

令和7年度第2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11月28日（金）
午後6時00分～午後8時00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、中島主幹、中川係長、西條
阿山支所 奥田支所長

■傍聴人：0人

■会議概要

1. 開会

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】

部会長	アンケートの回答数が極端に少ない。現状に合っているか疑問。
-----	-------------------------------

部会員	高校生アンケートの対象が、伊賀市内の高校に通う子どもに限定されているが、阿山の場合、滋賀県や京都へ通学する子どもも増えているし、名張の高校に通う子どもも多い。そのような状況のなかで、伊賀市内3校のみアンケートを実施しただけでは、阿山の実態としては不十分であると思う。母数が少ないアンケート結果を、客観的データ
-----	--

	として本当に使えるのかどうか、この結果をこれからも市として使っていくのかどうかを教えてください。
事務局	アンケートサンプル数としては、統計学上、信頼できる数字であるようです。高校生アンケートについては、伊賀市内に通う1・2年生約1,000人に配布したのですが、おそらく、もともと公共交通に関心がなく、「回答が少ない」ということ自体がその結果ではないかと考えている。利用者アンケートも少ないなりに、傾向としては出ていると思っているが、こちらで把握できないことも多々あるため、みなさんから、そういう高校生の状況など、何か情報をいただけたらと思う。
部会員	甲賀市に通う高校生はアンケート対象になっていない。先日ドラフトで1位になった彼は滋賀県の高校に通っている。そのような子が結構な人数いる。
事務局	どのくらいいるのでしょうか。
部会員	固有名詞は別にして、この3年間でどのくらい、滋賀県や京都の高校へ通っているのかは、調べていただいたらわかると思うが。そのデータであれば、個人情報に当たらないと思うので、教えてもらえるとと思う
事務局	現在の中学生は3年生50人ですね。
部会員	そのうちの何人が上野の学校へ行って、名張の高校へ行って、伊賀以外の高校へ行っているか、ということも、鉄道を使う、使わないにかかわらず、わかると思う。実際、伊賀から外へ出ている子は、ほとんどJRなどの鉄道を使っていると思う。わざわざ津や四日市へ送っている人はいない。近隣しか送っていないと思う。あるいは送るとしても駅まで。
部会長	近所の滋賀まで通っている子は、柘植駅まで保護者が送っている。
部会員	寺庄や貴生川まで送る人もいる。貴生川まで行けば1時間に2本ある。
部会長	上野市内まで送るより近いくらいだから。

部会員	6ページの市民アンケートの結果で、「阿山地域は、市全体にくらべて300メートル以内に駅、バス停がある人」となっているが、この表記はナンセンスな話。玉滝や鞆田地域では、鉄道どころかバスも走っていない。それを300メートル以内に云々なんて言ったら、もっと割合は多いはずだ。8割9割方ないから。こんなところに上げてくるような指標ではない。 それから、15ページの高校生アンケートの、阿山地域という右側のグラフ、奈良県山添村が11.1%とあり、かなり多いなと思ったが、回答者数が9人であるため、結局1人ということ。数字的なデータ
-----	---

