

## 産業建設委員会記録

開会年月日	令和元年 8 月 26 日		
開会時刻	午前 9 時 59 分		
閉会時刻	午前 10 時 43 分		
出席委員名	◎上村和生    ○野口佳子    中村 功    世古 明		
	小山 敏    山本正一    宿 典泰    世古口新吾		
	中山裕司 議長		
欠席委員名	なし		
署名者	中村 功    世古 明		
担当書記	森田晃司		
審査案件	継続調査案件	地域公共交通に関する事項	
		・地域公共交通再編について	
説明者	都市整備部長、都市整備部次長、都市整備部参事、交通政策課長		
	交通政策課副参事、その他関係参与		

## **審査経過**

上村委員長が開会を宣告し、会議成立宣言の後、会議録署名者に中村委員、世古委員を指名した。

その後、直ちに議事に入り、継続調査となっている「地域公共交通に関する事項」を議題とし、当局から報告を受け、質疑の後、引き続き調査を行うことで決定し、委員会を閉会した。

なお、詳細は以下のとおり。

開会 午前9時59分

### ◎上村和生委員長

ただいまから産業建設委員会を開会いたします。

本日の出席者は全員でありますので会議は成立しております。

これより会議に入ります。

会議録署名者2名は、委員長において中村委員、世古委員の御両名を指名いたします。

本日の案件は、継続調査となっております「地域公共交通に関する事項」であります。

議事の進め方については、委員長に御一任いただきたいと思いますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

### ◎上村和生委員長

御異議なしと認めます。

そのように取り計らいさせていただきます。

## **【地域公共交通に関する事項】**

### **〔地域公共交通再編について〕**

### ◎上村和生委員長

それでは「地域公共交通に関する事項」について、御審査を願います。

「地域公共交通再編について」当局からの説明をお願いいたします。

交通政策課副参事。

### ●平見交通政策課副参事

それでは、「地域公共交通再編について」御説明申し上げます。

資料1-1、1ページをごらんください。

1の「再編素案について」でございます。

(1) 基本的な考えとして、AからDの内容で、再編素案の検討を行っております。

A、利用実態に応じたバス停の廃止または追加やデマンド運行への変更等による運行の効率化と利用者の増加を図ります。

B、市内環状バスの運行を考慮した路線網の再編を行い、おかげバスと重複した運行区間を廃止し、経済的な路線に編成します。

C、利用者目線の運行時刻に乗り継ぎ時間などを見直し、診療、買い物に適した時刻表を編成します。

D、隣接自治体などとの共同運行を行うことでコスト削減を図りたいと考えております。

(2) 市内環状バス、おかげバス、おかげバスデマンド、沼木バスの再編素案でございます。

11ルートを表にしており、左からルート名、基本的な考え方、再編内容となっております。

詳細については、再編前のルートと再編後のルート案を地図で御説明いたします。

恐れ入りますが、資料1-4、1ページをごらんください。左側の地図は再編前の御菌ルートでございます。

青の丸が再編後も残るバス停、緑の丸、緑の文字が廃止バス停、大きな青の丸が市内環状バスとの接続バス停、紫の実線が再編後も運行するルート、緑の実線が再編後廃止するルート、紫の破線が再編後デマンド運行にするルート、黒の実線が市内環状バスのルートでございます。

北側の利用が少ない地域はデマンド運行に移行し、南側の市内環状バスと重複する地域については廃止します。

右側の地図をごらんください。再編後のルートでございます。

赤の丸、赤文字が新設バス停、赤の実線が再編後のルートでございます。これまでは御菌ルートで伊勢市駅には行けませんでした。再編後は伊勢市駅発着となります。

2ページをごらんください。

左側の地図は再編前の小木・田尻ルートでございます。デマンド運行しております。

緑の破線部分については、市内環状バスと重複するため廃止します。また、緑のバス停についても利用者が少ないため廃止します。

右側の地図をごらんください。再編後の仮称御菌デマンドでございます。1ページの御菌ルートの紫の破線で示しましたデマンド運行部分と小木・田尻ルートで残すデマンド運行部分を統合したものです。また大湊地区までルートを伸ばします。

