

実施結果報告書

1. 学校名 : 桜丘中学校・高等学校					
2. 学習名称 : 地域の公共交通を次世代に残していくためには ～持続可能な地方の公共交通の姿を中高生視点で探究する～					
3. テーマ : 公共交通への理解、地方の公共交通や未来の公共交通について考える					
4. 実施教科 : 委員会活動・総合的な学習の時間					
5. 関連単元 : 総合的な学習の時間 (環境学習)					
6. 実施単元数 : 総合的な学習の時間 : 計 10 時間、委員会活動 : 計 24 時間					
7. 学年	(総合学習) 中 1 (委員会) 中 1 ~ 高 2	8. クラス数	(総合) 2 (委員会) 1	9. 生徒数	(総合) 27 (委員会) 15
10. 実施内容 および 11. 学習の流れ 本校は三重県伊賀市にある併設型中高一貫校で、全校生徒 340 名 (3 月 20 日時点) のうち、9 割が寮生、残り 1 割が通学生である。日常的に公共交通機関 (電車・バス) を利用している生徒は、通学生 34 名中 22 名で、残り 12 名の生徒は自家用車で送迎・通学を行っている。 本件が支援に採択されるにあたり、広報委員会で「公共交通を考えるプロジェクトチーム」を立ち上げ、生徒の公共交通に対する利用状況および公共交通に対する意識を調べる予備調査を、広報委員会メンバー 15 名を対象にアンケート調査を行った。その結果、通学生 2 名中 1 名が公共交通を利用し、1 名は自家用車で通学を行っていた。全校生徒の中でも通学生の公共交通機関の利用割合は 50 パーセント程度であった。また、寮生 13 名中、帰省・帰校の際公共交通を利用している生徒は 12 名、1 名が親の自家用車等での送迎であった。また、寮生は普段学寮で生活しているため、公共交通機関をあまり利用していない。 これらの結果からも、本校の生徒は日常的に公共交通を利用する環境が整っていないことが課題としてあげられた。 1) 広報委員会での話し合い (9 月 14 日 (土) 1 限目) 広報委員メンバー内で話し合った結果、まず本校生徒が公共交通を日常的に利用していない状況では、公共交通の利用を考える入口にも立っていないと考えられ、実際に生徒が公共交通機関を利用することで公共交通に対する「親しみ」を持つことができるのではないかと考えた。そこで、本					

校中学1年生を対象に、校外研修で本来貸し切りバスを借り上げて校外研修を行う部分を、公共交通（電車および路線バス）を利用することで、生徒の公共交通に対する意識および利用への理解度が増すかを考え、中学1年の校外研修に公共交通での移動という目的も追加し実施することを学年団に依頼、検討の結果、2学期および3学期に実施する校外研修の目的に、公共交通の利用という内容も盛り込むこととなった。また、地域の公共交通およびこれからの公共交通について考えるため、学寮広報委員会取材活動を行うことにした。

2) 中学1年生 校外研修について

本校では、総合探究学習として「知的創造プログラム」と称して、1学期で1テーマで学習を行っている。2学期は「地元伊賀を知る」、3学期は「世界を知る」というテーマで学習を行っている。本来、それぞれ現地まで借り上げバスを利用して実施していたが、今年度は公共交通を利用すれば、公共交通に対する親しみと理解を持つことができるのではと考え、2学期は地元地方鉄道である伊賀鉄道を、3学期は路線バスを利用して、公共交通（特に地方鉄道やバス）の利用に対する肯定的意識を持ってもらうために計画を改変した。

2-1) 11月14日実施 中学1年 伊賀校外研修

当日参加人数；中学1年 AB組 27名 引率教員5名

計32名

乗車区間 青山町⇄伊賀神戸⇄上野市

（青山町～伊賀神戸は近鉄で往復360円、伊賀神戸～上野市は伊賀鉄道で往復740円（2024年11月当時）。伊賀鉄道部分は、同価格で1日乗車券を販売。今回は1日乗車券を購入する。）

内容：現地まで近鉄および地方鉄道の伊賀鉄道を利用し、公共交通に関する理解を深め、公共交通の利用に關し、肯定的な意識を育成する。また、調査テーマ「歴史」、「文化・文学」、「鉄道」の3つのテーマで、上野市駅周辺で徒歩や公共交通（伊賀鉄道）を利用して取材し、研修新聞にまとめる。

移動は近鉄および伊賀鉄道（写真1）で移動した。初めて伊賀鉄道に乗車する生徒も多く、前で食い入るように風景を楽しむ生徒もいた。

上野市駅から徒歩でハイトピア伊賀5階の学習室へ移動、そこから3班に分かれ班別研修取材を行った。

写真1. (上) 近鉄、(下) 伊賀鉄道の乗車を楽しむ生徒

2024年11月14日
伊賀中学校 地学部 中野武司

中学1年中期（地域を知る・地元伊賀を知る） 知的創造校外研修 要項

実施日時：令和6年11月14日（水） 8:50～17:30
 目的：松井の海産物である「伊賀」に協力をあて、地元伊賀の魅力を調査し、手書き新聞の形でまとめる。復讐まで近鉄・伊賀鉄道を利用し、公共交通の利用に關する理解を深め、公共交通の活用が關し、行地的な意識を育成する。
 研修先：上野市駅周辺（近鉄伊賀駅）本部・ハイトピア伊賀5階学習室

