

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  
上野地域部会 議事録

■開催日時 令和7年11月26日(水)  
午後7時00分～午後8時30分

■開催場所 市役所本庁舎4階 庁議室

■出席者 (敬称略)

【部会員】

山根 政広 中瀬地域住民自治協議会 会長  
中森 繁尚 古山地区住民自治協議会 会長  
福井 眞一 比自岐地区住民自治協議会 会長  
伊藤 隆 三田地区住民自治協議会 会長  
松生 龍治 上野西部地区住民自治協議会 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  
北岡 憲次 伊賀市民生委員児童委員協議会 上野西部地区 会長

【事務局】

公共交通課 森地課長、中島主幹、中川係長、西條  
上野支所 吉岡支所長

■欠席者 (敬称略)

【部会員】

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

■傍聴人：0人

■会議概要

1. 開会

2. 協議事項

(1) 役員の選出について

部会員	事務局一任
-----	-------

(事務局案) 提示

部会長	中森 研 (社会福祉法人伊賀市社会福祉協議会)
副部会長	北岡 憲次 (伊賀市民生委員児童委員協議会)

【質疑応答】なし

【承認】

## 2. 協議事項

- 1) 伊賀市地域公共交通計画について  
事務局から資料に基づき、説明。

【質疑応答】

部会員	<p>上野西部地域は、確かに三重交通のバスも伊賀鉄道もある。でも結局、自家用車を運転できる人は、高齢になっても、自分の車で目的地に行って、買い物もする。旅行など、よっぽど遠いところへ行くとなれば、伊賀鉄道を使わず、伊賀神戸まで自家用車で行く。帰ってくる時の荷物を考えると、自家用車で自宅の前まで帰ってくる方が便利がよいから。結局伊賀鉄道を使わない。</p> <p>そうすると、伊賀鉄道の利用者は学生となってくる。ところが、高校生になると、保護者が直接高校まで送って、部活動が終わったら迎えに行く。結局は公共交通機関があっても使わない。ということが現状であると思う。</p> <p>ではそれをどう解決すべきか、個人の意識の問題になってくる。でも、便数が減っては困る、というのもその通りだと思う。利便性がこれ以上低下してほしくない、というのも本音だと思う。</p> <p>だからアンケートとなれば、そういった考えが強く出ると思うので、このアンケートは、その結果の現れだと思う。</p>
部会員	<p>近鉄でもJRでも、上野市駅に直結していれば、大阪へも名古屋へもすぐ行けるのに、伊賀鉄道では北へ行くのも南へ行くのも時間がかかってしまうから、利用するのに躊躇する。自分の車で行くことが多いと思う。</p>
部会員	<p>確かに三田地域には伊賀上野駅があるが、ほとんど使われていないと思う。伊賀鉄道や三重交通バスは、通勤通学である程度利用があると思うが、関西線はなかなか。確かに三田のJRの玄関口になっているが。通勤通学の利用はあると思うが、旅行での利用はない。JRを活発に利用される姿は印象にあまりない。自家用車で行かれる方がほとんどだと思う。</p>
部会長	<p>利用されている方は少ないけれど、無くなっては困る、という現状だと思います。</p>
部会員	<p>確かに通学で利用する人もいるから、全く無くなっては困ると思う。</p> <p>9月頃、民生委員でセントレアへ行くとき、JRか近鉄かどちらで行</p>

