

平成26年度第1回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成26年 6月2日(月) 9:30~

場所 松阪市産業振興センター 2F 人材育成講座室

【出席委員】 寺本博美、加藤博和、小藪助次右衛門、中村真弓、馬場栄一郎、内田茂雄、中村利明、尾張雅史、森本臣紀、鳥田茂、松本隆雄、田中和子、長谷川悦子、寺脇功、野田敏幸、原田孝夫、濱瀬悦生、長谷川浩司、松林育也

【関係者】 三重交通、三重名鉄タクシー、嬉野地域振興局、三雲地域振興局、飯南地域振興局

【事務局】 交通政策室 室長：前中茂 主査：大塚弘也 係：三田歩

《協議事項》

1. 会長あいさつ

2. 議 題

(1) 松阪市組織機構の改革に伴う事務局規定の改正について

①松阪市地域公共交通協議会規則の改正について

②松阪市地域公共交通協議会事務局規定の改正について

(2) 平成26年度松阪市地域公共交通協議会収支予算案について

(3) 松阪市地域公共交通システム実績について

(4) 松阪市生活交通ネットワーク計画(平成27年度補助分)について

(5) 松阪市地域公共交通改善検討作業部会について

3. その他

《協議内容》

寺本会長

事項書に基づき進めてまいります。

事務局(「松阪市地域公共交通協議会規則の改正について」資料に基づき説明)

会長

協議会の役割が変わってきたということもあり、委員も21名から25人以内と変更させていただくということです。これは、報告ということですが、何かご質問などありますか。ありませんね。報告をうけたまわったということとさせていただきます。

資料の2については、松阪市地域公共交通協議会事務局規定の改定について、説明お願いします。

事務局（「松阪市地域公共交通協議会事務局規定の改正について」資料に基づき説明）

会長

最初に協議会の規則の追加と訂正について承知いただき、協議会の中の事務局の規定の変更です。組織替えがあったということで、事務局長に産業経済部交通政策室長をもってあてると役職が変わっております。ご了解を賜りたいと思いますが、何かございますか。

議題1は以上で、議題2に移ってまいります。平成26年度松阪市地域公共交通協議会収支予算案についてです。従来と決定的に違う部分であると思います。協議会が予算を持つというところにポイントがあると思いますが、そこに気を配りながら説明を伺いたいと思います。

事務局（「平成26年度松阪市地域公共交通協議会収支予算案について」資料に基づき説明）

会長

項目は非常にシンプルですが、地域公共交通確保維持改善事業に関して5月に改正されています。毎年変わっていますが、一つは調査事業、もう一つは、フィーダー系統の確保維持の運行に対する補助ということで、嬉野、三雲線です。調査事業は、アンケートなどを行い、問題点を出して今後対応させていこうというものです。金額としては、大きなものになります。何かございますか。普段我々が協議会を年に何回か行なっていますが、日常的な仕事の中身が見えてこない部分があります。やったことをチェックしていきたいと思います。予算があれば決算も必要になってきますので、そのときに見ていきたいと思います。今年度協議会に予算がついたということで、決めさせていただきます。

三番目に移ります。報告事項ですが、松阪市地域公共交通システム実績について、説明をお願いします。

事務局（「松阪市地域公共交通システム実績について」資料に基づき説明）

会長

非常に煩雑な表ですが、上手く対応させながら見ていただきご質問等あれば、いかにこれをわかりやすくするかということが、皆さんの目的でもあります。なにかご質問とうありますか。

委員

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、もう少し詳しく教えてください。107人から3人に減少していますから。

