

平成23年度第4回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成24年1月16日(月) 14:30~

場所 松阪市産業振興センター

【出席委員】 寺本博美、加藤博和、榊原清、馬場榮一郎、内田茂雄、中村利明、高田和昭、中川正光(代理)、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、松野勝敏(代理)、笠谷昇、田名瀬克也、森行夫、亀井豊弘、平本和義

【欠席委員】 中村哲也

【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)、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

2. 議題

(1) 三雲コミュニティバス(新規路線)について(協議)

(2) 既存路線の変更について

①阿坂小野線(廃止代替バス)の変更について(協議)

②飯南コミュニティバス(既存路線)の変更について(協議)

③飯高コミュニティバス(既存路線)の変更について(協議)

④宇気郷コミュニティバス「飯福田・柚原線」の変更について(協議)

(3) 松阪市地域公共交通総合連携計画について(協議)

(4) 路線評価について(報告)

(5) 平成25年度分松阪市生活交通ネットワーク計画(平成24年6月提出分)について(報告)

3. その他

・各地域公共交通運行協議の経過報告

・平成24年度分松阪市生活交通ネットワーク計画について

《協議内容》

会長

今日の議題は、沢山資料がございます。あらかじめ資料を送付いたしましてご覧になっていただくことになっていただいて、これだけの量、内容で大変だと思っておりますが、今後のこういう形の資料についてもご意見をいただきたいと思っております。

今日は、大きく3つの議題がございます。2番目の議題の中に4件あり、6件の協議事項がございます。今日は、ここで決めいただくことになっておりますので、充分ご

審議、ご意見等賜り決めていきたいと思っております。それから、報告事項が2件ございます。これから約二時間かかると思っておりますが、よろしく申し上げます。まず、議題に沿って、三雲コミュニティバス（新規路線）についてでございます。これは、前回少しお話もございましたが、今回ここで色々話し決めていきますので、よろしく申し上げます。それでは、事務局から説明をお願いします。

事務局（三雲）（三雲コミュニティバス（新規路線）について説明）

会長

三雲地域のバス路線。まったく無かったところに走らすということで、長年のバス路線、バスの運行についての期待があったようです。資料に基づいて説明していただきましたが、何かご質問等ございますか。

委員

路線図を見せていただくと、嬉野おおきんバスと中川駅、ピアゴ、宮脇書店の停留所が競合するところがあります。決して乗り入れに異議申し立てをするつもりではございませんが、ただ、乗車の方に乗車位置が同じであると、混乱する場合もあるのではないかと考えています。その辺を実際に、走らせる場合、停留所の設置時に乗り間違えの無いように考慮していただくと良いかと思っております。よろしく申し上げます。

会長

おおきんバスとの重複部分について、バスの停留所が重複していますので、その部分だけ利用される方にとって、どちらに乗れば良いのか等あるかと思っておりますが、ご配慮いただきたいということです。乗られる方は、限られてくるとそこで競合してきますので、ご心配なんだと思っております。何か答えをいただけますか。

事務局

バスのデザインをできるだけ分かりやすくしたいと思っております。もう一点が、停留所の位置をまったく同じ位置にすると、確かに乗られる方が間違いやすいかと思っておりますので、少し離すのも手かと、10メートル、20メートルくらいですが、どうでしょう。

会長

利用する側にとって二種類走るということで、バス停が同じの方が良いのかと。普通の路線バスでしたら、同じバス停を使って二つのバス会社が同時にしています。時間は違いますがね。時間の問題もあるかと思っておりますし、この部分は、副会長が詳しいので、ご意見をまた伺いたいと思っておりますが、他にございますか。

委員

伺いたいのですが、1便6:50に出て、7:33宮脇書店着、それから8:05発まで回送すると思うのですが、この回送時間はもうご存知でしょうか。

事務局

20分程度で行くことのできる距離ですので、時間的には計測しています。

委員

20分ですと、53分着で、約10分。これがカツカツになると、4時間連続運転ということになりますので、そこらへんをちょっと。

事務局

4時間連続の部分ですが、嬉野線でも少し課題となりました。こちらについては、運行事業者が決定してから、細かい部分については詰めさせていただきたいと思います。

委員

バスのイメージカラーについてですが、おおきんバスのイメージカラーをピンクでお願いしておりまして、実際にその色で運行されるものと思っておりました。実際に、新車が導入されましたが、我々の思っていた色ではありませんでした。利用者の方からも、ピンクの色のバスとのイメージでいましたので、実際に走ってくるバスは、白のバスで。確かに前に、嬉野おおきんバスという表示はされていますが、どなたが見てもイメージカラーのピンクではないということで、乗車する方がバスを待っていても遠くから、来て100メートル、200メートル手前まで来るまで、ピンクのバスが来ないということで、遠くからでもすぐ分かるように、イメージカラーを検討したのです。三雲の方はどういう色になるかは分かりませんが、検討し決定し、実際に運行するときに、実際の車両が白だと困りますので、業者の選定を行う場合に充分検討してイメージカラーを決めていただきたいと思います。

会長

見分けやすいようにとの要望だと思います。色については、周知徹底していただけるようにしていただきたいと思います。運行するに当たって何かございますか。地元で色々関わっていただいている田中さんいかがですか。

