

## 松阪市地域公共交通計画（素案）に対するご意見と回答

募集期間：令和5年11月17日（金）～12月18日（月）

| No | 該当箇所                              | ご意見   | 回答   |
|----|-----------------------------------|---|--|
| 1  | P 2<br>1-1 地域概況                   | 市外への人口流出（転居）と地域公共交通の関係はどうなっているのか。公共交通が不便な市だと見なされると、市外に行ってそちらで定住してしまうことが多いと思うので、その関係性は分析すべきではないか。わかりやすいのが東京都心だと思っている。公共交通が便利なので皆都心に住むし、そこに企業やお店が集まってくる。  | 貴重なご意見としてお受けいたします。                                 |
| 2  | P 5～7<br>1-2 地域公共交通の現況            | 地域公共交通の利用者数の現状や人口カバー率について記載されているが、鉄道、バス、タクシーはあくまで移動「手段」であると考え。移動「目的」が別途あってこそその手段である。目的としては、学校への通学、職場への通勤、病院や介護施設へのアクセス、商業施設や商店での買い物、観光スポットへのアクセス、出張先へのアクセスなどがあると考え。こういった地域公共交通利用の目的となりうる事項にどの程度の影響を及ぼしているのか（言い換えるとそれらに関連して発生するニーズを満たしているのか）。それらも地域公共交通の現況の一つの観点だと思うので、把握していることをちゃんと明記すべきと考える。さらに言うと、後述の 5-1 で示されている各事業についても、こういった地域公共交通利用の目的となりうる事項への期待効果もあるはず。 | 貴重なご意見としてお受けいたします。                                 |
| 3  | P 8<br>1-3 上位・関連計画における地域公共交通の位置付け | 国が地域公共交通のリ・デザインの方針を打ち出したと以前ニュースに出ていたが、そこで言われている重点事項と、今回の計画はどのように対応しているのか。   | 地域の社会経済活動に不可欠な基盤として、鉄道、路線バス、タクシーを公共交通の基軸に取り組んでいます。 |
| 4  | P 8<br>1-3 上位・関連計画における地域公共交通の位置付け | 三重県庁でも公共交通に関する戦略や計画を作っていると思うが、そちらとの関係性はどうなっているのか。また、三重県庁とはどのような連携を行なっていく考えなのか。市役所と県庁がばらばらに動いていることがあってはならない。   | 三重県は松阪市地域公共交通協議会の委員で、情報共有、連携して進めています。              |
| 5  | P 9<br>(2)松阪市都市計画マ                | 関連計画である「松阪市都市計画マスタープラン」の基本的な方針として「松阪駅周辺及び伊勢中川駅周辺の交通結節機能を充実することで総  | 鉄道やバスなど複数の路線が乗り入れる松阪駅や中川駅などを交通結節点とし機能強化を推進します。     |

| No | 該当箇所                                 | ご意見   | 回答   |
|----|--------------------------------------|---|--|
|    | スタープラン                               | 合交通体系の構築をめざす」とありますが、本計画において該当するのは具体的にどの箇所でしょうか。   |  |
| 6  | P10<br>(3)松阪市立地適正化計画                 | 関連計画である「松阪市立地適正化計画」において、数値目標の項目に「コミュニティバス(鈴の音バス)年間利用者数」の基準値として「88,983人(平成29年)」となっています。一方、P6の表では平成29年の数値を見ると鈴の音バス10万9千人、コミュニティ交通3万1千人、廃止代替バス3万6千人とあります。基準値の算定方法を一般市民が理解できるように追記してください。   | 「松阪市立地適正化計画(平成31年3月)記載の基準値「88,983人」は、現在の鈴の音バス市街地循環線のみ利用者数です。P6のグラフ下段に注釈を追加します。 |
| 7  | P13<br>1-5 今後、懸念される松阪市の地域公共交通の姿      | 「(1)地域公共交通利用者数の減少による負のスパイラル」に、「本市の地域公共交通は、人口減少、少子高齢化に加えて、新型コロナによるリモートワークなどの生活様式の変化により利用者数が減少し・・・」とあるが、人口減少や少子高齢化や新型コロナをことさら主な原因とするのは、ある意味便利な言い逃れに聞こえてしまう。他の原因は何なのか。   | 地域公共交通利用者数の減少による負のスパイラルの原因は、P13の記載の通りと考えています。                                  |
| 8  | P14<br>1-6 第二次松阪市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価 | 「(1)成果目標の達成状況」の冒頭文について、人口減少や少子高齢化や新型コロナをことさら主な原因とするのは、ある意味便利な言い逃れに聞こえてしまう。他の原因は何なのか。  | P13に記載した原因の通りと考えています。  |
| 9  | P14<br>1-6 第二次松阪市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価 | 「(1)成果目標の達成状況」の「②沿線60歳以上人口100人あたりの1日利用者数及び地域負担金」について、60歳未満の利用状況はどうなっているのか。  | 本計画に直接関係がないため、回答を差し控えさせていただきます。  |
| 10 | P14<br>(1)成果目標の達成状況                  | 「第二次松阪市地域公共交通網形成計画」の2019年のパブリックコメント時ではP22において三雲地域振興局を継ぎ地点と想定してありますが、令和元年9月の計画において天白(回転場)に変更となった経緯を一般市民が理解できるように追記してください。<br>また、「第二次松阪市地域公共交通網形成計画」P24において記載されている阿坂小野線の伊勢中川駅延伸実証実験が実施されていない経緯(計画を削除したのであれば地域公共交通協議会において委員に説明した内容)を一般市民が理解できるように追記してください。 | 本計画に直接関係がないため、回答を差し控えさせていただきます。  |

