

産業建設委員会記録

開会年月日	平成27年8月28日
開会時刻	午後0時59分
閉会時刻	午後1時48分
出席委員名	◎浜口 和久 ○世古 明 上村 和生 北村 勝
	辻 孝記 山根 隆司 杉村 定男 山本 正一
	宿 典泰
	小山 敏議長
欠席委員名	
署名者	上村 和生 北村 勝
担当書記	中田 隆人
協議案件	継続調査案件 中心市街地活性化に関する事項 ・中心市街地活性化基本計画について ・伊勢市駅前市街地再開発事業等について
	継続調査案件 コミュニティバスに関する事項 ・おかげバスの利用状況について
説明者	都市整備部長、都市整備部次長、都市計画課長
	交通政策課長、交通政策課副参事
	その他関係参与

審議の経過

浜口委員長開会宣言及び会議成立宣言後、会議録署名者に上村委員、北村委員を指名した。

直ちに議事に入り、継続調査となっている「中心市街地活性化に関する事項」、「コミュニティバスに関する事項」を議題とし、当局から報告を受け、若干の質疑を行い引き続き調査を行うことで決定した。

なお、概要は次のとおりです。

開会 午後0時59分

◎浜口和久委員長

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、会議は成立いたしております。

それでは会議に入ります。

会議録署名者2名を委員長において指名いたします。

上村委員、北村委員の御両名をお願いいたします。

本日の案件は、継続調査となっております、「中心市街地活性化に関する事項」及び「コミュニティバスに関する事項」であります。

議事の進め方につきましては、委員長に御一任願いたいと思っておりますが御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

◎浜口和久委員長

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。

それでは、「中心市街地活性化に関する事項」についての御審査を願います。

継続調査案件 中心市街地活性化に関する事項『中心市街地活性化基本計画について』

◎浜口和久委員長

初めに、「中心市街地活性化基本計画について」当局の報告をお願いいたします。
都市計画課長。

●森田都市計画課長

それでは、「中心市街地活性化基本計画について」御説明を申し上げます。

この案件につきましては、平成27年6月9日の産業建設委員会において基本計画案をお示しいたしましたが、その後、関係機関等と協議調整し修正いたしましたので、その内容

について御説明申し上げます。

それでは、資料1の1、1ページをごらんください。

まず、これまでの経緯経過についてです。

以前御説明申し上げました基本計画案を基に、中心市街地活性化協議会等と官民が実施する事業を中心に調整を進め、この間、内閣府のヒアリングや協議を経て、計画区域や目標指標の見直しを行っています。

続いて2の主な変更点についてですが、一つ目は計画区域の縮小、二つ目は目標指標の見直し、三つ目は実施事業の追加削除等です。

それではこの3点について御説明を申し上げます。

まず一つ目の計画区域の縮小については、資料の裏面「区域図」をごらんください。青い線で囲まれた区域が前回提示させていただいた約220ヘクタールの区域です。これで内閣府と協議を行ったところ、面積が伊勢市の規模からすると大きすぎるため縮小するよう指導がありました。このことから、北側の厚生中学校に近い区域と、西側の商店街を挟んだ南北の区域について、青い線から赤い線へと縮小しています。ただし、南側の市役所付近の一部については、民間による事業の可能性がありますので拡大しています。その結果、区域の面積は約220ヘクタールから約153ヘクタールとなっております。

次に、2点目の目標指標の見直しについてです。まず、資料1の2伊勢市中心市街地活性化基本計画案の概要版をごらんください。4ページをお開きください。青い枠内に三つの目標を掲載しております。目標1は中心市街地の魅力増進によるにぎわいの創出とまちなかの回遊性の向上、目標2は都市機能の強化によるまちなか居住の促進、目標3は商店街の魅力創出による商業の活性化です。この目標に対して指標を掲げたものがその下の表になります。

まず、目標1については、指標を商店街の歩行者通行量とし、目標値は平成26年度の2,650人に対し、平成32年度に2,780人とすることとしています。続いて目標2については、指標を人口の社会動態とし、目標値は平成22から26年度の160の減少に対し、平成28から32年度までの5年間でゼロにすることとしています。続いて目標3については、空き店舗数を指標とし、目標値は平成26年度の空き店舗件数122に対し、平成32年度は116まで減少させることとしています。

