

審議会等の会議結果報告

1. 会 議 名	令和5年度第1回松阪市地域公共交通協議会
2. 開 催 日 時	令和5年6月28日（水） 午後3時から
3. 開 催 場 所	嬉野生涯学習センター 大会議室 三重県松阪市嬉野町1429番地1
4. 出席者氏名	【出席委員】加藤博和、山本勝之、北岡巖、川口正人、田中俊幸 森本臣紀、西出みはる、森下芳郎、岡田通子 寺脇昭典、前葉光司、羽田綾乃（代理） 鈴木秀明、鈴木英之、松本尚久、川村浩稔
5. 公開及び非公開	公 開
6. 傍 聴 者 数	6
7. 担 当	松阪市産業文化部商工政策課 電 話 0598-53-4184 F A X 0598-22-0003 e-mail @city.matsusaka.mie.jp

協議事項

別紙 事項書のとおり

議事録

別紙 議事録のとおり

令和5年度 第1回「松阪市地域公共交通協議会」事項書

日時：令和5年6月28日（水）15：00～

場所：嬉野生涯学習センター 大会議室

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 議 題

(1) 令和4年度の取り組みについて

- ・松阪市コミュニティ交通利用実績（報告）：資料 1-1,1-2
- ・三重交通路線松阪営業所管内利用実績（報告）：資料 2
- ・第二次松阪市地域公共交通網形成計画の進捗状況（報告）：資料 3
- ・地域公共交通確保維持改善事業の二次評価の結果（報告）：資料 4
- ・令和4年度決算（報告）：資料 5

(2) 令和5年度の取り組みについて

- ・令和5年度予算（協議）：資料 6
- ・令和6年度補助分生活交通確保維持改善計画の策定（協議）：資料 7
- ・嬉野地区コミュニティバス、三雲地区コミュニティバス及び津コミュニティバス停留所名の変更について（報告）：資料 8
- ・津コミュニティバス「一志東・伊勢中川駅ルート」の事業者変更について（報告）：資料 9
- ・自家用有償旅客運送の更新登録について（協議）：資料 10

(3) 松阪市地域公共交通計画の策定について（協議）：資料 11

(4) 第二次松阪市地域公共交通網形成計画の期間延長について（協議）：資料 12

(5) 飯高管内の公共交通の見直しについて（協議）：資料 13

4. その他

令和5年度 第1回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 令和5年6月28日（水）15：00～

場所 嬉野生涯学習センター 研修室1

- 【出席委員】加藤博和、山本勝之、北岡巖（代理）、川口正人、田中俊幸
森本臣紀、鳥田茂、森下芳郎、寺脇昭典、前葉光司、藤田雄一（代理）
喜多啓作（代理）、名古勉（代理）、鈴木英之、大島威
- 【欠席委員】田替藤潤子、塚本麻衣、西出みはる、粉川美代子、岡田通子、川村浩稔
- 【関係者】 三重交通株式会社、三重運輸支局
- 【事務局】 商工政策課 課長：西浦有一 係長：松田智剩
係員：八木甲太、阿部玲弓

《協議事項》

(1) 令和4年度の取り組みについて

- ・松阪市コミュニティ交通利用実績（報告）：資料1-1,1-2
- ・三重交通路線松阪営業所管内利用実績（報告）：資料2
- ・第二次松阪市地域公共交通網形成計画の進捗状況（報告）：資料3
- ・地域公共交通確保維持改善事業の二次評価の結果（報告）：資料4
- ・令和4年度決算（報告）：資料5

(2) 令和5年度の取り組みについて

- ・令和5年度予算（協議）：資料6
- ・令和6年度補助分生活交通確保維持改善計画の策定（協議）：資料7
- ・嬉野地区コミュニティバス、三雲地区コミュニティバス及び津コミュニティバス停留所名の変更について（報告）：資料8
- ・津コミュニティバス「一志東・伊勢中川駅ルート」の事業者変更について（報告）：資料9
- ・自家用有償旅客運送の更新登録について（協議）：資料10

