

平成24年度第3回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成25年3月18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、馬場栄一郎、中村利明、長野成司、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、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】中村哲也、内田茂雄、長谷川悦子

【関係者】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)、森タクシー、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) 地域公共交通確保維持改善事業・事後評価について (協議)

(2) 飯高波瀬森線の変更について (協議)

3. その他

《協議内容》

会長

事項書の1番目にあります、地域公共交通確保維持改善事業の事後評価についてです。今までやってきたことについて、評価をしないと次のステップに入れないという、施策に関して、非常に大切な部分でございます。事務局から説明をお願いします。

事務局(地域公共交通確保維持改善事業・事後評価について資料に基づいて説明)

会長

少し長かったと思いますが、色々資料があり丁寧に説明していただきました。PDC Aはどんな施策をやるにも施策の評価はしないとけません。こういった評価、捉え方あるかと思いますが、質問等も含めて何かご発言はございますか。色々、題目もありますし、プラン・ドウ・チェック・アクションまたアピールをしていく必要がありますが、不十分ではないかとか、もう少しアピールすべきとかあるでしょうか。チェックのところは、数字が書いてあり、数字に誤魔化されるケースもあろうかと思いますが。あくまでも収入に対して、運賃と協賛金の入ってくる部分と実際のかかった経費を見て計算されております。各コミュニティバスそれぞれ20%弱となっておりますが、十分にコスト

を回収されるかということ、おそらく望むべくもないと思います。100%コストが回収できれば、十分に商品としてのバスサービスができますので、それができていないということは、まさに全ての人のために、自治体だけではやりきれない、公共性という側面から言うと、もっともっと国の方から援助していただいてもおかしくないだろうという論理もあるかと思います。何かございますか。

#### 委員

資料1-1の数字と資料1-3の数字が、結構違う気がするのですが。

#### 事務局

こちらの違いは、資料1-1の中部運輸局様式は直近の平成24年4月から現在の数字は2月となっておりますが、平成25年3月までの1年間の数字となっております。資料1-3については、平成24年10月からこの協議会を開催する直前の平成25年2月までの数字となっておりますので、違う理由でございます。

#### 委員

三雲のコミュニティバスは利用者が1,511人で、運賃が310,870円というのは、全部200円と考えても合わないと思うのですが。

#### 事務局

こちらの運賃については、回数券の販売も含んでおりまして、回数券の販売があったときは、最初に数字が来ますので、利用者数と完璧にリンクしないところでございます。

#### 会長

それぞれ出す先で様式が違いますので、これは良いのか悪いのか。他にございますか。

#### 副会長

様式についてでしたが、一番法的に必要なのは資料1-3で、国から補助金を貰うときは出さなければいけない。国が考えるのは、補助金は10月から9月で年度になりますので、10月から今までの利用状況等について、いま評価することになっています。中部の方は、中部も国なのですが、中部運輸局は、毎年10月からこの時期までしか評価しないと、後半のそれ以降について、どこも評価しないのは、おかしいということで、前の年度の4月から評価するということになっています。これについては、国の検討会で中部の方式あるいは、違うやり方で年間カバーできないかと検討しています。来年には、こういうことは無いと思います。

いずれにしても大事なものは、チェックのところ、実は松阪市の場合は、効果指標、

コスト指標とあるのですが、「60歳以上人口100人当り1日利用者数」、「事業収支率」の二つについて、目標が2.0人と20%とあります。地区によって上がったり下がったりする仕組みですが、この協議会で協議されて、これを目標にしようということが決まっています。その目標が達成できたかどうかについて、資料1-3などでチェックすることになります。実は、他の自治体だとあまりやっていないので、場当たりの目標設定がありまして、結構混乱していますが、松阪は国がこの制度を入れる前から、この目標を設定していたので、そのまま使えています。もちろん個別で、嬉野は調子が良いので2.0人から2.2人にしようと、三雲は立ち上がったばかりであり低調でもあるので、1.3人に下げようとしています。こういうことはあって良いのですが、何年か後には2.0人や20%に上げていくことを松阪市は目標として国にも出しています。この段階で、2.0人や20%が妥当かどうかということも確認していきたいと思います。評価というのは、決めた目標が絶対正しくて、実際達成できていないからダメだということではなく、そもそも目標が妥当かどうかも含めてチェックする必要があります。何を言いたいかということ、嬉野はある程度達成できているが、三雲は一年目ということもあり厳しい状況ですが、どうすればもっと良くできるか、嬉野はさらに上を目指すにはどうすれば良いかという話。そもそも目標設定が良いかどうかの疑問があれば、意見いただければ良いと思います。

