

令和7年度 伊勢地域公共交通会議

第2回 議事要旨

■開催概要

日時：令和7年9月1日（月） 10時00分～12時00分

場所：伊勢市役所東館 5階

出席者：全20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）

市民代表 2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 書記長）

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代理（オンライン出席）、
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 1名（地域連携・交通部 交通政策課 主任）

伊勢市 1名（伊勢市長）

事務局 7名（都市整備部交通政策課、地域公共交通コーディネーター含む）

傍聴者：3名

■議事内容

■ 議案第 1 号 伊勢市地域公共交通計画について

事務局及び委託業者より、議案第 1 号の「伊勢市地域公共交通計画について」を説明した。

(近畿日本鉄道株式会社 山本駅長)

- アンケートの要望として「以前の時刻表を作成していただきたい」との意見がある。ポケット時刻表のことと思う。ポケット時刻表は 2022 年 7 月から廃止している。理由としては、インターネットの普及で需要が減少したことに加え、作成・編集にかなりの作業労力が発生するためである。各駅に掲出する時刻表も作業労力が大きい。今後の作成についても難しい。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- (P. 25) 重点目標について、方針と目標が合わない場合がある。目標指標と K P I も異なる。重点目標の K P I がわかるようにする必要がある。
- 重点目標について詳細に書く必要がある。特に、(P. 28) 重点目標の路線の維持・改善で改善する路線はどこであるかが分からない。
- (P. 20) 公共交通体系については、現状と 5 年後の 2 つの図が必要である。特に、ネットワークを改善していくのであれば、将来の図が必要である。
- (P. 28) 「交通空白」や「交通空白地帯」は場所による空白であり、「ライドシェア」は時間による空白にあたる。ライドシェアを実施するのであれば、時間による空白も示す必要がある。
- (P. 32) 免許返納が重点目標となっている自治体もあるが、警察との協力が必要である。議論を深める必要があり、もう少し踏み込んだ記載とすることが望ましい。

⇒重点目標については具体的な記載とし、現状と将来の交通網図を作成するように修正する。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- AI デマンドでは、AI を使用して経路や時間を決定することが一般的だが、現状の伊勢市のデマンドは路線やダイヤが決まっているため、相応しくない。AI と記載すると現状の路線やダイヤを改めると誤解が生じる。路線を維持するために AI をどのように利用するのか。伊勢市の場合、デマンドをフレキシブルにするという記載に改めた方が良い。

⇒AI デマンドの記載内容は、再検討する。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 実施スケジュールについて、「市・事業者」のみであるのは望ましくない。公共交通会議では市・事業者ではない人も委員に含まれている。これらの委員や組織において、できることが一つでもあることが大切である。市と事業者だけでやるのではなく、様々な関係者との取り組みが重要である。よりたくさんのステークホルダーに具体的に参画してもらうことが望ましい。

⇒実施スケジュール・実施体制の見直しを検討する。

(P. 42) 年度のスケジュールについて、2 年スケジュールを 3 つに分割し、実施内容が分かりやすいように修正する。

(伊勢警察署 青木課長)

- 免許返納者への施策検討について、免許返納される方の多くは高齢者である。自主返納した際には運転経歴証明書を発行しバス・タクシーが安くなるというメリットがある。この内容についても施策に取り込めれば良いと考えている。
- 東京で自動運転バスが街路樹にぶつかるという事故があった。同じような事故がないように十分に配慮して欲しい。

(鈴木伊勢市長)

- 公共交通と関連して、電動アシスト自転車の購入補助が免許返納に寄与しているとの声もある。対象者のアンケートを参照し、免許返納者の関係を確認した方が良い。

⇒アンケート調査等を参照する。

(市民代表 前田氏)

- 観光振興計画にも参加しているが、これからはお木曳等のイベントが重なる時期であり、10 年間は特別な時期として計画すべきではないか。来訪者が増えることで、市民が不都合になることが懸念される。観光客がたくさん公共交通を利用することで、沿線住民が困る可能性があることを表現として入れることを検討した方が良いのではないかな。

(鈴木伊勢市長)

- 今後 8 年間の観光客が大きく変わる時期であることには、言及が必要な場合もある。次の遷宮に向けた対応についても、踏み込んだ記載が必要である。
- 京都のようにオーバーツーリズムが課題となる場合があり、三重県も今後はインバウンドの充実を図っていくが、その点の弊害についても対応していく必要がある。

