

令和2年度第4回津市地域公共交通活性化協議会の会議結果報告

1 会議名	令和2年度第4回津市地域公共交通活性化協議会
2 会議日時	令和3年3月18日(木) 午前10時から午前12時15分まで
3 開催場所	津市本庁舎8階 大会議室A
4 出席した者の氏名	(津市地域公共交通活性化協議会委員) ※順不同 敬称略 松本幸正(会長)、横田明人(副会長)、渡邊公隆(副会長)、 伊藤好幸、内山宜哉、阪野房義、鈴木博行、竹田治、谷口直二、 谷山昭、中野孝、中平恭之、西川明正、濱地秀幸、藤田卓文、 宮崎清、村田和久、森田寛、中根真由美(天野委員代理) (事務局) 都市計画部次長 落合毅人 交通政策課長 垣野哲也 交通政策・海上アクセス担当主幹 杉崎雅人 交通政策・海上アクセス担当 藤原崇、桂京佑、見取秀祐
5 内容	1 津市コミュニティバスの運行に係る停留所の追加、位置の変更及び名称変更について 2 松阪市域内での乗降に係る使用料の減額及び松阪市回数乗車券の取扱いについて 3 令和3年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更申請について 4 美杉地域における交通空白地有償運送について 5 令和3年度事業計画(案)及び予算(案)について
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	0人
8 担当	都市計画部交通政策課交通政策・海上アクセス担当 電話番号 059-229-3289 E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp

## 【令和2年度第4回協議会の議事内容】

<事務局> 開会に先立ちまして、本日の会議進行について、注意点を御説明させていただきます。

本日の会議では、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、人と人との間隔を空けるため、一人1席としております。

会場が広いことから、発言の際にはマイクを御使用いただきたいと思いますのですが、数に限りがあるため、無線マイクを持った担当が委員の皆様のところまでマイクを運ば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、令和2年度第4回津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。議事進行につきましては松本会長にお願いしたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

<松本会長> 皆さん、おはようございます。本日は大変お忙しい中ご出席いただきありがとうございます。

ご存知のように、新型コロナウイルスの緊急事態宣言が発出され、国からの宣言で東海3県を含めていろんなところで自粛要請を求められていたかと思います。それにより東海3県に限らず国全体で公共交通が大変厳しい状況であります。この後どうなるか心配しているところではあります。暖かくなってきて、皆さん動きたいという気持ちがだんだん出てくるかなと思います。今日は名古屋から来ましたが、やっぱりまだ人が少ないと心配はありますが、我々にとって大事なことは、公共交通に関わることで大事なことは、正しく恐れながら安全に移動するということでもあります。何もかも自粛して出ないということではなくて、十分に安全対策をして何が危険で何が安全なのか、判断しながら出ていくということだと思います。ただ出ない、公共交通が危ない、だけでなく、出歩かないことで心身ともに害してしまう様なお年寄りがお見えになると聞いております。出ることはすごく大事なことであります。そういう意味で皆様方にいろんな観点でご検討いただきながら、安全に出かけられるような環境を、特に新年度に向けて構築していただくということと一緒に考えていきたいと思っています。今日は特に協議事項、重要な事項が沢山ありますので、いろんな点でご審議いただければと思っております。それでは、本日もどうぞよろしくお願いいたします。

まず、初めに出席状況の確認を事務局からお願い致します。

<事務局> 本日の会議は、委員総数 20 名のうち 19 名の出席をいただいております。  
以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

規約第 8 条第 2 項の規定による成立要件を満たしているということになります。

それでは、お手元の事項書に従って進めてまいりたいと思います。

事項 1 「津市コミュニティバスの運行に係る停留所の追加、位置の変更及び名称変更」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項 1 「津市コミュニティバスの運行に係る停留所の追加、位置の変更及び名称変更」についてご説明いたします。

令和 3 年 4 月 1 日からの津市コミュニティバスの運行内容につきましては、第 3 回の書面決議により御承認いただいたところですが、内容を一部変更したいことから、変更しようとする内容 3 点についてご説明いたします。資料 1 をご覧ください。

はじめに、停留所の追加についてご説明いたします。1 ページに南西部地域（一志地域）の路線図を記載しておりまして、その中央やや右寄りの部分に赤枠で囲っております「一志眼科」停留所が、今回追加しようとする停留所になります。

一志地域では、平成 23 年 9 月 1 日から一部区間でフリー降車を実施しておりまして、「一志眼科」停留所の設置を予定しております「高岡老人憩いの家」停留所と「小淵医院」停留所の間におきましてもフリー降車を実施しているところですが、一志眼科前で降車する利用者がいらっしやるとともに、利用者から乗車もできるようにしてもらいたいとの意見がありましたことから、利用者の利便性向上のため、一志西循環ルートに「一志眼科」停留所を追加したいと考えております。

ページをめくっていただきまして、2 ページ目に運行ダイヤを記載しております。「一志眼科」停留所を追加している以外、ダイヤに変更はございません。次に、3 ページ目をご覧ください。

停留所の位置の変更になりますが、南部地域の久居西循環ルート及び南西部地域の長野・榊原ルートの「稲葉ふれあい会館」停留所につきまして、より集落に近い場所ということで、三重交通バスの「上稲葉」停留所と同じ場所に位置を変更してもらいたいとの要望書が地元自治会から提出されましたことから、地域住民の利便性向上のため停留所の位置を変更しよう

とするもので、(2)の位置図にありますように、停留所を約200m移動させる内容となっております。

なお、今回の停留所の移設につきましては、地権者及び所轄警察署である津南警察署と協議のうえ、了承を得ております。

最後に、4ページ目をご覧ください。

停留所の名称変更になりますが、北西部地域（安濃地域）の津市コミュニティバス停留所の名称につきましては、一般路線バスの停留所に併設する場合は一般路線バスの停留所名にバス停前という文言をつけて「〇〇バス停前」としております。

書面決議にてご承認いただいた事業計画におきましては、再編後も当該名称を継承することとしておりましたが、令和3年3月31日をもって一般路線バスの一部、自主運行バス「安濃線（立合系統）」の路線を廃止しますことから、これを機に当該地域の停留所の名称から「バス停前」という表記を削除しようとするものです。

以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

では、今の事務局からの御説明に対しまして御意見、御質問等があれば、いただきたいと思っております。いかがでしょうか。

特にございませんでしょうか。

事務局からご報告がありました通り、警察協議、道路協議を終えたうえで進めているということでもあります。新しく変わったばかりなのにとと思われるかもしれませんが、逆に言うと、こういうふうに地域の要望を聞きながら柔軟に対応できるところが、新しい道路運送法での地域公共交通網の作り方、地域で考えられる仕組みだと思っております。こういうのを活用しながら地域の方々に望まれる形態にしていくことが本来の姿だと思いますので、逆に言うところこういう形にもっと皆さんからこうして欲しいと意見が出てくれば良いと思っています。一方、出すぎた時にどこまで要望を聞くのかと言うのもありまして、今回は、たまたま路線上のバス停だったのでいいのですが、もう少し離れたところだったなら、どこまで乗り入れるのか、もっと近い所に欲しいと言ったときどうするのか、うれしい悲鳴もそのうち聞かれるかもしれません。またその時はご対応をご検討していただければ良いと思っております。

ちなみに、バス停の移設はいつからですか。

<事務局> 再編に合わせて、令和3年4月1日までには完了する予定です。

<松本会長> わかりました。では、4月1日からは変更後の内容で運行するということですね。今回の件、バス停の追加・移設それからバス停名称の変更に関しましては、ご承認いただくことでご異議等、ございませんでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、ご承認いただいたものとしてお進めいただきたいと思います。

続きまして、2の議題に移りたいと思います。

事項2「松阪市域内での乗降に係る使用料の減額及び松阪市回数乗車券の取扱い」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> 事項2「松阪市域内での乗降に係る使用料の減額及び松阪市回数乗車券の取扱いについて」、御説明申し上げます。資料2-1及び2-2をご覧ください。

津市コミュニティバスの再編により、令和3年4月1日から津市コミュニティバス南西部地域（一志地域）一志東・伊勢中川駅ルートにおきまして、新たに松阪市域に運行を開始しますが、同地区、松阪市嬉野地区では、松阪市が運営する「嬉野おおきんバス」及び「三雲たけちゃんハートバス」の2つのコミュニティバスが既に運行しています。

津市の中学生以上の運賃は200円となっていますが、松阪市のコミュニティバスでは中学生以上の運賃が100円となっていることから、松阪市の方から、松阪市内で地域住民の運賃に差が出ないように、津市コミュニティバスにおける松阪市域内の移動に関して、運賃を100円にしてほしいとの申入れがあり、また、併せて松阪市が発行する回数乗車券を津市コミュニティバスにおいても利用できるようにしてほしいとの申入れがありました。これまで松阪市と協議を重ね、運賃の減額分及び松阪市発行の回数乗車券の利用分につきましては松阪市が負担するとの申し出もありましたことから、松阪市民の積極的な利用を図るため、松阪市の申し入れを受け、次のとおり、松阪市域内で乗降した利用者の運賃の減額をし、また松阪市が発行する回数乗車券の利用を認めたいと思います。

まず、2 松阪市域内での使用料の減額についてですが、対象路線につきましては、津市コミュニティバス南西部地域（一志地域）の一志東・伊勢中川駅ルートで、対象区間としては松阪市域である嬉野平生停留所から伊勢中川駅停留所までの区間、対象者としてこの区間内において乗車し、かつ、降車する中学生以上の利用者について、通常200円のところ10