次に3点目の実施事業の追加削除等についてです。7ページの掲載事業一覧をごらんください。全体事業数は28事業で、表の左の列が事業を4つに分類したものです。分類別に上からごらんください。まず、市街地の整備改善事業としては、市が事業主体となる道路事業や無電柱化、北口広場整備などや民間が主体となる再開発事業など、7事業を計画しています。まちなか居住の推進事業としては、空き家の改善整備やまちなか定住促進事業を計画しています。商業の活性化の事業としては、ほとんどが民間主体の事業で、商店街等の活性化や伊勢のまつり開催、中心市街地の魅力創出事業など17事業を計画しています。公共交通機関の利便増進事業としては、おかげバスの運行事業、レンタサイクル事業を計画しています。

次に8ページをごらんください。青色は場所が特定している事業です。赤色は商店街エリアをお示しています。その商店街エリアで実施する事業が左下の3事業です。計画区域内で特に位置を特定せず実施する事業が、左上に示してございます15事業になります。

最後に今後のスケジュール予定について御説明いたします。

資料1の1の1ページをごらんください。

3の今後のスケジュール予定についてでございます。

本日の産業建設委員会の後、8月31日に中心市街地活性化協議会に説明し、9月24日から当計画の全編についてパブリックコメントを実施したいと考えています。その後、パブリックコメントの結果を産業建設委員会、中心市街地活性化協議会に報告し、1月には内閣府に基本計画を申請し、3月の認定に向けて取り組みを進めたいと考えております。

以上、「中心市街地活性化基本計画について」御説明をさせていただきました。

◎浜口和久委員長

ただいまの報告に対しまして御発言はありませんか。

宿委員。

○宿 典泰委員

2、3点ちょっと御質問申し上げたいと思います。

前回、中心市街地活性化基本計画を出されて、若干今説明もあったように、内閣府のほうで広すぎるのではないかとということで区域変更されたということの報告だと思うんですね。前回もそういったことがあったので、あまり内容については触れなかったんですけども、私は都市計画の審議会にも参加させていただいてこういうものを見せていただく機会がありましたので、それはそれでこういう計画は非常に大事なものであるということの意識も持つておるつもりなんですけれど。それと、当市においては総合計画と、今、都市マスタープランの関係の全体構想について、議論がこれから積極的になされていくと思います。そのどれをとっても大変重要な基本計画と思うんですけども、これを見せていただいて非常に私は不満があるというのは、内容のことについてもそうなんですけれど、例えば1ページのところでエリア分けをして、丸をつけていただいておるというふうに思うんですね。このあたりのことを見ると、先ほどの都市マスタープランの全体構想がこれからできるとしてもですね、計画区域内をこういうことでエリアを決めてやるということは、基本計画ですから、これを表明するということは財源の裏打ちというのか、そのことと、どれほどの投資をしていくという意気込みというのか、計画を持ってこういうエリアをセッティングしとると思うんですね。これはもう全市民の皆さんに、こういうエリアの中をこれくらいの投資をしながら、これから進んでいきますよというような都市計画ですから、規制と誘導ということになると思うんですけど、そういう意味合いも十分持つておると思うんです。そういうことから見ると、この内容の目標値の1、2、3というのが、そのような裏打ちを持った中での目標値になっておるかということと若干寂しいというか、もっと目標の持ち方が違うんじゃないかなというような気持ちもするものですから、そのあたりの全体のエリアの考え方、区域の考え方、そしてその区域を将来像として伊勢市がどのように構えているかということを示しておることがちょっとわかりにくいので、そのあたりの説明をもう一度していただきたいと思います。

◎浜口和久委員長

都市整備課長。

●森田都市計画課長

エリアにつきましては委員仰せのとおり、前回、内閣府との協議の中で縮めさせていただいたという経緯がございます。特に8ページでございますように、特定した場所で事業がなされないところは、今回、地区位置から外させていただいて、事業が明確になっている、また、場所が特定されているところにつきまして区域を残させていただいたというような考え方で、区域のほうは設定させていただきました。その中で、駅前につきましては再開発事業があったり、また伊勢市駅の北口については、まだバスも入らないような形にロータリーがなっておりますので、そこら辺を改善したいということで、駅を中心としたもの、そしてまた河崎については、今、歴史的町並みをどうしていこうかということで、地元も含めていろんなお話をさせていただいている中で、今後の何らかの転換をしていきたいなという考えを持っております。

また各商店街につきましては、それぞれイベント等も実際やっただいているものもございますけども、そういったものをさらに新たな商品開発であるとか、いろんな試みもしながら活性化につなげていければということで考えております。

