

令和7年度 第1回桑名市地域公共交通会議 議事要旨

日 時：令和7年8月29日（金） 14：00 ～ 15：30

開催場所：桑名市役所 3階第2会議室

出席者：委員 17名（敬称略）

岩崎 恭典	（学校法人暁学園 顧問）
梶 充夫	（桑名市自治会連合会会長）
森 勇一	（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）（代理出席 楠 幸憲）
内山 宜哉	（三重県タクシー協会 北勢支部長）（代理出席 景山 和）
雨澤 隆生	（三岐鉄道株式会社 代表取締役専務執行役員）
中村 大輔	（養老鉄道株式会社 代表取締役 鉄道営業部長）
森 慶之	（中部運輸局 三重運輸支局 首席運輸企画専門官）
村上 英貴	（桑名警察署 交通第一課長）
岡田 明	（三重県 地域連携・交通部 交通政策課長）（代理出席 前田 志穂美）
三和 敏彦	（三重県 桑名建設事務所 総務・管理室 管理課長）
風間 友理	（保健福祉部 介護高齢課長）
若松 寛	（地域コミュニティ部 地域コミュニティ課長）

1. 委員紹介（交代）

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

3. 報告事項

(1) コミュニティバス実績報告について

【質疑応答】

・運行日数 308 日で割ると利用者が一番多い所が西部北ルート。対して一番少ないのが長島のデマンドタクシーである。コミュニティバスの運行委託料が増大するなか、なぜこんなに利用者数が少ないのに長島デマンドタクシーは続けているのか。（深津委員）

⇒長島デマンドタクシーの運行時間は、朝 7 時半から 8 時半である。

導入した経緯としては、そもそもコミュニティバスの利用者が少なかった為、該時間帯のコミュニティバスの運行を取り止め、代わりに予約型のタクシーを導入した。

昨年度の利用者数は 256 人で、特定の人は何回も利用したので人数が伸びたが、それ以前は、69 人、53 人と非常に少ない利用者人数であることは認識している。

長島デマンドタクシーは、当初実証実験として開始され、その後そのまま本格導入され、現在に至る。

経費はコミュニティバスに比べて大幅に抑えられているが、西部南地区や多度地区で実施しているデマンド型交通の展開方法と合わせて、長島デマンドタクシーの今後の運行についても検討していきたい。(事務局)

・現在、長島で地元が運行しているお買い物バスとデマンド型交通を連携させることはできないのか。(梶副会長)

⇒地元の負担が大きいと考えられるので、桑名市と連携できないか検討していく。(事務局)

・長島のまちづくり協議会健康福祉部会では、月に 2 回のお買い物バスを開始した。申し込みのあった方々を 1 軒ずつ回り、A コープへ送迎している。かなりの費用がかかり、まちづくり協議会の負担が大きい為、今後継続できるか不明。長島北部でデマンド型交通の実証実験してくれると有難い。(安井委員)

・コミュニティバスの現状について共通認識を持ちたい。昨年度と比較して利用者数は約 9,400 人増加し、委託料も約 1,500 万円増加している。市の負担が増加しているため、地元説明の際に一致した理解を持ちたい。(江上委員)

⇒コミュニティバスの収入は約 1,000 万円であり、採算が合っていない。交通事業者によると、人件費や燃料費の高騰により経費が増加しているとのことである。(事務局)

運賃は一人 100 円だが、一人当たりの必要経費は約 1,300 円かかる。(梶副会長)

まずは多くの方に乗ってもらうためにニーズに適合したルートや時間を工夫していくことが大事である。必要経費が一人あたり 1300 円かかっているということを認識して利用しなければならない。(岩崎会長)

・選挙バスの市の評価について(江上委員)

⇒期日前投票だけの実績となる。少しでも多くの方に選挙に行ってもらいたいという主旨で行っている。前回の利用件数は 16 件であり、時間帯の関係から投票所への移動ニーズに十分合致しているとは言えないものの、16 件の利用があったことは少なくないと考えている。選挙管理委員会と協力しながら、今後も継続していきたい。(事務局)

・最寄りから桑名駅まで移動する際、コミュニティバスでは所要時間が長く、利用上の課題となっている。実際の利用もあることから、今後は次の対応策を検討していく必要がある。
(梶副会長)

(2) A I 活用型オンデマンドバス本格運行の状況について (西部南エリア)

【質疑応答】

・「コミュニティバス」から「のるーと桑名」へ移行する際、苦情は無かったか。(岩崎会長)
⇒対象地区において地元説明会を開催し、約 60 名が参加した。反対意見はほとんどなく、のるーとの利用方法に関する質問が多く寄せられた。利用者からは「300 円であっても便利になった」との声があり、電話等での苦情は少なく、主に利用方法に関する問い合わせが多い状況である。(事務局)

