

平成26年度第4回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成26年 12月25日(木) 9:30～

場所 松阪市役所 5F 正庁

【出席委員】 寺本博美、加藤博和、小藪助次右衛門、馬場栄一郎、内田茂雄、中村利明、尾張雅史、森本臣紀、鳥田茂、西出みはる、松本隆雄、田中和子、寺脇功、野田敏幸、原田孝夫、片倉一典、長野功、松林育也

【関係者】 三重交通、三交タクシー、嬉野おおきんバス運行協議会、飯南地域振興局、飯高地域振興局

【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) 嬉野おおきんバス停留所追加について
- (2) 各種調査などの途中経過報告
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価について
- (4) 松阪市地域公共交通網形成計画について

3. その他

《協議内容》

会長

事項書に基づき進めてまいります。本日は報告事項が1件で、協議事項が3件でございます。まず事務局から説明をいただきながらご意見などいただきたいと思います。では、議題1について事務局から説明をお願いします。

事務局（「嬉野おおきんバス停留所追加について」資料に基づき説明）

会長

嬉野おおきんバスの停留所新設ということですが、何かご質問等ございますか。新しく「みやはら耳鼻咽喉科・いなもり矯正歯科前」停留所を新設するというので。

嬉野運行協議会

地域の方から、嬉野おおきんバスは宇気郷から中山間地をとおる豊地の住民が、中川駅に出るためのバスでございます。その中川駅のところに用事が集中しておりまして、病院へ行き、買い物をする方が7～8割を占めておりまして、先日行なわれたモニタリング結

果からも明らかにされているかと思えます。その中川駅周辺の便利さを上げたいということで、住民や地域、自治会の方から意見が出ておりまして、中川駅東口に行く手前の一箇所にバス停を設けていただいたら、三つの病院に行く人が助かるということございまして、今回の変更の提案をさせていただいたわけです。地域の方、バス停としてふさわしい広さがあるかは確認しており、病院についても了承を得ています。よろしく申し上げます。

会長

ありがとうございます。利用の目的として、地域の問題としてこれからますます増えてくるであろう通院。そういう需要を満たしていくということです。

副会長

すごく良いことだと思いますが、これは警察や道路管理者の確認はどうでしょうか。あと、中部運輸局の認可後となっていますが、これは認可じゃなくて届出でよいと思います。決めて取り組んでいけば、警察や道路管理者のOKがあればすぐできると思います。

事務局

その部分については、三重交通が運行事業者ですので、三重交通に確認していただき、運行事業者としては、おそらく大丈夫だろうということでした。警察については、本日、委員がご欠席されていますが、明日の午後に現地確認を行なう予定となっています。

副会長

本当は今日より前にやっておかないといけませんよね。

事務局

年末で警察も忙しいため明日になりました。

会長

詰めておかなければいけないことの確認ということでした。よろしいでしょうか。ということで、1件目の協議事項のご承認をいただいたということにさせていただきます。

2番目についてですが、色々調査が行なわれております。その途中の経過報告ということになると思いますが、資料に基づきながら説明していただきたいと思えます。

事務局（「各種調査などの途中経過報告について（廃止代替路線）」資料に基づき説明）

会長

一つずついきます。廃止代替路線の乗降調査路線の分析と、対象路線が阿坂小野線と宇

気郷線です。何かご質問等ございますか。

委員

阿坂小野線のことで、土日のコースを変更して、ベルファームへということは大賛成ですが、土曜日がまだ少し高校生が通学に使っている人がみえるということだけ知っておいていただきたいことです。

会長

土曜日が完全に休みになってなくて、高校生も使っていると思います。問題は目的ですね。土日は観光かなと思いますが、何かご質問や懸念事項ありますか。

委員

ベルファームについてですが、以前に三重交通が路線の問題で入れず、タクシー会社が松阪駅から乗合タクシーをやっていますので、この問題を解決していかなければ、バスをベルファームへとはならないと思います。と言っても、私はベルファームへのバスの乗り入れは賛成しています。ただ、タクシー会社があるのでそこは詰めなければいけないと考えています。

会長

確かに現行の乗合タクシーがありますし、どれか一つにするのが良いのか、逆で良いのか考えなければならないと思います。これがあるから、どちらかでよいというものでもなく、どこから利用されるかという利用者の観点からいくと、駅からの便も必要ですし、おそらくベルファームだとICも近いのでマイカーも多いでしょう。色々あると思います。確かに懸念されるところで、問題を解決しなければならないところだと思います。

委員

乗合タクシーも当初は利用がありましたが、現在は大変利用が少なく感じています。三重交通が入ることには賛成しております。

会長

何か他にございますか。全体としても目ぼしい観光施設にどうそれを繋げるかという話もあると思いますが、阿坂小野線のベルファームについて解決することがあるということでした。何か質問などございますか。回数券の話なども出ています。問題が指摘されていますが、利用しろと強制することができるのかとも思いますが。地域の利用が少ないということは問題ですが、だからといって利用促進をする。利用する人の都合もあると思いますが、先日も千葉からやってきて松阪駅からバスに乗りました。時間帯が夕方だったので