事務局

こちらのコミュニティバスについては、平成24年度は107人、平成25年度は3人の利用で激減しております。このバスは、完全予約制で、飯福田町と後山町の2ヶ所の利用されたい住民の方を、柚原の宇気郷線という松阪市が委託して運行している廃止代替バスのバス停まで利用していただく路線となっています。こちらの減少についてですが、飯福田町や後山町の実際の利用の人口がかなり少ない地域でございます。その中で、利用されている方は、ほぼ特定の方、話に聞いている限りですと二人の方だと聞いておりました。その方達が、こちらのコミュニティバスの利用希望、ニーズに沿わなくなったため、利用者が減少している状態です。飯福田柚原線については、車両を介護高齢課の施設であります宇気郷柚原町の憩いセンターという高齢者が利用される施設の車両をそのセンターが使わない時間帯に借りて運行している路線でございます。1日1往復、完全予約制なので予約がなければ運行しないのですが、金と土だけは、お昼も使えるのですが、こういう利用者のニーズには完全にマッチしないそういうものですので、そのニーズに合わせる何らかの方法を検討していく必要があると考えております。

会長

宇気郷地区は、コミュニティと廃止代替バスの両方がありますが、利用の目的がかなり特定されているということと、車両についても空いた時間で運行しているということで、利用者の特定がされて、物理的にも厳しい制約があり利用者が減っているということですが、課題ですね。たしかにこれだけ減ると何があったのかと思います。その理由は、あるかと思います。それぞれ各年度、全体を見ると、真ん中が減って、また増えているところ、ずっと減っているところもあり、地域の事情があると思いますが、何かございますか。こういうものをベースに今後のバスの運行を効率的かつサービスが均等に行き渡るかという公平公正なサービスが提供できるかどうか、浮き彫りにされてくると思います。こうした実態を知り、問題を解決していくという教科書どおりの形ですが、実態をしておく必要はあると思います。何かございますか。

委員

飯南ほほえみについてですが、運賃収入とその他収入について、利用者数は減ったのですが、評価ではマルになっています。ここの説明をお願いします。

事務局

各地域で協賛金をいただいておりますが、飯南だけいただけていないことがございました。ただ、25年度から1世帯あたり500円の協賛金をいただいております、66万4千円の協賛をいただきました。その増えた分が、その他収入として増えたため、評価として〇がついております。

会長

この評価の方も良く見ていただくといいかと思います。23年度が×、24年度が×、25年度が○となったことの確認でした。

委員

黒部東コミュニティについてです。補助金収入について、23年度77万円ありますが、25年度になると30万円と半減しておりますが、これはどういう経過ですか。利用者が増えているのにはと思いますが。

事務局

補助金が減っていることについてですが、これは県の市町村運営バスに対する補助金ですが、それが減額となっており、その他の路線についても補助が減額となっております。県の補助金についてですが、25年度で終了し、26年度については、0円となります。

会長

補助収入が減っているということですが、県の補助金の減額ということで厳しくなっているのでしょうか。

委員

この補助金についてですが、遑って23年度に事業の見直しを行ないまして、バスの補助金については、市町への補助のほか、地域内、地域間をまたぐ補助がありましたが、地域内については、市町にお願いしましょうと見直しの中で変えていくようにと、外部の方から指示がありました。そして、見直しを行い、24年度で終了ということでしたが、県議会からもあり、予算を半分に減らして1年間延長を行ったところで、26年度については、市町のバスに対する県からの補助はなくなりました。県のほうは、三重交通が主に行なっている市町をまたぐ地域間幹線の補助を重点的にしていこうということでやっております。

会長

おそらく、できるだけ利用者の方がみえるところを維持していくという方向が一つの流れだと思います。財政が潤沢に無いということもあると思います。景気がよくなり税金が沢山入ればよいのですが。

他に何かございますか。

委員

宇気郷のコミュニティの飯福田柚原線で、運行実績が365日になっていますが、利用者の数はこれでよいのでしょうか。飯南などでは、240日程度になっていますが。

事務局

そちらについては、完全な予約制となっております、予約があれば365日毎日走るようになっておりますので、便宜上運行日数として365日となっております。ただ、実際の予約・利用が無かったので、実際の運行については3回となっております。