委員

当初から参加している理事会の方も一所懸命にやっておりますので、ぜひ通していた

できますようよろしく願いいたします。

会長

節によろしくお願ひしたいとのことでした。他にございますか。では、副会長からどうぞ。

副会長

大まかには、ぜひやっていただきたいと思いますが、細かい点についてお伺ひしたいです。愛称の由来は、何ですか。素朴な疑問で、これに異議を唱えるつもりはないのですが。

事務局

たけちゃんハートバスというのが、実施検討委員会で決めていただいたのですが、福祉バスというイメージのハートと、小野江、鶺鴒地区を運行するというので、たけちゃんというのが、ご存知かと思うのですが、松浦武四郎の武四郎まつりのマスコットキャラクターがたけちゃんといいます。親しみを持っていただけるような愛称にしようということで、たけちゃん、福祉バスのイメージでハートをつけて、たけちゃんハートバスとしました。

副会長

おおきんバスの色のこともあったのですが、愛称や色に頼りすぎると、私のように分からないと、三雲＝たけちゃんと分からない人もいますので。路線名と愛称というのは、両方だいじなことなので、分かるようにしてもらいたいと思います。その意味で、どうしてピンクにならなかったのかを確認したいです。

事務局

車両の入札条件にピンクにするというのは、指定しておりません。現在、三重交通と話をしながら、前面に分かりやすいようなデザインをシールで貼るということで、概ねデザインもできている状態でございます。

副会長

そのステッカーをピンク地にするという話ですよ。三雲のほうもどうなるかは分かりませんが、活字だけではなくしていただきたいです。

それから、ダイヤの話ですが、1便目に宮脇書店に行く必要はあるのですか。宮脇書店は開いていないと思うのですが、病院へ行く意味ですか。

事務局

宮脇書店の周辺に数多くの病院が点在する地域になっておりますので、朝早くから受付に訪れる方がみえるので、その方の利便性を高められると考えております。

副会長

7：33は妥当な時間ですか。

事務局

おそらく8時くらいから受付を開始される病院が大半ですので、少し早めになるかもしれませんが、妥当だと考えております。

副会長

そうすると、20分で回送するのは、きついでしょうね。渋滞の時間帯ですから。かといって6：50をもっと早くするのは、問題ですし、8：05をずらすのはできるのかな。また、検討していただきたいです。いずれにしても近鉄や三重交通路線のダイヤの変更も見てということになるかと思えます。

それから、停留所の件は、できるだけ同じの方が良いと思っています。一つ考えられるのは、停留所のポールを二つ立てておいて、その前に並ぶということですが、そういうことはあまりしないでしょう。中途半端に離しておくというのも違うと思います。運転手さんに声をかけていただくのが一番かと思えます。バスに行先等を表示するのは大事です。これも五主と書くと分からないかもしれませんので、三雲や嬉野くらい単純なもので良いと思います。それを見ずに聞かれる方も多いと思うので、聞かれることを前提で考えた方が、あるいは、乗られるときに「嬉野行きですよ」「三雲行きですよ」と言っていただければ済むという気がします。中川駅が西と東で別れている。東口は三雲行き、西口は嬉野行きがあるというような表示は駅の中にありましたか。あ、両方東口ですね。すみません。東口にバスがありますといった表示はありましたか。

事務局

ないです。

副会長

通常は、バス乗り場があれば、近鉄だったりするとつけると思うのですが、一度申し入れをして、嬉野・三雲方面行きのバスが出ると分かるように書いてもらうのも、お金がかかってきますので、近鉄もしてくれるかどうか分かりませんが、お願いはした方が良いでしょう。

それから、振興局ですが、三雲松阪線は振興局まで来て、このバスも振興局まで来ま

す。ずっと言っているのですが、津三雲線も入ってきて欲しいなという話です。小舟江で乗り換えるといっても、これまた過酷な待ち環境だと思しますので、理論上できますが、ここで乗り換えるというのはあまりしてもらうべきではないと思ったら、振興局に三重交通のバスが乗り入れられないかというのを確認したいです。玄関は入れなくてもなるべく近くまで来るとかできないかと思えます。こういう機会が良い機会なので。

あと、資料7の議題で出てきますが、この評価シートは、やったところの評価シートですが、三雲のでも埋めていただいて、埋まるかどうか、目標としてどのくらいになるのかを考えていただいて、一年後にはこういう評価をしますので、どういう感じになりそうか、どうしたいのかということをお先に埋めていただいて考えていただきたいです。資料1-1と資料7は必ずしも対応していませんので、運行後についての極端に少ないとか、今後設定していきますとありますが、これは早めに設定していただいた方がよいと思えます。もちろんやってみないと分からないこともありますので、決めて、下回っていたらやめてしまうという冷血なことはしなくてよいと思えますが、最低限こういうのが、やり始めるとあるということを確認するためにも埋めていただきたいと。そして運行開始後にどこを気をつけるのか事前にチェックしてもらおうと、評価と運行の目的・意図が整合するので、ぜひやっていただきたい。

