

平成27年度第4回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成27年12月21日(月) 10:00～

場所 松阪市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、宮村みどり、馬場栄一郎、内田茂雄、内山宜哉、森本臣紀、鳥田茂、西出みはる、松本隆雄、田中和子、岡田るみ子、福井弘、野田敏幸、福田由佳、遠藤美和(代理)、大江浩、廣田昇、長谷川浩司、杉山正樹

【関係者】 三重交通、三交タクシー、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：中田順也 主査：久保忠秀、三田歩

《協議事項》

1. 委嘱状交付
2. 自己紹介
3. 松阪市地域公共交通協議会設置規則・財務規定・事務局規定について
4. 会長・副会長の選任について
5. 会長・副会長挨拶
6. 監査委員の選任について
7. 議 題
 - (1) 松阪市運営コミュニティ交通の変更について
 - ① 機殿朝見コミュニティバス停留所の移動について
 - ② 三雲たけちゃんハートバス停留所の新設について
 - (2) 地域公共交通確保維持改善事業 自己評価について
 - (3) 三重県地域公共交通確保維持改善事業 地域間幹線系統について

《協議内容》

会長

3件議題がありまして、1番目松阪市運営コミュニティ交通の変更について、事務局から説明をお願いします。

事務局（「機殿朝見コミュニティバス停留所の移動について」資料に基づき説明）

会長

現状のルートから30メートルほど移動するということです。何かご質問等ございますか。

委員

停留所の移動ということで、今までの路線と違うところを通られるということで、距離的なものの変更はありますか。また、交通安全上の関係、警察や、道路管理者の確認はいかがでしょうか。

事務局

新しい停留所については、集会所の私有地の中に作るということで、停留所自体問題ないと考えています。道路についてですが、市が管理している県道と市道になっております。こちら道の幅なども十分な幅があります。道の内容については、三交タクシーが申請していく中で確認していきたいと考えています。距離については、ルートは変わるのですが、距離についての変動はほぼないものと考えています。

委員

変更がないということですか。

事務局

停留所の移動になるため、「蓮花寺」と「新開」の停留所間の「川島」という停留所を移動させる内容です。全体的な距離は変わらない見込みですが、停留所間の距離が変更されることとなります。

副会長

道路管理者と警察にもお願いします。

委員

先ほど県道の中に入るといふことはないとのことですが、市が管理している県道というのはどういう意味でしょうか。

事務局

東黒部早馬瀬線ですが、県道ですが道路の管理者としては、市になっております。平成26年度に機殿朝見コミュニティバスの変更を実施したところですが、事業者からの申請の中で道路管理について松阪市となっているところです。

委員

県道は県管理で、出る部分は市道だと思います。

委員代理

申請が来ましたら、現場を確認したいと思います。集会所敷地内ということで、問題な

いとは思いますが、現場を確認したいと思います。

委員

県道部分ですが、市で管理している部分もありますので、確認させていただきます。

副会長

通常は、確認が終わったあとに出していただくものなので、ここでまだ、分からないということは困ります。ここで協議しても、後で認めてもらえないのだったら、この協議は何だったのかということになりますので。

事務局

順番が前後しており申し訳ございません。こちらすぐに確認いたします。

会長

錯綜しました。手順があるので、その順序を踏んでなかったということで、早急に確認し、ここでの協議について次回ということで困りますか。

事務局

ダイヤの変更ということで、地元からはできたら4月頃という話でした。

会長

確認を早急にするということで、その上で改めてお認めいただく、書面などでという方法もあります。会長預かりとさせていただいてよろしいでしょうか。報告いただき手続き上問題なければお認めいただいたとさせていただきます。

続いて二つ目に移っていきます。事務局から説明をお願いします。

事務局（「三雲たけちゃんハートバス停留所の新設について」資料に基づき説明）

会長

先ほどの件と同じように、この後、道路管理者と警察に確認してもらおうということです。こちらは、平成28年4月に停留所を新設ということでございます。こう見ていくと、年明けに会議を開いて適切な手続きを取っていった方がよいと。先ほど、条件付きの方法もということをお申しましたが、確実に内容を見ていきたいと思っております。次回に継続としたいと思っております。よろしいか。