利用者も多くいました。バスを使う方もみえると思いますが、そういう問題点、なぜ利用が少ないのかというところがどこかに出てくると思います。

委員

私の所感ですが、朝に柚原を7：30に出発しまして、ほとんど満員になっています。その中でも多少病院に行かれる方もいるのですが、その次の便は昼過ぎになってしまうということで、一般の方は利用しにくいのかなというところがあります。もう1便朝に走らせたほうが良いのじゃないのかもと思います。7：30に一般の方が出かけるというのは大変かと感じました。

会長

それぞれの生活の時間帯があります。子どもたちは学校で、スタートする時間が圧倒的に遅いとも思いますが、何かございますか。

副会長

宇気郷線はこの10年まったく放置したままなので、何かやらないといけないのは間違いないですが、改善の方向性を見たときに、ハイエースなどの小型車両を使ってはできないとなっています。もちろん通学の時はそうですが、今みたいに朝にもう1便となったら、ハイエースを持ってくるということもありえると思います。要するにスクールに利用される便と、それ以外の便で対応を変えるというのはあると思います。それから上限運賃というのが、どういう考えなのかと思います。まず観光資源があるから分かりやすい運賃という意味が分からない。なぜ観光資源があると分かりやすい運賃にという繋がりは無いと思います。観光資源があるためといったら、柚原行きという表示が分からないと私は最初に思います。柚原口のバス亭はうきさとむらの前だから、うきさとむらでなぜいけないのかと。そういうことをずっと放置しているわけですが、そういうことはすぐできると思います。認可なども関係ありませんのですぐできます。あと、協力の働きかけですが、宇気郷あたりでこれをやるのは、人口などを考えると可能なのかというのが心配です。宇気郷では、公共交通がなくなる懸念があるのでうきさとむらを作ったきっかけになったと聞いています。なのに公共交通について市と相談したことがないというのが現状でして、そこをやらないと少しも前に進まないのではないかと思います。宇気郷の中では、白ナンバーもあるのではという議論があります。そこを飛ばして、宇気郷線を変えるだけでなんとかなると思います。回りくどいのですが、スクールについては、大きなバスを使い、昼間については、辻原まで行き三重交通のバスに乗り継ぐという地域の皆さんでやるやり方も考えられると思います。

阿坂小野線ですが、ベルファームの話が出ましたが、ベルファームと中央病院は、最初から問題となっている路線ですが、なかなか入れられないという話でしたが、中央病院は

入れることになり、ベルファームの話も出てきたんですが、委員がおっしゃったように乗合タクシーとどう並立させるのかという問題があるでしょう。阿坂地区の住民の需要は中川駅とあり、前から分かっていることですが、なぜそれをやらないのかというのが出てくると思います。全部入れなくても、一部入れるというのもあると思います。それから、コミュニティバスへの転換というのが何を意味するのかというのが不明確です。あくまでも形成計画では、鉄道、幹線バス、地域間バス、コミュニティ交通となっています。ここでいうコミュニティバスへの転換が何を意味しているのか。形成計画の中でも言葉が混乱していて、一貫していないので直さないといけません、ここでも「ニーズに合ったコミュニティバスを求める声が上がれば、コミュニティバスへの転換も選択肢」とありますが、これは形成計画にどう位置づけられるのかというのが分からない。そういうことを書くより、具体的に地域主体のコミュニティ交通としてやり直すのか、市の運営のバスとしてそのままやりながら、色々な意見をいただいて今までのように修正していくという部分、地域の皆さんがどう考えているのかが分からない。答えられるところで良いので答えていただきたい。

事務局

先ほどおっしゃったコミュニティバスへの転換というものは、地域と行政が協働して行なっているコミュニティ交通、ハイエースなどで運行するコミュニティ交通を想定しております。今回の内容についてですが、二つとも現在の廃止代替路線として改善をした後に、その結果を見てもう少し大きく改善していくことを考えております。宇気郷線と阿坂小野線についてですが、同じ廃止代替路線ですが、利用などもまったく違う路線でして、お手元にお配りしたバスを利用しましょうといった利用啓発のパンフレットもございます。本年度は、阿坂小野線と松阪大石線については作りました。宇気郷線についてもこちらを作ろうと考えたときに、実際の宇気郷しか走っていない沿線の住民の方というのは、大変少なくこういった内容で同じようなものを作るのではなく、別の新たな利用者を増やした方が良いのではないかとということで、宇気郷線については、特に観光と絡めた内容としております。観光資源があるかといって、上限運賃にそのまま結びつくかという話も出ました。現在、宇気郷に行くには、このバスで行くしかないとなっています。ただ、土日にも行くとなると、昼の12時となってしまいますので、そちらの部分を土日だけでも午前中に行けるようにということ。あと、例えばですが、辻原までの運賃が590円となっておりますので、そこから上については、600円とすることによって、観光等での案内もしやすくなるのではないかとこの考えから検討しております。

