

令和6年度 伊勢地域公共交通会議

第3回 議事要旨

■開催概要

日時：令和6年11月26日（火） 13時30分～15時15分

場所：伊勢市商工会議所 4階中ホール

出席者：全22名

学識経験者

1名（名古屋大学大学院 環境学研究科教授（オンライン出席））

市民代表 3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 企画部長、随行者1名）

一般旅客自動車運送事業者

2名（三重県タクシー協会 専務理事、同伊勢志摩支部長）

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 副執行委員長）

鉄道事業者

2名（東海旅客鉄道株式会社 東海鉄道事業部管理部企画課長、
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（主席運輸企画専門官）

三重県伊勢警察署

1名（交通第一課長）

三重県 2名（地域連携・交通部 交通政策課 課長代理、
伊勢建設事務所 総務・管理室管理課長）

伊勢市 2名（市長、都市整備部長）

事務局 5名（都市整備部交通通政策課）

傍聴者：4名

■議事内容

■ 議案第1号 伊勢市地域公共交通計画の策定について

事務局より議案第1号の「委託業務について」を説明した。また、委託業者より「資料1 公共交通に関する現況整理」を説明した。

（名古屋大学大学院 加藤教授）

- 資料P.18「⑦公共交通とシェアサイクルの連携」に記載の計画策定は、直接的に関係はないのではないか。計画策定はしているものの、公共交通と連携したことがあれば示していただきたい。
- シェアサイクルとの連携ではなく、サイクリートレインを含めた公共交通との連携があれば記載した方がよい。
- 現行計画に入っていた事業ではないので、見直した方がよい。

⇒「公共交通とシェアサイクルの連携」については、どのような表現がよいか検討し、次回会議にて改めてご報告させていただきたい。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 資料P.14「6.利用満足度【参考】」における補正結果について、補正をしても結果が変わらないのはなぜかを示していただきたい。
- 補正することによってどこがプラス・マイナスになるかという特徴を示し、結果として変わらなかったことを説明して欲しい。

⇒「利用満足度の補正」については、手元に詳細な資料がないため、次回会議にて改めて補正前後の特徴を報告させていただきたい。

(市民代表 前田氏)

- 資料P.4「路線バスの利用者数の推移」等の分析について、伊勢市では観光入込客数や参拝者数を観光の指標として利用しているが、コロナ禍後の来訪者数が実態と異なるのではないか。
- 肌感ではあるが、最近はバス停に並んでいる利用者を多く見かける。
- これからの観光に対する公共交通機関のあり方も見えてくるため、その部分も含めて観光利用の数字を示していただきたい。

⇒観光に関する指標として、ご指摘の指標を整理して提示させていただく。

(市民代表 前田氏)

- 資料P.6以降の乗降客数について、それぞれのバス停で乗車・降車をそれぞれ1としてカウントしているということか、乗降が1人であれば1としてカウントしているということかを教えていただきたい。
- 例えば、栗野団地・植山方面ルート「高砂寮」での乗降は、延べ518人ということと理解して良いか。実利用者とする人との動きとして違和感がある。

⇒乗車で・1降車で1というカウントであり、延べ利用者としてのカウントである。

議案第1号 伊勢市地域公共交通計画の策定については、ご指摘いただいた部分を修正することで承認をいただいた。

■ 報告第1号 伊勢市「日本版ライドシェア」実証事業について

事務局より報告第1号の「伊勢市『日本版ライドシェア』の実証事業について」を説明した。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 本事業の進捗が遅れている理由を教えていただきたい。

⇒ダイナミックプライシングの協議・検討に時間を要したこと、1年間を通してタクシーの需要が高まる時期が年末年始・年越し時期であり、その時期に実証事業を実施したいことが事業の遅れ、12月から実施となった理由である。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 報告事項としているが、本来協議事項とすべきではないか。緊急に会議を開催しても開催前に事前に協議するべきだと考える。
- これまで、時間をかけてタクシーが足りないことを議論してきたが、国の制度化によって報告でいいとなることは、唐突に感じる。
- 日本版ライドシェアについて、地域公共交通会議での協議を通さずに実施するのは、非常に問題だと思う。