| No | 該当箇所                                | ご意見  | 回答  |
|----|-------------------------------------|--|---|
| 11 | P16<br>2-1 市民(高齢者)アンケート調査           | 「市民(高齢者)アンケート調査概要」とあるが、65歳未満の層の情報がないのはおかしい。アンケート調査概要以降のグラフについても同様。部分的な年齢層の結果だけを見せて評価するのは、印象操作になりかねない。地域公共交通がこれからも使われていくためには、学生や仕事の現役世代が使わないといけない。それにも関わらず、そういった年齢層の情報が市役所として取れていないのであれば、それは見直さないといけないのではないか。総じて、回答者の母数が少ないし、冬の1ヶ月弱しか意見がもらえていないのはどうか。継続的に意見をもらえるアンケートができないか工夫をすべき。若い世代からはインターネットやスマホを使って情報が簡単に取れると思う。 | 市民アンケート調査については、公共交通の主なターゲットである65歳以上の高齢者を対象に、行っています。貴重なご意見としてお受けいたします。 |
| 12 | P16<br>2 市民の移動実態とニーズ                | 「市民の利用実態とニーズ」として、高齢者と「鈴の音バス・コミュニティ交通利用者」にアンケート調査を行っていますが、ここで得られた知見が実施事業のどの点に生かされているのか、わかりやすく記載してください。  | 調査で得られたデータは、課題やその課題を解決するための基本方針、実施事業の検討に生かしています。                      |
| 13 | P19<br>(5)今後の公共交通の方向性について           | 「鈴の音バス、コミュニティ交通を利用する人に限定すると・・・」とあるが、限定した意味がよく分からない。三重交通バス、タクシー、JRや近鉄の鉄道については各社のことだからとなんでもおまかせにするのではなく、市役所としても各社ともっと協力した方が良いのではないか。最近のニュースを見ていると、昔のように民間交通会社に頼りっぱなしでは公共交通が発展していかないとされている。小さいことかもしれないが、こういった市役所が行うアンケートも各社と一緒にやる方が良い。  | 市民(高齢者)アンケートでは、鈴の音バス・コミュニティバスのほか、鉄道、バス、タクシーの利用についてお聞きしています。           |
| 14 | P20<br>2-2 鈴の音バス・コミュニティ交通利用者アンケート調査 | 「■鈴の音バス・コミュニティ交通利用者アンケート調査概要」とあるが、P21への意見と似ているが、総じて、回答者の母数が少ないし、1月分しか意見がもらえていないのはどうか。継続的に意見をもらえるアンケートができないか工夫をすべき。(季節による利用の変動とこともあるはずで、それによって見えてくる傾向もあるはず。)  | 鈴の音バス・コミュニティ交通利用者アンケートは定期的に実施しています。貴重なご意見として承りたいと考えています。              |
| 15 | P22<br>3 地域公共交通に                    | 地域公共交通に関する課題として、各交通の現況・地域・市民について触れていますが、(特にコミュニティ交通)行政も重要なプレイヤーの一  | 課題整理については、地域、交通事業者、行政といった主体ごとに記載するのではなく、それぞれの交通                       |

| No | 該当箇所                          | ご意見   | 回答   |
|----|-------------------------------|---|--|
|    | 関する課題                         | 員であると考えます。行政の側の課題についても大いに書き足していただきたいです。   | 手段ごとに記載しており、本計画の通りとします。  |
| 16 | P 22<br>3 地域公共交通に関する課題        | 「市内の鉄道、路線バス、タクシーの利用者数は、人口減少、少子高齢化に加えて新型コロナの影響などにより減少しています。」とあるが、人口減少や少子高齢化や新型コロナをことさら主な原因とするのは、ある意味便利な言い逃れに聞こえてしまう。他の原因は何なのか。   | P 22 に記載した原因の通りと考えています。  |
| 17 | P 22<br>3 地域公共交通に関する課題        | 「■運転手の高齢化や不足などにより運行サービス維持が困難」とあるが、2024 年問題の影響をどのように捉えているのか。   | 2024 年問題の影響を見据え、P 35 の事業 4 の記載の通り、運転手の確保策を実施していきたいと考えています。                               |
| 18 | P 24<br>4-1 松阪市における地域公共交通の考え方 | 「他の市町では乗合タクシーなどを市内全域に一律のサービスで導入している例がありますが、本市では、路線バス、タクシーと競合するため、これらの利用者が減少し維持できなくなります。」について、自分は乗合タクシーを使ったことがないが、そもそも競合するものなのか？乗合タクシーは、路線バスもタクシーも使えない地区に住んでいる人を助けるための存在なのではないか。つまり、棲み分けできるものなのではないか。他の市町が導入している意図は何か。 | 乗合タクシーの導入は市内全域では困難であることを記載しています。   |
| 19 | P 24<br>4-1 松阪市における地域公共交通の考え方 | 「市民の移動を確保するとともに、観光客などの来訪者にも利用しやすい地域公共交通とするため、本市では、市民と行政が連携して路線バス、タクシーを支え、維持していきます。」とあるが、現時点では、観光客向けにはどのような工夫をする想定なのか。そもそも、松阪は観光客を呼び込むのが上手くできていない気がするので、観光協会や観光関係者と一緒に路線バスとタクシーをもっと使ってもらうための工夫を考えたほうがよさそう。             | 利用者にとってわかりやすい運行情報を提供することなどにより、観光客が公共交通を利用しやすくする工夫を検討することを実施事業で記載しています。貴重なご意見としてお受けいたします。 |
| 20 | P 24<br>4-1 松阪市における地域公共交通の考え方 | 「本市は市域が広いので、交通事業者による鉄道・路線バスだけでは市内の移動サービスを確保できないことから、市と地域が連携して、これを補完する交通手段を確保します。」とあるが、地域というのはそれぞれの地区の自治会ということか。もしそうなら、市役所が自治会に期待することや役割をもっと具体的にこの計画に明記したほうが良いのではないか。その上で自治会に連絡するのが良い。そうしなければ、自治会か                     | 地域とは、住民自治協議会や自治会を指すものです。貴重なご意見としてお受けいたします。   |

