

平成22年度第1回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成22年6月25日（金）13：30～16：00

場所 松阪市橋西地区市民センター 大会議室

【出席委員】寺本博美、加藤博和、大久保三郎、馬場榮一郎、松田美智子、中川秀躬、奥野元彦（代理：田端英明）、森本臣紀、上野秀男、西出みはる、松本隆雄、田中和子、長谷川悦子、宇陀正信、福田道雄、亀井基良（代理：中西清司）、田名瀬克也、中川寛、村田長稔

【欠席委員】笠原正一、亀井豊弘

【関係者】 地域問題研究所（杉戸、田中）、黒部・東地区公共交通協議会（川口）、三重名鉄タクシー（松島）、三交タクシー（中森、筒井）嬉野地域振興局（福島）、三雲地域振興局（村林）、飯南地域振興局（上山）、飯高地域振興局（福山、高木）

【事務局】 商工政策課 課長：川島利治、係長：西嶋秀喜、係：三田歩

《協議事項》

1. 会長挨拶
2. 職場異動に伴う委員の交代について
3. 議題
 - (1) 監査委員について<承認>
 - (2) 松阪市組織機構の改革に伴う事務局規定の改正について
 - 1.松阪市地域公共交通協議会規則の改正について<報告>
 - 2.松阪市地域公共交通協議会設置事務局規程の改正について<協議>
 - (3) 地域公共交通活性化・再生総合事業について
 - 1)平成21年度松阪市地域公共交通協議会収支補正予算<専決>
 - 2)平成21年度松阪市地域公共交通総合連携計画事業報告<認定>
 - ①機殿・朝見地区コミュニティバス実証運行
 - ②コミュニティ交通等評価基準設定調査及び機殿・朝見地区コミュニティバス運行ルート、運行時刻見直し調査
 - ③公共交通案内ホームページの改定
 - ④携帯型運行時刻表の作成
 - ⑤公共交通システムシンポジウムの開催
 - 3)平成21年度松阪市地域公共交通協議会収支決算<認定>
 - 4)平成22年度松阪市地域公共交通協議会収支補正予算<協議>
 - (4) 松阪市コミュニティバス等評価基準の検討<報告>
 - (5) 平成21年度コミュニティ交通等の利用者数・利用実績等について<報告>
 - 1)利用者数及び事業費等

2)現況及び利用実績

(6) 各地域の取り組み状況について<報告>

- 1) 嬉野地域振興局管内
- 2) 飯高地域振興局管内
- 3) 本庁管内（黒部・東線）
- 4) 本庁管内（機殿・朝見線）

(7) 明和町（イオン明和）への乗入れについての明和町地域公共交通協議会へ申し入れについて<報告>

4. その他

《協議内容》

会長

まずは監査委員につきまして、三重県政策部交通政策室長が、3月末で退任されその後任の監査委員をお願いするものです。

これは、協議会規則第14条第1項に基づく選出でございますが、第14条第2項による会長提案でございますが、三重県政策部交通政策室長ということで、お願いしたいと思っております。いかがでしょうか。