区別分属
 本部顧問：研究員 山崎先生（ハイトピア伊賀～先）移動、
 近鉄・伊賀鉄道 乗車引率員 中野先生
 （乗車日 7:30 までの乗車引率員 中野先生、
 伊賀神戸駅で乗車引率員）
 朝日町 引率員 中野先生（1人）、太田先生（1人）
 各地引率員 文化・文学部（西条先生）、歴史部（栗村先生）、
 交通鉄道部（引率員：太田先生、中野先生（午後））
 係員 中野先生、山崎先生、中野先生

費用 6,500円
【内訳・費目】
 交通費は令和6年度ヒューマン・マネジメント教育に關する教育支援制度を利用し、学校より支出する。
 生徒小遣い（入館料、取材費、お茶代）：5,000円
 昼食費：800円
 伊賀鉄道（乗車引率員・引率員乗車引率・伊賀鉄道等、生徒1人当り）1,700円
 小銭は小銭の口金に換える

服装・持ち物
 ・研修品の制服・お弁当、防寒着、雨具、学生服、清潔な服装、筆記用具、メモ、携帯電話。

資料1. 校外研修要項



鉄道班は3つの班・計8名の構成で行動した。午前中に伊賀鉄道で桑町駅まで移動し、名阪国道の道路交通の様子取材した。その後伊賀鉄道で上野市駅まで戻り、「ハイトピア伊賀」5階の学習室にて昼食をとった。午後に伊賀鉄道本社会議室で、総務課の中村さんにお話を伺い、伊賀鉄道の現状についてなどの話をいただいた（右写真3）。その後、上野市駅周辺で、路線バスの様子や伊賀鉄道の利用状況などを取材し、終了した。

その後、総合的な学習の時間を6時間使用し、各班の取材結果を手書き新聞にまとめた（右写真3）、12月20日に校内印刷にて発行し、保護者に向けて配布した。（手書き新聞「鉄道班」の作品は次頁資料3参照。）

Google フォームでの実施アンケートの結果（図1）では、70パーセント以上の生徒が公共交通について肯定的に理解を深めた。しかし、運賃や運航頻度（1.5本／毎時）に関しては肯定的な意見の割合は半数に留まった。また、約9割の生徒が赤字の伊賀鉄道の存続に理解を示している。



写真2. 伊賀鉄道の中村さんに話を伺う

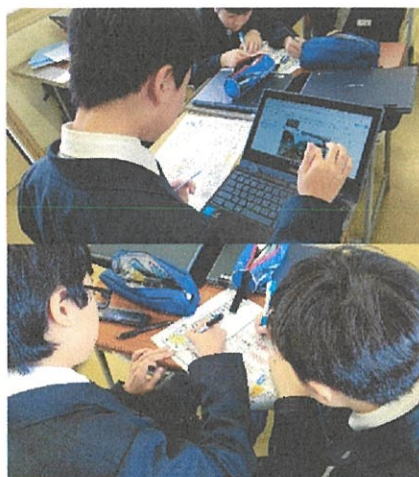
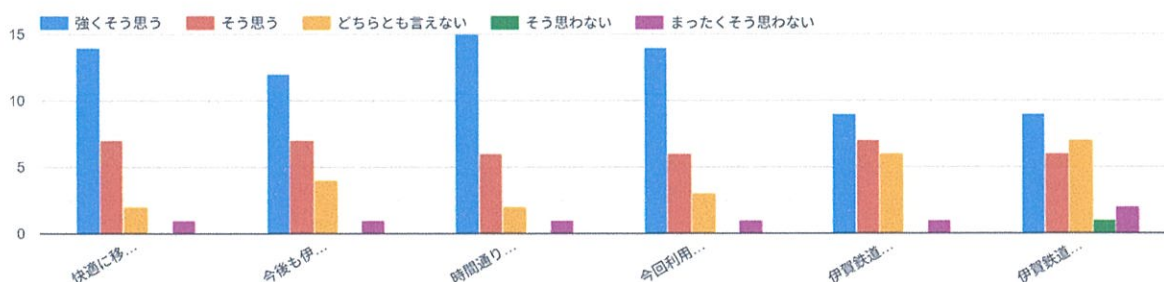


写真2. 手書き新聞の作成の様子

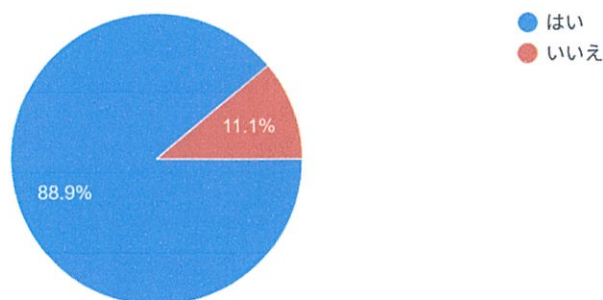
資料2. 校外研修後の生徒アンケート結果

2学期に伊賀研修に参加した人について質問です。（参加しなかった人は回答不要です。）
公共交通（伊賀鉄道）を利用した校外研修について



※質問項目は、左より、「快適に移動できたか」、「今後も伊賀鉄道を利用した校外研修がよいと思うか」、「時間通りに行動できる鉄道を残していくべきか」、「今回利用したような公共交通を残していくべきか」、「伊賀鉄道の運賃（往復740円）は適切か」、「伊賀鉄道のダイヤ（毎時1.5本）は適切か」。

