

平成26年度第4回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会 議事概要

- 会議名称 平成26年度第4回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会
- 開催日時 平成27年2月23日(月) 午前10時～
- 開催場所 伊賀市役所本庁2階 第1委員会室
- 出席者 (敬称略)

【委員】

伊豆原浩二(愛知工業大学)、福嶋博(近畿日本鉄道(株))、榎本方士(伊賀鉄道(株))、尾崎彰(三重交通(株))、道上恵正(伊賀警察署)、岡久美子(ハーフトシップ)、土手一彦(市民公募)、廣瀬計(市民公募)、町井淳志(市民公募)、野田敏幸(中部運輸局三重運輸支局)、川上善幸(いが移動送迎連絡会)、福岡政憲(布引地域住民自治協議会)、花岡穰一(伊賀市企画振興部長)

【関係者】

牧田、小林((株)国際開発コンサルタンツ)

【事務局】

総合政策課 藤山課長、稲森係長、山岡主任、杉浦
各支所振興課長、課員

- 傍聴人：0人

■会議概要

1. 開会

総合政策課長 藤山

2. 会長あいさつ

会長	<p>先日、中部運輸局で補助事業を行っている市町を対象とした第三者評価委員会が開かれた。5県で約40の市町について議論し、各市町の努力が大変よく分かった。</p> <p>利用促進に向けたユニークな取り組みも増えている。伊賀線についてはシルバーアテンダントなどの取り組みもあるが、バスにおいてもボランティアのバスガイド等、フェイストゥフェイスの地道な取り組みを行っているところもある。</p> <p>地域公共交通をどうしていくかということについては、コミュニケーションが重要であると思う。形成計画でもこうした会議で顔を見合わせた議論の中で皆さんから知恵をいただき、また地域の皆さんとも顔を見合わせて話し合いをいただき、良い形成計画を策定できたらと思う。</p>
----	---

3. 伊賀市地域公共交通網形成計画策定スケジュールの変更について

事務局から資料1に基づき説明。

【質疑応答】

委員	<p>上野地域部会のある委員から言われたことだが、地域部会の中で伊賀線の公有民営化について説明があったが、なぜこんなに急なのか。このような大事な話をこんな短期間で判断できないということだった。</p> <p>スケジュールがタイトになり過ぎており、もう少し判断する時間が与えられないのか。無理矢理進めているとしか思えないが、その点についてどのように考えているのか。</p>
事務局	<p>その都度その都度の状況について、協議会、地域部会へお話はさせていただいているが、現在の計画が本年度末までであり、急いで計画を策定する必要があるという中で、このようなスケジュールとなっている。</p> <p>できる限り情報は速やかに出していきたいと考えている。</p>

4. 協議事項

伊賀市地域公共交通網形成計画素案の修正について
事務局から資料2、資料3に基づき説明。

【質疑応答】

委員	<p>98 ページの福祉有償運送の記述について、「公共交通機関を利用することができない」の部分は「公共交通機関を利用することが困難」とすべきである。</p> <p>84 ページの伊賀鉄道の目標値について、利用者数が下がってくるのを良しとしているような設定であるが、市として伊賀鉄道を本気で残して行く気があるのか、自然に終息していくのは仕方ないと考えているのか。</p>
事務局	<p>98 ページは「困難」という表現に修正させていただく。</p> <p>84 ページの目標値については、H25 策定の第2次伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画の目標値を掲げている。この目標値については、鉄道事業者と協議し、これまでの輸送人員の減少や通学利用の減少などを踏まえ、現在の取り組みの中で設定した目標数値である。</p> <p>H28 年度の目標値は下がってはいるが、市としてはこれからいろいろな施策を講じて利用者を増やしていく考えである。</p>
委員	<p>これは目標値ではなく予想値である。せめてもう少し頑張ったら手が届くというのが目標なので、そのまま前の計画の目標を当てはめるのはどうかと思う。</p>
委員	<p>後で話があると思うが、資料4の公有民営化の資料に書いてある H29 以降のシミュレーションにおける数値とは必ずしも整合していないと思う。目標値が予想値であるというのはそのとおりで、文言的な問題かと思う。達成できない目標を掲げては仕方ないが、目標をどこに置くかについては真剣に検討する必要がある。</p>