続いて、第2号の議案に行きたいと思っております。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 自己評価について」資料に基づき説明）

会長

何か確認、質問などありましたら、遠慮なくしてください。自己評価というのは大変で、私も書くことがあります。自己評価が厄介なことで、これが次の事業にどう展開していくか、PDCA は大切なことですが、それだけに時間がかかり慎重に扱わなければいけません。

委員

鈴の音バスですが、9月1日から新しい車両に変更されました。乗って驚いたのですが、定員数が減ったのじゃないかと思いました。乗務員の方とも話しましたが、小さくなったんじゃないかなと言ったら、高齢者が多いのでいっぱいになったら立ってもらうことになるのでどうかなと思うとおっしゃっていました。停留所で利用者の話を聞いたら、車いすを入れるのにスペースが広がって良いなという意見もありました。定員数など導入にあたって、どのように検討されたのか教えていただきたいと思います。3月から三重交通でICカードが導入されるとのことで、鈴の音バスにもカードリーダーが設置されていますが、以前、この会議で三重交通のバスカードが鈴の音バスで使えないかという話になったとき、会計上の扱いが難しいという話だったかと思いますが、ICカードの導入で便利になればよいと思います。また、今度のバスで良いと感じたのが、一番後ろの座席ですが、バスの幅いっぱいあるところにひじ掛けがあり、特等席みたいで良いと思いました。もう一点、以前からの議題である明和のシャスコへの乗り入れについては、どうなっているのでしょうか。

事務局

鈴の音バスの新しい車両が10月1日から運行を開始しています。二両の車両があり、両方新しくなっています。以前使っていた車両が、リエッセという車両が、現在はポンチョという車に変わっており、乗車定員自体は増えています。ただ、委員がおっしゃったように確かに座席数としては、二つほど減っている状況です。車両については、なかなか選択できるところが少ない部分があり、導入したものは、前と後の両方が開くものになっています。車両導入の時期に三重交通と検討し、この車両を導入しています。鈴の音バスは、1便当たり、多いときですと、30人程度乗られることがあります。ただ、この鈴の音バスについては、30人がまとめて乗る路線ではないということがあります。循環している路線ということで、まず駅で乗った人が各目的地に向かわれて、その目的地で人が降りて、またそこで人が乗って、駅まで行くという使われ方をしております。30人が一斉に乗るということは少ないということで、座席数は以前のもの比べると、減っておりますが、新しい車両になったときには、以前は横向きに乗る場合もありましたが、全席前を向くことになりましたので、特に高齢者の方は踏ん張りやすい形状となったのではないかと考えております。バスについては、高齢者以外にも若い人も乗っていただいているということで、

席については、乗車のマナー、できるだけ若い人は高齢者に席を譲っていただくなど、マナーの向上で対応していきたいと考えています。席数については以上でございます。

IC カードについてですが、今、まだ使えませんが、機械は乗っていますが、鈴の音バスについても三重交通の路線バスに合わせ、同時期での導入を考えています。バスカードについては、鈴の音バスも検討したのですが、IC カードシステムの導入に合わせ、まだしばらく使用はできるのですが、販売は停止するというのを聞いております。バスカードは、これからなくなっていくということで、鈴の音バスについては、バスカードは対応しないとしております。

明和のイオンについてですが、この鈴の音バスを明和のイオンへという話ではございませんが、地域のコミュニティバスの黒部東や機殿朝見で以前議論された経過がございます。こちらについては、各地域の運行協議会で議論しておりまして、行きたいことは行きたいということですので、今後も地域で議論していきたいと思っております。

会長

三点、鈴の音バスの乗車定員について、IC カード化、明和のイオンの話でした。それに関連してご発言ありますか。目的の間で乗り降りするようなそういう使われ方はあまりないのかなと。例えば松阪駅で乗って、宝塚古墳公園前で降り、そう乗って、帰りに使うと。個人的にもバスを乗る機会が増えておりまして、茨木に住んでいますが、茨木もバス中心のところですよ。人口 30 万人で、松阪市の倍ありますが。IC カードもあります。いろいろなバスの利用の仕方があると思っております。

