

平成24年度第1回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成24年6月11日(月) 9:30~

場所 松阪市橋西地区市民センター

【出席委員】 寺本博美、加藤博和、榊原清、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、片瀬裕至(代理)、松井一明(代理)、濱瀬悦生、向井孝弘、亀井豊弘、松林育也

【欠席委員】 内田茂雄

【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)、森タクシー(川合)、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：山本光雄 係長：大塚弘也、係：三田歩

《協議事項》

1. 会長挨拶

2. 議題

(1) 平成23年度松阪市地域公共交通協議会収支決算について(報告)

(2) 三雲地域コミュニティバスの変更について(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) 松阪市生活交通ネットワーク計画について(協議)

○平成24年度分

○平成25年度分

(5) 平成23年度松阪市コミュニティ交通利用実績等について(報告)

3. その他

平成24年度地域公共交通確保維持改善事業の評価委員会出席について

《協議内容》

会長

議事に入ります。今日は、協議事項が3件、報告が3件となっています。事項書に沿って行っていきます。

まず、1件目資料1に関連する内容です。平成23年度松阪市地域公共交通協議会収支決算についてです。国の地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づいて、20年度から22年度の三年間、市の地域公共交通総合連携計画、国から協議会に補助金がありました。22年度をもって最終年度となりました。23年度4月からは、一部市町村の計画を残し廃止されました。新たな制度として、地域公共交通確保維持改善事業となりました。当事業は22年度で最後になったということで、利息が発生してしまし

た。27円通帳に残高があり、それを松阪市コミュニティ交通協賛金に充当させていただきましたという内容です。事務局よりお願いします。

事務局（平成23年度松阪市地域公共交通協議会収支決算について資料に基づき説明）

会長

決算書案です。こちらについては、監査報告がございます。協議会規則第14条第1項監査委員を二名置くとございます。そして監査を行っていただきました。監査委員からご報告をお願いします。

監査委員

監査報告を申し上げます。平成24年5月29日に監査委員と私で監査を行いました。平成23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ご報告申し上げます。

会長

ありがとうございました。監査委員から間違いないと報告がございました。収支決算について、何かご質問等ございますか。なければ次の議題へ行きたいと思います。

続いて、2件目に入ります。協議事項ですが、三雲地域コミュニティバスの変更について、資料2です。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変更について資料に基づき説明）

会長

変更ということで、安全の観点から五主団地、西肥留の停留所について変更となっています。地図の青の点線が当初の計画ルートで、赤い線が実際の運行ルートです。それが五主団地の中に入って、集会所の前に、西肥留は私有地となっています。私有地は賃貸料とかはいるのですか。

事務局

こちらは、地域の方のご協力でなりたっておりますので、賃料は発生しません。

会長

確認だけさせていただきました。3番目と11番目の停留所が、当初より少し中に入っています。安全を期してということです。また、三重交通にお願いすることに決まり

まして、ダイヤについては調整中ということです。何か付け加えることはございますか。なければ、このカタチお認めいただいたということとします。

3番目、これも協議事項です。これから少しヘビーになっていくかと思います。第2次松阪市地域公共交通総合連携計画（案）についてです。これは前回協議会で提案させていただいたものを修正したものです。改めて説明していただきたいと思います。事務局よりお願いします。

事務局 （松阪市地域公共交通総合連携計画について 資料に基づいて説明）

会長

分量としては多いです。以前提案させていただいた連携計画に注文がありました。そこを確認しながら、ご意見をいただきたいと思います。大変重要な件ですのでご意見をいただけたらと思います。まとめは副会長よりあると思いますが、他の部分をお願いします。確認をしておきたいことはございますか。あればご自由に発言いただければと思います。

会長は私見を控えさせていただきたいと思いますが、要するに連携計画ですので、幹線バス、地域間バス、コミュニティ交通、それぞれサービスの提供の主体が異なっています。

分かりやすくいうと、官と民、公と私の軸で分けると4つの局面ができますが、従来では官と公が市・行政、民と私は三重交通、タクシー会社でやっていた。これにコミュニティ交通が入ってきて、公と民の組み合わせ公民がこの領域に一つできてきたと、ここの問題かと思います。もちろん行政が後を向いているわけではなく、それぞれ関わりを持っていますが、特にコミュニティそれぞれの連携をできるだけ、乗り継ぎを含め審議をしていければ、理想ではありますが、時間等も含めて利便性が高まっていくことになり、利用される方も増えるであろうと。どちらが先かという話になろうと思いますが、不便だから乗らないよという話と、乗らないから不便になるのか。どちらが原因でどちらが結果かの判断はしにくいですが、不便だから乗らないという認識があると思いますので、できるだけ利便性を高めていくというのが基本的な方針だろうと思います。