0円に減額しようとするものです。

次に3 松阪市が発行する回数乗車券の取扱いについてですが、利用できる回数券の種類は、松阪市コミュニティ交通共通回数乗車券（額面100円）で、対象路線は、こちらも同様に「一志東・伊勢中川駅ルート」とし、対象区間は当ルート内であれば、全区間使用可能とします。

なお、同地域を運行する一志西循環ルートを含め、他の路線での使用は一切認めないものとします。

資料2-2をご覧ください。使用料の減額及び松阪市回数乗車券のイメージ図となっています。伊勢中川駅東口停留所から嬉野平生停留所が松阪市域となっており、片野集会所からとことめの里一志が津市域となっています。

まず、上段の例ですが、松阪市域内で乗車し、かつ降車した場合となっています。例として伊勢中川駅東口停留所で乗車し、嬉野宮古停留所で降車した場合ですが、この場合、中学生以上の運賃は100円に減額され、現金、もしくは津市発行または松阪市発行の回数乗車券であれば100円分、またシルバーエミカを提示すれば、無料となります。

続きまして、下段の例ですが、市域を越えて移動する場合で、例としてピアゴで乗車し、とことめの里一志で降車したケースですが、この場合、中学生以上は通常どおり200円となり、現金、もしくは津市発行または松阪市発行の回数乗車券であれば200円分、シルバーエミカを提示すれば、無料となります。

当協議会において、御承認をいただければ、松阪市域内での乗降に係る使用料の減額及び松阪市回数乗車券の取扱いに関する運用は令和3年4月1日からとなります。

以上で説明を終わります。

<松本会長> ありがとうございました。

それでは、今の事務局からの御説明に対しまして御意見、御質問等をいただければと思います。いかがでしょうか。

ちなみに、回数券は、お得な回数券だと、例えば12枚綴りで10枚分のお値段ですか？

<事務局> 松阪市の回数券は、100円券で12枚綴り1,000円で販売しております。

<松本会長> 津市民も購入できるのですか

<事務局> もちろん津市民も購入できますし、逆に津市の回数券も100円券が12枚綴り1,000円で販売しています。

<松本会長> なるほど、では同じ値段で販売しているのですね。

<事務局> 同じ値段で販売しています。

<松本会長> 松阪市の区間を越えても回数券は使えるのですが、その代わり200円になってしまいます。この点について、松阪の方々への周知が心配かなと思われませんが、そのへんは松阪市でご対応をお考えなのでしょうか。

<事務局> 松阪市の広報で周知しておりますし、地元の方に松阪市から説明をしていただいていると聞いております。

<松本会長> 津の方は200円だという認識はありますので多分大丈夫だと思いますが、松阪の方は100円の区間と200円の区間が生じてしまいますのでそこをしっかりと周知していただければ良いかと思います。

いずれにしても、すごく良い取組だと思います。よくあるのは、ある一方の自治体の値段と片方の自治体の値段が違うので非常に混乱を招く。あるいは外部に乗り入れない、何てことにもなってしまう。それを自治体の負担によって利用者からすると同じ値段で隣の自治体のコミュニティバスも使える。これはすごく良い取り組みだと思っています。更に、時刻表何かの設定も調整していったりしていくと、もっともっといい事になっていくと思いますので、今後そういったことで松阪市との連携を深めていければと良いと思います。

それでは、特にご異論ございませんようですので、この議案の事項2の件に関しましてもご承認いただいたということで、ご異議、ご異論ございませんでしょうか。

ありがとうございました。異議なしということで、承認いただいたということで進めさせていただきます。

それでは、次の議題に移りたいと思います。

事項3「令和3年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更申請」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項3「令和3年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更申請」についてご説明申し上げます。

津市コミュニティバスの運行には「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」という国の補助制度を活用しておりまして、この補助金を受けるためには、協議会での議論を経て作成した「生活交通確保維持改善計画」の

認定申請を行う必要があります。

「生活交通確保維持改善計画」は、バス交通や離島航路、航空路といった生活交通を確保・維持するための計画であり、バス交通につきましては、地域間の幹線系統を確保・維持する計画を都道府県の協議会が、幹線系統に接続する支線を確保・維持する計画を市町村等の協議会が作成することとなっております。

本日、ご協議いただきますのは、津市における支線系統に係る確保・維持の計画である津市地域内フィーダー系統確保維持計画についてです。

当該計画につきましては、令和2年度第1回協議会の事項として皆様にご承認いただき、国土交通大臣により地域公共交通確保維持事業に係る計画であるものとして認定されておりますが、令和3年4月1日付けで津市コミュニティバスを再編するに当たり、当該計画の内容を変更する必要があることから、計画の変更部分について、再度ご協議いただきます。

なお、当該事業計画の対象期間につきましては、令和2年10月1日から令和3年9月30日までとなっております、計画期間前半は従前の運行を、計画期間後半は再編後の新たな運行をそれぞれ行う形となります。

それでは、【資料3-1】をご覧ください。

「津市地域内フィーダー系統確保維持計画」は、国の要綱に従いまして、1から12までの項目について記載しております。

そのうち、津市コミュニティバスの再編に伴い変更すべき項目は項目1、2、3、4、6及び10となっております。

なお、項目1、4及び6につきましては、令和2年度第2回及び第3回の協議会の事項としてご承認をいただきました再編後の津市コミュニティバスの事業内容を追記する趣旨の変更であるため、説明を割愛させていただきます。

それでは、順にご説明させていただきます。

まず、7ページ 項目2「地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」のうち、(1) 事業の目標についてご説明いたします。

はじめに【資料3-3】をご覧ください。

こちらは、第1回協議会でご承認をいただきました目標であり、路線毎の利用実績を基に、令和元年度比での利用者数を目標値として設定していましたが、令和3年4月1日付けで実施する津市コミュニティバスの再編により、事業期間の前半と後半とで、運行内容が大きく異なることから、

そうした状況に配慮した新たな目標を設定することといたします。

それでは、あらためて【資料3-1】の7ページをご覧ください。

新たな目標につきましても、これまでの利用実績を基に、運行地域毎に利用者数の目標値を設定することといたしますが、現時点での直近の利用実績に当たる令和2年度の利用者数はコロナウイルスの感染症の影響を大きく受けていることから、令和2年度ではなく、令和元年度の利用者実績を用いることとし、これに加え、令和3年4月1日に実施する津市コミュニティバスの再編に伴う2つの変化についても考慮することとしております。

1つ目につきましては、運行日数の減少です。

津市コミュニティバスは、運行の効率化を図るため、第2次津市地域公共交通網形成計画に定める各ルートの役割に応じて運行日数を見直すこととしており、その結果、令和3年度の計画運行日数は、令和元年度に比べ、全体で概ね20%減少することから、この運行日数の減少を考慮して、目標値を設定しております。

利用者数については、運行日数の減少率に応じ、減少が見込まれるところですが、一般路線バスのサービスを受けない地域における移動手段である津市コミュニティバスの役割に鑑み、運行日数が減少した中でも、運行日への利用の集約等により一定数利用者が維持されるものと想定しています。

津市コミュニティバスが担う役割といたしましては、通院、買物等の日常生活に必要な移動手段を確保する日常生活対応型、また、日常生活対応型の役割に加え、通学手段及び観光客等の利用手段の確保する地域特性対応型があり、地域において欠くことのできないものとなっています。

この役割に鑑み、運行日数の減少に伴い減少が見込まれる利用者のうち、日常生活対応型の運行地域においては3割、地域特性対応型の運行地域においては6割が、運行日への利用の集約等によって利用が維持されるものと期待し、利用者の減少を見込んでいます。

2つ目につきましては新たな地区における運行です。

津市コミュニティバスは、利便性の向上を図るため、地域の移動ニーズに応じて、これまで運行していなかった地区における運行を開始することから、運行の範囲が広がることにより利用者の増加が見込まれるため、これを考慮して目標値を設定しております。

運行の範囲が広がる地域においては、10%の利用者の増加を目標として見込んでおります。

なお、久居地域につきましては、津地域の片田地区や雲出地区、高茶屋地区といった人口の多い地区に対し、路線を延伸することから、20%の利用者の増加を目標として見込んでおります。

8ページをご覧ください。

以上の考えにより算出した地域毎の利用者数を令和3年度地域公共交通確保維持事業の目標値として設定しております。

8ページ中段の(2)の事業の効果につきましては、津市コミュニティバスの再編後の運行においてもその効果に変わりはなく、学生や高齢者などの移動制約者を中心とした移動手段の確保及び地域の活性化等について記載しております。

続きまして、8ページ下段をご覧ください。項目3となりますが、「項目2の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」につきましては、事業計画期間に実施していく利用促進策について記載しておりますが、津市コミュニティバスの再編に伴い、新たに津市が実施する取組といたしまして、再編後の運行の周知について追記しております。

ページをめくっていただき、10ページ中段をご覧ください。項目10「協議会の開催状況と主な議論」につきましては、令和元年度に開催された協議会の概要を記載しておりますが、本日の協議会を含め、令和2年度に開催された協議会の概要についても追記しております。

以上をもちまして、事項3「津市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更申請」についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございます。

それでは、今の事務局からの御説明に対しまして御意見、御質問等をいただければと思います。いかがでしょうか。

<中平委員> 利用者減が一定の割合で考えられているところがあるが、新型コロナの影響で利用者数が減ってしまい、それが今までの例を見ても、何かあったときに中々利用者が戻ってこないというのが、おおよそ分かっておりますので、その辺の影響は加味しなくてもいいのかなという気はするのですが、そのあたりはどの様なお考えなのかお聞かせ願いたい。それと、今説明がありました目標を達成するために「意識の啓発」をPRするとあるが、先ほど松本先生から説明があったように、もう少し新型コロナウイルスを正

