

平成28年度第3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29年3月22日(水) 午後1時30分～午後3時30分
- 開催場所 上野ふれあいプラザ2階 第4会議室
- 出席者 (敬称略)

【委員】

西出 健一郎(小田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)、
的場 啓二(友生地区住民自治協議会会長)、中嶋 孝(神戸地区住民自治協議会会
長 代理:小川是明)、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)、中田 洋二(上野商工
会議所社会文化部会 部会長)

【事務局】

交通政策課 森課長、稲森主査、山岡主任

- 傍聴人:0人

■会議概要

1. 開会

交通政策課 森課長

上野地域部会 西出部会長あいさつ

地域公共交通活性化再生協議会の第3回目の上野地域部会にお集まりいただき、
本当にありがとうございます。本日の会議はお手元の事項書のとおりで、これに従
い報告をいただき、ご進言いただきたい。協議事項の「バス路線見直し再編」につ
いては先月2回目の地域部会で概略説明を受けたものである。その進捗状況等説明
いただき、できれば本日に一定の結論を出し、チェックまで進めていければと思う。

【質疑応答】

委員	今回初めての参加だが、住民自治協議会が上野西部、小田、新居、友生、神戸地区だけなのはなぜか。
事務局	上野地域部会を立ち上げるときに、上野地区は自治協の数が多いため全部の地区が集まって話をするのも1つの方法であるが、まとめていくのは難しく、既存のバス路線の沿線ごとにブロックを作り、その中での代表として出ているのが皆様方である。 神戸地区住民自治協議会は依那古、比自岐、神戸、きじが台の南部地区代表として出ている。参考資料にある地域部会規程の3ページ

	ージに記載しているとおりでである。
--	-------------------

2. 報告事項

- (1) 伊賀線鉄道事業再構築実施計画の概要について
事務局から資料1に基づき説明。

【質疑応答】

委員	3ページの運行本数の平日116本というのは、1本で平均何人くらい乗っているのか。
委員	平均したら1日4,000人くらいの利用だから、だいたい35~6人くらいだ。
委員	昼間、電車を見るたびに少ししか乗っていない。電車は架線経費がとてかかるが、ディーゼル車だとそれほどでもない。JRから第三セクターになった区間でディーゼル車を走らせている所がある。朝晩は今までどおりの車両を走らせて、昼間の閑散時は1両をディーゼル車にすれば燃料は要るが、経費は削減できると思う。もしお金があればハイブリッド型を2両導入したら経費削減になる。
委員	近江鉄道の貴生川と八日市の間を昼間はディーゼルカーを走らせていたが、やめてしまった。両方を持たなければいけないのは難しい。2両のうち1両がモーター付きで、もう1両はモーター無しではそんなに変わりがない。JRのように大きな会社なら試験的にできる。
委員	東急の中古を入れるなら、JR東海の2両を買えば良いと思う。
委員	長さや幅が違うから難しい。それなら近鉄から持ってきたらいい。
議長	ディーゼルに変えるか、抜本的に考え方を変えないといけない話だ。
事務局	おそらく設備面にかかるコストは非電化よりかかっているもので、撤去の費用等を考えなければ非電化の方がランニングコストは少なく済むだろう。電車とディーゼル両方維持するならコストが上がる。コストカットするのであればいっそ非電化にする方法もあるが、今ある設備を撤去する必要が出てくる。
委員	電車なら上野に点検場所があるが、気動車は点検場所を作らないといけない。
委員	それなら改造費用はかかるが、今ある一部の電車を単行車にすればいい。
委員	3ページ目に株主近鉄98%、伊賀市2%とあるが、4月以降はどうなるのか。
事務局	公有民営化を機会に、伊賀市も第3種鉄道事業者として運営側の伊賀鉄道への経営面の参画を強めていく必要があるため、出資比率を約25%ま

