

平成29年度第3回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成29年12月22日（金）10:00～

場所 松阪市三雲地域振興局 2階 大会議室

【出席委員】加藤博和、山本勝之、塚本麻衣、辻宣夫、田中正明、加藤静香、大井秀寿、森本臣紀、西出みはる、中村五男、田中和子、岡田るみ子、小出和仁、富永健太郎、片岡靖、東幸伸、廣田昇、村林篤

【関係者】三重交通株式会社、嬉野タクシー有限会社、三雲地域振興局、飯南地域振興局、飯高地域振興局

【事務局】商工政策課 主幹：久保 忠秀 係：山中 省真

《協議事項》

1. 大口線・三雲松阪線の変更について
2. 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について
3. 作業部会の継続協議案件について
 - (1) 鈴の音バスの路線変更案について
 - (2) 運賃の見直しについて
4. その他

《協議内容》

事務局

只今より、松阪市地域公共交通協議会を開催させていただきます。本日の協議会は、委員の出席が18名、欠席が3名で出席委員が過半数に達しますので、規則第8条第2項により、協議会の開催が成立していることをご報告申し上げます。

それではここからの議事進行につきましては、規則第7条に基づき、会長にお願いしたいと思います。会長、よろしく願いいたします。

会長

それでは、議題1から進めていきます。この議題は地域交通作業部会において議論されているものです。事務局の方から説明をお願いします。

事務局（「大口線・三雲松阪線の変更について」資料に基づき説明）

会長

事務局の方から説明をしていただきましたが、何かご意見、ご質問はございませんか。特にご意見ないようですので、この内容で、平成30年4月1日から変更するという事で三重運輸支局の方に申請していくという事にさせていただきます。

続きまして、議題2について、事務局の方から説明をお願いします。

会長

この議題につきまして、何かご質問やご意見等はありませんか。

委員

国の方からという事で、支援させていただいている立場で、その評価の為にこれを出して頂くのですが、その中で特に中部様式というものについて少しお話をさせていただきます。今、会長も言われた通り、補助の対象路線だけではなくて、地域全体のネットワーク、もっと言えば、市をまたいで三重交通さんは運行されていますので、そういった観点で、松阪市内ではどのようなネットワークが形成されて公共交通がどうなっていくのかというのを見ていただいた上で、その中に、フィーダーの系統がどのように機能しているのかというのを見ていただけるように、評価の資料を作っていただきたいと思います。この評価については、協議会の1年間でやってきた成果としてまとめていただいて、可能であれば、市のホームページに1年間このようなことをやってきて、結果としてはこのようになりましたという事を公表するための資料としても使っていただけるものになっておりますので、そういう観点からも、今日は協議していただいて、内容の充実等を図っていただけたらいいなと思います。何点かお願いを含めてご提案なのですが、まず、資料として見たときに文章がたくさん書かれているので見にくいです。箇条書きにさせていただいて、簡潔に書いていただくと見た方も非常にわかりやすいのかなと思います。それから、数字がたくさん書いてあるところは、表にさせていただくと見やすくなるのかなと思います。取り組み内容についてのところでは写真なんかがあればもっとわかりやすくなる。成果としても皆さんに表現がしやすいのではないかなと思います。それから、三重交道路線と松阪市のバスの比較だけでは全体的に見ているだけになってしまうので、一つの路線ごとに見ていかないと、細かい評価ができませんので、可能であればそのようにしていただいた上で、考察をしていただきたいと思います。路線ごとのデータがあると思いますので、細かい要因分析をしていただく必要があると思います。その要因分析をしていただいた結果、今後どうしていくのかという方針を書いていただきたいです。先ほど県さんからも報告があった通り、地域間幹線路線の中には補助対象から外れてしまいそうな輸送量15人に近づいてしまいそうな路線もいくつかございますので、それらの路線の対応についてもより具体的に書いていただく方がいいのではないかなと思います。最近の第三者評価の内容等を書いていただいています。このほかにも評価指標が現状は利用者数とコスト指標に基づいて実施をされているんですけど、それだけだとちょっと寂しいのではないかなという指摘が以前にあったように思うので、これについては、作業部会の方で評価指標を変えていくことを検討していると私は聞いておりますので、そのことも書いていただいた方がいいのではないかなと思います。