しく恐れて利用するというようなところを、もっと積極的にPRするべきではないか。何故かという、ご高齢の方はバスに乗ると感染してしまうのではないかという恐怖心はかなりあるような話も聞きますので、そのあたりを、また、是非ともここにも載せて積極的にPRした方が良いのかなと思ったので、そのあたりのご意見をお聞かせいただければと思います。

<事務局> まず、目標値ですが、新型コロナウイルス感染症の影響で、特に昨年度の4月、5月ぐらいに利用者がかなり減りましたが、コミュニティバスというのは、一般路線バスと比べると、まだ比較的生活交通に密着しているということもございまして、減りは少ないですが、減少傾向にございます。その辺も考慮して目標値は設定していますが、ただ新型コロナウイルス感染症の影響については今回は考慮しておらず、一旦、新型コロナウイルス感染症の影響を除いた目標値を設定しておりますので、今後、運行してみても新型コロナウイルス感染症の状況についても日々変わっていくと思いますので、その辺もまた今後の状況を見ながら目標値については修正して行く必要があるかと考えております。

もう一点の新型コロナウイルス感染症の影響を高齢者の方が心配されていることも、どういった感染症対策や取組をしているかということを広く周知させていただいて、利用者の不安を取り除いていく必要があると考えていますので、しっかりと取り組んで行きたいと考えております。

<中平委員> 新型コロナウイルス対策の周知はおそらくかなり難しく、いろんなところでいろんな周知をされているのですが、中々利用者まで届いてないのが実情なので、もっともっと積極的に是非とも取り組んでいただきたい、利用者の回復に取り組んでいただきたいと思います。

<松本会長> ちなみに、今、どんな周知をされていますか

<事務局> 車内で掲示をしているぐらいですが、中平先生のご意見を踏まえてどうということが出来るか、改めて事務局で検討して、ゆくゆくは安心していただけるような周知をして参ります。

<松本会長> バス協会さんとかで安全対策のチラシを作られておりませんでしたか。支局の鈴木委員の方でその辺ご存知ないでしょうか。

<鈴木委員> 中部運輸局でも、4月以降、通勤通学の公共交通を利用していただくということでPRするポスター、春の新生活で公共交通をご利用いただくというポスターを作成し、各自治体やバス事業者さんに配布・掲示していただいているところです。

<松本会長> 津の中でも公民館みたいな所に貼っていただいたり、勿論バス車内にも貼っていただいたりするのも一つだなあとと思いますし、場合によっては広報、あるいは広報と一緒にチラシを配布いただく、そういったこともやってもらえると思います。やり方はいろいろあると思いますので、そういったことをご検討いただきたいと思います。

中平先生のご指摘は、まずはコロナの影響は加味せず目標値を立てました。これは、私も良いと思います。現に言ったのも前半だけで7～8割になってしまったので影響出てきておりますが、それを取り戻すべく目標値は高く設定した。そこまでは良いが、実際に目標を達成するために行う事業としては全然その辺が書かれてないじゃないかということで、不整合ではないですかということだと思います。今、事務局からの答弁では対策、安全対策である周知もやりますよということですので、これを追記したらどうなのかと思うのですか。すなわち「新型コロナウイルスに対する安全対策の実施並びに周知」と言う項目を入れていただいて、そしてやれることとしては、車内の消毒・換気を実施しているのでしょうか。

<事務局> 換気の実施はしておりますが、消毒は毎回しておりません。

<松本会長> 実際には消毒は、あまり効果は無いらしいですけど、一般の方からすると消毒されていると安心すると思いますので、換気が一番大事だということですので、換気を実施していることと車内での大声での会話を控えてもらうとか、それをドライバーさんが皆さんにお伝えしていただくとか、それはそれで効果的らしいです。そういうのをやっていただくと共に、先ほど言った中部運輸局なんかで作られているような安全対策のチラシ等々の掲示とか、あるいは場合によっては広報への掲載、ホームページへの掲載、そういうのを記載したらどうでしょうか。

<事務局> コロナ対策に関する項目についても追記させて頂きたいと思います。

<松本会長> 中平先生よろしかったでしょうか。

何か他に効果的な対策とか、あるいは周知方法で何かありますでしょうか。

<中平委員> 特にはないです。基本的には、マスクをしてくださいとか、たまに今は、バスに乗っていたり電車に乗っていたりしても、マスクをされていない方がチラホラ見えますので、基本的なところを守って貰うということをPRした方が良いのではないかと思います。

<松本会長> 基本中の基本をしっかりと書いていただいて、その上でプラスアルファで、

大声でしゃべらないとかそういったところも掲示していただきたい。中部運輸局も出していますので、そういうのを掲示していただければと思います。ちなみに他の自治体の例をお話ししてみますと、やはり出歩かなくなっていることを一番大きく問題視しておりまして、それが故に心身共に害してしまっているのが現に出てきている。あるいは、認知症が悪化してしまうことが現に出てきている。交通セクションではなくて、福祉セクションでの問題になっているかと思いますが、これはなんとかしないといけないということで、新型コロナが落ち着いた秋ごろですが、元々津ではシルバーエミカではないですが、あるところでは無料券を配布しまして、皆さんに出歩いてもらう。そしてイベントも開催して、たまたまそこはコミュニティバスが走って何十周年記念とちょうどいい時期だったので、その記念に合わせて展示をやったりプレゼントをお渡しする催しをやったりいろいろやりました。それで凄く皆さん出歩かれたのです。対前年比で1以上の利用者があったということでもあります。そうすることによって実はお年寄りが出歩く機会になって健康も維持できて、更にバスの利用も増えるという一石二鳥、ひょっとして福祉関係の費用も減るので一石三鳥かもしれませんが、そんな効果もあるかと思っておりますので、そんなのも状況によっては考えることは可能かと思っております。何れにしましても新型コロナウイルスに対する安全対策ならびに周知といった項目を1個追記していただけるということをお願いしたいと思っております。その他にございませんでしょうか。

<竹田委員> 目標値ですけど、特に私が住んでいる久居の南部地域の目標値4,630と言うことですが基本的には賛成ですが、この目標値を元年度は4,190でかなり厳しい目標値だと思っています。特に令和3年4月1日からの改編によって片田地域からの導入とか、あるいは高茶屋・雲出地域への大型商業施設への乗り入れが期待されて、こういうことになると思うんですけど、実際にこの地域の運行曜日を見ますと「火・木・金曜日」ですね。その大型商業施設への乗り入れをこの路線は一つの目玉にして改編が行われたわけですけど、肝心の大型商業施設は、平日というのは、ほとんどガラガラなのです。コロナの関係ですね。辛うじて土日がそれなりの賑わいをしています。そういった点から見ますと、平日運行のところでは果たしてこれだけの目標値を達成するのは、かなり大変ではないかと思っています。その点で事務局はどの様にこの目標値を達成するプロセスを考えられているか。

るのか、お聞きをしたいというのが一つと。

もう一つ私も意見を述べさせていただいたのですが、コロナがある程度治まるときに、その大型商業施設への乗り入れを主たる目的とした場合に、果たして運行曜日が平日で良いのか、というそういう問題もあって、私は土曜日とか日曜日を入れて利便性の実を取っていくことも考慮しても良いのではないかとということと。それと片田から高茶屋への一番南の端まで、津市の西の端から南の端まで運行する。これは非常に支線とは言えないコミュニティバスでは馴染みがないような、幹線に近いルートになるわけです。その中で、片田方面から久居、あるいは久居の市民が片田の住民は久居の大型商業施設への乗り入れを希望されて、この様な改編になったわけですが、今回改編された物は、久居の市民が高茶屋にある大型商業施設への乗り入れをとということなのです。同時に津市南部の高茶屋地域の住民も大型商業施設への移動をかなり希望されているわけです。それで片田から来るルートは、高茶屋を一つは通らずにそのままショッピングセンターへ行くし。高茶屋を通るルートは、日頃小さいショッピングセンターへ行く。そこで接点を作れば、両方とも雲出地域の人も大きな方のイオンモールも行けるし、中規模の商業施設へ行ける。その一つに接点を南部地域の高茶屋にバス停なり、その様な乗り継ぎ場所を作れば全部が利用できるのではないかと、利便性をもっと増すのではないかとということを思っています。その辺を合わせて一つお答え頂ければと思います。

<松本会長> 平日は少ないですがこの目標値で大丈夫なのか。そもそも商業施設を結ぶ中での運行曜日の設定がこれで良いのか。それから、今言われた片田から久居、それから雲出から久居へ、この結節点を作って両方から大型商業施設へ行けるようにする考え方はないかと言うことですが、事務局からご回答をお願いします。

<事務局> ありがとうございます。

まず、最初に津市のコミュニティバスの時刻表が出来ましたので、皆様のお手元に今日配布させていただいております。この南部地域版と言うのが久居の路線図になります。これを見ていただくとわかるのですが、久居北・片田・高茶屋ルート、久居南・雲出ルート、久居西循環ルートがあり、大型ショッピングセンターイオンモール津南に運行している路線につきましては、久居南・雲出ルートでこちらの運行曜日につきましては、月曜日・水曜日・土曜日となっております。

久居北・片田・高茶屋ルートの方は火曜日・木曜日・金曜日の運行曜日になっております。言われましたイオンモール津南に関しましては、土曜日に運行をしてございます。

結節点ということですが、今回再編に当たり運行の効率化ということも考えております。これまで曜日に2ルートとかそういった運行をしておりましたので、この辺の効率化を図る観点から月水土と火木金と分けてございますので、中々その辺の結節点と言うのは、現状では難しい状況になってございます。

