

平成28年度第2回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会島ヶ原地域部会
議事概要

- 開催日時 平成29年2月2日(木) 午後7時～午後9時
- 開催場所 島ヶ原支所2階 会議室
- 出席者 (敬称略)

【委員】

島井 不二雄(島ヶ原地域まちづくり協議会会長)、山菅 善文(島ヶ原地域まちづくり協議会事務局長)、梶川 了(大道区長)、坂本 榮二(奥村区長)、勝島 清三(中村区長)、西中 敏(町区長)、菅山 善久(山菅区長)、浦出 雅史(川南区長)、松永 久典(中矢区長)、井村 高行(不見上区長)、増永 秀美(島ヶ原地域まちづくり協議会産業生活部会部会長)

【事務局】

交通政策課 森課長、福西主査、稲森主査、山岡主任
島ヶ原支所 風早支所長兼振興課長、葛原主査

- 傍聴者 0人

■会議概要

1. 開会

交通政策課 森課長

島ヶ原支所 風早支所長あいさつ

今日は大変お疲れの中、また寒い中、お集まりいただきありがとうございます。島ヶ原地域部会ということで、特に地元の行政バスの見直しと、三重交通の廃止代替バスの見直しについて皆様方と情報共有し、今後のより良い方向を探っていきたい。バス利用者として子供たちが乗っているのでもそここの数字は出ているが、今日紹介する見直しの基準には若干満たない部分がある。島ヶ原の皆様方に少しでもご利用いただける方向を探っていきたいので、知恵やご意見をいただければと思う。

島ヶ原地域部会 島井部会長あいさつ

寒い中お集まりいただきありがとうございます。
今日の会議は提案をいただいている、さらに皆様と協議して意見を出していただければと思うので、よろしくお願いします。

2. 報告事項

(1) 既存バス路線の運行改善に係るバス路線見直し手順の修正及び再評価について
事務局から資料1に基づき説明

【質疑なし】

(2) バス路線乗り込み調査の結果及び今後の方向性について
事務局から資料2、資料2-1に基づき説明

【質疑応答】

委員	資料2の23ページに記載されている要望内容を見たが、運転手は実態がよく分かっている部分があるように思う。運転手にアンケートを取ればもっと色々とよく分かるのに、という意見もあるが、実際そういう考えはあるのか。
事務局	運転手にはアンケートの依頼を行っており、2、3人だが回答を得ている。それも踏まえて再編案を考えた。
委員	他の交通機関の連絡などで苦情を受けたり、一番の窓口は運転手なのでしっかり踏まえて案を立ててもらいたい。
議長	23ページの要望内容の中で分からなかったのは、「諏訪線12時台だと乗り遅れる人がいる」とはどういう意味か。
事務局	諏訪線の意見が島ヶ原に入り込んでいたようである。記載ミスであり申し訳ない。
委員	乗り込み調査は利用している人の調査だが、利用していない人の意見も考慮すれば今後の改善策に繋がると思う。
事務局	これまでは、アンケート調査や自治組織の代表の方から意見を聞いて改善策を考えていたところがあるが、実際に利用されている方の声を聞きたいということで、全曜日、全便の乗降調査を行った。おっしゃるように利用されない方の声も反映していきたい。従前から伝え聞いている意見も踏まえ、改善策に繋げていきたいと考えている。