⇒事業や協議の進め方等を事前に相談させていただき、進めるべきであったが、検討の遅れや事務局として至らない部分もあり申し訳なかった。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 利用アプリについて、アプリを使わない日本版ライドシェアも可能だが、なぜアプリを利用するかを教えてください。

⇒アプリの使用が見込めない地方都市では、オンライン地図を活用して距離と運賃をあらかじめ決定する方法もあるものの、一般ドライバーの対応が難しいとのタクシー事業者からの意見もあることから、アプリの使用とさせていただく。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- タクシー協会として今まで実施しなかったことに対して、なぜ実施するのかを説明しないのはおかしい。その部分を説明していただきたい。
- 制度化前から自家用有償旅客運送でできたものを、制度ができやすくなったから実施するのではなく、利用者の需要を見てやるべきことはやっていただきたい。

⇒伊勢市からの要望を受けて日本版ライドシェアを実施することとなった。タクシー協会としても、供給が足りない部分については、協力しなければいけないということで実施することとした。(三重県タクシー協会)

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 志摩市と同様の調査手法について、「割り戻しによる大きな誤差はなかった」というのはどのような意味か。

⇒本市の事業では、3社のタクシー事業者に参加いただき実証事業を実施し、入電状況と稼働状況を踏まえたデータを取得することとしている。
志摩市では1社のみで実施し、同様のデータから志摩市全体のタクシー事業者へ割り戻しても、需要や供給には大きな誤差はなかったため、本市でも同様の手法を用いることとした。
入電情報をデータで管理することができない事業者分の需要と供給を想定する手法として割り戻し分析を実施するものである。

(三重運輸支局 小島主席運輸企画専門官)

- 志摩市と比較すると実証期間が1か月程長く、時期も年末年始を含むため、地元の方と県外市外から来られた方の利用が見込まれる。
- 日本版ライドシェアやタクシーアプリに馴染みのない方に対して、周知はしっかり実施していただきたい。また、運輸支局の方も周知に協力させていただく。
- 稼働状況についてもこまめに確認していただき、情報提供をいただければ、他地域の日本版ライドシェアの事例等を踏まえながら、助言等をさせていただく。

■ 報告第2号 専門部会「第9回 夜間早朝交通対策部会」の内容について

事務局より報告第2号の「専門部会『第9回 夜間早朝交通対策部会』の内容について」を説明した。

(市民代表 前田氏)

- 利用時間について、利用時間は20～24時であり予約時にタクシードライバーとライドシェアドライバーを選択できるとのことだが、どのような使い方となるか。

⇒20時前は、ドライバーにライドシェアの選択肢が出ないような設定となっている。

(市民代表 前田氏)

- ライドシェアのルート上で人を拾えないということは理解したが、最初から乗り合わせて途中で降りることはできるか。
- 最初に走行ルートを決めるが、降車の経由地の再設定はできるか。

⇒乗り合わせて途中で降車していくことは可能である。ただし、基本的には乗車時に乗降場所・最適なルート・運賃を決定するため、途中で経由地を設定した場合は、運賃変更の再設定・運賃変更手続きが必要となる。一般ドライバーでの対応となるため、経由地の変更は原則できないものと周知する。

(市民代表 前田氏)

- 乗車できないエリアについて、「主に駅周辺とおはらい町周辺」とされているが、乗車できないエリアに行くことは可能か。
- 年末年始に誰を対象として実証事業を実施するのか、どの範囲の運行を想定しているのかを教えてください。

⇒タクシーアプリを利用する利用者と駅待ちタクシーの利用者の競合を避けるための措置であり、乗車はできないが降車は可能である。詳細はGo株式会社に確認して報告する。

(市民代表 前田氏)

- クレジットカードの決済による取り消しの難しさ、ルート変更による決済額の変更等の支払いに関するトラブルによって、ドライバーとして手を挙げていただいた方が、辛い思いをしないようにイレギュラーな対応への配慮が必要である。