| No | 該当箇所                          | ご意見  | 回答   |
|----|-------------------------------|--|--|
|    |                               | らは主体的・積極的な動きは出ない可能性がある。  |  |
| 21 | P 24<br>4-1 松阪市における地域公共交通の考え方 | 「(2)行政と地域それぞれが主体となって交通手段を確保する」のところは、自治会を含めて関係するプレイヤー組織、その役割ややることをフォーメーション図の形で明記した方が良いのではないかと。一般的な民間会社の事業計画の中でも、体制図というものには含まれているものであり、それがあつて日頃からどういった関係者と連携する必要があるのかを意識して動けるものである。                          | 貴重なご意見としてお受けいたします。   |
| 22 | P 25<br>4-2 地域公共交通の基本方針       | 基本方針①において「利用者の増加を目指します」とありますが、P 34以降の実施事業で利用者の増加を目指している具体的施策について、明記してください。<br>また、基本方針④において「高齢者や高校生に加えて、観光客にも配慮した取組を推進します」とありますが、P 22において「観光利用も少ない」と記載されており、具体的にどのような観光利用を新規に獲得しようとしているかのターゲットと施策を明記してください。 | 利用者の増加については、16の実施事業を実施することで目指しています。観光利用については、利用者が公共交通交通を利用したいときに利用できるよう、事業2、事業5などで取組を記載しています。                      |
| 23 | P 25<br>4-2 地域公共交通の基本方針       | 「基本方針②：新たな地域のニーズを生み出す鈴の音バスの再編」に「鈴の音バス、市が利用実態、商業施設の移転・新設及び市民ニーズなどを検証することにより、必要に応じて路線の見直しを行います。」とあるが、これは鈴の音バスのような市役所が運営するものだけを対象にするものではないのではないかと。三重交通のバスについても、同様の取組を三重交通任せにするのではなく、市役所から働きかけてほしい。            | 貴重なご意見としてお受けいたします。   |
| 24 | P 25<br>4-2 地域公共交通の基本方針       | 「基本方針④：みんなで支える地域公共交通の実現」に、「現在、移動に困っている市民は限られるため、」とあるが、現状しか見ていないとそうだろう、となる。そういった市民の未来のリスク気づかせる調査なども必要なのではないかと。  | 貴重なご意見としてお受けいたします。   |
| 25 | P 25<br>4-2 地域公共交通の基本方針       | 「基本方針④：みんなで支える地域公共交通の実現」に「地域公共交通は、地球環境にやさしい交通手段です。環境に配慮した車両の導入など、低炭素社会に向けた取組を関係者が連携して推進します。」とあるが、松阪におけるCO2排出削減目標などはあるのか？それがあつて、その目標と、この基本方針④はどのような関係なのか。   | 「第2次松阪市環境基本計画（中間見直し版）（令和5年3月）」では、取組目標として住民1人当たりの公共交通年間利用回数を設定しており、公共交通機関を利用していただくことで、自動車から排出されるCO2の削減につながると考えています。 |

