

平成23年度第1回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成23年6月6日(月) 9:30~11:30

場所 松阪市産業振興センター 2階人材育成室

【出席委員】 寺本博美、加藤博和、馬場榮一郎、中村利明、高田和昭、森本臣紀、鳥田茂、西出みはる、松本隆雄、田中和子、長谷川悦子、宇陀正信、小林博之、笠谷昇、田名瀬克也、森行夫、亀井豊弘

【欠席委員】 大久保三郎、笠原正一、内田茂雄、平本和義

【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)嬉野地域振興局、三雲地域振興局、飯南地域振興局、飯高地域振興局

【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) 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報告及び平成22年度松阪市地域公共交通協議会収支決算について(協議)
- (2) 平成22年度松阪市コミュニティ交通利用実績について(報告)
- (3) 新制度(地域公共交通確保維持改善事業)について(報告)
- (4) 松阪市生活交通ネットワーク計画について(協議)
- (5) 平成23年度松阪市地域公共交通協議会収支予算について(協議)

4. その他

- ・平成22年度 各地域公共交通運行協議の経過報告
- ・松阪市地域公共交通協議会委員の改選について
(現任期：平成21年8月1日~平成23年7月31日)
- ・その他

《協議内容》

会長

事項書に基づき進めていきたいと思っております。

1番目から、国の22年度の松阪市地域公共交通協議会の収支決算の年度の報告です。国の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいて行うものです。補助金をいただいていたのですが、22年度で最終ということになりました。そして収支決算の報告

と共に協議をいただくこととなります。皆様のご了解をいただきたいと思います。
事務局から説明をお願いします。

事務局（平成22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報告）

会長

報告していただきました。何かご質問等ございますか。
22年度が最終年度となっておりますので、事業概要等よくご確認ください。なければ
続いてをお願いします。

事務局（平成22年松阪市地域公共交通協議会収支決算について報告）

会長

収支決算の取りまとめです。これについて5月の末に会計監査をしていただいております。
監査委員さんからご報告をお願いします。

委員

さる5月30日に、監査をいたしました。平成22年度松阪市地域公共交通協議会収
支決算につきまして、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ご報告いた
します。

会長

会計検査のご報告をいただきました。平成22年度の松阪市地域公共交通協議会収支
決算についてお認めいただいたということにしたいと思います。

それでは、2番目に移ります。平成22年度松阪市コミュニティ交通利用実績につい
て、資料2から資料9をご参照していただき事務局よりの報告をお願いいたします。

事務局（平成22年度松阪市コミュニティ交通利用実績について説明）

会長

それぞれの路線の説明をしていただきました。大量の資料でパッと分かるものではあ
りませんが、ご質問等ございますか。数字が正確かどうかというところは、把握しにく
いですが、確認をしておきたいところがあるかと思います。いかがですか。状況的に
は、必ずしも好ましくはないようですが、やはり、駅を中心とした行動、利用をしてい
る状況のようですが。副会長どうですか。

副会長

特に数字に質問は無いのですが、パッと見てどうかというと。鈴の音については、21年度に対して22年度が持ち直しているというのは、景気の影響でしょう。21年度は、リーマンショック、インフルエンザで買い物、通院が全国的に減った傾向がありました。そのため、鈴の音は買い物、通院が圧倒的に多いので減少したと。22年度は戻して、23年度は震災による影響でまた下がるのが予想されます。そういう意味では、自然増減ですが、長期的に見ると中だるみをして、乗る人乗らない人がいる。それで減少していて、テコ入れをする必要があると思います。空港アクセス線は、船のダイヤに影響されまして、個人的には大健闘しているのではないかと考えています。ただ、絶対数は少ない。三雲も相変わらずでテコ入れが必要ですが、空港アクセスはテコ入れのしようもない。鈴の音バスと空港、あるいは鈴の音と三雲を結びつけるのが良いと思っ
ていまして、空港と三雲を一緒に行っているのが元々無理があるのではないかと考えています。そういったことも含めて、再検討をする必要があるかと思っています。

