

令和元年度 第3回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 令和2年1月8日(水) 10:00~

場所 松阪市役所 5階 正庁

【出席委員】加藤博和、山本勝之、塚本麻衣、中角亘、田中正明、加藤静香
早川正素(代理)、森本臣紀、鳥田茂
西出みはる、中村五男、粉川美代子、岡田通子
久世真(代理)、羽田勇人(代理)、中西智哉(代理)
阪井正幸、内山次生

【欠席委員】大西正、松本英之、笠井賢一

【関係者】三重交通株式会社、嬉野タクシー有限公司
株式会社たかみ、かね七タクシー合資会社
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 参事兼課長：松本健 主幹：久保忠秀
係長：松田智剩、係：奥田葵

《協議事項》

- | | |
|--|--------|
| 1. 令和元年度松阪市地域公共交通協議会第1号補正予算について | 【協議】 |
| 2. 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について | 【協議】 |
| 3. 第二次松阪市地域公共交通網形成計画進捗状況について | 【報告】 |
| 4. 阿坂小野線の変更について | 【協議】 |
| 5. 宇気郷線の変更について | 【協議】 |
| 6. 市街地循環線の変更について | 【協議】 |
| ぎゅーとら垣鼻店の設置場所変更とバス停名変更
バス停名変更(案)「垣鼻町」「第二小学校前」 | |
| 7. 津市コミュニティバスの乗り入れについて | 【意見交換】 |

《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4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。

続きまして、規則第5条第3項に基づき、会長・副会長の選出を行いたいと思います。規則で委員の互選による選出となっております。どなたかご提案等ございますか。

委員

会長に加藤教授を推薦したいです。

事務局

ありがとうございます。前回から引き続き、名古屋大学大学院教授の加藤博和先生に会長をお願いしたいという声を頂きましたが、いかがでしょうか。

各委員

異議なし

事務局

皆様からの異議はなしということで、加藤先生に会長をお願いしたいと思います。続いて副会長ですが、どなたかご提案はございませんでしょうか。…ないようですので、事務局から提案させて頂きたいと思います。副会長には松阪市自治会連合会副会長の山本勝之委員をお願いしたいと存じますが、いかがでしょうか。

各委員

異議なし

事務局

ありがとうございます。皆様からの異議はなしということで、会長は加藤先生、副会長は山本委員をお願いしたいと思います。

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、加藤会長をお願いしたいと思います。加藤会長、よろしくお願いたします。

会長

監査委員の選任についてですが、協議会規則の第14条規定で会長からの指名となっており、前任期から引き続き、「商工会議所の加藤委員」と「三重県交通政策課の天野委員」（本日は羽田主幹が代理出席）をお願いしてありますが、よろしいでしょうか。

…それでは、よろしくお願いたします。

続いて議題に入ります。議題1「令和元年度松阪市地域公共交通協議会第1号補正予算について」です。事務局から説明をお願いします。

事務局

（「令和元年度松阪市地域公共交通協議会第1号補正予算について」資料に基づき説明）

会長

何かご質問やご意見はございますでしょうか…それでは、議題1は協議事項ですので賛否を伺いたと思います。議題1について、賛成の方は挙手をお願いします。

各委員

(承認：17人/17人)

会長

ありがとうございます。全員が挙手して頂いたので、議題1の補正予算については承認頂いたということにさせていただきます。

続きまして、議題2「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について」です。資料2-1は国交省の本庁に、資料2-2は中部運輸局に提出するものです。説明については資料2-2を中心に説明して頂いて、資料2-1は補足というかたちでやって頂きたいと思います。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・事業評価について」資料に基づき説明)

会長

資料2-1、2-2について何か質問はありませんか。

委員

資料2-1について市街地循環線のところでコスト指標が達成できていないという話がありましたが、その中で利用者の減少に伴い運賃収入が減少という話がありましたが、実際には4月から運賃が上がっている状況で、それであっても減少しているということはかなり大きく利用者が減少したという理解でよいですか。

事務局

利用者としては大幅な減少というわけではないのですがこの対象期間が昨年の10月からになっています。その部分については、まだ運賃が改定されていないためそこで運賃が若干減っているのではないかと思います。後、運賃収入が減少と書いていますが協賛金もこの路線では年々減少傾向にあります。その点についてもコスト指標を達成できなかった根拠になっているのではないかと考えております。

会長

今の質問は普通だったら運賃をあげれば収入が上がるはずなのに、運賃をあげたのに収入が下がるということはすごく利用者が減少しているという理解でいいかという質問です。

事務局

手元に参考資料をお配りしていますが、一番上に市街地循環線の利用者数の推移を示しております。前年度と比較すると2割程度利用者数が減少していますが、運賃については、現時点では昨年度と比べると増加傾向にあります。