会長

運行していくという前提の下で、細かいことを含めてご指摘いただきました。いくつか考えていただかなければならない。やはり凶面の上だけでは何が起こるかわからない。おそらく運行すると、問題が出てくるとは思いますが、そのときに問題を解決していけばよいのだと思えます。始めから全部100%、100点満点とはなりませんので、改善していくことを前提として作っていくこと。いくつかの路線がありますので、それぞれが個別に一番良い形で考えられていますが、おそらくこういった形で個別的なものをインターフェースにつなげていくかという発想が必要となってくるかと思えます。そういうことを念頭に置きながら、三雲コミュニティ新規路線について、ご異論がなければ進めさせていただきますがよろしいでしょうか。議題1は決定させていただきます。

では、2番目既存路線について、変更が4点ほどございます。それぞれ説明を聞きながら、協議してもらいたいと思えます。①阿坂小野線の変更について、事務局よりお願いします。

事務局（阿坂小野線（廃止代替バス）の変更について説明）

会長

阿坂小野線の路線延長と、ダイヤ改訂、同時に新運賃の設定ということでございます。変更点は、赤いところ、延長される部分です。それに伴うダイヤ等の改訂です。何かご

ございますか。

委員

変更ルートのコースなのですが、ウェストパークと濱口農園の間のベルファームへの乗り入れについては、検討に入っていたのかお聞きしたいです。

事務局

ベルファームへの乗り入れについては、現時点では考えておりません。ウェストパークから歩いていただく、もしくは、駅よりタクシー会社が実施されている乗合タクシーで行っていただくように考えております。

委員

ベルファームへ行けば、利用者が多くなるのではないかと思ったのですが。

事務局

確かに、ベルファームを利用する方が、路線ができると利用が増えるというのは、感じておりますが、ベルファームに寄ることによって路線の長さが伸びてしまうことになるので、現時点では考えておりません。現在利用されている方の利便性をまず確保し、その上でベルファームへ乗り入れを行うという方策がありましたら、また検討していきたいと考えております。

会長

近くに行くのでということだと思います。近くを通り、素通りとは何かということですね。そういうところをご心配されてのご意見だったと思います。今、実際に利用されている方の利益を優先するというやり方もありますし、延長するのだから、延長されてそこにいる人の利益をとということもあるし、同時にせつかく近くまで来てなぜ寄っていないのかと、もう少し利用が増えるのではないのかとのことで、三つの目的がありまして、それをすべてクリアーする方法を考えろということですがいかがなものでしょうと。何かご質問等ございますか。忌憚りの無いご意見をいただいて、より良い方法に変えていきたいと思っております。変えて悪くなったでは、意味が無いので、変えるなら良いものに変えていきたいと思っております。何かございますか。

委員

小野から一志のところまで延長されるということですが、一志でおおきんバスの競合とか、時間的なことは考えられていますか。ただ、Uターンするためにたまたま伸ばすということなのか確認をお願いします。

## 事務局

現時点で、競合といえますか、乗換を含めた利用の広がりを考えてはいるのですが、現在の嬉野おおきんバスが、まず中川駅付近の病院へ通っている方が、良い時間に中川駅に到着することと、現在の阿坂小野線の駅に向かっての利用がありまして、時間が現時点では合う部分が無いのが事実でございます。それぞれのダイヤを守りながら、今回の延長をまずさせていただいたというところでございます。もし、嬉野の方から、もっと乗り入れをしたいというそういった意見がございましたら、そのときはどちらのダイヤも含めて、考えていくということを考えております。

## 委員

なぜかといえますと、おおきんバスからせっかく一志まで伸ばしていただくので、嬉野の人たちも上のほうからおおきんバスで堀之内、一志で乗り換えて松阪まで行きたいという方が乗り換えられたら、より交通の便が良くなります。中川駅まで行き電車で松阪駅までという方々が、逆にこのバスでいくと便利になる場合が出てくるのではないかと、今では競合ということで申しましたが、ゆくゆくはそういうことも考えていただいて、せっかくのバスですから。

## 会長

せっかくおおきんバスとクロスするのだからということですよ。

## 黒部地区運行協議会

黒部ですが、自分の希望等を言われていますので、私どもも申したいと思います。私どもも立ち上げ時には、福祉を重点的におしていましたので、中央病院への希望もありましたが、途中で路線変更して、駅に曲がって行きました。ありがたいことに中央病院に入るということを伺いましたので、私どもも目的は中央病院へ行きたいというのが最初考えましたので、嬉野さんがおっしゃったように、駅裏で一枚のバス停プレートで、機殿朝見線、鈴の音バス、空港アクセス線が入っていますが今のところトラブルはないと思っています。一つのところにされたほうが便利ではないかと思っています。私どもの願いは、今後見直すときに、駅の表へ、停留所を置けるかどうか等の話は出てくると思いますが、望みは、中央病院へ入るとのことですので、ダイヤを変えなければいけない話にはなりますが、乗り換えの利便性を考え駅の表へ、停留所を持ってくるように考えていただきたいと思います。できないかもしれませんが、要望としては、皆さんにお伝えしたいし私たちも希望したいと思います。

