

令和3年度 第2回 鈴鹿市地域公共交通会議 議事要点録

日 時	令和3年10月26日(火) 14:00~16:00	
場 所	鈴鹿市役所 本館5階 503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)【欠席】
	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【欠席】
	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係長	濱口 竜一
	三重県鈴鹿建設事務所副所長兼保全室長	高柳 伸浩
	鈴鹿警察署調査官	北村 吉隆
	鈴鹿市副市長	内藤 洋(会長)
	鈴鹿市自治会連合会 会長	原田 吉次
	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	渥美 恭子
	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】

新型コロナウイルス感染症の第5波が終息し、市では、第6波に備えて庁内の体制を整えている。

コロナ禍による移動自粛により、地域公共交通の利用者の減少が全国的な課題になっており、今後の公共交通についての予測が難しい。

今まで守ってきた地域公共交通を引き続き維持・確保していく視点として「地域公共交通を地域、交通事業者、行政の皆で守り育てる」ということ、コロナ禍で生まれた工夫やアイデアを結集するなど、計画策定に向けて忌憚のない意見を頂戴したい。

### 【事務局】

会議は公開とし、議事録は要点録を市HPで公開させていただく。

### 【会長】

出席は委員19名中17名であり、委員総数の過半数の出席があるため、会議成立を宣言する。傍聴の希望はない。

## 2 令和3年度鈴鹿市地域公共交通会議のスケジュールについて

### 【事務局】

資料 1 に基づき，説明。

【会長】

質問等無いようなので，次の議題に進む。

### **3 報告事項**

#### **(1) 鈴鹿市地域公共交通会議分科会での協議結果について**

【副会長】

資料 2 に基づき，説明。

【会長】

具体的な内容は，本日の協議事項と重複するため後ほど，ご意見を頂戴したい。

#### **(2) 公共交通空白地域の考え方と交通施策について**

【事務局】

資料 3 に基づき，説明。

【会長】

質問等無いようなので，次の議題に進む。

### **4 協議事項 鈴鹿市地域公共交通計画（骨子案）について**

#### **(1) 計画の基本的な方針**

#### **(2) 地域公共交通ネットワークのイメージ**

【事務局】

資料 4 に基づき，説明。

【委員】

公共交通空白地域の定義（資料 3）に該当する地域では，今後何らかの地域公共交通サービスを導入していくということか。また，その際に要するコストはどう考えるか。

【事務局】

公共交通空白地域での具体的な取組は，本計画策定後の 2022 年度以降に検討を進めていく。市内の公共交通空白地域で一斉に対応することが望ましいが，費用面等を考慮し，地域住民との検討のもとで順次進めていくことを想定しており，コストは，地域の実情に応じて異なると考えている。

【委員】

人口減少を踏まえると，対応を検討・実行する頃には，現在と環境が異なっている可能性がある。

現状の鉄道、バスの維持が課題になっており、さらに、市の財源に限りがある中では、公共交通空白地域を解消するための議論だけでなく、既存の地域公共交通の維持のために鉄道駅やバス停留所周辺に立地を誘導するコンパクトシティ構想という都市政策の推進や、生活の維持に必要な買物、通院等への移動手段の確保を踏まえていただきたい。

例えば、西部地域のFマートを拠点にした移動販売の推進などの検討が考えられる。公共交通空白地域の移動手段の確保の観点から、地域公共交通の導入を前提に議論を進めると時節に合わなくなることが危惧されるので、これらを考慮して計画を策定いただきたい。

#### 【事務局】

公共交通空白地域の定義については、今回、見直しを行い再設定した。人口減少により、公共交通の利用者の減少が想定される中、まちづくりとの連携からコンパクト・プラス・ネットワークという考え方がある。

例えば、地域内で買物、通院のできる拠点を形成し、身近な地域内で生活が完結するようにすることなど、都市マスタープランの改定の中で検討していきたい。

#### 【委員】

高齢者からは、警察から運転免許返納を促される機会が多いと聞く。運転免許証がなければ、高齢者は買物に行けない。コミュニティバスが行き届いていない地域に新たに走らせたとしても、足が痛いから利用できないという声も聞く。一方で、移動スーパーがあれば助かるという声も多い。地域公共交通を利用できるのは元気な高齢者であり、地域公共交通の利用が難しく、親族等に送迎の依頼ができない人も多い。人が移動するのではなく、移動図書館や移動販売等について、行政を上げて推進いただければと思う。

#### 【事務局】

地域でお困りの状況は理解する。本計画において、地域公共交通の果たすべき役割を整理した上で、課題解決に向けた方針、事業、施策を設定していく。様々な問題に対して、全てを地域公共交通で解決するのは難しいことから、庁内をあげて横断的に対応していく。

