

都市・環境常任委員会

(平成30年10月30日)

○ 石川善己委員長

それでは、ただいまより都市・環境常任委員会を開催させていただきます。

本日、インターネット中継を行っておりますので、ご報告させていただきます。

本日のスケジュールですが、まずは休会中の所管事務調査といたしまして公共交通についてを取り扱っていきたいと思います。終わりましたら、協議会としまして四日市市水道ビジョン2019についてを取り扱ってまいりますのでご理解ください。

最後に、10月10日に開催されました議会報告会並びにシティ・ミーティングでいただきましたご意見等についての確認と整理をさせていただきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、休会中の所管事務調査といたしまして公共交通についてを取り扱っていきま

す。

まずは部長からご挨拶をいただきたいと思います。

○ 稲垣都市整備部長

皆さん、おはようございます。

今回の所管事務調査で公共交通を扱っていただきました。

この公共交通なんですけれども、人口が減少時代に入っていくと、あと高齢化も相まりまして、全体として移動の人数、トリップ数と言いますけれども、それが減ってくると。こういう時代の中で公共交通をいかに維持するか、これは都市にとって大きな課題になってございます。

本日、一応網羅的にこの公共交通のところをまとめた資料をつくらせていただきました。

その中で特に、今後課題になってまいりますデマンド交通、そういったところについて今実験もやっておりますので、その方向性等についても今の考え方、これを示させていただいた上でいろんなご意見も賜りたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○ 石川善己委員長

ありがとうございます。

それでは、タブレットと紙ベースで資料のほうをご用意させていただいております。資料の説明をお願いしたいと思います。

○ 伴都市計画課長

それでは、ご説明のほうをさせていただきます。

タブレットのほうはコンテンツ一覧の05都市・環境常任委員会、19平成30年10月30日、02都市整備部（所管事務調査資料）になります。

こちらのほうと本日お配りしております紙ベースの参考資料とであわせてご説明をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、タブレットの2ページをお願いいたします。

本市の公共交通についてというところで、まず、初めに鉄道、バスを含めた公共交通全般の概要を説明させていただきます。

まずは、（1）の鉄道網の概要についてになります。

3ページには本市の鉄道網の路線図を示させていただきました。

路線図にありますとおり市内を通る鉄道はJR関西本線、近鉄名古屋線、三岐鉄道三岐線、近鉄湯の山線、四日市あすなろう鉄道内部線、八王子線、伊勢鉄道の7路線がございます。

そのうち、JR関西本線、近鉄名古屋線の2路線は都市間を連絡する路線で市内の東側の南北に通っております。残りの5路線の中で伊勢鉄道を除く4路線は市内郊外部と本市の主要駅である近鉄四日市駅、近鉄富田駅を連絡する鉄道、すなわち支線鉄道でございます。

また、市内に鉄道駅は35駅あります。その支線鉄道のうち、あすなろう鉄道内部線、八王子線につきましては平成24年4月から公有民営方式で運行しております。

本市の鉄道網の特徴としましては、市内中心部からおおむね放射状に鉄道網が形成されており沿線沿いには市街地が形成されていますが、一部の郊外住宅団地では鉄道サービスが利用しづらい状況にあります。

続きまして、市内バス路線の概要についてご説明をさせていただきます。タブレットは4ページをお願いいたします。

市内のバス路線は合計で25路線あり、その内訳は三重交通と三岐鉄道の2社が運行する路線が21路線、市が交通事業者に委託し運行している自主運行バスが3路線、市民が主体

となって運行していただいている路線が1路線となっております。

三重交通の路線では、市内の郊外部や鈴鹿市や菟野町といった隣接市町と近鉄四日市駅、JR四日市駅を連絡する放射状の路線網となっております。

また、三岐鉄道が運行する路線バスにつきましては、山城駅と近鉄四日市駅、JR四日市駅を連絡するなど、三岐鉄道の三岐線を補完するよう運行されています。

本市のバス路線網は、鉄道では利用しづらい市内郊外部の団地をカバーする路線網となっているのが特徴と言えます。

続きまして、5ページをお願いいたします。

鉄道駅から800m、バス停から300mを利用圏域とした場合、本市の公共交通の人口カバー率については87.4%となっております。

次の6ページをお願いいたします。

四日市市都市総合交通戦略が目指す交通像についてとなります。

本市では平成23年度に策定した四日市市都市総合交通戦略に基づき、今後とも持続可能な都市として存続していけるよう関係者と連携して交通に関する施策の推進を図ってまいりました。こちらの図のほうは現在の本市の公共交通網を示してあります。

先ほども概要の中でお話ししましたが、近鉄四日市駅を中心にバス路線が郊外部へ放射状に運行しており、また、市を南北縦断するよう幹線となる鉄道が運行されています。

7ページをお願いいたします。

こちらは都市総合交通戦略が目指す将来の公共交通の方向性、イメージとなっております。

公共交通の中で支線となるバス路線が近鉄四日市駅を中心として郊外部へ運行し、さらには交流と交通の複合拠点となるコミュニティーターミナルを拠点として地区を巡回するよう公共交通網が構築されています。

次をお願いいたします。

公共交通の利用者数の推移になります。

9ページをお願いいたします。

鉄道とバスの利用者数の推移になります。

平成24年度から平成28年度までの鉄道、バス、それぞれの利用者数の推移を示してあります。鉄道の利用者数は、平成28年度は平成24年度に比べて約310万人、12.4%増加しています。一方でバス利用者数は、平成28年度は平成24年度と比べて82万人、14%減少して

おります。鉄道、バスの利用者数の合計を見ると、平成28年度は平成24年度に比べて約220万人、7.4%増加しております。

近年鉄道とバスの利用者数は一定の下げどまりが見られるようになっており、特に鉄道におきましては利用者数がプラスとなっております。

次をお願いいたします。

都市総合交通戦略に基づく交通施策に係る取り組み状況になります。

都市総合交通戦略に基づいて事業の推進を行ったものをここでご紹介させていただきます。

11ページをお願いいたします。

近年におけます鉄道に係る事業についてのご紹介をさせていただきます。

1) 地方鉄道、支線路線の維持に係る事業につきましては、まず、平成27年4月に公有民営方式ですなろう鉄道を運行し、車両や鉄道施設の更新を行っております。また、JR四日市駅や近鉄阿倉川駅、近鉄霞ヶ浦駅などのバリアフリー化を行いました。そのほかには、三岐線の重軌条化や伊勢鉄道の安全関連設備の計画的な維持更新などを鉄道事業者等と連携して行っております。

次に、2) 鉄道の安全性の確保についてです。

大規模地震の対応のため、近鉄四日市駅高架橋や跨線橋の耐震化や川原町駅周辺連続立体交差事業を行っております。

最後に3) 乗り継ぎ環境の整備についてです。

近鉄四日市駅を初めとし、西日野駅や内部駅、川原町駅などの駅前広場の整備を行っているところでございます。

12ページをお願いいたします。

こちらでは、近年におけますバスに係る事業についてご紹介させていただいております。

1) 幹線バス路線の構築につきましては、まず、1点目にバス路線のダイヤの見直しがあります。ダイヤにつきましては、交通事業者が毎年4月1日に利用状況に合わせ見直しを行っております。

次に、車両のバリアフリー化です。バス事業者が国の補助制度を活用しノンステップバスやワンステップバスを導入しています。直近の5年、平成25年度以降ではお示しのとおりの台数を導入しております。

3点目としまして、駅前広場の整備を近鉄四日市駅、JR四日市駅周辺において行って

おります。

続きまして、2) 支線バス路線等の構築になります。

1 件目はNPOバス等への支援拡充です。市民主体のコミュニティバスへの支援拡大を行いました。この事業は、四日市市、市民自主運行バス、バス事業補助金交付要綱に基づき、補助基準額と運行経費の2分の1の低い額を補助しているものとなります。この補助要綱で支援を行っている団体は、NPO法人生活バス四日市の1団体となっております。生活バス四日市への支援額は平成25年度までは年間360万円の支援、平成26年度には年間420万円、平成27年度からは年間513万円の支援を行っております。

2 点目はコミュニティ交通（デマンド交通を含む）ものとなりますが、社会実験の実施です。

平成29年度には内部地区、小山田地区、河原田地区の公共交通の不便な地域を対象にデマンド交通の社会実験を行いました。後ほど、この社会実験について詳細の説明をさせていただきますが、タクシー協会の了解を得てデマンド交通が高齢者等の通院や買い物といった利用目的に対応する効率的な移動手段となり得るのか、また、本市の公共交通機関で対応できるか等を検討する目的で実施したものでございます。

13ページをお願いいたします。

バス路線の見直しの状況になります。

ここでは、バス路線の運行状況を示しております。この13ページには三重交通のバス路線を示しており、表の左から路線名、行先、平日の便数、休日の便数、収支率を示しております。また、便数につきましては、平成29年度までの運行便数、平成30年4月1日から、また、平成30年10月1日からの運行便数をお示ししてあります。さらに表の一番右には平成29年度の収支率を示してあります。

この収支率の中で赤字で囲ってあります小杉線、羽津山線、三重団地笹川線は収支率が100%を超えていますが、それら以外の路線につきましては収支率が100%を下回っており、赤字路線となっております。

