

2022(令和4)年度第2回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会  
阿山地域部会 議事概要

■開催日時 2022(令和4)年10月5日(水)  
午前10時00分～午前11時12分

■開催場所 阿山支所 会議室1・2

■出席者 (敬称略)

【委員】

出席：奥井 平和 (河合地域住民自治協議会会長)  
岩崎 吉和 (靱田自治協議会会長)  
中島 美輝 (玉滝地域まちづくり協議会会長)  
藤森 宣博 (丸柱植地域まちづくり協議会会長)  
本田 基久 (伊賀市阿山地区民生委員児童委員協議会会長)  
中森 研 (伊賀市社会福祉協議会地域支援課課長 代理  
野田 守)  
松山 安利 (伊賀市商工会阿山支部支部長)

【事務局】

交通政策課：課長 井上 忠生、主幹 坂森 莊平、主査 中川 達司

■傍聴者 2人

■会議概要

1. 開会
2. 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。委員から意見を聴取。

【質疑応答】

部委員	島ヶ原地区で実証運行するとなっていますが、デマンドなど運行形態の中身は決まっていますか。
事務局	まだ決まっておりません。これから島ヶ原地域に入って決めていきたいと思っています。
部委員	資料1のアンケート結果で阿山地区では、この1年間の公共交通の利用は、9.6%、今後も利用するかというのは、53.5%しかない状況で、今後、どうして行くのか。 私はまだ動けているので、行政バスがなくなっても、個人としては、なんの不自由もない。「公共交通を乗りますか。」ってアンケートを取っても10%もない状況なので、どんな運行形態に変え

	<p>でも乗らないのではないか。では、無くしたら良いのか、という問題でもない。</p> <p>行政としては、どれだけ赤字を出してでも運行するというのであれば、乗る人も増えてくるかもしれないが、行政は、それは困る、赤字を減らしたいとなれば、廃止などの見直しが必要となってくるのではないか。</p>
事務局	<p>おっしゃるとおり、赤字を出してでも、ずっと行政バスを運行していくのかということは、非常に難しい問題です。</p> <p>例えば、阿山地区の公共交通を利用すると回答された9.6%の方などに、タクシーチケットを配布し、使った分を市が補填するのであれば、行政バスを運行するより、経費は安く済むと思います。行政バスを見直すにあたって、色々な方法があると思います。タクシーチケットを配布するのもひとつですし、社協さんが運行しているような福祉的なバスだけで十分網羅できる可能性もあるため、私共としては、一度、阿山地域で走っているバスを、すべて洗い出し、行政バスは毎日必要なのか、週2、3回でも良いか等を、これから整理して行きたいと思っています。</p>
事務局	<p>阿山の行政バスの利用状況は、おそらく固定された方が利用されています。例えば、「下友田大橋東詰」、「石川集落センター」、「丸柱向出」のバス停から定期的に乗られています。ただ、すべて1人です。運転手さんに話を聞きますと、だいたいバスに乗る人は決まった人だとおっしゃっていましたし、乗る方は、固定化されていると思われます。</p> <p>先ほどから話がでていましたが、利用の人数が少ないから廃止するとなると、実際乗っている方から、「このバスがないとマックスバリュに行けない」という意見等があり、少ないですがバスを頼りにしてくれている方もいます。そういった方々に対して、どれだけ市が負担し、交通手段を確保して行くのかななどを、地域の皆さんからご意見を頂戴し、一緒に考えて行ければと思っています。</p>
部委員	<p>デマンドの話は、説明いただいたとおり進めていただければと良いと思いますが、前回の会議でも、行政バスに学生を乗せればとか、利用人数の少ない便について検討し経費を削減して行くとか、意見が出ていました。阿山の行政バスをどうするのかということの議論を進めていく必要がある。</p>
事務局	<p>行政バスを見直すにあたり、ダイヤの変更や便数を絞って行くということも一つの方法です。</p> <p>また、行政バスではありませんが、神戸地区が自主的に運行している公共交通機関があります。それには、市が運行経費の8割を</p>