委員

異議なしの声

会長

では、よろしく申し上げます。

では、以降事項書に基づき進めていきます。

まず、松阪市組織機構の改革にともなう事務局規定の改正について2点あります。資料は1-1を見てください。事務局から申し上げます。

事務局 （松阪市地域公共交通協議会規則第15条の変更について報告）

会長

組織機構の改革による商工観光部商工観光課よりまちづくり交流部商工政策課へ切り替わったということでございます。

次は、松阪市地域公共交通協議会設置事務局規定の改正について、事務局から申し上げます。

事務局 （松阪市地域公共交通協議会規定第3条第2項の変更について報告）

会長

市の機構改革により事務局長が商工観光課長より商工政策課長へ切り替わるということですが。

それでは続きまして地域公共交通活性化・再生総合事業についてでございます。事務局から説明をお願いします。

事務局（平成21年度松阪市地域公共交通協議会収支補正予算〈専決〉について報告）

会長

国土交通省からの補助金の減額ということでございます。何かご質問等ございますか。

委員

減額についてですが、実証運行に関する補助金は欠損補助の性質を持ったものであり、運賃等収入により運行費用が減少した場合、一年を通し減額するものであります。

会長

運輸支局の方より補足説明がありました。他にありますか。

つづきまして、平成21年度松阪市地域公共交通総合連携計画事業報告について事務局よりお願いします。

事務局（平成21年度松阪市地域公共交通総合連携計画事業報告〈認定〉について報告）

会長

基本方針について、行政主導型ではなく住民主導型という内容でございます。

何かご質問等ございますか。

委員

資料にある、小さい時刻表は何ですか。

事務局

6月1日より空港アクセス線が変更になったため、つけさせていただいたものでございます。

会長

小さい時刻表のサイズを考えると、ポケット版に貼り付けられるので良いかもしれませぬ。

公共交通システムシンポジウムについて196名の方が参加されたということです。日時が間違っているようですね。

事務局

資料が間違っており、平成22年ではなく平成21年が正しい日時でございます。

会長

参加された方のご意見があったかと思いますが、こういったものがありましたか。

事務局

イオン明和への乗り入れ等、広く様々な意見をいただきました。

会長

質問等ございますか。

なければ事業報告について了解していただいたということにさせていただきます。

つづきまして、平成21年度松阪市地域公共交通協議会収支決算について事務局より報告をお願いします。

事務局 （平成21年度松阪市地域公共交通協議会収支決算〈認定〉について報告）

会長

ただいま説明いただいた内容について監査委員より報告をお願いします。

監査委員

監査の報告をさせていただきます。6月21日に監査を実施いたしました。平成21年度の収支決算については、松阪市地域公共交通協議会設置規則第14条第3項の規定により、関係帳簿並びに証拠書類を監査した結果、その執行は正確であることを認めます。

会長

決算の説明および監査報告についてご質問等ございますか。

ご了解いただいたということにさせていただきます。

つづきまして、平成22年度松阪市公共交通協議会収支補正予算について、事務局よりお願いします。

事務局（平成22年度松阪市地域公共交通協議会収支補正予算案〈協議〉について報告）

会長

厳しい印象を受けます。ご質問等ございますか。

委員

昨年より当初の予算額より大きいのに、補正後の額がここまで減少しているのは「事業仕分け」の影響ですか。

会長

委員よりコメントをお願いします。

委員

22年度について事業仕分けの直接の影響はありません。しかし、活性化再生事業について3年目になり、全国各地で活用されています。400から500の自治体が39億の予算を取り合っている状況であります。補助要綱には、事業経費の2分の1または予算の範囲となっており、結果的に「予算の範囲」で減額されていることになっております。実際、松阪市は事業費が1300万円で2分の1の600万の要求をされたのが、さらにその半分程度になってしまったということです。

副会長

20年度国予算が30億、21年度は当初予算の45億と景気対策の補正予算の24億の69億でした。そのため松阪市もほぼ満額の補助が受けられたということです。しかし、22年度は予算編成の時期に事業仕分けが行われ、国土交通省も強気になれず40億となったようです。一方で、100億を超える要求があったため、分け合う形になったのだと思います。23年度についてはどうなるか分からないため、現在検討されている交通基本法による働きかけを強くしていく必要があると思います。

寺本会長

この2、3年の経緯を踏まえて、副会長からもご意見をもらいました。

他に質問等ございますか。

出すほうは、できるだけ出さないようにと考えるので、必要なものは必要であると説明できるようにするのが大切なのだと感じさせられました。

副会長

先日、国土交通省の人とのやりとりの中で、自治体と活性化再生総合事業の補助金の現状を話していたのですが、国土交通省の交通計画課ではこの事業がどのように役に立っているのか説明できないとの話がありました。そのため、国の事業仕分けの中で廃止判定となったそうです。外部有識者から聞かれて答えられないという状況を、回避するためには自治体から説明できるように情報等を出していかないと厳しいと思っています。その一つの方法に、6月末に交通基本法の中間のとりまとめ、7月にはパブリックコメントが出るため、松阪市の協議会として地域の取り組み等を意見していく必要があると考えています。運輸支局がアピールするだけでは不十分なため、協議会そのものとして出していくことも大事であると考えていただきたい。

