

平成25年度第1回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成25年5月27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、馬場栄一郎、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、田中和子、長谷川悦子、宇陀正信、北口兼太郎(代理)、伊藤郁夫(代理)、濱瀬悦生、片倉一典、長谷川浩司、松林育也

【関係者】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：内山次生 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24年度松阪市コミュニティ交通利用実績について (報告)
- (2) 宇気郷コミュニティバス(飯福田袖原線)の変更について (協議)
- (3) 松阪市生活交通ネットワーク計画(平成26年度補助分)について (協議)
- (4) 地域公共交通確保維持改善事業新制度(地域協働推進事業費補助金)について (報告)

3. その他

- (1) 平成25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 (報告)
- (2) 多気町公共交通会議よりの協議について (報告)

《協議内容》

会長

本日は3つの協議事項、報告事項が3件ございます。限られた時間ですが、数字等の細かい資料ですので、全て読むのはなかなか難しい。作成するのも大変だったでしょうが、読むのはもっと大変、というものでした。こういった資料を参考にしながら、進めていきます。

まず1番目平成24年度松阪市コミュニティ交通の実績についてです。これは、報告事項ではありますが、資料に基づき事務局より説明をお願いします。

事務局(平成24年度松阪市コミュニティ交通利用実績について資料に基づき説明)

会長

3年度分の運行実績が一覧表になっています。限られた期間の評価になってきますが、傾向などのデータです。何かご質問等ございますか。

右に判定の○や×があります。このチェックの説明は良かったですか。

事務局

これにつきましては、コミュニティバス等の評価についてという資料をつけさせていただいています。「評価指標等」の定量的評価指標の設定と定性的評価項目の設定に基づき指標を設けさせていただき、それに対する判定です。年間利用者数を潜在的利用者数で割ったポテンシャル指標、沿線地域60歳以上人口100人あたり1日利用者数。事業収支率については、運賃収入だけの場合と、運賃収入以外の補助金や協賛金を足してどれくらいあるかというものです。この4点については、指標に基づき○か×で判定しております。

会長

指標の基準をいくつにおいているか説明していただけますか。なぜ○なのかということ。

事務局

コミュニティバス等の評価についての6ページ目に定量的評価の基準設定に指標の基準を示させていただいております。

会長

他都市の基準もございしますが、表の7に定量的評価指標に関する評価基準がございします。伊勢自動車道の東側と西側で違います。

事務局

西側が飯南、飯高のコミュニティバス、宇気郷の与原線と飯福田線が西になっておりまして、それ以外は東になっています。

会長

ということで、表の見方について追加で説明していただきました。何かご質問等ございますか。あくまでも結果がこうだというもので、問題はこれからどうするかというのが一つの見方になると思いますが。何かございますか。細かい利用状況がグラフ化されておりますし、地区別になっております。

委員

空港アクセス線・三雲松阪線についてです。空港アクセス線は運行から随分経ちますが、正直いって高速船の将来性がどうなのか。ある資料で見ると、松阪へ行くよりも津へ行く方が早いということで、津に利用者がかたよっているようです。空港アクセス線の性格が違ってきていると思います。空港アクセスというよりは、利用状況を見ると。セントラル硝子や愛知機械への通勤路線としての性格も考えていかなければいけないと思います。こういったことを考えて、駅から海側の方の交通体系の変更を含めて、見直しを将来考えていった方が良いと思います。

会長

セントレアへ行く船が直接行かなくなったというのもあると思います。津へ行けばということもあると思います。何か急用で帰ってくる時に間に合わせるにはどうするか。少ない船を待つよりも津へ行って車で帰ってくる方が早いという現状があるようです。そういう意味では、普段から空港アクセス線を利用されている方を精査してみる必要があると思います。おそらく利用者のピークが周辺地域の工場地域の通勤の足になっているということは、こういう数字に出てきています。これを今後どうするかということは、ここでの皆様のご意見を踏まえ、あくまでも地域全体の問題ですので、考えなければならぬと思います。目的が変わってきたら、利用者の状況にあわせてというやり方も必要かもしれません。ようするにお題目そのものを変えるというのは難しい部分もあるかもしれません。今後の課題だと思います。これに関連して、みなさまのご意見、それぞれの地域でそれぞれのコミュニティバスを走らせています。それぞれの目的がありまして、一律に同じ目的に走っているものでもありません。多くは交通の不便さを縮小することはありますが、通勤手段の活性化の一部として考えた場合、色々出てくると思います。すぐにやめるかやめないかという話にせず、なぜ始めたかということ、もう一度評価しておく必要があると思います。やめるというのは簡単だと思います。副会長ご意見ありますか。