(市民代表 前田氏)

- 進修おでかけタクシーは、導入当時に便利な停留所を設置したが、対象となる高齢者の変化により、利用したい場所と停留所が異なるという不便地域が変化している状況にある。
- 現在、利用者アンケート調査を実施しており、定期的に市民が参画して便利な場所に停留所を設置するという仕組みができれば良い。この仕組みができれば、他地区にも展開していける。

⇒進修おでかけタクシーの事例は大変分かりやすい事例であり、参考とさせていただく。

(近畿大学工業高等専門学校 中平教授)

- レンタサイクルの中に電動キックボード等も含まれると考えている。伊勢市駅～市役所までにシェアリングサービスが 2～3 種類あり、乱立しすぎている印象がある。どのサービスが、自分が利用したい場所にあるのかが分からない。情報をまとめて提供するサイト等があれば良い。また、サービスの乱立は避けた方が良い。

⇒現在、市内のシェアサイクルサービスは 2 社となっている。伊勢市の HP において、一覧や地図を表示できるように案内している。利用していただきたい。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- シェアサイクルについても意見があったが、フィーダー系統を将来どのように充実させるかが重要になる。各フィーダー系統がどのようなシステムになるかということも踏まえて、将来の路線図を示すべきである。
- 交通空白を各地区でモニタリングして改善していくという体制を計画に記載することが必要である。停留所がないので設置するという考えもあるが、行きたい場所に行けないということもしっかりモニタリングしていく必要がある。

⇒5 年後の将来の路線図には、土路今一色線等をフィーダー系統として入れ込んだものを作成し、次回会議前に提示する。

議案第 1 号 伊勢市地域公共交通計画については、説明内容に承認いただいた。

■ 議案第 2 号 市政 20 周年記念「みんなでバスに乗ってこに！」について

事務局より、議案第 2 号の「市政 20 周年記念「みんなでバスに乗ってこに！」について」を説明した。

(市民代表 前田氏)

- 進修おでかけタクシーは対象外か。
- 裏面のアンケートまで見ない可能性があるため、表面に乗車前にアンケートをお願いする旨の記載があると良い。

⇒対象に含むことができるように検討する。

(近畿大学工業高等専門学校 中平教授)

- 免許返納に対して否定的ではないものの、免許返納しなくてもバスに乗車できる人を増やすことは重要であると考え。チケットは何回も使用できるようにしても良いのではないか。
- 自動車を利用される方が公共交通に転換するには、思い切った施策でも良いのではないか。

(市民代表 前田氏)

- お試し乗車券を分けることや、コピーしてはいけないのか。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- お試し乗車券が精算のためだけであれば、コピーして使用しても良いか。アンケートに回答いただければ有効であるとの記載にした方が良い。

⇒精算の都合上、1 枚で複数人が使用できるのではなく、コピー自体は可能である。

あえてコピー可と記載しないのは、運賃を支払うことも体験して欲しいという意図がある。

(市民代表 西田氏)

- 駐車場がないため、バスを利用する方が便利であることを祭りとともに PR する必要がある。

(鈴木伊勢市長)

- 楽市の実行委員会や出演団体の方にも呼びかけや情報共有等を実施した方が良い。

(市民代表 前田氏)

- 楽市までの検索用の QR コードを設けることや、楽市と連携したチラシの作成を検討した方が利用に繋がるのではないか。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- お年寄りの方に QR コードの方法をお伝えすると喜ばれる。「現在地から宇治山田駅までの公共交通の行き方」等の目的地を設定した QR コードを作成できるため、その QR コードや使い方をチラシに記載しても良いのではないか。
- ここで利用できるようになれば、情報伝達の手段として普及するのではないか。

⇒QR コードの記載を追加する。

(三重交通株式会社 小瀬古部長)

- 企画提案は非常にありがたい。1 度もバスに乗車したことがない方も多く、乗り方が分からないという声も良く聞く。松阪市の同様の企画では、乗客があふれるほど乗車していただけた。バスに乗車していただく良い機会になると考えている。
- 11 月の 3 連休であり、2 日に駅伝がある。最終日 3 日であれば、やや車両が空くと想定されるため、3 日にご乗車いただけるとありがたい。

