

令和３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３年 11 月 22 日（月）14:00～15:55		
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	
	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係長	濱口 竜一	
	三重県鈴鹿建設事務所副所長保全室長	高柳 伸浩	
	鈴鹿警察署調査官	北村 吉隆 【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	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】

本日は、鈴鹿市地域公共交通計画（素案）について、協議をさせていただく。

コロナ禍が落ち着いていることもあり、対面での会議を設定させていただいたので、忌憚のないご意見を頂戴したい。

【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 18 名であり委員総数の過半数の出席があるため、会議成立を宣言し、傍聴者 4 名の入室を許可する。

2 協議事項

(1) 計画の目的と位置づけ

【事務局】

資料 1（1. 計画の目的と位置づけ）に基づき説明。

【委員】

鈴鹿市では、市内に 28 の地域づくり協議会が設立され、今後のまちづくりに向けた地域の活動が活発になってきている。

「地域」が重要なキーワードになっていることから、その旨を、記載いただくのがよいのではないかと。

【委員】

本計画は今年度中に策定し、計画期間は令和 9 年度までとしているが、上位計画である鈴鹿市総合計画（計画期間が令和 5 年度まで）と計画終期が異なることとなり、内容について相互にずれが生じないかと。

【事務局】

令和 5 年度時点で上位計画（次期総合計画等）と齟齬が生じた場合、整合をはかるため、本計画の変更を交通会議に諮らせていただく。

(2) 利用実態・ニーズ把握調査から整理した課題

【事務局】

資料 1（2. 鈴鹿市の現況～4. 地域公共交通の課題）に基づき説明。

【副会長】

「公共交通空白地域」は、定義や設定が難しく、今後、デマンド型交通やタクシー等の面的な交通の導入や位置付けによっては、定義がより難しくなってくる。

人口・施設分布や、地域公共交通の運行頻度・時間帯も考慮した「許される/許すことができない公共交通空白地域」という視点があると良いが、難度が高い。

「公共交通空白地の考え方は多様」という視点は、今回設定した駅・バス停からの距離以外にも持つ必要がある。

課題④の「地域公共交通に対する意識の向上」は、「意識の醸成」等の別の表記を検討した方がよいのではないかと。

【事務局】

公共交通空白地域の考え方は、今後、計画に基づき施策を進めていく中で、調整させていただき、「意識の向上」の表記については、検討させていただく。

【委員】

公共交通空白地域の説明は、本計画内外で丁寧に対応いただきたい。

本計画に記載されているアンケート結果は抜粋であり、その他のアンケート結果も確認したい市民がいることが考えられるため、公開方法を検討いただきたい。

【副会長】

P. 8 の公共交通空白地域の図について、空白地域を着色してはどうか。
人口分布等も踏まえた公共交通空白地域の整理ができれば良いのではないかと。

【事務局】

公共交通空白地域の着色については、検討させていただく。

(3) 計画の基本的な方針

【事務局】

資料 1（5. 計画の基本的な方針）に基づき説明。

【副会長】

P. 28 の地域公共交通ネットワーク（現状）の図は、P. 8 でも掲載してはどうか。

図においては、タクシー事業者の営業所の図示があるが、面的にカバーするサービスであるため、所在地を図示しているという理解で良いかと。

【事務局】

図では、タクシー事業者の拠点営業所を図示しており、表記については、凡例において検討させていただく。

【副会長】

タクシーは、営業所以外に乗り場を図示する等を検討いただきたい。

【委員】

市内タクシー事業者の夜間対応の状況を教えていただきたい。

【委員】

タクシー事業者によって夜間の対応は異なる。

【委員】

夜間に救急車で運ばれても、タクシーが営業しておらず帰宅できないという声を聞いたが、夜間も対応可能な事業者は、どうやったら知ることができるのか。

【委員】

当社は、従業員不足のため 24 時で対応を終了しているが、他社では、24 時間対応している事業者もある。

P. 28 の地域公共交通ネットワーク（現状）の図について、タクシーの営業所等が記載されているが、鈴鹿市内でタクシー乗り場を設定しているのは、イオンモール鈴鹿、鈴鹿中央病院、鈴鹿サーキットである。

【会長】

タクシーは、今後も必要なサービスとなってくるので、運行時間等を含め現況を整理し、課題等への反映を検討する必要がある。

(4) 計画の目標・実施施策

【事務局】

資料 1（6. 計画の目標～8. 計画の進行管理）に基づき説明。

【副会長】

施策カルテの実施主体は、交通事業の供給側を記載しているが、利用者がいなければ施策の効果があがらないという意味では、利用者も「関係者」であることから、市民が本計画を見て、実施主体のみに任せれば良いと認識しないよう工夫いただきたい。

