

令和 7 年度第 1 回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会
阿山地域部会 議事録

■開催日時 令和 7 年 5 月 1 2 日（月）
午後 7 時 0 0 分～午後 8 時 3 0 分

■開催場所 阿山支所 会議室 1 ・ 2

■出席者 （敬称略）

【部会員】

辻森 宗基 河合地域住民自治協議会 会長
藤林 敏治 鞆田自治協議会 会長
西田 新吾 玉滝地域まちづくり協議会 会長
藤森 宣博 丸柱地域まちづくり協議会 会長
伊室 春利 伊賀市阿山地区民生委員児童委員協議会 会長
松山 太郎 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
松山 安利 伊賀市商工会阿山支部 支部長

【事務局】

公共交通課 森地課長、中川係長、西條
阿山支所 奥田支所長

■傍聴人：2 人

■会議概要

1. 開会

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 辻森 宗基（河合地域住民自治協議会会長）
副部会長 藤林 敏治（鞆田自治協議会会長）

3. 協議事項

- ・阿波線・玉滝線地域旅客運送サービス継続実施計画（案）について
事務局から資料 1 に基づき、説明。

【質疑応答】

部会員	今年の 1 月ころか。阿山地域で市からこの計画について説明す
-----	--------------------------------

	る場があったと思うが、その時は、三重交通は撤退するが、その他の市内運行事業者が運行を行うという説明であったと思う。区長をしていたため、区民にはそのように説明した。今の説明では、三重交通が断った路線を、なぜかまた三重交通を事業者として選定したという。以前聞いた話と違うではないか。三重交通は採算が取れないからやめたい、という話だった。
事務局	それは事実である。 そこから、事業者を公募、つまり広く事業者を募る手続きを行った。そこに三重交通が手を挙げたかたちである。
部会員	公募したことはわかるが、なぜ一度断った三重交通が、引き続き事業を行うのか。
部会長	選定委員だったので説明する。公募で事業者を募集した。現状のサービスとして提供できているICカードを、導入していない事業者が新たに導入する場合、費用がかなりかかる。そのため、費用対効果を考え、三重交通以外の事業者は手を挙げなかったと思われる。三重交通としては、この補助金を受けることができるのであれば、なんとか5年を限度に運行を継続させようという考えだと思う
部会員	三重交通は、5年間はやってくれるという理解でよいか。
事務局	そうである。
部会員	その代わり、5年先はもうない。
部会長	阿波線と玉滝線の大きな違いは、玉滝線は平日のみの運行であること。採算が取れないということで、休止とされた。
部会員	根本的な問題だが、川合の人は上野くらいであれば、送迎してもそれほど距離がないから、バスは乗らないのではないのか。乗ってもらう努力を、市もすべきである。 槇山や玉滝の人は、阿山支所まで来るのであればそのまま上野へ行く。結局バスは乗らない。 ただ、では槇山や玉滝までバスが走ったら乗るのかというと、それは自信がない。
部会員	かつては、高校の通学時間に2～3台のバスが走っていたと聞く。1台はいがまち方面から来ていたか。人数が多くて乗るのが精いっぱいだったようだ。それが今は少子化。
部会員	少子化だけではなく、乗って行くメリットがないことが問題である。私立の高校に間に合うのか。また阿山支所からはバスがあっても、そこまで行政バスで乗り継ぎができない状況。それを改善しないと利用者を増やすことはできない。 5年間、乗るかどうかわからないが、とりあえず維持すればよ

