

総合交通政策調査特別委員会

(平成25年8月8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。

加藤委員は欠席の連絡をいただいております。傍聴の方が3名入っております。

当委員会も、残すところ、本日を含めましてあと2回になっております。本日でございますけれども、これまでに、8月1日までに請求いただいた資料を都市整備部のほうで準備いただきましたので、その説明と質疑から入り、後半部分については、その後、それも踏まえた上でコミュニティバスの新規導入の制度づくりについて、まとめについて皆さんのご意見を伺いながら、できれば次回、最終回に正副委員長案を示したいと思っておりますので、ご協力をお願いしたいと思っております。

それでは、コミュニティバスの新規導入の制度づくりについてを議題とし、お手元に配付いただいた資料、請求いただいた資料の説明をお願いしたいと思っておりますが、カラー刷りで配付いただいたのが、前回の参考人として来ていただいた名古屋大学の加藤先生のパワーポイントの資料ですので、また、直接は使いませんが、ご参考に見ていただきたいなと思っております。

それでは、今から第24回資料というタイトルの中の1から4まで、ここまで説明をいただいた後、質疑応答ということにし、5番、6番については後半のところで改めて説明をいただくというふうにしたいと思っておりますので、4点についての説明をお願いします。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

私のほうから、まず4点についてご説明させていただきたいと思っております。

それでは、1ページと申し上げたいんですが、まず先に2ページのほうをちょっとごらんいただきたいと思っております。ちょっと間があきましたもので、デマンドバスの形態のところを少し確認しておいてから1ページをご説明させていただきたいと思っております。

これは、第21回のごときにご説明させていただいたものなんですが、オンデマンドとフルデマンド、大きく分けて二つ。そして、その中で細分すると四つの形態があると。オンデマンドのほうとしては、定路線型(A)という分類をさせていただいた、路線バス、コミ

ユニティバスに近いような形での運行形態、そして、その定路線型を少し改善した迂回ルート・エリアデマンド型（B）と呼ばせていただいておりますは、予約に応じて所定のバス停に、なおかつ迂回させるところがあるという、少し柔軟性を持たせたタイプ。

そして、フルデマンド型の一つとして、自由経路型のミーティングポイント型（C）、たくさんのバス停を設けて、その中で予約の入ったところを結んで走るといった形のもの。そして、自由経路、ドアツードア型（D）、これはもうほぼタクシーに近いような走り方をするドア・ツー・ドアのサービス型というものの四つに分かれるというところでございます。

これを踏まえまして1ページのほうをご説明させていただきたいと思っております。

私どものほうで七つの路線を挙げさせていただいております。玉城町、南伊勢町型につきましては、これは自由経路型と呼ばれるミーティングポイントを適当に設けてあるところを自由に回っていただくというところでございます。

そして、大分市につきましてもあれなんです、これについては下のほうでちょっと、右下にございます。路線バスのエリアと、その路線バスのエリアから1.5km以上離れている地域を結ぶふれあい交通として称された形態のものがあるというところでございます。

そして、豊橋市のところなんです、前回のところにちょっと誤ったご報告をさせていただいております。デマンド型交通であるというふうに認識をしておりましたが、少し調べてまいりましたら、デマンドでなくてコミュニティバスでございました。大変申しわけございません。私どものほうの調査不足で、ちょっと誤ったご報告を第21回でさせていただいております。本当に申しわけございません。

そして、そのほかとしては、安城市のほうで、これも自由経路型のミーティングポイント型、たくさんのバス停を設けておいて、そこを目標に回らせていただくという形のものがございます。

そして、多治見市の場合でございます。これは、左下に書かせていただいておりますが、古虎溪駅を周辺としてサービスを展開されているところでございます。高低差が非常にある地域でございますので、その辺を、ドア・ツー・ドア型でサービスを展開されているというものでございます。同じように、富士市のほうでもドア・ツー・ドア型のサービスを提供されているというところがあるというところでございます。

これが1ページの説明でございます。

そして、3ページをごらんいただきたいと思っております。3ページは、コミュニティバスの

導入から運営に関するフローについてでございます。

ちょうどこのフローに関しまして、国土交通省のほうで地域のモビリティ確保、知恵袋というものを作成されておられます。その中に、第22回でおいでいただきましたNPO法人生活バスよっかいちの西脇さんの例がございましたので、その例を参考にしながら、一部加筆させていただくことで体系を整理させていただいております。背景的に路線バスがなくなるというところがあった。そして、機運を醸成させる段階があって、その中でこういうやりとりがあってというところを表現させていただいております。その中で関係者の思惑が一致して、計画の準備段階が黄緑色のところあたりで出てくる。ワークショップを行ったりとか、協賛金を得るための努力がこの辺でなされている。そして、運行経費がこれぐらいかかるというところを整理されていた。

そして、次のステップに入って、さあ、路線免許を取るのにはどういうふうにしたか。NPO法人としての法人格を有することで、責任を明確にするとともに、行政からの支援をどのように得るかというところで整理がなされております。そして、その法人格を取得することで運行免許を取って、社会実験を濃い青色のところで行う。そして、その社会実験の中で、より地域の企業から支援を得るスキームを確固たるものにした。そして、現行の本格運行に移行されたというところをフローにさせていただきました。

これで、一応NPO法人生活バスよっかいちのような形で進めていくとすると、このようなフローに基づいてやれるというところが説明できるのではないかとというふうに考えております。

そして、4ページに移らせてください。

4ページのほうでは、県内におけるデマンドバスと県外におけるデマンドバスの実態を調べさせていただきました。県内のほうで5カ所、エリアを決めて固定的な運行をされてみえるところが三つ。そして、玉城町、南伊勢町に代表されますフルデマンド型の形がございます。バス停をたくさん設けて運営されているというところがございます。この上のほうの五つが県内でございます。玉城町、南伊勢町のほうについては1日に70人を超える利用がありますが、伊勢市、松阪市あたりでやられているデマンドにつきましては、1日10人ちょっとというところになっているという現状でございます。

そして、県外の事例のほうも調べさせていただきました。5カ所、田原市、武豊町、多治見市、これは、先ほど古虎溪駅のところでご紹介させていただいたものであります。西尾市、高浜町あたりのところでやらせていただいております。このあたりのところについ

では、多いところと少ないところが極端に分かれている。ドアツードア型についてでもかなり差が出ているというようなところがございます。そのあたりが、このデマンドの状況によっても、やはりかなり分かれるというところがわかってきたというところがございます。

そして、5ページに移らせていただきたいと思います。

市内のバスの利用状況でございます。路線として25路線、そして、その距離数、バス停車数、1日当たりの便数、そして、利用者数を明記させていただいております。笹川団地を経由するものについては、便数も、また利用者数も多いような形になっておりますが、そのほかの路線につきましては、やはりちょっと、1便当たりの利用者が10人前後という数字になっているという現状でございます。これは、市内のバスの利用状況をあらわしたものでございます。

そして、6ページには、再度それに関する路線図のほうを示させていただいております。

以上が4項目でございますが、このほかにも、実は2項目、ご質問をいただいております。免許返納率の年度別、年齢別についてということでしたが、公安委員会のほうに確認させていただきましたが、この内容については公表していないということございました。

そして、もう一つ、路線バスを廃止する基準についてはどのようになっているかというところがございますが、三重交通、三岐鉄道に確認いたしました。現状としては明確な基準がなく、そのときの状況によって決定しているということございましたので、提供させていただくような資料がないということございました。

以上が4項目につきましてのご説明でございます。

以上です。

豊田政典委員長

説明、準備、ありがとうございました。

それでは、今の4項目についての質疑応答及びご意見、感想でも結構ですので発言を求めたいと思います。

どうぞ。

請求いただいたのが結構前になります。その間に2回参考人招致を挟みましたので、記憶を呼び戻しながら資料をよく読んでいただいて、不明な点を探していただきたいと思いますと思

います。

どうですか。

よろしいですか。まだ読んでみえますけど、もう少し読んでいただきますか、じゃ。

森 智広副委員長

4 番までですよ。

芳野正英委員

4 ページのデマンド交通の比較ということで整理をしていただいてありがとうございます。

県外デマンドバスの四つ目の西尾市なんかは、タクシーを使って自由経路、ドアツードア型ということなんですけど、西尾市だと余り山間部もない中で、ちょっとこの辺って、詳しくは聞いても大丈夫ですか、余り突っ込まれても困る感じですか。

豊田政典委員長

資料以外で情報があれば。

芳野正英委員

資料のちょっと補足。

行政として、タクシーを使っただけで非固定でドアツードア型というのは、これ、地元のタクシー業者さんとのすみ分けとか大丈夫なのかなと思って見ていたんですけど、山間部でもないところですし、そういうのってどうなっているのかをちょっと。もし、ここの表以外で詳しい部分、ちょっとあれば聞かせてもらえればなと思うんですけど、ありますか。

山本都市計画課長

西尾市につきましては、タクシー会社に行政が委託しているというような形の中で運行されておりますが、細かくバス路線も設けられておるようなんですが、それを補うような形でされておられます。

少し詳しく調べたのは、実は多治見市の古虎溪よぶくるバスなんですけれども、この多治見市の例あたりは、タクシー会社さん自身が生き残りをかけて行政側に提案されて、運

営されているというものでございます。行政がなかなか話に乗れなかったというようなところもあるみたいなんです、やはり地方部におけるタクシーの需要の減があったもので、こういうふうな形で行政に提案して努力されてみえるというような形になっております。

