

平成28年度第1回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会上野地域部会
議事概要

- 開催日時 平成28年9月23日(金) 午後1時30分～午後3時45分
- 開催場所 上野ふれあいプラザ3階 中会議室
- 出席者 (敬称略)

【委員】

西出 健一郎(小田町住民自治協議会会長)、重倉 貢(新居地区住民自治協議会会長)、山岡 輝清(代理:猪田地区住民自治協議会 池中)、中嶋 孝(神戸地区住民自治協議会会長)、杉山 紀之(伊賀市上野老人クラブ連合会事務局長)、乾 光哉(社会福祉法人伊賀市社会福祉協議会地域福祉部長)、松井 謙二(代理:伊賀市民生委員児童委員連合会副会長 谷)、中田 洋二(上野商工会議所社会文化部会部会長)、八尾 光祐(一般社団法人伊賀上野観光協会副会長)

【事務局】

交通政策課 森課長、福西主査、稲森主査、山岡主任

- 傍聴者 0人

■会議概要

1. 開会

交通政策課 森課長あいさつ

課長	<p>市では昨年8月に「伊賀市地域公共交通網形成計画」を策定した。その際には地域部会の皆様にもご協議をいただきましたこと、改めてお礼申し上げます。</p> <p>本日は形成計画策定以降、初めての会議ということで、なかなかご協議の機会が設けられず大変申し訳なく思っておりますが、昨今の地域公共交通を取り巻く厳しい状況から、できるだけ速やかな改善が必要であるという認識のもと、本日は特に地域内を運行するバス路線の改善に向けたご協議を中心をお願いしたいと考えております。</p> <p>地域住民の生活に直接影響のある分野でもあり、地域の事情を一番把握されている地域の皆さんと一緒に十分な議論を重ねて進めていくことが必要と考えておりますので、地域の望ましい交通体系の実現のため、ぜひとも活発なご議論を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。</p>
----	---

上野地域部会 西出部会長あいさつ

部会長	地域の公共交通機関の維持というのは大変な状況となってきた。昨日もテレビで京都の丹後の方で、NPOがタクシーを立ち上げて公共交通の肩
-----	---

	<p>代わりをしているというニュースがあった。各地域がそれぞれ知恵を絞ってやっているような状況である。</p> <p>公共交通、特に鉄道は行政、とりわけ県のあり方によって活性化に取り組む流れと、見放す流れが如実に現われている。例えば滋賀県は交通網を大変大事にしているし、福井県もローカル線の活性化に力を入れている。今日は私たちの地域の公共交通をどうするかということでお集まりいただきたい。ぜひ公共交通の維持のためにみんなで知恵を出し合っていたきたい。</p>
--	---

2. 地域部会の役割と施策推進の方向性について

事務局から資料1に基づき説明

【質疑応答】

部会員	伊賀市全体として人口減少の問題があるが、計画の中で人口減少を見据えた方向性が少し欠けていると思うが、どのように配慮されているのか。その辺りをしっかり考えていく必要がある。
事務局	まさにおっしゃる通りだと思う。合併後10年間で県下でも1、2を争う人口の減り方である。また高齢化に加え、労働力人口も減っている。公共交通を使う人が減ってから止め、ということではなく、そんな中でも持続させる方法は何か。難しい課題だが、具体的な方法を協議させていただきたい。

3. 報告事項

伊賀市地域公共交通網形成計画の進捗状況について

事務局から資料2に基づき説明

部会員	バスの本数がだんだん減ってきている。乗らないから本数が減らず、減らすから余計に乗らないという負のスパイラルになっている。人口も減ってきているのに無駄に本数を増やせとは言わないが、各路線につき2、3本増やすとか、現在ほとんどの路線が市駅を起終点としているが、例えば南の方を走っている路線を伊賀上野まで持ってくるとか、京都行きのバスをもう少し増やしてそれと接続するとか、そういったことも面白いのではないかな。
事務局	鶏が先か、卵が先かのような話かと思う。 バスについてはほとんど市が経費負担して運行している。もちろん事業者の営業路線もあるが、それですら国や県の補助をもらいながら運行を続けている状況である。増やせば便利になって乗るだろうということも考えられるが、経費的な面等を考えるとかなり冒険になる。しかし接続の強化等により使いやすくすることは可能。公共交通はうまく使えば便利なものだということを実感いただけるようにしていくことが必要だと考えている。
部会員	電車とバスの共通チケットを作っても面白いと思う。

