

平成30年度第3回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 平成30年10月23日(火) 9:30～

場所 松阪公民館 マーム2階 講座室1

【出席委員】 加藤博和、山本勝之、辻宣夫、田中正明、加藤静香、大井秀寿、鳥田茂、森本臣紀、中村五男、田中和子、寺脇充、伊藤繁明、伊東幸智(代理)、片岡靖、東幸伸、阪井正幸、廣田昇、村林篤

【関係者】 三重交通株式会社、三重名鉄タクシー株式会社、三雲地域振興局、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、奥田葵

《協議事項》

1. ベルファーム乗合タクシーの廃止について
2. 作業部会の協議案件について
 - ①鈴の音バスの新路線(案)について
 - ・バス停新設箇所について
 - ・運行ダイヤ(案)について
 - ・新ルートの路線名について
 - ・新車両のデザインについて
 - ②大口線・三雲松阪線の変更(案)について
 - ③運賃等の見直しについて
3. 第二次松阪市地域公共交通網形成計画の策定について
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。

また、規則第8条第3項の規定により、出席委員の内、代理出席が1名あり、委任状を提出していただいておりますことをあわせて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、加藤会長にお願いしたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

会長

それでは、議題1から進めていきます。「ベルファーム乗合タクシーの廃止について」です。事務局から説明をお願いします。

事務局

(「ベルファーム乗合タクシーの廃止について」資料に基づき説明)

会長

ベルファームが出来る際に、交通機関がないということでスタートしたものでしたが、利用が少なくなり採算が合わず、タクシー業者に無理をしてもらっていたという状況もあり、今回廃止に至ったということです。何かご意見はありますでしょうか。

委員

その当時の市長から、移動手段がないということで申し出があり、市が試算したところ平均3人は利用が見込めるだろうということで認可をとったのが経緯です。

正直、初めの頃はかなり利用がありました。最近はドライバーとのトラブルもあるとも聞いています。というのも、各会社で扱い方が分からないというのがあったのかもしれません。本来、観光協会でチケットを貰って輸送するという手段をとるのですが、周知徹底がされていなかったものと思います。そういう中で利用が減ってきた。1乗車800円で全く採算が合わず、やむ負えないことかと思うのだが審議をして頂いたらと思います。

会長

ありがとうございます。通常、路線バスは運輸局に申請すると6カ月経つと辞められるという規則になっていますが、この場で協議に掛けて合意を貰えると1カ月で辞められるとなっています。12月31日廃止という案であれば、ここで合意を貰わないと間に合わない状況ですが、何かございますか。

特にご意見がないということであれば、挙手で採決を取りたいと思います。ベルファーム乗合タクシーの廃止について、異論ない方は挙手をお願いします。

委員

(全ての委員が挙手)

会長

全員の方が手を挙げて頂いたので、廃止ということになりました。

本来、廃止する際は代替手段を考えるのですが、少し歩けば阿坂・小野線のバスも走っているので、「ベルファーム西」という停留所を作るとか、あるいは今のバス停にそういう名前を付けるとかは出来ないですか。今までは、この乗合タクシーがあったので、そのような名前は付けない方がよいと思っていたのですが、廃止になるのであれば付けてもよいのではないかと思う。この点について、三重交通さんはいかがですか。

委員

施設の名前が入ったバス停とその施設が離れているとあまりよろしくないが、停留所名変更とかでしたら可能なところもありますので検討させていただきます。

委員

「濱口農園前」というバス停があるかと思うが、それを「ベルファーム」とかに変えるのがよいのではないですか。

委員

あそこから歩いてベルファームに向かわれる方もたまにおられます。一度検討させていただきます。

会長

ベルファームに行くには、どうしたら良いかという問い合わせはありますか。

事務局

頻繁にということではないですが、稀に問い合わせはあります。その際は、先程仰られた「濱口農園前」が一番近いという事で、ご案内させて頂いております。

会長

これによって、阿坂・小野線の利用が増える可能性もあるので検討をお願いします。

続いて、議題2の作業部会の協議案件について、意見交換となっておりますが、事務局から説明をお願いします。

事務局

(議題①の「バス停新設箇所について」資料に基づき説明)