ですから、逆に多治見市のほうが多いというのは、事業者自身がかなり汗をかいておられるというところが、例えば、西尾市と比べてくると、行政主導よりかは、やはり事業者さんが汗をかいていただいている提案型のほうがいい結果を呼んでいるというのは、これ、調べていく途中ではわかったようなところがございます。

芳野正英委員

これ、まだ西尾市も半年ぐらい、そろそろ1年ですけど、効果がわかるのは半年ぐらいですし、見ていってもちょっと少ないところもあるのかなと思って、継続で、またちょっと注視をしていただければなというぐらいで、これは、じゃ、地元のタクシー業者に委託をしているという感じですよ。名鉄とかどこかでということですよ。

わかりました。ありがとうございます。

豊田政典委員長

今、4ページの中で、多治見市の古虎溪のバスは、利用者数も1桁違って、突出して多いです。1ページの左下が、説明にあったように、多治見市の図解した情報ですよ。多治見市のほうで人数が多いとか、利用者数。特に詳しく聞き取りされたということですが、ほかに補足がありますか、情報として。ない。なければいいです。

山本都市計画課長

多治見市につきましては、タクシー会社さん自身がコミュニティタクシーというような名前でされておるんですが、自立型乗り合い事業としてされておられます。JR駅と、そのタクシー側の、新興団地みたいなんです、非常に高い、JR駅と団地に高低差が非常にあります。高齢者にとってはちょっとつらいところというところがあって、ある一定のタクシーやら、乗り合いバスもされているんですが、マイカーに押されて、非常に経営が苦しくなってきた。その中で、タクシーも、貸し切りバスも、便利屋もし始めたというような企業さんでございます。

その関係があって、細かく動かれるような形でサービスをされるという、非常に特徴が

あります。ほかのデマンドバスといったら、ある程度の時間帯で終わるんですが、JRの終バスまで対応されるという非常に特徴的なサービスでございます。もちろん深夜料金というような形で少し値段は上げておられますが、終電の0時を超えるまで運行されてみえる。本当にタクシー会社さんが生き残りをかけた挑戦としてやられておられますので、その辺が随分違った答えになってくる。高齢化率が20%ラインで採算ラインになるという試算の上で地域の方々と協力しながらやられる。それを、行政が単純なアドバイザー程度にとどめて、地域とタクシー会社がタッグマッチを組んでいくという形でされてみえるもので、よそよりも利用者が非常に多いという形になっておるといのが現状です。

豊田政典委員長

行政はアドバイザー程度で、補助金は出していない。

山本都市計画課長

補助金は出されておられます。やはりそれだけでは無理だということろで。

ただ、サービスの形態やら、その辺については、非常にタクシーの利便性を生かしたままで、要するに、安価なタクシーに変えられている、行政補助と深夜料金のほうのサービスの中でされてみえるという形です。

豊田政典委員長

ほか、ご発言はいかがでしょうか。

伊藤 元委員

この間資料請求をさせていただいたんですが、運転免許証の返納率のやつですね。出ないということなんですけれども、そうであれば、前回出させていただいた資料からしますと、これ、前回のやつは平成24年度中の運転免許返納率状況ということで、本市と県全体も数を出していただいていますよね。ということは、簡単に単純計算をしますと、例えば四日市市で、男女合わせて207の方が平成24年度中に返納をされたということですね。ですから、例えば、これ、3年間経過を見ると、掛ける3となれば、3年間で600人、単純計算ですけどね。そんなすぐにお亡くなりになるということもないと思いますから。

そうすると、やっぱりこうして年々返納されておる方がふえてきておるといことにな

るのかな、高齢化社会の中で考えますと。そうすると、心配するのは、やっぱり高齢者の方々が外へ出なくなるということがあり得るのではないかなということも一つ考えられます。

また、家族がおみえであれば、その人たちをお願いして乗せていていただくということもありますが、結構よそで、他市でこういう交通網の話をしてくると、考え方として、高齢者の方々が、やはりいつまでも健康で、1人で自立した形で外へ出ていく。そういうことをきちんと確保していかなければならないという考えを持って、結構そういうコミュニティバスとか、いろんな公共交通に対して、やはり補助をしたりとか、充実をさせるような方向性を持っておるんですけれども、四日市市としても、やっぱりこうやって年々200人ぐらいの人らが、まだ今、こんな数字が多いのか少ないのか、ちょっと全体像はつかめませんけれども、いずれこうやってふえていておることを思えば、何らかの策は打っていかねばならないのかなというふうに私は考えますが、その辺のご所見はいかがでしょうか。

館都市整備部理事

委員がおっしゃるように、高齢者が外へどんどん出ていけるようにということは、これは、交通政策だけじゃなくて、いわゆる高齢者施策と申しますか、元気な老人、元気な高齢者をずっと維持していくというのか、元気でいていただくためにもいろんな、ふれあいきいきサロンであるとか、各種施策を福祉のほうもいろいろ打っております。そういったところとも連携しながらと申しますか、公共交通、私どもの役割としては、地域の中に出ていただく。さらにそこから遠いところと申しますか、そういうところに行きたい高齢者、あるいは買い物、これは前々からありました買い物難民と言われるような形で、近くの地域の商店がなくなってきたりしておりますので、そういった意味でも公共交通が大事であって、買い物に出ていただけるような形、特に高齢者は。そういった意味合いで公共交通を残していくような施策を打たなあかと、そういうことを考えながらやっております。

したがいまして、公共交通イコール、全て高齢者の元気のためになるということではないんでしょうけれども、その一助になるのであろうという認識を持ちながら頑張っているかなければならないなと、そういう思いでございます。

伊藤 元委員

ありがとうございます。

やっぱりまさにそのとおりかなというふうに感じまして、それで、前回の加藤先生のお話やとか、それから、西脇さんの生活バスよっかいちの話なんかを聞いておまして、本当に前回のお話は特にやけれども、私は、この四日市市の公共交通インフラを整備することが四日市市の魅力になっていくのではないかなとすごく感じました。我々の総合交通政策調査特別委員会は、近鉄内部・八王子線というのが主的にあるわけですけれども、やはり既存のものを生かしつつ、しっかりとそれをさらに充実するようにつなげるインフラ整備をやっていくことが大事なのではないかなというふうに感じました。

そうすることによって、今、日本の国では少子高齢化ということで、人口が減っていく傾向があるわけなんですけれども、その中で、やはり自分たちが生活していくとすると、人口を減らしていくとやっぱり負担が大きくなってきますから、都市間競争という言葉があるように、四日市市のまちが勝ち進んでいく、ちょっと言葉は悪いかも知りませんが、やっていく、魅力のあるまちにしていくということは、誰もがそうやって歩いて、公共交通を使って容易にいろんなところへ移動できるということが大きな魅力になるのかなというような気がします。

ですから、加藤先生が言われておったように、公共交通というものを、もう一回しっかりと基本から見直すということが大事かなと。そういうことができていないから、四日市市としては、海上アクセスなんかも断念することに至ったのではないかなというふうに考えるんです。あれも、やはりあったら便利なんですよ。ただ、自分たちの利用の視点しか考えていなかったというところに私は汚点があったのかなというふうに思っております。

ですから、二度とそういうことの繰り返しのないようには思うならば、やっぱり今回、すごくいい機会になるのかなと思いますので、ぜひ四日市市の交通施策を根底から見直して魅力のある四日市市のまちにしていくことが、今後、都市間競争を勝ち進んでいく道ではないかなと、そのような気がすごくしました。そんな便利なまちになれば、当然そこへ住みたい、移り住みたいという気持ちもどんどん出てくるというふうなことを思いますので、そこら辺に重点的に力を入れてもいいのかなというふうな、私は気がしました。ちょっと感想になりますけれども、意見として。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

今のような話を後半部分で集中的に意見を出していただきたいと思いますので、今のは記憶しておきたいと思います。

それでは、資料についてほかにあればお聞きしたいと思いますが。

森 智広副委員長

4ページの表なんですけど、事業主体の欄で行政と事業者と分けられていると思うんですけども、この区分けの理由というか、行政という表現のところは、もう内政化しているということですか。

山本都市計画課長

ここで事業主体を行政、事業者と分けさせていただいているのは、もう主体が、完全に行政が、要するに直営に近い状態でバス会社なり、タクシー会社なりに運行委託みたいなをしているやつを行政とさせていただいて、そして、南伊勢町やら、古虎溪よぶくるバスのようなものは、事業者自身が運営して、そこへ補助金を出しているという形ですので、こういう表現にさせていただいています。

森 智広副委員長

となると、赤字リスクを事業者が負うか負わないかという差ですかね。

山本都市計画課長

契約内容まで細かく見ていないんですが、南伊勢町については、契約段階でここまで金を出すという形になっておりますので、それをすると事業者が赤字を負担しなきゃならんという形だろうと思いますが、多治見市の場合あたりでは、行政から出す分はここまでというところでのしぎを削っているという表現になっておりましたので、そのような形だろうと思います。

豊田政典委員長

ほか、資料についてはよろしいですか。

(なし)

豊田政典委員長

それじゃ、デマンドバスの資料、それから、5ページにいただいた市内の路線バスの三重交通バス、これの現状に大変興味深い数字が出ていたと思いますので、そういったことも頭に入れていただきながら、最初に申しあげました後半部分、まとめに向かっていきたいと思いますので、今から、前回の加藤参考人の話のまとめを事務局でつくっていただきました。それを、欠席の方もみえましたから、詳しく振り返りながら、それから、あわせて資料のナンバー5番、6番が、そこから関連して私のほうで請求させてもらった資料ですから、そこまでを進めた上で、一旦休憩をとりたいと思います。

