

「総合交通政策調査特別委員会」  
報告書

# 目 次

委員会の設置経緯と目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 1

## ( 第一次報告書関係 )

1. 調査研究の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 2
2. 委員会の調査研究・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 3 ~ 6
  - (1)事業経営主体・形態のあり方
  - (2)事業に対する、四日市市からの補助の内容 / 国・県の補助メニュー
  - (3)事業経営の改善策 ( 比較的早期にできる事項 )
  - (4)環境整備 ( 将来にわたって、路線を維持・発展させるための事項 )
3. まとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 7

開催日程及び各回の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 8 ~ 12

( 注釈 )・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 13

## ( 第二次報告書関係 )

1. 調査研究の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 14
2. 委員会の調査研究・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 15 ~ 20
  - (1)本市のバス路線の現状と課題
  - (2)コミュニティバスの新規導入の制度作り
3. まとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 21 ~ 22

開催日程及び各回の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 23 ~ 24

( 注釈 )・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 25

## 委員会の設置経緯と目的

少子高齢化の進展と人口減少、またモータリゼーションの進展により、地方圏における公共交通機関のシェアは年々低下傾向にあります。利用者が減少する中で、地域公共交通はますます衰退し、必要な公共交通サービスを受けることのできない、いわゆる交通弱者が今後もふえることが予想され、地方における交通戦略の確立は重要な課題であると言えます。

本市においては、高速幹線道路網や鉄道が市内を通り、概ね市内全域に鉄道や路線バスなどの公共交通のサービスが提供されるなど、交通環境に恵まれている反面、交通の集中やモータリゼーションの進展による慢性的な道路渋滞が発生しており、公共交通の利用も減少するなど、交通環境に厳しい状況が続いています。このような交通課題に対応するため本市では平成 23 年 10 月に四日市市都市総合交通戦略（ 1 ）を策定しており、計画期間の前期後期を合わせた 10 年後を目標にして、具体的な施策を推進しています。

本市議会では、こうした流れを受けて、鉄道、バス、自転車等さまざまな交通の課題整理や利便性の向上等について議論するため、議員政策研究会総合交通政策分科会を平成 23 年 9 月に設置し、合計 9 回にわたって議論を重ねてきました。その中でも鉄道交通については、近鉄内部・八王子線に係る部分について集中的に議論が行われました。議論を行う中で、近畿日本鉄道株式会社から、四日市市総合計画の第一次推進計画（ 2 ）に位置づけた車両更新に係る補助だけでは今後の運営は難しく、一定の運営費補助が無ければ鉄道という形態での事業継続が困難であり、平成 25 年夏頃を目途に基本的な方向性を打ち出すことを記した文書が平成 24 年 1 月 4 日付で本市に示されていることが明らかとなりました。これを受けて、当該分科会では、本市議会としても当該事項について深く議論する場が必要であるといった意見や、鉄道路線を維持するかどうかを明確にすべきとの意見、また、本市の公共交通を今後どうしていくのかを議論する場が必要であるとの意見が出されました。

以上の経緯から、分科会より議員政策研究会全体会に提案し、市議会として近鉄内部・八王子線をはじめとする総合交通政策に関する調査研究を行うために、平成 24 年 6 月 29 日付けで本委員会が設置されることとなりました。

なお、本委員会においては、平成 25 年夏までという期限があることから、近鉄内部・八王子線について先行して議論を行うことを第 1 回の委員会にて確認しました。

# 「総合交通政策調査特別委員会」第一次報告書

## 調査研究課題

### 「近鉄内部・八王子線の存続について」

#### 1. 調査研究の概要

本委員会は平成 24 年 6 月 29 日付で設置され、同日を初回として正副委員長の互選を行いました。その後、平成 24 年 7 月 30 日の第 1 回委員会から平成 25 年 5 月 10 日まで、合計 19 回の会議を開催し、「近鉄内部・八王子線の存続について」、調査研究を重ねてきました。

調査研究事項は、路線の現状（利用者数・内訳、収支、料金体系など）、鉄道路線存続の課題・経費、他の存続路線や県内赤字路線の取り組み・現状、国・三重県の補助制度、鉄道路線存続のための各種方策や経営の改善策、環境整備等についてであります。

その間、「市民アイデア」の募集（平成 24 年 11 月 19 日～12 月 14 日実施、まとめは「別添冊子」）、赤字路線再生事業者の参考人招致（平成 25 年 1 月 31 日実施、まとめは「別添冊子」）、近畿日本鉄道株式会社の参考人招致（平成 25 年 4 月 18 日実施、まとめは「別添冊子」）を行うと共に、必要に応じて近畿日本鉄道株式会社から資料を提出して頂きました。第 17 回委員会では最後に、それまでのまとめとして、委員間討議を行い、この課題についての調査研究を終えることと致しました。

「市民アイデア」をお寄せ頂いた市民の皆様、募集にご協力いただいた四日市市自治会連合会様、両備ホールディングス株式会社様、近畿日本鉄道株式会社様に対して、心より感謝の意を表したいと思います。

以下に、委員会の調査研究のまとめをご報告いたします。

## 2. 委員会の調査研究

委員会の調査研究事項について、下記のとおり報告致します。

### 1) 事業経営主体・形態のあり方

鉄道として存続する場合、第16回委員会(参考人招致)で示された近鉄の考え方によると、現在の形態で近鉄が経営を継続することは困難であり(別添資料)したがって、本委員会では、経営形態としては次の2パターンに絞り込まれたという認識に至った(別添資料)。

#### (1) 公有民営方式により、近鉄の100%子会社が事業運営を行う。

なお、この場合、近鉄の試算によると、市の負担はイニシャルコストとして車両更新費用で15億円(国・県の補助が得られた場合は7.5億円)、施設面の改修で5億円(国・県の補助が得られた場合は2.5億円)、土地に要する費用(金額不明)が必要となり、最低20億円(国・県の補助が得られた場合は10億円)が必要になるとのことである。また、ランニングコストとしては毎年1.3億円が必要となる。

#### (2) 公有民営方式により、近鉄から第三者に事業譲渡を行い、譲渡先事業者が事業運営を行う。

なお、この場合、イニシャルコストでの市の負担は公有民営方式による近鉄の100%子会社が運営する場合と変わらないと考えられるが、ランニングコストが減少する可能性がある。ただし、事業者が見つからない可能性があることや、継続的な運営が未知数であることがデメリットとして示されている。

### 2) 事業に対する、四日市市からの補助の内容/国・県の補助メニュー

鉄道事業存続にかかる市、県、国から補助される補助内容は、事業形態等によってさまざまであり、全国の事例を参考に議論を行うため、地方鉄道に対する行政からの支援状況についての資料請求(別添資料)を行った。