3ページをごらんください。

左側の地図は再編前の二見ルートでございます。こちらはほとんど変更ありません。

右側の地図をごらんください。再編後の二見ルートでございます。

このルートは山商口経由に加え、新たに黒瀬町経由のルートを設けます。

第一期の市内循環バスにおいて設置しておりました浜郷小学校前バス停をおかげバスのバス停として新設し、また黒瀬町バス停も新設します。

なお、山商口経由は通勤・通学に運行し、黒瀬町経由は日中の運行を予定しており、伊勢病院や市内環状バスへ乗り継ぎをできるようにします。

また、利用が見込める二見町の山田原にバス停を新設します。

4ページをごらんください。

鹿海・朝熊ルートでございます。ルート、バス停の変更はありませんが、利用の少ない便については、廃止または別の時間に変更する予定です。

5ページをごらんください。

左側の地図は再編前の辻久留・藤里ルートでございます。

図書館周辺の緑の実線部分は市内環状バスと重複するため廃止します。

右側の地図をごらんください。再編後の辻久留・藤里ルートでございます。

勾配などが原因で新たに交通不便地域となった鷹泊、千寿台、大倉うぐいす台中、ふじが丘中を新設し、また、地域から要望のあった伊勢やすらぎ公園にも設置を検討しています。ふじが丘中を除く新設バス停は、通勤・通学に支障がない時間帯のみの運行を考えております。

6ページをごらんください。

左側の地図は再編前の東大淀・日赤ルートでございます。

植山町については、利用者が少ないためデマンド運行に移行します。

右側の地図は再編前の明野ルートでございます。

利用の少ない柏町、柏団地についてはデマンド運行に移行します。

7ページをごらんください。

再編後の東大淀・日赤ルートと明野ルートを統合した仮称明野・小俣ルートでございます。

パーソントリップ調査から、二つのルート沿線の住民は、小俣総合支所周辺の買い物施設、病院施設を利用することが非常に多いため、基本は小俣地区を循環する小俣コースで運行し、一部を田中・日赤コースとして新設の伊勢田中病院を經由し、伊勢赤十字病院への運行もすることとします。また、三重ハートセンター、トライアル伊勢店にバス停を新設し、明和町での運行部分は共同運行について協議しております。

8ページをごらんください。

左側の地図は再編前の栗野ルートでございます。デマンド運行しております。

緑のバス停、破線部分については、利用者が少ないため廃止します。

右側の地図は再編前の湯田・新村・元町ルートでございます。こちらもデマンド運行しております。

緑のバス停、破線部分については、利用者が少ないため廃止します。

9ページをごらんください。

再編後の仮称小俣デマンドでございます。6ページの東大淀・日赤ルート、明野ルートの中でデマンド運行部分と、8ページの栗野ルート、湯田・新村・元町ルートで残すデマンド運行部分を統合したものです。また、新たに豊浜大橋にバス停を設置し、三重交通の土路今一色線から乗り継ぐことで、東豊浜地区から小俣地区の買い物、病院、行政施設への移動が可能になります。