後、特に強調しているのが、地域の方の協力と負担です。みんな利益は欲しいけど、負担は減らしたいというのは、正直なところだと思います。合理的に判断するわけですが、ただ、お互いが助け合っていかなければならないという状況になってきたということだけは、現状だと思います。余談ですが、私は共に生きるということで「共生」これを「ともいき」と呼んでいます。それぞれ協力して助け合っていく精神が必要だろうということです。特にこのことが謳われているのが、このコミュニティバス交通のことだと思います。

積極的にご発言いただきたいと思いますが。

委員

嬉野の方から参加しております。おおきんバスについて、順調に推移しております。それに関連しまして、豊地地区への阿坂線の路線の延長がありました。これと、おおきんバスの乗り継ぎについて、おおきんバスから松阪の病院へ行かれる方もあると思います。これが接続することができれば利用される方も多数増えると考えております。そこでこの延長された路線とコミュニティバスとの乗り継ぎの時間調整は考えていますか。

事務局

こちらの阿坂小野線については、4月1日より現行の路線を延長し、一部ですが嬉野の一志と豊地に行くことになりました。4月1日の運行については、できるだけ現在の運行時間を変えないようにということで、延長いたしました。また、嬉野おおきんバスについても、地域の方と調整したダイヤですので、今現在では、それぞれの路線ごとのダイヤを重視した内容になっています。また、阿坂小野線で延長した部分につきまして、嬉野地区のバスでの利用をされたいということでしたら、嬉野の会議でご意見をいただきながら、できればダイヤを接続していきたいと考えております。必ず接続しないということではなく、接続するためには現在調整が進んでいない状況でございます。

委員

ありがとうございました。嬉野のバスの委員も兼ねておりますので、住民から色々な意見も出てくると思いますので、接続の調整をすることを前提に今後考えていただきたいと思います。

委員

飯南の委員をしています。色々既存のバスと接続を苦勞していただいて、良い変更をしてもらっています。飯高の温泉にも好評のようで、増えてきているようです。問題なのは、他の地域のように地域よりお金を少しずつでも負担してもらい、みんなで調節していくのが一番ですが、飯南は最初に福祉バスで走っておりますので、住民の方の意識が福祉で病院へ行くのが当然という意識が根強いと思います。これを今度、みんなで少しずつでもとっていき、意識改革が一番難しいのではないかと感じているところです。

会長

原点が福祉バスということで、なかなか変えていくのは難しいと。始めと仕組みが変わっているのでずれが出てくるかと思えます。これはおそらく、ここで協議されている

話は、どうやってそれをくっつけていくか、一番大きな問題です。評価の問題と絡んできますが、何のために評価をしていくのかということで、問題が出てくるとやめるといふ話が出てくる可能性があります。それをいかに続けていくかということで、みんなで協力して続けていく方法を考えていく。一緒に考えていくことになると思います。地域の協力・負担に関わる具体的なお話・指摘でした。

他にございますか。

委員

ここで出すのが適当なのか考えていたのですが、ここで話します。鈴の音バスですが、現在済生会病院から近鉄松阪駅、マックスバリュへ行くというコースですが、そこでUターンするのはもったいないと思っています。先の県の総合庁舎、国の総合庁舎へ延長してUターンして県の庁舎前で右折し、コメダの方へ行き、警察の前を通り近鉄松阪駅へ行くコースで変更は考えられないでしょうか。数字的な裏づけはないのですが、ハローワークや警察へ用のある方がありますがほとんど公共交通がない。県の庁舎へは、バスが行っていますが朝の1本だけです。延長すれば利用が見込まれるのではないかと思います。この場合、ドライバーの労働条件やバスの配車等のバリアが多いとおもいます。何かの機会にご検討いただきたいと思います。

会長

幹線バスの中の話だと思います。市が運営していく鈴の音バスのルートについてだと思います。実際に変更をするとすると、元が取れるかどうかという心配もあります。利用者を増やすことは大切だろうと思いますが、これについて具体的な話はどのようなでしょう。

