

平成23年度第3回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成23年9月20日(火) 9:30~11:30

場所 松阪市役所 五階 正庁

【出席委員】 寺本博美、加藤博和、榊原清、中村哲也、馬場榮一郎、内田茂雄、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、宇陀正信、小林博之、浮田知樹(代理)、田名瀬克也、森行夫、亀井豊弘、平本和義

【欠席委員】 長谷川悦子

【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(竹内)、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

【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. 委嘱状交付
2. 自己紹介
3. 松阪市地域公共交通協議会設置規則・財務規定・事務局規定について
4. 会長・副会長の選任について
5. 会長・副会長挨拶
6. 監査委員(2名)の選任について
7. 議題
 - (1) 空港アクセス線・三雲松阪線のダイヤ改定について(協議)
 - (2) 市町村有償運送路線の登録更新に関する承諾について(協議)
 - (3) 三雲地域コミュニティバスの事業計画について(経過報告)
 - (4) 飯南地域公共交通運行協議会の協議経過について(経過報告)
 - (5) 飯高波瀬・森地区公共交通運行協議会の協議経過について(経過報告)
 - (6) 松阪市運営路線の事業評価について
8. その他

《協議内容》

会長

事項書に基づき進めてまいりたいと思います。今日は、協議事項が3件、報告事項が3件ございます。

まず、第1でございます。空港アクセス線・三雲松阪線のダイヤ改定についてです。事務局より説明をお願いします。利便性の問題で再度の検討をお願いしたいとのことでご

ございます

事務局（空港アクセス線・三雲松阪線のダイヤの改定について説明）

会長

上が旧ダイヤ、下が新ダイヤとなっています。若干の微妙な時間の変更でございますが、何かこの点についてご質問等ございますか。特に大きな変更はなさそうに思いますが、時間の調整だと思います。1日平均8人ほど利用があり、ハンディキャップのある方の利用がその中の4、5人ということで、その方の利便を図ろうというのがあるようです。何かございますか。

委員

障がいのある方ということですが、どういう障がいのある方でしょうか。

事務局

企業に確認いたしましたところ、身体的な障がいがあるといわけではなく、実際に自転車や車に乗ることができない、このバスでしか移動ができない方と伺っています。

会長

よろしいでしょうか。企業の方でこういうお願いがあったということですが。他にないようでしたら、この変更をお認めいただくということにさせていただきます。

続いて、2番目、市町村有償運送路線の登録更新に関する承諾について協議をさせていただきます。説明をお願いします。

事務局（市町村有償運送路線の登録更新に関する承諾について説明）

会長

更新登録の申請ということで、8路線ありますが、9月30日で期限切れということと更新したいとのことです。利用実績等については、また、報告等を見ていただくとして、この8路線の更新をしたいということで、この協議会の議決が必要とのことです。何かございますか。

委員

三重運輸支局の小林です。ただいま、更新したいとの内容について、過去の状況について、補足していただきたいです。例えば、過去に事故や故障の状況について、あったかなかったかも含めて教えていただきたいです。

事務局

事故等はありません。非常に運行本数が少ない路線でございます。苦情ではありませんが、特に宇気郷地区については、もう少し良い時間帯の運行をという声は、少しございます。また、飯南コミュニティバスについては、もう少し中身の検討をしていきたいという声はありますので、その方向に協議を進めているところでございます。

会長

他に何かございますか。

副会長

これは、最後に協議した方が良かったかなと思います。4と5で飯南、飯高波瀬森地区の報告がありまして、6で路線の評価があります。それを踏まえて更新登録の協議をするのが順番かと思えます。というのも、更新登録するときに、見直しを実施する1つのチャンスです。今の話ですと、見直しは無く更新です。この後に4、5、6で見直すことが出てくるので、今回は見直さないということだと思います。実際に支障は出てこないとは思いますが、順番としては見直しの内容等を確認して、登録を更新とした方が良かったかと思えます。議題2にしているというのが、よく分かりません。

事務局

資料6の評価については、どこまで協議をしていこうかと悩みまして、一つ一つ見ていこうと考えた場合、相当な時間を必要とすることになるのが予想されたので、今回見えていただいて、次回に協議していただきたいと考えていましたのでこのような順番になってしまいました。

