

令和7年度第2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11月25日(火)  
午後5時00分～午後7時00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  
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委員協議会 会長  
末廣 紀子 伊賀市社会福祉協議会地域支援課地域福祉コーディネーター  
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、中島主幹、中川係長、藤山主任、西條  
大山田支所 服部支所長

■欠席者 (敬称略)

【部会員】

中川 博昭 布引地域住民自治協議会 会長

■傍聴人：0人

■会議概要

1. 開会

2. 協議事項

1) 伊賀市地域公共交通計画について  
事務局から資料1に基づき、説明。

【質疑応答】

部会長	N数とは何か。
事務局	回答者数

部会員	5千世帯配布して回答者数が800程度とは、回収率が低い。
-----	------------------------------

事務協	統計学的には、必要サンプル数は10万人都市で380程度のようにです。したがって、伊賀市の人口規模から考えると、信頼性はあると考えています。
-----	---

部会長	交通問題は、自分の都合で便利かどうかを判断する。永遠の課題かもしれない。大山田地域は特に広い。幹線道路が真ん中を通っており、各集落からそこへ出てくるまでが非常に長いことがネックかと思う。
-----	---

部会員	隣の人にお金を払って乗せてもらうサービスに関心が高いとあったが、もし事故が起こった場合はどうなるのか。また、白タクとの線引きは？普通免許でお金をもらうことは可能なのか。
-----	--

事務局	<p>自家用車に乗せてくれる人にお金を支払って相乗りする、というもので、国が「共助型ライドシェア」と言っているもの。本来は運賃としてお金をもらって、運行しようとする、運輸支局や国交省に免許がある。許可なしで運転すると、それは白タク行為となるが、共助型ライドシェアというのは、助け合いのもとで、会費のようなかたちで、たとえば燃料費やガソリン代、車両の実費弁償など、そのあたりを、運賃ではなく会費などでもらって乗り合いでやっていく、というもの。今までそのあたりのことが、グレーだった。もし運賃をとって運行しようとする、先ほど言われたとおり、運転手は二種免許が必要となり、一種免許の場合は講習を受講する必要がある。</p> <p>共助型ライドシェアは、自家用車でもよいし、地域の人運転でもよい。ただあくまでも一般の人の助け合いであるため、事故が起きたときは、利用者もそのつもりで利用する必要がある。近所の人、一緒に乗せていってくれるから、ありがとうという謝礼のかたちで、ガソリン代くらいを負担する、というイメージだと思う。</p>
-----	--

部会員	身近な問題としては、選挙のとき、投票に行くのに隣の人に声をかけて一緒に乗せていくことが多い。一番心配するのは事故のこと。あくまで運転するのは会社ではなく個人。事故が起こっては困るが、何とかならないかとも思う
-----	---

事務局	確かに運転手が高齢であるということは問題となっている。他所では、高齢の人に乘せてもらうことは心配、という意見もあると聞く。
-----	---

部会員	年齢制限はないのか。
-----	------------

事務局	特にない。適正年齢というのはあると思うが。行政バスの運転手は70代後半の方もいるのが現状である。
-----	--

事務局	共助型ライドシェアの責任のことであると、全国的な事例から言えば、例えば、まちづくり協議会が主体で行う場合。会費制にして、参加すると言ってもらった方に、組費に上乗せするなどして、なんらかのかたちで会費を集めて、利用者には実費分のみをもらう。運
-----	--

