

令和4年度 第3回 鈴鹿市地域公共交通会議 議事要点録

日 時	令和5年3月17日（金）14:00～15:40		
場 所	鈴鹿市消防本部 4階 多目的室		
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【欠席】	
	三重県タクシー協会 専務理事	景山 和 【欠席】	
	鈴鹿市旅客自動車協会鈴乃会会長	辻 泰生	
	近畿日本鉄道株式会社名古屋統括部運輸部営業課課長	山本 淳	
	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	
	三重県地域連携部交通政策課主事	松島 昇平（代理）	
	三重県鈴鹿建設事務所副所長保全室長	大下 賢一【欠席】	
	鈴鹿警察署 交通第一課 課長	谷口 直二	
	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 【欠席】	
	鈴鹿市老人クラブ連合会 会長	山本 勝也【欠席】	
	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、交通行政にご理解とご協力を賜り感謝申し上げます。

新型コロナウイルスの影響で、人流が抑制され、公共交通機関は値上げやダイヤの見直し等を検討している。

人流が回復することを見据えて、人が移動・活動できる環境を整えておく必要があり、地域公共交通を維持していくことは重要である。

社会情勢を踏まえて、移動ニーズに柔軟に対応できるよう関係者間の連携を強化して参りたい。

【事務局】

会議は公開とし、議事要点録を後日市 HP へ公開する。

【会長】

本日の出席は委員 20 名中 15 名の出席があり、会議成立を宣言する。

2 報告事項

(1) 鈴鹿市地域公共交通計画の評価等について

【事務局】

資料 1 鈴鹿市地域公共交通計画に位置付けた施策の実施状況について

資料 1-1 鈴鹿市地域公共交通計画の評価等結果（案）

資料 1, 1-1 に基づき、説明。

【委員】

路線バスの令和 4 年度利用実績は、令和 5 年 5 月下旬頃に数値が確定する。

令和 4 年度の実績値の見込みは、コロナ禍前の利用者数の 8 割程度と見込んでいる。

【委員】

近鉄名古屋線の利用実績について、コロナ禍前と令和 4 年度の現時点での集計データを比較する形で報告する。

定期外の利用が－27%，定期利用が－13.9%，特急の利用が－25.8%となっている。

特急の利用が少ない要因は、出張の頻度の減少であると考えている。

その他、志摩スペイン村が VTuber とコラボした企画の効果で、鵜方駅の 2 月の利用者数が対前年比 19.8%増加した。

【委員】

伊勢鉄道の利用実績について、コロナ禍前と令和 4 年度の現時点での集計データを比較する形で報告する。

定期外の利用が－23.1%，定期利用が－14.1%となっている。

【会長】

鈴鹿市地域公共交通計画の評価等結果（案）については、乗降データ等の実績が確定次第、本会議に議案として付議し、審議結果を国土交通省中部運輸局に報告する。

(2) 一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験の結果と考察について

(3) 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 一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験の結果と考察

資料 3 地域主体の移動手段導入のための手引書（素案）

資料 2, 3 に基づき、一括して説明。

【委員】

手引書については、市の施策実施のための手引きではなく、市民のため手引きという認識で作成を進めていただきたい。

市民が手引書を活用し、様々な移動手段や支援内容を確認できるとともに、その他の取組や活動に対する支援等も確認できることが望ましい。

手引書（素案）には、一般乗合旅客運送事業の導入を検討する場合には、市の財政支援を受けることができる旨の記載があるが、その他の取組に対する支援等は検討しているのか。

【事務局】

手引書（素案）は、地域公共交通の担当部局として、有償運送・事業用自動車・緑ナンバーの新たな移動手段を地域が主体となって導入した場合に、財政支援を行っていく考え方である。

その他の無償・自家用自動車・白ナンバーの移動手段等に対する支援については、福祉部局やその他関係部局との調整が必要になることから、今後、手引書を作成する中で協議、検討して参りたい。

【委員】

一ノ宮地区での実証実験は、税金の使い方としてもったいないという声を耳にした。

限りある税金であるから、実験期間の 2 年間継続するのではなく、1 年間で終了する等の検討も必要であったのではないかと。

例えば、地域内の移動は、住民の共助により賄い、地域の拠点と市内の拠点を交通事業者や行政がバスで結び大量輸送を行うという考え方がある。

行政は、拠点間を結ぶ公共交通機関を維持・確保し、拠点までの移動手段は、地域の実情に応じて柔軟に検討することが必要である。

実証実験では、利用者はどのような目的で、どこに行くか等の利用者の傾向は分析しているか。

【事務局】

乗合ワゴンの利用者は、オークワ鈴鹿高岡店や鈴鹿市駅・鈴鹿市役所で降車される方が多く、最も降車数が多かったのは、鈴鹿市駅である。

利用の目的は、買物、通院であり、特に、神戸地区の病院への通院が多い結果となった。

利用者へのヒアリングを実施したところ、乗合ワゴン運行前は、市内の総合病院等に通院していたが、乗合ワゴンの運行を機に、神戸地区の病院に変更したという方がいらっしゃっ

た。

【副会長】

一ノ宮地区での実証実験は、2年間の期間で、運行内容を大きく見直したことで、見直し前と後で、利用状況の変化や移動ニーズへの対応等を検証することができ、実験として一定の効果があったと考える。

実証実験の検証を行うことで、市内に新たに移動手段を導入していく手順を示した、手引書の作成にも役に立つと考える。

新型コロナウイルスの影響により、人々の生活様式が変化し、外出の頻度も減少した。

C－BUSが運行開始した20年前と現在では、地域の環境も変化している。

地域が実情を把握した上で、移動ニーズへの対応には多様な手段・手法があることを確認し、それらの手法が、自分たちの地域に適しているのか、適していないのかを検証することが重要である。

地域公共交通は、担い手不足であり、交通事業者によるニーズ対応が難しい場合には、地域住民がサービスを提供する場合もあり、その際には、ノウハウがなく上手くいかないこともある。

地域の実情に応じて、適切な手法を選択・導入していくことが大切である。

手引書の作成にあたっては、地域が、どういう手法（移動手段のメニュー）を選択することができるか、分かりやすく記載いただきたい。

移動手段ごとに、メリット、デメリット、どのような地域に導入した場合に効果的か等も記載いただきたい。

地域によっては、複数の手法の組み合わせも考えられるが、地域が無理のないように取り組めるよう、手引書の内容を工夫していく必要がある。

【副会長】

資料3 P4 図 交通サービス（交通手段）の一覧について、自家用有償旅客運送の運送料について、原価程度と記載があるが、本会議で協議を行い認可された場合には、この限りではないと考える。

手引書（素案）のステップ1～3においては、地域が移動に関する課題や困りごとの解決に向けて、取組を開始し、行政はその都度支援をしていく旨の記載があるが、本会議が関わるのは、ステップ3であり、もっと早い段階で本会議でも協議・議論が必要である。

例えば、本会議の分科会で議論を行う等、地域の取組を関係者が情報共有、対応を検討することが望ましいと考える。

3 その他

【事務局】

資料4 令和4年度鈴鹿市地域公共交通会議決算（見込み）

資料 5 令和 5 年度鈴鹿市地域公共交通会議事業計画（案）

資料 6 令和 5 年度鈴鹿市地域公共交通会議予算（見込み）

資料 4, 5, 6 に基づき，説明

【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。

令和 5 年度の会議（予定）は，資料 7 のとおりで，詳細については，別途，書面にて通知させていただきます。

以上，15 時 35 分終了