会長

今運賃は増加傾向と言いましたが、評価では減少と書いてありますよ。すぐに答えられないようでしたら少し考えないといけないのかもしれないですが、1つ知りたいのは、市街地循環線と総括りにしているのですが、幸中央線とそれ以外は分けて考えてほしい。この資料の市街地循環線の利用者数は幸中央線も含んだ数字ですよ

事務局

この資料の市街地循環線は幸中央線の数は含んでおらず、幸中央線については後ほど説明させて頂く資料3に利用状況を記載しております。

会長

アドバンスモールと松阪駅の間であれば幸中央線に乗る方もいるので、合計していかないといけない。今見ると市街地循環線は昨年度から千数百人近く減で、幸中央線が500～600人の利用者なので、合計すると600人近くは減になるのではないかと。市街地循環線だけで見ると2割減だが、幸中央線と合わせると1割減ぐらいになる。当然、幸中央線ができたことで沿線の方は今まで乗らなかった人が乗るようになったかもしれないので、そこはいい風にとらえないといけない。これは丁寧に考えないと大きく解釈を間違えることになる。結局、なぜ運賃値上げをしたかという、値上げをしてもそこまで利用が減らずに収入が上がるだろうと思わずにはいられないというのがありますよね。ところが当初から言っていたように、そうではないところもあります。やってみないとわからないところもあるのですが、100円が200円になったことで利用しなくなる人は3～4割ぐらいいるのではないかと考えられています、3～4割ぐらいであれば収入はまだプラスになるという考えです。客単価がどの程度変わって利用がどの程度変わったのかというのを分析しないと、減り方が大きいのか大きくないのかがこれだけではよく分らないという話ですね。これは次回に向けて分析しないといけないのかなと思います。

委員

合わせてそこで出して頂きたいのが、運賃を値上げしたタイミングで65歳以上の回数券を作ったと思うのですが、その回数券の出た数がいくつで、それまでと比べてどれぐらい増えたか減ったかというのを知りたいと思う。実際、幸地区に住んでいる者としては結構周りの人も使っていて高齢者の人も喜んで使っているので、是非その辺りもお願いしたいと思います。

会長

特に高齢者については半額になるような設定にしたというのもあるので、将来的には上げていくことになると思うが、高齢者で現金で払っている人がどれくらいで、それ以外で一般の人がどれくらいいるかとかは概算で分かりますか。

事務局

申し訳ありません。そちらについては今把握しておりません。

会長

自己評価に必要な内容なので、ないというのは非常に問題です。資料 2-2 については 2 月に第三者評価委員会というのがあり、2 年に 1 回それに出席しないといけないのですが、松阪は今年当たっているので、そこまでに出しておかないといけない内容です。というのは絶対に聞かれる内容だからです。資料 2-1 についてはこのままでいいのですが資料 2-2 については、今言ったことを踏まえて市街地循環線がどういう風に減ったのかというのをきちんと把握しておかないと評価委員会で突っ込まれるので、当日までに差し替えてください。ここは核心の部分なので事務局とも相談してやらないといけない部分です。他にどうでしょうか…ちなみに、他の路線の利用状況もあるので見ていただくと、三雲松阪線はとても好調で、三雲たけちゃんハートバスも頑張っている状況。嬉野おおきんバスも今年は増えていて、機殿朝見も増加傾向。逆に黒部が減少しているという状況になっていますが、地元の皆さんは何かご意見ありますか・・・特に出てこないのので、先ほど言ったように資料 2-2 や 2-1 については、減少することはわかっていたので、減少についてきちんと分析しないといけない。それについては本省や局に提出する資料は、24 日までに修正すればいいですし、もし間に合わなければ資料 2-2 については評価委員会までに追加資料や差し替え資料を用意すればいいのですが、ここはできれば本省に提出する資料に間に合うようにしてほしい。分析をしないといけないので時間的に難しいかもしれませんが、そういう修正があるということをお含み頂き、会長の方でチェックしお任せさせていただくということで、資料 2-1、2-2 については方向性として皆さんにお認めいただくことよろしいでしょうか。

各委員

～意見なし～

会長

こちらは採決というわけではなく、大筋お認め頂いたというかたちにさせていただきます。

今フィーダー系統については市から説明がありましたが、続いて地域間幹線系統については県の方で評価するということになっていますので、三重県さんの方から説明をお願いします。

委員

(「地域間幹線系統分析シート」資料に基づき説明)

会長

ご質問等がありますか…特にないようでしたら、私の方からコメントしますが、関係市町の意見がひどいですね。松阪市は、津三雲線以外は全て同じコメントを書いていますね。松阪熊野線については、実績輸送量が15.2人となっており、15人を下回ると補助対象外になってこの路線がなくなる可能性が出てくる事態なのに、あるいは自分達で走らせようとするとしてもお金が掛かってくる話なのに、その状況を全く理解していないですね。フィーダーは自分達のコミバスなので、しっかり見ていかないといけないという感じですが、地域間幹線は三重交通に頑張ってもらえれば良いという風に受け止められますが、どうですか。

