

令和7年度第3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 令和8年3月24日（火）  
午後1時30分～午後3時30分

■開催場所 伊賀市役所 5階 501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）  
上田 太一（西日本旅客鉄道(株)）  
山本 恒平（近畿日本鉄道(株) 代理 長谷川 達彦）  
市川 覚（伊賀鉄道(株)）、川北 幸宏（三重交通(株)）  
前田 敦志（三重県タクシー協会）  
森 慶之（中部運輸局三重運輸支局）  
谷岡 憲太郎（伊賀警察署交通課）  
野村 和之（名張警察署交通課 代理 中川 稔也）  
岡田 明（三重県地域連携・交通部交通政策課 代理 山田 康平）、  
沢西 芳円（三重県伊賀建設事務所 代理 中山 一郎）  
山本 いずみ（公募委員）  
成底 正好（公募委員）  
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）  
西口 馨（島ヶ原地域まちづくり協議会）  
中矢 裕丈（伊賀市地域力創造部長）

【オブザーバー】

中部運輸局鉄道部計画課 松井

【事務局】

地域力創造部 佃次長  
公共交通課 森地課長、中島主幹、中川係長、西條

■欠席者（敬称略）

【委員】江川 晃平（中部運輸局交通政策部交通企画課）  
尾上 義文（三重交通労働組合）

■傍聴人：1人

■会議概要

1. 開会

公共交通課 森地課長

会長あいさつ

皆さんこんにちは。年度末のお忙しいところ、ご参集いただき、ありがとうございます。会長の辻本です。よろしくお願いいたします。

今日ここに来るときに、伊賀鉄道のピンク色の方の忍者列車に乗ってきたのですが、4月13日まで桜列車というイベントをされているようで、車内に桜をテーマにした小学生の俳句や、園児のかわいらしい絵画、市内の桜の名所の写真などが飾られておりました。また網棚にいる忍者もピンク色ということで、非常に華やかな雰囲気でした。4月13日までということですので、ぜひ皆さんも、これを機に公共交通でお出かけいただくと幸いです。

さて今日は、現在策定を進めております次期伊賀市地域公共交通計画の中間案が、いよいよ出来上がってまいりましたので、それについて、まず皆様にご審議いただきたいと思います。そのあと、来年度の予算案、島ヶ原ぐるり号の改編と、協議事項が全部で3つございます。報告事項も2件ということでもりだくさんですが、どうぞよろしくお願いいたします。

2. 協議事項

(1) 次期伊賀市地域公共交通計画の中間案について

事務局から資料1、当日配布資料計画策定スケジュールに基づき説明。

※資料修正あり。

(P41) 基本方針1 評価指標と目標値

○伊賀鉄道の利用者数 中間目標

誤：1,274人

正：1,274,000人

○伊賀鉄道の利用者数 最終目標

誤：1,086人

正：1,086,000人

○バスの利用者数 中間目標

誤：360,000人

正：360,000人/年

【質疑応答】

<p>委員（運輸支局）</p>	<p>今までも何度か見ている資料なので、今更なのですが、20ページの、地域公共交通の利用実態・ニーズのアンケート調査の結果について、「バス」や「鉄道」といった、大きなくくりで回答いただいています。資料編を見れば、例えばバスであれば三重交通の路線バスなのか、行政バスなのか、鉄道であれば近鉄やJR、伊賀鉄道など、細かいそれぞれの人数がわかるのでしょうか。把握されていないと、今後課題を出していただいて、施策を進めていくことができなかつたり、公共交通の満足度を高めていくためにも効果的な施策ができないと思ったので、その確認をさせてください。</p> <p>また41ページ、計画の目標で、中間目標というのは、10年計画のうちの5年目という位置づけでよろしいでしょうか。そうであれば、中間目標から最終目標に向けて、それぞれ数字を出していただいています。どういった計算で出しているのかを教えてください。一つ目の基本方針の数字ですと、中間目標よりも最終目標のほうが数字が落ちているので、どうしてこのような数字の出し方をしたのかも、あわせて教えていただけたらと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>まず利用者アンケートですが、20ページには概要を掲載していますが、資料編のアンケート結果には、鉄道、バスに分けて分析を行っているものを掲載しています。</p>
<p>委員（運輸支局）</p>	<p>ちなみに、利用者の年齢や性別といった属性も把握されているのですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>はい。属性についても把握しています。</p> <p>また、41ページの目標設定についてですが、伊賀鉄道の利用者数は、現状の1,163,000人から、人口減少や運賃値上げの影響等、外部要因も加味して算出したものを基本としています。バスについては、トレンド分析を行い、何もしなければ減少していく利用者数を、施策によって、現状を維持していく、という考えから設定しています。そして、中間目標は、ご指摘のとおり、5年後の目標であり、最終目標は10年後の目標です。</p>
<p>事務局</p>	<p>伊賀鉄道の説明について補足させていただきます。現在、この地域公共交通計画と同時並行で、令和9年度からの鉄道事業再構築実施計画を策定しています。その計画策定にあたり、これまでの利用状況や人口構成と減少の傾向、また利用促進策を実施するなかで、利用者の推計を算出しました。現</p>