	<p>として本当によいのか疑問。</p> <p>あと、質問なのだが、13ページの「自家用車に乗せてくれる人にお金を払って相乗りする」とあるが、私のなかでイメージがよくわからない。どういうことか。</p>
事務局	<p>本来、バスやタクシーの車両は事業者の車であるが、これは自分個人、例えば私の車に、お金を払って相乗りさせてもらえるサービスがあったら利用しますか？ということ。</p>
部会員	<p>そういうサービスがあったら、という話か。それは白タクとは、また違うのか。</p>
部会長	<p>今は正式にできる制度ができています。</p>
支所長	<p>「おたすけ玉ちゃん」は、また違う制度ですか？</p>
部会員	<p>車に乗せているということは聞かない。草刈りとか片付けとかがメインだと思う。</p>
部会員	<p>丸柱は、病院の送迎はやっている。</p>
部会員	<p>玉ちゃんでもいろんなことをやってもらえるので、要望したらやってもらえるのかもしれないが、細かくはわからない。草刈りや片付けが多い。</p>
事務局	<p>自家用車を使用することについて、プロではないドライバーであるため心配という意見もあるし、乗せてくれるのであればよい、という意見も、地域によってそれぞれある。地域による意見の違いを探る意図で設問とした項目。</p> <p>最近では、ライドシェアと呼ばれるようになり、アメリカなどは自家用車で、一般の人が迎えに行き、お金をとって運ぶ、というサービスが浸透している。日本では、知らない人が来て、知らない人の運転でお金を払うことについて、まだまだ抵抗感があり進んでいない。そういうサービスがあったら、利用しますか？という意味の質問です。</p>
部会員	<p>なるほど。安全性があり、リスクさえなかったら、それはよいと思う。</p> <p>あと、先ほども言った奈良県山添村の話で、少し調べたのだが、山添村村民バスは、買い物ではなく基本的に学生を中心として乗ってもらう。山添村の子は、伊賀市内、名張、あとは奈良方面に通う。村民バスは、チケット制で、走らせているのは名張方面、あと奈良。これは新大宮かそのあたりまで、高校生のために走らせている。新大宮まで行けたら飲みに行ける、と冗談半分で聞いたら、これは完全に学生中心であるため、朝と夕方しか走っていないと言われた。それでも、山添村は、不便なところだけれど、役場まで行ったら、そのバスがちゃんと出る。奈良までいけるなんて、ありがたい話。料金も200円か300円程度という。村民限定だがよいと思う。山添村</p>

	<p>は頑張っていると感じた。伊賀市もそのバスについて知っているのであれば、いろいろできることがあるのではないか。そのバスはすぐく行き届いていると思う。おそらく利用人数は少ないと思う。8人乗りの車両ということだから、その程度の人数だと思うが、すごく親切だと思う。</p> <p>あえてここで言わせてもらったのは、村だからできるのか、伊賀市になってしまったからできないのかもしれないが、いいヒントだと思って言った。</p>
部会員	山添村に公共のバスは走っているのか。
部会員	三重交通も奈良交通も走っている。
部会員	バッティングしたらだめ、とかではなかったか。
部会員	奈良へ行くのに、ほぼ止まらずに行くと思う。いろいろなところに寄らないようだ。8人しか乗れないバスだから、完全に村民の人を奈良まで届ける、名張まで届ける、という。
部会員	山添村から、もし奈良まで行くバス路線があればダメとか、以前言っていたなかったか。路線が重複するといけない、と。
事務局	そうです。重複するといけない。
部会員	奈良交通は、名阪国道を通過して、山添から天理へは走っている。上野にも来ている。山添分校へ伊賀市から行くために使っている子もいる。また山添村では高校生でも単車に乗ってもよいから、それで通っている子もいる。阿山の子も、単車に乗ってもよいとなれば、駅まで行けていいかもしれない。
事務局	単車に乗ってもよいかどうかを決めるのは誰になるのか。
部会員	県が決める。あそこは県立だから。

部会長	11ページの将来の利用についてのアンケート、「今は公共交通を利用していないが、今後利用する」とあるが、これは言い換えたら、今は車に乗れるが、返納したら利用するかもしれない、ということ。でも実際は返納したら、ドアツードアでないで利用するのは無理だと思う。歩くことができない。これはあまり信頼性がない結果ではないか。今乗らない限り、ずっと続けることができない。
事務局	13ページの結果にもありますが、阿山では、ご指摘のとおり、自宅近くで乗降できる予約型の乗合タクシーへの関心が、最も高い。ドアツードア、タクシーのようなものが必要であるということ。
部会長	要はマイカーの代わりに乗ることができるものがほしい、ということですね。
事務局	次に関心が高いものが、「安価で移動できる地域主体の交通手段」。地域主体ということで、ライドシェアや地域のバス、他の地域で行っている、「おたすけ玉ちゃん」のようなものが考えられる。地域