	営団体として、まち協で保険に入って運転手の負担軽減を図る、というものは、全国的にも事例が出てきている。
部会員	まちづくり協議会に携わる人が、70歳以上の人が多い。 また、自治協やまち協に任されても、人をそこに多く置いとかないといけない。その人を時間で拘束するとなると、無償というわけにはいかない。島ヶ原で実証運行をしているというが、専属の職員を置かないと、今いる人に、業務の上乗せということは難しいと思う。
事務局	島ヶ原については、まち協に委託というかたちをとる方向で検討しており、運転手はまち協で雇用してもらう予定である。
部会員	島ヶ原では、運賃収入は必要経費の20%くらいはあるのか。計画か何かに、20%程度の利用者負担が必要、という記載がなかったか。
事務局	地域運行バスのことか。かんべ北斗号は、運行経費の8割を市が補助している。島ヶ原地域は行政バスであるため、伊賀市が経費負担をしている。実証運行中であるため、県の補助金もあり、収支率的には目標をクリアしている状態だが、運賃のみの収支率はかなり低い。
部会員	大山田地域をくまなく走ろうと思ったら、バス1台ではできない。
事務局	これからは定時定路線型より、タクシー型、希望の乗降ポイントで乗り降りする方法が、求められているのかとは感じる。
部会員	これからは、三重交通の阿波線が5年後になくなることを念頭に話をせざるを得ない。大山田は国道を挟んで、北と南に民家が分かれている。結構な車両台数が必要であると思う。でないと、阿波の診療所に行っても、帰りがない、ということになる。これからの課題。もう一点は、地区によって、草刈りの出合いなどが、たくさんある。免許証を返納してしまったら、そのような作業ができないため、大山田地域ではかなりの年配の人も、軽トラに乗らざるを得ない。そんな状況だから、免許が返納できない状況である。 もう一点は、利用する人、人口が減ってくる。どこかの鉄道が、設備や車両管理は県と市が行って、運行は鉄道会社が行うことになった、とテレビを見た。市でもそんな方法があったら。伊賀市全体の問題。バスを1台ずつまわしてくれと言ったら大変な数が必要であるが、何か良い方法はないか。大山田はどうしても、地域的に鉄道への関心が低い。神戸地域で実施するアンケートと、大山田地域で行うアンケートでは、結果がまったく違う。
事務局	先ほどの話ですが、島ヶ原のバスの経費は約600万円程度であり、収入は20万円ですので、収支率は3%。97%の赤字。
部会員	三重交通が運行しているのか。
	今年度はミヤマトータルイノベーションという運行事業者が運行している。 島ヶ原では、以前意見交換会を行ったところ、地域に運転手が何人かいるから、運転は自分たちです、という意見であった。まち協

	さんがドライバーを募集したところ、6名の応募があった。女性もいるとのこと。4月からその人たちが運転手となって、電話を受け付けるオペレータも、まち協さんで対応してくれる体制を検討しており、市としてはその経費を支払うかたちで、動き始めている。最初は、ごみ集積所を基本として乗降ポイントを決めたが、高齢者が多く、ドアツードアを希望する意見が多かった。自宅前から乗るといふことになる、細い道も多いため、ドライバーは地理的にも土地鑑がある、地元の人の方がよいだろうと。また電話したときに地域の方が対応してもらえる方が、柔軟な運用もできるのではないか、ということで動いている。実証運行であり、4月からの運用を目指している段階で、決定事項ではないが、島ヶ原地域ではそのような取り組みをしている。
部会員	島ヶ原地域は確かに道が狭い。
事務局	現状はハイエースで運行しているが、軽自動車に変更することも予定している。
部会員	使用する車両は何台か。
事務局	島ヶ原地域内をまわるのは軽自動車1台、島ヶ原駅から上野市駅までつなぐシャトルは、ハイエース1台。計2台を予定している。
部会員	島ヶ原は、大山田に比べ面積もコンパクトである。 もうひとつ。三重交通、今年をいれてあと5年で廃止するという方針を出しているようだが、何とかして続けてくれないか。市として、三重交通か、どこへ言うのかわからないが、そのような考えはあるのか。
事務局	三重交通が5年で廃止する、ということを変えることはできないと思う。5年後は現状と違う形で検討する必要がある。たとえば、三重交通ではない、地域の方の運転や交通事業者に頼んでやってもらうなど、現状のどんぐり号も含めて、根本的に考える必要があると考える。三重交通にお願いして運行を続けていくことは限界であると思う。
部会員	三重交通は利益を追求するから。 なぜかと言うと、毎日千戸から学生が10人ほど乗る。また大沢には若い子が多いから、その年代の子どもは急に減らないと思う。5年先に、その子たちはどうやって通学するのか、という問題が必ず生じてくる。そのあたりも考えながら、通勤や通学も考えていかないといけない。スクールバスは別か？
事務局	現状は別で運行している。中学生の一部は阿波線を利用しており、小学生はスクールバスで、一部は行政バスを利用して通っている。対応はみんな考えていかないといけない事項。もちろん上野へ通う高校生のことも含めて。
部会長	島ヶ原はデマンド式ということで、デマンドというのは、自分の好