副会長

データを見ますと、利用の割合が大きいので松阪港・空港アクセス自体は無視できないと思います。無下になくすということではできません。元々政策的な色合いが強い路線ですので、ここでやめるとか考え方を考えるということも意味はないのではないかと考えています。両備の小嶋代表と最近知り合いになったので、改めて聞いてみたいとは思いますが、つまり航路がどうなるかによって大きく変わるものだと思いますので、その場合は迅速に考えるということかと思っています。通勤利用は十分あると思います。それにも合わせてダイヤを作っているはずなので、十分利用があるのだと思います。沿線に色々な工場があるのですが、その需要を把握できているのだと思います。気

になっているのが、細かい資料のバス停の利用状況で、空港アクセスで乗る人が 2,228 人いて降りる人が 923 人と倍以上違うという部分です。空港から来る人は乗るけど、空港へ行く人は乗らないという傾向があるということです。これはなぜかという部分の事務局の見解を伺いたいです。普通考えられるのは、行きは家の人に頼んで行き、帰りは空港から帰ってくると、ちょうどこれがあるので家に連絡するよりは楽ということなのかもしれませんが、倍以上違うということは珍しいことなのでこのあたりは、分からなければ調査をしたほうがよいかも分かりません。船の利用状況等によって変わるかもしれません。あと、デマンド便についての状況を知りたいです。事務局より解説していただきたいです。

事務局

空港アクセスについては、松阪駅から大川港に向かう朝の 1 便と、大川港から松阪駅に向かう最終の 1 便については、それぞれ乗合タクシーとなっております。予約があった場合のみ運行する路線となっております。申し訳ないですが、本日の資料にその数字が分かるものはつけさせていただいておりません。グラフの付いた年間利用者数の数字については、バスとタクシーを合わせた数字となっております。それ以外の数字については、バスのみの数字となっております。その差を見ていただくと、乗合タクシーの数字になるのですが。

副会長

正確な数字は分からなくて良いのですが、デマンド率はどれくらいですか。

事務局

1 日に 1 人は利用していただいています。

副会長

デマンド率、運行する比率で 100%と考えてよいですか。

事務局

運行する比率、予約の入る率については、1 日往復で 1 人ですので、半分くらいかと。

副会長

100%だとデマンドの意味が無いし、0%だと必要は無いです。

事務局

実際こちらは、定時にするほどの利用ではないです。

委員

空港アクセスの方ですが、私も最近セントレアから船に乗ってきたのです。降りたときにセントレアから松阪へ来た人はかなり降りてきましたが、逆は少なかったのでアンケートをとった方が良いと思います。行きより帰りの方が多かった、旅行者が来ていると思いました。

会長

利用者の地域性もあると思います。地元だと車で行き、駐車していく場合もあります。他県からだ、船を利用しバスを利用する。そういった調査はしたほうが良いかもしれません。特に今年は、遷宮があるので利用者が多いかもしれません。

それ以外に何かございますか。

黒部・東運行協議会委員

最初に聞いたのは、便数も多かったので良かったのですが、便数を減らし事業者も変わったと。空港も利用するし、常滑との交流や観光でも利用があるからと聞いていましたが、常滑からこちらへ来る人は余りいません。そういう意味では、アンケートをとるのは丁度良いと思います。どんな内容で利用するのかと。松阪市としても交流の深さを深めてられないかも分かりませんし、そういう利用度合いも減少の一因になっていると思います。

会長

セントレアができたときに、非常に人気を博し、飛行機に乗るわけではないが、空港に遊びに行くということもあり、ついでに高速船に乗るといったこともあったと思います。その後、常滑との交流等あるかと思いますが、もう少しトータルで見えていかないと、ここだけ見ていくとダメになるので、少し離れてみる視点が必要だと思います。今後の課題としていきたいと思います。観光都市松阪を謳うのだったら、アクセスのことも体系的に考えていかないといけないと思います。

