

産 業 建 設 委 員 会 記 録

開会年月日	平成26年 6 月13日
開 会 時 刻	午後 1 時00分
閉 会 時 刻	午後 1 時32分
出席委員名	◎宿 典泰 ○上田 修一 上村 和生 北村 勝
	辻 孝記 山根 隆司 杉村 定男 浜口 和久
	山本 正一
	世古口 新吾 議長
欠席委員名	
署 名 者	上村 和生 北村 勝
担 当 書 記	中野 諭
審 査 議 案	継続調査案件 観光交通対策に関する事項 ・観光交通対策その後の経過について
	継続調査案件 コミュニティバスに関する事項 ・コミュニティバス等運行その後の経過について
説 明 員	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、その他関係参与

会議の概要

宿委員長開会宣言及び会議成立宣言。委員会記録の署名委員に上村委員、北村委員を指名し直ちに会議に入った。

まず始めに継続調査となっている「観光交通対策に関する事項」、「コミュニティバスに関する事項」を議題とし、当局から「観光交通対策その後の経過について」、続いて「コミュニティバス等運行その後の経過について」の報告を受け、引き続き調査を継続することで決定し、閉会した。

なお、概要は次のとおりです。

開会 午後 1 時 00 分

◎宿 典泰委員長

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をいたしております。

これより会議に入ります。

会議録署名者 2 名を委員長において指名をいたしたいと思っております。上村委員、北村委員の御両名をお願いをいたします。

本日の御審査いただきます案件は、継続審査となっております「観光交通対策に関する事項」、2 つ目に「コミュニティバスに関する事項」であります。

議事の進行につきましては、委員長に御一任を願いたいと思っておりますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

◎宿 典泰委員長

御異議なしと認めます。

【観光交通対策に関する事項】

◎宿 典泰委員長

それでは、「観光交通対策に関する事項」について御審査を願います。

「観光交通対策その後の経過について」当局から報告を願いたいと思っております。

交通政策課長。

●岡交通政策課長

それでは「観光交通対策その後の経過について」御説明いたします。

資料 1 の「観光交通対策の実施について」をごらんください。

本日の内容は、3 点ございますが、今年のゴールデンウィークの交通対策の結果を中心に昨年 10 月以降に実施いたしました交通対策の検証も含め報告をさせていただき、最後に、今後の課題について説明をさせていただきたいと存じます。

まず、1 ページをごらんください。

1 点目は、「ゴールデンウィーク交通対策の結果」です。

(1) に対策の概要を記載しています。

対策については、自動車利用者の行動を変えることによる、道路渋滞等の問題を解決する手法、いわゆる、TDM、交通需要マネジメントを実施いたしました。

具体的には、①の情報の発信による公共交通利用促進と混雑する時間の分散をいたしました。資料の図は、イメージでございますが、伊勢地域観光交通対策協議会のホームページ「らくらく伊勢もうで」などによりまして、公共交通の利用促進と外宮エリア、内宮エリア、サンアリーナエリアの駐車場の満車空車情報を提供し、また、ウェブカメラにより交通状況等を配信しました。

次に、下の方、②の交通規制実施とパークアンドバスライド実施による自動車の市街地への流入抑制です。

地域住民の生活道路を優先的に確保するため、内宮周辺での交通規制を赤色で示しましたとおり、4月26日から5月6日の間、実施しました。また、同期間中の緑色で示しましたとおり、土曜・日曜・祝休日に、外宮周辺で交通規制を実施いたしました。さらに、紫色で示しましたとおり、5月3日から5月5日の3日間におきましては、パークアンドバスライドを実施しました。

恐れ入りますが、3 ページをお開きいただき、右下の方にある「こめ印」の「平年」をごらんください。

これは、平成25年は遷宮という特殊な年であったため、検証のための数値比較を行うため、平成20年から24年までの5年間の内宮・外宮の年平均参拝者数が805万人であったことから、803万人であった平成24年を平年として検証をしておりますのでよろしくお願いたします。

