

総合交通政策調査特別委員会

(平成25年6月4日)

豊田政典委員長

皆さん、こんにちは。

総合交通政策調査特別委員会を開催いたします。

傍聴の方が3名入られております。

前回までで近鉄内部・八王子線についての調査研究は終了いたしまして、今回より二つ目のテーマでありますコミュニティ・バスの新規導入の制度づくりについてということ、この議題に入りたいと思います。

今回より、土井委員にかわりまして藤井委員が新たに入ってくださいました。よろしくお願いたします。

日置委員は少しおくれておりますので、今、連絡をとってもらっています。

本日は、コミュニティ・バスの新規導入の制度づくりについてというテーマで、まずは私のほうから、今後の進め方、見通し、大まかな案をつくりましたので、そこをご協議いただき、大枠を確定した上で、その後、資料もたくさん用意いただきましたので、基本認識であるとか、現状の課題であるとか、そのあたりを、資料を使いながら再認識をいただいた後に、今後についての追加資料請求であるとか、その辺まで行きたいなど、あわせて日程についても追加提案がありますので、後ほど協議いただきたいと思います。

新たに3名の方が傍聴に入られました。

それでは、まず、資料の上のほうにあると思いますが、「《コミュニティ・バス》の、今後の進め方（案）」という一枚紙のペーパーをごらんいただきたいと思います。

まず、ゼロから6まで、ちょっと字体が変わって申しわけないんですけども、一番最初、ゼロというところは、もう一枚別の紙なんですけれども、四角囲みで上のほうだけあるやつ、一枚紙の、見ていただきたいんですけど、これ、確認ですけども、この委員会の中の第3回（8月30日）に決定いただいた内容の確認です。

「委員会で取り扱う事項」についてという議題について、まず、1番目に近鉄内部・八王子線の存続について取り上げる。その後、2番目として、そこにありますように、コミュニティ・バスの新規導入の制度づくり、これを議題とすると。ちなみに議員政策研究会の議論内容については、記載のとおり。このことは決定されていますので、当委員会ではこの二つ目を調査研究の対象とし、全ての委員会日程を終えていきたいと、そんな確認が

されておりますので、皆さんの頭に置いていただきたいなということでもあります。

その上で先ほどのペーパーに戻っていただきたいんですが、まず、このコミュニティ・バスのテーマで、調査研究の対象をどうするかということで、私からの案としては、議員政策研究会総合交通政策分科会の議論、流れを踏まえてこの委員会ができていますので、そのときに高齢者を一つの対象にしよう。あわせて、通院・通学、特に高校生、それから買い物弱者と言われる方たち、これが既存の民間交通網ではカバーし切れていない部分があるので、そこについてのいかに補完していくか、これを対象としようという議論をしました。それを受ける形で、当委員会の調査研究の範囲についても、これでどうだという案であります。

ざっと全部説明しますと、2番目に、それを決定いただいた後に、四日市市のほうで持っている総合交通戦略の中のバス関係部分の要旨、それから方向性を確認するという作業。

3番目に、現状の課題確認と書きました。としては、バス交通は、さて総合交通の中の位置づけはどうか、また、現在の四日市市のバス交通に関する本市の課題はどんなことがあるのか。2番目としては、戦略に基づいて、これまで四日市市が具体的な取り組み、社会実験等をやってきていますから、そこからどんな課題が見えてきているのかというのを確認いただく作業。

4番目として、そういった現状、課題を受けて、さて調査研究事項としてはどうか。何をしようかという案を三つほど書きましたが、私の中では思いつきレベルに過ぎない部分もあるんですが、全国にはコミュニティ・バスというのは実にたくさんあります。いろんなところでやっている。その中で、できればパターン分けすること。それから、参考事例として幾つかピックアップする中で研究してはどうかというのが、案です。案としては、議員政策研究会で出ましたが、羽津地区でやっている生活バスよっかいちという事例を取り上げさせていただいて、議論の流れを見ながら、その主催、中心人物であります西脇さんを参考人として呼ぶのもありかなと、確定ではありませんけど、そういうことも頭に入れたらどうかということです。案としては、オンデマンドバス、予約して、予約した方がバスを利用するというやつですね。こういった手法も研究課題としてはどうかという提案です。

5番目、最終的な報告書の形として、案というのは、タイトル、それから議員政策研究会のときの議論で出ました、コミュニティ・バスを新規導入するについての新制度、新たな今はない制度を導入することについてのマニュアルづくりとか提言とかいろんな言葉

でまとめてきましたが、そういった方向までいければ案に行きたいし、そこまでが難しければ、バス交通全般研究を通じた委員会意見を整理したものにまとめていくと、どちらになるのかなというのがまだ読めない部分がありますけれども、そういったところを少し協議いただきたいと思います。

最後、日程案として、後ほどまた追加で8月に二日ほどお願いしたいと思っておりますが、きょうを含めて5回ぐらい、一番最後が8月20日ぐらいを後で提案します。5回ぐらいでこの調査研究を行って、まとめていければなというのは、委員長としての案であります。

こういった提案をしたいと思っておりますが、皆さん、ご意見をいただく中で決めていきたいなという話でありますので、私の提案について、いろんな点からご意見をいただきたいと思います。よろしくお願いたします。

諸岡 覚委員

今、委員長からご説明いただいた件については、非常によくまとめて考えて、計画を立てていただいたなと思います。

今さらなんですけれども、根本的なことをちょっと委員長にお聞きするんですが、この終期設定、8月ぐらいまでにはあと5回でという話でしたね、最後のところで。それは何でなんでしたっけ。何か8月までに終わらせなあかん理由ってあったんですっけ。というのは、5回でいけるかなというちょっと不安を感じたんですが、そこをちょっと教えていただければ。

豊田政典委員長

特にその制約というのはありません。ありませんが、目安を持っておいたほうがいいかなという程度です。

諸岡 覚委員

わかりました。それならば、極力そうなるように私も努力をしていきたいなと思います。

調査の研究対象のところ、この紙に案で、以前からの議論も含めて、高齢者中心に、さらに通院・通学、買い物というふうに並べてもらってあるんですけれども、高齢者中心に考える、これは第一優先というのは当然それでいいと思うんですが、この書き順、通院・通学、買い物弱者というこの順序というのは、優先順位という意味で書いてある、そ

れとも、ここは順不同という意味ですか。

豊田政典委員長

これは、これらを順番にやっていくとかそういうことではなくて、バス交通網を考える上で、こういった方たちが課題を持っているんじゃないか、利用できない状況があるんじゃないかというのを念頭に置いてほしい、念頭に置く対象という意味です。1個1個個別に研究していくということではなくて、特に困っているのが彼らではないかと、これを念頭に置きながら調査研究をやったらどうかという意味で、対等です、全て。順番ではありません。

諸岡 覚委員

わかりました。

高齢者第一優先で考えるというのは私も大賛成なんですけれども、これちょっとものの考え方で、私の考え方が間違っておるような気も正直自分でするんですが、いわゆる高校生の通学というのは、本来優先順位でいうと、私は低いのかなと思うんです。というのは、高校生というのは、本来元気で、体力をつけていくという意味でも、多少遠くても自転車に乗って行けやと、歩けやという部分も、教育という観点から言うところにあると思うんですが、高齢者層だけでは多分バスを賄い切れないんですよ。そういう意味では、高校生というのは絶えず人数がある程度確保できていて、コミュニティ・バスの運営面で考えていくと、ドル箱になっていくこともあるのかなと。そういう思いでいくと、私は教育的観点から言うと、そんなに優先順位は高くないんだろうと思うんだけど、コミュニティ・バスの運営という部分を考えてときには、ある程度優先順位は高くてもいいのかなというふうに思いまして、その辺も議論の中のご配慮をちょっとしていただければなということで、一旦終わります。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

小林博次委員

これ、どうして日程がこんなにふえていくのかなと。

それから、二つ目が、これ、中身をこれだけやろうとすると、中途半端な議論にしかならんと思うんやわね。この総合交通政策というのは、海上交通があったときに、内陸部の交通体系もきちっと整理する必要があるのと違うかなというところから端を発して、調査研究に至ったという経過があると思うんやわ。そういうことでいくと、行政側は総合交通対策という考え方、基本的な考え方を打ち出してきているわけですよ。今、一番足らんのは、小さい団地をつくったが、そのときはバスがあったけど、今、バスもないし、高齢化したし、買い物にも行けやん。陸の孤島化しているところが出たりしているわけで、そういうところをどうするのというようなことが基本的な考え方の中に入ってこないとまずいと思うし、例えば四日市ドームなんかは、あれ、バスはないよ。全然ね。それでいいのということがあったり。だから、交通体系としてそれでええのかというのを、まず見直しておく必要があるのと違うかなと思うよね。それが実は中心的な課題にならんのかなと。それを補完するために、路線バスでだめなら、コミュニティ・バスか何かで対応する。オンデマンドという方式のバスもあるやろうし、ということがあるのと違うかと思うんやけど。だから、少し交通整理をしてもらおうと、ありがたいと思うんやわ。これ、全部やると、とても日程的に足らんと思うわな。いや、やり方によるよ。例えば全国のコミュニティ・バスの事例って、インターネットで調べて、ここへ資料を出せば、そんなものかと言えば1日もかからへんわけやけど、でも、議論としては1日ぐらいかかるよな。そうすると、これ、かなり日数が要るので、もうちょっと整理をしてもらったらどうかなと思うんやわ。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

