

平成22年度第3回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成22年9月3日（金）13:40～16:00

場所 松阪市産業振興会館 2階人材育成室

【出席委員】 寺本博美、加藤博和、馬場榮一郎、松田美智子、中川秀躬、高田和昭、森本臣紀、鳥田茂（代理：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、工藤隆（代理：中西清司）、田名瀬克也、亀井豊弘、村田長稔

【欠席委員】 大久保三郎、笠原正一、中川寛

【関係者】 黒部・東地区公共交通協議会（川口）、三重交通（奥野）、三重名鉄タクシー、三交タクシー（中森、筒井）嬉野地域振興局（山本）、三雲地域振興局（山添、村林）、飯高地域振興局（高木）

【事務局】 商工政策課 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) 平成22年度松阪市地域公共交通協議会総合連携計画事業の変更について

1) 松阪市地域公共交通総合連携計画の変更について <協議>

2) 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>

(2) 地域における公共交通のあり方について経過報告（県と市町による協議）<報告>

(3) 市街地循環線「鈴の音バス」について

1) 利用促進のためのダイヤ改正等の取り組みについて <報告>

2) 長期工事について <報告>

(4) 黒部・東線（黒部・東地区コミュニティバス）の変更について <協議>

(5) ベルファームへの乗合タクシーについて（緊急）<協議>

4. その他

「平成21年度松阪市地域公共交通システム報告書」について

《協議内容》

寺本会長

事項書に基づき、進めていきたいと思っております。その前に一点訂正をお願いしたいです。名簿の私の肩書きについてですが、地域社会研究所長という部分について4月に所長を交代しましたので削除していただくようお願いします。

それでは、事項書に沿って進めていきたいと思っております。まず、第一に「平成22年度松阪市地域公共交通協議会総合連携計画事業の変更について」関連しまして、二つございます。一つ目が、松阪市地域公共交通総合連携計画の変更について協議していきたいと思っております。二つ目の平成22年度松阪市地域公共交通協議会収支補正予算（案）と合わせて事務局よりお願いします。

事務局 （1. 松阪市地域公共交通総合連携計画の変更 2. 平成22年度松阪市地域公共交通協議会収支補正予算（案）について説明）

寺本会長

二つのことについて、事務局より説明していただきました。何かご質問等ございますか。

計画について、特に機殿・朝見地区の実証運行につきまして、22年度だけではなく23年度にかけて検討し、大型ショッピングセンターへの乗り入れ等を進めていきたいということがございます。他に何かございますか。特にないようですが、新しく委員になられた方、何かございますか。（ありませんとの声）なければ、協議事項が2つございましたが、承認ということとさせていただきたいと思っております。

それでは、続きまして2番目の「地域における公共交通のあり方について経過報告」へ進ませていただきます。報告事項と協議事項について順不同となっております。事務局より説明をお願いいたします。

事務局 （地域における公共交通のあり方について経過報告について報告）

会長

地域公共における公共交通のあり方について、県と国もいろいろな動きがあるようでございます。副会長も関わっているところでございます。地域公共交通については、週刊誌等にも出ているところでございます。何かございますか。では、関わっている方がみえますので、順番にお話を伺いたいと思っております。

委員

三重運輸支局の福田でございます。報告していただいた内容について、現在、県のほうでされている検討会の資料の抽出であると思っております。国の動きと言うことで、交通基本法の制定の動きがありますが、国会のほうでは来年の通常国会で制定していくようです。大まかには、事務局より報告があったように「移動の権利」を保障していくために、国としての基本政策、方針を取りまとめて、県も同様に、自治体については必要に応じて、それぞれの分野で移動の権利を守っていくという流れになっているようです。補助

