

# 令和7年度 伊勢地域公共交通会議 第1回 議事要旨

## ■開催概要

日時：令和7年6月6日（金） 15時00分～18時20分

場所：伊勢市商工会議所 5階 大ホール

出席者：全22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、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 副執行委員長代理）

鉄道事業者 1名（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

4名（主席運輸企画専門官、随行者3名）

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 主任

伊勢建設事務所 総務・管理室管理課長）

事務局 4名（都市整備部交通政策課）

傍聴者：2名

## ■議事内容

### ■ 議案第1号 令和6年度 事業報告について

### ■ 議案第2号 令和6年度 事業収支決算（案）について

事務局より、議案第1号の「令和6年度 事業報告」及び議案第2号の「事業収支決算（案）について」を併せて資料を用いて説明した。

議案第1号 「令和6年度 事業報告について」及び議案第2号の「令和6年度 事業収支決算（案）について」は、意見・指摘等は特になく、報告内容を承認をいただいた。

### ■ 議案第3号 地域公共交通確保維持事業に係る計画の令和8年度認定申請について

事務局より、議案第3号の「地域公共交通確保維持事業に係る計画の令和8年度認定申請について」資料を用いて説明した。

議案第3号の「地域公共交通確保維持事業に係る計画の令和8年度認定申請について」は、意見・指摘等は特になく、内容について承認をいただいた。

## ■ 議案第 4 号 土路今一色線の再編について

事務局、三重県より、議案第 4 号の「土路今一色線の再編について」を資料を用いて説明した。

(三重交通株式会社 小瀬古企画部長)

- 非常に苦しい状況で運行を続けているが、皆様にお支えいただいていることをお礼申し上げます。
- この路線は、コロナ前はまだ輸送量が二桁あり、以前は日赤病院が沿線にあったため、土路から日赤、駅から日赤までご利用をいただいていたお客さまも多かった。  
コロナ後に急激に利用が落ち込み、輸送量が 15 人/日を切ってきた。  
以前は周辺の学生や通勤される方の利用があったが、通勤利用はリタイアされた方も多い。  
また、津波浸水区域の影響で引っ越しをされる方も多く周辺人口が加速的に減少してきており、利用者が急激に減ってきた路線である。
- 三重県にリーダーシップをとっていただいております、今後もこの会議で皆様のご指導により引き続き運行していきたいと考えています。

(市民代表 西田氏)

- 実際に土路から今一色への利用はないだろう。  
これまでだれか一人でも乗ったことはあるのか。  
通常は土路から伊勢市駅、今一色から伊勢市駅や宇治山田駅等の利用はあるとは思いますが、15 人以上の利用は厳しいのではないかと。

(三重交通株式会社 小瀬古企画部長)

- 伊勢市の状況としては、昭和の時代から路線があまり変わらずに運行してきたということである。街の形状からいくと伊勢市駅を中心として放射状に常に人の動きがあったことから、伊勢市の中心市街地を中心に終点を結ぶといういわゆる花火のような路線網である。常に伊勢市の中心市街地へ行かれる方が多かったということがこの路線をつないでいる理由で、過去には河崎の石橋外科や個人の病院へ土路の方から通われていたという経緯もある。宇治山田駅、伊勢市駅は通るので通勤通学でご利用の方はそこまで行ける。ダイヤが減ってくるまでは土路と今一色から 1 台ずつ出してクロスに路線を運行していた。一時間に一本とはいかないまでも、たくさん走っていたという成り立ちをもっている。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- これまでは伊勢市駅、宇治山田駅を通り越す需要があったが、需要がなくなってきたことを機に路線を切ることで、それぞれの路線が通勤通学の時間帯でもう少し良い時間帯にもってこれるように考えられるので、利便性の向上につながるということである。
- 今一色側ではプライスカットのおかげバスと接続できて、今一色方面の人も松下方面の人も便利になることから両方がプラスということになり、またおかげバスの料金が軽減されるという利便性の向上もできる。
- (三重運輸支局へ質問) そういった軽減措置に支援はあるか。