	<p>在はコロナ禍を経て、特に学生を中心に利用者が大きく回復している状況です。この回復傾向は、もうしばらく継続すると見ており、令和10年度にピークを迎えると考えております。そのあたりから、そもそもの学生数が減少していきます。10年後には、現在と比べ千人近く高校生年代が減少します。伊賀鉄道は、学生利用が大きなウェイトを占めており、定期外利用や通勤定期利用者の回復も、さらに進めていく必要がありますが、人口減少に大きく影響を受けることを考慮し、10年後には100万人を維持できる取り組みを実施していきたい、という計画の策定途中であります。この交通計画の数字が、そちらの再構築計画の数字を引用している形になります。</p>
委員（運輸支局）	<p>今ご説明いただいた計算方法や考え方は、資料編等に掲載されていますか。</p>
事務局	<p>現状掲載されていませんので、掲載します。</p>
委員（運輸支局）	<p>そうですね。担当者が異動したり、市民の方を含めて、我々も確認するときに、どうやってこの数字ができたのか、後々わかるようになっていた方がいいと思いますので、よろしくお願いします。</p>

オブザーバー （中部運輸局 鉄道部計画 課）	<p>今の、伊賀鉄道利用者数のお話についてですが、再構築実施計画を策定されるという現況において、利用者が減少していくままでよいのか、少なくともその下げ止まりをするようなことが必要ではないのかと思います。このあたりは、データがあれば運輸局に相談いただきたいと思います。また再構築については、公共交通計画を基にしてつくっていくことだと思いますが、ここからはどのようなものになるのか、具体的に見えてこないと思っております。今までどのような検討が行われてきて、今後どのようなスケジュール感で策定されるおつもりなのか、教えていただきたいと思います。</p>
事務局	<p>再構築実施計画については、先ほども申し上げたとおり、これまでの状況と現況の整理、新しい利用促進策の検討等を考慮し、現在の案ができあがってきている状況です。今後は、庁内協議を経て、6月頃には中部運輸局鉄道部さんと対応を協議させていただきたいと考えており、そのなかで、もちろんさまざまな修正が生じることも想定しております。地域公共交通計画は、11月中の完成を目指しており、その完成を待って、12月には国土交通省に認定申請を行いたいと考えてい</p>

	ます。
オブザーバー (中部運輸局 鉄道部計画 課)	わかりました。

委員 (市民公 募)	49ページと、50ページ、55ページと56ページですが、ここで書かれているのは、地域内の交通の形態だと思うのですが、せっかくAIオンデマンド交通が具体的に示されてきているので、その全体の構想が見えるように、例えば地域から郊外へ出るときのAIの活用というか、将来的にはマッピングすることにつながってくるのか、そのあたりを検討されているのか、お聞かせください。
事務局	AIオンデマンドは、まだ検討段階です。基本的には外向けというより地域内の生活交通ということで考えています。例えば今後、地域内を走る行政バスを、自宅から病院などの目的地に運行する形態とした場合、AIを活用してルートを最適化して、効率のよい運行ができればとは考えています。 ただ現状では、AIを活用するまでもない利用状況であったり、費用対効果等を考えますと、電話等のアナログな受付方法での配車でも対応できるのではないかと考えています。しかしながら、10年先を考えると、AIオンデマンド技術もおそらくさらに発展していると思われますし、選択肢の一つとして広く検討していきたいと考え、49ページに掲載しています。
委員 (市民公 募)	こちらは10年計画ということで、全体的な観光の流動性や近隣の市町村の動向も踏まえたうえで、全体が把握できるような構築を、スタートラインでつくっておいた方が、後々の活用がしやすくなると思うので、そこを検討していただきたい。 もう一つは、重点項目の中で、二つの地域だけが取り上げられていますが、協議会へ地域からニーズが上がってきたら、それも踏まえて途中で計画に組み込むことが可能なのでしょうか。
事務局	事例として掲載しているものです。何かを限定しているわけではありません。市としては、こういった地域を増やしていきたいと考えております。

