

2022(令和4)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 2022(令和4)年6月1日(水)午後2時00分～午後3時15分
- 開催場所 伊賀市役所 4階 第404会議室
- 出席者 (敬称略)

【委員】

- 出席：森岡 裕和(新居地区住民自治協議会 会長)
東出 耕一(友生地区住民自治協議会 副会長)
森井 寛章(猪田地区住民自治協議会 会長)
五舛出 圭史(神戸地区住民自治協議会 会長)
上林 修平(伊賀市上野老人クラブ連合会 事務局次長)
中森 研(社会福祉法人伊賀市社会福祉協議会地域支援課 課長)
北岡 憲次(上野西部地区民生委員児童委員協議会 会長)
三山 悦史(上野商工会議所 常議員)
池澤 基善(一般社団法人伊賀上野観光協会 副会長)
欠席：長谷 伊久男(小田町住民自治協議会 会長)

【事務局】

- 交通政策課：課長 井上 忠生、主幹 坂森 荘平
主査 稲森 紘子、主査 中川 達司

- 傍聴者 0人

■会議概要

1. 開会 挨拶：交通政策課 井上 忠生課長
2. 部会長、副部会長の互選について
(互選結果・敬称略)
部会長 五舛出 圭史(神戸地区住民自治協議会 会長)
副部会長 三山 悦史(上野商工会議所 常議員)
3. 協議事項
・新たな運行形態導入検討について
事務局から資料1に基づき説明。

【質疑応答】

部委員	廃止代替バスの利用者数で、友生線、諏訪線、予野線、西山線の4路線が、平成29年度から平成30年度に著しく減少している理由は何ですか。
事務局	定期的に利用されていた方が利用されなくなったのが原因です。

部委員	これは、平成 29 年度まで、バスが市民病院まで行っていたからではないか。それが平成 30 年度で市民病院まで行かずにハイトピア止まりになったので減少したのではないか。
事務局	令和元年度までは、市民病院まで行っていました。令和 2 年度から市民病院に行くのをやめさせていただきました。
部委員	平成 29 年度から平成 30 年度にかけての利用者数の違いは、それ以外の理由があったということか。
事務局	ダイヤの本数が減ったというのも理由ではないでしょうか。
部委員	<p>住民の皆さんの話を聞くと、新居から市民病院へ行くとなると、まずハイトピアへ行き、そこからさらに乗り換えて、市民病院へ行くことになる。乗り換えが 2 回ある。お年寄りも、それがつらいという率直な意見をいただいている。なぜ直接行ってくれないのか。そうすると車で家の方に送ってもらうなど違う方法を考えなければならないことになってくる。利用する人が少ないとか言うよりも、運行経路そのものをもう少し見直すことが大切ではないか。</p> <p>毎月 2 回、火曜日にお買い物バスが来る。ワゴン車で迎えに来てくれ、毎回 7 人から 8 人ぐらい乗っている。火曜日だけではなく週のうちあともう 1 回金曜日になればと言われるが、付き添い者の問題もあって回数を増やすことができない。例えば、現在のバスは、マックバリユ、アピタに行っていない。今までは、上野の街中に買い物できる店が全部あったが、それが今はなく、観光の方に向いている。普段の生活の買い物は、ほぼマックスバリユ、アピタに行っている。観光と普段の生活を分けた経路にすれば、もう少し乗ってくれるのではないか。</p>
部委員	<p>上野の旧市街地、特に西部地区というのは、市役所もあり、ショッピングセンターもあり、賑わっていたが、今はゴーストタウンになっている。朝も昼も人が通っていない。市街地をバスが回るのもいいが、お年寄りが、すぐに買い物に行ける雑貨、生鮮食料品のショッピングセンターがほしい。</p> <p>西部地区では、民生委員が中心となって買い物支援バスを運行している。見守りも兼ねている。100 人応募があっても、便数が限られており、西部地区は木曜日と金曜日しか運行していない。100 人応募の 3 分の 1 しか乗れず、残りの 3 分の 2 は、車いす等で買い物に行く。買い物支援バスは良いが、近くですぐに買い物できるショッピングセンターがほしい。</p>
事務局	買い物支援バスは、自治協で運行しているのですか。
部委員	民生委員が主体。「ゆいの里」が、マックスバリユと提携して、マックスバリユのバスを借りて、「ゆいの里」の関係者や有志の方、