最初に言われた日程のところ、ちょっと聞き取れなかったので、日程がこれで少ないと言われたんですか。多いと言われた。

小林博次委員

多い。

豊田政典委員長

5日……。

#### 小林博次委員

いや、これ、議論をやれば、どれだけでも議論になるんやけど、けど、やっぱり一定のところまで切って、報告して、また、足らなければ次に問題提起して、また、処理するというやり方をしないと、これ、交通だけでは、四日市市議会のテーマではないわけやから。ほかの問題もいっぱいあって、順番に交通整理をしているわけやわな。例えば調査研究をやって、報告書を出して、読んでおいてと言うだけなら、議員政策研究会でやったまとめも一緒のことになるんやわな。特別委員会と議員政策研究会の違いは何かというと、具体的に出した答えを、行政側がやっぱりやってくださいよと、こういうあたりの違いがあると思うのね。だから、勉強会で理解をすることと、実際にやらせるということの違いが出るので、やらせていこうとすると、かなりの的を絞らんと対応はしてくれないと思うので、そのあたり、この特別委員会のあり方として、少し絞ったほうが効果はあるのと違うかなと。別の考え方もあるので。

#### 豊田政典委員長

ありがとうございます。

おっしゃるとおりだと思いますが、少し説明がうまくなかったかなと思いますが、この1から6、まあ5までとして、3ぐらいまではきょういきたいなと思っているんですよ。資料も用意していただきましたから。浅いと言え浅いかもしれませんが、3ぐらいまでいって、4のところも確定じゃなくて、全部やるわけじゃなくて、今から決めてほしいんですけど、という4を中心に、次回からという感じで考えております。日程については後ほどまた提案しますけれども、今のところきょうを含めて5回というめどで、多い少ないという議論は、また意見を出していただきたいなと思いますけど。

#### 芳野正英委員

前の議員政策研究会のときに、そのコミュニティ・バスの導入のマニュアルというのは、諸岡委員から出していただいた提案かなと思っていて、僕もあれからいろいろ考えて、やっぱりそこは一つ、ここのバスに関しては一つの結論の方向性かなと思っているんです。それは何かというと、僕の頭の整理では、コミュニティ・バスがあって、それよりも利用者が少ないところはオンデマンドバスがあって、それよりも利用者が少ないところはもうフルデマンドという、ちょっとこの前言った南伊勢町のフルオンデマンドバスは、もうタ

クシーに近いんですね。もともとルートはなくて、手を上げてくれたところをルートでぐるっと回るといふ、そういう3段階、利用者の多さに応じて3段階のバスがあるのかなと思って、僕は整理しているんですけど、それぞれに大体何人ぐらいの利用で、どれぐらいの規模でやっていたら採算が合うのかなといふのを、各段階でそれぞれ提示をして、これを報告書としてまとめると、例えば水沢地区とかで、じゃ、コミュニティ・バスをしたらどうやという住民の方がいたときに、その報告書を見ながら、じゃ、うちの地域やと、利用者はこれぐらいやで、じゃ、オンデマンドバスでやってみようかなとか、そういうふうを始められるのかなといふふうに思っていたので、僕はその総合交通のこのバスの議論、どれぐらいするかはちょっとそこの中身にもよりますが、余りこれは議論をするというよりは、事例を検証しながら、どれだけしたら採算がとれるのかといふところの比較表みたいなのをつくれたらいいのと違うかなといふふうには思っています。

もう一個は、そのコミュニティ・バスなんかだと、普通で考えると、学校と病院と買い物拠点だと思うんですけど、そこを回るバスルートが大体普通なんですけど、全国のコミュニティ・バスで、もうちょっと違うような別の場所も回るようなコミュニティ・バスというのがもしあれば、そういうのも考えていかなあかんのかなと。さっき小林委員がおっしゃったのは、スポーツ施設といふのは、確かに中学生、高校生の利用も多いわけですから、そういうところでやっぱり漏れがある場所もあるかもしれませんし、そういうところをちょっとチェックをして、四日市市の中でも、ここがバス拠点としてルートは不便なんじゃないかといふところも少し見つけられたら、そこを報告として挙げるのがいいのかなといふふうには思っているんですけど。

もう一点だけ言うと、その利用者の部分で、高齢者と確かに高校生はそうなんですけど、エコ通勤で、例えばもう本当に月に1回でもいいんですけど、通勤の人にも利用してもらう機会といふのを、これ、コンビナートなんかはやっていると思うんですけど、そこも少しさらっと、どういう状況でやってあって、これを今後拡大できることはないのかといふのも確認はしたいなと思っているんですけど。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

芳野委員、小林委員から、一つは、今、言われた1番、調査研究の対象の部分で、ここに書いた以外に四日市ドームであるとかスポーツ施設利用者、それから、今、言われたエ



コ通勤という考え方を提案いただきました。となると、例えばこの地区が必要であるとか、ここだったら、この四日市ドーム近辺であれば有効であるとか、エコ通勤のプランであるとか、そういうのを少し項目として取り上げなければいけないですね。実は私もこれを書きながら、落としどころも考えながら、どんな展開になるのかなというのはまだ整理し切れていない部分がありまして、今、言われるような一つの項目として今のようなところも取り上げる時期があるのかなというふうに思いましたし、それから、4番目のところでは、フルデマンドバスというのが一つの研究対象として取り上げたらどうだという意見もいただいた。それから、小林委員も言われた落としどころというか、見据えるところですね。5番目、最終的なまとめみたいところで、具体的に持っておいたほうがいいんじゃないかということで、芳野委員からは、議員政策研究会の流れでマニュアルづくりができればいいなというところ、のところです、案、ここを見据えたらどうだという意見ですけど、ほかの方、どうでしょう。どの点でもいいですけど。

#### 諸岡 覚委員

まず、ゴールなんですけれども、ゴールの目標はやっぱりこの委員長がつくってくれた案、案があるように、理想はあくまでも市民のいろんな地域の人が、私らのところにもこういうバスが欲しいよなと考えたときに、現状ではどこに何を言うて、どうやってやったらええのか、大体幾らぐらいかかるのか、さっぱりわからん状態、これをわかりやすく地域の中で、まずこんなことから始めていきましょうよと、そうすると、こうこうこうなって、こうなって、こうって、こうしていくと、公益バスの運営にもっていくことができますよみたいな、そういうことがわかりやすいようなものをつくってあげられればいいなと思うんです。それがあくまでも第一目標で、それがどうしても無理ならば、この第2案のところなのかなというふうに私は思います。

もう一つがその研究対象のところ、今、小林委員と芳野委員がおっしゃった部分なんですけれども、それについては多分将来的にはそうなっていくべきだと思うし、いいことなんだけれども、今、早急にせっぱ詰まって必要なものかということ、ちょっとグレードが一つ落ちるのかなと。まずはやっぱり高齢者、いわゆる本当に生活に困っている人たち向けのものをまずは優先して、一回、あんまり最初から手を広げるんじゃなくて、まず地域の中で本当に困っている人たち向けの議論をしていって、それである程度方向性が見えて、格好がついてきた段階で、ならば、じゃ、もっと地域の皆がさらに活動の場を広げられる

ような、そういうコース体系を考えようよというところで、今、出たスポーツ施設とか観光施設とかそういった部分に来るのかなと思いますので、5回しかないのであれば、一旦のところは生活者という部分に焦点を絞ったほうがいいのではないかと思います。

豊田政典委員長

今の点について、ほかの方はどうでしょう。うなずいてみえる方も何人か見えましたので、諸岡委員が言っていた形で、あわせて記録はしておきますので、時間的余裕があれば、スポーツ施設であったり、エコ通勤のことも取り上げるという話だったと思いますが。

中川雅晶委員

今、ターゲットの話ですかね。なるべく諸岡委員は高齢者に絞ってやっていこうという話ですよ。ただし持続可能なビジネスというか、その持続可能性を担保しようと思ったら、こういうユーザーというのも一理はあるというのは、さっき冒頭におっしゃっていたんですけど、私もそんなに絞り込む必要はあるのかなって思うんですが、高齢者、通院・通学、通学も別に高校生に限定する必要はないと思いますし、買い物も含めて、委員長が出していただいた、こういうターゲットはこういうところですよという認識だけで進めていただいたほうがいいんじゃないかなと思うんです。あんまり絞り込むと、確かに議論はそのことについてしやすいですけど、何か見落としそうな気がしてならないもんですから、これはこれでターゲットとして置いていただければ、私はいいと思うんですが。

豊田政典委員長

というご意見ですが、どうでしょうか。

(なし)

豊田政典委員長

オーケー。いいですか。

諸岡 覚委員

委員長案で。

豊田政典委員長

それでは、異論がなければ、最初に申し上げたようなことで、もちろん頭に置きつつ、記録もしていきますが、1番についてはそんなふうにしたいと思います。

それから、5番目についても、何人かにご意見いただきました。諸岡委員の言われたのは、私の提案の本意ですけれども、1が目標ですけれども、進める中で、理想的には、5番の ですけれども、そこまでいかなければ になることもあったと、そんな了解でよろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それでは、大枠についてはご了解いただいたとあっていまして、今から資料も用意いただいたので、早速1、2、3にかかわる部分の資料説明をいただき、質疑もいただき、追加資料請求もいただき、また、ご意見もいただきたいなと思います。

それじゃ、日程はまた最後に、終わりに相談します。

まず最初、また一枚紙なんですけど、タイトルはバス交通に関する議員政策研究会総合交通政策分科会での意見(一部抜粋)というやつをつくってもらいました。3回ほどやったんですけれども、主な意見をピックアップした内容でありますので、事務局、ポイントを説明いただけますか。参考にとということです、これは。

栗田議会事務局主事

それでは、事務局のほうから説明させていただきます。

一枚紙で、バス交通に関する議員政策研究会総合交通政策分科会での意見(一部抜粋)というものでございます。

まず、平成23年11月18日に開催されました交通政策分科会での主な意見をまとめてございます。

バス交通についての委員からの意見というところで、ゴシック体の部分については理事者からの答弁となります。

主にオンデマンドバスの研究に当たっては、玉城町の事例を参考にしてはどうかというふうな意見ですとか、先ほどご意見で挙がっていましたような、三つ目でございますが、コミュニティ・バスはどういった市民を対象にするのか問題提起したいというところで、高齢者なのか、通勤・通学者なのかというところでのご意見がございました。