	で引き上げる予定である。残りの約75%は近鉄が保有する。28年度の最終の補正予算で認められ、今年度内に手続を終えるべく進めているところである。
委員	経常損益233百万円あるが、この計画を進めたところでゼロにはならないのではないか。市の負担になるのではないかと。
事務局	公有民営化で、施設・車両は公共施設と同じ扱いで市が負担していく。少なくとも上を運営する伊賀鉄道は、7年目までは赤字の見込みだが、8年目から黒字化していこうと計画をしている。
委員	鉄道敷の固定資産税は無償とあるが、固定資産税しか収益はないのではないのか。軽減するのは分かるが、無償はおかしいのではないかと。
事務局	近鉄が所有者で土地は無償でお貸しいただくことになっている。施設についても無償で譲渡いただくことになっているので、それに対する軽減策として固定資産税について免除することになっている。
委員	近鉄はやめたいところを、無理に続けるためにそういうことをするのはおかしい。少しは税金を貰うべきだ。
委員	だから公有民営化にして敷地は伊賀市が管理して、廃止されたら困るから税金を投入して市が持ちましようということになっている。
委員	議会で通っているから仕方ないが、何の検討もなく進めたのかなと思う。
議長	それが結果である。鉄道敷も施設も道路と同じように考えて、税金を投入し運営は伊賀鉄道にやってもらう形に変わった。国からの補助金も出るということで進み始めた。 9ページにあるように第二種鉄道事業者の伊賀鉄道の収支はまあまあいくだろう。年間4億3千万の収入で費用が5億、7千万の補助で赤字が消える。
委員	伊賀鉄道は黒字になることはまずないだろうと思っている。
事務局	施設の維持管理費を含むとそうなるが、発想を変えて道路や橋のような公共インフラと同じような考えで維持をしていく。運営については少なくとも黒字を達成しないといけないという計画を立てた。
委員	少子高齢化が進む中、黒字化は無理と思う。朝夕はそのまま10時から16時の間の便を間引きすとか、伊賀神戸までノンストップ便を出すなどすれば乗ってくれる人がいるかもしれない。そのへんも考えていただきたい。
事務局	30分に1本が多すぎるというのが利用の実態に合わない部分であれば、本数を見直していくのも運行の効率化を合わせて考えていくのも1つである。利便性と効率化を考えていく必要がある。

委員	運賃は今後どうして行くのか聞かせてもらいたい。
事務局	運賃の改定は今のところ考えていない。

(2) 地域間幹線系統等バス路線の休廃止に係る手続きについて
事務局から資料2に基づき説明。

【質疑応答】

委員	この休廃止手続きにより、考えて対策を講じる猶予期間は2年と考えて良いか。
事務局	手続きの対象は営業路線である。前回示した再編案は運行主体である廃止代替バスであるため、市の中で完結するが。
議長	これは県が作った要綱である。
事務局	これはどこが利用対策路線になるか、近いうちに三重交通や対策協議会かを通じて示されるので、もし伊賀のどこかの路線が当たることになれば対応していかなければならない。

3. 協議事項

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】

委員	先日、自治協の代表者会議で今後路線を見直していく旨の報告をされていたが、そこで報告したからといって、容認したと理解しないでほしい。
事務局	もちろんである。上野地区は代表の5名の会長に出席いただいているが、こういう動きが周知しにくい部分があったため時間をいただいた。
委員	南部地区はバス路線が廃止されてから久しい。復活する見込みはないのか。
事務局	新たな路線を作るにはかなりの需要が見込めないと難しいと思う。
委員	4月から関係する地区を回るのか。
事務局	路線に関係する地区には実態を示しながらご説明する。
委員	かなり反対案が出るのではないかと。
委員	スケジュール案はもう決まったものなのか。前回の会議で2年かけて乗降客を増やすよう取り組むことになっていなかったか。
事務局	おっしゃっていただいているのは、見直し手順の中の、見直し後の検証期間3年で運行を続けるか別の手段に転換するかという部分のことか

