

平成29年度第2回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成29年9月28日（木）10:00～

場所 松阪市役所第2分館2F 教育委員会室

【出席委員】加藤博和、山本勝之、塚本麻衣、田中正明、内山宜哉、森本臣紀、鳥田茂、西出みはる、中村五男、田中和子、大塚吉明、小出和仁、羽田勇人（代理）、片岡靖、東幸伸、廣田昇、長谷川浩司、村林篤

【関係者】三重交通株式会社、嬉野地域振興局、飯南地域振興局

【事務局】商工政策課 課長：川村 浩稔 主幹：久保 忠秀 係：山中 省真

《協議事項》

議 題

- (1) 松阪市地域公共交通網形成計画の進捗状況と中間評価について
- (2) 市民意識調査（3000人アンケート）の中間結果について
- (3) 地域交通作業部会の協議内容について
 - ①大口線、三雲松阪線のダイヤ及びルート変更について
 - ②鈴の音バスの運行経路について
 - ③運賃の見直しについて

《協議内容》

会長

それでは、議題を進めていきます。議題は（1）、（2）が報告となっており、（3）は①、②、③がありまして意見交換となっています。（3）については将来的には協議事項となりますが、今日は協議して決めていくところまでいかに、出てきた案についていろいろな意見を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（「松阪市地域公共交通網形成計画の進捗状況と中間評価について」資料に基づき説明）

会長

若干補足します。今の議題は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会としてのものです。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律には何が書いてあるかということ、まあいろいろとあるのですが、自治体が協議会を作り、関係する方々を集め、そこでどうやって地域公共交通を良くしていくかについて計画を作る。それが、地域公共交通網形成計画です。今、全国では300ぐらいが策定されています。その計画を作り、実施していくというのがこの協議会の役割です。実際にやっていくにあたって、計画が4年ですので、ちょっと長いですから、途中で一度全体的にきちんと見直そうということで、平成28年度までのところの状況を見直して、そして、2年後の新しい計画をどうし

ていくかについて、考えていこうというのが今日の議題になっています。もう一点、自家用有償運送という言葉が出ましたが、これはこの協議会のもう一つの機能である道路運送法という法律の協議会であるというもので、何をやるものかという、バスについてなのですが、例えば三重交通さんがここにバスを走らせたいとなると、運輸局に書類をたくさんつけて申請しなければならない。ところが、この会議のなかで提案して、ぜひやってくださいとなると、運輸局のいろいろな手続きが簡略化されたり、通常、バス会社さんが出されると、これはできないよと言われるようなことができたりという特典があります。なので、ここでみなさんにきちんと議論していただくようお願いします。国としてもこのことを進めています。特典の一つとして、通常、バスやタクシーはナンバーが緑色ですよ、お金を取ってお客さんを運ぶのはナンバーが緑色でないといけない。ところが、例外的に白ナンバーでもできる方法があって、この協議会はそれをできるようにする権限があります。何でもできるわけではないのですが、ある一定の決まりに沿ってできます。それによって、松阪では白ナンバーのいわゆる自家用有償でも運賃をとってお客さんを運ぶことができるようにして、実際に走っています。このような権限もこの協議会は持っています。何かご質問ご意見等はございませんか。

委員

少し教えてほしいのですが、バスの運行の経費は運賃収入と協賛金収入と補助金収入でまかなっていると思うのですが、数字が合わないところがあるので、その点について教えていただきたいです。

事務局

まず補助金収入についてですが、補助金収入のないところにつきましては、現在、国の方から補助金をいただいております。これが、平成26年度から始まりまして、現在の松阪市の路線の中で補助金の対象になっているのは、鈴の音バス、三雲たけちゃんハートバス、嬉野おおきんバスの3路線になっております。平成25年度までは三重県からいただいていたのですが、それが切り替わって現在は国からの補助金のみとなっています。数字が合わないというのはどの部分でしょうか。

