

## 産業建設委員会記録

開会年月日	平成27年2月9日
開会時刻	午後0時58分
閉会時刻	午後1時47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	中野 諭
協議案件	【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 ・コミュニティバス運行事業の見直しについて
説明者	都市整備部長、都市整備部次長、交通政策課長、基盤整備課長
	その他関係参与

## ☆審議の経過

H27. 2. 9 (委員会)

浜口委員長が開会を宣言し、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及びコミュニティバスに関する事項、コミュニティバス運行事業の見直しについてを審査し、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58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、北村委員の御両名にお願いいたします。

本日の案件は、継続調査となっております、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の2件であります。

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いますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

### ◎浜口和久委員長

ご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。

## 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』

### ◎浜口和久委員長

それでは、観光交通対策に関する事項についての御審査を願います。

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、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をごらんください。

本日、説明いたします内容は、副題にもありますように12月31日から2月1日にかけて実施いたしました「年末年始の観光交通対策」の結果報告でございます。

まず、資料の1ページをごらんください。

1「交通対策施策」でございますが、今回の概要を記載しています。

基本的な考え方として、これまでどおり、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行いました。

内容としましては、3点ございます。

各実施日については、そのページの下半分の実実施スケジュールに示しておりますので、あわせてごらんいただきたいと存じます。

1点目は(1)「パーク&バスライド」で、これまでどおり市街地への流入抑制をするため、伊勢自動車道の伊勢西インターと伊勢インターの出口を規制し、一般車両をサンアリーナ周辺へ誘導し、サンアリーナ周辺からシャトルバスで内宮及び外宮に送迎いたしました。

実施日は、12月31日から1月4日、1月10日、11日の計7日間でございます。

2点目は(2)「パーク&バスライド以外の交通対策」で、ごらんのとおり6種類の内容で実施をいたしました。

ここでは、実証実験を行った3種類について説明をさせていただきます。

まず①「シャトルバスレーンへのタクシー乗入れ」についてでございます。

内容につきましては、国道23号中村町交差点から宇治浦田町交差点のシャトルバスレーンにタクシーも乗り入れさせたものでございます。

実施日は、1月10日と11日の2日間でございます。

次に②「伊勢自動車道の伊勢西IC規制」でございます。

これは、パークアンドバスライドを実施せず、伊勢西インターの出口規制をし、バスと二輪車を伊勢西インターで降ろし、一般車両は伊勢インターへ誘導することにより、車とバスを分けて流しました。

これは、市営駐車場のバスを有料化したことにより常時可能となった伊勢志摩スカイラインへの回送体制を活かし、御木本道路を中心とした混雑緩和を検証するための実証実験でありまして、実施日は、1月12日、17日、18日の3日間でございます。

4ページをごらんください。4ページの写真は、シャトルバスレーンへのタクシー乗入れの状況を撮影したものでございます。

その右側5ページの図をごらんください。これは、伊勢西インターの規制とバス用車線の設置のイメージ図でございます。参考にごらんいただきたいと存じます。

恐れ入ります。1ページにお戻りいただきたいと思っております。

次に④「宇治駐車場を利用する歩行者の地下道への誘導」でございます。

これは、宇治浦田町交差点において、B1、B2駐車場から内宮方面に向かう歩行者が、横断歩道を渡ることにより車の流れが阻害されるため、歩行者の流れを看板や誘導員等により地下道へ誘導することによる効果を検証するため、国交省三重河川国道事務所が主体となり、1月25日に実施いたしました。

ごらんの6種類以外に、伊勢自動車道や国道23号などに情報版や横断幕の設置を各道路管理者により設置していただくとともに、交通案内図の配布、ホームページ「らくらく

伊勢もうで」による駐車場の満空情報等の提供、観光部局による公共交通利用促進などを実施いたしました。

3点目として(3)「内宮周辺、外宮周辺の臨時駐車場開設」でございます。

対策期間中において、ごらんのとおり、内宮周辺及び外宮周辺において、臨時駐車場を開設いたしました。

続きまして、2ページをごらんください。

これは、12月31日から1月3日、成人の日を含む3連休における交通対策結果を平成24年度から平成26年度の3年分示したものでございます。

(1)「内宮参拝者数」、(2)「一般車の駐車台数」、(3)「公共交通機関等の利用者」でございます。下半分には、公共交通機関等、観光バス、一般車を利用割合の状況を比較したグラフをお示ししました。