資料に基づき議論を行う中で、国からの補助については、車両に対する協調補助(3)等があるが、補助要件として大手民間鉄道事業者には補助が出ないこと、また、三重県からの補助は車両等にかかる協調補助の他に、三岐鉄道北勢線の事業譲渡の際に用地取得費用として1.8億円の補助が出されていることを確認した。また、用地取得費以外の施設等に対して補助が行われていないのは、鉄道事業者が廃業となった時点で、施設等の資産価値がなくなるため、無償で引き継がれるのが通例となっているためであることを併せて確認した。

議論を行う中で、委員からは、既存の補助要求を国や県に求めていくことはもちろんのこと、鉄道事業法の改正により地方鉄道の事業廃止が許可制から届出制に変更されたこと、また、廃線となれば近鉄内部・八王子線沿線にある県立高校(4)の生徒等に多大な影響を及ぼすことになることを踏まえ、さらなる制度拡充を国や県に求めていくべきであるとの意見が出され、委員会で合意された。

なお、市税の投入については、現在、市と近鉄との協議・交渉途上であり、それに対する影響を考慮し、本委員会では市税投入の範囲・金額等に関する意見集約は

行わないことを委員会の中で確認した。

### 3) 事業経営の改善策(比較的早期にできる事項)

#### (1) 鉄道運賃・定期の割引率

近鉄内部・八王子線は沿線高校などの生徒が多く利用する環境にあることから、定期利用者が全体の約8割を占めるという構造になっており、通学定期の割引率は80.7%、通勤定期の割引率は43.1%となっている。この現状に対して参考人の小嶋光信氏によれば、通勤定期の割引率は平均並みであるが、通学定期の割引率が大きすぎるとのことであり、現状を確認するために鉄道各社における通学定期の平均割引率についての資料請求を行った(別添資料)。また、一般利用者における運賃は四日市～日永間で170円、四日市～内部間で220円となっている。

委員からは、赤字額を補うための近鉄のシミュレーションについて資料請求があり、理事者より別添資料が提出された。

これに対して委員からは、別添資料については現在の経営主体が運賃を値上げできた場合、収支均衡が図られるといった資料であるが、現実的には、現在の経営主体のままでは国交省の認可がおりないと資料にも記載があることから、分社化した場合のシミュレーションについても確認すべきではないかとの意見があり、理事者から別添資料の資料が提出された。

別添資料について、理事者から、運賃を伊賀鉄道並みに値上げしたと仮定して収支をシミュレーションした場合、10年間平均収益は3億7400万円となり、分社化する前の収益2億4600万円と比較し1億2800万円の増額となると近鉄は試算しているとの説明があった。これに対して委員からは、運賃増による市民負担を明確にすべきであるとの意見があり、理事者より別添資料の資料が提出された。

提出された資料に対して委員からは、運賃の値上げについては、直接収益につながるため収益が大きく上がるが、運賃の値上げによる利用者の逸走もあるため、市民負担の増加については十分に配慮しながら、その効果について検討を行う必要があるとの意見が出された。

#### (2) 利用者を増加させるための取り組み

##### イベントの実施

本委員会では、現在までに近鉄が行ってきた経営改善策や利用促進の取り組み状況について確認するため、資料請求を行った(別添資料)。資料によれば、近鉄が実施してきた利用促進の取り組みとしてハイキングがあるが、1回あたり平均700人程度の参加があるものの、開催回数が年間平均3回と少ないのが現状である。こうした現状に対して委員からは、月1回のペースで鉄道の利用と関連させたイベントを開催することで、より多くの利用者を取り込むことができるのではないかとの意見が出された。

##### 中心市街地との連携

現在、本市では中心市街地活性化に係る計画を策定中であり、中心市街地の活

性化については長年の懸案事項となっている。こうした状況を踏まえて、委員からは、鉄道利用者に対して、乗車証明等があれば割引サービスを受けられるといった取り組みや、飲食店を利用する人が遅い時間でも帰ることができるよう、鉄道の夜間運行の実施についても検討すべきであるとの意見が出された。また、他の委員からは、このような施策を進めるにあたっては関係部署と連携して取り組むことが重要であるとの意見が出された。

#### 観光との連携

近鉄内部・八王子線の利用者の構造は8割が定期利用者、2割が一般利用者であり、その2割のうち、観光での利用者はごくわずかである。こうした現状を踏まえて、委員からは、観光面での利用者が少ないからといって諦めるのではなく、土日利用者を増加させるためには観光面での取り組みが重要であり、フィルムコミッション（ 5 ）の活用や観光マップの作成、沿線民家の壁を装飾するなど当該路線に特殊性を持たせることで、利用者の増加を図る努力を行うべきであるとの意見が出された。

#### 他市の取り組み事例

委員から、利用者を増加させるための他市の施策として、名鉄西尾・蒲郡線における親子・団体への運賃補助制度（別添資料 ）、上田電鉄別所線における自治会回数券販売（別添資料 ）の事例が紹介された。これに対して他の委員からは、こうした取り組みは利用者増加が見込めるとともに、対外的にPRしていく上でも重要であることから、取り入れられるものは取り入れていくべきであるとの意見が出された。

### (3) 基金の活用について

事業経営の改善策について議論を行う中で、委員から、沿線住民からは「鉄道存続のため寄付したい」との声もあり、鉄道ファンも全国にいることから、基金の設置についても検討すべきであるとの意見が出され、理事者からは、こういった趣旨での基金の設置はあまり例がないが、議会で承認いただければ技術的には可能であるとの回答があった。これに対して委員からは、基金を設置することで赤字が解消する可能性は低い、全国的にPRが行えることや、沿線住民に当事者意識を持ってもらうためにも効果的であることから、全国の事例を参考にしながら、設置についての検討を行うべきであるとの意見が出された。

## 4) 環境整備（将来にわたって、路線を維持・発展させるための事項）

### (1) 沿線未利用地の利用

近鉄内部・八王子線沿線の状況を把握するため、沿線における未利用地についての資料請求があり、未利用地の詳細が明らかとなった（別添資料 ）。沿線には開発済区域も多くあるが、沿線1kmの範囲内の未利用地は14.7%であることから、未利用地を活用した取り組みを行うことで、利用者が増加する可能性があると考えられる。具体的には、駅付近に高齢者施設や高層住宅を整備又は誘致し、場合によって

は駅舎の増設を検討するなど利用者の利便性を高める視点も重要であるといった意見や、駐輪場が不足している駅舎周辺への駐輪場の整備を行うべきといった意見が委員より出された。また、他の委員からは、いずれにしても、未利用地の開発を行う際には沿線地区における人口（別添資料 ）と比較しながら、利用者のニーズにあった施設等を効果的に配置する必要があるとの意見も出された。

