

平成27年度第1回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会大山田地域部会  
議事概要

- 開催日時 平成27年7月7日(火) 午後2時～午後3時45分
- 開催場所 大山田農村環境改善センター 小会議室
- 出席者 (敬称略)

【委員】

藤森 莊剛(阿波地域住民自治協議会会長)、福岡 政憲(布引地域住民自治協議会会長)、奥 千史(山田地域住民自治協議会会長)、林 長生(阿波地区区長部会部会長)、馬岡 清史(布引地区区長部会部会長)、和田 正昭(山田地区区長部会部会長)、福地 申大(伊賀市障がい者福祉連盟大山田支部支部長)、村木 一晴(伊賀市社会福祉協議会大山田支所支所長)、橋本 敏明(伊賀市商工会大山田支所支所長)

【事務局】

総合政策課 風隼課長、稲森係長、山岡主任、杉浦  
大山田支所 児玉支所長、福永振興課長、岡森主査

- 傍聴者 0人

■会議概要

1. 開会

2. 地域部会の概要及びこれまでの経過について

事務局から資料1に基づき説明

【質疑なし】

3. 部会長、副部会長の互選について

(互選結果)

部会長 奥 千史(山田地域住民自治協議会会長)

副部会長 宮下 克美(大山田地区老人クラブ連合会会長)

4. 協議事項

伊賀市地域公共交通網形成計画(最終案)について

(1) タウンミーティングの開催結果について

(2) パブリックコメントの募集結果と対応について

事務局から資料2、資料3に基づき説明

【質疑応答】

委員	公共交通で通勤ということについて、そんなことはできるはずがないという意見があったと思う。計画としては、公共交通を使った通勤と挙がっていたと思うが、不便だから使えないということについて、そういった見直しはいつするのか。
事務局	公共交通がない交通空白地はどこにでも少しはある。そういったところをいかにカバーして、特に免許証を返納された高齢者の移動手段を確保するかというのがどの地域も課題として聞かせていただいている。今回形成計画を策定して、これは大きな基本方針や考え方になっているので、8月末に形成計画を策定した後に、例えば地域コミュニティバスの制度の検討を始めるなどの流れを考えている。平成28年度初頭には、伊賀市として、地域で運行していただくバスの制度をつくって、それに併せて、経費の面もあるので、赤字代替バスの路線見直しなども含めてできるだけ公共交通を維持しながら便利になるような検討作業を、地域部会の皆さんと一緒に進めていきたいと考えている。
委員	関連することだが、意見に対する回答の中には、市の考え方として、市でできることは限られているので、地域住民や市民との連携を持ってという言葉が常に出てくる。一般に対する負担を強要されているような感じを受ける。その辺りはどうか。
事務局	強要というわけではないが、公共交通を維持していくとなると伊賀市は今でもかなりの金額を公共交通の維持にお金を出してはいるので、そういった費用負担の面と、公共交通はやはり使っていただければ、市や皆さんの負担が減っていくので、市だけではなかなかこの取組みは進めていけないので、地域のみなさんと一緒になって考えていきたい。既に比自岐のように地域でバスを運行されている地区もあるので、そういった例も参考にしながら地域の協議がまとまり次第、そういったところから進めていただく。またどうしても今のままでということも想定できるが、バスの運行本数や路線の見直しも出てくるので、100%皆さんのご希望に添える路線は難しいが、可能な限り多くの方が使いやすいと言ってもらえるような交通体系にしていきたいと考えている。
委員	市民センターの自治センター化と同じようなことで、自分たちのことは自分たちでしなさいよというようなことにならないかという懸念がある。
事務局	いま考えている制度では、100%全部地域でということにはならない。例えば市のほうで運営支援の補助金を用意させていただくなどで、やり方は色々ある。伊賀市は広く、各地域で色々な手法を検討されると思うので、各地域に合った制度を入れていって、市として、バス運行は自治