	<p>のまち協さんで運転手なども確保してもらって、予約型で、センターなどに電話すると迎えに来てくれる、など。</p> <p>今、島ヶ原地域で、予約型の実証運行を行っている。ゴミ集積所や公民館などを乗降ポイントとして、そこまでは出てきてください、というかたちにしていましたが、それでもそこまで行くことが難しいという意見が出され、やはりドアツードアがよいのではないかと、ということで、4月からそのような運行を開始する方向で動いている。ドアツードアにするためには、地理がわからないといけない。地域内に運転手は何人かいる、という意見も複数あったため、まちづくり協議会が、運転手を募集し、地域の人の運転手、地域の人の受付で、まち協に電話をすれば、迎えに来て運んでくれる、という仕組みを検討している。運転手は6名ほどの応募があったようで、今後、まち協さんの事務所かどこかに、軽自動車を置いて待機し、朝の7時くらいから夕方6時くらいまで、対応できるような体制をつくらうとしている。島ヶ原地域内を200円で、上野までは500円で。</p>
部会員	三重交通バスだったら上野までいくらかかったのか。
事務局	500円弱くらいだったと思う。現在三重交通のバスは、やぶっちゃからしか出ていない。
部会員	では、やぶっちゃまで行くためのものか。
事務局	上野から西山を経由し、やぶっちゃまで行く。
部会員	かなり遠回りしている。
部会員	でも長田からは三軒家くらいしかないし、他に通る必要もないから、西山の方は利用が多いのではないかと。
事務局	なかなか厳しい状況ではある。

部会員	<p>1か月ほど前、草津市の社会福祉協議会へ視察に行った。高齢者を対象とした制度で、市が車両購入に対し補助金を出した、社会福祉協議会の車両を、まちづくり協議会へ無償で貸与し、まちづくり協議会が運転を担当するというもの。登録制で、買い物、病院通い、習い事などに、ドアツードアで連れて行ってくれる。受付は、まちづくり協議会の事務員が兼務で行っていた。運行エリアは、草津市の周辺全部。栗東、野洲、守山、大津。京都までは行けないと言っていたと思う。料金は距離制。それほど高くはない。安心したのが、事故時の対応。まちづくり協議会ではなく、社会福祉協議会が対応する。だから運転手は安心して運転できる。保険も処理も全部社会福祉協議会が行う。</p> <p>アンケート結果に、将来に関していろいろ書かれているが、高校生の交通手段として、高齢者と同乗してドアツードア、ということにしてしまったら、高校まで送っていかないといけない。わたしは、</p>
-----	---

	高校生に対しては、補助というか、支援することがいいのかと思う。そして、送り方は家族に任せないと仕方がないのではないかと。人によって高校が違うし、場所も違う。それを一定の範囲に収めて、対応するのは、阿山地域では難しいと思う。名張へ行っている子もいれば、滋賀県に通う高校生もいる。それをひとまとめにして、交通手段を考えるということは、難しい。
部会員	高校生を蔑ろにするわけではないが、絶対数が少ない。
部会員	そう。だから交通支援をする、という対応をして、そして身近に交通手段がない高齢者に対しては、地域が見守りながらやる、ということにすればどうか。
部会員	阿山地域では、だから免許を返納できない。身動きが取れなくなってしまう。
部会員	交通事故を起こしてどうしようもない、などというところまでは絶対返納しない。90歳になってもしない。生活ができないから。
部会員	アンケート結果に返納率が低いとも書いてあったが、それもナンセンス。返納率が低いなんて当たり前のこと。自力で乗らないといけないから乗っている。
部会員	回答数がやはり少ない。阿山地域で公共交通は、はっきり言ってないと言っていいくらい。
部会員	さっきの300メートル云々とかも、話に出してくることがおかしい。
事務局	それは交通空白地や交通不便地という区別をする基準で示している。それを基に施策を考えることになる。
事務局	行政バスが運行しているため、細かいところにバス停はあることはある。
部会員	行政バスがドアツードアになったら乗るよ。
事務局	島ヶ原でやろうとしていることが、まさにそれである。島ヶ原もバスが運行していたが、それではどうにもならない、ということで実証している。
部会員	それは市がやろうとしているのか。まち協か。
事務局	市で、従来の行政バスではない、新たな交通を検討しはじめたとき、島ヶ原地域ではもともと、自分たちで交通部会をつくって、真剣に何かしなければ、と検討されていた。そこで両者が協力して、すすめるかたちになった。
部会長	阿山地域の行政バスは二種類しかない。西回りと東回りと。そうすると、目的地と逆方向に向いて走っていくこともある。台数を増やせば、それはなくなる。今の倍、4台にすればある程度解消される。でないと、一周するとかかなり時間がかかる。だから乗らない。
部会員	これは実話です。玉滝の高齢者が行政バスに乗った。目的地は市民病院。玉滝で乗る。鞆田をまわって東湯舟をまわって阿山支所へ来

