

令和7年度第1回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会
大山田地域部会 議事録

■開催日時 令和7年5月13日（木）
午後4時00分～午後5時30分

■開催場所 大山田福祉センター ふれあい広場

■出席者 （敬称略）

【部会員】

橋本 隆 阿波地域住民自治協議会 会長
中川 博昭 布引地域住民自治協議会 会長
奥 千史 山田地域住民自治協議会 会長
滝 弘之 阿波地区区長会 会長
森下 清悟 布引地区区長部会 部会長
小坂 治一 山田地区区長会 会長
福平 悟 大山田地区民生委員児童員協議会 会長
末廣 紀子 伊賀市社会福祉協議会地域支援課
中尾 彰克 伊賀市商工会大山田支所 支部長

【事務局】

公共交通課 森地課長、中川係長、西條
大山田支所 服部支所長

■傍聴人：2人

■会議概要

1. 開会

2. 協議事項

- ・阿波線・玉滝線地域旅客運送サービス継続実施計画（案）について事務局から資料1に基づき、説明。

【質疑応答】

部会員	この4月から減便になっているように聞いた。この計画期間中も減便はあり得るのか。
事務局	減便されたのはこの4月ではなく、もう少し前のことだと思う。この計画実施期間中の減便はないと考えている。

	(※事務局注：後日、中部運輸局確認。あくまでも計画であるため、減便する可能性はゼロではない、とのこと)
部会員	運賃改定はあるのか。
事務局	三重交通の運賃改定に準じると思われる。

【承認】

3. 報告事項

・地域公共交通の現状について

事務局から資料2に基づき、説明。

【質疑応答】

部会員	この会議までに、大沢線と虹ヶ丘線に乗ってみた。虹ヶ丘線の利用者数が多いのは、小学生が乗っているからか。それを除けば、大沢線と利用者数は変わらない。路線もおかしいと思った。同じ場所を行ったり来たりしている。誰も乗らないのに、だれも乗らないところを。小学校と診療所のあたりをなぜ1日12往復もするのか。運転手に聞いても、誰も乗らないと言っていた。
事務局	東診療所があるからだと思う。
部会員	バスの運転手も、なぜこんな無駄なことをするのだろうと言っていた。一度すべての路線に乗ってみたらいい。少し乗っただけでもおかしいと思った。
事務局	ご指摘のとおり、虹ヶ丘線は小学生が乗っている。買い物に利用している人は1～2人。大沢線も買い物に1～2人利用している。
部会員	診療所の前を通って、大沢の方へ行くのかと思ったら、中島の方へ行く。支所まで行こうと思ったら、遠回りしすぎている。運転手は支所で待機するのか。このバスが走る目的は何か。病院へ行く人か。役所へ行政手続きに来る人か。買い物支援か。スクールバスか。目的を定める必要がある。路線と時間帯を考え直した方がよい。
事務局	おっしゃるとおり、便数も運行ルートも多ければ、目的問わず走らせることができるが、限られている中では、目的をしっかりと走らせる必要がある。
部会員	買い物支援として、行政バスが、予約したらルートで回ってきて、連れて行ってくれる、というようなものをテレビで見た。それが地域の買い物の移動手段になっていると。そのような形態もいいかと思う。
事務局	行政バスのこともあるが、冒頭の阿波線については、とりあえず5年間、現状を継続できそうだと、ということで、5年先はない。そこもあわせて、行政バスもどうするか、阿波線の代わりをどうするか。

	5年間という時間を活かして、市と地域のみなさんで、考えていく必要がある。こういった生の声をいただきながら、どのように考えていくのかも含めて。
部会員	どうするか、と言うが、乗ったことがなければ話にならない。皆さんも乗ればいい。
事務局	以前、市内のすべての路線に乗車した。
部会員	どう思ったか。
事務局	正直、ムダもあると思った。おそらく、要望があったところを網羅しようとして現状の路線になっていると思われる。
部会員	診療所へ行くのはいいが、帰りに使えない。
事務局	ご指摘のとおり、何を目的にするか。いろいろな目的がある中で、すべてを網羅しようとすると、バス1台ではむずかしい。
部会員	そうだとタクシー
事務局	そう、タクシーやバスではない別の手段、という話になる。5年という期間があるため、大山田の交通を抜本的に考えていくことが、早い段階で必要である。
事務局	運転手を確保することも本当に困難な状況となってきた。効率的なルートも大切になってくる。どうしたらよいか、市も提案していければと思うし、地域の方にもアイデアをいただきたい。