	<p>きな時に予約ができるということだが、同じような時間帯に複数人重なった場合の調整などの事例はあるのか。</p>
事務局	<p>現状の運行は、人を乗降ポイントで拾っていく方法であるため、そのような調整は生じない。好きな時間ではなく、例えば川北に10時ころ、広瀬に11時ころ、といったようにおおよそ決まった時間とルートがあって、そこで予約がなければそのポイントをとばしていく。</p> <p>来年度目指している運行方法は、好きな時間に来てもらうことができるようになるものであるから、調整するケースは出てくるかもしれない。</p>
事務局	<p>それも、ルートや時間が重複しても、人数によっては調整することで乗り合わせて目的地まで運ぶことができる。</p>
部会員	<p>時間やルートは全戸配布で情報共有するのか。</p>
事務局	<p>周知方法については、全戸配布や、まち協さんでの各部会での周知などが考えられる。まち協さんが頑張ってくれようとしているところ。</p>

部会員	<p>地域公共交通計画というものがどのような計画なのかがわからないのだが、どの程度のことを記載するのか、どんな拘束を受けるのか、という疑問が一点。自分勝手ではあるが、乗れるあいだは自家用車が便利で、使いたいという気持ちがある。かといって年をとったら公共交通が必要になるのかな、とも思う。その場合に、乗っていないあいだはよいが、もしそれがなくなったらと思うと、どのくらいきちんと書いてしまうのか、書いたらそれを守らなければならないものになるのか。</p> <p>当然人口は減るので、高校生も減るだろうし、高齢者もゆくゆくは減ると思うが、経済的負担というものを、人が減っても、郡部であれ市街であれ、ちゃんとした扱いをしていただきたい。経済的負担があって、高校生を保護者が送らないといけないことになるとか、高齢者もどこにも行けなくなるとか、そういうことは困る。</p> <p>どこまで書き込んで、どういう扱いになるのか、不安である。勝手なことを言えば、空気を運んでいるのはもったいないと思うが、定時運行するバスがあるのは、ベストであると思う。</p>
事務局	<p>地域公共交通計画というのは、まず大きな理念を掲げる。現状の計画でいうと、基本方針があり、その方針に対し、いろいろな計画や事業、例えば、バスはこういった役割でやっていきます、というかたちで、記載が続く。それができなかったからどう、ということではなく、それを目指す、という計画になるので、毎年目標の数値を追いかけながら進めていく。</p> <p>現在の計画では、「市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通のネットワークの形成」「誰もが利用しやすく、使いたくなるよう</p>