黒部・東線については、黒部に比べ東地区がかなり少ないということで、東地区でもう少し掘り起こせないかと思っています。以前、市民病院へ乗り入れを検討しても良いかと思っています。イオン明和のことはありますが。市民病院へ朝行って、昼帰れないかといったことです。往路に比べ復路が2.4人少なくなっています。通常、バスはそういう傾向があります。行きは乗って、帰りは送迎やタクシーといったことがあります。いかに往復乗ってもらえるかということを考える必要があります。これは、機殿、飯高で並べるとよくわかります。機殿は、ほとんど同じ、飯高は復路の方が少ない。機殿朝見については、帰りはデマンドしやすいということが考えられる。それでも少なくなっているのは、行きに比べ帰りは少ないです。非常に難しいですが、往復乗ってもらえるように検討する必要があります。機殿朝見については、井口中等デマンドでも多いところがあります。機殿はルートを考えてみると悩ましいのですが、多いところは何年かの内には定時化していく必要があるかと思っています。そうするとまた増えるということになりますので、デマンドでどんどん増える要因にもなります。沢山乗れば定時化という流れを作ると良いです。逆に機殿市民センターは定時ですがほとんど利用がありません。飯高波瀬森線については、一番問題なのは、森の乗降が少ないことだと思います。元々、森で三重交通のバスと接続することを考えていたのが、むしろ「つるや」「森本医院」「川俣出張所」の方が多い。なんとかしないといけないと思っています。そこに行く人が多いのは良いのですが、森で乗り継ぐ人が少ないということは、市街地に行くのに使われていないことです。森まで来ている三交バスの利用が少ないということになりますので、よく検討したほうが良いです。個人的に知りたいのは、三重交通の時代と比べてどのくらいになったのかを知りたいです。

致命的ではないですが、だんだん中だるみしてきている雰囲気は垣間見えます。連携

計画3年目で22年度は終わったということですが、第2次連携計画を作る必要があると思います。3年間の実証実験でやった結果を元にして、色々な見直しをし、それを踏まえたうえで連携計画を見直すことが必要です。それを本当は、昨年度中に行う必要があったのですが、今年度中に行う必要があります。それが今年度の重要な仕事になると思います。

会長

全体を比較しながら、ポイントポイントで何が問題かということを指摘していただきました。連携計画が今年度で終わったということで、次のステップに行きたいと思います。平成22年度松阪市コミュニティ交通利用実績についての報告について了解していただいたことにさせていただきます。

新しい制度、3番目と4番目が関連してくると思いますが、22年度で終わりました、23年度が新しく始まります。それに伴い、考えることがあります。まずは報告事項として新制度「地域公共交通確保維持改善事業」というのが、23年度の新しい事業として展開されます。そのことについて報告をお願いします。

事務局（新制度（地域公共交通確保維持改善事業）についての説明）

会長

23年度からの新しい国のシステム施策の制度的な問題ですが、地域公共交通確保維持改善事業ということでサブタイトルに生活交通サバイバル戦略、こういう新規の事業が展開されることとなります。趣旨とうについては、資料にあるかと思います。こういう形で新しい事業に対応していこうということでございます。これは、こういう制度になったという報告です。インターネットでも見られますのでご参考に見てください。次に進んでから話をいただきたいと思います。資料11これが本日のメインテーマになるかと思いますが、松阪市生活交通ネットワーク計画、これは協議事項となっておりますので、活発なご意見等をいただきたいと思います。

事務局（松阪市生活交通ネットワーク計画について説明）

会長

松阪市生活交通ネットワーク計画案でございます。これを基に新たな事業「地域公共交通確保維持改善事業」に対して、申請を出し展開していきたい。ポイントは、陸上交通の中のネットワーク、幹線ではなく日常的な生活路線としての確保維持を行っていきたい。当該地区として嬉野地区のコミュニティバスに対して、対応していきたいとなっています。

これに対して、ここで決めていただく必要あることですので、しっかり議論していきたいと思います。これに関連しまして、中部運輸局の方から計画調査官がお見えですので、先にご発言いただき、それを参考に我々も議論していきたいと思います。青木さんお願いいたします。

調査官

オブザーバーとして参加させていただいております。新事業のスタートに合わせて、運輸局に新たに発足いたしました、地域生活交通支援室長です。新制度の要綱の制定が3月ギリギリまでなっております、評判の芳しくないのですが、予算の方も増額しておりますし、新たにフィーダーへの補助、市町村の判定時期を13年3月に緩和する等、例の距離10キロ制限も廃止されましたので、色々利点がございまして細やかな説明は割愛いたしますが、ぜひご相談等お寄せください。

