

2024(令和6)年度第1回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会
いがまち地域部会 議事録

■開催日時 2024(令和6)年8月28日(水)
午後1時30分～午後3時00分

■開催場所 西柘植地区市民センター

■出席者 (敬称略)

【部会員】

中 将一 柘植地域区長代表
奥澤 重久 西柘植地域まちづくり協議会 会長
山崎 慶昭 西柘植地域区長会 会長
内山 保和 壬生野地域まちづくり協議会 会長
丸山 正春 壬生野地域区長会 会長

【事務局】

交通戦略課 井上課長、中川係長、八幡主任、西條
伊賀支所 杉野支所長、西森副参事

■傍聴人：0人

■会議概要

1. 開会

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 内山 保和(壬生野地域まちづくり協議会会長)

副部会長 中 将一(柘植地域区長代表)

3. 協議事項

・今後の地域公共交通について

事務局から資料1に基づき、いがまち管内の公共交通について説明。

【質疑応答】

部会員	バスの利用は高齢者が中心だと思う。あとは高校生。路線バスの運行には、かなりの行政的な財政負担があり、市民1人に対してかなりのお金はかかっていると思う。でもそれは当たり前の話だ
-----	---

	と思う。費用対効果を問われると、どうすればよいのか、長くこの地域部会に携わっているが、考えても答えが出てこない。どのようにスリム化して利用者のニーズに合った路線や時刻を組むのか、永遠の課題だと思う。地域によってはデマンド運行を実施していると聞いているが、なかなか難しいという話も聞いている。行政としての考えを聞かせてほしい。
事務局	公共交通が厳しい状況であるのは、いがまちに限った話ではない。デマンドのよいところは、先ほど説明した行政的な指標をクリアしやすいという点がある。空っぽのバスを走らせることがない。ただ、バスを待機させているため経費の面はあまりメリットがない。また、受付業務が必要となるため、だれがどのように担うのかも問題となる。 いがまちのバスは、小学生や高校生の利用が多く、まだ一定の利用があるが、やはり利用者数が減少傾向にある。ただ、便数を減らして数値をクリアしていくばかりでは、どんどん便が減るだけになってしまう。また希望ヶ丘は、京都まで通われている学生がいたり、お買い物に利用いただいていたたり、いがまち内でも、利用形態が一樣ではない。公共交通事業は赤字でも続けるべきものとは考えているが、ある程度短いスパンで、利用者の実態に応じた見直しが求められていると思う。答えになっていないですが。

部会員	データを見て初めて知ったことが多かった。年間に2人しか乗っていない便もあるのだなと。私も自家用車ばかりで、正直何十年もバスに乗っていない。やはり利用者は高齢者などに限られていると思う。しかし、バスしか移動手段がない方もいるのだから、赤字でも必ず必要であると思う。新聞に入っていた「令和ねこのあくび」というチラシに、「ほぼ空気の公共バス 4億5千万円の垂れ流し」と書いてある。確かに上野市街地の方から見たら、垂れ流しとを感じるかもしれない。これを見て、でも続けてほしい、と考える人は少ないと思う。でも、費用がかかるからやめてしまう、というものではないと思う。
部会員	私もそれはとっても無責任な発言だと思う。代替案はどうしてくれるのか、解決策を教えてほしい、と言いたい。
事務局	確かに不要な便をなくす、使っていない時間を変更するなど、変えないといけない部分はあると思うが、単純に減らせばいいとは考えていない。利用している地域の方にあった状態を探しつつ、残していかないといけないと思っている。
部会員	今回の資料で、利用者が極めて少ないことがわかったのであれ