また、次の丸ですが、通勤・通学については採算がとれるため、民間で可能ではないか。行政が支援するコミュニティ・バスは高齢者を対象にすべきではないかというふうな意見もございました。

また、7個目の丸、下から三つ目の丸ですが、生活バスよっかいちを視察してきたところ、運営経費の半分以上を企業協賛金で賄っているとの説明であり、企業などが少ない農村部では難しい面があると感じましたというふうな意見に対しまして、理事者のほうから、市全体に広めていくための課題は、指摘のあった経営面と、地域で運営を支える人材面の二つにあると考える。現在、市内で運行しているコミュニティ・バスについては、自主運行バスは廃止の要請があった既存バス路線の県の補助も受けて継続させるもので、NPOバスは新たな路線を整備するという整理であるというふうな回答がございました。

それで、次ですが、平成23年12月28日に行われました2回目のバス交通についての議論についてまとめたものでございます。

委員のほうから意見がありましたものを順番に読み上げさせていただきますと、コミュニティ・バスについて、導入のメリットデメリットなど、より詳細な研究を進めてはどうか。地域におけるバス導入の手引き作成を、オンデマンドバス、コミュニティ・バスの2点から進めてはどうか。コミュニティ・バスの研究に当たっては、自治会からも意見を聞いてはどうか。廃止されたバス路線について、その理由を研究し、課題について研究してはどうかといった意見がございました。

以上でございます。

豊田政典委員長

これは議員政策研究会の意見の抜粋ですが、参考に頭に置いていただきながら、今後の調査研究の材料にもしていただければと思って出しました。

それで、今から資料の説明をいただくんですが、先ほど進め方で決定いただいた順番でいきますので、都市整備部が引き続きこの委員会の説明者として入っていただいておりますけど、今から私が言っていきますので、その資料を説明してください。

進め方で言うところの2番に入っていきたいと思います。

総合交通戦略の要旨・方向性の確認ということを書き込みました。これ、資料は特にずばりのものはないんですが、きょういただいた資料の6ページやら、それからコミュニティターミナルのところも少し触れながら、口頭でも結構ですので、総合交通戦略の話、方向性、そういったところを資料を使いながら説明いただけますか。都市計画課長、お願いします。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

それでは、ちょっと資料のほう、6ページからちょっとごらんいただきたいと思います。

6ページに、バス交通の状況について記載させていただいております。平成14年から平成23年までのバスの利用状況でございます。平成17年、18年ぐらいに少し利用者が伸びておりますが、これは原油が高騰した段階で、ちょっとバス利用のほうに転換があったことになっておりますが、その以降はもう右肩下がりで推移しているというようなバスの状況になっております。

そして、この今の公共交通の課題のほうのところなんですが、ちょっとお戻りいただきたいのですが、2ページにバス路線網図というのを載せさせていただいておりますが、線の太さで、ちょっとごらんいただくとわかると思うんですが、線の太さが運行本数の多い状況になっております。線が細いと運行便数が少ないんですが、全体が近鉄四日市に向かうような形で路線網ができ上がっておりまして、四日市市のこの南北にこうバス網ができ上がっていないという形が、この四日市市のバス路線の現状であろうかと思っております。

そのようなところから、この公共交通の課題というのは、東西の路線は比較的充実しておりますが、南北の交通網が少ないという形になっております。そして、6ページのほうで見ていただいたように、右肩下がりで利用者が減っている。主体となる三重交通さんあたりのところも、バス路線の見直しをやられていく中で、やはり廃止か減便をされておられますので、その関係もあって徐々に下がっているというような状況にあります。

その中で、4ページをごらんいただきたいのですが、現状の四日市市のイメージなるものを総合交通戦略で示しますと、この左側の図のように、赤色で図示しました中心市街地のほうにバスは全てこう入ってくるような格好になっている。それは鉄道網と並行しているというような形になっている。その辺を、将来の目指すイメージとして、総合交通戦略

のほうでさせていただいておるのは、ここで四日市市のオリジナルなものの考え方なんですけど、コミュニティターミナルなるものを置いて、そこと最寄り駅あたりのところは幹線バスとして運行させる。そして、そのコミュニティターミナルにおいては、そこを出発点として完結する、図面のほうでは緑色の矢印で、くるっくるっ書かせていただいているようなイメージなんですけど、そこを始発点、終着点として路線バスであるとか、コミュニティ・バスであるとか、タクシーであるとかというようなもので交通の手段を確保して、効率的な公共交通の運営を図っていきたくて、そのようなところで考えております。

それで、3ページにコミュニティターミナルの説明文を載せさせていただいておるんですが、申し上げましたように、四日市市の独自の定義でございます。そのコミュニティターミナルなるものはどんなものを例えば想定しているんだというお話になれば、例えば商業施設ではショッピングセンターあたりが一つの想定になるだろう。公共施設、公共公益施設あたり、比較的大きな病院あたりも一つのこのターミナルとなるのではないかと。そして、鉄道駅の駅前広場あたりを一つの乗り継ぎ拠点として、そして、また交流の場としてのコミュニティターミナルにするのがよいのではないかとというのが、総合交通戦略で描いておる四日市市のコミュニティ公共交通のイメージでございます。

以上でございます。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

今、進め方の2番、大きな2番と3の まで説明いただいたことになります。

ここまで一旦区切りまして、全体的な考え方、交通戦略について、それから、民間バス網の、眺めて課題という話がありました。質疑、ご意見あれば、この段階で出していきたいなと思っておりますが、どうでしょう。ありますか。

(なし)

豊田政典委員長

じゃ、特になければ、先に進みますが、また戻ってもらっても結構ですので、先に進みます。それで、進め方の3の のところに行きます。

ここからは、じゃ、具体的にどんな取り組みを今までしてきたのかとか、それから、1

ページの自主運行バス、NPOバスよっかいち、これらはどうなっているのかというところなんですけど、この資料に行く前に、また一枚紙の参考資料なんですけど、タイトル、平成24年11月定例月議会代表質問の内容というやつを見てください。一枚紙。

これは、ここにありますように、去年の12月5日に杉浦貴議員が代表質問で、まさに今から調査研究しようという部分に関係する質問をされたので、これをちょっと確認をしたいと思ってつくっていただきました。事務局、ポイントを説明してください。

栗田議会事務局主事

それでは、また説明させていただきます。

平成24年11月定例月議会代表質問の概要というふうな資料でございます。

杉浦貴議員より代表質問がございまして、公共交通、バス施策についてということで、市長の所信表明において、公共交通について、自主運行バスの路線の見直しやNPOバスの路線の拡充というふうにあるけれども、なかなか進んでおりません。これに対して、総合交通戦略でも記載されておりますバス施策について、本当にやっていく気があるのかということで、質問がございました。

これにつきまして、市長より回答が以下のとおりでございます。

概要のほうを説明させていただきますと、まず、自主運行バスは3路線あります。それのほかに地域の皆さんで構成されているNPOバス、NPOにより構成されている生活バスよっかいちというものがございましてというふうな前段の説明がございまして、以下に自主運行バスとNPOバスについてそれぞれ回答がございまして。

説明させていただきますと、自主運行バスにつきましては、平成17年度から年々利用者減少傾向がありますけれども、これについては利用者が見込めるルートへの見直しを進める必要があると考えておるというふうな回答がございました。イオン尾平ショッピングセンターなどでルートを延伸した結果、前年と比べて上半期で利用者増加がありましたということで、こういったところについて地域の皆様と話をしながら、現行の3路線について利用促進を図っていくというふうな回答があったかと思っております。

NPOバスにつきましては、生活バスよっかいちなどについての新たなルートの整備に向けて関係者と、今、協議をしているところだというふうな回答がございました。

ただ、下から5行目ですけれども、また、地域によっては運営を支援するスポンサー企業などの存在が少ないなどの課題がありますと。したがって、NPOバスの拡充に向けて

はこうした課題についても、今後引き続き地域の皆様と粘り強く協議を続け、導入可能性調査や社会実験などに着手するとともに、新たな支援の仕組みづくりにも努め、地域主体の取り組みを後押ししていくというふうな回答がございました。

以上でございます。

豊田政典委員長

というのが、代表質問のやりとりですが、それを詳しく資料としてつくっていただきましたので、それじゃ、理事者のほうで1ページと、それから2ページでもちょっとどれだというのを示していただくのと、それから、社会実験等について7ページ、8ページあたり、9ページ、そのあたりの資料説明をお願いしたいと思います。

都市計画課長、お願いします。

山本都市計画課長

それでは、資料のほうの1ページをごらんいただきたいと思います。

四日市市のコミュニティ・バスの現状のほうをご説明させていただきます。

四日市市には4路線のバス運行がございますが、四日市市による自主運行バスは3路線、そして、NPO法人さんによるバス運行が1路線でございます。

3路線につきましては、四日市市がバス会社さんと契約を結んで運行させていただいております。3路線はそれぞれ説明させていただきたいと思います。

まず、山城富洲原線でございます。平成12年から運行させていただいておりますが、三岐鉄道さんのバス部門が廃止になるというところで、交通空白地になったために導入したものでございます。山城駅から下野地区、八郷地区、大矢知地区、富田地区を通りまして、富洲原地区まで走っているバスでございます。全長20.1km、そして、1日の本数は5往復でございます。運行会社としては三岐鉄道さんのバス部門をお願いいたしております。委託料については1260万円、年間利用者数は2万2000人というところでございます。運賃収入430万円余で、運行経費としては1600万円ほどかかっております。1日の利用者数としては62人、そして、1便あたりは6人ちょっとというところでございます。収支比率としては26.5%というところでございますが、やはり収支率が低いとともに、運行距離数が長いものですから、1kmあたりにするとちょっと収入のほうが少ないというような路線でございます。