	<p>る。支所へ着いたときにはもう疲れてしまっていて、まだそれから三重交通のバスに乗って、上野市駅からにんにんバスに乗って市民病院へ行った。その人はもう二度と乗らない、と。 なぜ行政バスに乗らないか。それは、目的地へ行かないから。大回りだから。</p>
部会員	<p>それこそタクシーのように、ピストンで行ってもらうようなかたちをつくってもらわないと。</p>
事務局	<p>もともと阿山には、玉滝線、鞆田線など、現在名前がついている路線が別の路線で、5路線あったようです。</p>
部会員	<p>昔、私が高校生のときに上野から玉滝へ帰ろうとしたら、行き先が三か所あった。内保行き、槇山行き、両国橋行き。夕方7時8時でも、上野のバスセンターで、各バスは1時間に1本だが、三種類あるから、1時間に3本あった。そうするとある程度乗れていた。でも三重交通も、現在は無理な話。</p>
部会員	<p>公共のことだから、土日にも運行してほしいと思う。子どもたちが上野に行くのにも、土日にバスが走っていないから、保護者が結局送らないといけない。</p>
部会員	<p>でも高校生に、そういう乗り物に乗ってもらうのは厳しいのでは。私の子どもは二人、名張へ通っていたが、私は軽バンを買って、自転車を車に載せて、駅へ自転車を置いておき、帰りは駅から自転車で帰らせる、ということをしていた。玉滝の保護者の人と、そのようなことを話したときに、共感してもらえたりした。</p>

支所長	<p>地域福祉計画のタウンミーティングで地域の課題も聞かせていただいているなかで、乗らないから公共交通の本数がだんだんなくなるのか、ないから乗らないのか、どちらが先か、という話になる。今は子どもが中学校へ行くにも保護者が送迎したり、公共交通に乗る習慣がだんだん減っていて、送ってあげられる人が増えていると思う。昔だったら、祖父母は日中家にいるけど、免許を持っておらず、両親は仕事でいないため、どうしてもバスでしか通学できなかった。しかし、今は孫の送迎を祖父母ができてしまうから、高校生がますますバスに乗らない、ということもあると思う。</p>
部会員	<p>そう。だからそんなに困っていない。私の近所に、70代の人がいるが、孫の送り迎えをするという。家にいないのに、と聞くと、結婚した娘の子どもの送迎だという。確かにできる。時間もあるし。だからもう中高生は、構わなくてもよいと思う。</p>
部会員	<p>それで子どもたちが、祖父母が送ってくれることが当たり前だと思ってしまう。そうなっていることは問題だと思っている。そのはなしが進んでいって、なぜ阿山中学校はスクールバスを出し</p>

	てくれないのか、という話が出てきている。
支所長	祖父母にとっても、孫の送迎が当たり前になってしまっている。
部会員	伊賀市内の阿山中学校以外の中学生は、送迎されているのだろうか。
事務局	私は大山田で、娘は自転車通学だが、雨の日は祖父が送っている。
部会員	阿山では中学校ができたときに、中学生を自転車で通わせるために、歩道を全部つくった。丸柱の一部分を除いて、ほとんど歩道がある。先見の明があったと思う。 ほかのところは、例えば、私は以前成和中学校にいたが、上野南中学校になるとき、地域の人々の要望はスクールバスばかりだった。結局今はバスが8台走っている。
部会員	阿山も小学校はバスで通っている。川合以外。
部会員	時代の流れで、阿山中学校もスクールバスを導入しないといけなのかもしれないが。
部会員	小学校も中学校もバスとは、脚力がつかないのでは、と心配になる。
部会員	榎山新田の子は、今も11キロを自転車で来ているから。
部会員	榎山新田の子は、玉滝小学校へ行くのも5キロくらいあった。途中の榎山まで自転車で行き、そこから3キロは徒歩だった。
部会員	今、特に雨の日は、中学校周辺が渋滞する。保護者の車で。
事務局	確かに、私の父にとって孫の送迎は生きがいになっている。