金についてですが、こちらで活用されている「活性化再生総合事業」については、一旦、白紙となっております。最近出たものによりますと、要求段階ではありますので、23年度予算案についてはどういう枠組みになるか非常にあいまいではありますが、活性化再生補助事業やバス路線補助、鉄道の関係の補助、海上交通に関する補助等、地域交通に関わるすべての事業を地域公共交通維持改善事業と大きなくくりにし、要求しているところですが、ただ、既存の様々な事業を一つの事業にするということで、スケジュール的にも難しいところですし、現在補助されているすべてのものがどうなるかということ、現時点ではお知らせすることができません。ただ、すでに使われている補助事業等については、混乱をもたらさないよう経過措置を設けるという話も伝え聞いております。地方としては、中央の動きが分かりづらい部分もございまして、部分的に発せられた部分についてしかお伝えできませんが、少しでも情報が入りましたら、皆様にお伝えさせていただくようにしたいと思います。

会長

ありがとうございました。続いて県の方よりご意見ございますか。

代理委員

事務局より報告していただいた内容で、県としては進めている状況でございますが、まだ、国の動向が未定の部分もあり、もう少し早く明確に役割分担等を決めていきたいと考えていましたが、流動的な部分もあり少し遅れているところです。なかなかはっきり決められない状況です。この会議と類似するような会議ですが、どのような名前になるか分かりませんが、この会議で固まったものでネットワーク管内の市町で進めていくという会議を想定しております。報告であった内容で確定ではないですが、そのような形で進めていきます。これらを元に各市町とともに役割分担の話も進めていきたいと思っております。一括交付金についても未定の部分が多々ございまして、細部については決めにくい状態であります。情報を得ながら会議を進めていきたいとしているところでございます。いつごろどのようなものが出るかは申せませんが、今回出された資料の内容で進めていきたいというのは間違いのないところでございます。

会長

ありがとうございます。

副会長

今ここに国の概算要求の資料、プレスリリースがあり、もう少し詳しい話を本省の方から伺いました。いずれにしても簡単に言いますと、今までの国の補助制度や、地域公共交通活性化再生総合事業の制度がなくなり、新しく地域公共交通に関する都道府県、

市町村にプランを出してもらい、あるルールに従い一括交付するという形になるという話を伺いました。現状ですと、鉄道や船を含めた諸々の国の予算が、190 億円程度ということですが、要求は 453 億円と倍増を狙っているとのこと。これはタクシーも含めております。今まで公共交通と位置づけられていなかったタクシーですが、重要な公共交通と位置づけられるということで重点的にタクシーもされます。松阪市として施策を行う中で、どのようにすれば国や県から補助金がもらえるかということ、三重交通も含めてですが、極端な事業者や市町村ですとそれを最大化することしか考えず、それにより良い路線ができるか等は考えないといったところもありました。松阪市はそこまでではないですが、事業にごとにどこから補助金をもらった方がいいか等を考えていたかと思いますが、この一括交付というやり方はそういうルールがなくなるということで、本当に松阪の公共交通がどうあるべきかという部分を協議会、三重県の会議で充実させていかないといけないということ。ちなみにその一括交付金は都道府県や市町村ではなく、協議会へ交付される仕組みの予定です。松阪市としてやる公共交通について国から得られる支援が、松阪市ではなくこの協議会に来ることになります。先ほど予算書がありましたが、桁が変わってくるということになります。路線もすべて見ていかなければならなくなり、今までも見ていましたが、予算は市でやっていたのが、協議会の権限が増えてくることになります。交通基本法が民主党の政策としてあるかぎり、予算が増えることは間違いなく、地域主権という流れもありそういう方向になると思います。三重県や松阪市の取り組みは、その流れを予見してやっていたということ。八戸や札幌の人はこれを聞いて驚いていました。黙っていてももらえていたものが、こうなると黙っていたらまずいということで、今後の情勢が変わることになると思います。支局さんも、国の公式見解もあり難しいところではありますが準備した方がよいと思います。

会長

ありがとうございました。色々国の方の考え方、政策等変わってきているところ、有効に施策が展開できる仕組み、お金の流れ方を検討していく。すると今度は、受ける我々、市ではなくこの協議会自体がメインとなると、個別のアイデアではなく、市として体系的にパッケージ化したものを考えていかないと、今までのように補助金だけくださいという風にはいかないということになってきます。それだけしっかり腰をすえる必要があるのではと思います。