10ページをごらんください。

左側の地図は再編前の沼木バスでございます。

緑のバス停については、利用者が少ないため廃止し、紫の破線部分についてはデマンド運行に移行します。

右側の地図をごらんください。再編後の沼木バスでございます。

こちらは、便数を減らし運行します。

11ページをごらんください。

左側の地図は10ページの左側の地図に加えてオレンジ色の破線で度会町営バスを記載

しております。

右側の地図をごらんください。再編後の仮称沼木デマンドでございます。現在度会町が運行しておりますルートを度会町と共同運行によりデマンド運行を行います。

恐れ入りますが資料1-2をごらんください。

1 ページに、おかげバス、おかげバスデマンド、沼木バスの現在の状況を意見交換会、アンケートや利用状況をルート別に簡潔にまとめたものでございます。

2 ページは再編後のルートを市内全域図でイメージし、概要を記載したものでございます。

これら再編素案について、全23小学校区での意見交換会で説明し、参加者の皆様には概ね御理解いただいております。

次に、資料1-3をごらんください。

再編後の公共交通網について、誘導地区、ゾーン別に整理しております。後ほど御高覧賜りたいと存じます。

以上が、市が検討しております公共交通の再編素案でございます。

恐れ入りますが資料1-1、2 ページにお戻りください。

(3) 路線バスの再編素案でございます。

大湊線につきましては、大湊町西側地区に新たにバス停を設置すること、松阪伊勢線については、玉城線と統廃合し、城田地区、小俣地区、玉城地区を循環する路線として再編することを予定しております。

次に2の「運行経費について」でございます。

平成30年度実績と再編後の推計経費を比較しております。再編後については現在の運行便数と同程度で計算しており、比較2,702万9,000円ほど増加します。

3 ページをごらんください。

3、「財源内訳」でございます。

平成30年度実績と再編後の推計経費の財源内訳を比較しております。再編後の運賃収入、補助金等は平成30年度ベースで計算しており、平成30年度の市負担額が492万5,000円で、再編後は推計で557万1,000円となり、その差64万6,000円ほどの増加が見込まれます。

4、「全体再編計画案について」でございます。

本日御説明申し上げました素案をもとに計画案、実施時期などの具体的な再編スケジュールを作成し、11月にお示ししたいと考えております。

5、「今後の取り組みについて」でございます。

(1) 交通不便地域におけるバス停までの移動手段については、地域主体による乗り合いタクシーの運行など内容や運営方法等について検討しているところでございます。

(2) ICT化等でございます。

利便性を向上させるため、ICカードの導入及び運賃体系の再構築も検討したいと考えております。

以上、「地域公共交通再編について」御説明申し上げます。

よろしく願い申し上げます。

◎上村和生委員長

ただいまの御説明に対しまして、御発言はありませんか。

中村委員。

○中村功委員

今回、大きな再編ということで、大変御苦労なことだと思います。敬意を表したいと思います。

先ほどの御説明の中で、金額比較の中でですね、増便は前通りと、こういうような発言があったかと思うんですが、このコースの変更は結構やられておるんですが、意見も聞いてやったということなんですが、例えば、夜ふやすとか、期待されるような時間帯に増便するという考え方はどのようなお考えを持っておられるのでしょうか。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

便数につきましては、やはり経済的な問題もあり、余りふやすことは望ましくないという考えのもとで地域に御説明をさせていただいている次第でございます。

現在、利用状況としましては、正直ほとんど午前中の利用で、午後は余り利用が少ないというのが大半ですので、夜をこれでふやすと大幅に乗客がふえるということも非常に望みとしては、今のこれまでの利用状況を見ると、ふえることはないのかなという思いを持っております。

ただですね、地域から強くですね、必ず利用すると、乗るんだというような強い意思表示も含めて、地域として本当にこれを利用してくだんというような話があるようでしたら、それは一度また検討させていただくというような形で進めさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

◎上村和生委員長

中村委員。

○中村功委員

地元要望が強くあればということで、そこにも期待したいわけですが、ただ、きょうは循環のほうはお話がなかったんですが、循環はこないだのチラシを見ると、夜の増便が補強というのか増便というのか、強く示されておりますので、やはり地元の、どこまでが乗れるかというのはやってみやわからんという部分もありますが、その辺のことは、私も夜乗りしたいなと思うときもありますので、その辺の把握も今後、アンケート等ですか、そんなようなことも継続的に、次の見直しの機会にでも、そういうのを反映していただきたいなと思います。