議案第 2 号 市政 20 周年記念「みんなでバスに乗ってこに！」については、説明内容に承認いただいた。

■ 議案第 3 号 土路今一色線の再編について

事務局、三重県地域連携・交通部交通政策課、三重交通株式会社随行者より、議案第 3 号の「土路今一色線の再編について」を説明した。

(事務局)

- 地域旅客運送サービス継続事業について、三重交通として参画の可能性はあるか。

⇒(三重交通株式会社) 運行内容や条件が合えば、前向きに検討したい。

(鈴木伊勢市長)

- 地域間幹線系統の輸送量 15 人については、どのような状況か。
- 輸送量が 15 人を超えるようになった場合や基準が下がった場合は、再度補助対象になりえるか。

⇒土路今一色線はコロナ前を輸送量が 15 人を超えていたものの、コロナ禍で輸送量が大きく減少し、回復することがなかった。

(名古屋大学大学院 加藤教授) 再度補助対象となることはある。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 地域間幹線系統の基準は、20 年以上前から長期的に継続している基準であり、1 日 3 往復、各便に起終点間で 5 人程度の乗車がある場合は、「幹線」として、欠損の半分を国と県が負担するというものである。以前の基準では、3 往復×5 人であったので、減便すると輸送量が見かけ上上がることから、「1 日輸送量 15 人」となった経緯がある。
- ある自治体では、本数を多くすることで輸送量を高めている路線があるものの、収支率は低下するため負担が大きくなる。土路今一色線の現状を見ると、増便しても十分な効果は見込めず、三重交通さんの負担が大きくなるものと予想する。
- 三重交通さんとしても、それらを踏まえ国・県から補助をいただいて、市の負担を小さくしながら運行を継続していたことは、大変ありがたかった。しかし、補助要件割れのため、運行の継続が難しい状況になった。
- 地域旅客運送サービス継続事業については、公共交通会議にて議論し、新たにサービス内容を決し、公募によって事業者を決定する制度である。これにより、補助要件の緩和や検討時の支援等が見込める制度であることから、活用を期待する。新たなサービスの内容については、現在の路線形状に縛られず、自由な発想によって路線を検討することが望ましい。

⇒地域旅客運送サービス継続事業については、沿線の地域住民の方の意見を聞きながら対策を検討していく。次回会議において、具体的な対策をお示ししたいと考えている。

議案第 3 号 土路今一色線の再編については説明内容に承認いただいた。

■ 議案第 4 号 コミュニティバスのダイヤ変更について（おかげバスデマンド）

事務局より、議案第 4 号の「コミュニティバスのダイヤ変更について（おかげバスデマンド）」を説明した。

(鈴木伊勢市長)

- 変更する区間については、利用される見込みはあるか。
- 1 年間実施してどの程度利用者がいるかを検証する必要がある。

⇒公共施設にアクセスする手段を設ける意図がある。既存の利用者に影響が少ない変更となる。

議案第 4 号 コミュニティバスのダイヤ変更については説明内容に承認いただいた。

■ 報告第1号 神宮 125 社めぐり（外宮エリア、大湊・神社エリア）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）について」を説明した。

（名古屋大学大学院 加藤教授）

- 掲載している工程は、土日ダイヤや正月等の臨時ダイヤに対応しているか。注記等が必要ではないか。

⇒令和7年4月1日時点の土日ダイヤに対応している。注記についても対応する。

（三重交通株式会社 小瀬古部長）

- 非常にありがたい企画である。バスダイヤ等については、情報共有を進める。

■ 報告第2号 自動運転バス実証事業について

事務局より、報告第2号の「自動運転バス実証事業について」を説明した。

参加委員より意見は特になかった。

■ 報告第3号 伊勢市「日本版ライドシェア」長期実証事業について（途中経過）

事務局より、報告第1号の「伊勢市「日本版ライドシェア」長期実証事業について（途中経過）」を説明した。

（三重県タクシー協会 小崎支部長）

- 8月1日から23日について、繁忙期の期間を含むが弊社車両の稼働状況は最大2台であった。他社の稼働状況はどうか。
- 木曜日を除いたのは正しい判断であったと感じている。

⇒8月前半はドライバーの確保に苦慮しており、安全タクシーさんでは稼働が無かった。現時点では、ドライバーを8人確保でき、各社最低1台を稼働させている状況である。

■ その他

三重運輸支局より、土路今一色線の再編について、地域の方との丁寧なコミュニケーションのもと、次回会議には分析できるデータを提示していただきたいとの助言をいただいた。

以上