	と思う。
委員	現行案を再編案にして何年間かやってみるといふことか。
事務局	そうです。その間に検証していく。
委員	前の会議では、再編案になるのは3年後で、その間に地域で乗る努力をして、乗客が増えてきたら続けられるのだと認識していた。9月からこの案になるそうだが、この短い期間で乗降客を増やす努力をする猶予期間がないのは良くない。例えば、乗客にポイントを与えてそのポイントを使って商店街で使えるようにしたらどうか。商店街、バス会社、行政がそれぞれ負担してポイントを付与したらよい。
事務局	順調にいけば9月から実施となる。地域と話し合い次第となるが。
委員	話し合いで駄目と言ったら、試行錯誤の期間を再度設けてくれるのか。
事務局	前回利用実態結果を見ていただいたが、非常に厳しいものだった。移動の手段を制限されるのは、利用者からすれば生活に影響するところだが、一方を見れば効率の悪いバスがなぜあんなに走っているのだという声もある。そういった中で、いかに利用者の利便を損なわず運行の効率を上げるかという改善案が今回お示ししているものである。
委員	再編計画の最終案には良いことが書かれているが、相反するものだ。
議長	バスに乗る人だけの問題で、バスに乗らない人には関係のない話だ。
委員	乗らない人にはどんな方策があるのか。
議長	乗らない人には直接関係はない。バス会社と市との話し合いでどうなっているか分からないが、市が支援してくれないと困る。走ってもらわないと困る。利用してくれるならバスを出すのは業者で、市は地域から出た案を業者に繋ぐ。
委員	西山線でいうとほとんど日中のバスは空だ。こういう状況を見ていると無駄だ。運転手も気の毒である。 あまり時間をかけても乗客が増えるのは期待できない。どうしても乗らないといけない人しか乗らない。車を持っている人がわざわざバスに乗らないし、家族の車に乗せてもらうこともあるので、9月から減便するという市の対応は基本的に理解できるが、西山線では市民病院への便が少なくなると困る人に対して、どう説明するのか。会長、区長に向けてか、住民に向けてなのか、あるいは関係者を集めるのか。
事務局	自治協の会長と地域に合ったやり方を相談させていただきたい。それぞれの地域に合わせる。
委員	会長、区長は実際バスに乗っている人の意見は事前にアンケートを取るなどしないと分からない。
事務局	それが前回お示しした、1週間乗り込み調査した意見である。路線ご

	との詳細なものを出すことができる。まさに利用者の声を拾っているし、どの便がどう使われているか調べたものもあるので、それらを示しながら使わない路線を別の所に変えられる等のダイヤの動かし方もあると思う。実態調査を見ていただいて納得いただけるようにしたい。
委員	前回の会議で利用実態の説明をいただき非常に厳しいことが分かった。その結果を受けて改善案を示して頑張っていくものと思っていた。友生の高山は乗る人もほとんどなく、とても厳しい。
事務局	路線をやめてしまうのではなく、少なくとも利用者があるならば維持できればと思っている。利用が少ないからやめたら良いのではという意見があるかもしれないが、少数であっても利用者があるならば最低限の便を残し、過剰な分の効率化を図るという考えで再編案をお示ししているので、ご理解いただけたらと思う。そのうえで、地域として車をやめてバスに転換する取組みが功を奏するならば、ニーズがあるところに充てていけたらと思う。
委員	比自岐のコミュニティバスの現状はどうか。
事務局	比自岐地区から丸山駅の3往復6便を走らせている。年間の経費が約220万円。そのうち、比自岐地区の各戸から2,000円を徴収し、経費の約2割の負担いただいている。市から160万円の委託金を出し、残り30~40万円が運賃収入。残額を車の修繕などのために貯蓄している。若干利用者数が減り2,000人を切っている状態。比自岐地区からは運賃収入を含め、3割5分~4割の負担をいただきながら運行している。
委員	運賃は一律か。
事務局	一律200円です。今は交通事業者に委託していないので、地区内の方が特別な講習を受けて運行している。運転手については悩まれている。今のところ毎年1名ずつ講習を受けて免許を取得されているのでなんとか切り盛りできている。
委員	神戸地区は路線バスがなくなり何年も経つ。採算が取れないことが理由だったが、これから逆にバスがなかったら困るという声があり、再度バスの需要が出てくるのではないかと。しかし、人数はたいしたことはないからといって運行しないという時代でもない。そのあたりはどう考えているのか。神戸地区は買い物バスの検討をしている。イオンタウンの新駅ができれば買い物するために伊賀鉄道に乗る人も増えるだろう。
事務局	前回の部会で、地域運行型バスを地域で運行する際、市としてもなんらかの支援ができないかということで、制度のたたき台をお示しして意見をいただきながら検討しているところである。既存バス路線もあれば、