あとですね、今回これを令和2年4月からやったと、見直しをやったと、こういうことで、また、新しい路線もありますので、その場合、乗った乗らないという評価がまた次

の段階で出てくると思うんですが、次の見直しというは、どれぐらいのスパンというふうに考えておられるのでしょうか。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

また見直しのタイミングにつきましては、地域公共交通会議も含めてちょっと一度議論をさせていただかないといけないと思っております。

ただですね、これまでおかげバス、10年以上ほとんど、特にバス停については手を出してこなかったというような状況がありましたので、やはりこの高齢化社会の中ですね、日々、利用形態も昔よりも短いスパンで変わってくると思いますので、今の状況に即した、比較的これまでの短いスパンでですね、見直しのほうは考えていきたいと思うような状況でございます。

以上でございます。

◎上村和生委員長

他に。

小山委員。

○小山敏委員

既存のですね、このおかげバスと循環バスとの重複しているところをですね、整理したりとか、また、利用客が少ないところをですね、整理して、この再編後の新しいルートづくり、大変苦勞していただいたと思うんですけども、コスト削減についていろいろ考えていただきましたことにつきましては、非常に評価したいと思います。

そこでですね、財源についてちょっと聞きたいんですが、国庫補助金等とあるんですが、これ具体的には国庫補助金のほかに何かあるのかとか、ちょっとまたその性質はどんなもんなんか、ちょっと教えてください。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

この国庫補助金等につきましては、国の地域公共交通（維持改善事業）、これは国土交通省の補助メニューでございます。

その額と先日の委員会でもちょっとお話をさせていただいたんですが、特別交付税、これにつきましては、実質市負担分の80%で、残りの20%で定住自立圏を結んでる場合は、さらには80%、最大で96%という計算のもとでついてきている金額なんですが、それらの合計として記載をさせていただいております。

以上でございます。

◎上村和生委員長

小山委員。

○小山敏委員

はい、ありがとうございます。

運行経費を見ますと、総額ですね、1億3,700万円ぐらいある中でですね、補助金のおかげで市の持ち出しが550万円程度で済んで非常にありがたいと思うんですが、この補助金というのはいつまでも続くというふうに、伊勢市が事業してる限りあるというふうに認識していいんでしょうか。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

補助金の期間についてはですね、国のほうも恐らく財源のほうは非常に厳しい状況と聞いておりますので、これがずっと続いていくという保証は現在ないと思っております。

ただ、特別交付税につきましては、伊勢市がコミュニティバスを開始した平成20年からですね、これまで切れ目なくついてきている状況でございます。

(維持改善事業)につきましても、たしか平成23年か24年、それぐらいからスタートしたと思うんですけども、そこから切れ目なく今のところまではついてきているところがございますので、まだしばらくは大丈夫なのかなという思いで現在考えております。

以上でございます。

◎上村和生委員長

小山委員。

○小山敏委員

はい、わかりました。

今後の取り組みのところですね、交通不便地域におけるバス停までの移動手段について、地域主体による運行を検討していくということなんですが、目指す方向とといいますか、どんなふうにしていきたいのかちょっと考えがあればお聞かせください。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

こちらについてはですね、現在乗り合いタクシーという形で2地区ですね、具体的には進修地区さんと修道地区に現在、事前打ち合わせ的にお話はさせていただいているんですけども、やはり基本的には小さな単位では非常に成立するのは難しい部分がありま



すので、基本的にはまちづくり協議会さん単位で主体をお願いしたいという中で、まず第1段階としては、地域の方からその地域内の交通不便地域の中で、どこにバス停がまず欲しいのかと、じゃあ、その地域の方、どこへ行きたいのか、さらに運賃はどうするのか、ルートはどうするのか。そういったところ、まず御提案をいただきまして、当然そのまま許可が出ることは、国の許可が出ることはありませんので、内容については公共交通会議でまずは審査をしていただくと。国の許可が出るような形態になった段階で、まちづくり協議会さんと運送事業者さんと契約をしてもらい、当然赤字分が出てきますので、そのあたりを市のほうで負担を補助金という形ですという手法がとれないかということで今、内部も含めて調整のほうはさせていただいております。