会長

政策技法的な観点から行くと、順番が少しどうかという話かと思えます。4、5の報告を済まし、6を済まし、協議をして決めた上で、改めて更新をしていくことがPDCAという政策技法の循環という面からは、その方が良かったのであろうということだと思います。これも1つの方法で、それよりもこれはこれとして、まっすぐ進むという方法も施策の評価のやりかたとしてはありますが、どちらをとるかということで、後者を取ってまっすぐ行くという方法をとったということでしょう。これも時間が充分あれば、本来であれば、PDCAをした方が良く考えます。副会長のご意見でしたが、そのことを頭に置いてこれからの協議会についても進めていきたいと思えます。何かございますか。一応、簡単な状況報告という形で、登録更新に関して承諾をいただいたことにします。

続いて、3番目、ここから4つ経過報告が続きます。まず、三雲地域コミュニティバスの事業計画について事務局より説明をお願いします。

事務局（三雲地域コミュニティバスの事業計画について説明）

会長

三雲地域の地域公共システムとして、三重県全体の特徴として縦の流れが多いのかもしれませんが、三雲地域から中川駅につないでいきたいと。中川駅をどういう形で展開させるか、この地域も都心化するのかもしれないのかという別の話もあると思いますが、そういうカラミはあると思いますが、全般的に地図の右の1から22まで路線が引っ張ってあります。今、熱心にご検討いただいている段階だという話です。当局としては、次年度に運行を予定できればという計画であるようです。ここらへんは、一定の予算制約があるかと思いますが、順調に行くかどうかは分からないところですが、今はこの形で協議されています。何かご質問等ございますか。

委員

要望と確認をお願いします。一点目ですが、既存の津三雲線、コミュニティの三雲松阪線との結節を必ずしていただくようお願いします。特にコミュニティバスの三雲松阪線が生きてくると思います。あと、運賃についてですが、中川駅、ピアゴ嬉野店、嬉野中川病院群ですが、嬉野おおきんバスとの重複区間になります。嬉野の方は、100円ですので、このままですと二重運賃ということになります。運輸局さんの指導を仰ぎながら、検討した方がよいと思います。全ての区間で200円というのは、初めて出されたわけですが、先日、三重県で事業仕分けがあったところで、市町への補助金の話も出ていましたが、コミュニティバスの永続的、安定的な運営にあたって、今の100円という運賃が果たして良いのかどうかという議論もはじめていく必要があると感じておりますので、一つこの機会に考えていければと思っています。

会長

三点ほどご指摘があったかと思いますが、一つは、既存路線とつなげていくという話、問題なのは嬉野おおきんバスと重複する部分で、片方は100円、もう片方は200円ということはいかがなものかということ。この二点については、考えていかなければならないかと思っています。

事務局

結節については、地域の協議会の中で地元の方からも希望が出ておりまして、天白線については、天白と小舟江がありまして、その中のどこかとは必ず結節する形で考えて

おります。今のところ、時刻の仮の案ですと、小舟江あたりで結節できないかと検討されております。また、三雲地域振興局に入っている三雲松阪線については、高速船の改訂時に変わったり等がありますので、難しいのかなというのが現状でございます。

会長

何かご指摘等ありますか。おそらく先行している路線についての評価が効いてくるのかもしれませんが。全然影響が無いということはないと思います。先行しているところの上手くいっている部分、まずい部分これをすべて評価して、最終的に決定していかねばならないのかと思います。まだまだ、審議検討中ですので、逐次ご報告いただきたいと思います。では、副会長ご意見をお願いします。

副会長

この出していただいた経路等については、今言っても仕方ない、実際にやってみないと分からない面もあると思うので、特にないです。先ほど、委員からもあったように既存路線との関連付けが非常に問題で、ずっと三雲振興局に天白へのバスが乗り入れられないかという話をしていたと思うのですが、そのことを解決しない中でこれができるということで本当に良いのかという話もあります。その三重交通路線の運賃がいくらかという関係も考えなければならぬかと思えます。通常でしたら、そういうものに乗継ぐのであれば、割引とかも考えないといけないのかもしれませんが。ダイヤは繋がっているけど、運賃は二重だということもどうかと思えます。そういったところもよく考えないといけません。まあ、200円の件については、ぽっと200円と出ていますが、元々個人的には、100円均一でコミュニティバスを走らすということは、賛成しかねていました。また、こういう中で、ぽっと出てくると、全体の中でどう考えればいいのかと議論せずに、ここだけはこれというのは少し違うと思っています。要するにシステムと言っていますので、〇〇線ではなくシステム・体系です。体系ですから全体としてどういう風に成り立っているのかということを見ていただかないと、バラバラで考えていると力が出ないので、運賃にせよ結節にせよもう少し市役所が考えないといけないところだと思います。三重交通バスが乗り入れできないことについても、設備的な問題等あったと思いますが、何年も経っていますのでそろそろ解決しても良さそうな気がします。さきほど、着実に進んでいく必要があると申しましたが、ぜひそういうことを見直していただきたいと思えます。

