

令和5年度 第1回 鈴鹿市地域公共交通会議 議事要点録

日	時	令和5年5月24日（水）15:00～17:00	
場	所	鈴鹿市役所本庁舎 12階 1202会議室	
出席者	交通ジャーナリスト		鈴木 文彦（副会長）
	中部大学工学部都市建設工学科教授		磯部 友彦（副会長）
	三重交通株式会社バス営業部部長（乗合）		増田 浩士
	三重交通株式会社中勢営業所長		川端 邦裕
	三重交通労働組合 中部支部支部長		高橋 克典
	鈴鹿市旅客自動車協会鈴乃会会長		辻 泰生
	一般社団法人三重県タクシー協会専務理事		景山 和
	近畿日本鉄道株式会社白子駅長		岡山 弘信（代理）
	伊勢鉄道株式会社取締役総務部長		小林 孝司（監査委員）
	中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官		鈴木 博行
	三重県地域連携・交通部交通政策課主事		古市 大也（代理）
	三重県鈴鹿建設事務所副所長兼保全室長		大下 賢一
	鈴鹿警察署 交通第一課 課長		谷口 直二【欠席】
	鈴鹿市副市長		内藤 洋（会長）
	鈴鹿市自治会連合会 副会長		五十嵐 博
	鈴鹿市老人クラブ連合会 会長		山本 勝也
	鈴鹿市老人クラブ連合会 女性部		山口 小夜子
	鈴鹿市生活学校 会長		樋口 よしゑ
	鈴鹿商工会議所 副会頭		田中 久司
	鈴鹿市社会福祉協議会 会長		亀井 秀樹（監査委員）

