

令和4年度 第4回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 令和5年1月16日(月) 10:00～

場所 産業振興センター3階 研修ホール

【出席委員】 加藤博和、山本勝之、北岡巖、川口正人、田中俊幸
森本臣紀、西出みはる、森下芳郎、岡田通子
寺脇昭典、前葉光司、羽田綾乃(代理)
鈴木秀明、鈴木英之、松本尚久、川村浩稔

【欠席委員】 田中正明、塚本麻衣、鳥田茂、粉川美代子、喜多啓作

【関係者】 三重交通株式会社、三重運輸支局

【事務局】 商工政策課 課長：西浦有一 係長：松田智剰
係員：八木甲太、阿部玲弓

《協議事項》

1. 廃止代替路線運賃改定について 【協議】
2. 黒部・東地区コミュニティバス、機殿・朝見地区コミュニティバスの運行事業者報告について 【報告】
3. 地域公共交通計画策定について 【協議】
4. 地域公共交通確保維持改善事業の評価について 【協議】

《協議内容》

○廃止代替路線運賃改定について

事務局

(資料に基づき説明)

会長

3月1日に三重交通の運賃が改定されます。上限認可といって、この運賃を上限としてその中で好きな額を設定するというのが今の運賃制度です。三重交通では上限を合わせて上限より下のところで運賃をとっていましたが、上限を上げることは認可で非常にハードルが高いので、上限までのところで下にあったものを上げた。三重県全体で上げるというのはなかなかできないことですが、比較的やりやすい仕組みになっている。三重交通が上げたからといって廃止代替の運賃を上げる必要はないが、ほとんどの利用者が廃止代替路線かそうでないかわからない。三重交通全体としては非常に苦しい状況になっているため上げるということなので、同様にこの2路線についても上げたらどうかということですが、何か質問、ご意見ございますか。

ではこの運賃改定について認めていただける方は挙手をお願いします。

各委員

(賛成16 / 16人)

会長

ではそういう形で進めさせていただきます。ここで議決したってことを書面に作っていただいて、運賃が変わります。

○黒部・東地区コミュニティバス、機殿・朝見地区コミュニティバスの運行事業者報告について

事務局

(資料に基づき説明)

会長

安全タクシー三重は三重名鉄タクシーだった会社が去年名前が変わっています。何か質問、ご意見ございますか。

委員

機殿朝見コミュニティバスは嬉野タクシーから近鉄タクシーに変わっていますが、乗降場所や運賃等は特に変更なしということですか。

事務局

12月に運行協議会を開催させていただきましたが、特に運賃や乗降場所に対する要望もありませんでしたし、予定もありません。黒部東コミュニティバスも同様です。

委員

どういう経緯で変わったのですか。ただ単にこっちの方が安い高いで決まったのか、嬉野タクシーはする気はあったのかなかったのか知りたいです。

事務局

入札につきましては、市内の運行事業者3、4社参加いただきまして、結果として一番安かった安全タクシーと近鉄タクシーが落としていただきました。

会長

事業者選定については松阪市の運行であるから松阪市として事業者選定するので、この会議でどう言うのは法令上は特に義務的なものはない。私がやっているところではここで事業者選定をすとか、場合によってはここから選定委員を出すなどがある。それから協議会で運行している事業の場合は、協議会として事業者選定を行う。どこが応札したか書くと支障があるかもしれないので、報告ということなら最低でもどういう風に事業者選定しているかは書くのが普通だと思います。

資料2-2の車両の変更については、現行と何が変わるのかは説明してほしい。例えば定員が変わるとか、乗り降りがどうなるなど。

事務局

現行も定員10名のハイエースで運行しておるのですが、年式などが変わっておりまして、想定している車両として写真をつけさせていただいています。

会長

あとは引き続きチェックしてもらいまして、それから引継ぎがありますが滞りなくやっていただければと思います。

○地域公共交通確保維持改善事業の評価について

事務局

(資料に基づき説明)