これは解説で、私の意見は後で言おうと思いますが、皆さんそう考えていただきたいと思います。

#### 会長

どういう形で、進められているか、目標の設定について話がありましたが、後生大事にずっと守っていくのかということもあるかと思います。対応していかなければならないと思いますが、最初の目標をなんとしてもやらなければいけないというのがありますが、場合によっては変更していかなければならない。チェックの次はアクションに向けて、フィードバックしなければいけないです。また踏襲していくのなら、別にやる必要はなくどんどん前に進めていけば良いのですが、この目標そのものをもう一度検討していく必要があります。その部分を踏まえて議論していただきたいと思います。

#### 副会長

特に嬉野と三雲の方は発言しておいた方が良いでしょう。

#### 委員

4月1日からダイヤ等の見直しをしていただきましてありがとうございます。地域の人は皆大喜びしています。宇気郷は平均年齢も70歳以上の方が非常に多く、数値を目標ではなく、いかに便利に利用できるかということを地元の人たちは、考えておりました。

た。朝の1便が増えるということは、非常にありがたいです。中川駅方面に息子や孫が移住しておりまして、これから農繁期も始まりますので、朝のバスで上り夕方のバスで下れば、一日おじいちゃんおばあちゃんの顔を見たり、農作業の手伝いができたり、そういう利用ができるのだということで大変喜ばれています。70歳を超えて75歳になったときの免許の更新のときに、バスを頼りに今回で免許の更新を諦めることができるとおっしゃる方も沢山いらっしゃいます。このことは、交通の安全にもつながりますし、数値を上げていくことにも繋がっていくのではないかと考えています。無理に乗れと言って乗ってもらうのではなく、安全を考えてバスに切り替えたらどうかという風に話を進めている次第です。これから宇気郷を花の郷にしようというアピールをしております、そこへ観光というオーバーですが、遊びに来られる方にこのバスは非常に便利なダイヤになったと喜んでおります。宇気郷からお礼を言っておいてほしいとのことを言われておりましたので、この場を借りてありがたくお礼を申し上げます。

#### 会長

色々と現状を踏まえた形での紹介をいただきました。孫と会われると。観光の問題も出てきましたが、宇気郷地区は色々イベントを組まれて、他所からの人が来るようになっていて。そういう意味では、アピールでき、利用度が高くなっていると思いますが、この効果指標そのものについては、基本的には60歳以上人口を目安としています。このあたりをどのように組み合わせるのか。どれだけの効果が出たのかということについては、色々多面的な要素があると思いますが、両方とも60歳以上人口の100人あたり利用者数と別途に考えなければならないのかなどの議論もあるかと思っています。ありがとうございました。

嬉野の方からご意見いただきましたので、三雲のほうも。

#### 委員

10月からバスが通ります、非常に喜んでおります。利用は少ないのですが、年配者に聞きますと、乗ることのできるバスがある、いつかは助けてもらうことができるという声を聞いています。朝自宅の前をバスがとおり眺めていると、人が乗っていると安心できます。徐々にですが、浸透してきているのは現実ですし、年配の方が車が無くて病院に行くことができるという喜びの声は聞いておりますので、このまま乗っていただく人を増やしていきたいと思っています。何か良い案があれば教えていただきたいです。

#### 会長

ありがとうございます。まだ、三雲の場合は、評価をするだけの十分な材料があるのかということ、難しい部分があるのかと思います。もう少し時間をいただかないと、きちっとした評価はできない気がします。ただ、バスがあるということについて、安心感が

随分違って来るのだらうと思います。色々なPRをしていきたいと思いますが、お金はかかるころはありますが、三重交通は商売ですが、商売は別として、皆さんが使う魅力のある商品を作り上げていくことが大切なのだらうと思います。殺風景なところで待つより、気の利いた停留所で気持ちよく待つ方が良いでしょう。ちょっとした工夫を考えていくことが必要だと思います。

