

令和6年度 第1回「松阪市地域公共交通協議会」議事録

日時 令和6年6月12日(水) 13:30~

場所 松阪公民館 講座室2

【出席委員】 藤田素弘、山本勝之、塚本麻衣、古賀稔念、川口正人、田中俊幸(代理)、森本臣紀  
姫子松伸浩(代理)、鳥田茂、松尾容子、奥田信幸、岡田通子、杉本久弘  
小島光洋、藤田雄一(代理)、林勝、作田敦、鈴木英之、大島威、川村浩稔

【欠席委員】 田替藤潤子、豊田智隆、森下芳郎

【事務局】 商工政策課 課長：福山桂 係長：真澄純子  
主任：八木甲太 係員：阿部玲弓

≪協議≫

(1) 令和5年度実績について

- ・松阪市コミュニティ交通利用実績(報告): 資料1-1, 1-2
- ・三重交通路線松阪営業所管内利用実績(報告): 資料2
- ・地域公共交通確保維持改善事業の二次評価の結果(報告): 資料3
- ・令和5年度決算(報告): 資料4

(2) 令和6年度の取り組みについて

- ・令和6年度予算(協議): 資料5
- ・令和7年度補助分地域公共交通計画認定申請について(協議): 資料6, 別紙

(3) 路線の変更について

- ・松尾地区コミュニティ交通の変更について(協議): 資料7
- ・三雲地区コミュニティ交通の変更について(協議): 資料8-1, 8-2

(4) お出かけ交通検討作業部会の立ち上げについて(協議): 資料9-1, 9-2, 9-3

(5) 松阪市地域公共交通計画の変更について(協議): 資料10

(6) 松阪熊野線の廃止について(協議): 資料11

(7) 三重県地域公共交通計画について(協議): 資料12

≪協議内容≫

### (1) 令和5年度実績について

(事務局：資料1～4について説明)

委員：資料4で5年度の補助金が当初予算と比較して20万円ほど少なくなっている理由は。

事務局：補助金の枠組みの中では、人口×120円+220万円という計算でいただいていたが、人口×120円+200万円と20万円減額での補助金交付と変更されたため、同じ条件の自治体では全国一律で20万円減っている。

委員：国交省で予算を確保した上で1年間事業者が運行し、補助金の額が決まっていくが、年度の途中で路線の増減が発生するため、最終的に額に差が生じてしまう。

会長：資料1のコミュニティバス利用者数は、4年度よりは増えたがコロナ前までは戻っていないということで、計画目標を達成するよう努力をしていただきたい。

委員：資料1-2について、機殿朝見地区コミュニティバスの利用者数が大きく伸びているが、一方で運行経費は減っている。基本的に利用者が増えると経費も上がると思うが、利用者数が増えた要因と経費が減った理由を知りたい。

事務局：入札があり運行事業者が変更となったことが一番大きな要因。定時定路線のバスにおいては燃料費の高騰が経費に影響を与える大きな要因となり、利用者の増加はあまり大きくは関係ない。利用者が増えた理由は検証を進めている段階。現在わかっているのは新規の利用者が増えたということだが、地域において利用促進活動等をしたのかを、地域の方と協議の場を設けて確認したい。

### (2) 令和6年度の取り組みについて

(事務局：資料5、資料6について説明)

委員：資料6の目標で地域負担率とあるが、鈴の音バス循環線は39.9%だと良いということか。

事務局：松阪市地域公共交通計画では令和元年度の水準を目指す目標と、令和4年度の水準を維持する目標を設置している。39.9%は令和元年の水準の目標なので、今のサービスがより良いものになったという指標の数値になる。

