

令和7年度 伊勢地域公共交通会議 第5回 議事要旨

■開催概要

日時：令和8年1月19日（月） 15時30分～17時00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1名（名古屋大学大学院 環境学研究科教授）
一般市民 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部管理部企画課長代理（オンライン出席））
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 主任、
伊勢建設事務所 総務・管理室管理課 課長）
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：8名（地域公共交通コーディネーター養成講座受講者を含む）

■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。

(三重交通株式会社 小瀬古企画部長)

- 計画案 P. 42 「目標① 担い手確保」における目標指標『乗合バスの運転手不足による減便を 0 にする』について、目標達成に向けて努力したいところではあるが、現実的な数値指標を示すべきか、強い目標として減便を 0 ということを示すべきか。
- 例えば、運行便数の増減から減便率を算出すること、観光路線を除いた計画走行キロにより評価することが想定されるが、目標指標としていかがか。

⇒ (事務局) 減便率とする場合、現状としてどの程度の数値か。

(三重交通株式会社 小瀬古企画部長)

- 現状では伊勢管内において、運行便数ベースで年間 5 % 程度の減便となっている。三重交通全体でも同程度の数値と想定している。

⇒ (復建技術コンサルタント) 減便率を指標とする事例は、全国的にも聞いたことはない。どの自治体も正確な数値を持ち合わせていない。

⇒ (中部運輸局三重運輸支局 森主席運輸企画専門官) 三重県内において出席している協議会において、減便率を提示している自治体はないと想定される。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 本指標は私が提案したものであるが、そこまで固く考えていない。路線を分割すると 1 便が 2 便になること、走行キロにおいても需要のある地区を増便し、需要の少ない地区を減便することで、数値的な変化は無くなる。この指標では、どの路線でも減らさないことを目標にするというものである。
- 詳細な数値を見る指標ではなく、運転手をなんとか確保し減便をしないというスローガンのような指標として捉えるのが良い。
- 全国的な目標指標の事例では、走行キロを提示している計画はあるものの、計画区域全体の減便率はない。特定の路線や鉄道等において、減便しないようにするという計画はある。

⇒ 計画案の記載は修正しないものとし、今後、減便率や走行キロ、減便に至るまでの条件等について、継続して勉強・議論していく。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 計画案 P. 30 等のように「実施事業」と「実施スケジュール」に示される『事業』の内容に齟齬が生じている。内容を統一するか、実施事業を包括する内容とした方が良い。

⇒ 該当箇所を統一する方向で修正する。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 計画案 P. 31 「実施事業」の『新たな交通システム導入について研究推進』について、ここで想定している『研究』は、実証実験等を想定したものか。実証実験等が伴うのであれば、予算や関係者・協力者が変わってくるため、レベル感を曖昧にしない方が良い。

⇒ 計画期間の中で実証を含めた『研究』であるため、その内容を計画案に明記する。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 計画案 P. 27 の「交通空白」については、定義を計画内に示すべきである。
- 『地理的な交通空白』について、交通空白はあるが公共交通会議が認めたものを交通空白とするのは逆の示し方となることから、空白地域の決め方として「公共交通会議が認める」という記載が良い。
- 『時間的な交通空白』についても、夜間だけを限定して良いか。金曜・土曜日の夜間が交通空白であるものの他にも可能性があるため、公共交通会議で議論していくポイントである。具体的には「公共交通会議が認める」という記載であれば、時間的な交通空白が複数生じた場合でも、計画を見直さなくて良くなる。

⇒交通空白については、定義付けを含め今後の議論の対象とする。計画案の修正については、事務局にて対応する。

(三重交通株式会社 小瀬古企画部長)

- 計画案 P. 31 「目標③ 次世代公共交通の導入」の実施事業『小型電気バス』の表記について、三重交通では、大型・中型を含む小型以外の車両の導入も推進していくため、『小型』の表記を削除していただきたい。

⇒指摘の通り計画案を修正する。

議案第 1 号 伊勢市地域公共交通計画については、指摘内容を修正することにより、説明内容に承認いただいた。

■ 議案第 2 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 2 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)

- 別紙 1 「4 継続旅客運送を実施する者の条件」について、『(5)～前略～三重県伊勢市において、乗合バス（高速路線を除く）の運行実績があること』とあるが、運行実績については現在運行している事業者か、過去に運行していた事業者も含むか。
- 公募という性格のため、闇雲に条件を厳しくすることは避ける必要がある。条件ではなく、「営業所が市内にある」等の条件により、加点とする措置としてはどうか。そうすることで、他地域で運行している事業者の伊勢市への新規参入も期待できる。
- 『一般乗合旅客自動車運送事業』のため乗合タクシーも含まれるが、運行車両についても明確に記載した方が良い。IC カードの利用が可能な車両が必要等の条件についても整理が必要である。