事務局	<p>そういうアイデアもこれから具体化していく必要があると考えている。伊賀線もこれから公有民営化していく中では、鉄道とバスをうまく乗り継いで利用できる仕掛けづくりが必要であると考えている。</p>
部会員	<p>上野は市街地は良いが、周辺は交通網がないのが現実。合併時にそれをガラガラポンしようと思ったが、いろいろ難しさがあつた。すでに形成計画は出来上がっているが、当時とほとんど変わっていないように思う。そういった中では、これからは地域運行バスが良いと思うが、これから地域は高齢化で弱ってくる。10年先はどうなるか本当にわからない。</p> <p>地域が主体となって取り組むということであれば、1年でも2年でも、とにかく早くやらないと動かなくなってしまう。早急な対応をお願いしたい。</p>
事務局	<p>高齢化などにより地域の受け皿ができていく状況はその通りだと思う。地域運行バスについては、形成計画の重点事業にも位置づけており、市としても早くしくみを作りたいと考えている。真剣に考えていただける地域があれば、地域部会も通しながら、さらに具体的な協議を個別に行っていきたいと考えているので、そのような情報があればぜひ教えていただきたい。</p>
部会員	<p>資料7ページの31番で地域運行バスのガイドライン案を作成したという記載があるが、資料4がそのガイドラインと考えてよいのか。</p>
事務局	<p>資料4は概要のさらに概要のようなもので、バスの運行改善策について初めてのご協議となることから、このような内容としている。昨年度下半期で地域公共交通再編計画基礎調査業務を行い、他地域の事例なども参考にしながら、地域として必要な手続き等をまとめたものを作成したが、まだ確定したものではなく、地域部会等でご議論いただきながら最終的なガイドラインとしてまとめたい。</p>
部会員	<p>既に地域は待ってられない状況となっている。猪田や花之木などでもNPOのお買い物バスが広がりつつある。自分たちで走らせたいがその手段がわからないから、NPOがやっているものにとりあえず乗っている状態なので、デマンド運行なども含めて、早くガイドラインを示して、一緒に考えていきましょうという働きかけをしないと、お買い物バスで事足りてしまったら地域のやる気もなくなる恐れがある。そのためには具体的に行政がどのくらい支援できるかとか、法律上できる形態とかその辺りも早く示していただく必要があると思う。今何とか地域が維持できているうちにしないと手遅れになる。</p>
事務局	<p>そういう状況であるということをごこういった場で聞かせていただいて、我々も初めて実感できる部分があるので、さらにそういう情報をいただければありがたい。いただいたご意見については肝に銘じて早く進めていきたいと思う。</p>

4. 協議事項

バス路線の現状と対応について

(1) 市内バス路線の運行実績と評価について

事務局から資料3に基づき説明

部会員	現在、廃止代替バスの県補助はなく、全て市の負担か。
事務局	<p>バスの実績についてはこれまであまりこういった場では情報提供してこなかった部分である。廃止代替バスについては3年くらい前まで三重県からこうした地域バスに対する運行補助が出ていたが、現在は廃止され、赤字分を市で負担して運行を続けている。</p> <p>路線ごとにばらつきはあるが、乗客1人当たりの市の負担額が一番わかりやすいかと思う。行政バスの中にはそれが3,000円近い金額となっている路線もあり、本当にバス交通として維持すべきものなのかというのも議論すべきであるし、市の財政も厳しい状況であり、このままでは限界があると考えている。簡単に無くすことはできないが、持続するためにはどうしたらよいか、地域の皆様と一緒に知恵を出していきたいと強く思っている。</p>
部会員	この実績を見て、かなり厳しいという実感である。市の持ち出しも多く、この状態で、なおかつ高齢化や少子化を踏まえて、果たして形成計画の内容で大丈夫か。はっきり言って、このままでは破綻するような数字である。公共交通をなくす訳にはいかないのだから、この際、白紙にするくらいの考えのもとに再構築した方が良いのではないか。
事務局	我々としてもそこが情報共有したい部分と考えている。なかなかこういう実態をお知らせできていなかった。現状を知っていただいた上で、ではどうすれば良いのかを一緒に考えていきたい。危機的な状況であることに共感にいただけたのはありがたいことである。一気にというのは難しいが、何かでこ入れをしていかないと破綻するということは認識している。
部会員	廃止代替バスは、合併前、諏訪や友生で地元負担金があり、地域の気持ちで維持されていた部分もあったが、合併してそれが無くなった。本当は続けていくべきだったと思うが、地域へもっと入って行って現状を説明し、バスを存続させるなら痛みを伴う事を理解いただき、なおかつ乗っていただく。その辺りを進めていく必要がある。
部会員	今から40年ほど前、J Cにいた頃、関西線の関係で国鉄の管理局へ伺った。その際、今日はどうやって来られましたか、自動車でしょ、と言われた。関西線の話で来られたのに、それを利用しないのは本末転倒ですよ、と言われたことが心に響いている。今日この会議に来るのも皆さん車で来られていると思うが、そういう方々がこういう論議をしても、地域の人には言えないと思う。