委員：地域負担率について、運賃収入だけで運行経費が賄えればそれに越したことはないが、現状は難しく、赤字だからといって切り捨てていいわけではない。経済合理性と公益性のバランスを鑑みながら、路線バスが地域で果たしている役割等含め、最終的にどの水準で運行させていくかについて正解はなく、地域や協議会など場で取り組みを進めていくものになる。また、資料6の表1は細かい数字が並んでいるが、他の市町でも計算ミスが生じている。申請いただいたものは運輸支局でもチェックして、書き間違い等あった場合、事務局と連携して補助が交付されるように修正していく。

会長：運賃収入や利用者数が減少すると、バスの運行形態が変わってくる。市の負担割合に対して、市民の最低限の移動を確保するために考えていただいて、交通サービスを確保して欲しい。

事務局：社会情勢や地域の状況を鑑みて運行形態を変更することはあるが、地域負担率だけで運行形態を判断することはない。

委員：表1の(3)(4)で嬉野地域コミュニティバスの経由地に「短縮」とあるが、どういう意味か。

委員：表1(1)と(3)、(2)と(4)は「短縮」以外は同じだが、これはそれぞれ神ノ木台、島田を経由しているか、ショートカットしているかの違いになる。

会長：それでは採決させていただきます。「令和6年度の取り組みについて」に承認いただける方は挙手をお願いします。

(全員賛成)

### (3) 路線の変更について

#### 1. 松尾地区コミュニティ交通の変更について

(事務局：資料7について説明)

会長：運行方式の変更によって経費を節約できるということか。

事務局：現在の方法よりは節約できる見通しで、大きな効果としては固定費で計上できる点が挙げられる。

委員：バス停の位置変更は、道路上のバス停が増えたということか。道路管理者に許可は取ったのか。

事務局：既存のみどり薬局前に置いてあったバス停を三重交通「中部中学校口」のバス停の横に置いてある。警察に動かすことで影響ないかの確認をしたが、占有許可に関しては漏れていたもので、現在の届け出の変更という形でさせていただく。

会長：それでは採決させていただきます。「松尾地区コミュニティ交通の変更について」に賛成いただける方は挙手をお願いします。

(賛成19／反対1)

## 2. 三雲地区コミュニティ交通の変更について

(事務局：資料8について説明)

会長：この協議会で決定後、また地域で協議するのか。

事務局：既に地域で運行協議会を開催させていただいたので、この協議会で決定したら運輸支局へ提出する流れになる。

会長：それでは採決させていただきます。「三雲地区コミュニティ交通の変更について」に賛成いただける方は挙手をお願いします。

(全員賛成)

### (4) お出かけ交通検討作業部会の立ち上げについて

(事務局：資料9について説明)

会長：この部会で決定した内容を次の協議会で協議するという流れなので、その時にご意見いただくという形になる。

それでは採決させていただきます。「お出かけ交通検討作業部会の立ち上げについて」に賛成いただける方は挙手をお願いします。

(全員賛成)

事務局：第1回作業部会は、この協議会終了後にさせていただく。

## (5) 松阪市地域公共交通計画の変更について

(事務局：資料 10 について説明)

委員：目標値人数には、虻野から道の駅飯高駅までの利用者も含まれているか。また学生も含まれるか。

事務局：「かはだ」は 9 時から 14 時はデマンド交通、6 時、16 時、18 時はコミュニティバスとしての運行を行っており、コミュニティバスは学生の通学を想定している。虻野から道の駅飯高駅間もバス停を設置しているためこの間の利用者数も含み、コミュニティバスの利用者数も含む。

委員：4,000 人に設定した根拠になる資料が欲しい。

事務局：飯高町全域でアンケートを取り、3,000 人を新規需要の見込みとした。その上で「たかみ」の利用者数約 1,200 人を足し合わせ、4,000 人という数字を設定している。あくまで目標なので、この数字を目指して 1 年間利用促進を進めていきたい。

委員：利用促進していただけるならいいと思う。

事務局：飯高地区で運行協議会を開催し、地域住民と共に利用促進の活動をしていきたい。

会長：それでは採決させていただきます。「松阪市地域公共交通計画の変更について」に賛成いただける方は挙手をお願いします。

(全員賛成)

