

2022(令和4)年度1回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会 議事録

■開催日時 2022(令和4)年6月3日(金)
午後1時30分～午後3時30分

■開催場所 伊賀市役所 2階 第202・203会議室

■出席者 (敬称略)

【委員】

辻本 勝久(和歌山大学)、大森 秀俊(伊賀市副市長)、
宮原 宏規(西日本旅客鉄道株)、松永 昌幸(近畿日本鉄道株)、
増田 政俊(伊賀鉄道株)、平岡 祐一(三重交通株)、
尾上 義文(三重交通労働組合)、
石井 信(中部運輸局交通政策部交通企画課 代理 堀出 寛人)、
鈴木 博行(中部運輸局三重運輸支局)、
佐野 太介(伊賀警察署交通課)、山村 典史(名張警察署交通課)、
羽田 綾乃(三重県地域連携部交通政策課 代理 黒川 裕司)、
松本 匡史(三重県伊賀建設事務所)、西出 健一郎(市民公募)、
堀田 大(いが移動送迎連絡会)、
番條 克治(布引地域住民自治協議会)、
藤山 善之(伊賀市企画振興部長)

【オブザーバー】

小中 太(中部運輸局鉄道部計画課)

【事務局】

交通政策課 井上、坂森、服部、中川

■傍聴人：5人

■会議概要

1. 開会

交通政策課長 井上

会長あいさつ

皆さん、こんにちは。本日はお集まりいただき、ありがとうございます。
いつも伊賀市の公共交通の活性化にご協力いただき、ありがとうございます。
さて、今日は、こちらに来る前に、現場を見ることが大切だと思い、青

山町駅で降り、かんべ北斗号で丸山駅までバスに乗ってきました。途中、Aコープで買い物を終えた方々が4人乗ってこられ、非常に賑やかな車内になっておりました。そして、運転手さんが非常に丁寧な方で、お客さんが降りられる時は荷物を持ってあげており、あたたかい声もかけていました。非常に好感度大の乗り物であったと感心しました。その次に、丸山駅から比自岐コスモス号に乗ってきました。お客さんがひとり乗ってこられ、話を聞きくと「これがあって非常に有難い」と、2回、3回繰り返し言われ、最近ではお客さんがかなり減ったとも言われていました。最後に、丸山駅から四十九駅まで伊賀鉄道で来ましたが、今日は、コロナ禍ということもあってか乗客は4人で、コロナ禍での地域公共交通の厳しい状況を痛感いたしました。