会長

何か、質問等ありますか。

委員

⑥の改善点で鈴の音バスの利便性で乗り継ぎのことが書いてありますが、乗り継ぎは運賃を逐一取りますか。同じバスにずっと乗っていたら人数は増えるけど収益は上がらない。

事務局

直接収益というわけではないですが、今回鈴の音バスを統合した時刻表の冊子を作っておりましたので、鈴の音バスで乗り継いで様々なところに行けますというようなアピールをすることで、全体的な利用者数をあげて、収益の改善を目指していきたいと考えております。時刻につきまして、鉄道との時刻を合わせるとするのはちょっと難しいところではありますが、目的地までそれぞれ効率的に動いていただきたい。

委員

そうすると1乗車1運賃ということで、乗り継いだら2回払うという解釈でよろしいですか。

事務局

鈴の音バスは乗り継ぎに関しては無料ということで、乗り継いだ方はそのまま乗っていただくという風なPRをさせていただいております。

委員

たけちゃんハートバスとか他の路線も利用を図りたいと思いますが、これは別運賃ということになりますか。

事務局

はい。

会長

確認ですけど、地域公共交通計画の評価はないですか。別の様式です。地域公共交通評価が本年度から追加されていますが、それも必要だと思います。

事務局

国交省の資料から作成させていただきましたが、見逃がしがあったのか確認させていただきたいと思います。

会長

目標に対してできたかできてないかというものです。もう1個のここでやらないといけないものは締め切りにもうちょっと余裕があるようですけど、至急作っていただいて書面で確認したいと思います。

資料4-2については、地域公共交通計画、地域公共交通網形成計画があるところはその解説もしていただきたい。総合計画で書いてもいいが、通常公共交通計画にあるべき姿が書いてあるはずなので、そこを書いてほしい。さらに、その中で3路線がどういう位置づけなのか簡単に書いていただきたい。それから今回見直しをやっているので、この計画については見直し中であるということも書いてほしい。あと、本年度はほとんどの路線が未達成になるのですが、多くの自治体では目標はコロナ禍前に作成したものなので未達成だが、昨年よりは上がっているとか、場合によっては昨年よりも下がっているところもある。コロナがだんだん回復して動きやすくなっているはずなのに昨年より下がるということは相当ひどいことなので、これがどっちかということを重視してほしい。松阪市は計画を書いているので来年度は目標を見ていきますが、そこまでは暫定的にしていかないといけない。

委員

松尾のタクシーのことで、これには全然反映されてない。あれは違う事業ですか。

事務局

こちらは補助の対象となっている路線の評価となっていますので、この資料には含まれてはいないです。

会長

これは地域内フィーダー路線で、この協議で例年6月に国に対して補助金を申請して、10月から9月まで1年間補助金をもらって、その結果どうなのかというのを評価するのがこの12月から1月くらい協議会。この反省を踏まえてまた6月に申請する。だからこの様式にはその路線しかない。ほとんど僕のやっているところは、いわゆる中部様式でやっている。第三者評価が2月にあって、そこで評

価委員の前でプレゼンして意見を直接もらうっていうのがありますが、その時に出します。どこの自治体でも中部様式の方がわかりやすいので、自主的に作っているというところが多い。今総決算のところなので、1年に1回、全部のまとめをどこかでしておくなら中部様式が一番いい。そういうことなので、何のためにそういう様式を作っているのかも考えて取り組んでいただけたらいいなと思います。

資料4-1、4-2についても、意見に基づいて、修正をする場合については事務局と会長とで話をしてそれでご了解いただければいいなと思っていますが、これは協議事項できちんと皆さんから納得いただいた評価結果を運輸局に出すことになっている。最終的なものについては私に一任していただくということで、それでいいと考えている方は挙手をお願いします。

各委員

(賛成16 / 16人)

会長

ではこれで進めさせていただきます。

○地域公共交通計画策定について

事務局

(資料に基づき説明)