	<p>くか迷った。JRは、若干時間がかかるが近いし、行けないことはない。ところが、1時間や2時間に1本と便数が少なく、帰るときに困った。1本乗り過ごしてしまうと1時間半後、ということになる。近鉄だと何本か本数があり便利だが、伊賀神戸まで30分かかるし、車でも一週間も置いとかないといけない。どちらも不便な印象を受けた。</p>
部会員	<p>JR西日本であるため、名古屋方面はICOCAが使えないですね。大阪方面や近鉄、三交バスは使えるが、JRで名古屋方面というところ。</p>
事務局	<p>使えないことはないです。ただ亀山駅で一旦開札を出す必要があります。</p>
部会員	<p>わざわざ面倒だと感じるし、利便性が低いと思う。</p>
部会員	<p>交通関係の電子マネーは、大きなところも出している。JR西日本やJR東日本など。それでも結局九州へ行けば、別の体系でやっている。小さいところ同士で使えるようにしようとする、大きなところの力を借りて、使える機械の導入とか、なかなか単独では難しいと思う。今の若い子は、スマホがあれば、わざわざ切符を買わない。となるとそういう利便性が求められる</p>
部会長	<p>若い人の利用につなげようと思ったら、利便性も大切ということですね。</p>

部会員	<p>比自岐でバスができたころは、学生も乗っていたが、現在は高齢の方が病院へ行くのに利用している。地域の全体的な人口が、20年前は600人くらいだったが、今は400人くらい。利用者も高齢者。バスに乗るのも大変な人もいる。若い人は自家用車で行く。運賃収入も減ってくるし、最近は存続が危ぶまれている。毎年、市からいくらかもらっているが、運営はぎりぎり。利用者は毎年減っている。</p>
部会長	<p>伊賀神戸の駅も近く利便性が高い地域だから、自家用車で行ってしまった方が早いというのもあるのかと思う。鉄道がある地域にも課題がたくさんあるということですね。</p>
部会員	<p>1日車両を借りて、買い物ツアーを企画してアンケートをしたりした。朝と昼からの2便運行したが、やはり利用は限られていた。そもその人口が減ってきている。</p>

部会員	<p>三重交通のバスと言えば、50人乗りの大きいバスをイメージする。大きい道しか走らず、道が細いところにはバス停がない。走っていても便数が少ない。高校生は朝が早いので、名張へ通学できる時間にバスが走っていない。となると、保護者の送迎に頼るしかない。あとは自転車。 また、うちの近くにサンピアがあるが、そこを利用するお客さんも、結局、サンピアからの送迎のバスが出ているから、降りた駅まで迎</p>
-----	---

	<p>えに来てもらえるという利点がある。となると、また使わなくなる。どうしても利用が減ってくる。そしてそもそも近くにバス停がない。サンピアから300メートルくらいのところに一か所あるが、そこまで歩かないといけないため、使わない。高校生が文化会館を利用するときは、学校から歩いてくる。そこまでの乗り物がないから。どうやって集客するのかとも思う。上野高校は文化会館でイベントを多く行うが、バス停が近くにないから、歩かないといけなくて、かわいそうだと思う。</p> <p>うちの中瀬という地区は、津の方から大山田を通ってくる道があるが、朝の通学の時間帯のバスが、今後なくなっていくんですよ。そうになると、なおさら保護者の送迎がなくてはならない。うちの近くも、大きなバスが通れないので、小さなバスに頼ろうとすると、にんまるとか、そういうバスが通ってきてほしいと思う。</p>
部会長	中瀬も地域が広いから、すべての在所の方を網羅しようとする、バス停の数も多くなる。
部会員	あと、小学校の校区が、中瀬小学校から一番遠いところで、3キロかもう少し、直線距離だと1キロとかその程度なのだが、くねくねした坂道をのぼったり下ったり。そこに通学用のバスが出せないのか、今お願いをしているところ。ただなかなか難しいようだ。子どもたちには楽しんで学校へ行ってほしいが、1年生にとってその道のりはかなり大変。それで学校へ行くのがイヤとなると辛いので、考えてほしいと思う。
部会長	バスを出せる距離ではないが、実際に歩く距離が3キロを超えていて大変、ということですね。
部会員	おまけに、大山田やゆめが丘、府中への抜け道として使われていて、交通量が多く危険ということもあるし、横断歩道も劣化してきている問題もある。
部会員	通学の話で思い出したが、高齢者で買い物や通院はどうしているのか。
部会員	歩いて行かされている。デイサービスの人は買い物に連れて行ってくれるのか。
部会長	デイサービスの人は、買い物には連れて行ってくれない。
部会員	そうなのか。ついて行ってくれている人がいて、買い物をしてもらっているようなのだが。
部会長	ヘルパーならその可能性はある。
部会員	あとは、歩いて行くか、家族の送迎。タクシーも使っているかもしれない。
部会員	古山は、名張街道という幹線上にある地域で、比較的恵まれている地域だと思う。小学生はすべてスクールバス。高校生は三重交通の