	あるいは民生委員が運転しており、民生委員は、バスに同乗し、お年寄りの乗り降りの手助けをしている。10人乗りのバスなので、運転手と民生委員を除けば8人しか乗れない。便数も2便しかない。
部委員	ハイトピアをハブにして買い物に行けるシステムを考えてはどうか。その車は、中国製の安い電気バスを導入してはどうか。
部委員	大型店舗は市街地から出て、すべて郊外にある。昔は市役所へは歩いて行けたが、今は車がないと行けない。
事務局	市街地の狭い道を「にんまる」が走っています。「にんまる」が走り出した当初は、プレス等で周知していると思いますが、はたして今、市民の方は、「にんまる」が走っていることを知っているかどうか。「にんまる」のPRも必要だと思っています。
部委員	コミュニティバス「にんまる」のH欄の実市負担額がG欄経常経費引くC欄経常収入になっていない。これはどういうことか。
事務局	D欄の運行委託料は、A欄の運賃収入は引かれた数値になっていますので、コミュニティバス「にんまる」と青山行政バスのH欄の実市負担額は、G欄経常経費引くB欄回数券・定期券収入です。分かりづらいので、注釈等で追記させていただきます。
事務局	地域のなかでバスの話が出たり、例えば、自治協さんのなかで地域交通の話し合いの場を持ったり、そういったことはありますか。
部委員	新居地域独自で、地域交通のようなものをこれから考えて行こうという声が出ている。
事務局	行政バスの運行委託料に年間約1億円、廃止代替バスの運行委託料は約8千万円と、毎年これだけの経費がかかっています。 新居地域で言われたように、地域で毎日ではなく、例えば週に2日、月曜日、水曜日など地域に合ったバスを走らせるというやり方もあります。 上野地域の市街地と市街地以外では考え方が違うと思いますので、地域それぞれで検討いただければと思います。 実際、神戸地区では、市の8割補助でバスを運行しており、地域みんなで考え、青山のAコープへ行くルートを決めて、決まった時刻で運行されています。 地域の中で、少しでもそういったことを考えておられているのであれば、事務局から説明に伺いたいと考えています。
部委員	これからの時代は、営業路線バスのような交通手段は難しい。バス停1本追加するにも、安全協会や警察の許可がいるし、50cm動かすだけでも許可があるので、ものすごく難しい。 先日、諏訪の自治協の方が、有償運送で、なんとかしたいと相談

	<p>に来られた。GPSの無線を車に搭載すれば、パソコン1台で、車がどこにいて、どこで待っているかがわかる。電気自動車導入に経費をかけるよりも、GPSを1台備え付ければ10台でも車を動かせることができる。お客さんには、携帯電話で予約してもらったら効率的に車を動かせる。こちらの方が、わずかなお金で運行できる。10年先のことを考える必要がある。</p>
事務局	<p>上野地域のなかで、交通に関して興味を持っていただいている地域を教えてください。諏訪地区は聞かせてもらっています。自治協さんで、こういう地域も交通のことを検討しているなどの情報をいただきたいと思います。</p>

4. 報告事項

- ・ JR 関西本線について

事務局から資料2に基づき説明。

【質疑応答】

部委員	<p>市長が、JRを引き込むという声明を出したが、これはどういうことか。</p>
事務局	<p>JR 関西本線と伊賀鉄道の線路の幅が一緒なので、忍者市駅発加茂行、亀山行、名古屋行など、お互いで相互乗り入れをすることで利用促進に繋がられないかと提言されました。</p>
部委員	<p>一見知事と市長との懇談のなかで、亀山にリニアの駅ができることに伴い JR 関西本線のことも考えて行きたいと言っていた。関西本線は単線で、この複線電化は何十年も前から言っているのに、何も進んでいない。伊賀市を盛り上げるのであれば、まず、関西本線の電化、複線化をすべきだと思う。</p> <p>関西本線で電化されたのは、木津から加茂までで、そのことで加茂駅の周辺が良いように変わってきた。電化をすれば同じことが伊賀上野でも起こるのではないか。電化複線化をすることによって上野の街も大阪への通勤圏内に入ってくる。上野には、たくさん企業があり、大きな企業もある。しかし、従業員はほぼ車通勤、電化されたら通勤が便利になり、もっと企業が増えるのではないか。そうすることにより、人の流れが良くなり、伊賀上野が繁栄し、若者が増え、市民税が増える。長期的なスパンで考える必要がある。</p>
部委員	<p>伊賀線が公有民営化になってから、上野に通っていた名張の高校生が、津へ流れている。今までは、安い定期代で通えたが、伊賀線になってから定期代が高くなっている。</p>
事務局	<p>2年前から学生の定期助成を行っています、学割が効いているうえに、今年は半額を市が助成しているので、今は状況が変わって</p>

	きていると思います。
部委員	伊賀線の赤字について考える必要がある。少子高齢化で伊賀市全体の福祉への支出が増えているので、収入の増加を考える必要がある。鉄道だけでなく伊賀市全体で考える必要があり、例えば伊賀市であれば観光で収入を増加させるなどが考えられる。旧の市役所の南庁舎は、今、駐車場になっている。この庁舎を開発して観光客をよべるような施設にしてほしい。観光の面で収入を得て、それを伊賀線の赤字にまわすといったことがなんとかできないか。
事務局	南庁舎の開発は、業者が決まりプロジェクトが進んでおります。なお、今年、伊賀鉄道でICOCAカードの導入を進めております。今までは、JR 関西本線から伊賀線に乗り換える時にICOCAカードが使えなかったが、外国の方や外からくる観光客の利便性は高まり、観光の誘客に繋がると思っています。

5. その他

部委員	友生地域では、なんとか廃止代替バスが走っている。今後のことについては、住民と相談したうえで決めて行きたいと考えている。スクールバスが昼間空いているので、それを利用できないかなど検討したいと思っている。
事務局	公共交通についての説明等希望されるようでしたら、お声掛けください。

(終 了)