	<p>協に任せてしまったので市は何もしないというのではなく、市も一緒になって地域の交通を維持していきたいと考えている。一緒に協議していきたいと考えている。</p>
委員	<p>そもそも人口がどんどん減り、高齢化が進む中、当然、三重交通のバスも使ってくださいと言っても乗客はどんどん減るに決まっている。全体のパイが狭まる。悪くなるのが目に見えている。三交バスなどの路線廃止などの考え方だが、地域運行で例えばデマンドバスやコミュニティバスを走らすとした場合に、どこかで競合する。やればやるほど公共交通がなくなるのではないかとこの恐れがある中で、ルート選定や利用方法をどうしようか、あるいは利用代金をどうしようかなど、ぼちぼち検討に入るのだが、現時点で公共交通の維持のために市がどれくらいの支援をしていただいているのか分からないが、地域に任したらどんどん地域の責任でやってくださいということではなくて、むしろ積極的に支援していただくかたちにならないと、特に田舎はなかなか維持すらも難しい。ぜひ配慮していただきたいと思う。</p>
事務局	<p>地域運行バスのやり方も色々あり、比自岐の例で言うと、市がバスを買って運転手は地域で雇っていただいて料金をとって運行する方法もあるし、名張の例では、地域では運転手がないということで、委託している方法もある。地域の高齢化の状況や人口の状況に沿った制度も必要かと思う。大山田は阿波線が三重交通の営業路線であり、余程の事がなければ廃止にならないとは思いますが、市としても基幹的なバスという位置づけになっているので、例えば、阿波のほうで地域運行バスをやるという場合に、支所までにするなど、そういった路線の協議は三重交通とできると思っている。どう上手く組み合わせるかで、どちらも維持していくということは今後の検討となると考えている。</p>
委員	<p>三交バスは料金が高いので利用しづらいという部分がある。さりとてタクシーはさらに高い。地域運行バスをやるとすれば200円しか取らないだろうし、これができるれば乗る人が殺到すると思う。</p>
事務局	<p>コミバスとなると市からの運営委託というかたちになり、許可は市が国からいただいたものを委託するかたちになると思うので、料金としてはやはり200円前後。もう少し負担をするので路線をここまで延ばしてほしいということもできるが、各地域の事情によると思う。上野のしらさぎ号が200円なので、一定の目安はその辺りと思う。</p>
委員	<p>地域も人口が減ってきている中で、地域を越えた他の地域との連携をもったバスの運行をしていただいたほうがより利用しやすくなると思う。今は一部、布引から勝地まで出ているのをもう少し向こうまで延長すると</p>

	か、希望が丘まで出ているのをもう少し向こうへ延長するなど、一部ではんのわずか重なっているだけでは、不便なところは不便であり、もう少し運行する状態などを考えて運行していただいたほうが、例えばここから比自岐まで行けるといことも考えていただいて運行していただいたほうがよい。
事務局	その辺りの話しは、三重交通とも話しをさせていただくことになるかと思うので、今後の協議の中で地域からの声があれば要望というかたちになるかとは思いますが働きかけはできると思っている。
委員	三重交通の阿波線が営業路線として残っているが、普段見ても気の毒な状態が続いているので、いつまでこれが持つのか、何人乗っていたら営業路線として維持できるのかの資料は持っているか。私は平田に住んでいるが、平田から毎日乗る人は2人だと思う。
事務局	阿波線は営業路線で、国から補助を貰いながら運行している。補助をいただくことに関しては条件があり、一つ目は1日3便以上を運行していること、2つ目が1日の乗車が15人以上150人未満ということがある。もうひとつ条件があったかと思うが、そういった国が定める条件の中に入れば補助をいただけるということで、今のところ阿波線はその条件に合致しており、毎年国からの補助を受けて運行している。その範囲を下回らない限りは補助をいただけるので、継続は可能かと思う。国が補助を無くせば変わってくるが。
委員	その補助の仕方は赤字補てんか。その制度に乗っかっている以上は運営ができるということか。
事務局	三重交通が阿波線を運行することによる経費の何%ということになっている。三重交通がその残りを負担することができないということになれば、三重交通の判断になる。
委員	今はそういった状況に陥っていないのか。
事務局	三重交通と話しをしている限りでは、補助をいただいている限りは続けることは可能と聞いている。
委員	仮に三重交通に代わって地域運行バスですとすれば国の補助はもらえるのか。
事務局	今は、三重交通が国から認可をいただいている路線であり、地域運行となるとまた違う許可になるので、同じようには補助は出ない。
委員	質問ではないのだが、地域が主体的に公共交通について考え、また運営に関わっていくということは、金を出せということではなくて、要はたくさん乗らないと大変だということになるかと思う。前も話をしたと思うが、市の職員で、例えば島ヶ原から大山田へ来ようと思えば乗り継ぎなど