## 会長

色々詳細を見ていくと、要望、問題は出てくるとは思います。まず今回は、こちらの路線に対する意見がございました。目的が、安全面で一志までということがありますが、それだけではなさそうかという気もします。あと、利用者の観点でもう少し利用者が増えていけば良いのではないかと。ごく単純にそう思うのも不思議ではないです。単純にとめて欲しいなとも思うでしょう。確かにウェストパークで降りて、渡れなくはないでしょうが、渡るのは至難の業かと思しますのでそういうことも考えていただきたいと思います。余計なことを申したかもしれませんが、そういうことも含めて今後も検討して欲しいと思います。副会長からどうぞ。

#### 副会長

まず思ったのが、嬉野一志行きということで、嬉野に行くのか、一志に行くのかと一瞬思いました。まあ、嬉野の中の一志に行くので良いのですが、津の一志まで行くのかと一瞬思ってしまった。これはどうしたら分かるのでしょうか。どうすれば間違えないのでしょうか。

#### 事務局

地図の方には「一志」との表記がございましたが、正確には時刻表どおり「嬉野一志」が正しい名称です。

#### 博和

嬉野町一志とすれば良いかと思ったのですが、嬉野は嬉野町〇〇ではないですね。どうしたら良いかな。正式な嬉野一志町の方が良いかもしれませんね。

2点目は、先ほどもあったようにおおきんバスと接続したほうが良いので、その需要はおそらく中央病院ですよ。駅ではないでしょう。中央病院が大きいです。朝に1便、昼に1便くらい接続できれば良いなと思いますので、一度確認して欲しいと思います。それからベルファームの件ですが、以前から思っていました、乗り入れは困難かもしれませんが例えば「ウェストパーク」や「濱口農園」の停留所名を例えば、「濱口農園・ベルファーム東口」とかしてしまうと、少し無理がありそうですが、健康に気を遣ってこられる方はそれくらい平気でしょう。という具合に名前をつけるのも良いかという気もします。ただ、そんなに近くはないので、降りたと思ったら、結構歩くのでクレームが出るかもしれませんので要注意ですが、ベルファーム乗合タクシーもありますから。今のダイヤですと、乗り入れたとしても40分程度で戻ってきますので、40分の滞在時間がベルファームにとって良いのかどうか。また、それを逃すと今度は3時間くらいになる形です。これがもう一つの難点です。乗り入れるのは、良いですが、実際の滞在時間と合わないということが考えられる。なので、今のダイヤですと乗り入れを積極的にしたほうが良いとは言いませんが、さきほどの停留所名とか考えられるのかと思いま

す。

最後に大きな話題で停留所名についてですが、「F」って付いていますよね。Fというのは何かご存知でしょうか。フリー停留所ということですよ。これがあるということは、フリー区間ということですか。違うとしたら、どうしていまだにFをつけているのかという話ですし、フリー区間だとすれば今度の延長区間はフリーなのかどうか気になるところです。ただ、元々Fがついていたところは、フリーだったという歴史があるわけで、そういうことは、停留所の位置が適正かどうかというのを見直すべきです。つまり以前でしたら、フリー乗降だったので良かったのかもしれません。今は、フリー集約所停留所を置いたのである程度解決したのかもしれません。今になってみて、こういうところに停留所を置いた方が良いのではないかということが無いのかも精査して欲しいです。その上で、少なくともできるのは、公園前や小学校前という停留所は全国にいっぱいあります。今は、停留所検索HPというのがあるのですが、公園前や小学校前を検索すると何百と出てきます。せめて〇〇公園前や〇〇小学校前に、これくらいは変えたらどうですか。この4月に。ちょうど予算的にも、ダイヤ変更諸経費の中に車載機器ソフト変更等がありますから、こういうときにこういう名前を見直して、「F促進住宅」や「センター前」なんかをどこのセンターですかね。こういう名前を見直してはどうでしょうか。あるいは、地元で聞いてみるのも良いかと思います。

ダイヤ的にはこんな感じかなと、中央病院へもこれくらいで。中央病院は、ご存知のとおり松阪駅から30分に一本走っているので、小野からは行きづらいところだったので、乗り入れは良いことかと思います。

会長

いくつかございました。表示の仕方「ベルファーム」にするとか、停留所の名前を利用される方、検索する方、使う側の視点から決めていただくのも良いかと。他にございますか。いろいろやらなきゃならないことがあろうかと思いますが。できるだけ、一つ一つ単体ではなく、重なり合ってくる部分、連携する部分が出てくると思います。これは充分考えていただくということで、この形で変更させていただきたいと思いますが、何か他にございますか。

事務局

名称でございますが、次回に対応していきたいと考えており、今回は現状のままをお願いできたらと思っております。必ず次回来年の4月に見直しをさせていただきたいと思っております。

副会長

停留所の名前を変えるのは簡単でしょう。届出だけでしょ。

事務局

全体の市の運行ではありませんので、4月1日を必ず変更時期にしておりますので。

副会長

今から発議しても余裕でできるじゃないですか。

事務局

全体のとりまとめをしていただいているので、申し訳ないです。

会長

名称変更はそのうちしていただきということで、原案どおりでお認めいただきたいとおもいますが、よろしいですか。では、①については、決めていただいたということにしたいと思います。続いて、②飯南コミュニティバス（既存路線）の変更について、説明をお願いします。