#### 委員

言い忘れておりましたが、このような山野草のスケッチブックを昨日出させていただきまして、嬉野宇気郷へ来られたら、こういう山野草がいっぱいあるとアピールしていきたいと思います。三重交通さんにもお願いして、バスの車内に置いていただき、見ていただいで楽しんでいただきたいと思います。

お願いですが、いつも月水金のバスが、森本という停留所で満員になってしまいます。最近満員になってしまい、そこからバスを呼んでいただくと30分くらい待つことになるという声を聞きます。こういったことも相談させていただきたいと思います。

#### 会長

色々工夫していただいで、冊子を置いたりする。ただ一つ心配なのが、「ここにありますよ」とすると、差し障りが出てきそうなこともありそうです。自然のもので、荒らされても困ると思います。以前、野生の動物や植物の生息地は地図に載せない方が良いでしょうということもあると思いますが。

#### 副会長

今、月水金に森本あたりで満員になるとおっしゃいましたが、恒常的なことですか。

#### 委員

春から秋にかけては、乗れない方が出てきます。10日のうち4回から5回程度です。

#### 副会長

そうすると、増便もしくは、二両で運行をしないといけない可能性が。

#### 委員

分かっている範囲で、朝は結構分かれて利用されますが、運転手が乗客に何時に帰るかを聞いて、同じ時間に重なると想定される場合は、追車を出すこともあると聞いています。

#### 副会長

行きではなく、帰りということですか。

委員

新車は10人乗りで、14、5人の方が乗ると、30分待ちが増えてきます。古い形の場合は、12、3人乗れますので大丈夫なときもあるのですが、新車の場合は、10人しか乗れませんので。新しいバスを導入していただいたのに、ほとんど走っておりません。

副会長

それは重要なことですので。

委員

古いバスはステップも高いですので、できれば低い新しいバスでお願いしたいのですが、それだと乗車定員が少ないという状況です。月水金に限ってですが。火木土は寄るところが多く、目的地まで20分くらい余計にかかりますので、宇気郷の利用者は月水金を利用することが多いのです。月金は医者の方が多いようです。運転手さんと話をしながらご理解をいただいているとは思いますが。

副会長

いつも乗り残しになると、増やす必要が出てきます。乗っている人や、乗っていない人が遠慮してしまうのはまずいです。そもそも公共交通として乗り切れないのはまずいです。それほど多いのであれば、市や三重交通も対策を考えないといけないです。お金のこともありますので。今、追車についての負担はどうなっていますか。事業者が無償でやっているのはまずいことですよね。コスト的にまずいですよね。

事務局

嬉野線の乗り残しについては、話は伺っておりますが、平成25年度からは追車になった分については、別途計算をし、請求・契約の変更を行なうこととなっておりますが、松阪市から支払をさせていただくこととなっております。三雲については、最初から追車が発生することがありましたら、追車の分をプラスして支払うこととなっております。嬉野については、当初の契約の段階で乗り残しが本当にあるのか分からなかったため、考慮していなかった部分もございましたが、25年度からは追車を含めて計算することとさせていただきます。

副会長

追車の分については、便としてキロで換算しておかないと、国の補助は出ません。そ

うするとハッキリ増便とした方が、良い気もします。非常に恒常的にあるのであれば、月水金は常に2台で計算する方が良い気もします。車両は替えられませんから。6月のフィーダーの申請に間に合わせるには、検討しておかないといけないと思います。

