

令和6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6年6月25日（火）14:00～15:30	
場 所	鈴鹿市役所 本館 12 階 1204 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） 小瀬古 恵則【欠席】 三重交通株式会社中勢営業所長 川端 邦裕 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 石野 雅美 中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官 石野 栄一 三重県地域連携部交通政策課主事 古市 大也（代理） 鈴鹿市社会福祉協議会 会長 亀井 秀樹【欠席】	

1 あいさつ

【事務局】

- ・会議は公開とし、議事要点録を後日市 HP へ公開してよいか。

— 異議なし —

【分科会長】

- ・本日の出席は委員 11 名中 8 名の出席があり、会議成立を宣言する。

【事務局】

- ・資料 1 に基づき説明。

— 質疑応答なし —

2 報告事項

(1) デマンド型交通実証運行事業の運行計画について

【事務局】

- ・資料 2 に基づき説明。

【副分科会長】

- ・資料 2 P10 の予約受付時間について、「年末年始の予約受付は行いません」と記載があるが、年末年始は運行及びコールセンターでの予約受付を実施しないということか。

【事務局】

- ・認識のとおりである。誤解のないように表記を修正する。

【副分科会長】

- ・運転手の休憩時間については、連続して 1 時間の休憩時間を確保するという
ことでよいか。
- ・連続して 1 時間のほかに休憩時間が必要ではないか。
- ・休憩時間中の車両の待機場所についてはどのように考えているか。

【事務局】

- ・休憩時間については、連続して 1 時間確保する想定である。
- ・この 1 時間は運行計画上の休憩時間となるため、利用者の予約がない場合は各自休憩をとっていただくことを想定している。
- ・車両の待機場所については特に指定していないため、ドライバーの判断で任意の地点での休憩を想定している。

【副分科会長】

- ・車両が停車していると休んでいると思われるので、休憩中であれば「休憩中」と車両に貼り出す等工夫いただきたい。

【分科会長】

- ・1 時間の連続の休憩はドライバー任せではなく、定められた場所で休憩して
はどうか。

【事務局】

- ・昼休憩中の待機場所については、今後運行事業者と協議して決定する。
- ・午前と午後で、運行する車両を入れ替えるという案が出ており、意見を踏まえて運行事業者と協議していく。

【委員】

- ・午前と午後で車両が異なる案があると言われたが、その場合、デマンド運行する車両は固定ではなく、複数の車両が運行する可能性があるのか。
- ・その場合、デマンド運行の後にタクシー運行業務に移ることが想定されるが、タクシー運行業務への就労時間も考慮して休憩時間を確保する必要がある。

【事務局】

- ・車両については、運行事業者と調整するが、車両を固定せずに複数の車両が運行する可能性がある。
- ・休憩時間については、運行事業者と協議して決定する。

【委員】

- ・地区内外の発着地で異なる運賃を設定しているが、地域外停留所と地域内停留所が近くに立地している地区もあればそうでない地区もある等、距離に比例しておらず、公平性に欠ける箇所も見受けられるがどのように考えて、設定したのか。

【事務局】

- ・一ノ宮地区については、目的地が地域の中心部にあり、バランスが取れた停留所配置であるのに対し、久間田・石薬師地区は西方向へ面積が広く、目的地が南側や地区外の加佐登エリアにも集中している。
- ・目的地までの距離に応じた運賃設定が難しいことから「エリア内であればもっと安い金額で乗りたい」という住民の意見を踏まえて運賃を設定した。

【分科会長】

- ・市民向けに説明を行う際に、停留所地図については同じ縮尺で作成した方がよい。
- ・一ノ宮地区と久間田・石薬師地区の移動については距離が異なるため、運賃差がある点については利用者の納得を得やすいと考える。

【事務局】

- ・今後地域住民への説明会を予定しているため、参考とさせていただく。

【委員】

- ・予約について、電話予約受付時には空きがあったとしても、アプリからの予約が先に成立し、予約が取得できない等の事象は発生しないか。

【事務局】

- ・電話予約もアプリからの予約も同一のシステムで管理するため、両者は常に最新の予約状況に同期される。

【副分科会長】

- ・乗り合い率を高めるような工夫や、空き時間への誘導策はあるか。

【事務局】

- ・利用者の予約時間が優先されるため、乗合が発生する時間への案内を行う機能はないが、希望した時間が満員の場合、他の空き時間を提示する機能を有している。
- ・乗合を高める工夫として、利用者の待ち時間の設定を設けることにより、同一時間の希望を複数人取得することができることが挙げられる。

【分科会長】

- ・車両の休憩時間について、予約アプリの表示はどのようになるか。

【事務局】

- ・本実験では一ノ宮地区、久間田・石薬師地区で同一のアプリを使用するため、車両が全く運行しない時間帯はなく、アプリ上でも車両の休憩時間は表示されない。
- ・予約した際に、希望の予約を取得できない場合は別の空き時間が表示される。

【分科会長】

- ・車両の休憩時間について、事業周知の段階で利用者に案内できるとよい。

【副分科会長】

- ・運賃の支払いについては、どのように想定しているか。

【事務局】

- ・現金のみの支払いを想定している。

【分科会長】

- ・全国的にはアプリで決済をするケースが多いが、現金のみである旨を運行計

画にも記載する必要がある。

【事務局】

- ・資料を修正する。

【分科会長】

- ・本件については、より効果的な実証実験とするため、分科会にて承認を得た上で進めていきたいと考えている。
- ・本計画について、疑義はあるか。

— 意見・疑義なし —

【分科会長】

- ・本件、運行計画は承認されたので、事務局にて道路運送法第 21 条申請等の事務手続きをお願いする。

3 その他

(1) デマンド型交通実証運行事業の評価検証について

【事務局】

- ・資料 3 に基づき説明。

【副分科会長】

- ・資料 3 P5 に記載のヒアリングの対象に、目的地停留所の事業者を追加してはどうか。
- ・他事例で、地元企業から協賛金を集めている例もあるため、施設管理者が停留所設置にメリットを感じているのかヒアリングをしてもよい。
- ・利用者へのアンケート調査では、マイナス面のみならず、プラス面も含めてヒアリングを行っていく必要があると考える。

