

令和8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 議事概要

■開催日時 令和8年6月26日（金）
午後1時30分～3時30分

■開催場所 阿山支所 会議室1・2

■出席者 （敬称略）

【部会員】

町野 隆美 河合地域住民自治協議会 会長
藤林 敏治 韮田自治協議会 会長
川上 善幸 玉滝地域まちづくり協議会 福祉ネットワーク部会長
橋本 一正 丸柱地域まちづくり協議会 会計
伊室 春利 伊賀市阿山地区民生委員児童委員協議会 会長
恒岡 三恵 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、岡本
阿山支所 中矢支所長

■傍聴人：0人

■会議概要

1. 開会

2. 部会長、副部会長の委員の互選について

部会長 韮田自治協議会 藤林様に決定

副部会長 玉滝地域まちづくり協議会 川上様に決定

3. 協議事項

（1）伊賀市地域公共交通計画中間案について

事務局から資料1－1 資料1－2 資料1－3 に基づき、説明。

【質疑応答】

部会員	1点確認したいことがあります。かんべ北斗号の位置づけは公共交通でよろしいでしょうか。
事務局	はい。

部会員	2 ページの伊賀市内の交通手段で、鉄道、バス、タクシー、地域運行バス、スクールバス、福祉有償運送、送迎バスとありますが、すべて公共交通と捉えて良いのでしょうか。
事務局	微妙に色分けがありまして、スクールバスと福祉有償運送、送迎バスについては、公共交通ではございません。
部会員	タクシーが鉄道、バスと横並びになっており、公共交通として捉えていますよね。伊賀市に関していえば、タクシーよりも、おそらく介護タクシーの方が稼働率が高いと思います。介護タクシーは、ここに書かれていないのですか。
事務局	タクシーの一部に、介護タクシーもあるという認識ですので、明記はしておりません。明記しても良いかなと思いますが、種類まで、ここに書くかどうか検討します。
部会員	鉄道、バスは種類が書いてありますので、タクシーも同じように種類を追加してはどうでしょうか。
事務局	記載するとなると、福祉タクシーもですね。
部会員	それはどうでしょうか。介護タクシーと福祉タクシーは似たものですし。
事務局	この2 ページの図を作った際に、水色で背景が塗られている部分が、お金さえ払えばどんな人でも使えるといった公共交通であると認識しています。
部会員	福祉タクシーは、それこそ誰でも利用できますよね。ある程度走っているのですから、どこかで載せる必要があるのではないのでしょうか。
事務局	タクシーのところに載せるのか、別枠を設けて、介護、福祉タクシーみたいな形で記載するのか検討します。
部会員	福祉有償運送と同じ並びにしてはどうでしょうか。福祉有償運送の事業所が減少するなかで、介護タクシーの事業所がいくつか立ち上がってきて、増えてはきていますので。
事務局	そうですね。いずれにしても介護タクシーの存在をしっかりと明記するように修正を考えます。
部会員	初めて参加させていただくので、この会議の位置付けを自分なりに咀嚼したときに、この阿山地域の公共交通機関をいかに維持継続していくかというところで、今回は令和3年の伊賀市地域公共交通計画の最終年に当たり、今までの公共交通の課題や問題点を前段階できちっと整理をされていて、それに対しての実施事業という形で45ページに様々な施策を書かれているのかなと拝見しますが、20施策のなかで、阿山地域で実施した施策はあるのでしょうか。