お手元のほうには、今、加藤先生のパネルデータも配りましたし、今から振り返ってもらうのは、8月1日委員会まとめというタイトルの前回のまとめです。

加藤先生については、四日市市の事例について、状況についても大変精通された中でそれについての意見もいただきましたし、生活バスよっかいちの立ち上げにもかかわっておられた。コミュニティバスについて全国の事例を紹介していただく中で、随分と大きな示唆を与えてくれるようなお話だったのかなと思いながら私は聞いておりました。

それでは、事務局のほうから、ポイントについて改めて説明というか、振り返って、思い出していただきつつ、また欠席された方については理解を深めていただきたいなと思います。

じゃ、事務局、よろしくをお願いします。

栗田議会事務局主事

それでは、事務局のほうから説明をさせていただきます。

タイトルのほう、8月1日総合交通政策調査特別委員会まとめというものでございます。

それでは、順番にご説明を差し上げます。

全国の事例を交えた参考人からの説明ということで、1番、我が国における公共交通の歴史ということでございます。10年以上前、公共交通は内部補助という考え方が主流でありましたということです。これは、つまり黒字路線の独占を許しますが、赤字路線からの撤退は許可しないとする参入退出規制を敷いていたということでございまして、自社内で黒字を赤字補填することで自社の黒字を保つことができおったということでございます。

しかし、民間事業者に地域の独占をさせていたということから、改善していこうとするインセンティブをそいでしまいましたし、また、モータリゼーションの進展も相まって、公共交通は次第に落ち込んでしまいましたということです。

その結果、国も、地域独占を認めるというスタイルから、ほかの事業者の参入を認めて、他の事業者と競争させるに至ったということでございます。当初、そうやって競争させることが目的だったということなんですけれども、不採算路線を切り離すというふうな動きが出てきているというのが現状ですということでございます。この不採算路線については、そもそも自治体や沿線住民が自分たちで支えていかなければならないということ、加藤先生はおっしゃっておられたと思います。

2番、公共交通に対する意識改革ということで、公共交通は税金で補填するというふうな考え方が全世界のスタンダードですということでした。しかし、日本については、車よりも鉄道などの整備が早かったことから、公共交通を利用する人の割合が多かった。これによって、たまたま内部補助で今までは黒字化できてきたということでございます。

しかし、現在、そのような考え方で生きていけるのは、正直に言って、大都市の公共交通ぐらいであって、地方の公共交通は、もはや商売ではなくて福祉事業であるというふうな認識を持たなければならないというふうな説明がございました。つまり、もともと黒字にはならない事業であるというふうな認識を持つことが大切で、地域にとって、何がどれほど有益なのかということ念頭に置いて公共交通の見直しを行っていくべきであるというふうな説明がございました。

3番、コミュニティバスの定義についてでございますが、これは、記載のとおり、法令上の定義はないけれども、一般的には、自治体や地域団体などが事業主体となって、運賃採算を目的とせず、地域活性化や移動手段の確保などを目的に運行する定時定路線型バスと解されているということでございます。

2ページでございます。

成功事例についてということで、武蔵野市と名張市、松阪市、豊田市、岐阜市4市の事例を紹介いただきました。

まず、武蔵野市についてでございますが、これは、ポイントが2点ほどあると思いますが、4行目のところ、運行に対して補助を出していくことは政策経費として当然だというふうな考え方に基づくものであり、赤字でもいいというふうな考え方で武蔵野市さんは行ったということです。それによって、地域に合ったわかりやすい公共交通が実現したとい

うことで、逆に言うと、そういったわかりやすい公共交通を追求していくと、やっぱりお金がかかるんですというふうな説明だったと思います。

また、成功した背景には、人口密度、これが非常に高かったことや、高齢者の割合が非常に多かった、コミュニティバスにそういうふうに適した条件がそろっていたというふうなことが背景としてありますので、ほかの市町村が表面的な猿まねをしても、これはちょっと効果が得られないものですよというふうな説明がございました。

次、名張市、松阪市、豊田市、岐阜市についてですけれども、こちらについては、主要な幹線部分は、市や事業者がイニシアチブを持って進めて、支線部分については地域が責任を持って進めるというスタイルで運行を行っておられるということで、最近このようなケースが主流になってきていて、有効な事例として紹介を受けました。

特に、岐阜市さんにつきましては、もう補助額の上限を決めたりしているということで、これも一つ、参考にしてくださいというふうな形でご紹介がございました。

次、5番、失敗事例についてでございます。

これは、一番最後の行を見ていただくといいかと思うんですが、そもそもデマンドバスが適しているのに、コミュニティバスを導入してしまい失敗するという事例が非常に多いというふうなご説明がございました。

6番目、四日市市の公共交通についてということでございます。四日市市の公共交通は、現状で10年おくらせていますということで、その理由は、今まで内部補助で支えてこられたからということでございました。ただ、今まではそういった状況でたまたま支えてこられたけれども、それが今、危うい状況になっているので、まさに見直しを行うべきタイミングであるというふうなご説明がありました。

3ページでございますが、3行目の部分から読み上げさせていただきますと、四日市市については、生活バスよっかいちという非常によいお手本があることから、成功事例に上げた4市のように、幹線部分については、事業者とよく話し合った上で進めて、また、支線部分については、生活バスよっかいちのように地域の方主体で運営してもらうように地域に投げかけていくことが必要であって、やる気のある自治会には支援を行っていくという方法をぜひとっていただきたいというふうな意見がございました。

7番目、地域公共交通会議についてでございます。地域公共交通会議とは、簡単に言えば、特区であって、地域として必要な路線を協議して認定することで、各種許可を得るためのお墨つきがもらえるといったものでありますが、現状では、これがうまく活用されて

いないということでした。本来、四日市市全ての公共交通について議論をして、
どういった形でよくしていけばいいのかということ議論するツールとして活用できる
ということでした。なので、積極的に活用をしてほしいというふうな説明
がございました。

また、最後の段落のところですが、地域公共交通活性化再生法に基づき、地域公共交通
活性化再生法定協議会を設置し、地域公共交通総合連携計画を定めると、公共交通に関す
るさまざまな特典が受けられるので、これも参考にしてほしいということでした。

8番目、自治体の役割についてでございます。自治体の役割については3点ございまし
て、一つ目、公共交通・福祉交通戦略の確立をすること。2番目、ネットワークの維持、
発展を行うこと。3番目、各交通システムのサポートを行うことであるというふうな説明
がございました。

加藤先生からのご説明は以上でございまして、次、質疑のほうに移らせていただきます。
質疑応答ということで、成功事例、失敗事例についてでございます。

デマンドバスでの失敗事例についてご教授いただきたいというふうな質問に対しまして、
ページをめくっていただきまして5行目になりますが、これに対しまして、先生から、ニ
ーズもないのに地域をコミュニティバスやデマンドバスと限定するのは効率が悪く、失敗
につながる事例も少なくない。こういったことを踏まえて、松阪市の朝見地区では、幹
線道路に当たる部分をコミュニティバス、細かい集落がある地域はデマンドバスを採用し
ておいて、私はこれを半デマンドと呼んでおられるということですが、この半デマ
ンド地域の合意の上で採用して、成果を上げておられるというふうな事例紹介もございま
した。

次、 のニーズの把握についてでございます。

地域のニーズはどのように集約していくのが望ましいのかというふうな質問に対しまし
て、加藤先生のほうから、バスを導入していくにあたり必要なことは、需要とニーズをつ
かむことが重要だということで、需要は、人が認識している思いであって、ニーズとは、
本人が気づかないが内在している思いであるということです。

需要については、アンケートが効果的であって、ニーズについては、グループインタビ
ューやワークショップが効果的であるというふうな説明がございました。

以下、このニーズを把握するためには、こういった具体的な方法 以下の四つの方法
でございますが をとるのが理想的であるというふうな説明がございました。

行政の負担割合についてでございます。

行政の負担割合は平均でどの程度か。これは、執行部からの質疑でございますが、これに対しまして、加藤先生のほうから、現状では8割が行政の負担というのが全国の平均ですというふうなご説明がございました。

ただ、加藤先生自体は、健康保険の考え方と同じで、市の負担割合と個人の負担割合が7対3というのがベストではないかというふうに考えておられるということなんですが、これも特に根拠はないということとして、負担割合についても、地域で協議してもらうのがいいのではないかというふうに考えておられるということでございます。

5ページになりますけれども、4番、協賛金についてでございます。

一つ目の質問で、協賛金を地域住民がみずから調達する生活バスよっかいちのスタイルを、地域の協議会などで積極的に伝えていくべきなのかというふうな質問がございました。これに対しまして、加藤先生のほうから、2行目になりますけれども、少しでもお金を出すことによって当事者意識が出るとともに、改善していこうといった意識が働くため、協賛金はあったほうがいいというふうに考えておられるということです。

協賛金というのは、企業から得るというふうな形と、地域の住民から得るというふうな形があるんだというふうなことをおっしゃられていたと思います。

ちょっと飛ばしまして、複数地域にまたがるバス運行についてでございます。

少し飛ばしまして、一番下のところのクエスチョンです。自治会主導で運行するコミュニティバスが自治会をまたいでいる場合、補助金の交付の仕方や責任の所在が曖昧になってくことはないのかというふうな質問がございました。これに対しまして加藤先生のほうから、複数の自治会にまたがっていけば、複数の自治会で協議会をつくって協議していくということが普通であって、単一の自治会でおさまるバス路線はまれではありますので、ほとんどの事例が自治会をまたぐ形で運行されておるというふうな説明がございました。