もう少し具体的な内容になってきましたら、また改めまして委員会のほうでお示しさせていただきますと考えております。

以上でございます。

◎上村和生委員長

小山委員。

○小山敏委員

各地域です、最寄りの路線バスもしくはおかげバスや環状バスのバス停までを乗り合いタクシーで運ぶというふうなこと、考えなんですか。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

この手法はあまり今新しい取り組みではなくて、県内でいうと津市さんであったりとか、伊賀市さんでも1地区やっておるんですけども、基本的な考えとしては、最寄りのバス停、その地区からの最寄りのスーパー、最寄りの個人病院も含めた病院、これが最低限ということで行き先を限定して、やっているというのが現状でございます。

以上でございます。

◎上村和生委員長

小山委員。

○小山敏委員

そうするとですね、この乗り合いタクシーというのは、どっかに集まってみんなで乗るんでしょうか。それとも自宅に寄ってもらえるんでしょうか。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

そこは運用上の問題ですので。ただ、基本的には集める行為をするにはバス停を設置しないといけないというのが基本的にはありますので、警察の許可等も含めてですね、バス停を設置するのが望ましいと。ただですね、タクシー会社さんと契約先のまちづくり協議会さんの中で協議がうまく整うようであれば、もうちょっと緩いような形でとれる可能性もあるのではないかと。ただ、これも公共交通会議での審査を通らないことにはですね、運用が難しいですので、そのあたりも含めて今後検討していく必要があると考えております。

以上でございます。

◎上村和生委員長

よろしいでしょうか。他に御発言は。  
宿委員。

○宿典泰委員

私は、公共交通として、乗る方が少なくなってきたらデマンドに切りかえてということで、いろいろ御説明いただいとるんですけども、再度お聞きしますけれども、デマンドの料金というのは、2,400円というのは今も変わりはありませんか。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

現在も変わりなく2,400円の消費税ということで契約しております。  
以上でございます。

◎上村和生委員長

宿委員。

○宿典泰委員

そうしますと、今の話で乗り合いタクシーの問題であったり、夜間のタクシー会社の協力というのは、必然的に必要かなということを感じるわけなんですけれども、タクシー会社のほうの協力というのは、伊勢に何社あって、どれぐらいのタクシー会社がそれに対して非常に協力的にやっていただけるというのか、そのあたりの情報をちょっと教えてください。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

現在、伊勢市にタクシー事業者としては9社ありまして、これも委員の皆様御存じのとおり、伊勢志摩地区は非常にタクシーの数が少ないと、運転手のなり手もない、高齢化もあると、深夜も少ないと、非常に厳しい状況であります。

我々も現状がわからないということで、9社全てにヒアリング調査にお邪魔してさせていただきました。

近鉄タクシーについては大西社長にもお会いし、三交タクシーについても社長までお会いしてお話をさせていただいたんですが、やはり現状ですね、「行政さんの取り組みになかなか協力するような台数を配車するのは非常に厳しい」という回答をいただいております。ただですね、「数台なら協力させてもらう」ということで、3社程度はですね、そういうお声はいただいたんですが、現状としましては非常に厳しい状況でございます。

