

## 平成 22 年度第 2 回菰野町地域公共交通会議 議事録

<b>開催日時</b>	平成 23 年 2 月 15 日 (火) 14 時 ~				
<b>開催場所</b>	菰野町庁舎 (菰野町役場) 5 階 第 3・第 4 委員会室				
<b>出席委員</b>	19 名	<b>欠席委員</b>	0 名	<b>傍聴人</b>	0 名
<b>議事次第</b>	<p>1 開会</p> <p>2 報告事項</p> <p style="padding-left: 20px;">(1) 改正案運行開始時期の延期事由について</p> <p style="padding-left: 20px;">(2) 前回の会議での疑義について</p> <p>3 その他</p> <p style="padding-left: 20px;">(1) 交通基本法と今後の地域公共交通のあり方について</p> <p>4 閉会</p>				
	<p>1 開会</p> <p>2 報告事項</p> <p style="padding-left: 20px;">(1) 改正案運行開始時期の延期事由について</p> <p style="padding-left: 20px;">(2) 前回の会議での疑義について</p> <p>事務局より一括して概要説明</p> <p style="text-align: center;">————— 『質疑・応答』 —————</p> <p>(会 長) 運行開始時期の延長について事務局から説明がありましたが、これにつきまして、委員の皆様から何か質疑はありますか？</p> <p>(委 員) 議会とか議論してきた中で、10 月という形に踏み切られたとのことですが、もう少し細かく、延期の経緯を聞かせていただきたいと思いません。</p> <p>(事務局) 12 月の議会に関しましては、前回のこの委員会の中でいくつかの疑問点を頂き、最終的にやはり地域の声を拾うようにとの、ご指摘も共通していたので、そういった内容についてのご報告をさせていただいたとこ</p>				

ろでございます。議会の中では、地域へもっと積極的に出向いて、この事の周知を図るべきだとの強いご意見がございまして、それについては、私ども、老人会の役員さんとか、区長会の場でもお話をさせていただいていると申し上げていますが、役員の方から地域の皆様方に、十分浸透せず、誤解もあるとの事で、今の状況を伝えてご理解をいただく上で、進めていかなければいけないということから、地域に出て活動して欲しいとご要望いただいたところでございます。その中で、特に、事前に実施したアンケートの話題が中心にでまして、反対が半数を超える 55 パーセントであることが大きいということで、理解していただいていないのか、また、アンケートの実施の方法での説明等に不足があったのかということで、的確にもう一度お話をさせていただき、町民の理解がなければ先へ進める事への抵抗があると、この点を特に各議員さんのご意見からも出まして、それを重く受け止めて、実際に地域に出て行こうとで、そのための期間も設けて対応していこうと考えたところでございます。そのために、4月の予定では拙速ということから、合意を得るようにする対応、それから、この公共交通会議のお話の状況とか、議会のほうの状況とかを・・・今まで期間が開いたということにも問題があったのではないかとのご指摘も受けておりますので、できるだけ情報をご提供させていただきながら、また活動の内容もお知らせして行くとの事でその期間を設けていくといくこととお話をいただいたということです。それから、最後に事務局の目標は10月であります、決まった訳ではなく、できるだけ早くご理解をいただいて実施をしていこうとのことで、10月以降を目標としています。

(委員)

なんでこんなことを聞くかということ、千種地区の区長会を、前回11月の会議の後で持ったが、千種地区全体がうまくいくというわけには行かないだろうけども・・・今まで良かったのにこれ以上悪くなるということはせっかく期待した公共交通という形で利用していくということになれば、もう少し、子ども会とか老人会とかいろいろな分野では今後、話をしてもらうと言われていたが、特に千草地区・江野地区が今までも不便であったが、まだそれがなお更不便になっていくということで、一部では朝上地区の方でもあると思いますが、特にそのあたりの意見を聞いてもらいたいと思う、幹線沿いの地区にはどうでもいいと言うわけでもないでしょうけど、今までよりもよくなる話を聞いているわけですが、支線でデマンドをしていく場合に、今までよりも不便になるということをしっかり心配している。老人会長が一生懸命がんばってみえ