会長

シンプルに書けと言いながら、詳細に書けというのはなんだか、よくわからなくなってきますが、要するにアピールすべきところは重点的に書いて、だけど、字ばかり書いてはよくわからないので、全体的に字は少なくして、プレゼンにはしるということですね。実際の第三者評価委員会は5分間でこれをしゃべるという中で、全く知らない方に見ただけという事で、いい意見をいただこうとすると、当然わかりやすくなっていなければならぬし、先ほどの話でも出ましたが、ホームページもそうですが、市でいろいろな行事があると思うんですけどその時に、これをポスターにして持って行って置いておいて、見てもらう、そうすると松阪市は公共交通頑張っているとアピールできる。たしか、認知度の目標が80.0%のところ実績は21.0%となっていたはずですが、こんなのは説教してもわかるわけではなく、やっぱりいろいろな所に露出して、松阪の公共交通はこうやっているよというのをそこらじゅうでアピールしていかないと、例えば三雲のバスでも協賛とか書いてあるわけですけど、もっと、みんなの協力で走っていますという事をバスに書いてしまうとか、そういう事をいろいろやっていかなければならないんですけどその中の一つとして、この中部様式を使っていただければと思います。目標達成状況が重複しているので、片方は削除して、補助路線であるなしにかかわらずコミュニティ交通の全路線ごとに星取表を出した方がいいと思います。何かご意見、ご質問等はありませんか。すいません県さん松阪大石線はなぜこんなにも輸送量が増えているのですか。

委員

今まで取り組んでいただいた利用促進策が重なって増えたのではないかと考えております。詳細な要因についてはまだ分析できておりません。もしも、三重交通さんの方で何か要因について把握されているようでしたら、補足をお願いします。

三重交通株式会社

入学説明会等で定期券のパンフレットを渡したり、事前に申し込んでもらった方には現地で定期券を販売したりしています。

会長

それはわかるのですが、他は増えてなくて、ここだけ増えたのはなぜかという事です。しかも不思議なのは、輸送人員が減っているのに輸送量だけ増えている。単純に輸送量が増というのは人数が同じでも、距離が長くなれば輸送量は増える。輸送量というのは全線を平均して何人乗っているかという事なので、短い距離しか乗っていないと全線に換算すると1人が乗っていても小さいものになってしまう。だから長く、つまり大石とかから松阪までずっと乗る人がたくさん増えれば、全体的な輸送人員が減っても、輸送量が増えるという事が起きる可能性もある。

三重交通株式会社

現時点では詳しい要因はわかりませんので、あらためて調査をさせていただきます。

会長

例えばこの結果が地域でいろいろな取り組みをした結果こうなったのであれば全国的にも異例です。という事は絶対に第三者評価委員会で聞かれます。その時に、よくわかりませんという事になると、価値が下がってしまいます。こういうすごく増えたとか、すごく減ったというのはやっぱり確認していただきたい。すごくいい取組をしているのであれば、まさに生産性向上になる。

委員

先日、高見山から国道166号線を通してバス停を全部見てきました。スメール線の飯南、飯高地区の全てのバス停に大石で相可経由、射和経由のバスに全て連絡していますとバス停に貼ってありました。松阪大石線の利用者が増えているのは相可、射和、多気等の路線との相乗効果というのもあるのではないかと私は考えます。

会長

全てのバスに連絡するというのは昔からやっていることで、相乗効果というのであれば、飯南波瀬線も増えるはずですよ。なので、松阪大石線だけ増えているのはなぜなのかがわかればいいのですけど。でも、今のなかで、飯南波瀬線は大石から北東へ上がって松阪へ行っているのですが、櫛田川沿いを通して行くルートは、大石で乗り換えて相可方面に行けるというものになっています。しかし、バスに乗ったことがない人はそのように使えるという事は知らないと思うので、そういうPRはやっていくといいかなと思います。あと、ちょっと難しいですが、乗り継ぎができるという事をバス自体に書いておくという事も必要かなと思います。昔からやっていることなので、かえてPRしないということも結構あることだと思います。

委員

効果指標の利用者の対象を60歳以上としているのはどういった理由からですか。

事務局

松阪市の場合は想定ですけれども、高齢者の方の利用というものを見込んでおります。利用者の方がすべて高齢者の方という事ではないのですが、60歳以上の方の人口を基に高齢者の方の利用を見込んだ指標という事であげさせていただいております。必ずしも利用者の方が60歳以上という事ではございませんので、ご理解いただきたいと思います。

