

令和7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7年11月21日（金） 10時00分～11時45分

場所：伊勢市役所東館 5階5－3会議室

出席者：全21名

学識経験者2名（名古屋大学大学院 環境学研究科教授（オンライン出席）、
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 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 書記長）

鉄道事業者

1名（東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部管理部企画課長代理）

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 6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：1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。

(市民代表 前田氏)

- (計画素案 P. 46) 「年度のスケジュール」の N 年度の N は、令和 7 年度ということで良いか。そうすると、令和 8 年度のお木曳が入っていないので、検討する内容や事業が変わってくるのではないか。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 「年度のスケジュール」については、「N-1 年度」「N 年度」「N+1 年度」と示すのが良い。事業実施に向けて、その前年度に何を検討し、N 年度に事業を実施する。そしてその次の年度で実施結果を評価するということを示す方が分かりやすい。
- 事業によってこのスケジュールが重なってくることを示しているものである。また、補助金の交付に向けたスケジュールでもある。

⇒加藤教授の説明の通り、N は固定した年度としておらず、特定の年度を示すものではない。N 年度の前後の表記については、修正を検討する。

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 おかげバス環状線のバス停新設及びバス停設置要件の緩和について

事務局より、議案第 2 号の「おかげバス環状線のバス停新設及びバス停設置要件の緩和について」を説明した。

(中部運輸局三重運輸支局 森主席運輸企画専門官)

- おかげバス環状線バス停設置要件の緩和について、「ダイヤの変更を必要としない」とあるが、乗降時間によってはさほど影響しないということだが、バス停を新設していくとこの要件の達成が難しくなることが予想されるため、要件の緩和には十分注意した方が良い。
- 要件緩和の内容に「警察・交通事業者の承認を得られること」とあるが、道路管理者についてもバス停の占用許可等が必要であるため、修正を検討した方が良い。

⇒ダイヤの変更については、議案第 3 号の説明時に停車時間の長いバス停で乗降時間分を吸収できる旨説明した。要件緩和の記載内容について道路管理者の部分は、修正する。

(伊勢警察署 青木課長)

- よく危険なバス停等が話題に挙がるが、今回のケースは現場等を確認しており、該当しない。

(市民代表 前田氏)

- おかげバス環状線の右回り・左回りの設置が、修道と明倫の 2 つのまちづくり協議会にまたがっているが、両者との協議でバス停名称や位置を決めたものか。

⇒勢田町の船江山団地については明倫地区ではなく、桜木町と同じ修道地区に該当することから、修道まちづくり会と協議して決定した案である。

(近畿大学工業高等専門学校 中平教授)

- バス停の新設は、需要が見込める地区か。住宅地からのアクセスし難くないか。

⇒高速道路沿線の需要は少ないが、桜木橋の南北の住宅団地に住民の方が住まれており、予てからバス停設置の要望があった場所であるため、需要も見込めると想定している。

議案第 2 号 おかげバス環状線のバス停新設及びバス停設置要件の緩和については、説明内容に承認いただいた。

■ 議案第 3 号 令和 8 年度 伊勢市コミュニティバスの運行及びダイヤ変更について

事務局より、議案第 3 号の「令和 8 年度 伊勢市コミュニティバスの運行及びダイヤ変更について」を説明した。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 東大淀・明野・小俣線の山大淀方面の変更について、明和町は 3 月の J R ・近鉄の抱いた改正に合わせての変更か。
- 鉄道とのダイヤ改正と合わせないと、乗り継ぎができないことが予想される。ダイヤ改正と合わせることで乗り継ぎとセットで周知できるため、事業者の対応等、技術的な部分を調整し検討した方が良い。

⇒ J R ・近鉄のダイヤ改正とは別日程の予定である。子供たちの春休み・ 3 月末頃に合わせた変更の予定であるが、詳細な日程は未定である。明和町と調整・検討のうえ決定する。

議案第 3 号 令和 8 年度 伊勢市コミュニティバスの運行及びダイヤ変更については、説明内容に承認いただいた。

■ 議案第 4 号 土路今一色線の再編について

事務局及び三重県地域連携・交通部交通政策課より、議案第 4 号の「土路今一色線の再編について」を説明した。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 土路今一色線の再編については、地域公共交通利便増進事業で検討しようとしていたが、利便の増進に繋がらないため、地域旅客運送サービス継続事業で対応する方針となった。
- 全国で路線廃止が進むなか、三重交通として地域旅客運送サービス継続事業を検討していただくことはありがたいことである。
- 地域旅客運送サービス継続事業の公募は、プロポーザルによるものとなるため、その内容の検討については確認が必要である。
- 地域旅客運送サービス継続事業の内容は、バスに限られておらず、デマンド交通や公共ライドシェアについても可能性を検討して対応していくことが必要である。利便増進実施計画を策定しようとしていたため、現状の路線に近い形での再編を想定して、利用者を増やしていくという方針は良いが、具体的な検討には部会が必要ではないかと考えている。部会には、これまで運行していた三重交通に協力をいただく必要がある。
- 土路今一色線の再編により、おかげバスの運行が変更となることも想定されるため、このような内容を地域公共交通会議の中で議論すべきである。
- 事業者選定の前に実施する路線の検討の進め方について、もう少し議論する必要がある。今回の議案の中に、地域旅客運送サービス継続事業後の運行内容を記載するのは早計である。地域旅客運送サービス継続事業実施後に、状況を踏まえ変更をすることも可能であるため、時間をかけるのであれば、運行内容について慎重に検討すべきである。

