

平成 29 年度第 2 回菟野町地域公共交通会議 議事録

開催日時	平成 30 年 1 月 15 日 (月) 14 時 00 分 ~ 16 時 10 分				
開催場所	菟野町庁舎 5 階 委員会室				
出席委員	24 名 (うち代理出席 2 名)	欠席委員	0 名	傍聴人	11 名
議事次第	<p>1 開会</p> <p>2 報告事項 (1) 各公共交通機関の実績について</p> <p>3 協議事項 (1) 地域内フィーダー系統確保維持計画事業評価について (2) 今後の公共交通の方向性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな交通手段について</li> <li>・ 各公共交通の目標の設定について</li> <li>・ 今後のスケジュールについて</li> </ul> <p>4 その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域間幹線系統四日市福王山線について</li> </ul> <p>5 閉会</p>				
(委 員)	<p>1 開会 事務局から、委員 24 名のうち、24 名(代理含む。)が出席しており、会議が成立したことを報告</p> <p>2 報告事項 (1) 各公共交通機関の実績について ~ 近畿日本鉄道から資料 1 - 1 の説明 三重交通から資料 1 - 2 の説明 事務局から資料 1 - 3 の説明 社会福祉協議会から資料 1 - 4 の説明 ~</p> <p style="text-align: center;">————— 質疑、意見等 —————</p> <p>(近鉄湯の山線について) 採算面はどうか。</p>				

(委 員) 採算面につきましては、手元の資料では表しておりません。

### 3 協議事項

#### (1) 地域内フィーダー系統確保維持計画事業評価について ～事務局から資料2の説明～

————— 質疑、意見等 —————

(座 長) 中部様式3ページの評価指標 で目標値が4月～3月と記載されていますが、通常フィーダー系統の評価は10月～9月であることから、このように設定した理由は、

(事務局) (フィーダー系統の)計画を策定する時期が6月頃であり、その直近の1年間ということで4月～3月の数字にて設定しました。

(座 長) 資料2については、1月18日が中部運輸局への提出の締切りとなっています。その後、2月に中部運輸局にて第三者評価委員会というのがあります。(隔年で出席。今年度、菰野町は出席しない。)3月末に第三者の評価の結果が出ます。その結果と自己評価を基にどのように変えていくかを考えて、6月が次の10月から9月の補助事業の申請の締切りなので、3月から6月の3か月で見直しをするというスケジュールになっています。それは10月から9月の値で評価するという前提で作られている国のスケジュールです。

何かご質問等ありますか。

(委 員) あいあい自動車についてですが、7ページに評価が出ていて、9ページに今後の対応方針に「あいあい自動車の実施エリアの選定及び運行エリアの検討」と書かれていますが、この自己評価の結果を受けて、あいあい自動車の実施エリアを拡大するのか縮小するのか現時点での考えをお聞きします。

(委 員) あいあい自動車の運行エリアについては、現段階で拡大や縮小は考えておりません。

(座 長) 私の考えでは、地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という。)を策定し、平成31年4月から実施するというスケジュールの中で30年

度に検討し、必要であれば拡大するかもしれないし、不要であれば廃止するということもあるというふうに捉えております。

(委 員) 現状では、(あいあい自動車は)他の公共交通を補完するという意味合いで動いていますので、網形成計画の策定に向けて検討することとなりますが、現在のところは、運行エリアは町内だと考えております。

(座 長) 9ページの「また、」以降に書かれていることは十分に議論して、皆さんが納得できるようにまとめていかなければならないと考えます。

(委 員) あいあい自動車は、現在、大羽根園と川北で利用されていますが、これを利用できるエリアを広げるという計画はないでしょうか。

(委 員) 現在は実証実験ということで、2つのエリアで実施していますが、網形成計画の策定に向けて検討していくことになるかと思えます。

(座 長) 中部様式というのは、中部運輸局に提出するものであるとともに、中部運輸局の考えとして、町民の皆さんに広く知っていただくために活用できるものとなっていますので、意味がわからないですとか、見やすくしたほうがいいという意見は言っていたほうがいいと思います。例えば、(資料に)スペースがあるのなら、かもしか号やタクシー、あいあい自動車などの写真をもっと増やしたほうがいいとか。  
どうでしょうか。