事務局	この20施策は、これから実施予定の事業になります。
部会員	未実施ですか。
事務局	これからの計画を検討しています。実施したか、実施していないか話になりますと、現行で交通計画というのがあり、そこに24の事業を設定しておりますので、そこで阿山で実施したのかを考えることは可能です。
部会員	例えば、45ページの20項目においても、阿山での特徴みたいなものが私には見えてこないんですよ。
事務局	そうですね。あくまでもこの計画は、伊賀市全体の計画になりますので、各地域での判断というのが難しいというのがあります。次の計画では、この基本方針2の2－1の地域の交通手段の確保、2－2の持続可能性の向上に向けた環境整備のところは、重点施策という事で、重点的にやっていきたいと、阿山地域のなかでも特に進めていきたいと考えております。
部会員	資料1－1の利用者のニーズの欄に、デマンド運行と自動運転の記載があるにも関わらず、この自動運転に対する実施事業はないのですか。
事務局	自動運転については、資料1－2の64ページの施策20の②で触れさせてもらっています。ニーズとして自動運転はかなり高い期待を持たれていますが、技術的なところで、伊賀市の規模の自治体ですぐに実現できるまでには至らないと思いますので、計画にはこの程度で記載しているところです。
部会員	行政バスにしても、結局利用者が自分の行きたいときに利用できて、少しでも安いほうが良いですね。しかし、安い値段になってくると、運転士の人件費が捻出できないという悪循環に陥ります。そうなった時に人件費をカバーする1つの方法として、自動運転があると思います。しかし今言われたように、伊賀市のレベルでは難しいから取り組まないのではなく、伊賀市として何かその他の手段を考えるべきだと思います。今は無理でも、将来的にはもう自動運転の世界ですので。それが出来たら、この阿山地域で実施して、少しでも利用者を増やしていくことができれば、それが伊賀市全体のベースになってくると思いますし。話が戻りますが、是非とも自動運転は真剣に考えていただきたいと思います。
事務局	計画に自動運転でこういった事業をやりますというところまでの明記はなかなか難しいところがあります。実際には自動運転も徐々に増えつつありますので、検討していきたいと考えているところです。実際に阿山地域の中で、どのような交通してい

	けば良いのかについては、市が決めるのではなく、皆様と一緒に相談していきたいと思います。
部会員	阿山地域はここにも書かれていますように、鉄道がないエリアで、計画にもそのように書かれているわけですから、その地域に対してやはり特色ある施策をしっかりとお考えいただきたいと思います。
事務局	そうですね。自動運転はそこまで進んでいないのが現状ですので、普段の生活のニーズに応えるというよりもどちらかというと今後は先を見据えて、実証を行っていく意味の方が強くなっていくとは思っています。
部会員	先程の説明であった2-1、2-2の重点施策について、他の施策と同様の表現でしかありませんが、重点施策である以上は、アクションプランはないのでしょうか。あるいは目標値、利用者数等は設定できているのでしょうか。
事務局	現時点では、決まったものはございません。
部会員	重点施策であれば、やはり何かトライアルをして評価をして、次に進む、そういう動き方をしていかないと重点施策の意味がないのではないですか。やはりスケジュール的に短期、中期、長期とは言っても、せいぜい3年ぐらいで結論を出すべき内容や課題が多くありますよね。阿山のメンバーで活動をするのであれば、大変なエネルギーを使うと思います。今まで、検討した少し詳細なアクションプランがあれば、それを勉強して、阿山でオンデマンド運行をトライアルしてみようということも検討できますよね。やはり役所、関係団体、交通機関の方々にもご協力いただかないといけないと思います。私も素人ですし。やはり相当なエネルギーを使わないといけないと思います。
事務局	ありがとうございます。次の事項にも触れていく形になりまして、次の事項にその行政バスの見直しというのがあります。これについては3年計画で具体的なプランを進めていく方向です。
部会員	他になかったら次の事項にいきましょうか。
部会員	3点だけ整理をさしてください。10ページの左上の地図の公共施設で、道の駅の所の色は何色ですか。
事務局	ブルーです。
部会員	ブルーといっても、文化会館はもうないですよ。
事務局	あそこは厳密に言えば休館中で、条例上は残したままで、利活用に向けて検討しているところです。
部会員	玉滝線は、令和12年の9月30日で廃止ですよ。この計画は、

	18年度までの計画ですよね。 例えば、35ページに、「阿波線、玉滝線については、国の地域旅客運送サービス継続事業を活用しながら運行しつつ、利用者状況を鑑みて、今後の公共交通の在り方を検討していきます。」と書いてありますが、もう玉滝線は廃止されているのに、この書き方はどうでしょうか。 同じようなことが、41ページにもあります。「地域旅客運送サービス継続事業により運行を確保・維持する必要があります」と記載がありますが、維持しないのではないですか。
事務局	これについては、補助期間中は、このような表記をしておかないと補助金がもらえなくなるというのがあります。
部会員	分かりました。しかし、中間年で表現は見直していく必要があります。それから、42ページの阿山行政サービス巡回車（玉滝鞆田線、丸柱河合線）の書き方は、現実的なのでしょうか。
事務局	このページの一番上に書いてあります、地域公共交通確保維持事業の必要性というものを交通計画の中に明記しているところです。
部会員	文章の言い回しを変えても良いのではないですか。
事務局	このページの目的は、補助金をもらうためのページという事で、ご理解いただきたいと思います。
部会員	この会議に出席される方でも、行政バスに乗ったことない方がほとんどだと思います。1日に1人ぐらいしか乗らない話をここで議論しているため、なかなか伝わらないのかなと思います。自動運転のことも現実的ではないけども、速度もアメリカみたいになれば良いですが、日本はどうしても遅いと言われていすし。行政バスにしても、バス停まで行くのに、足の悪い方やお年寄りの方、体が不自由な方は行けない等、そういう話が何回も出て、解決に至らないでいます。みなさんは車に乗っているから、上野へ行くのも車で行けば良いという結論になり、なかなか答えが出ません。阿山でもほとんどの親が子どもを学校まで送り届けていますし、この中で議論していても、おそらく、また同じことの繰り返しになると思います。
事務局	そのあたりも含めて、組織づくりという点で、次の方で話をさせていただきますと思います。