事務局

鈴の音バスについては、昨年の4月に運行時刻を変更しまして、この1年間と2ヶ月の間は変更等はしておりません。駅の東口に回る分については、平日だけとなっております。実際の利用はそれほど多くはないのが結果です。そちらの路線を県や国の庁舎へということも検討したことはあるのですが、実際は、三重交通での路線バスが運行されており、また合同庁舎までも運行されていたのですが、それほど利用がなかったという話も聞いておりますので、現在では路線を拡大するという考えはございません。また、路線を拡大するということになれば、現在の車両2台で運行していくという形も難しくなりますので、現在は考えていないのが現状です。

会長

色々難しい問題がありますが、利用者の方がどれくらいいるかというのは、可能な限

りマーケティング的なことをする必要はあるかと思います。走らせれば利用者が増えるかという問題も単純な話ではありませんが、できるだけ利用者の方を向いて、喜ばれるところを走るといいうのも大事かと思います。

こういう連携計画を作るとき、様々な要綱がありまして、その中に「最適な方法を見つける」という一言があります。一番良い方法を考えてくださいということは、最適ということはベストですから、「まあ良いか」というものでもなさそうと言うことは頭の片隅に覚えておきましょう。鈴の音バスについてのご意見でしたが、他に全体に関しご意見ございますか。地域間バスやコミュニティ交通、基本的には連携ですから、システムでやっていくということで、主体がそれぞれ違いますのでその調整をどうするのかということです。課題、基本的な方針につまましていかがでしょうか。ある意味計画ですので、目標が適格かどうかということと、目的ははっきりしているので、どこまで具体的な目標を実現していくかというのが計画になってくるのだと思います。現状を把握して、課題を出して、それぞれの課題はそれぞれの地域、地元から出てくるものがあるでしょうが、それに対してどうやって取り組んでいくのかという基本的な方針というカタチで流れが書いてありますが、何かございますか。

副会長

これはそれほど急がなくても良いですか。極めて不十分だと考えています。元々、平成20年3月18日作成ということで、20年の4月からこの制度がスタートしたため、それに間に合うため急いで作ったという経緯があります。そのため、今回のものは極めて不十分です。他の所だと本になっているところもあります。本である必要はないのですが、あまりにも書くべきことが書かれていないと思います。第一次のときはこれで良かったのですが、20年4月は手本も時間も無かったのでこれで良かったのですが、四年経ちこれは恥ずかしいと思います。どうすれば良いのかと申しますと、大まかな部分を申しますと、まず目標ですが、具体的に、利用者数を松阪市全体で減らさないとか、あるいは、人口当たりで減らさないとか、もう少し定量的とまでは言いませんが、明確な目標が必要だと考えます。他のところだと、市民の皆さんの公共交通に対する満足度を5%以上上げるとか、明確な目標が必要です。今ですと、「みんなで守り、育てる持続可能な地域公共交通を構築します」というのは、やり方であって、それをやったことで何を得られたかということを書かないといけませんし、通常書くものです。それが一点。続いて二点目ですが、取り組みの現状で幹線バス、地域間バス、コミュニティ交通が書いてありますが、これは、事業の内容7で書くことであって、今やっていることについては、三雲地区コミュニティバスについてはこれからのことなので現状で書くことはおかしいですし、むしろ市としてはこういう路線をこれからやっていくということで、事業の概要に書くのが正しいと思います。そうでなく単純に事業の内容のところに、①②③④を事業の概要に持っていき、「各路線の運行」という見出しを7につけて入れ

