

審議会等の会議結果報告

1. 会 議 名	令和5年度第2回松阪地域定住自立圏共生ビジョン懇談会
2. 開 催 日 時	令和5年11月9日（木） 午後2時00分から（終了予定は午後4時00分）
3. 開 催 場 所	松阪市役所 議会棟 第3・4委員会室
4. 出席者氏名	委員：深井委員、三浦委員、福本委員、川口委員、渡邊委員、成岡委員、山下委員、小笠原委員、阪井委員、坂東委員 事務局 藤木企画振興部長、川上経営企画課長、小川政策経営担当主幹、西山政策経営係長、長井政策経営係員、明和町まちづくり戦略課職員、多気町企画調整課職員、大台町企画課職員
5. 公開及び非公開	公開
6. 傍 聴 者 数	1人（内、報道関係1社）
7. 担 当	松阪市企画振興部 経営企画課 TEL 0598-53-4319 FAX 0598-22-1377 e-mail kei.div@city.matsusaka.mie.jp

・議事録は別紙のとおり

令和 5 年度第 2 回松阪地域定住自立圏共生ビジョン懇談会

日 時 令和 5 年 11 月 9 日（木曜日）14 時 00 分～16 時 00 分

場 所 松阪市役所 議会棟 2 階 第 3・第 4 委員会室

出席者 深井委員、三浦委員、福本委員、川口委員、渡邊委員、成岡委員、山下委員、小笠原委員、阪井委員、坂東委員

事務局 藤木企画振興部長、川上経営企課長、小川政策経営担当主幹、西山政策経営係長、長井政策経営係員、多気町企画調整課職員、大台町企画課職員

傍聴者 1 人（内報道 1 人）

事 項

1. 協議事項

(1) 将来を見据えて供給が難しくなるようなサービスについて

①公共サービスの提供について

②窓口サービスの提供について

2. その他

【議事録】

（14 時 00 分開始）

事務局）

ただ今から、令和 5 年度第 2 回松阪地域定住自立圏共生ビジョン懇談会を開催させていただきます。本日はお忙しいところ、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。それではまず始めに、お配りさせていただいております本日の資料の確認をお願いします。

・ 事項書

・ 資料 1 前回懇談会で出た意見について

・ 資料 2 公共交通の提供について（各市町分）

・ 資料 3 窓口サービスの提供について（各市町分）

皆さまお手元におそろいでしょうか。もし、不足がございましたらお申し出をお願いいたします。

この会議は原則公開するものとして、会議録作成のために、会議の状況を、録音させていただきますのであらかじめご了承ください。

本日は平岡委員、岡本委員、酒井委員、佐々木委員より欠席のご連絡をいただいております。

す。

設置要綱 6 条の規定の委員の半数以上の出席を満たしておりますので、松阪地域定住自立圏共生ビジョン懇談会を開催させていただきます。

では、これより議事に入りたいと思います。設置要綱第 6 条の規定に基づき、この後の進行については、深井会長にお願いをさせていただきます。

会長)

改めまして皆さんこんにちは。本日もよろしくお願いします。

それではまず協議事項に入る前に、前回出た質問に対して事務局から報告いただこうと思います。

事務局)

失礼いたします。

前回のビジョン懇談会において、地域公共交通網形成促進事業および地域づくり団体サポート事業について質問をいただいておりますので、ご報告させていただきます。

お手元の資料 1 をご覧いただけますか。

①「でん多」運行時間拡大により、本当に松阪市域にある停留所の利用者数が R3 の 111 人から R4 の 301 人の約 3 倍に増えたのか。繋がりのある具体的な理由。ですが、参考までに下の表に H30 から R4 までの各 4 つの停留所の利用者集について掲載させていただいております。また、こちらの数字なのですが、停留所から乗車された方の延べ人数となっております。

「でん多」自体の利用者数が増加していることも関係しているとは思われますが、他の停留所でも R3 から R4 にかけては利用者数が増加となっております。

要因としては、これまで多気町民しか乗車できなかったものが松阪市民も乗車できるようになったこと、土日にも利用できることが浸透してきたものではないかと考えられます。

そのため、運行時間の拡大のみによる利用者数の増加とは言い切れないと思われま

す。続きまして、②の実績には松阪市域のみ運行のコミュニティバスの利用者数は入っていないということでしょうか。ということに関しては、入っておりません。

③番目の団体サポート事業はどうして広域という概念で挙げられているのか、また松阪市外の団体はサポートしているのか。という項目に関しましては、

平成 26 年度まで実施されていた「美し国おこし・三重」事業に対し、圏域市町（松阪市、明和町、多気町、大台町）の登録グループへの継続的な支援が「地域づくり団体サポート事業」となっており、平成 27 年度から実施されています。

「げんきアップ松阪」は団体サポート事業で登録されているグループの総称で、平成 27 年度からは、圏域市町で登録のあった団体間（自治体職員含む）での交流会の実施を主としていました。交流会等の実施により、つながり創成という形でのサポート、市内を越え

た広い交流の場の提供を目的としています。

参考までに元気アップ松阪の登録条件といたしまして、申請時点において18歳以上の者（高校生を除く。）が2人以上参画する団体であること、構成員（代表者を含む。）のうち、松阪市在住者・在勤者、在学者50%以上であること。活動エリアの要件として、団体の活動拠点が松阪市内にあること、団体の重たる活動エリアが松阪市内にあることを条件としております。以上でございます。

会長)

何か質問はございますか。《特になし。》

それでは事項書に基づいて進めていきたいと思います。

事前に各市町において、今後高齢化社会・人口減少というものを見据えた時に、サービス供給上不安なことはないのか、そういったことを挙げてほしいとお願いしました。

医療や福祉に関しても一応挙げたのですが、今回準備ができなかったということで、また改めて準備ができたらと思っています。

今回準備ができている公共交通の提供の問題と窓口サービス・行政サービスの供給状況についてピックアップしてそれぞれ各市町の状況や考えをお聞かせいただこうと思います。

それでは初めに、公共交通の提供について各市町の取組状況や課題について報告いただこうと思います。まず松阪市からお願いします。

事務局)

それでは松阪市内の公共交通の概要と課題について説明させていただきます。

本日A2版カラー刷りの公共交通全体の路線図をお配りさせていただいております。

松阪市の公共交通の中心は、民間企業から提供いただいております鉄道・バス・タクシーです。

鉄道の方は近鉄とJRが走っておりまして、バスは大きく3つに分類しております。一つ目は三重交通の路線バスで、国道42号線、166号線など、松阪駅を中心に放射線状に伸びておりまして、主な利用目的といたしましては高校生の通学手段となっております。

二つ目としましては、地図の左上にあります、松阪駅から市街地を循環するような市街地循環線、松阪駅とアドバンスモールを結んでいる幸中央線、あるいは松阪駅と三雲地区を結んでいる三雲松阪線、大口港と結んでいる大口線の鈴の音バスがあります。

これは松阪市が運行させていただいております。市街地や商業施設、あるいは総合病院を結ぶような形で運行しておりまして、沿線事業者さんから協賛金をいただきながら運行しています。

三つ目が、路線バスや鈴の音バスでは地域全体をカバーすることができないということで、路線バスを補完するような形でコミュニティバスを運行しております。

松阪市では、地域に協賛金をご負担いただきながら、地域内の移動を支援する形で運行し、地域内の移動手段の維持・確保に努めております。

タクシーにつきましては、市街地を中心に運行されていますが、飯南・飯高地区には営業所がなく、タクシーの利用がしづらい状況となっております。

具体的に、今松阪市として取り組んでいる事業といたしましては、人口減少や少子高齢化の進展が顕著である飯高管内をデマンド型の乗合タクシー等を導入することによって、地域内の公共交通機関での移動を促進しつつ、既存の路線バスの利用促進を図っていかうと令和 6 年 4 月に向けて準備をしています。