委員

松阪熊野線については、C評価ということで、ここについては特に説明を求められるところだと思いますので、県も考えながら関係市町には再度強く申し出たいと思います。

会長

そうですね、C評価がつくと間違いなく大きな議論になると思います。関係市町の意見がこれだと、評価委員として私自身も説明を求めたくなる。後、個人的には多気、大台方面へ行く大杉線系統が同じ方向に行くようになって、全体として本数があるようになったのでこれくらい使って貰えるようになったというのを書かないといけないし、もし本数が多すぎるようであれば、松阪熊野線は増やせないで、大杉線を増やしていくということになるのかなと思う。

委員

大杉線は1日4往復の路線で、松阪熊野線が各停化により新たに4往復加わったことになるのですが、これは一度利便性を上げることでなんとか改善ができないかということで挑戦させて頂いた。しかし、加藤先生が仰るように結果としては、利用者が分散してしまい両方が効果を得られず減少してしまった。松阪熊野線沿線の南部地域にも各路線があるのですが地域間幹線は全て赤字路線ですので、全体的に見直していく必要があるのかなと思います。道の駅大台へは、松阪熊野線を入れていくという方針があったので大杉線についても朝夕の2本は三瀬谷駅方面の便は残し、日中の時間帯を道の駅方面へとし、大台町営バスとの乗り継ぎや道の駅含め大台町内の利用に時間をとって頂き、その後松阪熊野線に乗ってもらうというのを想定してこの10月から道の駅大台への乗入れを行っています。合わせて、三瀬谷南については、2日間フリー切符を発売し、三瀬谷南については乗降フリーという形のものを発売させて頂きましたので、合わせて効果を得られないかと考えている。7路線ありますが一番深刻なのは大杉線であるのは間違いありません。もう一つ大杉B

については、松阪駅から多気町のシャープまで走っている路線ですが、以前から利用促進対策路線というかたちで検討してきましたが、私共だけでは維持をしていくのが難しいということで、昨年10月に弊社の関係会社「三重急行自動車」を中心に運行することで費用の削減をもって収支の改善を図ろうという形で判断させて頂きました。こちらも含めて非常に厳しい状況が続いているというのは変わらないといった状況です。

会長

大台も道の駅行きにしたとか、うまく生かしてこういうのをしているとか、そういう意見をこの評価シートに書かないといけませんよね。この補助は国の行政評価があって厳しく監視されており、本当にこの補助が地域にとって役にたっているのかとかを現場を見たことない人達が数字とかで判断しているので、そんなところにこんな評価内容を出してはいけません。徹底してこの路線は大事だから、もっとこう頑張るとかをアピールしないといけません。後、津三雲線ですが、イオンモール津南がリニューアルオープンしたというのはプラス要因として大きいですよね。

委員

明らかにイオンモール津南の効果であり、津南に乗入れをしている路線が津管内で地域間幹線が4路線あるのですが、1路線だけ少し伸び悩んでいるが、3路線は全て増加している。利用者においても学生向けの学割切符を発売させて頂き、その売れ行きがかなり好調となっている。学割切符の学生の利用にかなり支えられている状況です。

会長

松阪としては、三雲の人達がどれくらいイオンモールや津方面に行くのかということに関心があるかと思う。津三雲線全体としては、イオンモール津南まで多くの人が使ってくれて平均するといいが、そこから先は全然利用されていないとなると、本当に三雲に来てもらっているのかを担保できるかということそれは怪しいかもしれないですね。いかがですか。

委員

実際のところ、津駅～イオンモール間の利用がほぼ占めている状況だが、そういった状況も踏まえながら、一昨年の11月にイオンモール津南に乗入れをさせて頂き、昨年4月には天白回轉まで路線を延ばし、鈴の音バスとも繋がるようになったので、この効果を今後検証していきたいと考えている。

会長

イオンモールについては、関連するところで言うと「高茶屋駅」の利用が増えて、休日だと係員がいるという状況で、実はあのくらいの施設になると、公共交通を使われる方が多く、その多くは若い人である。若い人は運転したくない人が多いので、公共交通が便利

なところに行く。で住む。で不便なところは住まなくなる。という循環になるので松阪市がそうならないようにどうしたらいいのかというのが、実は地域間幹線で考えなければいけないところである。そういうことを考えて書いて欲しい。それぞれの地域の方からもこういう風な感じだとかを言ってもらえるとありがたい。何かございますか。

評価を入れる大事なところなので、事務局も今日の議論をきちんと整理して、次回6月となると次の計画の策定になるので、どういう風に見直していくとかどういう風にしていくとかを出して頂くということでお願いしたいと思います。

