

## 2024(令和6)年度第1回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会 議事録

■開催日時 2024(令和6)年5月31日(金)  
午後1時30分～午後3時30分

■開催場所 伊賀市役所 2階 202・203会議室

■出席者 (敬称略)

### 【委員】

辻本 勝久(和歌山大学)、宮崎 寿(伊賀市副市長)、  
兒嶋 一裕(西日本旅客鉄道株)、山本 恒平(近畿日本鉄道株)、  
増田 政俊(伊賀鉄道株)、平岡 祐一(三重交通株)  
前田 敦志(三重県タクシー協会)、尾上 義文(三重交通労働組合)、  
勝山 祐樹(中部運輸局交通政策部交通企画課 代理 金森 幹雄)  
石野 栄一(中部運輸局三重運輸支局)、  
岩越 政智(伊賀警察署交通課)、田畑 賢一(名張警察署交通課)  
藤田 雄一(三重県地域連携・交通部交通政策課 代理 奥田 健太)、  
浅田 昌博(三重県伊賀建設事務所)、堀田 大(いが移動送迎連絡会)  
福本 紀昭(伊賀市障害者福祉連盟)  
風隼 徳彰(伊賀市企画振興部長)

### 【オブザーバー】

小野木 康仁、平井 早苗(中部運輸局鉄道部計画課)

### 【事務局】

企画振興部 中矢次長  
交通戦略課 井上課長、森地主幹、中川係長、西條

■傍聴人：6人

### ■会議概要

#### 1. 開会

交通戦略課 井上課長

#### 会長あいさつ

皆さんこんにちは。お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。  
会長の辻本と申します。よろしく願いいたします。日ごろから、伊賀市の

地域交通の活性化に向けて、それぞれの立場から取り組んでいただき、本当にありがとうございます。今日は4月に始まったばかりの山添村民バスの伊賀ルートを確認しながら、公共交通を使ってこの会場まで来ました。SDGs（エスディーゼズ）はご存じのとおり、持続可能でよりよい社会づくりのための世界共通目標となっておりますが、その中に「つくる責任、使う責任」という目標も掲げられています。わたしたちには、市民や観光客など誰にとっても使いやすく、かつ環境にもやさしい、公共交通ネットワークをつくる責任があるということです。また、そのような持続可能な公共交通をみんなで使い、そして次の世代につないでいく責任もあります。委員のみなさま、市民のみなさま、おひとりおひとりの行動が非常に大切であると考えております。ぜひご協力のほどよろしく願いいたします。

## 2. 協議事項

### (1) 規約等の改正について

・規約 ・地域部会細則 ・事務局規定 ・運賃等分科会規定  
事務局から資料1に基づき説明。課名変更に伴う改正。

【質疑応答】なし

【承認】

### (2) 令和5年度協議内容及び決算について

事務局から資料2に基づき説明。

【質疑応答】なし

【承認】

### (3) 令和6年度予算（案）について

事務局から資料3に基づき説明。

【質疑応答】なし

【承認】

### (4) 廃止代替バスに係る生活交通確保維持改善計画（案）について

事務局から資料4に基づき説明。

【質疑応答】なし

【承認】

(5) 令和5年度伊賀市地域公共交通計画の進行管理について  
事務局から資料5に基づき説明。

【質疑応答】

会長	施策番号12について。南山城村の村タクや山添村のバスなど近隣の市町村からの乗り入れが進んできているところですが、現時点での利用状況はわかりますか。
事務局	南山城村の村タクで島ヶ原駅まできて、島ヶ原ぐるり号の小田行きの便に乗り換えて、伊賀市でお買い物をして帰られる方が、頻度はそれぞれ異なりますが、2～3名いらっしやると把握しています。 山添村のバスにつきましては、始まったばかりで、4月のみのデータとなりますが、518名の利用者中、山添村内での乗車が451名、伊賀市内での乗車が67名でした。伊賀市内の利用は13%、山添村が87%となっております。
会長	今日は山添村から10時前に岡波総合病院に着く便に乗ってみましたのですが、どなたも利用者がいらっしやらなかったの、どの程度の利用があるのかと思いました。しかし、4月は518名の利用があるとのことですので、使われていることがわかりました。ありがとうございました。