(三重運輸支局 森主席運輸企画専門官)

- 確認させていただく。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 二見側に対して土路側が弱く見えるので、環状線に乗り継いで日赤病院に行くとかカララパークへ行くようにするとか、価値を高めることを考えるといいと思う。
- 今後のスケジュールはどうか？ 10 月に変更予定だが計画の策定がその前にはないか。
- 今日はどこまで進めるのか？

(三重県 地域連携・交通部交通政策課 勝又主任)

- 6月末の策定となっているが、利便増進特例が認められるかどうかについては中部運輸局に確認をとっている段階である。  
来年度は、他の土路今一色線以外の再編について、関係市町の南伊勢町、志摩市、伊勢市と協議して中身を具体的に定めて来年度の6月末までに計画を変更する予定である。  
また、改めて三重交通、伊勢市と協議をさせていただきたい。

(市民代表 前田氏)

- 利便性というのはターゲットは住民という感覚で考えていった方がよいのか？  
トータルで考えるのならばせっかく伊勢市なので流入人口、観光客とか来訪者とかその辺りを入れて考えるとややこしいのか？

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 今お話ししているのは土路今一色線だから、土路今一色線に携わるお客さんに乗っていただけるように、本数や乗り継ぎを議論しているということになる。

(市民代表 五十子氏)

- それならば、土路方面にも今一色方面にもそれぞれ神社等々があり今一色方面には宿泊施設もある。そちらからも情報発信していただくことを考えていくのもよいのかなと思う。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- ルートを変えることをする必要があるかどうかはわからないが、停留所の名前を見直すかどうかで、ここでどのくらい入込客数を考慮して計画に盛り込むことはした方がいいかもしれない。ただその度にどういう工夫が必要なのかという論理的なことは議論は必要なのかなと思う。  
この再編においてはあまり考えていないようなので、そういったところを盛り込んで来訪者を取り入れようとする、工夫が必要だということを考えていったほうがよいと思う。
- この計画自体は県の協議会を通すということか？それはいつか？

(三重県 地域連携・交通部交通政策課 勝又主任)

- 中部運輸局への確認があり次第、6月23日の県の協議会で協議する予定である。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- はい、わかりました。  
今の土路方面についての価値向上と観光面での見込み記述について至急議論していただき、伊勢市の方は情報提供していただくということにするか？  
ここでは、現段階での内容で議決して、更に悪い方ではなくいい方へ見直すということなので、会長一任とするか？  
次の会議の日程が未定とのことなので、事前に確認することは難しいかもしれないが、大事なところだ。きちんとやれるかやれないかでこの路線が本当に無くなる可能性もある。価値をあげられるかで決まってしまうので、現状のまとめとしては今、三重県が作成しているこの計画についてはとりあえず今の内容で出すということだが、内容をよく検討して、問題提起された点についてもなるべく取り入れるということをや。そうしないと、利用増進計画が国に認められない可能性がある、大至急作成していただきたいということ念頭において、この再編の方針については、今一色方面についてはある程度練られた内容だということなので方向性についての議決をお願いしたい。

議案第4号 「土路今一色線の再編について」は、以上の意見・指摘等をいただき、中部運輸局、三重県との協議内容による修正対応は会長一任とすることとし、方向性について承認をいただいた。

## ■ 議案第5号 伊勢市地域公共交通計画について

事務局、計画作成委託先事業者より、議案第5号の「伊勢地域公共交通計画について」を説明した。

(市民代表 前田氏)

- 年度データは1月～12月なのか、4月～3月で整えてあるのか？

⇒4月～3月である。

(市民代表 前田氏)