あと、平成24年10月からというのは、予算的な都合になりますか。個人的には、ここまでできたら早くやっつけてしまえばと思うのですが、いつも松阪は案ができてから運行開始まで時間がかかることが多いようで、時には白紙になってしまうこともあります。こういうときは勢いをつけて、早くやっつけてしまいたいのですが。これはそういうことですか。

事務局

予算の問題でございます。

会長

大切な視点だと思います。よくよく聞けば、厳しいご意見だと思います。体系的に考えるということ、100円と200円という料金体系はまさに体系的に考えられるべきで、今後色々路線が増えてきて、この地図にだんだん塗りつぶされていくので、かなり充実したように思いますが、よくよく見ると、ツギハギにならないかと心配しております。そうすると、体系的に地域公共交通システムと考えていく必要があると思います。それだけはぜひお願いしたい。あと、決めたら予算の制約があるかもしれませんが、早くやらないと、その熱が冷めていき、いつの間になくなってしまいます。決めたら3日で実行するというのは、ベンチャーの発想ですが、なかなかそうは行かないのでできるだけ早く取り組んでいただければと思います。他にございますか。

委員

あまりよく分からないのですが、地域協賛金というのがありますが、1世帯あたり800円が必要となるということで、この路線に対して、何世帯があり、どのように計算されているのかをお伺いしたい。

事務局

協賛金については、松阪市の公共交通システムを導入するに当たり、基本的な事項として地域の協力と負担を求めますということで、お願いをしています。また、地域の取りまとめについても地域の中で行っていただくことになっています。その中で、地域の方にご負担をいただく部分として、運行経費の一部をご協賛いただきたいと申し上げる中で、各地域で金額等を決めていただいていることでございます。市のほうからは、他市や他地域の状況を伝える中で、地域で協議会の委員が集まっていただき決まった額が三雲地域では、800円となりました。

会長

そのほかに何かございますか。今、計算の話が出ました。他になければ、あくまで協議の場でなく、経過報告でございますので、建設的なご意見を承っていきたいと思います。

続きまして、飯南地域公共交通運行協議会の協議経過について事務局よりお願いします。

事務局（飯南地域公共交通運行協議会の協議経過について説明）

会長

飯南の協議会の経過でございます。バス停名の変更と表示の改善、これがバス停に関わる部分で、運行ルートの変更で木曜の利用が少ないため、民間路線と重複する部分がありますが、飯高振興局まで乗り入れを考えたいということ。また、ダイヤの変更、地域の協賛金についても考えていきたいということでございます。何かございますか。

副会長

木曜日に飯高地域振興局へ乗り入れるということですが、11:01着で14:33発ですが、どういう利用が想定されるのですか。

事務局

現在想定される利用が道の駅の利用となっています。

副会長

ご飯を食べて、お風呂に入って帰るとというのが、11:01着、14:33発が一番良いという検討結果になっているのですか。皆さんそんな感じで良いのですか。あるいは、そうだとしても、地域によっては、相当色々な地域を回ってから一時間以上かかるところもあります。こういう形で使ってもらえますかね。非常に不安があります。木曜の利用が少ないのでこのようにしたという話ですが、まあ、全体的にそうですが、月から金まで何に使うのかということがよく分からない。そういう想定でやっているのかどうかというのを確認したいです。火曜日の午前1は、何に使うためにこのルートなのかということはいえないと、要望も出ないし、使ってもらえないと思います。木曜もこのダイヤでこのルートで良いのかというのを、どのくらい検討されたのか。この時刻表から読み取れないので聞きたいです。

事務局

月火水金については、朝の1便から、通院、買い物対応になっております。木曜につきましては、病院がしまっておりますので、別の目的地へということで計画させていただいています。