(3) 松阪市地域公共交通計画の策定について（協議）：資料11

(4) 第二次松阪市地域公共交通網形成計画の期間延長について（協議）：資料12

(5) 飯高管内の公共交通の見直しについて（協議）：資料13

《協議内容》

(1) 令和4年度の取り組みについて

事務局（資料1～5に基づき説明）

委員

資料1-1で、運行経費から人数で割ったら一人当たりにかかった経費が分かるのか。

事務局

運賃等と書いてあるのがお支払いいただいている運賃で、企業に協賛をお願いしている分が隣の協賛金なので、合計して収入として1,300万入ってきている。運行経費から収入を引いて人数で割った数が一人当たりの経費になる。一人当たり598円かかっている。

会長

あとは、運賃が787万でそれに対し利用者が5万5千人なので、回数券などの割引もあり、一人200円払っているわけではない。このあと議題に出るが、国から補助金もらえるので、そういうものを使って何とかやっている。収支率というものが出ていて、これが運賃や協賛金の和が経費の何割になっているかを示している。タクシーと比べたら安く利用できるということになる。松阪市の特徴として協賛金があり、企業から助けてもらっている。

委員

宇気郷地区コミュニティバスは利用が0になっているが、地域住民があまりいないのか。

事務局

朝夕の予約制で地域の方を廃止代替路線のバス停まで運ぶものとなっていて、利用者はないが、代わりに月数回の買い物バスを出していただいているこれに乗っている。ただコミュニティバスの制度をなくしてしまうと復活ができないことを危惧されているため、制度だけ残してある。

会長

デマンドなので走らなければ経費もかからないため残してある。

全体的に言えばコロナの影響で令和2～4年度は下がって、コロナ前まで戻りきれていない状態。これから下がらない方向にどうやって保つかというのが大事。大きく見ると昨年と比べると上がっている路線が多いが、資料2を見ると廃止代替線は下がっている。下がっているものは見直し等をやっているか

ないといけない。宇気郷線は小学校に通っている子どもの数で左右されるため仕方がないが、阿坂小野線は日常で利用している人が減ってきていることになる。

委員

松尾地区コミュニティ交通は地区内同士と地区外への移動で料金が違うが、どちらの利用が多いのか。

事務局

ほとんどが地区外への移動になっていて、市民病院とアドバンスモールへの移動が特に多い。

委員

利用者数 2,700 人は初めから想定していた数なのか。

事務局

当初の想定より多い。多気町でも乗り合いタクシーを導入しているが人口 14,000 人で 1 日の利用者数が 10 人程度なのに対し、松尾地区は人口 5,000 人で 1 日 10 人程度利用しているのので、比較すると松尾地区の方はよく使われている。

(2) 令和 5 年度の取り組みについて

事務局（資料 6「令和 5 年度予算について」、資料 7「令和 6 年度補助分生活交通確保維持改善計画の策定」に基づき説明）

委員

沿線 60 歳以上人口 100 人当たりの人数があるが、実数としてはどれくらいなのかがわからない。現場からすると今 2,500 人乗っていて目標が 3,000 人なので、あと 500 人増やす必要があると言われるとどうすればいいか考えやすいが、この数字は抽象的なのでわかりにくい。

会長

60 歳以上が乗ることが大半なのでその中でこれくらい乗ってくればいいという目標だが、現場ではそれを言われても何人乗ればいいのかわからない。地域の皆さんに共有できる値にしてほしい。嬉野や三雲のコミュニティバスは地域で運営しているものなので、目標に対してあと何人少ないとか、あるいは目標が無茶だとか、そういう議論をすることができる。新しい計画の目標設定するときも地域で話して

おくべき。市としての目標に対して、地域の現状を見ると難しいとか、逆にもっといけるとか、今の値だとそれがピンと来ない。地域に出すときは具体的な数字を出す方が達成できる可能性がある。

委員

目標値は平成 27 年から 29 年の実績からとっているのか。

事務局

計画の中で実績に基づいて決めている。

会長

60 歳人口 100 人当たり 2.2 人はかなり少ない数字。一人が往復で乗ったらいい。60 歳以上では低すぎるという意見もあって、75 歳以上にすると 3 人くらいになると思うが、それでも 30 人に 1 人くらいになるので、少ない。