#### 【会長】

質問等無いようなので、次の議題に進む。

### **(3) 計画の目標と評価指標及び目標値**

#### **(4) 実施施策**

#### 【事務局】

資料4に基づき、説明。

#### 【委員】

本計画では、従来の地域公共交通に加え、地域の取組が重要になってくるという趣旨は、理解しているが、地域づくり協議会でも対応できない事案が生じてくると思う。

こうした状況においては、地域公共交通ネットワークに位置付けられる“その他の交通”

が、今後、市民の移動手段確保のために重要な役割を担うと思われるが、“その他の交通”に係る施策は、本計画に盛り込まれているか。

#### 【事務局】

今後、地域づくり協議会と地域における移動手段について検討する中で、様々な取組が想定されるが、“その他の交通”のうち、タクシー事業者と連携した取組が考えられる。

他地域では、乗合バスを乗合ワゴンや乗合タクシーへ置換した事例もあることから、これらを考慮しつつ、施策に位置付けていく。

#### 【委員】

基本方針2の施策において「手引書」に基づいた移動手段の導入支援とあるが、地域主体の交通は、地域公共交通の導入のみと見えるので、その他の交通も含め幅広く検討することについても「手引書」で整理いただけるとありがたい。また、施策2-1のカルテにおいても、その他の交通についての記載をいただければと思う。

今後、福祉有償運送についても厳しい状況が予測されるが、市民の移動手段確保のため、その他の交通の活用を検討する際には、連携していきたい。

また、「手引書」作成段階では、交通部局のほか、福祉部局、地域づくり部局等も交えて進めていただきたい。

#### 【事務局】

「手引書」を来年度から作成するにあたり、交通部局のみでは作成できないと認識している。すでに担当課である長寿社会課には、分科会への出席、会議内容の共有等を進めている。それ以外の教育や環境等の部局との連携は検討中であり、手引書作成と併せ、庁内連携体制を整えたい。

#### 【委員】

近鉄鈴鹿線の利用者数は、P.143に「3,015千人(R1)」と記載があるが、これは定期利用者数であり、利用者数全体としては「4,299千人(R1)」が正しい。

R2は2~3月頃からコロナ禍の影響が生じはじめ、R2年利用者数は3,362千人(R1比-21.8%)となった。これは、鉄道事業として損益分岐点を超えておらず赤字であり、この状態で従前ダイヤの維持は難しい。

券種別にみると、通勤・通学定期利用で平均-15%、定期外利用で-40%であり、後者の落ち込みが厳しい。要因は、特に他県等からの市内企業への来訪の減少であり、今後、どのように鉄道利用者を増加させていくかが課題となっている。

計画に基幹ネットワークとして位置付けられているが、減便となれば利用者減少が進み、二次交通の利用にも影響が危惧される。

交通事業者としても利用促進の取組が重要であると認識しており、市をはじめ関係機関の皆様と連携させていただき、マイレール・マイバス意識の醸成も含め、取り組んでいきたい。

## 【委員】

施策 1-3 の「バス停留所の安全性確保対策の進捗について（令和 3 年 3 月 31 日現在）」は、交通事業者のご尽力による進捗に合わせて更新した資料を HP に掲載しており、計画策定時には、最新の情報に更新いただきたい。

## 【副会長】

1 点目は、公共交通空白地域である。公共交通空白地域は、各地域での条件が一律ではないことから、公共交通空白地域と指定した地域において、同様の対応を行うという思想にならないでいただきたい。

市街地からの距離、地形、人口分布等の条件で、必要な交通手段は変わってくる。地域毎の移動ニーズや、移動できない状況等について、議論が必要である。

公共交通空白地域に指定すると、市が対策をするイメージになりがちだが、地域毎に議論し、地域の実情に応じて適切に対応することがわかるような表記にしていきたい。

「その他の交通」は、地域内支線に活用できるケースがある。例えば、一般タクシーで生活交通を担う体系の構築は可能であり、送迎用車両の活用等も考えられる。メニューが多数あることから「その他の交通」の「地域内支線」への活用が想定できるよう、表記を工夫してはどうか。

2 点目は、課題として「④地域公共交通に対する意識の向上」を記載しているのは画期的であり、他地域ではあまり見られない。地域自ら自分の問題として、地域公共交通の問題や必要性等を議論できる場の設定等、意識向上を図れる施策を付随させていくことが必要かと思う。

3 点目は、施策において計画期間を超えて長期的視点で考えなければいけない内容が含まれる。進行管理は、長期的なものと短期的なもので切り分けが必要かと思う。

## 【事務局】

本計画策定のスタートに立ち返ると、日常生活の移動に困っている方への対応が喫緊の課題あった。その課題解決に向け、新技術の活用ができないかという視点のもと、検討を進めていきたい。

## 【委員】

交通弱者にとっては、コミュニティバスがセーフティネットとしての役割を果たしているが、利用者は、時刻表に自分の行動を合わせなければならない。また、運行便数が少ないことから、利用者ニーズに適合していない可能性がある。