るのが必要だと思います。そうでないと、事業の概要に運行するということが書かれていませんので、おかしいです。それから、細かいことになるかもしれませんが(6)基本方針ですが、「既存バス路線の充実が基本」となっていますが、今の段階では既存バス路線というのは全部になってきますので、事業者運行路線の充実が正しいと思います。幹線バスの充実かとも思ったのですが、事業者運行路線の充実、つまり、微妙なのですが、事業者運行路線の維持という言葉にすると、おかしいと思いますので、充実というのは、今のままでダメなところを直しながら充実するという意味です。中身が競合しない、役割分担し連携する。ということで良いと思います。既存バス路線は事業者運行路線にしたほうが良いと思います。これを書いておいて、地域の需要に見合った地域公共交通システムの検討、地域の協力を前提とする導入地区の決定とすれば良いと思います。この「地域の協力を前提とする導入地区の決定」③が松阪市が全国的に有名な仕組みですので、考え方を具体的に書いた方が良いと思います。どういう風なプロセスで検討するかということ。そうすると、(7)の事業の概要に①路線評価システムの確立とあります。これを読むと、「すべての路線で使用可能な個別路線の評価システムを確立し、地域がコミュニティ交通を支える仕組みを確立します。」とありますが、考えると意味が分からない文章です。個別路線の評価システムを確立することが、どうして地域がコミュニティ交通を支える仕組みになるのか分かりません。そうではなく、地域がコミュニティ交通を支える仕組みを確立し、その一環として、協議会が各路線の評価システムを活用するということです。ですから、地域のコミュニティ交通を立ち上げて、支える仕組みをこの中に書いておいた方が良く、その上で各地区に無責任に投げたり、地域が訳も分からずやるのではダメなので、他の地域に比べこの地域がどうなのか等が分かるよう、レベルに達しているかを確認して、達していなければ切るという意味ではなく、達していなければ引き上げるという意味で、この協議会がチェックするという評価システムがあるという説明にする必要があると思います。

また、(7)の③ですが幹線バスの利用促進の取り組みとありますが、幹線だけでしょか。当然コミュニティ交通もする必要があります。車で嬉野一志町から阿坂小野線の路線を走ってみたのですが、三重交通のバスがちょうどすれ違いました。思ったのですが、廃止代替バスという名前ですよね。この名前は早くやめませんか。何か意味があるのですか。あるとすれば、市の路線なのに運賃が距離によって上がるというイメージですか。これもなんとかならないでしょうか。なぜ阿坂小野線と宇気郷線については、運賃が上がらなければいけないのかということを考えなければいけません。実は、運賃のことが一切書かれておりません。運賃のことは書かれておらず、協賛金については書かれているという不思議な状態なのです。宇気郷線や阿坂小野線は他の路線と運賃が違うということも書かれていません。これは外の人から見れば、不思議です。運賃をこの計画で決めないで、協賛金だけ出すことを決めているというのは、不思議です。これは考えを決めないといけないと思います。その上で、路線評価システムや立候補制が出て

きます。阿坂小野線の話を出したのは、幹線バスの利用促進とありましたが、幹線以外について一切書かれていない状況です。啓発によるコミュニティ交通の利用促進もありますが、阿坂小野線については、地域間バスなので入っていません。利用促進は利用者を増やすこと、啓発は利用していない人も大事だと思うこと、「一部の人のみ利用し、一部の人のみが重要であると認識している」とありましたが、本当はアンケート等を取り、%を出す必要があるのですが、それを30%を50%に引き上げるとかあるのですが、それをやろうとすると、お金がかかるので、全体として啓発する必要がある。幹線やコミュニティを単体でやるのは、それぞれの地域で乗ってもらうためです。乗らない人は細かい路線の啓発をしても仕方がないので、松阪市地域公共交通システム全体の啓発をしなければいけない。松阪市地域公共交通システム全体とは、鉄道や幹線バス・三重交通も含むので、それ全体のバスマップや時刻表を作っていかなければならないと私は考えています。具体的に言うと、③と⑥を統合して、全体と幹線、地域間、コミュニティの4つに分けて啓発や利用促進の試みを詳しく書いて欲しいです。それから、委員から話も出たのですが、④については、ほとんどやったことです。計画なので25年度までにやろうとしていることを書かなければならないのですが、今の感じだと新しいことはもうやらないと計画になってしまいます。これで良いのでしょうか。私は見直す必要があると思います。委員のご提案は、私も考えたことがあります、非常に困難なことだという話ですが、3両にしてもやらなければいけないなら、やらなければいけないのかもしれませんが。それだけでなく、以前より話にも出ていた空港アクセス線・三雲松阪線の問題。私自身は津三雲線を天白行きではなく、三雲地域振興局行きにしたいということを5年近く言っていますが、まったくやっていただけません。ここにも書いてありませんので、このままですと26年3月までやっていただけないということになります。そのことについて、今まで検討していただいたのかということに疑問に思います。三雲松阪線は、三雲コミュニティバスができることにより見直しはされないのかと、三雲コミュニティバスの検討を一所懸命されている中で忘れられているのではと思います。三雲コミュニティバスを走らせるのなら、三雲地域振興局のバス停としての機能を充実させるのは当然だと思います。その意味で、⑦の交通結節点における乗継利便の向上のための取り組みとありますが、それ以前の問題として、どこが乗り継ぎ地点かを定義する必要がありますが、していません。松阪駅、アドバンスモール、近鉄伊勢中川駅とありますが、他にはないのでしょくか。どこが結節点ということ定義が必要だと思います。