## (6) 松阪熊野線の廃止について

(三重交通：資料 11 について説明)

委員：10 月に松阪熊野線が減便になるが、他路線についても 10 月にダイヤ改正をする。現状は人員不足がかなり酷い状態で、長野県では人員不足のため路線バスが土日祝日は運休になっている。現在コミュニティ交通のダイヤは改正していないが、そのまま運行してしまうと 4 時間連続運転になって拘束時間がオーバーしてしまうダイヤがあるので、そこは変更させていただきたい。4 時間連続を回避するために運転手が余分に必要になり、少し時間をいじるだけで運転手の減につながるのでは、ご理解ご協力をお願いしたい。

委員：松阪熊野線は何年前から運行していたのか。

委員：昔は南紀特急線といい、熊野から松阪を通り、津の三重大学まで運行していた。当時は追車が続くような路線だったが、15年ほど前に松阪熊野線になり、現在の熊野から42号線を通り松阪まで向かうルートに変更した。15年前から急速に利用者数が減っていき、今の状況になっている。

委員：熊野古道が世界遺産になって利用者が増えると思ったが、思ったより利用者数は伸びなかったのか。

委員：JRとほとんど同じ経路を走行しており、バスは4時間かかるところ、JRは早いので、利用者数は伸びなかった。

委員：松阪熊野線が廃止になった時に、尾鷲市などはコミュニティバスが運行することになるのか。足が全くないといったことにはならないのか。

委員：資料11「松阪熊野線沿線における他交通機関との並行状況」に記載のとおりで、尾鷲市の賀田口などが空白地域になってしまう。尾鷲市コミュニティバスが運行しており廃止になっても地区内では問題ないと思うが、他市に向かう場合は乗り継ぎが必要となり、ご不便をおかけすることになると思う。

会長：それでは採決させていただきます。「松阪熊野線の廃止について」に賛成いただける方は挙手をお願いします。

(全員賛成)

#### (7) 三重県地域公共交通計画について

(三重県：資料12について説明)

委員：資料12の第2章「地域公共交通の現状と課題」「交通事故データ」について、「人身事故件数に占める高齢者人身事故の割合は増加傾向にあり、2割を超えている」とあるが、これについて説明いただきたい。

委員：令和4年度の最新データで県内の人身事故件数が2,777件、それに対して高齢者の起こした人身事故件数が644件で、割合が23.4%。平成27年度は事故件数が6,845件、内高齢者が1,331件で、人身事故件数は減少しているが、内高齢者の割合は増加している。

委員：他の世代で高齢者以上の割合を占めるところはあるか。

委員：この計画では高齢者と全体の統計しかとっていない。

委員：若い人の方が事故の割合は多いのでは。

会長：最近若い人は車に乗らなくなっている。また、サポカーなど高度安全技術で自動制御する車に乗っている方が増えているため、事故も減ると言われている。高齢者の事故率が高いのは、高齢化で高齢者数も増えてきていることも影響しているが、若いころと同じように運転するのは、どうなのかと思う。

委員：それが正しいことなのはわかるが、運転できなければどこにも行けず活動できない。

委員：バス、鉄道が厳しい状況で、移動手段がないのに返納しないといけないことが大きな課題だと思う。行政の役割として、免許返納を促す声かけよりも、このような環境であれば免許返納しても良いと思ってもらえる交通環境を作っていくことが大事だと思う。

委員：高齢で返納する年齢になっても乗らざるを得ない人がいる。高齢者が事故すると運転者本人も重傷になるので、気を付けないといけないが、運転するなどと言ってしまうと何もできない人がたくさんいる。我々協議会で何とか解決できたら良いと思う。

委員：今あるものを使ってみようという意識をもってもらうことや、地域内でバスの利用促進の周知をして使ってもらい、自分たちの公共交通を共に良くしていこうと思ってもらいたい。