（２）行政バス「リ・デザイン」幸せな暮らしプロジェクトについて

事務局から資料２－１ 資料２－２ 資料２－３ に基づき、説明。

【質疑応答】

部会員	本格運行開始が令和11年になっていますけれども、遅すぎませんか。スピード感をもっていないといけないと思います。
事務局	阿山では、デマンドを入れるという話が過去にもありましたが、アンケートをとって、最終的には流れてしまったという経緯もあります。やはり一番重要なのは、持続可能で将来まで残っていく、こういう交通体系を考える必要があります、一番重要なのは、組織づくりであると考えています。まず、組織を作り、地域の中で何が必要か意見を出し合って、私たちも入りながら、みんなで考えて意見を出していけば、持続可能なものが出るのではないかと考えています。おっしゃる通り、遅いかもわかりませんが、最終的には玉滝線が令和12年の9月には廃止になりますので、それまでに本格運行ということで目指したいと考えております。
部会員	45ページに、20の施策を考えておられますよね。公共交通を導入するとき、これをすれば大丈夫ですという施策はありません。様々な施策に取り組まないと、この人口減少が進むなかでの公共交通の安定維持というのが難しいということは資料でも出ています。ここに証明されているわけですから、何らか1つ取り組みを実施して、良いと思ったら続けて、難しい場合は、やり直していけば良いのではないですか。 完璧を目指すというよりは、やりながら組織も固める。そして、トライアルしていった方が、より阿山にとっては良いと私は思います。
事務局	スケジュールとしてこの11年度から本格開始となっていますが、しっかりとした内容で実証運行していけば、本格運行と同等のサービスを提供することができます。本当にどれが通用するのかを試して、最初から100%を目指すのではなくて、メンバーを集めた後で、実現可能かを見極めて進めていけたら良いと思っています。 ただ交付金を活用して進める分については予算の確保の都合がありますので、あらかじめ計画で出しているものしかできないという部分もあります。この令和11年に本格運行開始ということで、玉滝線の終わるまでには何らかのものが本格運行していきたいというスケジュールです。
部会員	地域未来交付金の額はいくらですか。
事務局	今年度は、50万です。2年、3年目では5,700万円になっています。

	す。3年目の実証運行がどのような交通体系になるか分かりませんので、今は現状の運行費を出しており、また変わる可能性もあるとは考えています。
部会員	3地域でこの金額ですか。
事務局	はい。ワークショップに、まずは来ていただきたいのですが、地域の方で集める手法というのは、あるのでしょうか。
部会員	どの程度の人数を考えているのですか。
事務局	プロジェクトチームはできたら10人か20人程度です。ワークショップに足を運んでいただいて、そのまま残っていただいと考えていますが難しいでしょうか。ワークショップについては、組回覧でチラシを回付したいと考えています。また、中学校では、デジタルのお知らせを活用してお願いしようと思っています。高校もできる範囲で周知できればと思っています。また、市の媒体も活用したいと考えていますが、それでは集まらないとも思いますし、何か良いアイデアはないでしょうか。
部会員	実際に公共交通について関心があって、アイデアを出してくれそうな人ですね。
事務局	解決するアイデアまで辿りつけば良いですが、出来れば興味のある方にこの案内が行き届いたら良いと思います。阿山の方は先程申し上げたように、11月21日の土曜日で予定をしています。講師の都合もあり、この日で設定しました。
部会員	ワークショップでの公共交通というのは、行政バス関係なく幅広い意味で考えれば良いのでしょうか。
事務局	そうですね。地域の幅広い移動手段という意味で考えていただきたいと思います。
事務局	社協さんも地域福祉ネットワーク会議を各地域されてみえると思いますが、そういった話し合いと地域部会は、これまであまり連動していないところもありますので、コーディネーターで関わっていただいているなかで、ぜひ広めていただきたいと思っていますし、プロジェクトチームを立ちあげた以降も公共交通のことだけを考えるのではなく、地域全体の移動の困りごとを広く解決していくというのが目標になりますので、そういった視点から、参画もいただけたらと思います。
部会員	様々なところへ広がっても良いですか。交通計画とかけ離れても良いですか。
事務局	最初から、できることとできないことがありますので、まずは意見が広がることからが重要であると思います。
部会員	プロジェクトチームの設立をして、次回の設立総会までするよ