◎浜口和久委員長

財源の裏打ちを持って進めているのかというふうな部分の答弁が抜けておると思うんですが。

都市整備課長。

●森田都市計画課長

財源につきましては、今現在、具体的に幾らというのは、この計画ができ上がった後、委託等もかけながら、例えば伊勢市駅の北口であれば絵を描かせていただいて、そして事業費を確定していきたいと考えておりますので、この計画としてこういったことを市として進めていきたいということでお示しをさせていただいたということで、御理解いただきたいと思います。

◎浜口和久委員長

宿委員。

○宿 典泰委員

説明としてはそういうことなんだろうなということも私も理解をします。

ただ基本計画というのは、以前私もこういうことでも、何度かこういう基本計画を見せていただくと、やっぱりそれなりに、どこが今の伊勢市の現状とらえた中での核となってやるべき仕事なのかということが非常に見えにくいところがあって、それが今度、新しく中心市街地の活性化論というのが、新しい考え方の中でまた再スタートするということとして、僕は受けとめるとるわけですよ。

ですので改めて、例えば目標の1の中心市街地の魅力を云々というところがありますけ

れども、ここにしても、商店街の歩行者の通行量の増加を目指しますということですが、これは役所がいくら目指したところで、やはり歩行者がふえるということはその魅力というのか、商店街の魅力というのか、商品についてもですね、町並みについても裏づけされたものがあって、こういう流れになっていくということになると思うんです。

これはあくまで5年計画でいろいろ推進をしていくということになると、今現在、来年こうなりますということとは言えないにしても、何か機能的に核となって、ここをこう触りますから前回の中心市街地活性化基本計画とは違う論点で今回は行いますということが、やっぱり欲しかったなとこんなことを思うんです。

これはもちろん私の希望的観測かわからんのですけれど、それとか目標の2を見ても、やはり人口の社会動態の増加を目指すということになったら、これは実はこの中心市街地だけの問題ではなくて、総合的な戦略というかそういうものがなくて、それが例えば7ページにある事業とのリンクがされておいて、これが結果としてそういう方向に向くんだというようになっておるかというのと、ちょっとそこら辺も何度見せていただいても読み取れなかった。

目標3の商店街の魅力についても空き店舗ということに触れられておりますけれど、空き店舗が云々というのはどうなのでしょう。そこら辺の論点というのが本当に必要なのかどうかということも非常に僕は感じています。そのあたりがあまり目新しい、新しいものでないために、将来像が想像できないということにつながっていったるんではないかなというような気もするんですけれど、そのあたりのことをお聞かせ願えませんでしょうか。

◎浜口和久委員長
都市整備課長。

●森田都市計画課長

目標とのつながりの部分でございますけれども、例えば伊勢市駅前の再開発とか、商店街の活性化事業、中心市街地の魅力創出事業などが、にぎわい創出事業というようなことで考えてございます。

また、回遊性の向上事業としては、まちなかの案内事業であったり、やまだ大学、商店街まるごと博物館事業、レンタサイクル事業、こういったところが回遊性の向上につながるかというふうに考えてございます。

まちなか居住の促進部分としましては、北口駅の利便性の向上もそうですが、再開発事業であったり、また、まちなか定住事業等、こういったものを展開できればというふうに考えてございます。

最後に、商業活性化事業としましては商店街活性化事業や、先ほど話も出ておりました空き店舗対策事業、こういったことも活性化につなげていける事業でないかと考えて、今回あげさせていただいております。

また、この空き家につきましては、空き屋対策をすることで、そこにお住まいの方々の居住環境、生活環境といったものも向上すると考えられますので、買い物とかいった面でございますけれども、そういう意味では一つの重要な要素ではないかと考えてございます。

◎浜口和久委員長
宿委員。

○宿 典泰委員

私ここで申し上げたいのは、エリアを決めて中心市街地の活性化の基本計画としてやる時に大事なものは、ここへこの5年間に積極的に投資をしていきますよと、その投資はこれこれこういうことを中心にやっていって、伊勢の町がこのように想像できるように、将来像が見えるようにやっていきますということが浮き彫りになるような状況でないと、7ページでも細かくは書いてもらってますけど、この一つ一つ、そうすると議論して、ここで何百人ふえるんやというような話をしてかなならん、それがひいては活性化という意味合いのところにつながるとるんかなということを非常に疑問に思うわけです。ですからそういう新たな発想の中で、課としての取り組みをしていただきたいという、これはもう要望になりますけれども、そういうこともお願いしたいと思うんです。我々はこれが出てきて、これの裏打ちの話であったりとか、国との関係でいって、これだけの計画を持たないと支援事業であったりとか補助事業に乗らない、乗ることができないよということは我々議員ならわかるわけなんです。でもそれが余り風呂敷を広げ過ぎてですね、実は活性化の5年間を見てみたらほとんど変わらなかったと、側溝一つが新しくなった程度かということでは困るわけなんです。