課題としましては、タクシーを除く公共交通機関の人口カバー率が現在は 70%程度に留まっているという点と、ある意味松阪市の公共交通の基軸である路線バスの利用者数が減少してきており、今は高校生の利用がすごく多いのですが、それだけでは賄いきれず今後、事業縮小や路線が廃止されることが危惧されるような状態に近づきつつあることが課題となっております。また、タクシーにつきましても市内を運行する車両数が徐々に減ってきている状況にあると認識しております。以上です。

会長)

ありがとうございました。何か質問等ありますでしょうか。

先程言われましたとおり、将来という考え方でいくので、今松阪に住まれている方で周辺のことや交通問題などで感じられていることがありましたらお願いします。

委員)

コミュニティバスの本数はどのぐらいですか。

事務局)

基本的には 1 台の車両で 1 人の運転手で賄える程度になっています。基本的に移動手段の支援として考えているので、平日で 1 日 3 便から 5 便程度。市内だと 5 便程度ですが、飯高の奥に行くと距離があるので 3 往復しか確保できないこともあります。

委員)

協賛金という話がありましたが、金額はいくらですか。

事務局)

基本的には一戸あたり年間 800 円頂戴しております。

委員)

自治会単位では集めるのではないのですか。

事務局)

自治会単位というか、住民自治協議会単位で集めていただきます。

委員)

飯高地域は高齢化率が市内で一番高く、病院に行くとしても、やはりサービスがないと行けないという実情があります。

福祉のサービスで賄うには、福祉有償運送も事業所さんの収益が上がらないので撤退していき、残っている事業所さんも職員が高齢化してきて職員数も減ってきています。ニーズはあるけど、対応できない。やればやるほど事業が赤字というところでの歪みがあります。

来年度からデマンドバスという形を取っていただけることで、地域の方もその話を聞いてすごく期待されているところです。

今までのバスの路線だで行きたいところに繋ぐバスの本線がないとか、行ったら行ったで帰りの便がないというような問題もありました。

なるべく離れて住んでいる子どもたちにも迷惑をかけず自分たちの力で行けるときは行きたい。でもやっぱり誰かに頼むとなったとしても周りも高齢者であったりする。家族からもよその人を車に乗せて行って事故をしたらいけないので、絶対人に乗せてはいけなと言われ、運転できる人も止められてしまう。このように地域の繋がりもあるが、なかなか難しい部分もあります。

今度バスの停留所の数もかなり増やしていただけるという話を聞かせていただいています。自分たちでバス停までいけない方もたくさんいるので、今回の計画の中で停留所を細かくし、なるべく自分たちの力で近くまで行けて、バスに乗って活用ができるということを期待されている方もたくさんいらっしゃいました。

そういった形で自分たちの自己実現もそうですし、買い物に行けるとか、医療も人の手を借りずなるべく周りに迷惑をかけないようにという高齢者の方の思いということも実現していただけるといいのかなと思って聞かせていただいています。ありがとうございます。

会長)

他、いかがでしょうか。

委員)

デマンドバスというものはどういうものなのですか。

事務局)

いろいろな形態がありますが、今回飯高管内で導入しようとしているものは、路線バスは時間・ルートが決まっていますが、そうではなくて予約が被らなかつたら直接目的地まで行くことができます。

デマンド交通の中でも、タクシーのように自宅から直接目的地まで運ぶようなこともあるのですが、今回導入させていただくのはちょっと分けた形で、停留所は停留所だけの予約があった時に運行する形になっていまして、飯高管内では基本的に地域にある集会所であるとか、ゴミ集積所なんかをバス停に設定させていただいています。なので、管内でも 200 ぐらいのバス停を設ける形になると思います。

ゴミ集積所については、皆さん生活する中でゴミが出てきて、ゴミステーションまではゴミを自分たちで運んでいただいているということがありますので、ゴミステーションまでは歩いていただきたいということを含めてバス停を細かく設定しています。

デマンド交通はいろいろな種類があるので、なかなか一つのことで話しづらいところではありますが、予約があった場合に運行するということです。

会長)

他いかがですか。いくつかお聞きたいことがあります。一つは、松阪とかこのあたりだと近鉄線は多分止まることはないと思います。ただ、今おっしゃったように路線バスは止まる可能性は 0 じゃないと思っています。

そのあたり民間のバス会社とも協議されているのでしょうか。三重県ではない他の地域の行政では、突然打ち切られたという話もあります。

事務局)

やはり路線バスというのは、民間事業者から提供いただいているサービスなので、そこに対して直接お願いするとか、支援することはなかなか難しいです。

松阪市から多気町とか大台町に地域を跨いでいるような、飯高もそうですけども、この路線は国から補助金をいただいています。

赤字分の約半分位を国と県が補助しているのですが、残りの半分は三重交通さんが一部の黒字路線や、高速バスの利益分を充てる形で負担しています。善意で残していただいている部分がすごく多いです。

しかも、松阪市内に残っている路線は基本的に高校生の通学に使いたい路線等になっているということも含めて三重交通さんも慎重に検討はしていただいています。運転手も高齢化してきていますので、便数が減少していく可能性もあります。

松阪市としては、基本的には対話は続けていますが、今回 11 月 19 日に路線バスが運賃無料デーを実施するという形で三重交通さんの利用促進を同じように一緒に取り組んでいくことで路線を継続していただく。話し合いではないですが、取組をしています。

会長)

おそらく今の交通政策の中心は、まず民間の路線バスが中核にあって、そこから先を繋ぐためにコミュニティバスであったりデマンドバスであったり計画する形になっているので、

中核部分である民間の路線バスが切られてしまうと全体が崩れてしまうと感じました。

もう一つ、地域福祉関係とか福祉分野、そういった部署との連携。つまり、どのくらいニーズを拾った形で、検討されているのか伺いたいです。

事務局)

実際、公共交通と福祉の連携というのは、当然検討していくべきだと思います。

去年ぐらいから話し合いを持ち始めたところで、これから検討していく形になるかと思っています。

実際具体的にどうしていくかというところで膝を突き合わせて話をしている段階までは至っていません。

会長)

他の地域で調査をしていると、今現在は現役世代と同居ないし、近くに住んでいるので買い物する時等には乗せていってもらっているから困らないとアンケートで回答してきます。

でも、そのあとヒアリングに行くと話を聞いていると、本当は少し離れたところに住んでいる友達に会いたい。でも、足がないので仕事を持っている家族に頼むことを心苦しくて我慢していると話されたりします。これは逆に福祉分野からだ社会関係資本断絶ですね。

そうすると、健康寿命が悪くなってますます福祉費用がかかる可能性があって、これから高齢化が進んでくることによって、そのあたりの視点が公共交通を考えると必要になってくるのではないかと。そのことを実態で把握できたらなと思うところがあります。

もう一つ、公共交通については福祉だけではなく観光の観点からはどのような計画を立てられていますか。

事務局)

観光目線でいくと、すごく難しいところがあります。

基本的には松阪市の観光施設というものは、駅周辺に集約されています。歴史的なものもそうですし、どちらかというと言歩きを楽しんでいただきたいところが多く、実際公共交通で観光施設に行くという需要はすごく少ないです。

飯高でもあるのですが、やはり数でいくとすごく少ないので、そこを提供するとなるとなかなか難しい。観光施策として公共交通を組み立てるのがなかなか難しいと感じています。

会長)

この懇談会は1市3町の連携ですが、公共交通だと一つ大きなのは観光かと思います。

結局今おっしゃったように、松阪市独自の立場でいくと、おそらく駅前近辺の周遊を目的とした観光でいくのですが、このあたり、大台町とか多気町などにとってはやはり中心駅で

