

令和7年度 伊勢地域公共交通会議 第6回 議事要旨

■開催概要

日時：令和8年3月13日（金） 15時30分～17時00分

場所：伊勢商工会議所4階 中ホール

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、
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）

一般市民 4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 主事）

伊勢市 1名（伊勢市長）

事務局 4名（都市整備部交通政策課）

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。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 計画案 P. 29 について、目標指標が中段にあると、上部の「(5) 運賃体系の見直し」の目標のように捉えられる可能性がある。目標値と実施事業の順番を逆にするか、目標は前段に整理されているので、参照するようにしてはどうか。
- 同ページの目標指標の中で、「①観光路線をのぞく路線バスの利用者」と「②おかげバスの利用者(環状線をのぞく)」とあり、『のぞく』の括弧書き表記を統一してはどうか。

⇒レイアウト・表記を修正する。

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で承認することとし、最終計画案の通り計画を策定することに合意をいただいた。

■ 議案第 2 号 令和 8 年度 事業計画 (案) について

■ 議案第 3 号 令和 8 年度 事業収支予算 (案) について

事務局より、第 2 号議案の「令和 8 年度 事業計画 (案) について」及び議案第 3 号の「令和 8 年度 事業収支予算 (案) について」を併せて説明した。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 地域公共交通計画において、計画案 P. 28 以降の実施事業と本議案の事業計画が整合していないのは良くない。次回会議までに、令和 8 年度事業計画が計画案の実施事業のどの項目にあたるのか、紐づけ整理したものを提示して欲しい。
- 計画案の全体事業を見据えて取り組んでいるか、計画案と異なる事業内容となっていないか、計画案の実施スケジュール通りであるか等、計画当初から公共交通会議内で共有・マネジメントしながら進めていく必要がある。

議案第 2 号 令和 8 年度 事業計画 (案) について及び議案第 3 号 令和 8 年度 事業収支予算 (案) については、次回会議までに改善することにより、説明内容に承認いただいた。

■ 議案第 4 号 令和 7 年度 事業収支補正予算 (案) について

事務局より、第 4 号議案の「令和 7 年度 事業収支補正予算 (案) について」を説明した。

本議案について、参加委員より意見は特になかった。

議案第 4 号 令和 7 年度 事業収支補正予算 (案) については、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)

- 実証実験の期間中、安全な運行にご協力いただき感謝する。
内宮付近では、搬入トラック等の駐車もあったが、レベル4を目指すにあたり、確実に安全でなければならないため、少しでも危険性が想定される場合は必ず止まるという厳しい設定したことで、急ブレーキが多いという意見が多くなった。
- 運転手の場合は、飛び出し等の危険性を事前に予測し、既にブレーキを踏んでいる状態とすることで安全性を担保している。自動運転車両にどこまで認識させるか、経験や情報を入れ込むことができるか、来年度以降は有人運行に近い形で無人運行ができるか努力していきたい。

(市民代表 前田委員)

- アンケートで調査していれば、予約で乗車された方、地元の方、来訪者等の属性は確認できるか。属性によって計画や事業内容を変えている地域のため、属性が分かるのであれば確認したい。

⇒アンケート調査結果については、委託事業者を確認し共有する。

(市民代表 前田委員)

- 無電柱化工事をするなかで、路上駐車が2車線をつぶしている状況にある。縁石を設けていただいているが、それでも路上駐車が絶えない状態である。自動運転車両では、対向車線にはみ出での追い越しはできないのではと予想されるため、交通状況に対して警察との連携が必要になってくる。
- 内宮方面は搬入用のトラック、五十鈴川駅方面は施設送迎のための路上停車・駐車がある。

(伊勢警察署 青木課長)

⇒自動運転車両に限らず、運転中は「急」がつく挙動である急ハンドル、急ブレーキ、急発進が危険である。アンケート結果にある通り、「急ブレーキ」を今後どのように解消していくかは課題である。また、路上駐車に対する意見については、通報があればできる限り対応したい。路上駐車の場合、車両を動かすのも時間がかかり、違反切符を切ることもできるが根本的な解決にはならないので、広報をさせていただく。
車両が転回する需要があれば、道路改良も並行して検討する必要がある。

■ 報告第2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2号の「伊勢市『日本版ライドシェア』実証事業について」を説明した。

(三重県タクシー協会 小崎支部長)

- 配車の傾向について、伊勢では「待機」が主流だが、タクシーGoでは「空車」で走行している車両に優先して配車される仕組みであることから、偏りが発生していた。

(三重県地域連携・交通部 前田課長代理)

- 地域交通の支援を実施してきたが、今回使用した補助金は令和8年度も継続する見込みである。来年度、公共ライドシェアの実証をする場合は、活用していただければと考える。
- 知事も市町が実施する交通空白を解消するために実施する公共ライドシェアについては、支援していくとしているため、引き続き協力したい。

(中部運輸局三重運輸支局 森主席運輸企画専門官)