他に何かございますか。ないようですので、次に進みたいと思います。

次も報告になりますが、市街地循環線「鈴の音バス」についてです。一つ目が利用促進のためのダイヤ改正等の取り組みについて、二つ目が長期工事についてでございます。まず報告していただいて皆様の意見を聞きたいと思います。事務局よりお願いします。

事務局（市街地循環線「鈴の音バス」利用促進のためのダイヤ改正等の取り組みについて報告）

会長

まず 1 番目ですが、19年度をピークとして利用者が減ってきている現実があり、利用促進のためダイヤ改正等考えていかなければならないということです。ここで具体的にこうした方がよい等の意見がございませうか。

委員

三重交通の高田でございます。7月に松阪の方に参りまして、鈴の音バスについて勉強させていただきました。小型バスで運賃も安く、普通の事業者路線ではできない辛い所に手が届くような非常に良い路線になっていると感じました。今後の継続的なバスの維持につき、ダイヤの見直しは定期的にするべきだとは思いますが、ただ、本来のこのバスの目的は何かということを考えていただくと、どこの目的地へ、どこの時間帯の人を限られた予算内で運ぶのだということを見ると、全時間帯をカバーできるのか、それとも昼を減らして朝晩の増便とするのか、朝晩を減らして昼を充実させるのか、という部分があります。公共交通システムの方針にあるように既存バス路線との競合は避けて役割分担を図るとともに、接続して連携に沿うものなのかという部分を、運行事業者として松阪市と十分協議をし、バスの今後について協議させていただきたいと思ひます。前の項目で役割分担の話もありましたが、地域公共交通会議の中で松阪市のバスの議論のみしていても、松阪市の公共交通を考える面ではもったいないと思ひしておりますので、民間バス路線も含めた中での協議を今後していきたいと思ひますのでよろしくお願ひします。

会長

大変貴重なご意見ありがとうございます。目的を明確にするということは、戦略的に対応していくにははっきりとしていないと、戦略が組めないということになると思ひます。体系的に高田委員さんとも協議していただくと良いかと思ひます。

他にございませうか。続いて工事の方事務局よりお願ひします。

事務局（長期工事について報告）

会長

何かご質問等ございませうか。工事はせざるをえない部分ですので、ご承知いただきたいと思ひます。

それでは協議事項を続けます。あと二つあります。

事項書の黒部・東線（黒部東地区コミュニティバス）の変更について事務局よりお願いします。

事務局（黒部・東線（黒部東地区コミュニティバス）の変更について報告）

会長

変更につきまして、資料の4のように変更したいということでしたが、何かございますか。イオン明和へ行くことによって利便性があがるでしょうし、JAくろべ店に入ることです。考えるとこの地域は車しか移動手段がないため大事かと思えます。それに伴い停留所の増設とダイヤ改正という提案でございます。何かご意見ございますか。

委員

これは協議事項になっておりますので、これをもって協議が整ったということになるかと思えます。そうしましたら、「実施時期」と「明和町の合意の状況」、「運賃」について確認させていただけますか。

事務局

実施時期につきまして、当初は平成22年中に実施予定でありましたが、平成23年4月からと考えております。

明和町への対応につきましては、本日の審議、了解を得た内容で明和町へ提案させていただくように考えており、そのことは明和町にも了解を得ているところでございます。そして明和町の協議会を開催していただく予定と事務局から返答をいただいております。

