

総合交通政策調査特別委員会

(平成25年7月5日)

豊田政典委員長

皆さん、おはようございます。

総合交通政策調査特別委員会を開催いたします。

芳野委員が少しおくれております。

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の第2回目でございます、本日の予定としては、前回いろいろと請求をいただいた資料を準備いただきましたので、その説明及び質疑から入り、後半に少しご相談したいことが出てまいりました。日程も含めてご相談をさせていただきたいなと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

傍聴の方は4名入られておりまして、説明者としては、いつもどおり都市整備部に願いをして入っていただいております。

冒頭、本題に入ります前に一つだけご報告いたしますが、先日、当委員会からの報告書を出して、近鉄内部・八王子線について正副議長に報告をいたしました。その中で、特に三重県に対して、交渉の場に主体的に参加いただくことと、それから、財政的な支援という項目がありまして、先日、土井議長、それから、竹野副議長、私も同席させていただいて、県庁を訪れまして、四日市市及び三重郡選出の県議会議員さんに対して要請をいたしました。交渉については既に報道もありますが、三重県も参加いただいていると。それから、県議会の皆さんも思いは同じだということで、大変前向きに受けとめていただき、今後、土井議長を窓口に使っていただき、市議会とも情報共有をしていきたいということまで約束をいただけて帰ってきたところであります。そのことをご報告させていただいております。

それでは、お手元に資料を幾つか用意させていただきました。

今後の進め方というのは、前回ご了解いただいた1枚紙、一番上にあると思いますし、それから、前回のまとめを事務局でつくっていただいたのがその次、それから、一番分厚い第21回資料というのは前回請求いただいた資料等でありまして、最後は、参考人云々というのを後半に皆さんにご相談したいと思っております。

それじゃ、まず、前回のまとめのポイントを説明してもらえますかね、事務局、ざっと。じゃ、事務局、お願いします。

栗田議会事務局主事

事務局でございます。

そうしましたら、平成25年6月4日第20回総合交通政策調査特別委員会議論のまとめという資料でございます。こちらのほうにつきまして、概略のほうを説明させていただきたいと思います。

まず、1番、委員会の進行についてということでございます。

調査研究の期間はどのぐらいにするのかというふうな議論の中で、いろいろな議論が出ておったと思いますけれども、前回の議論の中で、こちらのほうの1枚紙のコミュニティ・バスの今後の進め方の（案）というふうなものがあるかと思いますが、こちらの5項目をやっていく中で、3項目めまでを前回進めていただいた。その中で、次回、本日からでございますが、第4項目以降を中心に議論をしていただくというふうな形で、前回議論がまとまったというふうな形だったと思いますので、そのように書かせていただいております。

次、調査研究の対象ということでございますが、まず、その対象を高齢者にするのか、通学の高校生にするのか、または通院の方にするのかというふうなさまざまな意見があったかと思いますが、その中で、2ページ、めくっていただきまして、諸岡委員からの意見なんですけれども、上から、芳野委員の次の諸岡委員の意見のところ、まずは本当に生活に困っている高齢者を対象とすべきではないかというふうな意見があったかと思っております。これに対しまして、そんなに対象は絞り込むべきではないのではないかというふうな意見が中川委員からございまして、委員長のほうから、当初に示した委員長案のほうでどうかというふうな形でお諮りいただきまして、異議なしというふうな形になったというところでございます。

の報告書について、どのような形でまとめていくのがいいのかというふうな形でお諮りいただいたかと思うんですけれども、これにつきまして、下から三つ目の諸岡委員のほうから、ゴールの目標はやっぱり5 であり、その5 といいますのは、先ほどの1枚紙のコミュニティ・バスの今後の進め方の案というふうな中の報告書の案の5 といふところで、コミュニティ・バス導入に関する新制度について委員会案を作成していくと、これをまず目標にすべきではないかというふうな中で、どうしても無理な場合は5 のほうのバス交通全般に関する委員会の意見をまとめていくというふうな形で、そのような形で委員にお諮りして、異議なしというふうな形で議論がまとまったというところでござ

います。

次、3ページにつきましては、市内バス路線の現状ということでございまして、まず、現状を確認する意見がさまざま出ておったと思いますが、自主運行バス以外の路線の収支率はどうかといった意見や、また、現在でその減便とか廃線の意向を聞いているところはあるのかというふうな質問があったかと思えます。

これに対しまして、執行部のほうから、その自主運行バスの路線の収支率につきましては、企業情報というところで、今のところははっきりしたお答えがいただけないのが現状ですというところで、もう一度確認をさせていただきたいというふうな回答がございました。

減便や廃線の意向を聞いているところということですが、西部地区についてはその便数を減らしたいという話がバス会社からもあったということは事実であります、もう少し頑張ってくださいというふうにお願いを執行部のほうからさせていただいておるということで、とりあえずこの3月での減便はなかったというふうな回答があったところでございます。

続きまして、社会実験、保々地区についてというところでございますけれども、ページをめくっていただきまして、4ページを見ていただきたいと思います。

その保々地区の社会実験について、結果的に余りその利用がされませんでしたけれども、その理由、アンケートをとったところ、「自分で運転できる」や「家族や知人が送迎してくれる」というふうな理由があったというところで、こういった、もうちょっと根本なところの理由で、バスに乗る習慣がないといったところや、バスの乗り方がわからないというふうな理由がもっとあるのではないかというところで、そういったもう少し深いところのニーズ調査をしているのであれば、資料で出してほしいというふうな請求がございました。

続きまして、(2)の水沢・桜地区の社会実験について、平成25年度実施の予定ということでございますが、こちらにつきましては、1番下の伊藤委員のところを読み上げさせていただきますと、一番重要なポイントとなるのは、このバスにどれだけの付加価値をつけられるかということであるというふうな意見がございまして、次のページ、5ページの上のほうに、今、金沢市の事例をご紹介いただきまして、金沢市内ではその循環するフラットバスを導入しており、低床車両で高齢者に利用されやすいだけでなく、15分おきに運行されているため利用しやすく、また、料金も100円であるため、現地を視察した際、利

用しなければ損だと感じましたというところで、こういった現在の車社会よりも、さらにこうメリットがなければ、なかなか免許の返納率も上がらないというふうな意見があったかと思います。

続きまして、桜ボランティア協会につきまして、小林委員のほうから、桜ボランティア協会が行っていた個人送迎について、こういった範囲で行われているのか、わかる資料を提出してほしいというふうな資料請求がございました。

また、続きまして、自主運行バスのところでございますけれども、これにつきましては、小林委員のほうから、バス会社が直営で運行していたときの費用と委託費用というのは、一体どれぐらいの差があるのかというふうな質問がございました。

これにつきましては、執行部のほうからは、特にちょっと把握のほうはなかなかしてございませんというふうな形の回答がございまして、これに対しまして、やはりほかの事業者であれば、どのぐらいの経費で運行が可能なのかというところは、把握しておく必要があるんじゃないかというふうな意見がございました。

また、バスを所有している福祉施設などと連携して、循環ルートを再考すれば、かなり安価な経費で運行が行える可能性があると考えているというふうな形で、その他の運行手法との経費を比較したデータなどがあればいいんじゃないかということで、資料請求があったところでございます。

続きまして、生活バスよっかいちのところでございますが、森康哲委員のほうから、生活バスよっかいちの東側のルートについての今年度の予算がついているけれども、こういった進捗状況なのかというふうな形の質疑がございました。

これに対しまして、次のページをめくっていただきまして、6ページでございますが、上から4行目のところでございます。執行部のほうから、平成23年度に霞コンビナートの関連企業が、社員の送迎バスとして三重交通に委託して、朝夕2便ずつの運行を行っているので、その企業とコラボレーションをする形で生活バスよっかいちの東側ルートを導入しようと協議しましたというふうな形で、ただ、第1ルートの導入時に比べて、地域の機運がそれほど高まってございませんというふうな説明がございました。

ちょっと飛びまして、下のほう、下の6行目あたり、森康哲委員のほうから、近鉄霞ヶ浦駅と四日市ドーム間にカインズホームという大型ショッピングセンターが本年11月ごろ開店予定となっておりますということで、そういった買い物拠点もルートに組み込むというふうなことも必要になってくるんじゃないかというふうな意見がございました。

これに対しまして、執行部のほうからは、そのスポンサー企業となる業者がほとんどいなかったということが最初の課題であったということで、そういった理由から、臨海部の通勤バスが朝夕それぞれ2便しか運行されてないという、その臨海部の通勤バスに着目しましたということで、新たにそういった買い物拠点ができるのであれば、そういったところからの協賛金での運行も可能ではないかというふうな感じで考えておりますというふうな回答がございました。

自主運行バス、生活バスよっかいちの今後の方向性というところでございます。

毛利委員のほうから、生活バスよっかいちの役割というのが非常に大きいというところが、前回の議論の中でわかったというふうな形で、この自主運行バスと生活バスよっかいちがやっているものについて、委託料と補助金というふうな形で違いはあるけれども、その差がちょっと大きいというふうな中で、これはちょっと不公平感があるのではないかというふうな意見がございました。