部会員	阿波線、5年後に終わる、というのはすべてなくなるのか。汁付から上野市駅まで。
事務局	阿波線は、三重交通が、補助がなければ継続は難しい、と言った路線。今回、継続計画を策定することで、5年間の猶予はできたが、これで続けられるのも5年を限りとする。似たようなカタチで、残す可能性はあるかもしれないが、基本的には今の阿波線はなくなる。
部会員	資料を見ていると、玉滝線の経費は阿波線に比べて総事業費が3分の1程度だが、それでもなくなるのか。
事務局	条件としては、阿波線と同じ。今回のサービス継続計画により補助要件を緩和させ、その期間を利用して、新たな交通体系を考える必要がある。

部会員	坂下線の支所6時43分発と18時50分着の便、2年間も利用者がいない。阿波線の通学、川北で乗れるように時刻を決めたのか。
事務局	朝の便は、大山田支所から、坂下、奥馬野を通って滝まで運行している。この便に乗って、滝で青山のバスに乗り継ぐことができるようにと考えられてルート設定がされたようだが、接続が難しく利用

	がないのが実態。奥馬野から要望が出されたことによるものと聞いている。青山方面へ出ていく人がいるから、という理由であったようだ。
部会員	滝まで行っても、停留所に屋根がなく、雨が降っていたら大変というのを聞いたことがある。坂下の人からは、津へ通院したいが、連絡していないため行けない。乗り継げるようにしてほしい、という声も聞く。
部会員	滝まで行ってはいるが、滝からバスに乗るためには40分ほど待つのでは、なかなか利用しにくいと思う。夜についても、青山のバスとうまくつながっていないのか。
事務局	夜は連絡できていない。
部会員	交通問題というのは、利用する側から見た便利さ、というものがあ り非常に難しい問題。
事務局	先日、青山のバスを坂下まで運行することはできないか、という要望をいただいたが、坂下から利用する人がいるということだろうか。要望をいただいて、実際バスを走らせたが利用がない、という場合もある。坂下から滝まで利用いただける方が具体的に何人かいる、ということであれば、時刻を変更することもできると思う。
部会員	坂下から青山まで行こうとする人は、いないと思う。
部会員	実際に利用がないので、運行させる必要はないと思う。数字がそう。
事務局	いざ、利用がないためなくす、となると、利用はしないが、なくなる ことには反対である、という意見が多いのも事実。
部会員	たしかに毎日定時に運行するというのは、もったいない気がする。
事務局	現在、島ヶ原で予約式の実証実験を行っている。空気を運ぶのはムダ、ということであれば、予約をしてもらって乗る便だけ走らせよう、という内容。ただ、そうなると、まず利用の際に電話で予約することが必要になり、その予約を受ける人員や、その予約を運転手に伝える方法も必要となる。増える手間をどうするかという新たな問題が生じてくる。島ヶ原の場合は、まちづくり協議会に交通専門部会があり、毎月会議を開催し、試行錯誤しているのだが、受付をまち協で行ってもらえるよう調整している状況である。かつ運転手も地域で担ってもらえるよう協議している。まだ実現するかどうか わからないが。
部会員	島ヶ原に三重交通バスは走っていないのか。
事務局	三重交通が運行できないと言った路線を、全額市が負担して運行している「西山・島ヶ原線」という路線があり、島ヶ原の中矢というところまで運行していたが、昨年、やぶっちゃまでの運行とした。
部会員	行政バスは、どのような人が利用するのか。自分が乗ったときは、