この書き方よりそのままの人数で示した方が分かりやすい。新しい計画で変えていきましょう。あと、個人的には平成 27, 28, 29 年というのは書かない方がいいのでは。

では、資料 6, 7 について賛成いただける方は挙手をお願いします。

【全員賛成】

会長

細かい修正あると思いますが内容はこれで、あとは会長一任という形でよろしくをお願いします。

委員

国の補助金をもらう場合は、令和 5 年度というのは令和 5 年 10 月から令和 6 年 9 月ですか。

会長

令和 5 年度は令和 4 年 10 月から令和 5 年 9 月になる。今申請しようとしているのは令和 6 年度の分で、令和 5 年 10 月からのものになる。

事務局（資料 8 「嬉野地区コミュニティバス、三雲地区コミュニティバス及び津コミュニティバス停留所名の変更について」に基づき説明）

委員

バス停名を変更するのにどのくらい経費がかかるのか。

事務局

丸看板が設置してあるので、取り換えるのに7,000円くらいかかる。

会長

コミュニティバスだとそんな感じだが、たとえば三重交通のバスで車内アナウンスをしている場合はそんな額ではできない。バス停の名称の変え時は難しいが、施設の名前が変わった時に変えるのが一番いい。

事務局（資料9「津コミュニティバス「一志東・伊勢中川駅ルート」の事業者変更について」に基づき説明）

委員

落札の値段を聞いてもいいか。

会長

津市に聞いてください。

事務局

資料1-1の津市コミュニティバスの負担金35万円は、津市コミュニティにかかる経費のうち松阪市内を運行する分を津市と松阪市が折半して、負担金として津市にお支払いしている分です。

委員

入札に何社参加しているのか。

委員

4社です。入札金額を言うのは来年に影響するので言わない方がいい。

会長

情報公開されていると思うので、そこで見ればいいと思う。

事務局（資料10「自家用有償旅客運送の更新登録について」に基づき説明）

会長

自家用有償旅客運送というのは、バスやタクシーは緑ナンバーで運行しないといけなくて、白ナンバーでお金をとるのは違法行為。バス会社タクシー会社がなく、緑ナンバーではできないところがあるが、この会議で認めれば白ナンバーでもお金をとっていい。

事務局が森出張所になった、車両が変わったということですが、ご意見ございますか。

委員

車種はなんですか。

事務局

与原深長線はスクールバスで教育委員会の車を使っていて、ノアに変更している。飯高はハイエースです。

前葉委員

ルートの変更等は。また、波瀬出張所から森出張所になぜ変わったのか。

事務局

変更点はない。飯高のバスは事務担当が波瀬出張所から森出張所に代わったので変えた。

会長

では資料10について賛成いただける方は挙手をお願いします。

【全員賛成】

委員

この問題はゆくゆくは検討していかないといけない。

会長

国交省の検討会が6月にやっていましたが、全国的にタクシー会社がどんどんなくなって、そのことによってタクシー会社が白ナンバーのところを助けていたのが、全然できなくなってきている。タクシー会社で緑ナンバーをやりながらタクシーも維持していくというふうに、まとめていった方がいい

のではない。白ナンバーでタクシーをやるというのものもあるが、それよりは会社でやっていただいた方が安全。6月の検討会では今までタクシー業界があまり言ってこなかったことをやっぱりやらないといけないということがでてきて、その中で白ナンバーで大々的にやっていこうとしているが運転手が集まらない。松阪ではタクシーでやっていくなればそれでいいし、できないとしたら新しいやり方でやっていけばいい。