ますが、できたら上からの意見だけではなく、下からの意見も聞いて、10月ということで、もう少し延期をしていただくということですので、十分お願いをしていきたい。

(会 長) 伊藤委員からも質疑があったように、事務局としてはその旨、十分心して、それぞれの地区に入って、制度説明をしっかりと理解が得られるように、今後ともよろしくお願い申し上げます。

(会 長) (前回質問したタクシー事業者の件について)事務局から説明がありましたが、何かご意見がありましたら、どうぞ

(委 員) 了解させていただきますので。

(会 長) 以上のようなことで、タクシー事業者の委託につきまして、問題なしということで、皆様にご報告させていただきます。続きまして、次にご

(委 員) 指摘のあった、千種地区の千種と千草の表記が混在していたことについて(事務局)説明してください。

(事務局) (資料を訂正し、今回再配布したことを説明)

(事務局) (停留所の変更箇所について資料を用い説明)

(委 員) 千種地区の江野は丘陵地で坂が多いところです。そして多くの高齢者の方も住んでいます。そういったところで、乗らないからバス停を1箇所とお話が出ていますが、これを削るということは納得できない。地区からもそのような意見が出ている。

(事務局) 地区から区長のご意見も伺っているので、検討させていただく。

(委 員) 予約制は高齢者にとってきちんとした周知徹底をされないと高齢者は困る。紙に書いて出せとか、電話しろとかいわれたのでは、どうしたらいいのかわからない。一人ひとりがしっかり理解できるように周知し、また検討して欲しい。また、どのように周知しているか教えて欲しい。

(事務局)

高齢者への説明を第一と考え、各老人クラブの会長が全員集まる会議に足を運ばせていただき、具体的に(予約の)方法の説明をさせていただきました。予約方法については、1時間前にはお電話いただくとの説明をしており、また、乗っていただいた、車の中や、けやき、役場においても予約できると説明している。また予約方法を書いた手帳大のカードタイプのもを作成し、活用いただくとの説明もしている。各施設についてもルートがさまざまであるので、まとめて見てもらえる場、案内できる場を考えている。出向いている場所は、地域がけやきで行っているサロン、けやきの講座、老人会のグランドゴルフ、各単位会の定例会の場へ出させてもらっている。1月23日から宿野の老人会を最初として、川原町、松涛園、江野、大強原、神森、千草、杉谷、潤田の各サロンにお邪魔し、老人会は先ほどの宿野、西菰野、中菰野に行かせていただきました。また、教室としては、フラメンコ、陶芸、ステンシル・・・こういう所へ今足を運ばせていただいている。この後も順次そのような事業がなされていきますので、ご連絡を取りながら、足を運びそれぞれの地域の方へご説明申し上げていく状況でございます。そのときには、町全体の地図を持ち、バスの流れ、幹線と支線のつながりということを説明しております。まだまだ、説明をしていく中で、深いところまでいってないですが、先日一つのサンプルとして、西菰野にお邪魔したときに、64の方が参加し、お話を聞いていただきました。先ほどアンケートで55パーセントの方が、何かしら反対であるのご意見であったのことでありましたが、一人ひとりのご質問にお答えさせていただいた後に改めて、全体の流れを申し上げて、ご理解をいただけますか?とサンプル的なアンケートをとらせていただきました。その結果としては、約81パーセント、52の方が、理解ができ、賛成すると言っていただきました。3人の方は、現行の状態がいいので反対というご意見をいただき、もう少し配慮していただいて対応していただいたらというご意見が9人見えました。そんな状況で、それぞれの方が抱えている疑問についてご説明させていただくと、相当なご理解をいただけるのかなというふうに思ったしいでございませう。

(委員)

高齢者は、支線と幹線を分けては考えない、どこからどこまで行くということで判断しますので、支線だけの予約は了解しかねますので、その辺は一つよろしくお願ひします。

(会 長) 路線の全体像を示しながら、詳しくご理解を得られるように、更に(事務局は町民に)説明をしてください。以上で事務局に伝わっていると思いますので、お願いをいたします。全体的な質疑はありますか。