⇒過去に運行していた事業者も含む。ご指摘を踏まえ、募集要項を修正する。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 別紙 4 「2. 地域旅客運送サービス継続実施計画」の追加箇所について、地域名や路線名、運行継続困難な実態を除き、同じ内容の文章か。同じ内容であれば、まとめた方が良い。
- 地域名について、伊勢市内のみの記載のため、『伊勢志摩地域（伊勢市）』としてはどうか。
- 伊勢市においては『旧市町村の生活圏を越えた通学』の部分について、『旧市町村を越えた生活圏での通学』が正しいため、見直しを検討した方が良い。
- 最終行については、『策定します。』ではなく、『策定しました。』が正しい。

(中部運輸局三重運輸支局 森主席運輸企画専門官)

- 運行事業者から運行継続困難との申し出時期について、「令和 7 年 11 月」ではないか。

⇒（事務局／三重県 地域連携・交通部 交通政策課）ご指摘を踏まえ、計画内容を修正する。

議案第 2 号 土路今一色線の再編については、指摘内容を修正することにより、説明内容に承認いただいた。

■ 報告第1号 自動運転バス実証事業について

事務局より、報告第1号の「自動運転バス実証事業について」を説明した。

(三重交通株式会社 小瀬古企画部長)

- 関係者の皆様には、無事安全に運行できたことを感謝する。
- ブレーキについては、新たなプログラムを使用しており、今後さらに改善する見込みである。

(三交伊勢志摩交通労働組合 森書記長)

- 安全に運行できるものの、駐停車車両の回避については、運転への介入の補助が必要であった。
- 利用者には概ね好評だった。

(市民代表 前田氏)

- 自動運転バスを利用してはいないが、車列の後ろに付いて運転した。前回の実証実験では遅く感じたが、浦田町の交差点付近では今回はあまり遅いと感せず、ストレスはなかった。周囲の意見も同様である。
- 浦田町交差点に入る際に左折車線となるため、追越車線への車線変更をすることになるが、自身が運転するより車線変更のタイミングが早いように感じた。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 最終日に利用したが、欠便にならないのは非常に珍しい。
- ブレーキ操作については、これまでの自動運転バスの中ではスムーズだった。
- 今回の実証実験の結果が、安全性の高い運転に活かされれば良い。

(伊勢警察署 青木課長)

- 今回の実証実験期間中に苦情等もなく、安全面での改善点は特にない。

■ 報告第2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2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)

- 昨年度の実証から、乗降場所や待機場所の変更はあったか。
- 乗降場所やエリアによる特徴はあったか。

⇒前回の待機場所は中心市街地のみであったが、今回は中心市街地に加え郊外にも設定したことで、ライドシェア車両を呼びやすい環境としている。

乗降場所による集計結果については集計中であるため、まとめ次第で報告する。

(三重県タクシー協会 伊勢志摩支部 小崎支部長)

- ライドシェア車両の稼働状況を注視しているが、稼働車両や待機場所により極端な差が出ており、その要因についてはまだ分かっていない。
- 待機場所が稼働に大きな影響があることは分かってきた。

(伊勢警察署 青木課長)

- 前回会議において、パーク&バスライドのバス・タクシーレーンをライドシェア車両は走行できないと回答していたが、公安委員会に再度確認し、ライドシェア車両を追加することができると回答を受けた。
- ライドシェア車両を追加するためには、以下の対策を実施する必要がある。
 - ①周知の徹底：交差点や主要道路にライドシェア車両を周知する看板の設置（ドライバー向け）
事前に広報誌等で周知（非ドライバー向け）
 - ②ライドシェア車両への明示：ライドシェア車ということがわかるような車両前後左右へステッカー等による明示（行灯は不可）
- パーク&バスライドのバス・タクシーレーン規制は、12月31日の夜間と三が日の日中のみであるため、実施における費用対効果や伊勢地域観光交通対策協議会との調整も含め検討していただきたい。

(三重県タクシー協会 景山専務理事)

- 資料下部<1～23週まとめ>の『1日当たり平均運行回数』の単位が『台/日』となっている。

⇒単位は「回/日」の誤りであるため、修正する。

■ 報告第3号 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業に関する 事業評価の内容について

事務局より、報告第3号の「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価の内容について」を説明した。

議案第3号 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価の内容に関する意見はなかった。

■ その他

前田委員より、公共交通の定時性確保について、以下の意見をいただいた。

12月28日以降の年末渋滞が酷い状態であり、さらにお木曳行事が重なると公共交通の定時性の確保が難しくなることが予想される。これまでの対策では、解決が難しい状況となることが想定されるため、本会議と伊勢地域観光交通対策協議会を連携しながら対策を検討することが求められるとの意見をいただいた。

三重交通株式会社 伊勢営業所より、年末年始の運行状況について、以下の情報提供をいただいた。

外宮内宮線では、通常時は40分で運行するものの、12月28日以降の年末には2時間近くかかっており、定時性の確保が難しいという問題とともに、運転手の乗務時間の制限に関する問題もあり、運用を交代しつつ運行をしなければいけなかった。

対策が実施されている年始については、比較的スムーズな運行ができていたため、年末についても対策を検討いただけるとありがたい。

名古屋大学大学院 加藤教授より、「大都市都心でAI オンデマンド交通はなぜ継続できなかったか？～公共交通の今後を考えるシンポジウム～」が、令和8年1月25日に名古屋大学鶴舞キャンパスで開催されるとの情報提供をいただいた。

以上