料6で細かく何をするか書くとよくわかりますよね。そこが多分、事務局の頭の中ではわかっているけど、皆さんにはよくわからないので、そこはまた整理していただいて、もし整理して足りてないところがあれば、追加していただきたいと思います。

(田畑会長)

極めてわかりやすい、端的なご指摘をいただきありがとうございました。

皆さんどうですか？まとめさせていただいてよろしいでしょうか。この3つの議題について、実務的なご指摘をいただきました。表現などは、会長に一任させていただいて、皆さんのご意見を最大限尊重して反映し、修正して仕上げ、その後の確認は私にお任せいただけますか。

(委員) ~ 異議なし ~

(田畑会長)

はい、ありがとうございます。非常に真剣に議論していただき、貴重なご意見を賜りました。それで5番目の、意見交換、その他です。事務局お願いします。

(事務局 片山主任)

資料8、現在実施している切原五ヶ所中津浜浦間の実証実験の中間報告です。運行は1日当たり5便、大新東様のデマンドバスで実証実験しています。令和6年2月、3月は、2ヶ月間で283人の利用があり、1日当たりは5,896名でした。切原地区、船越ワンバ地区、中津浜浦地区からコメリぎゅーとらへのお買い物利用というのが非常に多く見受けられました。

また、令和6年4月からは利用者さんから町立病院の待ち時間が長く、不要だとのご意見から、車両待機時間を圧縮しダイヤの調整を行いました。これからも、利用者みな様からの声を聞きながら随時改善を進め、9月末までの実証実験を創意工夫しながら進めていきたいと思っております。

裏面の乗車位置一覧で、突出して多いのはやはりコメリぎゅーとらで、切原、ワンバからのご利用がよく目立っています。中間報告としては、以上でございます。

(田畑会長)

はい、ありがとうございました。中間報告ですが、皆さまよろしいですか。

最後になりますか、皆さん、言い忘れたことなどございませんか。

(名古屋大学 加藤委員)

時間の押している中、恐縮です。やはり一番気になっているのは、資料2の地域間幹線系統です。

正直に言って今のままだったらアウトです。五ヶ所Bは11人で完全にアウトです。

実は昨日鵜方に泊まったので、今日は鵜方から磯部、そのあと五ヶ所線Bに乗ってきましたが、鵜方からのバスは15分遅れて、磯部への到着が10:02、磯部発コメリ・ぎゅーとら行が10:02なので、寸前のところで間に合いました。ずっとバスの中は1人でしたが、コメリ・ぎゅーとらで降りたら、10人以上の方が待合所で待ってみえて、非常にお客様が多く、町営バス南海線に乗られる方も非常に多く、それからデマンドや病院バスを待っておられる方などいろいろな方がみえました。町営バスの利用が多くとても安心しました。五ヶ所Bは、帰りも誰も乗られませんでした。

午前には磯部からコメリ・ぎゅーとらまで行っている理由を三重交通さんに確認したいのですが。

これは、神津佐の方から来るから、この三重交通路線でなくても宿浦線でもよくて、志摩市の磯部の方は五ヶ所のぎゅーとらには来ないと思うので、そうすると、「コメリ・ぎゅーとら」行と言うのはどうかと思うのですが、その時間帯に宿浦線はないかもしれませんので。でも、アイデアはいいと思います。

コメリ・ぎゅーとらに行く方は多いと見込んでいたので、特に午前中その辺りに便数を増やすと言うことはわかりました。五ヶ所線はBだと役場に近いのですが、A線は伊勢市から来ると、五ヶ所で終点なので、役場に来るには、徒歩か迎えが必要ですね。そうすると、終点を楓江橋行などにした方がいいですね。

私は、南勢野添から病院バスに乗せていただきました。足も痛く、暑かったので助かり、病院バスもとても役立っていますね。ぎゅーとらから、役場、薬局などこの辺りの行き来は多いのですが、この辺りの外から来られる方、特に高齢者の方などは、そのような乗り換えをしたくないので、五ヶ所バスセンターでバスが終点になるのが、合理的ではないです。こういう会議がある時でも、五ヶ所で停まらないで、役場や薬局の方まで乗れた方が良くて、それをきちんと宣伝をして、文化会館や役場まで乗っていただけるといいと思いました。