	<p>いろいろな制約があり難しいと思うが、大昔、我々がいた頃は一度マイカーをやめて公共交通機関で出勤をするという試行的なことをしたと思う。そういったことも含めて市の職員もなるべく、大山田で言うと千戸から阿波まで走っているバスに乗っていただくことで検討を進めていただきたい。もう一点、さるびの温泉で9月下旬に1週間ほどN I N J Aフェスタをするということで、市のほうで計画をいただいて、大変ありがたく思っている。そういうことをすることで、マイカーで来る人もいれば、宣伝の仕方によっては阿波線が温泉の入口まで走っているの、たくさん乗っていただけるのではないかと期待している。何を言いたいかというと、例えば市のほうで芭蕉さんのイベントなどがあった場合に、上野だけでなく大山田の会場も含めてやっていただいて、バスに乗る人が3人から5人になればプラス2人になるので、そういったことを庁内会議の場でもがんばっていただきたいという、あくまでお願いである。</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(3) 伊賀市地域公共交通網形成計画（最終案）について

事務局から資料4に基づき説明

【質疑応答】

委員	この4月から福祉有償運送が新たにできて、結構利用している方がいるそうである。病院や買い物など、利用されていると聞いている。
委員	ただ、福祉有償は1, 2人しか乗せられない。
委員	26ページの交通の将来像で「住み慣れた地域で暮らし続けられるよう、鉄道やバスで、皆がお出かけしたくなるまちを実現する地域公共交通」とあるが、「皆が」というと他地域の人に来るのか、住民が出て行くのかという語感があり、この日本語が変ではないかと思う。意図しているのが、ここにいる人が利便性が向上して外へ出て行くのであれば地域づくりにならないと思う。たくさんの方が素晴らしい地域に来てくださいという意味であれば、「皆がお出かけしたくなるまち」というのは読みにくいといつも思っていた。どちらを意図しているのか。「皆」というのは何を意図しているのか。
事務局	基本的にはここに住んでいる方がお出かけしやすいような、ページの中段にも記載しているように「地域住民の生活行動に応じた公共交通ネットワークを形成する」ということで、人それぞれに目的があるので、当然外に行きたい方もいれば、地域の中で買い物や病院に行きたい方もいるので、そういった方々が自分の目的が実現する為に、使いやすい地域公共交通を実現していきたいという意味で考えている。
委員	地域内なら地域内でよいのだが、土地利用計画と一緒に、みんな中心地