・2〜3 回利用したが、コミュニティバスは 100 円で利用できるが目的地到着まで時間を要する一方で、のるーとは 300 円かかるものの、予約すれば指定の時間に乗降拠点へ来てくれ、目的地まで運んでくれるため利便性が高い。価格も大事だが時間も大事であり、口コミで利用が広がっているのではないか。(梶副会長)

・コミュニティバス (多度ルート) を利用している方とのるーと利用者では、利用者層が異なるのではないか。コミュニティバスについては、普段の移動手段に困っている人が利用しているとの認識があり、一方で、のるーとは「行きたい所に行きたい」というニーズを持つ人が利用しているとの認識である。9 ページで示してあるグラフは、移動手段がなく困っている人も含め、利用が増加しているのか。(森勇一委員)

⇒西部南地区ではコミュニティバスとのるーとを並行して運行していた時期があったが、その際もコミュニティバスの利用者数は減少しなかった。一方で、のるーとは 1 日 10〜13 人程度の利用があり、新たな利用者の獲得につながったと考えられる。アンケート結果では 8 割が「コミュニティバスよりものるーとの方が便利」と回答し、本格導入に至った。利用実績は、実験当初は 1 日 10〜13 人であったが、現在は平均 30 人を超え、多い日は 40 人程度の利用がある。従来のコミュニティバスの利用者也移行できていると考えている。利用者の年齢層は約 6 割が 60 代以上であるが、20 代以下も 1 割程度利用している。高齢者に限らず、車を運転できない学生等の利用もあると考えられる。多度地区では、さらなる周知を図り、まずは利用してもらうことが重要である。(事務局)

(3) 自動運転の取組状況について

【質疑応答】

・自動運転に乗車してみようかという客層は期待できるのか。(岩崎会長)
⇒昨年度も同様の路線で自動運転の運行した際には、比較的若い世代の利用が見られた。

(事務局)

・次世代モビリティ社会実装研究会はまだあるのか。(江上委員)

⇒はい。主に自動運転について協議する会である。(事務局)

・長島以外に桑名駅周辺で自動運転の計画はないのか。将来的には桑名駅を中心として実施してもらいたい。(梶副会長)

⇒いずれは実施したいが、まずは、走りやすい路線や利用が見込まれる路線として、長島駅～なばなの里～長島スパーランドを結ぶ観光路線であれば事業性はあると考えており、この路線でレベル4を目指していく。(事務局)

・自動運転が実装されたとしても、この走行ルートでしか走られないのではないか。(梶副会長)

⇒自動運転は一つの決まった路線でしか走行できない。桑名駅まで走行するにはデータ蓄積やマップ作成が必要であり、すぐにどこでも走れるわけではない。(事務局)

・であれば、最初から桑名駅までのルートを作っておけばよいのではないか。(梶副会長)

⇒まずは、長島駅～なばなの里～長島スパーランドという走りやすい環境のルートを選択した。(事務局)

・住民から見れば、桑名駅まで乗れるようになってほしい。(梶副会長)

4. 協議事項

(1) AI活用型オンデマンドバス実証実験について(多度エリア)

【質疑応答】

・昨年の実証実験よりは進化している。運行時間が早い点は評価でき、高校生にとっては親の送迎に代わる早朝の運行が助かる。また、タクシー車両だと利用するのに心理的ハードルが高い一方で、今回は普通車での運行であるため目立たず利用しやすい点も評価できる。一方で、「オンデマンドバス」という名称は分かりにくく、親しみやすい名称とすることが望ましい。(森勇一委員)

・国土交通省からの通達や、三重県知事からの公共ライドシェア推進の方針もあることから、多度地域が交通空白地に指定された場合には、協力していく。(代理出席 景山)

・多度地区の高齢者にはタクシー車両に対する抵抗感がある。

利用方法が難しいとの声がある一方で、「乗ってみたい」との意見もあり、今後は利用を促進するため周知していきたい。利用していないにもかかわらず「自宅前から桑名市役所や医

療センターへ行きたい」との要望もあるが、その点については慎重に検討すべきである。口コミで「便利だ」との評価が少しずつ広がっており、2 回目の実証実験に期待する。なお、前回の実証実験では 45 日間で 150 名が乗車しており、今回はさらに乗客を増やす方策があるのか。(江上委員)

⇒昨年、多度で初めて実証実験を実施した際には、利用はあまり見込めないと考えていたが、実際には計 150 名、1 日あたり 3.3 人の利用にとどまり、想定範囲内との認識だった。多度地区はコミュニティバスも便数の割に利用が少なく、説明会を 15 回開催し 158 名の参加があったものの、自家用車主体の地域性が強いことがうかがえ、この数字は現実的と受け止めた。もっとも、将来的には自家用車を手放す時期が来ることも想定されるため、今回はタクシー車両ではなく、よりなじみやすい普通車を使用したので、一度でも乗車してもらいたい。さらに、今回は比較的長期間の実験期間を設けており、周知を図りながら利用促進を目指す。(事務局)