何か分からないことがあれば、事務局に聞いていただきたいと思います。続いて協議事項です。宇気郷コミュニティバス（飯福田柚原線）の変更について事務局より説明をお願いします。

事務局（宇気郷コミュニティバス（飯福田柚原線）の変更について資料に基づき説明）

会長

宇気郷線の方が季節によってダイヤを変える路線ですので、その変更に合わせて飯福田柚原線も変更するという内容です。これについて、ここで議論しても分からないかもしれないので、このことを分かる方のお話を聞きたいのですが、いかがでしょうか。どなたか関わりのある方は見えませんか。

事務局

直接関わりのある方はみえないです。

会長

問題なければこのままでよろしいですか。

副会長

飯福田柚原線は議論の使用もないということで、資料についてもダイヤ接続なのでこれでいいのですが。改めて、この路線を見てみると、先ほどの資料で23年度から24年度にかけて、利用者が63人から103人に増えていて、デマンドなので費用もその分増えています。ですが、収支比率は下がったということになっています。運賃収入から見た事業収支率は、13.8%から6.6%に半減しています。これはどうしてこうなったのか気になります。デマンドが増えれば費用も上がり収支率が下がるというのは、あるのですが、これだけ下がるということはどうしてでしょうか。あと、こういった過疎的などころのコミュニティバスは指標の中で60歳以上人口100人あたり1日利用者数という数字が最も大切で、乗りそうな人がどれだけ乗っているかという指標ですが、この地域の38人が該当し、年間利用者数が107ですので、1日利用者数にすると、0.8となっています。100人の内0.8で目標に到達するには、倍くらい乗ってほしいのですが、そういうあてはあるのですか。ほとんどチェックせず、このまま続けていいのかどうか。まあ、続けていいのでしょうけど、一応お願いします。言い換えれば、この数字を地域に見せて松阪市の基準から見ると、もっと乗ってもらわないといけないのですが、どうですかという投げかけはした方が良くと思います。分からないからこれで良いというのは良くないと思います。

事務局

年間運行収入については、23年度9,000円24年度7,000円となっています。これについては、平成22年度の末に回数券を発売いたしまして、その回数券を購入した人が、前払いというカタチになり、お金を直接払うことがなくなりますので、運賃収入が減ったという経過の率腕ございます。こちらの路線については、60歳以上人口38人ということでございまして、利用者が固定されますので、回数券を買い、先払いしてしまうと、あとの運賃が少ないという状態となっています。そういう理由で、評価

の補助金収入の欄がございますが、三重県の補助が収支率の基準を満たさなかったため、毎年1万円前後のそれほど大きい額ではありませんが、24年度については補助金収入が無くなった理由でございます。

こちらの宇気郷地区のコミュニティバス飯福田柚原線についてですが、おっしゃっていただいたように、確かに60歳以上人口100人あたり1日利用者数が0.8人となっており、松阪市の目標には到達していない路線です。こちらの路線については、実際利用の促進のための運行の改善が非常に難しい路線となっています。と申しますのも、松阪市の介護高齢課にございます憩いセンターという施設が宇気郷地区にありまして、そちらの車両を使用しない時間帯に利用させていただいて、このコミュニティバスを運行しております。そのため、便数を増やしたりすることは大変難しい、現状ではできない路線となっております、運行改善を行えないのでこのような結果となっていると考えております。ただ、先ほどおっしゃっていただいたように、地域に投げかけるということは、今まであまりしておりませんでしたので、投げかけをさせていただき、少しでも利用を増やしていきたいと考えております。

会長

とういうことで、なかなかデマンドの場合には、いくつか解決しないといけない問題がありますが、そのためのデマンドであることもまた事実であるとも思います。一般的な形で評価することが厳しいためデマンドという手段方法をとっているところがあると思います。そういうところも考えていかなければいけないですが、それにしてもやはり利用していただける工夫をしないといけない。乗ってくださいと言っても、用がなければ乗らないですから、用事があって乗るので、考えないとはいけません。生活の中で必要度があるということは、間違いのないところです。