	ば、まずはそこから整理して、それを他に回して進めていく方がよいかと感じた。
--	---------------------------------------

部会員	高齢者の事故も多い。これからは免許証返納者も増えていくのではないかと思う。そういった少し先の社会状況も見据えた中で、今後の行政バスのあり方の重要性を考える必要がある。 JR関西本線の利用者のカウント方法はどのようにしているのか。柘植駅は同じホームで電車を乗り継ぐことになる。
事務局	柘植駅の人数は、乗降者数。駅の中に滞在した人数は含まれていない。関西本線から草津線に乗り換えた人は柘植駅の利用者として含まれない。通過する人数。JRさんが運賃から計算して出した数字。実数ではない。資料中、240と241というのも端数処理の関係である。
部会員	正確な数字ではないということ。柘植駅は相当数使われている。駅前駐車場に鈴鹿や津の方が車を停めて使っている人も多い。柘植駅の利用価値は非常にあると思う。カウント方法は難しいかもしれないが、利用者が非常に多いことを知らせる方がよいと思う。
事務局	数字はJRさんに頼るしかないため、なかなか難しいところ。通過する人数を把握できないのが現実。
部会員	滋賀県の草津線の駅にはエレベーターがついているが。
事務局	すべて所在地の市町が設置しているもの。おそらく、かつての上野市であったり、伊賀町であったり、どこかでJRさんに設置してほしいという考えが強かったのだと思う。結果、設置できないままになっている。
部会員	やはりエレベーターがないと高齢者は使えない。利用者数を増やそうとするなら、大切ではないか。
事務局	今後、リニアの話もあり、結節点としてますます柘植駅の利用価値は増す。市が投資する考えも持たないといけないと思う。利用者が増える、増えないという話以前に、利用者に対して標準装備であると思う。

部会員	新堂駅前と農協前のバス停を、きれいにしてくれているが、停留所は大切である。バスを待つ環境を改善することも重要である。夏の暑いなか、日陰もない場所で高齢者が待っている。椅子の一つでもあれば。これからはそんな検討も必要ではないか。
事務局	ご指摘のとおりだと思う。考えていかないといけない。フリー乗降制度も、あまり周知できていないと思う。バス停では

	なく、家の前に出れば乗れる人も多い。周知方法も課題である。
--	-------------------------------

部会員	ライドシェアはどうか。名張の団地に住んでいる方は、よくタクシーを使っている。高齢になって、バスも電車も利用が難しくなったとき、将来的に導入の可能性を考えないといけないのではないか。
事務局	京丹後でしているライドシェアを視察に行った。そこはタクシーの営業範囲外。目的地の病院へ行くと通常のタクシーに乗らないといけなかった。最近は条件が緩和されてきてはいるが、タクシーエリアとの調整が必要なのと、金額はタクシーの8割程度。それほど安くない。 ただ選択肢としてあると便利だと思う。仕組みとしては興味深いため、今後、継続して検討していかなければならないと考えている。

4. 報告事項

- (1) 関西本線活性化のための柘植線臨時増発バス実証事業について
事務局から資料2に基づき説明。

【質疑応答】

部会員	ダイヤについて。夕方の18時23分のバスを、もう30分遅くできないか。あけぼの高校のクラブ活動している子どもたちが、これでは乗れないという話が出た。
事務局	亀山方面に乗る人数が多く、30分遅くしてしまうと乗れない。今回は実証運行なので、今後にその結果を踏まえた時刻変更も考えたい。土日の減便をやむを得ないと言っているから、全体として考えて、検討したい。
部会員	あけぼの高校の学生にとったらありがたいと思う。ただ、社会人の利用につながるかは難しいように思う。
事務局	企業さんを回ってお話を聞いたので、すでにそのご意見をいただいている。ただ関西本線の重要性は、認識いただいているので、そのことを踏まえて、協力をお願いするしかない。 地域の皆様にも、利用をお声かけ頂けるとありがたい。 9月30日に開催される三重県会議で県知事から発表され、次の日が実証運行開始となる。初日であるため、注目していただけるかなと期待している。

(2) 大都市と沿線地域を結ぶ列車の実証運行の検討について

昨年11月に発表した、名古屋から奈良までの実証運行について、現時点で、特に進展はない。9月30日の三重県会議（県知事、亀山市長、ＪＲ西日本阪奈支社長、伊賀市長）がある。その場所で、今後の見通しが表明されると思っている。ＪＲ東海の車両を活用し、名古屋からどこまで運行されるか。自社（ＪＲ西日本）の車両ではないものが、走行することによる安全の担保がなかなか難しいと聞いている。

5. その他

（終了）