会長

通常ではこれからどうやって進んでいくのかというのがあって議論しないと、どれだけ喋っていかかわからない。前回6月から半年以上経っているのでわかりません。あと作業部会でかなり時間かけて議論したその時の議事録や、それに対してどう反映したとかはどこにありますか。概要を出してほしい。南伊勢や伊勢でやった時は、概要の4ページを素案と一緒に作って、実際のパブコメは4ページを見てもらうという方法でやっている。

今思っていることを一人ひとり聞きます。

委員

令和4年3月の第3者評価委員会の内容を次の計画でも反映していただきますようお願いします。実施事業は34~40ページに記載されておりますが、昨年の第3者評価委員会の2次評価で、地域間幹線系統で低迷するところは利用促進や関係者と連携して取り組みをお願いしますということが書いてありまして、そのことは35ページに記載されていたのかなと思いました。また、第3者評価の期待する取

り組みの中で、今コロナ禍で公共交通を利用してもらえるように安全対策もPRしてもらって、利用促進につなげていってほしいということも言われていたかと思いますので、コロナ禍でも利用してもらえるPRを盛り込んでいただければと思います。あと、42～46ページに目標の指標とありまして、標準の指標が3つありますが、その中の公的負担額という部分がないようですが、追加していただくか、別で毎年確認項目で構わないので、確認する仕組みをご検討いただけるかなと思います。合わせてデータの取得方法についても記載していただければと思います。45ページの事業の補助制度で、公共交通計画との連動化ということになりましたので、令和7年度からは公共交通計画の別紙部分を提出していただきたいと思います。

会長

第3者評価に対してどのように対応していくのかは中部様式に明記するところがあるので、非常にわかりやすい。議事録をとっているはずなので、どう対応したかあとできちんと書いていただきます。

委員

三重県では今年度計画に必要な調査を行い、来年度本格的な作成に取り掛かるということで、松阪市につきましては三重県中南勢地域の交通の拠点ということもございまして、参考にさせてもらってこれに沿った形で県の計画も作成していきたいと思います。また、地域間幹線の補助以外に7、8年位前、大幅に削られた経緯がありまして市町に補助ができていないですが、NPO法人や地域の団体の方がやられている移動手段の確保に関しては、わずかですが補助金もありますので、ご検討いただけたらなと思います。

委員

34ページ以降の実施事業の1～20の中で特に事業6「飯高地区などの見直しが生じる路線では～利用促進につながる施策を検討します」とありますが、もう少し具体的にわかりやすく説明いただけたらなと思います。

事務局

飯高地区につきましては、松阪駅から飯高駅までの路線とスメールまでの路線がありますが、飯高駅からスメール間の利用は少ない。かつスメールより奈良県寄りに関してはたかみで運行していますが、そちらの利用者が減っているということで、地区内で動いているスクールバスなどを活用し、令和6年度お試しという形になるかもしれませんが、運行を見直していきたいと考えております。今協議中なのでアバウトな表現になってしまいます。

会長

調査は一昨年からやっていますよね。これでこの程度の抽象的なことしか書けないというのは、どういう検討をしているってなりませんか。6年度実施するために5年度何をやらないといけないかは書かないのですか。計画ってどういう風にプロセス踏んでどこからやるかということではないですか。

委員

嬉野地域では上小川から中川駅という長い距離を運行していますが、その中で何箇所か寄って運行しているので、2つの路線でなんとかできないかという意見を聞いたことがあります。というのは、1路線は何か所か寄っていくコースと、もう1路線はスポット的に寄っていく路線とで、時間を短縮していけないかという意見です。

会長

今の本数でそれをやると現実的ではない。そうなるとうちは停留所から遠いから乗らないという人が増えるのでどっちをとるかです。

委員

14ページの松阪市地域交通の進展状況の「不便地域におけるコミュニティ交通の推移」というところで、櫛田・漕代地区ですが、実施状況が空欄になっているということは、何も取り組んでないということですね。地域の老人の方からなんとかコミュニティ交通を走らせてほしいという意見を聞いております。地区の役員の方に再三頼んでいますが、全然進展がないです。こういったところのもっと積極的に働きかけていただけたら。そういった取り組みはないですか。

