

## 令和7年度 第3回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時：令和8年1月14日（火）13時30分～

場所：松阪市産業振興センター 3階研修ホール

【出席委員】藤田素弘、山本勝之、塚本麻衣（代理）、松本正夫、黒川尚哉（代理）、森本臣紀、  
下川忠幸、鳥田茂、松尾容子、森下芳郎、奥田信幸、中村豊子、森慶之（代理）、  
岡田明（代理）、藤田卓文、浅田昌博（代理）鈴木英之、大島威、岡田久

【欠席委員】古賀稔念、川口正人、井上雅隆、杉本久弘

【事務局】 商工政策課 課長：川上健一郎 係長：真澄純子  
主任：八木甲太 係員：阿部玲弓

《協議》

### 1. 会長挨拶

### 2. 議 題

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業の評価について（協議）
- (2) 松阪市コミュニティ交通停留所の名称変更について（協議）
  - ・地区市民センター及び公民館のコミュニティセンター化に伴う名称変更
  - ・施設の変更に伴う名称変更
- (3) 三雲地区コミュニティバス車両の移動等円滑化基準適用除外について（協議）
- (4) 飯南地区コミュニティ交通再編について（協議）
  - ・飯南飯高地区コミュニティ交通「かはだ」について
  - ・飯南飯高地区コミュニティ交通「かはだ」の停留所について
- (5) 松尾地区コミュニティ交通の変更について（協議）
- (6) 機殿朝見地区コミュニティ交通の変更について（協議）
  - ・運行事業者及び車両の変更について
  - ・停留所の予約化について
- (7) 宇気郷地区共助型ライドシェアについて（報告）
- (8) 交通空白地有償運送の届出変更について（協議）
- (9) 津市コミュニティバス(南西部地域)の運行形式変更について(協議)

### 7. その他

≪協議内容≫

(1) 地域公共交通確保維持改善事業の評価について（協議）

（事務局：資料1について説明）

委員：資料1-1で修正をいただきたい点があります。①の「補助対象事業者等」はフィーダー補助金を受け取る主体を書いていただくことになります。フィーダー補助金の受給主体は、事業者ではなく各協議会です。こちらのところを「松阪市地域公共交通協議会」という名称で修正をいただきたいので、よろしくをお願いします。

事務局：承知いたしました。修正した上で、提出させていただきます。

委員：鈴の音バス市街地循環線の記載はありますが、幸中央線は対象ではないのですか。

事務局：幸中央線は、今回の補助対象路線には入っていません。幸中央線も評価は行っていますが、そちらの評価は毎年6月の協議会で報告しております。本日皆様に提示させていただいたのはフィーダー系統補助として補助申請を行っている3路線のみです。

会長：今後の改善点で「乗り継ぎによる利用」や「バスロケシステムの活用・PR」と書いてあります。市のホームページに、バスロケについてのページがあります。そこに鈴の音バスなどは載っていますが、三重交通や近鉄の情報も一括で確認できた方がいいと思いますが、どうですか。

事務局：バスロケのシステムについては、三重交通さんからご提供いただいたシステムになっているので、三重交通さんと協議させていただきます。

会長：ホームページでは三重交通さんは別ページになっているので、全体像が見えにくいです。近鉄ともリンクしておいた方がいいと思います。

事務局：改善に向けて、可能な部分は対処させていただきます。

会長：それでは採決をさせていただきます。「地域公共交通確保維持改善事業の評価について」承認という方は、挙手をお願いします。

会長：ありがとうございます。全会一致で承認とさせていただきます。

(2) 松阪市コミュニティ交通停留所の名称変更について（協議）

(事務局：資料2について説明)

会長：意見がないようですので、採決をさせていただきます。「松阪市コミュニティ交通停留所の名称変更について」承認という方は、挙手をお願いします。

会長：ありがとうございます。全会一致で承認とさせていただきます。

### (3) 三雲地区コミュニティバス車両の移動等円滑化基準適用除外について（協議）

(事務局：資料3について説明)

委員：車いすスペースを一般座席にすることで何席分増えますか。

事務局：2席分増えます。

会長：それでは採決をさせていただきます。「三雲地区コミュニティバス車両の移動等円滑化基準適用除外について」承認という方は、挙手をお願いします。

会長：ありがとうございます。全会一致で承認とさせていただきます。

### (4) 飯南地区コミュニティ交通再編について（協議）

(事務局：資料4について説明)