会長

バス停の場所がまだ決まっていない箇所があるということだが、なぜ停留所を置かないのだという声が地域から上がってくることがあるが、置くとなると置かせてくれない人が結構いるという状況。NIMBYと言って、自分の家の近くには欲しいが、庭の前には置いて欲しくないというのが全国的に多い。作業部会で私が言ったのは、バス停を置けなくても走らせた方がよい。そうすれば、地域の方からなぜバス停がないんだという声が上がってくるので、そうなるみんな真剣に考えて頂ける。停留所が置けないから走らないではなく、走るのは走って、より地域の方に真剣に考えて頂きたいと思う。

委員

五反田町のバス停について、この通りが一番通行量が多い場所なのだが、そのままバス停を置いて使用するかたちになるのか。

事務局

現段階では、交通管理者の警察からも指導頂きまして、歩道上に置くかたちで待避所を設けずに設置することを考えております。

会長

写真に出ている場所も全て警察協議済みということですか。

事務局

はい、事前協議済みです。

会長

渋滞はひどい感じですか。

委員

かなり渋滞するかと思います。

会長

並ぶという感じですか。

委員

追越しが出来ない状態なので、後ろに並ぶような感じになるかと思います。

会長

急いで事故が起こるようでは心配なので、バス停注意とかの看板を後ろに建てる等の対応はとった方がよさそうですね。その他、いかがでしょうか。

変更ルートの①②は、走らせればよいと言いながらも停留所が両方決まらないとなると、なんのためにルートを変更するのかとなるので、みなさんにもご協力頂きたいと思えます。

続きまして、「運行ダイヤ（案）について」事務局から説明をお願いします。

事務局

（議題①の「運行ダイヤ（案）について」資料に基づき説明）

会長

ダイヤの案が出てきましたが、みなさんご意見はありますでしょうか。

委員

資料 2-1（大口・三雲松阪線）で、緑色に囲んである便は新車両で運行するとあるのは問題ないですが、三雲振興局 7:12 発で松阪港行きの便は、済生会に入るとなっており、このバス車両はロングになるので回れない。その点をご検討お願いします。

事務局

説明が不十分でしたが、1 便目の大口線については済生会には入らず今まで通りで、JR 松阪駅から近鉄松阪駅を回ってそのまま大口線を走り、後の残りの 3 便は新しい小型の車両で運行するので、済生会にも乗入れられるようなかたちになります。

委員

新車両の小型車は何人乗りですか。

事務局

現在の鈴の音バス車両と同様のタイプになるのですが、定員は 36 名になります。

会長

立ちも含めて 36 人ですか。座席は 12 か 13 ですか。

事務局

そうです。

会長

今ダイヤの案が 2 つありますが、どちらがよいかある程度ここで目星を付けた方がよいのではないですか。改めて、①案と②案の方針の違いを説明して頂けますか。

事務局

例えば、追加資料 2-1 について説明しますと、利用者にとって分かりやすいダイヤにして欲しいというご意見を頂いておりましたので、①案は松阪駅の出発時刻をきり良く 10 分単位で設定しております。それがそのまま走りますと、ほとんどの便の 1 の単位が同じになるなど、計算がしやすく時刻表としては分かりやすくなっています。

②案は、赤字部分はダイヤの変更があるのですが、黒字部分は比較的用户の多い時間帯であり、ダイヤの変更を行わず現状の利用者が混乱を招かないように配慮をしています。

会長

少し思ったのは、乗り継ぎということを考えているからだとは思いますが、追加資料 2-2 を見ると、右回り、左回り、新ルートも似たような時間に松阪駅を発車する傾向にあるのかと思います。つまり、アドバンスモール方面行きが 3 本一斉に出発して、1 時間位空いて、また 3 本一斉出発…というようなダイヤになっている状況かと思う。そう考えると、②案の方がやや時刻はばらけていて、①案は左回りと右回りの時刻がかなり重なっている。それぞれ行き先方面は異なるが、同じような時刻に出発して、同じような時間に到着する状態になっており、これが良いのかどうかというのはある。左回りと右回りの時刻を少しずつずらして設定すると、仮に乗り遅れても、大回りになるならないはあるが、乗れば近回りの次の便を待つよりは早く目的地に辿り着ける。これが、同じような時刻に発車だと仮に乗り遅れた場合は、次がだいぶ後になる。ただ、これは弱点もあり、遠回りするので、必ずしも近回りの次の便に乗るよりも早く到着するというわけではなく、逆転する場合もあるので難しい部分である。同じような時刻に左右両回りが発車するというのも、ある意味分かりやすいかもしれないが。ただ、アドバンスモールも、両回り同じ停留所で乗車を間違える可能性があるため、左右で 10 分くらい差は設けた方がよいかもしれない。