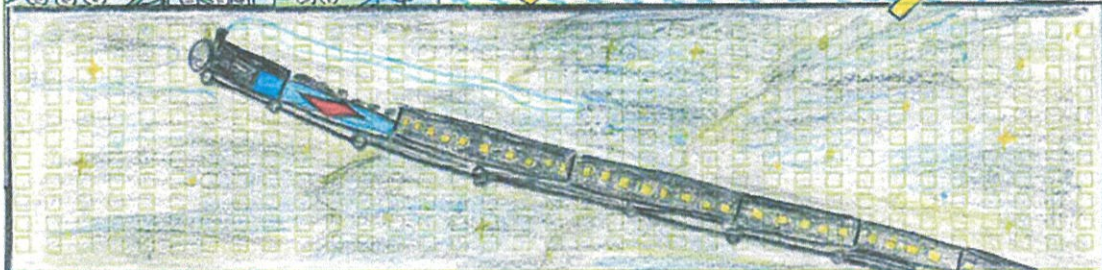
伊賀鉄道は赤字で廃止の危機です。今後も継続して伊賀鉄道が存続してほしいと思いますか？
27件の回答





銀河鉄道999の像

伊賀駅を出たすぐ前に「銀河鉄道999」という
漫画の像がある。その理由が知りたくて駅員さん
の中心さんに聞くと、平成9年9月9日に近畿
その記念の切符を発売することになり999は
銀河鉄道999だということになり作者の松本零
士さんにお願ひしたところ、その時に松本零
士さんと鉄道の付き合いができたそうでその後、町
おこしをするために伊賀鉄道内の3つの鉄道に3
種類の刀客のペイントをしてほしいと松本零
士さんに頼むと松本零士さんは「電車のペイント
に興味はたんだよねとよく引き受けくれた
と云う。そうして作者の鉄道がきまるとの記念に
銀河鉄道999の像が飾られた。」



社員の勤務形態

◎本社係員

日勤勤務 9時10分～18時00分

◎運転士 仕事により出勤・退勤時間が異なる

11時～翌日11時・14時～翌日14時など

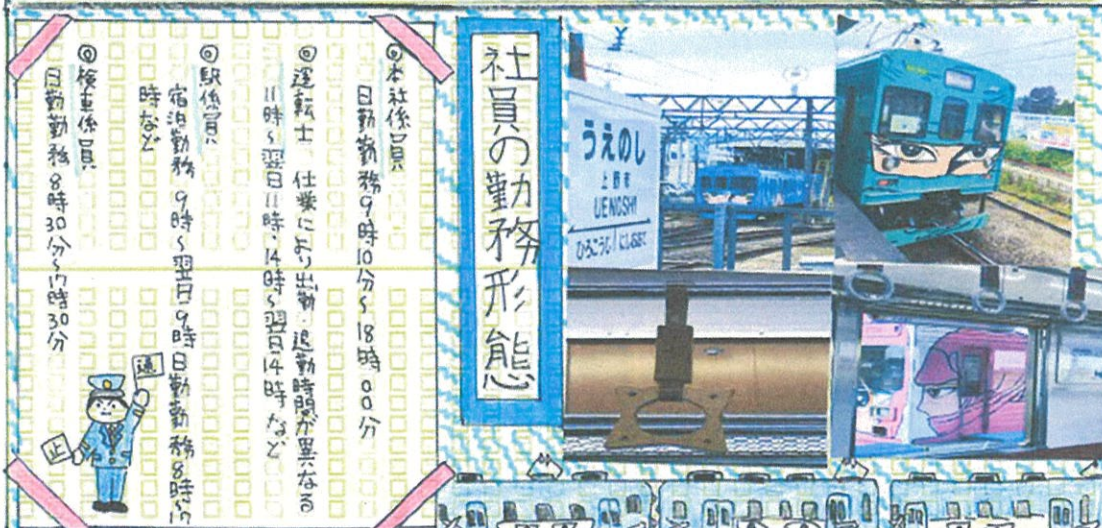
◎駅係員

宿泊勤務 9時～翌日9時 日勤勤務 8時～

時など

◎検査係員

日勤勤務 8時30分～17時30分



伊賀市駅

伊賀市駅のまわりには
にんじやが有名なところ
ありバスやコンホールや
町のいろいろな所に作者の
小さい像がある。



伊賀鉄道13人お披露目

伊賀鉄道概観上野市駅

No1. はずすたでペン!!