委員：現在は飯南波瀬線からコミュニティバスへ乗り継ぐ際に割引が適用されていますが、エリアが拡大することで大石駅でも乗り継ぎ割引されるという認識でよいでしょうか。

事務局：乗り継ぎ割引の対象は、あくまで飯南・飯高地区内を想定しています。大石線については、今回の乗り継ぎ割引の対象外となります。

委員：資料9ページにある運賃低減策についてですが、65歳以上や障害者、免許返納者などは既に運賃が半額に設定されています。これに加えて松阪市コミュニティ交通共通回数券を使用した場合、二重割引が発生することになりませんか。制度上の整合性を確認させてください。

委員：回数券は金券のような性質のものであり、鉄道の切符とはまた異なるとは思いますが、きちんと調べてから回答しますので、持ち帰らせてください。また、利用者や運転士の利便性も考慮すべきです。

例えば 300 円の運賃に対し、半額の 150 円を支払う際、回数券 1 枚と現金 50 円を出すような形は、現場での手間が増え、利用者にとっても煩雑ではないでしょうか。

事務局： 二重割引の状態になっている点については把握しておりませんでした。運用上の効率性や公平性を踏まえ、支局と相談の上、回数券の併用を不可とするなど、ルールを明確化し、整理させていただきます。

会長： 現場での混乱を避け、誰もが使いやすい形になるよう調整をお願いします。

委員： これからの周知が大事になると思いますが、具体的な計画はありますか。特にお年寄りにはパンフレットだけでなく、実際に予約の方法や電話のかけ方を実演して教えないと理解してもらえないのではないのでしょうか。

事務局： 2 月から 3 月にかけて飯南地域の各地区へお邪魔し、説明会を行う準備を進めています。なるべく分かりやすい形で、実演に近い形での説明も検討します。また、本日お配りしたパンフレットを 3 月に全戸配布する予定です。説明会とあわせてご確認いただくことで、より理解を深めていただけるよう進めてまいります。

会長： 飯高地区コミュニティバスの運行ダイヤに、三重交通の路線バスの時刻表も一緒に載っていた方が乗り継ぎしやすく良いと思います。

事務局： 朝夕の三重交通の路線バスを乗り継ぐための飯高地区コミュニティバスのダイヤを掲載しています。例えば森停留所で何時何分に乗り継げるか、といった目安を可視化しています。予約制での運行となるため、予約のお電話をいただいた際にも、個別に「何時のバスに乗りたい」といったご要望を聞き取り、最適なお案内をさせていただきます。

委員： 飯南の人が大石地区の病院や店舗に行きやすくするためにエリアを広げたということですが、逆に大石地区の人が飯南の方へ行く際にも利用できますか。

事務局： 公共交通ですので、どなたでもご利用いただけます。大石地区の方も利用は可能ですが、ルールとして大石地区内でのみの移動にはご利用いただけない点がございます。

委員： 大石地区の方へも、パンフレットは配布されますか。

事務局： 飯南・飯高地区の方からの協賛等もいただいて運営しているため、積極的な案内配布は飯南・飯高地域が中心となります。

会長：それでは採決をさせていただきます。「飯南地区コミュニティ交通再編について」承認という方は、挙手をお願いします。

会長：ありがとうございます。全会一致で承認とさせていただきます。

#### (5) 松尾地区コミュニティ交通の変更について（協議）

（事務局：資料5について説明）

委員：貸切制での運行は結局お客様に迷惑がかかっているため、正直失敗だと思います。今、2社でやっていますが、かなり苦情が来ています。見直しを早急にやらないと、運転手がいなくなると思います。市民のことを考えれば、前の方法で体制を考えることが必要ではないかと思います。タクシー協会としては、この方法のままであれば4月以降はやらないという方針を出しています。早急に見直しを検討していただきたいと思います。

事務局：資料の変更後の方針では、反対でしょうか。貸切制をやめていこうと考えております。

委員：待ち時間が多くなり、ドライバーと配車室への苦情が多くなっています。ドライバーは苦情を言われながら行きたくないと言っています。早急に見直しを検討していただくことをぜひお願いします。