#### (2) 駐輪場・駐車場の整備

近鉄内部・八王子線沿線の駐輪場の設置状況について現状を確認するため、理事者から別添資料 が提出された。これに対し委員からは、電車の利用者を増加させるためにも駐輪場の確保は重要であることから、民間の駐輪場とも連携して駐輪場の確保に努めるべきであるとの意見が出された。また、参考人の小嶋光信氏によれば、駅舎周辺の駐輪場に止まっている自転車の数が少ないとのことであり、駐輪場の確保にあたっては、同時に自転車を利用してもらえようような取り組みが必要になると考えられる。

また、駐車場の整備については、三岐鉄道北勢線の無料駐車場整備による効果を確認するため、資料請求を行い、理事者から別添資料 、 が提出された。委員からは、資料によれば三岐鉄道へ事業譲渡されて以後、整備された無料駐車場が9箇所あるが、利用者は微増にとどまっており、駐輪場の整備と同じくして、駐車場の整備にあっても、利用者に利用してもらえようような取り組みをあわせて行うべきであるとの意見が出された。

#### (3) 近鉄内部・八王子線の高架化

近鉄内部・八王子線が本線に乗り入れした場合、本線と同じ車両が使用でき、赤字解消につながるのではないかとこの意見が出されたことから、理事者から高架化にかかる費用の概算が示され、約 520 億円の費用が必要となることが明らかとなった（別添資料 ）。これに対して委員からは、全面的に高架化するには費用がかかりすぎるため、構造改革特区制度等を利用して全面高架化ではなく部分的に高架化できる手法を模索すべきであるとの意見が出された。

#### (4) L R T、デュアル・モード・ビークルでの存続について

富山市では富山港線の鉄道路線を第三セクターである富山ライトレールに移管し、L R T 化（ 6 ）して運行しており、利用者も大きく増加している。委員からは、整備には大きな初期投資が必要となるものの、中心市街地の活性化や近鉄内部・八王子線との連携など、将来的に本市の発展に寄与する部分が多いことから、J R 四日市駅から市立四日市病院までの間に L R T を整備することも検討すべきであるとの意見が出された。

また、デュアル・モード・ビークル（ 7 ）についても、存続のためには有効であると考えられるため、将来的に検討すべきであるとの意見が出された。



### 3.まとめ

本委員会では、調査研究の最後に、委員間で意見交換と討議を行いました。以下の通り、集約意見を報告致します。四日市市に於いては、本委員会の意見内容を踏まえて、近鉄との協議・交渉に臨み、然るべき時期に市議会に対して、市民にとって最も望ましい形での提案をされることを期待致します。

本委員会は四日市市に対して、「近鉄内部・八王子線」に関して、鉄道としての存続、という方向で、近鉄と協議・交渉を行うことを要望します。

また、委員会における調査研究において、鉄道として存続する場合の経営形態としては、公有民営方式を基本軸とした上で、「近鉄の100%子会社」又は「第三者」による鉄道運行という2つのパターンに絞り込まれた、という認識に至りました。いずれの形態となろうと市の負担を出来得る限り最小化するよう、協議・交渉を進めることを要望します。

次に、路線存続に関する公費負担については、四日市市は、国の補助メニューを可能な限り利用すること、加えて、国に対して、本市と路線の現状を説明し、補助制度の拡充を求めるとを要望します。

さらに、四日市市は三重県に対して、沿線県立高校への通学生の利用状況及び沿線在住の県立高校生の利用状況を十分に説明し、既存の補助メニューはもとより、応分の補助金支出を要請すること、併せて、近鉄との協議・交渉の場に三重県も主体的に参加することを要請すること、この点についても要望致します。なお、これらの三重県に対する要請については、市議会も協力をするよう、本委員会から議長に依頼を行いたいと考えます。

最後に、四日市市と近鉄との協議・交渉が結論を得た後、議会に対して予算案を提案する際には、鉄道運賃や定期割引率の改定案等を織り込んだ、持続可能性のある中長期の経営計画案・路線を活用したまちづくり事業案・路線の文化的価値を活かした事業案等を提示し、市民に理解を得る事の出来る道筋を示すことを要望致します。

## 開催日程及び各回の概要

本委員会は平成 24 年 6 月 29 日付けで設置され、同日を初回として正副委員長の互選を行いました。なお、第 1 回から第 19 回までの本委員会の概要は、以下のとおりであります。

### 1) 第 1 回特別委員会 (平成 24 年 7 月 30 日 (月))

- ・今後の進め方について

#### (委員会の概要)

本委員会は、近鉄内部・八王子線の存続について、コミュニティバスの新規導入の制度作りについてを取り扱うこととし、については平成 24 年中に「第一次委員会意思」を、については、平成 25 年 7 月を目途に最終報告書をまとめるため、当面は を先行して議論を行うことを確認した。

近鉄内部・八王子線は赤字経営が続いていることから、車両更新に係る補助だけでなく、運営費補助が必要であり、また、車両更新時期が迫っていることから、来年夏までには近鉄内部・八王子線について今後の方向性を出すとしている。これに対する市の考えは、運営費補助は考えておらず、利用促進の手法を検討していくというスタンスであるため、本委員会の基本方針は「路線の経営主体はあくまで近鉄で、現在の路線を存続してもらうための議論を行うこと」とすることを確認した。

### 2) 第 2 回特別委員会 (平成 24 年 8 月 20 日 (月))

- ・今後の進め方について
- ・「近鉄内部・八王子線の存続について」

#### (委員会の概要)

第 1 回委員会で議論を行った今後の進め方について再度確認を行い、近鉄内部・八王子線の路線存続に絞って調査研究を行うことを確認した。また、調査研究事項を 存続アイデアの議論、補助金支出の議論、市民・行政の存続努力の 3 つに分類を行った。

議論を行う中で、については、経営権が近鉄にあることから提案しても受け入れられない可能性があるため、限られた時間の中で議論するのであれば、をを中心に議論し、については必要に応じて議論を行うことを確認した。

### 3) 第 3 回特別委員会 (平成 24 年 8 月 30 日 (木))

- ・今後の進め方について
- ・「近鉄内部・八王子線の存続について」

#### 請求資料について

自治会等における近鉄への要望活動 (8 月 21 日) 及び近鉄との協議内容 (8 月 22 日) について

#### (委員会の概要)

第 1 回、第 2 回で議論した今後の進め方について、取りまとめたものを「決定事項」として委員に配付した。

また、近鉄は当初「来年夏までに方向性を出す」と市に説明していたが、平成 24 年 8 月 22 日に開催された、近鉄、市、自治会等との協議の場で「近鉄としては具体

策として市にBRT( 8 )を提案しており、BRTの導入については公費補助をお願いしたい」と突如発言があったことが報告された。また、同内容を記載した文書が近鉄のホームページ上に掲載されていることが委員より指摘され、市としては正式に近鉄から提案を受けていないことから、ホームページの内容を修正いただくよう市長名で要請することを確認した。