#### 事務局

検討させていただきます。

#### 副会長

全体的な話で、協賛金についてですが、協賛金はすごいアピールポイントになると思います。利用者だけだと20%の目標に達しないのですが、協賛金を含めると達成ことができるというのがポイントです。さらに協賛金を広く薄く払ってもらっている。さきほど委員がおっしゃったように、ただ利用が増えれば良いのだけではなく、地域に安心感を与えている。だから、みなさんからお金をいただける。利用しない人も含めて地域全体で支えていることが大事です。特に中部様式の方はそれをアピールしていただきたいと思います。資料1-1の書式にも書いてありますが、DOの部分、CHECKの部分に「指標や目標値は、ネットワーク計画に掲げられた目標値に止まらず、前ページの内容に準じた指標や達成の度合いについて記載すること。」とあります。国の方では、定量的でないと言っています。しかも計画のときに書いてないとだめとなっています。好評であるとか、地域の皆様に愛されていると書いても、本当かどうか分からないので意味がないといっています。しかし中部はそういうのもアピールしてよいのです。先ほどおっしゃったことのようなことは、チェックの部分にもっと書いておいた方がよいです。定量的な目標は、このように達成しているが、さらに免許返納の話も出ましたが、そういうのは非常に重要なので、本当は何人返納したとか分かると良いのですが。そういう話も出ているということは、非常に重要なことなので、書いた方がよいです。

後で話そうとしたのですが、評価の考え方ですが、連携計画に入っていないので、連携計画に書き込んでおいてほしいです。松阪市の評価は別の紙で作ったのですが、連携計画の中にPDCAのやり方はこうだと書いてあるのが、通常の連携計画ですので。つまり連携計画はまさにプランで、実際に実行し、見直し、また変えていくということを含めて、書いていくのが連携計画です。詳しいことは今のままでよいですが、次の改訂のときに要約だけでよいので入れてほしいです。そうすると国は見ますので。連携計画になっていないと、本省は見ないので。そこに書いてないのに、ネットワーク計画に書いてあっても分からないので。連携計画に書いてあるチェックの仕方に基づいて、チェックした結果こうでしたとしてください。

三雲は、利用がまだ少ないのに、20%を満たしているのはかなりすごいという見方もできます。嬉野は利用が多いのに加えて、協賛金もあり達成している。三雲は、少ないので、嬉野と同じ協賛金のレベルだと20%は達成できないのですが、達成している

ということは、利用は、どうしても生活が変わってこないと増えないので少ないですが、運行してもらわないといけないと思って払っているので、20%を達成しているということはすごいことです。通常はそうではなく、ある程度利用できるものであれば、お金を払う気になります。この場合は、まだ利用してないが、今後したいし、あってほしいので払っているということは、評価は決して低くないです。ただ、何年も続かないです。何年も経って利用があまりなく、自分も使う気も起こらないものに、協賛金だけ払うということになると、だんだん払う気が起こらなくなります。最初の2、3年は始まったばかりなのでこれで良いです。決してBではなくAでも良いかと思えます。ただ、3年後もこうだとあのバスは要らないという話が出てきます。乗ってないし、乗れないとそうなります。そこは、注意して今は良いです。応援演説しました。

#### 会長

前向きなアドバイスでした。悪いことを書く必要ありませんし、やってないことを大げさに書くこともいけません、やっていることの中身をもっとPRする。定量的な部分だけでなく定性的な部分をもっとということです。

協賛金は、みんなでやっていくという力です。この力はなかなか出せるものではありませんので、これをいかに継続していくことができるかというのが、大きいと思います。そのためには、それなりのサービス、中身が必要です。使えばやはり良くなります。使わなければ、どんな立派な家を建てても人が住まなければ意味はありません。使うということが大切だと思います。

私自身も免許返納が近づいてきます。バスが走っている街は、活気がある気がします。今、私が住んでいるところもそうですが、バスは2社運行しています。人口は松阪市と同じくらいです。市域は松阪の方が広いですが、学生達のスクールバスが3つくらい走っています。2社と同じようなところを走ってしまして、お客の取り合いのようになっていますが、非常に満遍なく利用されています。地方都市にはよくありますが、よくやっていると。広島市の路面電車もそうですが、やはり使うということが大切だと思います。

#### 委員

先日、久しぶりにバスに乗りました。息子の車を車検に出して、帰りにバスに乗りました。すごく便利になっていました。降りるボタンがいたるところについておりまして、説明も多かったです。飯南の深野まで乗らして、息子もたまにはバスも良いと喜んでおりました。無理して車に乗ることもないと思えました。

また、飯南で今振興局の方も言われました、コミュニティバスが少し低迷しているのです。二箇所あるお医者さんが、入院中でほとんど稼動していないのが一つと、出張で留守が多いのが一つ。そのおかげで利用が減っているのを心配しています。協賛金につ



