

平成26年度第5回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成27年 3月24日(火) 9:30~

場所 橋西地区市民センター

【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、尾張雅史、西出みはる、松本隆雄、長谷川悦子、寺脇功、野田敏幸、川端賢一(代理)、堀上哲夫(代理)、長谷川浩司、長野功、松林育也

【関係者】 三重交通、三重名鉄タクシー、桜福祉タクシー、三交タクシー、

【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) 松阪市地域公共交通網形成計画について

(2) コミュニティバスの変更について

①三雲たけちゃんハートバス停留所の新設

②飯高波瀬森コミュニティバスたかみダイヤ変更

③市街地循環線「鈴の音バス」ダイヤ変更

(3) 平成27年度補助分生活交通ネットワーク計画の変更について

(4) 地域間幹線系統について

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。では、議題1 松阪市地域公共交通網形成計画について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

協議事項の1について、説明いただきました。基本的に市の総合計画からの関連性をもって地域交流と都市連携の図面など入れています。本日、ここで決めることとなりますので、十分なご質疑をいただきたいと思います。何かございますか。前段は、松阪市がどうでという話があり、現状があり、交通についても現状が書かれていますが。ここでの課題は何か、どうしていくかというものになっています。何かございますか。9Pの基本的な方針をまずご理解いただいているか。既存の公共交通と市民生活の共生、バス、コト、ヒ

トのネットワーク化、市民、事業者、行政による協働でつくり守り育てる地域公共交通。それぞれの主体が、それぞれの役割を果たしながら。要するにお任せにしまわない。自分たちで作っていくという姿勢を出していくというのが特徴だと思います。自分たちで支えていくという大きな理念があると。その上での公共交通の導入の仕方。今までは、お願いすれば、というものでしたが、財政など余裕がありませんし、私たちが何とかしようということだと思います。何かございますか。良いのか悪いのか、分からないままいくというのが一番怖いので。何かございますか、

副会長

皆さん一人一人意見を聞くのが良いのでしょうか、いつも憲法と言っています。この計画ができると、この計画に基づいて事業を進めていくというのが、この会議の意味なので。あとで、こういうことをやりますというときも、計画のここに書いてあるでしょと必ずいえますので。読んでなかったでは、すまされないので、今ここで見ていただいて、コメントをいただいたほうが良いと思います。

9ページの基本的な方針についてですが、「既存の」とありますが、必要でしょうか。と思いました。この先を見ていくと、既存かどうかは関係ない気がします。あと、次の「バス、コト、ヒトのネットワーク化」、いい感じですが、タクシーもあるので、バスだけでは良くないのかなと思います。この2点が気になります。まあ、フレーズなので良いとは思いますが、元々、「バス」は「バス等」と言ってきて、「コミュニティバス」と言わず、「コミュニティ交通」と言ってきたので、「バス、コト、ヒト」は、カッコいいのですが、ちょっと後で、引っかかるかと思います。三つ目が「市民、事業者、行政の協働でつくり守り育てる地域公共交通」となっているので、地域公共交通となっていますし、地域公共交通網形成計画という名前ですし、1番も地域公共交通と市民生活の共生、2番も地域公共交通で合わせるとした方が良いと思います。内容的に変更するものではなく、フレーズを変えるだけですので、基本方針なので大きな変更ではありますが、大きくもないと思います。そういったご意見をもらえば良いかと思います。

会長

出てきたものをそのまま受けしまうと、100%完璧でない部分もありますので、ここで決めていくということが大事なことなので、どんな些細なことでも結構ですので、気づかれたところをご発言いただきたいと思います。

委員

去年から、飯南でも協賛金を出していただいています。一部の区域でまだ協賛いただけない地域もあります。普段乗らないということがあるのかどうか分かりませんが、要は、皆さんに協賛をしようという意識付けをもう少し浸透させないと、公共交通の存続は無理

みたいな感じで、人口も少ないし、乗る人も少ない中で、存続しようと思うと、この意識付けが一番大切だと思います。自治会の場で、話していきたいと思います。小さなことですが、100%になるのが、理想かなと思います。わずかな金額ではありますが。