きのうから総務政策委員会、教育民生委員会のほうも人口ビジョンの話があって、伊勢も非常に厳しい状況で、今もう12万人ぐらいやというようなことを聞くと、全然違う論点でこれから中心市街地のことも考えていくという必要も出ると思うんですよね。そのあたりのことというのが非常に大事だと思うので、取りまとめとめをしてもらっとる都市整備のほうからも考え方だけお聞きをしたいと思います。

◎浜口和久委員長
都市整備部長。

●中村都市整備部長

委員御指摘のように、これまでの行政主体でまちづくりを進めておったところを、今回、この基本計画をつくることによって商工会議所、まちづくり会社という会社も立ち上がりました。このような官民一緒になって土台ができたこと、そんなようなことを考えておりますので、この5年に何とかこの中心市街地が活性化できるように、さらなる努力をしていきたいと考えております。

◎浜口和久委員長
宿委員。

○宿 典泰委員

これは答弁は必要ないですけども、1点だけ申し上げておきますと、スケジュールのことはわかりました。実際5年計画の中で、ちょっと時間の経過というのを早くしていた

だかないと、先ほど申し上げた人口構造の問題にしてもすごく早いスピードで進んでおると思うんですね。そういうものに対処しようと思うと今まで5年計画であったものは3年とかですね、短いスパンの中でいろんなことを考えていく必要が出てくるわけです。どうぞその点は、予算というのも組んでいくということもよく理解はしておりますけれど、そのあたりを重点的にきちっとできるように考えて、進捗をしていただきたいなということを要望だけ申し上げておきます。

◎浜口和久委員長

他に御発言はありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

◎浜口和久委員長

御発言もないようですので、報告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)

◎浜口和久委員長

御発言もないようでございますので、自由討議を終わります。

以上で「中心市街地活性化基本計画について」を終わります。

継続調査案件 中心市街地活性化に関する事項『伊勢市駅前市街地再開発事業等について』

◎浜口和久委員長

次に、「伊勢市駅前市街地再開発事業等について」当局の報告をお願いいたします。

都市計画課長。

●森田都市計画課長

伊勢市駅前市街地再開発事業等について、御説明を申し上げます。

資料2の1ページをごらんください。

今回御説明申し上げますのは伊勢市駅前A地区で、三重交通株式会社がビジネスホテル建設を進めている場所です。現在は有料駐車場となっているところの伊勢市駅側約3分の1の区画でございます。当案件は平成27年6月9日の産業建設委員会にお示して以降、事業の実施設計が進み、概要がわかってまいりましたので本日御説明申し上げます。

まず事業概要です。名称は「(仮称)三交イン伊勢市駅前」。敷地面積は約977平方メートルでございます。ホテルは129室の客室があり、鉄骨づくりの12階建ての建物になる予定でございます。ホテルの駐車場としては18台が建物南側に計画されています。事業費は

約11億円でホテルの運営は株式会社三交インが行う予定となっております。

事業スケジュールをごらんください。

平成26年度に基本設計を終え、平成27年度は実施設計が8月で完了する予定です。引き続き10月に建築工事へ着手し、来年11月頃の完成を目指し、12月にはオープンしたいと伺っております。

次に2ページの計画図をごらんください。

1階のフロアは店舗、外構は駐車場、歩道と一体となった公共通路、バス待合所が計画され、2階のフロアはロビー、高齢者等支援トイレ、喫茶、大浴場が計画されています。

次に3ページをごらんください。

3階はユニバーサルルーム1室を含む客室、4階から12階は客室となっており、全体で129室の客室が計画されています。

次に4ページをごらんください。

6の事業の効果です。宿泊施設が駅前に建設されることで、特に夜のまちのにぎわいにつながるとともに、今後計画されているB地区等の再開発の促進、また相乗効果によるさらなるにぎわいの創出が期待できると考えております。

