

## 令和3年度 第1回 鈴鹿市地域公共交通会議分科会 議事要点録

日 時	令和3年7月9日（金）14:00～16:00	
場 所	鈴鹿市役所 本館 12階 1205会議室	
出 席 者	交通ジャーナリスト	鈴木 文彦（分科会長）
	中部大学工学部都市建設工学科教授	磯部 友彦（副分科会長）
	三重交通株式会社バス営業部部长（乗合）	増田 浩士
	三重交通株式会社中勢営業所長	川端 邦裕
	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
	鈴鹿市旅客自動車協会鈴乃会会長	辻 泰生【欠席】
	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係長	濱口 竜一【代理出席】
	鈴鹿市社会福祉協議会会長	亀井 秀樹

### 1 あいさつ

#### 【交通会議会長】

今年度末に地域公共交通計画を策定することになっているが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響もあり、公共交通のあり方に加えて新型コロナウイルスの状況を加味した上での計画策定となる。

調査結果だけでなく、様々な情報を収集し、また、新しい生活様式を見据えながら計画を策定していく必要があり、委員のご意見を伺いながら取り組んでまいりたい。

#### 【分科会長】

鈴鹿市の公共交通に関わって10数年になる。コロナ禍による状況変化があり、人の行き来が従来とは間違いなく変わってきている。これに伴い公共交通の利用の仕方も間違いなく変わってくる。どのように変化していくかを見定めるにはもう少し時間がかかるが、それぞれの立場より意見を頂戴しながら、計画策定を進めてまいりたい。

－ 自己紹介（委員・事務局） －

#### 【分科会長】

出欠については、委員10名に対して9名出席と過半数の出席があるので、分科会が成立していることを宣言する。会議は公開とするが、傍聴の申し込みはない。

### 2 報告事項（令和3年度鈴鹿市地域公共交通計画策定スケジュールについて）

#### 【事務局】

資料1により説明

**【分科会長】**

8月は地域公共交通会議の本会議ではなく、分科会ということでよいか。

**【事務局】**

本日の分科会での議論を踏まえて8月に第2回分科会を開催し、10月の交通会議で協議する予定。

**3 協議事項**

**(1) 計画の基本的な方針について**

**【事務局】**

資料2 (P133-P138) により説明

**【分科会長】**

本日の分科会では、地域公共交通計画の熟度を高めたいという事務局の意向に沿って、忌憚のないご意見をいただきたい。

**<目指すべき将来像 (P133) について>**

**【副分科会長】**

目指すべき将来像について“「使い」、「つくり」、「守り育てる」”としているが、総合計画では“創り、育み、成長”となっており、並び順に違いがあるが、これで良いか。

**【事務局】**

公共交通は利用していただくことで成立する事業であり、行政の財政負担のみで成立するものではないので、「使う」ということが最初かと考える。「使う」が漢字でよいかどうかについては検討する。

**【分科会長】**

言葉の流れとしては、「つくり、使い・・・」の方が流れがよいという気がする。事務局で検討をお願いする。

**<基本方針1 (P134) >**

**【委員】**

基本方針1の3点目で、C-BUS利用者減少の中で、路線再編を含めて検討するとあるが、ここで敢えて「路線再編」と記載した趣旨を教えてください。

また、4点目の「運行状況の見える化」については、路線バス、C-BUSのどちらを想定しているの

か。

**【事務局】**

利用状況調査として、現在、C-BUSにおいて、ICカードデータの集計やカメラ定点観測を実施しており、利用状況を分析した上で、地域の皆様と一緒に検討したい。C-BUSの路線再編については、少し先を見据えた表現である。2点目の運行状況の見える化については、三重交通路線についてはバスロケが導入されており、C-BUSについても同様に運行情報が分かるようなものを検討していきたい。

**【委員】**

近鉄線は基幹ネットワークだが、乗車人員は前年比38.6%マイナスという厳しい状況が続いており、今後これまでと同じ運行本数で運行できるのか懸念がある。今年の夏はあまり運行本数を減らさずに運行しているが、やはりお客様に乘っていただくことが大事で、マイレール意識を持ってもらい盛り上げていかなければ、当社としても望んでいない方向に行かざるを得ないこともあり得る。こういうことに取り組めば着実に乘っていただけるのではないかと、という具体的なアイデアはあるか。

**【事務局】**

まずは簡単なところからという点で、市職員に対する公共交通の利用促進を挙げさせていただく。ノーマイカーデーの推進等により通勤手段を公共交通機関に転換することができればと考える。鉄道利用者の減少は全国的な状況なので、広い視野で情報収集し、取組を検討していきたい。