会長

副会長から色々出ましたが、今日の資料だけではすべての議論はできないと思いますが、他にご意見ありますか。

副会長

ベルファームやうきさとむらや伊勢山上もそうですが、全国的には往復切符などで優待があるような、観光バスみたいなものが人気というか、多くあります。単に運賃下げても誰も来ないです。行ってこれがあって、これが受けられて、このバスで行くと、こういう良いことがあって、帰りもそれで帰ってこられるというにしないと乗ってくれないということです。むしろ、上限運賃や均一運賃というのは、地域の人ですよ。地域の皆さんがこれだと高いので、なんとかしなけりゃいかんということなら良いのですが。観光だと少し下げても分からないので、路線の名前を変えるとか。宇気郷線という名前が本当に良いのか、もっと何か、惹きつける名前をつけた方が良いのか、あと行先の名前を変えるとか、それに合わせて、施設と研究して商品を作るとかしないと難しいのではないかと。だから、生活交通としてどうなのか、観光客に対してどうなのか、ベルファームにしてもうきさとむらにしても考えないと、このレベルだと変わらないのでは無いかと思います。もっと詰めない、改善の方向性とありますが、検討までで終わりますか。決定してやっていかなければいけません、どのくらいまでに決定して、いつやる考えですか。

事務局

宇気郷線については、平成27年度中にと考えております。阿坂小野線については、検討する必要があり、先ほども出ましたが、乗合タクシーなどの問題もありますので、もう少ししかかると考えています。

会長

確かにどうやって戦略的に具体的にしていくかというのは、問題点が出てきたのであれば早くしないといけないと思います。身近なところで変えた方が良いという提案はいっぱい出たと思うので、そういうのはやっていくと。地元は地名が変わったりすると、なぜかとなるかもしれませんが、そういうアイデンティも大切かもしれませんが、外向きと内向きをちゃんと使い分けないと、観光客中心にやると、地元の生活がしにくくなるのは間違いないので、差別化していくというとしたほうが良いだろうと、具体的にどうされるかというところで話を進めていった方が良いと思います。観光をやれば人が来ると、観光をやるには、中身が問題だから、運賃を下げて乗るかといえば、多分乗らないだろうと、乗らない人は絶対に乗らないし、バスがなくなるから、バスを走らせてくれとなりますが、言った人が乗るかと言えば、乗らないという現状があったと思います。

この二点については、色々あると思いますが、また後でご意見言っただけければと思います。続いての報告をお願いします。

事務局（「各種調査などの途中経過報告について（鈴の音バスルート変更などのための調

査・作業部会の検討状況)」資料に基づき説明)

会長

鈴の音バスを中心としたものと追加資料を合わせて報告いただきましたが、これに関してご意見等ありますか。鈴の音バスという名称のバスと運行を開始した目的が当初どこにあったのかということをもう一度考える必要があると思いますが、一つの手段をもって全てを解決しようというわけにはいかないと思うので、交通空白地をどうするかという問題と、そもそもが鈴の音バスを走らせた、最初は実験的にですが、ショッピングモールがあって、商圈と繋いで、それが100円で安いということもあって、路線バスと競合していないから100円と。それによって、生活の移動手段として合わせて考えることになってしまっているのかと。先に私の感想を言っていますが、鈴の音バスを運行していく形態、全部に拡大するのは問題あると思いますが、それを踏まえて、ご意見を伺いたいと思いますが。なかなか住んでいないと分からない、私は徳和に住んでいますので、虹ヶ丘にバスがあったのがなくなって、どうするのか、虹ヶ丘も高齢化して、人口も減って、道路は拡大されて、マイカーがなければどうしようもない、お年よりは買物難民となっている。タクシーを使わざるを得ない、それをどうするのかという問題なのかということがあります。いかがですか。

委員

先般体験乗車をしました。部分的には乗ったことはあるのですが、一周乗ったことはありませんでした。その感想ですが、非常にまとまっていると申しますか、1周1時間となっていて、中間点まで30分、どちらから行っても30分で、宝塚古墳のあたりが中間となっていて、どちらから行っても松阪駅まで30分となっている。あるいは、病院やスーパーにバスが着き、路線バスにない便利なサービスとなっていると。できたら、定着しているので、この路線をあまり大きく変えたくなく、コースを変えると、時間がかかったりすると、利用者がいやがるのかと。馴染みがあるものを変えるのではなく、これを補完するものを考えるべきかと、皆さんから意見をいただきこういう結論になったところです。以前からハローワークとの声をいただいていたのですが、アンケートをとると、違った答えが出てきました。ハローワークで求職する人は、10代~60代で大概の方が、車を運転されるということで、バスの利用需要がなかったと出た次第です。