| No | 該当箇所                                 | ご意見  | 回答   |
|----|--------------------------------------|--|--|
| 26 | P 25<br>4-2 地域公共交通の<br>基本方針          | 「基本方針④：みんなで支える地域公共交通の実現」について、鉄道、路線バス及びタクシー各社、市役所、市民それぞれが、市外や県外の優良事例を学ぶ取り組みも含める必要があるのではないか。そういった学びを通じて、支えるための良いアイデアが思い浮かぶと思う。   | 貴重なご意見としてお受けいたします。   |
| 27 | P 26<br>4-3 地域公共交通ネットワークの方向性         | 「(1)地域公共交通の構成」の中に、スクールバスについての言及がないが、今後、市内小学校の統廃合が進むと聞いているので、スクールバスの位置付けも含めた方が良いのではないか。   | 本計画では、鉄道、路線バス、タクシー、鈴の音バス、コミュニティ交通及びお出かけ交通を地域公共交通として位置付けております。          |
| 28 | P 30<br>地域公共交通確保維持事業（幹線補助）路線の位置付け・役割 | 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）路線の5つの路線の確保・維持策については、「地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を行う」とあります。一方、P 22 では「国の補助を受けている幹線系統の一部路線は、利用者数の減少により補助要件を下回っているため、存続できるかどうか危機的な状況です」とあり、補助が受けられなくなる可能性が指摘されています。補助対象外となった場合に松阪市としてどのように運行を確保するつもりかの方針を明記してください。 | 利用者減少による補助要件の下回りは、運行形態の見直しに繋がります。                                      |
| 29 | P 32<br>(2)サービス水準                    | 支線公共交通のサービス水準として、基本的な考えを「平日・昼間を基本とする」と明記し、「地域の特性や実情に応じて柔軟に対応します」とありますが、支線公共交通は基本方針④の「高齢者や高校生に加えて、観光客にも配慮した取組を推進します」の対象外でしょうか。また、令和元年度第1回地域公共交通協議会議事録を見ると、三雲地区運行協議会で、土日運行を決議されていますが、地域の特性や実情に応じて柔軟に対応する例に当たらないのはなぜですか。                | 支線公共交通は、観光客なども利用することはできませんが、地域住民を対象とした買い物、通院が主な運行目的で平日運行を基本としています。     |
| 30 | P 32<br>「(3)検討・見直しから運行開始までのプロセス」     | 「(3)検討・見直しから運行開始までのプロセス」の中に、「地域ニーズの把握」とあるが、具体的にはどのように把握するのか。また、把握にあたっては、自治会などから話が上がるのを待つのではなく、市役所が自主的に掘り起こして欲しい。そうしないと地域ニーズの把握は進まないのではないか。   | 地域の特性や実情を最も理解しているのは地域住民であると考えています。                                     |
| 31 | P 33<br>地域公共交通の現行と目標サービス水準           | 「■地域公共交通の現行と目標サービス水準」について、それぞれの交通手段の現行サービス水準は利用実態やニーズに合ったものになっているのか。仮にそれが合っている場合、どのように利用実態やニーズを調   | 民間事業者が運行する公共交通は、運行主体が運行形態を協議、検討します。松阪市が運行する公共交通については、それぞれの路線で設ける運行協議会で |

| No | 該当箇所                           | ご意見  | 回答   |
|----|--------------------------------|--|--|
|    |                                | べているのか。  | 協議を行っています。                                 |
| 32 | P34<br>5 実施事業                  | 「第二次松阪市地域公共交通網形成計画」では第4章の施策内容で、コミュニティバスの各路線を中心に具体的に内容が記述されていますが、今計画の内容では一般市民が地域公共交通の具体的なイメージをするのは困難に思います。このパブリックコメントで市民からどのような意見を期待しているかを明記してください。   | 公共交通に関する幅広い意見、情報を期待しています。                  |
| 33 | P34<br>事業1：鉄道の利用促進             | 「事業1：鉄道の利用促進」について、三重交通のバスや鈴の音バスの時刻表と鉄道の時刻表の整合が取れていれば、各バス利用者が鉄道利用に向きやすいのではないかと。鉄道と各バスの時刻表の整合性や接続性は意識されているのか。  | 鉄道や各バスの時刻表の整合性や接続性は、可能な限り留意した上で、調整を行っています。 |
| 34 | P34<br>事業1：鉄道の利用促進             | 「事業1：鉄道の利用促進」について、名松線はある意味ローカル鉄道のようなものなので、名張や桑名といった自前のローカル鉄道を走らせている市役所による利用者増加の取り組みを参考にした方が良いのではないかと。  | 貴重なご意見としてお受けいたします。                         |
| 35 | P34<br>事業1：鉄道の利用促進             | 「事業1：鉄道の利用促進」について、本来、駅（特に松阪駅のような大きい駅）は人が集まって賑わいがある場所であり、その街の顔とも言える場所だと思うが、市内の駅にはそのような雰囲気があまりない。駅まわりの活性化が必要なのではないかと。また、来訪者からしたら、隙間時間にゆっくりできるような憩いの場が駅前にないのが困るとのことだった。もちろん施設やインフラの整備はお金がかかるので、まずはお金がかからない事ややって盛り上げるのがよさそう。最近の他の地域だと、出張店舗、有名キャラクターとのコラボ展示、有名作品の聖地巡礼を促す展示などが流行っているように思う。 | 貴重なご意見としてお受けいたします。                         |
| 36 | P34<br>事業2：路線バスのわかりやすさの工夫と利用促進 | 「事業2：路線バスのわかりやすさの工夫と利用促進」について、出前講座やPRを行ったとあるが、若年のタイミングから地方公共交通が無くなった場合の自分達への影響や深刻性を継続的に伝えていくことは重要だと思う。（利用するとこういう良いことがあると伝えるのも必要だが、無くなったらどれほどマズいかというネガティブなことも伝えないとけないと思う。）  | 貴重なご意見としてお受けいたします。                         |