当市においても、従来どおりの施策をそのまま続けるだけでは、公共交通の維持がますます難しくなる一方だと思っています。

本日の議題について、限られた時間ですが、皆さまにご議論いただければと思いますので、よろしくお願いします。

・委員、事務局 自己紹介

・三重運輸支局から参考資料【「地域公共交通について」活発で良い議論ができる会議のために。】に基づき、協議会の位置付けや委員の役割分担等について説明。

2. 協議事項

(1) 令和3年度協議内容及び決算について

事務局から資料1に基づき説明。

松本 匡史氏（三重県伊賀建設事務所）から監査報告。

【質疑応答】なし

【承認】

(2) 令和4年度予算（案）について

事務局から資料2に基づき説明。

【質疑応答】なし

【承認】

(3) 廃止代替バスに係る生活交通確保維持改善計画（案）について

事務局から資料3に基づき説明。

【質疑応答】

委員	P.5の協議会の開催状況ですが、本日の協議会の内容も追記していただきたい。
事務局	わかりました。追記させていただきます。

【承認】

(4) 令和3年度伊賀市地域公共交通計画の進行管理について
事務局から資料4に基づき説明。

【質疑応答】

会長	青山行政バスですが、青山町駅にあるバス停の路線図が青山支所移転前の古い路線図となっていた。貼り替えをお願いしたい。
事務局	情報ありがとうございます。さっそく貼り替えます。
会長	P.3のナンバー10の乗り継ぎしやすいダイヤ設定と周知に関連して、乗ってみてわかったが、かんべ北斗号が丸山駅に着くとほぼ同時に、伊賀線が上下とも行ってしまう状態でしたので、これだと乗り継ぎが難しいと思うので、乗り継ぎダイヤになっているか確認していただきたい。
事務局	わかりました。
委員	P.4のナンバー14の公共交通とスクールバスの連携で、スクール混乗となっているが、これは、スクールバスを使って一般のお客さんに乗っていただくという取り組みでしょうか。
事務局	学生さんが、行政バスや定時運行しているバスに乗っていただくということで、朝や帰りの便に通学利用として学生さんに乗っていただき、一般の方も利用できるもので、一緒に乗っていただくということです。
委員	普通の路線バスに学生さんに乗っていただくということですが、何か補助などでしていますか。
事務局	小中学校の学生の分は、通常スクールバスを運行する地域の方で、代わりに既存のバスを利用させていただいておりますので、教育委員会から交通費を払うものなので、学生の方には無償で乗っていただいています。
委員	資料の4の表に、目標を達成するための実施事業が書かれていますが、向かうべき目標があって、それを達成するためにこの事業をやっているということでしょうか。目標は、大元の公共交通計画で決めていると思いますが、初めて参加

	<p>される方は、目標は何かなと思われるのではないかと。公共交通計画の制度が変わり、年に1回評価していくこととなった。目標について簡単に説明いただきたい。</p>
事務局	<p>表中の一番左のナンバーは、目標を達成するための実施事業となっており、24の事業がございます。ナンバー1から7までは、「市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成」ネットワーク形成を目標にしています。続いて、ナンバー8から18までは、「誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実」交通の中身のサービスの充実を目標にしています。ナンバー19から24までは、「一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり」将来に向けた持続可能な仕組みづくりを目標にしています。こちらの3つの基本方針に向けて取り組んでおります。</p>
委員	<p>伊賀鉄道の取り組みに関して、様々な事業を行っているが、事業の認知がなかなか進んでいないというのが現状だと感じています。伊賀鉄道のホームページが、インバウンド対応で四カ国語に対応し、かなり見やすいページになっている。また、スマホを使ったデジタルチケット、1日乗車券で新たに取り組んでいる。スマートフォンのアプリをインストールして、そのアプリのなかで決済ができる1日乗車券になっている。是非、アプリをインストールしていただきたい。</p>
会長	<p>時刻表などにQRコードを入れて周知してはどうか。</p>
委員	<p>伊賀鉄道のホームページにはQRコードを入れている。また、今後行いますイベントなどのチラシにQRコードを入れて周知していきたい。是非、市役所にもチラシを置いていただきたい。</p>
委員	<p>私にとって難しい言葉がある。P.5のグリーンスローモビリティやMaaS（マース）？がわからない。また、10月16日の実施状況で、「上野森林組合」ではなく「上野森林公園」だと思う。</p>
事務局	<p>まずグリーンスローモビリティは、今までの鉄道車両や大きなバスが主流ですが、ゴルフのカーターの少し大きな、身軽な車両で、小回りがきくような、道が狭くても通れたりするような車両を活用して運行するという乗り物を使ったりしています。</p> <p>マースにつきましては、例えば、旅行に行く際にスマホで調べた時に、通常の検索ですと路線調べて、時刻を調べて、そ</p>