委員

運賃収入と協賛金収入と補助金収入を足しても、運行経費の数字には足りないのですが、足りない部分は市が負担しているということによろしいのですか。

事務局

はい、足りない部分については市で負担しています。

会長

他に何かございませんでしょうか。

委員

定量的評価判定基準の上から2つ目に「60歳人口100人当り1日利用者数」というのがありますが、地域によって人口構成、比率等状況がいろいろ違う。地域の平等性ということを考えて、60歳ではなく65歳や70歳としていくことも考えていただけたらなあと思います。

事務局

ご指摘ありがとうございます。その点につきましては、以前に協議会でもご指摘いただいております。60歳であっても、現在は自動車を運転される方がたくさんいらっしゃるということで、年齢については検討する必要があるのではないかと意見をいただいております。我々が検討を進めることができない状況であったことは大変申し訳なく思っております。今後、新しい網形成計画を作っていく際には、その点を十分考慮して新しい基準等を考えていきたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

会長

人口100人当りとしているのは人口減少の影響を排除しているからということですよ。人口が減ったら利用者が減るのは当然なので、人口数で割ればその影響が出てくる。対象の年齢を60歳とするか70歳とするか80歳とするかによって、どの年齢の人に乘ってもらいたいかという話にも関係してくるので、とても大事なことです。ちなみに私見を言うと、僕の中では60歳ぐらいからたまにでもいいので乘ってもらわないと、80歳になって車に乗るのをやめてもほとんどの人はバスに乗れない、そこまで体が弱っていることが多い。だから早いうちに練習しておいていただきたい。全国的にそういう状況です。年齢が上がれば上がるほど、体力的にあるいはいろんな感覚が衰えているのだけれども、車に乗っている。いよいよどうしようもない時はもうほとんど外に出られないとか、そういうことになってしまっている。車に乗れないイコール、もう寝たきりだとか外出不能ということになってしまう。そうならないように体も動かして頂いて、公共交通に乗る練習も早めにしていただかないと、後になってもなんともならないというのが現実なので、早いうちに呼びかける必要があると思います。

あと、地域でこのデータを見てほしいです。先ほど地域によって事情が違うというお話が出て、もちろんその通りで、基準は1個にしてあるのでここが全部丸でここが全部バツってというのは、条件によってそうになってしまうというのがあります。やはり去年に比べて今年、今年に比べて来年、良くなったのか悪くなったのかは比較できると思います。これを地域で見えていただいて、なんでそうなったんだろうか、どうしたら数字を上げられるかを考えていただいて、それを「事業実施及び改善状況」のところに書く、そして、書くだけではなくて実際やってほしい、地域だけでできないことはこの協議会に持ってきていただいて、市全体でやりませんかということが大事だと思います。その仕組みがまだ十分ではないですね。各地域の皆さんどうですか、ここの委員のみなさんも自分の地域の分は早

めに見ていただいて、これはうちの地域はいけないな、頑張らなければいけないなと考えていただきたいと思います。

委員

私の住んでいる地域はこれに該当しない地域なんです。路線バスもコミュニティバスも走っておりません。しかし、走らせてほしいと思う方がひとりでもいれば走らせるべきだという地域のトップ方の言葉をいただきましたので、そのことを最初に申し上げておきます。

会長

ここの協議会の委員であるので、より広く見ていただきたい。ご自分のお住まいの地域がそのような状況ではお力が入らないかもしれませんが、松阪のいろいろな地区のことはどうなのかっていうところも、委員の権限をつかって見てもらえればいいかなと思います。

委員

難しいので、もっとよく考えさせていただいてからでお願いします。

会長

わかりました。では、他に何かございませんか。

委員

1点だけ教えていただければと思いますのが、たけちゃんハートバスの利用者なのですが、平成26年度から平成27年度は減少しているが、平成27年度から平成28年度は増加している。これはバス停の新設ということが大きな要因なのかと思いますし、また自家用車を利用する層も多いという事なんですけども、ここの増加した要因としてはバス停の新設ということ进行分析されているのか、利用者数の増ということに関して他の地域に何か展開できるものはないのかなと思いますので、このあたりの分析の状況について教えていただけますか。