事務局（飯南）（飯南コミュニティバス（既存路線）の変更について説明）

会長

飯南コミュニティバスについての変更。ポイントとして、一つは路線の変更です。飯高駅への乗り入れ、これは大きいことだと思います。それに伴い、時刻表も変更。ただし、既存の利用者の希望も考えて、大幅には変えていないということです。何かご質問等ございますか。実際のところは、三重交通のバスと同じようなところを走っている部分はございますが。飯高駅まで伸ばすという、大きなポイントだと思いますが。ただし木曜日のみですね。

委員

三重交通バスへの乗継ということで、松阪駅方面へ行く方は多分大丈夫だと思うのですが、停留所について遅れてきた三重交通バスに乗り継ぎ松阪方面へ行くという考え方だと思います。ただ、帰りについてですが、三重交通バスを降りて、このバスに乗り継ぐということでよろしいですか。

事務局

そうです。バスですので、多少余裕は取らせていただいています。

委員

そうですか。時間を確認できませんでしたので。ありがとうございます。

会長

乗り継ぎの時間のことでした。他にございますか。

委員

木曜日に飯高駅へ行ってもらおうということの特徴は、水曜に温泉のお湯の入れ替えが  
ありまして、木曜日はいつも随分人気でよくお客さんが入られます。それとお医者さん  
の休みの日ということで、利用される方が増えるのではないかと期待しています。

会長

水曜日にお湯の入れ替えがあって、新しいうちに入る。私のところもお湯が好きで  
ございまして、それで人気が出るのではないかとのことでした。他にございますか。

副会長

停留所名の変更は言うてはいけないようですが、乗り継ぎできるようにするのでした  
ら、赤滝たきや運送前となっていますが、赤滝バス停前にしておいた方が良いなと思  
います。25年でも良いですけど。

事務局

市町村有償運送ですのですぐさせていただきます。

副会長

4条でもできるんですけど。今の停留所名だと、停留所名で分からないと。あと、停  
留所を時刻の入ったものに作り変えるということですが、停留所名よりどこに行けるか  
を書いた方が良いと思います。50箇所以上あるので大変ですが、停留所に必要な機能  
は、何曜日と何曜日の何時に走っていて、この便はどこへ行ける、と書いてあるのが「ど  
こ」というのは主要なところ振興局や飯高駅のことですが、書いてあったほうが良いで  
す。これは作業を伴いますので考えていただきたいと思います。

会長

行く先を表示するというのは、非常に大切なところですよ。私も今までは、あまり使わ  
なかったのですが、転勤先で利用するようになりましたが、便利なのはどこへ行くのか  
と書いてある停留所です。書いてないところはまずないので。一番分かりやすくして良い  
です。

何かございますか。では変更をお認めいただいたということにさせていただきます。

続いて、③飯高コミュニティバスについて事務局よりお願いします。

事務局（飯高）（飯高コミュニティバス（既存路線）の変更について説明）

会長

飯高波瀬森線の運行改訂について、月出口の停留所新設と、デマンド区間の一部を定時区間に変更、林業センターへの変更ということです。何かご質問等ございますか。停留所が一つ増えるのですが。

委員

デマンドの変更区間なのですが、桑原集会所が地区の集会所となっていて、ここでトイレをお借りしているのですが、トイレを借りるだけで、集会所全体を開けなければならないということ、掃除が大変であるということを区長から出てきましたので、それを加味させていただいて、変更をお願いしたいと思います。

会長

確かに、トイレは大切な施設だと思います。それを使いやすく配慮してということだと思います。

運行事業者

林業センターまでデマンドじゃなくなるということですが、月出はデマンドのままですか。

事務局

桑原集会所までの間が定時運行ということで、路線図にあるとおり月出集会所までの区間は今までどおりデマンドとなります。

運行事業者

例えば、月出に入って出てくる時間を調整するのはどこですか。

事務局

最終的には、月出の部分については、桑原集会所で時間を調整するようにはなりません。今までのように30分40分の待ち時間ではなく、8分程度の待ち時間に短くなるということで、施設を利用する時間を削除させていただきたいと思っています。

運行事業

定刻で走らないといけないので。ありがとうございました。

副会長

今も関連するのですが、桑原集会所から林業センターまで伸ばすと、月出のデマンドがなければ数分停車するので、何かもったいないのじゃないのかという。こうではなく月出を先にした方が良いとは考えませんでしたか。どうせ回送してくるので、月出のデマンドがあれば先に入って、林業センターに行って戻る方が、桑原集会所の待ち時間がなくなるわけで、そっちの方が合理的ではないかとのことです。あと、気になるのは月出でどれくらいのデマンドがあるかですが。

運行事業者

結構あります。

副会長

結構あるのであれば、このままの順番で良いかと思います。まったくなければ先に行ったほうが良いですし、結構あるのであればこのままですね。そこらへんを検討されているのであればよいです。

事務局

月出のご利用が結構あるということで、今回月出口に新設させていただいたわけですが。待ち時間については、桑原である程度吸収するのがベターかなという考えでこうさせていただきます。