会長

地域の実態を伝えると言うことが、われわれの重要な役割であると思います。

事業仕分けも効果がないから廃止にする、というだけでは分かりやすいようで、ぜんぜん分からない、廃止にする理由も説明できないのではないかと、廃止にする基準、ものさしが無いのが現状かと思います。

それでは、平成22年度松阪市地域公共交通協議会収支補正予算案についてご了解をいただいたとしたいと思います。

つづきまして松阪市コミュニティバス評価基準の検討について、報告書を作成していただいた地域問題研究所より報告をお願いします。

地域問題研究所

(資料4「コミュニティ交通等評価基準設定調査報告書」に基づいて説明)

中略

評価内容が一目で分かる、13 ページのような評価シートを作成し議論をするため、見本として添付します。以降については計算の仕方のため説明は省略します。

会長

ご質問等ある方はございますか。

委員

三雲松阪線について、改善目標のところの「ダイヤの見直しと地域住民による利用促進」とございます。先日、三雲の高齢者の方より「どうして三雲地域振興局に入る必要があるのか。実際に停車が必要なのは三重交通のバスが停まる天白のバス停である。現在、振興局より天白のバス停まで向かうには、国道を横断する必要があり、バスも遅れがちのため天白に停留所を作れないか」との意見がありました。その点についてどのようにお考えですか。

事務局

現在もその部分の改善について検討中であるが、そもそもなぜ入れないのかといった正確な理由については把握しておりません。一度そのあたりについて、確認したいと考えております。三重交通さんで把握されている事情はございますか。

委員

私も当時は担当しておらず、赴任したときには現在の状況であったため、そのあたりの事情は把握しておりません。

三交タクシー

当時は、津から天白へバスはありましたが、天白から松阪へのバスはありませんでした。三雲地区からの要請や、海上アクセス線のバス、コミュニティバス化の流れより、三雲松阪線は運行することになりました。当初は、地域の要請等からハートフル三雲が終着となっておりましたが、調査の結果、現在の三雲地域振興局行きとなったものであります。現在、三重交通のバスは三交タクシーの車庫で待機となっており、そこへの接続も考えたのですが、停留場所確保の点から現在の停留所となっているものであります。

副会長

当時は三雲松阪線を天白に入れるのではなく、現在の津・天白線を三雲地域振興局へ入れ、コミュニティバスも接続させたいとの構想だったかと思えます。ただ、現在は車両が入らないため天白へという状態です。現在、三雲松阪線を天白へとの考えも一つであると思えますが、当初の構想は逆のものでした。

会長

利用促進にあたっての具体的な課題がクリアしていきたいですが、何が問題かということを考える必要があると思えます。入れるか入れないかといったものだけですと、話が進展しないものでもあります。

改善の方向性については、具体的に改善していくためには、どのようにすればいいかという別の知恵が必要となってきます。潜在的な利用者があるにも関わらず実際の利用者が少ないのはなぜなのか、なぜ使い勝手が悪いのかを考える必要がある。もうひとつは60歳以上の高齢社会における政策課題としての地域公共交通があります。松阪市は基本的には17万人都市であり、地域公共交通を活性化させるためには使わないといけない。しかし、マイカーが多く渋滞で時間通りにいかず、バス優先でもない。そういうことを考えると、別の視点も必要があるのではないか、バス優先の社会、意識を作っていくそういう視点も必要かと思えます。普段の生活の中で実際使っている人たち、ある

いは観光等に使うという考え方も必要かと思います。そうすれば、高齢者だけではなくなっていくのではないのでしょうか。昨年行ったシンポジウムで三重高校の学生も言っていたとおり、使いたいのに使えない環境にないという話もありました。確かに高齢者中心に移動手段を確保しなければならないというのは重要なポイントだと思います。課題はいくつかありそうなので、知恵を出し合いながらやっていきたいと思います。他にありますか。