	<p>前にも言ったことがあるが、上野から阿山や大山田へ用事に行くときに連絡がない。それぞれの地域で個別に考えるのではなく、市全体で考えていく必要がある。</p> <p>北海道などはその典型で、昭和45年ころから、交通の面で言えば札幌と函館以外ははっきり言って過疎地である。そういう意味では、伊賀も同じで、国から見れば捨てられた地域である。公共交通の問題はもっと市民みんながシビアに考える必要がある。</p>
事務局	<p>我々ももっと実態の共有に力を入れていきたいと思う。また、委員の皆様にもこういう状況であることを地域でお伝えいただけたい。行政や交通事業者で何とかしていくという範囲を超えてきている部分があるので、公共交通を残していくための知恵出しを一緒をお願いしたい。</p>

(2) 市内バス交通の課題と運行改善策について

事務局から資料4に基づき説明

部会員	<p>地域運行バスのイメージ図で、公共交通利用不便地域から中心市街地へ直接アクセスが×となっているが、事業者が反対するだろう、運輸支局が反対するだろうということで、市は最初から構えてしまっている部分もあると思う。やはり、中心市街地へ直接行く路線もある、最寄りの駅へ行く路線もあるというように、地域の意向を踏まえて対応していく必要があると思う。1日1便でも2便でも直接アクセスする便を作れば利用されると思う。</p> <p>×にするのではなく、国等と協議していくことが必要。便利な便がなければ利用されない。</p>
事務局	<p>地域のニーズはそういうことだと認識している。法的に絶対不可ということではないが、地域公共交通会議の合意を得ることが必要であり、会議にはバス事業者も参画していることから、路線が競合することになると、事業者から反対の声が挙がる可能性が高い。協議することはできるが、市の交通政策として考えた時にはやはり共存していく必要がある。望まれることはよくわかるが、このあたりをどう調整していくかが課題となる。特にバス同士は競合が生じやすく、調整が難しい。買い物、通院など、ニーズがどこにあるのか、また中心市街地でなければ満たされないニーズなのか等、地域特性も考慮した検討が必要と思う。</p>
部会員	<p>やってみようかな、ではなく、市の方針をはっきり示して関係者と協議していく姿勢が大事だと思う。やってみようかなでは腰砕けとなって相手に負けてしまう。</p>