(委 員) いただいた資料で、一部時間をチェックさせていただいたが、幹線 A・B と支線の連絡ですが、大体、どちらかはある程度連絡している。乗り継ぎの間の待ち時間・・・たとえば、田口新田から出てきて、朝上支所で待つ幹線へ乗り継ぐと A 幹線 B 幹線ありますから、どちらかが一番長く待っていても 30 分強であります。・・・しかし、幹線の時間が早くてバスが出て行ってしまい、後のバスを待っていないといけないということもあります。全部チェックしてませんが、支線の 1 から 3 を見ますと、そういったところが見受けられますので、そのあたりなるべくなら待ち時間を少なくするような接続をお願いしたい。

(会 長) 事務局は委員から(指摘)がありました、乗り継ぎの調整を再度見直して、理解が得られるように努めてください。

### 3 その他

#### (1) 交通基本法と今後の地域公共交通のあり方について

##### 国土交通省中部運輸局三重運輸支局松野氏より説明

(松 野) 現在協議いただいているかもしか号以外にも(菰野)町内には三重交通の、JR 四日市駅から福王山に運行している「四日市・福王山線」もあります。こちらのほうも「運行費欠損」というものが生じておりまして、現在国と県からの補助金、生活交通路線維持費として、昨年度、約 1500 万円支払われ維持されています。またこのほかにも、各種補助金として、国と県によって町民の皆様の通勤、通学、通院、こういった移動を支えているといった状況でございます。お手元の資料、こちらの方、昨年 10 月 12 日に平成 23 年度予算獲得のために国土交通省で地域の方に今後の地域交通のあり方について国が考えていると、説明した資料です。これを見ますと、まず、交通基本法という形でございます。現在通常国会のほうが開催されていますが、非予算関連法案という形で、交通基本法が提出されています。こちらに書かれている移動権については、まだ考えがまとまっていないということがございまして、移動

権について明記しないで法案の作成が続いていると聞いています。次に21世紀の社会と交通の課題と、現在の国の交通の面から見た課題とですね、あと今後の社会の流れに沿った形の視点というところから課題を提起しています。まず21世紀の社会と交通の課題として、崩壊状態にある地域公共交通というものがあります。全国では今、毎年、2000キロ以上のバス路線が廃止され、その一方で、買い物難民というものが、600万人を超えていて、崩壊状態にあります。地域交通を維持するのは待ったなしの課題であります。その対応として、現在通常国会の方で、審議されています23年度予算。こちらの方で、地域公共交通に関しては、従来の複数の補助事業を1本化し、民主党のマニフェスト関連施策として、地域公共交通確保維持関連事業として、305億円、政府の原案が提出されています。これらの状況を踏まえ移動権の保障を目指す第一歩として、生活交通の存続危機地域において、最的な移動手段が提供され、また、駅等のバリアフリー化や、より制約の少ない、システム導入整備に当たってさまざまなバリアが解消されるように新たに地域公共交通確保維持改善事業、生活交通サバイバル戦略を創設しますという形で、305億円が政府原案として提出されたという形になります。生活交通の存続が危機に瀕している地域におきまして、最適な移動手段とバリアフリーというものを目的としまして、地域公共交通の確保維持改善を支援するものです。これは、3つの事業で構成されており、まず、存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズにふまえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た、地域の交通に関する計画に基づき、実施される取り組みを一体的かつ継続的に支援する「地域公共交通確保維持事業」という形で、いわゆる地域の方で維持できるように補助金を出していきましょと、ただですね、補助金も今までのような形で、ばらまきといわれるような指摘を受けないようにですね、地域の皆様の意見・・・まあこういった場合、地域として何が必要なのか考えていただいたものに対して国が認定した場合に、補助金を交付しましょという形になっています。あとこのほかに、バリアフリーの関係や、この間、名古屋でICカード「まなか」というものが導入されましたが、こういった交通の高度化を支援する、地域公共交通バリア解消促進事業、あとこういった国に出す計画を策定するための、調査を支援する地域公共交通調査事業と、3つの項目で、新たな事業が立ったものです。ただ、この新たな地域公共交通確保維持改善事業は、まだ予算のほうが衆議院を通過しておりませんし、また新制度ということもあり、運用についての要綱が確定しておりません