- マッチング率が向上したと報告があったが、12月31日と1月1日の配車依頼が多く、対応できなかった理由があれば教えていただきたい。
- 未実車は、配車を希望したがすぐに来なかったが、時間を置けば配車されたかもしれないものも含まれているかもしれない。

⇒12月31日と1月1日のピンポイントのデータは、委託事業者から提供されていない。

(中部運輸局三重運輸支局 森主席運輸企画専門官)

- 交通空白解消については、令和7～9年度の3年間で重点的に支援していく。3月10日に閣議決定された地域交通法の中にも、路線バス廃止、時間帯で不便になる場合の支援メニューも増えていくと想定されるため、活用可能なものは紹介させていただく。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- 日本版ライドシェアを公共ライドシェアにしていく場合に、観光系・商業系の団体と連携し、事務局を立ち上げ、運行管理を事業者へ委託するという仕組みで、公共交通空白を解消できれば、国として重点的に支援する、許可を下りやすくする、優遇するということになる。様々な主体と連携しなければできないということであれば、積極的に活用した方が良い。
- 日本版ライドシェアではなく公共ライドシェアとしたところが気になる。補助を活用すると適用期間が通年ではなくなる場所が使いにくい。本格実施が通年実施であれば、通年でできることを考えていかなければならない。補助が活用できる部分は活用した方が良く、補助がなくても単費で実施する自治体もある。
- 利用状況を踏まえると定着してきているため、移動が多い時期等の深夜にも対応できるように、来年度以降も考えていただけると良い。
- タクシーGoアプリの仕組みについては、都会向けであり地方都市は利用し難い部分もあるが、使いやすいものを選択していくべきであり、本当に使いやすいかということ吟味する必要がある。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

- タクシー専用レーンの扱いについては、日本版ライドシェアと公共ライドシェアで変わらないか。公共ライドシェア車両を排除したい訳ではなく、見分けがつかないため、運用できない。実際の運用として確認しておきたい。
- 通常のライドシェアであれば側面に表示してあるが、正面の表示は見えにくい。緑ナンバー車両であっても白タク行為を行える状態であり、見た目だけではしっかり確認しないと分からないため、伊勢市でもルールを定める必要はある。

(事務局)

⇒一見してライドシェア車両と分かる必要があると警察から聞いている。公共ライドシェアについては、県警本部と協議していく。

(伊勢警察署 青木課長)

⇒バス・タクシー専用レーンについては、年末年始・GWのみのパークアンドライド運用時に限るものである。通常は適用不可である。

■ その他

市民代表 西田委員より、五十鈴公園への立体駐車場整備の見直しについて、確認したい旨の意見をいただいた。また、宮川地区や御園地区等の活用できる場所から、ピストン輸送してはどうかとの意見をいただいた。

(伊勢市長)

交通渋滞解消のために、駐車場容量を増やそうと候補地を選定していたが、地元住民の理解が十分に得られないという報道があった。駐車場用地に加えて、運転手の確保を含め、総合的に検討を進めている段階である。貴重な意見として頂戴する。

近畿日本鉄道株式会社 山本宇治山田駅長より、3月14日からのダイヤ変更について、以下の通り案内をいただいた。

- ・大阪線方面について、朝夕の特急に停車駅が追加、日中に種別「区間急行」を新設
- ・名古屋線方面について、大きな変更はない

市民代表 前田委員より、CANばすの変更について、以下の意見をいただいた。

CANばすの運行区間の変更によって、宇治山田駅方面には行かなくなるのか。ニーズによる判断ということか。

(三重交通株式会社 小瀬古企画部長)

CANばすの利用状況を見ると、外宮～内宮間の利用が多く、土日を中心に大幅な遅延が生じている。区間時分を延ばせばよいかと思うが、本数はある程度確保したいという思惑があると共に、駅には結節しなければいけないため、五十鈴川駅を起点とさせていただいた。

外宮～内宮間は前年度より30便増発し、平日は12分間隔、土日は10分間隔の頻度となるように、コロナ禍前に戻すことで、この区間の利便性の確保に対応していく。

(名古屋大学大学院 加藤教授)

年末に利用した際に、外宮～内宮間は大変な混雑であり、今回の見直しはやむを得ないと感じていたが、内宮や五十鈴川駅で外宮方面に乗り継ぐ利用が見込まれるため、割引措置や伊勢市駅等での案内・周知が必要である。また、五十鈴川駅での特急との接続を重視するとさらに良い。

(近畿日本鉄道株式会社 山本宇治山田駅長)

五十鈴川駅より宇治山田駅の方が乗降する利用者が多くなっているため、参考としていただければと思う。

(市民代表 前田委員)

行きは混雑や遅延のため、五十鈴川駅から内宮まで徒歩で向かう人が多く、帰りはバスで宇治山田駅まで向かう人が多い。公共交通の充実だけでなく、周辺の待合環境の充実も重要だと考える。

以上