自分でバス停まで動ける・動けないという視点から、自宅からバス停までの 100m を自分で移動できるよう、パークアンドライドや、シニアカーの貸与による自宅・バス停間の移動促進等の施策も視点として入れてはどうか。

他市の事例では、80 歳を過ぎてから地域公共交通を使い始め、90 歳を過ぎても利用し続けていると耳にした。

## 【事務局】

地域公共交通で利用者ニーズを 100%満たすことは難しい。一方で、高齢者でも可能な限り自分で移動したいという思いも理解する。ラストワンマイルの対応は、新技術を活用した実証実験など、新たなモビリティサービスについて情報収集に努め、福祉部局との連携、道路部局との連携など市内の体制づくりと併せて検討していきたい。

#### 【委員】

施策 2-1 について、地域によって移動に困っているという事情は異なるが、切実に危機感を感じている地域もみられる。「手引書」を早期に作成いただき、各地域で早期に導入が進められればよいと思う。

#### 【委員】

施策 3-1 のうち乗換案内、バスロケーションシステム等のスケジュールは、R6 から実施と読み取れる。

乗換案内等検索サービスへの対応は、予算が必要となるが、システム整備を要するバスロケーションシステムと異なり、年間数万円の負担、期間も 1 年未満で対応できる現状がある。県内においても対応する市町が増加していることもあり、可能な限り早期の対応を検討いただきたい。

資料に、県内の GTFS-JP 対応自治体を示されているが、最新の情報に更新いただきたい。

#### 【事務局】

乗換案内は、低額の予算で対応可能であれば、それを踏まえて検討する。バスロケーションシステムのスケジュールは、市総合計画の計画期間である令和 5 年度を踏まえたものであるが、可能な限り早期に対応したい。

#### 【委員】

計画策定の議論の中で、鈴鹿市の地域公共交通のあり方を検討してきたが、市民が幸せに暮らせることが重要であり、そのために、地域公共交通が果たすべき役割は何かを整理していくことの重要性を感じている。

計画において、鈴鹿市におけるまちづくりの方針等を記載いただいた上で、その下で、地域公共交通の位置付けを整理いただければ、計画の趣旨がより明確になるのではないかと。

#### 【事務局】

本日の資料である計画骨子案（資料 4）は、計画全体から一部を抜粋しているため、計画の前半部分において、本市のまちづくりの方針や考え方の記載を検討する。

#### 【会長】

本日頂戴した意見は、計画策定に活用していく。

## 5 その他

## **・一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験**

### **【事務局】**

資料5に基づき、説明。

### **【委員】**

実証運行の期間は決まっているか。

### **【事務局】**

本実証実験は、一ノ宮地域づくり協議会との協働で取り組んでおり、運行開始時に、実験期間を概ね2年としてスタートした。

正式な期間は、次年度の予算の可決を待つこととなるが、予定どおりであれば、来年末頃までとなる。

## **・その他**

### **【会長】**

その他、委員からの情報提供等はあるか。

### **【委員】**

三重交通のコロナ禍における利用状況は、時期、路線で差があるが、概ね生活路線バスにおいて定期外利用者が4～5割減、定期利用者が15～20%減と厳しい状況である。

新型コロナウイルス感染症対策として、車両への抗菌・抗ウイルス加工や換気の実施など感染防止対策を行っているが、利用者が減少し、厳しい状況である。

通勤の利用者は、コロナ禍におけるテレワーク等により、新しい生活様式が浸透するなど、コロナ禍前の利用者数の回復は見込めない状況である。

行政機関をはじめ、関係機関の皆様と連携し、安心安全な運行を維持していきたい。

### **【委員】**

伊勢鉄道では、先週、沿線の倒木の影響から一部便の運休が2日間継続し、利用者の皆様にご迷惑をおかけした。予備車両が検修中で、やむを得ず運休とさせていただいた。

伊勢鉄道では、コロナ禍で令和2年度の利用者が半減し、今年度においても緊急事態宣言の発出等により利用が落ち込んでいる。

定期利用者は大きな落ち込みはないが、快速みえの観光客利用が少なく、経営が厳しい状況にある。

イベントの実績としては、「JR四日市駅 近鉄四日市駅 ハイキング合同企画（JR四日市駅～近鉄塩浜駅間 10月24日開催）」において、塩浜検修車庫内特設会場での伊勢鉄道グッズの販売を行い、多くのお客様に会場いただいた。鉄道事業以外の関連事業でも、少しでも収益を確保していきたいと考えているので、関係機関の皆様の協力をお願いしたい。

### **【会長】**

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受け、地域公共交通が大変厳しい状況にある中、

委員の皆様と地域公共交通の維持及び公共交通空白地域への地域公共交通以外の方法での対応方針等を協議させていただいた。

本日の頂戴したご意見は、事務局にて整理し、素案に反映させていただく。

**【事務局】**

次回、第3回鈴鹿市地域公共交通会議は、11月22日（月）の開催を予定している。

以 上