委員

飯南のコミュニティバスについてです。以前に飯南の会議がありまして、利用者数を増やす方法を検討していました。そこで出た意見が、166号線を少し通り飯高の道の駅までバスが行けば温泉等もあり利用者数が増えるのではないかというもの、他に部会を作り、協賛金を集めたり利用者数を増やす活動を行おうという動きもありました。60歳以上の高齢者が増えてきたのですが、本当は運転すべきでないような人が、利用したい時間帯にバスがないという理由で運転しているのが実情です。ヘルパーさん達の話によると、助手席の人の補助を受けながら運転しているようです。病院が休みの木曜日等に飯高駅まで行けると利用者数が増えるのではと思います。

会長

私も含めて60歳以上でも運転している人はたくさんいますし、まだまだ車を手放すことができない団塊の世代の人がいると思います。そのような中で、何かあり自分で運転できなくなったとき等を考えると、公共交通機関を何とかしていかなければいけないでしょう。生活習慣の中でマイカーを手放せない環境に在り、急にバスに変えるのは難しいことです。どちらが先かという話で、バスがあれば乗るのか、それでも乗らないのかということはよくあります。よくあるのが、バスがなくなったので何とかしてほしいというもので、対して、その割には利用していないと意見されるケースがでてきます。そういうところをどのように変えていくのかです。

運行協議会（黒部東地区）

黒部東地区です。調査報告にも出ていたのですが、絶対人数は少ない60歳以上の人が一番乗っているようです。飯高の方が先ほどおっしゃっていたように、私もバスについての要望等をよく言われます。その中身は本人の意見じゃなく誰かに聞いたという話が大半です。またアンケート等で話を聞くと、3年後5年後に乗りたいという人もいます。そういうときに私が言うのは、実際に乗った人の話を聞きたい、まずあなたが乗ってほしいということです。時間が合わない、だから乗らない、というのは、時間等の問題ではないと思います。自分の地域のものにまず乗ってみてから言えば、訴える力があると思います。誰かが言っていたから、というのは訴える力が弱いと思います。私もバ

スに乗ってみると、バスの中で実際に乗っている人が本音や改善点を言っています。そういう実際に乗っている人の意見を取り入れることが大事なのではと思います。

会長

アンケートでもよく、「ないよりはあった方が良い」「数年後に乗ると思う」といったものがありますが、これは実際に乗るかどうかわからない。実際、乗ったか乗らないかも沿線アンケートで仕分け、解析していけば、新しい答えも見つかるかと思えます。乗らないのに良いも悪いも言えないというのは分かりやすく説得力があると思えます。私の場合は、コミュニティバスのバス停がないため、乗ったことがないのですが、三交バスに乗ることになると思えます。

委員

資料に「需要が少ない地域は、一般タクシーや移送サービスといった個別対応型交通サービスの可能性を検討する」とあります。需要が少ないであろうと予想されるため、現在私の住んでいる地域ではバスは運行されておられません。「コミュニティバス」という言葉だけが頭に残りますが、「一般タクシー」は弱者にとって大変便利なものだと思います。タクシーには停留所やコースを気にしなくて良いという利点もあると思えます。また、資料にある他のサービスについて詳しく知りたいです。

寺本会長

需要の少ない地域は、タクシーの方が「ドアトゥドア」ですので良いと思えますが…。

委員

タクシーの事業所のものです。私も公共交通としてのタクシーが重要になってくる時代だと考えております。以前から、松阪市職員の方がよく言う「バス」のイメージが私には理解できません。タクシーも9人乗りのものもあるのですが、タクシーとは言わない。現在、多気町で三重名鉄タクシーがタクシーを運行しております。はじめは利用が少なかったのですが、ここにみえる福田専門官が委員の方に一度乗ってみることが大事だとおっしゃって、多気町の方は徐々に増えてきております。ですので、いかに松阪市、行政がPRしていくのかが大事かというのが一点。それから、利用者が乗ってみる。多気町とくに勢和の方は大変不便ですが、いろいろ工夫をしてやっています。黒部東地区で運行していますが、利用者の声を聞いて色々改善して、ますます乗りやすいタクシー、ジャンボタクシーにしていきたいと思えます。バスだけではなくタクシーもあるということを理解して、今後の参考にしていただきたいと思います。この後は加藤先生から説明していただきたいと思います。