会長

ということで、他にご質問等ございますか。では、飯高コミュニティバスの変更についてお認めいただいたとさせていただきます。つづいて④宇気郷コミュニティバスの変更について説明をお願いします。

事務局（④宇気郷コミュニティバス「飯福田・柚原線」の変更について説明）

会長

何かございますか。デイサービス車両を転用していますので、金曜土曜だけ増便ということですが。

事務局

今までですと、朝6時に出ますと、帰ってくるのが18時、19時ということになっ

ていました。なんか15時の便で帰りたいとの声があったための変更でございます。

会長

網掛けの部分の変更ということです。何かありますか。ということでこのとおりお認めいただいたということにしたいと思います。続いて、松阪市地域公共交通総合連携計画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総合連携計画について説明）

会長

松阪市地域公共交通総合連携計画、こういう形で公共交通を全体として見ていく。今までは、路線を個別に見ていっているのですが、トータルとして松阪市全体としての地域公共交通をどのように展開していくのかというところの計画ですね。計画がないと話が進みませんので、行程表とか基本的な考え方からある程度のとった形で記載されていますが、何かございますか。

委員

松阪旧市内にあるのですが、今、お買い物バスの路線があるのですが、幸い私のところは、松阪のど真ん中にありますが、高齢化がものすごく進んでいて、町の真ん中で過疎化が進んでいるというのが実際に、高齢者が非常に多いです。こっちの方もバスが走って欲しいなという街の真ん中ですが。小さなワゴンバスで良いのですが、走って欲しいなという要望が出ていますので調査していただいて検討をしていただきたいと思います。

会長

総合計画を作っていく理念、目標、対象を考えていかなければいけない。合併した段階がありますので、それぞれの地区を考慮しなければいけない。内田委員さんがおっしゃったように中心地で高齢化が起こらないかといえば、そうではないわけです。そういうことはあると思います。住宅の開発が行われてきましたが、時代と共に高齢化が進みます。例えば、虹ヶ丘でもそうかもしれない。ですがバスがなくなりました。そういうのも含めて移動の確保をどうするかがありますけど、連携計画の中の一つの認識として入れておいてはどうかということでございます。よろしいですね。

そういった個別の問題も出てくるかと思えます。公共交通を取り巻く状況は必ずしも良い状況ではございません。どうしてもマイカー中心の地域で、起こるべくして起こることだと思えますが、その解決の仕方として色々あるかと思えますが、公共交通として今日の提案も含めて考えていかなければならないところを計画としての案ということ

です。

何かございますか。積極的な形でご意見をいただけると良いのですが。それぞれに路線バス、地域間バス、コミュニティ交通、その他の路線ということで、大きく3つになるかと思いますが、交通手段というのは、代替的にいくつか使われていますが。

#### 委員

今回、19年度に作成されていますので、前回は20、21、22年度で、今回のものは、第2次計画ということになると思うのです。これに伴い、事業の概要について、その実施期間23、24、25年度それぞれの事業計画は、この連携計画を基に何か策定されるのでしょうか。

#### 事務局

4ページ目になりますが、細かな事業を策定しておりまして、今回ご協議をいただいたものもございますが、表に載っていないものについては、次年度にさせていただくというかたちで3カ年の間にこういった形のものを行っていきたいと考えています。(7)の事業の全般になりますが、まず1番に路線評価システムの確立や、協議会、地域の協議会の活性化等について、メインにして、細やかなところについては、③④⑤あたりで取り組んでいきたいと考えております。よろしく申し上げます。

#### 会長

他にご意見ございますか。

#### 副会長

パブリックコメントはやらないということですか。必ずやらなければいけないわけではないですが、少なくともこの協議会で住民の意見を聞くということでも充分なのですが、本当はやった方が良いでしょう。

もう一つは、ずっと言っているのですが、取り組みとして、幹線、地域間バス、コミュニティ交通、その他とある中で、結局コミュニティ交通しかやっていないじゃないかと言われたときにどう答えるかということでした。やはり幹線バスと地域間バス、特に幹線バスについて地域とどうやり直すかというところを、これからの3年度間の計画の中で、何も書いてないということで本当に良いのかという気がします。現状では書けないとしても、そういったところについても、この3年間で検討して、まとまったものについて実施していくとかその程度のことは、最低限書いておいた方がバランスが取れると思います。生活交通ネットワーク計画はいいのですが、連携計画はすべてのところの計画なので、例えば、駅前が改良されるとかあればそれに向けて何をするかと書いておかないといけない。松阪はそういうのが無いですかね。けど、松阪駅前少し改良しま