これにつきまして、執行部のほうからは、最後の8ページの最後の行でございませけれども、これについてはそのバス会社と地域の方々と絶えずルートの見直しなどを考えていくことが必要というふうに考えておりますというふうな形で、そのルートの見直しを考えていく中で、その差を埋めていきたいというふうな、そういった回答があったかと思いません。

これに対しまして、毛利委員のほうから、そういった考え方でいいんですけれども、税投入の不公平感については、市民に対して説明を果たせないといけないというふうな形で、それであれば、その生活バスよっかいちのような手法を広げていく方向で努力していただきたいと、そういった意見がございました。

以下は、資料請求でございませるので、よろしくお願いいいたします。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

丁寧にご説明いただいたので、記憶がよみがえってきたかと思えます。今、説明はなかったんですけど、会議録の中の黒い星のついた下線のところ、これが資料請求の部分だったので、できる限り執行部のほうにお願いをして、可能なものについては本日、そうじゃないものもあるかと聞いていますが、いずれにしても黒の星印、下線部を資料請求、そして、最後にはそれ以外の資料請求ということで、たくさん請求をいただいております。前

回のまとめは以上のようなことで、ご了解いただけますでしょうか。よろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それでは、前回いろいろ、いろんな側面からの議論をいただいたことも頭に置いていただきながら、本日用意していただいた第21回資料、これを順次説明をいただきたいと思えます。その後、ご質疑を受けたいと思えます。

都市計画課長。

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、21回資料に基づきまして、7項目についてご説明したいと思います。

それでは、1ページをごらんいただきたいと思えます。

高齢者の運転免許証の返納状況についてご質問をいただきましたので、その資料をまとめました。ごらんのとおり、四日市市では全体として平成24年度中で207名の方、三重県では867名というところで、90%以上が高齢者のご返納であるというような状況になっております。

そして、この運転免許証返納者に対する特典でございますが、三重県におきましては65歳以上の方々が返納された場合には、それぞれバス運行会社が独自のサービスを提供いたしております。三重交通では、返納したことによって、セーフティーパスという、どこでも乗れるというものを、6カ月3万円、12カ月で5万円という低価格で、フリーに乗れるバス定期をつくっていただいております。三岐鉄道さんにおかれましては、運転経歴証明書を提示すると、運賃が半額になるという制度でございます。

そして、愛知県さんのほうでは、三重県と同じように65歳以上の高齢者を対象にいたしておりますが、サポート企業さん、企業さんのご努力によりまして、タクシーであれば1割引、ドラッグストアでは5%引きとかというような割引制度を設けられておられます。

そして、東京都、大阪府につきましても、愛知県と同様に、65歳以上の方々にサポート企業さんのほうで割引サービスがあるという形でございます。

そして、会津若松市の商工会議所さんがなされているという例がございます。これも65

歳以上を対象としておりますが、サービスの登録加盟店、サポート企業によって割引制度が実施されているというところがございます。

そして、名古屋市でございますが、これは70歳以上という、ちょっと年齢制限が上がるのでございますが、写真つき住民基本台帳カードを無料で発行できるように、通常ですと500円かかるところを無料で発行する。運転免許証がなくなった後の身分証明書のかわりというものが必要だというところがございますので、そういうような形でサービスを提供されておられるというところがございます。

続きまして、2ページをごらんいただきたいと思います。

社会実験におけるニーズの把握というところがございます。

保々地区で行いました社会実験の経緯について整理をさせていただいております。

そもそも平成14年11月から翌年3月までの間に、こういうような、どういうふうな形で社会実験を行ったらいいかという中で、交通不便地域の保々地区、県地区、水沢地区を対象に抽出を行った上で、その中で保々地区を対象にアンケートを実施いたしまして、市民のニーズの把握を図っております。この際には、スタートから乗り合いタクシー、10人乗り程度のものを想定しながら進めさせていただきました。

平成15年に入りまして、検討結果を受けて、利用者の対象、時間、目的、どのようなニーズがあるのか、また、高齢者を対象とすることから、シンプルでわかりやすいルート、そしてまた、地域に合ったダイヤ編成、そして、鉄道との連携というものを、地元の関係者の方々や事業者と共同して協議して、ルートを決めさせていただいております。

そういうことがありまして、平成15年12月から翌年3月まで、事前調査、社会ニーズの把握、社会実験、検証を行ってきたというところがございます。その際に出てまいりました問題点につきましては、地域ニーズの掌握というところがございます。説明会につきましても何度か開催した上でご利用いただくように進めたわけですが、廃止代替路線に対するその行政指導、地域との盛り上げに欠けるところがございます。行政が勝手にやっているというのはちょっと言い過ぎかも知れませんが、地域の方々に少しご理解をいただくところが欠けていたというところがございます。

そして、やっていく中で、複数のニーズが出てきてしまったこと、これが非常に対応しづかったというところがございます。鉄道駅で終結するような形での運行にさせていただきましたが、地域ニーズとしては、乗ったらそのまま中心市街地まで行きたかったとか、保々地区でももう少し違うところへ行きたかった。常磐地区で代表しておりますが、市立

四日市病院までダイレクトに行きたかったんだ。また、富洲原地区の商業施設、この当時ですと、サンリバーにあたるわけですが、こういうような店舗に行きたい。菰野町のほうの店舗のほうにも行きたいという複数のニーズがあって、なかなか絞り切れなかったというところがございます。

そして、今年度、実験しようとしておりますところにつきましては、平成24年度からコミュニティ・バスの導入の可能性の調査というところを行っております。水沢地区と桜地区を対象とさせていただいております。住民の意見や事業者の意見を聞いて、どうやってやればニーズを把握できるか、どういうふうにやったらいいか、導入の基準を含めて、ほかの事例を紹介しながら、路線案やいろんな課題の提案等をさせていただいております。その辺のところを踏まえて、今年度、調査内容を踏まえた上で、各地区のまちづくり構想と連動する中で、そして、地域にご利用いただくために、また、どういうふうにしたらうまくいくかというところを深めていこう、その辺のところを考えております。

当然ながらですが、この特別委員会のほうのご議論も踏まえて社会実験を行いたいと考えております。とにかくその地域ニーズにうまくマッチングさせるにはどういうふうにしたらいいのか、その辺のところを十分に踏まえた上で、実証実験をさせていただきたいと、そのように考えております。

そして、バスの乗り方教室についても、前回ご紹介させていただきましたが、公共交通の利用を促進するために、三重県のバス協会と共同して開催させていただいております。昨年は10月24日に中部西小学校の4年生さんの2クラスを対象に実施させていただいております。利用方法、そして、乗り方の実習といいますか、校庭に路線バスを持ち込みまして、小学生の方に乗っていただくという形でさせていただいております。

そして、今年度につきましては、今月7月20日に神前地区で開催をさせていただきます。ただ、これは、当初は小学生さんを対象にという発想でございましたが、地域の方々にお話ししていく中で、いや、大人でも最近ちょっとバスの乗り方がわからなくなっているというようなお話もありましたので、大人の方も参画していただく親子教室というような形で開催させていただくこととさせていただいております。

そして、続きまして、3ページに移らせていただきます。

デマンドバスについて、ちょっと整理をさせていただいております。

そもそもデマンド交通がどういうものかというところでございますが、電話などによって利用者の要望、これをデマンドという形になるんですが、予約を受け付けして、効果・

効率的に運営する手法をデマンド交通という整理にさせていただいております。

デマンド交通の種類につきましては、その形態によって大きく二つ、そして、細分化されるところがございますので、そのところをご説明させていただこうと思います。

オンデマンドとフルデマンド、自由度の高くなるほどフルデマンドという呼び方をさせていただいております。オンデマンド型でも定路線型、A型と呼んでおるのですが、紀北町さんで行われているケースでございますが、路線バスと同じようにバス停が設定されておられまして、それを順番に回っていくというところがございます。ただ、路線バスと違うところは、予約があった場合には走らすこと、運行しますが、予約が入らなかった場合にはもう運行しない。空気を乗せて運ぶバスを防ぐことができるという格好になります。

そして、次がオンデマンドの少し発展系でございますが、迂回ルート・エリアデマンド型のB型と呼ばれるものですが、伊勢市やら松阪市さんで行われているものです。定路線型のA型と同じように、ある一定のバス停は設けるのですが、予約に応じて所定のバス停以外のところも迂回させて運行し、そして、公共交通の空白地のところを回っていく形をされておられるケースでございます。

そして、フルデマンド型に入っていきますが、これが自由路線型ミーティングポイント型というふうと呼んでおります。玉城町、南伊勢町のほうで行われておりますが、運行ルートは基本的に決めておられません。ただ、予約に応じて、たくさん設けられているバス停を最短距離で結ぶルートを設定して回っていくという形でされております。

そして、自由デマンドのドアトゥドア型に入ってきます。これは限りなくタクシーに近づいてきます。ただ、乗り合いをするというところがタクシーとは異なってくるところでございます。

そして、このデマンド交通においても、運行ダイヤのところでも少し変わってくるのですが、固定的にダイヤを設けて走らせるけれども、予約がなかった場合には運休するという固定ダイヤ型、そして、おおむねのダイヤを設定して走らせる。そして、玉城町さんのように、運行時間内であれば、予約が入れば随時行いうというところが、この運行ダイヤの自由度のところでも展開されておられます。