**【委員】**

近鉄鈴鹿線の活性化のためにも、鈴鹿線沿線のイベントやハイキング等を開催しながら、鉄道、駅、駅周辺の良さを知っていただくようなイベント等の検討をよろしくお願ひしたい。

**【分科会長】**

交通事業者の方からもアイデアを出していただき、意見交換をしながら進めていただくと良い。

**【委員】**

利用者の立場からは基幹ネットワークは維持していただきたい。基本方針1の2点目で「路線網のあり方を検討します」とあるが、その意図がわかりにくい。その前の「運行補助により維持が図られている」という文と、「路線網のあり方を検討する」がどう結びつくのか。

また、3点目について、C-BUSは利用の形としてはある意味はサブネットワークかと思うが、利用者の減少等による路線の再編という視点は大事だが、市の財政負担のことだけではなく、基幹ネットワーク・サブネットワークを見直したりするなど、もう少し大きな観点からの見直しも検討してもらえるとよいと思う。

#### 【事務局】

「路線網のあり方を検討する」については、従来、行政と交通事業者のそれぞれがC-BUS・路線バスを検討していたが、路線再編においては、双方が連携・協力し、お互いにメリットがあるバス路線網の構築に向け取り組んでいくことについて三重交通さんと共有させていただいており、そういった観点から記載している。

基幹とサブについては、記述について少し修正を考えたい。

#### 【委員】

今の説明だと、文章表記との間に少し差があるので、これを読む市民にとって不安を感じる部分があるかもしれない。

#### 【副分科会長】

3点目については、「事業費の増加を踏まえ」とあるが、必要な施策は事業費がかかっても必要であり、事業費の増加だけで物事を決めるものではない。効率性と公平性のバランスという観点で、文章表現については注意願いたい。

#### 【分科会長】

全体を通して、文面は誤解を招かないように注意していただきたい。

例えば、P137の視点①の1点目に「採算性の議論が馴染まない面もある」という表現がある。採算性は必要だが、一方で財政的な支援も必要であることから、ニュアンスをうまく伝えてもらった方がよい。一部分だけを抽出される可能性もあるので、文章の構成や語句の選び方については少し検討をお願いしたい。

### <基本方針2について (P135) >

#### 【副分科会長】

サブとなる交通は、ネットワーク型よりももう少しきめ細かい交通を想定することもあるのではないかと思う。この段階の表現としてネットワークでよいか、もう少し面的なものをイメージした方がよいか。例えば、デマンド交通となると、結果的な運行ルートはネットワークだが、面的にカバーするイメージとなり、そのイメージは大事であると考えます。

#### 【事務局】

表記・表現については、国のガイドラインや、他市の計画も参考にし、鈴鹿市らしさを出すという意味では、本市独自の表現もあるかと思うので検討していく。

#### 【委員】

基幹とサブがあり、それを補う補完的ネットワークという表現がP139に出てくるので、基本方針

2において、何らかの形で補完ネットワークも必要だということを書いておいた方がよいのではないか。

**【分科会長】**

面的な交通も含めてネットワークということでよいと思うが、基幹的ネットワーク、サブネットワークが意味するもの、イメージするものを明示しておいた方がよいと思う。最終的には、基幹・サブ・補完の全てが組み合わさることでネットワークということで良いかと思う。

**【副分科会長】**

公共交通の専門的な用語としては、「基幹」と「フィーダー」と言うこともある。

**【委員】**

フィーダーについては、基幹に接続するという意味合いがある。

**【委員】**

基本方針2の4点目に「自動運転技術」について、公共交通の担い手不足に対して基幹的なサービスを担うものをイメージ、あるいは、郊外部でのラストワンマイルをカバーするイメージがあるが、具体的にはどちらをイメージされているのか。

**【事務局】**

どちらも対象として考えているが、現時点で具体的なものは無い。計画期間の中で、先進事例等を含めて着実に検討したうえで、6年先を見据える形にしたいと考えている。逆に、三重交通さんの方で計画等があればご提示いただきたい。

**<基本方針3について (P136) >**

**【委員】**

鈴鹿線については、各駅の価値を高めるため、駅前空間を有効活用して駐輪場・駐車場などを整備し、パークアンドライド、サイクルアンドライドにより利用したいと思える駅づくりを鈴鹿市と一緒にやっていきたいと考えているので、この基本方針で進めていただきたい。