これにプラスして、岐阜市さんの場合の事例の紹介がございまして、岐阜市の場合は、事前にニーズ調査を徹底して行って、住民がどこに行きたいのかを把握した上で16地区を選定されたというふうなことでございます。その後、16地区内にある自治会を回って、どうですかというふうな勧誘を行ったということでありまして、そういったやり方もあるというふうな事例紹介がございました。

続いての質問で、自治会主導で運行するコミュニティバスが複数の自治会にまたがる場合、自治会間で補助金の差などはあるのかというふうな質問がございました。これに対し

まして、加藤先生からは、松阪市の事例でいえば、高速道路を挟んで、西と東で補助の割合というか、そういうのを変えておるということでございました。

岐阜市も三つに区分されていて、田舎のほうはハードルが低く設定されておるといふような説明がございました。

6番について、コミュニティターミナルについてでございますが、これは、市の方針としてはコミュニティターミナルを整備していこうというふうに考えておるけれども、これを整備することで乗りかえの回数がふえてしまうということで、乗りかえの頻度というのはどの程度が適切なのかというふうな質問がございました。これに対しまして先生のほうから、中途半端なターミナルであれば、もうこれはないほうがいいというふうな回答がございまして、ただ、それ自体が魅力的な施設、例えば、図書館やショッピングセンターなどであれば効果はあると考えているというふうな回答がございました。

7番目、今後のバス路線の整備についてでございます。

一つ目の質問で、人口が少ないエリアの公共交通はどのような運行方式をとるのが適切なのか。これも執行部からのご質疑でございましたが、これに対しまして加藤先生のほうからは、二つ考え方があって、一つはデマンドバス。もう一つは、定時定路線に近い形で運行する。これのどちらかだというふうに考えておられるということでもございました。

また、そのほかに、中山間部地域や田舎のほうで見られる手法としては、ある時間、ある曜日は定時定路線で運行して、それ以外はデマンドで運行するというふうな方法もありますというふうな事例紹介がございました。

続いての質問でございますが、既存バス事業者の路線も含めて再編成していくべきなのかというふうな質問がございました。これに対しまして加藤先生のほうからは、三重交通は、バス路線を、現在、丸抱えしている状態になっておりますということで、三重交通が運行する路線の中には、三重交通が運行すべきところとそうでないところがあるはずで、それを市のほうが示してあげるべきだというふうに考えておられるということでもございました。その上で、三重交通がやるべきでない路線については退いていただいて、コミュニティバスやデマンドバスの導入を検討する。また、やれるはずなのにできていない路線については補助を検討するなど、いずれにしても、行政主導で事業者と詰めて議論を行って、連携計画などに反映させていくということが必要だというふうに考えておられるというふうな回答でございました。

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。

もう一つ、先ほどの第24回資料の後半部分の説明をお願いしたいと思うんですが、今の加藤先生の話にありましたように、我々四日市市が新規導入をしようとする際に参考にするべき自治体の例を尋ねたところ、名張市、松阪市、豊田市、岐阜市が最も参考になるんじゃないかという話でしたから、それを、少し追っかけて都市整備部のほうに調査をいただいた内容、それから、加藤先生が言われていた地域公共交通会議、法定会議を協議会で活用すべきだということだったので、それについても資料をつくってもらいましたから、説明まで、その後休憩をとりたいと思います。

山本都市計画課長

それでは、資料のほうの7ページをごらんください。

名張市、松阪市、豊田市、岐阜市さんの事例でございます。この事業主体として地域のほうでバスを運行されてみえるのは名張市さんだけでございます。松阪市、豊田市、岐阜市さんについては、行政が事業主体となっております。その辺でちょっと異なっております。

名張市さんのほうは、地域のほうが主体となってやられておられまして、その運行の欠損分の2分の1、もしくは半年で150万円という額の低いほうを補助されてみえるというところでございます。現状としては、5路線がこの手法でやられておられるというところでございます。

そして、松阪市さんのほうでございます。行政のほうがバス会社のほうに運行を任せているというような形で、運行経費の欠損分やら、その分について補填を行っておられるという形です。ですから、実質の直営でございます。

それで、加藤先生のご紹介がありましたように、伊勢自動車道の東側と西側でトリガー部分の設定を変えておられます。東側では、潜在的な利用者数が40%以上であることを一つのトリガーとし、西側については、潜在的利用者数30%が一つの目安とされてみえるというような形で、トリガーを設定した上で、これを守らなければ、これが実行できなければ廃線もやむなしというような設定条件にされておられます。

同じように、豊田市さんにおかれましても、収支比率が10%以上であること。そして、

100人当たりの利用者が6.4人以上であること。

岐阜市さんにおかれましても、人口密集度に合わせて設定比率を変えておられるというようなところがございます。

なお、4市のほうについても、直接伺ったところによりますと、トリガーは、設定はされておられますが、このトリガーによって即廃止をするというようなお話は、今のところしたことがない。実際のところは封印されているというのが現状でございます。

そして、8ページ、9ページにつきましては、名張市さんは、事業主体を地域に設定されておられますので、補助交付要綱を設定されておられます。第3条のところに、運行経費の欠損額の2分の1に相当する額と、半年150万円のいずれかの低い額とするという補助額の設定をされておられます。

それでは、10ページのほうをごらんいただきたいと思います。

加藤先生のほうからご紹介があった地域公共交通会議でございます。四日市市もこの会議は設けております。でも、加藤先生が言われるような会議体の運用は実際のところ、やっております。路線の変更があったときに会議を開いて、そして、これを運輸局サイドに伝えるというような業務になっております。この交通会議を経ずに、直接交通事業者が運輸局に申請すると、許可がおりるまでに時間がかかるというところに制度上なっております。この交通会議を経ることによって認可が少し早くなるという制度の運用程度になっております。

11ページに、構成員の役割というところは、加藤先生からご紹介がありましたように、地域の住民、利用者がその会議体に入る。そして、なおかつ運転手さんなどの、実際に業務に当たる方々もその会議体に入って、事業主側と並んで、意見を交換しながら対応していくというのがみそになっておりますが、なかなかこれが、私どもとしても、加藤先生が思い描かれてつくられた制度をうまく運用できていないというのが現状でございます。

資料については以上でございます。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

それじゃ、今から休憩しますが、再開後は、この委員会の第2テーマ、コミュニティバスの新規導入の制度づくりというところに絞り込んで、まとめや報告書を書いていくためにいろいろ意見交換をしていただきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

じゃ、再開は11時15分からとします。

10:59 休憩

11:15 再開

豊田政典委員長

それでは、委員会を再開いたします。

ここからは、この委員会の調査研究のまとめについて議論いただきたいと思いますが、今回でコミュニティバスの新規導入の制度づくりについて扱うのが5回目でございます。今までいろんな幅広の観点から資料請求をいただいて、また資料を出していただいて議論していただきました。前回と前々回には、2回連続で参考人の方のお話を聞いたというところがございます。

私からの提案ですけれども、まとめ方の概略については、もちろん扱った資料についての整理を、内容を別に整理したものをつくりたいというのは一つありますが、それに加えて、先ほど詳しく振り返った加藤先生のお話というのが、大変事例も多く出されたし、我々が当初目的にあります新規導入制、新規制度づくりについて大変視界を広げてくれたというか、見やすくしてくれたと思っております。

その中から幾つかの論点をピックアップしたものを、今、お手元に配っております。新規導入づくり……。

小林博次委員

その前に、伊藤委員の質問に関連して質問したいことがあるんやけど。

豊田政典委員長

伊藤委員というと、どの部分ですか。

小林博次委員

あなた、後のほうで論議してと言うたやない。

豊田政典委員長

運転免許証のほうじゃなくて。

小林博次委員

運転免許証じゃないです。その後の問題。

豊田政典委員長

わかりました。少しお待ちください。

それも扱いたいと思いますが、今、論点のピックアップの中で、3枚紙のやつかな、4枚。4項目に分けた中に、一番最初に伊藤委員の発言の部分を扱いたいと思いますので、そこまで待っていただきたいんですが、この4枚紙というのは、加藤先生のお話を、改めて論点になりそうな考えた部分を抜き出したやつで、順番に意見をいただきたいなど。ここで小林委員、発言をいただきたいんですけど、1番が、公共交通に関する基本認識、考え方が変わってきているので、それについて皆さん、合意できるかどうか、意見をいろいろいただきたい。

2番目としては、新しくコミュニティバスの制度を考える上で、主体としては行政なのか、あるいは住民発意なのか。3番目、制度の中身、骨格についての意見をいただきたい。最後は、加藤先生が言われた、法定の地域公共交通会議や計画というのを活用できる、したほうがいいんじゃないかというところで、これ、合意できれば盛り込んでいきたいなというところであります。

そんな進め方で、この委員会の骨格部分、制度づくりについては、私のピックアップしたような論点プラスアルファで今から意見を出していただいて、そこから、合意できる部分については、合意事項として報告書の骨格に書いていきたいなど。合意できなければ、いろんな議論を、意見を提起していくと。

そんなまとめ方でいきたいと思いますが、ここまでご了解をいただけますでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それでは、一番最初の論点として、今、小林委員からも発言があるそうですけれども、

公共交通に関する基本認識と考え方ということで、先ほどのピックアップですけれども、ここに書いた内容が前回の参考人からも出されました。公共交通に対する考え方が変わってきたよというところ。それから、四日市市の公共交通の現状認識というところでは、そこがうまくまだ、転換というか、変わってきていないのではないかと。今こそ見直し、考え方を考えるタイミングではないかと。一番下は、参考になるであろうと加藤参考人が言われた名張市、松阪市、豊田市、岐阜市の例の中のピックアップであります。