前のページ、2 ページをごらんください。

(2) 対策の結果(概要)でございます。

①の国道23号の宇治浦田町交差点起点の最大渋滞長につきましては、平成24年から26年までの3年間、5月3日から5日を対象にグラフで表しております。この結果、内宮参拝者数のピークである5月4日については、平年といたしました平成24年よりも約12%増加したのにもかかわらず、国道23号の最大渋滞長が1.5キロメートル減少したことと、さらに御木本道路はゼロとなりました。

このように、渋滞が減少した結果となりました。

次に、3 ページをごらんください。

(3) 対策期間中における交通の状況でございます。

4月25日から5月6日の欄をごらんください。

外宮及び内宮の神宮参拝者数、近鉄利用者数、臨時路線バス、内宮観光バス台数、伊勢自動車道交通量、国道23号交通量については、ごらんとおりですが、平年とした平成24年と比較して、神宮参拝者数は増加していますが、鉄道の利用者数が増加し自動車の交通量は減少又は横ばいということがわかります。

次に、4 ページをごらんください。

これは、平成24年から26年における、パークアンドバスライドを実施した期間の5

月 3 日から 5 日にかけての年度推移の状況をグラフ化したものでございます。

次に、5 ページをごらんください。

これは、平成 24 年から平成 26 年の 4 月 25 日から 5 月 6 日の期間の伊勢自動車道、国道 23 号、御木本道路、伊勢磯部線、御幸道路の最大渋滞長をグラフ化したものでございます。

次に、6 ページをごらんください。

平成 24 年から平成 26 年における、パークアンドバスライドを実施した期間の 5 月 3 日から 5 日を対象として、

⑥のグラフは伊勢自動車道交通量をグラフ化いたしました。

⑦の表は、鉄道、近鉄でございますが、利用者数の平成 26 年の状況を、平成 24 年と 25 年とそれぞれ比較したものでございます。

⑧のグラフは、外宮から内宮への臨時路線バスの利用者数をグラフ化いたしました。

次に、7 ページをごらんください。

この比較表は、これまで説明をいたしましたグラフなどの基になっている数値の比較表でございますので、参考にごらんください。

続きまして、8 ページをごらんください。

これは、先ほど、本年のゴールデンウィークにおいて、平年とした平成 24 年より渋滞を緩和させることができたと説明いたしましたが、その渋滞緩和に繋がったと考える主な要因を記載しております。

大きく 6 点ございます。

1 点目は、公共交通機関の利用が促進されたことで、具体的には、お得な割引キップの販売や列車の増便及び特別列車の増設などがあげられます。鉄道利用者が多くなったことにより、外宮及び内宮のバス停において、特に 5 月 4 日にはバス待ちのお客様で長蛇の列ができておりましたが、交通対策の結果、何とか最大 20 分待ち程度で乗車できたとお聞きしております。

2 点目は、ウェブカメラによる交通状況の配信など、インターネットを通じての情報提供の充実です。これにより、公共交通機関の利用への動機付けの一つになったのではないかと考えています。

3 点目は、内宮、外宮、サンアリーナ周辺において、臨時駐車場を開設したことです。

4 点目は、パークアンドバスライドの到着地点の変更を行ったことです。

内宮側においては、昨年のゴールデンウィークでは宇治橋に近い内宮前駐車場でしたが、本年は猿田彦神社に近い、宇治交番のある宇治第 1 駐車場及び第 2 駐車場、すなわち B 1 及び B 2 に変更を、外宮側では、昨年外宮の北御門に近い観光協会横にあります第 3 駐車場でしたが、本年は県道鳥羽松阪線の三重銀行付近に変更を行いました。その効果についてはごらんとおりですが、特に内宮側におきましては、到着場所を内宮前から B 1 及び B 2 駐車場に変更したことにより、外宮方面からの御木本道路の車の流れを宇治浦田町交差点において五十鈴川の右岸方面に直進させることができ、車の円滑な流れをつくれたものと考えております。