会長

松阪市地域公共交通網形成計画に書いてあるということも一つの説得材料となるので、それは大事なことだと思います。他にございますか。どちらかというと、私たちが自らルールを作って、動かすというのは、あまり得手が言い訳では無いと思いますが、そういう時代では無いので、十分ご意見いただいて。何かございますか。基本的なところからご覧になって、納得できるかどうか。この協議会の果たす役割が大きくなってきていますので。ここで決めたことが、この地域の公共交通の方向性を決定付けることになりますので。何かありますか。量的にかなりあるので、じっくり腰を落ち着けて読むことは難しいと思いますが。何かあれば。

委員

前から気になることがありますので、質問します。よく廃止代替バスの話題で、宇気郷という名前が出てきますが、宇気郷地区のコミュニティバスも出てきますが。この宇気郷地区のことが分かる方が、誰も出ていませんが、こういうことが色々な質問が出て良いところだと思いますが、いかがでしょうか。それと、私の地域は、同じ宇気郷で嬉野宇気郷という地域ですが、やはり委員がおっしゃったように人口が少なく、130人程度しかおりませんが、その中で65歳以上が100人です。敬老の基金でいただいている交付金の資金でこのバスのチケットを100人に買わせていただいたらどうかという話をさせていただいたら、交付金でチケットを買ってはいけないという決まりがあるらしいです。バスのチケットを一番ほしがっているのですが、バスのチケットを買ってはいけないという理由を教えてくださいたいと思います。それと、協賛金のことですが、これをやるんだという気概、ここにあるようにキーパーソン、担い手の方が、多少の犠牲を覚悟し働きかけていかないとなかなかまとまらない。私たちの経験から申し上げますが、失礼ですが、反対の地域を回られるのが、一番早いのかと思います。無理に押し込んだら、後で色々な問題がおきますが、誠心誠意働きかけられるのが良いかと思います。2、3の質問お願いします。

事務局

大きく分けて、宇気郷のこと、敬老会のこと、3つ目はご意見ということでよろしいですか。まず、宇気郷についてですが、宇気郷線という廃止代替バス、宇気郷コミュニティバスということで、運行しています。この宇気郷地区については、毎年2回から3回程度、旧の松阪の宇気郷ですが、自治会の会議などの場に出させていただいて、バスのことやご

相談など受け付けさせていただいています。現在の時点では、話をさせていただいて、変更を考えていることなど相談をしており、良いことだとの意見もいただいています。二点目の敬老会の交付金ですが、おそらく保健部の交付金のことだろうと思います。そういった話を伺ったことはなかったので、そちらに話をしたことはありませんが、交付金の要綱などがあると思いますので、そちらの確認をさせていただき、その交付金でバスの回数券を購入できるという内容でしたら、そうしていただきたいと思ひますし、そうでないなら、こういう声があるということを担当部署に話してみたいと思ひます。

委員

宇気郷地域ですが、隣ですので。よくこちらに來られて、お宅は200円で乗れるけど、こちらは800円かかるのだということをよく言われますので、こちらでは何もできないよ。担当者の方が來られたときに率直に相談されたいかがですかと申していますので、また、行かれたらそういうご指導をしていただきたい。また、ここへ出て來てなぜ勉強されないのかと。平成20年か21年の頃に、柚原との合同会議をしまして、そういう話もしましたが、途中でなくなったのに、こちらが動き出してから、なぜこちらだけやっているのかなどのお話もされ、つらいところがあります。行政からの指導をよろしく願ひします。

事務局

今のご意見について、先日も伺いまして、協議会ではありませんが、相談を受けさせていただいています。委員もおっしゃったように、運賃の話、利便性の話、こちらにも届いています。ただ、すぐに変更することができないと、色々難しいところもございまして、色々な方法を一緒に考えていきたいと思いますところとあります。また、一緒になって話を進めていた時期もあるということも伝えておりますので、そういった場を設けて、地区の意見を聞きながら、これからも進めていけばと話しています。