続いて、議題3の「第二次松阪市地域公共交通網形成計画進捗状況について」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進捗状況について」資料に基づき説明)

会長

追加資料2については、私の方から直前に準備をお願いしたのですが、今日出た内容に丸を打つと全然やっていないになる。本来、このタイトルだと、追加資料のような一覧に今年はこれをやる予定だったけど、やったとかやっていないとかを出してもらわないといけない。資料3みたいなものを出されても進捗状況の確認になっていない。資料3以外の内容はやっていないということでもいいですか。網計画の中でも、年度末にチェックするということになっているはずだが、それだと3月に協議会を開催した方がいいという話にもなってくるが、事務局の意見はどうですか。

事務局

今説明した項目が主な内容にはなっているのですが、今準備しているものもあれば、来年に向けて進めているものもあるので何もしていないというわけではなく、仰るように今年度の進捗については6月の協議会に向けてどういう状況にあるのかを提示させて頂ければと考えている。

会長

そんな難しいことを言っているわけではなく、令和元年度に何をやるかというのは網計画に書いてあるので、それをきちんと見て、やっているかどうかを言ってくれればいだけだから、わざわざ6月じゃなくても今でも分かるはず。

委員

追加資料2の4-1「天白回転場を3路線の交通結節点とします」について、3路線というのは、三雲振興局を中心として津方面に走っている三重交通の「津三雲線」、中川方面の「たけちゃんハートバス」、松阪方面の「鈴の音バス」です。質問は昨年3月に網計画(案)の審議をしたかと思うが、(案)の22ページに回転場での接続について2つのスローガン

を掲げていた。1 つ目は天白回転場の乗り継ぎ促進と、2 つ目は公民館跡地へバスロータリーを新設して利便性を図ると書いてあり、地域の運行協議会の中で討議をして、2019 年度、2020 年度、2021 年度にどうなるかをみなさんにも周知をした。ところが、9 月に発行された正式な網計画の 28 ページを見ると、バスロータリー新設の内容が削除されていた。なぜ、これに気がついたかというと 12 月 16 日に公民館跡地の計画が出ていたのだが、跡地は振興局の第二駐車場として整備されて既に運用開始されていた。それで驚いたのだが計画を見るとバスロータリーの内容が無くなっていた。なんの報告もなく計画が郵送されてきただけだった。

会長

6 月に協議会があったが、そこでは確認しましたか。

委員

どうなっているのか。住民にはバスロータリーを新設すると説明してありますよ。何の説明もなかった。

事務局

昨年 3 月の協議会でおおよその網計画の内容をご協議頂き、一旦会長の方でお預かり頂いておりました。その後、我々と調整する時間を頂き、公民館跡地の利用については 4 月当初から取り掛かり、三重交通さんとも相談させて頂いていました。しかし、部局を跨いだ案件となっており、我々からもいろんな案を提案させて頂いたのですが、市としては三雲振興局のお客様の駐車場スペースの確保が難しくなっている状況があるということで、総合的な判断で跡地を来客用の駐車場として使っていくという市の方針を出させて頂きました。この場においては大変申し訳ないのですが、その時点ではまだ網計画が調整中でしたので、計画からは削除させて頂いたという経過でございます。

委員

削除ですか。当初の計画は抹消になったということですか。

事務局

はい、そういうことになります。

委員

それは、おかしいですよ。住民周知までしてあるのですよ。

会長

というか、この状況を三雲地域のみなさんには周知していないのですか。この計画だけの問題ではないでしょ。それ以前に、三雲の地域の方と相談して決めることだと思うのだ

が、なぜこんなことになっているのか。そんな基本的なことが出来ていない状況で削除したというのがありえない。普通、三雲の方と相談した結果削除したという風にしか思わない。

委員

なんの一言もなかった。

会長

ちなみに、バスロータリーを作るというのは地域の要望としてあったのか。

委員

ありますよ、乗り継ぎの関係で便利になるから。それで私は前から言っていますが、鈴の音バスは土日でも運行していますが、たけちゃんハートバスは運行していませんので運行してくれと常々言ってきた。

会長

いや、ロータリーの要望です。

委員

ロータリーもありますよ。計画にも載ったのに、それが抹消されるのはあり得ないです。

会長

確かにあり得ないですが、事務局どうですか。

事務局

三雲公民館跡地の利用目的ですが、三重交通の津三雲線と三雲松阪線、たけちゃんハートバスの接続というのが一つございます。我々としては三雲公民館跡地を接続の場所として考えていたのですが、市の方で部局を跨いで協議した結果、三雲振興局のお客様に対して駐車場が確保できないということから、駐車場として整備させて頂くということに…