いては、話が煮詰まってきているので、できると思います。

会長

良いお話もできました。他に何かございますか。前回は協議をすることは無かったのですが、何かございますか。

委員

国の方に出さなければいけないという取り決めがあり、複雑になってしまい分かりにくく申し訳なく思っています。さきほどありましたが、確認する時期のズレもあります。

なおかつ、アピールしていただくことを書いていただくことが大事かと思っております。結果として数値目標は当初より立てていただいている部分があり、それが達成できているか、できていないかは確認はさせていただきますが、その部分だけに捉われず、どのような形で良くしていくかという部分が大事だと思います。その意味で、中部様式のPDCAを書いて説明していただければと思います。また、資料1-2のアセスメントに取り組んでいただければどうかと。先ほど議論していただいた部分については、国の補助金を受けている路線だけに対して、結果がどうだったかでした。実は、地域全体のバス交通、ネットワークを組んでいる中で、補助路線だけ見ていっても全体のネットワークはどういう状況が分からないと難しいのではないかと、ネットワーク全体をアセスメントしていただければ、どうかということで提案させていただきました。AからCまで確認していただいた内容を付記していただいています。まずは事務局サイドで記入していただいて、今後こういったところを改善すべきかと共有していただく前段として提案いたしました。この中で、国の補助を受けている路線が入っていますが、目標の達成状況は確認してきましたが、それ以外の部分の改善の余地があればその部分を皆さんと考えていただくことに使っていただきたいという提案です。そういった部分で、先走りますが、嬉野線の積み残しの話がありましたが、資料1-2の車両選択の部分でBとなっています。これが良いか悪いかはという話ではなく、これは車両の問題なのか、便数の問題なのか、色々問題あるでしょうが、そこをどう改善していくのかを、共有してもらいながら時間をかけて議論していただきたいと思います。地域の中には、国の補助を受けている路線だけでなく、補助を受けていないコミュニティバスも沢山ありますので、その状態を確認していただくベースにさせていただきたいと思います。

会長

関連のあることです。アセスメントの概要、補助対象だけではなく、市のコミュニティバスが全て入ったものに差し替えということになりました。事務局からどうぞ。

事務局

資料1-2につきまして、本日配布させていただいたものです。前もって、送付させていただいた資料については、嬉野と三雲だけが入ったものでしたが、本日のものは、松阪市が関わっているコミュニティバスについて全部入っているものです。

事務局の担当者の考えでA~Cを記入しております。松阪市の場合、こちらとはまた別の評価を行なっておりまして、そちらと組み合わせて市のコミュニティバスの評価を行なえば良いと考えまして、記入いたしました。本日、これを全部見ることはできませんが、一度見ていただいて、これは違うという部分があれば、次回協議会でお話いただきたいと考えております。

#### 会長

多くの路線で、全体での情報共有に役立てたいと思います。また改めて行ないたいと思います。こういう形で、ネットワークとしてアセスメントしていかないと、部分部分だけでは十分な評価が得られないということです。

関連事項で次年度について国の方から良い話があるようです。

#### 委員

国の制度の中で、25年度少し拡充する部分があります。現在、国の予算が確定したわけではありませんが、資料にあるように概算の中身です。具体的には、地域の皆さんと地域ぐるみの利用促進について国としても支援していきたいという制度です。実際には、先ほどの議論にも出ていましたPDCAのアクションで自己評価から得られた課題とその対応を整理していただいていた。こういうところで、地域住民・企業・行政・運行事業者が一体となって、運行の改善や利用促進に取り組む必要があるとありますが、こういったことを進めていく中で、新しい制度ができたら使っていただけたらと思っています。具体的には、地域協働推進事業費補助金を作っていくことを考えておりまして、地域ぐるみ、行政、事業者、住民、地元商店街等と一緒に利用促進に取り組んでいただく場合に支援させていただこうという内容です。具体的には、いくつかの条件がありまして、連携計画にきちんと明記していただく必要があります。先ほど計画に評価が入っていないという指摘もありましたが、そういったものも含めて今一度連携計画の中身を整理していただければよいと思います。連携計画に地域の方と一緒に取り組む利用促進の事業を書きいただき、それぞれの主体、役割をあらかじめ計画の中に位置づけていただくことをやっていただき、何がしの申請をしていただいたものに対して、国は一定の支援をさせていただくという形になります。もう一つ、条件的には、継続的なものとありまして、3年以上取り組んでいただきたいとありますが、そうしたことをやっていただくと、国のフィーダー路線に対する運行費補助の特例措置を作っていくかという形になっております。これは、現実的に利用促進の取り組みをやっていただくことによって、例えば国のフィーダー補助を受ける場合の条件に路線の新規性があるの