いろいろなご意見があると思いますが、一度今回の再編でまず走らせて見て、利用状況等いろいろ分かると思いますので、その状況を見ながら適宜その辺は見直して行きたいと考えております。

以上でございます。

少し補足をさせて頂きたいと思います。先ほどの1点目の目標数値に関しましては厳しいのではないかと、確かに厳しい目標数値を設定しております。ただこの南部地域の久居地域につきましては、一つ大きな変更点としまして、今まで朝・夕非常に効率の悪い運行をしていた部分がございます。朝行って夕方しか帰れないというような、若しくは、行きだけ行って帰りは違う交通手段というような運行をしていました。それを午前2往復、午後2往復、1日4往復を確保しておりますので、その辺の期待感もあって、そういった数値を置いているのが1点目であります。

先ほども担当の方から報告がありましたように効率化の部分もでございます。三重交通との連携、乗り継ぎ、そういった部分も含めて、地域の方、雲出の延伸も含めましてイオン津南の部分近くを商業施設と言う形として置いてあります。もう一つの方は、従来通りのイオンタウン津城山を一旦置いてありますので、先ほど担当から言いました通り一旦運行させて頂いて、この不要な皆様のご意見を集約するならば、今後変更する部分があれば考えていきたいという中での今回の目標数値になります。

以上です。

<竹田委員> 基本的には了解しますが、この路線図で言いますと、この緑の路線、同じ久居ルートなのですが、緑の路線のイオンタウン津城山と言うのがありまして、片方の青の路線はイオンモール津南があります。それで、今日は路線のことで要望だけをしておきたいのですが、実状は私どもに相談が多いのは、雲出地域で一番右端の下に雲出池田とか雲出市民館だとか円福寺

前というバス停がありますけど、この島貫地域というのは、路線図でいいますと、右下の部分のところからこの緑の地域へ医療機関が集中しているのです。この里の上からイオンタウン津城山という地域へこの辺に小さい医療機関が、個人医院が集中しています。そこへ、この雲出の池田地区の雲出池田や雲出市民館のこの辺の地域の人がかかなり強い要望があって、高茶屋地域のこのコミュニティバスを走らせてくれないかという要望が強い。従ってここまで、例えば雲出池田地域の雲出池田というバス停がある青い路線ですが、それから真っ直ぐ行くと高茶屋というバス停があります。国道を東へ抜ければ、津南のイオンモールにも行けるということで、私が言いたいのは雲出池田から高茶屋へ一旦入って、高茶屋というバス停へ、それから右へ曲がって、そのままイオンモール津南へと、こういうふうにすれば、この緑の路線へも要望が強い雲出地域の人たちがそのまま利用が出来る。この青と緑を合体させて、この雲出池田と高茶屋のバス停を合体させればもう少し効率よく利用者も増えますし、この地域の人たちの要望も叶うのではないかと、僅かここだけの結節をすればもっと利用出来るのではないかと、言いたい分けです。今日は目標値との関わりですから、私は片方に土曜日が一部入っておりますが、元々は大型商業施設への乗り入れを希望された路線ですので、思い切って土日の運行も是非今後考えてこの目標値を達成できれば、でなければ平日走らせても中々大型ショッピングセンターへ行こうとする人たちが少ないということですので、公共交通だけが努力しても一定の限界があるのではないかなあと、こういうふうに思っております。是非、そうは言ってもこういう形で走らせる以上は目標達成のために安全だとか、もっとそういう意味ではこの路線は、大型商業施設への連携をもう少し協議を深めて、大型商業施設の方も公共のバスは安全だからというPRが出来るような、してもらえるような、そういう連携を図って行く必要があのではないかと、思っています。

以上です。

<松本会長> ありがとうございます。

今後、是非ご検討いただきたいと思います。いずれにしても、曜日が違うので、繋いでも乗り継ぎが出来ないですね。ということは、乗り継ぎ出来るようにしようと思うと倍の車両を走らせないといけない。費用的には倍になると思いますので、それぐらい皆様が利用されるようになって来れば、是非検討いただければと思います。

それから商業施設との連携とは是非やってほしい。イオンとは一緒にやられているのでしょうか。

<事務局> 連携と言いますと、そのバス停へ直接乗り入れはさせていただいております。どういった、商品の割引とか、そういったお話しでしょうか

<松本会長> 乗り入れはされているのですか

<事務局> バスターミナルの方に乗り入れしています。

<松本会長> 続いて良く言われるのが割引ですかね。

<事務局> 今のところ割引までは考えていません。

<松本会長> シルバーエミカがあるので、ご高齢の方は割引いても意味がないか必要ないと思いますが、イオンモール津南は、映画館があるのでしょうか

<事務局> そうですね。有ります。

<松本会長> 結構若い人たちが使うと思います。そうすると、その人たちは200円払わないといけないですが、直接割引は難しいと思いますが、三重交通さんはICカードが入っていましたよね。ICカードでタッチして、それからイオンの端末でタッチするとポイントが貯まっていき、ポイントがある程度貯まるとソフトクリームが貰えるとか、金券になるとか、そういうのを結構実施していると聞きます。

<事務局> その辺も今回、イオンモール津南に初めて乗り入れます。そういった中で、いろんなことをどこまでご検討いただくか分かりませんが、そういった連携を出来ないかのご相談も利用状況によるかと思うのですが、その辺を見てご検討していただけるような申出をしていきたいと思っています。

<松本会長> 是非してください。

愛知県内のイオンさんは結構積極的に協力いただいております。特にこれから公共交通でご来店される方々が増えてくると読んでいますので、そこを手厚くしたいというお考えがあると思います。ただ、三重県が直ぐに取り組むわけでもないですが、中長期的にはそういう方向になっていくと思いますので、積極的に市の方から協力して貰いませんか、このような事例がありますよねということで、お伝えいただければ良いかと思っています。そういうのをやりながら平日ですが、利用者数の増加を目指して行くというストーリーだと理解しやすいと思います。どうしましょう。入れましょうか利用促進のところ、商業施設の連携、どうしますか事務局さん。

<事務局> もう少し運行の様子を見て、事務局は考えてみたい気がするのですが。

<松本会長> 全然様子見なくてもやってもらっても損はないのですが、足を運んでイ

オンの支店長にコンタクトを取って、会議でこんなことを言われましたと言っていたらいいと思います。

<事務局> その乗り入れのこととか、その部分はやってはありますので、その辺を一度お願いしたいと思います。

<松本会長> どうですか皆様方は、どう思われます。様子を見てからで良いのか。あるいは、ちょっとせつかく何でやって下さいなのか、どうでしょうか。

<谷山委員> イオン津南も開店してそんなに日が立っていないですけど、結構店じまいしている店が出始めている。年々若向きにし過ぎて若向きの客の取り合いが激しくて、耐えきれずに若向きの店が消えていっている。見ていると無理もないと思うんですよ。

2、3日前に行った時も70%引きで売っていたら、それでは持たないというところが結構出てきているので、こういう老人向きの店が逆に無いのです。うちの家内もよく言っています。イオンに行っても買う服がない。そういうお店がない。こういった乗り入れで、老人向けと言うと語弊があるかもしれませんが、落ち着いた奥様が着られる様な服も、当然需要があると思います。皆それぞれに、いつまで経ってもおしゃれを楽しみたいとそういうことがある。こういうところへそういう物を持ち込んでバスが入って、という形でいくと年寄りか行きやすいのは逆に平日です。平日は、子供とか若い夫婦とか家族連れが居ない時間帯になるので、店の中に入っても安心なのです。普段あそこに入る時、ご飯を食べる所は子供やらなんやらで座るところもないぐらい。土日になるとざわざわとしています。平日だと結構隙間があって安心して食事が出る。外食を進めるわけでもないですけど、その辺のところを上手に交渉する又は話を持って行けば、イオン側にとってもそんなに損な話ばかりではないはずなので、そういったお店もどうでしょう。そういったお店については、バスの乗車でポイントが高く付くとか、何曜日はOKとか、そういうことをやっていただければ、十分それは店としてもペイ出来る話だし、行く人間にとっても新しい大きなお店に行けば気分的にも楽しい。両方にとってもメリットになると思いますので、非常に良い話なので、持って行ってダメならその後で考える。持っていくことを早急にして、話はなるべく店舗のシャッターが降りてくる前に行ってください。

パラパラと見ただけでも4店舗ぐらいシャッターが降りている所がありました。そういう形で進めれば、結構話は進むのではないかと思います。

<松本会長> 出店に関しましては、それぞれの戦略がありますので、我々からあれこれ言えないですが、それは自然に入れ替わっていきます。恐らく。

若者をターゲットに出店したのですが、実際には若者が来なかったとなり、当然変わっていくと思いますので、それで時間と共に変わっていくと思います。何れにしても早めに話を持って行ってはどうかというご提案でございます。如何ですか。

あるいは、ここまで書き込めないのであれば、しばらく様子を見て、そして、一応水面下ではないですが、また話ぐらいはしに行ってもらってということでも良いかもしれません。今度の6月にでもまたリーダー計画を立てますので、そこで脈があった時に書き込むというのも手かと思いますが。いかがでしょうか。

<事務局> 先ほど、ご意見を踏まえまして、商業施設への連携は必要なことなので、そういった動きをしていきまして、先ほど言われました次の6月あたりにその辺を踏まえ検討していきたいと思います。