会長

同じ基準、目安でやっていないということです。なかなか気がつきにくいところだと思います。他にございますか。

基本的には協議会の方での議論ですが、今回特別に他の方の発言も認めたいと思いますが、よろしいですか。

議題3の案件については、以上とさせていただきます。

議題4松阪市生活交通ネットワーク計画（平成27年度補助分）について協議事項となっております。事務局から説明を受けて協議いただきたいと思います。

事務局（「松阪市生活交通ネットワーク計画（平成27年度補助分）について」資料に基づき説明）

会長

地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係と但し書きが入っています。先ほどとの関わりがあると思いますが、資料の3の金額に補助金に関わってきます。生活交通といっても幅広いと思いますが、バスのフィーダー系統の確保維持が重要なポイントになっています。生活交通ネットワーク計画の名称で全体と、それぞれの地区、嬉野と三雲のコミュニティバスを運行する目的、必要性があげてあります。それぞれの定量的な目標効果をここに示し、そのための効果、期待効果が書かれていて、費用の分担について書かれています。利益とコストを対照させながらやっていく。このお金をどうするかということと、これまでの経緯などになっています。何かご質問ありますか。この計画自体は、目標と効果の部分をいかに実践していくかにあります。設定の仕方が難しく、前年度の実績がベースになっていて、それよりも良い数字を数値目標としなければならないだろうという実情だと思います。そのため、嬉野と三雲では、数値目標に差がついています。効果指標の60歳以上人口は、決して減っていく数値ではありませんので、重要性として高くなると思います。三雲地区は、人口構成に関わりがあるかと思いますが、高齢化が進行している地区と、比較的進行が遅い地区とがあると思います。やはり効果指標はそれぞれ違う部分があると思います。何かございますか。

委員

ネットワーク計画ということで、今多くコミュニティバスや廃止代替バスがありますが、現在に土日祝日走っているバスというと、鈴の音バス、阿坂小野線、宇気郷線、空港アクセス、三雲松阪線となっていると思います。その中で、現在平日と土日祝日の時間帯が違うものというのは、鈴の音バスだけとなっています。後は、土日祝日も同じ時間帯で同じように走っていますので、意見として、阿坂小野線や宇気郷線は、土日祝日の客層がまったく変わってくるということがあります。当然平日は、通勤通学での利用ですが、土日祝日は一気に利用者が減ってしまうので、コースの改善、時間帯の改善というのが必要であると思います。これからの改善を考えていただきたいと思います。

事務局

検討させていただきたいと思います。

会長

曜日、利用時間帯によっては、利用者数が変わるということは、間違いないです。同じように一律に行なっていくのは、ロスが出ると思います。できれば、大変ですが、きめ細かくやらなければいけない、土日祝日は全体的に減るということは、理解できます。日常的に見ていくと、土日祝の利用は多いのかと思いつつ、鉄道でも利用者が少ないということがあります。そうではなくて、鈴の音バスでも普段の方が利用が多いと感じます。27年度分補助分について何かございますか。金額だけではなく、中身についてですが。何かありますか。

9ページ以降細かい計算をしていただいています。どうやって見ればよいのか。このあたりの説明を噛み砕いてしてもらえますか。

事務局

表2ということで、地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額の内容になっています。基本的にここに書かれている営業費用、営業損益についてですが、路線ごとでの内容ではなく、三重交通全体としての収益、費用、営業損益の額となっています。松阪市の嬉野線や三雲線の経常費用などを計算をする際にも、三重交通全体のもので計算されることになっています。「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用」が「地域キロ当たり経常費用」より低いため、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用」の331円10銭が、運行費用を計算する基になっています。この額に嬉野線、三雲線の運行距離をかけて、経常費用を出し、前年度までの運行収入などを引いた額が、表示されています。この制度が作られたときに運行事業者が計算する内容となっていましたので、直接運行しているものでないと非常に難しい計算となっています。

会長

難しいと思いますが、結果が4ページの4になっています。9ページの下項目として、補助対象経常費用から経常収益を控除した額が、4ページの4の一番左の項目になっています。その右の「損失額から国庫補助額を控除した額」が何かというと、補助対象経費の2分の1ということです。2分の1の補助となっていますので、表2というのが、全てが4ページの4の表を導き出すための計算となっています。こういうプロセスを経て出た数字上の裏づけと理解しておけばよいと思います。