委員（伊賀鉄道）	施策番号27。伊賀鉄道では4月から交通系ICカード「ICOCA」を導入いたしました。4月の利用状況の結果ができましたので、ご紹介させていただきます。 まず、定期以外の利用者、切符の購入者や現金で精算される方のうち、切符の代わりに使われた方が3分の1強の方が「ICOCA」での支払いでした。近鉄やJR利用者で、すでに持っていた利用者の方が多かったことが理由であると思われる。 また、通勤定期券は、上野市駅の窓口で並ぶ必要があったこともあり、スマホ定期券の利用を継続されている方が多かったようです。 通学定期券については、近鉄やJRに乗り換える方が大半で、この1か月でスマホ定期券を上回る結果となっております。
----------	--

	<p>スマホ定期券だと、スマホ操作を一旦中断して係員に提示する手間がありますので、高校生にとってはその手間が省けることは大きなメリットなのかもしれません。また近鉄のIC定期券をすでに持っている、伊賀鉄道の定期券の機能も搭載すると、1枚で済むという点が、需要が大きかった要因かと感じております。途中経過ではありますが、スタート段階の利用状況の報告でございます。</p>
--	---

【承認】

(6) 「鍵屋辻」バス停留所の移設について  
事務局から資料6に基づき説明。

【質疑応答】なし

【承認】

3. 報告事項

(1) 令和5年度バス路線別実績及び評価について  
事務局から資料7に基づき説明。

【質疑応答】

会長	<p>確認ですが、見直しの対象となるのは、総合評価で「×」となっているものですか。</p>
事務局	<p>基本的には評価の基準を満たす「○」と満たさない「×」をもとに判断していくことになると思います、しかし、学生利用が多いものや、日常生活の移動手段として利用している方がいる以上、基準を満たさないからすべてなくしてしまう、というものでもないかとは考えています。</p>
会長	<p>慎重に進めていくということですね。 厳しい内容が多いですが、にんまるのように、利用者数が好調な路線もありますので、その点をさらに伸ばす取り組みも進めていただければと思います。</p>

(2) 「島ヶ原ぐるり号」本格運行に向けた取り組みについて  
事務局から資料8に基づき説明。松永委員からの意見提出あり。

【質疑応答】

委員（伊賀建設事務所）	この島ヶ原ぐるり号というのは、資料7での「島ヶ原行政サービス巡回車」に該当するということによろしいですか。
事務局	そうです。
委員（伊賀建設事務所）	現状ではデマンド運行ということで補助金があるということでしたが、本格運行になっても補助金はあるのですか。
事務局	本格運行になれば補助金はありません。
委員（伊賀建設事務所）	補助金がなければ、収支率がなかなか厳しい数字となってきますよね。
事務局	現状、資料7の平均乗車人数1.7人という数字と、資料8の2.4人では、数字が違うと思いますが、これは通勤で利用されている方がおられるため、平日朝夕の定時定路線を残しつつ、デマンドは水曜日と金曜日のみという運行を行っているためです。デマンド運行のみの平均を出すと2.4人となるけれども、全便で計算すると1.7人となる状況でございます。今ご指摘がありましたように、非常に厳しい状況ではあります。1.7を2.1、もしくはそれ以上に上げていくためには何が必要かを、地域の方は懸命に考えていただいております。市も一緒に検討を重ねているところです。先ほど松永委員からの非常に切実な思いがありましたが、昨年度十数回、地域の方と協議を行い、意見をいただきました。多くの方からバスが運行されたら必ず乗るとおっしゃっていたのに、その方たちはどうしたのだろう、という思いが文章に表れていると思います。ただ、そういった方たちの利用を掘り起こせる可能性は十分残されていると思います。さらに地域の方々と一緒に考え、使いやすいバスにしていけば、数字も改善していくと考えております。
委員（伊賀建設事務所）	地域交通は非常に重要な施策です。がんばってください。