————— 質疑、意見等なし —————

(座 長) 特に内容に異論などはないようですので、資料の中で一部語句を修正したほうがいい部分が私の中にありますので、細かな修正は会長一任として、ご了解いただける方は挙手をお願いいたします。

————— 委員全員挙手 —————

(座 長) 全員が挙手していただきましたので、資料2については、細かな修正をした上で運輸支局へ提出とさせていただきます。

## (2) 今後の公共交通の方向性について

・ 新たな交通手段について

～事務局から資料3 - 1、3 - 2、3 - 3、3 - 4の説明～

(補足)

資料3 - 1は、平成29年6月開催の第1回会議にて座長が示した私案を基に図示したものである。この内容にすることがいいかを今後、会議にて検討してはどうかということで示している。また、資料3 - 2、3 - 3については、デマンド型乗り合い運行を開始するに当たり、まず、特定のエリアでの試行運行が必要であろうとの委員からの意見を受け、北部又は南部のエリアから始める場合のイメージ図を示したものである。資料4は、菰野厚生病院へのアクセスの際、現行のコミュニティバスを利用した場合と資料3 - 1のデマンド運行を活用した交通手段を利用した場合のイメージ図である。

質疑、意見等

(委員)

事務局からも説明ありましたが、三交湯の山のバス停からアクアイグニスまでの間、三重交通にて路線バスを運行しております。主に観光客が電車と路線バスを乗り継ぎ、御在所ロープウェイなどに訪れるといった利用をされる路線であります。その路線がデマンドエリアに入り、観光客も利用ができるとなると、バスの利用者数の減少が大きいと予想されますことから、デマンドエリアからは除外していただきたいと思えます。デマンドにて菰野駅前からロープウェイまで直接向かうという利用も想定され、危惧しております。

それ以外を含めた菰野町内の計画につきまして、バス事業者としましては、役場朝上支所の状況も確認し、バスとデマンドとの結節のために十分なスペースもありますので、乗り継ぎのための乗り場の整備もご検討いただきましたら、事務局からの説明にもありましたようにスムーズな乗り継ぎもできようかと思えますし、取組に関してのご意見はありませんが、観光路線に当たる部分は除外をお願いしたいと思います。

(座長)

例えば、(観光路線のエリアでは)町民だけが利用できるということは可能ですか。

(委員)

地元の取組ということで、町民の方の利用についてはご理解できる部分はあります。

(座 長)

どちらかという私たちは生活交通をやろうとしているので、いきなり誰でも利用できるデマンドを導入となると、バス又はタクシーへの影響は甚大と考えられるので、ここは特殊なエリアだとは思いますが。

また、これから詰めなければいけないことは、もし、デマンド交通をやるとすれば、どういう事業者がやるか、どういう車でやるのか、何時から何時までやるのか、完全に自由な時間なのか、あるいはある程度ダイヤを作って、朝上支所に8時、9時、10時に着くというやり方なのか、予約は前日までにやらないといけないのか、直前まで受け付けるのか、いろいろなことが出てきます。そして、それは、自由なほうが利用者にとってはいいですが、自由なほど事業者にとってはやりにくい。しかも、乗り合いなのでいろんな人を一緒に運ぶほうが安くできるのでそうしたいけれども、皆さんが自由に利用できればタクシーと変わらないので、タクシーへの影響が大きいです。タクシーはもともと自由に移動できるものだけでも、デマンド交通はやや自由度が低い、といった仕分けが必要でしょう。そうするとどこがやるかということと、タクシー事業者やあいあい自動車のことも考えないといけない。ということで、利用される方のご意見もいただきながら、実際に担当していただけたところがあるかどうかということと、担当していただけたらこういうふうじゃないとできないというところを詰めなければいけない。あと、予約のシステムについても、いろいろな人が乗り合うためには、電話で受けてそれを割り振ることができるかどうかということも出てきます。