バスでもバス乗りの経験者の中にいて
ぼんやりとものごとをいじりながら
ぼんやりとものごとをいじりながら
ぼんやりとものごとをいじりながら
ぼんやりとものごとをいじりながら

No2. まかないカレー

このカレーは毎日の社員たちが
毎日の社員たちが
毎日の社員たちが
毎日の社員たちが
毎日の社員たちが

本誌「伊賀鉄道」は、伊賀鉄道の
伊賀鉄道の概観を
伊賀鉄道の概観を
伊賀鉄道の概観を
伊賀鉄道の概観を

↓はすたでペン



↓アクリルスタッド



編集後記

バス

伊賀鉄道概観

伊賀鉄道のバス

伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の

伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の

伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の

伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の

伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の
伊賀鉄道のバスは、伊賀鉄道の



伊賀上野
新居
西大寺
忍
山小路
茅町
桑田
四十九
猪田
市部
依那古
丸山
上林
比土
伊賀上野

伊賀鉄道路線図

忍の歴史

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

忍の歴史、伊賀上野、新居、西大寺、忍、山小路、茅町、桑田、四十九、猪田、市部、依那古、丸山、上林、比土、伊賀上野。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道

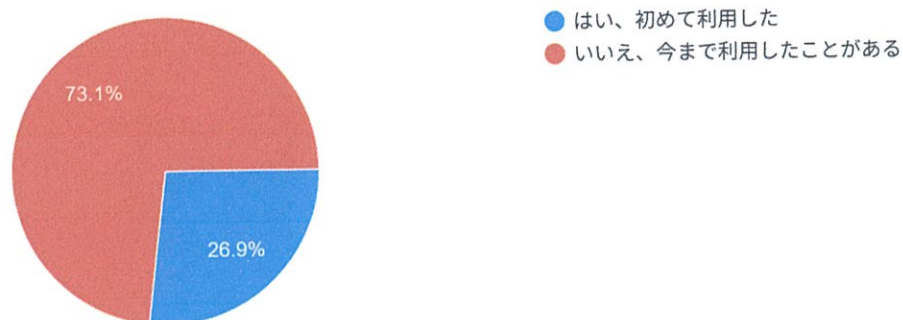
伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

伊賀鉄道は人生を築くために多くのイベントをこなしています。

資料5 校外研修後の生徒の利用アンケート（回収27件、無回答1件含む）

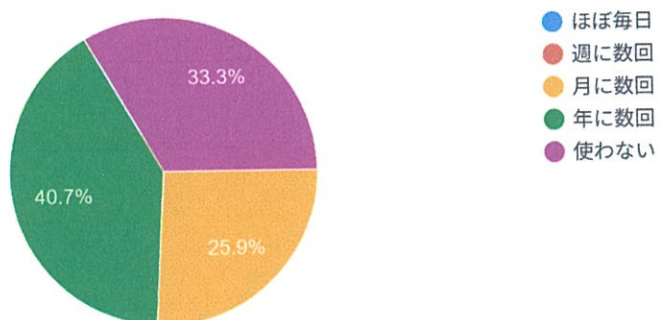
路線バスは、今まで利用したことがありますか？

26件の回答

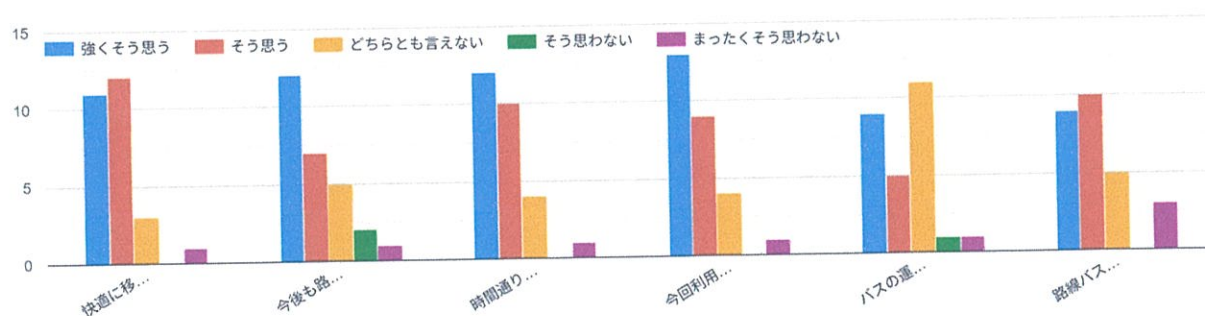


普段、公共交通（路線バス）を利用しますか？

27件の回答



公共交通（路線バス）を利用した校外研修について



※質問項目は、左より、「快適に移動できたか」、「今後も路線バスを利用した校外研修がいいと思うか」、「時間通りに行動できるバスは便利か」、「今回利用したような公共交通を残していくべきか」、「バスの運賃（往復420円）は適切か」、「バスのダイヤ（毎時3〜4本）は適切か」

3) 学寮広報委員会の活動

地方の公共交通やその未来について調査し、学寮新聞が発行する「大志寮新聞」にて紙面化して発表するために、調査・取材活動を行った。

9月より委員で書籍等で地方の公共交通に関する研究を行い、次の点について取材活動を行うことを編集会議で決定した。

- ① 伊賀鉄道の現状について、伊賀鉄道本社に取材する。
- ② 伊賀市の公共交通を担当する部署に伊賀市の公共交通の現状と未来について取材する。
- ③ 未来の公共交通として「環境にやさしい」、「自動運転」などのキーワードがあるが、これらについて取材する。

という方向性で取材計画を立てた。

2024年12月ごろに取材する計画を立てたが、寮内で新型コロナ及びインフルエンザが猛威を振るい、実施できずにいた。ようやく取材の目途が立ってきた2月以降、取材活動を再開した。