**(2) 地域公共交通の将来ネットワークについて**

**【事務局】**

資料2 (P139-P140) により説明

**【副分科会長】**

三重交通さんにお伺いする内容になるが、鈴鹿市内で高速バスは運行しているか。

**【委員】**

白子駅に東京方面の高速バスのバス停がある。

**【副分科会長】**

高速バスを基幹ネットワークに位置付けてみてはいかがか。他市町の計画では、高速バスを位置付けている例もある。

**【委員】**

地域主体の交通はP140のネットワーク図では図示されていないが、今はないということか。

**【事務局】**

図には落とし込んでおらず、計画として完成した際には反映する予定である。

**【委員】**

P139の役割分担表とP140のネットワーク図は、現在のものか、将来のものか。補完的ネットワークは現在ではそういう位置づけはされていないと思う。現状としてはきちっとした書き方でないとおかしいし、コミュニティバスを基幹とサブで分けるとした説明が必要である。

**【事務局】**

P139は現状、P140は将来のイメージに近い。

**【委員】**

P140は将来ということだが、現状に近く、あまり将来のイメージが見えてこない。具体的な検討をやっていくのがこれからという状況で、将来ネットワークという書き方をすると、誤解を招く可能性がある。

**【事務局】**

P140のネットワーク図で将来に近いのは、コミュニティバスのうち緑の部分である。この部分の具体的な施策・計画については現段階では明示できないので、計画期間の6年間で緑の部分をどうして行くかを考えていく。基本的には既存の交通を今後も継続していくというのが現在の考え方である。

**【委員】**

伊勢鉄道を広域連携ではなく、拠点間連携に位置付けした趣旨を教えてください。

**【事務局】**

伊勢鉄道の河原田～津の路線部分を対象として考えた。名古屋から繋がっている部分はJR線として広域連携に位置づけている。

**【委員】**

路線として位置づけたという整理か。

**【事務局】**

そういう整理である。

**【副分科会長】**

「快速みえ」が通ることを考えると近鉄と同様の位置づけになると思う。

**【委員】**

県としては、「特急南紀」と「快速みえ」が通る広域を結ぶ路線という位置づけである。

**【分科会長】**

伊勢鉄道のイメージとして、「快速みえ」の存在は大きく、広域連携の役割は確実にある。必要であれば、広域・拠点間の両方に入ってもよいと思う。

**【事務局】**

事前の事務局内部での会議でも議論があった。再度検討していく。

**【委員】**

先ほどの高速バスの話があったが、高速バスと同じ立ち位置の方が適しているのかと思う。

**【副分科会長】**

P140に補完的ネットワークをどう表現するか。図面としては表現しにくいと思うが、凡例だけでも書く等、何らかの工夫が必要である。

**【委員】**

基幹でもサブでもフォローしきれないものがこれから出てくると思う。その意味で、地域主体の交通、地域での輸送をどうするかという議論がますます必要になってくる。市内のどの地域にどのようなものがあるか分からないが、今あるものではなく、補完的なものがこれから出てくるというのをどこかに書いておくべきだと思う。

市が定義する空白地域で公共交通を運行するということだが、空白地域が増えれば、市がなにか運行してくれると考える市民もいるかもしれない。空白地域と地域主体の交通をリンクするのがよいの

か、そのあたりの考え方・書き方を整理する必要がある。

**【事務局】**

空白地域については、行政が主体となってこれを埋めるパターン、地域が主体となって埋めるパターンがあると思う。

**【分科会長】**

どの地域でどの手法が可能なのか、馴染むのかは今後の議論で変わってくる。今は補完になっているが、サブでカバーできるかもしれない。その意味では、基幹を担うべきところをきちんと書いておいて、基幹以外については面で示すということでも良いかと思う。

**【副分科会長】**

将来ネットワーク図については、模式図でも良いのではないか。基幹、サブ、補完があるが、基幹に補完が直接リンクする場合もある。地域を限定せずにモデル的に示すと今後使いやすいと思う。

**【分科会長】**

P139 の表、P140 の図については、本日の意見を踏まえ再検討をお願いします。

**(3) 計画の評価指標および目標値について**

**【事務局】**

資料2 (P141) により説明

**【委員】**

コロナ前の水準を目標とするとあるが、収入ベースで40%減となっており、これがどれだけ戻るのか想像がつかず、一部は戻らない可能性もある。戻ってくるに越したことはないが、高い目標水準だと感じる。

また、取組地区数を目標件数として挙げているが、路線バス・C-BUS の役割分担の取組もあるので、地域の取組が多ければよいというわけでもないと思う。

**【分科会長】**

目標値として、どういうものを想定しているのかにもよる。現実的なところでは、令和元年度水準には戻らないというのが全国的な予測であり、達成を狙いとした目標値だと厳しいと思う。それに向かって努力をすることが目標というのなら良いのかと思う。今の状況で行くと、20%減以上には戻らないのではないかと、というのが全国的な鉄道・バス・タクシーを含めての予測である。