	<p>負担しています。全体の運行経費約 150 万円のうち、市が 120 万円負担し、運賃収入がおよそ 20 万円で、残りの 10 万円程度を自治協が出し運行しています。神戸地区の皆さんが自主的に考え、使い易い時間帯に、青山の A コープ等に行っており、常にバスに 4 人ぐらいが乗っている状態です。地域が自主的にダイヤやルートを考えてバスを走らすという方法もあります。</p> <p>阿山であれば、丸柱や鞆田、玉滝、河合、地域それぞれで考えて行くというのも一つのやり方ではないかと思っています。</p>
部委員	<p>資料 1 を見ていますと、今まで行政バスのルートを変えたり、ダイヤの変更を行ったり、色々試してきたが、結果は、全然乗ってくれない。ところが、河合の診療所の送迎バスは、満員になるぐらい乗っている。それは、行政バスが、行きたい時間帯に行きたいところへ行っていないというのがあります。ただ、それは病院に限定しており、買い物であれば、時間帯はバラバラになる、そう考えると今の形態で、阿山地域で行政バスを運行し続けて行くのは難しいのではないか。</p> <p>この資料 1 は、しっかり分析していただいております、当たっていると思う。阿山地域の地形的な部分も考えると、市内のタクシー業者を使い、タクシーチケットを配布するといった方法の方が良いのではないか。</p>
事務局	<p>タクシー業者に話を聞くと、運転手の人員不足が深刻で、上野の市街地を回る分には対応できるが、需要が増えていけば状況も変わるかもしれませんが、今は、厳しい状況とのこと。</p>
部委員	<p>バスの利用する人は、固定化されているので、その方自身でタクシーを呼んでもらい、その利用料金に市がいくらか出してもらったら良いのかもしれない。</p>
部委員	<p>この資料のアンケート調査結果で、阿山地区は、デマンド運行に関心があるというのが、42.5%となっているが、高齢者のみの回答か、回答者の年齢層はわかりますか。</p>
事務局	<p>この数値は、16 歳以上 85 歳未満の方に無作為抽出で、2,222 人にアンケート調査を実施したデータです。そして、地域の偏りを無くすため、各支所管内の人口按分で実施したデータです。</p> <p>この資料には記載していませんが、アンケート結果では、圧倒的に自分で車を運転するという率が高かったのが印象的で、40 歳代・50 歳代の方は、自分で車を運転するという率は最も高いが、80 代になっても約半数以上の方が自分で車を運転するという回答がありました。数値からも実際に自分で運転する人が多いのがわかりました。</p>

部委員	昔より車を運転する人が増えているなかで、行政バスの運行形態を変えても乗らないのではないかと。デマンド型も良いかと思うが、地域住民でタクシーのようなことができないか。自分の車に乗せてあげるような感じで、槇山で2台、玉滝で3台の5台ぐらいで運営して、電話があったら乗せてあげる程度で運行できれば、地域住民の外出の機会が増えるのではないかと。そうすると、有償の問題（国交省の許可）が出てくるし、個人的な車となると事故を起こした時にどうするのかとか、色々問題があると思う。地域の住民が自ら取り組むと、住民の方も乗るようになるのではないかと。
部委員	地元の人で運転手を募り、いくらかお金を渡す、そうすると地域が活性化するかもしれない。しかし、運転手を募った時にどれだけの方が手を挙げてくれるかわからない。
部委員	地域それぞれに、リタイアされた65歳から75歳の間の方は、1人か2人はいるのではないかと。その年代の方にはお願いできないかと。そして、行政から運転資金の補助があれば良いのではないかと。
部委員	いがまちでも、中柘植の方でお助け隊をしているし、丸柱でもそういう形態でやっている。参考にしてみようかと。
部委員	この会議で、タクシーチケットの意見が多く出ているので、一度考えてみても良いのではないかと。
部委員	阿山から上野までタクシーで行くとすると、片道6千円はかかる。阿山から上野まで遠い。阿山にタクシー業者はなく、ほとんど上野にあって、近くでは柘植にある。タクシー業者にお願いするのではなく、地域でできれば利用者の負担が減るかもしれない。
事務局	自治協や地域で、タクシー系の公共交通を運行している先進的な事例を調べてみます。そして、社協さんとも相談させていただいて、提案できればと思います。また、この地域部会で集まってもよろしいでしょうか。
部委員	わかった。
事務局	次回は、阿山地域向けの資料を作成させていただきますので、ご意見等いただければと思います。

### 3. その他

特になし

(終了)