| No | 該当箇所                           | ご意見   | 回答  |
|----|--------------------------------|---|---|
| 37 | P34<br>事業2：路線バスのわかりやすさの工夫と利用促進 | 「事業2：路線バスのわかりやすさの工夫と利用促進」について、路線バス接近情報バスロケーションシステム「Bus-Vision」は使いにくい。地図画面とかで今走っている位置や接近情報を見れるようにしてほしい。Google mapのような地図画面で見れるイメージ。   | 貴重なご意見としてお受けいたします。  |
| 38 | P34<br>事業2：路線バスのわかりやすさの工夫と利用促進 | 「事業2：路線バスのわかりやすさの工夫と利用促進」について、三重交通のバスや鈴の音バスの利用促進をするなら、バスが通る路線にあるお店や施設とコラボした方が早いのではないか。バスに乗ったらイオンなどの買い物チケットがもらえるとか、イオンなどで買い物したレシートを見せたらバスの運賃が安くなるとか。以前、とある地域にいった時にそのようなサービスがあった。 | 貴重なご意見としてお受けいたします。  |
| 39 | P34<br>事業2：路線バスのわかりやすさの工夫と利用促進 | 「事業2：路線バスのわかりやすさの工夫と利用促進」について、「【実施主体】三重交通、松阪市、沿線市町、三重県」とあるが、それぞれがどのような役割で何をするのか？そこがあやふやになると【スケジュール】にある取り組みが上手く進まないのではないか。<br>※同じ指摘が、事業3～16についても当てはまる。                           | 計画に掲げられた事業は、主に実施主体が行いますが、様々な交通利害関係者で構成される松阪市地域公共交通協議会で協議しながら取組を進めるものです。 |
| 40 | P35<br>事業3：タクシーの利用促進           | 「事業3：タクシーの利用促進」について、ICカード決済がむずかしいとしても、別の方法でもいいのでキャッシュレス決済の方法はあってほしい。アプリでも、QRコードでも良い。  | 貴重なご意見としてお受けいたします。  |
| 41 | P35<br>事業4：運転手の確保策の実施          | 「事業4：運転手の確保策の実施」について、新しい運転手の確保が難しい場合の代替策は何か。バスについては限られた運転手の数でも、利用者が困らないようなサービスはしてほしい。少なくとも、最近大阪でニュースになったような、運転者数が少なくなって急遽廃業しないといけなくなって、住民が困り果てた、というようなことは松阪ではなって欲しくない。          | 事業4について取組みながら、運転手の確保に努めていきたいと考えています。                                    |
| 42 | P36<br>事業5：Maasの取組を推進          | 「事業5：Maasの取組を推進」について、こういったITのような仕組みの利点は、市民や観光客にとって便利なだけでなく、市役所側でデータを蓄積できることにもあると思う。蓄積したデータは、市役所で取組の進捗確認に使ったり、日々の状況確認に使ったり、市役所内の色々な担当での対話・議論に使ったり、バス・鉄道・タクシー会社との対話・議論            | 貴重なご意見としてお受けいたします。  |



| No | 該当箇所                         | ご意見  | 回答   |
|----|------------------------------|--|--|
|    |                              | に使ったりと、色々なことに活用できるのではないかと。MaaS、IT、データなど、最近の流行り言葉で言うと公共交通 DX についての考え方がこの計画にはないが、必要な要素なのではないか。   |  |
| 43 | P37<br>事業7：コミュニティ交通の再編       | 「事業7：コミュニティ交通の再編」について、近所にもコミュニティバスのバス停があるが誰かが使っているのを見たことがない。利用実態はちゃんと把握できているのか。乗りたい時間帯にバス停には来てくれないというのもある。本数も少ない。それに乗っても行きたいところに行けない。明和イオンや近所のスーパーに行けるようにしてほしい。明和イオンや近所のスーパーに行ける便があれば、結構利用すると思う。 | コミュニティ交通の利用実態は把握しています。コミュニティ交通の具体的な再編については、今後各地域の運行協議会と協議しながら、実施していきたいと考えています。 |
| 44 | P38<br>事業8：お出かけ交通の確保         | 「事業8：お出かけ交通の確保」について、虹ヶ丘でやっていることは他の自治会でも需要はあるのではないかと。そのような取り組みが行われていることは知らなかった。   | お出かけ交通の情報提供については、P38の記載の通り、事業9を実施していきたいと考えています。                                |
| 45 | P38<br>事業9：お出かけ交通の情報提供       | 「事業9：お出かけ交通の情報提供」について、情報提供は具体的に何の情報をどのような方法で提供するのかを例や案でもいいので示してもらわないと、わからない。   | お出かけ交通の情報提供については、今後は出前講座などの場で情報提供していきたいと考えています。                                |
| 46 | P38<br>事業10：交通結節点の機能強化       | 「事業10：交通結節点の機能強化」について、結節点だからこそ、交通のことだけ考えて欲しくない。結節点と言うからには人が集まる場所である。その特徴を活かしてお買い物など消費が発生するような仕掛けを作りたい。松阪駅前の商店街とのコラボなど。   | 貴重なご意見としてお受けいたします。   |
| 47 | P38<br>事業10：交通結節点の機能強化       | 「事業10：交通結節点の機能強化」について、レンタサイクルは需要があると思う。県外に就職した子いわく、松阪市街地はちょっとした移動がしにくいそうだ。県外都市部では、スマホアプリから利用予約などができるレンタサイクルがあって、市役所側でも利用状況が常にわかるらしいので、ああいったものであれば盗難の心配もなさそう。                                     | 貴重なご意見としてお受けいたします。   |
| 48 | P39<br>事業11：お出かけモデルプランの作成・配布 | 「事業11：お出かけモデルプランの作成・配布」について、観光協会とも一緒になって作成した方が良くはないか。また、松阪だけを目的として訪問する観光客はいないと思う。伊勢志摩に行くのと合わせて訪問するケースが多いと思うので、伊勢志摩や近くの市町村と連動したモデルプランにしないと成り立たない。なお、松阪市は松阪牛のアピールに                                 | 貴重なご意見としてお受けいたします。   |