また、運営費補助については今後、理事者が近鉄と交渉することに配慮し、行政側から運営費補助についての提案がない限り本委員会では議論を行わないことを確認した。なお、専門家を入れた体制について、次回の委員会で諮ることとなった。

4) 第4回特別委員会(平成24年9月10日(月))

・学識経験者による調査について

学識経験者等による調査の是非について

実施主体の確認(執行部か議会か)

調査事項、調査期間の確認

・四自連(四日市市自治会連合会)との意見交換会について

・近鉄ホームページ記載の「お知らせ」に対する対応について

・次回特別委員会までの資料請求及び近鉄との協議に対する提案について

(委員会の概要)

学識経験者等による調査については、近鉄側から提供されるデータも限られており、学識経験者を入れて調査を行うには時期尚早であるとの意見が出され、学識経験者等による調査は現時点では行わないことを確認した。

また、赤字削減に成功している他市の路線を調査し、専門性に優れた方を参考人として招致することを確認した。

5) 第5回特別委員会(平成24年10月5日(金))

・近鉄内部・八王子線の乗客増加及び存続に関する市民アイデアの募集について

(委員会の概要)

「市民アイデア」の募集を議会で行うことについて委員に諮り、議長に申し入れを行った上で、「市民アイデア」を募集することを決定した。

なお、意見募集を行うにあたっては、近鉄側ができることに対する提案ではなく、市民や行政ができることに対する提案として募集することを確認した。

6) 第6回特別委員会(平成24年11月6日(火))

・近鉄内部・八王子線の乗客増加及び存続に関する市民アイデアの募集について

・請求のあった資料について

・参考人の出席を求めることについて

(委員会の概要)

前回の委員会終了後、「市民アイデア」(平成24年11月19日~12月14日の期間で実施)の募集について、議長に申し入れを行い、代表者会議においても募集実施について確認されたと委員長より報告があった。

また、近鉄から提案されたBRTについて(別添資料 )、近鉄から提案が出てい

る以上、独自に調査研究する必要があるとの意見が出され、BRTに要する費用に係る資料請求があった。また、近鉄内部・八王子線の存続のためには、沿線に県立高校を抱える県としても協議の場に入るべきであるとの意見があり、議長に報告を行った上で各委員が県議に対し議論に参加するよう呼びかけていくことを確認した。

なお、参考人招致については、両備ホールディングス代表取締役会長小嶋光信氏に打診を行うことを確認した。

7) 第7回特別委員会(平成24年11月20日(火))

・「近鉄内部・八王子線の存続について」

(委員会の概要)

前回の委員会で求めたBRT化に要する費用について(別添資料 )、近鉄からは、BRT化に係る用地費の処分や償却資産等の詳細なデータは示されなかったと理事者から説明があり、情報量が少なすぎるため、現時点ではこれ以上BRTの議論を行わないことを確認した。また、近鉄内部・八王子線に関する議論については、鉄道路線存続を目的とした議論を行っていくことを再確認し、今後は存続のための赤字解消策について議論を行っていくことを確認した。

また、年内に取りまとめるとしていた「第一次委員会意思」については、路線を残すための方策について現状で深く議論されていないことから、引き続き路線存続に係る具体策について議論を行うことを確認し、これまでの経過を第一次委員会意思として口頭で議長に報告を行うことを確認した。

8) 第8回特別委員会(平成24年11月21日(水))

・「近鉄内部・八王子線の存続について」

(委員会の概要)

近鉄内部・八王子線の存続に係る具体策について議論を行い、さまざまな具体策が提案された。

9) 第9回特別委員会(平成25年1月25日(金))

・「近鉄内部・八王子線の存続について」

(委員会の概要)

募集した「市民アイデア」のまとめを作成し、資料として提出を行った(別添冊子)。また、次回委員会で両備ホールディングス代表取締役会長小嶋光信氏を参考人として招致することを確認し、事前に質問する事項について確認を行った。

10) 第10回特別委員会(平成25年1月31日(木))

・「近鉄内部・八王子線の存続について」

参考人：両備ホールディングス株式会社代表取締役会長小嶋光信氏

(委員会の概要)

両備ホールディングス代表取締役会長小嶋光信氏を参考人として招致し、意見を伺った(別添冊子)。

11) 第11回特別委員会(平成25年2月7日(木))

・「近鉄内部・八王子線の存続について」

(委員会の概要)

近鉄を参考人として招致することについて確認を行い、日程等の詳細な確認は次回委員会で決定することとした。

また、報告書の骨子案が正副委員長より示され、報告書の骨子 事業経営主体・形態のあり方、事業に対する、四日市市からの補助の内容/国・県の補助メニューについて議論を行った。

12) 第 12 回特別委員会 (平成 25 年 2 月 21 日 (木))

- ・委員会と近鉄との協議 (参考人招致) について

(委員会の概要)

近鉄を参考人として招致することについて、再度確認を行い、招致する人選については、正副委員長及び理事者が調整し、近鉄に打診することとなった。人選が確定次第、議長名で招致することを確認した。

13) 第 13 回特別委員会 (平成 25 年 3 月 13 日 (水))

- ・参考人の招致について

(委員会の概要)

近鉄を参考人として招致することについて、近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部企画統括部営業企画部長福鳶博氏、近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部名古屋輸送統括部運輸部長都司尚氏、近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部企画統括部営業企画部岩崎正義氏の 3 名を平成 25 年 4 月 18 日の委員会で参考人として招致することを確認した。

なお、参考人への質問事項について正副委員長案が示され、合意された。

14) 第 14 回特別委員会 (平成 25 年 4 月 2 日 (火))

- ・「近鉄内部・八王子線の存続について」

(委員会の概要)

報告書の骨子 事業経営主体・形態のあり方、事業に対する、四日市市からの補助の内容/国・県の補助メニュー、事業経営の改善策、環境整備に従い、今まで出された意見、「市民アイデア」、参考人の意見を整理したものを資料として提出し、議論を行った。

15) 第 15 回特別委員会 (平成 25 年 4 月 10 日 (水))

- ・「近鉄内部・八王子線の存続について」

(委員会の概要)

第 14 回委員会で提出された資料 (報告書の骨子に基づき意見を整理したもの) の内容について再度確認を行い、近鉄内部八王子線に関する中間報告書については、当該資料を基に、文章化したものを報告書とすることを確認した。

なお、募集した「市民アイデア」を取りまとめた資料は報告書の別冊とすることを併せて確認した。

16) 第 16 回特別委員会 (平成 25 年 4 月 18 日 (木))

- ・「近鉄内部・八王子線の存続について」

参考人：近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部営業企画部長福嶋博氏  
近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部名古屋輸送統括部運輸部長都司尚氏  
近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部営業企画部岩崎正義氏