部会員	<p>利用が少ない路線は地域運行やデマンドに変えても利便性が良くなると二の舞になる。住民が求めるのはバスのあるなしではなく、運行の中身で、自分の希望に合うバスがあるかどうかだと思う。赤字が出るのは仕方ないにしても、みんな目一杯利用して赤字になっているのではなく、利用しなくて赤字になっている路線ばかりだということを考えると、現在の運行のしくみ自体に無理があると考えざるを得ない。</p> <p>しらさぎの運行エリアは、タクシーで言えば片道千円くらいの範囲だと思う。だとしたら、タクシーに補助した方が良いとも考えられる。福祉有償運送の料金設定は、タクシーの半額が上限となっており、運営はどこも厳しい状況である。またその対象は介護認定を受けられている人等に限られ、歩ける人は対象外である。バスも使いづらくなれば、高齢者等は結局タクシーを利用するしかなくなる。それならばタクシーの半額補助などの方が空気を運んでいるバスより良いのではないか。</p> <p>伊賀線を残すことをこの部会の意向としても示している以上、駅を無視したルート設定は難しいと思うので、駅を経由するルートにするとか、市外へ出ていく場合は駅へ、市内で終わるなら市街地へ直接など目的に応じた対応が必要だと思う。</p> <p>既存の廃止代替バス等にしがみついているのは赤字が膨らむだけなので、具体的な方向転換が必要だと思う。駅も絡めた、もう少しコンパクトなドアツードアなど、伊賀独自のしくみを考えていく必要がある。いろいろ施策も位置づけているが、小手先の改善では対応が難しいと思う。</p>
事務局	<p>今のままの形で良い訳はなく、車両や運行形態など、それぞれ一番良い形を選んでいけば良いと考えており、特にバスという形態にこだわりはなく、柔軟に考えていきたい。</p> <p>タクシー補助の方が良いという声が大きければそれも考えていく必要があると個人的には思っている。広い市域の中で、一様に良い方法はないと思うので、地域ごとにどんな方法が良いのかを知恵を出し合いながら見出していきたい。</p>
部会員	<p>地域運行バスを採り入れる場合に、中心市街地や市民病院に直接乗り入れられるということになれば検討の余地があると私は思っている。私は新居地区だが、新居地区だと伊賀上野駅や新居駅があるが、やはり市民病院へ行くのに新居駅で降ろされるとなれば誰も利用しないと思う。また、補助金をもらうには地域が運行主体となる必要があるということだが、補助金の率とか、どのような経費に対して補助されるのかとか、具体的なことをもう少し教えていただきたい。</p>
事務局	<p>現在制度設計中であり、やはり補助金の上限などは設ける必要があると考</p>

	<p>えているが、具体的にいくらというのはまだ検討の段階である。というのは導入する規模による部分が大きいため、比自岐地区などは比較的規模が小さい。運行距離が長くなればそれだけ経費も嵩んでくるので、例えば運行経費の半分を補助しますと言ったときに、あまり大きいことをしていただくと、市の財政的にも対応できないことになる。</p> <p>現在考えているのは、ここまでは地域に負担いただきたいという、一定の地域負担を決めた中で、そのスケールに応じて個別に補助金の額を考えるか、上限を設定するかといったところで、これは我々だけでは決められない部分もあるので、これからの協議になる。</p> <p>いずれにしても自分たちでバスを走らせているという、マイバス意識を持ってもらう仕組みとして地域の一定の負担は必要であると考えている。</p> <p>なお、事務方としてはバス車両の購入やバス停の設置など、初期投資に係る補助はしていきたいと考えている。</p>
部会員	<p>補助率など具体的なことがわからないと地域で検討しようがない。地域の負担にしても、自治協にはお金がないし、地域包括支援金も使途が限られている。そうすると各戸から集めるということになるが、1,000円から3,000円くらいまでならまだしも、何万円というような額になると、とてもわずかな利用者のために全戸へそこまでの負担は求められない。</p>
事務局	<p>おっしゃるとおりで、どのくらい支援があるのかというのは一番気になるところだと思う。その辺りはできるだけ早く結論を出していきたいと考えている。</p> <p>まずは地域としてどういものを作りたいかということから入らせていただき、これならばいけるというというものを見つけていきたいと考えている。お金ありきになると、お金の範囲でしかできなくなるのも残念なので、できるだけ希望するものに近づけられるようにしたい。</p>

5. その他

バス路線見直し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

【質疑応答】

部会員	<p>一度住民自治協議会の代表者会議でも話していただいたらと思うが、このままでは、ああそうか、で終わってしまうと思うので、ある程度具体的な案を示した上で、皆さんに考えてほしいという投げかけをしていかなければ前に進まないと思う。</p>
部会員	<p>今、各まち協でまちづくり計画を見直す作業をしていると思うが、その中に移動の問題も含めないと、それ以上のことを自治協にやれと言っても出来</p>

	<p>ないと思う。地域はこれ以外にもやることがいっぱいあるので、まちづくりとの連携が必要である。</p>
事務局	<p>この部会では上野地域の方向性をまず議論いただいた上で、各論を検討していきたい。地域部会における検討は本日が第一歩となったので、まちづくり計画の進行管理とはタイミング的にうまく合うかどうかという懸念はあるが、できるだけ合わせながら、地域部会で議論いただいた方向性に基づき具体案を示していくという形に持っていければと思う。</p> <p>特にバス路線は地域をまたぐ部分かなりあるので、必要に応じて地域分けをしたり、勉強会なども設けていければと思う。部会員の皆様には会議の開催などでお世話をおかけするがよろしくお願ひしたい。</p>