⇒路線のあり方については、利便増進実施計画の検討時から議論をしており、今一色方面についてはブライスカットを経由するルートの見直し、土路方面については、西豊浜町の野依を経由するルートの見直しとしている。地域住民との合意がとれているものであったので、問題はないものと認識している。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- これまでは地域間幹線系統とすることを意識して路線の検討をしていたが、今回は地域間幹線系統の要件を意識しなくて良くなった。また、一部のみを地域間幹線系統とすることも考えられる。このように路線設定の条件が変更となっている点も、十分に考慮すべきである。
- 運賃水準についても、現状は三重交通の一般路線であるが故に、おかげバスよりも利用距離が短いのに、運賃が高いという問題もある。乗り継ぎ運賃等も事前に考えていく必要がある。
- 【路線のあり方の検討事項】について、「④運行ダイヤ」や「⑤運賃水準」について、『事業者と連携し検討予定』とするのでは遅い。「②運行区間→一部変更」～「⑤運賃水準」の流れで検討するのは適切ではない。事前に検討した上で、地域旅客運送サービス継続事業の公募とすることが望ましい。

(事務局)

- 部会に交通事業者が含まれることについては、問題ないか。

⇒ (名古屋大学大学院 加藤教授)

協議内容が公開されていれば問題ない。この場合、部会の委員に三重交通、タクシー協会が含まれると想定されるが、この協議内容が公開されない場合、委員に含まれない地域旅客運送サービス継続事業の応募者が不利となる。そうならないための措置を取れば問題ない。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 本日の資料について、住民が続けて欲しいという意見は整理されているものの、続けるために何をしなければいけないかが見受けられない。本来、検討するのであれば、路線の維持に対して地域住民として何をやるのかということも議論しなければいけない。

⇒12月の書面会議のタイミングで、部会の開催や検討のスケジュール等の具体案を提示する。

(近畿大学工業高等専門学校 中平教授)

- 土路今一色線の廃線について、利用者が少ないことは、会議の中では認識していたが、本当に住民の方が認識していたかについては疑問であり、会議の委員として反省しなければいけないことである。
- 新たな方法で運行していくことになるので、地域で検討していく仕組みづくりが必要であると感じている。地域の関わりがなければ、今後も改善されず、利用者が少ないことも理解されないのではと感じている。この会議でも、その手助けをしていきたい。

議案第4号 土路今一色線の再編については、地域旅客運送サービス継続事業によって、路線を維持していくために、引き続き検討を進めることで説明内容に承認をいただいた。

■ 報告第1号 神宮 125 社めぐりについて

事務局より、報告第1号の「神宮 125 社めぐりについて」を説明した。

(市民代表 前田氏)

- 本日の報告内容については、既に公開されているものか。
- デザインの写真は決定しているものか。二見に特化した写真が良い。また、写真が何かを知っている人でないと分からないため、注釈等を入れた方が良い。キーワード等の記載があれば検索できるため、情報が繋がるようにした方が良い。

⇒これまでの情報は公開済みである。サイトが重いので、開くまでに時間を要する。

写真等でいただいたご意見については、反映させていただく。

■ 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。

(市民代表 前田氏)

- 近鉄五十鈴川駅～内宮前のノンストップの運行で良いか。内宮側はロータリーで降車か。

⇒近鉄五十鈴川駅～内宮前のノンストップの運行であり、内宮前はロータリー内のA3駐車場前で降車する。

(市民代表 前田氏)

- 現在無電柱化の工事を実施しており、車線規制を実施しているため、中央車線を走行してはどうか。繁忙期であり、駐車場待ちの車両が発生していると予想される。また、地元住民は左折をしたい車両が多く、左側車線を空けていただいた方が良い。
- 自動運転車両の後ろに付いた場合は、追い越しはできないのか。左折するために車両を追い越すことが生じると予想する。

⇒(伊勢警察署 青木課長)

車両通行帯が2つある場合は、左側の走行が原則となる。駐車場待ちの車両があるという意見もあるものの、原則を前提とした運用とする必要がある。

(事務局)

