

令和5年度 第1回桑名市地域公共交通会議 議事要旨

日 時：令和5年9月29日（水） 14：00 ～ 16：00

開催場所：桑名市役所 3階第2会議室

出席者：委員 18 名（敬称略）

岩崎 恭典	（四日市大学学長）
梶 充夫	（桑名市自治会連合会会長）
伊藤 肇	（多度地区自治会連合会会長）
安井 清茂	（長島地区自治会連合会会長（桑名市自治会連合会副会長））
深津 和男	（桑名地区）
江上 元一	（多度地区）
中川 康司	（三重交通株式会社 桑名営業所長）
加藤 義明	（三重交通労働組合執行委員長）
富塚 幸一	（中日臨海バス株式会社 桑名営業所長）
橋本 明雄	（三重県タクシー協会 北勢支部長）
雨澤 隆生	（三岐鉄道株式会社 取締役常務執行役員 鉄道部長）
出井 洋司	（養老鉄道株式会社 代表取締役常務 鉄道営業部長）
前葉 光司	（中部運輸局 三重運輸支局 首席運輸企画専門官）
前川 浩希	（桑名警察署 交通第一課長）
松島 昇平	（三重県 地域連携・交通部 交通政策課 主任）
西 幸一郎	（三重県 桑名建設事務所 総務・管理室 管理課長）
位田 真知子	（保健福祉部 介護高齢課長）
若松 寛	（地域コミュニティ局 地域コミュニティ課長）

1. 委員紹介

2. 「活発で良い議論ができる会議のために。」パンフレットの説明

- ・ 地域にあったより良い公共交通の未来に向けて、活発な議論ができる会議とするために、前葉委員より、地域公共交通会議の役割や仕組みについて、パンフレットを用いて説明。

3. 報告事項

(1)本市が考える公共交通の基本的な考え方

- ・ 本市の公共交通に関する基本的な考え方を事務局より説明。

(2)城南線の運行時刻の一部変更

- ・ 中川委員より、城南線の運行時刻の変更について説明。なお、運行本数に関しては、減便せずに、そのまま継続していくとのこと。

(3)コミュニティバスの実績報告

【質疑応答】

- ・ 令和4年度と比較し、多度ルートの利用実績が大きく増加した要因は何か。(江上委員)
- ⇒ 他のルートと異なり多度ルートのみ、令和2年度から令和3年度にかけて利用実績が減少したが、令和3年度から令和4年度の利用実績が増加に転じたため、他のルートと比較し、高い増加率となった。(事務局)

(4)選挙バスの実施について

- ・ 特段の意見なし

(5)令和4年度 AI 活用型オンデマンドバス実証実験について

- ・ 令和3年度と比較して、令和4年度のアプリ利用率は上がったのか。(梶副委員長)
- ⇒ アプリ利用率は、令和3年度は60%、令和4年度は50%で10%程度低下した。利用率低下の要因としては、利用料金を、令和3年度の実証実験では無償としたが、令和4年度は有償としたことにより、若い年代の方の利用割合が減少し、高齢の方の利用割合が増加したことが考えられる。また、アンケート結果から、高齢の方はアプリからの予約にハードルを感じていることが伺え、多くの高齢の方はアプリ以外の方法で利用予約をされたのではないかと。今後は、高齢の方にとっても使いやすいアプリとなるように仕様等の改善を進めていく。(事務局)
- ・ 他の地域では、ヘビーユーザーが予約を占領している事例もある。今後、運用面で様々な検討すべき事項がでてくるのではないかと。(前葉委員)
- ⇒ 今回の実証実験における利用者ごとの乗車回数をみると、日常生活のなかで、毎日、乗車された方は見受けられたが、際立って乗車回数が多い方はいなかった。今後、そのような事例も含め、様々な状況を想定しながら検討を進めていきたい。(事務局)

4. 協議事項

(1)令和5年度 AI 活用型オンデマンドバス実証実験について

【質疑応答】

- ・ 令和4年度の実証実験で、利用料金を300円に設定したことは、オンデマンドバスの利便性の高さを考えれば妥当と思うが、利用料金に関するアンケートをとれば、利用者は、より安価な料金を選択すると思う。利用者の声を地道に聞いていくとともに、利用者が納