また、運賃につきましては、先日、黒部・東線の協議会を開催したところですが、当面現行の100円の運賃で実施していく考えでございます。以上でございます。

委員

4月まで伸ばすのですか。おおむね明和町の協議会については100%了解を得ていると思えます。後は松阪市の作業だけだと思えますが、4月まで引っ張るのですか。

事務局

予算をあげてくことになると、12月か最終補正になってしまいます。

委員

東黒部の方から早く通してほしいという意見をよく聞きます。私も明和町の協議会に

参加しておりますが、あちらはタクシー会社もおおむね了解をしているわけです。できれば4月まで引っ張らず、早いうちに実施した方が市民のためにも良いと思いますが。

事務局

そのことについては把握しておりますが、市の予算の計上を行う都合での課題でございまして、なんとか4月実施ということでご無理を申し上げたいものです。

会長

協議会ベースでは合意を得られていますが、つめるところはつめなければいけない。といった部分があると思います。相手もある話ですので委員からのご意見であります。

委員

明和町の協議会に私も出席しているのですが、あちらにはタクシー会社が2社あります。確かにタクシーの需要が減るのではないかとの意見もあります。ただ、実際にはやってみないことには分からないということで、タクシー会社の了解は100%に近い形でいただいております。その中で東黒部の方が早く通していただきたいとの意見もあり、行政の問題もやむを得ないとは思いますが、4月まで引っ張らずになんとかすむように市役所の方も努力していただきたいと思います。特に東黒部の方は努力されて、明和町にも接触されたりしているわけです。当初、確かに明和町側は大変反対しておりました。ただ、会を重ねるごとに利用者利便を図らないといけないとの考えになってきているから申してあげております。そのため早く実施しないと色々な問題が起こってくるのではないかとの考えから提案したものです。

会長

分かりました。役所風に言うと善処しますとのところではございますが、少しネジをまいて西嶋さん一人で決めているわけではありませんから、部長のお話があればお願いします。

委員

大変厳しい状況がありまして、12月実施と考えますと、9月の議会で上程する必要があります。その中で、補正予算をあげながらこちらの協議会での承認を受けられなかったら、今後の承認にも問題が生じることもありますので4月から実施とさせていただきたいとさせていただきました。

副会長

この変更を行うとどれくらい予算が変わるのですか。

事務局

年間約200万円です。12月からだと45万円程度です。

副会長

その部分はイオンさんに面倒みてもらえるといいのですが。乗り入れキャンペーンと
かもありますし、利用が増える改正ですので、経費だけではなく利用が増えるのでその
分は軽くなると思います。先ほど委員の方もおっしゃいましたが、23年度になるとど
うなるかわからないとも思います。

委員

明和町の経緯は、松阪市も会議に出席していたので知っているはずですが。1回目のと
きには明和町自体は反対でした。

事務局

色々ご尽力していただきました。

委員

今日、会議に出る前にも明和町側とはこの件については、つめてきてありますので、
明和町に関しては自信があるわけです。そのためあまり引き伸ばすのはいかがなものか
との考えです。

副会長

細かい話ですが、JAくろべ店に「7:03」となっておりますが、これはこれで
良いのですか。乗る人がいるということですか。

事務局

地図を見ていただくと、JAくろべ店の近くに乙部町や神守町、東久保町がございま
す。こちらの方が普段からJAくろべ店に自転車で買い物に行っています。JAくろべ
店に自転車を置いて利用することを可能にすることによって利便性があがるとの考え
からでございます。

副会長

JAくろべ店じゃなくて、現在でも近いところはあるのではないですか。

黒部・東地区協議会

確かに私たちは早くやっていただければありがたいと思っております。ただ、財源の

部分の裏づけがなければできないことは地元では理解しているところであります。

JAくろべ店については、現在、東黒部の乙部町等については「機殿・朝見線」で蓮花寺に停留所を作ってもらっています。ただ、実際の利用状況を見ると、ほとんど利用がありません。地域の人に聞くと、そのようなところに作っても乗らないとの意見がありました。先ほどおっしゃいました「7：03」につきまして、確かにその時間にはスーパーは開いておりません。ただ、事務局より言っていただきましたが、乙部町あたりの方が時間外であっても自転車でスーパーに行き、そこから乗車できるということで利便性があがると考えております。時間内については、年金の受給者が家族の送迎等に不便を感じているとの意見があり、農協の話でも自分で来ることはほとんど無いとのことでした。バス停を設置することで農協へも訴え、協力を得たいとの考えであります。

副会長

理由があれば良いのですが、なければ経費縮減、時間短縮ができますので申しました。先ほど近鉄松阪駅着が「7：32」とのことでしたが、確かに宇治山田へ「7：35」、中川へ「7：34」とあります。実際には間に合っていますか。