そして、その中で、4ページに移りますが、代表的な2例のところをご説明させていただきたいと思います。

玉城町におけるデマンドバス、元気バスと呼ばれておられます。概要といたしましては、事前登録された方を玉城町内のたくさん設けられたバス停に相当するところを回っていた

だくという形になっております。乗り合い率を高める形の予約型のバスでございます。事業主体としては玉城町役場さんが実施されておられまして、毎日運行されておられます。朝9時から5時までというところで、2週間前から予約ができるとともに、30分前までできるというところでございます。現在のところ無料で走られておられます。でも、町民さんになじんできたというところがあって、今、有料化を検討されているところでございます。

そして、車両としては3台。皆さんにご利用いただくバス停に相当するものは、町内に157カ所、運転手さんは、リース車3台でございますので、3名の方がというところがございます。

利用方法としては、基本的に会員登録をする。そして、乗車するバス停、目的地を決める。そして、電話、インターネット、時代背景もありまして、スマートフォンでご予約ができるというような形になっております。

このシステム導入につきましては、東京大学さんと共同開発をされた企業さんがついております。システム導入としては50万円。年間の維持管理費としては2000万円というところがございます。

4ページの右側に移らせていただきます。

南伊勢町さんにおけるデマンドバスの概要でございます。南伊勢町さんも町営バスをされておられるわけですが、それを補完するような形でこの予約型のデマンドバスを運行されておられます。これも玉城町さんと同じように、事業主体さんは役場さんでございます。毎日運行されておられまして、玉城町さんより早く、8時から運行されて、5時までという形になっております。玉城町さんとは異なりまして、料金を200円に設定されているというところが少し異なっておられます。

そして、保有台数は、委託会社がございまして、4台あるというところがございます。停留所につきましては163カ所。運行形態につきましては、シダックスさんの関連会社の大新東株式会社さんが受託されているという形でございます。

そして、利用方法は基本的に玉城町さんと同じで、電話予約をすれば対応できるという形になっておられます。

そして、初期費用、年間費用につきましては、一括して委託しておりますので、初期投資については、なされておられないという形でございます。経費については、年間5892万5000円という形で、5年契約をなされております。

そして、単年度に、経費としては720万円余の総事業費がかかり、1回200円の基本料金をとられておられますので、302万円の運賃収入があり、そして、国等からの補助もありまして、1000万円の補助金。そして、役場として5800万円余の経費を分担しているというところでございます。

そして、5ページに移らせていただきます。

桜ボランティア協会についてでございます。

桜ボランティア協会さんにつきましては、援助を求める人と援助のできる方が相互に助け合うという中で、まちづくりを寄与していくという協会でございます。活動については、病院の送迎、草刈り、地域事業への支援、子育て支援とかという幅広くされておられます。その中で、病院の送迎につきましては、平成24年度の利用状況はこのような形でございます。1200件以上のご利用があり、それを支える方が32名おられるという形でございます。

支援を求める方があり、支援をする方がおられる。そして、その実費弁償をされているという形の中で、協会として運営がなされていると伺っております。

豊田政典委員長

ちょっと一旦ここで切らせてください。資料が多いので。

ここまで、5ページのところまでで、ご質疑や感想でも結構です。発言をいただきたいと思えます。

日置記平委員

最初の高齢者の運転免許証の返納状況のところ、これ、平均年齢は何歳ぐらいになります。

山本都市計画課長

申しわけございません。そこまでのデータはいただけませんでした。高齢者の65歳以上の仕切りのほうはお教えいただけたんですけども、その年齢構成についてまではちょっとお教えをいただけなかったというのが現状でございます。

日置記平委員

ありがとう。

ちょっと下から二つ目の会津若松市の商工会議所のサポート企業におけるタクシー割引というのは、これは飲んで残そうという一つのテーマがありましたが、ここのところに似ているので、おもしろいなと思ったんですけれどもね。これは参考にさせてもらうのがええかと思えますけど。意見だけです。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

伊藤 元委員

済みません。運転免許証の返納率の資料、ありがとうございました。

ここでもう一つちょっとお聞きをしたいんですが、平成24年度の昨年1年の中で、四日市市と、それから、三重県で、これだけの方が返納されたという評価を思いますが、これ、毎年どれぐらい、その全体の中でこの返納率があるのかなというところも知りたいんですが、その辺というのは調べることは可能でしょうか。

山本都市計画課長

再度公安委員会のほうにご依頼して、また、資料提供できるようにさせていただきたいと思えます。

伊藤 元委員

済みません。ありがとうございます。

それで、この運転免許証の返納というのは、高齢者の事故防止というところが全体的には多く注目されて、そのかわりをどうするかというところ辺が重要視されておる例が多いんですけどね。それで、要するにもう車に乗らんけれども、身分証明としての運転免許証というのが非常に役割が高いので、やはりその辺をきちんとその住民基本台帳カードですか、これでやっぱりカバーしていくということになるのかなというふうに思います。

それで、その高齢者の事故防止を高めるとともに、返納してしまうと、やっぱり自分であちこち行くことが不便になりますから、やはり同時にその公共交通の利用が促進できるような形というふうに、やっぱりとっていかなあかんというふうに私は考えます。

そんな中で、やっぱりこうやって資料を出していただいたように、ほかの県におきまし

では、三重県よりかなりの特典が用意されておるなというふうに感じます。ですから、やっぱりこういうふうなことをもっと積極的に、市の中でやっていくのか、県にお願いしていくのかというところかと思えますけど、その辺をもう少し研究して進めていくべきではないかなというふうに感じますが、三重県のこの制度を見ておりますと、ちょっとその辺が弱いような気がします、いかがでしょうか。

山本都市計画課長

委員の感想、実にそのとおりやと思います。やはり高齢者の事故を防いでいこうとするには、やはりこのような形で進めていかなきゃならないと思います。これを調べていく段階で感じられたのは、基本的に大都市勢がほとんどこういうことをされてみえる。それと、行政側のほうで、いわゆるあの交通局を持っておられるところがやはりされているというところが、やはりある意味強み、自分のところで持っているというところがありますので、どうしても三重県ですと、もう代表的な三重交通に頼らざるを得なくなるというところが、この支援制度と申しますか、特典制度にちょっと広がり欠ける点ではないかと思えます。でも、その辺はまた三重交通さんやら三重県さんのほうにも申し出をしながら、いろいろできないかという相談を掛けてまいりたい、そのように思っております。

伊藤 元委員

ありがとうございます。

もう本当にできることもいろいろと限られてきますけれども、ひとつ頑張って、そういう交渉事をやっていっていただくと、高齢者にも非常に優しいまちになっていくのかなというふうに感じますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思えます。

それから、やっぱりタクシーのこの割引というのも、たったの1割なんだけれども、やっぱりこれは大きいなというふうにも思えますので、また、その辺も含めて、とりあえずよろしくお願ひしたいと思えます。

とりあえず、以上です。

豊田政典委員長

ほかに。

関連。

小林博次委員

運転免許証を身分証明書がわりに使うというのは、かなりあるわけやわな。でも、本来こんなのは自治体がやるべきことで、だから、少しどこかですりかわってないかと思っ  
ているんやけど、きょうの特別委員会の議論にはならんけど、これ、運転免許証を手にして  
おる、こう持っているわけやな。我々でも、こう提示できる。でも、こう四日市市で発行  
している身分証明書を、ここへ来て、証明を、この紙切れをもらって、それからしか使え  
やんから、実際には役に立ってないわけや。こう時間のある証明は役に立つけど、だから、  
そこのところが改善されれば、わざわざ運転免許証に頼らなくてもいける。実際には何ら  
かの都合で運転免許証を持っていない人、これもおるわけやから、これらの人たちに対し  
たら、差別やな。だから、もう少し庁内的に議論してもらおうとええのと違うかなと思っ  
ただけど、今まではそういう議論はなかったんでな、恐らく。これが一つの答弁やっても、  
そうじゃなくてもええんやけど。

だから、5ページの桜地区のボランティア協会、これ、病院への送迎なんかで車を使う  
わけやけど、これは何か特殊な免許とか要るの。タクシーなんかだと普通は免許が要るよ  
ね。

山本都市計画課長

これについては、特別なというものではございません。現地の人を乗せていくという形  
ですので、ご自身の車の保険だけという格好でございます。

小林博次委員

そうすると、人を乗せても問題ないわけや。これ、料金をもらうんやろう。

館都市整備部理事

いわゆるその有償運送法とか、タクシー業法とか、そういう形のものはとっておられな  
くて、個人で個人の方を乗せていくと。そのときにガソリン代相当だけはお支払いを、負  
担してもらおうと、そういうやり方でやっておられまして、いわゆる法律上のその運送法上  
のそういう許可をとってということではなくて、あくまでその自分の車にお知り合いを乗  
せていく。そのときにガソリン代をいただく。そういうことをボランティアという形でや

っていらっしゃると、そういうことでございます。

諸岡 覚委員

ちょっと関連で。補足させてもらいたいんですけど。

豊田政典委員長

それじゃ、諸岡委員。

諸岡 覚委員

桜のボランティアを、私、ちょっと設立の時に若干かかわっておったもので、知っておるんですけど、最初はいわゆる白タク営業の扱いになって、国土交通省のほうから、あかんと言われたんですよ。いろんな議論があって、国とかその辺とも折衝があって、最終的に不特定多数の人相手はあかんということやもので、会員限定で、事前に会員登録してもらって、年会費を払ってもらった人しか、あかんという現状にもなっておって、あとは理事者のおっしゃったとおり、その利益はないよと。あくまでガソリン相当額分しかもらわんということで、営業利益は一切出さんという前提で許可が出たと、そんなところですよ。