	い、という発想で市がこの計画を行っているとするば、大きな間違いである。交通弱者のために最低限阿山支所まで行けるといいう環境を整備するのが市の役割ではないか。現状を確認し、三重交通のバスだけでなく、行政バスの動かし方、そこを検討して、たとえば子どもたちが乗れるように。玉滝から乗り継いだら上野まで行ける、そのような状況をつくらないと、利用者を増やすこともできない。 そもそも玉滝線は、なぜ土日の運行がないのか。
事務局	利用者がいないからである。
部会員	なぜいないのか、という理由は検討していないのか。大山田は利用者がいて、阿山がいない理由。人口が少ないからか。
事務局	大山田も土日はそれほど多いわけではない。
部会員	その理由を分析しているのか。理由を教えてほしい。
部会長	令和３年にとられた、阿山地域の交通手段に関するアンケートがある。 (※事務局注：アンケート実施主体は、社会福祉協議会)
部会員	そのアンケートについても言いたいことがある。市はよくこのようなアンケートを取って云々、という。正直言って、役職がある人、興味関心がある人は一生懸命記入するが、７割程度の人、記入しているだけ。深く考えて書いていない。そのようなアンケート結果をもって、ものごとを決めてもらっては困る。衰退していく地域からしたら不愉快である。
部会員	とにかく、玉滝線の土日の利用者が少ない理由をはっきりさせてほしい。
事務局	阿波線、玉滝線については、三重交通が営業路線として、独自で運行してきたバスである。したがって、市として運行内容に関与していなかった、できなかった路線ということである。 他の地域、阿波線・玉滝線以外の路線は、すでに三重交通から独自では運行ができない、と言われ、市が走らせている状態の路線である。
部会員	阿波線、玉滝線は、それらの地域よりはまだ運行ができてきたということか。
事務局	そうである。三重交通が国県の補助を受けながら、運行してきたが、補助金がなくなってしまうのであれば、運行は継続できないということで、相談を受けたことが端緒。
部会員	それはわかっている。
事務局	この事業計画で継続する５年間は、とりあえず延長させるためだけのものではない。令和７年１月に、やはりこのままでは運

	行継続は難しいという申し出を受け、たちまち10月に路線廃止ともなれば、地域への説明はもちろん、代替手段を検討する時間も確保できない。
部会員	5年間は継続するのではないのか。
事務局	5年間継続できるのは、この事業計画を策定するからである。三重交通はもちろん、行政も財政的な援助をし、地域も利用等で、ともに継続に向けて努力する、という計画である。急に路線廃止となれば、現在利用している人の代替手段もなく、どうすることもできない。国としても、急に路線がなくなることを防ぎ、日常生活への影響が最小ですむように、この制度を創設したのだと考える。この延命された、最大5年という時間を使って、そもそもバスは必要かという議論から、三重交通バスや行政バス、すべての移動手段について、検討する必要がある。その時間を確保するための計画である。
部会員	今日の会議は、その5年間のための計画はこれでよいか、ということか。
事務局	そうである。この計画が認定されれば、最大5年間、補助要件緩和が決定する。
部会員	決定ではないのか。言っていることが違う。
事務局	決定ではない。この計画を国に申請し、認定されることが必要。認定してもらえるように協議を重ねてきた。
部会員	以前、すでに決定したと聞いた。
事務局	もし、そのように受け取られる説明を以前したのであれば申し訳ない。決定したというのは、この継続計画を策定し、事業を継続する方針であるということが決定した、ということ。
部会員	認定されなければどうなるのか。
部会長	補助が受けられないということだが、認定が受けられるように協議しながら進めてきている。
部会員	これではダメだ、ということを使うのであれば、たとえば先ほど言った、子どもたちが通学しやすいようなシステムに、この5年の計画の中にも盛り込むとか。そうでないと、地域としても、前と何も変わらないではないか、という話になってしまわないかという危惧がある。
部会員	提案だが、ICカードを使わずに、現金で支払うシステムではどうか。なぜICカードが必要なのか。もっと柔軟い頭で、考えるべきではないのか。
事務局	従来使えていたものが使えなくなるということは、移行期間が必ず必要となると思う。この計画の5年のあいだに、まず方向

	性を検討する必要がある。
部会員	何も検討せずに、単純に現状を継続させるというのであれば、問題があると思った。
事務局	そのようなことを議論、検討する時間を確保するための計画案と考えている。
部会長	5年先を考えるための計画である。選定委員会で私は、ICカードが使えることは必要であると言った。今使えているものが使えなくなると、どうしても不便である。
部会員	いろいろな支払方法が選べるといい、ということだと思う。
部会員	そのためには莫大な費用が必要だと言っていたではないか。
部会員	だから三重交通が手を挙げたということではないのか。
部会員	路線は維持する、支払い方法も選びたいというのは無理な話である。何かは縮小せざるを得ないのではないか。マイクロバスなら走らせることができるという事業者はいると思う。
部会員	5年後にそうなればいいのではないか。
事務局	こういう議論をするためにも時間が必要。この計画で時間を確保する。
部会員	その時間で、部会員が提案されたような議論を進めていけばよい。
部会員	1年後には私はこの場にはいないが。
部会員	昨年8月の会議でも、三重交通はいずれもうなくなる、というような方向であったかと思う。
部会員	なくなる、というからなくなるのだ。
部会員	上野市駅から佐那具駅までは運行するとか、そんな話もあったかと記憶している。いろいろな選択肢があった中で、三重交通が引き継いでくれたということだと思う。ここまできたらもう乗るしかない。が、だからこそ日曜も走ってほしいという思いもある。
部会員	阿波線よりも玉滝線の路線は短いはずだ。
部会員	阿山の方が経費も安い。ただ利用人数も少ない。 5年間で利用者を増やすためには、行政バスの動きは絶対変えないといけない。今のままだと高校へ行けない。
事務局	現状をただ維持するだけではなく、組み合わせも含めて、全体的に考えていかないといけない。
部会員	最近、行政バスの見直しはしていないのか。
事務局	何年か前に、朝の便を見直した。
部会長	加藤先生（※事務局注：加藤博和名古屋大学大学院教授。1月に阿山地区住民自治協議会連絡会が主催した地域福祉講演会が