(委員会の概要)

近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部企画統括部営業企画部長福嶋博氏、近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部名古屋輸送統括部運輸部長都司尚氏、近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部企画統括部営業企画部岩崎正義氏の3名を参考人として招致し、意見を伺った(別添冊子)。

なお、意見を伺う中で、近鉄からBRT化に係る定時性・速達性の検証を行っており、執行部に検証結果を報告しているとの発言があったため、理事者に対して資料請求が行われ、次回の委員会で提出されることとなった。

17) 第17回特別委員会(平成25年4月24日(水))

・「近鉄内部・八王子線の存続について」

(委員会の概要)

前回の委員会で求めたBRT化に係る定時制・速達性について(別添資料)、近鉄から示された資料は、公安委員会とも協議しておらず、あくまで近鉄での試算であると理事者から説明があり、委員からも未成熟な試算だと受け止めるとの意見もあったことから、これ以上の議論は行わず、鉄道での存続という議論に立ち返ることを再確認した。

また、近鉄の参考人招致を踏まえて、報告書に盛り込む事項の確認を行った。

18) 第18回特別委員会(平成25年5月2日(木))

・「近鉄内部・八王子線の存続について」

(委員会の概要)

本委員会の第一次報告書(案)が示され、加筆・修正等の確認を行った。

19) 第19回特別委員会(平成25年5月10日(金))

・近鉄内部・八王子線における第一次委員会報告書(案)について

(委員会の概要)

本委員会の第一次報告書(案)につき、最終確認を行った。

(注釈)

1) 四日市市都市総合交通戦略

四日市市都市総合交通戦略(平成23年10月策定)は、誰もが利用できる公共交通の維持や歩行者に配慮した段差の無い道路の整備など歩いて暮らせる交通環境の実現や、市域を越えた交流によるまちの活性化を支える交通ネットワークの構築により、四日市市が今後とも持続可能な都市として存続し続けていくためのものであり、そのために関係者が連携して取り組む交通施策の展開方針と、その実現のために短・中期的に行う具体の施策の組み合わせを示すもので、概ね10年後を目標としています。

2) 第一次推進計画

四日市市総合計画の基本計画(目指す都市像を実現するため、施策の方向性を示すもので、計画期間は2011年度~2020年度)に掲げる施策の方向性にに基づき具体的な実施事業を示すもので、計画期間はおおむね3カ年とし、毎年度見直しを行っています。

3) 協調補助

生活交通の確保等のために、国や都道府県が協調して補助を行うことです。

4) 沿線にある県立高校

四日市南高校、四日市四郷高校、四日市工業高校、西日野にし学園。

5) フィルムコミッション

映画、テレビドラマ、コマーシャル等のあらゆるジャンルのロケーション撮影を誘致する等、ロケをスムーズに進めるためにサービスを提供する機関です。

6) L R T

L R Tとは、Light Rail Transit の略で、低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのことです。

7) デュアル・モード・ビークル

道路から鉄道への乗入れを可能とする特殊な構造の車輪を備え、走行モード変換装置(モードインターチェンジ)を介して、道路と線路の双方を自由に走行できる車両の事です。

8) B R T

Bus Rapid Transit(バス高速輸送)の略で、バス専用道路や常設の専用バスレーンを設けることで、一般道路における通常の路線バスよりも高速に運行し、定時性を確保しようとする輸送システムの事です。

## 「総合交通政策調査特別委員会」第二次報告書

### 調査研究課題

#### 「コミュニティバスの新規導入の制度作りについて」

#### 1. 調査研究の概要

本委員会は、近鉄内部・八王子線をはじめとする総合交通政策に関する調査研究を行うために設置された委員会であり、第一次報告書として、第1回から第19回までに開催した「近鉄内部・八王子線の存続について」の調査研究事項についての取りまとめを行いました。その後、平成25年6月4日に開催された第20回委員会を初め、第25回までの合計6回の会議を開催し、バス交通に関する調査研究事項として「コミュニティバス（1）の新規導入の制度づくりについて」を議題に議論を重ねてきました。

調査研究事項は、本市のバス交通における課題の整理、「生活バス四日市」、オンデマンドバス（2）及び全国のコミュニティバスの調査研究についてであります。

その間、特定非営利活動法人「生活バス四日市」の参考人招致（平成25年7月22日実施、まとめは「別添冊子」）及び学識経験者の参考人招致（平成25年8月1日実施、まとめは「別添冊子」）を行うと共に、必要に応じて理事者に資料請求を行いました。また、第24回委員会では最後に、それまでのまとめとして、委員間討議を行い、この課題についての調査研究を終えることと致しました。

参考人としてご協力いただいた特定非営利活動法人生活バス四日市様、名古屋大学様及び資料提供をいただいた各事業者・自治体様に対して、心より感謝の意を表したいと思います。

以下に、委員会の調査研究のまとめをご報告いたします。



## 2. 委員会の調査研究

委員会の調査研究事項について、下記のとおり報告致します。

### 1) 本市のバス路線の現状と課題

本市内のバス交通については、近鉄四日市駅を中心とした東西に広がるバス路線が整備されており、民間事業者、特定非営利活動法人、四日市市の三者により合計 25 のバス路線が整備されている（別添資料<sup>20</sup>、<sup>21</sup>）。市内バス路線における 1 日当たりの利用者数の推移については別添資料<sup>22</sup>のとおりであり、利用者の減少により特に西部地区を中心に減便や廃線のおそれが高くなっているとのことである。

現在、本市が民間事業者に委託する形で実施している「自主運行バス」は、もともと民間事業者主体で運行されていたバス路線が廃線となったものであって、地域に与える影響を勘案して市が主体的に実施しているものであり、特定非営利活動法人である「生活バス四日市」により運行されているバス路線についても、民間事業者主体で運行されていたものである。

全国においても路線バスの利用者は 1970 代以降減り続けており、2000 年に貸切バス、2002 年に乗合バスの参入退出規制（ 3 ）が撤廃されたことから、「内部補助（ 4 ）」による路線網の維持が事実上否定され、赤字路線から事業者の撤退が相次いだ。事業者路線の減少とは逆に増加してきたのが自治体主導によるコミュニティバス等の運行方式であり、武蔵野市の「ムーバス」を初め、各市町村で導入が行われたが、コミュニティバスの導入以後も赤字が続いている自治体が多く、黒字化している事例はほとんどないのが現状である。