3. 協議事項

(1) バス路線見直し再編について
事務局から資料3に基づき説明

【質疑応答】

議長	前回までに皆さんからいただいた意見も入れた形で提案されているが、中身について意見などあったらお願いします。
----	---

委員	行政バスについて、島ヶ原駅でのJRとの乗り継ぎはどう考えているのか。それがなければ乗らないと思う。
事務局	今回はまだダイヤの案はお示しできていない。乗り継ぎをどのようにするのかは意見をいただきながらこれから皆さんと検討したいと考えている。
委員	島ヶ原線について、中矢行きは始発と終発だけでそれ以外は島ヶ原駅止にするということで、その穴埋めを行政バスで行うということだが、ある程度シミュレーションできるのではないのか。 ダイヤはこれからということだが、どれくらいの頻度で走らせるのか。
事務局	1台のバスを運転手1人で運行しているが、便数が増加すると休憩時間確保の問題から、運転手が2人必要となり、人件費の問題が出てくる。
委員	頻度が上がれば人件費も上がり、当然燃料費なども増えてくる。
事務局	路線図を見ていただいたとおり、距離はかなり伸びているので燃料費は上がる。
委員	シミュレーションができていないと思う。
議長	基本的には島ヶ原線の廃止となる部分を行政バスが全部走るといふことか。
委員	今回の案はこの調査結果とある程度結びついているものなのか。その調査結果は資料のどのページになるのか。中矢までの路線バスを昼間抜いてもよいというのはどういう調査から導き出されたものなのか。
事務局	区間別に結果を出してはいないが、我々が乗り込み調査したときに把握した傾向として、だいたい常連の方が多く印象で、朝夕上野方面への通勤に使っている人が中矢、番屋停留所から乗り込まれることが多かった。 昼間は全体的に少ないが、中矢から支所への用事で区間利用されており、通しでお使いの方は少なかった。毎日通勤利用にご利用いただいている便は確保したほうが良いだろうということで残し、この時間帯は行政バスが運行していないため、廃止代替バスを残したらどうかという案である。 昼間は運行されていない空白のところを埋めることも含めて、行政サービス巡回車が地域内を網羅する案である。もし昼間に行政サービス巡回車のエリアから上野方面に行かれる場合、島ヶ原駅で乗り換えていただくことになる。
委員	当然コスト削減の命題は避けられないので、100%満足できる案を作りたいと言っている訳ではない。
事務局	島ヶ原線の部分は駅と中矢間を行政バスでどう埋められるかが検討点

	である。駅から市駅前までは基本的には変わらない。
委員	何便検討しているのか。
事務局	5便で検討したいと思っている。
委員	子供達の利用時間帯はどうなるのか。
事務局	子供達の時間帯は変えない。昼間の時間帯に山菅に行っているのは8便あるが、その南回りを1便減らす代わりに北回りを5便とするのかは自由度があり難しい部分なので、区長さんと相談して決めていきたい。
議長	基本的には朝は資料6ページの路線図で言うと赤い線ですよ。ということとは北回りの人の通学には利用されないということですね。
事務局	そうならざるを得ないと思っている。北回りは距離的にも近いところにあるので、小学生、中学生のスクールバスのような利用は考えられない。
委員	北回りを5便という件で、資料3の5ページの対応策欄に「1日の走行距離は100.4kmから北回りコース43.5キロメートルが増え、燃料費相当245,050円が増える」とある。今、行政バスは8便走っている。今回の見直しによって行政バスが北回りを現行と同じ比率で回る予定なのか。
事務局	現在、子供達の通学でバスを使っているが、山菅、不見上は昼間の時間帯を抜いて考えて、北回りを検討したい。大道、中村、奥村、中矢の子供達のスクールバスとして使うことはできないと考えている。
委員	乗降調査された8便の中で、該当する通学の時間はどれとどれか。
事務局	朝の1便と夕方6便、7便の計3便である。
委員	島ヶ原線が駅までしか行かないということについて、私たちが区民、地域の皆さんにどのように話をしたら良いのかが見えない。高齢化している地域の福祉を考えていく中で、どういう説明をしていけば地域の皆さんにご理解いただけるのか。
事務局	まだ地域の皆さんにお知らせする段階には至っていない。 我々が一番悩むのがJRの時間、廃止代替の時間、どれに連絡するようにこのバスを運行するのか、ダイヤ決めが難しい。
委員	三交バスとJR、行政バスとの接続アクセスの関係が全然見えてこない。これはどう考えているのか。そのあたりをきちんと決めてお話をいただきたい。
委員	今、そこまでの段階には至っていないと思うが、土日はどうなるのか。
事務局	行政バスは、土日は運行していないので、今のところ運行しない予定である。
委員	その代わりに三重交通が走るのか。
事務局	利用実態を見たときに、土日の利用がほとんどなかったことも考慮する必要がある。