続いて、神前高角線でございます。これは三重交通さんの廃止路線を補うために導入したものでございます。近鉄高角駅を発着地点として、神前地区内を通過して近鉄四日市駅まで向かう路線でございます。全長としては11.1km。ここのバスにつきましては、平日と日・祭日の運行本数を変えております。平日7往復、日・祝日は6往復という形で、三重交通さんで運営をしていただいております。委託費としては1174万6000円という形でございます。利用者数につきましては1万7000人ちょっとで、運賃収入につきましては420万円余という格好になっております。運行経費としては1500万円余、1日の利用者数は48人強というところでございます。1便当たりの利用者数は3.5人というところで、山城富洲原線と同じく収支率は27%程度にとどまっているところでございます。ここも収支比率が低いわけですが、ここにつきましては、地域とともに運行コースの再編を図ったんですが、1台のバスで回すということもございますので、減便をさせていただいたかげで、結果としては利用者数が減っているという現状がございます。これについては後でちょっともう少し詳しく説明させていただきます。

磯津高花平線でございます。これは塩浜病院が今の総合医療に移転になったことによりまして、交通空白地を埋めるために行ったという形で、少し二つの線とは発生が異なっております。磯津地区から三重県立総合医療センターを経由して高花平団地まで向かうバス路線でございます。全長としては14.6km、運行本数としては13往復になっております。三重交通さんのほうでお願いいたしております。委託費としては2000万円余、年間の利用者数は2万9000人というオーダーでございます。運賃収入としては730万円余、運行経費としては、運転距離数と本数があるものですから、2600万円余の経費を必要としております。1日の利用数は81人、これも利用者数については1便当たりは3.1人と低い数字になっておりまして、収支比率も27%になっております。ここも収支比率が低いとともに、ここはカバーする範囲内が広うございますので、2台で運行しているということが経費に大きく影響いたしております。

続きまして、NPO法人によります生活バスよっかいちの運行状況でございます。これにつきましては、市としては補助金を出させていただいております。平成14年11月から運行いただいておりますが、有償運行に切りかえられたのは平成15年4月からでございます。三重交通の路線バスが廃止に伴いまして、住民発意による企画運営を行っていただいております。大矢知地区にありますスーパーサンシを経由して、東垂坂、大谷台、別名、四日市社会保険病院、そして、霞ヶ浦駅に行くルートになっております。全長としては11.5km、

運行方法としては4.5往復となっております。運行方法は三重交通さんに委託されております。四日市市がこのNPO法人に補助金として出させていただいておりますのは年間360万円。年間利用者数としては1万9000人余でございます。運賃収入としては120万円余、協賛金当たりにつきましては、医療施設やら商業施設から協賛金として頂戴しております564万円、そして、運行経費については2000万円余となっております。1日の利用者数は73.5人、1便当たりの利用者数は8.9人になっておられます。四日市市が補助金として出しておる分も含めまして、収支比率としては64.3%という形になっております。ここにつきましては、NPO法人さんとしてやっておられますが、次の担い手の方が育っていないという問題、ここも途中で大谷台へ入るルートの延伸を行いました、その際に便数も減らさざるを得なかった。1台の車両で回しておりますので、その関係で減便をしたことが影響しまして、実際のところは乗車が減っているという現状がございます。

その辺の関係を示しましたのが2ページになります。

水色の線で示させていただいております、ページの上のほうから山城富洲原線、そして、少し下がります生活バスよっかいち、真ん中のあたりに神前高角線、そして、下のほうに磯津高花平線ということが、このようなルートで走っております。

そして、5ページをごらんいただきたいと思います。

この神前高角線につきましては、地域とともにその運行コースを変更いたしております。地域の方々から、近くにありますイオン尾平ショッピングセンターのほうに入ってもらえると有効だというご意見、そして、近くに、路線沿線上に四日市中央工業高等学校さんがあられましたので、これを寄っていただくと、学生の通学に使えるというような発想のもとに、ルート変更をさせていただきました。ですが、下のほうの運行状況を見ていただくと、運行コースを変えてスタートした際には、上半期については利用者数がふえたんですが、下半期につきましてはやはり減便した影響が出てまいりまして、結果としては年間の利用者数が減ってしまったという格好になっております。ただ、一定の買い物に関することでは地域貢献はできている状況にはなっております。

そして、引き続きまして、6ページのほうをごらんいただきたいと思います。

今年度、社会実験として四日市市の西部地区でジャンボタクシーなどを使った社会実験を計画いたしております。その辺のところは、市民主体の新たな交通手段を導入できないか。この高齢者や学生などの交通弱者の移動の確保というところをする中で、持続可能なまちづくりをどうやってやったらいいのかというところを検証していこうというところで、

200万円の予算を計上させていただいております。

7ページのほうをごらんいただきたいのですが、こういう社会実験につきましては、平成15年度に保々地区でも行わせていただいております。これは自主運行バスとして走らせていただいております山城富洲原線の再整理の中で社会実験をさせていただいたものですが、平成15年12月から平成16年3月までの87日間でやらせていただいております。

ジャンボタクシー、9人乗りを定時路線として回らせていただく。北ルート、南ルート、8kmと6.7kmのバスなんですが、保々駅を拠点として北回り、そして、それを続いて南回りとして回っていただくというふうな形で、1日5便2路線という形で運行させていただきました。停留所としては35カ所、ちょっと多目なんですが、やはり高齢者の方の移動負担を軽減させるべきだということで、よくある路線バスよりかは細かく設定をさせていただいております。そのときの運賃につきましては、大人200円、子供100円という形の中でさせていただいて、自治会さんのほうも協力いただきながら広報活動をさせていただいて、写真のようなワンボックスカーでのジャンボタクシーで回らせていただきました。

87日間の結果についてなんですが、87日間で延べ188人、大人さんが170人、子供さんが18人というような格好です。平均利用率は1日で2.1人、土日祝日でも2.2人という低調に終わってしまったところがございます。その辺の分析のところ、8ページに書かせていただいております。

申しおくれましたが、8ページの右側に回らせていただいた北ルート、南ルートのほうがございます。一筆書きで行きますので、保々駅をスタートして、小牧、北勢中央公園駅口を回って、戻って、そして、それから青のルートの南ルートを回るというような形で、1日ぐるぐる回らせていただいたという形でございます。

この地域の方々にご協力いただきましてアンケートを実施し、回収させていただいております。結果としては、全体の1割の方しか利用をいただけなかった。利用いただけたのも、高齢者に偏っていたというところがございます。その中で、アンケートの結果としましては、やはり利用しなかった理由としては、自分で運転できるからと、やはり高齢者でも運転免許証を持っておられますし、この田園地帯のところがございますので、ふだんからやはり軽トラック等を乗られているというところがありまして、バスに乗っていただくということがなかったところがございます。

そして、その辺を総合的に整理したのが、下に四角で囲わせていただいております。社会実験における課題として、この保々地区における問題には、中心市街地にたどり着く

までに、このバスを使ったとしても、保々駅、そして、三岐鉄道を使っても、四日市中心市街地に来るまでにやはり2回乗りかえるというのは、やはりちょっと不便だというところがありました。そして、このバスルートにつきましても、北に南でシンプルにこう回らせていただくような形にしましたが、ぐるっと回らなきゃならないというところがあって不便だというふうな評価をいただいております。そして、交通需要のほうが、保々地区ということもありまして、中心市街地以外に菰野町方面のあたりのほうが結構ニーズがあったというところで、こういうふうに四日市市の中心市街地に集めてくるという発想のほうがやはりちょっと無理があったというようなところがございます。

公共交通に対する地域の盛り上がりはやはり低かった。自分で運転できるというところが突出している。これが現状としての課題であったというところで考えております。

以上がコミュニティ・バスを含めたところの社会実験を含めた説明でございます。

豊田政典委員長

9ページは。9ページもあわせてお願いします。

山本都市計画課長

わかりました。

じゃ、済みません。桜ボランティア協会、これについて説明させていただきます。

桜地区では、ボランティア活動として地域の方々を目的地のところまで、病院であったりとか、買い物に行くというようなところのボランティア活動をされておられます。それで、ボランティア活動といってもガソリン代等がかかりますので、有償という形にはなりますが、ガソリン代相当を弁償していただいてボランティア活動をされているという活動でございます。

以上でございます。

豊田政典委員長

こちらがお願いした資料の説明は以上です。

一旦休憩をとらせていただいて、今の資料について質疑応答、それから、追加資料の請求をいただいたりしながら、最後に今後の日程を相談させていただいてというのが第2部としたいと思いますので、10分まで休憩をさせていただきます。

10 : 56 休憩

11 : 10 再開

豊田政典委員長

それでは、時間が来ましたので、再開をいたします。

資料説明についての質疑、ご意見、また、追加資料請求がありましたら、あわせてお願いいたします。

加藤清助委員

三つぐらい聞きたいなと思っておって、また、関連してそういう資料が出るんだったらお願いしたいなと思っていて。

説明いただいた1ページのところにかかわってなんですけど、収支率も示されていて、委託しているところは1路線1000万円から2000万円ぐらいの赤字になるという背景が見えてくるんですけど、逆に言うと、代表質問の中で、市内に25路線ぐらいあって、じゃ、この自主運行バス以外の路線の収支率はどうなのかなというふうな思いで、全体のバスの利用減少からいくと、多分結構赤字路線が多いのかなと思って、あの近鉄内部・八王子線じゃないけど、半分ぐらいの路線が赤字やったら、軽く1億円は超すなというふうな思いで見ているもんで、そこら辺の収支状況の把握だとか、されておれば、またコメントをいただきたいなというふうなのが1点です。