事務局

一昨年の11月に高齢者を対象にアンケートを実施させていただきました。その中で移動に困っている方はごく少なくて、さらに移動手段がなくて困っている方はさらに少数でした。困っている方はいますが点在しておりますので、地域の方で考えていただいて、そこに対して行政が入っていくという、これまで以上に地域主体というのを進めていきたいと考えております。

会長

21ページに「移動に困る市民が増加」と書いてありますよね。そのことと今の少ないというのは矛盾すると思いますが、これはどう考えていますか。

住民で発議しないといけないということは、やる気があったってできるほどのスキルとか体力がないとか、そういうところもある。体力があるところは必要あるかないか関係なくでき、本当に必要なとこ

ろでもそういう人がいないから放っておけばいい、ということに松阪はなっていないかという問いかけをずっとしています。本当に必要なところはやる人がいなくてどうしようもない。うまいこといっているところだけできているが、本当に必要かわからない。榎田と漕代は駅があり、近鉄がやってくれると信頼しているが、保証はない。便数も減便されるかもしれない。そうやって考えた時に、ここにそういうことを書かなくていいのか。近鉄の普通列車はこのくらいの本数はあってほしい、あり続けるようにきちんと市と近鉄と話をして堅持するとか、そういうことを書かないといけないじゃないですか。例えばうちのこの駅にこの計画で停めてほしいとか何も書いてないのでいいですよと言われたらどうするんですか。近鉄はそんなこと書かれたら迷惑だと思うかもしれないけど、そこは我々も利用してもらえるように頑張るので是非書かせてくださいと言っていくのがこの計画です。あと、今度の法改正では鉄道とタクシーについてもこういう会議で議論して運賃を変えることができる。そうすると例えば榎田・漕代はバスをひくのは駅があるので無理だけど、その代わり松阪駅から榎田・漕代までちょっと高い料金だったら変えましょうという風に、この会議で協議できる。

委員

飯南のコミュニティは全く機能できないです。朝乗ったとしても、帰ってくる時には何もなし。深い谷がたくさんあって、そこに来ることができないから結局は使わない人が多い。小学校の子たちが使っているスクールバスがありまして、それを使うことはできないのかと言っている方がいましたが、市の方に問い合わせたら管轄が違うと言われた。何か小さなことからでも進んだらいいなと思いました。

会長

今の国交省の考えは輸送資源の総動員と言っていて、例えばスクールバスでも地域の輸送が確保できるなら使えばいいということになっている。スクールバスは小学生や中学生が使う時間は使えないので、そこは注意してほしい。他にもう1台2台バスを持ってくることはできないので、あるならそれを使えばいい。スクールバスもそうですが、今タクシー会社・バス会社があるなら貴重だから、ちゃんとそれをうまく使いこなして輸送手段の確保したほうがいい。飯南はおっしゃる通り手が見つからない。僕は飯高より飯南の方が問題だとずっと思っています。

委員

21 ページの利用者数の減少、収益の悪化、サービスの低下ということが負のスパイラルで、困っている方も増えているというので、それに対する事業実施のところ、利用者数の減少があるので、それを増加させるための施策がすごく多いように感じます。37 ページのコミュニティ交通の見直しで、移動手段がないということで空白地域がないのであれば利用者数の増加だけに注力すればいいと思いますが、

そうでなければどういったことでそういった問題を解消していくかを、法改正のこともあるかもしれませんが、もうちょっと具体的に書くと将来的な目線で不安の解消にもなっていくのかなと思います。

会長

今はこの法律なのでこれはできないと最初から自粛することなく、運輸支局にご協力いただいているんな国の支援をいただきながらやるという形でいいので。21 ページは3章の頭ですが、2章を踏まえていない。それを冒頭で書くなりいいけど、2章でいろいろ調査した結果を書いておきながら、3章の頭に全く関係ないこれが出てくる。22, 23, 24 ページも全く関係ないです。せめてこれ書くなり3章と2章を入れ替えなきゃいけない。移動に困る市民が減少しているところってすごい施策とっているところならあるかもしれませんが、何もやってなかったら増加です。昔から負のスパイラルなので、どうやって食い止めるかを20年やってきたと思うので、その総括があってもいいのではないかな。この計画を見てたいら今まで何もやってきてないと思えない。

