

令和6年度志摩市地域公共交通会議 第1回陸上交通幹事会 議事概要

日 時 令和6年9月17日(水) 13時55分～

場 所 志摩市消防本部 会議室

【出席委員】

近鉄グループホールディングス株式会社 伊勢志摩支社部長	今北 実
近畿日本鉄道株式会社鉄道本部名古屋統括部 運輸部長	赤井 智明
	(代理：山本 淳)
三重交通株式会社 志摩営業所長	川北 幸宏
一般社団法人三重県タクシー協会 伊勢志摩支部長	小崎 琢也
	(代理：田畑 勝之)
一般社団法人志摩市観光協会 専務理事	岡田 英美
社会福祉法人志摩市社会福祉協議会 会長	前田 正典
中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官	小島 光洋
三交伊勢志摩交通労働組合 書記長	西尾 祥貴
三重県鳥羽警察署 交通課長	下里 和輝
三重県地域連携部 交通政策課長	藤田 雄一
	(代理：前田 志穂美)
志摩市政策推進部長	山本 和輝

【欠席委員】

名古屋大学大学院環境学研究科 教授	加藤 博和
志摩市自治会連合会 (浜島町自治会連合会 会長)	柴原 伸行
三重県志摩建設事務所 道路課長	山下 智也

事務局	はい、それでは全体会から引き続きまして、ただいまより第1回陸上交通幹事会を開催させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。 委員14名のうち11名のご出席がありました。半数以上の出席要件の方を満たしておりますので、志摩市地域公共交通会議設置要綱第4条第4項の規定に基づきまして、本会議が成立していますことをご報告させていただきます。 それでは本日の、陸上交通幹事会の会議資料につきましては事前に配布をさせていただいておりますが、資料の方はよろしいでしょうか。 では議長につきましては、本会議設置要綱第6条第3項の規定により、幹事長であります志摩市政策推進部長の山本委員にお願いできればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。
議長	はい、みなさんこんにちは。政策推進部長の山本でございます。先ほどの会議に引き続きまして、第1回陸上交通幹事会ということで、今から進行の方をさせていただきたいと思いますので、活発なご議論をよろしくお願いいたします。以降、着座でさせていただきたいと思います。 それでは、本日の報告事項、お手元に事項書が届いているかと思うのですが、それに則って、大きく2点報告事項がございます。早速、資料に基づきまして進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。 まずは、報告事項の1点目でございますが、「路線バス志島循環線の運賃改定について」ということで、事務局から説明をお願いしたいと思います。
事務局	はい、失礼いたします。 【資料1の説明】
議長	はい、それではですね、いま事務局から説明はさせていただいたのですが、本日三重交通さまからA委員にお越しいただいておりますので、先ほどの説明への補足かたがたよろしくお願いいたします。
委員A	はい、お世話になってます。三重交通志摩営業所のAと申します。先ほど事務局から、志島循環線についての運賃改定ということでご説明をいただきました。私の方からは、ちょうど資料ナンバー8番、三重交通ホームページ等で公表している内容でございます。ここに、なぜ運賃改定が必要であるかということがおおざっぱには書いてあるのですけれど、ご承知のとおり全国各地、特に地方におきましては人口減少、または少子化等々で非常に利用

	人員の減少が続いておるとというのが、全国の私鉄、公営も含めてですが、そういう状況でございます。そしてもう一つが新型コロナウイルス、これに非常に大きな影響を受けまして、生活スタイルの変更等々で、令和元年度、平年度のそこに戻っていないという現状がございます。ただ、こういった中でも、やはりバリアフリー化や、ＩＣカード又はバスロケーションシステムなど、いろいろなサービスの向上や、利用実態に即したそういう運行計画の見直しも図っておるところでございます。そしてもう一つが、各種のコストが非常に上がっておりまして、事業自体が非常に苦しい。そういった中で効率化を図ってきて、また志摩市さんからのご支援等もいただきながら地域の公共交通維持存続に努めてまいりました。しかしながら、今後もやはり少子化、これは続くであろう。またそういったところで、コロナ以降に新たな生活様式が定着したことで輸送人員、輸送収入、これがそこまでの水準に戻ることはない。今現在で、三重交通のバスですが、平年度の約８割程度、要は２０％減という状況が続いております。こういった中、全国的に運輸、物流もそうですが、当社も運転士、そして整備士の担い手不足というのが続いております。このような中、やはり賃金や労働条件や職場環境の改善、この辺と、それから採用強化、定着促進に取り組んでいかなければならないというのが、大きな課題となっております。そういったところで、今後もバリアフリー化、また利便性の向上、そういう車両の対策も進めてはいくのですが、人件費、ここの賃上げの部分といったところを少し、ご利用の方々にもご負担いただきながら運賃改定に踏み切った次第でございますので、なにとぞよろしくお願いします。また、意見等ございましたら、活発なご意見をいただきたいと思います。よろしくお願いします。
議長	はい、ありがとうございました。それでは、まず１点目の報告事項につきまして、事務局及び三重交通さまの方からご説明がございました。この件につき、早速ご意見、ご質問等受けたいと思うのですが、どなたかいかがでしょうか。
委員 B	質問、資料の確認だけなのですが、資料５ページの、過去１０年の状況、年間乗車人員と下のグラフは、どう見比べたらいいのでしょうか。期間ずれているのでしょうか。令和４年度でいくと１４９００人で、下のグラフでいうともう少しありそうで。
議長	整合性が取れていない、という話ですかね。