以上でございます。

#### ◎上村和生委員長

宿委員。

#### ○宿典泰委員

そうしますと、デマンドに切りかえてデマンドでやっていただくということの市民サービスとして、非常に難しい状況も出てくるのかなと。この地域はデマンドで書いていただいているじゃないかと、それがなかなか厳しい状況になるということは、なり得るというのは、今の答弁で想像がつくわけなんですけれども、私以前から言っておるように、市民の方については、サービスを広げるということについては非常に前向きにですね、御返事をいただけると思うんですけれども、一度路線として、今回も追加等々、非常に奥まで行ってもらふやなとかいうようなこともあったり、隣接の自治体との間の協議も整ってきたかなという地域もあるわけなんですけれども、そこについても、前回申し上げたのですが、これは非常に反対する話ではなくて、どっちかという、市民のための公共交通と言いながら、いつかはその利用者が少なければ切っていく、デマンドさえもやめていくというようなことが起こり得るわけです。今のタクシー会社の関係も含めてね。そのときに、やはりいつどんなときに、この路線の廃止なり、停留所を削減したりというようなことが、既に目の前で起こり得る状況ではないかなと、こんなことを思うんですね。

そのためにはやはり、きちっとした基準をある程度設けないとですね、非常に難しいのかな。前回、産業建設委員会の中でも、公共交通の再編の中間まとめの中で、いろいろと条件を出されて、7人以上が云々というような話もあるんですけれども、そのあたりはある程度を市としての態度として継続するためには、この3条件が必要だとか、4条件が必要だとかいうことをきちっとやる必要が僕はあるんじゃないかなと、こんなことを思うんです。でないと、担当者と当局のかかわった内部だけで、続くか続かんかというようなこと判断する材料にもなる話なので、そのあたりは非常に判断には難しいですけれども、この地域公共交通の再編としては、そのあたりの継続か廃止かというところの判断の基準づくりを至急やっていただきたいと思うんですけれども。それと、市民の皆さんに新しくこういう再編計画もあります、ただ、基準はこういう状況ですというようなことも含めてですね、出していただく必要もあるんじゃないかなと思うんですけれども、そのあたりの

考え方だけお示しをください。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

今回の再編につきましては、非常に配置することについてですね、地域の皆さんにも御説明するのに、いろいろ反対意見等もあって非常に大変な作業であったんですけども、今回は、月2人乗降ですね、年間24人ないバス停を全て一律廃止をさせていただくということで、全体、今241やったうちの62、全体で26、7%ぐらい廃止をさせていただくということでお示しをさせていただいたんですが、ただですね、今後ですね、さらに利用も先ほど委員がおっしゃるようになりますね、少なくなっていくバス停もたくさんあると思います。

廃止する廃止しないということも当然なんですけども、先ほど委員がおっしゃったようになりますね、このバス停はこれだけ乗らなかったらもうやめますよということを示していくことはですね、利用促進にも当然つながりますし、地域の皆さんでそのバス停を守っていかなあかんという意識づけにもなると考えておりますので、そのあたりについてもですね、また地域公共交通会議のほうでどういう示し方をするのか、どういう数字がいいのかも含めましてですね、一度議論をさせていただきまして、ただ、200以上バス停もありますので、その辺周知も含めましてですね、また検討させていただきまして、11月の案の段階でですね、お示しが可能ならしていきたいなと考えております。

以上でございます。

◎上村和生委員長

宿委員。

○宿典泰委員

そのあたりが一番大事ではないかなと思うし、担当者としてはですね、月2人、年間24人が多いか少ないかというのは私は少ないと思っておるので、もう少し乗っていただかんとですね、それ以上の状況にならんと継続ができないというような話をきちっとこの場でやっていく必要があるのかなと思っておりますので、11月にお示しをしていただくかどうか、可能であればというような話ですので、そのあたりはお待ちをしたいと思います。

それと3ページにICT化のことが書かれておるんですけども、今のところはこういったことの導入というのを早く進めるべきだろうなと思うんですけども、どうもあの機器の話の聞くと、数千万円かかるようなことも考えるとですね、そのあたりのことの促進ができるのかなということがあるんですが、そのあたりの解釈はどのような形になっておるのでしょうか。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

