

平成24年度第2回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成25年1月21日(月) 9:30~

場所 松阪市産業振興センター 人材育成講座室

【出席委員】 寺本博美、加藤博和、榊原清、中村哲也、内田茂雄、中村利明、長野成司、森本臣紀、鳥田茂、西出みはる、松本隆雄、宇陀正信、小林博之、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】 馬場栄一郎、田中和子、長谷川悦子

【関係者】 黒部・東地区公共交通協議会(川口)、機殿・朝見地区公共交通協議会(榎本)、三重交通(奥野)、三重名鉄タクシー(竹内)、三交タクシー(畑中、藤田)、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) 既存路線の変更について

①嬉野線の変更について (協議)

②機殿朝見線の変更について (協議)

③飯南コミュニティバスの変更について (協議)

(2) 嬉野線の変更に伴う生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)の変更について (協議)

(3) 三重県生活交通確保対策協議会と三重県生活交通ネットワーク計画(地域間幹線系統)について (報告)

(4) 松阪市地域公共交通総合連携計画の進捗状況について (報告)

(5) 三雲線の運行開始後の現状について (報告)

3. その他

《協議内容》

会長

手元の事項書に従い議事を進めてまいります。本日は協議事項が二件、報告事項が三件となっています。協議事項については、議決をしますのでよろしくお願い申し上げます。それでは順次議題に入っていきます。まず、既存路線の変更について関わる問題ですが、三件ございます。嬉野線の変更と機殿朝見線、飯南コミュニティバス、この三件につきまして順次議決をしていきたいと思っております。一度にするより、それぞれでご意見等もあると思っておりますので。まず事務局より説明をお願いします。

事務局 （嬉野線（嬉野おおきんバス）の変更について資料に基づいて説明）

会長

いくつかの変更点がございしますが、何か嬉野線の変更についてご質問、ご意見ございましたら、遠慮なく挙手をして発言していただきたいと思います。いかがですか。新設の停留所が1件、停留所の変更が1件。月水金と火木土でルートが示されていますが、何かございしますか。

委員

一つだけ確認なのですが、資料1-3のAコースは多分大丈夫だと思いますが、Bコースの方の7:26発車しまして、途中の休憩が10分無い状態で走りまして、最後11:11になります。これでいきますと、ギリギリ回送を入れてもカツカツ4時間連続にはならないような状態ですが、ちょっとでも回送が入ると連続4時間になってしまうので、確認だけお願いします。

事務局

このダイヤについて運行事業者と相談させていただいております。ただ、これから精査していく中で、時間が厳しいということでしたら、その部分については調整させていただきたいと考えております。

会長

タイトな時間となっておりますので、そういう部分は、随時対応させていただくということでございます。

他に確認、ご意見ございしますか。

委員

運賃を100円割り引くという部分なのですが、これは往路1便の利用者だけ割り引くと、区間的には特定の区間を割り引くのでしょうか。運用的にはどういう形でやられるのですか。もう一点、利用者の方への周知はどのようにされるのか、二点説明いただきたいと思います。

事務局

復路1便目につきましては、短縮のルートを通ることになりまして、例えばBルートについてですが、Aコープ、多田クリニック、一志団地等の停留所については、復路1便目はとまらないこととなっております。そちらの人たちにも復路1便目を利用していただきたいという考えのもとで運賃の割引をさせていただきたいと考えております。そう

いう場合、こちらからお訊ねさせていただきたいのですが、どのような割引の制度が適切なのかご教授いただけたらと考えております。

また、こちらの周知についてですが、地域のコミュニティバスでございます。地域の運行協議会の委員を通してお話させていただきたいと考えております。また、地域へは新しい運行時刻表や、路線の地図を全世帯配布し周知を図っていきたいと考えております。

委員

今の説明ですと、多田クリニック、一志団地、一志の部分だけ100円割引くということですか。例えば、エイトタウンなどは運行しないルートになりますので対象となるのでしょうか。それとも特定区間を割引くのでしょうか。