14ページをお願いいたします。

上段の表には三岐鉄道が市内で運行するバス路線の運行状況を、中段にはNPO生活バス四日市の運行状況を、また、下段の表には本市がバス事業者へ委託し運行している自主運行バスについての運行状況についてあらわしてございます。

次の15ページには、参考としまして自主運行バスの経路図を示させていただきました。

なお、本日お手元に配付いたしました参考資料には、この自主運行バスのそれぞれの具
体の経路に今回10月より変更を行いました運行時間や削減便数などのその見直しの内容を
含めまして掲載をさせていただいておりますので、その内容につきましてご説明させてい
ただきます。

まず、参考資料の1ページ目になりますが、山城富洲原線につきましては1日5往復を
4往復に減便させていただきましたが、運行時間につきましては利用者の多いイオン四日
市北店の営業時間内としております。

また、次の神前高角線につきましては、利用数の少なかった四日市中央工業への経路に
ついては廃止をしましたが、通勤通学客の利用促進を図るために最終バスを1時間ほどお
くらせております。

最後に、磯津高花平線につきましては、平日、土日ともに便数を減らしてありますが、
塩浜地区からの要望が多かった医療機関や商業施設のある楠地区への延伸を行い、利用促
進を図りたいと考えております。

以上のような変更を行い、10月1日より運行を行っている状況でございます。

タブレットのほうの16ページに戻っていただけますでしょうか。

バス路線網の課題についてになります。

市内のバス路線網の課題につきましては、先ほどもお示ししたとおり市内のバス路線の
うち、羽津山線、小杉線、三重団地笹川線の3路線のみが黒字であり、それら以外は赤字
路線となっております。また、現在三重交通は収支率が50%台の長沢線について廃止の意
向を示しており、自主運行バスの収支率も30%を切っているなど、新たな公共交通空白地
の発生が危惧されております。

17ページをお願いいたします。

こちらにつきましては、3) バス路線網の今後の対応についてとなります。

まず、1点目は効率的な運行の実現に向けてとなります。

四日市市都市総合交通戦略に基づき、効率的なバス路線網を構築できるよう交通事業者
を含む関係者と検討を行う場として分科会を設置することを平成30年6月に開催した都市
総合交通戦略協議会において決定をし、今後検討を進めてまいります。

2点目は支線バスの維持や空白地域に対応に向けてとなります。

こちらにつきましては、一つめに利用促進があります。三重交通が廃止の意向を示して
いる長沢線やNPOが運行しておりますバスについて、廃線とならないよう沿線の地域住

民に対し利用促進を行っていきます。

また、自主運行バスについても本年度見直しを行ったことから、利用状況を見ながら今後の対応を検討していくところでございます。

次に、公共交通空白地への対応についてになります。

公共交通空白地に対し、デマンド交通で対策が可能かの検討を行ってまいります。

続きまして、資料の18ページをお願いいたします。

デマンド交通に関する検討状況について、ご説明をさせていただきます。

19ページをお願いいたします。

過去に実施いたしました社会実験について、まとめさせていただいております。

過去に4回の社会実験を行っております。

まず、平成15年に保々地区で路線廃止に伴う交通不便地域における生活交通確保のため、1日5便、2路線、87日間、有償で定時定路線路線バスを運行したところ、利用者は188名となり利用者1人当たりにかかった費用は2万円を超え、本格導入は難しいとの判断になりました。

また、平成26年、平成27年にはNPO法人生活バス四日市の発足に受け、公共交通不便地域においても同じようにコミュニティバスの運行ができないか検証するため、公共交通不便地域を対象とし定時定路線型のコミュニティバスの社会実験を行いました。

平成26年度には水沢・桜地区において潜在的なバス利用者の需要を把握するため、運賃を無償とし1日14便、28日間コミュニティバスを運行したところ、その利用者数は2002人となりました。翌平成27年度には同じく水沢・桜地区におきまして、実際の運行が可能か検証するため、運賃を地区内は200円、地区外では400円と設定し1日10便、41日間運行したところ、利用者数は453人と無償の実験のときに比べ、約8割減少いたしました。

利用者1人当たりにかかった費用を見ると平成26年度の無償の実験で約1000円、平成20年度の有償の実験で約5800円となり本格導入は難しいとの判断になりました。

また、平成27年には内部地区におきまして、マイクロバスを利用し運賃を無償とし1日4便、31日間運行しましたが、無償であっても利用者数は680人余りとどまり、本格導入には至らないと判断いたしました。

このように過去に定時定路線型の社会実験において利用者数と事業費が見合わなかったことから、予約に応じた運行をすることでコストを削減する手法を検討するため、タクシー協会の協力を得てデマンド交通の社会実験を行うことといたしました。

それでは、ここでデマンド交通について参考資料を使って簡単にご説明をさせていただきます。

参考資料の4ページをお願いいたします。

デマンド交通とはということで、デマンド交通は正式には需要対応型交通システムと呼ばれ、事前予約により運行する点が特徴となります。

運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより多様な運行形態がございます。

路線バスなどの路線定期形交通との違いは予約がないと運行しないということであり、乗客がない空気バスが走るということがない点でございます。

(2)ではデマンド交通の運行形態について表にまとめております。

①は運行方式で分類、5ページの②は運行ダイヤで分類、③は発着地の自由度から分類しております。

4ページに戻っていただけますでしょうか。

運行方式から見た分類パターンになります。

4種類に分類しており、A定路線型につきましては路線バスと同じ運行ルートですが、予約がなければ運行しない方式となります。後ほどご説明いたしますが、桑名市長島町での実験がこの運行方式に該当します。

Cの自由経路ミーティングポイント型については、運行ルートを定めずに予約に応じてバス停等の間を最短経路で結ぶ方式となります。菰野町での実験、亀山市での乗り合いタクシーがこの運行方式に該当いたします。

Dの自由経路ドア・ツー・ドア型については、運行ルートやバス停等は設けずに指定エリア内で予約のあったところを運行する方式となります。このパターンが昨年度本市において実験した方式であり、実践に当たり参考としました前橋市でもこの方式で運行されております。

次に、5ページの②運行ダイヤからみた分類パターンについてですが、A固定ダイヤ型は路線バスと同じ方式となります。

B基本ダイヤ型は運行頻度やおおむねの発時刻、着時刻のみが設定されている方式となります。長島町での実験がこの方式となります。

Cの非固定ダイヤ型は、運行時間内であれば需要に応じ随時運行を行うものとなります。本市の昨年度の実験はこの方式となります。

次に、③発着地の自由度から見た分類パターンについてですが、Aのバス停等からバス停等を結ぶと設定されているバス停などでの発着が可能なタイプとなり、長島町での実験がこのタイプとなります。

Fのドアからドアへの直行型は自宅や特定の施設から目的施設まで移動できるタイプで昨年度の本市の実験がこのタイプとなります。

それでは、タブレット20ページに戻っていただけますでしょうか。

他市町のデマンド交通の事例について、こちらのほうでご説明をさせていただきます。

表の左から自由度の大小、運行方式、ダイヤ、発着地の自由度、導入例について挙げさせていただきます。

桑名市長島町で現在試験運行中の乗り合いタクシーは、もともと定時定路線で運行していたコミュニティバスの朝便のみをデマンドとするもので、朝7時半から8時半までの1時間に限りバス停間を運行するものとなります。

定時定路線バスの代替であるため、利用者の条件、年齢制限などはございません。

次に、菰野町で今月1日から試験運行中の乗り合いタクシーは、コミュニティバスのかわりになるかを検証するため行われており、ダイヤが固定されておらず、指定された63カ所のバスでの乗降となっております。

次の亀山市も同じく今月から運行を開始しました。乗り合いタクシーにつきましてもダイヤは固定されておらず、指定箇所での乗りおりとなっております。

次に、前橋市の乗り合いタクシーは、本市における昨年度のデマンド交通社会実験の参考とした事例でございます。

平成28年1月23日から運行開始されており、非固定ダイヤでドア・ツー・ドアで移動できます。発地または着地のどちらかが前橋市内であれば支援の対象となります。単独乗車の場合、タクシー運賃の半額支援、ただし1運行1000円を上限とし、複数乗車の場合、1人1乗車当たり最大500円を支援しております。

最後に、国土交通省が社会実験を行った相乗りタクシーについては、配車アプリを活用したタクシーの社会実験であり、利用者は事前に配車アプリをダウンロードし、相乗りマッチングが成立した場合に運行することとなります。5000人の申し込みがあり、実際の利用者は約500人であり、マッチング成功率は約1割でした。

続きまして、(3)本市のデマンド交通社会実験の結果についてご説明をさせていただきます。

21ページをお願いいたします。

運行期間は平成30年2月18日からの42日間。

1回500円を割り引く利用券を16枚、8往復配布し、運行時間は午前9時半から午後4時半までとしました。

対象地区としましては、河原田、内部、小山田地区及び指定した商業施設、医療施設、鉄道駅とし、対象者は75歳以上または65歳以上で運転免許証の非保持者といたしました。