	資料4ではH28の数値は書いてないが、H29に突然増えることはあり得ないので、伊賀市としては利用者が減っていても良いというのではなく、H28までの期間についても増やしていくという目論見のはずである。
議長	この部分については、H28まではこういう目標値で来ているということ。公有民営化に伴う鉄道事業再構築ということを考え、もう一度目標値を見直すということかと思う。
委員	赤字の鉄道というのはどうしても実績が下がってくるものだと思うが、目標値はやはり上げていくべきだと思う。
委員	実際に何によって上がっていくかを考えれば、住民の力というよりは観光に頼る部分が大きいのと思う。そういう意味からも目標は高めに設定し、盛り上げていけば住民も後から付いてくることも期待できるのではないか。
議長	公有民営化の確認書が3月の予定なので、その頃くらいにこの辺りの表現を修正、調整するという事で考えておいて良いか。
事務局	今もっては伊賀鉄道総合連携計画の数値をそのまま引用しているが、公有民営化で進めていくに当たっては、H29以降の再構築実施計画を策定し、鉄道事業者と連携した取り組みが必要となる。今の時点では連携計画の目標値を書いているが、それとは別に公有民営化を踏まえた目標値を新たに設定していこうということであれば見直すことは可能。ただ、計画期間のH32までの目標値とするのか、もう少し手前の再構築実施計画が固まるまでとするのかは検討が必要。
議長	形成計画を国へ提出して、次のステップとして再編実施計画へ進めていくとすると、再編実施計画までに目標値を出していく必要があると思う。 伊賀鉄道の目標値は形成計画の目標ではなく、あえてここにH28までの目標値を書いているのは総合連携計画がまだ生きているという意味合いかと思う。 形成計画の目標はあくまで84ページの表4-1の内容である。
事務局	連携計画は形成計画を策定した時点で形成計画に置き換わるものと考えている。それまでの期間は連携計画の期間中であると認識している。
委員	問題ははっきりしており、公有民営化になるからである。公有民営化になるということは伊賀市の税負担も増える可能性が出てくる。私が言いたいのは伊賀市が腹をくくるとのことである。この数値にはいろいろな裏の事情が見えて仕方が無い。
事務局	形成計画の目標値はあくまで表4-1のとおりであり、今いただいたご意見などから考えると、あえて伊賀鉄道連携計画の目標値を書く必要があるのかと思う。

	<p>伊賀鉄道の将来的な数値目標は今後策定する再構築実施計画の中に盛り込んでいく必要があるので、その目標に向けては再構築実施計画の中で取り組んでいく。</p> <p>現在の連携計画との絡みで記載はさせていただいたが、形成計画では表 4-1 のみに留めるということでも良いかと思う。</p>
議長	<p>形成計画ではあえて伊賀鉄道連携計画の目標値の記述は必要ないかと思うが、委員の皆さんのご意見はいかがでしょうか。</p>
委員	<p>(伊賀鉄道総合連携計画の目標値に関する記述を削除することで了解。)</p>
議長	<p>鉄道事業再構築実施計画の策定についてはまたどこかで議論することになるのか。</p>
事務局	<p>鉄道事業者と一緒に計画を策定する中で、どの時点になるかは別として、この協議会へも報告させていただく必要があると思う。</p>
委員	<p>59 ページでは課題として「路線機能の明確化と路線維持に向けた利用促進策の検討」となっているが、72 ページの表では「路線機能の明確化」と「路線維持に向けた利用促進策の検討」が分けて記載されているが、整合をとった方が良いのではないかと。</p> <p>また、72 ページの 3 つの課題は 81 ページの 3 つの基本方針とリンクするかと思うが、課題から基本方針へのつながりをもう少し分かりやすくした方が良いと思う。</p> <p>84 ページの形成計画の目標値で観光・レクリエーション施設の入込客数を掲げているが、この数値が上がってもそれが公共交通に関係するものなのか。自家用車で来た人が増えても入込客数の増加になるので、入込客数から駐車場利用者数を引いた値で比較する等ならわかるが、その辺りはどうなのか。</p>
事務局	<p>59 ページと 72 ページの整理については、72 ページの分けた形の記述に統一し、59 ページを修正させていただきたい。</p> <p>72 ページと 81 ページの関連は、課題から方針に向けての関係が少し読み取りにくいと思われるので、72 ページの 3 つの課題のところに、それぞれの基本方針につながっていることがわかるような表現を加えたい。</p>
議長	<p>課題を基本方針につなげるのか、施策展開のところにつなげるのか。形成計画は活性化再生法に基づき、新しい視点として、まちづくり、観光政策との連携や広域的な視点を加えて作ることにしている。</p> <p>課題と新しい視点を踏まえて基本方針を作っていくスタイルをとるのか、また、課題は既に見えているものとして、それに対しては施策展開の中で対応するのか、その辺は整理しておく必要があると思う。</p> <p>課題を基本方針に結びつけるのならそれでも良いが、課題がはっきりしているのに、施策がそれにどう結びつくかという点がぼやけてしまう。</p>