委員

一つ思ったのが、60歳以上の人口はこれから増えていきますよね。そういった中でこれから目標設定はどうしていくのかなという事と、市街地循環線において60歳以上の方という指標はほんとにいいのかなということを疑問に思ったので、このような質問をさせていただきます。

会長

このことは前の協議会でも意見が出まして、いろいろな意図があってこのようになっているのですが、60歳以上というのが大きな意味を持ってしまっているのもっといい指標がないのか現在検討しているところです。

続きまして、議題3の(1)につきまして事務局の方から説明をお願いします。

事務局（「鈴の音バスの路線変更案について」資料に基づき説明）

会長

先程の大口線・三雲松阪線については平成30年4月1日からということですが、もう少し先の話で、鈴の音バスについて増車をすることを検討している。このことを作業部会で協議しているのですが、その中の方針として、幸地区の話が出ましたが、市の中心に近いところにあるのですがバスが通っていない。ちなみに南紀特急バスがありますが、1日4往復で鈴の音バスより少ないですし、観光タイプのバスでステップ上がって乗っていくものでして、もちろん普通のバスと同じように、エミカも使えますし、普通に乘れるのですが、やはりそれが走っているからあるというのはちょっとまずいだろうという事で、ここではあえて書かないで、やはりそれ以外の手段も必要だよねという事で、このような路線案になっています。あとはマーム方面にも行けるようになればいいなというものになっています。ただ、ぎゅーとら大黒田店の発着はちょっとまずいかもしいない、でも、行きたい人も結構いるという話が出てきています。この段階で、皆さんにいろいろな意見をいただきたいと思っています。どうでしょうか。

委員

先日、バスを使って桜町の方へ行きまして、帰りもバスで帰ろうかと思ったのですが、思ったより用事が早く終わって、バス停で待っていたんですが、次のバスまで1時間以上ありましたので、近くのバス停まで歩いていこうと思ったのですが、それもなく、結局、新町の自宅まで歩いて帰りました。鈴の音バスが通っている所は、こまめにバス停があるにもかかわらず、空白地域になると、ほんとにバス停がなくて、この空白地域に住んでいる人たちは、車を使っているのか、自転車を使っているという方が多くみられるのかなと思います。ただ、1周の時間が長いという話もされていますので、すごく距離が近いバス停とかは統合するという事は考えられないのでしょうか。

事務局

作業部会の方でも利用が少ないバス停に関しては統合ができないのかという意見も出ておりますが、そのあたりは慎重に考えていきたいと思えます。現在、利用者があるバス停ばかりですので、なかなか、廃止というのは難しいのではないかと思います。バス停が1つ減って、それが運行時間の短縮にすぐにつながるのかといったこともありますので、統合については利用状況等を見ながら慎重に考えていきたいです。

会長

まあ、停留所もそうですが、今のぎゅーとらの話とかでも、バスの停留所のところまで一回入って、その一個だけで、5分かかるとかいうのがあると、そこで駐車している車が障害になって遅れてしまうというようなことが起こりやすい。そこを何とかしていきたいという事なんですけど、でもそうすると、今度は店に行くのが遠くなったりする。例えば、お店の近くの道に停留所を置くと、警察さんから店の近くの公道にバスが止まるのは危ないのではないかという話を頂く事になる、いろいろな関係を考えると難しい。あと、この400mが妥当かというのがあるって、400mはあくまで半径なので、直線ですよ。ところが実際の道路は直線だけじゃないし、坂や川や横断歩道があったりすると迂回することもある。そうすると、この400mというのは実際、500mや600mだったりする。なので、実は停留所の間隔を長くしていこうとすると、セオリーとしては、停留所に行くにあって歩道がきちんと整備されているとか、停留所に上屋とか、シェルターがついているとか、電光掲示板があってニュースが流れるとか、暖房がついているとか、そういう風にちょっと待ちやすいところじゃないと、やはり、停留所に来てくれない。待ちにくいなら、近くで乗った方がいいってなる。そういったいろんなことが出てきまして、なるべく停留所の整備もしたいんだけど、どうしてもコミュニティバスは細かい道路を通っているんで、看板だけというところも多いですね。そういったことも考えながら、このルートを考えていかなければなりませんね。他に何かございませんか。