<松本会長> では、皆さんそういう形で商業施設についてはアクションを起こしていただきますが、計画には記載しない。

ただ、今おっしゃっていただいたように、市としても平日の高齢者の来店を促したいということを商業施設にお伝えしていただいて、そして、商業施設でも「あそうか、そうすると、我々としても助かるな」と思ってもらえれば、将来、高齢者向けのサービス等々の提供をお願いするということになるかと思えます。そういう形で、是非お願いしたいと思えます。

ありがとうございました。他に有りませんか。

<阪野委員> 9ページのシルバーエミカについて、市の方にお聞きしますと、シルバーエミカは中々伸び悩んでいると聞いております。私は地域の民生委員をやらせていただいております。高齢者のところを回ってお勧め等をしておるのですが、会長さんもおっしゃられたように、今コロナで出て行くなよということで、全く外へ出て行っていない高齢者が非常に多いですので、是非このシルバーエミカをもう少し普及して、普及が中々進まない一つは中々使い勝手が悪いということと、私も使わせていただいているのですが、現在年間2,000ポイントということなのですが、これをもう少し改善した方が、使う人は2,000円なんてすぐ終わってしまいますので、この辺をちょっと市の予算があるかと思えますが、改善を考えていただかないと伸びていかないのではないかなというふうに思います。その辺を願

いしたいということです。

<松本会長> 貴重なご意見ありがとうございます。

事務局、如何でしょうか、シルバーエミカの状況、それから改善についてどうでしょうか。

<事務局> シルバーエミカについては、コミュニティバスの利用者は殆どシルバーエミカの利用者になっています。先ほどありました2,000ポイントに関しましては、三重交通の利用者に対する支援という形になりますので、こういった要望は担当部署が違いますので、その旨はお伝えさせて貰います。なるべく利用促進に繋がる財政面と見合って検討していきたいと思えます。

<松本会長> 普及は進んでいるということですか。

<事務局> 普及と言われますと、コミュニティバス等とそういったことに関しましては、利用者は年々増えているのは事実です。

ある地域でいきますと97%と、殆どの方が利用されています。先ほど言いましたコミュニティバス以外の三重交通になると2,000ポイントという部分で限られてきますので、そこは少し伸び悩んでいる部分は確かにあると思えます。

<松本会長> 総合的に見ていただいて、特にコロナ禍の中での外出支援と言う目的を持って、これまでと違うような枠組みで補助というのもあり得るか、また市の方で検討いただければと思えます。その他、いかがでしょうか

そうしましたら、数値目標についてはちょっと高い数値目標でございますが、実はエクスキューズもしてありまして、言い分けとしまして8ページの(2)の上のところ、先ほどもありましたように「当該事業の目標値については、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮していないことから、事業終了後の評価においては、該当感染症の影響についても検証することとする。」と書いてあります。今回はそれが無い中で目標値を掲げながら実際にはコロナの影響もありますので、そこはそこで検証しましょうという姿勢になっているということでございます。それでは、来年度の1月に評価することになりますので、その時にまた新型コロナウイルスについては皆さんで検討いただこうと思えます。

それでは、一点追加いたします。「新型コロナウイルスに対する安全対策並びに周知」といった項目を追記し、それから中身についてはどんなことをやれるかに関して記載させていただきます。ただし、詳細につきましては

はこの後、事務局で具体的に検討いただいて、私の方で確認した後、副会長さんに見ていただきながら、それで提出することを前提に致しまして、今回の確保維持改善計画の変更申請について、ご承認いただけるということによろしいでしょうか。

特に異議無いということですので、ご承認いただいたということにさせていただきます。では、追記に関しまして確認させていただき、提出させていただきます。ありがとうございました。

それでは、次に事項4「美杉地域における交通空白地有償運送」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項4「美杉地域における交通空白地有償運送」についてご説明いたします。【資料4-1】をご覧ください。

1の「趣旨」ですが、今回ご協議いただきます交通空白地有償運送は、美杉地域におきまして、地域住民の日常生活をはじめ観光客等の来訪者が目的を達するために必要とする、鉄道や路線バスが対応していない移動手段を確保するために、住民自らが安全な輸送サービスを提供しようとするものです。

次に2の「地域の状況」ですが、美杉地域の面積は206.7平方キロメートルとなっております、津市全体の約30パーセントを有しております。

人口は4,000人弱、65歳以上の高齢化率は61.3パーセントで、高齢化が非常に進んだ地域となっております。

続きまして、3の「地域における公共交通の現状」ですが、併せて【資料4-2】もご覧いただけますでしょうか。

(1)の鉄道ですが、地域の中心部をJR名松線が南北に運行しておりまして、白山地域や一志地域のほか、松阪市と地域とを結ぶ貴重な公共交通となっておりますが、地域内に駅が5つしかないことから、多くの住民が徒歩等によって駅まで行くことが困難であるのが現状です。

次に(2)の乗合バスですが、地域におきましては、一般路線バスと津市コミュニティバスが運行しております。

一般路線バスにつきましては、地域の西側、【資料4-2】の左側にある赤い線になりますが、三重交通が運行する地域間幹線系統の「名張奥津線」が運行しておりまして、名張市及び御杖村と地域とを繋いでおりますが、地域内の運行は太郎生地区に限られております。

津市コミュニティバスにつきましては、令和3年4月1日の再編後、地域内を4つルートが運行することとなっております、なるべく多くの住民が利用できるよう路線を検討してまいりましたが、全集落を網羅するには至っておらず、一部の停留所では週に1日のみの運行や、1日に1往復のみの運行となっております。

(3)のタクシーにつきましては、地域内にタクシー事業者が存在せず、近隣地域からの配車が可能な場合もありますが、配車できない場合がほとんどというのが現状です。

ページをめくっていただきまして、4の「地域における移動ニーズ」ですが、既存の公共交通では対応できていない移動ニーズが5つございます。

1つ目は鉄道駅や乗合バス停留所までの移動ニーズで、鉄道駅や乗合バスの停留所から離れた場所や、コミュニティバスの運行回数が少ない停留所付近の住民からは、自宅から鉄道駅及び乗合バス停留所までの移動ニーズがあります。

2つ目は東西方向の移動ニーズで、地域内のコミュニティバスの運行が、美杉地域南部と白山地域南部とを結ぶ南北方向の運行が主体となっております、東西方向、【資料4-2】の地図で言いますと、左右の移動に対応できておりませんことから、赤色の矢印で示しておりますように、八知地区から下之川住民交流センターや美杉クリニックのある下之川地区、逆に下之川地区から美杉総合支所や八知歯科のある八知地区、多気地区から津市家庭医療クリニックのある八幡地区など、コミュニティバスでは対応できていない東西方向の移動ニーズがあります。

3つ目はドアツードアの移動ニーズで、先程申し上げたように高齢化率が非常に高く、タクシーの利用も困難でありますことから、高齢者を中心に自宅から目的地までの直接の移動ニーズがあります。

4つ目はコミュニティバスが運休している日の移動ニーズで、令和3年4月1日の再編によりまして、コミュニティバスの運行が原則として週3日、1日4往復の運行となり、運行しない日が発生しますことから、コミュニティバスが運休している日における移動ニーズがあります。

5つ目は観光のための移動ニーズで、主な移動ニーズを【資料4-2】に青色の矢印で示しております。JR名松線にて来訪する観光客からは、伊勢奥津駅から北畠神社や道の駅美杉のある多気地区への移動ニーズがありまして、火曜日と木曜日にはコミュニティバスが観光に対応した運行をい

たしますが、他の曜日は対応しておりません。そのほか、川上山若宮八幡神社やあまご料理店など、コミュニティバス路線から外れた場所への移動ニーズがあります。

5の「一般旅客自動車運送事業者との協議状況」ですが、美杉地域における交通空白地有償運送を検討するにあたりましては、本日追加資料としてお配りした「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」に従いまして、三重県タクシー協会津支部及び三重交通（株）と事前協議を実施いたしました。

三重県タクシー協会津支部とは令和2年8月に、三重交通（株）とは令和2年2月に協議を行いましたが、いずれも新たな交通の導入に関する提案はございませんでした。

続きまして、6の「交通空白地有償運送の必要性」ですが、美杉地域におきましては、バスやタクシーによる輸送サービスが地域の移動需要を満たしていない中、市がコミュニティバスを運行しておりますが、先程も申し上げたとおり津市コミュニティバスをもってしても地域の移動ニーズを十分に満たしているとは言い難い状況でありまして、市としてもこれ以上の財政投入は難しいという現状がございますことから、地域住民が主体となり取組む交通空白地有償運送の導入が求められているものと考えております。

ページをめくっていただきまして、7の「登録の申請を行おうとする者」ですが、名称は美杉地域お助けタクシー運営協議会で、営利を目的としない法人格を有しない社団となっております。住所は美杉町八知5533八知歯科内、代表者の氏名は、会長 小竹 誠造です。

8の事務所の名称、位置ですが、名称は美杉地域お助けタクシー運営協議会事務局で、位置は登録の申請を行おうとする者の住所と同じく、美杉町八知5533 八知歯科内です。

9の「運送の様態、区域」ですが、様態は運行する路線を定めずに、あらかじめ運行区域を定めたとえで予約に応じて運行する区域運行で、運行の区域は発着共に美杉町内としております。ただし、伊勢地地区と太郎生地地区の間を運行するにあたりましては、奈良県御杖村を通過する必要がありますことから、御杖村を通過できることとしております。

次に10の「運送しようとする旅客の範囲」ですが、津市美杉町の住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者としております。

11の「運送日、運行時間帯」ですが、基本的には年中無休、午前7時から午後7時までの予約及び運行とし、イベント時等においては対応が可能な範囲において運行時間を延長することとしております。

