令和８年度第１回伊賀市地域公共交通計画検討分科会　議事概要

■開催日時　　令和８年９月１８日（金）
　　午後１時３０分～午後４時００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（学識経験者（和歌山大学経済学部教授））
市川　覚（伊賀鉄道㈱　代理：山名　敏勝）
山本　いずみ（公募委員）
成底　正好（公募委員）
森　　慶之（国土交通省中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官）
福岡　秀明（地域力創造部長）

【その他】
コンサル：渡邊　大樹（日本工営（株））

【事務局】
地域力創造部　　藤田次長
公共交通課　　森地課長、中島主幹、中川係長、岡本

■傍聴人：０人

■会議概要
１．開会
公共交通課　森地課長

２．協議事項
（１）伊賀市地域公共交通計画中間案に対するパブリックコメントへの回答案について
（２）伊賀市地域公共交通計画の最終案について
事務局から、資料１－１　資料１－２に基づき説明

【質疑応答】

委員（市民公募）	資料１－１の意見提出件数11人に対して、96件寄せられていますが、直接持参された５人というのは、どのような形で持って来られたのでしょうか。例えば協議会を経由して来られたのか、直接市にお持ち込みされたのか、お聞かせください。
事務局	直接、市の窓口へ持って来られました。
委員（市民公募）	分かりました。壬生地区の協議会で、似たようなアンケート調査がありました。それには、きちんとしたサポートをされていましたか。
事務局	壬生野協議会のなかで、そういったテーマのものが取り扱われていたという事でしょうか。
委員（市民公募）	はい。
事務局	うちの課から壬生野協議会の方に直接何か依頼した事はありません。
委員（市民公募）	この計画を見ると、かなり期間が長く感じます。 例えば64ページの目標３の３、タクシー業者との連携強化について、調査研究も含めて、来年から３年間の期間を要しています。これでは、遅いと思います。それに、すべての施策全体が後ろにずれていると思います。 先日、議会を一部拝見し、どのあたりからこの話が出ているのかを紐解いてみると、2022年の12月に最初に議会で質疑されています。その後、個人的な質疑が行われているようですが、ようやく今年度の議会の有志のメンバーから交通計画の提案書が市長に提案されているという事を新聞紙上で読みました。今回のヒアリングで、出てきているものと市が回答されているものとを比較してみると、かなりの開きがあるような気がします。後でまたメールで差し上げてみんなでシェアをしたいと思いますが、やはり前提として、市民が交通空白をなくしたいと願っている思いを、伊賀市としてどのように組み入れてくのかが、とても重要だと思います。重要なものを先送りではなく、すごく良い事例が議会の方でも紹介されていましたし、これまでもこの分科会及び審議会のなかでも、議論されているのですが、いつどこで誰が何をするといった具体的なものが見えてきません。 66ページで「伊賀市」は、誰もが安全で円滑かつ快適に移動する事ができるよう、広域的・総合的な視点から、交通事業者や地域とともに公共交通路線の確保・維持・活性化に取り

	組みますとありますが、この文言は、とても弱いかなと思っております。もっと具体的に突っ込まないと、解決しないと思います。この予定でいくと、逆に無人タクシー等、そういったものが来てしまいます。そうすると、伊賀市の計画に、これ必要ないといった話になりかねません。 やはりスピート感が重要ですし、それに、地域の方々に任せ過ぎていると懸念しています。過疎化で、マンパワーが足りないという訳ではなく、伊賀市の人は、すごくボランティア精神もあり、声をかけると協力的な方々が結構いらっしゃるので、もう少し行政が手を挙げて、一緒に作っていこうという気合いを見せながらこれに反映させていく必要があると思います。そのあたり、ご検討いただきたいと思い、前もって指摘事項と提案書を出させていただきました。最終案についても、早めに読み込み、メールでお送りしますので、それを踏まえた上で、次の審議会で議論いただければと思います。
事務局	おっしゃっているのは非常によく分かります。この矢印が長いという事もありますが、この計画というのは、方針を決めていくものになります。おそらく、おっしゃっているのは、具体的な事業をいつまでに研究し、いつまでにこれを解消しくといった一連の流れですよね。
委員（市民公募）	そうなのですが、行政の立ち位置が見えづらいと思います。
事務局	これに紐づく各事業がありますので、それにまたご意見をいただければと思います。例えば、伊賀鉄道事業についても、もう１つ下にこの伊賀鉄道再構築事業等が紐づいていますので、ひとまず施策について、こういった事を目指していこうというのを今決めております。例えば交通空白の解消の事業でしたら、これから我々が取り組む行政バスのリ・デザインやワークショップをいつまでチームを作って取り組む等、そういったものは、各事業に紐づいているといった形になります。
委員（市民公募）	だとするならば、しまタクの本格運行にしても、それがどのように繋がったかが書かれていませんので、同時並行といったイメージしか見えません。前回も指摘したと思いますが、島ヶ原のしまタクでも調査研究を行い、もう少し改善が必要な場合、次はこのように実施していくといった議論の話もあったと思います。
事務局	先程申し上げたように、それぞれの個別の事業実施計画ではありませんので、そこまで詳細なものはここに記載していま