会長

実際、乗ってみると一番色々なことを考えるかと。ハローワークの件も、駅から歩けなくはないですが、バスがあった方が良いのか、どうかというのもありますし、利用する方は歩けなくは無いと。年齢が高い人はきついのかという気はしますが、市内のどの辺までをバスで移動するかということを考えないといけないのではないかと。これを見

ていると、全体に入ると、相当な負担になるでしょう。安くすれば予算が減り、頻繁にバスが出て、乗り遅れてもまた乗れると、そうすれば交通の緩和にも繋がるだろうし。駅前には駐車場はいっぱいありますから、別の面でもプラスの効果が出てくるだろうし。そとへ行くときにはまた違う方法で。また差別化して考えていく方が良いのかと。ご意見ございますか。

委員

作業部会にも出ておりますが、1周1時間かかり、スーパーの中などに入っていることもあり、どうしても一般車両などがあり、遅延が起きているところです。営業所にも問合せが多いのが、時刻を過ぎてもバスが到着しないという遅延の問題が沢山ございます。その部分について、改善を行なっていくと。まずはそこに取り組んでいくのが原則かと考えております。

委員

実際、バスは鉄道と違って、時間通りにいかないことが多いので、フレキシブルに考えて、早く着けば待っててもらって、遅れることをあらかじめ了解してもらうという方法もあるかもしれません。道路事情などバスはございますので。

副会長

意見は出にくいと思います。私が懸念していることを言いますと、まず鈴の音バスの計画での位置づけが幹線バスとなっています。幹線バスということで、コミュニティ交通と違って、市が主体となって路線を決めるとなっています。ところが、資料1-1になると、「松阪市の公共交通導入に関する基本方針にのっとり、地域と協力しながらある」となっています。このあたりが、どこまでがそうで、どこからがそうなのかというのが、分からない。いわゆるコミュニティ交通は、ある地区から駅や幹線バスまで行けるようにするというのが、目的なので、地域間の利害もありませんし、色々こっちに来てほしい、あっちに来てほしいとなり、冗長な路線となってしまう時間がかかり非効率で、誰も乗らないとなっても自分たちのせいではよと言えます。ところが鈴の音バスは違って、こっちを伸ばして、あっちを伸ばしてとなれば、みんなが不便になるので、市が締めていかなければいけない性質があります。それは最初から分かっていることで、なぜ追加資料1-1のように中途半端な表現が出てくるのかおかしいと思います。そういう要望を聞いていると、長くなるのでできませんという、結局ゼロ回答ということになっています。ただ、非効率なところをダイヤを直すということで。この分厚い報告書は何をやったのかということが良く分かりません。鈴の音バスについて一番欠点、改善する必要があると思っているところは、毎時0分や30分といった決まったダイヤにするべきと考えており、これがまったくできていないので、使えないと思っています。間隔をき

ちんとして、分かりやすくするのが非常に大事だと思っていますが、それがどこにも出てきていません。それと、運賃が100円。コミュニティバス、鈴の音バスだけ100円なのはいいのですが、地図に三重交通の路線が入っていますが、これは100円じゃありません。今度の形成計画でも国が求めているように、三重交通路線と市のコミュニティバスが混在していて、運賃がまったく違うとか、乗り継ぎがどうかというところをきちんとやってください。そういうところを積極的にしていくところは、国として助けますと明確に出ています。つまりコミュニティバスだけやっても仕方ないという部分がある、松阪市を含めた自治体の教訓であって、そういう状況なのに、三重交通の内容はまったく考えないで、コミュニティバスだけでなんとかしようとしているのは、非常に時代遅れだと思います。このところ毎日のように地域公共交通会議に出っていますが、こういう議論はないです。これじゃダメなので、三重交通、民間路線とどう対応していくか。つまり、コミュニティバスだけでなく、三重交通の路線を変えても良いわけですよ。あるいは、重複しているところが沢山ありますが、重複を避けて、そうすると例えばアドバンスモールに行きにくくなるなどあるかもしれませんが、それについては、三重交通の路線とコミュニティバスの路線を松阪駅以外でも乗り継ぎしやすくするようなターミナルを作るといったことで改善することを挙げられますが、そういうことがまったく出てこないです。ここは入れてほしいという要望があるが、延びるので入れないという、昔のコミュニティバスの議論をやっています。昔の議論をやっても、結局回せないで回せないという結論になるに決まっているので、何の調査をしていたのかということになってしまいます。追加資料1-1で分かっていることばかりなので、調査の結果として新しいことがありますか。私が一番気になるのは、3台目を買うのか買わないのかです。さっきの毎時0分30分や遅延を改善するには、ダイヤを間引きするか、3台目を入れるかしかありません。3台目を入れれば、余裕が出て、路線も変えられるかもしれない。松尾地区は可能かも知れないけど、徳和は難しいとかあるかもしれません。ここでは取り組むとしていますが、どうやってやっていくかというロードマップを示さないといけません。そういう目星がついてくるので計画に書き込んでいく。ところが、資料4を見ると、ほとんど目新しいことがないと。目新しいことがないと、国が法律を変えたので、従うというだけの面白くない議論になります。何が新しいか教えてもらえますか。

