

令和3年度 第2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9月27日（月）14:00～16:00		
場 所	鈴鹿市役所 本館12階 1203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 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 鈴鹿市社会福祉協議会会長 亀井 秀樹		

1 あいさつ

【分科会長】

本日は、三重県における緊急事態宣言発令に伴いリモートで出席する。本来は会長が議事進行をするところであるが、円滑な議事進行を行うために、事務局に依頼する。

コロナ禍において、地域公共交通は厳しい状態が続いているが、鈴鹿市の地域公共交通が良い方向に進んでいくよう議論していきたい。

【事務局】

議事進行について、会長より事務局に一任されたことから、進行を務めさせていただく。本日は委員10名中9名と過半数の出席があり、規定に基づき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 協議事項

（1）計画の基本的な方針について

【事務局】

資料1（P.133-P.138）に基づき説明

【委員】

基本方針2の2点目（公共交通空白地域や移動に課題を抱えている地域において、地域住民が主体となって移動手段を検討する際に、交通事業者が運行する地域公共交通の導入支援を行います）について、今までの地域公共交通では補えない部分について、地域の取組に対して支援を行うということだと思いが、イメージを教えてください。

【事務局】

後ほど詳細に説明するが、今後「地域主体の交通導入のための手引書（以下、手引書）」を整備し、地域公共交通（緑ナンバー）とそれ以外のもの（ボランティア輸送等）を整理した上で、地域公共交通の観点から移動手段を検討する地域に対して支援を行うとともに、それ以外のものについても選択肢を示しつつ支援することを検討している。

【委員】

地域主体の交通には、ボランティア輸送に限らず様々な形態があることから、支援の方法が、多岐にわたると想定される。丁寧に対応いただきたい。

【委員】

第1回分科会での基本方針では、“交通事業者や行政だけで地域公共交通サービスを維持していくことがより一層困難になっています”という一文があったが、本資料では削除されている。意図を確認したい。

【事務局】

今回は第1～5章を配布していないが、ご指摘の内容は、第1～5章の中で言及する想定で整理を進めている。これに伴い、基本方針からは除いている。

（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1（P.137-P.138）に基づき説明。

【委員】

ネットワークの位置付けのうち“地域間幹線”は、国の補助メニューである路線バスに対する“地域間幹線系統確保維持事業”と用語が重複するが、内容は異なるため、地域間幹線の言葉に補足をいただくか、言葉を変える等の対応をいただきたい。

このほか、本文で言及のある「その他交通」は、表中で「その他の交通」となっているため、統一いただきたい。

【事務局】

地域間幹線の表現については、対応を検討する。また、「その他の交通」に統一する。

【委員】

基幹交通における路線バスのうち、亀山みずほ台線が抜けているのは意図があるか。また、地域間幹線に位置付けられる路線バス9路線のうち鈴鹿スポーツガーデン線は、臨時路線であるため、この表に位置付けることの妥当性は議論が必要かと思う。

【事務局】

亀山みずほ台線については、修正する。地域間幹線のうち路線バスは、鈴鹿スポーツガーデン線を除く等、適切に修正させていただく。

【委員】

地域公共交通ネットワークの図は、第1回分科会では地図をベースにしたもので、分かりやすかったが、なぜ概念図に変更したのか。

【事務局】

第1回分科会においては、交通に詳しくない方でも分かることを優先し、地図をベースにしたネットワーク図を作成した。

現時点では、路線の見直しを施策の1つとして位置付けており、路線・ネットワークの具体的内容は決まっていない。従って、今回は、「該当する地域の路線がなくなる」と誤解されることを避けるために、イメージ図で示すこととした。ご意見があれば、再度検討させていただく。

【副分科会長】

計画の方針として、将来像を示すことにも意義がある。例えば、鉄道がバスに転換した事例もあるが、輸送モードが変わっても位置付けはかわらないという考え方のもとで図を示してはどうか。

また、“地域間幹線”の用語について、地域がどの程度の範囲を示すか定義が難しいことから、広域に対する“地域”ではなく、“市内幹線”のような用語を用いてはどうか。

【事務局】

“市内幹線”の用語は参考にして整理する。

【分科会長】

“地域間幹線”の用語は、副分科会長の提案に賛成である。現在の分類では、市域をまたぐか、市内で完結しているかという機能で分けられているためである。

地域内支線に具体の名称が上がっているが、今後どのようになるか見通せないことから、分類（乗合タクシー、ボランティア輸送）等を示し、事例としていくつかを示すように改めてはどうか。