	バス。自家用車に乗れない近所の高齢者は、比較的若い方と、ライドシェアというか、乗り合わせて買い物へ行ったり、たぶん病院も同様かと思う。子どもさんが、上野や名張の市街地に住んでいるケースがあるので、その人が来てお世話していることもあると思う。ただ、私は今60代だが、20年後になると、非常に怖い。どうなるのか不安だが、今はまだ恵まれていると思う。
部会長	自家用車があれば、比較的便利な地域ということですね。
部会員	バスでお買い物に行く人もいる。近鉄大阪線は、比較的よく使う。

事務局	アンケート結果で多かった「安価に移動できる地域主体の交通手段」。地域が主体のタクシーのようなものですが、これをもし地域で実施するとしたら、何が課題だと思いますか。 例えば、人材、金銭的なもの。そもそも、地域で成り立つものなのでしょうか。
部会員	すべて地域任せで、補助もなし、ということか。
事務局	補助はおそらく必要であると思うが、金銭的なことが問題になってくるのかどうか、も含めて。
部会員	お金ももちろんだが、まず人ではないか。ドライバーは二種免許も必要になるのではないのか。
事務局	一種免許でも講習を受講すれば運転は可能となる。現在、島ヶ原地域で、タクシーのようなことができないか、ということを考えている。まちづくり協議会が主体となって、受付も運転も、地域内で募集して、4月から実証運行を始められないか、と検討しているところ。お金は、市からまちづくり協議会へ、委託料として支出することを想定している。軽自動車を1台置いて、呼ばれたらいつでも行ける、連れていける仕組みを考えている。ただそれには、課題があると思っていて、運転手などの人材や、それを引っ張っていくリーダーのような存在がいるのか、など。 地域にはそれぞれ温度差もあるため、実際はどうか。
部会員	今の話だが、2023年の記事に、島ヶ原の予約式行政バスの実証運行とあるが、これとは違うものか。
事務局	その実証運行の一環。現在は運行事業者、今年度はミヤマトータルイノベーションという事業者に、運転手等すべて委託しており、ドアツードアでもない。ゴミ集積所などを乗降ポイントとして、回るバスだが、高齢化率も高く、家の前まで来てほしいという意見が多かった。地域のなかに、運転手が何人かいる、という意見もあった。地域の方であれば地理にも詳しく、電話したときも地域の方が対応した方が安心感もあるであろう、ということを進めている。 そういう仕組みが、伊賀市で広まっていけるのか、という点が疑問。
部会員	それは運賃を徴収して、ということか。