会長

ありがとうございました。国の方からの支援の体制についてお話いただきました。当会としましては、このネットワーク計画案、多くの地域が出しているかと思っております。地域性もありバリアフリーの場合もあり都市交通も考えるべきであり、私が今住んでいる千葉の都市モノレールをどのように展開していくのかとの話もあります。やはりユニバーサルデザイン等、地元の千葉大学も環境デザインのひとつのテーマとしていますが、松阪の場合は、また違った生活交通の維持改善となると思っております。そういう視点でどんな形で考案していくのかは、事務局の方で精査してもらえと思っておりますが、強調すべき点等あるかと思っておりますので、遠慮なくご発言ください。

委員

先ほど、内容を説明していただいておりますが、そもそもネットワーク計画は今年度からの新しい制度でございます。事務局から説明していただいておりますとおりで、ネットワーク計画に基づいて、実施する事業、維持確保事業に対して支援させていただくものです。先ほども出しましたが、今年度から新しい制度に切り替える中で、国の方から運用面等お示しする時間があまりなく、地域の方については、内容については充分議論していただきたいのですが、本筋のあたりが分かりにくいのではないかと感じております。その中で補足だけさせていただきたいと思っております。事業自体には、陸上交通の中で幹線交通とフィーダー交通について、国の支援をさせていただくことになります。いわゆるフィーダー交通の部分の中にフィーダー交通という形で何が対象になるかについて2つの種類があります。一つは、補助対象幹線に接続するフィーダー系統であること、交通不便地域等における地域間幹線系統へのアクセスの二つの対象となる内容があります。今回、松阪市さんでお出しいただく内容については、交通不便地域において運行される

ものに対して、嬉野地区のコミュニティバスで出していただいています。先ほど副会長から利用実績等についてのお話もありましたが、この地域の公共交通の全体像をどうするかという話もあろうかと思えますし、その中で調査事業については、今まで取り組んでいただいていた連携計画の策定を再度作りなおすことについても活用できますし、基本的に地域のネットワークをどのように作っていくのかという全体像を持ちつつ個別にそれぞれの対象となりうる路線を国に申請していただくことになると思います。今回のネットワーク計画自体が嬉野地区のコミュニティバスについてだけではないということ念頭において、議論いただきたいと思えます。

会長

大変重要な指摘であると思えます。我々の眼はミクロ的に見ていくことになりがちであり、全体を見ていくことも可能であると。良いアドバイスであったと思えます。嬉野地区だけを見たいとなりすぎず全体としてネットワークを展開していくことも考えた方が、交通問題はすぐに解決しませんので、長く続いていくことを考えると、重要な指摘でした。何かございますか。

委員

計画については、特にありませんが、文書の内容について確認です。「運送事業者を選定した経緯」と「選定の参考にした」と「した」という表現になっていますが、これは過去形でいいのでしょうか。選定後の計画ということよろしいのですか。

事務局

基本的に、4条運行ができるということが、考え方の中にありますので、入札の条件とさせていただきますので、「した」とさせていただきます。

委員

質問の内容は、そういう意味ではなく、「これから選定します」という形じゃなくて、「事業者が決まっています」ということで良いのかという確認です。

事務局

この計画は、事業者が決まってからでないと申請できない制度になっておりますので、あくまで事業者が決まった後でございます。

会長

事業主体が決定しないと、あくまで計画が計画で終わってしまうこともあると思えますので、確実に展開できますということを明記しているということかと思えます。

事務局

説明が抜けているところがありました。事業の認定後、補助金をもらう段階で、補助申請は事業者からの申請という形になってきます。次の予算のところの説明させていただく予定でしたが、今までは、協議会へ補助金が入っていましたが、今度は事業者へ直接補助金が入る制度に変わっていますので、事業者の決定が前提となっていると考えています。

会長

主役のウェイトが変わってくるということで、運行事業者が前面に出てくることになる趣旨の元で展開されているようです。手続き的には、ややこしいです。本来でしたら、事業者が自ら計算、申請して、ぽんと貰えると楽なのですが、そうはいかないようです。こちらへんで副会長からお願いしたいと思います。