これからいろいろなことを考えなければいけなく、そういうことを詰めていくということになります。

今日は採決しないということになっていますので、あとで気付いたときに考え直すことは可能ですが、何かありますか。

(委 員)

資料3 - 4の【乗り合いを活用した交通手段の場合】の中で、「自宅(田口新田)又はミーティングポイント」とありますが、ミーティングポイントというのは、既存のコミュニティバスのバス停を考えているということでもいいでしょうか。また、(コミュニティバスとデマンド交通が)結節するのが黄色のポイントということですが、四日市福王山線と結節するポイントはないということでしょうか。

(事務局)

まず、ミーティングポイントですが、(既存のコミュニティバスの)バス停だけではなく、コミュニティバスでは入っていけないポイントであっても、車両によっては入っていくことが可能と考えられますので、高

齢者などの利用も想定し、そういう場所にも乗降場所を細かく設定してみてもどうかと考えております。

また、四日市福王山線とデマンド交通の結節につきましては、コミュニティバスも含めた結節ということで、幹事会においても、役場朝上支所での結節が可能であるかを協議させていただいておりますが、この協議と合わせて検討が必要であると考えております。

(委員) コミュニティバスから四日市福王山線への乗り継ぎということは利用促進につながるのでもいいのですが、デマンドエリア内でのデマンド交通と四日市福王山線との結節については、例えば田口にお住まいの方が小島まで乗ってくるとか、黄色のエリアをまたいで南下してくるといった利用でバスの運賃より安く利用できるとなるとバスへの影響が考えられますので、今後の確認ということでお願いいたします。

(座長) 資料3-1に示している黄色のポイントというのは、コミュニティバスはいろいろな路線がありますが、その中で青い線で示している部分が一番利用が多い部分で、そこを1時間に1本運行しようというのが大きな改革ですが、それだとカバーできない部分が多くありますので、ここへはデマンド交通で行けるようにしよう。すると、今までだと直通でいろんなところに行けたけれども本数が少なかったのが、乗り換えなければいけないけど1時間に1本出ている。なので、乗り換えもやむを得ません。だけど、乗降場所は皆さんの家のなるべく近くで乗れるようにする。これは家の前がいいということになるのですが、家の前にするとタクシーの利用への影響が考えられます。また、家の前に行くためにかなり迂回する必要がある場合は大変なので、ある程度皆さんが集まれる集会所ですとか、店舗だとか、置ける場所にミーティングポイントを設けるといいんじゃないかと。多気町はそのような方法で実施しています。ですので、現行のコミュニティバスの停留所よりは多くしていく必要があると思います。あと、大事なポイントとして、赤い路線が三重交通の四日市福王山線で、近鉄四日市駅を經由してJR四日市駅まで運行していますが、この路線があることで、資料2に示されている地域内フィーダー系統の4つの路線がつながっているということで、国からの補助金を受けております。ですので、国としては赤い路線の利用促進を地域で頑張ってもらいたいという意図があります。赤い路線については、後で三重県から資料5にて説明がありますが、ここである基準を満たさなくなるとこの路線に対して国と県からの補助が出なくなります。それに合わせ

て、これにつながって補助金を受けていた地域内フィーダー系統に対しても補助金が出なくなります。ということで、四日市福王山線というのは非常に大事な路線で、ある程度コミュニティバスとデマンド交通とつながっていないといけないという宿命があります。ですので、この路線からコミュニティバスやデマンド交通がお客さんを取ろうとすると、補助を受けられなくなってしまふ、あるいは、ここにお客さんがたくさん乗っていただくように作らないと、そもそもつながらないので、補助も受けられなくなってしまふ、という国の意図がここにあるので、理想は朝上支所が路線バスもコミュニティバスもデマンド交通も乗り換えができることなんですが、三重交通のバスがそこに入ることができるかを十分確認できていないので、それが無理だとすれば、例えば田光だとか別の場所で乗り継ぎの場所を設定する必要があります。なので、デマンド交通から四日市福王山線への乗り継ぎは、補助金を受けることを考えると十分検討する必要がある事項となります。