5 点目は、内宮周辺駐車場の交通誘導システムの充実です。

具体的には、市営駐車場の運営、臨時駐車場の運営、道路上の交通誘導の連携が充実

してきたことがあげられます。

最後に6点目は、外宮周辺の交通規制の内容変更です。

具体的には、外宮駐車場への市道において一方通行の方向を内宮方向から北御門側へ変更したことなどがあげられます。これにより、県道伊勢南島線の外宮周辺での渋滞をなくすことができました。

以上、ゴールデンウィーク交通対策の結果でございました。

次に、9ページをごらんください。

ここで恐れ入りますが、資料の修正をお願いいたします。一番上のほうの四角の中の1行目、「国道23号2.9メートル」とありますが、「2.9キロメートル」に修正をお願いいたします。申し訳ございませんでした。

この9ページから11ページに、平成25年10月の遷御の儀以降の遷宮対策及び初参り対策時期の交通状況を記載いたしました。

これまでの産業建設委員会におきましても報告をさせていただいてきましたが、これまでは文字と表が多かったということから、先ほど説明をいたしました、ゴールデンウィーク交通対策の結果と同じように、できる限りグラフ化を行うなど、見やすいようにいたしました。

具体的な内容につきましては、ゴールデンウィーク交通対策と、ほぼ同様でございしますが、遷御後の10月以降に、外宮において宮川左岸への観光バスの回送体制をとったことから、市内の道路上に観光バスが停車したり、商工会議所周辺の市道に観光バスが並んでしまい、渋滞を発生させることになるなど、種々課題も生じておりました。

その他にも、イベントや駅伝等において渋滞が発生しましたが、全体として何とか乗り切れたのではないかと考えております。

次に、12ページをごらんください。

2点目の「交通円滑化施策の実施状況と評価」でございします。

(1)の交通円滑化施策の実施状況は、10月以降から初参り対策、ゴールデンウィークなどの交通対策において、実施いたしました施策内容を記載いたしました。内容としましては、先ほどゴールデンウィークのところで説明をさせていただいた内容と重複するものが多いですので、説明を省略し、資料をごらんいただきたいと思います。

13ページをごらんください。

資料が小さくて申し訳ございません。上の図は、駐車場案内を行う、13カ所ある電光掲示板の設置場所を示したものでございます。

下の図は、先ほどウェブカメラによる交通状況の配信と説明いたしましたが、そのウェブカメラの設置箇所を示したものでございます。

次に、14ページをごらんください。

(2)の交通円滑化施策の評価でございしますが、①のグラフは、内宮参拝者数の平成24年と25年の比較で、②のグラフは伊勢地域観光交通対策協議会のホームページ「らくらく伊勢もうで」のアクセス数の推移で、渋滞予測やウェブカメラの情報を加えてからアクセス数が大きく伸びたことがわかります。

14ページから15ページにかけての、③の交通手段について、最初のグラフは近鉄の利用者数の推移で、昨年8月以降、前年に比較して50%、利用者が増加したことがわか

ります。

15 ページの上のグラフは、観光バス台数の推移で、平成 25 年の 7 月以降、平成 24 年と比較して 2.5 倍に増加したことがわかります。

下のグラフは、内宮周辺などの駐車台数の推移で、7 月以降において 1.3 倍に増加したことがわかりますが、鉄道利用者数及び観光バスの伸びと比べると増加の割合が少ないことがわかります。

次に 16 ページをごらんください。

2 つのグラフは、内宮参拝者数を横軸に、④のグラフは、縦軸に平均渋滞長を、⑤のグラフは、縦軸に渋滞発生率を示したものでございます。

これを見ますと、平成 24 年は、内宮参拝者数が増加すると、平均渋滞長や渋滞発生率が増加していましたが、平成 25 年は、平均渋滞長は 2 万人以上について、参拝者数の増加に比較して平均渋滞長が圧縮されています。また、渋滞発生率についても、2 万人以上 3 万 5 千人以下のところにおいて減るなど、改善されていることがわかります。