今のご発言もあるようですので、伊藤委員も少し言われた部分について、1番目の項目についての皆さんの意見を伺いたいなと思います。

小林委員、お待たせいたしました。

小林博次委員

委員長の考え方にははまらんかわらんけど。

豊田政典委員長

はまります。

小林博次委員

従来のバスというのは、大量輸送交通機関、例えば四日市市でいうと近鉄とか、JRとか、そういうところに向けてダイヤが組まれたと思っているんやわ。ところが、高齢社会では、別に近鉄やJRに行く必要がないわけ。この辺を走っておる市内循環も、市立四日市病院が加わっただけで乗客がふえておると思うんやわな。

だから、やっぱりバス会社がもうちょっと生き残りのために努力をしないと簡単な話にはならんのかなと思っているよね。バス会社がだめなら、じゃ、コミュニティバスかデマンドバスか何かをつくるという話なんやけど、だから、そこへ至るまでに、現状についてもうちょっとお互いが理解を深めておく必要があるのと違うかなと。

話の中でずっと出ていましたが、一つは、高齢社会で、買い物に行きたくても、体が弱くて、もうとても行けないと。地域にあった小売店が大型店に全部潰された後ですから、例えばこの辺やと、尾平町のジャスコまで買いに行けと。それは無理やと。バスもないと。これが現状なんやわね。

そうすると、この社会でお互いがという話であれば、福祉対応の、例えば、病院へ行っ

たり、買い物に行ったりというのはかなり大きなウエートを占めると思うんやわね。そのほかに何か、文化会館で何かがあれば、近鉄駅に来るのは余り、そんなのはたまに行くんやからタクシーで行けるわけやけど、そういう日常的なかかわりの中で新たなコミュニティバスとか、そういうことがつくられていく必要があるのかなと。

前も市のほうが出していただいたバスで、江村町へ寄ってくださいと、通り道やから。ちょっとはみ出して通ってもらったけど、江村町の要望やったけど、3カ月で乗ったのはゼロなんです、要望があったにもかかわらず。だから、バス路線をつくっていく場合、大多数の住民の意見を代表するような、そういう議論ができるようなことがないと、話はわかったが、きれいごとで全然だめよというのがあり得る可能性もあるわけね。だから、そういうこともちょっと中に入れておいてほしいなと。

例えば、この資料の中で説明いただいておったみたいに、ジャンボタクシーと普通のタクシーを使って、幾つかの都市がやっておるわけやけど、例えば四日市市の場合ですと、5時ごろのタクシーはほとんどあいていない。だから、体を壊したときに往生するのが四日市市の現状な。夜の12時、12月とか、極めて皆さんが表に出る時期は、夜中タクシーは全くない。こんな現状があったり、だから、利益を優先する公共交通機関があると、もうからんという感じのやつはもうやってくれない。だから、そういうさまざまな事象に対応できるような、そんな議論がまずあって、それから、それに対してどうするのという答えを出してくる必要があるのと違うかなと。

一番気になるのは、三重交通で、企業努力で精いっぱい対応されていると思っていますが、路線撤廃をして、また三重交通に頼むというようなことがあるんやけど、中小のバス会社は、入札すると、もう半値ぐらいの値段で対応してくれるわけやね。だから、もうちょっとそのあたりも含めて幅広い参加、こういうものが必要になるのかなということと、新たに路線免許をとるのは大変難しいんやけど、例えば、中心市街地の活性化の問題でいうと、そこに買い物に来てくれた人たちを荷物ごと運んであげる。うまくいけば、迎えに来てもらって運んでくれるような、そういう免許を持った人たちがNPO法人か何かで存在すれば、コストがむちゃくちゃ安いと思うわね。

だから、そんなようなことなのか、市の答弁のほうにも少し、一部入っておったけど、実際に福祉とか、そういうことを含めた町内での議論というのが余りないのではないかと考えているので、そういうあたりを含めて、ちょっと答弁をいただくとありがたいと思います。

豊田政典委員長

今、幾つか意見を出していただいた中の、特に、利益優先で事業者に、民間に任せていたのではカバーできない需要やニーズがあるやないかと。それについて考え方の転換も必要じゃないかという意見が2番目にありましたが、そのこのところの答弁でいいですか。

館都市整備部理事

委員おっしゃるところは十分理解できます。今、現状の三重交通の体系を見ておきますと、やはり、結局朝晩の交通と、今、委員がおっしゃられたような昼間の交通と、一遍に今、やっているわけですね。ですから、どうしても朝晩は通勤通学ですので、駅のほうへ必ず来る。ただ、その途中に買い物拠点へ寄ったり、あるいは病院へ寄ったりはするわけなんですけれども、朝晩はそんなにそこで降りる人はいないわけですね。昼間は高齢者の方々が、例えば団地から、昼間というか10時ごろになってくると病院のほうに来るとか、買い物に行くとか、同じ路線を乗ったりしてきて、結局そこら辺で降りて、だから近鉄四日市駅まではがらがらになるとか、そういうふうな状況だと思っんです。ですからそこが、これから三重交通さんといろいろ路線について議論していかないといけませんけれども、今、その辺を重複させている状況です。

従って、それが昼間の部分と、朝晩のところら辺と分けることができるのかどうかというの、今、ちょっと私、思いつきでそんなことを思ったんですけれども、そういうことで効率的なことができるのかどうか。それとも分けると効率が悪くなるのか。そのあたりもちょっと議論しなければならぬのかなと思っんです。

ただ、今、我々の総合計画にも書いておるような公共交通に関する考え方につきましては、今、委員がおっしゃられたような昼間の、特に高齢者の方々の移動手段がどんどん少なくなっておって、どちらかという、朝晩で通勤の部分は残っていくかもしれませんが、昼間の部分がどんどんなくなっているような気がしておりますので、そういったところを、当然三重交通にやっていただける部分はやっていただかんらんと。それでもどうしてもできないところが、今回、ご議論いただいているような、行政もある程度支援するようなコミュニティバスで補っていかなきゃならぬのかなと。そういうふうな、今、認識をしておるところでございまして、そのあたりは、ここでのご議論も踏まえまして、提言をいただく中で、また、市としても何か施策に反映していかなきゃいけないのかなと、

そんな思いでございます。

小林博次委員

三重交通でどうしてもできないようなところを公共交通で、コミュニティバスとかそういうことでという発想なんやろうけど、これ、走っているのは三重交通のバスやろう。NPO法人のバスも、これ、三重交通やろう。

館都市整備部理事

そうです。

小林博次委員

だったら、三重交通でできやんことないですよんか。営利だけ追求するからできないので。

館都市整備部理事

現状、委員がおっしゃるように、三重交通が廃止しているところに対して、例えば、市が自主運行バスにして、また三重交通に委託をしているというのが現状でございますので、このあたりが他のバス会社の参入といったようなことも、当然、これからはあり得るかもしれませんので、たまたま、どうしても市内では二つです、三岐鉄道さんか三重交通さんかということにどうしても偏っております。このあたりは、今後、コミュニティバスをやっていくときに必ずしもその2社に限らないかもしれませんので、このあたりも十分配慮しながらと申しますか、他の事業者が参入できるような形をとっていけるように、そこに決めつけるということではなくて、たまたまそこがとる場合もあるかもしれませんが、そういうふうな門戸は開いていかないといけないのかなと、そういうふうには思います。

小林博次委員

それから、ジャンボタクシーとか、そういう形態のものが導入される率というのは極めて高くなると思うわね、これからは。そうすると、それが今、導入されていないので、そういうものを育成したり、だから、タクシー会社に依頼するということもあるかもわからんけど、運転手が足らんとか、タクシーなんかでも余っておるわけやけど、運転する人が

おらんとか、それで動いてないわけやわね。高齢者に二種免許を取得していただいて、だから、新たにそういう免許を取れるようなそういう指導なんかも要るのと違うかと思うんやけど。プロがやってくれりゃええんやに。

山本都市計画課長

小林委員が言われるように、四日市市のタクシー事情というのは、他都市と比べてちょっと異例なタクシーの状況になっているというのはよくわかっています。

その中で、せんだって日経新聞にちょっと出ていたんですけど、いわゆる福祉輸送に関するところでちょっと規制緩和をしようというふうに国土交通省がなされてみえる。この何回目かの委員会でも、桜のボランティアバスなんていうところのご紹介をさせていただきましたけど、あのあたりのところでも、もう少し規制緩和をしてというようなところを方針としてお持ちのようですし、また、バス事業者さんにおかれましても、ヒアリング調査をちょっと電話でかけさせていただいたところ、路線バスの免許までとってという、やはりちょっとつらい点があると。週1便とか週2便というような形だと、まだ参入の余地があるんだけど、路線バスのような形では、やはりちょっとスタッフ的に難しいところがあるというようなところがありましたので、やはり加藤先生がご指摘いただきましたように、幹線バスについては、三重交通さん、三岐鉄道さんのようなある程度体制の整ったところにお任せをした上で、行政と、地域と、多様な交通事業者さんとタッグマッチを組みながら、やはり拠点となる場所、結構病院なんかが拠点になるのではないかと、私も考えておりますけれども、交通戦略の中で拠点駅をというのも考えましたけれども、昼間のニーズを考えると、やはり病院というのが一つのところかなというところ、加藤先生のお話も伺いながらちょっと考えたところがございますので、国の規制緩和と、四日市市の交通事業者の状況というのをもう少しうまくミックスできないものか。この辺がこれからの汗のかきどころかなというふうには認識はしております。