事務局

考えておりましたのが、特定の区間でと検討しておりました。一志から一志団地、多田クリニック、ココカラファイン、Aコープ、中川駅東口、ピアゴ、嬉野医院を検討しております。

委員

割引の趣旨からいくと、エイトタウンとか八田の方々も同様に短縮することによって運行しないということになるなら、入ってくるのではないのかと思います。それを多田クリニック、一志団地の方だけするということはどうなのでしょう。

事務局

可能なら割引できたらとは考えておりましたが、こちらの方までとなってくると、バスの乗車時間が長いのではないかと考えまして、その区間でと検討させていただきました。方法として、こちらの区間も含めてできるということでしたら、こちらの区間もふくめて行なっていきたいと考えております。

委員

今の話ですと、エイトタウンなどの人は、時間がかかるから利用しないという前提で、利用されそうな多田クリニックあたりの方だけ割引きましょうということですか。

事務局

そうです。

委員

現実論としてはそういう利用者だけになるかもしれませんが、同じ割引を全体的に考えると、特定のところだけ割り引いて、他のところは割り引かないということは、運賃の趣旨からいくと若干おかしいかなと、割り引くなら全体的に割り引く形の制度を導入していただきたいと思います。結果的にその部分で利用があるか無いかは別としまして。

事務局

ありがとうございます。往路1便目の利用者全体を割引させていただくように検討していきます。

会長

割引の目的がどこにあるかということだと思います。できるだけ公平感のある形の割引が良いのではないかとのご指摘だったと思います。ただ、経済的に考えると、ある程度需要があるところだけ割り引くという考えもあるかもしれませんが、よく検討していただいて。

副会長

制度上は往路1便目と復路1便目を利用する人は割り引くという形であれば良いと思います。実際の案内は、八田のところで往路1便が8:07ですが、上小川へ行こうとすると9:41と1時間40分近く、往復で1時間近くかかるので現実的にはほとんどありえないし、案内もあまりすべきではないのではないかと思います。ですので、時刻表の表示としては、今のものでよいのではないのでしょうか。言い換えれば、一志あたりからは嬉野地域振興局経由上小川行きという表示が良いのかと思います。運賃上は、八田あたりから乗られる方でも100円でいけるのですが、それから関連して思ったのが、月水金のAコープうれしの、ココカラファインは復路1便目は通過になっているのですが、施設が開いていないので通過なのだと思うのですが、往路はあって、火木土はあるので月水金は乗れないのかなとは思いますが。復路のこの時間は、施設が開いていないので乗らないということで飛ばしているのですが、ピアゴも乗る人がいるのかとも確認した方が良いのかもしれない。

あと一点ですが、火木土のBルートは薬王寺経由にしているのですが、そうではなくて八田経由にすることは考えられないのかと、どうしてこちらを通るのでしょうか。復路の1便目は薬王寺経由の方が、利用が良さそうだからこうしたのか、それとも別の考えがあってこうしたのか聞きたいです。

事務局

火木土のBルートについて、薬王堂病院経由としているのは、朝の1便目で薬王堂病院へ行くことができるようにした方が、利用者が見込めるという考えのもとでこちらの

経路としています。

会長

色々ご指摘があったと思いますが、他に何かございますか。

もう少し検討するところはありますが、平成25年4月からということで、時間はまだありますが、この形で進めていきたいと思いますが、異議ございますか。

では、まず一件目、ご了解いただいたということにいたします。

続いて、機殿朝見線の変更について、事務局よりお願いします。

事務局（機殿・朝見線の変更について資料に基づいて説明）

会長

機殿朝見線の変更について、何かご意見、お気づきの点ございますか。

資料2で具体的に利用状況が分かるようになっていますが、それをして変更していきたいということですが、ご質問等ございますか。

副会長

デマンドの停留所を定時にするという事は、非常に良いことです。つまりデマンドにするのは利用があるかないかよく分からないのでしているわけで、利用が多いのであれば定時にした方が良いわけで、定時になるところは利用しやすくなって良かったのではないかと思います。確認なのですが、済生会の話が出たのですが、4便5便は機殿朝見から来た方が停車して、復路は止まらないということにしていますが、逆は考えなかったのですか。通常ですと4便、5便は済生会で降りる人は少なく、済生会から乗る人はいるかも知れないと思います。そうだとすれば帰りに寄った方が良いのではないかと考えたのですが。