次に、17 ページをごらんください。

2 つのグラフは、先ほどと同様、横軸に内宮参拝者数を、縦軸に国道 23 号の最大渋滞長を示したもので、上のグラフは、平成 25 年 4 月から 9 月、下のグラフは平成 25 年 10 月から 12 月を対象としております。

グラフのとおり、遷御後の 10 月以降において、渋滞発生率が減少していることがわかります。

このように、神宮参拝者が平成 24 年の 800 万人に比べ約 1.8 倍の 1,400 万人と大きく伸びたにもかかわらず、鉄道利用者が 1.5 倍、観光バスが 2.5 倍と大きく伸びたことを要因として、周辺の幹線道路の交通量を横ばいに留めることができ、結果として、渋滞の緩和について、必要な効果をあげることができました。

これは、伊勢地域観光交通対策協議会の構成員である 29 団体の各機関が、1 つ 1 つの取り組みを連携して同時に行うことで相乗効果を生み出し、交通需要マネジメント、TDM が功を奏したものと考えております。

次に、18 ページをごらんください。

これは、市営有料駐車場の利用台数と収入実績の一覧でございます。

今回は参考ということで記載いたしましたのでごらんください。

次に、19 ページをごらんください。

最後の 3 点目「今後の課題」でございます。

今後も引き続き、公共交通機関の利用促進が進み、車での来訪が抑えられるよう取り組んでいきたいと考えておりますが、ごらんのように 3 点の課題があると考えております。

1 点目は、内宮周辺の臨時駐車場の確保です。

これは、五十鈴公園臨時駐車場で、平成 27 年度から 3 年計画で予定されております県営陸上競技場の整備により、グリーントピア臨時駐車場や県営陸上競技場臨時駐車場が活用できなくなる可能性がございます。

2 点目は、アリーナ IC 周辺の臨時駐車場の確保です。

平成 27 年のゴールデンウィークの交通対策以降、現在、民間から借りて運営している臨時駐車場が使えなくなるなどがございます。

3点目は、1点目及び2点目のことから、これまで取り組んでおります、交通需要マネジメントをさらに促進させる必要があるということでございます。

官有地、民有地含め駐車場の敷地が少ない中、駐車場の容量の確保にはできる限り、取り組んでいく必要があります。しかしながら、限界があるものと考えられますことから、今後は「お伊勢参りは公共交通で」というイメージを確立し、いっそうの公共交通の利用促進を図ることが重要であるものと考えております。

以上「観光交通対策その後の経過について」御説明申し上げます。

よろしくお願いたします。

◎宿 典泰委員長

はい、ありがとうございました。

ただいまの報告に対しまして何か御発言、御質問はありますか。

よろしいですか。

山根委員。

○山根隆司委員

最後のこの19ページの今後の課題というところでございますが、駐車場が非常に少ないということで取り組み体制ということを経理からもありましたが、お伊勢参りは公共交通でというイメージということで言われておりますが、実際、この民間の借りられる土地ということで必要だというような御答弁である中で、今現在として、取り組みとして、民間の用地がある中として、どっかと交渉するような余地があるのか、交渉しておるところで借りの確保とかそういう行動はされておるのか、その辺りはどんなのですか。

◎宿 典泰委員長

交通政策課長。

●岡交通政策課長

今のは、サンアリーナ周辺のことかということかと思いますが（「いや、全体的に、全体的で結構です。」と呼ぶ者あり）、全体ですね。

私どもとしまして、先ほど申しましたように努力という話の中で何をしているのかということになりますが、航空写真も使って、確保できそうな場所をいちおう模索はさせていただいておりますが、なかなか今のところ、ここという場所が見つかっていないというのが現状でございます、今検討しておる最中ということでございます。

◎宿 典泰委員長

山根委員。

○山根隆司委員

航空写真をして、模索をしておるところということで交渉に至っていないというところでございますか。現実にはいろんな形でして、模索というところである中で、この23号線の中で