部会員	先ほどの、高齢者がお金を払って乗り合わせるというシステムは、ぜひ構築してほしい。
部会員	先ほどもあったが、高齢者のことを中心とした、公共交通に準じたシステムを考えていくことが一番いいと思う。
事務局	そうすると、通院というのが主な目的になってくると思うが、通院は終わる時間がバラバラである。バスであれば、かなりきめ細やかに便数があれば乗れるが。
部会員	そこはちょっと考えてください。私でもすぐ思いつきますよ。今の話。私たちにいろいろ聞きたいからかもしれませんが。行きに5、6人一緒に乗せて病院連れて行きました。もちろん同じ病院が基本。終わりの時間が違うのは当たり前。科にもよるし。それなら、みんな待っているのか、ということ、わたしたちに聞いてるんですよね。聞かなくても、方法は考えられませんかと聞いている。行きは5、6人、同じ病院の違う科に行きました。診察開始時間は決まっています。そこで降ろしました。帰りは、その人たちを家に連れて帰らないといけない。そこについて、何か考え付きませんか、という話。帰りの時間が違うからどうしたらいいか、という質問ですよね。私でもすぐ思いつくことがあります。11時に来てくれる人

	を呼んでおく。12時に来てくれる人を呼んでおく。診察が終わったら、すぐには帰れないけど、それだったら、終わった人が待っていれば、乗って帰ることができる。 そういうことができるのではないですか。
部会長	送っていった人がそこで待つということか
部会員	そうでなくても、送るだけでもいい。それか送った人が2時間後にまた行ってもいいし。そういうことを、いくつか市の方で考えられないのかと思った。
部会員	草津市の場合一度帰る。終了予定くらいの時間になったらもう一度行く。
部会員	そう。要はそういうことだと思う
部会員	ドアツードアだし。
支所長	河合診療所はそういう運用してくれていると思う。
部会員	個人の家まで迎えに行き、送ってくれているのか
部会員	朝来る便と帰りの便が昼前にある。
部会員	諏訪まで行っているようだ。
支所長	電話でお願いしたら、家の前まで来てくれるというのは聞いた。
部会員	滋賀県の整形外科でも、阿山まで迎えに来てくれる。
部会長	それは三次病院だからできることで、二次病院はできない。
部会員	市民病院へ行くためには、やはりドアツードアの公共サービスというか、丸柱と玉滝地域がやり始めているようなことを、阿山地域で拡大していければよいのかと思う。そしてそこへ市から補助してもらえれば。草津市の場合社協もかかわっていたが。
部会長	あと、事故処理もしてもらわないと。
部会員	草津市は社会福祉協議会がしていた。だから運転手は、ボランティアだが、安心していた。
部会員	それは大きいと思う。
事務局	運転手はボランティアなのですか。
部会員	そう。実費はもらっていたと思うが。 福祉施策として実施しているため、社協が関わっている。その後ろでは市が支援している。そういった安心できる母体をつくって、地域が運営していくというやり方はいいと思うし、参考になればと思う。
事務局	島ヶ原の場合は、行政バスの位置づけであるため、運行責任者は伊賀市。市が許可を取って、まち協に委託するというかたち。車両の所有も市。事故の最終責任は市だが、任意保険はまち協に入ってもらう。
部会員	ドライバーが安心して運転できるようにしとかなないと。
部会員	地域が運行できる体制を組んでいかねばならないと思うが、運転に