副会長

配る時刻表には、そういうことを書いておいた方が良いのかもしれないです。これは、この地区からこういうところへ行くのに便利です。それ以外の使われ方もあるのでしょ

うが、書いておいた方が良くもありません。やはりこういう無機質な時刻表からは読み取れないので、きちんと考えた方がいいと思います。

事務局

配布用の時刻表を作成する場合には、検討させていただきます。

副会長

これは、いつからやる予定ですか。

事務局

できるだけ早くと考えておりますが、来年の4月になると思います。

副会長

これをやることによって、予算・経費が増えるわけですね。

事務局

少し増える予定ですが大きくは変わらない予定です。

副会長

これは、別の話ですが、今は飯高地域振興局行きとなっておりますが、細かいところですが、「赤滝たきや運送前」、これは三重交通のバス停ですとどういう名前ですか。

事務局

赤滝です。

副会長

なら、三交赤滝バス停等にした方が良くはないかと思います。なぜですか。

事務局

バス停がずれたところにごさしまして、10メートル、20メートルですが。

副会長

ただ、今後乗り継げるようにするなら、一緒にした方が良くはないですか。例えば、美里や芸濃はそうでしたが、コミュニティバスの停留所の名前は、乗り継げるなら、三交〇〇バス停等にしていました。そうでないとぱっと分からないと思います。また、三重交通さんにも言いたいのですが、飯高地域振興局っていう停留所名で良いかどうか

という話があります。振興局というところには、それほど用事はありませんよね。飯南のコミュニティバスはここで決めれば良い話ですが、松阪駅で待っていると、「飯高地域振興局前」とすごく細かい字で書いてあります。「道の駅飯高駅」が良いのではないのかと思いますが、どうせつけるなら行きたい所の名前をつけないといけないと思います。コミュニティバスは、もう少し診療所名等工夫する必要があると思います。

事務局

後日の会議で検討させていただきたいと思います。

会長

名前というのは非常に大切だと思います。魅力があり行ってみたい名前をつけるのが、一番良いのかと思います。普段ですと、時刻表を見ている、絵等があったほうが高齢者も楽しそうだと感じやすいものですので、工夫がいると思います。それでは、飯南地域公共交通協議会の経過についてですが終わり、引き続き飯高波瀬・森地区公共交通運行協議会の協議経過についてお願いします。

事務局（飯高波瀬・森地区公共交通運行協議会の協議経過について説明）

会長

飯高波瀬森地区の運行協議会の報告でした。何かございますか。二点ほど、バス停について桑原集会所と月出案内所の間が距離があります。実際には、その間の方が利用されているということで、150人くらい一割くらいですか、そのため間に停留所をとということです。もう一つが、トイレの関係です。トイレというのは大切な視点です。そのため林業センターにターミナルをとということです。こういう方向で改善していこうと、検討されているようですが、何か付け加えること等ございますか。

委員

22年度から利用させていただいて、1日平均6.9人、1便平均1.2人ということで、一番少ない人数だとは思いますが、なにしろ住んでいる人口が少ない地域でございますので、ご理解をお願いしたいと思います。一年間経った時点でアンケート調査をした結果、さきほどの件を含め、色々出てきました。バス停の新設、林業センターを出発点とすることを委員会で上げさせていただきました。今年度から最初の一歩の目的でありました、高校生の通学を確保するという点で、今年度から飯南高校への通学生がコミュニティバスを利用し、三重交通を利用しているということで、非常に喜んでおります。また、各地域は、大変分岐されたところで、今まででしたら、停留所まで人に頼んで送ってもらい利用していたのが、近くまで来てくれるということで、泣いて喜んでい

るところですので、大変ありがたいことだと思います。今の課題は、協賛金に取り組んでいます。できるだけ多くの方に賛同をいただいて協力させていただきたいと思いません。

会長

委員さんより地元の声という形で説明を加えて発言していただきました。他にございませんか。それでは、最後の協議に移らせていただきます。では、松阪市運営路線の事業評価について事務局より説明をお願いします。

事務局（松阪市運営路線の事業評価について説明）

会長

コミュニティバスの評価について、それぞれの路線でシートが書かれていますので、量的にはかなりの資料があります。何かご質問等ございますか。評価の目的から始まり、この形のもので良いのかどうかも踏まえて議論をする必要があると思います。事業評価について、非常に大切な今後、公共交通システムを展開していく上で、やっていかなければならない。サイクルで言いますと、成果をどのように次に生かしていくのか、改善していくのかをこういう形でフィードバックのシステムとして、大変重要な部分になってくるかと思えます。その点を踏まえ、議論していただきたいと思えます。