	に集まって来いと言っているのかとを感じる。まちづくりはそうではないだろう、方向性が違うだろうということがこの言葉と重なったので気にはなっていた。
事務局	都市計画的な話でも、地域拠点の話もあり、また最近の地方創生の中では小さな拠点という考え方も出てきているので、例えば大山田であれば、大山田支所周辺が一旦拠点になって、支所に来れば、将来的にだが、例えば買い物ができるとか、それぞれに応じた方法で考えたい。
委員	相互に行き交うことができるような素晴らしい交通体系にしていだけたらと思う。それがあまり表現されていないと思う。
委員	平成23年に決まっていることで、気がつくのが遅かったのだが、6ページに基幹バス、準基幹バス、地域アクセスバスの事業評価基準があるが、準基幹バスの事業評価基準は「平均乗車密度が2.5人以上かつ収支率30%以上である。」とあり、地域アクセスバスのほうは「平均乗車人数が1人以上かつ収支率10%以上である。」とある。ここまではよいが、その下にサービス向上検討基準とあり、準基幹バスは「平均乗車密度が3人以上かつ収支率50%以上」とあり、地域アクセスバスは「平均乗車人数が5人以上」といきなり5人以上になっている。ということは、準基幹バスの基準を上回ることになるが、この辺りの数字はおかしくないか。
事務局	「乗車密度」と「乗車人数」とで求め方が変わる。「乗車密度」にすると、かなりの利用がないとなかなか数字が上がってこない。「乗車人数」はもう少し単純な計算になる。
委員	「乗車密度」はどういった計算をするのか。
事務局	今もって計算式はすぐに出てこない。
委員	また確認していただきたい。ぱっとみた時に、見直しになったときに地域アクセスバスが準基幹バスに格上げするのではないかと感じてしまう。
事務局	確かにそういう風に見えてしまうが、計算の方法が違うということで数字も変わってくる。
委員	最終案なので、このとおり進めるというのであれば、そのあたりも整理しておいていただきたい。
委員	先日、自治協主体でアンケートをとっていただいたところ、6割は2世代、3世代で住まれている。4割は1世代、高齢者世帯である。その内の8割の方が80歳以上で、不便をされている。初めの6割の方は何とか日常生活は出来るが、4割の方の声がなかなか聞こえてこず、われわれで自治協とともに日常を支える移動手段を考えていかないといけないと思っている。我々も社会福祉法人として大山田でしている以上、地域に還元する事業を進めたいと思っているが、我々だけではできない。先ほどの説明

	<p>の中で、各種施策の実施計画で、バスの支援対策を早急に取りまとめるという話があったが、どれくらいの支援をしていただけるのか。社会福祉法人として相応の支出も考えてはいるが、行政の支援によっては我々の支出が減るのに越したことはない。地域でコミュニティバスを走らせた場合、どれほどの支援を考えていただいているか。</p>
事務局	<p>現在、制度を勉強している中では、地域運行バスを運行していただく際の経費への補助金や、バスの購入にしても市が買うのかどうかというところで、市のほうも財源探しをしている。基本的にはバスは市のほうで買うことになるか、あるいは委託の方式にもよるが、三重交通のバスを利用するかなど、地域でバスの初期費用までは用意していただく必要はないのかなと考えている。運行にかかる経費については、年間どのくらい必要で、市としてどれくらい支援させていただいて、運賃でどれほど収入があるかということであり、金額がいくらになるかということは、今はまだ難しい。平成28年4月には制度を整えていくということで、この6月議会でも部長から答弁している。イメージとしては、平成28年4月までに市として制度をつかって、それ以降、具体的な路線の検討などを地域の皆さんと協議をして、早ければ29年の夏くらいからモデル的に3箇所くらいで始まるという具合で我々のほうでは考えている。支援の金額については、比自岐コスモス号に現在委託料を払っている実績があり、また、名張市でしている金額もあるので、その辺りがベースになってくると考えている。比自岐には年間200万円ほどの委託料を払っており、名張市では300万円ほどが自治協に出ているということである。</p>
委員	<p>以前にどんぐり号のことで大山田支所振興課に話をしにいったら、話が噛み合わなかったのだが、どんぐり号の今の状況が、資料にも載っているが、基準を満たすだけの人数が乗っていない。</p>
事務局 (支所)	<p>1路線は満たしているが、他2路線は満たしていない状況になっている。当初、どんぐり号を開始したのは、三重交通の坂下線が廃止されたことによる代替としてであった。また、大沢地域の方については、阿波線のバス停まで距離が遠いということで、地域からの要望もあり、路線も増やして、現在3路線で運行しているところである。虹ヶ丘線については、小中学生の通学に使っているのもので、収支率を上げる要因となっている。いま、全部を網羅するということは厳しいので、どこをターゲットにするかということがこれからの課題となってくる。先ほどからもお話いただいているように、民間で福祉有償運送というものも運行していただいているので、そういったものも活用しながら利用しやすい、お出かけしやすいように計画していきたい。</p>