それで、資料3 - 1をご覧くださいと、北のエリアの方は、朝上支所か尾高口でコミュニティバスとデマンド交通の乗り換えができるというように示しています。また、真ん中のエリアの方は、尾高口かけやきで乗り換えができます。それから、南のエリアの方は、菰野駅かけやきで乗り換えができますと、そういうことで考えられています。そうすると青の路線に乗り継いでいろいろなところに行けるということになっています。南のエリアからけやきに行って、朝上支所まで行っているところまで行くという利用もできます。また、赤い四日市福王山線へは、今は朝上支所から利用できるということになりますが、真ん中と南でそれぞれ乗り継ぎができるポイントができるといいなと思います。幹事会では、菰野町として四日市のどのあたりに行きたいかを考え直して、今の路線でちょっと変更すれば行けるとか、ちょっとお金が必要だけど行けるといった変更を可能であればしていければいいなと思います。ですが、四日市市内を運行しているので、四日市市と交渉していく必要が出てくるということになります。

今日は、四日市ICからけやきまで車で来たわけですが、道路沿いには店舗がたくさんありまして、コミュニティバスの停留所は、現状イオンタウンだと敷地内だとか、厚生病院だと道路上とかいろいろありますけれども、なるべく店舗に近いところに設置するということも対応の必要があると思います。

本日、採決はしませんが、こういう方向で、詳細については地域の皆さんにも考えていただく必要がありますので、特に住民代表の委員の皆様

さんを含めて、懇談会などは予定されていますか。

(事務局) スケジュールでは示しておりませんが、必要なプロセスであると考えております。

(座長) 菰野町の場合も私自身やらなければいけないプロセスだと思っておりますので、それぞれ地区に行って皆さんのお話を伺って、皆さんにご納得いただいてやるということが基本であると考えております。そのために会議の場以外でも気付いたことがあれば、事務局あるいは私までご連絡いただければと思います。

・ 各公共交通の目標の設定について

～事務局から参考資料1 - 1、1 - 2、2の説明～

(補足)

目標の設定については、今後、協議会にて公共交通全体の事業評価を毎年実施するに当たって、重要な指標となる。また、目標の設定方法として、各交通機関の利用実績に加え、参考資料1 - 1の6ページに示している各公共交通の満足度や参考資料2の9ページの移転したい理由として「交通の便が悪い」というのが73.7%であること、17ページの「(23)公共交通機関が利用しやすい」ということへの満足度の改善などを指標として用いることについて、網形成計画の策定を進めるに当たり、検討していきたいとの報告を行う。

————— 質疑、意見等 —————

(座長) 私が担当している他の自治体では、網形成計画を既に策定しており、今年度に総合計画の見直しがあつて、策定したころから状況の変化もあつたので、改正案が示されました。ここで大事なことは、総合計画というのは自治体がどういうまちになっていかないといけないかということを目指して持って、それぞれの仕事における目標、役割、位置付けなどを示したものであると。その中で公共交通がどのように書かれているかということなんですね。

ただ、その自治体の場合は、平成24年度の総合計画を見ると公共交通のことはさらっとしか書かれていないわけです。ところが、5年経って公共交通のさまざまな取組をやってきたこともあつて、かなりいろいろな内容が反映されています。なので、書いてないからどうでもいいかと