委員

2点発言したいと思えます。一つは、利用度とも関連する、副会長からも指摘がありました停留所のネーミングについてです。確かに飯高地域振興局、三雲地域振興局と表示されています。地域振興局というのは、なかなか浸透していないと思えます。市外から来た方たちからは、国土交通省の出先機関だと思われていたりします。地域振興局は、17年の合併時に、吸収合併という声をかわすために、こういう名前をつけられたのだと思えますが、例えば、飯高総合庁舎とかそういう名前にすれば、もっと分かりやすかったと思えます。確かに駅名や地名だと分かりやすいのですが、近鉄の場合だと江戸橋は、サブネームとして三重大学前となっています。大和八木は近鉄百貨店前となっています。こういった分かりやすいものを入れていくのが良いのではないかと思えます。鈴の音バスでも、前は桜木記念病院前という停留所名だったのですが、今は競輪場前となっています。多分、協賛金がもらえなくなったから変わったのじゃないかと思うんですが、一般市民にすると、桜木記念病院前より競輪場といった方が場所的には分かりやすいのじゃないかと思えます。こういったことを振興局前は、確かに合併前は、飯高町役場前、飯南町役場前となっていました。役場前となっていると、街の中心部なのだというイメージがありましたが、振興局前ではそういうイメージは無いです。また、空港ア

クセス線の将来像をどのように考えられているのかと思います。松阪の利用客がどうなっているのか、それに合わせバス路線がどうなっていくのか。ある人に聞くと、港へ人を運ぶより、松阪港より津港へ運んでもらった方が良いという意見も聞くのですから。

会長

評価の仕方について、利用者の視点を明確にするということから考えれば、停留所の名前は利用者に情報の提供の仕方によって、いかにインセンティブを持たせるかという、こういう視点での評価、具体的な評価項目となっていますかと思いますがそれが一つ。もう一つは路線、特に中部国際空港セントレアへの目的が徐々に変わってきているのではないかとこのことで、全般的に将来展望としてどのように考えればよいのかということころもあるかと思いますが。確かに目的が変われば、こういった形での見直しが必要になっていくという視点、あくまでも利用者のニーズに従っていこうという評価基準をどうやって入れるかということ。ただ、効率性の追求と同時に、「だけ」では無いというのが非常に難しいところだと思います。以上のような形での委員のご意見でした。まとめてご意見を賜りながら議論していきたいと思っています。

委員

一点だけお伺いしたいのですが、7ページの評価基準の収支率等は分かるのですが、60歳以上人口当たり1日利用者数については、どこからきた評価か教えてください。

事務局

60歳以上の方は、7ページの左の方に、11,873人とありますが、それを365で割り、割った数字を60歳以上の人口で割っていると記憶しています。

委員

そういう風にしか人数が出てこないのだと思いますが、これは1日平均ですよ。実際に私もバスに乗っていますので、こういう数字ではないということをご承知ください。

事務局

実際の乗降の人数ではありません。人口を基に出した数字ですので、ごらんになるときは、気にしていただきたいと思います。

会長

よろしいでしょうか。過小評価、過大評価があり、点数が変わってくるかもしれませんので。

副会長

今の話ですが、5ページのチェック2という表に、沿線地域60歳以上人口100人当たり1日利用者数ということで、ある地区に高齢者の方が100人住んでいたら、そのうちの何人の方が、バスを利用するかということです。実際、1便に何人乗っているかという話とはまったく別です。鈴の音バスの20年度ですと、沿線の100人の内1日2人が乗っていますということです。それが、21、22年度では1.8人に下落したということです。これは100人住んでいたら、100人乗るということは無いのですが、多くの方が高齢者なので、高齢者の方が多く乗ってもらえれば良いという指標です。

会長

指標の読み方、100人中一日に何人かということです。

委員

どういう指標を遣い評価していくかというのは、色々あると思いますし、これじゃなきゃいけないというのは、非常に難しい部分があると思います。一点、元々松阪市のバスは、幹線路線と生活路線の二つに分けられているので、この中で効果指標が60歳以上人口100人当たり1日利用者数というところを、同じ幹線路線でも生活路線でも60歳でというところが、色々理由があるのかもしれませんが、幹線路線についてもこういう見方をしていかなきゃいけないのかどうかということも、もしかして考えていかなければならないのかと思っています。

会長

幹線部分と生活路線部分、このあたりを範疇わけする必要もあろうかと。それも大切だと思います。全部一緒になってやっていると、平均されてしまうので、そこらを注意深くというご指摘だと思います。