事務局

検討させていただいた中では、逆の方はあまり考えていなかったかと。

副会長

微妙なところでして、必ず乗るのであれば済生会を後にした方が良いかもしれません。1人か2人なら前の方が良いかもしれません。どちらも微妙ならどちらでも良いということにもなりますが、帰りの方が乗せていって帰るということになるので、往路は降りる人もいないなら早く松阪駅に行った方が良く、それから済生会に行った方が良いのではないかと思いました。

事務局

失念しておりました。逆の方も検討しておりました。

今までこういう利用は無いのですが、済生会から近鉄松阪駅に乗りたいという人がいた場合に備えまして、こういう順番とさせていただいた経緯がございます。

会長

正直言うと、シミュレーションがなかなか出来ないのも、やってみてということになるかもしれません。

他に何かお気づきの点ございますか。私たちも人間ですので、どうなるか分からない。どれだけシミュレーションしても、実際、十分活用されるか、非常に重く難しいところがあるかと思えます。そうであるならば、そのつど柔軟に対応していくということが、一番のサービスの提供としてよいのかもしれない。

他に無ければ機殿朝見線についてご了解いただいたとさせていただきます。

三番目飯南コミュニティバスについてです。

事務局（飯南コミュニティバスの変更について資料に基づいて説明）

会長

飯南コミュニティバスの変更について、何かございますか。市街地を運行することにより、道路等の交通事情で乗継に問題が出てくるということで、それを考慮して変更したいということです。何かございますか。

委員

確認なのですが、変更年月日が平成25年3月1日となっておりますが、決定ですか。

事務局

そのように検討させていただいています。今の三重交通の路線に合わせていきます。

委員

そうすると、三重交通の路線が変わるとまた変わるようになるのですね。まだ検討中ではありますが。

会長

こちらを変えても、三重交通路線が変われば、また変えないといけないわけです。そのあたりは幅を見ておくのも良いかと思えます。年度が替わるのは3月31日ですので考慮していただいて。

それ以外にございますか。

副会長

嬉野が4月1日、機殿朝見が10月1日、飯南が3月1日、飯南は時刻変更だけなので、すぐ出来ると思いますが。機殿朝見も4月から出来なくもない気がするのですが、何か理由があるのですか。

事務局

機殿朝見を10月としたのは、まず変更することによって、ネットワーク計画に関係する部分があるかと考えました。運輸支局に確認したところ、道を変えるだけですので、変更には当たらない可能性があるということで、国の補助が難しいかと思われる部分がございます。またこちらについては、平成20年の7月から運行を開始し、平成25年7月でちょうど5年を迎えます。その5年を目処に運行事業者の再検討を行うこととなりまして、そちらとの兼ね合いがあり10月1日からの変更とさせていただきました。

会長

それぞれ個別の事情があるようです。また、3月1日は相手があることですので十分考慮していただくということで。

他にございますか。なければ飯南コミュニティバスについてもご了解をいただいたとさせていただきます。

1番目の協議事項について以上です。2番目が嬉野線の変更に伴う生活交通ネットワーク計画の変更について、事務局より説明をお願いします。

事務局（嬉野線の変更に伴う生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の変更について資料に基づき説明）