	<p>な地域公共交通サービスの充実」「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」という3つの基本方針を掲げ、それに対する目標を決めている。目指す姿は、ネットワークの構築なので、バスやタクシーと言ったいろいろな交通手段を総動員してやっていくこと、などとなる。また計画のなかで、阿波線については、大山田と上野を結ぶ地域間幹線バスという位置づけであり、主要なバスとなるため、そのバスについては、責任を持って、国の補助を受けながら行政の方でやっていきます。一方、阿波線につながる、集落から国道のバス停まで行く手段については、地域でやっていく。など、それぞれの役割を決めている。計画に目指すべき姿も記載し、それを目指してやっていく。</p>
部会員	<p>例えば、今はいろいろな知恵を絞ってもらって、5年間は補助を受けることができ、運行が継続しているが、今の状態を続けて、5年後にまたやるということは、今のところ無理ということか。</p>
事務局	<p>そうです。</p>
部会員	<p>そういったときに、その後は、極端な話、バスがなくなります、とか、今言っている手法でバスをやります、とか、あまり細かいことを書いてもらっては困る。勝手だが、地元としてはこういう風に見えるものがある方がいいのかな、という思いがある。がちがちに決まったので、もうこれは5年先にはこうなります、とか、ダメですとか、そういうことはないのか。</p>
事務局	<p>10年という長い計画になるため、そこまで個別の交通に対して、細かいものを書くということは、おそらくできないと思います。ですので、先ほど申し上げた、理念、それを達成するためのおおまかな方向性、それを達成するための事業、をいくつか挙げていくところまでは書きたいと考えているが、この路線はいつこうします、などそこまで細かいところは、書かずに、みんなが利用して行って、持続可能な交通体系にしますよといった、全体的な、大きなことを記載することになると考えている。実際は、策定していく中で、どの程度までどう書くかは、これからの検討事項ですが、そんな感じで全体的なことを書くことになると思います。</p>
部会員	<p>アンケートにもあったが、高校生や高齢者の負担の軽減というのは、考えていただきたい。</p>
事務局	<p>交通計画に、何をどこまでどうはっきり書くのか、ということはまた別の問題として、そういった意見があるということは、アンケート結果として出ているので、具体的にどういった対応をとっていったらよいか考えていかないといけないことであると思います。交通計画に記載するかどうかというのは、別の話になりますが。</p>
部会員	<p>5年先なんて、なってみないとわからない。 いろいろな交通体系をつくっていくためには、経費もかかるが、大</p>

	山田もご存じのとおり過疎地域である。過疎債というものがある。毎年は使えないと思うが、それを活用して、例えば車両を購入するとか、できないことではないだろう。地域で3台買えと言われても、自分のものも買いかねているのに、無理である。
事務局	財源の確保は、重要である。利用できるものは活用したい。
部会員	もうひとつ、今三重交通がなくなったら、何らかのかたちで走ろうという話があるが、市民病院へ行ったり、岡波病院へ行ったり、病院へ行っている人も乗っている。今はここを乗ったら、緑ヶ丘を通って、昔の産業会館に行く。今は上野市駅行になっているが、バスはそこまで行く。そうしたら、岡波病院であれば、病院の車が上野市駅まで来ているのではないのか。
事務局	病院の車は、岡波病院から桑町駅までです。かつては、病院から市駅までのシャトルがありました。現在は、上野市駅から病院へ行くためには、三重交通の上野名張線を利用させていただく必要があります。
部会員	病院へ行くのに、乗り継ぎばかりしていたら、往復しているうちに日が暮れてしまう、という話を聞いた。変わっていくのであれば、そういう人たちのことも考えて、何が一番ベターか、考えていけないといけない。たちまち、どうするとか、こうするとかいうことはないが。今はどんぐり号が青山の滝でつながっている。北は希望ヶ丘でつながっている。そういう姿になればいいが、これを実施していくのは大山田だけで、周辺が違うといたら、うまくいかない。できたら大山田だけ走るのではなく、伊賀市を走るバスという認識で走らせたなら、結構乗る人がいるのではないのか。
事務局	どのようなかたちがよいのか。いろいろなところをまわり始めれば、個人としたら、目的地以外も多くまわってしまうことになる。そのあたりも、知恵を出し合って、どのようなかたちがよいのか、考えていく必要がある。
部会員	我々としても、できれば一度そういったことを実証としてやっているところがあれば、行って見て聞くのが一番いいかなという気もする。

部会員	坂下区だが、今、区単位でライドシェアを考えてみようか、という話をしている。布引という単位ではなく、小さな単位で動きたいと考えていて、必要に応じて、区の人が運転手をして、と思っている。その場合、市から補助金は出るのか。
事務局	どういう体系でしていただくかにもよる。
部会員	区としては青山へ出る方が便利である。近鉄の駅まで車で送っていく、というかたちができる。行政バスどんぐり号、令和8年4月1日改正予定の時刻表を見ているのだが、最後のところにバツ印がついている。これは、滝からど