12の「旅客から収受する対価」ですが、乗客が乗車した地点から降車する地点までを車両の走行距離計にて計測するものとし、500メートルにつき100円、500メートル未満の端数についても100円としております。

例えば、900メートル乗車した場合は100円、5.2km乗車した場合は1,100円となります。

13の「配置する自家用自動車の種類、台数」ですが、乗車定員11人未満の普通自動車を4台としております。

14の「運転者の要件」につきましては、道路交通法に規定する第二種運転免許を受けており、かつ、現にその効力が停止されていない者又は、(1)道路交通法に規定する第一種運転免許を受けていること、(2)(1)の効力が過去2年以内において停止されていないこと、(3)道路運送法施行規則第51条の16に規定する国土交通大臣が認定する講習を修了していることという3つの要件を全て満たすものとしておりますが、現時点で第二種運転免許を受けている方はいらっしゃいませんので、来月4月に国土交通大臣が認定する講習の受講を予定しております。

ページをめくっていただきまして、15の「損害賠償のための措置」ですが、国土交通省告示第1171号に従いまして、(1)旅客その他の者の生命又は身体の損害につきましては、損害を受けた者1人につき8,000万円以上を限度額としててん補すること、(2)旅客その他の者の財産の損害につきましては、1事故につき200万円以上を限度額としててん補することという2つの要件に適合する損害賠償責任保険に加入するものとしております

また、乗降時の転倒といった交通事故以外の事故にも対応する保険への加入についてもご検討いただいているところです。

16の「運行管理・整備管理の体制」ですが、資料の図にありますように、運行管理の責任者及び整備管理の責任者を定めたくうえで管理することとしております。

また、運行管理の責任者がやむを得ず不在となる場合につきましては、運転者のうち1名を代行者として予め定めておき、その者が代行者として運

行管理業務を行うこととしておりまして、代行者として運行管理業務にあたる間は、運転者から外れて運行管理に専念することとしております。

17の「安全な運転のための確認等」ですが、運行管理の責任者は、運転者が乗務する際に当該運転者の健康状態、飲酒の有無、運転免許証の携帯を対面により確認したうえで、運転者に対して安全確保のために必要な指示をするものとしております。

つきましては、運転者は美杉地域お助けタクシー運営協議会事務局で運行管理者による確認を受けたうえで運転業務にあたることとなります。

18の「事故時の連絡体制」ですが、予め事故対応の責任者を定めておき、万が一事故が発生した場合、運転者は津南警察署交通課及び事故対応の責任者に報告したうえで必要な措置をとることとしております。

また、当協議会及び中部運輸局三重運輸支局へは、事故対応の責任者から報告することとしております。

19の「苦情処理体制」ですが、苦情処理担当者と苦情処理責任者を予め決めておき、苦情処理にあたることとしております。

最後に20の「運送開始日」ですが、本日、ご承認いただければ、先程申し上げたとおり来月4月に国土交通大臣が認定する講習を受講予定ということもありまして、令和3年5月1日からの運行を予定しております。

【資料4-3】は美杉地域お助けタクシー運営協議会の規約、【資料4-4】は美杉地域お助けタクシーのチラシ案となっております、チラシ案には利用には予約が必要である旨を記載しております。

説明は以上でございます。

<松本会長> ありがとうございます。

只今の事務局からの御説明に対しまして御意見、御質問等をいただければと思います。いかがでしょうか。

<宮崎委員> 資料4-3の規約に関しまして、会議が協議会とか役員会とかその他ありますが、協議会がそれぞれの会議について、例えば会議メンバーの定義とか議決をやることについての会議体とか。議決する際には人数が必要になり、例えば協議会の3条、4条に関しましては人数が出ていない。議決の方法、協議会が議決したいのですか。選出の方法、それから役員を選出、役員は会長が決めて、後は会長が指名していることになっていませんか。会長の権限は、いろいろと大きいと見受けられますが、会長の選出が会員の中からと書いてある。これはどのように会長を選出するのが無くて、こ

の会員とは全会員の中から選んでくるのか、選出の方法。それから第15条に前回の過半数の議決をやると書いてあります。前回の定義で人数は分かっているのか、議決の方法と言うのを規約改正に議決の過半数を使いたいのか。会長の選出も議決されていく。選出するだけで良いのかと思います。

そういった会議の関係性で、協議会が一番中心である。その協議会が別の問題がないのもおかしい。また、全会員の総会みたいのがあるのかと思ったりするがそれは書いていない。その辺の会員の関係性がごちゃごちゃしている感じがする。

通常組織だと会員が一番基本になって、そこから協議会、協議会というのは各人が入ってくるので別の組織になって、役員会というのは全体の中で一番中心になっているのが普通のスタイルです。協議会が一番先にあるので、全体会議との関係がちょっと曖昧であるということが、普通の組織と違うのかということで、会議についてお聞きしたい。

<松本会長> 貴重なご指摘、ありがとうございます。おっしゃる通りだと思います。会員の統制が明らかでないということですね。それから会長の選出方法も明確でない。更に、ここで議決があるかと思えます。例えば第11条に関して「協議会の事業計画及び予算については、役員会の決定を得なければならない。」と書いてあります。協議会の決定ではないような感じがします。そういった曖昧なことがあります。それに対して事務局のお考えをお聞かせください。

<事務局> この「美杉地域お助けタクシー運営協議会規約」でございますが、営利を目的とした法人格を有しない社団である美杉地域お助けタクシー運営協議会が作成しておりますので、今日このようなご意見をいただいたことをお伝えさせていただいて、事務局といたしましてフォローしながら規約の修正を行いたいと考えております。

<松本会長> 第3条の協議会で、協議会（4）の「運行管理及び配車に関すること」をやると書いてありますが、これは協議会でやるのですか。協議会の位置付けが明確ではないじゃないですか。と言うのもあって、これはどこかの事例を参考にされたのですか。あるいは、国からガイドラインが出てそれに沿っているとか。その辺はいかがですか。

<事務局> 今回の規約については、他の事例を参考にして今回の規約を作成したということですので、いま一度地域住民さんと話させて貰い、事務局として

も他の事例を参考にして修正していきたいと考えております。

<松本会長> はい、分かりました。

運営協議会の規約に関しましては、その他にいろいろと問題があるかと思っておりますので、その点を含めて今一度ご検討し直しいただくということでよろしいですか。

お気付きの点が他にございましたらご指摘いただければと思います。

<藤田委員> 18番で事故時の連絡体制のところ、2点お願いがあります。

1点目ですけど、事故当事者の運転手の方から津南警察署交通課への連絡体制になっておりますが、津で一番早いのは110番となりますので、110番または津南警察署交通課という形で記載を増やしていただくということが1点と、それから通常物損事故であれば消防へ緊急通報は必要ないのですが、人身事故になる可能性もありますので、この連絡先体制のところ、119番の項目も設けていただくと、より分かり易いと思います。よろしく申し上げます。

<松本会長> ご指摘ありがとうございます。これは是非修正をお願いします。その他、いかがでしょうか。

<中平委員> 細かい点は決まっていなないかと思いますが、例えば予約は当日でいいのか、運転手の数はどれぐらいいるのかは気になるところです。細かくは記載がないため、その辺りもう少し、今わかっている点があればお教えいただきたいということと、交通空白地有償運送に関しては、運営するのが非常に厳しく、ほとんどボランティアであるという認識をもたないと、恐らく長くは続かないと思うので、その辺りの認識というものを運営される協議会はどのような認識でいるのか。是非、長く運行していただきたいと思っておりますので、会員の方々はどうぐらいの数いらっしゃるのかお教えいただきたいと思っております。

<事務局> 会員については5名で、そのうち4名が運転者として運営していきたいと伺っております。予約については、対応できる範囲で対応したいということで、年中無休で対応し、お客様の要望にお応えしていきたいと聞いております。

<松本会長> できるだけ対応していただくのは、良いことだとは思いますが、もう少し具体的に決めたほうが良いと思います。例えば、予約も一年前から予約ができるのでしょうか。

<事務局> そういった細かい点までは聞いておりませんが、なるべく早く予約して

くださいというスタンスですが、今から来てもらえないだろうかという連絡があった際には、運転手のスケジュール等を確認して、可能な範囲で対応していきたいと聞いております。

<松本会長> それはそれでいいので、そういった予約の受付方法を明記していただいたほうがいいと思います。予約方法は、できるだけ早い予約を必要とする。それから、直前まで受け付けるが、場合によっては、お断りする場合がありますと、そういったことを明記していただいていたほうがいいと思います。

<事務局> 【資料4-4】のチラシ案の中でも「急な連絡には対応できない場合がありますので、早めの予約をお願いします」と記載がありますが、もう少し詳しい内容を記載いただくようお願いしていきたいと思います。

<松本会長> そうですね。予約方法はそのようにお願いします。2点目の継続性については、こういった事業はいろんな地域で効果がありますが、やはり継続性という点で問題があり、継続性を担保する方策として、行政として何かお考えはありますかということですが、いかがでしょうか。

<事務局> 行政として今現状で何か具体的な支援をしようとか、そういったものは考えておりませんし、来年度の予算でも特に計上もしておりませんが、まずは、この地域の方達がそういう想いで始められるということですので、利用状況を見ながら、やってみないとわからない点もあると思いますので、地域の方々の相談に乗りながら、市としてできることがあれば協力していきたいと考えております。