会長

先ほどの変更に伴い、改めて補助金の変更を行なうということでございます。

赤で書かれたところが、変更後です。細かい部分については、表にございます。

何か確認事項、ご質問等ございますか。

全体的な文面はそのままで、数字が変わっているということになります。変更に伴う補助金の増額をという内容です。何かございますか。

委員

中の内訳の数字が変わったということですが、細かいところも変わっているのですか。

寺本会長

本当は、全て確認するのですが、何分細かいので。誤りの無いようにさせていただきます。

他にございますか。なければ中身を精査して、誤りが無いようにし提出させていただきます。ご了解いただいたということにさせていただきます。

これから報告事項に入ります。三重県生活交通確保対策協議会と三重県生活交通ネットワーク計画について、事務局よりお願いします。

事務局（三重県生活交通確保対策協議会と三重県生活交通ネットワーク計画（地域間幹線系統）について資料に基づいて説明）

会長

三重県の生活交通確保対策協議会についてでした。

では報告事項を続けていきたいと思います。松阪市地域公共交通総合連携計画の進捗状況について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の進捗状況について資料に基づき説明）

会長

松阪市地域公共交通総合連携計画、特にバスの利用をどのように高めていくかという啓発の部分だったかと思います。広報にも三重交通の運転手さんの写真をお借りしコーナーシャルということです。あとホームページですが、パソコンを開かないとダメなんでしょうか。もっと簡単に見られないのでしょうか。

事務局

適宜させていただきますと思います。

会長

我々もそうですが、携帯を使えると便利です。いちいちパソコンの前に座ってみることはないのかと思います。

何かお気づきの点はございますか。

何かあればまた、おっしゃってください。

それでは最後、三雲線の運行開始後の現状について、事務局よりお願いします。

事務局（三雲線の運行開始後の現状について資料に基づき説明）

会長

データとしては10月11月12月の三ヶ月ですが、これから時間を見ながらやっていくわけで、まず周知していただくのが第一かと思います。先ほど出ましたが、まず職員の方が利用していただくのが一番なのかもしれません。場合によったら、アクセスできる人は全員使っていただく。乗ってください、乗ってくださいと言って、自分は乗ってないじゃ話にならないので、ぜひ宣伝する意味でも自ら乗っていただきたいと思いません。場合によったら、他県では、余分に交通手当てが出るなどのインセンティブを与えながら公共交通を使っていただくこともよいかと思います。

何かご意見ございますか。

副会長

まだまだ少ない状況ですが、色々やっていかなければいけないだろうと思っています。一つ確認ですが、このバスは振興局、小舟江で松阪三雲線や津三雲線への乗り換えが想定されていますが、どのくらいあるのかということを確認したいです。今、バスの路線図を見ていますが、五主からの1便6:57、津三雲線が小舟江6:56となっていて、間に合わない。下に①の便は津駅行きに乗り換えに便利となっています。このような調子で、この路線は先ほど審議したネットワーク計画の中で、表1に小舟江で津三雲線に接続となっています。これがフィーダーとして補助金をもらう要件です。実際に乗継がほとんどないとすると、形式上は満たしているのですが、実際上は、おかしいじゃないかとの話も出てくると思います。三雲の場合は、地域内フィーダーとするためには、小舟江での接続は必要ですか。

事務局

必要です。

副会長

であれば、6:56、6:57などは典型ですが、考える必要があるのではないかと思いますし、そのことを含めて、どういう使い方が出来るのかということ、時刻表ではなく、何時に出ると、どこに行けて、何が出来るかというレベルの案内をしていかなければいけないと思います。どのようにこれからされていきますか。

事務局

すみません。この時刻表は見づらい部分があります。確かに6:56に三重交通のバスが小舟江を出て、6:57に松阪市のコミュニティバスが到着することになっています。ただ、6:57の便で乗り換えに便利と言っているのが、7:11小舟江発の便でございまして、そちらへの乗換が便利と伝えさせていただいています。ただ、地域の方

から「1分違うけど乗れないじゃないか」という声もございます。この時刻表は抜粋となっていますので、6：56の方は、抜き取った方が分かりやすいのかどうか検討しているところでございます。