	こにも停まらずに山田へ帰ってくるということか。
部会長	次の項目に関する内容であるため、事務局から説明をお願いします。

2) 大山田行政サービス巡回車のルート及び時刻の変更について  
事務局から資料2に基づき、説明。

【質疑応答】

部会員	坂下から滝までの夕方の便だが、18時16分に着いて、滝から来ているバスに乗り継ぐのは、何時になるか。もっと遅い時間帯ではないか。
事務局	アオーネへ行くバスは、17時5分滝発が最終便です。
部会員	全然つながっていない。朝も7時8分に着いて、7時40分までの30分ほどバス停で待っていないといけない。なんとかならないのか。
事務局	1台で運行しているため、他の便にかなりの影響が出ることになる。例えば、朝の便をもう少し遅くするのであれば、次の便が遅くなります。そうなってくると、子どもたちを学校に送っていくことができなくなってきます。ですので、今回の変更案については、その部分について現状とほぼ変わっていません。
部会員	朝30分と、夜が全然つながっていないから、それが気になる。
事務局	夜の便で、滝に17時5分で接続しようとする、他のすべての便に影響が出ます。坂下線については往復で約1時間かかってしまう。他の便への影響を最小限とすることを考えると、現状の本数と時間帯になるのかと考えます。

部会員	便数を増やすことは無理なのか。1台のところを2台で走るとか。三重交通のバスがないとしたら、1台での運行では無理である。やはりもう1台でも追加して。極端な話、大山田と青山で2台、2台ではなく、あわせて3台とか、将来的には考えていく必要が起こってくる。寒い中、高齢者に外で30分も待っているとんでも、無理であり、余計に乗らない。利便性を上げようと思ったら、車両の数を増やす以外に方法はない。
事務局	確かに、広い地域をまわろうと思えば、台数を増やさない限り、おっしゃっていただいているような接続は難しいです。
部会員	たちまち、4月からの話ではないが、そういうことも頭に入れながら考えていかないとけない。
事務局	現状は阿波線が運行しており、現状の行政バスの中で、どういった見直しができるか、ということを考えて。またその先、5年後のことを考えて、阿波線に代わるものはどういったものができるのか、ということ踏まえたときには、行政バスの内容も当然変えていく必要はあると考えます

部会員	三重交通が5年後になくなる、というのはこの伊賀街道だけか。
事務局	阿山の玉滝線も同様の状況です。
部会員	青山には、三重交通のバスはないのか。
事務局	駅から桐ヶ丘まで走るバスがあるだけである。
部会員	上野のまちなかも、石垣みたいなのを描いたバスが、空気を運んで走っている。
事務局	にんまるのことか。あのバスの利用者数が行政バスでは最も多い。
部会員	関西線と同じ。便数が少なくなってきたから乗らない。乗らないから便数を減らしていく。イタチごっこである。

部会員	坂下線の人たちは、小学校の子どもたち以外の人、何の目的で乗るのか。
事務局	坂下線の利用者は、買い物など。アニーズもあるが、アニーズの前から阿波線に乗り継いで上野方面に行かれている。帰りも、阿波線に乗って支所まで来て、乗り換えて坂下まで帰る。
部会員	アニーズを目的地とした場合、待ち時間が5時間くらいあるが。
事務局	運転手から聞き取りを行うと、坂下からバスを利用する人で、アニーズを利用する人はあまりいない。上野へ、用事も含めて、買い物をして、という方がご利用いただいていると聞いている。
部会員	こういうものを使う人は、目的があって使う。学生なら、学校へ行くため。一般の人は、自動車に乗らない人。自家用車に乗れる人なら、自家用車を使う。先ほど、補助金を出して、人を送ってあげる、とか言っていたが、車に乗れないような状態になった人が使う、介護タクシーというものがある。あれは意外と利用者が少ないというが、料金が高いから。そこへもっと補助金を出せば、ワンコインで乗れたりする。もうすでに走っているものを、もう少し手厚く保護してあげればよい。あの方たちはすでに資格も持ってやっている。
事務局	介護タクシーですか。利用に対して要件が求められるものではなく、誰でも利用できるような。
部会員	誰でも利用できるもの。わたしは、東診療所の近くで田をやっているが、あそこで行政バスに乗り降りする人を見たことがない。おじいさんでも、ほとんど自家用車で来ている。でも自家用車に乗れない人は、個別のバス停までも行くことができない。そういう人のためには、やはりせつかくある福祉タクシーに、もう少し手当してあげれば、もっと利便性が上がると思う。 それともう一つ、アニーズの駐車場だが、図で示されている場所に停車されると危険である。自転車置き場の横の屋根のあるところへ。そうすれば、雨のときも、雨がかからないので。その方が安全であると思う。
事務局	現状でも、そこへ時刻表も掲示させてもらって、停車している。この変更分も、同様の場所へと考えている。