	うなプロジェクトチームにするのでしょうか。
事務局	総会と書いてはありますが、プロジェクトチームから出てきた意見を見もらう地域部会の下部組織のようなものになればと考えています。
部会員	プロジェクトチームが運行形態を話し合うのですか。プロジェクトチーム設立から本格運行開始までが分かりません。
事務局	プロジェクトチームは、地域の交通を考えるチームと思っていただければと思います。
部会員	任期は決めているのですか。
事務局	決めておりません。地域の交通が完成した際に、解散する場合もありますし。今の行政バスのままが良いとなったら、続けるかどうかという議論もあります。
部会員	前回の会議で玉滝線が廃止されるまでの間は、このメンバーが主体でプロジェクトチームを作っていこうという意見であったような気がします。
部会員	私自身は、地域部会とはまた別組織を作ったほうが良いという話であったと思いますので、今このチームを作るべきであると考えています。プロジェクトチームで阿山の交通手段に一番良いものを見つけていきたいという思いでいます。
部会員	話が戻りますが、加藤勝信さん（※自由民主党政治制度改革本部長）のSNSで、交通空白の解消は地方創生の基盤ですと書いてありました。また自動運転等、今後進める必要があると書いてありました。国もこのように動き出していますので、それに乗るのも良いと思います。
事務局	自動運転は、伊賀市は坂道も多いですし、なかなか導入するとすると難しい点もあります。
部会員	玉滝線が廃止されるので、それまでに本格運行を開始するという計画も分かりますが、プロジェクトチーム設立から本格運行までのつながりを整理していただきたいと思います。 本格運行の議論は誰がするのでしょうか。
事務局	そこは最後まで、プロジェクトチームに引き続きお願いしたいと考えています。
部会員	プロジェクトチームの座長は、辻本教授がしてくれるのですか。
事務局	辻本教授は、協議会の会長ですので、ワークショップで講義をしていただきたいと思います。できればこのプロジェクトチームは、地域の皆様でと思っていますが、私たちも入らせていただきます。

部会員	多様な意見を言う方がいたら、それをまとめていくのは大変です。それを統一した話にするのですよね。頑張ってください。
部会員	プロジェクトチームでまとめたものが、スムーズに本格運行までいけば良いですが。８年度で議論をして、９年度に事業主体を探しましょうということですか。
事務局	９年度ではもう実証運行の準備をしていますので、そこでは運行主体をだいたい決めておかないと、実証運行はできませんので。主体は、行政か地域になってくると思います。
部会員	誰が仕切るのですか。
事務局	行政が主体で出来ないところは、地域で取り組むなど、整理しながら進めていきたいと考えています。
部会員	最後に１点お願いします。過去、３年から５年のバス停の乗車人数が分かるもののデータを提供してください。
事務局	承知しました。

４．その他

（１）伊賀市地域公共交通活性化再生協議会規約について

事務局から伊賀市地域公共交通活性化再生協議会規約に基づき、説明

【質疑応答】

部会員	阿山老人クラブはありましたか。
部会員	ないですね。
事務局	承知しました。阿山老人クラブを削除します。
部会員	東部圏域課はないです。
部会員	地域センター代表にしてください。
事務局	承知しました。

阿山老人クラブを削除する

伊賀市社会福祉協議会東部圏域課代表を伊賀市社会福祉協議会阿山地域センター代表に修正する。

（２）RYDEPASSについて

事務局からRYDEPASSチラシに基づき、説明

【質疑応答】

部会員	いくらですか。
部会員	券種によって違います。

部会員	どうやって、カウントするのですか。
事務局	回数券は11枚綴りで、アプリで使いますかと表示されるので、はいと押すと1個減り、10枚残る形になります。

(終了)