

# 令和元年度 伊勢地域公共交通会議 第4回 議事要旨

## ■開催概要

日時：令和元年11月19日（火） 18時30分～20時00分

場所：伊勢市役所 本館3階 委員会室

出席者：全18名

学識経験者

2名（名古屋大学大学院環境学研究科教授、  
近畿大学工業高等専門学校総合システム工学科准教授）

市民代表 4名

一般乗合旅客自動車運送事業者

2名（三重交通株式会社バス営業部部长（乗合）、  
三重県タクシー協会伊勢志摩支部長）

一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車運転者が組織する団体

1名（三交伊勢志摩交通労働組合 執行委員長）

鉄道事業者

2名（東海旅客鉄道株式会社 東海鉄道事業本部、  
近畿日本鉄道株式会社 宇治山田駅長）

中部運輸局三重運輸支局

1名（首席運輸企画専門官）

三重県伊勢警察署

1名（交通官）

三重県 2名（地域連携部交通政策課長、伊勢建設事務所総務・管理室管理課長）

伊勢市 3名（市長・産業観光部長・都市整備部長）

事務局 4名（伊勢市都市整備部交通政策課）

## ■議事内容

### ■ 地域公共交通再編について

地域公共交通再編について、事務局より資料を用いて説明。

伊勢市地域公共交通網形成計画（案）について、現在社会実験運行している市内環状バスをもっと前面に出すべきである。5-4ページのイメージにも目立つように線を太くして位置づけたほうが良い。

“軸”という表現については、幹線であれば軸かもしれないが、地区間支線交通軸のように支線にも軸をつけるがいいのかどうか議論がある。市内環状バスは他の地区間幹線交通軸とも違うカテゴリーのようにも思う。同様に5-7ページの廃止代替路線についても違うカテゴリーだと思う。

また、5-9ページのコミュニティバスの運行継続・改善の「（1）おかげバス、おかげバスデマンドの運行維持・改善」に記載があるが、1つの事業として別にした方が良い。コミュニティバスという表現の定義は難しく、今後は路線バスもコミュニティバスのように運行改善していくべきだと考えている。もしコミュニティバスという表現を用いるのであれば、伊勢市におけるコミュニティバスの定義について記載すべきである。

5-10ページの「（3）地域が自ら検討し運行する地域交通の導入」について、“運行”と

すると自分たちで運転するかのように捉えられる可能性もあるため、“運営”という表現に修正してはどうかと思う。

5-10ページには「(4) バス停環境の改善」と「(5) わかりやすいバス利用環境への改善」とがあるが、抽象的な表現になっており、具体の施策が文章に埋もれている。具体的な施策については、箇条書きなどで分かりやすくしてはどうかと思う。(学識経験者)

⇒市内環状バスについて、位置づけをどうするかも含めて修正を検討する。その他の指摘事項についても修正する。(事務局)

バス停のネーミングライツについて、とても良い取り組みだとは思いますが、名称の付け方に制限や一定の条件をつけるなど、ある程度のルール設定が必要である。

目標指標のホームページのアクセス数について、ダイヤについては携帯やスマートフォンから簡単に検索できてしまうため、増加目標ではなく現状維持目標でも良いのではないかと。

今後、概要版も作成して分かりやすくしてはどうかと思う。(学識経験者)

⇒バス停のネーミングライツについては一定のルールは設けたいと考えている。ホームページのアクセス数についても検討する。また、概要版についても今後作成する。(事務局)

5-10ページの「4) ICカードの導入による利便性向上」について、2021年度からの導入となっているが、2020年度当初から導入できるのではないかと。新年度から導入したほうがスムーズにいくと思う。(市民代表)

⇒三重交通の路線バスには既に導入されているが、おかげバスへの導入にあたってはシステムの構築に半年程度必要とのことである。また、寿バス乗車券などとの連携も検討しており、さらに時間がかかるものと想定している。(事務局)

⇒ICカードのコミュニティバスへの導入は、松阪市や伊賀市で既にされており、今年の11月から鈴鹿市でも導入された。三重交通と同じ料金体系であればすぐにでも導入可能であるが、コミュニティバスは自治体ごとに料金体系が異なるため、それぞれオーダーメイドとなり時間がかかる。鈴鹿市においても導入決定から実際に導入されるまで7ヶ月を要している。また、システムが完成してもテストにも1ヶ月程度要する。津市ではシルバーエミカを導入しており、鈴鹿市では利用ごとに割り引くシステムとなっている。なお、全国共通交通系ICカードの利用も可能である。(一般乗合旅客自動車運送事業者)

⇒導入時期を2021年度予定としている理由がよくわかった。(市民代表)

三重交通におけるICカードと現金利用者の割合はどの程度か。(市長)

⇒ICカードの利用は6割を超えており、外宮内宮線においては9割を超えている。(一般乗合旅客自動車運送事業者)

寿バス乗車券がIC化されれば非常に便利になると思う。ただ、高齢者の中にはICカードを利用したことがない方や、抵抗を感じている方もいると思われる。ICカードの便利さを体験していただけるような乗り方教室を各地域で開催すると、ICカードも広く普及するのではないかと。(市民代表)

⇒最近では高齢者を対象とした乗り方教室でもICカードの使い方を体験していただいている。伊勢市

では小学生を対象に乗り方教室を実施しているが、高齢者を対象とした乗り方教室の開催も対応可能である。（一般乗合旅客自動車運送事業者）

ＩＣカードというだけで抵抗を感じる方もいらっしゃるので、導入までの期間を活かして、準備できると良いと思う。ＩＣカードにより、事前に小銭を準備しておく手間もなくなる。（市民代表）