委員

地域公共交通確保維持事業により運行を確保する必要があると書いてあります。私は7年前から飯南飯高を見てきた。というのも飯南飯高はタクシー会社がありません。飯南地区コミュニティ、飯高波瀬森地区コミュニティとありますが、これ松阪市のバスで輸送している。経費を松阪市が業者に多く払っています。これだけのお金を使うのであればタクシーを持って行って松尾地区でやっていることをやればいいじゃないかと、ひと月半前くらいに私は市長に提案しました。教育委員会は学生輸送をやっている8時45分には終わるので、そういう車を使えばいい。何とかしましょうと言ってきてから7年経ちますが、一步も進んでいません。足がなくて困っているのは事実なので、前向きに取り組んでいただきたいなど。市の職員さんは3年で移動しちゃうので、流れが変わってきてしまうことが悩みです。松阪市は3年で担当が変わるのでうまくいかないと思う。一回これを機に考えていただきたいと思います。

会長

自治体が3年くらいで移動するのは、あんまり長くいるのもよくないというのがあって、いろんな経験を積むのも必要というのはよく理解しているし、3年間で公共交通みっちりやっていただき、そのマインド持ってやっていただいたらいいじゃないかと。その代わり継続性を確保することが計画。計画に書いてあることをきちっとやることで、前任者が培ったものを全部集約して、自分たちが学んだことを書いていくのが計画。次の方に代わっても、この計画を読めば始められる、そうなっているかどうか。飯南飯高について7年前とおっしゃいましたが、飯南なんでもっと前から何も変わっていない。さっきの廃止代替だって、20年以上変わってない。今変えなくていつ変えるのかとずっと言っています。飯南

飯高はなかなか停留所まで出られない人が多い。そういう人たちがたくさんいるなら、飯南飯高もやらないといけないはずですが、3章のような教科書に書いてあるようなことしか書いていない。

委員

昔は営業所に4台必要だったが今は2台でいい。2台分を振り込めば絶対やれるはずです。

会長

葉の交通と言われている。飯南飯高の中の飯南波瀬線が幹だとしたら、全体が葉になっている。葉全体のどうやって交通を行き渡らせるかという、葉の交通を検討する検討会が1月末にあるということで、そちらでより葉の地域でタクシーにどれだけ頑張ってもらうかとか、自家用有償の方でどれだけ担当してもらうかとか、地域にとってやりやすくするにはどうすればいいかを検討する。

委員

三重交通のバスを幹として枝をタクシーがやればいい。

委員

ご承知の通りバスの利用者数が減少の一途をたどっています。34ページに免許返納の取り組みもしていただいております。それから昨年松阪市が無料デーを2日間、今までバスを利用したことがない方の掘り起こしを考えて取り組んでいただきました。弊社ではリアルタイムでバスの位置情報、到着はいつになるのかがわかる取り組みをさせていただいております。いろんな施策をして一人でも多くの方をバスに利用していただく取り組みが必要ですが、弊社のみでできることできないことがございまして、今後も松阪市や、地域住民の方にもいろんな声を聞いて、やっていかないといけないと思っております。路線も走らせていますが、お客さんが乗らないからダイヤを減らすという風になってきます。弊社としても利用がないとダイヤを削っていかないといけないので、なんとか一人でも多くの方を利用してもらえるように皆さんの力を借りて取り組んでいきたいので、今後ともよろしく申し上げます。

会長

まさに21ページの話そのまま、それを具体化して計画として書くにはどうすればいいかということです。あと無料デーは今日なにか報告あるのでしょうか。

委員

実施事業について、34ページ事業3で商業施設などとの連携サービスと書いてありますが、商店街や事業所などをうまく巻き込んでいくのが大事かなと思います。協賛企業へのメリットとか、商店街や施