豊田政典委員長

それじゃ、身分証明の件については関係部局とまた議論していただきたい、伝えてほしいと思います。

ほか、いかがでしょう。

中川雅晶委員

じゃ、2ページの社会実験におけるニーズ把握についての資料について、資料を提出いただきありがとうございました。

平成14年から平成15年の保々地区での社会実験で、これは、例えばニーズ把握をする手法としては、説明会を中心というふうに取り取られて、今度の平成25年度のその社会実験において、住民意見や事業者意見を聞きながらニーズを把握と説明いただいているんですが、例えばこの説明会中心のニーズ把握から、今回どのようなニーズ把握の方法を、その反省をもとにとられたのか、もう少しお伺いしたいのと、それから、当初鉄道駅を中

心に捉えられて、それがなかなかニーズにマッチしなかったというご説明があって、私もそれはそうかなと、若年層であれば鉄道駅もニーズがあるかなと思うんですけど、高齢者となれば、やっぱりダイレクトに病院とか商業施設にというニーズがそのとおりなのかなと思いますし、今回そういうことも踏まえてやられるのかなというところと、それから、例えば社会実験とはいえ、収支のプライマリーバランスをとるには、延べの利用者としてはどれぐらいいるのかというところの想定があれば、その辺も教えていただきたいというのと、それから、そもそもバスの乗り方についても、これ、バスの乗り方って、私も転勤族でいろんなところへ行くんですが、なかなかその地方、地方によって、バスの乗り方はまちまちで、一番最初にバスに乗ると、非常にどうやって降りるのかなと心配するというのはよくわかるんですが、例えばこの辺も三重交通さんとか三岐鉄道さんと、その乗り方もそうですし、その運賃のあり方とかというところで、いろいろ今まで議論されたのであれば、そういうことも少し教えていただきたいなと思うんですが、その辺は、まず、いかがでしょうか。

豊田政典委員長

幾つか質問が出ました。

山本都市計画課長

まずは、社会実験のニーズの確認というところですが、基本的な事項としては大きく変わっているわけではございませんが、やはりアンケート調査を含めてというよりも、もうアンケート調査もそうなんですが、直にヒアリングをかけているという形にさせていただいています。

それと、保々地区をやったときと異なってくるのは、今は両地区ともまちづくり構想をつくるための勉強会をさせていただいています。その中でいろんな切り口からご議論いただいて、バスがどういうふうに必要なか、また、それがどこへ行くのかというところをご議論いただいておるというところがございます。その中でニーズをどうやって絞り込むか、そしてまた、地域の方々も、どうしたらバスが来るのか、そしてまた、どうしないと残らないのか。事業者のほうに全部負担するわけにはいかない。そして、コストバランスのところも考えていかないと、行政側で全部負うわけにもいかないし、事業者サイドも、もどがとれないとだめだということがあるかと思っています。

そして、バスにつきましては、今、この三重県のバス協会とともに、昨年度からスタートしたわけなんですけれども、やはり若年層あたりが余り乗っていただけていない。親御さんがもう目的地まで運ぶというのがスタンダードになってしまっておるところがございますので、その辺のところも掘り起こしながら、していくために、三重交通さんが主体になってやっていただけていますが、バスカードをどういうふうにするかというところが主体になってやらせていただけています。

そして、運行やらその辺につきましても、昨年、一昨年度からやっております神前地区での神前高角線のあたりのところでは、地域と三重交通さんも入っていただきながら、いろいろディスカッションする中で、コースを変えるなりというところの検証は、三重交通さん等含めてさせていただいているところが現状でございます。

豊田政典委員長

もう一個あったね。

館都市整備部理事

少し捕捉をさせていただきます。

前回やっぱり保々駅を中心にしたということで、少しちょっと考え方が安易だったかもしれませぬ。今回やっぱり直接その買い物のニーズが多ければ、やっぱりそのイオンタウン、桜地区のほうでしたら、イオンタウン、これは菰野方面ですけれども、そういうことも想定しないといけないかもしれませぬし、病院なんかへも直接行くようなことも想定していかないといけないかもしれませぬ。それは、今、課長が申しましたような、そのまちづくり構想の議論の中で、どこにニーズがあるのか、皆さんが日ごろどこに行きたいと思っていられるか、そのあたりを十分検証した上で、コースを決めないといけないのかなと、そんな思いがございます。

ただ、桜の駅前広場というのは、これは保々の駅に比べて利用率は高いところだと思いますので、湯の山線で。これはあってもいいのかなと。そこだけではなくて、そこも経由していくということもあってもいいかなというようなことは、議論をしているところでございます。

それから、収支のプライマリーバランスというのは、いわゆるその収支率も想定しているのかというようなご質問があったかと思うんですが、まだちょっとそこまでされており

ません。しておりません。実際にどれぐらいの料金で乗っていただけるのか。当然バランスをとろうとすると、相当高い料金になってしまいます。したがって、どれぐらいの料金抵抗があって、じゃ、どれぐらいの、その料金に対しては支援をしなきゃいけないのか、税投入をしなきゃいけないのか、そのあたりを実験の結果で見ていくということになるのかなと、そういうふうな思いでございます。

#### 中川雅晶委員

まさに実験なので、行き先、それから、利用されるその年齢層とその構成であったりとか、それから、料金。料金によって利用率がどうなのかというのは多分あると思いますので、その辺をぜひ探っていただくことをお願いしておきたいんですが、先ほどその玉城町とか南伊勢町のデマンドバスのご説明をいただきましたけれども、特に玉城町なんかは、これはもう読ませていただくと、運転手の方も社会福祉協議会の職員として雇用されているとなれば、これはもう福祉事業という位置づけであって、確かに地域事情からすれば、そういう事業にせざるを得ないというのかなと思いますし、ただ、本市はやはり福祉事業でやるのであれば、その方法はあると思うんですが、総合交通として捉えるのであれば、これとはちょっと若干異なってくるのかな。この社会実験のその位置づけというのは、その福祉事業としてのスタンスもあり、また、総合交通のスタンスもあり、どちらかこう図っていくとか、その辺の方向性とかというのは、何かある程度見えているものがあるのであれば、ちょっと教えていただきたいのですが。

#### 館都市整備部理事

総合交通戦略の中で考えておりますのが、以前もご説明申しましたように、そのいわゆる幹線バス網は、これはもう民間事業できちんとやっていただくと。例えば団地と団地を結ぶ、団地と中心街を結ぶ、そういう路線はもうきちっと営業上の黒字を出していただいて、きちんとして民間の三重交通なり、三岐バスさんできちんとやっていただくと。ただ、こういった、今回想定しているような、なかなか利用率が見込めないようなところ、そういうところについては行政がある程度関与しないと、なかなかバス、その民間だけではバス路線というのはできないんじゃないかと。したがって、その関与の仕方が、どこまで行政としてやっていくかというふうな形の大きな骨組みに、総合交通戦略の中でそういう位置づけをしております。あの図面で、幹線のところはこう太い線にしてあって、くるくるっ

とこう巻いてあったところ、緑色で、あの緑色でくるくるっと巻いたようなところが、いわゆるなかなか民間ベースでは採算が合わないようなルートだろうと。そういうところにどういったやり方で行政として関与していくか。その一つを今回実験でやってみると、そういった大きな考え方だと思っております。

中川雅晶委員

確かに館理事が言われるのはよくわかるんですけど、余りこ最初から縦分け、ある程度の縦分けも、それはどこかの時点では必要かなと思うんですけども、社会実験でするので、あんまり行政の部分とか、民間の部分と違って縦分けするんじゃなくて、やっぱり民間も努力をしてもらわなきゃいけない部分は多分にあるのかなと思うし、もっとしっかりとマーケティング、マネジメントすれば、本当にニーズがないのかどうかというのも、ひょっとしたら潜在ニーズはたくさんあるんですけど、そこを掘り起こし切れていないという部分が、企業側にも多分にあるのかなと思うので、そういうことも喚起できるような社会実験にさせていただくように、もう積極的にそのマーケティングの手法も、もう少しプロフェッショナルを使ってやっていただくとかということも、僕はありなのかなと思います。あんまりまちづくり構想の中で、小さいところでやるんじゃなくて、そういう専門的な知見も入れてやっていく必要があるんじゃないかなと思いますので、ぜひその辺でチャレンジしていただきますようお願いして、終わります。

豊田政典委員長

ほか。

伊藤 元委員

済みません。ニーズの把握について、もう一つ聞きたいんですけども、社会実験ということなんですが、車両はどんな車両で実験をされるのか、ちょっと教えていただけませんか。