事務局	運賃をもらって運行するかたちになる。
部会員	以前そのような話を、自治協でしたことがある。好き放題言われるのは困るから、せめて2か所。目的地を限定して、ジャスコとぎゅーとら。岡波病院とぎゅーとら。とかだったら、やれるのではないか、という話をした。あまり広げると、あっちもこっちも大変だし、3人も4人も電話があれば迎えに行かないといけない。買い物が終われば、乗せて帰らないといけない。そうすると難しい、というところで、議論が停まっている状態。
事務局	それは、何年前くらいのお話ですか。
部会員	去年くらいか。大山田のバスがどうの、という話が出たときに、では、どうしようかとなった。ハイエースくらいの車でできるかな、という話をしていた。なかなか難しいが。検討中。
部会員	買い物を目的として、NPOゆいの里がバスを運行している。それはNPO団体が実施しており、マックスバリュとの提携もできているので、ワンボックスの車両やメンテナンスなど、社会貢献でマックスバリュが負担している。NPOの人たちも日当というかたちで、時間に応じて支払いがある。ちゃんと仕組みができています。利用者は無料で、目的地はマックスバリュのみ。 それを旧の上野市街地でできるかという、なかなか難しい。ただ、上野西部は、その買い物バスを利用したいという意見が多かったため、NPOと協議し、地区の民生委員が必ずサポートに入る、運転手も必ず地域で確保するという条件で、現在、木曜日は昼から、金曜日は午前中に、2回運行している。利用者は40人ほど。 そういう仕組みを導入できて、自治協が管理できて、民生委員やいろいろな人が、乗ってくれて、であれば可能だと思う。ただその仕組みをつくるのが難しい。
部会員	今一番ネックになっていることは、民生委員が運転手もメイトにも、関わっているが、一斉改選がある。やめられたら、運転手がいなくなってしまうため、民生委員をやめても継続してくれるように頼んでいる、また新しい人にも、運転手やメイトをしてもらえるようお願いしようと思っている。いくらお金を払っても、運転手がいなかったら成り立たない。
部会員	元気な高齢者は多いが、やってくれる人はなかなか難しい。
部会員	民生委員も高齢化してきているし。
部会長	島ヶ原で行うというはなしだったが、他の地域はどうか。
事務局	そこまでの話はないが、すでにコスモス号は地域の主体としてやってくださっている。ただ確かに課題は多く、先ほどもあったように運転手さんの高齢化も問題。神戸地域は自分たちで行っていて、市は補助を出しているが、そこも引っ張っていくリーダーがおり、そういう人の存在も大きいと感じている。

部会員	運転手以外の人件費も払っているのか。
事務局	運行をキタモリという運行事業者に委託しているため、その委託料に対して8割の補助をしている。運賃収入は地区の収入になるが、地域の持ち出しも生じている。
部会長	そういったリーダー的な人への賃金があると、人材が確保しやすいと思うが、そこがボランティアということになると、どうしても余計に難しい面もあるのかなと思う。
事務局	自動運転に関心があるというアンケート結果もあるが、たぶん先の話で、10年後でも実用化されるということはないのではないかと思っている。そこは現実的ではないと考える。そのため、アンケートでも多い、「地域主体の」ということになると、課題としてはやはり人の問題ということですね。
部会員	JRなども減るかもしれない。そういうことを見据えて、市が補助して、地域にやってください、といっても、できるところと、なかなか立ち上がらない地域が出てくると思う。
部会員	上野西部で、なぜお買い物支援バスを考えるようになったか、ということだが、市役所も移転し、ショッピングスーパーも撤退し、銀行や証券会社もなくなった。中町とか三之町とか、朝も昼も人が誰も通っていない。ゴーストタウンのよう。高齢者が日用品の買い物ができない。まわりの店に行くために考え出した仕組み。それでも、買い物へ行く人はもっと多い。今利用している人の何倍も人が待っている。ただ車両が空いていないから、現状の運行しかできない。市街地でそのような状態だから、周辺の地域はもっと大変なのは、と思う。
事務局	買い物は荷物、通院は終わる時間がわからないから大変とよく聞く。上野西部は、まち協さんが音頭をとったのですか。
部会員	上野西部地区で、ふれあいプラザから買い物できる場所がなくなるということがわかってから、アンケートを実施したら、やはりなんとかしてほしいと。自分は車が運転できない、という声があることがわかってきて、ではどうしようか、と。そこで「ゆいの里」という団体を紹介してもらって、そこといろいろ協議し、どういうルートでまわるのか、市街地であるため、乗降は駐車場などの広い場所でないとできない、など検討し、各場所の使用する了解も得て、まわるルートを2・3人で決めていった。まちなかは道が狭く、交通量も多いから、安全確認のために、民生委員も同乗している。
事務局	自治協のなかで、もともとあった組織ではなく、任意のメンバーで進められたのですか。
部会長	自治協のそのときの委員や副会長、民生委員など。本当に数人で話しながら決めていった。
事務局	にんまるは利用しにくいですか。