⇒津市のシルバーエミカは、市がチャージ機を導入しており、毎年、市役所に来ていただいてチャージしていただいている。また、お金としてのチャージではなく、ポイントとしてチャージしている。（一般乗合旅客自動車運送事業者）

コミュニティバスへのＩＣカード導入も増えてきており、利用者にとっては利便性も向上するので、導入を進めていただくと良いと思う。（中部運輸局三重運輸支局）

鳥取市で運行しているコミュニティバスは、自動販売機のようにWAONなどの電子マネーが利用できるようになっている。これはすべて定額だからこそできるものであり、通常は色々な料金体系があるために複雑となり、実現が難しい。（学識経験者）

ＩＣカードの手数料は誰が負担しているのか。（市民代表）

⇒三重交通で負担している。（一般乗合旅客自動車運送事業者）

三重県においても高齢者に対するＩＣカードを使った乗り方やマイ時刻表の作成などの、高齢者向けモビリティ・マネジメントに取り組んでいる。伊勢市とも連携して取り組んでいければと思う。（三重県）

菰野町では利用の少ない区間はデマンド運行にしていき、その際に路線運行との乗り継ぎが発生することになるので、その予約をMa a Sにしよう検討している。御在所ロープウェーとの乗り継ぎなども同様である。また、アクアイグニスとも連携し、そこで買い物をする他の何かを割引するようなシステムを検討している。

志摩市は近鉄が力を入れており、スマートフォンから色々な桟橋からの航路やバスを予約できるようにして志摩市の色々なところを楽しめるようなものを検討している。また、今後、鳥羽市や伊勢市にも拡大していくことも考えているようだ。

近鉄が運行しているエリアは近鉄が、それ以外のＪＲなどが運行しているエリアは私が主導して近鉄とも連携しながら広めていきたいと考えている。今後、ＪＲともその点について相談できればと考えている。（学識経験者）

宇治山田駅では、ＪＴＢなどのツアー客が多く、ツアーの場合は紙券となるためＩＣカード利用者はあまり伸びていない。ＩＣカードの利用は、観光利用の多い駅では少なく、通勤や通学などの定期利用の多い駅では多い傾向にある。（鉄道事業者）

四日市、亀山間においてICカードが利用可能となった。今後も順次少しずつ利用可能区間を延伸できればと考えている。

また、来年の2月から3月頃に、伊勢市駅に指定席券売機を導入予定である。この券売機は多言語に対応しており、新幹線などの特急券も購入できるようになる。（鉄道事業者）

キャッシュレスは、ポイントの還元や付与もあるためメリットが大きい。近鉄においても特急料金の10%が還元される。1回使いだすと簡単である。（学識経験者）

地域公共交通網形成計画であるため、鉄道やタクシーの利用促進も必要である。松阪市であれば「主要な鉄道駅以外の駅の利用促進」を入れている。伊勢市においても主要ではない駅の利用促進を入れてはどうか。

第3セクターの鉄道路線ではよくやっているが、駅までの案内表示や利用促進、周知、啓発活動も良い。

タクシーも同様で、愛知県の東浦町では全国で初めてタクシーの利用台数を目標に掲げた。東浦町には常駐もないが、1割の増加を目標に掲げた。しかし、働き方改革などの影響で残業などが減り、タクシーの利用が減少して1割減少してしまった。

タクシーであれば、タクシー協会が、どんなことができるかをまとめたサポート計画を作成しているので、連携の可能性について検討ができる。

現在、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について改正が検討されており、スムーズにいけば秋ごろには改正される予定である。なるべく新しい法律に対応しておいてはどうか。計画の名称も変更になると思われる。（学識経験者）

⇒鉄道沿線の活性化であれば、定住自立圏の中で周辺自治体との連携も必要である。また、タクシーについては、近年、タクシー代わりに救急車を利用する方が増加しているという問題もあり、今後検討していく必要がある。（市長）

最近路線バスを利用した際に、低床になっていて非常に乗り降りしやすいと思った。（市民代表）

⇒現在運行している車両のうち、一部を除きほとんどが低床となっている。（一般乗合旅客自動車運送事業者）

タクシーについて、20時を過ぎると配車を依頼しても来てくれないという話を聞いた。働き方改革の影響もあるのか。（市民代表）

⇒20時になるとほぼ配車できない状況である。これはどこの事業者も同じである。伊勢市の場合、どうしても観光重視となるため、夜よりも昼の運行が多くなる。働き方改革の影響よりも高齢化の影響が多く、夜の運行が難しくなっている。（一般乗合旅客自動車運送事業者）

⇒タクシーについては、事前確定運賃制度が都市部で始まったばかりである。（学識経験者）

⇒タクシーに対する特効薬のようなものはないので、国としても支援できることを考えていきたい。（中部運輸局三重運輸支局）

今回のご意見を踏まえ伊勢市地域公共交通網形成計画（案）を修正し、パブリックコメントを実施することで承認をいただいた。

## ■ その他について

---

来年3月にダイヤ改正を実施する。公表は2月末ぐらいになるが、1月中旬にはほぼ内容が決まっているため、バスのダイヤ検討や時刻表作成などで情報が必要であれば提供する。（鉄道事業者）

以上