得できる料金設定を検討してもらいたい。(梶副委員長)

⇒ 令和4年度のオンデマンドバス実証実験では、オンデマンドバスの高い利便性、他市町の事例、市内公共交通機関の利用料金を踏まえ、利用料金を300円と設定した。

この料金設定に関しては、往復で利用する場合は600円が必要となり、高齢の利用者への負担が大きいように感じられた。そのため、令和5年度の実証実験では、運転免許証を返還した方に限定した割引制度の検討を進めていく。(事務局)

・ 令和4年度、新たに金井地区を運行エリアへ追加されたが、コミュニティバスが運行している西部南ルートとの路線重複に関しては整理されているか。(深津委員)

⇒ コミュニティバスとオンデマンドバスの運行エリアの重複に関しては、各バス停における利用者数や利用時間帯等を分析し、コミュニティバスの有用性が低い場合は、コミュニティバスを減便し、オンデマンドバスを実装することも検討している。将来的に、オンデマンドバスを本格実装した場合には、コミュニティバスの減便や廃止も検討していくこととなる。(事務局)

・ 今後、桑名駅や総合医療センター等をオンデマンドバスの乗降拠点として設定することを求める要望が出てくる可能性がある。オンデマンドバスの運行エリアを拡大し、地域の交通利便性を高めることは必要とは思いますが、その様な場合に、タクシーとのすみ分けをどのように考えているか。(橋本委員)

⇒ 昨年度実施したアンケートの自由意見の項目では、東員イオン、桑名駅や総合医療センター等、運行エリアの拡大を求める意見が非常に多くあった。本市としては、既存のバス、電車、タクシーといった公共交通機関を軸に地域公共交通を考えており、あくまで、オンデマンドバスは交通空白地域において活用することを考えている。そのため、隣接する市町、桑名駅周辺、観光地等へのエリア拡大は検討していない。既存公共交通機関とのすみ分けという部分は十分に認識している。(事務局)

⇒ オンデマンドバスの運行エリアでは、定時定路線バスやタクシーが運行している。地域からの要望等を真摯に受け止めるとともに、既存公共交通機関との整合性を上手にとっ

ていただきたい。(橋本委員)

・ 桑部地区以外の地区での事業実施を希望する意見もあるが、どのように考えているか。(梶副委員長)

⇒ オンデマンドバスの実証実験を重ねるなかで、オンデマンドバスが市民へ浸透しており、桑部地区以外の複数の地区から、オンデマンドバスの導入を求める要望が多く上がっている。将来的には、市内全域ではなく、交通不便地域へ、エリアを絞って実施していくことを考えている。(事務局)

- ・ 今後エリアを拡大していくという基本的な考えは理解するが、3 回目の実証実験実施後の桑部地区のビジョンをどの様に考えているのか。(橋本委員)

⇒ 今年度は、過去に実施した実証実験における要望や課題を踏まえて、実装に向けた最後の実証実験であり、今後の実装へ向けた土台になると考えている。そのため、桑部地区での本格実装へ向け、運行エリアを含め、今後、事業の中身を大きく変えることはない。(事務局)

- ・ 今回の実証実験で一旦区切りをつけていただきたい。多度地区は、コミュニティバス利用者が非常に少ないので、ルートごとにコミュニティバスの利用率等を分析し、利用率の低いルートは、オンデマンドバスを導入し、さらに、オンデマンドバス導入後に利用者がいない場合はオンデマンドバスを廃止しても良いのではないか。一方で、ひとり住まいの方等からは移動が困難という声もあるので、地域の助け合いによる移動の方法やコミュニティバスのあり方を含め、本市公共交通のあり方の方向性だけは出して欲しい。(伊藤肇委員)

⇒ 多度地区におけるコミュニティバスの利用者数は比較的少ないため、オンデマンドバスを導入し、コミュニティバスを減便、廃止していくことも検討をしていきたい。まずは、桑部地区で、コミュバスの減便、廃止を検討していきたい。(事務局)

⇒ オンデマンドバス導入の際は、地域の方が車両の運行者として登録できるような仕組みを含めた展開が必要だと思う。(伊藤肇委員)