	せんが、大きな方向性といったものについては、毎年、この法定協議会のなかで、この交通計画に紐づいた各事業の進捗、報告をしております。この計画で言いますと、年度当初に昨年度に実施した事業の進捗を確認していたところです。やはりそういったお考えは、非常に大事で、いつまでに何を、どのような事を誰がするといった管理というのは必要ですので、全体的な大きな計画に紐づいた各事業の進捗管理について、この法定協議会の場で、まずは前年度の実績を振り返り、当年度に行うべき事を踏まえ、中期的な視点で振り返るといった事は考えております。ただし、それをすべてここに記載するというのは、将来的に予算も何も決まっていないなかで、書けない部分もあります。市長も申しましたが、体制の強化といったところは考えると言っておりますので進めてはいきますが、決まってない事を書いてしまうのは難しいので、計画に紐づいたなかで、しっかりと管理して進めていきたいと思っております。
委員（市民公募）	よろしくお願いします。
委員（三重運輸支局）	ご説明ありがとうございます。 他の委員からも発言がありましたが、具体的な施策のスケジュールに関して、先程、事務局から回答いただいたので、同じような話になってしまうのですが、運輸局からも交通計画を各協議会で定めていただく事を推進している立場として、伊賀市においては、この10年間でバスの利用者数の目標は、現状維持という事ですが、一方で、人口減少を考えますと、それなりに高い目標を置いています。 各施策を見ていくと、継続的に実施するといった事が多く書かれておりまして、具体的にいつ取り組むのかといった事が不明確であると運輸局としても思っておりまして、10年間の計画ですので、例えば、特に重要な施策２のバス路線の維持改善や６の重点施策になっています地域の実情に応じた交通手段の検討、それから施策７の公共交通を地域で守る仕組みづくり等については、市民にとって継続的に実施という事しか分かりません。したがって、どんな事を、いつ取り組んでいくかといった事をあらかじめ書いておくと、より行政側だけではなくて、参加する市民にとっても分かりやすく、より一緒に取り組んでいけると思います。
委員（地域力創造部）	この公共交通計画は、市の総合計画と一緒であると思っています。やはり、10年先を見据えて、こうなっていかなくては