3 - ①) 伊賀鉄道の現状を取材する。

2月17日(月)午後から取材を実施した。生徒3名、引率顧問1名の4名で行動した。

まず、伊賀鉄道の現状を知るため、伊賀鉄道比土駅のパークアンドライド駐車場に駐車し、そこから伊賀鉄道に乗車し、乗客の方々に乗車の目的や頻度などの聞き取りアンケートを実施した。11名中9名が回答して下さった。取材前は地元の方々のみの利用と考えていたが、県外から利用されている方もいて、伊賀鉄道は地域にとって欠かすことのできないインフラであることが分かった。伊賀鉄道が存在しないと移動の代用手段がないという方もおり、伊賀鉄道がなくなることによって地域がより衰退していくことが考えられる。特に観光面で痛手を被ると予想される。

また、伊賀鉄道本社にて伊賀鉄道の中村さんに取材を行った。丁寧に回答していただき、伊賀鉄道の乗降人員の推移や収支、今後の見通しなどを伺った。印象深かったのは、赤字は自助努力を超えて大きく、現在の利用者数では、運賃のみで運営することは不可能で、自治体の助けなしには存続は不可能という事実だった。想像以上に運営面では厳しく、伊賀市の伊賀鉄道に対する支援がなくなれば、たちまち廃線の危機に陥ることが分かった。

これらの取材結果をまとめ、3月18日発行の「大志寮新聞 第99号」の1～3面にて伊賀鉄道の現状についての紹介と考察の記事を掲載した(資料6)。

<1>第99号

大志寮新聞

2025年3月18日(火)発行

地域交通を支える「伊賀鉄道」



第99号
発行所
桜丘中学校・高等学校
大志寮広報委員会
新聞作成チーム
三重県伊賀市下神戸2756

歴史ある「揺れる」電車



「上野市駅」の車庫で
写真を撮る記者

伊賀鉄道は2007年に近鉄から経営分離された伊賀神戸と伊賀上野を結ぶ伊賀線を運行している鉄道会社だ。当初は線路などの設備を近鉄が管理し、伊賀市と近鉄が出資した伊賀鉄道が運営していた。2017年には伊賀市が譲り受け、維持管理をする公有民営になった。伊賀鉄道は伊賀電



伊賀鉄道が走る忍者列車

大阪電気軌道(現在の近鉄)に合併された。しかし、伊賀神戸間の路線になり、経営分離を経て現在の伊賀鉄道になった。伊賀鉄道の車両は、元々関東の私鉄である東急電鉄が使われていた電車を譲り受け、改造したものだ。2両編成に改造する際に中間車に運転台を付け加え先頭車にした車



実際に伊賀鉄道に乗車する記者



→実際に乗車したピンク忍者列車

青忍者列車
ピンク忍者列車の
つり革オーナーに!



伊賀鉄道を知ってもらう
桑町駅付近の桑町踏切橋などの伊賀電気軌道時代から使われている煉瓦造りの橋など、見どころが沢山ある。
(大滝)

松本零士さんがデザインした。伊賀鉄道は他の鉄道会社ではなかなか見ないユニークな事業もやっている。誰でも電車の前面に好きなデザインをのヘッドマークを付けることができたり、吊り革(上写真)や枕木に一言書いてたり

地域の「足」となる電車・バスのすがた

県をまたぐ移動の手段として



「取材時の車内の様子」

取材の目的地である上野市駅に向かうべく、我々は桜丘から最も近い「比土駅」から伊賀鉄道に乗車した。

その際、比土—上野市区間の乗客計11名の乗客の方々に伊賀鉄道に関する取材を行った。

項目は次の通りだ。①利用頻度②乗車駅

③降車駅④伊賀鉄道を利用した目的⑤もし伊賀鉄道がなかったらどうしていたか。以上の5項目でアンケートを実施した。

伊賀鉄道は地元で生活する人々による利用がほとんどで、利用されたが、三里駅の外から移動するための交通手段として利用する人が多かった。

また、伊賀が誇る観光名所である伊賀上野城(白鳳城)での観光を目的としていた乗客もみられた。今回乗車した時間帯は12時13時であつた。伊賀鉄道は、通学・通勤のために利用する乗客が多くを占めており、ピークから外れた時間帯ではあると、輸送人数は少ないことが現状だ。

取材終了後には、伊賀市のコミュニティバス「にんまる」に乗りこむ。利用したことで、現状が明らかになった。市駅が徒歩20分、から「西大手」まで乗車した。時間帯は16時17時であり、乗客は我々以外にない状態だった。

今回、実際に伊賀市の地域交通を支える伊賀鉄道とバスを



「乗車時に利用した比土駅」



「コミュニティバス『にんまる』に乗りこむ記者」

※右の表は2月17日(月)12時04分比土駅発、12時44分上野市駅着の伊賀鉄道の車内で「比土—上野市」間に乗車していた乗客への取材に基づくものである。(1名無回答)

伊賀鉄道に乗る理由とは



↑バス車内の様子(貸し切り状態であった)

◎伊賀鉄道 乗客アンケート結果(9人乗車)