こういう形でパークアンドバスライドをしておる沿線上におきましても、いろんな形で、民有地で、交渉をすれば可能なんかなというふうな敷地も多々あるように思われます、私から見ればです。個人的な見解で申し訳ございませんが、その辺り、やはり必要であるというのなら、やはり模索しておるといふんじやなしに、一回どの程度まで、模索した中で、そうしたら今現実に模索した中で何点ぐらい候補地の数があったのか、その中身はどんなのですか。

◎宿 典泰委員長
交通政策課長。

●岡交通政策課長

実際にですね、特に内宮周辺におきましては、先ほど 27 年から 29 年にかけてという話を説明させていただきましたが、内宮周辺においてですね、借りるのか、購入するのかわかりませんが、経費をかけて駐車場の確保をするのがいいのかどうかということもあるかと思しますので、具体的に内宮周辺でどこ、何件当たったかということは、内宮周辺では今のところございません。

それからアリーナ周辺におきましては、やはり一番大きい駐車場の一つがですね、次の正月以降なくなってしまうということになりますので、その辺についても、パークアンドバスライドの対象ということになりますので、なかなか広大な土地で、かつバスの動線とか車の動線とかも考えて、適切な土地をなかなか見つけられないというのが今の現状でございます。今現状としては、何件というところとちょっと明確に答えられないのですが、そのような状況でございます。

◎宿 典泰委員長
外宮はどうですか、外宮。
交通政策課長。

●岡交通政策課長

外宮におきましては、今現在としてですね、特にこのゴールデンウィーク対策のときもそうですが、臨時駐車場の開設をさせていただきました。その範囲内で、特に渋滞が発生していないということでございますので、外宮周辺については、今の、まあ、臨時駐車場の確保も含めた中で対応ができるのかなということで、特に新しい土地を探していることはございません。

◎宿 典泰委員長
山根委員。

○山根隆司委員

御答弁ありがとうございます。ちょっと答弁で私気になったのですが、この土地を探すのに、経費をかけて土地を用意するのがよいのかといたら、購入の意思も、借りる意思

も全くないのですか、経費は絶対かかるわけですよ、土地を確保しようと思えば。それで今課長の御答弁で経費をかけてするのがよいのかと言われたという御答弁だったのですが、結局経費をかけやな実際に何もできませんということは、やる気がないというふうにしかならないのですけど。

◎宿 典泰委員長
交通政策課長。

●岡交通政策課長

言葉が適切でなかったかわかりませんが、お詫び申し上げます。対策をうっていく上で当然駐車場の確保は必要になってまいりますので、そのことに対して経費は当然必要になると思います。その中でかかる経費と、ソフト面で対策をしていく上でどちらが一番望ましいかという中でですね、今後検討してまいりたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

◎宿 典泰委員長
山根委員。

○山根隆司委員

パークアンドバスライドということですから、やはりちょっとその沿線沿いにこだわらず、ちょっとした中でも、ちょっと沿線に続く中でも広大な敷地があれば、それはやはり可能だと思います。

どちらにしてもバスがユーターンして回転してパークアンドバスライドという形ですら、そういう形の中で、今一度、もう一回、航空写真がある中で、私もこれ、図面を広げた中で、ああこの辺のあたりは候補地なんかというところが、いろんなところが何点か出てくるような気がいたします。現状に、住民、地域の方にしたら、もう本当に正月が来るとかなわんとか、やはりこういう時期になってくるとやっぱり渋滞の苦情というのは多々やっぱり聞こえてくるような感じがいたします。その点も含めた中で本当に、貸していただけるのなら借りる、使用期間を限定して借りるとか、いろんな形で、前向きな形でやはりしてもらった中でやっぱりこの伊勢のイメージ的なアップという形で今一度、この駐車場対策について、もう少し前向きに検討していただきたいと思います。