委員	土日に駅に呼び出して行き先を言うようなバスを検討できるのか。迎えだけの便など、そういった方法も勉強していかないといけないのではないか。
事務局	そういう手法もあるが、費用対効果面で見ると非常に厳しい。
委員	切捨てという考え方か。
事務局	土日をどうするかはまだ協議をしていない状況である。
委員	西山あたりはどのような線が走っているのか。
事務局	西山線という廃止代替バスがある。
委員	島ヶ原の範囲だけではなく、そういう路線をもう少し伸ばして、中矢、大道、中村あたりの人が乗れるようにする発想はないのか。
事務局	需要がどれだけ見込めるかにある。西山線自体も同じように減少している傾向にある。そこから延伸していくには、本当にそこに一定の需要があるかが重要になる。今回の見直し案は、現状をベースに考えた部分と、前回の部会で島ヶ原地域としての総意に沿った改善案とをたたき台として提示しているものである。
委員	島ヶ原線は長田を経由しているが、長田地区でもこういう話し合いをしているわけですね。西大手から下りて、小田の商業施設を迂回して行くのが路線変更案のようだが、長田を経由する場合、時間的にはたった2分増えただけで市内に入っていく。大野木や朝屋など他の地域から長田を経由していくことはできないのか。
事務局	かつてはそちらにも路線があったが、今は廃線となり、空白地帯となっている。
委員	そこは別に要望もないから考えていないのか。 前にも言ったが、発想を今までの旧市町村の範囲で区切らずに、頭を切り替えて違う形のものを考えても良いように思う。それぞれの問題が起こったときには、新たな発想でニーズに応えられるようにしていく必要があるのではないか。
議長	これまでの意見に沿って今回提案していただいたが、廃止代替路線は朝と夕方は仕方ないので真ん中を駅止めで対応、という意見が多かったように思うが、通学通勤の人が、2分の所要時間増だけで本当に市駅へ着くのか。長田の人だけでなく、島ヶ原の人にしても、それなら西大手で下りて学校に行こうとか、西大手で電車に乗り換えようということになってしまうかも知れない。本当にその対応で良いのか。
委員	路線を変更したら全便そのつもりで考えているのか。
事務局	時間によってルートを分けることは、あまり考えていない。
委員	朝の第1便は商業施設へ行ったところで店は開いていないので、そう

	いう点も考慮しても良いと思う。
事務局	朝の第1便が早すぎるという声もあった。運転手もお客さんから従前の時間に戻してほしいと言われていると聞いた。冒頭に申し上げたとおり、交通事業者へ相談はしているところだが、乗務員や車両運用の担当者から運行可能かどうかの確証は取れていないことをお含みいただき、行政の考えとしてお示ししているものである。
議長	今日は最終案として協議に持っていく形になるのか。
事務局	たたき台なので、まず意見をいただき練り上げていく協議の1回目と考えている。行政バスのダイヤをどうするか見えない中ではなかなか議論が進まないで、その部分をもう少し肉付けし、その間にバス事業者との協議も進めたいと考えている。
事務局	特に行政バスは、機会を捉えて何回か話をしないと、この場だけでは難しいと思うので、機会ごとに聞かせていただきたい。
議長	予定では29年度の半ばくらいから改善計画に基づく運行開始となっているが、具体的にはいつ頃からスタートか。
事務局	最速でそのタイミングと思っているが、協議の進捗によって、いつとは決まっていない。皆さんに納得いただけるものができるまで時間をかけていく必要があると考えている。
議長	行政の方でダイヤ案を作ってもらわないと具体的な議論ができない。JRと繋げるためか、廃止代替バスが島ヶ原で止まるからそれに繋げるためのものかの2つの方法がある。案を示していただき、次で意見をまとめる形になろうかと思う。
事務局	この考えをベースに接続を考えたダイヤをお示ししたらよいか。
委員	土日には中矢へは始発終発しかないので、他の方法で考えてもらえるのかと思っていたが、ないのであれば話がまた元に戻ってしまう。
委員	行政バスのダイヤが見えてこないと何も進まない。
事務局	バス停は基本的に廃止代替バスが通っているコースに加え、奥村や大道の運動広場に設置した場合の相談をさせてもらいたい。
委員	行政の人は、土日なら家人がいるから送り迎えしてもらえるのではと安易な考え方があるかもしれないが、島ヶ原は老老家族が増えており、車に乗れない人も多い地域なので、その点も考慮した上で行政の考えを出していただきたい。
議長	これまで駅前廃止代替バスを止めることで各地域を回る行政バスがどれだけ利用できるかを考えてきたと思うが、今までのサービスが切れてしまう所では理解されない部分があると思うので、そこを含めて再度考えていただけたらと思う。

(2) 地域運行バス導入検討について

事務局から資料4に基づき説明

【質疑応答】

委員	9ページ、10ページの運行のケースで2つの例の26年度実績が出ているが、普通だいたい先細りして地元負担も厳しくなり、維持が困難になっている所が多いが、これらの事例ではどうなのか。
事務局	比自岐の例では、年数も実績を積んでおり安定的に運営していただいているが、人口減少の影響で最近では利用者が減っている傾向にある。
委員	伊賀市内だけでは比自岐だけか。
事務局	限定的になるが、きじが台は生活圏が名張市のため、美旗地域からケース1の運行をしているバスが乗り入れ運行を行っている。こちらは順調に運行を続けている状況である。

4. その他

特になし