本年の三が日は、大雪、寒波の到来が原因と考えられる影響で、参拝者数が大きく減少しましたが、車の量は大きく変化はなかったため、結果として、公共交通機関等の利用割合が、昨年から10%減少しました。

3連休においても、公共交通機関等の利用割合は減少しております。

次に右側の3ページをごらんください。

(4)「最大渋滞長」でございます。

3年間の状況をグラフにしたもので、①が伊勢自動車道、②が国道23号、③が御木本道路でございます。

各道路の3連休のコメント部分をごらんください。右側に書いてございます。コメントの部分でございます。

伊勢自動車道では、昨年と比較して、参拝者の時間的集中があったため、1キロ増加いたしました。国道23号は、内宮周辺の駐車台数の増により、昨年より0.3キロメートル増加しました。御木本道路においては、本年は渋滞はなしとなりました。

次に後ろのほうの別紙1をごらんください。

これは、平成24年度から平成26年度の3カ年について、三が日から3連休までにおいて、年末年始の状況を比較できるよう表にしたものでございます。後ほどまた御高覧賜りたいと思います。

次に別紙2でございます。

これは、平成24年度と平成26年度の2カ年での、3連休から2月頭までの土日について、状況を比較できるよう表にしたものでございます。

なお、別紙2の内容につきましては、平成25年度が遷宮の年で特に車の台数が多かったため、比較しやすいように平成25年度は省いてございますので御理解賜りますようお願い申し上げます。

こちらの表につきましても、後ほど御高覧賜りたいと存じます。

次に4ページをごらんください。

3「パーク&バスライド以外の交通対策の効果」についてでございます。

先ほど御説明いたしました、パークアンドバスライド以外の交通対策のうち、内宮周辺及び外宮周辺の対策を除いた、4種類の交通対策について、効果を記載しております。

まず、①「シャトルバスレーンへのタクシー乗入れ」についてでございます。実証実

験では、宇治山田駅及び五十鈴川駅から内宮方面へ向うタクシーが、シャトルバスレーンのうち、実証実験区間である中村町交差点から宇治浦田町交差点の間のバスレーンを走行することにより、渋滞に関係なく走行できました。

鉄道など公共交通を利用された方の視点、すなわち観光面からは効果があったと考えております。一方、安全面におきましては、通常の方法ではなく 30 キロメートル以下の低速走行を遵守していただくことになっておりますが、その遵守をしていなかった車の存在、車間距離が十分でなかった車の存在など、シャトルバスと同時走行が懸念するといった意見が出されており、今後の運用に当たっては警察や道路管理者、バス事業者との調整が必要と考えております。

次に、②「伊勢自動車道の伊勢西 I C 規制」についてでございます。

恐れ入りますが別紙 2、先ほど見ていただいた別紙 2 をごらんください。

平成 26 年度の表のうち、実証実験として伊勢西インターの規制を行った 1 月 18 日曜日と、規制を行わなかった 25 日の日曜日の最大渋滞長の御木本道路の欄をごらんいただきたいと存じます。両日の内宮参拝者数は、ほぼ同数でございましたが、18 日には渋滞長が 0.4 キロ、25 日には 2.1 キロメートルであったように、生活道路でもある御木本道路の渋滞が緩和されたものと考えております。

一方、伊勢西インターを規制するため、外宮方面へのルートが分かりにくくなること、また、国道 23 号のみに負担をかけることなど課題もあるため、今後の運用にあたっては、道路管理者、警察当局などと調整が必要と考えております。

恐れ入りますが、もう一度 4 ページにお戻りください。

③「バス用車線の設置」についてでございます。

これにつきましては、御幸道路を宇治山田駅及び五十鈴川駅から内宮方面に走行してきた路線バス及びタクシーが、対象区間である中村町交差点から宇治浦田町交差点の間のバスレーンを渋滞に関係なく走行できたものと考えております。しかし、中村町交差点から 2 車線を 1 車線に絞るための混雑は生じておりました。しかし、公共交通機関の利用促進をしておりますことから、二次交通の走行性の面で、有効な手段であることから、今後実施していきたいと考えております。

次に④「宇治駐車場を利用する歩行者の地下道への誘導」でございます。

実証実験を行ったこの日は一般車やバスも多く訪れたため、宇治浦田町交差点等において、警察による信号操作を行っておりました。通常の方法との比較検証は難しいと考えますが、歩行者が少なくなったことにより、比較的円滑に車が左折できたものと考えております。