ある松阪駅に人が降りて、そこからある程度自分の市町に関係人口が増えるというのは望ましい。その一つの資源が観光だと思います。

そのあたりの観点から何か議論をされたことはありますか。

事務局)

公共交通の担当部局でお話ししていることはありません。

委員)

市も観光の部門では観光の広域連携みたいな会議があって、るるぶを広域で発行していると思います。

公共交通でいろいろ結ぶというのは、松阪市だけではなくて明和町や多気町と連携して皆さんに周ってもらうという意味で言えば、繋ぐという意味での公共交通もある意味考えられるものだと思います。

例えば、松阪駅からでも松浦武四郎記念館に行くのも郊外なので行きにくいというのがあります。

観光面で松阪市のこのエリアだけで考えるというよりも、広域でいろいろ連携して考えるという観点にはなっているので、そういう意味では観光施策と一緒に一体で将来考えていくのもいいと思います。

会長)

同じような視点でもう一つ聞きたいのが、公共交通の物流の部分です。

飯南とか飯高など県内でも買い物とか問題になっていっている中で、物流がどうなっているか、例えば松阪市であつたら市内でこれから課題を捉えて整備していこうとしているとか、そのあたりは何か議論されていますか。

事務局)

飯高を再編するにあたって地域の声を聞くと、移動販売が結構入って来たりしています。

また、高齢者単独でもご家族がインターネットで食材などを注文して送ったり、意外と日用品や食料品が届いているという実態もあるので、基本的にはある程度、お出かけするのもすごく大事なのですが、マイカーだけでなく、何回かに1回は自動販売とか通販とかを利用して提供を受けることによって、高齢者の生活を支援していく仕組みを作っていく必要はあるのかなという議論はしています。

会長)

これも他の機会があってヒアリングしたことがありますが、それで分かってきた重要なことの一つは、採算が取れなかったら移動販売は行かないということです。

地域の方はあそこまで来てよとか、うちまで来てよとか言うのですが移動販売をやっている人にヒアリングをしていると、赤字になるなら行けないと言われていました。

また、将来的に人口減少を想定すると、恐らく宅配サービスが縮小すると言われていました。

民間ではサービスをカバーしきれなくなってくるのではないかとされており、そのあたりを視野に入れて今後のことを考えると、物流も視野に入れていかないといけないのかなと思います。

単に生活の足としての交通としてだけだと採算が合わないと思います。

やはりうまくやろうとしたら、観光や物流と絡めるなど、同じ移動の中でいかに収益性を上げるかを考え直すことになると思います。

そのあたりを工夫されているのか、視野に入っているのかなと感じてお聞きしました。

事務局)

物流の話なのですが、今年の 8 月 4 日からマックスバリュさんが松阪市内で移動販売を行っておりまして、曜日によって何拠点か回る形になるのですが、月曜日には中川地区と阿坂地区、火曜日は豊地地区、木曜日は中郷・嬉野宇気郷地区、金曜日は豊田・中原地区というようなコースで販売しております。買い物がなかなか自分で出かけられない方が利用いただいて、結構評判が良いという話は聞いております。

委員)

セブンイレブンさんという話も聞きました。

事務局)

セブンイレブンさんはちょっと地区が違いまして、マックスバリュさんは地区をエリアという形で移動販売しています。

会長)

注文販売ではなくて移動販売ですか。

事務局)

そうです。軽トラックに 500 種類ぐらいのものを乗せて移動販売しております。1 回に 14 から 17 か所回る場所が決まっており、そこへ軽トラックが行って待っているという形です。

会長)

いかがでしょうか。何か他にありますか。

委員)

身近な話で恐縮ですが、地域で高齢の方とお友達になりまして、その方からよく遊びに来てって言われます。遊びに行くと、どこかへ連れて行ってほしいという話があります。

その方は、別に身体が悪いわけではなく今まで稼働していたのに運転免許を返納した途端に一気に自分で動けなくなったという大きな苦しみを持ってみえます。なぜバスに乗らないのってお話しをした時に、乗り方を知らないとおっしゃいました。

若い時からこの地域ではずっと車が1人1台当たり前の世代で、これまでバスに乗る機会がなかった。だからこの歳になって何か新しいことをしようというモチベーションが上がらないのではないかなと思います。

新しい交通網や色々なものが導入されたとしても、あるいは路線バスも長い間ずっと頑張って供給してくれているのだと思うのですが、乗り方がわからない、乗ったことがないから抵抗があるため、乗るための一歩が踏み出せない方も多いのではないかなと思います。

乗り方は誰かが最初と一緒にやってみないと理解が難しいと思います。

そのような支援があるかと思って探してみたのですが、全然ありませんでした。何かそういうサポートが検討してもらえるといいのではないかなと思いました。

これは障がい者の方にも共通して言えると思います。

事務局)

そうですね。バスはすごく乗りにくいですね。当然出入り口がありますが、後ろが入り口の場合もありますし、前が入り口の場合もあります。バスによって違うので、乗る抵抗がある方が見えるのは当然把握しております。その辺も含めまして、今回無料デーを設定することで、そこで体験して乗っていただくことで感じていただく。

運賃については、バスはやはり基本的に距離が長くなれば運賃は高くなります。自動車に乗ってみえる方からすると、バスはすごく高く感じるし、タクシーでももっと高く感じるかもしれませんが、やはり人が移動するということは、それぐらいお金がかかります。理想で、電車ぐらい利用していただければ運賃も安くなってきますけど、どうしてもバスだと乗ったとしても30人から50人ぐらいです。

そうすると、それぐらいの人だけを運ぼうとすると、運賃もかかります。

移動するということは、どうしてもお金がかかることをご理解いただきたいと思います。

会長)

他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

委員)

先ほど会長がおっしゃられたように、介護予防的な観点から飯高のデマンドバスの活用の仕方というところで、利用しないと右肩下がりで廃止になってしまわないように考えて

いくと、私は福祉の分野で仕事をしていますが、どこの集会所で介護予防教室をしましょうとなったとしてもそこまでの移動手段がないから行けないという方が結構多いです。

誰かに乗せてもらわないと行けない。でも乗せてもらうように頼むと頼まれた人の都合にも気を使わないといけないという問題もあります。

介護予防教室を行ううえでも、本来介護予防で教室へ出てきてほしい人たちにも皆さんで行くような企画の仕方ができていけば利用率や稼働率も上がってバスの活用にもなり、加えて介護予防で高齢者が元気で、地域で過ごせるというところに持っていけたらいいなというのを現場の職員とも話をしていたところです。

私自身も飯高の一番奥で生活していますが、運転免許を持っている間ずっと車で移動しているので、うちの子どもたちですらバスの乗り方を知りません。

学校まではスクールバスで移動していますし、部活で遠征や練習試合といっても保護者が車を手配してみんなが交代で運転して行くとか、公共交通を使ったことがないので、バスも電車も乗り方を知りません。

子どもたちも、お友達のところへ行くのも親が送るのが当たり前の生活をしていますが、そういったところでバスに乗って行ってみるとか、そういう社会勉強みたいなのところも繋いでいけたらなというのをうちの福祉でも話していました。

会長)

私もバスや電車の乗り方を知らない方が結構いらっしゃることに驚きました。

私は大阪に生まれたので、マイカーを持っているほうがお金がかかるので持たないという状況でした。たまにどうしても電車やバスで行けないところにはタクシーで行ったほうが安いというところでした。

三重県に来て学生と話してもバスの乗り方を知らない学生が結構いて驚いてしまいます。他に何かありますか。

委員)

私は飯高で移住促進の活動等やっています。我が子と暮らしているときはバスはいらなくなるのですが、初めてこの地域に来たという方は、都会から来る人が多いので、やはり車はあるけどあまり使ったことがないなどバスを活用してもらっている件も何回もあります。