2点目は、何ページだったかな、6ページですね。6ページ中段に公共交通（バス）の課題というので、社会実験を二つの地区でやることを今年度進める計画があるんですけど、ここで特に西部地区を中心に減便や廃線のおそれが高くなっているというふうに書かれているんですけど、これは何かその事業者側から、先ほどの話、もうとてもやっていけませんので廃線したいだとか、そういう意向だとかが示されているのがあるのかどうかというところが知りたいのが一つです。

それから、3点目は、社会実験をやった保々地区の結果についても触れられましたけれども、アンケートの結果というのは出ているんですけど、これはやった後のアンケートですよ。利用したことがないとか、利用したことがあるというので。普通は実験

する場合にしても、事前にそれこそ前段であったニーズ調査だとか、それに基づくコース設定だとか、便数だとかというのをしてやったんだらうと思うんやけど、だから、その事前のこの社会実験のニーズ把握やアンケートを含めてやられたのかどうかということを知りたいんです。

それと関連して、この今年度、社会実験を2地区で準備を進められようとしているけど、3月に桜地区市民センターで担当職員の人と委託業者の人がおったな。委託業者の人が来て、何か自治会長さんらを含めて意見聴取みたいなことをしていましたけど、じゃ、ニーズでいくと、さっき高齢者の話が出ましたよね。やっぱりニーズの高い対象者の人の声をどうやって反映するのかなという思いがあって、そういうのをどういう手だて、手順でやっているのか、やっていこうとしているのか。その委託会社の人是一体何をしようとして、何を委託しているのかなという、そんなところ。

豊田政典委員長

4点ほどいただきましたので、それぞれお答えをお願いします。

館都市整備部理事

まず1点目のその自主運行バス以外の収支状況につきましては、全て私どもは把握している状況ではございません。このあたりは三重交通さんとか、あるいは三岐バスさんにお聞きしないとわからないところではございますが、なかなか会社の情報なのでどうかはわかりませんが、今のところお尋ねしても、なかなかその点ははっきりしたお答えをいただける状況ではございません。もう一度トライしてみて、出していただけるような資料がもしあれば、次回お出ししたいとは思いますが、ちょっと今までの、これまでの三重交通さんとのお話し合いの中ではなかなかそういう細かい、企業の中の状況でございますので、いただけていないというのが現状でございます。

それから、西部地区の減便のおそれにつきましては、ちょっと具体的にどこの路線ということはちょっと申し上げられませんが、実際に便数を減らしたいというお話がバス会社さんからあったのは事実でございます。これにつきましては、私どものほうから、もうちょっと頑張ってもらいたいということをお願いいたしまして、今のところは便数、今回の3月では減らなかったわけでございますけれども、やはりそういうお話を三重交通さんのほうから相談があったのは事実でございます。

それから、保々地区の社会実験のアンケートの件でございます。ちょっとこれ、当時のところを詳細に見ないとわかりませんが、これは若干推測もございませうが、どうもその事前のそのルート選定に当たっては、地区の自治会と相談しながら、どのあたりを回るとか、どこにとまるかというようなあたりは、地区の住民の皆様方とご相談しながらということは経緯として残ってはございますけれども、ニーズ調査とか、アンケートまでやったというものはちょっと見当たりませんので、今回、ことし予算がついております、この社会実験をするに当たっては、やはり事前にどれぐらいのニーズがあるとか、あるいは地区の方のご協力がどれぐらいいただけるかとかいったところの事前の準備が非常に重要であろうという認識をしてございます。したがって、このあたりは同じように、単に行政側が何か勝手にこう新しいバス路線の研究をしておるわということじゃなくて、地域の皆様を巻き込みながら、かつどこを、ここのルートを走れば一番ニーズがあるかといったようなところも含めて、ご協議しながらやっていかなきゃいかなというふうな思いで、今、先ほど桜地区のご紹介がございましたけれども、桜地区での会合というのは、恐らくまちづくり構想の、今、つくっておりますので、勉強会等をしておりますので、そんな中でそのバスのことについてやったときだと思っておりますけれども、そういった水沢地区あたりでもそういうまちづくり構想の勉強会を始めておりますので、その中でまずはどういうルートで、どれぐらいのニーズがあるかということも把握しながら、アンケートなどもとりながら、そういった事前の準備を十分しながらやらないと、また同じような結果になってしまいますので、そのあたりを、今、十分に地元と調整をさせていただくというところを頑張っているところだということでございます。

豊田政典委員長

平成25年度の社会実験は桜地区と水沢地区と二つ、2カ所でやるということですね。

館都市整備部理事

今のところそこを、水沢地区のほうから桜地区のほうに回すような路線をというふうに想定をして、協議をさせていただいておりますが、何度も申しますように、地域の方々のご協力がぜひとも必要ですので、そのあたりをもう少し見きわめながら、今のところの想定はそこでございます。

加藤清助委員

委託業者に何を委託しておるのかなという思いと、予算でことし200万円で2地区じゃないですか。200万円は委託業者に委託するから、委託費用になると思うんですけど、例えば社会実験やったら、保々地区やったら、二、三カ月やっておるけど、そういう費用も含めて200万円で組んでおるのかということと、最初のところで、会社のその収支状況は、把握、また努力してみるところですけれど、6ページのところに、全体の利用者数の年度の推移が出ていますやんか。これは年間の利用者数、市内のバス路線の総利用人数だと思うんですけど、収支状況は別にしても、路線ごとの利用人数がないと、市内全体の利用人数は出てこないと思うんですけど、これはただ単純に三重交通としては市内の路線が年間何人で、三岐バスが何人というのを出した数字なのか、そこらへんは。

館都市整備部理事

まず前段のところでございますが、恐らく3月の委託業者というのは、まちづくり構想をお願いしておる委託業者の者がそこで話をしたんだと思います。まだ交通のほうで委託をしておりませんので、3月の時点では、まちづくり構想の中では、こういうバス交通であったり、公共交通というのは大きな課題になる地区もございますので、桜地区は一つそれも大きな課題になっておると、水沢地区ももちろんそうでございますけど、そういうことで、その中の予算というか、その委託業者だと思います。

今回のこの予算額の200万円には、その委託というよりは、前回の費用も考えると、全く外部に委託するというよりは、その事業者、例えばバス事業者であったり、タクシー事業者に委託する程度の経費しか今のところ見込めていませんので、調査、分析のあたりは別の予算なり、あるいは自前でやるなり、そういったことをしないと、この中ではできないというふうに思っております。

豊田政典委員長

運行経費ということですね。

蟹江都市計画課課付主幹

都市計画課、蟹江です。

6ページのバス利用者の推移のグラフデータ、これにつきましては、毎年データを、バ



ス会社のほうからデータがまとまる時期に、三重交通さん、それから三岐バスさんに年間の利用者データというのを、日当たりのデータをいただいていますので、その積み上げ、それから、あと、生活バスよっかいちさん、これについても生活バスよっかいちさんのほうからいただいていますので、その累積というか、合計データで取りまとめを行っております。

以上です。

豊田政典委員長

いいですか。

(なし)

豊田政典委員長

ほか。

小林博次委員

1 ページに若干関連するかもわからんけど、運行委託先、路線がそれぞれ廃止をされた三岐バスのエリアが、三岐バスやね。三重交通の管轄は三重交通になっているんやけど、若干疑問を持っているんやけど、この運行経費というのか、だから、直営の自分のところでやっておったときの経費と、この委託したときの経費はどのくらい違いがあるのか。何でこんな質問をするかということ、バスをチャーターするとき、このあたりにある民間の小さいバス会社と三重交通に競争させると、3割くらい高いんやわね、三重交通が。もちろん給料も高いしね。そうすると、わざわざ高いほうを利用して、余分に金を使う必要があるのかなと思う。例えば運転手の手配だとか、さまざまなことでコストが安くなっているという話なら、また意味は違うんやけれども、同じやということであれば、そのあたりがわかれば、何か資料があればと思っているんです。

館都市整備部理事

この委託費につきましては、それぞれのバス会社の詳しい、1 kmあたりにどれぐらいの経費、運行するのにどれぐらいの経費がかかるかという、そういう積み上げた根拠がござ

いまして、それに基づいて、それぞれ三岐バスさんの単価、三重交通さんの単価というのがございまして、それに運行距離数、それを掛けて、全体の委託料が決まるというふうになってございます。ただ、議員がおっしゃるように、廃止前に、じゃ、その路線に対して、三岐バスなり、あるいは三重交通がどれぐらいの経費をかけていたのかというのはちょっと私どもでは把握しておりません。したがって、今は、今の段階での委託については、その積算の根拠をいただいて、その単価で距離数を掛けて委託をしていると、そういった状況でございます。

#### 小林博次委員

ちょっとわかったようなわからんようなことやけど、ほかの民間企業でどのくらいでできるのかということで、そういうことを求めたことはないわけやわね。それに単純な抵抗を覚えておるわけやけど、もうからんで、その後をやって、補助金をとるという発想やと、全部そうになってしまうやないのと。ほかのバスを見ておっても、1人ぐらいしか乗っておらんとか、そんなのがいっぱい出てきておるわけやから、そうすると、場所が、それも大変やから、協力はしていく必要があると思っておるけど、だけど、税金やから勝手に使っというわけにもいかんわけやから、そうすると、どうコストを下げるのかと。コストを下げる中には、それ以外の民間の乗り物を使う。例えばもっと安いのは、ユラックスでもバスを持っていますやん。ユーユー・カイカンでも。それから、各福祉施設がバスを持っているよね、送迎用の。こういうものとネットワークをつくって、うまくこう活用すれば、かなり安い料金で運行が可能やと思うわね。恐らく通学バスなんかも、これからは遠距離合併があると、スクールバス対応が出てくるかと思うんやけど、自転車かもわからんけどね。そのときにこういうところのバスを使うのか、あるいはもっと中小企業のバスを使うのか、あるいはそれ以外の高齢者福祉に使っているようなバスをその時間帯だけそっちに回すのか、こういう話なんかもやっぱりしていかなければならない時期が来ているかと思うんやけど、そんな意味でこの運行コスト、これが単純に何かわかりそうなものがあるのなら、また出してください。なければ無理して出すことはないと思うんやけど。