次の22ページからはデマンド交通社会実験の結果になります。

22ページをごらんください。

延べ利用者数201件で、うち約半数が買い物施設への移動、約3割が病院への移動、約2割が鉄道駅への移動となります。

23ページをごらんください。

各地区別にグラフでお示したものでございます。

利用者登録数は267名で、うち利用者数は49名でした。

次の24ページには、今回のデマンド交通を利用しなかった理由を整理してあります。

家族や知り合いが送迎してくれるからが69名で最も多く、次いで500円の割引は安すぎるといふ方が53名となりました。

次の25ページでは、タクシー保有台数及び乗務員数、稼働率の高い時間帯を整理してあります。

5社のタクシー保有台数、乗務員室、稼働率の高い時間帯をまとめてございます。

各事業者にヒアリングをした結果、朝の6時から9時に稼働率が高い理由としては、企業への送迎が多いことが挙げられております。また、アンケートでは市内でも運行が困難な地域があると5社全てが回答し、特に市内南西部の地域が挙げられております。

タクシー協会5社のうち3社では70歳以上で会員登録した方へ運賃を1割引きにするサービスを行っており、社会実験では他の割引サービスと併用可としたため、500円の割引の利用券とタクシー会社の会員割引や障害者割引などを併用して活用する人が多かった旨の回答をいただいております。

26ページからは社会実験の結果から見えてきた課題を整理してあります。

まず、利用者数が少ない場合、公共交通不便地域においては定時定路線型ではなく、予約型の交通手段での対応が有効であることを確認できました。

また、利用登録をしたものの利用しなかった理由として、他の移動手段があるほか、割

引料金が安い、行きたい場所が対象外だったなどの声が多くあり、運行形態に課題が残りました。

27ページをお願いします。

タクシー協会では、タクシー乗務員のなり手が少なく、乗務員の確保が困難な状況にありタクシー台数の確保が難しくなっており、事業化に向けた課題の一つとなります。

また、配車場所、待機場所から遠く離れた場所へのタクシーの配車が困難な場合があることがわかっており、可能な事業範囲についても検討が必要となりました。

28ページをお願いいたします。

最後に、平成30年度におけますデマンド交通社会実験検討の方向性について、ご説明をさせていただきます。

課題や意見など検討事項について項目ごとにまとめております。

運行時間については、乗りたい時間が対象外であることから利用しづらいという意見がありましたので、運行時間の拡充についてタクシー協会と協議中でございます。

実験区域につきましては、タクシー車両に制限があるため対応可能な需要を把握することが必要であり、昨年度の区域を基本に実験区域の拡大を検討していきます。

また、目的地につきましては、行きたい場所が運行対象外であることから利用しづらいという意見がありましたので、移動の実態がバスの代替となっていないことを踏まえ、対象目的地の拡大を検討しています。

次に、対象者につきましては、高齢者を対象としたことから通院、買い物利用が大勢を占めており、その他の移動ニーズについても確認することが必要があり、昨年度の実験対象者を基本に年少者を対象とすることを検討しております。なお、年少者の範囲につきましては未就学児、中高生などで検討しているところでございます。

検討の方向性は以上となりますが、なお、課題の中にもございましたバス、タクシーの乗務員不足や高齢者の移動手段確保につきましては、自動運転等に対応できないかということで国や企業が今中心となってさまざまな実験を行っておりますので、参考資料の一番最後のページのところに資料を参考としてつけさせていただいております。

説明のほうは以上となります。

○ 石川善己委員長

ありがとうございます。

資料についての説明は以上となります。

それでは、ご意見、ご質疑等がございましたら挙手にてご発言を願いたいと思います。

○ 三木 隆委員

それでは過去の社会実験、まず、バスのほうですけど、保々のワンボックス車両、これの定員は何人乗りでという部分とマイクロバス車両という部分も定員何人に対して1便当たり5.5人あったんですか。これ、何人乗りでやられたんですか。

○ 内系公共交通推進室長

公共交通推進室長の内系です。

大型ワンボックスタイプを使っておりまして、定員については10人という形で確認しております。

他のマイクロバスにつきましては済みません、一般的なマイクロバスという形ですので、定員までは今ちょっとこちらのほうに資料がないですが、立ち席も含めて29人、座席については15という形の三重交通のバスをお借りしております。

以上です。

○ 三木 隆委員

わかりました。

自主運行バスもこれ、同じような現象やと思うんですよ。

こちら辺の解析、例えば先ほどいろんな方法論をごさいましたけど、それとマッチしていないのか、それともバスということに問題があるのか。だけど将来の姿を見るとバスというのをえらい強調しておる部分も見られますしね、将来像。バスターミナル云々というような話で。

何かこの実験の結果からに関しては、何か合わない気がするんです。その辺の解析はどのようになされているか。あればですが、教えてください。

○ 内系公共交通推進室長

バス等の大きさの件につきましては、確かにワンボックス系の車両であれば、先ほど言いましたように10人程度、乗れるんですが、状況によっては10人以上乗る場合も実際ある

といったような感じで、ちょっとワンボックスであれば自主運行バスは当然もっと少ない乗車のときもあるんですが、10人以上乗るといふところもありますのでなかなか難しい。

実際、私も山城富洲原線のほうに乗らせてもらいましたが、シルバーカーみたいなものをお持ちになって乗られる方も結構おられるといった形で、なかなかワンボックス車両というのは対応しづらいのかなということは感じたところがございます。

もう一つは、今実際、三重交通の社会実験ではマイクロバスを使っておるんですが、三重交通自体もマイクロバスをたくさん持っておるわけではなく、車両の大きさによって維持費が大きく変わるというものではなく、やはり一番大きなコストというのは人件費という形で報告を受けておりますので、見合った車両でコストが下がるのであれば、そちらのほうも検討するんですが、今交通事業者を確認したところによるとコスト見合いで言うと車両よりも人件費だという形で報告は受けております。

以上です。

○ 三木 隆委員

そういうことでなくて、利用率が悪いのはどういうふうに捉えているかというのを聞いている。

○ 稲垣都市整備部長

まず、将来の交通像も含めてお尋ねいただきましたので、そのあたりの考え方を少しお話しさせていただきます。

7ページに将来の交通像ということで、今四日市市都市総合交通戦略のほうで描いている絵がございます。

この中で、まず、鉄道でなくて、バスで太目に幹線バスということでCTと書いてあるコミュニティーターミナル、こういったところに結ぶようなバスを検討しているところがございます。

これにつきましては、全体に交通の容量が減ってくる中でしっかりとした軸になる、そういったバス路線、これをまず構築していく必要があるということから描いたものでございます。

これにつきましては、郊外の部分で例えば商業施設であったり、みんなが集まる場所がありますよね、そういったところに接続するというところで、一定の容量を確保していくと

ということで、これは積極的にそういった幹線的なバスを使ってサービスを向上していこうじゃないかということをつくったものでございます。

そこにつなぐような形でパーク・アンド・バスライド、これは車で来ていただいて、とめて乗っていただくと、そこから細い線でバスがありますけれども、この時点ではこれがコミュニティ交通、いわゆる実験でやってきたようなマイクロバスを使ってやったり、そういったもので要はつないでいくと。そういった構造の方向性を打ち出していくというところでございます。

これに基づいてコミュニティバスの実験をやってきたんですけれども、残念ながらやはり交通のパイとしてバスに見合うようなものがまらなかったというのが実態としてわかっております。

それとともに要は従来のバスというのは基本的には大量輸送、同じ時間に同じ目的のところに人を運ぶという仕組みなんですけれども、そういった需要というのが現実的にはなかなか今の段階で若干実態と望んでいる姿というのが違っているというところがわかったというところがございます。

その中でむしろ、割と高齢化に伴っておのこの皆さんの皆さんがパーソナリーに動かれる形になっていきますので、それに見合うような形でデマンド形のものを当てはめてみたらどうだろうということで今回、デマンド型の交通に今転じるという形での展開をさせていただいたという形でございます。

ただ、こういった構造を追求していくに当たりまして、例えば需要がまだ大きいところもあると思うんですね。例えば団地内、今団地内にバスが全部乗り入れていますけれども、これは例えばコミュニティーターミナルを団地の近傍のところに例えばショッピングセンター等を置いて、団地内に乗り込むというような形になりますと、そこは需要がありますので、そこはコミュニティバスでもいいかもしれませんし、そういった面ではバスを完全否定でということはないんですけれども、需要の量に応じて使い分けていくということで、今比較的郊外で人口の薄い部分での実験を主体となってやっていますので、交通空白地帯にという形の中ではそういったバスが適当でないということで今回、いわゆるデマンド型の、しかも少人数ということでタクシーを活用しているといった形で考えさせて、実験を始めたという段階でございます。

以上です。

○ 三木 隆委員

ありがとうございます。

将来の部分、もう少し丁寧に説明すると今のよくわかりました。

この緑の矢印のついたところが今言うコミュニティー云々というところのデマンドとかいろいろ検討するシステムであるというふうに理解しました。

費用対効果が全てではないという部分なんですけど、ここまで利用者が少ないとやっぱり平等性からもまたいろいろの疑いが出てくる可能性もありますし、何とか利用率を上げる。利用率を上げるための何か方策はしておられるんですか。

○ 内系公共交通推進室長

自主運行バスについての話は今回も見直しを行うに当たりまして、やはりベースとしてはやっぱり減便ということもありますので、地域の方にまずはもちろん自主運行バスのほうが、やっぱり利用しなければ厳しくなるといったようなことを話をしながら、今回の見直しにつきましても、先ほど課長が説明しましたように山城富洲原線につきましてもは利用度の高いイオンなんかを基準としましてより使ってもらえるような形でお話をする。