	行われた) 曰く、乗らないとダメ。乗る練習をしないと。
部会員	子どもたちの通学が確保されることが必要。今の時刻だと、上野の学校へは通えるかもしれないが、奈良や津、四日市までは通えない。家族の送迎が当たり前になっているところを、バス利用に転換することは容易ではないかもしれないが、そうできるように地域にも協力してもらって。できることを、市としても考えてほしい。
部会員	女の子の忍者が描いてあるバスがあると思うが。ハイエースの。大きなバスでなくても、それでよいのではないかな。
事務局	それは行政バス。すでに走っている。
部会員	通勤や通学で使える時間帯に走っているのか。
部会員	もし槇山で乗ったら、阿山支所まで出てくるのにとっても時間がかかってしまう。それなら送ったほうが早いとなる。
部会長	行政バスのことは次の事項である。今回の事項は、このサービス継続実施計画についてはどうか。
部会員	もう一度、経過を確認したい。三重交通は現状、国から補助金をもらっているのか。
事務局	今は国と県の補助金を受けて運行している。バスの年度開始時期である10月以降の令和8年度分の補助金について、補助要件を満たさず受けることができない見込みであり、補助金がなければ運行継続は困難である、という相談を受けた。
部会員	でも、この実施計画を策定すれば、要件が緩和される。かつ市も支援を行うから、三重交通が事業者として手を挙げた、ということか。
事務局	そうである。今年の10月からの運行にかかる経費に対する補助を受けるためには、6月には計画を国へ申請する必要がある。コロナ禍による特例措置のようなこともなくなり、ついに補助金がなくなってしまう、というところまで来てしまった。
部会員	コロナがなくなったと言っても、すべてが元通りになったわけではない。そこを国も考えてほしい。
事務局	このサービス継続事業は令和2年に創設されており、国もその点を考慮したのではないかと推察する。補助がなくなったために急に廃線となってしまう路線が生じることを防ぐため、補助要件を緩和し、継続できるような制度にしたのではないかな。
部会員	3人とか15人という条件は1日あたりの人数か。1日3人も乗っていないということか。
部会員	3人は乗っている。15人は乗っていない。
部会員	そういう話になると、もうやめたらいいのでは、ということに

	なってくる。
部会員	市として財政負担を行い、計画を策定すると決めたということ。次のことを5年のあいだに考えないといけない。
部会長	最終的には、このような委員会を立ち上げて、伊賀市全体で理想の交通を考えていくしかない。

【承認】

4. 報告事項

- ・地域公共交通の現状について
事務局から資料2に基づき、説明。

【質疑応答】

部会員	阿山の行政バスは継続して運行させるということか。以前、デマンド云々というはなしもあったかと思う。
事務局	現在、島ヶ原でデマンドの実証実験を行っている。そのまま阿山に当てはめることはできないが、その結果等を踏まえて、現状を維持しつつ、デマンドの可能性も検討する必要があると思う。
部会員	島ヶ原のバスは上野まで乗り入れているのか。
事務局	以前はコメリまでだったが、令和6年11月以降、上野市駅まで乗り入れた。ピストン運行を予約式で行っている。
部会員	予約式ということは、3日後に来てほしいと言えば来てくれるのか。
事務局	前日12時まで受け付けている。
部会員	一人でもか。
事務局	一人でも予約があれば運行する。
部会員	どのくらいの期間行うのか。
事務局	できれば今年度中にもう一度見直しを行い、来年度中に本格運行に移行させたい。
部会員	とても島ヶ原地区は熱心なようだ。議員の方が言っているのか。
部会員	まちづくり協議会の方が進めている。
事務局	島ヶ原はまちづくり協議会の中に、交通専門部会という専門部会ができており、毎月協議をしながら進めている。
部会員	地域の人が熱心であるためか。阿山でも今までに頑張ってくればよかったのに。やってダメな場合もあるが、実証実験は大切だ。
部会員	阿山での会議はあったが、広すぎて、どこをどうすればよいの