部会員	東寄りにバス停をつくってもらいとよい。
事務局	了承した。

部会員	坂下線の利用者は344人とある。1日当たり一人。また帰りの便は276人。やはり、在所で運行していった方が、現実的な感じがする。区で順番決めて送る。市からその分手当てするとか。 それと、先ほど島ヶ原の運行で600万とか言っていたが、人件費がいくらで、車両管理費がいくらで、油代がいくら、ということは分かるのか。
事務局	こちらの積算資料はあるが、経費は入札での落札金額の結果である。
部会員	島ヶ原は鉄道があるから、上野へ行くのも関西線と伊賀鉄道が使える。だから上野島ヶ原間はあまりバスに乗らないとも思う。

部会員	上野の高校へ行くのに、バスが走らなかったらどうやって通学するか、どうしてほしいか、アンケートをとるのも、何か答えが出てくるような気もする。
部会員	真泥だったら自転車で行くと思う。
部会員	雨が降ったらバスに乗るのではないか。
部会員	2030年になったら、伊賀と名張で高校が2つしかないという話。
部会員	あと5年先にバスが走らなくなったら、保護者が迎えに行かないといけない。夜まで仕事をしている人もいるであろうし、仕事を置いて迎えに行くとなると、負担になる。伊賀市の将来を担う子どもに、高等学校を無償化するなどはなしも出ている。学校に通う方法がなければ、伊賀市としてどういった対応をするのか、高校であるため、市の教育委員会の範疇ではない。伊賀市はどう対応するのか、ということも、目の前に起こってくる。今ここで、結論を出してくれとも言えないが、そういうことも考えていかないと。島ヶ原だったら伊賀線乗って、関西線乗って島ヶ原の駅まで帰れるが、大山田はない。みんな上野のアパートに入れといっても無理な話。高齢者のことを我々は考えがちであるが、子どもたちの交通手段についても、考えとかないといけない。
事務局	今日の意見や、アンケート結果にもある。大山田地域としては、高校生の上野までの交通手段をどう確保できるか、という点を重要視していきたい、ということですね。
部会員	たちまちではないが、今後の課題。
事務局	将来的に、ちゃんと高校へ通える交通手段の確保。あとは、高齢者の免許返納。農業のことがあるので、返納しづらい状況である、ということが課題ということですね。
事務局	市内、どこもそういった課題が出てきているが、特に大山田地域は高校生の通学について阿波線に依存している部分が多く、それをど

	<p>うするのかが大きな課題。その課題について、全部行政が対応することは、おそらく難しいと思う。地域ではどのようなことを望み、どこまではできるのか、ということを知らせていただいて、では行政としてできることは何か、というようなことを協議し、意見をブラッシュアップさせていって、5年後の交通を考える必要があると考えています。</p>
--	--

部会員	<p>買い物難民と病気難民と学生難民だけはつukらない、ということだけ。あとはなんとかできる。</p>
事務局	<p>ずっと車に乗っていて、乗れなくなったら公共交通を使おうと思っ ていても、そうなったときには、介護されての移動ということになる。それぞれ、ある程度元気なうちから使ってもらえるような仕組みづくりができればと思う。またこの部会で、5年後に向けて、どういった姿がよいのか、いろいろ話し合いができればと思います。</p>