委員

今年度の方で9月分はまだ集計できていませんが、8月分までは利用者数は増となっている。たけちゃんハートバスは平成24年10月に運行開始したのですが、運行開始にあたって利用者が1便3人というのにこだわってずっとやってきました。ですが、今までの実績で1便3人というのをクリアしたことはございません。現状で利用者が増えたと言っても1便2、4人ぐらいです。一番悪いときは1便1、8人ぐらいでした。バスの本数は1日5往復つまり、10便あるということなので一番悪いときは1日の利用者は18人で

あったということになります。目標としているのは利用者が1日に30人です。現状としては1日の利用者はだいぶ増えましたが24人ぐらいということになります。バス停を新設するとそこで利用者があるので多少影響があるとは思いますが、特に直接的には関係ないと思います。そういう形で、30人を目標に毎年毎年、地域の運行協議会で議論をしてまいりました。今、改善をしていこうと思うのは土曜日の運行と、もう一つはかなり内輪の話になりますが3便と4便の間が午前10時から午後3時まで空白の5時間があります。買物にしろ、医者通いにしろ、一番行きたい時間帯が空白なんです。とにかく運行をするという形で始めたものですから、平成24年からずっと目標の30人をクリアすることができていないので、そのような改善をはかっていこうという状況であります。

副会長

始めてでよくわかっていないのですが、飯南のコミュニティバスなどの地域のバスはその地域を回っているという事ですか。例えば松阪駅前に行きたい場合はどこかの地点で降りて別のバスに乗れば行けるのでしょうか。それとも地域のバスは地域を回っているのみで、松阪中心街との連結はないのでしょうか。

事務局

大口線・三雲松阪線と廃止代替の宇気郷線と阿坂小野線は地域間を結ぶ路線という位置付けで、飯南、飯高、機殿・朝見、黒部・東は地域内を走っています。特に飯南、飯高については地域内での移動のための路線ということで、松阪駅の方に出て行ってもらうためには、地域間を結ぶ三重交通の路線の接続したかたちでご利用いただく、路線によって役割を持たせて走らせているということになっています。

会長

網形成計画の16ページを見ていただくと、路線が載っています。この中で上の方に書いてある地域間幹線バスと地域内幹線バスは三重交通さんのバスで、その下に鈴の音バスや地域間バスが載っています。このあたりは直接松阪駅に行けるバスです。その中で、津三雲線に関しては津に行くバスになります。コミュニティ交通の中で機殿・朝見とか黒部・東は松阪駅へ行ける。そして、嬉野と三雲は伊勢中川駅へ行けるので伊勢中川駅で近鉄に乗れば松阪駅へ行ける。飯南、宇気郷、飯高に関しては、路線バスと乗り継いで松阪駅へ行けます。路線バスは今回の評価には入っていないですが、国や県から補助をいただいで残している路線がほとんどで、ある基準を下回るとその補助が打ち切りになる。打ち切りになると、ほとんど市の予算ではできないほど額が大きいのでそこで終わってしまいます。なので、あまりそれに重なって走らすことはよくない。むしろ、その路線があるならそこまでコミュニティバスで行って、つないでいくのがいい。松阪はそれでも穴があるので、例えば三雲松阪線のように市がコミュニティバスを走らせて全体を埋めている。ただ当然、乗り継ぐということはダイヤやどこで乗り継ぐかがわからないといけません。乗り継ぎをさせるのであればわかりやすくしていかなければならない。それはこの協議会で

考えていくことだと思しますので、よろしくお願いします。

他に何かございますか。今日思いついていないにしても、この網形成計画がこの会議で何をやっていくかということが書いてあるものなので、先ほどの60歳以上の話のようにここを変えた方がいいのではないかといいところがあれば、次回の計画で変えるのか、今回の計画で改訂するということもありえる。気づいたことがあればどんどん言ってもらいたいと思います。あと、話には出ませんでした。全体の達成状況についてですが、いずれも減少傾向にあります。公共交通に対する基本方針の認知度が低い、本来8割ぐらいの人に知ってもらいたいのに、実際は2割ぐらいの人しか知らないということで、つまり、松阪市の公共交通はこういう考え方ですよと、まあ難しいことはいいいとして、例えば、三雲松阪線のことであるとか、主なところは三重交通バスやJRや近鉄があって、それを補完する形で地域のバスがあるということなどがあまり知られていない。これは、委員のみなさんにも広めていただきたい。みなさんとは一心同体で、この計画を実行する団体であるので、みなさんのお近くで広めていただきたい。また市としてもどのように広めていくか考えていかなければならない。他に何かよろしいでしょうか。よければ議題(1)に関しては以上にさせていただきます。続きまして議題(2)について、事務局から説明をお願いします。