PDCA のうち「PD」は実施主体で完結したとしても「C」には関係者の視点が必要である。

施策 1-1 は、補助金支出が目的ではなく、路線改善も検討すべきという視点が必要ではないか。

施策 1-3 は、地域の協力が不可欠であり、路上でなく路外での乗降の導入もあって良いと考える。

【事務局】

計画の目標達成に向けては、実施主体だけでなく、利用者や関係者にも協力をいただき、相互が連携して施策を進めていくことが重要であるため、この旨が伝わるような記載を検討させていただく。

【委員】

基本方針 1 にかかる目標値を「利用者数を回復する」としているが、この数字の達成は、交通事業者による路線維持が条件となるのか。

目標値④について、ニーズは地域により様々であるが、目標とする地区数はどのような考え方で設定しているのか。

【事務局】

1 点目について、行政の補助により運行している路線を除き、市内の路線バスは、交通事業者が運行していることを踏まえ、利用者数をコロナ禍前の水準とすることを目標値と設定している。

2 点目について、市内にある 28 の地域づくり協議会は、それぞれ地域計画を策定しており、その中で、交通・移動に課題があると計画に位置付けた協議会は 8 地区であった。

そこで、目標値を 8 地区と設定し、地域の実情に応じて、必要な支援を行っていきたいと考えている。

【会長】

昨今の公共交通の利用者の減少に加え、コロナ禍による利用者の減少等、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあるが、公共交通の持続の観点から、貴重なご意見をいた

だいた。

本計画では、現状の旅客運送サービスを維持していくこと、その上で、公共交通空白地域の移動ニーズに対応をしていくことが重要な視点となる。

【委員】

施策 2-1, 2-2 は、地域主体の交通であっても、運行方法により位置付けが変わるのか。

計画の目標値⑥については、予算が増加する中で、目標値を年度水準とすることが適切であるか疑問である。

予算規模は、今後の施策によって決定するものであるため、改めて、この目標値設定の必要性を考える必要がある。

【事務局】

移動支援については、多様な移動ニーズに対して、地域公共交通、福祉等の観点から、最適な移動手段等を検討・導入していくことが重要であると考えている。

次年度以降、公共交通担当部局と福祉部局が連携し、手引書を作成する中で、整理させていただく。

計画の目標値⑥の財政支出額は、国の指針で設定が求められているが、他自治体の事例を調査すると 20 自治体のうち約半数の設定に留まっている。

本日の交通会議でのご意見を踏まえ、目標値として設定するか判断させていただく。

【委員】

国のガイドラインにおいては、運行効率性を図る具体的な指標として、自治体の財政支出額を目標値と設定することを努力義務としている。

財政負担額の多寡は、自治体によって差があるが、数値で見ることで効率性についてわかりやすいものとなるため、国としては、設定いただきたいと考える。

【会長】

財政支出額を目標値として設定することにより、財政負担額を「増やすべき」、「減らすべき」という議論になることが想定される。

【委員】

自治体が考える事業によって異なるが、地域公共交通ネットワークを充実させる方針であれば、増額、効率化する方針であれば減額と考えることができる。

施策効果を測るためには、数値が一つの評価基準となる。

【会長】

財政支出額の規模は、施策内容と併せて適切に整理することが重要であると理解した。

【副会長】

本来は、財政支出の効率性を図る指標があればよいが、そのような指標の設定が難し

いのも事実である。

目標値として財政支出額を設定した上で、本会議で数字の多寡やその内容の適切性を議論し、評価することが重要であると考える。

その他、1点目、目標値④は、課題や施策との関連が弱いように感じられ、公共交通空白地域の対応の優先度と、この目標値に定める地域が関連すれば良いが、現状ではその関係が読み取れない。

2点目、施策3-1について、地域公共交通のことを知らないから乗らない、感染症対策が不安だから利用していないという調査結果が出ていることから、情報提供により利用に繋げることが重要であり、市民・利用者目線の情報提供という視点に比重を置いてはどうか。

3点目、市民の関わりが見えにくい表現になっているため、市民が自身の移動について考え、維持していくことがわかる表現に工夫いただきたい。

【委員】

一ノ宮地区では、乗合ワゴンの実証実験中であり、この結果を検証した上で、他地区への展開を検討するものであると考える。

本計画は、これを待たずに策定する必要があることは理解しているが、現時点で地域数を目指値として明示する必要があるのか。

【事務局】

本来であれば、実証実験を検証した上で、他地域への展開を検討するという流れとなるが、現状、高齢化が進み移動手段の確保が課題となっている地域があるため、このように設定させていただいた。