I C T化につきましては、今の社会状況から見るとかなり必須条件といえますか、必ず必要なことだと、委員おっしゃるとおり考えております。

スケジュール的にはですね、まずやはり今回の素案、まずやり方をですね、ちょっとお認めいただいた後に、次の段階として運賃の考え方であったりとか、運賃補助も含めて、それとセットでI Cという話になってくるかと思うんですけども、現状予算規模としましては、概算なんですけども、今の三重交通さんのエミカを載せた場合にですね、大体1台200万円から300万円で、今回お示ししていただいたバスは5台ですので、大体1,000万円から1,500万円、これはハードだけその金額。ソフト、システムの費用ですね、大体1,700万円から2,000万円かかりまして、これだけだと、今の運賃、200円、100円、50円を単純に決算するというだけの基本のお金で、さらに伊勢市独自の色を出してくるとなると追加オプションということで、プラスアルファでまた何千万円とかかってくるということが初期費用でございます。

これ年間のランニングコストとしましては、I C利用料として運賃収入の3%、これは納めないとだめです。年間の維持費としては70万円程度。今のおかげバスの平成30年度でいうと運賃収入が約870万円ありますので、3%というのと約30万円、トータルで年間100万円程度かかってくるという試算をしております。

以上でございます。

◎上村和生委員長

宿委員。

○宿典泰委員

今の状況聞いてみると、なかなか費用もかかる、初期投資と維持的な問題もかかってくるんだろうなと思って、すたすたと進んでいくのかなと思うんですけども、ただI C T化が最重要課題なので、やるしかないと思うんですけども、そのあたりの市の負担であったり、補助の関係というのが全額市が持つべき話なのかどうかちょっとあれですけども、どのような考え方でいくんでしょうか。国の補助の関係もあれば教えていただきたいと思います。

◎上村和生委員長

交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

現状では、今のところを全額、市のほうの単独費で載せることになるということで試算をしておりますけども、また国の補助につきましてはもう少しちょっと詳しく調べて、何かメニューがありましたら、積極的に使っていきたいと考えております。

当然、福祉さんとの連携していかないかん部分でもありますので、そのあたりまた庁内でもですね、しっかり調整させていただいて、またお示しをさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

◎上村和生委員長  
宿委員。

○宿典泰委員

そのことも含めてまた11月の報告のときをお願いをしたいと思います。

こういったことで、市内の全体の公共交通としてのですね、あり方を非常に細かく再編していただいておりますことに対しては、私も大変評価をしたいと思います。

ただ、何度も言いますけれども、これだけの話は立地適正化計画というの組みながらやっておって、なかなかこれについても非常に課題が多い中でですね、公共交通だけすごく事細かく進んでいって、よっしゃあとというわけにはいかない部分がありますので、あくまで立地適正化計画の誘導をするということについてはですね、いつも頭に置きながら、この公共交通のあり方ということについてもですね、考えてもらう必要があると思いますので、そのあたりの考え方だけ1点聞いて終わっておきたいと思います。

◎上村和生委員長  
交通政策課副参事。

●平見交通政策課副参事

委員おっしゃるとおり、立地適正化計画、これからの少子高齢化を考えると非常に大事な考えではありますので、都市計画部局と連携をとりながらですね、ただ、これに一辺倒になかなか集約をこの1、2年でやるというのが非常に難しい部分もありますので、そのあたり、緩やかにという表現もあるんですけども、調整をしながらですね、都市計画部局と勉強しながら考えていきたいと思っております。

以上でございます。

◎上村和生委員長  
他に御発言はありませんか。  
議長。

○中山裕司議長

御質問申し上げたいと思います。

先ほどの説明の中で、補助金の見直し、認識が甘過ぎるんじゃないかということが感じられましたし、そのことに関してもう少しシビアにきちっとやっばり、少なくとも数年先のそういう補助対象は確実なものかどうか。これ補助がなかったら財源的に成り立ちません。だからそういうことで、そういうことのもっとシビアな見直しをきちっとされるということが非常に大事かというふうに思います。