設を利用して連携をするということで、事業者へのメリットを作るのがいいと思います。それとエコ的な面で12ページや26ページにSDGsが書いてありますが、こういったことも含めて書いていただいて、あと高齢者の免許自主返納とかは安心安全の面で、子育て世代とか高校生とか通勤通学の方へのPRが必要ではないか。松阪は住民やNPOと連携できている地域だと思うので、松阪の地域性の特徴としてもう少し書いてあってもいいのではないかと思います。

会長

事業3の商業施設の話は、商工会議所はここに上がる名前なんじゃないのかなと思います。ここにいる委員の名前は必ず1か所以上あるようにしないとイケない。運転免許自主返納のPR活動の実施って、交通安全の増進で、その中に自主返納もあるということだと思います。SDGsは17のゴールと169のターゲットがありますが、169の中に公共交通は絶対やらないとイケない書いてある。公共交通をやることはSDGsを達成するうえでやらないとイケないことだから。計画策定の目的と位置付けと書いてありますが、ここに真っ先に書くべき。12ページにはSDGsは途上国だけでなく先進国でも書いてあるけど、日本は先進国の中でも最下位というくらい遅れています。

委員

34, 35ページで事業1, 2, 3は全部最後が「します」になっていて、スケジュールが5年度からなっていますが、従来まではこうだったけど今後こうするというものがあつたほうがいいし、具体的なことを書いていただいた方が評価しやすいと思います。それから事業4は、70代80代の方になんで返納しないのか聞いてみたら、不便だから返せないということなので、70代80代が2割でも返せば地域の交通を使うようになると思います。運転免許自主返納サポートみえがあるけど、松阪内でも独自に作って、年寄りが免許にしがみつかなくてもいいようにしないとイケない。飯南飯高は返したら本当に足がないから無理かもしれないけど、ただ免許を持っているだけの人があるので、何とかしてバスに乗ってもらうように具体的なことを言っていただければと思います。事業7の鉄道の利用促進で、私は名松線を心配していて、自然災害で名松線が使えなくなった時に絶対に復旧させてほしいとお願いしています。今廃止という声がないということは、順調に動いていればなんとか残るかなと思いますが、市も名松線も大事にしていきたいと思います。今は白山高校の生徒や地域の人の足になっているのでその間は廃止にならないと思いますが、名松線は四季折々の景色があるので、乗って楽しい名松線になるようなことを松阪市と津市とJR東海で話し合ってもらいたい。VISIONを活用して地域交通に取り入れているところもあるので、その辺も考えていただきたい。

会長

伊賀・鳥羽・志摩では会議をしたらJRや近鉄は委員です。鉄道についても直接話を聞いていただいたり、バスやタクシーの話も鉄道会社にも聞いていただきたいですし、快く出てくださるので本来あるべきではないかと思いますが、この辺も松阪市の遅れているところだと思います。

委員

金曜日配られ細かいレクは受けず意見をということですけど、はっきり言って非常に不満です。一つは検討という言葉がいっぱい使われますが、計画なのになぜ検討という言葉が入るのか。これから4年間にに向けてやるべきことを書くのはわかるけど、6年度から検討って何をやるのか、検討ということはやらないのと一緒にです。上位計画のことについても書かれていますが、他にも観光ビジョンとなど松阪独自の計画があります。松阪市でやっていることを細かな計画から拾って、そこから紐づけていき整理していただきたい。それから4年間では何かが絶対変わっているはずで、自動運転も増えるはずですし、そういったこともなぜ書かないのか。あと言葉がわかりにくいところがある。実施事業の中にもっとわかるように細かく書かないと、見る人は実施事業を見てこの計画の評価をされる。言葉はわかるような形で整理してほしいです。