	いけないという目標のもと、２、３年が、伊賀市にとって節目であり、バスといった公共交通等、そういった事が大きく変わっていく時期になっていきます。そのあたりをどう繋げていくのか、それからまた地域公共交通の構造をどのようにつないでいくかを今年から３年間かけて地域とともに検討していく事を目標にしております。 伊賀市は地域が広いです。地域によっては、地形や人口が、様々であり、例えばデマンドであっても、その手法をどのように組み合わせるかといった事が重要になってくると思います。ある程度方向性がしっかり見えてきましたら、そういったものも10年間の間に、５年目で中間見直しもございますので、方向性を変えていくのであれば、しっかり見直すべきですし、これとは別に地域に合った独自の計画というのもあるのかもしれません。そのあたり、地域の方と早急に進めていきたいと考えています。それに、地域の方にも、様々なご意見を聞かせていただいております。同じ地域の中でも、こうあるべきじゃないかとか、正反対の方向に進めたほうがいいのではないかといった事もありますので、やはりそれらも組み合わせであると考えています。したがって、細かく組み合わせていく事が必要かなと思っております。ただ組み合わせるだけではなく、取捨選択という事をしていかなければならないのかもしれませんし、細かく変えていくと、それが反対に皆様の足枷になってはいけないとも考えています。それに、地域の方が意見をおっしゃっていただく限りは、地域の事を思っていただいて責任を持っていただくといった事が必要となって参ります。やはり、市として、計画的に取り組みたいと思っておりまして、そのあたりもご理解いただきたいと思います。
委員（三重運輸支局）	承知しました。今私が申し上げた意見については、資料１－３の阿山の④施策の具体性・実効性に関する意見といったところから、地域のそういった思いがあるという事で、委員である私たちも一緒に取り組んでいく必要があると思います。 今後、もう少し具体的なものを見直す必要があればその際に、一部見直す事も１つかなと思いますので、ご検討の程よろしくお願いいたします。
事務局	毎年の進捗管理についても、１年、１年だけの視点ではなく中期的なものを載せられる分については、すべて見せられるような形で考えておりますし、法定協議会の方で出すという事は、広く市民の方にも見ていただけるものになりますの

	で、そういった場を活用し、皆様にも周知しながら、見ていただけるように進めて参ります。
委員（三重運輸支局）	資料１－１のパブリックコメントの65番の交通空白地の解消で、伊賀市の考えを持っておくべきというところに関連しまして、他の自治体で交通空白の定義は、例えばバス停から500メートル等であり、当然、地形的な関係もありますので、そこは必要に応じて個別に協議しますといった場合もあります。それに、駅から800メートル等の定義を作っている地域もございます。伊賀市の場合、そういった判断基準は持っておられないのでしょうか。
事務局	交通不便地域を伊賀市で設定している部分がございまして、それが鉄道駅やバス停から500メートルとなっておりますが、交通不便地域はあくまでも地理的な指定となります。ただ地形的に坂が多い等、そういったところも含めて、交通不便地域を設定しておりますので、そういったものをベースに、交通空白地域を考えています。
委員（三重運輸支局）	交通不便地域という定義をお持ちであるという事ですね。ただ用語集には交通不便地域が載っていませんので、追加しては、いかがでしょうか。
事務局	52ページ施策７番の③番の地域運行バス制度の充実と推進があり、地域運行バス制度のなかに、交通不便地域といった定義があり、鉄道駅から500メートル、バス停から300メートル以内でも、坂道が多い不便地域に当たるところについては、市が重点的に支援をしていきましょうといった事で、それを解説に入れてはどうかと思いました。交通空白地については、全国的に出る前から交通不便地域という事で取り組んできましたので。
委員（三重運輸支局）	以前は、交通不便地域という言葉が主に使われていたと思います。最近、交通空白という言葉になっておりますが。
委員（市民公募）	市の回答の中では、駅から500メートル、バス停から500メートルで、区間的なカバー率71.2%とありましたが、それとは別に空白地帯という考え方であれば、地域の細かいデータは、取らないといけないはずです。それによって利用率が変わってきます。そうでないと、結果、片手落ちになるのではないかと思います。
委員（地域力創造部）	「片手落ち」という表現の訂正をお願いします。
委員（市民公募）	すいません。分かりました。