これは、議論のしようがないところで、こういう現状であるということで、このまま認めていただくということにしたいと思います。

つづいて、3番目の議題です。松阪市生活交通ネットワーク計画（平成26年度補助分）について、協議事項です。資料を元にして、事務局お願いします。

事務局（松阪市生活交通ネットワーク計画（平成26年度補助分）について資料に基づき説明）

会長

大量の内容でしたが、ネットワーク計画の名称から始まり、目的・必要性、具体的な地区嬉野と三雲のコミュニティバスについてです。このカタチで26年度のものを出していくということです。何かご質問等ありますか。確認をしておきたいことなど。

副会長

二点あります。資料の 5 ページ目ですが、協議会の開催状況についてですが、このネットワーク計画の協議のことも書かないといけません。路線を走らせる協議は書いてあるのですが、それがネットワーク計画として合意されたことが必要です。普通は、それしか書いていません。現在書いてあることは、良いのですが、一番大事なネットワーク計画がここで合意を得た内容が必要です。去年のことも書いておくとも良いと思います。

もう一点、後で第三者評価委員会の説明が出ると思いますが、その中で、今日の資料 1 などと色々絡んでくるのですが、指標として、2 ページ目の地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果の部分で、松阪市の場合は資料にあるコミュニティバスに関する評価システムに基づき、定量的評価指標を作っています。注意しなければいけないのは、「松阪市コミュニティバス評価システムにおける」と唐突に出すと、意味が分からないので、「松阪市地域公共交通協議会がいついつ作成した評価システム」という具合に付け加えていただきたいです。その中で、事業収支率について、この発想はいかがなものかとのご意見をいただいたということで、その趣旨については、協賛金が事業収入なのかという部分でした。収入が少ないので、助けるための協賛金ということなので、収入という発想は少し違うのではないかとのことでした。そのとき、私が申し上げたのは、「事業収支率」というと、違和感があるかもしれないので、「地域負担率」という名前にしたらどうですかと申しました。ですので、今年度は評価システムそのものの名前も変えた方が良くなるのですが、今度連携計画の見直しもありますので、それも含めて考えた方が良くと思います。運賃収入と協賛金を運行経費で割った割合、それ自体を評価指標とすることは、決して否定されておりませんので。名前が変かな、考え方が少し違うのじゃないかというご指摘でした。

会長

色々あると思いますが、補助金も収入かどうかというのも考え方によっては、あるのですが。いくつか副会長から指摘がありました。ポイントのところは書き直して出させていただくということで。問題は、供給すればちゃんと需要がついてくれば一番良いですが、物と同じで、やればお客が付くのか、やらないから客が付かないのか、お客がいらないからやらないという悪循環に陥るのかの見極めは非常に難しいところです。ビジネスも大変ですが、ビジネス+アルファでどうかというのもあると思いますので、その部分もよろしくお願いします。

何か他にありますか。かなり専門的なところもありますが、一つは一番良いのは分かりやすく、我々が見て分かりやすいのが一番良いと思います。一所懸命勉強すると、難しくなってしまうので、パッと見て分かるようにしていただけたらと思います。

せっかくの第 1 回目ですので、2 回目に残る方もみえるでしょうが。何かございますか。どうしても自分のところと関係ないと、良いかと思ってしまうところもあるでし

ようが、全体としてみておかないと、他のところに影響が出てくる可能性があります。おそらくこういうことは、連携計画・ネットワークの部分で出てくるので、あっちが止まっていたら、こっちがダメになるということも大いにありえますので、せっかくですので、委員の方以外でも。特にありませんか。

それでは、このネットワーク計画についてもご了解いただいたということにさせていただきます。4番目、地域公共交通確保維持改善事業新制度（地域協働推進事業費補助金）について事務局より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新制度（地域協働推進事業費補助金）について資料に基づき説明。）

会長

細かいことが色々書かれていますが、一つの枠組みの中でやっていかなければならない、連携計画があってということですので、こちらの説明は必要ですか。

事務局

本日、配布させていただいた資料の中に第二次松阪市地域公共交通総合連携計画がございます。こちらは、現在のものは25年度で計画が終わってしまいますので、来年度から26・27・28年度の計画をし、そこからやっていくことを考えております。