| No | 該当箇所                            | ご意見  | 回答   |
|----|---------------------------------|--|--|
|    |                                 | 依存しすぎている。一般的に、食だけの目的で外から来訪する人はほぼいない。観光と公共交通は深い関係にあると思うので、他の観光資源のアピールや、新たな観光資源の掘り起こし、それら観光スポット間をつなぐ移動経路の充実、などにしっかり取り組んで欲しい。そして、伊勢にも訪日外国人が増えているので、彼/彼女らに松阪にも来てもらえるようにまでして欲しい。そうすれば新たな移動需要や消費需要が発生する。           |  |
| 49 | P 39<br>事業 11:お出かけモデルプランの作成・配布  | 「事業 11:お出かけモデルプランの作成・配布」について、事業 1 でも述べたのと同様に、有名キャラクターとのコラボや、有名作品の聖地巡礼に関わるものだと効果的なプランになると思う。国内外ともにオタクな人たちが落とすお金の規模は大きいとはず。  | 貴重なご意見としてお受けいたします。   |
| 50 | P 39<br>事業 12:商業施設などとの連携サービスの導入 | バス運賃無料デーが令和 4 年・5 年と開催されましたが、結果を全く載せていないのはもったいないと思います。数少ない施策の実施成果ですので、ぜひ結果や分析結果、今後の方針を大きく掲載していただければと思います。なお、バス運賃無料デーが日曜開催となるとコミュニティバスの各路線が運行されていないことから自動的に対象外となるのはとても残念に思うので、今後の実施に当たってはこの点もご配慮をお願いしたいと思います。 | 路線バス運賃無料デーの結果については、市ホームページに掲載しています。また、貴重なご意見としてお受けいたします。       |
| 51 | P 40<br>事業 14:地域や企業からの協賛金制度の継続  | 「事業 14:地域や企業からの協賛金制度の継続」について、協賛金を募るなら CSR の観点からの企業メリットだけでは不十分ではないのか。協賛した会社などに経済的メリットや顧客増加メリットまで保証しないと、協賛金は持続しないと思う。協賛金制度をどう持続するかについて、考えが浅はかなのではないか。  | 協賛金制度については、協賛企業・団体の拡充を推進するよう、引き続き検討していきたいと考えています。              |
| 52 | P 40<br>事業 15:地域との協働による利用促進     | 「事業 15:地域との協働による利用促進」について、具体的に何をどのような方法で行うのかを例や案でもいいので示してもらわないと、わからない。また、実行性に疑問がつかう。   | 事業 15 は、コミュニティ交通の利用促進に係る事業であり、各路線で設置される運行協議会で協議するものとして整理しています。 |
| 53 | P 40<br>事業 16:人と環境にやさしい車両の導入    | 「事業 16:人と環境にやさしい車両の導入」について、環境に優しい車両で走らせることが本当に二酸化炭素の排出削減につながっているのかはどのようにチェックするのか。  | 車両性能、走行距離などによって評価されると考えています。                                   |
| 54 | P 40                            | 「事業 16:人と環境にやさしい車両の導入」について、バリアフリー車両  | バリアフリーは高齢者や障がい者に限った考えとは  |

| No | 該当箇所                 | ご意見  | 回答   |
|----|----------------------|--|--|
|    | 事業 16:人と環境にやさしい車両の導入 | という高齢者を意識したものだと思うが、若者にも意識を向けるべきではないか。若者が気持ち良く使える車両や車内を整えるのも重要ではないかと思うが、どうお考えか。   | 捉えておりません。  |
| 55 | P42<br>リーディング事業      | 「リーディング事業①:飯高地区のコミュニティ交通再編事業」について、飯高地区は近年、外からの移住者や移住希望者が多いと聞く。市役所の移住施策と合わせて、彼/彼女らのコミュニティ交通や公共交通に関するニーズをしっかりと聞くべき。ずっと地元に住んでいる人の考えだけでは、良い再編にならない恐れがある。コミュニティ交通や公共交通が整っていれば、地域の価値が上がるので、更なる移住者を呼び込めると思う。  | 飯高管内在住の高校生以上全員に対するアンケート調査や住民協議会単位でのワークショップ開催などを実施し地域ニーズを整理しています。 |
| 56 | P42<br>リーディング事業      | 「リーディング事業②:お出かけ交通の確保事業」について、お出かけ交通とは最近ニュースに出ているライドシェアをイメージするが、利用者と運転手を適切にマッチングさせることや、支払い、現在走っている位置情報を地図上で表示するなどの仕組みとセットだと思う。そういった仕組みを整えることについて書かれていないが、どのような予定なのか。   | 地域が抱える課題は地域によって異なり、運行形態も地域毎に異なると考えています。                          |
| 57 | P42<br>リーディング事業      | 「リーディング事業③:コミュニティ交通の運賃体系の見直し事業」について、運賃を見直すというが、そもそも利用者が少ないにもかかわらず、運転手を働かせて、車両で空気を運んでいることが問題ということはないか。それぞれの路線や時間帯ごとの運行や利用実態はどのように把握しているのか。  | コミュニティ交通は利用実態を把握しています。   |
| 58 | P42<br>リーディング事業      | 「リーディング事業④:運行情報改善事業」について、公共交通利用者の裾野を観光客にも広げるのであれば、松阪駅周辺の案内の魅せ方をよくするだけでは足りなさすぎるのではないか。事業5にあった MaaS や、事業11 にあったお出かけモデルプランを通じた運行情報発信が必要だろう。むしろそれらを介しての方が運行情報を目に思う。P5-7 への意見と似ているが、人は「手段」である公共交通を最初から着目することはなく、「目的」である観光スポットやお店などの情報を調べる中で「手段」である公共交通の経路などを調べるはず。このため、《対象事業》の中に事業5と事業11 が含まれていないのは違和感がある。どうお考えか。 | 運行情報改善事業は、松阪駅前の公共交通のサイン表示をわかりやすくするための事業として整理しています。               |