が、支援に当たりましては、先ほどご説明いたしました、バスの、「四日市・福王山線」のような、運行欠損額の事後的な補填方式から、あらかじめ計算されて効率化された標準的な事業費を前提とした事前算定方式に変更することによって、より効率的で効果的な支援を考えている。ただ、3月から一応計画の受付が始まる形で、今月中に要綱が定められると聞いておりますが、生活サバイバル戦略で効率的で地域最適な公共交通ネットワークが実現するというところで、協議会による議論の下のところにですね、広域バスだとか、廃止された路線バスだとかいう形で書いてあってですね、当初はこういう形で鉄道駅から出るようなデマンド交通サービスエリアこういったものにも、国の協議会の議論を経て、計画されたものに対して共同で支援という形で、考えていたのですが、国のいわゆるナショナルミニマム・・・国がなすべき最低限の保障はどこまでなのかということで、財務省、また事業仕分けでいろいろ指摘を受けたものですから、今のところ鉄道駅を中心としたデマンド交通とかコミュニティバスとかに関しては支援の対象外と聞いております。ですので、たとえばですね、現在菰野町さんのいわゆる幹線と予約運行方の形で分けてやられますという案を見ますと、菰野町の計画では、幹線で、国の補助を受けて、運行されている、「四日市・福王山線」と重複しているところがあり、あと、ルートとかダイヤとかいわゆるネットワーク化が図られているかが怪しいのではないかと思います。今後かもしか号が、国の運行費補助・・・といっても先ほど305億円とお話しましたが、実際には各市町村さんの手に渡るのは、200万円程度ともいわれておりますけれども・・・これを得たいという形でございますと、まずですね、「四日市・福王山線」、三重交通の路線バス、これを中心として、活性化するための、乗り換え接続をするような、(フィーダー路線?)をですね、協議会の方でいわゆる、これとは別に生活交通ネットワーク計画という形で策定し、国に認定していかないと、補助金の対象にならないのかなと・・・。つまりですね、町内のみならず、四日市とを結ぶ「四日市・福王山線」の利用客の確保を考えていただきながら、いかなければなりません。更に「四日市・福王山線」が、国の補助水準、を下回りますと、「四日市・福王山線」のバス路線だけでなく、菰野町の路線も補助できなくなり、結果として地域の魅力低下につながるのかと考えています。ですので、四日市への通勤・通学・通院のために、三重交通の幹線路線である、「四日市・福王山線」は、町民にとって本当に必要な足なのか、路線バスがなくても近鉄湯の山線で乗り換えて(四日市市街に)出て行ったほうが、いいのか、バス路線を残すために

は、実際にバスに乗って、そういった利用実績というものを残していつていけるのか、地域として、知恵を絞らなければいけない時期が来ています。

2月の22日には、路面電車が廃止された岐阜市の方で、基幹バスと支線バス、あとコミュニティバスによる乗り継ぎネットワークが形成されている町ですが、こちらの方で、バスを生かした街づくりを考えるという地域公共交通シンポジウムが開催されますので、ご案内させていただきます。