ほかの路線につきましても、神前高角線につきましてもは少し最終便が早かったもので遅くするといったような形で、見直しに合わせまして地域に入る機会をいただきましたので、そういったところで、地域でお話をするといったようなことで始めておる、今回見直しにつきましてもこういう形で見直しをしましたということの周知も改めてさせてもらうといったことをさせていただいております。

○ 三木 隆委員

路線の付近の方々はわかっているんですけど、それを離れた方々だと全然無関心、そういうふうな空気感がありますので、何とか周りの人もそういう部分を助け合うという意味でももう少しまい制度措置がないのか、私も含めて考えないとは思いますが、これくらいにとどめます。

○ 加納康樹委員

複数あるので、ざざっと確認だけしておきたいと思いますのでよろしくお願ひします。

まず、5ページの人口カバー率についてです。

これは鉄道駅から800m、バス停から300mということですが、この基準について一般的にそういうものなのかどうかを確認したいと思っています。

何でかと言うと、私、最寄り駅中川原までは1kmちょっと、最寄りのバス停ときわ一丁目もしくは常磐小学校前まで四、五百mなんですけど、何の違和感もなく利用しているんですよ。そんなもんなんですか。

○ 内糸公共交通推進室長

公共交通推進室長、内糸です。

人口カバー率につきましては、国とかそういったことで特に基準があるわけではなく、ただ、市として一定、どういった形で公共交通をカバーするかという形で基準を今回は本市としましては鉄道駅800m、バス停300mという感じで決めさせてもらっております。

ちなみに鈴鹿市は98%という数字になっておるんですが、こちらのほうは駅が1km、バス停も1kmといった形でしておったりとか、桑名市につきましては同じように駅800m、バス300mという形なんですけど、83.8%という形で市によっていろいろなものを考えるときの基準として一定定めるという形で、特に大きく基準が定まっておるわけではないです。

あと、またこれだけではないんですけど、郊外であるとかないとかいったところで多少そういった形で感じる部分が違うかというふうには感じております。

以上です。

○ 稲垣都市整備部長

ちょっと補足させてください。

従来、駅の利用圏域というのは大体1kmというのが一般的でした。バス停は300mであったり、500mであったり、これは場合によって使い分けていたという、そうした実態がありました。

今回の800m、300mというのは、現在国のほうが推奨をしている中で立地適正化計画、これは、要は集約と公共交通ネットワークといった形でまちづくりを進めるための計画をつくれという形で国が推奨しているんですけども、その計画を立てていく中で一般的にこの800mと300mを使うようになってきているということがございまして、今回、ここに出してきた資料はそちらのほうの調査のほうで整理したものですので、800m、300mという形になっております。

委員からご指摘もありましたように1 kmがいいのか、800mがいいのかというのはやっぱりいろんな議論が当然あると思います。

あとはその中で市として例えば駅ですとここからの整備ですね。歩行圏の整備であったり、自転車の整備だったり、そういったものも方針にもかかってきますけど、ここは単純に800m、300mという立地適正化の中で整理した指標を用いさせていただいているということでございます。

○ 加納康樹委員

ということで市民の皆さんに、より公共交通をもっと利用してくださいねというスタンスで資料作成するんなら1 km、500mぐらいであってカバーしているんですよというのを示すのが方法かなと思うんですが、遠かったら使わなくてもいいですよという指針なんでしょうか。

加えて、お座りの方も役所の方って公共交通機関利用の通勤の方、多いと思うんですけど、ご自分、それぞれ環境はどうです。800、300に入っているのかな、どうなんだろう。1 km、500で全然違和感ないと思うんですけど。

○ 川尻都市整備部理事

正直言いますと都市計画課に来るまでは車で通勤しておりまして、都市計画課に来て公共交通に携わるようになって通勤手段を変えたということでございます。

ただ、私は三重団地に近い美里が丘にいますので、非常に利便性はいいんですけども、距離に関しましては委員が今言われたように1 km程度離れていても全然違和感がないので、たまに天気がいい日はバス停の手前でおりて歩いて、健康のためにやっていますので、言われたように余り市役所が800m、800mと距離を縮めずに、委員が言われたようにある程度の距離は歩いてくださいということも含めて利用促進に努めていくことが重要かなというふうに感じました。個人的にも。

○ 加納康樹委員

次、行きます。

9 ページのところで鉄道とバス利用者数の推移ということで、ここで説明のときにもさらっと特に鉄道では近年プラスというふうな表示んですけど、鉄道でプラスに転じている

要因をどう分析されていますか。

○ 内系公共交通推進室長

なかなか済みません、細かい分析というところまではいってはいないんですけど、一定鉄道について公共交通自体を利用しない時代があったというのは間違いありません。

鉄道でいきますと平成24年、平成23年ぐらい、そこが底になっておるんですが、一定団塊の世代がそういう公共交通を利用しなくなったというのはやっぱり大きな要因かなというふうに思っています。そこからやはり公共交通を利用せざるを得ない状況が来ておるのかという形でそこからは少し伸びておるとい状況であります。

あと、バス輸送につきましては、平成28年でぐっと下がっておるように見えるんですが、ちょっとこのあたりで特にうちのほうで言うとICカード化したというような時期と相まっておりまして、済みません、それまでが正確な数字ではなかったということではないんですが、若干その影響が出ておるといような形で交通事業者さんから報告を受けていますが、数字が少し下がるはおるんですが、バス事業につきましてもこのあたりで下げどまりかなという形でデータが出ています。

鉄道に比べるとまだ若干下げ幅が下がり続けておったという状況があるんですが、公共交通全体としては一定団塊の世代のほうから大量輸送で使われておったものが減ってきたのが底を迎えたという形で考えております。

以上です。

○ 加納康樹委員

とはいうものの担当課、担当部としてはプラスに転じているというところの要因というのを突き詰めないと、それがさらにプラスに転じている要素を見きわめて、それに乗じて施策を打つというのが担当課、担当部であるべきと思うんですが、いかがなんでしょうか。

○ 稲垣都市整備部長

まず、鉄道の状況だけ見ていきますと、鉄道輸送が全国的に回復傾向にあると。これと同じデータになっておるといところがございます。

その中で特に特徴的なものを見てまいりますと、要は駅利用のOD、これを見ていきますと、例えば近鉄四日市駅とかのここの中心部を見ていきますと、やはりODで近鉄から

おりた人がどこからというのは、徒歩とか非常に多い形になっています。

単純に言いますと都心回帰の動き、こういうものが駅利用に動いているというのが一つの傾向としてそれはわかっているところがございます。

全体として都市全体の都市づくりも、これは全国的に公共交通重視型に向かっていますので、そういった影響、それと今まで車で動いていたところ、車離れ、特に都心部では若者が車に乗らないというところも出てきていますので、それらを含めてプラスに転じてきているものというふうには分析をしております。

ただ、これについてはOD調査ですね、交通量の。これはこれから平成27年の折、これは2年後ぐらいに出てきている、その辺の分析をちゃんとやっていかないとなかなかはっきりしたことを言えませんので、こういったものについては分析しながらそれを追求していきたいというふうに考えてございます。

○ 加納康樹委員

ぜひ早く、期待しておりますというところです。

次が11ページでこれも済みません、本道から若干ずれるかもしれませんが2点ほどお問い合わせをしたいと思います。

まず、1のところのぼつ二つ目でバリアフリー化とあるんですけど、バリアフリー化とは関係ないかもしれませんが、見ていて気になったのが、阿倉川駅の改良について待避線を廃止しましたよね、あの辺の意図は近鉄のダイヤ編成上というだけなんでしょうか。

○ 川尻都市整備部理事

ダイヤ改正上で、あそこで待避しなくてもダイヤを組めるようになったということです。そのように聞いております。

○ 加納康樹委員

何年も前から確かに使っていなかった線路だと思うので、それはそんなことなんだろうなと思います。

次いで、3)のところで一番最後に出てきている川原町駅について、駅前広場と同時でバスが着くやら着かんやらという話を間接的に聞くんですけど、どういうふうになっているのでしょうか。

○ 内糸公共交通推進室長

公共交通推進室長、内糸です。

川原町のバス停につきましては地区からの要望もありまして、今三重交通と話を進めているような状況でございます。

市街地整備・公園課のまだ管理となっておりますので、そこと連携しながらあちらのほうへバスが発着できるように、実際には福王山線という形で菰野に向いているバスが近くに通っておるんですが、そちらのほうを一旦川原町のほうへ回して運行できないかという形で三重交通とうちの市街地整備・公園課等と今調整をしておるような状況でございます。

以上です。

○ 加納康樹委員

まだいつからという具体的なところまでいっている話でもないんですか。

○ 内糸公共交通推進室長

済みません、今調整中でいつからいつまでという話ではないんですが、なるべくちょっと早い段階でダイヤ改正が4月、10月というタイミングになっていきますので、どちらのほうのタイミングで合わせられればという形で調整をしたいと思っております。

以上です。

○ 加納康樹委員

12ページから13ページでお伺いをしたいんですが、12ページではまず最初で1)の①でバス路線のダイヤ見直しとはいうものの、見直しという言葉はいいように聞こえるけど、ほぼ減便、廃止ばかりの改悪ばかりの話だと思います。