したよね。それに向けて案内板を作るとかがないのかと思います。ここに書いてあることは、あくまで資料2～5のまとめでして、それだけで連携計画と言われると、やや不安が残ります。あと、3ページ目の先ほど質問にもあったのですが、自分の地域で困っている人がいて要望があるという話がでましたが、3ページの真ん中あたりにある(6)③地域の協力を前提とする導入地区の決定と、※で「地域からの要望に基づいて行政主導型で整備するこれまでの方式ではなく」とありますが、「これまでの」というのは、20年度のときだったので、「過去の」とした方が良いかと。「地域からの要望に基づいて行政主導型で整備する過去の方式ではなく、公共交通を求める住民の願いを地域が集約し、市と地域が協議しながら地域に合った公共交通を検討すると共に、運行にあたっては地域の協力と負担が前提となっている。このように、地域が自ら支えるという理念のもと、公共交通の導入は「要望型」ではなく、地域からの「立候補制」による「参画型」の協働事業とする。」これが松阪が全国的に有名である唯一最大の、一個あれば充分ですが理由です。ほとんどの事業者や自治体は一個もないのですから。これをさらに浸透させることも必要だと思います。あらためて松阪の公共交通は、特に細かいところについては、誰にでもオープン。ただ、手を挙げてもできるかどうかは、実際使っていただく、使えないとしてもこれが必要だから何らかの形で支える地域の皆さんの頑張りがないと立ち上がったり、続いたりしないのが松阪のやり方です。ただし、それはある意味冷たく聞こえるのですが、市としてはそれが続くように協力します。というのが、協働、参画ということなので、そこをもっと市民の皆さんに分かってもらうようにPR。あわせて、公共交通が大事だという意識、公共交通をどんどん利用していただいてわかり易くするPRをきちっとやる。これを連携計画にもう少し書いて欲しいと思います。これは、今日決議しますか。

事務局

追加させていただいて、再度次回ということでも。

副会長

今、申し上げたことを追加してほしいなというのがあります。

会長

追加すべきこと、強調すべきことについてご指摘があったと思います。その点に付きまして、これは前はなかったのですが、総合連携計画はどうなのかということで、こういった形でまとめていただきましたけど、強調すべきこと、ポイントがあると思います。当然路線そのものではなく、関連施設を含めてトータルに計画する必要はあると、路線だけ整理しましたではなく、関連施設も、駅前の施設を含めてトータルな計画に含めて欲しいと思います。それから、やはり公募、参画、協働という、これは新しい方法にな

っていくと思います。極めて行政依存が強いところがありますが、場合によっては、ボランティアなソリューションといいますか、そういう解決の仕方もなくはない。全部がそういう行政ではなく、本当に必要としたところで必要な力で、力を貸しながら一緒にやっという方法は、バスだけではありません。福祉関連については、ほとんどこういう形のものが言われています。冷たく聞こえるかもしれませんが、やはり必要な人たちが、必要な力に加えて協調することも一つの方向、これは時代の流れかもしれませんが。こういうところをしっかりと付け加えていくと良いということでした。何か付け加えたいことがございましたら。

#### 委員

用事があり津や四日市に行くことがよくあります。松阪の人と比べて、津や四日市の人は、バスの利用に慣れている感じがします。特に高齢者の人でも、バスカードをフルに使って、乗ってくるとすぐに通し、すぐに座り、さっとしている。それに比べ、松阪の人は、モタモタしているというと語弊がありますが、慣れていないようです。話を聞くと、バスなんて10年くらい乗ったことが無い、面倒くさいという人がいますね。一つは鈴の音バスの乗り継ぎ。松阪駅で左回りから右回りへ、右回りから左回りへ乗り継げるんですが、時刻表を見ても分かりにくいので、もう少し分かりやすくできないかなと感じます。

#### 会長

全体として、バスの利用の仕方を含めてです。他に何かございますか。これは、このままの形で行くより、追加していただくということによろしいですか。

#### 事務局

鈴の音バスの乗り継ぎについては、循環になっていますので、これを常に動いている形ではなく、休憩時間をはさんだり運転手の交代時間をはさんだりしておりますので、時間が途切れたりする形になっています。どうしても循環路線になっていますので、乗り継いでいただくことが出てきます。大変申し訳ないのですが、運行している状況でございます。

#### 会長

運行もそれなりの理由があります。利用者の方もそれなりに勉強して、予習してバスに乗ろうということかと思います。この総合連携計画案ということですが、いくつか付け加え、修正する部分等ございますが、基本的な形についてはお認めいただき、修正した部分は次回ということで、大筋合意いただきたいと思います。では、協議事項は全部終わりましたので、後は報告事項です。路線評価について、事務局よりお願いします。

事務局（路線評価について報告）

会長

資料を一枚めくっていただくと、事業所の所見が入っております。その下の協議会の所見、改善の方向はまた次回に改めてということだと思います。今は、一つずつ埋めている状況だと思います。今回は、協議会の意見を取りまとめていきたいので、よく読んでいただき、次回またご意見を賜りたいということです。

続いて、5番目平成25年度分松阪市生活交通ネットワーク計画（平成24年6月提出分）について事務局よりお願いします。

事務局（平成25年度分松阪市生活交通ネットワーク計画について説明）

会長

6月に提出をするためのたたき台ということになると思いますが、松阪市の生活交通ネットワーク計画案についてこういう形で進めていきたいということでございます。このまま決定事項ではございません。これを元にして、次回の協議会では、決定をしなければならないという順番になっております。今日ここで、細かい議論をすることは無いと思いますが、基本的なところで何かご意見等ございますか。