副会長

委員のお話を聞いていると、目標のところの③松阪市運営公共交通の地域負担率の向上の32.7%から35%に向上させるという話、④の松阪市の公共交通に対する基本方針の認知度の向上の立候補制を3割から8割にという、松阪市は対外的には、この立候補制が有名なのですが、市民はそんなに知らないという。そうなった地域、黒部や機殿朝見は、分かっているかもしれませんが、そうでないところはあまり分かってないのかもしれないです。それから、本当は必要と思われるところでもそういう盛り上がりがないのかもしれないです。これは松阪だけでなく、似たようなことをやっているところもそうで、本当はこちらのほうが早くできて良さそうな地域でも、立候補制をやっているの、地域がそれほどやりたくないということならできない。そういうことなので、本当に必要なのかど

うかと、実際できるのが早いかというのは別になっています。そのギャップを埋めるためには、まず、立候補制だよということを分かってもらうということと、手を挙げて自分たちも頑張るということなら、共生という言葉もありましたが、行政や事業者も手伝って、なんとか実現することをみんなで考えようねということをする体制が、計画に書かれています。それを知ってもらうということと、どうやって行動するかをサポートすることが必要です。そういう観点から、具体的な事業を見たときに、17Pに松阪市地域公共交通協議会及び各地域の運行協議会の活性化にもっとあっても良いのかなとも思います。まあ、やってはいますけど。松阪の宇気郷の件については、うちの研究科で、去年の後半に学生やスタッフが入って調査し、12月に産業振興センターでミニシンポジウムみたいなこともやりましたが、そのときに私のほうから、うきさとむらなどができたのは、バスが廃止になるかもという話があったことがきっかけでしたとのことなので、当時は、難しくても、今は、できることが増えましたので、私に声をかけてくださいねとも言いましたが、連絡はないということで、寂しいですが。それは、地域に余裕がないということかも知れませんが、色々他のことがあって。動ける人数も少ないです。するとそういった部分もサポートする必要があるのかもしれませんが。それと市民センターの動きと連動しなければいけない。運行協議会の活性化の実施主体として、各地域の運行協議会、松阪市地域公共交通協議会、松阪市とありますが、この松阪市が曲者です。色々担当があると思います。ここをもっと細かく書いたほうが良いのかもしれませんが、さっきの交付金もありましたが、補助金をつけかえるようなことだから、ダメなのかもしれません。松阪市の部分も細かくする必要もあるのかとも思いました。二人の委員がそういうことをおっしゃっていますので。広めることが進むように、宇気郷も昭和の頃から変わらないのかなどもう一回原因を考えて、どうしたら前に進めるかということをやったほうがよいと思いました。宇気郷は予定では、27、28年度の2年間でなんとかやっっていこうと。具体的にこれから、今もやっていますが。このことは気にしていきたいと思います。

会長

基本的にこれは、憲法とすれば、基本的な事柄が十分かということを押さえておかないと。後は、実施に移していくときに我々も覚えておかなければならない。そのときにどうやって使うかというところ、使い方を間違えると、なぜあそこだけという話になってしまうと。そういうところは抑えておいて。いくつか副会長からポイントがありましたので、改めてとめておきたいと思います。それと、最後の松阪市という言葉は非常に難しいと思います。下手をすれば、すべて市が責任を持ってやりますということで、裏返すとどこにいったらいいのかということになりますので、きちっとできるならしといたほうが良いと思います。

副会長

15Pから20Pが何をやるかということで、それぞれ実施主体が書いてあります。自分の名前があるところは、やらないといけませんので。それを見たときに、自分がやらないといけないこと、やれることがあれば追加してください。もし、一つも名前が無ければ恥ずかしいと。そういう視点を持っていただいて、これをがんばってやったときに、13P、14Pの目標の達成に貢献できるかということです。そうすると、この中の何に自分が当たるのかということが分からないかもしれませんが。そこを見てください。さっきの立候補制が大事というのは、この委員が伝えていかなければいけないことだと思います。協議会として書いてありますので、それでいいのかとも思いますが、及びメンバーとしてもいいのかもしれません。