事務局	特に、時間的な交通空白は改善すべきところは改善していく必要があると思っております。今年も県の事業を使い、人流データを扱うなかで、様々なデータを集めておりますので、施策に使用していきたいと思います。
委員（市民公募）	丸柱のワークショップの様子がケーブルテレビで放映されており、まち協の会長とも少しお話をさせていただいているなかで、やはり市民全体の意識づけが重要であると思います。それを行政の方でも、考えているといった事が意思疎通していくと、みんなで気持ちが高まっていくと感じています。 先程、他の委員がおっしゃったのもそうですが、不安なのは、具体的事業主体のところに、伊賀市が大きく記載されています。しかしながら、文化振興課が関係する場合もあれば、地域包括センターが関係する場合もありますよね。関連課がこの伊賀市のどこなのかが分かれば、ここから連携して事業が展開していくとも思いますが、伊賀市だけの記載ですと、見たときに少し不安になるかなと思いました。 別件で、駅というのは通勤、通学にも利用されますが、私がよく利用する草津線やＪＲも大雨で、止まってしまう場合があります。貴生川は、ピアノを弾いている人がいるのに、伊賀上野は居ません。それに、本も置いてくれてありますので、待合でもたくさん人は居ます。また高校生には、腰掛けができるような、高校生が自ら作った椅子が置いてあります。伊賀市でも、ハイトピアだけではなくて、居場所になるところがあったら良いと思いました。年寄りだけの問題ではなく、若者にとって公共交通を利用してイオンのところに行くといった話も聞きます。例えば、１日乗車券をスタンプラリーにして実施する等、明るく楽しんでできるものがあれば良いと思いました。
事務局	待合環境はすごく重要な視点だと考えています。 滋賀県の方で、様々な例もありますので、伊賀市としても参考にしながらと思っております。例えばＪＲの駅でしたらＪＲのものですので「ＪＲ何とかしてください。綺麗にしてください。もっと良くしてください。」という事もそうですが、官民一体化で取り組むといった考え方を取り入れながら、検討していきたいと思っております。 それに先程ご意見をいただいた実施主体のところが、伊賀市になっている表記について、部署の名前も変わったりしますし、課名を記載する等は現状難しいと考えております。
委員（地域力	当然公共交通課もありますし、福祉分野、教育委員会等、各

創造部）	支所等もあるなかで、これを排除してしまうとこの視点はないとなっても困りますし、汎用性がなくなると思います。
会長	47枚目の施策２を見ると、住民参加による改善等が書いてありますので、事業主体の市民・地域の箇所に丸がないのはどうかと思います。また、64ページの政策19ですが、このタクシー業者といった記載については、タクシー事業者の方が良いと思います。また、66ページの伊賀市の役割の必要な伴走支援については、もう少し具体的にどういう事なのかが見えてくる必要があります。さらに、51ページ、52ページの施策７につきましても、地域主体の取り組みに対する伴走支援の強化等の記載があっても良いと思います。
事務局	地域住民に危機感を持ってもらう必要もありますので、伴走支援について、表現を検討させていただきます。
委員（三重運輸支局）	最終案の２ページの伊賀市内の交通手段でパブリックコメントの意見を踏まえて、福祉有償運送と介護タクシーを追加してもらいましたが、福祉有償運送でもあります自家用有償旅客運送、特に交通空白の方については、公共ライドシェアという言い方を最近はしていますが、表現をどうするかは検討いただいた方が良いとも思います。 ちなみに、かんべ北斗号は、79条ですか。
事務局	４条の地域運行バスになります。
委員（三重運輸支局）	島ヶ原で運行しているバスは何条ですか。
事務局	島ヶ原は78条の２です。
委員（三重運輸支局）	そうなると地域運行バスすべてが、自家用有償79条で走っているわけではないと思いますので、後ろに括弧で自家用有償旅客運送と表記するのも違いますよね。
委員（市民公募）	意味が分かりやすいほうが良いかもしれません。 ただ、細かく分類するのは余計にややこしくなると思います。
事務局	何か福祉有償運送の他に似た名称はありますか。福祉バスとか。
委員（三重運輸支局）	福祉バスは、また違います。
事務局	下の図は、分かりやすいようなものをキープしつつ、上の所でしっかりフォローできるように、これもまた後で整理します。
委員（三重運輸支局）	もう１点、１の３の地域部会で、５ページの公共交通に対する要望の②番の１つ目で、地域交通の各デマンド交通やライ