また、小学校の人を呼び込むことをして、小規模特認校制度を使って4月から松阪の人口の多いところから小学生が来てくれているのですが、保護者がずっと送り迎えしてくれていたのを最近その子がバス通学に変えました。

何をするにしても、公共交通があるかないかで可能性は全然違ってくるというのを感じています。

採算という点では、希望があるとすればインバウンド観光です。

お客さんで、車に乗りたくないという人も結構いて地球温暖化とか気にして見える方

はわざわざバスを選ぶ人もいます。

松阪市にも来るけど、大台町ですとか、他の自治体にも地球に優しい外国の人を呼ぶという動きがあれば、赤字だけではなくなるかなと思います。

外国の人に使いやすいように、ここから乗れますよとか何か情報を出すなど、概要的なものがあれば、動きを見て行くことができるのかなということはありませんでした。

事務局)

今回飯高の見直しにあたって、行政が提供するコミュニティ交通というものは、政策的な考え方で何とかできるのですが、やはり民間の路線バスというのは民間事業者なので、いつ切られるかわかりません。今も路線バスが走っているのでもやはりそれだけでも維持されるよう地域の方は時々使っていただきたいと思います。

昔、私たちの世代だと飯高西の生徒たちで高校から下宿していた子が結構いました。

でも今の飯高のほとんどの子が自宅から通ってみえるので、そうすると朝路線バスがないと通学できなくなってしまいます。

学識経験者の方の話を聞くと、高校生が通学できなくなった地域で下宿等外に出ていってしまうとやっぱり地域に戻ってこない。そうすると地域の衰退が早まるという話がありました。

やはり高校生たちに残っていただくためにも、皆さん車で移動されてみえますが、時々で結構です。路線バスを利用していただきたいと思います。

インバウンドに関しては、民間業者に聞き取りをすると、三重交通さんなんかはそれほどインバウンドで利用が増えているということはないのですが、タクシー事業者さんなんか聞くと、やはり円の価値が下がっていますので、例えばラグジュアリー仕様の大きなハイエース等を貸し切って、伊勢方面であるとか VISON を周ってというのは重要かと思います。

会長)

時間がだいぶ経ちましたので次に行きたいと思いますが、今議論でも出てきているように、福祉分野や観光分野とか、もっと連携すると掘り起こすことができるのではないかなと。

何か他の事業ともっと繋がるというところとできることがあるのではないかと思います。

予測ですが、公共交通の協議をされていると、住民自治協議会と話し合うことが多いと思います。そうするとどうしても買い物等がメインになってくると思います。

それはそれで当然大事なのですが、何か政策として他と繋げて維持するというような考え方がこれまであったのでしょうか。また、逆にそれがなかなか難しいということがあったら何か理由があるのでしょうか。

事務局)

これまでというか、今までの松阪市の公共施策に関する考え方というのは、基本は民間事業者が提供する路線バス・タクシーです。行政としてコミュニティバスを運行しておりますが、あくまで移動手段の支援という考え方になっております。

支援という形なので、コミュニティバスは土日運行しておりませんし、平日だけの運行となり、便数も確かに少ないです。3～5 便ぐらいなので、運転免許を返納して移動手段を車から公共交通に変えようというものでは決してありません。なので、会長が言われている方向性と若干違うところがまずあって、公共交通担当だけではなく、市全体のこれからの方向性がどう変わってくるかによって変わってくるのかなと担当としては思っています。

会長)

ありがとうございます。

委員)

実は 40 年前に県で交通施策を担当する中で、地域公共交通バスというものもありました。

この頃バスの補助制度というものもあったのですが、中小のバス事業者が乱立してしまっていて、集約させようという補助金がメインでありました。

三重県の場合はほとんど三重交通さんに集約されていまして、補助金を使って本来の目的である集約化を図ろうという政策はなかったのですが、熊野などの不採算路線が出てきて、それが問題になってきました。ここに路線図や乗り物マップがありますが、松阪市は商工政策課で担当してみえ、多気町は企画調整課で担当してみえる。

名古屋大学の加藤先生という地域公共交通の先生がいらっしゃいますが、多気町の協議会の委員をしていただいています。その時、加藤先生から大絶賛していただいたのが、その時の担当課が健康福祉課、健康部門で、つまり老人や障がい者や子供たちとのことを一番よくわかっているところが担当していました。

これはいいということで、評価していただいたのですが、そのあとまた担当課が企画になったということで、それも一つの考え方であるかと思います。

会長)

これで松阪市の報告は終わろうと思いますがよろしいでしょうか。それでは、次に多気町の方ご報告いただけますでしょうか。

事務局（多気町）

乗り物マップを見ていただきながら多気町の公共交通の施策についてお話をさせていただきます。

多気町にはまず JR 紀勢本線・参宮線が走っておりまして、次に三重交通さんが走っております。あと地図右の下河田から一番端の波多瀬というところにあります、元丈の館という

ところまで町営バスが1本通っております。

そのほか、各地域乗降場所で約100か所あるデマンドタクシーの「でん多」というものを利用していただいている状況となります。

「でん多」の乗降場所につきましては、各居住地の住まわれている半径約50m以内には乗降場所があるように設置されておりますので、ある程度は全域カバーできているものと思っております。

利用者の内訳をご説明させていただきたいと思います。町営バス利用状況を参照していただきたいのですが、直近5年間の利用状況を載せており、町営バス・「でん多」とともに年間1万人ほどご利用いただいております。

令和元年度から令和3年度までは幹線バスの利用者が多かったのですが、昨年度から「でん多」と幹線バスの利用者数が逆転いたしまして、現在も路線バスよりも「でん多」の利用者が多いという状況になっております。

次に課題についても簡単に申し上げたいと思います。

先ほど松阪市の担当者からも課題等申し上げられたと思いますが、特に共通した課題が多いです。

この表からわかるように、やはりバスの利用者が年々減っており、「でん多」の方が利用されており、今後バスの利用者をどのように戻していくかが一つの課題になると思います。

さらに、「でん多」につきましては、年々利用者数は伸びていますが、やはり高齢化とともにバス停まで歩いていくことが難しいという声を聞くことがあります。

タクシーではないので、ドア to ドアという形は難しいですが、なるべく地域住民の方々の乗り降りしやすいところに乗降場所を設けるなど、改善していきたいと思っております。

バス・「でん多」ともに言えることなのですが、地方の田舎のほうになっていくと、1人1台の車で移動されている方が多いのでどうしても日常生活で公共交通を利用するという感覚がありません。年配の方ですと、なかなか運転免許返納まで至らずご自身で行かれることが多いです。また、子どもたちに公共交通が身近で便利なものということをバスの乗り方等を広報しながら周知していくことも重要かと考えております。

簡単ですが、多気町の公共交通政策は以上となります。

会長)

「でん多」は1路線1台ですか？

事務局（多気町）

「でん多」は多気地域・勢和地域と2つの地域に分かれており、各地域ごとに1台です。

会長)

ありがとうございます。何かご質問等ありますか。

委員)

多気町のタクシー会社はマップに掲載されている事業者さんの数あるのですか。

事務局（多気町）

いえ、多気町にはタクシーの会社自体はありませんもので、市外のタクシー会社さんに来ていただいています。

委員)

では「でん多」を入れるときもそんなに抵抗とかはなかったわけですね。

事務局（多気町）

そうですね。逆に多気町にはタクシー会社がなかったので、やむを得ず市外のタクシー会社さんに委託しているという状況です。

会長)

「でん多」はタクシー会社へ委託ですか。

事務局（多気町）

近鉄タクシーさんへ委託しております。

会長)

他はいかがでしょうか。

委員)