今日、新しい委員の方もみえますが、難しいことではなく、感じたことをご発言いただきたいと思っております。

委員

嬉野コミュニティのことですが、中川駅にジャンボタクシーが止まっており、かなり追車のタクシーを出しています。この費用については、いかがなものかと思っております。三重交通経由で支払いしているということですが。乗っていないのに出しているということはないでしょうか。嬉野コミュニティについては、9 人乗りの車を 13 人乗りにすれば解決するだろうし、追加の経費や地域の負担も軽減されると思っております。すぐというわけにはいかないと思いますが、追車のタクシーは 4 人しか乗れません。13 人乗りを検討すれば、お互いに経費節減できますので、検討してください。

会長

確かに利用者のニーズに対応し、柔軟に対応できれば選択肢も広がってよいのですが。最適な組み合わせをどう考えるか、実験して試行してみないとわからないものですが、経験の中で委員から。タクシーとバスと重要な足になるということでした。

委員

嬉野へ配慮いただきありがとうございます。苦情ばかり申してますが、住民の方も人が集まるとバスがあることだけでもありがたいことだと言いながら、色々な意見が出ています。車いすが乗るために 8 人しか乗車できないバスや、このバスも横座りになっておりまして、嬉野の宇気郷というところなんです。宇気郷から 1 時間も横に座りながらだと、気分が悪くなったりして、途中で降りるようなこともあるようです。バスの交換をお願いしたいと申しておりますが、早くても来年の 9 月以降だということです。そのときは、13 人乗りにしても前向きに座れるバスにさせていただきたいと思います。利用しているのが 80 歳を越えた人ばかりで、1 時間横向きに座っていると大変疲れると。帰りはタクシーで帰ってくるといったことも聞いたこともあります。考えていただきたいと思います。

それと、追車が出た場合ですが、1 時間横向きに座っていた方をそこから短いルートで行くことができないものかという意見も出ています。そういうことで、利用者も多いですが、今年残念ながら 10 名の利用者が減っています。亡くなったかたが 4 人、施設に入られたかたが 6 人。そういう事情が今後もめまぐるしく変わってくると思います。人口も 134 人だったものが、123 人になってしまいました。そんなことで、来年に新車が来て、利用者が多くなるかも分かりませんが、安全を考えて横向き乗車は危ないと考えています。よろしくお願いします。

会長

それぞれのところで何かございますか。

委員

鈴の音バスも乗ったことありませんし、自分で移動することが多いですが、バスを使うのは、高校生と高齢者だと思います。そういう方が、自分で行って、買い物ができるということは、すごく良いことだと思います。ぜひ、鈴の音バスなど皆さんが利用して、続けていけたらよいと思います。飯南、飯高地域もバスを頼りにしている高齢者の方がたくさんいますので、このバスを続けていくためにどういうことをしていけばよいのか、私ができること、ここで学んだことを飯南の会議で出していけたら良いと思うので、みなさんと一緒に勉強していきたいと思います。

委員

飯高です。コミュニティバスを運行していただいておりますが、波瀬の方では、三重交通が来ていただけないので、三重交通のバスを忘れてしまった高齢者もいます。ということは、波瀬で体験学習を夏休みにやっていますが、市内の小学生が 1000 人キャンプに来てくれました。観光バスを利用していますが、そのバスも名鉄や阪神など三重交通以外のバ

スできます。したがって、波瀬では三重交通がなくなってしまったのかという感じですが、コミュニティバスと三重交通を乗り継いで松阪まで来ますが、その往復のコミュニティバスが、3回しかなく出てこれないです。それもバスの時間帯が、高校生の通学に合わせていて、始発が6時台で、帰りも18時頃という時間帯ですので、高齢者が動く時間帯と少しずれています。なので、松阪に出かけようかなという高齢者が、活動しようとする10時頃にはバスがないため、朝早く行かなければいけないという不便さがあります。今、たかみの運行について、検討していますが、やはり毎日乗る学生のことを思うと、その時間帯においておかなければいけないと。昼間に1便ありますが、それで出て行っても帰りがなんともならないという状況があります。これも高齢者が増えていきますので、検討していきたいと思いますが、三重交通が1本くらい波瀬の土地まで上がってきていただけると非常に地域住民としてはうれしいなという希望ですが、よろしくお願いします。