	はどうしても、事故の問題が絡んでくる。トラブルに巻き込まれたくないので、と躊躇してしまう。逆に、安心感があれば、やってみようという意欲につながると思う。
部会員	運転できる元気な方は、地域にいっぱいいる。それこそ孫の送迎をしている人とか。早くそういう人材を、活用なりしてほしい。高校生のことはもういいから。
部会員	それも無償ではなく、有償ボランティアでしないと。
事務局	プロのドライバーでも、70歳で採用して、などの話になってきている。
事務局	島ヶ原はまち協さんが雇用する予定。
部会員	島ヶ原は島ヶ原エリア内だけ。草津市は近隣全部行ける。阿山で考えると、亀山とか名張とかにも行けるようにしたい。
事務局	我々も草津市の社会福祉協議会に確認しようと思うが、既存の交通事業者との調整をどのように行っているのか確認したい。
部会員	タクシーに行政が支援することはできないのか。
事務局	支援の方法によると思う。
事務局	車両を市で持つのではなく、今あるタクシー事業者を活用する方法もある。その仕組みで行っている甲賀市内の地域もある。滋賀タクシーは規模も大きく、車両数も多いので、運行自体を任せているようだ。
部会員	本人負担を一律にして、タクシー運賃との差額を市が負担するとか。
事務局	甲賀市はその方法。エリアを区切っており、違うエリアに行くためには乗換える。
事務局	タクシー方式だと、台数がかなりあれば問題ないが、目的地が遠くなると、その分帰ってこない。人口規模にもよるが、運賃も含めて、一定運用できる台数と、その運用していくなかで、効率上のデメリットとのバランスが大切になる。そのため甲賀市は、一定エリアで限定し、二次交通として運用していると考えられる。効率が上がるメリットがある反面、デメリットは一度で目的地に着かないこと。阿山地域あれば、例えば阿山支所を交通のハブとして、そこからバスを出すことも考えられる。現在は玉滝線だが、今後はそれに代わる方法として、考えなければならない。路線やダイヤなど、全く変えてしまうこともできるし、いろいろな議論ができる。一度に目的地に行けることはよいことだが、効率性とのバランスもある。車両の台数を増やせばカバーできるが、その分運転手の確保が必要となり、経費も跳ね上がる。
部会員	どこにハブを置くかは別にして、少なくとも佐那具駅ではハブにならない。

部会員	新堂駅でもダメだと思う。
支所長	新堂は便利だと思う。佐那具駅周辺は何もないが、そこまで行けば時間を待つにしても、オークワがあるし、図書館もある。
部会員	それは高齢者にとってよいということか？
支所長	すべての人にとってよいと思う。図書館があれば待ち時間も過ごせる。信金もあるし、農協もある。

部会員	<p>文句ばかり言うつもりはないのだが、このような会に出席して、市の職員と話していて気づいたことがある。今日のみなさんが、そうだとは言わないが、別の機会に、サンサンホールや教育関係の会議のときに思った。市の職員だからと言って、知らないことがあって当然だと思うし、知っていても、あえて自分から言わず、わたしたちの意見を聞きだそうとしているのかもしれないが、わたしたちは、1、2年経ったらメンバーが変わる。そうすると市は同じようなことを説明して、どうですか、とまた意見を聞かなければいけない。だから、もっと提案型で会議を進めてもらおうと、早くいろいろなことが進められるのではないか。わたしたちに聞いてもらって、時間取って、終わるのではなくて。こういう方向性とか、先ほど言った、乗り合いでそのようなことをしてもらえたらいいよね、とか、申し訳ないけど、中高生の交通手段は各自で考えてもらって、高齢者の通院手段をどうするとか、いろいろなことをどんどん提案してもらおうとか、そうしてもらわないと、会合に出ている、疲れるだけ。</p> <p>人が変わるなかで、初めて会議に出席したときは、こんな風にするんだな、と思っただけで終わってしまう。</p>
事務局	今日はアンケート結果に対するご意見を頂戴して持って帰るという趣旨であるため、提案することは何もないのですが、今後、バスをどのようにしていくかを、みんなで考えていくなかでは、ゼロからよりも、たたき台があったほうが、それはやりやすいと思います。
部会員	中高生はおじいちゃんおばあちゃんですら十分フォローできる。でも高齢者になれば、運転が危ない。そのあたりも考えてもらわないと。
事務局	市も、それは全部100%行政で全部やります、ということではできないので、ここまでは市でやります、ここからは地域でお願いします、という話をしていくにあたっては、こちらもいろいろな提案を持って協議していきたいと思っています。
部会員	新堂駅周辺はよい。先日、まち協の会合があって、下柘植区長さんと同じ班で話したのだが、大企業が多くていろいろ協力してくれている、という話だった。玉滝にそのような企業はない。また、別の方と話していると、柘植中学校と霊峰中学校がひとつに