私は多気町民で民泊事業などをしています。イベントをするとすごくたくさんの方が来てくださるのですが、「でん多」がすごく便利で、全然予約が取れません。

土日だと前日の朝一番に連絡しても予約が取れないぐらい人気になっているなという印象を住民として感じるぐらいです。

予約が取りづらいというのがなぜか感じていたのですが、2台体制で運行しているということで、納得しました。

事務局（多気町）

2台体制ですが、応援には入ることができるので、そもそも近鉄タクシーさんで保有しているタクシーの台数に限りがあり、拡張で事業があったとしてもなかなか車を回すことができないことがあります。

そのあたりは迷惑をかけているのかなと思います。朝夕、などは皆様が移動される時なので、予約を取りづらいと聞いております。

委員)

こんなに人気で、すごく便利なサービスがあって、もっと潜在ニーズがある。「でん多」があるという理由で運転免許を返納された高齢者の方がみえるぐらい、「でん多」が浸透してきたと肌で感じているところです。また、運賃も1区間で300円とすごく安いです。勢和地域から多気地域まで600円で行ける現状で、ずっと続いてほしいと心配になってしまうぐらいニーズがあると思います。

もう一つ言うと、「でん多」にはところまで行けなくて乗れない高齢者の方も見えます。

介護サービスを使っている方や大きい道路を渡れないような方に対して介護タクシーもありますが、「でん多」と比べたら全然金額が違ってきます。

このようなところでも、本当に必要な方が移動できない現状もあるのかなと多気町民としては感じているところです。

そのあたり介護タクシーとの連携を考えて見るとかはいかがでしょうか。

事務局（多気町）

介護タクシーは利用者が限られています。「でん多」はあくまでも介護保険の利用者以外も使えるので、ある程度棲み分けはしていかないといけないのかなと考えています。

会長)

「でん多」というのはこのマップにある、決まったエリアだけしか使えないというわけではなくて、多気町内であれば決まった停留所を使えるということですか。

事務局（多気町）

そうです。多気町内であれば、停留所があるところであればどこでも使えます。

ただ、先ほどもおっしゃられた通り1地域で回ってもらうのであれば、300円ですが、多気地域・勢和地域で地域を跨いだ場合には料金は300円、300円で合計600円になります。

会長)

三交バスさんとかは何も言わないのですか。

事務局（多気町）

三交バスさんと走っている場所が違っており、42号線の方の幹線を走ってもらっています。射和とか小片野とか、そちらの方に「でん多」が4か所乗り入れているので、逆に松阪地域のほうから三交バスを利用されて、そこから地域に帰っていくために「でん多」を利用

されている方もいらっしゃいます。お互いに協力し合ってではないですが、業者さんで繋いでサービス提供できているのではないのかなと考えています。

会長)

ちょうどうまく棲み分けができていそうですね。

事務局（多気町）

そうですね。むしろ幹線のほうに「でん多」を繋いでいきたいという思いがあるので、そこから松阪方面へ行っていただき、それで JR 多気駅さんのほうに繋いで乗っていただく。あくまでも「でん多」は主要なところを繋ぐ、隅々まで行けるものとしてものと認識しています。

委員)

この「でん多」の多気地域、茶色のところがあり、たくさん集会所や公民館を書いてもらっていますが、公民館の行事に行く等で「でん多」が使われていることがありますか。

事務局（多気町）

利用の仕方ですら縛りはありません。そのような使い方でも特に問題はありません。

委員)

停留所を設置する際に公民館や集会所などを選ぶ基準としているのでしょうか。

事務局（多気町）

地域の方にとって一番目安になりやすいところを中心としております。

委員)

多気町さんは VISON ができたことに対して何か「でん多」やバスに効果があったとか、連携しているとか、そういうものがありますか。

事務局（多気町）

今年の 2 月辺りから特に顕著に出てきたのですが、今まで「でん多」の乗り降りが一番多かったのが多気町のちょっとした買い物ができる、クリスタルタウンというところでした。

今年度の初めごろから多気駅さんの利用者が増えてきて、その行き先を調べてみると、VISON に向かわれている方が多いです。

VISON ができたことによって、多気町外から来られている方が多いのと、人の流れがずいぶん変わってきたのかなと感じます。

時間帯を見ても、朝に固まっているわけではなく、万遍なくどの時間にも乗られているので、仕事の関係で向かわれておるのか、観光で向かわれておるのか、そこまでは把握できませんが、多気駅さんの利用者が増えており、それに伴って VISON から多気駅さんへ帰られる方も多いので、併せて VISON からの利用者さんが増えているという現状です。

会長)

他いかがでしょうか。近鉄タクシーさんの反応はどうなのでしょうか。

事務局（多気町）

タクシー会社さんにつきましては、走った分をお支払いしています。乗った方は 300 円タクシー会社さんに入りますので、会社さんの的には走った分、動いた分収益が上がるということになります。

何も苦情とかもいただいていないので、今後も続けていただけるような反応はいただいております。

会長)

その差額分は町が出しているのですね。

事務局（多気町）

そうです。多気町負担です。ですので、裏を返せば「でん多」の利用が伸びれば伸びるほど町の持ち出しが増える。バスは乗ってもらったら乗ってもらった分だけその持ち出し分は減り、収入だけ増える。やはりそのジレンマがあり、逆に課題になってきているというのが実情です。

会長)

VISON ができて観光であったりとか、そういう形で使ってくれていると。

事務局（多気町）

乗り合わせて乗っていただくのであれば良いのですが、一人の場合が多いので、その分町の持ち出しが増えています。

会長)

本来「でん多」は生活の足という目的で作っていますよね。

事務局（多気町）

そうですね。中継の大きな分岐点である三交バスさん、射和とか多気駅さんのほうに行っ

てもらう手段として使ってほしいです。どうするわけにもいかないですが、町民のための生活手段というところが、ちょっと変わって来ている現状です。

会長)

タクシー券とは違いますよね。

事務局（多気町）

タクシー券は一定の金額までですが、「でん多」は 300 円だけです。タクシー券は福祉側ではやっています。それは近鉄タクシーさんでも指定のタクシーであればどこでも使えます。「でん多」はタクシー券とはちょっと違います。

会長)

それでは次は明和町お願いします。

事務局)

本日ご担当者様が不在なので、お預かりしている資料を説明させていただきます。

路線図を参照いただきますと、イオンモール明和さんやマックスバリュさんであったり、ぎゅーとらさん、スーパーサンシさんであったりとスーパーといったところを回られていたり、あとは三重ハートセンターさんといった医療機関や斎宮駅さんと明星駅さんといった近鉄の駅、あとは明和町役場、JA みえなかさんや明和病院さん、そのあたりを主に繋いでみえるのではないかなと見受けられます。

町民がバス 4 ルートあり、他に要望に応じて運行するバスとタクシーの中間的な乗り物、チョイソコめいひめというデマンド型乗り合い送迎サービスがあります。こちらは、会員制で 1 回 300 円、月曜日から土曜日の午前 8 時 30 分から午後 5 時まで利用ができるそうです。また、mobi と言いまして、定額でエリア内乗り放題というタクシーがあります。

そちらは明和タクシーさんというところと、アケミ交通さんというところが、アプリで配車できるというものです。30 日間 5,000 円、月曜日から日曜日、午前 8 時から午後 7 時までというような運行状況となっております。

そういった町民バスとチョイソコめいひめ、mobi を活用していらっしゃいます。

今の町民バスの路線図となっている背景といたしましては、以前から一部地域で遠距離通学児童の問題がありまして、その児童らが町民バスを使って通学ができるように通学優先の路線・ダイヤ改定を令和 3 年度に実施したそうです。