会長

松阪市は地域が広いので、それぞれ考えがいろいろあると思います。私も千葉に住んでいた時に、千葉の奥座敷といえる地域に行きましたが、松阪の奥座敷がいろいろなイベントをするときに、その日常性と非日常性をうまく組み合わせるような利用の仕方を組み込んでいくことも。一方では、観光でみえる方が来年増えるでしょうが、合わせて考えていくと、一時的なことかもしれませんが、一つのきっかけにすることもできると思います。

委員

ICの話が出ましたので、私も県外にコミュニティバスの話などで出かけることがありますが、IC化に鈴の音バスも合わせて、路線バスの料金に合わせてコミュニティバスもどうかという話も出てましたので、県外で話も合ったのですが。よそは、コミュニティバスに合わせて路線バスを変えるという方が多いとのことで、今は、路線バスは180円から、コミュニティバスは100円で、その重複しているところは、路線バスも100円に合わせているところが多いということで、やるのならその方がよいのではという話でした。その報告です。

委員

商店街で、子育てママや高齢者のイベントなどをしていますので、そういう時にみなさんに幅広く宣伝して、鈴の音バスを利用して高齢者が来ていただけるようにしていきたいです。

副会長

確認したいのですが、資料3-1から資料3-6までありますが、順番に意味はありま

すか。

事務局

資料の順番については、国に提出するのに必要なものを順番にしております。

副会長

並べ直してほしいのですが、3-3、3-2、3-6、3-4、3-1、3-5がわかりやすいと思います。3-3は、松阪市地域公共交通網形成計画という松阪市の公共交通の憲法ともいえるものであって、この会議で決めて、この会議で実施するものです。法律に基づいた計画で、平成27年4月に策定していますが、その前から連携計画というものがありません。資料3-3の真ん中あたりに計画の目標として、松阪市の公共交通の基本方針の認知度の向上というものがありませんが、これは何かというと、この網形成計画の概要そのものと考えていただいてもいいもので、この表と裏について、松阪市の市民の皆さんが、分かっていたらいいというのが、一つの目標です。ということは、この委員の皆さんは、これを作って、実施するという幹部のような立場ですが、まだご存じない方もみえるわけで、それが市民の話になると、推して知るべしとなるわけです。資料3-3は、初めて見た方もわかるようにしてほしいと。紙で配っても、パネルにして市役所に置いておくなどしてもよいかもかもしれません。先日、恵那でシンポジウムがありましたが、恵那の場合は、市の行事があるところでは、いたるところに持って行って、目立つところに置くと、徹底してやっています。行事ごとにパネルだけ置くなどやる。そのためには、分かりやすいものでなくてはなりません。なので、みなさんをお願いしたいのが、この3-3をよく読んでいただきたいです。次が3-2で、そういう計画を作ると国がお金を出してくれます。この計画を実施するために、みなさんへのPRや、バスに乗りたくなるようさせるような利用促進の取組に国がお金を出してくれます。その今年度やったことのまとめが3-2です。パワーポイントの資料は、中部運輸局が求めている資料で、3-6は国が求めている様式です。国が求めている3-6では、意味が分かりにくいので、中部では、独自のパワーポイントの資料を出すように言っています。中部以外の地方は、3-6と3-5しかない中でやっているみたいです。3-2の内容を見ると、こんなことをやっていて、そこそこできていると書いてあります。2年ありますので、来年もやりたいことを言ってみたらよいと思います。みなさんこの会議の委員なので、この計画を広めていくために何をやるかという責任をもっていますので、ぜひ提案していただきたいと思います。その関連で、ICの話がありました。先日、八代市に行きましたが、鈴の音バスみたいなバスが3路線あります。その中の「まちバス」「ゆめバス」「みなバス」の三つあり、運賃が100円です。このバスが走っている中は、路線バスも100円。熊本なのでくまもんが入ったICカードを使っていますが、全部つかえます。路線バスもコミュニティバスも関係なく使えています。それが松阪も理想に近いと思います。運賃100円にすると、コミュニティだけでなく路線