部会長	<p>交通問題は、長い将来を見ても、あくまで予想だけ。社会がどのように変化し、それについていけるかどうかという課題があるから、非常に難しいと思う。</p>
事務局	<p>例えば自動運転などが急に実用化されて安価で車が売り出された などがあれば、状況は大きく変わると思うが、なかなかまだ難しい と思う。</p>
部会員	<p>自動運転は、予約するのも、すべてスマホからになるだろう。</p>
部会長	<p>大山田で以前とったアンケートでは、予約が面倒くさいという意見 も何人かあった。</p>
事務局	<p>自分で車に乗っている感覚で言うと、思った時にさっと出かけるこ とができるのと、あらかじめ予約までして、ということでは、全然 違う。</p>

部会員	<p>今回のアンケートは、全体で790に対して、大山田は40。その中で比 較をしている。以前、社協さんでもアンケートされましたよね。</p>
部会員	<p>自治協さんで行ったアンケートに、支援をさせていただいた。</p>
部会員	<p>その結果とも比較することが必要であると思うし、あと12ページ。 「地域のニーズに対応した地域主体の交通充実」、これが3つまで 選べるなかでの40%。そのあたりをもう少し調査をすとか。10年 先は見えないということもある。先日2040年に阿波地域がどうなる か、という数字が示された。そうすると、今は850人の人口が500人 に減少する。高齢化率は変わらない。児童数は小中で80人程度にな るといふ。地域住民としても、それを基に、活動をどうやっていこ うか、各部会にぶつけて、今までやってきたこと、残すもの、残さ ないもの、を選別して、しっかり考えていかないと。住民自治協と して、人がいないのに全部できるわけがない、ということも含めて</p>

	調査し、今後どうしていこうか、ということを考えてください、と投げかけている。交通についても、時間がない。真剣に詰めていきたいと考えている。また教えていただいたり、協力いただきたい。
--	--

部会員	先ほどおっしゃたように、以前行った70歳以上のアンケートは1,050件回答をいただいている。1,308の配布で1,064の回答がある。どこに動いて行っているのか、というデータもある程度出ていると思うので、今回のアンケートと一緒に検討いただきたい。 高校生の保護者からは、子どもたちが地元から離れていく原因は、学生の交通手段がないことが、大きな割合を占めていると思う、という意見も聞く。子どもたちがバスの時刻の都合で、やりたい部活ができなかったり、片道しか利用できないので、結局往復送迎に頼ることになることも多い。学生のこともしっかり考えていかないといけない。一方高齢者の方も、どうしても病院などが上野に集中しているので、遠いし、バスの運賃も高い。回数も便数も少なかったら行きづらい。ましてバス停までも遠い、という状況の中で行かなければならない。自分で車を運転して、ということも、体力もかなり必要なので、しんどいなかで行くことは本当に大変なことだと思う。考えていく必要があると思う。 また、ライドシェアでお金じゃなくて地域クーポンを渡して、地域の中で使える、地域の活性化にもつなげられたらよいのではないかという、アイデアをいただいたりしている。
部会員	使えるようにしてくれたらよい。介護福祉有償とか。
部会員	免許証返納したら、三重交通は半額になるのか。
部会員	なっています。

部会員	今我々は乗り合いのバスの利用を増やそうということで、会議のときは、バスで来たり、ということをやっている。以前私が会社にいたとき、ノーカーデーということ、伊賀市でされていた気がする。そういうことをもっとPRして、阿波地区の人間も、そういう日にはバスを利用しなさい、とか、自治協としても応援するし、何とか利用客を増やせば、またあと5年くらい続くのではないか。そんなことを考えたりもする。
事務局	現在は、市民向けではないが、市職員向けに毎週金曜日をノーマイカーデーとしている。

部会員	行くのは乗り継いで行く。帰ろうと思ったらバスがない。
事務局	そのときは、バスに合わせて行動する必要が出てくる。
部会員	わたしも、そのときは1か月ノー残業デーということで、毎日残業せずに帰っていた。それでも仕事はまわっていく。