豊田政典委員長

小林委員からいろいろ意見をいただいた中で、例えば、バス会社の三重交通等の路線の見直しも必要ではないかというところは、4番目のところでもう一度関連意見をいただきたいと思うし、それから、住民の協議会みたいなものをつくって、ニーズ、需要を吸い上げるような仕組みが必要だったのは、2番目にその議論をお願いしたいと思います。

それから、多様な事業者の参入も考えるべきだというようなところは、3番目でもう一回議論できるかなと思っておりまして、今、もう一度整理させてもらおうと、公共のかかわりの部分。民間任せできたんだけれども、それではおさまらないんじゃないか、公共交通というものの捉え方、行政がどうかかわるべきなのかというようなところを整理上、意見をいただきたいなど。

中川雅晶委員

ちょっと委員長の期待に添えるかどうかかわからないですが、加藤先生の話の中でも、やっぱり公共交通というのは地域づくりという観点を持たなきゃならないということが一つ、大前提でおっしゃっていたと思いますし、本市のずっとやってこられた内容を見ると、総合計画の、誰もが自由に移動しやすい、安全に暮らせるまちの中の市民の暮らしを支える公共交通の利用促進というところで、これに基づいて四日市市の都市総合交通戦略というのを策定されて、この中でも幹線と支線を分けていこうと。支線もNPO法人の、コミュニティバスなのか、それから、明確ではないですけど、デマンド交通とかというのも、タクシー会社からいろんなアイデアをと、それも加藤先生のこの間の議論と重なるところで、さて、本市にとってどういう、具体的に進めていくかというところが問題だと思うんですが、この間先生が来られたのは、今でしょうと言っていましたけど、四日市市は、今やならければ、今、例えば時を逸してしまったら、10年先に大変核を残すというか、とても後戻りできないというのを、今はそういう時期に来ているというところで、本市も、さっき言った四日市市都市総合交通戦略の中に見れば、ある程度方向は出ているんだとは思っています。

ただ、この中にちゃんとスケジュールも書かれていて、計画とか、検討とか、それから実施とかいうところで、平成26年度から本格実施するものも多々ある中で、僕、ちょっと知りたかったんですけど、協議会をつくって、進行管理も含めて戦略の中では盛り込まれているんですけども、つらつら特別委員会をする中で、例えばタクシー会社とか三重交通とかが、具体的にこういうふうにやりたいとか、こういう方向で進めたいとか、また、行政のほうからこういう方向でやってくれとか、そういう具体的なものがちょっと見えないうところがあるのかなと。

それは、どこに課題があるのか。今、ここの戦略の中身を見ると、その上位としては、総合計画をもとにしてやられると。ただ、総合計画のもとになると、当然税金の投入をし

なきゃいけないし、ひょっとしたら地域が偏る可能性もある中で、その妥当性を全市的に、どう妥当性を持つのか、総合計画だけで無理があるのかないのか。ひょっとしたらフランスとは言わないですけど、交通権まで言わないんですけど、もう少し、例えば、地域のまちづくりとかとなれば、そういうことに対する妥当性というのはどこに求めていくのかという部分も少し見解を聞きたいなと思いますので、その辺はどうでしょうかね。

例えば、先ほどおっしゃったように、福祉なのか、公共交通なのか。今、教育委員会の中ではスクールバスも検討されている中で、そんなのをどういうふうに検討されているのか、ちょっともう少し具体的に。現状の交通戦略の中でやれること、また、やれないことという課題。また、ここのうまく進んでいない実効性を僕らの前に提示できないいろんな課題があるのであれば具体的に教えていただきたいなと思います。

館都市整備部理事

まず体系的にご質問いただきました。そのとおりでございますが、まず、総合計画の中で、誰もが移動しやすいといったことを入れたと。これは、まず、総合計画のときの議論の中で、加藤先生がおっしゃっておったように、これまで四日市市の公共交通は、全てほぼ民間にお任せしていたと。それが成り立っておったまちやったと。

だけど、少子高齢化がどんどん進んでいく中で、このままでは多分立ち行かなくなるだろうという想定の中で総合計画の中に位置づけて、何がしかの財政出動をしていくということの方針を、やっぱり総合計画に位置づけていくことによって行政というのは活動していけるわけでございますので、まずそれを位置づけさせていただくことが必要だと。これは、委員会の皆様方の大いに議論の中で出てきたわけでございますけれども、そうなったわけでございます。

その、より少し具体的な計画としての総合交通戦略でございます。この総合交通戦略は、これは市だけでやるものではなくて、多くの、先ほどご説明しましたような地域公共交通会議に準ずるような、バス会社、タクシー会社、鉄道会社、それから各種団体、それから市民も入った中で、それぞれの役割分担の中で何がやれるのか。それを網羅したのが総合交通戦略でございます。

その総合交通戦略の後半の部分には、誰が、どこの事業主体がどういうことをやっているのか。バス会社は、例えば駅の案内をこういうふうにしていくのかとか、あるいは、バスの待ち時間を表示するようなシステムをいつごろ導入していくのかとかいったようなこ

とも含めまして、それぞれの事業者がどういうことができるかということ網羅したのが総合交通戦略であり、そのメンバーで合意した計画ということで、市だけの計画ではなくて、あらゆる交通事業者も含めた、合意された計画ということでございます。

その計画の中の個々の事業について、毎年5月ごろには定期的に会議を開きまして、前年度に各事業者がどういうことをやれたか。さらに、今年度はどういうことをやっていくのかということ報告し合いながら、ある種協力できる場所があれば、そこで意見交換をして、連携できる場所があれば連携して事業をやっていくと。そういったことを毎年、会議の中ではして、プラン・ドゥー・シーのチェックをしているところでございます。

これはそういう計画ですので、現状としては、市だけで公共交通をやっているわけではございませんので、多くは民間の交通事業者さんでやっていただいているわけですので、そういう意味での計画になってございます。

今、一番市として課題だと思っておりますのが、いわゆる地域のコミュニティバス、それが、従来の枠組みで啓発をしていこうということで、西脇さんのところのNPOバスをどんどん広げていこうという方針を総合計画の中にも持ってあったわけですが、なかなか実態としてそれが広がっていかない。まちづくり構想などで地域に啓発をして、やりませんかという話をしてなかなかそこまでまだ、地域の中での意識が醸成できていない。これは、意識の問題もあろうかと思いますが、やはり制度の問題もあろうかと思いません。

したがって、今回、貴重なご議論をいただいておりますけれども、このコミュニティバスの制度というものをより充実することによって、今、おくれておるこのあたり、地域コミュニティバスの導入の方法。ここは、今、市のやるべき交通戦略の中で掲げた事業の中で一番課題のある部分だというふうな認識をしております、何とかここで充実を図っていきたいという思いでございます。

中川雅晶委員

市としては、やっぱりコミュニティバスを拡充していくと。とりわけやりやすい制度、やってもらえるような制度を考えていくんやというところ。また、逆にそこに非常に課題があるということはよくわかりました。

私、全体を見ていて、この間の先生のそういう、戦略会議というのを立ち上げてということも含めて、そのようなものも四日市市の中に立ち上がっていて、本来、もう少しこれ

が機能すれば進展したのではないかなと。もう少し、例えば、先ほどのいろんなことをやられた中に促進策とありましたけど、そういう個々の案内板をどうするとか、そういうことではなくて、幹線と、それから支線の、きょうもデータを出してもらいましたけど、どれだけこの幹線、どれだけ利用者があって、1台当たりどれだけやとかというデータも出ている中で、当然こんなことは戦略会議の中で、それぞれの事業者も持ち合わせていて、市もわかっているわけの中でもっと役割分担というのを具体的に、もう決めていく中で、大上段のそういう戦略を決めた中でのそれぞれの個々の促進策というふうに入っていかなきゃいけないのかなと。大前提で、じゃ、ここの部分はもう、三重交通さん、必ずやってくださいねと。もう事業として成り立つはずやと。

ここは多少厳しいかもしれないけど、ここが黒字になればこちらもという部分は、ここまでやとか、あと、支線は市の中でNPO法人なりを立ち上げるとか、制度を変えていくなりといったときにやっていくというところを明確にしていなければ、これ、平成26年度から実施となっているところもあるので間に合わないんじゃないかなと思う部分もあるし、この機会に、この間の先生の話聞いた中で、具体的に援助をきかせて進めていくという方向で考えられているのかどうかというのだけちょっとお伺いしたい。

館都市整備部理事

まさしく、この前も先生がおっしゃられました、この計画が教科書にはなっているけど、実施がないねという鋭いご指摘をいただいたわけでございます。考え方についてはいいんだろうと。ただ、その具体のところの幹線と支線の分けが、概念としては図示はしてあるわけですが、今、委員がおっしゃるように、きょうお示した25路線の中に、今、コミュニティバスと呼ばれているものが4路線ぐらい含まれておりますけれども、その仕分けがまだ、具体的にどの路線という議論はしてございません。

今後、この市のコミュニティバスの制度のつくり方ともこれは連携していかなきゃならんのかもしれませんけれども、もともと採算の合うところはきちんと民間事業者でやっていただく、採算の合わないところには何がしかの行政の支援をして、それを維持していく。その大きな枠組みは、これは、バス会社とも基本的に合意している内容でございますので、あとは具体的なところだというご指摘だと思いますので、今後、戦略会議の中もしかしりですが、三重交通さんとは常に、日常的にいろんな連絡調整もしておりますので、いろんな路線のことで。そういった観点も徐々に、具体なところの議論にも今後、入ってい