| No | 該当箇所                 | ご意見  | 回答   |
|----|----------------------|--|--|
| 59 | P 43<br>6-1 評価・改善の概要 | 「評価の実施主体」にある松阪市地域公共交通協議会のメンバーがわからない。参加メンバー（組織？）とともに、それぞれの役割や期待されていることも明示して欲しい。また、そういったメンバーが、その協議会の日になって初めて会話するというようにせず、日頃から頻度多く対話・連携しておいて欲しい。そうしなければ、協議会での有意義な議論や決定にならないと思う。   | 松阪市地域公共交通協議会は、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）」に記載されているメンバーや役割を踏まえ、構成しています。               |
| 60 | P 43<br>6-1 評価・改善の概要 | 評価方法について、目標指標の達成状況を評価や事業の進捗状況を評価するとあるが、どのような書類様式を使って評価をするのか。一般的に、情報を整理したり、評価する書類様式は定まっていた方が良いと思う。  | 貴重なご意見としてお受けいたします。   |
| 61 | P 44<br>6-2 施策の成果の評価 | 施策の成果の評価として設定している利用回数や利用者数については、利用者の増加を目指すための具体的施策が見当たらないため、根拠となる施策や事業の内容を明記してください。  | 本計画で掲げた 16 の実施事業を実施することで、目標値の達成を目指していきたいと考えています。                                     |
| 62 | P 44<br>6-2 施策の成果の評価 | 「計画目標値」はいわゆる「努力目標値」ということか。   | 計画目標値は、目指すべき目標値として、新型コロナ前の水準（令和元年度）を目指すものです。   |
| 63 | P 44<br>6-2 施策の成果の評価 | 「(2)各目標指標の設定」について、なぜこれらの目標指標になっているのかの考え方が気になった。基本方針①の認知度向上に対応する目標指標が利用者数（輸送回数）になっているなど、整合が取れていないように見える。  | P 23 の記載の通り、地域公共交通に対する市民意識が低いことから、認知度を高めることで、地域公共交通の年間利用者数（輸送回数）の増加を目指していきたいと考えています。 |
| 64 | P 44<br>6-2 施策の成果の評価 | 「(2)各目標指標の設定」について、「交通事業者からのデータ提供を基に、計測」とあるが、どれくらいの頻度で提供を受けて計測するのか。2-1 でもコメントしたが、限定された期間のデータだけだと誤解を生む計測になりかねない。また、どのような形でデータを受け取るかも大事そう。紙の書類や整理されていないままのものを市役所に提供されても市役所側で分析ができなそうだと思う。事前に、市役所側で分析しやすい形で提供してもらうように、交通事業者とルールを取り決めておき、この計画の中にも明記した方が良いのではないかと。 | 各目標指標の達成状況の評価については、毎年度実施していきます。データ提供の仕方については、貴重なご意見として承りたいと考えています。                   |
| 65 | P 44<br>6-2 施策の成果の評価 | 「(2)各目標指標の設定」について、利用回数や負担率を指標とするのは必要だと思うが、新しい取り組みを行なったこと自体を評価する指標が   | 貴重なご意見として承りたいと考えています。  |