副会長

先週の水曜日が一宮市、木曜日が恵那市、金曜日が設楽町、今日が松阪と毎回同じことを言っています。この資料はどうでも良い資料と思います。事務的な資料だと考えてください。これがないと補助金がもらえないので作りましょうということで、作ること自体は、今まで協議してきたことをまとめただけです。もちろん中身はよく精査すべきだとは思いますが、資料10も含めて、個人的にはどうでも良い資料だと思っています。もう一度解説すると、松阪市は、資料11の1に書く必要があるのですが、松阪市は平成20年に松阪市地域公共交通総合連携計画を策定し、それと同時にこの協議会は、道路運送法の地域公共交通会議の役割であったものが、それにプラスされ地域公共交通活性化再生法に基づく協議会ともなりました。協議会規則にもあるように地域公共交通活性化再生法の規定に基づく協議会の役割は、松阪市地域公共交通総合連携計画の作成に必要となる事項を協議し、実施することです。この協議会の仕事は、連携計画を作成し、実施することと、地域公共交通会議としてそれぞれの路線をチェックして変更していく二つです。そのため、生活交通ネットワーク計画は作る必要はなく、範疇にありません。ところが、国の制度としては、22年度までは地域公共交通総合連携計画に基づいて補助を申請することはできたので簡単だったのですが、23年度からは生活交通ネットワークという新しい仕組みができて、これに基づいて申請することになったので少しややこしくなりました。では、この協議会がそれができないかというと、国の方は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会であれば、生活交通ネットワーク計画を申請できることとしてあるのでできるのです。ただ、本来は、地域公共交通確保維持改善事業は、交通基本法ができていないことが前提であります。交通基本法というのは、移動権の保障と、そのことについて各市町村で計画を作ることができるということが謳われている

ました。移動権を確保するといことは、お金が必要ですので、国がお金を出す。そのときに地域でどう使うかというのを協議会を作って議論してくださいという仕組みでした。それに従い資料10のような仕組みができました。ところが、交通基本法は3月8日に閣議決定され法案は提出されましたが、移動権の保障と市町村で協議会を作るといことは、抜け落ちました。これは、色々な意見がありましたが、「意味が無いのじゃないか」「できないのじゃないか」ということがありぬけました。ところが、確保維持改善事業の方は通ってしまいました。結論としては、法律に基づかない協議会を作って、お金の受け皿とすることになってしまいました。すべての議論が同時に行われ、そこに仕分けや政策コンテストがあり、混乱した状況になってしまいました。

我々がやるべきことは何かというと、この協議会は連携計画を策定し実施することであり、それを粛々と行えばよいのです。今度の生活交通ネットワーク計画は何かというと、不完全なもので、まさに補助をもらうための計画です。連携計画の方がより包括的に、松阪市の地域公共交通全体をどうしていくかという計画なので、連携計画の中で補助に合うものだけ、事務局と事業者で考えて切り取って出していただければ良いです。そうしていただきたいです。その観点から言うと、他に出せるものがあるのにどうして出さないのかという疑問があります。その解説はお願いしたいです。もう一つは、地域公共交通確保維持事業の中で、都道府県を主体とした協議会の取り組み支援があります。今ここで議論しているのは、市町村が主体としたフィーダーと呼ばれる部分です。都道府県は幹線で、6月20日に三重県で協議会が行われ議論されると聞いています。これは、都道府県の協議会の議論ですが、本日この段階で松阪市の地域公共交通協議会が開かれるのであれば、6月20日に松阪市の関連路線のどこが議論されるのか、ということが議論されずに出して良いのかということです。ここで6月20日に三重県の協議会で地域間路線として、どういう路線を申請することを三重県と松阪市は考えているのかということをお話していただきたいと考えています。先ほど国の方から簡単な解説がありましたが、そういう路線のフィーダー路線は補助路線として認定されるということですので、県の協議会で審議する補助路線がどこにあるのかをこの協議会で認知していないとこの協議会で議論できないわけです。そのため、説明してもらいたいです。また、本来は連携計画との関係で説明してもらう必要もあります。連携計画でこういう路線だと言っているものの中の、どれだけが県の協議会で申請する路線かということも説明してもらった必要もあります。また、今回の嬉野については、それではない路線です。運輸局長が認めた路線ということです。その認定の基準としては、補助はもらっていませんが、その地域として幹線とみなされる路線、地域間交通ネットワークというものがあります。地域間交通ネットワークについても、地図を出して、松阪市内の地域間交通ネットワークがどこかということを示してもらわないと、嬉野地区の路線が、そのフィーダー路線であるのかが分からないので審議できません。基本をしっかりやっていただき、連携計画に戻れば全て書いてありますし、連携計画に基づいてどうなっているかという