ですが、特例的な措置として見ないということも検討しております。あまり先走って言って良いのかとありますが、そういったこともありますので、アクションの中に一体となってやっていくということを自己評価の中で打ち出しているため、そういった部分の中で具体的にやっていくために、今ある連携計画の中にしっかり明記していただきながら、それぞれの主体の方の役割を含めて検討いただき、取り組みの中に進め方として活用していただきたいと思います。

#### 会長

25年度に関して、ドゥの部分アクションの部分に関わる、協働という重要なキーワードを推進していく。これについては、前段のプランの連携計画を含めて、そこから引っ張り繋がっていく形で取り組んでいくと良いのではないかとことです。国の方も地域公共交通支援センターというHPが開設されたということです。2月13日付けでそのHPを作っております。国交省の公共交通政策もありますので、時間があれば見ていただきたいと思います。国の方でも支援センターのHPが開設されたことのご案内です。

1 番目の評価に関しまして、最後にございますか。

#### 副会長

フィーダー系統について、検討しているのですか。

#### 委員

検討しているところです。

#### 副会長

現状、この資料だと幹線のみですね。検討していただいているということで。松阪の場合は、こういう制度は、松阪を見て作ったのではないかなという制度です。具体的には、それぞれの地域の検討会が沢山開催されていますよね。それが全部補助対象になるということです。会議開催経費等が必要であれば申請しておくといいです。今の話では、そういうことを地域全体でやって、運行維持に取り組んでいるところは、さらに優遇措置があるかもしれない、出てきてほしいという話です。市としてそういうことを連携計画に書き込んで、位置づけて地域協働推進事業計画に書いて申請すると非常に良いのではないかと、という話です。いずれにしても今説明いただいた地域協働というのは、民主党政権下の事業仕分けにおいて全否定された政策です。運行経費は必要で担保するべきだが、こういった内容に国がお金を払うべきではないと全否定されました。政権が変わって出てきたというところ。非常に大事ですね。運行経費だけ見ればよいというのでは、延命しているだけに他ならず、何も見直しもせず申請すればずっと

もらえるというのではダメです。地域できちんと考えて、どうしていけば良いか常に改善し、その結果こうした補助金がもらえるという形でないと、以前来た道をまた戻ることになりますし、こういうことは重大です。松阪市はもともとやってきましたので、先陣をきってやってほしいです。多くの自治体がこの制度に合わせてやるでしょうが、松阪市は今までやってきたことをそのまま出せばよいです。むしろ出さないのは良くないです。出さないは今までやってきているのにPRできず、にわか作りでやったところが、やっているとなると損ですので。作戦を考えて出しましょう。皆さんは今までどおりで良いのですが。

#### 委員

波瀬森を走っているたかみについてですが、この間、雇用促進事業で補助を受けている路線ですので、国の補助は全然もらってないと聞きました。今、お聞きした補助に入れていただくことはできるのでしょうか。

#### 委員

現状は、今の制度ができる前に走っているバスについては、自治体ができているものなので、国が補助を出す必要がないという制度です。先ほどの新しい拡充される内容の中で、この新しい制度に取り組んでいただく中で、今のような運行されているものについても何がしかの支援をできるように検討しているところです。確定した部分についてはまだお話できる状況ではございませんので、そういった部分についても何がしかの手当てをできる形で検討しています。