いうと、私たちは公共交通のことを検討しているので大事だと思ってやっていますが、次の総合計画にはいろいろなことを反映してほしいとか総合計画にはあまり書いていないので、私たちが補完するであるとか、端的に言って、免許を持っていない人であっても自由に移動することができるとか、あるいは町外からの来訪者でも菰野町の中のいろいろなところに行くことができるとか、そういうことが大きな目標として網形成計画には出てくるわけです。ただし、お金はあまりかけないとか、高齢者の移動に特に重点を置いたものであるとか、いろいろな考え方があると思いますので、そこをこれからこの会議で議論して、そうするとより細かい方向性が出てきます。で、目標値というのは、そのそれぞれをチェックするためのものなので、例えば、高齢者にたくさん利用していただきたいのであれば、高齢者の人口に占める高齢者の利用割合はどれくらいか、つまり、1年で利用した高齢者の人数を高齢者の人口で割ると利用割合が出てきます。あるいは、高校生が通学にどれくらいバスを利用していただけるかということで利用割合を目標値に設定する方法もありうると思います。

ということで、資料1に出たような利用が多かった少なかったということだけではなく、また、補助金が少なかったからよかったとかそれだけでもないと。ですので、皆さんにお願いしたいのは、町内を運行しているバスというのは補助金がないと運行できないのですが、なぜ、国や県からも補助金を受けてまでバスを運行しなければならないのかと、それがなく菰野よりもある菰野のほうがいいと思いますし、より良くするためにはということが目標となり、それを数字で表そうとすると先ほど説明したような指標を設定することになるということで、そのようなことを皆さんに考えていただきたいと思います。

また、本当に困っている人たちからのお話を伺うために懇談会をする必要があると思っていますし、飲酒をしたり、けがをしたりすれば交通弱者ですから、自分たちもいつそのような立場になるかもわかりません。

- ・ 今後のスケジュールについて

～事務局から資料4の説明～

(補足)

網形成計画を平成29年度中に策定する予定で平成29年度第1回の会議でスケジュールを示したが、進捗していないことをお詫びし、また、12月の幹事会にて平成30年10月目途に策定していくこととして示していたが、三重運輸支局と調整し、平成30年度中に策定し、平成31年4

月からの運用と変更したことを報告。「乗り合い等による新たな公共交通手段について」は、実施のためには予算が必要であること、また、公共交通会議でも十分に協議が必要であることから、試行運行を点線にて示していることを説明。

質疑、意見等

(委員) 先ほど事務局から説明がありましたように、12月の幹事会で網形成計画を平成30年10月から運用のスケジュールを示していただきましたが、三重運輸支局でも協議をしまして、網形成計画の素案を複数回公共交通会議に諮って策定する必要があるとの意見があったことを事務局にお伝えしまして、事務局のほうでスケジュールを練り直して、示していただいております。

(座長) このスケジュールには示されていませんが、各地区でどのような懇談会を実施する必要があるかを十分検討する必要がありますね。

コミュニティバスを1路線に集約するということを示されておりますが、通学などでまとまった利用がある路線は残す必要はあるでしょうし、結節点をどこにするかだとか、(デマンド交通の)エリアをどこで区切るだとかは十分に精査する必要があります。

10月とは言いませんが、平成30年度中には何か実験ができればいいと。それは事務局から説明ありましたように、全部やる時はコミュニティバスを1路線に集約し、本数を多くするという前提でないと、例えば、朝上地区で実験をしたとしても現行の本数では乗り継ぎもできないし、その中で移動する方も少ないから、利用がしにくいということになってしまいます。ですので、南のエリアでやるのがいいのではないかという案ですね。南のエリアも東半分でやるとか西半分でやるとかそういうことも考えられます。一番いいのは、地区からの立候補で実証実験をやるのがいいのかなというふうに思います。

また、幹事会は、会議の前だけでなく、回数、メンバーも含め、フレキシブルに対応する必要があると思います。

網形成計画を策定するのであれば、平成30年11月には素案を示す必要があるでしょう。平成31年1月が案、そのあとパブリックコメントを実施し、平成31年3月に最終案を諮り、平成31年4月から運用という流れになるでしょう。補助金の申請は6月なので、平成31年10月というのが大きく変わるタイミングになるのかなと思います。補助金に頼ら