| No | 該当箇所                              | ご意見  | 回答  |
|----|-----------------------------------|--|---|
|    | 価                                 | 無いとなかなか新しい取り組みは進まないのではないか。また、P5-7に対しても述べた、移動「目的」への効果を評価するための指標もあるべきではないか。  |   |
| 66 | P45<br>③地域公共交通の年間利用者数及び地域負担率（路線別） | <p>地域公共交通の年間利用者数及び地域負担率(路線別)の表が掲載されていますが、この表で何を読み取らせたいか意図がわかりません。市街地を走る鈴の音バスの利用者が多いのはわかりますが、コミュニティ交通においては運営方法の異なる「コミュニティバス」と「廃止代替バス」を同一の指標で載せており、一見すると阿坂小野線は利用者数も市街地循環線について多く、地域負担率についても現状の年間運賃収入だけで標準値を上回る大変良好な路線であると感じます。一方P29では注記として廃止代替バスを将来的になくす方針が明記されており、仮にコミュニティバスに移行した場合には運営方法が異なることから地域負担率の数字も大きく変動すると思われます。次に路線別で地域負担率の数字を比較したいのかと商工政策課へ取材に伺った際に確認しましたが、そのような意図はないとのことでした。そうしますと、この計画全体で路線ごとに利用者の増加を図る具体的施策もなく、地域負担率をどのようにしたいかの目標も裏付けなしに数字をただ書いてあるだけなのであれば、P46の表は資料として不適切ではないでしょうか。</p> <p>令和5年度第2回地域公共交通協議会の議事録で会長が「観光客や施策等で利用者を増やすことを期待して、元年度の数値を目標値にしている」と述べられていますが、利用者の増加を図る具体的施策もないこの内容で地域公共交通計画を名乗るのは現場で必死に路線の維持に奮闘している事業者や従事員の方々に失礼ではないかとさえ思います。</p> <p>この「松阪市地域公共交通計画」がこの地域での公共交通の実質的なエンディングノートとならないよう、可能であれば一般市民から適切なレベルのパブリックコメントが寄せられる程度になるよう再度の計画の練り直しを行っていただくことを希望します。</p> | <p>①住民1人あたりの地域公共交通年間利用回数、②地域公共交通の年間利用者数（輸送回数）、③地域負担率（路線別）といった3つの目標指標については、基本方針への対応とこれまでの継続性を勘案して、設定しています。</p> <p>本計画は、これまで松阪市地域公共交通協議会で協議を重ねており、再度検討することは考えていません。</p> |
| 67 | P47<br>6-3 P D C Aのスケ             | P D C Aサイクルとして、今計画は単発ではなく、第二次松阪市地域公共交通網形成計画を継ぐものではないのでしょうか。令和元年からの前  | P14の「1-6 第二次松阪市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価」結果を踏まえつつ、新たな実施事  |

| No | 該当箇所                   | ご意見  | 回答   |
|----|------------------------|--|--|
|    | ジュール                   | 計画を継承する形に修正するのが適切と考えます。  | 業なども加えながら、本計画を策定しています。   |
| 68 | P47<br>6-3 PDCAのスケジュール | 「計画的に協議会を開催し、交通事業者からのデータ提供などを基に・・・」とあるが、常日頃から市役所はバスやタクシーや電車会社から情報をもらって市内の公共交通の実態を把握しておくべきなのではないか。協議会準備の時だけ情報をもらっているのでは、実態が把握できないと思う。       | 民間交通事業者とは適宜、情報共有に取り組んでいます。   |
| 69 | P47<br>6-3 PDCAのスケジュール | 「■計画期間全体のPDCAスケジュール」について、主な行事という記載があるが、他にも行政が地域公共交通の施策の実行に当たって念頭に置くべき行事はあるのではないかと。例えば、予算策定のプロセスなどあるのではないかと。そういったものも明記した方が良いと思った。           | 計画期間全体のPDCAスケジュールの主な行事については、評価の実施主体である松阪市地域公共交通協議会に関連する主な行事を記載しています。 |
| 70 | P47<br>6-3 PDCAのスケジュール | 「■計画期間全体のPDCAスケジュール」について、協議会の開催は年2回の頻度で十分とする理由は何かと。もし協議会が、本計画の中身に関する、市民・市役所・バスやタクシーや電車の会社等による対話や合意形成の場なのだとしたら、年2回の頻度で足りるとは思えない。            | P47のスケジュールはPDCAに係るものであり、協議会は適宜開催します。                                 |
| 71 | P47<br>6-3 PDCAのスケジュール | PDCAの中身が書かれていない。P、D、C、Aの言葉の定義は書かれているが、それぞれで誰が何を行うのか、行うにあたってどのような方法を取るのか、どのような情報源に基づいて行うのか等が分からなかった。このあたりの考えが明確でないと、今回の計画がうまく実行されていくとは思えない。 | PDCAサイクルは、松阪市地域公共交通協議会が実施主体となって、目標指標の達成状況や事業の進捗状況を評価するものです。          |
| 72 | P47<br>6-3 PDCAのスケジュール | 「■計画期間全体のPDCAスケジュール」について、「事業、目標達成状況の評価」とあるが、評価指標が記載されていない。例や現時点の考えでも良いので記載すべきではないかと。本計画にかかわらず、一般的に、計画モノは評価指標の設計が事前にされていないと、計画の中身の実行力が落ちる。  | 評価指標については「6-2 施策の成果の評価」に記載しています。                                     |
| 73 | P47<br>6-3 PDCAのスケジュール | 協議会の結果や資料はどのような形で公開されるのか。  | 松阪市地域公共交通協議会の開催については、ホームページに掲載しています。                                 |
| 74 | P48<br>参考資料 用語集        | 廃止代替バスとコミュニティバスの違いが一般市民にも分かるよう用語集に載せてください。   | 「廃止代替バス」の説明についてはP29に、「コミュニティ交通」はP27に記載しています。                         |

| No | 該当箇所 | ご意見  | 回答  |
|----|------|--|---|
| 75 | 全般   | 意見を具体的に記述できるよう、計画本文に載せられない公開可能データについては資料閲覧箇所で見られるよう補足データとデータ目録を用意してください。 | 本計画で用いた公開可能なデータについては、商工政策課で閲覧可能としたいと考えています。 |