委員B	はい、そうです。
議長	事務局は回答できますか。
事務局	はい、上の数字と下のグラフの参照がうまくできていないということで、申し訳ございません。正しくは、上の乗車人員が正でございますので、よろしくお願いいたします。
委員B	承知しました。ありがとうございます。
議長	これは単純に、下のグラフが誤っているという理解でよかったですか。これを修正ということで。
事務局	はい、おっしゃるとおりです。
議長	申し訳ございません。修正ということで、よろしくお願ひしたいと思ひます。他、いかがでしょうか。料金改定について、ご意見等々。
委員C	観光協会のCと申します。勉強のために教えてほしいのですが、この志島循環線というのは、志摩市のコミュニティバスではないのですか。この説明を読むと、「市が運行を委託し」とあるのでコミュニティバスかなと思ったのですが。コミュニティバスであれば、通常のバスと運賃が違ふことは普通にあると思ひます。三重交通さんの路線バスを市が支援しているというだけであれば、御座線も宿浦線も一緒かなと思ひますので、その辺の成り立ちの違いとか少し教えていただきたいと思ひます。以上です。
議長	はい、ありがとうございます。それでは事務局、よろしいですか。
事務局	はい、ありがとうございます。今のご質問に対しましては、コミュニティバスというものが一般的な捉えとしましては、本当に市オリジナルの路線という印象と申しますか、一般的な感覚を持たれる方が多いかと考えておりました、そういった意味では志島循環線に関しましては、市が100%委託料をお支払いして運行している路線ではありつつも、一般の市民の方、さらには観光客等の方に関しては、路線バスという認識を強くお持ちであろうというふうに認識をしております。そのうえで、市の100%運行委託路線である路線バス、志島循環線という形で、そもそもの成り立ちが三重交通さまの

	路線であったということでそれを踏襲するような考え方のもとで整理をさせていただいたというように考えております。そのため、路線バス志島循環線という表現を今後も引き続いて使用していきたいと考えております。以上でございます。
議長	よろしいですか。
委員C	利用者の立場からすると、ひと月数千円も定期代が上がるので、多分そういう意見も出るのかなと思いました。コミュニティバスにすれば運賃を別に上げなくてもいいのかな、という意見が出たりするのではないかと、利用者の側から少し思った次第でしたので成り立ちを確認したくてお聞きしたところでございます。要は、三重交通さんの路線なのだけれど、支援は志摩市が100%しているということなのですね。
議長	そういうことですね。つまり、路線的要素が強いということです。
事務局	三重交通さまの路線として扱わせていただくことによって、運賃の検索システムであるとかIC定期券の共通での利用であるとか、利便性の向上が大きく見込めますので、そういった面からも路線バス志島循環線、市の運行委託路線というような認識で運行させていただいているところでございます。
議長	よろしいでしょうか。他、どうですか。ご意見の方、よろしいですか。 はい、それではありがとうございます。今回の報告事項につきましては、先ほど資料4ページでスケジュールの説明をさせていただきました。この後、9月10月のパブリックコメントを受けて、地域公共交通会議第1回運賃分科会というところに諮っていきたいというスケジュールで、今後対応していくということでございます。みなさん、よろしくお願いいたします。 それでは、1点目の議題につきましては終了させていただきまして、2点目、続きまして令和6年度デマンド交通実証運行計画についてということで、事務局の方、説明をよろしくお願いいたします。
事務局	はい、引き続き失礼致します。 【資料2の説明】
議長	はい、先ほど事務局の方から、2点目のデマンド交通についてということで説明をさせていただきました。このデマンド交通につきましては、みなさ