全体ですが、工程表が欲しいです。それぞれの事業がそれぞれ何年ごろに見直して、例えば鈴の音バスはいつ見直しの作業をやり、いつ次のアクションをするかということです。24年度中に重点的にアンケートをとるなどし、25年度中に見直し、26年に変えますなどの工程表を考えてもらいたいです。通常連携計画というのは、工程表があるものです。それから、現状の概略でいいので地図が欲しいです。地図がないと地元の

人でもイメージがつかめないと思います。いわゆるポンチ絵といわれる概略図が欲しいです。そうすれば、ここが「幹線」「結節点」だと非常に分かりやすい。

また、このメンバーの皆さんが一体何を求められているのかという定義も欲しいです。例えば自治会は何をしなければいけないとか、商店街連合会は何をしなければいけないのか、そういったメンバーが何をするのかということも定義が必要です。これは、平成20年3月の頃には、まったく言ってなかったのですが、会長から先ほどお話もあったように、連携計画とは色々な人が連携するという意味もありますので、色々な人が連携する以前に何があるか分からないと連携しようがありませんのでそれも書かないといけません。24年度になって出てきたのですが、後で議論する生活交通ネットワーク計画との関係です。この連携計画には、生活交通ネットワーク計画のことが何も書かれていませんが、生活交通ネットワーク計画はこの連携計画の実行計画として位置づけられ、具体的には県で策定される地域間幹線計画と市で議論するネットワーク計画です。連携計画はあっても無くても補助金に関係ありませんのでその意味で急がないといったのですが、ネットワーク計画は今日絶対にやり遂げないと補助金がもらえないのでやらなければいけないという差があります。少なくともやって欲しいのは、連携計画はこの協議会の憲法に近いものがありますので、これに書いてあることを協議会は粛々とやっていく必要があります。具体的な法律が、生活交通ネットワーク計画で実行し、補助金ももらえます。この連携計画の中に協賛金を集めるところでも良いのですが、国の生活交通ネットワーク計画に申請して、そこから補助もいただくということを書いておく必要があります。そのときに、地域間幹線バスの中で補助金が貰えるのはどこでしたか。

代理委員

今の候補ですと、飯南波瀬線、大杉線、南紀特急、津三雲線です。

副会長

これらは国や県の路線として、ネットワーク計画で認めていただく候補です。これは、連携計画ですので、そういうことを県の路線として認めてもらうということもここで書いて、県の路線として認めてもらう。あと、地域間バスとコミュニティ交通は全部申請して行きたいのですが、国の要綱で申請できるところが限られていて、嬉野地区コミュニティと三雲地区コミュニティで申請して、今後新しいのが出てきたらそれも視野に入れると書いておく。そうすると、生活交通ネットワーク計画を提出するときに、これを資料として提出すると、松阪市は全体計画としてきちんと考えた上で、その中の一部として出したと思われま。

もう一度確認なのですが、これは6月11日公表にしなければいけませんか。

事務局

改めて検討したいと思います。

副会長

とりあえず決めておいて、松阪市の地域公共交通総合連携計画は、逐一変えてきたので、改定するという考え方もあります。今のこれでも不十分ではありますが、不都合ではありませんので、内容的には不十分ですが、間違っただけは書かれていませんので、6月11日公表にして、内容については、今のようなことがありますので、他の皆さんも色々出てくると思いますので、また、次回で検討を行うとして、本当はパブリックコメントも必要なのですが、本当はこの協議会をしたら、意見をおっしゃってもらう機会を作って、見ていただいてそれを踏まえて第2次に行くのが本来です。それもどこかでやるべきだと思いますが、今突然できませんので、とりあえずこれを第2次において、次は第3次、もしくは新地域公共交通総合連携計画としなければいけないかもしれません。私が申し上げたことを入れて、他の市町村ですと、連携計画ではどこの地域をやるのかということ、明確にしなければいけない。例えば交通空白地域をなるべく減らすとかも書かないといけないということで、そういうことも書かれていない状態なので。どうしてここが幹線で、ここがコミュニティ交通でなければいけないのかというのが、明確でない。例えば、振興局には必ず松阪駅から行けるようにするとか、そういうことを書き、そのためには幹線が必要であるなど。明確でないでそういうこともしなければいけない。松阪方式は、連携計画は憲法ですが、3ヶ月でも変わるものです。気づいたら良くしていくという方針でも良いです。私は、今のもので6月11日公表でも良いと思います。そのかわり変更は忘れないでください。