山本都市計画課長

想定としては、この玉城町さんやら、伊勢町さんがやられているように、10人乗り以下のタクシーもしくはバスを想定したいと思っています。まだ、十分にこちらも絞り込めて

いないというのが状況でございますが、イメージとしてはそのように置いた上で進めさせていただいております。

伊藤 元委員

イメージとしては、私も多分そうだろうなというふうに考えておりました。とはいえ、やっぱり移動できればいいということではなく、やっぱり前回もちょっとお話をさせてもらったけれども、その移動の間の快適性とか、やっぱりあると思うんですよ。やっぱりお金をいただいて走らすわけですから、その利用者のやっぱり実際に魅力を感じるような車両でなければ、私はどうなのかなというふうなことを思います。

ですから、やっぱりその辺もうちょっとお金はかかるのかもわからんけれども、やっぱりよそで好評を得ておるような車両というの、研究するべきではないかなというふうに感じますね。

実際にその社会実験のときに、利用者の方に感じてもらうというのが一番大事で、ああ、これなら乗りたいなというふうな、やっぱりイメージをしっかりと醸し出していくというところを含めてやれば、乗った人たちが、あれ、いいよ、結構快適だよという口コミというのはやっぱり大きいと思うんですよ。たとえ実験といえども、やっぱりその辺できればその交通会社の方々にちょっとご協力いただいて、そういうふうな車両を導入して、一遍実験してみるということをやっていただけやんかなというふうに思うんですが、その辺はどうでしょうか。

山本都市計画課長

基本的に私どももそういうようなことができればと思っております。そのために少しでもうまくいくように、地域の方々のご意見を聞きながら、その実証実験ができるように進めていきたい、そのように考えております。

豊田政典委員長

ほかに、この時点で。

石川善己委員

済みません。簡単にちょっと教えてください。

玉城町のオンデマンドバスについて、会員登録ですよね、ここは。これって形式上登録するだけでいいのか、例えばこれでもう一回チェックがかかるようになっているとか、あるんですかね。

山本都市計画課長

玉城町さんにおかれましては、もう完全に福祉システムのバス型になっておりますので、こういう登録に当たっても、その関係者が全部入力をしている。そして、スマートフォンを配付して、バスの利用がないと、逆に安否確認をするというようなところまで進んでおりますので、ちょっとバスの次元を離れたところまで進化されておりますので、ちょっとご質問の回答になるのかどうかわかりませんが、進み過ぎていて、ちょっとすぐに真似できるようなものではなくなっているのも事実でございます。

石川善己委員

ありがとうございます。

もう一つ、その住所とか年齢とかも登録するじゃないですか。例えばもう、純粹にもう、じゃ、福祉施策の面もあるということであれば、もう町民しか登録ができないというような理解でいいんですかね。

山本都市計画課長

ちょっと申しわけございません。町民に限るとかというのは確認しておりませんでして、スマートフォンを配った段階で位置情報が入っているもので、どこにおるかもわかる。そうすると、どこから乗りたいんだというのもわかるような何かシステムにされているようです。ですから、多分町民に限るんだらうと思いますが、申しわけございません、そこを調べ忘れておりました。

石川善己委員

もし簡単にちょっと調べられるのであれば、住民票が町民じゃないとだめだとか、あと、多分年齢は関係ないと思うんですけど、年齢制限で例えば幾つ、何歳以上対象とか、何歳以下対象というのがあるのであれば、ちょっと調べてもらえたらと思います。

豊田政典委員長

利用条件ね。じゃ、また、ご報告いただきたいと思います。

山口智也委員

先ほど玉城町が、中川委員のほうから、福祉事業で取り組んでいるというお話があったわけですが、この3ページの資料の伊勢市や松阪市もデマンドバスに取り組んでいるということで、こういった都市部でも総合交通政策としてこのデマンドバスに取り組んでいるのかというのは、そのあたりはどうなんでしょうか。

山本都市計画課長

伊勢市さんあたりでされてみえるのも、いわゆる交通空白地と呼ばれるところで展開されておられます。市の郊外部のところでやられているというふうに伺っております。

山口智也委員

交通空白地のみでされているということなんですけれども、今回のこの社会実験、四日市市で行う社会実験も、デマンドバスの部分も含めてチャレンジをしていくというお考えというのは、今のところは、現時点ではあるのでしょうか、ないのでしょうか。

山本都市計画課長

この社会実験につきましては、交通空白地で何ができるか、そしてまた、市民に何を求められているのかというのを確認した上で、その中でデマンドの形が望ましくて、バランスがとれるようであれば、そのようなところも考えていきたい、どういうふうにしたらいのかを探っていくという形で進めさせていただきたい、そのように考えております。

山口智也委員

ニーズ調査によっては、そういうことも含めて検討する可能性もあるという認識でよろしいですか。

山本都市計画課長

そのように考えております。

豊田政典委員長

ほか、ありますでしょうか。また、戻っていただいても結構なので、一旦ここまでにさせていただきます。休憩に入りたいと思いますが、休憩後、ちょっとスケジュールの提案もありますので、予定表を持ってきていただきたいなと思っております。15分再開で休憩します。

11:02 休憩

11:15 再開

豊田政典委員長

それでは、時間がまいりましたので、再開をいたしまして、次は6ページから引き続き説明いただき、質疑というふうにしたいと思います。

課長、お願いします。

山本都市計画課長

それでは、説明に入らせていただきます。その前に、休憩前にご質問いただきました玉城町の利用者案につきましては、町民さん限定という形でございます。南伊勢町につきましては、どなたでも利用可能というふうにされているそうでございます。

それでは、6ページのほうの生活バスよっかいちの第2ルートの検討についてご説明させていただきますと思います。

平成22年11月から、四日市都市総合交通戦略協議会の交通分科会のほうで、関係者による協議を始めたところでございます。この参画については、霞のコンビナート群のコアとなります東ソーさん、そして、事業者となる三重交通さん、そして、羽津地区で運行されておりますNPO法人の生活バスよっかいち、そして、市のほうで、検討と共通認識を図っていったというところでございます。

そして、平成24年3月になりまして、同じように協議を進めていく中で、東ソーさんのほうから、通勤バスとして使用しているバスの車両が比較的大型で、迂回、幹線道路しか通れやん、そのあたりでどうやって行くんだというようなところもありまして、今、地域

の希望するルートとして運行できない可能性があるなどというような意見交換をするとともに、どうすればやっていけるかというところを協議したところでございます。

そして、平成24年度に入りまして、引き続き協議はいたしておりますが、使用する車両の問題、そして、運行経費の問題、そして、NPO法人の生活バスよっかいちの需要がどれくらいあるのかというところで、やはり少し疑義が生じたというところがございます。その中で、羽津地区でもまちづくり構想をつくっていただいておりますので、その中で地域の意向、地域の望むルートがどういうことかというところを協議させていただいたところでございます。

そして、その中で平成24年10月に羽津地区のまちづくり推進委員会で種々ご協議いただいたんですけれども、大きく三つの意見がございました。

生活バスよっかいちの第2ルートは、将来的には必要と考えるが、現時点では、あればよいと思うが、なくて困る状況にはないという少しマイナス方向のほうのご意見が出てきてしまいました。その中で、仮にバスルートを引いてもらっても、利用されなかったら申しわけないので、やはり住民でもう少し考えていったらどうか。また、考えていきたいというところもございました。その中で、羽津地区の北部方面を生活バスよっかいちが走っておりますもので、当該地域の方々がご利用いただけてなかったというところもございまして、現状認識からもう一度考えていきたいというところでご議論をいただいているところではございます。

そして、現時点での課題としては、生活バスよっかいちのほうで、平成24年度決算で赤字になってしまったというところ、そして、生活に密着した路線にバスのサイズがうまく合っていない。そして、一番ちょっと頭の痛いところは、地域での意識の醸成が少しおこなわれているというところが、少し課題だと考えております。

そして、生活バスよっかいちの、7ページのほうに生活バスよっかいちの運行しているところを表示させていただきました。そして、主立ったバス停のところを表示させていただいておりますが、オレンジ色の丸をつけさせていただいてあるのが商業施設でございます。そして、緑色が医療関係施設及び福祉関係施設を緑色で表示させていただいております。そして、この表示した中の5事業所から、協力金として47万円を毎月いただいて、運行させていただいているというのが現状でございます。

そして、8ページに移らせていただきたいと思います。

これは、前回の会議のあとでいただきましたもので、特定地域のコミュニティ・バスの

実例がないかというのをいただきましたので、その辺のところを表示させていただきました。

玉城町、南伊勢町は先ほど説明させていただいたものでございます。そして、大分市のほうで、特定地域限定の公共交通不便地域を指定しております。そのあたりのところは、最寄りのバス停から1.5km以上離れているところを対象とするというところでございます。大分市の場合、市の面積が500km<sup>2</sup>を超えているというところで、我が市の2.5倍もあるエリアの中で、公共交通の不便地域をどうしていくかというところで取り組まれております。

そして、豊橋市の状況でございます。豊橋市につきましても、特定地域を限定して、廃止路線代替のところを運行されておられます。これはある意味生活バスよっかいちと同じような発想による民間バスの廃止のところを補うような形でされております。ただ、豊橋市さんはかなりの路線バスが廃止になったという経緯がある中で、ここだけがそういうような特定地域として設定されたという経緯がございます。