委員

仰る通り、渋滞すると到着が逆転する可能性があるため、そうすると乗車を間違える可能性は非常に高くなる。なので、できればアドバンスモールは時刻がずれていた方がよいように思う。

後、新ルートについてですが、例えば②案の朝のダイヤが 7:40 発-7:55 着で次が 8:05 発など、余裕がないダイヤのように思うので、出来れば朝だけは、渋滞もあるので余裕をもって設定してもらった方がよいと思う。

それと、アドバンスモール 8:45 発-9:00 着で、その後、回送でそのまま折り返して 9:15 着というのも、実際可能なのかというのが気になったので調べて頂きたい。

会長

これは作業部会でも、このダイヤで本当に走れるのかという意見が出ていたかと思うが、実態が反映されていますか。

事務局

若干の手直しは行っておりますが、先程委員が仰るように、我々の方でもルートを走ってみて、確認したいと思います。

会長

その際に、朝の時分と昼の時分が同じになっているので、本当に大丈夫かを確認して欲しい。実際は同じ時分では走れないし、走って余裕がありすぎるとかだと早発になっ

たり、逆に遅くて運転手が焦ったりとかが起こるので、朝は時分が揃わなくてもやむ負えないのかと思う。おおよそ10時以降とかになったら時分を揃えてもいいのではないのかと思う。委員の話も踏まえて、再度朝のダイヤを見直す必要があるのかと思う。後、新設予定のバス停①②を通る変更ルート部分はダイヤに反映されていますか。

事務局

現状、このダイヤには反映出来ていません。

委員

アドバンスモールの駐車場で、停留枠を1枠増やすという話はどうなりましたか。

事務局

不動産にはまだ話は出来ていないのですが、年内には話をしたいと考えております。

委員

大黒田のぎゅーとらも、停留枠の線をもっと明確にしてもらいたい。あそこは混雑する場所なのだが線が大変分かりにくく、利用者もドライバーも困るのでお願いします。

会長

当初、ぎゅーとらは大黒田店も垣鼻店も駐車場内に入らないことを考えたが、周辺道路にバス停を設置できるような場所が皆無だったので、駐車場内に入れたという経緯でした。特に大黒田店は停留所が駐車場の真ん中にあるので、ぎゅーとらの利用者ではない人は待っているのも不安があるかもしれないし、一般車もどこを走ればいいのかという状況もあるので再整備が必要かもしれない。

他になにかございますか。後、①案か②案かどうするかですが、この案件はまた作業部会でやりますか。

事務局

事務局としては、作業部会でもう一度検討頂きたいと考えています。

会長

では、ダイヤ等については今ご意見を頂き、その内容を反映したものを次の作業部会で検討し、そこで決めるという事でよいかと思うが、その他何かありますでしょうか。これについては、今ではなく後でも良いので気づいた点があれば事務局に言って頂ければと思います。

それでは続きまして「新ルートの路線名について」事務局から説明をお願いします。

事務局

(議題①の「新ルートの路線名について」説明)

会長

「幸(さいわい)」はいい言葉だと思うので、それを生かした方がよいという意見が作業部会で出ていたかと思う。他でも「幸(さいわい)」という言葉を使っている路線名はない。「Happy」はありますが。

後、聞きたいのは「市街地循環線」の名称を変えたいということですか。

事務局

「市街地循環線」は公式名になるので、検討頂く名称を公式の路線名として認可を取りたいと考えています。

会長

私が思っていたのは、「市街地循環線」はそのままで、新ルートをどういう名称にするかということだと認識していたのだが、そうではないのか。「市街地循環線」は循環しているのだけれど、新しいルートは循環ではないので、ということではないですか。