それからもう一つは、そもそも論ですけれども、今、こういう地域公共交通というのがクローズアップされてきておりますけれども、もともとですね、民間の路線バスの許可

をとった業者でしか県内におけるところの路線バスは開設ができなかった。つまり、三重県では三重交通しかその権利を要しておらなかったと。

これは、その当時路線バスというのは、個人の乗用車なんかはほとんどなかったですから、この路線バスに頼らざるを得なかったから、相当な乗客がおりました。

しかしながら、車の普及とともにですね、だんだん路線バスの乗客が少なくなってきました。こういうような中で、その肩がわりとして地域公共交通、これは本来民間がやるべきものを行政が肩がわりするというような感がやっぱり否めない。

まさしくそのとおりで、それと同時に先ほどの説明で、福祉と協議をいたしたいと、まさしく地域公共交通というのは、いわゆる交通弱者救済というようなことで、福祉政策主観であるというふうに私は認識をしておるけれども、そうじゃないんかということを一回確認をさせていただきたい。

それから、もはやですね、ここまで来ると伊勢市交通株式会社、これはもう具体的にこういうようなことをですね、具体的に講じていくという、あなたやめて三重交通にでも採用できるわ、すぐに。いや本当に、喜んで三重交通は受けて、来てくださって言うわ。そのくらい綿密にきちっとやられとる仕事は、ということも、これは言うてみれば、本来的に三重交通がやるべき仕事なんですよ、これは。それを行政が、市長の政策かどうか知りませんが、こんな目先の市民受けするような政策というのは本来的には間違っとる。やはりきちっとした本来あるべき公共交通、いわゆる路線バスというのをきちっと本来の三重交通が負担、それでもってですね、補助金は伴うけれども伊勢市が持つと500何十万円であれば実際的に支出されていくわけですよ。さっきも言ったように、補助金の見通しがですね、確定しとるのか、はっきりしとんのかというのは非常に不安定。どんどん今後ですね、国の補助金は縮小されてくる、すべての分野で。そういうことが判然としておる、わかっとる中でですね、さもずっと続くであろうというような認識、そしてその上に立つ計算というのは、私はやっぱり甘過ぎる、間違っているというように思わざるを得ない。そういうことから、やはりしっかりと公共交通とは一体何ぞやと、いわゆる三重交通の路線バスとはいったい何ぞやと、そもそも論に一回立ちどまってきちっと整理をする。これはあなた方の責任ではなしに、長の政策なんです。だからあなた方は指示されたままに動いとるだけで、非常に気の毒だと思ふけれども、そういうことを含めた上でのきちっとした施策が実施されていかんと、またまた先ほど宿委員が言われたようにいろんな問題が出てきてですよ、「これはまたこうします」「ああします。こうします」というようなこと、また変更しながらですね、たどり着くところがいったいどこかという。結局は、現在よりも見通しとしては減少していくということですよ、乗客は。乗客が減少していくんですよ、これは。そういうことも考えながらですね、私は、もう少し着実に公共交通というものを考えていただきたいということだけ申し上げておきたいと思ひます。

ありがとうございます。

◎上村和生委員長

他に御発言よろしいでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

◎上村和生委員長

御発言もないようですので、説明に対しての質問を終わります。  
続いて委員間の自由討議を行います。  
御発言はありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

◎上村和生委員長

御発言もないようですので自由討議を終わります。

以上で「地域公共交通再編について」を終わります。

「地域公共交通に関する事項」につきましては、引き続き調査を継続していくという  
ことで御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

◎上村和生委員長

御異議なしと認めます。

本件については、引き続き調査を継続いたします。

以上で、御審査いただきます案件は終わりましたので、これをもちまして産業建設委  
員会を閉会いたします。

閉会 午前10時43分



上記署名する。

令和元年 8 月 26 日

委 員 長

委 員

委 員