

令和7年度第1回三重県地域公共交通協議会通常総会 議事要旨

第1号議案 令和6年度事業報告及び収支決算について

(事務局より、第1号議案資料に基づき説明。意見なし、承認された。)

第2号議案 令和7年度事業計画及び収支予算について

(事務局より、第2号議案資料に基づき説明。意見なし、承認された。)

第3号議案 規約の改正について

(事務局より、第3号議案資料に基づき説明。以下の質疑応答を経て、一部の内容について修正のうえ、後日、書面協議となった。)

(後日、事務局が修正案を作成の上、令和7年7月9日付で書面審議を行い、同23日に承認された。)

江川委員 新旧対照表3ページ目、旧規約第3条に記載されている(1)～(3)について、計画の評価と実施は重要であるため、引き続き記載が必要と思われる。削除をした理由があれば教えていただきたい。

第21条第4項について、特に定義もなく特定地域という文言が出てきている。おそらく、第21条別表3の地域を指していると思われるが、特定地域の定義をつける等して記載した方が、わかりやすいと感じた。

第21条の地域バス部会は専門バス部会にぶら下がっていると認識している。バス専門部会やバリアフリー化部会と同じように、地域バス部会で協議した事項をバス専門部会に報告するといった規定があった方がいいのではないか。

これは質問になるが、地域別ワーキンググループの機能を地域バス部会に移したという認識で間違いないか。

事務局 まず、地域別ワーキンググループについて、お見込みのとおりである。

第3条の計画の部分を削除した理由は、計画の策定、変更については協議会の目的そのものと整理したため、第3条からは削除した。

第21条第4項の特定地域という表現が分かりづらいというのはご指摘のとおりである。

また、地域バス部会の結果を親会のバス専門部会に報告する規定を追加した方がいいという意見をいただいた。これらいただいた意見について、修正が必要であれば、対応するので議論いただきたい。

松本副会長 第2条(1)に計画の作成及び実施等とあるので、等の中に計画の変更や事業の実施を読むのであれば、旧第3条(3)の内容は読めるか。計画の評価や計画の実施状況の調査については、どこかに読める形で残しておいた方がいいのではないか。

中村会長 事業の実施について、旧第3条(1)は第2条(1)で読めるが、旧第3条(2)、(3)については残しておいた方がいいのではないかと意見をいただいた。

事務局 旧第3条(2)、(3)の内容を第2条(2)に位置付けるのはいかがか。

荒木代理 第2条(1)の実施等に加えるのか、(2)のその他の所で読むのかどちらかになると思われるが、事務局案としては、その他に実施状況の調査、評価も含んでいるということによろしいか。

事務局 第2条(2)に新たに項目を起こして、調査、評価に関する項目を追加しようと考えている。

松本福会長 そもそも、計画のPDCAサイクルを回すことが重要。現状の第2条(1)にはPlanとDoしかない。CheckとActがない。策定、実施、評価、改善について記載されていれば、良いと思う。

事務局 修正したものを後日、書面協議という形で諮らせていただく。

第4号議案 三重県地域公共交通計画に基づく令和6年度取組評価について

(事務局より、第4号議案資料に基づき説明。以下のとおり質疑応答を経て、承認された。)

松本副会長 まさにPDCAを回していると感じた。取組の記載の順番について何か意味はあるか。

事務局 計画の施策ごとを取組の内容が記載されている。その順番に合わせている。

松本副会長 7ページ、2－3広域航路の維持・確保について、高速道路のSA・PA等で広報コンテンツを充実とあるが、なぜ高速道路なのか。

中村会長 伊勢湾フェリーの競合が高速道路になる。伊勢湾フェリーと高速道路どちらで行くのが安いのかといった広報をしていく内容だと思われる。

松本副会長 7ページ、熊野古道来訪時の二次交通の事業についてすごくいいと感じた。和歌山県と比べると三重県のインバウンド数が非常に少ないが、結局、アクセス手段がないことが原因である。回るためのいいルートがない。その辺り、どのような取組を実施しているのか。

事務局 県としては、東紀州振興課で取り組んでいる。昨年度から三重交通の協力のもと、特急南紀との接続を意識したアクセスバスを運行した。秋からは、タクシーで熊野古道登り口まで輸送する実証事業を実施予定である。