用意させていただいた資料は、以上でございます。そして、前回のときにご質問をいただきました、市内に25路線あるけど、その収支はとか、自主運行バスの運行経費、過去と今の比較をというところでご質問をいただいたんですが、事業主体のほうにちょっと資料の提供を求めさせてはいただいたんですが、ちょっと提供ができかねるというようなお言葉でしたもので、申しわけございませんが、資料の提供ができませんので、申しわけございません。

以上であります。

豊田政典委員長

説明ありがとうございました。

6ページのところは、後段第2ルートの話になってきていますけれども、経緯等を含めて説明いただいたと思っています。7ページは現行の路線ですよね。第2ルートの話もあったけれども、現時点では6ページの平成24年10月というところに、こんな意見、状況だということとか、現在の第1ルートにも赤字であるとか、課題が見えてきたというそんな受けとめ方でよろしいですね。

それじゃ、今の資料についてのご意見、さかのぼっても結構です。さっきのやつ、5ページまででも結構ですけど、ご質疑、ご意見を出していただきたいなと思います。

森 康哲委員

生活バスよっかいちの平成24年度の決算が赤字になった理由というのは、何かあるんでしょうか。

山本都市計画課長

大きく二つあると思います。利用者の減少と、今までご支援いただいていたスポンサー企業さんが減ってきたというところがございます。

以上、2点でございます。

森 康哲委員

ルート変更の影響はないということですか。

山本都市計画課長

運行主体のほうのNPO法人さんのほうからお伺いしているのは、確かに運行コースをふやしたことによって減便になった。これは影響している。ただ、この新しく引いた路線にも利用者があるので、これを切るかどうかというところを、やはりご思案なされているというところが現状でございます。

森 康哲委員

ルートの距離をふやして、便数を減らしたということは、乗客数はどうなんですか。

山本都市計画課長

ルートをふやしたことによりまして、減便した影響がそのまま利用者数の減につながってしまったということになっています。新しい利用者もふえたんですが、やはり減便による利用回数が減ってしまったということになっていると伺っております。

森 康哲委員

じゃ、今後それは一つの課題として、また、平成25年度、平成26年度にまた検討していくというふうになっていくと思うんですけども、そのことを踏まえて、東ルートの検討を同時にやってもらっていると思うんですけども、この中には地域の住民の声、大事な

声ももちろん必要だと思っただけなんですけれども、東側にはあの公共施設の集積地ということもありますので、市として、その辺はどういうふうに考えているのか。競輪場や四日市ドーム、また、市民プールや、この間つくっていただいたゆめくじら等々、かなりの公共施設の集積地になっていると思っただけなんですけれども、その辺の公共交通のアクセスの考え方というのは、市として、どういうふうに考えているのか、お聞かせいただきたいと思っただけです。

#### 館都市整備部理事

以前、ゆめくじらをつくったときに、三重交通さんのほうにお願いをいたしまして、これはたくさんの集客があるのではということで、三重交通さんが自主的にと申しますか、営業の中で路線を、富田駅からつくっていただきました。ただ、それが実際に運行してみたら、やっぱり子供さんだけで来ることはないものですから、車で来る利用が多いということだったのかもしれませんが、実際には利用頻度が非常に少なかったもので、今はもう廃止となっております。

そのときは、市としましては、基盤整備のということで、バス停のあたりの舗装とか、回転できるような形のものとか、公園施設としてあずまやを設置して、そこでバス停がわりと申しますか、そういったご協力もさせていただいたりはしたんですが、あいにくそういうような状況になりました。

したがって、基本的には公共施設の利用頻度にもよるのかもしれませんが、できれば、まず、我々のアプローチとしては、そこはその三重交通さんのほうに、そういう集客施設に対するバス便をつくっていただくお願いをやっぱりしていかなきゃいけないのかな、これが基本なのかなというのがこれまでの考え方でございまして、そこらあたりは利用と採算というところになってきてしまうかもしれませんが、市としましては、そういう、先ほど申しましたような、バスが来たときの受け皿と申しますか、環境整備、それは十分協力しながら、三重交通さんによる、三重交通とは限りませんが、バス事業者さんによる運行をしていただくようなお願いをしていかなきゃいけないのかなと、そういうスタンスでございまして。

#### 森 康哲委員

そうすると、この生活バスよっかいちさんとのコラボというか、東ルートの中には、考え方としては分けて考えるというふうに考えてみえるんですか。

館都市整備部理事

私のご説明がまずかったかもしれませんが、もし、それが生活バスよっかいちさんのほうの東ルートの中に、それが組み込めて、先ほど申しましたように、ダイヤとの関係も、運行便数との関係もあるかと思うんですけれども、それで、もし行ける範囲であって、可能であればということはあると思います。

森 康哲委員

今までそういう意向確認というのは、話の中で出ているのでしょうか。

蟹江都市計画課課付主幹

都市計画課、蟹江です。

西脇理事長のほうと、あと、地域の意向も確認したいということで、その公園とかを回るルートの話はさせていただいて、西脇理事長も確かに森委員がおっしゃられていますとおり、霞の公園とかあっちのほうも回れるルートにしたほうがいいよねという話はいただいております。

現時点としましては、ただ、その地域がどういった形で支えていくかというところで、ちょっととまっているような状況でして、西脇理事長のほうも、若干ちょっともう第1ルートのほうの経営状況も余りよろしくないという、そういった不運も重なって、今、ちょっと停滞しているという状況になっております。

以上です。

森 康哲委員

近鉄霞ヶ浦駅を挟んで、西側と東側はやはり全然その地域事情も違うでしょうけれども、行政の考え方として、四日市市の考え方として、どういうルートも含めた公共のあり方というのを、考え方自体が違ってくると思うので、それは行政として、どう考えるというのを、主導的に発言していく必要があると思うんですけど、もう一度その辺の考え方だけ、お願いできますか。

館都市整備部理事

基本的にその当然東側と西側で状況が違うというのは、我々も認識はしております。その東側に公共施設があるわけですから、多分委員がおっしゃるのはスポンサー、要するに公共施設がスポンサーになればいいんじゃないかというような意味合いなのかなというふうにもお察しするわけでございますけれども、このあたりは当然西側にも補助金を出させていただいておりますわけでございまして、その補助金のあり方と申しますか、そこが市として、スポンサーという言い方なんですけれども、その補助金をどうしていくか、増額していくのかどうかということも、ひょっとしたらあるかもしれませんが、以前からよく競輪場のバスなんかにはできないのかというご意見もよくいただいております。競輪場はちょっと毎日じゃないので、開催時だけですから、なかなかあれなんですけれども、そういったことも少し考慮をしながらということもあろうかと思っておりますので、そのあたりは今後、東側を研究していく中で、そういう行政側ももう少し支援できるかどうかも含めて、それはちょっと研究していかなきゃいけないと思います。

豊田政典委員長

ほか、どうでしょう。

森 智広副委員長

最後の8ページの資料は、私が請求させていただいたんですけれども、これ、前提として特定地域でのコミュニティ・バスの実施事例と書いてあるんですけど、デマンドバスという条件でお願いしたんですけど、そういうことでいいですか。

山本都市計画課長

デマンドバスというご指定の項目で調べさせていただいて、ヒットしてきたものでございます。

森 智広副委員長

今回出ているその大分市と豊橋市は、前の3ページのデマンドバスの部類の中で、どの型に入りますか。

山本都市計画課長

申しわけございません。

正確にどのデマンド型というのを、ちょっと分析し損ねておりますので、次回にもまたご報告させていただくというところでご理解いただければと思います。

森 智広副委員長

それはお願いします。

どちらかという、そのフルデマンド型を特定地域だけでやるということ自体が、本当に事例があるのかどうかというところを見たかったものですから、この各地域全域の公平性の観点からですけれども。そのオンデマンドでしたら、それはあり得ると思うんですけど、フルデマンドで各自治体に特定地域でやっている事例があれば、教えていただきたいという趣旨で、また改めて資料請求をお願いします。

もう一点。

豊田政典委員長

どうぞ。

森 智広副委員長

資料請求ですけれども、これはちょっと時間がかかってしまうと思うんですけど、実際にその大分市なんかは、最寄りバス停から1.5km離れている地域を対象としているということで、これを空白地域という定義づけされていると思うんですけども、公共交通不便地域ですかね。四日市市でもこういった地図というのをつくっていただきたいと思いますし、つくってなければ見たいなというのがあるんですけども、かなり手間がかかる話なので、どうですか。その定義づけというのも、いろいろ難しいとは思いますが。

山本都市計画課長

今まさにこれやというものがあるわけではございませんが、ちょっと工夫して対応していきたいと、そのように思います。

森 智広副委員長

一旦お任せでお願いしたいんですけども、果たして2時間に1本バス路線が走ってい

るかどうかというのを定義にするかどうかというのもちょっと難しいところなので、グレーなんですけれども、まずはそういった趣旨でお願いさせていただいて、資料をいただけたらありがたいなというレベルでの資料請求をお願いします。