バスにも補助を出す必要があり、お金が結構かかります。だから、今の100円でいいのか、コミュニティがあまりにも安いということであれば、上げていくことも考えないといけな
いかもかもしれません。最近、コミュニティバスの運賃を上げることが結構行われています。
このあたりは、今後検討ということで、この会議で詰めていく必要があります。3-6は、
3-2を国の様式に合わせて、難しく書いたものなのでよいですが、評価はA、Aとそこ
そこできている者でした。そして、3-4。確認ですが、3-4と3-1の関係は何です
か。

事務局

3-4と3-1は、同じフィーダーですが、年度が違うということです。昨年度は、国
の第三者評価委員会の対象に26年度の部分はなっていませんでしたが、今回、27年度を
国に出すのに併せて26年度も出すとなったものです。

副会長

慣れていない方への情報ですが、通常26年度というと、26年4月から27年3月と
なるものですが、ところが違って、10月から9月となっています。例えば、27年度
ですと、26年の10月から27年の9月になっています。この地域公共交通確保維持に関
する～というのは、松阪の場合は、網形成計画ですべての路線が計画に入っていますが、
その中で国がお金を出して、赤字を補てんしてくれるのは、この3路線しかない。26年
は嬉野と三雲だけでしたが、27年から鈴の音バスも入って3路線になったということです。
ということで、黒部東や機殿朝見はありましたが、残念ながら国から補助がもらえない路
線になっています。ということで、国から補助をいただいている路線は、特に国に対して
「頑張ったよ」とか、「いまいちだったよ」という報告をしなければいけないのが3-4、
3-1、3-5です。自己評価ですので、自分たちでこの路線をやって良かった、悪かっ
たとするのが、この自己評価。そして、これを出すと2月に第三者評価委員会という国の
委員会で、これを見て、「もっとこうしたらどう」とか「がんばってる」などをいう会議が
あります。私も委員ですが、そこで色々見られて言ってもらいます。それを踏まえて、来
年度のはじめくらいに、その結果を出し、国や委員に言われたので、市としてはこうやっ
てやっていきますとするものです。ということなので、ここについては、きちんとやれて
いないのにやったように書くと突っ込まれますし、逆に頑張っているのにきちんと自分で
頑張っていると評価していないと、ちゃんと頑張っていることを書きなよと言われるとい
うものなので、本当にちゃんと書いているか書いていないかを確認してほしいと思います。
自分が気づいた点は、資料3-1で総合計画と都市マスタープランが書いてありますが、
むしろ網計画の概要を書いて、補助3路線についての考えを書いたらどうかと思いました。
あと、3ページ目の目標と達成状況について、分かりにくいので見直してほしいと思います。
それと、話で、嬉野について、車両が小さいという、鈴の音も出ましたが。鈴の音は、以

前はリエッセという車で、今はポンチョという車です。今からリエッセに戻せるかということ、その車はもうないです。一方、嬉野の方も、13人乗りという車は普通売っていない車です。路線バス用には。ということで、今、10人から30人乗りくらいのバスの車両は、メーカーがほとんど出していないです。出そうとすると、特注になってものすごく高くなったり、納期が遅くなったりします。なので、正直、シートタイプくらいしか選べないのが現実です。これは、私もバスメーカーに仕事で会うこともあり、なんとかしてほしいという、注文を100台取ってきてくれたら考なくもないと言われる。そうでないと、メーカーとしてもそのためにラインを作ることができないということにして、考えないといけないところですが。その中で、やむを得ず格好の悪い車になっているということです。ただ、嬉野は私の友人が先日乗ろうとして、満車で乗れなかったことがあったとのことで、常態化しているということで、大きい車を入れざるを得ないですが、狭い道路が多いので注意が必要ですが、最優先の課題かと思えます。鈴の音バスの新車は、国から補助はもらっていないですね。嬉野は、減価償却費補助も考えてみたらと思えます。あと、細かい修正は後で渡しますが、この会は、メンバーが責任をもって提案し、実際に事業を行うことを手助けし、さらにおかしいところがあったら、自分たちでおかしいと考えて、次の計画を見直すという、PDCAをサイクルさせ、毎年どんどん良くしていくということをやらなければいけないので、この資料3には、時間を割いてやっています。今、私が申したことを見直していただいて、来年もっとこうした方がよいのじゃないかということは、早く言っていただくと来年の計画に反映するとしていただきたいと思います。もちろん今気づいたことがあれば、言ってもらいたいと思えます。