現在、国交省において、検証が進められております。

5 ページをごらんください。4 「今後の考え方」でございますが、今回の実証実験を含めたパークアンドバスライド以外の取り組みは、一定の効果はあったものと考えておりますが、一方で課題もありますことから、伊勢地域観光交通対策協議会において方針を決定していきたいと考えております。

また、引き続き「お伊勢参りは公共交通」というイメージで、一層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説明申し上げます。

よろしくお願ひいたします。

◎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。  
上村委員。

○上村和生委員

今回ですね、1番のシャトルバスレーンへのタクシーの乗り入れというようなところで検証されたということでもありますけども、この辺の部分ですね、もちろん、この協議会の中には地域住民の方も入られておるといことは聞いていますけども、公共交通機関で来てくれた方が第1優先で渋滞にも巻き込まれずに参拝ができるよ、というような考え方のもとでバスを走らせておると。その次に、タクシーの方というのも半公共交通機関で来られたという考えのもとに今回こういう実験をやられたのでしょうか。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

仰せのとおりでございます。

◎浜口和久委員長

上村委員。

○上村和生委員

もちろん、これには地域住民の方も入られて、この協議会をつくっておるといことでもありますけども、地域の皆さんからは、やっぱり生活する上でも大変な思いをしとるんだというような声を多々聞きますので、その辺のことも配慮に入れながら、今後の対策に結びつけていただきたいと思ひますので、その辺だけよろしくお願ひして終わっておきます。

◎浜口和久委員長

他に御発言はありませんか。  
宿委員。

○宿 典泰委員

すいません、大きくは2点あるんですけども、1点は、我々もパークアンドバスライドというのが耳についてですね、非常にこれが大きな交通渋滞対策のひとつであるといことは、すごく認識はしておるんですけど、実際もともとを探れば、パークアンドバスライドをしなくていい交通渋滞対策というのも一方で考えていかなければ、やはりこの交通対策の協議会についても、やはり限界があるというふうを感じるわけなんですよね。そ

のあたりのことというのは、この協議会の中でどのような、認識の中で話されておるのかということをお聞きしたいんですけど

◎浜口和久委員長  
交通政策課長。

●岡交通政策課長

委員の仰せのとおりだと思っております。パークアンドバスについては非常に多額の費用がかかるということもございまして、そればかりに頼るといのはなかなか難しいと考えておりますが、ある一定レベルの限度を超えた状態のときは、パークアンドバスライドをせざるをえないと考えておりますが、ある一定限度程度までは、できればパークアンドバスライドをしないで対策がとれるような方策を考えていきたいと考えておりました、ことしの初参り対策で行いました、先ほども御説明申し上げました実証実験もその一環でとり行ったものでございます。

◎浜口和久委員長  
宿委員。

○宿 典泰委員

私の御質問させていただいておるのは、やはり1番最後の課題としてですね、伊勢地域の観光交通対策の協議会というのが設けられて、ここでいろんな運用について、費用のことについてもされておると思うんですね。

でも、このあたりのところがもうパークアンドバスライドがありきで、そのための費用づくりとかそのためのというような交通対策を考えておっては、やはり前へ進んでいかなという認識の中で今質問させていただいておるんですよ。

ですので、協議会の中で、どういう認識の中で、進められておるのかちょっと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

以前は、事務局案としていろいろ示しながら、提案をさせていただいたところですが、平成25年度から事務局だけではなくて、交通事業者、それから国県等も入って、当然警察も入っていただいた円滑化ワーキングという作業グループの中で、いろんな検討をさせていただいた結果を、協議会のほうに上げさせていただいておるというふうに、運営を変えさせていただいております。

ということは、当然、今回あげさせていただいたいろいろな方策についてもパークアンドバスライドだけに頼らない、どうしても必要なときだけするというようなことも含めた検討をこれからも進めてまいりたいと思いますので、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

やはり今後の考え方の中の1つに入ってくると思うのは、ハード整備だと思うんですね。市道17号—1についても以前からの課題として挙げられておるけれども、まだまだ先は長そうな雰囲気を見せておる。17号—1にしたって、あれが実質なってきたときに、この交通対策というのは雲泥の差になってくるのではないかなと僕は思っておるわけですよ。

そういう対策の芽がありながら、そのあたりが進まない中で、いろんなことをやられておるといのはもう限界に近づいてきておるのかなと、こんなことを思うわけなんですけれども、これから、観光事業として、これ以上に誘致をしていくということになると、誘客を図るということになると、そのあたりのハード事業をもう少しスピードアップしながらいくという方策を考えていただきながら、進んでいくことが必要ではないかなと、このあたりはもっともっと力を入れてやっていただきたいと思うんですけれども、そのあたりの進捗についても、こういうパークアンドバスライドの交通対策とともに、やはり報告を願いたいと思うんですけれども、いかがでしょうか。