⇒ 将来的に、地域の方たちの助け合いによる移動困難者への支援を行う仕組みも考えていく必要はあると思うが、今の段階では、既存の公共交通機関の補完的なものとしてオンデマンドバスを利用していくものと考えている。10 年、20 年後、将来的には、地域に多くの移動困難者が存在する可能性は高く、今の公共交通の体系だけでは対処できなくなることが想定され、地域による助け合いが必要となる状況となることも想定される。そのような状況を想定しながら、現状では、公共交通を維持することをベースに、地域公共交通を考えていかなければならないのではないかと。(岩崎委員長)

- ・ 令和 5 年度の実証実験では、エリアが追加されているが、他の既存の公共交通への影響についてはどのように考えているか。この実証実験で、既存の公共交通へ影響が出る場合は、すみ分けができていないと考えるべきではないか。また、エリアを拡大した場合、タクシーと比べ利用料が安価なオンデマンドバスへ利用者が流れるのではないかと。(前葉委員)

⇒ 今後の協議のあり方としては、地域ごとの詳細な検討が必要であるとする。これまで、交通不便地域を中心にオンデマンドバスの導入を検討し、実証実験を継続して実施してきた。この経験をもとに、次は、桑名市での具体的な適用方針を検討する。さらに、多度地区での導入を検討するのであれば、多度地区での協議の中で、現在の公共交通とオン

デマンドバスとのすみ分け等を、住民の方々を入れた形で議論していくことになる。これが、市の基本的な考え方ではないか。(岩崎会長)

- ・ オンデマンドバスは利用料金の面でタクシーと比較すると安価であり、この利用料金の差をどのように考えているのか。利用される方の判断による部分もあるが、桑名市としては何を選択されるのか。(橋本委員)

⇒ 交通空白地への対応、コミュニティバスのあり方の見直し等、利用者のために新しい仕組みの一つとしてオンデマンドバスを導入するという考え方ではないか。そのため、桑名駅や市役所へは乗り入れを行わない等の制約を持って事業を進めているのではないか。(梶副会長)

⇒ 将来の実装へ向け、今年度3回目の実証実験を実施していくなかで、コミュニティバスとオンデマンドバスのすみ分けや費用面の課題等を明らかにしていく。さらに、これまでに実施した実証実験と今回実施する実証実験の結果を踏まえて、桑名市としてのオンデマンドバスの導入方針を作成する。そして、交通不便地域におけるラストワンマイルへの問題を解決していくにあたり、オンデマンドバスを徐々に他地区へ導入していく。そのための第一歩が、今回のこの実証実験である、そういう議論だったのではないか。(岩崎会長)

【採決】

- ・ 異議なし
- ・ 事務局におかれましては今回の議論を踏まえて、交通事業者それから地域との協議を今後も行い、諸手続きを進めていただきたい。(岩崎会長)

【その他】

- ・ 他地区へのオンデマンドバス導入の必要性や、オンデマンドバスと既存交通機関、特にタクシーとのすみ分け等、オンデマンドバス導入によるリスクの検討、また、オンデマンドバスを実装した場合の、コミュニティバスの減便、廃止の検討、この2点がこれまでの議論の論点として挙げられるが、この点について何か。(岩崎会長)

- ・ コミュニティバスの利用者がとても少ないので、ルートを選別し、利用者数に応じてオンデマンドバスを導入していくことも、一つの方法と考える。また、オンデマンドバスを導入する場合は、利用者へ利用方法等の周知を徹底する必要がある。

そして、オンデマンドバス導入後の1年間で、利用者が少なければ廃止について検討すべきであり、仮にオンデマンドバスが廃止された場合は地域の方の助け合いによる移動が必要となるため、その制度設計を早期に検討していくべきではないか。今後、10年先を見越した考え方の中で、アンケート等を実施し、さまざまな案を出していく必要がある。

る。(伊藤肇委員)

- ・ コミュニティバスを廃止する前に、事前に利用者数が何人以下なら廃止する等、早期に方針を示し、その方針を徹底していかなければならない。また、オンデマンドバスの実証実験としては3年で終わるという方向付けはされるのか。(江上委員)

- ・ エリアを際限なく拡大していくと、既存の交通事業者の撤退も考えられる。また、オンデマンドバスを実装した場合、コミュニティバスや既存の公共交通との兼ね合いをどうしていくのか。