委員

松阪市は2台持っているが何人乗りか。

事務局

8人乗りです。

委員

与深長線はどうやって乗るのか。

事務局

スクールバスなので子どもたちが通う時間に運行しているので、バス停にいたら乗ることができる。

会長

紀北町はタクシーでどこでも行けるものが走っているが、それは町内にタクシー会社がないから。松阪市はタクシー会社があるのでタクシーでやらないといけない。

(4) 第二次松阪市地域公共交通網形成計画の期間延長について

事務局（資料12に基づき説明）

会長

資料12について賛成いただける方は挙手をお願いします。

【全員賛成】

(3) 松阪市地域公共交通計画の策定について

事務局（資料 1 1 に基づき説明）

委員

これを作成するのに経費はどれくらいなのか。

事務局

計画作るだけでなく飯高コミバスの再編と高齢社会検討という 3 つの業務あわせて、2 年契約で 2 千万くらい。

委員

資料 1 1 - 2 の 5 ページの令和 8 年度の利用者数目標ですが、すべてそのままいくと難しいのでは。いろんなことを再編していかないとこの数字にはなっていないと思う。

森本委員

タクシーの年間輸送回数の根拠を教えてください。

事務局

目標設定数値は令和元年度の実績に合わせている。実際は難しいとは思いますが、路線バスの利用者数が減ってきていて、三重交通の補助をもらっている路線も補助切れしそうなくらい下がってきている。これ以上下げるとはできないので令和元年の数字になっている。

委員

目標値はある程度できるような数字にしないといけない。

会長

基準値として令和 3 年をあげているが、実際は元年。令和 3 年はコロナで下がっているから基準値に使ってはいけない。基準の在り方というのは目標値を決めるための元となった数字なので、通常これは基準値ではなく現状という言い方をする。タクシーだと令和元年の数字にするのはかなり困難なので、令和 8 年度の目標は 2 割くらい減っている。伸びていく可能性のある路線もあるだろうから、その場合は基準値より 1~2 割増やしている。阿坂小野線は 14, 000 人を 20, 000 人にするのは無理なのでこ入れする必要があると思っている。令和元年が 20, 000 人だったからこの値にしたのならわかるが、令和 3 年の値から見るとできるわけがない。基準値という言葉が誤解を受ける。あと基準値に比べて目標

値を上げていくということならば、飯高のように根本的にやり直していきならないが、やり直すと書いていないのになぜその値になるのかとなる。路線別の精査ができていないと思う。

委員

宇気郷線は小学生の人数で変わってくるので、そこも考慮しないといけない。令和8年は多分いないと思う。今は8人くらいが利用している。中学生を合わせると10人。

会長

このように予測が容易な路線はその分は減るが、観光客を増やして・・・等考えていくことになる。例えば人口減少など明らかに下がってこざるを得ないのであれば、目標値が下がっても仕方ない。たとえば南伊勢町は全路線で見直しをして細かく記載されているが、松阪市はその細かさが無い。

この後のスケジュールを教えてください。

事務局

協議会で合意をもらったのち、市役所内の政策会議にかけて、その後市議会の委員会協議会で説明する。その後パブリックコメントを募集し、いただいた意見をもう一度この協議会にあげて、反映状況を見ながら合意を得られたら、事務局で市長決裁をあげて計画策定という流れになる。

会長

11-1の34ページ以降にある事業1～16の分類と29ページの地域公共交通の分類が一致していない。33ページのサービス水準と事業の関係もわからない。どういうふうに変えていくかが不明確なままで目標だけが高いというのは、計画としてどうなのか。

あと41ページのリーディング事業の説明がない。

全体の流れはいいが、各路線、各セグメントで具体的な案をつめて、その上で目標精査しないとけない。あと地域住民に懇談会を開かないといけない。菰野では懇談会を踏まえて、各路線の地域の見直しを具体的に細かく検討し、その後目標を出す。4章の粗いところはできているが5章の細かい部分が煮詰まっていない。

あと34ページ以降のチャートが全く面白くない。優先すべきことが何かとか、検討に時間がかかるものとかからないものがあるとか、そういうのが何もない。検討は終わってないといけない。検討という言葉は計画に一切書いてはいけない。計画ではなく方針案でしかない。一番問題なのはこの目標を達成する根拠をこの中で読み取れないところ。例えば8月9月あたりに会議を開き、それまでに関係者と集中的に話して、もっとそれぞれの事業について詰める。路線ごとに見込みを検討するというのはどうか。

委員

11-1の35ページ、事業3のタクシーの利用促進でUDタクシーの話があるが、松阪でUDタクシーをしても採算があわない。UDタクシーを導入するなら補助がほしい。「市はタクシー会社と連携してこれらの施策の情報提供を行います」とあるが、市はタクシー会社に負担するのか。