ことを説明していただいて、できれば連携計画を22年度末に見直して、これが出てくるのが本来です。せめて連携計画の中でどういう部分を切り出してネットワーク計画に書いたのかを説明していただく必要があります。これは、今まで連携計画を作って一所懸命やってきたことを台無しにすることですので、関連する方にもよく分かっていただきたいです。全国的には、連携計画はお金がもらえないので、法定協議会自体を廃止したり、連携計画自体を廃止したりする愚かな自治体が続出しています。私がやっているところは、愚かでは困るので、今言ったことを念頭においてほしいと思います。それは説明だけのことなので、文書としては書けるとお思いますので、今出せとは言いません。今は、先ほどの二つの質問で、一つは連携計画の中から切り出せる路線補助がもらえそうな路線があるのに、これだけに絞っているのかということ。もう一つは、地域間の補助路線をどこの路線を6月20日に議論して決定することを考えているのかという、この2点を答えてもらわないと認めるわけにはいかないと考えています。

会長

厳しい内容です。当たり前のことなのだと思います。今までののは終わったので、実際そうでしょう。これは便法かもしれません。お金がもらえればそれでいいと。ただ、それだけで良いのかとの問題もあると思います。やはり連携計画をきちんとやってきたという遺産はつないでおかないといけないことと、この協議会が法的要綱を持った上で展開してきたことを確認する必要がある。インフォーマルではなくフォーマルな形でやってきたことは押さえておく必要がある。説明のしかただとは思いますが、嬉野の位置づけ、根拠をハッキリさせておく必要がある。別途に県の協議会との関係ですね。どうでしょうか。

事務局

三重県の主要幹線としていく路線については、三重県バス路線図における松阪管内にございます、松阪駅からスメールへいく路線で「飯南波瀬線」、次に「大石松阪線」これは新たに認定を受けたいということで動いています。次に「大杉線」でございます。この3つを県のほうにお願いしているところでございまして、原案どおりに行くかどうかというのは、まだ分かっておりません。フィーダー路線として幹線のネットワーク、鉄道駅のある路線として路線が認定を受けられるかどうかというところです。本来3本考えておりました。1本については、嬉野線で、山村振興法の地域に当たるということで対象になってくるであろうということからあげております。近鉄中川駅につないでいくということになっております。もう一つ検討していたのが、機殿朝見線でございます。こちらは、連携計画のメインの事業でした。20年度から22年度まで実証運行を行っていきまして、23年度から本格運行を行っております。松阪駅へつなぐということで対象になろうという路線ではございましたが、申請にあたり事業者が行っていくことにな

り、この添付書類等が過去何年分かの貸借対照表等の提出が必要となっています。そのあたりが、困難ではないかという判断がありまして、今回は対象から外させていただいていることになっております。また、もう1つが三雲の鵠と小野江を結ぶ三雲線を検討しています。こちらについては、まだ運行事業者が決定しておりませんので、申請対象とはしておりません。これについては、25年度分の申請をしていきたいと考えており、運行開始を平成24年の10月以降としております。そのため、今回1路線のみのフィーダーでとさせていただいているところでございます。

副会長

結局、嬉野しか出てこないということは、生活交通ネットワーク計画なのに、ネットワークが書いてなく、補助路線がどこかと書いてあるだけであり、全然ネットワーク計画でないということです。そういうものが国が作った計画となっています。私も関与していたのであまり言えませんが、抵抗したのですがこうなってしまいました。恐縮ですが、ただし本当の意味でのネットワーク計画が連携計画としてあります。しかも連携計画は法定計画で、ネットワーク計画はそういうものではありません。圧倒的に連携計画のほうがステータスが高いです。連携計画は何年までの計画でしたか。22年度で終わっているわけで、現在存在していないことになっていますので、早く作り直して、この3年間やってきたこと、連携計画に具体的には、機殿朝見や飯高波瀬森等具体的なことは書かれていないです。それ以前に作ったものなので、松阪の場合は、連携計画を作った後も毎年連携計画を変えてきたので、それを23年度以降も続けてやらなければいけないと考えています。日程にのせておいてほしいです。

事務局

次回、開催までに連携計画の原案、1路線ごとの評価をつけて協議していただきたいと考えています。

会長

正論で通していこうという主張です。規則は法的根拠があるのでそれを踏まえていきましょう。補助金がなくなったから、やり方を変えましょうというのは、非常に安易な考えだと思えますので、地域公共交通活性化再生のものをベースに考えていきましょう。せっかくやってきたのに終わりではもったいなく、指摘していただいたことを大事にしていきたいと思えます。これはこのまま決めてしまうのが良いのか、今回のことをきちんと踏まえた上で申請を出していただくということで、了解したとしておきたいと思えます。ネットワーク計画自体には異論は無いと考えています。このままでは、そのまま行ってしまいますが、何かご意見等ございますか。