こちらのバスは先ほどおっしゃったように、三重交通の津三雲線に接続することによってフィーダーと認められ、補助金をいただいている路線でございますので、こちらでの乗継がまったく無ければ、補助の要件自体は良くても、どうなのかという部分がございますので、これから乗継の部分についても周知していきたいと考えております。資料の乗降者数を見る限りでも、確かに乗継できるところでの乗降が見て分かるような状態ではございません。おそらく三雲地域振興局で松阪市行きに乗り換えはされているようですが、現時点では三重交通の方に乗り換えしていることは、読み取れない状況でございます。三雲の地域の鵜や小野江の方は、松阪へ行く人もあれば、津へ行く人もあるという地域でございますので、今後、津へ行く人たちにもう少し上手くPRしていきたいと考えております。

副会長

まず、このコミュニティバスだけで宣伝していることが良くないという話をしている、三雲には、三つの路線があるわけで、このバスが出来たことにより東西が出来、南北に津へ行くのと松阪へ行くのがあり、それらを全部合わせて三雲地域の地域公共交通システムとなっているわけですから、きちんと紹介しないといけないわけです。その意味で、津三雲線が抜粋だから6：56を時刻表から抜こうかとの発言がありましたが、もってのほかです。そうではなく、天白から表示しなければいけないのが当然で、それを書かず接続しないから書かないというのは間違いです。書くのであれば、コミュニティバスに接続する便がこれだと書くのであれば、接続しない便を書いても意味がないので、良いのですが、そうではなく走っているものを書かないということは、とんでもないことだと思います。そのこともありますし、路線図にも三重交通の路線、松阪三雲線も書いてもらいたい。そのことによってアピタやマームに行けること、津のほうにも行けて、どのように使えるということをアピールしていただきたい。勿論コミュニティバスを中川まで乗ってもらえることもありがたい話ですが、それだけじゃないとアピールして総合力で勝負しないといけないと思います。

その関係で、毎回言うのですが、振興局に三重交通の路線を入れるということをやらないといけないのではないかと思います。市全体の路線図を見てもそうなのですが、接続してないと見られますので、ここをもう一度考えてほしいと思います。三雲松阪線は空港アクセスと組み合わせている路線なので、どうしても三雲の都合の良いダイヤにできないという弱点があります。それはしょうがないので、なるべくこの三つがどういう風にしたら組み合わせられるかということを考えていただいて、宣伝にあたって、コミュニティバス単体でどう使えるのか、他の路線と組み合わせるとどう使えるのかということのア

ピールを徹底していただきたいと思います。

会長

どうしても目先のことで見てしまうので、繋がり、ネットワークという言葉がまさにそれであり、繋がっていなければ意味が無いわけで、それを考慮して、少し引いた形で、鳥瞰図で見るという見方が必要になってくるかと思います。何が欠けているか見えてきて、組み合わせが大切だと思います。

何かこれ以外にございますか。

委員

先ほど振興局の乗入の話が出ましたが、三重県の方へ「県民の声」として、11月にコミュニティバスに試し乗りをした松阪市の方から、津三雲線を三雲振興局に乗り入れたいかがかという意見が提案されましたので、この場を借りて報告させていただきます。

委員

やはりそういった声というのがあると思いますが、利用者の目線で考えていくことは大切だと思います。公共施設は重なったベースになるとと思いますので、外すわけにはいかないだろうということです。

委員

三重交通でございます。昨年7月に松阪に異動してまいりまして、真っ先に疑問に思った点が、先ほどご意見いただいた点でございました。現在運行している津駅東口から天白までのバスについて確認しましたら、振興局内に入ることは、物理的な理由で出来ていないと確認しています。入り口間口や、駐車場内のスペースの問題、アスファルトの舗装の厚さの問題で、津から来ているバスについては、一番大きいバスで重量もそれなりにあります。松阪からのバスは少し小さいバスになりますので、その辺の差で現在、振興局に入っていないということでございます。もし仮に、その点をクリアーできる、もしくは振興局前の道路での乗降、バス停と接続できるのであれば、積極的に社内で働きかけをしていきたいと思っております。

副会長

内部の構造の問題は、まさに松阪市で解決しないといけない問題ですので、考えてほしいです。余談になりますが、「路線バスの旅」というテレビ番組がありますが、私ヒヤヒヤしました。神戸から松阪を通過して伊勢に行き、伊勢から松本へ行くという内容だったのですが、そのときにも三雲振興局で乗り継ぐというルートでした。偶然にも運転