- 令和元年というのが令和元年(平成31年)4月から令和2年3月までということで、改元の年なのでこの年の数値をコロナ前としてしまうと、令和2年の初詣は改元の年の初詣となって参拝者数がかかなり多く、参拝者数も増えている。その数値に戻していくのはかなり厳しいと思うので、そこは少し緩和していく必要があるように思う。  
また、今後遷宮に向けて色々な行事があるので、参拝客が多くなっていくと思われるため、そこを考慮してKPIの設定を考えていく必要があると思う。
- 交通と福祉との連携が非常に大事だと感じている。様々な高齢者のサロン活動があるので、そういった活動に向けて公共交通をいかに使っていただけるように向けていくか、行政内での横の連携が重要になっていくと感じる。そういった活動が高齢者の足を守っていくことにつながるのではないかと感じている。
- 将来像と基本理念というのはまだ、ちょっと全部わかっていないが、来訪者と生活者と共存していくのが理想だと感じる。

(市民代表 五十子氏)

- 将来像の案のようになっていけばいいなあと感じている。  
バスの乗り方についても私の地域ですこしずつでもやっていき、公共交通を利用していきたいと思う。

(伊勢警察署 青木交通第一課長)

- 満足度の対象者を子育て世代、高齢者、高校生、大学生としているところが気になったのでお聞きしたい。

⇒伊勢市の街づくりの主要課題ということで、第3次伊勢市総合計画(基本構想)の中で子どもを産み育てやすい環境づくり、超高齢社会への対応が市の課題としてあがっている。そういった方々が移動しやすいと感じていただくことで、まちづくりの課題を交通で克服していきたいと思っている中で、この世代をターゲットとさせていただいた。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 高齢の方で、車でない移動手段を促進する具体的な周知等は何か考えているか？

⇒現段階では、具体的には考えていない。これから検討していきたいと思っている。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- そこについては警察と絡むところの定番で、どこでも入れている、入れなければいけないことである。公共交通を利用する自覚をもってもらわないといつまでも運転免許を持ち続けるということになり、それでは困るので、超高齢化社会への対応として考える必要がある。

(三重県 地域連携・交通部交通政策課 勝又主任)

- 土路今一色線については県の利便増進計画を策定中の為、内容によっては名称の変更が生じる場合があるので、その際には変更の対応をお願いしたい。

(三重県伊勢建設事務所 総務・管理室 廣管理課長)

- 建設事務所としては、今日の時点で有意義なお答えはできないが、レンタサイクル等もされていると思うので、そういったところとうまく利用したくなるような仕掛けづくり、情報発信のあり方も含めて私どももできるだけのことをさせていただきたい。

(近鉄 宇治山田駅 山本駅長)

- 特に計画の内容についてではないが、近鉄鳥羽線の表記が誤っているので訂正をお願いしたい。

⇒大変申し訳ございません、訂正させていただきます。

(三重運輸支局 森主席運輸企画専門官)

- 2-2 公共交通の特性の中でタクシーの記載がなかった。何か理由があるのか。

⇒資料編の方には掲載しているが、本編の方から誘導するか本編の方にも掲載するかはこちらで検討させていただきたい。

基本方針の担い手確保のところはバス、タクシーの運転手の確保に向けた取組の推進を記載している。タクシーとは明文化はしていないが、基本方針1の交通空白の解消のところではライドシェアを想定している。

(三重運輸支局 森主席運輸企画専門官)

- 公共交通として必要なものと認識しているため、お願いしたい。

⇒はい、承知しました。

(三重運輸支局 森主席運輸企画専門官)

- なぜタクシーだけ(目標値が)登録台数で、ドライバー数確保となっていないのか聞きたい。  
タクシーは毎年、需給バランスを確認してタクシー台数を増やせるかどうかを判断しているが、タクシーの台数を増やしたところで担い手の目標設定とどうつながるのかがわかりにくく、少し違和感がある。タクシーについてもドライバーの確保を目標にするべきかなと感じる。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- タクシーの場合、台数ではなくて稼働率が問題だと思う。  
タクシーがあっても運転手がいなければ動かない。日本版ライドシェアもそのような状況からきているので、新しいもので目標設定するべきで、タクシーそのものの何をすべきかの施策がもうちょっとあっていいものだと思う。  
日本版ライドシェアというのは、タクシーがもうできないのではという前提なのだが、それが本当にできないのか、本当に(運転手が)いないのかというのを考えなければいけないのか、タクシー協会でも考えてもらわなければいけない話だと思う。