委員

この計画には9、10ページに都市計画のことが書かれております。マスタープランの中では公共交通はこうですよというのが書いてあります。立地適正化計画というのがありまして、人口減少を受けてコンパクトなまちづくりをしていくという計画ですけど、そうなってしまうと中心に人を寄せてそれ以外の地域はどうするかという問題がありますが、そこをネットワークでつないでいくということが書いてあります。一方で人口減少が甚だしい地域では、どのような手法があるのか昨年度から都市計画課の方で検討しておりまして、例えば住宅制度や都市計画法34の11条という市街から1キロ以上の集落にはよその人でも家を建てられるとか、地区計画で機能集落を守っていくような手法もありまして、そういったところを研究もして地域にはPRしていきたいと考えているところです。そして5年度からマスタープランの見直しもしていきますので、交通のことも勉強してやっていきたいと思っています。

委員

実施事業のところで路線の状況を見ながら検討していくということが記載されています。そのあたりを踏まえてPDCAのスケジュールで計画立てて見直していくということになってはいますが、より具体的にどのようにしていくという部分を、道路保全の部署として交通担当とやり取りして進めていきたいと思っております。

会長

まず骨格という言葉がありますが、ここで骨格という言葉は民間の鉄道・タクシーを挙げていて、鈴の音バスやコミュニティ交通が骨格を補完すると書いてあります。松阪は自治体として計画を作っているわけですが、骨格は民間に任せているという定義ということです。さっきの幹・枝・葉の話で、幹が骨格ということでしょうけど、利用が多いところは民間がやってくれているからいいけど、それだけで骨格は成り立たないから鈴の音バスができた。骨格の定義を鉄道・バス・タクシーにしているということ自体が昭和の発想で入っているなと思います。35 ページに骨格となる公共交通を利用しやすくすると書いてあって、その後に 37 ページに鈴の音バス・コミュニティ交通に必要な見直しを行うとあるが、利用しやすくするとか見直しを行うのは当たり前で、見出しで書くことかなど。骨格は見直さない、鈴の音バスとコミュニティ交通だけ見直すと書いているのも同然なので。地域間幹線はひどい状況です。紀北町なんか 3 路線とも 15 割れして、ほっておいたら国の補助も県の補助も出ず、なくなってしまう。松阪はそこまでいってないかもしれませんが、利用が増えているとは思えない。これをただ単に利用しやすくするって、放っておいたらどんどん利用しにくくなります。それから 2 章と 3 章は逆だとさっき申しましたが、調査した結果を踏まえた時にまとめがこうなって、それと 2 章の一般論から 4 章、5 章の計画の内容に入るのではないかと思います。

あと、現計画については 14 ページで書いてありますが、実施していないからやらないといけないというのは繋がらなくて、実施していないのでやるべきことと、実施していないけどやる必要がないものがあるだろうし、実施したけど効果がないものや実施して効果があったもの、そういうものを精査したときに今までやってきたことは効果的だったのか、空振りだったのか、あるいはやれていなかったものでやらないといけないもので整理が必要。一番困るのはやってきたのに全然それを踏まえないで計画作ることです。あと、本計画に必要なのは地域とか路線のカルテ。今の各路線、各地域ではどういう問題があるかが書かれたカルテが欲しい。カルテを作るために各地域で検討会を行うことが必要だと思います。一宮ではこういうことをやっていて、地区が多いので、重点地区を決めてやっている。松阪は重点地区だと飯高が挙げられていますが、他にももっとある。特に重要なところ、そうでなくても一通りの地域のことはここで把握すべきではないか。

最後はアウトカムです。今 4 章で「乗って残そう、地域の暮らしを支える公共交通」とありますが、まさに昭和。どうやってこの地域を便利にして住みやすくして、たくさんの方に住み続けていただいで来ていただけるか。今ある公共交通を活かし、さらに必要なものを確保し必要ないものを見直していく、それが公共交通政策でやるべきことです。私は講演などで残すから活かすと言っています。残すという発想ではダメで、名松線は残ってくれるでしょうけど、でもこれ使って面白いことをやろうと思ってほしい。そうすると自動的に乗ってくれるし、お金を落としてくれる人が増える。白山高校の生徒はどうやって名松線を守るか考えている。例えば松阪の高校生は松阪の公共交通をどう思っているのか。