それから、説明の中で、南北バスがないとか言っておったけど、これ、実は四日市市は南北に道路が整備されていない。全部駅を中心に、斜めに全部四日市駅に。だから、これ、道路整備がきちっとされると、新たな需要が出てくる可能性があるよね。だから、専門家をに入れて研究するのなら、そのあたりにちょっと研究してもらいたいということ。

それから、もう一つ、これ、質問の格好で意見を言って悪いけれども、例えば近鉄やと、夜1時を越えて電車を走らせてと、そうすると、夜、飲みに来て帰れない人たちが、従業員も含めて帰れる可能性がある。だから、電車を使ってくれるということね。これはJRも一緒な。それから、JRは貨物に客車を1個くっつけてもらったりということもあったんやけど。それから、例えば近鉄四日市駅と中川原駅のちょうど真ん中ぐらいに市立四日市病院があるんやけど、ここに駅はできやんのか。それから、中川原駅とその次の駅までの間に。だから、市電として活用すると、もっと乗客がふえるんやないの。例えばJRやと、四日市駅と富田浜駅の真ん中に橋北地区があるよね。ちょっと川に寄せたほうでいくと、通勤に使える、自転車通勤に、そういう拠点になり得ると思うんや。前にあったんやけど、これ、なくしてしまったり。だから、復活できれば、そういう使い道が出てくるかなということと、あと、コミュニティ・バスで、だから、保々地区だけコミュニティ・バスがあっても、こっち側にないと、行きたいところへ行く率が減ってしまうので、利用が減る。交通安全でエスカレーターをつけるのと同じような、乗るところばかりつけても、降りるところがついておらんと使えやんのと一緒で。だから、そんなようなことなんかで、もし何かこういう資料とかそんなのがあれば、ください。

以上です。

もう一つあった。

それと、これ、杉浦議員の代表質問がここに出ているけど、これ、一般質問、代表質問って、一般質問なんかはいっぱい総合交通に関連するものがあるんやけど、それはどうして入れやんの。だから、言いたいのは、こういう取り上げ方というのは適当ではないやろうということだと思っているので、こういう質問になったわけね。

豊田政典委員長

記憶していたのがこれだけだったので、済みません。

小林博次委員

どうしても発言したかったら、入れかわって、いや、それは余計なことやけどな。済みませんが。

豊田政典委員長

注意いたします。

今、幾つか提案であったり、資料請求であったり、話をいただきましたので、コメントとか資料についてどうだとかいうのがあれば、まとめて答えていただけますか。

館都市整備部理事

先ほどの他の事業者の運行コストについては、もしそういうものがあれば出させていた  
だきたいと思います。

あと、後半のほうで、委員がおっしゃられたその深夜の運行であるとか、中間駅をつくる  
であるとか、いろいろご提案をいただいたわけですが、ちょっとそのあたりは資料がち  
よっとなかなか。そういうのはなさそうかなということで、一応調べてはみますが、何か  
そういう、昔そういう記事があるかとか、調べた上で、もしあればということでちょっと  
ご容赦いただければと思いますが、ちょっと1回、そういう昔そういう経緯が……。

小林博次委員

大体距離をはかって、真ん中に駅をつくれれば、市電みたいに使えるわけやから。

館都市整備部理事

それはもちろん駅は……。

小林博次委員

そういうのと遠いところのコミュニティ・バスとかが絡めば、利用度が上がるんやない  
のかなと思って。そういう発想ね。

館都市整備部理事

一つご意見として頂戴させていただくというふうなことかなと思うんですけど、ちょっ  
となかなかそういう、すぐ資料をつくるというわけにはいかないなので、済みません。

豊田政典委員長

他の委員の方、いかがでしょうか。

伊藤 元委員

済みません。資料を1点いただきたいと思うんですが、高齢者の方の自動車運転免許証の返納率というのを、もしわかればひとつ、一覧で出していただくとありがたいなと思います。いかがでしょうか。出ますか。

山本都市計画課長

自動車運転免許証の返納につきましては、公安委員会のほうに協力を求めて資料提供させていただきたいと思います。

伊藤 元委員

よろしく申し上げます。

それで、それを踏まえた上でちょっと質問もさせていただきたいと思うんですけれども、加藤委員が先ほどもおっしゃってありました社会実験のほうなんですけど、平成25年度で200万円の予算で社会実験をしていくということで、7ページのほうに以前の例を挙げていただいておりますかと思うんですが、ジャンボタクシーを利用してその実験をしていくということですが、やっぱり車両はこのような車両を使って、写真のような、実験をしていくのかなと思うんですけど、その中で何を調べるのかなというところが、ちょっと私にはわかりづらいところがあるんですけども、ある程度ルートは決まっておって、何人乗ってくれるのというところを調べるだけと違うのかなと思っておるんですけど、いかがでしょうか。ほかに何か調べる要素があれば、ちょっとあわせて。

館都市整備部理事

もちろんそのどれぐらいの利用をしていただけるというのは一つ大きな点です。それは後々の収支比率がそれでどれぐらいになるのか、その場合に市はどれぐらいの支援をしないと、こういうものは成り立たないのか、そういったことを研究というか、見きわめるためにもそういうことが必要なのかなということと、やはりその形態ですね。今、おっしゃられたように、このジャンボタクシーのパターンが一つ形にはなるかもしれませんが、もう少し別のパターンもあるかもしれませんので、こういう形のほうがいいよとか、あるいはそういういろんな意見が出ようかと思うんです。そのあたりも一つかなと。例えば高齢者ですと、なかなかこういうジャンボタクシーは乗り降りが大変ですから、どうかとい

うことと、大きさがもっと小さいもので、地域によってはもっと小さいものでもいいのかもしれません。それから、もう一つ、その頻度ですね。どれぐらいの頻度で運行すると使われやすいのか。当然多ければ多いほどいいに決まっておるんですけども、その時間帯も含めて、どういう目的のところを照準を合わせていったら、効率的な支援ができるんだといったようなことも当然ありますので、もちろん、今、委員がおっしゃられた、どれだけの利用をされるか、これが一番のメインでございますが、それによって財政的な問題もかかわってきますので、そのあたりを見きわめていきたいというのが大きな点でございます。

#### 伊藤 元委員

もうずばり言っていただいておりますねと思うんですわ。どれだけ利用してもらうかをやっぱり調査するのに、一番大事なのは、やっぱりこの実験の中で、この路線、もしくはバスにどれだけの付加価値を感じてもらえるかというところが、私は一番大事だと思うんですよ。ごめんなさいね、ちょっとこんなこと言って、少ない予算で大きな効果を求めていくのはわかるんですけども、今、最初に言ったように、返納率が多分出てきたときに、えっ、まだこんな程度なのというふうなことが明らかになると思うんですよ。それはなぜかというと、やっぱりまだまだ高齢であってもマイカーを使って、移動しておるという時代ですから、うちの親父でももう83歳で、それでもちょこちょこ当てまくって乗っていますわ。だから、それよりももっと魅力を感じた移動手段であるということが、市民の人たちにアピールをしっかりとしていかなと、なかなかマイカーからそういうのに移行していかんのではないかなというふうな気がするんですよ。

ですので、本当にさっき言われたように、お年寄りの方が本当に利用しやすい、ゆったりとした形、要するにもう低床で段差のないような車を導入して、よそでやっているよ、そういうものを借りてきて回して見るとか、そういうふうな取っかかりって、私は大事だと思うんですよ。そうすると、利用した人たちが、これは便利やぞとなってくると、人が人を呼んでいくようになるんじゃないのかな。もう義理で何かこの路線のところ辺が不便だから、こうやってやったらいいんじゃないのというようなやり方でやっておるだけでは、なかなか乗ってもらえやんのじゃないかなと思うんですよ。

前もあの勉強会のときに話をさせてもらったけれども、以前、楠地区で、やっぱり高齢者の方のために巡回バスをテストしたんですね。やっぱり町のマイクロバスを走らせただけ

ど、乗らなかった。口ではみんな言うんですよ、あったらいいねって。でも、やっぱり利便性の問題で、もう一つというところがあったのではないかなと思うんですよ。やっぱりこれに乗れば、本当にこうやって快適にその移動ができる。そういうふうな魅力を創出していくことが、私は大事やと思うの。

そうやで、例えば、ちょっと長くなって申しわけないですけど、観光の町である金沢市へ行ったときに、市内循環の3路線周遊しておるフラットバスというのがあるんですよ。15分おきに出ておる。それが、やっぱり最初、導入は外国製の本当に低床の段差の低い、それで車内もフラットになっておって、それで100円で巡回するというようなね。すごく便利で快適やなと思った。これ、乗らなければ損やなという感じがしましたわ。やっぱりそういうふうな意味合いも、しっかり社会実験の中で組み込んでいかんと、本当に利用者のニーズというのは捉えられやんのと違うのかなと思うんですよ。そうやで、そういった視点も入れて、ひとつ検討していただくとありがたいなということで、要望させてもらって、とりあえずのところは終わっておきます。

豊田政典委員長

他にどうでしょうか。

森 康哲委員

生活バスよっかいちの東側ルートの予算が、たしか今年度ついていたと思うんですけども、その辺の説明をもう少し詳しく教えてもらえますか。

蟹江都市計画課課付主幹

生活バスよっかいち東側ルートにつきましては、下半期を想定して、現在市民の自主運行バスというか、今の第1ルートのほうなんかやと、市のほうから月30万円の補助制度を設けていますので、下半期の6カ月分を想定して、今、予算づけをさせていただいております。

現状としましては、昨年度も地域のまちづくりの会議に、西脇さんも同席のもと参加して、議論をさせていただいておるんですけど、まだ具体的なところまでは進んでいないという状況です。