	<p>デマンド型運行という仕組みもあり得るので、いろいろな制約の中でもご相談いただいて、市が考えている制度に合わせていけるのであれば、移動に困っている方の一助となれるのではないかと思います。今、議論いただいているのはこれまで続けてきた定時定路線型バスの運行改善であるが、それを必要とされる方が多いが、それですら使いにくい方もいる。そういった方をどうするか。これは福祉の側面からも考えないといけないが、そういったことを併せながら移動の確保を考えていきたい。</p>
委員	<p>何十年か前に路線が廃止になったときは、これからは車社会になるし、元気な人が多いのでなくなってもたいした影響は出ないだろうと反対意見は出なかったが、今では60代夫婦のみの世代がかなり占めており、数年後には夫婦のどちらかが免許返納の事態になると、再度バスの需要が増えてくると思う。その辺りを市として考えてほしい。</p>
事務局	<p>悩ましいところが、高齢化社会が進めば公共交通に戻ってくれるかどうかだ。一旦車の免許を取ってしまうと、一定の年齢を超えてもなかなか手離せない。公共交通が不便だから手離せないのもあれば、車は自由度が高くて公共交通に戻れないこともある。</p>
委員	<p>比自岐のバスは、もし人身事故が起きたらどうなるのか。</p>
事務局	<p>万一事故が起きた場合の責任主体はどこかということだが、責任は運行主体側にもある。市が比自岐に委託する形になっている。委託先では保険に加入している。</p>
委員	<p>運転手もかなり高齢の方だろう。若い人はなかなかいないのではないかな。</p>
事務局	<p>75歳くらい。比自岐の協議会でも運転手不足で苦労している。退職後間もない65歳くらいの方がしている。</p>
委員	<p>阿波でもそういうものがなかったか。</p>
事務局	<p>無償のお買い物バスである。運輸業界全体が運転手不足で高齢者ドライバーが増えて社会問題化している。</p>
委員	<p>それは2種免許で運転しているのか。</p>
事務局	<p>はい。2種免許を取るか、年に数回ある特別な講習を受ければ運転ができる。</p>
委員	<p>どのような車種か。</p>
事務局	<p>ハイエース。普通免許でも講習に行けば取れる。</p>
委員	<p>西山線を廃止して新居地区と小田地区で団体を作り、路線を運営することはできるか。</p>
事務局	<p>はい。</p>
委員	<p>三重交通に年間1,500万ほど出している分を貰えば、2~300万で運転手</p>

	を数人雇える。
委員	市民病院に走らせることはできないのか。
事務局	終点を市民病院にするのは難しい。鉄道や主要なバス停などになる。コスモス号も市内まで走りたいところだが伊賀鉄道があるので、そこまでする。それによって既存の交通事業者が締め付けられて廃線になるので、一定の交通事業者まで繋いでいる。
委員	年金受給者は年間200万ほどの報酬があれば、とても自由がある。
事務局	比自岐は1往復走ると800円を支払っている。
事務局	地域運行型をもし検討いただけるなら、ぜひご相談いただきたい。
事務局	利点としては三重交通のような大きい道以外の道も通ることができる。ただ終点が市民病院などの交通事業者のバス停を通り越した所までは行けないが、地域内を細かく回れるので、比自岐では17～18箇所のバス停を設けて細かく運行している。バス停まで歩く距離が短く、お年寄りには利用しやすい。
事務局	どういうルートを取るかによる。買い物と通院だけなら既存路線と重複しないように通ることになる。
委員	全体的にバス路線の見直し案は縮小ばかりで寂しい話ばかりだ。地区や高齢者に元気が出るような抜本的な話ができないものか。
事務局	そうしたいところである。
議長	寂しいがそれだけバス路線は厳しい。前回乗降調査の結果によると、ゼロが多い。調べてみたら、バスの利用者が年間25万人に対し市が1億8千万の負担をしている。伊賀線は150万人に対し3億なので、バスの方が厳しいと思った。それをいかにどう考えていくかが私たちの役目である。この会としてはこの案をもって次の段階に進めていきたいがどうか。
委員	仕方ない。
議長	厳しい状況を少しでも打開して少しでも前進できるようにこの地域部会で考えていけたらと思う。今日のところ、細部は検討があると思うが一応概ね了解ということで、部会としての再編案として次の段階に進めたいと思う。

【承認】

4. その他