会長

中部運輸局のマニュアルが資料で説明していただきましたが、何か質問等ありますか。

委員代理

今回、地域協働推進事業ということで、先日、説明させていただきましたが、やはり地域の皆さんが協働して利用促進の取り組みをしていただき、地域公共交通を盛り上げていただくことを目的にこういった補助金を創設させていただきました。それにあたって、連携計画の中で、誰がどういった事業をするかということを、計画の中でしっかり記載する必要があります。連携計画は、国の法律上の活性化再生法の中で謳われている計画になっておりまして、その計画の中で決めた色々な決まりごとを尊重していただき、委員の皆様方で協力してやっていく計画になっておりますので、その中で、こういった協働推進事業の記載をしていただくとよりスムーズに進みますので、連携計画の中に記載する必要があります。今後、26年度からの計画を事務局で作っていただいて、議論していくこととなりますので、その中で、ご意見等を出していただきながらやっていると、今後のフィーダー系統の特例もありますので、支局としても意見や質問を貰いながら、やっていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

副会長

ちなみに県内では、25年度はありそうですか。

委員代理

まだ、分かりません。

副会長

簡潔にポイントだけ言いますと、地域ぐるみでこの路線を何とかしていこうという取り組みに対して、それにかかる経費の半額について、国が2年間お金を出しますという制度が今年度できました。そうすると、さらにオマケがあり、そういったことをやっている系統については、先ほど嬉野と三雲の国庫補助の協議が調いましたが、今まで例えば、黒部東や機殿朝見は、国庫補助の制度ができる以前からあったので、以前からあったものは、認定ができませんでした。今回、地域ぐるみの取り組みに参加すると、昔からあったのに新しくできたものとみなす、つまり国庫補助が新しく受けられるという仕組みです。これは、ハッキリ言うと、松阪のためにあるような仕組みです。松阪の立候補制がモデルなのです。松阪のように地域ぐるみで路線まで作り出すようなところは、国庫補助を優遇しますという、松阪を見て、松阪に貰ってという仕組みです。なので、私は東北で説明をするときに松阪のようにと説明しています。言い換えると、それを来年貰っていてどうするのかという話になります。具体的に何に補助がもらえるかという話ですが、資料の12ページに、公共交通維持に資する地域ぐるみの利用促進活動に要する経費にモビリティマネジメントがありますが、要するに公共交通について知ってもらい、乗りましょうという地域の色々な活動について補助されます。それから、ワークショップ・説明会・検討会等の経費に補助されます。講師招聘費や、資料作成費に補助されます。また、10月に機殿朝見が改正されます。そのときに新しい時刻表を出すと思うのですが、そちらの印刷や路線図にも半額補助されます。それから、例えば、このバスに乗りましょうといった看板にも半額です。他にも黒部東で利用促進のHPを作成した場合、割引切符を出したりするのにも補助が出ます。こういったものでして、もっと端的に言うと、それぞれの検討会についてそのまま書けば、半額もらえます。私の中では、それをそのまま書き申請すれば良いと思っています。それにあたって、もう一つ障害がありまして、第二次松阪市地域公共交通総合連携計画が24年にできているのですが、最近分かったのですが、松阪市としては作っていたのですが、国の認定を受けていない状態です。これは、事務局と三重運輸支局のミスだと思っていますが、三重県内は11個連携計画があったのですが、現在は、1個も存在しておりません。全て失効しています。ですので、この地域協働推進事業費補助金は連携計画がある自治体でないと申請できないので、三重県ですと今どこも申請できません。緊急に申請できるように、