会長

三雲振興局の駐車場は主に三雲の人が利用するのですよね。その人たちにこうするというのを説明せず、市として勝手にこう決めたというのは、市役所は一体どうなっているんだという風になる。これって基本的なことですよ。振興局ならまだいいですが、事務局があるところの話ですよ。それが、簡単に消えて市の方で決めたからこうしたというのはあり得ないと思う。私はこの会議にしか権限がないのであれですが、私の立場からいうと、そういう経緯を知らなかったというか、そんなのはあり得ないので、そのことについて

て理解せずに削除することに結果的に同意したかたちになると考えます。で、変わりとして結局天白回転場を整備するということでもいいですか。

事務局

現在、たけちゃんハートバスも天白回転場に乗入れをしていないため、そこを3つの路線の接続箇所として、今後三雲地域の方々と話し合いになるかと思いますが、ダイヤやルートの変更について地元の方々と共有していきたいと考えています。

会長

でも、それは元々駐車場にロータリーを作ってそこに乗入れるという計画だったのに、それを勝手に取り消して回転場でやるということについて協議するって何も協議できないと思うのですが。ちょっと順番が無茶苦茶ですよ。副会長いかがですか。

副会長

他の部局の意見が通って、おたくらは提案してもらったが通りませんでしたということだが、自分たちはここまでしたけどそうなったのか、それをするよりもっとこれをした方がいいという意見が圧倒的で市としてはそれの方がいいという判断に至って引き下がったのか、検討しますと言っていたが取り下げて抹消しているので、そういう判断がどこでされたのかなと思う。

事務局

確かにご指摘がありました点について、手続き的なところで少し不足があったと反省しております。先ほど、久保の方から説明させて頂いておりますように、私どもの立場としては、そのようなつもりでおったのですが、松阪市全体という中で、他の部局も跨ぐ全体の計画の中で、先程副会長さんが仰られたように3路線の結節点は天白回転場の方になんとかできないかと、三雲振興局を使われるお客様の駐車場の不足している中でそちらを優先するという判断になったという経緯です。

委員

そんなことは聞いていない。一番問題なのは、計画案に書いてあった内容を堂々といつの間にか消しているという事です。それが言いたいだけで、中身のことでない。

会長

3月に議論したときは、概ねこれでいいということだったが、概ねから大きく外れているのではないですかということですね。会議は6月にもありましたし、何回か報告する機会はあった。6月から今日までは開催していないですよ。その間に報告すればよかったし6月にこの議論をするべき。そもそも、それ以前に市の総合的判断というときに三雲のみなさんはどう思っているのか、三雲のみなさんに話をせずに決めるというのがどういう神

経をしているのかと思いますが、それが松阪市のやり方であり、私がどうこう言う話ではないかもしれませんが。私の立場から言うと、この概ねから外れる内容は大きな変更なので、ちゃんと議論してこの会議でこれは削除するという風にやりたかった。だいたい概ねというのは、細かいところの修正であって、こんな風になくなるというのはない。もちろん案なので、決定はしていませんが、概ねといったらちょっとした追加や修正であって、大きいところが削除されるというのはない。どうしましょうか。とりあえず、三雲のみなさんがどう思っているのかは知りたい。バスロータリーよりも駐車場になった方がいいと思っている人が多かったのかとか。でも、そういう話を聞くと、この協議会の会長をやることにやる気がなくなる。松阪市はこの令和時代に入っても、バスロータリーより駐車場を優先するんですかと。駐車場が狭いけれどもバスを入れてくださいというのが多くの自治体の傾向なのに、松阪市は駐車場を用意しないとイケないので、バスはここで回転しなくていいという考えの自治体なので、33の自治体の委員をしています。優先度を下げますよ。そういうことをやっておられるという松阪市の総合的判断に対して、私はすごく不信感を抱いているということを感じておいてもらった方がいいと思う。辞任はしないが辞任に値するような不祥事だと思っている。私の不徳の致すところで申し訳ないと思っています。次回、どういう対応をしていくかというのをきちんとはっきりしてもらいたいが、そのときちゃんと三雲の方とよく話をしてください。そこが一番大事です。それがないと、新しいところに乗入れるという協議には入れないので、大きく間違いましたね。そのあたりをきちんとやってください。

委員

資料3の5-1項のバス停名称についてですが、三重交通さんのバスが最初にあって鈴の音バスはその後に出来たものだと思いますが、「ベルタウン」という名前を付けた背景には恐らく駅前通り商店街の振興組合さんが協賛金を出すから「ベルタウン」という商店街の名称になっているのかなと思うのだが、そのあたりは私もベルタウンの人間ではないので分からない部分もあるが、その辺を無視して統一してしまっているのかなというのが、同じ商店街の人間としては気になるが、いかがでしょうか。