委員

地域公共交通という言葉と、用語集の公共交通という言葉での違いは何でしょうか。言葉の使い方の話ですが。

事務局

この中で使っている内容としてですが、「公共交通」については、用語集にあるように、不特定多数の人が利用できる交通機関で、松阪市内では、鉄道、バス、タクシー、海上アクセスが該当。実施主体が民間であるか、行政であるかは問わないとしております。「地域公共交通」は、イメージとしては、松阪市の公共交通として記載しています。公共交通といえますと、鉄道など色々なところに繋がっていく部分がありますが、地域とつけることで、主に市内で完結する公共交通、乗り継げば津や伊勢にもいけますが、「地域公共交通」というのは、市の中の公共交通という意味で記載しております。

委員

今の説明ですと、広い範囲は公共交通と。

会長

分野は違いますが、経済で公共経済という内容もやりましたが、「公共財」という概念と「地域・地方公共財」という二つの概念があります。「公共財」はネーションで、国全体で貿易なんかを含めて外交、後は、地域の個性に合わせて、みんなが使えるもの。だから、松阪では使えるけど、伊勢ではダメなものなどあると思います。そういうときに地域という言葉をつける。地域公共財という概念が経済学にあります。そういう意味では、場所・空間で違いをつける。公共交通というと日本中の公共交通となりますので、まずいかということで、地域公共交通という言葉がいるのかなということで。

委員

地図が書かれています、9Pや15Pですが、乗継拠点などのポイントに地名などを
入れておくと分かりやすいと思います。

あと、個人的に思ったところですが、金沢に行ったときに子どものアナウンスが流れて
いて、非常にローカルでよかったと思います。ラッピングという項目がありますが、そう
いうのもあれば、地域との関わりでおもしろいかなと思います。

会長

外側だけでなく、内側もということで。そういったところも付け加えてもいいかもしれ
ないですね。

副会長

「地域公共交通」の定義については、教科書などで諸説あるのですが、地域公共交通の
活性化及び再生に関する法律の中には、地域住民の日常生活もしくは社会生活における移
動又は観光旅客その他の当該地域を来訪するものの移動のための交通手段として利用され
る公共交通機関をいうとされています。その法律に基づく協議会です。ただ、一方公共交
通機関は何かというのは、無いわけです。ただ、あえて言えば、公共交通事業者という言
葉はあって、鉄道事業者、軌道経営者、旅客自動車運送事業者、バスターミナル事業を営
むもの、航路事業を営むものなどがありますとされています。松阪は、鉄道、バス、タク
シー、フネとあります。

委員

そういう点で、公共交通の中に鉄道、バス、タクシー、海上アクセスとありますが、海
上アクセスについては、地域公共交通に入らないでよいでしょうか。

事務局

海上アクセスについては、市内の公共交通の現状の部分では、海上アクセスも入って
おります。ただ、海上アクセスを検討していくときに、地域の方の日常生活に関わる部分
が少なくなっており、この協議会の中でも地域の方の通院や買物などのコミュニティ交通
の議論が多いこともあり、海上アクセスについては、政治的な部分が大きいところ
ですので、形成計画の中での取組として、それほど大きく記載していないところです。

会長

フネは難しいところもあると思いますが。地域間ということで地域と地域を結びつける
ことを考えれば、十分に松阪市の公共交通としてよいとは思いますが。

委員

15Pの下の方で、運行サービス水準を見ると、地域間幹線バス、地域内幹線バスについては、毎日運行し、1時間に1本～2本あるので、水準が維持されているとされていますが、最後の市の中心となる松阪駅に行くことができるとなっています。東西については、松阪駅に接続していますが、南北については、特に津三雲線、伊勢松阪線については、鉄道駅への接続は考えられていません。この位置づけはどうなっているのでしょうか。伊勢は早馬瀬まで、津は天白までで切れています。この状況で誰が利用できるのでしょうか。この位置づけについて、どう考えられているのでしょうか。