副会長

何点かありますが、2ページの目標についてです。根拠が、松阪市コミュニティバス評価システムにおける定量的評価指標ですが、そちらの資料によると、2.0以上です。こちらの計画では、2.4と1.3になっています。ということだと、システムに従いとなっているのですが、従っていないのではと思います。思うに、2.0、1.5で良いのではと思いますし、前年が2.4と1.1なので、これを踏まえて、2.4はそのままで、1.1は1.3としています。そこの説明をしておく必要があるのではと思います。2.4は前年2.4なので、下げる必要がないから2.4にしている。1.3は、前年1.1で本来はもっと上ですが、1.3を目標としていると。沿線60歳以上人口は、沿線の定義はありましたか。

事務局

沿線の定義については、特に定めておりません。

副会長

宇気郷線と阿坂小野線について、委員がダイヤの話がされましたが、評価の結果を見て×が多いところは、見直していかなくちゃいけない、反省しなくちゃいけないということです。5ページの宇気郷線、阿坂小野線については、全て0なので何もなくてよいのではと思います。ところがよく考えると、沿線が阿坂小野の固有のところだと考えると、中央病院に行くので、関係ない地域のひとが、中央病院から駅に乗ります。本当は、別の路線の乗客かもしれないので、そういう人はカウントされていて、沿線人口に含まれていないのだとしたら、分子は大きく、分母は小さくなるので0が出ているのではないかと思います。宇気郷線も宇気郷の人口が少なく、乗っているのは市街地の人ではないのかと思います。それを考えると、嬉野や三雲は、純粋にそこしかないのが良いですが、その方達を見ると、アンフェアじゃないかと思われると思います。

事務局

宇気郷線の60歳以上人口については、おっしゃるように、三重交通路線とかぶっていない部分、宇気郷地区と大河内地区の阪内や辻原を沿線とさせていただいております。阿坂小野線についても三重交通が運行していない部分、伊勢寺地区や阿坂地区などの沿線の人口で計算しております。利用者の中には、沿線でない方もみえると考えます。

副会長

とすると、年に数回はOD調査をやって沿線から乗る人、沿線へ行く人をカウントする必要があるでしょう。沿線の定義はそういうことですね。資料4に付け加えていく必要があるでしょう。そういった部分の検討をしていくと、5ページの内容は変わっていくだろうと思います。ここが問題だとも思います。すると先ほどの委員のお話でも、×に転じるところがあるので、よく考える必要があると思います。○で良かった、×で良くなかっただけではなく、×ならどうすれば○にできるかや、逆に評価の指標が高すぎたり低すぎたりすることもあるかとも思います。

事務局

先ほどの実績のほうで、評価について説明させていただいておりませんでした。このコミュニティ交通の評価については、平成22年度に作成した内容です。こちらの評価を作ったときについても、コミュニティバスを評価するためのものでして、廃止代替バスについては、評価する内容、設計ではありませんでした。ただ、資料を作る中で、廃止代替バスについても、同じ方式で評価している状態ですので、廃止代替バスを評価するときには、それぞれの路線の実態に即した内容で、もっと詳しい専用の内容で検討する必要があると考えております。

会長

重要な指摘がございました。そのあたりは、分かっているけど、書いて、説明した方がよいと思います。何かございますか。評価の部分、それが次の目標になるので、数字そのものではなく、評価し、改善をするということ。評価の基準はこのままなのかという部分もあります。他市との比較もあります。

何かありますか。

副会長

この評価の内容は、各地区の運行協議会で議論させていただいていますか。

事務局

各地域の運行協議会に出しております。

副会長

その反応はどうか。

事務局

利用の促進啓発をしていただく話をさせていただいています。

副会長

そういう生の声もあった方が良いでしょうね。実際どう思ったかとか、あそこうちが同じじゃ困るとか。そういったことはないですか。一種の通知表みたいなものですよ。受け止めている感じですか。他の自治体、豊田や岐阜ですと、これで切られてしまいますからね。2年×なら廃止、もしくは抜本的な見直しを行なうなど、かなり深刻である場合もあります。松阪は、そこまでではなく、あくまでも以後の方針を検討する材料、ゆるやかなものですよ。