#### 会長

色々と国の方で、変わって行ってです。自民党政権のときに地域活性化再生法ができたときに協議会ができ、それを活用し補助金を出しましょうという話でしたが、仕分けで方向が変わったのですが、また変わったのでしょうか。方向としては、地域を維持していくことは大切なところでして、日本社会全体のマクロ的に関わっていくところもありますが、そういうところを見ていくと地域の幹線だけでなくというのは思います。今までの補助を別のことで使ってきました。整理されていくことを期待しております。

協議事項の一件目について色々意見をいただいた内容を踏まえまとめていきたいとします。こういう形で合意をいただいたということにさせていただきます。

それでは二件目についてです。飯高コミュニティバスたかみの変更について、事務局より説明をお願いします。

事務局（飯高コミュニティバスたかみの変更について資料に基づいて説明）

会長

時刻表の変更ということですが、何か質問等ありますか。

副会長

実際に乗り換えられなかったということは、あるのですか。それが一番気になります。実態として乗換が前提であれば、どちらかが待っていることをすればよいです。すごく遅れるとどうしようもないので、行くということはあるかもしれません。決まりごとはありますか。基本的には待っているのですか。いつも遅れているのでしたら早めたり遅らせたりしたいのですが、そこを確認したいです。

委員

2分しかない部分ですが、定時バスの停留所を増設した関係で出てきました。5分待ちのところを直したところですが、下へ行くバスへ間に合わせるためではなく、上に戻るバスですので少々遅れても良いということで、運転手さんの判断で運行していただいています。今までに乗り遅れたことは無いと聞いております。

委員

松阪から上って行く場合は、大石で10分以上遅れるようであれば、森タクシーさんに連絡させていただくようにしております。現状、待っていただいているので問題ないかと思えます。下りの場合は、乗客がいるか分からない部分がありますので、そのまま行ってしまうこともあります。

会長

他に気づかれたことなどございますか。 実際に利用されている方でないと分からない部分です。

二点目の変更について、合意をいただいたとさせていただきます。

議題としては二つで前回よりも少なかったですが、一つ目でたっぷり時間を取っていただいたと思います。いつもより早めに進んでおりますが、何かございますか。なければその他に移らせていただきますが。

委員

難しい話かもしれませんが、委員の方がいらっしゃいますが、バスに乗ってこの場所を知っているのか、地域はどうかというのを疑問視しています。機会があれば試乗会のようなものをやった方が、委員の方も良いのではないかという気がします。難しいことかもしれませんが、私や三重交通は大体地理も分かっているのですが、委員の方は嬉野や飯高といっても分からないのではないかと思いますので、そういう体験をしてもいい

のではないかと思います。あくまでも私的な意見ですが、多気はこの間一度やりました。

会長

非常に良い提案だと思います。以前都市計画審議会がありまして、例年だと県外へ色々見に行くのですが、松阪市はどうなっているかということです。それぞれ地区の方は見えますが、飯高へは行ったことがないなどということがありました。自分の目で見てみる体験してみるとということは、大切ですので、機会があれば、機会を見つけてやってみたいと思います。

その他に何かございますか。なければその他に移って行きます。

事務局

事務局より1件ございます。本日議論をしていただくというわけではございませんが、課題を提起させていただきます。来年におそらく消費税が上がってまいりまして、松阪市が運行しているコミュニティバスについても運行経費も消費税が上がった分上がります。それについては、それほど問題は無いのですが、おそらく今までの経過を見ますと、三重交通・民間路線は消費税が上がると運賃が上がるということになるかと思えます。松阪市全体の地域公共交通システムネットワークとして、こちらの協議会で検討いただいています。そういった全体の枠組みの中で考えていく中で、現在松阪市のコミュニティバスは100円200円で運行していますが、三重交通の運賃が上がるとなると、そこでまた差が出てきます。こちらのネットワークシステム全体として考える場合、そのままの運賃の状態でのいいかどうか、松阪市内部でも検討していく必要がございますし、こちらの協議会においても4月以降協議をしていきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

会長

2014年4月よりの消費税アップに関連した話でした。

何か確認とかありますか。問題提起ということでした。

今日、予定していた議題が二件ございました。1件目が評価と、25年度についての補助金制度についての協議内容でした。2件目が飯高波瀬森線の変更について。その他は問題提起でした。

他になければ今日はここまでとさせていただきます。