◎浜口和久委員長  
基盤整備課長。

●堀基盤整備課長

中村楠部17—1号線につきましては、もともとこの内宮周辺の交通対策ということで、事業化させていただいた事業でございます。なかなか、いろんな障害と申しますか、いろんな関係がございまして、あまり今のところ成果が見えていないところですが、ようやくというところとあれですが、地域に入りながらですね、より積極的に進めていけるような状況もなんとか確保してきたところがございますので、より一層力を入れながら、頑張って整備に進めていきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

◎浜口和久委員長  
宿委員。

○宿 典泰委員

わかりました。土地の用地買収も含めて非常に身勝手な話で、市の単独でというわけにはいかないことは私も承知をしております。今の上村委員からの話で、地域の人も納得するというような状況を見出すということになれば、やはり僕は大きな手立てではないかなという認識もしますし、やはりこれから宇治浦田地区というのが国体とかインターハイ等々で、あの五十鈴公園の周辺は三重県に借り上げというのですか、いったん所有権のほうも移しながら、その対策をするということになると、余計にそのあたりの整備計画と

いうのは非常に重要になると思うので、ぜひそのあたりを重点的にお願いしたいと思っております。

もう1点、ちょっとこの際をお願いをしたいのは、宇治浦田の利用料の関係ですよね。これについて、やはり今我々ところには、なかなか土日が駐車場も非常に使いにくい中で、もう少し無料の時間帯をふやしてくれというような声も含めてあるわけなんですけれど、そのあたりの声というのは、皆様のところには届いておらないのか、ちょっと確認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

有料化を始めてから会議所等も含めて、各関係者の皆さんからの声の中にはそういうお声も入っておりました。

◎浜口和久委員長  
宿委員。

○宿 典泰委員

といいますと、やはり観光客の誘客も非常に大事な話だと思いますけれども、我が伊勢の市民の皆さんから、よりよく内宮にお参りに行っていただくということが当たり前としてやられてきたことが今非常に窮屈になっておるという一方でそういうお声を聞くということになると、やはりこのいったん2時間ぐらいの間ですね、土日は別としても、平日の2時間あたりをどうするのかということで、やはり料金体系のことについても今一度協議をしていく必要もあるのではないかなと。

25年の会計の話をして、収支計画を見せていただくと、我々にとっては非常にいい結果が出ておると思うんですよね。赤字でもなく、やはりいろんな形で、借入金も少し早く返せるような状況にもあるのではないかなということになると、やはりそのあたりは、利益を上げるということ非常に大事なことだと思います。安定的にね、財政収支が安定的に保たれるのも大事でありますけれども、一方で、やはり、市民の皆さんにも身近なものとして、外宮内宮が存在するということは大きなことだと思いますので、そのあたりについての協議というのはどのように考えておられるのか、お示しをください。

◎浜口和久委員長  
交通政策課長。

●岡交通政策課長

先ほどの話の中で対策費用をできる限り削減していく考え方もちょっとお話をさせていただきました。

基本的に対策の費用が必要な分だけは確保する必要があるのかな、財源確保は必要だと

いうことは皆さんの御認識の中でも共通しているものだと思いますが、その中で、どのように見直していくかという話については、昨年9月の決算議会のときには、おおよそ4億7,000万の費用があれば、何とかこれからもやりくりできますという話をさせてもらっていたんですが、その辺が今後どのようにしていくのかというあたりも見極めながら検討していく必要があると考えておりますので、よろしくお願いいたします。

◎浜口和久委員長  
宿委員

○宿 典泰委員

きょう結論という話ではありませんので、特に料金体系のことについては、議会内部でも、今の現状が、もうコンクリートされたものであるということの認識はありません。逐次やはり見直しも加えながら、進んで行くということになっておろうと思いますので、この産建の中で、そういったことも協議をしながら、よりよい状況をさせていただきたいなと思いますので、やはり当局は当局として、収支計画の見える状況の中で、どのあたりが、市民の皆さんにもサービスができて、また、誘客の面からも収支がとれるというふうな、そのあたりのところをきちっと見極めて報告を願いたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

◎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  
他に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  
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。  
本件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。  
本件につい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について