事務局

下の黒枠になっているところですが、現在からの微調整と、正直申しますと検討していくとなっております。

副会長

これからも検討していくというのは、10年言い続けていて、この調査をやるときに平成27年10月に改善するというので、調査を行なっています。結果として、微調整だと、

調査をしなくてもできます。もちろん結果として調査したが、変えるところがなかったでも良いです。それは、鈴の音バスで対応すべきところを調査しているからです。鈴の音バスで対応できるところについてはどうするか、鈴の音バスにどういう役割を持たせるかということ、議論しなければいけません。対応できないところは、最初からコミュニティ交通なんですから、平成台の議論もありましたがコミュニティ交通ができるかどうか注力すれば良いだけだと思います。なぜ混ぜて考えてしまうのか、混ぜて考えたら、永遠に検討です。分かる結論があるので、せっかく調査したことが無駄になってしまいます。そこの方針を示してやらないと、委員としてもコメントしにくいです。確認ですが、鈴の音バスの位置づけですが、今、地域内幹線という位置づけです。これから少し変わっていて、資料4を見ると、松阪市の運行によるバスと事業者の運行によるバスとわざわざ分けられています。なぜ変えなければいけないのか、分らないです。鈴の音バスは地域内幹線バスとなっていますが、参考資料の最後のページの地域公共交通の検討プロセスと地域公共交通という言葉で抽象的になっていますが、コミュニティ交通だけなのか、幹線も含まれるのかも不明確です。あらゆるところが言葉が変わって不明確ですが、適用することを考えるのか。今までは鈴の音バスは考えないということだったと思うのですが、考えるなら考えるなりに考えをかえないといけません。それは、鈴の音バスという中心市街地付近を通りますが、全ての意見を聞いていたら、とんでもない路線になるというものに当てはまるものなのか。もちろん一部の見直しはありえます。大きな見直しは困難だと分かっています。しかし実際に困っているところや、空白のところの意見も聞かなければいけない。なので、この調査は、「鈴の音バスルート変更などのための調査」と「など」となっています、他のことにも使えるようになっています。どうお考えですか。ここを整理しないと資料4についても議論できないと思います。

事務局

形成計画や連携計画の中では、鈴の音バスは地域内での幹線として検討しております。松阪市が運営するバスということで、完璧に行政がやるというのではなく、ある程度地域の協力を得ていく必要があると考えております。その内容については、ルートなどについては、市で大まかな部分は検討していく必要があると考えておりますし、協力という部分で、例えば協賛金となった場合、地域のコミュニティ交通と同様の協力が得られるとは考えてはおりませんが、地域の方もある程度協力をしていただくことをお願いしているところです。今回、ヒアリングで各地域に伺ったところですが、市街地に近いところ、住宅地で人口が多いところだということもありまして、コミュニティ交通で回っている地域とまた違って、地域でまとまって何かをしようという部分が、あまり感じられないところもありまして、そういうところについて、もう少し地域と詰めていかなければいけないと感じて、このように提示させていただいたところです。

会長

実際問題として、地域公共交通という概念で考えたとき、鈴の音バスとコミュニティ交通では目的が違います。プティバスの導入について目的を明確化するということがありまして、金沢のふらっとバスというのがあり、導入に際して何を注意したか、目的を明確にしなければならない。利便性の向上、環境、福祉、地域活性化とありますが、もっと細かく、1周25分程度とか細かい部分があります。何のために作るかという必要性も書いてありますし、金沢は雪があり道がせまいです。近くのスーパー等に車を止めて、街中に行くときは、バスで行くとなっています。色々踏まえてやっていかないといけません。鈴の音バスは欲を出す必要があるのか。観光だったり、色々出ています。それだったら、観光地とショッピングモールを繋げれば良いだけであって、あっちもこっちもというのは、考えないといけません。徳和だと徳和駅に行けば、松阪駅へ行けて、そこからバスに乗ると。そういうことができるので、色々な交通手段を組み合わせるということを考えての方が良いと思います。全てバスでやる必要はないと。実際、パークタウンに行けば、三重交通の路線バスが中央病院まで走っています。地域にとっては選択肢があるわけで、全部コミュニティにする必要も無いと。頻繁にバスを出す必要もないだろうし、買物難民もタクシーという手段もありえるわけです。そういう組み合わせを考えていくのが良いのかと思います。色々難しいことがあります。皆さんの知恵をお借りしたいと思います。