委員：高齢者が急にバスに乗ろうとしても乗れない。バスに乗って移動するということを経験して欲しいので、毎年開催されるバス無料デーなどで乗っていただきたい。

委員：小さな男の子は乗り物、特に大きい電車やバスが好きで、この時期にバスに乗ることが染みついていると、今後大きくなって利用していけると思う。ただ、何かイベントがあるときにバスで行こうとしても手段がなく、どうしても車になってしまう。こういうことがバスが不便だという考えになっているので、イベントがよく開催される場所には輸送できるようにするという考え方ができると良いと思う。

会長：イベント等で利用者を増やす考えも大切。特に高齢者の方は日ごろから少しずつ、月に何回かでも利用していくことはした方がいい。

委員：高齢者の身体的機能が衰えてからの利用は難しいので、できれば50代くらいから少しずつ乗る練習をするべき。地域によっては子供たちを対象にした乗り方教室を開催している。県では補助制度があり、例えば新たな移動手段を導入するとなった場合の補助もあるので、今回いただいた意見は来年の予算取りの参考にさせていただく。

会長：それでは採決させていただきます。「(7) 三重県地域公共交通計画について」に賛成いただける方は挙手をお願いします。

(全員賛成)

#### 4. その他

会長：「松尾地区コミュニティ交通の変更について」でタクシー協会さんは反対ということだったが、市と協議はしているということで良かったか。

委員：市と協議はしている。タクシー料金も上がっている中で、貸し切り料の2割を削減してほしいと言われたが到底できない。

事務局：現在も事務折衝を続けている最中で、市としてはタクシー協会さんをお願いしたいので、今後とも協議を続けていきたい。

会長：当事者間で調整いただきたいが、基本方針としては承認する。参加される方がいないとこの提案も動かないので、お互いが合意できるよう調整をお願いしたい。

事務局：(事務局から報告事項)

昨年度より運行に向けて検討を進めてきた飯高地区コミュニティ交通の「かはだ」が、今年4月1日より、運行を開始した。運行開始式典は、地域住民の方に広く参列いただいた。飯高全土をデマンド方式にて運行を行うため利用者からは好評だが、5月の利用者数は130人程度と実績が伸び悩んでいる。原因としてまだ「かはだ」が認知されていない事が挙げられるため、広報周知にご協力をお願いしたい。また、今年度のバス運賃無料デーは秋期を目途に実施したい。コロナが落ち着いた令和4年から継続して実施しており、路線バスに乗っていただく機会づくりとして、非常に好評な事業。今年度も9月頃より市から広報啓発活動を進めていくため、周知活動のご協力をお願いしたい。

委員：バス無料デーは何日開催するのか。

事務局：現状予算を取っているのは1日で日曜日を考えている。

委員：多気町でも開催したが、協議会の委員はほとんど利用しない。委員から体験しないといけない。

事務局：委員の皆様にも案内させていただくので、ぜひ利用をお願いしたい。

委員：無料デーの開催は3年目になり、1年目は路線バスについて知ってもらい、利用者を増やしたいと思っていたが難しかった。これまではお店に行くなどの観光的な視点で乗る方が多かったので、3年目は商店街などの行き先と連動して乗っていただくPRにしていきたい。また、この協議会もバスが利用できる会場と時間で開催するという必要だと思う。

委員：無料デーは1週間はしてほしい。

委員：経済効果が大きかったらさせていただくが、その分税金を投入することになる。

委員：昨年の実績を教えてください。

事務局：令和5年度の実績は、三重交通路線バスは3,013人で約2,000人増、鈴の音バスは855人で約700人増という結果だった。

委員：1週間開催するとどれくらいの人数になるか検証してみてもどうか。

委員：そのようなことも考えていきたいが、今年度の予算は1日のみ。今年の結果を見て、溢れるくらい利用者がいるということなら、2日にしないといけないと思う。

会長：では、これで終了いたします。ありがとうございました。