事務局：今回、貸切をやめようということで議題を回っていますので、この内容であればよろしいということでしょうか。

会長：今待ちが発生しているのは、方向が違う予約があるというところが大きいのでしょうか。

事務局：予約が近い時間で重なった場合などは、後ろの予約に引き付ける形になりますので、最初に予約いただいた方は自動的に待ついただくことになります。また、進行方向が反対同士で同時に予約した場合は対応が難しいため、片方ずつ対応する上で、予約を後ろに回される方もいらっしゃいます。やはり1台ではニーズを賄えない現状があり、様々なケースで待ちが発生しております。

会長：その中で、見直し案がどの程度効果があるかという話になりますが、どうすればタクシー協会との折り合いがつかのでしょうか。

事務局：私どもとしては、こちらの案でお願いしたいと考えています。当初のやり方では利用者の不満はありませんでしたが、各タクシー会社で予約を受けてしまうと乗り合いが発生しませんでした。今回は1社のタクシー会社に配車をお願いする形にし、タクシー会社である程度予約をまとめて、乗り合いしていただくようお願いしたいです。

会長：今回乗り合い数がかなり増えたという点では効果があったと思います。

委員：貸切にした結果うまくいかなかったので、当初の4社での契約にしてほしいです。

会長：そうすると全面タクシーになりますが、それは大丈夫ですか。

事務局：前回のように4社と契約することは考えていません。タクシー協会さんと契約させていただき、担当タクシー会社1社に配車をお願いする形で対応をお願いしたいと考えています。

委員：やはり「Aの会社は嫌だ」「Bの会社はいい」というお客様もいらっしゃいますので、1社でやってしまうと問題があります。2社に決めておいて、貸切ではなく自由にやる形であればいいと思います。

事務局：1社にするという点はタクシー協会さんの中で決めていただいたことですので、市からは申し上げられませんが、もし1社に絞ることが難しいのであれば、市が1社を指定することは難しいため、入札も検討の一つになってくるかと思えます。

委員：今の議論を伺っておりますと、仕組みが少し複雑で、どのように予約すればよいのか、戸惑ってしまうように感じました。住民の方々が利用しやすい形になっているのか、ご意見を反映させながら進めていただいているのでしょうか。

事務局：松尾地区で運行協議会を立ち上げ、どのような形が望ましいか継続的に協議を重ねてまいりました。この交通は非常に多くの方にご利用いただいておりますが、4社契約では乗り合いが成立しにくいという運用上の課題がございました。なんとかスムーズに乗り合いができる仕組みに整えたいと考え、現在の方法を模索しております。

委員：この交通を利用されるのは、どのような方々が中心なのでしょう。

事務局：どなたでもご利用いただけます。ただ、運行が平日の日中に限られているため、実際にはご高齢の方が買い物や通院のために利用されるケースが多くなっています。

会長：委託させていただく事業者さんは1社というところは変わらないのですか。

事務局：1社という点は変わりません。その1社の中で、乗り合いが発生するように予約を受けていただくという形態でお願いしたいと考えています。

会長：台数制限はしないのですか。

事務局：なるべく乗り合いを発生させつつ、ある程度の余裕を持って対応するということです。したがって、同じタイミングで双方向に運行するようなケースもあり得るという形になります。

委員：タクシーであれば電話をすればすぐに来るのが当たり前だと思われま。しかし、他のコミュニティバスを利用している方は、時間まで待ち、バスに合わせて動いています。松尾地区の方は「自分に合わせて車が来い」という感覚があるようで、そこが難しいと感じます。今回の見直し案でも、1社に集約したとして、配車側が「すぐ出すか、5分ほど様子を見てから行くか」といった調整を始めた際に、また「電話したのに来ない」といった苦情に繋がりがねません。松尾の方ともっと真剣に話し合っ、て、「タクシーで代行しているけれど、これはタクシーではない。コミュニティバスの代わりだから、待ち時間や乗り合いもあり得る」ということを理解してもらう必要があるのではないのでしょうか。