事務局	基本方針の部分と、目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項案の内容を踏まえ、課題をどこへ結び付けていくかということについては、再度検討したい。
事務局	観光・レクリエーション施設の入込客数については、観光客の交通手段まで区分した統計をとるのは難しいが、観光施策と連携し、公共交通利用を増やしていこうという考えの中で、大きな意味で施設の入込客数がどれだけ増えたか、また、バス、鉄道の定期外利用がどれだけ増えたかということも含め、今回目標値として設定した。
委員	伊賀市はまちづくりの方針として、地域交流の活発化による活力のあるまちづくりを掲げており、都市の将来像を実現する手段のひとつとして公共交通の活性化があるので、このような目標の設定の仕方も十分考えられると思う。
委員	76 ページの「安定的で持続可能な交通サービスの提供」の部分で、「自家用車に依存することがないように、節度のある行動」とあるが、自家用車を使うことが節度の無い行動なのか。
事務局	これは総合計画の再生計画の中の再生の視点をそのまま引用している。
議長	ここは形成計画の中で変えるわけにはいかないと思うが、どうか。
委員	では 83 ページの基本方針の中にも同じ表現が出てくるが、こちらはどうか。
事務局	83 ページの基本方針であれば別の表現に修正することは可能。
議長	いくつか修正のご意見もいただいたが、次回の中間案の協議の際にその点も含めて議論いただくということをお願いしたい。

【承認】

5. 報告事項

(1) 伊賀鉄道伊賀線の平成 29 年度以降の体制について

事務局から資料 4 に基づき説明。

【質疑応答】

委員	5 ページの公有民営化収支シミュレーションで、H30 以降の費用が一定になっているが、どのような根拠があるのか。
事務局	将来の人件費、物件費、動力費などを見込む中で、現時点においては物価や人件費の上昇分を見込んでいないシミュレーションとしているものである。将来的にはもう少し精査した中で変わってくる可能性もある。
委員	動力費の電気代について、今は中部電力から供給を受けていると思うが、新電力を買う予定はないのか。