次に7の事業費をごらんください。

今回、二つの補助対象事業にて補助をする予定でございます。

一つ目は①の優良建築物等整備事業で、国の制度を用いて社会資本整備総合交付金交付要綱に基づいて国の補助金を充てます。この制度は、補助対象事業のうちそれぞれ国が3分の1、市が3分の1を補助し、残り3分の1を民間が負担するものです。補助対象となるものは土地整備費用、駐車場、緑地、共用通行部分等となります。

二つ目は、②の都市機能更新による地区事業で、伊勢市市街地再開発事業等補助金交付要綱に基づいて市が単独で補助をおこなうものです。補助対象となるものは共用通行部分の整備費用となります。右の図が全体事業費の構成となっております。

なお、建築工事が10月から予定されており、来年度11月頃までの工期となりますことから、平成28年度分の予算については、9月補正にて債務負担行為により計上したいと考えております。

以上、「伊勢市駅前市街地再開発事業等について」御説明をいたしました。

◎浜口和久委員長

ただいまの報告に対しまして御発言はありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

◎浜口和久委員長

御発言もないようですので、報告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)

◎浜口和久委員長

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、「伊勢市駅前市街地再開発事業等について」を終わります。

「中心市街地活性化に関する事項」につきまし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)

◎浜口和久委員長

御異議なしと認めます。

本件につきましましては引き続き調査を継続いたします。

継続調査案件 コミュニティバスに関する事項『おかげバスの利用状況について』

◎浜口和久委員長

次に、「コミュニティバスに関する事項」についての御審査をお願いいたします。

「おかげバスの利用状況について」当局の報告をお願いいたします。

交通政策課長。

●岡交通政策課長。

それでは、「おかげバスの利用状況について」説明させていただきます。

資料3 おかげバスの利用状況についてをごらんください。1ページをごらんください。

1のおかげバス及びおかげバスデマンドの利用状況でございます。これは平成23年度から平成26年度にかけての年間での利用状況で、おかげバス及びおかげバスデマンドの利用状況を各ルート別にまとめたものでございます。1ページはおかげバスの利用状況となっております。おかげバスについてはバスの合計の欄、①のとおり平成26年度は7万3,478人の利用があり、前年と比較して164人の減少となっております。

続いて2ページをごらんください。

2ページの上段はデマンドバスの利用状況となります。デマンドバスについては、デマンド合計の欄、②のとおり平成26年度は4,154人と、前年比較で264人の増加となっております。おかげバス、おかげバスデマンドの合計は、平成26年度で7万7,632人と、前年比較で100人の増加となっております。

次に2ページの下段でございます。2の沼木バスの利用状況でございます。これは、平成25年度から平成26年度にかけての年間での利用状況となっております。

なお、平成25年度につきましましては、12月から3月までの4カ月間の人数となっており、平成25年度は1,049人の利用がございました。平成26年度につきましましては3,533人の利用がありました。また、この利用人数にはスクール用として利用した人数は含んでおりません。

次に、その右側3ページをごらんください。

これは先ほどのおかげバスの利用状況をルート別にグラフにしたものとなっております。

各年度の色は凡例のとおりでございますが、おかげバスについては鹿海・朝熊ルート、二見ルート、東大淀・日赤ルートが前年よりも増加となっております。

一方、御菌ルート、辻久留・藤里ルート、明野ルートが前年よりも利用者数が減少しております。これは普段、通学や通勤あるいは通院など、定期的におかげバスを御利用されていた方の利用状況の増減によるものと考えております。

次に、4ページをごらんください。

これは平成26年度のおかげバスのルート別、曜日別に、平日、土曜、日曜祝日の3パターンで利用者を示したものでございます。曜日別のグラフを見ると、辻久留・藤里ルートを除いて平日の利用が1番多く、次いで土曜日、日曜祝日の順番となっております。

次に5ページをごらんください。

これは平成26年度の各ルート1便当たりの利用者数でございます。1番多いルートは辻久留・藤里ルートで、1便当たり8.9人の利用がありました。1番少ないルートは御菌ルートで、3.4人でした。

次に6ページをごらんください。

ここからはデマンドバスの利用状況となります。

まず6ページはルート別利用者数でございます。これは、先ほどのデマンドバスの利用状況をルート別にグラフにしたものとなっております。デマンドバスについては栗野ルートが増加をしておりますが、これはデマンドバスの利用方法の周知により利用者が増加したものであると思っております。今後も引き続き啓発を行っていきたいと思っております。