ただ、その結果一般の方が使いづらい虫食いダイヤになっているという課題が挙げられております。例えば御系ルート復路で斎王というところからイオンモール明和さんまで、朝方行きますと、帰りのルートはイオンモール明和さんから午前 10 時 21 分のバスに乗れなければ、次の便は午後 3 時 15 分という、間が空いていることをおっしゃってみえるのだと

思われます。そういった問題点・課題点を抱えて見えるようです。

資料 2 の各路線における過去数年の利用者数につきまして、こちらに町民バスとチョイソコめいひめ、mobi の乗降客数がまとめられております。

町民バスにつきましては、平成 29 年度では 20,556 人であったものが、令和 4 年度では 26,671 人。その間に新型コロナウイルス感染症の影響がありまして、令和 2 年度あたりが落ち込んでいたりするわけですが、それがまた徐々に回復してきております。

デマンド型乗り合い送迎サービス、チョイソコめいひめについては、令和 4 年 10 月から実証運行を開始しており、登録者数は徐々に増えておりまして、771 人。

利用人数としましては、概ね月に 130 人から 150 人程度となっております。

定額エリア乗り放題のタクシーの mobi ですが、令和 4 年 8 月からサービスが開始されておりまして、令和 5 年 4 月には 1535 人の利用があったとなっております。

公共交通の課題ということで挙げていただいておりますのが、住民の生活に必要なインフラで、住みたいまち、住み続けたいまちにするには公共交通の充実が必要だということです。高齢者の運転免許保有率が高いからバスの利用が少ないという考えではなくて、公共交通が使いづらいからという発想の転換が必要だと考えております。

公共交通を充実させますと高齢者の運転免許証の自主返納が進み、高齢者の交通事故が減っていくと考えていらっしゃいます。

高齢者の運転免許証が返納できないのは、公共交通網が整備されていないからであり、公共交通が充実すれば自主返納は増えます。また、お出かけする高齢者が増え、その副産物として健康増進・医療費減少に繋がるなど、相乗効果も期待しています。

将来的には、移動に困らない町に向け、持続可能な地域公共交通網の整備を行ってとともに、本町だけでなく、周辺地域との広域連携も視野に、「移動に困らない地域」も視野に取り組んでいきたい。と考えているというようなことでした。以上です。

会長)

ありがとうございます。こちらについてはご担当者様が今いらっしゃらないですが、もう少しこういうところ聞きたいとかありましたらどうぞ。

委員)

一応、担当者から何かあったら答えられるところは教えてくださいと伺っています。何かありましたらどうぞ。

停留所の方も毎年の見直しであるとか、あとこういうところにあつたらいいという声があれば、そういったところに停留所も増やしてということも、いろいろ模索しながらいただいているので、利用者も年々増えているのかな思っております。

明和町の場合は、アケミ交通さんと、明和タクシーさんという町内に 2 業者あるので、そこを活用しております。ただ、やっぱり運転手さんがどうしても少ないというところがあり

まして、その辺のところは、随時職員さんの募集をかけながらできるだけ対応できるように企業努力されてみえます。

会長)

他にいかがでしょうか。

委員)

バス代が 100 円と安いですね。

委員)

もう一つ、別のところが運用していますがイオンさんと、済生会明和病院さんと、それと明星駅さんのところで無料のバスも出ております。高校生とか、明星駅さんに行けばイオンさんに行けるみたいなことはわかっているのです、そちらを活用しているみたいです。

会長)

他何かないですか。それでは時間も押してきているので、大台町よろしくお願いします。

事務局（大台町）

資料に沿って説明させていただきます。

大台町内には町が運営する、町営バスのほか国道 42 号線を三重交通路線バス、JR 紀勢線が運行しています。また、支線となるエリアをカバーするため、町営のデマンドタクシーが一部エリアを運行しています。その他には民間のタクシー事業者が 4 社あるのが大台町の公共交通の現状となります。

利用者数の状況につきましては、グラフのとおり年々減少傾向にあります。コロナ禍の影響で大きく減少していた利用者数も令和 4 年度は若干上向いたのですが、過去から比較してくると年々減少していることに変わりはありません。

また資料にはございませんが、三重交通路線バス、JR 紀勢線の利用者の推移も同様であります。

こうした公共交通の課題点はやはり「利用者が少ない」ことですが、高齢者の方におかれましてもクルマ移動中心の生活スタイルとなっているため、過去数十年にわたり町内で公共交通を利用したことがないといった方が多く見えます。

近年では運転免許返納も進んでいますが、返納される方の多くはご家族に送迎していただける方がみえるなどの場合が多く、そういった方がご家族にいない場合は、高齢になって運転免許返納したくても生活に影響があるためできないといった意見も伺ったことがあります。こうしたことから運転免許返納後も安心して生活できる公共交通の構築が早急に必要であると考えております。

参考に昨年度実施したアンケート結果から一部抜粋してご紹介いたしますが、よく町民の方から頂く意見といたしまして、「バスの本数が少ない」や「三重交通や JR との接続が悪い」など、そういった要因から利用していないといった意見もいただきます。しかしながらアンケート結果を見ますと、利便性を改善したとしても、今よりは利用する程度が 24%、ほぼ利用しないが 19%、わからないが 34%といったように、やはり自動車と同等の利便性が無ければ普段の移動手段として利用されないのではないかといたことが伺えます。

こうしたことから、まずは公共交通が日々の移動手段として認識いただけるよう、周知を図ることで意識改革も必要ですし、近隣の自治体様と共同でバス利用促進キャンペーンなど開催できれば、町外への公共交通移動も体験いただけます。

小さな取組の積み上げから利用者を増やしていくことで、民間の事業者様の経営に寄与することもできると考えておりますので、将来にわたり持続可能な公共交通の確立に向けて検討しているところです。以上です。

会長)

何かご質問等ありますか。大台町の場合には、デマンドタクシーまで利用者数が下がっているのですね。

報告を聞いていると、多気町にしても松阪市にしてもタクシー系の乗り物というのは利用者が増えてきているというケースだったのですが、何か思うところがありますか。

事務局（大台町）

ちょっと今回資料がなく、お答えできないので一度持ち帰らせていただきます。

会長)

そうですか。わかりました。他にいかがでしょうか。

委員)

大台町民としてやはり人口が減っているのではないかと感じます。

デマンドタクシーを利用されるのは、元気な高齢者が多いイメージです。

会長)

フォレストピアは車で見える方が多いんですか。

委員)

はい。車でみえる方が多いのですが、やはりもう少し二次交通がしっかりしていたらインバウンドとかにも力を入れられるのにと思ったりします。

JR の本数も少なく、三瀬谷駅さん発着の本数も少ないのと、町営バスも上手いこと連携し

ていない時間帯もあります。町営バスは住民の足なので、フォレストピアを経由はしてもらえませんが、全てというわけではありません。

会長)

この町営バスと既存の路線バスとかと鉄道駅なんかの接続が悪いというのは、何か改善を図ったりはしていないのですか。

事務局（大台町）

担当課の中でも、利用者さんから接続面の課題の声が挙がってきているので、ダイヤの改正など検討はしているのですが、バスの委託という形を取っているためバスの運転手さんや台数が少ないなど、なかなかその改善にまでは至っていないのが現状です。

会長)

他いかがでしょうか。

委員)

大台町さんは何課が担当されているのですか。

事務局（大台町）

公共交通に関しては企画課です。

委員)

先ほどの明和町さんはまちづくり戦略課さんが担当でしたね。

会長)

あいまいなイメージで申し訳ないですが、大台町に聞いていると、目的としてはやはり住民の足が中心ということですね。

デマンドタクシーは町内全体をカバーする形になっているのですか。それともどこか一地域なのですか。

事務局（大台町）

デマンドタクシーに関しましては、資料表ページの大台町全域が書かれている図の 4 か所の色付きの部分がデマンドタクシーの運行している地域となります。

こちらの地域に関しましては、町営バスが走っていなかったり、三重交通さんの路線がなかったりなどする補填という形で運行させていただいております。

会長)