事務局

仰る通りです。

会長

そうすると「中央線」や「中央通り線」というのはあるかと思う。正式名称は、書類に書くだけのものなので、愛称は「幸(さいわい)」とかを使ってもよいとは思う。極端な事を言えば、事務的にAルートとかでもよい。大事なのはみなさんにアナウンスするとき何とすることなので、何がいいかをきちんと検討した方がよいかと思う。ちなみに、この辺りは元々「中央通り」という名称でよかったですか。

事務局

作業部会の中で少し話題に上がりましたが、新町の道路に「中央通り」という碑が建っていることもあり、「中央通り線」という名称が上がったものと思います。

会長

みなさんからもこんな路線名がいいというのがあればよろしくお願いします。いかがでしょうか。

委員

今回は、現状の鈴の音の循環に対して中央を走るといふことと、公共交通空白地域だった幸地域を走るといふ観点から「幸（さいわい）中央線」とかはどうでしょうか。

委員

現状、左回り右回りに対して、新ルートが真ん中を走るのが、統一性のある名称にした方がよいのではないかと思う。例えば、北回り、南回り、中通りなど、そのあたりはいかがでしょうか。

会長

循環線も全国的にいろいろな言い方があって、山の手線だと内回り、外回りという言い方をするし、名古屋の環状線だと右回り、左回りと言うし、バスだと、例えば垣鼻先回りとか、桜町先回りとか、先にどっちに行くかという言い方をする。これは、桜町回りとしてしまうと、どうせ回るのでおかしくて、先回りにしないといけないというのがある。統一感も考えなければいけないのと「幸（さいわい）中央線」が一番手堅いかとは思ふ。その他何かございますか。それでは、有力案として「幸（さいわい）中央線」といふのが出ていふので、これを軸に考えるようにしましう。

左回り右回りとの関係もどうしましうか。外国だと右側通行なので、内回り、外回りだと逆になるので、インバウンドとかには対応できない。そういう意味では、時計回り、半時計回りというの支障はでない。その他何かございますか。それでは、右回り、左回りというの基本的には現状のままとし、そこに「幸（さいわい）中央線（仮称）」というのが入るといふ感じがよいのかなと思う。次の作業部会で再度、全体の統一感も検討して、最終決定という流れとしたい。今日はあくまで意見交換なので、今日協議して決めるといふことは予定してないといふことです。

続いて、「新車両のデザインについて」事務局から説明をお願いします。

事務局

（議題①の「新車両のデザインについて」説明）

会長

ありがとうございました。3台目はデザインを変えるといふことで、ルートは全く違ふので、専用車という意味では違ふ方がよいのかなとは思ふます。案は何案か出てきて選べるのですか。あるいは、これだといふ案が出てくるのですか。

事務局

進め方は、全員が各々デザインされるといふことで、生徒数は38名なのですが、その中から何点かに絞らせて頂き、最終的には利用者の方などから1点に絞って頂くといふ風に考えています。

会長

それは選ばれたら嬉しいですね。生徒さんも呼んで除幕式とかした方がよいですね。マスコミでアピール出来る機会なので、そこを含めてぜひ考えて頂きたい。

委員

このデザイン制作は既に進んでいるのですか。というのは、「幸（さいわい）中央線」という名称を軸に進めるのであれば、「幸（さいわい）」というイメージを盛り込んだデザインはもうお願いできないのですか。

会長

既にデザイン制作を始めているのであれば混乱してしまうかもしれないが、もしそこまで至っていないのであれば、「幸（さいわい）中央線」という名前になりそうだとか、「幸（さいわい）」がキーワードになりそうだと、頭の片隅に考えてねというはお願い出来るかもしれない。

事務局

これを依頼した時に、松阪をイメージするようなコンセプトでという話はしているので、一度先生に相談させて頂きもし可能であれば取入れるという事にさせて頂きます。

会長

途中で入れると混乱させてしまうかもしれないので、そのあたりは先生に相談頂ければと思います。他にいかがでしょうか。

続いて、議題②の「大口線・三雲松阪線の変更（案）について」説明をお願いします。

事務局

（議題②の「大口線・三雲松阪線の変更（案）について」資料に基づき説明）

会長

ありがとうございます。何かご意見はありますでしょうか。

委員

これは要望ですが、今回松阪三雲線が大口線と分離されるので、出来たら振興局を延伸して、将来的に松浦武四郎記念館を経由して中川駅まで繋げて頂けるとありがたい。ただ、今のロングボディでは武四郎記念館へは入れないので、車種の変更を検討してもらわないといけないのと、延長するにあたり問題点も出てくると思うので、そのあたりをクリアしていかないといけないと思うのだが、将来的に中川駅まで繋げるということに対して、意見を聞かせてください。