一方、湯田・新村・元町ルートはやや減少しており、小木・田尻ルートはほぼ横ばいの状況となっております。

次に7ページをごらんください。

これは平成26年度のデマンドバスについて、ルート別、曜日別に、平日、土曜、日曜祝日の3パターンでの利用者を示したものでございます。曜日別のグラフを見ますと、3ルートともに平日の利用が1番多く、次いで土曜、日曜祝日の順番となっております。

次に8ページをごらんください。

これはデマンドバスの平成26年度、各ルート1便当たりの利用者数でございます。この表につきましては、予約のなかった便も含めまして予定便数で計算した利用者数となっております。1番多いルートは栗野ルートで、1便当たり1.1人の利用がございました。1番利用数が少ないルートは湯田・新村・元町ルートで0.5人となっております。

次に9ページをごらんください。

これは利用者1人当たりの運行費用でございます。平成25年度の実績と平成26年度の実績を比較した表となっております。利用者1人当たりの運行費用につきましては、各ルート別の年間運行経費の総額から運賃収入を除いた費用を、年間の利用者数で割ったという金額となっております。昨年度と比較して、1人当たりの運行費用が増加しているのが、御菌ルート、辻久留・藤里ルート、明野ルート、湯田・新村・元町ルートとなっております。

また、昨年度と比較して減少しているのが、鹿海・朝熊ルート、二見ルート、東大淀・日赤ルート、栗野ルート、小木・田尻ルートとなっております。この1人当たりの運行費用額については、利用者数の増減による影響を受けております。

また、グラフ右側から2番目の沼木バスの1人当たりの運行費用は、平成26年度で2,592円となっております。

また、グラフ一番右側は参考として、平成25年度の中部運輸局管内のコミュニティバスの平均額を記載しております。25年度の平均が825円となっております。今後は状況を踏まえ、さらなる利用促進や利便性の向上に向けて取り組んでいきたいと考えております。

以上おかげバスの利用状況について御説明申し上げます。

◎浜口和久委員

ただいまの報告に対しまして御発言はありませんか。

宿委員。

○宿 典泰委員

私たちが気になるのは、全体の経費というのが本当に市民のためになっておるかどうかということですね。それと、今、9ページで説明のありました、1人当たり1回乗ると2,592円沼木やったらかかるとと、その他については1,892円から千四、五百円、安くても五百数十円ということですが、当局としてこういう政策の中で、どの程度の費用がかかったらちょっとこれはもうというような話になるのか、この辺なら全国的な話としても継続していく必要があるというようなことなのか。踏み切るタイミングというのか、やめるタイミングというのか、そのあたりのところはどのように考えてこういう資料を出していただいているのか、お聞きをしたいと思います。

◎浜口和久委員長

交通政策課長。

●岡交通政策課長

まず基本的に、もともと三重交通の路線バスが走っていたルートも当然ございまして、それが赤字不採算ということで撤退していたということも背景にはございます。ですので、採算だけですぐ云々ということではできませんが、ただ一方、委員御指摘のとおり限度が、程度があるでしょうということもあと思っています。

一つの指標は、中部運輸局管内のここで言う825円ということもあるかと思いますが、ただ、利用の状況によって適切な運行方法をとる必要があるのではないかと考えておまして、ある程度、このグラフにございますように1,000円前後ぐらいとかですね、そのグラフのレベルであれば、バスという形での運行が望ましいのではないかと考えております。

また一方、この金額がさらに上がってくれば、人数が少ないという状況も考えられますので、必要なときに走らすという予約型のデマンドバスという考え方もあるかと思っています。

ただ一方では、さらに超えたときの考え方もありますが、これまでもお話をさせていただいたこともありますが交通政策基本法というのができまして、それに伴っての取り組みということで、不採算の部分もございしますが、交通権という生活の区分の手当ても行政が主体となってやっていかないかという考えも出てきておることから、引き続きその件の

ことも含めて今後も検討していきたいと考えております。

◎浜口和久委員長
宿委員。

○宿 典泰委員

この問題については、議会からも随分いろんな方が御指摘はあると思うんですよね。それは交通政策の内部の話としても、交通体系のあり方であったりとか、先ほどの話ではありませんけれど中心市街地活性化の関係からいくと、公共交通をどうしていくかということは非常に大きな議論の中に入ってくると思うんですけれど、その適切な運行方法がということを言われるけど、適切な運行方法というのはどういう状況のことを言うんでしょうかね。