会長

いくつか指摘がありましたが、副会長のご提案のとおり不十分ではありますが、不都合ではない。確かに無難な表現になっています。表現として差しさわりが無い。ただ、計画をやるにしても具体性が無い。そこらを全般的に指摘されました。基本的な連携計画をやっていくことについては、ご了解を得ておきまして、誤字脱字を修正し、まだ指摘があれば計画としての体裁を整え、変えていく。何度も変えるのは良くないのですが、工程表の中で進める必要があれば、こういう形で進めていくことも必要だと思います。立派なものを作っているところもあり、それと比べると私も良いのかと思いますが、副会長の方式で了解をいただきたいと思いますが、いかがですか。正直申しまして、この総合交通連携計画については、色々大変なことがあるのは間違えありませんし、次のネットワーク計画も実は、地域公共交通確保維持事業の補助金交付要綱第2条第1項に生活交通ネットワーク計画とはと書いてあります。かいつまみますと、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ当該協議会での議論を経て、策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段的提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステム

の導入等に当たっての様々な障害の解消を図るための取り組みについての計画を言う
とあります。そういう意味では、新交通ネットワーク、次の議題になっていますが、連
携計画とその中で理解し、次の生活交通ネットワークをどうするかということを考えな
ければいけないだろうと思います。色々調べると、沢山細かい法律、要綱がありますか
ら、もう一度復習していただきたいと思います。連携計画については、案をとって進め
ていきたいと思います。変更も忘れずお願いします。

大切な問題が次々出てきますので、次の案件、松阪市生活交通ネットワーク計画にい
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（平成24年度補助分松阪市生活交通ネットワーク計画について資料に基づき説
明）

会長

これについては、内定額が出ましたが、上限の廃止、4月に新しい要綱ができ、上限
が無くなったことによるものです。三年間の額の補助額の申請をしていくというもので
す。細かい数字を見ていくと年度によって違いますが、これは計画運行日数等の違いに
よるものです。これについて内定をいただきましたが、要綱が変わりましたので、こう
したいということです。これについてはよろしいですね。

続いて、25年度についてです。事務局より説明をお願いします。

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資料に基づき説明）

会長

中々沢山の内容でした。松阪市生活交通ネットワーク計画の6月提出予定の案です。
資料の計算については細かい内容になっています。何かご質問等ございますか。率直に
分からない部分等ございますか。この生活交通ネットワークというものが非常に重要な
役割を果たしていくことはお分かりかと思えます。具体的に名前が出てきているところ
はありますので、中山間部や沿岸部等の地名を明確にした方が分かりやすいのかとも思
いますが。何かございますか。具体的には、嬉野地区と三雲地区のコミュニティバスが
取り上げられています。何かご質問等ございますか。分からないところ確認したいとこ
ろ。このまま6月に提出しますけど。ここで決めることです。当該協議会での議論を経
てとなっています。計算の方は良いですが、文章の方を見ていただきたいと思えます。
何かございますか。

副会長

特に重大な問題はありませんが、表1と表2がないので概略でも説明できないでしょ

うか。結局、前半の方はもらえる額が欠損の45%でしたが、下手をするとまったく運賃収入がなくても100%もらえるとなったということです。そのため、嬉野線は赤字が大きい路線ですので、もらえる補助額が増えましたということです。今度、嬉野地域コミュニティバスは継続して、三雲地域コミュニティバスが10月から新設されるのですが、その三雲地域コミュニティバスの表1、表2を見たいです。追加資料4-2のこれが表2です。この資料の表2が新しいものになっています。表1は資料4-1を見ると、合計の値段・国庫補助額が4-2の一番下です。3674.5千円、4703千円、3197.5千円、合計11,575千円が表1の確保維持事業に要する国庫補助額に該当します。3,576、4,394、合計7,970が、3,674、4,703、3,197、合計11,575となります。嬉野だと797万円の補助、三雲が運行すると11,575万円の補助となるわけですかね。

事務局

現時点での計算はそうですが、この協議会で運賃収入の見込の協議が調べば、もう200万円程度多い補助額となる予定です。

副会長

つまり一個追加されることになります。中身については、嬉野がどうしても必要か、三雲がどうしても必要かはネットワーク計画の中に書かれているので良いです。連携計画に基づいてこの計画を作ったということを目的としてのどこかに書いてあると良いです。