委員

多気の会議で出た意見ですけど、南紀特急バスの特急という名称がいいのかという話が出ました。特急という表現ですと乗り辛い、松阪市内でも、そのような名称がなければもっと利用者が増えるのではないかと思います。三重交通さんとしては、南の方から早く来れるというPRの意味もあると思うが、大台や多気を通して松阪に来るようなバスの名称について一度検討して欲しいといったことが、多気の会議で議題として取り上げられていました。参考にさせていただければと思います。

会長

それじゃあ、南紀快速バスではどうでしょうか。特急だと特急料金がかかるとしてしまいますからね。ちょっとどうでもいい話ですが、岐阜で停留所をとばす、快速バスを走らせるときに、いまさら快速はないだろうという事で、新快速はどうだという話になり、

結局、新快速という名称になり、利用者も多いんです。快速より新快速の方が速いと、まあ、このあたりは新快速とかがないですが、岐阜の方では、新快速とか特別快速の方が速いので、快速だと少し遅いイメージになってしまうんです。特急というその一点だけで乗りにくいのであれば、本末転倒になってしまうので、ただ、長距離だと特急とついた方がいいような気がするので難しいですね。せっかく走っているものはうまく活用しないともったいないですからね。他に何かございませんか。

では、鈴の音バスについてのこれからのスケジュールをもう一度確認したいのですが。

事務局

今年度もできましたら、もう一度、作業部会を開催させていただいて、もう少し具体的な案を検討していただくのと、まあ、来年度一年間かけて、もう一度しっかり路線を検討していきたいと考えています。また、幸地区を通すとなった場合のバス停の位置も、地域の方の意見を聞いて検討していきたいと思っています。平成31年度中に新たな路線での運行開始というのをめざしていますが、まだ具体的な時期については決まっておりません。

会長

やはり、一時間に一本ぐらい来ればいいなと思いますが、そうすると、どこかを切らなければならぬとなるので、ちょっと悩ましいところですね。これは他の既存のバスでカバーできないかとか、そういうのもやっぱり考えていかなければならないかなと思います。実は、この話をすると議題3の(2)の話につながってくる。結局、今は鈴の音バスが100円で、三重交通バスが普通のバスの運賃という事で、鈴の音バスの方が割安感があるのでそちらに乗る。三重交通のバスも含めて、この中心部、あるいはコミュニティバスの運賃をどうしていくかという事を考えていかなければいけないだろうということです。では、事務局の方から議題3の(2)について事務局の方から説明をお願いします。

事務局（「運賃の見直しについて」資料に基づき説明）

会長

鈴の音バスの路線が増える中で、例えば既存の路線である市内パークタウン線も30分に一本ぐらい走っているので使いやすいが、ちょっと割高感があるという事で、鈴の音バスは運賃を上げていった方がいいのではないかとありますが、それでも、三重交通の運賃と整合しないので、ここをどうすべきか考えていかなければならない。資料に、今までの協議会や作業部会で出た他市の事例が書いてありますが、事例なんて、これらが松阪市で良いかは別の問題です。例えば、豊川市の場合は中心部のところで東西2ゾーンに分けて、それぞれ、西だけや東だけ乗る場合は200円で、ゾーンをまたぐと300円になっている。ただこの場合、またぐとすぐに運賃が上がってしまうので、市役所とか市民病院とかみんなが行きたいところは、両ゾーン併用となっている。つまり、言い換えると、

市役所とか市民病院は市内のどこから行っても200円という事です。本来は700円するようなところも200円で乗ってしまうというとても大盤振る舞いな事例です。また、小牧市のように一日乗車券しか出していないところもある。一回乗っても200円で10回乗っても200円となっている。この200円というのは名鉄バスの初乗り運賃の170円よりも高くするという事で設定された。あと、一宮市は100円から200円に運賃を上げたときに、500円の一日乗車券を導入し、「おでかけ手形」も導入した。「おでかけ手形」というのは、平日の10時から14時、休日は終日、600円で市内の民営バスもコミュニティバスも乗り放題というもの。大変好評で、年々利用者が増えている。このように、いろいろなやり方がある。この件について、何かアイデアはございませんか。安ければいいというものではなく、お値打ちというものがいいですね。このサービスなら、この程度払えるよねというのが大事、それ以上安すぎるとやっぱり、違和感があるし、高いともう相手にしないしとなる。それがどのぐらいの値段なのかというのを考えなければいけない。私は180円がいいのではないかなと思う。その場合だと、市役所から松阪駅のように近いところではほとんど利用がなくなる。例えば松阪城に行く場合だと、200円となるとちょっと、まあ観光客なら払うかもしれませんが、市民病院に行く人にとってはどうなのかなと思う。何かございますか。商店街で買い物をする際に何か特典があるのかもいいですよ。ただ、今の100円では特典を出すのもどうかと思う。鈴の音バスはたしか小児運賃は設定していなかったですよ。埼玉の飯能市の話なのですが、中心市街地のバスは大人が100円で子供が10円なんです。日本で一番安いです。子供は大人と一緒に乗るのがほとんどなので、子供が乗りたいって言ったら、一緒に乗る。バスの乗り方教室とかをやるとよくわかるのですが、子供ってお金を入れるのが好きなんですよ。なので、採算がとかではなく、親子でお子さんと楽しく乗ってほしいなという遊び心です。何か面白いことをやって、同時に地味なことも変える。面白いことをPRしていけば乗る人も増えるかもしれない。何か意見はございませんか。