事務局(「市民意識調査(3000人アンケート)の中間結果について」資料に基づき説明)

会長

これは、市のいろいろなことを聞く調査の中で、公共交通やコミュニティ交通についても調べていただいて、その結果をお見せいただいたものになります。何かご質問、ご感想をお願いします。私なりにちょっと解説していくと、1枚目は非常に衝撃的と考えてもらえればいいのかと思います。家族の中で、バスに乗っている人がどれだけいるのか、いるとしたらどれぐらい乗っているのか、10代を除くと9割ぐらいのところ家族でいない。家族の中でバスに乗っている人がいる家庭は1割から2割にいていない。全然期待されていないということが言えると思います。利用されない理由はよく出てくるものですが、運賃が高いというのは100円で高いという人はあまりいないと思うので、要は不便だという事が大きいのでしょうか。そして、3枚目、現在あるいは近い将来バスが必要ですかという質問について、必要であるという人は31.7パーセントですけどこれはうそですね。必要なら使っているはずなので、使っていないということはあまり必要でないか、あるいは、必要だけど今のレベルでは使う気にならない。だからとてもギャップがある、もうちょっとよくなったら使いたいのにという人もいると思う。ここは、うそをついているのですが使ってもらえる見込みがある人ですね。近い将来必要となる人というのは一番のうそで、さっきも言ったように、車などに乗っている人はほぼ絶対に変わりません。今、学会とかでもいろいろな所が検討されていますけど、かなり考え抜いた方法でないとは変わらないです。協賛金の件ですが、協賛金は本当にたくさんの企業さんからいただいているのに、知らない人が年齢によって

は7割で、知っている人が2割しかいない。これは情けないことで、これを、協賛金を払っている方に見られたら払ってもらえなくなっちゃうんで、隠して頂きたいぐらいのもです。これを100パーセントに近づけるのが大きな目標かなと思います。それから、運賃は何円であっても使わないという答えがなかったのも、何円であっても使わないというのを作ると、たぶん、半分以上がその回答になるのではないかなと思う。まあ無回答の人はそうだったのかなと思います。いくらであっても今のコミュニティバスには乗らないという人がほとんどになるというのが普通です。使ったことない人が8割という状況で、この質問をしても、使ったことがないのでいくらに相当するかもわからないので、これはあまり意味がないものですね。最後がある意味救いで、税金とかを払ってやっているんで、これ以上税金を払ってもいいので、もっと便利にしてほしいのか、そんなに乗らないものにお金をかけるのはやめてね。というものの、どっちか聞いてみると、もっと払ってもいいから便利にしてほしいという人が多かった。ただもっと払ってもいいというのはいくら払ってもらえるのか、そのお金を使ってどれくらい便利にできるのかということ、そんなに簡単に便利にはできないので、そこのギャップはあるんですけど、ただ、期待をしていただいている方は多いので、我々の協議会が頑張っているものを作れば、お答えできるのではないかな、そこが希望ですね。という感じで見えています。なにかご質問、ご意見等ありませんでしょうか。

副会長

この前、初めて鈴の音バスに乗って、友達にバスに乗ってきた話をしたら、バスの中に協賛の事が書いてあったか聞かれました。私はあまり観察していなかったのですが、そういうものは書いてあるのでしょうか。

事務局

書いてないです。

副会長

車体には貼ってあるものが協賛かなと思うのですが、乗った人ですら、これは協賛で動いているバスということを知らないのではと思いますので、そこらへんは、載せたら差しさわりのあるので載せてないのかなと思うのですが、もう少し知っていただくためには、乗った人には協賛で動いていることがわかり、その認知度が上がって、口コミで周りの人にも広まって、松阪市のバスは協賛で頑張っているんだなあとみんなに思ってもらえるようになるのかなと思います。