・買い物に使えるのは重要であり、乗降拠点に F マートが追加された点は評価できる。行きはオンデマンドバスを利用して買い物に行った場合、帰りはどのように利用すればよいのか。(森勇一委員)

⇒行きについては、事前に予約することで希望の時間に乗車できる。帰りについては、病院や買い物等で終了時間が分からない場合、終了後にアプリや電話でその場で予約することが可能である。車両は多度地区市民センターで待機しており、他に予約が無ければ短時間で迎えに来ることができる。(事務局)

・ライドシェアの意味について (森勇一委員)

⇒従来のタクシーは二種免許が必要で、いわゆる緑ナンバーのタクシー車両でなければ運行できなかったが、国の制度改正により、一般の普通乗用車を使用し、一種免許の者でも運転できるよう制度が緩和された。今回の実証ではタクシー協会と協議した結果、車両は白ナンバーを使用するが、運転手はタクシードライバーに依頼している。将来的に運転手不足した場合には、一般人でも運転可能となる仕組みが整備されている。(事務局)

・道路運送法第 21 条・78 条および交通空白地に関して、多度地域が交通空白地であることは理解したが、現在本格運行している西部南地区は交通空白地には該当しないのではないのか。(深津委員)

⇒通常のバスやタクシーは道路運送法第 4 条に基づき運行している。昨年の多度の実証実験で用いた第 21 条は、実証実験の際に一定期間運賃を収受して運行できる条文であり、昨年の多度や実証実験中の西部南ではこの第 21 条を活用して実験を行った。西部南については、昨年から本格運行に移行し、第 4 条に基づいてバスの運転手が運行している。ご質問の通り、西部南地区は八風バスや北勢線が運行しており、交通空白地には該当しない。そのた

め第 4 条に基づく通常の公共交通の枠組みでのるーとを運行している。一方、多度地区は民間の定常的な交通路線は少なく、養老線はあるもののバスやタクシーが常駐しているわけでもない。この点から多度は交通空白地に該当すると認識され、第 78 条を活用し、最終的には一般の人でも運行できる制度につなげることを見据えて実証実験を行う。(事務局)

・補助金の流れが違うのではないか。(梶副会長)

⇒タクシー協会からも説明があったように、国や三重県もライドシェアの仕組みを推進する立場にあり、その中で補助を受けられる部分もある。市としては、こうした補助も活用しながら推進を進めていきたい。(事務局)

・名称について、デマンドバスなのか、デマンドタクシーなのか分かりにくく、曖昧である。

また、ライドシェアについても、個人が乗合できる仕組みとして理解していたが、説明の中のライドシェアは少し異なり、言葉が難しい。(深津委員)

⇒一般的なライドシェアは、近所の人に乘せてもらい対価を支払うといった形で、日本以外の国々では一般化しているが、日本では禁止されている。ただし、「公共ライドシェア」という形で限定的に解禁していこうという理解でよいのではないか。(岩崎会長)

⇒近年、日本全国で使いやすいように分かりやすい言葉として、「ライドシェア」「公共ライドシェア」を普及させるよう政府も推進している。諸外国では一般的に普及しているが、日本ではタクシー業界を守る観点もあり段階的に緩和しているものの、基本的には禁止されている。自家用車を活用した制度としては「公共ライドシェア」が位置付けられており、バスやタクシーが営業できない地域において自家用車で地域の移動手段を確保する一つの方法とされている。(森慶之委員)

⇒名称について、今後は「のるーと桑名」という名称で周知し、親しみを持ってもらいたい。(事務局)

・桑名市では、毎年まちづくり協議会增加しており、城南地区ではタクシー業界の協力を得て 1 回につき 700 円まで補助を行っている。利用目的としては買い物が多く、このようなタクシー利用補助の仕組みが広がることは望ましい。のるーとを今後も展開していくのであれば、長期的な構想を示してほしい。(深津委員)

・大和地区においても「お助け運転」の取組を開始しようとしており、名張市では既に先行して稼働している。各地区ごとに、それぞれの実情に応じた対策が検討・実施されている。(梶副会長)

・移動困難対策として、国としても「あらゆる交通手段を動員すべき」と示しており、具体的なやり方を決めていくのがこの会議の役割である。まちづくり協議会では課題解決のた

めに知恵やお金を出して取り組むことが求められているが、交通の分野についてはこの会議で議論していく必要がある。(岩崎会長)

- ・説明会などを開催して周知に努めて欲しい。(梶副会長)

【採決】

- ・異議なし