### 『コミュニティバス運行事業の見直しについて』

#### ◎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願います。

コミュニティバス運行事業の見直しについて、当局の御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、コミュニティバス運行事業の見直しについて説明させていただきます。

資料2-1、コミュニティバス運行事業の見直しについてをごらんください。

まず、「1.交通政策基本法の制定及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正」でございます。

今回コミュニティバス運行事業の見直しを行うにあたり、法改正との関連を整理するために、まず御説明させていただきます。

(1)「交通政策基本法の制定」につきましては、平成25年12月4日に公布施行されたものであり、交通政策の基本理念や国が講ずべき施策を規定しています。

この交通政策基本法の基本理念にのっとり、国補助の根拠となっております、(2)「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正」が行われ、持続可能な交通網を形成し、活性化及び再生させるための取り組みを推進していくこととなりました。

改正のポイントは、「①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築していくこと」でございます。

具体的には国が策定する基本方針をもとに市が交通事業者の方々と協議の上、(3)「地域公共交通形成計画の策定」をすることになります。そして、この計画に基づいて、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取り組みを進めていく必要がありますが、この計画は、平成27年度に策定を予定しており、計画の策定後、公共交通を再編する事業を実施して、公共交通ネットワークの再構築をしていきます。

なお、この計画は、法定協議会である伊勢地域公共交通会議で策定することとし、策定作業については同会議内に設置する幹事会で具体的内容について協議を行っていきます。

次に「2.コミュニティバス運行事業の見直し」でございます。

当初は、平成26年度において、コミュニティバスの見直しをしたいとの考え方を持っておりましたが、先ほど御説明申し上げましたように、平成26年11月20日に施行された法改正に伴い、コミュニティバスだけでなく、公共交通を総合的に見直すという方針が示され、地域公共交通網形成計画を策定して再編事業を実施することとなりました。

今回の法改正を受けて、平成27年度に計画策定を予定しておりますので、本格的な見直しは、計画策定後の平成28年度以降となる予定です。

しかしながら、現在運行しているコミュニティバスの中には、なるべく早い時期に改正を要する課題を抱えたバスがございます。

今回は、新たな財政負担の増加を伴わずに取り組めることから、沼木地区自主運行バス

と、おかげバスデマンドの栗野ルートにつきまして、計画策定を待たずに平成27年度から見直しを行いたいと考えております。

それでは、沼木地区自主運行バスの改正から説明いたしますので、この資料2—2をごらんください。

まず意見聴取会の開催についてでございます。

運行開始後、いくつかの課題が見てきたことから、沼木まちづくり協議会の主催により利便性の高い交通機関とするため、沼木地区の住民や利用者の方々から直接意見を聞く機会を設けたものでございます。

開催日、開催場所、参加者数は表のとおりでございますが、意見聴取会では、本当に多くの意見をいただきました。

意見から導き出された検討課題につきましては、「2.意見聴取会から導き出された検討課題」のとおりでございますが、これらの全てにこたえることはできませんので、今回は可能な範囲で改正を行うことといたしました。

2ページをごらんください。

沼木地区自主運行バスの改正案でございます。

沼木バスには市内連絡用と買い物用があり、そのうち(1)市内連絡用の改正点は、各便の乗降者数や意見聴取会での意見を踏まえ、時刻の変更、ルートの短縮、延長、便の廃止、追加を行い、効率化と利便性の向上を図っています。

(2)買い物用につきましては、曜日別のダイヤがわかりにくいという意見がありましたので、曜日別のダイヤを統一してわかりやすいダイヤにしております。

また利用の少ない土曜日の午後の便を廃止、支所便の追加を行って利便性の向上を図っております。

(3)運行日につきましては、現在の運休日が日曜、祝日と1月1日から3日であるため、それ以外の平日に運行しているわけでございますが、今回の改正では、祝日について運行することとします。

これは、例えば、ゴールデンウィークでは最大4日連続で運休になることや、月曜日の祝日が多く、2日連続で運休になることが、年に何度かあるため、祝日は運行するようにしたものでございます。

これらの改正に伴い、委託料の大半を占める人件費につきましては、ルートの短縮や廃止による効率化を図り、1日当たりの勤務時間の短縮をすることにより、平成26年度とほぼ同額の人件費となる見込みでございます。

改正予定日につきましては、平成27年4月6日を予定しており、近日中に三重運輸支局に改正に伴う関係書類を提出したいと考えております。

なお、4月6日からの改正といたしましたのは、この日が月曜日で、前日が日曜日で運休日となっておりますので、運休日にバス停の時刻表を差し替える作業を行うことができるためでございます。