副会長

私自身は「バス」と「タクシー」については車両の定義だと考えております。そのため、松阪の場合は「コミュニティバス等」とつけています。ただ一般の人の中では「バス」は定時定期路線運行をしているもの、「タクシー」はドアトゥドアで行きたい所へ連れて行ってくれるものと個別の定義で考えていると思います。そのため、色々あると言うことが知ってほしいため松阪市では「コミュニティバス等」という言葉を使っております。

松阪市にもタクシー協議会はありますか。

(「ある」との声)

タクシー協議会については、新しい法律が去年の10月にできて、タクシーも公共交通であると認められることになりました。公共交通であるからには、事業者がバラバラ運営するのではなく、運賃や台数等を適正化しようとするものであります。それを元に必要がある場所については交通圏、特定地域という定義、タクシー協議会をつくり、タクシー会社同士で調整し供給を調整していくものです。

計画はできていますか。

委員

6月の末に提出して、8月の終わりに承認されるかと思えます。

副会長

実は、先ほど22年度活性化再生総合事業について、40億のうちの39億について言いましたが、残りの1億については新しい事業等のために置いてあるという理由でありまして、その中の一つがタクシーについてです。バスについてはもう無理なのですが、タクシーについては随時申請可能です。タクシーについては、タクシー協議会と地域公共交通協議会で協議されていれば申請可能です。実際には、タクシー業界ではタクシーが公共交通であるという意識は低く、総合事業が使えると言ったことを知らない場合がほとんどです。そのため気づいた方から申請していただければ良いと思います。たとえば西出さんも、地区で不便であるためタクシー会社と協働して個別型の公共交通をしていきたい、と地域で協議会をつくり、松阪市地域公共交通協議会の連携計画に組み込み、タクシー協議会とも位置づけし、国に申請すれば認められる公算が高いと思います。検討していただくことを期待します。ただ補助金は半分のため、残りの半分については協賛金等でまかなっていただくことは必要となります。

寺本

色々出てきました。私たちも知らないことが多いため、このように副会長から情報を聞き出すというのも有意義なことかと思えます。他に何かございますか。

次の議題に移りたいと思います。「平成 21 年度コミュニティ交通等の利用者数・利用実績」について事務局より報告をお願いします。

事務局

（「平成 21 年度コミュニティ交通等の利用者数・利用実績について」の資料の見かたについて説明）

（嬉野廃止代替バスのコミュニティバス化の報告と 21 年度空港アクセス線の減少について説明）

（資料 5-2 についての説明は時間の都合で省略）

会長

何か質問等ございますか。なければ次の各地域の取り組み状況について、移らせていただきます。事務局よりお願いします。

事務局

（資料 6 「各地域の取組状況」の概要について事務局より報告）

詳細については、各地域より報告していただきます。

会長

何か質問等ありますか。なければそれぞれの地域より報告をお願いします。嬉野地域公共交通検討委員会よりお願いします。

検討協議会（嬉野地域）

われわれの地域では平成 19 年 6 月 21 日に嬉野自治会連合会理事会で、地域交通システム導入方針を説明してもらいました。その後は順次、うきさと、上小川、小原地域、宮野、合ヶ野、矢下、豊地、豊田、中川で住民説明会を行いました。その結果、21 年 6 月 18 日第一回嬉野管内公共交通検討協議会を発足しました。そして 7 月 7 日に松阪市長に要望書を提出しました。7 月 28 日に管内検討委員会の規約につき了承され、小委員会を設置することが決まりました。その中でも、細かいことを決めていく作業部会の設置が必要となり作業部会が発足しました。21 年 11 月 6 日に第一回作業部会が開催され、その後運行ルートや時間帯について協議しました。第 8 回作業部会において、実際にルートを走り資料 6-1 のように決まりました。現行のバス路線との違いは「森本」より西に入り「滝之川」へ入る部分と、エイトタウンという新しい団地を通る部分です。堀之内以降は地元の要望等により 2 つの路線を月水金と火木土に分