そんな中で13ページのところの近年の見直し、減便状況あたりを見ると、まず、お伺いをしたいのがどこもかしこも減って行ってゆゆしきとは思いますが、赤枠でくくっていただいた収支率が100%を超えているのにこの4月で減便がなされている小杉線だったり、三重団地笹川線だったりというところ、ここはどういうふうに四日市として見ているのでしょうか。

○ 内系公共交通推進室長

公共交通推進室長、内系です。

確かにおっしゃられるような形で黒字にはなっておるんですが、聞けば朝夕のところ
で黒字になっておるといったところがあって、それに加えて昼が少ないといった形で、
トータル的には減便になっておりますが、どちらかと言えば朝夕を少し厚くして昼を引い
たという形で、そのあたりも効率化といった形で交通事業者が話をしておりました。

我々としても全体として減便するということは地域への影響が大きいかなというふうに
考えておりますが、大きな意味で全市的には効率化を図ったという結果という形で考えて
はおります。

○ 川尻都市整備部理事

交通戦略協議会の会議には、実は労働組合の方も参加していただいておって、いろんな
意見を聞くんですが、過去、バス減便に関しては三重交通さんの組合さんも反対していた、
やはり市民生活への改悪だというような。

ただ、今ぶっちゃけ正直に今組合員の方とお話したんですけど、非常に今運転士さんの
労働環境が厳しい。要するに時間外も多いという中で、昼間の便を減らしたという説明を
していますが、実は夜の便の最終便に近いほうで利用率の低いところもやっぱり若干減ら
しておるといところで、朝夕の通勤時間帯は厚く、昼間あるいは深夜に近い時間帯の利
用率の低いところを減らして、やはり職員さんの労働環境のためにもそういう改善をして
おるといふふうに聞いております。

○ 加納康樹委員

職員さんのというところが出たので確認をするんですけど、その原因は何かというと私
も聞いたことはあるんですが、三重交通さんがなぜか名古屋のほうの運行に携わっていて、
そっちにばんばん人をとられていて、肝心かなめな三重県の運転士さんがいなくなってい
ると。こういう構図で大変になっていると聞いているんですけど、これ、間違いはないで
すか。

○ 川尻都市整備部理事

済みません、詳細についてちょっと事実を確認してございません。

○ 加納康樹委員

確認しておいてほしいんですけど、三重交通さんが収益確保のために名古屋あたりの路線バスのところに人を出していて、ゆえに人が足りない。もともと足りないのに足りなくなっていてというふうな話を聞いていましたので、またその辺の確認をしておいていただいて、どうしようもないかもしれませんが、その辺の実態も追考しておいてほしいと思います。

最後、同じく13ページのところで、これ、理由を教えてくださいんですけど、減便、減便、減便のところ、唯一水沢線だけ一遍減らしたけどまた戻しているんですけど、この理由は何だったんでしょうか。

○ 内糸公共交通推進室長

公共交通推進室長、内糸です。

一旦減らしたという形なのですが、小山田病院行きのほうの状況なんかも踏まえて戻したという形では聞いてはおります。

ただ、当初4月、昨年3月末までの数よりは減っておる形ではあるんですけど、一旦調整をしたという形で、済みません、聞いておるのはそのあたりのところまでです。済みません。

○ 加納康樹委員

もういいです。

○ 石川善己委員長

よろしいですか。

他に、ございますでしょうか。

○ 伊藤修一委員

ちょっと感想も含めてですが、公共交通というと渋滞対策の緩和とか交通弱者、そういう面というのをやっぱり市のほうで支援してもらおうというイメージでおるんですけども、実際の今、バスの実態とかタクシーの実態も結局、民間の企業さんはある程度限界値で収

益とかそういうものを考えるとそういう公共交通に携わる余裕がなくなってきていると。

その実態がやっぱり一つはどうしても認識しないと避けて通れないと。だったら交通弱者や朝夕の交通渋滞、マイカーの部分、じゃ、どう考えていくんだということで、結局全然にちもさちもいっていないような状況で、いろんな実験をやってもいろんなあれしても、結局だめな理由をどんどんどんどん拾っているだけで、結局前へ進んでいないような状況のような気がするのね。

この資料を見ていると朝夕のバスなんか、特に乗車率が高いところなんかは東芝関係の大きな企業さん、四日市駅から出ている、それから富田駅も。その東芝関係さんなんかが大手の企業でやっぱりたくさんの方を朝夕抱えて、やっぱり市とそういう公共交通に携わる輸送会社だけじゃなくて大きな企業さん、そういうところとどんな働きかけをしてどんな対策をしているかということも一つの課題じゃないかなと。

最近、東芝さんなんかは三岐の乗り合いバスじゃなくて、観光バスを使うて従業員をピストン輸送して。対策というわけやないけど、路線バスみたいに走ってみえるんやわね。

それはそれでありと思う、企業。でも、またそれはそれで今度は一般の乗り合いバスのほうとのやっぱり関係とかも出てくる。いろんな部分で、じゃ、企業さんでやっぱりやることはやってもらって、公共交通の部分に圧迫するようなことがなくて、交通渋滞のマイカーの縮減とか交通弱者の部分に本来の力をバス会社さんはかけてもらおうと。

以前、何かコンビナートも三重交通がバスを廃止するときに港湾組合が自分のところでバスを出して富田駅までぐるぐる回ってきて、乗っていてもろうておる、コンビナートの企業さんは、例えばきょう1日はマイカー通勤をやめて公共交通で来てくださいと。そんな日を決めて、災害があったときの練習ですよとか、そんなこともいろいろ企業として取り組んでおるわけね。

だから、市のほうもいわゆるそういうバス輸送会社やタクシー会社さんが一体企業さんにどんだけのやっぱり勢力をとられておるか、企業は企業としてやっぱり本来企業としてやるべき課題があるんじゃないかと、3交替とかいろんな交替勤務はあるんだけど、さっき言うた観光バスで従業員をピストン輸送するとかいろんなこと始めたり、港湾組合のバスを持ったりとか。だから、自分のところでバスを持ったりしてやっておる部分があるのに、公共交通で従業員さんが通勤するのを担うという部分でもう少しちょっとそういうふうな交通整理、公共交通だからね、交通整理もやっぱりやってもらわなければならないじ

やないのかと、そういうふうなことを思っておるんですが。

特にコンビナートや大手の企業さんとはどういうふうな今関係やそういう交渉とか、話し合いとかされてみえるのか、その辺の実態を伺いたいと思います。

○ 川尻都市整備部理事

まず、企業さんとの関係につきましてなんですが、まず、渋滞対策に関しましては実は国、県、公安委員会、警察も入ったそういう会議体というのがありますので、その中でいろいろ協議しています。その中で今言われた霞ヶ浦のK I E P' Sさんという団体、要するに霞にあるコンビナートの企業さんたちがやっている月に1回のノーマイカーデーでやっているんですけども、そういうものを今国、県さんもあわせて全県的にとか、手を広げていくような方策については検討しています。

それから、あと今回出た東芝さんにつきましても、うちのほうの商工農水部のほうではそういう意味で例えばできるだけマイカー通勤を減らし、マイカー通勤での渋滞もあの付近でもありますので、減らしていくような方策についても企業さんに検討をお願いしておるといようなことですし、あと、今もお話に出たように観光バスなんかも利用していただいて、車利用を減らしていただいて渋滞対策に企業さんも対応については今検討しているというふうには聞いております。

○ 伊藤修一委員

一般の市民の交通弱者、そういう方たちのやっぱり対応もやっていくためには、健全なそういう交通輸送に携わる、公共輸送にかわるタクシー会社さんやそういうバス会社さんたちが本当に東芝さんの朝のタクシー利用にほとんど朝とられて、それは収益になっているからそれはそれでやむを得ないかもわからないけれども、そういう公共的な使命があるところには、それを覚悟してもらうために企業さんには想定内のやっぱり自分ところの自前でバスを持ってもらうなり、自分のところで自分のところの通勤の手だてを確保するためをお願いをしてもらうとか、そういう部分で市の政策と共存してもらうようなお願いはやっぱり必要やと思うのね。

だから、商工にお任せしているというんじゃなくて、今公共交通で東芝の交通渋滞一つをとってみても、やっぱり切りかえていく必要があるよねとか、公共交通やらなあかんよねとか言うんやったら、都市計画も商工に任せるんじゃなくて、東芝さんとの話し合いの

中にそういうスペースをやっぱり確保していくべきじゃないかな。

特に、東芝さんは大きな産業で四日市を支えていただいているのはわかるけれども、やっぱり朝のバスでも東芝行きのバスは満車。一般の人は乗れるどころの騒ぎじゃないもんね。やっぱりそういう実態もあって、じゃ、企業さんには企業さんの努力もしてもらいながら今回このテーマになっておる公共交通をどうしていくかというのは、ぜひその大きな企業さんも参加してもらって、検討していってもらいたいと思いますので、要望をお願いします。

○ 稲垣都市整備部長

ありがとうございます。

また、東芝を初めとする大企業ですけれども、やはりいろんな操業の環境の中で交通問題に対して非常に高い意識を持っていただいております。

今理事から話がありましたけれども、具体的にはどういう話というのはそこまで申せませんけれども、いろいろな意見交換、これは私も直接にさせていただいているところでございます。