事務局

ありがとうございます。確かにおっしゃるように、協賛いただいている会社名は掲示させていただいているのですが、その企業さんが協賛企業であるということは掲示していません。この点については今後、改善していきたいと思います。

会長

協賛か広告かっていうのは微妙で、広告になると税金とかのこともかかわってくるので、あんまり会社の宣伝とかかってなるとまずいのですが、とても控えめですけど、この会社がお金を出してくれていますということがわかるのが、大事な事かなと思います。これは松阪が全国的にも先駆けてやったことで、他のところもまねして、たくさんの方でやっていますが、やはり、最初は話に乗ってくるけどだんだんと減っていくというパターンが多いので、そうじゃなくって、実際に利用された方が、企業の方に動かしてくれてありがとうとか言ってもらえると、企業の人にもまた出してくれるのかなと思います。

来年度、網形成計画の見直しをやっていかなければならないのですが、そこでは調査をやりますよね、その時にどんな質問をしたらいいのかは皆さんに諮りますが、何か現時点で知っておきたい事等はございませんか。

委員

運転免許証を返納した時に、運転経歴証明書ももらいますが、それは警察へ行かなければもらえないんですよね。

委員

そうですね。警察で申請してもらいます。

委員

警察へ返納しようと思うと、誰かに乗せてもらわなければならないですよね。それが、振興局とかでできれば、自転車で行けるのになあという意見は多くいただきました。

委員

免許証については資格証ですので、それを返納いただいた時に、この方は確かにこの資格を持っていたんだなということで、身分証明を出させて頂いている。その背景に、本来の使い方ではないのですが、免許証は顔写真入りの証明書ですので、おそらく運転以外の場合に、例えばローン契約の時とか何かの身分証明の担保であるというように使われる。なので、どうしてもデータを確認した上で発行させていただくということで、精度を高めておかないといけない。そのデータを他機関の行政に出せるのかということ、それは個人情報の問題も絡んできますので、現状ではなかなか難しいのかなという気がしています。

委員

例えば市役所が代行という形でもできないのでしょうか。

委員

例えば他の写真の入ったものとしてされるのであれば、マイナンバーカードとかがあり

ますので、それで年齢を確認できたらどうするかというのでやる方法もあるのではないかと思います。ただ、警察がやっている免許証返納というのは高齢者の事故防止と連動して、行政や三重交通さんともタイアップしているということで、一定の優遇措置があるということで、ひょっとしたらもっと違う見方で、交通事故防止だけではなくて、高齢の方の足の確保ということを前端的にもってきて、その中で、その一つの手段として、免許の返納もあるし、身分証明ができれば半額にするとか、そういう方向で行けばまた違うやり方も出るかと思います。今の連動の仕方では、すぐに市役所というのはむずかしいかなと思います。非常に参考にはさせていただけるのですが、申し訳ございません。

会長

免許返納の割引は三重交通さんがすでにやっておられます。今、全国的にも免許返納の運転経歴証明書を見せればいろいろな特典を受けられるというパターンが広がっている。それを市がここでやっているよということを宣伝していくということが大事だと思います。ただ、そこが全然、公共交通で行けないところだとしょうがない。今日の午後は鳥羽の会議に行くのですが、以前そこで警察さんがおっしゃった話なんです、市民の方が、今から車で警察に免許返納に行くというので、返納すると帰りは車の運転ができませんと言うと、バスの停留所はどこですかと言うので、案内したところ、停留所が遠いのでやっぱりやめておきますといった人がいたそうです。このことを受けて、鳥羽では新しい停留所を作るという話をされておりました。運転経歴証明書の手数料をどこかで負担していただけたらとか、まさに返納の時の帰りの交通費は出して頂けるとかそういうことをやると、そこでまずバスとかに乗るので、そこで経験できる。そこを送ってきてもらっちゃうと、不自由だなあと感じてしまうので、帰りもバスで帰ってこれるとなれば、まずそこからが、第一歩となるかなと思います。そういうのもやっていく必要がありますね。ちなみに松阪は全体的にみると免許返納は多い方なんですか。