3ページ以降は、関連資料を添付いたしております。

3ページから5ページには現在の沼木バスの利用状況、6ページから10ページには現行の時刻表、それから11ページから13ページには時刻表の改正案、それから14ページから18ページにはそのルート図となっておりますが、これらにつきましては、後ほど御高覧賜れ

ばと存じております。

以上が、沼木地区自主運行バスの改正の説明でございます。

引き続きまして、おかげバスデマンド栗野ルートの改正について説明させていただきますので、資料2-3をごらんください。

まず「1.栗野ルートの現状」でございます。

(1) ルートでございますが、このルートは小俣図書館を出発し、環状ルートを通って再び小俣図書館に戻るルートとなっております。

5ページのルート図をごらんください。

5ページでございます。

赤色のルートが現行のルートでございます。出発地点は図の上のほうにあります小俣図書館、ここを出発し、ベリー小俣店、小俣総合支所等を経由した後、JR宮川駅前からは左回りの環状ルートに入ります。

環状ルートでは、上地町、栗野町、小俣町宮前の順番に走行し、再びJR宮川駅前に戻り、小俣総合支所、ベリー小俣店等を経由した後、小俣図書館に戻ると、こういうルートになってございます。

1ページにお戻りください。

(2) 便数でございますが、現在は1日当たり5便運行しております。

(3) 年間の利用者数はごらんのとおりでございますが、徐々にふえる傾向にはございません。

「2.栗野ルートの課題」でございますが、上地町、栗野町の利用者が極端に少ないことと、左回りしかないと、南本町から離宮院までの環状ルートの途上においては、乗車して、行きはいけても帰れないということがございます。

左回りしかないという問題につきましては、実例を紹介したいと思いますので、再びすみませんが5ページのルート図をごらんいただきたいと思っております。

栗野町在住の方からの相談があったわけでございますが、相談の内容は、栗野町からデマンドバスに乗って、その後、路線バスに乗り換えた上で市内の中心部の病院にいきたいと、こういうものでございました。

この場合、栗野町方面からデマンドバスに乗って高畑というバス停で降りれば、路線バスに乗りかえることができ、そこから市内中心部に行くことができます。しかしながら帰りのことを考えますと、路線バスで高畑まで来て、デマンドバスに乗り換えたとしても、現状の栗野ルートでは、左回りしかないと、小俣図書館で終点となります。このため、栗野町まで帰ることができません。このことは栗野ルートが抱える構造的な課題であり、実はそのことが利用者数のデータにも表れております。

3ページをごらんください。

このグラフは、平成25年度のバス停別の乗降者数を表したもので、左の小俣図書館から出発して、右の小俣図書館に戻るまでの間の乗降者数をグラフで表示しております。中ほどの上地町、栗野町のバス停ですが、環状ルート上にあるこの区間での利用が非常に少なく、年間の利用者数が全くないバス停もあります。

再び1ページにお戻りください。

「3.栗野ルートの改正案」でございますが、栗野ルートの課題を解決するとともに、

利便性の向上を図るため、今回2点改正を行うこととします。

1つ目は、バス停にピアゴ上地店を追加することです。ピアゴ上地店につきましては、城田地区の買い物拠点でありながら、これまでの栗野ルートでは行くことはできませんでしたが、上地町や栗野町方面からも行けるようにすることで、利便性の向上を図ります。

2つ目は、現行の左回り5便に加え、右回りに2便を追加します。

これにより巡回ルート上であっても往復ができるようになります。

4ページをごらんください。4ページでございます。

ダイヤの改正案でございますが、赤字で示した部分が改正する箇所、左回りについては、出発時間は変更せずに、ピアゴ上地店を追加することで、それ以降の時刻が変更となります。

右回りの第3便につきましては、左回りの第2便の後に連続して運行することとし、効率的な運行ができるようにしており、右回りの6便につきましては、5便と7便の間が大きく空いておりますので、この中間に逆回りの便を追加しております。

なお、今回の見直しにより利用可能となる活用例を4ページの下の方に掲載しており、また活用例に該当いたしますバス停につきましては、時刻表に色をつけて表示しておりますので、御高覧賜りますようお願いいたします。