	<p>れで終わってしまいますが、それだけではなく、地域と連携が取れているので、スマホひとつで、列車も調べられて、宿泊も予約でき、地元のタクシーの予約もできる、料金が現金を出さなくてもスマホひとつで決済まで行え、諸々なことが繋がり、簡単に行えるというサービスです。</p>
委員	<p>施策番号9の地域運行バス制度への取り組みですが、新たな地区で話が進んでいるところがありますか。</p>
事務局	<p>神戸地区は、実際に導入され、運行してから何年か経ち軌道に乗っています。新たな地区については、実行まで至っているところはありませんが、予野地区。なお、諏訪地区は、制度を説明してほしいと依頼があり伺いました。予野地区については、ルートまで検討していただいていたのですが、廃止代替バスの諏訪・予野線が令和6年度までは走らすことになったので、少し様子を見るということで聞いております。</p>
委員	<p>P.1の施策番号4ですが、パークアンドライド用駐車場の取り組みですが、実績がわかれば教えていただきたい。</p>
事務局	<p>パークアンドライド用駐車場の利用状況ですが、あまり利用されていないというのが実情です。 折に触れて周知をしていくことを考えており、保育園児の絵を伊賀鉄道の車内に飾っていますが、駅から離れている親は、子どもの絵を見に行くのに、車をパークアンドライド用駐車場に停めて、電車に乗って絵を見ていただけることの案内をしています。</p>
委員	<p>パークアンドライド用駐車場は、周知が足りないのでは、もし周知をして、みんなに知ってもらえれば利用していただけるということですか。そもそも駐車場の場所が悪いとかはありますか。</p>
事務局	<p>あまり知られていないところもあると思います。他の鉄道会社でもされているように、沿線に複数の駅でパークアンドライド用駐車場を設置していることは、一定必要なことだと思います。ただ、おっしゃられるように利用実態に合っているかどうかは検討していく必要があると思っています。</p>
委員	<p>鉄道会社の視点から言うと、実際にパークアンドライド用駐車場に停めて伊賀鉄道に乗る料金よりも、伊賀神戸駅の駐車場料金の方が安いので、それが問題になっていると思います。ガソリン代もかかると思うが、お客さんは実際に支払う料金が安い方を選択すると思います。</p>

会長	たしか伊賀神戸駅の駐車場は1日200円と非常に安いので、なかなかパークアンドライド用駐車場の利用は厳しい。丸山駅付近の国道に、パークアンドライド用駐車場という看板を立てるなどPRした方が良い、できることはあると思います。
----	--

【承認】

3. 報告事項

- (1) 令和3年度バス路線別実績及び評価について
事務局から資料5に基づき説明。

【質疑応答】

委員	バス路線見直し手順に基づく個別路線の評価ですが、例えば、コミュニティバス「にんまる」の令和2年度の平均乗車密度はマルになっているが、総合評価はバツになっており、令和3年度は、平均乗車密度はマルになっており、総合評価はマルになっている。令和2年度と令和3年度の総合評価の判断基準が違ったということでしょうか。
事務局	令和2年度の判断基準は、前の地域公共交通計画の判断基準を採用しており、事業評価基準の3つすべてマルでないと総合評価はマルになりませんでした。令和3年度は、新しい地域公共交通計画の判断基準を採用しており、事業評価基準の3つうち1つでもマルがあれば、総合評価はマルになると、判断基準が変わっております。

- (2) 新たな運行形態の導入検討について
事務局から資料6に基づき説明。

【質疑応答】なし

- (3) いがまち行政サービス巡回車の運行計画変更について
事務局から資料7に基づき説明。

【質疑応答】なし

- (4) JR関西本線について
事務局から資料8に基づき説明。

【質疑応答】

JR奈良駅長	<p>奈良駅から亀山駅まで管理しております。</p> <p>本日は、JR関西本線の報告のお時間をいただきありがとうございます。非常に丁寧に報告いただいたとおりでございます。ご存じのとおり、三重県や伊賀市にかかわる話だけではなく、資料8のP.2の別紙1の赤色の路線のところですが同じような課題を抱えているということでございます。その中で、関西本線の加茂亀山間は、JR発足当時から比べまして4分の1にご利用が減り、年間で10億円を超えるような赤字がでているという状況でございます。</p> <p>私ども、すぐさま出口が見えているわけではありません。資料8の3の下線部分に書いてあるように、まずは、こういった数字を示すことによって、地域の中で議論が深まればと思っており、先ほどの赤字の路線、それぞれ特徴が違うので、地域の合ったまちづくり、それぞれの地域に合った出口を見つけていきたいと思っておりますので、今後ともご協力をお願いします。</p>
--------	--

(5) 三重県から報告事項

三重県地域連携部交通政策課から参考資料【高齢者等の移動手段の確保に向けた地域モデル事業について】に基づき説明。

4. その他

- ・資料提供（鉄道事業再構築実施計画の中間評価について）
- ・その他意見等
特になし

(終了)