課題、基本方針、施策への繋がりについては、検討させていただく。

利用者目線の情報提供については、コロナ禍による地域公共交通の利用控え等に対応するために、交通事業者の取組を市広報誌等で発信する等を検討させていただく。

本計画への市民の関わりについては、行政、交通事業者以外の「市民の関わり方」について、項目を設けるなど、パブコメや庁内協議等を踏まえて整理させていただく。

【委員】

JR関西本線について、広域幹線として位置付けられているが、目標値等には反映されていないため検討いただきたい。

地域間幹線系統の路線名は、三重県が認識している路線名と本計画に記載の名称で異なるものがあることから、正しい路線名が何かを交通事業者を確認いただきたい。

P.37は「JR名松線」に修正いただきたい。

【事務局】

本市は、三重県鉄道網整備促進期成同盟会に参画し、利用促進に取り組むほか、河曲駅前公衆トイレの維持・管理により、利用者の待合環境の整備に努めている。

JR関西本線に関わる目標等については、再度検討し、その他のご意見には対応させて

いただく。

【委員】

計画の概要版の作成は予定しているか。

【事務局】

現時点では作成していないため、6～8 頁程度での概要版の作成を検討する。

【会長】

本日頂戴した意見については、事務局にて整理し、素案に反映させていただく。

【事務局】

今後の計画策定までのスケジュールは、庁内協議、議会協議を経て、1 月にパブリックコメントを予定している。

3 その他

・一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験の運行計画の変更について

【事務局】

資料 2 「一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験～12 月 1 日から、曜日によって路線を分けて乗合ワゴンが運行します！～」に基づき説明。

【副会長】

当初は、黄色にラッピングした車両で運行していたが、現在は、白い車両での運行となっているが、車両を変更した理由はあるか。

【事務局】

車両の老朽化により、新たな車両を配置したため、白色の車体となっている。

【副会長】

現在の利用者にとっては、車両デザインの差に問題はないが、現在利用していない人にとっては、黄色のラッピングは効果的であった。

白い車両は、その他一般の交通との差別化が図れないことから、例えば、車両のハイルーフ部分に黄色着色をするなどの工夫を検討いただきたい。

【会長】

頂戴した意見については、検討をお願いしたい。その他、委員から情報提供等があるか。

【委員】

三重交通の利用状況について、定期外利用者は、8～9 月を底に緩やかに回復しており、11 月中旬時点で、例年の 4 割を切る程度の減少率にまで回復している。

定期利用者は、例年比-15～20%程度で推移しており、新型コロナウイルスの感染者数が減少状況にあるにも関わらず、利用者が戻らないことから、先行きに不透明感を感じている。

自社での経営努力はもちろん、国、県、鈴鹿市をはじめとする自治体に支援いただき、生活路線については、便数を維持してきた。

コロナ禍の影響の長期化を鑑み、本年 12 月から収支悪化の改善のため、一部割引サービスの見直しを行い、IC カードエミカのポイント付与率を現状の 12%から最大 5%程度への引き下げ、通学定期の特別割引の見直しを行った。

【委員】

近鉄では、定期外利用者がようやく 2019 年度比-4 割を切り、約 38%で推移しており、定期利用者は-12～15%となっている。

11 月 15 日頃時点で利用者の回帰は横ばいであるが、微増傾向が続いており、利用促進の取組として、近鉄 3 日間乗り放題 3,000 円切符の販売や、名古屋～賢島・名張方面への 1 日乗車券 1,500 円等を設定している。

先般の京王線での事件をうけ、従業員が車内を巡視する対応を行っており、お客様に安全安心にご利用いただける鉄道として対応を強化している。

【委員】

伊勢鉄道快速みえには利用者が戻りつつある。

新幹線が乗車率 5 割まで戻ってきたと聞いているため、新幹線利用者が快速みえ等をご利用いただければと考えている。

利用促進の取組としては、イオンモールでのイベント等を引き続き行っていく。

【委員】

タクシーの利用者は、例年比-30～40%と厳しい状況にある。

本日、ご意見をいただいた夜間の対応は、各社と協力して検討させていただく。

【会長】

本日頂戴したご意見は事務局にて整理し、反映させていただく。

【事務局】

次回の第 4 回鈴鹿市地域公共交通会議の開催は、令和 4 年 2 月 17 日（木）を予定している。
以上