

様式 1 〔申し合わせ事項〕 【委員会、全協：共通様式】

令和 7 年 6 月 29 日

東員町議会 議長

南部 豊 様

東員町議会

山田由紀子 印

研 修 報 告 書

研修期間	令和 7 年 6 月 27 日 (金) ～ 月 日 () 【 日間】
研修（視察）先	桑名市 政策創造課
目的（テーマ等）	MasS 推進室について・オンデマンドバス「のるーと桑名」運行体験
資料添付の有無	有 ・ 無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページに記入すること。

研修概要、内容

政策推進課 MasS 推進室 室長森山氏

室長補佐山口氏 伊藤主幹氏 主査近藤氏 主事日下部氏 他 2 名の職員
行田市の視察と重なりお忙しい中の受け入れとなった。

MasS 推進室の取り組みを中心に事前質問も併せての質疑を行い、その後は予約の取り直しを行い 5 分の短縮後、からイオンモール桑名への移動の運行体験をした。

所感

運行には、市民への丁寧な説明会や、運輸省関連や警察への届け出はマストではあるが、困難性のハードルは低いと認識した。しかしながら、東員町の公共交通の観点からは、現状を見過ごすわけにはいかず、ここ 10 年の経過のデータの分析を見る中でも、非常に課題は多いと解釈している。

令和 7 年の「多度エリア」の実証実験は、「タクシーで行う」とのアナウンスであった。何故積雪の心配のある冬「1 月から 3 月」なのか疑問がある。一方で、走行の不安が高い、出かけにくい時期だからこそねらい目かとも捉えている。現実的に、東員町在来地区はタクシー型を優先してもよいと感じるが、コスト面の課題は、「桑名市」もぬぐえない。市民サービスの狭間で「料金設定」に悩むところではあるが、延伸接続がいたって簡単であることから、料金に齟齬が出た場合は利用に不安が残る為、「同一料金」は決定事項となるのか？

現在、多くの方の私用の足となっている、「自家用車」の維持管理費用等々を含めての料金としては「300 円」が妥当とはいえないが、「三重交通」のドライバーさんの意見も行政の「財政力」に押されている点に理解を示されていた。又、タクシー業界としては、料金の設定に鑑み「委託走行的」な発想は困難と捉えたが、導入には国の補助などの高額であり、PPP における検討は重要である。今回は、桑名市の事例では、「のるーと」バス 9 名の満員乗車はほぼないとの事であった。乗り合い可能で、病院や通学など勿論定期利用可能、北勢線などの接続で行動エリアも拡大する。K バスの廃止後、巻き返しとなるか見届けたい。

「外国アジア圏」を垣間見たときに「ウーバータクシー仮称」の状況を目の当たりにすると、日本の安全運航管理も昨今の事故事例や、車両の開発技術をもってしていけば、追従できない状況にはないと感じるがいかがであろうか。

自動車産業に頼る日本であり、地域でもある為、他方、逆行現象と捉える場面もあるかとも考えるが、東員町行政側の検討課題「主体」が全く判然としない中で、これらの研修を重ねおいても、総務建設委員会として、それらの点のすり合わせからとなってしまう現状には非常に違和感がある。

公共共通の検討はレベルや規模は違っていても、日本中で検討されており、行政の持つエビデンスや統計学、実績を分析検討いただき、「根拠をつかみ」、一日も早く方向性の決定づけを要望したい。