委員

この地図を幸公民館に見せたときに、そこにいた人が言ったことは、「幸ってこんなところだったのか」でした。この真ん中だけ穴が開いている。周辺部が開いているのは分かるけど、市街地の中心部が公共交通空白地と言えるところに幸地区が位置していることは、住んでいる人に実感はありませんでした。松阪の小学校の中で、第一から第五、幸、花岡、徳和はかつて、便利だとされているところでした。この中で、バス停が近くにあり、歩いて5分くらいで来られるのは、第一、第二が鈴の音バス、第五が近鉄東松阪駅、花岡が三重交通、などとなっていますが、幸は幹線道路が真ん中を走っていますが、走っているバスは南紀特急が1日4本だけ。徳和もJR徳和駅までかなり時間がかかります。幸は考えてみると、かつてはバスの回数も多く、市役所や病院が足を伸ばせば割りと便利な地域で、東西黒部や機殿などの周辺地域でバスが無くなった地域の人と比べて、不便な感じがあまりしなかった。ところが、実際なってみると、今までは車で松阪駅まで出ていたのが、80歳を過ぎて車の免許を返上しようかと思ったとき、駅まで歩いていこうと思うと30分かかる。バスの利用も不便だということで、やっとこのごろ、鈴の音バスなどバスを入れてもらえないかという機運が出てきたところです。住民の1人として考えます。この地図を多くの人が見たら、「こんなところか。これからもっと便

利にしてほしい」という機運が出てくると思います。そのへんも市のほうにくみとっていただきたいと思います。

会長

便利さというのはなかなか、大変だと思います。言うほど考えなければならない。あった方が良さだけど、使わない。あった方がいいなという安心感があっても、使わないと無駄になるということもあると思います。遅くまでやっていたらよいと思うんですが、どれだけの利用頻度があるか考えなければならない。これは、駅まで歩いていけなくなれば違った方法が考えられるかもしれないし、デマンドなど色々あると思います。違うスタンスで考えた方が良いでしょうけど。地域内幹線バスで鈴の音バス、いわゆるコミュニティバス、色々選択肢があり、それを組み合わせて。

3番目の自己評価の協議事項について、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に関する自己評価について」資料に基づき説明）

会長

協議事項となっています。地域公共交通確保維持改善事業に対する自己評価、この協議会の評価。作業部会を作って、調査をして、分析をして、その調査に対して、というカタチで、我々自らがどう評価したかという自己評価を国に提供すると。義務付けられたものですが、こういう言い回しなどでよかったのか。色々ご意見あると思いますが、協議事項ですので何かあれば。追加資料もあり、評価の結果、目標・効果、ようはこれだけの効果があったが、それに対して費用がどうだったかを対応させながら、それぞれ目標を達成しているかどうかのABC評価だと思います。ただ、目標数値を設定した段階があり、達成できなければBなのかなどありますが、数値目標型の微妙なところがありますが、ご協議いただければと思います。いかがでしょうか。一連の流れの中で、27年度の計画を作るという中で、特に市内の幹線鈴の音バス、廃止代替バスの運行改善ということで、調査事業を行いましたということです。いかがでしょうか。方向性も含めて、一応現状を分析して、沿線のアンケート調査、ヒアリング調査を分析して、それに対して、評価をして、どこに問題があったか抽出し、将来の改善の方向を作ると、PDCAになっていると思いますが。

委員

聞きたいのですが、嬉野コミュニティバスで走っているのが、10人乗りということで、途中から乗れない人をタクシーで追車というカタチで対応していますが、バスを変える予定はこれからあるのでしょうか。

事務局

嬉野のコミュニティバスについて、月水金の特定の時間帯において追車対応をタクシーで対応している部分があります。今現在の経費的なもので考えると、現在のやり方が一番費用が低く済む部分と考えておりますが、こちらについても今運行している車両が古くなってきているということもあり、車両の変更は検討しているところでございます。変更するにあたっては、現在のバリアフリー対応の部分を適用除外して、少しでも人が多く乗れるハイエース車両で考えております。

会長

車両の形態を変えるのか変えないのかありましたが、他にありますか。事業評価についてですが、国に提出する資料ですか。

事務局

追加資料についても、資料3についても国に提出する資料です。

会長

これについて、こういうカタチでよろしいでしょうか。それでは、3番目について了解を得たとさせていただきます。

最後の松阪市の公共交通に関して非常に重要な案件だと思いますが、形成計画について資料4を参考にしながら、27年度以降の計画案ですので、残された時間は少ないですが、ご協議いただきたいと思えます。事務局から説明をお願いします。

事務局（「松阪市地域公共交通網形成計画について」資料に基づき説明）

会長

ここで今日決めるわけではないという話がありましたが、現段階での案について、それぞれご意見があらうと思えますので。参考資料を踏まえて、現状の課題、将来についての計画、交通網、ネットワークをどうしていくのかという非常に大きな問題だと思えますが、言葉の使い方も含めてご意見はいかがですか。ポイントを説明していただきましたが、どうでしょうか。質問でも結構です。