ルートにつきましては先ほどの5ページをもう1度ごらんください。

緑色で表示した部分が追加するルートとなります。

左回りの場合は、掛橋からピアゴ上地店に向かい、引き返して環状ルートに戻ります。

右回りの場合は、上地北からピアゴ上地店に向かい、引き返して環状ルートに戻ります。次に6ページをごらんください。

おかげバスデマンド、全部で3ルートございますが、その運行時間をまとめたものでございます。

今回の改正により運行時間が追加されますので車両の手配が心配されますが、栗野ルートは、予約があった場合のみ運行するデマンドバスであり、また予約されたバス停間の走行に限られます。

こうしたことから、今回の改正を行ったとしても、車両の手配には特に問題はなく、また1便当たりの運行単価についても、現行の単価での運行が可能となります。

もう1度、1ページにお戻りください。

最後に「4.改正予定日」でございますが、運行事業者から三重運輸支局に届け出を行った上で、平成27年4月1日からの改正を予定しております。

以上、コミュニティバス運行事業の見直しについて御説明申し上げます。

よろしく願いいたします。

#### ◎浜口和久委員長

ただいまの御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

沼木地区の自主運行バスのことでお伺いをしたいんですが、これやはり運行してみて、

いろいろと課題が出たと、検討課題がね。17項目を書きいただいで、そのうちの改正案というのがまた2ページに書かれておるんですけど、この検討課題と改正案との違いというのが、違ってわかりやすく表現されておるところもあるんですけども、どのあたりが、今現在、重点としては残っておるのかちょっと確認をさせてください。

◎浜口和久委員長  
交通政策課長。

●岡交通政策課長

1ページの2の検討課題の二重丸で示した一覧表がずっとあります。その下のほうになります。

下から順番にいきますと、日曜日に運行するか、回数券の発行、料金の距離制、2、3カ月に1回でもいいから市役所へ行く便ができないかとか、あと、津村口のバス停にベンチや屋根を設置できないか、降りるときに運転手に知らせるブザーを設置できないか、あたりですかね。だいたいそれより上のほうは、おおむね何らかの形で対応できておると考えております。

◎浜口和久委員長  
宿委員。

○宿 典泰委員

そうしますと検討課題のうちの買い物用と市内用の表示がわからんというのは、これは改正されたということですか。

◎浜口和久委員長  
交通政策課長。

●岡交通政策課長

解消されたと考えております。

◎浜口和久委員長  
宿委員。

○宿 典泰委員

そのあたりが、きちっと書かれていないので、どうされて、まあ検討課題ですから、いろんなお話も出て、それを列記されておるのか、そのなかから絞り込みをされて、改正されておるものなのかというようなことを聞きたいわけですよ。

せっかくの沼木地区でそういった自主運行事業を始めたんですから、やはり、地域の方々が利用しやすい状況でないと無駄になる話ですから、そのあたりのことが、この改正の課題と向き合えるときに、どのような意見を、皆さんと調整をされておるのかがち

よっとわからなかったので、利用の促進をしたいわけですよ、便利に持っていきたいわけですから。下の部分だけというのはよくわからんのが、回数券という話も出でるのが、なんで、どうして検討ができなかったかとか、日曜日の運行は、祝日というだけで日曜日がいかなだのかとかね、このあたりで何人ふえるのかということも非常に大事なことやと思うんですけど、そのあたりの検討の選択というのはどのようにされたのですか。

◎浜口和久委員長  
交通政策課長。

●岡交通政策課長

まずどのように、意見を解決しにいくかにあたっての方法ということにつきましては、沼木のまちづくり協議会の中に委員会が設置をされておりまして、そちらのほうへも参加をさせていただきながら調整もさせていただいているということがございます。その上で、例えば、日曜日運行とかいうことも含めて、全体的な予算レベルのこともございますし、あと、沼木まちづくり協議会に委託をしておりますので、その沼木のまちづくり協議会の中で解決を図ってもらう必要も中にはあることもございますので、そこが無理か無理じゃないかということも1つの判断材料になります。

あと、日曜日につきましては、例えばその意見聴取会の中で、日曜日は、大半の方が日曜日休みは仕方がないというお声もあって、この日曜日は、例えば運行はできないかという御意見は、意見聴取会の中では1名の方だけでしたので、項目としては一応挙げさせていただいておりますが、その辺の意見の量であったりとかも含めて対応をさせていただいております。

◎浜口和久委員長  
宿委員。

○宿 典泰委員

わかりました。26年度の最初の事業ですから、これはもう1年間見ていかないかんとしても、やはりこの調査をやってもらっておる利用料の関係も10月までじゃないですか。これ、27年のこの2月ということになると、せめて26年の12月までの資料の添付とか、そういったことを委員会に望みたいと思うんですけど、そのようにお願いをしたいと思いません。