ないといけないと思うんですが、ただ、注意すべきは、ここはもう三重交通さん、よろしいですよということは余り最初から言わないようにしていきたいのと、なるべく、やっぱり三重交通さんでやっていただけたところはやっていただけないといけないという思いもございますので、ぜひこの辺はご理解いただきたいなと思います。

豊田政典委員長

中川委員、短目に。

中川雅晶委員

じゃ、いいですわ。大体わかりました。

豊田政典委員長

委員の皆さん、私、四つに論点を分けてと言いましたが、時間の関係もありますので、特にコミュニティバスの制度づくりというところで意見をいただきたいと思います。

2番目には、この委員会もニーズがあって、それをどう受けとめるかといったようなところから始まりましたが、果たしてそれだけでいいのか。岐阜市の場合で言えば、行政から需要を引き出そうとしている、こういうことも必要ではないかというところ。

3番目は、行政負担の割合であるとか、定時路線もあればデマンドもあるじゃないかというような話、協賛金の重要性、複数地域に、地区にまたがる場合はどうするのか。

4番目は、地域公共交通会議を、今も議論になっていましたが、もっと活用すべきじゃないかという論点ですが、もう取っ払いますので、コミュニティバスの新規導入についての意見を自由に出していただき、それを後で整理していく形にしたいと思います。

山口智也委員

それでは、1点だけ。

委員長、うまくまとめていただいたんですけども、1ページ目の中段の、四日市市の公共交通の現状認識というところで、その生活バスよっかいちも、導入後そのまま放置されていて、現状非常に存続していくのに難しいというお話も西脇さんから先日あったところで、そこで具体的に行政がどうかかわっていくかという部分で、西脇さんもおっしゃっていたように、人の問題とか、金の問題というのがあって、人の問題については、これが

ら続けていってもらおう人材をどう育てていくかという問題もあると。それを、育成をしていくのもやっぱり行政の一つの役割だと思いますし、金の問題については、西脇さんも今の現状、300万円の補助では難しいという話があって、具体的に500万円くらいあったらいいのかという話もあったんですが、そういった適正な補助はどういったところなのかという議論も行政がしっかり今後やっていくべきやと思いますので、その人の問題、金の問題、それを行政がどう支援していくのかということ、一つここに明確にうたっておくといいのかなというふうに私は思いました。

意見として。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

ほか、どんな方面からでもいいです。

小林博次委員

まとめ方やけど、今までいろんな勉強会等、意見が出ているわけで、それを正副委員長のほうで、今委員長が指摘されておるみたいな四つの方向で、四つの整理をしてまとめていただいたらどうですか。

それから、四つではまらんのがあらんやけど、例えば、海上アクセスをなくしたよね。これは、例えば産業界とか、観光をこれからもっとやろうかというそういう人たちから見るとだめやったわけやな。市の持ち出しが多いからということやろう。

だけど、別の視点でいくと、それじゃ、市民の皆さんが、ようけ物を言うやつは市の持ち出しをたくさんしていいのかと。だから、思いつきでさまざまな対応というのはやるべきでないなと思っているんやけど、だから、過去の事例についても問題があれば指摘しておいてほしいなと、勝手にしたらあかんと、そんなことはと。だから、全体をきちっと計画を立てて、必要な金は投入していくということで対応するという姿勢が必要ではないかと。余計なことやけど一言。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

総合交通というくくりみたいところで今の意見も整理してみたいと思います。

ほか。

中川雅晶委員

財政出動とかという部分で、NPO法人の、先ほど西脇さんのところの例も山口委員が言われましたけれども、補助額についても、画一的な、もうこれだけと決めてという方法もあるかと思えますし、ある一定の条件を決めておく必要はあるとは思いますが、市場原理に、マーケットに任せるという方法もありますし、また、一旦補助額を決めた後の、その後のマネジメントといいますか、それが妥当かどうかというのをしっかりと精査する。当然企業会計をわかって、この辺の部分とかということと言わなきゃならないと思えますし、その辺の後追いで、1年、2年、また3年ごとに見直していくとか、そういう補助のスキームであったりとか、そういうあり方というのもぜひ検討しなきゃいけないんじゃないですかね。もう画一的なもの、ばんと、その中でやりなさいというのではなくて、多少マーケット性というか、市場性も勘案しながら、また、企業会計の透明性も求めながら、その補助額の妥当性をマネジメントする方策もこれから、この市の補助のあり方って、特に公共交通における補助のあり方というのは検討しなければならないんじゃないかなと、ぜひその辺も盛り込んでいただければなと思えます。

意見です。

芳野正英委員

報告書をまとめていくという方向の意見に沿って話をさせていただくと、ある程度、四日市市の場合だと、もうコミュニティバスで、しかも既存の路線の再編成というところが主なのかなと思うので、そうすると行政主導というのが原則なのかなとは思っていますよ。そういう形で報告書を書きながら、ただ、住民発意であるとか、地域によっては、ひょっとするとデマンド、半デマンドみたいな形の導入の可能性もあるので、主軸としては行政主導でコミュニティバスの再編をしていくべきだと、既存の路線からコミュニティバスへ移行していくというような方向性がある程度の主かなというふうに思うんですけど、僕の中では。

豊田政典委員長

既存のというのは、やっぱり三重交通なら三重交通の路線を、弱い部分を行政主導で変

えていくみたいなの。

小林博次委員

その意見に関連して。

基本的にはそんな考え方なんやけど、時代の流れというのはもっと早くて、だから、デマンドのように寄り道をいっぱいしていただけるような、そんなことと、それから、コミュニティバスの幹線に接続するようないかな、そんなことをあわせてやらないと、もう対応できないかなという気がするんやわね。だからそのあたりも。

豊田政典委員長

関連。

芳野正英委員

だから、例えば、今、一つ例で路線でいうと、例えば宮妻とか水沢地区へ行くバスが走っていますけど、それも高花平までは結構人がおって、そこから先はがくっと乗客が減るとか、わかんないですけど、首をかしげている。それはたまたまです。本当かどうかわからないです。その実態調査をして、例えば、そういう事例が見られるとしたら、しかも水沢地区、小山田地区も、今、高花平から分かれていっていますから、小山田地区と水沢地区に。例えば、その小山田地区、水沢地区をぐるっと回るような、水沢地区の人が小山田記念温泉病院に行く場合もあるので、例えば、あそこでぐるっと回るようなコミュニティバスをつくって、高花平ぐらいが基地になって、いわゆるコミュニティターミナルみたいな感じでそこから回していくみたいなのが、住民のニーズを掘り起こしてそういう形をつくりましょうという、小林先生がおっしゃるように、水沢地区もいろんな集落がありますから、そこをぱっぱぱっぱと全部回れるような、そのルートは住民が考えると。

ただ、それを住民発意でなかなかしづらいというのが、やっぱり地区をまたいだりもしますから、難しいので、原則的には、ある程度自治体が言いながらやっていくと。だけど、中には自治会発意でこういうのをやりたいという提案もあるかもしれないので、そこを受け入れる窓口は用意しておきながら、既存の路線の再編という部分は、ある程度地域公共交通会議の中で、市と交通事業者が話をして、そこに住民のニーズを入れていくという形が一番メインでやっていく活動かなと。そこから出てくるいろんな意見も酌み取れる仕組み

みを補完的に用意しておくというのがこれからのバスの再編かなというふうな認識を僕は持っておるところですけど。

豊田政典委員長

今の意見についてほかの方の考えも伺いたいし、当初、諸岡委員あたりが言われた、住民のニーズを吸い上げる形でルールづくりをしようと言っていたんですが、そこまで至っていない、申しわけないんですけども、別の考え方も出てきた。別じゃないんですけど、住民ニーズを吸い上げる形で既存路線にもの申すような、そんな変更も必要じゃないか。あるいは、当初の住民発意のやつも受け入れる仕組みもつくる必要があるんじゃないかというふうなところに話が及んでいます。

ほかの方。

日置記平委員

住民ニーズというところの言葉が出てきたので、住民ニーズだけではいけない部分があるので、それに加えなきゃいけないのは、例えば、四日市市の商店街という商工会議所。それから、商業、そして工業。このニーズも極めて重要ですね。だから、これは、時間帯には、出勤時間と帰社時間との関連性がありますが、ですから、住民ニーズプラス、商業、工業というニーズもこれに加味しないといけないなというふうに思います。

あわせて、私は、一応いい資料をもらっているのですが、言葉としては少ないけれど、四日市市総合計画の中で総合交通というシステムを、現時点でしっかり分析して、これから10年先、20年先、人口動態と、今言った商業、工業の動態を加味しながらどうあるべきかという計画を立てることが極めて重要やと。そこからやっていかないといけないんじゃないかなと思うね。

だから、マネジメントということがあったんですが、近鉄内部・八王子線の廃線の憂き目にさらされたのが、こういうことのニーズのところから変化が出てきているわけです。商いとして、この二つの路線は、ごめんやけど、もうやめさせてくれということが来たんじゃないですか。バスもそう近くない路線が次から次へと、三重交通はやめさせてもらえないかというところが出てきますよ、これはね。

今、四日市市はいろんな形で補填をしているわけです。だから、その時期に当たって、一遍、全て総合交通ということを見直さなきゃいけない。それができたら、我々として今

の市民ニーズ、商業、工業のニーズをあわせながら、それを検討することが極めて重要ではないだろうか。何が一番効率がよくて効果があるのか。

きょうくれたコミュニティバスの新規導入制度づくりについて、この二重丸のところにも新規制度に関する論点とありますが、もうこのところに行くんだらうね。行政がどうふうな負担を持ってこれからやっていくかというところを示さないと、これは、なかなか民間企業も参画しにくい、だんだんしにくくなるというふうになりますな。

