

2023(令和5)年度第1回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会
上野地域部会 議事概要

- 開催日時 2024(令和6)年2月21日(水)午後7時00分～午後8時30分
- 開催場所 伊賀市役所 2階 第203会議室
- 出席者 (敬称略)

【委員】

出席：山本 寛(上野南部地区住民自治協議会 会長)
工藤 隆之(府中地区住民自治協議会 会長)
渡辺 新悟(花之木地区住民自治協議会 会長)
小田 吉昭(伊賀市上野老人クラブ連合会 事務局次長)
中森 研(社会福祉法人伊賀市社会福祉協議会地域支援課 課長)
北岡 憲次(伊賀市上野西部地区民生委員児童委員協議会 会長)
三山 悦史(上野商工会議所 常議員)
菊野 善久(一般社団法人伊賀上野観光協会 副会長)
欠席：山中 善典(諏訪住民自治会 会長)
田丸 昌成(依那古地区住民自治協議会 会長)

【事務局】

交通政策課：井上課長、坂森主幹、中川

- 傍聴者 0人

■会議概要

1. 開会 挨拶：交通政策課 井上課長

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 菊野 善久(一般社団法人伊賀上野観光協会 副会長)

副部会長 中森 研(社会福祉法人伊賀市社会福祉協議会
地域支援課 課長)

3. 協議事項

(1) 地域公共交通の現状について

事務局から資料1に基づき説明。

【質疑応答】

部委員	市内バス路線の利用者数は、コロナ前により下がっているのか。 予想として利用者数は、コロナ前に戻るのか。
事務局	バスの利用者数については、平成29年や30年から便の数が違い

	ますし、走っている場所も減ってきているということもあり、年々条件が変わってきていますので、増えたとしても、コロナ前の平成 30 年の数字には戻らないと予想されます。鉄道に関しても、コロナ前の 8 割から 9 割まで大手の鉄道会社では戻ってきている状況ですが、9 割位までが限界ではないかと言われていません。バスに関しては、鉄道より悪くなっている状況です。
部委員	インバウンドの外国人の観光客が増えてくると、コロナ前までの利用者数に近づくのではないかと。
事務局	実際に、伊賀鉄道へ、この 1 月、2 月、3 月で 70 組ほどのインバウンドのツアーが来ています。どのようなツアーかといいますと、観光バスで来ていただき、伊賀鉄道に乗ってもらう目的を作るため、伊賀上野駅で観光バスから降り、伊賀上野駅から伊賀鉄道に乗っていただき、上野市駅で降りていただく。そして、忍者屋敷で体験をする。これがツアーの一つのコースとなっております。これから、伊賀鉄道 I C カード導入開始の紹介をさせていただきますが、I C カードを導入するということで、これからは、ツアーのお客様だけではなく、欧米の方々にも観光に来ていただけるよう、近鉄や JR と共に力を入れて行きたいと考えています。
部委員	外国の方は、忍者に興味があるようである。 今は、大阪や京都では 1,000 万人を超える外国人が来ており、かたや三重県には約 20 万人しか外国人が来てくれていないというデータもあります。いかに地域に、魅力を持って来ていただけるかが重要で、三重県はお伊勢さんがありますが、県としても忍者をもっと PR してほしい。
部委員	私どもの会社も山添村と提携し、山添村から奈良の旧ジャスコに 1 日 4 便走っている。最初の頃は、1 便に学生が 3 人程の人数であったが、約 1 年半たった最近では、1 便に平均 8 人ほど乗っている。目的地は、近鉄の奈良駅、J R 奈良駅、最終、旧ジャスコに行き、そこで 30 分の滞在時間を取る、その様な運行をしている。平日のみの運行で、奈良の方に通っている高校生が多く、毎日、学生をメインに運行を続けています。そうすると学生が段々増えてきて、一般の買い物目的の方々も増えてきています。運賃は、1 回 200 円を収受しており、山添村から車を提供してもらい、山添村の費用負担で運行している。
事務局	後ほど詳しく説明させていただきますが、上野地域にも 4 月から山添村のバスが入ってきます。山添村の生活圏域は奈良と名張と上野にあると言う事で、奈良と名張はすでに運行を始めており、今回、上野まで来ることになっています。