事務局

今のご提案についてですが、本年度の作業部会でもみなさんに協議頂いた経過がございます。現在、1台で運行しており駅から振興局まで片道30分くらい掛かるのですが、そこから武四郎記念館まで延伸するとさらに時間が掛かると、仰る通り車両を転回させる場所がなく、現状厳しいというのが実態です。ご意見頂いたように、将来的な話ということですので、車両が小さくなったとか、ダイヤに余裕が生まれたとかの場合は検討させて頂きたいと思います。

会長

武四郎記念館については、三雲のたけちゃんハートバスが中川から運行しているということなので、それに乗って頂ければと思う。最近、利用はどうですか。今年が多いですか。

事務局

三雲のたけちゃんハートバスについては、武四郎記念館がというわけではないのですが、全体的に利用者は増えています。記念館でイベントがあると追車ということもありますし、利用者は増加傾向にあります。

委員

8月の夏休み期間中、他所から中川駅で降りて、たけちゃんハートバスを利用するという人を3-4人見かけました。記念館も今年で150年、生誕200年ということで、確かに利用者は増えているのかなと思います。

会長

私も今月北海道へ仕事で行きましたが、以前はみんな全然知らなかったのですが、今は知るようになってきて、三重に来たら寄ると言っている人も見かけるようになった。知るようになってくると、利用者は増えてくるかもしれない。ただ、個人旅行というよりは、ツアーの中に組み込まれて行く人の方が多いかもしれない。以前からあるように、津駅から天白までバスが来ていて、三雲振興局と乗り換えが出来るのですが、決して近いわけではないという問題点を何とかしようという意見もありました。今見るとバイパス通りは住宅があるわけでもなく、バス停が点々とあるだけで家から近いわけでもない、プライスカット前のところから入っていけば、武四郎記念館も回れて、家もそっちの方が多いのかなと思う。今となっては、目的地までを早く繋ぐという機能ではなくなってきているので、そういうことも考える必要はあるのかなと思う。津三雲線が三雲地域でどれくらい利用されているのかということにもよると思う。というのも、11月9日からイオンモール津南店がOPENするので、津三雲線も位置づけが変わる時だし、4月から新ルートを実行させるのであれば、OPENしてすぐではなく、恐らく路線を変えるのは10月とかになると思うので、それを目掛けて三雲での乗り継ぎや、同じ

ような停留所がいいかとか、今のような変更があるのか、逆に両路線とも記念館まで来るかとか、その辺も検討していけたらと思う。これは、三重交通さん含めて次回の部会までに検討はできますか。

委員

一度イオンモールとの関係も見ながらというのがありますし、中勢営業所が管轄しておりますので確認しながら検討するということになるかと思います。

会長

せっかく三雲まで来ている津三雲線なので、少し調べておいてもらえませんか。他に何かございませんか。

委員

たけちゃんハートバスは土日運休なので、土日に武四郎会記念館へ行くことが不可能な状態です。観光とかを考えるのであれば、土日の運行というのをぜひ考えて頂きたい。それから、今プライスカットが改装で閉店していて、そこから少し離れたところにバス停があるのですが、徐行をせずにノンストップでバスが通過していくのを目撃します。今のところ、見落とされたというお客さんは聞かないが、少し徐行をして頂きたいなと思います。

委員

はい、周知徹底するようにします。

会長

他にございますか。

委員

ダイヤを見てもらうと、松阪駅と振興局で10分くらいの間隔を取ってもらっているかと思いますが、実際朝などは10分をきってしまうと思うので、そうなると連続運転にも引っ掛かるのと、毎回ここを運転している乗務員に聞くと時間がなく非常にトイレが困るという声もあるので、出来れば駅の方で時間を取って頂くのが運行しやすいのと、連続運転もそこで取ってしまう方が引っ掛からないと思うので、一度ご検討をお願いします。