事務局

津三雲線と松阪伊勢線の話だったかと思います。津三雲線については、津駅から旧三雲町の天白、松阪伊勢線は、伊勢の駅から松阪の早馬瀬までの民間の路線バスとなっています。こちら以前は、それぞれが、松阪駅まで乗り入れていたところです。ただ、津～松阪、伊勢～松阪というのは、近鉄やJRの路線があるところをごさいますて、それぞれの利用がありまして、バスの利用がほとんどない状況をごさいますて、それぞれ民間の経営判断の中で、天白、早馬瀬の停留所までとされたところをごさいます。もし、本当にそういう利用があると分かってきたら、三重交通が繋げなおすという可能性もあるとは思いますが、こういう状況となっています。

委員

津駅から松阪駅、松阪駅から伊勢駅の運行をしておりましたが、乗降の実態がないということで、津三雲線は津管内、松阪伊勢線は伊勢管内の路線として現状の運行となっています。

委員

一度利用したい意向はあるのですが、天白での乗継は不可能かと思います。こちらからの便もあまりありませんので、市内の人がわざわざ三雲の振興局まで行き利用するというケースは、考えられないと思います。天白から津に入るまで、松阪市内の乗降はほとんどないですね。津市内に入ってから、サンバレーを越えてからはかなり利用があるようで、津駅につく頃は満席くらいになっていますが。なら、いっそサンバレーで切っても良いのかなと思います。下手に天白や早馬瀬まで入っているものだから。バスのテレビでも取り上げられましたが、迷いを生じさせているのではと思うものですから。

会長

幹線バスについては、乗客がなければ運行が難しいところがあるのですが、そこをどうするのかというところが、地域公共交通協議会の果たす役割だと思います。他にございますか。

副会長

今のカラクリは簡単で、津市内だけだと国の補助は出ませんが、松阪までくると出ると。単純にそういうことです。なのに、国の補助を貰っておきながら、松阪市の計画に書いてないというのは、何事ですかとなるので書く。必要だから、計画にも書き、補助金も貰う。だったら、もっと利用するようにやりましょうと。振興局に乗り入れすべきだと10年言っておりますが、出来てないと。さっきの宇気郷と同じ状況です。懸案がかなりあるはずですが、この計画に書いてないとできないでしょう。逆にここに書いておけば、できる可能性はあるということだと思います。また、海上アクセスの話も出ましたが、言いかえれば、ここに書いてないということは、市としてはいらないと考えているととられるのじゃないかと思います。いるんだったら、書いておくべきです。それは、鉄道も同じで、冒頭で鉄道や、幹線バス、ベルファームの乗り合いタクシーなどと同様海上アクセスの位置づけもされています。15Pにバス路線の運行維持・充実となっておりますが、地域公共交通網のとした方がよいと思いますが、運行サービス水準には、鉄道やフネがなく、17Pには、鉄道が利用拡大の支援、市民の積極的利用ということで入っています。見る人を見ると、誤解されることになるかと思います。基本的に地域公共交通網形成計画は、市内の地域公共交通は、わけ隔てなく全て扱うものとなっております。もしかしたら、新幹線で通学している人がいたら、将来は地域公共交通としなければいけないです。そういうところは気をつけなければいけないと思います。また、15Pには現在の公共交通網のカタチとなっておりますが、目指すべき公共交通網の全体像じゃないかと思います。運行サービス水準を見ても、幹線が1時間に1便から2便の運行を行っていることを原則としているなどの表現が良いのではと思います。それと、16Pの地域間バス、コミュニティ交通ですが、1台の車両で運行するとなっておりますが、誰が1台と決めたのかという話で、地域間バスやコミュニティ交通については、サービス水準という話の中なので、書くこと自体がおかしいと思いますので、運行便数は、2時間に1本程度などといった内容に変える必要があると思います。コミュニティ交通は、最低限の便数となっておりますが、最低限は何かと。他の地域ですと、すごくもめるところで、朝昼夜2便ずつの1日6便必要で、土日はいらぬなど、詳しく書いています。日常生活に必要な買物、通院などに利用できるとあって、日常生活に必要な買物、通院などに利用できる便数を確保するという書き方にして、目指すべき公共交通のサービス水準としてもいいかと思います。いずれにしても、今までやってきたことを書いていけばよいと思いますので、このあたりは修正していただければ。