部委員	J Rの方がこの前、奈良から名古屋行の特急を出すと言っていたが、どういうことか。
事務局	そちらについては、まだこれから検討される話になります。本当に実施するのかというところの実証は、信号システムやホームの高さなど解決しなければならないハードルが沢山あり、それらをきちんと整理してからという形になると思います。
部委員	P Rという部分では、丸之内に忍者体験施設が出来る、旧市役所も図書館になる。また、これから美術館も計画されている。観光客も忍者の事だと増えてくると思う、その辺を考えながら公共交通も一緒にP Rできれば良いのではないか。
事務局	はい、施設ができることは有難いことで、公共交通だけでなく、伊賀市全体のまちづくりのなかで考えて行くことかと思います。昨年、新堂駅に新しい図書館が出来ました。今までは待つ場所がありませんでしたが、図書館ができたことによって、子供たちがそこで滞留するというか、待てるようになりました。1・2時間友達と喋ることができる場所が出来るというだけで、人は滞留すると思います。今度は、中心市街地の中にあのような施設が出来るという事ですので、もっとP Rしていければと思います。
部委員	私は、西丸之内に住んでいる。昔の事を考えれば、人が非常に少なくなっている。市役所も移転し、ふれあいプラザの社協の事務所も移転し、ショッピングセンターもなく、中町の通りや丸之内の通りは誰も居ない、朝も昼も本当に人が通っていない。昔であれば人で賑わっていた。忍者体験施設や旧市役所の跡の事も大切であるが、高齢者や足の具合の悪い方が、毎日の買い物、特に生鮮食品、日用品を買いに行けない。足の具合も悪い、車も無い、親戚も無い、一人住まい、その様な方が多い所なので近くに小さなショッピングセンターを何とか作っていただきたい。ふれあいプラザに買い物が出来る施設を何とか作っていただき、お年寄りに元気になっていただくため、集まって話が出来る場所を作っていただきたい。以前市長との懇談の場を設けさせていただき、言わせてもらいましたが、それを切に願う。
部委員	にんまるの利用者は増えているのか。
事務局	にんまるは好調で、開設当時よりも人数が増えています。
部委員	平成 29 年の人数を上回っているのか。
事務局	はい。上回っています。昨年から増えてきており、休日に外から来た方が乗っているという数字でもなく、満遍なく増えており、傾向としては良い。実際にどのような動きがあるのかを、分析業者に協力いただいて、調べているところです。 先ほどのショッピングセンターの話ですが、近くにあれば一番良

	いのですが、市街地の三筋にも「にんまる」が走っていますので、地域の方に乗っていただきたいと思っています。例えばアピタに行き、一定の時間がきましたら逆回転で戻って来ることができるルート設定になっておりますので、そういう活用もしていただけたら有難いと思っております。
--	---

- (2) 伊賀鉄道への交通系ＩＣカード導入について
事務局から資料 2 に基づき説明。

【質疑応答】

部委員	便利になるということか。
事務局	そうです。便利になります。先程のインバウンドの話で、インバウンドの方は、ＩＣＯＣＡを持って動かれるので、ＩＣＯＣＡのあるエリアを検索されます。関西から忍者の伊賀市に、ＩＣＯＣＡカード１枚で行けるようなＰＲをして行くことが、これからの取り組みと思っています。
部委員	これは良い。よくぞやってくれたと思う。
事務局	今、大阪では、顔認証で電車に乗れる時代です。これからの公共交通の中で、これは必要最低限なレベルのものではないかと思います。
部委員	カードは 10 種類で全てか。
事務局	三重交通さんは独自で発行しているＩＣカードがあり、「エミカ」というカードです。それは、三重交通のバスでは利用出来ますが、伊賀鉄道では利用できません。スタンダードとしましては、この 10 種類が利用されています。ＩＣＯＣＡは、コンビニでのお買い物も出来ますし、チャージをすればスーパーでもご利用出来ます。コンビニや大手のスーパーなどに行っていただくとチャージが出来ます。
部委員	ＩＣＯＣＡで全国行けるのか。
事務局	おおむね行けると思います。ＩＣＯＣＡが使えるかどうかを悩まなくてはいけないうのは、伊賀鉄道のような地方鉄道くらいです。また、伊賀市の各支所管内を走っている行政バスや神戸地区を走っているようなバスで、ＩＣＯＣＡが使えるという所は少ないと思います。三重交通や奈良交通、大手のバス会社や鉄道会社では、使えると思います。近くでは、信楽高原鉄道では使えません。地方鉄道の中では、四日市のあすなろう鉄道は使えます。
部委員	S u i c a は北海道でも使うことができ、おおむね全国行けると思うが、ＩＣＯＣＡはタクシーでも使えるのか。
事務局	ＩＣＯＣＡでも北海道へ行けます。私たちも東京に行ったりする

	時は、ＩＣＯＣＡを使います。ＪＲやタクシーでも使えます。
部委員	カードに慣れていなければ、入場するときにタッチしなければ出場が出来ないとかで、問題になるのではないかな。
事務局	おっしゃる通りです。例えば、桑町駅から乗って自分ではタッチしたつもりでも、反応せずに乗ってしまうと出る時にエラーが出るので、駅員さんにとめられます。その様な事例は出てくると思います。慣れていただいたらわかってくると思います。
部委員	慣れるまでが大変。
事務局	半年くらいで何とか皆さんに慣れていただければと思っています。
部委員	スマホで使えるのか。
事務局	はい。スマホで連動させて乗っている方も居ます。