	んご承知だと思いますが、昨年度初めて大王町、志摩町の方で実証という形で運行させていただきました。各関係機関の皆さま方には、本当に色々ご協力いただきましてありがとうございました。それで今年度、大王町、志摩町に加えて阿児町が新たに実証に加わるということでございます。 先ほど、全体的なたてつけは説明させていただいたのですが、特に、やはり大王町、志摩町におきましては停留所増設の要望も結構ございまして、そのあたりのご要望に今回お応えするということの中で、今回のたてつけをこのような形で決めさせていただいたというところでございます。それと、先ほどの説明でもありましたが、もともとこのデマンドについては、我々としても公共交通と連携をしたというところの部分も、やはり最大限活用していく必要があるというふうな認識を持っておる中で、今回初めて距離制の運賃というようなものも実証の中でやっていくという設定をさせていただいたところです。事務局さん、距離制については、バス運賃等々公共運賃も考慮した中でこういう運賃を設定されたという理解でいいわけですね。
事務局	はい。議長がおっしゃいました通り、路線バスの運賃単価よりも、やはり多少は便利であるというところで、少し上回るような形で運賃設定をさせていただいております。既存の公共交通との公平性、バランスが取れているというところをひとつの考え方として運賃設定をさせていただいております。
議長	少し説明が長くなりましたが、そういったところで令和6年度の実証を行っていきたいというところでございます。それではこれにつきまして、ご意見、ご質問等いかがでしょうか。お願いをしたいと思います。
委員D	すみません。三重運輸支局のDと申します。2点ほどご質問させていただきたいです。1点目が、利用料金が今年度から上がりますが、これは利用者の方は予約した時点でいくらかというのがわかるのでしょうか。もう1点が、実証実験ということですので、今後本格運行にいくのかどうかというところもあると思いますが、どういった効果測定をされているのかというところを、もしわかれば教えていただきたいと思います。
議長	はい、ありがとうございます。それではその2点ですね、事務局の方からお願いします。
事務局	はい。1点目の、デマンド交通の利用者の方の運賃が事前にすぐわかるか、

	ということですが、運行システムの中でご予約いただいた時点で、事前確定型の運賃ということで金額がわかるようになってございます。 2点目のデータについて回答させていただきます。利用者数が何人だったら止める、続ける、などというところでは、なかなか難しいのかと思っております。もちろん利用状況に費用対効果も含めて、あとは既存の公共交通への影響状況、まさにそれを測っていく実証という理解でおりますので、そういうところを総合的に判断しつつ、地域の声も聴きながら、このA I デマンド交通を継続していくのか、はたまた地域にはもっと違う方法があるのではないか、など、いろいろな角度から検証をしていきたいというように考えております。
委員D	わかりました。ありがとうございます。
議長	よろしいでしょうか。それでは他に、いかがですか。
委員E	すみません、よろしいですか。
議長	はいどうぞ。お願いします。
委員E	近鉄グループホールディングスのEです。よろしくお願いします。 先ほどの話に少し関わるのですが、その効果検証をされている中で、昨年大王と志摩でされたということですが、そちらの利用実績がどんな数字だったのか、それをどう評価されているのかというところを教えていただきたいということと、これは地域の方の利用を想定されていますけれども、他の一般の例えば観光客とか、ホームページなどを開いて利用されたいという時は使えるのでしょうか、ということをお教えてください。お願いします。
議長	よろしいでしょうか。事務局、2点、回答をお願いします。
事務局	はい。それでは、1点目の数字を調べている間に、2点目の方から回答させていただきます。 観光利用につきましては、当初から我々も、これをどうするかというところは交通事業者さまと議論してきました。観光利用については、タクシーを利用されているなどということもありますので、他の公共交通とのバランスとして料金の問題もありますし、実際に観光客の方がこのデマンドを多く利用された場合、地域住民の方が予約を取りにくい、取れない、というような

	状況が出てくることも想定しておりましたので、いったん我々のターゲットとしては、今年度の実証も含めて地域の住民の方を対象としております。ただ一方システム的には、住民だから、住民ではないからというところで線引きをできるシステムではございませんので、何かで知ってもらって乗られる場合、それを拒否できるものではないのですが、積極的に、「観光客の方もご利用ください」といった周知については控えた形の実証をしていきたいと思っております。ここの観光利用につきましては、改めて交通事業者のみなさまのご意見も聞きながら検討していきたいと考えております。 では、1点目の実績の方について回答させていただきます。まず3カ月間、志摩と大王で実証運行させていただきました。具体的に申し上げますと、令和6年1月10日から同3月29日まで、55日間実証運行させていただきました。結果といたしまして、合計で607人の方がご利用いただいたという利用実績となります。その利用された実績からの評価ではありますが、やはり課題の部分といたしましては、乗り合い率と車両の稼働率というのが、約10%というような状況でございまして、さらなる利用促進というものが必要である、というのがまず1つ目の課題でございます。もう1つが、利用する予約方法として、電話、アプリ、ラインという、3つの方法でご予約が可能な形態をとらせていただきました。結果といたしまして、電話が約97%のご利用があったというところで、積極的なデジタル活用というものが一つの目的ではあったのですが、まだまだしっかりと地域の方のデジタル利用に関する支援が必要な状況であったというところを課題として捉えております。一方で、成果といたしましては、高齢者の方、70歳以上の方が9割以上ご利用いただいたというところで、やはり運転免許を返納されるような方にとって、生活交通としての役割を果たすことができたのではなかろうか、というふうなことは捉えております。以上でございます。
委員E	ありがとうございます。
議長	よろしいですか。先ほど、607人という説明があったのですが、今回実証を行ってひとつ大きな課題として、住民のみなさまにどれだけ知っていたいているのかということでございます。令和6年度、またこの実証を続けてやっていくわけですが、今日お集りの皆さま方におかれましても、PRの部分でご協力いただけるようなところがありましたら、お願いしたいと思っております。 それでは他に、ご意見、ご質問等いかがでしょうか。