1 あいさつ

【会長】

平素より、市政各般にわたるご理解とご協力を賜り感謝申し上げます。

本市において地域公共交通の維持・確保は重要な政策課題であり、加えて、高齢者の移動手段の確保が求められている。忌憚のない意見を頂戴したい。

【事務局】

会議は公開とし、議事要点録を後日市HPへ公開してよいか。（－ 異議なし －）

【会長】

委員 20 名中 19 名の出席があり，会議成立を宣言する。

「鈴鹿市地域公共交通会議傍聴要領」に基づき，傍聴人の入室を許可する。

2 協議事項

(1) <第 1 号議案> 令和 4 年度鈴鹿市地域公共交通会議事業報告（案）

(2) <第 2 号議案> 令和 4 年度鈴鹿市地域公共交通会議決算（案）

【事務局】

議案に基づき，説明。

【会長】

出席委員の 4 分の 3 以上の賛成があるため，会議規程第 8 条第 4 項の規定に基づき，第 1 号議案，第 2 号議案は議決。

(3) <第 3 号議案> 令和 5 年度鈴鹿市地域公共交通会議事業計画（案）

(4) <第 4 号議案> 令和 5 年度鈴鹿市地域公共交通会議予算（案）

【事務局】

議案に基づき，説明。

【会長】

出席委員の 4 分の 3 以上の賛成があるため，会議規程第 8 条第 4 項の規定に基づき，第 3 号議案，第 4 号議案は議決。

3 報告事項

(1) 鈴鹿市地域公共交通計画に位置付けた実施施策（令和 5 年度）について

【事務局】

資料 1 鈴鹿市地域公共交通計画に位置付けた実施施策

資料 1 に基づき説明。

【委員】

当社乗車券発売窓口である鈴鹿市北玉垣町の三交鈴鹿を 5 月 16 日から近鉄白子駅前の鈴鹿市観光案内所に移転し，鈴鹿市観光協会で業務委託を開始している。

高速バスの切符販売や C-BUS でも利用できる IC カード（エミカ）の販売を実施している。

これまでバスに乗らない方への PR が弱かったので，3 月末にバスの利用ガイドを新聞の折り込みチラシとして配布した。

また、バスの現在地をスマートフォンで確認できるバスロケーションシステムを開始している。

これまで遅延証明については乗務員が手書きで渡していたが、バスロケーションシステムに入力すると、遅延証明を出力することができるよう改善している。

ホームページをリニューアルし、Google マップにバスの遅れを表示できるよう段階的に実施しており、鈴鹿管内については、来年の今頃を予定している。

【委員】

鈴鹿市内公共交通時刻表について、全戸配布ではなく、欲しい人だけに行き渡るような配布方法を検討されてはどうか。

スマートフォンで各公共交通機関の時刻等を検索することができるため、時刻表作成の必要性についての議論も必要であると考ええる。

【事務局】

鈴鹿市内公共交通時刻表については、必要ないという方がいらっしゃることを認識している。

本時刻表を利用いただいている方からは、各公共交通機関の情報を掲載してあるため利用しやすいというお声をいただいている。

本時刻表は、市内全戸に配布することを理由に広告協賛をいただいているため、広告事業としてのあり方を検討するとともに、掲載内容や配布数の見直し等も検討していく。

（２）地域主体の移動手段導入のための手引書（素案）について

【事務局】

資料 2-1 地域主体の移動手段導入のための手引書（素案）

資料 2-2 手引書・補助金要綱作成・公表に向けたスケジュール（案）

資料 2-1, 2 に基づき説明。

【委員】

資料 2-1 3 ページの図について、無償での運送サービスについてはボランティアで実施するという趣旨で良いか。

タクシー事業者の立場からは、赤字で運送サービスを提供することは考えられない。

無償で行う事業に疑問があり、何らかの手法で収入を得ることを検討されると想定されるが、タクシー事業への影響を危惧している。

【事務局】

本資料は、交通手段を整理する中で、ボランティア輸送について掲載したものである。

地域住民の支え合いの中で、近隣住民が声を掛け合って一緒に買い物へ行く等をイメージしており、タクシー事業に影響が出るレベルの無償運送は想定していない。

【委員】

津市の公共交通空白地域で NPO 団体が無償で自家用運送を実施していたが、現在はタクシー運賃の半分程度の運送料をとっている。

無償での運送は持続性がないことから、手引書において、地域における無償での運送を連想するような表記は工夫が必要である。

交通事業者は一度撤退すると、元に戻って営業をしにくくなってしまうので、撤退をすることがないように配慮いただきたい。

【事務局】

検討させていただく。

【委員】

亀山市の乗合タクシーの事業は参考にしているか。

【事務局】

亀山市は広域を運行区域としている乗合タクシー事業であり、本市では、主に公共交通空白地域等において、既存の交通事業者との競合がない範囲で、地域の実情に応じた地域内支援を導入していく考え方である。

【委員】

市内各地域においては、地域の人たちとの支え合いにより、高齢者の移動手段を確保しているが、その実態や現状について把握しているか。

【事務局】

長寿社会課が、付き添い支援の取組を担当する部局である。

現在、稲生・旭ヶ丘・庄野・天名・合川・牧田・深伊沢の 7 地域で取組が行われている。

福祉の観点での取組であり、年会費 1000 円、30 分ごとに 300 円で病院や買い物への付き添いを行っている。

現状、支え合い活動や付添支援に取り組む地域が増えてきている。

有償の交通手段のみを記載して手引書を作成するのではなく、福祉の視点から見た移動手段等についても手引書に示していく必要があると考えている。

手引書を作成していくプロセスにおいては、福祉、産業、地域等の関係部局とも協議を行っていく。

【委員】

ゴミ出し、庭木の剪定などを支え合い事業と実施している地域がある。

地域づくり協議会の単位では、地域によって規模や取組体制が異なるため、市民の公平

性という観点から考えると、補助金を交付するだけではなく、地域の実情に合わせた支援を行う等のバランスがとれた施策を検討いただきたい。

手引書については、地域が、多様な交通手段を比較しながら検討・議論し、選択できるような内容が望ましいと考える。

関係部局との協議を行い、乗合タクシー以外の手法も整理いただきたい。

現在、付添支援を実施している地域づくり協議会にヒアリングをした上で、手引書の作成を進めてはどうか。

【事務局】

今後、関係部局に本会議や分科会に参加いただく予定であり、連携しながら施策を検討していく。

【副会長】

資料 2-1 3 ページの図について、交通手段の一覧として無償運送を記載しているのであれば理解できるが、地域主体の取組として簡単に選択できるものではない。

地域の移動ニーズへの対応策を熟考した上で、どうしても有償運送での対応が困難であり、地域にとって無理のない範囲での対応を検討・協議の上で、最終的な結論が無償運送であれば問題はないと考える。

無償運送を選択できるようにしてしまうと、無償の方がよいに決まっているという意見が出てしまうため、選択肢として示す場合には工夫が必要であり、どういうケースにおいて、無償運送を選択するのかを丁寧に示す必要がある。