人口構成とこれは相関関係にあります。全国の6大都市の交通システムと、地方の都市とのシステムは、もう大幅に違ってきますので、これから四日市市の交通システム、総合計画の中でどういう位置づけをしていくかという経営戦略は極めて重要かと思います。

以上です。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

ほか。諸岡委員、発言はありますか。

諸岡 覚委員

いや、別に。

豊田政典委員長

さっき言うておったやない。

諸岡 覚委員

なんて言うておったっけ。

豊田政典委員長

思い出してください。

伊藤 元委員

ちょっと簡単になんですけれども、今、ニーズということがキーポイントかな、キーになるのかなというんやけれども、よく失敗する例が、あったら便利というニーズと、本当

に使うのかというニーズ、ここら辺をしっかりと検証するというのが、もう徹底的にやらんと失敗のもとになりますので、やはりこれを、地域公共交通会議ですか、やっぱりそういうところとか、また我々議会であるとか、役所の中でいろんな複合するような形で調査をしていくということが私は大事かなと思います。やっぱり住民にしっかりとしたアンケートをとっていくというところの部分をつけ加えておかなあかんのかなというふうに考えます。

以上です。

豊田政典委員長

そうですね。

諸岡 覚委員

今、伊藤委員のおっしゃったことと似ているというか、関連なんですけれども、やっぱり地域の中でそれが欲しいなと潜在的に思っておる地域はあるんだけど、誰かが音頭をとって、よしやるぞというそこまでの人物、要するにそういう個人の力がないと、なかなかそういう旗を立てていくというのは無理な部分があるんですよね。たまたまそういう人物がおるところはええけれども、おらんところは、みんなで欲しいな欲しいなと言っておるだけで、それで終わっておるわけじゃないですか。

今回、この一連の調査の中で、私も考え方がちょっと変わってきたんやけれども、公共交通というのは福祉なんだと。税金を使うのが本来のスタンダードなんだというものの見方、正直に言って私は余りなかったんだけど、そのとおりなのかなと最近思い始めて、そういう意味では、もしこの委員会の皆さんである程度の賛同があるのであれば、この報告書の中で、行政に対して、そんなけちくさいことを言うなやと、そういうのもちょっと入れて、それで、もっと主体的に、地域からの要望を待つんじゃなくて、行政が主体的にニーズ調査をしていって、市にはこれだけ、例えば7割負担をする用意がありますよ、例えばですよ。7割負担を用意する準備はあるから、それでも地域の中でやりたいと言うんやったら行政と協力してやりましょうにというような感じで、行政が主体的に地域の中に話を持ち込んでいって話を進められるような、そういう提言を委員会としてできんかなと思います。ちょっと話がまとまりにくかったんですけども。

豊田政典委員長

今の点について、ほかの方も関連した意見もありましたし、賛同できるかどうか、関連意見を出していただければと思います。

森 智広副委員長

諸岡委員の発言に関連してですけれども、例えば、諸岡委員はそうおっしゃったんですけれども、でも、そもそもそういう話だったので、制度をつくるというのが、それが積極的かどうかというのはちょっと表現としてわからないですけれども、制度はつくっていつて、もしニーズがあれば、それを活用できる範囲で活用していくという、そういうシンプルな話なので、積極関与とか、そういうところまで踏み込まなくてもいいんじゃないかなとは思うんですけど。

諸岡 覚委員

制度があっても、なかなかそれを使う踏ん切りがつかんわけですよ、地域は。もっと積極的に行政が、言うたら保険の勧誘じゃないけれども、もっと積極的に、こういう制度があるので、地域の皆さん、一回やってみませんか。行政も協力しまっせと、知恵も一緒に出しまっせという感じでやっていくことによって地域に盛り上がりが出てくるのかなと。ただ制度だけ置いて、要するに保険勧誘のパンフレットをここに置いておくだけでは余り人は手にとらんわけですよ。そういうことなかなと私は個人的に思うんですよ。

以上です。

森 智広副委員長

そういう声もあるんですけど、そういう反面、やっぱり地元が本気にならないと、安易に、そういうばらまくみたいなことはしたらあかんとは思っているので、そういう制度があるということは周知しながら、地元の盛り上がりを待ちながら、やりたいときにはちゃんとした制度が整っているというのがいいと思います、望ましいのかなと。

だから、その辺って表現の仕方だけで、言い方だけで一緒のことを言っていると思うんですけど。

豊田政典委員長

そんなに遠くはないと思うんですけど、僕、諸岡委員の意見というのは、かなりピンときていまして、この委員会の始まりのほうで、需要があったら、要求があったら制度づくりをしておこうというところから始めたんだけど、そうじゃなくて、さっきからいろいろ議論が出ているように、行政が、四日市市全体の交通状況を見渡したときに、弱い部分についてつくっていくという積極的な働きかけが総合交通的に必要なんじゃないかなという意見だと思うんです、待ちよりも、むしろ働きかけのほうが。

伊藤 元委員

ちょっと生々しい話になるんやけれども、今、磯津高花線というのがありますね。この磯津高花線、現在どうなっておるかという、なかなか利用者も朝夕の通勤通学だけで、伸びておるといえることはないんですよ。ですから、このまま放っておくと、やっぱりそういう、この路線も危機を迎えていくのかなというふうな思いがあります。

そんな中で、実際に磯津地区の自治会長さんたちが、これを何とか残していくためにも、活用するためにも何とかならんかと考えて、例えば、路線を少し変更してはどうかという案が出てきました。それは何かというと、楠地区のほうに一回、磯津橋の改修のときに走ったことがあるんですよ。その路線を見たときに、その道路に福祉施設、それから、商店、それから医療施設が点在しておるところを走り抜けておったんですね。

そうすると、ぱっと見は思うと、そこでおられるようにしてもらえば磯津の人たちは便利になるのではないかという思いがあって、一部のほうで。それで、いろいろ行政のほうと話し合いをして調査したことがあったと思います。

ところが、一見、これ、ニーズなんですよね。それで、調査を深めていったら、どうですかということ、動かすことによって便数を減らさなければならないとか、経費が上がるとかということが出てきまして、それに対応して、それだけの費用が上がって、効果はどうなんやという部分でアンケートをとってみたところ、アンケート上はさほど利用者の増にはならなかったというのがあるんですよ。それで、ちょっと今、とまっておるとい部分があります。

ですから、それ以降、全然動きがないですよ。そこから、何でそうなんやろうと考えてみれば、そのような利便性があるんやけれども、何で乗らんのやろうというところまで踏み込んで検証していかなと、やっぱりその先はないのかなという気がするんですよ。

それで、それはやっぱり、今、まだ車に頼っておれるという部分が僕はあるのかなとい

う気がしておるんですね。でも、現状を見ておると、やっぱりガソリンも高騰してきておるし、そしてまた、高齢者の方々が運転免許証の返納という形になっていくと、やっぱり先々はそれに頼らんなんらんといいところも出てくるんかなという気がするんですね。それを、早いところ促進して、利用をするような手だてを打ってやらんと、結局両方ともあかんようになっていくのではないかなという気がしているんですね。

ですので、そこら辺をもっと真剣に考えていく必要があるのかなというふうに現在、私は思っています。ちょっと取りとめもない意見なんですけれども、その辺、しっかりやっていかんと、先ほどから言っておるようなばらまきにもなってしまいうことがありますので、それはやっぱり十分注意していくことやろうなというふうに思います。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

もう正午を回りましたので終結に向かっていきたいんですけど、きょうの議論。

きょういただいた意見も整理した上で報告書案を書きたいなと思っておりますが、これだけはこのものがあれば、発言いただきたいんですけど。

芳野正英委員

私も伊藤委員と同じように思いを持っていて、聞きながら思っていたんですけど、例えば、地域の方々もそれぞれ、住民の中で大体行きたい場所ってあると思うんですよ、大体使われている施設では。だから、その自治体、市が中心となって、例えばそういう住民アンケートをとって、どういうところに行くのに住民はバス路線を使っていつているのか。例えば、それが何回の乗りかえで行けるんやったら行けるかみたいなアンケートを出して、それをもとに路線の再配分とかを考えていけばいいと。

ただ、それでは酌み取れない部分もあるので、小林委員がおっしゃるように、住民の人から発案が出た部分の路線の案があってもそれを組み込めるような仕組みをつくったらいいかというふうに思うので、地域公共交通会議は、その素地はあると思うので、そこでまず取り組むのは、やっぱりそういう地域の需要を確認して、今、その路線が本当にニーズにあっているのかというのを確かめるのが必要かなと思っていて、磯津高花平線も、磯津から塩浜駅のニーズってすごくあると思うんですけど、そこから高花平まで行っておるのって、本当に利用者があるのかというのと、ちょっと疑問な部分もあるので、そういう一

個一個の路線の確認というのをやっぱりやったほうがいいのかなと。

それは、もう一つ、各路線でどれだけの乗降者数がいて、磯津高花平線も、磯津と塩浜駅の間と、多分塩浜から三重県総合医療センターへ行っている人では、もう人数がぐっと違ってきておるので、そういうのも確認をして再編するといいかなと思うんですけど。

豊田政典委員長

ほか、ありますか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、次回にまとめ案をつくりますので、議論をいただいて、最後にしていきたいなと思っています。

本日はありがとうございました。終わります。

12:11 閉議