以上です。

森 康哲委員

平成23年度から地域や例えば企業とかいろいろなところで協議を始めていると、これ資料には書いてあるんですけど、そこも少し、もう少し具体的に教えてほしいんですけど。

蟹江都市計画課課付主幹

平成23年度から、コンビナート企業さんが、現在、霞のコンビナート企業さんが社員の送迎バスとして、富田駅から現在、朝夕2便ずつで三重交通さんに委託されて運行されていますので、その企業バスとコラボレーションする形で、生活バスよっかいちの東側ルート、これを導入しようという動きで協議等を進めてまいりました。企業さんのほうは一定の協力をいただけるということで進んでおるんですけども、なかなか生活バスよっかいちの第2ルートといいますと、第1ルート同様にNPO法人さんが運営主体となって進めていくこととなりますので、NPO法人さんとしましては、現在のところその第1ルートを導入するときほどの地域の機運とか、その辺もまだ至っていないという状況ですので、まだ現在成立までには至っておらない状況でございます。

以上です。

森 康哲委員

第1ルートというのは近鉄霞ヶ浦駅から西側で、大矢知地区のスーパーサンシを經由して周遊しているルートだと思うんですけども、東側ルートというのは、コンビナートや四日市ドームや公共施設や事業所を經由していくルートと、少し病院やスーパーという事業所とは職種も違うし、乗られる利用者も大分違うと思うんですが、その辺がネックになってその機運が高まらないんですかね。

山本都市計画課長

地域の方々のご協議はさせていただいておりますが、やはりもともとバス路線がないもんですから、そのバスに乗るという習慣がない。ベースになって、その上で来ていただいても、自家用車で行くというようなお話が出たりしまして、その中でどうやってやっていくんだというところを、地域の方々、ルート設定もありますので、地域の方々にご利用していただいているベースの上で、委員がおっしゃったように霞ヶ浦緑地のコース、



そして、もともと企業のほうからご厄介になる霞ヶ浦の企業群のほうへ回るルートというところのこの三つの折り合いをつける必要がございますので、その辺のところでご折り合いを求めて協議させていただいておるんですが、やはりちょっとその辺で三つの折り合いがちょっとまだ思うような終着点に向かっていないということが現状でございます。

森 康哲委員

そうすると、既存のルートがあって、それが廃止になるのを防ぐ。それを懸念してコミュニティ・バスが今まで自主運行バス等を含めて整備をされてきたと。とすると、今後、今までそういうバスルートがないところに対しては、非常に困難というか、課題が多いということなんですね。それを含めて、これは委員長にちょっとお願いしたいのが、バスルートがあったところと、やっぱりこれからつくる、そういう交通難民やいろいろな弱者、交通弱者に対しての考え方というのは、整理してやっていったほうがいいのかなと思うんですけれども。芳野委員が冒頭言われた、交通弱者だけじゃなくて、企業やまたは公共交通、公共施設に対してのやつも全部含めてというのをきちっと整理していかないと、なかなかここだけとかいうのは難しいんじゃないかなと思うので、お願いしておきたいと思います。

豊田政典委員長

今の生活バスよっかいちの東ルートのお話を聞いていますと、冒頭に意見を出されたようなエコ通勤と関連させてとか、スポーツ施設にルートを広げてというところの要素があるのかなと思って聞いていたんですが、ことその生活バスよっかいちの東ルートについては、今、少し課題が見えてきているというか、というところだと思うんですけど、そこから何か資料的に出してもらって参考になるとか、そんなのってありますか。そこまで言っていない。じゃ。

森 康哲委員

平成25年11月に近鉄霞ヶ浦駅から四日市ドームまでの間にカインズホームさんって大型ショッピングセンターが開店予定なんですね。11月に。24時間スーパーも同時に開店するというので、それが一つの拠点にもなり得るのかなと思うので、これは今年度になって明らかになったものですから、地元としてもまだそんなに話は浸透してないものですから。

豊田政典委員長

今の話を聞きますと、買い物拠点があって、それを絡めるというそんな要素もあるということで、このルートのごしあし等を検討するんじゃないかと、一つのモデルとして、資料としてもらえば、考える材料になるのかなと思って聞いているわけですけど、なりそうですかね。買い物拠点、エコ通勤、スポーツ施設、いろんな要素が出てきますね。

館都市整備部理事

もともと、先ほど蟹江がご説明しましたように、東側のルートをつくる時に、なかなかスポンサーがやっぱり東側にはこれまでなかった。今、ご紹介いただきましたものができるとしても、それも今現状は余りない。その中で、実は臨海部の企業さんの送迎バス、それが朝夕しか走ってないと。その昼間は空いていますねと。そのバスを活用して、昼間はその区内をめぐるようなルートにして、朝夕はその企業の通勤に使っていただく。昼間の空き時間を利用すると、西脇さんのところが安い経費で、これは三重交通なんですけど、今その企業へ送迎しているのは。そこへ安い経費で委託することができて、余り赤水の東側というのはそんなに人口密度は高くはないところですので、そういうスポンサーがないと、なかなか回ってもそれで収支は合わないだろうという中で、これは一つのチャンスかなということで、我々が間に入って、企業さんと西脇さんのところを結びつけるような、そういう努力をしてきたわけでございます。その中ではなかなか、それだけではなかなかうまくいってないというのが現状なんです。

今、委員がおっしゃられたように、新しいショッピングのそういう拠点ができれば、そこがまた、西脇さんのところのまたお働きも必要なんですけれども、スポンサーになっていただくようなことができるかどうか、これはこれからのちょっとまた課題にはなっていないかと思うんですね。

したがって、結局もともと課題は何であったかということ、東側ルートにはなかなかそういうスポンサーがないというのが課題で、苦肉の策で臨海部の企業の方の通勤バスに目をつけたということなんですけど、本来のNPOバス、羽津地区のNPOバスにつきましては、そういうショッピングセンターであったり、病院であったり、そういうめぐるところから協賛金をいただいて成り立っていたわけですので、そういうことから、ちょっと関係が少し変わりますので、そういう可能性も出てくるのかなという思いがございますので、

そのあたりはきょうご意見を頂戴しましたので、また西脇さんのところともまたご相談しながら、ご意見を頂戴できたらなと思っております。

ですから、ここの、今回のこの特別委員会の議論の一つのそのパターンとしては、課題として何かというと、そのスポンサーがなかなかなかったけど、見つければどうかという、そういう一般論的に言うと、そこですね。NPOバスを広げていこうとすると、どうしてもスポンサーがどれぐらいいるかということに帰着してしまっていると。今は、それが今の制度の現状になっていると、そういった課題だと思っております。

#### 豊田政典委員長

では、NPO、生活バスよっかいちについてももう少しスポンサーはどんな企業であるとか、もう少し詳しい資料を次回までに用意していただくのと、東ルートについて、確定はしていないとはいえ、こんな方向からのアプローチも考えられるという程度で結構ですから、少し工夫した資料をお願いしておきます。

ほか、もうあと10分ぐらいで正午になりますので、追加資料とかあれば。

#### 毛利彰男委員

追加資料ということではないんですが、感想も含めてちょっと申し上げさせていただきたいというふうに思っています。

今後もそのバスが必要だという潜在的な需要、これは皆さん申し上げられたとおり、質、量ともいろんな変化をしながら増加していくことはもう間違いないというふうに思っているわけですがけれども、この2時間ぐらいの間の中で、ヒントといいますか、答えといいますか、方向性がある程度こう浮き彫りになってきているのかなというふうに自分自身は思っています。特にこの1ページ目のこのコミュニティ・バスの現状というこの表を見させていただきますと一目瞭然で、生活バスよっかいちのその収支率、あるいは効果、こういうものが非常に大きいということが理解できるわけですがけれども、この辺の揺るぎない効果をやはり再確認をすることと、それから、これは自己努力といいますか、そのNPOさんの随分努力によって協賛金とその他収入を上げておられるというのが、収支率を上げられる原因の一つだというふうに思うんですけれども、そこに行政として、この山城富洲原線、神前高角線、磯津高花平線と比較したこの生活バスよっかいちのこの自己努力による収支比率の向上というものを、行政がどうこれを考えておられるのか、評価しておるのか。

それに対する、ある意味では、これは非常に公平性に欠けるという部分もあるというふうには私は思うんですね。もちろんその企業が、協賛してくれる企業があるかないかというのは、今、森委員の質問の中でもあったんですけども、この空白になった、あるいは赤字になったところを補うのに、大きくこの二つの、事業として形態は違います。当然、委託契約と、それから補助金という、補助事業という、そういうものの違いはあるんですけども、やはりその自己努力も含めて、市民の人に供給をし、喜ばれて、かつ収支率も上げておられるというこういう努力をなされているところに、そうでなくて、そこの辺の努力が、本来ならばやってもいいような努力もなされていないんじゃないかと、僕はちょっとそこまできつく言ってしまって申しわけないんですけども、そういう不公平感がある部分を、行政としてそれをどう認識されて、どう理論武装されて、この三つの委託契約をこれからも存続させるかという、逆から見た形で、そういう理論武装、あるいはもう一つ逆で言えば、生活バスよっかいちのこの有利性、メリットをどういうふうに理解されて解析されておられるかという、これが特別委員会の、これからの何回かある中のそのポイントにもなるんじゃないかなとは思っておるんですけども、そういう意味でこの生活バスよっかいちにおけるこのメリット、あるいはその方向性、これを行政としてどう考えておられるのか。やはりもう少しご説明なり、資料でもしあれば、それと不公平感をどうそれを認識されて、理論武装して、市民の人に説明できるかという、その辺を少しお話しただけならなというふうに思っていますので、お願いしたいと思っています。