◎浜口和久委員長
交通政策課長。

●岡交通政策課長

言葉足らずだったかもわかりませんが、今、伊勢市で取っておりますおかげバスのほうにつきましては、バスという形ですべての予定便数をルートどおりに走るという形態と、おかげバスデマンドにつきましては、ルートと時間は決めてありますが予約が入ったときだけ走らすという形態、二つがございますので、その使い分けということになるかと思っております。

◎浜口和久委員長
宿委員。

○宿 典泰委員

デマンドという話をされておりましたからもう一度お聞きをしますけれども、決してデマンドが安いわけではないんですよね。1,537円ということですから、あなたが申し上げるコミュニティバスとのですね、中部運輸局の管内の平均からしても大体倍近くかかるとるわけですよ。それだけに私が申し上げるのは、どのあたりのことを財源のことも含めて投資できればやるんやと。そうではなくて、採算だけのことは僕言うつもりはないんです。ただですね、これとは別で高齢者バスについての無料パスの関係もあるじゃないですか。だからそういう、ちょっといびつな住み分けではなくて、伊勢市内の公共交通の体系としていくら投資をしていく、それについては1人当たりこれぐらいが限度やというようなことも政策的な判断としてですよ、きちんとやってもらわないかんのじゃないかなと思うんですよね。市民の人に聞くとどんどん走らせてくれと言います。ただ、きちんと伊勢市の財源とか財政のことをいろいろにらんでもらうとる市民の方は、何であんな空バスを走らすんやということすご批判をもらいます。まあ極端なんですけれど、でも当局側のほうでそのあたりの判断をきちっとしていかないと、いつまでこんなことやっていくんやと

ということになるし、まだまだ必要な財源を振り向けるような場所もあると思うので、その判断を聞いておるんです。もう一度お答え願えませんか。

◎浜口和久委員長
交通政策課長。

●岡交通政策課長

まず先ほどのバスとデマンド、タクシー車両を使っておりますが、ここにつきましては1人当たりっていう部分はどちらの手段をとるかっていうことの一つの判断材料だと理解をさせていただいております。

ただ、結果として1人当たりは確かにデマンドのほうもそんなに安いということはありませんが、トータルの経費の部分が大きく変わってくるかというふうに考えておりますので、その辺のことも含めて進めていかななくてはならないのかなと考えております。

◎浜口和久委員長
宿委員。

○宿 典泰委員

その判断の材料というのは、そんなにぼやけた話ではなくて、どういう状況で判断をしていくかということ、政策的な観点からきちんとお答え願いたいと思うんですよ。そうじゃないと、こんな資料をもらってどうしていくんやという話になるのか、もっと増やしていけよという話になるのか、そのあたりも我々議会としても非常に困る話ですよ、これは。市民からは先ほど言ったように批判もあるし、大方の方は批判ですよ。そのあたりのことの判断をどうやってしていくかと、どういう機会に持っていくかということをもう一度お答えください。

◎浜口和久委員長
交通政策課長。

●岡交通政策課長

公共交通という視点で話をすると、このおかげバスだけの議論ではないかなということでございます。その中で路線バスの体系のことも含めて、総合的に計画も鋭意策定を進めているところでございますが、その中で議論をしていく必要もあるかなというふうに思っております。

ただその中で、実際にいくらぐらい投資するか云々という話については、今の段階で金額云々ではなくて、町の中の拠点であったりとか、そこ結ぶ路線の考え方であったりとか、その辺をトータルで考えていく必要があるかなというふうに考えておりますので、よろしく願いいたします。

◎浜口和久委員長

宿委員。

○宿 典泰委員

私、このおかげバスの話だけと違って、前段にも伊勢市全体の公共交通のあり方ということも含めて考えていくと、それに対してどれぐらい市のほうの負担を軽減していくかということも一つやし、その一方で、高齢者のお家にこもってみえる方が一人でも出られるような状況があるとするならば、それもやっていかないかんけど、それは両方ともできませんから、どこかで天秤にかけてどういう判断をするかということは政策判断がいるやないかということをお願いとるんです。ただそのことを、いつの時点でどういうふうにして判断をしていくかということを知りたいわけなんです。