嬉野タクシー有限公司

先日、伊勢市の広報を見ておりましたら、伊勢市コミュニティバスの場合、乗っていただいた方に応募券を差し上げて、応募箱に入れてもらうと、記念品とかバスの回数券とかが貰えるというものが発表されておりました。松阪市でもふるさと納税ではないですが、何か記念品をいただけるような、何か利用者にメリットがあるようなそういったことも含めて考えるべきではないかと私は思います。

会長

とてもおもしろいですね。今、思いついたのが一番安いのが100回乗ったら100回記念表彰するとか、1000回乗ったらトロフィーをあげるとか、特典はいいと思います。これは研究でも出ていますが、もちろん特典の内容にもよりますが、同じ値段でも、割引より特典の方が、数倍高い効果が得られるということがあります。アイデアはまた作業部会等でも出して頂きたいと思います。いずれにしても基本方針として、三重交通のバ

スも含めて、たくさん乗っていただけるように、運賃的には一体化する、あるいは一日乗車券のような何回乗ってもいいようなものがあれば、どんどん乗ろうということになって、バスに乗ることが増えて、バスに乗ってどこかに行くということがスタイルとして定着する。こういうことを鈴の音バスでやっていく。ただし、運賃はちょっと値上げをしていくということがいいたろうということです。あと、郊外のコミュニティバスについても考えていかなければなりません、とりあえず、鈴の音バスについて固めていってから、考えていきたいと思えます。この件も先程と同じスケジュールで進めていきます。

事務局

その他の飯南、飯高やあるいは黒部・東、機殿・朝見については、地域の合意形成等が必要になってくると思えますので、運賃を変更した形で合意形成をはかりながら、同じような方向で話をもっていけたらなと思っています。

委員

今、競輪場の業績がものすごくいいですね。なぜいいかというと、子供さんたちが来るからなんです。催し物をやっているからなんです。わずかなものを買って記念品を貰えるんです。そういうシステムなんです。松阪競輪の売り上げがいいのは、お父さんお母さんが子供を連れて来るからなんです。このような方向性で考えていかなければならないと思えます。あと、三雲の方でやっているバス停の広告ですが、これは全ての地域でやっていかなければならないことだと思えます。

事務局

飯南、飯高の方でも地域の企業の協賛金について、運行協議会でも意見として出ておりますので、市としても考えていきたいと思えます。

嬉野タクシー有限会社

また、伊勢市の話で恐縮なのですが、伊勢の場合コミュニティバスの乗り継ぎってというのがありますが、他のコミュニティバスに乗る際は無料になります。現在、松阪は、路線が切れていますし、例えばJAくろべで機殿・朝見線から黒部・東線に乗り換える際は100円取られるんです。そういうものをなくした方が利用が増えるのではないかと思います。もちろん、鈴の音バスでもそういったところを改善するべきかなと思えます。

会長

乗り継ぎに関しては、ダイヤのこともあるし、停留所のこともあるし、いろいろ考えなければならぬ。今は100円なので、それ以上割引をしてしまうと、ほぼタダになってしまうのでどうかということになります。値段を変えることによって、乗り継ぎも考えていかなければならぬ。あるいは、三重交通路線との関係も考えなければならぬ、ここが一番大事です。では、他にご意見はございませんか。協議会の後で、もし何かご意見等

ありましたら事務局の方にお知らせくださいでは、本日の議題はすべて終了となりました。ありがとうございました。では事務局の方からお願いします。

事務局

その他の事項に関して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。ありがとうございました。