事務局：おっしゃる通り、地域の方のご理解がなければ成り立たない公共交通ですので、その点はしっかりと説明させていただきます。

会長：予約時間の擦り合わせが難しいのであれば、時刻設定するような方法も検討の余地があるかもしれません。とりあえず今回の見直し案を承認いただいた上で、その中で工夫をしていければと思います。委員が言われたように、他の地区のバス利用者のことも考慮し、地域の方に理解を求めつつ、運用面でもより予約しやすい工夫ができると思うのですが、いかがでしょうか。

委員：委員がおっしゃる通り、地域の方はこれをタクシーに近い乗り物だと思っているのだと感じます。利用者の不満は、市が提供している交通サービスと、住民側のイメージが合致していないことに起因しています。住民側がサービスに合わせるのか、あるいは住民の考えに近いサービスを提供するのか、その切り分けが必要です。4月からの実施に向けて時間的な制約はあるかもしれませんが、この見直し案を考える際には、住民の方も一緒に入れて話し合いをするべきではないのでしょうか。会長、タクシー協会、市の3者だけでなく、住民の方にも入ってもらって考えることは難しいですか。広く関係者の意見を組み入れていかないと、結局どこかに不満が出てしまうことになります。

委員：この交通を導入する際、住民は1年半かけて話し合い、実証実験からスタートしました。ところが昨年からは貸切制に変更され、そこで大きな問題が起こったわけです。貸切制にするとうまく回りません。住民は何度も話し合いを重ね、このシステムを納得して使い始めたのですが、途中で行政側から「予算が100万円余分にかかる」といった理由で現在の形に変更されました。結果として貸切制にしたことで、病院の予約に間に合わない、帰りの便がないといった苦情が続出しています。予算も大事ですが、まずは市民の利便性を最優先に考えていただきたい。以前のように複数のタクシー会社が協力して動ける体制を優先的に検討すべきです。1社に絞ってしまうと、また同じような問題が起こることを危惧しています。

事務局：松尾地区への交通導入に際しては、以前、本協議会に地域住民の方にもお越しいただき、協議を重ねてきました。我々も地区での運行協議会を重ねて、今回の見直し案を提示させていただいております。今回ご提案している見直し案については、地域の中では一旦ご了承をいただいているものです。

委員：タクシー協会とはまだ話がついていません。

事務局：実際に4月から担当いただくタクシー事業者様とは、どのようなやり方が良いか、どうすれば解決するかといった相談をさせていただき、一旦これでやってみようというお返事をいただいております。それを踏まえて、今回の見直し案としてお願いしたいと考えております。

会長：立場によって様々なご意見があるかと思いますが、住民の方と、実際に担当するタクシー会社との間では話ができていくということです。本会は協議会ですので、最終的には決を採らせていただきますが、まずは「住民の方がどう考えているか」が最も重要です。住民の方の合意が得られているということであれば、その方向で進めつつ、タクシー協会の協力もお願いしていくという形になるかと思えます。また、今後はできるだけ路線バスに繋げるような運用を検討していただきたいです。路線バスと連携させることで経費を抑えつつ、利便性を確保できるようなシステム設計を、事務局には改めてお願いしたいと考えております。

会長：それでは採決をさせていただきます。「飯南地区コミュニティ交通再編について」承認という方は、挙手をお願いします。

(11/19 挙手)

会長：11名賛成です。本日の出席者の過半数は超えており、本件は承認とさせていただきます。これが最終形ではないと思いますが、現状よりは改善されるという判断です。今後も住民の方の意見を丁寧に聞きながら、タクシー協会とも協力体制を築いてください。

## (6) 機殿朝見地区コミュニティ交通の変更について（協議）

(事務局：資料6について説明)

会長：予約がほとんど重ならないというこれまでの状況があるということですね。

事務局：この「予約制」は、先ほどの松尾デマンドタクシーのようにあちこち行くというものではなくて、走る路線と時刻は定められている中で、予約制とさせていただく停留所に関しては、そこで乗り降りをされる方だけを拾うようにさせていただき、予約のない停留所は飛ばして次の停留所へ直接向かいます。これをさせていただくことで、乗客の方は家に着く時間が早くなるという利便性があるものになります。