委員（障害者福祉連盟）	61ページの運転免許返納のご案内ということで、2017年3月1日からスタートされていますが、これは運転免許を返納した時点で、警察でどのような申請をしたら、セーフティパスをもらえるのでしょうか。あるいは、運転免許経歴証明書をそのときに取らなくてはいけないのか、そのあたりを、もう少し詳しく説明願います。
委員（三重交通）	運転免許返納による割引は、警察へ行っていただくと、運転経歴証明書を発行していただけますので、それを見せていただければ結構です。セーフティパスも、運転経歴証明書をお持ちの方が対象となります。発売額は記載のとおりです。わからなければ、最寄りの営業所へお尋ねいただければと思います。
委員（障害者福祉連盟）	運転経歴証明書をその時に取っておかないと、利用できないのでしょうか。返納の時点で申請をするということですか。
委員（三重交通）	警察で後日でも発行が可能です。

会長	<p>少し気づいたことを言わせていただきます。</p> <p>7ページに「伊賀流多核連携都市」という文言が、上から4つ目の伊賀市都市計画マスタープランのところにありますが、66ページの用語説明では「多核連携型都市」とあり、統一した方がいいですね。伊賀流と付けた方がいいのではないかと思います。</p> <p>それから、26ページ、概要版にもある図ですが、ピンク色のゾーンの凡例がないので、何のことかわかりません。市街地の部分のところ。</p> <p>あと33ページを見ると、36ページに出てくる循環バスの説明が抜けていると思います。</p> <p>それから26ページの図、34ページの表と照らし合わせて見ていただくといいのですが、桐ヶ丘線が34ページだと地域連携軸になっていますが、26ページの図の場合は地域生活交通になっていて、どちらなのかわからなくなっています。</p> <p>59ページは、せっかく茅町駅の事例を入れていただいているので、確か3月にトイレや駅前広場の改修が完了したばかりで、いい事例だと思うので、写真を入れていただいた方がいいですね。</p> <p>最後に、63ページと64ページに「伊賀市地域公共交通活性化再生協議会・地域部会」「伊賀市地域公共交通活性化再生協</p>
----	--

	議会、地域部会」とあります。どちらの表現が正しいのか、統一をお願いしたいと思います。
--	--

会長	他にないようでしたら、本日いただきましたご意見に対する対応につきましては、会長と事務局にお任せいただきたいと思います。そのことをお含みいただいた上で、提案どおり承認とさせていただきますてもよろしいでしょうか。
----	--

**【承認】**

- (2) 令和8年度予算(案)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) 島ヶ原ぐるり号の改編について  
事務局から資料3に基づき説明。  
西口委員から補足説明。
- ・島ヶ原行政サービス巡回車の利用状況。
  - ・令和8年度からの運行管理体制。  
アルコールチェックはLINEのビデオ通話によって行う

**【質疑応答】** なし

**【承認】**

**3. 報告事項**

- (1) 神戸地区地域運行バス「かんべ北斗号」の運賃改定について  
事務局から資料4に基づき説明。

**【質疑応答】** なし

- (2) 上野市駅前夜間交通実証運行事業について  
事務局から資料5に基づき説明。

**【質疑応答】**

委員（市民公募）	タクシー以外の利用方法は、こういったものがありますか。代行とか。現状どうなっているのか、わかれば教えてください。
委員（伊賀警察）	伊賀には代行業者が11社あります。