事務局

確かにおっしゃるように、これがクリアできないからといって、即廃止や、いつまでに改善できなければ廃止といった部分が無いというのはございます。地域にこの結果を出したときについても、感じとしては、数字について疑問を持たれることはないです。おっしゃるようにゆるやかな評価の使い方という部分もあるのかもしれませんが、もし、悪ければ廃止といった話でしたら、細かい数字の話になるかもしれませんが。というのが現状です。

副会長

各協議会に目標を立ててもらうのが良いのではと思います。市として、2.0はほしいが、前年度の実績などを基にそれぞれの協議会が考えていただくのは良いのでは無いですよ。全国的にも言われますが、とにかく頑張ろうね、増やそうねと言っている、どこを目標に頑張ればよいのか分からないので、曖昧だといわれています。これまでの利用促進活動や廃止反対運動なども、何人以下ならやめると示したときに、どうしたら何人になるのか考えるというのが多かったです。そのときに、ひどいところだと、人を動員して、というのがあります。そういうのは止めてほしいのですが、どうしてもというなら、用事を作ったりしてほしいです。何人も、乗って行って帰るだけでは、意味無いので。目標というのは意識しておいた方が良いでしょうね、地域の皆さんに立ててもらう方がよいと思います。今年度は間に合わないですが。

会長

ようするに、評価資料の2ページの絵の、従来と今後の違いをやっていこうと。今まで

は、要望して聞いていたのが、そうでは無いと。自分たちのことなので、自分たちの生活の質を含めて守っていくなら、考えてくださいと。身にしみているのではと、地域で目標を作った方が良いのではないかと。私も大賛成です。ポイントがあると思います。自分たちの生活を自分たちで守っていくためにはあった方がよいと思います。そういう意味で、〇と×で終わってしまっただけは、意味が無いと。やみくもに乗れというのもおかしな話で、乗車券を配布して乗らないのに貰ったというのも良くないですし、ちゃんと利用することが大切だと思います。そのためのPDCAだと思います。

ようは、以前にも増して、この協議会の役割が増えて、それに加え地区ごとの協議会でのコミュニケーションを図っていくことが大切です。生の声がなかなか伝わってこない、そのへんを数字だけでなく、皆さんにお願いしたいです。

議題の5に移ります。松阪市地域公共交通改善検討作業部会について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改善検討作業部会についてです。お手元に資料はございませんが、説明させていただきます。今年度に平成27年度以降の松阪市の公共交通に関わる総合的な計画として、松阪市地域公共交通網形成計画というものを作っていく予定となっております。それにつきまして、平成27年度の10月から市街地を循環している鈴の音バスの大きな変更、改善を検討しております。それについて、検討していくために作業部会の委員を、この協議会の市内在住の委員の方をお願いして、そちらで進めてまいりたいと考えております。主な検討内容については、鈴の音バスのルート変更、また、鈴の音バスではフォローしきれない部分の内容について、検討していきたいと考えております。

こちらの作業部会で、案を検討しこちらの協議会に提案していくことを考えております。今回の協議事項として、この作業部会の設置についての同意を得させていただきたいと思っております。

会長

この作業部会に関しては、規則の9条にある「協議会の運営に当って必要な事項を処理するため作業部会を置く」の部分から設置したいということです。細かいことですが、この作業部会のルールは今のところ無いですね。透明性を保つためにも、ルールを持った方が良いでしょう。運行経路の変更なども作成するわけですから、大変だと思いますので。地域の話が聞かなければならない場合もありますし、指名された方は前もって依頼されていますね。