黒田委員 広域航路の維持・確保について、津エアポートラインで使用している船舶の1隻が故障した。その修繕に戸惑っているところである。製造から20年以上経過しているため、エンジンの部品がなく修繕が不可能とメーカーから通達を受けた。今は1隻で運行している状態である。故障した1隻と、もう1隻も同じ年の建造のため、エンジン不調があると、同じく修繕が不可能となる。次の新しい船の導入を津市の方と協議しているところであり、国の方にも要望している。県にも何か手を差し伸べていただければと思い意見した。

松本副会長 三重県から中部国際空港をつなぐ唯一の航路なので、船が動かなくなってしまうというのはあってはならないと思う。国も含めた形で何らかの検討は当然するべきだと思う。2ページ目に記載のある通り、離島航路には老朽化船舶代替建造に対する補助金の制度はあるが、そうでない航路については、そういった補助はないという認識でよろしいか。

事務局 本件については、担当所管外になるため詳細な回答ができない。持ち帰って状況を確認する。

松本副会長 所管が違うということは了解した。他の部署でも結構なので、航路が維持されることはすごく重要。式年遷宮の準備が始まっているなか、空港からの航路がないというのは大きな機会損失になる。ぜひ、県として考えていただければと思う。

第5号議案 三重県地域公共交通計画の改正について

(事務局より、第5号議案資料に基づき説明。路線バス運行状況、昨年度からの変更内容について、三重交通増田委員より説明。以下のとおり、質疑応答を経て承認された。)

松本副会長 コロナ特例について、何年までなのか。

事務局 輸送量の要件緩和について、来年度までであると国交省から事務連絡を受けている。

中部運輸局
旅客第一
課(随行) コロナ特例の要件緩和について説明する。幹線の補助要件の中に、計画輸送量と実績輸送量の2つの要件がある。今回の特例でこの2つの要件が緩和されている。計画輸送量について15人以上ないと補助が受けられないと要綱で定められているが、今年度は5人以上であれば、補助を受けられる。来年は10人以上と要件が厳しくなる予定。再来年度以降については、まだ不明。実績輸送量の緩和については令和4年度、5年度が緩和されている。要綱では、直近3事業年度、今回であれば、4年度、5年度、6年度のうち2年度連続で実績輸送量が15人を下回っていないというのが、条件になる。4年度、5年度が緩和されているので、今年度、令和8年度計画については補助を受けられるということになる。令和9年度計画については、5年度、6年度、7年度のうち、2年度連続で実績輸送量を下回っていたら補助を受けられないということになる。6、7年度で実績輸送量が15人下回っていると、計画輸送量で条件を満たしていても補助を受けられないということになる。来年度、補助の条件が厳しくなるので、それを踏まえて検討いただきたい。

松本副会長 県から各市町へどこが厳しい状況なのかということをしっかり伝えていただくことが重要。

- 事務局 地域別ワーキンググループにおいて、幹線の状況について全市町に共有していく。この夏から調整が済み次第、順次実施していく。
- 松本副会長 ワーキンググループでの共有も重要だが、地域の方に知っていただく必要がある。地域公共交通会議の場で幹線の補助が落ちると、支線も補助が落ちるという共通認識を地域の方々に持っていただくことが必要。
- 事務局 今後、各市町の協議会の場で最新の情報を共有していく。

報告第1号 令和5・6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

（事務局より、令和5・6年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価の資料に基づき説明。）

- 小中副会長 二次評価にも記載されているが、県の公共交通計画、各市町の公共交通計画があまり連携されておらず、バラバラに作られていることが見られている。県の計画について、各市町が連携して取組を行っていくことで、効果が増大する。そういった点をご留意いただきたい。
- 松本副会長 二次評価を受けて、今回の計画に改めて記載した事項はあるか。
- 事務局 具体的な記載はない。
- 松本副会長 二次評価を受けて、県の計画を改善していくというのが趣旨であるので、次年度以降はそうしていただきたい。実質的には、各市町の協議会で結果を報告いただくとともに、幹線の状況を共有いただきたい。
- 第4号議案の取組評価について、よくまとまっている。これも各自治体に情報共有いただくことで、県の役割も果たせて、県と各市町の取組の連携もできるので、ぜひお願いしたい。
- 事務局 計画の評価の資料についても各市町へ共有していく。

以上