その中で当然企業と私どもということだけではなくて、そういったことを考えていくということについては、交通事業者もまじえて話をしていくという必要がございます。

そうした中で、四日市市都市総合交通戦略というのもせっかく組んでいるところでございます。これは交通事業者さんも入っていただいているということなんで、そういった中で議論していくところにそうした今の企業が活発であると、これはありがたいことでもあるんですけれども、そういった対策のところも踏まえて、今後しっかりした議論をさせていただこうというふうに思います。

ありがとうございます。

○ 石川善己委員長

よろしいですか。

○ 伊藤修一委員

はい。

○ 石川善己委員長

他に、ございますか。

○ 中村久雄委員

まず、先ほどの伊藤委員の話から。

確かに伊藤委員が言われたように共存共栄というのは非常に大事かと思いますが、見方を変えればこの三重交通さんもドル箱があるおかげで不採算路線もまだ走れる体力があるというので、全部が全部自前のバスへ変えたら、ドル箱、三重交通さんの収支がいいところがなくなってしまうので、そういう形でそういうバランスを考えていってほしいなというふうなことを思います。

それと、5ページの先ほども出ましたけど人口カバー率のほうで見ていきましたら、これが鉄道とバスが走っておる路線で、こう考えていったら四日市は非常に公共交通はくまなくいっているというところですけども、後ほどの答弁でもあったようにやっぱり時間軸というのが、これがね、ここには入っていない。

この路線というのは50年前とほとんど変わらない路線ですよ。その間に時代はどんどん変わっている。個々個々で動いていく中で、昔だったら買い物に行くと言ったら岡田屋さんしかなかったわけやけど、みんな近鉄四日市のほうに向かって行っていると。それが大きく変わってきたという現状を考えることが非常に大事ななというふうに思います。

僕はタクシーのほうですけど、25ページのタクシーのこれでちょっと聞きたいんですけど、25ページのタクシーのピーク時間、これ、すごく差があるんやけど、大体、朝の時間が一番ピークかなと思っておったんですけど、こういう会社での差があるのはどういうふうに理解したらいいのかな。

○ 内糸公共交通推進室長

公共交通推進室長、内糸です。

おっしゃるような形で少し差はあるんですが、おおむね午前6時から午前9時といったような朝の時間帯が1位から3位に入っておるとするのは、朝の時間帯が比較的多いという傾向は間違いないと思います。

あと、タクシー会社5社にヒアリングをさせてもらったんですが、対象となるお客さんを企業としてターゲットにしているタクシー会社もあれば、一般の市民の方をターゲット

としておって、予約を受けて動くというようなところの会社さんもあって、少し差はありますが、おおむね企業輸送、企業へのそういう送迎なんかで朝が多いという話は一律会社からは報告を受けております。

以上です。

○ 中村久雄委員

これで今回社会実験を行って、なかなかまだタクシーになじみがないというところで、前の報告から登録したけれども使った人は普段からタクシーを利用しておる人が使ったというようなのが多かったというのがよくわかる話で、まだまだもっとタクシーを公共交通としていくのが大事かなということを思います。

先ほども言ったように時間軸を考えていったら、生活の時間軸を考えていったらなかなかバスでの輸送というのは非常に難しい時代に来ているのかなということを私は思っています。

それでもタクシーも従業員が不足、車の台数が不足というところで、前も言ったかと思うんですけど、兵庫県養父市がやぶくるという、これは特区でやっていたんですけど、いわゆる早い話が合法的な白タク、タクシー事業者が親会社となって、そういう民間のちょっとした小遣い稼ぎができるようなところで、もうこれしかないのかなというふうに思っていますんですけども。

実はこの10月、11月に視察に行きたいと思って申し込んだんですわ。そうしたら、年内はいっぱいですと断られたという状況で、各市町も非常に興味を示しているところが、国のほうもこういうふうな動きになりつつありますので、この辺の状況はしっかりキャッチしていただいて、次の施策のほうに、次の施策に一遍には無理でしょうけれども、また検討の材料として挙げていただくようお願いいたします。

○ 石川善己委員長

ご意見でよろしいでしょうか。

○ 内糸公共交通推進室長

先ほど議員ご紹介ありましたやぶくるにつきましては、白タクという言い方をされましたが自家用車、いわゆる白ナンバーでの有償輸送といったような形態となっております。

このやぶくるをする養父市につきましては、一定過疎地域的な地域という形で、過疎地につきましては過疎地対策という形で白ナンバーでも有償輸送ができるという国の制度がありまして、そちらのほうを活用しておるといったところがあります。

本市としましては、直ちにその過疎地対策の制度を利用することはなかなか難しいかなというふうには思っておりますが、同じ白ナンバーで言いますと福祉有償運送という感じで、どちらかと言うと高齢者対策の関係の事業がありますので、その辺もあわせて研究してまいりたいと思っております。

以上です。

○ 中村久雄委員

実際には先ほど鉄道駅まで800mか1kmかという話もありましたけれども、高齢者は100mもなかなか歩くこともできないような時代で、そういうことを考えていったら、それと過疎地対策のことやけど、やはりこういう都市部においても昼間の時間帯、1時間も2時間も待たんならん、バスがないよというようなところでございます。

そういうことも考えていったら十分可能性もあるんだなというふうなことを考えていますので、ぜひその福祉対策のほうもあわせて検討して行ってほしいなというふうなことをお願いして終わります。

○ 稲垣都市整備部長

今の福祉のことも含めてというようなお話をいただいたところでございます。

今高齢化と相まってなかなか移動の支援ということについては、さまざまな側面があるというふうに認識をしております。

そこで、市でも総合事業での移動支援というそういった施策も打ちつつ、我々としてもその中で本市の公共交通がどの程度活用していただけるかというのをまずは一つの大きいテーマということで取り組んでいるところでございます。

これからこの輸送の制度というのは、いわゆるやぶくる、指摘いただいたようなことも含めて、国のほうでも大きくいろいろ変わってくるだろうというふうには思っております。そういったものについて十分アンテナを張りながら、本市にとってどういったことができるのかというのについては今後しっかりと考えていきたいというふうに思っておりますので、今後ともいろいろな事例を含めまして、いろいろご教授いただければというふうに思

っております。

よろしく申し上げます。

○ 石川善己委員長

よろしいですか。

○ 中村久雄委員

はい。

○ 石川善己委員長

他に、ございますか。

○ 加藤清助委員

28分の28、最後のところに今年度のデマンド交通社会実験検討の方向性ということで示していただきました。

デマンド交通としては平成29年に続く2回目の方向性というふうに受けとめておりますけれども、検討事項というのを前段の1回目の検証から分かれていって、ちょっと確認をしたいのは検討事項の一番上にタクシー協会と協議中という、いわゆる利用できるのを市内の数社のタクシー協会のメンバーの車に限定をされておるんですけども、ほかにも福祉有償輸送で民間事業者っていますよね。障害者のタクシー券なんかはそういうのも使えますよね。だから、タクシーの稼働率、忙しい時間帯とかというのもあったり、あるいはタクシーの営業所とか人が待機している場所は割と中心市街地に近い主要駅しかない、だから前の議会報告会でも言うても来てくれやんとかという話があるんですけども、そういう車の対象、使える対象をふやすということはできないのか考えているのか、考えないのかというのと。

平成30年度のことしの実験は平成29年も年度末間際にやっているんですけども、これ、平成30年の下期ですよ。今は検討の方向性という段階で平成30年の予算は390万円ぐらいとってあると思うんですよ。平成29年度の決算は20万円ぐらいでしたよね、要するに初期投資は要らないから。500円掛ける利用回数の補助額だけの決算になっちゃうんですけど、だから今年度で平成30年度390万円の予算でもしも入っていて、使い切る必要はな

いんですけど、どういう見積もりで390万円を描いたのかなというところ辺が不明なのと。

続けて聞いておきますけど、あと、目的地、これで利用者の声にもグラフでありましたけど、目的地が対象じゃないからとかというのがあって、参考に前回のは商業施設、医療施設、鉄道駅というのを対象目的地にしたんですけど、その目的地の拡大を検討といっても、それ以外に目的地ってどういうところが可能性としてあるのかなというのを考えているのかなというのと、最下段に対象者で、この辺がよくわかんないんだけど、前年の対象者を基本にいわゆる交通弱者ですよね、年少者を対象とする、いわゆる年少者の範囲は未就学児、中高校生と書いてあるんですけど、これの意図が、そもそもデマンド交通の目的だとかあれにしていたのは交通空白地域で交通弱者ですよね、高齢者を中心とした。そこからもぶわっとあけちゃって、未就学児が何か病院へ行くとかいうのに子供の分は補助しますよとかという話なんか、ちょっといまいちこの描いておるあれがよくわかんないんですけど、そういうところら辺はどんなお考えでこの方向性を考えられたのかということを知りたいのと。

この方向性で平成30年度末までに実験実施をいつごろ想定しているのか。前回は年度末の40日間ぐらいでしたけど、1カ月とか40日ぐらいで社会実験しても切り出しのデータは出るけれども根づかないし、そうするとほかのところはもうちょっと長いスパンで数カ月間とか、最低でも。実験するのが普通かなと思うんですけど、年度をまたぐというのはよくないのでそういうふうに平成29年もなったのかなと思いますけど、そこら辺の社会実験の実験期間のスパンの考え方、お願いします。