会長

基本的には、明記しておかないと、後で困りますので。あれば言ってもらいたいと思います。

副会長

タクシーは書いてないですけど、タクシー協議会は松阪では開催されていないですか。

事務局

行なわれています。

副会長

何も書いてないというのは、まずいと思います。

事務局

委員と相談したのですが、現時点では記載することがないということで、今後検討していきたいと考えています。

副会長

タクシーの利用促進など、当たり障りのないことでも良いので書いておいた方が良いと思います。何も書かないということは、無視ということになりますので。松阪の地域公共交通の中では眼中に無いと宣言するようなものですので、少しでも書いた方が良いと思います。そして、具体的にタクシー協議会で内容が決まれば、変更するということが良いと思います。

会長

海上アクセスやタクシー、全部地域公共交通ですので、きちっと書きましょうと。細かい修正点などがありますが、こちらで整理させていただいて、進めていきたいと思います。そういうことで、会長一任ということで決議させていただきますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

委員

もう一つだけ。タクシーのことで思いついたのですが、宇気郷線、月水金がいつも満員になり、タクシーでの追車になっていると。この辺の改善についても書いてない気がしますが、乗車定員の多いバスに切り替えていただくということも、以前にもお願いしましたが、こういう改善目標を書いてもらえないでしょうか。乗車する人が80歳以上の人がばかりなので、乗り換えすることも危険かと思っております。タクシーに関連したことということで。日曜日の運行を願っている方も多くなっています。当初、観光には使うなということでしたが、今後は考えていきたいので、バスが大きくなれば日曜の観光客も運べると思います。隣の宇気郷にも飯福田という観光資源がありますので、繋がってやっていけばどうかと思っておりますので、よろしくをお願いします。

会長

こういったことが色々ありますが、会長一任ということでよろしいでしょうか。

それでは、二つ目に移ります。コミュニティバスの変更について3件ございます。事務局から説明をお願いします。

事務局（「コミュニティバスの変更について①三雲線の変更について」資料に基づき説明）

会長

この点について、質問ございますか。ご異議ございますか。合意をいただいたとさせていただきます。

続いて、飯高波瀬森たかみについて事務局からお願いします。

事務局（「②飯高波瀬森コミュニティバスたかみの変更について」資料に基づき説明）

会長

同じようにダイヤの変更ですが、何かご質問等ございますか。では、お認めていただいたとさせていただきます。

続いて、事務局から説明をお願いします。

事務局（「③市街地循環線「鈴の音バス」ダイヤ変更について」資料に基づき説明）

会長

鈴の音バスのダイヤ変更についてご質問ございますか。どうしても通勤時間帯の混雑は厳しいものになっていますが、バス優先という了解が得られればとも思いますが、そう上手くはいかないものです。何かご質問ありますか。では、了解を得られたとさせていただきます。

続いて、平成27年度補助分生活交通ネットワーク計画の変更について事務局からお願いします。

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

会長

変更の部分、主として、鈴の音バスについてです。それに合わせての変更です。ご質問等ございますか。このカタチで合意を得たとさせていただきます。

続いて、報告事項ですが、地域間幹線系統についてということで、事務局からお願いします。

事務局（「地域間幹線系統について」資料に基づき説明）

委員代理

今、報告をいただいたとおりですが、網形成計画にも書かれている通り市町にとっても重要な路線だと思います。これまで県と市で共有できなかった部分がありましたので、次回は、路線の現状や課題などへの対策もしていきたいと思いますので、ご協力いただきたいと思います。