豊田政典委員長

ほかにありますか。

諸岡 覚委員

ちょっと議事進行も含めてなんですけれども、何かちょっとこう全体の議論の方向性が広がり過ぎておるのかなと。それで、きょう委員長から出していただいた報告書の中でも、あくまでもこの委員会はコミュニティ・バス導入に関する新制度を作成していくのが目的なんだということで、前回結論づけていただいていますもんで、それに沿ったその新制度のマニュアルをつくっていくための議論をもう少ししたいなと個人的には思っています。資料請求という形で、次回までに、例えば地域の住民の皆さんが、主体的になってコミュニティ・バスをうちで導入、運営したいんだというときに、何をしていたらいいのかわからんわけですよ、地域の人たちは。まず、市役所のどこに相談に行つてええのかもわからんし、どんな手続が必要なのかもわからんし、そのフロー図をちょっと次回たたき台で資料をつくってきていただいけませんでしょうか。そのたたき台を見て、見ながら、ちょっと議論をしてみたいなと思いますもんで。ということでお願いをしたいと思いますが、できますでしょうかね。

豊田政典委員長

対応できますか。

館都市整備部理事

コミュニティ・バス、羽津地区の生活バスよっかいちさんがどういう手続で最初立ち上げられたかというあたりが一つの大きな参考になるかと思しますので、そのときの部分をお聞きしながら、どういう手順でやってきたかをつくってみたいと思います。

諸岡 覚委員

そのときに、その課題となる、例えば、わからんのやけれども、こういう許可をとるためには、こういう資格者がおらんとあかんのやとか、ちょっとわかりません、私は。わからんけれども、そういう最低限地元側でそろえやなあかんものとか、そういうものもちょっと一回そのフローの中に入れていただいて、それで、一般論でいいんだけども、大体これぐらいは自分たちで集金しやなあかんよとか、その辺も目安となるようなざくっとした数字でいいんですけれども、そういうのをちょっとフロー図の中に入れていただいて、たたき台となるようなものをちょっと次回までにつくっていただきたいと思います。

以上です。

#### 豊田政典委員長

論点整理、方向性については、諸岡委員が言っていただいたように、今、少し周辺的な情報であったり、資料を、参考になるかと思って取り上げさせていただいていますが、方向性としては絞っていききたいなという思いであります。

ほかにいかがでしょうか。

#### 芳野正英委員

私も諸岡委員のそういうマニュアルづくりに賛成で、前回もお話しさせてもらったのは、それぞれのところ、どの段階でフルデマンドがいいのか、オンデマンドがいいのかとか、そういう段階もあるのかなと思うので、例えばこの3ページのこの表である程度整理をしていただいたのかなと思うんですけど、大体その1日の利用者ですとか、年間通しての利用者でもいいんですけど、それぞれオンデマンドとフルデマンドで差があるのかとか、そういうのが出ないかなと、お聞きできないかなと思うんですけど、どうでしょう。大分、課長の首が90度曲がりましたけど。

#### 山本都市計画課長

やはりこの既に取り組みされているところの地域事情がそれぞれ違う。そして、多分1日の走行距離がどこまでかというところが、このコストに直にきいてくると思いますので、その辺がこの4部類の中にうまく整理ができるのかなというところが、正直言って自信がございません。ただ、一度トライアルはさせていただかなきゃならんとは思いますが、ちょっと難しいのかなと思ってはおります。

芳野正英委員

確かにそのフルデマンドというと、大分ほとんど限界集落を回るような感じのイメージなのかなとも思うんですけど、確かにおっしゃるように運行距離なんか一つのヒントかなと思っていて、どうしても南伊勢町みたいにそれぞれ回っていくとなると、多分大分運行距離が長いのかなと思うし、玉城町は割と平坦な土地柄で、その地域だけ回っておるとそうでもないのかなと思うので、何かその辺がちょっとわかるような指標が、運行距離もちょっと比較してみるのもいいかもしれませんし、ちょっとまた工夫してもらったら。大体一番いいのは、それで乗降客数も一つは指標かなと思っておるものですから、ちょっとまたそれがもしわかれば、お聞かせいただければなというのと、ちょっともう一点いいですか。

豊田政典委員長

はい。

芳野正英委員

4ページのフルデマンドのこの南伊勢町なんですけど、ひょっとすると説明があったかもしれないんですけど、経費の部分で、これ、総事業費から運賃収入や補助金を引いた部分を委託料として算出したということなのか、どういう形でこの経費の、総事業費が初めにありきでこの委託料が算出されたのか、その辺をもうちょっと詳しく説明をいただけますか。

豊田政典委員長

わかりますか。

山本都市計画課長

4ページのところの下段のところでございますが、もともとがプロポーザルで、5年間契約でどうやってやっていくんだという中で、事業費がこれぐらいかかります。そして、役場のほうとしては、これだけの支援の用意があるという中で、決められておられますので、逆算方式として5800万円程度のほうは役場が持つという形で実施されたというふうに

は伺ってはおります。

芳野正英委員

そうすると、その補助金というのは、別目的で町が出せる部分はこんな補助金があるよということを出したということなんですね。その業務委託と別で。

山本都市計画課長

正確にちょっと手元に持ってこなかったのであれなんです、国等の補助金自身がこの1000万円余の金だと思います。そして、純然たる町の予算として5800万円を支出されているという形に、資料からはたしかそういうふうになっていたと思います。

豊田政典委員長

ほかにありますか。

小林博次委員

資料でもええかね。既存のバス路線、どういう路線なんやというあれがあったら、欲しいんやけど。既存のバス路線ね。

豊田政典委員長

それは現在の、民間のじゃなくて。

小林博次委員

絵が描いてあるやつはあったけど、現状のバス路線と、それから、乗降客数がかめるようなもの。通勤のときとか、そうでないときとかがあるのかもわからんけどな。これ、実態を知りたいということでの資料請求なんやわ。

それで、あと、例えば変な話、玉城町なんかで、通勤1時間で仕事に募集しても、2人か3人しか応募がないわけやな。ここは別にそんな時間制限も何もせんと、募集してもすぐいっぱいになるわけやね。働ける若い連中がもうほとんどいない。だから、バスを使うにしても福祉型でないと成り立たん地域を、参考事例で我々は勉強させてもらっておるんやけど、まちの中で例えば我々のところにあの市内循環のバスが以前に走っておって、お

客がなかなかなくて、路線が変更されたり、なくなったりしてきたわけね。全部なくなると陸の孤島になるんやけど、市立四日市病院経由の市内循環が走ったから、お客さんはふえたと思っているんやわ。だから、住んでいる人たちのニーズに合わせた路線提起があると、少し客はふえるやろうなというふうに思っているんで、そのあたりも何か資料で参考になるものがあればなと。

前から言っておるけど、四日市ドームへはバスがないわけやね。ところが、たくさんの人が使うわけ。競輪には高い金を出してバスを雇うわけ。5台も6台も。しかし、そういうものをうまくこう組み合わせたりすると、新たな需要が出てくるわけやろう。そうすると、今、森委員のほうからも提起があったけど、東側のバスの新たな路線をつくっていくということとも絡めて考えると、何か一つの答えが出そうな気がせんでもないんやわね。

だから、その辺が一体どんな資料で、どんな議論をしておるのか。こんなことで議論をしておったよというのがわかれば、そういう資料もあると、参考になると思うんやけど。ただ、そこへ路線をつくってくださいと言っても、しぶとく抵抗しておるので。今度遊園地もできたわけやね。だから、ポートビルへもバスがないわけやろう。そんなの、だから、新たな目標があって、それに向けて路線バスになるのか、あるいは不定期バスになるのか知らんけど、あるいは生活バスよっかいちになるのかわからんけど、そういう整理も要ると違うかなと。

それから、例えば自分たちでバスを持って、そんな考え方は実際には我々の中にはなかったわけやな。生活バスよっかいちができて、あれ、そういう手もあるんやなと。だから、そういう要望が、その地域にそんなバスを走らせてくれという要望があるのかどうかということと、それから、諸岡委員が提起されたみたいに、どんなやり方をしたらええのというのがわかると、もうちょっとこの辺の対応が進んでいくのかなと、そんな気もしているので、その点を含めて、何か今までも取り組みをしていただいたんやろうと思うので、少しご答弁いただいて、資料を、何かこんなことがええよというのがあるなら、出してもらいたい。

#### 豊田政典委員長

既存の民間業者の25路線の収支というのは、前回も資料請求いただいたけど、小林委員、おられないときに、問い合わせてもらったけど、それは出せないと言われて断られたという話でしたが、それとは別の話もありましたので、今の請求について、わかれば答えてほ

しいし、まだ飲み込めてない部分があれば、言ってください。

蟹江都市計画課課付主幹

先ほどのご質問のルート図につきましては、ルート図の資料請求という。

館都市整備部理事

いや、それはいい。利用者数。

蟹江都市計画課課付主幹

利用者数。利用者数につきましては、事業者のほうでどこまで提供できるのか、改めてちょっと確認はさせていただきます。

小林博次委員

まだちょっと抵抗感が強いんやけど、バス路線を廃止するよと言ったら、どれくらい乗って、どれぐらいの原価でないとあかんから、廃止とか、もうちょっと具体的に何か確かめやんと、乗らんからやめたとか、それではもうええかげんな当てずっぽうみたいな話になる。だから、ある程度数字をつかんでもらって、じゃ、民間で立ち上げるときに、例えばマイクロバス、小型バスを、そこへ、市から提供してあげれば、それに準じてやれるのか、さまざまな方法があるやろうと思うんやわな。だけど、ある程度数字的なものがつかめやんと、対応のしようがない。だけど、確実に対応はしていかなと問題なわけやね。そんなことがあるで、質問やから。嫌がっておるかわからん。