	<p>まとまるということで、自転車屋さんがないことが問題になっているらしい。パンクしたときに修理してもらえないと。私が中学生だったころは、パンクしたら交通委員が直していた、ということと言うと、その方は目から鱗だったようで、その仕組みはすごくいいと言ってくれた。いがまちの心配事は、そのようなことのようにだ。阿山とはかなり心配事が違う。交通手段も、電車もバスも走っているし、新堂駅ではコーヒーも飲めるし、本も読めるし、待ち合いもできる。</p> <p>地域でまったく違う。そこを提案型で、市からいい案を提案してほしい。</p>
事務局	<p>市が提案できる内容は、どうしても一般的なものになりがちで、最初から地域の実情を完全にわかってつくるということは難しい。この地域にはこのような方法が合うのか、ということ提案させていただいたあと、やはり皆さんのような地域の方と磨き上げていく必要があると思う。</p>
部会員	<p>そんなにいくつも方法はないと思うが。</p>
事務局	<p>その方法が、どうやったらできるか、誰がどう進めていくのか。地域によっても違うと思う。市が全部やりますというのは、難しい。</p>

部会長	<p>そういった話も、今後考えていかないといけませんが、そうすると、先ほどもあったように、まち協の会長職は、人が変わってしまう。玉滝線のようなバスを残すのであれば、5年以内になにかしないといけない。その場合は、ある程度、メンバーを固定する必要があると思う。そうでないと、変わる度に経緯を最初から説明しないといけなくなる。</p>
部会員	<p>正直、前回より今回の方が、面識もできているから話もしやすい。</p>
部会長	<p>あけぼのが5年後に閉校になる予定。柘植線も見直す必要が出てくるかもしれない。そのあたりも一緒に検討しないといけないと思う。</p>
事務局	<p>例えば、実際に交通を利用されている方などを地域から何名か選出いただいて、それで4年間とか、阿山のプロジェクトチームのようなものをつくって、そこに市も入らせていただいて、ということは可能でしょうか。</p>
部会長	<p>実際利用している人は、だいぶ高齢の人しかいない。</p>
部会員	<p>会合に対応できるのか、という問題ですよ</p>
事務局	<p>利用者でなくても、もっとこういう人がいいとか、地域に交通のことを考えてくれる人いるよ、とか、そういう方がいらっしやったらと思うのですが。</p>
部会長	<p>そのあたりを、各自治協へ持ち帰ってもらって、選出してもらおうし</p>

	かないのではないか。
部会員	議論したことをどのように地域に還流するか、が問題。個人を選ぶにしても、自治協の代表として選ばないといけない。
部会長	各自治協でのネットワーク会議とかで経過を説明し、進めるか。
部会員	市の職員には出てもらいたい。私たちが、代わりの次の人と言うと説得力がないし、断られてしまう。誰でもしたくない。一緒に来て、お願いしてもらわないと困る。
事務局	人の選出をお願いするときに、ということですか。
部会員	そう。区長ばかり集まるような会合に来てもらったりとか。まち協の会長や、わたしのところであれば、代表区長もいるから、前もって話をしてもらえれば、ある程度流れができるかもしれないが。身内だけで話をしていたら、絶対にもういいということになる。
事務局	確かにまず組織づくり、チーム作りが大切だと考える。ただ人選は難しい。
部会長	選出は地域の会長が一本釣りではないと仕方がないと思う。
支所長	来年度の自治協の役員さんを決めてもらうときに、ひとつの役職として選出してもらったらどうか。
部会員	交通〇〇員のような。任期は4年か
部会長	回数は、年2回より増えてくる。
事務局	丸柱には、移送部会というものがあるのでしょうか。
部会員	今はお助け部会というかたちでやっている。その中で、病院まで送迎したり。任期はあるようなないような。ただやっぱり上野の方まで出かけようとする、責任があるから、事故など困るということ。
事務局	島ヶ原だと、今は毎月1回のペースで会議をしている
部会長	4年目にもなれば、おそらく回数は増えてくる。