多気町は策定しました。多気町も失効していましたが、緊急に復活させました。鳥羽市も策定しました。松阪の場合は、認定を受けていないだけで、あるので、認定をすぐ受けてもらいたいです。認定を受けないと話にもなりませんので、本省で失効しているかどうかの調査をしてもらい、そういうことが分かってきました。松阪でこういった連携計画を作ってやっていることを国が認知しておりませんので、情けないことです。もう一回認知してもらうために、支局の方にも言いますが認定してください。その上で、無理強いすることは無いのですが、飯高のコミュニティバスたかみや黒部・東や機殿朝見ですでに協働推進事業に乗るような取り組みがあるとなれば、考えていただきたいとします。26年度で良いじゃないかという考えがありますが、26年度はこの申請が殺到すると考えています。すると、26年度の申請はほとんど補助を受けることができなと考えているので、今の予算額からすると、非常に良い制度なので、気づいたところがこれから連携計画を策定して26年度は殺到します。すでにやっている松阪が申請しないのは、私から見たら考えられないです。なぜ25年26年ともらえるのが分かっているのに、わざわざ26年というほとんどもらえないと分かっているときに申請するというのが良く分からないです。もちろん国としては、連携計画が認知されていないのですが、松阪市の場合には連携計画がありますし、それから連携計画に基づいても、計画の4ページ目に利用促進啓発の取り組みに自治会を通じてパンフレットを配布や、立候補制など松阪の住民が主体となった取り組みが書かれているのに、申請しないのは私は無いと思います。もし申請しようとなれば、それぞれの地区の運行協議会の皆さんが嬉野と三雲も含め利用促進をしたいのであれば、計画として事務局の支援も受けて策定されて出されることをされると、良いのではないかと考えています。そのときに市の負担がどうなるかということは、元々時刻表を出すのであればその費用を書けばよいだけですし、自治会でやることについては、自治会と国の二分の一負担もあります。そういった非常に自由度が高いものです。

今見ると、申請は8月ですよ。連携計画はすぐ復活できますし、自治会がやるのであれば調整していただいて、25年度に出せるものは出した方がよいと思います。そうすれば、元々協議された、機殿朝見や黒部東、飯高たかみは国庫補助をなぜ得られないのかと交渉したがダメでしたが、なぜ今はしないのかとなります。地域の皆さんがやるかやらないかではありますが、今の言葉を地元で言っていただいて、何か利用促進をしないか考えてほしいと思います。

会長

非常に分かりやすく翻訳していただいたと思います。要するにあるものをちゃんと使え、認めてもらえ、もらえるものは早くもらえという簡単なことです。あげようというなら貰いましょう。手続きの問題なので考えてないで早く進めていただければと思います。関係者と協議すればどんどん進んでいきます。何も無いものをやろうというのでは

なく、あるものを使おうと、認定されていないのであれば認めてもらいましょう。あとは用意ができていますので出しましょう。遠慮する必要はないと思います。一所懸命、副会長が松阪モデルと言ってきているのに、松阪は何をしているのかとなるともったいないですので、進めてください。

そういうことで、これに反対されることは無いと思いますが。

副会長

地域でやってもらわないといけないです。あくまでも地域協働なので、市役所と事業者だけではダメです。自治会や老人会が何かやらないとダメです。でも元々やっていますよね。そこのご協力をいただきたいと思います。

会長

12ページの絵をしっかりと良く見てもらって、誰が関わっているのかをちゃんと見てもらって。自治体や事業者だけではダメで、必ず住民組織が入っていないといけない。それが協働ということで、一つの味噌だと思います。それだけは絶対忘れないということで。何か良い知恵を出していただいて、利用促進をみんなでやっていくことを協議して答えを出していただければと思います。ぜひお願いしたいと思います。遠慮は美德ですが、商人の町松阪ですので、もらえるものはしっかりいただきましょうで良いのじゃないでしょうか。

これに合わせて多気町さんも説明していただきましょう。

事務局

本日、松阪市の地域公共交通協議会の議題ではございませんが、多気町の公共交通会議からの協議事項がございますので、多気町の方から説明いただきたいと思います。

多気町から松阪の大石へのバスの乗入の内容についてです。そちらをするためには、多気町の会議だけでなく、こちら松阪市の合意も必要となっております。

多気町

貴重な時間をいただきありがとうございます。さきほどの話にでましたが、大石へのバスの乗り入れについてです。

さっそくですが、多気町では10月1日より幹線バス並びに予約運行小型バスの改正を検討しております。6月に開催する多気町地域公共交通会議にて見直し案を提示し最終協議をする予定です。昨年度より協議し、おおよその方向性が見えてきました。幹線バスについては、射和停留所の廃止と運行ダイヤの変更。また、予約運行小型バスについては、大石・小片野への乗入を検討しています。いずれも松阪市の一部を利用させていただく形になりますので、ご協議いただきたいと思います。