委員

全体数的には多い方だと思います。管内人口も多いですし、先ほどの利用率の話ではないですが、母体数が多いので数字的には多いです。現状として、対前年度の月別で見ると倍増ではきかないぐらいになっています。というのは、警察の方で広報し始めたのが昨年10月、11月頃からなんです、ですから、そのころから月別で見ますと一気に返納者が増えていくというのが現状です。まあそういった意味では引き続き広報させていただきたいと思うんですが、やはり、広報の力はたしかにあるなというところがございます。

会長

国交省の会議でも、警察さんが全国的に昨年の3倍ぐらいになっていますとおっしゃってました。ただ増えるんだけど、実際に返納しちゃうととても不便になって、出かけられなくなったという人もかなりいます。

委員

コミュニティバスばかりに頼るのではなく、マイカーに慣れてしまっている方にはタクシーという手もあるんですね。タクシーを割引していただくとありがたいのですが。

委員

嬉野タクシーはタクシー料金の割引を始めました。タクシーに乗って運転経歴証明書を提示すると、料金が1割引きになります。嬉野タクシーに乗って、免許証返納に行って、運転経歴証明書を提示して1割引きという利用をした方が実際にいました。全体的に免許返納者が増えているということで、このサービスを始めた結果、成果があがっております。先ほどのタクシーの件ですが、これは多気町の方が進んでいまして、事前予約でタクシーが迎えに行き、バスとドッキングするというものです。これを松阪市でもやったらどうですかと事務局の方にも言っているのですが、例えば宇気郷なんかはやってもいいと思います。この前、津市が奈良県と三重県を行ったり来たりできるというものを発表しましたが、これは画期的なものです。例えば、波瀬の方なんかは奈良県に行くことの方が多いいんです。多気町の様にやっていたらなと思います。

会長

ちょうど9月1日に貨客混載ができるようになりました。このように、いろんな動きが、今年もありまして、私も国の委員やっていますので、いろいろ仕掛けをやっていますけど、ここ1年、2年ぐらいでも、もっとできることが増えてきます。そういったことを、ここできちんと展開して、事業所さんにもいろいろ勉強していただいて、いろんなことをやっていたらいいなと思っています。またそういうことは折に触れて紹介していきます。あと返納割引だけではなくて、高齢者の方の割引も愛知県では全体的にやっていますし、かなり広まっています。では、他は何かよろしいですか。なければ次に進めます。続きまして、議題(3)について報告していただきますが、まず初めに本日お配りした、松阪市地域公共交通政策に関する今後の主なスケジュール(案)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政策に関する今後の主なスケジュール(案)について」資料に基づき説明)

会長

はい、ではそういうことでして、主なスケジュール(案)のところ、一つ書いておかなければいけないのは、前回の地域交通作業部会が9月12日でしたね。それがあって、今日9月28日にこの協議会が行われています。これからのスケジュールとして、この後、①の大口線・三雲松阪線、②の鈴の音バス、これについては、地域で検討するというよりは、市全体で検討するものということで、ここできちんとやりましょうとなっていて、ここでやることがあがってきていて、大口線・三雲松阪線については来年の4月に変えていきたい、鈴

の音バスはできれば平成31年の4月から変えていきたい。もちろんあとの路線も先ほど見ていただいたように問題があるところがあるので、それぞれの地域で議論していただいて、停留所増やすとか、経路変えるとか、ダイヤ変えるとかってというのは、折に触れて出して頂ければと思います。というスケジュールがあって、その中で、まず平成30年4月に変えていきたいと思っている議題(3)の①について事務局から説明をお願いします。

事務局(「大口線・三雲松阪線のダイヤ及びルート変更について」資料に基づき説明)