部会員	行きはバス停まで歩いて行っても、帰りは荷物を持って、バス停から家まで荷物を持って歩かないといけない。また、ルートが決まっているから、すぐそこなのに、乗ったらぐるっと回って、乗っている時間が長いとか。
部会員	上野市駅まで歩けない人もいる。
部会員	介護認定がなければ、福祉サービスも利用できない、という人もいる。
事務局	自治協さんに1台車両があって、岡波病院まで行きたいという人、何人かの家まで迎えに行って、まとめて上野市駅まで運ぶ。そこからはバスに乗ってもらう。そういったことはできるのでしょうか。
部会員	難しいかな。
部長	地域タクシーというものができればいいが。
部会員	現在、公共交通が通っている地域から離れている地域では、どうしても関係ないという意識になると思う。でも孤立したら困るから、市に補助を出してくれ、という意見を言ったりする。しかし、すべてを聞き入れているわけにもいかない。 いかに持続してもらえるよう、三重交通や伊賀鉄道に頑張ってもらうとか、利用者をどう増やすのか。利益が上がらなければ回っていかない。
事務局	上野の方は、タクシーを利用しますか。
部会員	よく利用する人は、上手に使っていると思う。距離的にそれほど長くない。
部会員	福祉タクシーを使うという人の話も聞いたことがある。
部会員	タクシーは夜9時になったら終わりか。
事務局	今、夜間タクシーの実証実験を行っている。
部会員	夜のまちに車がない。観光客から、伊賀は9時になったら真っ暗だ、という意見をよく聞く。
事務局	なかったら、ないものとして生活様式が確立してしまう。最初から当てにされていない状況にもなってしまいが、やはり観光客にとっては、マイナスの印象になってしまう。だから一度実証実験で、夜間タクシーを留置してみよう、ということになった。
部会員	伊賀市の経済のためにも、外から来てもらわないと。
事務局	伊賀鉄道や近鉄など、市内の人口には限りがあるため、外から来てもらった人に使ってもらうことが大切になってくる。
部会員	2025年11月のニュースに観光列車はなあかりの記事がある。京都から、伊賀上野と亀山に来るとのことだが、よく実現できたなと思った。
事務局	ぜひ定番化にしたいと考えるが、動く人やお金の問題で難しいと聞いている。しかしJRさんに、伊賀上野に人を連れてきてよかった、と思ってもらえれば、また検討いただけると思っている。

部会長	公共交通は、地域の人だけでなく、外部の人にも利用してもらって維持できるものだと思う。
部会員	忍者回廊や図書館、万川集海もできたし、鉄道と絡めて、外からどンドン人が入るようにしてほしい。観光客を増やして、お金を落としてもらわないと。
事務局	施設が整ってきている今こそ、来訪者を増やさないといけない。
部会員	イベントを行った時に、公共交通を使ってくれるのか、マイカーでくるのか、となったときに、乗ってみようという仕掛けが必要。祭りのときにアンケートを実施しても、自家用車の利用が圧倒的に多い。
事務局	伊賀鉄道などでも、デジタルチケットに特典がついている企画券を販売し、利用促進をはかっているが、自家用車の利便性になかなか勝てない。各社とも、知恵を絞って、事業者同士も連携しながら、考えてはいる。
部会員	人が多くにぎわっているのは、週で言うとだいたい日曜。あとはずいている。年間で考えると、祭りの時と、ゴールデンウィークと、忍者関連などのイベントのときだけ。だから、なんとか外から来てもらう方策をとってほしい。

#### 4. その他

特になし

(終了)