部会員	玉滝線は何年に廃止か。
事務局	令和7年10月から5年なので、令和12年9月末ですね。
部会長	令和11年には完成している必要がある。
事務局	便利になるのであれば、廃止を早めてもいい。
部会長	早く申請しなければ、空白期間ができる。
部会員	5年後以降は三重交通、玉滝線は必ずなくなるのであれば。あと3年くらいで固めて、最終年度は実証運行しなければならない。時間がない。

事務局	今回は、アンケート結果に対して、サンプル数が少ない点がどうなのか、というご意見をいただきましたが、内容的に、公共交通の利用が低いとか、全体的には、とんでもない結果が出ているというこ
-----	--

	とはないのではないかと思いますがいよいでしょうか。 アンケートをとるまでもない、当然わかりきったことである、という結果が出たアンケートであるにご認識いただけたなら、これで進めたいと考えます。
部会員	3年後、5年後は高齢者がもっと増えて、若い子がいない点で言うと、もっと深刻な話になると思う。本当に中高生よりも高齢者のことを何とかしないといけない。

部会長	次のときには、4年間の人を選出するというので、各自治協で考えてもらう、ということによいか。
事務局	部会は来年度春頃に、もう一度開催予定ですが、それ以降にと考えています。阿山もですが、大山田も同様の状況であり、どちらも考えていく必要があるため、検討させてください。

部会員	9年度から次の地域公共交通計画が、開始ということだが、その計画に、阿山地域がどのような公共交通政策でいくかということに記載する必要はあるのか。
事務局	そこまで詳細に、個別具体的なことは、現時点で記載予定はありません。
部会員	もっと漠然としたものか。
事務局	市の全体的な方向性を記載します。
部会員	たとえば島ヶ原で、8年度からこういう手法でいこう、と決まっていれば記載するのか。
事務局	島ヶ原がどう、阿山がどう、という記載はしないと思います。市の公共交通として、例えば島ヶ原のドアツードアが上手くいくのであれば、市の公共交通のひとつとして、デマンド型の交通の推進を図ります、など。伊賀市全体の大きな計画であるため、どこに、ではなくて、いくつかの選択肢を挙げていくかたちになります。

部会長	4年間の委員を決めるのは、来年度か。
事務局	阿山地域部会を、プロジェクトチームとするのか、別に組織をつくるのか、整理が必要だと考えます。たとえば地域部会の下部組織とすると、地域内への周知については、この部会に報告し、それによしとなったら、皆さんから周知いただくこともできると思います。ですので、事務局として、どのようなスキームでいくのかをまず固める必要があります。
支所長	では今日は、今後そのような方を選んでいただく必要がある、ということをご心づもりいただければいいですね。
事務局	このような役割を4年間任せられる、協議する方を挙げていただく

	ことになる、というところまで、それぞれ準備いただくようお願いします。
部会員	なかなか地域で、そういった役職はお願いしにくい。
事務局	4年間固定したメンバーで、協議する組織づくりを、市がやろうとしてるよ、程度をお伝えいただけると。具体的な人選については、来年度、改めてお示しさせてもらって、選んでもらうという流れでどうでしょうか。
部会員	任期は原則にしといてもらわないと。
部会員	結論が出るとか、ここがゴールである、とかはあるのか。4年と言っているが、1年か2年で、これでいきましょう、ということはあるのか。
事務局	何かしらの結論や、スタートすることはあると思う。ただ始まったら、次かそれをフォローしていくことが必要となる。
部会員	だから終わりはないということですね。
事務局	もちろん立ち上げメンバーから変わっていくことはあると思いますが。
部会長	令和11年9月から実証に入る、ということは決定ですよ。もうちょっと早い方がよいのか。
部会員	かたちにもよるのでは。玉滝線が廃止されることを知っている人はまだあまりいない。
部会員	自治協でも区でも、伝達はしたが、その先まで、どう伝わっているかはわからない。

3. その他

特になし

(終了)