#### 豊田政典委員長

それでは、今の時点で、口頭でポイントを答えていただいて、また資料も用意していただくというふうをお願いしたいと思います。

#### 館都市整備部理事

まず、この自主運行バスとNPOバスはそもそも成り立ちが違います。その中で、今、私どもの考え方としては、まず自主運行バスでございますが、漫然と従来のルートを一ずっと走っていく形ですずっと続けるのではなくて、より利用率が高まるようなルート変更、そういった形をとっていきたいというのが1点でございます。その一つの取り組みとして、実は神前高角線で、昨年度それまで寄っていなかったイオンショッピングセンターに寄るようなルート変更を、地域の皆様等と一緒にやっていただいた。そのときに高校

からの強い要望もございましたので、三重県立四日市中央工業高等学校にも回すというようにもさせていただきました。1年走らせてみましたら、結果として、ショッピングセンターのほうはある程度乗っていただく数字が出てきておりますけれども、高校の利用率は、ちょっと便数の関係もあろうかと思うんですが、時間の関係もあろうかと思うんですが、少し利用率が悪い。そういったことも検証しながら、端的に申しますと、この自主運行バスにつきましては、ルートの見直しなどを図りながら、先ほど冒頭に課長がご説明しましたような、今後のバスのあり方を目指して、この自主運行バスのルートも変更していきたいと。特にショッピングセンターや公共公益施設、人が集まるようなところに寄るようなルートにこう修正していくというか、変更しながらということ、今、大きな方向性として持っております。

それから、生活バスよっかいちにつきましては、この形をもっと他の地区に広めていきたいというのが我々の思いでございます。ただ、やはりその一つ他の地区に広めていくときの大きな壁になっておりますのが、やはり人材と申しますか、こういうものを運営していただける方が、やっぱりキーパーソンが必要になってきます。それぞれの地区で。そういう方をいかにこう発掘していくかとか、あるいは育てていくかと、それと、口幅ったいですが、人材を掘り起こしていくかと、そういうことが非常に重要でございます、これは単に公共交通の部門だけで考えているんじゃなくて、先ほど申しましたようなまちづくり構想を進めていくときに、そういうバスの課題のあるところについては、そういったことも一つの課題ということで捉えて、地区で話し合いをしていただきながら、そういう中心になる方を探していくといったようなことも、そちらの部隊でもやっております。

したがって、このNPO法人のこの生活バスよっかいちというのをもっと広めていきたいというのが我々の気持ちではございますが、実態としてなかなかそこまで至っていないのが反省点でございます。

その不公平感というお話がございました。これはまさしくその生活バスよっかいちのほうは、地域の中で一生懸命やっていただいて、こういう収支率を上げているのに、自主運行バスのほうは、赤字をずっと出したままで工夫がないといったようなところかと思えますし、税金の投入の仕方のほうも差があるといったところだと思えます。したがって、このあたりは、冒頭も、先ほど申しましたような自主運行バスをもっと見直していくという作業を、私どもは、バス会社、あるいは地域の方と一緒に絶えず考えていくということが必要であろうというところで、今、思っているところでございます。

毛利彰男委員

すぐ終わります。

考え方としてそれで結構だと思うんですけども、やはり、今、おっしゃられたその税投入の責任というものの、この不公平感、ここを詰めていくこと、あるいは市民に対する説明責任を十分果たせるような方法でやらないと、小林委員もおっしゃっていましたけれども、加藤委員もおっしゃっていました。物すごく潜在的にこれはあるわけです。この自主運行バスの形態を今までと同じような形でやる限り、膨大な赤字が、税金が流出するという、こういうことは避けねばいけないというふうに思いますので、ぜひNPO法人がやっているこういうスタイルをより積極的に研究しながら、そのエリアを広げていく方向でご努力いただきたいと思います。よろしく。

豊田政典委員長

ほか、とりわけ資料請求があれば。

中川雅晶委員

資料請求じゃないんですけど、いいですかね。

いろいろお伺いさせていただいて、特にその社会実験をされて、アンケート結果はこういう結果を見させていただいたんですけど、きょうの資料の中で、そのニーズがよくわからないというか、ニーズ調査をどれだけされているのかなとか、確かに自分で運転できる、家族や知人が送迎してくれるというところが高いというのはわかりますけど、少なくともこういうバスがあったらいいよねというところで社会実験をされていると思うんですけど、一応地域のそういう声があってということで。ところが、なかなか乗ってもらえなかった。乗ってもらえない理由が、自分で運転できると、家族や知人が送迎してくれるというところのこの中身の分析とか、くしくも先ほど課長がバスに乗る習慣がないというところも僕は大きいのかなと。どうやって乗ったらいいのかというのもわからないとか。どこかの地方で、テレビで、バスの乗り方がわからないし、もうそもそもバスは乗らないというのを取材されていたのもあって、確かにそうかなと。幾ら払うのかわからへんとか。どんどん遠くになればなるほど、料金が上がっていくというところであったりとか、じゃ、その行き先のニーズであったりとか、時間のニーズであったりとか、定

時性も含めてとか、それから、運賃のニーズであったりとか、それから、その乗り方というか、要はその習慣がないというところを、じゃ、そういう今の業者というか、民間業者がどれだけそのバスに乗れるような、そういう戦略的にやっておられるのか、もしくはそんな問題点を捉えておられるのか、そういうのもぜひ、例えばこのアンケートから見えるもう少し深いところのニーズ調査というのも、されているのであれば出していただきたいなというふうに思うんですが、いかがでしょうか。

山本都市計画課長

バスのニーズというところはおっしゃられるとおりだと思いますし、そして、実は昨年度から、小学生さんを対象に、バスの乗り方教室というのを始めました。ことしそれを展開していく中で、神前地区のほうでさせていただく段階になりましたら、そうしたら、実際は大人が乗り方をわからんというようなお話もありまして、7月に実は子供さんだけのつもりやったのを、大人の方も入っていただいて、ちょっとバスの乗り方教室というようなのを開催させていただく準備を進めさせていただいております。その辺のような活動も含めながら、バス利用の掘り起こし、そのあたりは展開していきたい、そのようには考えております。

中川雅晶委員

ぜひそういうニーズも出していただきたいというのと、それから、今度社会実験されるところの、この前回の保々地区でやられた社会実験を踏まえたところをどう変えてというか、ここの学習をどう生かして社会実験をされるのかということも、ぜひ今の段階で出していだけるものがあれば、またいただきたいなとは思いますが、すけれども。

以上でいいです。

豊田政典委員長

それも資料としてまとめてください。

ほか。

芳野正英委員

冒頭に僕が申し上げたその議論の方向性の中で、やっぱりそのオンデマンドバスとフル

デマンドバスの特徴とか、オンデマンドでいうと玉城町ですし、フルデマンドは南伊勢町なので、ちょっとその現状などをちょっとまとめられるならば、お願いをしたいなと思うんですけれども。

豊田政典委員長

じゃ、また打ち合わせしながら出してもらいたいと思います。

ほかは。

伊藤 元委員

自動車運転免許証の返納率の資料をくださいということをお願いしたんですが、返納した人たちとか、返納すると、どういった特典があるのかというようなことを、ちょっと知りたいんですけれども。それで、市が取り組んでいることがあれば、それと、あと、全国でどのような利点をつけてそういうふうなアピールをしておるのかのわかるような資料があれば、おつけいただきたいなと思いますが、よろしくお願いします。

豊田政典委員長

お願いしておきます。

ほかにありますか。

小林博次委員

桜地区のボランティア協会が個人送迎をやっていますよね。これがどんな範囲で、どうやってされたのかというのが、ざっとした資料でもええけど、あればください。

豊田政典委員長

じゃ、最後の9ページの部分ですけど、詳しい資料があれば、お願いしておきたいと思っています。

ほかによろしいでしょうか。

(なし)



豊田政典委員長

それでは、委員の皆さん、日程の相談なんです、冒頭多いやないか、少ないやないかという意見もいただきましたが、提案させてください。

今、決まっているのが、次が7月5日の午前10時、これは事項書に書いてありますよね。それから、その次が7月22日の13時30分ですが、私の思いとしては、あと、8月2日と8月20日をやらせてもらって、報告書までいければなという思いなんですけれども、もう一回ちゃんと言います。

追加提案は、8月2日の金曜日の13時30分から。もう一つが、8月20日の火曜日の13時30分から。というふうにとってもらえれば、一つ目安としてですけれども、ありがたいなと。ほかには案はないんです。ちなみに。案というのは、日にちが空いてないという意味です。

毛利彰男委員

済みません。視察の予定を入れていきますので。

豊田政典委員長

どっちですか。

毛利彰男委員

8月2日。やっていただいて結構です。

豊田政典委員長

個人ですか。会派じゃなくて。一緒にですか。

芳野正英委員

いや、一緒じゃなく、所用です。

豊田政典委員長

じゃ、8月2日は都合悪い方、お二人以外。3。大分少なくなるな、そうすると。

8月20日のほうはどうですか。ご都合悪い方は。

諸岡 覚委員

8月20日ですか。

豊田政典委員長

8月20日です。8月20日の13時30分。これはよろしいですか。これをとらせてもらえますか。

(異議なし)

豊田政典委員長

8月2日が3人なので、じゃ、隠し球を出しますが、8月16日の午後。お盆なので避けたいんですけども、お盆も含めてご都合悪い方。

小林博次委員

理事者がえらいやろ。

豊田政典委員長

えらい。理事者、えらい。

小林博次委員

委員はええけど、職員がかわいそうや。

豊田政典委員長

そうしたら、わかりました。今、そうしたら、8月20日だけとらせてください。あとは進行を見ながら、また9月か10月になるかは知りませんが、もう少し精査して日にちも出せるかもしれませんので、きょうのところは8月20日の火曜日の13時30分だけを追加させてください。また、相談します。

それでは、本日はここまでとします。ありがとうございました。

1 2 : 0 6 閉議