会長

説明を加えて副会長よりお話がありました。他に何かございますか。いつもと違い、ヘビーな内容となっております。踏み込んだ難しい話も出てきています。また、提出したものを後で送っていただけると良いかと思えます。誤字脱字と先ほどの指摘部分を修正していただき提出とさせていただきます。合意を得たとさせていただきます。

続いて、報告が2つございます。まず、平成23年度松阪市コミュニティ交通利用実績等について事務局より報告をお願いします。

事務局（平成23年度松阪市コミュニティ交通利用実績等について資料に基づき説明）

会長

23年度のコミュニティ交通の実績です。何か、ご指摘等ございますか。判定に○や×がついていますが、基準の中でやっています。おおきんバスはまだ、1年経っていないのですが、非常に暑い日の式典を思い出します。何か確認等ございますか。極端に利

用者が増えるということも、減るということも無いようです。多少違いはあるでしょうが、安定しているのかなと全体的な印象として持ちます。宇気郷の場合は、基本的にはスクールバスというのですが。運賃収入が得られるのであれば、どなたでも運行したくなるだろうと思います。厳しい状況の中協力してやっている状況です。何かございますか。

副会長

やはり空港アクセスと三雲松阪が目立ちます。他は×は付いていますが頑張っているという評価で良いと思います。私としては、三雲松阪線。空港アクセス線は仕方ない部分もあります。利用自体は減少していることをどう考えるかはあります。三雲松阪線は非常に問題で、先ほども申しましたが、三雲地域コミュニティバスができればこちらはどうなるのかということを考えていきたいと思います。

あと一点、資料3、4ページの(7)ですが、路線評価システムの確立とありますが、こちらは松阪市地域公共交通システムといいますと、鉄道や民間バスも入ってきますので、それら全てでよろしいか。資料5は、松阪市が運営している路線のみとなっていますが、どのようにお考えですか。

事務局

申し訳ありません。路線評価システムの確立のところで、すべての路線となっていますが、松阪市運営の路線という意味です。

副会長

そう考えさせていただきます。飯南以降はそれぞれの協議会がありますので、それぞれのコメントをつけて出していただきたいのですが。もしよければ、地域代表の委員の方にそれぞれコメントをいただきたいと思います。

事務局

黒部・東線については、所用で帰られましたが、振興局の各住民代表の方がみえますので、一言ずついただけますか。

委員

運行開始から約10ヶ月となっている嬉野おおきんバスでございます。大変好評でお年寄りの方たちに喜ばれています。ただ、この間の会議でも申し上げましたが、朝の駅から上小川行きのバスがありませんので、午前中は川の流れて申しますと下りばかりでございます。下の方にご家族が住んでいて、上の方のおじいさん、お父さんに会いたいという意見もございますので、そちらから上に上るバスが午前中に1本欲しいという要

求も出ています。これは、おって調べて協議していきたいと思います。以上です。

委員

飯高波瀬森です。先ほど説明がありましたが学生の利用がありましたので、乗車率が
増えた経過があります。元々三重交通の運行は、国道筋まで出て行くのがかなりかかっ
ていましたが、各地区の集会場まで来てくれますので、大変喜んでおります。今回、月
出の停留所を一つ作りまし、定時区間も増えましたのでまた利用が増えるかと思
います。今は、協賛金のごことで減らないように、増えるように努力させていただきたい
と思います。

委員

三雲代表です。10月1日の開通に向けて、期待と不安でいっぱいです。ただ、1週
間ほど前に80歳の方が、単車に乗って亡くなられています。そういう方がこれからも
増えるという不安がありますので、コミュニティバスに非常に期待しています。皆さん
の協力を得られ嬉しく思っております。

会長

それぞれから現状と期待、課題を言っていただきました。よろしいですか。以上で報
告を受けたとさせていただきます。

それでは、その他の部分についてですが、平成24年度地域公共交通確保維持改善事
業の評価委員会出席についてご報告をお願いします。

事務局（評価委員会への出席について報告）

会長

あとは、配布された資料に基づき説明していただきたいと思います。

委員

三重交通です。お手元の「バスで峠を歩こう」とバスカードのチラシを配布しました。
我々バスというと、地域の皆さんといかに繋がっていくかということが大きいところ
です。今回、飯高の多少なりとも活性化のお役に立ちたいという意味合いもあり、飯高地
域振興局というバス停を、道の駅飯高駅と改称しましたので、兼ねて飯高をバスで行っ
て歩いてもらおうという企画を4月20日からしております。新聞にも取り上げてもら
い好評で、クーポンも付いております。現在60人ほどが参加していただいております。
もう1点バスカードについてですが、割引率の高いカードを販売しておりますので、ご
利用の方は、安い間にご購入いただきたいと思います。