※	利用頻度	乗車駅	降車駅	伊賀鉄道に乗る目的	もし伊賀鉄がなければ
A	初めて	伊賀神戸	広小路	出張のため・県外から	車で代用
B	月1回	伊賀神戸	茅町	帰省のため・県外から	近鉄・車で代用
C	初めて	伊賀神戸	上野市	出張のため・県外から	普段は車で走っている
D	月20日	伊賀神戸	茅町	茅町のイオンで勤務	代わりになる手段はない
E	月3回	伊賀神戸	上野市	仕事のため・県外から	不便・行くのは難しい
F	初めて	茅町	上野市	上野城観光・県外から	車・バスで代用
G					
H	初めて	茅町	上野市	上野城観光・県外から	車・バスで代用
I	月1・2回	茅町	伊賀上野	仕事のため・県外から	JR・車・バスで代用

…県外から利用の乗客

「乗ってもらえる」鉄道を目指して

自治体と一緒に盛り上げる

地域の活性化が交通の活性化に

伊賀鉄道は、地域住民の通学・通勤や観光客の移動手段として重要な役割を担っている。しかしながら、現在5両ある車両のうち3両を使って近鉄の特急に接続できるようなダイヤを合わせて組んでいるが、1両でも故障してしまえば効率的な運行が厳

しくなってしまう。若年層の減少が進み、現況だ。他にも近年は利用者が減少し続けている。厳しい経営状況が続いており、利用者減少の要因として、利用者の減少、また、伊賀市では、伊賀市市のような地方都市では、車の移動が便利で、公共交通

乗客増加に向けて

改善するためには、観光客に焦点をあてることが必要ではないだろうか。伊賀市は「忍者の里」として知られており、観光客の誘致が期待でき



←今回伊賀鉄道について話を聞いた総務企画課の中村さん



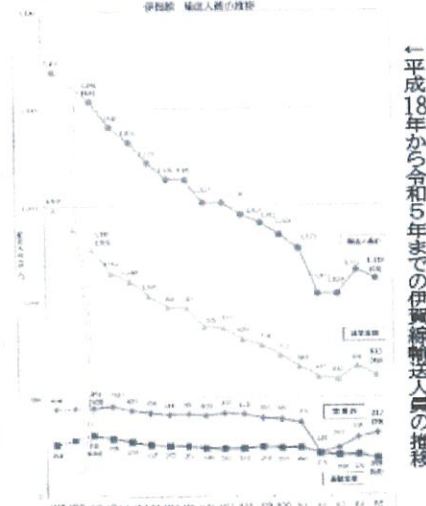
↓実際のダイヤを使って説明する中村さん(左)



伊賀線 稲佐駅の様子



↑此ように設置されている、鉄道利用者には駐車料金がからまない「パークアンドライド」



←平成18年から令和5年までの伊賀線輸送人員の推移

好評を得ている。これをさらに強化し、特別列車や観光イベントと連携することで、鉄道の魅力を向上させることができればいいだろう。

また、地域住民との連携を強化し、地域の学校や企業と協力し、通学・通勤での鉄道利用を促進するための割引制度や、利便性向上のための他、の鉄道会社と協力したい。加えて、地域イベントとの連携をより強化し、地元の祭りやイベントに合わせて臨時列車を運行することで、重要な目標の達成も期待できるのではないだろうか。

(若山)

3 - ②) 伊賀市の公共交通を担当する部署に伊賀市の公共交通の現状と未来について取材する。

2月17日に実施した伊賀鉄道の取材より、伊賀鉄道の存続には地元自治体の支援が欠かせず、伊賀市としての公共交通政策の考えを知ることが、今後の伊賀鉄道の存続に重要であることが分かった。そこで、伊賀市の考え方を知らため、取材を申し込んだ。伊賀市公共交通課の中島さんと中川さんにお話を伺うことができた。

生徒2名、引率顧問1名の3名で行動した。

伊賀市役所5階で取材を受けてくださった。

お話では、伊賀市の交通関連予算（全体の約1～2パーセントの約5～9億円）のうち、半分以上を伊賀鉄道の支援や整備に関連する予算に費やしているとのことだった。とても驚きで、伊賀市としても伊賀鉄道は伊賀市の背骨であり、伊賀鉄道を赤字を理由に廃止させる考えは持ち合わせていないとのことだった。伊賀市としては欠くことのできない公共交通機関であるとの考えに、心強く感じた。

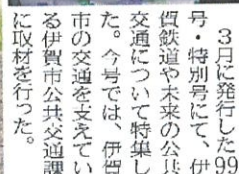
また、路線バスやコミュニティバスなどの関連予算は2億円程度と伊賀鉄道に比較すると少ないが、これも重要なものだと言われた。

ただし、青山行政バスという旧青山町地域を走るコミュニティバスがあるのだが、近鉄青山町～近鉄伊賀神戸駅前という路線が開通されている（しかし近鉄と並走している）という、1日3往復の路線があるのだが、乗客もほとんどおらず、なぜ存在しているのか疑問に思っていたが、担当者の方のお話では、「青山町は改札からホームに移動する際、階段があり、エレベーターなどを設置しないと移動できない高齢者の方などがおられるが、近鉄青山町駅にエレベーター施設を市の予算で設置することができない（近鉄所有の施設なので）、そこで伊賀神戸駅は階段がないので、バスを走らせている、そのほうが安上がり、とのことだった。思いもよらない回答で、びっくりしたのを覚えている。