豊田政典委員長

対応できますか。

館都市整備部理事

先ほど、まさに利用者数は一度どこまでのその細かい路線ごとに出るのかどうか、その辺もちょっと含めて事業者を確認はしてみます。

おっしゃっていただいているのは、先ほどいろいろな事例を出していただきましたけれども、例えば競輪がどれぐらい実際にお金を出して、どれぐらい利用されているのか。大

体月に2回ぐらいですかね、開催が。そのときにどうかというあたりは、一回調べてみる手はあるのかなという思いと、それが四日市ドームとうまいこと、四日市ドームの利用者とそれが重なるような形というのがどうなのかとか、四日市ドームのその利用実態と申しますか、利用者数と申しますか、そのあたりも多分四日市ドームのほうに確認すればわかると思いますので、そういう、ちょっと、今、いろいろ議論になるようなデータがとれるかどうかは、一度ちょっと可能な範囲で探ってみたいなという思いが、探ってみればどうかというふうになら、今、感じておりますので、満足なものになるかどうかわかりませんが、一度ちょっとトライをしてみます。

#### 豊田政典委員長

交通戦略をつくるときに、バス事業者も入ってもらっているし、四日市市内の交通戦略と言う以上、現状がどうなのかを把握していて当たり前だろうということから、今までどんな検討をされたのかというお考えかなと思うんですよ。ですから、ないものも含めて、改めて問い合わせてもいただき、あるものは整理していただき、可能な限り対応をお願いしておきたいと思います。

ほか、よろしいでしょうか。相談事もあるんですが。

あれば、どうぞ。

#### 日置記平委員

NPO法人の生活バスよっかいちの運行事業所の組織的なものとか、例えば代表者が誰で、バスが何台あって、社員がどれだけあって、従業員が。ここには、スポンサー企業のところが書いてありますね。47万円というのが入っているんです。売り上げが幾らで、スポンサー企業から四十何万円もらって、赤字と。その辺のところをちょっと知りたいけれど、出るのか、出ないのか、わかりませんが。ということは、このバスが途中でえんこして運行不能になってしまうと、どういう影響が出るのかということも少し視野に入れておく必要があるのではないかと。今、地域住民の皆さん方が、どれだけこれのNPO法人の生活バスよっかいちに対して貢献度があると考えているのか。それによって市はどんな影響を受けるのかというふうなところもちょっと視野に入れて勉強しておく必要があるのではなかるうかと思う。今後のこともありますので。ちょっとそれが知りたいなと思うんですが。

山本都市計画課長

NPO法人のほうに資料提供を求めて、そして、提供できるように進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

豊田政典委員長

いいですか。

日置記平委員

はい。

豊田政典委員長

それで、今から、皆さんにご相談なんですが、次回以降の話で、今も質問が出ていましたが、生活バスよっかいちの事例というのが、全国的にも随分注目を浴びている。特徴的な試みをされているということが一つ。今後のその新規導入に際しての大きな一つの参考事例かなということで、正副委員長でも話をしまして、その代表である西脇さんを一度参考人という形でお呼びして、話を聞くのはどうかということで、打診はしてみたんです。打診をしてみた。これを来ていただくかどうかという相談が一つ。

それから、最初の今後の進め方のまとめの中で、全国のコミュニティ・バスの事例というか、類型をちょっと調べてみたんですよ。確かに全国にかなりの数の、かなりの数のコミュニティ・バスと言われるものがあることはわかった。類型についても一定の分類ができないわけじゃないですけど、さまざまです。さまざまということがわかってきて、その調べる中で、お手元に、参考人からの意見聴取についてという資料、2枚紙のやつがあると思います。1枚目は西脇さんの説明ですけど、2枚目を見てほしいんですけど、その2というやつ。

実は、私、調べる中で、バス110番という団体にめぐり会ったわけです。これは、ここにもありますが、岩手県立大学を拠点として、そのバス交通について研究している学者の集団があるんです。この書いてあるとおりなんですが、何人かの大学の研究者のうちの1人が、お一人が名古屋大学の加藤博和准教授という方で、この方は、そこにもありますが、生活バスよっかいちの立ち上げにもかかわっていたり、霞のコンビナートのエコ通勤の取り組みにも関与されたり、国のいろんな研究機関にも委員として参画したりしている方で、

特に最近はコミュニティ・バスのあり方について研究をされている方らしいんです。事例もたくさんお持ちだということですし、アドバイス事業もバス110番という集団を持ってやっているということがわかってきたので、加藤先生に来ていただければ、随分の大きな示唆を得られるんじゃないかということで、ご相談なんですけど、いいじゃないかということであれば、前向きに日程調整をしたいんですけれども。

二つ言いました。西脇さん、それから、加藤博和准教授をお呼びできないかなと私は思っ  
て提案するんですけど、いかがでしょう。皆さん。

日置記平委員

両方ともええやないか。

(異議なし)

豊田政典委員長

異議なしというお言葉をたくさんいただいています、ところが、ところがというか、  
予定表を持ってきてもらったんですけど、まずは西脇さんについては少し前から打診して  
いて、こちらの予定も含めて問い合わせしたら、7月22日、次回。次回が7月22日の午後  
1時30分からの委員会ですけれども、その時間なら合わせることができますよというこ  
とで、前向きに内々の返事はいただいているんです。これがそれでいいのかどうかとい  
うこと。

それから、加藤准教授にも打診してもらいましたが、なかなか日程が合わなかったん  
です。返事としてかなり前向きなんですけど、日程上8月15日の午後が一番いいと言っ  
てこられたんです。

諸岡 覚委員

8月15日ですか。

豊田政典委員長

そうです。お盆ど真ん中というか、最終日というか。

もしくは8月14日の午後。8月14日か8月15日。

小林博次委員

我々はええけど、職員がおるので。

豊田政典委員長

皆さん、ご都合はどうですか、まず、じゃ。

もう少しというか全部言いますと、8月1日というのが議会期間の中で数少なくあいているんです。8月1日の午前、午後。加藤先生、最初はいいとおっしゃられていたらしいんですけども、別の会議が入る可能性が出てきたので、できれば避けてほしいというメールでのやりとりで言われているんです。8月1日。だから、例えば8月1日にお願いしておいて、だめだったら諦めるとかいうのもあるんですが。

日置記平委員

そういう手もあるな。

豊田政典委員長

そういう手もあるんですけど、ぶっちゃけ言いますと。お盆が、無理があるというならね。日程のお願いなんですけど、どうでしょう。どうしましょうね。2人で、正副委員長で考えていても結論は出ないので。人物としてはもうすばらしい。参考になると思うんですけど、日程だけです。ご意見いただけませんか。

日置記平委員

第1案は8月1日で、お願い、お願いで通して、あかんだときの第2案は8月14日か8月15日で、ここで決める。出られる人は極力出ていただきたいなと、そんな思いで。お盆のお勤めもあるやろうし。

豊田政典委員長

8月1日のご都合って、皆さん、いかがですか。だめだという人。石川委員以外は。毛利委員。なかなかもうこっちの日程もないので、お二人は申しわけないですけど、ほかの方がよければ、8月1日でもう一度先生のほうに、ぜひこの8月1日の午後でお願いした

いということで当たらせていただいて、やっぱりだめだ、別のが入っちゃったよということであれば、8月15日か。もう一回相談させてもらいますかね、そうしたら。

諸岡 覚委員

8月1日と言われましたか。

豊田政典委員長

8月1日。あかんの。

諸岡 覚委員

私、決算常任委員会の委員長なんですけど、実はきょう昼から決算の理事会が予定されています。そこでも皆さんに諮るんですが、この前言った決算常任委員会で依頼する大学の教授が7月31日、8月1日と2日間、こちらに来てもらうという内諾になっておって、レクチャーをやろうかなという。昼から理事会に諮ることになるんで、こっちのほうが先着やもんで、こっちに先に決められたら、決算は……。

日置記平委員

ちょっと8月1日だけ抜いたら、ええやん。

豊田政典委員長

時間調整できませんかね、うまく。

諸岡 覚委員

もうこっちが先に決めることやで、こっちが先に決まったら、うちは何とも。

森 智広副委員長

終日なんですかね。午前中って……。

諸岡 覚委員

7月31日、8月1日と1泊2日で来てもらって、理事者からも委員からもいろんなレク

チャーを……。

豊田政典委員長

ヒアリングな。

じゃ、それも含めて決算常任委員会の委員長とも調整させてもらいながら進めさせていただき、また、日程の相談をさせていただく。そんなことにさせていただいてよろしいですかね。

(異議なし)

豊田政典委員長

西脇さんについては、次回呼び出すということで、よろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

じゃ、きょう資料請求もありますので、時間配分等も7月22日についてはお任せいただくことにしまして、少し長目に予定しておいてください。7月22日。参考人もあり、資料請求の説明もありということで、次回7月22日でありますし、その後の日程をどうするかというの、早急にまた提案しますので、また調整させてください。いろいろとご協力願う場面が出てくるかと思いますので、よろしく願いいたします。

じゃ、こちらからは以上ですが、よろしいでしょうか。

(なし)

豊田政典委員長

それじゃ、ありがとうございました。本日はここまでといたします。

12:03 閉議