会長

ご承知のように、大口線は元々、空港アクセスの路線で、この路線ができる時に当然、空港アクセスの船が出る時と着く時に合わせて走るということになって、ただそんなに本数が多くないので、車両が余っている。じゃあ、松阪駅から三雲方面にバスが走ってないのでちょうどいいという話になって、三雲松阪線と空港アクセス線が一体となってできた。ただそれが、悪い面もあって、空いているところで三雲に行くということなので、三雲にとっていいダイヤかということは全然考えられない。しかも、空港アクセスも津エアポートラインさんがいろいろとダイヤを考えるわけで、それを換えられるとこっちもすぐに変えないといけないとなるので、ダイヤの自主性が全然ない。残念ながら空港アクセスは無くなった。だったら、ようやくこちらでダイヤを考えられるようになったということで、積極的にいいようにしていく。その場合は三雲がとても本数が少ないし、使いにくいので、よくしていきましょうということ。あと経路はさっき説明があった通りです。何かございませんか。

委員

振興局に着いたとか、振興局から出発する時のたけちゃんハートバスとの乗り継ぎの時間等は考慮していただいているのでしょうか。

委員

それはこれからですね。運行開始当初は検討したんですが。

委員

たけちゃんハートバスで振興局まで来て、松阪駅に行かれる方のお話しはちよくちよく聞きます。きちっと連動させて、バスが増えたらもっと乗る人も増えるのではないかと思いますので、よろしくをお願いします。

運行事業者

その件につきまして、三雲松阪線とたけちゃんハートバスについて、このダイヤで行きますと12時ちょうどに三雲振興局を出る三雲松阪線のバスがありますが、そのバスはたけちゃんハートバスにつないでおります。他の全部のダイヤからいきますと、つないでいないところもあるんですが、この時間だけはつないでおります。

委員

振興局でもけっこう待ってみえる方が多いんです。その待ち時間が少しでも短くなれば、マームやアピタに行ける方がもう少し増えるのではないかと思います。

委員

たけちゃんハートバスの運行を開始したのが平成24年の10月なんですが、その当初は、連動する様にということで全部考えました。時間帯も合わせました。ですけども、それ以後に、この三雲松阪線はちょこちょこ増便したり、減便したり変えられまして、現在はそういう形で、まあ利用者の関係も調べたんですけど、たけちゃんハートバスから三雲松阪線に乗り換え、あるいは三雲松阪線からたけちゃんハートバスに乗り換える利用者は、非常に少なかったんです。今後増便されるということは非常にありがたいと思っております。よろしくをお願いします。

会長

そういうことですので、さっきみたいに結局、空港アクセスの方でダイヤを変えてしまったので、三雲は全く発言権なしという形だったのですが、ここはむしろ発言権が出たし、たけちゃんハートバスとの関係もここで整備できる。ここできちんと考えられればもっと接続がとれるようになるかもしれない。ただもちろん、伊勢中川駅に行く時間もあるのでそう簡単にはいかない。ただ、三重交通さんともいろいろ話をして、できることをやっていきたい。ということで、そっちも考えないといけないので、ちょっと完全に固定いうわけにはいかないですね。何かほかにございますか。よろしいですか。ではこれについては、次回の会議で来年の4月1日から変更するというようにしていきたいと思っておりますので、今のたけちゃんハートバスとの接続の関係とかを含めて、事務局や三雲の地域のみなさんや三重交通さんで検討していただいて、今度、提案を出して頂くというそんな感じでよろしいですか。では、そういう風に進めさせていただきます。では続きまして、議題(3)②について事務局から説明をお願いします。

事務局（「鈴の音バスの運行経路について」資料に基づき説明）

会長

ルートについては今、表示していただいたんですが、そのまま紙に出して、みなさんがそのまま持って帰ってしまうと、決まったかのように思われてしまうので、たたき台の案ですので、細かいところはまだ全然調整ができるので、まあそういう意味で表示するのみにとどめています。なので、申し訳ないですがこういう形で見ていただいている、ご意見いただきたいと思っております。作業部会の方では、案を検討しています。何かご意見はございますでしょうか。