会長

丁寧な解説でしたが、自己点検評価というのは、手続きがあって、それに沿っていくと、踏み外すことはないと思えます。ただ、国向けと運輸局向けで違うというのはありますが、手順を踏まえていきたいと思えます。ここでの評価というのは、次のAにつながっていく。大変な委員になってしまったなと思われるかもしれませんが、そこはやっていただくということになります。これが今日のメインでしたが、よろしくお願ひします。

次の議題の3番目意見交換ということですが、地域間幹線系統について、ご意見いただきたいと思えます。事務局から説明お願ひします。

事務局・三重県交通政策課（「三重県地域公共交通確保維持改善事業 地域間幹線系統について」資料に基づき説明）

会長

幹線の現状という形で、県の協議会があり、各市町の意見というところが設けられており、県でまとめると思えますが、限られた時間ですが、何かございますか。今までやって

きた経験はなかったかと思いますが。

委員

42の南紀特急ですが、利用が減っているようですが。松阪の旧市内に入ってから、小さな停留所も止まって、松阪の市内線を補完する役割を果たしていると思います。ところが、実際に見てみると、特急という表現で、特別な料金が必要なのではないかとということで、敬遠される傾向があります。こういう点を三重交通も、「特急だけど普通に乗れますよ」というようにアピールしてもらえるとありがたいと思いますが、どうでしょうか。

委員

確かにバスの外見を見ますと、特急バスになっていますので、委員のおっしゃる部分もあるのかと思います。ただ、今すぐにボディの塗装を変えるということもありますが、お客様に対してどのように周知するかということに関して、松阪市内の市内線を補完することもありますので、検討したいと思います。

会長

確かに、特急とありますと、この地域では特急料金を払うということになりますか。阪急電鉄などでは特急料金は必要ありませんので、そういうところもありますので。イメージも大切なのかと思います。

委員

新しい鈴の音バスが運行しているということで、地元のコミュニティバスは意識的に乗車することもあります。昨年、鈴の音バスに委員で試乗しまして、色々感じたことがありました。また、新しい車両でもこういったことを体験をしておりますので、一度機会を設けていただいて、その場で感じたことを意見交換することも、改善していく一つの目安になると思います。要望ですが、お願いします。

副会長

資料3は、短い路線のことで、三重交通がやっているような路線は、合併する前の市町村を二つ以上通っているもの、ある基準を満たしているものに関しては、国と県の補助がいただける。こういったものも同じように補助をもらっているので、さっきと同じで自己評価を出して、第三者評価委員会をするということになります。ポイントは、A3を見ると、輸送量がありますが、15を下回ると国の補助が出ません。なので、15は死守しなければいけない。と考えると、大杉Aの17や大杉B16という数字は、恐ろしい数字であるということが、分かっていたかと思う。それから、経常損失額がありますが、路線ごとの赤字の額ということで、8桁のものは1千万円台です。これだけ赤字がでている