委員（中部運輸局交通企画課）	あまり利用されていない方の主な意見として、運賃が高すぎるというものがあります。ホームページを確認すると、ぐるり号の運賃形態は、200円、500円、700円と3パターンだと思うのですが、料金が高いという意見は主にどの地域の方のものかはわかるのでしょうか。
----------------	--

事務局	<p>行政バスは、合併以前の旧市町村の各エリア内を走行しており、運賃はすべて1回の乗車につき200円となっています。今回は、島ヶ原エリアを出て、上野エリアまで行くというルートであるため、島ヶ原内は200円、島ヶ原から上野までのエリアを500円としました。タクシーや三重交通のバスの運賃等から判断し、三重交通のバスよりは少し安い金額設定で決定いたしました。ただ島ヶ原から上野まで行くと700円、往復1,400円かかることとなり、地域の方からすると、行政バスは200円というイメージが根付いていることから、高いという意見を持たれるのだと思います。</p>
委員（中部運輸局交通企画課）	<p>料金を下げていくということになると、先ほど収支率の話もあったように、継続性に問題が出てくると思います。安易な値下げは好ましくないと思いますし、利用者の方も、サービスを受けるのであればそれなりの負担が必要ということを理解いただく必要があると思います。</p> <p>また、利用者2.5人という数値から考えると、効率化の観点からみても、ハイエースよりも小さい車両に小型化するという話もあると思いますが、一方で密着することに拒否感を感じるという話も出てくるかもしれません。経費の問題もあると思いますが、車両の大きさについても、慎重に検討いただければと思います。</p>

副会長	<p>かんべ号の利用状況はわかりますか。</p>
事務局	<p>今、詳細な数字を持ち合わせていませんが、平均乗車率はだいたい4.1か4.2程度はあったように思います。</p> <p>※後刻、資料を基に回答。</p> <p>平均乗車率は西ルートが4.5、東ルートが2.1、平均3.3でございましたので、修正させていただきます。</p>

会長	<p>松永委員から届いているご意見を聞かせていただいて、地域住民の意識変革の取り組みへの甘さがあるように思います。令和6年度の取り組みに、10月の運行に向けて、デマンド運行の改善、予約体制等の改善、それと利用促進活動の強化を入れるとよいと思います。</p>
----	--

（3）美旗地域コミュニティバス「はたっこ号」の書面決議について  
事務局から説明。4月に書面にて協議を依頼した予備車両の登録について。名張市から、バリアフリー法の関係により、再度調整が必要であり、準備が整い

次第、追加協議をお願いしたい旨の連絡があり。

【質疑応答】なし

(4) 令和6年度伊賀市の取り組みについて  
事務局から資料9に基づき説明。

【質疑応答】

委員（三重運輸支局）	市街地の夜間交通の検討ということで、今年度は需要があるかどうかの調査云々とありましたが、それを踏まえて実験的に走行させるなど、今年度事業としてどこまでお考えかどうかをお聞きしたい。
事務局	まずはタクシー協会の方等と協議し、なぜ現在夜間交通がなくなっているのか、そのように見えるようになってしまっているのか。現状と需要の把握を行い、できることがあれば早く対策をとりたいと考えている段階です。

委員（障害者福祉連盟）	5月22日に文化会館から島ヶ原まで、夜9時過ぎにタクシーを依頼したが、9時以降は運行していないと断られた友人がいるのですが、現在の夜のタクシーの運行状況はどのようなもののでしょうか。
委員（三重県タクシー協会）	協会として各社の運行状況をすべて把握できているわけではありません。伊賀市は三交タクシー、相互タクシー、近鉄タクシー、キタモリ交通が基本となり、上野市駅周辺ですと、相互タクシーが最も遅くまで運行していると認識しています。三交タクシーと近鉄タクシーは基本的に19時過ぎには、ほとんどの車両が引き上げている状況です。キタモリ交通については台数自体がかなり少なく、同じ頃には運行を終了していると思われます。

#### 4. その他

(1) 三重県地域公共交通計画について  
三重県交通政策課から資料10に基づき説明。

【質疑応答】なし

(終 了)