事務局

この議論が続いても結論が出ないと思うので、事務局で再度調整して、他にご意見ございましたらお伺いするという形で、この項については預らせていただく。

会長

個人的には松阪駅、伊勢中川駅以外の駅の魅力向上をやってほしい。名松線と書いてあるが、それ以外の駅もやっていただきたい。今鉄道は走っているが、将来どうなるかわからない。これ以上便数が減ってしまうと使えなくなってしまう。そこをどう考えていくか。

コミュニティ交通の再編は、ここは急いでやる、ここはゆっくりでいいなど、優先順位を示して、本当にこれでいいのか見直す必要がある。

ITの絡みの部分は明示的に見えないが、どうやって入れていくかというのも大事なところ。

(5) 飯高管内の公共交通の見直しについて

事務局（資料13に基づき説明）

委員

朝学生を送って、夕方帰りにまたバスが走るということだが、昼で終わる日もあるので、その辺も加味したダイヤにしてほしい。料金もフリー定期があるので、負担がかからないようにしてほしい。

委員

令和6年4月からするということが、それまでに実証運行はせずにするのか。

事務局

はい。ただ停留所について、各地域にある集積所、スーパー、病院、公共施設に設置を想定しているので、1年運行して停留所の位置を移動したりサービス内容を変更したりなどの見直しを考えている。

協賛金をいただいて運行するので、1年やってみて各自治会に希望をとり、希望される自治会に対して停留所を設置していこうと思っている。

会長

1回運行した以上、大まかな内容を変えると混乱するが、ダイヤや運賃は見直していかないといけない。スケジュールを考えておいた方がいいと思う。

委員

スクールバスは日曜日に学校がある場合は動くのか。夏休みに部活などで学校に行きたい場合は結局親が送ることになるのか。スクールバスが運行していない時間帯を利用して動くということですが、昼間に子どもが学校行く用事がある場合運行できないことになるのか。

事務局

課外授業などになるとこの中に入れることはできないので、別になる。

会長

スクールバスの現状の機能で必要なものは残した上で、併用していろいろやっていく。具体的にわかると、この運行は不可能だとかこれは要らないとか出てくると思うので、精査して、具体的なダイヤは最後にチェックする。これ自体は12月ごろの会議で出ていないといけない。運賃やダイヤもまだ出ていない。

委員

台風の場合、学校が休みにならなくても運行が難しいときや、スクールバスは運行できても学校が休校のときなど、学校とスクールバスの連携が難しい場合があると思う。

委員

スクールバスの帰りは空なのでもったいない。一般住民が乗ったらいけないのか。

会長

混乗という形で、この会議で認められたら問題ない。行きたい方向と学校の方面が逆ならいいが、普通は学校の方面に行きたいと思う。全国いたるところでやっているが、利用者数が0のところが多い。スクールバスの走り方を見て、これ乗れたらいいなと思えるものだったらしてもいいのでは。紀北町で

はスクールバスをデマンド交通の車両に入れるというのをやっている。貸し切りバスをデマンド登録しておいて、合宿などで大勢来た時に利用している。

このスクールバスというのは、今あるスクールバスの業者のままやっていくということか。

事務局

ではない。今のスクールバスは市の職員がやっている。今後白ナンバーでやるか緑ナンバーでやるかは議論いただきたいが、業務委託する方向で考えている。

委員

実は学生の輸送は飯高でやっているが、帰りは全く乗らない。

会長

緑ナンバーでやったら乗り合いの許可出してデマンドでやれば何でもできる。運賃も走り方も自由。プランは出てきているが、具体的にどの事業者でどんなダイヤでどういうニーズに応えていくかなど、より詳細なものではないとつかめないので、次回期待します。この方針について賛成の方は挙手お願いします。

【全員賛成】

会長

今回は2か月後くらいにやりたい。

事務局

加藤会長ありがとうございました。

それでは、令和5年度第1回松阪市地域公共交通協議会を閉会させていただきます。皆様方、本日はどうもありがとうございました。