会長

副会長は現物を持っているようです。

委員

地域の方と一緒にできるようなことがありましたら、お声をかけていただいたら、またご提案させていただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

会長

ありがとうございます。飯高の駅から3月に私はバスで一人帰ってきました。最終便で帰ってきましたが、なかなか良いものでした。続いて、高速船につきましてお願いします。

事務局

今回配布した「高速船で行こう」という冊子ですが、三重県、津市、松阪市、津エアポートライン(株)と海上アクセス利用促進調整会議を開いております。そちらで、なんとか高速船の利用者を増やそうということで、こういう冊子を作成した次第です。松阪ベルラインと津の船ですが、実際松阪ベルラインにつきましては、正直なところを言うと、利用者が少なくて厳しい面がございます。また、皆さんこういう冊子をご覧になって、セントレアや常滑、半田に遊びに行こうと考えられたら、この冊子に常滑のセラモールの買い物割引券もついておりますので、そちらへの旅行を考えられたら、松阪ベルラインという方法も考えていただいて、最適な方法で行っていただきたいと思います。よろしくお願いします。

会長

なぎさまちに行ってしまうことが多くなってしまいますので、船に間に合う間に合わない等の話もありますが、こういったことをしているということです。

代理委員

三重運輸支局です。印刷したものは三重運輸支局のHPです。インターネットで見いただけます。生活交通のための相談窓口を設けさせていただきました。内容は、地域の方々がバス交通に関して関与していただけるのではないかと。あるいは、どこに相談していいかわからない方々のご意見を少しでもご相談していただければ、すぐに解決できるものも少ないかもしれませんが、地域の方や自治体、バス会社の方から相談いただければ、何らかの形で今後の取り組みを展開していきたいと考えています。電話、FAX、インターネットでもご意見を受け付けます。ぜひ一度ご覧ください。

会長

今月から開始されたのですか。インターネットではなかったということですか。ご案内ということでした。何かございますか。

副会長

1点、宣伝です。高速船の冊子の最後のページの知多バスの乗り放題チケットについては、私の企画なのでぜひ使っていただきたいと思います。セントレアから常滑側まで、30分に1本バスがありますので、1日乗り放題で、常滑駅までの往復よりも安く、色々な特典がありますのでぜひ利用してください。常滑側で松阪の宣伝もしておりますので、松阪で常滑の宣伝もしておきます。

願いは、県の協議会で議論する地域間幹線については、こちらで報告をしていただきたいと思います。市の路線については詳しくやっていますが、県の地域間幹線の内容についても書類はいりませんが、申請するので覚えておいて欲しいと。それは赤字路線ですので、覚えておいてください。大事な路線ですので。

関連して、三重交通さんよりお話がありましたが、停留所名が変わったことなども、ぜひこういう場で宣伝していただきたいと思います。非常に良い改正ですので、義務ではなく権利として、宣伝していただきたいと思います。これは、バスだけでなくタクシ-も新しいことをしたらぜひ宣伝していただきたいと思います。

宣伝ですが、ハッキリとは決まっていますが、7月16日（祝日）に美杉で講演をしますのでよければ来ていただきたいと思います。公共交通について話していただきたいの話を貰いましたので、話の中身はまだ決めておりませんが。公共交通でご来場いただきたいと思います。名松線と家城で代行バスです。入場無料だと思います。

会長

ぜひお越しいただきたいと思います。しかるべき学会研究会がありまして、日本有数の専門家の一人でございます。ぜひ美杉までお越しいただきたいと思います。

それ以外に何かございますか。情報交換でも結構ですが。なければ予定した時間ですので終わりたいと思います。

事務局お願いします。

事務局

会長、ありがとうございました。本日いただいた貴重な意見を取り入れ、見直していきたいと思います。以上を持ちまして、本日の予定は全て終了しました。平成24年度第1回松阪市地域公共交通協議会を終了とさせていただきます。お忙しいところありがとうございました。