(三重県タクシー協会 小崎伊勢志摩支部長)

- おでかけ乗車券の利用率は令和元年度までは47%で令和2年度からコロナで急激に数字が落ちたのだが、これはバスだけの数字なのか？

→これには、タクシーの数字も含まれており、数字が急激に下がった理由としては、それまでは申請に来た方に対しておでかけ乗車券を交付しており、使いたいと思っていた方のみが申請して使っていた。コロナ禍で高齢者の方が集まって申請をするということが大変危険だということで、該当者の方に一斉に送るという手法に変わった為に、実際には必要がない方にもおでかけ乗車券が届くことになったことから、おでかけ乗車券の利用率が下がってしまった。しかし、令和6年度に一斉に送る手法から、また必要な方が申請されて交付するという手法に改めたため、また利用率が上がったという形になる。

(三重県タクシー協会 小崎伊勢志摩支部長)

- 去年まではタクシーの場合、1乗車1人につき300円(3枚)だったのが、今年から500円(5枚)になったので利用率は変わってくると思う。

例で言いますと、ふた月で約5,000枚使用いただいております、この使用状況は変わってくるのではないかと思います。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- この使用状況を見て、この数字はどうかということなのだが。

→おでかけ乗車券の所管が高齢障がい福祉課からデータ出していただいております、そこからの数値を拾わせているため、その部分を含めて一旦確認させていただきたい。

(三重県タクシー協会 小崎伊勢志摩支部長)

- ライドシェアの本格実施なのだが、これはこの先どのようにしていくのか。

→今年度の実証を行って需給状況や、採算性がとれるかを検証して営業収入が担保できるか、出せるような台数が割り出せれば、タクシー事業者で日本版ライドシェアを実施していくことはできないか、と考えている。

(三重県タクシー協会 小崎伊勢志摩支部長)

- もともとタクシー協会というのは、ライドシェアについては反対の立場では？

(三重県タクシー協会 景山専務)

- タクシー協会全体としては、諸外国、アメリカでやっているウーバーなど、何の責任も持たない、車両管理もしない、人的管理もしない、個人が順次自分のスマホで配車する。事故を起こした時には、相互の責任として、スマホのプラットフォーム会社は責任を負わないということで、問題であるため、やはりタクシー会社が管理監督したもとの、日本版ライドシェアをやりなさいということで、今はやっている。

日本版ライドシェアは第一種免許の運転手を事業用の車両にも乗せられる、自家用車にも乗れるということだが、配車アプリシステムを使用しているタクシー会社しかなかなかできない、だから、大手の業者が主導になっている。伊勢市では今、三重近鉄タクシーが中心となっていただいている。

- 三重県タクシー協会としては、伊勢市地域交通計画5-2目標指標(KPI)のなかの交通空白の解消で地域運営乗合タクシーというのは、私が思うに、78条の第2項によるタクシー会社あるいは市町の車両を利用して、タクシー運転手が自家用車を運転する方法、または公共ライドシェアという方法ができてきている。

それでどういう方法でやるというのがここでは見えてこないの、どうなのかと思う。

(三重交通株式会社 小瀬古企画部長)

- 計画を見ますとやっぱり公共交通の大事さが改めて認識させていただくところで、必死になって目標達成に向けて取組んでいこうという思いである。
- 6-10の担い手確保のところだが、実施事業(2)運行管理や点検等を含めた車両管理ノウハウの次世代への引き継ぎを行うというのは、沼木バスの想定でよいか？
- 具体的な目標で「乗合バスの運転手不足による減便を0にする」というのは、評価がしづらいというか、様々な要因等があって減便となるので、それが運転手不足によるものなのか、減便をすることがないようにしたいとは思いますが、そのあたりは若干わかりにくかなという気がする。