(市民代表 西田氏)

- 利用方法についてまだ理解できていない。
- タクシーアプリGoに登録しなければ利用できないのか。アプリのみだと高齢者には難しい。

⇒タクシーアプリGoの登録が必要である。高齢者の方への情報提供や説明については、大事な案件であるため、PR等を徹底する。(市長)

(市民代表 奥村氏)

- 週末に夕飯を食べに出かけようと思っても、タクシーが捕まらないことがあり、自家用車利用になってしまっていたので、このようにみなさんが使いたい時に利用できるようになるのは良いことだと思う。

⇒お使いいただいて、感想もお聞かせいただきたい。(市長)

(伊勢警察署 藤田課長)

- ライドシェアを利用されるお客様からの暴言・トラブル等が想定されるわけですが、ここはライドシェアであろうが、タクシーであろうが、躊躇なく110番して欲しい。
- 110番の際にドライバーへ徹底して欲しいのは、いつ、どこで、どんな人に、どんな状況でということ簡潔に説明するということが一番大事だと考えている。
- ドライバーの方への研修教育という話がありましたが、アンガーマネジメントをしっかり教育していただいて、トラブルをエスカレートさせないということを心掛けていただければ助かる。

(三重県 前田課長代理)

- 志摩市では、夏休み期間の7～9月中旬の実証事業をされていた。
- 7月よりも9月になるにつれ利用が増えるという傾向にあり、利用のピークが後半であったことから、周知の部分が足りなかったという課題があった。
- ライドシェアの使い方も含めタクシー全般で周知することが必要である。

■ 報告第3号 伊勢玉城線の運賃改定について

事務局より報告第3号の「伊勢玉城線の運賃改定について」を説明した。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 伊勢玉城線の運賃変更は協議路線であるため、運賃協議会での議論となり本公共交通会議での議論はない訳だが、交通事業者から出された運賃改定を公共交通会議で議論せずに、そのまま承認するのはプロセスとして良いのか。
- 公共交通会議の委員は、何も知らないまま運賃を改定しても良いのか。
- 協議運賃であっても、協議はできないが意見は言える。パブコメを実施する際に意見を取れるようにして欲しい。

⇒伊勢玉城線については、協議運賃という形式をとっているため、例えば公共交通会議で協議して運賃が決められるようになっている。4月に要綱改訂を行い、運賃分科会という形で協議をさせていただいた。

今回の報告事項は、分科会とHPで議論しており、公共交通会議で議論がなされなかったことは反省すべきと考えている。

今後は、運賃協議会・分科会の中で市民の意見、公共交通会議の委員のみなさまの意見を踏まえて協議をしていくのが必要かと考えているため、次回から手続きは変更させていただく。

■ 報告第4号 自動運転実証事業の実施について

事務局より報告第4号の「自動運転実証事業の実施について」を説明した。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 内容として異論はないが、私を「伊勢市自動運転実行委員会」の委員に入れるのであれば、1回は意見を聞いて欲しい。

⇒実行委員会については、運行を委託するBOLDLY（株）経由で了解をいただいたと聞いている。こちらからのご連絡が無かったことは申し訳なかった。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- この車両を使用することとなった理由はあるか。

⇒車両についても、BOLDLY（株）にて選択した。運行車両は1台となる予定である。

■ その他

三重運輸支局より、「『公共交通ってイイネ！』中高生フォトコンテスト」「三重交通安全環境フェスタ」の開催周知について、資料を用いて報告した。

市長、三重交通（株）及び近畿日本鉄道（株）より、「三重交通・名阪近鉄バス デジタルスタンプラリー」「伊勢志摩デジタルスタンプラリー×プレゼントキャンペーン」の周知について、口頭で報告した。

加藤教授及び事務局より、8月に台風で延期となっていた「第48回 EST創発セミナー1期生」の開催日が2月18日、開催場所がオレンジ伊勢 クラシックオレンジに決定したことについて、口頭で報告した。

以上