けて運行させたいと考えております。週 6 回運行が可能かどうかを考えていただきたいが、絶対運行していただくつもりで考えております。大きな破線の方が火木土、小さい破線、従来の路線に近い方が月水金と考えております。1 日に 3 往復でこのルートを決めたところでございます。これは作業部会での決定事項ではありませんが、6 月 29 日に次の作業部会がありこれを確認し合い考えていきたいと思っております。一番上が人口 174 名の地域でございますので、重要な交通手段であると考えております。そのような交通バリアを受けている人たちの要望があり、われわれもそれを受けて真剣に協議を重ねてまいった結果でございます。

寺本会長

今までの経緯と予定を報告していただきました。

(委員長、発言の時間をください。) との声で

委員

嬉野管内で連合会長をしているものでございます。同じ嬉野に住みながら、私たちが何かするのは年に一度の 6 月のうきさとまつりぐらいでした。本線から 20 分くらい外れたところに花園地区という 8 戸たらずの大変山奥の集落があります。現在は三交バスが運行しており、1 日 2 本くらいの実質はスクールバスであります。花園地区の住民はバスに乗るのに 20 分歩く必要があるのですがバスをありがたがっています。負担金が千円でも運行させてほしいという思いがあるようです。協賛金についても中川地区というのは平成 14 年には 1600 世帯くらいでしたが、現在は 3400 世帯と一番大きな地区となっています。逆に人口が減り続けているうきさと地区ですが、うきさとの自然を守る意味でも路線を通していただきたいと思っております。

会長

地元の実情を把握した中でそれぞれの地区内で合意を形成し、路線を考えていく必要があります。十分検討して運行を検討していただきたいと思っております。資金も潤沢にあるわけではないため、将来のことも考え、残すか残さないか大局的な考えからも検討するひとつがあると思っております。

委員

一志団地等の平野部については、自転車ですら 5 分くらいの土地のため個人的にはバスを通す必要はないと認識しております。

会長

細かい話は地元で十分協議していただき、ある程度固まってから提案していただければよろしいかと思えます。

続きまして、飯高地域の報告をお願いします。

運行協議会（飯高）

皆様のご尽力のおかげで4月1日より、三交バスの廃止から途切れることなくバスを運行できることとなりましたことを感謝しております。きめ細かい路線とし、集会所等からすぐ乗れるため、以前より便利となったと感謝の声を聞くことが多いです。

運行委員会も2回開催し、協賛金のとりまとめや、アンケートを元に決めた路線ですが、運行して初めて分かる路線や停留所の問題点を協議しております。便利さを求め、利用者が一人でも多くなるよう努力しております。7月1日に新しい車両が届いたこともあり、出発式を行いたいと思っております。今後ともご協力をお願いします。

会長

簡潔に報告していただきました。質問等は後ほどということで次に進みたいと思います。続いて黒部東地区より報告をお願いします。

運行協議会（黒部東地区）

昨年の12月にアンケートにもありましたが、明和ジャスコへの乗り入れをぜひお願いしたいと、運行当初より申し上げておりました。当時は行政区域等の問題もあり、かないませんでした。今回のアンケートでも今後立ち寄りを希望する場所として55.5%の人が明和ジャスコを希望しておりました。立ち上げ時には60歳以上の人の通院と買い物を目的とした福祉をメインとしたものでした。その観点からも資料にあるように2箇所変更したいと考えております。一つ目は明和ジャスコへの乗り入れです。また明和ジャスコまで路線を延ばすため、土古路にも新規でバスの停留所を作りたいと考えております。本来は土古路町が黒部の東端なのですが、出間まで歩いて5分くらいということもあり、現在は出間が最終地となっております。そしてもう一つがJAくろべ店です。こちらに停留所を作りたい理由としては、以前、西黒部地区にあった農協がなくなったため、高齢者の金融機関への便が悪くなっているためです。そのため、ここに停留所を作ることは、金融機関が利用できるだけでなく、空き時間に地元の店で買い物もでき大変有用であると思えます。また、個人的にJAくろべ店へ話をしに行った際、協賛金等の話も含めなかなか好感触でした。行政区域の問題もあるのですが、現在の市長に変わったこともあり、実現は不可能ではないと感じています。また、この2点に寄ることで、増加する時間は約8分程度であり、現在の運行時間約32分と合わせて40分程度と許容される範囲ではないかと考えております。