	か。幹線道路まではどうしても歩かないといけない、となると、歩けない人は使えないということになる。で、結局現在に至っている。
部会長	バスを増やすことは無理か。
事務局	現状だと難しいと思う。
部会長	どうしても現在の運行だと、阿山をぐるっと走っているため、乗っている時間が長くなり不便。
部会員	自家用車に乗っている人が多い。この中で話をしてもどうかとも思う。
部会員	でも、あと5年もすれば免許返納者も増えるのではないか。
部会員	行政バスは200円か。
事務局	一回の乗車につき200円。
部会員	三重交通の路線があるところは走れないと聞いた。
事務局	路線が重複することはできない。
部会員	せめて高校生が利用できる時間帯に走らせないといけない。乗ってくれるかはわからないが。
事務局	以前、行政バスも通学時間帯のがあったが、利用者がいないため、なくしたという経緯がある。
部会員	場所によってはかなり大回りになるから、不便。
部会長	今回は報告だけか。
事務局	先ほどもあったが、5年という時間はすぐに終わってしまう。早い段階で、行政バスも玉滝線も一緒になって考えていく必要がある。そのためには、地域の方の協力が不可欠。意見をいただきながら考えたい。継続して地域の意見を吸い上げて、検討できるような新たな組織も必要か、とも思う。
部会長	行政バスを試験的に変更していくことも可能なのか。
事務局	許可の関係もあるが、協議しながらできれば。三重交通のバスより、行政バスは市のバスであるため、柔軟な対応は可能だと思う。
部会員	支所職員が、週1回はバス通勤にするとかはできないか。
部会員	行政がまず協力してもらわないと。
部会員	議員の方も、ここまで行政バスで来て、ここから三重交通バス、伊賀鉄道を乗り継いで行ってもらおうとか。
事務局	市も利用促進月間ということで、公共交通の利用をすすめている。
部会員	忍者の格好をして市長も乗っているが、あれはよいと思う。
部会長	利用促進月間に行う会議は、公共交通機関を必ず使うこととして、それに合わせた時間設定にすればよい。時刻表も書いても

	らうと助かる。選定委員会以降、利用してみているが、なかなか乗り継ぎが難しい。乗らないとわからない。
事務局	乗らないと、いいところも悪いところもわからない。職員も、他人事ではない。市の職員に対しても、啓発は重要だと考えている。通勤に利用できなくても、休日の外出時には公共交通を利用するなど、自家用車を利用するほうが楽だが、残すために乗ることも必要。
部会員	公共交通は、車に乗れない人が移動するための手段である。私たちは対象ではない。
部会員	職員で四十九駅を利用している人はいるのか。やはり市の職員が率先して利用して、アピールしてもらうことが必要。
部会長	運転できないから乗る、と言っていたが、運転できないということは足腰が悪くなっている状態。公共交通を利用しようと思うと、バス停まで歩かないといけな。原則的に車に乗れない人はバスにも乗ることができない。
部会員	以前はタクシーという話もあった。
部会員	タクシー業界も人員不足で、難しいと聞いた。
事務局	運転手不足の問題はあると聞いている。バス業界も同じ。
部会員	行政バスの利用がないのであれば、タクシー協会を支援した方がよい、という意見を言ったことがあると思う。ただそのときは、人が不足していて難しいと言われた。しかし、それができれば利便性が高い。オンデマンドで、予約してドア・トゥ・ドア、ということができれば。
事務局	玉滝地区で行っている「おたすけ玉ちゃん」は助け合いの制度で、移動支援もできる。よい方法だと思う。 交通の問題は、答えがあるものではなく、難しい問題であるが、5年の間に考えていく必要がある。新たな組織をつくるかどうかなども、検討する必要がある。
部会長	役員では任期があり、どうしても人が変わってしまう。期限を決めて、変わらずに検討する必要があると思う。
事務局	次回のことも含めて、また部会長と相談させていただく。

4. その他 特になし

(終了)