委員

嬉野地区もやっとここまで来たかと思います。ただ1つ申したいのが、PRが必要であると思います。ある地区で委員をしていますが、そこでは町長自ら市民の方にPRしています。沢山の予算を使うわけですから、松阪市は700万円くらい使いますから乗ってもらわないといけない。ですのでいかにPRをしていくか、区長さんはじめ地域の方全員に協力いただいて、できるだけ乗るような運動をしていただいたら、上手くいくのではと思います。多気町では、町長自ら運動をしていただいている、利用があります。タクシー会社に影響はありますが、やはり地域のことを考えると、このバスは必要だと思います。嬉野の方も苦労されてきたと思いますが、乗るような運動だけはお願いしたいと思います。

会長

それでは、ここの議論を踏まえた上で、新たにやっていくということで。

副会長

活性化再生法の補助は、3年間の限定でした。そのため22年度まででした。次の生活交通ネットワーク計画における補助は、時限はありません。嬉野はこのままいけばずっと貰えるということになろうかと思いますが、だからといって甘えてもらっては困ります。この協議会で、他の路線と同じようにきちんとチェックして、国のお金をもらって恥ずかしくない路線であることをふまえて、毎年申請していく必要があると思います。また、機殿朝見が出せないとの話でしたが、今の要綱では新しい路線しか出せないとなっています。新しい路線とは、市が補助をしてきた路線については、今まで市が出してきたので、これらかも出してください。国は出しませんということです。機殿朝見線は今回、国の申請が切れると、この後は出せなくなります。この後、出したいと思っても出せませんので気をつけてください。ただ、この制度自体24年度に変わるかもしれません。個人的には、新しい路線しか出せないというのは、おかしいと思っています。引き続き国に働きかけ続けます。今の制度だと未来永劫補助は受けられないということです。後、確認ですが、これは新規路線と認められるための50%ルールについては大丈夫ですか。

委員

大丈夫かと思っています。

会長

色々注意する必要のある指摘されたことがございます。それを充分踏まえて、新しい地域間交通ネットワークで上手に補助を受けられるように展開していきたいというこ

とです。

よろしいでしょうか。それでは、大筋合意をいただいたということで、了解を得たとさせていただきます。ただし、中身については、精査するというのをよろしくお願いします。

続いて協議事項5番目に移っていきます。平成23年度松阪市地域公共交通協議会収支予算（案）について事務局より説明をお願いします。

事務局（平成23年度松阪市地域公共交通協議会収支予算案について説明）

会長

今年度の予算についてです。今年度は、協賛金だけということですが、お金が沢山あればいいのですが、厳しい財政状況のなかでやっていかなければいけないと。何かございますか。

委員

昨年度の予算の中で、公共交通利用促進に資する事業ということではありますが、今年度は無くなるということかと思えます。これに代わるものは何か市では予定されているものがあるか教えていただきたいです。また、会議の前段でもありましたが、公共交通システムとして民間のバスも含めた中でのネットワークを議論していただくことになっていますので、もし松阪市さんで啓発物等考えておられましたら、民間バス・タクシーを含めたもので1つの交通システムとして周知していただけるものを作りたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

事務局

市の予算ということですが、23年度については、各路線の運行経費としては予算はありますが、他に大きく予算づけしているものはございません。その中で、飯南コミュニティバスにつきまして、飯南波瀬線との連携が上手くいっていないのではないかと考えていますので、その連携を強化したいということと、その時刻表を連携できる内容にしていきたい。また、バス停留所の整備費の予算はあります。

また、公共交通全体としての広報物ということですが、21年度22年度に国の補助金を受けて作成したのですが、1つ時刻表が変わると使えなくなってしまい、苦情が増えてきまして難しいのかなという印象を持ちました。一つ一つの印刷費として予算計上はしておりますので、関連のあるバス同士とかですと作製できますが、全てを集めるとするのは難しいと考えておりますので、それについての予算はありません。印刷製本費自体の予算については、余裕を持って計上しておりますので、必要な部分については協議の上、活性化していきたいと考えています。