彼らは自分たちは間に合わないけど後輩たちには残したいと思っています。こういうことって4年後を見据えた計画に入っていますか。そういうことを踏まえて作ってほしいです。

令和4年度で計画が終わるということですが、ちょっとくらい延長したって構わない。検討はNGワードで、検討という言葉ができる限り減らして、各地域でやらないといけないことを具体的に書いて、計画策定できるまで詰めていかないといけない。きちんと今から令和9年度を見据えて計画立てていかないといけないので、5年度の早い段階で策定するというターゲットにした方がいいのではないかと思います。どうしても4年度中にやらないといけないなら、急いで見直して2月ごろに会議やってパブコメやってというスケジュールになると思いますけど、具体的な計画がなくなっちゃうので、そこも心配です。せめて飯高でもうちょっと具体的な計画が入ればいいと思います。

委員

4年度中に仕上げて5年度の頭からと考えています。ただすべてのことをやるのも時間的な問題があって、どんどん先に延びていくのも問題なので、皆さんからの意見を踏まえて、直せる部分は直して今年度内にはするということをお願いしたい。それでも不完全な部分が出るのであれば、遅らせることはあるかもしれないが、私としては本年度中に必ず作りたい。

事務局

このスケジュール云々よりもまず今日出た意見、会長さんからの指摘事項を通していくか考えることが必要だと思っています。それに合わせてスピード感が出るのでしたら今年度中に策定したいですが、簡単に作ってしまってもいけないのかなと大いに反省している部分でございます。そういったところ一旦持ち帰らせてもらって、今後につきましてもう一度検証させていただいて、ご報告させていただくという形で考えております。

会長

パブコメはしないんでしょうか。普通はパブコメをとるのを2月の半ばくらいまでにやって、3月の会議でいろいろ配布してとなりますけど、今のこれだと不可能ですね。パブコメは完璧なものを出さなくてもいいと思いますが、それなりに皆さんに読んでいただけるものを作って出さないと、市民の方に対して失礼なのでそこがどこまでできるかです。あと通常その場合会議を開かないといけないので、今から案を作って関係の方と話をしてなると最低でも1か月かかると思うので、2月の中頃にやるのかどうか、パブコメしてその間にも議論して、3月の末にもう一回やるとか。そういうスケジュールしか考えられない。あと本当は作業部会も必要かもしれない。住民の合意形成はなかなかとれないので、具体的な計画には入っていかないだろうと予言できる。各地区で詳細計画を令和5年度に策定していくことをこの中に書いて終わるというのもあります。あと必ず作れと言っているのがそれぞれの施策

についての4年間のスケジュール表。それも関係者の皆さんで確認して、あるいは市役所の中で検討してください。作ったのにすぐ見直しとか、あの時は時間がなかったからとかそういうのはダメ。今後のスケジュールについては速やかに出していただいて、委員の皆さんには見てもらうということをお願いします。無料デーの報告もしてほしかったですが、今の話だと近々に会議ありそうなので、そこで報告をお願いします。地域間幹線についても非常に大事です。だいたいどんな感じですか。

委員

路線ごとによって差が激しいですが、大杉線のB線は15を超えていなかったですが今年は超えて、16.8でした。A線は超えず、12くらいでした。松阪熊野線は長い路線ということもありまして、10を下回って厳しい状況です。飯南波瀬線はBがスメールまで行く方ですけど、そちらも山間部まで行くということで低迷しておりまして、17と僅かに上回る結果でした。

会長

ということで松阪も厳しい路線がありますので、今上がったところは強化する対策を検討する必要があります。それも本来具体的に組み込んでいく必要があります。

最後に皆さん何かございますか。それではありがとうございました。

事務局

ありがとうございました。それでは皆さんのお意見いただきました分については再度事務局で検証いたしまして、まずはスケジュールを出させていただき、再度皆さんにお集まりいただきますが、よろしくをお願いします。それでは会議を終了させていただきます。本日はありがとうございました。