部会員	アニーズに入ってバス停にするということだが、アニーズの敷地は個人の土地ではないのか。
事務局	もうすでにバス停として利用させていただいている。
部会員	使用することについて、会議ですでに承認している。

部会員	昔、阿波が「まごのて号」か。買い物で山田までよく来ていたと思う。あれは結構利用があったのではないか。
部会員	曜日によって地区を分けていた。重なると乗り切れないことがあった。
部会員	週3で動いていた。ひとりの利用者にとっては週1回。
部会員	多いところでも、満席ということではなかったが。
部会員	さるびののデイサービスが開いている時間に、車両を利用させてもらっていた。コロナで運行できなくなって、現在はなかなか運転手がいらない。
部会員	どうしても、運転手の高齢化と、事故の心配があった。
部会員	普通免許で乗っていた。大型ではなく。

部会員	ルート変更については、アニーズの敷地内で乗降できる方が、安全性も高まり、利用客にとってもよいことだと思う。 運行時刻については、坂下線の滝での乗り継ぎ時間が長い、という話があった。ただ実際の利用客がどうなのかがわからないが、致し方ないのかとも思う。
部会員	季節によって変わるのではないか。冬は日が暮れるのが早いし、夏は遅くまで明るい。臨機応変に考えていくのも必要ではないか。
部会員	参考資料の利用者数を見ると、最初と最後の便はずっとゼロである。
部会員	三重交通とうまく連絡していないのではいか。最終便は？
事務局	阿波線の最終は汁付着が19時7分。上野発が18時20分。
部会員	その最終便に何人利用者がいるのか。ここ（山田）から上（汁付）はいないという話も聞いている。ここまでは、何人かいたと思うが。休みの日など最悪。利用客なし。
部会員	阿波からいくらかかるのか。
部会員	ここ（支所）までは560円。上野まで行ったら千円ちょっとかかったと思う。
部会員	それは乗らないな。

部会員	また地域からいろんな意見が出てきたら、また考えてほしい。
事務局	今回の改正は、午前中に診療所へ行って、虹ヶ丘や大沢へ、帰れるような設定にしている。例えば1年程度状況を見て、また変えないといけないうのであれば、改めてまた考えたいと思う。一旦これで進めさせていただいて、状況を見ていくということが必要であると

	<p>考えている。車両1台で運行するには限界があるので、その先は、また考えていく必要がある。</p> <p>この部会で承認いただいたら、全体の法定協議会で協議する。そこで承認を受けなければ、改正できない。おそらく問題はないと考えているが、それを経たうえて、運輸支局への届け出等、手続きを行っていく。</p>
--	---

【承認】

3. その他

部会員	こうした見直しなどは、年に何回あるのか。年1回だけか。時刻表の変更とか。
事務局	時刻を変更したら、周知するにも時間がかかる。許可の問題もあり、それほどコロコロ変更することは、簡単にはできないと考える。
部会員	今回増便できた理由は何か。以前から、診療所で診てもらってからの帰るバスがないという意見はあったが、1台での運用であるため無理と聞いていた。
事務局	最終便を回送にしたり、再度、ルートを見直して、実際に運行して、時刻を計測しなおして、時刻を検討した結果であると考えます。
部会員	増便というのは、利用促進になり、よいと思う。
部会員	各停留所で何人乗ったか、というデータはあるのか。
事務局	すべてあります。
部会員	いずれにしても、バスをもう1台増やしてくれれば解決する。
部会員	バスがあっても、運転する人がいないのでは。
部会員	市の職員が乗ればよい。 地域で運転する人を探せと言われても、75歳以上の人しかいない。三重交通の定年した運転手が、いたりすればよいが。
事務局	10人乗りなど、普通免許で運転できる車両であれば、二種免許でなくても、一度講習を受講すれば運転できる。なおかつ、自分の車でもよい、というライドシェアの制度も進んできている。
部会員	将来的には、バスを増やさないと仕方がないな。

(終了)