委員：例えば行きは病院の予約の時間が決まっているので乗る時間はわかりますが、帰りは病院が何時に終わるかわからないので、なかなか利用しにくいというお話は聞いたことがあります。現在、予約制になっているということですが、変更後も利用者は今まで通り利用していいのですか。

事務局：この路線は、近年利用者が伸びておりまして、使い方が地域に定着してきた路線です。時刻表だけ見るとどう使えばいいかわからないとはよく言われますが、地域の方に周知させていただいて、一回使ってみると、乗ってすぐ降りる所を言えばそこに止まってくれる、という形で非常に使いやすいものになっておりますので、非常に評判のいい路線にはなっております。その上で、今回予約制にした停留所に関しましては、復路の部分でこちらの停留所に毎回止まっているのですが、利用がないので、予約制という形で効率化を図っていくものになっております。

委員：駅から乗るのは予約しなくてもいいということですよ。

事務局：はい。復路の利用者のほとんどの方が近鉄松阪駅、済生会病院、マックスバリュ中央店のいずれから乗るため、このような設計になっています。

委員：もし、機殿朝見地区の方が松尾地区のようなデマンド交通が欲しいと言ってきた場合、どうしますか。

事務局：なぜ松尾ではデマンドで機殿朝見はバスになっているのかをしっかりと整理させていただいた上で、今の利用者数でデマンド化を実現するのは難しいと見ております。デマンド交通は利用者が少なければ成り立たないものになっております。デマンド交通で予約が多い状況は、バス化したほうが効率的に輸送できます。機殿朝見地区はまだ利用者が多く、バス運行が最も効率的ですので、デマンド化するというのはまだ検討の段階ではありません。

会長：それでは採決をさせていただきます。「機殿朝見地区コミュニティ交通の変更について」承認という方は、挙手をお願いします。

会長：ありがとうございます。全会一致で承認とさせていただきます。

## (7) 宇気郷地区共助型ライドシェアについて（報告）

（事務局：資料7について説明）

委員：この事業の車両は白ナンバーということで、どこが所有するのですか。

事務局：宇気郷住民自治協議会が保有する車両になります。

委員：緑ナンバーであれば、事故があった時に対応できると思いますが、白ナンバーで事故を起こした場合に、協議会で保険などを用意できますか。

事務局：この制度が始まったばかりで、保険業界も共助型ライドシェア用の保険を新しく見直しをしております。そちらを地域にご案内させていただこうとは思っております。「全国自治体ライドシェア連絡協議会」というところが案内している保険にはなりますが、あくまでこれは任意保険を一般の車両で積むものになりますので、市としてはご案内のみとなります。

委員：市が赤字の半額を補填するというので、あとの半分は住民協議会で支払うということですか。

事務局：おっしゃる通りです。黒字になってしまうと道路運送法としても問題がありますので、必ず赤字になるような形での運営方針になります。

委員：燃料費の実費というのは、どのように考えますか。

事務局：資料7の2枚目のページの、キロと人数に応じて一人当たりの金額を決めています。

委員：運転手はその場で精算しないのですか。

事務局：精算方法は運営側に一任しておりますので、指示は行ってはいないです。

委員：宇気郷住民自治協議会が主体で、市は半分補助しますという格好ですね。100人ぐらいの住民協議会で、こんな大きなことができますか。予算はどれくらいを想定していますか。

事務局：見込みの金額ですが、30万円程度かなと見ております。あまり大きな活動はできず、月に2回、3回程程度の運行予定になりますので、このような見込みです。

委員：運転手についても住民協議会が主体ですね。

事務局：住民協議会の業務として行われるのか、もしくはボランティアなのかは、住民自治協議会の運営の話になりますので、そこはお任せする形になります。

委員：利用料はどのように算出しましたか。

事務局：こちらは協議会の方から提出いただいた案で、根拠の部分はわかりませんが、「これぐらいであれば実費の範囲内」という金額を設定したと聞いております。ただ、この金額で制度上問題があれば、取り下げのように指示させていただきます。

委員：ハイエースの使用を予定されているということなので、走行キロに応じてこの車の燃費を掛け合わせて計算しているかと思います。何にしても、この利用料の額が実費を超えないように確認をいただいた上で実施いただきたいと思います。今までの事業に比べると地域にお任せという形が強くなってきていると思いますが、補助金もありますので、引き続き松阪市としても関与していただいて、地域に任せきりにはならないようにお願いします。