事務局

停留所から走ってなんとか間に合っているようです。

副会長

近鉄松阪駅だから間に合うのかもしれませんが、それで「7：30」にしても信号1個2個で変わってくるので、その状況でJAに行っても良いのかとの考えからです。また自転車も営業時間外に置いておいても良いのかとも思います。勝手に自転車を置いている分には良いのですが、公式に置いて良いとしていいのか。良いとしてもらえると思います。

また、細かい話ですが最終の便のイオンへ向かう便について、土古路までにしても大して経費削減もできないとは思いますが、イオンへ行くと帰りに便もあると誤解される可能性もあると思います。

事務局

イオンについては、映画が深夜やっておりますので、若者が行きだけバスに乗り、帰りは親の迎え等という方法があるとの話です。

副会長

そういうことでしたら、バス停等に「帰りは各自でお帰りください」等書いておく必要があるかもしれませんね。一般的に駅から行ければ、駅まで帰れると思ってしまうも

ので。

会長

それ以外にございますか。

ではこういう形で進めていきますが、できるだけ早く行っていただきたいと思います。

副会長

「18:30」について高校の帰り等も想定してダイヤも確認していますか。賢島行きが「18:29」発なので、大変かと思います。中川行きが「18:31」なので「18:35」くらいの設定にしておくのが良いかと思います。急行等含めるとまた変わってくるかもしれませんが、電車の時間等もよく確認してください。

会長

繋がりのところが大事かと思います。

なければこの変更についてご了承いただいたとさせていただきます。何度もやっておりますので再確認とさせていただきます。いくつかの注意点があったかと思いますのでそれを踏まえうえで合意とさせていただきます。

実は、もう一点協議事項がございまして、議題の(5)としてベルファームの乗合タクシーについて追加したいと思います。これは急遽、会が始まる前に追加されたもので、私もまったく情報がありませんが、説明をお願いします。

事務局

現在、松阪駅よりベルファームへ向かい乗合タクシーが運行していただいています。これについては名鉄、近鉄、三交の三社で運行していただいております。現在は特例として認められているものです。

委員

3月に申請許可が切れます。ベルファームについてはバスが通っていないので松阪市より協力してほしいとのことで、乗合タクシーを行っております。実際には、それほどの利用は無いのですが、ベルファーム自体は利用されております。今回、われわれタクシー会社として、松阪市における観光タクシーをするよう国土交通省より指導があり、4月に向かって作業を進めているところです。ベルファームが外れると困るので、この件について協議会において承認していただきたいところです。3月に申請が切れるので、改めて再申請し支局で許可を取りたいと考えております。

会長

実際に運行している方からコメントをいただきました。バスが運行していないところで、ベルファームの利用者は多くなっているのですが、地理的に利用しにくい場所にあります。この乗合タクシーも観光タクシーへと変わっていく部分もあり、色々な場所で実際に観光タクシーは見かけます。観光資源と合わせた部分が公共交通でも、もっと積極的に考えていく必要があると思います。で、その許可が3月で切れるということで協議会での了解を得たいということです。何かご意見ございますか。

委員

急遽この議題を上げさせていただきました。先ほど委員より説明がありました。行政の都合で説明するのも良くないですが、今までは乗合タクシーが法の枠組みの中では21条の貸切許可というかたちで運行していました。二年前から法の改正がありまして、現行の貸切許可については、一時的なイベント等に運送を供しなければならない一時的な事業とされました。そのため、ベルファームについては通年ということになりますので、観光的な意味合いが強い路線ではありますが、地域のものとしていただいて、区域輸送という種別にはなりますが、駅前とベルファームをピンスポットで輸送していただく。運賃としては一人800円ということで、時間帯については定められた時間内であればいつでも利用できるという。事業計画については急な議案とさせていただきますので、完成されておりませんが、基本的な事案はこうであるので事務局の方へお願いしました。

タクシー事業者の方が新規で受けることになりますので、今までの乗用のタクシー事業者とは別にタクシー車両を使いますが、乗合の4条の許可がいることになります。そのため相当の処理機関が必要になることが見込まれますので、今回急遽あげさせていただきます。