このほか、コミュニティバスは、一般的に地域内支線の役割を果たすことが多いが、鈴鹿市では市域の広さもあることから地域間幹線に分類されていると理解している。C-BUSの役割を踏まえた位置付けについて、説明を加えることが必要であると考える。

【事務局】

他市の地域公共交通計画では、コミュニティバスの経緯等が記載されているものも拝見している。計画において記載する等を検討する。

【委員】

地域主体の移動手段は、路線定期運行や予約に応じた運行等、今後、各地域で多様な形態が生じてくる。その内容によっては、位置づけが地域内支線のほか、その他の交通（福祉運送）等に該当する可能性もある。その点を含め整理いただきたい。

【事務局】

福祉運送については、高齢化の進展によりニーズが増える中で、地域が主体となって検討する事案も増えてくると見込まれる。本計画では、分かりやすい整理を心掛ける。

（３）計画の目標と評価指標及び目標値について

【事務局】

資料１（P.139）により説明

【委員】

目標③（C-BUS 利用者数を回復する）は、路線再編を予定している中で、目標値を R1 年度水準と置くことが適切か。

目標④（地域における主体的な取組を増やす）は、目標値目標が全般的に“R2 水準”等となっているが、より積極的な設定にしてはどうか。目標値は、全般的に“R1 年度水準”となっているが、これは今後見直していくのか。

【事務局】

目標③は、コロナ禍で利用者が激減する中で、スタートラインとしての設定、路線再編を踏まえた設定について、交通会議においても意見を伺った上で検討する。

目標④は、R2 水準（5 地区）が妥当かどうか、判断が難しい。長寿社会課から何か情報があるか。

【事務局】

市内には、移動支援として交通に関して取り組んでいただいている地区があり、その中で、支え合い事業は、R9 年度には 28 の地域づくり協議会全地区にいきわたることを想定している。移動支援・交通に取り組むか否かは、地域の実情によるが、本計画と連携して進めていきたいと考えている。

【事務局】

福祉，交通，地域づくりの3部局が，連携のもと施策を進めるのが本来であるが，計画期間や予算制約等から連携が十分でない部分がある。交通部局が支援できる部分としては，より高い目標水準等を検討していきたい。

【委員】

基本方針2で“公共交通空白地域等において，地域の実情に応じた地域公共交通を導入していくことが求められています”とあるため，28のまちづくり協議会のうち，公共交通空白地や移動に課題のある地区を抱える地域を考慮のうえ，目標値に反映いただければと思う。

【委員】

目標①（鉄道利用者数を回復する），目標②（路線バス利用者数を回復する）は，コロナ禍前まで戻すことは理解するが，計画期間内では人口減少も進むため，コロナ禍前の水準を維持することは交通事業者として非常に高い目標との印象を受けている。

【事務局】

人口減少を見据えていないと受け取られる可能性は理解している。他市町では，人口推計から目標値を置いている自治体もあれば，一定の数値を示す自治体もある。鈴鹿市の人口減少を踏まえると10%程度の減少は想定されるが，高い水準での設定をした。今後，交通事業者様の意見も踏まえて検討していく。

【分科会長】

目標⑥（効果的な支出により，公共交通を維持・確保する）は正しいことだが，評価指標を「公共交通に係る市の財政支出額」として評価することが納得できるものになるか疑問である。

【事務局】

目標⑥とその評価指標との対応は，難しい課題である。一方で，国の資料では財政支出額の記載が示されているほか，他市町でも設定事例が多い。本計画では，今後財政支出を大きく増減させるものではなく，現状程度の規模を維持することを想定して記載している。より良い設定方法があれば検討させていただく。

【分科会長】

目標設定の考え方は正しいと考える。これを測るための評価指標を財政支出額以外に編み出したほうが良いように思う。これから知恵を出していく必要がある。

（４）実施施策について

【事務局】

資料 1 (P. 140-157), 資料 2 により説明

【委員】

資料 2 (公共交通空白地の考え方) の内容は, 本計画内で示すのか。

【事務局】

本計画 1 冊で本市の地域公共交通の経緯と今後の将来イメージを示すべきと考えている。公共交通空白地域の考え方は, 本計画に掲載させていただく。

【委員】

基本方針 1 には“効率的で持続可能”とあるが, 施策 1-1, 1-2 よりむしろ施策 2-1 等がつながっているような印象を持った。

【事務局】

基本方針 1 に対応する施策の書きぶりを変更したり, 補足を入れたりすることで, 基本方針 1 との整合を図りたい。

【委員】

施策 2-2 に記載のある手引書について, 地域主体の移動手段は多様なものが想定されることから, 交通事業者運行のものに限定せず, 幅広く対応できるよう検討いただきたい。