本市で実施している自主運行バス 3 路線についてもその収支率は 20% 台と低く、先進的な取組事例とされている「生活バス四日市」が運行するバス路線についても、運行を開始した平成 15 年度より黒字を維持してきたが、平成 24 年度の決算において初めて累積欠損を計上した（別添資料<sup>23</sup>）。また、今年度、四日市市都市総合交通戦略に位置づけられている「生活バス四日市のような、地域が参画したコミュニティバス」の導入について推進すべく、西部地区における社会実験にかかる予算が計上されているが（別添資料<sup>22</sup>）、平成 15 年度に実施した保々地区での社会実験において、利用者が少なく本格運行へ至らなかったという経緯があることから（別添資料<sup>24</sup>）、既存路線がない交通空白地域への移動権の確保についても同様に課題があると言える。

上記のような課題とともに、モータリゼーションの進展や人口減少が進むにつれ、今後より一層、既存バス路線の維持・拡大は困難となり、民間事業者の撤退による交通空白地域の増加が懸念されることから、その対策が今、必要であり、既存のバス路線の再編成を含めた「コミュニティバスの新規導入の制度作り」を目標に本特別委員会において議論を行うことを確認するに至った。

### 2) コミュニティバスの新規導入の制度作り

#### (1) 公共交通に関する基本認識と考え方

##### 公共交通に対する考え方

我が国における公共交通はモータリゼーションの進展以前に整備が行われ、国民の多くが利用し、慣れ親しんだことから、車社会の到来以後も急激に利用者が減少することはなく、参入退出規制により地域独占が認められていたことから自社内の黒字路線で赤字補てんを行う、いわゆる「内部補助」というスキームが成り立っていた。しかし、地域独占を認めたことが結果的に民間事業者の改善意欲を削いでしまい、道路交通網の整備も相まって、モータリゼーションの波が次第に大きくなった。これに対して国は2000年に貸切バス、2002年に乗合バスの規制緩和を行い、参入退出規制を撤廃して新規事業者による参入を認めたが、これによって、「内部補助」では成り立たない民間事業者が大多数を占める結果となり、不採算路線からの撤退が相次いだ。

そもそも、世界における公共交通に対する考え方は“もともと黒字にはならない事業”という認識であり、これは、モータリゼーションの進展以降に公共交通が整備されたことが影響していると考えられるが、日本のように民間事業者が公共交通を担うケースは非常にまれであって、世界においては、「公共交通とは地域全体にメリットを与えるものであり、それに対して税金で補てんするのは当然」といった考え方がスタンダードである。つまり、現在、日本においても「内部補助」が成り立つのは、もはや大都市圏の公共交通ぐらいであって、地方の公共交通は“商売”ではなく“福祉”という側面が強くなってきているという認識を持たなければならず、民間事業者での運行が困難となった場合には、自治体や沿線住民が主体性を持って公共交通を支えていく必要があると考えられる。

#### 本市の公共交通の現状認識

本市の公共交通については、生活バス四日市のように地域主体で行うバス運行の先進的な事例がありながら、導入後、そのままの状態では放置されており、四日市市都市総合交通戦略に「生活バス四日市のような、地域が参画したコミュニティバス」を導入していくと位置付けているものの、実行されていないのが現状である。また、市が民間事業者に委託する形で実施している自主運行バスについても主な改善は行われていない。この現状に対して参考人の加藤博和氏によれば、「四日市市の公共交通は10年遅れており、それは、今まで『内部補助』というスキームでやってこられたという恵まれた状態であったからである」とのことであり、それが危うい状況になっている今、まさに見直しを行うべきタイミングであると考えられる。

## (2) 新制度の主体

### 住民発意か行政主導か

交通空白地域へのバス路線の導入に関しては、自主運行バスを除き、現在、生活バス四日市が運行する路線のみであって、住民発意によって進められてきた。

委員からは、本来、市民協働の観点から言えば、住民発意によって進められるのが理想的であるが、現状でそのハードルは高く、沿線住民が主体的に進めていける“きっかけ”を作るためにも、基本的には行政主導で進め、併せて住民主体で進め

られるよう窓口を整備していくべきであるとの意見が出された。

また、委員からは、住民主体で進めていく際の参考資料として、生活バス四日市が本格運行に至った経緯を示すよう指示があり、理事者より別添資料<sup>25</sup>が提出された。参考人の西脇良孝氏によれば、進めていく上で重要となるのが、リーダーの存在、リーダーを支える体制、地域の機運の高まり、行政からの支援であるとのことである。また、安全運行に関する責任に関しては、委託先である三重交通株式会社に負ってもらうような形で契約しているとのことである。

住民発意、行政主導のいずれにしても、地域の機運が高まらなければ成り立たないものであり、どのような手法で行えば地域の“やる気”を引き出せるのかということが最も重要であって、本委員会においても、住民の意向を十分に把握することの重要性に関する意見が多く出された。

#### 住民ニーズの把握

バス路線を導入する際は、沿線住民の意向を確認する必要があり、バス路線を導入したものの、結局使われなかったという結果にならないよう、沿線住民の“需要”と“ニーズ”を掴むことが必要である。“需要”とは人が意識している思いであり、“ニーズ”とは本人が気づいていないが、内在している思いであることから“需要”についてはアンケートが効果的であり、“ニーズ”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考えられる。

### (3) 制度の骨格

#### 行政の負担割合について

参考人の加藤博和氏によれば、中部地方における行政の負担割合の平均は約8割であるとのことであるが、本市が生活バス四日市に支出している補助額は運行経費の約3割であり、その他の多くは企業からの協賛金で賄われている。しかし、企業からの協賛金は景気の影響を受けることから安定せず、昨今の不景気のおおりに受けて協賛金が減少し、また、路線延長による減便や利用者減少などの影響も相まって、平成24年度の決算において、赤字を計上するに至った。

こうした状況の中で、委員からは、市が行う自主運行バスにかかる経費と補助金の金額差が大きいとの指摘があり（別添資料<sup>26</sup>）、これに対して、参考人の西脇良孝氏からも、自主運行バスとは路線の数が異なることから単純な比較は難しいが、補助金についても事務所経費を含んだ形で交付してもらえるよう検討してほしいといった意見が出された。また、他の委員からは、補助額については画一的なものではなく、例えば2年後に見直しを行うといったマネジメントも重要であり、そういったことも行政で検討すべきであるといった意見が出された。

また、参考人の加藤博和氏より紹介を受けた名張市、松阪市、豊田市、岐阜市については、本市における民間事業者と生活バス四日市といったような、幹線部分と支線部分を分けた形での運行を市内の広範囲で行っており、当該市で採用されている助成制度について確認するため、資料請求を行った（別添資料<sup>27</sup>）。提出された資