◎宿 典泰委員長
他に御発言はありませんか。
山本委員。

○山本正一委員

今、山根委員からの質問と当局の答弁を聞いておったのですが、交通渋滞対策をしていかならんと、この中でも観光交通対策に、何とかしていかならんとということなんやで、

役所がさ、こう、本当に、今山根委員が言うといったように借りるのか、買うのか、それは、何か上から航空写真で見ておるんやと言うても、市の土地はもうほとんどないんやで、民間の土地を借りるのか、買うのか、本当にする気があるのか、ないのかというところが一番大事やと思うんさ。恐らく航空写真で見ておっても、よその土地を見ておるだけの話で、この辺はええなど、まあ、こう具体的に言ってもさ、内宮やったら、もう鹿海か黒瀬か中村町か楠部か、もうあの辺りしかないわな。おのずと出てくると思うんやけれども、そこから辺はどう。

◎宿 典泰委員長
交通政策課長。

●岡交通政策課長

先ほど、山根委員のお話もありましたように、確保にできる限り取り組んでいかならんというのは当然のことでございますので、そういうことも含めて、現場もいろいろ回らせてはもらっておるのですが、例として航空写真もあげさせていただきました。今後検討させていただきますのでよろしくお願いいたします。あの、当然させていただかないかんということでございます。

◎宿 典泰委員長
山本委員。

○山本正一委員

そうすると我々のところにも情報として、ここの土地を借りてもらえやんかなとか、買ってもらえんかなという情報があったら、それは逐次役所へ話をしたらええんかな。

◎宿 典泰委員長
交通政策課長。

●岡交通政策課長

情報として頂戴できればありがたいと思っております。

◎宿 典泰委員長
よろしいですか。
他に御発言はありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

◎宿 典泰委員長

御発言もないようでありますので、この程度で終わります。

次に委員間の自由討議を行いたいと思いますが、自由討議はありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

◎宿 典泰委員長

ないようでありますので、本件につきましては、引き続き調査を継続していくことにつかまして、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

町制 b

◎宿 典泰委員長

御異議なしと認めます。

そのように決定をいたしまして、調査を継続いたします。

【コミュニティバスに関する事項】

◎宿 典泰委員長

次に「コミュニティバスに関する事項」について御審査を願います。

「コミュニティバス等運行その後の経過について」を議題といたします。

当局の報告を願います。

交通政策課長。

●岡交通政策課長

それでは「コミュニティバス等運行その後の経過について」説明いたします。

資料2「コミュニティバス等運行その後の経過について」をごらんください。

本日の資料につきましては、薄いほうの資料と、少し厚いほうの参考資料がございます。最初に薄いほうの資料で御説明させていただいた後、後ほど、参考資料のほうの説明をさせていただきます。

本日の内容は3点ございますが、コミュニティバスの利用状況を中心に説明をさせていただきたいと存じます。

まず、薄いほうの資料の1ページをごらんください。

1点目の平成23年から25年度にかけての「おかげバス及びデマンドバスの利用状況」でございます。

これは、平成23年から25年度にかけての年間ベースの利用状況で、おかげバス及びデマンドバスについて、ルート別にまとめたものでございます。

おかげバスについては、バス合計の欄のとおり、平成25年度は73,642人と前年比較で162人の増加、デマンドバスについては、デマンド合計欄のとおり、平成25年度は3,890人と前年比較で36人の減少、総合計として、平成25年度は77,532人と前年比較で、126人の微増となりました。

2ページをごらんください。これは、先ほどの利用状況をルート別に、視覚的に見やすいようにグラフ化したものです。

各年度の色は凡例のとおりですが、おかげバスについては、御菌ルート及び明野ルート以外については、前年より増加しております。

デマンドバスについては、湯田・新村・元町ルート以外は、前年より増加しております。

次に、3ページをごらんください。

これは、平成25年度の「おかげバス」について、下のグラフは平成25年度における各ルート別の1日あたり利用者数を、上のグラフは、各ルート別に、曜日別に平日、土曜日、日曜・祝日の3パターンに内訳を示したものです。