委員	<p>いま、阿波の自治協などで社協とも連携してできたらよいというレベルの話で、2種の免許を持った人がいるわけでもなく、あるいは三重交通並みの料金をとれるわけでもなく、ただ地域として福祉的なボランティアのバスを走らせればよいという考えのもとに、できるだけ利用者に負担をかけない、交通弱者をそこで何とかカバーすることができないか、そうなるほとんど料金をとらないということで、三重交通の路線と競合するわけにもいかないし、課題は色々ある。また経費も必要なので、バスを買ってほしいとは言わないが、維持管理経費は必要なので、そういうところへの市の支援というのものもあるか。</p>
事務局	<p>我々が申している支援制度については、地域運行バスへの支援ということで、一定料金も徴収していただいてということ。費用負担がないと、法的にも運賃を徴収することになっているので、無償となるとまた違う話になる。</p>
委員	<p>料金を徴収しだすと、道路交通法に引っかかって制約が厳しく運行しづらいのは確かである。だから無料でできるような方向で、制約を受けずにここに住んでいる方々の日常生活を支援するように努めていきたいと考えている。社協においてはマックスバリュと提携して、いがまちではゆいの里のNPO法人を中心に回っている。上野でもその活動をしている。大山田でもマックスバリュとの話で大沢まで来ていただいている。今後、商工会の会長もいらっしゃるので、商工会の皆さまとも提携してお買物バスといった形で各自治協とともに進めていけたらよいと考えている。そういう場合は行政からの支援は難しいのか。</p>
事務局	<p>無償のお買物バスが便利になってきているのは確かだが、公共交通の立場として言うと誤解を与えてしまうかもしれないが、公共交通を預かっている基本的な国の施策としては、バス会社やタクシー会社を圧迫することがないということが一定条件ということで国から指導は受けている。だからと言って、無償バスが完全に圧迫しているかというところではないと思うが、そういった意見もタクシー会社やバス会社からも声が上がっている。そこをなんとか公共交通として残した上で、地域の皆さんを運ぶ制度を何とか考えたいという中で、無償の運送に対する支援というよりも先に、地域運行というかたちの支援制度を考えたいと考えている。今もってお買物バスに対する支援を全く考えないかということではないが、まずもっては、地域の皆さんと一緒に公共交通としての運ぶというものを残していきたい。そのために、今ある阿波線などを残していくための支援制度、運行の方法というのを考えながら制度をつくりたいというのがまずもって考えているところである。</p>



委員	公共交通を切り口とするとどうしてもそういったことになるということで、公共交通の経営に影響を与えない範囲の中でルートの設定やお客様の確保をして独自運営する分には何も問題はないということによいか。
事務局	そういうことになる。
委員	まちづくり支援や地域づくり支援などの別メニューの支援を貰えばよい。
事務局	公共交通を預かる身としてはなかなかそこまで言えないということでご理解いただきたい。
委員	公共交通としたら、最低基準の平均乗車率1人に満たないけれども、それを利用したいという人がいる以上は、廃止はできないと思う。その中でこういう基準があるということは、これを理由に廃止にされる、切り捨てられるという懸念がある。その辺りをなんとかしていただきたい。比自岐の話がでてくるが、比自岐の場合は地形的にも固まっており、あちこち路線を走らなくてもよい感じがする。ところが、比自岐の規模から行くと布引と阿波を足したくらいかと思うが、布引と阿波を回る地域運行バスを運行するとなるとかなり距離数が出てくる。自主運営なんてことはとても難しい問題と思う。自主運営ができないところこそ、市の力で育てていただくことが必要と思う。自主運営ができる場所はそれだけ人もいるし、利用客もいるはずなので、運営できないところに手を差し伸べていただくことに重きを置いていただきたい。
委員	形成計画ということで、いかにバスなどの交通機関を存続させるかということがねらいと思うが、阿波についてはさるびの温泉といった憩いの場というか、そういうものがある。また文化的には阿波の大仏さんがある。今、中国のほうから随分多くの方がこられており、なるべくそういう方たちに伊賀の地に入ってもらって、観光バスではなく路線バスに一度乗ってほしいと、安心安全な運行だということも兼ねて、そういった方に乗っていただける施策を市として進めていただきたい。これは要望である。

## 5. その他

今後のスケジュールについて

事務局から資料5に基づき説明

【質疑なし】