これらの取材をまとめた紙面を4月以降に掲載予定である。その3月22日時点での編集紙面を添付する（資料7）。

また、公共交通に関する校内アンケート調査も実施し、掲載する予定である。

公共交通課が目指すのは



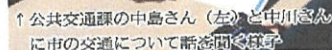
三重まるみえ 番外編

伊賀市が行っている公共交通に関する事業はいくつかある。主なものとして、公民館化されている

伊賀鉄道への支援や市内の行政バス・コミュニティバスの運営などがある。

前同、伊賀鉄道会

の取材で赤字を市が補填していることが明らかになった。こじまたみさんは、伊賀鉄道は、伊賀のことに、課「伊賀鉄道は、伊賀と、町民だ役では、利益だ役では、係員の中島匠（なかじま じょう）さん、真の役割を考へ、行政の支援が求



市の交通における背骨だと捉えている。赤字の補填ではなく、公共交通で地域の様々な分野を支えるための支出として支援している」と話した。

桜丘生に聞く

「地元でバス利用する」
35%



※寮広報委員会による「公共交通に関するアンケート」より作成▼実施日：2025年3月9日▼対象：全校生徒▼総数：185名

を所有している人が7割、所有していない人が3割だった。

また、帰省期間中に電車やバスなどの公共交通機関の利用についてアンケートを取ったところ、

「電車を利用する」と答えた人が82・2%、「利用しない」と答えた人が17・8

さらに、地元の交通整備に対して「十分である」と答えた人が8割程、「十分ではない」と答えた人が2割程だった。

この結果から、車を所有しているても公共交通機関を利用する人が大半だということが分かった。

(宮川)

大志寛広報委員公 185 人
は、校員生 185 人
を対象に「公共交通
に関するアンケート」
を実施した。
アンケートの結果
えた人が 65.4% だ
から、家庭で自動車

3 - ③) 未来の公共交通として「環境にやさしい」、「自動運転」などのキーワードがあるが、これらについて取材する。

この方向性について、大阪の交通テーマパーク「MOBILITY TOWN」で未来のモビリティについて体験できるとのことで、3月16日に取材を行った。生徒3名、引率教員1名の4名で行動した。

まず、京橋からモビリティタウンまで、一部自動運転（レベル2）のバスに乗り、モビリティタウンまで移動した。

モビリティタウンでは、自動運転バスの展示、運航がなされていた。「空飛ぶ車」の展示を見たかったが、当日までに入荷していなく、ボードの説明のみであった。未来の交通について期待させる施設ではあったが、入場料2,200円の割には、得られるものが少なかった印象だった。

そこからオンデマンドバスを予約、乗車体験と取材を行った。モビリティタウンから森ノ宮駅まで乗車したが、快適に乗車でき、地方の交通でも本方式が普及すれば効率よく運航できるのではと感じた。

また、今里から「いまざとライナー」を取材し、乗車した。BRTとのことだが、一般道を走るのので、少し早い路線バスといった印象だった。

また、途中「イワタニ水素ステーション」に飛び込み取材を行った。次世代自動車の燃料として注目されている「水素」。この水素を供給する「水素ステーション」を取材した。電気自動車のデメリットである「充電時間」を解消する技術が、ねんりょうとしての水素だということがわかり、今後の技術開発が大いに期待されることがわかった。

これらの取材結果をまとめ、3月18日発行「大志寮新聞 特別号」1～4面として発行した（資料8）。

また、未来の公共交通について調査していくと、名古屋で自動運転車の実証実験（名古屋駅前～STATION Ai 間）を行っていることがわかり、3月19日に追加で取材を行った。レベル2での運転で、周りの人や車の動きがコンピューター空間内でモニターされていた。この自動運転実証実験に乗務していた名鉄バスの菅田さんによると、自動運転車の未来について、国の考え方（アメリカはやってしまってから、問題点を改善する、日本は予め問題点を洗い出し法整備するので、実用化まで日本はどうしても時間がかかってしまう。）や、路上駐車を回避するためのアルゴリズムが、日本の法律の枠内で組まなきゃならない（例えば車線変更禁止の場所で路上駐車されている車を、法律を犯して車線を跨いで追い抜きできない）など、無人で運転するには越えなければならないハードルがまだまだあるそうだ。

その後、調査をまとめ、今後4月以降、紙面化していく予定である。取材をもとに編集した、3月23日時点での生徒の編集による該当紙面の抜粋を添付する（資料9）。

〈1〉特別号

大志寮新聞

2025年3月18日(火)発行

環境にやさしい車を目指して

↓ガス会社「Iwatani」の水素ステーション



大阪・森之宮(城東区)にある「Iwatani」は、燃料電池自動車(FCV)や燃料電池バス(FCバス)で取材を行った。

水素で動く自動車を普及率低いのが現状



特別号

発行所

桜丘中学校・高等学校

大志寮広報委員会

新聞作成チーム

三重県伊賀市下神戸2756



↑水素を供給するノズル

水素の供給までの流れは、大阪府堺市にある水素製造プラント「ハイドロエッシー」からローリーで液化水素を輸送する。次に、輸送された水素を液化水素貯槽で貯蔵する。それを気化させ、圧縮した後、高圧蓄圧機で水素を貯蔵する。そして水素を安全に水素を供給する。そして水素ステーション