会長

以前は、大口線と一緒にだったので、松阪駅で時間を取ると乗り継ぐ方は待つのでどうかなというのがあったが分離されたので、今となっては松阪駅で時間を余分にとって、振興局ですすぐ折り返すというのはいいかもしれない。これは、それをすると天白に回

り込むというのが可能になりますか。経路的に難しいですか。前言っていたのは、天白は回転場まで行って戻ってほしいという話をしていたが、天白→振興局なのか、振興局→天白なのかは分からないが、折返し時間を設けなくて回ってこればいいということも出来るのかなと思う。今このタイミングが考えやすいのかなと思う。少し考えて頂ければと思います。

以前、大口線は、空港アクセスだったこともあり、近鉄松阪駅から直進するルートだったが、今回、合同庁舎とかは考えなくていいのか。松阪警察署前とか中央町は、結構利用があると考えればいいのか。合同庁舎だと通りが1本東なので、警察を回って回り込むというのもあり得るかなと思う。朝は通勤のために利用があると思いますが、それ以外で利用が考えられればの話ですが。

事務局

松阪警察署付近のバス停はそれほど利用が多くありません。先生が仰られた通り、朝の時間帯は三重交通路線が合同庁舎に回る便が1日1往復ですがあるので、そのあたりとの兼ね合いもみながら、ルートの変更含め検討してみたいと思います。

会長

こちらにも家があるので、どちらを通るのがよりたくさんの人に利用してもらえるのかを考えて頂きたいなと思います。これを逃すと、もう変えるタイミングはないと思うのでよろしくお願いします。他にございますでしょうか。今、三雲線の最終が15:40なので、17時台が出来るというのはいいですね。

続いて、議題③の「運賃等の見直しについて」事務局から説明をお願いします。

事務局

(議題③の「運賃等の見直しについて」資料に基づき説明)

会長

ありがとうございました。運賃を200円にするというのは大きな変更ですが、なにかございますか。200円になりますが、大口線・三雲松阪線含めた乗り継ぎは1回無料となっていてエリアとしては広がる。いかがでしょうか。決まればこれらに合わせてどういう風にみなさんに乗って頂くかを色々取り込んでいくことになるかと思う。

回数券の11枚綴り1000円について、もう少し割引いてもいいのではないかという意見が作業部会でも出ていたかと思いますがどうですか。ちなみに奇数だと、運賃200円だと1枚余るので、次買ってしまう。使い切りだとそれで終わりという人もいるかもしれない。11枚と13枚だと割引が大きく変わるのでどうするかですが、12枚でも1乗車160円くらいになります。

委員

11枚だと1枚余ると、200円にするので目玉を作っていないといけないというのが作業部会での一部の意見だったので、12枚にすることでPR出来るだろうという考え方を持っています。

会長

事務局のご意見はいかがですか。

委員

今回、新たに割引制度が出来る中で、回数券というのは今もあるのですが、現状11枚綴りで1000円ということなので、出来れば今のものをそのまま引き継いで使いたいというのがありますので、私どもとしては11枚綴りを1000円で販売したいと考えています。

会長

回数券の場合、最初は12枚で売り出して、途中から11枚に変更するというのも比較的やり易い。今12枚1000円で売り出すと、11枚1000円で買う人もいなくなるので売り切ることは出来なくなる。ただ、激変緩和は必要かと思う。いきなり上げるとなかなか難しいと思う。最初はスタンプカードとかを出して、10回乗ったら1回乗れるとかのキャンペーンをやるとか、使用済券を集めて引き換え券を作るとか、どちらにせよ、よく乗る人に訴えかけられるのがよい。他にどうでしょうか。

では、今回作業部会での意見をたたいて頂いたので、次の部会で検討し最終案を出すということですが、次回はいつになりますか。

事務局

協議会は、12月末くらいを考えています。また、改めてご連絡させていただきます。

会長

それまでの間に作業部会があって、12月末頃に協議会があり、そこで決定という心づもりで頂ければと思います。

続きまして、議題(3)の「第二次松阪市地域公共交通網形成計画の策定について」事務局から説明をお願いします。

事務局

(「第二次松阪市地域公共交通網形成計画の策定について」資料に基づき説明)