事務局

仰る通りでして、ベルタウンさんの方から鈴の音バスに対して協賛を頂いているというのが実情です。並行して相談はさせて頂いておりまして、例えば阿坂小野線でも「濱口農園前」にカッコ書きで「ベルファーム西」といったバス停名もございますので、そういったかたちで、いずれの名前も残るようなものにしていこうという風に今三重交通さんと協議中です。

会長

私が最初に付けることをしたときは「パティオ日野町」もあるので、同じ「日野町」と間違える人もいるかもしれないという風に思っていました。何が分かり易くて、使われ

方やバスを必要としてしているみなさんにとっていい名前なのかというのを協議して欲しい。もし、三重交通さんの方の名前を変えるとするとタイミングがあると思うので、そのタイミングも考えてやってもらったと思う。今話題になっている京浜急行の東京から羽田空港に行く電車ですが、駅名の変更を何十か所か公募でやろうとしている。そんなに変えると分からなくなりそうだが、これは関心を高めるためにやっているという意図もある。当たり前のように駅があると思っているけれど、盛り上げるために少し駅のことを考えてみませんかということをやっているのだと思う。なので、停留所名というのはとても大事で、ずっとこの名前だからこうだということもあるが、もっとこういう名称の方がふさわしいというのがあれば、それこそ地域で考えて付けてもらったらいいいのかなと思う。そういうことを踏まえて決めてもらったと思う。言い方を変えると、市の担当と三重交通で考えて決めるのが良いかというのと良くないを考える。その他、どうでしょうか。

資料3と追加資料2については、そもそも網羅的に進捗状況を評価していないことと、三雲の回転場の問題がありました。そのことについては、宿題ということにさせていただきます。私の中では一度会議をやらないといけないという気がしていますが、これはまた事務局と話しをして決めたいと思います。議題3については、報告事項ということで特に採決とかはありませんので、よろしいでしょうか。

では、続きまして議題4「阿坂小野線の変更について」事務局から説明をお願いします。

事務局

(「阿坂小野線の変更について」資料に基づき説明)

会長

この改正ですと、阿坂小野線の沿線の人にとっては何も悪いことはなく、中央病院に行く人にとっては1本増えて良かったねという状況かと思うが、この9時台に中央病院から帰る人はいないと思うのでむしろ余分に時間かかるなという見方もあるかもしれないが、せっかく走っているので、中央病院に寄った方が利用を増やせれるのであればそうするという考えかもしれない。ちなみに、阿坂小野線は、中央病院と松阪駅の間でどういうバスがあるのか(例えば松阪熊野線とか)まとめをきちんと作っておかないといけませんね。中央病院にはそういうのがあるんですかね。

委員

一応、中央病院の院内に掲示はさせて頂いております。

会長

松阪駅のバス停で中央病院へ行くならこの便があるかが分かるかどうかということで、中央病院へ行く便はこれですということを駅前に作った方がいい。他に何かご質問はありますか。

この議案について承認を頂ける方は挙手をお願いします。

各委員

(承認：17人/17人)

会長

全員の方に挙げて頂きましたので、承認とさせていただきます。ありがとうございました。続いて、議題5「宇気郷線の変更について」事務局から説明をお願いします。

事務局

(「宇気郷線の変更について」資料に基づき説明)

会長

これは警察さんの方ではよかったですか。

委員

はい。

会長

何かご質問はありますか。

委員

時間が重複している箇所については、分散することである程度人の流れが良くなると思うので結構なのですが、柚原のこの時間帯というのは主に小学生、中学生のためのバスということで、だいぶ昔にこの時間帯が作られた訳なのですが、一般の方向けの時間帯ではないということと、朝の7時30分に柚原を出て、小学生や学生達を乗せて松阪駅へ向かうが、次柚原を出る時間帯が12時30分までない。逆に柚原行きは、朝の便が11時42分しかない。そうすると、うきさとむらや山登りに行かれる方もいるのですが、なかなか合う時間がなくて利用しづらいという状況。ということで、すぐには無理かと思うが、もしできるのであれば、夕方出る16時42分は小学生達が帰る際に乗ってもらうとして、その後の18時00と夏になると18時33分は、学生にも一般の方にもあっていない時間帯であるというのは間違いない。もしできるのであれば、8時～9時の間に柚原行きが出ると次10時頃に柚原へ行くことになるので、一般のお客様にとってはそちらの方が利便性が高くなると思う。何十年もダイヤが変わっていないということなので、そのあたりも入れてダイヤを検討して頂ければと思う。

会長

とても貴重なご意見ありがとうございました。18時台はいらないということですね。それに対して、松阪駅発の始発が11時42分というのは、もちろん病院とかに行き帰って

くるのに使う人もいるかもしれないが、土日も 11 時 42 分が始発だとすると、観光とかを考えると全然違う時間にした方がいいという話ですね。早川委員いかがですか。