料によれば、名張市を除く3市は、継続する条件としてトリガー方式（5）を採用しているものの、運行欠損金額の全額を補助しているとのことである。

行政の負担割合については、参考人の加藤博和氏が言うように、公共交通を“福祉事業”と位置づけるのであれば、国民健康保険の負担割合と同じ、行政負担が7割というのが理想的であると考えられるが、それが適正かどうかの根拠はなく、結果的にばら撒きとなってしまうことを懸念する委員からの意見もあったことから、今後、地域の運営主体と協議していく中で、その路線の収支状況も勘案しつつ、他市の事例も参考にしながら、適正な補助額の執行に向けた負担割合の見直しを行っていく必要があると考えられる。

#### 運行方式について

全国の子バス路線の導入状況を見ると、コミュニティバスやデマンドバス（別添資料28、29）といった運行方式のほか、同じ一つの路線の中で幹線部分には定時定路線型バス、支線部分にはデマンドバスを導入するという、いわゆる“半デマンド”方式や、中山間部地域でよく見られる運行方式として時間帯や曜日によって定時定路線とデマンドを切り替えるといった事例も出てきており、より利用者のニーズを反映した形での運行が行われるようになったことから、有効な事例として紹介されている。

参考人である加藤博和氏からは「四日市市の公共交通は10年遅れている」との指摘を受けたが、これは、生活バス四日市という先進的な事例がありながら、その運行方式が市内に広がっておらず、四日市市都市総合交通戦略が実行に移されていないことを指摘されたものである。

委員からは、生活バス四日市のような運行方式を広げていくべきといった意見や、“半デマンド”方式の導入を検討すべきといった意見が出されており、まず、明確にしなければならないのは、幹線部分と支線部分の区分けであるとの認識に至った。

#### 協賛金について

本市の生活バス四日市において、協賛金の占める割合は約5割であり、全国的にもこれだけの協賛金を得られているケースは少なく、参考人である西脇良孝氏自身も、「成功できたのは多くの協賛金をもらえた地の利によるところが大きく、同手法を用いてバス路線を導入しても他地区で成功するとは限らない」といった発言をされている。

協賛金については、企業から得る協賛金のほか、沿線住民に負担をお願いする形での協賛金があり、松阪市の三雲地区においては、バス路線が走っていない地区の方々からも年間100円以上の負担をお願いしているとのことである。これは、三雲地区の方々松阪市に合併する以前の旧町でのまとまり意識が強いことに起因すると考えられるが、協賛金を出していることで当事者意識が生まれるとともに、路線延長の要求を出しやすい仕組みとなっている。

いずれにしても、運賃収入だけで運行経費をカバーすることは難しく、どれだけの協賛金を得られるのかがバス路線維持のカギとなることから、他市の事例の把握

に努め、導入を検討している地区に事例紹介が行えるよう整理しておく必要がある。

#### 複数地域にまたがるバス運行

複数地域にまたがるバス運行については、該当する地域全体で協議会を作って協議していくのが通例であることから、例えば自治会にまたがっていれば、複数の自治会で協議会を作っていくことが必要となる。これについても行政が説明を行い、場合によっては専門家の紹介を行えるよう準備しておく必要がある。

### (4) 既存バス路線の見直しについて

#### 民間事業者が運行を行う路線について

現在、本市のバス路線の運行は、民間事業者、特定非営利活動法人、四日市市の3者により合計25のバス路線が整備されている。地方における公共交通の考え方については、“商売”ではなく“福祉”という側面が強くなってきているという認識を持たなければならないと述べたが、これは、“商売”で成り立つバス路線を完全に否定するものではなく、むしろ改善を重ねることで維持できる路線は維持していかなければならないという前提に基づくものである。

委員からは金沢市の金沢ふらっとバスの事例を参考に、既存バス路線の高付加価値化を目指し、更なる利用者の取り込みを行うべきであるといった意見や、病院等の施設をバス路線に取り込むことで利用者が増加した前例があることから、そうした福祉の視点に立ったバス路線の再編についても検討すべきであるとの意見が出された。また、他の委員からは高齢者の自動車免許返納状況を問う質疑があり、理事者より資料が提出された（別添資料<sup>30</sup>）。これに対し委員からは、更なるバス路線の整備と併せて免許返納時の特典を充実させることで、高齢者によるバス利用を推進すべきであるといった意見が出された。

また、参考人である加藤博和氏からは、民間事業者がやるべき路線とやるべきでない路線を明確にすることが必要であるといった意見をいただいていることから、交通空白地域がこれ以上増えることがないよう、より民間事業者との連携を強めて利用者増加策等の検討を行うとともに、あらゆる施策を講じたとしても将来的に民間事業者での運行が困難なバス路線については、再編を含めた検討を行うことも今後、必要になると思われる。

#### 生活バス四日市が運行を行う路線について

生活バス四日市における第2ルートについては導入を検討中とのことであるが（別添資料<sup>31</sup>）バス路線編成にあたっては、四日市ドームなどのスポーツ施設や11月頃には大型ショッピングセンターの開店情報があることから、そうした拠点となり得る施設をルートに組み込むことも検討すべきであるとの意見が出された。

### (5) 協議会と計画

#### 地域公共交通会議及び地域公共交通総合連携計画

地域公共交通会議とは、簡単に言えば“特区”であり、地域として必要な路線を

協議し認定することで、各種許可を得るためのお墨付きがもらえるといったものである（別添資料<sup>32</sup>）。現在の利用の多くは市が行うコミュニティバスの低運賃を認めるためだけに活用されているとのことであるが、当初、この制度は国の制度を超えていけるような特区を認めていくために設置されたものであることから、既存の地域公共交通会議を活用し、本市の公共交通におけるさまざまな課題について整理を行った上で、活用の可能性を探っていくことが望ましいと考える。

また、地域公共交通活性化・再生法に基づき定められている「地域公共交通活性化・再生法定協議会」において、地域公共交通総合連携計画を策定すると今後、どういった特典が受けられるのかを勘案しながら、国の制度改変にも注視し、有効と思われる場合は活用を検討した上で、民間事業者との連携を深めていく必要があると考える。

### 3.まとめ

バス交通に関する本市および他市の現状・事例についての調査研究、参考人招致、委員間討論を通して、新制度導入に関する本委員会の考え方を次のように集約し、四日市市が具体的制度作りを加速させることを求め、本事項に関する委員会報告のまとめと致します。

#### 1) 公共交通に関する基本認識と考え方

本市の公共交通は、従前のような民間事業者の「内部補助」のみでは成立しない時代を迎えており、しかしながら一方で、公共交通の役割は今後さらに重要性を増すと考えられる。したがって、民間事業者任せとしていた考え方を転換し、四日市市と地域住民が主体的に、時期を逸することなく、本市の公共交通、とりわけバス交通網を作り直し支えていく、という意識改革が今、必要である。

#### 2) コミュニティバスの新制度の主体

地域住民によるバス運行の実施におけるハードルを下げるためにも行政が主導的に進めていく必要があり、併せて、地域住民からの提案や相談に対応できるよう、制度を充実させるとともに、広く周知することを求める( 6 )。