副会長

確認なんですけど、12月の要綱改正の話はこの協議会でしてはいましたか。

事務局

まだ協議会ではしていませんが、連絡はいただいています。

副会長

つまり、資料8は、今年度も嬉野路線で出そうとしていたのだけれど、嬉野の路線は当初の要綱では、該当しないということだったと思いますが。後のその他の部分でやるんですか。良いことがあるということですね。今度は出せそうだということですね。

事務局

今度についても、路線の部分で幹線へ繋ぐということが、フィーダーの役割ということで、こういった形で理屈が立てられるかという点で、微妙だということを支局からはいただいておりますので、できるだけ貰うように努力をしていきたいということです。

#### 副会長

できるだけ貰うというと、急速に安っぽくなるので、そうでなく、これは地域にとって必要な路線であり、こういうところにこそフィーダー補助を出すことが国の意義ではないでしょうかということ、言ってみれば、それを資料8に書いた方が良いと思います。要綱がこうだからとか、変わったからだとかに惑わされず。明日、要綱を決めている責任者にも会いますが、直接そう言っておりますので、こういったところにきちんと出てくるように、我々の路線につけるのが当然だと、そういう要綱を作ってもらように書いた方が絶対良いと思います。一瞬、阿坂小野線も該当するのかもしれないのですが、これは見たところ無理ですね。本当はこういう見直しも手を挙げられたら良いのですが、ちょっと要件に該当しなさそうですね。

#### 会長

その他で考える部分もございますので、その他へ行きたいと思います。事務局より説明をお願いします。

#### 事務局（各地域公共交通運行協議の経過報告について説明）

#### 会長

ご覧いただいて、時系列に色々何をやったか書いてあります。何か付け加えることがあればおっしゃって下さい。

もう一つ、平成24年度分松阪市生活交通ネットワーク計画についてでございます。

#### 委員

第1回のこちらの協議会で作成していただきました、ネットワーク計画について、その当時の補助金を貰うための、地域公共交通確保維持改善事業実施要領がございまして、それに新規フィーダー系統について、既存から50%以上の変更が必要だとありましたので、嬉野の場合は、廃止代替で谷の路線で路線変更が難しく、新規性ということが認められませんでした。これにつきまして、全国各地から同じような問題、問合せがありまして、昨年12月に実施要領の改正がございまして、今後は、20%超、もしくは3キロ超の変更で新規とみなすルールの改正がありました。さらにこのような形で、23年4月から9月までに、23年度事業として新規として扱えるものに限り、24年度を初年度として扱うという形になったがために、この1月末までに新しい実施要領に伴う、追加募集を実施となり、松阪の嬉野線については補助の対象という形にできるように事務手続きを進めております。基本的には第1回でご協議いただいたネットワーク計画に基づき、24年度の申請の準備をしていただいているところです。前回は委員より説明をさせていただいていると思いますが、当方の力不足等もございましてこのような混乱

があったことを申し訳なく思っています。

会長

ということで、良い方向に向かって進められていると受け取りたいと思います。何か質問等ございますか。

以上で予定しておりました協議、報告を終了しました。

委員

先ほど皆様のお手元に配布いたしました、先ほど副会長からお話があったように、地域の要望に基づく行政主導型でなく、地域との協働によるものが望ましいという話があったと思いますが、三重運輸支局におきまして10月3日に住民主導型地域公共交通講座の基礎編を開催しました。津、松阪、四日市等沢山来ていただきました。続きまして、今度は実践編ということで、それを形にするにはどのようにすれば良いのかということで、チラシにあるように、次の土曜日に名城大学の松元先生をお呼びし、講義をしていただきながら、さらによりよい地域が主導となった形でどのような新しい地域公共交通を計画できるかというセミナーをしますので、前回の出席に関わらずご参加ください。

会長

お手元のご案内ですが、新しい取り組みの仕方、方法の基礎編を行いましたということで、今度は実践編応用編ということです。これからこういう社会的な公共的なことは、私たち一人ひとりがですね、今までは全て行政ということでしたが、行政も大変なご苦労があるかと思えます。ただ、色々な制約があって、別に弁明するわけではないですが、大変なことです。現在は、いろいろな形で参加主体として加わっていける。協働という言葉で流行になりましたけど。それを進めていこうと、言葉だけ進んでいる形があるので、実践的に何かの形で進めていくと。できるだけコストが関わる仕事、サービスですので、できるだけコスト負担を皆さんで上手く分かち合いながら、分担し合いながらやっっていこうということであろうかと思えます。おそらく一つは、ボランティアといいますが、自発的に皆さんが参加していく。そういう方たちが、この地域にどれだけいるか、これがまた一つの大きな立ち位置の違いに出てくると思います。社会関係資本、ソーシャルキャピタルというのは、行政だけでなく我々一人ひとりが深く関わっていく、そしてこうした公共交通問題を含めて、みんなで関わる形を考えていくということで実践的な取り組みの講座とのことで、ぜひご参加ください。

以上をもちまして、本日予定しました協議、報告、お願い等終了しました。ありがとうございました。

事務局

本当に多くの議題で長時間にわたりありがとうございました。第4回の地域公共交通協議会について終了させていただきます。ありがとうございました。