委員

現状で言うと、今鳥田が申した通り最終便の利用が少ないのが問題かと思う。後、松阪駅行きの午前中は、朝 7 時 30 分に出たきり、次お昼までない状況ですが、恐らく運行経費うんぬんというのも廃止代替路線ですのであろうかと思えます。そう考えると、運行本数はそれほど増やしていくことは経費面から考えても、また乗務員の運用から考えても難しいという点もあろうかと思えます。とは言え、運行本数を変えずうまくダイヤを編成することが出来ればそういう方向で調整を進めて参りたいと思えます。

会長

私が思う事は、松阪の中心部に入った時にどこを通るかというのも考えてもらいたい。一体どこへ行きたいのかという時に、このルートだと宇気郷や中部中学校区の人達が行きたいところがあるのかなと疑問に思う。そのあたりだと飯南波瀬線も通るし、これについてはまた別で話をした方がいいのではないかと思う。これらは網計画の施策 2-7.宇気郷地区、2-8.伊勢寺・阿坂地区が関連しているが、松阪市長は廃止代替バスというカテゴリは無くしていくということを以前から明言されているのに停滞している。宇気郷や阿坂小野線の件については、三重交通さんにも入ってもらって来年度には決着を付けて欲しいと思う。今回、運賃もそのままと言っているがカテゴリを無くすという方針でやっているのに、協議で無くさないというのが出てくる事がおかしい。こういう事がないように、今後進めて頂きたい。これも次の宿題になるかと思えます。この案件について承認頂ける方は挙手をお願いします。

各委員

(承認：16人/17人)

会長

では、承認頂いたということで、ありがとうございました。

続いて、議題 6 の「市街地循環線の変更について」事務局から説明をお願いします。

事務局

(「市街地循環線の変更について」資料に基づき説明)

会長

これは場所も分からないし協議なんて出来るわけない。さっきの柚原のように警察さんにも見て貰ってここで言いというのがないと協議にならない。これは報告事項です。後、ぎゅーとら垣鼻店の停留所は鈴の音バスの見直しで、駐車場に入ると時間が掛かるので移

転してはどうかというのが出て検討した結果、出来ないというのが結論だったかと思う。それなのになぜ4月1日というスケジュールで移転しようとしているのか、すぐ見つかるのか。幸中央線でも置ける置けるという話だったが、結局置けなかったバス停があったはず。下手すると利用が多いバス停なのに置けなくて無くなる可能性もある。

委員

前提条件として、ぎゅーとら垣鼻店は無くなるということですよ。

事務局

前回の市街地循環線の協議の時には、ぎゅーとら垣鼻店前を意識したバス停の位置を考えておりました。今回は、ここからぎゅーとら垣鼻店さんが移転されるという情報を頂きまして、ここからはまだリリースされていない情報ですのであまり大きくはお話し出来ないのですが、現在のぎゅーとらさん以外の土地で検討させて頂きたいと考えております。

会長

公式的には、ぎゅーとらさんとしてはここからバス停を移動させて欲しいという要請があったというだけの話ですね。なぜかと言うのは、こっちには言っていないという位置づけで私も知らなかったのですが、以前は狭い範囲でしか考えていなかったが、もっと広い範囲で考えるとあの案になったということですね。その方針はいいのですが、場所がわからない状態で協議事項には出来ないので、警察さんに見てもらってここでいいと言って貰ってから協議事項に入ることが出来ます。停留所の移転は、支局的には事後の届出でいいということなので、言い換えれば、4月1日から移転するなら3月31日に協議してもいい話です。あるいは、極端に言えば事後でもいいですね。とは言え、警察さんにOKと言って貰える担保がないといけないので、それを踏まえた上で協議出来るように進めて頂ければと思う。そうすると増々3月に協議を開く必要があるのではないかと思う。これを書面協議するのはないのかなと思えるので。

委員

これは、事務局側としては赤の点線の範囲内で移設をしたいということで、事務局側としては我々に何を協議して欲しいのかがよく分からなかったのですが、赤点線の中に今あるバス停の位置を変更しますということで、今後検討するからその方向性を事務局側として認めて欲しいという理屈なんですね。

事務局

はい、その通りでございます。バス停名は現状「ぎゅーとら垣鼻店」となっておりますので、その点についても2つほど提案させて頂いたのですが、「垣鼻町」がいいのか「第二小学校前」がいいのか等、みなさんのご意見をお訊ねしながら検討させて頂きたいと考えてい

ます。設置場所については、赤線の範囲内で警察さんとの協議も必要なのですが、この付近で設置できればと今のところ考えております。

会長

停留所の設置案が資料に何も書いていないので協議のしようがありません。今回これは報告事項でも構わないのですが、事務局として、こういう事を検討していくというのを検討しておかないといけないので、それについて了承するしないという話はないと思うので、ただ、こういう幅で置くことを認めてどうだとか言うのは協議事項ではあり得ない。今回、これはあくまで報告事項であり、今後は場所が決まって、警察さんにも認めてもらって、停留所案を出して協議事項としてください。ちなみに、ぎゅーとらさんの的には4月1日がリミットと考えていいですか。