#### 3) 住民の意向把握の重要性

新規路線の導入に際しては、当該地域の住民意向を十分に把握し、反映させる形での制度設計を行う必要がある。住民アンケート・グループインタビュー・ワークショップ・住民協議会などの手法が効果的であると考えられる。

また、複数地域にまたがるバス運行については、該当する地域全体で協議会を作る必要がある。この場合にも、行政が主導的役割を果たし、必要に応じて専門家の紹介を行える体制を準備しておくことも重要であると考えられる。

#### 4) 行政の負担割合

( 1 ) で示した基本認識に基づき、行政の負担割合を設定する必要がある。

事業の継続性という観点からは、必ずしも全市画一的なものではなく、地域の状況に適した設定が必要という考え方もある。また、先行他市で実施されている「トリガー方式」は大いに参考になる事例であると考えられる。

さらに、例えば事業開始2年後に見直しを行うといった、行政マネジメントも重要である。

#### 5) バス交通網の再編

幹線と支線の区分けが必要である。その上で行政が主導的に、民間バス路線の現状と将来展望を把握し、コミュニティバス事業を展開していくべきである。即ち、幹線は民間事業者、支線は行政や特定非営利活動法人が行うなどといった役割分担を行い、

同じ一つの路線の中で幹線部分は定時定路線型バス、支線部分はデマンドバスを導入するという“半デマンド”方式や、時間帯や曜日によって定時定路線とデマンドバスを切り替えるといった事例も参考にしながら、地域住民の意向を反映した形での運行方式が採用されるべきである。

また、コミュニティバスは既存の民間事業者による運行に限らず、他のバス事業者の参入も視野に入れるべきであり、さらに、地域の意向に合わせて車両サイズも検討する必要がある。

#### 6) 協賛金について

運賃収入だけで運行経費をカバーすることは難しく協賛金の獲得がバス路線維持のカギとなること、また、企業だけではなく、住民が協賛金を出すことで当事者意識が生まれ事業の維持・改善に主体的に参加する事にも結び付いている事例もある。路線の維持・発展のための住民意識の醸成と環境整備についても、行政の重要な役割である。

#### 7) 地域公共交通会議と計画

公共交通の活性化に向けて、地域公共交通会議をこれまで以上に有効活用するとともに、新制度作りにも取り組み、また、国の制度改変にも注視しながら、「地域公共交通総合連携計画」を策定することによるメリットを勘案した上で、必要に応じて同計画策定の可能性を探るなど、本市の公共交通改革を強力に推進するとともに、民間事業者との連携を深めていく必要があると考える。



## 開催日程及び各回の概要

本委員会は、第1回から第19回までを近鉄内部・八王子線の存続について議論を行い、その後、第20回から第25回までをコミュニティバスの新規導入の制度作りについて議論を行いました。第20回から第25回までにおける本委員会の概要は、以下のとおりであります。

### 1) 第20回特別委員会(平成25年6月4日(火))

- ・「コミュニティバス」の新規導入の制度作りについて

#### (委員会の概要)

コミュニティバスについて、今後の議論すべき内容や進め方について議論を行い、全国の事例や生活バス四日市、またオンデマンドバスについて調査研究を行うことを確認した。また報告書に盛り込むべき内容としては、「コミュニティバス導入に関する新制度」についての委員会案を示すことを目標とし、委員会としての合意が得られない場合は「バス交通に関する委員会意見」をまとめることを確認した。上記の事項を確認後、合意が得られた進行案に基づき、総合交通戦略の趣旨・方向性及び現状の課題の確認を行った。

### 2) 第21回特別委員会(平成25年7月5日(金))

- ・「コミュニティバス」の新規導入の制度作りについて

#### (委員会の概要)

前回に引き続き、バス交通に関する課題の確認を行った後、委員会の調査事項を調査すべく、参考人招致を行うことを確認し、下記の2名に対し参考人として出席いただくよう依頼することを確認した。

NPO法人生活バス四日市代表 西脇良孝氏(7月22日)

名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授 加藤博和氏(8月1日)

### 3) 第22回特別委員会(平成25年7月22日(月))

- ・「コミュニティバス」の新規導入の制度作りについて

参考人：NPO法人生活バス四日市 代表 西脇良孝氏

#### (委員会の概要)

NPO法人生活バス四日市代表の西脇良孝氏を参考人として招致し、意見を伺った(別添冊子)。

### 4) 第23回特別委員会(平成25年8月1日(木))

- ・「コミュニティバス」の新規導入の制度作りについて

参考人：名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授 加藤博和氏

#### (委員会の概要)

名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授の加藤博和氏を参考人として招致し、意見を伺った(別添冊子)。

### 5) 第24回特別委員会(平成25年8月8日(木))

- ・「コミュニティバス」の新規導入の制度作りについて

#### (委員会の概要)

報告書のまとめ方について議論を行い、「コミュニティバス」の新規導入の制度作りについて委員長案が示され、公共交通に関する基本認識と考え方、新制度の主体、制度の骨格、協議会と計画及び今まで出された意見をまとめ、合意が得られたものについては、報告書の骨格に記載していくことを確認した。

6) 第 25 回特別委員会(平成 25 年 8 月 20 日(火))

・総合交通政策調査特別委員会報告書(案)について

(委員会の概要)

本委員会の報告書(案)につき、最終確認を行った。

(注釈)

1) コミュニティバス

コミュニティバスとは法令上の定義はないが、一般的には自治体や地域団体などが事業主体となり、運賃採算を目的とせず地域活性化や移動手段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。

2) オンデマンドバス

電話などにより利用者の要望(デマンド)を予約受けし、効果的・効率的に運行する輸送形態のこと。その運行方式は定路線型や迂回ルート・エリアデマンド型等がある。

3) 参入退出規制

参入退出規制とは需給調整規制のことであり、市場における需要と供給のバランスを適切に保つため、新規参入と既存事業者による撤退について一定の規制を設けるものである。

4) 内部補助

内部補助とは自社内の赤字を自社内の黒字で補填することである。

5) トリガー方式

交通事業者が利用者等と協定を締結し、バス運賃の引き下げや路線新設等の際、協定時に設定された採算ラインを上回った場合は新規公共交通サービスを継続し、下回った場合は新規公共交通サービスを廃止するといった仕組みである。

6) 担当窓口

現在のコミュニティバスに担当窓口は都市整備部都市計画課となる。

---

〔委員会の構成〕

委員長	豊田政典
副委員長	森智広
委員	石川善己
委員	伊藤元
委員	加藤清助
委員	小林博次
委員	中川雅晶
委員	日置記平
委員	藤井浩治
委員	毛利彰男
委員	森康哲
委員	諸岡覚
委員	山口智也
委員	芳野正英