委員

いろいろな案を出していただいて、現状を変えていかなければならない路線もたくさんあると思いますが、ただ、今やっと右回り、左回りがなじんできて、お客さんが右回り、左回りがわかってきたところですので、3つ目の違うルートを回るという案はこれから乗ってもらってお客さんにとって、非常にわかりにくい路線になってしまうのかなと思います。それから、もう一つは、マーム、アピタにこれからお客さんが増えていくと思うのですが、時間的なものがわからないんですが、そこを回ると、1時間以上かかってしまう、そうするとなかなか、運転手が連続で運転することが困難になってしまいますので、今のルートを変えた中で、1時間以内でぐるぐるっと回り、それで、アピタ、マームを回る路線が別であるというのが一番わかりやすいのかなというのが、私の率直な意見です。

会長

今の鈴の音バスの運転は結構大変ですね。実は私も同じルートを車で走って見たのですが、乗用車で運転してもかなりきつuito 思いました。これがお客さんを後ろに乗せて、お年寄りもたくさん乗って走ると相当大変だなと思いました。これも考えていかなければならないことです。なので、一運行を短くすることが必要です。後はまあ遅れが出てくることもあるので、余裕時間の確保も大切です。まあ今度、鈴の音バスを3台にするってことなので、3台目をどう使うか、循環を短くできるかとか、時間に余裕を持たせられるかということも考えていかなければならない。他に何かございませんか。今度の作業部会は11月頃開催しますので、そのころまでに部会員の方はもちろんですが、その他のみなさんもお気づきのことがあれば、事務局に言っていただいて、それをふまえた案をとということで、まだ先ですので、何回も見直しがありますので、そこで言っていただきたい。ついでに、この案の中には三重交通路線も示してあるので、これとバランスよく使ってもらう為にはどうすればいいかについての検討も含めてやっていければいいなと思います。どうしても、片方が100円で、もうひとつが路線バスということになっているので、そこもどうしたらいいかっていうところも最終的には出てくると思います。最後に議題(3)③について事務局から説明お願いします。

事務局（「運賃の見直しについて」資料に基づき説明）

会長

はい、要は今の100円の運賃は、乗りやすいことは乗りやすいですが、安すぎるのではないかとということでちょっと上げていく、それからもう一つは、三重交通のバスとかなり格差が大きいので、どういう風にそろえていくかということを含めて考えていこうということです。ここに豊川市、小牧市、一宮市の事例を挙げてもらいました。まあ運賃を上げる時には、バスは何回も乗ると料金が高くなるので、何回乗っても料金は同じになるような1日乗車券を作ってもらえるのもいいかなと思います。また、一宮市の場合は名鉄バスが走っているのですが、コミュニティバスだけではなく、名鉄バスにも乗れる、おでかけ手形の発行を

行っている。また、豊川市は路線バスとコミュニティバスが同じところを走っていたりするので、全く同じ運賃で、エリア内であれば乗り継いでも1回分の運賃で乗れる。これだと、乗り継ぎもしやすいですね。このように他の地域ではすでにいろいろやっているのに、松阪市も網にしていこうためにはそういうこともやらなければならないのかなと思います。何かございますでしょうか。例えば基本のことで少し、私が申し上げたことはここに書いてあることなんですけど、そういう方向に、進めていくっていうことは、どうでしょう、特に異論はないというか、まあ具体的にじゃあ100円をいくりにするとかっていうのは、よく考えなければならないことなのですが、とりあえず、先ほど申し上げたことに対して絶対に反対とかっていうことはないですね。では、そういう方針で作業部会等でも検討していきます。あとは、市の予算がどれぐらいあるかということになってきます。これは結構大事なことで、運賃を安くしたのはいいけど、そのことで、新しい路線が作れないっていうことになってくると、これはまた不公平ですよ。ある程度は負担していただく、だけど、それをやってもらう事で、補助金をそこに出す分が少なくなれば、他のところに増便だとか、新しい路線を作れる可能性が出てくる。そういうことを含めてしっかりと作業部会の方で検討していきたいと思います。強い異論もないということで、そういう方針でいきたいと思いますのでよろしくお願いします。これで議題はすべて終了しました。事務局からお願いします。

事務局

本日の議題について事項書のとおり進めさせていただきました。事務局からは特にございませんので本日の協議会はこれで終了とさせていただきます。