<松本会長> 恐らくそこが重要で、今回この空白地有償で運行していただくのですが、行政がどのような立場で関与していくのか、非常に重要だと思います。地域住民の方々から声があがっていますので、当然そこを尊重して地域の方々に考えていただくというのは大事なのですが、一方で行政が何らかの関与をしていかない限り、万が一の場合の対応、さらに継続性ということでは、なかなか難しい点があると思うんです。さらにその行政との関与、関係というのが、恐らく今後、他の地域へ展開していった時のモデルにもなり得ると思いますので、これは非常に良い機会だと思いますので、津市としてこういった地域の方々から声があがった時に、こういった形で関与できるのか、ご検討いただく必要があるかと思います。金銭的な支援だけではないと思っております。例えば、先ほどの規約の作成ですが、それは行政のほう得意だと思っただろうですね。それを全部地域の方々にお願ひす

るとなると、こういった色々な問題が出てきますので、規約は行政のほうで雛形を作成していただいて、それをベースにしてどうですかというような形にするとか、それから、万が一の事故の対応については、行政のほうで、そこに関しては保険か何らかの対応をする。あるいは、この方々は自分たちの車を使用されると思うのですが、車両については、行政のほうで支援をするとか、いろんな方法があるかと思うので、そこをしっかりと考えていただきたい。すなわち行政とこのNPOとの関係を整理していただくというような必要があるかと思います。

その他いかがでしょうか。

<竹田委員> 基本的にはこういった住民の方々の自発性を尊重して公共交通網を充実させていくという点には大いに賛成なのですが、問題は、津市のコミュニティバスが本来走っているわけですね。それに加えて、この地域ではJR名松線も運行している。そういった中での交通空白地域であると、そこに対する行政の認識が問われているのではないかと、コミュニティバスの場合は、これでいいのか、と逆に住民から疑問を投げかけられているのではないかと感じてしまうんですよ。すぐには難しいとは思いますが、近い将来、デマンドも含めてドアトゥドアも利用できるような、そういった路線に切り替えることができないのかという、行政の側の姿勢も問われてくるのではないかなと思います。美杉地域の公共交通のあり方については、総合的に行政が考えていく、我々の課題でもあり、協議会の課題でもあると思いますので、そういう点が逆に言うと投げかけられている。ただ単なる交通空白地域、鉄道も走っていない、コミュニティバスが走っていないというような地域ではないわけですね。そこが、今後の課題として重視する必要がありますし、当面は住民の方々の自発的なものを尊重して、協働していくということが非常に大事な点だということで、今回はこの提案に関しては大いに賛成ではありますが、逆にいえばそういった弱点を抱えた状況であるということを我々が認識して、それをどう改善して補っていくかということを是非この協議会でも提案してほしいし、我々も議論を深めていかなければと思います。

<松本会長> ありがとうございます。重要なお指摘をいただいたと思いますが、その点について、事務局はどのようにお考えでしょうか。

<事務局> 先ほどのご発言についてですが、美杉地域におきましては、元々コミュニティバスでの対応は難しい地域ではないかということで、議論は地域の

方で進めてはありました。地域の方独自で先進的な京丹後市へ行かれたりとか、そういった形で研究は進めておりました。ただ、そのような状況の中でコミュニティバスの再編がありましたので、まずは、そういった部分で対応してみる。今後の課題の中で、引き続いて検討していく中で、先ほどご説明させていただいた交通空白地有償運送を行っていくと。実はボランティアで既にやっていた部分で少し拡大できないかというような部分での今回の取組をいただいたという内容になります。津市としても1つのモデル事業として捉えておりますので、次の取組の中で検討していければと考えております。

<松本会長> ありがとうございます。ひとまずは並行的にやっていただきながら、場合によってはこの地域は定時定路線はいらぬ。全部デマンドでいいということであれば、その浮いた部分を是非この地区に支援いただければと思います。例えば、そのうちの一部分は定時定路線がいいよということになれば、その定時定路線を多少サービス水準を上げていただきながら、そしてデマンドと定時定路線、あるいは名松線を繋ぐ、両方を上手に繋ぐ、両方を上手に使い分ける、連携するという方策も出てくるかと思っておりますので、そういうデータも取れるようであれば、モニタリングもお願いできればと思います。いずれにしても、将来的にはそういう検討をされるということですね。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

<谷口委員> この協議会が使用する車両については、白ナンバーの車両を使用すると思いますが、一般の車両との違いは外形的にわかるのでしょうか。

<事務局> 国土交通省に登録を行ったうえで、運行を開始するので、登録番号を5cm以上のサイズで車両に表示するという基準がありますので、登録の手続きが完了しましたら、登録番号を表示した車両で運行する予定です。

<谷口委員> ありがとうございます。もう一点ありまして、運転者の要件が14番に書いてあるのですが、こういった要件を満たしているかの確認は事務局はされるのでしょうか。

<事務局> 登録の手続きを行う中で、窓口である三重運輸支局にてご確認いただきます。

<谷口委員> わかりました。ありがとうございます。

<松本会長> ありがとうございます。その前にこの協議会での承認をいただく必要があるかと思っておりますので、その承認をいただいてから、運輸支局への届出になります。実質は事務局のほうで、しっかりご確認いただいて、確認した

書類を協議会でご承認いただいて、支局への届出ということです。その他いかがでしょうか。

<鈴木委員> 運転者の要件のところ、運転者は大臣認定講習を受ける必要がありますが、具体的に受講する日程はお決まりでしょうか。それと、もう1点、観光客も利用できるということですが、観光客に対する有償運送の周知というのをどういうふうにやっていくのか、何かお考えがあれば、お伺いしたいと思います。

<事務局> 大臣認定講習については、国土交通省のHPを参考に、実施する自動車学校の情報をいくつか探して情報提供はさせていただいております。滋賀県水口にあるところで4月以降であれば対応いただけるため、そちらで受講するという事は聞いておりますが、具体的に4月何日に予約が取れたかということまでは、把握しておりません。

観光客への周知については、今のところ考えられるのは、これまで津市では無料臨時バスを運行していますが、JR名松線の伊勢奥津駅で、チラシを配布したり、張り紙をしたり、松阪の観光センターのようなものがある、よく名松線関係のチラシ等を置かさせていただいております、そういったところでPRができるかなと思います。

<松本会長> 例えば、予約システムなんかをITを使いながら作成して、そこに対して行政は支援を行うと、そして、その予約システムはGoogleマップにリンクが貼られていて、観光客が観光地へのアクセスを検索した際に、経路が出てきて、目的地に行くにはこのNPO法人のタクシーが使えますよと表示され、予約するという、そういうのもできるといいですね。いずれにしても、いまはそういうところへの掲示をされるということですね。ありがとうございました。その他、いかがでしょうか。よろしいですかね。

そうすると、今回ちょっと承認でこのままということにはできませんので、再度の協議ということよろしかったですかね。

<事務局> 先ほどご指摘いただきました運転者の要件であったりとか、保険であったりを事務局で確認していくというお話だったと思うのですが、書類を確認した旨を書面等で、委員の皆様にご共有させていただく形なのか、再度集まった協議なのか、協議事項というのは、この他、どういったことが必要でしょうか。

<松本会長> 協議会規約も直していただく必要がありますし、これも見直していただいたうえで、皆さんにご確認いただかないといけない。交通空白地有償運

送ということであるということであれば、この場で承認ということではないかと思いますが、市がどのように関与していくのかというのは、今後も含めて大変重要なことだと思うんですね。それを皆さんにご確認、ご承認をいただくべきかなと思います。これ、希望としてはいつからやりたいんでしたっけ。

<事務局> 令和3年5月1日からです。もともとは、このコミュニティバスの再編に合わせて4月1日からやりたいと相談を受けておりましたが、大臣認定講習の受講が年度内は難しいということで、5月に始めれるように進めていきたいと話しております。当然、この協議会での合意をもって進めていく話ではあると思いますので、今回の協議会で合意が得られなければ、5月からの開始は難しい旨は伝えております。

<松本会長> 次回の会議の予定はいつでしょうか。

<事務局> 5月を予定しております。

<松本会長> そこから届出となると、鈴木さん、処理期間はどれぐらいでしょうか。

<鈴木委員> 時間としてはそれほど必要としないとは思いますが、はっきりとは申しあげにくいですが、1か月もあれば処理はできると思います。

<松本会長> そうですか。では、5月の早めにやっていただければ、6月1日も可能ということですね。

<事務局> 事項5で次年度のスケジュールをご確認いただくのですが、もう一度、4月に開催するということについて、今の話を受けて、どうかなと思うのですが、いかがでしょうか。

<松本会長> そうですね。市としての対応が明確ではない中で、走らせてあげたいという気持ちもわかりますが、果たしてこの形で協議会として承認して認めていくのがいいのかなというのは、少々不安な部分がありまして、やっぱり市のスタンス、市の範囲を明確にしてもらう必要があるなという気がしています。何だか全てお任せしますというような姿勢が見えてまして、先ほど中平先生からご心配がありました継続性や万が一があった時にどうするのかということが見えてこない。そんな中で本当に全部地域にお任せしてしまっているのかなという心配があるなという気がしています。一方でこの道路運送法上の手続きとして、例えば、先ほどの規約は修正いただいて、皆さんに後ほど書面で承認いただく、それから、予約の方法やドライバーの確保等のその他の確認については、事務局でしっかりしていただいて、それも書面で確認いただければ、支局への届出としては、問題ないと

いうことでよろしいですかね。鈴木さん。

<鈴木委員> そうですね。

<松本会長> ということで、一応形式さえ整えば、問題ないということでもありますので、選択肢としては2つ、後ほど書類を整えていただいて、皆さんに書面審査していただいてから、承認いただくというのが1点。一方で市の体制、市の姿勢、市の対応を明確にし、規約の内容等もしっかりと議論いただくということで、来年度、もう一度集まっていって審議していただき、それから進めていくというのが1点ですが、いかがでしょうか。皆さんのお考えがありましたら、お聞かせください。