↓液化水素が通るパイプの様子

↑液化水素を圧縮するシステム

区分は航空機…？ 空飛ぶクルマの現在とは

誰もが一度は夢見た「空飛ぶクルマ」。その実現が近い。大阪にあるモビリティタウンでは、アメリカのリフトエアーが特徴である。日本でも研究が進み、実用化されるクルマが紹介されて



←空飛ぶクルマのモデルを触る森島君

持続可能な資源として
水素自動車は、5分程で燃料を補給することができ、水素自動車の普及率は低く、1日に十数台程度が供給に来るといわれている。水素エネルギーは環境にやさしいクリーンエネルギーと呼ばれている。化石燃料とは違い、

かるのに対して、一に限りがないため、持続的に生産・消費が可能だ。これからの社会において、水素などのクリーンエネルギーを普及させ、今の環境を持続的に保っていくことが求められる。そんな未来を実現しうる水素ステーション。今後の動向に目が離せない。

(若山)

未来の公共交通を考える

自動運転の早期実現へ

あらゆるシステムと連携



↑MOBILITY TOWN内を走る自動運転バス

↓自動運転バスに乗り込む様子



↑自動で停車位置まで曲がるバスの様子



↑大阪市内を「レベル2」で部分的に運行している「大阪シティバス」の車体

現在、大阪で「大阪シティバス」というバスが、一部の地域で走っている。そして、大阪シティバスの「森ノ宮・京橋間ルート」では、去年の11月頃から半自動運転での運行を部分的に開始した。他にも、大阪・森ノ宮(城東区)のモビリティタウンでは、自動運転の実用実験が行われている。そこで今回は、自動運転とは一体何なのかを紐解いていく。

まず、自動運転はどのようなシステムで行っているかという点、主に車体の様々な位置にあるカメラやセンサーのデータをAIが解析して、自動で制御することによって走行している。他にも人工衛星の映像から車体の位置を確認したり、膨大なデータを集積したり、高速処理したりする能力を持っている。自動運転はレベル別で表すことができ、現在のように人が手動で運転を行うのはレベル0。そして、モビリティタウンで運行している自動運転バスは、アクセルやブレーキ、ハンドルが部分的に自動化されたレベル2であった。通常のレベル2の状態と考えると、



↑自動運転バスが走行中の運転席(運転者はハンドルを放して走行している)

しかし、自動運転が普及すると、事故発生時の所在が明確ではなかったり、サイバー攻撃やハッキングの恐れがあったり、必要があるだろう。(若山)

※国内で段階的に行われている「自動運転レベル」の違いに関する表(下)
…国土交通省が2017年に公開している、「自動運転のレベル分けについて」より作成

◎自動運転 レベル0~5(※)

Lv.0	運転者がすべてを担当(現在の運転水準)	Lv.3	特定条件付自動運転(高速道路での自動運転など)
Lv.1	部分的な運転支援(自動ブレーキ等)	Lv.4	特定条件下での完全自動運転(限定地域での移動サービスなど)
Lv.2	特定条件下の自動運転(高速道路等の車線維持など)	Lv.5	完全自動運転(すべてを自動システムが行う)
主体が運転手		主体がシステム	

「オンデマンドバス」という選択肢



乗りたいときに

降車場所を確認

2019年から運用されている「いまざとライナー」というバスがある。これはバス・ラビッド・トランジット（BR

年度の締めくくりへ



る。

(杉山)

杉

リーダーとは

生徒会も新体制に

3月15日に、今年
度最後となる委員会
でしまった。

その中で、前生徒会長であるうみ井口征哉君は、「リーダーとボスの違い」について話をした。

「ボスは失敗の責任を負わせる」が「リ」生徒をほじめ、先生を罵つて失敗を処理する」という言方にも刺さつていたという。自分自身を「リ」ダーとボスの違いを直しながら「リ」

の生涯を送らねば
という自分への戒め
につながる良い機会
となったのではない
だろうか。

★全校での合唱練習で「宿金」を歌う大志寮生

体合唱のリハーサルが行われた。各団体とも、全校生徒の前で今回の合唱曲を披露するのは初めてであり、緊張の瞬間であつた。今年度の締めくくりに向けた迎春祭が今日、開催される。各団体の集成となる合唱は見せない。(杉山)

編集後記

こんにちは。
まだまだ勉強に専念
しない、もうすぐ6
年生の杉山です。

今回は特別号です
実は、1□（6時間
足らず）で作成した
んです。すごいでしょ

した。仁にある龍王
以外はこの口に取材
したもののなんです。
なので、1口で作っ

同日発行の99号を

た感が滲漉あると聞いています。「新聞魂」を感じますね。

（白面）「白面」しかし、今回の取材は偶然の重なりでした。一面の要素テーシヨンの盛田くんは、アポなしに関わらず快く取材に応じていただきました。ありがとうございます。

ていないと思います
大志寮新聞の底力
ぜひご覧下さい。
—
それで次号でも
会いますしょう。
ではまた。

【編集】
5A 杉山 健英
【記者】
4A 若山 将大
4B 森島 湜岳

100

実現に向けて一歩ずつ

23