委員（運輸支局）	月別の利用状況について、10月が多いとのことでしたが、10月の運送回数が102回で、11月が131回となっています。運送回数ではなく、違う指標で判断されたということでしょうか。
事務局	金額が11月より10月の方が多ということで、記載しています。
委員（運輸支局）	利用状況ということで、運送回数だと思ったのですが、まとめ方ということで。わかりました。分析もまだこれからということでしたが、詳細な利用結果はまだわかっていないということですか。
事務局	乗降場所のデータは取れています。どこのホテルや飲食店が多かったなどのデータはありますが、整理しきれていません。進めていけば、もう少し傾向が見えてくると考えています。一定の需要があることはわかりましたので、夜間のタクシー確保については課題であると思っていますので、国や県の方のお知恵をお借りして、何かできないかと考えております。
委員（運輸支局）	タクシーを活用した補助メニューもあるので、また事務局と協議していきたいと思います。こういう実証は、なかなか通年での実施が難しいですが、通年やっていただくと、ある程度需要も全体的にわかるのかなと思うので、観光シーズンも通じて1年やって、こういったところでタクシーの利用が増えるのかということがわかると、もっとよかったかなと思います。

#### ※資料内容の修正

誤：月別の利用状況では、10月の利用が多かったが、大きな差は見られなかった。

正：1件当たりの平均売上金額は10月が最も多かったが、1台当たりの平均配車件数は12月が最も多かった（2.98件）

#### 4. その他

<p>委員（市民公募）</p>	<p>協議会初回に、行政バスなどを使ってここに来ることができない、とても大変な地域から来ていることや、一昨年にタクシーで帰ろうと思ったら、1時間以上待たないといけなかったことなどを、お話しさせていただきました。些細なことを気軽にお伝えしたことを、取り入れていただいていること、大変ありがたいと感じています。イベントなども楽しみにしているところです。</p> <p>この基本方針、すべての人の幸せ、というところと、利用している、していない、にかかわらず、みんなで支えて将来につながる公共交通機関に、という考えの中で、お話しします。</p> <p>先日たまたま、お隣の草津で、ICOCAチャージを5千円以上したら、このトートバッグがいただける、ということがあり、驚きました。私は貴生川から乗ったのですが、甲南か寺庄か甲賀か油日、という無人の駅でチャージしたらと、いうことでした。先着で各駅300名、だから1,200名がいただけるものが、もう3月19日の寺庄の時点で、残り3つでした。伊賀市もICOCAはかなり普及していると思います。チャージはどこでも一緒。私はなぜこの4つの駅でチャージしたらバッグがもらえるのかを、駅の方に聞いてみました。そうしたら、この駅でチャージすると甲賀市に何パーセントかの手数料が入るから、ここでチャージしたら、バッグがもらえる企画だったようです。私は初めてそういうシステムを知りました。楽しく、さらにこのバッグを持ってもらうとPRにもなります。伊賀市でも、負担にならず、楽しいと思える企画を何か取り入れていただければと思いました。</p> <p>あと、先ほどご質問にもあった免許返納を利用した制度など、前にも言いましたが、毎号広報紙に記事を継続して掲載して、伊賀市民みんなにPRしたり、まだまだ以前から取り組んでいることも、重要なすてきな企画もあつたりするので、ぜひみんなにPRできる場所をいただけたらと、一市民としてのお願いです。よろしく申し上げます。</p>
<p>事務局</p>	<p>いろいろご意見ありがとうございます。</p> <p>草津線は、草津市から甲賀市まで、滋賀県の交通部局が事務局として草津線沿線の活性化協議会をされていて、特に甲賀市は、駅を中心としたまちづくりということで、いろいろな事業を手掛けておられます。私たちが参考にして、いいとこ</p>

	<p>ろはどんどん取り込んでいけたらと思います。</p> <p>また伊賀市でも、関西本線の4つの駅は市で管理委託をしています。柘植、新堂、佐那具、島ヶ原で販売した切符と定期券の売上は、少し市に入ってくる仕組みがありますので、もし皆様が購入される際には、ぜひその4駅でご購入いただければと思います。</p> <p>広報もできる限りわかりやすいものを、回数も多く、お届けできるように努めていきたいと思っています。紙幅の都合で、今すぐどこまで可能かわからないのですが、いただいたご意見を参考にすすめていきたいと思っています。ありがとうございます。</p>
--	--

委員（障害者福祉連盟）	<p>かんべ北斗号には障害者割引の適用がありますが、市駅前の夜間タクシーについての割引制度はどのようになっているのでしょうか。</p>
委員（タクシー協会）	<p>夜間の実証運行は終わってしまっていますが、タクシーでも障害者割引の適用はあります。基本は手帳の提示により1割引き、伊賀市では300円の障害の券を出しておられるので、それも活用いただければと思います。</p>

（終 了）