(前葉委員)

- ⇒ 市の基本的な考え方は、既存の公共交通の体系を維持しながら、それを補完する形で移動困難な地域については、コミュニティバスやオンデマンドバス等、いくつかの選択肢を用意する。市としては今の段階では、このような形を考えており、オンデマンドバスを実装した場合、コミュニティバスを撤退することも考えざるをえない。既存のタクシー事業者とのすみ分けについても、オンデマンドバスを導入する場合、地域住民の方々と一緒に考え、実装に向けて地域単位の協議等が必要になるのではないかと。(岩崎会長)

- ・ コミュニティバスを利用する人が1人でもいれば事業が継続される。やはり、しっかりと事業を見直していく必要がある。損益といったところをしっかりと考える必要がある。その他、社会福祉協議会の方で、支え合い支援ドライバー講習会を2回程実施されており、スーパーや病院でも移動の支援が実施されているが、地域の支え合いによる移動の制度について調整はされているのか。(江上委員)

- ⇒ 最後の手段、方法の一つとして、地域の方の協力によることもあるかと思うので、福祉関係の部署と連携しながら検討を進めていきたい。(事務局)
- ⇒ 公共交通会議は、社会的なインフラである公共交通を基本に、移動するための条件を確保していただく事業者様がいることを前提に協議をしている。

- ・ 市として、まずは今回の桑部地区でのオンデマンドバス実証実験を実施したうえで、これまでの実証実験のなかで検討された様々なことも踏まえ、まずは基本的な方針を検討していくことになるのではないかと。(岩崎会長)

(2)令和5年度自動運転実証実験

- ・ 特段の意見なし

6. ラストワンマイル等検討会に係る説明

- ・ 前葉委員より、ラストワンマイル等検討会に係る説明。

7. 各社の運用状況

- ・ 三重交通株式会社

コロナ前と比較して利用者が非常に減少している。コロナ 5 類移行後も、新しい生活様式が定着しており、コロナ禍前の水準に戻ることが難しい。さらに、エネルギー価格の高騰、運転手の減少等の課題に対して、多額の費用を費やしており、令和 5 年 3 月には、運賃を改定した。現在の利用者数としては、コロナ禍前の 8 割程度であり、桑名市管内で、名古屋市と桑名市を結ぶ路線は、通勤・通学を中心に、コロナ禍前の 7 割程度である。(中川委員)

- ・ 三重県タクシー協会

コロナ禍からは回復傾向であり、令和 4 年度と令和元年度を比較した場合、8 割程度まで回復している。しかし、そこから先はなかなか、上振れしてこない。理由としては、地域的な要因と、コロナ禍からのバスやタクシー離れが、そのまま続いていることと、さらに、長距離運行の仕事がないことが考えられる。

喫緊の課題である乗務員不足、さらに、燃料高騰と費用面を含め運営としては非常に厳しい状況にあり、三重県内全県で運賃の値上げをした。全国的に運賃は値上げの傾向であり、本当に心苦しいことではあるが、利用者の方にはご理解をいただいていると思う。(橋本委員)

- ・ 三岐鉄道株式会社

三岐鉄道としては、2019 年度のコロナ禍前と比較して、収入ベースでおよそ 95%である。近鉄線が値上げされた影響で、三岐線の場合は近鉄線しか乗換えができないため、そこまで収益は回復していないが、一方で、北勢線の場合は西桑名駅で J R、近鉄、乗換える選択ができるため、特に、いなべ市の奥の方が北勢線を利用する場合が増えてきている。三岐線は 85%ほど、北勢線は 95%ほど。(雨澤委員)

- ・ 養老鉄道株式会社

令和 5 年度は、定期乗車券の利用者を中心に、徐々に回復しており、8 月までの速報値で、輸送人員は、コロナ禍前と比べ 20%を超えており、また、収入は、およそ 90%と順調に回復をしている。特に 7 月、8 月は順調に推移しており、今後も上昇していくことを

期待している。

また、台風の影響により今年の 8 月 15 日に、J R、近鉄、両社と連携して、初めて計画運休を実施した。今後も台風対策の一つの選択肢になると思う。(出井委員)