評価の指標、基準についてさっと見てさっと分かるかというのがなかなか分からないという部分があります。非常に大切なのは、我々が分かるだけでは駄目なのであって、むしろ評価について、実際に利用されている方たちがこの評価を理解できるかどうかということが、大切な視点であると思います。そういう意味で、できるだけ分かりやすい、分かりやすいというのは、曖昧にしろという意味ではありません。できるだけ理解しやすいようにということですが、そういう視点で説明されると良いのかと思います。

何かございますか。色々この形で行きますかということですが、フォーマットとしては、これでよろしいですか。

委員

60歳以上の高齢者ということですが、なかなか分かりにくい指標があって、宇気郷地区で激減していて、しかも高齢者が0.4という形になっているので、利用者が他と違うのじゃないかと思うので、それぞれ地域によって利用者は違うと思いますが、ここは、今までの説明からいくとなかなか分かりにくいと感じております。

事務局

おっしゃるとおりでございます。運行本数や定量的な評価だけで見ると、どうしても難しい部分が地域のコミュニティ交通の場合はございます。そういったあたりで、定性的な評価をいかに評価していくかということが重要ではないかと考えており、そういう部分をフォローしていきながら、両方上手く見ながら評価をやっていきたいところです。前の委員からご指摘いただいた形のもので、単純な内容で真反対で幹線や地域間バスについては、非常に定性的評価が難しい部分がございます。そのあたりが課題でありますし、両方とも上手く使いながら評価していけたらと考えております。

委員

コミュニティバスのタクシーの関係ですが、東黒部については、自治会が乗ることをPRされて右肩上がりできていると思うのですが、機殿朝見線については、随分少ないと思います。やはり自治会の方がPRして乗るよう運動をしていかないと、これからはいかなものかと思います。広い地区ではありますが、自治会が精力的に動いてもらわないといけないと思います。松阪市もPRをしていただきたいのが一点です。もう一つは、飯南、飯高地区についてですが、ある病院が患者の輸送をしていますよね。この問題は松阪市は把握しているのかということを検討していく必要があると。ダイヤを組んでいます。数軒の病院が患者を輸送している。そのためバスに乗らない。そのことを市が把握しておかないと、今後の問題として検討する余地があるのではないかと思います。

会長

2点ですが、一つが大々的スタートしたタクシーの話。もう一つは、施設が自主的に運行している送迎との関係について、情報を把握されているかどうか。

事務局

私たちも病院の送迎とは、よくすれ違えます。実際運行しているところを把握はしています。また、機殿朝見地区については、取り組んでいただいていたリーダー的な方にご不幸がありましたので、しばらく地域の活動が停滞しております。近く再開したいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

会長

なかなか輸送を提供する主体が増えてくると、良いような悪いようなドアトゥドアで医療機関だとその方が良いのかもしれない。このあたりは、非常に難しい。駄目だとは、言えませんし、ある意味では、競合するのですが、良い意味での競合であればいいが、そうでなければ、一方の利用者が減るということになりますので、どう解決していくかというのが一つの課題となると思います。

一つ一つ細かく見ていくと色々出てくるとは思いますが、ざっと全般的に見て、副会長お願いします。

副会長

今、色々議論が出たのですが、やはりポイントは定量的指標だと思っていて、5ページの表2です。色々事情はあるのですが、それは良いとして、この三つでザックリ比較したらどうかということ、その結果として駄目ならきる、良ければ増やすということ、これを単純に決めなければ、まずこれをやれば良いと思います。ちなみに朝NHKでコミュニティバスについてやっていたと思いますが、あれは岐阜市の紹介でした。岐阜の場合ですと、本当にこの指標で、駄目なら減便や運賃値上げや廃止を言うことになっていきます。なので、今日のNHKではそれを防ぐために地域で何をやっているかという紹介でした。私の中では、この評価シートは後で見れば良いと思っています。チェック1、2、3を横並びで見て、一体自分たちはどういう位置づけなのかということを見ればよいと思います。その意味で実は、評価シートが、例えば7ページを見ると、収支比率、年間利用者数/潜在的利用者数、60歳人口当たり1日利用者数と順番が表2と全然違います。これがまず混乱します。そもそもチェック1、2、3が何を意味するのかといえば、ポテンシャル指標と難しい言い方をしていますが、乗りそうな予想に対して、実際どれくらい乗っているかということ。この地域ならこれくらいの予想ですが、その何%くらいが乗っているかということがチェック1です。これは、7ページでいうと、定量的評価の3番目にあります。チェック2の効果指標というのは、一番利用が期待される高齢者がどれくらい利用しているかという値、これが4番目の行。3のコスト指標が地域や利用者の皆さんにどれくらいお金を払ってもらっているかという割合で、これが1番目2番目の評価になっています。そこをきっちり見て、当然通常の利用者数や収支率だけでは、人口が少ないところ、距離が長いところは不利になりますので、その割には頑張っているとか、もっと乗りそうで乗ってないということが、この三つの指標から浮き彫りになるわけです。それを表として見れば良いと思います。そうでなく、いっぱい字の中に埋もれさせるので、分からなくなります。次回は、それをきちっと見せてもらいたいし、そもそも順番も直して欲しい。当然、定量的指標を出したら、一面的なものなので、学校の成績は典型的で、偏差値や点数でその人間の価値は計れませんから、他にも色々良いところ悪いところあって合計して人間ですから、当然これだけで