会長

拠点を上手く使うと言うことは、利便性をあげていくために重要な部分であります。そのため行政区域の壁を越えることも必要とされるのかと思います。

つづいて、機殿朝見線について事務局より報告をお願いします。

事務局

本日は、機殿朝見地区協議会の方が欠席のため事務局より報告させていただきます。まず一つ目は、イオン明和への乗り入れについてです。

利用実態調査や住民ヒアリングからも分かったとおり、利用者や沿線住民はイオン明和への乗り入れを求めており、乗り入れを実現することは、沿線住民の利便性の向上、利用者数の増加も見込めるため検討していくこととなりました。

次に、運行にかかる時間を短くすることについてです。

当初、機殿地区より松阪駅まで35分以内で運行することを考えておりましたが、現在、定期運行路線のみで43分、デマンド路線を含めると出発地点より最終地点まで1時間かかり、特に機殿地区の住民が利用しづらい状況にあります。これを現在のデマンド路線部分、バス停の設置位置等について見直し、運行にかかる時間を少しでも短くできるよう検討していくこととなりました。

そして三つめが現在の「往路5便、復路5便」運行の変更についてです。

乗降調査や地域住民の声より、現在の復路の3便目と4便目の間が開いていて、駅方面からの便を利用しにくいと、帰りはバスを利用しないという声があります。そこで、乗降者数の少ない午後の往路便（4便、5便）を減便し、「往路4便、復路6便」とすることを検討していくこととなっております。

以上、機殿・朝見地区運行協議会の協議経過の報告でございます。

会長

明和のイオンへの乗り入れを希望しているということで、続いて明和町への乗り入れについての明和町地域公共交通協議会への申し入れについて報告をお願いします。

事務局

前回の松阪市地域公共交通協議会の合意を得まして、3月に事務局2名が明和町の公共交通協議会に申し入れを行いました。そのときには、良い話であるため、前向きに検討させていただきたいとのご返答をいただきました。しかし、地元のタクシー事業者もあるため、十分考慮して進めていただきたいとのことでした。今後とも民間事業者のことも含め、前向きに進めていくことを考えております。

会長

可能性を広げていくことのため、検討していきたいとのこと。生活圏は行政区域で区切ることができないものです。行政の都合と言えますが、なんとか連携していけば別の結果ができると思います。道路一つを挟めば、駄目だという行政的発想はせず、配慮して進めていければ良いかと思います。

委員

乗り入れについては相手が問題だと思います。私は明和町の会議にも出席しているのですが、雰囲気としてはかなり軟化してきたと感じました。また、明和町は三重交通ではなく、地元のタクシー会社がバスを行っているため、地域性が違う部分もあると思います。そのなかで、委員会の雰囲気もかなり軟化し前向きに考えているのは事実だと思います。ただ、こちらの二つの路線を繋げるというのは警戒しているようです。業者間の話では理解できる部分もありました。

会長

できるだけ拠点のあるところは行かせる方向で進んでほしいとは思いますが。

こちらで用意させていただいた議題は終了しましたが、何かございますか。

では終了とさせていただきますが、毎回の資料について述べさせていただきます。これだけ大量の資料を準備されるのは大変かと思いますが、私たちとしてはもっと簡潔にまとめていただいたものを出していただくようにお願いします。

事務局

本日はありがとうございました。最後になりましたが、この4月より商工観光部がまちづくり交流部となり、交通についても今までは商工の中で一人が担当していたのですが、交通政策係ができ二人で担当することとなりました。これからもよろしくお願いします。