(3) 山添村村民バス（伊賀ルート）の運行について

事務局から資料3に基づき説明。

【質疑応答】

なし

(4) 島ヶ原地域デマンドバス導入報告について

事務局から資料4に基づき説明。

【質疑応答】

部委員	これも、慣れるまで大変。
事務局	慣れるまでは大変だと思います。1日16人利用したら繁盛していると思われるかも知れませんが、1便に1人乗れば1人とカウントします。数字だけを見ると良いイメージに取られるのですが、やはりもう少し乗ってもらえるよう、地域の方々に「予約の仕方は簡単ですよ」とか、もう一度説明することもこれから必要なのかなと思っています。
部委員	やはり買い物が目的か。買い物する時間はあるのか。
事務局	はい。そうです。買い物時間は1時間で、バスは、マックスバリュの駐車場で待機しています。
部委員	小田の目的地は、何か所か。
事務局	3か所で、しもむら整形外科とコメリ、そしてマックスバリューです。
部委員	これは、市がやっているのか。
事務局	元々、島ヶ原地域を走っていた市の行政バスの形を変えていくと

	ということで、市が運行しています。
部委員	年配の方や足の具合が悪い方が、１時間で買い物を終えることができるのか。
事務局	１時間は長すぎるという声が出ております。先程おっしゃられた山添村のバスだと、奈良の旧ジャスコで 30 分ということなので、30 分くらいでも十分かなと思いました。地域の方からすると１時間は長いという事です。
部委員	電話予約が面倒だと思う。年配の人は何も文句も言わず受け入れているのか。
事務局	常に、利用されている方が 10 数人いますが、その方々は毎週きちんと予約されています。ただ、電話予約をする行為はない方が良く、公共交通の理想はやはり定時定路線であり、電話を掛けるストレスもなく利用できると思います。
部委員	私が住んでいる地区で、このようなバスの話をしていた時に、買い物のバスで買い物に行くのではなく、ＪＡの移動販売が来てくれる。買い物バスも聞いてみると、利用者は段々減ってきている。理由は、着替えをして身なりを整えないと出掛けられない。ＪＡの移動販売があると普段着で買い物に行ける。面倒なので最近では、買い物バスを利用しないという訳である。本当に面倒だと思う方は利用をしない。
事務局	島ヶ原地域も買い物する場所が無いと言いながらも、島ヶ原駅の近くにＪＡマートがあり、先ほどのお話のとおり、ＪＡマートだけ行って帰ってくる方は居ます。これは、今実証運行中で、あと１年半ほど実験を続けます。この実験のなかで、これだけの便数も要らないとか、朝と昼だけで良いなど検討して行きたいと思います。実験的にやっておりますので、結果などについて報告させていただきます。また地域の参考にさせていただけたら嬉しいと思っています。
部委員	登録している方は何名くらいですか。
事務局	200 人位です。
部委員	今日、テレビで名古屋のゆとりーとラインで自動運転の試運転を行うと報道されていた。これは、鉄道がバスになる。徳島県の阿佐海岸鉄道も同じように、鉄道を走っていた車両がバスに切り替わるということをやっている。ニュースで見たが、このような考えはあるのか。
事務局	私たちも、この２年自動運転の視察研修等で行きますが、自動運転といってもレベル４まであり、レベル４が全くの無人で走ります。今の日本はレベル４で走っていても、モニターや何かで監視していないといけない状態です。全く無人というわけには行きま

	せん。また、今、言われたような徳島県の鉄道は、制限区域があり線路上で走るのが決まっております。技術開発が進んでいけば、これからある程度のスピードで普及していく可能性はあるかと思っております。自動運転は、公道を走る場合は、道路を整備しないといけないとか、信号のデーターを車両に覚えさせなければいけないとか、車両自体の進化は早いのですが、公道で走行出来るようになるまでは、時間がかかるのではないのかと思っております。
部委員	そこまでは出来なくとも、鉄道がバスになる。今高知市でやっている、レールの上を走って、田舎に入ればバスになる。市役所の方は高知に視察に行っているのか。
事務局	私は行っておりませんが、徳島県でやられているものは調べています。
部委員	四国は大々的に色々やっている。
事務局	西日本の岡山や広島、ＪＲ四国などは利用状況が厳しい路線も多い。地元が何とかして乗り越えないといけないという事で、伊賀鉄道のような管理方法をとっている線路もたくさんあると思います。

4. その他

- ・地域公共交通の再構築にかかる伊賀線分析調査業務について

事務局から「当日配布資料：地域公共交通の再構築にかかる伊賀線分析調査業務概要（案）」に基づき説明。

（終 了）