**【委員】**

定期利用は-18%前後で推移しているが、定期外は-40~60%で推移し、全体としては-20%の予測である。

**【事務局】**

-20%という数値は、貴社で推計・分析されたデータということか。

**【委員】**

数字を検証している中で、このように予測したものである。要因としては、Web 会議の普及であり、コロナ禍による出張減により利用者が減少し、この傾向は継続するものと考えている。

**【事務局】**

目標値については、交通事業者の皆様と協議し決定してまいりたい。

**【委員】**

利用者数を目標値として設定するのは理解できるが、C-BUS の財政支出額を記載するのはこれ以上支出を増やさないと読み取れる。なぜ、このような目標値を設定したのか。

**【事務局】**

法定計画で国の手引き等に基づき記載をしているが、事務局として把握していない部分もあることから、運輸支局さんより解説をいただきたい。

**【委員】**

法改正で定量的な目標の設定が位置づけられ、利用者数、収支、財政支出額の3点が明記されている。これまでは、地域によっては定量的な目標が明確に設定されていないということがあり、具体的な数値目標が必要ということで、国が指針を示した。財政支出額の金額が高いか低いかは市町によって考え方はあると思うが、明確に数値として出していただくということとしている。

**【委員】**

財政支出額というのは、市が運行するバスのことか、また、補助金も含めて公共交通に対する支出のことか。

**【事務局】**

市としてここまでしか出さないのかと思われることもあるかもしれないが、これ以上財政収支を悪化させないということで数値を設けるという視点もある。

**【委員】**

市として公共交通施策の予算があり、その中にC-BUSや他の施策もあり、トータルとしての財政支出額がある。その中でC-BUSの財政支出額を目標とすると、後々困る部分も出てくるのではないかと。

**【委員】**

評価されていない自治体も多かったもので、わかりやすい定量的な数値を示して、これをしっかり評価することが重要である。

**【分科会長】**

C-BUSは将来的には再編の可能性もあるので、現在の規模がずっと続くのか分からない部分もあるので、検討した方がよい。意見があったように公共交通の維持に関する財政支援額だと色々使えるが、C-BUSに限定すると厳しいかもしれない。

**【委員】**

バスについては市民の利用が主だが、市の人口が影響することはないか。その辺も少し考えた方がよいのではないかと。

**【分科会長】**

どういう前提条件で目標を決めたのが重要なので、いただいた意見をもとに事務局で次回までに議論・整理をお願いしたい。

**(4) 実施施策について**

**【事務局】**

資料2 (P142-144) により説明

**【事務局】**

資料3により説明

**【分科会長】**

資料3に関しては、移動手段としてどういう位置付けで考え、ネットワーク全体の議論の中でどこに位置付けて活用していくのか、これからの議論であると思う。それぞれのサービスについては、ノウハウやマンパワーの状況、あるいはニーズの状況によって、出来る規模や距離は変わってくる。資料3の最後に挙げられた課題のうち安全の問題と高齢者による運転については、どこでも出てくる課題である。良いシステムだから、他の地域でも絶対やってもらおうということにならない。適切などころに適切な規模のものを導入することが重要である。このほかにも社会福祉法人による輸送サービスもあり、様々な手法があるので、それぞれの地域で何が適切か、関係者との意見交換、情報交換をしながら考えていく必要があると思う。

**【副分科会長】**

付添支援の取組については、道路運送法の規定に触れないやり方で、苦勞されているかと思う。愛知県の場合は、国交省としては管轄外で指導できないので、市の地域公共交通会議で議論している事例がある。地域公共交通会議には、利害関係者であるタクシー事業者が参画しているため、一種の合意形成ができ、ボランティア輸送について情報を共有するという意味でも上手く活用することができる。例えば、福祉有償運送ではドライバーの講習が必須だが、タクシー会社が安全講習を担当することで補完関係が築けている例もある。

**【委員】**

9章の検証の部分は図でイメージを入れていただければと思う。4月～3月の年度の小さなサイクルとして何をやるかというようなもので良い。

**4 その他**

**【事務局】**

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験の現状について報告。

**【分科会長】**

実証実験の現況については、適宜、情報提供をいただき委員の皆様とも共有していければと思う。次回以降は、運行概要が分かるルート図や時刻表などを添付していただきたい。

**【事務局】**

次回、第2回分科会は令和3年8月19日（木）14時から、本会議室で開催する。

以上