委員 F	社会福祉協議会の F です。 14 ページの運行車両、志摩町、大王町に各 1 台、阿児町に 3 台ということですが、先ほど利用実績 607 名ということで、実際に足りたのか、足りていないのかということと、今後、コミュニティという認識でいくとしたら、タクシーだと乗車人員も限られますので、例えば 10 人乗りとかの、もう少し規模の大きなものに今後展開していくというような、利用実績に応じてその辺の考えはどうなのでしょう。
議長	はい。 1 点目の足りたのかどうかというのは、令和 5 年度の実証の結果でどういうふうに評価しているかという意味合いですか。
委員 F	そうです。
議長	2 点ご質問がありましたが、回答できますか。
事務局	はい。まず車両が充足できたかというような部分の評価ですが、稼働率、車両が実際に運行時間帯の中で動いていると捉えていただけたらいいのですが、そこに関しては 10 %ということなので、まだまだご利用いただける能力はあるということなので、評価としては 1 台で足りているという捉えをしております。実際に、待ち時間はかなり少なく乗っていただけた、ご予約の時間に乗っていただくことができたというような実績も出ておりましたのでそこは充足できたと捉えております。 さらに車両を、タクシー車両を使っておりますので、大きな車両への転換といいますかサイズアップということですが、そちらに関しては、志摩町も大王町もそうですが、かなり狭隘な道路が多いという事情もありまして、こちらのデマンド交通のひとつの大きな目的が、やはりこの集落の中、空き地ですとかそういう場所にも停留所を設けて、高齢の方がご利用しやすいようにしていきたいということもございますので、現状はタクシー車両が地域の特性にあっているのではないかと考えているところです。ただ、今後に関しては、利用状況やニーズや輸送能力など、そういったことも総合的にみながら、まだタクシー車両でやるか、サイズを変えていくのか、というようなことは今後の実証の中で見極めていきたいと考えております。
議長	よろしいでしょうか。その他、この件につきましていかがですか。
委員 G	警察的に 1 点お伺いしたいのですが、警察といえばやはり、免許証の返納の関係がひとつ問題になってまいります。既存の交通関係ですと、三重交通

	さんですと返納者に対する運賃の割引措置を取られておりますが、これはあくまでも実証実験段階での運賃設定になりますが、割引対象として小中学生と障がい者と障がい者を介護する同伴者1名、と設定はされておりますけれども、将来的に、例えば返納して、経歴証明書を持参する者が対象に入る可能性としては現段階、どのような見込みが教えていただきたい。
事務局	はい。ありがとうございます。現在このデマンドについては、やはり既存公共交通、バスへの影響がどの程度出てしまうのかというところが実証の非常に重要なポイントだということ所で理解しております。その中で一旦、高齢者の免許返納につきましては対象としておりません。一方これが、今後仮に実装した場合も、デマンドを利用された方がどのような形態で路線バスに乗り継ぐとか、そういう視点が非常に重要となってきますので、その中で返納者についてデマンドも割引するのか、割引することで路線バスへの接続が効果的になるのか、というような視点をもって考えていきたいと思っておりますので、現状ではまだ実証段階ではフラット、今後については公共交通路線バスとの影響の中で考えていきたい、というところでご理解ください。
委員G	はい、承知しました。
議長	よろしいでしょうか。それでは他に、いかがですか。 はい、様々なご意見を頂戴いたしましてありがとうございます。また、今日はお集りの皆さま方におかれましても、このデマンド交通につきましては引き続きこれからご協力の方をよろしくお願いしたいと思います。 それでは3点目その他の部分で、事務局の方から何かありますでしょうか。
事務局	特にありません。
議長	はい、事務局の方からも特になんということですが、皆さまの方からはよろしいでしょうか。 それでは、以上をもちまして本日の志摩市地域公共交通会議第1回陸上交通幹事会の方を終了させていただきます。どうもありがとうございました。
一同	ありがとうございました。