会長

乗入についてですが、副会長が多気町に関連するとのことで、もう一度説明いただきたいと思います。

副会長

運行見直し案の紙が二枚ありますが、多気町は幹線バスといって、町内を東西に横断する路線と、支線として旧多気町・旧勢和村内で予約制の乗合タクシーをやっています。それを10月に見直しするというので、幹線の方は便数を増やし、今は全然繋がっていないJR多気駅での列車との接続を重視するという事です。その結果として、従来多気町の路線は、射和のターミナルに入って三重交通と接続し、多気町に戻ることをやっていたのですが、乗り換えの需要が少ないということで、多気駅への接続を優先し射和の停留所はやめたいということです。廃止ということですので松阪市地域公共交通協議会の承認を得なければなりません。もう一つエリア乗合タクシーですが、先ほどの路線が決まっています、予約の乗合タクシーですが、使い勝手が悪いということで、もっと自由に停留所を沢山増やし、どこからどこでも行けるようにしようということです。そういったタクシーとバスの中間のようなものですが、それをしようとしています。勢和の方は買物は大石や小片野へ行きたい方が多いので、エリアタクシーは旧多気町と旧勢和村内をそれぞれのエリアとしていますが、旧勢和村のエリア内に大石や小片野を入れさせていただきたいということです。旧勢和のタクシーで大石・小片野に入れさせていただきたいということで、松阪市の地域公共交通協議会の認定が必要です。もう少し具体的に固まってこないといけないので、本日は予告ということです。10月1日からやりたいので、本当の運行計画が出てきますので、それに対してOKを出していただければと思います。幹線バスについては、元々大石・小片野を経由していますので、継続させていただきたい。エリアタクシーは、勢和全域から、大石・小片野へ行けるようになるので、大石のスーパーにはありがたい話で松阪市にとっても悪くない話だと思います。多気町地域公共交通会議委員としてお認めいただけるとありがたいです。

会長

補足というより本体的な説明になってしまいましたが、予告というよりもここで合意をした方が良いでしょう。基本的にこの方向性でということで。何か問題がありますか。

委員

私も委員として出ていますが、お客さんの利便に関わることで、この会議で認めていただきたい。市民の便利を図るためのものですので、私からもよろしくお願ひし

ます。

会長

ここには、多気町の会議の関係者も3分の1くらいいます。行政的な線引きはありますが、そういうことを言っている場合ではなく、お互いの利益、利用者の利益になりますので、認めていただいたということにさせていただきます。

今日は、報告・協議を含めて4件ありました。その他についてですが。

事務局

先日、5月16日に松阪市のネットワーク計画の自己評価について、3月の協議会で協議していただいた内容を踏まえ修正したものを持って、第三者評価委員会に出席してまいりました。そちらの中では、概ね松阪の取り組んでいる内容については、ご理解いただいたところです。先ほどのネットワーク計画の中でも説明させていただきましたが、協賛金について収入として収支率に入れるのはどうかというご意見をいただきました。その内容についてですが、この内容は実は、去年も出ておりました、地域の方が頑張っ
て協賛金を集めていただいていると説明させていただいたところです。収支率という言葉ではなくて、副会長からも言っていただきましたが、運賃も協賛金も地域の負担となりますので、「地域負担率」と名称を変えることも検討させていただくとさせていただきます。そちらの名称を変えるだけなのですが、松阪市のコミュニティ交通の評価システムの文面も古い部分もありますので、随時修正していきますのでよろしくお願いし
ます。

もう一点ですが、こちらの松阪市地域公共交通協議会の現委員の任期が、この7月31日までとなっています。そこでおそらくですが、現在の任期内での協議会は今回が最後になると考えております。次回の任期については、平成25年8月1日から平成27年7月31日までとなります。また、各団体等より選出されている皆様に関しましては、また、各団体へ推薦依頼をさせていただく予定でございますし、地域住民代表の方は、個別でお願いさせていただくことになると思います。そのときは、よろしくお願いいた
します。

会長

本日の議事もこれで終了しました。議事進行にご協力いただきありがとうございました。良い意見も出たと思います。