委員

今回、形成計画の案の資料についてですが、基本的に連携計画を下に今回形成計画の案を立てていただいていると思えますが、ご存知のとおり、一部改正されました活性化再生法については、今までの総合連携計画から、新たに自治体の役割を明確にすること、それとまちづくりと連携して計画を立てていただくと。それから、地域住民の

方との連携をすすめていくということを明確にしていくということですので。検討にあたっては、今までなかったまちづくりや、観光振興といった地域戦略との一体性の確保や、地域全体を見渡した面的な総合的な公共交通網の形成といったところで、さらに地域特性に応じた多様な公共交通サービスの組み合わせといったものを追加していただくことになっています。その面から申し上げますと、上位計画の総合計画や都市マスタープランとの関連性を中身的に触れられていないところがありますので、追加していただく必要があります。松阪市の地域公共交通としてのまちづくりとの役割がどういうところにあるのかということ、上位計画との関連性ということで、将来目指すべきまちづくりとの関連性、どういったまちづくりを目指しているのかといったところを書き加えていただく必要があると思います。あと、地域の特性に応じた公共交通の組み合わせということになりますので、そういった面を考慮していただいた内容にしていきたいと思います。後は、鉄道の関係も入っていますが、鉄道単体の利用促進といったところもあるのですが、鉄道とバス交通の組み合わせによる利用促進も必要になってくるかと考えています。

会長

要するに地域というのは非常に平面的で、きわめて総合政策的な発想で交通を語ろうということだと思います。面的、総合的な検討、横では、地域特性という。ある意味では、両立させるのは、非常に難しいところがあると思いますが、冒頭で話したようにそれぞれの地域が全体的に繋がっていくということを念頭においたと。そこをきちっと。交通網を整備していくのは、松阪市全体の市民の豊かな暮らしをどうやって作っていくのかという、総合計画。ある意味、憲法的役割を果たしているのですが、そこからの関連を明確にしていかなければいけない。ある意味ですが、手段と考えると、上位目標があれば下位目標があり、下位目標であるところの交通政策とは、という非常に教科書的な話ですが。もうひとつは、地域の話が全面的に出ていますので、都市計画やマスタープランで都市計画担当も参加していただいています。こういう部分で総合的な視点を書かないとダメだよという指摘でした。こういう指摘があったということは、やらないとダメだということですので、まずやっていただきたいと思います。何か、ございますか。行政の中のこういう仕組み作り計画的なものというのは、つながりがあるので、これだけやれば良いというようにはならないと思います。何かございますか。身近なところから良いのですが。役割として、ここでは、これをきちっとしていかないと、前に進めない、時間をかけてやらなければいけないものかもしれませんが。この協議会ができたという流れです。難しい問題なので、意見は出にくいかもしれませんが、率直なところでいかがですか。

副会長

三つに分けて申し上げたいです。一つ目が皆さんへのお願い。二つ目がこの形成計画に必ず載せなければいけないこと。三つ目が私として載せてほしいことです。最初に一つ目を言います。さらっと読んでいただいて、自分ができるところは何かということを考えて、それをここに載せられるようにしてほしいです。計画の中身は7Pくらいからありますが、カッコで実施主体というところがあります。ここに実施主体として、乗合バス事業者や松阪市と書いてありますが、自分が関係しているところに全部マルをしてください。それを自分ができるかどうかを確認してください。できないなら書きちゃいけないです。というのは、この計画を策定すると、委員には遵守義務があります。無理強いはしないので、ただ、地域公共交通協議会の委員であるというご自覚は十分にあると思いますので、公共交通を活性化再生するために、前向きな気持ちで、できれば1個でも2個でも追加していただきたいと思います。

二つ目ですが、必ず追加しなければならないこと。先ほど委員からもありましたが、総合計画、都市計画、都市計画マスタープラン、環境、中心市街地活性化、観光といった関係する諸計画について公共交通がどう捉えられているかを書く必要があります。書かないと受け付けてもらえません。4~5Pの方針が書いてあるところですが、できれば総合計画や都市マスタープランとどう書かれているのか、市の方針の中にどうかかれているのか、例えば共生（トモイキ）やバスハコヒトのネットワーク化や協働とありますが、総合計画でこう書かれているので、公共交通でもこうします。という方が良いでしょう。今だと「松阪市総合計画～市民みんなで幸せを実感できるまち～」とありますが、抽象的ですので、その中に具体的にどういうふうに市民参加をするか、行政としてどういう方針かというのが、総合計画にあると思うので、それをふまえて書いてもらいたいです。あと、参考資料1を別添にさせていただいて、ちゃんと計画の中に入れてもらいたいです。これは、具体的に言うと、10Pのコミュニティ交通の新規路線の検討の中に別添1と書いて、入れてほしいです。これは、コミュニティ交通だけなので、文言を改めてください。あと、別添2については、7Pの各路線の運行維持・充実のところ、評価システムの内容を必ず入れてください。PDCAは今度の形成計画には、必須なので、これを入れないと、受け付けてもらえません。あと、4Pの課題の前に、連携計画で何をやってきたかを書いてください。連携計画で何が足りなかったかを書いてほしいです。僕が考えている足りないところというのは、鉄道及び幹線バスについてはほとんど何もやってこなかったという。それと、コミバスとの結節としてほしいです。今日、認識したのですが、立候補制について3割しか認識されていない。これは、致命的なことで、そもそも立候補制であるということが、松阪のウリですが、それを市民が3割しか知らないというのは、最悪なので、これを10割に上げるというのが、ものすごく大きな目標になると思います。後の計画の目標のところ、入れてほしい、僕が考えている二本柱というのが、一つは立候補制、もう一つは幹線・鉄道については徹底的に守る、の二本です。この2点を分かっている人を例えば100%とする。100%は極端かも