副会長

どこまでこの作業部会で扱うかというのは、明確にしておかなければいけないと思いま

す。鈴の音バスをやろうとすれば、三重交通路線を変える必要が出てくる可能性もあります。三重交通路線をそのまま、鈴の音を変えるという場合もあります。通ってほしいが通せないなら、別の手段となるかもしれません。そういう範囲でやるというなら分かりやすいと思います。その時に、メンバーとして、地域の方を委員やオブザーバーとして増やさなくて良いでしょうか。それ以外の懸案については、どう協議するのか。スケジュール表を示していただきたいと思います。もう一点、鈴の音バスは100円で、三重交通はそうでない。本当は合っていた方が良いと思います。例えば、松阪駅から市民病院の間は100円にならないとか。松阪駅に来て、鈴の音バスに乗ろうと思って、乗れなかった。そこへ三重交通バスが来て、乗ろうかとも思ったけど、結局歩いてしまった。ということが何度もありました。全国的には、そういう区間は合わすというのがよくあります。そもそも100円で良いのかという議論はしますか。

事務局

運賃についても検討することになると考えております。作業部会の検討内容になるかというのは、考えておりませんが、3月に三重交通が10月からの運賃改定について運輸局に提出しておりますので、松阪市のコミュニティバスと民間バスの運賃の差が開いていく中で、現在の100円が絶対なのか。一部、嬉野や三雲では200円の部分もありますが、その部分については、市内部の考え方をまとめさせていただいて、こちらの協議会のほうでも、検討をお願いしたいと考えております。

副会長

全国的には、コミュニティバスの消費税の転嫁というのはあまりやっていません。なぜかということ、収支率が悪いので、運賃に反映しても大して増収しない。補助金の部分が上がっているだけで、運賃を上げてもし足りないのではやらないのが多いです。それはいいのですが、三重交通路線としては、消費税だけではなく、そのものの改定もします。ますます格差が広がるのがどうなのか。というときにどう考えるのか。格差があるがゆえに路線の自由度が下がるということも考えられますので、色々考えることがあります。もちろん市役所の中でも考え方をまとめていただきたいですが、負担もからみますので。個人的には、短い距離では、合わせられたらいいと思います。いずれにしても適宜報告されませうね。

会長

こういう意見は、普段バスに乗っていないと出てこないです。良くしようとおっしゃっていますが、あなたはそこを利用していますかとか。全部想定なのです。そこで食事しますか、いえ別のところでします。それでは良くなならないと同じです。バスはバスに乗らないと、何が必要か見えてこないでしょう。駅で待っていると、片方は100円で市役所に

行けて、なぜこちらは100円で行けないのか、こういう話です。同じバス乗り場に来ますので。工夫の仕方のできるのかと思いますが、三重交通を100円にするのは厳しいでしょうが、鈴の音を上げるのも厳しいのかもしれませんが、どこか落とすところがあるかと思しますので考えていきましょう。そういう部分もこの協議会の役割だと思います。

十分に気配りをし、透明性があるようにしていただきたいと思います。作業部会の設置について、委員の方はご苦労ですが、お願いします。

議題として、上がっているものは全て済みましたが、その他の部分で色々資料があります。モニタリングについては、運輸局の方からお願いします。

委員（「松阪市における生活交通の運行等に対するモニタリング実施業務」について資料に基づき説明）

会長

アンケートなど中部運輸局で計画していただき、実施するという内容でした。この点で、何かございますか。

コンサル

今、説明がありましたが、嬉野の運行協議会などに伺い、話を聞かせていただいたり、三重交通の運転手さんの話を聞いたりしていく予定です。ご協力をお願いします。

会長

他にありますか。

事務局

三重交通の営業所の実績も準備していただいていますので、お伺いしたいと思います。

委員

三重交通路線の松阪管内での利用者数推移についてですが、平成23年度に130万人を割り、129万6千人となりました。平成24年度が、127万3千人でした。平成25年度については、132万5千人ということで、前年より5万2千人ほど増加しております。現時点での分析では、普通券では横ばいで、通勤通学の定期が増加しております。考えられることが、学生が増えてきているようです。小中高、特に高校で市外の学生が増えているようで、通学定期が増えて、利用者増に繋がっているという分析です。

会長

他にございますか。

事務局

次回から、新たな委員として都市計画課の課長に参加していただき、都市計画の視点からも協議いただきたいと思います。

先ほど配布させていただいた資料についてですが、今年度の協議会のスケジュールでございます。よろしくお願いします。

会長

以上を持ち協議を終了します。