ということで、その右側に県が負担するところ、国が負担するところ、事業者が負担するところ、その他というのは、市町となります。気を付けてほしいのは、国や県からの補助が出て、三重交通の赤字の負担はまだあるということです。三重交通は、業績が良いのか、太っ腹でやってもらっていますが、少し悪くなると、恐ろしいことになります。奈良県が現実にならなくなってきており、数年前にこれが払えないということで、50路線くらい一気にやめると言い出して、大変な騒ぎになったということがあります。なので、この額も見ていただいて、少しでも国や県からの補助、三重交通の負担を少しでも減るように頑張らないと、いきなりやめると言われても文句を言えないという。なので、ここで、この路線についてこうした方が良いとか、ここが問題じゃないかなどと言いつつのは、非常に有効で、ぜひ言っていたきたい。今日が無理でも、みなさんの沿線のところで、細かいことでもよいので、この停留所はもっとこうした方が良いんじゃないかとか、このダイヤは使えないのもっとこうした方が良いのじゃないかなどという意見を出してもらえばと思います。その中で、どのくらい反映できるかはわかりませんが、そうやって地域で考えることが大事です。この国の補助制度は、昭和の時代からありますが、まったくと言っていいほど、地域の皆さんでこうやって路線を見直す機会ということがなかったので、三重県が第三者評価委員会をまともに聞いていただいて、こういう仕組みでやっていただいた。同じように岐阜県、愛知県に言ってもやってくれないので、三重県は大変素晴らしいとほめたいと思います。ということで、そういう機会がありますので、これを利用して、よくそれぞれ関係のあるところを見てください。だいじな路線です。

私が気づいたところを言っておきますと、津三雲は、ずっと言っていますが、天白の停留所の位置が振興局にならないのかとずっと言っています。あと、サンバレーが閉店しますが、これが痛手になることは考えられないかと気を付けていただきたいです。ですから、サンバレーにこれでどれだけ行っているかということを確認していただいて。これを見ると、通勤通学の乗車が多いということですが、逆に言うと、昼間にどうやって乗ってもらうかということを考えないといけないと思います。多紀方面の大杉 AB は、多気町などときちんとやらないといけないと思うので、次の多気町の協議会で話題になると思います。実は、この路線と南紀特急が重複しているということで、委員から出てハッとしましたが、特急だから特別料金じゃないのかと。わたしは、名鉄の方が多く使うので、特急料金はありませんので。確かに三重県だと特急料金と発想するのだと思います。これは難しいことでなく、普通の料金で乗れますということを車両に貼っておくなど、そういうPRでいいのじゃないかと思います。ただ、通過する停留所があるんですね。中心市街地のパンフレットだと南紀特急がどこにとまるかを分かりやすくした方が良く思います。あと、気を付けなければいけないのが、南紀特急が増えても、大杉線が減ってしまったりなど、市内線もありますので、全部合わせて増えていくようにすることが必要だと思います。27年度の実績輸送量が16.5くらいで、いよいよ大ピンチという状況で、松阪市だけではできないことで、沿線市町と一緒に取り組んでいかないといけないです。それから、飯南波瀬

のABの関係市町の意見が逆になっていると思うので、確認してください。二つ合わせて、70人弱の輸送量ですが、だんだん減ってきているということで、高齢化や高校生の減少などいろいろあるでしょうが、その数少ない高齢者や高校生がどうやって乗ってもらえるかということ、飯南飯高では徹底してやっていくしかない。それをやって、路線の維持ができれば、高校生も住めると。これが減便になると、住めなくなると。ここは注意していかなければいけないところです。あと、松阪大石の利用がなぜ減ったかということ、教えていただきたいと思います。あと、松阪伊勢(A)ですが、早馬瀬口だけということで、松阪に対してはほとんど意味のない路線ということで、議論しようもないですが、この早馬瀬くらいの方たちが、どれくらい乗って、どれくらい大事なのかということ、教えていただければと思います。

会長

少し、範囲が広がりましたが、幹線の実情、現状です。これの意見の集約はどうしますか。

事務局

本日、お出しして、県に伝える必要がありますが、県の協議会がいつでしょうか。

委員

県の協議会は、1月13日ですが、市町の意見は12月以内にお願ひできたらと考えています。

事務局

年内までに県へということで、みなさん、持って帰っていただいて、ご意見などありましたら、松阪市までご連絡いただければ、対応していきたいと思います。

副会長

繰り返しになりますが、三重交通ができなくなったら、その時点では、何もできません。今は、事業者から申し出があれば、半年でやめられますので。半年では、まったく時間もなくて何もできません。今こうやって、データを見れば、状況が分かれば、何ができるかということ、継続的に考えていただきたいと思います。

会長

ご協力お願いします。
これで第4回の会議を終了したいと思います。