委員

ぜひとも、市内がどういう路線網になっているのかというのを毎年出していただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

副会長

今、回覧していますが、岐阜のバスマップです。これは路線だけです。時刻は変わっても路線図はそうは変わらないものです。変わったとしても微小なのでずっと使っているものです。これの発行元は、岐阜市総合交通協議会ということで、松阪市の地域公共交通協議会と同じ地域公共交通活性化再生法定協議会です。この予算資料は、仕方の無いものかもしれませんが、予算が0になるということは、結局国の補助金のトンネルかということで、余りにもどうかと思います。先ほどのネットワーク計画と同様に国の補助金を貰うためのものと同レベルかと思います。先ほど委員はおっしゃったことは、後でじっくり相談したいのですが、例えば、事業者からも若干負担金をいただいて市の予算と抱き合わせて、この協議会で路線図やPRパンフレットを発行するくらいの予算があっても良いかと思います。国からお金を貰うという前提ではなく、本当はこの協議会は、ここの皆さんが何ができるかということを持ち寄ってやる場なのです。まさにその精神であれば、今のような事業者と市でお金を出し合って、あるいは協賛金を集めて、パンフ等を協議会で出すということがあったら一番良いことです。それに対して国も支援する仕組みが今までお金を貰ってきた総合事業の考えそのものです。今は、この26円で結構ですが、ぜひ1年間26円で終わらせないでください。委員も前向きなご意見が出たと解釈しております。ぜひ国からのお金がなくても自分たちでお金を持ち合って自主事業をやっているということを目指して欲しいです。本当は、連携計画がないと位置づけられないのですが、今連携計画が無い状態になっていますので、そのためにもPRもこの協議会でやっていくというのを、第2時連携計画を策定し位置づけていければと思います。任期が終わってしまうので、次の委員の方にやっていただきたいと思います。

会長

確かに、国からのお金がなければ無しというのであれば、子どものお遣いみたいになってしまいます。協議会として何かやろうという提案は、合理的だと思います。大変だともお願いします。行政だけでなく我々も参加する、第3の道なのかもしれません。こういうことを考えて、何とかしていただきたいと思います。十分に考慮していただくということでこの協議事項についてはこの形で進めさせていただきたいと思います。0でないようになんとかしていただきたいと思います。

これで本日の案件については、終わらせていただきたいと思います。

その他の内容について、簡潔に説明をお願いいたします。

事務局（平成22年度各地域公共交通運行協議の経過報告について報告）

会長

それぞれの地域での状況ということです。なにかございますか。

虹ヶ丘や平成町などバスが無いところですよ。虹ヶ丘などは路線が廃止されたところですよ。ただ、高齢化が進んでいることもあります。買い物の足がないということも分かります。こういう新しいところをどうするか。どういう形でコミュニティバスをまわすのかということですよ。おそらく、コミュニティ交通の基本的なところとして、効率性を無視できないところですよ。お金をどれだけかけても良いのなら、非常に良いですが、我々は一定の制約の中での選択を迫られているわけです。そのときの選択の結果、失われた利益が大きくなるように考える必要があります。次に、始めたら、やめなきゃいけないこともあるわけで、やめるときの費用がどれだけかかるかということも、はじめる時に合わせて考える必要があります。割とこのことを考えず始めてしまうので、やめるときになって困ることがあります。例えば、道路は転用できるので良いですが、建物を建ててしまったらどうするのか。大変恐縮ですが、千葉もモノレールを建ててしまって、なくすときにどうするかこういう問題もあるので、やめるときのこともある程度考えないといけない。

この協議会も、我々の役目は今回で終わることになるでしょう。後のことは新しいメンバーで考えていただきたいと思います。

それでは、松阪市地域公共交通協議会の改選についてということで事務局より説明をお願いします。

事務局（松阪市地域公共交通協議会の改選について説明）

会長

事務局より、お願いがあれば快諾していただくようにとの話してでしたのでよろしくをお願いします。

その他はございませんので、協議会の用意した事項は、終わりましたので事務局へ戻します。

事務局

事務局に大変沢山の宿題をいただきまして身の引き締まる思いです。総合連携計画、協議会の位置づけをどうするのか、7月31日までに何かの方向性を出したいと思えます。事務局も行政的には、財源が厳しい部分があります。国や県の補助を活用する手法

も踏まえ、事務局としては考えております。皆様からも色々な知恵をお借りし、地域のコミュニティ交通を発展させていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。