手に聞いたのか、停留所を見つけ、ダイヤ的にも何時間も待つということではなく乗り継いだのでよかったです。私のやっているところが番組で出てきたときに乗継が悪いと何をやっているのだと言われるのでドキドキしていました。いずれにしても、探さないと、こっち行きとあっち行きは違うところで良く分からないということではまずいので、改善していただきたいです。逆に津から天白へ行くのですが、天白で三雲に行くということが分かるのかと個人的には気になっています。津でバスに乗るときに天白行きで三雲がわかるものかどうか気になっていて、名前だけでも三雲としてもらいたいと思います。色々ご検討いただきたいと思います。

会長

どうしても地元なのでなんとなく分かってしまう部分があるかもしれませんが。欲を言えば、バス好きや鉄道好きな人がいます。伊勢鉄道を利用したときのことで、隣の方が東京の秋葉原から来ていました。どうやって乗継をしてきたのかということ、車掌さんと経路をたどっていました。そういう人たちもいるということで、バスで旅をしようかという人たちもいるので、そういうことも念頭に置きながら長い目で見て、乗継や行先名を考えていっても良いのではないかと思います。おそらく今年は、遷宮の年でもありますので、上手く使ってもらえることもあるかもしれません。余分なことかもしれませんが、出来るだけ多くの人にバスに乗ってもらい、三重県のバスは良かったと言ってもらえると良いですね。鈴の音バスもそうですが、萩の晋作くんとか名前の付いたコミュニティバスが走っているわけです。そういうのも一つの工夫かと思います。

何か他にございますか。

委員

意見等ではなく、この会議で話をさせていただくのが良いのか分からないのですが、コミュニティバスの利用が多いバス停を見ていると、商業施設、プライスカットやピアゴであったり、また新しくAコープに入ったりします。そのなかで、実際高齢者の方が多いと運転手から聞いていますが、本人が行ける場合は、ダイヤをどうするかといった発想でよろしいのですが、バス停の近隣の住民の方から、買い物に行きたいが、本数が少ない中一度出してしまうと介護をしている家族を独りにできないので、利用したくても利用できないという話を伺っています。今現在走っているバスにそういうスーパーと提携し、貨物輸送のようなことが法律的に可能なのか、もしくは、日本全国でそういうようなことをしている地域があるのかどうかを教えてくださいたいと思います。

委員

貨物輸送の話は置いておいて、買い物だけを代行するバスというのはあり得ると思います。実際されているところもあります。ただ、運転手さんがバスを運転するという拘

束時間の中で、そういう用務をどのようにやっていくかという実質的な部分の課題は色々あると思いますが、買い物の代行的なことをやっていることはあります。

会長

色々時代環境が変わってきていますから、そういったものが新しく出来てくるとは思いますし、おそらくルールがあるので、それを一つ変えようとするとか色々影響が出てきます。そういったことがあれば、支障がなければルール違反をやるのは良いのかもしれないという意見があるかもしれません。

こういうことはこれからどんどんご提案されて、この場所でも良いかと思しますので、今後もご発言いただきたいと思います。

他に何かございますか。2時間ほどやってまいりましたが、用意した議題に関しましては、終了でございます。その他ございますか。

事務局

事務局の方からございます。こちらの松阪市地域公共交通協議会で作成しました地域公共交通総合連携計画にもございますが、平成25年度に松阪市で公共交通に関するシンポジウムを計画しております。こちらのシンポジウムは、松阪の運営するコミュニティバスは17の路線がありますが、それ以外にも三重交通、タクシー、乗り合いタクシー等ございます。そういったものすべて含めた内容のものでシンポジウムを考えております。皆様のご協力をよろしくお願い致します。時期としましては、現時点で決まっておりませんが、おそらく秋ごろに開催させていただくこととなりますのでよろしくお願い致します。

会長

長時間ありがとうございました。本日の議事も終了させていただきます。