この一部分しか走らないのですか。

事務局（大台町）

そうです。一番右は栃原市内になるのですが、その市内のみの運行となっております。

委員)

エリア内だけですか。

事務局（大台町）

そうです。また、部局は変わってくるのですが福祉課のほうからタクシー券があるので大台町の中心まで来ていただく形であったり、JR の乗降していただくまでの足というイメージです。

会長)

他の自治体と比べるとかなり複雑ですね。棲み分けでやっているような感じですね。

他何かないでしょうか。それでは時間も来ておりますが、この懇談会の目的としての、広域連携という視点を持っていただいて、何かこの公共交通について論点となるかというものを今思いつくものがありましたら、どうぞ。

委員)

観光という視点はなかなか一つの市町ではできないところではあるので、広域でやっていくのは検討の可能性はあるのかなと思います。

会長)

あと改めて今回確認できたのは、一つはおっしゃっていただいたように、担当する課が各市町によって違うことにより、視点が全然違ってくる。それによって縦割りのところがあって、もうちょっと課の中で繋がればいいのにとします。そのあたりはもうちょっと検討していただいたらいいなと感じています。他何かあればどうぞ。

委員)

多気町の勢和地域の最寄り駅を調べると、栃原駅と出てきます。今地図を見ていて気付いたのですが、だからみなさん多気駅から来るのだなと思いました。大台町からのアクセスがしづらかったということに気がしました。

最寄り駅が栃原駅とインターネットで調べると出てくるのですが、そこに行き着けないというのが一つ課題かと思います。インターネットを見て観光に来られる方もいると思う

ので、そのあたりのアクセスはもうちょっと連携していけるといいのかなと思います。

会長)

ありがとうございます。行政圏と行動圏とは違うということですね。他どうでしょうか。

それでは公共交通についてはこれぐらいにしたいと思います。

続きまして、同じく人口減少が進んでいく中で、窓口サービスについて行政職員の採用状況や見通しについて各市町に伺いたいと思います。

松阪市からお願いします。

事務局)

本日担当課が欠席ということで、代わりに報告させていただきます。

今後の松阪市の職員数の増加・維持・削減の方針については、松阪市では現在、「松阪市定員適正化方針」を定めています。現方針は令和2年3月に定めており、令和6年度を終期としているため、次年度以降で同方針の改訂を進める予定としております。

別紙の資料3（松阪市）で配布した「4. 定員適正化の基本方針」の（3）の定員適正化の方針の①をご覧ください。

ここで本市における正規職員の職員数については、「最小限の定員で持続可能な行政経営の実現を基本とし、より慎重に管理する」と定めています。

平成17年に1市4町が合併をした際には、合併後10年間で300人以上の職員数削減を目指す基本方針を掲げて、退職者数の3分の1補充といった考え方もあり、結果的に277人の職員削減を実現しました。

しかし、この間においても地方分権・権限移譲が各分野で本格化し、市が担う業務についても高度な知識かつ時間を要する業務を増加してきたことから、職員削減の手法を緩め、職種・職場・業務ごとの現状把握や今後の見通しを考慮し、必要とする職員数の確保は引き続き確保に努めるという採用方針に見直しを行い、現在に至っています。よって一概に職員数の削減に努めるものではありません。

現在は職員課において、定期的に各所属の部長といった部局長や課長といった所属長に対し、ヒアリングを実施しており、各所属における現在の業務量や次年度以降における業務量といったものについて把握に努め、その中で確認できた必要となる職員数を参考に、次年度以降に必要な職員数や職種を決定し、採用試験を実施しています。

ここ数年、DXをはじめとする行政改革、テレワークをはじめとする多様な働き方の促進が急速に広まってきている所ありますが、現在の方針はこれらの事象を踏まえたものとなっていないため、次年度以降に実施する改訂作業の中で検討を進めることとなります。

また、今年度から各自治体において職員の定年年齢の段階的引き上げが進められています。令和13年度には定年年齢が65歳となり、65歳定年が完成する見込みです。このことも職員の定員管理方針の改訂において当然考慮し、今後の方針を定めていく予定です。

コロナ禍からの回復が確認できる昨今ですが、コロナ禍においた新たに出てきた業務もあれば、コロナ禍の回復に伴い復活する業務もあり、職員の事務負担は増加傾向であると思われませんが、今年度では市で実施する事業の見直し・統合などについて経営企画課を中心に働きかけが行われています。

このような状況でございますが、現在の方針に基づき本市を取り巻く環境、社会情勢の変化等に十分留意したうえで適正な職員定員に努めてまいります。

最後に、別紙 3（松阪市）職員採用の状況をご覧いただきたいのですが、令和 5 年度から過去 5 年分の新規採用職員の採用実績をお示ししております。原則としてこれまでご説明申し上げた考え方にに基づき採用に努めています。なお、幼稚園教諭・保育士職については、公立幼稚園や保育園の統廃合等の方向性も含めた令和 5 年度における採用者数としたため、前年度より採用人数が大きく減となっております。以上でございます。

会長）

確認させていただきたいのですが、松阪市は採用に関して将来的に困らないという判断でよろしいでしょうか。

事務局）

松阪市においても年 2 回職員募集をかけている状況です。他の市町さんも一緒のことを言われるのですが採用に関してもなかなか難しい状況です。

会長）

こういう話題を振ったのは、大学で公務員志望だとしても、北勢方面が多く、南勢方面はなかなかいないということがあります。

事務局）

例えば、松阪市と県を併用して受験されるという方もみえて、両方合格をされると県へ行かれる方もみえます。そのあたり松阪市の場合は他の市町と試験日を一緒にするなどの工夫もしているようですが、なかなかブッキングをしても難しいというのは聞いております。

会長）

こういった内容が少し心配で、残念ながら三重県の中勢以南の地域は若い人が出ていつて帰ってこないという傾向が強いです。

一方で、市役所・町役場というのは地域の中で一番の雇用場所でもあります。そのあたりのこともどのように考えているのかなということを伺いたくて言いました。

最後にまとめて質問していただくことにしまして、先に報告の方を伺いたと思います。次は多気町のご報告よろしくお願いします。

事務局（多気町）

行政職は毎年 2 人から 3 人ほど採用がありまして、専門職につきましては保健師であったり社会福祉士の方を採用したりしています。

保育士も多い時で 4 名。少ない時でも 1 名という形でそれぞれ退職者の減った分を補っていくというスタンスで採用を行っているという聞いております。

職員数につきましては、保育士も含めて大体 150 名ぐらいになります。会計年度さんを含めて合計すると 300 人ぐらいの職員がいることになります。

多気町も採用は毎年 2 回させていただいていますが、採用内示が出るとしても、他のところが決まりそちらに行かれるということで、毎年決まった人数が希望している採用人数ではないと担当のものに聞いております。

それに伴いまして、特に正職員ですが適正な人数が補充されない中で、最近国の方からの業務がおりてきたり、専門性が強くなってきた部分があり、職員数が足りないという現状になってきております。

特に町職員レベルになってきますと、1 人の職員が 4 つ 5 つぐらいの係を掛け持ちをしながら業務に当たっていることもありますので、1 人の職員に対する負担というのは、大きいと感じております。

それ以上に子育てのことを重視する傾向が強いですが、なかなか保育士さんの採用というのはされず、保育園児の方に対する適正な保育が行われていると言われると、少し難しいところがあるのではないのかなというのはいろいろなところから聞いておりますので、少し職員数が増えて住民サービスが充実できるような形に持っていけたらいいなとは人事から聞いております。以上になります。