社会福祉法人が、無償で買い物支援を行う事例についても、継続することは難しい場合があるため、無理のない範囲で取り組める手法が望ましい。

手引書（素案）の中で、改善いただきたいところが2か所ある。

一つ目は、市が何をやるのか、地域が何をやるのか、事業者が何をやるのかを分かりやすく示していただきたい。

地域主体で取り組んでいくことは理解できるが、時系列で考えた時に、どの段階で自分たちは何をすればよいのかを記載いただきたい。

二つ目は、地域と行政の役割分担を明確化いただきたい。

地域の役割として、どうやって移動手段をつくり、育てていくかをイメージしやすいように示すべきである。

行政の役割として、財政負担が必要となることから、協議を整えていただきたい。

【副会長】

資料 2-1 3 ページの図については、それぞれの交通手段ごとにメリット、デメリットを整理、記載いただきたい。

道路運送法などの法律の解釈についても記載いただく等、工夫いただきたい。

福祉的な交通の在り方と、公共交通の在り方は異なる。

公共交通は、旅客を運送するものだが、福祉的な交通は、付き添い等のサービスがメインであり、人を運んでいるだけではないので、横並びで議論をしてはいけない。

地域で移動手段を導入していく際には、地域住民の協力が必要なので、同じ図に記載があると、違和感を持たれるのではないかと考える。

地域が交通事業者と直接契約して新たな交通を導入していく取組は、全国的にも多数の事例がある。

基本的な事項であるが、乗合と相乗りは異なるものである。

乗合はバスと同じで、一人一人から運賃を支払ってもらうが、相乗りは、1つの契約に対して運賃を支払う形態であるから、1人で乗車しても3人で乗車しても運賃は同額であり、複数人での乗車であれば割り勘ができる。

例えば、自治会がタクシーを貸し切りで契約し、住民が利用する方法等の全国事例を手引書に記載することを検討いただきたい。

【会長】

今後事務局は素案をブラッシュアップしていただきたい。

4 その他

【都市整備部長】

6月市議会において、デマンド交通実証運行に向けた予算を計上していく。

調査・検討結果等を本会議及び分科会に報告させていただく。

調査内容の検討やデマンド交通のあり方等の協議においては必要に応じて専門的な協議を行うワーキンググループの開催を検討しているので、協力いただきたい。

【委員】

乗車券発売窓口の移転を報告させていただいたが、三交鈴鹿にあった車庫についても6月1日に移転する。

移転に伴い、新設停留所を「安塚（鈴鹿車庫）」とし、「三交鈴鹿」という停留所名称については「安塚口（三交鈴鹿）」と変更する。

これまで三交鈴鹿行きだった路線を車庫行きに変更する。

【委員】

令和4年度の乗降客数については2018年度と比較して-13%であった。

4月に27年ぶりに運賃改定を行った。

9月末にはF1日本グランプリが開催されるので、臨時列車の運行等を予定しているため、協力いただきたい。

【委員】

乗降客数がコロナ前まで回復するのは難しいと考えている。

定期旅客については、コロナ前と同水準の 100%まで回復したが、快速・特急の定期外旅客がまだ回復していない。

7 月には特急「南紀」が新型車両となり、利用客の増加を期待している。

9 月の F1 日本グランプリ開催時は、鈴鹿サーキット稲生駅の周辺の混雑が予想されるため、環境整備等の協力をお願いしたい。

【委員】

地域公共交通活性化再生法が改正される。

交通事業者が一定のエリアを一括して運行する場合における、エリア一括協定運行事業という長期安定的な支援が始まった。

タクシーについては協議運賃制度が創設され、ラストワンマイルが課題となっている現状に対して、乗合タクシーの促進につながるのではないかと考えている。

【委員】

今年度、県の地域公共交通計画の策定を予定しているので、随時、情報共有をさせていただく。

【副会長】

今年度の取組として重要な事項は、手引書の作成である。

地域は、どのようなことに困っており、その解決を図る持続可能な移動手段を導入していくという方針を踏まえて、制度を構築していくことが求められる。

鈴鹿市は、市域において多様な地域特性があるため、全て同じ施策や取組での解決は困難であるため、地域の実情に合わせて議論しながら進めていく必要がある。

新たな移動手段の導入に向けては、利用者、担い手の問題なども考慮し、以前のように、運行経費を負担すれば、交通手段が導入される時代ではないことを認識しなければならない。

分科会で議論を行い、地域が取り組みを進めやすくなるよう、手引書を作成していくことが重要である。

【会長】

議事進行への協力や貴重なご意見を賜り感謝申し上げます。

【事務局】

長時間にわたり活発な議論をいただき感謝申し上げます。

本日の協議を踏まえて、施策の取組内容等を整理させていただき、議事要点録と併せて委員各位に共有させていただく。

以上、16 時 45 分終了