委員	<p>鉄道の電力は安定供給が第一なので、そういう意味からは大手電力会社からの供給が一番安心ではないかと思う。</p>
委員	<p>年間2億円近い赤字を市が負担していくことになるが、本当に大丈夫なのか。バスの運行への影響はないのか。また、10年後に黒字になるシミュレーションをしているが、10年目が着地点なのか。</p>
事務局	<p>今回は再構築期間の10年間でシミュレーションしている。3種側の費用については収入がなく、ランニングコストがずっとかかってくることになる。</p> <p>2種側の収支の中で赤字が出れば伊賀市が補填し、黒字となれば伊賀市へ黒字分を支出していただくことになるので、伊賀鉄道との連携の中でいかに2種側を黒字化していくかが重要である。実際には10年目より早い時期に黒字となる場合もあれば、10年経っても厳しい状況のままということも考えられるが、10年というスパンで黒字化を目指し、再生していく計画ということでご理解いただきたい。</p> <p>大丈夫かどうかということ言えば、数字だけを見れば厳しいものがあるが、収支だけではなく、まちづくりの観点からは維持していくことが必要と考えている。</p>
委員	<p>新駅設置の費用は何年度に計上されているか。</p>
事務局	<p>新駅については、現在調査に入ったばかりであり、経費の予想がつかない状況であることから、収支シミュレーションには計上していない。</p>
委員	<p>伊賀鉄道の位置づけについて、単に人の移動手段としてならもう少し経費を抑える方法があるのではないかと思う。</p> <p>一方で、政治的な判断の中で伊賀市にはどうしても必要なものであり、いくらお金をつぎ込んででもやっていくというのなら仕方がないと思う。その辺の基本的な考え方はどうなのか。</p>
事務局	<p>基本的な考え方については前回の協議会でも伊賀鉄道の方向性について説明させていただいた。単に採算が合わないから廃線ではなく、伊賀鉄道が地域に存在する価値に目を向け、今後は関西線や大阪線をつなぐツールとして、観光施策と連携した取り組みも充実させていくことで、線区や地域の活性化にもつながっていくという認識であり、伊賀鉄道の存続を重要なものとして位置づけている。</p>
委員	<p>ということは、多少の赤字が発生しても市がお金をつぎ込んでいくという基本的な考えがあるということか。</p>
事務局	<p>多少とはどのくらいかという議論もあるが、現時点では費用負担をして存続をしていく方針である。</p> <p>それをいつまで続けるかということについては、一定期間の中で検証</p>

	が必要と考える。
委員	<p>6 ページのくじ引き付き回数券の販売について、私の認識では回数券は利用者を新規に獲得できるものではなく、利用している人が買えば1回分はただになるようなものと思うので、売り上げ増にどうつながるのか。</p> <p>また、市職員の月2回の利用については、今本庁にいる人が四十九に移ったときの差額なのか。</p>
事務局	<p>市職員の利用についてはこれまでも利用促進月間なども設けて取り組んできたが、毎月ノーマイカーデーを設けるとか、公務出張などで月2回くらい利用していこうというものである。</p> <p>くじ引き付き回数券については、現在も回数券はあるが、新たにくじ引き付きとすることで購入を促すという考えで新規事業として挙げている。ご指摘のとおり利用者が購入するということであれば、新規事業による輸送人員ではなく、6 ページ上段の輸送人員の数字に含めても良いかと思う。</p>
委員	<p>ふるさと応援寄付金のような形にすれば、特典目当てというのも期待できるかも分からないが、単純に回数券だけに何かを付けても意味がないと思ったので質問した。</p>
委員	<p>5 ページの現行体制で人件費が212 百万円、公有民営化になると若干上がっているが、現在雇用されている方は全部でどのくらいいるのか教えて欲しい。</p>
委員	<p>パート、従業員なども含め、約 50 人。加えてシルバー人材センターからの派遣が十数名である。</p>
議長	<p>この資料はオープンになっているのか。</p>
事務局	<p>この資料は2月18日の市議会議員全員協議会で配布した資料である。</p>
議長	<p>伊賀鉄道だけに限らず、他の地方鉄道でもいろいろアイデアを出して頑張っている。基本は市民の皆さんがどう見ているかということであり、この協議会の場でもいろいろご意見をいただきながら、ぜひ伊賀線の維持活性化に向けて頑張っていただきたい。</p> <p>これでもって再構築事業の方へ踏み出していくと考えて良いか。</p>
事務局	<p>2月25日からの住民懇談会での意見も踏まえ、最終的な判断をしていくことになる。</p>

(2) 市内バス路線の運行時刻改正について

事務局から資料5に基づき説明

【質疑なし】

6. その他

住民懇談会について

事務局	<p>形成計画素案と伊賀鉄道伊賀線の維持存続についての住民懇談会を、伊賀市南庁舎の利活用に関する懇談会と合わせて、2月25日から3月9日までの間に7箇所で開催するので、委員の皆様方にもご参加いただきたい。</p> <p>形成計画素案、伊賀線の維持存続、それぞれについて概要版の資料に基づき説明する予定である。形成計画については本日いただいたご意見を反映し、修正できる部分は修正するが、間に合わない部分もあることをご了承いただきたい。</p>
-----	--