また、たとえば、今日のような会議にご参加いただく際に、みなさまどう来られているかわかりませんが、私は今日バスで来たのですが、2時から始まる会議に間に合うバスというのが、四日市からわざわざ湯の山の駅まで行って、そこからコミュニティバスに乗って来るといった形ですから、できれば、こういった地域交通を考える場であるなら、かもしか号を使って来庁できるような開催案内を事務局で、時間帯、場所を考えていただきたい。かもしか号が、今後5年先10年先まで地域で残していきたいという事業であるなら、より利用してもらって、地域で何ができるのかといったことを考えていただく時期に来ているのかと思います。先ほど、デマンドの話で不便という話も出ました、それに対して事務局の方でいろいろ意見がございました。三重県内のほかの地域でもコミュニティバスが走れない、要するにデマンド交通に切り替えて行きましょうという形で、いくつかの町がデマンドをするにはどうしたらいいかという質問が寄せられますが、その前に地域として本当に必要なものであるのかまず、地域の皆様に諮っていただきたい。地域の人たちに聞くとデマンドはめんどくさいのでそこまでして乗りたくないという意見が必ず出てくるのですが、その場合にですね、やはり、地域としてそれをどのようにして魅力に変えていくか、地域としてそういったハードルがあるのであれば、そのハードルを下げるためにはどうしたらいいのか、まさにコミュニケーションで解決できる部分があるかと思えますので、ぜひ、菰野町モデルというものを、できるような形で、今後も検討を重ねていただきたいと思えます。

(会 長)

大きな国の流れから、具体的に当町における、計画案につきましても、国の考え方と少し異なる面もご指摘いただきましたし、また参考になるご意見もいただきましたので、更に詰めながら、理解が得られて、多くの町財政を圧迫しない、あるいは、町だけのお金でやらないような方法もですね、考えていく必要があると思えますので、いただきましたご意



見も参考にしながら、今後地元の皆様と、進めてまいりたいと考えております。委員の皆様から何かご意見はありますか。

(委員) 今話を聞くと、この公共交通というのは難しいのでは？われわれが言っているのは、どちらかというと、福祉というか、弱者の人を優先にした交通を考えたいと、昔の福祉バス。それを言っているわけである。そこへ路線バス、公共交通をつなげるといのは、今話ではないが、湯の山行ってから、役場っていないわな。それならば、地域で話をしてもらって、デマンドにするか、オンデマンドにするのか、そういったところからはじめていかないと、会長もおっしゃったが、お金ばっかりの問題ではないのだと思います。もともと福祉バスは、お金が掛かって当たり前という形でスタートしたものを、路線バスを引っ付けてしまって、儲からないから、町が金を出すこととなったが、議会や、いろんなところから、乗らないところを走らす必要はないではないかという話にどうしてもなっていくという・・・一緒に考えていくこと自体が、難しいのではないかという気がしました。

(会長) 長年、この関係についても(委員は)熟知されていますし、私らの町としても当初は福祉バスとして、無料であったものを有料化し、そして財源的にも国・県の補助金も落ちてきて、約5000万円近い単費を出しながら、限られた財源の中で、住民の皆さんに有効で必要であるという認識の中で今日まで、進めてきておるわけですが、この機会に新しく、幹線を充実しながら、支線については、予約制にしながら、収益も上げたいという一面も考えておりますことから、新たな提案をしたわけですが、そのことも含めまして、事務局としていただいたご意見を元に検討していきたいと思っておりますので、この会議以外でもご意見をいただけたらと思っております。

(委員) 5000万円も町費を出すなら、福祉の人にチケットを発行して乗ってもらい健常者がのる公共交通は、路線バスで走らせたほうが効果的と思うが・・・そのあたりも含めて、検討してもらったらと思っております。

(委員) 今ご説明いただいた公共交通ネットワークというのは、今話を聞いていると、魅力のある街づくりの一環を兼ねて、バスを走らせるということですか？それと連携をとって、といったことのお話だったと思いま

すが、そのように町として考えていくのですか？

(会 長)

今、国の方からご説明いただいたところですので、内部で協議をして必要であれば皆様方に提案をしながら、ご理解を得て行きたいと思っています。直ちにどうこうするものではございません。今のところ改正案を提案していますので、お認めいただいて、できるだけ早く実行したいという思いでこの会議を進めておるといところでありますので、ご理解いただきたい。本日は大変お忙しい中、お集まりいただきありがとうございました。

これを持ちまして本日の会議を終わらせていただきます。