私は、五ヶ所Bで来て、今もそれを検索していましたが、伊勢市浦田町方面からの検索がうまくできていないようです。これは乗り継ぎ時間が短いせい、或いは乗り継ぎを保障していないのかもしれませんが。どちらにせよ、今のままでは磯部駅での乗換えなので五ヶ所へ来るのに、磯部駅で乗換えしてきてくださいとの宣伝は可能ですが、そうすると、五ヶ所AとBが競合して、五ヶ所Aの利用が減ってしまう可能性もあります。五ヶ所Aも14なので、結局どちらも増やす必要があり、どちらからも行けると言う必要はありますが、それだけではなく、町外へも利用できるのか、普通に近鉄から来るだけでなく、いろんなところへ出かける時に町からも伊勢からも両方のルートがあることを、きちんと宣伝して、その時に磯部乗換え

がどこと繋がっているかを意識する良くて、サニーロード経由であれば伊勢病院は不便ですが、内宮方面やイオン、伊勢病院などに行くことが考えられ、五ヶ所 B から磯部線が使えるなどとお知らせしないと、ご利用いただけないと思いました。

更に資料で、五ヶ所 AB 線をどうやって盛り上げるのかということが書かれてないです。いかにこの2つの路線を使って、特に皆さんに訴求していく、PRしていくのかなと思いますが、予算が必要です。いろんな手立てが必要で、増便をしても、その便がどのように利用できるかも示していかないとご利用いただけません。私自身は、この五ヶ所線 AB とも両方上手く残していただきたいと思っていますので、相当な努力が必要かと思います。今年度の大きな課題として、三重県さんが資料を出していただきましたが、次は南伊勢町が出す番だと思います。三重県さんも、県内全域からこちらへ来ていただくようなことをやっていただけるといいなと思います。

そうでなければ、サービス継続事業も、視野に入れないといけません。サービス継続事業というのは、路線の存続が困難な時に申請して調査して、新しいやり方を考える。そのカードを切る必要があるかもしれません。その時は、支局さんに万全の体制をとっていただきたいと思います。以上です。

(田畑会長)

先生どうも貴重なご意見ありがとうございました。締めめの挨拶を、広田副町長よろしく願いいたします。

(広田副町長)

長い時間にわたりまして、皆さん、どうもありがとうございました。

この会議には、今日町長も出られないこと残念に思っておりましたが、移動の手段として会議の皆さんが、どうしたらみんなが利用できるのかをしっかりと考えていただけるととても大事な会議だということと、今日私が特に思いましたのは、暮らしの実態に合わせた形の交通が必要だということでした。人口減少は勿論、高齢者が多いということはとても問題なのだろうと思っています。バスがあっても今まで通りのバスに乗れないことが、近い将来出てくると感じており、うちの場合大きな課題がそこにあり、今のバス、デマンドバスがこのままで乗れる方はどこまでいるのかなと、想像しながらこの会議も座らせていただいていた。また、暮らしの実態が変わるということで、竹内さんが言われた南島メディカルセンターに南海地区の方たちが行くという風にかわりました。これは南島メディカルセンターの月曜から金曜までであった整形が今は水曜と木曜日に代わり、定期的に行く人が増え、その曜日のデマンドバス利用が増えたということかと。こうして暮らしの形が変わってくるところを、すごくフレキシブルに対応してできるのがデマンドバスのいいところだと思いましたので、限られた台数で限られた運転手さんで大変ですが、南伊勢町の住民の皆さんの暮らし方が変わってきても、またきちんと対応いただけると思いました。

どうぞこれからも、皆さんの、楽しさ、生活の励みになるのは、買い物に行く、通院するという自宅から出ることから元気が始まると思います。そこをしっかりと考えていただく皆さんだと思っております。これからもどうぞよろしくお願い申し上げ最後にいたします。

(田畑会長)

(拍手)ありがとうございました。素晴らしいですね、これからも頑張ってください。では皆さん、長時間にわたって熱心にいろんな話を、まことにありがとうございました。これをもちまして閉会いたします。

閉 会