	誰にも出会わなかった。
事務局	高齢の方が多い。買い物に利用される方。免許証返納された方や、もともと免許証を持っていない方。また小・中・高生など免許証を持てない年代の方など。
部会員	大山田では高校生は行政バスに乗らない。
部会員	島ヶ原はひとつの区域。大山田は区域が3つある。同じことをするのは難しい。 先ほどの滝まで運行を延長した路線の話だが、利用者が現状いないため廃止するのか、時刻変更により乗り継ぎの連絡をよくしても利用しないのか。改善して、それでも利用者がいないから廃止する、というのであれば理屈はわかる。廃止するのは慎重に考えるべきだ。
部会員	そこまでする必要があるのか。
部会員	行政だから。地域住民サービスとはなんぞや、を考えないと。
部会員	最低限のサービスは維持しないといけないが、それは最低限のサービスなのか。
部会員	滝から坂下まで上がってくるバスの方が便利ではないかと思う。毎日乗らなくても、週に2～3回は利用しそうな人はいると思うが。
事務局	青山のバスは基本的に電車の時刻が基準となっている。他の地域の行政バスも、それぞれの地域の事情によって時刻を運用してきた。合併後、なんとか不都合が出ないように調整しつつ、路線を延長したり時刻を変更したりしているが、どうしてもすり合わせができない状況が生じて、今に至っていると思う。 ただ、基幹系の路線すら、もうここまで厳しい状況となっている実態がある。誰をどこへ、どうするためのバスなのか、どういう手段であれば、同じお金を使うにしてもいいと思えるのか。話し合っていないといけない状況であることは間違いない。
部会員	どんぐり号の経費は。
事務局	令和5年度は約500万円の運行経費 (※事務局注：令和6年度は約560万円)
部会員	運賃は？
事務局	1回の乗車につき200円。市内の行政バスはすべて。
部会員	将来的には、どんぐり号が阿波から上野まで走るのか。
事務局	実際はわからないが、そういうことを考えたい。交通に特化した、具体的な意見が言えるような組織体がつくれぬか、と考える。
部会員	今、トラック業界は、九州から東京までひとりで運転できない。営業所まで乗り継いでいる状態。行政バスも、阿波から上野まで行く

	ことを考えず、阿波からどこかまで来て、乗り継いで行くシステムを考えればよいのではないか。
事務局	乗り継ぎが不便という声もある。
部会員	地域でネットワーク会議をしても、自分の都合でしか意見を言わない。だからまとまらない。まち協で受付して、運転して、と考えても、やる人がいない。交通の問題は、利用者の意見を100%反映できるということとはあり得ない。最大公約数を考えるしかない。たとえば、月・水・金だけ運転するとか。路線バスの旅というテレビ番組を見ていても、運行する曜日が決まっているバスも結構多いと感じる。
事務局	やり方はいろいろあるなかで、大山田地域に一番適した手法はどういったものか、というものを具体的に考えていきたい。そのためには、どういったメンバーが適しているのか、から考える必要がある。
部会員	行政が運行するバスの魅力は、運賃が安いこと。大山田地域で、民間でサービスをしてくれるところもできたが、1回5千円とか、タクシーと変わらない経費負担が必要となる。日常使いとしては、使いにくい。
部会員	三重交通が運行しなければ、どんぐり号が国道を走れるということか。ただ、どんぐり号は本来、国道に出てくるための手段である。そうすると1台での運用は厳しい。 また、住民に対しても、いろいろなデータを示しながら危機感を持ってもらうことも大切。この場所で話し合っても、住民はなんとも思わない。バスが実際なくなる段階で、やっと大変なことだ、と思う。 大山田のような場所は多いはずだ。他の事例を調べて、次回の会議のときに提示すればよい。これであれば、地域も協力しなければいけない、という話にもなる。なんにもなしに、考えていても、どうにもならない。 比自岐地区のようなバスを大山田地域でやったらどうなるか。3つの地域を走ると、距離があるから大変。神戸地区でも運行していると聞いた。でも、地域でやってくれと言われても困るが。
事務局	役員の方は任期があり、どうしても1年程度で変わってしまう。2～3年程度、メンバーを固定し、大山田地域の交通を専門的に検討できる組織体を、できれば今年度中に組織し、そこで他市の事例なども参考にしながら、アンケートや意見等を踏まえて、5年後の大山田の交通をつくっていくことはできないか、などと考えている。ただ、そうすると、メンバーは誰がよいのか。
部会員	わからない。

事務局	阿山も同じ話をした。阿山地域も範囲が広く、鉄道もない。同じような課題を抱えている。話し合える場があればいいと思うのだが。
部会員	このような協議会で我々は発言するが、どうしても男性の意見である。女性の意見も聞く必要がある。山田地域の自治協でそのための仕掛けをしているところ。女性の声を行政に反映させるため。5年間はすぐ過ぎる。この場で結論は出ない。いろいろな人の意見、思いを聞きながら、どうしたらよいか、一番良い結論を出せればよい。令和7年度中にそういう検討ができる組織ができたらよい。
部会員	団塊の世代が、だんだん免許返納をする年代になる。これからどنگり号は活用されるようになるのではないか。そういう点で、これを何とか維持していくべきではないかと思う。

部会員	行政バスの評価基準が3つあると思うが、「にんまる」も「どنگり号」でも基準は同じか。
事務局	同じ「地域アクセスバス」という分類なので、おなじ基準。

4. その他

部会員	令和6年度にまち協が行ったアンケート結果の地域への共有方法について、また検討いただきたい。
-----	---

(終了)