	ドシェア等の充実とあります。人口減少や運転手不足の対応としてデマンド交通や公共ライドシェアなど新しい移動手段を積極的に活用する必要があるとなっておりますが、デマンド交通や公共ライドシェアの意見ですので、20ではなくて施策６番ではないでしょうか。
事務局	修正させていただきます。 事務局から、用語解説のところで先程公共ライドシェアや共助版ライドシェアを追加すると申し上げたのですが、らの所でライドシェアとしておき、そこで、共助版ライドシェアや日本版のライドシェアを記載しておく方が分かりやすいと思いました。
委員（市民公募）	ライドシェアが、一般的には馴染んでいますので、カッコで入れると確かに分かりやすいと思います。
委員（三重運輸支局）	正確性を優先するのか。分かりやすさを優先するのかでも違いますね。
事務局	コンサルの方、どう思いますか。
日本工営	出てきている文言をもう一度洗い直して、それと対応する形で解説を出していくと良いのかなと考えております。いかがでしょうか。
事務局	その方向性で進めます。
会長	他にないようでしたら、承認とさせていただきます。

〈承認〉

（３）既存バス路線の見直し手順について
事務局から、資料３に基づき説明

【質疑応答】

委員（市民公募）	どういう形で、平均乗車密度が示されているのでしょうか。
事務局	三重交通から得た料金から逆算でこの平均乗車密度を積算しています。ついては、金額、運賃単位で出ますので、お子さん１人乗っていただいたとしても、半額で0.5人扱いになりますので、正確な人数が把握できません。元々、この準基幹バスではない地域生活交通については、指標がそもそも平均乗車人数だったのですが、実際にこれを図るにあたっては、平均乗車密度である必要はなく、ただ単に平均乗車人数、大人もこどもも１人は１人だといった形で図るほうがふさわしいと思いました。
委員（市民公募）	２の１の最終案で12ページの伊賀市の地域公共交通の現状で、廃止代替や行政バスの利用者が載っていますが、これとは、別物の基準なのでしょう。それのもとになるのがこの資料なのでしょうか。
事務局	もとになるといいますか、この結果を上回っているようであれば、このまま維持していくべき路線で、これが見直しの基準よりも下回っているという事であれば、何かしら問題があるという事で、そういった目安であると考えています。
委員（市民公募）	高速バスについて、10月から便を変更するという看板が出ていてショックを受けました。それは三重交通が収支で決めているのでしょうか。
事務局	高速バス以外の三重交通の営業路線バスについても、事業者が営業路線として走らせておりますので、事業者による判断になります。
委員（三重運輸支局）	事業評価基準について、期間というのは、４月から３月までで計算した収支率なのでしょうか。それに、平均乗車人数は、１便当たりの人数で考えているのでしょうか。 また、事業評価基準の下に、住民参加によるといった言葉がありましたが、それがなくなっている理由について教えてください。
事務局	準基幹バスである三重交通の営業路線バスや廃止代替バスは、昨年の10月から今年の９月までの分を1年間として見ております。地域交通の行政バスについては、年度で４月から３月までの期間で計算をしています。また、平均乗車人数に

	ついては、１便あたり何人乗ったかといった平均で算出しております。住民参加による件については、やはりこの準基幹バスというのが、なかなか今まで住民参加による改善計画を作れていない現状がありまして、本当は住民参加にして、路線を変えていくというのがベストですが、この準基幹バスについては、この法定協議会や三重交通等の交通事業者と検討していきたいと思い、外したという形になります。
委員（三重運輸支局）	ちなみに準基幹バスは、廃止代替だけでしたか。
事務局	最終案の36ページを見ていただきますと、先程の高速バスは広域連携軸という事で、基幹バスについては営業路線バスや伊賀市と他市を結んでいる路線で、廃止代替バスの月瀬線も奈良と結んでいますので、基幹バスにしています。準基幹バスというのは、阿波線、玉滝線、桐が丘線、廃止代替バスの友生線、諏訪・予野線、西山・島ヶ原線、柘植線、月瀬線になります。
委員（市民公募）	先程高速バスの話が出ていましたが、伊賀市へ来る人や伊賀市から出ていく人が何人いるかのデータはありますか。
事務局	資料編のところで79ページと80ページに高速バスの状況というのが載っていますが、名古屋から来た人や名古屋へ行っている人の平均については、データでいただいております。
会長	他にないようでしたら、承認とさせていただきます。

〈承認〉

（４）今後のスケジュールについて
事務局から、資料３に基づき説明

【質疑応答】
なし

〈承認〉

３．その他

【質疑応答】
なし

（終了）