会長

ありがとうございます。特にここが大きな方針変更というのがありましたら説明し

て頂きたいのですが、いかがでしょうか。

事務局

市としましては、これまで地域と共に進めていくということを中心に進めており、それは現在計画には謳っていなかったのですが、基本的にはそこは変わらずに継続してやっていきたいと思っています。ただ、施策を進めていく中で、現在の計画は具体性に乏しい面があるので、今回はもう少し具体的な施策を記載していきたいと思っています。

会長

仰る通りで、松阪の場合は地域で考えて提案してねという色彩が強かったので、それ故に進まない面もあるし、全体として統一感がうまく出てこないというのもあったかと思う。今回は、きちんと分析して、それぞれの路線でこういう問題があるので、こうしていったらいいのではないかと、ということまで投げかけが出来る。気になるのはその場合、各コミュニティバスの地域のみなさんにも提示して、こういう風でいいのかを一通り確認していかないといけないかと思うが、そのあたりはどうでしょうか。

事務局

今後、地域別懇談会の開催を予定しておりますので、その中で、この計画の地域に関わる部分は提案しまして、意見をお伺いしたいと思っています。

会長

地域で考えて進めると、普段乗らない人がメンバーとなった集まりで検討されている場合もあり、結果的に今乗っているわずかな利用者を蔑ろにしてしまうこともある。田原市では、校區別で話を決めていったら、既存の利用者にとっては全く使い勝手の悪いものになり、利用者が半減とか7割減になったところもあって、今既存の内容に戻しているという状況。同じく、田原市も今網形成計画を作っているのですが、「校区」という言葉が一切消えました。校区は辞めて「地区」で検討という風になっている。松阪の場合は、各地域のコミュニティバスが機能しているのでいいのですが、別の検討から書いていくと、利用者にとって本当にそれがいいのかというのは視ていかないといけないと思う。地区別懇談会を実施することで本当に反映できるのか、むしろこんな案を考えているのですが利用者の方はどうですか、という利用者アンケートを取っていく必要があるかもしれない。その1点だけ聞けばいいと思う。ここで案が出ているので、みてもらうというのはいいと思いますが、どうでしょうか。

事務局

各地域において、恐らく利用されていない方が出席頂くケースもあるので、現状の路線を今どのように考えていらっしゃるかということも聞いた上で、現状の路線の在り方を我々として考えていきたいと思っています。

会長

利用されていない方の意見を全く聞かなくていいというわけではなく、利用されていない方の意見も聞かないと利用者を増やせれないというのもある。かと言って、今利用されている方の意見を軽んじると、一番貢献されている方が乗らなくなって、新しい方もそう簡単には乗ってもらえないので、ごそっと利用者が減る可能性があるので、注意する必要があります。他にみなさんいかがでしょうか。

少し気になったのは、基本方針 1 の「市民の生活実態に合わせた～」とあるが、対象は市民だけで来訪者の方は考慮しなくてよいのかという点です。さっきの松浦武四郎記念館は、市民ではない方が多く来られると思うので、基本方針の 1,2,3,4 だけ見ると、あまり考えないとなってしまう。当然松阪もインバウンドとかは大事だと思っておられますよね。分かりづらさを解消するというのも大事ですが、路線としてどこに必要かというのも入ってくるかと思うので、「市民の生活実態や来訪者のニーズに対応した～」とかにした方がよい。来訪者のニーズは水ものなので、優先度は低いという面はありますが、全く書かないといわゆる生活交通だけやればよいという感じになってしまう。他にどうでしょうか。

ちなみに、17 ページに書いてある総合計画の「公共交通利用可能地域 100%」は大きく出ましたね。名古屋市や豊田市でも 99%とかにしている 100%というのはなかなかないですよ。

事務局

総合計画ですが、松阪市の 10 年後の姿を目指すもので、キャッチフレーズ的にこういった姿を目指しているということで、交通政策で考えだしたもので、目指す姿 100% ということでご理解頂ければと思います。