→運行管理や点検等を含めた車両管理ノウハウの次世代への引き継ぎを行うというのは沼木バスの想定で、標記がわかりにくかったと思うのでその点を修正する。

次に、乗合バスの運転手不足による減便を0にするという目標は、本来であれば充足率を使った目標設定であってもよかったと思うが、その数字が出てしまうのがなかなか難しいということと、充足率であげてしまうと、減便したことによって充足率は上がってしまうというカラクリもあるので書き方として、運転手不足による減便を0にするという表記にさせていただいた。わかりやすくてよりよい目標設定があれば三重交通さんからの提案をお願いしたい。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 難しいと思うが、スローガンとしてはいいのかなと。まさに東京のような大都市では、利用があるのに減便したり廃止したりしないといけないという事例が相当あり、まさに意に沿わず人手不足によることでやめなければいけない、ということを経験しようというのでいいのではないかなと思う。実際にはそうではなくて、利用が少ないところに運転手を充てるのならば、もっと他のところに運転手を充てたいので、ということならまだ理由としては理解できるので、まだ東京等で起きているような状況ではないと思うが、土路今一色線の例もあるように、この地域も厳しいところになりつつあるので、考えとしてはこれでいいのかなと思う。

(近畿大学工業高等専門学校 中平教授)

- タクシーの話がでたが、それに関連した日本版ライドシェアが伊勢市では実施されている。この後説明はあると思うが、日本版ライドシェアの事業は、週末夜間の移動需要に対して移動手段がないということなので実施しているという認識である。そのなかで観光客に対しても、非常に好評を得ているというふうに聞いているので、目標指標のなかに日本版ライドシェアの観光客への対応というものがあってもいいのかなと感じた。
- もう一点、利用者の目標値があったが、これは伊勢市だけではないものの、今、高校の無償化が検討されている。路線によっては高校生の需要が大きく変わるのではないかと、これを少しは加味しなければいけないのかなということと、それに絡めて満足度というところで、今まででは、伊勢市内はバスでの移動が多いのかなと思うが、市外の学校に通う生徒が多くなると公共交通の満足度については、バスの満足度から鉄道の満足度にかわっていくと思う。そのあたりの満足度の評価の仕方を、これまでとは違う視点でみていかないといけないのかなと感じた。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 日本版ライドシェアはこの後、議案にあるが見出しにでてくる施策なので、この計画の中にも提示的にないといけないと思う。  
ただ、日本版ライドシェアをやりたいからやるのではなくて、タクシーが足りないからやるんだということならば、タクシーの施策としてきちんと書かれてなければいけない、どちらもないので訳が分からないというはだめである。
- 先ほどの意見で、(日本版ライドシェア事業を)やりたくないのにやらされてるということを知って非常に不快に感じた。やりたくないからではなくて、やらなければいけないからやってるわけである。やらなければいけないから、計画にあげなければいけないので、そういう態度で考えてほしいなと感じる。
- 何でやらなければいけないかという、今の基本方針に遡っていった時に、その観点でみた場合に、交通手段として十分でないからやらなければいけないとなっているので、そのような因果関係が分かるように計画は作っていかなければいけない。今の表記では、なんとなく因果関係が分かりにくい。どうしても、抽象的な言葉で基本方針を言っているのが、キャッチフレーズとしてはよいが、その中身が何なのかということと、その中の施策がどうなのかということが、どうしても基本方針の言い方が単純なので、余計にこの内容はこれでいいのかという注意を払う必要があると思う。因果関係は、もう少しよく確認して、今やっている施策がきちんとここに入っていくかを確認して、重点施策の表記が必要なのかというふうを感じる。私ももう一度チェックしたい。

→事務局から細かく説明させていただく。

ご意見をいただいたように、タクシーについては伊勢市では最重要課題であり、それについては、現在日本版ライドシェアを導入している。その部分も含めて、基本方針やKPIをどこに入れ込むかを再考させていただきたい。