<村田委員> ただいま会長からもお話があったように、市の関与というところで、ご提案がありましたけれども、今後、交通空白地有償運送を承認したという前提で、今後、市や我々がどういった関与をしていくのかという点について心配です。福祉有償運送というものもありますが、管理体制であったり、どれだけ人を乗せていくのかということも今後見ていくべきではないかと思えます。その辺りが整わなければ、いかがなものかなと思えます。

<松本会長> ありがとうございます。その他、いかがでしょうか。

<中平委員> 他の地域で交通空白地有償運送をやる場合でも、市がかなり積極的に関与していかなければ、うまく運営ができないと思えます。先ほど、会長からもご指摘があったように、事故時の対応であったり、周知であったり、苦情であったり、いろんなことがあるので、市の積極的な関与が必要ではないかなと思えます。

<松本会長> ありがとうございます。その他、いかがでしょうか。

<竹田委員> 道路運送法上の手続きをしていただいて、市の関与は私も会長のおっしゃるとおりだと思いますので、試行期間、試行運転期間を設けてはどうでしょうか。5月1日にこだわってみえるようですので、恐らく事務局も5月1日の運行開始に向けて準備を進めてきていると思うんです。従って、関係者の意欲を削ぐようなこともあってもまずいですし、その辺り、道路運送法上の問題はクリアしていただいて、あとは懸念される市の関与等は、今度の協議会の中で事務局から提案していただいて、それを協議していくという形では難しいのでしょうか。本運行ではなくて、試行運行というのは難しいのでしょうか。

<渡邊委員> 両方との立場がございまして、委員と行政と両方の立場になると思うのですが、先ほどご提案いただいた部分というのは、十分必要な

部分であるという認識であります。行政としてももう少し積極的に、皆さんに表現できるような形の整理の仕方を民間事業主体と調整する必要がございます。ただ、やはり5月1日という部分も期待をされている部分もがございますので、できれば並行して、道路運送の手続きと並行して進めさせていただくと同時に、協議会は予定では5月中旬に開催すると次の事項5でご提案させていただく予定ではございましたが、1月早めた4月中旬の開催でお願いさせていただいて、少々タイトにはなってきますが、5月1日までの間に、皆様に十分ご説明ができるような改めての場をセットさせていただくとともに、道路運送法の関係についても、同時並行という形をさせていただければなというご提案をさせていただきたいと思っております。以上です。

<松本会長> ありがとうございます。私のイメージでは、道路運送法に必要な修正は、書面で前もって送っていただいて、皆さんにご確認いただく。そして、並行して市の関与、位置付けを明確にして、4月の中旬ぐらいに会議を開催し、そこで承認いただいて、そして5月1日の運行を目指す。こんな感じでしょうか。鈴木さんこの内容でよろしいでしょうか。ちなみに、5月1日開始だと、いつまでに出せばよろしいでしょうか。

<鈴木委員> そうですね。2週間程度いただければ処理はできるかと思っております。

<松本会長> そうですか。じゃあ、いけますかね。事務局は、いかがでしょうか。

<事務局> その方向で事務局として、調整していきたいと思っております。

<松本会長> はい。ありがとうございます。では、そのような形で進めさせていただきたいと思っております。恐らくこの資料の修正等々はそんなに大変ではないと思っておりますが、市の関与どうするか、皆さんに納得いただけるような、そして今後も繋がっていきますので、その今後に対しても関係するということを理解しながら、その市の関与方法というものも明確にさせていただく必要がございますので、そこをしっかりと庁内でもご検討いただいて、次回には皆さんにご協議させていただきたいと思っております。

一応、交通空白地かどうかだけは、改めて皆さんにこの場でご承認いただきたいと思います。先ほどの資料4-5の内容に従った形で交通空白地ということですが、改めまして確認させていただきたいと思っておりますが、交通事業者である三重交通の内山さん、交通空白地域ということで、よろしいでしょうか。

<内山委員> そうですね。全てが網羅できてないということと、曜日運行になってい

るというような、そういった実生活、利用者の方のことを考えますと、やはり必要であると考えます。

<松本会長> わかりました。ありがとうございます。それから、タクシー協会は本日は欠席ですが、認めていただいているということで、よろしいでしょうか。

<事務局> はい。タクシー協会とは、協議を終え、承認をいただいております。

<松本会長> ありがとうございます。ということでございますので、皆様方としても、交通空白地ということで、承認するということで、よろしいでしょうか。

では、交通空白地ということで、承認されましたので、空白地有償運送は導入できる。ただ、その内容につきましては、次回ご提案いただきたいと思っております。ありがとうございます。

それでは、最後に事項5「令和3年度事業計画（案）及び予算（案）」について、事務局から説明をお願いします。

<事務局> それでは、事項5「令和3年度事業計画（案）及び予算（案）」についてご説明申し上げます。

初めに、令和3年度事業計画（案）についてご説明いたします。

【資料5-1】をご覧ください。令和3年度の主な方向性といたしましては、令和2年3月31日に策定した第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる各種事業の推進に努めるとともに、令和3年4月1日付けで実施する再編に伴い、新たに運行を開始する津市コミュニティバス路線、自主運行バス路線について、乗降調査や地域の意見等に基づき評価を行い、必要に応じて適宜、見直しを行っていきたいと考えています。

年間のスケジュールは資料に記載した表のとおりでございますが、表の上の方ですが、当協議会の会議につきましては、具体的な事業の進捗に合わせて、年4回の開催を予定しております。

先ほどご提案ありましたように、第1回目につきましては4月中旬頃に開催したいと思っております。

第2回は7月を予定しており、令和2年度における津市コミュニティバス等の利用状況報告、第2次津市地域公共交通網形成計画に掲げる施策の進捗状況について、第3回は12月を予定しており、令和3年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画に関する事業評価、また、津市コミュニティバス等の新ルートにおける乗降調査等や地域の意見に基づく評価、さらには令和3年度上半期の利用状況に基づき自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定を行いたいと考えています。

また、再編した後、運行の不具合や地域からの強い要望等があれば、必要に応じて津市コミュニティバス等の運行変更についてもご協議いただくこともあろうかと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

つづきまして、スケジュール中段の乗降調査につきまして、三重交通様が受託しているコミュニティバス路線及び自主運行バスにつきましては、年4回、それぞれ1週間ずつの乗降調査を業務委託により実施予定でございます。その他の路線につきましては、全運行日において乗降調査を実施いたします。

その下の段、津市コミュニティバスの運行に係る環境整備ですが、令和3年4月から運行するコミュニティバスのルート及び時刻表をG T F S化し、Google マップへの掲載を行うとともに、停留所に丸看板設置を実施することで、利用促進に繋げていきたいと考えております。

最後に利用促進活動につきまして、新型コロナウイルス感染症の状況により、変更または中止する場合がありますが、「バスの日の街頭啓発」、「みえ交通安全・環境フェスタ」、「津まつり」、「バスの乗り方教室」を予定しています。

続きまして、令和3年度予算（案）について御説明申し上げます。

【資料5-2】をご覧ください。

まず歳入予算からですが、1. 負担金、これは津市からの負担金となりますが、令和3年度は450万円を計上しております。昨年度から比較すると123万8千円の減額となっておりますが、減額の理由につきましては、歳出の委託料のところで説明いたします。

続きまして、歳出予算ですが、運営費としまして、1. 会議費は昨年度と同額の53万5千円を計上し、事務費としまして、17万7千円を計上し、前年度と比べて1千円の減額となります。

事業費としまして、3. 委託料につきましては、378万8千円の計上で前年度と比べて123万8千円の減額となります。

減額の理由としましては、令和2年度は令和3年4月からの再編による新たな運行に向け、利用促進の一環として停留所標識や運行変更周知チラシの作成業務委託などがあったことから委託料を多く計上しておりましたことから、これらの委託料の減額に伴って、123万8千円の減額となっております。このことから歳入におきましても、前年度と比べて123万8千円の減額となっております。

委託料の主な内容につきましては、乗降調査のほか先ほども申し上げました、令和3年4月から運行するコミュニティバスのルート及び時刻表をGTF S化し、Google マップへの掲載を行うための委託料及び丸看板作成業務委託料等となっています。

以上をもちまして、「事項5 令和3年度事業計画(案)及び予算(案)」についてのご説明とさせていただきます。

<松本会長> ありがとうございます。ただいまのご説明に対しまして、何か御質問、御意見等があれば頂戴したいと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいですかね。国の補正予算で、新型コロナウイルス対策等々がまた出てくるかもしれませんが、その時には、また利用促進ということで、例えば、利用券の配布だとか、その他も含めて検討はぜひお願いしたいと思います。これは、また別のことだと思いますので、お願いしたいと思います。それから、先ほどのお話のあった安全対策ですかね。安全対策については、ここには書かなくても結構ですが、支局からダウンロードして車両に掲示していただくだけでいいので、是非それは、先ほどしていただけるということでしたので、お願いしたいと思います。その他よろしいでしょうか。

無いようですので、事項5について、御承認いただいたものとして御異議はございませんか。

それでは、事項5について、御承認いただいたことを確認いたします。

以上で、本日の協議事項は終了となります。

それでは事務局に進行をお返しします。

<事務局> 松本会長、ありがとうございます。

委員の皆様には、長時間に渡り御議論いただきましてありがとうございました。これをもちまして令和2年度第4回津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。ありがとうございました。