【事務局】

- ・スポンサー獲得は地域へ根付く意味でも重要であるため、今後の検討に向けて参考とさせていただく。

【委員】

- ・実証運行において、調査したデータなどの結果については、交通会議等で公

表するのか。

【事務局】

- ・当分科会及び交通会議において報告させていただく。

【委員】

- ・アンケート調査について、サービス券の提供等、回答者にメリットがあると回答が多くなるのではないか。

【事務局】

- ・参考とさせていただく。

【分科会長】

- ・実証実験終了時点の評価から、今後の運行にどのような繋げていくか、事務局としてはどのように考えているか。

【事務局】

- ・6ヶ月間の運行を通して地域の移動ニーズにどのように対応したか分析し、支線交通のあり方を検討していく。
- ・今後の説明会やアンケート調査結果、利用実績等総合的に踏まえて来年度の実施方針について議論していきたい。

【分科会長】

- ・地域に説明していく中では、今後の方針について質問されると考えられるため、ある程度のパターンを想定して検討が必要である。

【副分科会長】

- ・今回対象とならなかった他の地区に対しても説明できるように、今回の実験の評価・検証の結果を整理いただきたい。

【分科会長】

- ・3月の実証実験終了後は両地区ともにデマンド交通の運行が終了するので、今後の方針を整理し、対外的にも説明できるとよい。

(2) 令和5年度鈴鹿市地域公共交通計画の評価等結果について

【事務局】

- ・資料 4-1・4-2・4-3 に基づき説明。

【副分科会長】

- ・資料 4-3 について、地域づくり協議会で、デマンド交通の導入について検討してきた経緯を、他の地域にも説明していただきたい。
- ・他地域の取組の活性化にもつながるのではないか。

【事務局】

- ・頂戴した意見を踏まえて、資料を修正する。

【分科会長】

- ・資料 4-2 について、全国的にコロナ禍が落ち着いてきた 2022 年頃から、路線バスの利用者数は右肩上がりになる傾向があるが、C－BUS の利用者数は依然横ばいとなっているため、その要因等の分析が必要である。

【事務局】

- ・現在、ICカードの利用データの分析を行っており、分析結果から要因を明らかにできればと考えている。

【委員】

- ・C－BUS の運行について、道路状況や時間帯による混雑状況なども踏まえて、商業施設への乗り入れなど無理のない範囲で検討を行う必要がある。

【事務局】

- ・現状の調査に加え、乗務員へのヒアリングなども検討しているため、実施の際はご協力いただきたい。

【分科会長】

- ・本件は書面で協議を行うこととする。
- ・何かお気づきの点があれば事務局までお願いする。

(3) 委員からの現況報告

【委員】

- ・三重交通の動きとしては、2024 年問題を踏まえた人員供給の課題について、

利用の少ない路線の見直しや時間帯の再検討を行っている。

【委員】

- ・ タクシー協会としては、デマンド交通の実証実験について期待している。

【委員】

- ・ 近鉄の定期利用者についてはコロナ前の 93%程度まで回復してきた。しかし定期外利用者は 90%で WEB 会議などの影響でコロナ前の回復は難しい状況が続いている。
- ・ この春から、定期券が券売機での販売となった。
- ・ 従業員の確保は困難な状況であり、運転士が車掌を兼任している状況。運転士が将来を考えると不足となるため、列車の本数を増やすことが難しい。しかし、鈴鹿線については、乗降数が減っていないので、運転本数を死守していきたい。

【委員】

- ・ 伊勢鉄道の定期券の利用者については、コロナ前の需要を超えている。
- ・ 近距離輸送・遠距離輸送共に昨年度後半よりも若干減少している。
- ・ 南紀・東紀州の観光利用については 7 割程度に留まっている印象である。

【委員】

- ・ 三重県内のコミュニティバスで、運行形態が変わったが、申請が整わず従来の形態で運行した事例があったため、今回の実証運行については早めの申請をお願いする。

【委員】

- ・ 各交通事業者より運転手不足の話があったが、三重県でも運転手不足に関する取組を対象とした補助メニューがあるため、必要に応じ別途ご相談いただきたい。

【副分科会長】

- ・ 愛知県の犬山市で、自治体指定の道路運送法第 78 条の 2 項を用いて、空白時間の穴埋めを行う予定である。
- ・ 朝と夕方の路線バスの空白時間の穴埋めに向けて、一般のドライバーを募集しており、今年 12 月からスタート予定である。

【分科会長】

- ・デマンド交通は全国的に展開されているが、地域のバス事業者がデマンドを運行し、同じ運転手で朝・夕はバス車両で、昼間はハイエースでのデマンドを実施している事例がある。
- ・デマンドとバスの輸送人員を比較すると、依然バスの方が多いため、今後の整理については議論の余地もある。
- ・バス事業者の収益を確保した上で朝夕の運行を行い、日中はタクシー事業者がデマンド運行を行うといったスキームも考えられる。
- ・いろんな地域をみて参考にしていただければと思う。

【事務局】

- ・活発な議論をいただき感謝申し上げます。
- ・次回の会議は、7月に書面にて本会議を実施予定である。

以上、15時33分終了。