会長

色々細かいことを含めて押さえなければならないことがあるようです。

他に特にありますか。後で困らないようにやることはやっていく必要があります。

副会長

これは路線不定期運行ではなく、区域運行ですか。

福田委員

ダイヤがないので。まあ、どちらでも可かと思います。

委員

松阪駅にベルファーム行きの乗り場があり、あちらにも逆の乗り場があり、自由に利

用できるようになっています。

運行事業者

一応、時間設定はもうけておりますが。

委員

一応ありますが、乗らないものは走らないわけで、実際はお客様の利便によってやっております。

副会長

通常、区域運行は停留所を設けなくても、ある区域同士で乗り降りできるものですので、今のこの路線は駅かベルファームでしか乗り降りできないものなので、本来なら路線不定期運行かと思いました。

今も解説がありましたが、乗合タクシーは以前には法的には存在しなかったものなのです。18年の法改正でできるようになりました。ただし地域交通協議会の承認が必要となっています。ある意味重要なのが運賃が800円となっていて、三重交通バスが近いところで410円ということで、バスの範疇となっていますよね。

委員

バスになると路線が違うので、倍以上時間がかかることになります。

副会長

ですが、一応バス会社の意見を聞く必要があるかと思いますが。

委員

三重交通さんがやるかやらないかの話の中で、三重交通さんはやらないということでしたので、タクシー会社をお願いしたいということで松阪市より要請されて行ったものであります。また、濱口農園からベルファームまで多少時間がかかる、倍以上の時間がかかる中での対応です。

副会長

当時はタクシーという中での協議だったのでいいのですが、今の協議はバス「乗合」の中での話しになっています。通常ですとコミュニティバスというのは通常の路線バスより安いことが多いです。そこで安くても大丈夫だということをここでバス会社さんに認めてもらうということが、大きな法律上の役割です。しかし実は、高くしても良いという逆の可能性もあるわけで、この乗合タクシーの場合は通常のバスの運賃ではできな

いもので、補助金も入らないものです。そのためには、タクシー会社が自主的に行うとこの運賃とする必要がある。ただ、通常のバス運賃よりは高いので、バス会社のご意見を伺いたいと思います。

委員（問題なしの声）

会長

細かい話ではありますが、乗合タクシーについてご了解を頂きたいのですが。

委員

前回よりタクシーについて何回も申しておりますが、乗合タクシーについてはっきり理解していないので、どういうものでしょうか。乗合と言うからには、知らない人が一緒に時間が決められていないタクシーに乗っていくということですか。料金はどこからも補助が無いため高いというものなのですか。乗合タクシーの利用者のメリットはどの程度なのでしょう。この値段は800円というのは。

副会長

通常のタクシー料金は2180円です。

委員

知らない人も一緒に乗ると800円ということですか。話し合いで乗るわけですか。

委員

通常の乗合タクシーというイメージではなく、これは観光路線の意味合いが強いものです。通常この会議で協議する乗合タクシーは、イメージとしては既存のバス路線を乗客が少ないので、バスではなくワゴン車やセダンで走らせてもいいというのが乗合タクシーといいます。それは、バスと同じようにダイヤや路線が決められていて、運賃もバスと同様のもしくは高い運賃で運行するものです。今回の事案に限っては、タクシー事業者が自主的に運行するためには経費が必要のためにこの値段です。普通にタクシーに乗ることを考えると安いと思います。普段話し合っている地域住民の足という意味の乗合タクシーではありません。

委員

よくわかりました。

会長

何か疑問はありますか。ではそういうことで了承したとさせていただきたいと思いません。何もなければこれで議題については終了とさせていただき、その他についての部分ですが、「平成21年度松阪市地域公共交通システム報告書（案）」についてお手元に冊子があります。事務局よりお願いします。

事務局

毎年発行させていただいているものでございます。今年度このような内容で発行させていただきたいと思っております。何か訂正等ございましたら、9月の末までにご連絡いただくようお願いします。

会長

家で見させていただいてご意見等ありましたら、今月中に連絡してください。

本日は大変駆け足でありましたが、貴重なご意見ができました。何回も会議を重ねるということはできませんが、またよろしくお願いします。

事務局

本日は終了とさせていただきます。