は計れない。それがシートに書いてあるわけです。例えば、指標を見ても鈴の音バスの60歳人口あたり一日利用者数についても、鈴の音バスは若い人も乗っていますので、主な利用者層の欄にもありますよね。こういう幹線的な路線はこうなると思います。60歳以上が59%、他だともっと高い値だと思うのですが、どうしてもそういうところについては、こういう指標は悪くなると。ですが、鈴の音バスについては、今は×が付いていますがそう悲観することはありません。逆に空港アクセスは、10ページの一番上をみると、事業収支比率はまだ良いとして、年間利用者数/潜在的利用者数がよくなっていますが、分母にとっている潜在利用者数は地域の人口からとっていますので、ここは、通勤者や旅行者が利用するので、分母がまったく違う値になっています。なので、ここは0になっていますが、余り参考にならないわけです。そういうことをコメントに書いてもらうこと。まずは、横並びに比較して、それだけで良い悪いは決めないで、この値に限界があるので、これは、この値で見ると違うとか、ここはドンピシャで頑張っているとかを後で評価するという、そういう道筋をつけていただくと良いと思います。いずれにしても5ページの表2が理解してもらえるかどうか、これがこのコミュニティバスの評価が、地域の皆さんや協議会で理解されてPDCAに使ってもらえるポイントなので、私ももう少し分かりやすくなるように書き込みしていますが、次回までにもう少し分かりやすく事務局と相談して工夫したいと思います。

会長

色々ご指摘がありました。やはり基本的には、分かりやすいということ、言うに易し行うに難いという、やさしいというやつだと思いますが、少なくともやはりチェック項目として、1、2、3を合わせるということが見易さとしては、大切だと思います。それから、一つ一つ評価シートが書いてありますが、相対的に定量的な数字だけで見られるものを作るのも一つの方法だと思います。しかしながら、それがすべてではなくそこに、地域特性等も入ってくることと思います。評価の結果とありますが、ある意味評価をする前提条件なのですね。結果ではなく、利用者はこういう方たちでという地域特性、分母の同じ潜在利用者数でも中身が違うというのは、評価を下す前提になっていると思いますので、そういうところをきっちり説明すると良いと思います。それ以外に見やすくするという工夫は中々大変だと思いますが、副会長も自ら提言されましたので、分かりやすくしていきたいと思います。なおかつ、それをもってこうしたら良いという建設的なご意見がございましたら承りますが、いかがですか。基本的にはこの形でいきたいと思いますが、いかがですか。

事務局

評価については提案させていただきまして、以前から副会長には、基本的な設定について伊勢自動車道で西と東に分けてよいのか見直せというご指摘をいただきまして、大

変事務局として見直しに相当な時間を費やしまして、なんとか出させていただいたものです。今、ご指摘のありましたように地元の協議会に提案する前に、見やすく分かりやすく、改善にどう生かしていくかという視野を入れて、もう一度事務局で検討させていただきたいと思います。