補足として、無電柱化工事については、自動運転車両の運行期間中は完全休工となり、2車線が開放された状態となる。それを踏まえ、左側車線を走行する方向性で進めたい。

車両の追い越しはご遠慮いただきたいが、追い抜きは可能である。

(三重交通株式会社 小瀬古企画部長)

通常の交通の流れの中では、自動運転車両も普通に走行することが可能であり車線変更も問題はない。ただし、無理な車線変更については急停車に繋げるので、ご遠慮いただきたい。

技術的には駐車車両の追い越しも自動で対応できるものの、今回は手動で対応する見込みである。

(事務局)

昨年度の自動運転車両は20km/hであるが、今回は35km/hなので、そこまで渋滞は発生しないと想定している。

(市民代表 前田氏)

- 車両ラッピングについて、しめ縄についても神話に由来するもので発信していきたいものなので、語り部としてデザインを大事にした形のラッピングも検討していただきたい。
- 今回の運行では、語り部さんは乗車しないのか。きっかけづくりとなるようなものに活用した方が良い。

⇒今回は、語り部ではなく保安員が乗車する。

(近畿大学工業高等専門学校 中平教授)

- 観光客が対象ではないということだが、地元の方が優先となるのか。

⇒予約をすれば、観光客でも乗車可能である。ただし、観光客に大々的にPRは実施する予定はない。あくまで、地元の方に乗車していただき、自動運転に理解をいただくことを目的としている。

(伊勢市 鈴木市長)

- 五十鈴川駅から内宮前となると、近鉄特急を利用した方が多くなるため、PRは必要と考える。近鉄と連携したPRを検討した方が良い。

⇒五十鈴川駅前にバス停があるため、当日空きがある部分については、呼び込み等を実施するように対応する。

■ 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3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。

（伊勢市 鈴木市長）

- 課題に対して補足説明をお願いしたい。

⇒（事務局）

年末には、シャトルバスの安全な走行とタクシー車両が優先して走行できる規制がかかるが、ライドシェア車両はタクシー車両とマイカー車両が混在しているため、マイカー車両が専用車両を走行していくと後続の一般車両が通行する可能性があることや、規制上、ライドシェア車両はタクシー車両ではないことから専用レーンを走行することができないこととなる。

（伊勢警察署 青木課長）

車線規制については、三重県の公安委員会で定められているものとなる。

交通規制には、公安委員会の規制、警察署規制、警察官による規制の3種類があり、バス・タクシー専用レーンは公安委員会の規制にあたり、道路交通法に抵触する。

（名古屋大学大学院 加藤教授）

- 公安委員会において、日本版ライドシェア車両も通行可能にする措置が取れば良いが、全国的に車両の区別がつかず現場での対応が難しいこと、一般車両の通行してしまうことが運用上の問題とされている。
- ライドシェア車両に対して許可証を発行して走行することや、一般車両ではないことを大きく掲示することも必要であると考える。
- 情報提供となるが、沖縄県ではタクシー専用レーンを走行することができるライドシェア車両は、全て緑ナンバーに統一して運行していた。一般の白ナンバー車両は、利用できないように運用していた。
- 専用レーンは空車タクシーも問題ないか。公安委員会によっては、空車も不可な場合がある。ライドシェア車両の走行環境についても、今後の検討事項になり得る。

⇒（伊勢警察署 青木課長）

空車のタクシーの走行も問題ない。

■ その他

事務局、三重交通株式会社及び三交伊勢志摩交通労働組合より、11/1から11/3に実施した「みんなでバスに乗ってこに！～お試し乗車券の配布～」の実施結果や所感について、次の通り報告した。

（事務局）

- 利用実績の速報値について、三重交通路線バスでは1,696枚、おかげバスでは459枚、沼木バスでは11枚の利用があった。おかげバスデマンドでは、集計中である。
- 想定を上回る乗車とSNS上においても、家族でおでかけに繋がったという新規利用者の声が挙がっている。多くの利用に大変感謝している。

（三重交通株式会社 小瀬古企画部長）

- 伊勢市、公共交通会議の委員の皆様、関係者に皆様には、周知も含め大変感謝している。
- 普段利用している方、初めて乗車していただけた方だけではなく、この企画をきっかけとして最寄りのバス停の時刻や路線を調べていただいたという声もあった。
- 移動の選択肢にバスが上がってこない状況から、バスを考えていただけたとききっかけとなったと感じている。数字以上の効果が出ていると考えている。

(三交伊勢志摩交通労働組合 森書記長)

- 当日は、大湊線と南島線に乗務したが、駅伝開催日であり家族でお試し乗車券を利用しておでかけされる方が多い印象を受けた。
- 駅伝の渋滞が発生したことにより、内宮行きのバスが渋滞に巻き込まれてしまい、おでかけ乗車券で降りていかれる方が多く発生してしまったのは残念であったが、総じて地域の方にたくさん利用され、喜んでいただけたのは良かった。

以上