○ 内系公共交通推進室長

幾つかいただきましたが、まず、検討の方向性の表のところであらうところからまず説明させていただきます。

運行時間の関係でタクシー台数の関係のほうのご質問をいただきました。確かに昨年度の結果では、予約したかったけどできなかったという話をいただいておりますが、タクシー事業者との確認をしますと、時間によってはタクシーも動ける時間帯はあるということも報告は受けております。

一定時間的にとりづらいとかいう時間というのは先ほども言いました朝夕の時間というのはなかなか難しいという話がある中で、若干我々の周知のほうも、ですからもう少し利用しやすい時間帯なんかをもう少し細かくお示しする形によって昨年度対比でできないか

という形では考えております。

いずれ台数のところというのはもう少し考え直さなければいけないかと思うんですが、そういった中でタクシー事業者が動ける時間帯がどうなのかと。特に利用しやすい時間がどうなのかというところを今タクシー協会を通じてタクシー事業者と確認をしておるような状況でございます。

目的地につきましては、先ほど言いました商業施設、医療施設……。

○ 加藤清助委員

福祉有償輸送事業者の車が使えないのか。

○ 内糸公共交通推進室長

済みません、そちらのほうにつきましては、今委託で昨年度も事業をさせてもらっておりますが、取りまとめ等をタクシー協会のほうを通じてさせていただいたという形もありまして、今年度もできれば同じような形で取りまとめもスムーズにさせていただきたいと、事務的な部分もあるんですが、そういったところも考えまして、できれば今年度につきましてはタクシー協会を通じてさせていただければというふうに考えております。

続きまして、目的地につきましては、委員おっしゃられますように商業施設、医療施設、鉄道駅というのが基本になっているんですが、昨年度は商業施設につきましては火曜と今ちょっと閉まっていますけどイオンの隣のほう、医療施設でいけば市立病院と総合医療センター、鉄道駅については基本的には四日市駅とあと西日野駅といった、内部駅は区内でしたのでという形で行ける施設のほうも固定させていただきました。

ただ、お話を聞きますと商業施設についても区内にもたくさんありますし、市内にもたくさんありますし、そういったところの話を聞いた中で商業施設、医療施設、鉄道駅というところの軸は変えずにその範囲をなるべく広げる、できれば商業施設、医療施設、鉄道駅であればどこでもいいという形でできないかというところのほうも今ちょっと模索しておるような状況でございます。

あと、対象者につきましては年少者、俗に言われる交通弱者のほうが高齢者に加えまして、例えば未就学児をお持ちのお母さんであるとか、移動したいんだけど移動できない中高生なんかもいるのではないかとといったところから、先ほどのようにやっぱり高齢者を対象としたという形でしたので、通院、買い物、予想できたような動きではあったんですが、

例えば対象者をふやすことによって鉄道駅への利用が多いということがあるかどうかはわかりませんが、見たところとか移動のそういうニーズなんかについても確認できるのではないかと、いったところで、どのあたりまで年少者を対象とすることができるかできないかといったところを含めて今検討しておるような状況でございます。

あと済みません、全体的な時期的なもの、期間的なものにつきましては、もう少し、おっしゃる感じで早い段階でスタートできればというふうにも考えてもおったんですが、昨年度予算的に入れさせてもらったのは全体利用者数は201件やったという感じで1回500円で考えていますと500円掛ける201件ですので、10万円ちょっとぐらいの、事業として使ったのはそれだけなんです、予算につきましては対象者への郵送代等で100万円弱程度使っておるような状況でございますので、事業としては90万円程度使っておるような状況でありまして、その範囲とエリアと、あとそういったところも含めて今ちょっと検討しておるような状況でございます。済みません、期間についてもそれでという形でおるんですが、どうしても1月、2月といった形になってしまうという今ちょっと状況にはなっておりません。

期間が長ければという形では考えてはおったんですが、現状としては今そんなような状況でやっております。

以上です。

○ 石川善己委員長

よろしいですか。

お待たせしました、森川委員、どうぞ。

○ 森川 慎委員

ちょっと資料の9ページで伺いたいんですけど、利用者がふえているということは言っていたんですけど、その余り言うのももにやもにやとしておって余りわからなかったんですけど、これってどこの路線がふえているとか、どういう時間帯でふえているとかという、データとしてはどこまでこれ、把握されておるのかを伺いたいんですけど。

全体で人がふえているということはわかるんですけど、どういったところでふえているとか、その辺までというのは把握されているのかどうか、そういう詳細を持っているのかどうか。

○ 内系公共交通推進室長

公共交通推進室長、内系です。

こちらのほうは県のほうで統計しております鉄道のほうの利用者数のほう、乗降客数をピックアップさせてもらっております。駅ごとの乗降客数をピックアップさせてもらってはおります。

○ 川尻都市整備部理事

鉄道についてはちょっと正確な数字じゃないんですが、おおむねこの路線も同じような状況でふえておって、特定のこの路線だけ減っているとかという状況ではなかったと思います。

ただ、湯の山線については若干の伸びがほかの名古屋本線とかに比べると若干低かったかと思えますけど、余り大きな差がどこかの路線であったというふうにはちょっとだっただと思います。

○ 森川 慎委員

そうすると、どこのどの路線なり何々線がこんだけの人数ということは把握されておることですか。詳細にバス路線なんかにしてもどんだけが利用されておる、そういうデータを持ってみえるということですか。

○ 川尻都市整備部理事

川尻です。

先ほども内系が言いましたけど、一応三重県の統計データに各駅ごとの乗降客数がきちっと記載されたデータが公表されておりますので、そこをきちっと我々が把握しているということでございます。

○ 森川 慎委員

バスもよかったですか、それで。バスもそういうことで。

○ 伴都市計画課長

バス停につきましては各事業所ごとの人員だけになります。

本市の場合ですと三重交通で何名利用された、三岐バスで何名利用されたという形の集計になっております。

○ 森川 慎委員

どこの路線のバスがこれぐらいの乗るよとかというところまではわかっていないということですか。三重交通全体でというお話。

○ 伴都市計画課長

現在は事業者ごとの集計という形で数字をいただいておりますが、今後IC化も進んでくるともう少し詳しいデータが出されてくるかもわかりませんが、現状としては事業者ごとということになってございます。

以上です。

○ 森川 慎委員

そうすると正確なニーズが把握されていない中で、正直社会実験なんかがされておる中で、本当に効果的に実験データがとれるのかなというところもあるんですけど、バスも含めてその辺の詳細なデータというのは、何か交通会社さんと協力してとか、とるような考えとか、取り組みというのは今のところないんですか。

○ 内系公共交通推進室長

公共交通推進室の内系です。

先ほど課長が言いましたようにバス停ごとの細かいデータは持っていませんが、路線ごとの収支率とか利用状況というのは把握しております。

資料の13ページのほうを見ていただきますと、単純にお金だけでは利用状況を出すことはできませんが、路線ごとの収支率というのがあらわされております。このあたりについては今三岐バスのほうは出ていないですが、三重交通のほうにはこういったものをいただいておりますので、こういったところでどこの路線が強い、どこの路線が弱いといったところについては報告を受けていますので、こういったところも活用しながら分析等をしていきたいというふうには考えております。

以上です。

○ 森川 慎委員

まず、やっぱり現実の実態に即したデータというのが一番必要だと思うんで、やっぱりその辺のデータ収集という意味で頑張っていたきたいなというふうにひとつ思うんです。

先ほど、湯の山線というお話が出たんですけど、湯の山線がなくなるんちゃうかという話を地元で申しわけないんですけど、ぼこぼこ言う人がおるもので、今現状どんなふうになっておるのかというのと存続していくと何年か前の一般質問でもあったので大丈夫だと思っているんですけど、ちょっと安心させてほしいんでちょっと状況をお伺いしたい。

○ 内糸公共交通推進室長

公共交通推進室長、内糸です。

近鉄のほうにも確認をしましたが、今のところ湯の山線がそういったような形で廃止になるといった形で課題になっておる状況は、私は報告を受けておりませんので、再度確認をさせてもらったんですが、そういう感じでしたので今のところ直ちに湯の山線が廃止になるといったふうにはこちらのほうは考えてはいないような状況でございます。

○ 森川 慎委員

ありがとうございます。

存続してほしいと思いますのでお願いしますというのと、あと、四日市市内にいろいろ買い物や送迎とかそんなことをしているNPOさんとかというのが幾つかあると思うんですね。

これは前、議員政策研究会のときの資料を見てうかがっているんでライフサポート三重西とか、うちでいうところだと桜ボランティア協会とか、そういう送迎のいろんな活動をしている団体さんというのは幾つかぼんぼんぼんと今も新しくできてきているようなところがあると思うんです。そういったところとコミュニケーションなりをとったりとか、そういうところのニーズとか需要というのを把握するような取り組みというのはされていないのでしょうか。

○ 内糸公共交通推進室長

公共交通推進室長、内糸です。

先ほど委員がおっしゃられたことについては我々のほうも情報はつかんではおるんですが、まま直接公共交通という形でおつき合いがあったりとか対応したりということはないようなことです。