もう1点、すいません。もう1つのおかげバスのデマンドの関係ですけれども、私も乗ったことがないので、このルートというのが。この今回の改正で、どれぐらい伸びるかというのが、ちょっとわからないし、当局としての伸びの状況というのはどれぐらいの感じで読んでみえるのでしょうか。

◎浜口和久委員長  
交通政策課長。

●岡交通政策課長

実際の伸びというのは推測をできない部分がございますが、先ほどの説明でもあったように、城田地区における買い物の対象というのが、先ほどピアゴ上地店と申しました。他にも何点かあるのですが、そこもたくさんあるということで、便が行っていないということが利用者数の増減にも大きく関わるとするならば、ある程度の増加が見込めると考えております。

◎浜口和久委員長

宿委員。

○宿 典泰委員

それもですね、先ほど言ったどういう形で選択をしておるのが、非常にわかりづらいので、いろんな意見もあって、その中で大きい声がピアゴやったのかどうかわかりませんよ、わかりませんが、行ってみやなわからんということで、挙げていただいておりますということになると、ちょっとそれはいかがかなということはあるんですよね。

ですから、やはり以前からも時間の改正であったりとか、本数をふやすということであったりとか、そのときに、どういう視点で、どのような手続きの中でやってもらっておるんやということがあったと思うんです。そのあたりはどのようにしておるんですかね。

◎浜口和久委員長

交通政策課長。

●岡交通政策課長

まず今回の見直しに関しましては、先ほどのお話もあったように、城田地区の方から右回りだけやもんでどうしてもという構造的な部分をまず改正することから始めております。

その中でいろんなお話を伺う中で、特に意見聴取会を行ったわけでもございませんが、いろんな声としてこのピアゴ上地店についても、そういう買い物のところに行きたいんやけどというお声もあるようにお聞きしておりますので、この改正に合わせて、ここの場所を追加させていただいておりますというのが、今回の理由になっております。

◎浜口和久委員長

宿委員。

○宿 典泰委員

わかりました。ここでやりとりしておってもいかんと思うんですけれど、時間帯を変える、ルートを変える、本数をふやすということであれば、乗っておる人が云々でもないと思うのです。乗っていない人のほうが大事かもしれません。ないから乗らないのかもわからんので、そのあたりの聴取の仕方というのは、もう少しきちっとした積み上げをしていただくというような方法もとっていただくのが必要ではないかなと。

これはこのルートだけではなくて、ほかのルートについてもすごく批判があるわけです

よ。あんまりにも乗ってないので、空便を走らせておるのかということと言われて、我々のところにも入ってきておるわけですね。

そのあたりのことというのをもう少し精査する必要があるかと違うかなと、こう思うわけなんです。

その延長の中でお話をさせていただいておるので、そのあたりのことだけ、ちょっとこれからのことについての確認をさせていただいて質問を終わりたいと思うんですけど。

◎浜口和久委員長

交通政策課長。

●岡交通政策課長

委員仰せのとおりだと思っております。これまでの各ブロック別のヒアリングをする機会がございますが、出席されている方は、自治会長さんとかそういう団体の代表の方が多くございまして、利用している方ではございません。

ですので、そこで、いろんな意見を聞き取るというでも、なかなか現実的には難しい部分があるんじゃないかなというふうに理解をしておりますが、そういうこともあって、開いても出席者が少なかったりとかという事も含めて、その辺は改善すべき点だと考えておりますが、具体的にどうするかというのは、ちょっとまだこれから検討していきたいと思っておりますが、今のままではいけないと考えております。

◎浜口和久委員長

宿委員。

○宿 典泰委員

ですから、今のままではいかんと思うので、やはりこれからの運行について、料金体系のことについても、これからどうしたらいいかということ、やはり皆さんところの当局のほうで、具体的に方策を練られるような状況にしていかないかんと思うんです。それについては今言っておるように、私も大体わかっておるわけです。

乗っていない方々がみんなやっておって、このルートはないで走らそうとか、そんな話で、やはり税金を使うというのはいかがなというような気持ちがあるので、きちっとした形で、具体的に、こういう人数があるということも含めてつかめれば1番いい話だと思いますので、よろしく願いしたいと思えます。

◎浜口和久委員長

はい、よろしいですか。

他に御発言ありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

◎浜口和久委員長

他に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、委員会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ありますので、自由討議を終わります。  
本件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した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47分

上記署名する。

平成27年2月9日

委員長

委員

委員