なければ、いつから始めても構いませんが。

スケジュールはおおよそですが、この内容で進んでいくということをご理解いただければと思います。

#### 4 その他

- ・ 地域間幹線系統四日市福王山線について  
～三重県 地域連携部 交通政策課から資料5の説明～

質疑、意見等

(座長)

四日市福王山線については、三重県におけるこのような会議にて協議して国に提出されることとなります。

網形成計画の策定に当たっては、四日市福王山線というのは菰野町にとってどのような意味があって、どうしていかなければいけないかを明確にし、地域は何をしなければならぬのかを明示していかなければいけない。目標についても、現状だと平成27年度実績値を設定していますが、菰野町としてどのような目標でやっていくか。なぜかという、目標値には四日市市内だけの移動で利用している方もたくさん含まれています。四日市市内だけの移動により、路線が維持されている可能性が高いと考えられます。菰野町内の利用を増やすためにはどうすればいいのか。一方で運賃が高いという意見もあるでしょうし、自宅から停留所までの距離が遠いという意見もあるでしょう。いろいろなことを考える必要があります。

個人的には、路線バスやコミュニティバスの停留所の主要なポイントへは駐輪所などを整備する必要があると思います。主要なポイントは、公共などの施設があれば、その駐車場などを利用できますので、そのようなことも考える必要があります。

現状は、国、県からの補助金により、これらの路線は維持されていますが、この補助金そのものに疑問が持たれており、今後、この補助金そのものが廃止となると、路線維持が非常に困難になることが予想されます。そのために三重県としても路線ごとに資料5のようなシートを作成し、重要な路線であることを示していただいております。

この会議では、四日市福王山線についても十分に協議を重ねる必要があります。

その他、意見等ありますか。

(委員)

地域間幹線系統や地域内フィーダー系統への補助金につきましては、国の予算において、年々厳しい状況になっておりまして、補助金を受けることに関しましても、目標人数だけでなく、利用促進対策をやっていない路線については補助金が受けられないという非常に厳しい状況です。幹線系統とフィーダー系統を含め、全体として考えていただいて、利用促進対策を皆さんとともに検討していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、網形成計画につきまして、鉄道、バス、タクシーと自家用有償運送とございますが、それぞれがそれぞれの役割を十分理解していただいて、より良い網形成ができますよう議論を進めていっていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(座長)

四日市福王山線については、国と県から補助を受けておりますが、事業者からの持ち出しもあります。理由として、補助対象と補助対象外の経費というのがあり、三重交通の場合だと赤字分全ては補填されないということになります。

奈良県の場合だと、奈良交通が補助を受けていても赤字の額が大きく、北部の生駒や奈良の住宅地が高齢化して通勤に使わなくなり、利用がどんどん減って、もともと黒字だったのがその地域の路線も赤字になって、およそ5年前になります。一度に50路線やめますということをしたところ、各路線の沿線で相談して残すのか、やめるのか、変えるのかというのを各路線で決めて、新しい計画を策定してやっています。

ですので、菰野町の場合は、四日市福王山線と今後、路線再編を検討するコミュニティバスをきちんと守っていき、そのうえで菰野町が移動しやすいまちになるためにはどうするかを考えるというのが、この会議の目的であるということをご理解いただきたいと思います。

以上で議事が全て終了しました。

(会長)

本日は、長時間にわたり熱心にご協議賜りまして、ありがとうございました。また、座長には、専門的な意見を含めまして、大変お忙しいところ、議事の進行を賜り、ありがとうございました。

以上をもちまして、平成29年度第2回菰野町地域公共交通会議を終了させていただきますが、今後におきましても菰野町に適した公共交通のあり方を進めてまいりたいと考えておりますので、ご指導のほど、よろ

しくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。