しませんが、そういうことを目標にしてほしいです。

あと、僕があつたら良いと思うのが、一つは、鉄道、幹線、コミュニティ交通を明確に分けて、鉄道・幹線についてとコミュニティ交通についてどういう風に市民参画をしていくかということを書いていただきたい。今は、それがゴチャゴチャなので。あと、タクシーの役割がまったく書いてないので、必ず書いてほしい。改正の形成計画においては、タクシーをぜひ書いてもらいたい。今までの連携計画はタクシーのことは、書いてきませんでした。今は、私が関わっているところは、全部書いてもらっています。松阪市にタクシー協議会はありますか。タクシー協議会において、その報告をして、形成計画で市と事業者でこういうふうにタクシーをやっているとして、協議会でも認識しておいてほしい。逆に、タクシー協議会で計画に対する意見を言うようにしてほしい。そうでないと、タクシー協議会とこの協議会がまったく別になってしまうので、いつまでたってもタクシーが地域公共交通なのか何なのか、分からないので。これは、委員が前向きにしてもらえんと思います。あと、9Pの乗り継ぎ利便向上ですが、さっき言った、バス乗継地点の整備や、駐輪場やレンタサイクルについても書いてほしいです。松阪駅からレンタサイクルがあるのですが、まったく知られていないと思います。そういうところをもっと活性化させて、松阪まで電車で来てもらい、バスがあればバス、バスが無くて近ければレンタサイクルというのをきちんとできると、鉄道やバスの利用促進になると思います。あればバスに乗るし、無いから仕方なく、レンタサイクルでも良いのでやってほしい。あと、停留所の改善も書いてありませんが、形成計画の良いところの一つに、ハードにも補助が出るということで、停留所や施設の改善も必要なところがあれば書いておくと良いと思います。すると、補助制度を使える可能性がありますので。最後に、困難だと思えますが。地域公共交通再編実施計画というのが、新しく法律で出来てきています。これを適用すると、さっき新しい補助制度の説明会を聞いてからというのがありましたが、その説明会で説明されるのが再編実施計画を作るとこんな良い事がありますよということになります。再編実施計画を作らないのであれば、説明会を聞いても聞かなくても変わらないということになります。再編実施計画のミソが何かというと、三重交通の路線についてもこの協議会ですべて協議するということになります。今はしていませんが、協議をすると、三重交通にとっては嫌だと思えますが、逆に三重交通以外のバス会社やタクシー会社が松阪市内でバスを運行したいときに、ここで協議をすることになるので、勝手に参入したりすることができなくなるので、事実上三重運輸支局から、松阪市に権限委譲されることになるし、勝手に入ったりできないので、この協議会の力が強くなります。これをやりますと、三重交通のバスとコミュニティバスを連携させて色々やっていくことができるので、やった方が良くと思いますが、まだそのレベルに全然達していないので、課題として書いてほしいと思います。結論を言うと、3月策定は困難じゃないかと考えていて、パブリックコメントもしないといけませんし。パブリックコメントも1ヶ月とかとって、3月策定をやる

うとすると、作戦会議をしないといけません、最悪でも2月には公表しないといけませんので。そうすると、かなり難しいかもしれないと思いますが、早いほうが良いとも思っているのですが、今、どういう日程を考えているのか教えていただいて、後で、それを見直す必要があるか検討していただくと良いと。スケジュールを教えてください。他の皆さんは、一つ目のいかに自らを前に出すかと。特にタクシーにはお願いしたいです。

会長

ということです。色々な指摘がありました。粛々と進めていきたいと思えます。スケジュールはどうですか。

事務局

本来でしたら、3月頃に協議会の開催を検討していましたが、修正するところが多数出てまいりましたので、改めてスケジュールを出させていただきたいと思えます。

副会長

私が言った、皆さんにいつ頃に出していただけるかというのが、大事だと思います。紙を出して、私がこういうことをしたい、やりますということを出してもらったと思います。

会長

本日は長時間にわたりご協力ありがとうございました。