会長

ご質問などございますか。

副会長

この資料4を議題にすることは、非常に良いことだと思います。静岡県みたいにここで議論しなければ補助が半額になるなど、もっと厳しいことをやっているところもあります。要するに市町村で議論しないような路線になぜ県が補助しなければならないのか、とまでやっている路線もありますので、それがないだけ良いのかと思います。まあ、やらないといけないです。お願いですが、津三雲線と松阪伊勢線については、市内の乗降客数を出していただきたいと思います。先ほど委員から全然乗ってないという話もありましたが、委員が乗ったときだけの話かもしれません。ということで、そのデータを出していただかないと。ほとんど乗っていないとすると、ここに津三雲線の輸送量が30.0人となっていますが、本当にサンバレーから先しかないのであれば、津駅から天白までの数字をならした数字です。通常は、終点は少なく、真ん中は多い。松阪はこの路線は端っこですので、少ないのは当然ですが、どれくらい少ないかというのをチェックし加味する必要があると思います。あと、飯南波瀬線や大杉線、松阪大石線についても、できる限りそういうデータを出していただいて議論したいです。そうでないと、たかみの話も出ましたが、たかみからどれくらい飯南波瀬線に乗り換えているのかなどのデータも必要だと思います。三重交通さんにも交通政策基本法に情報を沢山出していただいて公共交通の充実を図っていただくと、基本法に交通事業者としての役割も書かれていますので、それにのっとってぜひデータを出していただいて。市として調査する必要があるなら考えていただきたいと思います。県もどういう調査をするか分かりませんが、そういう緻密なことをやっていかないと良くしていけないと思います。

会長

データをきちっとつけるということだと思います。私もバスによく乗りますが、乗っているなと思ったり、私一人だったり差がありますので、平均してみないと分からない部分があります。時間帯など含めてデータを出していただければと思います。

協議事項3件、報告事項1件終わりました。その他について、何かございますか。

中部運輸局（モニタリング結果について、資料に基づき説明）

会長

国の方で嬉野地区と三雲地区の調査結果がありましたが、概要でしたので詳しいことを聞きたいなどあるかもしれません。何かありますか。調査結果は、冊子やインターネットで見ることができますか。

中部運輸局

地域の協議会にはフィードバックさせていただこうと思います。

会長

質問ございますか。よろしいですか。

副会長

せっかく国費でやっていただいたので、少しでも役立てられたらと思います。

委員

海上アクセスの問題はいかがですか。シンポジウムなどにも出させていただいたのですが、平成18年だったと思いますが、どんどん話題が少なくなってきていて、今回もテーマに少し乗っていますが、あまり触れられていないように感じます。市内移動の交通とは少し切り離された感じですが、何かありましたら。

委員

海上アクセスについてのご質問ですが、この3月議会でも質問があり、答弁させていただきました。平成18年12月に航路が新設され三重県から条件として10年間の航路維持がありました。最初に引き受けていただいた会社が撤退され、現在は、津エアポートラインが運航していただいています。便数は1日5便ですべて津を経由あるいは乗り換えしていくものになっています。平成28年12月に10年を迎えます。現在は、津エアポートラインが努力目標の中で運航していただいています。その先については、白紙の状態です。市としては、海上交通も交通インフラという形でとらえています。撤退されると2度とできるものではないということもあり、徐々にでも盛り上げたいと思います。なにせ

便が増えれば利用者も増えるのですが、航路自体は赤字であり、津の航路の黒字でやりくりしていただいている状況です。市として、松阪の展開としては、28年の冬頃から中核工業団地の三菱重工さんでMRJの尾翼及びボーイングの部品の製造が検討されています。工場の増設についても検討されています。この工場が世界に類を見ない航空機の製造をするということで、海外などからも視察が来るのではないかとという声もあります。航空機を作る松阪が、中部国際空港までの航路をなくすということは大きなマイナスと考えております。次年度からインバウンドの担当を置き、海外からの誘客、中国や香港を対象にしています。そういった部分にも有効に考えています。昨年9月にシンポジウムを開催しました。そのときに、市民や利用者の方から声が多かったのが、朝の一番に乗れないから津から乗るのだというのでした。帰りにも午後10時セントレア発の便があり、今は9時しかないということで、なんとかできないかということで、津エアポートラインと協議しております。そういった部分も考えていただき、ダイヤも改正できたらと。なんとか航路を維持するため市も取り組んでおり、市としては維持していきたいと。そのために、市民の方から声をいただき、議会でも議論していきたいと思っております。以上です。

会長

海上アクセスについてでした。これも公共交通の一つとして、手段の一つであるのは間違いありません。

本日は長時間にわたりご協力ありがとうございました。