会長

ということでございます。何かございますか。なければ、改善をしていただくということでご了解を得たとさせていただきます。

それでは、議題の方は終わりました、その他につきまして、あとから配布しました「公共交通講座」について小林委員よりご説明をお願いします。

委員

2点ほどお願いしたいと思います。席上配布しています「嬉野おおきんバス」についてですが、このバスについては、ネットワーク計画を議論していただき、国に提出していただくというご承認がありました。その議論の中でも大丈夫かというご意見もあり、大丈夫ですと言っていたものですが、実は、その後東京の本省のほうより、内容を一つ一つ確認していったところ、新規性の部分について、若干の引っかかりがありまして、申し訳ないですが、その時点では対象になりませんということになりました。その内容については、私がこの会議で話させていただいたことと違って来たことをお詫びさせていただきます。とは言いながら、国の新しい制度を決定する中で、まだ議論をしているところでございます、その運用については見直しをすべきという流れになっています。結論から申しますと、この嬉野のバスについては、基本的な部分については国のフィーダー系統としての位置づけになっていくという方向で、運用の中の見直しを経てなっていくことになっていきます。結果として、まだ結論がいつからどうなるかということは、この場では説明できませんが、従前の運用では厳しいという中で、運用を現在本省で見直しをしつつ、地域のネットワークの中での位置づけを、国の支援すべき路線を緩和していこうとする方向性もございますので、再度提出していただくという方向もありますので、奥歯にはさまった言い方で申し訳ないですが、ご了承下さい。

もう一点が、席上配布させていただいた「公共交通講座」についてです。加藤副会長にもご協力いただきながら、公共交通について、地域の方々がどういう役割を果たしていくのかということを考えていきたいと思いますという場を設けさせていただきました。松阪市からは、色々ご出席いただける方がご連絡いただいておりますが、席に若干の余裕がございますので、ぜひ地域の方に声をかけていただき、都合がつけば是非ご参加していただきたいと思います。よろしくをお願いします。

会長

二点、国の制度が再度検討のうえ提出となっています。少し残念ですが、仕方ないこともあります。講座については、まだ余裕があるということで、そこで副会長が講演されます。これは、まさに協賛金を含めて、なぜ我々一人ひとりが関わっていかねばいけないのかという、ここをきちんと詰めておかないと、最初は、みんな良い形で参加しても、途中で知らないよとなってしまうと、継続性の問題も出てくるかと思しますので、やはり初心に帰るということは、非常に大切だと思います。そういう意味で、一緒に考えていただくということでこういう機会を設けていただいたのは良いことで、ぜひご参加ください。

それでは、先般嬉野線が開通しました。それにつきまして委員さんからお言葉、ご報告をいただきたいと思えます。

委員

8月29日から嬉野おおきんバスを運行するようになりました。これには、皆さんの行政をはじめこの協議会の皆様方のご意見ご指導をいただき、また嬉野管内全地域の協賛をいただきまして、運行となったところでございます。平成19年にこの話が出てきて、21年から嬉野連合会が主としてこの公共交通を作っていこうと立ち上がり、お蔭様で8月29日の出発式を迎えられたということでございます。ここまで色々協議いただいた内容と、公共交通のご意見、評価をいただきながら、継続性のある公共交通にしていきたいと思えます。それには、今後ともご協議いただきたいと思えますのでよろしく願います。

会長

ありがとうございました。おおきんバスの出発式に会長副会長で参加させていただきました。これからも大変だと思いますが、よろしく願います。そのほかにございますか。

副会長

二人の委員の話は対照的だと思ひまして、これだけ全地域で協賛してバスを運行するのに対して、せっかく国が新しい補助制度を作ったのに、補助ができないという、補助ができないということは、宣伝できないということです。地域が頑張って新しいバスを作ったということに、国が支援したということになれば、新しい制度に価値が出ます。これが昔からの嬉野線と同じところを走っているから駄目という、財務省がそういう杓子定規を出したということです。今まで、市が補助してきたのを国に付け替えるのは駄目ですよというのは、これだけ見直しをし国の補助をつけられないというのは、国の制度の成果として取り入れられないという話ですので、何のために制度を作ったのかと。私も忸怩たる思いですので、ちょうど29日に国土交通省で会議がありますので、そこ

でじっくり嬉野線の話をして制度を変えてもらうよう言ってきます。三雲は完璧に新規なので、どの路線が大事でどの路線が大事で無いかというのは関係ないおかしな制度ですが、チャンスなので、色々制度の仕組みの問題点が分かってきましたので、直す努力はしますが、きちんと嬉野も三雲もやっていただきたいと思います。

会長

そういう形で、国の補助制度、色々あるかと思います。無い袖は振れないのかもしれませんが、振れるのかもしれませんが。こういう事情は、我々は分かりません。そういういみでは、おかしなシステムは変えてもらうというのが必要だと思います。他にございますか。今回一応3回目の協議会になりますが、終わらせていただきます。中々ご発言できない委員さんもみえたかと思いますが、遠慮なさらずどんどんご発言していただけたらと思います。では、事務局へ。

事務局

大変長い時間ご協議いただきありがとうございました。これをもって本日の協議会を閉会させていただきます。本日はありがとうございました。