事務局：補助金の中で決算書と運行の詳細を提出するよう義務付けておりますので、実費を超過して運賃を徴収していないかを確認しながら、運営を任せていきたいと考えております。

会長：宇気郷地区は路線バスが走っているので、それを活用していただく方向がいいと思います。資料に「最大片道1時間程度」とありますが、これも協議会で決定していますか。

事務局：宇気郷線は市の公共交通ですので、一体的には考えさせていただいています。その上で、宇気郷線は「朝に市街地へ行き、夕方に帰る」という設計上、日中の移動ニーズが賄えないものになっております。そのため、日中に病院へ行きたい、買い物へ行きたいというニーズのために、実証実験の中では、高齢者の方の運転免許の講習会に向かうバスとして利用された方もいると聞いております。このような移動ニーズは現行の宇気郷線では満たすことが難しいので、宇気郷ライドシェアで補完する形で移動需要を満たしていこうと考えております。そのため、この共助型ライドシェアは必ずしも宇気郷線を繋ぐことを目的としていません。

会長：わかりました。全国でも新しいやり方ということですね。それでは、今後も市の方で関与していただきながら、適正な、利用しやすいサービスにさせていただきたいと思っております。これについては報告ですので、採決はとりません。

## (8) 交通空白地有償運送の届出変更について（協議）

（事務局：資料8について説明）

委員：今回、飯南の車両が1台増えて計2台になるとのことですが、このコミュニティ交通は最大4台稼働だったかと思います。この飯南の2台の他に、飯高振興局にも2台あり、合計4台という構成になるのでしょうか。

事務局：飯高エリアには既に、現在の3台に予備車1台を加えた計4台を飯高地域振興局として登録しています。それはそのまま維持し、追加の1台および予備車1台の計2台を新たに飯南地域振興局に配置する考えです。

委員：承知しました。今回の申請は4月1日からの変更となりますので、手続きのタイミングとしては1ヶ月前、2月末日途の提出となります。準備をよろしくお願いします。

会長：それでは採決をさせていただきます。「交通空白地有償運送の届出変更について」承認という方は、挙手をお願いします。

会長：ありがとうございます。全会一致で承認とさせていただきます。

#### (9) 津市コミュニティバス(南西部地域)の運行形式変更について(協議)

(事務局：資料9について説明)

会長：このように運行形態を分けた理由や、金曜日をリクエスト型にした経緯を教えてください。

津市交通政策課：今回の再編では、従来の定期路線型のニーズを残しつつ、バス停が近くにない方などの利便性を高めるために新たにリクエスト型を導入することとしました。地域の方々との協議の中で、現在の利用状況やご意見を踏まえ、金曜日をリクエスト型に設定する形で調整がまとまりました。

会長：乗り継ぎ割引について、コミュニティバス同士の乗り継ぎであれば無料になるという認識でよいでしょうか。また、運賃が300円に改定される点について議論はありましたか。

津市交通政策課：乗り継ぎ割引は津市コミュニティバス間での乗り継ぎが対象となります。運賃改定については、利用者負担が増えることへの懸念もありましたが、極端な負担増にならないよう調整を重ね、300円に設定しました。

会長：高齢者割引を適用すると半額になるのでしょうか。

津市交通政策課：65歳以上の方が取得できるシルバーエミカをお持ちの場合、4月からは300円に対して、100円で乗車いただけるよう検討しています。

会長：今回の再編には松阪市の一部住民に影響しますが、合意は得られていますか。また、松阪市の住民もリクエスト型を利用できるのでしょうか。

津市交通政策課： 今回の再編は主に津市一志地域内のものであり、リクエスト型は津市内限定となります。松阪市民の方へは、定期路線の運行日が週3日から週2日に減るという影響がありますが、行政間の調整において、津市全体の見直しということで了解をいただいています。

事務局： 現在負担金として一部負担しておりますが、こちらも3分の2になるということで了解しております。

会長： それでは採決をさせていただきます。「津市コミュニティバス(南西部地域)の運行形式変更について」承認という方は、挙手をお願いします。

会長： ありがとうございます。全会一致で承認とさせていただきます。