定型的なKPIにしようとするアプリの時間帯別のマッチング率、昼なのか夜なのかというだけでも違ってきたり、それを二種免許のタクシーだけにするのか、伊勢市の場合は、別府市がやっているような78条2号と3号の混合のようなかたちでやるようになっていくと考えている。

お金は協議会で受けて、運行管理はタクシー会社でやってもらうというような、どのような数値が示せるか、どのような施策を入れ込むかをタクシー協会ともう一回協議させていただきたい。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

いずれにしてもこういうやり方でやる(手段)というのを目標にするというのはおかしくて、どれくらいのサービスレベルをどうやって実現していくかを目指すのか。その中には(今回の場合は例えば、日本版ライドシェアのような)様々な手段がある、というように常に考えていかないといけないのではないか、と確認しておきたいと思う。

政策的なところの練り直しが必要だと思うので、もう少しブラッシュアップしたものを6月末あたりに皆さんに送付させていただいてご意見をいただくようにすすめていってはどうかと思う。

→それでは、6月20日までにみなさまからのご意見を寄せていただき、それをもとに7月上旬を目途に修正をかけて修正版を皆さんに配布をさせていただきたい。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

意見としてはある程度出たので、今日のところは一旦内容をよくみていただいて、先ほどご案内させていただいたとおり、ご意見をいただいたうえでさらに内容を精査し、住民のみなさまにお出しするというようにすすめていく方向で、とりあえず今は皆さんのところでやっていただきたい。

一度、各委員において内容についてご意見をいただき、修正版を後日各委員に送付のうえ、審議をいただくこととした。

### ■ 議案第6号 令和7年度 伊勢市「日本版ライドシェア」長期実証事業について

事務局より、議案第6号の「令和7年度 日本版ライドシェア 長期実証事業について」を説明した。

議案第6号の「令和7年度 伊勢市『日本版ライドシェア』長期実証事業について」は、意見・指摘等は特になく、内容について承認をいただいた。

### ■ 議案第7号 自動運転実証事業について

事務局より、議案第7号の「自動運転実証事業について」を説明した。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- これで運転手不足は解消しないのでは？

⇒仮に外宮内宮線がすべてとは言わないが、自動運転で何台か入ってきた場合は、運転手不足の解消に寄与すると考えている。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- それはレベル4で実用化した場合のことでは？

⇒はい、そうです。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- だいたい先の未来のことでは？これをやったからといって三重交通の運転手不足が12月15日～12月26日の期間で解消されるわけではない。

⇒はい、だいたい先です。そのとおりです。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- (自動運転は)むしろ手間かかるものなので、しっかり見ていないといけない。この実験の後に運転手不足の解消を謳っているが、この実験だけでは運転手不足の解消にはならないと思うが。

⇒はい、そうです。未来の目標として書かせていただく。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 私が常に言っているのだが、この実験は何かというと、仮免許状態と言っていい自動運転バスを、本免許のような状態（で走れるように）にしていくために、道路上で本免許の教習を受ける必要があるので、全国で実証事業をやっているという状況である。  
仮免許の段階である期間は隣に教官が乗っていないといけないわけで、実験をやらなければいつまでたっても仮免許状態なわけなので、そういう位置づけで行っている状況です。それが、この実験の意義であるということです。

議案第7号の「令和7年度 自動実証実証事業について」は、以上の意見・指摘等をいただき、内容について承認をいただいた。

## ■ 報告第1号 神宮125社めぐり（外宮エリア、大湊・神社エリア）の作成について

---

事務局より、報告第1号の「神宮125社めぐり（外宮エリア、大湊・神社エリア）の作成について」を説明した。

報告第1号 神宮125社めぐり（外宮エリア、大湊・神社エリア）の完成については、意見・指摘等は特になく、報告内容に承認をいただいた。

## ■ その他

---

- ライドシェアドライバーの募集案内について。  
ライドシェアドライバー募集について各委員に周知し、募集について協力を求めた。
- 期日前投票期間における有権者の移動支援について  
期日前投票の際にバスを利用した際に無料で乗車していただける支援措置について各委員に周知した。

以上