【副分科会長】

基本方針 1~3 を眺めると, 基本方針 3 が関係者連携, 基本方針 1~2 はサービスの供給者の視点となり, 重なる部分がある。“効率性”をどのように実現するかが大事かと思う。その結果として利便性向上に繋がるストーリーになるのではないかと。また, 基本方針 3 は, 連携の方策を検討することも重要である。連携の場という意味では, 地域公共交通会議もその方策の 1 つである。このほか, 交通事業者の保有する情報を整理いただき, 議論できるようにすることも重要と考える。

【事務局】

施策は基本方針ごとに線引きされるものではないが, 現在は基本方針 1~2 はハード施策, 3 はソフト施策と位置付けている。

【分科会長】

基本方針 3 がソフト施策なのであれば, “維持・確保”という文言を“育成”等に変更してはどうか。現状では, 同様の文言が基本方針 1~2 にもあり, 混乱を招く一因のよう

に思う。

利便性向上には、ソフト施策も含まれるので、施策 1-1, 1-2 は基本方針 3 に入るとする考え方もある。また、施策 1-2 については、現状の運行を維持することのみが適切ではなく、利用状況等を踏まえつつ、見直すことも考えられる。基本方針 1 の施策では、運行のあり方検討を踏まえたネットワーク形成と運行の維持・確保とまとめ、基本方針 3 で利便性向上や利用促進とまとめているかどうか。

【事務局】

頂戴した意見を踏まえ検討する。

先ほど亀井委員から意見のあった“交通事業者限定の手引書に見える”という点については、それ以外の交通について手引書や、そのプラスアルファで対応するよう配慮する。

3 その他

〇ーノ宮地区乗合ワゴン実証実験の現況・今後のスケジュールについて

【事務局】

資料 2, 3 により説明

【副分科会長】

この実証実験は、地域内での移動より、地域と市の中心部を結ぶ機能を重視するのであれば、本内容でよいように思う。アンケートで見られた所要時間への意見をみると、地域内移動が重視されていないと推察する。

新規利用者の見込みが少ないことについては、使いたいが使えない人への対応は必要だが、当初から使う必要がない人への対応は意義が薄い。現利用者が便利のように改善するのが今回の趣旨であり、これに伴って新たな利用者が増加すればよいが、例えば運転免許返納者の移動需要には、現路線の範囲以外に行きたいというものもあり、全てへの対応は難しいと思われる。いろんな人を乗せたい気持ちは分かるが、対象者を一定程度絞り込むことは必要と考える。

【委員】

この実証実験では、利用者数目標等、当路線の維持につながる条件をどのように設定しているか。今後、他地域に展開させるための先進事例と考えると、こうした目標等について、地域との対話状況や今後の見込みを教えてください。

【事務局】

実証実験の開始にあたって、地域との協議の場において「1 便あたり 2 人程度は乗って

いただきたい」といった対話をしている。

アンケートにおいては、乗合ワゴンを利用しない人のアイデアとしてデマンド運行やフリー乗降を導入することで、利用者が増加する可能性も伺えたが、今回は、住民の買物、通院等の生活にターゲットを置いて検討した。

【事務局】

本日の事項は以上であるが、交通事業者はじめ関係者に集まりいただいたこの機会に委員からお知らせ等があれば共有いただきたい。

【委員】

資料1 (P.138 地域公共交通ネットワークのイメージ) は、より簡略化したほうが分かりやすいのではないかと感じた。

伊勢鉄道の利用状況を報告させていただくと、第1四半期は順調にいくかと思っていたが、緊急事態宣言が継続する中で、7～8月、特に8～9月は想定よりかなり悪い。対前年比では輸送人員は増えているが、見込みを考えるとかなり悪い。ワクチン接種により、年の変わり目で利用が延びてくればと考えている。

普通列車はそれなりに乗っていただいている。4月の定期発売売上は、絶対数は少ないが、対前前年比では100%を超えた月もあった。とはいえ、現状では緊急事態宣言下であり、学生を含め利用が落ち込んでいる。

【事務局】

本日は円滑な議事進行への協力を感謝する。次回は第2回地域公共交通会議を10月26日（火）14時から開催させていただくので、委員の出席をお願い申し上げます。

以上 15時40分終了