会長）

ありがとうございます。それでは明和町お願いいたします。

事務局）

明和町さんからいただいている資料を簡単に説明させていただきますと、職員数の推移のグラフと裏に定員計画という形でこの先の採用予定者数を一覧表としていただいております。

退職予定者数よりも採用者予定者数がわずかに少ないというような状況を続けていくということで定員管理計画に基づきまして横ばい微減で進めていく予定であるということと、担当者の所感としては今後人口減少に伴い、職員も減っていく中、サービスが減っていくわけではないので、DX 推進、雇用や働き方の工夫でサービスを維持していくことに努めていきたいとのことでした。以上です。

会長）

それでは最後に大台町お願いします。

事務局（大台町）

同じく人事のほうからいただいた内容を報告させていただきます。

大台町では、新規職員の採用や適正な人員配置、目標とする職員数などの考え方について定員管理計画で定めています。

前の定員管理計画は令和 3 年 3 月に策定されています。その計画に基づき、職員の採用については、厳しい財政状況の中、新規職員の採用を抑えつつ退職者の人員補充を行ってきています。

その結果、平成 18 年の合併以降、183 人の退職に対して、新規採用数は 146 人と削減を行ってきています。

しかし、令和 5 年 4 月から開始された定年延長制度や行政需要の多様化・高度化、DX の推進等、急速に変化する社会情勢への対応として、大台町のような小規模自治体では、必要な職員定数の確保が困難となり、人員配置への影響が顕著に表れていることから、将来にわたる安定的な行政サービスを提供するため、これまでの人員削減の方針から適正な職員数を確保する方針に見直すため、本年 11 月に新たな定員管理計画を策定したところです。

新たな定員管理計画では、ICT 技術や AI 等を活用することにより、行政サービスに係る業務の効率化を進め、人員配置の適正化を図っていくこととしています。

今後の職員数についての考え方についてですが、一般職については、行政サービスの維持向上を図るため、退職者の補充に加え、計画的な採用に努める方針です。

保育士の採用については、「子育てにやさしいまちづくり」を推進するため、国が示す配置基準を上回る職員数の確保に努めます。

以上が、大台町定員管理計画で目標としている内容となります。

会長）

はい。ありがとうございます。まとめたの形にはなりますが、何かご質問等ございますでしょうか。

委員）

質問ではないのですが、三重県の出先で防災の仕事もやっております、防災は特に気象条件が厳しくなってきた業務もすごく増えています。小さな役場さんですと、2 人や 3 人で業務をやっているすごくいっぱいいっぱいだなというのは見ていて分かります。

県の方としては今お話あったように DX とか、人を増やすってということも大事なのですが、1 人当たりの負担を減らすということも大事かと思っています。

うちの事務所としては、議事録を作ったり事務の仕事が多いものですから、AI を使って、事務作業の速度がもっと早くならないとか、定型的なものについては AI が答えられない

かとか、全国にある先進的な事例の勉強会をやるかという話をしています。そういった方向からもお手伝いできたらなと思っております。

会長)

他何かありますか。時間がないので先に私から。

結局どこもそうなのですが、やはり人口減少に伴う適正な人数の管理調整。ただし、日本の公務員の数先進国の他の国と比べるとずっと少ないので、決して日本の公務員が多くてダブっているというわけではなく、むしろアメリカとかイギリスの方が人口当たりの公務員数はずっと多いです。そこは少し日本では勘違いされている部分があると思います。

日本の基準でいくと、人口減少に伴って各市町職員数を減らしていく。

一つは小さな市町にとっては財政問題で、高齢化が進んで人口が減少してくると税収も減っていきます。そういった面での限界が出てきており、職員数を減らしていったということが一つあります。それに伴って先ほど出てきているような DX・デジタル化という方向性が一つの流れです。

それからもう一つは人口減少と高齢化が進んできた一方で、地方分権がずっと進んでいる影響もあって各業務にものすごく専門性求められています。つまり昔のように、霞が関で決まって言い方が悪いですが、あとは市町とかは手足になって、実行していけばいいという状況ではなくなってきています。

今は大体国が基本方針を決めて、あとは基本方針に従ってどう事業化していくのかを各市町で考えなさいというところが多くなっています。そうすると、職員さんに求められる専門性が高くなっていきます。

また、先ほど出てきたように保育士さんや福祉関係、医療関係など、有資格者を採用しないといけないところまで出てきています。

そういった専門性のある程度持っている方や有資格者を確保するというのが困難になっていくと思います。

そうすると行政サービスを行うときの支障になることもあり、その部分が今度問題になってくるのかなと思います。

DX で一つ聞きたいのが、DX という置き換えるというように皆簡単に言いますが、DX もシステムを作るだけで凄まじいお金がかかります。その予算は確保できるというような見通しで議論されているのかどうか伺いたいです。また、システムを作ったら作ったで今度はメンテナンス料がずっとかかってくるので、その辺りの予算についても何か議論されているのでしょうか。

事務局)

DX について松阪市の場合はいろいろ進めていますが、DX のシステム入れたら、人が減るかと言えばなかなかそうならないです。デジタルとアナログの結局二つの処理をしないと

いけないという中で、やはり短期的にはシステムを入れてイコール人を減らすというわけではありません。

例えば、将来的にデジタル一本になれば、その分人を減らすというわけではなく、事務が増えている部署に人を配置転換するような視点で考えています。

会長)

なるほど。私はこの分野に結構強くて、大学でもデータサイエンスの授業を受け持たされて、教えたりとかして、ましてプログラムを打っています。

何が効率化されるのかよくわからないところがありまして、プログラミングは結構クセがあり、作ったのはいいけどよほどの人が作らなければ人が入れ替わったらそのシステムを引き継げないこともあると思います。

システムを入れたから人の業務がなくなるかと言われれば、そうとも限りません。

事務局)

県の方にリーダーシップを取っていただいたり、汎用性の高いようなプログラムであれば。そういう形を取っていただかないとなかなかコストという面では難しいかなと思います。

会長)

懇談会の視点からいったとき、DX 開発っていうのは各市町がバラバラでやっても効率が悪いというか、莫大なお金もかかるので、先ほど言ったように県が率先して全体をやる、ないしは少なくとも連携して同じシステムを入れていくなど、そういうことをやらないととてもじゃないけど効率化に繋がらないと思います。

それからもう一つは今言った専門職の確保もそうで、そういうのが何か連携の中でできないのかなと思います。

行政職のような形だとなかなか難しいので、専門職、有資格者とか資格を持っている人であつたら何か市町の間で融通し合うといったことができないのかなと感じています。

事務局)

松阪市においては、SE 職というのを最近採用しているのと、あと民間の電算会社に見えた方のキャリア採用もやっていて、そういう方がプログラムとか電算会社と連携してもらっています。

会長)

そのようなところ広域連携できないかと感じています。そのようなことは検討されていないですね。

事務局)

なかなか自分のところの市町で手いっぱいの部分があります。

会長)

福祉関係のものであったらできそうな気がしますかどうか。難しいですか。

委員)

今やっている事業の存続すら難しいと思います。職員も高齢化してきて、正規職員で採用応募かけてもなかなか応募がないという状況が今ずっと続いています。そのため、今やっている事業の存続も難しいところではあります。

会長)

今言った 2 点なんかは広域連合で考えれば何か検討できないかなと思ったのですが、採用も難しいとのことでそのあたり事務局とも相談しながらもし提案できそうならしようと思います。

それでは最後に事項書その他です。

事務局)

本日はご議論いただき、ありがとうございました。

事務局からの連絡事項として、本会の開催についてです。

本日を含め年 3 回の予定しております。

また、本年度 3 回目の開催時期については令和 6 年 1 月下旬にて調整させていただければと考えております。

以上でございます。

会長)

それでは今日の協議事項は全て終わりました。それでは今日はこれで終わりたいと思います。