◎浜口和久委員長

交通政策課長。

●岡交通政策課長

先ほど少し触れましたが、交通政策基本法の制定を受けて関係する計画、まさしく交通網の形成計画というのを現在策定をさせていただいておりますが、今後、案ができた段階で議会のほうへも報告させていただこうと考えております。計画そのものは、目標としては今年度中に策定をしたいと考えておりますので、それを受けて、具体的な流れとしては来年度以降に考えていきたいというふうに考えておりますので、御理解を賜ればと考えております。

◎浜口和久委員長

宿委員。

○宿 典泰委員

来年度以降ということですから、27年度見てみて来年度以降に考えていただけるといようなコメントをいただいたのかなということになって終わっておきます。

◎浜口和久委員長

都市整備部長。

●中村都市整備部長

ただいまの委員の御指摘は、これまでも随分議会のほうからも御指摘をいただいております。いつになったらやめるんやと、そんなようなことを言われながらも続けてまいりました。

一方、委員が言われますように、高齢者を公共交通としてその必要性もあると。今、御質問の一体いつになったら、いくらになったらその判断をするんだと、こういう御質問であったかと思っております。これについては我々これまで、例えば金額で申しますと、今、利用者1人当たりの運行費用、これがルートによっては2,500円、3,000円ということでありま

したが、デマンド運行をすることによって多少なりとも下げてまいりました。全体の費用は課長申しましたように、金額は資料持っておりませんので細かくは申し上げられませんが、全体的には下げてまいりました。

ただ、いくらのところ制限をするんだというのは、一つ我々目標としますのは、この1番右側に書いてあります825円を目指す、中部地区で少なくともここを目指していきたいと、こんなような考え方でおります、全体的には。ただ、なかなかそれは利用者と、費用対効果といいますか、費用の割には乗ることも少ないということで、これまで利用者をふやすということで努力をしてまいりました。いつの時期にということではありますが、これは、一応、公共交通会議なるものが国、警察、市民、もちろん市長が会長となってやっておる会議があります。法で定められた会議で定例的に行われておりますので、その辺のところでも今日の御質問の趣旨について御議論願って、またそういうことも相談をしていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

◎浜口和久委員長
宿委員。

○宿 典泰委員

私申し上げるのは、それなら3,000円あると名古屋近くまでいけるわけですよ。そういうサービスをずっとしていかならんかということ、やはりこれを検討する必要があるんか。こういうことがいいならもっとほかに、沼木バスが発車をしたときに我々申しあげましたけれど、市内で高齢者ばかりで、例えば勢田町船江山なんかになると本当になかなか買い物するところもないし、あのあたりはまわってこないのかと言われる人もおるわけですよ。それならそういったところをどんどんですね、このコミュニティバスというような話とか、沼木仕様でやりだしたら市のほうの財政もつんでしょうかね。僕はそれを考えるとすごく怖くなる。だからサービスと、そのあたりの高齢者に向けてのサービスと、今言った財源の持ち方や考え方というのがね、どこかで一線を引いてしていく必要があるんと違うかということ警鐘しとるわけです。これはやっていただくには結構な話ですよ。どんどんやっていただいたら結構やと思うんですけど、やはり我々議会人としては、そんな無茶な話ということきちつとしないと、整理をしないと、当局の政策的な判断というのができるんだろうと思ひますし、全体的な公共交通のあり方ということも考えてやっていただくということは、先ほど申したとおりであります。

これからどんどん高齢化になるということからすると、目の前までバスがきてですね、手をあげたら止まってもらえるような状況やったら大喜びだと思ひますよ。そういうことに転換してもらったらいかがでしょうかねと思うんですけど、そんなことにはなかなかならんやろと、バスも買わないかんし。そういうことになったときには、ある程度のところでは何かの指標をもって判断をする必要もある。たくさん乗っていただけるところはもっと時間を細かくしてたくさん乗っていただけるようにするとかね。それで800幾らまで下げるとかいうことの努力が必要ではないかなと思うんですけど、今のまま、このままでいくということになると、なかなかそういう判断のやりにくいところが出るんじゃないかなと思うもんですから御質問申しあげました。

◎浜口和久委員長

他に御発言はありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

◎浜口和久委員長

御発言もないようですので、報告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)

◎浜口和久委員長

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、「おかげバスの利用状況について」を終わります。

「コミュニティバスに関する事項」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)

◎浜口和久委員長

御異議なしと認めます。

本件につきましては、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産業建設委員会を閉会いたします。

閉会 午後1時48分

上記署名する。

平成 年 月 日

委 員 長

委 員

委 員