曜日別のグラフを見ると、平日の利用が一番多く、次いで土曜日、日曜・祝日の順番になっています。

次に、4ページをごらんください。

2点目の「沼木バスの利用状況」です。

沼木バスについては、平成25年12月から試行運行が始まりましたが、平成25年12月から平成26年4月のルートや便別の利用者数の一覧です。

右側の5ページをごらんください。これは、便別の利用者数を月別にグラフにしたものです。

合計として、12月当初から1月及び2月と減少しましたが、その後、増加に転じています。

しかし、その傾向は、ルートにより異なることがわかります。

平成25年12月から平成26年4月にかけては、試行運行として無料でしたので、5月から始まった本格運行では有償となっているため、今後、その結果も踏まえて検証する必要があると考えています。

次に、6ページをごらんください。

3点目の平成25年度の「バス運行にかかる費用について」でございます。

平成25年度の「おかげバス」については、運行経費が8,274万7,900円で、収入として、運賃収入、広告協賛金、国庫補助金があるため、これらを差し引いて、委託料として5,266万9,925円支出をしております。

「おかげバスデマンド」については、運行経費が615万3,320円で、収入として運賃収入があるため、これを差し引いて、委託料として、584万9,570円支出しております。

「沼木バス」については、運行経費が396万616円、運行開始に係る経費が805万9,560円で、試行期間中で収入がないため、合計1,202万176円支出しております。

「路線バス」については、玉城線運行に係る業務委託料として574万7,700円、沼木線運行に係る負担金として交通政策課分が579万7,000円、教育委員会分として613万円支出しております。

次に、もう1つの、少し厚いほうの参考資料をごらんください。

これは、おかげバス及びおかげバスデマンドについて、全部で9ルートあるわけですが、各ルート別に4ページ構成になっておりまして、1ページ目がルート図、2ページ目が利用状況、3ページ目が時刻表、4ページ目がバス停別の利用者数、このような形でグラフ化したものという構成になっております。

各ルートの見方といたしまして、参考に御菌ルートで説明させていただきます。

それでは、3ページをごらんください。

これは、御菌ルートのルート図になっています。

次に、4ページをごらんください。

これは、御菌ルートの利用状況をまとめたもので、上の表は、各便別に年間利用者数、各便の中で始発から終点までの間で1人も乗車しなかった「空きバス」の便数、年間の総便数における「空きバス率」などをまとめた表です。

下のグラフは、便別の年間利用者数をグラフ化したものです。

右側の5ページをごらんください。

これは、御菌ルートの時刻表となっており、A回り、B回りの各バス停の状況と時刻を記載しています。

次に、6ページをごらんください。

これは、御菌ルートのバス停別の乗降者数を年間利用者数ベースで、グラフ化したものです。

どのバス停から乗る方が多いか、どのバス停で降りる方が多いか等がわかると思います。

他の8ルートについても、同様に記載してありますので、後ほど御高覧賜りたいと思います。

今後、「コミュニティバス等の運行についての課題」を把握して、デマンド化、運行ルート・運行ダイヤの見直し、利用促進、利便性の向上に向けた検討などについて、今後、委員会において、説明をさせていただきたいと考えております。

以上「コミュニティバス等運行その後の経過について」説明申し上げました。よろしくお願いたします。

◎宿 典泰委員長

今の説明に対しまして何か御発言はありませんか。

ありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

◎宿 典泰委員長

ないようでありますので、これで終わります。

続いて委員間の自由討議をお願いします。

御発言はありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

◎宿 典泰委員長

御発言もないようでありますので自由討議を終わります。

本件につきましても、引き続き調査継続をしていくことに御異議ありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

◎宿 典泰委員長

御異議なしと認めます。そのように引き続き調査継続をさせていただきたいと思います。
本日御審査いただきます案件は以上でございます。
それでは、これもちまして産業建設委員会を閉会いたします。

閉会 午後 1 時 32 分

上記署名する。

平成 26 年 6 月 13 日

委 員 長

委 員

委 員