少し前にもちょっとお話をさせてもらったんですが、福祉有償輸送といった形で今までと違うような制度が出てきたりしています。実費相当であればもらえないですが、お金をとって人を運ぶといったところについて今国等の制度も変わりつつありますので機会があればそういうふうな情報も出しながら、あと、福祉の関係の制度、包括ケアの関係の制度とも組み合わせながら福祉のほうに進めようとしておるといって聞いていますので、情報共有もしながら話もしていきたいなというふうには思っております。

○ 森川 慎委員

制度の違いは多分いろいろあって、それはそうなんですけど、例えば桜のことしかわからないので桜のことを言いますけど年間でいったら1500件ぐらい送迎の利用というのはあるわけですよ。それは福祉のあれなんか公共交通に使っていくというのものもあるかもしれやんけど、やっぱりそれなりのそういう需要があるというのは確かなことやもんで、何かもうちょっと福祉のほうですからとか言わんと、その辺の需要なり、一定のニーズを把握するためにもコミュニケーションをもちろん桜のボランティア協会だけじゃなくほかの各地域なんかでも、ぜひコミュニケーションにとって情報交換を積極的にしてほしいなと思うんですけど、お考えはどうでしょう。

○ 稲垣都市整備部長

いろんな買い物の送迎とかということではいろんな団体が活躍していただいております。ことについては十分認識をしています。

そうしたことで、もともと一番最初にこの組織として公共交通で都市総合交通戦略をつくったときの協議会には一旦参加をしていただいたという、そういった過去の経緯がございます。

ただ、その時点ではなかなか、それが成熟もしていただいたということがあって、状況が徐々に変わりつつあるという認識で十分に私どもも思っております。

その中でやはりこの高齢化の進展とかという対応については、これ、交通という側面だ

けでなく、例えば商工のほうでは団地内で商業施設を立地する場合に奨励をするというふうなこともやっていますし、これは全体で取り組んでいく、そういった課題というふうに認識をしてございます。

まず、今の段階として我々がやっておりますのは、まずはタクシーとかバスとかという従来の運輸でいう公共交通網、これをいかに効率的に使うってカバーができるか。

要は、社会のニーズに取り組んでいくということについては、いろんなところでボーダーレスにみんながやっていくという必要があるというふうに私も認識しておりますけれども、その中でまずは従来の守備範囲であるところがどっだけ活用いただけるかというところをまず実験に入ったということでございます。

これからも必要に応じていろいろ団体の意見、これも聞いてまいりたいというふうに思っておりますので、ご理解を賜りたいというふうに思っております。

○ 森川 慎委員

ぜひお願いしたいんですけど、それこそそういう活動をしているところはどういう年代の方がこういうところに行きたいとか、そういうのはやっぱり経験的データとして積まれてきておるんで、それはすごい貴重な情報なんじゃないかなと思うので、また、参考にさせていただきたいというのが物すごく思います。

ちょっと根本的なことで聞くんですけど、公共交通をやっぱり市としては進めていきたいという考え方なんですかね。結局全然乗れない人、採算がとれないような路線というのはどんどんふえているんで、逆に交通渋滞を緩和してちゃんと適切にマイカーを使ってもらえるとか、自転車を使ってもらえるとか、そんなふうに戦略として振っていくという考え方もひとつあるんかなと思うんですけど、実験してもなかなか結果が上がらない、根本としてやっぱりこれは公共交通網としてしっかりネットワークを形成してそれを使っているようにシフトしてもらいたいという考え方で進めていくのかどうかなんですけれども、確認をしたいと思います。

○ 稲垣都市整備部長

まず、公共交通に対する認識ということをお聞きいただいたというふうに思いますので、公共交通を交通という測点、観点だけで語ることはなかなかできないというふうに思っております。

まずは都市づくり、全体の都市像という形の中で私どもも公共交通を捉えております。その中でさきにも少しご説明させていただきましたけれども、総合交通戦略の交通像ということで7ページの部分なんですけれども、基本的にこれ、都市の形がいまいちこれにかぶっていないのでわかりにくいんですけれども、郊外の住宅団地であったりそういった交通が集約して一定のインフラを備えているところに対して、そういったアクセスについては将来的にそこに人口も誘導していくということを含めてしっかりと維持をしていくと、そういう必要があるというふうに考えております。

どうしてもそれ以外の部分については、需要が薄くなりますので従来型の公共交通は難しいという中で、一旦バスで実験しましたけれども、それがなかなかパイとしても成立しない、それとやっぱり移動が違ってきていると、こういった指摘もいただいております。まさにそのとおりであります。そこをデマンド形で若干カバーできるのか、その可能性を今探っているという状況でございます。

さらに資料として一番最後に出させていただきましたけれども自動運転、こういった技術も出てきております。

既に例えば道の駅から周りの形での実験であったり、あと、今かなり小さいカートみたいなもので回ったりする、そういった自動運転のものがあったり、さまざまな実験が出てきております。こういったものも将来実現化していくと一つの移動のツールになってくるというふうに感じております。

ただ、当面の間、高齢化も進んでまいりますし、その移動のニーズというのは従来型の大量型ではございませんので、この過渡期をしっかりと何とかこなしていくという対策が必要であるということです。その中で当然できるツールとしてのもの、今の公共交通を使って我々は対策をやっていきますし、例えば商業がなくなっているようなところってあるわけですよね、郊外でも。

高齢化していくと歩ける距離って大体500mが限度というふうに言われております。しかも距離とか安全でないとなかなか歩かない。そういったところで近傍に買い物ができるところをつくったり、そういった対策も必要になってきますし、それは今の過渡期の中でちゃんと皆さんが安心して暮らせるようにいろんな施策を組み合わせるやっていく、その中の一環として我々がやっている今の実験もあるというふうに理解しておりますので、そういった形で将来ロングスパンでは公共交通で結ばれた住みやすい都市づくりをする、短期、中期的には今の課題に対応する形での仕組み、これを一生懸命つくっていくと。この

ツーウェイで取り組んでいくということでご理解を賜りたいと思います。

○ 石川善己委員長

よろしいですか。

他に、ございますか。よろしいでしょうか。

(なし)

○ 石川善己委員長

では、他にご意見、ご質疑等もないようですので、このあたりで終結とさせていただきたいと思います。

最後に一つだけ、私個人的なところでお願い。

最後に自動運転の実証実験をつけていただいています。大きく公共交通の流れが変わる可能性があると思いますので、できたら四日市での実証実験を真剣に検討していただきたいなということだけお願いをして終了させていただきたいと思います。ありがとうございました。

協議会に移らせていただきますが、10分程度休憩をとらせていただきたいと思います。50分再開ということで休憩をとらせていただきますのでお願いします。

11：37 休憩

12：17 再開

○ 石川善己委員長

委員の皆さんについては冒頭申し上げましたように議会報告会とシティ・ミーティングでの市民意見についての確認だけお願いをしたいと思います。

8月定例会議会に議会報告会、シティ・ミーティングで出されました市民意見を正副委員長案としましてタブレットのほうに配信をさせていただいておりますので、ご確認をいただきたいと思います。

15ページに意見等として整理をさせていただいておりますが、これは全て3のその他の意見ということでの仕分けをさせていただいております。

この日程でご異論がなければこのように対応させていただいて、11月5日の議運のほうで私のほうから報告とさせていただきたいと思っておりますけどよろしいでしょうか。

○ 加納康樹委員

名乗っていたらこれでいいけど。

2番と3番の人の住所はこれでよかったですか。

○ 石川善己委員長

一応じゃ、その事務局に確認だけしてもらって、もし所在が違くとトラブルが発生する可能性もないことはないので、ご本人が発言した、そういったのがなければ、そういう表記に。それはちょっと確認してもらえますか。

(発言する者あり)

○ 石川善己委員長

書いてもらった受付の用紙とあと、議事録というか、中身の発言を確認してもらって、適正に処理だけしていただきたいと思っております。

○ 森川 慎委員

9番なんですけど、そんな質疑やったかな、フットボール場はどこかって質問された記憶がないし、中央緑地フットボール場ですと言って答えた記憶もありますけど。

○ 加納康樹委員

ラグビーも使えるみたいな。

○ 森川 慎委員

パールズももっと応援してほしいとかそんな話じゃなかったと記憶しているんです。ちょっと内容が違うと言い出すもので、確認しておきたい。

○ 石川善己委員長

その部分もちょっと確認してもらえますか。

そうですね。フットボール場でラグビーも使えるかみたいなやりとりだったかなという。

○ 森川 慎委員

フットボール場があるんで応援してほしいみたいな。発信してほしいみたいな話の中の流れでラグビーもここでできるようなそんな話になっていたかと思うので。

競技場がどこかみたいな、話しは多分なかったと思うんですけど。

○ 石川善己委員長

ラグビーが使えるようなグラウンドがどうのこうのというような発言やったような気はするんですね。ちょっとそこも確認してもらえますか。

○ 田中議会事務局議事係長

確認させていただきまして、あと、議運のほうを11月20日に開催する予定ですので、また正確に記したものをメールで配信させていただいて、ご確認いただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○ 石川善己委員長

他にはよろしいでしょうか。

(なし)

○ 石川善己委員長

それでは、以上とさせていただきます。

これで予定は終了となります。ご協力ありがとうございました。

12 : 25 閉議