事務局

はい、そのように考えて頂いて問題ありません。

会長

何か質問ありますか。

バス事業者

委員ではないのですが、現状鈴の音バスは松阪競輪場～ぎゅーとら垣鼻店～愛宕町東で4分の間隔を取っていて、ぎゅーとら垣鼻店で1分くらい休憩時間が取れるのですが、この移動によりバス停が道路上になると、時間を短くしないとイケなくなる。

会長

到着が早くなるからということですね。遅くなるのであればまだいいが、早くなるとバスの待つ場所がないという状況になるということですね。ご指摘ありがとうございます。場所が決まらなると、ダイヤの改正が必要かどうかの協議もできないということですね。では、そういうことも念頭に事務局の方で検討を進めてください。

続いて、議題7「津市コミュニティバスの乗り入れについて」事務局から説明をお願いします。

事務局

(「津市コミュニティバスの乗り入れについて」資料に基づき説明)

会長

津市の方で中川駅に乗り入れをしたいということですが、ここは気を付けた方がいいとか、こうして欲しいなどがあると今後円滑なのですが、いかがでしょうか。

タクシー事業者

委員ではないのですが、中川駅の東口は乗降客が少ないですが、乗り入れて頂くなら西口ではなく東口に乗り入れて頂きたい。なぜなら、非常に混雑して渋滞の可能性があります。「たけちゃんバス」や「おおきんバス」との接続も考えると、私は東口の方がいいと思います。後、もう一つお願いしたのは、資料の地図ではよく分らないのですが嬉野方面に中川駅以外にバス停があるのかなのか、どういう計画になっているのかが知りたい。

事務局

具体的なバス停の位置はまだ決めていないのですが、嬉野宮古町周辺はコミュニティバスが走っていない地域なので、このあたりを中心に地域にも入って設置の方向で検討できたらと考えている。

委員

走るのはいいですが、タクシー会社に影響を及ぼしますよ。それだとタクシー会社は多分無くなりますよ。タクシーが無くなったらどうするのですか。

事務局

承知しました。この件につきましては、タクシー協会とも話をさせて頂きながら、進めていきたいと思います。

会長

今回これは津市がどうしたいかという話で、一志のこのあたりの方はここで止まるのであれば中川駅まで行って欲しいという意見が出るのは普通だと思う。一方で、当然タクシーの事も出てくるだろうと。今そういうご意見を頂いたということで、松阪市としてこう考えるという議論はやらないが、こちらは受け身でそういう意見を津市に伝えて、津市から案を頂いたら、松阪市に入れるか否かをここで議論する。そこで、松阪市の意見を踏まえた案になっているかをチェックするという流れになる。なので、今森本さんが仰ったような意見はお伝えすることになる。その他に、お気づきの点はなにかありますか。ちなみに、私自身は東口がいいのではないかと思う。これだけが西口というのはどうなのかなと個人的には思う。後、これは資料を詳しく見ないといけないですね。それとダイヤがどうなるのか。そういうことをさせて下さいというのを津市さんをお願いしないといけないですね。他、よかったでしょうか。ではこれは皆さんの意見を伺うということで、これで終わらせて頂きます。

以上、全ての議題が終わりましたので、事務局にお返しします。

事務局

加藤会長ありがとうございました。事務局からは特に連絡はございません。他にご意見等はよろしかったでしょうか。

委員

今回が各委員さんの改選という式であったことを代理の関係で承知していなかったのですが、地域公共交通会議では特に住民の皆様から様々な意見を頂き反映していく重要な会議になっております。それにあたり、この協議会がどういうものを、あらかじめ住民代表の方に説明をしておくべき事項であったと、そのタイミングを運輸支局として承知していなかったというのは非常申し訳ないのですが、今回資料を用意していないので、事務局を経由して冊子をお送りしますので、次回の協議会までに活用して頂ければと思います。

会長

はい、ありがとうございました。後、私の方から1点連絡があり、3月14日に産業振興センターでうちの研究室主催のシンポジウムが開催されます。松阪市のまちのかたちをどういう風にしていくことがいいのかというのを検討できるような評価システムを作ったので、それに松阪を当てはめるとどうなるかというのを皆さんに感じて頂くという機会になっています。また、追って告知をさせて頂くことになるかと思っておりますので、よろしくお願いたします。

事務局

はい、ありがとうございました。それでは、令和元年度3回「松阪市地域公共交通協議会」を閉会させて頂きます。皆さま本日はありがとうございました。