会長

今まで地区任せでしていたものを、もっとこうしていったらよいのではないかという提案も入ってきたという意味で、突っ込んだ内容になっているということだが、基本理念にそういうのを盛り込んだということで、その方針転換はある程度理解できるかなと思う。ただ、一方で地域の自主性は尊重するというのは続けていくという話ですね。それをすることで、今まであまりやってこれなかった三重交通路線をどうしていくかということや、名松線や松ヶ崎駅などの利用をもっと増やすというのも入ってきたということですね。

では、とりあえず基本理念は、私が言ったようなことで進めてもらい、次回の作業部会で詳細を詰めていくということですが、そこも含めて全体で何かお気づきのことはありますでしょうか。

委員

12-14 ページまで、各路線の現状の課題が書きだされていますが、間違いではないのですが観点として、嬉野おおきんバス、たけちゃんハートバス、三雲松阪線この3つの路線について、一番利用されている方の利用目的は把握されていますか。答えを言いますと、これらの路線の利用者の7割以上は高齢者で足がなく、目的は買い物です。なので、たけちゃんハートバスで振興局で乗り継ぎという話がありましたが、乗り継ぐ人はほとんどいません。ですから、その辺の観点がずれているのではないかと思います。

会長

これは、乗り継ぎ拠点として検討の余地があるということなので、出来ていないことを踏まえた内容になっている。そもそも、それを望んでいるのかということと、そんなことは望んでいないのではないのかというニュアンスを頂きましたが、難しいところで、望んでいないのではないのかというと、それが良かったことに気付いていないことの方が多い。だいたい新しい路線というのはそういうもので、無くてもそれでやってこれたので、ここで課題として出てくるのは、実際使ってみたらもっとこうしたらいいよという課題と、そういう人たちが全然気づいていなくて、こういう人がもっといるんだよということを知ってもらう課題がある。

今のたけちゃんハートバスを見ると、後者しかないように思うので、前者にも課題があるのではないかと思いますし、両方変えていかなければいけないのかなというのが私が思ったところです。そう考えると、利用者の意見はきちんと聞く必要があるとなる。後者の方は住民懇談会とかでも出てくるし、作業部会での検討内容にも出てくるのかなと思う。今回の13案は出してもいいかと思うが、実態をよく知っている方からすると、もっと書くことがあるのではないかと思うかもしれない。なので、これは各コミバスの運営協議会で聞いてもらって、そこでプラスしてこういうのというのがあれば入れるようにして頂きたいです。

委員

13ページの内容について、検討会を重ねてもよい問題かと思うが、機殿・朝見線について、「早急な対策が必要」というのは、対策が必要というのを打ち出しているだけで、まだ今は動いていませんか。運転手の負担が大きいとかありますが、書いただけで動いていますか。

委員

動いています。それは、町民の方にもだいぶご理解を頂いていて、ドライバーの休憩時間がないという問題含め、自治会には了解頂いておりますので、自治会で見直すという方向に向いております。

会長

13 ページはあくまで課題であり、出来る出来ないの話ではない。何かございますか。以上で、議事は全て終了しましたが、その他何かありますか。

事務局

その他といたしまして、台風 24 号による土砂崩れに伴う、飯南町粥見地内における国道 166 号線の通行止めに対する、コミュニティバス等の対応について報告します。

(「国道 166 号の通行止めのお知らせ」の資料に基づき説明)

会長

これはいつ頃復旧しそうですか。

委員

10 月 1 日から通行止めとさせて頂き大変ご迷惑をお掛けしております。現在の現場の状況ですが、土砂は撤去しておるのですが、道路上に倒木がかなりあります。それについては、今週中に撤去が完了する予定です。ただ、まだ不安定な土砂がある状況で、道路上に仮設の防護柵を引き続き設置して、落石に対応したいと考えておりますが、あくまで仮設の防護柵で不安定な土砂もあり、それについては撤去する必要があるのですが、安全が確認出来てからとなるため開通時期について、いつという時期は申し上げられない状況です。

会長

分かりました。焦ってもいけません、早く復旧できるようにお願いします。

委員

沿線の店舗の方もすごく困っておられますし、災害の地域にも指定されていないので、何も支援が受けられないと仰られています。

会長

その他よろしいでしょうか。それでは事務局にお返しします。

事務局

委員の方も、その他よろしいでしょうか。それでは、平成 30 年度第 3 回松阪市地域公共交通協議会を閉会させて頂きます。本日はありがとうございました。